

## 港珠澳大桥对珠江西岸粤港澳的影响及其合作新态势分析

甘星教授

澳门科技大学商学院，澳门，[MSAR](#)

北京师范大学珠海分校国际商学部国际商学部副教授，珠海

[xinggan@bnuz.edu.cn](mailto:xinggan@bnuz.edu.cn)

### 摘要

港珠澳大桥的建设打通了制约珠江西岸发展的交通瓶颈，不仅对珠江西岸粤港澳各区域经济发展带来了一系列重大影响，也为珠江西岸粤港澳深入合作架设了新的渠道。本文对比研究了珠江东岸、珠江西岸经济发展差距。从珠江西岸区位优势的提升、交通网络的优化、三地要素流动的加速，以及区域协同发展这四方面重点分析了港珠澳大桥给珠江西岸粤港澳经济发展带来的新机遇。研究发现珠海西岸粤港澳合作发展已呈现出新态势，三地合作高度已上升至国家战略，合作内容正积极走向多边化，产业联动显著增强，合作机制不断创新。港珠澳大桥对珠江西岸经济的发展、粤港澳的深度合作意义重大而深远，大桥经济效益逐渐显现。

**关键词：**港珠澳大桥，深度合作，新态势

## 1. 引言

1983年，香港建筑师胡应湘提出了建造港珠澳大桥的构想，以提升大珠三角交通的便利。2009年10月28日，港珠澳大桥工程可行性研究报告获批，2009年12月15日正式动工。港珠澳大桥东接香港，西连广东珠海和澳门，全长为49.968公里，是国家高速公路网珠三角地区环线的重要工程，预计2017年建成通车。港珠澳大桥建成后，将使深港、广佛和珠澳三大经济带形成闭合的三角型陆路环形结构，从而明显提高珠三角城市间的连接度与通达度。港珠澳大桥的建成将彻底改变三地之间过分依赖水运通道的被动局面（卢鹏宇，2012）。其建设将对珠江西岸的经济发展、珠江西岸粤港澳的深度合作产生重要而又深远的影响。

## 2. 珠江两岸经济发展比较

30多年前，珠江口西岸是珠江三角洲最富庶的地方，南(海)番(禺)顺(德)富甲天下（魏衡，2013）。改革开放后，珠三角东岸凭借与香港相邻的区位优势，水陆空交通网络的便利，承接了港澳台大量投资和产业转移，资金、人才、技术在珠江东岸迅速集聚，带动了东岸经济的腾飞。珠江西岸由于珠江口的天然阻隔和跨江通道的制约，香港对西岸的辐射能力明显不足，澳门虽与珠海陆地相连，但澳门的经济实力、产业结构与香港有很大差距，西岸经济发展相对滞后。

东岸的深圳、东莞、惠州三市的总面积与西岸的珠海、中山、江门、佛山四地面积大致相当（贾艳慧，王俊松，2008）。但以深莞惠为代表的东岸城市和以珠中江佛为代表的西岸城市在人口、经济规模、出口及吸收投资方面均显示出巨大的差异，如图1所示。

