改革开放以来粤港澳经济关系的回顾与展望

Retrospect and Prospect of Guangdong, Hong Kong and Macao's Economic Relations Since Reform and Opening Up

任思儒 李邠 陈婷婷
Ren Siru, Li Xun, Chen Tingting

摘要: 改革开放近 40 年的发展见证了粤港澳经济合作举世瞩目的成就。粤港澳三地的经济关系由早期单一的“前店后厂”跨地域分工模式向“厂店结合”等多种模式并举演变,实现了地域范围的延展与合作内涵的丰富。进入 21 世纪后,香港经济转型的同时面临广东省服务业崛起的挑战,粤港澳三地通过基础设施的对接与优化不断争夺腹地,以突破土地资源的束缚实现经济发展空间的拓展;“一带一路”与“人民币国际化”战略背景之下,金融业合作可能成为粤港澳经济合作第三阶段的发展重点。在经济关系转变的同时,粤港澳的空间格局亦由“小集聚、大分散”逐步转向“小分散、大集聚”。分析粤港澳未来经济关系的走向,认为粤港澳区域合作将从分散发展走向边界突破,从宜居湾区走向世界级湾区,从中心—腹地走向枢纽—网络,最终实现对经济关系转变的空间回应。

Abstract: The development of reform and opening up for 40 years has witnessed the achievements of Guangdong, Hong Kong and Macao's economic cooperation. The economic relations evolved from "the shop before the factory" to "the combination of factory and shop" and other modes. Since the 21st century, Hong Kong faces the challenges of the rise of service industry in Guangdong Province. Guangdong, Hong Kong and Macao are constantly competing for the hinterland through infrastructure connection and optimization to cope with constraints of land resources and expansion of economic development space. Under the background of "the Belt and Road Initiatives" and "the Trend of RMB Internationalization", the financial industry cooperation may become the focus of regional development at the third stage. With the transformation of economic relations, the spatial pattern of Guangdong-Hong Kong-Macao has evolved from "micro-agglomeration & macro-dispersal" to "macro-agglomeration & micro-dispersal". The paper analyzes the future economic relations among Guangdong, Hong Kong and Macao, and points out that regional cooperation has moved from decentralized development to boundary breakthrough, from the livable Bay area to the world-class Bay area, from the center-hinterland to the hub-network, and finally realizes the spatial response to the transformation of economic relations.

关键词: 粤港澳; 经济关系; 空间格局; 湾区

Keywords: Guangdong-Hong Kong-Macao; Economic Relations; Spatial Pattern; Bay Area

国家自然科学基金 (41571118)、中央高校基本科研业务费 (17lg39)

作者: 任思儒, 中山大学地理科学与规划学院, 硕士研究生
李邠 (通信作者), 博士, 中山大学地理科学与规划学院, 教授, 博导。
lixun23@126.com
陈婷婷, 博士, 中山大学地理科学与规划学院, 副研究员

引言

20 世纪 80 年代以来,在全球产业转移与中国内地改革开放的背景下,粤港澳三地的经贸联系在制造业“前店后厂”的跨地域分工合作模式的基础上不断向前发展,推动了区域的经济增长与产业转型,成就斐然。进入 21 世纪,三地经济关系面临诸多挑战。2008 年金融危机之后,发达国家贸易保护主义抬头,再工业化进程重启,发展中国家则以低成本的土地与劳动力优势加速工业化,以出口为导向的大珠三角区域面临“双向挤压”。随着粤港澳地区城市化进程的加快,可供开发利用的存量建设用地不断减少,区域空间格局不断优化和重组,空间组织日益复杂化。如何充分利用“一国两制”的独有优势,把握“一带一路”的战略契机,实现区域空间层面对经济困局的回应,成为当下粤港澳合作的破局之点。对改革开放以来粤港澳经济关系进行回顾与展望,明确其转变轨迹与发展特征,有助于在新的经济形势下更好地把握区域经济发展动向,推动三地合作迈向新的高度。

