



9. 影响香港与珠江三角洲地区间经济互动的因素

伴随着中国改革的进程，香港与珠江三角洲之间的经济互动也日益密切。这种互动促进了整个大珠江三角洲地区各个部分的经济的发展。虽然经济互动已经变得日益广泛，但是和世界上其它主要商业城市与其周边地区的关系相比较，这种互动实际上仍然是非常有限的。“一国两制”的框架总是会给跨越边境的、顺畅的经济互动带来某种程度的障碍。这也意味着本地区应当努力寻找这些影响经济互动的问题，并且创造性地解决这些问题。在以下部分，我们仅强调一些主要问题。

错觉和误解

无论是在本地区内还是区外，均存在大量关于大珠江三角洲地区的错觉和误解。本地区大多数人对于不同的经济活动参与者在不同行政辖区内所扮演角色，缺乏准确的把握。举例来说，与香港政府相比，珠江三角洲地区的政府部门在经济工作中带有更强的指导性。结果是双方的工作方法难以匹配，以及随这种差异而带来的沟通上的沮丧感。珠江三角洲地区的政府部门通常有能力控制那些国有企业或其它的与政府有关和受政府影响企业的行为，相反，香港政府通常无法控制企业的具体行为。珠江三角洲地区的领导人总是希望香港政府能够充当香港企业的合作伙伴，或者为具体的商业交易充当经纪人的角色，于是他们往往只能失望而归。相反，往往只有等到他们找到适当的香港私营部门企业，类似的商业运作才会成功。

在香港，有一种倾向是把中国大陆想象为一个在北京的指导下运行的单一整体。事实上，近几年来地方政府的决策自主权得到了极大的提高。这部分归功于改革进程的不断深化，部分则归功于经济决策权的下放，还有一部分原因是越来越多的地方政府拥有了大规模投资的能力，而无需依赖中央政府的财政支持。因此，一些关键性的谈判可能需要省级政府官员的参与，而另一些只需要地方政府官员的参加。对于所有希望在珠江三角洲地区从事商业活动的香港企业来讲，理解政府决策的制订过程是至关重要的。同时，很多香港人总是倾向于低估珠江三角洲地区公有和私营部门的技巧和能力。这就限制了香港商人寻求生意和机会的范围。

在香港和珠江三角洲地区，虽然都有大量关于对方的信息，但它们似乎并未被转换为进一步互动所必需的深刻的理解。即使是业已存在的信息资源，也往往没有被广泛共享，或说没有进入到在本地区寻求各种机会的人手中。例如，缺乏向边境两边公众开放的、关于大珠江三角洲各部分的可靠而最新的信息资源，正成为这一地区进一步发展的障碍。



多重行政管辖权和复杂的决策机制

大珠江三角洲地区有一个省级政府、一个省会、两个特别行政区、两个经济特区，以及众多的城市和各种开发区，等等。对于非本地的人而言，大珠江三角洲地区的这种多重管辖体制使寻找适当的潜在合作者或管理者变得非常困难。即使在香港这样一个单一的行政辖区内，决策的制订同样是复杂和繁琐的。举例来说，基础设施发展项目就涉及到几个部门和局署单位。在一些情况下，多个部门会同时行使管辖权。而另一些情况下，又没有部门会对此负责。结果在很多情况下，即使项目的情况已经非常清楚，但整个决策过程仍可能要花费十到十五年的时间。

大珠江三角洲地区多重行政辖区的一个明显后果，就是重复投资和基础设施的重复建设。这一地区共有五个主要的航空港，分别是广州、香港、澳门、深圳和珠海。结果造成了运力的极大浪费，珠海机场尤其严重。另一个表现就是整个地区内多个在建港口的潜在矛盾，而本地区内，在赤湾、高栏、广州、香港、蛇口以及盐田，已经有多个港口运营。第三就是在整个大珠江三角洲地区内，几乎各个主要地区都有科技园的重复性投资建设。

多重行政辖区的存在，令协调整个大珠江三角洲地区的发展规划极其困难。为了减少重复投资，这一地区的官员和中国国家发展计划委员会就协调基础设施的间设已经举行了多次会议。其目标是要充分利用现有的基础设施。同时国家计委还设有专门机构来研究协调港口、机场和其它基础设施的建设。尽管有国家计委的参与，协调整个大珠江三角洲地区的行动仍然十分困难。从理论上讲，虽然中国大陆所有重大基建项目必须得到国家计委的批准，但事实上，分权改革使许多基础设施计划的审批权转移到了省级或地方政府手里。国家计委只能扮演看门人的角色，它在犹豫着是否要过多干涉地方的计划。

