



## 1. 引言

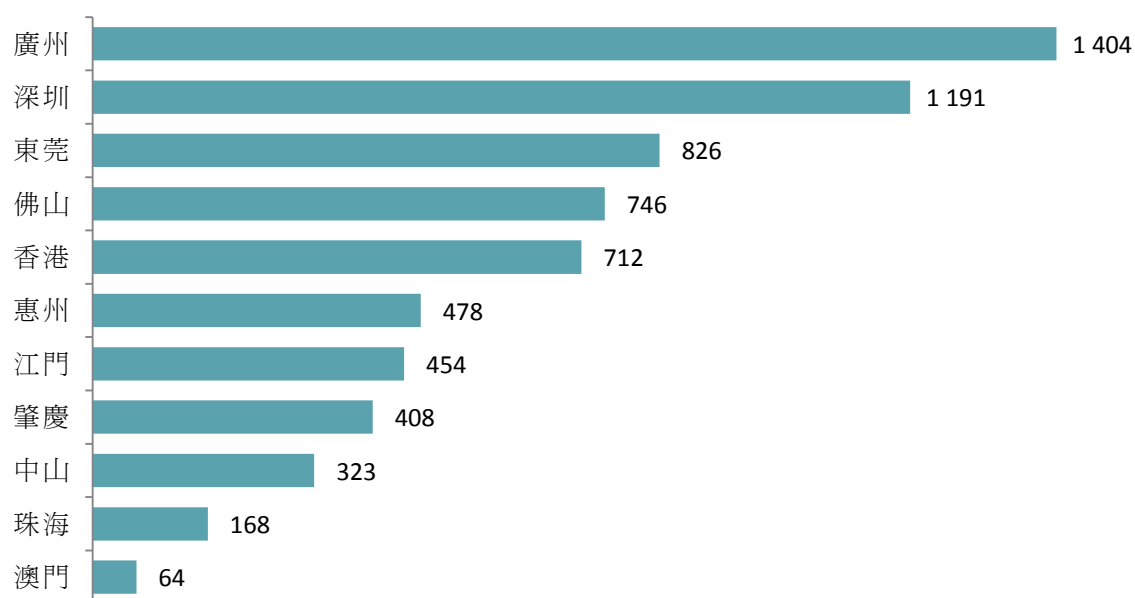
1.1 粵港澳大灣區("大灣區")指的是"九市二區",即由深圳、東莞、惠州、廣州、肇慶、佛山、中山、珠海及江門 9 個位置相鄰的珠三角城市,以及香港和澳門兩個特別行政區組成的城市群(圖 1)。大灣區區域面積約 5 萬 6 000 平方公里,2016 年區內常住人口約 6 774 萬人(圖 2),總境內生產總值("GDP")約 1 萬 3,879 億美元,人均生產總值近 2 萬 500 美元,經濟及社會規模可與部分發達國家相比。<sup>1</sup>

圖 1 —— 2016 年粵港澳大灣區地理圖



<sup>1</sup> 舉例來說,大灣區的2016年總境內生產總值與居世界第11位的韓國的國內生產總值(1萬4,112億美元)相若,並超過第14位的澳洲的國內生產總值(1萬2,046億美元)。

圖 2 —— 2016 年粵港澳大灣區各市的常住人口(萬人)



資料來源：政府統計處(2017)、澳門統計暨普查局(2017)及廣東省統計局(2017)。

1.2 近年大灣區的發展備受關注，引起廣泛的討論和研究。2017 年國務院《政府工作報告》正式提出研究制定大灣區城市群發展規劃，標誌著大灣區的建設正式成為國家戰略。本資料便覽旨在闡述大灣區的規劃歷程及區內的社會經濟概況，以及大灣區與世界主要灣區的比較。

## 2. 粵港澳大灣區的規劃歷程

2.1 將灣區<sup>2</sup>概念應用於香港與珠三角地區融合上的構思，初見於 1990 年代，由民間學者倡議<sup>3</sup>。後至 2008 年國家發展和改革委員會("國家發改委")發布《珠三角地區改革發展規劃綱要(2008-2020 年)》，提出推進粵港澳合作，共同打造亞太地區最具活力的城市群，灣區建設遂由民間倡議的概念，逐步升格成為珠三角發展策略。及後粵港澳三地政府在 2009 年編制的《大珠江

