

第一章、大珠三角都會區的發展

1.1. 大珠三角的出現是近代一百多年的時間。首先，在明清之間，東江、北江和西江的三角洲才在圍海墾田的活動下加快淤積的發展而形成三江三角洲合一而成爲珠江三角洲。其次，至少從唐代廣州急速發展成爲中國乃至國際的貿易大港，直至清末，珠三角主要是以廣州爲單核心，廣州以外的城鎮發展都是從廣州的規模與功能擴張衍生出來。即使明代葡萄牙人在澳門建立貿易基地。政治上從屬於香山縣，經濟貿易上只是作爲廣州的外港。廣州爲核心的珠三角真正出現變化是香港在1842年的開埠。由此而開啟外來政治因素對珠三角原來經濟形態的衝擊。香港與上海代表19世紀至20世紀條約港與租界經濟。上海在1850年代已取代了廣州在中國，乃至東亞地區的最大貿易港地位。1950年至70年代美國對中國的經濟制裁迫使中國實行內向型的中央集權計劃經濟體系，廣州及珠三角失去了由外貿帶動的市場經濟效益。廣州與珠三角其他城市的有機市場聯繫受到破壞。香港則一枝獨秀地急速發展，成爲國際製造業、與外貿與金融的中心。但卻與珠三角缺乏連接。1980年代開始的中國經濟改革與開放，香港與珠三角再次通過市場連接。邊境的開放和相關的貿易與投資、交通電信等跨境基礎設施的發展，使香港的經濟伸延入珠三角，形成跨境的生產體系。與此同時，內地的特殊政策，助就了深圳拔地而起，形成珠三角境內對廣州的競爭。1994年開始有珠三角地區的政策概念。2008年提出珠三角一體化和大珠三角的合作，開啓了大珠三角的廣東省珠三角九市與香港、澳門的區域整合進程。

從國際經驗看，由於歷史上一段時間的政治分離，大珠三角的區域整合的進程并不容易，也不會簡單地通過融合，形成單中心的都會區，如東京、巴黎、倫敦，乃至維也納、華沙、索非亞等首都城市的演化過程。反而，因體制和歷史因素，大珠三角更有可能朝多核心或多中心都會區的發展。國際上最相近的例子會是荷蘭的蘭斯台德(Randstadt)，包含大亞姆斯特丹、鹿特丹及海牙都會區，和萊頓、烏得勒支等衆多城市的組合；或波蘭北岸的三城市都會區(Tri-city)，包括格但斯克、格丁尼亞和索波特(Gdańsk, Gdynia and Sopot)三大城市的聯合區域。

國際上有關城市或都會的發展，長期著重單核或單中心，無論理論或規劃都是這樣。1980年代之後開始轉變，多核心或多中心城市與都會(polycentricity)成爲理論研究、城市規劃，以至國家政府及歐盟的發展戰略，這個典範(paradigm)的變化，實際上反映著發達國家(歐美為主)經濟社會技術形態的轉變。

大珠三角整合成爲都會區似乎是勢所難免。從城市化的地理伸延，跨境人流物流的頻密度來看，至少珠三角的東岸已經變為一連綿相接的都市帶，而西岸的城市化程度和人流物流亦與廣州、香港、澳門緊密連接。整個大珠三角按人口密度而言，已形成一個大都會區。

在這個大都會區裏，現時還有不少制度障礙，如港澳與內地九市的一國兩制差別。內地九市之間的行政及相關的制度界限，港澳與九市之間的發展水平距離和

發展形態的差別，產業和社會文化的不同等等。因而大珠三角的功能整合還正在開展。競合的關係并未穩定。而在社會文化方面，是一體化亦或是多元化，也難預測和不易規劃。故此，大珠三角都會區今後發展如何，還屬未知之數。不過，從國際經驗，以及珠三角的歷史經驗，或許可總結出一些發展趨勢來。

1.2. 城市及都會區的演化理論

1.2.1. 工業革命前的城市化及都會區發展

在工業革命之前城市的發展主要受制于兩個因素：剩餘農產品及其規模，及交通距離(反映著交通工具與實際交通時間)¹。而大致根據這兩個因素，有關城市演化的模式和形態，有兩個主要的理論模型。

一是克裏斯塔勒(Walter Christaller)在 1930 年代研究南德國城市得到的規律——中心地區的等級模式。中心地區(central place)指聚居地或節點向周邊地方提供商品和服務，因此屬市場/市集的概念。其中的假設包括區內交通因素一致化和有足够的行政力來集中服務并建立起與中心地區共同演化的中心城市。由于交通因素的制約，中心市場的形態多以六角型為主。從村落到市鎮到城市到大都市區反映著中心市場的等級服務範圍²。

二是施堅雅(William Skinner)的標準市集城鎮。他的立論是采取中心地方理論，但是用中國四川平原在人民公社化之前的傳統農村市集體系作為分析對象，他建立了一個多層次的結構：

中心地區類別	市集/市場類別	最大範圍的依附地域
(次要市場)	(次要市場)	(次要市場地域)
標準市鎮	標準市集	標準市場地域
中等市鎮	中等市場	中等市場地域
中心市鎮	中心市場	中心市場地域
地方城市	——	城市貿易地域
地區城市	——	地區貿易地域

出處: G.William, Skinner, Marketing and social structure in rural China, Part I, *Journal of Asian Studies*, 24:1 (November 1964), pp.3-44, (p.9)。

¹ 交通距離實際可用 tyranny of distance 來形容。這兩個因素的討論可看 Gilles Duranton, Distance, land and proximity, economic analysis and the evolution of cities, *Environment and Planning A*, 1999。

² Walter Christaller, *Central Places in Southern Germany*, (1993), Prentice Hall, 1996。

施堅雅的農村市集/市場等級體系同時有不同的社會結構與政治功能，逐級而上。但最主要構成整個體系的功能是農副產品的生產與貿易，以及在標準市集的腹地以外更大範圍的生產分工體系所能供應的產品與貿易。

施堅雅堅持中心地區理論的六角型形態。但是在工業革命之前，交通輸主要是陸路。故此中心地區的交通制約可能產生一致性六角型形態。可是即使在中國，例如長江三角洲與珠江三角洲等地區，水道的交通作用高於陸路，而水道的地理差異性很大，未必會形成標準型的六角型形態。更重要的是水道交通的通達性勝於陸路，因而市場腹地範圍可大為擴張。規模經濟效益會帶來範疇經濟效益，即使在工業革命前亦會產生出貿易城市、工礦城市，乃至政治城市(首都/都會城市)。特別是後者更可因人口規模、資源控制能力而同時加添巨大的貿易與手工業生產功能，以至其他的城市功能，如教育、賑災、軍事等。中心地區理論只能對農村市場或地區城市以下的體系有解釋能力，在此以上的大城市的興衰則難以解釋。而且，中心地區理論主要是把現狀總結和描述，屬靜態的分析方法，難以從動態來分析中心地區的構成因素和變動的可動性及因由。

1.2.2. 工業革命的城市化及都會區發展—美國經驗

從城市化的發展來看，美國的經驗頗為特殊。

- a) 新起點。從殖民地開始，沒有歷史基礎制約。
- b) 空間遼闊。開始時人口密度極低，擴展的空間廣大。
- c) 規模巨大。由於資源豐盛，成本低及歐洲市場需求大，經濟規模和人口規模增長迅速。美國的領土擴張使之在 20 世紀初已相當於西歐的規模。一國之內的規模效益大於歐洲眾多中小型國家。

故此，美國的城市化至少至今 1980 年代之前，主要屬有機擴張，依從市場和經濟因素較大。在這個基礎上，以美國獨特的發展模式，John Borchert 總結出美國都會演化的五個階段。

他劃分階段的主要因素為二：腹地的規模和資源條件及工礦加工所用的能源與交通運輸技術。這兩個因素都是相關和互為影響的。他的階段如下：

- 1) 1790 年代至 1830 年代—帆船及馬車。眾多城市為港口城市，集中於航道沿線，主要為出口西歐而生產和運輸。

- 2) 1830 年代至 1870 年代—蒸汽動力、蒸汽輪船及蒸汽火車的地區性、鐵路系統。發展重心為中西部內陸大港口城市，靠近農業地區，礦產及森林資源。
- 3) 1870 年代至 1920 年代—鋼鐵時代，及全國性的鐵路系統。商業化大城市冒起，傳統航道旁的城市開始沒落。
- 4) 1920 年代至 1970 年代—汽油內燃機及汽車、航空，及康娛服務設施(amenities)。都會區擴張，郊區化，大量人口遷移到南加州及佛羅里達州。
- 5) 1970 年代至? 衛星、電子及噴射機動力。亦即所謂高科技時代，都會區愈來愈複雜和多元化³。

在這 5 個階段的演化過程裏，事實上美國城市經歷著由貿易到工業，再轉至服務業為主的主要功能轉變。在工業化的過程裏，為了方便運輸和就業，城市中心從港口轉移至火車站，工廠及工人居住區則鄰近火車站。甚至貿易的功能亦集中於火車站為主的市中心區。只有當商業服務發展，市中心區才從火車站向外擴張，包含更多的服務業和康娛服務。同時，由於汽車、市區鐵路或地鐵的發展，城市的功能和居住區可以向城外擴散，主要是沿著公路或地鐵綫，形成美國式郊區化的城區無計劃擴張(urban sprawl)。

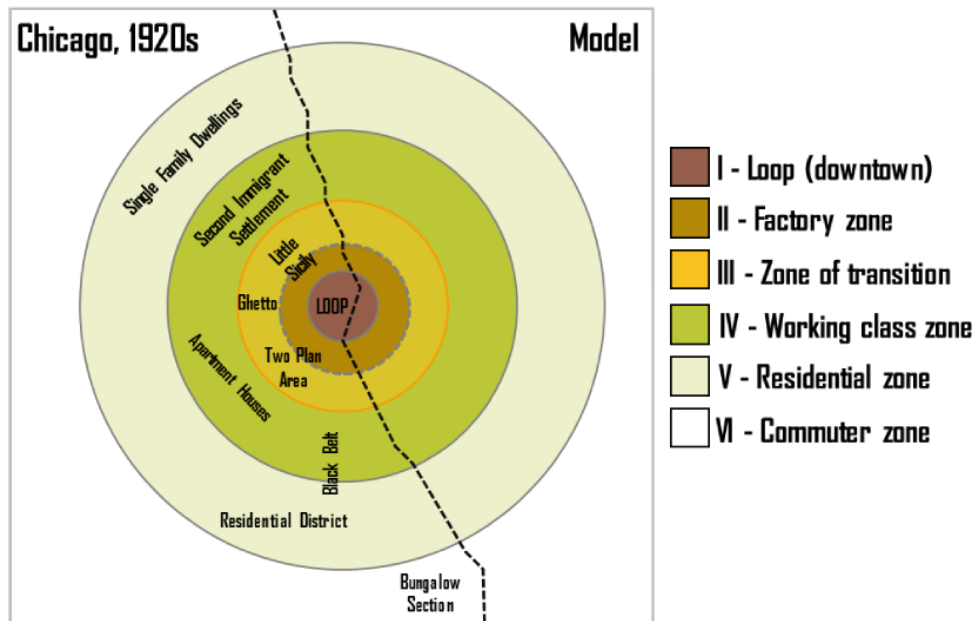
在 19 世紀內，交通運輸工具的改善幫助城市以單核心的形態擴張。此期內美國的市內交通化的發展包括：馬拖公共汽車(1827 年開始)、有軌電車(1873 年)、無軌電車(1886 年)和地鐵(1895 年)。但 20 世紀的汽車化却扭轉單核心式的城市集中趨勢。例如 1910 年開始的市內貨車和 1930 年代開始的城際貨車。後者借助公路和超級公路使製造業從市內脫出，遷移至公路兩旁或公路可達的遠郊或別的城市。這促使城市的貿易服務功能與工業生產功能脫離。

1920 年代美國芝加哥學派提出新的同心圓形態的都市發展模式，取材自 1925 年的芝加哥及其他的美國城市的情況。

同心圓的內環是市中心區(火車站)。工廠區及工人居住區，其外環是中產階級的居住區。各環或區的功能分區反映工業城市的歷史因素，也體現著地價與服務功能選擇的關係。物以類聚，人以群分。

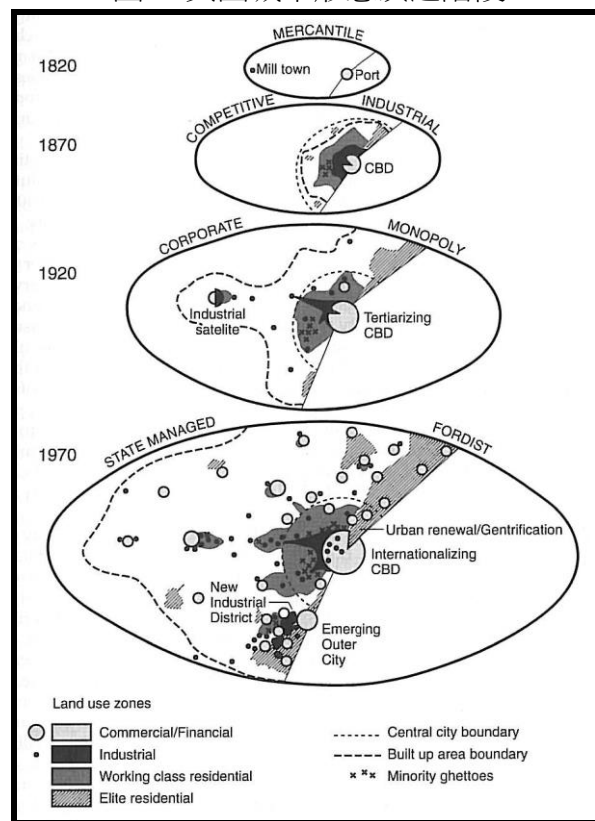
³ 第 1 至 4 階段見 John R Borchert, American Metropolitan Evolution, *Geography Review*, 57:3(July 1967), pp. 301-332。第 5 階段見 John R Borchert, Futures of American Cities, in John F. Hart, ed., *Our Changing Cities*, Battimore, Johns Hopkins University Press, 1991。

圖 1: Burgess 1925 年城市土地使用模型



出處: Jean-Paul Rodrigue, *The Geography of Transportation Systems*, New York: Routledge, 2013.
<http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch6en/conc6en/burgess.html>

圖 2: 美國城市形態演進階段



1820 年	重商主義時期 港口與手作坊鎮分開
1870 年	競爭工業時期 中央商業區出現，其外為工業區，再以外為工人居住區
1920 年	企業壟斷時期 中央商業區三產化，市外有工業衛星城，精英向外遷移
1970 年	政府管理的福特主義時期 中央商業區國際化，市區重建士紳化，新的工業區及外圍城市冒起 市中心區出現大量貧民窟

出處: Edward W. Soja, *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, Malden, Mass., Blackwell, 2000, p. 113, Figure 4.1. 原出處為 E. W. Soja, *Postmodern Geographies*, Verso, 1989, p. 174。

這種同心圓形態亦是單核心的形態。不過，受制于美國城市發展的獨特歷史經驗，未必可應用于其他國家。特別是歐洲城市的歷史因素極濃厚，沒有像美國那樣在工業化進程裏從無到有，急劇擴張。不可能照搬美國的模式。而 **Burgess** 的理論亦把城市的劃分同心圓的區域(**zones**)與社群及社會問題關連起來，甚至認定其為自然的必然趨勢，帶有強烈社會達爾文主義的色彩，過度強調競爭與土地價格的作用。看不到階級、種族等結構和制度性因素對社區分化與集中的影響。

美國芝加哥學派代表人物 **Burgess** 在 1925 年提出的這個城市土地利用型的目的是作為所有城市的通用模型。他認為芝加哥作為典範，所有城市的土地利用型的演進都是一環扣一環地向外擴張，每環特殊的土地利用途徑產生出來的社會結構變成通用的規律。差別只是城市生長的時間差別而已⁴。

芝加哥學派的城市模型，同時反映著兩個美國的發展趨勢。一是以生產綫為主的大眾生產模式的福特主義。另外是以福特主義的工廠生產方式作為楷模的現代主義。後者 1930 年代在歐洲開始，但 1930 年代之後主宰著美國的城市規劃與建築風格，特別是對英美戰後的發展影響最大。直至 1970 年代與福特主義的衰落差不多同時才廣受批評。現代主義與芝加哥學派的理念相配合，亦與美國在 1890-1930 年代流行的效率城市運動(**City Efficient Movement**)同期。

福特主義的原則是專業分工，大眾生產和標準化。而現代主義的建築與城市規劃，同樣地是以機器性的功能與效率為尚。將城市原來的歷史結構鏟除，重建個體化、標準化的房屋，幾何型的城市布局——重複、標準、單一化。房屋的功能只是居住用的機器，街道則是產生交通的工廠。居住區的單一化同時是以年齡、收入與種族來作分隔原則。現代主義的創始人柯布西耶(**Le Corbusier**) 曾經規劃把塞納河北岸的巴黎城市原來結構完全拆掉，代之以 18 棟 700 呎高的大樓。如芝加哥學

⁴ E. W. Burgess, The growth of a city, in R. E. Park, E. W. Burgess & R. D. McKenzie, eds, *The City*, Chicago, Chicago University Press, 1925, pp. 42-62。

派一樣，他們認為現代主義的結構是放之四海而皆準，代表汽車文明、工業、科學與理性。城市的功能分區與工廠的車間分工相同⁵。

1950 年代，1960 年代美國和歐洲的城市建設多采現代主義的原則，影響并及于其後的新興國家的城市規劃。中國在改革開放之後的城市改建、新區擴建的千城一面，基本上都是依照現代主義的原則進行。

總的來說，福特主義與現代主義影響下的美國城市發展模式是趨向於大致類似 Burgers 的土地利用模式。但是城市內環的街道系統多是長方形的，典型如紐約曼克頓區。但隨著城市擴張，通過公路與汽車，首先是工廠，其後是住宅區向外沿交通幹綫遷移，在最外環郊區形成中產階級低密度住宅區，和隨之而興起的郊區購物商場⁶。由于高收入社群的外遷郊區，市中心留下的是競爭力弱的老工廠和沒有能力外遷郊區的工人住宅區老大樓)。

Burgess 的土地利用模式反映著城市經濟上升而帶來的規模擴張。可是在美國，1970 年代是福特主義生產方式因國際競爭在本國國內非工業化過程中趨於沒落，工業城市和都會區都隨之衰落，由擴張轉為收縮。現代主義式的城市規劃帶來的是城市中心區的衰敗，中心區與郊區中產階級住宅區的貧富懸殊，發展差距惡化。單核心城市的擴張停頓。中心內陷，城市郊區反而出現新的之中心，如「邊界城市」(edge city)的出現。

⁵ Shawn M. Natrasony & Don Alexander, *The rise of modernism and the decline of place: the case of Surrey city centre, Canada*, Paper presented at Environmental Design Research Association Annual Conference, Sacramento, California, USA, 30 May-3 June, 2007. Le Corbusier 的理想城市模型強調功能、效率與生產。1992 年發展的《當代城市》，以標準化的樓房為組成。為了標準化和方便大眾大生，所有樓宇都一模一樣，室內設計亦然，甚至傢俬亦相同。為了效率，城市依社會階級分區，中心是 24 座六十層高的鋼鐵玻璃大樓，按長方型的布局排列，供社會精英居住和作辦公樓之用。每個大樓被花園綠化包圍。每座大樓相等於垂直街道，商店及其他服務在大樓內集體供應。在城中心以外的衛星城市則為低層住宅樓，劃為勞動階級居住。這樣的理想城市是把舊有社會痕跡完全剷除，重新建設安排，其中包含強烈的社會改造目的(Le Corbusier and the modernist experiment, *Vobisam*, September 2005)。《當代城市》的規劃是以改造巴黎為假設。1932 年發表的《輻射城市(The Radiant City)》，則以莫斯科為假想規劃對象，因而沒有階級的分區隔離，而是所有居民一致地住在相同的標準化、大眾生產的十五層高的高樓內。取消街道，以汽車運輸連接。Le Corbusier 低估了汽車的需求與使用量，故此他的理想城市劃撥出太小的空間供停車與汽車通過使用。他後來對模型的修改是把城市建成特別緊湊，因而減少汽車對空間的要求。(James Dunnett, *Le Corbusier and the city without streets*, in Thomas Deckker, ed., *The Modern City Revisited*, London, Spon Press, 2000, pp.56-79)。雖然巴黎等城市都沒有依 Le Corbusier 的規劃來改造，他在城市規劃與建築設計方面影響很大，且隨著福特主義的工業生產方式在二次大戰後的擴散而與芝加哥學派理論一起，甚至主宰著發展中國家(包括中國)的城市發展。

⁶ 底特律的情況，見 Ted Perlmutter, *Comparing Fordist Cities: the Logic of urban crisis and union response in Turin, 1950-1975, and Detroit, 1915-1945*, The Minda de Gunzburg Centre for European Studies (Harvard University), *Working Paper Series*, no. 3 (1991)。

在歐洲的工業城市，1950 年代採納福特主義的生產方式。可是在 1970 年代非工業化的過程中，製造業規模和就業人口，乃至城市總人口都萎縮。1950 年代依現代主義興建的不少在市中心區或郊區為產業工人而設的住宅區大樓，在 1970 年代裏部分城市已將之拆掉。最典型的例子是法國中西部的聖艾蒂安 (Saint-Etienne)和英國北部的謝菲爾德 (Sheffield)⁷。

1.2.3. 歐洲的經驗

由於歷史和地方傳統的因素，歐洲國家缺乏閑置的土地和強勢政府可以大面積地改建原來的城市格局。唯一例外是 19 世紀下半期的巴黎。歐洲雖是現代主義的發源地，福特主義的大眾生產方式只在 1950 年代才廣泛地在歐洲推行，但為時只有 20 多年時間，未足以形成強大的政治社會經濟力量推行現代主義的城市改建或重建。結果是歷史和地方傳統因素使歐洲的城市保留原來的特色和差異性、多樣性。

歐洲大城市的形態主要有：

- a) 單核心主城市但經濟長期不佳，人口外移，例如愛爾蘭與希臘。
- b) 單核心主城市，周邊經濟穩定，如丹麥與瑞典。
- c) 強大的單核心主城市，全國經濟集中於首都，如法國。
- d) 強大的單核心主城市，却容許多個的製造業的城市化地區，如英國，在倫敦之外，還有曼徹斯特、利物浦等工業中心。
- e) 相對穩定二中心形態，例如西班牙與意大利。
- f) 中歐的強大多核心形態，密集的城市化和開放型的城市等級系統包括百萬人口的大城市及密集的中等城市網絡。城市都有悠久的城市自主管理傳統。例如荷蘭的蘭斯台德、德國的萊因－魯爾、萊因-美因 (Rhine-Main)都市區和比利時的華倫工業帶都市區 (Walloon industrial axis)。
- g) 中歐多核心城市區，但缺百萬人口的大城市，如瑞士。

歐盟曾把所屬區域按單核心與多核心的指標分類。指數分數在 70 以上單核心都會區包括的有巴黎盆地，德國東北部、西班牙中部、拉脫維亞。10 分以下的有西班牙北部、荷蘭、德國的薩克森－圖林根，波蘭東部及意大利東北部⁸。

如上述，即使在 1950 年代-1970 年代美國影響最大的時期，歐洲只有少數城市採納單核心形態現代主義城市規劃方法來改造、擴建。即使少數現代主義的建

⁷ Anne Power, Jorg Ploger & Astrid Winkler, *Phoenix Cities: The Fall and Rise of Great Industrial Cities*, Bristol, The Policy Press, 2010.

⁸ Christian Vandermotten, Marcel Roelandts, Pierre Cornut, *European Polycentrism: towards a more efficient and/or a more equitable development?* In Nadine Cattani, ed., *Cities and Networks in Europe: A Critical Approach of Polycentrism*, Surrey, John Libbey Eurotext, 2007, pp.51-61。

設，在 1970 年代也開始將之大部分拆掉，回復到歐洲城市原來多樣化的傳統發展途徑去。這方面最典型的例子是意大利都靈市。

1.2.4. 福特主義 / 現代主義城市的轉型

福特主義的生產方式實際上相等於 Borchert 的第三和第四階段，甚至伸延至第五階段。Borchert 的階段論只是描述美國工業發展過程中技術的演進，並不觸及工業組織和生產方式，後二者的演進體現著不同生產方式在國際和國內市場競爭。福特主義的興起、普及，反映著美國的大眾生產方式在市場上打敗了傳統手工業和分工有限、規模效益低下的早期工廠生產組織。但是，國際市場的演變，以標準化低成本作為優勢的福特主義在 1970 年代亦受到市場競爭而衰落，因而依賴福特主義作為經濟基礎的現代主義城市亦同時衰落。

1.2.4.1. 美國底特律市的經驗

美國底特律市作為福特公司總部及美國汽車工業的重鎮，代表著最典型的福特主義或現代主義城市。其興衰亦與福特主義的興衰同期。

底特律市位於美加邊境為大湖區的城市。1880 年代人口十多萬，1900 年增加一倍以上，成為美國第十三大城市，主要是一個多元化的工業城市。1905 年汽車工業起飛，1914 年佔全國一半生產。1920 年代三大汽車廠佔全國生產 75%。1929 年人口 160 萬人，進至美國第四大城市，也是全世界的汽車都市，差不多是單一產業的工業城市。

福特主義對城市擴張形態影響最清楚。一是汽車為推動力，市區向外蔓延，20 世紀上半期便由 20 平方公里市區擴展至幾千平方公里。擴張是以長方型的網格 (Grid) 方式伸展。美國最早的超級公路在 1940 年代在此首建，支持著城市的急速郊區化。二是城市的分散擴張發展包括中產以上的社會精英從 1920 年代已開始從市中心區遷移出來遠離市中心區的工廠區及藍領工人區。另方面，城市的郊區化包括汽車工廠的分散建設，特別是 1945 年-57 年新建 25 間工廠都建在市區以外。

1930 年代汽車工業蓬勃發展之時，底特律成為美國最富裕的城市之一，藍領也逐步遷移至郊區的低密度平房區，市中心變成黑人新移民的集中區。為方便汽車進入市區，不少社區被拆遷以建設超級公路，擴闊道路，以及修建停車場。

然而，1960 年代當地汽車工廠進一步外遷以逃避工會控制的高工資。1970 年代日本汽車進口競爭劇烈，加上石油危機的打擊，美國汽車產業開始衰落。作為

汽車產業最集中地的底特律亦隨之衰落⁹。1960 年至 2000 年，底特律的人口減少了一半。2000 年至 2009 年人口每年減 4%。現時貧窮線下人口多於 32%，31% 家庭屬極度低收入¹⁰。

從城市的發展來看，由于市中心區工廠的倒閉，就業機會與中產階級外移，市中心區轉化為沒落的貧民窟，以長期失業的黑人家庭為主。大面積的市區地方空置。

1970 年代之後，底特律市財政困難，但政府仍嘗試重整以振興經濟。可是採取的方法依照現代主義原則以分散的高層大樓為主，大地盤面積、大面積的空地綠化。原來 19 世紀的緊湊城市格局大部分被改掉。多條超級公路直達市中心區，把市中心分割。1990 年代更加快拆掉市中心區的舊住宅區，興建大型建設項目，包括賭場¹¹。可是，這樣的重建改造卻沒法促使底特律市轉型更生。產業還是以沒落的汽車業為主，人口依然下跌。

底特律代表著美國福特主義的急升急跌。1910 年至 1930 年人口三倍擴張至 150 萬人，1950 年升至 185 萬人，到 2010 年只有 71 萬人。現時全市有 40 平方公里的廢置地。和市政府接收了貸款中斷的房屋，佔了全市三分之一¹²。2013 年底特律市申請破產。底特律在 2013 年的破產反映市政府在汽車產業衰落過程的錯誤決策。一是以房地產發展來作替代經濟轉型。二是市政府以發債來維持赤字的財政，且發債的法定上限是與全市房地產的總價值掛鉤。政府更受金融機構所誘惑，購買巨額的利率對沖衍生工具。結果在金融海嘯下，房地產先崩潰，市財政繼而因衍生工具解約的龐大虧損和法定發債上限下跌而破產。2013 年底特律市的失業率達 29%，而市財政破產，市屬機構人員的退休金亦資不抵債。整個城市經濟陷入全面崩潰的危機中¹³。

⁹ Thomas J. Sugrue, From motor city to motor metropolis: how the automobile industry reshaped urban America, in *Automobile in America Life and Society*. www.autolife.umd.umich.edu。

¹⁰ City of Detroit 的官方網站。

¹¹ Brent D. Ryan, The restructuring of Detroit, city blocks form change in a shrinking city, 1900-2000, *Urban Design International*, 13(2008), pp. 156-168。

¹² M. R. Meenar, J. P. Featherstone, A. L. Cahn & J. McCabe, Urban agriculture in post-industrial landscape: a case for community-generated urban design, paper presented at 48th ISOCARP Congress, Perm, Russia, 10-13 September 2012。底特律的後工業化的一個方向是推廣城市農業。例如 Hantz Farms 規劃在城東部建全球最大(110 畝)城市農場。

¹³ 參看 Bill Nowling, Detroit financial crisis timeline, 2005-2013, *Michigan Chronicle*, 25 October 2013; Monica Davey & Mary W. Walsh, For Detroit, a crisis of bad decisions and crossed fingers, *The New York Times*, 11 March 2013; Detroit, America's war torn city, *Economy in Crisis*, 2 May 2014。

1.2.4.2. 意大利都靈市由汽車城到後工業轉型的經驗

都靈市或譯作杜林，位于意大利西北部皮埃蒙特地區。原為歷史文化老城，連接意大利與法國。曾短暫 4 年為統一後意大利的首都，19 世紀末及 20 世紀成立菲亞特 (Fiat，1899 年創立) 及藍旗亞 (Lancia，1906 年¹⁴創立) 汽車企業。隨著意大利汽車產業的擴張和菲亞特的發展，都靈市成為意大利汽車之都，一如底特律之在美國。1960 年代是都靈和菲亞特的黃金時代。以都靈為代表的意大利汽車產業居全球第四五大生產國。都靈市得益自大量移民投入汽車及相關產業，20 世紀初人口只有 40 多萬人。汽車產業雇用了三分之一的城市就業人口。二次大戰後，都靈市城市與汽車產業的擴張，標志著意大利的經濟奇迹，人口上升超過一百萬人，全市工業八成為汽車產業。都靈市成為歐洲工業最專門化的地區。

