



Title	The transborder economic region of Hong Kong - Shenzhen; 香港-深圳跨境城市經濟區之形成
Author(s)	Sit, VFS; Yang, C
Citation	Acta Geographica Sinica, 1997, v. 52 suppl, p. 16-27
Issued Date	1997
URL	http://hdl.handle.net/10722/236319
Rights	This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International License.

香港-深圳跨境城市经济区之形成

薛凤旋 杨 春

(香港大学地理及地质学系, 香港)

提 要 本文以 70 年代末中国改革开放以来香港-深圳这两个分属不同社会制度的城市的发展和紧密结合而形成跨境城市经济区为个案研究对象, 总结两者各自的城市发展历史, 分析两地在过往 10 余年间的跨境发展特征及相互影响。一方面深圳借助于香港资本流入等因素发展成为现代化的大都市; 另一方面香港跨境向深圳、珠江三角洲经济腹地扩散, 促进了其产业升级和国际贸易、金融和航运中心地位的巩固。过往 10 多年香港-深圳跨境的区域发展是由市场规范的、自发和民间促成的。随着“九七”香港回归祖国, 这一跨境城市经济区的发展应由两地政府积极、主动地参与和管理。同时, 港深管理线的存在及其完整性对保持和促进这一跨境城市经济区的发展是至关重要的。

关键词 香港 深圳 跨境发展 基建 国际化 珠江三角洲

1 跨境区域发展与港深跨境城市经济区

20 世纪 70 年代以来的生产活动和城市发展的全球化导致了至少 5 种新的空间组形态的出现, 其中之一是将国际、国家、地区各级发展联结起来的跨越国家边界的“跨境区域”。但当今全球化和跨国化的发展赋予生长极和扩散这一概念崭新的涵义, 即生长极扩散的过程可以发生在跨国家边界的相毗邻地区, 而不仅仅限于一个国家或区域本身, 从而导致了沿边境相联结地区的经济结合。如美国—墨西哥边境城市圣地亚哥、提祖戈娜发展成为大型的具双重文化特征的超级都市区^[1]; 由新加坡、马来西亚南部的新山和印度尼西亚的廖内岛^[2], 这一“发展三角”的优劣势互补和劳动力分工仰赖于其间存在国际边境来保持这 3 个地区的社会、政治和经济的区别。因此它的存在与发展, 既是因为有其共同的利益和互补的合作, 同时也基于相互间之差别, 而这些差别是以边界的存在和不同政治与经济制度的存在为基础。跨境区域的出现也反映出全球资本流动和国家或地区发展间的一个新的协调手段。它并不是偶然的結果, 而是经过精心策划和有关国家的政策配合而促成的。

香港和深圳这一跨境区域的发展以市场规范为主, 缺少一个如新加坡政府般的策动中心和双边政府的紧密配合。虽然在发展历史、规模和社会经济制度上有很大差异, 但都在中国 1978 年以来的改革开放中扮演了极其重要的角色, 得到了迅速的发展。香港现在不仅是世界金融、贸易和航运中心之一, 也是世界进入内地市场的桥头堡和内地对外贸易的主要通道。1995 年内地的对外贸易额中有 40% 是经香港进行的。借助于毗邻香港的优势, 深圳也在短短 10 余年间, 由一个人口仅 3 万人的边陲小镇一跃成为超百万人口的现代化大都市。深圳吸收外资位居全国前列, 成为内地最大的外贸和旅客过境口岸。

来稿日期: 1997-03; 收到修改稿日期 1997-05。

然而,这个跨境经济地区的发展也面临着新的挑战 and 机遇。香港的土地和劳动力成本急速上升;它成为世界上最昂贵的城市。此外,全球区域性贸易越来越严谨的保护措施也对奉行和依赖自由贸易的香港经济带来挑战。因此,香港的制造业日渐衰退,使其经济愈趋依赖以金融、贸易、旅游和运输为主的服务行业^[3]。这些行业的市场倾向、投入来源和区位选择往往与出口型工业经济不一样,形成了向港深管理线发展的新动向。深圳经过 10 多年的发展,在改革开放初期的优势和动力正在减弱,并面临着由于各类生产成本迅速上升以及以加工制造业转移为主体的香港投资的流入减弱。而且,其建设成为中国本身金融、贸易中心城市的目标也因上海浦东的崛起以及其它原因而难以实现^[4]。

1997 年香港回归祖国后“基本法”仍赋予香港不同于深圳的政治和经济制度以及不同的贸易进出口、出入境等自主权(即除了国防与外交之外的全面自主)。港深管理线将长期(50 年)存在以作为“一国两制”的保障。因而两地在制度上和经济运作上将继续形如两个不同的地区。然而,摆脱了英国殖民统治的香港在“一国两制”之下必较前更大地利用内地市场与资源以谋求发展。