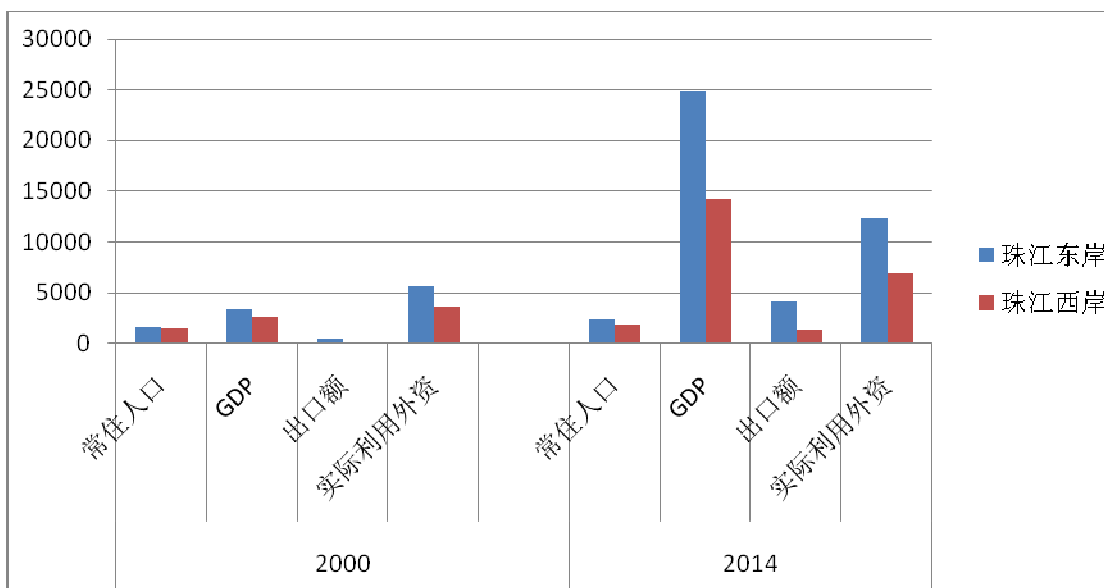


图1 珠江东岸与珠江西岸的发展对比  
数据来源：广东省统计年鉴，各市统计年鉴

2014年，深莞惠GDP达到24878.95亿元，是珠江西岸四城市的1.75倍，实际利用外资12299.64百万美元，是2000年的1.17倍。珠中江佛2014年实际利用外资6933.42百万美元，仅为东岸三市的56%。2000年深莞惠出口额为562亿美元，2014年上升到4178亿美元，增幅为643%。珠中江佛2000年、2014年的出口额分别为186亿美元、1393亿美元。以上数据表明，西岸城市十多年来的经济发展明显不如东岸。究其原因，在上一轮承接香港经济辐射及产业转移的竞争过程中，西岸处于区位弱势，基础设施建设严重不足，要素集聚能力弱。

近几年，珠江口东岸发展受土地资源、人工成本和环境承载力制约。西岸随着港珠澳大桥等基础设施的兴建、珠西先进装备制造产业带的建设，横琴新区现代服务业的培育，珠江西岸地区土地资源丰富、人力成本低、生态环境好的潜在价值将得到发掘，面临着新一轮发展机遇。港珠澳大桥的建成将改变珠江西岸粤港澳区位格局，对三地的发展带来深远的影响。

### 3. 港珠澳大桥对珠江西岸的影响

#### 3.1. 区位优势提升

港珠澳大桥的建成会改变珠三角区位格局，珠海将成为香港的直接经济腹地，港珠澳聚合成一个新的经济区、港口群和城市群（袁持平，刘洋，2015）。珠海被边缘化的尴尬局面将得以彻底改变，成为区域性中心枢纽城市——珠三角西岸城市到达香港的一个枢纽通道。珠海在珠江西岸的核心城市地位得以强化。交通制约瓶颈的破解，市场将重估珠海的潜在区位价值，有望成为要素流动的新聚集地。港珠澳大桥建设有效地拉近了珠江西岸与世界经济接轨的距离，加快了珠三角西岸地区经济国际化的步伐（黄维芳，李光德，2013）。

#### 3.2. 交通网络优化

港珠澳大桥将彻底改变港珠之间过分依赖水运通道的被动局面,改变珠海处于大珠三角交通网络末梢的状况,使珠海成为大珠三角网络型交通结构的重要组成部分(罗萍,尹震,2013)。随着港珠澳大桥的通车,从珠江口西岸到香港的交通时间和费用将大大减少,大幅提高了香港与珠海、澳门间的运输能力。珠江口西岸与香港港口间的距离平均缩短41%,运输时间和成本平均分别减少39%和34%(袁持平,刘洋,2015)。香港往来澳门或珠海,只需15分钟车程,比现时乘高速渡轮,时间节省约3/4(吴志才,陈蕾,2004)。港珠澳大桥将填补目前珠江三角洲中心城市间陆路通道“断环”状况,使港深、广佛和珠澳三大经济圈形成闭合的环型快速陆路网络,大幅提高香港至珠江西岸运输通道的运输能力。据测算,大桥的建成将使珠三角城市的连接度和通达度平均提高38.9%,其中澳门和香港的增幅达52.8%和50.0%(陈国雄,2009)。伴随着广珠城际、广珠铁路、粤西沿海铁路、西岸沿海高速、广珠西线高速的修建,珠江西岸的交通基础设施将日益完善,交通网络的优化将改变珠江西岸经济发展的格局。