<sup>2</sup> 灣區是指環海城鎮組成的港口群和城鎮群，是由一個海灣或相連的若干個港灣及島嶼共同組成的區域，由此衍生出的經濟效應則稱為"灣區經濟"。灣區經濟通常依託世界級港口，並背靠廣闊腹地而發展。美國紐約灣區、三藩市灣區及東京灣區便是先後在全球經濟發展中崛起的重要灣區，成為國際三大灣區。

<sup>3</sup> 在 1994 年，時任香港科技大學校長吳家瑋曾提出對標美國三藩市灣區，建設"香港灣區"或"港深灣區"。

三角洲城鎮群協調發展規劃研究》，構想興建"一灣三區"<sup>4</sup>；粵港兩地政府在 2010 年簽署的《粵港合作框架協議》，亦提出"環珠江口宜居灣區建設"。

2.2 2015 年，大灣區首次寫入國家文件，國家發布《推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景與行動》，正式在"一帶一路"建設中"打造粵港澳大灣區"。2017 年 3 月，國務院總理李克強在《政府工作報告》中提出，"研究制定粵港澳大灣區城市群發展規劃，發揮港澳獨特優勢，提升在國家經濟發展和對外開放中的地位與功能"，此時的大灣區發展已上升為國家戰略。

2.3 目前國務院正審批粵港澳三地政府就編制《粵港澳大灣區城市群發展規劃》("《規劃》")而上報的相關文件，預計近期或將對外公布，屆時三地政府與中央相關部委將按《規劃》共同商討和制定具體工作計劃。有關大灣區近年的規劃歷程可參閱圖 3。

圖 3 —— 粵港澳大灣區的規劃歷程



<sup>4</sup> "一灣三區"指的是珠江口灣區和廣州(佛山)、港深、澳珠三大都市區。

### 3. 粵港澳大灣區的社會經濟概況

3.1 大灣區位處珠江三角洲，經濟規模及人口龐大，是內地最早推行改革開放的前沿地區，也是內地三大重要經濟帶及城市群之一。<sup>5</sup> 大灣區區內製造業發達、供應鏈完善，是中國作為"世界工廠"的生產重鎮。同時，大灣區對外貿易頻繁<sup>6</sup>，是全國經濟外向型程度最高的地區。隨着產業轉型及價值鏈的逐漸提升，近年大灣區更成為高新科技企業的集聚地，創投活動活躍。此外，相對內地其他城市群，大灣區的獨有優勢在於擁有香港這個國際金融中心，集合大量專業服務和國際人才。下文將簡介大灣區的經濟規模、交通基礎建設，以及區內 11 個城市的產業佈局。

#### 經濟規模

3.2 大灣區面積約 5 萬 6 000 平方公里，2016 年區內常住人口達 6 774 萬人。儘管大灣區佔全國土地面積不足 1%，而區內人口數量不足全國總人口的 5%，但卻佔 2016 年全國 GDP 的 12%。

