

港珠澳大橋建成後的港澳、珠西區域整合

殷旭東*

一般認為，區域經濟的一體化行為是在區域成員之間通過關稅降低和壁壘的撤除實現區域市場的統一。特別是在一些面臨經濟轉軌的區域，這種一體化行為通常更加具有緊迫性。受中國經濟的市場化改革以及中國經濟重心等因素影響，有兩個區域一體化進程一直備受關注，一個是位於長江口流域的長三角區域，二個是位於珠江口流域的珠三角區域。近 30 年來中國內地的各個縣市之間進行的“諸侯經濟”整合過程中，逐漸形成了長三角和珠三角兩個較為成熟的經濟發達一體化區域。而與長三角區域不同的是，珠三角區域除了廣東省的廣州、深圳、珠海、佛山、肇慶、東莞、中山、江門、惠州九個內地城市之外，還包含了香港與澳門這兩個具有獨立關稅體系和獨立貨幣體系、並且有着不同於中國內地經濟制度安排的特別行政區，這就意味着珠三角區域的經濟整合具有了國際經濟一體化的基本特徵，有着更為獨特的一體化或者重構路徑。

一、文獻梳理：區域整合與重構的經濟意義

區域整合與重構主要關注的問題事實上就是區域一體化(regional economic integration)，關於一體化問題人們最初關注到的是籠統的經濟一體化。1931 年瑞典經濟學家赫克歇爾首次提到經濟一體化問題，他認為經濟一體化就是各國經濟之間的貿易融合到一個更大的區域。1933 年，兩位德國經濟學家 Herbert Gaedicke 和 Bert von Eynern 再次引用了“經

濟一體化”這一術語，引起了廣泛注意。而經濟一體化問題得到重視，則是在 1949 年 10 月召開的歐洲經濟合作組織大會上，美國經濟合作署長保羅·霍夫曼公開使用這個詞語並鼓動西歐經濟走向一體化，在此之後。隨着歐洲各國經濟合作日益緊密並產生第一個正式的密切合作的一體化組織——“歐洲經濟共同體”，經濟一體化問題逐漸成為各國經濟合作過程中的最重要問題之一。

隨着國際貿易的日益頻繁，區域內多個獨立的經濟體之間關稅壁壘受到廣泛關注，關稅同盟問題開始進入人們的視野。20 世紀 50 年代，美國學者瓦伊納(Viner)正式運用貿易轉移的概念，對國際貿易中的關稅同盟問題進行了局部均衡分析。在這之後，出現了一批在瓦伊納研究的基礎上對區域經濟一體化理論做出貢獻的經濟學家。米德(Meade)指出維納所研究的貿易創造效應和貿易擴張效應，都是針對低效率成員體而言的，而對於同盟內部高效率成員體，情況並不相同。高效率的成員體加入之後，由於其大量的低成本產品進入市場會帶來貿易量的急劇增加，這種現象稱為關稅同盟的貿易擴張效應。20 世紀 60 年代，英國經濟學家約翰遜(Johnson)進一步發展了瓦伊納的貿易創造效應。他最早用局部均衡模型研究了貿易創造和貿易轉移的成因，並清楚地解釋了在完全競爭條件下消費者和生產者的福利得失。除了關稅同盟理論，自由貿易區理論被人們認為更加接近區域經濟一體化實踐。米德認為，自由貿易區與關稅同盟的最大不同之處就在於自由貿易區會產生“貿易偏移”現象¹。而為了抑制貿易偏移帶來的負面影響，有必要

* 珠海市行政學院港澳研究中心副教授

在自由貿易區制定原產地原則。此後，羅布森(Robson)對自由貿易區理論進行了更為全面而系統的研究。羅布森首先肯定了自由貿易區和關稅同盟的兩大區別：一是自由貿易區的成員對外各自有權決定關稅稅率；二是貿易區使用原產地原則，只有原產於區域內或者主要在區域內生產的產品才能在區內進行自由貿易。基於此，羅布森認為建成自由貿易區後，只要整個貿易區仍然為淨出口方，那麼低成本成員對高成本成員的市場供給會一直持續達到其全部供給能力為止，而此時低成本成員國內市場隨之發生的供求缺口，則會通過區外其他國家的進口彌補。羅布森把這種現象稱為間接貿易偏移。間接貿易偏移不能通過原產地原則加以限制或者消除。羅布森因此認為任何區域貿易自由化協定不一定是積極的，而關稅同盟與自由貿易區安排相比是一種次優選擇。

