

PUBLIC POLICY RESEARCH FUNDING SCHEME

公共政策研究資助計劃

Project Number :

項目編號 :

2013.C.003.14A

Project Title :

項目名稱 :

Assessment of the Impact and Opportunities of the HK-Zhuhai-Macao Bridge to HK in the New Economic Situation

新經濟形勢下港珠澳大橋對香港的影響和機遇研究

Principal Investigator :

首席研究員 :

Mr CHEUNG Wai Lam

張惠霖先生

Institution/Think Tank :

院校 / 智庫 :

One Country Two Systems Research Institute

一國兩制研究中心

Project Duration (Month):

推行期 (月) :

9

Funding (HK\$) :

總金額 (HK\$) :

588,000.00

This research report is uploaded onto the webpage of the Public Policy Research Funding Scheme and Strategic Public Policy Research Funding Scheme for public reference. The views expressed in this report are those of the Research Team of this project and do not represent the views of the Government and/or the Assessment Panel. The Government and/or the Assessment Panel do not guarantee the accuracy of the data included in this report.

Please observe the “Intellectual Property Rights & Use of Project Data” as stipulated in the Guidance Notes of the Public Policy Research Funding Scheme and Strategic Public Policy Research Funding Scheme.

A suitable acknowledgement of the funding from the Government should be included in any publication/publicity arising from the work done on a research project funded in whole or in part by the Government.

The English version shall prevail whenever there is any discrepancy between the English and Chinese versions.

此研究報告已上載至公共政策研究資助計劃及策略性公共政策研究資助計劃的網頁，供公眾查閱。報告內所表達的意見純屬本項目研究團隊的意見，並不代表政府及／或評審委員會的意見。政府及／或評審委員會不保證報告所載的資料準確無誤。

請遵守公共政策研究資助計劃及策略性公共政策研究資助計劃申請須知內關於「知識產權及項目數據的使用」的規定。

接受政府全數或部分資助的研究項目如因研究工作須出版任何刊物／作任何宣傳，均須在其中加入適當鳴謝，註明獲政府資助。

中英文版本如有任何歧異，概以英文版本為準。

研究報告

新經濟形勢下港珠澳大橋對香港
的影響和機遇研究

**(Assessment of the Impact and Opportunities
of the HK-Zhuhai-Macao Bridge to HK in
the New Economic Situation)**

一國兩制研究中心

2015年1月

目 錄

行政摘要	i
Executive Summary	vi
第一章 研究背景	2
1.1 港珠澳大橋背景	2
1.2 研究意義及現實需要	9
1.3 文獻回顧	12
1.4 研究範疇	17
1.5 研究方法	17
第二章 港珠澳大橋建設過程中的經濟形勢變化與粵港澳經濟關係	20
2.1 港珠澳大橋構想和規劃時的經濟形勢與粵港經濟合作關係	20
2.2 新經濟形勢下的粵港、港澳經濟關係	25
第三章 新經濟形勢下港珠澳大橋的運輸功能	46
3.1 港珠澳大橋運輸功能分析框架	46
3.2 新經濟形勢下港珠澳大橋的貨運功能	48
3.3 新經濟形勢下港珠澳大橋的客運功能	62
第四章 港珠澳大橋為香港帶來的對外合作機遇	74
4.1 珠三角西部可以為香港經濟發展提供更廣闊的空間	74
4.2 珠三角西部可以為香港居民生活提供更多空間	82
第五章 港珠澳大橋為香港帶來「橋頭經濟」發展機遇	86
5.1 香港發展「橋頭經濟」的需要	86
5.2 大嶼山的發展背景	90
5.3 大嶼山目前發展存在的問題	93
5.4 港珠澳大橋為大嶼山未來發展帶來的機遇	94
5.5 大嶼山「橋頭經濟」的產業定位	99
5.6 大嶼山「橋頭經濟」的區域規劃	107
第六章 港珠澳大橋相關政策建議	114
6.1 關於跨境車輛經港珠澳大橋的通關政策建議	114
6.2 關於香港口岸人工島（BCF）及北大嶼山的交通配套建議	124
6.3 關於外國遊客入境粵港澳地區的簽證政策建議	133
6.4 關於粵港澳三地政府合作推動港珠澳大橋項目的建議	134
第七章 總結：新形勢、新機遇、新策略	137
7.1 新形勢	137
7.2 新機遇	139
7.3 新策略	140
參考資料	143

圖 錄

圖 1-1	港珠澳大橋示意圖	3
圖 1-2	珠三角東、中、西部地理範圍示意圖	8
圖 1-3	交通運輸與區域經濟發展的雙向互動關係	18
圖 2-1	二十世紀九十年代內地與香港之間的貿易貨值(單位: 億港元)	21
圖 2-2	1981-2005 年香港的出口貿易變動趨勢	22
圖 2-3	1993-2006 年香港港口轉運貨量變動趨勢	23
圖 2-4	廣東省經濟總量、出口額及加工貿易出口額按年變動率 (2005-2013)	26
圖 2-5	2003-2013 年廣東省三次產業比例變動	28
圖 2-6	2010-2013 年廣東省服務貿易與貨物貿易額變化(單位: 億美元)	29
圖 2-7	2006-2013 年廣東省工業品內銷比例變化	30
圖 2-8	珠三角產業整體佈局圖	32
圖 2-9	珠三角三大經濟圈產業定位	33
圖 2-10	珠三角各市產業定位示意圖	33
圖 2-11	2008-2013 年廣東省加工貿易出口額變化(出口額單位: 億美元)	34
圖 2-12	2013/14 年度按居住地劃分的往來香港與內地的日均旅客人 次	39
圖 2-13	按行程目的劃分的 2003-2014 年往來香港及內地的日均旅客 人次	40
圖 2-14	2003-2013 年不過夜旅客佔「個人遊」旅客總人次的比例 ..	41
圖 3-1	新交通運輸通道的運輸功能分析框架	46
圖 3-2	2013 年珠三角東西部地區出口額比較(單位: 億美元)	49
圖 3-3	2003-2013 年珠三角西部地區外貿依存度變化	49
圖 3-4	大珠三角地區港口分佈圖	50
圖 3-5	深圳、廣州與香港港口貨物吞吐量比較(單位: 百萬公噸)	51
圖 3-6	深圳、廣州與香港港口貨櫃吞吐量比較(單位: 百萬標準貨櫃)	51
圖 3-7	南沙港鐵路走線示意圖	53
圖 3-8	珠江口已有、在建及擬建設橋樑位置示意圖	54
圖 3-9	按地區劃分 2013 年廣西壯族自治區對外貨物貿易額(單位: 億美元)	56
圖 3-10	西南省區出海各主要通道	56

圖 3- 11	珠三角港口與內河航道佈局規劃圖	58
圖 3- 12	內地與香港貨車車次變動及珠三角各地往來香港日均車次比例 (2003-2014)	59
圖 3- 13	貴廣鐵路、南廣鐵路、廣東西部沿海鐵路走向示意圖	62
圖 3- 14	往來港澳、往來珠三角西部與香港之間的日均旅客人次	63
圖 3- 15	往來港澳旅客按居住地劃分的旅客比例	64
圖 3- 16	往來珠三角西部與香港之間的旅客按居住地劃分的旅客比例	64
圖 3- 17	往來港澳旅客按行程目的劃分的旅客比例	65
圖 3- 18	往來內地與香港之間的旅客按行程目的劃分的旅客比例	65
圖 4- 1	2004-2013 年香港私人貨倉各年年底總存量(單位: 萬平方呎)	76
圖 4- 2	港珠澳大橋珠海落腳點鄰近主要物流園區	77
圖 4- 3	2003 年至 2013 年香港私人房屋單位供應落成量 (單位: 個)	83
圖 4- 4	1997 至 2014 年香港私人住宅 (所有類別物業) 價格指數及租金指數變化	83
圖 5- 1	2009-2013 年香港私人寫字樓落成量、使用量、空置率變化 (單位: 平方米)	87
圖 5- 2	大嶼山在香港的地理位置	90
圖 5- 3	大嶼山發展現狀圖	92
圖 5- 4	北大嶼山基建設施	95
圖 5- 5	珠三角快高速路佈局規劃圖	96
圖 5- 6	珠三角城際鐵路網絡	97
圖 5- 7	1997 至 2013 年訪港旅客總數及內地旅客數量變化	101
圖 5- 8	機場島北部商業區	108
圖 5- 9	東涌東之建議發展大綱草圖	111
圖 5- 10	東涌西之建議發展大綱草圖	112
圖 6- 1	按車輛類型劃分的往來香港及內地平均每日車輛車次	117
圖 6- 2	「過境私家車一次性特別配額」申請程序	121
圖 6- 3	港珠澳大橋香港口岸規劃示意圖	125
圖 6- 4	搬遷海天碼頭至 BCF 示意圖	128
圖 6- 5	港深西部快速軌道初步規劃方案	129
圖 6- 6	港深西部快速軌道在珠三角軌道系統中的位置	130
圖 6- 7	港深西部快速軌道規劃建議	131
圖 6- 8	連接 BCF、NCD 以及東涌新市鎮的鐵路支線示意圖	132
圖 6- 9	港珠澳大橋涉及的空間層面和政策領域層面	134

表 錄

表 1-1	取道港珠澳大橋往來珠海及香港行程減幅	4
表 1-2	中交公路規劃設計院關於港珠澳大橋行車量預測	7
表 2-1	2002 年珠三角東部及西部地區利用外資及出口額比較(單位: 億美元)	24
表 2-2	珠三角東部和西部地區國內生產總值比較 (當年價, 單位: 人民幣, 億元)	24
表 2-3	宏觀調控政策及對加工貿易的影響	26
表 2-4	2009-2013 年廣東省企業「走出去」境外投資指標.....	29
表 2-5	十大「個人遊」旅客來源城市 (2013 年 1-6 月)	40
表 3-1	2013 年全球貨櫃港口排名	52
表 3-2	東莞至美國西岸整體運輸成本比較	52
表 3-3	珠江口已有、在建及擬建設橋樑概況	54
表 3-4	珠三角西部貨物經不同運輸方式運至香港成本比較 (單位: 港元/20 呎或 40 呎標準貨櫃)	58
表 3-5	經港珠澳大橋往來香港與珠三角西部路程減幅	60
表 3-6	2013 年經水路和直升機往來香港及澳門旅客人次(單位: 千人)	67
表 3-7	2013/14 年度經水路往返珠三角西部與香港之間的旅客比例	68
表 3-8	經港珠澳大橋與經水路行程時間比較 (單位: 分鐘)	68
表 4-1	全球工業貨倉租金最高的五個城市 (單位: 美元 / 每平方呎 / 每年)	77
表 5-1	2009 至 2013 年香港零售額及私人商業空間供應變化	88
表 5-2	2011 年各區議會分區的統計數字	89
表 5-3	核心地區甲級寫字樓的租金及售價指數 (1999=100)	102
表 5-4	2003 至 2013 年香港旅客及酒店及旅客賓館供應量變化	105
表 6-1	現行粵港跨境行駛私家車牌照申請資格	116
表 6-2	「過境私家車一次性特別配額」申請資格	119
表 6-3	「過境私家車一次性特別配額」所需手續	120
表 6-4	「過境私家車一次性特別配額」申請費用 (單位: 港元)	120
表 7-1	本研究關於港珠澳大橋的政策建議重點	141

行政摘要

1. 港珠澳大橋作為近年香港參與規劃建設的大型交通基建工程，其策略價值的實現程度對於香港的經濟社會發展具有重要的意義。然而，從三地政府開展港珠澳大橋的規劃研究到大橋建成通車歷時十餘年，在這期間廣東省的經濟形勢發生了明顯的變化，港珠澳大橋落腳點的珠三角西部地區在經濟結構、經濟發展方向等方面均呈現出新的特點；同時香港經濟社會在發展中亦面對新的需求及挑戰，兩地之間的經濟關係以及由此產生的區域間交通運輸需求已不同於大橋規劃時的情況。因此，未來港珠澳大橋對於香港的策略性價值可能與規劃時的構想有所不同。
2. 為此，本研究重點探討：（1）港珠澳大橋規劃建設時期的經濟形勢變化，以及新經濟形勢下的粵港澳經濟關係；（2）新型粵港澳經濟關係下港珠澳大橋的運輸功能；（3）新經濟形勢下港珠澳大橋為香港帶來的發展機遇；以及（4）為把握港珠澳大橋帶來的發展機遇香港可考慮採取的配套政策建議。

港珠澳大橋規劃建設時期的經濟形勢變化

3. 粵港經濟合作關係的形成和變化受到諸多因素的影響，包括（1）粵港經濟發展水平、經濟結構和比較優勢，（2）外部宏觀經濟環境，以及（3）內地尤其是廣東省的經濟改革進程。在港珠澳大橋構想被提出的二十世紀八十年代至官方展開大橋相關規劃研究的二十一世紀初，由於香港產業轉移以及廣東省經濟改革開放的需要，粵港經濟合作關係突飛猛進，並突出表現為：以「前店後廠」為主要合作模式、以出口加工製造業為主要合作內容，並且在空間佈局上港資出口加工型企業多集中在珠三角東部的經濟合作關係。在這種直接投資帶動對外貿的經濟模式下，粵港之間的貨物貿易量大幅增長，香港逐漸發展成為一個重要的貨物貿易集散營運中心。
4. 從 2000 年代中期開始，受國內外因素的影響，廣東省的經濟發展進入了實質性的轉型階段，在產業結構、外向型經濟發展模式以及地區經濟發展方式等多個方面均呈現出了新的發展趨勢。新時期，廣東省的經濟以「提升」和「協調」為發展路徑，包括提升產業發展水平、提升開放型經濟水平、推動

內外協調發展以及區域協調發展等重點經濟發展方向。

5. 在新經濟形勢下，粵港之間的經濟關係呈現出新的特點，港珠澳大橋落腳點的珠三角西部地區亦開始走出一條不同於珠三角東部傳統的經濟發展道路，與香港之間逐漸建立新型經濟合作關係，具體表現為：（1）珠三角傳統的港資加工貿易企業面臨著轉型和轉移的困境，加工貿易業逐漸喪失市場競爭力，由此帶動的粵港貨物貿易量亦隨之減少，珠三角西部地區經濟產業向高端發展的戰略取向，亦使該地區不再具備傳統加工貿易業生長的土壤；（2）在廣東建立現代產業體系的過程中，服務貿易自由化在粵港之間不斷拓展和深化，珠三角西部地區亦重點加強與香港在高端服務業領域的合作，主動承接香港現代服務業的擴展，並有機會藉著廣東自貿區的發展向更高層次提升；（3）在廣東提升開放型經濟水平的同時，香港逐漸成為廣東企業「走出去」進行境外直接投資的重要平台；（4）粵港兩地居民以消閒旅遊、探親訪友、跨境工作為目的的日常往來逐年增多，粵港「生活圈」逐漸形成，這不僅為香港旅遊經濟的發展帶來商機，亦在一定程度上給香港社會帶來了負面影響。因此，粵港之間的經濟關係逐漸從以貨物貿易為主向以服務貿易及旅遊消費為主轉變。
6. 就港澳之間的經濟關係來看，當前澳門以「世界旅遊休閒中心」以及「中國與葡語國家商貿合作服務平台」為戰略定位，重點發展會展、商務、休閒旅遊等產業；旅遊和會展業亦是香港的優勢產業，長期以來為顧客及市場用家提供了高質素的服務。隨著港澳之間交通聯繫的加強，兩地有機會通過錯位發展增強區域內服務內容的豐富程度，通過「一程多站」的合作模式提升港澳地區對外的整體吸引力。但同時，由於優勢產業的相似性，雙方在一定程度上存在競爭關係。

新經濟形勢下港珠澳大橋的運輸功能

7. 港珠澳大橋作為一項交通運輸基建，其所具有的策略價值首先通過其發揮的運輸功能來實現。港珠澳大橋的運輸功能是指該條交通通道在貨物運輸和旅客運輸方面發揮的作用，可以通過「貨物運輸量」和「旅客運輸量」兩項指標衡量。根據本研究分析，未來港珠澳大橋在貨物運輸方面將發揮有限的功能，而在旅客運輸方面有機會發揮重要的作用。

8. 在貨物運輸方面，(1)基於珠三角西部、粵西以及西南地區的經濟發展形勢、與香港的經濟合作關係，以及港口等交通基礎設施的發展，未來在這些地區與香港之間往來的貨物運輸需求的增長潛力有限；(2)港珠澳大橋的陸路運輸方式在替代現有內河水路運輸方式時可能不具備成本優勢，因此在有限的運輸替代作用下港珠澳大橋的貨物運輸量規模較小；(3)受到珠三角西部、粵西，以及西南地區經濟發展形勢的影響，未來港珠澳大橋對往來香港的貨物運輸需求的誘發作用亦十分有限。
9. 旅客運輸方面，(1)現時往來珠三角西部、澳門與香港之間的旅客行程整體呈上升趨勢，未來由於三地之間在旅遊消費、服務貿易等領域的緊密合作，將有越來越多的旅客在各地區之間往來，各地區之間的旅客運輸需求具有進一步增長的潛力；(2)取道港珠澳大橋的旅客行程不僅較現時陸路旅客行程具有時間優勢，亦較現時水路運輸方式具有更為經濟、靈活、穩定的比較優勢，但進一步縮短經港珠澳大橋的旅客行程時間和提供通關便利是促進更多旅客使用港珠澳大橋的關鍵；(3)未來港珠澳大橋將改善周邊地區的區位條件，以及各地區的經濟、社會發展環境，從而有機會誘發更多的旅客經港珠澳大橋在各地區之間往來。

港珠澳大橋為香港帶來的發展機遇

10. 對外而言，進一步加強香港與珠三角西部的合作一直以來被視為港珠澳大橋的重要策略性價值。然而在新經濟形勢下，香港與珠三角西部地區的經濟和社會發展都產生了新的需求，未來籍通過珠三角西部及周邊地區的對外貨物貿易增量鞏固香港貨櫃碼頭吞吐量的發展思路將很難實現。
11. 現時土地空間不足是制約香港經濟發展的根本性問題，其中香港物流發展用地不足以及由此導致的高貨倉租金在一定程度上制約了物流業向高增值方向發展。現時珠三角西部地區不僅土地資源較為豐富，而且港珠澳大橋位於珠海的落腳點正規劃打造對接港澳的綜合性商貿物流用地，香港有機會在港珠澳大橋的交通連接下，與珠海合作，打造規模性的港珠澳物流園區，允許香港貨物免清關進入該園區。香港物流業可考慮將針對內地的貨物配送中心遷至該地區，滿足業界擴大物流用地的發展需求。

12. 同時，珠三角西部地區現時重點發展現代服務業，強調通過加強與香港合作和交流推動相關產業的發展，並以現代服務業聚集園區為產業發展載體，融入粵港合作元素。未來，隨著港珠澳大橋的建成，香港現代服務業提供者往來珠三角西部地區將更加便利，順應珠三角西部的發展需求，香港現代服務業有機會進一步開拓內地市場。同時，香港方面可積極探討與珠三角西部加強服務業園區建設的合作，逐步消除現時 CEPA 框架下香港服務業進入內地市場的制度門檻，以及通過輸出香港制度經驗優化珠三角西部的產業發展的土壤。
13. 此外，得益於區內豐富的旅遊資源，粵港澳三地均將休閒旅遊業作為各自重點發展的產業之一，並努力通過加強區域合作增加區域旅遊資源的吸引力。未來，隨著港珠澳大橋的建成，往來珠三角西部、澳門與香港之間的旅客行程將更為便捷，為三地進一步加強合作發展「一程多站」旅遊產品提供硬件支持。屆時，為抓住發展機遇，建議進一步加強港珠澳大橋香港落腳點的大嶼山地區旅遊資源的協調性，並給予便利的旅客出入境政策安排，形成粵港澳旅遊產業集群，增強吸引力。
14. 土地空間供應不足導致的住房資源緊以及居住環境擠迫亦是現時困擾香港社會發展的重要因素之一。而珠三角西部地區不僅土地資源豐富，近年珠海、中山等地更由於優質的居住環境吸引了一定數量的香港居民前往消閒、度假，或者規劃退休後在當地長期居住。港珠澳大橋將使得珠三角西部的部分地區與香港形成「一小時生活圈」，未來香港居民經大橋往來兩地將較為便捷，交通狀況的改善將有助於香港居民前往珠三角西部擴展生活空間。因此，作為配合，香港方面可積極探討在該地區為香港居民提供優質的香港社會服務的可能性。
15. 對內而言，香港特區政府一直重視港珠澳大橋為香港內部帶來的經濟效益，尤其是大橋落腳點的大嶼山地區，隨著港珠澳大橋等交通基建的相繼落成，將突破以往「天涯海角」的地理困局，獲得發展「橋頭經濟」的區位優勢。大嶼山的發展對於解決香港土地空間不足、城市功能規劃不平衡帶來的經濟社會問題，以及促進大嶼山本地的社區發展具有重要的意義。
16. 基於香港的產業優勢、香港經濟發展需要、大嶼山地區的豐富資源以及港珠澳大橋帶來的區位優勢，本研究建議以港珠澳大橋香港口岸區（BCF）、香

港國際機場北商業區（NCD）以及東涌新市鎮為重點經濟發展區域，並加強航空物流、零售、商務辦公、會議展覽，以及旅遊業的發展。

港珠澳大橋相關政策建議

17. 為充分發揮港珠澳大橋的策略價值，一方面需要突破港珠澳大橋發揮運輸功能存在的樽頸，優化經港珠澳大橋的旅客行程，盡量縮短旅客行程時間；另一方面需要積極配合港珠澳大橋帶來的發展機遇，加強區域合作，推動香港經濟及社會的發展，從而通過相關政策的配合將港珠澳大橋從物理層面的交通連接轉變為實際意義上的經濟社會紐帶。為此，本研究提出了以下四個方面的政策建議：

18. 跨境車輛通關政策

- 大幅放寬香港私家車申請珠海車輛牌照的資格限制；
- 針對香港私家車，在港珠澳大橋珠海口岸實施較為便捷的「過境私家車一次性特別配額」政策；

19. 交通設施配套

- 在 BCF 禁區範圍設置內地及澳門私家車不入境香港的地下停車場；
- 搬遷海天碼頭至 BCF 禁區；
- 在 BCF 禁區內設置跨境機場巴士站；
- 落實港深西部快速軌道的建設；
- 完善 BCF 與香港其他地區之間的交通聯繫；

20. 外國旅客入境簽證政策

- 進一步簡化現時針對外國遊客的「入境 144 小時便利簽證」措施；

21. 粵港澳政府合作

- 將粵港澳三地政府的合作內容從單純的工程建設層面擴展至包括經濟產業合作、土地規劃、交通運輸、客貨出入境管理等多個政策領域。

Executive Summary

1. The Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge (HZMB) is a large scale transport infrastructure project in which Hong Kong has recently been participating in planning and construction. Its practical implementation of strategic value is significant for the socioeconomic development of Hong Kong. However, over a decade from the inception of multi-governmental planning study to the bridge being opened for traffic, Guangdong Province has experienced prominent economic changes, and Western Pearl River Delta, the landing point of the bridge, has demonstrated new features in aspects of economic structure and development. Simultaneously, the Hong Kong economy and society are also facing new demands and challenges in the process of development. The economic relationship between the two regions and the resulting inter-regional transport demands are now different from the period when the bridge was conceived. Therefore, the strategic value of the HZMB may be different from its initial conception.
2. Thus, this study will focus on: (1) The economic changes undergone during the planning and construction of the HZMB, and economic relations between Guangdong, Hong Kong and Macao under the new economic environment; (2) The transportation function of the HZMB under the new economic relations between Zhuhai, Hong Kong and Macao; (3) Developmental opportunities created by the HZMB for Hong Kong under the new economic environment; and (4) Policy recommendations that could be considered so as to enable Hong Kong to take advantage of developmental opportunities brought by the HZMB.

Economic changes undergone during the planning and construction of the HZMB

3. The formation of and changes to the economic partnership between Hong Kong and Guangdong is influenced by multiple factors, including (1) The level of economic development, the economic structure and comparative advantages in

Hong Kong and Guangdong, (2) External macroeconomic environment, and (3) The progress of economic reform in Mainland China, especially in Guangdong Province. From the discussion of the HZMB in the 1980s to the official planning study at the beginning of the 21st century, because of the industrial transfer in Hong Kong and the need for economic reform and liberalization in Guangdong, the economic partnership between Hong Kong and Guangdong made considerable progress, which is shown as: employment of ‘front shop, back factory’ as the main model of cooperation; export processing manufacturing as the primary content of cooperation; and concentration of Hong Kong export processing enterprises in the Shenzhen and Dongguan areas of Eastern Pearl River Delta. Under the economic model where direct investment drives export, the volume of trade between Hong Kong and Guangdong has experienced significant growth. Hong Kong has also gradually become an important trade center.

4. Since the mid-2000s, due to internal and external factors, the economic development of the Guangdong Province entered a stage of substantive transformation, showing new developmental trends in the industrial structure, export-oriented and regional economic development models. In the new era, Guangdong Province adopts ‘advancement’ and ‘coordination’ as developmental pathways for its economy, including the advancement of industrial development level; advancement of open economy; promotion of internal, external, and regional coordinated development.
5. Under the new economic environment, the Western Pearl River Delta, as the foothold of HZMB, has started out an economic development path different from that followed by the Eastern Pearl River Delta, the economic relationship between Hong Kong and Guangdong has emerged new features, including (1) Transitional difficulties faced by the traditional Hong Kong export processing industry in the Pearl River Delta, the gradual decline in its competitiveness, and the resulting decline in export; The strategic orientation towards high-end industries no longer makes the Western Pearl River Delta viable for fostering the traditional export processing industry; (2) During the establishment of modern industrial system in Guangdong, there has been continuous expansion and deepening of service trade liberalization between Hong Kong and Guangdong. The Western Pearl River Delta has also strengthened cooperation with Hong Kong in the area of high-end

services by actively undertaking the expansion of Hong Kong's modern services industry. Meanwhile, opportunities for further advancement through the development of the Guangdong Free Trade Zone abound; (3) As Guangdong was advancing the degree of economic openness, Hong Kong was becoming an important platform for Guangdong enterprises' outbound investment; (4) The increase of daily commuting between Guangdong and Hong Kong residents for recreational, visiting, and working purposes is gradually forming a 'Guangdong – Hong Kong Living Circle', which not only brought opportunities for development in the tourism economy of Hong Kong, but to some extent also brought negative influences to the Hong Kong society. It could be seen that the economic relationship between Hong Kong and Guangdong was transforming from trade of commodity to trade of services and tourist consumption.

6. In consideration of economic relationships between Hong Kong and Macao, Macao positions itself as 'World Centre of Tourism and Leisure' and 'the service platform for business and trade co-operation between China and the Lusophone countries', with emphasis on developing exhibition and convention industry, commercial industry and recreational tourism. Hong Kong is also showing strength in the tourism and exhibition industries, with a history of providing high quality services for consumers. With the strengthening of transport links between Hong Kong and Macao, both regions have an opportunity to develop and enhance the diversity of regional services through 'staggered development', and also to increase the overall attractiveness of Hong Kong and Macao to other regions through the cooperative model of 'multi-stop journey'. However, due to the similarity in industry strengths, there is a certain degree of competition between the two regions.

The transport function of the HZMB under the new economic environment

7. As a transport infrastructure, the strategic value of the HZMB will initially be realized through its transport function. Transport function refers to the effects of HZMB on freightage and passenger transportation, and it can be assessed with two indicators, 'freight volume' and 'passenger volume'. According to the

analysis of this study, the HZMB will exert limited effects on the aspects of freightage, but will have significant effects on aspects of passenger traffic.

8. On freightage, (1) Because of the new environment of economic development in Western Pearl River Delta, Western Guangdong and the South-western region of Mainland China, the economic cooperation between the regions and Hong Kong, and development of transportation infrastructure in the regions, the growth potential of commodity transport demand between the regions and Hong Kong will be limited; (2) the transport by HZMB is not competitive, in terms of cost, to replace the current river transportation mode; (3) influenced by the economic developmental strategy in Western Pearl River Delta, Western Guangdong and the South-western region of Mainland China, future demand for commodity transport induced by the bridge to Hong Kong will be limited.

9. On passenger traffic, (1) Current passenger traffic between Western Pearl River Delta, Macao and Hong Kong is increasing, and because of the close relationship between the three regions in such aspects as tourist consumption and service trades, there will be increasing travel between these regions, and the transport demand of passenger is expected to increase; (2) Passenger travels using the HZMB will not only be less time consuming than the current travel by land, but will also be more economical, flexible and stable than travel by water. However, further shortening of travel time on the HZMB and facilitating convenient customs clearance is crucial to increase passenger use of the bridge; (3) The HZMB will improve geographical conditions of the surrounding areas, as well as the socioeconomic development in the various regions, so as to bring further inter-regional passenger travels.

Developmental opportunities created by the HZMB for Hong Kong

10. Externally speaking, further strengthening of cooperation between Hong Kong and Western Pearl River Delta has been seen as a major strategic value of the HZMB. However, under the new economic environment, socioeconomic development in both Hong Kong and Western Pearl River Delta has created new

demands, and the development strategy of consolidating the container throughput in Hong Kong through increasing trade of foreign goods from Western Pearl River Delta and surrounding regions is no longer applicable to the current environment.

11. Currently, the insufficient land supply is a fundamental restriction on the economic development of Hong Kong, among which insufficient land for logistics development and the resulting high warehouse renting costs restricts, to a certain degree, the development of the high value-adding logistics industry. Not only is Western Pearl River Delta comparatively rich in land resources, but Zhuhai, a landing point of the HZMB, is also planning a comprehensive trade logistics zone in relation to Hong Kong and Macao. Through the transit links of the HZMB, Hong Kong has an opportunity to cooperate with Zhuhai, creating a Hong Kong-Zhuhai-Macao logistics zone, allowing Hong Kong commodity to enter the zone without the need for customs clearance. The logistics industry of Hong Kong could consider relocating commodity distribution centers focused on Mainland China market to this area, so as to satisfy the developmental demand for land expansion in the logistic industry.

12. Moreover, Western Pearl River Delta is currently focusing on the development of modern service industries, emphasizing development through increased cooperation and communication with Hong Kong, and using the professional service industry zone as a platform for industrial development. Following the completion of the HZMB, Hong Kong service industries will have the opportunities to further expand into markets of Mainland China. Furthermore, Hong Kong could actively explore increasing cooperation with Western Pearl River Delta in regards to the construction of service industrial zones, gradually removing institutional thresholds of the Mainland Chinese market under the current CEPA framework, and providing grounds for industrial development in Western Pearl River Delta through the institutional experience of Hong Kong.

13. Besides, benefited from the rich tourism resources, Guangdong, Hong Kong and Macao position recreational tourism as their key industry, and strive to enhance

regional tourism attractiveness through regional cooperation. Following the completion of the HZMB in the future, the journey between Western Pearl River Delta, Macao and Hong Kong will be made much more convenient, and infrastructure foundation is provided for further cooperation on ‘multi-stop journey’. In order to seize the developmental opportunities, the regions could further coordinate tourism resources, offer convenient Exit-Entry Administration practice for the tourists, and create a Guangdong- Hong Kong- Macao tourism cluster.

14. A major factor in hindering social development in Hong Kong is that of insufficient land, which manifests in scarce housing resources and overcrowded residential environments. Western Pearl River Delta is not only rich in land resources, but areas such as Zhuhai and Zhongshan have also attracted a certain number of Hong Kong residents coming for recreation, vacation or post-retirement residence for a long term because of its quality living environment. The HZMB will create a ‘One Hour Living Circle’ in Hong Kong and parts of Western Pearl River Delta, making the future commute between the two areas more convenient, and improvement of traffic conditions will assist Hong Kong residents by expanding living space in Western Pearl River Delta. Therefore, Hong Kong can actively explore the possibility of introducing high quality social services for the Hong Kong residents in that area.

15. Internally speaking, the Government of the Hong Kong Special Administrative Region also emphasized the economic benefits that the HZMB could bring, with particular focus on the landing point in the Lantau area. Following the completion of transport infrastructure, Lantau Island will be relieved of hindrances from its geographical remoteness, and will receive geographical benefits of a ‘bridgehead economy’. In addition, development of Lantau Island will help to resolve socioeconomic issues of insufficient land and imbalanced planning of urban functions, and create conditions for local development in Lantau Island.

16. Based on the industrial advantages, the economic developmental needs of Hong Kong, the plentiful resources of Lantau Island, and its location advantages brought

by the HZMB, this study recommends using the port area of the HZMB (BCF), the Northern Commercial District of Hong Kong International Airport (NCD), and Tung Chung New Town as major development areas, strengthening development of air logistics, retail, business, convention and exhibition, and tourist industries.

Policy recommendations in relation to the HZMB

17. In order to fully realize the strategic value of the HZMB, on the one hand, it is necessary to alleviate existing bottlenecks in the transport function of the bridge by improving passenger commute through the bridge; on the other hand, it is also necessary to actively seize the developmental opportunities created by the bridge, strengthen inter-regional coordination, and promote socioeconomic development in Hong Kong. With the support of related policies, this physical transport infrastructure will be transformed into economic and societal ties of practical significance. Thus, this study proposes following policies in four aspects:

18. Cross-boundary vehicle clearance

- relaxing conditions for applying for Zhuhai license plates for Hong Kong private cars in a large scale;
- Facilitating ‘Special single use quota for border crossing personal vehicles’ for Hong Kong private cars at the Zhuhai port;

19. Comprehensive traffic facilities

- Establishing underground parking in the restricted zone of BCF for private cars from Mainland China and Macao;
- Moving SkyPier to the BCF restricted zone;
- Establishing a cross-boundary airport bus station in the BCF restricted zone;
- Implementing the construction of Hong Kong-Shenzhen Western Express Line;
- Improving and perfecting transport links between BCF and other areas of Hong Kong;

20. Foreign tourist visas

- Further simplifying the current ‘144-hour facilitation visa policy’ for foreign tourists;

21. Cooperation between the governments of Guangdong, Hong Kong and Macao

- Improving current mode of cooperation between the three governments in regards to the HZMB, so as to expand the coverage of policies from pure construction projects to economic cooperation, land planning, communication and transportation, and Exit-Entry Administration.

第一章

研究背景

第一章 研究背景

1.1 港珠澳大橋背景

1.1.1 港珠澳大橋概況

港珠澳大橋是目前世界最長的跨海大橋，也是香港最大的跨境基建項目之一。港珠澳大橋位於珠江口，跨越伶仃洋海域，連接香港特別行政區（以下簡稱「香港」）、廣東省珠海市以及澳門特別行政區（以下簡稱「澳門」）。如圖 1-1 所示，港珠澳大橋項目包括位於內地水域的主橋、三地各自的口岸及連接路。其中大橋主體在內地水域從西端珠海拱北和澳門明珠對開的人工島延伸，至東端香港境內近粵港分界線的東人工島。¹

港珠澳大橋主體全長約 29.6 公里，採用橋隧結合方案，其中穿越伶仃西航道和銅鼓航道段約 6.7 公里採用隧道方案，其餘路段約 22.9 公里採用橋樑方案。主體工程隧道兩端各設置一個海中人工島，東人工島東邊緣距離粵港分界線約 150 米，西人工島東邊緣距離伶仃西航道約 1 800 米。²港珠澳大橋海中橋隧主體部分採用雙向六車道高速公路標準建設，設計行車速度為 100 公里/小時。³

港珠澳大橋的主橋工程投資約 381.2 億元人民幣（本段均以人民幣為計價單位），採用政府還貸公路模式，資本金總額為 157.3 億元（佔主體工程投資估算的 45.3%），其中內地出資 70 億元，香港特區政府出資 67.5 億元，澳門特區政府出資 19.8 億元；資本金以外部分由項目法人通過銀行貸款融資。⁴港珠澳大橋主體部分由三地政府成立的港珠澳大橋管理局負責落實興建，三地政府分別負責各

¹ 立法會交通事務委員會(2008)。港珠澳大橋最新的背景資料簡介。線上檢索日期：2014 年 5 月 9 日。網址：<http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/tp/papers/tp1219cb1-407-c.pdf>

² 港珠澳大橋管理局的網站提供的港珠澳大橋簡介(<http://www.hzmb.org/ct/bencandy.asp?id=2>)。

³ 同上。

⁴ 港珠澳大橋三地聯合工作委員會辦公室、港珠澳大橋管理局、香港路政署港珠澳大橋香港工程管理處、澳門建設發展辦公室、珠海市港珠澳大橋建設協調辦公室、港珠澳大橋珠海連接線管理中心編制的《港珠澳大橋工程簡介》。

圖 1-1 港珠澳大橋示意圖



資料來源：香港特區政府路政署

自建造、營運和維修保養其境內的口岸設施。⁵ 其中港珠澳大橋香港接線工程費用約為 255 億港元，香港口岸工程費用約為 307 億港元。⁶

港珠澳大橋口岸實施「三地三檢」的邊境口岸管理模式，即三地政府分別在其各區部份建設獨立的口岸設施，並依照各地適用法律分別對進出口岸的旅客、車輛及貨物進行出入境查驗。⁷

根據規劃，港珠澳大橋通車後，香港與珠江三角洲（以下簡稱「珠三角」）西部的行車時間將大幅度縮減，如表 1-1 所示，取道大橋往來珠海與香港葵涌貨櫃碼頭可節省六成以上的行車時間，往來珠海與香港國際機場則可節約八成以上行車時間。⁸

表 1-1 取道港珠澳大橋往來珠海及香港行程減幅

起點—目的地	現時的路程及行車時間	取道大橋的路程及行車時間	路程及行車時間減幅
珠海—葵涌貨櫃碼頭	約 200 公里 大約 3.5 小時	大約 65 公里 大約 75 分鐘	>60%
珠海—香港國際機場	超過 200 公里 大約 4 小時	大約 40 公里 大約 45 分鐘	>80%

資料來源：立法會。

1.1.2 港珠澳大橋的構想、規劃及興建

建設港珠澳大橋的構想早在二十世紀八十年代已被提出。1983 年，香港合和實業有限公司主席胡應湘先生針對珠三角東西兩岸交通聯繫不便的問題，提出了修建「內伶仃洋大橋」的構想。珠海市政府採納了相關建議，於 1989 年制定了建設珠海通往香港的伶仃洋大橋方案，並展開了積極的籌建工作。⁹

⁵ 立法會交通事務委員會(2013)。有關港珠澳大橋的背景資料簡介。線上檢索日期：2014 年 5 月 9 日。網址：<http://www.legco.gov.hk/yr13-14/chinese/panels/tp/papers/tp1115cb1-268-2-c.pdf/>

⁶ 港珠澳大橋香港相關工程網站(<http://www.hzmb.hk/tchi/about.html>)。

⁷ 香港特區政府、廣東省人民政府、澳門特區政府(2010)。港珠澳大橋建設、運營、維護和管理三地政府協議。線上檢索日期：2014 年 5 月 9 日。網址：<http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/panels/tp/papers/tpcb1-1354-1-c.pdf/>

⁸ 立法會交通事務委員會(2008)。港珠澳大橋討論文件。線上檢索日期：2014 年 5 月 9 日。網址：<http://www.legco.gov.hk/yr07-08/chinese/panels/tp/papers/tp0516cb1-1520-1-c.pdf/>

⁹ 邵善波、楊春(2002)。對「粵港澳大橋」的共識與分歧。香港：一國兩制研究中心。

其後的數十年時間，粵港澳各地的政府、商界、學界因應形勢的變化和各地發展的需要提出了數十種大橋規劃方案，對大橋的走向、著陸點提出了不同的意見。然而，由於粵港兩地政治、經濟形勢的變化，雙方一直未就大橋的建設實施達成共識，項目始終處於前期研究階段。

2003 年國家發展和改革委員會與香港特區政府共同委託研究機構完成了《香港與珠江西岸交通聯繫研究》，研究指出港珠澳大橋具有重要的政治及經濟意義，其建設具有迫切性和必要性。同年，國務院正式批准粵港澳三地政府成立港珠澳大橋前期工作協調小組，進行工程可行性研究。¹⁰

經過中央政府的協調，以及粵港澳三地政府及各界人士的廣泛參與、論證和共同協商，各方最終就大橋走線、大橋建設方案、口岸通關模式，以及投融資安排等問題達成了共識。2009 年 10 月 28 日國務院常務會議正式批准港珠澳大橋工程可行性研究報告，自此港珠澳大橋工程建設正式進入實施階段，並計劃於 2016 年完工。

由於港珠澳大橋工程龐大且複雜，大橋的設計及施工過程面對諸多挑戰，現時大橋香港口岸以及香港接線料未能在 2016 年底完工，具體完工日期仍待香港特區政府路政署作出進一步的評估。¹¹

1.1.3 港珠澳大橋規劃及興建時的策略價值判斷

長期以來，粵港兩地在經濟發展中的互利合作關係是香港及廣東省經濟發展的關鍵。尤其是從中國內地改革開放開始，粵港兩地充分發揮各自優勢，包括珠三角地區在政策、土地、廉價勞動力方面的資源優勢，以及香港在資金、技術、管理、港口服務以及開拓國際市場等方面的比較優勢，在粵港兩地交通聯繫較為緊密的珠三角東部地區¹²（如圖 1-2 所示）合作發展加工貿易業，形成了「前店後廠」的合作模式。其中香港通過扮演「窗口」角色，為本地的港口物流業、金融業，以及現代服務業贏得了發展機遇。

¹⁰ 港珠澳大橋管理局的網站提供的港珠澳大橋大事記（2003-2012）
(<http://www.hzmb.org/ct/bencandy.asp?id=3>)。

¹¹ 港珠澳橋明年底難完工，新造價 359 億。(2015 年，1 月 16 日)。信報財經新聞。

¹² 一般而言，根據珠三角九個城市所處的地理位置，珠三角地區被劃分為東、中、西三個部分；根據 2009 年廣東省人民政府出台的《關於推進珠江三角洲區域經濟一體化的指導意見》，珠三角被劃分為東、中、西三個經濟圈，分別為深莞惠、廣佛肇、珠中江；本研究即採用這種區域劃分方法。

與此不同，長期以來香港與珠三角西部地區之間缺乏緊密的交通聯繫，人員及貨物只能通過水路或繞經東岸的陸路運輸方式往來，耗時較長。交通不便抑制了兩地之間的經貿往來，使得香港無法充分利用珠三角西部在土地、資源以及勞動力方面的優勢擴展經濟腹地。

因此，興建港珠澳大橋作為香港和珠三角西部的陸路連接線，具有策略上的意義。根據官方的規劃研究，港珠澳大橋將提升香港與珠三角西部之間交通運輸的便捷程度，珠三角西部地區將落入香港方圓 3 小時車程的範圍內，大幅減省兩地之間陸路客運和貨運的交通費用和時間成本。¹³ 根據規劃，港珠澳大橋對香港的策略性價值主要體現在以下幾個方面：¹⁴

- (1) 總體而言，大橋可以加速珠三角與鄰近省份的經濟融合，提高其相對於東盟國家和長江三角洲等其他經濟區域的競爭力，香港在珠三角的區域發展中定能獲益；
- (2) 藉著大橋的聯繫，香港將受惠於珠三角西部這片經濟腹地，當地豐富的人力和土地資源將為港商拓展內地業務提供良機；
- (3) 大橋將帶動珠三角西部以至中國西南地區的貨物更多的利用香港的對外貿易、物流服務，以及香港的機場和貨櫃碼頭，從而鞏固香港貿易及物流樞紐的地位；
- (4) 隨著珠三角西部及西南地區經濟的發展、居民生活水平的提高，依托大橋的聯繫，香港的商貿服務、旅遊等產業將面對更廣闊的消費市場；
- (5) 大橋香港口岸毗鄰東涌新市鎮以及擁有豐富旅遊資源的大嶼山地區，口岸的建設將可促進地區更緊密的聯繫，為帶動地區性的經濟發展提供更大的潛力。

基於官方對港珠澳大橋的規劃研究，中交公路規劃設計院於 2008 年為港珠澳大橋的行車量做出了評估，並假定在跨境車輛配額制度維持不變的情況下，港珠澳大橋的車流量如表 1-2 所示：

¹³ 港珠澳大橋管理局的網站提供的港珠澳大橋建橋優勢相關資訊 (<http://www.hzmb.hk/tchi/benefits.html>)。

¹⁴ 同上。

表 1-2 中交公路規劃設計院關於港珠澳大橋行車量預測

年份	往來香港與內地每日車輛架次	往來香港與澳門每日車輛架次	總計
2016	5 550-10 100	3 650-3 900	9 200-14 000
2020	9 550-16 200	5 800-6 100	15 350 -22 300
2030	18 650-27 200	8 750-11 600	27 400- 38 800
2035	25 500-38 650	10 200-10 550	35 700-49 200

資料來源：立法會交通事務委員會

圖 1-2 珠三角東、中、西部地理範圍示意圖



資料來源：本中心根據廣東省人民政府資料整理

1.2 研究意義及現實需要

1.2.1 港珠澳大橋策略價值的實現受到新經濟形勢的影響

充分利用港珠澳大橋的運輸功能、實現港珠澳大橋的策略價值具有重要的意義。一方面，根據規劃港珠澳大橋將為香港帶來寶貴的發展機遇，包括加強香港與珠三角西部之間的溝通，帶動粵港兩地在投資、貿易、生活、休閒等方面的合作，推動香港在物流、商貿、旅遊等行業的發展，並促進大橋香港落腳點的區域發展。另一方面，港珠澳大橋作為近年香港參與規劃建設的大型交通基建工程，其工程建設涉及大量的公共財政資源以及銀行貸款，未來港珠澳大橋車流量的多少將影響巨額投資成本的回收期，進而對香港的公共財政資源產生影響。

港珠澳大橋作為一條重要的區域交通運輸通道，其所具有的策略價值受到一定區域內經濟社會發展形勢的決定性影響。港珠澳大橋建設構想的提出以及運輸功能的規劃均依賴於當時珠三角西部、澳門及香港經濟社會發展的需要。然而，從政府開展港珠澳大橋的規劃到大橋建成通車歷時十餘年，在這期間廣東省在經濟結構和經濟發展方向等方面均發生了明顯的變化，香港經濟社會在發展中亦面對新的需求及挑戰，珠三角西部與香港之間正在形成的新經濟關係以及由此產生的區域間交通運輸需求已經不同於港珠澳大橋規劃時的情況。因此，未來港珠澳大橋為香港帶來的發展機遇可能與規劃時的構想有所不同。

為充分發揮港珠澳大橋的經濟效益，以及把握新時期港珠澳大橋為香港帶來的經濟和社會發展機遇，十分有必要對大橋兩岸所面對的新經濟形勢進行詳細的研究分析，並在此基礎上對港珠澳大橋的策略價值進行準確的判斷。

1.2.2 港珠澳大橋將對香港的經濟和社會發展產生重要的影響

優化經濟結構、完善區域功能佈局是現時促進香港經濟社會可持續發展以及消除社會矛盾的關鍵，而擴大香港的經濟社會發展空間是解決問題的根本。港珠澳大橋作為加強香港對外交通連接的運輸通道，為香港帶來了推動「向外擴展」和促進「內部優化」的重要機遇，為解決香港現時矛盾提供有效途徑。

「向外擴展」是指港珠澳大橋進一步優化香港與珠三角西部、澳門之間的交通連接，為香港開展與其他地區的合作創造條件。這種區域間的合作有助於香港擴展更為廣闊的經濟社會發展空間，對於保持香港競爭力、創造就業、改善民生等各方面都具有重要的意義。本研究認為，有需要對大橋建成後香港與珠三角西部及澳門之間的合作內容、合作模式等問題進行具體的分析，並探討相應的政策支持措施。