1 “前店后厂”模式

1978 年后中国内地开启改革开放进程,其原有的对外封闭格局被打破。港澳企业抓住内地新一轮发展的历史性机遇,将低增值和劳动密集的生产工序转移至珠三角和其他地区,形成了粤港澳三地在制造业领域“前店后厂”式的跨地域产业分工体系,由此开启了粤港澳区域合作的进程。“前店后厂”的分工协作充分挖掘了珠江三角洲的劳工与土地潜力,亦有效借助香港便捷的贸易网络与领先的生产服务

能力,使港澳与广东的比较优势得到了极大发挥^[1]。这种模式顺应了全球产业链的转移,带来的经济效率提升远远超过由此带来的跨境交易成本增加,因而得到了迅速推广与发展。到20世纪90年代中期,约80%的香港制造业企业在珠三角设厂,其中塑胶业(80%~90%)、电子业(85%)、钟表业和玩具业(90%)都迁到了珠三角地区^[2]。“前店后厂”模式以香港为生产服务中心、珠三角为直接经济腹地,既推动了香港金融、贸易、航运中心的确立,也促成了广东省向“世界制造业基地”的转变。在广东省内部,外商直接投资在珠三角的大量集聚形成珠三角与外围地区的“核心—边缘”结构^[3],导致省域范围内空间差距进一步加大。

2 从“前店后厂”到腹地竞争

2.1 香港转型与珠三角崛起

香港工业北移珠三角后,制造业空心化的趋势明显。制造业增加值占本地生产总值的比重从1984年巅峰期的24.3%下降至2000年的4.8%^[4]。伴随香港经济的服务业转向,市场的投机行为与政府对地产经济的依赖催生了以房地产价格急升为标志的泡沫经济。该阶段香港的繁荣并非完全基于生产力的提升,而是主要依靠资产、工资与物价的轮番上涨形成过高的成本结构,严重影响了香港的民生和对外竞争力,削弱了港人的拼搏精神^[5]。1997年亚洲金融危机吹破了香港的经济泡沫,经济形势急转直下,在周边地区经济迅速崛起和竞争力不断提升面前,香港原有的优势和地位明显受到挑战,推动经济结构优化、拓展腹地空间成为港人应对危机的现实选择。

得益于毗邻港澳的区位优势 and 改革开放先行一步的政策

图1 广深港港口分布示意

资料来源:作者根据参考文献[6]等资料绘制

优势,珠三角地区把握住港澳产业转移的机遇而迅速崛起。在以制造业为主导的外向型经济快速发展的同时,基础设施建设不断完善,城市中心日趋强化,其服务业本地化的倾向直接对香港产生了压力。

在珠三角大力发展集装箱码头的推动之下,广州南沙港、深圳盐田港凭借成本与地理临近的优势迅速崛起,厂商可直接在珠三角进出口或在地转厂销售而无需取道香港中转(图1)。香港港口的腹地正在缩小,服务于中国其他地区的地位有所减弱。数据显示,2000—2011年间,经由香港港口、深圳港和广州港处理的华南地区货物年均增长6.6%,其中广州年均增长47%,深圳年均增长16%,香港则年均下降0.4%^[6],与华南地区相关的吞吐量已不再是香港港口吞吐量的主要增长动力(图2)。另外在天河与宝安机场的激烈竞争之下,香港国际机场在2008—2030年间的预测增长率仅为4.2%,增长率降幅高达50%以上^[7]。

珠三角制造业向服务业的转型亦带动了城市中心的发展。2004年后佛山的东平新城、南海的千灯湖新城、东莞的松山湖新城纷纷开工,2008年后深圳前海新区、顺德新区的规划等相继推出,新中心城区建设呈现遍地开花的局面^[8]。尤其是历经20余年发展的珠江新城,通过持续的规划与投资建设,聚集了大量的国际国内500强企业,新城金融、商贸等服务业对城市的带动引领作用不断增强,产值迅速提升。大珠三角城市群的CBD空间结构体系已经由过去的香港中环一家独大,初步转变为囊括香港中环、深圳福田、广州天河、珠海十字门等CBD在内的多层级动态竞争格局,珠三角地区集聚高端服务业的能力迅速提升。

产业转型与要素成本提升,使得以轻工业合作为主的粤港澳经济关系发生转变。广东省通过10余年的产业政策调整,基本实现了由轻工业主导向重工业、服务业的转型(图3)。到2014年,先进制造业与高技术制造业占规模以上工业增加值比重已超过七成,而第三产业占GDP比重亦