經濟一體化的深入需要政府的積極配合，政策對區域經濟一體化的影響是至關重要的，關於這一點在一體化實踐之初就為人們所關注。由於要考慮如何通過一體化成員之間的協調而使得成員體資源能夠得到更為有效的配置，經濟學家們充分探索了政策在其中的重要作用。巴拉薩(Balassa)對包括產業政策、貨幣政策、社會政策、財政政策和匯率政策等在內的一體化對成員體資源配置效率的影響進行了分析，他指出，一體化成員之間政策的差異會對由產品和要素自由流動帶來的配置效率提高帶來負面影響，而通過政策一體化則可以成功規避這種影響。羅布森也對此提出了自己的看法，他認為，政策一體化是一體化的最高階段。當然，如果這種一體化是建立在成員體自願的、非強制性的基礎上，那麼這種一體化應當能夠為成員體帶來實現更大的經濟目標和獲得更大的經濟利益的機會。比如克服資源配置中跨邊界溢出的政策、克服宏觀經濟穩定溢出的政策和促進凝聚力的政策都可以帶來收益。

中國區域經濟發展的非均衡性引起人們對中國區域經濟一體化的興趣。近年來隨着中國沿海地區區域經濟的融合性越來越強，長三角、珠三角、環渤海等區域經濟一體化實踐也在逐漸深入，越來越多的經濟學家在自己關注的領域進行了廣泛而深入的研究。這些研究大約亦可以分為三個方面。其一是關於

區域經濟一體化的內涵。孫大斌認為，國內區域經濟一體化是指在一個主權國家範圍內，具有地緣關係的省區之間、省內各地區之間、城市之間，為謀取發展而在社會再生產的某些領域實行不同程度的經濟聯合調節，形成一個不受區域限制的產品、要素、勞動力及資本自由流動的統一區域市場的動態過程。其目的是在區域內實行地區合理分工，優化資源配置，提高資源使用效率促進聯合體共同繁榮。張佑林認為，區域經濟一體化的含義可概括為：在一定區域內，通過統一基本方略、統一規劃佈局、統一發展政策、進行資源整合等措施，建立合理的利益調節機制，健全有效的激勵約束制度，以最大限度地減少內部耗損，如城市建設、惡性競爭、行政壁壘，保證本區域內部各個方面運轉有序、分工科學、揚長避短和合作共贏，並能夠做到可持續發展，從而使整個區域實現經濟利益最大化，對外更具競爭力。

其二是區域經濟一體化的形成機制問題。中國學者對於形成機制問題有着較為豐富的研究。覃成林針對區域經濟一體化的市場機制進行了分析，認為一體化區域通過市場調節機制，能夠促進專業化分工，減少相互間的無效競爭。王瑛以區域之間的經濟關係為研究對象，提出促進區域經濟一體化發展的市場機制：一是商流的集聚效應與擴散效應；二是產業轉移的“多贏”合作；三是區域分工協作的專業化生產；四是自由市場的貿易一體化。

其三是關於區域經濟一體化的形成路徑的研究，這是區域經濟一體化中開展最早、也最具爭議性的研究領域。一般認為，區域經濟一體化的形成路徑無非三種：一是早期關稅同盟理論中提出地理相鄰的國家(地區)實行一體化有利於實現“正生產效應”；二是許多學者認為互補的經濟結構有利於國家之間的一體化並提高福利水平；三是所謂“工業偏好生產”假說，認為幾乎許多國家都存在着追求優先發展現代工業的偏好，但是具有強烈工業偏好的國家卻一般在國際市場上具有較弱的比較優勢，而區域經濟一體化則能夠為這些國家的工業提供發揮比較優勢的場所，以貿易轉移和創造為工業發展提供市場，擴大工業生產規模，促進工業化的實現。反過來，當工業化偏好國家通過一體化促進工業化的政策獲得效益