「內部優化」是指港珠澳大橋對香港區位條件的改善有助於香港內部經濟、社會發展空間結構的良性調整。港珠澳大橋及其相關交通基建設施的落成將大大改善大橋在香港落腳點——大嶼山——的區位條件，使得該地區有機會為香港經濟社會發展提供更廣闊的土地空間，充分利用大嶼山豐富的資源為香港經濟發展創造新的增長點。

目前，香港特區政府及相關部門正為大嶼山的發展進行多項規劃研究，各項研究旨在針對大嶼山不同地區的經濟社會發展提出規劃方案¹⁵。就此，有需要以著眼於香港的全方位視角對大嶼山的發展進行系統性思考，從而充分把握包括港珠澳大橋在內的大型基建設施為香港帶來的發展良機。

1.2.3 港珠澳大橋策略價值的實現有賴於客貨通關、交通配套等政策支持

交通運輸作為準公共產品，其硬件系統的建設、運輸資源的分配、運輸業的發展，以及運輸市場的規範化運作都離不開政府的支持和參與。

港珠澳大橋為粵港澳之間生產及生活要素更加自由地流動提供了硬件支持，是公共財政支持下促進粵港澳經濟社會合作的基建佈局創新。同時，由於管理的需要，人員及貨物經港珠澳大橋的流動仍需要政府的宏觀調控。一方面，經港珠澳大橋往來的人員和貨物涉及跨境流動的問題，是一種在海關及出入境監管下的要素流動；另一方面，受制於港珠澳大橋口岸通關能力和行政管理資源的制約，政府需要對港珠澳大橋相關的運輸資源進行配置。

¹⁵ 相關研究包括：香港特區政府發展局、規劃署及土木工程拓展署聯合進行的《東涌新市鎮擴展研究》以及《港珠澳大橋香港口岸上蓋發展的規劃、工程及建築研究》，香港機場管理局針對「擴建機場成為三跑道系統」進行的規劃研究，以及針對「機場北商業區（NCD）」進行的發展規劃。

因此，為充分發揮港珠澳大橋的策略價值，就需要政府在規範管理跨境交通的同時，根據現實需要對經港珠澳大橋的跨境車輛通行政策給予適當安排，充分釋放港珠澳大橋的運輸能力，從而將物理意義上的橋樑提升為經濟意義上的紐帶。

同時，港珠澳大橋作為區域交通系統中的一部分，其在處理人員及貨物方面的效率亦受到該交通運輸系統中其他部分的影響。為使整個交通系統較為通暢地運送物流和人流，就需要港珠澳大橋與該系統中的其他部分形成高效的配合，從而充分發揮港珠澳大橋的策略價值。

1.3 文獻回顧

隨著港珠澳大橋的構思、規劃與動工，各地學者、專家均就大橋對香港、澳門，以及珠三角西部的影響進行研究，主要包括以下三個範疇：(1)港珠澳大橋對珠三角區域發展的重要性、(2)港珠澳大橋對珠三角西部經濟發展的影響，以及(3)港珠澳大橋對香港帶來的經濟發展機遇。

1.3.1 港珠澳大橋對珠三角區域發展的重要性

加強香港與廣東省尤其是整個珠三角地區的合作，增強區域競爭優勢，從而應對現時國內各經濟區域發展帶來的競爭和挑戰，被認為是港珠澳大橋的重要戰略意義之一。¹⁶盧鵬宇的研究認為當港珠澳大橋建成後，「深圳－香港」、「廣州－佛山」、「珠海－澳門」三大經濟帶將形成閉合的「三角型陸路環形結構」，顯著提高珠三角城市間的連接與通達程度，形成 2 小時陸路交通圈，屆時香港將可拓展珠三角西部作為經濟腹地。¹⁷

江宇、劉小麗等亦指出大橋填補現時珠三角中心城市間陸路通道「斷環」狀況，使香港、廣州、澳門三大經濟核心區形成了三角型陸路網路結構，珠三角西部與香港港口間的距離縮短，運輸時間和成本亦因而減少。陸路打通了，將可加快「粵港澳經濟一體化」進程，吸引外資（尤其是香港資金）到西岸地區投資，拉動整個地區經濟，為社會發展創造條件，提升泛珠三角綜合競爭力，甚至優化產業結構升級調整。¹⁸

然而，要完善「三角型陸路環形結構」，加強香港與珠三角西部的交通聯繫，不僅需要大橋交通基建的支持，更須在兩地車牌及通關政策方面予以配合。而現時仍缺少關於港珠澳大橋車輛通關政策的討論和研究。

¹⁶ 智經研究中心（2013）。一橋·三地·半邊中國。2014年8月6日，取自 http://www.bauhinia.org/analyses_content.php?id=77

吳志才、陳蕾（2004）。港珠澳大橋興建對大珠三角經濟圈的影響。《南方經濟》，2004（1），36-38。

¹⁷ 盧鵬宇（2012）。基於經濟地理視角的港珠澳大橋建設意義分析。《廣東廣播電視大學學報》，2012（3），66-69。

¹⁸ 江宇、劉小麗（2007）。港珠澳大橋建設對泛珠三角發展的社會經濟影響。《中國國情國力》，2007（4），62-64。

1.3.2 港珠澳大橋對珠三角西部經濟發展的影響

現時針對珠三角西部城市（尤其是珠海）的研究較多，主要集中於珠三角西部城市在大橋建成後的發展潛力。吳志才、陳蕾於 2004 年的研究指出珠三角西部相比東部，有更豐富、低廉的土地與人力資源，在發展旅遊業、商貿業、加工工業、港口和航空服務業等產業方面具有十分廣闊的空間。¹⁹

冼超文認為大橋對珠三角西部的物流業、旅遊業、國際會展業、甚至房地產業都有積極影響。大橋通車後，可大幅減少珠海陸路物流業的時間成本。港口物流方面，基於現時的交通網絡，雲南、貴州、四川和重慶的貨物可直接運至珠海港，拓展珠三角西部城市的經濟腹地，日後有大橋連接，珠海港可進一步增強對泛珠三角地區貨源的吸引力。空運方面，港珠澳大橋建成後，珠海機場距離香港大嶼山、澳門機場的行駛距離都將大大縮短，珠海機場可進一步承接香港機場的部分運量，擔當其貨物運輸的分流功能，使得珠海機場的周轉量快速提高，服務功能進一步加強。²⁰

至於旅遊業，江宇、劉小麗建議珠三角城市間可開發各具特色的旅遊資源，避免區域間的消極競爭，創造互補性合作，產生「集聚效應」。隨著交通的便利，珠海可充分利用其自然、人文和歷史旅遊資源，形成與香港、澳門緊密聯繫的旅遊路線或旅遊產品，促進珠港澳「旅遊產品一體化」，甚至促進「白天遊港澳，夜晚宿珠海」的旅遊模式。²¹

有意見認為珠三角西部在港珠澳大橋建成後將可更易承接由珠江口東岸的城市而來的產業轉移，廣東省經濟重心會由東向西伸延，進一步推動珠三角西部城市的發展。盧鵬宇認為珠三角西部尚有不少可開發的土地，提供環境及資源條件以承接外來的產業轉移。此外，與珠三角西部相鄰的粵西地區建有大型的能源原料基地，亦為製造業的發展提供了堅實的物質基礎。²²李光德於 2011 年的研

¹⁹ 吳志才、陳蕾（2004）。港珠澳大橋興建對大珠三角經濟圈的影響。《南方經濟》2004（1）36-38。

²⁰ 冼超文（2013）。港珠澳大橋對珠海市產業政策發展的影響及優化研究（碩士論文，吉林大學，2013）。

²¹ 江宇、劉小麗（2007）。港珠澳大橋建設對泛珠三角發展的社會經濟影響。《中國國情國力》2007（4），62-64。

²² 盧鵬宇（2012）。基於經濟地理視角的港珠澳大橋建設意義分析。《廣東廣播電視大學學報》2012（3），66-69。

究指出珠三角會出現「產業轉移半徑鄰近化」的發展趨勢，珠三角的產業轉移（尤其是勞動密集型和資源密集型的產業）並不會大規模地向中西部挺進。港珠澳大橋將接通珠三角西部與港澳地區，產業轉移至珠三角西部的成本降低。在港澳和珠江東岸集聚空間變小、資源短缺、人口和勞動力難以為繼、產業競爭日趨激烈的情況下，珠三角西部必將成為港澳、珠江東岸等發達地區產業轉移的重要地區。

23

然而，亦有研究對珠三角西部承接東部產業轉移的可能性提出不同意見。楊汝萬、沈建法、張力等指出西岸城市的研發能力薄弱，達到國際水準的生產者服務及專業服務也不足，限制了珠三角西部的發展。²⁴智經研究中心認為近年廣東產業結構轉型，勞動密集的產業因成本上升而向北遷移，當年港粵「前店後廠」經濟格局已經轉變。²⁵

此外，相關研究指出，港珠澳大橋亦將拉動珠三角西部港口的發展。陳瑞海的研究指出珠三角西部具備得天獨厚的資源優勢，密集的內河入海港口，漫長的海岸線，遠低於東岸的人口密度，京珠高速、廣珠鐵路、珠三角軌道交通和粵西高速公路網路的興建，都意味著此區域具備發展港口經濟和優質集群產業的優勢，珠三角西部的港口經濟合作是必然的趨勢。目前，以南沙港為龍頭的廣佛港口經濟圈正在形成，而以珠海高欄港為核心的珠中江港口經濟圈也正應時形成獨特的港口區域經濟，並主動與廣佛港口經濟圈接軌。將來港珠澳大橋落成後，以南沙港、珠海港為核心，以佛山、江門、中山、肇慶、雲浮等重要港口為節點的珠三角西部將成為廣東省珠江地區最活躍的經濟區域。²⁶

²³ 李光德（2011）。港珠澳大橋建設、運輸成本降低及大珠三角產業轉移研究——一個新經濟地理學分析框架。《當代財經》，2011（8），83-91。

²⁴ 楊汝萬、沈建法、張力（2004）。《香港與珠三角西部：從跨境角度看協作發展》。香港中文大學香港亞太研究所。

²⁵ 智經研究中心（2013）。《一橋、三地、半邊中國》。2014年8月6日，取自 http://www.bauhinia.org/analyses_content.php?id=77。

²⁶ 陳端海（2013）。港珠澳大橋建設與珠江西岸港口經濟的協同發展。《特區實踐與理論》2013（3），36-38,51。

1.3.3 港珠澳大橋對香港帶來的經濟發展機遇

有關大橋對香港帶來的經濟發展機遇，相關研究主要集中於對香港物流業的影響。楊汝萬、沈建法、張力於 2004 年的研究指出自上世紀 90 年代以來，香港受益於珠三角西岸港口河運交通的帶動，貨櫃運輸量持續增長，致使香港在外商投資、進出口、物流和港口服務四方面，日益鞏固其在珠三角西部所扮演的角色。

27

整體而言，學者樂觀認為大橋有助進一步鞏固香港物流中心的地位。他們認為港珠澳大橋可改變香港與珠三角西部之間過分依賴水運通道的局面，大幅提高運輸能力，增強抵禦惡劣天氣的能力，提升運輸保障率。未來大橋可利用青馬幹線連接赤鱸角機場及葵涌碼頭，加速西部陸路物流，同時帶動空運及海運業，令到香港有願景成為一個總攬粵東粵西貨物的物流中心。²⁸馮國經於 2005 年的一個研討會上指出，在地理策略方面，香港以國際航運中心的優勢，配合港珠澳大橋，除可對內輻射整個泛珠三角地區外，更可通過珠三角西部對外連接東盟自由貿易區，強化香港作為中國「對外窗口」的戰略地位。²⁹

值得注意的是，上述有研究指出港珠澳大橋亦可拉動珠三角西部港口的發展，同時近年中國西南地區亦積極發展港口設施，如廣西的北部灣及粵西的湛江港均迅速發展，香港作為航運中心的「對外窗口」地位亦面臨挑戰。潘鴻桂指出港珠澳大橋籌劃多年，落成之時尚有一些不明朗的環境因素。港珠澳大橋的規劃經年累月，同期「深中跨海通道」亦在籌劃，據港珠澳大橋《工程可行性報告》的估計，深中通道建成後，可奪去大橋約四成車流，將弱化港珠澳大橋的效用，相對港珠澳大橋龐大的建設成本及運營支出，經濟效益方面難有成效。³⁰

面對物流的隱憂，開拓大橋的「客流」顯得更為重要。然而，潘鴻桂的研究

²⁷ 楊汝萬、沈建法、張力（2004）。《香港與珠三角西部：從跨境角度看協作發展》。香港中文大學香港亞太研究所。

²⁸ 吳志才、陳蕾（2004）。港珠澳大橋興建對大珠三角經濟圈的影響。《南方經濟》2004（1）36-38。
盧鵬宇（2012）。基於經濟地理視角的港珠澳大橋建設意義分析。《廣東廣播電視大學學報》2012（3），66-69。

²⁹ 馮國經（2005）。跨境基建對香港的戰略意義。《跨境基建與香港的策略定位研討會》。香港：香港特區政府中央政策組。

³⁰ 潘鴻桂（2011）。港珠澳大橋建成一對澳門博彩業影響。載於澳門經濟學會（主編），《澳門優秀經濟論文集—2011 澳門經濟論文比賽獲獎作品》。澳門：澳門經濟學會。

指出粵港澳三地之間，現時只允許擁有粵港兩地車牌之香港車輛進入廣東，及擁有粵澳兩地車牌之澳門車輛進入廣東；而廣東或內地其他各省車輛，除特批外，不允許進入港澳地區行駛；港澳間車輛亦不互通。若此模式不改變，將大大局限大橋的客流。³¹

此外，有研究提出珠海橫琴在大橋通車後的戰略價值亦不可乏視。智經研究中心指出珠海橫琴島是珠三角都會區難得的一塊尚未完全開發而又極具開發價值的「處女地」，隨著 2009 年國務院批准實施《橫琴總體發展規劃》，橫琴被定位為「帶動珠三角、服務港澳、率先發展的粵港澳緊密合作示範區」，以「合作」、「創新」和「服務」為主題，橫琴將會成為香港「西進戰略的重要中介」，香港應及早謀求參與橫琴的開發。³²然而目前對於香港與橫琴新區的具體合作方向，尚缺乏深入探討，為抓住港珠澳大橋帶來的機遇，需要對此進行進一步研究。

綜觀以上有關「港珠澳大橋」文獻的整理，基於本研究提出的研究意義及現實需要，就大橋未來為香港帶來的影響方面，尚有幾處值得進一步研究的地方：

- (1) 近年有關港珠澳大橋的研究，定位與視野主要集中於珠三角西部城市。相對而言，從香港角度出發的大型研究較少，故此有需要全面探討港珠澳大橋對香港帶來的影響和機遇，以及香港如何善用大橋帶來的機遇推動自身的經濟與社會發展。
- (2) 有關港珠澳大橋對香港的研究主要集中於如何利用珠三角西部的貨運量促進香港物流業的發展。然而，隨著時間的推移廣東省尤其是珠三角西部地區的經濟形勢出現了新的特徵，未來港珠澳大橋對香港的影響和機遇亦會發生變化，須重新檢視以往對港珠澳大橋策略價值的觀點。
- (3) 文獻中提出了不少香港與珠三角西部城市合作空間的構想。然而，這些構想只基於一般文獻資料，對實際合作空間與模式少有著墨。對此，有需要進一步探討如何實踐「區域合作」，以及特區政府應推出哪些具體的政策，便利各地交流。

³¹ 潘鴻桂 (2011)。港珠澳大橋建成一對澳門博彩業影響。載於澳門經濟學會 (主編)，*澳門優秀經濟論文集—2011 澳門經濟論文比賽獲獎作品*。澳門：澳門經濟學會。

³² 智經研究中心 (2011)。十二五期間廣東經濟結構轉型與香港的機遇(研究報告)。香港：作者。

1.4 研究範疇

基於上述對研究意義的分析以及對現有文獻的回顧，本研究將重點探討以下內容：

- 廣東省的新經濟形勢，以及新經濟形勢下的粵港澳經濟關係；
- 新型粵港澳經濟關係下港珠澳大橋的運輸功能；
- 新經濟形勢下港珠澳大橋為香港帶來的發展機遇；
- 為把握港珠澳大橋帶來的發展機遇香港可考慮採取的配套政策建議。

1.5 研究方法

如圖 1-3 所示，交通運輸與經濟的發展是一種雙向互動的關係。首先，區域經濟發展主導交通運輸功能。根據運輸經濟學理論，就需求而言，交通運輸是一種派生的經濟活動，運輸需求並非本源性的需求，而是由一定區域範圍內社會經濟活動所派生的，³³根據運輸化理論，經濟社會發展的不同階段對交通運輸表現出不同程度的需求，交通運輸作為經濟社會大系統中的一個子系統存在。³⁴同時交通運輸的供給同樣受制於區域經濟社會的發展需要、發展水平，並根據由此變化的交通運輸需求獲得進一步的發展和完善。³⁵（如圖 1-3 左半部分所示）

其次，交通運輸對區域經濟社會的發展可以起到引導的作用，幫助改善區域發展所需要的條件。交通運輸作為一種經濟社會發展過程中的要素投入，使得人員和貨物在生產和消費中心之間及內部流動，³⁶是經濟進入現代增長所依賴的最主要基礎產業、基礎結構和環境條件。³⁷交通運輸對區域經濟社會發展的影響主要體現在通過提高區域可達性增強區域經濟社會發展的競爭力，促進資源和產

³³ 榮朝和(2002)。《西方運輸經濟學》。北京：經濟科學出版社。

³⁴ 張叢、彭輝(2012)。基於運輸化理論的區域交通運輸與社會經濟發展耦合關係研究。《湖南大學學報》，26(2)，59-64。

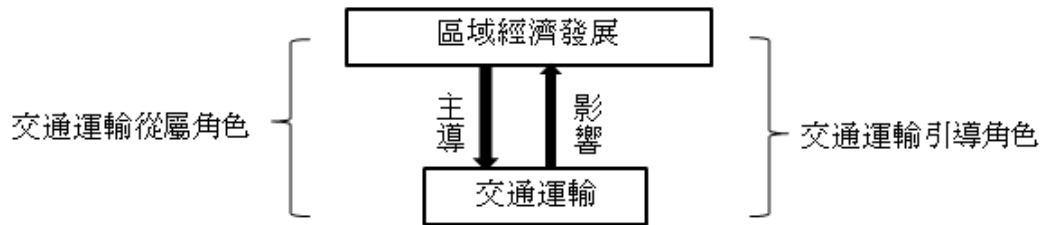
³⁵ 同上。

³⁶ 王慶雲(2003)。交通運輸與經濟發展的內在關係。《綜合評述》，2003(07)，4-7。

³⁷ 許慶斌、榮朝和、馬運(2003)。《運輸經濟學導論》。北京：中國鐵道出版社。

業佈局的優化，以及擴大市場範圍等方面。³⁸（如圖 1-3 右半部分所示）

圖 1-3 交通運輸與區域經濟發展的雙向互動關係



本研究將根據上述「雙向互動」模型展開分析，從而盡可能全面把握粵港澳新經濟形勢（區域經濟發展）對港珠澳大橋（交通運輸）策略價值的影響，以及港珠澳大橋對香港經濟社會發展帶來的機遇。

就具體研究方法而言，本研究將針對研究範疇中的內容進行數據、例證、以及相關意見的搜集，採取質化的歸納分析法解答相關問題，進而提出具有針對性的政策建議。本研究的基礎資料通過以下三種方式進行搜集：

- (1) **文獻分析：**相關文獻包括內地（主要是廣東省）香港及澳門的政策文件、法律法規、學術論文、研究報告、互聯網資料、報章、雜誌及書刊等。
- (2) **實地考察：**相關地區包括香港大嶼山、廣東省珠海市以及澳門，考察內容包括港珠澳大橋相關的土地發展現狀、設施建設進展，以及交通佈局規劃等方面。
- (3) **特定人士訪談：**對與港珠澳大橋相關的持分者進行訪談，深入了解他們對港珠澳大橋建設現狀、未來用途、大橋相關規劃等研究問題所持有的態度、意見和建議；相關持分者來自香港、澳門、廣東省、珠海市等多個地區，涵蓋政府決策者、業界代表、專家學者等不同領域人士，訪談均以面對面的方式進行。

³⁸ 張叢、彭輝(2012)。基於運輸化理論的區域交通運輸與社會經濟發展耦合關係研究。《湖南大學學報》，26(2)，59-64。

第二章

港珠澳大橋建設過程中的經濟形勢 變化與粵港澳經濟關係

第二章 港珠澳大橋建設過程中的經濟形勢變化與粵港澳經濟關係

2.1 港珠澳大橋構想和規劃時的經濟形勢與粵港經濟合作關係

粵港經濟合作關係的形成和變化受到諸多因素的影響，主要包括（1）粵港經濟發展水平、經濟結構和比較優勢，（2）外部宏觀經濟環境，以及（3）內地尤其是廣東省的經濟改革進程等方面。^{39、40}

粵港兩地由於地理上相互毗鄰，早在內地改革開放之前已形成了較為鬆散的經貿關係。在港珠澳大橋構想被提出的二十世紀八十年代至官方展開大橋相關規劃研究的二十一世紀初，粵港經濟合作關係突飛猛進，並突出表現為：以「前店後廠」為主要合作模式，以出口加工製造業為主要合作內容，並且在空間佈局上港資出口加工型企業多集中在珠三角東部的經濟合作關係。

2.1.1 以「前店後廠」為特徵的粵港經濟合作關係

在二十世紀七十年代末，香港由於土地資源緊缺、勞動力成本上升以及東南亞地區製造業成本優勢帶來的競爭壓力，開始尋求製造業的向外轉移。與此同時，中國內地開始實施改革開放，廣東省成為了內地改革開放的前沿。為促進珠三角地區的工業化，廣東省出台了相關政策，通過稅務優惠、靈活的土地安排、建立保稅區等方式支持、鼓勵港台和外資製造企業落戶珠三角地區，⁴¹ 推動了加工貿易業的發展，為香港的產業轉型升級提供了外部條件。

以此為契機，香港與珠三角之間形成了「前店後廠」的經濟合作模式。香港利用資金、港口、市場等優勢，發展成為了珠三角加工貿易對外聯絡的「前店」，珠三角地區由於土地資源豐富、勞動力成本低廉成為了製造產品的「後廠」。

這種「前店後廠」的合作模式實質上是一種直接投資和對外貿易相互補充、

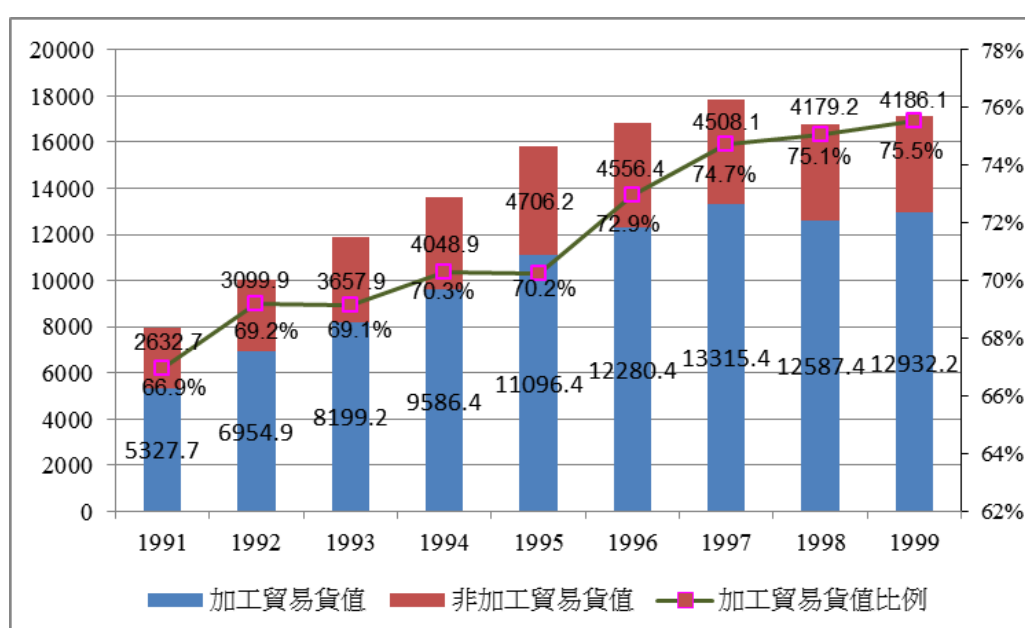
³⁹ 香港特區政府投資推廣署(2014)。《大珠三角的發展和機遇》。線上檢索日期：2014年5月9日。
網址：http://www.investhk.gov.hk/zh-cn/files/2014/05/InvestHK-GPRD-Book_Chin_Apr2014.pdf/

⁴⁰ 陳廣漢(2006)。《粵港澳經濟關係走向研究》。廣州：廣東人民出版社。

⁴¹ 香港特區政府投資推廣署(2014)。《大珠三角的發展和機遇》。線上檢索日期：2014年5月9日。
網址：http://www.investhk.gov.hk/zh-cn/files/2014/05/InvestHK-GPRD-Book_Chin_Apr2014.pdf/

促進的經濟模式，隨著加工貿易業的發展，香港與內地之間的貨物貿易量大幅增長。如圖 2-1 所示，除 1998 年外，在二十世紀九十年代的其餘年份中內地與香港之間的貨物貿易值逐年增長，其中涉及加工貿易業的貨值亦呈現相同的增長趨勢，其佔整體貿易貨值的比例從 1991 年的 67% 增長至 1999 年的 76%，上升了 10 個百分點。其中，廣東省一直都是香港外發往內地加工的最主要地區，以「進口自內地而與外發加工有關」的貨值計算，廣東省所佔比例高達九成，珠三角東部的深圳及東莞是內地加工貿易最主要的地區。⁴²

圖 2-1 二十世紀九十年代內地與香港之間的貿易貨值（單位：億港元）



註釋：統計項目包括所有香港輸往內地的出口貨品、由內地進口的貨品，以及原產地為內地的轉口貨品。

資料來源：香港特區政府統計處

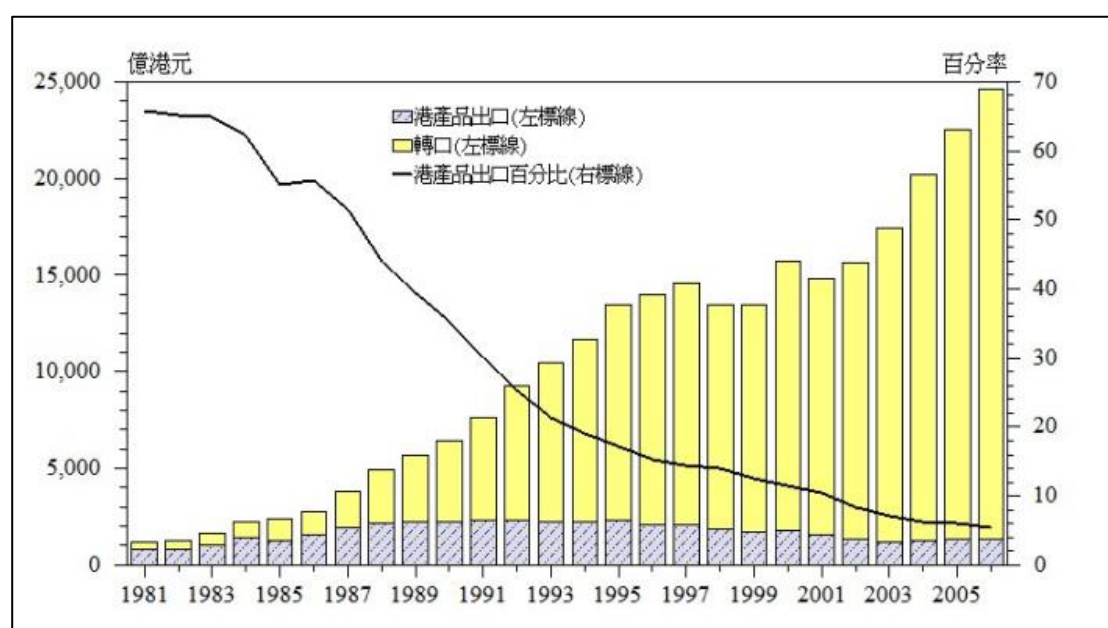
同一時期，香港服務業在珠三角加工貿易業龐大的需求下獲得了進一步發展。在這一時期，香港服務業近六成的服務對象處於珠三角的「後廠」，⁴³粵港之間的貨物貿易量不斷增長，發揮了香港在貿易物流、金融、商貿服務等服務業領域的優勢，香港的服務型經濟特徵更為突出。1999 年香港的服務業在地區生產總值中所佔的比例高達 86.1%，與二十世紀八十年代末相比上升了約 6 個百分點。

⁴² 香港特區政府統計處的網站提供的「香港涉及外發中國內地加工的貿易」數據 (http://www.censtatd.gov.hk/hkstat/sub/sp230_tc.jsp?productCode=FA100048)。

⁴³ 薛鳳旋(2000)。都會經濟區：香港與廣東共同發展的基礎。《經濟地理》，20(1)，37-42。

在這種經濟合作模式下，香港逐漸發展成為一個重要的貨物貿易集散營運中心，香港的出口貿易從本地出口逐漸向轉口轉移。⁴⁴ 如圖 2- 2 所示，從二十世紀八十年代初至 2000 年代初，香港的轉口貿易額呈現大幅度的增長，升幅超過 70 倍，1988 年轉口貿易額首次超過港產品出口額，同期港產品出口額變化不明顯，且所占百分比呈下降趨勢。隨著加工貿易的發展，經香港港口轉運的貨量在這一時期迅速增長，如圖 2- 3 所示，從 1993 年的 2 220 萬公噸增長到 2006 年的 11 760 萬公噸，增幅高達 4 倍。

圖 2- 2 1981-2005 年香港的出口貿易變動趨勢

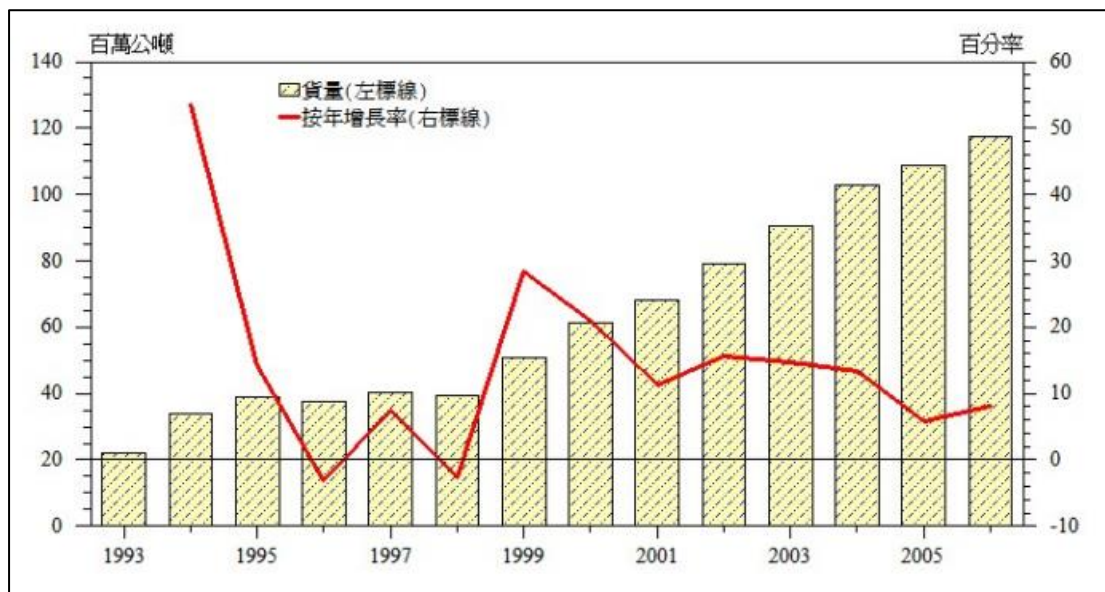


資料來源：大珠三角商務委員會。

進入二十一世紀，粵港之間傳統的「前店後廠」合作模式開始受到挑戰。一方面，2001 年中國成功加入世界貿易組織（WTO）使得包括珠三角在內的中國內地獲得了直接參與國際市場的機會，珠三角在二十多年的發展中亦積累了資金、技術、貿易網絡等資源，香港的中間人角色被削弱。另一方面，加工貿易業屬於勞動、資源密集型產業，其中在珠三角地區進行的加工工序處於整個產業鏈的低端，隨著珠三角東部地區在土地、勞動力方面的比較優勢逐漸弱化，低附加值的加工貿易業已不適應經濟可持續發展的需要，面臨轉型升級的壓力。

⁴⁴ 大珠三角商務委員會(2007)。內地加工貿易政策對香港的影響。線上檢索日期：2014 年 7 月 10 日。網址：http://www.cmab.gov.hk/doc/ProcessingTradeJune_chi.pdf

圖 2-3 1993-2006 年香港港口轉運貨量變動趨勢



資料來源：大珠三角商務委員會。

2001 年廣東省的經濟發展計劃即提出了「大力進行產業結構調整」「轉變經濟增長方式」的要求，提出通過大力發展高新技術產業優化提高第二產業，並形成第三產業開放和發展的新格局。⁴⁵ 但由於國外市場需求的支持，傳統加工貿易企業在一定的利潤空間下沒有轉型升級的內在動力，單純的政府行政力量並不足以推動經濟轉型。⁴⁶

2.1.2 珠三角東西部地區外向型經濟發展差異

在這一時期，珠三角東部地區受益於與香港之間便捷的交通聯繫，成為了珠三角地區吸引香港投資、發展外向型加工貿易的主角。與之相比，珠三角西部地區與香港交通聯繫較為薄弱，與香港之間的陸路運輸需繞經珠三角東部經虎門大橋，耗時較長，而傳統的水路運輸更加不具有時間優勢且易受到天氣影響。因此，珠三角西部地區被排除在以香港為中心的「三小時經濟圈」之外，抑制了港商前往該地區投資的意欲。

珠三角西部地區由於受外來投資輻射較小，並未形成如珠三角東部規模的外向型經濟。如表 2- 1 所示，2002 年珠三角西部實際利用外資額以及出口總額遠

⁴⁵ 廣東省人民政府(2001)。《廣東省國民經濟和社會發展第十個五年計劃綱要》。

⁴⁶ 智經研究中心(2011)。《十二五期間廣東經濟結構轉型與香港的機遇(研究報告)》。香港：作者。

低於珠三角東部地區。隨著珠三角東部加工貿易的發展，珠三角西部的經濟總量亦被趕超。如表 2-2 所示，在 1980 年珠三角東部的經濟規模不及珠三角西部地區，然而到 1990 年珠三角東部的經濟規模已經超越珠三角西部並逐漸成為了珠三角經濟發展的重心，至 2002 年珠三角東部的經濟規模已高達珠三角西部經濟規模的兩倍。

表 2-1 2002 年珠三角東部及西部地區利用外資及出口額比較（單位：億美元）

地區	實際利用外資	出口總額
珠三角東部地區		
深圳	49.02	465.57
東莞	21.48	237.36
惠州	13.26	58.90
總計	83.76	761.83
珠三角西部地區		
珠海	9.37	52.04
中山	7.65	57.25
江門	7.40	29.50
總計	24.42	138.79

資料來源：各地區 2002 年國民經濟和社會發展統計公報

表 2-2 珠三角東部和西部地區國內生產總值比較
（當年價，單位：人民幣，億元）

地區	1980	1990	2002
珠三角東部地區			
深圳	2.70	171.67	2,256.82
東莞	7.04	64.62	672.89
惠州	7.54	48.79	525.20
總計	17.28	285.08	3,454.91
珠三角西部地區			
珠海	2.61	41.42	406.27
中山	7.22	51.06	415.67
江門	18.73	100.55	663.82
總計	28.56	193.03	1,485.76

資料來源：廣東省統計局

2.2 新經濟形勢下的粵港、港澳經濟關係

2.2.1 廣東省經濟形勢的變化

(1) 影響廣東省經濟形勢的主要因素

從 2000 年代中期開始，受國內外因素的影響，廣東省的經濟發展進入了實質性的轉型階段，在產業結構、外向型經濟發展模式以及地區經濟發展方式等多個方面均呈現出了新的發展趨勢。

國內方面，為提升經濟發展的質量和效益，以及應對國內經濟發展面臨的諸多挑戰，政府出台了多項宏觀調控政策對舊有的經濟發展模式進行調整，「加快轉變經濟發展方式」、「實現國民經濟又好又快發展」、「推動產業結構優化升級」，以及「促進經濟增長依靠消費、投資、出口協調拉動」成為了國家宏觀經濟調控的戰略方向。相關宏觀調控政策的出台對廣東省舊有經濟發展模式產生了一定的影響。

從全國宏觀經濟環境看，這一時期為防止國內經濟增長由偏快轉為過熱、防止價格由結構性上漲演變為通貨膨脹，政府籍推出相關政策理順土地、環境、勞動力等要素價格；同時，由於這一時期貿易順差導致的國內外匯儲備創新高，政府提出了「減小順差」的經濟發展要求。從廣東省尤其是珠三角地區的經濟發展看，傳統粗放型依賴土地成本優勢、環境資源優勢、勞動力成本優勢的加工貿易業由於國內資源的限制以及應對國際競爭的需要已經無法適應經濟可持續發展的要求，從保持珠三角地區經濟可持續發展的角度出發，需要提高外來投資門檻，引入高效益的企業，形成有競爭力的產業結構，並合理補償土地、環境和勞動力的成本。⁴⁷

為此，政府出台了一系列的宏觀調控政策，包括調整出口退稅、收緊銀行貸款、實施勞動合同法等。由於政策出台較為密集且力度較大，珠三角地區的加工貿易企業面臨較大的經營壓力（如表 2-3 所示）。

⁴⁷ 舒燕飛、董超(2009)。金融危機對珠三角經濟轉型的影響。載於《中國區域經濟發展報告(2008-2009)》，北京：社會科學文獻出版社。

表 2-3 宏觀調控政策及對加工貿易的影響

宏觀調控政策	對加工貿易的影響
兩稅合一	外資企業的納稅總額增加
調整出口退稅	企業利潤降低
收緊貨幣政策	銀行貸款門檻太高，企業融資困難
收緊利率政策	減少企業融資額度
人民幣升值	企業出口利潤下降
實施勞動合同法	人工成本提高

資料來源：舒燕飛、董超：金融危機對珠三角經濟轉型的影響，《中國區域經濟發展報告（2008-2009）》，2009年。

國際方面，2008年爆發的美國金融危機演變成席捲全球的經濟衰退，歐美等發達國家的經濟嚴重受挫，環球貿易量下滑。廣東省以加工貿易為主的外向型經濟結構因此受到衝擊，經濟增長受到拖累。如圖 2-4 所示，2008年廣東省加工貿易出口額年均增長率下降至 6.1%，比 2007 年低 12 個百分點，2009 年加工貿易出口額更下降 14.6%，同期經濟總量按年增幅亦隨之下降。

圖 2-4 廣東省經濟總量、出口額及加工貿易出口額按年變動率（2005-2013）



資料來源：廣東省統計局

(2) 廣東省在新時期的經濟形勢

在國家宏觀調控以及國際金融危機的倒逼下，廣東省經濟轉型迫在眉睫，2008年國家對珠三角地區的經濟發展提出了新的要求，廣東省邁出了新時期經濟轉型的步伐。根據《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008-2020年）》及《廣東省國民經濟和社會發展第十二個五年規劃綱要》，在經濟轉型的背景下，廣東省的經濟以「提升」和「協調」為發展路徑，主要的經濟發展戰略包括四個方面：

A. 提升產業發展水平

建設以現代服務業和先進製造業「雙輪驅動」的主體產業群，改變傳統低附加值的粗放型經濟發展方式。全面提升現代服務業發展水平，重點發展金融業、會展業、物流業、信息服務業、科技服務業、商務服務業、外包服務業、文化創意產業、總部經濟和旅遊業；堅持走新型工業化道路，重點發展資金技術密集、關聯度高、帶動性強的現代裝備、汽車、港鐵、石化、船舶製造等產業。⁴⁸

近年，廣東省經濟結構調整和產業轉型升級效果明顯，2013年廣東三次產業比例為4.9：47.3：47.8，產業結構由「二三一」調整為「三二一」，第三產業的比例近十年來首次超過第二產業（如圖2-5所示），其中金融、物流、信息服務、科技服務、文化創意等現代服務業發展較快，增加值佔服務業的比重提高到57.8%。⁴⁹

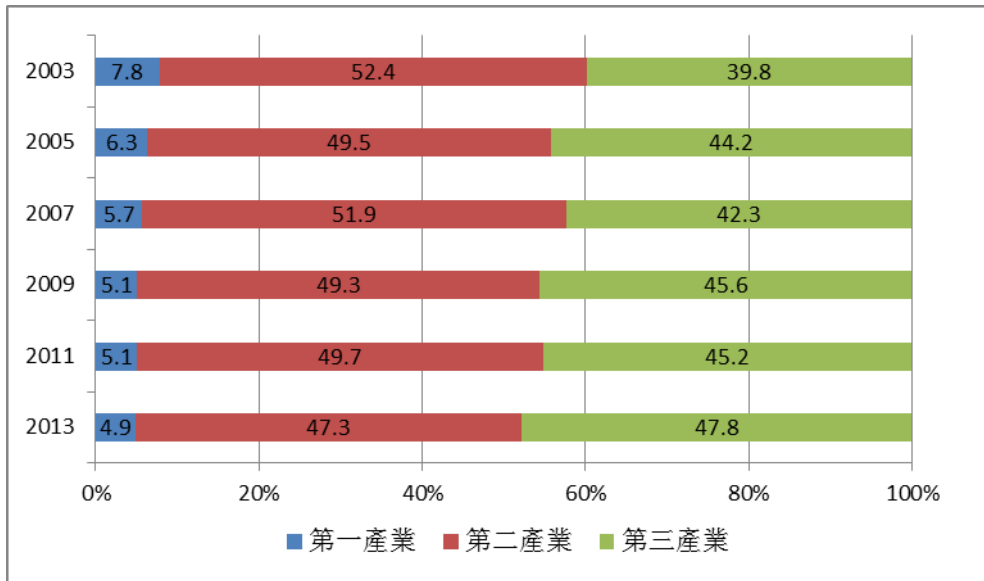
廣東省第三產業的發展不僅與現代服務業的發展密切相關，亦是近年來廣東省工業轉型升級、製造業向高附加值方向發展的成果。第二產業佔比雖有所下降，但先進製造業在工業中所佔比重逆勢上揚，2013年先進製造業佔規模以上工業的比重為48%，按年升0.1個百分點。⁵⁰ 隨著製造業升級，相關產業在品牌設計、市場拓展、創新研發方面加大投入，為生產性服務業的發展提供了產業基礎。

⁴⁸ 國家發展和改革委員會(2008)。《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008-2020年）》。線上檢索日期：2014年8月1日。網址：<http://fzghb.sysu.edu.cn/docs/20130605095011408102.pdf>

⁴⁹ 廣東省人民政府(2014)。《省長朱小丹在廣東省第十二屆人民代表大會第二次會議上作政府工作報告》。線上檢索日期：2014年8月1日。網址：http://www.gd.gov.cn/govpub/gzbg/szf/201401/t20140122_192460.htm/

⁵⁰ 同上。

圖 2-5 2003-2013 年廣東省三次產業比例變動



資料來源：歷年廣東省人民政府工作報告、廣東省統計年鑑

B. 提升開放型經濟水平

在對外貿易方面，廣東省加快推進對外貿易從貨物貿易為主向貨物貿易與服務貿易並重轉變，並加快發展以信息技術、金融、環境及節能服務為主的現代服務貿易，推進旅遊、運輸物流等傳統服務貿易轉型升級，大力發展社會公共服務和文化服務貿易。⁵¹根據規劃，廣東省力爭在 2015 年服務貿易與貨物貿易比重提高到 18%，至 2020 年提高至 35%，其中力爭現代服務出口佔全省服務貿易出口總額的比重至 2015 年達到 20%。⁵²

近年廣東服務貿易增長強勁，對外貿易結構轉變較為明顯。據統計，2010 年至 2013 年廣東省服務貿易額年均增長率高達 40.8%，是同期貨物貿易增長速度的 2.6 倍。⁵³如圖 2-6 所示，2010 年至 2013 年廣東省服務貿易與貨物貿易的比重從 7.8% 上升至 12.8%。2013 年廣東省服務貿易仍以傳統服務貿易佔主導地位，旅遊和運輸相關服務佔全省服務貿易額 18.8% 和 8.0%，在現代服務貿易中金融服務貿易額增長強勁，2013 年進出口總額同比增長 60.8%。⁵⁴自 2008 年廣

⁵¹ 廣東省人民政府(2013)。《廣東省人民政府關於加快發展服務貿易的意見》。線上檢索日期：2014 年 8 月 12 日。網址：http://zwgk.gd.gov.cn/006939748/201304/t20130407_371564.html/

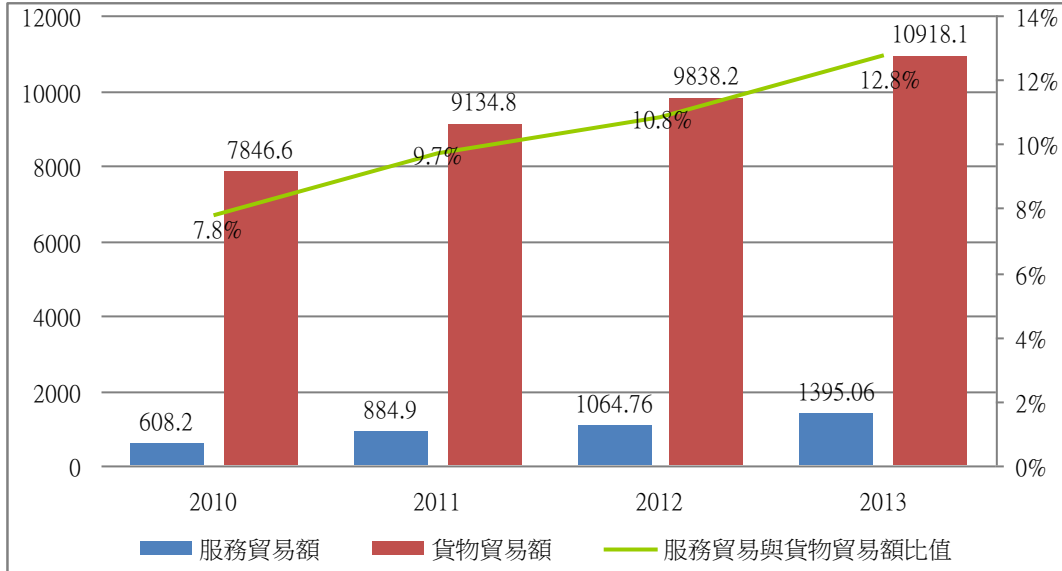
⁵² 同上。

⁵³ 廣東省商務廳(2014)。《廣東商務發展報告，2009-2014 年》。

⁵⁴ 廣東省商務廳(2014)。《廣東商務發展報告，2013-2014 年》。

東省更成為《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》(CEPA) 先行先試示範區，在多個領域進一步推進粵港服務貿易自由化。(詳見本報告第 2.2.2 章節)

