地理學報　第四十五期：95-112 (2006)
JOURNAL OF GEOGRAPHICAL SCIENCE (45) : 95-112 (2006)

大珠江三角洲跨境融合和管治的政治經濟分析

Cross-border Integration and Governance of the Greater Pearl River Delta, China: A Political Economic Analysis

楊　春*

Chun Yang

Abstract

Since China's Opening and Reform initiated in the late 1970s, the Pearl River Delta (PRD) under the jurisdiction of Guangdong Province has been integrating with Hong Kong and Macao, which have become the Special Administrative Regions directly governed by the Central Government in 1997 and 1999 respectively, into a unique cross-boundary region entitled "the Greater PRD." Previous literature has generally accepted that cross-boundary integration of the Greater PRD has occurred in the absence of a formal institutional framework, and is more market-driven via cultural affinity, geographical proximity and personal networks, etc. However, this study argues that there is a paradigm shift towards institutionalization of cross-boundary integration in the Greater PRD since the early 2000s. Meanwhile, a pattern of multi-level governance (MLG) , which originated in the European Union to elucidate the dispersion of decision-making across multi-levels of governments including supranational, national and sub-national levels, has been emerging in this sub-national cross-boundary region. Through case studies, this paper attempts to further explore the cross-boundary governance pattern of the Greater PRD under the unique framework of 「one country, two systems」.

* 香港大學地理系助理教授 (研究)
Assistant Professor, Department of Geography, The University of Hong Kong.

Keywords: Cross-border integration, multi-level governance, Greater Pearl River Delta, Hong Kong.

摘　要

自中國大陸 1970 年代末推行改革開放政策以來的近三十年來，在港資跨境投資爲主導下，廣東省管轄的珠江三角洲與鄰近的分別於 1997 年及 1999 年成爲特別行政區的香港及澳門逐漸融合爲一個跨境區域－大珠江三角洲 (大珠三角)。以往的研究大多認爲香港與珠三角的經濟融合是建基於地理接近，文化親緣以及密切的人際關係網絡的市場驅動模式。本文則提出，隨著 1990 年代末香港與澳門主權先後回歸中國，大珠三角的跨境經濟融合機制發生了範式的轉變，即由以香港企業家及珠三角地方政府爲主體，自下而上以及市場力量自發形成的模式，逐漸轉變爲中央及廣東政府與香港特區政府參與溝通與協調的自上而下與過往市場驅動的自下而上相結合的雙軌驅動模式。與亞洲金融危機後東亞區域經濟融合邁向制度化趨勢相一致的是，大珠三角的跨境融合自 2000 年以來亦出現了向制度性轉變的新跡象，其標誌是 2003 年 6 月內地－香港更緊密經貿關係 (CEPA) 的簽署。與此同時，大珠三角的跨境管治也呈現出類似歐盟的多層級管治模式，即跨境管治分散到中央、特別行政區、省、市和珠三角地方政府，以及包括商界、非政府組織，乃至普通市民等在內的各個相關角色。本文進一步透過案例分析，嘗試揭示這個跨境區域的融合和管治在「一國兩制」框架下的獨特之處。

關鍵字：跨境區域、經濟融合、多層級管治、大珠江三角洲、香港

引　言

自 1990 年代以來，全球化 (globalization)、區域化 (regionalization) 以及冷戰的結束，導致了跨境區域 (Cross-Border Regions, CBRs) 的大量湧現 (Perkmann and Sum, 2002)。世界正在變得無邊界 (borderless world)，國家之間的邊境以及相鄰的邊境區域被賦予新的涵意，並因此創造了新的發展機遇 (Ohame, 1990)。各國之間邊境的性質和作用已發生了深刻的變化，逐漸由封閉及衝突走向和諧及開放，傳統的隔絕和屏障職能減弱，中介和滲透職能加強。現在幾乎沒有一個邊境區域相關的管治機構能夠置身於推動跨境區域合作 (Cross-Border Cooperation, CBC) 之外。歐盟 (EU) 和北美自由貿易區 (NAFTA) 是迄今最爲人們所熟知的兩個超越國家層次的跨境區域。1990 年代，西歐和東歐誕生了爲數眾多的跨境區域 (CBRs) (Perkmann, 2003)。在亞洲，東南亞各國特別是東盟成員國，新加坡、馬來西亞和印度尼西亞三國構建的跨境發展三角 (growth triangle) 的計劃自 1990 年代以來蔚然成風 (Grundy-Warr, 2002)。由中國內地、香港和臺灣構成的大中華區則常常被引爲與中國有關的跨境區域研究的典型案例 (Sum, 2001)。不同於超越國家或國家層次的跨境區域，香港與珠江三角洲通過經濟融合而形成的次國家層次的跨境全球城市－區域已爲眾多學者和政策制定者所揭示 (Hall, 2001; Commission on Strategic Development, HKSAR Government, 2000; Lin, 2003;Yang, 2006)。