後，他們就會進一步提高一體化的水平。這種觀點實際上主張發展國家之間的一體化。

區域一體化的理論表明，在某一特定時間段內，區域一體化雖然並不一定是區域發展的必然產物，但從長遠來看，一體化具有無可抗拒的吸引力。一體化的過程以及一體化的結果則往往對參與一體化進程的區域個體產生一系列積極影響，無論是區域內經濟相對發達地區或是經濟相對落後地區，在一體化過程中都能夠從某一側面獲得利益，是真正的“多贏”局面。21 世紀開始後的十多年歷史經驗表明，世界經濟在全球化的浪潮中沒有人能夠置身事外，區域的一體化雖然提法和做法有多種多樣，但總的方向沒有發生改變。世界上真正發展較快的區域，都是一體化較為全面和徹底的區域，沒有例外。

二、港珠澳大橋引發大珠三角灣區經濟新的動態平衡

中國內地實行改革開放以來，珠三角區域由於處於改革開放的最前沿區域，理所當然獲得了率先發展的機會。珠江口東岸区位优势帶來的發展紅利逐漸成為制約珠三角經濟均衡發展以及一體化發展的障礙。雖然港珠澳大橋的設想最早起源於 20 世紀的 90 年代，但真正付諸實施卻一直要等到 2009 年的 12 月份，修建港珠澳大橋是珠江口東岸城市(主要是香港)自身發展的需要，更是珠三角經濟均衡發展的需要。

(一) 競爭與合作：珠三角區域經濟的整合路徑

對於大珠三角區域的經濟整合而言，從 20 世紀 80 年代至今，大致可以分為三個階段。第一個階段發生在 20 世紀 80 年代改革開放開始至 2001 年中國加入 WTO 結束。這一階段由於香港在產業和資本上的絕對優勢對鄰近的深圳有着無可比擬的帶動作用，以及珠三角城市群此起彼伏的競爭性發展，初步形成了珠三角區域以香港為龍頭、以廣州和深圳為跟隨者繼而帶動其他次級城市一同發展的梯級經濟模式。這一階段的主要動力是內地區域對自身經濟制度的改革，生產力的釋放使得香港的產業擴散來得無比的迅

猛有力，極大地帶動了整個珠三角地區的經濟增長。第二個階段從 2001 年中國加入 WTO 開始，1997 年的亞洲金融危機對香港經濟造成了巨大打擊，而中國加入 WTO 也導致深圳擁有的許多政策優勢也不再那麼明顯，廣州則借助 2001 年的第九屆全運會順勢提出開發南沙的計劃，意圖重新確立自己在珠三角區域的龍頭地位。產業擴散引發了分別以香港、深圳、廣州為核心的城市圈的迅速崛起，也重新確立了珠三角區域經濟的格局和分工。這一階段珠三角區域的經濟整合開始顯現出以穗、深、港三個中心城市為核心的三大城市圈較強的競合關係。2009 年 12 月 15 日，歷時 26 年論證與籌劃的港珠澳大橋正式開工建設，預計將於 2017 年底全綫通車。港珠澳大橋通車之後，長期以來由於交通阻隔問題而游離於珠江口東岸發達城市圈外的珠江口西岸珠、中、江城市群將迎來回歸，香港將發揮其珠三角經濟龍頭的作用，帶動珠江口西岸城市群的再度發力，從而引發包括廣州、深圳、珠海、佛山、東莞、中山、江門、惠州、肇慶九個臨近珠江口的內地城市以及香港、澳門兩個特別行政區在內的所謂粵港澳大灣區經濟的重新整合與重構，而這種整合與重構的路徑，則會在港珠澳大橋貫通的條件下通過新的競合活動來實現。