圖 2-6 2010-2013 年廣東省服務貿易與貨物貿易額變化 (單位: 億美元)



資料來源: 廣東省商務廳

為提升開放型經濟水平, 廣東省將「引進來」和「走出去」相結合, 在提高利用外資水平的同時, 鼓勵有條件的企業在境外進行直接投資, 開展跨國經營。2009 年開始, 廣東企業「走出去」步伐加快, 境外投資大幅增長, 境外營銷網絡、生產基地建設、資源開發取得新成效。⁵⁵ 據統計, 2009-2013 年廣東省累計在境外投資設立企業 3 238 家, 協議投資額達到 163.6 億美元, 其中 2013 年新設境外企業 970 家, 協議投資 53.4 億美元, (如表 2-4 所示) 兩項增速分別為 16.5% 和 38.4%, 均創歷史新高。⁵⁶

表 2-4 2009-2013 年廣東省企業「走出去」境外投資指標

年份	2009	2010	2011	2012	2013
新設企業數 (個)	356	513	566	833	970
協議投資額 (億美元)	15.0	22.8	29.0	43.4	53.4

資料來源: 廣東省商務廳

⁵⁵ 廣東省國際貿易促進委員會、暨南大學特區港澳經濟研究所(2011)。《「十二五」時期推動廣東企業「走出去」的思路和對策研究》。線上檢索日期: 2014 年 8 月 1 日。網址: www.gdefair.com/news/.../2013102311345549187.doc/

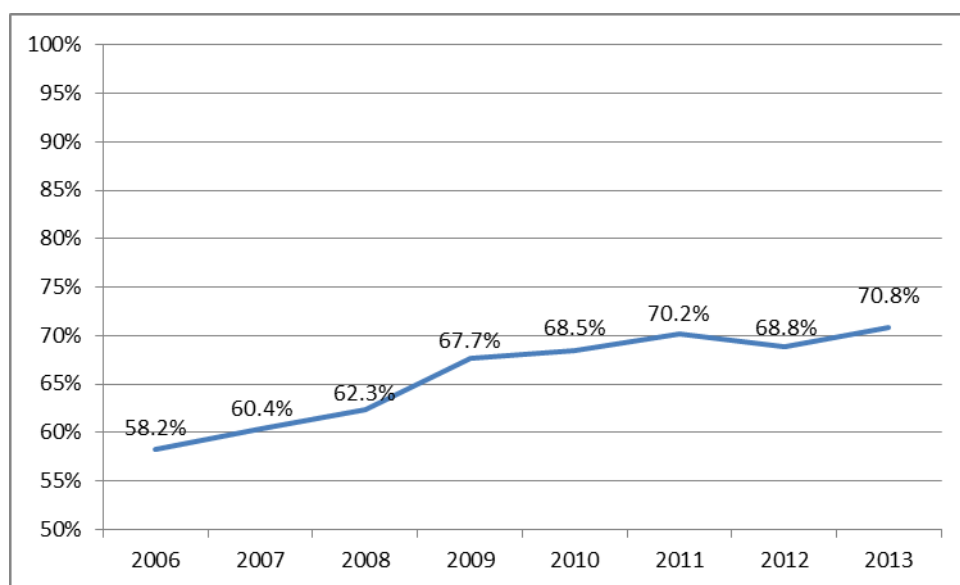
⁵⁶ 廣東省商務廳(2014)。《廣東商務發展報告, 2013-2014 年》。

C. 內外協調發展

為避免過分依賴外向型經濟帶來的市場風險，廣東省從 2010 年起將「擴大內需」作為該省經濟社會發展的重要戰略，努力實現經濟增長由消費、投資、出口協調拉動。根據相關規劃，廣東省擴大內需的主要戰略包括：優化國內投資結構，通過推動產業升級、城鎮化、開拓新興消費領域以及提高居民收入水平促進消費並拓展內需增長空間，以及繼續推動「廣貨全國行」努力擴大內銷市場。⁵⁷

近年，廣東省通過多項措施擴大消費、促進投資、穩定出口，內、外需拉動經濟增長的協調性增強。其中廣東省內需對經濟增長的貢獻率從 2007 年的 80.4% 提高到 2012 年的 89%，⁵⁸工業品內銷比例從 2006 年 58.2% 上升至 2013 年的 70.8%，如圖 2-7 所示，增幅達 12.6%。

圖 2-7 2006-2013 年廣東省工業品內銷比例變化



資料來源：歷年廣東工業經濟運行情況分析

⁵⁷ 中共廣東省委、廣東省人民政府(2010)。《中共廣東省委廣東省人民政府關於實施擴大內需戰略的決定》。線上檢索日期：2014年8月13日。網址：
http://www.gdei.gov.cn/zwgk/jmzk/gdjm/201003/201003/t20100326_100628.html/

⁵⁸ 廣東省人民政府(2014)。《省長朱小丹在廣東省第十二屆人民代表大會第二次會議上作政府工作報告》。線上檢索日期：2014年8月1日。網址：
http://www.gd.gov.cn/govpub/gzbg/szf/201401/t20140122_192460.htm/

D. 區域協調發展

縮小區域間經濟差距、實現資源要素的優化配置，以及發揮地區優勢是新時期廣東省推進經濟可持續發展的另一項重要舉措。《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008-2020年）》指出新時期珠三角地區的發展要在優化東部地區功能佈局的同時，提升珠三角西部地區發展水平，並帶動環珠三角地區加快發展。⁵⁹ 珠三角西部作為珠三角地區極具發展潛力的後發地區，為適應經濟轉型的需要，避免重複珠三角東部傳統的低附加值經濟發展模式，正努力走出一條不同於傳統珠三角東部的發展道路。

根據《珠中江區域緊密合作規劃（2012-2020年）》，珠三角西部的珠海、中山及江門地區今後一個時期的發展戰略定位包括：⁶⁰

- 建設「全國科學發展示範區」，通過創新區域經濟發展方式，增強高端要素聚集發展和創新發展能力，實現區域經濟又好又快發展，努力走出一條與珠三角東部不一樣的發展道路；
- 打造具有國際競爭力的「先進製造業和生產性服務業基地」，依托海港及空港資源條件，著重發展航空產業、海洋工程裝備、臨港裝備製造、石油化工等先進製造業，大力發展生產性服務業，打造若干具有國際競爭力的產業集群；
- 發展成為「國際高端商務休閒旅遊度假區」，充分利用人緣、地緣和資源優勢，加強與港澳合作，整合旅遊資源，促進區域旅遊一體化發展，共同打造區域旅遊品牌和旅遊精品，面向國際市場營銷推廣，開展高端商務旅遊；
- 形成較強國際影響力的「現代化都市經濟圈」，堅持集約開發，促進要素集聚和產業集群發展，形成優勢互補、功能協調、空間一體的現代化都市經濟圈。

由此可見，優化產業佈局是推動珠三角西部區域發展的核心內容。根據《珠江三角洲產業佈局一體化規劃（2009-2020）》，加快推進珠三角產業佈局一體化，

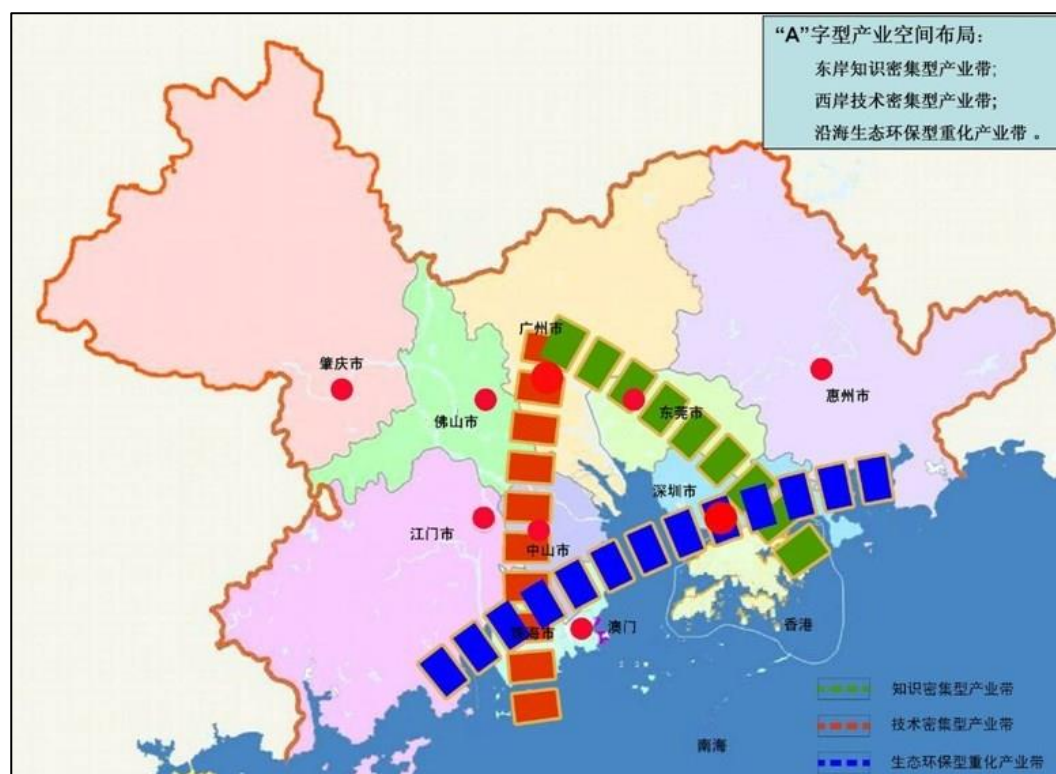
⁵⁹ 國家發展和改革委員會(2008)。《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008-2020年）》。線上檢索日期：2014年8月1日。網址：<http://fzghb.sysu.edu.cn/docs/20130605095011408102.pdf/>

⁶⁰ 珠中江三市發展和改革局、廣東省社會科學院宏觀經濟研究所(2012)。《珠中江區域緊密合作規劃（2012-2020年）》。線上檢索日期：2014年8月1日。網址：http://www.zhdpb.gov.cn/zwgk/fzgh/zcqh/201209/t20120927_318391.html#_Toc324101234/

是促進珠三角地區優勢互補、凝聚力、率先轉型的戰略舉措，從而推動珠三角地區的協調發展。為此，相關規劃進一步理順珠三角地區的產業空間佈局，根據規劃珠三角西部地區處於「西岸技術密集型產業帶」以及「沿海生態環保型重化產業帶」，⁶¹ 堅持高端發展的戰略取向，推進產業結構優化升級，優先發展現代服務業 加快發展先進製造業 大力發展戰略性新興產業和高技術產業（圖2-8、圖2-9、圖2-10）。

預期到 2015 年珠三角西部的服務業增加值佔地區生產總值的比重將達到 42%，高技術製造業增加值佔比將達到 20%，至 2020 年上述兩項指標預期將分別達到 50% 和 25%。⁶²

圖 2-8 珠三角產業整體佈局圖



資料來源：廣東省人民政府

⁶¹ 廣東省人民政府(2010)。《珠江三角洲產業佈局一體化規劃（2009-2020年）》。網址：
http://zwgk.gd.gov.cn/006939748/201008/t20100810_12102.html/

⁶² 珠中江三市發展和改革局、廣東省社會科學院宏觀經濟研究所(2012)。《珠中江區域緊密合作規劃（2012-2020年）》。線上檢索日期：2014年8月1日。網址：
http://www.zhdpb.gov.cn/zwgk/fzgh/zcqh/201209/t20120927_318391.html#_Toc324101234/

圖 2-9 珠三角三大經濟圈產業定位



資料來源：廣東省人民政府

圖 2-10 珠三角各市產業定位示意圖



資料來源：廣東省人民政府

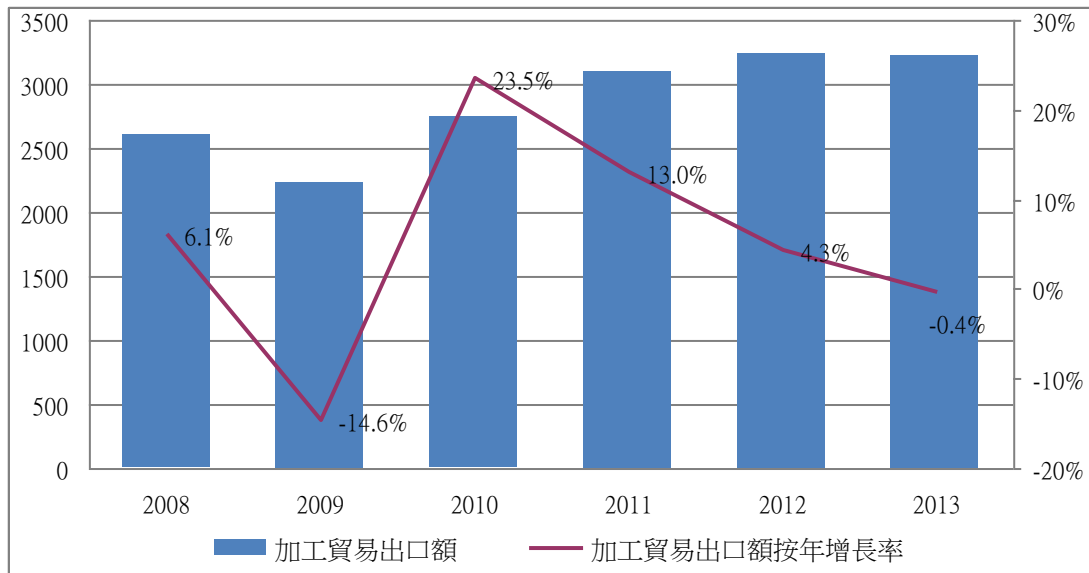
2.2.2 新經濟形勢下粵港、港澳經濟關係

如本報告第 2.2.1 章節所述，新時期廣東省的經濟發展面對新的形勢，在產業水平、外向型經濟發展水平、區域協調發展方面呈現出新的特徵。在此情況下，粵港經濟合作關係隨之改變，從傳統以貨物貿易為主向以服務貿易以及旅遊消費為主轉變；同時由於港澳之間在部分優勢行業方面的相似性，雙方逐漸形成了產業競合關係。具體特徵如下：

(1) 港資加工貿易企業面臨轉型和轉移的困境

如前文所述，港資在珠三角投資經營的加工貿易企業是傳統上粵港之間經濟聯繫的重要紐帶。然而自 2008 年以來，由於國際市場持續低迷，以及國內經濟轉型的需要，廣東省針對加工貿易產業的政策全面收緊，港資加工貿易企業面對著巨大的生存壓力。如圖 2-11 所示，近年來廣東省加工貿易出口額增幅持續下跌，2013 年出口額更出現負增長。

圖 2-11 2008-2013 年廣東省加工貿易出口額變化（出口額單位：億美元）



資料來源：廣東省統計局

為支持加工貿易企業轉危為機，廣東省近年出台了一系列政策措施，包括在資金、稅務、管理、品牌、培訓以及市場推介多個方面的支持，推動加工貿易企業的「就地轉型」和「梯度轉移」以及支持加工貿易「內銷便利化」。但港資加

工貿易企業在轉型和轉移過程中仍困難重重，商家對於加工貿易業的經營前景不感樂觀。

在轉型升級方面，由於目前國外市場前景尚不明朗，外銷訂單不穩定，商家不敢貿然投資更新設備，以免判斷市場失誤而血本無歸；在拓展內銷市場方面，部分具有自身產業轉型和市場拓展能力的企業取得了一定的成績，但是傳統上依托國際市場的中小企業在進入內銷市場的過程中仍面對許多障礙，其中內地市場營銷網絡、物流管道、法律公平性等方面與國際市場相比仍不成熟，港資中小企業仍難以適應。⁶³

在產業轉移方面，由於珠三角西部經濟產業向高端發展的戰略取向，該地區不再具備傳統加工貿易業發展的土壤。雖然近年廣東省積極發展粵東西北地區的產業轉移工業園，協助珠三角的港資加工貿易企業進一步向低成本地區轉移，但由於這些地區產業配套不健全，加工貿易企業不得不承受由此導致的顯性和隱性成本。

其中合格勞動力供應不足是加工貿易業轉移過程中面對的突出問題。通常接受產業轉移地區的勞動力生產效率較低，且由於當地生活配套不夠完善很難吸引珠三角的工人隨企業遷移；同時近年「返鄉潮」趨勢下很多勞動力返鄉就業、創業，招工難問題更加突出，企業工資成本仍面對上升壓力，加之這些地區的貨運物流成本較高，轉移後的企業很難實現節約成本的訴求。⁶⁴ 根據香港工業總會2013年對珠三角港資企業的調查，八成多回應企業未將生產業務遷離珠三角，其中工業配套、與香港距離以及對當地情況的熟悉程度是企業的重要考慮因素。

65

由此可以預見，由於傳統加工貿易業逐漸喪失市場競爭力，以及在轉型和轉移的過程中所面對的困境，以其為紐帶的粵港經濟關係將逐漸被新經濟形勢下的粵港新型經貿關係所取代。

⁶³ 香港經貿商會(2013)。港企對經營前景持觀望態度。線上檢索日期：2014年8月20日。網址：<http://www.hketa.com.hk/news?id=507/>

⁶⁴ 香港貿易發展局(2014)。珠三角港企產業轉型實況。線上檢索日期：2014年8月20日。網址：<http://economists-pick-research.hktdc.com/business-news/article/%E7%B6%93%E8%B2%BF%E8%81%9A%E7%84%A6/%E7%8F%A0%E4%B8%89%E8%A7%92%E6%B8%AF%E4%BC%81%E7%94%A2%E6%A5%AD%E8%BD%89%E7%A7%BB%E5%AF%A6%E6%B3%81/bs/tc/1/1X00000/1X09XV69.htm/>

⁶⁵ 香港工業總會(2013)。珠三角港資企業現況與前景問卷調研報告。線上檢索日期：2014年8月20日。網址：<https://www.industryhk.org/upload/media/file/033b626d51fe5b894048e024aac5540b.pdf/>

(2) 服務貿易自由化在粵港之間不斷拓展和深化

以「前店後廠」為特徵的傳統粵港經濟關係促進了香港經濟的成功轉型，服務業⁶⁶不僅成為了香港經濟的核心內容，更由於優質的服務獲得了國際範圍的競爭力。2012年香港服務業增加值佔本地生產總值的比例已上升至93%。⁶⁷，其中香港四大支柱產業（包括金融、貿易及物流、旅遊和專業及工商業支援服務）匯聚著具備國際水準且經驗豐富的專才，目前亦朝著高增值和多元化的方面發展。同時，鞏固和提升香港金融、航運、貿易中心的地位，增強香港支柱產業在全球的競爭力已成為國家層面的經濟發展戰略。⁶⁸

新經濟形勢下，廣東省優先發展現代服務業並配合製造業轉型升級的需求與香港的產業優勢相結合，使得粵港開展服務業合作、推動服務貿易自由化成為了新時期兩地經濟合作的主要內容。珠三角西部地區亦重點加強與香港在高端服務業領域的合作，旨在與香港形成錯位發展、優勢互補、協作配套的現代服務業合作體系，共同開拓國際市場，主動承接香港現代服務業的擴張，提升珠中江地區產業發展水平。⁶⁹

2003年至今，香港與內地陸續簽署了CEPA及其十個補充協議，服務貿易自由化成為了兩地經濟緊密合作的重要內容。尤其是隨著2008年廣東省「騰龍換鳥」、「雙轉移」政策的提出，現代服務業成為了珠三角產業發展的核心，同年國家批准廣東省作為CEPA先行先試的示範區，率先探索與香港之間的服務貿易自由化，加強香港現代服務業對珠三角產業發展的輻射和帶動作用。目前，CEPA在廣東先行先試政策涵蓋金融、教育、醫療、交通服務、社會服務、電子商務等28個領域，2010至2013年粵港服務貿易年均增長20%，2013年粵港服務貿易進出口777.67億美元，同比增長40.23%，增速遠超同期全國服務貿易增速。⁷⁰

然而，現時粵港之間服務貿易自由化的實現仍存在一定的制度障礙需要突破。

⁶⁶ 根據特區政府統計處《服務業統計摘要》的定義，屬於服務業的行業包括：進出口貿易、批發及零售業；住宿及膳食服務業；運輸、倉庫、郵政及速遞服務業；資訊及通訊業；金融及保險業；地產活動；專業、科學及技術活動；公共行政、社會及個人服務業。

⁶⁷ 香港特區政府(2014)。《香港便覽：香港的服務業》。線上檢索日期：2014年8月25日。網址：http://www.gov.hk/tc/about/abouthk/factsheets/docs/service_economy.pdf/

⁶⁸ 參考《中國人民共和國國民經濟和社會發展第十二個五年規劃綱要》中第十四篇第五十七章。網址：http://www.cmab.gov.hk/tc/issues/12th_5yrsplan_outline.htm/

⁶⁹ 珠中江三地發改局及廣東省社科院(2012)。《珠中江區域緊密合作規劃(2012-2020年)》。線上檢索日期：2014年8月25日。網址：http://www.zhdpb.gov.cn/zwgk/fzgh/zcqh/201209/t20120927_318391.html#_Toc324101233/

⁷⁰ 粵港合作體現「一國兩制」優越性。(2014, 8月26日)。《香港文匯報》。

CEPA 實施十年來，廣東省作為先行先試地區對香港開放的服務業領域逐年增加，但市場開放深度仍然不足，未能從根本上消除兩地生產要素自由流動的制度性障礙。現時香港現代服務進入內地市場仍面對諸多限制，包括企業所有制結構、投資地區、投資門檻、經營方式、專業人員資格認定等，使得香港現代服務業進入內地發展仍缺乏制度環境支持。

隨著內地自由貿易區的擴圍，廣東省獲得了以自貿區為對外開放窗口的寶貴機遇。廣東自貿區定位在 CEPA 升級版，是深化與香港合作、實現投資貿易便利化、服務貿易基本自由、監管模式靈活高效、營商環境與國際接軌、行政與法制透明規範的改革開放試驗區。⁷¹未來，藉著廣東自貿區的發展粵港之間的服務貿易自由化將獲得更深層次的發展。

(3) 香港成為廣東企業「走出去」的重要平台

加快實施「走出去」戰略是新時期廣東省開放型經濟發展的重要措施，對於促進產業結構調整，充分利用國際國內兩個市場、兩種資源具有重要的意義。據香港貿發局進行的調查，廣東企業多數希望通過「走出去」增加投資提升競爭力，並獲得專業服務支援，包括品牌設計、產品開發、市場營銷、商業顧問、法律、會計、銀行、融資等金融及專業服務，這些企業最有興趣來香港尋求專業服務、合作夥伴或進行有關商業活動。⁷²

香港在協助廣東企業「走出去」方面具有明顯的優勢：香港作為國際金融中心、信息中心、物流中心，為廣東企業「走出去」提供重要的融資平台、資產管理、物流運輸，以及高質素的專業服務；香港完善的法律制度、公平的營商環境以及自由港的便利，為企業發展提供制度配合；香港國際化的營商環境為企業了解西方文化、接觸國際市場提供便利的途徑。

在廣東企業「走出去」的過程中香港始終是廣東對外投資的第一大目的地，

⁷¹ 廣東自貿區開放力度趕超上海，深化港澳合作。(2014年，12月16日)。證券時報網。線上檢索日期：2014年8月25日。網址：<http://www.stcn.com/2014/1216/11910921.shtml/>

⁷² 香港貿發局(2013)。廣東企業「走出去」香港服務業的商機。線上檢索日期：2014年8月25日。網址：<http://economists-pick-research.hktdc.com/business-news/article/%E7%A0%94%E7%A9%B6%E6%96%87%E7%AB%A0/%E5%BB%A3%E6%9D%B1%E4%BC%81%E6%A5%AD-%E8%B5%B0%E5%87%BA%E5%8E%BB-%E9%A6%99%E6%B8%AF%E6%9C%8D%E5%8B%99%E6%A5%AD%E7%9A%84%E5%95%86%E6%A9%9F/rp/tc/1/1X000000/1X09VH31.htm/>

近年更扮演廣東企業「走出去」的橋頭堡角色，不少企業通過在香港設立的公司進一步實現了對境外的再投資。截至 2013 年底，廣東省經核准在香港設立的非金融企業已經超過 3,226 家，協議投資金額超過 154 億美元，佔廣東的海外投資比重將近 66%。⁷³ 同年，香港中資企業共在海外其他地區設立公司 2,415 家同比增長 3.4%，海外新增投資 375.4 億港元，同比增長 154.8%。⁷⁴

在當前的全球經濟形勢下，內地企業「走出去」參與全球競爭和資源分配是大勢所趨，「走出去」已成為未來一個時期國家開放型經濟發展的重要戰略。廣東省作為全國對外經貿合作的重要省份之一，將充分利用毗鄰香港的優勢，推動企業「走出去」進行境外直接投資。粵港雙方亦支持和鼓勵兩地企業以聯合投資、聯合投標、聯合承攬項目等多種方式聯合「走出去」，共同開拓國際市場。⁷⁵

(4) 粵港「生活圈」的形成為香港帶來機遇和挑戰

現時，粵港之間不僅涉及生產層面的經濟合作，亦包括大規模生活消費層面的經濟交流。隨著粵港之間在交通銜接、出入境便利化等方面的不斷優化，粵港兩地居民以消閒旅遊、探親訪友、跨境工作為目的的日常往來逐年增多，粵港「生活圈」逐漸形成。

根據特區政府 2014 年所作的跨境調查，在所有往來香港與內地的旅客中，往來粵港之間的旅客人次佔總跨境旅客的比例高達 93%。根據旅客來源地劃分，香港居民佔大多數，其次為內地居民、居於內地的香港人士以及其他地區的居民（如圖 2-12 所示）。⁷⁶

⁷³ 港成珠三角海外雙向投資平台。(2014 年，9 月 29 日)。香港文匯報。

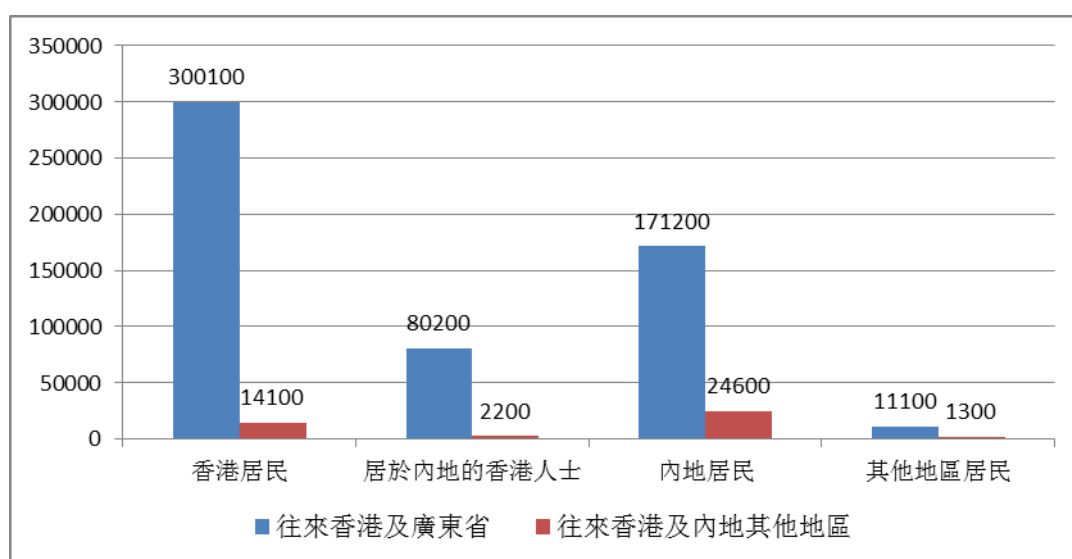
⁷⁴ 內地企業「走出去」——香港來作伴。(2014 年，8 月 16 日)。人民日報海外版。

⁷⁴ 香港特區政府、廣東省人民政府(2014)。實施《粵港合作框架協議》2014 年重點工作。線上檢索日期：2014 年 8 月 27 日。網址：
http://gia.info.gov.hk/general/201403/10/P201403100596_0596_125690.pdf

⁷⁵ 香港特區政府、廣東省人民政府(2014 年)。實施《粵港合作框架協議》2014 年重點工作。

⁷⁶ 根據香港特區政府規劃署《二零一三至二零一四年跨界旅運統計調查報告》提供的數據計算所得。

圖 2- 12 2013/14 年度按居住地劃分的往來香港與內地的日均旅客人次



資料來源：香港特區政府規劃署

就旅客行程目的而言，大多數往返香港與內地的旅客主要為消閒、其次為探望親友和公幹，其中為消閒和探望親友的旅客總人次在近年呈上升趨勢（如圖 2- 13 所示）。由此可見，粵港逐漸形成的「生活圈」擴展了香港居民的生活空間，豐富了香港居民的日常生活。

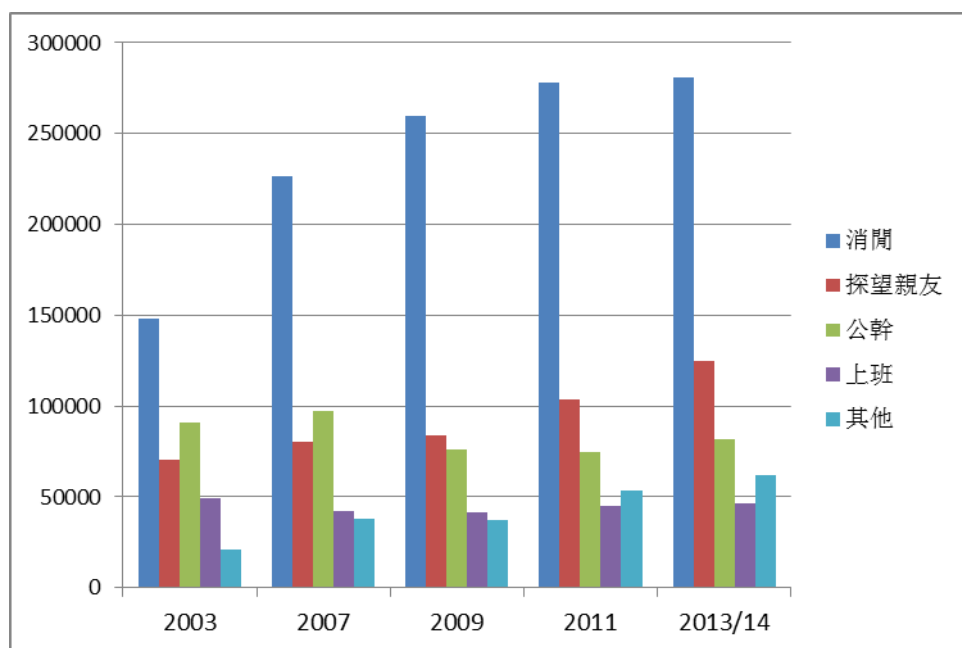
同時，「個人遊」⁷⁷計劃自實施以來吸引了大量的內地旅客訪港，2013 年「個人遊」旅客佔內地訪港旅客的總人次比例達到 67.4%，⁷⁸由於交通較為便利，廣東省成為了「個人遊」旅客的主要來源地。如表 2- 5 所示，在「個人遊」旅客的主要來源地中，近八成旅客來自廣東省珠三角地區，其中深圳和廣州是旅客來源最多的地區，而位於珠三角西部的珠海、江門和中山地區的訪港旅客人次增長最快，2013 年上半年與上年同期相比分別增長了 66.4%、56.6% 以及 35.7%。⁷⁹

⁷⁷ 「個人遊」計劃從 2003 年開始實施，是《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》下的旅遊開放措施，該計劃目前涵蓋的內地城市維持在 49 個，包括廣東省所有城市、泛珠區域主要城市，以及北京、上海等直轄市。

⁷⁸ 立法會秘書處資料研究組(2014)。《個人遊計劃》研究簡報。線上檢索日期：2014 年 8 月 27 日。網址：
<http://www.legco.gov.hk/research-publications/chinese/1314rb06-individual-visit-scheme-20140507-c.pdf>

⁷⁹ 香港特區政府商務及經濟發展局(2013)。《香港承受及接待旅客能力評估報告》。線上檢索日期：2014 年 8 月 27 日。網址：
http://www.tourism.gov.hk/resources/tc_chi/paperreport_doc/misc/2014-01-17/Assessment_Report_tc.pdf

圖 2-13 按行程目的劃分的 2003-2014 年往來香港及內地的日均旅客人次



資料來源：香港特區政府規劃署

表 2-5 十大「個人遊」旅客來源城市（2013 年 1-6 月）

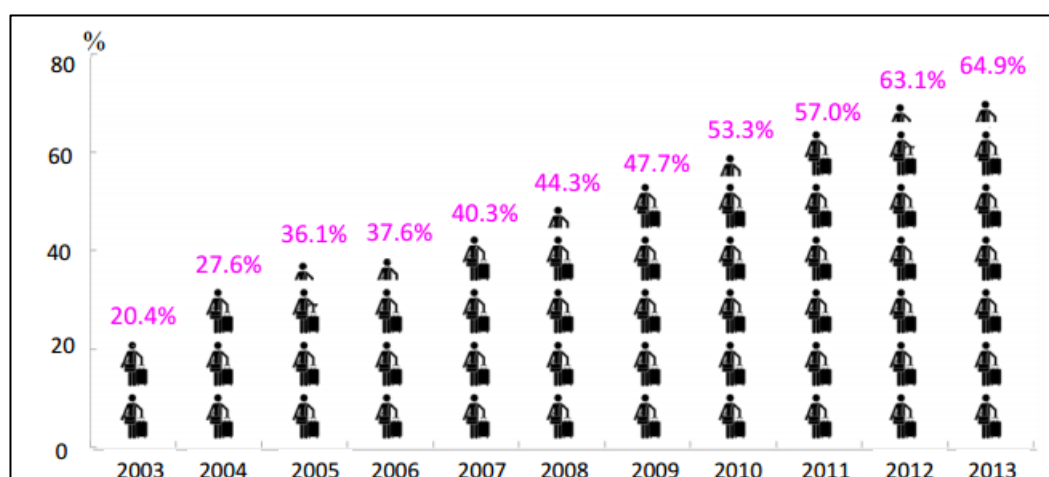
名次	城市	佔「個人遊」內地訪客比例	訪客數量 (單位：千人次)	與 2012 年同期比較
1	深圳	48.8%	6,162	+22.3%
2	廣州	16.3%	2,061	+24.9%
3	東莞	4.7%	600	+22.7%
4	上海	4.2%	528	+17.4%
5	佛山	4.1%	523	+16.0%
6	北京	3.0%	377	+5.6%
7	江門	1.8%	224	+56.6%
8	中山	1.4%	183	+35.7%
9	珠海	1.3%	164	+66.4%
10	惠州	1.2%	148	+26.0%
屬廣東省城市總計		79.7%	10063	NA

資料來源：香港特區政府商務及經濟發展局

「個人遊」計劃的實施為香港的旅遊經濟發展帶來了商機，零售、酒店、餐飲、個人服務以及跨境客運服務等行業均受惠，其中對零售業的貢獻較為突出，其次為酒店業。總體而言，2012年「個人遊」計劃為香港經濟帶來的增加值為261億港元，相當於本地生產總值的1.3%，提供的就業崗位超過11萬個。⁸⁰

現時，「個人遊」計劃下廣東省居民訪港模式已從「觀光旅遊」轉變為較為頻密的來港「生活消費」。根據香港旅遊發展局的調查，「個人遊」旅客在香港逗留的時間較一般旅客短，如圖2-14所示，在「個人遊」旅客中不過夜旅客數目在近年大幅度增加，2013年該比例已超過六成；且該類型的旅客訪港次數較為頻密，來港主要活動為購物。⁸¹

圖 2-14 2003-2013 年不過夜旅客佔「個人遊」旅客總人次的比例



資料來源：立法會秘書處資料研究組

然而，這種旅遊模式在一定程度上為香港社會帶來了負面影響，現有市區傳統購物區及香港近邊境地區的購物中心常常過於擁擠，在商業用地供不應求的情況下商舖租金飆升逼走了服務於本地居民的傳統零售店鋪，香港零售業日趨單一化，本地居民的日常生活因此受到不良影響。如何在保證本地居民日常生活不受

⁸⁰ 香港特區政府商務及經濟發展局(2013)。《香港承受及接待旅客能力評估報告》。線上檢索日期：2014年8月27日。網址：
http://www.tourism.gov.hk/resources/tc_chi/paperreport_doc/misc/2014-01-17/Assessment_Report_tc.pdf

⁸¹ 立法會秘書處資料研究組(2014)。《「個人遊計劃」研究簡報》。線上檢索日期：2014年8月27日。網址：
<http://www.legco.gov.hk/research-publications/chinese/1314rb06-individual-visit-scheme-20140507-c.pdf>

影響的情況下，充分利用廣東省不斷增加的消費能力推動香港旅遊經濟的發展是香港面臨的重要挑戰。

(5) 澳門產業結構多元化下的港澳產業競合關係

自回歸以來，澳門特區政府制定了「以博彩旅遊業為龍頭、以服務業主體，其他行業協調發展」的經濟政策，博彩業成為澳門的龍頭產業及拉動澳門經濟增長的主要動力。為促進澳門經濟的協調及可持續發展，目前澳門特區政府以推動澳門「經濟適度多元化」為方向，在博彩業發展的同時擴闊產業基礎，促進其他相關產業的發展。⁸²

當前，澳門的經濟發展定位包括建設「世界旅遊休閒中心」，以及「中國與葡語國家商貿合作服務平台」，重點發展會展、商務、休閒旅遊等產業，同時培育中醫藥、教育服務、文化創意等新興產業，通過深化與內地的合作，突破本身經濟體量較小的限制。⁸³

目前，澳門的會展業及旅遊業已經成為澳門經濟發展的重要一環，在國際市場中已具有相當的吸引力和競爭力，並配合澳門「世界旅遊休閒中心」的定位，進一步完善配套設施、拓展市場範圍，提供獨具特色的優質服務。近年澳門會展業發展顯著，多項大型、國際性的會展項目在澳門落戶，2013年澳門會展參與人數較2010年增加1.5倍。⁸⁴同時，澳門積極通過區域合作發展「一程多站」旅遊路線，推動旅遊產品多元化。⁸⁵

2014年澳門入境旅客數量超過3 000萬人次，較2013年增幅達7.5%，其中來自中國內地的旅客所佔比重超過六成，來自香港旅客佔比超過兩成。⁸⁶此外，澳門積極拓展國際客源市場，根據聯合國世界旅遊組織進行的統計，在國際旅客入境數目⁸⁷方面，2013年澳門在全球排名第19位，在亞太地區排名第5位，在

⁸² 劉建豪(2006)。澳門產業結構優化及適度多元化。《行政》，72(19)，503-522。

⁸³ 參考《中國人民共和國國民經濟和社會發展第十二個五年規劃綱要》中第十四篇第五十七章。
網址：http://www.cmab.gov.hk/tc/issues/12th_5yrsplan_outline.htm/

⁸⁴ 澳門行政長官辦公室(2014)。特區政府二〇一四年財政年度工作總結。線上檢索日期：2014年8月29日。網址：http://images.io.gov.mo/cn/lag/bagrj2014_cn.pdf/

⁸⁵ 同上。

⁸⁶ 澳門特區政府統計暨普查局網站提供的有關入境旅客統計資料

(<http://www.dsec.gov.mo/Statistic.aspx?NodeGuid=251baebb-6e5b-4452-8ad1-7768eafc99ed/>)。

⁸⁷ 根據聯合國世界旅遊組織的定義，國際旅客入境數目是指經口岸入境的所有旅客，但不包括

旅遊收益方面，同年澳門在全球排名第 5 位，在亞太區排名高居第 2 位。⁸⁸

旅遊和會展業亦是香港的優勢產業，長期以來為顧客及市場用家提供了高質素的服務。隨著港澳之間交通聯繫的加強，兩地有機會通過錯位發展增強區域內服務內容的豐富程度，通過推廣「一程多站」式旅遊線路，提升港澳地區對外的整體吸引力。但同時，由於優勢產業的相似性，雙方在一定程度上存在競爭關係。

不過夜旅客。

⁸⁸ 澳門特區政府旅遊局提供數據。

第三章

新經濟形勢下港珠澳大橋的運輸功能

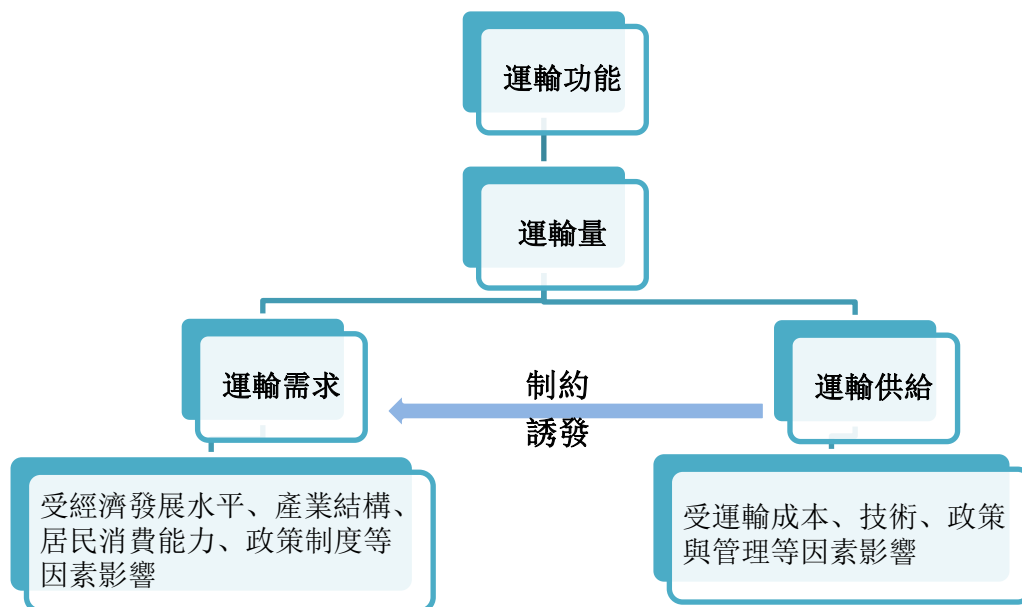
第三章 新經濟形勢下港珠澳大橋的運輸功能

3.1 港珠澳大橋運輸功能分析框架

港珠澳大橋作為一項交通運輸基建，其所具有的策略價值首先通過其發揮的運輸功能來實現。港珠澳大橋的運輸功能是指該條交通通道在貨物運輸和旅客運輸方面發揮的作用。只有準確判斷港珠澳大橋的運輸功能，才能識別新時期港珠澳大橋為香港帶來的影響，從而通過相適應的政策措施，充分把握大橋為香港帶來的發展機遇。

港珠澳大橋的運輸功能可以通過「貨物運輸量」和「旅客運輸量」兩項指標衡量。運輸量是指在一定運輸供給條件下所能實現的人與貨物的空間位移量，⁸⁹這一數量的大小受到運輸需求以及運輸供給的綜合影響（如圖 3-1 所示）。

圖 3-1 新交通運輸通道的運輸功能分析框架



⁸⁹ 許慶斌、榮朝和、馬運(2003)。《運輸經濟學導論》。北京：中國鐵道出版社。

運輸需求是社會經濟生活在人與貨物空間位移方面所提出的有支付能力的需要。⁹⁰其中貨物運輸需求主要是由於生產力佈局與資源產地分離，生產力與消費群體分離，以及地區間商品在品種、質量、性能、價格上的差異所引發的運輸需求，貨運需求作為一種派生需求，其大小受到經濟發展水平、國民經濟產業結構、國家經濟政策等因素的影響；旅客運輸需求來源於生產性旅行需求以及消費性旅行需求，需求的大小受到經濟發展水平、居民消費水平、人口數量、旅行費用、政策制度等因素影響。⁹¹ 由此可見，與地區經濟發展相關的多項因素對運輸需求產生重要的影響。

運輸供給由多種運輸方式和多個運輸生產者的生產能力構成，是在一定時期和價格水平下，運輸生產者願意而且能夠提供的運輸服務的數量，受到技術、運輸成本、政策與管理等因素的影響。⁹²

運輸需求與運輸供給共同決定了運輸量的多少。一方面，運輸需求能否實現取決於運輸供給的情況，如果運輸供給完全滿足運輸需求，那麼運輸量就可以基本上反映運輸需求，即運輸量的形成受到運輸供給對運輸需求的制約。⁹³另一方面，新增運輸供給可以通過改善區域經濟發展條件而催生新的運輸需求，即運輸量的形成亦包括運輸供給對運輸需求的誘發，這亦受到區域經濟發展現狀及發展方向的影響。

圖 3- 1 所示是上述影響運輸量的相關因素，本研究依據該框架對港珠澳大橋的運輸功能進行質化分析，以本報告第二章節所做的經濟形勢分析為基礎，從總體的發展趨勢上判斷未來港珠澳大橋運輸功能所具有的特徵。

⁹⁰ 許慶斌、榮朝和、馬運(2003)。《運輸經濟學導論》。北京：中國鐵道出版社。

⁹¹ 同上。

⁹² 鄭全成(2009)。《運輸與包裝》。北京：清華大學出版社。

⁹³ 許慶斌、榮朝和、馬運(2003)。《運輸經濟學導論》。北京：中國鐵道出版社。

3.2 新經濟形勢下港珠澳大橋的貨運功能

3.2.1 新經濟形勢下珠三角西部及其以西地區與香港之間的貨運需求

(1) 珠三角西部與香港之間的貨運需求

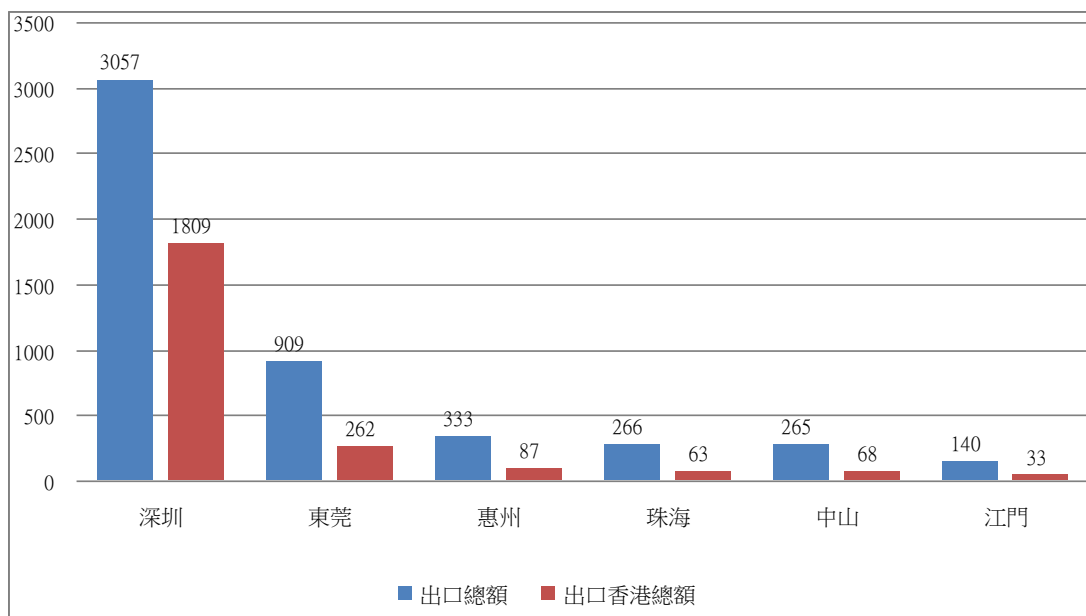
如本報告第 1.5 章節所述，交通運輸是一種派生的經濟活動，運輸需求由一定區域範圍內的經濟活動所派生，因此珠三角西部與香港之間的貨物運輸需求在很大程度上受到兩地經濟發展需要以及兩地之間的經濟合作內容的影響。