狭隘的合作观念

在香港，与珠江三角洲地区的合作好象总是被表述为只为香港的利益而设计，而没有太多考虑可能为区内其它地方带来更大的利益。香港人希望它们的人员和企业能够进入珠江三角洲地区，但是似乎并不希望珠江三角洲地区的人员和企业获得同样可以进入香港的权利。为了在货运和物流中占有更大的份额，香港的一些人希望可以便利地通过边境到深圳去。但是他们似乎并不希望这种通关的便利给香港的资产带来贬值压力。在很多情况下，香港人会寻求中央政府的干预或者政策，以“为香港好”，而不是保障大珠江三角洲地区的整体利益。甚至有报告称，香港公司通过游说北京的官员来减缓甚至中止大珠江三角洲其它地区的发展计划。

在珠江三角洲地区，对于与香港合作的观点显得同样狭隘。珠江三角洲地区的管理者希望香港为该地区的规划做出贡献，而很少关心这种贡献对于香港是否有意义。一些地区寻求与香港进行互利的合作，而另一些地区则采取较为



狭隘的合作观念。珠江三角洲的一些地区希望香港和香港企业可以帮助它们学习国际市场的规则，而这样做的部分目的在于，通过香港的帮助，它们可以替代香港的位置和超过香港。另一些地区则希望香港或者香港企业可以将它们从自己过去的不良投资中挽救出来。而当香港和香港官员对这些可能不利于香港的提议毫无反应的时候，一些人似乎感到很奇怪、或者甚至是觉得受到了侮辱。

如果要在大珠江三角洲地区内进行真正的合作，不同行政辖区的人就必须在推行合作时考虑到对方的利益。缺乏对这一点的理解，限制了双方合作的潜力。同时要认识到，如果能够进行真正的合作，结果将是一加一大于二而非一加一小于二。任何地区在某一领域具侵略性的行为，都将影响到其它地区的合作意愿。当广州决定进行一项和其它地区有重要关联的重大投资，而不打招呼 and 进行任何磋商时，当深圳计划吸引数千家跨国公司总部和办事处离开香港时，当香港致力于进行妨害其它地区利益的游说活动时，即使上述活动有正面与双赢结果的可能性，也无法找到与其它地区合作的共同基础。

多中心地区的内含

大珠江三角洲地区是一个多中心地区。这一地区存在着多个有各自优劣势的中心。大珠江三角洲地区独特的政治和历史环境，决定了它不会像长江三角洲地区那样有一个可以占据支配地位的单独的中心。广州由于它在全省的政治、行政和流通方面的地位，将一直是一个重要的中心。香港则由于它在资金、国际联系上的优势和特殊的位置，同样会是一个重要的中心。和其它大珠江三角洲地区城市一样，深圳同样显现出其作为一个重要中心城市的优势。本质上，珠江三角洲地区很像荷兰的兰德斯塔得（Randstad）地区，那里有一个政治中心（海牙），一个商业和贸易中心（阿姆斯特丹），一个港口和物流中心（鹿特丹），一个教育中心（乌得勒支），等等。事实上，由于各地区没有受到中央政府的紧密控制，大珠江三角洲地区要比兰德斯塔得地区显得更为支离破碎。

由于大珠江三角洲地区的历史情况，这些主要的中心习惯以自己的方式行事，而不太在意它们的邻居。香港和澳门分别直到 1997 和 1999 年还处在外国的殖民管辖下，深圳和珠海的经济特区地位给它们带来了很大的自主权。深圳和东莞由于外部投资带来了巨大的经济发展，这一事实意味着它们并不需要遵从于广州甚至是广东省政府的指令行事。多年来，伴随着以家庭、文化和商业纽带为基础的发展联系，大珠江三角洲地区内的互动以一种分权化的方式发生。这种联系令大珠江三角洲地区繁荣起来，也造成区内各地间比过去更强的相互依赖关系。面对这种新的情况，需要一定时间来发展不同地区间的关系也就不足为奇了。

香港和深圳间的连通性



香港和深圳间边界的连通性，是影响香港和珠江三角洲地区间经济互动的一个重要因素。在本项目的香港被访者中，这一问题被认为是最最重要的一个。事实上，很多人认为，如果这一问题得以解决，香港和珠江三角洲地区间进一步的经济互动中的其它问题将或多或少地迎刃而解。由于大珠江三角洲地区内经济互动的规模依赖于连通性，因此这成为影响未来发展的一个主要因素。