图2 香港港口、广州港、深圳港所处理的华南地区货物变化示意(2001—2011)

资料来源:参考文献[6]

于2013年超越第二产业，产业结构的调整取得一定成效。同期的香港在转移轻型制造业之后，跨过重化工业阶段而直接迈向金融、物流贸易等现代服务业，其产业变动方向与珠三角地区不再同步，制造业的直接合作面趋向收窄。而在物流商贸等方面，香港的传统优势面临广州、深圳等后来者的追赶。在产业发展日趋同质的背景下，对于珠江西岸，乃至泛珠三角等内陆地区的腹地争夺成为粤港澳三地在该阶段经济关系的重要特征。

2.2 珠江西岸的腹地竞争

修建伶仃洋大桥以连接香港与珠海的建议最早于1983年由港商提出^[9]，并得到珠海市政府的呼应，在西岸先行建成淇澳大桥以利对接。彼时香港经济连续保持5%以上的经济增长，政界、商界及社会公众等多方主体对于是否兴建大桥存在诸多争议，动议被港府依据顾问公司的咨询报告予以搁置。直至香港先后经历1997年亚洲金融危机、2003年非典疫情和2008年全球金融危机的冲击，面对自身的发展困境以及珠江西岸极具潜力的市场空间，香港社会各界对于修建大桥以拓展经济腹地才逐步达成共识（图4）。

由于涉及粤港澳多重行政架构以及各自的地方利益，大桥连接的三个城市——香港、珠海和澳门，以及区域中心

图3 广东省三产比重变化示意（2000—2010）

资料来源：广东省统计年鉴 2011

城市广州和深圳对于兴建的紧迫性、大桥的线路走向和着陆点等均产生了严重的分歧，并先后产生了10多个强调各地方利益的大桥线路走向与落脚点方案^[9]。在各方争持之下，通过大桥建设的管治尺度上移，由国家发改委亲自参与项目协调，并牵头成立港珠澳大桥专责小组，才推动港澳与内地逐步达成共识及成功立项。在工程设计的前期阶段，关于线路走向上“单Y”与“双Y”的方案选择由于涉及香港与深圳的利益交叠，成为修建与否则再度面临的争议问题。尽管广东省政府较为倾向双“Y”方案，但由于大桥的协调建设由香港牵头主导，而香港出于利益考量认为单“Y”方案更有利于香港在珠江西岸的腹地竞争中先行一步，最终在中央政府的协调下，仍采纳了单“Y”的线路走向。作为应对，2006年广东与深圳提出兴建深中通道以方便东西岸往来。与港珠澳大桥相比，通道建设涉及的利益主体少，融资与施工推进的难度相对较低，深港两地对于发展空间的竞争仍在持续。

2.3 港口与机场的腹地范围拓展

中心向腹地的要素辐射不仅需要构建节点之间的通道，同时也需要疏通节点与通道之间的连接以强化与腹地的联系。港口与机场作为人员与物资流通的关键节点，在腹地的竞争中多通过提升与其他交通运输方式的衔接性来实现对腹地的辐射吸引。以广深港三地为例，香港国际机场积极构建多式联运交通体系，通过开通来往珠三角口岸的轮渡服务、海空行李直挂服务、海空空海接驳服务等，为旅客及货物提供“无缝隙”服务，以保持对珠三角地区人流与货流的吸引力^[10]；广州白云机场通过建设集高铁、地铁、城铁、高速公路等多种交通方式于一体的交通中心与换乘枢纽，有效提升机场的集疏运能力；南沙港、盐田港等则开通与湖南、江西等内地省份的集装箱海铁联运线路，通过铁水联运、公水联运、水水中转等多式联运全面拓展内地货源市场，实现港口的腹地范围拓展。

图4 港珠澳大桥推进时间轴

资料来源：作者根据新华网报道以及相关资料整理绘制

2.4 中心整合实现对腹地的辐射

与香港相比较,广州、深圳等珠三角城市依托广东省的管治体系,在交通线路的对外规划与建设上拥有诸多优势。而在与欧美、东南亚的经贸物流联系上,香港国际航空航运枢纽的优势依然明显。通过广深港城际交通以及边界口岸建设等方面的完善提升,推动三地优势资源整合,可以有效避免腹地竞争带来的重复建设,推动中心城市与不同腹地之间构建交叉联系。