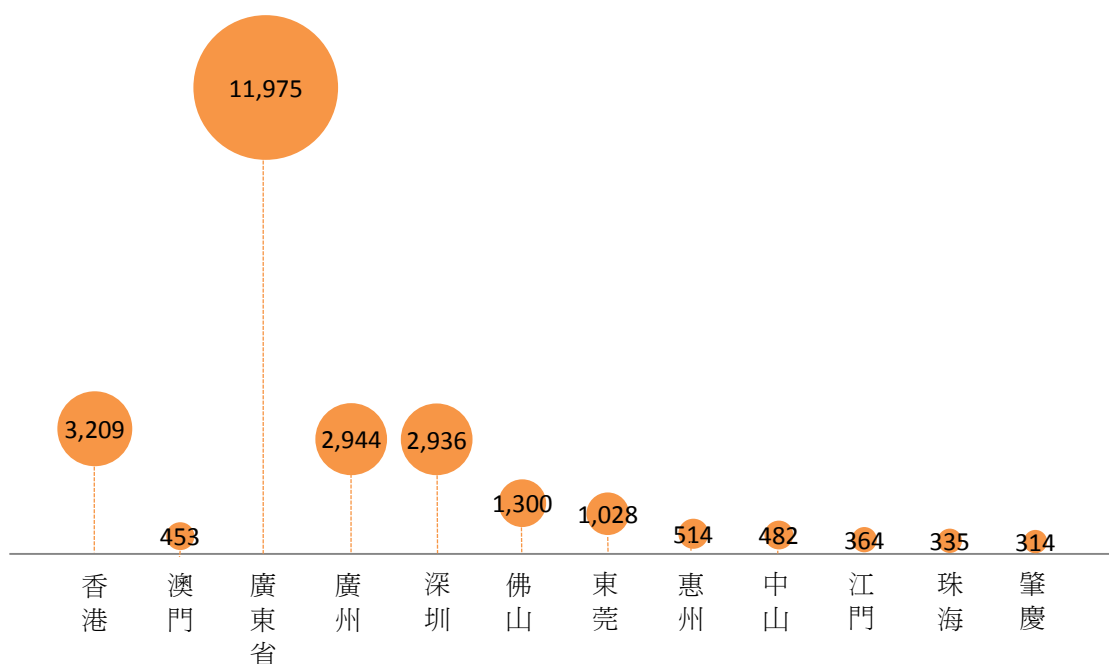
3.3 大灣區區內的 11 個城市，經濟規模分為 3 個層級。第一層級的香港、廣州、深圳各自 GDP 均超過或接近 3,000 億美元，不遜色於內地排名中間的一個省的 GDP；第二層級包括佛山和東莞，各自的 GDP 均在 1,000 億美元至 1,300 億美元之間；第三層級的六個城市，各自的 GDP 處於 310 億美元至 520 億美元之間(圖 4)。

---

<sup>5</sup> 其餘兩大經濟帶及城市群分別為(a)京津冀地區的環渤海經濟帶及(b)上海為首的長三角經濟帶。

<sup>6</sup> 大灣區9市在2016年的進出口貿易總額高達9,102億美元，佔全國對外貿易額的25%，若計及香港、澳門兩地的貿易總額，更佔全國總額超過四成。此外，2016年大灣區9市可利用外資總額約226億美元，佔全國的18%。

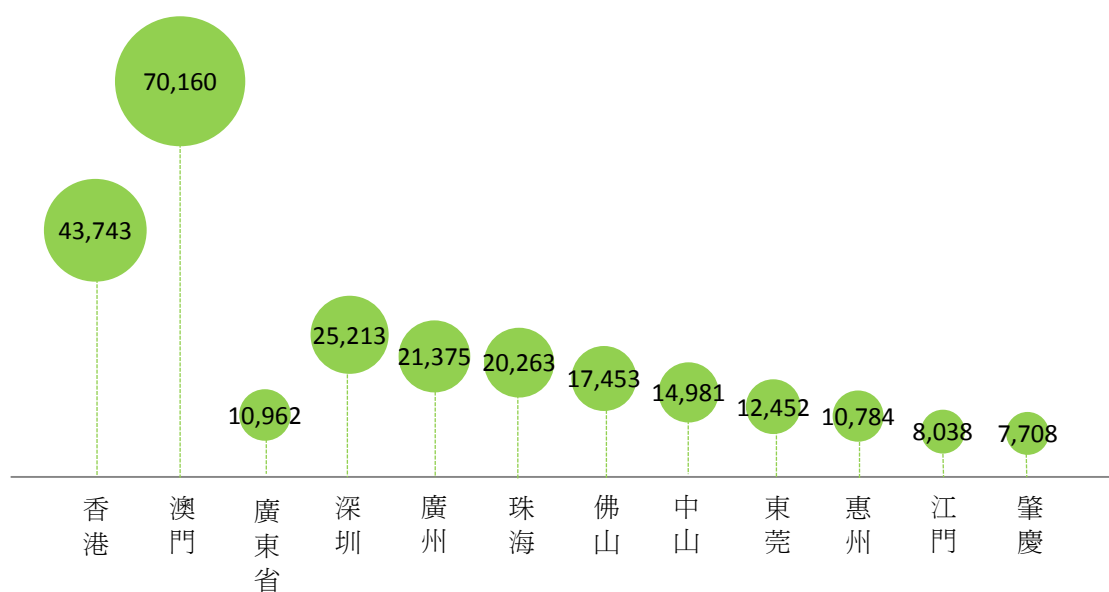
圖 4 —— 2016 年粵港澳大灣區各市生產總值(億美元)