自 1978 年內地改革開放以來，珠三角的社會經濟轉變與迅速發展，已成爲各學科研究的探討對象和內容。這些研究大多以 1980 至 1990 年代中後期爲研究時段，香港作爲最大的外資來源地通常被視爲珠三角經濟起飛，特別是工業化和城市化的主要外在動力，故側重於揭示香港因素在珠三角社會經濟發展和轉變中的角色和貢獻 (Sit and Yang, 1997; Kwok and So, 1995)。經過逾二十年密切的跨境經濟、社會和文化的聯繫和交往，特別是香港 1997 年回歸及亞洲金融危機爆發後，香港和珠三角經濟日趨融合爲一體，相應地不少研究已嘗試將關注點轉移到香港與珠三角的互動關係上 (Sung, 1998; 葉舜贊等，1999; Yeh *et al*., 2002; Wong and Shen, 2002; Yeung, 2003; Enright *et al*., 2003)。恩萊特等學者提出的「大珠江三角洲」(the Greater Pearl River Delta，大珠三角) 概念 (涵蓋珠江三角洲及港澳兩個特別行政區，見圖 1) (Enright *et al*., 2003)，已爲香港特區政府和廣東省政府廣泛接納，並納入政策制定體系。

然而，對於大珠三角跨境區域形成的動力機制及其演變，特別是在「一國兩制」特殊框架下，這個跨境融合和管治的特點，以及轉變過程中各層級政府和相關角色的作用等，仍缺乏全面和系統的分析。不同於過往跨境經濟融合的研究常以超越國家或國家爲基本研究單位，本文嘗試以香港與珠江三角洲爲例，探討次國家一級跨境區域融合和管治的特點，揭示其由自發的、民間主導的合作到制度化融合的演變，將大珠三角多層級管治格局與相關國際案例特別是歐盟作比較，並透過案例分析豐富現今有關跨境經濟融合和管治研究的理論與實證分析。