1975 年全市人口 120 萬人。專業及中產階級集居於市的歷史中心區，產業工人則散居城市中心以外的周邊地區，鄰近菲亞特的工廠。由于菲亞特是取法底特律的福特工廠，作為意大利最大的工業企業便成為福特主義生產方式在意大利的最典型代表。1960 年代為降低成本，菲亞特把新廠設在意大利南部和蘇聯。1970 年代石油危機之後，菲亞特與都靈同時開始緩慢的經濟衰落。1980 年後菲亞特逐步大規模裁員，南部來的移民回鄉，部分轉移至市區以外。人口遞減的趨勢直至 2000 年代初¹⁵。在汽車工業逐步衰落的過程裏，與底特律不同，都靈在 1990 年代開展積極進取的產業結構改造，新的經濟發展戰略，以至城市發展的轉型。從工業收縮的程度而言，都靈的情況頗為嚴重，包括市在內的都靈省從 1971 年至 2001 年減少了 17.1 萬個製造業職位。市的人口下跌了 25%¹⁶。但在 2006 年之後却成功地將工業多元化與後工業城市經濟發展結合起來。

都靈的經濟轉變始自 1990 年代。1993 年第一次普選市長，選出一位非政黨的大學教授。他開展全市討論與諮詢都靈市的都市復興計劃，從而訂定出了 1995 年的城市總體規劃、戰略計劃(1998-2000 年)及 1997 年的邊緣鄰舍地區計劃。

第一步是改變工業地用途。理由是城市有八成的工業土地閒置。而最先的是把市中心區的中央鐵路綫從地面轉為地下，將地面改為混合用途的新的戰略經濟增長走廊，并把原來被鐵路分割的城市部份連接起來；將廢置的廠房與及傳統的街市等空間或是轉變用途，重新利用，或是全面翻新。例如把全歐最大的露天市場和周邊的社會房屋住宅區重修、整合起來發展¹⁷。

¹⁴ 1969 年被菲亞特兼併。

¹⁵ Astrid Winkler, *Torino: City Report*, CASE (The Centre for Analysis of Social Exclusion, London School of Economics and Political Science) Report no. 41, December 2007。

¹⁶ Anne Power, Jorg Ploger & Astrid Winkler, *Transforming Cities Across Europe*, CASE Report No. 49, 2008。

¹⁷ Viviana Rubbo, *Urban Regeneration and integration in Turin (Italy), the example of Porta Palazzo / The Gate Project*, FORUM, Institute for Multicultural Affairs, The Netherlands, 2009。底特律市政府在 2011 年往都靈市取經，便是首先考察這個項目。La Stampa, 20 July 2011。Porta Palazzo 廣場露天市集的

從這個起點出發，都靈市的改造按三個方向¹⁸。

一是建設多中心城市。重建市中心區，從房屋與基礎設施入手，修復重整舊的住宅區。把閒置的市中心工業土地轉為商業、居住及其他服務業用途。

二是建設多元工業化城市，擴大市內的理工大學，成立創業孵化器和用舊車廠改為新工業區。都靈市擺脫對菲亞特和汽車業的依賴。但借助原來汽車工業的技術和部門產業的基礎，如精密工程、專用車床、模具設計和電子電路設計等，幫助從菲亞特工廠體系分解出來的中小企業和技術人員創業和發展，形成多個產業集群。使工業的多元化維持著都靈市的製造業基礎，和蘊含在其中的技術、知識、創造力等社會資本資源¹⁹。

三是建設「才華」產業城市(pyrotechnic city)。把都靈的人文資源全力發展，在文化旅游、會展、學術會議、博物館、電影與歌劇、宗教節日與民俗節日，乃至露天市集所展示的本地食材與餐飲，在皮埃蒙特地區源起的「慢餐運動」(slow food movement)，使都靈成為文化創意區域和娛樂享受的市場。而這些活動不少通過大型活動項目來推動。最成功的是以 2006 年主辦冬季奧運會，奠立都靈市的後工業城市國際形象。

2000 年代裏，都靈的就業人口穩定，經濟改善。雖然未回復至其黃金時代，但無論歐美或國際資本主義的黃金 30 年(1945-75 年)均難以重複，都靈的表現已十分不錯。2008 年金融海嘯對都靈打擊頗大。都靈相比底特律已成功地利用本身資源轉型工業多元化、知識密集和文化與服務型的經濟。文化與生活質素居於世界前列。

都靈至米蘭的高速鐵路(300 公里時速)於 2009 年全線開通，都靈便連接上意大利的高速鐵路網絡。都靈至米蘭不足 1 小時，至羅馬不足 4 小時，至南部拿波勒

重要性在於它成為都靈市本地居民與新移民的經濟社會文化的中央交匯樞紐點。市集出售的產品不僅出自本地，也包括外來，反映銷售者中許多屬來自不同國外的新移民，形成在食材、食物與菜肴款式的大交流、大混合。涉及城市與農村、不同社群的文化背景、銷售批發體系、文化旅游、飲食旅游等。市場最近的改建也反映著城市規劃的不少執著與創意。由此而使市集標誌著都靈市多元文化發展和城市生活的整合，體現後工業城市的特色(超越工業，但不否定傳統，也不排斥外來)。Rachel G. Black, *Porta Palazzo: The Anthropology of An Italian Market*, University of Pennsylvania Press, 2012。

¹⁸ Silvaro Belligni & Stefania Rvazzi, Policy change without metamorphosis, the 1993-2011 urban regime in Turin, *Métropoles*. (Territories, villes et métropoles en Italie), 12 (2013)。

¹⁹ 都靈市的工業多元化是從規模經濟效益為主轉變為範疇經濟效益為主。不是創造新的工業分工，而是從原來工業基礎進行功能差別化與升級，從垂直的菲亞特大企業的福特主義生產方式轉變為中小企業[包括工作坊 (workshop) 的生產模式] 的工業區域的合作形式。在 1990 年代，當地車床、機器人和工業自動化及汽車設計已經以出口為主，聞名于世。其他如保安系統、航空產業，以至傳統的印刷和走珠筆生產也成集聚。以此作為多元化的方法是回歸到意大利 20 世紀最成功的工業區域(industrial district) 生產方式，Paolo Giaccaria, *Learning and Local Competitiveness: the case of Turin*, *Greojournal*, 49(1999), pp. 401-410。

斯 5 小時。都靈至法國里昂的客貨兼用高速鐵路將在 2015 年開工，將穿越阿爾卑斯山脈。高鐵的作用將進一步加強都靈在意北的交通樞紐功能和服務業的發展。高鐵標誌著後工業城市的重要特色與功能。

底特律與都靈代表福特主義興衰之後的都市重建例子。一全面失敗，主因是擺脫不了福特主義 / 現代主義所造就的產業與城市景貌的路徑依賴。另一應算是全面成功，從福特主義 / 現代主義回歸至歷史文化傳統，立足于本地資源和社會資本的多中心、多元工業和才華產業的發展。

福特主義 / 現代主義城市的興衰反映著工業城市的急升急衰過程，對後發展工業經濟，乃至珠三角地區有參考價值。而後工業化是從製造業為主發展至以服務業為主的城市經濟結構。表現在歐美日等發達國家在 1970 年代之後的經濟及城市演進。

1.2.5. 後工業城市

後工業城市是與工業城市相對。後者的主要生產方式是福特主義，故此後工業城市同時亦可稱之為後福特主義城市。後工業化的概念主要出現於 1970 年代，與福特主義生產方式的危機時期同時，實際上是始自福特主義危機帶來福特主義的工業城市的財政危機。

但是，除了福特主義及其引發的工業城市危機均屬清楚無誤的具體歷史內容，什麼是後福特主義，乃至後福特主義城市，或後工業城市却沒有一致的界定。

作為生產方式，福特主義之後的替代者，如日本的豐田生產方式屬福特主義的一個變種。且在 1990 年之後，特別是近 10 年，通過在美國和海外所設的分支工廠，豐田及其他日本企業似乎已放棄原來日本特色的生產與管理方法，重新擁抱以低工資和標準化生產、大眾生產方式為主的福特主義。就是日本的工業城市也開始面對美國工業城市同樣的非工業化挑戰。

真正是與福特主義生產方式競爭並可算取得勝利的應該是中南歐的地方工業 / 生產體系。美國整體經濟是非工業化。1973 年製造業佔總就業人口還有 24.8%，2010 年只有 10.1%。製造業佔 GDP 的比重也大致相同。同期英國的比重由 32.3% 降至 10.0%²⁰。在歐洲，非工業化的現象亦見諸 1977 年之前，由英國北部伸延至法國東北部、萊因河谷和意大利西北部，都是二次大戰後福特主義大企業大工業發展的地區。相反地，1977 年後歐洲主要的經濟發展增長區是在德國與意大利的地方

²⁰ US, Bureau of Labor Statistics, 引自 Robert Z. Lawrence & Lawrence Edwards, US employment de-industrialization: Insights from history and the international experience, Peterson Institute for International Economics, *Policy Brief*, no. pp. 13-27 (October 2013)。

經濟，包括大的都市區與眾多工業區域或其他類型的地方生產體系集中處²¹。這些地方生產體系亦往往被稱為後福特主義的柔性專門化 (flexible specialization) 體系。

這些地方生產體系有不同的類別或形態。

- a) 工業區域 – 主要中小企業水平分工生產與服務、設備生產等綜合地形成的生產體系。
- b) 企業網絡 – 同一地域大企業與中小企業供應商形成的長期承包關係。
- c) 其他的中小企業集聚 – 低水平分工，缺乏穩定和制度化的企業合作關係，形似馬歇爾(Marshall) 的工業地區概念²²。

以中小企業為主的工業、產業集聚、或地方生產體系都屬製造業的範疇，與福特主義生產方式相競爭。但却不是從福特主義的大企業生產演變出來，其根源似在於前工業化的工匠式工作坊，通過馬歇爾式的工業地區的集聚，在同一地域的社會文化的共同制度環境與基礎，共同演變(co-evolution)而成的外向型 (地域外) 的地方生產分工體系。企業之間的分工、合作、技術協同的程度有所差異，但在組織原則和企業產權性質方面却與福特主義的大企業的企業內垂直分工和企業單一產權有著根本的分別，只能是競爭與替代，不是作為福特主義生產方式發展下一階段的形式出現。

從空間格局來看，這些地方生產體系由於組成企業規模細小，且倚賴本地制度。故此，它們並不會改變原來前工業時期中小城市的布局，也不會如福特主義大企業那樣產生出大規模的集中因素。以地方生產體系為主的德國南部、意大利北部 (或「第三意大利」²³) 的中小城市在 1980 年代開始增長勝於衰落的福特主義城市，却也並沒有因此出現由中小城市演變為大城市，可與福特主義城市相比。難以將它們看作福特主義 / 現代主義城市的替代或後繼者。

²¹ Andres Rodriguez-Pose, Local production systems and economic performance in France, Germany, Italy and the United Kingdom, in C. Crouch, P. LeGales, C. Trigilia & H. Voelzkow, eds., *Local Production Systems in Europe: Rise or Demise*, Oxford, Oxford University Press, 2001, pp. 25-45。

²² C. Crough & C. Trigilia, Conclusions: Still Local Economies in Global capitalism? 在上編書, pp. 212-237。

²³ 意大利傳統上分為富裕的北部與貧窮的南部。二次大戰後，東北部和中部的省份在工業地區發展的推動下，經濟蓬勃，故此稱之為「第三意大利」，作為南北分野中間的另一地區發展模式。

1.2.5.1. 服務城市

福特主義 / 現代主義的大工業城市事實上，除了部分衰落外，亦有一些在 1970 年代之後轉型。轉型的方向與表現在於服務業取代製造業，成為城市的主要經濟基礎。服務業的發展，在 1970 年代具體而言有兩種不同的趨勢。

一是生產服務業的擴張。這些服務業都是服務於製造業企業的生產與銷售。反映著企業的活動範圍越來越擴大，形成跨地域、跨國的企業。由于跨地域生產，生產的控制、協調、投入產出的物流管理，不同地方 / 文化的工人和新增生產綫以外更多職工的管理、不同市場的銷售等等，使原來企業內部的職能部門難以負荷越來越複雜的控制、管理與協調功能。一方面在技術升級、分工加強產生出來的效率上升，產業工人增加的比例下降。另方面，生產部門以外的職員人數和比例增加。企業的總部、分部的重要性上升。部分專門的生產性服務業開始從企業分離，形成專門化的生產性服務企業。

1970 年代之後國內外企業競爭加劇，全球貿易相對於生產的比重上升。加上福特主義生產方式為追求高利潤、低工資。在 1960 年代大企業開始對外投資或成立新的企業、新的分廠，或從標準化入手，把部分勞動密集標準化的生產工序遷移外地和海外，或分包給第三方企業，由此更進一步推動生產性服務業的擴展。

生產外移，生產性服務增加，因而集中於城市的服務業與製造業的比重互換。出現服務業為主的城市。

二是先進全球化服務業的興起。在全球化的過程裏，發達國家及國際金融體制自由化，跨國企業的興起，跨國投資和貿易的膨脹，使生產積累的利潤增加，并與國內的儲蓄結合形成流動的金融資本，也由此推動金融市場的擴張。金融自由化與國家管理體制的開放與自由化互為因果地推動變化。它們直接產生專門的高增值全球化的生產性服務。例如金融、保險、法律、會計，及各個行業專業的顧問行業等，均不向生產服務²⁴。

生產性服務與先進全球化服務業的發展并不必然建基在與福特主義不同的生產方式。前者可以服務于福特主義的離岸和跨地域生產，後者只針對金融資產的運作，而不理會其在生產領域的根源。

²⁴ 這種先進全球化服務，如 Saskia Sassen 所稱的全球化城市功能，構成全球化城市基礎的後工業生產地點(postindustrial production site)，主要圍繞全球化的金融體系而運作。因此這類城市也可稱之為全球金融中心。隨著國際體系膨脹，在它們中間也分成不同金字塔型等級體系，從全球至區域、國家的不同範疇，見 Saskia Sassen 的 *Cities in A World Economy*, L. A. Sage, 2012, 4th edition 和 *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton, N.J., Princeton University Press, 2001。

全球三大全球化城市(紐約、倫敦與東京)都從生產性服務業發展中心過渡到完全依賴先進全球化服務業。珠三角地區的香港也是循這個路徑過渡，只是還保留著規模不小的地區化生產性服務業，並未完全過渡。

1.2.5.2. 文化城市

西方經濟地理學在 1990 年代初有一個「文化轉向」，改變了以往的研究方向和重點²⁵。但這個轉向並不單只是學者研究的反思或學派的興替，而是反映著在福特主義 / 現代主義城市危機底下，部分城市在實踐上新的發展。這與服務城市的冒起都是來自現實世界的變化。服務業的發展由福特主義生產方式的演進帶動。主要是在城市的範圍內由服務業佔據非工業化留下的空間，其中包含福特主義國際化擴張後帶來的龐大利潤轉化 and 管理的需要。

文化城市的興起，或城市從福特主義危機中除了非工業化外還轉向與製造業和福特主義并不相連的文化因素來重組城市的發展，并不屬於生產性服務業的範疇，而是在傳統經濟範疇以外。即使如旅遊業，重點不是源自福特主義的主題公園式大眾旅遊，而是著重城市的傳統社會文化生活，包括歷史因素形成的遺跡，博物館等。

當然城市轉向以文化為主作為發展方向，是為了建立城市發展新的經濟基礎，文化因素會因此被商品化。例如在城市規劃中，文化因素便早在 1970 年代和 1980 年代初在美國成為「藝術帶領重建」(arts-led-regeneration)。其後歐洲文化城市的冒起，其中著名例子如巴塞隆納、畢爾包 (Bilbao)，也是把文化與城市重建結合起來²⁶。畢爾包的城市重建主力是來自美國的古根漢博物館建築師法蘭克·蓋瑞(Frank Gehry) 的後現代主義建築設計，使之產生出古根漢效應。1997 年建成之後帶來大量旅客，和國際各方的評論，使畢爾包成功地重建其城市形象²⁷。

畢爾包的成功，與及巴塞隆納的文化為主的城市規劃典範(借助大的國際盛事，如 1992 年奧運會，並結合物質重建(如海濱開發)和符號意義(symbolic representation) 的加泰羅尼亞 (Catalan) 和地中海地域特性。使文化政策與城市重建或發展在 1990 年代之後至少在歐洲成為主流。歐盟的「歐洲文化首都」計劃

²⁵ 參看曲長虹，魏也華、呂拉昌，《新經濟地理學》(北京，科學出版社，2011 年)，第五章的介紹。

²⁶ Beating Garcia, Cultural policy and urban regeneration in Western European cities: lessons from experience, prospects for the future, *Local Economy*, 19:4 (November 2014), pp. 312-326。

²⁷ 古根漢博物館及蓋瑞的設計，及其代表的以文化基建投資及地方市場推廣(place marketing)不一定是有效的城市發展戰略。贊成的意見可看 Beatriz Plaza, The Guggenheim-Bilbao Museum effect: a reply to Maria V. Gomez, *Reflective Images: the case of Urban Regeneration in Glasgow and Bilbao*, *International Journal of Urban and Regional Research*, 1999, pp. 589-592。

(1985 年開始，1990 年代後擴大) 也使眾多歐洲城市 (不限於首都)，都積極爭取以文化因素來重建城市，推廣城市²⁸。不過，近年社會與學術界開始對之有所批評。

1990 年代至 2000 年代，文化園區 (cultural quarters) 成為城市重建和規劃發展主流。從美國、歐洲擴散至發展中國家。這些文化園在城市內可以成為文化孤島，乃至新區的新的邊陲中心，包括博物館、歌劇院、音樂廳、會展中心等的高級文化活動集中地。但同時可以是普及文化活動(音樂、表演、劇場、書店、咖啡店)的集聚，和舊城中心的舊建築與海濱新文化活動與住宅混合區。部分是舊區改造，更多的是把空地 (多屬廢棄工業地) 重新開發。近年來變得多種多樣，包羅萬有，越來越與優閒娛樂結合起來。一方面可說是文化的大眾化；另一方面亦可評為文化的功能化、商品化和商業化。後者實際上只是福特主義 / 現代主義城市消費性服務業的變化衍生²⁹結果。

巴塞隆納和畢爾包的模式，與美國福特主義 / 現代主義城市在 1970 年代危機之後重建市中心，興建大型建築項目的方法大致一樣，差別只是沒有大規模地拆遷市中心原來工人階級居住的鄰舍地區，以騰出空地，并擴建公路和停車場等。西班牙乃至歐洲的城市在文化政策底下，還是保留原來城市舊格局。但是重建市中心和這些大型項目，主要為了游客和吸引中產階級回流，結果是市中心區等的士紳化 (gentrification)。其中，如美國學者 Richard Florida 所倡議的創意階級 (creative classes) 和創意城市更是把士紳化推至極端，忽略了城市裏的其他社會階級³⁰。由他的概念推動的城市改建、重建和規劃。與美國城市 1970 年代危機後的方法，基本上沒有分別，只多了似是而非的理論解釋。但是，如底特律例子，失敗的機會多於成功。而巴塞隆納與畢爾包，除了出色的後現代主義建築外，還有本地深厚的歷史社會文化傳統，與美國城市的移民性質和缺乏文化傳統有著根本性的差別。波士頓、紐約等還可有其獨特文化，其餘的美國工業城市則無法依靠文化因素來復興。大型建設大多變成「大白象」項目，反加重城市財政負擔。在歐盟的歐洲文化首都計劃裏，近年從政府工作性質轉變成為社區計劃項目，有著城市民衆的廣泛參與，也反映城市生活的各個方面，再不是傳統的文化節目³¹。

歐盟在 2007 年通過的《歐洲文化綱領》的內容反映歐洲政府、學者與民間對文化的重要性的肯定，其中包含了推廣文化多元性及文化之間的對話，以文化作

²⁸ *European Capitals of Culture: The Road to Success, from 1985 to 2010*, EU, 2009。

²⁹ 文化園區的發展與擴散及不同的類別，以及對其性質的討論，可參看：Hans Mommaas, Cultural clusters and the post-industrial city: towards the remapping of urban cultural policy, *Urban Studies*, 41:3 (March 2004), pp. 507-532; Aspa Gospodini, Portraying, classifying and understanding the emergent landscapes in the post-industrial city, *Cities*, 23:5 (2006), pp. 311-330; David Bell & Mark Jayne, *City of Quarters; Urban Villages in the Contemporary City*, Aldershot, Ashgate, 2004。

³⁰ Richard Florida 的有關著作包括: *The Rise of the Creative Class, And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*, New York, Basic, 2002; *Cities and the Creative Class*, New York, Routledge, 2004; 和 *The Flight of the Creative Class: the New Global Competition for Talent*, New York, Harper Business, 2005。

³¹ *European Capitals of Culture: The Road to Success, from 1985 to 2010*。

為創意的導因，和通過不同的平臺與公民社會就文化、文化政策而對話、商討³²。文化的概念，乃至文化城市的認識便從根本上與美國福特主義 / 現代主義城市在危機中產生的士紳化建設模式脫離，形成後工業城市發展的政策與理論基礎。(但文化城市並不排斥非福特主義的工業發展。)

中歐最近一個由歐盟地區發展基金資助的中央市集發展項目，由威尼斯市政府牽頭，有公私機構和國家及地方政府參與，目標是重振傳統的市集在城市內的經濟和社會功能³³。都靈市的 **Porta Palazzo**(食品市集)，和 **Martini-Benefica** (非食品市集)，便是項目的例子。

從這個項目的理念，可以看出文化和文化城市的概念在歐洲包含了經濟、社會、文化、城市規劃等各個方面的整合發展，面向市內外的居民，保存傳統同時亦引進新的元素。在舊的基礎和框架內進行新的創新。比起美國的新都市主義 (**New Urbanism**) 之抽象復古 (回歸至前工業化的田園城市)³⁴ 有巨大的差別。可能更可代表著後工業化城市的發展方向。

21 世紀提的可持續發展概念其中便包含文化保育、社會包容。事實上，前工業化的城市及文化生活本身便有不少低碳、和可持續發展的因素。歐洲正在試驗與實踐怎樣把文化傳統與創新和技術結合。文化城市模式會是可持續城市和社會的一個前進基礎。

1.2.6. 城市演進：競爭、交流與創新

法國學者 **Denise Pumain** 從演化理論及複雜理論出發，認為城市從來都屬複雜體系，因而多不按綫性增長模式，表現在人口和活動十分不平衡地集中于城鎮。而城鎮也往往不能孤立地看，而是嵌入與其他城鎮相關的網絡或體系之內。通過貿易及其他種類的互動與交換，各個城鎮的功能、創新能力與適應力都不同，因此形成：a) 等級體系的差別化及 b) 社會經濟的專門化。

城鎮體系的演進主要是產生于城鎮之間的內部互動，由互動的結果決定體系的結構。這樣的解釋基本上與克裏斯塔勒的中心地區理論與施堅雅的標準市集理論相同。但 **Pumain** 提出兩個突變的因素：

³² European Commission, Commission Report to the European Parliament, The Council, The European Economic and Social Committee, and the Committee of the Regions, *On the Implementation of the European Agenda for Culture*, Brussels, 19 July 2010。

³³ 參看 www.centralmarkets.eu 官方網站的介紹資料。

³⁴ 參看 Emily Talen, *New Urbanism and American Planning: The Conflict of Cultures*, New York, Routledge, 2005。

- a) 內部變化 – 當新的重要創新產生時集中於少數城鎮而沒有迅速傳播至體系內的其他城鎮，或後者的適應與採納滯後。
- b) 外來的衝擊 – 例如政治領域或邊界的變化和外部市場的重新界定。

二者都加劇了體系內城鎮長期積累的差別，並因而影響了它們在體系裏的相對地位、關係。而工業革命後，城鎮的遠程貿易、交流擴大和加劇，因而城鎮之間的競爭增加和覆蓋的地域範圍更大，複雜性也同時增加。Pumain 認為這個過程與物競天擇相類，城鎮或城市的發展屬選擇的過程，決定於可達性(accessibility)和規模。總的趨勢是日益集中和等級化。她且認為理論上沒有集中度的限制。理論上還未能證明集聚經濟或集聚不經濟的限度。故此，若無上述兩大因素干擾，城鎮體系會有路徑依賴，在創新的集體傳遞與分享的條件下，集中程度與規模會持續發展³⁵。

她提出的城市體系的兩大趨勢：a) 地域化 (territorialisation) 引致與其他地域的差別化。地域範圍穩定則範圍內會趨於文化語言、社會等的同質化。b) 在同一地域內或不同地域之間會有中心與邊陲的互動過程，而競爭力和關係的不相稱 (包括侵略戰爭)，會產生積累與集中的不平等趨向，並引致不同城鎮的規模差別。這是城鎮體系內及之間的同化與差別的同時演進。兩個過程是交叉同時進行，形成複雜的發展³⁶。

Pumain 的出發點是城市化的歷史現象 – 愈來愈集中化與城鎮之間的關係越來越密切。一是在同一地域內由分工等關係產生出等級化的體系。另一是地域擴大，地域與地域之間的關係也趨密切。但她沒有如一些經濟學理論那樣，以規模經濟效益或集聚經濟為基礎來用最優化的概念解釋城市規模和規模差別，以至功能集中與功能分區。所以她的城市化的分析沒有一個最優化的先驗標準，而是著重都市過渡(urban transition)的三個相關過程的演進。

- a) 同一地域聚居地的擴張，集中、多元化，包括等級化 (規模產生的特性)。
- b) 在人口密度增加，城市中心出現後，聚居地的網絡的相連、相互資訊交流和競爭性質(決定於空間互動的範圍大小)。

³⁵ A. Bregtagnolle, H. Mathian, D. Pumain & C. Rozenblat, Long-term dynamics of European Towns and cities: Towards a spatial model of urban growth, *Cybergeo*, no. 131, September 1999; Denise Pumain, The evolution of city systems between history and dynamics, n.d.。

³⁶ Denise Pumain, Urban Systems, dynamics, urban growth and scaling laws: the question of ergodicity, in J. Portugali, H. Meyor, E. Stolk, E. Tan (eds.), *Complex Theories of Cities Have Come of Age: An Overview with Implications to Urban Planning and Design*, Berlin, Springer, 2012, pp. 91-103。

- c) 網絡作為空間與歷史對象扎根于地域，而地域的空間特色隨時間轉移而變³⁷。

她的假設是源自對自我組織過程 (self-organizing processes) 的認識³⁸，她認為人類社會，與城市都是有自我組織的複雜體。創新成為這個過程對周邊環境和內在條件變化的適應。但創新並不是先決的，或受任何單一或少數因素所決定，而是自我組織互動過程所產生的因與果，其中包括空間與歷史的因素(變化與變化的積累效果)。創新在過程裏會擴散，被不同組成部分所採納，可是擴散傳遞採納的過程並不是標準化、一致化，而是有著差異。差異及其累積便構成城市、城市之間(同一地域和不同地域但涉及資源與知識的交換和交流) 的不同，也是相互競爭的內容。

她的分析方法是歷史性和具體，可提供一個城市演進與競爭的分析架構和出發點。從廣州和珠三角地區的歷史演進過程可以發現有路徑依賴和變異的因素并存。而以工業革命後美國與歐洲發展經驗為例，城市、城市體系的演進有一定的規律可循，但却不是標準式一致化的模式。對歐美乃至歐洲不同地區之間的城市形態的差別更能解釋的是歷史空間因素的累積作用。空間範疇內的地域因素並不存在城市孤立發展的可能性。而地域的範圍，和與其他地域接觸所產生出來的變化與發展，都在影響著城市及城市體系的演進，可變性的複雜程度頗大，却在一定的架構之內。除了重大的突變因素，(以廣州及珠三角為例便是政治權力轉變的朝代更替) 主要是對所能進行貿易和由此而產生的工業、農業、礦產以至金融的利潤的空間範圍的重新劃分，也即是改變其廣大的資源基礎³⁹。這包括了貿易城市或工業城市的商品或生產資料來源及二者的市場銷售範圍。

1.2.7. Pumain 所提供的分析架構是動態和帶有一定的預測性。但不是任何目的論(teleology)的結果。而以歐美工業革命以來城市形態的演進或發展作為參考。廣州市及珠三角城市體系在 19 世紀晚期至 21 世紀初期的整段時間，代表著從全球化貿易城市轉變為工業城市的過程。而在此之後，無論是 1949 年之前或 1949 年之後，也無論是中國資本或外國資本企業，這個過程裏的工業化屬福特主義的生產方式，只是：

- a) 在中國全國各地和珠三角地區推展的步伐并不一致，有先後和程度的差別。
- b) 中國工業化一如貿易時代并不是閉關自守、孤立和自主地演進發展。中國工業範疇裏的福特主義生產方式因而不是美國的發展形態，而是結合

³⁷ Denise Pumain, Settlements systems in the evolution, *Geography Annals*, 82B(2)(2000), pp.73-87。

³⁸ Pumain 的理論參考是協同 (synergetics) 和複雜理論 (complexity theory)。

³⁹ 這裏用可取得性(accessibility)的概念更貼切。

到 1970 年代以後的福特主義變化，並受其所決定，而產生出變異的特色和趨勢。

下一節是廣州及珠三角地區，包括其後的澳門與香港整體地域的歷史空間演進的分析。希望以此建立起對大珠三角都會區在 21 世紀演進趨勢的分析架構及參考依據。

1.3. 珠三角城市及城市化發展的歷史背景

1.3.1. 大珠三角地區的發展從開始便是以廣州作為中心和推動力。

宋以前江南地區的經濟發展遜於長江以北的中原地區，但絲綢之路從陸路轉往海路，有助於廣州城市及周邊腹地的發展。廣州海運之能替代西南通往印度的陸路，或合浦徐聞通往越南沿岸的航綫⁴⁰，主要在於造船和航海技術的進步，中國帆船可採較直接的航道往越南和東南亞地區。於是唐代在廣州設市舶司使(公元 714 年)，張九齡擴建大庾嶺路⁴¹(公元 716 年)，奠下廣州作為「通海夷道」的功能與作用⁴²。廣州主要作為海上絲綢之路的中國出海港口，貿易的出口與進口商品都不是在本地生產或銷售，而是通過水陸路接通內地市場和生產基地。甚至可直達長安、洛陽的中原首善之地。可是外貿以外，本地市場及與中國帝國範疇之內其他地區的國內貿易還相對落後。對外貿易還未產生出城市周邊腹地的商品生產。不過，作為全國最大的貿易城市，人口規模僅次於首都⁴³。唐末黃巢之亂(公元 877 年)，廣州死胡商十多萬人，可見其規模⁴⁴。

宋以後，特別是南宋以後，中國經濟中心轉移至長江以南地區。南宋政權財政十分依賴對外貿易，主要是以廣州為中心的帆船海運。而廣州之能夠成為全國對海外海運中心一個主要因素是政府對外貿易的壟斷。唐與宋時廣州設市舶使，一度為全