香港和深圳间现有的信道经常被过境者淹没。对跨越边境的旅客来说，一小时或者更长时间的排队等候是家常便饭。据一国两制研究中心估计，1999年因过境延误造成相当于超过2百万个工作日被浪费。考虑到此后过境交通的不断增长，今天这一数字会更高。过境的卡车经常要等候四个小时、甚至更长时间。长时间的过境等候，使得卡车通常每天只能进行一次运输而不是两次，事实上这会导致从珠江三角洲地区向香港用卡车运送货物的成本增加了一倍。这种延误增加了成本，降低了整个系统的效率，同时令一些托运人转而选择珠江三角洲地区的口岸，即使他们的首选通常都应当是香港。此外，香港政府的调查表明，每天大概有25,000辆货运卡车通过边界口岸，它们平均等待四小时，也就是说，由于在边界的延误每天有超过100,000小时的发动机空转时间而造成空气污染¹。

在边境的延误使整个大珠江三角洲地区的制造链面临挑战。除了低效和浪费时间的成本之外，还存在着潜在的、更为巨大的代价。国际采购商的报告指出，有时从香港飞到上海抵达长江三角洲的加工厂家，要比从香港到珠江三角洲的其它地区花费的时间还要少。采购商们说，如果这种情况存在下去，那他们为什么不在长江三角洲地区采购原料并且把采购办事处设在上海？与长江三角洲地区相比，大珠江三角洲地区的一个主要劣势就在于跨越边境的时间延误。这使大珠江三角洲地区无法充分利用地区内的协作优势。

为了应对不断增长的过境货物和人员流量的压力，广东省和香港的官员们协作制定了改善过境能力的计划。罗湖和皇岗检查站自1998年起都延长了通关时间。沙头角和文锦渡检查站的通关时间也自1999年起延长。尽管许多香港工商界人士呼吁每天24小时通关，但是两地政府宣布24小时通关将是“一个长期目标”。这可能更多的是担心香港在实现24小时通关后，会造成香港房地产价格和零售价格的降低。尽管研究表明这种通关可能的影响会很小，但是政府仍然选择了谨慎行事。

我们从大珠江三角洲地区工商界人士那里听到的主要观点是，过境问题必须立即解决。他们不满足于为解决方案的计划、实施和完成需要等待多年。相反，一些人声称，如果需要那么长时间才能解决这个问题，他们或者他们的企业可能早就垮了。

香港和珠江三角洲西部地区的连通性

¹ Samuel Lam, Oriental Trucking Hong Kong Ltd., “Cross Border Trucking,” Presentation to Hong Kong Amcham Transport and Logistics Committee, May 29, 2002, citing *South China Freight and Transport Guide 2001*.



香港和珠江三角洲西部地区的连通性，近来已经成为一个备受关注的问题。珠江三角洲和香港高速公路网在三角洲地区东西岸之间的虎门大桥以南缺少连接。这一连接可以在大珠江三角洲地区内形成便利的环状客货运输网。关于香港、珠海和澳门间建设大桥的功过问题，在香港存在着争论。在珠江三角洲地区有关连接珠海和深圳的计划也倍受争议。我们相信，大多数的公开讨论一直因其对前景和趋势的分析水平不够而受到限制。

多数公开讨论和分析似乎都集中在集装箱运输，以及这一连接对整个大珠江三角洲地区的各集装箱港口间运量和配送的潜在影响上。我们的分析指出，分析的重点应当更加广泛，不应只集中于集装箱运输上。贯通珠江三角洲地区东西两部分的主要意义，在于对资金、技术、管理经验、专业知识、服务和人员流动的影响，而不只局限于集装箱运输。珠江三角洲东部多数地区的发展，都已经通过这种或者那种途径与香港联系在一起了。正如我们在前面所指出的，香港的业主、投资者、服务提供商和采购商选择其地点时，存在一个“魔术三小时”的限制因素。事实是，当前的三小时半径仅包括了珠江三角洲东部和中部地区。这也就解释了为什么在东西部地区之间存在如此巨大的客源、货物、资金和贸易流的差异。

有关讨论，应当着重于建立东西连接对于香港和珠江三角洲地区经济发展可能带来的潜在利益。清楚的是，传统的那种先确定两地当前的交通状况，再计算过去交通的增长量，假定未来具有相同的增长速度，来预测达到需求门槛的时间，以此来评价基础设施需求的方法，对于研究珠江三角洲东西部之间连通性的项目是完全不适用的。其原因在于，三角洲东部地区的实际情况表明，因为这种连接而产生的需求增长，要远远大于传统预测方法所显示的数值。