本文将从回顾香港和深圳的城市和经济发展过程及其在过往 15 年间的联系和结合入手,探讨如何使两地的发展战略和城市规划相配合,以保持各自的优势,取长补短,建立较完善的城市和区域网络体系,形成一个新的跨境城市经济区。希望此一研究为跨境区域发展理论提供又一实证补充,丰富全球化和跨国化城市和区域发展的理论和实践认识,并为港深两地提供发展规划的思路。

2 香港和深圳的城市发展特点

2.1 香港

香港城市的奠基和发展均以贸易和航运作为首要功能^[5,6]。其城市发展一直以围绕港口(维多利亚港)为核心的香港岛北部边线和九龙半岛地区发展,形成了 50 年代之前的“同心圆”发展过程。这种发展特点,除了因香港的航运中心区吸引力所影响之外,尚因“新界”是租借地以及作为与内地的“隔离带”而长期被忽视。当时港英政府宁愿在维港两岸填海以取得昂贵的填海土地,而不愿往土地廉宜的界限街以北“新界”地区发展^[6,7]。

60 年代初到 70 年代初实行了有限度的扩散,这是由于战后香港人口的自然增长率很高(平均 30%左右),加上内地居民移居香港人数持续增加,使香港人口数由 50 年代初的 200 余万增加到 70 年代初的 400 多万人。人口压力迫使市区建设,尤其是廉租的公共屋村向界限街以北的新九龙地区发展为动力。这些公共屋村大部分位于界限街以北的荔枝角、长沙湾、石硤尾、新蒲岗、深水埗及彩虹一带^[8]。然而,“新界”地区仍未列入发展地区。这一状况直到 70 年代末“新界”的新市镇拓展后才有所改变。

70 年代以来,香港人口继续增长,由 70 年代初的 400 万增长到 80 年代中期的 550 万人。同期香港出口导向型的中小型工业兴旺发达,对工业用地需求也继续增长,港九老市区的土地资源远远不能满足。为此,港英政府唯有转向尚未开发的“新界”地区,于 1973 年正式成立“新界拓展署”,首先发展 3 个新市镇:荃湾、沙田及屯门。随后开发大埔、元朗、上水-粉岭和将军澳等 4 个新市镇。

经过 10 余年向“新界”发展,全港人口分布发生了相当大的变化,港九料市区的人口比

重只占 35%，新九龙为 30%，而“新界”上升到 35%（其中新市镇占 30%），反映出市区人口一定程度的扩散。然而，向“新界”拓展的目标之一——工业发展计划由于 80 年代香港制造业向内地的转移及其他原因而没有达到预期目的^[9]。

由于香港港口、机场和城市建设均环绕其核心——维多利亚港发展，一方面建设受到强大的限制和束缚；另一方面，港口、机场的规模、功能的拓展也受到空间的限制。自 90 年代初起，港英政府动用大量库存，展开新机场为龙头的一系列大型基建计划。通过在大屿山兴建赤鱘角新机场及配套的机场铁路、公路、桥梁、填海土地和其他基建，带动市区稍向西部扩展。

回顾香港的城市发展历史，有如下一些特征。一是作为贸易、航运中心，香港的发展重心一直在维港两岸；二是 90 年代以前香港的城市发展是以人口居住区的扩散为目标，其他主要功能区如工业、贸易、商业、金融、航运等极少发生区位转移和扩散；三是“新界”地区发展受到一定程度忽视，70 年代以来的新市镇建设也是以人口扩散为主体，其他功能设施，除了工业用地外，鲜有配合进行^[6]。元朗-屯门平原是全港最大的平原，却长期没有开发建设，与老市区联系的交通设施也远不能满足需求；四是城市拓展和基础设施的发展策略较少考虑与内地这一大腹地的衔接和协调。

2.2 深圳

虽然深圳的前身宝安县拥有 1650 余年的历史沿革，但正式设市（1979 年）发展的历史却相当短暂。

1979 年以前，深圳镇除了作为宝安县行政中心所在地之外，还是罗湖海关所在。除了九广铁路外，东深供水工程也经深圳水库向香港供水，深圳因而是内地与香港联系的主要途径。然而设镇 20 多年来，到 1978 年，深圳镇仍只是一个面积仅 3 km²，人口 3 万的小镇。全县总人口也只有 31 万。

表 1 1979 年~1995 年深圳的发展*

Tab. 1 Development of Shenzhen in 1979~1995

类别	1979 年		1995 年		年均递增率(%)
	全市	特区	全市	特区	
1. 常住人口(万人)	31.41	—	345.12	151.18	16.16
户籍人口(万人)	31.26	—	99.16	59.96	9.48
暂住人口(万人)	0.15	—	245.96	91.22	58.83
2. 国民生产总值(万元)	19 638	—	7 956 950	—	45.54
人均国民生产总值(元)	606	—	23 381	—	25.65
3. 财政收入(万元)	1 721	—	880 174	754 222	47.67
4. 实际利用外资(万美元)	1 537	—	173 545	104 456	34.37
5. 进出口贸易额	1 676	—	3 876 960	—	62.28

