

虛心學習 誠心合作 共迎大橋時代

智經研究中心主席 李國棟醫生

早在 80 年代，已有建設連接香港及珠海的伶仃洋大橋的構想，到 2002 年有關構想被時任國務院總理朱鎔基提倡的港珠澳大橋計劃取代。如果說當初擬建伶仃洋大橋時，旨在促進珠港兩地人貨互動，那麼正在興建的港珠澳大橋則應是三地承接點，肩負著城市與地區之間互動及協調的重任。

斗轉星移，內地經濟的飛速發展不斷拉近其與香港、澳門的差距。這些年來，內地發生翻天覆地的變化，我們應該適時轉變觀念，虛心的互相學習，誠心合作。

我今天除了要談談港珠澳大橋對各個連接點的脾益之外，還要探討大橋落成後給各個地區帶來的挑戰，以及各地的協調問題。

縱觀而言，大橋將貫穿珠三角東西岸，顯著提升整個珠江三角洲的區域格局，加強珠海與香港、澳門之間的經濟聯繫，有助於三地的資源互補。大橋將顯著提升交通便捷，並通過連接香港、深圳、澳門和珠海的機場，有利於人流和物流的合理配置，從而帶動三地的產業、投資以及經濟發展，形成粵港澳的共贏局面。

港珠澳大橋對於香港、珠海及澳門三地各個層面的正面影響，近年社會上已有不少討論，在這裡我也不妨簡單一談。

首先，大橋的落成可以防止香港被“邊緣化”。當大橋落成後，珠三角西岸地區將成為香港方圓三小時車程內可到達的範圍，有利於大幅減少兩地陸路客運及貨運的成本及時間。根據香港路政署資料，取道大橋往來珠海與葵涌貨櫃碼頭，可節省六成以上的行車時間，從現時的三個半小時縮短至 75 分鐘。而經大橋往來珠海與香港國際機場，更可節省八成以上的行車時間，由現時的四小時縮短至 45 分鐘。屆時，來自珠三角西岸和廣西省的貨物能夠便捷使用香港國際機場及葵涌貨櫃碼頭的設施，令香港更有效發揮其物流樞紐的作用，並鞏固香港的貿易中心地位。

值得欣慰的是，當“深中通道”於 2021 年建成後，加上港珠澳大橋，珠江口的通道格局將由之前相對限制的“A”字型升級為靈活互通的“目”字型，能夠顯著提升交通網絡，進一步加快地區貿易運轉。

過去 30 多年，粵港經濟產業鏈以“前店後廠”的模式運作，香港的角色是廣東加工貿易外銷的代理人。按照目前的發展趨勢，大橋落成可進一步提升珠三角“廣東製造”的競爭力。由於交通不便，過去港商的在珠三角地區的投資主要集中在該區東部，即是深圳、東莞和惠州等城市。大橋落成將帶給港商更多的投資選擇，有助香港企業在整個珠三角擴展。

珠江西岸擁有大量待啟用的土地及很多勞動力，以後交通的暢順可吸引外資企業落戶珠海及附近地區，為當地創造工作機會，並改善珠三角地區的產業不平衡發展，形成功能齊全、分工明確的大經濟區，帶動產業升級及創新。而珠江西岸的佛山、中山、江門等地的工業產品可以透過香港銷往海外市場。

大橋通車亦會給旅遊業帶來新的發展機遇。不能不提的是大橋可與香港國際機場及東湧新市鎮產生的協同效應。經大橋來港的旅客可更快捷地前往鄰近的設施，如香港機場、亞洲博覽館及酒店，有利於提升這些設施的使用率及貿易功能。

香港政府已初步完成香港承受及接待旅客能力評估，為日後提供更高質素的旅遊服務奠定基礎。

另外，珠海橫琴新落成的長隆海洋度假區以及江門、陽江等城市的旅遊資源料會吸引更多遊客。而便捷的交通亦將為澳門帶來紛至遊客，可以進一步推動當地博彩業。

航運發展方面，大橋帶動的經濟發展會整合香港、澳門和珠海機場的航線資源，因此會提高珠海機場客運空間。

我們對港珠澳大橋可能帶給三地的脾益都比較清楚，但如果各地不能平衡利益，恐怕會造成資源浪費及惡性競爭。因此，我們要看清三地在在大橋經濟的潛在得與失。

首先，香港的制度與內地迥異，如何磨合是一大挑戰。觀乎現時國策，建立跨地方政府的經濟區，似是大勢所趨。

位於長江三角洲的長三角經濟區，以及北方環渤海區域的環渤海經濟區，正是例子。長三角以及環渤海經濟區的規劃模式，都是以成熟的城市為核心，進行資源整合及分工，推動區域內發展較遲的省市發展，避免惡性競爭、資源重疊。