如第三章指出的，1980年深圳和东莞（两个位于香港北面和珠江三角洲东部的地区）的GDP总量与珠海和中山（两个位于澳门的北面和珠江三角洲西部的地区）的GDP总量基本相同。到了2001年，深圳和东莞的GDP总量为2533.6亿人民币，是珠海和中山的GDP总量（729.1亿人民币）的三倍还多。这种差异的主要原因，要归咎于出口和外部投资的不同。2001年，深圳和东莞的总出口额是564.6亿美元，接近珠海和中山出口总量（81.5亿美元）的七倍。2001年深圳和东莞总共利用外商投资54.2亿美元，是珠海和中山（19.4亿美元）的两倍多。这种差异的主要原因，是东部地区和香港具有更好的联系，以及由此带来的资金、管理、技术、服务和其它方面的便利。

如果在三角洲西部地区同香港之间建立直接信道，使珠海和中山能够缩小与深圳和东莞间的发展差距，哪怕只是部分缩小，都将给三角洲西部地区每年带来



数以千亿人民币计的 GDP 增长、数百亿美元的出口增长，和数十亿美元的外商投资的增加。应当指出的是，从这个意义上看，在三角洲西部和深圳之间建立连接并不能很好地替代珠江三角洲西部和香港的直接连接。毕竟，帮助东莞发展的资金和技术并非来自深圳或广州，而是来自香港。尽管珠三角与深圳的连接可以方便货物到深圳港的流动，甚至到香港港口的流动，但是它对于香港业主、投资者、服务提供商和采购商的作用远不象建立直接连接那么大。

对香港而言，这座大桥意味着它与三角洲西部多数地区之间各种形式的商业、投资和服务机会更容易建立起来。如果这座大桥可以使香港特别行政区与服务 and 运输相关的出口增加百分之十的话，就意味着每年增加近 56,000 个工作机会和 200 亿港元的服务业出口（以 2000 年的就业和服务业贸易数字计算）。考虑到桥梁建设是一种 30 年、40 年、或者更长的长效投资，可以相信这一工程对本地区将极有价值，从而使所有对其造价的估计都显得微不足道（依起点和路线选择的不同，大约在 160 到 290 亿港元之间）。

出口加工管制

珠江三角洲地区多数制造业的一个突出特点是，在本地区工业总产值中附加值的比例很低。2000 年，本地的附加值只占珠江三角洲工业总产值的 27.2%。对该地区最大量的加工行业来讲，这一数字甚至更低。如果珠江三角洲地区本地附加值可以达到总工业产值的 35%，那么该地区的年 GDP 将增长 800 亿人民币。这意味着，增加珠江三角洲地区工业产品的本地附加值将带来巨大的效益。虽然附加值的比例在增长，但是中国现行的出口加工管制制度确实阻碍着珠江三角洲加工业基础的深化和提高。这种出口加工管制制度，创始于所有的零部件和原材料事实上都必须进口的时期。当时，将进口的零部件和原材料在珠江三角洲进行组装，然后再对外出口。为了方便，用于这种“一步”或者“简单”加工的零部件和资本货物就被允许免税进入中国，加工完后全部出口。

但是，今天珠江三角洲地区制造业所需要的许多零部件和投入品，已经发展起了本地的供应网络。这使从事多个加工步骤和混合使用进口与国产部件的“多步”或者“深”加工成为可能。但是，对许多企业而言，这种类型加工的海关处理方法是如此的不确定和复杂，使得它们要么不在珠江三角洲从事多步加工，要么就向香港出口那些一次加工完的半成品，然后再重新进口到珠江三角洲，以用于最终产品的组装。这增加了三角洲地区加工业的成本，同时也降低了其附加值。此外，它给未来珠江三角洲地区零部件和投入品加工工业的发展制造了障碍。

原来的出口加工管制制度，并没有预见到珠江三角洲地区会有技术和能力为出口产业提供零部件和投入品。同样，它没有预见到中国会最终开放其市场，而许多出口导向型的工厂会希望向国内市场销售其产品。同时对国内和国际市场销



售，显然会带来零部件免税进口的问题。同时带来的问题，还有资本货物的免税进口。如果一个免税进口资本货物的加工企业希望向中国大陆市场销售其产品，那么中国的税务部门往往会按照设备的买进价格而不是其折旧现值收取税金。这种征税方法使得许多企业向国内市场的销售变得无利可图。缺乏清晰的标准和税率政策来处理这些设备，阻碍了许多企业开拓和发展大陆市场。

数以千计的港资中小型企业陷入了这一困境当中，而它们通常缺乏足够的资源或者影响来合理地解决问题。同样，也缺乏必需的专业人士来解决在珠江三角洲地区广泛存在的海关协调问题。在这一领域，香港的专家可以找到相应的国际标准，应用这些标准制订合理的固定资产折旧标准和进口零部件及投入品待遇政策。因此，香港政府应当有能力与珠江三角洲地区政府合作，共同引起中央和广东省政府对解决这一问题的重视。