(二) 珠三角的一體化再平衡：港珠澳大橋成戰略通道

從 1980 年代中國大陸實行改革開放以來，珠江口東西岸的發展始終處於一種非均衡狀態。隨着中國大陸市場化的日益深入，粵港澳經濟文化交流也逐漸深化。經過 20 世紀 80 年代開始十多年的互補性合作與融合之後，整個珠三角城市群在香港的產業轉移及出口貿易的帶動下呈現迅猛發展的態勢。到了 90 年代中期，隨着珠三角內地城市產業發展逐漸成熟，粵港澳經濟合作開始升級，由有限的要素互補合作模式逐步轉向整合整個區域經濟的全要素互補模式，珠三角區域經濟的第一次一體化開始形成²；進入新世紀後，中國加入 WTO 為粵港澳進一步加深區域經濟整合提供了基礎。2003 年 6 月及 2003 年 10 月中央政府與香港特別行政區政府共同簽署了《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》、《內地與澳門關於建立

更緊密關係的安排》，這一協議不僅為內地與港澳之間的區域經濟進一步整合升級進行了一系列制度上的準備，更為粵港澳在服務業等在更高層面的產業和經濟合作做好了制度上的準備。2008 年國家頒佈了《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要(2008-2020 年)》，這是一個規劃整合珠三角區域經濟的綱領性文件，2010 年 4 月和 2011 年 3 月隨着《粵港合作框架協議》和《粵澳合作框架協議》的分別簽署，標誌着珠三角經濟一體化進入到一個新的階段和水平。此前一個廣為人知的事實是，珠江口東岸城市深圳、東莞、惠州，由於地理上與香港陸地相連，在珠三角一系列一體化過程中處於優勢的地位，發展上領先於珠江口西岸的珠海、中山、江門，而澳門由於產業結構特殊且經濟總量太小對珠江口西岸城市的發展輻射極為有限，導致了珠三角前期發展中呈現典型的“東強西弱”非均衡局面。港珠澳大橋建成通車後，勢必很快成為聯通東西的戰略通道，促進珠江口東西兩岸的一體化再平衡。

港珠澳大橋開通後，最明顯的效果就是大幅提升珠江口東西岸城市的區域可達性。根據吳旗韜等的研究，港珠澳大橋將使珠三角十一個城市的區域加權平均旅行時間從 1.710 小時縮減到 1.674 小時，而處於珠江口的城市特別是處於珠江口西岸的澳門、珠海、

江門和中山受益最大，區域加權平均旅行時間分別提升了 1.535 小時、1.258 小時、0.276 小時和 0.217 小時，而香港則提升了 2.581 小時，成為港珠澳大橋項目的最大贏家。港珠澳大橋開通後無疑會極大強化香港的區域影響力，將香港、珠海、中山、江門這一條改革開放幾十年來一直未曾聯通的珠江口西岸通道打通，真正實現整個珠三角區域的相互貫通。根據他們的研究，港珠澳大橋的開通全面提升了整個珠三角區域經濟的聯繫強度(表 2)。從表 2 看出，港珠澳大橋開通後，雖然深圳和香港的經濟聯繫中心城市地位並沒有發生改變，但整個珠江口區域的經濟聯繫強度從虎門大橋時的 16,803.19 提升到了港珠澳大橋時代的 25,124.73，提升幅度達 49.52%，東強西弱的大格局也沒有發生改變，但珠江口東西兩岸的經濟聯繫強度都得到了大幅度提升，其中珠江口東岸的經濟聯繫強度從 13,055.08 提升到 18,891.36，提升幅度達到 44.7%，珠江口西岸的經濟聯繫強度更是從 3,748.11 提升到 6,233.37，提升幅度達到 66.3%，可見港珠澳大橋不僅直接加強了香港與珠江口西岸城市的聯繫，更從戰略層面提升了整個珠三角區域、特別是珠江口西岸城市的經濟聯繫強度，將會成為三角區域經濟一體化再平衡的戰略通道。³

