

香港特別行政區政府中央政策組

香港與泛珠三角區域合作

背景報告

一國兩制研究中心

2004年5月

摘要

1. 改革開放以來，廣東以發展外向型經濟為主，並不重視與國內其他地區的經濟協作關係。到九十年代中，長三角經濟快速崛起，廣東決策層才認識到缺乏發展腹地，與周邊省區經濟聯繫鬆散，對廣東構成很大的競爭壓力。
2. 1998年，廣東曾研究過建立華南經濟協作區，除廣東周邊的廣西、海南、湖南、江西、福建外，還包括香港和澳門。但是這一思路與「九五」計劃將全國劃分為七個經濟區域的構想不同，加上當時粵港澳合作沒有實質進展，因此設立華南經濟協作區的建議終於沒有提出。
3. 中央新領導集體的執政理念之一是統籌區域發展，逐步扭轉地區差距擴大的趨勢。中央政府希望東、中、西部地區加強多種形式的合作，形成東中西互動，優勢互補、相互協調、共同發展的新格局。在CEPA簽訂之後，粵港澳合作取得重大突破，就大珠三角整合達成共識。這就為廣東倡導泛珠三角的構想提供有利條件。廣東希望泛珠三角與長三角經濟圈一起，成為帶領中國現代化的兩大引擎。
4. 泛珠三角的範圍比過去設想的華南經濟協作區還要大，由「9+2」組成。其中福建、江西、廣西、海南、湖南五省區與廣東相鄰，雲南及貴州兩省同屬珠江流域，而四川則與廣東的經貿關係密切。
5. 泛珠三角究竟是經濟協作區、經濟區，還是經濟圈，廣東的政府官員和專家學者，認識尚未統一。現時廣東省政府在正式文件中均使用「泛珠三角區域合作和發展」這一概念，這可避開誰是核心與腹地的問題，較能體現平等精神。
6. 廣東方面認為，泛珠三角區域合作應當突出資源性合作、資產型合作、基礎設施項目合作、科技和人才的交流與合作、生物資源、旅遊資源的開發與合作等五方面，應堅持自願參

與、平等互利、市場主導、優勢互補的原則。泛珠三角應按市場規律進行合作，先易後難，逐步實施，首先搞好交通等基建的對接和建立跨省間的協調機制。

7. 去年8月以來，廣東從五個方面推動泛珠三角合作。首先是召開發展計劃、信息產業、科技、交通等方面的跨省會議，建立政府主管部門負責人的聯席會議制度，其中交通發展研討會更有重慶的代表參加。其次是組織傳媒及社會科學界等主辦跨省活動，在不到一年時間內將泛珠三角打造成知名度甚高的品牌。第三是加快出省通道建設，爭取鐵道部和交通部的支持，加快泛珠三角的高速公路、鐵路建設，改善珠江水運。第四是加強與周邊省區的聯繫，繼今年2月廣西高層赴粵考察後，廣東黨政代表團亦於4月訪問廣西及湖南，就雙邊合作簽訂多項協議，達成不少共識。第五是籌備泛珠三角高層次會議，包括泛珠三角區域合作與發展論壇和泛珠三角經貿合作洽談會。
8. 由於泛珠三角攸關粵港澳今後的發展，中央政府已對此表示支持。
9. 泛珠三角各省區的經濟發展很不平衡，互補性較強，香港以資金和服務見稱，廣東的優勢在製造業，其他省區則擁有自然資源和人力資源。這種經濟發展水平的落差有可能成為泛珠三角區域合作的內在動力。
10. 泛珠三角的構想由廣東提出，去年以來的多項省際活動均由廣東主催。廣東要凝聚整個泛珠三角，一定要將港澳拉進來。其他省區響應泛珠三角的構想，主要是希望接受大珠三角的輻射和帶動，加快本身的發展。泛珠三角既然是大珠三角的延伸，由粵港澳來推動應該是當仁不讓的，但不宜強調以哪個城市為中心。
11. 粵港澳達成整合大珠三角的共識還不到一年時間，很多合作項目尚待落實。對香港而言，應把大珠三角放在比泛珠三角

更重要的位置，不能本末倒置。大珠三角合作取得實質性進展，就可以產生示範效應，感召和帶動泛珠三角的發展。

12. 泛珠三角面積佔全國五分之一，地域範圍廣闊，各省區過往與廣東的文化聯繫基本上並不密切。泛珠三角區域合作的條件與長三角有一定差距，需要經過長期的努力和投入大量人力、物力，才有可能見到成效，其發展目標不能脫離實際。泛珠三角應聚焦區域合作，創造公平、開放的市場環境，促進人流、物流、信息流、資金流，優化生產要素的配置，加強基礎設施建設的協調。至於要為整個區域經濟的發展和合作進行總體規劃，這些設想未免陳義過高。
13. 香港事實上與泛珠三角其他省區建立了長期的經貿關係，與某些省的密切程度甚至超過廣東與這些省的往來。泛珠三角這個概念，主要是將區域合作從自發提升到較自覺的層次，採取更積極的態度。今後泛珠三角區域合作，除了以多邊方式開展外，同時還會以雙邊合作的方式推進，尤以廣東及香港對八省區為然。

Executive Summary

1. Since economic reform and opening-up, Guangdong has focused on developing an export-oriented economy, while paying little attention to its economic co-operation with other regions within the country. Guangdong leaders did not realise the lack of hinterlands for development of Guangdong and its loose economic connection with neighbouring provinces until the rapid rise of Yangtze River Delta (YRD) in the mid-1990's, which posed serious competitive pressure.
2. In 1998, Guangdong studied the possibility of establishing a South China Economic Co-operation Zone, covering Guangxi, Hainan, Hunan, Jiangxi and Fujian, which are adjacent to Guangdong, as well as Hong Kong and Macau. But this was a different idea to the one proposed by the Ninth Five-Year Plan of dividing the country into seven economic regions. Moreover, since co-operation between Guangdong, Hong Kong and Macau was not progressing well at that time, the suggestion of establishing the South China Economic Co-operation Zone was shelved.
3. One of the main ideas of the new leadership of the Central Government is to co-ordinate regional development and to gradually reverse the trend of widening regional disparities. The Central Government hopes that the eastern, central and western regions can better interact, complement and support each other, and develop together. After signing the CEPA, Guangdong, Hong Kong and Macau have made an enormous breakthrough in co-operation, and reached consensus on the integration of Greater Pearl River Delta (PRD). This provides the conditions for Guangdong's proposed idea of Pan-PRD. Guangdong hopes that Pan-PRD and YRD economic circles can be the two important growth engines to lead to China's modernisation.
4. The area of Pan-PRD, which comprises nine provinces plus Hong Kong and Macau, is larger than that of the previously planned South China Economic Co-operation Zone. Among the nine provinces, Fujian, Jiangxi, Guangxi, Hainan and Hunan are adjacent to Guangdong; Yunnan and Guizhou are along the Pearl River, while Sichuan is included due to its close economic ties with Guangdong.

5. Guangdong officials and scholars have not had a consistent idea about whether Pan-PRD is an economic co-operation zone, an economic region or an economic circle. Currently, the Guangdong Provincial Government adopts the concept of “Pan-PRD regional co-operation and development” in official documents, to avoid the issue of which province would act as the core or hinterland of Pan-PRD and demonstrate the spirit of equal participation.
6. Guangdong considers that Pan-PRD regional co-operation should focus on five areas, i.e. resources utilisation, capital utilisation, infrastructural development, technology exchange, and development of natural and travel resources. Pan-PRD regional co-operation should also adopt the principles of voluntary participation, equality and mutual benefit, market-orientation and maximisation of functional interdependence. Co-operation in Pan-PRD should follow market mechanism, and be step by step with easy tasks coming first and difficult ones later. The first priority should be co-ordination of infrastructure such as transportation and establishment of trans-provincial co-ordinating mechanism.
7. Since August last year, Guangdong has promoted co-operation in Pan-PRD from five aspects. First, Guangdong has held trans-provincial conferences on development plans, IT industry, technology, transportation, etc., and set up a co-operation system of directors of major government departments in the form of joint conferences. Even Chongqing attended one of those conferences on development of transportation. Second, Guangdong has worked with the media and the academics in social sciences to hold trans-provincial activities, in promoting Pan-PRD as a very well known brand last year. Third, Guangdong has speeded up construction of railways and super highways connecting its neighbouring provinces. Guangdong has strived for support from Ministry of Railways and Ministry of Communications to speed up construction of highways and railways in Pan-PRD and improve Pearl River transport. Fourth, Guangdong has strengthened its connections with its neighboring provinces. After senior Guangxi officials visited Guangdong in February this year, a Guangdong party and governmental delegation also visited Guangxi and Hunan in April. Various bilateral co-operation agreements were signed and consensus was reached on many issues. Fifth, Guangdong has arranged high-level Pan-PRD conferences, including a Pan-PRD Co-operation and Development Forum.

8. Since Pan-PRD is crucial to the future development of Guangdong, Hong Kong and Macau, the Central Government has adopted a positive attitude towards it.
9. Economic development of different provinces in Pan-PRD has been very unbalanced, but each can complement the other. Hong Kong's advantage lies in its affluent capital and service sectors; Guangdong's advantage is its manufacturing industry; while other provinces have rich natural and human resources. The difference of economic comparative advantage provide the inherent driving force for Pan-PRD regional co-operation.
10. The idea of Pan-PRD was proposed by Guangdong, and a lot of the trans-provincial activities since last year have been all launched by Guangdong. In order to integrate the whole Pan-PRD region, Guangdong must bring in Hong Kong and Macau. The main purpose for other provinces to actively respond to the idea of Pan-PRD is to increase their own development by accepting the radiating influence of Greater PRD. Since Pan-PRD is the extension from Greater PRD, it is natural for Guangdong, Hong Kong and Macau to be the driving force in development of Pan-PRD. However, it is unnecessary to argue about which city should be the centre.
11. It has been less than a year since Guangdong, Hong Kong and Macau agreed on the integration of Greater PRD, so a lot of co-operation projects are still waiting to be implemented. To Hong Kong, Greater PRD should be higher than Pan-PRD on the agenda. When co-operation in Greater PRD makes good progress, it will serve as a demonstration for promoting the development of Pan-PRD.
12. Pan-PRD covers a vast area, which accounts for 20% of the whole country. In the past, the cultural link between Guangdong and other provinces in Pan-PRD was not strong and the condition of regional co-operation in Pan-PRD was not as favourable as that in YRD. Pan-PRD should make long-term efforts to achieve co-operation, and its development goal should be realistic. Pan-PRD should focus on regional co-operation to create a fair and open market environment, facilitate flow of people, cargo, information and capital, optimise allocation of factors of production, and enhance co-ordination in the development of infrastructure. As regards the master planning for the economic development of the whole Pan-PRD region, these ideas may be over-idealistic.

13. As a matter of fact, Hong Kong has built up long-term economic and trade ties with other provinces in Pan-PRD, and Hong Kong's connection with certain provinces is even closer than their connection with Guangdong. Indeed, the idea of Pan-PRD aims to upgrade the spontaneous regional co-operation to a conscious one, which would be a more proactive co-operation. In the future, there would be not only multilateral co-operation but also bilateral co-operation in Pan-PRD, in particular the bilateral co-operation between Guangdong, Hong Kong and other eight provinces.



圖一：泛珠三角圖

Map 1 : Map of Pan-Pearl River Delta

大珠三角與泛珠三角(2003年)

範圍	大珠三角			泛珠三角		內地 整體	泛珠三角 九省區所 佔比重
	香港、澳門和珠三角 ⁽¹⁾			「9+2」：粵閩贛湘桂瓊 雲貴川九省區，加上港澳			
地區	香港	澳門	珠三角 ⁽⁵⁾	廣東省	其他八省區 ⁽²⁾		
土地面積(平方公里)	1,102	27	41,698	18萬	183萬	960萬	21%
年末常住人口(萬)	680 ⁽⁴⁾	45	2,365 ⁽⁷⁾ 4,080 ⁽⁸⁾	7,954 8,642 ⁽⁸⁾	37,018 35,469 ⁽⁸⁾	129,227	35%
GDP(億元) ⁽³⁾	12,349	634	9,149	13,450	25,396	116,694	33%
人均GDP(元) ⁽³⁾	181,527	142,638	34,295	17,011	3,600-15,006	9,057	-
出口總額(美元)	2,234	26	1,126	1,529	331	4,384	43%
進口總額(美元)	2,315	28	993	1,307	233	4,128	37%
實際利用外商直接投資(億美元)	-	-	150 ⁽⁹⁾	156	99	535	48%
社會消費品零售總額(億元) ⁽³⁾	1,729 ⁽⁶⁾	-	3,481	5,587	9,128	45,842	32%

註：(1)珠三角包括廣州、深圳、珠海、佛山、江門、東莞、中山七個地級以上市，以及惠州所屬市轄區、惠東縣和博羅縣，肇慶所屬市轄區及高要、四會兩個縣級市。(2)泛珠三角其他八省區即：廣西、湖南、江西、福建、海南、四川、雲南、貴州。(3)香港的貨幣單位為港元，澳門為澳門元，內地為人民幣元。(4)年中人口；(5)2002年數字；(6)零售業總銷貨價值；(7)2002年年末戶籍人口；(8)2000年11月普查人口；(9)實際利用外商投資。

資料來源：國家統計局、香港統計處、澳門統計暨普查局、各省區2003年統計公報、廣東統計年鑒2003

2003年泛珠三角九省區主要經濟指標

指標	廣東	四川	福建	湖南	江西	廣西	雲南	貴州	海南
土地面積(萬平方公里)	17.9	48.5	12.1	21.2	16.7	23.7	39.4	17.6	3.5
年末總人口#(萬人)	7,954.2	8,700.4	3,488.0	6,662.8	4,254.2	4,857.0	4,375.6	3,869.7	810.5
生產總值(億元)	13,449.9	5,456.3	5,241.7	4,633.7	2,830.0	2,733.2	2,458.8	1,344.3	698.3
增幅	13.6%	11.8%	11.5%	9.6%	13.0%	10.2%	8.6%	10.1%	10.5%
三次產業構成(%)	7.8 : 52.4 : 39.8	20.7 : 41.5 : 37.8	13.5 : 47.6 : 38.9	19.1 : 38.7 : 42.2	19.8 : 43.4 : 36.8	23.0 : 36.8 : 40.2	20.3 : 43.4 : 36.3	21.9 : 42.5 : 35.6	36.8 : 24.6 : 38.6
人均GDP*(元)	17,001	6,281	15,006	7,247	6,677	5,964	5,647	3,600	8,655
全部工業增加值(億元)	6,358.1	1,771.4	2,149.9	1,455.3	849.0	811.5	866.4	450.5	123.1
增幅	19.8%	16.1%	15.6%	12.6%	18.4%	14.7%	9.6%	13.3%	23.1%
全社會固定資產投資總額(億元)	4,988.9	2,158.2	1,507.9	1,557.0	1,380.0	987.0	1,023.6	754.1	276.3
增幅	26.5%	19.6%	22.5%	14.8%	49.3%	18.2%	23.5%	19.2%	22.4%
社會消費品零售總額(億元)	5,587.2	2,091.1	1,740.5	1,816.3	923.2	1,124.2	782.5	458.8	191.6
增幅	11.4%	10.8%	12.8%	10.8%	11.7%	9.6%	10.0%	10.2%	10.8%
外貿出口額(億美元)	1,529.4	32.1	211.0	21.5	15.1	19.7	16.8	5.9	8.7
增幅	29.1%	18.5%	21.7%	19.5%	43.1%	30.7%	17.3%	33.2%	6.1%
外貿進口額(億美元)	1,307.0	24.3	142.0	15.9	10.2	12.2	9.9	4.0	14.1
增幅	27.3%	38.1%	28.7%	47.1%	59.1%	32.3%	24.3%	58.8%	34.5%
實際利用外商直接投資(億美元)	155.8	5.8	49.9	14.9	16.1	4.6	1.7	0.6	5.8
增幅	18.8%	13.5%	17.5%	44.4%	48.3%	9.3%	46.0%	52.1%	13.5%
城鎮居民人均可支配收入(元)	12,380.4	7,042.0	10,000.0	7,674.2	6,901.0	7,785.0	7,643.6	6,568.9	7,259.0
增幅	11.2%	6.5%	9.0%	10.3%	9.0%	6.4%	5.6%	9.5%	6.4%
農村居民人均純收入(元)	4,054.6	2,230.0	3,734.0	2,532.9	2,458.0	2,095.0	1,697.1	1,564.7	2,588.0
增幅	3.6%	5.8%	5.5%	5.6%	5.3%	4.1%	5.0%	4.7%	6.8%
#廣東、福建、海南爲年末常住人口 資料來源：各省區2003年統計公報									

目錄

一、泛珠三角區域合作的源起	1
1.1 未能實現的華南經濟協作區構想	1
廣東亟待擴大經濟腹地	1
曾考慮大區域驅動戰略	2
不符合「九五」計劃及西部大開發思路	3
1.2 大珠三角催生泛珠三角	4
配合東中西部互聯互動方針	5
中國與東盟自由貿易區將帶來機遇	6
1.3 泛珠三角概念的提出	6
更具潛力的大事	7
二、泛珠三角區域合作的發展趨勢	8
2.1 泛珠三角區域合作的含義	8
避免造成與上海爭奪腹地印象	8
經濟區經濟圈還是區域合作	9
2.2 廣東對推進泛珠三角的思路	11
交通要先行	11
區域合作突出五大重點	11
自願參與 市場主導	13
2.3 區域合作先易後難分步實施	13
按行業推動政府主管部門間合作	13
樹立泛珠三角品牌	14
加快出省通道建設	15
加強與周邊省區的聯繫	16
籌備泛珠三角高層次會議	17
2.4 未來走向	17
三、泛珠三角各省區及其與香港的關係	19
3.1 「9+2」互補性強	19
核心層緊密層和半緊密層	20
3.2 廣西：加強兩廣合作融入粵港澳	21
發展狀況及未來規劃	21

與香港的關係	25
對香港的機遇	26
對泛珠三角區域合作的反應	27
3.3 湖南：盼加強交通建設物流發展產業協作	29
發展狀況及未來規劃	29
與香港的關係	32
對香港的機遇	33
對泛珠三角區域合作的反應	33
3.4 江西：對接長三角珠三角閩東南	35
發展狀況及未來規劃	35
與香港的關係	38
對香港的機遇	39
對泛珠三角區域合作的反應	39
3.5 福建：定位海峽西岸經濟區	41
發展狀況及未來規劃	41
與香港的關係	44
對香港的機遇	46
對泛珠三角區域合作的反應	46
3.6 海南：避免邊緣化融入泛珠三角	47
發展狀況及未來規劃	47
與香港的關係	50
對香港的機遇	51
對泛珠三角區域合作的反應	52
3.7 四川：同時屬於多個經濟區域	53
發展狀況及未來規劃	53
與香港的關係	56
對香港的機遇	56
對泛珠三角區域合作的反應	57
3.8 貴州：舉全省之力黔電送粵	58
發展狀況及未來規劃	58
與香港的關係	60
對香港的機遇	61
對泛珠三角區域合作的反應	62

3.9 雲南：以對東南亞開放為重點	62
發展狀況及未來規劃	62
與香港的關係	66
對香港的機遇	67
對泛珠三角區域合作的反應	67
3.10 澳門：打造三大服務平台	68
發展狀況及未來規劃	68
對泛珠三角區域合作的反應	71
四、結語	72

一、泛珠三角區域合作的源起

1.1 未能實現的華南經濟協作區構想

廣東亟待擴大經濟腹地

1978年底，中國確立了以經濟建設為中心的改革開放政策。廣東由於毗鄰港澳，在改革開放中先行一步，經濟迅速發展，由原來偏處一隅的貧困省份一躍而成為經濟大省。改革開放以來的第一個二十年(1979-1998年)，廣東生產總值(GDP)年均增長14%，比同期全國的平均增速高出4.4個百分點。1992年，廣東經濟總量首次超過山東、江蘇，連續十多年居全國第一位，目前GDP約佔全國九分之一。

廣東的經濟發展模式主要是通過持續大規模利用外資，發展外向型經濟，推動本地工業化和現代化。這個特點決定了廣東在一段長時間內高度重視「外引」而相對忽視「內聯」。八十年代，內地從計劃經濟向市場經濟轉軌的過程中，為促進商品經濟的發展，國家鼓勵橫向經濟聯合，地區經濟協作蔚然成風。除1982年由國務院主導成立的上海經濟區規劃辦公室，範圍遍及上海、江蘇、浙江、安徽、福建、江西五省一市外(1988年撤銷)，全國各地陸續成立不少地區經濟協作組織，較著名的有長江三角洲14城市協作辦(委)主任聯席會(後改為長江三角洲城市經濟協調會)、環渤海地區經濟聯合市長聯席會、長江沿岸中心城市經濟協調會、西南四省區五方(現為六省區市七方)經濟協調會等。

1985年，中南五省二市經濟技術協作聯席會議成立，範圍與六十年代初的中南經濟協作區一致，廣東也是成員之一。其後，聯席會議成員擴大為六省三市，包括河南、湖北、湖南、廣西，廣東、海南、武漢、廣州，深圳。在聯席會議基礎上建立的中南經濟技術協作區，地跨黃河、長江和珠江三大流域，實際上難以發揮作用，會議越開越疏。八十年代末，廣東與廣西也建立經濟協作聯席會議制度，但成效不彰。總的來說，改革開放後「廣貨」雖然橫掃國內市場，但廣東對擴大經濟腹地未見積極，例如不重視建設出省通道，以致出現江西、廣西已將高速公路修到省界而粵境路段仍未完工的情況。

九十年代初，上海實行浦東開發開放。從1992年起，上海經濟連續12年取得兩位數增長。在上海帶動下，長江三角洲的經濟迅速發展，加上內地全方位開放的格局逐步形成，廣東在全國不再一枝獨秀。到九十年代中，內地已初步形成最具發展潛力的三大經濟區，即以北京、天津、大連和青島為主要力量的環渤海經濟區、以上海為龍頭的長江三角洲經濟區和以珠江三角洲為中心的華南經濟區。這三大經濟區以華南經濟區的經濟總量最小，缺乏發展的戰略腹地。湖南、江西、福建等省在「九五」(1996-2000年)計劃中，均把長三角經濟區視為其重要的聯合與協作夥伴，而非與其毗鄰，最早實行改革開放的廣東，這種現象並非偶然。在長三角快速崛起的新形勢下，廣東如何保持競爭優勢就成為省決策層不得不面對的現實問題。