生产性服务业的差距

珠江三角洲地区广泛存在着巨大的、未被满足的生产性服务需求。从历史上看，服务行业在中华人民共和国一直受到轻视，或甚至受压制。在 1950、60 和 70 年代，中国经济的注意力主要集中于农业和工业的发展。许多生产必需的服务被简单地以国有企业自办的形式来解决。在某些领域，服务部门被认为是没有效益的，甚至被认为是寄生虫。虽然在中国开始改革之后，这种对服务业的态度发生了改变，但是工程和制造业背景人士所具有的计划思维模式，已经使得国家无力提供高水平的服务。从历史上看，珠江三角洲地区的服务行业也许比中国其它许多地区还要落后。

本地区制造业基础的发展，以及随之而来的经济多元化发展，给各种生产服务带来了不断增长的、庞大的需求。同时，消费者收入的增加，以及国有企业不再提供许多社会性服务，诸如住房、教育、医疗保健和社会保险等，也使得对消费服务的需求显著增长。尽管需求增长迅速，但珠江三角洲地区服务行业的发展仍然非常缓慢。例如在 2000 年，服务业占广东省 GDP 的 39.3%，占深圳 GDP 的 46.5%，占广州 GDP 的 52.6%。而在典型的发达国家，服务行业产值占 GDP 的比例要超过 70%到 75%。其中主要的商业城市，服务行业产值占 GDP 的比例超过 80%到 85%。例如香港，其服务业产值占 GDP 的比例就达到 86%。这其中，大概有四分之三的服务业产值是由生产性服务业完成的，与之相比，广州生产性服务业的产值还不到整个服务业产值的一半。因此，香港生产性服务业产值占到 GDP 总量的大约五分之三，而广州的这一数值只有大约



四分之一。如果再注意到广州是珠江三角洲地区生产性服务业密度最大的地区，我们就可以看到这个差距有多大²。

具有讽刺意味的是，珠江三角洲地区所需要的多数生产性服务种类，例如运输服务、与贸易相关的服务、会计、广告、咨询和金融服务，恰恰是香港的专长。表面上看，香港服务企业应当有广阔的前景，它们可为珠江三角洲地区未来的发展做出贡献。但是，香港的服务提供商要想真正的为这一地区提供服务，还面临着许许多多的障碍。正如前面指出的，在一些服务领域，外资公司被禁止进入中国市场，而另一些领域，外资公司的业务范围则受到了很大的限制。尽管在中国的入世协议中，所有这些领域都将大幅度开放，但是在中国，这种开放更多的被看作是一种对外国政府的让步，而不是促进中国自身经济发展的一个重要手段。

限制外国服务企业给珠江三角洲地区带来的影响，可能与中国其它地区有所不同。其中一个原因是珠江三角洲地区经济在很多方面比中国其它多数地区发达得多。因此它对高层次服务的需求也就更多，同时，各种对服务业的限制也就更直接地表现为对经济发展的束缚。另外，由于相对较短的发展历史，珠江三角洲地区没有太多的传统服务企业会受到外来企业竞争的打击。第三，在一些服务行业，例如法律服务，外国公司被限制只能在中国开办一个办事处。这样，许多外国公司就会选择北京或者上海，而不是广州和深圳作为设立办事处的地点。虽然珠江三角洲地区同样可以很好的利用它们的服务，但它们根本就不会在那里出现。另一方面，在处理服务行业开放时，珠江三角洲地区比其它大陆地区被允许有更大的灵活性。深圳和广州在某些领域已经相对较早地向外国服务提供商开放了市场。

最后一个阻碍香港企业和机构到珠江三角洲地区更多参与服务市场的因素，是香港企业自身对市场知识的缺乏。许多香港企业，特别是中小型企业，缺乏对珠江三角洲地区市场的足够了解，无法保障业务的成功。已经有许多香港企业开始注意这一问题，但是还有很多企业没有注意到这一点。如果香港企业想在中国大陆市场参与竞争并获胜的话，它们就必须采取更为积极的态度。无论如何，通过放宽对香港服务提供商在珠江三角洲地区的限制，能够带来香港和珠江三角洲地区经济互动的进一步深化，即使能够使该地区服务行业占 GDP 的比重增加 5%，也就意味着每年 350 到 400 亿人民币的 GDP 增长。很明显，这对地方经济将是一个重要的促进。

² 数据来源于香港，广州，广东的统计年鉴。香港大学的叶嘉安教授（Anthony Yeh）也得到了类似的结果。参见，Anthony Yeh, "The Hong Kong-Pearl River Delta Producer Services Linkages," CUPEM, University of Hong Kong, 2002.