1999—2015年,往来香港及内地的日均客流量从28.5万上升至64.9万,其中内地访港旅客从1.4万增长至19.6万,增幅达13倍之多^[11]。通关人数的增加对口岸基础设施的承载力提出了更高要求,通过新建口岸、扩大口岸规模、简化通关手续、提高口岸管理及信息化水平等举措,通关效率大大提升,大珠三角与内外腹地的人货流联系更为顺畅。广深港高铁建成之后,广港的行车时间将缩减至原有广九直通车的四成至48分钟,深圳至香港九龙仅需15分钟,广深港的空间联系进一步增强^[12]。借助广深与北部湾经济区、海西经济区等泛珠三角地区的先发联系,香港作为国际营商门户及中转枢纽的竞争力将大为提高,而依托香港与东盟地区紧密的经贸往来,广深在海外腹地的拓展上亦更为便捷。

3 新阶段的利益共同点——金融合作

3.1 《关于建立更紧密经贸关系的安排》推动金融合作

香港工业总会于2014年进行的问卷调查显示,2009年后投资珠三角的香港制造业企业仅占受访企业的7%,香港制造业向珠三角的转移趋于停滞。为寻找新的利益交汇点,充分挖掘港澳的服务业优势与广东省的巨大市场,中央政府于2003年出台《关于建立更紧密经贸关系的安排》(CEPA: Closer Economic Partnership Arrangement)推动三地的服务业深度整合。CEPA是一国以内两个单独关税区建立类似自由贸易伙伴关系的协议,其目的在于促进内地与港澳的共同发展。2003—2013年间,CEPA及其10项补充协议相继签署,粤港澳金融合作得到拓宽与纵深发展。至2013年12月底,粤企赴港上市企业达166家,总筹资达到2080亿美元;同期港资银行在广东省设置营业机构166家,总资产超过3000亿人民币;粤港跨境人民币结算业务金额达1.29万亿,占广东省的75%以上^[13]。香港已经成为粤企面向国际市场的跳板与重要融资平台,并在人民币离岸交易中发挥着关键作用。2015年起,《关于内地在广东与香港基本实现服务贸易自由化的协议》正式实施,广东省服务业对港开放度将达到95.6%,粤港澳三地的服务贸易自由化基本实现,金融业跨境投资、交易的制度障碍逐渐消弭。而在深港通正式启动后,粤港两地金融市场互联互通的程度进一步加深,内地资

本市场开放与改革的进程再次提速。

3.2 金融合作成为新阶段的关键

粤港澳比较优势的动态变化决定了三地在不同阶段的合作重点,广东省产业的科技转向与服务转向与香港既有的金融贸易、专业服务优势相契合,在人民币国际化与“一带一路”战略规划助推之下,粤港澳金融合作有望成为第三阶段经济关系的关键所在。作为基础雄厚的世界金融中心,香港具备所需的经验、专门知识和网络,足以成为一带一路募集资金的枢纽;作为全球离岸人民币中心,香港可为粤企与国际投资者提供跨境贸易结算等人民币服务;香港的保险服务及衍生产品世界领先,可为“走出去”的粤企提供所需的资产及风险管理服务,为内地企业投资大型企业规避风险、保驾护航^[14];澳门则与葡语系国家联系紧密,在葡语系国家人民币清算中心建设和中葡企业合作发展中可发挥核心作用。

2016年9月发布的“全球金融中心指数”(GFCI: Global Financial Centres Index)显示,香港的全球竞争力排名第四,深圳位列第22位,广州也已被列入GFCI的问卷考察范围之内。在CEPA框架之下,广深港三地通过制度整合与优势互补,可以进一步提高区域集聚生产要素的能力,推动金融资源在区域地理空间和产业发展格局中的优化配置,激发经济关系释放出新的活力。