⁴⁰ 當時廣州的貿易已遠達非洲及印度洋其他地方，可見諸南越王墓發掘出來的陪葬品。參看楊秀；鍾卓安主編，《廣州簡史》，廣州，廣東人民出版社，1996 年，頁 44-45。但當時的出海口不在廣州。而在合浦徐聞，以及越南交址，均屬秦漢和南越國土。據公元 2 年的人口普查，越南屬地人口比廣州為中心的嶺南多一倍。Francis Allard, *Frontiers and Boundaries: the Han Empire from its Southern Periphery*, in Miram T Stark, ed., *Archaeology of Asia*, Oxford, Blackwell, 2006, pp233-254。

⁴¹ 張九齡，開鑿大庾嶺路序，《曲江集》，引自李慶新，《瀕海之地——南海貿易與中外關係史研究》。北京，中華書局，2010 年，頁 98-102。大庾嶺路北宋時翻修多次，成為內地與嶺南(廣州)的主要通道。張錦鵬，《南宋交通史》，上海，上海古籍出版社，2008 年，頁 45。大庾嶺路的珠璣巷，便成為內地移民南下珠三角的中轉站。

⁴² 唐時的主要兩條海道之一，另一是從越南往印度。通海夷道之提法見賈耽《皇華四達記》，引自《新唐書》，卷 43 下「地理七」。

⁴³ 十三、十四世紀廣州人口在 150,000 左右，僅少於首都的開封與杭州，與北京相若。Historical Urban Community Sizes, *Wikipedia*。

⁴⁴ 據阿拉伯的資料來源，引自李慶新。前引書，頁 27-29。胡商包括猶太、回教、基督教及景教徒。

國僅有口岸。宋元則擴大至沿海浙閩各地，泉州因而興起，與廣州競爭。但外貿操于官商的牙行之手，特別是元代全國外貿壟斷于回教徒的幹脫 (Ortaq)商人，貿易發展受到抑制。但宋元之際，中國內地人移居南海者眾，使當地經濟急速發展，也加強了南海與中國的聯繫。更重要的是明朝開始，中國海運出現幾個重大因素的變化。

- i) 帆船的技術和續航力提高，帆船可以更遠地離開海岸線航行，跨越海域，採取更直線的航道，以減少航行時間。船隻載重量增加，規模效益更大。與此同時，投資增加，載貨的商品選擇要求更高的附加值⁴⁵。明代鄭和七下西洋的寶船，技術與載運量勝於西班牙橫渡太平洋的大帆船。
- ii) 傳統貿易地區的南海經濟加快發展，對中國內地貿易的需求增加。尤為重要的是日本的貿易能力在 13 世紀後開始提升。中國的對外海運再不僅集中於南海和經當地中轉往印度洋其他地方。一方面，中國在南洋的移民開始執掌當地與中國的貿易及向西的中轉貿易⁴⁶。另一方面，宋代倚重外貿的政策取向伸延至元代。沿海的外貿港口增加，從南宋首都杭州，至寧波(明州)，到福建的泉州等貿易港口的擴展，由于接近南方政治經濟中心，交通成本較低，故此，大大分流了廣州對南洋的貿易。中國東南沿海出現了全面開放之局。泉州成為國際大港，上海亦在這個時候興起 (1277 年元朝在上海鎮設市舶司，1292 年設縣)。宋元的海上絲綢之路替代了唐代廣州的「通海夷道」⁴⁷。明清期間，江南地區經濟進一步發展，蘇州松江杭州成全國最富裕和工商貿易最發展的地區。但上海之崛起却依附著海運的擴張。先是國家漕

⁴⁵ 唐代廣州可建船舶由可載 120 人擴至 400-500 名水工。宋代可建載重達千噸海舶，元代可建海舶載千人。指南針或磁羅經已逐步廣泛使用。明代初已有《海道針經》的航海指南。程浩，論廣州港在廣州歷史上的地位與作用，《海交史研究》，1995 年第 1 期，頁 38-44。廣州能生產浙閩亦同樣能生產。生產工藝與航海技術的轉移並沒有受到限制。

⁴⁶ Lo Jung-pang, *China as a Sea Power, 1127-1368*, Singapore, NUS Press, 2012, p.191。在 9 世紀之後佔據印度洋貿易的阿拉伯阿拔斯王朝在 12 世紀開始衰落，13 世紀被蒙古覆滅，更使南洋的移民和在當地貿易的中國人乘機將之取代。但是，在歐洲人來東南亞及東亞之前。即使中國的貿易帆船遠赴印度西岸，主要的遠洋貿易的中轉港是蘇門答臘島的三佛齊(Sri Vijaya，今稱舊港)，以中國商人商船為主。11 世紀三佛齊國王甚至在廣州捐資重修天慶觀。12 世紀，中國商船在三佛齊以外西進而至印度西岸的故臨(即今之 Quilon) 和馬拉巴爾海岸 (Malabar Coast)，除了收購當地胡椒外，并與阿拉伯諸國作中轉貿易。陳國棟，《東亞海峽一千年——歷史上的海洋中國與對外貿易》，濟南，山東畫報出版社，2006 年，頁 35-50。明朝實行朝貢貿易制(14 世紀中開始)，實行“有貢有市，無貢無市”，加以鄭和七下西洋，政府壟斷貿易。但却在三佛齊王國解體之後扶助馬六甲建國，成中轉貿易中心。該地在明朝海禁之後，變成葡萄牙人(1511 年佔)、荷蘭人(1641 年佔) 等歐洲國家爭奪之所。中國商人商船逐步失去原來對該海域貿易的控制權。

⁴⁷ 明代萬曆 45 年 (1617 年) 刊行的張燮《東西洋考》，據明初的《海道針經》列出東西洋的(指南)針路。西洋從漳州海澄的月港出發，至交趾東京。東洋則從月港經澎湖鼓嶼往菲律賓，以至文萊。其中西洋只有廣州海外的東莞縣大鵬所。廣州變成海上絲綢之路的其中一個出發港口，失去原來壟斷地位，面對著泉州等的強大直接競爭。

運由運河改海運。後是歐洲商船在 1842 年後開放可進入上海⁴⁸。明朝倭禍至萬歷年間才止，其後的海禁、走私等，都妨礙著廣東以北的東南沿海港口，泉州亦在明代被漳州海澄月港所替代。在 1842 年之前沿海各港口在國內貿易方面有大發展，對外貿易仍遜于廣州，可是已經改變了唐代廣州獨尊的地位。

- iii) 元代開始有東西洋說法，把中國對外海上貿易分為兩大區。東洋往菲律賓。西洋首站為越南占城。西洋實際上是傳統的海上絲綢之路，東洋則是新開發的區域。包括日本與菲律賓⁴⁹。西洋本重於東洋。但明朝 (1368-1644 年)期間，日本興起。一方面人口增加快速，形成龐大的購買力。另方面，日本生產銅、金、銀，均為貨幣用的金屬。日本便可用本地生產的白銀等來換取中國生產的商品。當時日本的人口規模相當于東南亞的人口總數(不計印度在內)，但發展水平較勝，形成一個重大的新興市場。日本的白銀生產基本上全部運往中國作貿易，互為因果地刺激日本白銀生產與中國內地生絲等輸日產品的商品化生產發展⁵⁰。在這個過程中，當時主宰著江南經濟的徽商起了巨大的促進作用，抵消了明政府的抑商與海禁消極政策，且把海外貿易，特

⁴⁸ 乾隆二十二年(1757 年)一口通商對上海航運打擊不大。「因為那時歐洲商船未到過上海港，而與上海貿易關係密切的日本、安南等鄰國不在禁令範圍之內。」周武，從江南的上海到上海的江南。在郭太風，廖大偉主編《東南社會與上海近代化》，上海，上海古籍出版社，2005 年，頁 23，注 1。

⁴⁹ 東西洋之說，始自元代江西南昌人汪大淵 1349 年刊行的《島夷誌略》。佛坭國(今文萊)曾統治菲律賓，故菲亦歸東洋。一說成書於元大德八年(1304 年)的《南海志》有東洋、大東洋、小東洋、西洋、小西洋等地名。在元代以今雷州半島 — 加里曼開島西岸一巽他海峽為分界。南溟子，東西洋考釋，《東南亞研究會通訊》1981 年第 2 期。據張燮的《東西洋考》，明代西洋有 15 國，附錄 4，東洋有 7 國，附錄 12。列入的各國為與明互通貢使的國家。

⁵⁰ 倭禍本來自日本對華貿易的需求，1549 年後禁止對日本的朝貢貿易，自然走私難免。日本戰國時代(1467-1568)也是日本地方經濟大肆發展之時，各地大名在軍事、經濟、技術方面激烈競爭，手工業與貿易都興盛，特別是南方近海的大名，著力于對外貿易，便自然集中于對中國的貿易，為的是中國生產的優越商品。1500 年至 1700 年日本人口由一千五百萬多增至二千七百萬多。相當中國人口的比例由 15% 上升至 20% (Angus Maddison, *The World Economy: A Millennial Perspective*, OECD, Development Centre OECD, 2001, Appendix B)。另一估計是日本人口在 1600 年至 1721 年擴大三倍至三千一百多萬人(Akira Hayami, *The Historical Demography of Pre-modern Japan*, Tokyo, University of Tokyo Press, 2001)。戰國時代結束後，豐臣秀吉統一日本，隨之是德川幕府。政治統一帶來社會穩定與經濟發展。而在這個時期，大約 1540 年後，日本白銀生產大幅增加。如石見、秋田、佐渡等銀礦都相繼發現和擴產。17 世紀日本的銀佔全球產量近四分之一，主要是用來作對華貿易。1560 至 1601 年日本每年出口白銀 33.75 至 48.75 噸，17 世紀初，升至 130-160 噸 (陳昆，明朝中後期海外白銀輸入的三條主要渠道，《中國經濟史論壇》，[www://economy.guoxue.com/?p=7514](http://www.economy.guoxue.com/?p=7514))。這個總額裏包含了經葡萄牙商人中介的對華間接貿易。明朝時因禁止與日本通商，故此，中日貿易主要經澳門由葡萄牙商船經營。1543 年葡萄牙商船首航日本。1571 年當地大名建長崎市專門讓葡萄牙商船進出口。16 世紀中期至 17 世紀初中日間接貿易由葡萄牙壟斷。形成(廣州)澳門 — 長崎的貿易航線。1639 年葡萄牙被禁在日本貿易。1636 年德川幕府實行鎖國，1641 年後中日的間接貿易轉落在荷蘭人及中國商船之手，只限于長崎的出島。(李隆生，《晚明海外貿易數量研究：兼論江南絲綢產業與白銀流入的影響》，2005 年，臺北，秀威出版社。)

別是當時白銀來源的日本與中國的國內貿易與商品生產結合起來。整個徽商體系分成三個部分：海商集團（包括有名的、與倭寇合作的許氏兄弟，汪直等）、徽州行商、與廣泛分布于江南市鎮的徽州行商與手作坊主⁵¹。

- iv) 15 世紀後期葡萄牙人進佔美洲及繞道好望角進入印度洋，開啓了歐洲與美洲，與亞洲及美洲與亞洲的全球性跨洋遠程貿易。一是歐洲佔據美洲，大量移民及開發美洲，對美洲及歐洲都促使經濟大發展；二是歐洲從葡萄牙人開始佔據印度洋和南海，并進入東海與中國等東亞國家貿易⁵²。除了從南海貿易和掠奪取得大量財富外，還使歐洲及其控制下的地區經濟與中國直接進行貿易，達成了以中國和歐洲為兩中心的全球貿易整合。中國沿海城市，包括廣州的貿易腹地便大大的擴展。

明代雖有鄭和的七下西洋，却局限于朝貢貿易，除了 1567 年隆慶元年在漳州海澄月港開放海禁，仍屬有限，主要禁外船進入，及國船赴日。整個明代，海禁為主，結果私人貿易轉變為倭寇等走私貿易。1510 年葡萄牙佔領了印度果亞，逐步在南海成立貿易與軍事據點，取代了當地國家及中國人的貿易主導權。葡萄牙人 1550 年到日本長崎平戶港，1557 年在澳門取得貿易據點後，便組成了里斯本 — 果亞 — 澳門 — 長崎的航線，其中澳門 — 長崎為主要貨運路程，因著日本的龐大白銀出口和中國對日禁運。另 1571 年西班牙人建立了馬尼拉市，開啓馬尼亞 — 阿卡普爾科(墨西哥)越渡太平洋的大帆船貿易，1574 年開始，澳門(或粵閩沿海) — 馬尼拉 — 阿卡普爾科便成為主要的貿易航路。通過葡萄牙人以及其後荷蘭、英國、美國等歐美國家商船的中介，中國東南沿海和全球的海路貿易連成一體。由于中國為當時全球最發達國家，絲綢、茶葉、瓷器，以至蔗糖、鐵器等等為全球最具競爭力商品，全球其他地方基本上是以日本與墨西哥、波里維亞、秘魯所產白銀與中國交易。

表一、1500-1820 年世界主要地區人口及經濟規模*

	1500		1600		1700		1820	
	人口	GDP	人口	GDP	人口	GDP	人口	GDP
西歐國家全部	57.2	44.3	73.7	65.9	81.4	83.3	132.8	163.7
北美	2.2	0.8	1.7	0.6	1.2	0.5	10.7	12.5
美洲(包括墨西哥)	17.5	7.2	8.6	3.7	12.0	6.3	21.2	14.1

⁵¹ 唐力行，《明清以來徽州區域社會經濟研究》，合肥，安徽大學出版社，1999 年，頁 136-189，(頁 137)。

⁵² 葡萄牙人從非洲東岸的 Sofala，到日本長崎，以及摩鹿加建立了 40 個軍事與貿易據點，保衛從歐洲來的運程貿易航線。荷蘭、英國等其後把這些據點搶奪，建立它們的航線。Francois Giponloux, *The Asian Mediterranean : Port Cities and Trading Networks in China, Japan and Southeast Asia, 13th-21st Century*, Cheltenham, UK, Edward Elgar, 2011, pp. 120-125。

亞洲國家(全部)	283.8	161.3	378.5	216.5	401.8	229.5	710.4	411.2
其中: 中國	103.0	61.8	160.0	96.0	138.0	82.8	381.0	228.6

*人口單位為一百萬人，GDP 單位為 10 億元 1990 年國際幣。

出處: Angus Maddison, *The World Economy: A Millennial Perspective*, OECD Development Centre, 2001.

表二(a)、中國來自日本與菲律賓的白銀進口

(單位: 公噸)

	日本	澳門	菲律賓	總額
1550-1600	1,280	360	584	2,244
1601-1640	1,968	148	719	2,835
1641-1685	1,586	0	108	1,694
1685-1700	41	0	137	178
總額 1550-1700	4,875	428	1,548	6,951

出處: Angus Maddison, *Contours of the World Economy, 1-2030 AD*, Oxford, Oxford University Press, 2007, p.140, Table 3.16.

表二(b)、西歐輸往亞洲的金銀(以白銀公噸折算)

	往波羅的海	往亞洲
1601-1650	2,475	3,175
1651-1700	2,800	4,325
1701-1750	2,800	7,150
1751-1780	1,980	4,395
總額 1601-1780	10,055	19,049

出處: 同上，p.113, Table 3.2b.

注: 往波羅的海部分曾經俄羅斯東輸亞洲。往亞洲的絕大部分輾轉入於中國。這些金銀差不多全部來自美洲。

據弗蘭克綜合各家測算估計，16 世紀中期以後到 18 世紀中期，全球至少一半生產的白銀都投入貿易輸往中國⁵³。按他的說法，歐洲商船在東亞的中日貿易及走私活動中，以白銀換取中國商品，攫取巨利，并以這個龐大利潤支持他們在亞洲其他地區及歐美的貿易⁵⁴，也即是說，白銀與中國巨大的出口競爭力和生產能量互為因果，中國的龐大出超由白銀淨流入填補。

⁵³ Andre Gunder Frank, *ReOrient: Global Economy in the Asian Age*, Berkeley, University of California Press, 1998, pp. 142-149。

⁵⁴ Frank, 1998, p. 135。

雖然日本的白銀生產在 17 世紀中期開始衰竭，美洲的白銀(主要來自波利維亞的波多西 Potosf 銀礦)也減少，因此間接地導致明朝及西班牙帝國的衰落⁵⁵。但 18 世紀初墨西哥銀礦開發，其後美國的銀礦生產亦加入，白銀仍然源源不斷地用作支付中國的外貿順差。只是日本因素衰减。歐美國家佔了主導，也從葡萄牙、西班牙輪替至荷蘭，最後由英國及美國在 19 世紀以後主宰中國的對外貿易。在這個歷史過程裏，歐美經濟進一步擴張。與亞洲及中國在規模上的差距已逐步縮小，特別是它們控制了印度洋、南海、太平洋與及對中國的貿易，利潤盡歸他們手裏。但由此亦製造出在 18、19 世紀裏中國的龐大商品出口，與及在印度等地的出口導向的進口替代生產(包括日本的生絲生產與出口，南亞的茶葉等)。後者刺激中國大量的勞工經粵閩兩地出口⁵⁶。

唐宋以來，廣州作為中國最大的外貿港口的地位，一是受制于航海技術發展進度，作為面對南海，連接印度洋的跨洲海上絲綢之路，地理位置使它有先發優勢。二是廣州港口的優勢，明朝中期以前，廣州城瀕臨三江匯集，海潮直至城門，海運帆船可直泊。從北江、西江水道，或大庾嶺陸路來的貨運，都可以直接出海⁵⁷。三是政府政策因素。廣州的先發優勢在航海技術發展之後，已不可能是南海海

⁵⁵ Dennis O. Flynn & A. Giraldez, *Cycles of Silver Global Economic Unity through the mid-18th Century*, *The Journal of World History*, 13:2 (Fall 2002), pp.391-427。日本的足見銀山在 16 世紀下半期至 17 世紀初為全球最大銀礦之一。據新井白石(1667-1725 年)所著《折柴の記》估計，1600 至 1706 年間，日本總共出口了黃金 719 萬兩，白銀 11,226 萬兩，銅 200,022 萬斤，都是作為貨幣金屬進行貿易交換。17 世紀中葉後金銀生產衰落，此後出口主要是銅。見陳國棟，前引書，2006 年，頁 153。日本白銀生產減少使外貿逆差嚴重，這應該是德川幕府其後實行鎖國政策的主要經濟因素。排斥基督教只是表面因素或藉口。1635 年日本停止生絲進口，1639 年驅逐葡萄牙。僅有荷蘭的小貿易據點，日本商人自此全部退出東亞的海上貿易。此外，甚至印度蒙古汗國的衰落亦與白銀短缺有關。

⁵⁶ 有關中國及亞洲貿易對歐洲工業化與經濟發展的作用，西方學術界有爭議。美國的加州歷史學派依從弗蘭克的分析，認為作用極其關鍵。沒有中國對白銀的需求，和其中的貿易利潤，美洲銀礦未必可以大規模開採，礦產收入與貿易利潤是西班牙和歐洲的經濟興盛的基礎，也推動了對美洲奢侈品的生產(糖、咖啡、烟草、巧克力等)，及由此產生出來的奴隸貿易。全球由此形成一體的貿易體系和生產體系，白銀是支付貨幣，中國是最優秀商品的生產地。Kenneth Pomeranz, *The Great Divergence: China, Europe and the Making of the Modern World Economy*, Princeton, Princeton University Press, 2000, pp.186-194。歐洲殖民主義在亞洲的發展，葡萄牙人及西班牙人開始，乃至荷蘭人，主要是集中于貿易，沿航綫設立軍事及貿易據點，並沒有出現廣泛的殖民。中國出口瓷器、絲、茶、糖以至棉布等在全球市場(特別是歐洲社會)需求巨大，因而形成進口替代的強大利潤誘因，英國在印度、斯裏蘭卡種茶，便是為了替代中國茶。例如錫蘭紅茶便是針對徽祁門和廣東紅茶。在印尼、菲律賓，乃至美洲的蔗糖等生產，亦帶有替代中國商品的市場因素。或許正因為在白銀供應不足以支付對華的外貿逆差，也因進口替代巨大利潤誘因，歐洲殖民地在英法美時代轉而佔領廣大內陸來進行商品化生產。美國學者 Magda Von Der Heydt-Coca 指出，秘魯(包括波里維亞)和墨西哥在整個西班牙殖民地時期三百年裏共生產及運出十萬噸的白銀，不僅支撐著西班牙帝國的擴張和窮奢極侈，更促成：一方面歐洲的全面經濟發展，跨國的遠程貿易，戰爭技術的進步。另方面歐洲和美洲與亞洲的跨洲貿易。後者亦推動中國與日本、南海的商品經濟發展。這十萬噸的白銀主要作為國際通用流通貨幣，打破自然經濟的限制并且以此產生出更大規模的信貸資金來資助歐洲本土及海外的發展，見其 *Andean Silver and the Rise of the Western World*, *Critical Sociology*, 31:4(2005), pp.481-513。

⁵⁷ 曾新，《明清廣州城及方志城圖研究》，廣州，廣東人民出版社，2013 年，頁 5-6。

運的始發與終端站，日本與及跨太平洋的市場與航路開啓，也使廣州失了地理優勢。珠江口的淤積加速，因而濠鏡和其後的澳門成為廣州的外港。但是由于各種政治因素，特別是皇朝政府之欲集中控制外貿，廣州長期為國家規定的外貿港口，且長期為全國一口通商，獨得外貿之利。

表三、明清時期廣州的市舶司或海關發展情況

明:

1370-1374	廣州、泉州、寧波設市舶司
1374-1402	廢所有市舶司
1403-1522	廣州、泉州、寧波設市舶司
1522 以後	罷閩浙，僅在廣州設市舶司

清:

1656	海禁
1680	開放廣州與澳門的陸路貿易
1685	廣州、漳州、寧波、鎮江設四海關
1717-1727	禁止中國船往南洋貿易
1757-1842	廣州為唯一通商口岸

廣州一口通商，靠的是政府禁制其他口岸外運，但未必可以禁絕。明代海上走私泛濫。清代一度禁止國船往南洋貿易，也顯然是因沿海其他港口走私出口，不從四海關出口，逃避政府徵稅。廣州在 1757 年一口通商後，亦未必可以根絕走私。清政府於 1817、1819、1821 等年份下達禁止國內商人從海上直接外銷的命令。幷如在茶葉外銷方面，嚴格規定產于江浙皖閩地區的茶葉必須從產地陸運或河運至廣州，再由廣州行商壟斷與外商貿易⁵⁸。

無論如何，廣州一口通商改變了宋元明三代出口商品的運輸路線。江南生產的商品主要循兩條路：從江南經安徽蕪湖，江西九江、南昌、吉安、贛州、越大庾嶺，一經韶州至廣州，另一經汀州至潮州、惠州⁵⁹。後者便不經廣州海關，屬走私之道。

⁵⁸ 陳尚勝，也論清前期的海外貿易 – 與黃啟臣先生商榷，《中國經濟史研究》，1993 年 4 期，頁 96-107，(頁 105)。

⁵⁹ 范銀，明清時期江南與福建廣東的經濟聯繫。《福建師範大學學報(哲學社會科學版)》，2004 年 1 期，頁 12-21，(頁 14)。

1.3.2. 明清時期廣州和珠三角的城市與市鎮體系

廣州到明末清初，城市規模在全國來說，居于前列。從當時的各府縣戶籍人口看，一是廣州府居廣東之首，即使肇慶府控制西江河運，惠州府享有沿海海運之便，也比不上廣州。表四列出廣州府戶籍 1485 里。附城郭的南海與番禺縣合共 489 里，都遠高於肇慶及惠州府的 309 里和 192 里。二是廣州府各縣都是從廣州城治衍生出來，屬外延的結果。如順德、東莞、新會、新安直接從廣州分出。香山縣從東莞分析出來。增城原屬廣州城治，明代才獨立出來。龍門縣和從化縣從其析出。三水縣、清遠縣則是從南海分出。新寧縣原屬新安縣等。除東莞縣立縣最早在唐代，當時是包括廣州以南的廣大地區。其餘都從廣州逐步分批分出，顯示出廣州在珠三角單核中心的擴張過程。

表四、清初廣州府的戶籍人口規模

(單位: 里)	
廣州城區	
南海縣(附郭)	350
番禺縣(附郭)	139
合共	489
順德縣(本南海縣)	165
東莞縣(本番禺縣)	183
增城縣(本屬廣州)	183
新會縣(本番禺縣)	238
新安縣(本東莞縣)	20
香山縣(割南海、番禺、新會縣設))	36
三水縣(本南海縣)	51
龍門縣(本增城縣)	17
新寧縣(本新會縣)	60
從化縣(本增城縣)	18
清遠縣	17
陽山縣	6
連山縣	2
全廣州府	1485

註: 明代里甲制，每五年編審戶丁，110 戶爲里。清初繼承裏甲制。

出處: 顧祖禹，《讀史方輿紀要》(上海書店出版社 1998 年版)，卷 101，廣東方輿紀要，廣州二。(本書撰寫於清順治，康熙年間)。

不過，明末清初，廣州的發展已落後於長江三角洲的蘇州、松江和杭州。這三個城市的附郭縣戶籍分別為 1311 里、840 里(未計婁縣)和 534 里(1 里爲 110

戶)。即從松江華亭縣分割出來的上海縣，戶籍已達 621 里。城市戶籍差別顯示出中國東南經濟的急速發展，已勝於靠貿易為主的廣州和珠三角。不過，同期，泉州府附郭縣只有 129 里，漳州為 102 里，福州為 180 里。明代海禁對在元代盛極一時的福建海運和城市發展有所打擊，使它們未能與廣州競爭⁶⁰。

廣州府的 15 個縣，可分成三層。第一層是城郭的南海、番禺縣。第二層是相鄰的順德、東莞、增城、新會四大縣。人口合起來比城郭的人口更多。第三層是其他的 9 個縣。其中新寧與從化縣在明弘治年間有諸徭、峒僚亂，顯示出那時還屬少數民族居住地區，一如陽山及連山縣。廣州府的經濟政治社會中心在廣州城，依附著城南的碼頭港口。農業與手工業的生產，包括市集鎮墟則圍繞在城郭、東西兩方，方圓範圍受當時交通的水陸兩路路程所限。新會縣內佛山鎮的興旺，在於明代佛山涌成為通往廣州的主航道⁶¹。明永樂之後，「番舶始集」⁶²。

表四 a、清初廣州府的三層縣城組織

1.	城郭 — 南海、番禺，共 489 里
2.	城郊 — 順德、東莞、增城、新會共 769 里
3.	其他: 新安、三水、龍門、香山、新寧、從化、清遠、陽山、連山共 227 里

明末清初，廣州為中心的內外貿易因水道連接，形成廣州與佛山(新會)、陳村(順德)和石龍(東莞)的城鎮體系⁶³。

在城郊四縣之外，人口稀少，反映著當時廣州城的幅射力量難以遠達。按清雍正《廣東通志》記載珠三角地區的 21 個縣 439 個墟市的分布看，形態是以廣州為中心，遞次分布。離中心越近分布越密，越遠則分布越疏⁶⁴。珠三角地區市鎮的形態主要是以廣州為中心的同心圓。按照施堅雅的市場等級體系，清代前中期珠三角地區可分成四層的第級體系。

第一層	村市。一村之內的市集。
第二層	大鄉的中心墟，連接 10 至 20 個村市。例如順德的大良、陳村。南海的九江、新會縣城及潮連。主要供應村市，同時收集村市農戶的商品，如生絲的專業市場。

⁶⁰ 與表四出處同屬顧祖禹，《讀史方輿記要》。

⁶¹ 曾新，前引書，頁 6。

⁶² 民國《佛山忠義傳》卷五、六、八、十四，引自李龍潛，明清時期廣東墟市的類型及其特點，《明清廣東社會經濟研究》，上海，上海古籍出版社，2006 年。

⁶³ 許桂靈、司徒尚紀，嶺南歷史各填源流、類型及其開發利用，《熱帶地理》28 卷，1 期。

⁶⁴ 引自卜奇文，論明清時期嶺南地區市場中心分布的差異性，《廣東文史》，2001 年 2 期。

第三層	批發性的集鎮市場，如江門、香山的澳門、三水的西南鎮，肇慶高要縣，東莞的石龍鎮等。覆蓋一定的水道流域。
第四層	佛山，主要覆蓋西江及北江流域。

四層以上是廣州，作為國際市場與珠三角地區經濟的連接⁶⁵。

在這個時期，至少在 20 世紀之前，以廣州為中心的廣州府或珠三角地區的多層城鎮發展形態是以水道為主。即使與內陸的貿易也是以水運為主，但加上小部分陸路。對外貿易則全屬海運。廣州及其臨珠江岸邊碼頭及自清初開始的外港黃埔港便是整個國內國外貿易的中心樞紐。

當時三條水道為：1) 經佛山涌至韶關，再上大庾嶺，包括循北江支流至陽山、連縣入湖廣的分路；2) 從東江經惠州、潮州，轉韓江入大埔縣，接上福建的鄞江、汀江；3) 從西江經三水、高要至賀江口入廣西及雲貴四川⁶⁶。到湖廣亦可經江西，循長江往安徽、蘇松和杭州⁶⁷。

1.3.2.1. 廣州城區的發展

在廣州府或珠三角的多層城鎮體系之中，廣州城為核心。在 19 世紀以前，屬單核心的城鎮化空間模式。由于交通工具的技術限制，城郊範圍受制于水道運輸的方便性和水程，城垣內外的範圍却主要受經濟活動和人口規模所影響。廣州城的建城原則是北傍白雲山和其前的番山禺山，南臨大海，眾河(西江、北江、東江等)相匯。這個自秦代開始的空間格局長期不變。但是秦漢時廣州城所位的溺谷灣逐漸淤積。宋元開始在河道修建圍堤，明代築堤更比宋元多近一倍，更開始圍墾沙田，加速了泥沙淤積。明代本是分開的西江北江的三角洲已連成一片，沖積平原面積比前擴大近一倍。清代擴建的範圍比明代增一倍有餘。東江三角洲也開始連上西江北江的三角洲，形成一體的珠江三角洲。清末連南沙附近的萬頃沙也圍墾成田⁶⁸。廣州城再不是南臨大海了。

廣州城南的濱海地區南移，變成臨江地帶，使到貿易港的廣州的外運貿易亦隨之逐步南遷。與貿易量的擴大及由此產生來貿易人員、服務的增加，便變成廣州

⁶⁵ 羅一星，試論清代前中期嶺南市場中心的分佈特點，第四屆清史學術研討會會議論文，1987 年，引自馬立博，頁 184-187。施堅拿的體系，見 G.W. Skinner, *Cities and the hierarchy of local systems*, in G.W. Skinner, ed., *The City in Late Imperial China*, Stanford, Stanford University Press, 1977。