表 1 港珠澳大橋對珠江口兩岸主要城市的可達性影響及變化

城市影響	基於虎門大橋的區域可達性	基於港珠澳大橋的區域可達性	港珠澳大橋對區域可達性的影響(%)
東莞	7.318	7.318	0(0)
惠州	9.902	9.892	-0.010(0.10)
深圳	7.657	6.961	-0.696(9.09)
香港	11.128	8.547	-2.581(23.19)
中山	6.900	6.682	-0.217(3.14)
江門	8.108	7.838	-0.276(3.40)
珠海	8.011	6.752	-1.258(15.70)
澳門	8.209	6.674	-1.535(18.70)

資料來源：吳旗韜、樊傑、張虹鵬、孫威、葉玉瑤：《跨海通道空間效益模型》，載於《地理研究》，2015 年第 11 期。

(三) 從港珠澳到珠三角：區域新秩序即將產生

根據 2009 年廣東省《省委省政府關於貫徹實施〈珠江三角洲地區改革發展規劃綱要〉的決定》中的思路，珠三角區域可以分為三個經濟圈，一個是以深圳、香港為核心的(港)深莞惠經濟圈，二個是以廣州為核心的廣佛肇經濟圈，三個是以珠澳為核心的珠

(澳)中江經濟圈，其指導思想就是在珠三角區域交通一體化未能完成的情況下，將傳統的相對較為分散的所謂珠三角九市一體化思路轉化為為了操作性較強的三大經濟圈思路，真正開啟了珠三角區域經濟一體化的有效進程。在已經成型的珠三角三大經濟圈中，珠(澳)中江經濟圈由於身處珠西地區，缺乏與珠江口東

岸經濟發達的香港、深圳之間有效溝通途徑，致使在長期的發展過程中，處於相對弱勢的地位，而且隨着時間的推移，這種差距還在逐漸擴大。改革開放後，珠西區域從 1980 年的 36.4 億元增長到 2015 年的

6,773 億元，增長了 186 倍，但與珠江東岸相比，二者的 GDP 比值從 1980 年的東西比 0.5 擴大到 2010 年的 3.36，進而到 2014 年的 3.67，東西兩岸經濟發展不平衡的態勢十分明顯。⁴

表 2 港珠澳大橋開通對各城市與對岸城市經濟聯繫強度變化

城市聯通通道	虎門大橋		港珠澳大橋	
	經濟聯繫強度	經濟聯繫隸屬度	經濟聯繫強度	經濟聯繫隸屬度
東莞	2,723.31	16.21	3,870.52	15.41
惠州	1,104.29	6.57	1,663.75	6.62
深圳	5,555.64	33.06	8,031.40	31.97
香港	3,671.84	21.85	5,325.69	21.20
中山	1,164.20	6.93	1,734.69	6.90
江門	921.69	5.49	1,344.08	5.35
珠海	880.22	5.24	1,586.38	6.31
澳門	782.00	4.65	1,568.23	6.24
珠江口東岸	13,055.08	77.69	18,891.36	75.19
珠江口西岸	3,748.11	22.31	6,233.37	24.81
總計	16,803.19	100	25,124.73	100

資料來源：吳旗韜、樊傑、張虹鷗、孫威、葉玉瑤：《跨海通道空間效益模型》，載於《地理研究》，2015 年第 11 期。

隨着港珠澳大橋的建成，東西岸交通不便的狀況有望迅速得到緩解，作為區域經濟龍頭的香港加入到珠西區域的合作中來可以至少從三個方面改變東強西弱的格局。其一是產業方面，香港可以通過其強大的金融服務輻射能力為珠西區域的經濟發展提供金融支持，這一點可以從極大程度上改變珠西區域金融創新能力和金融服務能力不足以支撐大規模區域經濟騰飛的現狀，而香港的國際物流和高端服務業亦可以通過與珠西區域的連通形成流暢的國際化服務網絡，徹底改變珠西區域交通末梢和物流斷點的地位；其二是區域發展動力方面，香港以其龐大的經濟體量和先進的產業結構連通珠西組團後，勢必成為拉動珠西區域的經濟跨越發展的火車頭，徹底改變珠西區域長期以來缺少帶頭大哥的弱勢局面；其三是區域發展方向方面，香港、澳門作為珠三角地區高端服務業發達城市，在連通珠西區域之後，能夠將高端服務業向珠西區域的縱深轉移，形成串聯整個珠西區域的高端服務業產業帶，珠西區域與珠江口東岸及珠中區域的發展版圖將形成錯位發展、均衡東西的格局。至此，一個全新的、格局均衡的區域一體化發展形態已經形成，珠三角區域經濟將以更健康的態勢繼續快速增長。