* 资料来源：深圳统计年鉴 1996，中国统计出版社。

1979 年 2 月，宝安县升格为广东省辖市。1980 年 8 月全国人大颁布法令成立深圳经济特区。1988 年深圳又被中央列为计划单列城市，赋予其相当于副省级的经济管理权限。深圳特区设立的目的是成为全国改革开放的试验场和“窗口”，发挥“外引内联”的作用。因此，设

市 17 年来,深圳的城市规模以惊人的速度发展。1979 年至 1995 年底,市域总人口由 31 万人增长到 345 万人;暂住人口则由 0.15 万人增加到 245 万人;建成区由 3km² 增加到 88 km²;城市人口(含暂住人口)更由 3 万增加到 300 万人,增长近 100 倍。其国内生产总值、财政收入、外贸出口额、实际利用外资额均以年平均递增 35%~53% 的速度持续增长(表 1),成为中外罕见的增长迅速的大城市。

深圳的城市发展历程,具有如下特点:(1) 设市的目的,是中央利用毗邻香港的优势,赋予其特殊政策和优惠措施,促使大量外资特别是港资的流入,以及大批国内企业南下投资及设立企业及办事处,不但外向型加工工业发展、进出口贸易亦蓬勃开展^[10];(2) 在充分利用银行贷款及市场机制情况下,城市基础设施和交通枢纽作用发展很快。在 16 年的建设期间,投入资金 225.6 亿元,占同期全市基本建设投资的 30.4%。航空设施从无到有,投入使用 5 年的深圳机场已成为中国第 4 大机场,1995 年空运旅客达 412 万人次;1995 年铁路和公路的客运量达 7 853 万人次、货运量达 2 940×10⁴ t,分别比 1979 年上升了 17.7 倍和 93.9 倍。港口年吞吐货物达 3 080×10⁴ t,比 1979 年增加了 299 倍。(3) 人口结构特殊,流动人口比重大。1995 年全市总人口 345 万,其中暂住人口 246 万,占 71.3%。而常住人口的增长中,机械增长人数 49.8 万,是自然增长人数 9.1 万人的 5.5 倍。(4) 深圳已成为内地与外界联系最密切的大都市之一。16 年间,吸收利用外资总额达 94.5×10⁸ 美元,1995 年,“三资”企业总产值占工业总产值的比重达 72.1%,进出口总额 387.7×10⁴ 美元,居全国第一。经深圳口出入境人数达 5 671 万次,货物量达 4 144×10⁴ t^①。(5) 深圳的对外开放目标存在明显的“港深指向”,即特区中部,即和香港最邻近的主要交通口的罗湖,福田以商业、金融、住宅、贸易功能为主;加工工业区位于西部的蛇口、沙河等地;航运港口则位于东、西端的盐田、蛇口等地。非特区的宝安、龙岗区则以“三资”企业工业区为主^[11]。

3 香港与深圳的跨境联系与发展

3.1 人文联系

历史上两地长期同属新安县治,目前香港的总人口中,大部分是由来自深圳和附近的珠江三角洲各地的移民或其后代组成。香港节日流行的“回乡下”一词,反映了这一特点。改革开放早期,香港厂商小规模、试探性地到宝安、东莞等珠江三角洲寻找投资机会,多借助于这种天然的人文和血缘关系。

3.2 地理联系

香港在自然地理上是由从珠江三角洲东部延伸的半岛和岛屿组成的,并通过深圳而与整个珠江三角洲腹地相连。港深陆上边界仅 26 km,其余部分亦多隔海相望,山水相连使两地沟通异常便利。两地的客货流量绝大部分是通过陆上的 4 个铁路、公路口通道进行的。1995 年客流量 4 720 万人次,占总客流量 83.2%;货流量 2 992×10⁴ t,占总货流量 72.2%;车流量 850.1 万辆次。60 年代建成的贯穿香港、深圳的东深供水工程为两地居民提供 70% 以上的需水量。

① 深圳统计年鉴 1996,中国统计出版社。

3.3 经济联系

香港与深圳的经济联系和互补在 1978 年以来迅速发展,已形成相互促进、相互依存的格局。深圳市的诞生与发展完全是以香港作为最主要的动力。该市吸收和实际利用外资额主要来源于香港,如 1994 年 17.3×10^8 美元实际利用外资额中,72.8% 来自香港。虽然香港占深圳进出口总额的比例近年只居第 3 位,继日本、美国之后;其中出口占出口总额的 23.5%,位居第 2 位,但以香港投资为主的“三资”企业进出口占深圳总贸易额超过 50%。香港已成为深圳走向世界市场的大门。深圳的外贸进出口中 80% 以上是通过香港转口、转运而实现的。深圳的加工工业通过香港投资的“三资”企业而掌握世界市场需求、信息、设计、管理方法等。在深圳设置办事处或分行的外资金融机构,绝大部分来自香港。与香港的密切联系,迅速提升和促进了深圳的交通基础设施建设,确立深圳在全国外贸口岸的地位。目前深圳已拥有全国最大运输能力的交通网络之一,如机场、深水港、高速公路、准高速铁路,以及贯通中国南北的(北)京九(龙)铁路。1995 年经深圳出入境的客流量和车辆分别占全国的 51% 和 76%。