### 3.3. 要素流通加速

珠三角西岸经济发展虽相对滞后,但珠三角西岸拥有良好的自然生态环境、充裕的土地供应、较低的劳力价格,逐渐完善的先进装备制造产业。跨海湾或跨江大桥具有显著的“时空压缩”效益(陆大道,1995)。港珠澳大桥建设与开通,将大大压缩城市间的时空距离,交通的便利化会降低各城市间的要素流动成本,要素会遵循效益最大化原则选择区位,这势必会促使港澳和海外的优势资源,例如人才、资金、技术等要素向珠三角西岸聚集,以获取利润最大化,带动产业的聚集。香港中文大学珠三角研究小组依据“引资距离弹性”测算,珠三角城市与香港的距离每减少1%,制造业、服务业中外资投入金额分别增加0.2%,0.7%。

高物流成本、交通的不便利会显著阻碍要素流动,过去几十年珠江东岸与西岸的发展差距就是典型例子。当前,港珠澳大桥建设将珠三角西岸纳入港澳3小时生活圈,有效降低了珠三角西岸通向港澳和国际市场的运输成本,珠三角西岸必将成为要素集聚的新空间、港澳和世界经济发展的新腹地(黄维芳,李光德,2013)。

### 3.4. 区域协同发展

建成后的港珠澳大桥,将进一步推动粤港澳经济的融合,加速珠江西岸粤港澳经济一体化,促进珠三角资源的合理流动和配置,有利于珠江东岸、西岸的协调、均衡发展,在大珠三角区域内构建一个新的经济增长极。在全球经济增速放缓的今天,港珠澳大桥、横琴新区的建设,无疑给港、澳、珠江西岸带来了巨大的发展新机遇。三地可以借势加快产业转型升级、升级。三地深化合作将增强香港经济的辐射作用,促进澳门优势的发挥,带动珠江西岸的产业构建,拓展大珠三角的经济腹地,扩大经济规模,增强大珠三角发展后劲。使大珠三角在全球区域经济竞争中发展成为辐射力更强大的大珠三角经济圈,成为世界最具活力的经济区域(魏衡,2013)。港珠澳大桥带给三地的不仅仅是交通上的畅顺、经济上的协同发展,也促进了三地民间的沟通、往来,有利于社会的和谐发展。

## 4. 港珠澳大桥对港澳的影响

受国内现代服务业的快速发展,香港面临越来越严重的外围竞争压力,竞争优势、龙头地位逐渐被削弱,经济发展被边缘化的严峻局面。香港沿珠江东岸方向的产业转移已经基本到位,快速上涨的土地、人工价格的,制约了香港的继续东进,前店后厂的模式不再

适应当前两地经济的合作发展。港珠澳大桥的建设为香港提供了突破当前僵局的极好发展机遇，与珠江西岸的融合即将使香港的经济腹地版图发生巨大变化，为香港外向型经济的发展提供新的增长引擎。香港在珠江西岸仍然具有绝对竞争优势，资源在珠江西岸可以寻求更大的发展空间，获取更好的经济效益，这对香港未来经济的发展是至关重要的。为突破当前经济僵局，香港政府提出了大屿山地区发展新规划，促进大屿山发展成为香港都市的副中心，港珠澳大桥是实现这些新规划的重要一环（张文闻，2015）。