⁶⁶ 引自鄧瑞本編，《廣州港史(古代部分)》，北京，海洋出版社，1986 年，頁 218-219。

⁶⁷ 范銀，明清時期江南與福建廣東的經濟聯繫，[福建師範大學《歷哲學社會科學版》]，2004 年 1 期，頁 12-20 (頁 14)。

⁶⁸ 曾新，前引書，頁 3-6。葉顯恩，移民與珠江三角洲海洋經濟化 (1)，發佈自《中國經濟史論壇》，2003 年 7 月 30 日。

城垣歷代擴建的推動因素。主要是商貿發展在城外，爲了保衛，城區擴大來把商業區納入城內。宋明清三代的廣州城擴建都是爲了把城外新發展的商業區和相關政府衙門納入城牆內保護。廣州城便從來分成兩大區：商客活動的中心在南及西部，官府縉紳活動區在城中北部⁶⁹。

廣州城的特殊處是一直以來以秦代的番禺城作爲中心區，2000 多年不變。以原有城垣爲核心和主體，以城市中軸綫爲軸心，向四周擴大。清初以後，廣州城沒有再擴建，經濟發展的擴張便在城外，如西關的十八甫商業區(包括後來的十三行外商區)、織造業的機房、河南的工商貿易加工區和 1861 年後的沙面租界。稍後，黃埔變成廣州的外港。1911 年廣九鐵路開通，東關東山和東部地區也隨之開發⁷⁰。

直至十九世紀末期，廣州城的擴展過程與廣州府或珠三角的擴展，同樣屬單核心的有機發展模式。兩個過程是接連一起，本屬一體。

1.3.2.2. 珠三角地區發展

明清時期中國人口增長迅速，明末近 2 億人。清代增長更快。1720 年超越 2 億人，1780 年 3 億人，1840 年 4 億人⁷¹。在明代以前，漢唐以來中國人口大致穩定于五千多萬人。明清的突破，在技術發展上還停滯于宋代水平，但經濟規模擴大，或許可以與白銀大量來華的兩個周期有關。第一個周期是 1540-1640 年。屬日本白銀與波里維亞的波多西銀礦的豐產期⁷²，也是明代經濟與人口增長最快的時期。第二個周期在 1700 年開始⁷³，由墨西哥銀礦開發帶起，其後也有美國的供應。這段時期恰與清朝盛世差不多同期。缺乏足夠的數據，特別是走私貿易龐大但沒有統計，難以確定中國的經濟的外貿依存度多少。不過，白銀之用，更多的是在推動中國國內經濟的商品化，實質經濟影響大於外貿的數額。而對於全國最大的外貿城市—廣州及其在珠三角城鎮體系，影響尤大。商品化的發展甚至進至跨地域的工業分工。

⁶⁹ 魏立華、閻小培、劉玉亭，清代廣州城市社會空間結構研究，《地理學報》，63 卷 6 期(2008 年 6 月)，頁 613-624。

⁷⁰ 倪俊明，廣州城市空間的歷史拓展及其特點，《廣東史志》，1996 年 3 期，頁 28-36。

⁷¹ 據劉遜，《前近代中國總量經濟研究(1600-1840)》，上海，上海世紀出版社，頁 42，表 3.1。

⁷² Flynn & Giraldez，前引文。

⁷³ Flynn & Giraldez，前引文列為 1700-1750。但另說為伸延至今 1810 年代，見 Richard L. Garner，Long-term Silver Mining Trends in Spanish America: A comparative analysis of Peru and Mexico，*American History Review*，93:4(1988)，pp.898-935。以及 Fernand Braudel，*The Perspective of the World: Civilization and Capitalism: 15th – 18th Century*，Vol. 3，New York，Harper & Row，1979，p.422，Table 42。該表列出墨西哥白銀生產在 1800 前後達到頂峰。

在清代廣州一口通商之時，內地商品，主要是生絲、絲綢織品、棉布、瓷器、茶葉等運至廣州出口，廣州則輸出進口的白銀，以及部分土產，如糖、鐵器、蘇木等⁷⁴。

例如生絲及絲綢織品。在 1840 年前，中國生絲商品化達九成以上，生絲及絲綢品在江南生產者佔全國八成以上⁷⁵。因海外需求龐大，不單從江南地區輾轉運至廣州出口外，且在清代中葉，引致廣東絲綢生產的替代興起。珠三角地區屬亞熱帶氣候，桑葉生長期長，甚至一年六回，地區上出現「棄田築塘，廢稻樹桑」，形成了桑基魚塘的獨特商品化生產模式等。相對於江浙蠶絲，粵絲脆弱易斷，故多加工出口，不以生絲出口；也以江浙的生絲作加工之用。由此而致廣州城西、佛山、南海、順德、三水等處出現「機房」的手工坊，加工絲綢出口，產生出僅次于江南地區的蠶桑絲綢生產中心⁷⁶。從廣州出口的絲綢主要在近 18 世紀末才開始大增。1723 年出口 2.5 萬擔至 1828 年的 110 萬擔，1828 至 1834 年翻一番，1834 至 1860 年又翻一番，增長極快⁷⁷。

又例如瓷器，因出口帶動，自南宋以來，廣州珠三角地區發展出許多地方窑遍布在南海、番禺、中山、三水乃至新安(今香港)的大埔，但以佛山石灣窑最著名，也規模最大。清代廣州的商人在景德鎮做白瓷，再運回廣州加工彩繪⁷⁸。或按海外的設計，包括紋章瓷⁷⁹，主要在河南彩繪和再燒，稱河南彩或廣彩⁸⁰。廣彩大盛于乾隆嘉慶時期。很大部分是海外下單，提供設計樣本，並且採用進口釉料，全

⁷⁴ 清屈大均，《廣東新語》，卷十五：「閩粵人多賈呂宋銀至廣州，攬頭者就舶取之，分散於百工之肆，百工各為服食器物償其值。承平時，商賈所得，銀皆以易貨，度梅嶺者，不以銀捆載而北也，故東粵之銀，出梅嶺十而三四。今也關稅繁多，諸貨之至吳楚、京都者，往往利微折資本，商賈多運銀而出，所留于東粵者，銀無幾也。」顯然，出口貿易(即從內地採購出口)比南北國內貿易(即廣貨北上)更為重要。後者可捨。

⁷⁵ 許檀，明清時期區域經濟的發展，《中國經濟史研究》，1990 年 2 期。

⁷⁶ 王翔，中國絲綢生產區域的推移，《財經論叢》，2005 年 4 期(7 月)，頁 89-96。清代中期，形成了以九江、龍山、龍江等鄉為中心的「周回百余里，居民數十萬戶，田地一千數百餘頃，種植桑樹以飼春蠶的專業生產中心」。劉志偉，試論清代廣東地區商品經濟的發展，《中國經濟史研究》，1988 年 2 期，頁 84-92，(頁 90)。

⁷⁷ Alvin So, *The South China Silk District: Local Transformation and World-system Theory*, Albany, State University of New York Press, 1986. pp.80-81。

⁷⁸ 「我國商人投其所好，乃于景德鎮燒造白器，運至粵垣，另雇工匠，仿照西洋畫法，加以彩繪，於珠江南岸之河南，開窑烘染，製成彩瓷，然後售西商。」劉子芬《竹園陶說》，民國 14 年(1925 年)。

⁷⁹ 紋章瓷從十六世紀開始出現。歐洲貴族、家族和其他美國的家族，委托廣州商人燒制其家族代表紋章于瓷器上，作為家族用瓷器。紋章設計直接從海外交付廣州。羅二平，紋章瓷—中外文化藝術的結晶，《陶瓷科學與技術》，2002 年 6 期，頁 55-57。

⁸⁰ 清初西方傳入金胎燒琺瑯，1680 年後傳至廣州，在河南地區仿絲織圖文形成廣州織彩繪瓷器。王新天，《中國東南海洋性瓷業發展史》，廈門大學博士學位論文，2007 年；陳玉芳，《16 至 18 世紀中西貿易中的外銷瓷》，東北師範大學碩士學位論文，2010 年。

部出口，屬出口加工貿易。範疇數量龐大⁸¹。1650 年前的 25 年，荷蘭東印度公司從廣州運出 1 千 6 百萬件中國瓷器⁸²。1720 年之前 25 年英國東印度公司則從廣州出口 3 千萬件瓷器。其中包括紋章瓷、廣彩，與及江西饒州景德鎮來的瓷器和珠三角等地的廣東瓷器⁸³。

茶葉主產自江西與福建⁸⁴，但在 18 世紀以後，歐洲需求龐大，廣東開始種茶，而從贛閩運來的茶葉，也多在廣州河南製作烘焙⁸⁵。

明朝嘉靖年間發明白糖，廣東與福建均廣種甘蔗以製糖。清屈大均的《廣東新語》指出，番禺、東莞、增城、陽春等縣製糖業特別發達，「蔗田幾與禾田等矣」，最白者，「售于東西二洋，曰洋糖」⁸⁶。

佛山的棉紡織業等，以江蘇湖北的棉花，以至印度進口的棉花作為原材料⁸⁷。

據美國學者馬立博估計，在 18 世紀早期，商業化的農業已佔廣東全省一半的耕地⁸⁸，由此而帶來的手工業發展與及轉運貿易，使經廣州的廣東海關的對外貿易量，相當於全國遠程貿易的三分之一，與長江流域和大運河部分的貿易量大致相同⁸⁹。廣州及珠三角地區因而至少與長江三角洲的經濟等量，外貿則更勝。

珠三角地區以廣州為中心的商品貿易網絡在 18、19 世紀的情況大致如下：

⁸¹ 宋良璧，廣彩瓷器的研究，《文物鑒定與研究》，2002 年 10 月。由於廣彩全部出口，國內流傳少，缺乏準確的研究。紋章瓷亦有採廣彩燒製全套餐具。有關外銷瓷，以及廣彩的情況，在中國的著作頗為缺乏和不準確，主要是缺實物參考。Clare Le Corbeiller & Alice Cooney Frelinghuysen, *Chinese Export Porcelain, The Metropolitan Museum of Art Bulletin*, Winter 2003, N.Y.。

⁸² 1729 年至 1794 年數達 4300 萬件。引自：晚明至清乾隆時期景德鎮外銷瓷研究《陶瓷採購網》<http://www.cerambuy.com/news/detail/258.htm>。明代嘉靖、萬歷年間，皇室的御器廠燒造量非常大，有幾年每年達 10 萬件。可是，1602 年荷蘭東印度公司在馬六甲海峽搶掠的葡萄牙商船克拉克號，船上便載有 10 萬件萬歷時期的青花瓷器。1638 年在台灣荷蘭東印度公司庫存瓷器達 89 萬件。其中包括在閩粵沿海採購。可見外銷瓷的規模。當然御器廠的瓷器最優質，外銷瓷屬民間窯作，質量次之。引自萬鈞，東印度公司與明清瓷器外銷，《故宮博物館院刊》，144 期(2009 年 4 期)，頁 113-162(115-117 頁)。

⁸³ 陳玉芳，上引論文，頁 31 和 38。

⁸⁴ 外商茶葉一項，向于福建武夷山及江南徽州等處採購經由江西運入粵省。引自唐力行，前引書，頁 163。

⁸⁵ 彭澤益編，《中國近代手工業史資料，1840-1949》，卷 1，頁 480-488。

⁸⁶ 引自鄧端本，前引編書，頁 167。廣東糖業漸盛於 17 世紀中期，以上海為集散地，分銷全國。見高紅霞，同鄉與同業，傳統與現代—上海糖商業同業公會的歷史考察，在郭太風、廖大偉，前引編書，頁 139-157，(頁 141 及 144)。

⁸⁷ Roberts Marks, *Tigers, Rice, Silk and Silt, Environment and Economy in Late Imperial South China*, Cambridge, Cambridge University Press, 1998。中文譯本，南京，江蘇人民出版社，2011 年，頁 168。

⁸⁸ 上引書，頁 179。

⁸⁹ 同上，頁 166。

1. 行商在廣州附近水路可達的地區如增城和陽江與蔗農訂合約，用棉紗或白銀買甘蔗，買回甘蔗在廣州附近市鎮提純煉制銷往江南，購回棉花在佛山等地進行紡織。
2. 棉布和棉紗從廣州運往嶺南腹地，尤其是西江流域至廣西盆地，與當地的農民換回糧食，銷往廣州、佛山等地。
3. 部分稻米銷往珠三角各級市場，以交易當地農民生產的生絲，運往佛山廣州加工。
4. 南洋方面的棉花、稻米、染料運至廣州、佛山；而當地的絲綢、棉布與蔗糖銷往南洋。
5. 歐美商船從廣州購買絲綢、棉布、茶葉等，用棉花、白銀和鴉片來作交換⁹⁰。

以廣州為中心，加上佛山⁹¹，周邊市鎮形成的單核心市場中心體系，在珠三角以及循西江、北江、東江流域的腹地形成以外銷(進出口和省內外的商品生產與貿易)市場交易和本地商品生產的經濟體系，以白銀為交易貨幣。正因如此，廣州到 1827 年白銀仍是淨流入⁹²。由於外貿出口的推動，和在國內外遠程貿易的支持，以廣州為中心的珠三角的城鎮地區由手工業作坊的發展，應該說已開始了以勞動和技能密集為主的 **Proto-industrialization** (或譯作早期工業化或類工業化，實質是農村通過手工業作坊擴展的工業生產方式)。但是，中國與歐洲的歷史經驗比較來看，這種手工業的大規模發展與英國為首的工廠式工業化生產有頗大的性質差異，未必會過渡至英國式的工業革命。廣州及珠三角地區以至中國在 19 世紀末期後的所謂現代工業化反而顯示出二者的競爭和互相排斥。廣州地區在 1827 年後的長期白銀外流和中國經濟的相對衰落 (1850 年中國的 GDP 還和西歐相等，其後差距擴大)，應屬手工業的工業化敗於英國式工業革命的工業化⁹³的結果。當然其中包含巨大的政治因素。

⁹⁰ 同上，頁 188。

⁹¹ 佛山鎮雖然開鎮于北宋，主要是貿易為主，靠的是佛山涌通往廣州。但明代中葉以後，因廣州的海外貿易需求，手工業蓬勃發展，超越貿易功能。清代大量人口進入佛山，百業興旺。道光 18 年 (1838 年)，已有 220 多個手工行業，70 多行商業及服務。據說乾隆時期人口近 60 萬。若實，僅稍遜於廣州，兩城並駕。不過，在行政編制方面，卻未升級，顯然人口多屬外來工，本地戶籍人口不多。清中葉是佛山經濟最鼎盛之時，亦與廣州一口通商有關。佛山以內貿和手工業為主，廣州以外貿與手工業為中心。但鴉片戰爭後受外貨衝擊，冶鐵與陶瓷俱衰落。劉業紅，《清代資源型城市研究》，四川大學博士學位論文，2006 年，頁 101-104，173-176。其後粵漢鐵路連接廣州佛山，交通便捷，但時機已失，為時已晚，佛山經濟難以復興。

⁹² 同上，頁 175-176。引用嚴中平主編，《中國近代經濟史統計資料選輯》，北京，北京科學出版社，1953 年，頁 31-32。

⁹³ Proto-industrialization 始自 F.F Mendels, Proto-industrialization: the first phase of the industrialization process, *Journal of Economic History*, 32 (1972), pp.241-261。有批評認為即使歐洲在英國工業革命之

1.3.2.3. 澳門因素

澳門(本稱濠鏡，屬香山縣)，與香港的屯門(屬新安縣)居珠江口東西兩岸，扼控船舶進入廣州水域，地理環境也適宜帆船避風停泊。16 世紀初葡萄牙人來廣州，原企圖在屯門建立據點，但敗於 1521 至 1522 年的香港茜草灣之戰。再赴浙江的雙嶼島，亦為明軍所逐。1557 年定居於澳門。1573 年開始向廣州地方政府納稅。澳門內外港雖水淺，仍適合帆船進泊⁹⁴。

葡人進駐澳門，適當明代倭禍，政府禁海運，對日不准貿易，而其時亦是日本白銀生產主要時期。結果，澳門成為中日間接貿易的中介。當時三條主要航線為澳門—果亞—里斯本，澳門—長崎，和澳門—馬尼拉—墨西哥。憑藉葡萄牙在南海、印度洋乃至非洲沿岸的據點，澳門成為中日，與中國—南海—印度洋—歐洲的貿易中轉站，倚傍廣州的全國外貿商品的集散中心功能。1557 年後，直至 1641 年，為遠東最大商港，它的功能便不只是廣州的外港而已。不過，從人口數計，1640 年為四萬人，與廣州城郭的五萬多戶相比為小，亦小於新會縣人口，城鎮功能還處於待發展階段，也反映葡萄牙人不願在澳門作建設，長期經營，與葡在其他海外據點的政策相同。

1640 年後澳門轉口貿易衰落。1638 年日本禁止與葡萄牙商船通商。1640 年葡萄牙與西班牙交惡，馬尼拉與澳門斷絕通商關係。翌年，荷蘭佔領葡萄牙的馬六甲據點。同年(崇禎十三年)明朝政府禁止澳門葡人進入廣州貿易。在這幾年裏，澳門葡萄牙人壟斷廣州和中國與日本、南海、歐洲的貿易便驟然中斷⁹⁵。澳門衰落，其後清初禁海遷海，澳門也在其列。澳門人口大跌，僅及 1640 年不足二成。

前，農村工業化或手工業工業化情況與中國明清時期相同，並不必要是工廠式或大眾生產方法的工業化的早期階段。參看 R. Bin Wong, *China Transformed: Historical Change and the Limits of European Experience*, Ithaca, Cornell University Press, 1997, pp.38-52。事實上工匠為主的手工業的工業化下一階段會是二十世紀下半期歐洲南部以意大利為典型的模式，或稱為後福特主義時期的柔性生產方式，替代大眾生產的工業化。參看 Sokratis M. Koniordos, *Towards A Sociology of Artisans: Continuities and Discontinuities in Comparative Perspective*, Aldershot, Ashgate, 2001。這與內地歷史學家在上世紀 60 年代開始討論的資本主義萌芽也有顯著的差別。Immanuel Wallerstein 甚至認為歐洲的封建主義不一定會導致資本主義的產生。兩個體制沒有必然的過渡關係。其中也不是因歐洲文明因素使資本主義在歐洲興起。他反而提出 *Conjunctural* 的解釋，指多種因素匯集而成為偶然性的結果。見他的 *The West, Capitalism and the modern world-system*, in Timothy Brook & Gregory Blue, eds., *China and Historical Capitalism: Genealogies of Sinological Knowledge*, Cambridge, Cambridge University Press, 1999, pp. 10-56。按此推理，歐洲在十六世紀後的崛起包括英國的工業革命，可能便是決定於兩個偶然的 *Conjunctural* 因素：西班牙佔據美洲和在當地發現龐大的銀礦，及清朝政府在十九世紀後期的戰爭失敗作出龐大的賠償。單馬關條約對日賠償便足支付日本其後整個工業化早期的資金需求。從這樣的歷史角度看，英國工業革命與美國企業的生產線為主的福特主義並不是什麼歷史必然的工業化途徑。這對珠三角地區乃至中國在 21 世紀的發展有很值得思考之處。

⁹⁴ 李國祁，由澳門興衰析商業殖民所需之地理與歷史條件，台灣《師大地理研究報告》，30 期(1998 年 5 月)。

⁹⁵ 卜奇文，《清代澳門與廣州經濟互動問題研究》，暨南大學博士學位論文，2003 年 4 月 15 日，頁 61-63。

1679 年清政府准廣州與澳門陸路貿易，又再成為中國唯一海外貿易孔道。1685 年全國設四海關，稍為分流廣州—澳門的外貿。1746 年澳門開放給其他外國商船進行貿易，取消了葡萄牙對廣州外貿的壟斷。1757 年一口通商，但葡萄牙在南海的貿易勢力僅餘果亞，荷蘭與英國主宰整個區域的貿易。外國商船亦可直抵廣州黃埔港進行貿易，不必經澳門中介，也可迴避澳門的徵收費用。澳門變成在此過冬的外國客的居留地，和鴉片走私之所⁹⁶。來華外國帆船噸位加重，澳門的淺港便變得不太適合。此外，中國商船(包括南海華僑經營的)亦增加與南海的直接貿易。一說以 1763 年為例，廣州帆船的外貿貨運量佔總量之 30%，與英國貨運量相等。它們都不經澳門⁹⁷。

澳門的歷史作用，一是作為廣州外商專用的外港；二是憑倚葡萄牙歐亞貿易中的主宰力量，壟斷中國與日、歐、美的貿易，從而分享廣州作為中國主要乃至唯一外貿商港的貿易利益。但是二者都屬政治因素。因素轉變，澳門的貿易功能便驟然大減。而在 1887 年底清政府與葡萄牙簽署《和好通商務約》，承認葡「永遠管理澳門」之前。葡人在澳始終是暫居之地，受制于廣州政府，也因而缺乏城鎮應有的建設，只隨貿易起落而興衰。對珠三角發展，只是把澳門的貿易作用部分因素外溢至鄰近的香山縣。

1.3.3. 清末之後五口通商影響

1840 年第一次鴉片戰爭開啟了清末在歐美日本炮艦外交政策下的不平等條約和市場開放。五口通商的結果是打破了廣州一口通商的壟斷。且其他通商口岸從沿海擴大至內河航道，使全國頗大部分的市場歸納到條約港的體系之內，改變了中國內地外貿與內貿的原來的層層阻隔格局。導致上海替代廣州成為全國的內外貿易中心。另一方面香港開埠，在珠三角的區域經濟和全國經濟的領域內，產生出與廣州競爭的對手，改變了原來廣州為主的單核心市場體系和區域城市化發展模式。甚至由于英美在中國貿易與投資的控制，輪船替代帆船，和香港自由港政策，香港替代了廣州在南中國的國際貿易中心地位。香港由廣州的外港轉變成廣州為香港的內港。香港與上海在英美等海外資本和政府的網絡中，形成了條約港體系在中國的兩個核心，地域上有所分工，但在金融方面，則香港成為上海的合作夥伴。

中國市場的開放是採取口岸港口開放的方式。主要是在不平等條約壓迫下的港口開放，也有部分是中國政府自主開放的⁹⁸。結果是中國市場東南西北的沿海沿

⁹⁶ 李國祁，前引文。

⁹⁷ 引自葉顯恩，前引文。

⁹⁸ 第一批是第一次鴉片戰爭之後南京條約產生出來的五口通商—上海、廣州、寧波、廈門、福州，開埠的時間在 1840 年代至 1850 年代。第二批是 19 世紀其後第二次鴉片戰爭、甲午之戰等中國簽署另一批不平等條約產生出來的開放港口，包括重慶、杭州、漢口、九江、江門、蒙自、南京、北海、三水、沙市、蘇州、汕頭、天津、溫州、蕪湖、鎮江等。第三批是 1900 至 1910 年代開放的港口，包括安東、長沙、秦皇島、大連、琿春、滿洲裏、南寧、綏芬河等，主要是北方和邊境口岸。

邊和部分內河(主要是長江，也包括後來廣東的西江)的全面開放，從根本上改變了整個帝國時代政府控制外貿，全國僅在少數港口通外貿的歷史格局。中國經濟和市場是全面市場化。但原來的海關厘金等制度并未完全轉變，即使貨幣政策還是銀錠、銀元(包括外國銀元)、銅錢並用。嚴格地說，此時屬於傳統經濟往全球化市場經濟過渡的階段。通過外貿，特別是白銀貨幣的中介因素，中國經濟已開始更直接地納入世界資本主義經濟體系之內。但在這個過程中還保持著二元經濟的結構和過渡變化。

1.3.3.1. 上海因素

雍正七年 (1729 年)清朝海禁完全解除，作為沿海南北海運中心的上海應時崛起，很快形成了五條固定航綫：

- 北洋航線 (分上海至牛莊、天津及芝罘三條分支)
- 南洋航線 (往返上海與浙江、福建、台灣、兩廣之間)
- 長江航線 (上海與漢口)
- 內河航線(通過江南水系和大運河與江蘇、浙江、安徽、山東、河北各縣鎮之間)
- 國外航線(華僑商船往返於日本、朝鮮與南海各國)

其中北洋航線運量最大。嘉慶間，海運已超過政府漕運總運量。以沙船為主，數近 4000 艘。沙船北運棉花、棉布，運回豆餅、大豆。但在 1840 年前，國際出口僅及總運量不足 10%。主要是以沿海內河南北埠際貿易為主。道光六年(1824 年)海運漕糧，更推動海運。上海因此稱「小廣東」。在全國外貿方面仍然次於廣州⁹⁹。不過，上海外運不足是受制于一口通商政策，屬政治壓抑，不是市場因素。

五口通商後，即時扭轉上海與廣州的外貿相對的競爭力。上海在國內的商路覆蓋面即時擴大。全國除廣東、廣西和福建南部外，都在上海貿易區之內。例如，江西的茶，即不往廣州而轉往上海出口。上海也成為全國進口糖的中心，來自爪哇、香港、台灣、呂宋等地，替代了廣東及福建的蔗糖¹⁰⁰。

此外，1890 年代至 1910 年代，中國政府亦自主地開放港口，主要是在內蒙古、黑龍江、吉林、新疆、西藏等邊境地區。但加上廣州灣(即現時的湛江 1899 年)和山東的威海衛、吳淞、蕪縣等。開放的口岸共有 106 個。東南沿海一隅，便有 40 餘個，佔了四成。*List of Treaty Ports and other open ports*, <http://www.oocities.org/treatyport01/treatyportlist.htm#treaty%20port%20list>.

⁹⁹ 周武，前引文，頁 22-23；中共上海南區區委，《南市區志》，1996 年，載自上海市地方志辦公室的網站，<http://www.shtong.gov.cn>。第三章沙船業。清朝一年財政收入約 7000 萬兩白銀。漕運實現財政收入的三分之二。

¹⁰⁰ 高紅霞，前引文；陳振江，開埠通商與沿江商埠商路變遷，在郭太風、廖大偉，前引書，頁 68-72。

當上海的競爭力不受政策限制，上海很快地在 1850 年代，取代廣州成為全國最大的外貿中心，1864 年便佔了全國外貿額的 57%。在國內埠際貿易方面，更起了樞紐作用。在 1860 年代開始，並取代了蘇州與杭州，成為江南和長江三角洲的中心。上海租界人口激增。1860 增至 30 萬人，1862 年已增至 50 萬人¹⁰¹。從 1864 年至 1900 年，洋貨經上海轉運國內佔全國每年總進口值 30%-60%。1867 至 1885 年每年都在 50%以上；土貨經上海轉運出口佔全國總出口值在 20%-30%¹⁰²。上海轉口貿易地區，以長江流域為主，佔 60-70%，其次為華北地區，再次為華南地區¹⁰³。在 20 世紀初期，中國沿海、內河的港口開放，以及自 1840 年代外國輪船公司在中國開業，淘汰了包括上海沙船為主的帆船，却使中國內地與上海的商路更為廣闊和便捷；加以鐵路逐步鋪設，便形成了以上海為中心覆蓋絕大部分中國內地市場的貿易運輸體系。上海得以迅速壯大，成為遠東最大的貿易城市。

表五、上海與廣州的外貿額對比，1895 年至 1930 年

單位：百萬海關兩

	1895 年		1910 年		1915 年		1920 年		1925 年		1930 年	
	直接出口	直接進口	直接出口	直接進口	直接出口	直接進口	直接出口	直接進口	直接出口	直接進口	直接出口	直接進口
上海	70.20	98.64	175.67	198.29	201.44	198.21	193.80	383.92	306.19	431.89	312.67	679.74
廣州	17.70	16.45	54.03	32.56	42.13	26.03	59.22	32.51	49.83	40.43	60.37	51.16
上海為廣州的倍數	3.97	6.00	3.25	6.09	4.78	7.61	3.27	11.81	6.14	10.68	5.18	13.29

出處：唐巧天，《上海外貿埠際轉運研究 (1864-1930 年)》，復旦大學博士學位論文，2006 年，頁 19 表 2.1 和 2.2，表 2.3。原始數據來自《中國舊海關資料》。

不過，在 20 世紀開始，上海的全國外貿轉運中心的地位有所下落。洋貨經上海轉運全國的比重在 1897 年的近 50%後依次遞減。1920 年代降至 20%以下。土貨出口經上海比重也自 1914 年最高峰的近 40%急減至 20 年代的 20%左右¹⁰⁴。這樣的變化主因在大連、天津、青島的發展都歸日本的控制。寧波的進口也被香港所侵佔¹⁰⁵，靠英美外運起家的上海因此受到打擊。變成只是華中地區的轉運中心。再不是全國中心。

1895 年之後中國現代工業興起，包括外資與民族資本，集中于上海及周邊的長江三角洲，特別是一次大戰期間歐洲對華貿易減少，本土及美日資本乘時替代。通過棉紡、繅絲、捲烟，麵粉業等的發展。上海從貿易城市、航運中心同時演

¹⁰¹ 周武，前引文，頁 38-39。

¹⁰² 唐巧天，《上海外貿埠際轉運研究(1864-1930 年)》，復旦大學博士學位論文，2006 年。

¹⁰³ 周武，前引文。

¹⁰⁴ 唐巧天，前引論文，頁 17-22。

¹⁰⁵ 同上，頁 36-37。

變為全國工業中心，且借助外國金融對華的浸透，包括對政府的龐大貸款，也逐步發展成全國的金融中心，在 1920 年代取代北京¹⁰⁶。直至 1949 年，即使廣州亦無法與之競爭。

1.3.3.2. 香港因素

南京條約的另一結果是割讓香港。加上後來租借九龍及新界，形成在中國最大的外國佔地，與上海等口岸的租界組成了在中國的外國租界和條約港體系。香港與上海同為這個體系的核心，并外連新加坡，直達印度與倫敦。不像歷史上澳門那樣僅屬外商居住的飛地，還不脫唐期的蕃坊性質。而是作一個港口城市來建設。