曾考慮大區域驅動戰略

1998年3月，李長春接替謝非任廣東省委書記。在他提議下，廣東隨即在全省範圍內展開前所未有的大型調研活動，主題是「增創廣東發展新優勢」。這次調研活動在當年提出「廣東面臨的形勢與挑戰」專題主報告，題為《增創新優勢，迎接新挑戰，更上一層樓——廣東邁向21世紀的思路構想與對策建議》¹。主報告認為，區域經濟合作和聯動發展趨勢增強，對於缺乏發展腹地、與周邊省區經濟聯繫鬆散的廣東，構成很大的競爭壓力。主報告提出，增創廣東新優勢，思路之一是通過加強同周邊省區的經濟聯合與合作，共同建設華南經濟協作區，縱深拓展廣東發展的戰略腹地。同時，推動粵港澳三方從互補性合作，走向戰略性、結構性和整體性合作，攜手提高粵港澳台地區的國際國內綜合競爭力，成為帶動廣東全省以及華南經濟協作區發展的「火車頭」。

主報告具體建議，請求國務院或國家有關部門牽頭，定期召開廣東、香港、澳門政府首腦聯席會議，以及定期召開廣西、海南、湖南、江西、福建和廣東省政府首腦參加的省長聯席會議。在此基礎上，形成「華南經濟協作區政府首腦會議」，共同商討區內聯合與合作事宜，

¹ 中共廣東省委政策研究室編，《增創新優勢 更上一層樓——廣東'98十大專題調研》第二卷，廣東人民出版社。

抓緊組織制定華南經濟協作區的發展戰略規劃，加快廣東與香港、澳門，廣東與瓊、桂、湘、贛、閩周邊省區重大基礎設施建設規劃。

由此可見，1998年廣東已出現類似泛珠三角區域合作的「8+2」設想。「廣東面臨的形勢與挑戰」專題分報告之八《對增創廣東發展新優勢的若干建議》，提出廣東要快速推進四大戰略，即外向帶動戰略、科教興省戰略、可持續發展戰略、大區域驅動戰略。對於大區域驅動戰略，分報告有這樣的闡述：「廣東應該充分發揮自身的區位優勢，建立以粵港澳為龍頭，以福建、廣西為兩翼，以江西、湖南、貴州、雲南、海南為主要腹地的大經濟圈，構建大區域驅動的機制和格局，實現結構性合作，建設共生型經濟體系。」廣東「需要以巨大的耐心和魄力，以共生型結構性合作為目標，大力加強與香港、澳門的經濟關係，加強與上述周邊省份的交流合作，逐步取得各方共識，推動大區域驅動戰略的早日成型。」分報告更形容這個戰略「是一個巨大的思路，是建設新廣東、造福全中國的一番偉業」。

不符合「九五」計劃及西部大開發思路

這次調研活動的成果不少轉化運用為省委、省政府的決策，對近幾年廣東的發展有很大的影響。但是有關華南經濟協作區的建議，直到李長春於2002年11月調中央工作時仍未落實。專題分報告提出廣東要快速推進的四大戰略，前三項即外向帶動戰略、科教興省戰略和可持續發展戰略早已寫入1998年5月省第八次黨代會報告中，唯獨沒有採納大區域驅動戰略。2002年5月，李長春在省第九次黨代會報告中，將廣東的發展戰略增多一項，就是區域協調發展戰略，講的僅是山區、東西兩翼與珠三角、穗深兩大中心城市協調發展的問題。這可能是與廣東決策層認為，無論是公開提出華南經濟協作區或大區域驅動戰略，時機均未成熟有關。

建立華南經濟協作區或者實施大區域驅動戰略，前提是粵港澳合作要有實質性進展，而這個條件在香港回歸後最初幾年並不存在。另一方面，則是這一設想與國家「九五」及「十五」計劃有關區域經濟協調發展的思路並不一致，不易取得國家有關部門的支持。

1996年3月八屆全國人大四次會議通過的《中華人民共和國國民經濟和社會發展「九五」計劃和2010年遠景目標綱要》明確提出，引

導地區經濟協調發展，形成若干各具特色的經濟區域，促進全國經濟佈局合理化；突破行政區劃界限，以中心城市和交通要道為依託，形成七個跨省區市的經濟區域：長江三角洲及沿江地區、環渤海地區、東南沿海地區、西南和華南部分省區、東北地區、中部五省地區、西北地區。

按國家計委解釋，東南沿海地區包括福建、廣東兩省，形成外向型經濟發達的經濟區；西南和華南部分省區包括四川、貴州、雲南、廣西、海南、西藏和廣東西部的湛江、茂名，形成全國重要的能源基地、有色金屬和磷硫生產基地、熱帶亞熱帶農作物基地、旅遊基地；中部五省地區，包括河南、湖北、湖南、安徽和江西五省，形成重要的農業基地、原材料基地、機械工業基地和新的經濟帶。廣東構想的華南經濟協作區範圍，在全國「九五」計劃中分屬三個不同的經濟區域，兩者的差距甚大。雖然七大經濟區域的劃分，本身有許多不合理之處，後來沒有認真實施便不了了之，不過，若地方政府貿然提出與國家計劃不同的區域經濟發展思路，顯然並不恰當。

1999年底，國家對地區經濟佈局進行重大調整，作出實施西部大開發的決策。除雲貴川三省外，連沿海的廣西也因屬少數民族自治區而列入西部大開發優惠政策的適用範圍。2001年3月九屆全國人大四次會議通過的《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十個五年計劃綱要》提出，在西南地區，依託長江水道、西南出海通道等交通幹綫及中心城市，以點帶面，實行重點開發，促進長江上游經濟帶(指成都至重慶一帶)和南(寧)貴(陽)昆(明)經濟區的形成。西部大開發成為國家重要戰略後，廣東更不適宜打出華南經濟協作區或實施大區域驅動戰略的旗號了。正因為如此，廣東省「九五」計劃綱要只是簡要地提及擴大與兄弟省、自治區、直轄市的合作，尤其要積極參與西部大開發；在重大基礎設施等方面加強與周邊地區的協調與合作。

1.2 大珠三角催生泛珠三角

經過一番審時度勢後，廣東決策層在去年中倡導泛珠三角區域合作，這與國內外大環境的變化有很大關係。

首先是中央政府確立後提出新的執政理念，強調要統籌區域發展，逐步扭轉地區差距擴大的趨勢，其中一項重大舉措就是在去年開

始實施東北地區等老工業基地振興戰略。此舉被認為是繼沿海開發戰略和西部大開發戰略之後，中國區域經濟協調發展的第三步棋。

配合東中西部互聯互動方針

11月底召開的中央經濟工作會議指出，「要積極推進西部大開發，有效發揮中部地區的綜合優勢，支持中西部地區加快改革發展，振興東北地區等老工業基地，鼓勵有條件的東部地區率先基本實現現代化，逐步形成東、中、西部經濟互聯互動、優勢互補、協調發展的新格局。」泛珠三角區域合作若能符合這個方針，國家有關部門焉有不支持之理。再者，胡錦濤於去年4月視察廣東時，要求廣東加快發展，率先發展，協調發展，更好地發揮排頭兵作用。廣東在區域合作上採取較大動作可以說是回應國家領導人的要求。

其次是隨着近幾年長三角和珠三角內部的整合和競爭廣受關注，內地正掀起一股區域經濟熱，地方領導人對於打破行政區劃界限，與其他地區進行實質性合作和聯合的意識明顯加強，這就為在地方層面自發地推進區域合作創造了有利條件。

但是，催生泛珠三角的最重要的因素還是粵港澳合作取得重大突破。中央政府與香港特別行政區政府於去年6月29日簽署了《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》(CEPA)，其後又於10月17日與澳門簽署類似文件。雖然CEPA並非專門針對粵港兩地，不過廣東勢必是香港服務業及製造業在內地進一步拓展的第一站，CEPA對粵港澳加快融合將產生很大的促進作用。這就使廣東決策層轉變思路，摒棄「前店後廠」已屬過時的看法，對合力打造包括港澳在內的大珠三角改持積極態度。

去年8月6日召開的第六次粵港合作聯席會議和12月9日召開的第一次粵澳合作聯席會議提出：在今後的十至二十年內，將包括廣東、香港、澳門在內的大珠三角建設為世界最具經濟活力的經濟中心之一。廣東要以製造業為主，建立完善的產業配套和服務體系，發展成為全球最重要的製造業基地之一；香港以金融、貿易、航運、物流及高增值服務業為主，發展成為全球最重要的現代服務業中心之一；澳門要發展成為世界上最具有吸引力的博彩、旅遊中心之一和區域性的商貿服務平台。這樣一來，在新的粵港澳合作總體思路指導下，隨着

大珠三角進一步整合，以粵港澳為龍頭，實施廣東早幾年構思的大區域驅動戰略就逐漸具備條件。

中國與東盟自由貿易區將帶來機遇

進入新世紀，廣東面臨新的發展環境。一方面是，中國正式加入世界貿易組織，又與東盟啓動在2010年建立自由貿易區的磋商，廣東作為全國外向依存度最高的地區，具有毗鄰東南亞的地緣優勢，今後肯定大有發展機遇；另一方面，國內地區之間的競爭態勢已形成，相對於以上海為龍頭的長三角，廣東缺乏戰略腹地的弱勢日益顯現。

除了腹地狹小外，廣東還面臨着產業結構升級無大突破和省內區域發展極不平衡，山區和東西兩翼與珠三角差距越拉越大的問題。因此，乘着CEPA實施的東風，把港澳拉進來，以大珠三角的吸引力來凝聚其他省區，有助解決廣東腹地有限的問題，促進廣東省內邊遠地區的發展，對擴大香港的輻射範圍亦有利。

1.3 泛珠三角概念的提出

泛珠三角的概念跟華南經濟協作區有所不同，主要是順着珠江流域展開的，與早幾年廣東省社會科學院課題組提出的「泛珠江流域經濟合作圈」有一定的聯繫。去年4月，廣東省副省長許德立在全省國土資源管理工作會議上已觸及「泛三角」的概念，指出在廣東城市規劃方面不能離開整個珠江流域的規劃，將確立「小三角、大三角和泛三角」構架，規劃將按三個層次分為：第一層小三角：珠三角九個城市；第二層大三角：粵港澳三地；第三層泛三角：廣西、雲南、貴州與廣東。

然而，將廣東的腹地局限在西江流域的桂滇黔三省區顯然並不明智。去年7月24日，省委書記張德江在一份報告上批示，第一次提出「泛珠三角」的構想。不久，在廣東省發展計劃委員會(現為廣東省發展和改革委員會)倡議下，福建、江西、廣西、海南、湖南、四川、雲南、貴州和廣東九省(區)計委主任聯誼會於8月8日至9日在廣州召開。

廣東省常務副省長鍾陽勝在會上以粵港澳合作為賣點，特別提到要抓住CEPA的重大機遇，加強經濟聯繫和合作，促進九省(區)經濟

的共同發展，共享大珠三角經濟繁榮發展的成果，共謀發展大計。此次會議決定，從第二屆開始，九省(區)計委主任聯誼會升格為九省(區)計委主任聯席會議，並在這個基礎上爭取中央有關部門的支持，推進與港澳的交流與合作，探討建立政府聯席會議制度，為九省(區)經濟合作提供更為廣闊的空間。

廣東方面最初對推銷泛珠三角的概念十分謹慎，官方發表的計委主任聯誼會消息隻字不提及泛珠三角，反而是《人民日報·華南新聞》則以《「泛珠三角」經濟區呼之欲出》為題報道這次會議，通過中央報刊為泛珠三角造勢。

廣東省委機關報《南方日報》到9月12日才在頭版頭條發表題為《呼喚「泛珠三角」經濟區》的文章，指出必須「將『泛珠三角』經濟區建設提上議事日程，把『大珠三角』擴展為大華南經濟協作區，使之成為東盟自由貿易區的核心區域，充分放大『大珠三角』的市場需求潛力。」

更具潛力的大事

其後，張德江9月22日在市廳級主要領導幹部專題研討班開班動員大會上首次對「着手謀劃『泛珠三角』區域的協調發展，擴大廣東發展的腹地」作出闡釋。

他指出，要積極推動與周邊省區和珠江流域各省區的經濟合作，充分發揮廣東作為華南地區經濟中心、中南地區對外聯繫門戶和大西南地區出海通道的作用，構築一個優勢互補、資源共享、市場廣闊、充滿活力的區域經濟體系。在此基礎上，積極推動建立「9+2」協作機制，使這一地區與長三角經濟圈一起，共同成為帶領中國全面建設小康社會、加快基本實現現代化的兩大引擎。

11月3日，張德江在會見出席2003年廣東經濟發展國際諮詢會的顧問時正式對外公佈泛珠三角發展大計。他表示，珠三角地區是目前全國經濟發展最具活力的地區之一，包括粵港澳在內的大珠三角地區則是目前世界上最具發展潛力的地區之一，而廣東正在與兄弟省區謀劃泛珠三角地區的協作和發展，並稱「這是更具潛力的大事」。由此可見，廣東決策層對泛珠三角區域合作的前景有很高的期望。

二、泛珠三角區域合作的發展趨勢

2.1 泛珠三角區域合作的含義

避免造成與上海爭奪腹地印象

泛珠三角為何由「9+2」組成，廣東省發改委在今年省人大會議上提供的材料有以下解釋：「關於『泛珠三角』區域的範圍，從區域經濟學的角度，按照與珠江流域有關、與廣東相鄰、與廣東經貿關係比較密切的原則，包括廣東、福建、江西、廣西、海南、湖南、四川、雲南、貴州等九省(區)為『泛珠三角』的範圍。在內地與港澳合作日趨緊密的背景下，有必要加強九省(區)與港澳的交流與合作，為『泛珠三角』區域合作提供更為廣闊的空間，形成互補性更強、更有合作優勢的經濟圈。這就產生包括南方九省(區)和香港、澳門兩個特別行政區在內的『泛珠三角』(簡稱9+2)。」

廣東省政府副秘書長唐豪亦曾發表文章²，指出加強與「三沿」地區的經濟合作，是擴大廣東發展腹地，形成泛珠三角經濟圈的必然途徑。所謂「三沿」，指沿江(珠江、源出於福建的韓江、源出於廣西的鑿江和九洲江)、沿綫(鐵路、公路、電網、管道)、沿海(粵、港、澳、桂、瓊、閩沿海)。

閩贛桂瓊湘與廣東毗鄰，雲貴則處西江上游，作為泛珠三角的組成部分言之成理。四川的情況最特殊，既非與廣東相連，又不屬於珠江流域(其實是長江流域)，而從與廣東的經貿關係來看，也不見得較重慶及湖北密切。湖北與廣東有京廣鐵路和京珠高速公路連接，而重慶至湛江的渝湛國道主幹綫正在加緊修建，三峽電力亦快將南送廣東。距離比重慶和湖北更遠的四川反而納入泛珠三角，這個安排並非偶然。

長江流域一向是上海和長三角的腹地，早在八十年代中，上海、南京、武漢和重慶已發起成立長江沿岸中心城市經濟協調會，推動長江流域的橫向聯合。1992年10月中共十四大進一步確立「以上海浦東

² 唐豪，《加強「三沿」合作 擴大發展腹地》，《南方日報》，2003年10月3日。

開發為龍頭，進一步開放長江沿岸城市，盡快把上海建成國際經濟、金融、貿易中心之一，帶動長江三角洲和整個長江流域地區經濟的新飛躍」的戰略決策。在區域經濟合作備受重視的新形勢下，滬、寧、漢、渝四市於2002年10月更決定建立市長聯席會議制度，商議協調長江流域發展中的重大問題。因此，泛珠三角若納入重慶或湖北，就會使人產生廣東與上海直接爭奪腹地的印象。此外，湖北省委書記俞正聲也是政治局委員，這個因素不能不顧及。當然，在一個經濟圈內核心區與腹地的關係是要通過市場力量形成的，不可能由政府說了算。廣東加強與渝鄂的經貿合作，避談腹地問題，是較具策略的做法。

經濟區經濟圈還是區域合作

泛珠三角應如何定位，是經濟區、經濟圈，還是使用其他提法？這些概念有待釐清。

廣東省發展研究中心副主任李惠武曾使用「9+2泛珠三角經濟協作區」的概念³。他認為，培育和建設經濟腹地實質上是加強區域協作的問題。區域協作的前提，必須具備如下條件：一是處於龍頭地位的核心區有足夠的吸引力、輻射力和增長力；二是各區域之間有互補優勢，並存在經濟落差；三是地理上毗鄰，原來就有合作的傳統淵源；四是必須形成利益共享，合作多贏的共生型協作機制。建立「9+2泛珠三角經濟協作區」，必將構築起一個立足大珠三角，帶動華南地區、影響東南亞的共生型經濟體系。

不過，經濟協作區這個詞在計劃經濟年代已很流行(早在五十年代末，國家計委便將全國劃為七大經濟協作區，其後改為六大區)，同時泛珠三角經濟協作區與早幾年提出的華南經濟協作區亦頗易混淆，因此這一提法近期已甚少在廣東媒體出現，而較常見的是泛珠三角經濟區或泛珠三角經濟圈的概念。

按廣東省社會科學院院長梁桂全分析，所謂經濟區是指由多種生產要素組成的「地域經濟共同體」，其實際意義在於其各部分空間上的接近和性質上的統一，主要涉及貿易的自由化、要素的自由流動、

³ 李惠武，《CEPA與廣東大珠三角和泛珠三角經濟協作區》，《廣東經濟》2003年第11期；李惠武，《「泛珠三角」將最具競爭力》，《羊城晚報》，2004年1月9日。

公共產品一體化配置以及政策的協調性。而經濟圈並不是一個固定的地理概念，是經濟觸角所延伸的由經濟聯繫密切程度所決定的經濟勢力範圍。他認為，泛珠三角經濟圈不應是一個精確的、以行政區域作為基礎相加的概念，而應該是一個動態發展的模糊概念。這個概念的主要目的在於喚醒人們區域合作的意識，推動人們積極主動地進行區域合作⁴。

廣東官方對泛珠三角的定位亦有一個逐步清晰的過程。去年8月5日，廣東省計委在其網站發表的《廣東省全面建設小康社會總體構想》中，曾使用「泛珠三角經濟區」的概念，提出「構築『泛珠江三角洲』經濟區，積極推動與我省周邊省區和珠江流域各省區的經濟合作」。但廣東省委、省政府的正式文件卻未見使用這個概念。

今年2月10日，省長黃華華在省人大會議上所作的《政府工作報告》中採用的提法是「推動『泛珠三角』區域合作」，並稱「泛珠三角」區域合作與發展，拓展了廣東省經濟持續發展的腹地。3月28日，廣東省委、省政府印發的《廣東省城鎮化發展綱要》亦強調「積極推動『泛珠三角』區域合作與發展」。

綜合而言，經濟區是涵蓋地域範圍較固定的概念，而經濟圈則模糊，可伸可縮。從泛珠三角的情況來看，用經濟圈似較恰當。但泛珠三角中的「泛」已有模糊之意，再加上經濟圈的名稱，就有重複之感。

經濟區或經濟圈難以避開誰是核心、誰是腹地的問題，而區域合作則較能體現平等參與的精神，而合作又不局限於經濟層面，這或許是廣東決策層使用「泛珠三角區域合作與發展」這個概念的主要原因。但廣東官方傳媒對用語仍未統一，例如《南方日報》今年4月23日總結報導廣東黨政代表團湘桂之行時，就援引張德江的話說，廣東要在「泛珠三角」經濟區中發揮能動作用。

⁴ 蘇東、鄧紅輝，《加強經濟對接 共建泛珠三角》，《南方日報》，2003年12月3日；王垂林、郭逸晴、孫國英，《借東風沖開一片天——泛珠三角區域合作初探(上)》，《南方日報》，2004年4月30日。

2.2 廣東對推進泛珠三角的思路

交通要先行

建立泛珠三角經濟圈，張德江曾批示，要虛實結合。虛是指多加研討，實是指搞好跨省間的協調機制和交通等基建對接。今年4月，他在訪問湘桂期間又表示，區域合作發展，最重要的是處理好「經濟區域」和「行政區域」的關係，解決好地區分割、劃地爲牢等問題，真正按規律辦事。

在泛珠三角概念出台後，廣東省政府副秘書長唐豪曾撰文較詳細地介紹廣東構建泛珠三角的思路⁵。他指出，加強沿江、沿綫和沿海地區的經濟合作，是擴大廣東發展腹地，形成泛珠三角經濟圈的必然途徑。廣東應重點考慮如下措施：

- 在保證質量的基礎上，加快廣東與周邊省區的交通、能源、水利、環保等基礎設施建設。
- 編製有關地區的經濟社會發展規劃。
- 建立沿江、沿綫、沿海地區跨省區跨市縣經濟協作組織。
- 建立泛珠三角經濟圈地區經濟合作協調機構。

唐豪還特別強調，加強沿江、沿綫、沿海地區的經濟合作，交通要先行。要在國家有關部門的支持下，加快粵桂、粵湘、粵贛、粵閩以及粵港澳的交通基礎設施建設。

區域合作突出五大重點

今年2月廣東省人大會議期間，省發改委主任陳善如在新聞發佈會上較詳細地談到推進泛珠三角的思路。他認爲，從泛珠三角區域經濟現狀出發，今後區域合作應當突出：

- 積極開展資源性合作，重點發展能源及原材料加工業。根據市場需求和比較優勢原則，充分利用廣東等地的技術和資金，聯手開發區域內豐富的自然資源，重點開發市場發展前景佳的能源和原材料加工業。