三、“泛一體化”：粵港澳大灣區經濟新秩序的整合與重構

中國經濟幅員廣闊，經濟內容豐富且經濟結構複雜，其中不僅包含了社會主義制度的經濟(中國內地)，還包含了資本主義制度的經濟(中國台灣、中國香港和中國澳門)，而台灣、香港、澳門與中國內地之間還存在着市場政策、關稅及貨幣的差異。中國經濟的“泛一體化”現象，不僅是中國經濟健康發展的必由之路，同時也是“一國兩制”的必由之路。

(一) 珠三角大灣區經濟一體化：“泛一體化”框架下的典型案例

所謂“泛一體化”問題，就是專指處於“大中國”經濟區內的不同經濟體之間的一體化問題。“大中國”經濟區就是在“一國兩制”層面觀察區域經濟發展的一種視角。⁵ 香港、澳門依次回歸後，從改革開放初期到 CEPA 協議及其補充協議等的簽訂，中國一直致力於推動中國內地經濟與“一國兩制”下的港澳經濟的一體化發展。但作為與中國內地處於不同經濟制度、不同關稅區、不同貨幣體系下，但屬於同一主權國內的區域，其獨特的經濟整合模式顯然不

同於世界上其他區域的一體化，必然擁有自身獨特的規律。

從中國經濟體制改革的進程來看，區域經濟的割據現象一直都沒有得到很好地解決。⁶ 中國政府一直強調的基於“新古典增長經濟學”收斂假說，所實行的沿海地區帶動內地經濟增長的願望並沒有實現，甚至隨着開放力度的加大地區間差距有越來越大的趨勢，但是在長三角、珠三角以及環渤海區域則有望初步實現一體化。珠三角區域在中國的經濟改革中一馬當先，是中國最先一個呈現出一體化發展雛形的區域，但由於地理區位和體制上的原因，珠三角的一體化到現在為止仍然沒有走上正軌，其具體原因有三：第一，由於珠三角地區各城市的交通運輸條件特別是與香港的交通條件差異的存在，使得在開始一輪的工業發展中就在珠三角城市當中引發了分化，深圳與東莞以及廣州和身邊的佛山獲得了率先發展的機會，香港的轉移工業迅速在這兩地形成了聚集，同時隨着工業聚集的產生，人力資本也迅速聚集，人力資本水平的提升降低了企業的研發成本，企業創新收益也不斷增加。這樣在聚集收益遞增的作用下深圳、東莞兩地工業聚集不斷自我加強。而珠海、中山、江門則由於交通不便處於落後地位，且隨着深圳、東莞和廣州、佛山的工業聚集的加強和創新能力的提升越來越處於競爭不利的位置。第二，在財政分權體制下，各地方政府擁有發展地方經濟的激勵。但是由於地方資源配置的慣性以及產業發展過程中所謂“幹中學”機制導致的收益遞增性，形成了珠三角各城市間地方保護和分割市場不同程度地存在，而產業同構和重複建設問題也不同程度存在。第三，珠三角區域一體化最大的特殊性在於香港和澳門這兩個特別行政區的存在。粵港澳之間現實存在的制度差異大、有關稅壁壘、貨幣不統一和經濟政策不一致的問題使得珠三角區域經濟一體化呈現出國際經濟的特徵，但香港和澳門又不完全等同於沒有任何隸屬關係的外國經濟體，而且在“一國兩制”的大背景下，珠三角區域的一體化將為今後“大中國”區域“泛一體化”提供可供參考的路徑和標杆，但就其現實性而言，不同關稅體制的經濟體之間一體化具有更加難以把握和協商的困難也是實際情況。