如本報告第 2.1.1 章節所述，珠三角東部地區與香港之間以加工貿易為主的經濟合作模式是推動粵港之間貨物貿易發展的重要因素。由於經濟合作關係的不同，現時珠三角西部與香港之間的貨物貿易規模有限。如圖 3- 2 所示，2013 年珠三角東部出口香港的貨物貿易總額約為 2,159 億美元，高達珠三角西部總額的 13 倍，其中傳統加工貿易業較為集中的深圳和東莞出口香港的貨物總額遠超其他地區。

如本報告第二章節所述，順應廣東省新時期「提升」和「協調」的經濟發展戰略，珠三角西部地區在發展定位和產業佈局方面將充分發揮地區比較優勢，重點發展先進製造業以及相配套的現代服務業，朝著高增值方向發展。在與香港的經濟合作層面，珠三角西部重點加強與香港在現代服務業領域的合作，而非重複珠三角東部與香港之間以加工貿易為主的經濟合作模式。因此，未來以珠三角西部為基地發展出口加工工業並將生產產品經香港港口轉往世界其他地區的貨物運輸需求增長潛力有限。

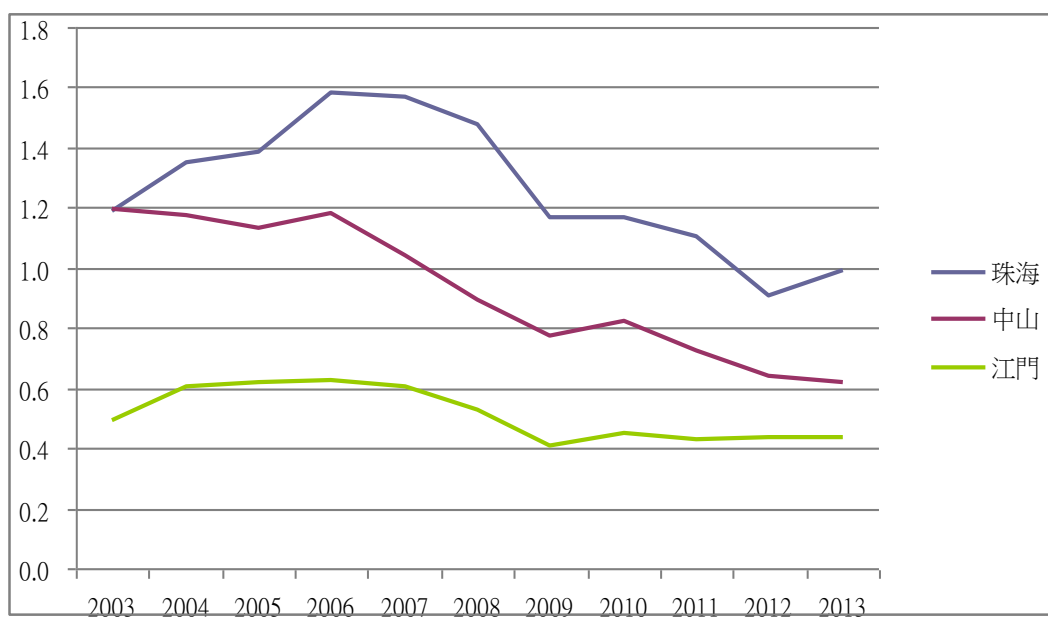
此外，在廣東省「內外協調發展」的經濟形勢下，珠三角西部的外貿依存度逐漸走低（如圖 3- 3 所示）。同時在廣東省產業升級的背景下，珠三角西部重點發展的重化工業產生的進出口貨物多為大宗原材料，與香港現時重點發展的貨櫃運輸業務不同，且由於這類運輸活動的附加值較低，亦非香港港口的發展方向。

圖 3-2 2013 年珠三角東西部地區出口額比較（單位：億美元）



資料來源：各市統計年鑑及統計公報

圖 3-3 2003-2013 年珠三角西部地區外貿依存度變化



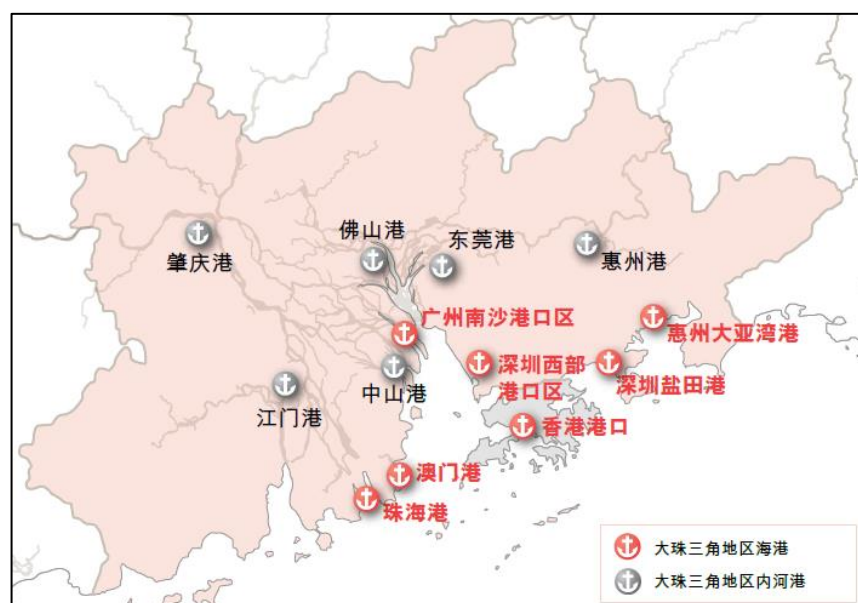
註釋：此圖中的“外貿依存度”由出口額佔地區生產總值的比例計算所得。

資料來源：各地統計年鑑、統計公報、國家統計年鑑

作為香港對外貨物運輸的重要設施，香港貨櫃碼頭近年亦面臨珠三角港口發展帶來的競爭。珠三角西部地區由於內河航道發達，約 70% 的貨量通過內河集運輸方式進行運輸。⁹⁴長期以來香港港口的高服務效率、高可靠度吸引了大量的珠三角西部貨物，現時約 60% 的珠三角西部內河貨櫃運輸量餵給香港。⁹⁵

然而，如圖 3- 4 所示，現時珠三角地區已形成由樞紐港、幹線港和支線港組成的綜合港口體系。⁹⁶目前，珠三角港口由於鄰近貨源，基礎設施不斷改善，貨物處理能力得到提升，加之成本方面的優勢，在貨物處理量方面表現突出，給香港的港口帶來競爭壓力。如圖 3- 5、圖 3- 6 所示，2000 年至今深圳港及廣州港在貨物吞吐量、貨櫃吞吐量方面的增幅較大、後來居上，其中深圳港的貨櫃吞吐量更於 2013 年超過香港港口貨櫃吞吐量，排名全球第三（表 3- 1）。

圖 3- 4 大珠三角地區港口分佈圖



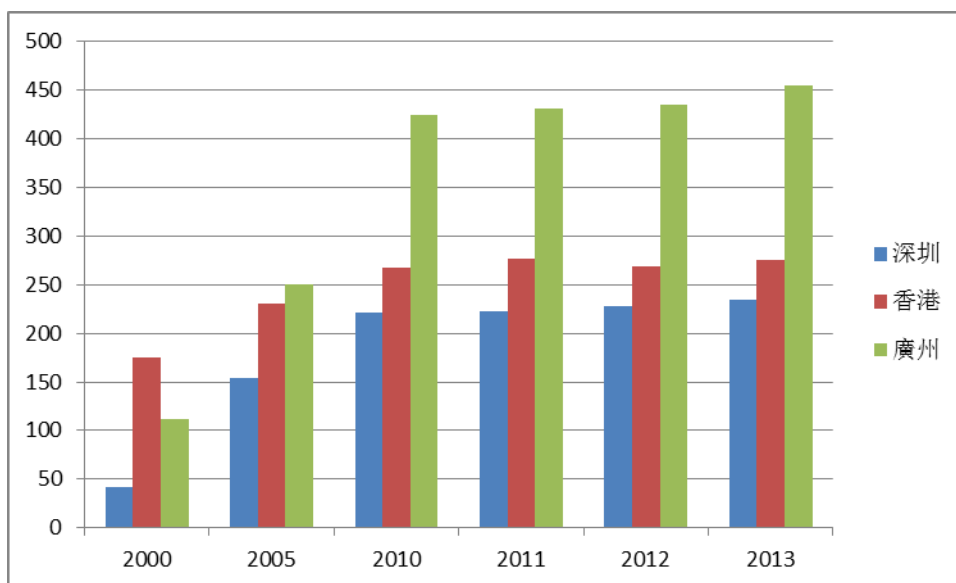
資料來源：香港特區政府投資推廣署

⁹⁴ 呂霞(2011)。珠三角內河港口集裝箱運輸發展新趨勢。《珠江水運》，300。線上檢索日期：2014年8月28日。網址：
<http://www.zjsyzz.com/magshow.php?id=913&larid=77&classid=19&nclassid=24/>

⁹⁵ 同上。

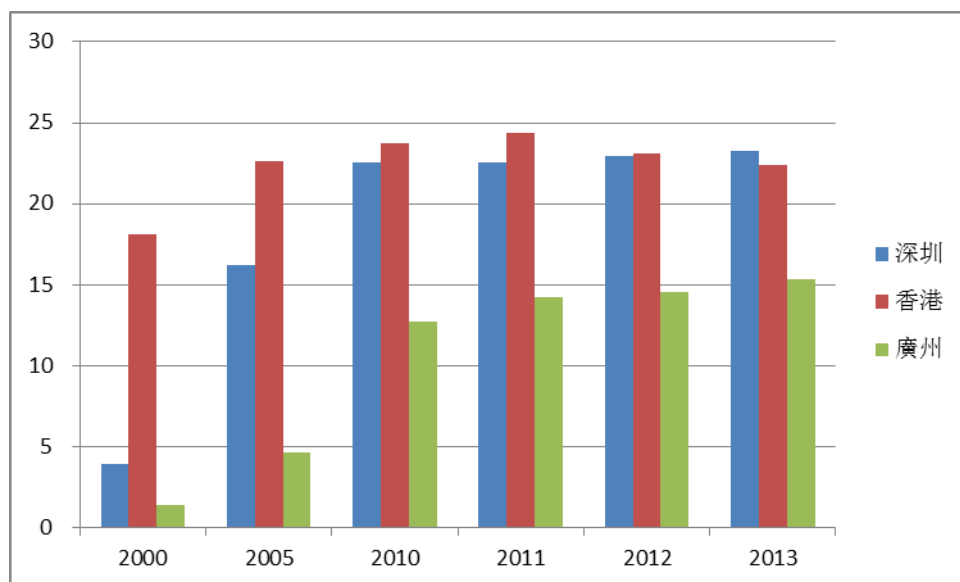
⁹⁶ 香港特區政府投資推廣署(2014)。《大珠三角的發展和機遇》。線上檢索日期：2014年5月9日。網址：http://www.investhk.gov.hk/zh-cn/files/2014/05/InvestHK-GPRD-Book_Chin_Apr2014.pdf/

圖 3-5 深圳、廣州與香港港口貨物吞吐量比較（單位：百萬公噸）



資料來源：廣東省統計局、香港特區政府海事局、深圳港口協會，
中國航運數據庫資料

圖 3-6 深圳、廣州與香港港口貨櫃吞吐量比較（單位：百萬標準貨櫃）



資料來源：廣東省統計局、香港特區政府海事處、深圳港口協會，
中國航運數據庫資料

表 3-1 2013 年全球貨櫃港口排名

排名	地區	貨櫃吞吐量 (單位: 千標準貨櫃)	排名	地區	貨櫃吞吐量 (單位: 千標準貨櫃)
1	上海	33 617	6	寧波-舟山	17 351
2	新加坡	32 579	7	青島	15 522
3	深圳	23 278	8	廣州	15 309
4	香港	22 352	9	杜拜	13 641
5	釜山	17 686	10	天津	13 012

資料來源：香港特區政府運輸及房屋局

近年，深圳港及廣州港在國際航線、班次方面已可與香港港口媲美，同時在服務質素、操作效率方面的表現逐漸趨近，因此整體運輸成本逐漸成為了珠三角港口之間競爭的主要因素。而在成本方面，從廣東省及鄰近地區運送貨櫃至珠三角港口付運比運至香港付運的成本低。以珠三角東部東莞至美國西岸的運輸成本為例，如表 3-2 所示，一個標準貨櫃運至香港的貨櫃碼頭處理費及陸路拖運費較高，其中香港陸路拖運費高昂受到運輸距離以及兩地牌貨車營運成本的影響。⁹⁷

表 3-2 東莞至美國西岸整體運輸成本比較

	經香港		經深圳鹽田	
	TEU	FEU	TEU	FEU
陸路拖運費	300 美元	320 美元	150 美元	170 美元
碼頭處理費	274 美元	366 美元	162 美元	308 美元
海運費	1,000 美元	1,200 美元	1,000 美元	1,200 美元
文件費	200-300 港元/每份提單		——	——

資料來源：香港付貨人委員會

隨著深圳港和廣州南沙港的迅速發展，珠三角幾大港口競相爭奪來自珠三角西部的貨源。近年，深圳西部港區加強了對珠三角地區貨源的拓展力度，通過擴大珠三角駁船運輸網絡，加強深圳碼頭與珠江內河碼頭「江海聯運」合作等措施，

⁹⁷ 本研究向業界調研所得。

吸引更多的珠三角西部貨源流向深圳西部港區。

廣州港近年採取提升作業效率、服務質素等措施爭取縮小與香港港口之間的差距。位於南沙新區龍穴島的廣州南沙港區由於地處珠三角地理中心，方圓 30 公里涵蓋中山、珠海、江門等地，在地理位置方面是香港港口無法比擬的，貨物經南沙港出海，運輸成本比珠三角其他大港便宜三成以上。⁹⁸

此外，計劃於 2014 年年底開工建設的廣州南沙港鐵路（圖 3-7 所示）將成為珠三角西部重要的貨運通道，從廣珠鐵路鶴山南新建車站出發，將途經江門、中山、佛山及廣州，直貫南沙港。該鐵路將進一步降低沿線地區企業的物流成本，有機會將沿線現時經深圳、香港港口出口的貨物分流到南沙港。^{99、100}

圖 3-7 南沙港鐵路走線示意圖



資料來源：南方日報

此外，未來還將有多條連接珠三角東西兩岸的陸路通道陸續建成，有機會對珠三角西部的貨物流向產生一定的影響。如表 3-3 及圖 3-8 所示，至 2020 年珠江口由北向南將有五條跨海通道，包括虎門二橋、虎門大橋、深茂鐵路珠江公鐵兩用大橋、深中通道以及港珠澳大橋，屆時珠三角東西部之間將形成更為便捷的交通聯繫，為深圳港口吸引珠三角西部的貨物提供更加便捷的陸路通道。

⁹⁸ 廣州港部署追趕深港。(2013 年，5 月 14 日)。大公報。

⁹⁹ 廣州港集團辦公室(2014)。南沙港鐵路計劃 2014 年底開工建設。線上檢索日期：2014 年 9 月 8 日。網址：<http://www.chinaports.org/info/201410/179747.htm/>

¹⁰⁰ 廣州南沙港鐵路將 4 年內建成。(2013 年，5 月 22 日)。大公報。

表 3-3 珠江口已有、在建及擬建設橋樑概況

項目名稱	落腳點		計劃建成時間
虎門二橋	東莞市沙田鎮	廣州市南沙區東涌鎮	2018 年
虎門大橋	東莞市虎門鎮	廣州市南沙區	已有
深茂鐵路珠江公鐵兩用大橋	東莞市虎門鎮	廣州市南沙區	2018 年
深中通道	深圳市寶安區	中山市翠亨新區馬鞍島	2020 年
港珠澳大橋	香港國際機場東側	珠海市拱北灣南側	2016 年

資料來源：港珠澳大橋管理局、廣東省交通運輸廳、深圳市交通運輸委員會、虎門鎮人民政府

圖 3-8 珠江口已有、在建及擬建設橋樑位置示意圖



資料來源：本中心整理

由此可見，由於珠三角港口等交通配套設施的進一步完善，香港作為該地區貨物進出口門戶的角色有可能被進一步弱化，未來珠三角西部的對外貨物運輸需求未必需要經香港港口進行轉口。

(2) 粵西及內地西南地區與香港之間的貨運需求

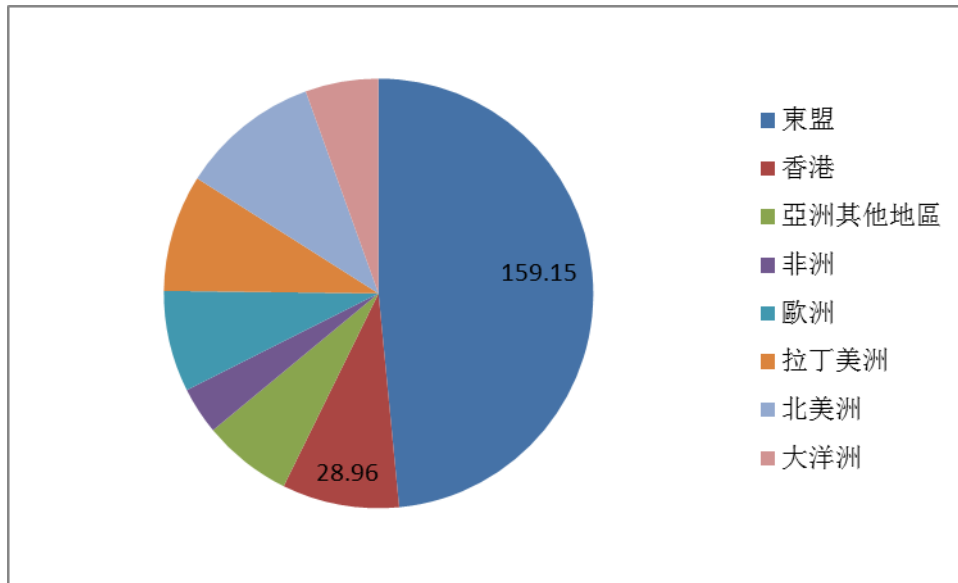
至於珠三角西部以西的其他地區，包括粵西以及西南地區的廣西、雲南、四川等地，受經濟發展模式以及交通網絡發展現狀的影響，與香港之間的貨物運輸需求較小。如本報告第 2.2.2 章節所述，廣東省籍通過「騰龍換鳥」戰略將珠三角附加值較低的加工貿易業轉移至粵東西北地區，但由於這些地區的產業配套尚不完善，產業轉移困難重重，因此未來該地區與香港之間的貨物運輸需求增長空間有限。

而廣西及雲南地區的對外貿易以邊境貿易為主，其主要開展與相鄰地區——東盟——的貨物貿易，與香港之間的貨物運輸需求有限。如圖 3- 9 所示，2013 年廣西與東盟之間的貿易額佔該地區當年總貿易額的比例約五成，同年與香港之間的貿易額僅為 28.96 億美元，佔總貿易額比例不到一成。與廣西類似，雲南地區現時主要的貿易夥伴為東盟，2013 年雲南與東盟之間的貿易額為 109 億美元，佔雲南省外貿總額的比例高達 42%，與香港的貿易額為 38.3 億美元，佔該省當年外貿總額的 14.8%。¹⁰¹

此外，鑑於西南地區的交通網絡發展情況，以及該地區的對外交通網絡在近年亦迅速發展，使得這些地區的貨物在對外運輸時亦有其他的流向選擇。如圖 3- 10 所示，傳統上西南貨物南下廣東的主要運輸通道包括連接雲貴和兩廣的珠江水域西江航道，近年廣西省亦大力發展沿海港口，而四川地區的貨物亦可通過長江流域直接運往上海。因此，該地區的對外貿易關係以及貨物運輸模式都決定了未來該地區與香港之間的貨物運輸需求將十分有限。

¹⁰¹ 雲南省 2013 年外貿進出口額達 258.3 億美元，雲南日報，2014 年 2 月 1 日。

圖 3-9 按地區劃分 2013 年廣西壯族自治區對外貨物貿易額（單位：億美元）



資料來源：廣西壯族自治區統計局

圖 3-10 西南省區出海各主要通道



資料來源：特區政府中央政策組

3.2.2 港珠澳大橋的貨物運輸量

如本報告第 3.1 章節所述，運輸量的形成受到運輸供給對運輸需求的影響，其中運輸供給由多種運輸方式和多個運輸生產者的生產能力構成。港珠澳大橋作為連接香港與珠三角西部之間的新陸路運輸通道，其對運輸需求的影響表現在（1）對已有運輸方式的替代，並通過運輸時間、運輸成本以及貨物運輸活動偏好等因素對運輸需求產生影響，即運輸供給對運輸需求的制約；（2）通過改善區域交通條件促進區域經濟發展並誘發新的運輸需求，即運輸供給對運輸需求的誘發。

（1）港珠澳大橋對現時運輸方式的替代作用

區別於珠三角東部地區以陸路運輸貨物至港口的集疏運方式，珠三角西部地區以內河水運為主，內河貨櫃運輸量比重基高達七成，¹⁰²運輸量明顯高於公路運輸，特別是中山及江門的大部分貨櫃經水運到香港、深圳等港口中轉。¹⁰³

這種運輸方式的形成一方面由於珠三角西部內河航道條件優越。如圖 3- 11 所示，珠江水系在珠三角西部呈網狀分佈，且高等級內河航道主要分佈於該地區，為內河航運的發展提供了基礎設施條件。而珠三角東西兩岸之間的陸路運輸通道容量有限，目前僅可以通過虎門大橋往來東西兩岸，路程較遠，且虎門大橋通車以來車流量以每年平均 10% 左右的速度遞增，早已處於超飽和狀態。¹⁰⁴內河運輸較陸路運輸具有運量大的特點，一條 1 000 噸級的船相當於 100 輛 10 噸卡車的運量，一條可以通航 1 000 噸級內河貨輪的河道，其通過能力相當於 3 條高速公路。¹⁰⁵

另一方面，內河貨物運輸具有相對成本低的優勢。現時珠三角西部貨物經內河駁船運至香港的成本較經陸路拖運至香港的成本更低，如表 3- 4 所示，每個標準貨櫃用駁船運至香港較陸路拖運的成本低約 1,000 港元。

¹⁰² 呂霞(2011)。珠三角內河港口集裝箱運輸發展新趨勢。《珠江水運》，300。線上檢索日期：2014 年 8 月 28 日。網址：

<http://www.zjsyzz.com/magshow.php?id=913&larid=77&classid=19&nclassid=24/>

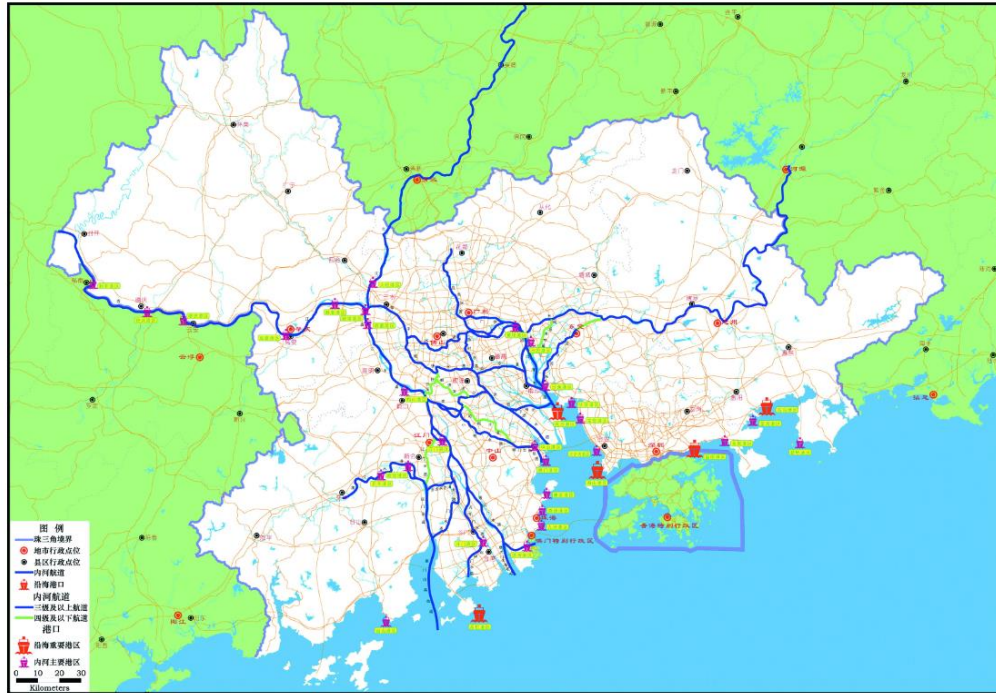
¹⁰³ 中國港口集裝箱網(2013)。《珠三角地區港口的競爭與合作分析》。線上檢索日期：2014 年 8 月 28 日。網址：

<http://www.portcontainer.com/newsAction.do?command=viewData&categoryId=8a9287fa300b0b0001300b4189670002&dataId=2c90c08741c3d0c801422026db500c0a/>

¹⁰⁴ 虎門大橋不堪超飽和車流重負。(2013 年，4 月 30 日)。《深圳商報》。

¹⁰⁵ 王緝憲(2009 年 9 月)。《大珠江三角洲內河航運研究：問題與對策》。發表於大珠三角區域規劃研討會。香港。

圖 3-11 珠三角港口與內河航道佈局規劃圖



資料來源：廣東省人民政府

表 3-4 珠三角西部貨物經不同運輸方式運至香港成本比較
(單位：港元/20 呎或 40 呎標準貨櫃)

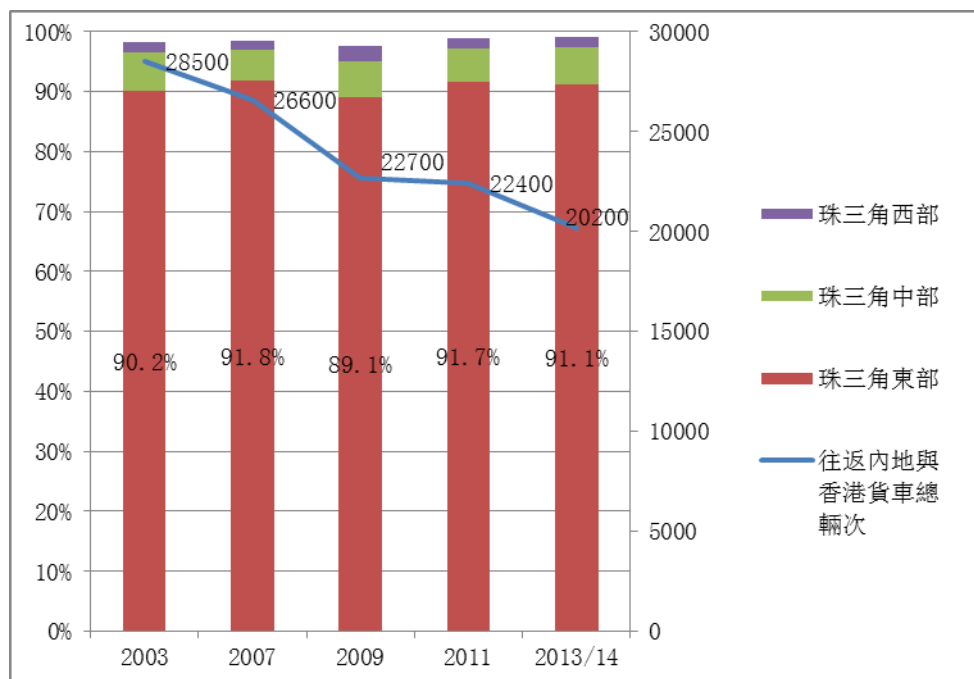
內地起訖點	貨車拖運至香港	駁船運至香港*
珠海	5,500	4,000
中山	5,500	4,000
江門	6,000	4,500

註釋*：駁船運至香港的成本包括拖車費 1,500 港元/20 呎或 40 呎標準貨櫃。

資料來源：香港付貨人委員會

目前，珠三角西部地區與香港之間的貨物運輸以內河水運為主，往返於兩地之間的貨車數量較少，在所有內地往返香港的貨車行程中僅佔較小比例。根據特區政府跨界旅運調查的估算，如圖 3-12 所示，自 2003 年以來，往返內地與香港之間的貨車車次整體呈現下降的趨勢，從 2003 年的 28 500 輛次下降至 2013/14 年度的 20 200 輛次。其中珠三角西部往返香港的日均貨車車次在總數中的佔比維持 1.7%，而珠三角東部的比例則高達九成。

圖 3-12 內地與香港貨車車次變動及珠三角各地往來香港日均車次比例
(2003-2014)



資料來源：香港特區政府規劃署

隨著港珠澳大橋的建成，往來珠三角西部與香港之間的陸路運輸通道的承載力將大幅度提升，然而未來港珠澳大橋對現時陸路和水路運輸方式的替代作用受到運輸時間、運輸成本以及貨物運輸活動偏好等因素的影響。

在貨物運輸時間方面，如本研究第一章節所述，經港珠澳大橋往來珠三角西部與香港將比目前的陸路運輸縮短至少兩成的行程時間（如表 3-5 所示），因此港珠澳大橋的陸路貨物運輸與目前的陸路、水路運輸相比，具有明顯的運輸時間優勢。

在貨物運輸成本方面，目前港珠澳大橋的收費標準暫未被確定。如果按照廣東省高速公路按公里收費的方式，在相同的載重條件下，由於運輸距離縮短，經港珠澳大橋較經虎門大橋運至香港的成本低二至八成。如與現時水路運輸成本相比，則要視未來在港珠澳大橋貨車通行收費等因素的影響下陸路運輸成本的降低程度，但一般而言，水路貨物運輸成本要低於公路運輸。

表 3-5 經港珠澳大橋往來香港與珠三角西部路程減幅

起點	目的地	現時路程	取道大橋的路程	路程減幅
珠海	香港國際機場	超過 200 公里	40 公里	80%
	香港葵涌貨櫃碼頭	200 公里	65 公里	68%
中山	香港國際機場	182 公里	91 公里	50%
江門	香港國際機場	215 公里	122 公里	43%
	香港葵涌貨櫃碼頭	197 公里	146 公里	26%

資料來源：

1. 港珠澳大橋香港工程官方網站
2. 中山商報，2013 年 7 月 30 日。
3. 信息時報，2013 年 10 月 25 日。

綜上所述，雖然港珠澳大橋較現有貨物運輸方式在運輸時間方面具有明顯的優勢，且相比現有陸路貨運方式成本較低，但現時陸路運輸方式並非主流，港珠澳大橋在發揮替代作用時面對的這部分運輸需求較小。現時佔多數的水路運輸需求對運輸成本較時間更為敏感，若港珠澳大橋不具備明顯的運輸成本優勢，將很難吸引這部分運輸需求改經港珠澳大橋往來。

(2) 港珠澳大橋對貨物運輸需求的誘發作用

港珠澳大橋作為新的陸路交通運輸通道，有機會通過改善其周邊區域的交通運輸條件以至區域經濟發展條件，誘發新的交通運輸需求並增加港珠澳大橋的交通運輸量。

對香港而言，一方面，港珠澳大橋將進一步改善香港國際機場的區位條件，通過加強珠三角西部以及周邊地區與香港國際機場之間的交通連接，有機會吸引這些地區的對外航空貨物運輸使用香港機場的優質服務，為香港航空物流業的發展帶來機遇（詳見本報告第五章節）。但航空貨物「貨值高、貨量小」的特點決定了由此產生的貨物運輸量規模有限。另一方面，未來利用港珠澳大橋的交通運輸通道，香港亦有機會在珠三角西部地區擴展土地空間用於香港產業的發展，例如為香港物流業發展拓展貨倉用地（詳見本報告第四章節），這將使得香港與珠三角西部之間的貨物運輸量有機會進一步增加。

對珠三角西部而言，根據本研究的經濟形勢分析，珠三角西部地區的經濟及產業發展方向決定了未來該地區將以發展國內市場為主，且與香港之間在生產層面的合作內容集中於服務貿易領域。受到經濟發展模式的影響，未來僅僅通過港珠澳大橋帶來的陸路交通便利化很難誘發更多的貨物貿易量。

至於粵西地區，由於接受珠三角產業轉移的相關配套尚不完善，僅憑港珠澳大橋很難完全改善該地區的區位條件以適應產業轉移的需要。而廣西、雲南以及四川地區更由於與香港之間的距離較遠，僅憑港珠澳大橋並不能明顯改善這些地區與香港之間的貨物運輸條件。因此，未來港珠澳大橋對珠三角西部、粵西以及內地西南地區往來香港的貨物運輸需求的誘發作用不明顯。

3.3 新經濟形勢下港珠澳大橋的客運功能

在進行旅客運輸分析時，本研究將地理範圍集中於與港珠澳大橋直接相連的珠三角西部以及澳門地區，這主要是考慮到未來選擇經港珠澳大橋陸路出行方式的旅客多為短途旅客。而對於粵西湛江、茂名以及西南地區的中長途旅客來說，選擇鐵路或者航空出行方式往來珠三角地區以及香港則較為便捷。現時，如圖 3- 13 所示，連接廣東地區與貴州、廣西的貴廣高鐵以及南廣高鐵已經建成，同時廣東西部沿海鐵路將在數年後完工，為這些地區的旅客往來珠三角以及香港提供了方便。

圖 3- 13 貴廣鐵路、南廣鐵路、廣東西部沿海鐵路走向示意圖



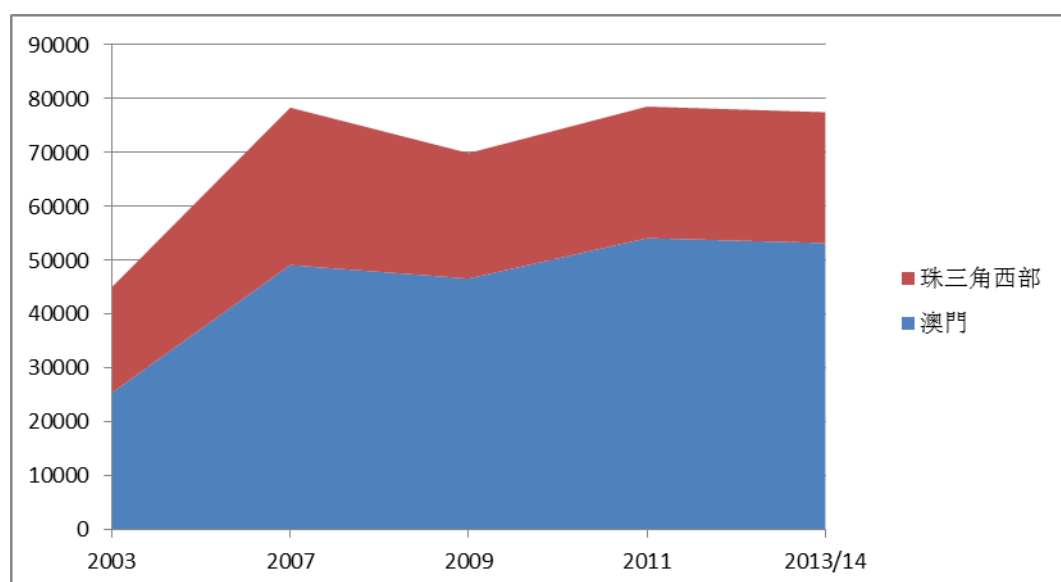
資料來源：本中心整理

3.3.1 新經濟形勢下澳門、珠三角西部與香港之間的客運需求

(1) 往來港澳、往來珠三角西部與香港之間的旅客現狀

根據特區政府的調查統計¹⁰⁶，在 2003 年至 2014 年間，往返澳門、珠三角西部與香港之間的日均旅客人次整體呈上升趨勢，從 2003 年的 45 000 人次增長到 2014 年的 77 500 人次，在這些旅客人次中，往返澳門及香港之間的旅客人次佔多數，該比例從 2003 年的超過五成增加至 2014 年的近七成（如圖 3- 14 所示）。

圖 3- 14 往來港澳、往來珠三角西部與香港之間的日均旅客人次

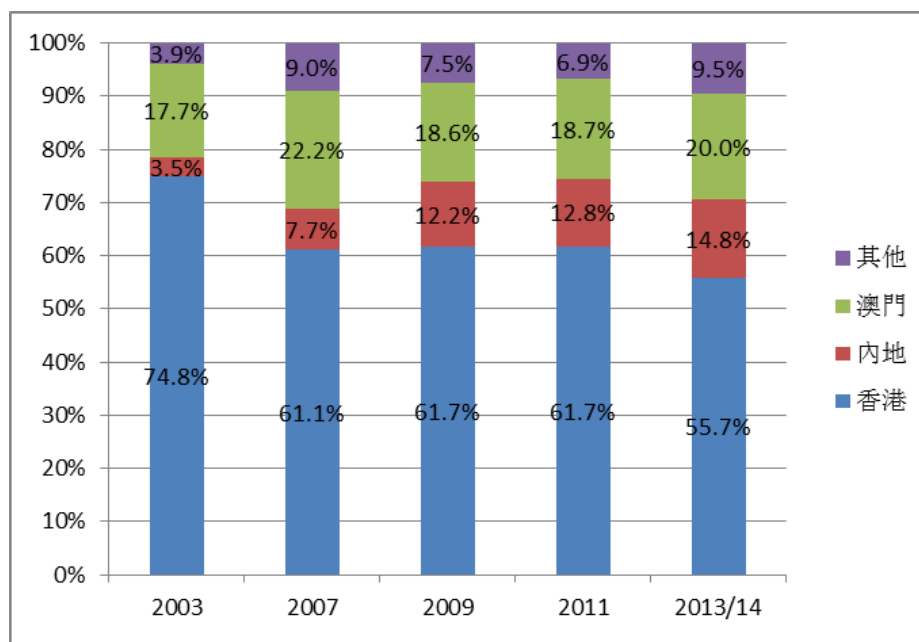


資料來源：香港特區政府規劃署

按照旅客居住地劃分，在往來港澳的所有跨境旅客中，居住於香港的旅客所佔比例最大，2014 年該比例超過五成，其次為居住於澳門的旅客，所佔比例為兩成。雖然居住於內地的旅客所佔比例在 2014 年僅為 15%，但在 2003 年至 2014 年期間該比例升幅明顯（如圖 3- 15 所示）。

¹⁰⁶ 香港特區政府規劃署(2014)。北往南來二零一三年至一四年跨界旅運統計調查。線上檢索日期：2015 年 1 月 4 日。網址：
http://www.pland.gov.hk/pland_tc/p_study/comp_s/nbsb2013-2014/NBSB2013-14.pdf/

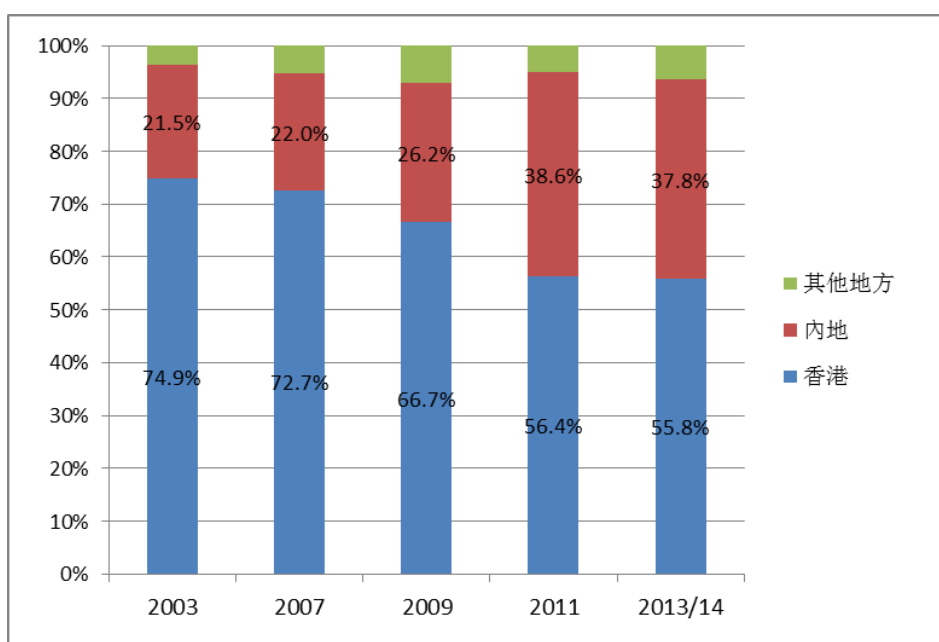
圖 3-15 往來港澳旅客按居住地劃分的旅客比例



資料來源：香港特區政府規劃署

就往來於香港與珠三角西部之間的旅客而言，居於香港的人士所佔比例最大，其次為來自內地的旅客（如圖 3-16 所示）。其中內地旅客的數量及所佔比例亦呈現逐年上升的趨勢。

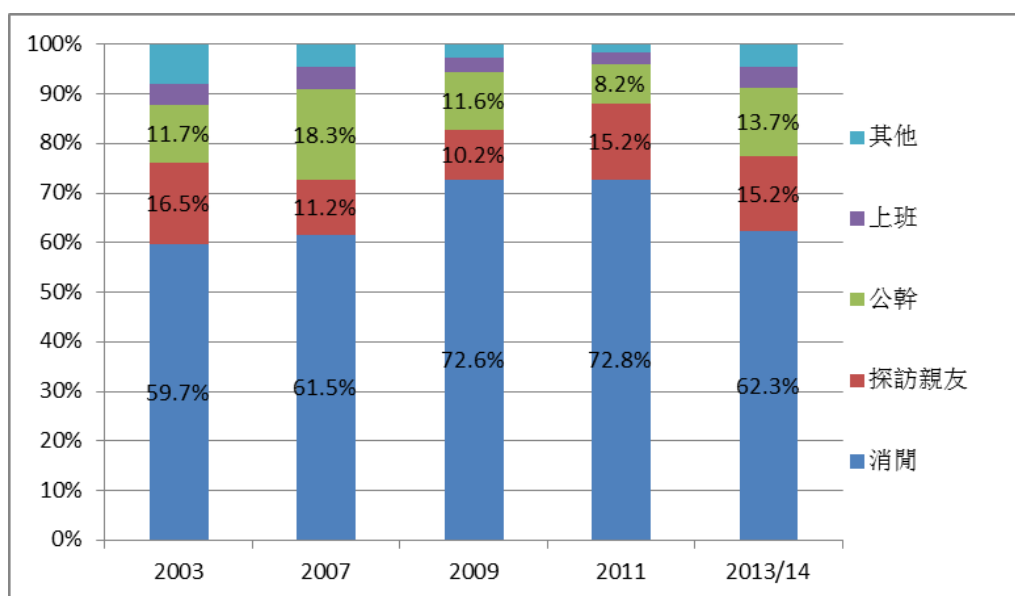
圖 3-16 往來珠三角西部與香港之間的旅客按居住地劃分的旅客比例



資料來源：香港特區政府規劃署

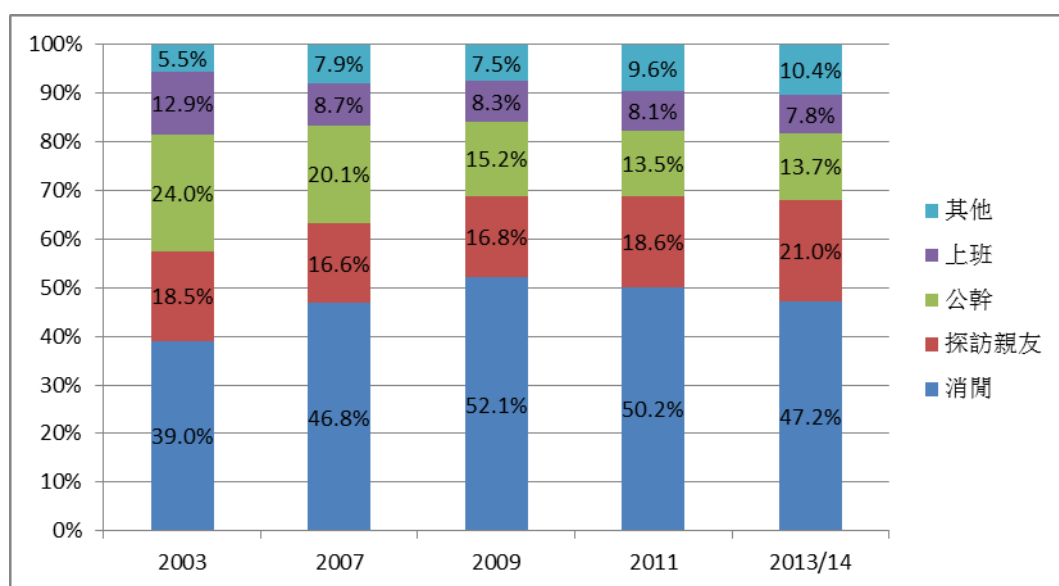
在旅客行程目的方面，往來港澳旅客以消閒為主，佔 2014 年所有類別行程總數的六成，其次為探訪親友（如圖 3- 17 所示）。另外，目前沒有專門針對往返香港與珠三角西部之間的旅客行程目的統計，但從總體統計數據看，如圖 3- 18 所示，內地往返香港的旅客行程亦以消閒為主，其數量近年呈上升趨勢，其次為探訪親友及公幹。

圖 3- 17 往來港澳旅客按行程目的劃分的旅客比例



資料來源：香港特區政府規劃署

圖 3- 18 往來內地與香港之間的旅客按行程目的劃分的旅客比例



資料來源：香港特區政府規劃署

此外，亦有一類往返香港的旅客行程由於不入境香港，未被納入以上的政府統計，即經過海天客運碼頭搭乘渡輪往來香港國際機場及內地或澳門的旅客行程。根據香港機場管理局統計，過去五年，海天碼頭客運量的複合年增長率為 9.5%，2013/14 年度的客運量達到 270 萬人次¹⁰⁷，其中往來澳門、中山、珠海碼頭的旅客人次佔約五成，達到 131 萬人次，日均人次超過 3 000。¹⁰⁸

(2) 未來往返珠三角西部、澳門與香港之間的客運需求變化趨勢

目前，往返於港澳之間的旅客人次較多且多為香港和澳門居民，反映了現時港澳居民在交通及過境便利條件下較為常態化的跨境活動。未來由於兩地經濟和社會層面的交流需要，往返於兩地之間的旅客人次仍有上升空間。如本報告第 2.2.2 章節所述，基於澳門「世界旅遊休閒中心」的發展定位，休閒旅遊、會展業成為了澳門產業發展的重點，同時澳門與香港亦積極合作推廣「一程多站」式旅遊服務。未來港澳地區有機會進一步加強在旅遊會展領域的合作（詳見本報告第五章），整個港澳地區的對外吸引力將進一步提升，從而吸引更多遊客在港澳地區之間往來。