⁵ 唐豪，《加強「三沿」合作 擴大發展腹地》，《南方日報》，2003年10月3日。

- 積極開展資產型合作，推動產業轉型和整合。鼓勵企業開展資產型合作，利用雙方優勢進行資產重組和結構調整，通過產業轉移降低成本，促進生產要素合理流動，推動產業轉型和整合。
- 加強基礎設施項目合作。就泛珠三角區域交通、能源等大型基建項目合作與協調，尤其是強化規劃和相互銜接，提高基礎設施的利用率和經濟效益。
- 加強科技、技術和人才的交流與合作。充分發揮各省區在科技開發或應用等方面的優勢，聯手進行科技攻關，通過科技成果轉讓、入股等方式，「產、學、研」相結合。
- 積極開展生物資源、旅遊資源等方面的開發與合作。加強旅遊業合作，應盡量做到統一規劃，搞好旅遊綫路的共同開發，加強聯合促銷，實現旅遊網絡以及信息資源的共享。

陳善如表示，結合泛珠三角在全國經濟發展中承擔的歷史任務，結合區域經濟實際，九省區及港澳須重點加快推進以下幾個方面：

- 發揮優勢，擴大開放，以開放促進發展。利用沿海交通便利、內陸腹地廣闊優勢，以開放促內引外聯，在更深層次和更廣範圍分工合作。
- 以市場為原則，在國家宏觀政策指引下，促進資源合理配置，促進企業突破地域局限發展跨地區大型企業集團。
- 強化合作意識，以制度創新推動區域經濟協調發展，通過舉辦論壇等方式深化合作認識，探討區域合作長期機制。
- 加強協調，落實區域合作項目，按經濟內在聯繫統籌謀劃區域內建設項目的合理佈局，「9+2」政府相關部門要加快推進交通、能源、旅遊等合作項目，擴大合作成果。
- 加強生態環境保護，促進可持續發展。為保護區域經濟可持續發展，促進人與自然的和諧發展，保護和治理環境需要多層次、多方面共同努力，需要各地政府通力合作，力爭在經濟發展的同時，保持優美舒適的生產和生活環境。

自願參與 市場主導

至於泛珠三角區域合作與發展的目標，廣東省常務副省長鍾陽勝4月8日在泛珠三角區域合作與發展論壇籌備會議上有所闡述。他強調，推進泛珠三角區域合作與發展，應堅持自願參與、平等互利、市場主導、優勢互補的原則，涉港澳事務堅持「一國兩制」的原則進行，政府的責任主要是創造公平、開放的市場環境，促進生產要素的合理流動和優化組合，加強基礎設施建設的協調，解決發展過程中相互關聯的重大問題，並與社會各界共同努力，逐步構築區域發展的品牌，增強區域整體的影響力、競爭力。

類似提法亦已寫入今年3月28日廣東省委、省政府印發的《廣東省城鎮化發展綱要》。《綱要》將「積極推動『泛珠三角』區域合作與發展」列為發展任務之一，「通過政府、企業和民間組織等多個層面的共同努力，逐步構築區域發展的品牌，增強區域整體的影響力、競爭力，形成東中西部優勢互補、聯動發展、互利共贏的區域協調發展新格局」。

《綱要》重申交通基建對泛珠三角區域合作的重要性，提出「打造銜接貫通各大區域的基礎設施系統，加強周邊地區經濟合作。加強廣東與『泛珠三角』及東南亞地區在大型跨界基礎設施選址、選綫、建設標準和時序上的協調，加快建成聯接『泛珠三角』的渝湛、京珠、廣(州)梧(州)、廣賀(州)、粵贛、梅(州)龍(岩)高速公路和武廣客運專綫、汕(頭)潮(州)漳(州)、龍贛(州)韶、黎(塘)湛(江)、洛(陽)湛、粵海鐵路等交通幹綫，最終形成分工合理、協作關係緊密、經濟融合程度高的經濟聯合體」。

2.3 區域合作先易後難分步實施

廣東方面認為，泛珠三角區域合作和發展應按照市場經濟規律進行合作，先易後難，逐步實施。從2003年8月至2004年4月，廣東推進泛珠三角的工作主要有以下五個方面。

按行業推動政府主管部門間合作

繼廣東省計委(現為省發改委)於去年8月率先主催九省(區)計委主任聯誼會後，短短幾個月，廣東省信息產業廳、科技廳和交通廳陸

續發起召開泛珠三角經濟圈信息產業廳(局)長聯會、泛珠三角區域科技創新合作會議、泛珠三角經濟圈交通發展研討會，這一連串活動對打響泛珠三角發揮很大作用。

由於信息產業、科技和交通等領域，各方的利益衝突和矛盾不大，符合先易後難的原則，因此這些會議順利地就不少事項達成共識。至此，泛珠三角已建立起計委主任、信息產業廳(局)長、區域科技、交通廳長等幾個以省政府主管部門負責人組成的聯席會議制度。

這幾次會議的參加地區，除九省區外，有些還包括香港和澳門，而泛珠三角經濟圈交通發展研討會更有重慶參加。重慶沒有加入泛珠三角交通廳長聯席會議，卻同意參加泛珠三角區域道路運輸合作發展聯席會議。後者雖然層次較低，參加者是十省區市交通廳(委)運輸管理部門的負責人，但討論的卻是實務問題，如相互開放交通運輸市場等，對促進泛珠三角的人流和物流至為重要。

廣東省有關部門主催的泛珠三角會議

日期	會議 / 籌辦單位	參加地區
8-9/8/2003	九省(區)計委主任聯誼會 / 廣東省計委(現省發改委)	粵閩贛桂瓊湘川滇黔九省區
10/10/2003	泛珠三角經濟圈信息產業廳(局)長聯會 / 廣東省信息產業廳	九省區加香港
11/11/2003	泛珠三角區域創新合作會議 / 廣東省科技廳	九省區加香港、澳門
28-29/11/2003	泛珠三角經濟圈交通發展研討會 / 廣東省交通廳	九省區加重慶
2-3/12/2003	珠江區域經濟合作論壇 / 廣東省社會科學院	九省區及重慶、北京、河北、寧夏
29/3/2004	泛珠三角經貿合作座談會 / 廣東省經貿委	九省區加香港、澳門
8/4/2004	泛珠三角區域合作與發展論壇籌備會議 / 廣東省發改委	九省區加香港、澳門

樹立泛珠三角品牌

廣東方面認識到，把泛珠三角打造成區域發展的品牌，傳媒的作用十分重要。爲此，由南方日報發起，從去年11月上旬開始，九省區的黨委機關報和香港文匯報、澳門日報合作展開「9+2：攜手珠江——

探尋泛珠三角合作之路」的採訪活動。各報的系列報道，形成頗大的聲勢，有助推動國內媒體熱炒泛珠三角的概念。

同時，廣東亦致力使泛珠三角成爲學術界的熱門話題。12月初，廣東省社會科學院與廣東省政府發展研究中心在廣州合辦「珠江流域經濟合作論壇」，除九省區外，遠至北京、寧夏的社科研究人員亦有參加。各省區社科院及發展研究中心，對當地政府的決策有一定影響力，這種活動應可提高有關人員對研究泛珠三角的興趣。

隨着泛珠三角的概念越炒越熱，近期不少跨城市的活動均被冠以泛珠三角的名義。例如，3月18日在廣州舉行的泛珠三角城市投資促進機構發展研討會，參加者共來自35個城市主管外經貿的政府部門及投資促進機構。會上簽署以「優勢互補、資源整合、區域合作、共同發展」爲主題的《泛珠三角城市投資促進機構合作宣言》；由中國市長協會一年一度舉行的《中國城市報告》發佈會，今年與廣東經濟體制改革研究會共同主辦，於4月7-8日在佛山舉行，名稱是「泛珠三角城市合作與發展峰會暨《(2002—2003)中國城市發展報告》發佈會」，與會者來自30多個城市。預料這類以泛珠三角名義舉行的活動，今後將陸續有來。在不到一年時間內，泛珠三角已成功打造爲一個知名度甚高的品牌。

加快出省通道建設

廣東決策層一再強調，推動泛珠三角區域合作，關鍵在交通，爲此，要加快出省通道建設。廣東先後邀請國家有關主管部門負責人到粵考察，有助推進這方面的工作。

公路方面，廣東省交通廳的目標是2005年完成渝湛、粵贛高速公路建設，通往相鄰各省區均有一條以上高速公路通道，以及多條二級以上標準的國道、省道；2007年，全省出省高速通道全面建成。去年12月，泛珠三角交通發展研討會期間，廣東省交通廳分別與周邊五省區交通廳簽訂《省際公路規劃建設備忘錄》，同意在省際高速公路和國道省道建設、改造中加強溝通，盡量做到建設同步、互相銜接。水運方面，廣東省大力支持交通部珠江航務管理局的規劃構想，在西江上游結合水電開發，聯合治水，早日打通三個通向雲貴的西南水運出海通道。

今年2月27日至3月1日，交通部部長張春賢到廣東省進行調研，考察廣東尤其是珠三角公路水路交通發展情況。5月2日至3日，張春賢與張德江、黃華華乘船沿西江順流而下，考察航道情況，擬定由廣東省和交通部共同投資25億元，用五年至八年時間，打通西江主幹航綫，打造珠三角航道網，使3,000噸級江海輪直達肇慶、2,000噸級船舶直達廣西梧州、1,000噸級船舶通達梧州以上。可以預料，泛珠三角的公路和水路建設進度將會加快。

在此之前，去年11月3日，張德江會見鐵道部部長劉志軍，就廣東鐵路規劃與建設達成共識，明確省部同心，加快鐵路建設。粵方強調，廣東鐵路發展，首先是加快茂名至湛江鐵路、廣西岑溪至茂名鐵路、廣西黎塘至湛江鐵路複綫的規劃建設。其後，廣東多個鐵路重點建設項目取得不少進展。

加強與周邊省區的聯繫

泛珠三角除廣東外，範圍廣及八省區，區域合作不易全面推進。廣東選擇對融入泛珠三角最為積極的廣西和湖南這兩個毗鄰省區作為重點突破口，在較短時間內取得不少合作成果，甚具聲勢。

今年2月下旬，廣西黨委書記曹伯純及自治區主席陸兵率黨政代表團空巢而出訪問廣東，簽訂《關於全面加強兩省區合作的協議》和一系列單項協議。隨後，廣東省經貿代表團考察廣西，落實一批投資項目，其中最受注目的是由廣東企業在南寧建設「廣東工業園」和「廣東商業街」。廣州、佛山、中山、江門、東莞各市亦分別與廣西百色、賀州、玉林、貴港、河池等市簽訂加強經濟貿易合作的協議。

4月13日至17日，張德江率廣東省黨政代表團到廣西考察。雙方簽訂了《關於加強兩省區全面合作的座談紀要》，確定近期兩廣在多個重點領域加強合作，並每年召開兩廣經貿合作與發展聯席會議。期間，兩廣企業簽訂總投資達486億元的100個項目合同，其中民營及混合所有制資金佔總投資額逾九成。

繼廣西之後，廣東省黨政代表團於4月18日至22日赴湖南考察。粵湘雖然沒有簽訂全面合作協議，但兩省黨政高層在座談會上亦達成多項共識：加緊建成洛(陽)湛(江)鐵路，建設太(原)澳(門)高速公路；進一步加強經濟技術合作；採取廣域行政方式，建立泛珠三角聯席會

議制度，對產業分工協作和關鍵性、全局性的基礎設施進行協調。期間，兩省企業簽訂98項經貿合同，金額達358億元。

廣東黨政代表團訪問湘桂十天，取得不少成果，被國內輿論視為泛珠三角區域合作的突破性進展，由務虛階段步入實質性階段。

籌備泛珠三角高層次會議

泛珠三角的構想最終能否實現，不能只停留在政府部門間合作或省區雙邊加強聯繫之上，一定要進入更高規格的合作層面，即省(自治區、特別行政區)一級政府合作層面，通過政府間的共同推動，加快進入實質性合作階段。

去年8月九省區計委聯席會議制度建立後，確定由廣東任常任主席並設立秘書處，秘書長亦由廣東省發改委一名副主任出任。廣東省發改委隨即籌備泛珠三角高層聯席會議等一系列活動，原打算在今年春季舉行。3月29日及4月8日，泛珠三角經貿合作座談會及泛珠三角區域合作與發展論壇籌備會議先後在廣州召開，九省區和港澳有關方面負責人與會，商定7月份由九省區政府和香港、澳門特別行政區政府聯合舉辦泛珠三角區域合作與發展論壇和泛珠三角區域經貿合作洽談會(論壇其後決定提前在6月初召開)。這兩項活動分別由廣東省發改委和廣東省經貿委、廣東省經協辦負責籌備。在此之前，廣東將組織經貿團前往雲、貴、贛、閩，為洽談會作準備。

省發改委主任陳善如在全國人大會議期間透露，論壇的主題為探索省區間可能合作的領域，增強整體競爭力，進一步在交通、通訊、能源、電力等大型基礎設施、基礎產業、重大製造業、商業貿易、招商引資等方面加強合作。論壇期間，泛珠三角內政府的領導人將共同簽署加強區域合作的協議文件。洽談會則會進行商品展示、貿易洽談、技術交流和投資合作等。

2.4 未來走向

今年6月舉行的泛珠三角區域合作與發展論壇，將是「9+2」合作機制全面啓動的標誌。然而，泛珠三角區域合作會否避免重蹈過去經濟協作成效不彰的覆轍，很大程度上視乎能否得到中央的支持。

去年9月，國家發改委啓動「十一五」(2006-2010年)規劃編製工作，首次編製區域規劃。區域規劃是以跨行政區的經濟聯繫緊密地區為對象的規劃，是國家總體規劃在特定地區的戰略部署和具體落實。長三角、京津冀地區、成渝地區以及東北老工業基地已明確為區域規劃的重點關照對象。由於泛珠三角的概念在去年8月才提出，發改委沒有將其列為區域規劃的對象，不足為奇。

正如上文所述，中央政府執政理念之一是重視區域統籌發展，溫家寶總理在今年的《政府工作報告》中強調：「東、中、西部地區要加強多種形式的合作，形成東中西互動、優勢互補，相互協調、共同發展的新格局」。粵方一再強調，泛珠三角區域合作的構想就體現這一重大戰略。泛珠三角把經濟發展不平衡、市場差異大的地區聯繫在一起，改變過去區域合作「同質性」的思路，是一種創新。

今年2月份，廣東省發改委宣佈，國家發改委和國務院港澳辦已專門發文，對泛珠三角區域合作給予積極的支持。4月初，泛珠三角區域合作與發展論壇的支持單位已確定為國家發改委、國務院港澳辦和國務院發展研究中心(其後還有其他部門加入)，而前兩個部門的有關負責人亦有出席籌備會議。5月4日，香港文匯報報道，泛珠三角各省最近在高層間傳達了胡溫對泛珠三角發展的批示精神。胡錦濤的批示大意是「少一些理論探討，多一些實際工作」；溫家寶的批示大意是「少一些政府主導，多一些市場機制」。由於泛珠三角涉及粵港澳今後的發展，中央對此應持正面的態度。

三、泛珠三角各省區及其與香港的關係

3.1 「9+2」互補性強

泛珠三角是從珠三角、大珠三角引伸出來的，已經從構想進入逐步實施階段。在區域經濟協調發展中，泛珠三角能否別樹一幟，創出新路，目前言之尚早。現時，在全國各地跨行政區設立的經濟技術協作區、經濟協作區等為數甚多，大小不一，層次各異，地理範圍亦有所重疊。這些組織沿襲了計劃經濟時代以政府為主導的運作模式，不大符合市場經濟要求，難以達到區域經濟一體化目的。

珠三角城市化程度高，基礎設施較完善，且共處廣東省之內，統一市場已初步形成。珠三角與港澳的關係雖然密切，但是生產要素還未能完全自由流動，不過，CEPA的實施，為大珠三角統一市場的加快形成創造了條件。現階段，泛珠三角沒有打出區域經濟一體化的旗號，而是強調區域合作和發展。廣東方面提出的原則是「自願參與、平等互利、市場主導、優勢互補」。各省區將會根據自身條件與情況尋求適當途徑融入泛珠三角之中，希望通過政府、企業和民間組織等多個層面的共同努力，探索出東中西部區域協調發展的一種新模式。

從統計數字看，泛珠三角九省區面積約200萬平方公里，佔全國五分之一強；人口約4.5億人，佔全國三分之一有多；2003年生產總值約3.9萬億元，佔全國的三分之一左右。不過，泛珠三角區域合作之所以備受注視，主要是因為它擁有大珠三角這個具有強大輻射力的「引擎」，大有條件帶動區內其他省區向前發展。相對於內地現時形式式的經濟聯合組織，成員間的經濟發展水平差距不大，「9+2」的組成就很有特點。

去年11月初，廣東省省長黃華華在新聞發佈會上指出，泛珠三角的經濟特點有三：一是經濟發展很不平衡，東部、中部、西部都有；二是資源豐富，特別是桂、滇、黔等地，水利、礦產等自然資源豐富；三是九省區互補性強，再加上香港和澳門，呈現出整體的互補性。

廣東省政府發展研究中心副主任李惠武在闡釋省政府的決策時，對「9+2」各成員的優勢，有以下概括⁶：

- 香港是國際性的金融、物流、信息和旅遊中心，服務業佔有明顯優勢，也是統領這一地區走向世界參與國際科技經濟合作的龍頭。
- 澳門與歐盟、葡語系國家關係密切，是引進發達國家先進技術和資金，建立經濟合作關係的重要橋樑。其獨特的旅遊資源優勢，和香港迪士尼樂園同樣可與九省區共建縱橫交錯、相得益彰的旅遊圈。
- 珠三角是世界最重要的製造業基地之一，其完善的產業配套、良好的融資體系、活躍的市場因素、充足的勞力供應和便捷的交通系統，是科研成果產業化的理想之地。
- 廣東周邊和珠江上游各省區的資源豐富、人才衆多、科研力量雄厚、市場容量廣闊。

基於以上分析，李惠武認為，建立更加緊密的經濟技術合作關係，整合各省區的不同優勢，必將大大提升這一區域的發展後勁和國際競爭力。

核心層緊密層和半緊密層

去年12月，在珠江區域經濟合作論壇上提交的一份研究報告⁷，將泛珠三角經濟圈分成三部分，即核心區、緊密層經濟圈和半緊密層經濟圈，指出在以上三部分的省區之間以及各部分內的省區之間均有很強的互補性。這一分析應有助理解各省區對泛珠三角區域合作的取態。

核心區包括廣東、香港和澳門三地，即大珠三角。它的經濟總量相當於環渤海經濟區和長三角經濟區的總和。核心區市場經濟發達，工業化程度較高，擁有資金、技術、人才、信息、市場等優勢。但由

⁶ 李惠武，《CEPA與廣東大珠三角和泛珠三角經濟協作區》，《廣東經濟》2003年第11期。

⁷ 蘇東、鄧紅輝，《專家探討構建泛珠三角經濟圈運作機制和平台》，《南方日報》，2003年12月4日。

於生產成本逐步升高、土地等資源嚴重短缺，現有的腹地狹小等原因，使得該區急需開拓自己的腹地市場。

緊密層經濟圈包括福建、海南、湖南、江西、廣西和核心區。緊密層經濟圈既與核心區緊密相連，又與半緊密層相連，在整個經濟圈中處於橋樑的地位。

半緊密層經濟圈包括珠江流域的雲南、貴州和內陸腹地四川、重慶和湖北(「9+2」並不包括重慶、湖北)。半緊密層經濟圈地處整個經濟圈的外圍，與核心區的聯繫較鬆散，與緊密層的聯繫相對較密切。

總括來說，港澳的資金和服務，廣東的產業與市場，其他八省區的自然資源與人力資源，正好體現區域經濟發展的不平衡。這種經濟發展水平的落差有可能成為泛珠三角區域合作的內在動力。

3.2 廣西：加強兩廣合作融入粵港澳

發展狀況及未來規劃

地理與人口

廣西壯族自治區位於中國南部邊疆，東連廣東省，東北接湖南省，西北靠貴州省，西鄰雲南省，南臨北部灣，東南與海南省隔海相望，西南與越南民主共和國接壤，是中國西部12個省區中唯一的沿海省區⁸。全區處雲貴高原東南邊緣，地勢西北高東南低，陸地總面積23.67萬平方公里，佔全國的2.46%，居第九位。

廣西原為省，1958年成立廣西僮族自治區，1965年改稱廣西壯族自治區，簡稱桂。廣西轄區原不臨海，1952年將廣東欽廉專區(轄四縣和北海市)劃入廣西，1955年重歸廣東；1965年，因支援越南抗美戰爭，在防城港開設海上胡志明小徑，再劃入廣西。早幾年，廣西推行地方機構改革，將所有地區撤銷，改為地級市。現轄14地級市，其下轄33市轄區、7縣級市、57縣、12自治縣。首府南寧(解放前省會駐桂林)，重要城市有桂林、柳州、梧州。2003年末，廣西人口4,857萬，其中漢族佔60.9%，壯族佔33.9%，壯族人數佔全國壯族的95%。

⁸ 全國「七五」計劃曾將廣西劃入東部地帶，到實施西部大開發時，廣西及內蒙古兩個少數民族自治區均列入西部。

廣西是全國五個少數民族自治區中唯一的沿海自治區，是中國西南地區通往東南亞的便捷通道。廣西擁有眾多條件良好的港口，如防城港、北海和欽州，均希望成爲西南主要出口港口，三個港口與廣東湛江港之間存在競爭關係。

廣西正積極構建通往東南亞的國際大通道，興建從南寧至邊境口岸友誼關的高速公路，預料2006年建成，與越南貫穿南北的一號公路相接。同時拓展南寧至河內鐵路綫路能力，把南寧機場建成通往東盟各國的國際樞紐港、桂林機場建成國際旅遊樞紐港。

廣西與廣東之間尚未通高速公路。重慶至湛江高速公路廣西段已建成通車，廣東段2003年底開工，預計2005年建成。廣州至梧州的高速公路已建至雲浮河口，由河口至粵桂交界處路段將在今年開工，而廣西桂林至梧州高速公路預計2007年全綫建成。廣州——廣西賀州的高速公路亦加緊推進，這條公路是國家幹綫高速公路太澳綫(山西太原至澳門)的一段，其中廣東三水至懷集段將動工。此外，廣西岑溪——廣東羅定及包頭——茂名國家高速公路廣西段等兩條高速公路亦規劃興建。全部建成後，兩廣將有五條高速公路連接，廣西將是廣東出省通道最多的周邊省區。