表 2 香港海运货物量年均增长率(%)^{*}

Tab. 2 Average annual growth of marine cargo handled by Hong Kong (%)

贸易	1985~1990	1990~1993	1993~1995
货物转运	9.8	13.0	31.1
进出口贸易	11.0	13.4	10.6

* 资料来源:香港是否在丧失其贸易中心地位。渣打银行,中华评论,1996 年第 2 期。

表 3 香港各行业就业人数^{*}

Tab. 3 Sectoral employment of Hong Kong, 1990~1996

行业	1990 年 3 月	1993 年 3 月	1996 年 3 月	年均增长率%	
				1990~1993	1993~1996
进出口	316 406	399 907	521 019	8.1	9.2
制造业	764 691	531 876	351 492	-11.4	-12.9
零售	187 684	204 126	201 647	2.8	-0.4
银行、金融、保 险	122 257	137 203	156 714	3.9	4.5
商业服务	97 450	117 762	149 664	6.4	8.3
运输	100 661	111 790	131 022	3.6	5.4

* 资料来源:同表 2。

制造企业从香港迁移到工资、土地成本相对低廉的深圳及珠江三角洲地区,固然成为这一地区工业化、城市化的主要动力。同时也使香港的制造业日渐衰退,从 1985 年到 1995 年的 10 年间,香港制造业占本地生产总值比重由 23.4% 下降到 11.4%,雇佣人数由 100 万下降到不足 40 万。与此同时,第三产业则在香港的经济结构中占了绝对主导地位。由于内地对外贸易迅速增长所导致对香港这一主要贸易中心的依赖,使香港的转口、转运贸易功能快速发展(表 2)。香港转口贸易中,51.2% 的出口和 34.5% 的进口是与内地有关的。1995 年,与贸易直接有关的服务业净收入达 422×10^8 美元,是仅次于运输服务业的第 2 大净收入行

业。从对就业的贡献程度来看,进出口贸易是最重要的行业。1996年第1季度,进出口贸易雇佣超过52万人,占香港总就业人数的1/5。这一行业也是近年来就业增长最快的主要行业,90年代以来平均增长率在8%以上(表3)。除此以外,其他贸易支援服务例如运输、金融、保险及商业服务等在近年也因此而迅速增长。

香港经济向商业、贸易和金融中心的转变意味着面向商务的专业人才、行政管理人才和经理等“白领”阶层的需求之增长将大大快于对于技术和操作人员需求的增长。近年来就业结构的变化也反映出这一“后工业化”城市特征的趋势(表4)。

表4 近年香港就业结构变化*

Tab. 4 Occupation structure of Hong Kong, 1991~1995

就业结构	就业人数(万)		占总就业人数之百分比(%)		年均增长率(%)
	1991	1995	1991	1995	
专业行政及商业管理人才	38.7	81.4	13.9	27.0	20.5
文员	56.1	56.4	20.2	18.7	0.1
推销/服务人员	87.0	43.1	13.0	14.3	-16.1
技术及操作人员	94.0	119.2	52.2	39.6	6.1
其他	2.0	1.3	0.7	0.4	-10.6
总数	277.8	301.3	100	100	2.0

* 资料来源:同表2。

上述深圳与香港近年来的经济变化,其中一重大的因素乃双方在新的历史环境中能开拓管理线两边的不同优势,互补协作。这在深圳方面其主要动力乃新的开放与企业自主政策,而在香港方面乃血缘、地缘的关系和市场的主动动力。其发展特点和跨境经济区的各种功能区的形成和分布大体吻合。

然而,目前香港与深圳(及珠江三角洲)的跨境经济区的发展动力正面临变化。其一,国际贸易保护主义盛行,美国对内地和香港主要输美产品加强实施“配额证”和“产品源地证”措施,使香港及珠江三角洲“三资”企业的主要产品如成衣、纺织、制鞋等产品,在美国这一主要出口市场的拓展受到很大限制。其二,东南亚国家对外资更优惠的政策和更低廉的生产成本,使港-深(珠)的跨境投资结合受到激烈竞争,而内地本身在“九五”计划期间取消对“三资”企业的进口设备的各种减免税优惠和发展优惠的地区倾斜向中、西部的转变,对这一地区自1979年兴起的传统的劳动密集型外贸加工工业带来另一种冲击。长远而言,这些产业要求一个新的转型以保持经济向前发展。其三,近年香港和珠江三角洲地区的机场、港口、铁路和公路等运输设施发展甚快,却缺少有效率的协调,不仅分散资源,导致深圳航线、航班规模不经济,效率低下,甚至相互干扰和过度竞争^[12]。其四,这个经济区的主要商业区座落于港九老市区,人口稠密,地价高昂,其发展、重建的空间、潜力都非常小,代价极高。同时,香港新发展的航空、航运设施均往地形陡峭、复杂的西部发展,造价及经营成本皆昂贵,长远而言势必削弱其竞争力。这些问题,不仅对深圳和珠江三角洲的出口导向型经济增长,而且对香港的航运、贸易中心功能也有影响。为了保持香港和珠江三角洲尤其是深圳的经济增长动