現時，大部分旅客行程以消閒為目的，其中內地旅客人次及所佔比例逐年增多。如本報告第 2.2.2 章節所述，由於廣東省居民「個人遊」簽證政策的便利化、居民消費能力的持續提升，以及往來香港交通的便利化，該地區旅客來港的遊覽模式已從「觀光旅遊」逐漸向「日常消費旅遊」轉變，往返香港的次數逐漸增加。目前珠三角西部「個人遊」來港旅客人次增幅較大，未來仍有繼續增加的空間。同時，隨著粵港之間服務貿易自由化的進一步推進，未來進行跨境商貿活動的人次亦將大幅度增加。

此外，得益於香港國際機場優質的服務，近年從內地和澳門來港（包括入境和不入境）使用香港國際機場服務的旅客人次不斷增加，除上述經海天碼頭不入境旅客人次近年有所增長外，經陸路往來香港國際機場與內地之間的旅客人次在

¹⁰⁷ 香港機場管理局(2014)。《香港機場管理局 2013/14 年報》。線上檢索日期：2014 年 9 月 15 日。
網址：
<http://www.hongkongairport.com/chi/business/airport-authority/publication/annual-report/annual-reports-2013-14.html/>

¹⁰⁸ 根據特區政府海事處《港口統計 2013》提供的數據計算所得。

2013/14 年度達到全年 200 萬人次，較上年增長 1%。¹⁰⁹ 按照香港國際機場的規劃，未來將繼續拓展包括珠三角西部的內地客源市場。因此，可以預期未來往返於香港使用機場服務的區域內旅客人數亦有上升空間。

3.3.2 港珠澳大橋的旅客運輸量

(1) 港珠澳大橋對現時旅客運輸方式的替代作用

現時，往來香港與澳門之間的旅客主要經水路交通方式，還有少量旅客乘坐直升機往來。如表 3- 6 所示，2013 年通過水路和直升機往來澳門與香港之間的旅客超過 2 000 萬，其中超過九成的旅客通過客運碼頭往來香港。

表 3- 6 2013 年經水路和直升機往來香港及澳門旅客人次（單位：千人）

	抵港	離港	總計
海事處轄下客運碼頭	9313	11682	20995
海天碼頭	716	326	1042
直升機	35	37	72
總計	10064	12045	22109

資料來源：香港特區政府海事處

現時，往來香港與珠三角西部地區的旅客主要經水路和陸路兩種交通方式。根據特區政府規劃署的調查估算，2013/14 年度往返珠三角西部珠中江地區與香港之間的旅客人次約為 890 萬；根據特區政府海事處的統計數據，2013 年經海事處轄下碼頭往返珠三角西部與香港之間的旅客人次為 289 萬。據此估算，如表 3- 7 所示，現時往返珠三角西部與香港之間的水路旅客約佔總旅客人次的三成。

¹⁰⁹ 香港機場管理局(2014)。香港機場管理局 2013/14 年報。線上檢索日期：2014 年 9 月 15 日。
網址：
<http://www.hongkongairport.com/chi/business/airport-authority/publication/annual-report/annual-reports-2013-14.html/>

表 3-7 2013/14 年度經水路往返珠三角西部與香港之間的旅客比例

往返珠三角西部與香港之間總旅客人次（單位：千人次）			8 870
海事處轄下客運碼頭	抵港 （單位：千人次）	離港 （單位：千人次）	總計 （單位：千人次）
珠海	982	950	1932
中山	504	542	1046
江門	58	63	121
客運碼頭總計			3099
經水路旅客比例			34.9%

資料來源：香港特區政府規劃署、香港特區政府海事處

與現有陸路客運方式相比，如本報告前文所述，經港珠澳大橋往來珠三角西部與香港之間的陸路旅程時間將大幅度縮短，因此可以預計港珠澳大橋將在很大程度上替代現有的陸路旅客運輸方式。

與現有水路客運方式相比，在行程時間方面，即使在交通道路通暢的情況下，經港珠澳大橋較目前經水路並不具有明顯的優勢，甚至需要花費更多的時間（如表 3-8 所示）。其中，由於港珠澳大橋口岸將採用「三地三檢」過境檢查模式，乘坐公共交通工具的旅客更需要多次上落車進行過境檢查，且旅客入境香港後仍需要轉駁內部交通工具，這些安排使得經港珠澳大橋的旅客行程將耗費更多時間。

表 3-8 經港珠澳大橋與經水路行程時間比較（單位：分鐘）

珠三角西部起訖點	香港起訖點	交通方式	
		水運	經港珠澳大橋陸運
珠海/澳門	機場	50	45
	市區	55-75	70-85
中山	機場	70	105
	市區	90	130-145
江門	機場	NA	135
	市區	150	160-175

註釋：1. 從香港國際機場至香港市區乘坐不同交通工具，所需時間約 25-40 分鐘；

2. 中山及江門的陸路起訖點為市中心區；

3. 從中山至珠海行駛高速公路時間約為 60 分鐘，從江門出發所需時間約為 90 分鐘。

資料來源：1. 水運行程時間來自珠江客運有限公司

2. 陸運行程時間根據特區政府路政署及內地高速公路通行時間估算。

然而經港珠澳大橋的陸路客運模式仍具有一定的優勢。一方面，根據現時的旅客行程費用，乘坐跨境巴士的花費要低於乘坐客船的費用，¹¹⁰ 未來經港珠澳大橋的車輛行程進一步縮減後跨境巴士費用有機會進一步降低。另一方面，陸路客運方式更為靈活，由於車輛載客量較船少，班次較多，出行時間較為靈活，如果是私家車更能提供「點到點」的運輸。此外，陸路交通運輸亦較水路運輸受天氣影響較小，行程較為穩定。因此，港珠澳大橋在替代現有旅客運輸方式時具有一定的比較優勢，但為吸引更多旅客使用港珠澳大橋，需要在減省行程時間方面採取進一步措施。

(2) 港珠澳大橋對旅客運輸需求的誘發作用

港珠澳大橋對旅客運輸需求的誘發作用來源於大橋建成後對區域交通條件的改善而促進地區經濟、社會發展，並帶動更多人流經港珠澳大橋往來珠三角西部、澳門及香港。因此，港珠澳大橋對旅客運輸需求的誘發受到大橋兩端各地區發展的共同影響。

A. 港珠澳大橋對香港區域發展的影響

港珠澳大橋對香港區域發展最直接的影響體現在對大橋香港落腳點——大嶼山——區位條件的改善。隨著港珠澳大橋及其配套交通系統的建成，北大嶼山地區將成為集陸、海、空於一體的大型交通樞紐，改變以往「天涯海角」的地理困局。（詳見本報告第五章）

港珠澳大橋及周邊各項交通基建的落成，不僅使得大嶼山成為香港重要的交通樞紐，更使得大嶼山地區進一步成為香港連接珠三角地區的「門戶」。未來大嶼山作為香港以至珠三角地區重要的「交通中轉站」和「落腳點」，在實施粵港經濟合作、推動香港經濟發展方面具有優越的地理位置，必將吸引更多的人流經港珠澳大橋往來大嶼山地區，進一步帶動該地區的經濟和社會發展。

¹¹⁰ 根據跨境客船和巴士營運公司網站提供的信息，往返香港與珠三角西部的珠海、中山、江門單程普通級船票價格為 220-230 港元，巴士單程票價為 120-140 港元。詳見珠江客運有限公司 (http://www.cksp.com.hk/price_list/main.html) 及深港榮利直通巴有限公司 (<http://www.wingletravel.com.hk/luxianA.htm>) 網站。

特區政府 2014 年《施政報告》已明確提出大嶼山有極高的「橋頭經濟」價值，其發展可利用珠三角極大的經濟發展潛力。目前，位於北大嶼山的東涌新市鎮正在進行進一步的擴展規劃，港珠澳大橋香港口岸人工島（BCF）以及機場北商業區（NCD）作為交通基建樞紐，亦將吸引大量的人流，目前特區政府以及機場管理局希望探討在這些區域發展零售、餐飲、娛樂、酒店等商業設施的可能性，充分利用大嶼山「橋頭經濟」的發展機遇。

本研究亦認為，北大嶼山地區應積極發展商業、商務功能，為香港的產業發展提供空間，充分把握新時期珠三角地區發展為香港帶來的經濟機遇，同時北大嶼山地區的經濟發展如果同南部豐富的旅遊資源進一步統籌協調，將大大提高大嶼山的吸引力。因此，未來經港珠澳大橋往來大嶼山的旅客運輸需求量有較為明顯的增長潛力。（詳見本報告第五章）

B. 港珠澳大橋對珠三角西部及澳門的影響

如本研究第二章節所述，珠三角西部地區長期以來由於缺乏與香港便捷的交通聯繫，在吸引港資、外資推動經濟發展方面較東部影響力小，導致珠三角西部整體經濟發展水平不及珠三角東部地區。然而，港珠澳大橋建成後，珠海將成為珠三角西部進入香港的「橋頭堡」，其作為「珠江口西岸核心城市」的角色將進一步得到強化。為此，珠海市政府制定了對接港珠澳大橋的多項措施，旨在充分利用大橋帶來的發展機遇承接港澳服務業的外溢。

在土地規劃方面，根據珠海市人民政府制定的《港珠澳大橋珠海口岸控制性詳細規劃》，港珠澳大橋珠海口岸被定位為進出港澳的「核心口岸」，珠三角區域性的「交通樞紐」，以及功能複合的「城市綜合區域」，該口岸有近兩成的土地被規劃為「商業服務業設施用地」，土地面積超過 20 公頃。¹¹¹

在構建產業體系方面，珠海加快構建現代產業體系，重點發展金融、信息、法律、會計等專業服務業以及旅遊休閒業。在優化投資環境方面，珠海市積極實施與香港接軌的商事登記制度、優化再造企業投資管理流程，以及建立支持當地

¹¹¹ 珠海市住房和城鄉規劃建設局(2013)。港珠澳大橋珠海口岸控制性詳細規劃 線上檢索日期：2014 年 9 月 15 日。網址：
<http://www.zhgj.gov.cn/WxContent.aspx?WstName=%BF%D8%D6%C6%D0%D4%CF%EA%CF%B8%B9%E6%BB%AE&MdlName=%BF%D8%B9%E6%CF%EA%CF%B8%B9%E6%BB%AE%C5%FA%C7%B0%B9%AB%CA%BE&ArtId=19679/>

企業「走出去」進行境外投資的相關機制等。¹¹²

此外，澳門亦提出要抓住港珠澳大橋帶來的機遇，加強粵港澳旅遊業合作，進一步發展「一程多站」式旅遊服務，一方面做好內部的旅遊產品開發，另一方面積極宣傳在粵港澳區域往來的便利性，希望進一步利用香港國際機場的門戶優勢開拓國際客源。

由此可見，粵港澳三地為把握港珠澳大橋時代的發展機遇，正積極準備。隨著港珠澳大橋的建成，珠三角西部以及澳門將與香港直接陸路相連，這將為三地加強經濟和社會生活領域的合作創造條件（詳見本報告第四、第五章節）。未來香港及境外先進的生產要素將加速向珠三角西部聚集，並促進香港與珠三角西部及澳門之間的人員往來，進而帶動經港珠澳大橋的旅客運輸需求及運輸量。

¹¹² 擁抱港珠澳大橋時代，珠海香洲區力拓服務型經濟。(2014年，10月29日)。文匯報。

3.3 港珠澳大橋運輸功能總結

綜上所述，港珠澳大橋的運輸功能將具有以下特點：

在貨物運輸方面，（1）基於珠三角西部、粵西以及西南地區的經濟發展形勢、與香港的經濟合作關係，以及港口等交通基礎設施的發展，未來在這些地區與香港之間往來的貨物運輸需求增長潛力有限；（2）港珠澳大橋的陸路運輸方式在替代現有內河水路運輸方式時可能不具備成本優勢，因此在有限的運輸替代作用下港珠澳大橋的貨物運輸量規模較小；（3）受到珠三角西部、粵西，以及西南地區經濟發展形勢的影響，未來港珠澳大橋對往來香港的貨物運輸需求的誘發作用亦十分有限。

在旅客運輸方面，（1）現時往來珠三角西部、澳門與香港之間的旅客行程整體呈上升趨勢，未來由於珠三角西部、澳門與香港之間在旅遊消費、服務貿易等領域的緊密合作，將有越來越多的旅客在各地區之間往來，該地區內部的旅客運輸需求具有進一步增長的潛力；（2）取道港珠澳大橋的旅客行程不僅較現時陸路旅客行程具有時間優勢，亦較水路運輸方式具有更加經濟、靈活、穩定的比較優勢，但進一步縮短經港珠澳大橋的旅客行程時間和提供通關便利是促進更多旅客使用港珠澳大橋的關鍵；（3）未來港珠澳大橋將改善周邊地區的區位條件，以及各地區的經濟、社會發展環境，從而有機會誘發更多的旅客經港珠澳大橋在各地區之間往來。

因此，未來港珠澳大橋在貨物運輸方面將發揮有限的功能，而在旅客運輸方面有機會發揮重要的作用，為香港的經濟社會發展帶來新的機遇（詳見本報告第四、第五章節）。同時，為充分釋放港珠澳大橋的運輸能力、發揮港珠澳大橋的策略價值，需要在優化旅客行程時間方面採取進一步的措施（詳見本報告第六章節）。

第四章

港珠澳大橋為香港帶來的對外合作機遇

第四章 港珠澳大橋為香港帶來的對外合作機遇

進一步加強香港與珠三角西部的合作一直以來被視為港珠澳大橋的重要策略性價值，其中充分利用珠三角西部豐富的人力資源、土地資源進行產業轉移，吸引更多的貨物、消費鞏固香港貿易、物流樞紐以及商業中心的地位被認為是地區間合作的主要內容。

然而在新經濟形勢下，香港與珠三角西部地區的經濟和社會發展都產生了新的需求，兩地之間的合作內容和方式亦隨之發展轉變。根據本報告第二、三章節所述，未來籍通過打通香港與珠三角西部陸路聯繫，將香港的出口加工企業拓展到珠三角西部，並將其生產的產品運回香港轉口從而鞏固香港物流中心的發展思路已很難實現。

新經濟形勢下，港珠澳大橋將為香港向外拓展土地空間以及市場空間創造重要的條件，以滿足香港經濟社會發展的現實需求。本研究認為，港珠澳大橋為香港帶來的發展機遇體現在通過加強與珠三角西部的合作「拓展經濟發展腹地」以及「拓展社會生活空間」兩個方面。

4.1 珠三角西部可以為香港經濟發展提供更廣闊的空間

4.1.1 珠三角西部可以為香港提供物流用地支持

貿易及物流業一直以來對於香港的經濟和社會發展具有極大的貢獻。作為香港四大支柱產業之一，貿易及物流業 2012 年創造的增加值佔當年本地生產總值的 24.6%，創造就業崗位 764 900 個，佔總就業人數 20%。¹¹³ 同時，貿易及物流業在支持香港旅遊、零售、商業等各方面發揮著關鍵的作用，支持貨物流在香港內部及香港與其他地區之間暢通地往來。

¹¹³ 香港特區政府統計處(2014)。《香港統計月刊——香港經濟的四個主要行業及其他選定行業，2014 年 4 月》。線上檢索日期：2014 年 9 月 23 日。網址：
http://www.censtatd.gov.hk/hkstat/sub/sp80_tc.jsp?productCode=FA100099/

由此可見，香港貿易及物流業的可持續發展對於香港經濟和社會的有效運行以及整體競爭力的提升均十分關鍵。國家「十二五」規劃明確提出繼續支持香港物流業的發展，支持香港發展高價值貨物存貨管理及區域分銷中心，鞏固和提升香港國際貿易中心的地位。¹¹⁴

香港貿易及物流業涵蓋內容廣泛，包括貨運、貨運代理、倉庫、郵政及速遞服務。¹¹⁵根據本研究對貿易及物流業界的調研以及香港工業總會所做研究¹¹⁶，缺乏物流用地是現時香港物流業發展的樽頸之一，其中用於貨物集散、儲存的物流倉庫用地不足以及由此導致的倉租居高不下將進一步影響香港物流業發展。

近年隨著香港物流業的高增值化，以及香港零售市場的興旺，業界對物流倉儲用地的需求不斷增加。一方面近年內地和亞洲其他地區對高檔消費品的需求日益增加，不少國外品牌看中香港便利的對外交通網絡、香港國際機場的優質服務，以及香港在市場環境和制度方面的優勢，紛紛來港設立區域分銷業務，委託第三方物流提供者在香港進行存貨管理、標籤、包裝等高增值服務，業界對現代化的物流設施產生了新的需求。¹¹⁷另一方面，根據商業地產服務和投資公司世邦魏理仕的研究，近期香港零售市場的發展亦對區內的物流倉庫產生了新的需求，雖然近期零售市場出現了放緩跡象，但長遠來看不會影響對物流貨倉的需求。¹¹⁸

然而，在香港發展用地十分稀缺的現狀下，用作物流貨倉的工業用地供應量亦十分緊缺。大量的物流貨倉用地被重新規劃或重建來配合住宅和商業發展，進一步減少了工業租戶的選擇。¹¹⁹據統計，全港私人貨倉¹²⁰由2004年3 650萬平方呎增加至2013年底的3 830萬平方呎，其中2013年內沒有新的供應，（如圖

¹¹⁴ 參考《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十二個五年規劃綱要》第五十七章。

¹¹⁵ 香港特區政府統計處(2014)。《香港統計年刊2014年版》。線上檢索日期：2014年8月7日。網址：http://www.censtatd.gov.hk/hkstat/sub/sp140_tc.jsp?productCode=B1010003/

¹¹⁶ 香港工業總會(2013)。《國家十二五規劃下物流業中小企業面對的挑戰、機遇與應對策略》。線上檢索日期：2014年8月7日。網址：http://www.cuhk.edu.hk/proj/sme-logistics/documents/SMLEs_Report_final.pdf/

¹¹⁷ 立法會二題——香港物流業發展。(2012年，11月28日)。《香港特區政府新聞公報》。線上檢索日期：2014年8月7日。網址：<http://www.info.gov.hk/gia/general/201211/28/P201211280264.htm/>

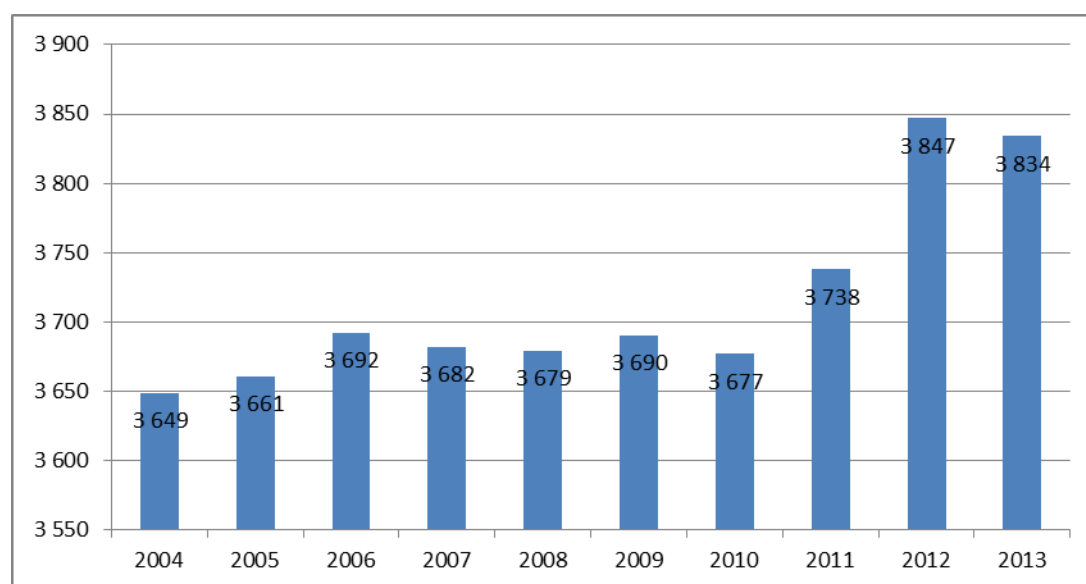
¹¹⁸ 研究機構稱香港倉儲供需失衡，零售商或轉往內地建物流。(2014年，8月20日)。《中國新聞網》。線上檢索日期：2014年8月7日。網址：<http://finance.chinanews.com/cj/2014/08-20/6513855.shtml/>

¹¹⁹ 同上。

¹²⁰ 根據香港特區政府差餉物業估價署的定義，這類物業包括設計或改建做倉庫或冷藏庫的樓宇，以及其附屬寫字樓，貨櫃碼頭內的樓宇亦包括在內。

4- 1 所示) 十年增幅僅 5%。2013 年底全港私人貨倉空置率僅 4.6%。¹²¹ 根據特區政府差餉物業估價署的估算, 2014 年全港私人貨倉的新落成量為 86 萬平方呎, 且預計此類樓宇在 2015 年不會有新供應。¹²²

圖 4- 1 2004-2013 年香港私人貨倉各年年底總存量 (單位: 萬平方呎)



資料來源: 香港特區政府差餉物業估價署

在物流貨倉供不應求的情況下, 香港貨倉租金居高不下。據統計, 在 2014 年第二季度香港貨倉平均每月每平方呎租金為 13.5 港元 (有斜路連接貨倉) 以及 9.3 港元 (有貨運升降機的貨倉), 並預計在目前供不應求的情況下 2014 年及 2015 年倉租升幅將達到 2%-3%。¹²³ 如表 4- 1 所示, 香港工業貨倉租金在 2012 年更位列全球最貴城市第二位。高昂的租金給香港倉儲物流業帶來了沉重的營運負擔, 使物流企業無法滿足投資新設備、擴展營運空間的發展需求。

¹²¹ 香港特區政府差餉物業估價署的網站提供的私人貨倉落成量及相關統計數據 (http://www.rvd.gov.hk/tc/property_market_statistics/completions.html)。

¹²² 香港特區政府差餉物業估價署(2014)。《香港物業報告 2014》。線上檢索日期: 2014 年 12 月 1 日。網址: <http://www.rvd.gov.hk/tc/publications/hkpr.html>

¹²³ 高力國際(2014)。《香港物業市場研究報告(2014 年第二季、第三季)》。線上檢索日期: 2014 年 12 月 1 日。網址: <http://www.colliers.com/zh-hk/hongkong/insights/researchlibrary/>

表 4-1 全球工業貨倉租金最高的五個城市（單位：美元 / 每平方呎 / 每年）

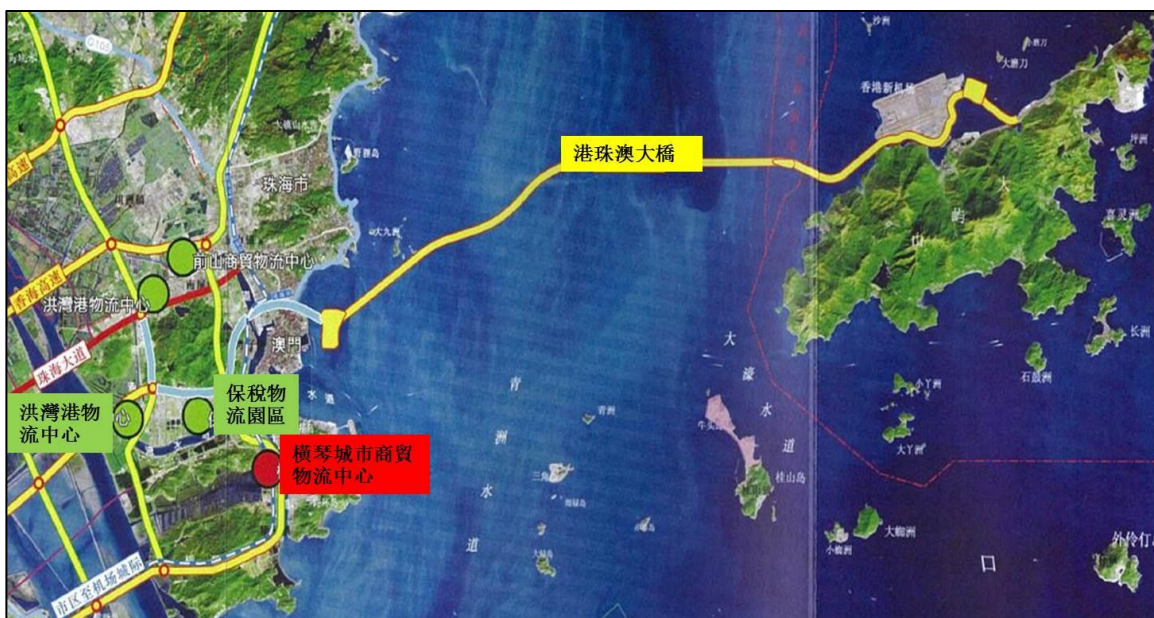
城市	2012 年 12 月
倫敦（希思羅）	21.95
香港	21.83
新加坡	21.02
東京	20.61
奧斯陸	20.04

資料來源：高力國際

面對香港物流用地供應有限的情況，港珠澳大橋的建成將為香港物流業擴展空間提供新的條件。現時，港珠澳大橋連接的珠三角西部地區不僅土地空間較為豐富，而且大橋落腳點的珠海市為充分利用港珠澳大橋帶來的交通區位優勢以及橫琴新區的優惠政策，規劃打造對接港澳地區的綜合性商貿物流基地。¹²⁴

根據現時的規劃，（如圖 4-2 所示）鄰近港珠澳大橋珠海落腳點的物流園區包括洪灣港物流中心和保稅物流園區，以及在建中的橫琴城市商貿物流中心。根據珠海市的規劃，上述物流園區將配套港珠澳大橋的建成，合理設置通關模式，完善與港珠澳大橋的交通銜接，做好承接香港產業輻射的配套措施。¹²⁵

圖 4-2 港珠澳大橋珠海落腳點鄰近主要物流園區



資料來源：本中心根據珠海市商務局資料整理

¹²⁴ 珠海市商務局(2014)。迎接港珠澳大橋時代：2014 年珠海市商貿物流產業招商項目。

¹²⁵ 同上。

基於珠海市已有的物流設施規劃、珠海市物流園區毗鄰港珠澳大橋落腳點的區位優勢，以及香港物流業發展對貨倉用地的迫切需求，本研究建議香港與珠海合作，通過整合洪灣港物流中心、保稅物流園區以及實施分線管理的橫琴新區，打造規模性的珠港澳保稅物流園區，實施「一線放開、二線管住」的分線管理模式，允許香港貨物免清關直接進入該園區。在這種通關安排下，香港物流業可考慮將針對內地的貨物配送中心遷至該地區營運，從而滿足業界擴大物流用地的發展需求。

為配合以上保稅物流園區的設立，本研究建議在貨物通關管理模式上，允許香港貨車免通關直接進入該園區內，提升香港與珠海物流園之間貨物往來的通暢程度。為此，內地海關可考慮改善現有貨物監管模式，利用電子報關資料、並通過電子鎖及全球定位系統對香港進出該園區的貨物進行監管，減少貨物接受海關檢查的次數。

4.1.2 珠三角西部可以為香港現代服務業向外拓展提供更為廣闊的市場

如本研究前文所述，現時珠三角西部地區工業種類較為齊全，且以先進製造業和戰略性新興產業、高新技術產業為發展重點，並迫切需要提高服務業水平為上述產業的發展提供支持，做大做強主導產業，在珠三角西部形成新的經濟增長極。¹²⁶

相關規劃指出，珠三角西部現代服務業的發展以金融業、信息服務業、商務服務和會展業、現代物流業以及文化旅遊業為主要內容，並強調通過加強與香港的合作和交流推動相關產業的發展。¹²⁷例如，針對金融領域的發展規劃要求構建多層次、多樣化、比較健全的區域金融合作服務體系，與香港共建國際金融研究機構，構建重要的金融合作治理平台，探索發展離岸金融業務，建設跨境金融市場。¹²⁸而香港在上述現代服務業領域的突出競爭力和服務質素與珠三角西部地區的產業發展需求十分契合。

¹²⁶ 國家發展和改革委員會(2008)。《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要(2008-2020年)》。線上檢索日期：2014年11月10日。網址：
<http://www.gdep.gov.cn/hbgh/ghjh/ghjh/201008/P020100804604719020540.pdf/>

¹²⁷ 同上。

¹²⁸ 同上。

在產業發展機制方面，相關規劃提出以現代服務業聚集區為產業發展載體，並融入粵港合作元素。其中珠海要以橫琴新區為重點平台，重點發展商務服務、休閒旅遊、科教研發和高新技術產業，逐步建設成為「一國兩制」下探索粵港澳合作新模式的示範區、深化改革開放和科技創新的先行區、促進珠三角西部地區產業升級的新平台。¹²⁹ 由此可見，珠三角西部地區現代服務業的發展不僅希望獲得香港產業的直接輻射，引入香港現代服務業的優勢資源，亦希望通過新平台的建設與香港在產業發展環境、配套制度等方面進行對接。

《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》（CEPA）自 2003 年實施以來使得香港多個領域的服務業提供者以優惠待遇在內地開設業務，廣東省更成為香港服務業提供者進入內地的窗口。從 2008 年開始，國家批准部分內地對香港服務業開放政策措施在廣東省先行先試，至 2014 年 CEPA 框架下累計有 79 項對香港開放廣東省先行先試的政策，涵蓋 28 個領域。¹³⁰ 隨著港珠澳大橋的建成，香港現代服務業提供者往來珠三角西部地區將更加便利，為香港現代服務業進入珠三角西部地區的市場提供硬件支持，為香港現代服務業利用 CEPA 優惠制度進一步擴展市場創造條件。

在珠三角西部，珠海橫琴新區的發展有利於進一步完善香港現代服務業進入珠三角西部地區的制度環境。未來，包括橫琴新區在內的廣東省自貿區計劃的實施，將進一步推動珠三角西部市場的對外開放，逐漸消除現時 CEPA 框架下香港現代服務業進入珠三角西部地區的制度門檻。香港特區政府、業界代表可考慮主動參與廣東省自貿區制度建設的過程，與內地、廣東省管理當局就當地服務業市場的開放進行協商。香港現代服務業可充分利用這項契機擴大在內地的市場範圍，並以更加方便和靈活的方式在珠三角西部開展業務。

此外，香港可以積極參與珠三角西部以及粵西地區現代服務業聚集區的建設和發展。為更有效地在當地擴展服務業市場，香港相關行業主體亦可以考慮參與產業園區的管理工作，順應廣東省新時期「招商引制」的發展思路，輸出香港先進的管理制度，一方面為香港現代服務業的發展提供良好的土壤，另一方面為珠三角西部改善市場環境和管理模式提供示範。

¹²⁹ 國家發展和改革委員會(2008)。《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要(2008-2020 年)》。線上檢索日期：2014 年 11 月 10 日。網址：

<http://www.gdep.gov.cn/hbgh/ghjh/ghjh/201008/P020100804604719020540.pdf>

¹³⁰ 廖京山：粵港合作體現「一國兩制優越性」。(2014 年，8 月 26 日)。新華網：

http://www.gd.xinhuanet.com/newscenter/2014-08/26/c_1112233881.htm/

4.1.3 粵港澳合作可進一步豐富區內的休閒旅遊資源

得益於區內豐富的旅遊資源，粵港澳三地均將休閒旅遊業作為各自重點發展的產業之一，並努力通過加強區域合作增加區域旅遊資源的吸引力。珠三角西部的珠海、中山、江門地區擁有豐富的歷史文化資源以及優美的自然風景，每年吸引著大量的海內外旅客前來觀光旅遊。如本報告第 2.2.1 章節所述，珠三角西部地區以「國際高端商務休閒旅遊度假區」作為區域經濟發展的重要戰略定位，近年珠海、中山、江門三市更共同打造「最美珠江西岸」，推介珠三角西部的旅遊產品。¹³¹

同時，如本報告第 2.2.2 章節所述，澳門以建設「世界旅遊休閒中心」為定位，休閒旅遊業已經成為了澳門經濟發展的重要一環，在國際市場中具有相當的吸引力和競爭力。根據澳門旅遊業總體規劃，加強區域層面的合作是現時澳門旅遊業發展的重要規劃元素之一，其中即包括在粵港澳層面建立區域旅遊品牌、進一步提升旅客在粵港澳區域內往來的便捷性，推廣「一程多站」旅遊產品。

同樣，休閒旅遊業亦是香港的支柱產業之一，在 2012 年旅遊業增加值佔香港本地生產總值的 4.7%，旅遊業就業人數佔全港總就業人數的 6.9%。得益於獨具特色的旅遊資源以及優質的服務水準，香港近年吸引了大量的訪港旅客。2013 年，訪港旅客錄得逾 5 430 萬人次，較 2012 年大幅上升 12%。¹³² 在香港的旅遊業發展中，加強與旅遊夥伴的緊密合作是旅遊業管理當局採取的重要策略之一，包括與廣東省及澳門特區政府合作，向世界各地的旅客推廣包括香港、廣東省以及澳門在內的「一程多站」行程。

未來，隨著港珠澳大橋的建成，往來珠三角西部、澳門與香港之間的旅客行程將更為便捷，為三地進一步加強合作發展「一程多站」旅遊產品提供硬件支持。尤其是位於港珠澳大橋香港落腳點的大嶼山地區，現時集民俗文化、海濱娛樂、休閒度假以及郊野公園等不同類型的旅遊資源為一體，未來通過進一步優化該區域旅遊資源的協調性，突出其特色，將更進一步發展成為香港的旅遊勝地（詳見本報告第 5.5.5 章節）。屆時，香港與澳門、珠三角西部地區有機會共同發展成為

¹³¹ 江蘇省旅遊局(2014)。無錫：「最美珠江西岸遊」旅遊推介會在錫舉行。線上檢索日期：2014 年 12 月 5 日。網址：<http://www.cnta.gov.cn/html/2014-11/2014-11-24-16-32-42572.html/>

¹³² 香港特區政府(2014)。香港便覽：旅遊業。線上檢索日期：2014 年 12 月 5 日。網址：<http://www.gov.hk/tc/about/abouthk/factsheets/docs/tourism.pdf/>

如美國奧蘭多的旅遊產業集群，增強吸引力。作為配合，需要在旅客出入境政策上做好配合，進一步提升旅客在區域內往來的便捷性。（詳見本報告第 6.3 章節）

4.2 珠三角西部可以為香港居民生活提供更多空間

土地空間供應不足導致的住房資源緊缺是現時困擾香港社會發展的重要因素之一。一方面，香港公營房屋供不應求的局面尚未得到改善。截至 2014 年 9 月底，香港公屋申請輪候數已超過 26 萬宗。¹³³在公營房屋需求日益殷切的同時，香港公營房屋年供應量卻一直維持在不足 15 000 個單位的低水平，2013 年 6 月底房委會轄下可供出租的公屋單位空置率僅為 0.5%。¹³⁴在公屋供不應求的情況下，香港公屋申請者輪候時間較長，一般申請者的平均輪候時間為 3.1 年。¹³⁵

另一方面，香港私營住房亦存在供不應求的問題。2007 年以來，全港私人住宅每年落成量徘徊在 1 萬個單位左右，遠低於 2003 年至 2006 年約兩萬個單位的平均落成量（如圖 4-3 所示）。2013 年底全港私人住宅單位空置率僅為 4.1%，¹³⁶為十年來最低。由此導致的高樓價和貴租金使得香港居民實現置業需求倍感壓力。由圖 4-4 可見，2014 年香港的私人住宅物業價格指數和私人住宅物業租金指數均為歷史最高。在住房問題中，香港青年人無法實現置業需求的巨大壓力更成為激化香港社會矛盾的重要因素。

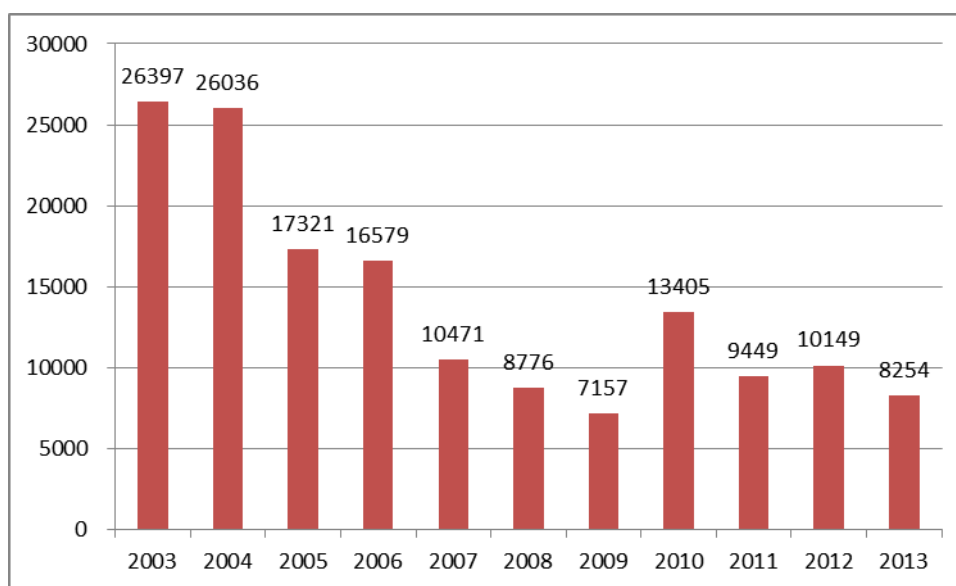
¹³³ 香港房屋委員會的網站提供的公屋申請數目和平均輪候時間相關資訊 (<http://www.housingauthority.gov.hk/tc/about-us/publications-and-statistics/prh-applications-average-waiting-time/>)。

¹³⁴ 運輸及房屋局(2013)。《評估香港房屋單位空置情況》。線上檢索日期：2014 年 12 月 8 日。網址：http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/hg/hg_lths/papers/hg_lths0927cb1-194-1-c.pdf/

¹³⁵ 香港房屋委員會的網站提供的公屋申請數目和平均輪候時間相關資訊 (<http://www.housingauthority.gov.hk/tc/about-us/publications-and-statistics/prh-applications-average-waiting-time/>)。

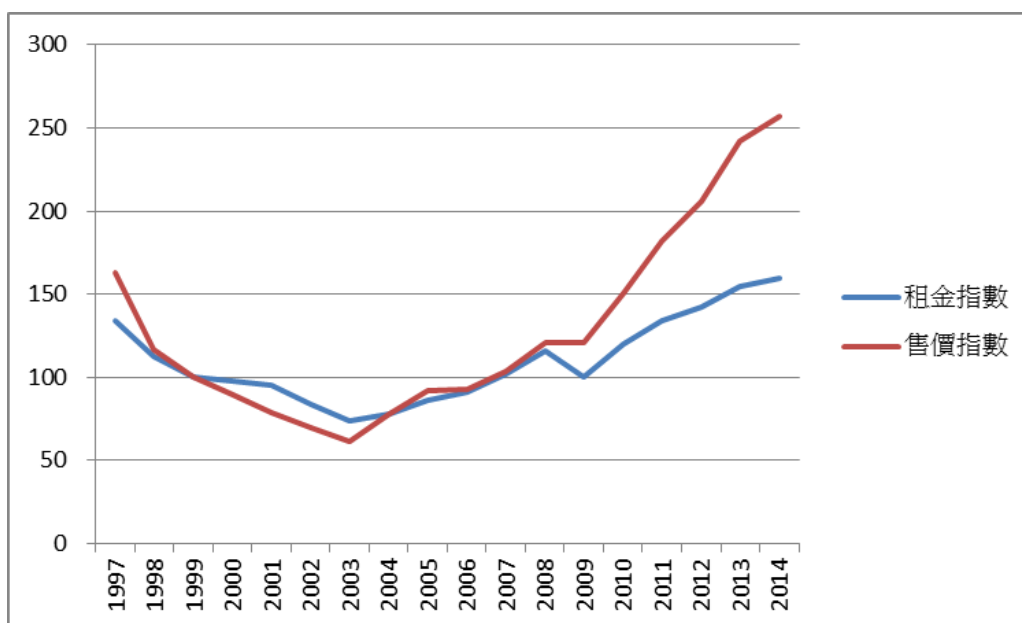
¹³⁶ 香港特區政府差餉物業估價署(2014)。《香港物業報告 2014》。線上檢索日期：2014 年 12 月 1 日。網址：<http://www.rvd.gov.hk/tc/publications/hkpr.html/>

圖 4-3 2003 年至 2013 年香港私人房屋單位供應落成量（單位：個）



資料來源：香港特區政府差餉物業估價署

圖 4-4 1997 至 2014 年香港私人住宅（所有類別物業）價格指數及租金指數變化（1999=100）



註釋：2014 年為臨時數字

資料來源：香港特區政府差餉物業估價署

香港居民的居住質素不僅受到房屋供應量不足的影響，亦受到居住環境擠迫帶來的壓力。現時香港人均居住面積與國際國內的大城市相比差距較大，據統計，香港整體人均居住面積僅 161 平方呎，而這項居住環境指標在新加坡和深圳則達到了 323 平方呎和 312 平方呎¹³⁷。

港珠澳大橋建成通車為香港居民生活環境的改善創造了條件。珠三角西部地區土地資源較為豐富，可供利用的空間較多，且珠海、中山更於 2013 年高居「廣東省城市生態宜居」排行榜前兩位，在空氣質量、交通出行、生態環境等八個方面有突出表現。¹³⁸得益於較為宜人的居住環境，珠海、中山等地近年吸引了一定數量的香港居民前往消閒、度假，或者規劃退休後在當地長期居住。港珠澳大橋將使得珠三角西部的部分地區與香港形成「一小時生活圈」，未來香港居民經大橋往來兩地將較為便捷，交通狀況的改善將有助於香港居民前往珠三角西部擴展生活空間。

如本研究前文所述，隨著港珠澳大橋的建成，香港將有更多的機會與珠三角西部地區開展經濟產業合作。若港人有機會同時在珠三角西部改善生活居住環境，將進一步吸引更多的香港居民前往該地區，充分把握珠三角西部發展帶來的經濟機遇。

為配合香港居民生活空間的擴展，本研究建議香港特區政府積極探討在該地區進一步輸入香港優質的社會服務的可行性，包括教育、醫療、養老、社區管理，從而滿足香港居民的生活需要。現時，在粵港合作框架下，雙方的合作已從生產性領域逐步擴展到包括生活領域在內的方方面面，並通過社會民生領域的合作，使香港的公共福利受益人群涵蓋在廣東居住、養老、就學的香港合資格居民。¹³⁹為此，特區政府可考慮在教育、醫療、養老等多個領域與珠三角西部的機構開展進一步合作，根據當地香港居民的需要由政府購買公共服務。同時，在目前的 CEPA 框架下，香港多個類別的社會服務業，包括醫療、養老、教育等，亦可以不同程度地進入內地市場，並以更加優惠的政策在廣東省開展更多種類的服務。隨著香港社會服務業在內地順利開辦業務，香港居民前往珠三角西部地區居住、養老將更具可行性。

¹³⁷ 立法會議員謝偉銓辦公室統計。

¹³⁸ 創綠中心、中山大學中國公益研究院(2013)。《廣東省城市生態宜居指數 2013 年報告》。廣東：創綠中心。

¹³⁹ 粵港合作聯繫會議第十七次會議在廣州舉行。(2014 年，11 月 6 日)。《特區政府新聞公報》。

第五章

港珠澳大橋為香港帶來的 「橋頭經濟」發展機遇

第五章 港珠澳大橋為香港帶來「橋頭經濟」發展機遇

港珠澳大橋所帶動的經濟效益一直備受重視，尤其是大橋香港落腳點毗鄰的大嶼山，透過大橋及口岸的建設可促進其與珠三角西部地區更緊密的聯繫，為帶動大嶼山的經濟及社會發展提供更大的潛力。就此，香港特區政府提出大嶼山作為香港和珠三角西部之間的門戶，有極高的「橋頭經濟」價值，並進一步探討在大嶼山發展商業、旅遊設施的可行性。

所謂「橋頭」是一種形象的說法，指交通基建樞紐（機場、車站、碼頭、口岸）所連接的地方，可有效利用其所帶來的人流和物流，對周邊地區的土地利用模式產生影響，推動該地區的經濟發展。作為港珠澳大橋香港落腳點的香港口岸人工島，毗鄰大嶼山，連接香港國際機場，配以海天碼頭，將使大嶼山成為具備海、陸、空交通樞紐的區域，突破以往「天涯海角」的地理困局。本研究認為大橋建成後，將加快香港與珠三角西部地區人員及貨物的往來，將為香港帶來在大嶼山發展「橋頭經濟」的機遇，甚至可在城市功能規劃方面，將北大嶼山發展成為香港的都市副中心。就此，有必要認真探討在新經濟形勢下，大嶼山應如何把握大橋的機遇，推動產業發展，理順規劃配套。

5.1 香港發展「橋頭經濟」的需要

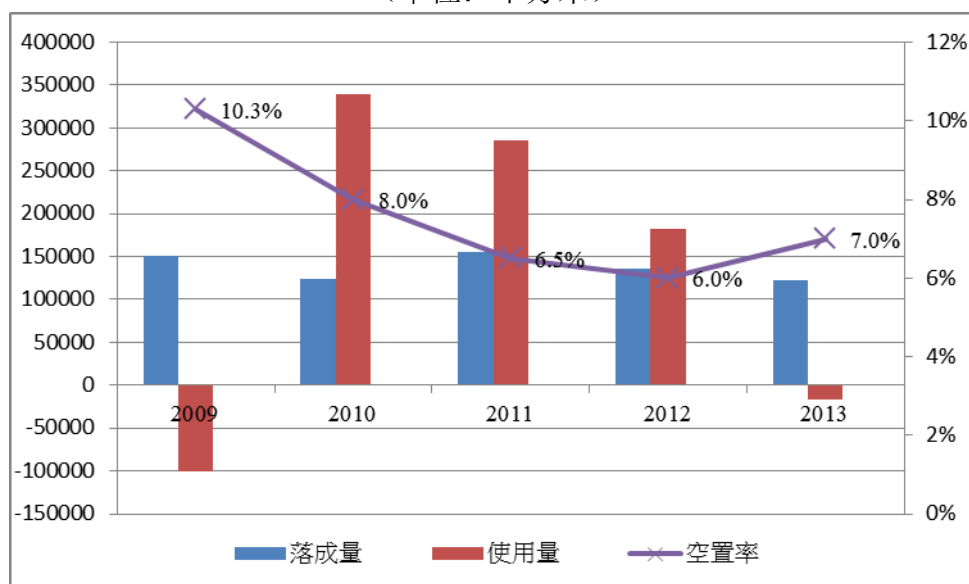
香港長期以來存在城市發展土地供應不足的問題，近年來各種阻力更導致政府開發土地進程緩慢。同時，香港城市功能規劃欠缺協調性，包括經濟、政治、文化、公共服務等城市功能都高度集中於維多利亞港兩岸的港島北部及九龍半島南部，其他地區則主要以住宅用途為主。從 20 世紀 70 年代開始建設的新市鎮主要用於分散市區過於擁擠的人口，改善居住環境，隨著香港工業北移，新市鎮經濟功能減弱。這種土地開發模式無法充分滿足香港經濟發展對土地的需求，香港寫字樓、零售、酒店設施用地的增長無法追上行業的發展速度。

5.1.1 土地供應不足室礙經濟發展

首先，經濟發展用地供求失衡導致香港商務辦公用地供不應求，租金高企，增加了企業的經營成本。如圖 5-1 所示，從 2009 年至 2013 年，香港寫字樓的落成量維持在較低水平，香港寫字樓空置率持續走低。香港市中心商務、商業區的租金負擔甚至貴絕全球，不但增加企業、商戶營運負擔，更對香港的產業結構、行業生態造成了影響。