4 粤港澳经济关系转变的空间分析

4.1 大分散、小集聚的城镇均衡发展格局

在珠江三角洲城镇化的过程中,自下而上的农村发展为城镇化提供了初始动力,而对外开放政策促使大量外资尤其是港资进入珠三角,使珠三角的城镇化进程加速^[15]。到20世纪80年代末,广东省的城镇发展表现为分布点多、发展速度快、工业城镇比重高和分布渐均匀的特点;港澳城镇发展则集中于中心城区用地功能置换,密度进一步提升,同时通过填海造陆的方式拓展城市发展空间,呈现外拓内优的特征。珠三角城市快速扩张的现象在珠江东岸尤为明显,“深港”地区与“广佛”地区轴向发展,形成“两翼齐飞”格局。在农村城市化的推动之下,东部走廊逐步崛起,原有的首位城市广州的区域地位相对下降,单中心格局被打破,以小城镇为经济活动基本单元的“小集聚、大分散”的城市化格局被重新构建。

麦基(Mcgee)认为,传统的城镇化学说无法有效解释20世纪80年代起的亚洲城镇化现象,即“城乡一体化”(Deskota)^[16]。麦基指出,在国际劳动分工的背景之下,投资于高人口密度和交通网络发达地区的农村地区或城乡交接地带成本较低,这些区域的劳动力与土地供给低廉充足,环境管制相对宽松,基础设施建设不断完善,并且能够避免大

城市的一些规模不经济,因而港澳地区的制造业转移并未集中于广东省的大城市中心。粤港澳的产业分工与企业的区位选择最终导致了穗港发展主轴上的城镇发展均质化,体现了经济关系建构过程中同步投射的城镇空间发展特征。

4.2 小分散、大集聚的城镇集约发展格局

到20世纪90年代,原本的以港澳为空间引力、以农村城镇化为主导的均质空间格局随着三地经济关系的深化发生改变。随着珠三角的“前店”功能的本地化倾向和“后厂”功能的向内集聚趋势显现,同时通过行政手段完成对原有小城镇的区划“收编”,粤港澳中心城市地位得到强化。

深圳依托紧邻香港的地缘优势,1982年即吸引我国内地第一家外资银行营业机构——南洋商业银行深圳分行入驻,同年内地第一家外资保险公司——香港民安保险有限公司亦于深圳设置分公司。通过吸引香港金融机构的入驻,有效弥补了本市金融业发展资金、技术、管理和人才方面的不足。借助特区“先试先行”的政策优势,深圳市的金融业得到迅速发展,1993年全市外资金融机构数量位居全国第一,达到了发展的巅峰。

在全球第二次产业转移的背景下,大量以重化工业投资为主导的台资、日资及欧美资本涌入珠三角,推动了区域制造业的“脱轻入重”。21世纪初,以本田、丰田、日产风神为代表的日资汽车企业在广州市集聚,汽车制造业的快速增长带动了城市的产业转型与经济发展,同时配合以基础设施建设和城市空间扩容提质,广州市的城市发展驶入快车道,得以重新崛起。广州市本身拥有优质的医疗与教育资源,同时处于交通与信息传递的枢纽位置,其服务功能与辐射功能日益强化,中心城市地位得以重塑。

在广深集聚发展的同时,东莞的“外向型经济发展”模式、中山的“以混合经济为基础,乡镇企业与外资共同发展”

模式等也取得了很大成就。2000年后,珠三角部分城市通过户籍制度改革、行政区划与用地性质的调整^[17],进一步扩张城市规模,使得非农人口快速增长。粤港澳经济空间合作的重点区域从小城镇向城市聚拢,原有的“小集聚、大分散”空间格局被逐步打破。

伴随着珠三角城市化水平的不断提升,超城市尺度的同城化、城市群合作成为支撑区域经济增长的重要手段,区域的空间集聚不再局限于城市本体,同时向更高一级的尺度扩散。粤港澳城市群逐渐形成以广深港澳为核心,以广佛、深港、澳珠合作为重点的空间结构体系,城市建成区以及同城化的交界地带逐渐取代原有的小城镇,成为经济关系的空间承载,区域的空间格局实现了向“大分散、小集聚”的重构(图5)。