大桥是粤澳紧密合作的加速器。澳门将是港珠澳大桥建成后最快、最大、最直接的受益者（卢鹏宇，2012）。大桥建成后港澳之间交通更加便捷，澳门交通末端的状况得以改变，将有助于与香港形成更好的产业合作与分工和社会格局。澳门可借助香港的国际金融中心的优势，通过各种离岸金融业务使澳门成为一个开放的离岸金融中心。澳门是太平洋地区唯一使用葡语的地方，澳门可以与香港结成雄厚的商贸中心，构建国际经贸新的平台，通过葡萄牙可以比较容易进入人口超过3亿的欧盟市场，通过巴西可以进入人口约2亿的南美共同市场（魏衡，2013）。港珠澳大桥建成，香港进入澳门的休闲游客将大幅度增加，为澳门博彩业带来相当可观的财源。港珠澳大桥将使澳门与内地的联系更加紧密，拥有更广阔的腹地，更有利于推动澳门经济的适度多元化，促使粤港澳经济融合出现新的经营模式。

## 5. 珠江西岸粤港澳合作发展新态势

### 5.1. 合作高度的上升

粤港澳在珠江西岸的经贸合作远远滞后于珠江东岸。客观原因是珠江西岸因为区位优势 and 交通的阻碍，受香港经济辐射弱。且香港随着内地经济的崛起产业优势逐渐削弱，香港面临被边缘化的尴尬局面。澳门产业结构较单一，珠澳虽陆地相连，对珠海经济发展的影响非常有限。港珠澳大桥的修建、横琴新区的全面启动是中央在新一轮经济改革中的重要举措，为珠江西岸粤港澳深度合作创造新机遇，区域合作上升到了前所未有的国家战略高度（王圣军，田军华，2012），国家对珠江西岸的粤港澳发展空前的重视。这一战略规划意义非凡，将有利于珠三角西岸经济的发展，促进珠江东西两岸的均衡发展，有助于三地的产业结构优化，加速经济一体化，培育新的经济增长极，构建和谐社会。

### 5.2. 合作内容的多元

港澳受制于自身发展空间和产业结构的限制，急需扩充自己的发展腹地，使现代服务业赖以依存的内地载体得到优化。以珠海、中山、佛山为代表的珠江西岸则面临产业转型、升级。港珠澳大桥的建成将加速珠江西岸粤港澳合作内容从单一的产业分工协作走向多边融合，延伸至基础设施、金融、社会民生等多个领域，加速新经济圈的建设。以保持港澳商贸、金融方面的竞争优势，缓解港澳生产性服务业被边缘化的风险，使港澳服务业获取新实体经济的支撑。同时带动珠海生产性服务业的发展，支持珠江西岸先进制造产业带的建设，加速珠江西岸产业结构的转型和升级。合作的深化与多元化代表了三地融合的程度，呈现出逐步增强和扩展的趋势。

### 5.3. 产业联动的加强

港珠澳大桥将加速三地产业联动。物流方面，港珠澳将建成海陆空互联互通的现代立体交通枢纽，有望联合打造成珠三角另一重要的物流中心，港珠澳物流联盟将迎来新的发展机遇。三地旅游业的合作领域逐步拓宽，合作内容也逐渐加深，客流互流日益频繁（陈浩，陆林，郑嬿婷，2014），推动着珠三角休闲旅游的发展。中山大学旅游学院院长、世界旅游组织学术委员会委员保继刚（2015）认为港珠澳大桥将促进三地实现优势互补，形

成珠三角旅游的“金三角”。三地旅游业合力打造区域旅游品牌、开拓国际客源，珠港澳有望超越“新马泰”成为世界级休闲旅游地。珠海优越的人文和生态环境会增强珠海教育与港澳的联合发展。2005年，香港浸会大学与北师大珠海分校创立了联合国际学院。2013年，澳门大学整体搬迁至了珠海横琴新区。未来珠海会吸引更多的港澳优质教育资源落户珠海，港珠澳大桥将成为珠海与全球顶尖的学术和科研力量连接的桥梁。