在鐵路方面，兩廣之間的唯一鐵路——黎(塘)湛(江)綫早已飽和，其中廣東河唇至湛江段尚未複綫化，將加快開工。另外，2010年前計劃建設廣西合浦至廣東河唇、河南洛陽至廣東湛江、廣西岑溪至廣東羅定(接三水至茂名)鐵路、貴州貴陽——廣西柳州——廣東肇慶——珠海四條鐵路，其中洛湛綫廣西段爭取今年開工。

改革開放以來廣西將建設重點放在南部沿海地區，「十五」計劃提出重點抓好以南寧市爲核心城市的南(寧)北(海)欽(州)防城市群建設，充分發揮其在全區域鎮化、現代化建設中的帶動作用。相對而言，有一段時間，廣西對發揮桂東地區(以梧州爲中心)靠近粵港澳的優勢，經營「西江經濟走廊」重視不足。

經濟概況

改革開放之初，廣西與廣東的經濟差距不太大，在八十年代初北海還被列為14個沿海開放城市之一。兩廣在地緣、歷史、人文等方面緊密相連，本應加強合作，可是20多年來兩廣的差距卻越拉越大，其中一大原因就是廣西沒有積極主動承接廣東的輻射。

1992年，中央作出要充分發揮廣西作為西南地區出海通道的作用後，廣西對防城、北海、欽州等北部灣港口的發展寄予厚望。2001年，全國「十五」計劃綱要提出在西部大開發中利用西南出海通道，促進南(寧)貴(州)昆(明)經濟區的形成，這更使廣西重視與西南各省的關係，忽略了沿着通往廣東的高速公路和西江發展西東向的經濟帶。雖然由四川成都，經貴州直達北海的西南公路出海通道於2001年底全綫貫通，但市場因素依然推動物流、人流向東走。

1997至2002年，廣西GDP年均增長8.5%，增速在全國屬較低水平。2003年，廣西GDP為2,733億元，增長10.2%，為「九五」以來快速增長的年份之一，但與廣東GDP達13,450億元，增長13.6%形成很大的對比。廣西經濟總量在全國居第17位，在泛珠三角九省區中排第六位，GDP比江西少不到100億元，比雲南多約300億元。在電力、汽車、機械、有色金屬、製糖、食品等產業的拉動下，全年工業增加值811.48億元，增長14.7%。全區外貿進出口總額31.92億美元，增長31.4%，其中出口19億美元，增長26%，創1998年以來最好水平，對香港出口2.76億美元，增長7.2%。利用外資情況亦良好，全區實際利用外資6.9億美元，增長11.6%；其中外商直接投資額4.56億美元，增長9.3%。

產業結構

廣西資源豐富，居首位的有14種，特別是有色金屬，種類多、儲量大、品位高。水資源特別豐富，被譽為中國水電資源的「富礦」。此外，旅遊資源等也很豐富，自古以來就有「桂林山水甲天下」的美譽，但近年旅遊業發展勢頭比不上毗鄰的雲南。

80年代以來，廣西逐步形成以蔗糖為中心的食品工業、有色金屬採冶加工、水力發電、建築材料等工業部門為主導的工業體系。三次

產業結構由1997年的31.9：33.8：34.3轉變為2003年的23.0：36.8：40.2，但第一產業所佔比重仍較高。

鋁加工業和林漿紙業將是廣西的兩大拳頭產業，廣西希望建成重要的造紙林生產基地和中國甚至亞洲重要的鋁工業基地。廣西「十五」計劃提出，大力開發優勢資源，着力培育和發展新的工業優勢產業。首先是利用水電資源優勢和豐富的鋁土礦資源，優先發展氧化鋁，滾動發展電解鋁，按照市場需求發展鋁材加工。其次發揮亞熱帶林業資源優勢，發展林漿紙結合工業，建立造林、製漿、造紙和加工一體化的產業體系。還要利用沿海條件，做好大型煉油廠、天然氣分離廠和天然氣化工等項目的前期工作，並利用豐富的農業和海洋資源優勢，建設大型木薯酒精廠，發展糧油食品、果蔬、肉類、水產品等系列食品加工。同時改造提高傳統工業，包括汽車工業、機械工業、製糖工業、建材工業、化工、紡織工業等。

今後廣西將以改造柳州老工業基地、培育百色新工業基地、發展桂林高新技術產業基地和壯大沿海地區大工業為重點，一手抓傳統工業的改造提升，一手抓新優勢產業的培育發展，希望保持工業較快增長，帶動城鎮化發展。

發展方向

廣西雖然地處沿海地區，北海很早就列為沿海開放城市，但發展仍相對滯後。八十年代中以來，北部灣先後建設北海、防城港和欽州三個港口，與湛江競逐西南主要出口港的地位，形成重覆建設，北海更發揮不了沿海城市對全區發展的帶動作用。雲貴川渝的物資從廣西出海，雖然路途較近，但卻常常捨近求遠，繞道湛江甚至廣州、上海出海。

1997年曹伯純出任廣西自治區黨委書記後，提出實施「三大戰略、六大突破」的發展思路，目的是把廣西的潛能充分挖掘出來，構建一個特色鮮明的經濟發展格局。「三大戰略」即區域經濟戰略、開放帶動戰略、重點突破戰略。區域經濟戰略為首位，即在原有經濟佈局的基礎上，形成五個各具特色的經濟區域：以港口經濟、海洋產業、現代農業和高新技術為重點的桂南經濟區，以工業為重點的桂中經濟區，以旅遊和農村為主的桂北經濟區，以現代農業、鄉鎮工業和外向

型經濟為重點的桂東經濟區，以礦業和種養業為重點的桂西經濟區。開放帶動戰略，即充分發揮廣西沿海、沿江、沿邊的區位優勢和僑鄉優勢，在更大範圍、更高層次上實行對外開放，以更加積極的姿態，大力發展開放型經濟，引進外資、技術、人才和管理經驗，加快與國際經濟接軌，帶動全區經濟快速發展。重點突破戰略即在轉換思想認識、優化經濟結構、轉換經濟體制、擴大對外開放、科技與經濟結合、人才開發和使用六個方面有大的突破，這就是所謂「六大突破」。

2001年，廣西第八次黨代會再提出「富民興桂新跨越」的目標：新世紀的第一個五年全面實現「十五」計劃目標，國民經濟增長速度高於全國平均水平，人民生活向全面小康邁進；到2010年，生產總值比2000年翻一番，綜合經濟實力再上一個新台階，人民的小康生活更加寬裕；到2020年，人民生活水平進一步提高，並加快向富裕生活邁進；到本世紀中葉建國100年時，基本實現社會主義現代化。

廣西「十五」計劃提出的主要預期目標是：經濟增長速度預期為年均8%左右，到2005年按2000年價格計算的GDP達到3,000億元，人均GDP達到6,050元。「十五」期間外貿出口總額年均增長11%左右。到2005年，三次產業增加值比重調整到21.6：39.4：39.0。基礎設施進一步完善，高效暢通的西南出海通道基本形成，「西電東送」基地建設取得突破。

與香港的關係

廣西是實施西部大開發戰略的西部省區中最靠近香港的地區，兩地不但具有地緣相近的優勢，而且兩地語言相通、文化背景和生活習慣相近，因此廣西更容易接受香港的經濟輻射，但實際上香港與廣西的經貿往來不太密切，港商在當地投資不算多。

截至2002年6月底，香港在廣西投資建立的三資企業達5,204家，佔全區外資企業總數的67.2%；合同金額69億美元，佔全區合同外資金額的51%；實際利用金額32億美元，佔全區實際利用外資金額的45%。近幾年在所有投資廣西的國家和地區中，香港的項目數、合同外資金額和實際利用外資金額均排在第一位，投資領域主要分佈在房地產業、製造業和社會服務業。2002年8月，廣西在港舉行廣西(香港)實施西部大開發項目推介會，時任自治區主席的李兆焯率團來港。廣

西每年出口香港或通過香港轉口的商品約佔出口總值一成半。內地在香港上市的200多家國企及民企中，沒有一家是廣西企業。雲南與廣西不少條件相同，但港商似較重視雲南，例如香港貿易發展局沒有在廣西設立辦事處，亦甚少在廣西舉辦拓展活動。

目前，廣西有南寧與桂林兩個城市與香港通航。中國南方每周有四班機往南寧，而中國南方及港龍每日各有一班機往桂林。

對香港的機遇

廣西擁有不少的區位優勢和政策優勢。廣西既沿海、沿江又沿邊，鄰近港澳台，背靠大西南，面向東南亞，是中國西南地區最便捷的出海通道，將中國東南沿海與大西南連接起來，是日後中國——東盟自由貿易區的地緣交匯點。外商在廣西投資辦企業不僅可以享受少數民族區域自治優惠政策和邊境地區、沿海開放政策以及西部大開發的優惠政策，而且可以享受高新技術開發區、經濟技術開發區、華僑投資區等優惠政策，這在各省區中是少有的。

廣西資源豐富，生態環境優美。自實施西部大開發以來，廣西以基礎設施和產業開發為重點，展開了大規模的開發建設，為投資者帶來不少商機。事實上，廣西能源、交通、城市基礎設施和優勢資源開發等領域的確非常值得港商關注。去年，中電簽署了在廣西防城港發展新電力項目的意向書，中電佔七成股權，將建兩台60萬千瓦機組。該項目不僅附有卸煤港口，且地方充裕，有利日後擴展，為「西電東送」提供電力。

廣西亦加快城市建設步伐，需要建設的領域非常廣泛。港商在交通基礎設施建設和城市基礎設施建設，尤其是城市道路、供排水、垃圾和污水處理、公共交通等方面亦有不少商機。近年廣西大力建設西南出海通道，為發展現代物流中心打下良好基礎，香港在這方面亦與廣西有很大的合作空間。

廣西是旅遊熱點地區，桂林山水、北海銀灘、南寧綠都、防城港金灘等均有不少投資商機。此外，房地產、機械製造、鋁產品加工等優勢行業亦值得港商關注。

對泛珠三角區域合作的反應

廣西一向認為，在建立中國——東盟自由貿易區中，該區具有重要的戰略地位和作用。去年11月，國家確定從2004年起每年在南寧舉辦「中國——東盟博覽會」(南博會)，更加強廣西的信心。該區領導人認為，廣西正好處在中國——東盟經濟圈的中心，其歷史定位應由西南出海通道轉為中國最開放的前沿陣地、中國進軍東盟自由貿易區的橋頭堡、中國——東盟自由貿易區的中心樞紐，並提出要舉全區之力辦好南博會，打造中國與東盟合作與發展的平台。

雖然廣西強調其與越南接壤，海陸與東盟相連的地利，但是中國與東盟關係最密切的省份其實是廣東，而雲南與東南亞的交通聯繫亦比廣西方便。廣西若不加強與廣東合作，日後要在中國——東盟自由貿易區中發揮重大作用談何容易。近幾年通過反思，廣西認識到加強與廣東的交流與合作成為廣西擴大對外開放的首選。隨着CEPA的簽署，廣東提出泛珠三角區域合作，就為廣西調整戰略視野帶來契機。

去年12月初，自治區副主席楊道喜接受兩廣傳媒訪問時首次對泛珠三角作出積極回應，指出由於歷史、文化、地緣等原因，兩廣間的合作在泛珠三角的經濟協作中佔有重要地位。今年1月，自治區主席陸兵在政府工作報告中明確表示：「積極參與泛珠三角區域經濟合作，促進一批能源、交通、物流、旅遊、信息、經貿等項目合作開發。」一個月後廣西便公佈全面推進廣西與廣東合作的方案。

在泛珠三角各省區中，可以說兩廣關係最密切，合作條件最成熟。過去兩廣關係基本上停留在廣東幫扶廣西貧困地區上，但近年桂東玉林、梧州、賀州等地已成為承接粵港澳經濟輻射的平台，實現與珠三角產業對接。兩廣的經濟發展水平及需求結構之間存在較大的差異，各自的比較優勢明顯，廣東在資金、技術、信息、人才、市場方面處於領先的位置，而廣西具有豐富的自然資源和勞動力資源優勢。據廣西方面統計，1997年至2003年，兩廣共簽訂合作項目1,700項，實施1,200多項，協議投資300億元，到位資金70億元。

今年2月，廣西黨委書記曹伯純率領由近百人組成的黨政代表團抵達廣東訪問，成員包括南寧、柳州、梧州等14個重要城市的負責人。這是廣東提出泛珠三角區域合作以來所得到的最熱烈的回應，也是兩

廣合作史上最重大的一次突破。訪問期間，兩廣簽署了《關於全面加強兩省區合作的協議》和一系列單項協議。曹伯純明確表態，在泛珠三角合作中，兩廣合作更是重中之重。廣西將積極吸納廣東產業轉移，加快融入粵港澳經濟圈，融入泛珠三角。

廣西黨政代表團訪問廣東不久，廣東經貿代表團和黨政代表團先後回訪廣西。4月13日至17日，張德江率廣東黨政代表團考察廣西，21個地級市市委書記、政府主要廳局一把手隨行，規格之高前所未有，被內地傳媒視為泛珠三角區域合作步入實質性階段。期間，兩廣簽署《關於加強兩省區全面合作的座談紀要》，並簽訂100個合作項目，合同金額486億元，超過兩廣建立對口幫扶關係七年以來簽約的總金額。在兩省高層座談中，曹伯純重申廣西將積極參與、主動融入泛珠三角合作，並提出建立泛珠三角高層會晤機制、建立區域經濟合作機制、建立社會發展協作機制三點建議。

近一段時期，兩廣將共同在六大重點領域推進合作：

——推進兩省區經貿合作。雙方將聯手推進市場開拓、聯手推進產業對接、聯手推進資源開發、聯手盤活存量資產、聯手發展現代流通業(簡稱「五個聯手」)。

近期內將力推以下合作項目：一是廣西在南寧市「中國——東盟經濟園」中，以最優惠的條件提供一萬畝土地，由廣東組織企業建立廣東工業園，投資建設一批以東盟為主要目標市場的工業項目。二是建立廣東商業街。在南寧市的商業旺區合作新建或改造一條具有廣東特色的、主要經營廣東商品和服務業的廣東商業街。三是在南寧市區籌建廣東大廈，使之成為兩廣經貿合作的綜合服務中心和標誌性建築。四是互相支持重點會展。廣西將組團參加在廣州舉辦的首屆泛珠三角地區經貿合作洽談會，廣東將組團參加2004年11月在南寧舉行的首屆中國——東盟博覽會。

——推進兩省區交通合作。雙方同步加快省際間高等級公路建設，力爭兩年內全面打通兩省省際間高等級公路通道。在2005年前，建成國道主幹綫重慶到湛江公路廣東省高橋至遂溪段高速公路，修通或改造廣東高州市南塘鎮至廣西容縣、廣東化州至廣西北流、廣東化州至廣西陸川、廣東廉江至廣西博白、廣東封開至廣西賀州信都五條

公路。國道323綫廣東連山至廣西賀州市蓮塘段將與廣西同步建設改造。

——推進兩省區環境協調與合作。雙方共同組織開展環境管理、污染治理、生態保護、環境科技交流，協調解決跨地區、跨流域的重大環境問題。共同編製流域水質保護計劃，制定區域經濟開發與環境保護規劃。

——推進兩省區文化、教育、衛生合作。共同推動兩省區數字圖書館資源共享、地方文獻聯合編目合作和民族民間文化交流，開展電影發行放映業的合作；共同開展兩省區師資的交流與培訓；共同推進兩省區公共衛生體系建設、農村衛生服務、人才培訓、科研與產業開發等方面的合作，共同建立兩省區重大傳染病疫情通報和聯防機制。

——推動兩省區勞務合作和幹部交流。雙方共同建立兩省區勞務合作協調機制，積極開展勞務輸出和輸入合作，實現兩省區勞動力市場聯網。積極開展兩省區互派機關幹部掛職學習與交流。

——進一步建立和密切兩省區城市之間的友好合作關係，加快建立兩省區政府合作協調機制。「兩廣經貿合作與發展聯席會議」每年召開一次，雙方輪流主持。

3.3 湖南：盼加強交通建設物流發展產業協作

發展狀況及未來規劃

地理與人口

湖南省位於中國東南腹地，長江中游，北接湖北，南連廣東、廣西，東鄰江西，西面是四川和貴州，是連接東部與西部的內陸省份。全省土地面積21.18萬平方公里。因大部份地區在洞庭湖之南，故名湖南；又以省內最大河流為湘江，簡稱湘。境內東南西三面環山，中部、北部低平，形成向北開口的馬蹄形盆地，山地約佔總面積的一半。

全省轄13個地級市及湘西土家族苗族自治州，其下再轄34個市轄區，65個縣，7個自治縣，16個縣級市，省會長沙。湖南是全國人口眾多的省份之一，2003年末全省總人口為6,662.8萬，在泛珠三角中僅次於四川及廣東。人口過多已經成為制約湖南經濟發展的重要難題，

農村外出務工人員近1,200萬。土家族、苗族等少數民族佔人口約一成。國務院規定，在西部大開發中，湘西土家族苗族自治州比照有關政策措施予以照顧。

湖南的中心在長沙、湘潭、株洲，三市相距30至50公里，經濟總量佔全省的三分之一，人口近五分之一，是全國的第七大城市密集區。湖南「十五」計劃確定大力推進長株潭經濟一體化，使之真正成為全省經濟發展的核心增長極、高新技術產業集聚區和現代化、生態化的網狀城市群，到2005年，經濟總量佔全省的36%以上。長株潭是內地首個提出一體化的城市群，希望做到交通同環、電力同網、金融同城、信息同享、環保同治，其發展經驗對珠三角有借鑒意義。衡陽、郴州是湘南的主要城市，與廣東對接具區位優勢。

現時在廣東周邊省區中，與湖南的交通最為方便。湖南與江西都是向北開口的盆地，長期以來其發展較江西為佳，原因之一是受惠於1936年全綫建成的粵漢鐵路，預計今年內動工的廣州至武漢鐵路客運專綫亦將縱貫湖南。連接粵湘的另一條大動脈京珠高珠公路粵境北段於去年4月通車，但屬雙向四車道設計，很快便接近飽和。湖南還有國道106經韶關及國道107經連州、清遠通往珠三角。

經濟概況

在泛珠三角各省區中，湖南經濟總量排第四位，居四川和福建之後，GDP為廣東的三分之一強，是第五位江西的1.6倍，在全國則排第12位。

湖南一向是農業大省，目前糧食及生豬產量全國第一。新中國成立後，國家優先發展重工業，投資重心向內地轉移，位於中部的湖南得以建立冶金、機械、電力、煤炭、鋼鐵等工業，在1980年三次產業結構為42.3：40.2：17.5。開放改革後至九十年代中，湖南仍是重點發展電力、石化、鋼鐵等重工業。1992年三次產業結構出現重大變化，第二產業的比重首次超過第一產業，標誌着產業結構開始由農業主導型向工業主導型轉變。到「九五」時期湖南才重視輕工業，明確冶金、機械電子、建材建築、化工、食品工業為五大支柱產業。「九五」期間，湖南GDP年均增長9.7%，比周邊的湖北、江西、河南、安徽為低。

近年來，湖南強調進一步推進工業化、農業產業化和城鎮化進程，加快發展開放型經濟、勞務經濟和民營經濟，使國民經濟持續快速增長。2003年，全省生產總值為4,633.73億元，比上年增長9.6%，為1998年以來增速最快的一年。按常住人口計，人均GDP為7,247元。其中全部工業增加值增長12.6%，對經濟增長的貢獻率為41.4%。

去年湖南招商引資取得新突破。全年協議利用外資23.76億美元，增長43.3%；實際利用外資17.9億美元，增長30.0%，其中實際利用外商直接投資14.89億美元，增長44.4%。實際利用內資335.43億元，增長110.8%。過去五年累計實際利用外商直接投資40億美元，引進內資380億元。2003年，全省進出口總額為37.36億美元，比上年增長29.9%。其中出口21.46億美元，增長19.5%；進口15.9億美元，增長47.1%。

產業結構

改革開放以來，湖南三次產業結構發生了重大變化，2003年三次產業結構為19.1：38.7：42.2，第三產業首次超過第二產業，而上年則是19.5：40：40.5。

湖南是有色金屬之鄉，不論是礦種還是儲量在全國佔有重要地位，其中銻的儲量居世界首位，鎢、鉍等名列全國榜首。煤炭儲量在江南九省區中名列第一位，水力資源蘊藏量亦為南方各省之冠。自然風光和歷史文化等旅遊資源亦很豐富。

湖南已形成門類比較齊全、具備一定規模的工業體系。機械裝備業已擺到全省第一支柱產業的地位。省政府確定今後重點培育裝備製造、鋼鐵有色、捲煙三大支柱產業；扶持電子信息、新材料、生物醫藥三大新興產業；提升食品加工、石油化工、建築材料和造紙四大傳統產業。

發展方向

湖南「十五」計劃提出的預期目標是：2001-2005年年均經濟增長速度為9%，到2005年按2000年價格計算的GDP達到5,700億元，人均GDP達到8,450元。三次產業結構調整到15：44：41。城鎮化水平達到36%。社會消費品零售總額達到2,200億元。

為保證全面實現「十五」計劃，湖南將加大招商引資力度，大力發展開放型經濟。重點支援機電產品、高新技術產品和優質農產品擴大出口，並制定扶持民營經濟出口的政策措施；同時，以湘江生態經濟帶建設為重點，做大做強長(沙)株(州)(湘)潭地區交通設備製造、教育文化、食品醫藥、IT設備製造四大產業群。

中共十六大後，湖南提出全面建設小康社會的目標：在優化結構、提高效益的基礎上，GDP力爭到2008年比2000年翻一番，2020年前翻兩番；人均GDP2010年為12,700元，基本達到全國平均水平，2020年達到26,200元(超過3,000美元)。基本實現工業化，建成完善的市場經濟體制和更具活力的開放型經濟體系。本屆政府任內，力爭到2007年，全省GDP躍上6,000億元台階。