香港、澳门作为世界上人口密度最高的地区之一,其社会经济的进一步发展受到土地空间及边界的制约;而珠三角经过30余年的快速发展,可用于开发建设的用地亦日趋减少,数据显示,改革开放初期珠三角城乡建设用地约1570 km²,2013年已达到约8534 km²,增加了近五倍,其中深莞佛中四市的土地开发强度均已超过国际上30%的警戒线^[18]。在多项政策与规划引导之下,原有的以外商区位选择为主导的粤港澳整体的均质粗放型布局方式,正逐步向政府通过基础设施建设引导资本布局的集聚力型转变。这种空间格局的转变体现了驱动广东省城镇空间布局的动力机制发生变化,粤港澳经济关系在其中发挥的作用开始有所弱化,内地市场正成为重要的影响因素之一。

5 粤港澳经济关系的走向分析

5.1 从分散发展走向边界突破

早期粤港澳合作的重点区域分散于珠三角地区各城镇,边界地区并不是三地合作所考虑的重点。2008年后,

图5 “大分散、小集聚”向“小分散、大集聚”转变
资料来源:作者绘制

随着 CEPA 协议的深化与《珠三角地区改革发展规划纲要（2008—2020）》的出台，粤港澳区域经济一体化的进程提速。在同城化的过程中，伴随生产要素的跨边界流动，边界地区原本的单向市场结构转化为连接两侧中心的双向市场结构，其地理区位由城市偏远外围的边缘转变为合并了的一体化大市场的中心，资本固着的效应显现，逐步成为新一轮合作发展的焦点地带^[19]。不仅如此，“一国两制”的独有优势只有在“两制”的交汇处才能发挥作用。在此背景下，为解决边界所造成的市场分割问题，催生新的制度红利，由政府主导划定出一定地域范围的边界空间作为制度创新与区域融合的实施平台得以构建。

2014 年 12 月，国家决定设立中国（广东）自由贸易试验区，其范围涵盖广州南沙新区、深圳前海蛇口片区和珠海横琴新区三大边界地区（图 6），总面积达到 116.2 km²，通过以自贸区为核心的边界地区发展带动粤港澳一体化进程的策略由此确立。边界地区的土地资源充沛，地缘位置关键，是一体化地区经济增长最快的区域；自贸区适应两端的制度安排，具备“先试先行”的政策优势。两者叠合，将成为粤港澳新一轮合作的洼地所在。其中，南沙新区地处珠江三角洲的几何中心，是连接珠江口两岸城市群的关键节点，重点发展航运物流、特色金融、国际商贸、高端制造等产业，建设以生产性服务业为主导的现代产业新高地和具有世界先进水平的综合服务枢纽。深圳前海蛇口片区以深港融合发展为主要目标，着力发展金融、现代物流、信息服务、科技服务等战略性新兴产业，通过人民币国际化、跨境交易创新、深港通等深度金融合作，建设成为国家金融业对外开放试验示范窗口。珠海横琴新区作为粤澳合作的前沿阵地，充分利用澳门旅游休闲等服务业的优势，打造国际商务服务休闲旅游基地；并通过粤澳在金融、科技、文化教育等方面的合作，促进澳

门经济适度多元发展，弥补珠海在创新与人才方面的劣势。

5.2 从宜居湾区走向粤港澳世界级湾区

“湾区”一词多用于描述围绕沿海口岸分布的众多海港和城镇所构成的港口群和城镇群^[20]。2010 年，《粤港合作框架协议》中首次将建设环珠江口宜居湾区列为重点行动计划，并通过粤港澳三地合作编制《环珠江口宜居湾区规划研究》推进落实，其规划范围涵盖港澳及珠江口五市。2015 年，“一带一路”国家战略提出“深化与港澳台合作，打造粤港澳大湾区”。珠三角湾区城市群的地域范围得到延展，其合作的侧重点在“宜居”的层次上进一步深化，力图通过强化三地的金融、物流与科技合作，构建以深港穗三大超级城市为核心的世界级湾区城市群，新的粤港澳大湾区将面向国际、国内“两个市场、两种资源”，拓展经济腹地，在全球经济坐标下找准区域定位。