力,在一些经济、城市规划和建设领域上进一步联合和衔接是不可避免的^[13]。换言之如何进一步开发这跨境实体的两边优势,以协调出一共同策略,慢慢由各自对策而趋向“发展三角”式的主导型策略合作,是两方的首要合作项目。

4 港-深跨境城市经济区的建立

我们提出香港-深圳跨境城市经济区这个概念,是为了寻求香港与深圳在经济与城市发展方面的衔接与合作。双方一方面仍要保持“50年不变”的社会经济制度的差异和现存的管理线分隔,维持两地在资源与因素配置上的差异;另一方面,两地政府可在寻找经济发展新动力的共同目标下,在许多领域如基础设施、产业空间格局及城市功能空间分工等方面实现更完善和更高效的衔接和协调式发展。

4.1 经济空间布局的配合

香港的城市发展与世界贸易之需有关,因而环绕维多利亚港而建设。邻近珠江三角洲包括深圳是它的自然腹地,它在战前和“新界”北一样,是农村地带。战后香港城市因出口工业的带动而急剧发展,城市面积不断扩大。以后形成了以旧市区为核心,同时分散在“新界”建成新市镇体系。但这个城市系统的发展并未和深圳这一腹地发生联系。1978年后的改革开放,以及香港出口工业对劳动力的需求,使香港的城市经济跨境扩及珠江三角洲,深圳尤其大受影响。港深管理线的存在,使这腹地与其核心城市分开,但自然经济聚合又要求两者更紧密的互补。因此考虑到在1997年后,经济效益和深一层次的合作,有必要将深圳及香港作为一个跨境城市区域来看待。这不但有利于保持和增强香港贸易、航运、金融中心的地位和功能,也是保障深圳经济持续增长的动力。在此我们基于港深两地的互补优势以及适应国际市场环境,提出一些关于港深在跨境经济区进一步发展的设想。

4.1.1 跨境出口加工区的设立 80年代初香港劳动力密集的制造业由于劳动力和土地成本上涨的压力而北移至华南,尤其是邻近的深圳、东莞等珠江三角洲地区。这些企业的加工产品90%以上都是出口美国、日本、欧洲等发达国家的。概括而言,香港制造业已实现北移的有3种,一是内地有出口配额的制品;二是不需要配额的产品;三是在内地进行初加工再进口至香港深加工后,利用香港的出口配额的出口产品。但有2种类型的香港工业即使也面临劳动力和土地成本的压力都无法由香港转移至内地,一是受产地来源证限制,需要使用香港本身配额的出口加工企业,如纺织业和成衣业的部分产品,另一类是某些所谓国际公约限制而无法转移到内地的某些高科技工业。

近年来,由于香港和其他四小龙将其对美国等发达国家市场的部分出口产品转移到内地进行,使中美贸易顺差扩大,中美贸易的磨擦也使分配给内地的出口配额不断减少。港商在内地设厂以利用内地出口配额的发展前景越来越不乐观。而香港作为国际贸易组织(WTO)的独立成员(将延续至“九七”之后),享有的出口配额实际上也是一种经济资源。由于香港过往一直有强劲出口,手上的配额不少。为充分发挥和利用这一资源优势,保持香港的出口增长,可考虑在港深交界的香港境内如元朗开辟封闭的跨境出口加工区。这一构想是利用两地接壤的地理便利,可以将深圳大批廉价劳动力吸纳为加工区的职工,待下班后全部取道回深圳。由于日常生活住食都在深圳,故工人成本不会高过香港。同时为配合香港的管理及设备,可更名正言顺地向美国等出口市场指出产品确实是在香港生产^[14]。这也是有效

利用香港这边的大量的荒置农地的好办法。到目前为止这些土地因为是在管理线附近而没有好好开发。但这一构思的实现有赖于跨境运输系统能否充分配合每日往来的内地劳工,另外加工区的选址也需慎重考虑,不要与过境的正常客货运冲突。这方面,新加坡-马来西亚-印尼“发展三角”的经验可充分借鉴和学习。

4.1.2 跨境城市功能配套和发展 深圳具备较廉价的土地资源 and 相对较丰富的科技人才(因为可以从内地其它地区相对自由地流入),可以作为香港城市功能的延伸区。深圳可在近香港地区开发专为港人居住的生活小区,并设立专用口岸通道,方便港人来回出入境,因此可解决部分低收入港人的居住问题。同时,香港企业中一些占地多、劳动力密集或需大量科技人才的后勤支援、服务附属设施的企业,可跨境设立在深圳,以降低成本,如产品研究、试验、甚至仓储、货场等,以发展深圳作为香港后勤支援的功能区。