根據最新調查，目前香港是亞洲區內寫字樓租金成本最貴的地區，全球排名亦高達第二，其中中環寫字樓租金平均每年每平方呎高達 242 美元，¹⁴⁰ 預計香港的甲級寫字樓的租金在未來五年將會增長約 15% 至 20%。¹⁴¹ 高昂的租金作為香港營商環境的一項重要指標，不僅影響了境外投資者來港拓展業務的意欲，更為香港大量從事文化創意、科技創新產業的中小企業帶來了巨大的經營成本壓力，阻礙了香港產業的多元化。

圖 5-1 2009-2013 年香港私人寫字樓落成量、使用量、空置率變化
(單位：平方米)



資料來源：香港特區政府差餉物業估價署

¹⁴⁰ 香港寫字樓租金亞洲最高——世邦魏理仕。(2014年，6月23日)。路透中文網。線上檢索日期：2014年12月9日。網址：

<http://cn.reuters.com/article/chinaNews/idCNKBS0EY0XG20140623/>

¹⁴¹ 林浩文：港寫字樓空置率料全球最低。(2014年，10月21日)。香港經濟日報。

與此同時，零售商舖同樣供應不足，導致香港商舖租金長期維持在高位。表 5-1 顯示 2009 至 2013 年間香港的零售總額增加了接近八成，但同期的零售空間僅增加約 2%。供求失衡下，市中心商舖租金飛漲，許多「老字號」被迫結業或搬遷。社區商場的平價食肆、二線品牌、個體商店逐漸被各大連鎖品牌所取代。一些本地品牌及二線品牌的消失，窒礙香港經濟多元化的發展，也影響了居民的日常生活，更增加了香港市民的生活成本。部份市民更因而對內地旅客產生不滿、厭惡及排斥情緒。

表 5-1 2009 至 2013 年香港零售額及私人商業空間供應變化

年份	零售額（億元）	按年變化（%）	私人商業樓宇*總存量（平方米）	按年變化（%）
2009	2 747	0.6	10 663 800	0.72
2010	3 249	18.3	10 744 200	0.75
2011	4 057	24.8	10 791 900	0.44
2012	4 454	9.8	10 862 100	0.65
2013	4 944	11	10 882 700	0.19

註：根據香港特區政府差餉物業估價署的定義，「私人商業樓宇」包括零售業樓宇，以及其他涉及或改建作商業用途的樓宇，但不包括專作寫字樓用途的樓宇。

資料來源：

1. 零售額數據來自香港特區政府統計處，零售業銷貨額按月統計調查報告，2004-2013 年；
2. 私人商業樓宇總存量數據來自香港特區政府差餉物業估價署，私人商業樓宇統計數字，2014 年。

5.1.2 城市功能佈局失衡影響社會民生

除窒礙經濟發展外，目前城市功能佈局亦對社會生活造成負面影響。一方面，現有規劃缺乏對旅遊消費需求的分流機制，使得香港居民的生活受到嚴重的影響。由於香港傳統的商業零售區集中在市中心，大量的訪港旅客前來遊覽購物不僅使市中心更加擁擠，更由於高企的舖租和遊客的購物偏好，使得市中心的零售業趨向高端化，逼走了服務於香港市區居民的傳統商舖，影響了香港居民的日常生活。同時，靠近深港邊境的北區、沙田、屯門等地區由於交通便利吸引了大量廣東地區的日常性消費旅客，但由於這些地區的商業設施在規劃時僅著眼於服務地區內的生活消費需求，大量訪港旅客的湧入使地區居民的生活環境、消費質素受到了負面影響。

另一方面，香港市中心以外的其他地區由於功能單一，導致就業機會不足。這種情況下，不少居民需要跨區就業，不僅增加了居民的就業成本和香港公共交通的壓力，亦減低了他們的工作意欲。根據特區政府最近一次人口普查統計數據（表 5- 2），屯門、元朗、北區和離島的失業率和無業家庭佔相應地區所有住戶的比率均高於全港水平。另外，這些地區由於缺乏高經濟價值的行業，工作機會主要以基層行業為主，致使這些地區的每月家庭入息中位數和同區工作比例（除屯門外）亦低於全港水平。

表 5- 2 2011 年各區議會分區的統計數字

地區	失業率(%)	無業家庭佔相應地區所有住戶所佔的比率(%) ⁽¹⁾	每月家庭入息中位數(港元)	同區工作比例(%)
屯門	3.9	9.8	17,000	22.2
元朗	4.1	9.3	17,000	9.8
北區	4.4	9.6	18,000	15.8
離島	4.1	9.1	18,000	16.9
全港	3.4	8.3	19,600	17.5

註：(1)該配額並不包括只有 60 歲或以上成員的住戶

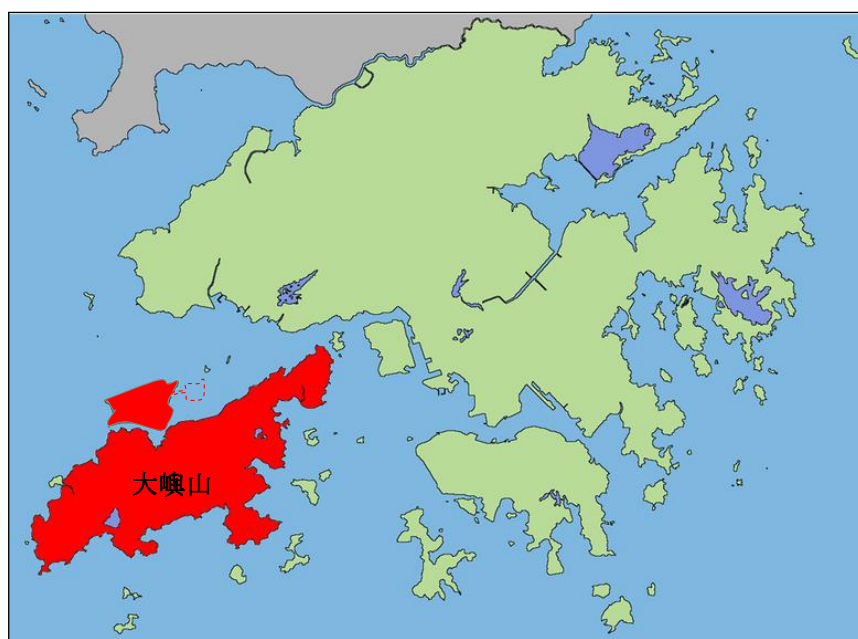
資料來源：香港特區政府統計處

增加土地供應、協調城市功能規劃是推動香港經濟可持續發展以及解決香港社會問題的關鍵所在。隨著港珠澳大橋及相關基建設施的建成，位於港珠澳大橋香港落腳點的大嶼山地區由於突出的區位優勢將有機會通過發展「橋頭經濟」，為香港的城市發展提供更多的空間，成為香港與珠三角經濟合作的門戶，從而協調香港的城市功能規劃。

5.2 大嶼山的發展背景

大嶼山是香港地區最大的島嶼，位於香港西南端（圖 5-2），面積為 147.16 平方公里，比香港島大 87%。大嶼山有過半的土地屬於郊野公園範圍，主要分佈在大嶼山南部，其自然保育和康樂發展的價值獲得社會認同。¹⁴²

圖 5-2 大嶼山在香港的地理位置



資料來源：本中心整理

二十世紀九十年代之前，大嶼山遠離市區，交通不便，長期處於「天涯海角」的孤島狀態，大嶼山地區的發展亦因此停滯不前。直至 1989 年，隨著「香港機場核心計劃」的提出，計劃在大嶼山赤鱗角興建新的機場及其配套基建，如機場鐵路、青嶼幹線、東涌新市鎮、海天碼頭等，大嶼山的發展進入了新紀元。

香港回歸以來，大嶼山的發展潛力一直受到特區政府的關注。機場管理局於 2001 年在《香港國際機場二零二零年發展藍圖》中提出了在機場島發展「機場城」的計劃，旨在為香港國際機場開拓增值業務，促進經濟增長並帶動貿易和旅遊業發展。¹⁴³ 2004 年，時任行政長官董建華成立了「大嶼山發展專責小組」，

¹⁴² 大嶼山發展專責小組的網站提供的大嶼山發展概念計劃相關資訊 (www.pland.gov.hk/pland_en/lantau/tc/background/index.html)。

¹⁴³ 香港機場管理局(2001), *香港國際機場二零二零年發展藍圖* 線上檢索日期：2014年6月9日。

由當時的財政司司長出任主席，並制訂了「大嶼山發展概念計劃」，希望透過推動大嶼山的可持續發展，發揮大嶼山的潛力，為香港經濟注入新動力。

2007年經過公眾諮詢，「大嶼山發展專責小組」檢討並更新了2004年的「大嶼山發展概念計劃」，發表了經修訂的概念計劃，提出了五大發展主題，包括：（1）滿足保育的需要；（2）經濟基礎建設和旅遊/康樂發展；（3）保育、康樂及綠色旅遊項目；（4）提升大嶼山鄉郊的康樂發展潛力；以及（5）鄉鎮及鄉村的地區改善。¹⁴⁴ 時任行政長官曾蔭權在2007年施政報告提出「十大基建項目」，當中包括港珠澳大橋、屯門西繞道及屯門至赤鱸角連接路等與大嶼山有關的項目，並在北大嶼山設立第二十四個郊野公園。

2014年行政長官《施政報告》明確提出隨著港珠澳大橋等相關工程的相繼落成，大嶼山會成為往來香港和珠海、澳門的必經之地，將大嶼山與港島、九龍、新界和珠三角西部連成一體，地理上成為粵港澳三地的交匯點，大嶼山的功能和發展潛力將要改寫，該地區有極高的「橋頭經濟」價值。¹⁴⁵

如圖 5- 3 所示，目前大嶼山北部地區的機場島和東涌市鎮集中了大嶼山主要的經濟基礎設施和建設項目，當中涉及大嶼山整個地區主要的交通、商貿、購物和住宅功能。至於大嶼山南部由於自然保育的需要，大部份發展成為了郊野公園和康樂旅遊區。

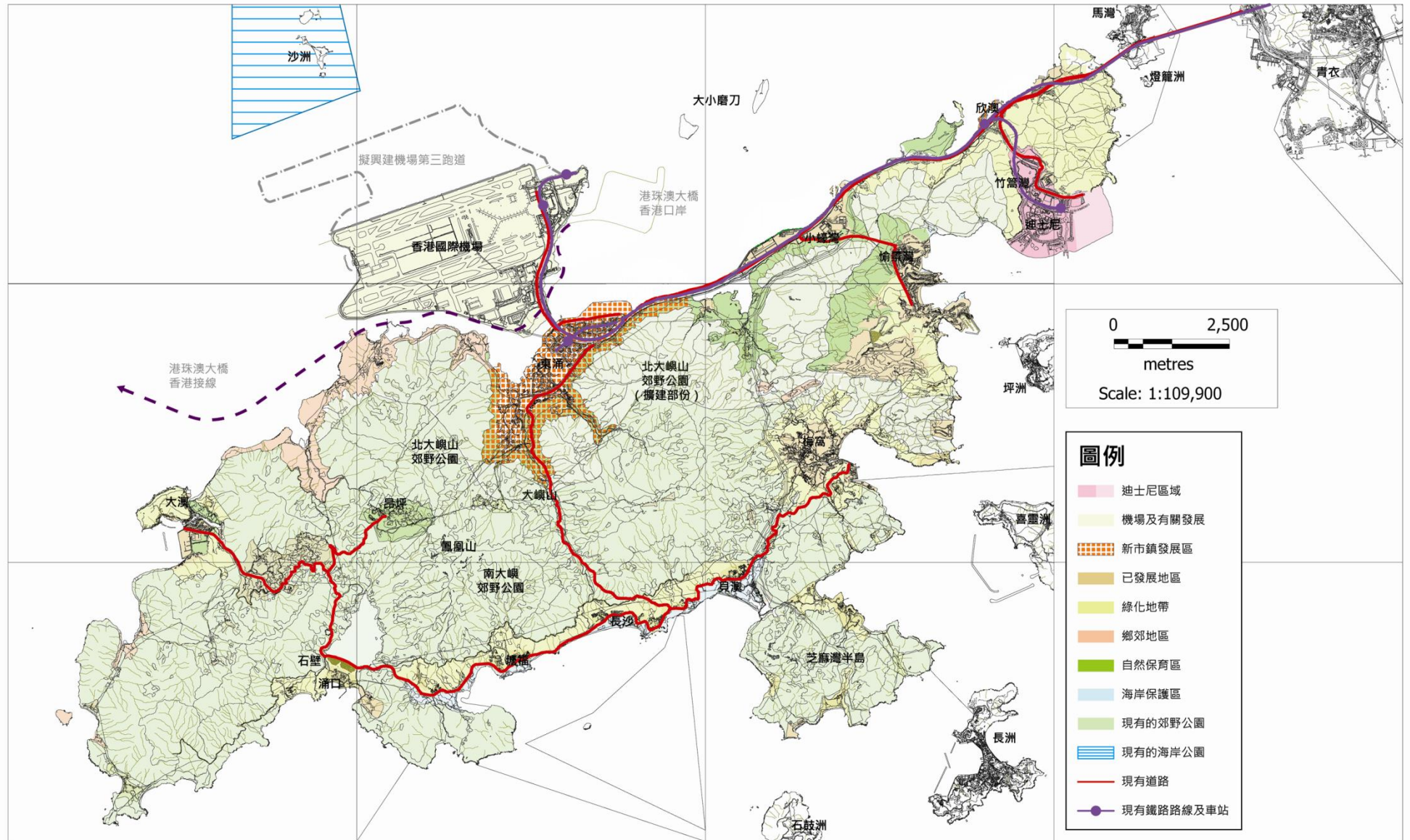
網址：<http://www.legco.gov.hk/yr00-01/chinese/panels/es/papers/es1029cb1-109-3c.pdf/>

¹⁴⁴ 大嶼山發展專責小組的網站提供的大嶼山發展概念計劃相關資訊

(www.pland.gov.hk/pland_en/lantau/tc/background/index.html)。

¹⁴⁵ 香港特區行政長官二零一四年施政報告。線上檢索日期：2014年12月9日。網址：
<http://www.policyaddress.gov.hk/2014/index.html/>

圖 5-3 大嶼山發展現狀圖



資料來源：本中心整理

5.3 大嶼山目前發展存在的問題

長久以來，大嶼山地區缺乏與外部聯繫的交通設施，其「天涯海角」的處境阻礙了該地區的發展，香港國際機場也無法充分發揮其航空樞紐的優勢地位。

香港機場管理局雖於 2001 年在《香港國際機場二零二零年發展藍圖》中提出了在機場島發展「機場城」的計劃，並在《香港國際機場 2025》中提出發展「航天城」，通過開闢用途多元化的商業用地，旨在為大嶼山北部地區的香港國際機場開拓增值業務，促進香港以至整個地區的經濟、貿易和旅遊發展。但是其中並沒有明確的產業規劃配合「機場城」計劃的落實，僅提出了建造展覽中心和零售設施兩個商業項目，沒有充份利用該區機場島交通樞紐的地位規劃發展成為一個綜合性的臨空經濟區。香港機場管理局最新的《香港國際機場 2030 規劃大綱》，也僅僅著眼於航空交通需求的增長和跑道系統的發展。

由於大嶼山地區經濟發展滯後，商業活動有限，影響了當地居民的生活質素。東涌作為大嶼山最大的社區，其第一期的發展曾被列為香港機場核心計劃的項目之一，作為大嶼山新市鎮為香港國際機場提供後勤支持。然而大嶼山北部的經濟發展並沒有與新市鎮的開發形成良好的互動，區內缺乏就業機會，以致東涌新市鎮的發展始終規模有限，進而影響了區內居民的生活質素。

東涌作為大嶼山北部的市鎮，集中了大嶼山 80% 的人口。根據 2011 年人口普查的結果，大嶼山同區工作人口佔該區總工作人口的比列僅為 29.8%。¹⁴⁶ 跨區工作使得該區的居民需要支付高昂的交通費用，也令東涌市鎮對外吸引力較弱。

¹⁴⁶ 香港特區政府統計處的網站有關 2011 年人口普查——離島區議會大嶼山選區統計的數據 (<http://www.census2011.gov.hk/tc/district-profiles/ca/islands/t01.html>)。

5.4 港珠澳大橋為大嶼山未來發展帶來的機遇

5.4.1 與大嶼山相關的基建項目規劃

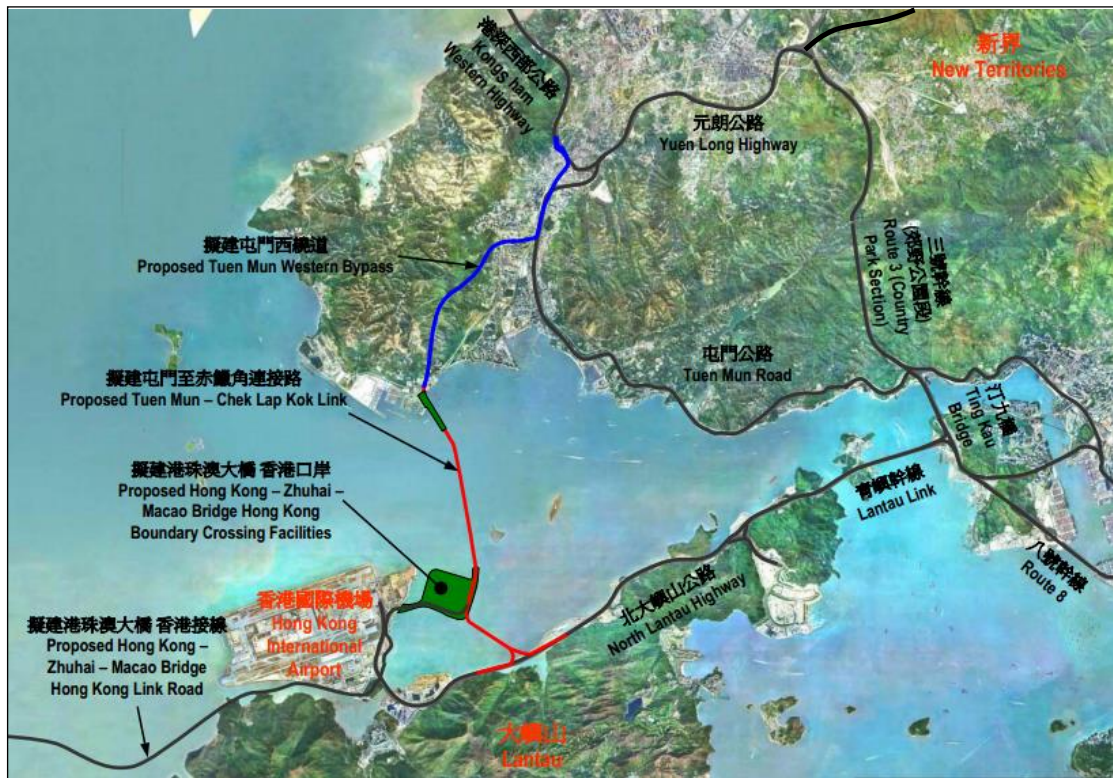
交通基建方面，大嶼山北部地區現時通過北大嶼山公路、港鐵東涌線、機場快線與九龍及港島地區實現了交通接駁，使大嶼山與香港市區連接。如圖 5-4 所示，除了港珠澳大橋外，未來將有多個大型基建項目相繼落實，大嶼山北部地區將通過海、陸、空多種方式與香港其他地區、珠江三角洲地區以及世界其他地區形成更加高效的交通接駁。

機場島北面修建中的屯門至赤蠟角連接路連同擬建的屯門西繞道，將提供一條新的策略性道路連接新界西北、大嶼山北部地區、修建中的港珠澳大橋口岸和香港國際機場。該連接路將新界西北和大嶼山北部地區之間的行車距離縮短多達 22 公里。屯門至赤蠟角連接路的建造工程已於 2013 年 6 月展開，預計於 2016 年底啟用該連接路的南面部分，2018 年啟用北面部分。而屯門西繞道工程正處於初步設計及有關評估階段。

此外，香港國際機場作為整個香港地區與外界之間進行航空運輸的中心，也是世界最繁忙的貨運及客運樞紐。從香港國際機場出發，可於五小時內抵達全球半數人口居住地。現今，機場正在推動「三跑道系統」的發展，未來可有效提高機場的運載能力，滿足更龐大的航空交通需求。

最後，擬議中的港深西部快速軌道如果實現建成，將通過機場聯絡主線和屯門至小蠔灣本地支線連接港深兩地機場、深圳西部海岸、香港新界西北地區以及大嶼山北部的東涌市鎮。

圖 5-4 北大嶼山基建設施



資料來源：香港特區政府路政署

5.4.2 港珠澳大橋強化大嶼山區位優勢

如本報告第 3.3.2 章節所述，港珠澳大橋的落成通車，將會把大嶼山連接到整個珠江三角洲發展軸線中，突破以往「天涯海角」的困局。從香港內部看，北大嶼山與新界西北地區的距離將大大縮短，整個新界西部地區將首先在地理聯繫上發展成為一體化的軸線，並可以通過現有交通網絡以及有機會通過擬議的新連接線與香港傳統市中心相連，進一步改善大嶼山在香港內部的交通地位。

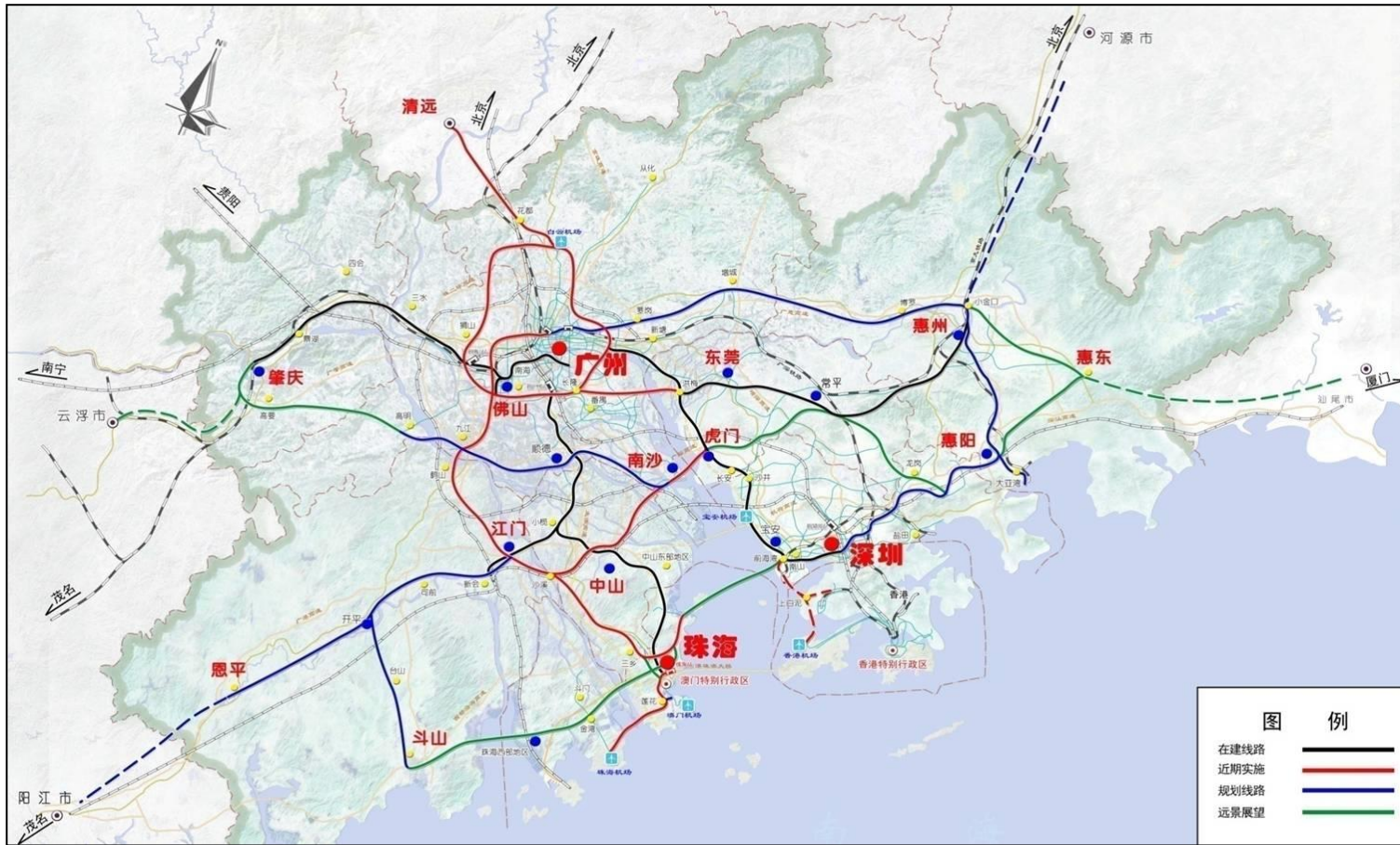
從區域層面看，如圖 5- 5 所示，港珠澳大橋不僅使得大嶼山地區成為香港連接珠三角西部地區的門戶，更通過屯門至赤鱸角連接路向北延伸連接深港西部通道、廣深沿江高速，將大嶼山及整個新界西部地區接入珠三角高快速路網絡中，大嶼山將成為連接珠三角東西兩岸的交通節點。如圖 5- 6 所示，未來港深西部快速軌道實施建成，大嶼山還將被納入珠三角城際鐵路網絡中，大大縮短大嶼山與珠三角地區的時間距離。

圖 5-5 珠三角快高速路佈局規劃圖



資料來源：本中心根據廣東省人民政府資料整理

圖 5-6 珠三角城際鐵路網絡



資料來源：廣東省人民政府

大嶼山地區作為香港連接珠三角地區的「門戶」，在實施粵港經濟合作、推動香港經濟發展方面具有優越的地理位置。目前，政府正進行「東涌新市鎮擴展研究」，以善用東涌及其周邊地區的發展潛力和機遇，令東涌成為一個更具規模及切合社區及區域發展的地區。¹⁴⁷是項規劃的重點之一是以擬建的東涌東鐵路站附近地區為「都會中心區」，提供住宅、辦公室及零售設施。在東涌新市鎮的擴展規劃中首次以「區域辦公樞紐」和區別於地區性的「區域性」零售設施為規劃特色，充分考慮了珠三角帶來的經濟發展機遇以及在區內創造多元化的就業機會。¹⁴⁸ 另外，為配合新發展的交通運輸需要，研究亦建議新設兩個鐵路站，強化大嶼山與市區的交通聯繫。¹⁴⁹

位於北大嶼山的港珠澳大橋香港口岸人工島（BCF）以及機場北商業區（NCD）作為交通基建樞紐，亦將吸引大量的人流、物流，土地管理當局希望探討在這些區域發展零售、餐飲、娛樂、酒店等商業設施的可能性，充分利用大嶼山「橋頭經濟」的發展機遇。機場管理局亦銳意發展「機場島北商業區」，以酒店及零售項目作為主要發展方向，進一步加強大嶼山成為旅遊及交通樞紐的實力。

大嶼山作為香港連接珠江三角洲地區的前沿，在實施粵港合作「先行先試」，以及利用大珠江三角洲的經濟發展勢頭和實力推動香港經濟發展方面，都具有優越的地理位置。因此，大嶼山應充分利用港珠澳大橋的機遇，利用交通樞紐的地位，發展橋頭經濟，進一步成為香港的都市副中心。通過發展相關產業，促進地區經濟並帶動當地就業，大嶼山的橋頭經濟可為香港的經濟創造新的增長點。

港珠澳大橋對大嶼山橋頭經濟中的產業推動主要可分為兩大類，一類是因交通便利而促進的產業，當中包括物流、零售及商務，另一類是利用大橋連接珠西地區的同類產業，打造區域產業群，當中包括會展及旅遊業。

¹⁴⁷ 東涌新市鎮擴展研究的網站提供有關東涌新市鎮擴展研究背景資料 (<http://www.tung-chung.hk/>)。

¹⁴⁸ 香港特區政府規劃署及土木工程拓展署(2014)。東涌新市鎮擴展研究第3階段公眾參與摘要。線上檢索日期：2014年12月22日。網址：http://www.tung-chung.hk/trad_public_digest_3.html/

¹⁴⁹ 機場管理局公布北商業區酒店發展計劃。(2013年，12月17日)。機場管理局網站。線上檢索日期：2014年12月9日。網址：https://www.hongkongairport.com/chi/media/press-releases/pr_1119.html/

5.5 大嶼山「橋頭經濟」的產業定位

5.5.1 航空物流產業

貿易及物流業是香港的支柱產業，當中航空物流業於 2013 年的貨運量按重量計雖然只佔總貨運量不足 2%，但佔總貨值卻高達接近 40%。航空物流業近年發展蓬勃，2013/14 年度航空貨運量為 420 萬公噸，增長 3.4%。根據國際航空運輸協會的資料，同期國際航空貨運量僅增長 1.4%，可見香港航空物流業的表現優於全球趨勢。¹⁵⁰按貨值計算，2013 年航空貨物總值達到 28,530 億港元，佔香港外貿總值的 37%¹⁵¹。目前，香港國際機場是全球最繁忙的機場之一，提供 41 個貨運停機位，逾 100 家航空公司在香港機場營運，提供航班前往全球約 180 個航點。¹⁵²相比大珠江三角洲其他機場，香港國際機場在國際航線上佔有顯著優勢。

然而，近年來香港的航空物流產業面臨來自廣州、深圳、上海等內地城市的競爭。航空貨運方面，廣州白雲機場已經成功爭取聯邦快遞（Fedex）落戶，建造第三個貨運中心；深圳機場亦吸引到美國聯邦包郵（UPS）將其位於菲律賓的泛亞航運轉運中心遷至當地。因此，香港需要充分發掘本地航空物流產業的優勢，提供高增值服務，增強競爭力。

港珠澳大橋落成後，可有效加強香港與珠三角西部的交通聯繫。現時，香港與珠三角西部的貨運主要以駁船運輸方式為主，載貨量大，成本較低；港珠澳大橋落成後，陸路運輸可在時間成本方面更具優勢，對於貨物體積較小、價值較高、時間敏感度較高的貨物，可選擇經港珠澳大橋運至香港，再配合香港高效率的航空物流服務轉運至世界各地。

香港雖然面對周邊城市的競爭，但香港國際機場在國際航線上始終擁有優

¹⁵⁰ 香港機場管理局(2014)。《香港機場管理局 2013/14 年報》。線上檢索日期：2014 年 9 月 15 日。
網址：

<http://www.hongkongairport.com/chi/business/airport-authority/publication/annual-report/annual-reports-2013-14.html/>

¹⁵¹ 香港機場管理局。《香港國際機場國際民航交通量確實統計數字(2013 年)》。線上檢索日期：2014 年 12 月 15 日。網址：<https://www.hongkongairport.com/chi/pdf/business/statistics/2013c.pdf/>

¹⁵² 香港機場管理局的網站提供的香港國際機場資料概覽

(<http://www.hongkongairport.com/chi/business/about-the-airport/facts-figures/facts-sheets.html/>)。

勢，而且奉行自由港政策，資訊科技能力成熟，可提供高度安全、保安嚴密、效率卓越的航空物流服務，對運送珠寶、手錶、貴重金屬、電子、儀器、高科技產品、緊急備件、交付日期緊的產品、藥品、鮮花、蔬菜和時鮮水果等產品尤有競爭優勢。

未來，香港國際機場可透過大橋與珠三角西部，甚至與中國西部連接起來，航空貨源腹地可達至中山、珠海、江門，遠至粵西以及中國西南地區。隨著國家公路網的日漸成熟，上述地區航空貨物經陸路運至香港將更為便利，香港與中國西部的航空物流成本方面將更有競爭優勢。為鞏固香港國際機場作為中國空運貨物供應鏈主要整合者的角色，可在珠三角西部策略性地點設立貨物收發點，深入貨源腹地，藉以促進貨物運經香港的流程。

5.5.2 零售業

香港零售業於 2004-2013 年期間持續增長，2013 年總銷貨額為 494,451 港元，按年升幅約 11%。雖然 2014 年首 11 個月香港零售業中高檔消費品零售額出現下跌，但日常性消費品銷售額仍錄得增幅，香港零售業仍面對龐大的本地和外部潛在需求。¹⁵³

零售業近年持續增長主要得益於內地遊客來港消費。「個人遊」計劃自 2003 年 7 月 28 日起率先在廣東省四個城市（東莞、中山、江門、佛山）推行，其後不斷擴展，現時已開放至內地 49 個城市。從圖 5-7 可見，2003 年訪港旅客總數為 1 554 萬人次，而內地旅客佔訪港旅客總數的 54.5%；至 2013 年，訪港旅客人數已升至 5 429 萬人次，而內地旅客佔訪港旅客總數的 75%。這些內地旅客大多以「個人遊」身份訪港，2013 年使用「個人遊」簽注訪港佔整體內地旅客人次的 67.4%。¹⁵⁴

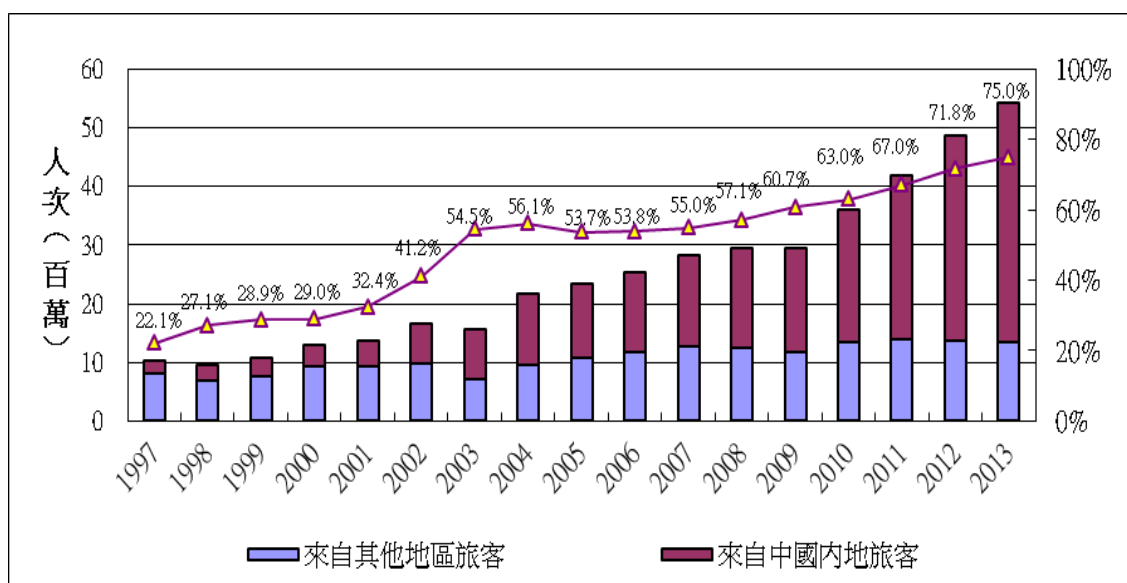
「個人遊」計劃實施以來，雖然帶動每年訪港旅客人數持續上升，然而旅客主要集中於熱點區的商場、街道、景點，影響香港市民日常生活和工作。如香港不能適時增加相應的配套設施，未來的擁擠狀況將有增無減。面對不斷增加的

¹⁵³ 香港統計處(2014)。零售業銷貨額按月統計調查報告，2014 年 8 月。線上檢索日期：2014 年 12 月 5 日。網址：http://www.censtatd.gov.hk/hkstat/sub/sp320_tc.jsp?productCode=B1080003/

¹⁵⁴ 香港特區政府旅遊事務署的網站 (http://www.tourism.gov.hk/tc_chi/statistics/statistics_perform.html/)。

旅客需求，香港急須增加零售空間，營造舒適的購物環境，並緩解訪港旅客過份集中而對香港市民造成的不便。

圖 5-7 1997 至 2013 年訪港旅客總數及內地旅客數量變化



資料來源：

1. 1997-2001 年數據來自香港特區政府統計處，香港統計月刊專題文章-入境旅遊統計數字，2003 年 12 月；
2. 2002-2013 年數據來自香港特區政府旅遊發展局，訪港旅客統計月刊，2002 至 2014 年。

港珠澳大橋落成後，更可吸引珠三角西部地區的旅客來港消費，北大嶼山發展成為繼旺角、尖沙咀和銅鑼灣之後的又一個規模性的零售中心，一方面可為香港零售業注入新動力，另一方面可發揮分流作用，減少對香港社會民生的影響。

目前，大嶼山北部規模性的零售設施包括東涌站的大型名牌折扣商場「東薈城」，以及香港國際機場內部的購物中心。以往，根據香港特區政府規劃署的《香港規劃標準與準則》，東涌市中心僅被歸類為「地區購物中心」，在貨品的種類和數量方面不及其他規模性的零售中心。然而，在最新的東涌新市鎮擴展的研究中，東涌東的新增零售設施分為「地區性」及「區域性」兩類，有意將「區域性零售中心」作為新發展方向。¹⁵⁵未來，港珠澳大橋香口岸人工島及機場北商業

¹⁵⁵ 香港特區政府規劃署的網站提供的有關香港規劃標準與準則資訊 (http://www.pland.gov.hk/pland_tc/tech_doc/hkpsg/)。

區有潛力擴展大嶼山的零售業規模，在零售模式上可以包括名店倉、倉儲式購物及其他多元化、多檔次的零售設施。既有高檔百貨公司，亦有香港本地二線品牌，及一些個體零售店，以滿足不同消費者的購物需求，豐富該區的商舖類型，形成一個規模較大，品牌較全，形式多樣的綜合商業購物區。

5.5.3 商務辦公

長期以來，香港的金融、商業等城市功能都高度集中在香港島北部、九龍半島南部，導致整個香港區域功能佈局不平衡。市區土地成本居高不下，由表 5-3 可見，2003 年至 2013 年十年間，香港核心地區私人寫字樓的租金及售價指數一路走高。根據世邦魏理仕全球研究和策略顧問部最新發佈的《全球優質辦公樓租用成本調查報告》，香港中環寫字樓的總體租用成本僅次於倫敦西區¹⁵⁶。香港昂貴的寫字樓租金加重了企業的營運負擔。一些本地的中小型企業更是處境困難，部份因無力承擔昂貴租金而結業。長遠而言，這種情況不利於保持香港的國際競爭力，更不利於經濟的可持續發展。

表 5-3 核心地區甲級寫字樓的租金及售價指數（1999=100）

年份	租金			售價
	上環/中區	灣仔/銅鑼灣	尖沙咀	核心地區
2003	67.3	67.0	74.5	63.8
2004	72.0	68.2	79.0	117.2
2005	104.3	88.7	105.9	159.9
2006	139.9	121.6	127.4	167.1
2007	175.1	132.9	133.2	186.3
2008	232.1	168.3	148.3	229.4
2009	187.6	146.8	124.4	197.2
2010	197.3	151.5	132.6	259.4
2011	250.6	180.4	155.4	328.2
2012	272.5	202.9	172.3	340.0
2013	267.7	215.5	187.4	380.1

資料來源：香港特區政府差餉物業估價署

¹⁵⁶ 世邦魏理仕：中環寫字樓為全球第二貴西九龍排第五。(2014 年，1 月 27 日)。香港新浪網。
線上檢索日期：2014 年 12 月 16 日。網址：
<http://finance.sina.com.hk/news/-47-6455647/1.html/>

港珠澳大橋落成後，北大嶼山未來將成為香港與珠江三角洲地區乃至內地的交通樞紐，該地區往來內地及海外的海、陸、空交通都十分便捷，在地理位置上一方面高效聯繫全球主要城市，另一方面緊密融合內地市場，具備發展商務辦公場地的優勢。

北大嶼山透過港珠澳大橋及配套交通設施的聯繫，與珠三角地區的交通聯繫將更加緊密，相比九龍東的商業發展新區，更具地理優勢。北大嶼山發展商務區，一方面可以吸引採取「前店後廠」模式的香港中小企業，在此設立營運中心，既能維持企業在市場營銷、專業服務、資金流動等方面的優勢，又能與內地的工廠、商業夥伴及市場保持緊密互動。另一方面，商務區可以吸引內地(尤其是珠三角西部地區)企業入駐，鼓勵更多的內地企業來港開設境外分支，將有利於其進一步國際化，並將大嶼山被發展成為「內地企業的海外營運中心」。

5.5.4 會議展覽業

近年，會展業對香港的經濟貢獻有增無減。根據香港展覽會議業協會提供的數據，2012年展覽業為香港帶動的消費開支高達408億港元，相對2010年增加14%，相當於香港本地生產總值的2.0%，同時為香港政府創造近14億港元的稅收，為香港提供約69 600個等同全職職位。¹⁵⁷香港的會議及展覽產業有長達30年的歷史，一直被廣泛認可，並享有良好口碑。根據香港旅遊發展局統計，2012年各大主要市場¹⁵⁸過夜MICE旅客人數超過160萬，相對2011年增加2.8%。

159

大嶼山北部地區擁有一流水準的會展設施，包括亞洲國際博覽館以及周邊多家酒店提供的會議設施，可以為相關活動的開展提供高水平的支援和服務。除全球最大型的珠寶、電子產品、手錶及時鐘、禮品、美酒展覽均在香港舉辦外，亞洲國際博覽館作為香港會展業後起之秀，亦曾舉辦「世界電信展」、「環球資源系列採購交易會」、「亞洲國際航空展覽會暨論壇」等多個國際大型會展活動。根

¹⁵⁷ 香港展覽會議業協會，最新研究顯示：本地展覽業為香港賺取數百億收益，2012年11月8日。

¹⁵⁸ 在香港旅遊發展局的統計中，各大主要市場包括長途市場（美洲、歐洲、非洲、中東、澳洲、紐西蘭及南太平洋）、短途市場（北亞、南亞及東南亞、台灣及澳門特區）以及中國內地。

¹⁵⁹ 香港旅遊發展局，會展獎勵旅遊統計2012，2013年1月。

據香港展覽會議業協會 2013 年年度報告，參展商總數比 2012 年增長 3.7%，當中國際參展商數目錄得 18.8% 顯著增長，而訪客人次方面則按年增加 6.5%，當中內地訪客躍升 12.8%。由此可見，香港會展業由於友善的營商環境、優越的地理位置、高水準的展覽場地，發展出舉辦大型國際展覽的優勢，擔當中國與國際經貿合作的橋樑。

珠三角西部及澳門近年在展覽場地、硬件方面發展亦很迅速。以澳門為例，近年將會展業作為其「經濟適度多元化」的重點產業，硬件方面發展較快，目前會展面積達 16 萬平方米，未來新增酒店都預留了一定空間發展會展設施，爭取國家級和國際性的會議、論壇在澳門舉辦，如國際基建論壇，APEC 旅遊部長級會議等，而且傳統上與葡語國家的緊密聯繫，較有潛力發展葡語國家市場。

面對區內會展業的興起，香港會展業始終發展較早，具備世界級的展館，環境、設施、人材在硬件、軟件方面仍較有優勢。港珠澳大橋便捷的交通聯繫將方便跨境商貿人士往來兩地，應把握機遇主動與珠三角西部及澳門形成「一橋兩岸」的會展集群，從而增強大嶼山地區會展資源的吸引力。大嶼山的亞洲國際博覽館可與澳門、珠海等地區的會展業界尋求機會共同辦展，擴大會展活動的規模，發揮協同效應，吸引長線客戶「一程多站」參與區內多個會展活動。

5.5.5 旅遊業

旅遊業一直以來都與零售業及會展業相輔相承，大嶼山得天獨厚，擁有民俗文化、自然生態、主題公園等多元旅遊資源，甚有進一步發展潛力。客源方面，華南地區較強的消費能力，將為該地區的旅游業帶來龐大的客源；而香港國際機場的航線優勢更將為該地區的旅游業帶來更多長線客戶。與此同時，澳門以「世界旅遊休閒中心」為發展定位，然而由於地區面積較少，旅客承载力有限，故積極開展區域層面合作，與珠三角西部地區、香港共同推廣旅遊，開發「一程多站」旅遊產品。透過港珠澳大橋的連接，香港(大嶼山)有潛力更進一步，與澳門、珠海形成如美國奧蘭多的旅遊產業集群。

目前，大嶼山內部的旅遊資源雖然豐富（包括民俗文化、海濱娛樂、休閒小鎮以及郊野公園等多個類型），但各資源自成一體缺乏系統化的聯繫和整體定

位，導致區內的資源對遊客的吸引力有限。大嶼山旅遊業的發展應做好統一規劃，對該地區的旅遊資源進行整體定位，突出其特色，例如發展成為類似新加坡聖淘沙島的綜合性休閒、娛樂、海濱度假中心。另外，為便利旅客，應做好交通配套，改善現有道路系統，確保各旅遊資源之間具有便捷的交通聯繫。

然而，作為旅遊業發展重要配套，香港酒店房間供應卻面臨挑戰。從表 5-4 可見，2003 至 2013 年間香港接待的總旅遊人次年均增加約 13.79%，但是同期酒店及旅客賓館房間的年均增長僅為 6.12%。酒店房間增加速度遠落後於旅客增長速度，酒店房租進一步上漲，會減少旅客留港的時間和消費意慾，影響香港旅遊業及零售業發展。故此，大嶼山若要發展旅遊業，應增加酒店房間供應。

表 5-4 2003 至 2013 年香港旅客及酒店及旅客賓館供應量變化

年份	旅客總數 ¹ (人次)	年增長率 (%)	酒店及旅客賓 館房間數 ² (個)	年增長率 (%)
2003	15 536 839	—	42 936	—
2004	21 810 630	40.38	44 362	3.32
2005	23 359 417	7.10	48 891	10.21
2006	25 251 124	8.10	52 512	7.41
2007	28 169 293	11.56	56 649	7.88
2008	29 506 616	4.75	60 273	6.40
2009	29 590 654	0.28	65 386	8.48
2010	36 030 331	21.76	66 354	1.48
2011	41 921 310	16.35	69 041	4.05
2012	48 615 113	15.97	74 212	7.49
2013	54 298 804	11.69	77 647	4.63
2003-2013 年均增長率 (%)		13.79		6.12

資料來源：香港旅遊發展局

大嶼山亦有潛力發展生態及文化旅遊項目。大嶼山擁有香港最豐富的生態自然資源，是香港生態保育工作中十分重要的一部份。大嶼山的動植物種類繁多，當中不乏獨特的物種。此外，大嶼山還有很多地點亦已經成為具有重要生態價值的區域，包括天然林地、山地森林、沿岸水域和溪流。由於大嶼山地區具有的生態多樣性，其超過一半的土地都屬於郊野公園。由此可見，大嶼山的生態保護在其發展的過程中是一個不容忽視的環節。通過開發大嶼山生態旅遊，可以寓教於行的方式宣揚保護生態環境的意識，例如在保育生態自然環境的前提下，通過在大嶼山南部郊野公園開展生態旅遊活動，以及在大嶼山地區建立環島單車徑等。

位於東涌灣旁的馬灣涌村是一個具有濃厚民俗文化的小漁村。現時，馬灣涌村一帶仍有部分居民以木板搭建的棚屋為家，保留著傳統的漁村氛圍。馬灣涌村環境寧靜、漁村文化濃厚，並有一些私人食肆為旅客提供當地的美食。¹⁶⁰馬灣涌村在東涌市鎮的發展中仍然保持著其獨特的漁村文化，為大嶼山以至香港寶貴文化的一部份，可以利用其獨特民俗文化資源，發展文化旅遊。為此，建議優化當地的基礎設施，修護及翻新現有的棚屋、碼頭；增加具有地方特色的本土海鮮食店、發展垂釣項目等，既使當地的民俗文化資源得到更好的保護，也可以將其打造成為大嶼山民俗文化旅遊區的一部份。