與香港的關係

湖南資源豐富，市場廣闊，交通發達，全省正致力搞好招商引資，並不斷優化經濟發展環境。湘港兩地經濟互補性強，一直以來合作領域很廣。香港既是湖南走向世界、參與國際經濟技術合作的窗口和橋樑，又是湖南最主要的經貿合作夥伴。2003年，湖南對香港貿易總額3.9億美元，比上年增長23.3%。湖南的外商投資企業共有七千多家，其中以港商最多，佔七成，投資額達80多億美元。

香港是湖南企業首選的融資地，以該省去年十月份在深圳舉行的洽談會為例，有逾三十多家企業，主要為民企，表示有興趣來港上市。

從1984年起，湖南省每隔一年在香港、長沙輪流舉辦對外經濟貿易洽談會。去年10月，湖南省省長周伯華偕曾任深圳市市長的常務副省長于幼軍南下深圳，主持投資洽談會，共簽約引進外資48.6億美元，引進內資686.9億元人民幣，號稱是近十多年在深圳舉行的省市招商活動中人氣最旺、最為火爆的一次。湖南擬今年在香港舉辦湖南周或湖南省活動。

目前，長沙及張家界與香港通航。中國南方每周有五班機往長沙，而港龍則為每周兩班。另外，中國南方每周有兩班機往張家界。

對香港的機遇

作為離香港最近的中部省份，CEPA將明顯惠及湖南，有利於湖南更好地承接粵港澳產業內移，吸納香港加工貿易項目等勞動密集型產業大量落戶。隨着珠三角地區經營成本越來越高，人才及基礎原料工業的不足，外企已出現逐步外移的趨勢。湖南在機械、電子、精密儀器等行業的雄厚基礎，以及在土地、交通、人才、勞動力、資源環境及市場消費等方面的優勢，可成爲珠三角外企北移後的主要基地。

香港是國際航運中心和貿易中心，湖南作爲大珠江三角經濟帶的輻射地區與之對接，可以以大企業爲基礎，外貿公司爲紐帶，與香港企業聯合起來，並肩開拓國際市場，特別是有利於建設總部設在香港，基地設在湖南的加工貿易和勞動密集型產業。

湖南正積極進行招商活動，全面開放投資領域，包括公用事業和基礎建設等，涉及高速公路、橋樑、供水、供氣、供電、服務等行業。其中，電力尤其引起港商的興趣，去年9月曾達成多個火電及小水電項目的投資意向。湖南在地理上有優勢，向廣東輸送電相對於西電東送成本會大大降低，還可以增加電網的安全穩定性，可以預見電力建設將成爲湖南持續的投資熱點。此外，湖南和香港還可以在電子信息技術、生物及製藥工程、新材料，以及農業資源開發等方面加強合作。

湖南消費市場發展蓬勃，也帶動當地服務業發展，包括旅遊開發、零售、批發、餐飲、酒店，以至會計及法律行業，這些也是港商可以進入的發展項目。

對泛珠三角區域合作的反應

長期以來，湖南有過接近長三角還是珠三角的猶豫。「八五」以來曾制訂「呼應兩東(廣東、浦東)，開放帶動」的戰略，就是要利用以珠江三角洲、閩南經濟區爲中心的華南經濟圈和以浦東爲龍頭的長江經濟帶，加快與沿海開放地區、國際經濟互接互補的步伐。不過，從近期種種跡象看，湖南已認識到經濟發展不能再東張西望了，應該要靠南，與大珠三角對接。

湖南是對泛珠三角區域合作反應最積極的省區之一。去年10月，湖南(深圳)投資洽談會舉行時，于幼軍就表示湖南今後將主動接受粵港澳經濟輻射，積極主動加入泛珠三角經濟圈，承接珠三角產業轉

移，互利雙贏，共同發展。今年3月，全國人大會議期間，他更說，打造泛珠三角是高瞻遠矚之舉，要注意優勢互補，揚長補短，力爭「團體冠軍」而不是只爭「單打冠軍」。

不過，省長周伯華在今年的政府工作報告中並沒有直接提到泛珠三角，只是作一般性的論述：「加大引進港澳台資金力度，更多引進外省市的資金。積極參與區域經濟合作，主動承接沿海發達地區產業轉移，使我省成爲國內發達地區拓展發展空間的重要承接基地。」

湖南與廣東山水相連，鄰近港澳，所以，湖南積極融入泛珠三角，首先是加強與廣東的合作，主動與廣東聯手。早在「七五」期間，湖南就率先在廣州市設立辦事處，隨後，又把郴州、衡陽、永州三市確定爲與廣東對接的湖南改革開放過渡試驗區。2001年，湖南省黨政代表團訪問廣東時提出，努力使湖南成爲廣東的四大基地：農副產品重要供應基地，產業結構調整，向內地推進的基地，人才和勞務輸出基地和休閒度假、旅遊消費的基地。

據不完全統計，1999至2002年，廣東在湖南投資共簽訂協作項目1,297項，實際到位資金86.4億多元；2003年，一年就簽訂998個項目，到位資金125.74億元，比上年增長117%。廣東企業在湖南的投資佔外省投資的三分之一以上，是在湖南投資項目最多、金額最大的省份，涉及基礎設施建設、房地產、輕工、農業、旅遊等十幾個行業，在湘投資上千萬元的廣東企業有近300家。

今年4月18至22日，張德江率廣東黨政代表團在訪問廣西之後到湖南考察，期間兩省簽署98個合作項目，總金額358.34億元。其中，實業投資項目56個，投資額296.32億元，引進資金241.66億元，僅廣東聯泰集團投資建設湖南永州至橋市高速公路就達到90億元。

湖南省委書記楊正午在兩省高層座談會上明確表態，湖南作爲泛珠三角經濟大通道，受益在先，地位重要。他並建議把交通建設、物流發展和產業協作作爲構建泛珠三角經濟圈的首選戰略。

首先是加緊建成洛湛鐵路和建設太澳高速公路。洛湛鐵路經河南、湖北、湖南、廣西、廣東五省區，是貫通和拉近原中南五省經濟區及眾多城市最重要的連接綫。太澳高速公路即國家重點規劃的太原至澳門高速公路，在湖南由永州方向，經廣東連州、清遠，直達珠三

角。這兩條交通大動脈是拓展延伸珠三角通道、形成中西互動格局、構建泛珠三角的骨幹工程。目前從中原進入廣東的陸路交通，只有京廣鐵路和京珠高速公路，無論是其運量和運速都與泛珠三角的要求極不相適應。因而，粵湘桂應攜手盡快打通這兩條交通大動脈。

其次是「六個聯合」加強經濟技術合作，即開拓國際國內市場、推進產業對接、開發優勢資源、盤活存量資產、發展現代流通業和構造合作硬件。湖南把聯合開拓市場擺在兩省經濟技術合作的第一位，整合湖南的資源優勢和廣東的外向優勢聯合開拓國內、國際市場。在產業對接方面，湖南將以優惠政策、優質服務、優良環境支持廣東優勢產業向湖南進行梯度轉移，實行低成本擴張。在聯合開發優勢資源方面，有色金屬、機械、石化、食品、旅遊、建材等行業被確定為兩省主要的合作領域。湖南特別歡迎、支持廣東的大公司參與湖南國企的產權改革和資產重組，並建議兩省加強能源、高速公路、鐵路、航運專線、城市基礎設施等領域的合作開發。

第三，建立泛珠三角聯席會議制度。湖南建議以珠三角為龍頭，定期組織召開泛珠三角聯席會議，採取協議或會議紀要等廣域行政的方式，對產業分工協作和帶關鍵性、全局性的基礎設施方面進行協調。同時，由有關省區決策參謀部門抽調精幹力量，對泛珠三角的整體構架及聯合組織進行系統研究和可行性論證。

3.4 江西：對接長三角珠三角閩東南

發展狀況及未來規劃

地理與人口

江西省位於中國東南部，是內陸省份，在長江中下游南岸，東鄰福建、浙江，南連廣東，西接湖南，北毗湖北、安徽。全省土地總面積16.69萬平方公里，是江南丘陵的重要組成部分，以山地、丘陵為主。江西的區位優勢十分明顯，是長三角、珠三角和閩南三角地帶的直接腹地，在中國整個經濟發展的大佈局中，起着承東啓西的作用。南北流向的贛江是境內的第一大河，故江西簡稱贛。

全省現轄11個地級市，其下轄10個縣級市，70個縣，19個市轄區，省會南昌。2003年末全省總人口為4,254.23萬人。

江西呈向北開口的盆地形勢，橫貫全省的浙贛鐵路沿綫及其以北地區是經濟比較發達的區域，由九江、南昌和景德鎮三市構成的三角地區，是江西的「金三角」。京九鐵路在1996年建成通車後，以贛州為中心的贛南地區與廣東的聯繫更加方便，發展前景轉佳。「十五」期間，江西將進一步強化南昌在全省的中心地位，力爭使九江、贛州、景德鎮成爲50萬人口以上的大城市。以南昌為中心建設現代製造業基地，以九江為中心發展沿長江重化工業帶。

江西連接廣東的交通幹道，除京九鐵路外，還有105國道通珠三角、206國道通汕頭和323國道通韶關。粵贛高速公路是國家重點幹綫內蒙古阿榮旗至深圳公路的一部分，贛境段已於今年1月全綫通車，爲雙向四車道，而粵境段正在建設，通往河源市，預計2005年底可完工。由福建龍岩經贛州至廣東韶關鐵路已展開前期工作。省內有四個機場，其中南昌機場已被國家批准爲國際機場，今年5月正式對國際開放。

經濟概況

在泛珠三角各省區中，江西經濟總量排第五位，與廣西、雲南處於同一水平，在全國居第16位，近年增長速度較爲突出。

江西是內陸省份，出於戰備考慮，「一五」時期是國家投資的重點，六七十年代作爲「小三綫」(中西部爲「大三綫」)，又新建不少軍工企業，並將沿海地區和大城市的一些工廠遷入。開放改革之初，廣東的工業發展水平還不如江西。但隨着沿海地區的快速發展，江西經濟在全國的位次逐漸後移，從中等偏下滑入落後地區的行列，外向型經濟發展薄弱。在中部六省(其他五省爲山西、河南、湖北、湖南及安徽)中，江西具有明顯的「工業小省、財政窮省、經濟弱省」的特徵，增長速度排在後座。江西既沒有東部的開放政策，又沒有西部大開發的優勢，大有「不東不西」之歎。

2001年，江西同時更換黨政第一把手，全力實施大開放主戰略，學習沿海地區尤其是浙江的經驗，擺脫增長遲緩的局面。2002年全省實現GDP2,450億元，增長10.5%，是1998年以來首次出現兩位數增長，增幅在中部地區僅次於山西。

2003年，江西GDP達2,830億元，增長13%，是1993年以來的最高水平，增幅居中部六省之首，與一些東部沿海發達地區不相上下。與此同時，江西利用外資出現強勁的增長態勢。2003年，江西實際利用外商直接投資16.12億美元，增長48.3%，金額及增幅在中部六省首次均名列第一，在全國分別列第九和第二。截至2003年底，江西全省累計批准利用外資專案7,944項，其中，實際利用外資79.36億美元。批准外商投資企業6,875家。外資來源涉及60餘個國家和地區，其中香港、台灣、美國列前三位。同年，全省進出口額達25.3億美元，增長49.2%，其中出口15.05億美元，增長43.1%，進口10.2億美元，增長59.1%，進、出口增速分別比上年加快41.8個和28.5個百分點，而對香港出口則增長67.5%。

江西開放型經濟發展的勢頭日趨增強，對國內投資吸引力大增，被內地傳媒譽為「江西現象」，並稱江西預示着「中部崛起」。

產業結構

江西是農業大省。2001年，江西確定加快工業化的方針，當年三次產業的比例為23.3：36.2：40.5。近年來，江西工業迅速發展，2003年，三次產業結構調整為19.8：43.4：36.8，以工業為主的第二產業首次躍居三大產業之首，農業佔GDP比重降至兩成以下，標誌着江西向工業型經濟轉變。

江西已確定今後着力培育壯大六大支柱產業，即汽車航空及精密製造產業、特色冶金和金屬製品產業、中成藥和生物醫藥產業、電子信息和現代家電產業、食品工業、精細化工及新型建材產業。這六大產業現有基礎較雄厚，在全省佔有比較重要的地位，2002年，佔全省規模以上工業增加值六成，佔全省GDP的8.8%。

旅遊業、礦產加工業等亦是江西的重要支柱產業。江西旅遊資源極其豐富，自然景觀與人文景觀交相輝映，著名風景名勝有廬山、龍虎山、三清山、井岡山等。為把江西建設成為沿海地區旅遊休閒的後花園，去年省政府提出加快旅遊業發展的「三步走」戰略：到2005年，旅遊業總收入相當於全省GDP的10%，到2007年達12%，真正成為全省國民經濟的支柱產業；到2010年達15%，成為重要支柱產業，力爭跨入旅遊大省行列。

江西礦產資源極為豐富，在目前已知的150多種礦產中，江西就有140多種，包括銅、鎢在內有11種儲量居全國第一位，並已建成亞洲最大的銅礦和全國最大的銅冶煉基地。水力資源亦很豐富，大有條件發展水電，是去年全國三個沒有拉閘限電的省份之一。

發展方向

江西「十五」計劃針對江西經濟發展不夠快的現狀，強調「深入推動思想大解放，全面實施大開放」，實施「三大突破、三大發展」，即對外開放有大的突破，主攻工業有大的突破，城鎮化發展有大的突破，縣域經濟有大的發展，科技教育有大的發展，非公有制經濟有大的發展。「十五」期間，預期GDP年均增長8%左右，到2005年躍上3,000億元的新台階，一二三次產業結構調整為20：40：40。

2001年原上海市委副書記孟建柱出任江西省委書記後，隨即率黨政代表團訪問廣東、上海等沿海地區，形成「三個基地，一個後花園」的戰略構想，即成為沿海中心城市產業梯度轉移的承接基地、優質農副產品的供應加工基地、勞務輸出基地和沿海發達地區旅遊休閒的後花園，並在同年省第十一次黨代會的報告中深入闡述。同時，江西亦確定「以加快工業化為戰略核心，以大開放為主戰略」的思路，提出「實現江西在中部地區崛起」的目標。

去年江西省政府換屆，省長黃智權在省人大會議提出今後的發展目標：到2005年，實現人均GDP在中部諸省位次前移並力爭進入前列；到2010年，基本實現工業化；在此基礎上，力爭提前實現GDP比2000年翻兩番的目標，到2020年，使全省人均GDP接近4,000美元。

與香港的關係

江西吸收的外資中，港資一直佔首位。香港也是江西最重要的貿易夥伴。1984年江西設立的首家外資企業就是中港合資企業。20年來，江西共批准港商投資企業4,079家，實際進資31.36億美元。江西利用外資額、對外貿易客商六成以上都來自香港。

過去三年，江西對香港的進出口額、出口額、進口額年均增速為56.6%、56.4%、70%；同期，引進項目中來自香港的比重分別為47.7%、51.2%、53.6%。三年中香港在贛投資年均增幅達95%，製造業成為港資在贛的主要投資領域，去年投入江西247個項目，資金3.86億美元。

2002年省長黃智權首次率團來港招商，其後每年江西均在港舉行招商活動。今年4月，省委副書記、常務副省長吳新雄率團來港，分基礎設施建設、支柱產業、特色農業及農業產業化、旅遊等四大行業專題招商，共簽訂項目179個，外資金額22.14億美元。期間，江西方面還與香港貿易發展局、香港旅遊發展局和香港中國企業協會簽署《關於進一步促進贛港經貿交流與合作備忘錄》、《贛港旅遊合作備忘錄》及《贛港兩地企業人才交流與合作框架協議》。

目前，南昌與香港通航，中國東方每周有四班機往返。

對香港的機遇

贛港兩地在資源條件、經濟結構和發展水平方面的差異性，使兩地經濟具有互補性，為兩地擴大經濟合作打下堅實基礎。

江西與沿海發達地區相比，勞動力、土地、水、電等成本低，物產資源豐富，市場潛在優勢明顯。此外，近幾年，江西經濟景氣上升，無論是工業、農業、第三產業、城市建設還是社會事業，都蘊藏巨大的商機。隨着交通、通訊和投資軟環境的快速提升，江西應可成為香港業界的一個重要投資地。現時，江西在綜合成本、製造業基礎、人力資源等方面所具備的比較優勢正凸顯出來，贛港合作互補性很強，在CEPA實施後，應有很大的合作空間。

尤其是江西正在全力推進工業化進程，但缺乏資金，對經濟發展的制約影響明顯。江西希望藉着其區位優勢，承接香港及沿海發達地區的產業轉移，這需要進一步改善其投資環境。香港的服務業若能利用CEPA的機遇，將其服務輻射範圍擴大到江西，就有助提高當地吸引外資的能力。

對泛珠三角區域合作的反應

江西一直強調該省是全國唯一一個和長三角、珠三角、閩東南三角區毗鄰的省份，區位優勢明顯，因此其「三個基地，一個後花園」的定位，不僅針對珠三角，也適用於長三角和閩東南。其策略是遇東則東，遇南則南，不會在長三角、珠三角之外，再尋求獨立模式發展，希望成為長三角與珠三角經濟文化的融匯地。

江西是率先表態主動融入泛珠三角的省份之一。去年11月，贛州市黨政代表團訪問廣東，專程同行的省委副書記、常務副省長吳新雄向廣東方面表示：主動對接與互動融入泛珠三角是江西的責任，也是江西發展的一條捷徑。去年12月，南昌與廣州結成友好城市。由此可見，江西對泛珠三角區域合作抱着積極響應和主動參與的態度。

省長黃智權在今年政府工作報告中提出：「加快與『長珠閩』的對接步伐。按照『三個基地，一個後花園』的定位，堅持『突出特色、優勢互補、密切合作、共同發展』的原則，加快與長江三角洲、珠江三角洲、閩東南經濟區的對接步伐，積極參與產業分工和協作，促進體制銜接、信息共用、資產重組和資源整合。」由「承接」轉向「對接」，是江西開放戰略的又一發展。

江西率先融入泛珠三角經濟區，計劃在市場、產業、基礎設施、體制等方面全方位實現與珠三角的對接。珠三角目前正在進行產業升級，一大批資源型、加工型和勞動力密集型產業要向內陸轉移，江西可成爲其轉移腹地之一。在珠三角地區生產成本過高、給城市人口、環境等方面帶來沉重壓力的產業，亦可以考慮轉移到江西來。此外，江西豐富的資源、產品可輸出至珠三角，並通過廣東的口岸直接與國際市場對接；同時，珠三角的家電、電子等高附加值產品和特色產品也可經過江西進入內地，佔領國內市場。江西省豐富的勞動力資源亦可在珠三角市場內進行有效配置。

江西對接珠三角的具體思路是：首先是以江西南大門贛南先行，以與廣東鄰近的贛州作爲橋頭堡，完全融入泛珠三角；其次，吸引珠三角大企業到江西投資，採取技術轉讓、產權轉讓等形式進行資源整合，也鼓勵江西企業走到廣東尋求發展；三是承接珠三角傳統的勞動密集型企業搬轉移，把江西納入珠三角的產業體系。

除珠三角外，江西亦加強與周邊地區的聯繫。上海市委陳良宇、市長韓正今年4月9日率黨政代表團訪問江西，雙方簽署《江西省與上海市關於進一步加強兩省市經濟技術合作的協議》。協議確定，兩省市政府間實行經常性的高層次互訪制度；加快政府委辦局之間、區市之間、縣縣之間、行業之間、企業之間的協作聯繫。孟建柱在兩省市領導座談會上表示，江西要主動對接、加快融入、優勢互補、加快發

展，與上海在產業、市場、旅遊、人力資源、區位優勢等方面實現互補，把雙方合作交流推向新高潮，共同促進兩地經濟社會快速發展。4月下旬，孟建柱又率團到湖南株州、長沙考察兩天。

3.5 福建：定位海峽西岸經濟區

發展狀況及未來規劃

地理與人口

福建省地處中國東南沿海，北、西、南三面分別與浙江、江西、廣東三省為鄰，東隔台灣海峽與台灣相望，最近處相距僅70海里，全省海岸綫長達3,324公里，居全國第二位。

福建是全國陸域面積較小的省份之一，僅大於江蘇、浙江、寧夏和海南等省區，境內八山一水一分田，全省陸域土地面積12.14萬平方公里，約佔全國的1.26%。福建區位條件優越，位於上海與香港之間，福州至上海航程433海里，廈門至香港292海里，海運十分方便。福建與台灣一水之隔，福州至基隆航程僅149海里，廈門至高雄僅165海里。

福建簡稱閩，全省現轄1個副省級市(廈門)、8個地級市，下轄27個市轄區、14個縣級市、45個縣(含金門)。省會是福州，重要城市有泉州、漳州、廈門、三明、南平等。2003年末，全省人口達到3,488萬。福建是著名僑鄉，閩籍海外華僑華人有1,000多萬，遍佈世界100多個國家和地區，其中絕大部份在東南亞。

福建計劃構築以福州、廈門、泉州為中心的城市群。以福州為中心的閩江口城市群，帶動閩東、閩北、浙南發展。以廈門為中心的廈門灣城市群，帶動漳州的經濟發展，並向閩西、閩中、粵東、贛南拓展。以泉州為中心的湄洲灣城市群，帶動莆田市的經濟發展，並向閩中、三明拓展。

福建三面環山，交通不便。長期以來，福建與內陸只有鷹潭鐵路一條通道，導致福建經濟腹地狹小，港口優勢無法發揮。去年同三綫(黑龍江同江至海南三亞)福建段全長600多公里的高速公路全綫貫通，使長三角與珠三角的高速公路得以連接。同三綫汕汾高速(汕頭至粵閩邊界汾水關)已於2001年建成通車，是廣東第一條打通的出省

高速公路。此外，廣東計劃今年開工建設梅州至福建龍岩的高速公路，力爭2006年通車。

在鐵路方面，梅州至福建坎市的梅坎鐵路已於2002年底通車，是粵閩之間的第一條鐵路。此外鐵道部擬興建廈門至深圳快速客運專線。該客運專線是東南沿海鐵路(上海至深圳)的組成部分，並將與計劃今年內開工建設的溫(州)福(州)鐵路和福(州)廈(門)鐵路相連接。