## 5.4. 合作机制的创新

### 5.4.1 合作关系的创新

区域深度融合单靠单一市场行为，很难在融合初期凝聚社会力量达成这一目标。三地政府统一了认识高度，坚持互信、互利的合作伙伴关系，共建利益共同体。这一共识将最大程度减少政府之间利益的相互博弈，避免出现各自为政的“诸侯经济”（杨英，秦浩明，2014）。有利于采用协调、谈判、磋商等机制，站在“利益共同体”的高度协商解决合作过程中的各种重大问题。

### 5.4.2 市场运行的对接

生产要素在三地间的自由流动以实现资源优化功能，需要降低三市场对接中的壁垒和阻碍。三地政府正在积极探索，先行先试，按市场经济规律改革管理模式、运行机制，与国际惯例接轨，如商事登记去行政化，出入境便利化及规范化，金融、法律服务互适化等，烫平三地在企业经营环境、审批制度、金融制度、财税制度、行业标准等方面摩擦，为三地经济合作创造市场运行机制无缝对接平台，真正实现三地市场融合。

### 5.4.3 法律体系的融合

法律是规范一个国家、区域运行的基石和标准。粤港澳三地经济合作需要统一适用的法律规范、执法标准和执法尺度。因此三地正在积极探索在立法、执法上的合作，以形成在执法、审判、纠纷解决上的标准（杨英，秦浩明，2014）。规范市场主体和政府管理行为，实现经济行为契约化、法制化，消除区域市场壁垒和不正当竞争，助推三地经济合作健康发展。

## 6. 结语

港珠澳大桥的建设打通了制约珠江西岸发展的交通瓶颈，有效压缩了珠江西岸粤港澳的“时空距离”，大桥经济效益显现，有助于珠江西岸区位优势的提升、三地要素流动的加速，以及区域协同发展。伴随港珠澳大桥的建设，珠海西岸粤港澳合作发展呈现出新态势，三地合作高度上升至国家战略，合作内容走向多边化，产业联动显著增强，合作机制不断创新。这一系列现象表明港珠澳大桥对珠江西岸经济的发展、粤港澳的深度合作意义重大而深远。

## 参考文献

- 陈国雄(2009).港珠澳大桥打通珠三角现代物流“任督二脉”.*中国水运报*,2009-7-17.
- 陈浩,陆林,郑嬿婷(2014).港、澳、珠三角旅游互动合作及机制的演化研究.*安徽农业大学学报(社会科学版)*23(5):41-47.
- 黄维芳,李光德(2013).港珠澳大桥建设、区位优势演变与珠三角西岸经济发展研究——基于新经济地理学视角的分析.*当代经济*(7):121-125.
- 贾艳慧,王俊松(2008).港珠澳大桥建成后对珠江三角洲外向型经济的影响.*广西社会科学*(9):82-85.
- 卢鹏宇(2012).基于经济地理视角的港珠澳大桥建设意义分析.*广东广播电视大学学报*(3):66-69.
- 陆大道(1995).*区域发展及其空间结构*.北京,科学出版社.
- 罗萍,尹震(2013).港珠澳大桥对珠海市的影响与对策.*综合运输*(12):48-53.
- 王圣军,田军华(2012).粤港澳区域合作创新机制研究.*经济与管理*(8):83-87.
- 魏衡(2013).港珠澳大桥的区域效应探讨.*山西建筑*39(3):14-16.
- 吴志才,陈蕾(2004).港珠澳大桥兴建对大珠三角经济圈的影响.*南方经济*(01):36-38.
- 杨英,秦浩明(2014).粤港澳深度融合制度创新的典型区域研究——横琴、前海、南沙制度创新比较.*科学进步与对策*31(1):39-43.
- 袁持平,刘洋(2015).珠港澳合作的新载体、新机遇及演进路径.*中共珠海市委党校珠海市行政学院学报*(1):67-71.
- 张文闻(2015).港珠澳大桥建设对香港区域发展影响的研究.*当代港澳研究*(2):3-19.

## 作者背景



甘星教授，澳门科技大学博士在读，北京师范大学珠海分校国际商学院副教授，大连海事大学通信工程硕士，麦考瑞大学应用金融硕士。主要研究领域：科技金融，企业投融资，发展经济学。