依此推斷，珠三角經濟區有望與長三角和環渤海鼎足而立，形成一個囊括中國沿海發達城市的經濟區域。當中的香港，以及國家改革開放最前線的深圳和廣州，均有條件成為推動發展的核心。

因此，區域內的發展方向及資源配置，是否真的可以事先規劃，值得注意。區內十一地的經濟模式各異，不同政府也可能各有計劃，最終如何能做到協商統籌，分工合作，將對區域發展非常重要。

再者，如果取道大橋的貨運車輛以及到港旅遊者激增，三地是否有足夠的承載能力服務旅客呢？這個問題在今天顯得尤為敏感。另外，珠海的現有城市規劃是否足夠應付大橋落成後增加的車流量，到時會否出現交通擁擠等問題，均值得思考。智經研究中心去年 11 月發表了一篇題為《一橋·三地·半邊中國》的時事分析，提出反思如何在大橋經濟發展同時顧及橋末的人群。

分析也提到珠三角經濟區域之間可能會產生的競爭關係，探討各地應如何在競爭中摸索各自的定位。

大橋落成後深圳港口的貨物吸納能力可能會因為出口貿易貨櫃車無需經過深圳而直達香港而受到削弱。而廣州作

為現時珠三角的貿易龍頭的地位亦可能在大橋通車後受到挑戰。

而三地車輛互通的問題會直接影響路面交通。三地車輛如果不能互通，那麼可能需要各自在港珠澳大橋的落腳點設置大型停車場，但這樣對客運和貨運都會構成不便。若車輛可以互通，又可能因為外來司機不熟悉當地路面情況，造成混亂與擠塞。

通車後，旅客可以在珠三角、香港、澳門等地實現一日來回，對三地的酒店業發展影響是正面還是負面，同樣值得深思。

我認為面對潛在的地區競爭關係，各地的當務之急是要清晰瞭解大橋經濟中各地的分工，努力打造自己的特色服務，以求均衡發展。

首先，大橋將為香港帶來更多的人流。香港應該著重思考如何為抵港旅客提供便捷的交通及商業設施，而同時擴充香港機場容量及將商機擴展到鄰近整個大嶼山範圍。

其次，具備了便捷的交通，珠三角西岸可以著力將當地的產品透過香港打開海外市場。而珠海作為珠三角進出港澳的核心口岸，這個優勢會更加明顯。較為發達的珠三角東岸未必能從港珠澳大橋經濟中獲益，但擬建的“深中通道”將為它們打開另外一扇發展之門。

澳門可以抓緊時機增加旅遊景點，打造優質多元化的旅遊業，並運用創新思維，發展會議展覽業。

上述提及的是各地的硬體發展，而香港或許在軟體發展方面可提供借鑒。

經濟、貿易的發展往往以開放、高度透明的監管制度作為支撐，同時還需要有簡單的稅制及高效的清關運作。智經研究中心於 2012 年就香港服務企業拓展內地市場面對的三大障礙，即“大門開了、小門不開”、“流通障礙”及“稅務負擔重、資格認證難”，提出九項政策建議，其中提倡以“一站式”註冊服務取代複雜及煩瑣的企業註冊手續。

我們建議在前海、橫琴及南沙地區以先行先試方式，設立由廣東省政府領導的自主事業單位，按自負盈虧及面向市場的運作模式，專為港商提供“一站式”的企業註冊申請服務。

最後，我想提出港珠澳大橋落成後大家可能會忽視的問題：水運的優勢。大橋落成後，可能大家都會選擇方便的陸路運輸，但不宜忘記珠三角地區固有的水運優勢，應該綜合交通運輸樞紐，保持適宜的運輸多樣化選擇。

一橋的建成有效連接三地，而它的輻射經濟效益可能足以支撐半邊中國的發展。我們希望大家懷著良好的願望，攜手合作，共謀發展。