英國商船在南京條約之前，一如其他歐洲商船，都是從事走私活動，更主要集中於鴉片貿易。故此，香港開埠便實施自由港政策。1842 年公布的貨幣條例，規定舉凡西班牙銀洋、墨西哥鷹洋、東印度公司盧比、英國通貨，及中國銀錠、碎銀、銅制錢等，皆可一體流通¹⁰⁷。多幣並存，基本上是中國內地銀本位的多種貨幣流通情況的伸延。1898 年租借九龍新界之後，《展拓香港界址專條》的協議為：「至九龍的通向新安陸路，中國官民照常行走¹⁰⁸。」香港對中國居民并不設進出境管理，自由出入。英國政府並利用鴉片戰爭中國的賠款，建設維多利亞港的基礎設施，和公共建築。城市的建設很快超越澳門。英商各外商都從澳門遷港¹⁰⁹。由於維多利亞港口深，遠勝澳門，加以免稅自由港變非法走私(包括鴉片)為合法商貿，吸引廣州地區的商人來港經營。一是免却粵海關的稅收；二是亦逃避中國內地的厘金重稅。清末中央政府有常關徵稅，1854 年地方設厘金局，由地方徵收，二者都屬內地商品通過稅。地方上厘金局遍設，徵厘金在 5%-10% 之間，重重徵收。但二次鴉片戰爭之後，沿海設海關，由外國人管理，徵收輪船進出口貨物稅後，原來的常關稅便免徵。外商在內地采買土貨，交子口稅，便沿路不用交常關稅或厘金¹¹⁰。由是香港與所有開放港口之間的貨運，在內地和外貿的稅收便大減。而在廣州與香港之間，甚至有出口轉內銷，以逃避內地的關稅厘金¹¹¹。

¹⁰⁶ 同上，頁 107-115，及頁 127-132。

¹⁰⁷ 卜奇文，前引論文，頁 101。

¹⁰⁸ 大清國及英國政府，《展拓香港界址專條》，1898 年，中國第一歷史檔案館藏本。

¹⁰⁹ 卜奇文，前引論文，頁 101-102。

¹¹⁰ 廖聲豐，《清代常關與區域經濟》，上海師範大學博士學位論文，2006 年，頁 251-257。1858 年天津條約和通商條章程善後條約規定，外商只要在口岸海關交 0.5% 的子口稅，無論洋貨進入內地市場，或土貨從內地出口，沿途免徵一切內地稅(頁 232)。

¹¹¹ 厘金制在 1931 年才取消，同上，頁 285。「為了逃避繁重的厘金等針對土貨在內地流通所徵收的稅額，不少商品均先行運至香港取得洋貨資格後再復出口到內地通商口岸，然後憑借子口稅單即可擺脫內地諸多關卡的滋擾。」毛立坤，《晚清時期香港對中國的轉口貿易(1869-1911)》，復旦大學博士學位論文，2006 年，頁 18。

香港開埠為自由港，澳門亦跟著在 1845 年宣布翌年改為自由港，全面開放，以與香港、廣州爭奪珠三角地區的出口¹¹²。但是澳門港水淺，輪船航綫缺乏，特別是沒有英國的政治、政策與經濟支持，無法競爭，却使澳門變成香港的喂給港。

香港開埠亦適逢太平天國戰亂，1852 年代大量珠三角地區人口轉移香港。1845 年人口 23,817，1859 升至 86,941，1861 年增至 119,320，已遠超澳門的人口了。其中 116,335 為華人¹¹³，顯示出華商利用香港自由港的作用，以進行越來越大的南洋華僑貿易。這方面的發展主要是南北行、南洋庄、金山庄的華商組織和商行，與英商的貿易并行但不相屬，也因此構成香港殖民地社會經濟的二元結構體系，一直伸延至今 1949 年之後。

1850 年代開始，香港逐漸取代廣州而成為華南地區進出口貨物的分配集散中心。澳門轉變成為香港的「躉棧」，替香港向內地採購土特產品與轉銷外國商品。廣州的洋貨進口完全依賴香港，土貨出口也越來越集中于香港，廣州亦變成香港與外貿港口的轉運集散中心。

香港的優勢在於兩個方面：

一是當時中國的外貿已越來越集中於英國與美國之手。香港與上海，加上新加坡便構成了英國在亞洲貿易網絡的樞紐中心。香港作為割讓地，英國長期經營的決心更大。

二是輪船替代帆船，運量大、運輸時間短、運費也便宜，且主要由外商經營，少陸路運輸徵稅。1898 年清政府開放內河航道¹¹⁴，外輪便全面進入中國沿海的腹地，淘汰和排斥中國的帆船運輸。加上內河港口開放，粵西南各埠、瓊州、北海，乃至西江沿岸都在 1900 年之前改以香港為進出口輪船直接的中轉樞紐，取代廣州與澳門¹¹⁵。澳門港口淤淺，僅能維持鄰近地區，如電白、陽江、新寧、香港的轉口貿易，貿易經濟全面衰落¹¹⁶。

¹¹² 澳門的自由港政策使大量經廣州出口的生絲取道澳門出口，廣東政府需打擊走私和減徵厘金，才在 1874 年使生絲出口恢復正常。澳門把原從廣州出口的茶葉，轉運澳門，再從香港出口，也在 1870 和 1880 年代使廣州茶葉貿易逐年減少。同上，頁 78。

¹¹³ Fan Shuh Ching, *The Population of Hong Kong*, C.I.C.R.E.D.Series, Department of Statistics, University of Hong Kong, 1974, p.1。

¹¹⁴ 光緒 4 年「內地水路航行章程」，規定各國輪船可以任意行駛中國內河一切港口。廖聲豐，前引論文，頁 245。

¹¹⁵ 卜奇文，前引論文，頁 80-81。

¹¹⁶ 同上。澳門商業轉而為畸型發展，以賭博、娼妓和鴉片業為主。頁 82-83。

由於香港在中國東南沿海的地理位置與英國的經營，很快便成為遠東的航運中心。通過外國輪船公司，成為遠洋來船進入中國沿海各口岸前的寄泊港。國際航綫眾多，且以香港為中心伸向華南內河和中國沿海¹¹⁷。

香港在珠三角地區及東南沿海的貿易功能主要是：

- i) 大宗消費品及走私商品，特殊貿易(鴉片)。
- ii) 內地初級產品的精加工中心，包括雲南的大錫、廣西錫礦、廣東土糖等。
- iii) 小額進口特貨(軍火、機械鐵路器材)及出口雜貨的重組港。
- iv) 內地大宗工業原材料、燃料的消費地。
- v) 內地受災地區及缺糧省份進口南洋大米的集中轉口港之一¹¹⁸。

1880 年中國出口貨物五分之一，進口貨物三分之一都經香港。1881 年香港佔廣州總出口量的 97%、廈門 90%、福州 78%。香港的外貿轉口主宰著廣東、廣西(包括海南島)、福建，並遠及當時日佔的台灣。1890 年香港約佔中國外貿總額的 45%，成為遠東最大的轉口港。1889 年香港殖民地政府宣佈香港已成英帝國僅次於倫敦與利物浦的第三大港。1906 年在香港登記和結關的噸位躍居全球各商港之首¹¹⁹。

另一方面，香港也成為珠三角地區的主要進出境客運地區。1884 年內地旅客來港每天出入共 3280 人次，也即是每年達 120 萬人次，相對於當時不足 20 萬居民之數，比例巨大¹²⁰。

表六、香港洋貨轉口額

單位：百萬海關兩(1873 年前為兩)

1871	21.14
1876	23.54
1881	24.75
1886	26.72
1891	38.71
1896	42.81

¹¹⁷ 國際航綫包括：加爾各答—香港—日本綫；香港—新加坡—三寶壠、蘇拉巴亞綫；香港—庫達特—山打根綫；香港—馬尼拉綫；仰光—馬六甲海峽—香港—中國綫；日本—香港—新幾內亞—澳洲綫；香港—上海—日本—溫哥華/舊金山綫；香港—上海—日本綫；汕頭—香港—曼谷綫。國內綫也包括香港—廣州綫(僅需 6 小時)，香港—澳門綫；香港—汕頭—廈門—福州綫及廈門—台灣支綫。毛立坤，前引論文，頁 109-110。

¹¹⁸ 毛立坤，前引論文，頁 18。

¹¹⁹ 同上，頁 109，卜奇文，前引論文，頁 109。

¹²⁰ 卜奇文，前引論文，頁 111；Fan Shuh Ching，前引文，頁 1。1881 年香港居住人口為 160,402，1891 年為 221,441。

1901	67.76
1902	73.61
1903	78.51
1904	89.76

資料來源：《中國舊海關史料》，引自毛立坤，《晚清時期香港對中國的轉口貿易(1869-1911)》，復旦大學博士學位論文 2006 年，頁 10，表 2-1。

表七、廣東福建各口岸與香港貿易

單位: 百萬海關兩 (1869 年為兩)

	土貨出口香港	佔地方比例	洋貨香港進口	佔地方比例
廣州				
1869	10.90	54%	7.99	99%
1874	9.92	61%	3.15	99%
1885	10.43	80%	5.67	99%
1896	15.32	85%	13.67	99%
1904	39.21	90%	25.66	99%
汕頭				
1869	0.04	1%	3.27	92%
1874	0.20	4%	6.88	99%
1885	1.03	17%	6.04	92%
1896	0.66	10%	8.24	95%
1904	2.06	14%	13.25	92%
三水				
1898	0.13	49%	1.24	100%
1914	0.78	64%	1.65	100%
江門				
1904	0.90	96%	1.59	99%
瓊州				
1878	0.28	68%	0.64	94%
1885	1.15	92%	1.22	99%
1896	1.24	97%	1.52	84%
1904	2.20	89%	2.39	97%
北海				
1879	0.13	100%	0.19	99%
1885	0.82	99%	1.51	99%
1896	1.11	100%	2.98	100%
1904	1.06	94%	1.82	97%
福州				
1869	0.62	4%	4.90	92%
1874	0.54	4%	2.94	84%
1885	0.39	4%	2.98	69%
1894	0.96	14%	4.04	79%
1904	0.59	8%	6.48	75%
梧州				
1898	1.15	92%	2.79	99%
1904	3.02	92%	7.49	100%

廈門				
1869	0.17	4%	4.69	73%
1874	0.67	17%	3.90	88%
1885	0.32	12%	6.31	86%
1894	0.19	7%	4.93	77%
1904	0.20	7%	8.64	62%
淡水				
1870	0.07	16%	0.19	30%
1874	0.16	23%	0.60	63%
1885	0.04	1%	1.02	73%
1894	0.60	12%	2.21	76%
打狗(台南)				
1869	0.02	3%	0.14	16%
1874	0.05	4%	0.66	53%
1885	0.18	16%	0.83	69%
1894	0.46	20%	1.70	87%

出處：據《中國舊海關史料》，引自毛立坤上引論文。

表八、香港人口統計

日期	總人口
1872 (12 月 1 日)	121,985
1881 (4 月 3 日)	160,402
1891 (5 月 20 日)	221,441
1901 (1 月 20 日)	368,987*
1911 (5 月 20 日)	456,739
1921 (4 月 24 日)	625,166
1931 (3 月 7 日)	840,473

*包括新界居民，新界於 1898 年租借給英國，1899 年英軍接收。

出處：香港政府人口普查報告，引自 Fan Shuh Ching, *The Population of Hong Kong, C.I.C.R.E.D. Series*, Department of Statistics, University of Hong Kong, 1974, p.2, Table 1.1。

1.3.3.3. 鐵路因素

1840 年首條鐵路自約克至倫敦開啓了 19 世紀的鐵路革命。繼輪船之後，清末列強以在華建鐵路作為打開中國市場的方法。中國地方政府官員亦以此來開發地方經濟。首條營運的中國鐵路為關內外鐵路，由唐山至天津。1888 年完成，其後全國各地陸續建設。清末至 1912 年共建 9,618 公里，1912-1945 年建了 15,227 公里，大約 40%集中於東北，32%在長江之北，22%在華南，4%在台灣¹²¹。一說華南缺少鐵路主因當地水道、包括現代蒸汽輪船的競爭致鐵路不發達¹²²。實際原因卻

¹²¹ J.K. Fairbank & D.C. Twitchett eds., *The Cambridge History of China: Republican China, 1912-1949*, part I, Cambridge, Cambridge University Press, 1983, pp. 92-93。

¹²² 同上，p.93。

是政治割據，五嶺阻隔。粵漢鐵路從 1906 年動工，至 1936 年才全線通車，把廣州連上全國的鐵路網絡。在此之前，全國鐵路網絡只到長沙，廣東境內只有廣州至三水鐵路，及日本建的潮州至汕頭鐵路，均屬地區運輸的功能。廣州至三水鐵路的功能主要是連接廣州與西江航運。1903 年先建廣州至佛山，1904 年接上三水。三水站所在為西南鎮。三水為北江、東江、綏江三江匯合，為廣州、佛山與粵東、粵北的主要客貨運樞紐和中轉站。當時以客運為主，每日運送旅客萬人以上，為清末鐵路運輸中效益最佳的綫路¹²³。相對於 1911 年開通的廣州與香港的九廣鐵路，廣三鐵路對增強廣州在珠三角及周邊腹地的作用巨大，不過却是以鐵路補充航運，屬加強而不是新增作用。

在 1936 年粵漢通車之前，中國鐵路網絡的發展，如最突出的 1906 年通車的京漢線、1908 年的南寧—上海線、1912 年的京滬線、和 1917 年的武漢—長沙線等。主要作用是促成漢口成為中國內貿中心，但同時經長江航道，壯大上海的華中、華東地區中心城市的作用。使五嶺以北廣州的傳統腹地也進一步喪失。但是，華北鐵路網的發展卻同時使天津分流上海的貨運，使華北區改以天津為中心。

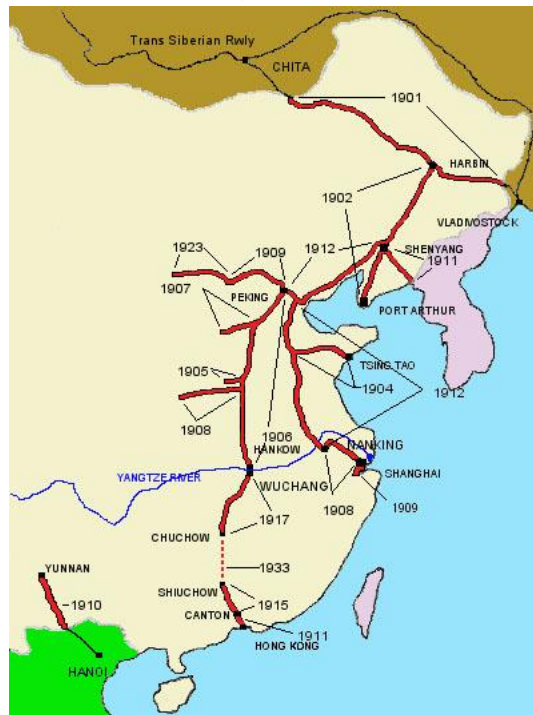
1936 年粵漢通車，貫通鄂湘粵三省，與平(北京)漢鐵路聯運，而且通過與浙贛接軌，納入全國鐵路的聯運網絡。華北、西北地區南運粵港的貨物，不必先匯集漢滬再取道江海轉運。而可取道平漢及粵漢線直接南下。湘西、貴州及四川等地也開闢了通過粵漢路南下直達省(廣州)港(香港)的路線。與粵漢鐵路部分路段平行的北江和湘江，在冬季枯水期江輪難入，轉用鐵路。因輪船航運興行而一度衰落的內陸省份經鄂贛湘粵直達廣州的貿易路線，以鐵路的新運輸工具而復活起來。廣州重新成為中南各省進出口貨物的集散中心。促使廣州城市人口大增。1929 年為 81 萬人，32 年增至 112 萬多人，三年增長近 4 成¹²⁴。不過，1938 年日本佔領廣州。廣州的貿易復興便再次衰落，其後內戰，迄至 1949 年後經濟才可恢復。

1920 年代、1930 年代廣州的人口與香港大致相同，反映出廣州與香港在內外貿易的共生作用，以及兩個城市在其他城市功能的分工與競爭。珠三角地區開始形成兩個中心城市核心。

¹²³ <http://baike.baidu.com/view/793488htm>。

¹²⁴ 廖廣儀，《粵漢鐵路早期歷史研究—基於國權視野的探討》，蘇州大學博士學位論文，2009 年，頁 200-201。

圖 1a：20 世紀初期中國主要鐵路線



出處: http://en.wikipedia.org/wiki/File:KCRC_early_railway_network_of_China.jpg

圖 1b：1949 年中國已建成運作的鐵路線



出處: John King Fairbank, Denis Crispin Twitchett, (eds), *The Cambridge History of China: Republican China, 1912-1949*, Part 1, Cambridge, Cambridge University Press, 1983, p.92.

1.3.3.4. 20 世紀初的廣州發展

清末洋務運動時，廣州屬中國現代工業發展的一個中心，也多南洋華僑回國投資之地。一次大戰時，美日在中國趁歐洲國家無暇兼顧而大肆投資。廣州亦獲益，成為上海地區以外全國第二大的現代工業發展中心。不過，受抗日與內戰打擊，發展受挫。抗戰後廣東全省向省建設廳登記的工廠，共 1039 家，其中廣州有 987 家，順德 45 家，汕頭、東莞、羅定、高要、饒平、潮安 6 縣共 7 家¹²⁵。顯示出現代工業高度集中于廣州，倚傍著廣州的內外貿易中心和粵漢鐵路終端的功能。

第一次大戰期間，歐洲工業出口大減，南洋各國原來為英國等歐洲殖民地控制的地區市場供應出現短缺。與此同時，中國的現代工廠生產的輕工業發展迅速，特別是如棉紗、棉紡織品等開始出口往當時的荷屬東印度、法屬印度支那、菲律賓、暹羅、新加坡等地。當地龐大的僑居華人群體更加傾向於用中國貨。1919 年，這些國家合共佔中國進口總額的 7.4%，出口總額的 4.8%。1935 年增至 21.3% 和 9.1% 了。出口比例頗小是因為經香港轉口。大致上，在一次大戰前，全國對香港的進出口貿易總值中，30% 屬南洋貿易。大戰後，升至 40%。香港出口多來自廣州、珠三角地區，乃至全國。進口則除珠三角外，還有潮汕、上海等地。1932 年以後，上海來自香港的進口全屬南洋貿易¹²⁶。來自南洋的包括暹羅自清朝中期已開始的大宗大米進口，以及南洋各地的土特產和原材料。

1949 年後，即使香港與內地轉口貿易因美國制裁中國而大幅縮減，香港借助內地產品和本地生產對南洋的貿易依然維持，集中于港島西營盤的南北行和西環的三角碼頭，以閩南潮汕商人為主，與南洋的閩潮華僑群體相對應。至 1970 年代美國取消對華經濟制裁，由傳統南洋庄維繫的南洋貿易才在香港式微。

五口通商及其後中國市場的被迫開放，結束了廣州對中國貿易進出口的壟斷。但由於鴉片進口，中國長期的外貿順差再不能產生白銀淨流入來推動出口商品經濟的發展，白銀供應不足與政治動亂(部分來自清政府財政短缺引致的惡性循環)，加上戰爭失敗的龐大賠償，中國整體經濟開始崩析。列強在中國勢力範圍的分割也同時造成全國市場的分割。廣州及珠三角地區缺乏全國統一市場的支撐、白銀流入的支持、外貿亦受香港分流，出口為主的手工業因而衰落，一蹶不振至 21 世紀。廣州及珠三角地區借助政府和國內外資金，特別是因粵漢鐵路(京漢鐵路)及廣九鐵路的運輸作用，在手工業時期之後，有一段現代工廠式工業化生產的發展¹²⁷。可惜沒法繼續，只有在 1949 年政治穩定後才在政府推動下進一步發展。

¹²⁵ 徐德志、黃達璋、梁鬱榮、成有江，《廣東對外經濟貿易史》，廣州，廣東人民出版社，1994 年，頁 173。

¹²⁶ 鄭捷，《近代中國工業與南洋貿易》，華東師範大學 2011 屆研究生碩士學位論文，頁 6 及 10。

¹²⁷ 清末在廣州地區中央政府成立了廣州機器局，收購了英商的黃埔船塢，以及電話局、自來水廠、造紙廠等。在 1911 年廣九鐵路通車後，在現有的手工業基礎上，廣州市建立了規模較小的火

1.4. 1949 年後的珠三角地區發展

1.4.1. 計劃經濟時代

1949 年之後，全國統一，政治穩定，經濟發展。但是體制采取計劃經濟，由此而產生按行政劃配的生產及分配體系。即使經過幾次的計劃體制下放改革，基本的組織原則沒變，對廣州及珠三角地區的發展，產生出幾個特點：

1. 投資、生產與分配都由中央集權的計劃體系按行政系統安排。對省會的廣州來說，作為省計劃等級體系的最高層，在廣東省內不會面對任何城市的競爭，發展的資源條件高于省內任何城市。但與此同時，1949 年前發展出來的省內外市場被行政分割。每一個計劃單位，包括廣州及珠三角地區的其他城市都缺乏拓展市場的內在發展動力。且由於中央計劃的調撥，廣東省的大部分資源運出省外，外貿也脫離地方政府和企業之手，廣州及珠三角失去了過往的市場競爭推動的經濟增長。
2. 1949 年後中國發展戰略是工業化，投資帶動生產能力擴張為主，也因此以新建重工業為主，對消費為主的輕工業缺乏投入。就連城市也要從消費性轉為生產性。故此，即使中國工業化的重心在 1949 年後從沿海地區撤出¹²⁸。廣東省仍以廣州為中心進行工業化和把原有輕工為主的初期工業化結構升級至機械，化工工業為主的重型結構。

表九、廣州市市區*工業集中情況，1952 至 1978 年

	工業總產值 (億元)	市區集中比例
1952	4.14	87.5%
1957	12.16	87.3%
1962	16.53	90.0%
1965	26.22	91.1%
1970	46.71	94.6%
1975	65.16	95.1%
1980	90.51	93.7%

柴、紡織、糧食加工、卷烟、建材、製革、機械、船舶建造的現代工業，其中包括本地及華僑資本。1930 年代廣州政治相對穩定，酒精、水泥、造紙、飼料、紡織、硫酸、肥料、電力等工業發展。1933 年建了飛機場，與粵漢鐵路全綫通車對當地經濟互相促進。《廣州經濟年鑑 1983 年》，廣州，1983 年(香港印刷)，頁 26-27。廣州的工業門類，特別是輕工業，相當完備。

¹²⁸ 相近於明朝因倭禍和清初因鄭成功家族而推行的海禁和遷海政策。最明顯的政策是六十年代至七十年代的「三線」政策，部分工業、院校從沿海大城市遷至中南至西南地區的山區，沿海減少投資。

*廣州市當時郊縣包括花縣、從化、番禺、增城、龍門、新豐等共 6 縣。

出處：《廣州經濟年鑑 1983》，1983 年。

表十、廣州市的工業結構變化，1952 年至 1980 年(各工業佔整體工業總產值比重)

年份		食品工業	紡織工業	機械工業	化工工業	合共
1952	全市	34.6%	23.6%	9.4%	6.1%	73.7%
	市區	28.2%	26.4%	10.4%	6.9%	71.9%
1957	全市	29.7%	17.1%	17.3%	8.0%	72.1%
	市區	22.6%	19.2%	19.4%	9.1%	70.3%
1962	全市	21.3%	13.2%	19.6%	13.9%	68.0%
	市區	15.8%	14.5%	21.0%	15.3%	66.6%
1965	全市	20.9%	12.4%	22.0%	16.5%	71.8%
	市區	16.6%	13.3%	23.6%	19.7%	71.2%
1970	全市	13.8%	11.4%	28.4%	19.7%	73.3%
	市區	11.4%	11.8%	29.4%	20.5%	73.1%
1975	全市	15.6%	9.7%	30.5%	18.2%	74.0%
	市區	14.5%	10.0%	31.1%	18.8%	74.4%
1980	全市	13.1%	11.0%	30.1%	20.7%	74.9%
	市區	11.8%	11.0%	30.9%	21.4%	75.5%

出處：同上表。

從 1952 年至 1980 年廣州的工業結構轉變可見其實行的是傳統的工業化模式，從輕工過渡到機械與化工。1970 年代開始，廣州的工業總產值上升急速，與產業結構升級互為因果。作為老工業基地，廣州的工業門類比較齊全。1953 年後的工業化更有所增設，故此 1982 年全國 164 個工業門類中，廣州擁有 147 個，協作配套能力強。輕工業尤為突出，僅次于北京、天津與上海。1982 年在全國大城市中居第五位，工業品 75%以上供應全省、全國及出口，市場競爭能力頗強¹²⁹。

表十一、廣州市商品零售總額與常住人口結構，1950 年至 1980 年

年份	商品零售總額(億元)			常住人口(百萬人)		
	全市	市區(%)	市區人口 人均數(值元)	全市	非農業人口	比例
1952	4.77	81.3%	283.2	2.96	1.37	46.3%
1957	8.63	83.0%	379.4	3.64	1.89	51.9%
1962	10.48	78.7%	385.5	3.98	2.14	53.8%
1965	10.57	78.3%	373.0	4.29	2.22	51.7%
1970	12.07	75.2%	430.3	4.53	2.11	46.6%
1975	17.02	75.1%	578.7	4.97	2.21	44.5%

¹²⁹ 《廣州經濟年鑑》1986 年，頁 40。

1980	31.63	77.0%	936.9	5.43	2.60	47.9%
------	-------	-------	-------	------	------	-------

出處:同上表。

1980 年開始是中國的改革開放，廣東與福建是全國率先採特殊的市場化政策，同時珠三角亦出現了深圳與珠海兩個經濟特區。在此之前從上述的表可看到廣州與珠三角地區一如全國其他地區都是在計劃體制下進行穩定的工業化，通過壓抑消費、控制城市人口和行政調撥資源，包括城鄉人流物流的行政控制而達致。以商品零售總額計，在廣州市近 30 年只擴張了 6.6 倍，扣除人口增長，只增加上 3.6 倍。相對於工業總產值的實質(扣除通脹)擴大了近 22 倍，消費極受抑制。可見到政府政策對地方經濟發展，無論是規模速度、構成，甚至空間結構，有著決定性的影響。廣州市作為省會與珠三角的計劃體系中心，工業發展超前于其他地區，即在市內，市區集中度高於郊縣，正體現著傳統工業化¹³⁰以規模效益為主集中發展的傾向。

在改革開放之前，中國的城市人口是受中央政府嚴格控制。從不同城市的人口增長步伐可窺見計劃體制對不同城市的支持促進政策的差別。下表顯示出廣州在 1950 年至 1980 年的常住人口增長大致與上海、北京相同，僅有輕微落後，反映出計劃體制的大都市人口政策大致相同。但卻同時使廣州的都市發展相對地凍結起來。而表中看到改革開放以後，廣州常住人口的增長大大落後。廣州地區生產總值在 1950 年落後上海，可卻增長速度快於上海。1980 年差距減少反映出廣州的輕工工業的競爭力。在政策控制放鬆之後，廣州的競爭力趕不上上海、北京，乃至珠三角的其他城市，如新建的深圳。這屬於另一種的政策效應——優惠政策對珠三角地區的城市相對發展競爭力的影響。

表十二、1949 年至 2010 年廣州、上海、北京三大都市的地區生產總值

(單位：億元)			
年份	廣州	上海	北京
1949	2.77	20.28	2.98
1950	4.63	22.43	3.53
1960	57.47	158.39	16.41
1970	63.37	156.67	26.66
1980	139.07	311.89	57.55
1990	500.82	787.66	319.60
2000	3,161.70*	4,771.17	2,492.74
2010	14,113.60*	17,165.98	10,748.28

¹³⁰ 國營企業的生產組織體制源自 1930 年代蘇聯工業化建立的國有企業模式。後者則揉合美國的福特主義與德國大企業的體制而成，應屬福特主義生產方式的範疇。但廣州中小企業多，也不盡是符合福特主義生產方式的組織模式。

出處：《廣州 50 年》，《廣州統計年鑑 2012》，《光輝六十年》(1949-2009) — 上海歷史統計年鑑資料匯編》，《上海統計年鑑 2012 年》，《北京六十年(1949-2009)》，《北京統計年鑑 2012 年》。

*廣州市統計與廣東省統計數據不相同。如 2000 年省統計為 2,492.7 億元，2010 年為 10,748.3 億元，比廣州市的統計為低。

表十三、1949 年至 2010 年廣州、上海、北京三大都市的常住人口數

(單位：百萬人)

年份	廣州	上海	北京
1949	2.48	5.03	4.20
1950	2.57	4.93	4.39
1960	3.68	10.56	7.40
1970	4.17	10.73	7.84
1980	5.00	11.52	9.04
1990	5.92	13.34	10.86
2000	6.94	16.09	13.64
2010	8.04	23.03	19.62

出處：同上表。

廣州與珠三角地區傳統上是以外貿為經濟推動的力量。可是計劃體制卻把外貿列為中央計劃安排的範圍，脫離地方政府與市場。不過，由於毗鄰香港，即使美國在 1950 年代開始對華的經濟制裁亦阻止不了中國內地對香港的供應（本地消費及往南洋等地的轉口）。明朝已開始的廣州交易會亦在 1957 年恢復每年春秋兩次。全國集中于廣州出口展銷，帶著清朝一口通商的色彩。1957 年交易會成交額只佔全國出口總額 5.4%，1981 年升至 23.9%¹³¹。雖屬全國供貨，廣州傳統的輕工產品仍屬海外需求較大的產品¹³²。因此，對外出口對廣東，特別是廣州和珠三角地區的經濟仍一直有牽動作用，只是規模和比例比不上計劃體制實行之前。廣州黃埔港與廣九鐵路也長期是中國內地對外的客貨運主要渠道。

1.4.2. 香港的崛起

相對於廣州由外向型的生產與貿易經濟轉變為國內生產消費為主的工業城市，香港承接了廣州在 1949 年以前的工業化和經濟發展進程。

¹³¹ 《廣州經濟年鑑》1983 年，頁 305。

¹³² 在外貿體制部分下放改革之後，1972 年廣州市屬外貿系統出口商品總值統計為最早的公開數據。1972 年為 1.22 億元人民幣，佔半數為輕工產品。與當年全市社會商品零售總額的 13.75 億元，相對較小。但在市屬外貿系統的出口外，還有中央外貿系統的出口，故此總出口應較大。但總的來說，出口推動作用不大。

香港在 1949 年前為轉口貿易港及區域金融中心。1949 年後香港與上海的金融和貿易聯繫中斷。但卻內戰以後內地工業企業大批轉移香港，加上內地各大城市的企業家、人才、勞動力的遷移，香港得以在 1949 年開始本土製造業的工業化。這屬於歷史上罕見的全盤移植的工業化。其成功除了全盤移植的因素外，還有香港歸屬英國的優惠稅制，英美之間的經濟合作。故此，香港產品可暢銷當時英美控制的大部分全球市場。在 1970 年代之前，其他各國均在戰後重建或民族獨立的政治鬥爭之中，國際市場上缺乏與香港出口取向的製造業的競爭對手。

表十四、香港二次大戰後的人口

1941	1,640,000
1947	1,800,000
1950 年代初期	2,000,000 ~2,250,000
1961*	3,129,648
1971*	3,936,630