資料來源：政府統計處(2017)、澳門統計暨普查局(2017)及廣東省統計局(2017)。

3.4 大灣區區內各城市的人均 GDP 差異亦顯著，人均 GDP 最高的澳門和香港相等於已發展經濟體的水平(圖 5)，而與大灣區區內的其他城市相比，澳門和香港分別是最低人均 GDP 的肇慶的 9.1 倍和 5.7 倍。

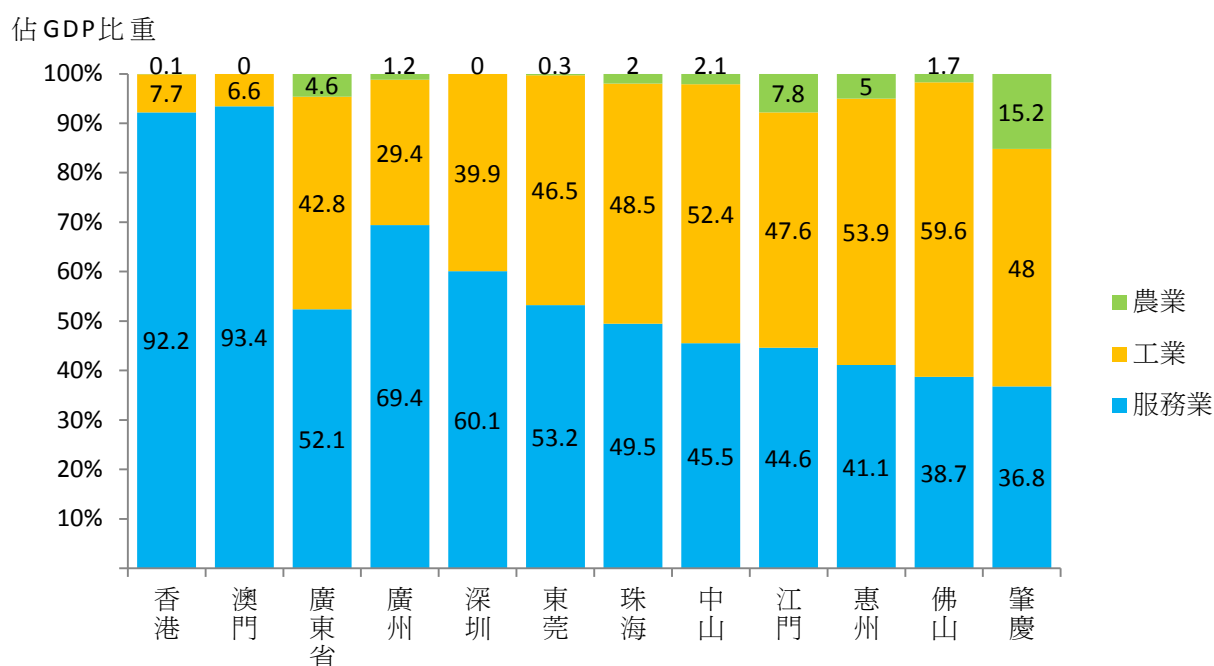
圖 5 —— 2016 年粵港澳大灣區各市人均地區生產總值(美元)



資料來源：政府統計處(2017)、澳門統計暨普查局(2017)及廣東省統計局(2017)。

3.5 從產業結構來看，港澳的情況比較特殊，服務業比重均超過 90%(圖 6)。珠三角的 9 個城市中，廣州的服務業比重最高，達 69.4%，其次是深圳(60.1%)、東莞(53.2%)和珠海(49.5%)，餘下 5 市的產業則是工業比重高於服務業。

圖 6 —— 2016 年粵港澳大灣區各市產業佔地區生產總值比重



資料來源：政府統計處(2017)、澳門統計暨普查局(2017)及廣東省統計局(2017)。

## 交通基礎建設

3.6 大灣區作為一個經濟整體，集中了大珠三角地區主要的機場群和港口群。區內主要有香港國際機場、澳門國際機場、廣州白雲國際機場、深圳寶安國際機場和珠海金灣國際機場 5 個國際機場，另有惠州和佛山兩個地區機場。機場群內的香港國際機場在 2016 年的旅客量位列全國第二，貨運量則居全國和全球的首位。廣州白雲國際機場的旅客量和貨運量均位列全國的第四位，而深圳寶安國際機場的排名則分別是全國的第七及第五位。