隨着中國內地經濟實力的不斷增強和它對周邊乃至世界經濟的影響力不斷擴大，包括中國內地、香港、澳門以及台灣地區在內的“大中國”經濟圈概念也被人們日益重視，“大中國”經濟圈文化相同、語言相通、經濟結構相輔相成，具備一體化的天然條件，但由於經濟體制和社會體制的差異，以及區位差異等問題的存在，導致“大中國”經濟圈的一體化問題陷入到經濟、政治、地緣問題的相互糾葛之中。港珠澳大橋在地緣上實現區域快捷連通的同時，也為粵港澳大灣區的經濟均衡乃至一體化增加便利。珠三角經濟圈的一體化，是實現“大中國”經濟圈“泛一體化”的 1.0 版本，將為未來“大中國”經濟的“泛一體化”提供經驗和範本，具有無可限量的現實意義。

(二) 港珠澳大橋的一體化價值：珠江東西岸經濟均衡發展的“推進器”

珠江口東西岸發展不平衡問題一直以來都顯著存在，其最重要的原因還是交通不便。1983 年香港合和集團董事局主席胡應湘最先提出修建伶仃洋大橋聯通香港與珠海、澳門的構想，到 1997 年時任珠海市委書記的梁廣大力推伶仃洋大橋項目獲得國務院批准立項卻遭到香港方面的冷遇，香港政府以“無需求”做出了回應。這之後雖然珠海市政府投入極大的熱情推動項目，不僅成立了相應的機構，甚至還在珠海一側先行修建了作為伶仃洋大橋一部分的淇澳大橋。香港政府和澳門政府一方認為項目的緊迫性不大，一方則惟恐香港與珠海聯通之後遭到邊緣化，故對建設伶仃洋大橋項目都投下了反對票。但隨着廣東省計劃修建深圳至珠江口西岸的跨海通道的風聲傳出，也由於香港自身經歷亞洲金融危機之後，意識到需要加強與珠三角腹地之間的聯繫以避免被邊緣化，香港開始轉變態度，從反對修建到贊成並力推修建。但由於各方利益糾葛與博弈，使得最開始能夠將香港和深圳一起連接到珠西區域的“雙 Y”方案被否決，變成了單獨連接香港與珠西區域的“單 Y”方案。

港珠澳大橋建成後，對珠江口東西岸的經濟均衡發展有着重大作用。

1. 提升珠三角經濟均衡發展能力

香港、深圳兩個超級城市均坐落在珠江口東岸，經過改革開放 30 年的發展之後，兩座城市聚集了區域內最優質的資源和輻射能力，但單從珠江口東岸的東莞和惠州為輻射方向、以虎門大橋為連通工具惠及珠江口西岸區域並不能完全釋放香港和深圳的能量，這不僅是對資源的一種浪費，而且在香港和深圳的競爭中無法調動廣大的珠西區域，這將造成珠三角區域發展的東西脫節。港珠澳大橋建成後，將極大緩解區域內資源流動不暢的問題，促進東西岸的香港、深圳、珠海、澳門之間的互聯互通，並通過香港、深圳、珠海、澳門四座機場的資源整合，提升整個珠江口區域的人流、物流運轉能力，形成香港的法律、金融、貿易、國際轉運與澳門的休閒旅遊、珠三角的製造業聯動的局勢，推動珠三角區域經濟再均衡發展。

2. 提升珠三角經濟整合能力

珠三角區域經過超過 30 年的發展，香港和深圳都已經進行了多輪的產業結構調整升級，已經形成了香港的服務業、深圳的製造業和高技術產業相得益彰的格局，但仍存在多個城市工業化水平較低、城市發展方向不明朗的問題。港珠澳大橋開通之後，產業轉移和產業支持的東西岸通道豁然開朗，不僅東岸的高端服務業和高端製造業有了更為廣闊的市場，而且西岸的產業承接能力會不斷釋放，珠三角的經濟格局將更健康和平衡。