中国大陆统一市场的潜力

今天的中国经济，并不是一个完整的国家经济体，而是一系列次国家的地区经济体。这种现象的主要原因来自：省级政府对本地企业的支持，以及由此所带来的贸易壁垒；在历史上就一直面临诸多挑战的运输系统；以及缺乏具有先进配送能力的全国性公司。基础设施建设的发展，市场化进程的深入，以及入世都会使中国大陆市场更为趋向一体化。在更为一体化的市场里，一些地区就有可能进一步扩张其在国内市场上业已取得的地位。

全国性高速公路、铁路、以及内陆航运系统的发展，将大幅度改善中国的货物流通情况，大面积扩展中国各港口的有效涵盖范围，加速对不同模式交通运输方法的利用，并最终促进统一的国内市场的形成。另外，这种发展将促使少数城市发展成为整个中国大陆的物流和运输中心。珠江三角洲地区已经具有发达的物流能力和广泛的国际联系，这使它有可能在未来作为中国南部和西部的中心，同时作为中国和世界联系的信道而扮演重要的角色。

入世将迫使中国减少各省之间的贸易壁垒。因为歧视中国其它省份的公司是一回事，但是歧视外国公司在中国其它省份制造的产品则会惹来 WTO 的争端。在 WTO 协议下，外国的物流和配送公司可以在中国大陆开展业务，这将会更有力的保障在中国建立起高效的全国性流通体系。同时，入世将加快向市场经济的转变，使得来自基本面的竞争力和效率在决定商业成败中的重要性显著提高。随着市场化的进程，地方政府支持和补贴亏损企业将变得越来越困难。所有这些，都将有利于中国向通一的国内市场的发展。

一个统一的国内市场，意味着不同地区的竞争力将决定其产品的市场占有率。中国各地区间的竞争力差异很大。在珠江三角洲地区，有着数万家的企业和工厂长期按照国际质量和低成本标准运行。随着中国统一国内市场的形成，该地区的产品将可更容易地销售到整个中国大陆去。从改革和市场化的发展水平看，中国大陆尽快地形成统一的国内市场，对大珠江三角洲地区可能是最为有利的。

中国华南地区和西南地区的潜力

大珠江三角洲地区具有与华南和西南地区结成一个更大整体的潜力。通过改善大珠江三角洲地区的运输，连同广东西部的铁路和高速公路的发展，就可以把大珠江三角洲地区和广西省直接连接起来，并进而连接中国西南地区省份云南、贵州和四川。2001年，广东的 GDP 总量为 10648 亿人民币，而广西是 2231 亿人民币，云南是 2078 亿人民币，贵州 1082 亿人民币，四川 4422 亿人民币，重庆为 1750 亿人民币。所有西南省市的 GDP 总量是 11563 亿人民币³。另外，这一地区缺少一个主要的出海港口和与国际的连接信道。而中国其它的主要城市，诸如上海的影响则无法达到这里。因此，香港和珠江三角洲地区经济上高度出口导向性的优势，可以在这里得到充分的发挥。

³ 广州统计局，《中国经济和社会发展统计选编 2001-2002》。



进一步讲，如果未来中国和东南亚国家建立了“10加1自由贸易区”，那么中国西南地区将成为这一世界最大自由贸易区的核心地带。整个珠江三角洲地区，特别是香港和广州，将由于连接中国和东南亚的广泛贸易活动而受益。作为与东南亚紧密联系的国际导向性经济体，香港将成为中国大陆投资者向东南亚投资的桥头堡。当然，所有这些都依赖于大珠江三角洲地区能否和东南亚以及中国西南地区建立起紧密的联系。

大珠江三角洲地区和长江三角洲地区的竞争

尽管大珠江三角洲地区和长江三角洲地区在大部分经济领域并没有直接的竞争，但最近几年来两地之间的竞争开始增加。这种竞争存在于几个方面。其一，是对外商直接投资的竞争。目前国际投资界的一般看法是，长江三角洲地区在某些方面较珠江三角洲地区有优势。这包括：人口和经济规模、地理位置、城市和腹地间的联系、劳动力资源、政府的支持、商业传统、长江三角洲是“一流的”而珠江三角洲是二流的感觉、以及长江三角洲地区的经济发展整合得更好等。相反，珠江三角洲地区处在毗邻香港的地理位置、在国际贸易和投资中的重要地位、改革和发展的历史、灵活性、对中国其它地区技术和资源的吸引力、以及国际性成功产业的群聚效应等方面占优。