在原有的粤港澳行政空间之下，尽管三地的交往日益融合，但仍未达到理想状态，依然面临制度交易成本过高、地方主义与同质竞争消耗等合作困局^[21]，并造成区域产业链的碎片化与非整合化等问题^[22]。而在湾区的空间承载之下，通过区域管治体系与要素市场的构建以及跨境基建的完善，有望逐步消弭跨境交易成本，改善过度竞争局面。对标旧金山湾区城市群等世界一流湾区，粤港澳大湾区应通过整合优质资源与生产链环节，以更富竞争力的区域共同体应对经济全球化的竞争。以大疆无人机企业的发展为例，在香港科技大学自由包容与鼓励创新的氛围之下，无人机课题得以顺利立项与操作运营；在企业扩张发展的阶段，深圳完整的制造业上下游供应链以及相对充沛的土地资源为大疆的壮大提供了空间。得益于深圳政府对初创企业的扶持政策，大疆得以享受相关的税收减免并入驻正规化的办公场所，2016 年市政府更是为企业量身定制 8 万 m² 的总部大楼地块，支持其在深圳扎根。香港的高等教育优势与深圳的制造业、土地、资本优势相组合，推动大疆成为全球一流的高科技企业。这种新型的科技合作关系在深港初见成效，能否进一步拓展至广州、东莞等湾区城市，既需要城市创新土壤的培育，也有赖于政府的支持与特定契机。与“前店后厂”模式相一致，新时期粤港澳世界级城市群的建设关键仍在于充分发挥三地的比较优势，以湾区为空间承载整合全产业链环节，积极融入全球生产网络体系，应对国际竞争。

5.3 从中心—腹地走向枢纽—网络

以往的粤港澳“前店后厂”跨地域分工协作模式对应以香港为中心，珠三角为腹地的空间发展方式，而随着广州、深圳、东莞等城市的崛起与发展，整个区域在制造业、服务

图 6 中国（广东）自由贸易区

资料来源：作者根据《中国（广东）自由贸易试验区总体方案》等资料绘制

业等领域出现了诸多层次不一的中心并对应不同的腹地范围。城市功能的多元化以及区域结构的多中心化导致腹地分割的碎片化,简单的中心—腹地模型难以有效支撑粤港澳地区的未来发展。在全球化和市场经济背景下,地方和企业不再依托单一的中心城市发展,而是依托自身特点与优势选择合适的专业化方向,越过邻近中心城市而与其他专业性中心进行合作。以深圳的信息产业为例,其辐射范围不仅是周边的东莞、惠州,而且可以远至粤东西北以及其他更远距离的内陆地区,连接枢纽与地方节点的不再是广袤的空间腹地,而是某种交通网络或信息网络^[23]。在传统的中心—腹地模型中,次中心多与中心连接,同等级之间由于缺乏密切互动,节点因线路断裂而被孤立的风险较高。而在网络型格局中,即使是规模较小、位置较偏远的珠三角县城或小城镇也不会被边缘化。

通过粤港澳枢纽—网络城市区域的构建,区域内各城市的地域性功能与分工会越来越模糊和混杂,生产要素在区域的任意节点流动而对网络城市整体没有太大影响,城市功能将重新分布,企业可以自由地转移至粤港澳城市区域的各个地方,枢纽间的竞争将会非常激烈。为了吸引资源的流向,各个节点必须改善自身的要素通达性,通过适度多元化与差异化的发展策略提升自身竞争优势,从而有利于避免同质化竞争^[24]。这种循环的动态过程推动了网络中的节点持续升级与转型,激发企业的创新活力,推动地方政府营商环境的改善。

6 总结

充分发挥自身的比较优势,以市场为导向寻求利益共同点,一直是粤港澳经济关系不断向前推进的动力所在。珠三角低廉的土地、人力成本与香港的制造业优势相结合,催生的“前店后厂”模式实现了改革开放以来区域的崛起发展;比较优势的动态变化与利益共同点的模糊,则导致腹地竞争成为新千年后三地经济关系的重要特征;而随着“一带一路”国家战略的推进与广东自贸区的纵深发展,以金融业为主导的服务业合作逐步明晰为第三阶段经济关系的重点。伴随着经济关系的转变,粤港澳地区的空间格局亦不断重构。在制造业主导的初期合作阶段,厂商通过寻求土地、交通等成本最小化的区位以实现经济利益的最大化,粤港澳地区形成以乡镇为基本发展单元的“大分散、小集聚”城镇均衡发展格局;随着珠三角核心城市的集聚功能不断增强,以及区划调整、同城化规划等政策引导,城市中心区与行政体的交界地带逐渐成为发展的重点,空间格局逐渐完成了向“大分散、小集聚”的转变。分析粤港澳三地经济关系的未来走向,其空间合作重点将以边界区域为集聚地带,空间整合形式将以湾区为核心载体,空间组织方式将以枢纽—网络为主要特