經濟概況

中華人民共和國成立後，福建長期處於海防前綫，沒有大規模進行投資建設，經濟基礎比較薄弱。七十年代末，內地實行改革開放，福建既是僑鄉，又隔海峽與台灣相望，因此與廣東成爲全國最早實行對外開放的省份。1979年，中央決定對粵閩兩省實行特殊政策、靈活措施。1980年，廈門與深圳、珠海、汕頭同時獲准設立經濟特區。1984年，福建被列爲14個沿海開放城市之一。1985年，國務院批准在長江三角洲、珠江三角洲和閩東南廈(門)漳(州)泉(州)三角地區開闢沿海經濟開放區。

雖然福建對外開放較早，經濟實力迅速提高，但與廣東發展速度比較仍有一段差距，這與珠三角能直接承接香港的帶動和輻射有很大的關係。除開放型經濟不如廣東外，福建的民營經濟發展也追不上自然條件相似的浙江。不過，由開放改革初期至「九五」期間的20多年，福建GDP年均增長超過13%，發展水平躍居全國前列。1999年經濟總量提前實現比1980年翻三番的目標，在全國的位次由第22位上升到第11位；人均GDP1998年突破萬元，1999年實現比1980年翻三番。

在上一屆省政府的五年任期內(1998-2002年)，福建年均增長10%。2003年，福建GDP爲5,241.73億元，比上年增長11.5%，在泛珠三角各省區中排在廣東、四川之後居第三位，連續多年居全國第11位，人均GDP居第七位。對外貿易持續增長，全年進出口總額353.35億美元，比上年增長24.4%。利用外資較快增長，實際利用外商直接投資49.93億美元，增長17.5%。

產業結構

福建的三次產業比例在2003年爲13.5：47.6：38.9，而1997年則是19.4：42.6：38，第二產業所佔比重升幅顯著。福建「十五」計劃

提出加快發展壯大電子信息、機械和石化三大產業，並改造提高傳統產業，包括輕紡工業、建材工業、林產工業、冶金工業和醫藥工業。

福建有豐富的山林、海洋和水電資源，還有無煙煤、石灰石等，發展電力工業、開發水力發電具有優越條件，而興建大型港口火電站也有廣闊前景。

對外開放以來，福建各地區、各部門、各企業積極利用外資，吸引境外投資者前來投資辦廠、辦實業。投資方式既有獨資經營、也有合資或合作經營的，經營門類涉及進出口貿易、工程承包、房地產開發、勞務合作、資源開發、船務運輸、金融保險、廣告諮詢、旅遊服務等。

發展方向

改革開放以來，福建的區域發展戰略不斷作出調整。早期的構想是加快閩東南地區的開放開發。1995年，省第六次黨代會提出：「以廈門經濟特區為龍頭，加快閩東南開放與升級，內地山區迅速崛起，山海協作聯動發展，建成海峽西岸繁榮帶，積極參與全國分工，加速與國際經濟接軌」。當時海峽西岸繁榮帶是指福州到漳州的閩東南沿海地區。

全國「十五」計劃綱要指出，要進一步發揮環渤海灣、長江三角洲、閩東南地區、珠江三角洲等經濟區域在全國經濟增長中的帶動作用，由此可見國家對閩東南的發展寄予厚望。

福建「十五」計劃提出的發展目標是：到2005年，經濟發展後勁顯著增強，海峽西岸繁榮帶建設取得重大進展，廈門經濟特區和其他有條件的地方率先基本實現現代化。到2005年，全省GDP到6,030億元(2000年價格)，五年平均增長9%，人均GDP達到17,500元；三次產業增加值的比重調整為12：46：42。

2001年12月，新任省委書記宋德福在省第七次黨代會上提出：新世紀初，要着力構建福建發展的戰略通道。拓寬山海協作通道，加大福建山區開發力度，加快向海洋發展步伐，山海聯動，促進福建區域經濟協調發展。拓寬對內聯接通道，北承長江三角洲，南接珠江三角洲，發揮地處東南沿海中間地段的作用，西連京廣綫，東出台灣海峽，增進省際經貿互補，積極參與西部大開發，進一步拓展福建發展空

間。拓寬對外開放通道，密切閩台港澳四地合作，聯手加強與世界各國特別是發達國家經濟往來和技術交流，合作發展，共贏共榮，增強福建綜合競爭力。這就是「三條戰略通道」的由來。

今年1月，代理省委書記、省長盧展工在省人大會議上宣佈，福建省要充分利用長三角和珠三角兩個經濟區發展帶來的機遇，發揮與台相鄰的地理優勢，努力建設對外開放、協調發展、全面繁榮的海峽西岸經濟區。海峽西岸經濟區其實是閩東南地區概念的延伸和發展。

福建提出新定位的戰略意圖是，建成與東岸台灣相互呼應的環海峽經濟圈，與長三角、珠三角兩大經濟圈構成三足鼎立態勢。其範圍是指以福州、廈門、泉州為中心，以閩東南地區為主體，北起浙江溫州，南至廣東汕頭的台灣海峽西部的海域與陸地，以福建所處的獨特地緣位置實現承北接南、扇形輻射的態勢，從而增強整個東南沿海經濟板塊的競爭力。福建將從三個方面入手，構建海峽西岸經濟繁榮區。

——加快發展中心城市。福建提出發揮廈門經濟特區的龍頭作用和福州的省會城市帶動作用，以構建福州、廈門、泉州三大城市基本框架為支撐，連接漳州、莆田、寧德，對接三明、南平、龍岩，加快形成福建省城市體系的總體佈局，統籌城鄉和區域發展。

——加強交通能源基礎設施建設，打通空間屏障，擴大經濟腹地和市場空間。

——建立產業集群，集聚規模效益。福建已確立電子、石化、機械製造三大支柱產業，並將圍繞這三大產業重點培育壯大一批產業集群，提升發展水平，力爭在全國發展大格局中發揮應有的作用。

與香港的關係

福建作為兩岸三地的聯結區域，與香港的經貿合作有着很好的基礎。香港有100多萬閩籍鄉親，佔香港人口將近15%。由於兩地的特殊聯繫，使福建成為除廣東外，港資在內地拓展的重要一站。

自改革開放以來，香港成為福建主要的貿易伙伴，也是福建對外貿易最大的轉運港。2002年，福建對香港出口18.22億美元，佔當年出口額的10.5%，香港是福建的第四大出口貿易夥伴。進口金額為2.66億美元，佔當年進口總額的2.4%，香港為福建第11大進口貿易伙

伴。主要出口商品有紡織服裝、電子通信、電器、金銀首飾等。在進口方面，福建從香港進口的商品大部分為省內企業開展加工貿易的進口生產料件，主要有電子電器原材料、集成電路、塑料原料等。

長期以來，香港一直是福建重要的外資來源地。近幾年，福建累計港商投資項目、協議金額、實際投資額基本上都居同期全省利用外資各項指標的前列。截至2002年底，福建累計批准港資企業17,805家，合同外資410.47億美元，外商實際到資204.72億美元，分別佔福建省累計利用外資總額的57%、54%和48.5%，名列來閩投資各國家(地區)之首。去年福建共新批港資項目1,041項，比上年增長37.3%，合同利用港資23.3億美元，增長46.7%，佔全省全年利用外資的51.3%。

香港也是福建拓展對外經濟技術合作的前哨。十多年來，福建在港的涉外企業集團積極參與香港多項大中型項目，並派出大批承包工程和勞務合作的人員。通過香港，福建的對外經濟技術交流得以向五大洲拓展。目前，福建在港上市企業已達39家。

福建是泛珠三角各省區中，除廣東外，與香港的官方往來最密切的省份。自香港回歸以來，閩港高層往來頗多。1997年閩港經濟合作促進委員會成立。2001年時任省長的習近平訪港，次年11月福建省政府在港舉辦「香港福建節」暨閩港經濟合作論壇，省委書記率團來港。行政長官董建華曾兩訪福建。去年8月，兩地政府在福州聯合舉辦「福建·香港周」活動，是CEPA簽署後港府首次在內地主辦的大型經貿活動。期間舉行的閩港高層會議達成七項共識，包括財政司司長唐英年應福建省政府的邀請，出任閩港經濟合作促進委員會顧問。香港工商及科技局將負責與促進委員會辦公室日常聯絡的工作。由該委員會按七項共識，研究雙方的具體合作方案。

其他內容包括：雙方將積極推動兩地在各個領域，特別是服務貿易領域的合作，港府鼓勵香港金融保險、專業中介、物流商業等機構和企業到福建設立分支機構，開展相關業務；福建省鼓勵和推動省內符合條件的各類企業赴港上市融資，開設分支機構，拓展經貿業務；加強旅遊業方面的合作；在國際招商方面加強合作；港府同意在兩地機構進行人員培訓方面作出配合，並鼓勵兩地人才交流；通過安排更

多的工作互訪，促進兩地政府的交流與合作，並根據工作需要，積極適時地安排雙方政府高層互訪和會晤。

在泛珠三角各省區中，福建與香港的航空聯繫最為密切。中國東方每周有33班機往福州，港龍每天有一班。廈門方面，中國東方及港龍每天各有兩班機。另外，廈門航空每周有兩班機往武夷山。

對香港的機遇

福建正加快實施項目帶動戰略，加強機械工業、石化、電子信息產業的配套，繼續發展勞動密集型產業，並加強服務業對港招商引資力度。閩港經貿合作可以以下為重點：

一是電子信息、機械、石化、高新技術產業和傳統加工業的合作。這些產業在福建已經有了一定的基礎，近年來發展較快，香港可充分發揮在資金、技術、人才、管理等方面的優勢，在這些領域進行合作。

二是加強基礎設施建設的合作。福建已出台政策，鼓勵外資及民間資本投資基礎設施，近年推出了包括公路、電力、污水處理等方面大量的基建投資項目，為港商提供不少投資機會。

三是服務領域的合作。福建將創造條件重點吸引香港金融、旅遊、物流、商貿等行業的企業到當地經營發展，繼續推動福建企業到香港上市融資，通過香港走向國際市場。

對泛珠三角區域合作的反應

自80年代中以來，福建一直希望閩東南地區的發展能夠與長三角、珠三角鼎足而立。在毗鄰廣東的省區之中，福建對泛珠三角區域合作的構想反應一般。去年12月，南方日報集團的《21世紀經濟報道》稱，「福建省委書記宋德福提出了『構建三條戰略通道』，表示福建將盡快融入『泛珠三角』」。其實宋德福在去年3月全國人大會議後便因病沒有回福州視事，這則消息不知從何而來，但卻為廣東傳媒一再引述。

福建的目標是建設北承長三角，南接珠三角的海峽西岸經濟區。省委代理書記、省長盧展工一直沒有對泛珠三角表態。省委副書記、常務副省長黃小晶在今年全國人大會議期間接受廣東傳媒訪問時僅表示，福建的發展需要和珠三角、長三角這兩大經濟區域互動，福建

非常渴望通過區域間的互動來加速本地區經濟的發展。福建省政府發展研究中心主任蔡德奇說得更坦白，「廣東把福建納入『泛珠三角』成員之一，但是福建並未因此感覺高興。所以，福建沒有自己的定位確實不行。」⁹

福建毗鄰廣東的漳州和龍岩兩市，對泛珠三角區域合作相對較為雀躍。2002年底，漳(州)詔(安)高速公路開通，與深汕高速連成一體，漳州來往珠三角和港澳只需半天時間，該市作出決定：擴大對粵專案招商，加強與港澳地區經貿合作，使漳州成為福建承接珠三角、港澳地區產業轉移的主要基地，市場輻射的主要視窗和經貿聯繫的主要紐帶。位於山區의龍岩市，更有意與江西的贛州市和廣東的梅州市形成兩小時經濟圈，認為泛珠三角合作可以從三市開始。

福建與廣東的產業結構有雷同，互補性不很強，廣東在福建的投資也不多，但福建與港澳台經濟則有很強的互補性。對於加強與珠三角的合作，福建有以下設想：首先，福建豐富的資源、產品可直接快速到達珠三角，並通過廣東的口岸直接與國際市場對接；同時，珠三角的家電、電子等高附加值產品和特色產品也可經過福建進入內地，佔領國內市場。其次，福建的勞動力資源可通過珠三角進行有效配置；再次，珠三角目前正在進行產業升級，一大批資源型、加工型和勞動力密集型產業要轉移，福建可承接部分產業轉移，利用其豐富的自然與人力資源加以進一步發展。

3.6 海南：避免邊緣化融入泛珠三角

發展狀況及未來規劃

地理與人口

海南省位於中國最南端，北以瓊州海峽與廣東為界，西臨北部灣與越南相對，行政區域包括海南島、西沙群島、中沙群島、南沙群島的島礁及其領域。全省陸地總面積3.54萬平方公里，在省及自治區中，土地面積最小。

⁹ 楊建平，《福建抉擇「海峽西岸經濟區」》，中國經濟時報，2004年4月22日。

海南原為廣東所屬的海南行政區，1988年建省。現轄2個地級市（海口及三亞），6個縣級市，4個縣，6個民族自治縣，4個市轄區。海南是目前除直轄市外，唯一由省直接管縣（縣級市）的省級行政單位。省會為海口，2001年11月將毗鄰瓊山市併入，以提升中心城市功能，新海口GDP佔全省四成。三亞是海南另一重要城市。

2003年末，全省常住人口為810.52萬人，漢族約佔總82.8%，少數民族佔17.2%，主要是黎族。海南省還是全國第三大僑鄉，海外有300多萬僑胞，是招商引資的橋樑。

經濟概況

海南建省前在廣東是落後地區。1988年，全國人大會議通過海南設省，同時批准海南建立全國最大的經濟特區。當年海南GDP57億元、財政收入2.97億元，農業佔整個經濟總量的51%，基礎差，底子薄。建省初期，海南在全國甚有吸引力，曾出現「十萬大軍過海南」的盛況。九十年代初期，海南房地產越炒越熱，形成泡沫經濟。1992年，海南經濟增速高達40.2%，國家實行宏觀調控後，1995年跌到4.3%。在全國各地高速發展的時候，海南卻經歷長達幾年的調整期。從1998年起，海南的增長速度才高於全國平均水平，但比沿海其他地區則大為失色。

在泛珠三角各省區中，海南經濟總量最小，僅及倒數第二位的貴州五成二，而在全國居第28位，僅較青海、寧夏及西藏為多。長期以來，海南對外大力宣傳是全國最大的經濟特區，但無論發展速度及經濟實力都遠不如深圳、珠海、汕頭及廈門這四個較早建立的特區。今年初，由中國海洋石油總公司總經理調任海南省省長的衛留成首次公開承認，海南仍屬於經濟欠發達地區。他認為，從總體上判斷，目前海南經濟基礎比較薄弱，經濟增長速度相對較慢，人均GDP水平相對較低；經濟結構不合理，經濟效益較差；城鄉居民收入相對較低，消費增長受到制約。

2003年，海南GDP達698.3億元，增長10.5%，為八年來首次出現兩位數增長。工業增長明顯加快，成為推動經濟增長的重要動力，在全省GDP中的比重達到17.6%，提高1.1個百分點。全年對外貿易進出口總值22.79億美元，增長22.1%，其中出口總值8.69億美元，增長

6.1%。實際利用外商直接投資5.81億美元，增長13.5%。海南經濟經過早幾年的平穩增長後，有可能進入一個穩定的較快增長期。

產業結構

去年，海南三次產業的比重是36.8：24.6：38.6，第一產業所佔的比重雖然由建省時的一半有多降至三成七，但仍是泛珠三角各省區中最高，廣西僅佔23%而已。第二產業是海南的劣勢，第二產業不提高，難以促進第一、第三產業發展。產業結構不合理，特別是工業發展嚴重滯後，地區發展不平衡，城鎮化水平低是海南面對的重大問題。

海南最大的優勢是熱帶高效農業、旅遊業和海洋資源業，經過多年的發展，已成為優勢產業和支柱產業，但是，現時這些產業仍缺乏強勁的國際競爭力。海南最具發展潛力的產業是熱帶農副產品加工業、海洋資源加工業、具有創新經濟特點的現代服務業，以及以生物技術和信息技術為主的高新技術產業。海南資源豐富，為這些產業的發展提供了基礎。

在推動新型工業化進程方面，海南擬通過科技創新和進步，培育和壯大天然氣開採和加工、石油化工、農產品加工、漿紙、汽車製造和生物藥業等產業。

發展方向

在九十年代初「泡沫經濟」破滅後，海南提出建設「一省兩地」的發展戰略，即把海南建設成為中國新興工業省、熱帶高效農業基地和度假休閒勝地，並寫入「九五」計劃之中。1999年，海南省人大會議通過《關於建設生態省的決定》，在全國率先提出建設生態省。其後經國家環保局批准，海南省宣佈將把環境保護、資源合理開發利用和高效生態產業發展有機結合，全面實施可持續發展戰略，爭取用30年左右的時間把海南建成我國第一個生態省。建設生態省的中心任務是創建優良的生態環境和發達的生態型經濟。

海南「十五」計劃再次確定，「十五」期間的目標是熱帶高效農業基地、新興工業省和海島休閒度假旅遊勝地建設大見成效，海洋經濟、信息產業和生態建設取得突破性進展。「十五」期間，實現GDP年均增長9%左右，到2005年達到798億元，人均GDP突破一萬元，為爭取在2010年以前GDP比2000年翻一番奠定基礎。同時，充分利用海

南的天然氣，建成全國最大的化肥生產基地，並發展綠色食品、保健食品、功能食品，建成全國最大的天然飲料食品生產基地。

2002年4月海南省第四次黨代會提出「南北帶動，兩翼推進，發展周邊，扶持中間」的區域經濟發展新思路，作為對「一省兩地」發展戰略的創新。南北帶動：就是發展壯大海口、三亞兩市，發揮它們對全省的輻射、帶動作用；兩翼推進：就是要在東西兩綫加快培育幾個中等骨幹城市，推進東西兩綫發展；發展周邊：就是沿海地區要充分利用自身優勢，加快開發建設；扶持中間：就是幫助和推動中部地區的發展，保護好中部地區寶貴的生態環境。

去年1月新一屆政府提出今後五年，海南省的預期發展目標是GDP年均增長9%以上，並力爭工業增加值翻一番，集中力量發展油氣化工、農副產品加工、汽車、醫藥、化纖織造等優勢行業。到2007年，全省三次產業比例趨近於三比三比四。

海南強調工業化以「三不」為前提，即不污染環境、不破壞資源、不搞低水平重覆建設。工業佈局將集中在西部，如中海油東方化工城、洋浦經濟開發區等。

近幾年，國家明顯加強對海南的支持。例如，成立博鰲亞洲論壇，將永久會址設在瓊海市，自2002年起每年舉行；去年7月，國家民航總局將海南列為開放第三、第四、第五航權試點，並從今年2月起，允許外國航空公司經營的至海口和三亞的國際航綫逐步延伸到內地除北京、上海、廣州以外的所有對國際航班開放的城市；去年11月批准在三亞舉行第53屆世界小姐總決賽，在此之前舉行中國區總決賽。這一連串動作，均大大提高海南的國際知名度。此外，投資42億元，橫跨瓊州海峽，由湛江至海口的粵海鐵道通道亦於去年初正式建成，開通貨運列車。雖然初期營運效益甚差，但長遠而言，對加強海南與大陸的聯繫將發揮重大作用。

與香港的關係

海南具有靠近香港的區位優勢，香港是海南最大的貿易夥伴和最大的外資來源地。海南建省15年來，瓊港貿易(包括轉口貿易)佔全省進出口總額的80%以上。去年海南出口增長6.1%，總值達8.69億美元。

其中，對香港出口2.43億美元，比上年減少22%，而對東盟則增長22.5%，達0.52億美元。

在外商直接投資中，香港佔51%。港資企業在海南已超過5,600家，佔外商投資企業總數的70%以上，實際投資已逾40億美元。去年11月，香港建滔化工與中海石化在東方市合資建設的甲醇項目開工，投資14.7億元，港方持股四成，為全國最大的甲醇裝置。

目前，海口與三亞均與香港通航。中國南方每天有一班機往海口，港龍則是每天兩班。三亞方面，中國南方每周有三班，港龍每周有四班。

對香港的機遇

海南決策層認為，海南是海島地區，本地市場狹小，需求不旺，商機很少，政府要重點培育和引進需求，其重要手段就是擴大開放，和香港建立更加緊密的聯繫是一項雙贏的措施。

港商投資海南，機遇較大有旅遊業、服務業、農牧漁業、藥業、製造業(含加工貿易)及運輸業等領域：

- 旅遊業及百貨零售業。海南是旅遊度假區，但由於配套的零售業整體處於相對落後水平，旅遊消費較低，香港零售企業在這方面大有可為。
- 影視業。海南適合作為影視拍攝基地，這是珠三角沒有的優勢。香港的影視工作室可直接落戶海南，港方亦可合資合作建設影視拍攝基地和生產影視作品。
- 養老業。香港和珠三角有大量的較富裕的老人，比較適合在海南養老。可考慮由海南提供設施，港方提供資金、技術和管理模式，把海南發展成為全國乃至亞洲最大的康復養老中心。
- 農牧漁業。海南農牧漁業資源豐富，但生產仍未成規模。港商可考慮投資在海南建設具規模的蔬果及水產品的種養、加工和包裝、運銷基地，亦可考慮配合建立海南農牧漁業產品進入香港市場的綠色通道。
- 醫藥業。海南致力打造藥谷，成效比較顯著，但整體規模還不大。港商可投資擴大海南現有的藥業製造規模，共建原料

藥、成品藥生產企業，合作成立研究機構、中藥職業技術學院等。

- 海洋產業開發。海南的海洋油氣資源十分豐富，東方化工城已初具規模。香港石油化工企業可參與油氣石化產品的合作開發與深加工、油氣儲運等業務。
- 現代物流業。海南的港口基礎建設尚可，建港條件優越，加上第三、第四及第五航權的開放，具備建設物流中心的條件。海南擬設立空港物流區和港口物流區，港商可參與投資建設、經營和管理。
- 基礎建設。海南的基礎建設比較落後，尤其是城市市政建設，港商大有可為。