两个地区竞争的另一个方面是对出口市场和国内市场的竞争。到目前为止，大珠江三角洲地区的制造商已经在发达国家市场占据有利地位。相反，长江三角洲地区则在不断加大对发展中国家市场的出口。两个地区对出口市场的竞争日益加剧。同时，这两个地区还是整个中国大陆许多产品的主要生产地。结果是它们面临着在急速增长的国内市场上的日益激烈的竞争，香港和上海之间还存在着作为中国管理中心、采购中心和物流中心的竞争。

对大珠江三角洲地区而言，有一些问题对赢得竞争是关键性的。其中之一就是，需要集合整个地区的力量来对抗这种地区间的竞争。如果大珠江三角洲地区可以找到充分合作的途径，那么它们在同长江三角洲地区的竞争中成功的机会就要大得多。这种合作应当包括共同发展、在基础设施和环境问题上的合作、建立涵盖整个大珠江三角洲地区的发展合作组织、以及增强对整个地区的认同感。

环境

大珠江三角洲地区面临的另一个重要问题是环境。高速的经济增长和发展带来了对环境资源的庞大需求，同时也带来了严重的污染问题。尽管环境持续恶化，但直到最近环境问题才被提到了大珠江三角洲地区决策者的议事日程上来。一个问题是，在一些地区，经济的高速发展已经使水处理基础设施滞后。另一个问题则是行政管辖权的条块分割。例如，一个地区造成的污染可能更多地影响另一个地区的环境。这会在两方面对环境保护起到反作用。第一是降低本地污染完全没有意义，因为其好处可能只会在别的地区显现出来。第二种是既然多数的污染来自别的地区，那么一个地区增加本地的污染就没有什么关系。还有一个问题是，本地区的部分政府缺乏优先考虑环境原则的主动性。一些地方对污染单位只



是罚款了事，并不限制其继续运转。结果是，工厂和车辆只要交了罚款就可以随意排放污染物。由于交罚款比改良设备的成本要低得多，它们就继续我行我素。

最近几年来，本地区的政府部门在控制污染上变得更加积极。香港政府认识到，如果流动性专业人士（mobile professional）认为环境缺乏吸引力，他们将不会选择在此居住，这将妨碍将香港建设为“亚洲的世界城市”的努力。深圳宣布要建设现代、清洁、可持续发展的经济。广东省政府宣布要努力改善和解决该地区的水污染问题。环境问题已经成为引起大量双边磋商的问题之一。最近，本地区的排放交易制度（emission trading system）正在讨论之中。1997年之前，香港和广东政府之间实质上没有任何在环境问题上的合作。但最近几年，香港和广东政府已经达成了关于空气污染研究、共同水源保护、建立森林和环境保护专家组、加强改善东江水质的合作、加强城市计划和相关环境问题合作与交流的一系列协议。

至少在香港，对东江和空气污染问题已经引起了特别的关注。东江是香港和深圳两地的主要水源。地方工业的发展和污染的加剧，已经使这一水源的水质和水量日益紧张。不健康的空气污染水平，已经令香港要求珠江三角洲地区进行合作来减少该地区工厂的排放量。

无论采取什么样的步骤，大珠江三角洲地区都将继续面临环境问题的挑战。未来的经济发展会吸引更多的工厂和人口，并由此带来更多的污染。另外，随着珠江三角洲地区的繁荣，日益增多的机动车辆也将导致更严重的空气污染。即使私人工厂、企业或者车辆变得更加清洁，其数量的膨胀也足以导致比今天更为严重的污染。这就令加强环境教育和环境立法尤为重要。

“一国两制”的挑战

香港在“一国两制”的框架下回归中国主权，通常被本地和国际工商界认为是成功的。在主权交接后的第一年，注意的焦点主要在如何建立“两制”的部分上。最近，本地和国际工商界开始更多的注意到“一国”的潜在优势。

在这一点上，“两制”的部分显然造成了某些障碍。这些障碍包括过境、海关检查和双方交往中的种种不便。它还包括，在中国大陆将香港企业和国外跨国公司的香港分支机构作为外国企业对待。这就削弱了它们进入珠江三角洲地区一些行业的能力，同时也为其进入另一些行业设置了各种障碍。特别地，它阻碍了香港企业像世界其它主要商业城市那样为其周边地区提供服务。

另外，“两制”的体制使得中国大陆高水平的、高技能的、高资历的专业人士很难到香港工作。这限制了香港吸引珠江三角洲地区高级管理业务活动的的能力，同时使珠江三角洲地区的企业很难，尽管不是不可能，将香港作为其国际营运的基地。另一方面，“两制”的模式令香港人到珠江三角洲地区从事更适合自身技术水平的工作，也同样变得不太可能。尽管近年来这方面变得越来越灵活，