征。通过空间与经济的协调互动,将推动粤港澳合作不断深入向前。

在中国启动新一轮对外开放的关键时期,粤港澳地区能否进一步凝聚共识,在“一国”框架之下,充分发挥“两制”优势,以港澳服务业与广东省制造业的双重优势对接国家“一带一路”等发展战略,最终推动区域经济的深度整合与再度崛起,值得我们继续深入研究。UPI

参考文献

- [1] 陈广汉. 粤港澳经济关系走向研究 [M]. 广东人民出版社, 2006.
- [2] 薛风旋, 杨春. 外资: 发展中国家城市化的新动力: 珠江三角洲个案研究 [J]. 地理学报, 1997(3): 193-206.
- [3] 甄峰, 顾朝林, 沈建法, 等. 改革开放以来广东省空间极化研究 [J]. 地理科学, 2000(05): 403-410.
- [4] 香港工业总会. 珠三角制造与香港工业未来的出路 [R]. 2015.
- [5] 董建华, 等. 香港 2003 年施政报告 [R]. 2003.
- [6] 香港运输及房屋局. 香港港口发展策略 2030 研究 [R]. 2014.
- [7] 香港投资推广署. 大珠三角的发展和机遇 [R]. 2014.
- [8] 李郁, 刘逸. 中国城市化模式的混合性解析 [J]. 城市与区域规划, 2011(3): 70-85.
- [9] 杨春. 多中心跨境城市一区域的多层级管治——以大珠江三角洲为例 [J]. 国际城市规划, 2008(1): 79-84.
- [10] 香港机场管理局. 香港国际机场 2030 规划大纲 [R]. 2011.
- [11] 徐江. 香港与珠江三角洲空间关系的转变 [J]. 国际城市规划, 2008(1): 70-78.
- [12] 北京大学, 广东省城乡规划设计研究院. 大珠江三角洲城镇协调发展规划研究 [R]. 2009.
- [13] 中华文化院有限公司. 粤港澳合作报告. 2015.
- [14] 香港投资推广署. 2015 年年报, 香港——接通世界的超级联系人 [R]. 2015.
- [15] 许学强, 李郁. 改革开放 30 年珠江三角洲城镇化的回顾与展望 [J]. 经济地理, 2009(1): 13-18.
- [16] 许学强, 李郁. 珠江三角洲城镇化研究三十年 [J]. 人文地理, 2009(01): 1-6.
- [17] 李志刚, 李郁. 新时期珠三角城镇空间拓展的模式与动力机制分析 [J]. 规划师, 2008(12): 44-48.
- [18] 深圳市规划国土发展研究中心. 珠三角全域规划专题之珠三角土地节约集约利用和开发强度控制研究 [R]. 2015.
- [19] 程春锦, 范爱军. CAFTA 边界地区的一体化效应——基于市场潜力变化的研 [J]. 国际贸易问题, 2014(3): 104-112.
- [20] 刘艳霞. 国内外湾区经济发展研究与启示 [J]. 城市观察, 2014(3): 155-163.
- [21] 陈德宁, 郑天祥, 邓春英. 粤港澳共建环珠江口“湾区”经济研究 [J]. 经济地理, 2010(10): 1589-1594.
- [22] 陈瑞莲, 杨爱平. 论回归前后的粤港澳政府间关系 [J]. 中山大学学报 (人文社会科学版), 2004(1): 15-20.
- [23] 王铮, 孙翊, 顾春香. 枢纽—网络结构: 区域发展的新组织模式 [J]. 中国科学院院刊, 2014(3): 376-382.
- [24] 香港理工大学中国商业中心课题组. 大珠江三角洲区域铁路网络与城市发展 [R]. 2009.

(本文编辑: 王枫)