3.7 大灣區的主要港口有深圳、香港、廣州等樞紐港口，以及珠海、虎門、惠州等地方港口。按 2016 年的港口貨櫃吞吐量數字計算，深圳排名全國第二、全球第三；香港則排名全國第四、全球第五；而廣州緊隨其後，排名全國第五、全球第七(表 1)。



表 1 —— 2016 年全球十大主要貨櫃港口的比較

港口	港口吞吐量 (萬個標準貨櫃單位)
上海	3 713.3
新加坡	3 090.4
<b>深圳</b>	<b>2 397.9</b>
寧波－舟山	2 156.1
<b>香港</b>	<b>1 981.3</b>
釜山	1 945.5
<b>廣州</b>	<b>1 885.0</b>
青島	1 805.0
杜拜	1 477.2
天津	1 451.9

資料來源：海事處(2017)。

3.8 未來五年內，大灣區交通基礎設施建設將更趨完善。隨着港珠澳大橋、廣深港高鐵、深中通道等重點項目陸續建成通車(圖 7)，將進一步加強大灣區城市群之間的交通互聯互通，並促進大珠三角地區內連接各主要交通樞紐的城際一小時交通圈及三小時生活圈的發展。

圖 7 —— 粵港澳大灣區三大橋樑位置圖



資料來源：大公報(2017)。

## 產業佈局

3.9 從地理位置來看，大灣區 11 個城市可劃分為東岸、西岸和北部三大區域，各有獨特優勢(圖 8)。大灣區東岸、西岸和北部產業佈局簡述如下：

### 東岸：香港－深圳－東莞－惠州城市群

3.10 東岸的香港、深圳、東莞和惠州在人口及經濟規模都擁有很大優勢，2016 年佔大灣區的人口 47%、經濟規模的 55%。東岸一區三市的佈局如下：

- (a) **香港**：大灣區內的國際金融、航運和貿易中心。2017 年 7 月，粵港澳三地政府與國家發改委共同簽署的《深化粵港澳合作 推進大灣區建設框架協議》，目標包括鞏固和提升香港的國際金融、航運、貿易三大中心地位，強化全球離岸人民幣業務樞紐地位和國際資產管理中心功能、推動專業服務和創新及科技事業發展，建設亞太區國際法律及解決爭議服務中心；
- (b) **深圳**：全國重要的高新技術研發和製造基地，2016 年研發經費支出佔深圳市 GDP 比重的 4.1%，遠高於全國平均水平。此外，深圳吸引不少著名高新技術企業如華為、中興、騰訊在當地落戶。在金融服務業方面，深圳設有證券交易所，2015 年更成立前海自由貿易試驗區作為港深金融創新的合作平台；
- (c) **東莞**：世界知名的製造業基地、內地重要的出口基地。東莞五大支柱產業分別是電子信息、電氣機械及設備、紡織服裝鞋帽、食品飲料加工、造紙及紙製，另有四個特色產業，包括玩具及文體用品製造、傢俱製造、化工製品製造以及包裝印刷；及
- (d) **惠州**：石油化工及電子信息產業基地，設有仲愷高新技術產業開發區(國家級)及大亞灣經濟技術開發區。近年加強發展新型高科技產業如智能機器人、北斗衛星應用、3D 打印等。此外，惠州致力成為全球重要的高能環保電池生產基地、廣東省重要的清潔能源生產基地。