而且香港统计署估计有 190,800 的香港居民在中国大陆生活和工作，其中主要集中在珠江三角洲地区，但不同的制度仍然使两地的人员流动要比其它多数城市少得多。

虽然“一国两制”的“两制”方面造成了许多困难，但必须记住的是，这一体制是为了非常特殊的目的而设计的。目的之一是，使香港保留一种不仅有利于香港，也有利于珠江三角洲地区（也包括中国大陆其它地区）的制度。中国大陆经济将一直受益于香港的这种更为开放的体制，直到大陆经济的彻底开放，甚至到更长一些的时期为止。香港以及整个大珠江三角洲地区的竞争优势，很多都来自于这种不同的制度。因此，绝大多数的香港和珠江三角洲地区被访者，都支持延续这种“两制”模式。香港面临的挑战是如何促进与珠江三角洲地区更紧密的经济互动，以及在保持其完整的独立制度的同时，使其对未来经济互动的阻碍作用最小。

更紧密经贸关系安排 (CEPA)

2001 年末，中国外经贸部副部长龙永图指出，中央政府正在积极考虑建立一个包括香港和中国大陆在内的自由贸易区。经过进一步的商讨，香港特别行政区和中央政府达成了“更紧密经贸关系安排”。CEPA 的前提是，香港在不违反 WTO 规则的情况下，可以在其它地区之前享受中国经济的进一步开放政策。同时，利用香港商业的进入，中国大陆也可以将其作为对其它经济体开放前的一个测试，以及获得经验的一种途径。这就使大陆在开放金融和其它领域时，有机会赶上别人，并在从香港获取经验之后，才把开放政策扩展到其它国家和地区。

尽管理论上 CEPA 看似很简单，但实际上谈判和执行这一协议涉及到许多的操作性问题。香港和中国大陆之间的商品贸易零关税进程一直是相对较快的。但是，它的实际意义并不那么显着。毕竟，香港已经是一个低进口税的自由港，而且香港本地产品对中国大陆的出口又非常有限。

但是，向香港服务提供商的开放可能存在更多的问题。对大多数行业的所有公司，无论其公司注册地是香港、还是其它地方，香港都未对它们的一视同仁政策而自豪。而很多国际领先的跨国服务业公司都在香港开展业务，那么向“香港企业”（香港的传统定义）开放，也就可能会在 WTO 的时间表之前向世界其它地区开放中国的服务业。而另一方面，如果采取限制性的“香港企业”的定义，那么将结束香港对企业的同等待遇政策。另一个问题是，WTO 协议里对允许进入中国市场的企业规模（关于资产、销售额和资本量）做了规定。由于香港的服务提供商多数是中小型企业，如果事实上允许香港企业进入中国市场，这个标准就可能需要降低。

中国入世的影响



最后但当然不是最不重要地影响香港和珠江三角洲地区经济互动的因素，是中国加入世界贸易组织的影响。对于不同的行业，加入 WTO 的影响是不同的。对于服装和纺织业，入世令中国可以在外国市场得到更大的份额，同时使它在未来配额体制逐步淘汰之后可以参与到国际市场中来。对于电子产品，中国制造商已经获得了相对自由的进入国际市场的渠道。但是，加入 WTO 仍会进一步扩大这种市场渠道，同时使中国有办法去对抗其它市场的保护主义措施，从而使中国的制造商处于更有利的地位。在重工业领域，例如钢铁和化工，入世令中国面临着较以往更强大的进口商品的竞争压力。在其它产业，例如汽车制造业，入世将会刺激外国厂商的投资，进入这个本地生产商可以说是非常低效的产业。对部分农产品，入世会带来更大的困难，因为中国要为与进口商品保持同步竞争而努力提高劳动生产率。一般而言，在商品市场中，入世使珠江三角洲地区的出口导向型企业更有机会开拓它们的市场，而那些会因入世而受到沉重打击的产业在这一地区基本上不存在。

入世同样会对中国的服务业产生深远的影响。在入世协议中，中国保证在服务业广泛实行实质性的自由化政策。一般来说，这将有利于服务业中那些最有能力吸引外资的部门高速发展，并且利用这些投资来促进本地经济的发展。在这一方面，由于有香港这样一个接近世界水平的服务提供者，珠江三角洲地区将成为最大的受益者。问题是各个服务业部门开放的步伐有多快，会走多远，以及香港和珠江三角洲地区的服务提供商们如何创造性地利用这一发展机会。

远景因素

很明显，有几个议题将会影响到未来香港和珠江三角洲地区经济互动的方方式。如何处理这些议题，将决定大珠江三角洲地区能否作为一个整体共同发展，同时它的各个组成部分也同步发展。本章提到的议题会涉及到一系列相关问题，下一章将对此做出说明。