¹⁶⁰ 昂坪 360 的網站提供的馬灣涌漁村相關資訊
(<http://www.np360.com.hk/sc/lantau-outdoor-fun/land/ma-wan-chung.html/>)。

5.6 大嶼山「橋頭經濟」的區域規劃

基於上述產業定位，為發展大嶼山的「橋頭經濟」，區域規劃方面有以下三個重點項目：（1）港珠澳大橋口岸（BCF），（2）機場島北部商業區（NCD），以及（3）東涌新市鎮。

5.6.1 港珠澳大橋口岸區（BCF）

港珠澳大橋口岸區（BCF）面積為 130 公頃¹⁶¹，是港珠澳大橋香港接綫、屯門至赤鱸角連接路等多項交通幹綫的交匯點，且毗鄰香港國際機場，可成為大嶼山北部的「商業、商務及購物綜合區」發展項目。

為了充分利用大橋口岸的土地，本研究建議將 BCF 建設成為包括地上地下空間的立體式多層次口岸區，一方面在高度限制的範圍內發展地上的商業及商務設施，估計可提供 30 萬平方米樓面總面積，¹⁶²另一方面建造地下停車場。具體而言，BCF 的發展項目包括以下幾個方面：（1）大嶼山商務區，吸引香港、內地及海外企業進駐，形成「企業營運中心」；（2）多元化的購物設施，禁區內設售賣日常生活必需品的店舖，以分流短程購物的內地消費者；禁區外設大型倉儲式購物場所，發展為區域性零售中心；（3）商貿休閒活動的配套設施，如多間不同檔次的酒店、商務會所、餐飲及休閒娛樂設施等，使該區域形成一個完善且多元的商務、商業綜合服務區。（停車場規劃詳見本報告第 6.2.1 章節）

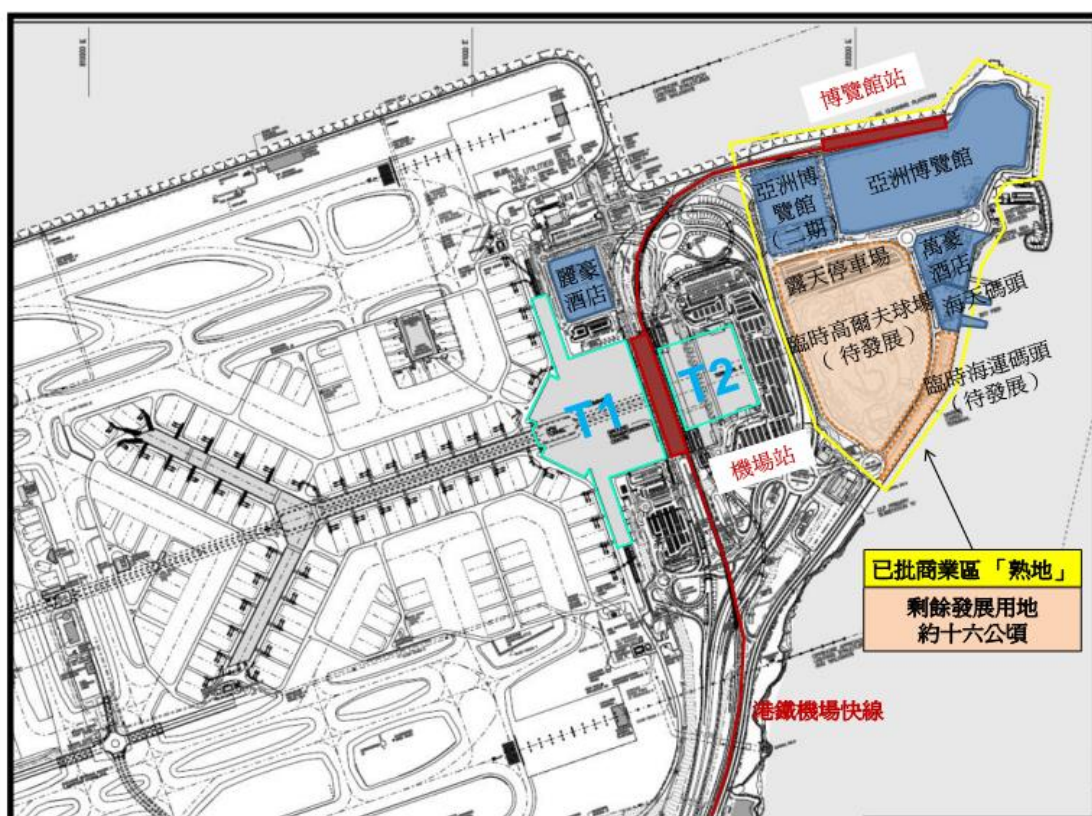
5.6.2 香港國際機場北商業區（NCD）

香港國際機場北商業區（NCD）總體面積約為 57 公頃，如圖 5-8 所示該區域包括：亞洲國際博覽館、機場二號客運大樓翔天廊購物中心、海天碼頭，以及酒店、停車場等配套設施。由此可見，該區域現階段已經初步形成了包括會展、購物等商業活動在內的營商環境，以及周邊航空、海運等多元的交通設施。

¹⁶¹ 港珠澳大橋管理局的網站提供的港珠澳大橋工程摘要相關資訊 (http://www.hzmb.hk/tchi/about_overview_03.html)。

¹⁶² 立法會秘書處(2014)。立法會發展事務委員會 2014 年 3 月 25 日會議紀要。線上檢索日期：2014 年 12 月 17 日。網址：
<http://www.legco.gov.hk/yr13-14/chinese/panels/dev/minutes/dev20140325.pdf>。

圖 5-8 機場島北部商業區



資料來源：本中心整理

NCD 的發展應該通過利用該區域現有的營商環境和不斷完善的交通網絡，與 BCF 相配合，發展成為大嶼山北部「商業、商務及購物綜合區」的一部份。由於該區域內部約 16 公頃的剩餘發展用地為已批商業區熟地，在開發上較為便捷，根據現階段該區域的剩餘發展用地面積、機場高度限制，NCD 區域未來可供發展的樓面面積將超過 70 萬平方米。¹⁶³NCD 未來規劃可以下述兩個方面為主：

(1) 會展設施

亞洲國際博覽館作為 NCD 的核心商業設施，為大嶼山以及香港經濟的發展創造了極大的價值。然而，博覽館周邊缺乏完善的商業、商貿、休閒娛樂設施，當地的交通設施亦未被充分地利用。因此，NCD 現有商業資源和交通設施應加以協調規劃，並且通過發展新的商業設施，為亞洲國際博覽館營造一個完善的區

¹⁶³ 委員促嶼北拓橋頭商業區。(2014 年，6 月 16 日)。星島日報。

域發展環境，為會展設施帶來更多的協同效應。

(2) 零售及其他配套設施

現階段，NCD 內部各設施之間的協同性較弱。作為 NCD 主要的零售場所，目前機場二號客運大樓內部的翔天廊購物中心規模較小，難以吸引足夠的客流。因此，規劃時應該擴大該區現有的零售設施規模，與現時零售設施以及周邊的商業資源形成較強的協同效應。

由於該區 16 公頃的剩餘發展用地緊鄰機場二號客運大樓，該區域應該同已有的零售設施協同發展，建立一個規模更大的零售場所。該區可引進擁有更多品牌的名店倉 (Outlet)，從而擴大 NCD 現有零售設施的規模，形成零售業的集群效應。同時，該區域應該進一步發展相關配套設施，包括酒店、餐飲、休閒娛樂等。擴大的零售和配套設施將與現有的會展設施相配合，形成一個較為綜合的營商環境，為前往亞洲國際博覽館參加會議展覽活動的商務人士提供更加完善的服務，為參觀展覽、欣賞演出的顧客提供更豐富和多元化的休閒娛樂活動，從而充分釋放現有商業和交通設施的使用潛力。

5.6.3 東涌新市鎮

在 NCD 及 BCF 發展的「商業、商務及購物綜合區」，將為東涌居民帶來大量就業機會，同時吸引更多的人遷入東涌社區。因此，東涌的發展應該與「橋頭經濟」發展相協調，形成一個在住房、就業、教育、康樂以及社區設施方面均能夠滿足居民基本需要的綜合型新市鎮，減輕現有香港城市中心的發展壓力。

根據 2007 年完成的「大嶼山修訂發展概念計劃」，東涌將發展成能容納約 22 萬人口的新市鎮，東涌周邊其後亦落實了多個大型基建發展計劃。2012 年，規劃署和土木工程拓展署合作展開「東涌新市鎮擴展研究」，以探討東涌的發展潛力和機遇，擴展東涌新市鎮成為更具規模的社區。

「東涌新市鎮擴展研究」的研究範圍覆蓋東涌及其毗鄰地區，包括休耕地、前濱及海床，並研究透過填海造地，擴展東涌。目前，該計劃已完成「第三階段公眾參與」活動，據目前規劃，東涌東區(圖 5-9)將作綜合發展，除興建房屋外，

亦會預留土地以興建各類的商業設施，打造區域辦公室樞紐，創造就業機會。相對而言，東涌西區(圖 5- 10)則會作較低密度發展，以保留鄉郊特色。按目前規劃，東涌東區及西區的擴展計劃預計可提供約 48 000 個住宅單位。¹⁶⁴

本研究認為，為配合「橋頭經濟」的發展方向，在經濟發展方面，東涌首先應該與其北部的「商業、商務及購物綜合區」相呼應，並進一步擴大區內現有的零售規模。此外，於未來新發展的「東涌東」地區，可發展商務區，一方面吸引有意進入內地市場的香港中小企業設立營運中心與內地的工廠、商業夥伴及市場保持緊密互動；另一方面吸引內地(尤其是珠三角西部地區)企業進駐港開設境外分支，利用香港專業的商業服務，推動國際化，打造「內地企業的海外營運中心」。

其次，需要充分利用東涌當地的特色資源，發展特色旅遊。東涌有眾多法定古蹟、歷史建築等文化遺產，如東涌炮台、東涌小炮台、侯王宮、天后宮以及白芒村更樓及圍門等。在對這些文化歷史景觀進行保育的同時，應該充分利用這些特色資源，發展東涌地區的文化旅遊。此外，可以在東涌地區發展特色集市，經營各種本地特色產品，例如美食、藝術品、觀賞類植物，以配合東涌特色旅遊的發展，同時使東涌成為融合新舊文化的綜合性社區。

此外，可考慮在東涌地區發展社區經濟，為當地居民提供發展小商品及服務的交換機會，例如當地居民一再提出，在東涌地區放寬小販政策，或在區內興建不屬於領匯管理的公屋商場，讓草根階層可以自力更生，既為基層人士提供就業機會，亦可發展本土經濟，並為當地居民的生活提供方便，改善東涌地區零售商品價格高企的現狀，從而實現「社區問題社區解決」。

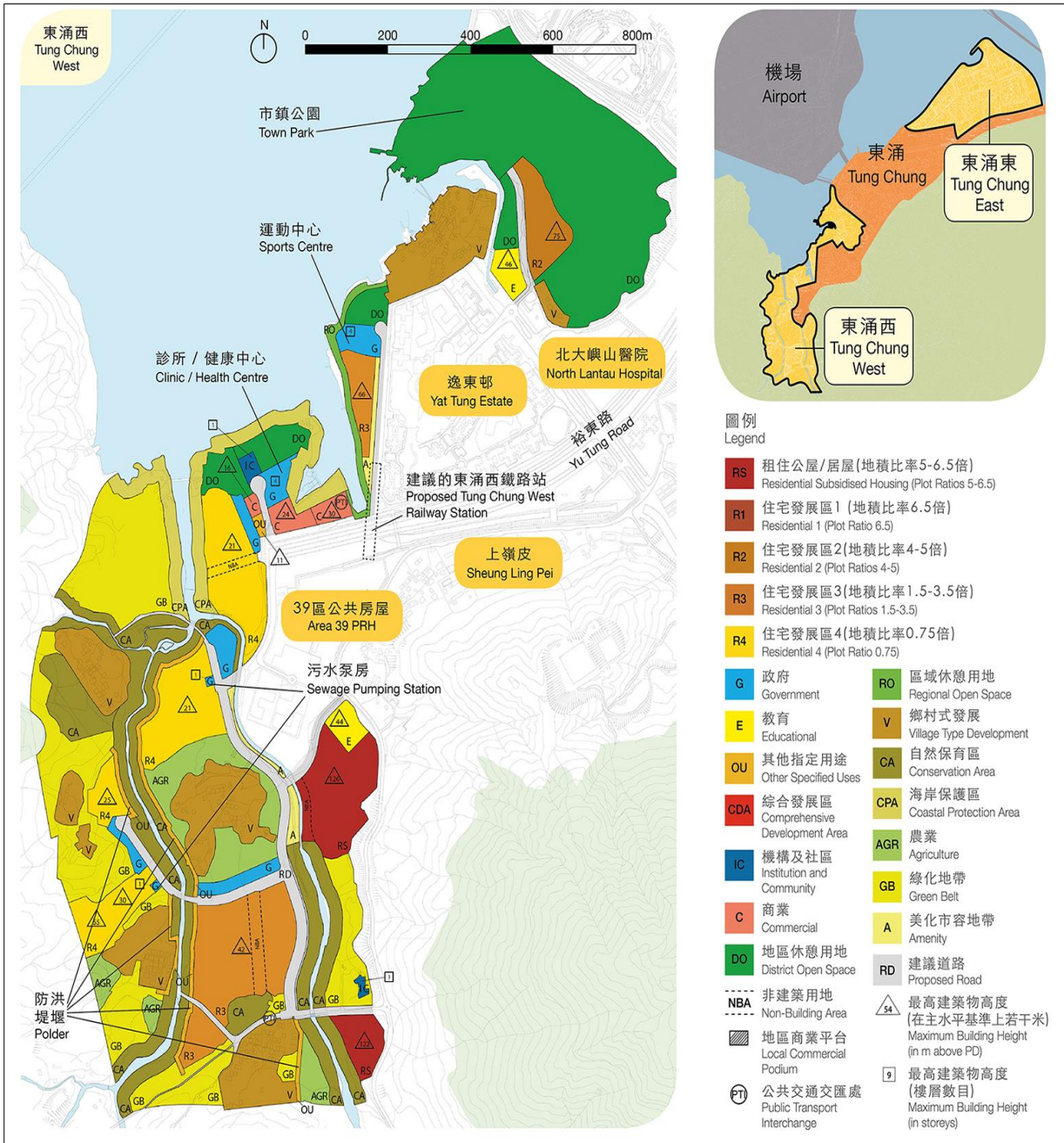
¹⁶⁴ 東涌新市鎮擴展研究的網站提供有關東涌新市鎮擴展研究相關資訊 (<http://www.tung-chung.hk/>)。

圖 5-9 東涌東之建議發展大綱草圖



資料來源：東涌新市鎮擴展研究

圖 5-10 東涌西之建議發展大綱草圖



資料來源：東涌新市鎮擴展研究

第六章

港珠澳大橋相關政策建議

第六章 港珠澳大橋相關政策建議

如本報告前文所述，新經濟形勢下港珠澳大橋將為香港經濟社會發展帶來新的機遇，為香港引入商機發展「橋頭經濟」，以及為香港加強與珠三角西部在生產和生活層面的合作創造條件。為充分發揮港珠澳大橋的策略價值，一方面需要突破港珠澳大橋發揮運輸功能存在的樽頸，優化經港珠澳大橋的旅客行程，吸引更多的旅客使用港珠澳大橋；另一方面需要積極配合港珠澳大橋帶來的發展機遇，加強區域合作，推動香港經濟和社會的發展。從而通過相關政策的配合將港珠澳大橋從物理層面的交通連接轉變為實際意義上的經濟社會紐帶。為此，本研究提出以下四個方面的政策建議：

6.1 關於跨境車輛經港珠澳大橋的通關政策建議

如本報告前文所述，在新經濟形勢下，優化旅客經港珠澳大橋的行程、縮減行程時間是增強港珠澳大橋運輸功能從而發揮大橋策略價值的重點。未來可以在港珠澳大橋行駛的客運車輛類型可能包括跨境巴士、穿梭巴士、跨境出租車以及跨境私家車。然而，在「三地三檢」政策下，乘坐跨境巴士的旅客需要在大橋兩端的口岸上落車共四次，進行過境檢查，較為耗時。而穿梭巴士僅行駛在大橋口岸之間，旅客出入境後仍需轉乘其他交通工具前往目的地。

跨境私家車作為「點到點」的交通工具，可方便旅客經港珠澳大橋時無需多次上落車，直接往返於香港和內地之間的目的地，在節省行程時間方面是一種較為理想的出行方式。近年，粵港兩地日益頻繁的人員交流帶動了人們對粵港跨境私家車牌照的需求，然而在現行配額制度下，香港只有少量符合較高資格要求的主體可以申請粵港跨境私家車牌照，使得駕駛私家車進行跨境旅行的需求受到抑制。

根據特區政府運輸署的統計數據，現時全港登記私家車總數已超過 54 萬輛¹⁶⁵，但截至 2013 年申請獲得粵港跨境車輛牌照的非營運車輛僅有約 28 000 輛，

¹⁶⁵ 香港特區政府運輸署(2014)。交通運輸資料月報，2014 年 9 月。線上檢索日期：2014 年 12 月 22 日。網址：

其中大部分為在香港登記及領取牌照的私家車。¹⁶⁶有新聞報導指出現時違法買賣粵港車牌的價格高達六七十萬，¹⁶⁷ 說明對跨境私家車牌照的需求量較大。

如果允許經港珠澳大橋往來的香港私家車享受較為寬鬆的跨境私家車牌照申請標準，就能夠提高旅客經港珠澳大橋行程的便捷度，促進更多的旅客駕駛私家車往來粵港兩地，而車流量的增加可以為進一步降低港珠澳大橋通行收費提供空間。

基於粵港之間現行的跨境私家車牌照申請制度，本研究提出如下針對港珠澳大橋的跨境私家車政策建議：

6.1.1 大幅度放寬香港私家車申請珠海牌照的資格限制

(1) 現行粵港跨境私家車制度安排

目前獲準在粵港兩地跨境駕駛的車輛類型包括貨車、過境旅遊巴士、跨境公務車以及跨境私家車，各類型車輛牌照的發放受到廣東省政府和香港特區政府共同管理下的配額控制。

本研究探討的跨境私家車現時須取得廣東省公安廳為車輛和司機簽發的「粵港澳機動車輛往來及駕駛員駕車批准通知書」（俗稱「批文」）、特區政府運輸署為車輛發出的「封閉道路通行許可證」、駕駛員內地駕駛證，以及須在內地辦妥的其他有關手續。¹⁶⁸ 在目前的制度下，香港符合資格的申請主體主要包括三類：

(1) 香港在廣東省指定地區進行投資，且投資額、年納稅額達到一定金額的申請主體，(2) 香港在廣東省指定地區擔任人大代表、政協委員的人士，以及(3) 在廣東省捐贈興辦公益事業累計金額達到一定要求的香港居民。該制度以較高的投資金額、納稅額要求，或者公職身份要求為申請門檻，具體要求如表 6-1 所示。

http://www.td.gov.hk/tc/transport_in_hong_kong/transport_figures/monthly_traffic_and_transport_digest/2014/201409/index.html/

¹⁶⁶ 一個粵港車牌炒至六七十萬。(2013年，6月13日)。深圳晚報。

¹⁶⁷ 同上。

¹⁶⁸ 特區政府一站通的網站提供的跨境駕駛政策相關資訊

(http://www.gov.hk/tc/residents/transport/crossboundary/xb_driving.htm/)。

表 6-1 現行粵港跨境行駛私家車牌照申請資格

類型	地區	資格限定			配額數
		投資方式	實際投資額要求	納稅額要求	
商業投資	廣東省山區	投資實業(有形資產/無形資產)或設立金融機構 ¹	≥ 40 萬美元 (320 萬港元或人民幣)	在內地上年度年納稅額達 15 萬元人民幣	1 輛
			≥ 500 萬美元 (4,000 萬港元或人民幣)	暫不要求, 但須出具納稅證明	2 輛
			≥ 1,000 萬美元 (8,000 萬港元或人民幣)		3 輛
	廣東省非山區	投資實業(有形資產/無形資產)或設立金融機構	≥ 100 萬美元 (800 萬港元或人民幣)	在內地上年度年納稅額達 30 萬元人民幣	1 輛
			≥ 800 萬美元 (6,400 萬港元或人民幣)	暫不要求, 但須出具納稅證明	2 輛
			≥ 2,000 萬美元 (16,000 萬港元或人民幣)		3 輛
深圳市保稅區 ²	實業投資	≥ 200 萬港元	不適用	1 輛	
擔任公職	全國、廣東省、廣東省地級以上市或廣州、深圳市各區及佛山市順德區	擔任人大代表、政協委員 ³			1 輛
公益捐贈	廣東省	捐贈興辦公益事業累計金額≥ 1,000 萬人民幣			1 輛

註釋: 1. 在廣東省設立金融機構僅可辦理 1 輛跨境私家的行駛車牌照;

2. 在深圳市保稅區進行實業投資的主體的跨境私家車僅限在深圳市內行駛;

3. 擔任公職人士的配額僅限任期內使用。

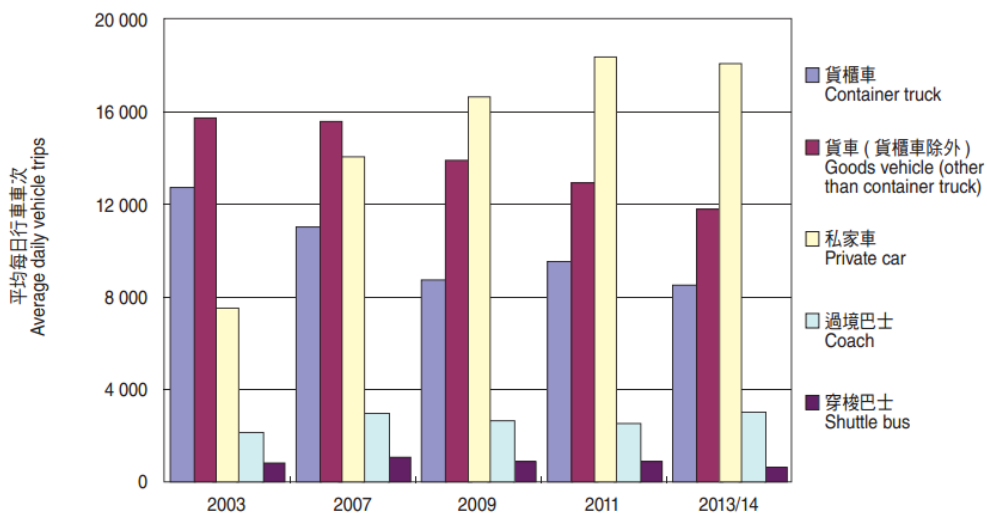
資料來源: 本中心根據廣東省公安廳政策文本整理。

現行配額管理制度是政府對跨境交通運輸行使的宏觀調控，其設計初衷是在改革開放後粵港之間汽車運輸發展較快的情況下，為適應口岸和公路通行的能力，以及治理跨境違法走私、偷渡、引渡的活動，通過跨境車輛配額管理控制出入境車輛數目。

同時，由於經濟發展的需要這種配額管理制度長期以來呈現「優先貨運」的特徵。改革開放以來，由於港資在珠三角加工貿易企業的貨物運輸需要，貨運成為了當時粵港跨境公路運輸的主流，亦由於香港貨物運輸業的重要經濟地位，政府通過跨境車輛配額管理制度限制客運車輛使用跨境公路口岸。1985 年沙頭角管制站啟用時的跨境車流中貨車佔比高達 97%，1990 年落馬洲管制站啟用時貨車流量佔比亦超過 95%。¹⁶⁹

然而近年隨著廣東省經濟發展模式的轉變以及粵港合作關係的深化，跨境交通流量中貨車和客車所佔比例發生了變化。如圖 6-1 所示，根據特區政府的統計調查，貨運類跨境車輛的絕對行程次數呈現下降的趨勢，而私家車的數量不斷增加。2013/14 年度，貨運類跨境車輛行程所佔比例已下降至不到五成，同年客運跨境車輛中的私家車行程所佔比例已高達 43.1%。¹⁷⁰

圖 6-1 按車輛類型劃分的往來香港及內地平均每日車輛車次



資料來源：香港特區政府規劃署

¹⁶⁹ 張新海、沈義(2006)。中外跨境行駛車輛管理之比較。《政法學刊》，23(2)，113-117。

¹⁷⁰ 香港特區政府規劃署(2014)。《北往南來二零一三至一四年跨界旅運統計調查》。線上檢索日期：2015年1月5日。網址：
http://www.pland.gov.hk/pland_tc/p_study/comp_s/nbsb2013-2014/NBSB2013-14.pdf/

(2) 對港珠澳大橋粵港跨境私家車配額制度的建議

根據現時管理粵港跨境車輛的思路，對外經濟發展需要、口岸承受能力以及公路交通等情況是進行跨境車輛配額管理的重要依據。¹⁷¹根據本研究前文分析，隨著粵港經濟形勢的變化以及雙方合作關係的深化，現時珠三角西部地區與香港之間的客貨交流正逐漸從以貨物貿易為向以人員交流為主轉變，未來經港珠澳大橋的旅客運輸需求將成為主流。因此，港珠澳大橋的跨境車輛通行政策亦需要在現行政策的基礎上進行適當調整，以更好的服務於經濟、社會的發展。

為使港珠澳大橋通行能力獲得充分利用，並同時兼顧港珠澳大橋珠海與香港口岸的通行能力，建議（1）在申請資格方面大幅度降低香港私家車申請珠海牌照（粵C）的門檻，例如允許在珠海市持有物業、租用物業一年以上，或在該地區就業的香港居民申請該車牌，不再附加其他關於物業價值、工作收入等限制；（2）為配合港珠澳大橋的通行能力、周邊交通運輸狀況以及經濟社會發展需要，粵港雙方應針對配額數量進行協商；（3）同時允許現有行駛港深各口岸的車輛行駛港珠澳大橋口岸往來粵港兩地。

6.1.2 在珠海口岸實施較為便利的「過境私家車一次性特別配額」政策

(1) 現行「過境私家車一次性特別配額」試驗計劃

為配合粵港之間新的陸路口岸投入服務，粵港兩地政府認為可以更加積極地放寬對跨界車輛的管制，增加新跨境陸路通道的使用量，進一步方便跨境交通。¹⁷²為此，粵港兩地從2012年3月起推出了「過境私家車一次性特別配額」試驗計劃（以下簡稱「一次性配額」），獨立於上述常規配額之外，允許符合資格的香港私家車車主可以較為便捷地駕駛私家車往來粵港兩地。

根據規定，「一次性配額」讓符合有關申請資格（如表6-2所示）的香港非

¹⁷¹ 廣東省人民政府(1992)。廣東省人民政府關於加強直通粵港澳車輛管理工作問題的通知。線上檢索日期：2014年12月29日。網址：

<http://www.eport.gd.gov.cn/Portal/Laws/kouanzongheguanli/1992/0907/256.html/>

¹⁷² 立法會交通事務委員會(2012)。有關過境私家車一次性特別配額試驗計劃的背景資料簡介。線上檢索日期：2014年12月29日。網址：

<http://www.legco.gov.hk/yr11-12/chinese/panels/tp/papers/tp0216cb1-1051-c.pdf/>

商用¹⁷³私家車車主，在配額的有效期內（目前規定為五天），駕駛私家車經深圳灣口岸進入廣東省一次，並在廣東省內逗留最多七天，並經深圳灣口岸返回香港。為使更多符合資格的私家車車主可以參與該計劃，每名車主每次只可申請一個配額，並且兩次申請之間相隔至少六個星期。¹⁷⁴ 如表 6-2 所示，與常規配額相比，「一次性配額」的申請資格設定較為寬鬆，僅從入出內地資格、車輛安全等角度對香港申請主體和駕駛人員提出了要求。

表 6-2 「過境私家車一次性特別配額」申請資格

資格主體	具體要求
申請人	<ul style="list-style-type: none"> ● 須為香港登記及領有有效車輛牌照的五座位或以下右軚私家車的登記車主； ● 須為持有有效港澳居民往來內地通行證的香港居民； ● 如登記車主為註冊公司，該公司必須在香港註冊，並須以書面授權一名人士作為申請人，獲授權人士必須是持有有效港澳居民往來內地通行證的香港居民； ● 申請人須隨同有關私家車前往廣東省及返回香港。
司機	<ul style="list-style-type: none"> ● 有關私家車可以由不多於兩名指定司機駕駛進入廣東省，其中一名司機必須為上述申請人； ● 須持有有效香港身份證及港澳居民往來內地通行證； ● 須持有可駕駛私家車的香港正式駕駛執照及中華人民共和國機動車駕駛證； ● 僅限指定司機駕駛有關私家車，其他人士不得駕駛。
其他	<ul style="list-style-type: none"> ● 申請人應考慮本身是否具備在內地駕駛的足夠經驗、知識、能力和信心，以確保自己和同行乘客的安全。

資料來源：香港特區政府運輸署

在計劃實施層面，「一次性配額」通過特區政府頒發「封閉道路許可證」的方式控制每日配額，確保車流量在口岸處理能力範圍內。同時，內地政府機構出於對車輛安全、檢驗檢疫以及海關監管的要求對進入內地的私家車進行管理，具體要求如表 6-3 所示。「一次性配額」具體申請程序如圖 6-2 所示。

¹⁷³ 非商用私家車即沒有有效出租汽車許可證的私家車。

¹⁷⁴ 香港特區政府運輸署網站提供的廣東省自駕游「過境私家車一次性特別配額」申請指引，2012年7月11日版本
(http://www.td.gov.hk/filemanager/tc/content_4544/gdrive-guide_chi_08.2014.pdf)。

表 6-3 「過境私家車一次性特別配額」所需手續

政府機關	所需手續
特區政府運輸署	<ul style="list-style-type: none"> ● 預約配額 ● 提交配額 ● 提交封閉道路通行許可證正式申請
廣東省公安廳及檢驗檢疫部門 ¹	<ul style="list-style-type: none"> ● 購買機動車交通事故責任強制保險及/或核驗有關憑證 ● 領取一次性臨時來往粵港小汽車及駕駛人入出境批准通知書 ● 領取臨時入境機動車號牌、行駛證 ● 領取一次性臨時往來粵港小汽車入/出境檢驗檢疫申報卡
內地海關 ²	<ul style="list-style-type: none"> ● 辦理暫准進口證 ● 呈交保證金證明

註釋：1. 廣東省公安廳及檢驗檢疫部門的所需手續可在香港中國旅行社辦理；

2. 內地海關所需手續可在香港總商會辦理。

資料來源：香港特區政府運輸署

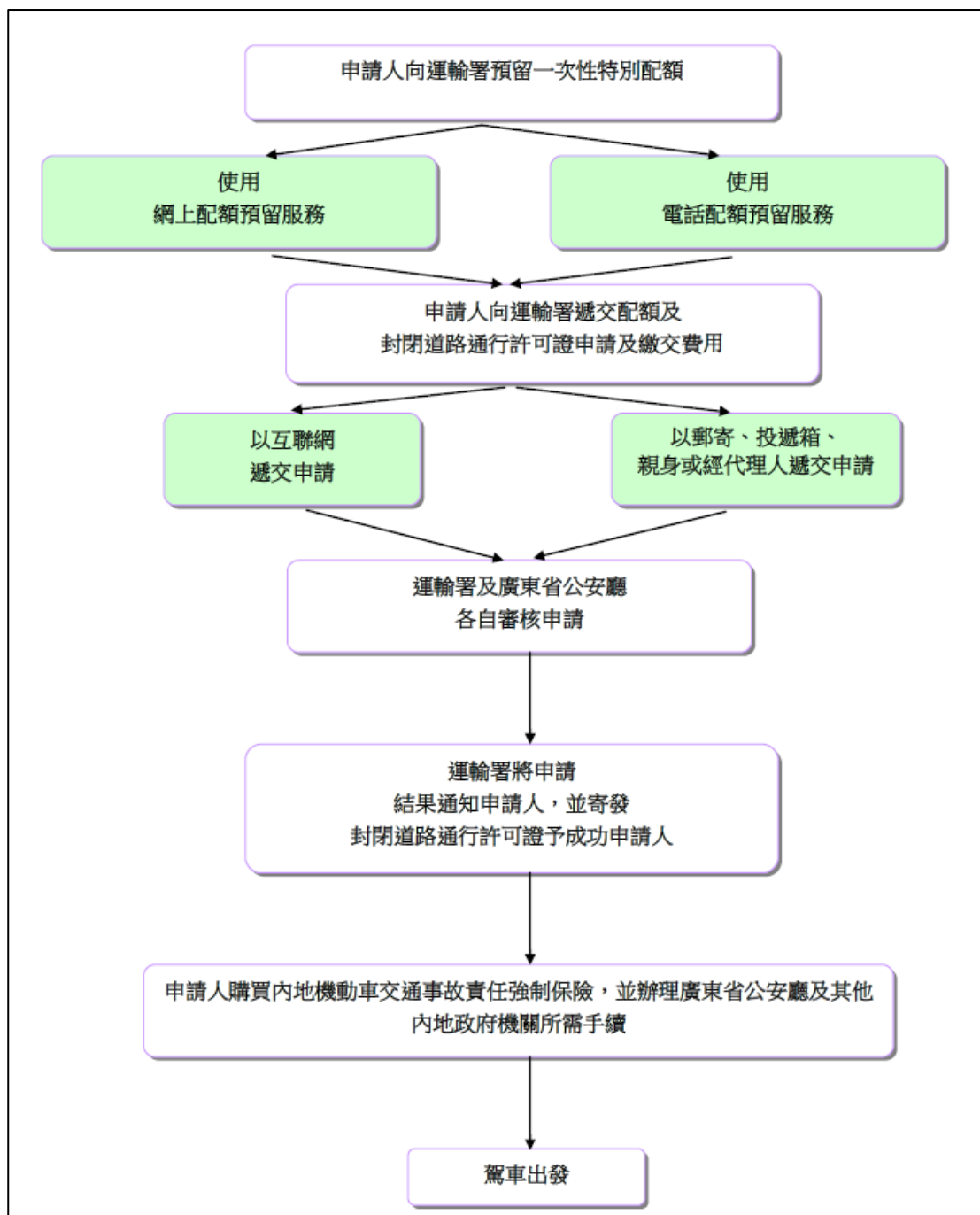
在申請費用方面，如表 6-4 所示，從申請配額到辦理內地政府機構要求的手續都需支付一定的費用。根據本研究估算，辦理一次申請所需費用至少為 1,445 港元。除辦理所需手續的費用外，申請人或會根據個人情況考慮投保其他保險，如旅遊保險、商業第三者責任險，或跨境車主責任保險等，從而擴大保障範圍，這亦會產生額外費用。

表 6-4 「過境私家車一次性特別配額」申請費用（單位：港元）

辦理/代辦機構	服務項目	費用
特區政府運輸署	預留配額	免費
	申請「封閉道路通行許可證」	每張 45 元
香港中國旅行社	代購「機動車交通事故責任強制保險」	綜合收費 500 元
	代辦廣東省公安廳所需臨時牌證	
	代收深圳出入境檢驗檢疫局檢驗檢疫費	
香港總商會	辦理內地海關所需暫准進口證	<ul style="list-style-type: none"> ● 600 元（個人車主或商會會員公司車主） ● 1,000 元（非商會會員公司車主）
	由保險公司提供保證金證明擔保函	最低 300 元

資料來源：香港特區政府運輸署

圖 6-2 「過境私家車一次性特別配額」申請程序



資料來源：香港特區政府運輸署

(2) 對珠海口岸實施「過境私家車一次性特別配額」的建議

特區政府曾考慮視深圳灣口岸「一次性配額」制度的實施效果，未來在港珠澳大橋實施該政策從而增加大橋的使用量，方便跨境交通。¹⁷⁵ 但該計劃在深圳灣口岸實施以來效果並不理想，根據特區政府運輸署的統計，該計劃自 2012 年 3 月推出至 2014 年 3 月實施兩年，運輸署共接獲申請 3 172 宗，其中 2 888 宗獲批准，日均使用配額不到 4 個，與該計劃每天預留 50 個配額差距較大。¹⁷⁶

導致該計劃目前實施效果不佳的主要因為申報手續複雜且成本較高。如前文所述，從申請者計劃自駕出行預約配額至配額生效需要五至八個星期的時間，並且過程中需要辦理香港及內地政府機構要求的多項手續，較為耗時，這抑制了香港居民駕駛私家車跨境旅行的意願。而單次即超過千元的申請費用亦增加了駕駛私家車跨境旅行的成本。

為促進更多的香港車主在未來使用該計劃經港珠澳大橋入出內地，本研究建議在港珠澳大橋珠海口岸實施的「一次性特別配額」政策可針對目前存在的問題進行一定的調整，簡化手續並同時降低辦理成本。

具體而言本研究建議以實施配額管理為前提，直接在港珠澳大橋珠海口岸以「落地簽」的形式為香港私家車辦理過境駕駛通行證，將目前需要提前辦理的部分手續一次過在珠海口岸過關時繳費辦理，包括核准車主身份、隨行人員出入境內地資格、駕駛人員在內地駕車資格等，並以提前錄入電子信息的形式加快在口岸進行資格審核的速度。

同時，可考慮通過改變監管方式省去部分當前所需的手續，進一步減省時間和費用。其中，為防止和治理香港私家車入境內地後被低價售賣的違法走私行為，內地海關現時採取「暫準進口證」管理模式，要求申請者提前繳付保證金。如果持證人將車輛非法滯留內地而內地海關亦無法向持證人追討關稅及罰款，該部分保證金將被作為稅款直接徵收。這種基於 ATA 單證冊制度的管理模式，¹⁷⁷將過

¹⁷⁵ 立法會交通事務委員會(2012)。有關過境私家車一次性特別配額試驗計劃的背景資料簡介。線上檢索日期：2014 年 12 月 29 日。網址：

<http://www.legco.gov.hk/yr11-12/chinese/panels/tp/papers/tp0216cb1-1051-c.pdf/>

¹⁷⁶ 香港特區政府運輸署的網站提供的有關財務委員會審核二零一四至二零一五年度開支預算提出的初步問題和補充問題的答覆(網址：

http://www.td.gov.hk/filemanager/tc/content_1863/fcq%202014-15%20chi.pdf/。

¹⁷⁷ 深圳海關(2012)。關於一次性臨時往來粵港小汽車監管辦法(試行)。線上檢索日期：2014 年 12 月 29 日。網址：

<http://www.szka.gov.cn/xxgk/qt/zyts/haig/201207/P020120702621970214356.doc/>

境私家車視為貨物，¹⁷⁸監管主體為車輛，要求申請人按照進口貨物的要求提前交付保證金。

為達到方便跨境旅客駕駛私家車往來的目的，本研究建議改善現有監管模式，以「同人同車」的監管方式，將監管對象由車轉變為隨車入出內地的香港車主，並採取車輛信息與個人信息綁定的方式。屆時，則要求登記人員須同登記車輛一同從指定口岸出入境，這樣則可直接通過對過境人員的信息管理及時識別問題，防止違法行為的發生。這種管理方式免去了跨境私家車提前辦理「暫準進口證」的繁瑣手續。

¹⁷⁸ 中國國際貿易促進委員會法律事務部的網站提供的 ATA 單冊證——臨時進出口貨物通關護照相關資訊(<http://atachina.org/intro/index.jhtml>)。

6.2 關於香港口岸人工島（BCF）及北大嶼山的交通配套建議

隨著 2016 年港珠澳大橋的建成，北大嶼山地區將成為一個集陸、海、空為一體的綜合交通樞紐，香港口岸人工島將設置新的跨境口岸，大量的跨境人流將在該地區集散，亦將通過不同的交通方式入境後前往香港其他地區。為提高旅客的行程效率，並促進香港國際機場和北大嶼山「橋頭經濟」的發展，需要做好香港口岸人工島及周邊地區的交通配套。為此，本研究提出如下建議：

6.2.1 在 BCF 禁區範圍設置內地及澳門私家車不入境香港的地下停車場

如本研究前文所述，縮減旅客經港珠澳大橋所需的行程時間是促進港珠澳大橋被充分利用的重要因素之一，其中駕駛私家車經港珠澳大橋將省去旅客過關時多次上落車以及轉乘交通工具所耗費的時間。

目前，駕駛私家車出行已成為包括廣東省在內的內地居民出行的主要交通方式之一，其中廣東省私家車保有量排在全國前列，其中珠三角西部的珠海、中山、江門三市 2012 年的「私人轎車擁有量」約 56 萬¹⁷⁹，超過 2013 年全港登記私家車數量。同時澳門地區近年機動車數量迅速增加，其中私家車數量的增長佔很大比重。¹⁸⁰港珠澳大橋通車後，如果允許內地和澳門的居民駕駛私家車經港珠澳大橋來港，將使旅客行程更加便捷，亦為港珠澳大橋帶來更多的車流量。

目前由於多方面的現實因素，內地和澳門私家車尚不具備入境香港行駛的條件。一方面，由於內地與香港左右軚駕駛習慣不同有較大機率發生交通意外，給香港道路帶來安全隱患。另一方面，香港道路承載能力有限，在近年車流量不斷增加的情況下如果允許外地私家車入境香港行駛，將造成道路過度擁擠堵塞的問題。同時，亦有環保團體擔憂內地與香港在車用汽油標準和廢氣排放標準方面存在差異，擔心內地來港跨境汽車破壞香港的空氣質量。¹⁸¹

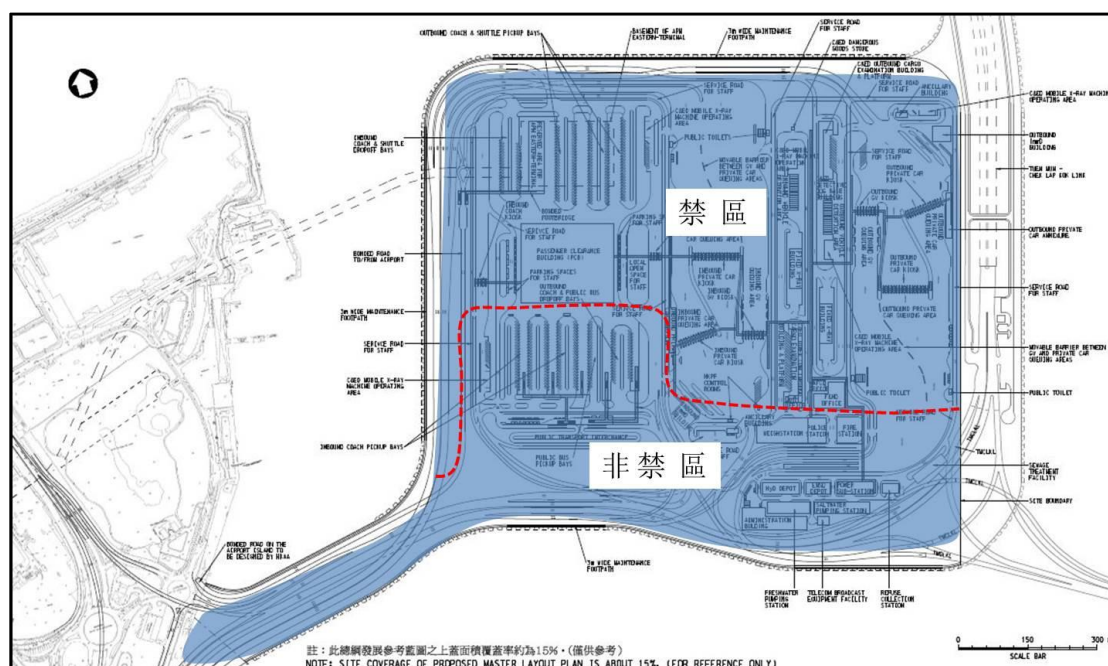
¹⁷⁹ 廣東省 2013 年統計年鑑提供的各市私人汽車擁有量（2012 年）。

¹⁸⁰ 中國（澳門）交通學會(2014)。分析澳門道路交通安全問題。線上檢索日期：2014 年 12 月 29 日。網址：<http://www.cmtsa.org/a/Article/2014/0915/59.html/>

¹⁸¹ 市民憂慮，促停粵港自由行。(2012 年，2 月 20 日)。明報。

目前根據特區政府的初步規劃，BCF 將包括禁區和非禁區兩部分（如圖 6-3 所示），基於私家車帶來的便捷性以及外地私家車入境香港的諸多限制，本研究建議在 BCF 禁區內設置供內地及澳門私家車停靠的停車場。目前，港珠澳大橋珠海及澳門口岸已有類似規劃。

圖 6-3 港珠澳大橋香港口岸規劃示意圖



資料來源：本中心根據香港特區政府資料整理。

如本報告第 5.6.1 章節建議在 BCF 禁區內設置旅客不入境香港的購物設施，駕駛私家車的旅客可以在禁區停車場泊車後直接步行前往購物區，不需要另外耗費入境香港的時間。這將吸引更多的旅客經港珠澳大橋來港進行日常消費。同時，港珠澳大橋香港落腳點的大嶼山地區將重點發展「橋頭經濟」及豐富休閒旅遊項目，旅客泊車後亦可就近享受香港多元化的休閒娛樂購物活動。另外，通過完善香港內部的交通接駁安排（詳見本報告第 6.2.4 章節），旅客泊車入境後可在 BCF 轉駁香港內部的交通工具，較為便捷地前往香港其他地區。

為充分利用 BCF 空間，本研究建議將停車場設置在口岸地下。在車位數量方面，目前根據澳門特區政府的規劃，港珠澳大橋澳門口岸將提供約 4 000 個車位供境外不入境車輛停靠¹⁸²，香港口岸由於對接澳門及珠三角西部多個地區，針

¹⁸² 本研究調研所得。

對境外單牌私家車的停車位數量應予以相應安排。在車位協調方面，為保證 BCF 禁區停車場有足夠車位供來港內地及澳門車輛停泊，建議在珠海及澳門口岸實時追蹤 BCF 禁區停車場車位數量的變化，通過三地信息共享有效分配車位資源。

6.2.2 搬遷海天碼頭至 BCF 禁區

海天碼頭是附屬於香港國際機場的過境渡輪碼頭，現時位於機場島東北面，面積達 16 500 平方米，有 4 個泊位，年最高旅客處理能力為 2 000 萬¹⁸³。海天客運碼頭為往來香港機場與珠三角八個口岸的旅客提供過境旅客服務，包括廣州南沙、深圳蛇口、深圳福永、東莞虎門、中山、珠海九州、澳門外港客運碼頭及澳門氹仔碼頭。¹⁸⁴ 現時的海天客運碼頭只供航空旅客使用，旅客無需辦理出入境及海關檢查手續便可直接在香港國際機場過境。2013 年，海天碼頭共錄得超過 189 萬名抵港及 78 萬名離港的過境旅客，¹⁸⁵碼頭使用率僅一成。