### 西岸：澳門－珠海－中山－江門城市群

3.11 西岸擁有澳門、珠海、中山和江門一區三市，人口佔整個大灣區的 15%，經濟規模相當於 12%。西岸一區三市的佈局如下：

- (a) **澳門**：定位為世界旅遊休閒中心，以及中國與葡語國家商貿合作服務平台；
- (b) **珠海**：毗連澳門，設有珠海國家高新技術產業開發區(國家級)及珠海橫琴自由貿易試驗區。珠海支柱產業包括電子信息、生物醫藥、家電、電力能源、石油化工和精密機械。近年亦致力發展高端製造業，包括海洋工程、航空航天、軌道交通、新能源汽車裝備等領域。旅遊業方面，珠海將建設以生態、觀光、休閒為特色的農業生態旅遊產業體系，並發展橫琴國際休閒旅遊島；
- (c) **中山**：傳統優勢產業包括家電、服裝、電子、燈飾、家具、五金製品等產業。近年亦開始發展高新技術產業，成為全國科技進步考核先進市和國家知識產權示範市；及
- (d) **江門**：傳統優勢產業包括紡織服裝、食品飲料、家具製造、建築材料、金屬製品、家用電器、造紙等產業。江門市"十三五"規劃提出要推動傳統製造業升級，向智能化、精密化發展。江門亦正推進物流業發展，計劃發展一個輻射粵西的物流樞紐或中轉站，並推進大廣海灣經濟區臨港物流區及鶴山物流樞紐中心的建設。

### 北部：廣州－佛山－肇慶城市群

3.12 北部的廣州、佛山和肇慶佔大灣區的人口 38%、經濟規模的 33%。北部三市的佈局如下：

- (a) **廣州**：廣東省省會，是全省的政治經濟中心及交通樞紐，設有南沙自由貿易試驗區，為粵港澳合作平台之一。產業發展以汽車、電子、石化、電力熱力、電器機械、通用專用設備、大型運輸及航天設備、醫藥八大行業為主；

- (b) **佛山**：佛山產業以民營企業為主導，近年力爭成為中國製造業一線城市，產品包括家用電器，電子、紡織、塑料、皮革、食品、陶瓷、服裝、印刷、建材、鑄造與機械等，以輕工業為主。佛山於 2015 年成為國家製造業轉型升級綜合改革試點，發展機械裝備、家用電器、紡織服裝、食品飲料等產業。近年亦發展高新技術產業，包括高端新型電子信息、節能環保、新能源汽車等；及
- (c) **肇慶**：廣東省糧食主產區之一，為珠三角連接大西南地區的樞紐門戶城市。肇慶有六大傳統產業，包括紡織服裝、食品飲料、家具、建材、金屬製品及家電。

圖 8 —— 粵港澳大灣區各市的產業佈局



## 4. 灣區經濟

4.1 灣區經濟已成為世界經濟版圖上的重要經濟形態，現對照世界三大灣區的發展規模(表 2)，探討大灣區是否具備發展成為下一個世界頂級灣區的條件。

表 2 —— 世界主要灣區指標的比較(2016 年)

灣區	粵港澳大灣區	東京灣區	紐約灣區	三藩市灣區
人口(萬人)	6 774	4 396	2 015	768
面積 (萬平方公里)	5.6	3.65	2.15	1.79
GDP (萬億美元)	1.39	1.86 <sup>(2)</sup>	1.68	0.78
人均 GDP (萬美元)	2.05	4.27 <sup>(2)</sup>	8.22	10.17
集裝箱吞吐量 (萬個標準貨櫃 單位)	6 264.2 <sup>(1)</sup>	772.5	625.2	237
機場旅客量 (億人次)	1.86	1.17	1.3	0.76
第三產業比重	62.2%	82.3%	89.4%	82.8%
全球金融中心 指數 2017 排名	香港(3) 深圳(20) 廣州(32)	東京(5)	紐約(2)	三藩市(16)
特點	內地經濟最發達、人口最稠密的區域之一，擁有龐大的港口群和機場群，是中國科技中心和金融中心。	由人工規劃而成的灣區，聚集了全日本 1/3 人口，是日本最大的工業城市群和國際金融中心。由於大批全球 500 強企業總部設於此地，故又被稱為"產業灣區"。	定位為"金融灣區"，是全球金融的核心中樞，滙集眾多銀行、證券、期貨、保險及外貿機構，全美最大的 500 家公司中 1/3 以上的總部均設於此。	定位為"科技灣區"，是全球高科技研發中心，矽谷的所在地，並擁有全美第二多的全球 500 強企業。