出處: Fan Shuh Ching, *The Population of Hong Kong*, C.I.C.R.E.D Series, Department of Statistics, University of Hong Kong, 1974。

*1961 及 1971 為人口普查數據，餘為估算。

表十五、香港淨流入移民人口

1948-1953	255,656
1954-1958	237,045
1959-1963	92,266
1964-1968	-10,355
1969-1973	80,440
1948-1973	655,052

出處: 同上表。同期本港出生人口為 1,366,608。

香港據開埠之後，清朝政府與英國的協議，中國官民可自由進出香港。香港與內地沒有邊界管理或出入境登記，方便香港的自由港政策與廣州等地在貿易和勞動力市場方面競爭。1949 年 4 月英國政府實施出入境控制。但直至 1980 年 10 月取消抵壘政策之前，內地(特別是東莞、寶安縣及珠三角其他地區)居民容易偷渡來港，並成為香港居民。故此這段時期是珠三角人口大量轉移至香港的階段，提供廉價勞動力推動香港本土工業化的擴張。

表十六、香港本地出口佔總出口比重

(單位：億元港幣)		
年份	總出口	本地出口比重
1950	37.2	5.3%
1956	32.1	24.4%

1960	39.4	72.8%
1965	63.3	77.0%
1970	152.5	81.0%
1980	982.4	69.4%
1985	2351.5	55.2%
1988	4930.7	44.1%

出處：香港統計處。

香港的轉口貿易在 1950 年佔總出口的 94.7%，其後絕對數是逐年減少，1960 年減至 1952 年的一半以下。在總出口中，本地生產出口在 1957/58 年間升至總出口的 50% 以上。但總出口到 1960 年才超過 1950 年的規模¹³³。本地出口代表著香港本土工業化的成果。因本地人口規模與消費水平都低，工業生產主要供出口。

1961 年香港出口總額相當于本地生產總值 52.9%。1970 年是本地生產出口佔出口總額最高比率 (81.0%)，也相當於本地生產總值的 53.6%¹³⁴。香港完成了本地工業化，二十年內把原來轉口貿易經濟轉型為出口取向的製造業加工經濟。但除了部分食品和日用品來自珠三角地區及內地外，香港的經濟與社會基本上與廣州及珠三角地區缺乏有機聯繫，比例頗小。

香港移植來的製造業，先天性地受限於本地市場的窄小，一開始便以國際市場為目標。1960 年代與 1970 年代的本土工業化開始時是依賴從內地轉移來的紡織業，並以紡織業推動服裝業的發展。受惠于英聯邦的稅優惠，出口市場穩定。1960 年代初美國實施紡織品配額限制，部分香港從內地轉移來的紡織企業開始外移。但與此同時，美日企業等亦開始在海外投資製造業，一如台灣、南韓、新加坡，香港成為外商投資的重心，產業從紡織等傳統行業開始多元化。

外商投資的方法是利用本地的低廉勞動。故此，只是把生產部分轉移，作為公司的海外生產基地。由此而表現出兩種特色：a) 生產規模與產品結構可迅速轉變，主要是依賴進口生產設備(OEM)，生產的其他方面決策在于公母公司；b) 生產主要供出口，實際是供應母公司所在的發達商家市場。這樣的企業屬外資企業的子公司，這樣的工業化屬世界市場取向的工業化¹³⁵。在 1960 年代以後，香港製造業已開始因此而轉變。但與南韓與台灣不同，它們是追隨日本的模式，依靠政府與企業合作，要求工業和工藝技術本土化，很快便從輕工業轉往重工業。香港即使原來

¹³³ Leo Goodstadt, *Government without statistics: Policy Making in Hong Kong, 1925-75*, Hong Kong Institute for Monetary Research, *Working Paper*, no. 6, 2006 (April 2006), Table 1。

¹³⁴ 香港政府統計處數據。

¹³⁵ Folker Frobel, Jurgen Heinrichs & Otto Kreye, *The New International Division of Labour*, Cambridge, Cambridge University Press, 1981。這屬一個頗長的歷史過程。20 世紀，美國首先轉移至西歐、墨西哥等，西歐轉移往愛爾蘭、葡萄牙、希臘和意大利南部。日本轉移至南韓、台灣。與此同時大量移民進入西歐美國工作(p.14)。作者稱之為跨國的生產改組，目的是為了追逐廉價勞工帶來的高利潤，國際市場變成生產地點 (production sites) 的競爭。

內地遷徙來的工業基礎(勝于南韓、台灣的起步)，却受制于外資和外資的市場，從傳統整合性的工業企業蛻變為加工企業，特別是紡織以外的「新」工業。沒有重工業或工程工業的並生發展。工業結構單元化(雖然有不同的行業)。1970 年代中期香港的製造業結構與墨西哥相類¹³⁶，反映出在外資的投資模式下的一致化發展，香港更進一步的演變，是外資企業其後把資產出售，再不直接投資，轉為下訂單生產。更有效地降低外商投資與生產的風險。

在五六十年代，香港經濟規模還小于廣東省。1950 年代才趕超廣州。由出口推動¹³⁷，到 1970 年代香港便超越廣東全省。但拉開差距，主要是在 1980 年代，亦即是香港開始與內地及珠三角加強合作之時。

1970 年代中國的經濟逐步開放，出口增加，結果是香港作為內地的轉口港的功能再次出現。轉口貿易的比重從 1970 年開始上升。香港與廣州及珠三角地區的關係轉為增強。

1970 年代是中國開放的過渡期，但是香港與廣州及珠三角的經濟結合不大，交通運輸亦缺。部分原因是 1949 年後廣州地區的交通運輸建設落後，仍然只有京廣鐵路一綫直通。1959 年珠江大橋通車，把廣三線、廣深線(廣九線內地部分)與京廣線連接。公路建設主要是一二等公路，以廣州為中心，也主要局限于廣州市區。另擴建 4 條主幹線(廣州往韶關、深圳、汕頭和湖南江華)，投資的重心在於內港的廣州港和外港的黃埔港，以內河航運、沿海航運與遠洋航運為主，承接清末民國以來的運輸重心發展。

與此同時，香港亦以本地生產出口推動集裝箱碼頭的發展。1970 年開始集裝箱化，全部屬遠洋貿易運輸。1980 年代以前國際航運以日本居先，1987 年香港却一躍成為全球最大運量的集裝箱港，關鍵是在 1980 年代中國內地進一步開放借助香港的出口運輸能力。不過，早在 1970 年代已開始轉變。1979 年開通廣州至九龍直通快車，顯示出香港與廣州及珠三角的人員來往開始頻密化。不過，直至 1990 年代，兩地人員來往集中於深圳，而不是廣州，¹³⁸反映出這段時期港商投資

¹³⁶ 上書，頁 330-331。

¹³⁷ 1961 年香港出口總額還只相當于本地生產總值的 52.9%，1988 年出口首次超越本地生產總值。

¹³⁸ 深圳一綫口岸出入境人數(1979 至 1994 年)

單位：百萬人次

1979	5.65	1987	25.70
1980	6.18	1988	30.09
1981	7.51	1989	27.58
1982	7.93	1990	30.18
1983	10.12	1991	33.75
1984	14.12	1992	29.62
1985	18.64	1993	41.87
1986	21.40	1994	46.29

集中於深圳，而廣州與香港的經濟社會聯繫還相對薄弱，交通往返需時是一個主因。作為地區第一條高速公路，廣深高速於 1981 年協議，1994 年才試車通行。廣深公路段 1981 年比 1970 年代初期交通流量增長 6.6 倍，交通堵塞¹³⁹，顯示出香港與珠三角地區跨境交通建設的落後。

香港經濟自開埠以來發展都落後于廣州，主要是社會和貿易經濟依靠華人，但華人來港多抱著打工心態，並不長期居留，少有攜帶家眷同住。他們的家庭還在珠三角及其他廣東地區，這妨礙著香港城市的本土發展。而與此同時殖民地政府在社會福利、教育、醫療等城市功能投資有限¹⁴⁰，社會還是華洋二元相隔，亦缺乏腹地支持。周邊地區，特別是寶安縣、東莞縣的水道主要是貿易通道。原來九龍、新界的鄉約本與珠三角地區結合，却與貿易城市各不往來，缺乏整合。由是香港在工業化之前屬貿易城市，與廣州作為全國和區域的中心城市，以及有著上千年的歷史文化基礎，大不相同。無論政府、企業與個人在本地投資的，在廣州大于香港，且屬祖家式的長期投資。故此，在 1949 年之前香港的人口規模趕上廣州，城市的各方面發展水平却落後于廣州。表十七的廣州與香港本地生產總值的比較，雖有人民幣幣值的問題，却大致可看到迄至 1960 年代中期，香港的經濟發展才趕上廣州，並從此而拋離廣州。

表十七、香港經濟與廣東經濟的比較

	本地生產總值 (單位: 億港元)		出口總額 (單位: 億美元)		
	廣東	香港	廣東	香港總出口	香港本地出口
1952	29.52*	缺	1.21	5.06	(0.85)
1957	58.64*	缺	2.22	5.26	缺
1962	168.03	86.56	1.83	7.65	(8.77)
1965	201.95	139.11	3.11	11.39	(8.86)
1970	275.97	230.15	4.35	25.14	(20.37)
1975	445.37	492.55	11.25	60.26	(46.18)
1980	774.41	1417.96	21.95	197.47	(137.02)

注: 1952 年至 1966 年香港出口數據按 1.6 港元兌 1 英鎊折算，1970 年後數據及廣東本地生產總值均按 fxtop.com 的匯率表折算。*人民幣

過境客中 92.2%屬香港旅客，故此為單向的流動。商務出行佔 70-80%，主要是港商活動。過境後留在深圳的佔 70%。惠州、東莞佔 15%。廣州及珠三角西岸只佔 7.3%。綜合開發研究院(中國、深圳)，《深圳與香港交通問題研究》，香港理工大學中國商業中心交通運輸報告系列之二，(1996 年)，頁 13。

¹³⁹ 《廣州經濟年鑑》，1983 年，頁 233。

¹⁴⁰ 殖民地政府的反社會福利政策傾向可見證於 Leo F. Goodstadt, A Fragile Prosperity: Government Policy and the Management of Hong Kong's Economic and Social Development, Hong Kong Institute for Monetary Research, *Working Paper*, no. 1, 2009。

出處：《廣東省統計年鑑》，香港統計處，及 Leo Goodstadt, *Government without Statistics Policy Making in Hong Kong, 1925-75*, Hong Kong Institute for Monetary Research, *Working Paper*, no. 6, 2006 (April 2006)。

以 1980 年為例，亦即是中國改革開放剛剛開始，還未有成效。廣州仍然為珠三角地區的單核中心，加上佛山，便佔了整個區域的過半經濟規模。香港雖然以經濟規模比當時廣東全省還大，却缺乏與廣州的經濟結合，與澳門一樣，與廣東省內珠三角地區的九個市各自分開運作。

1979 年的改革開放政策，引來深圳、珠海經濟特區的肇創，廣東的特殊政策，和珠三角地區實行經濟特區政策。與此同時，中國亦決定收回港澳，在中英、中葡談判開展之前，中國的政策已開始了回歸的準備與過渡。這兩個重大政策戰略目的結合起來，便是珠三角地區首先對港澳開放，把原來中國內地體制管理對港澳豁免，再加上稅收的減免、保稅安排等，近似香港開埠時以自由港政策爭奪廣州澳門、珠三角地區的對外貿易的情況。只是反過來是珠三角地區以免稅自由港政策來爭奪香港的出口導向製造業。即使初期活躍的走私活動，也與香港開埠前後的情況相同。目的是迴避關稅和中國內地的稅收與非稅收的體制障礙。

1.4.3. 香港製造業北移

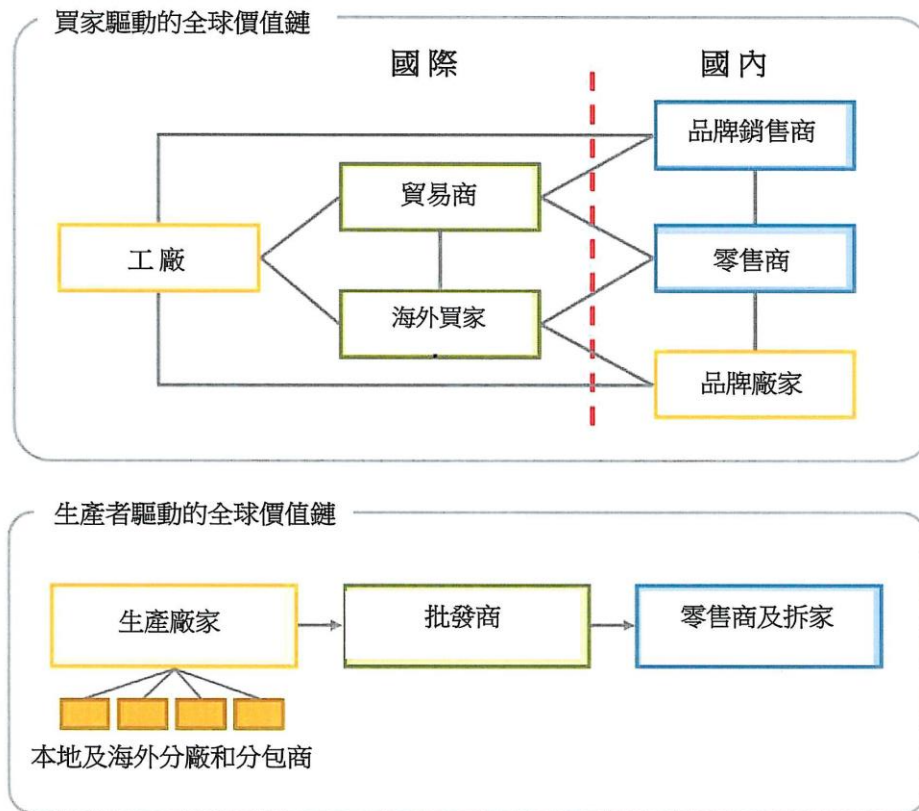
1980 年代至 90 年代是香港製造業全面轉移到深圳、東莞，乃至廣州及珠三角其他地區的過程。整個過程由兩種動力推動。一是美國取消對華經濟制裁後，中國內地出口往歐美不受限制；經濟特區、珠三角和廣東等實行特殊政策，工資、稅收、地租等各種生產成本以極低水平吸引外資投資以作出口。另一是香港製造業在 1970 年代經濟起飛和國際上競爭加劇之後，由較高的本地生產成本推動產業外移。二者結合起來，便是香港製造業轉移至珠三角并迅速擴大，在國際市場上。特別是美國市場，上搶奪其他東亞國家地區原有的市場份額。但是轉移到珠三角的香港製造業，不同於 1940 年代後期內地製造業移植至香港的模式。

一是適應 1960 年代的國際工業組織發展趨勢，更重要是美國製造業在 1980 年代以後與日本競爭而發展出的海外加工貿易的轉變。工業製品的價值鏈被分解，單只勞動密集的組裝等加工工序轉移，主要是 OEM 生產，嵌入於美國企業的價值鏈內，即所謂訂單 / 買家驅動加工生產¹⁴¹。這與 1950 年代至 1970 年代香港從內地移植來的製造業的生產鏈全部在地化和生產者驅動模式不同，但後者卻在 1960 年代通過美日資本投資而已改變。由於產業配套的要求低，沒有研發要求，僅只標準化地按生產綫工程的設計來進行操作。故此，只要同時引進 OEM 設備和大批沒有

¹⁴¹ 參看 Gary Gereffi, *The organization of buyer-driven global commodity chains: how US retailers shape overseas production network*, in G. Gereffi & M. Korezeniewicz, eds., *Commodity Chains and Global Capitalism*, Westport, Praeger, 1995, pp.95-122。

工業生產經驗的農民工便可大量生產，成本低下，投資不多，且可隨時隨地擴張生產，規模經濟的效益極其突出。

圖 3：全球價值鏈方式



出處: G. Gereffi (2001) "Shifting Governance Structures in Global Commodity Chains, With Special Reference to the Internet", *American Behavioral Scientist*, Vol. 44 No. 10, pp. 1616-1637.

生產者驅動全球價值鏈屬傳統的生產銷售模式。生產者主宰著整個價值鏈的運作，但同時肩負生產風險，包括產品開發、設計、工藝設備及具體生產。買家驅動全球價值鏈由買家下訂單主導。買家決定整個產品的設計與生產周期。生產者只負責按訂單要求作加工生產。主要是 OEM 方式，但在農業、服裝、鞋類、玩具及其他雜項工業品生產以外，如信息產業亦可能包括 ODM 生產方式。

二是改革、開放，以至引進外資等一系列政策都長期處於試驗和演化階段。故此港商及其他外商的投資和轉移產業缺乏政府組織規劃，而變成市場化遍地開花的形式。特別是土地方面，在東莞或深圳經濟特區以外的寶安縣等，引進工業化是農民自主自發，利用集體土地，以土地出讓、廠房出租的方法。在 1998 年以前，如東莞市，投資商要多少地，就撥給多少地，供地主體主要是村，乃至村小組¹⁴²。

¹⁴² 珠三角地區城鎮化奇跡背後: 村集體變成第二政府。《財經》雜誌，2013 年 10 月 8 日。

由于愈是基層，提供給外商的優惠條件愈優厚，可以不理中央和地方政策的要求，港商等外商的加工貿易便在村、鄉、鎮的層次，遍地開花。基層組織之間在引進外商時亦出現劇烈競爭。這與加工貿易容易擴大生產的特性結合起來，便是在1977年第一家三來一補企業之後，加工貿易迅即在深圳、東莞發展出來，形成世界級的加工生產基地。

港商轉移和投資的是香港原來的勞動密集輕工業。在他們的示範下，台商的輕工業和其後轉型的個人電腦產業、日商的家電產業和美國為主的電子產業的EMS加工行業，亦轉移和在珠三角投資生產。但卻形成不同的投資形態。香港的投資多採三來一補的方式，純粹的貿易性的下訂單生產。不過實際上控制了加工廠的生產與管理，並不是像表面那樣屬支付工繳費的外包關係。原因主要是為了逃避稅收及其他費用（包括工人的社會保險、環保等），減少投資負擔。訂單生產，由訂單主導，貿易性質濃厚，此所以港商加工並不長期紮根於某行或某類產品，知識技能難以積累。台資企業所採的方式近似港資，但生產管理控制更嚴，反映它們的工業企業家的背景與文化。他們長期集中於某行業、某些產品的投資生產，因而容易積累知識、技能，也較重研發。美日等外資企業多采直接投資，主因是它們缺乏港臺投資那樣的地方人事關係，也不敢公開逃避政府的稅收和各種費用。港臺投資的企業在外資中佔大多數。

三是由於在珠三角地區發展的主要是訂單 / 買家驅動的加工貿易，生產鏈和價值鏈的大部分留在珠三角地區以外：生產性服務業在香港，市場銷售和產品開發在控制最終消費的買家手裏。由是形成了香港與珠三角地區的跨境生產體系——加工生產與生產性服務業異地結合。香港成為與最終消費的國際市場的中介和連接，超越傳統轉口貿易的性質。但卻同樣地反映在香港轉口貿易的急速增長。香港轉口在出口總額的比重在1980年代上升，除了早期作為廣東、福建乃至湖南出口的港口（因外貿體制改革，部分外貿出口權下放地方，便傾向於從經濟效益角度考慮利用香港先進的港口服務，不用相形見拙的廣州和廈門港口）外，更大的因素是源自加工貿易的轉口（包括迴避關稅的重複進出口）。

而正因為依賴香港的生產性服務，珠三角地區的加工貿易集中於毗鄰香港的深圳和東莞，小部分在珠三角地區西岸和廣州市。而加工貿易的集中亦同時促進連接香港的道路與電信發展，出現了在珠三角地區東岸朝往香港的道路網絡，與原來以廣州為主的道路網絡呈競爭勢態。

由於東莞及深圳特區以外寶安縣的道路建設早期缺總體規劃，而交通需求主要集於街道、鄉鎮、村等基層的外商企業。道路建設決定於與香港生產性服務（港口）的連接，與地方其他發展無關。而工業企業的位置多是沿公路蔓延，形成美國城市典型的不規範的城市擴張（urban sprawl）。但主要是工業企業，而非住宅，及其他商業設施。無論是三來一補加工企業或外資企業，職工多屬外地的農民工。企業所在地沒有市鎮城市化的支撐。農民工都是居于企業之內的宿舍，也很少外出消費（2000年代之前農民工的工資也長期偏低），城市沿公路的伸延，並沒有帶來城

市服務的同步增加，工業企業在圍牆之內自給自足，形成各個缺乏連繫的關係（所謂兩頭在外的生產方式實際亦反映在企業與本地社區與經濟的關係隔絕）。加工貿易發展形成的地方空間發展。一方面是城市化不足（under-urbanization）¹⁴³，另一方面則是極為嚴重的分裂的城市化（splintering urbanism）¹⁴⁴。

1.4.4. 深圳的崛起

由於中國內地的開放是以經濟特區、珠三角和廣東為開始。故此在 1980 年代和 1990 年代上半期，這些地區成為中國內地合法和走私貿易的中心，一如廣州一口通商時期的珠三角地區情況。除了因此發展出從內地到珠三角（包括深圳、廣州）的龐大人流物流外，亦在當地衍生出替代生產的市場需求。差別是歷史上是中國內地商品出口為主，在廣州地區出現內地生產的本地替代出口產品生產。1980 年代之後却是進口為主，珠三角出現進口替代的生產。因深圳、東莞加工貿易的利潤更高，土地供應緊張，進口替代的工業生產便集中于珠三角地區西岸的佛山、中山等地和廣州，部分依傍當地原來的工業條件，利用廣州與內地的運輸連接把從香港進口的原材料、零部件、產品設計等在本地組裝加工銷往內地市場。也由于土地政策因素，進口替代的生產在佛山、中山等地也集中于鄉鎮村的基層。

1980 年代至 1990 年代是珠三角工業化的大發展階段，但卻是分散性的發展。市場主導、外商主導、出口或境外銷售主導。在國際上是從來沒有的例子。此外，深圳特區因中央政府的支持（政策）和資助（資金），借助「一口通商」式的獨特優惠，香港需求的跨境轉移，與及通過香港取得的國際技術與信息：一方面獨立發展出本地的產業，尤其是 1990 年代開始的本地進口替代信息產業，造就了像華為、中興、騰訊等後來世界級的大企業集團。另一方面圍繞著新設的股票交易所和相關配套，形成上海以外中國新的全國性金融中心。但這些發展屬飛地式發展，與珠

¹⁴³ 傳統的發展中國家城市屬過度城市化，表現在農村人口向城市轉移，在城市內部或周邊形成龐大的貧民窟。但社會主義城市則禁止城鄉人口遷移，以集中資源發展重工業為主的工業化，結果是城市不足。前者的過度城市化指的是人口集中，後者城市化不足，除人口集中度較低外，還體現在城市的服務供應不足。參看 Ivan Szelenyi, *Cities under socialism – and after*, in G. J. M. Harlie & I. Szelenyi, eds., *Cities After Socialism: Urban and Regional Change and Conflict in Post-Socialist Societies*, Oxford, Blackwell, 1996, pp. 286-317。

¹⁴⁴ 分裂都市化的表現在於原來城市統一的基建被分割，在公路的網絡連接下，形成眾多孤立或分隔的飛地（enclave）社區與經濟體系。由於缺乏統一的基建，各飛地的城市服務都不同，決定於當地的資源。也因此使各個飛地有著明顯的社會經濟文化因素的巨大差別。有錢、中產與貧窮的飛地社區互相排斥、分割，以至對立起來。Stephen Graham and Simon Marvin, *Splintering Urbanism: Networked Infrastructure, Technological Mobilities and the Urban Condition*, London, Routledge, 2001。東莞與深圳的情況相類，各村鎮各自為政，本地居民、外商與農民工形成巨大的經濟社會文化的分割。各自社區隔離。城市服務集中於本地居民。在同一村落裏，農民工可能十倍於本地居民。他們收入低、工時長，困處工廠宿舍。本地公共交通也不普及，他們便與靠收租為生的本地居民構成極端的對比，和嚴重的對立。此所以地方治安在這樣的分裂都市化裏難以搞好。

三角和廣州聯繫不大，反而與香港有著廣泛的市場和地下金融的合作。在 1990 年代，深圳的急速崛起，在珠三角的香港與廣州以外，產生出另一個特大城市。

深圳的崛起與香港當年一樣，也是以貿易為主，出口帶動。不過，投資是外商(主要是港商)加內地企業及政府貸款。但政策優惠近似自由港(包括合法與非法的，後者在 1992 年前主要是雙軌制產生的尋租活動)。

表十八、深圳的發展

((單位：百萬人))

	進出口 / GDP	外貿順差 / GDP	外商投資 / GDP	常住人口	戶籍人口
1980	9.7%	2.7%	15.2%	0.33	0.32
1990	437.5%	16.8%	10.9%	1.68	0.69
2000	242.0%	19.6%	7.4%	7.01	1.25
2010	245.0%	43.5%	3.0%	10.37	2.51

出處：深圳市統計局。

表十九清楚顯示出深圳的發展之異常迅速，世界罕有，遠勝當年香港開埠時的發展。出口與投資均顯示出當地及中國內地長期受到壓抑的巨大競爭力。特別是勞動力對出口加工貿易的作用。也反映著體制政策優惠的特殊效益。深圳在 1990 年的出口已相等于本地生產總值，1980 年代末已進入外貿順差的長期發展階段，一直伸延至今天。正因其迅猛發展的速度，在深圳建市之後，很快便與廣州在規模與經濟實力互相競爭，只是由于以出口加工貿易為主，以及全國性金融活動為主，在珠三角還屬飛地性質。表十九顯示出深圳的 GDP 與社會消費者零售總額的關連比例低於廣州。反映著廣州作為區域性的服務業中心的能力和表現高于深圳。

表十九、深圳相等于廣州的比列

	GDP	社會商品零售總額
1990	53.7%	45.2%
1995	72.4%*	47.2%*
2000	92.0%	65.6%
2005	96.1%	75.7%
2010	89.1%	66.7%

*1996 年數據

出處：廣州及深圳市統計局。

表二十、珠三角地區主要城市一般貿易出口

(單位：億美元)

年份	廣州	深圳	珠海	東莞	中山	江門
1995	39.38 (41.2%)	24.44 (11.9%)	缺	2.32 (3.0%)	缺	9.23 (47.3%)
2000	42.55 (36.1%)	31.15 (9.0%)	缺	2.09 (1.2%)	7.41 (20.2%)	12.34 (41.3%)
2005	103.00 (38.6%)	169.38 (16.7%)	18.40 (17.1%)	17.55 (4.3%)	17.07 (13.9%)	27.94 (46.4%)
2010	202.58 (41.9%)	636.71 (31.2%)	45.38 (21.8%)	95.41 (13.7%)	19.83 (8.8%)	59.92 (57.5%)

*括號內為一般貿易出口佔總出口比重。

出處：各市統計年鑑各期。

深圳的出口遠大於廣州，但深圳的出口以加工貿易為主，其中因關稅因素，重複進口出口的比重不小，且對當地的生產前後關聯作用比不上一般貿易。不過，2000 年以後，深圳的一般貿易出口亦趕上廣州。2010 年相等於廣州的三倍，顯示出其競爭力的急劇提升，從 OEM 的加工貿易開始升級。在珠三角加工貿易的中心，除深圳外，還有東莞、珠海和中山。但後二者的規模較小。

珠三角地區的出口包括三來一補的加工貿易，都是依靠港澳臺外資的境外企業。深圳在 2010 年的三資企業出口佔總出口額達 59.2%。其他如廣州與佛山以進口替代生產為主的地區，加工貿易的比例亦不低，三資企業出口的比重與深圳、東莞加工貿易為主的經濟相同。都在 50-60% 的水平。在金融海嘯使出口增長放緩後，才稍有回降，仍在 50% 以上。

1.4.5. 珠三角的經濟合作集中度

表二十一、珠三角地區經濟集中度 (佔地區生產總值的比例)

	珠三角 (億元)	廣州+佛山	深圳+東莞	四市合共
1980	133.25	55.8%	7.3%	63.1%
1985	342.83	50.3%	17.3%	67.6%
1990	1010.50	45.2%	23.4%	68.6%
1995	4075.47	43.9%	24.6%	68.5%
2000	7658.48	43.5%	33.1%	76.6%
2005	18059.38*	41.7%	39.5%	81.2%
2010	37673.26	41.2%	36.7%	77.9%

*《廣東統計年鑑》2006 年版數字，2011 年版改為 18279.63 億元。

出處：《長江和珠江三角洲及港澳特別行政區統計年鑑》2003 年；《廣東統計年鑑》2006 年及 2011 年。

表二十二、珠三角地區生產總值

(單位：億元本幣)

	1980	1990	2000	2010
珠三角	133.3	1006.9	8422.2	37673.3
其中: 廣州 深圳	57.6 (43.2%) 2.7 (2.0%)	319.6 (31.7%) 171.7 (17.1%)	2492.7 (29.6%) 2187.5 (26.0%)	10748.3 (28.5%) 9581.5 (25.4%)
廣州加深圳佔珠三 角的比重	45.2%	48.8%	55.6%	53.9%
香港	1422.0	5876.2	12883.4	17417.0
澳門	缺	261.8	497.4	2262.2

出處:《長江和珠江三角洲及港澳特別行政區統計年鑑》2003 年, 及《廣東統計年鑑》2013 年。

表二十三、珠三角地區出口及社會商品零售總額

(單位：億美元/本幣)

	1990		2000		2010	
	出口	零售	出口	零售	出口	零售
珠三角	222.2	424.4	847.8	3205.0	4318.0	12613.2
其中: 廣州 深圳	14.4 (6.5%)	147.8 (34.8%)	117.9 (13.9%)	1121.1 (35.0%)	483.8 (11.2%)	4500.3 (35.7%)
	81.5 (36.7%)	66.8 (15.7%)	345.6 (40.8%)	735.0 (22.9%)	2041.8 (47.3%)	3000.8 (23.8%)
廣州加深圳佔珠三 角比重	43.2%	50.5%	54.7%	57.9%	58.5%	59.5%
香港	6398.7	1353.9	15726.9	1867.0	30310.2	3249.7
澳門	138.5	缺	203.8	45.9	69.60	306.4

出處: 同上及香港政府和澳門政府統計處。

香港製造業北移, 深圳的崛起(也包括出口加工貿易對東莞、珠海、中山經濟的推動)等, 使珠三角在此之前香港與廣州并峙的格局有所轉變。在廣州與香港以外, 增添了深圳的特大城市。三者形成新的分工合作。