為吸引港商投資，海南擬推行「港式港辦」的合作模式。例如在藥業，海南正研究拿出一個開發區，交由香港有關機構負責招商，建立加工貿易區，該區實行香港現行產業政策，即「港式港辦」，由港方直接投資、經營和管理，海南只負責社會治安和後勤保障服務。這種「港式港辦」的合作模式，亦打算用於農牧漁業與旅遊業的合作上。

對泛珠三角區域合作的反應

中國與東盟正磋商在2010年建立自由貿易區，海南的區位優勢遠不如與東盟國家接壤的雲南和廣西明顯，大有邊緣化的可能。海南要突破孤島的局限，就必須利用與廣東在地理和人文方面的親緣關係，將其轉化為合作優勢和發展優勢，積極融入泛珠三角。

省長衛留成在今年政府工作報告中表明：「主動加入泛珠江三角洲區域經濟技術合作，研究制定CEPA框架下瓊港(澳)更緊密經貿合作關係規劃。抓住中國——東盟自由貿易區建設的機遇，逐步拓展海南與東盟國家在熱帶農業、旅遊業和科技等領域的合作。」4月底，汪嘯風提出，要加大招商引資力度，研究並實施「大特區——大都市互動計劃」、加快海南與泛珠三角的香港、廣州、深圳和上海、北京等大城市的區域合作。

海南省商務廳確定，今年重點開展瓊港、瓊粵合作，以期在CEPA和泛珠三角中謀求更大範圍和更深層次的區域經濟合作。今年11月，省政府計劃組織大型代表團赴港開展投資貿易洽談活動。

3.7 四川：同時屬於多個經濟區域

發展狀況及未來規劃

地理與人口

四川省位於中國西部內陸腹地，總面積48.5萬平方公里，佔全國面積的5.1%，居第五位。全省地形西高東低，可分為川西高原和四川盆地兩大部分。川西高原是青藏高原的組成部分，四川盆地以淺丘和平原為主。

四川是聯繫西南西北的橋樑，地處長江上游，是長江流域的生態屏障，又是水能、礦產、生物、旅遊資源的富集地之一。四川是全國重要的科研和教育基地之一，人才眾多，科技實力雄厚，還是高科技軍事工業最為集中的省份。

四川簡稱川或蜀。1997年，重慶升格直轄市，轄原重慶市、萬縣市、涪陵市和黔江地區，四川面積減少約七分之一。全省除三個自治州外，所有地區已撤銷，現設一個副省級市(成都)、17個地級市。其下又轄42個市轄區、14個縣級市、121個縣、3個自治縣。省會成都是西南重要經濟中心。

四川正加快成都平原地區發展，提出以軍工電子優勢，構建西部首條高新技術產業帶(成都、德陽、綿陽)；攀枝花是全國重要鋼鐵基地之一，攀(枝花)西(昌)地區逐步建成重要的水電、鈾鈦鋼鐵、高耗能工業品基地，而川南地區的自貢、宜賓、瀘州、內江等城市則建設長江上游經濟帶。

四川原為全國人口第一大省，川渝分治後，被河南超越。2003年末，四川總人口8,700.4萬人，約佔中國西部12省區市的24%。四川是民族大省，有中國第二大藏區、最大的彝族聚居區和唯一的羌族聚居區。阿壩藏族羌族、甘孜藏族、涼山彝族三個自治州人口佔全省約7%，而面積則佔62%。

經濟概況

四川是西部大省，GDP、糧食總產量、工業總產值和社會消費品零售總額均居西部首位，約各佔西部12省區市總量的四分之一。因

此，加快四川發展，對西部大開發乃至全國的發展意義重大。歷史上成都平原號稱天府之國，抗日戰爭時期是全國的大後方。在開放改革之前，國家已投入大量資金在四川建設，如三綫建設最重要的兩大項目——攀枝花鋼鐵聯合企業和成(都)昆(明)鐵路就是在四川。

在泛珠三角九省區中，四川經濟總量居第二位，約為廣東的四成，比福建略多，而在全國則居第九位。在上一屆政府任期內(1997-2002年)，四川GDP年均增長8.7%。2002年為4,875.1億元，比上年增長10.6%。人均GDP由1997年的4,029元提高到5,767元。

2003年，四川GDP達5,456.3億元，增長11.8%，增速比上年加快1.2個百分點，是近十年來的最好水平，經濟總量居全國第九位。工業經濟保持快速增長，2003年全部工業增加值為1,771.4億元，增長16.1%，對經濟增長的貢獻率由上年的41%提高到45.7%。四川亦是一個巨大的消費市場，2003年全省社會消費品零售總額2,091.1億元，增長10.8%。全年外商直接投資5.8億美元，增長13.5%。海關進出口總額56.4億美元，增長26.2%。其中，出口32.1億美元，增長18.5%。

四川的不足主要有三個方面：一是地處內陸腹地，不靠邊也不沿海，對外交往路途較遠；二是國民經濟整體素質不高，非公有制經濟薄弱，工業化、城鎮化水平低於全國平均水平；三是市場經濟體制不夠完善，市場經濟秩序還有待規範。

產業結構

四川地大物博，擁有富饒的物產，豐富的資源，自古以來就有「天府之國」的美譽。四川水能資源豐富，蘊藏量1.5億千瓦，佔全國的22%，可開發量1.1億千瓦，佔全國的30%，居全國首位。四川是中國西部水電開發和西電東送的基地，總裝機容量330萬千瓦的二灘電站，是中國在二十世紀建成的最大電站。四川礦產資源和生物資源亦相當豐富，還是全國最大的中藥材基地，被喻為中國的「中藥之庫」，產量佔全國的十分之一。四川又是旅遊資源大省，勞動力和人才資源亦很豐富。

實施西部大開發戰略以來，四川的三次產業結構由2000年的23.6：39.4：37.0調整為20.7：41.5：37.8。其中第二產業對經濟增長的貢獻率達58.5%。四川是中國重要的工業基地之一，工業體系較為

完備，有鋼鐵、煤炭、電子、化工、電力、機械、建材、造紙、食品、釀酒等部門，其中冶金、採礦、化工、機械、宇航、電子工業等在全國佔有重要地位。全省已初步形成水電、電子信息、機械冶金、醫藥化工、食品飲料等支柱產業，連同旅遊並列為六大支柱產業。

發展方向

四川「十五」計劃提出，21世紀前10年，四川加快發展的總體目標是：建成西部經濟強省和長江上游生態屏障，經濟社會協調發展，努力實現新的跨越。「十五」期間，GDP年均增長速度為8%以上，到2005年按2000年價格計算的GDP達到5,890億元以上，三次產業增加值比例調整為20：44：36，就業比重調整為53：18：29。城鎮化水平年均提高1個百分點，2005年達到24%左右。

原人事部部長張學忠2002年12月調任四川省委書記後，提出推進「三個轉變」的發展思想，即加快土地資源向土地資本轉變，大力推進城鎮化進程；加快民間資金向民營資本轉變，大力發展民營經濟；加快人才資源向人才資本轉變，大力實施人才強省戰略。

中共十六大後，四川提出本世紀頭20年的三大目標：一是到2005年，初步建成西部經濟強省，基本建成長江上游生態屏障，西部文化強省建設取得明顯成效，人民生活顯著改善。二是到2010年，建成西部經濟強省和長江上游生態屏障，經濟社會協調發展，努力實現新的跨越。三是到2020年，確保實現全省GDP比2000年提前翻兩番，力爭全省人均GDP達到3000美元，趕上當年全國平均水平。2003-2007年GDP年均增長9.2%，到2007年達到7,425億元，人均達到8,535元。一、二、三產業增加值比例達到17：42：41，城鎮化水平每年提高1個百分點以上，非公有制經濟比重提高到50%以上。高速公路總里程達到2,000公里，新開工總裝機容量2,500萬千瓦的電力工程，建設全國最大的水電基地。

四川強調增強投資力度，除爭取國家大力支持、積極引導民間投資外，亦強調進一步對外開放，改善投資環境，吸引更多外資流入。投資的重點將放在交通、能源、農業和水利、生態建設、城建環保等領域。

與香港的關係

長期以來，川港民間往來和交流甚多，經貿合作關係日見密切。香港是最大的外資來源地，居在川投資國家和地區的首位。特別是國家實施西部大開發以來，川港在基礎設施、機械製造、中藥材開發利用、電子信息等方面合作得到進一步加強。截至2003年9月，港商累計在四川投資項目達3,022個，合同金額50.1億美元，實際到位金額18.8億美元。2002年港資企業佔成都外企總數47%，佔外商投資額31%。

香港也是四川重要的貿易夥伴，2002年兩地貿易額達3.12億美元，其中四川對香港的出口額為2.9億美元，居四川出口國家和地區的第二位。2003年首三季，四川對香港的出口額為2.57億美元，增長16.3%。香港也是四川企業「走出去」的重要窗口，已有六家四川公司在香港上市。

在CEPA簽訂後，去年11月四川在香港舉行「四川—香港合作發展周」，這是該省1993年以來在香港舉辦的規模最大的活動，旨在利用香港的特殊地理位置和市場優勢，為四川建立一個通往世界的平台。省委書記張學忠和省長張中偉同時訪港，這在內地省市中甚為罕見，可見四川對川港關係的重視。

「四川—香港合作發展周」期間，共簽訂投資合同104個，引進資金17.33億美元。這批項目主要涉及交通、能源、城建、環保等基礎設施領域；旅遊、文化等服務業領域；中醫藥產業化領域和加工製造(含農業產業化)領域。其中，中電擬投資2.4億美元在甘孜九龍河進行水電開發。期間，四川省外經貿廳和香港貿易發展局亦簽署備忘錄，進一步促進雙方經貿合作。

目前，成都與香港通航，中國國際和港龍每天各有一班機。

對香港的機遇

四川與香港具有明顯的優勢互補關係。CEPA對四川帶來的重要機遇之一是服務業合作。服務支援中心不一定非要設立在北京、上海等沿海大城市，服務業的主要成本是人才。四川是西部經濟大省，成都是人才高地，發展服務業大有潛力。香港投資四川的第三產業，尤

其是金融、律師事務、會計、設計、諮詢等行業，既可發揮自身的優勢，又有廣闊的市場，而融資合作可成爲兩地服務業合作的重點。

川港在中醫藥方面的合作亦大有前景。四川在中醫藥資源及產業發展上有獨特優勢，兩地可加強在中醫藥人才培訓和中藥研究方面的合作。川港在物流業、零售業等領域都大有合作空間和潛力。此外，基礎設施、城市供水、污水處理、道路建設、能源、房地產、農業、旅遊等衆多合作項目，亦是香港企業值得關注的投資領域。

對泛珠三角區域合作的反應

對於泛珠三角的構想，四川反應比較低調。省委書記張學忠去年11月訪港時強調，四川重點是加強與重慶市的經濟合作。事實上，自川渝分治六年多後，兩省市合作在今年2月取得重大進展。雙方在成都簽訂《關於加強川渝經濟社會領域合作，共謀長江上游經濟區發展的框架協議》及六份合作協議，涉及交通能源基礎設施、旅遊、農業、廣播電視、文化、警務聯勤等領域。國家發改委亦明確表示「十一五」規劃將編製成渝地區規劃。

不過，四川領導人亦稱，對泛珠三角仍會積極研究和採取配合態度。省長張中偉今年3月對廣東傳媒表示，並不是某個省區就必須限制在某一個經濟區域內，四川就是如此。四川是個典型的內陸省份，是成渝經濟區的核心部分，同時是長江流域經濟帶的組成部分，也是西南經濟區的組成部分，同樣可以納入泛珠三角。今年四川省政府工作報告沒有提及泛珠三角區域合作，僅說「加大對長江三角洲、珠江三角洲等地區的招商引資力度。加強與周邊省市區的交流與協作。密切與重慶的合作，聯合打造長江上游經濟區」。

事實上，四川與廣東的經貿合作由來已久。廣東是四川重要的投資來源地，到去年初廣東在川的直接投資已超過100億元，廣東與西部地區經濟合作總量有三分之一在四川。以陶瓷業爲例，四川是佛山陶瓷生產企業主要的轉移生產地區之一，「西部瓷都」已在四川夾江崛起。同時廣東也是吸引四川外出務工農民最多的省份。

去年3月，省長張中偉率四川省黨政暨經貿合作代表團訪粵，商討如何進一步加強兩省間的合作交流，推動企業開展全方位的合作。四川方面認爲，兩省經濟有很強的互補性，珠三角的產業體系正向以

電子信息、生物工程、新材料和光電機一體化為主體的高新技術產業轉變，具有資本、管理、技術等方面的優勢；四川則正處在對傳統產業結構進行調整和提升階段，具有資源、市場、科技、人力等方面的優勢，兩省間存在着廣闊的合作空間和良好的合作前景。

鑒於川粵合作已有一定基礎，只要大珠三角能發揮強大的輻射力、吸引力和服務功能，四川還是願意積極投入泛珠三角區域合作的。

3.8 貴州：舉全省之力黔電送粵

發展狀況及未來規劃

地理與人口

貴州省位於中國西南部，北鄰四川和重慶，南接廣西，東界湖南，西連雲南。總面積17.61萬平方公里，地勢西高東低，其中山地佔87%，丘陵佔10%，盆地和河谷平原佔3%，珠江流域貴州段佔全省面積逾三分之一，是一個內陸山區省份。

貴州簡稱黔或貴，現轄4個地級市、2個地區，以及黔西南布依族苗族自治州、黔南布依族苗族自治州、黔東南苗族侗族自治州，其下設9個市轄區、9個縣級市、56個縣和11個自治縣、2個特區(縣級)。省會貴陽，重要城市有遵義、六盤水、安順。2003年末，全省人口3,869.66萬，其中少數民族約佔31.48%。

在城市化方面，貴州實施建設「大貴陽」戰略，就是要把貴陽做大、做強、做美，使貴陽成為南(寧)貴(陽)昆(明)經濟區中的重要增長極，成為有實力、有魅力、有競爭力的區域中心城市。重點支持遵義、六盤水、安順、都勻等城市加快發展，逐步建設成為較強經濟實力的大城市。

經濟概況

貴州土地廣闊，自然資源豐富，經濟發展潛力大。但由於開發較晚，交通閉塞，全省長期以農業為主，基本無現代工業，生產落後，屬全國貧困省份之一。從六十年代中開始，國家在貴州大量投資，進行三綫建設，在短時間內建成了航空、航天、電子三大國防基礎工業，並配套發展地方現代工業，使貴州的工業基礎大為增強，交通條件明

顯改善。但改革開放以後，國家的投資長期不足，作為內陸省份的貴州又難以吸引外資，制約貴州的發展，這種情況在國家實施西部大開發戰略時才有所改變。

1998年至2002年，貴州經濟年均增長8.7%，高於同期全國和西部地區平均水平。五年累計引進省外資金137.5億元，比前五年增近倍。利用外資方面，直接投資不多，而利用國際金融組織和外國政府貸款則達7.3億美元。

2003年貴州GDP達1,344.31億元，增長10.1%，是自1988年以來增長最快的一年，經濟總量在泛珠三角九省區中居第八位，在全國為第26位。全省工業增加值完成450.53億元，比上年增長13.3%，特別是煤炭、冶金、化工、電力、製藥、通信及其他電子設備製造業等行業對經濟增長的帶動作用較強。

對外貿易大幅增長，全年完成外貿進出口總額9.84億美元，比上年增長42.4%。其中出口完成5.88億美元，增長33.2%。招商引資力度加大。全省實際利用外商直接投資0.56億美元，比上年增長52.1%。

產業結構

貴州是中國自然資源豐富的省份之一，尤以能源、礦產、生物、旅遊資源最得天獨厚。貴州水能與煤炭優勢並存，礦產資源種類繁多，分佈廣泛，儲量豐富，汞礦儲量居全國第一位，也是全國著名的杉木產區之一，全省木材蓄積量7,900萬立方米。

貴州產業結構近年發生較大變化，三次產業比例由1998年的31.1：39.5：29.4調整為2003年的21.9：42.5：35.6。三次產業排序在1999年實現「二一三」向「二三一」轉變。

貴州現時基本形成了以自身資源和技術優勢為特色的能源原材料工業體系，機械電子工業體系和輕紡工業體系，以煤炭、電力、有色冶金、機械和捲煙等較為出眾。原材料工業以有色金屬、冶金、化工、建材為主。機械電子工業擁有航天、航空、電子三大軍工基地和汽車、汽車零部件、內燃機等行業。輕紡工業包括以名酒、名煙、礦泉水為重點的食品工業、紡織工業以及造紙等其他輕工業，其中捲煙、茅台酒和白酒在國內佔有重要位置。貴州目前是江南輸出商品煤

最多的省份，近年更重點發展「西電東送」項目，興建大型電廠，向廣東及鄰近省區輸電。

發展方向

貴州「九五」計劃曾提出直至2010年的發展總體構想，就是「實施大三戰略(科教興黔戰略、開放帶動戰略、可持續發展戰略)，加強兩項基礎(農業、基礎設施)，開發四大資源(能源、礦產、生物、旅遊)、突出四個重點(輕工業、機械電子工業、原材料工業、鄉鎮企業)，促進富民興黔」。這一構想面面俱圓，沒有突出重點。

國家實施西部大開發戰略後，貴州提出該省的總體目標是：五年打好基礎，十年重點突破，十五年初見成效，把貴州建設成爲大西南南下出海通道和陸路交通樞紐；建成長江、珠江上游的重要生態屏障；建成南方重要的能源、原材料基地；建成以航天航空、電子信息、生物技術爲代表的高新技術產業基地；建成以自然風光與民族文化相結合的旅遊大省。

2003年貴州省新一屆政府提出，未來五年確保GDP年均增長9%左右，爲到2010年GDP比2000年翻一番以上打下基礎。貴州是資源大省，省政府提出要把豐富的資源優勢加快轉化成產業優勢。除積極爭取國家加大投入外，還要推進投資主體多元化、投資方式多樣化。

貴州今後將突出三大發展重點。一是舉全省之力實施「西電東送」工程，加快建設水電站和煤電廠。貴州煤炭和水能資源都比較豐富，電力建設具有「水火互濟」優勢。按照貴州省與廣東省達成的協議，到2005年，貴州將實現向廣東送電400萬千瓦的目標。「十一五」期間，貴州擬增加向粵送電400萬千瓦。同時發揮電力建設的帶動作用，加快發展磷化工、鋁加工。二是力爭將旅遊業培育成爲新的支柱產業，吸引海內外企業到黔投資旅遊。三是充分利用礦產資源和生物資源，發展優勢產業和特色經濟，如製藥、煙草、白酒、食品等。

與香港的關係

香港是貴州的主要貿易夥伴，也是貴州利用外資的主要來源地，居外資首位。2002年，貴州與香港的貿易總額達到4,000多萬美元，貴州出口商品的70%是通過香港轉口的。貴州的紡織品、機電產品、鋅、錫、齒輪、黃磷等在香港具有廣闊的市場。

1996年至2003年，港商在貴州累積投資近12億美元，佔全省利用外資總額的85.5%。目前，貴州共有490家港資企業，涉及礦產、化工、旅遊、娛樂、飯店、建材等行業。港資已參與「黔電送粵」行列。中華電力(中國)有限公司於2002年9月成立合營企業，負責興建和營運貴州安順二期60萬千瓦燃煤電廠項目，是中電首個在內地擁有多數權益(70%)的發電項目，投資額為25億元人民幣。項目投產後，將透過貴州電網為廣東提供電力。此外，香港各界為支援貴州教育事業和扶貧工作，也提供大量的無償援助。

在泛珠三角各省區中，貴州與香港之間的航班最少。中國國際每周有兩班機往貴陽。

對香港的機遇

貴州有資源、勞動力等優勢，而香港有金融、貿易、信息、管理等優勢，兩地經濟互補性強，將擴大與香港在經貿、旅遊、融資及專業服務等方面的交流合作。具體而言，香港在旅遊、綠色食品、中藥、信息產業等方面與貴州大有條件合作。

首先，港商可在貴州投資建設旅遊酒店、旅遊車輛等項目。貴州旅遊資源豐富，但目前旅遊業發展比較滯後，關鍵在於交通的制約。國家實施西部大開發戰略以來，在貴州的交通基礎設施建設方面投入很大，預料隨着貴州交通條件的改善，遊客將大感方便。香港在酒店管理以及相關旅遊產業鏈的建設上具有豐富經驗，在貴州投資旅遊業較有可為。

其次，貴州生態環境條件較好，是生產綠色食品的好地方，但製作和包裝水準都比較差，規模也很小，而香港在食品加工、推銷等方面具有豐富的經驗，相信投資貴州綠色產品開發，雙方可以互補。

第三，港商可考慮投資貴州的中藥產業。貴州是我國四大中藥材基地之一，現已查明的藥用植物有3,300多種，種類佔全國的70%以上。

第四，港商可考慮投資貴州的信息產業。貴州在信息產業方面具有一定優勢，日本京瓷已與貴州振華合作生產CDMA手機，貴州的一批三綫軍工企業在信息產業的軟件開發上也具有較高水準，有人才和技術的優勢，雙方應該有許多可以尋求合作的項目。

另外，貴州與香港企業可進一步加強交流與溝通，促進貴州與香港在服務業等領域的合作。

對泛珠三角區域合作的反應

在雲貴川三省中，貴州對泛珠三角區域合作的反應最為積極。今年4月，貴州省委書記錢運錄在會見深圳市赴貴州學習團時明確表態，貴州非常樂意接受廣東、深圳的輻射，將積極參與泛珠三角區域經濟合作，搶抓機遇，加快發展。九十年代中，中央確定貴州黔南和畢節是深圳對口幫扶的地區。

省長石秀詩在今年政府工作報告談及區域經濟協作時指出：「要深化與周邊省(區、市)的區域經濟協作；進一步加強與東部沿海省區、大珠江三角區的經貿合作；抓住內地與香港、澳門建立更緊密經貿關係的機遇，擴大與港澳台地區的經濟技術交流與合作；充分利用我國與東盟建立自由貿易區的契機，着力開拓東盟出口市場。」貴州日後是主力北上對接成渝經濟區，抑或南下融入泛珠三角，或是兩者兼顧，還要看日後發展。