註：(1) 只包括深圳、香港及廣州數字。

(2) 2014 年數字。

資料來源：政府統計處(2017)、澳門統計暨普查局(2017)、廣東省統計局(2017)、國家統計局(2017)、海事處(2017)、機場管理局(2017)、澳門國際機場專營股份有限公司(2017)、中國民用航空局(2017)、日本內閣府(2014)、日本總務省統計局(2017)、日本國土交通省(2017)、United States Census Bureau (2017)、Bureau of Economic Analysis (2017)、The Port Authority of New York and New Jersey (2017)、Port of Oakland (2017)、Fortune (2017)及 Z/Yen (2017)。

## 粵港澳大灣區與世界三大灣區的比較

4.2 從表 2 可見，大灣區在人口規模及佔地面積均遠超世界三大灣區。物流運輸方面，大灣區優勢亦非常明顯，單計深圳、香港和廣州的港口貨櫃吞吐量，已是世界三大灣區總和的三倍以上，機場旅客的輸送量亦高於紐約等三大灣區。

4.3 從經濟規模看，大灣區的 GDP 高於三藩市灣區，緊隨紐約灣區及東京灣區之後。但從人均 GDP 來看，大灣區仍遠低於其他三大灣區，當中與以高科技產業為主的三藩市灣區的差距尤甚，一定程度上反映目前大灣區不少產業仍是勞力密集，處於價值鏈較低端位置。

4.4 從產業結構看，東京、紐約、三藩市三大灣區 GDP 主要由第三產業構成，比重均在 80% 以上，第一產業接近於零。其中紐約灣區第三產業佔 GDP 比重最大，達 89.4%。大灣區第三產業佔 GDP 比重最低，為 62.2%。

4.5 在金融發展方面，大灣區內的香港在 2017 全球金融中心指數<sup>7</sup> 排名第三，緊隨紐約灣區的紐約之後。此外，香港自 2004 年成為第一個開展人民幣業務的離岸市場後，現已成為全球最大的人民幣離岸資金池，全球約七成的離岸人民幣支付交易經香港處理。

4.6 展望未來，大灣區立足中國這個世界第二大經濟體，發展潛力不容忽視。而根據中國國際經濟交流中心<sup>8</sup> 的樂觀估計，到 2020 年，大灣區的 GDP 將基本追平東京灣區，到 2030 年，大灣區的 GDP 將達 4 萬 6,200 億美元，超過東京灣區(3 萬 2,400 億美元)和紐約灣區(2 萬 1,800 億美元)，成為世界 GDP 總量第一的灣區。

---

<sup>7</sup> 全球金融中心指數(Global Financial Centres Index)是全球最具權威的國際金融中心地位的指標指數。該指數著重關注各金融中心的市場靈活度、適應性以及發展潛力等方面。此外，其評價體系亦涵蓋了營商環境、金融體系、基礎設施、人力資本、聲譽及綜合因素等五大指標。

<sup>8</sup> 中國國際經濟交流中心是經中華人民共和國政府批准成立的國際性經濟研究、交流和諮詢服務機構，由發改革主管。

## 參考資料

1. *Bureau of Economic Analysis*. (2017) Available from: <https://www.bea.gov/index.htm> [Accessed February 2018].
2. Fortune. (2017) *Fortune Global 500*. Available from: <http://fortune.com/global500/> [Accessed February 2018].
3. Port of Oakland. (2017) *Facts & Figures*. Available from: <http://www.oaklandseaport.com/performance/facts-figures/> [Accessed February 2018].
4. *The Port Authority of New York and New Jersey*. (2017) Available from: <http://www.panynj.gov/> [Accessed February 2018].
5. *United States Census Bureau*. (2017) Available from: <https://www.census.gov/en.html> [Accessed February 2018].
6. Z/Yen. (2017) *The Global Financial Centres Index 22*. Available from: [http://www.longfinance.net/images/GFCI22\\_Report.pdf](http://www.longfinance.net/images/GFCI22_Report.pdf) [Accessed February 2018].
7. 中國(深圳)綜合開發研究院：《中國大灣區建設的背景意義、優勢障礙及空間範圍》，2017年，網址：[http://www.cdi.com.cn/uploadfiles/pdf/cdiex/cdiex\\_262.pdf](http://www.cdi.com.cn/uploadfiles/pdf/cdiex/cdiex_262.pdf) [於2018年2月登入]。
8. 中國民用航空局：《2016年民航機場生產統計公報》，2017年，網址：[http://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/TJSJ/201702/t20170224\\_42760.html](http://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/TJSJ/201702/t20170224_42760.html) [於2018年2月登入]。
9. 日本內閣府：《國民經濟計算（平成13年度-平成26年度）》，2014年，網址：[http://www.esri.cao.go.jp/jp/sna/data/data\\_list/kenmin/files/contents/main\\_h26.html](http://www.esri.cao.go.jp/jp/sna/data/data_list/kenmin/files/contents/main_h26.html) [於2018年2月登入]。
10. 日本國土交通省：《統計情報》，2017年，網址：<http://www.mlit.go.jp/statistics/details/index.html> [於2018年2月登入]。