廣州仍以珠三角的中心城市功能為主。特別是批發業務的發展, 把珠三角的進口替代生產運銷全國, 也仍然通過廣州交易會扮演中國內地產品出口的中介。深圳加上周邊地區的出口加工貿易與本地化的信息產業、和全國性的金融業, 與香港組成跨境的生產體系, 負責加工生產與國內全國性資金融措功能。而香港則提供給深圳乃至珠三角等更大地區的生產性服務業功能, 和作為中國境外全球第三大金融中心¹⁴⁵, 提供給中國金融和其他先進生產性服務業的功能。

¹⁴⁵ 2014 年 3 月的調查, 香港仍居第三大全球性金融中心, 僅次於倫敦紐約。深圳居第 18 位, 上海第 20 位, 北京第 49 位, 台北第 55 位。這個調查評分依投資管理、銀行、政府與規管、保險和專

在這個分工演化的過程中，香港的經濟結構迅即改變。本地經濟全面非工業化，生產性服務大幅擴大，反映著香港經濟重新恢復以轉口貿易為主的性質。但與1949年前不同，這主要是在跨境生產體系內產生，屬香港通過三資企業在珠三角的投資把本地生產和經濟體系擴張至珠三角，集中覆蓋了深圳、東莞等毗鄰的東岸地區，也部分包括西岸及西江流域。

表二十四、香港轉口佔本地生產總值比重

1980	21.2%
1990	71.1%
2000	109.9%
2010	166.7%

出處：香港政府統計處。

表二十五、香港本地生產總值組成比例

	製造業	服務業	其中金融保險	外貿運輸倉庫
1980	23.7%	67.5%	(23.0%)	(5.6%)
1990	17.6%	74.5%	(20.2%)	(7.2%)
2000	4.8%	87.3%	(12.8%)	(25.5%)
2010	1.8%	93.0%	(16.3%)	(27.3%)

出處：香港政府統計處。

表二十六、香港人均本地生產總值

(單位：港元)

1980	28,006
1990	102,121
2000	200,675
2010	252,887

注：按現價計算。

出處：香港政府統計處。

香港產業北移，跨境生產體系擴張的階段也是香港本地經濟發展最迅速的時期。2000年代中期港商在珠三角的加工貿易與出口生產開始受挫¹⁴⁶，香港的人均

業服務五大範疇形成的綜合指數計算。*Global Financial Centres Index 15*, 2/Yen Group and Qatar Financial Centre Authority, March 2014。

¹⁴⁶ 據香港工業總會的調查，港商企業在珠三角在2000年代中期出現數目減少。2002年為63,000間企業，雇傭1千1百萬人。2006年減為57,500間企業，9.6百萬工人。見香港工業總會2003年及2010年研究報告。

生產總值的增長速度也放緩起來。與此同時，珠三角地區的經濟增長減幅有限，部分原因是珠三角的生產性服務開始出現對香港的替代作用。這主要是在深圳及廣州二市。但是香港本身的規模仍大，也是最主要的產業重心，反映著轉口的龐大規模。

表二十七 a、香港、珠三角與上海集裝箱海運量

(單位:百萬 TEU)

	2003	2005	2010	2012
香港	20.45 (1)	22.43 (1)	23.70 (3)	23.12 (3)
深圳	10.62 (4)	16.20 (4)	22.51 (4)	22.94 (4)
廣州	2.77 (16)	4.69 (16)	12.55 (7)	14.74 (7)
廣州+深圳二市	13.39	20.89	35.06	37.68
港深穗三市	33.84 (11.3%)	43.34 (11.3%)	58.76 (10.9%)	60.80 (10.1%)
上海	11.28 (3)	18.08 (3)	29.07 (1)	32.53 (1)

*括號內為世界排名位置

出處: International Association of Ports and Harbours。

表二十七 b、珠三角集裝箱海運量佔全國及世界比重

	2003	2005	2010	2012
全國比重 (包括香港，不計台灣)	54.7%	48.9%	38.2%	34.1%
全球比重	11.3%	11.3%	10.9%	10.1%

出處: 同上。

表二十七 c、2012 年香港、珠三角及上海總海運量*

(單位: 百萬公噸)

香港	267.81 (9)
廣州	425.60 (4)
深圳	204.86 (13)
廣州+深圳	630.46
港穗深	898.27
上海	634.37 (1)

*包括集裝箱運量在內。

出處: American Association of Port Authorities。

表二十七的貨物海運量可以顯示出珠三角的港口(以廣州及深圳為主，珠海、中山規模相對太小)正逐步替代香港的海運功能。集裝箱海運量主要反映加工貿易的出口付運。因著跨境生產體系的巨大出口競爭

力，香港自 1990 年代已成為全球最大運量的港口。但 2005 年之後，深圳加廣州的運量已超過香港。2013 年單深圳一港已超越香港。包括集裝箱以外的海運量，廣州遠遠大于香港與深圳，其中亦包括大量非加工貿易，乃至非外貿(即內地沿海海運)的貿易量。

以珠三角的港穗深三個港口的總額計，應該是中國全國，乃至全球的最大運量的港口群，直接反映著珠三角地區的龐大出口能力。表 27c 顯示出港穗深三港總運量大於上海，但上海加上寧波和舟山群島便超越港穗深了¹⁴⁷。但在全國而言，這三市佔的比重在近年急速下降，應該是中國的對外貿易與海運再不像改革開放之前，由珠三角地區近似廣州一口通商時期的壟斷情況。而是全國開放，珠三角地區缺乏政策的特殊優惠和持續改善的競爭優勢，無論在出口外貿或航運方面，全國的趨勢是地區分散而不是集中。

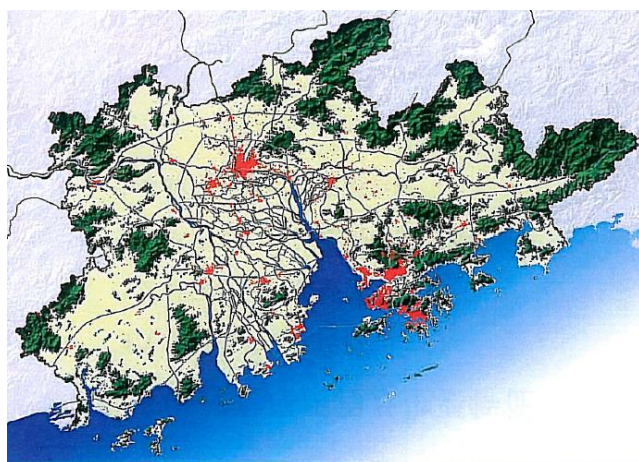
表二十八、珠三角及香港的出口總額

	1990	2000	2010	2012
總額*(億美元)	1,800	5,454	14,454	17,782
相等於國際排名位置	10	6	5	4

*扣除香港與珠三角的重複計算。

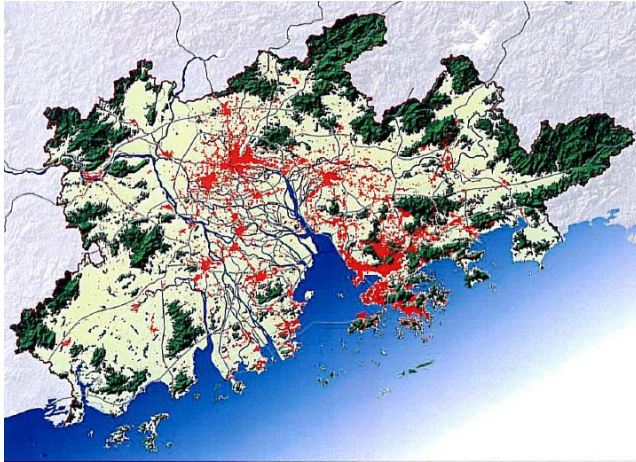
出處: WTO database 與《廣東統計年鑑》各期。

圖 4：珠三角衛星圖反映的城鎮化進度

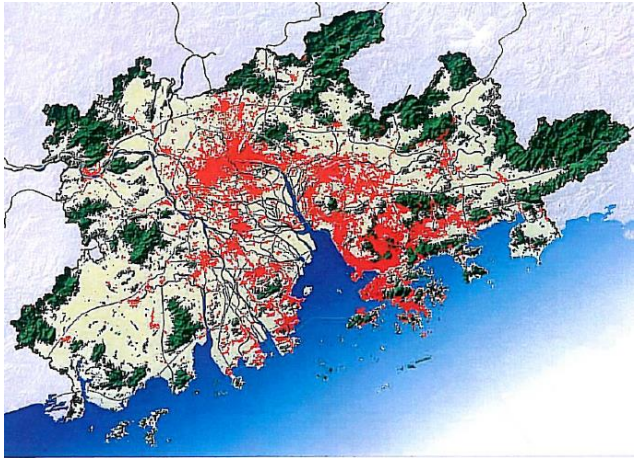


1990年大珠三角土地利用图

¹⁴⁷ 據 Geohive.com 從不同資料來源整合的數據，2012 年全球最大港口是寧波和舟山群島(744 百萬公噸)，其次為上海(736 百萬公噸)，廣州第 6 位，香港第 14 位，深圳在十五大以外。

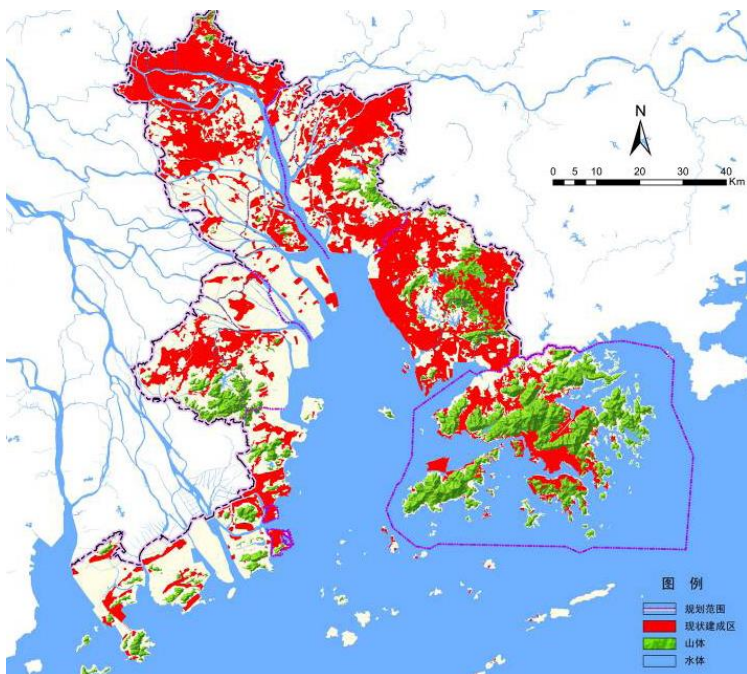


1995年大珠三角土地利用图



注: 主要的城鎮化進程是從香港往深圳、東莞擴張，近 2000 年廣州才重新擴張。

出處: 廣東省城鄉設計研究院、廣東省城市發展研究中心，《大珠三角成鎮群套調發展規劃研究》；子專題二：城區發展合作研究。



出處：廣東省人民政府辦公廳二〇一〇年七月三十日（粵府辦〔2010〕44號）珠江三角洲城鄉規劃一體化規劃(2009—2020年)

1.4.6. 廣州復興與珠三角空間結構重組

2000年代是廣州重振其在珠三角地區中心城市地位的時期。1992年番禺、花縣、增城、從化撤縣改市，由廣州市代管，開啓大廣州的基礎。2000年把番禺與花都改為市屬區，納入廣州市的城市範圍。廣州市的行政範圍便包括了歷史上的廣州府的大部分，而且囊括核心的「南番順」。廣州市的財政空間便從原來的1443平方公里擴大至3718.5平方公里，達2.5倍。

在這個大廣州的空間基礎上，廣州市積極進取地發展。主要有三個方面：

一是重工業，特別是汽車工業的擴張，使廣州市的產業結構從輕工業為主轉變為偏於重工業。

表二十九、九五、十五、及十一五期間廣州市的工業發展

(單位：億元)			
五年計劃	輕工業	重工業	重工業比重
九五 (1995-2000)	7711.8	5124.3	40.1%
其中：市區	4522.5	3557.3	44.0%

市區佔%	58.6%	69.4%	
十五 (2001-2005)	11748.6	12674.0	51.9%
其中: 市區	9554.5	11615.7	54.9%
市區佔%	81.3%	91.6%	
十一五 (2006-2010)	21042.5	35208.5	62.6%
其中: 市區	17042.5	33310.9	66.2%
市區佔%	80.8%	94.6%	

出處:《廣州統計年鑑》2013 年。

表三十、2012 年廣州三大支柱產業佔全市比重

	合共	汽車工業	電子產品製造業	石油化工製造業
從業人員	29.68%	7.8%	15.4%	6.4%
工業總產值	43.27%	16.9%	11.7%	14.6%
稅金總額	55.70%	25.2%	4.1%	26.4%

出處:《廣州統計年鑑》2013 年, 頁 288。

注: 汽車及石油化工生產都屬內銷, 汽車生產出口比率不足 4%。但利潤率及交稅的比例特佳。相反地, 電子產品製造業近 45% 的銷售值是出口, 若考慮產業內配套因素, 出口交貨值的比率更高, 但稅利均特劣, 反映加工貿易性質和外商利潤過高的因素。

九五與十五、十一五不可同日而比。因 2000 年廣州市面積擴容。但是 2000 年後廣州市重工業 (主要是汽車工業) 急速擴張使重工業佔的比重很快越輕工業, 變成重型的工業結構。由于汽車等重工業附加值高于輕工業, 且不是加工貿易, 對廣州工業的擴張貢獻巨大, 也因汽車涉及的零部件和服務業配套促使本地工業化上了一個新的台階¹⁴⁸。但與歐美 19 及 20 世紀重工業發展的形態相同, 廣州的重工業主要集中於市區, 而不是向外分散, 遠離市區。這對廣州的服務業發展將構成空間的障礙。

¹⁴⁸ 汽車業屬 20 世紀初美國工業化的主要推動產業, 屬所謂 generative sector 或熊彼得所提的領先部門(leading sector)。在經濟裏產生出廣泛的前後關聯 (backward and forward linkages) 和刺激、觸發廣泛範圍的技術、技能與學習能力。(Stephen G. Bunker & Paul S. Ciccantell, *East Asia and the Global Economy: Japan's Ascent, with Implications for China's Future*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2007, pp. 26-28)。但是這主要指母公司生產體系的關聯作用。若作為外商投資工廠, 其關聯作用決定於屬單純組裝 (CKD 或 SKD), 抑或有部分零配件本地化生產。日本汽車企業在外投資多會把原來在日本的生產體系 (包括零部件生產的衛星企業) 部分轉移至投資地, 這比單純組裝為佳, 但整個轉移的體系還是局限于加工和組裝, 母公司的生產體系其他環節, 特別是知識密集部分不會轉移。這樣的外資投資企業便即 Folker Frobel 等(前引書) 所提的世界市場取向企業, 主要性質還屬生產車間。對本地產業和經濟的關聯和知識外溢作用有限。

石油化工企業對市區發展有破壞作用。汽車工業企業雖主要在南番禺和北花都，均屬市區邊緣，但外商企業佔地頗大，對廣州南站和北站未來的市區擴張亦會造成限制和干擾。

二是廣州的服務業繼續擴張，上述航運的數據已顯示出廣州這方面的突飛猛進。雖然比不上北京，2000 年代以後廣州的經濟結構中服務業比重在十年內由 54.0% 升至 61.0%，轉型清楚，也為全國服務比重第二高的城市。

表三十一、廣州、深圳與珠三角的三產比例

(單位：億元)

	2000	2005	2010
廣州			
增加值	1376.75	2978.79	10748.25
三產佔 GDP 比重	54.0%	57.8%	61.0%
深圳			
增加值	1085.80	2298.64	9581.51
三產佔 GDP 比重	49.6%	46.4%	52.7%
珠三角			
增加值	3954.80	8455.01	18549.99
三產佔 GDP 比重	46.9%	46.3%	49.2%
廣州三產佔珠三角比重	34.8%	35.2%	35.4%

表三十二、2012 年廣州、深圳三產構成

	三產總增加值 (億元)	交通運輸 倉庫郵政	批發零售	住宿餐飲	金融	房地產	其他
廣州	8616.79 (100%)	10.8%	22.0%	4.4%	11.3%	11.9%	39.6%
深圳	7206.12 (100%)	6.5%	21.1%	3.5%	23.9%	15.6%	29.3%

出處：《廣東統計年鑑》2012 年。

把廣州與深圳的三產構成比較，便可看出廣州的服務業遠為多元化。其中交通運輸倉庫等的增加值比深圳大近一倍，反映出廣州港口的航運以外，有關生產性服務業勝於深圳。深圳已變成金融與房地產為主(二者佔近 40%)。廣州與深圳在三產方面有所分工，深圳更趨向于香港的結構模式。廣州則對珠三角服務業的發展，和通過服務業對整體經濟的推動，正重新扮演區域中心城市的服务功能。

在交通運輸方面，廣州的發展十分迅速，且有趕超香港之勢。作為港口，整體的吞吐量遠高於集中於集裝箱航運的香港與深圳。2011 及 2012 年，全球最大吞

吐量的港口中，廣州位居第六位，香港則為 14 位。以公噸計，廣州在 2012 年吞吐量超越香港 60%。中國沿海的港口佔了全球 15 大吞吐量港口的十一位。但華南地區只有廣州與香港入前 15 大。深圳則只有集裝箱貨運，即使在這方面與香港差不多，甚或可稍超過香港，港口的總吞吐量仍然落後。

現時的海運情況比清末五口通商時更為多元化。中國沿海港口眾多，各自的吞吐量也龐大。就算在珠三角地區，分散的情況也很明顯。廣州 2012 年佔珠三角的港口吞吐量 41.5%，深圳則為 21.0%。加上香港，還是三個港口分立，廣州領先。

表三十三、香港、廣州、深圳機場載運量

A. 客運						
	香港		廣州		深圳	
	國際排名	載客量 (百萬人)	國際排名	載客量 (百萬人)	國際排名	載客量 (百萬人)
2008	12	47.9	32	33.4	缺	缺
2009	13	45.6	23	37.0	49	24.5
2010	11	50.3	19	41.0	50	26.7
2011	10	53.3	19	45.0	49	28.2
2012	12	56.0	18	48.5	49	29.6
2013	11	59.6	16	52.5	47	32.3
B. 貨運						
	國際排名	載貨量 (百萬公噸)	國際排名	載貨量 (百萬公噸)	國際排名	載貨量 (百萬公噸)
2008	2	3.66	26	0.69	缺	缺
2009	2	3.39	21	0.96	27	0.61
2010	1	4.17	21	1.14	25	0.81
2011	1	3.98	21	1.18	24	0.83
2012 (初算)	1	4.06	21	1.25	24	0.85

出處: Airports Council International。

此外，在空運方面，無論在客運與貨運，廣州都增長迅速，一如海運。客運量在 2013 年，廣州已與香港相差不大。大有可能在幾年後趕上。廣州加深圳的客運量，已超過香港四成。貨運量香港還是佔優，為全球最大的空運港，但廣州與深圳的規模也不小。若果加上公路、鐵路運輸，廣州的通達性和連接性，以及其腹地範圍，正愈來愈凸顯其中心城市的功能與作用。

表三十四、珠三角主要市的批發總額

(單位：億元)

	2008	2010	2012
廣州	12176.1	17345.4	26641.1
批發佔批零銷售總額比例	81.4%	81.8%	83.8%
深圳	3478.8	5530.4	11134.1
批發佔批零銷售總額比例	63.5%	67.3%	76.0%
佛山	2433.2	3259.6	4334.1
批發佔批零銷售總額比例	72.4%	69.9%	71.2%
中山	685.5	1018.3	1393.1
批發佔批零銷售總額比例	61.8%	63.7%	65.8%
東莞	653.0	958.2	1288.8
批發佔批零銷售總額比例	45.2%	49.0%	51.1%

注：這裏的數額與社會消費品零售額的統計不同口徑。

出處：《廣東統計年鑑》各期。

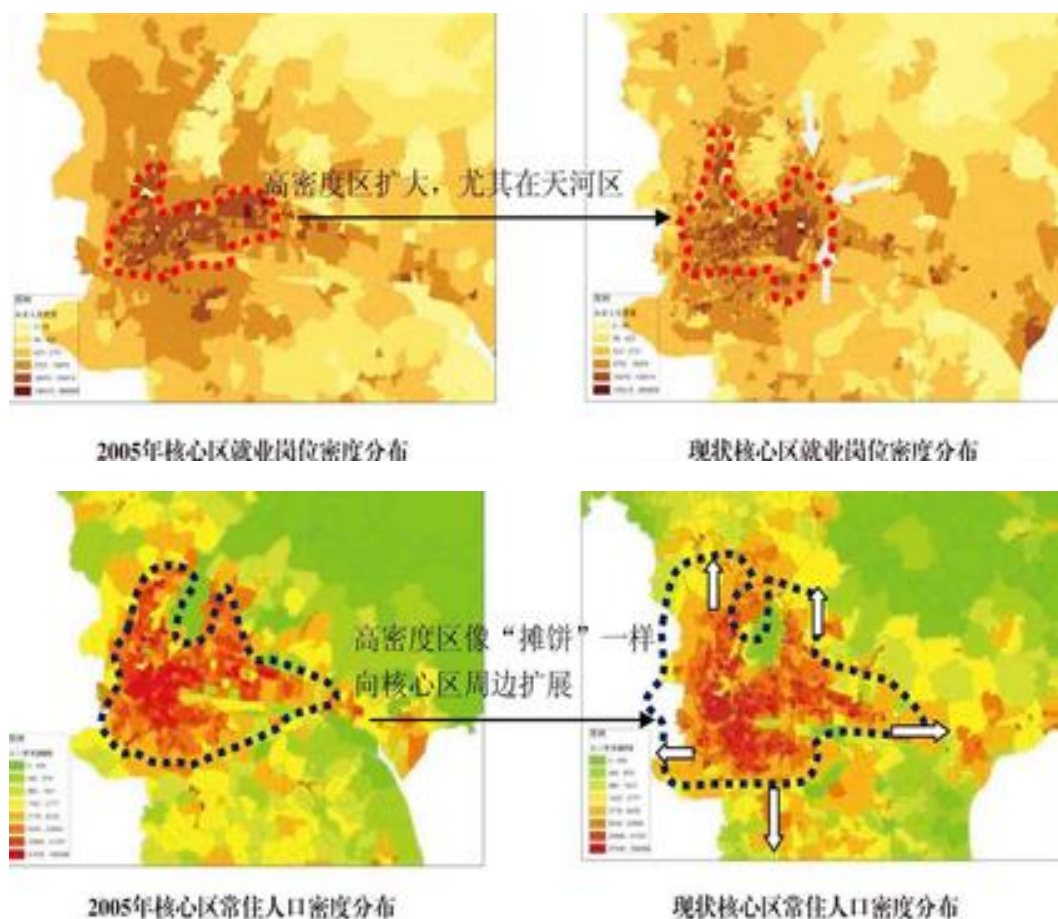
表三十四清楚顯示出廣州在珠三角的批發功能。這是 1949 年前的傳統功能的延續，差別只是當年廣州的腹地廣大，超越珠三角，近年的腹地只是珠三角，還未能擴展至廣東省外。不過，隨著高鐵、城軌的發展，廣州的腹地會進一步擴大，或許有機會回復至 1949 年前的情況，至少可覆蓋長江以南的廣大區域。由是廣州在珠三角裏的中心地位會更加強，且不一定會依賴香港的外運能力。廣州的批發業在珠三角地區佔中心地位。2012 年珠三角地區批發銷售總額佔全省 72.4%，廣州加佛山，占珠三角地區總額的 67.9%，若加上深圳的 24.4%，三市便佔了 92.3%。但深圳相比廣州加佛山的規模相差十分大。此外，單以佛山的順德批發銷售額都比東莞或中山大。

廣州的億元以上商品市場 2012 年的銷售額達 2283.07 億元。其中食品、服裝、日用品便佔了 61.8%，反映著廣州傳統輕工業生產與市場集散的功能。在全省裏，廣州的服裝等市場的銷售額佔了 59.1%，比國內外聞名的東莞虎門鎮更具規模和多元化。日用品市場的銷售額更佔全省市場銷售的 86.2%。廣州和佛山的都市區仍然保持著強大的貿易集散功能，并未受到加工貿易和信息產業更為集中的深圳所威脅。

廣州的服務業與市區重工業對廣州市區的空間發展帶來的效果是集中而不是分散。由於經濟規模，特別是人口增加，市中心不得不擴大，但城市的發展還是集中於中心城市。而且，以番禺為例，主要的發展 (除廣州南站外)，還是作為廣州的通勤社區。而不是新的市中心或次中心。這使得廣州市中心與其他市的空間連接隔了一層人口密度和經濟活動較低的過渡地區(郊區)¹⁴⁹。

¹⁴⁹ 至於廣州市最近規劃把增城與從化列為次中心，只是相對於廣州市中心的行政地域而言，不是地理或經濟的次中心概念。

圖 5：廣州市區核心區擴大的集中趨勢 (2010 年與 2005 年的比較)



出處：《廣州市城市交通運行報告》2011

三是廣州市與廣東省合作建設以廣州為樞紐的跨省高鐵系統(京廣 / 武廣，沿海、南廣與貴廣高鐵)，與及伸延廣大的以廣州為中心的城際鐵路網。廣州市的地鐵網絡亦急速膨脹，把市中心連接市內各區及郊區，以至佛山，並且有可能與深圳地鐵連接。一方面加強了廣州市中心的通達性和連接性；另一方面却同時推進廣州與佛山的同城化發展。把佛山的東部城鎮納入廣州市區的周邊範疇。跨省、城際與市區軌道交通的擴張必然帶動服務業的進一步發展，與及擴大廣州市中心的輻射範圍和腹地。從軌道交通的長度與密度看，廣州已大大超越香港，某一程度導致香港在空間發展上的邊緣化，也壓迫深圳作為廣州的次樞紐的作用。

表三十五列出珠三角九市的人均本地生產總值。廣州、深圳、佛山、珠海四市屬第一層次，東莞中山第二層次，惠州、江門第三層次，肇慶屬珠三角地區最欠發達市，人均本地生產總值只佔全地區平均的四成。這表已足以顯示九市之間的經濟社會發展水平的差距，而與香港與澳門的數字相比，差距更大。可說形成五個層次。最近十年裏它們之間的差距有增無減。

表三十五、珠三角各市人均地區生產總值(GDP)

(單位：元人民幣)

	2000 年	2010 年
珠三角平均	20,280	68,633
廣州	25,626	87,458
深圳	32,800	94,296
佛山	20,231	80,313
珠海	27,770	77,888
東莞	13,679	52,798
中山	15,077	60,797
惠州	13,877	38,650
江門	12,851	35,622
肇慶	7,422	27,987

出處：《廣東統計年鑑》2013 年。

1.5. 珠三角的多中心都會區的發展

在過去 100 多年的歷史進程裏，由於香港的開埠、發展，經濟特區的建立，深圳的崛起，與及 1997 年後的一國兩制，珠三角的空間發展結構從廣州的單核心，演化為廣州與香港的雙核心，乃至 21 世紀的多中心。在中國加入 WTO 之後，經濟特區的政策等的特殊性逐步消除，留下的只是深圳、珠海與廣州，及廣東省都是計劃單列。但市場經濟的發展使政策的作用減少。不過，在建立特區以來三十多年的高速發展，使深圳形成與廣州相近的特大城市規模和不同的經濟結構。可是，當廣州與佛山同城化，深圳却因體制的差別，和缺乏政府協調機制，深港還距離同城化很遠。同樣地，澳門與珠海亦難以同城化。這不但是一國兩制，或經濟特區的政策障礙。更由於深圳（與珠海）都是以北方移民為主的移民社會，語言文化、社會習慣各方面都與港澳的廣府語文化體系有所矛盾，融合的發展慢于文化同質的穗佛兩地。

2008 年的《珠三角發展與改革規劃綱要》提出珠三角一體化的方向和政策，但執行需時，政策的提議還屬保守，體制上的差別更不易克服¹⁵⁰。不過珠三角的軌道交通網絡的逐步開通，會進一步增加跨城、跨境的人流與物流。廣州佛山同城化體制障礙最小，因此一體化進展會最快。以廣佛為中心，應該容易往肇慶、中山和東莞以順著城際鐵路和廣州市服務中心的吸引力來擴展。港深、澳珠的同城化只能是中長期的遠景。深圳與東莞、惠州、珠海與中山、江門因經濟聯繫有限。一體化的步伐會稍慢，關鍵是看珠三角軌道網絡可以怎樣縮減市場差距和體制障礙。

¹⁵⁰ 綱要提出 2020 年珠三角九市一體化。在公共服務均等化方面的目標應該極難達到。

1.5.1. 表三十六列出珠三角九市的市縣第三產業佔地區生產總值的比重。在九市以外，香港與澳門已經是服務經濟，第三產業佔 90%以上。而在這九市中間，服務業佔主的只有廣州市區，深圳全市和東莞全市。其餘是肇慶市區(旅遊為主)、江門恩平縣(僑鄉因素)。而即使廣州市區及深圳全市，工業規模仍然十分龐大。而服務業中主要還是包含頗大比例的生產性服務。至于三產比重較低的城市，大多屬工業經濟。邊遠地區則服務與工業均處於較低水平。

表三十六：2012 年珠三角地區各市縣三產佔地產總產值的比重

一、甲	廣州市區	66.0%
	深圳全市	55.6%
	東莞全市	52.2%
乙	珠海全市	45.8%
	中山全市	42.0% (工業為主)
二、	佛山全市	35.8% (工業為主)
	肇慶市區	54.1%
	惠州市區	33.1% (工業為主)
三、	江門市區	33.5% (工業為主)
	廣州增城	33.7% (工業為主)
	江門恩平	52.9% (僑鄉)
	廣州從化	45.6%
	惠州惠東	41.2%
	江門開平	38.4%
	江門鶴山	38.4%
	惠州博羅	37.2%