多年來有意見認為應開放香港國際機場的海天客運碼頭為非中轉旅客提供跨境渡輪服務，從而充分利用海天碼頭。但特區政府所作評估認為缺乏足夠的理據支持該項建議。一方面，由於海天碼頭距離市區較遠，對於香港居民而言到海天碼頭搭乘渡輪並不方便，對於入境旅客除了到大嶼山的旅遊景點外，大多數旅客亦會到港島和九龍其他地方遊覽和購物，因此當時的評估認為開放碼頭後的使用量未必足以支持該碼頭的營運成本。加上港珠澳大橋建成後，將為內地及澳門旅客往來香港提供一個新的過境選擇，海天碼頭作為入境一般用途將更加缺乏客流支持。¹⁸⁶ 另一方面，由於海天客運碼頭位於機場禁區內，沒有設置清關及出入境設施，若開放碼頭供所有旅客使用，則必須擴建相關設施，而以評估情況來看並不符合經濟效益。¹⁸⁷

然而，從現時情況看港珠澳大橋人工島口岸的建設、大嶼山「橋頭經濟」的發展均增加了開放海天碼頭的必要性和可行性。隨著大嶼山「橋頭經濟」的發展，

¹⁸³ 本研究調研所得，計算方式：每年單程最大客運量=250 客位/每班×2 班船/小時×15 小時營運時間×4 個泊位×365 日/每年=約 1 000 萬。

¹⁸⁴ 香港特區政府入境事務處(2014)。《入境事務處二零一三年年報》。線上檢索日期：2014 年 12 月 29 日。網址：http://www.immd.gov.hk/publications/a_report_2013/index.html/

¹⁸⁵ 同上。

¹⁸⁶ 立法會七題：海天客運碼頭。(2012 年，11 月 14 日)。《特區政府新聞公報》。線上檢索日期：2014 年 12 月 29 日。網址：<http://www.info.gov.hk/gia/general/201211/14/P201211140193.htm/>

¹⁸⁷ 同上。

該地區將成為一個集購物、休閒、商務辦公於一體的綜合性商業商務區，結合大嶼山其他地區的旅遊資源，該地區將從旅客入境香港的中轉站發展成為一個重要的目的地。並且近年珠三角居民來香港旅遊模式逐漸從觀光型向日常消費型模式轉變，如果旅客的購物需求能在口岸附近得到滿足則不一定會選擇繼續前往距離較遠的香港傳統市區。同時，海天碼頭除了往來香港與珠三角西部的航線外，亦有一半數量的航線往來香港與珠三角東部和中部地區，開放碼頭後將使得這些地區的旅客更為便捷到達大嶼山地區，海天碼頭開放後與港珠澳大橋並不構成完全競爭的關係。因此，在大嶼山發展及旅客遊覽模式發生轉變的情況下，未來將海天碼頭開放給非中轉旅客的客流量將較之前的評估有大幅度的增長。

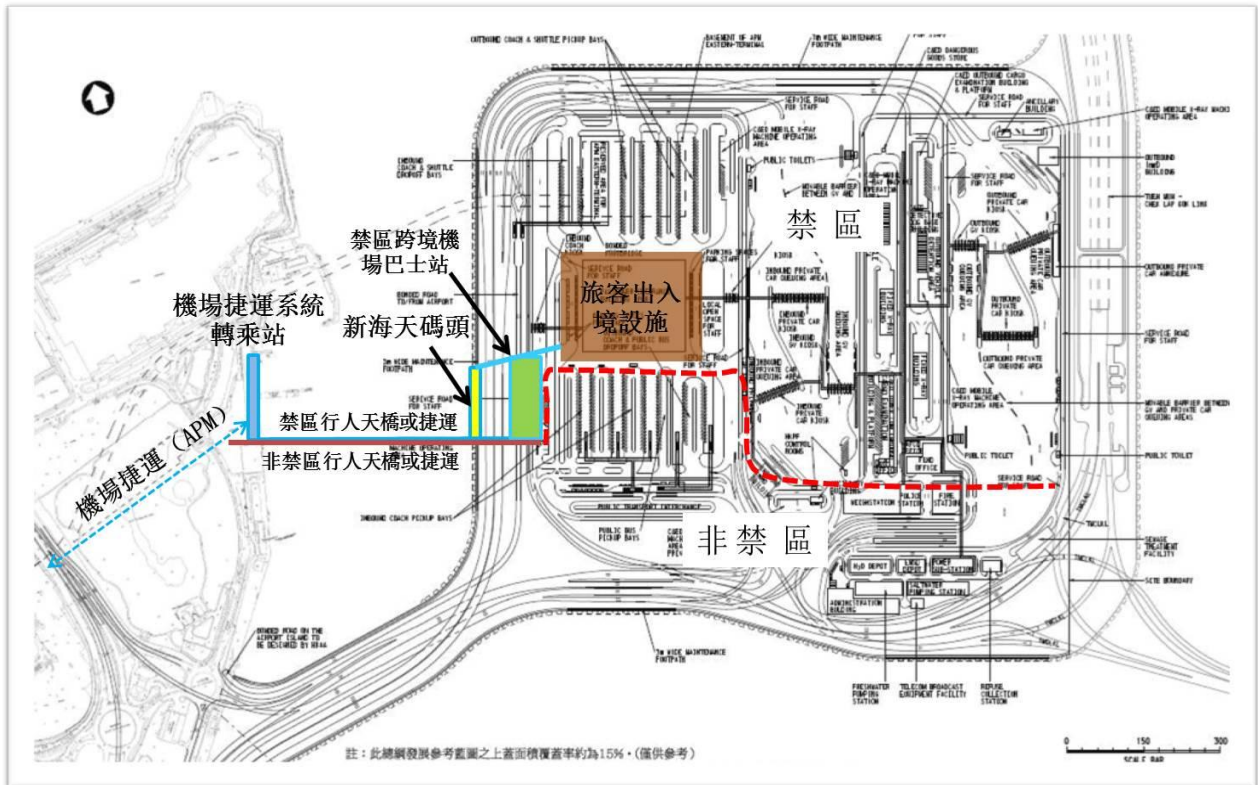
伴隨著港珠澳大橋的建設，未來 BCF 將設置配合大橋的出入境檢查設施。因此，本研究建議將現時位於機場島東面的海天碼頭搬遷至 BCF（如圖 6-4 黃色部分所示），可利用大橋的出入境檢查設施，在提高設施利用率的同時節省了海天碼頭開放所需的擴建成本。同時，為減少航班對附近水域中白海豚的影響，有必要限制海天碼頭渡輪的班次密度。

屆時，非中轉旅客通過 BCF 的出入境檢查後即可直接在人工島上進行交通轉駁，往來香港其他地區。經海天碼頭的中轉旅客可以免辦出入境香港的手續，經連接 BCF 禁區和機場捷運系統（APM）的行人天橋或捷運往來 BCF 和機場之間（如圖 6-4 藍色部分所示）。

6.2.3 在 BCF 禁區設置跨境機場巴士站

港珠澳大橋通車後經陸路從澳門、珠三角西部及周邊地區往來香港機場將十分便利。類似現時經海天碼頭往來香港的中轉旅客，這部分旅客如僅使用香港機場的服務則可以在抵達香港後不入境直接前往香港國際機場，減省不需要的出入境檢查手續。因此，建議在 BCF 禁區設置跨境機場巴士站，供經港珠澳大橋往來香港機場和澳門、內地的旅客搭乘免清關機場巴士，從而使得旅客行程更為便捷。在機場巴士站的設置方面，如圖 6-4 綠色部分所示，建議靠近上述新海天碼頭的規劃位置，從而便於旅客使用連接 BCF 和機場島的禁區行人天橋或捷運系統直達機場捷運系統（APM）轉乘站，前往目的客運大樓登機。

圖 6-4 搬遷海天碼頭至 BCF 示意圖



資料來源：本中心根據香港特區政府資料整理

6.2.4 落實港深西部快速軌道的建設

港深西部快速軌道的構想是 2012 年香港重點探討的大型跨區鐵路走廊方案之一。如圖 6-5 所示，該軌道方案包括三個部份：(1) 連接香港國際機場和深圳寶安國際機場的主線；(2) 連接深圳西部（前海）及新界西部洪水橋的跨界支線；以及 (3) 連接新界西北（屯門南）及北大嶼山（小蠔灣）的本地支線。¹⁸⁸ 長期以來有意見認為該條鐵路的客運量、市場需求等方面存在不確定性，因此該項目至今仍未有落實方案。

¹⁸⁸ 香港特區政府運輸及房屋局(2014), *鐵路發展策略2014*。線上檢索日期：2014年12月29日。
網址：<http://www.thb.gov.hk/tc/psp/publications/transport/publications/rds2014.pdf/>

圖 6-5 港深西部快速軌道初步規劃方案



資料來源：香港特區政府運輸及房屋局

本研究認為港深西部快速軌道對大嶼山地區的發展意義重大。港深西部快速軌道不僅將大嶼山與深圳機場和前海相連接，如圖 6-6 所示，該條鐵路（圖中橙黃色部分）有機會進一步向北延伸，在深圳與穗莞深城際鐵路接駁直達東莞虎門和廣州。屆時港深西部快速軌道通過接入珠三角城際軌道系統將吸引更多內地旅客前往大嶼山。

圖 6-6 港深西部快速軌道在珠三角軌道系統中的位置



資料來源：本中心整理

同時，港深西部快速軌道本地支線從屯門南開始向西到達青山後與主線共管道，橫越龍鼓水道後到達香港國際機場或港珠澳大橋香港口岸。如一直向南延伸，可利用現有鐵路到達小蠔灣一帶。該路線大大縮短了大嶼山至屯門的路程。如圖 6-7 所示，該條軌道有機會進一步向香港西南延伸連接擬議的「東大嶼山都會」以及香港島，提供一條直接往來大嶼山與香港其他商業中心的鐵路。

因此，未來港深西部快速軌道有機會同時成為珠三角軌道交通及香港內部軌道交通網絡的重要組成部份，並配合大嶼山地區的發展，從而獲得更多的客運量，並在香港的經濟及城市區域發展中發揮重要的作用。

圖 6-7 港深西部快速軌道規劃建議



資料來源：本中心根據香港特區政府路政署資料整理

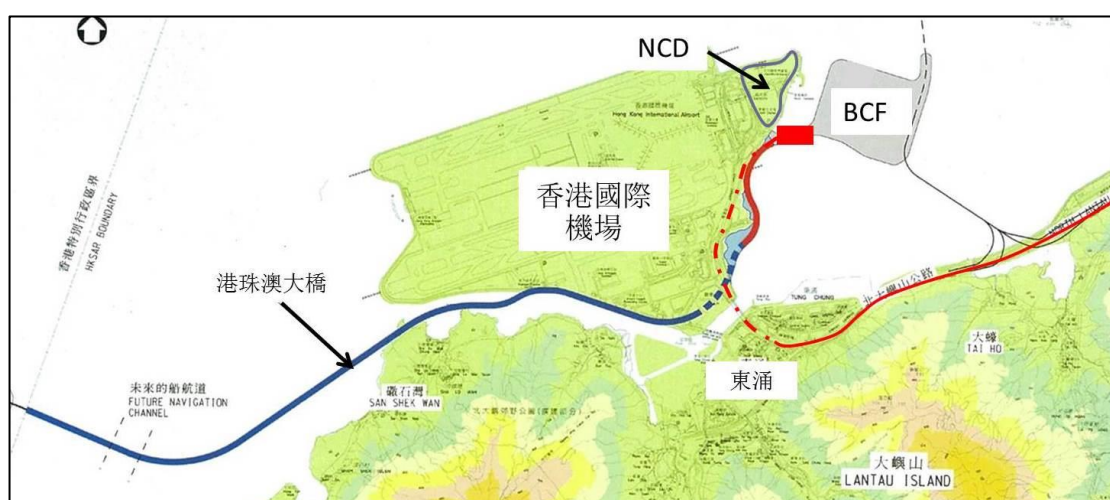
6.2.5 完善 BCF 與香港其他地區之間的交通聯繫

完善 BCF 與香港其他地區之間的交通聯繫，從大嶼山發展「橋頭經濟」的角度看，將進一步增強北大嶼山商業設施之間的群聚效應，提高大嶼山地區的吸引力；從全港角度看，將優化經 BCF 出入香港的旅客往來香港其他地區的行程，節省旅客行程時間，為港珠澳大橋以及開放後的海天碼頭吸引更多的客運量。因

此，須加強 BCF 與大嶼山地區以及延伸至香港其他地區的公路交通以及軌道交通聯繫。

為此，本研究建議修建連接 BCF、NCD 以及東涌新市鎮的鐵路支線。如圖 6-8 中紅色虛線所示，該條鐵路線可沿用現有機場快線的部分軌道，亦可考慮在 BCF 與 NCD 之間設置站點（圖中紅色方塊所示），方便往返 NCD 和 BCF 的旅客共同使用。

圖 6-8 連接 BCF、NCD 以及東涌新市鎮的鐵路支線示意圖



資料來源：本中心根據香港特區政府資料整理

6.3 關於外國遊客入境粵港澳地區的簽證政策建議

發展「一程多站」式旅遊模式、合作推廣區內旅遊資源是粵港澳地區近年對外開拓旅遊市場、發展旅遊業的重要策略之一。根據香港旅遊發展局的統計數據，2013年訪港過夜旅客中，有近九成長途旅客及近五成短途旅客利用「一程多站」旅遊模式。如本報告第四、五章節所述，港珠澳大橋建成通車為粵港澳三地之間進一步加強旅遊業合作，發展「一程多站」式旅遊項目創造了新的機遇，將使粵港澳三地在進一步完善交通聯繫的情況下，有機會利用港珠澳大橋帶來的客流量進一步發掘旅遊合作的空間，聯手拓展海外市場。

較為便捷的旅客出入境政策是促進區域間旅遊業合作的關鍵。現時為方便外國人士在粵港澳地區之間旅遊，國務院批准在粵港澳地區實施針對外國遊客的「入境 144 小時便利簽證措施」。根據規定，到訪香港、澳門的外國旅客，如持有與中國建交國家的有效護照，並參加在港、澳合法註冊的旅行社組織的旅行團，可從廣州、深圳、珠海等口岸入境后在一定地區內停留不超過 144 小時。¹⁸⁹

為進一步促進粵港澳地區「一程多站」式旅遊項目的實施，方便海外旅客通過便捷的簽證模式在各地區之間往來，本研究建議進一步簡化現時的「入境 144 小時便利簽證措施」，允許外國旅客無須經旅行社安排，即可從香港指定口岸免簽進入廣東省旅遊，並且在 144 小時之內經同一口岸返回香港。這種安排將便利前往香港或澳門的外國旅客遊覽廣東省，通過加強區域內旅遊資源的可達性增加香港旅遊資源的吸引力。

¹⁸⁹ 廣東省人民政府的網站提供的外國人入境 144 小時便利簽證措施相關資訊 (<http://www.gd.gov.cn/wsbs/jmbs/crj/bszn/0200606190506.htm/>)。

6.4 關於粵港澳三地政府合作推動港珠澳大橋項目的建議

6.4.1 「以點帶面」的港珠澳大橋

根據本研究的分析，港珠澳大橋作為一個交通運輸通道，其功能的發揮受到諸多因素的影響，如圖 6-9 所示，這些因素可以被歸納為「空間層面」和「政策領域層面」。在「空間層面」，顯而易見，橫跨珠江口的港珠澳大橋連接香港、珠三角西部地區以及澳門，其功能的發展取決於並服務於各地區的發展需求，以及各地區之間的合作。在「政策領域層面」，港珠澳大橋功能的發揮涉及經濟、社會、交通運輸、客貨出入境、土地規劃等多個政策領域。

港珠澳大橋作為地理層面的「節點」，以及政策對象的「重點」，發揮著「以點帶面」的角色，需要粵港澳三地政府的緊密協調及合作，根據本研究提出的各項建議，粵港澳三地政府的合作內容亦需涵蓋上述政策領域的方方面面，從而通過全面的政策支持港珠澳大橋策略價值的實現。

圖 6-9 港珠澳大橋涉及的空間層面和政策領域層面



6.4.2 港珠澳大橋的管理模式現狀及改善建議

現時，港珠澳大橋的管理採取「專責小組——三地委——建設主體」的三層組織架構。第一層為港珠澳大橋「中央專責小組」，由國家發展和改革委員會牽頭，其成員機構包括國務院港澳事務辦公室、國家交通運輸部、廣東省人民政府、香港特區政府以及澳門特區政府，其主要履行中央政府明確的職責，協調港珠澳大橋建設過程中涉及中央事權的相關問題。

第二層為「粵港澳三地工作委員會」，由廣東省發展和改革委員會出任主席，由珠海市市長、廣東省交通廳副廳長、澳門建設發展辦公室負責人，以及香港特區政府運輸及房屋局局長擔任委員，其主要代表粵港澳三地政府協調、解決項目建設和運營過程中涉及的重要問題。

第三層為港珠澳大橋的五個建設主體，包括負責主橋部分的港珠澳大橋管理局、負責建設澳門口岸和連接線的澳門建設辦、負責建設珠海口岸的珠海市政府港珠澳大橋建設協調辦公室、負責建設珠海連接線的廣東省交通廳，以及負責建設香港口岸和連接線的香港特區政府路政署。

由上述三層管理組織架構可見，港珠澳大橋現時的管理工作是在國家層面的協調下由粵港澳三方合作進行，實現了「空間層面」對港珠澳大橋進行多方協調管理的需求。然而，由參與管理的具體部門職責可以發現，現時的管理機構集中在交通建設及運輸管理領域，僅針對港珠澳大橋的建設和配套設施的發展進行協調管理，粵港澳三地仍缺乏在「政策領域層面」的綜合協作，在港珠澳大橋相關的經濟產業發展、土地規劃、跨境交通安排等方面尚未建立常規的合作機制。

為避免各自為政式的規劃發展，更好地發揮港珠澳大橋在香港、珠三角西部地區與澳門之間的溝通作用，並更好地基於各地的經濟和社會發展需要對港珠澳大橋相關的出入境政策、土地規劃進行設計，建議粵港澳三地盡快建立全面的政策協調機制，將港珠澳大橋所涉及的各项領域涵蓋在內，並積極爭取國家在港珠澳大橋政策制定中起到積極的推動作用。

第七章

總結：新形勢、新機遇、新策略

第七章 總結：新形勢、新機遇、新策略

港珠澳大橋的構想最早於二十世紀八十年代提出後，粵港澳各地的官、商、學界因應形勢變化和各地發展需要提出了數十種大橋規劃方案。後經中央政府的協調，最終達成共識，於 2009 年大橋工程建設正式進入實施階段。大橋基建的功能定位一方面受宏觀經濟形勢影響，另一方面亦為區域經濟發展創造機遇。本研究從近年廣東省宏觀經濟發展、粵港澳經濟關係的新形勢入手，分析港珠澳大橋為香港區域合作及經濟發展帶來的新機遇，最後提出通關政策、交通配套、管理模式等方面的新策略，以讓大橋發揮最大效益。本研究採取歸納分析法，針對各類數據、例證、文獻資料及訪談意見，以質化方法加以整理，雖然並非量化研究，但對整個形勢佈局可有更全面、深入的描繪及理解。

7.1 新形勢

自 2000 年代中期開始，廣東省在產業結構及經濟發展模式等方面呈現了新的發展趨勢。中央政府出台了多項宏觀調控政策，推動產業結構升級，依靠消費、投資、出口協調拉動經濟增長，影響了廣東省舊有經濟發展模式。2008 年國家對珠三角地區的經濟發展提出了新要求，廣東省邁出了新時期經濟轉型的步伐，以「提升」和「協調」為發展路徑，重點提升產業發展水平、外向型經濟發展水平，以及協調內外市場發展以及協調廣東省內的區域發展。

在此新方向下，珠三角西部中的珠海、中山、江區地區作為珠三角極具發展潛力的後發地區，不再重複珠三角東部傳統的低附加值經濟發展模式，在戰略定位和產業發展方向上亦呈現新的時代特徵。

廣東省及珠三角西部的發展新方向營造了香港將要面對的新形勢。一方面，香港傳統加工貿易業逐漸喪失市場競爭力，在轉型和轉移的過程中面對困境，以其為紐帶的粵港經濟關係逐漸被新經濟形勢下的粵港新型經貿關係所取代，由加工貿易帶動的粵港貨物貿易量亦會隨之減少。另一方面，廣東省優先發展現代服務業並配合製造業轉型升級的需求與香港的產業優勢相結合，使得粵港開展服務業合作、推動服務貿易自由化成為了新時期兩地經濟合作的主要內容。

隨著內地自由貿易區的擴圍，廣東省獲得了以自貿區為對外開放窗口的機會。廣東自貿區定位在「CEPA 升級版」，是深化粵港合作、實現投資貿易便利化、服務貿易基本自由、監管模式靈活高效、營商環境與國際接軌、行政與法制透明規範的改革開放試驗區。與此同時，廣東企業希望增加對外投資，提升競爭力，有意來香港尋求專業服務、合作夥伴或進行有關商業活動，香港逐漸成為廣東企業「走出去」的橋頭堡。

與香港相鄰的澳門，近年促進經濟協調及可持續發展，致力推動「經濟適度多元化」為方向，在博彩業發展的同時擴闊產業基礎，促進其他相關產業的發展。當前，澳門特區的經濟發展定位包括建設「世界旅遊休閒中心」，以及「中國與葡語國家商貿合作服務平台」，重點發展會展、商務、休閒旅遊等產業。旅遊和會展業亦是香港的優勢產業，港澳之間有機會通過「一程多站」的合作模式提升港澳地區對外的整體吸引力。

除經濟形勢轉變外，近年粵港「生活圈」亦逐漸形成。隨著粵港之間在交通銜接、出入境便利化等方面的不斷優化，粵港兩地居民以消閒旅遊、探親訪友、跨境工作為目的的日常往來逐年增多，兩地人流往來日益頻繁，生活模式亦趨向接軌。

面對新形勢，港珠澳大橋的運輸功能定位亦出現轉變。順應廣東省新時期「提升」和「協調」的經濟發展戰略，珠三角西部地區堅持高端發展路徑，在產業定位方面朝向高增值方向發展，在與香港的經濟合作中重點加強在現代服務業領域的合作，而非重複珠三角東部與香港之間傳統的加工貿易合作模式。因此，現時以及未來一個時期，珠三角西部與香港之間的貨物貿易量不具備大幅度增長的空間。此外，隨著珠三角港口等交通配套設施的進一步完善，香港作為該地區貨物進出口門戶的角色可能被進一步弱化，從而減少珠三角西部貨物經香港進出口的運輸需求。

貨運增長雖然受制於新形勢，但客運卻因為新形勢而有更大的發展潛力。未來由於珠三角西部、澳門與香港之間在旅遊消費、服務貿易等領域的緊密往來，該地區內部的旅客運輸需求有望維持上升趨勢。經港珠澳大橋的陸路旅客行程將更為經濟、靈活、穩定，在替代現有運輸方式時具有一定的比較優勢。與此同時，港珠澳大橋將改善周邊地區的區位條件，帶動地區經濟、社會發展，從而有機會誘發更多的旅客經港珠澳大橋在各地區之間往來。

7.2 新機遇

雖然新形勢對香港貨運物流的預期發展造成了挑戰，但同時亦為香港物流業等產業的發展帶來了新機遇。港珠澳大橋有效連接香港與珠三角西部，促進合作，不僅為香港經濟發展「引入」新動力，亦為香港向外「拓展」經濟腹地、擴大社會發展空間創造重要的條件。

縱使面對區內物流業的競爭，國家「十二五」規劃明確提出繼續支持香港物流業發展，推動香港發展高價值貨物存貨管理及區域分銷中心，鞏固和提升香港國際貿易中心的地位。缺乏物流用地是香港物流業目前的發展樽頸，而珠三角西部正可為香港提供物流用地支持。大橋落腳點的珠海市為充分利用港珠澳大橋帶來的交通區位優勢以及橫琴新區的優惠政策，規劃打造對接港澳地區的綜合性商貿物流基地。大橋建成後，香港可與珠海合作，通過整合洪灣港物流中心、保稅物流園區以及實施分線管理的橫琴新區，打造規模性的珠港澳保稅物流園區。

香港現代服務業亦可借珠三角西部為平台，進入更廣闊的新市場。一方面，珠三角西部地區工業以先進製造業和戰略性新興產業、高新技術產業為發展重點，該地區需要高水平的服務業為產業發展提供支援。另一方面，珠三角西部現代服務業的發展以金融業、信息服務業、商務服務和會展業、現代物流業以及文化旅遊業為主要內容，並強調通過加強與香港的合作和交流推動相關產業的發展。自2008年開始，國家批准部分內地對香港服務業開放政策措施在廣東省先行先試，隨著港珠澳大橋的建成，香港現代服務業提供者往來珠三角西部地區將更加便利，為香港現代服務業進入珠三角西部地區的市場提供硬件支持，為香港現代服務業利用 CEPA 優惠制度進一步擴展市場創造條件。隨著港珠澳大橋的建成，往來珠三角西部、澳門與香港之間的旅客行程將更為便捷，為三地進一步加強合作發展「一程多站」旅遊產品、形成旅遊業集群提供硬件支持，進而增加香港旅遊資源的吸引力。

港珠澳大橋作為香港和珠三角西部之間的門戶，更可為香港內部帶來「橋頭經濟」的發展機遇。港珠澳大橋落成通車，將會把大嶼山連接到整個珠江三角洲發展軸線中，突破以往「天涯海角」的地理困局，令大嶼山的經濟發展的潛力大增。港珠澳大橋對大嶼山「橋頭經濟」的產業推動主要可分為兩大類，一類是因交通便利而帶動貨流、人流的產業，當中包括航空物流、零售及商務辦公，另一類是利用大橋連接珠西地區的同類產業，打造「一橋兩岸」的區域產業群，當中

包括會展及旅遊業。

港珠澳大橋不僅在經濟上為香港注入新動力，亦為香港居民生活開拓更多空間。香港居民一直面對房屋供應量不足、居住環境擠迫的問題，珠三角西部地區土地資源較為豐富，未來可為香港居民提供更多的生活空間。珠海、中山得益於較為宜人的居住環境，近年吸引了一定數量的香港居民前往消閒、度假，或者規劃退休後在當地長期居住。港珠澳大橋將使得珠三角西部的部分地區與香港形成「一小時生活圈」，未來香港居民經大橋往來兩地將較為便捷，交通狀況的改善將有助於香港居民前往珠三角西部擴展生活空間。

7.3 新策略

為充分把握港珠澳大橋帶來的新機遇，必須採取新策略，施以軟硬件配套，發揮港珠澳大橋的運輸功能，吸引更多旅客使用港珠澳大橋。新策略有以下三個方針：（1）優化經港珠澳大橋的旅客行程，盡量縮短旅客行程時間；（2）充分利用港珠澳大橋帶來的交通優勢，推動香港經濟、社會發展，加強區域合作；（3）加強粵港澳三方的合作，將港珠澳大橋從工程層面的合作項目提升至區域發展戰略層面。就此，本研究對港珠澳大橋提出一系列的政策建議。（如表 7- 1 所示）

表 7-1 本研究關於港珠澳大橋的政策建議重點

政策建議類型	政策建議重點	涉及政策制定主體
跨境車輛通關	1. 大幅度放寬香港私家車申請珠海牌照的資格限制；	香港特區政府、廣東省相關部門、珠海市相關部門
	2. 在港珠澳大橋珠海口岸實施較為便捷的「過境私家車一次性特別配額」政策；	香港特區政府、廣東省相關部門、珠海市相關部門
交通配套	3. 在 BCF 禁區範圍設置內地及澳門私家車不入境香港的地下停車場；	香港特區政府
	4. 搬遷海天碼頭至 BCF 禁區；	香港特區政府
	5. 在 BCF 禁區設置跨境機場巴士站；	香港特區政府
	6. 落實港深西部快速軌道的建設；	香港特區政府、廣東省相關部門、深圳市相關部門
	7. 完善 BCF 與香港其他地區之間的交通聯繫；	香港特區政府
遊客入境簽證	8. 進一步簡化現時針對外國遊客的「入境 144 小時便利簽證措施」；	中央政府、香港特區政府、廣東省相關部門
粵港澳政府合作	9. 改善現有針對港珠澳大橋的粵港澳政府合作機制，提高政策領域覆蓋的全面性。	中央政府、香港特區政府、廣東省相關部門、澳門特區政府

「窮則變，變則通」，形勢轉變並不只意味著原來優勢的消失，而是暗藏未被發掘的機遇。若能適時掌握轉變後的新形勢格局，從中分析判斷新機遇所在之處，調整策略，新形勢下將可有更大的發展空間。本研究認為港珠澳大橋作為香港、澳門、珠三角西部重要的大型基建項目，規劃過程漫長，施工落成後的形勢已與當初有異，故重新審視粵港澳的經濟、社會新形勢，從中分析大橋功能定位的轉變及新機遇所在之處，提出區域合作、橋頭經濟等發展方向，建議通關、管理方面的新策略。大橋落成在即，各地政府有必要加快推動相關政策的落實，方可在大橋通車時做到「路通、政通、人通、財通」。

參考資料

文獻部份

大珠三角商務委員會 (2007)。內地加工貿易政策對香港的影響。線上檢索日期：2014年7月10日。網址：

http://www.cmab.gov.hk/doc/ProcessingTradeJune_chi.pdf

中山市人民政府 (2011)。中山市國民經濟和社會發展第十二個五年規劃。線上檢索日期：2014年8月1日。網址：

http://www.zsdp.gov.cn/show.php?sub_id=69&news_id=36438/

中共珠海市委、珠海市人民政府 (2009)。關於貫徹落實《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要 (2008—2020年)》的實施意見。

中共廣東省委、廣東省人民政府 (2010)。中共廣東省委廣東省人民政府關於實施擴大內需戰略的決定。線上檢索日期：2014年8月13日。網址：

http://www.gdei.gov.cn/zwgk/jmzk/gdjm/201003/201003/t20100326_100628.html/

中國 (澳門) 交通學會 (2014)。分析澳門道路交通安全問題。線上檢索日期：2014年12月29日。網址：<http://www.cmtsa.org/a/Article/2014/0915/59.html/>

中國人民共和國國民經濟和社會發展第十二個五年規劃綱要。網址：

http://www.cmab.gov.hk/tc/issues/12th_5yrsplan_outline.htm/

中國港口集裝箱網 (2013)。珠三角地區港口的競爭與合作分析。線上檢索日期：2014年8月28日。網址：

<http://www.portcontainer.com/newsAction.do?command=viewData&categoryId=8a9287fa300b0b0001300b4189670002&dataId=2c90c08741c3d0c801422026db500c0a/>

王慶雲 (2003)。交通運輸與經濟發展的內在關係。綜合評述, 2003 (07), 4-7。

王緝憲 (2009年9月)。大珠江三角洲內河航運研究：問題與對策。發表於大珠三角區域規劃研討會。香港。

立法會交通事務委員會 (2008)。港珠澳大橋討論文件。線上檢索日期：2014年5月9日。網址：

<http://www.legco.gov.hk/yr07-08/chinese/panels/tp/papers/tp0516cb1-1520-1-c.pdf/>

- 立法會交通事務委員會（2008）。港珠澳大橋最新的背景資料簡介。線上檢索日期：2014年5月9日。網址：
<http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/tp/papers/tp1219cb1-407-c.pdf/>
- 立法會交通事務委員會（2012）。有關過境私家車一次性特別配額試驗計劃的背景資料簡介。線上檢索日期：2014年12月29日。網址：
<http://www.legco.gov.hk/yr11-12/chinese/panels/tp/papers/tp0216cb1-1051-c.pdf/>
- 立法會交通事務委員會（2013）。有關港珠澳大橋的背景資料簡介。線上檢索日期：2014年5月9日。網址：
<http://www.legco.gov.hk/yr13-14/chinese/panels/tp/papers/tp1115cb1-268-2-c.pdf/>
- 立法會秘書處資料研究組（2014）。「個人遊計劃」研究簡報。線上檢索日期：2014年8月27日。網址：
<http://www.legco.gov.hk/research-publications/chinese/1314rb06-individual-visit-scheme-20140507-c.pdf/>
- 江宇、劉小麗（2007）。港珠澳大橋建設對泛珠三角發展的社會經濟影響。《中國國情國力》，2007（4），62-64。
- 江門市人民政府（2011）。江門市國民經濟和社會發展第十二個五年規劃。線上檢索日期：2014年8月1日。網址：
http://www.jiangmen.gov.cn/qy/fzgh/201209/t20120920_331384.html/
- 吳志才、陳蕾（2004）。港珠澳大橋興建對大珠三角經濟圈的影響。《南方經濟》，2004（1），36-38。
- 吳志才、陳蕾（2004）。港珠澳大橋興建對大珠三角經濟圈的影響。《南方經濟》，2004（1），36-38。
- 呂霞（2011）。珠三角內河港口集裝箱運輸發展新趨勢。《珠江水運》，300。線上檢索日期：2014年8月28日。網址：
<http://www.zjsyzz.com/magshow.php?id=913&larid=77&classid=19&nclassid=24/>
- 李光德（2011）。港珠澳大橋建設、運輸成本降低及大珠三角產業轉移研究——一個新經濟地理學分析框架。《當代財經》，2011（8），83-91。
- 冼超文（2013）。港珠澳大橋對珠海市產業政策發展的影響及優化研究（碩士論文，吉林大學，2013）。
- 邵善波、楊春（2002）。對「粵港澳大橋」的共識與分歧。香港：一國兩制研究中心。

- 香港工業總會 (2013)。珠三角港資企業現況與前景問卷調研報告。線上檢索日期：2014年8月20日。網址：
<https://www.industryhk.org/upload/media/file/033b626d51fe5b894048e024aac5540b.pdf/>
- 香港工業總會 (2013)。國家十二五規劃下物流業中小企業面對的挑戰、機遇與應對策略。線上檢索日期：2014年8月7日。網址：
http://www.cuhk.edu.hk/proj/sme-logistics/documents/SMLEs_Report_final.pdf/
- 香港特區行政長官二零一四年施政報告。線上檢索日期：2014年12月9日。網址：
<http://www.policyaddress.gov.hk/2014/index.html/>
- 香港特區政府、廣東省人民政府 (2014)。實施《粵港合作框架協議》2014年重點工作。線上檢索日期：2014年8月27日。網址：
http://gia.info.gov.hk/general/201403/10/P201403100596_0596_125690.pdf/
- 香港特區政府、廣東省人民政府、澳門特區政府 (2010)。港珠澳大橋建設、運營、維護和管理三地政府協議。線上檢索日期：2014年5月9日。網址：
<http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/panels/tp/papers/tpcb1-1354-1-c.pdf/>
- 香港特區政府入境事務處 (2014)。入境事務處二零一三年年報。線上檢索日期：2014年12月29日。網址：
http://www.immd.gov.hk/publications/a_report_2013/index.html/
- 香港特區政府投資推廣署 (2014)。大珠三角的發展和機遇。線上檢索日期：2014年5月9日。網址：
http://www.investhk.gov.hk/zh-cn/files/2014/05/InvestHK-GPRD-Book_Chin_Apr2014.pdf/
- 香港特區政府差餉物業估價署 (2014)。香港物業報告2014。線上檢索日期：2014年12月1日。網址：
<http://www.rvd.gov.hk/tc/publications/hkpr.html/>
- 香港特區政府商務及經濟發展局 (2013)。香港承受及接待旅客能力評估報告。線上檢索日期：2014年8月27日。網址：
http://www.tourism.gov.hk/resources/tc_chi/paperreport_doc/misc/2014-01-17/Assessment_Report_tc.pdf/
- 香港特區政府規劃署 (2014)。北往南來二零一三至一四年跨界旅運統計調查。線上檢索日期：2015年1月5日。網址：
http://www.pland.gov.hk/pland_tc/p_study/comp_s/nbsb2013-2014/NBSB2013-14.pdf/
- 香港特區政府規劃署及土木工程拓展署 (2014)。東涌新市鎮擴展研究第3階段公眾參與摘要。線上檢索日期：2014年12月22日。網址：
http://www.tung-chung.hk/trad_public_digest_3.html/

香港特區政府運輸及房屋局 (2014)。鐵路發展策略 2014。線上檢索日期：2014 年 12 月 29 日。網址：
<http://www.thb.gov.hk/tc/psp/publications/transport/publications/rds2014.pdf/>

香港貿易發展局 (2014)。珠三角港企產業轉型實況。線上檢索日期：2014 年 8 月 20 日。網址：
<http://economists-pick-research.hktdc.com/business-news/article/%E7%B6%93%E8%B2%BF%E8%81%9A%E7%84%A6/%E7%8F%A0%E4%B8%89%E8%A7%92%E6%B8%AF%E4%BC%81%E7%94%A2%E6%A5%AD%E8%BD%89%E7%A7%BB%E5%AF%A6%E6%B3%81/bs/tc/1/1X000000/1X09XV69.htm/>

香港經貿商會 (2013)。港企對經營前景持觀望態度。線上檢索日期：2014 年 8 月 20 日。網址：<http://www.hketa.com.hk/news?id=507/>

香港機場管理局 (2001)。香港國際機場二零二零年發展藍圖。線上檢索日期：2014 年 6 月 9 日。網址：
<http://www.legco.gov.hk/yr00-01/chinese/panels/es/papers/es1029cb1-109-3c.pdf/>

香港機場管理局 (2014)。香港機場管理局 2013/14 年報。線上檢索日期：2014 年 9 月 15 日。網址：
<http://www.hongkongairport.com/chi/business/airport-authority/publication/annual-report/annual-reports-2013-14.html/>

珠中江三市發展和改革局、廣東省社會科學院宏觀經濟研究所 (2012)。珠中江區域緊密合作規劃 (2012-2020 年)。線上檢索日期：2014 年 8 月 1 日。網址：
http://www.zhdpb.gov.cn/zwgk/fzgh/zcqh/201209/t20120927_318391.html#_Toc324101234/

珠海市人民政府 (2011)。珠海市國民經濟和社會發展第十二個五年規劃。線上檢索日期：2014 年 8 月 1 日。網址：
www.zhuhai.gov.cn/.../P020110714484952558566.doc/

珠海市人民政府 (2013)。珠海市高端製造業發展規劃 (2013-2020)。線上檢索日期：2014 年 9 月 20 日。網址：
www.zhftz.gov.cn/zwgk/.../P020130923619606573800.doc/

珠海市住房和城鄉規劃建設局 (2013)。港珠澳大橋珠海口岸控制性詳細規劃。線上檢索日期：2014 年 9 月 15 日。網址：
<http://www.zhgzj.gov.cn/WxContent.aspx?WstName=%BF%D8%D6%C6%D0%D4%CF%EA%CF%B8%B9%E6%BB%AE&MdlName=%BF%D8%B9%E6%CF%EA%CF%B8%B9%E6%BB%AE%C5%FA%C7%B0%B9%AB%CA%BE&ArtId=19679/>

珠海市商務局 (2014)。迎接港珠澳大橋時代：2014 年珠海市商貿物流產業招商項目。

- 高力國際 (2014)。香港物業市場研究報告 (2014 年第二季、第三季)。線上檢
索日期：2014 年 12 月 1 日。網址：
<http://www.colliers.com/zh-hk/hongkong/insights/researchlibrary/>
- 國家發展和改革委員會 (2008)。珠江三角洲地區改革發展規劃綱要 (2008-2020
年)。線上檢索日期：2014 年 11 月 10 日。網址：
<http://www.gdep.gov.cn/hbgh/ghjh/ghjh/201008/P020100804604719020540.pdf/>
- 張新海、沈義 (2006)。中外跨境行駛車輛管理之比較。政法學刊, 23 (2) 113-117。
- 張叢、彭輝 (2012)。基於運輸化理論的區域交通運輸與社會經濟發展耦合關係
研究。湖南大學學報, 26 (2), 59-64。
- 深圳出入境檢驗檢疫局 (2012)。深圳公路口岸一次性臨時往來粵港小汽車檢驗
檢疫管理辦法 (試行)。線上檢索日期：2014 年 12 月 29 日。網址：
www.szciq.gov.cn/WebEditor/.../20120417174031177.doc/
- 深圳海關 (2012)。關於一次性臨時往來粵港小汽車監管辦法 (試行)。線上檢索
日期：2014 年 12 月 29 日。網址：
http://www.szka.gov.cn/xxgk/qt/zyts/haig/201207/P020120702621970214356.doc
/
- 許慶斌、榮朝和、馬運 (2003)。運輸經濟學導論。北京：中國鐵道出版社。
- 陳端海 (2013)。港珠澳大橋建設與珠江西岸港口經濟的協同發展。特區實踐與
理論, 2013 (3), 36-38,51。
- 陳廣漢 (2006)。粵港澳經濟關係走向研究。廣州：廣東人民出版社。
- 創綠中心、中山大學中國公益研究院 (2013)。廣東省城市生態宜居指數 2013
年報告。廣東：創綠中心。
- 智經研究中心 (2010)。珠三角都會區現況與前瞻。香港：商務印書館。
- 智經研究中心 (2011)。十二五期間廣東經濟結構轉型與香港的機遇 (研究報告)。
香港：作者。
- 智經研究中心 (2013)。一橋. 三地. 半邊中國。2014 年 8 月 6 日，取自
http://www.bauhinia.org/analyses_content.php?id=77
- 舒燕飛、董超 (2009)。金融危機對珠三角經濟轉型的影響。載於中國區域經濟
發展報告 (2008-2009)，北京：社會科學文獻出版社。
- 馮國經 (2005)。跨境基建對香港的戰略意義。跨境基建與香港的策略定位研討
會。香港：香港特區政府中央政策組。
- 楊汝萬、沈建法、張力 (2004)。香港與珠三角西部：從跨境角度看協作發展。
香港中文大學香港亞太研究所。

- 榮朝和（2002）。*西方運輸經濟學*。北京：經濟科學出版社。
- 劉建豪（2006）。澳門產業結構優化及適度多元化。*行政*，72（19），503-522。
- 廣州港集團辦公室（2014）。*南沙港鐵路計劃2014年底開工建設*。線上檢索日期：2014年9月8日。網址：<http://www.chinaports.org/info/201410/179747.htm/>
- 廣東省人民政府（1992）。*廣東省人民政府關於加強直通粵港澳車輛管理工作問題的通知*。線上檢索日期：2014年12月29日。網址：<http://www.eport.gd.gov.cn/Portal/Laws/kouanzongheguanli/1992/0907/256.html/>
- 廣東省人民政府（2001）。*廣東省國民經濟和社會發展第十個五年計劃綱要*。
- 廣東省人民政府（2009）。*橫琴總體發展規劃*。線上檢索日期：2014年10月5日。網址：http://www.hmo.gov.cn/Contents/Channel_346/2013/0220/26482/content_26482.htm/
- 廣東省人民政府（2010）。*珠江三角洲產業佈局一體化規劃（2009-2020年）*。線上檢索日期：2014年8月12日。網址：http://zwgk.gd.gov.cn/006939748/201008/t20100810_12102.html/
- 廣東省人民政府（2013）。*关于加快发展服务贸易的意见*。線上檢索日期：2014年8月12日。網址：http://zwgk.gd.gov.cn/006939748/201304/t20130407_371564.html/
- 廣東省人民政府（2013）。*廣東省人民政府關於加快發展服務貿易的意見*。線上檢索日期：2014年8月12日。網址：http://zwgk.gd.gov.cn/006939748/201304/t20130407_371564.html/
- 廣東省人民政府（2013）。*廣東省推進加工貿易轉型升級三年行動計劃（2013年-2015年）*。線上檢索日期：2014年8月12日。網址：http://zwgk.gd.gov.cn/006939748/201308/t20130813_395556.html/
- 廣東省人民政府（2014）。*省長朱小丹在廣東省第十二屆人民代表大會第二次會議上作政府工作報告*。線上檢索日期：2014年8月1日。網址：http://www.gd.gov.cn/govpub/gzbg/szf/201401/t20140122_192460.htm/
- 廣東省人民政府（2014）。*廣東省支持外貿穩定增長實施方案*。線上檢索日期：2014年8月12日。網址：http://zwgk.gd.gov.cn/006939748/201405/t20140527_529534.html/
- 廣東省商務廳（2014）。*廣東商務發展報告，2009-2014年*。

廣東省國際貿易促進委員會、暨南大學特區港澳經濟研究所（2011）。《「十二五」時期推動廣東企業「走出去」的思路和對策研究》。線上檢索日期：2014年8月1日。網址：www.gdefair.com/news/.../2013102311345549187.doc/

廣東省發改委規劃處（2013）。《廣東省綜合交通運輸體系發展「十二五」規劃》。線上檢索日期：2014年9月8日。網址：http://zwgk.gd.gov.cn/006939748/201211/t20121122_355677.html/

廣東省對外貿易經濟合作廳（2010）。《關於廣東省「十二五」口岸發展規劃的意見》。線上檢索日期：2014年9月10日。網址：<http://www.gddoftec.gov.cn/admin/UploadFile/201092914162225.pdf/>

廣東省對外貿易經濟合作廳（2012）。《廣東省外經貿發展「十二五」規劃》。線上檢索日期：2014年8月15日。網址：<http://wap.gddoftec.gov.cn/detail.asp?channalid=1442&contentid=16368/>

潘鴻桂（2011）。《港珠澳大橋建成一對澳門博彩業影響》。載於澳門經濟學會（主編），《澳門優秀經濟論文集—2011 澳門經濟論文比賽獲獎作品》。澳門：澳門經濟學會。

鄭全成（2009）。《運輸與包裝》。北京：清華大學出版社。

澳門行政長官辦公室（2014）。《特區政府二〇一四年財政年度工作總結》。線上檢索日期：2014年8月29日。網址：http://images.io.gov.mo/cn/lag/bagr2014_cn.pdf/

盧鵬宇（2012）。《基於經濟地理視角的港珠澳大橋建設意義分析》。《廣東廣播電視大學學報》，2012（3），66-69。

薛鳳旋（2000）。《都會經濟區：香港與廣東共同發展的基礎》。《經濟地理》，20（1），37-42。

網站部份

大嶼山發展專責小組：http://www.pland.gov.hk/pland_en/lantau/index_static.html

中國國際貿易促進委員會法律事務部提供有關「ATA 單冊證——臨時進出口貨物通關護照」相關資訊：<http://atachina.org>

昂坪 360：<http://www.np360.com.hk/>

東涌新市鎮擴展研究：<http://www.tung-chung.hk/>

香港立法會交通事務委員會

<http://www.legco.gov.hk/general/chinese/panels/yr12-16/tp.htm/>

香港房屋委員會：<http://www.housingauthority.gov.hk/>

香港特區政府差餉物業估價署：<http://www.rvd.gov.hk/>

香港特區政府旅遊事務署：<http://www.tourism.gov.hk/>

香港特區政府海事處：<http://www.mardep.gov.hk/hk/home.html/>

香港特區政府統計處：<http://www.censtatd.gov.hk/>

香港特區政府規劃署：<http://www.pland.gov.hk/>

香港特區政府運輸署：<http://www.td.gov.hk/>

香港機場管理局：<https://www.hongkongairport.com/>

港珠澳大橋香港相關工程：<http://www.hzmb.hk/tchi/about.html/>

港珠澳大橋管理局：<http://www.hzmb.org/cn/default.asp/>

雲南省統計局：http://www.stats.yn.gov.cn/TJJMH_Model/default.aspx/

廣西壯族自治區統計局：<http://www.gxtj.gov.cn/>

廣東省人民政府：<http://www.gd.gov.cn/>

廣東省統計局：<http://www.gdstats.gov.cn/>

澳門特區政府統計暨普查局：<http://www.dsec.gov.mo/>