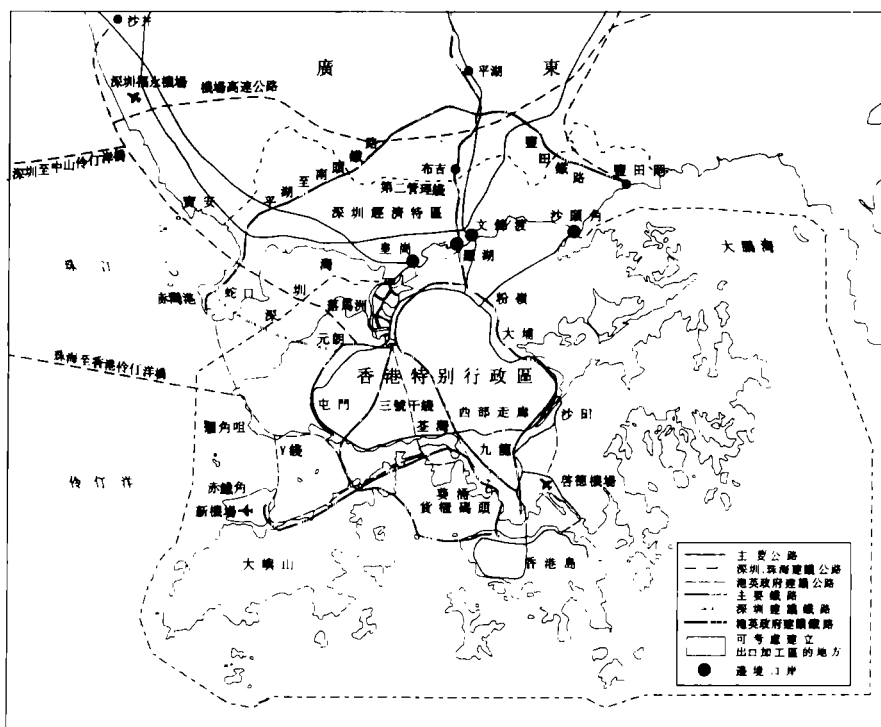


图 1 香港与深圳基建关系图

Fig.1 Infrastructural links between Hong Kong and Shenzhen

元朗应发展成香港商务中心(CBD)的新的次中心。维港两岸作为老的商务中心区的发展已渐趋饱和,同时土地价格之昂贵居全球前列;已在一定程度上削弱了香港向服务业为主的发展的竞争力。元朗是香港最大的平原,自然地理条件优越,毗邻深圳新的城市中心福田区。随着港深蛇口大桥的兴建,京九铁路的通车,它与深圳联系更为便利。香港境内西九龙快速公路,三号干线以及将来西北铁路建成通车,将使元朗往中环地区行车只需 30 分钟左右。元朗发展成为新的都市次中心,吸引以中国市场为主要活动对象的跨国公司总部的设立潜力不可忽视,应进行初步的考证和规划。

4.2 基础设施的发展与衔接

深圳的城市建设与空间发展基本上以香港为依托而展开的,而香港的发展受历史因素、自然和人为因素影响,基本上是“重南轻北”。即使是近 10 余年来与内地经济联系日益密切,这一基本格局仍然改变不大。香港新一轮的以基础设施建设牵动的城市拓展也是往西部进行,而占面积 80% 以上的“新界”地区仍然开发不足,已有的几个新市镇也是以居住区为主的^[5-7]。与深圳的城市发展衔接,尤其是基础设施的衔接,比如和深圳机场,京九铁路的客货运终点站,旅游设施及市中心的接连是香港北部(尤其是西北部)发展的动力,可以使这些“新界”地区成为开发这些跨境设施背后的市场和腹地的经济活动场所。跨境铁路、公路、港口网络的迅速发展,将促使“新界”地区交通系统趋于完善;同时又可开辟香港城市的新的土地资源,减低土地价格上涨造成的经营成本上升幅度,改善香港的居住和交通条件,使整体城市空间布局更合理。

4.2.1 航空设施的发展与协调 珠江三角洲近年航空业发展迅猛, $4.4 \times 10^4 \text{ km}^2$ 的空间内已建了 7 个民用航空机场,连同广东省内其他机场,到 2010 年,其年吞吐动力将达 4 亿人次,相当于 15 个 1994 年香港启德机场的运力规模。这是到时本地区总人口 8 000 万人的 5 倍,远超过预期对航空运力的需求。然而就香港和深圳两个区内大型机场而言,虽然空间距离只有 74.08 km,但只要在区域定位、航线配置和旅客地区交通衔接方面协调好,不仅不会造成过度竞争,反而会相互补充,共同发展。