貴州與廣東的經貿合作有一定基礎。2002年廣東在貴州的直接投資大約為6.8億元，歷年的投資約維持在每年6.2億元，民企是廣東資本投資貴州的主力。據不完全統計，目前廣東在貴州有6萬多人，通過各種形式投資合作的企業有300家，投資總額超過100億元。

貴州方面表示，將利用廣東的優勢開闢貴州資源開發、深加工及產品流通的渠道，與廣東建立長期全面的經貿合作關係。貴州在技術、管理和資金三個方面最需要與廣東企業合作，「黔電送粵」在粵黔合作中居關鍵地位。

3.9 雲南：以對東南亞開放為重點

發展狀況及未來規劃

地理與人口

雲南省地處中國西南邊陲，總面積39.4萬平方公里，佔全國總面積的4.1%，在泛珠三角中僅次於四川，在全國居第八位，其中山區面積佔94%。南東與廣西和貴州毗鄰，北以金沙江為界，與四川隔江相

望，西北隅與西藏相連，西部與緬甸交界，南部和東南部分別與老撾，越南接壤，陸地邊境綫達4,060公里。

雲南簡稱滇或雲。現轄8個地級市，8個自治州(即文山壯族苗族自治州、紅河哈尼族彝族自治州、西雙版納傣族自治州、楚雄彝族自治州、大理白族自治州、德宏傣族景頗族自治州、怒江傈僳族自治州、迪慶藏族自治州)，其下轄12個市轄區、9縣級市、79縣、29自治縣，省會昆明。2003年末，全省總人口達到4,375.6萬，少數民族人口佔38%。全國55個少數民族中，雲南就有51個。

雲南北依亞洲大陸，南連中南半島，自古以來就是中國通往東南亞、南亞的重要陸上通道。雲南特殊的地理位置，使其成爲中國參與瀾滄江——湄公河次區域合作的主要省份，也正在逐步成爲中國對東南亞開放，建設中國——東盟自由貿易區的前沿陣地。

在城市化方面，省政府提出以現代新昆明建設爲龍頭，推進全省城鎮化進程，支持昆明加快建成面向東南亞、南亞的國際城市，推動滇東曲靖、滇中玉溪、滇西大理、滇南蒙自向區域中心城市發展。

經濟概況

雲南位於西南邊陲，爲少數民族聚居地，經濟發展較爲緩慢。六十年代的三綫建設，尤其是成昆鐵路建成，爲該省的工業發展打下一定的基礎。八十年代初起，煙草業在雲南迅速崛起，成爲最大的優勢產業和財政經濟重要支柱，創造的增加值約佔全省GDP四分之一、提供的稅利佔全省財政收入約七成，使該省擺脫長期以來靠國家財政補貼的局面。由於中越關係緊張，雲南的對外開放實際上是在兩國關係正常化後的1992年才開始。

1998年到2002年，主要受煙草產業放緩影響，雲南GDP年均增長7.4%，低於全國平均水平，而去年爲2,458.8億元，增長8.6%，亦低於全國平均水平。雲南經濟總量在泛珠三角九省區中排第七位，GDP較廣西少不到300億元，在全國則居第19位。工業發展滯後，是雲南經濟發展緩慢的一個重要的原因。

雲南對外開放程度亦較低。1998年至2002年累計，進出口總額達93億美元，實際利用外資12億美元，引進省外資金184億元。去年，外貿進出口、外商直接投資均大幅度增長，創歷史最好水平。全省進

出口總額26.68億美元，比上年增長19.8%，其中出口16.77億美元，增長17.3%；進口9.91億美元，增長24.3%。在進出口總額中，邊境貿易進出口佔4.2億美元，增長14.1%。全年共批准利用外資項目167個，增長11.3%；外商直接投資合同金額5.44億美元，增長63.3%，實際外商直接投資額1.68億美元，增長46%。

產業結構

雲南是中國資源最豐富的省份之一，擁有從熱帶、亞熱帶到溫帶和寒帶的各種植物種類，有植物王國、香料王國、花卉之鄉、藥物寶庫、生物資源基因庫等美稱。礦產種類多、儲量大、經濟價值高，其中有色金屬是最大的優勢礦產，鋁、鋅、錫的保有儲量居全國第一位，銅、鎳居第三位。雲南亦擁有豐富的水能資源，且開發條件優越，潛力巨大，可開發裝機容量9,570多萬千瓦，居全國第一位。

雲南獨特的地理及氣候環境，形成各具特色的自然景觀，是享譽海內外的旅遊勝地。1999年，昆明世界園藝博覽會舉行後，雲南的知名度繼續提高，已邁入中國旅遊大省的行列。2002年，雲南接待海外遊客125萬人次，國內旅客5,100萬人次，旅遊業總收入284億元人民幣。去年受非典影響，接待海外遊客跌至100萬人次，而國內遊客則為5,200萬人次，總收入306億元。

雲南「十五」計劃確定大力發展五大支柱產業：煙草產業；生物資源開發創新產業，重點是以天然藥物為主的現代醫藥、綠色食品及保健品、花卉及綠色園藝、生物化工等四個行業；旅遊產業，目標是建成水平較高、特色鮮明的國際旅遊目的地和旅遊集散地；礦產業，發展精深加工，延長產業鏈，重點壯大磷化工和有色金屬業；以水電為主的電力產業，優化電力結構，加強電網建設，實施「雲電東送」（廣東、華中、華東）和「雲電外送」（泰國等），把雲南建成全國重要的水電基地。

2003年，新一屆政府進一步提出，努力把雲南建成全國最大的低危害煙草科研和生產基地、生物資源開發創新基地、磷化工和有色金屬工業基地，國家「西電東送」的重要能源基地、我國西南地區面向東南亞和南亞的信息產業基地。

實施西部大開發以來，雲南的三次產業結構由1999年的22.2：44.5：33.3調整為2003年的20.3：43.4：36.3，第二產業所佔比重下降，而第三產業則有所上升。

發展方向

在國家確定實施西部大開發戰略後，1999年12月雲南省委六屆九次會議提出：把雲南建設成爲綠色經濟強省、民族文化大省和中國連結東南亞、南亞的國際大通道作爲雲南新世紀發展的三大戰略目標。原青海省委書記白恩培調到雲南工作後，在2001年的省第七次黨代會上再度確認這三大戰略目標。

- 綠色經濟強省：發揮雲南特有的資源優勢，以市場爲導向，遵循可持續發展的原則，重視對新的經濟增長點的培育，集中力量發展煙草、生物資源開發創新、旅遊、水電及礦等五大支柱產業，力爭取得突破性進展。
- 民族文化大省：發揮雲南民族文化豐富多樣的優勢，全面提高各族人民的思想道德、科學文化素質、社會文明程度及管理水平，通過10到15年努力，使民族文化產業在全省經濟社會發展中佔有較大份額，形成新的經濟優勢。
- 中國連接東南亞、南亞國際大通道：以通信爲先導、公路爲基礎、鐵路爲骨幹、航空爲輔助、水運爲補充，集多種運輸方式和信息網絡爲一體，形成發達的綜合運輸傳導體系，從陸上直接溝通太平洋、印度洋兩個大洋，連接中國、東南亞、南亞三大市場。

雲南正在建設的國際大通道重點項目有以下幾個：

- 瀾滄江——湄公河國際水運大通道：發源於中國唐古拉山的瀾滄江，在雲南出境後稱爲湄公河，途經老撾、緬甸、泰國、柬埔寨、越南。2001年6月，中、老、緬、泰開展在瀾滄江——湄公河商船通航。雲南境內瀾滄江航道整治工程結束後，瀾滄江將由目前只能通行100噸級的船舶提升爲200至300噸的機動船舶，並常年可直通下游湄公河。
- 昆曼公路：由昆明到曼谷，全長1800公里，由中國雲南段、老撾段、泰國段三部分組成，預計2006年完工。公路到達曼

谷後，可通過曼谷口岸，轉往周邊其他國家，是瀾滄江——湄公河次區域合作中最重要南北通道。在中國支援下，老撾段已在今年初動工。

- 泛亞鐵路：全長約5,600公里，計劃10年內完成，總投資估計超過20億美元，由新加坡經馬來西亞、泰國、柬埔寨、越南至昆明。中國政府已表明，只要東盟最後確定選綫方案，中方將盡快啓動境內相關綫路的修建或改造。這條鐵路對建立中國至東盟自由貿易區有重大意義。
- 滇緬公路：在抗戰期間建成，雲南境內全段將實現高等級化，昆明至保山高速公路在年內貫通，保山至龍陵高速公路也正在建設。

雲南「十五」計劃提出，「十五」期間，全省GDP年均增長8%左右，人均GDP年均增長6.5%左右，到2005年，按2000年價格計算的GDP達到2,900億元左右，三次產業增加值比例調整為19:43:38。

去年，新一屆政府提出，雲南全面建設小康社會分三步走：到2005年，全面完成「十五」計劃的各項任務，全省人民的生活總體上達到小康水平；到2010年，GDP比2000年翻一番，人民生活水平明顯提高，基本消除貧困；到2020年，GDP比2000年翻兩番，達到8,000億元以上，全省綜合經濟實力走在西部地區前列，與全國同步實現全面建設小康社會的目標。

與香港的關係

雲南與香港之間的經貿往來頗為密切。1996-2000年，滇港之間進出口貿易總額達到20多億美元，佔同期雲南省進出口貿易總值的24%，比1991年-1995年期間增長40%。近年雲南對東盟貿易迅速發展，緬甸成爲其第一大貿易夥伴，而香港則退居第二位。去年，雲南與香港的進出口額達3.39億美元，佔全年進出口總額的12.7%。雲南進口的貨品，大多數是機械設備，包括煙草設備、建材設備、鋼材，以及化工原料等。向香港出口的產品，則有煙草、花卉、農副產品、有色金屬和機電設備等。香港也是雲南旅遊業最主要的海外客源市場。

雲南吸引的外資中，以港資居第一位。從1984年到2003年，香港企業共計在雲南投資1,013個項目，合同外資額達17億美元，實際投資額為6億美元，其中香港新世界第一巴士(中國)服務有限公司在昆明合營公共汽車客運服務。2001年6月，中華電力中國有限公司與雲南簽署合作協議，開展可行性研究，建設西電東送工程重要項目之一的滇東電廠，但後來情況有變。

目前，昆明與香港通航，中國南方每周有七班機，港龍每周八班，中國東方每周三班。

對香港的機遇

雲南資源豐富，勞動力便宜，而香港有管理技術、資金、人才等優勢，可以互補。地處西南一隅的雲南，實施「走出去」策略，必須通過香港。雙方在生物資源、綠色食品、花卉、旅遊、中草藥、煙草等產業的合作前景都非常廣闊，可合力打進國際市場。

中國與東盟將在2010年建立自由貿易區，在過渡期內，中國與東盟的經貿關係勢將加強。由於雲南具有獨特的區位優勢，該省將從一個封閉的內陸省份變為中國對外開放的前沿。雲南對善用這方面的機遇，態度十分積極，動作相當大。對中國西部地區而言，利用瀾滄江——湄公河國際航道或日後建成的陸上通道在雲南進出境，將是來往東南亞最便捷、最經濟的運輸路綫，雲南的物流業將大有可為。香港企業在發展現代物流業及其他服務業具有豐富經驗，應該不乏商機。

對泛珠三角區域合作的反應

雲南十分重視與東南亞的合作，對泛珠三角的反應頗為低調，省決策層至今未有公開表態。省長徐榮凱在今年的政府工作報告中強調：「以對東南亞開放為重點，積極參與中國——東盟自由貿易區和大湄公河次區域經濟合作，建設雲南經濟合作基地。……努力擴大對內開放，進一步鞏固、深化滇滬合作和西南六省區市七方經濟合作，擴大滇粵、滇浙合作，推進與『長三角』、『珠三角』和京津地區的合作。」跟廣東及長三角合作，在雲南並不是最優先。

現時雲南從全國各地引進的92億元內資(實際到位)中，浙江投入的資金就達50億元，佔全省引進內資總額的一半以上。省政府強調，

國內合作要以浙江為突破口，引進東部民間資本。雲南是中央確定由上海對口幫扶的省份，而文革時期大批上海知識青年到雲南下鄉，亦使兩省市形成特殊的關係。今年4月，上海市委書記陳良宇及市長韓正便率團到雲南訪問。

雲南與廣東的合作重點是西電東送，2000年8月，兩省政府簽署雲電送粵協議，確定從2003年起雲南向廣東送電160萬千瓦。但去年全國電力供應緊張，雲南也要拉閘限電，雲電送粵反而成為該省的負擔。

雲南社科界對泛珠三角的議論不算熱烈，省社科聯黨組書記、常務副主席袁顯亮提出，率先開展「澳、粵、桂、黔、滇珠江流域五省區文化旅遊圈」是雲南參與泛珠三角的最好切入點。

3.10 澳門：打造三大服務平台

發展狀況及未來規劃

地理與人口

澳門地區位於中國東南部沿海，珠江口的西南，背靠珠江三角洲，東隔珠江口與香港相望，西與珠海市的灣仔、橫琴島隔海相對，北與珠海市的拱北接壤。澳門與香港相距60公里，與廣州相距145公里。澳門由澳門半島、氹仔和路環兩個離島三部分組成，總面積隨填海而不斷增加，現時為27.38平方公里。截至2003年底，澳門居住總人口為44.8萬人，居民以華人為主，而葡國人及外國人則共5%左右。在澳門或是在中國內地出生者各佔約45%，在其他地方出生者不足10%，超過八成人口在澳門居住超過十年。

經濟概況

經過連續四年的負增長之後，澳門在回歸後經濟連續四年保持增長，頭三年增幅分別為4.6%、2.2%和10%，尤其是2003年本地生產總值勁增15.6%，達633.7億澳門元，人均本地生產總值為142,638澳門元。

去年上半年澳門經歷沙士衝擊，但下半年在內地「自由行」政策的拉動下，入境旅客人數明顯增加，博彩旅遊業一片興旺，全年上升29%，對推動澳門經濟增長作用很大。另外，私人和政府工程大幅增加，整體建築投資上升74.7%；貨物出口增長9.4%。

產業結構

澳門屬微型海島經濟體系，也是高開放度的自由市場經濟體系，經濟規模雖有限，但具有活力，運行機制具相對獨立性，在國際上得到廣泛認同。

澳門的主要產業是旅遊博彩業、製造業、金融保險業和地產建築業，為經濟四大支柱。旅遊博彩業由旅行社、酒店、賭場、娛樂場所，以及其他輔助服務行業構成，產值佔本地生產總值超過四成。博彩業於2002年結束近四十年的專營時代，朝向多元化發展，在今後相當長的時間內仍將是稅收的重要來源。

澳門的製造業是以紡織製衣業為主，以勞動密集和外向型模式發展，大部份產品銷往美國及歐洲。由於2005年全球配額制度將出現根本性變化，紡織製衣業正面臨重大的挑戰。澳門共有22間銀行，12家為本地註冊銀行，一間是離岸銀行，其餘均為海外銀行在澳門的分行，其中多間擁有國際網絡。

2002年澳門的產業結構持續向第三產業傾斜。與上年比較，第二產業的比重下跌而以博彩業為主導的第三產業的比重上升。第二產業在GPD所佔的比重由上年的13.3%下跌至2002年的12.6%，而第三產業則由92.4%上升至92.7%(因未考慮「間接計算的金融中介服務」調整項，故第二產業和第三產業的比重之和會大於100%)。

發展戰略

在2002年財政年度施政報告中，澳門特區政府確定澳門未來五至十年的發展定位：以旅遊博彩業為龍頭，服務業為主體，其他行業協調發展。次年，施政報告又提出，根據發展潛力和本身條件，政府將繼續培育和支持會議展覽業、離岸服務業、物流業、中藥業、環保產業等新興產業，並將遠交近融作為拓展對外關係的基本策略。當中，逐步開拓東亞、葡語系等國家的市場，是一個發揮澳門比較優勢的長遠戰略考慮。

去年9月，澳門行政長官何厚鏞在廈門舉行的「第七屆中國投資貿易洽談會」上宣佈，並在2004年財政年度施政報告中重申，澳門全力打造「粵西地區商貿服務平台」、「國際華商聯絡與合作服務平台」和「中國與葡語國家的經貿合作服務平台」三大服務平台。這一

方針是爲了落實「遠交近融」的政策，發揮澳門的比較優勢，促進服務業的發展。

在打造「粵西地區商貿服務平台」方面，澳門十分積極。去年4月，沙士仍未過去，珠三角西部和粵西的中山、江門、佛山、茂名、珠海、陽江、湛江、雲浮、肇慶等九個地級市與澳門政府在澳合辦「粵西名優產品展銷會」。今年3月，何厚鏵率團訪問陽江，隨行的有香港外資企業負責人，這是他在不到一年之內兩赴陽江。4月，又訪問湛江和茂名。

內地CEPA的簽訂爲澳門的經濟結構調整和工業多元化創造有利條件。去年12月，第一次粵澳合作聯席會同意近期重點加強六個方面的合作：

- 在CEPA框架下加強服務業合作。近期重點推進物流、貨代、倉儲、運輸服務和商業零售服務等方面的合作。
- 積極推進珠澳跨境工業區建設。爲雙方合作重點項目，重點發展以紡織品服裝出口加工業，逐步建成高附加值的品牌時裝設計、生產和配銷中心，同時發展物流、展覽等配套產業和高新技術產業。
- 開展共同開發橫琴島的研究。雙方將組建粵澳橫琴開發研究協調小組。
- 加強大型交通基建項目合作。積極推進港珠澳大橋的前期工作；繼續推進銜接澳門高速公路的建設，爭取2005年建成京珠高速公路廣珠北段，2006年陸續建成西部沿海高速公路珠海段、珠江三角洲環形高速公路南環段、廣珠西綫高速公路等項目；加強廣珠軌道交通項目綫路與澳門的銜接。
- 加強粵澳旅遊合作。
- 加強粵澳口岸合作。

另一方面，去年10月，澳門成功舉辦首次「中國——葡語國家經貿合作論壇」，期間國家商務部和七個葡語國家簽署《經貿合作行動綱領》，在打造「中國與葡語國家的經貿合作服務平台」開展順利。今年4月，澳門組織當地及葡語市場企業家對粵西肇慶、雲浮、陽江三市考察。

通過打造三大服務平台，澳門可以協助粵西走向世界，把粵西的產品轉口到歐盟、葡語系國家以及東南亞等地，粵西企業也可更好地利用澳門作為聯絡海外的橋樑和窗口。更重要的是，澳門可以通過粵西將經貿服務功能延伸到西南內陸地區，從而構建更大的經貿服務平台。

對泛珠三角區域合作的反應

澳門缺乏資源，內需又有限，除旅遊博彩業一枝獨秀外，各行各業中小企業的規模仍相當局限，澳門要在區域經濟的競爭中不被弱化、邊緣化，就需要更大的合作空間。澳門政府認識到，只有具備寬敞的腹地和強有力的依托，澳門才能實現可持續發展。CEPA的實施，打造大珠三角和推進泛珠三角區域合作正正就為澳門今後的發展提供了廣闊的空間。因此，對於泛珠三角區域合作，澳門是採取樂觀其成的態度，並表示會積極融入，發揮澳門的三大服務平台作用，共創互利發展。

不過，澳門2004年財政年度施政報告亦強調，實現遠交近融、互補合作、共同發展，必須注意先近後遠、以點帶面，腳踏實地、開拓創新。從區域合作的需要和可能性出發，加快與大珠三角，尤其是與珠海、粵西地區的經濟融合，始終應處對外合作的優先位置。

在大珠三角中，澳門或澳門/珠海是三極中最弱的一極。去年12月，何厚鏞在赴京述職時向傳媒表示，每個地區都發展得好，泛珠三角才會越來越好。如何強化這一極，更好地發揮在泛珠三角中的作用，這是澳門工商界及學術界甚為關注的問題。澳門大學校長高級顧問、澳門研究中心代主任楊允中曾提出，有港不深、有自由港政策但自由港成效不大，是一個長期困擾澳門的局限。他建議，不妨考慮更加深層次的開放思維，借用珠海港的港池、租用珠海轄區內適宜地段另建永久性大港。同時建立大橫琴發展思維，即通過加速開放開發，使之盡早成為帶動珠澳兩地和鄰近地區的一大熱點，成為類似浦東一樣的一個未來珠三角發展的箭頭。相信隨着泛珠三角區域合作的展開，類似的討論在澳門將會熱烈起來。

四、結語

泛珠三角各省區的經濟發展很不平衡，互補性較強，香港以資金和服務見稱，廣東的優勢在製造業，其他省區則擁有自然資源和人力資源。這種經濟發展水平的落差有可能成爲泛珠三角區域合作的內在動力。

泛珠三角的構想由廣東提出，去年以來的多項省際活動均由廣東主催。廣東要凝聚整個泛珠三角，一定要將港澳拉進來。其他省區響應泛珠三角的構想，主要是希望接受大珠三角的輻射和帶動，加快本身的發展。泛珠三角既然是大珠三角的延伸，由粵港澳來推動應該是當仁不讓的，但不宜強調以哪個城市爲中心。

粵港澳達成整合大珠三角的共識還不到一年時間，很多合作項目尚待落實。對香港而言，應把大珠三角放在比泛珠三角更重要的位置，不能本末倒置。大珠三角合作取得實質性進展，就可以產生示範效應，感召和帶動泛珠三角的發展。

泛珠三角面積佔全國五分之一，地域範圍廣闊，各省區過往與廣東的文化聯繫基本上並不密切。泛珠三角區域合作的條件與長三角有一定差距，需要經過長期的努力和投入大量人力、物力，才有可能見到成效，其發展目標不能脫離實際。泛珠三角應聚焦區域合作，創造公平、開放的市場環境，促進人流、物流、信息流、資金流，優化生產要素的配置，加強基礎設施建設的協調。至於要爲整個區域經濟的發展和合作進行總體規劃，這些設想未免陳義過高。

香港事實上與泛珠三角其他省區建立了長期的經貿關係，與某些省的密切程度甚至超過廣東與這些省的往來。泛珠三角這個概念，主要是將區域合作從自發提升到較自覺的層次，採取更積極的態度。今後泛珠三角區域合作，除了以多邊方式開展外，同時還會以雙邊合作的方式推進，尤以廣東及香港對八省區而然。