11. 日本總務省統計局：《統計データ》，2017年，網址：<http://www.stat.go.jp/data/index.htm> [於2018年2月登入]。
12. 《快上車！大灣區香港新機遇》，《大公報》，2017年10月25日。
13. 金融界：《任澤平：粵港澳大灣區打造一流灣區和世界級城市群》，2017年，網址：<http://opinion.jrj.com.cn/2017/06/20082422628824.shtml> [於2018年2月登入]。
14. 政府統計處：《香港統計年刊》，2017年，網址：[https://www.censtatd.gov.hk/hkstat/sub/sp140\\_tc.jsp?productCode=B1010003](https://www.censtatd.gov.hk/hkstat/sub/sp140_tc.jsp?productCode=B1010003) [於2018年2月登入]。
15. 香港貿易發展局：《中國內地省市簡介》，2017年，網址：<http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/%E6%95%B8%E6%93%9A%E5%8F%8A%E6%8C%87%E6%95%B8/%E4%B8%AD%E5%9C%8B%E5%85%A7%E5%9C%B0%E7%9C%81%E5%B8%82%E7%B0%A1%E4%BB%8B/ff/tc/1/1X39VTST/1X06BOQA.htm> [於2018年2月登入]。
16. 海事處：《香港港口統計數字一覽》，2017年，網址：[http://www.mardep.gov.hk/en/publication/pdf/portstat\\_pamphlet17.pdf](http://www.mardep.gov.hk/en/publication/pdf/portstat_pamphlet17.pdf) [於2018年2月登入]。
17. 國家統計局：《中國統計年鑑-2017》，2017年，網址：<http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2017/indexch.htm> [於2018年2月登入]。
18. 普華永道：《粵港澳大灣區發展建設新機遇》，2017年，網址：<https://www.pwccn.com/zh/research-and-insights/new-opportunities-for-the-guangdong-hong-kong-macau-greater-bay-area.html> [於2018年2月登入]。
19. 楊汝萬、黃啟聰：《粵港澳大灣區共建世界級港口羣和空港羣》，載於李曉惠等編：《粵港澳大灣區與香港》，香港，商務印書館2018年版，第232-249頁。

20. 廣東省統計局：《廣東統計年鑑-2017》，2017年，網址：<http://www.gdstats.gov.cn/tjnj/2017/directory.html> [於2018年2月登入]。
21. 澳門國際機場專營股份有限公司：《旅客數據》，2017年，網址：<http://www.camacau.com/zh/our-business/airport-traffic-statistics/traffic-statistics-passengers/> [於2018年2月登入]。
22. 澳門統計暨普查局：《澳門統計年鑑 2016》，2017年，網址：<http://www.dsec.gov.mo/Statistic.aspx?NodeGuid=d45bf8ce-2b35-45d9-ab3a-ed645e8af4bb> [於2018年2月登入]。

---

立法會秘書處  
資訊服務部  
資料研究組  
2018年2月23日  
電話：2871 2129

---

資料便覽為立法會議員及立法會轄下委員會而編製，它們並非法律或其他專業意見，亦不應以該等資料便覽作為上述意見。資料便覽的版權由立法會行政管理委員會(下稱"行政管理委員會")所擁有。行政管理委員會准許任何人士複製資料便覽作非商業用途，惟有關複製必須準確及不會對立法會構成負面影響，並須註明出處為立法會秘書處資料研究組，而且須將一份複製文本送交立法會圖書館備存。本期資料便覽的文件編號為FS03/17-18。