香港启德机场一直以国际航线为主,是亚太地区的国际航空中心,拥有 80 多条国际和 20 余条国内航线,1994 年客运吞吐量达 2 640 万人次,每天起降航班 393 架次(每小时近 30 架次),是世界最繁忙的机场。由于航班起降能力已近饱和,它已无法容纳更多航班。预期 1998 年 4 月赤鱘角新机场落成后,客运能力可能增加到 3 500 万人次(2000 年第 2 条跑道启用时,可达 8 000 万人次)。深圳机场于 1992 年初才启用,但目前客运吞吐量已超过 412 万人次,拥有 76 条定期国内航线及 5 条国际航线,为中国第 4 大机场。预计到 2000 年吞吐量可达 1 000 万~1 400 万人次;第 2 条跑道完工后可达 7 000 万人次。

港深机场各有利弊。香港机场国际航线客流大,航线频密,航班、票价都具备很强的吸引力和竞争力。然而往中国航线由于客流量分散、机型小、起降成本高而使航班少、票价较贵,导致内地(除珠江三角洲因可选择其它廉宜之交通工具来港)旅客选择国际航线有时宁可选择北京、上海甚至广州而非香港机场。相反,深圳国际航线稀少,国内航班较频密而票价适宜,故与香港属互补性机场。为了吸引两者之间的客源,拓展其吸引区域,有必要在港深航空界成立协调组织,强化两者之国际、国内航班的分工、联接、配置,并提供快捷、便利的机场之间的快速运输设施,如飞翼船等。

4.2.2 铁路运输系统的发展与衔接 跨境陆上运输是港深之间客货流通的主要工具,也是香港的航运、贸易、旅游中心地位以及深圳作为内地与香港交流桥头堡功能所不可缺少的保障。跨境陆上运输系统的衔接和协调对香港和深圳的继续发展有关键性的作用。贯穿南北 8 省市的京九铁路无疑将是开拓港深腹地的新动力。

铁路运输方面,九广铁路一度是香港与深圳之间货物运输的主要工具之一,然而由于客流需求压力增大,香港段 1994 年客运量已达 2.3 亿人次,货运比重不断下降,每日仅容纳 220 节车皮通过,占深圳北站到达货量的 55% 左右,比 10 年前的货运能力下降了 37%。随着京九、广梅汕铁路的通车,通往香港的铁路货运压力将持续增大。为改善铁路运输系统,港

深均已分别提出铁路发展方案。香港拟于 2001 年完成本地的西北铁路,在落马洲与深圳接轨,兼备集体运输、过境客、货运功能。深圳则提出深港西部走廊计划,设想由平南铁路经蛇口跨海大桥进入香港。可见两套方案的接轨地点设想差异极大。香港方案中的皇岗口接轨点位于深圳市中心区,已无空间修建大型铁路及配套设施,深圳只能以地旺或轻铁系统作为跨境客运的辅助配套。港深两地铁路发展的衔接与协调已是当务之急,否镇各自为政,影响效益。

4.2.3 港口设施的发展与协调 香港的港口设施、航线和吞吐量居世界前列,1995 年货柜处理量达 1260 万 TEU,居世界首位。然而香港的港口发展也面临着港深管理线附近运输网和运力不足、土地资源和环境容量有限、货柜场地不足以及周边珠江三角洲港口群迅速增长的竞争等压力。从货源增长潜力看,10 号~15 号货柜码头的兴建已过于乐观。深圳方面的港口潜力则受到投资意向的限制,垄断性质明显,需要港深两地政府在政策上加以疏导。应将香港和深圳盐田、蛇口、赤湾港的货柜码头看成一个整体,即“港深货柜港”,在运作和分配货量方面加以指导,如以经济手段控制货柜车从香港码头进深圳,加收货柜车附加牌照费等措施。同时改革盐田、妈湾等深圳港口的边关、清关手续,使之成为“港深货柜港”管理一体化,提高效率,降低成本,保持整体竞争能力,以面对来自南亚和东亚其他港口如新加坡、台湾省高雄港等的竞争,继续发展港深在东南亚地区的货柜运输的领导地位。再者,香港港口同本港公路和内地陆路交通的衔接,也亟待改善,以克服眼下的“瓶颈”,提高整体运输效率和经济效益。深圳的几个港口都有铁路与广深、京九、京广铁路干线相连,陆路运输腹地及成本都较香港的港口为低,但目前在国际航线分布、航班密度及管理、运作等方面仍低于香港。港深两地港口若能协调发展,取长补短,在资源组织分配、航班航线接驳方面进行有效配合,尤其是借助于离岸贸易方式包括转运、直运等统筹安排,将会发挥更优的效益,扩大港深两地港口的经济腹地。

4.2.4 供水设施的规划与衔接 预期到 21 世纪初香港人口将突破 800 万人,深圳则计划超过 500 万人。届时两地赖以支持的东深供水工程将远远供不应求。对于地处缺水带的香港和深圳而言,供水短缺曾给市民带来深刻的教训。未雨绸缪,开辟新的水源,如从新丰江水库或西江直接引水,保证水质稳定,是两地应及早进行协调计划和衔接的重点之一。