3. 充分發揮“一國兩制”的優勢，促進區域的深度一體化

港珠澳大橋將香港、澳門這兩個“一國兩制”下的特別行政區與祖國內地緊密相連，香港與澳門之間的聯繫和交流日益密切，有利於他們對“一國兩制”的理論和實踐進行相互瞭解和學習，提升他們對“一國兩制”的認知水平和實踐水平。同時，通過港珠澳大橋也能夠加強香港、澳門與大珠三角區域的社會經濟文化往來，在不斷深化交流中促進全方位一體化。

(三) “一國兩制”的創新平台：珠三角區域合作的新方向

香港、澳門先後回歸並實行“一國兩制”以來，港澳地區保持着高度穩定的態勢並快速發展，政治清

明經濟繁榮，顯示了“一國兩制”強大的生命力。但由於基礎和條件不同，香港與澳門之間、港澳與珠三角的內地城市之間發展的程度和模式還是存在着巨大的不同。港珠澳大橋建成後，不僅會為粵港澳的經濟溝通交流提供全新的通道，而且在文化和政治上也會提供更多的溝通機會和渠道。鑒於珠西區域的產業基礎和發展現狀，未來香港、澳門與珠西區域之間將會更多地在現代服務業領域展開合作，在 CEPA 和橫琴自貿區的支持下，形成珠西區域與港澳在產業價值鏈上的分工模式，並在此基礎上，構建珠西區域的優質生活圈。而隨着全新的珠西區域分工合作模式的形成，“一國兩制”下三個不同區域不同體制的地區之間在經濟、政治、文化三方面進行全方位碰撞與交流，將有很大的機會對粵港澳之間的制度安排提出新的創見和新的發展。未來香港、澳門與珠西區域之間將有機會形成一個整體的創新平台，不僅在產業合作、生活互通、文化交流等方面有着廣泛的創新交流機會，在“一國兩制”的制度合作方面，同樣存在着廣闊的創新發展空間。

四、結語

雖然港珠澳大橋的修建來得遲了一點(應該十年前開始修建)，同時在建設的設計上留有遺憾(應該採用雙“Y”方案而不是單“Y”方案)，但它的重大意義仍然不容忽視。珠三角的一體化對中國經濟的一體化甚至“大中國”的一體化都有着極大的示範意義和推進意義，而連通香港、澳門這兩個特別行政區與珠西區域的港珠澳大橋則是珠三角一體化的重要工具，雖然即將修建的“深中通道”也許能夠產生與港珠澳大橋相比擬的經濟意義，但港珠澳大橋所產生的政治意義和社會意義則是無可替代的。港珠澳大橋建成通車後，也許不久的將來我們將看到一個發展更為均衡、粵港澳合作更緊密、社會經濟更穩定的珠三角區域，促進這個目標的達成也將是港珠澳大橋應當而且一定要承擔的歷史使命。

[廣東省 2014 年社會科學基金規劃項目“港珠澳大橋對珠海產業發展的影響與對策分析與對策研究——基於大橋經濟理論的實證分析”(項目批准號：GD14CTQ01)，廣

東省 2014 年社會科學基金規劃項目“港珠澳大橋對港澳與珠西區域經濟協同發展的影響研究——基於大橋經濟理論的實證分析”(項目批准號：GD14XTQ01)]

註釋：

- ¹ 田青：《國際經濟一體化理論與實踐研究》，北京：中國經濟出版社，2005 年，第 36 頁。
- ² 楊英：《基於市場化路徑的粵港澳區域經濟一體化研究》，載於《華南師範大學學報》(社會科學版)，2014 年第 5 期。
- ³ 吳旗韜、樊傑、張虹鷗、孫威、葉玉瑤：《跨海通道空間效益模型》，載於《地理研究》，2015 年第 11 期。
- ⁴ 馬學廣、李貴才：《經濟圈戰略下的區域跨界整合研究——以珠西地區為例》，載於《地理與地理信息科學》，2012 年第 11 期。
- ⁵ 程艷：《中國區域經濟整合的“泛一體化”框架及其多維取向》，載於《改革》，2010 年第 5 期。
- ⁶ 安虎森、李瑞林：《區域經濟一體化效應和實現途徑》，載於《湖南社會科學》，2007 年第 5 期。