出處：《廣東統計年鑑》2013 年。

1.5.2. 總括而言，港澳以外，在珠三角的中心區還是工業為主，輔以生產性服務業。而地方工業形態則可分為三個類別：

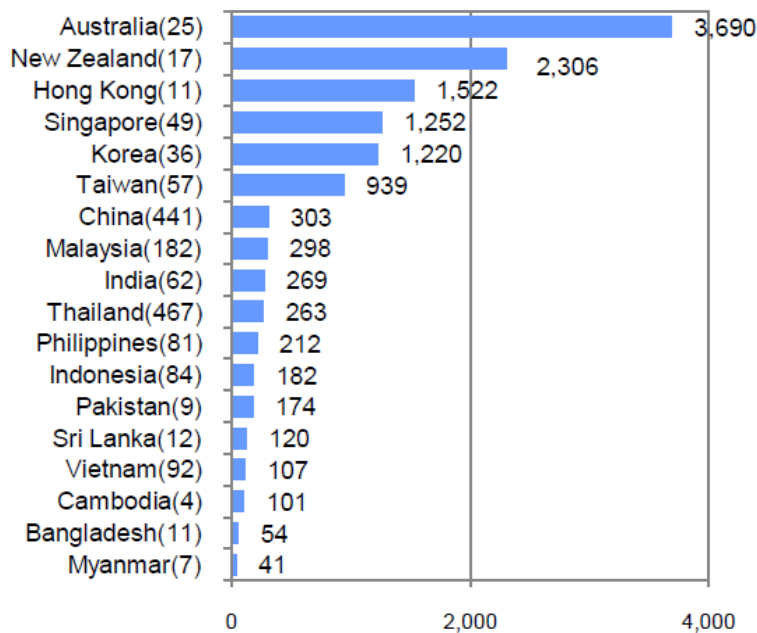
- a) 出口取向的工業生產，包括買家 / 訂單驅動的加工貿易，和外商企業的生產性企業，後者也同樣屬於加工為主，大多屬 OEM 生產。
- b) 進口替代為主的工業生產，包括汽車、機械，造船等重工業及家電、輕工等，以及本銷內銷的食品、烟酒工業等。屬於傳統的工廠生產。但亦有不少外商投資企業，不局限于 OEM 的加工。
- c) 工業區域的中小企業地方生產體系，以進口替代為主。但企業間協作廣泛，互相配套，相近於德國南部和意大利的工業區域，卻缺乏機械生產能力和政府或其他公營機構的技術、知識支援。與浙江的溫州等地情況相同，自身產業升級的能力不高。

1.5.2.1. 第一類的加工貿易為主的工業生產形態，是珠三角地區工業迅速發展的動力。但是，這類工業生產決定于低成本的相對地區生產優勢和外資的取向。二者都不可能長期穩定。一方面當工業生產在全球範疇進一步向欠發展國家伸延時，中國未必可以長期維持低成本不變，甚或隨欠發展國家提供的低成本生產條件而進一步降低本地生產成本。圖 6 是日本企業在 2010-2011 年的企業調查反映出來各國的每月工資水平比較。工資水平最低的是緬甸，現時却是日本企業海外投資的重心。在 2003 年中國非典後日資企業已採「中國加一」戰略。近年泰國政局不穩，也開始有「泰國加一」戰略。相對於歐美的零售批發企業的訂單為主，日本企業的海外投資已較長期化，尚且如此考慮。珠三角地區及中國其他地區生產成本水平差別不大(主因是在中國加入世界貿易組織之後再不能有地區差別政策)，因此頗難再如 1980 年代和 1990 年代那樣依靠低生產成本政策吸引出口為主的境外投資。訂單轉移和外商企業投資轉移在這個工業生產範疇裏屬必然之趨勢。

圖 6：日本海外公司在各地的工資水平比較 (2010 年)

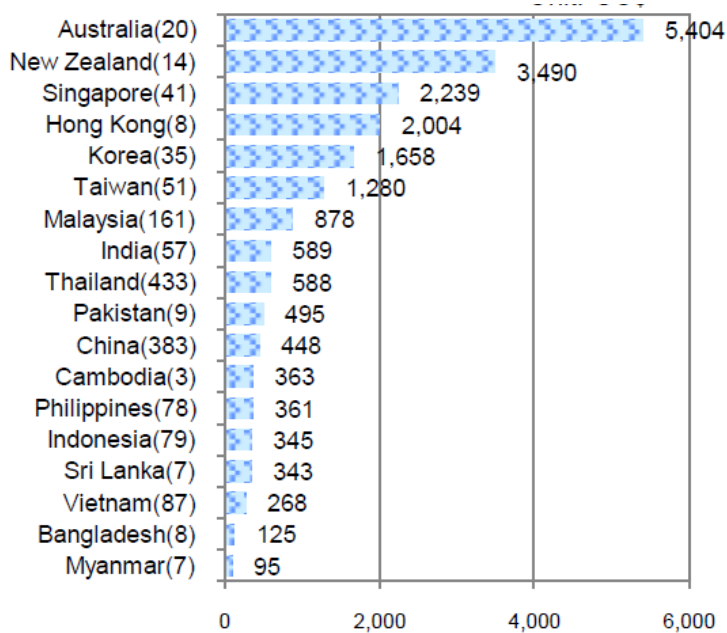
a) 製造業工人

(單位: 美元)



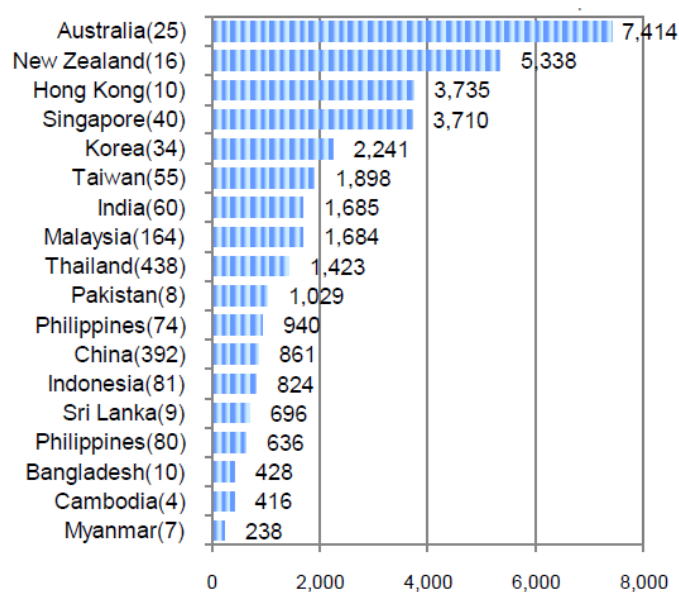
b) 製造業工程師

(單位: 美元)



c) 製造業經理

(單位: 美元)



注: 調查結果來自問卷, 括號內為受調查的企業數。

出處: JETRO, *Survey of Japanese-Affiliated Firms in Asia and Oceania* (FY 2010 Survey), October 2010, Tokyo.

由於加工貿易的生產者未能直接接觸消費者市場。不單缺乏市場需求動向的訊息，也沒有銷售、宣傳和物流網絡，全然依賴于下訂單的買家。因此出現戴爾(Dell)和沃爾馬(Walmart)模式以最低價取勝¹⁵¹，但實際上却是憑著它們對消費者市場的控制和龐大的市場份額的近似壟斷地位來壓低商品的採購價，並且以此實現其更高的利潤率。它們更經常轉換供應商來迫使供應商把供貨價錢降低。結果在這樣的最低價採購模式底下，供應商的利潤率受擠迫，容易倒閉。在個人電腦產業方面，台商在中國內地主要靠兼併和迅速擴產來擴大在 OEM 生產的市場份額，以近似壟斷的市場地位對抗買家的壟斷地位，或以通過科研，從 OEM 升級至 ODM，使買家依賴它們的科研能力，不敢輕易把訂單轉移。最成功的例子是鴻海轉投資的富士康，在很短時間裏成為全球最大的 EMS(電子合約生產商)，超越美國等同類企業，且同時向 ODM 方面發展。結果成為深圳或珠三角地區最大的外資企業，一度雇用員工八十萬人，為深圳的最大出口企業。戴爾沒落而富士康崛起，顯示出臺灣信息產業在全球價值鏈的利潤爭奪戰裏的戰略成功，克服了在買家驅動的全球價值鏈裏的困境。

可是，如富士康的成功卻不會推動地區的產業升級，而只是企業的升級。結果，富士康亦可以把在深圳等地區的生產基地轉移至中國內地其他城市(武漢、成都、重慶等)。這反映出外資企業在本地投資的流動性傾向。而在信息產業以外，其他的勞動密集企業不容易用規模擴大和技術升級來與買家討價還價，主因這些行業的市場進入容易，門檻較低。只能輕易讓買家企業把訂單轉移往更低成本的地方，包括珠三角以外或中國內地以外。

此外，買家的訂單是以出口往發達國家市場為主，後者可以經歷變化。一是整體市場在經濟周期裏有起落；二是買家企業在市場競爭中可以失利，市場競爭已變成全球性企業的市場競爭。這兩個變化都會衝擊珠三角加工貿易的發展，其中發達國家整體市場受的衝擊最大。例如最近金融海嘯引致的大衰退(great recession)對東莞、深圳勞動密集行業的加工貿易打擊巨大和深遠。訂單轉移海外之後，不易恢復。

1.5.2.2. 第二類的工業生產，在珠三角地區反映著當地工業化從改革以前的輕工業，進入重化工業階段，回歸到中國 1949 年以後的工業化模式。

中國的工業化模式基本上依循歐美的具體經驗，但并不跟從比較優勢的限制，而是一直以來都是趕超為主，要求升級。廣州早在 1990 年代便企圖推動重工業化，到 2000 年輕重工業的比例還是與 1995 年相同，重工業只佔 40%。2000 年代開始推行支柱產業為主的重化工業化。支柱產業有三：石油化工、交通運輸設備

¹⁵¹ 如沃爾馬所宣傳「全球最低價採購」和「每日最低價」的銷售策略。與福特主義生產方式不同，它們並不是社會再生產的模式，全不考慮社會需求因素，只把工人看作生產成本，全力降低工資。不考慮工人作為消費者對生產需求的作用，此所以難以持久。在本國行不通轉移到海外，卻把本國的就業與消費購買力同時轉移國外，國內消費需求下降，無法把模式持續。

製造業和電子通信設備製造業。1990 年在規模以上企業工業總產值，支柱產業只佔 15.71%，2001 年升至 30%¹⁵²，但其中電子通訊設備製造業佔不足 6%¹⁵³。2000 年代初推行的工業結構調整與升級基本上屬傳統的重工業，石油化工與汽車產業為主，與二次大戰後眾多歐日發達國家，南韓、台灣，乃至中國內地的工業化模式相同，都是抄襲英美德國的歷史經驗。一如圖 7。與此同時，廣州重化工業化乃至工業結構調整也是以大企業為主。政府「抓大」扶持，推行企業之間的兼併重組、收購、聯合、控股等方法。整個工業化模式。包括汽車生產方式，均屬典型的福特主義方式。

這樣的工業化發展模式應該頗受美國的工業化成長理論所影響，包括 Rowstow 的階段論。但更重要的是受錢納里 (H. Chenery) 的發展模式 (Pattern of development) 所左右。後者是總結 1950 年至 1970 年全球百多個國家發展的經驗，以統計學方法處理，形成統計學上的平均發展模式，以此來作為所有發展中國家發展必循的階段模式：隨著人均收入的提升而依循一定的發展條件¹⁵⁴。

不過，錢納里的分析有很大的限制。

- a) 從理論邏輯而言，他肯定各國的發展經驗可有差別，可卻用統計學的平均來當作通用模型，反過來認為這可決定其他後來者國家的發展途徑。邏輯上自相矛盾。
- b) 歷史經驗顯示出後來者往往用趕超的方法超越，發展途徑與先行者國家不同。
- c) 1950 年代至 1970 年代是資本主義的黃金時代，同時也是全球化、自由化水平最低的時期，國際貿易、資本跨境流動等都受制度約束。與 1970 年代之後，特別 1990 年代之後全球化高速發展時期大不相同。

廣州乃至珠三角地區其他城市在 1990 年代之後的工業化顯然不可能採取重化工業化的傳統模式。面對著高科技產業的發展和外包生產，廣州及珠三角地區不能不受到衝擊，讓外資投資引進個人電腦、電信等產業。此所以在廣州和深圳的重工業化的政策裏，越來越多地增添了高科技的比例和重要性。廣州「十五」工業計劃便認為廣州正處於工業化中後期階段，因而在支柱產業方面以電子設備製造業、汽車工業和石化工業三者依次序安排，突出電子產業。

而在空間佈局方面，也是在市區內建設重點工業區，發展汽車、電子、食品和高新科技等。並在市區外圍新建集中和專業化的工業區，與福特主義城市的佈局

¹⁵² 廣州市市經委，《廣州市工業結構調整實施意見》，2004 年 1 月 14 日。

¹⁵³ 廣州市市經委，《廣州市工業發展「十五」計劃》，2003 年 10 月 15 日。

¹⁵⁴ Hollis Chenery & Moises Syrquin, *Pattern of Development 1950-1970*, Published for the World Bank, Oxford, Oxford University Press, 1975; Hollis B. Chenery, *Transitional Growth and World Industrialization*, World Bank, Reprint Series, 61, 1977。錢納里曾任世界銀行主管研究的副總裁。

相同。到 2008 年，廣州的第三產業佔 GDP 達 59%，這個比重在全國大城市中也是僅次於北京的第二位。同年重工業佔工業總產值的比重超過六成，高新科技產業只有 31%，廣州的工業變成重工業為主。廣州市仍然堅持工業產業的進一步擴展，發展的目標還是「打造世界先進製造業和高技術產業基地」為先，服務業次之¹⁵⁵。而在城市空間佈局方面，所謂「一帶六區」中，一帶是東部產業帶，工業加生產性服務，其餘六區如南部臨港產業區及北部空港經濟區都屬工業發展區，產業發展重心是汽車(全市七大基地)，並計劃在南沙發展重型機械製造業基地、造船基地和鋼鐵基地¹⁵⁶。基本上回復至重工業的工業化規劃。

即使外向型經濟程度更高的深圳，在「十一五」規劃裏，還沒有全力發展為服務型經濟，而是把重心放回在製造業方面。

在所謂「產業強市」戰略裏，深圳提出的是產業第一。總體佈局是：「南軟北硬、南高北重，東西兩翼港口旅遊」。高是高科技，重是重工業。產業發展戰略便是「推進製造業適度重型化」，包括汽車、精細化工等。總的方向與廣州差別不大，還是重化工業化。在空間佈局，則是建設一條橫貫東西城的技術和先進製造業產業發展帶¹⁵⁷。這當然在原來特區北部地區，也即是城市的外圍。二者均符合福特主義 / 現代主義城市的原則。

深圳在「十二五」規劃裏，發展戰略有所調整。一是第三產業在 2010 年超過了地區生產總值的一半，達到 52.4%。在 2000 年代裏深圳的工業發展迅速，2001 年及 2002 年第三產業本來已超過第二產業，其後形勢逆轉。2008 年第三產業的增加值再次超越第二產業，服務業發展加快。發展戰略便以服務業為主。

二是經濟結構的調整從「十一五」的重化工業化轉變為高技術產業，借助原來的外資和外包的電子信息產業，加快建設戰略性新興產業。並將之與提升原有製造業競爭力(主要是電子信息產業)，作為首要重點，優先於現代服務業的發展¹⁵⁸。深圳市政府還是不忘製造業。

深圳與廣州在 2010 年代的差別是後者還是重工業化模式，深圳則進至知識密集、科研密集的新興戰略產業，深圳在半導體芯片和 LCD 面板近年加重投資，但都是集中於電子信息產業，與現有產業基礎相配合。而新興戰略產業則基本上沿用全國的十二五規劃內容，在深圳未必有足夠的條件，發展也不能單靠投資，能否切實落實也有疑問。然而也可足夠顯示出深圳市企圖突破「十一五」規劃的重化工業化戰略，與廣州堅持汽車等為主的重工業化戰略有所差別。

¹⁵⁵ 《廣州市建設現代產業體系規劃綱要》(2009-2015 年)，發佈日期：2011 年 12 月 31 日。

¹⁵⁶ 同上。

¹⁵⁷ 《深圳市國民經濟和社會發展第十一個五年計劃》，發佈日期：2013 年 3 月 6 日。

¹⁵⁸ 《深圳市國民經濟和社會發展第十二個五年規劃綱要》，2011 年 1 月 19 日批准。

而從企業的組織形式來看，深圳的電子信息產業集中於生產和組裝，還是維持著福特主義的生產方式，也沒有進入後工業化時期。第三產業的比重低於廣州，生產性服務還佔大比重。即使金融、房地產發展加快，後工業化的因素增加，仍脫不掉香港的結構轉型模式。福特主義的影響十分強大，也因而深圳市的城市仍然是現代主義的設計與格局，與香港沒有多大差別，反而與廣州相比，缺少廣州的歷史傳統因素。且比香港與廣州，沒有堅持單一市中心的發展模式。

深圳的電子信息產業目標是要進入圖 7 的第四和五階段的科研密集和以互聯網為基礎的半導體及信息產業。但是從原來替外商組裝的 OEM 方式向上提升並不容易。台商企業是於 90 年代在深圳東莞轉型至個人電腦的 OEM。當進至筆記本個人電腦便把生產地主要轉移至江蘇南部，並結合台灣母公司的升級和台灣半導體等產業的配套，升級至 ODM 和 OBM。可這屬兩岸分工協作佈局，並不單靠蘇南地區的工廠。即使上海仿效台灣，用台灣的團隊與技術發展半導體代工產業，仍然未足以形成上海與蘇南在半導體到個人電腦生產的完整價值鏈。上海半導體企業長期在國外市場競爭下掙扎求生。

深圳「富士康(或富智康)」的興起是手機的 EMS 代工，與蘇南的筆記本個人電腦產業集聚有所區隔。深圳雖然開始創設 8 吋的芯片廠，當地也有半導體設計企業的集聚。發展落後於上海，更不用與台灣比較和競爭。而富士康也開始把在深圳的產能部分轉移，形成更大在內地地理範圍的分工生產體系，但研發和價值鏈的上下游關鍵環節還是留在台灣。深圳要用 8 吋芯片廠作為核心來推動當地信息產業的整合和集聚(包括半導體設計)，可能需要較長的時間，成功的機會並沒有保證。或許華為、中興等本土企業可以有所出力，比富士康的台資企業對深圳的歸屬感更強。不過，華為、中興，乃至騰訊等已經建立起全國乃至全球網絡，企業的發展戰略未必與深圳地方相吻合。它們的擴大發展不能等同於深圳信息產業的發展。反而它們發展更快，去本地化的風險更大。

深圳產業升級的問題亦同樣存在於廣州的汽車產業等重工業，且可能更嚴重。主因是汽車屬夕陽產業，與低碳經濟相矛盾。而汽車產業的升級，從混合動力到插入式電動，和燃料電池的電動，技術跨越幅度頗大，在廣州的外資汽車企業主要是組裝，主要研發能力在國外，外資企業汽車產業在廣州的發展戰略也決定於外資企業總部，不在廣州，亦不一定考慮在廣州的生產¹⁵⁹。

¹⁵⁹ 以日本汽車企業為例，在外設廠推行的技術轉移極少。特別是它們在投資地嚴格實行「跟隨設計，跟隨採購 (follow design and follow sourcing)」策略，使當地本土企業不易進入零部件的設計與生產環節。而在海外投資地，包括美國和東南亞，日資企業的管理方法因各種原因(主要是缺乏日本的制度因素)而難以堅持，回轉往福特主義生產方式的傳統，減少日本成功的改變部分。且隨海外生產擴大，以及在 1990 年代之後日資企業發展乏力，外資介入，在日本本土也改變汽車企業獨特的管理方法(豐田方式)。技術發展的步伐放緩，生產質量因成本壓力和制度改變(契約工替代終身僱傭制工人)而亦受到影響。總體而言，1990 年代開始的日本汽車企業的對外投資，與歐美汽車企業相同，在投資地的技術轉移，比以前年代更為倒退。John Humpgrey, Yveline Lecler & Mario Sergio Salerno, Introduction, 在他們編輯的 *Global Strategies and Local Realities: The Auto Industry in*

1.5.2.3. 第三類的工業區，亦即是工業專業鎮。主要有兩子類。一子類是加工貿易開始，在加工生產以外吸引相關的零部件生產供應和專業性的生產服務，如模具，形成以加工貿易帶動的專業服務性生產供應的地區生產體系。東莞長安鎮是典型例子。另一子類是進口替代的生產演進，由單純的進口部件組裝，進而引進同一產品或行業的集中生產與相關零部件配套的生產。如珠三角西岸地區的佛山、中山、江門等一些專業鎮，集中生產傢俱、燈飾、衛生瓷具、小家電等專供內銷。在中小企業地區配套協作方面，有類於浙江溫州的模式。溫州模式源自意大利¹⁶⁰。但與意大利或德國南部的工業區域不同，主要是引進設備、零部件組裝生產為主，新產品開發與設計主要抄襲意大利等海外例子，也有部分外商委托 OEM 生產，缺乏本地生產機械設備的生產與配套能力，也沒有地方政府或公營機構的技術、知識支援，與德意工業區域的有自主研發能力的生產體系不同。單靠這些中小企業，甚至它們所在的村鎮政府的資源能力，很難依靠自主創新來不停地開發新產品和升級以應對市場的競爭與變化。不過，抄襲意大利等地名牌的設計或替國外名牌委托加工卻是持續升級的途徑。在生產技能方面，這些地方工業體系的工人(包括農民工)，已經可與德意工人相媲美。在生產設備方面，無論是產品及生產工藝，都可通過出口，委托加工過程中轉移知識，並且通過購買設備可達到相應的生產率。可是，創新能力涉及制度、政府政策、科技支援，人才以至企業管理能力。因而由 OEM 轉至 ODM，以至 OBM，並不容易¹⁶¹。不過工業專門鎮已產生出地方上的集體名牌，和在個別行業，包括小家電等，形成在國內外市場足夠的競爭力。

從市場的角度看，它們的發展機會勝於加工貿易的訂單 / 買家驅動價值鏈的生產和傳統的福特主義的生產方式¹⁶²。2013 年廣東省工業生產表現低迷，但小型企業的增長速度卻勝於大中企業，反映出它們的競爭力¹⁶³。在歐美經濟增長低下的

Emergent Markets, GERPISA & St. Martin Press, New York, 2000, pp. 1-15。證諸德國大眾與美國通用在中國的投資情況，長期缺乏技術轉移。

¹⁶⁰ 張少杰、陳文鴻，江陰：「蘇南模式」的競爭力和未來的發展 — 江陰中小企業成長性調研報告，《未定稿》(香港理工大學中國商業中心)，第 7 期(2003 年 7 月)，頁 20-21。

¹⁶¹ 西方有關工業區域或產業集聚的研究從價值鏈的角度來看，都普遍認為產品技術和工藝技術的升級對本地生產體系來說並不困難，但功能升級(即在價值鏈裏突破加工生產的範圍，進入其他高增值的環節)，卻十分困難。尤其是要進入海外市場。不過作為進口替代，針對本地市場，則力有所及。John Humphrey & Hubert Schmitz, Chain Governance and upgrading: taking stock, in Hubert Schmitz, eds, *Local Enterprises in the Global Economy: Issues of Governance and Upgrading*, Cheltenham, Edward Edgar, 2004, pp. 349-381。

¹⁶² 2013 年廣東省規模以上工業分規模增長速度 (%)

大型企業	8.5%
中型企業	6.9%
小型企業	11.2%

出處：廣東省統計局工業處，2013 年廣東工業生產穩定增長，《廣東統計信息網》，2014 年 1 月 22 日。

¹⁶³ 第三類生產方式與第一及二類的加工和外資企業的最大差別在於後二者都主要集中於加工生產，與最終市場需求脫節。工業專業鎮的中小企業是最後組裝者(final assemblers)，他們從頭到尾在價值鏈的各個環節都直接參與，與市場需求直接交易。故此積累整個價值鏈完整的知識與經驗。有基礎條件去創新、適應及改變以應對市場的變化。Fiorenza Belussi & Giorgio Gottardi, *Models of*

環境下，同樣地小微企業卻是乘時而起的機會。也成為經濟裏創造新就業機會的主力，與大企業的裁員減薪大不相同¹⁶⁴。以內需的市場條件，珠三角地區工業專業鎮利用海外(通過香港)關係取得設計與技術的訊息及來源，可持續地把本地生產體系在產品、工藝技術與價值鏈功能方面升級。例如佛山的瓷磚生產企業正進行功能升級。這些小微企業和工業專業鎮的生產發展與廣州的至少長江以南地區的批發中心功能(也可以加上如東莞虎門服裝等批發中心的專業鎮) 結合起來。有很大發展餘地。這也可能是東莞基層加工貿易企業轉型的方向。「第三意大利」工業區域在 1970 年代以後的發展，應該可作為珠三角地工業專門鎮仿效參考的經驗，以及未來合作的對象。

1.5.3. 珠三角的經濟一體化在市場自由化和人流物流流動日益方便底下，基本上已達成。除了個別壟斷性強的市場，如電訊、金融等外，珠三角九市已達致區域市場一體化，即使電訊和金融的地域(實質是行政區劃) 差別造成的不同成本費用亦已在 2008 年實行的《珠三角發展與改革規劃綱要》之後，如在廣州佛山推行同城化和穗佛肇、深莞惠及珠中江的市際合作協議等措施，將在九市之間逐步取消。不過，公共服務均等化的目標可能還需更長時間才可達致。粵港與粵澳的合作框架協議也目標在促進區域一體化，可卻受制於一國兩制，實現的時間會更長。

而在經濟結構方面，珠三角九市還處於工業化發展階段。加工貿易的衰落，仍然未能改變外資企業和國際市場對區域經濟的主宰力量。香港的國際金融中心功能也主要服從國際金融市場和跨國金融資本的要求。好處是國際關連密切，信息傳遞自由，有利大珠三角的政府、社會與企業吸收國際知識、技能與技術，利用國際的金融與商貿專業服務。壞處則是國際金融的不穩定因素，容易傳遞至區域內，衝擊本土實質經濟。

不過，廣州的復興，通過廣州服務業中心的腹地擴大，和南中國的軌道交通帶來的可達性、連接性提高，珠三角及大珠三角與中國內地本土市場與經濟的融合會加快，進一步強化大珠三角都會區的國內、國外連接、經濟推動的功能和作用。或許未能回復到廣州一口通商時期的全國性、全球性的影響，還應可鞏固大珠三角和香港與廣州的都會功能。

Localized Technological Change, in F. Belussi & G. Gottardi, eds., *Evolutionary Patterns of Local Industrial Systems: Towards A Cognitive Approach to the Industrial District*, Aldershot, Ashgate, 2000, pp. 13-48, (14)。

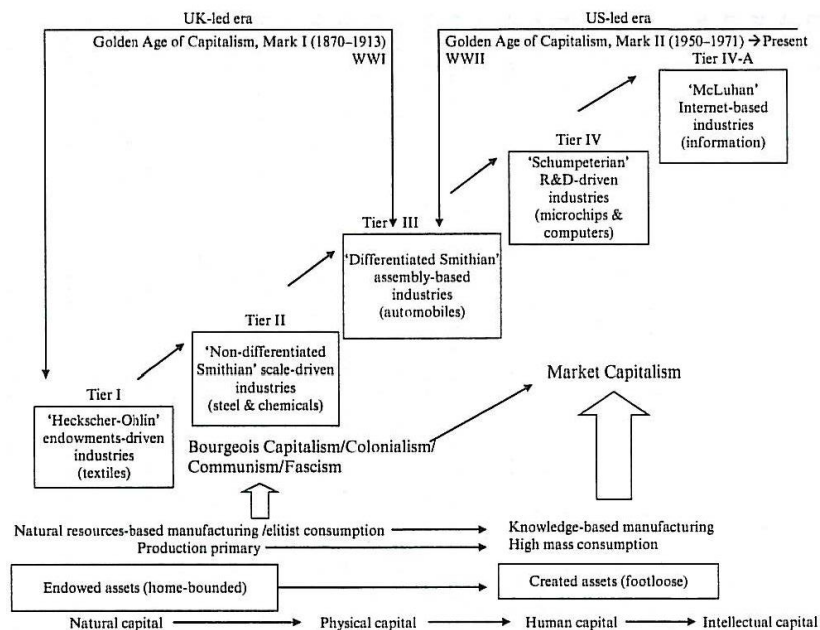
¹⁶⁴ 以英國為例，1971 年至 2000 年，小型企業數目由八十二萬增至三百五十萬個。這段時期為英國非工業化的階段。2008 年金融海嘯的衰退開始時，小微企業數目為 426 萬家，2012 年卻增至 480 萬家。反映出小型企業在經濟不景時的擴張能力和市場效果。Lord Young, *A Report on Growing Micro Businesses: The Second Part of the Report on Small Firms*, UK Government, 2013。(作者是英國首相有關企業及中小企業政策的顧問)。在美國，2009 年及 2010 年，1 至 4 人的微型企業是唯一企業類別能創造就業機會。以加州為例，這兩年微型企業創造 72 萬職位，大企業則裁掉 30 萬職位。Claudia Vieck, Micro-Business is the backbone of the US, *Huffington Post*, 11 June 2013。

香港與內地陸路交通，2013 年人流已達每日 56.2 萬人次，拱北口岸的人流也超過香港羅湖，成為全球人流最多的口岸。這足以顯示出港澳與珠三角地區的整合的條件與趨向。一國兩制的體制障礙效果有限。

此外，參考歐盟的政策例子，都會區的多元化有一定的政策目的。一是有效和合理利用空間，以此推動可持續發展和低碳經濟。二是推動地區多元化和創新發展，增加不同地區的投入，從而降低地區的社會與經濟差距，形成包容性的社會整體發展。珠三角地區包括一國兩制等不同的制度正好作為地區多元化和創新發展的基礎。

國際經濟合作與發展組織(OECD)認為珠三角地區因經濟及人口密度過度，已產生出聚集的非經濟效益(agglomeration diseconomies)。且珠三角的外圍地區與多個核心的中心區大不相同，發展水平與密度相差頗大，因此缺乏聚集的經濟效益¹⁶⁵。多中心的都會區發展戰略或許正可解決這個一體兩面的問題。

圖 7：經濟發展的階梯模式 – 英國及美國主導的全球資本主義底下的工業升級經驗



出處: Terutomo Ozawa, *The rise of Asia: The 'Flying-geese' Theory of Tandem Growth and Regional Agglomeration*, Cheltenham, Edward Elgar, 2009, p. 45, Figure 3.1.

注: 小澤輝智的經濟發展階梯論從雁行陣列和產品周期理論演化出來。按歷史的經驗，分英國及美國主導的全球資本主義兩個大時期。在英國主導時期，工業升級是從資源性的紡織業升至規模經濟效益為主的鋼鐵與化學工業。第三階是福特主義的生產線生產方式的汽車業。從第四階起已轉入美國主導的時期，首先是科研密集的半導體與電腦產業，其後是以互聯網為平臺的信息產業，前三階級主要依賴資源和物質投資的本土性。最後二階級則依賴知識與人力資源，可跨境生產。

¹⁶⁵ OECD Territorial Reviews, Guangdong, China, 2010, OECD, pp.91-103。