4.3 跨境经济区的建立及管理

4.3.1 口岸管理的协调与合作 目前的口岸管理是两关(港深)、四卡(边境检查、海关、卫生检查、动植物检验),效率低下,是两地客、货运转速度慢的主要原因之一。随着“九七”回归,合二(关)为一,减四卡为二(只保留边检和海关),应可实行。既可提高两地人、货跨境运转的速度和效率,也可保证香港特别行政区的封闭与完整。

对于拟设立的跨境出口加工区,居住区的人员和货物往来,应设立专用口岸通道,并给予延长过关时间,以保障人员及货物交通的效率。

4.3.2 建立政府间协调 香港与深圳之间将兴建的一系列大型基础设施,一些是直接对方相衔接,如公路、铁路、供水设施、边境口岸;另一些虽无直接相连接,却有很紧密的联系,如机场、港口、环保、水利工程等。由于大都是由两地政府机构投资和监管兴建的,所以也有可能也很有必要建立两地政府间机构进行协调,以解决相互间的矛盾和冲突,使这些基础设施的兴建和管运得以衔接。例如港深陆上交通规划发展协调委员会、口岸发展与运作协调委员会、城市供水与排水协调委员会等。对于港口、航空业的相互衔接和联系,也可建立半官

方、半商业的协调组织进行规划和发展。

不过,最关键的乃是双方政府要确立跨境经济区这一概念,并在这之下摸清最有利的产业发展方向,利用双方的有利条件,达致政策与规划上的协调。以往纯以市场因素为主导的方法,应转入以政府提出研究、协调与积极推动的新的开发模式。

参 考 文 献

- 1 Herzog LA. Cross-national urban structure in the era of global cities: the US-Mexico transfrontier metropolis. *Urban Studies*, 1991, 28(4):519~533.
- 2 Lee Tsao Yuen. The Johor-Singapore-Rian growth triangle; the effect of economic integration. In: McGee TG, Robinson IM. *The Mega-Urban Regions of Southeast Asia*. Vancouver: UBC Press, 1995. 269~281.
- 3 朱文晖. 广东不行了, 香港又如何. 香港经济日报, 1996年8月19日.
- 4 徐康宁. 长江三角洲与珠江三角洲经济发展潜力比较. 资本杂志, 1996: 78~85.
- 5 薛凤旋. 中港经济与香港前途. 香港: 广角镜出版社, 1982.
- 6 彭淇瑞, 薛凤旋, 苏泽霖. 中国的大都市. 香港: 商务印书馆, 1985.
- 7 李思名, 余赴礼. 香港都市问题研究. 香港: 商务印书馆, 1987.
- 8 香港屋宇地政署城市设计处. 香港城市规划. 香港政府印务局印, 1986.
- 9 潘国城. 拓展新界工商中心不可行. 香港经济日报, 1996年9月2日.
- 10 深圳市政策研究室. 深圳特区十年. 深圳: 海天出版社, 1990.
- 11 深圳规划国土局, 深圳市城市规划设计研究院. 深圳城市总体规划(修编)汇报提纲. 1995.
- 12 张鲸丰. 珠江三角洲与香港的交通运输的现状、发展和协调. 资本杂志, 1996(2).
- 13 曾澍基. 粤港经济连合的结构及发展问题. 资本杂志, 1996(4).
- 14 唐英年. 西北边境加工区, 制造业闯出活路. 香港经济日报, 1996年10月15日.

作 者 简 介

薛凤旋, 博士, 教授. 香港大学地理及地质学系系主任。

杨春, 博士. 中山大学经济地理学士, 区域地理和城市发展研究硕士, 曾任中山大学讲师, 1996年获香港大学哲学博士学位(城市地理学)。

THE TRANSBORDER ECONOMIC REGION OF HONG KONG-SHENZHEN

Victor FS Sit Chun Yang

(Department of Geography and Geology, University of Hong Kong, Hong Kong)

Key words Hong Kong, Shenzhen, transborder development, infrastructure, globalization, Zhujiang Delta

Abstract

A few transborder regions have appeared in the 1970s as a consequence of international division of labour in manufacturing arising from globalization of economic activities. The bordering cities of Hong Kong and Shenzhen belong to different ideologies and systems of governance, yet they have since the late 1970s gradually developed into a highly interrelated transborder economic region. Such development has promoted economic growth of Shenzhen and deepened the structural transformation of Hong Kong into a higher status in international trade, shipping, and finance. The mutual causative transborder development in the past decade had largely been initiated and participated by private investors following the rule of the market. After 1997, with the return of Hong Kong to China, transborder cooperation is expected to receive more government attention and achieve promotion. Of course the continue existence of a demarcation is crucial to transborder cooperation and will benefit both places. The case of Hong Kong-Shenzhen is different from other transborder regions such as the Singapore Triangle.