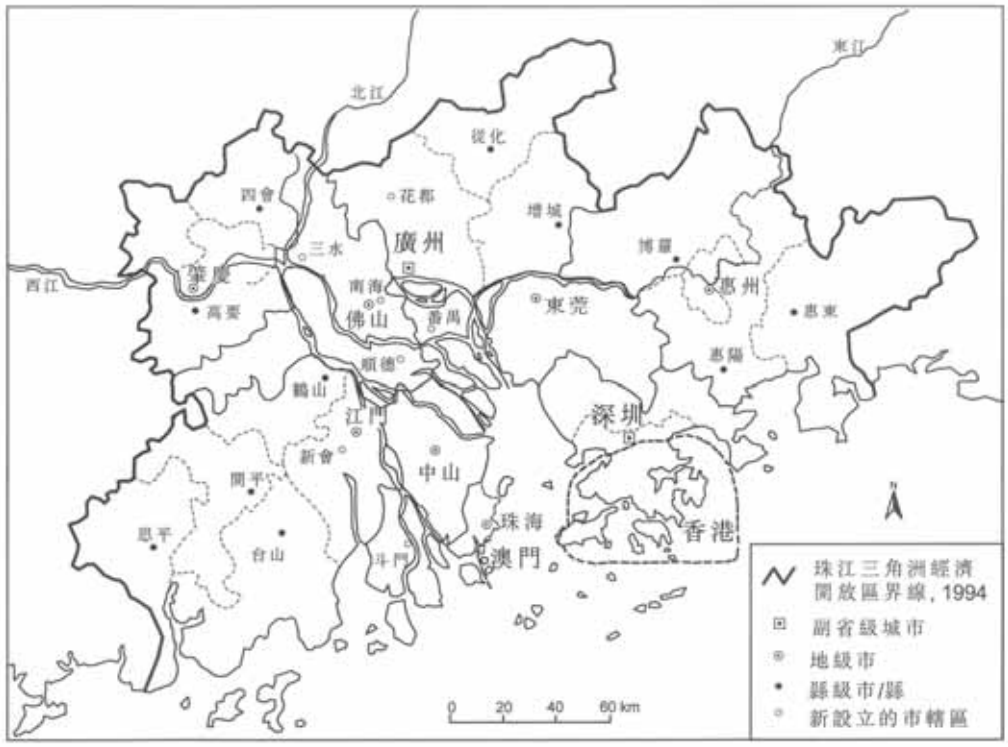


圖 1　大珠江三角洲行政區劃與界線

全球化下跨境區域融合與管治的演變

(一) 跨境區域的涌現及全球城市－區域概念

自 1990 年代以來，全球化 (globalization)、區域化 (regionalization) 以及冷戰的結束，導致了跨境區域 (Cross-Border Regions, CBRs) 的大量湧現。在超越國家層級上，歐盟 (EU) 和北美自由貿易區 (NAFTA) 是迄今最爲人們所熟知的兩個超越國家層次的跨境區域。在國家層級上，1990 年代跨境區域幾乎席捲了整個歐洲國家 (Perkmann, 2003)。伴隨著全球化趨勢的深入，區域化 (regionalism) 特別是在經歷了 1997-98 年亞洲金融危機的東亞地區亦逐漸顯現其重要性 (Liu and Régnier, 2003)。1990 年代末以來，區域化逐漸由超越國家下延到國家，甚至次國家層級，出現了所謂「微觀區域化」(microregionalism) (Breslin and Hook, 2002)。區域融合的研究單位不再局限於國家層次。儘管已有大量的研究探討各種正式與非正式的「微觀區域」融合過程，如歐洲各國跨境區域、美國與墨西哥的跨境區域和城市，以及東亞國家的「區域國家」(regional-state) 概念，迄今對於「微觀區域化」，特別是其形成機制和格局的研究和認識仍相當欠缺。

全球化導致了不同規模地域的經濟和政治發展策略的深刻變化。在全球化和區域化並駕齊驅的格局下，全球城市－區域 (global city-region)，日益成爲全球經濟增長的核心動力 (Scott, 2001)。雖然起源於世界城市 (world-city) 及全球城市 (global city) 概念，全球城市－區域作爲研究全球經濟體系下地方經濟和社會重構的基本單位來反映全球化和區域化下城市與區域演變的格局似乎更爲恰當 (Scott, 2001)。香港與珠三角融合而成的大珠三角被認爲是世界是眾多全球城市－區域中的一個，並且同時具有跨境區域特徵 (Hall, 2001; Yang, 2006)。

(二) 東亞跨境經濟融合的轉變－趨向制度化

在跨境經濟融合的動力機制方面，過往的研究揭示，與歐洲和北美跨境區域通常建基於區域貿易協定或預先設立的區域性合作架構之上所不同的是，東亞地區的跨境融合主要是自發性和由市場導向驅動的 (Zhang, 2003)。值得注意的是，隨著全球化與區域化的全面推進下，1990 年代中特別是亞洲金融危機以來，東亞各國過往以市場驅動的跨境經濟融合模式正在發生機制性的改變。東亞作爲全球三大經濟中心之一，唯一尚未建立正式制度化區域融合機制。面對歐盟 (European Union, EU) 和北美自由貿易協定 (NAFTA) 的建立和擴展，東亞逐漸意識到區域經濟融合機制化的必然性。亞洲金融危機顯示 APEC 和 ASEAN 作爲區域經濟合作機制的明顯不足之處，進一步加深了東亞各國對於建立新區域貿易協定的訴求。其結果是建基於地理接近文化親緣以及人際網絡的市場驅動模式正在發生巨大的變化。東亞自由貿易區 (East Asian Free Trade Area) 及 ASEAN Plus Three 是兩個最爲引人注目的區域融合方案。中國已於 2001 年 11 月與東盟簽署了雙邊自由貿易協定。中國不僅是全球經濟增長的重要引擎，更成爲推動東亞區域經濟融合的重要力量 (Yang, 2004; 景體華，2004)。而新加坡則是東亞，特別是新興工業化國家和地區中參與區域經濟融合的佼佼者，自 2002 年以來，新加坡已先後同紐西蘭、日本、澳大利亞、美國以及歐洲自由貿易協會簽署了各種形式的雙邊自由貿易協議 (Bunnell *et al.*,

2006)。大珠三角經濟融合機制的轉變正是在這一全球和區域經濟融合格局轉變的大背景下發生的。

(三) 歐盟多層級跨境區域管治的再現

歐洲特別是西歐堪稱全球化下區域經濟融合的典範。過去十年裡，跨境區域管治逐漸成爲歐洲區域化的一個主要標誌，以及地域關係調整的主要動力 (Gualini, 2003)。近年來跨境區域的湧現可以解釋爲在超越國家層級區域融合過程中跨境管治權力的日益「分權」(decentralization)，即從中央政府「分權」到地方政府層級 (Perkmann, 2003)。一方面，歐洲的區域融合將政策制定的權威由國家上升到超越國家的歐洲區域層級，即歐盟；另一方面，歐洲各國的區域化又將管治權限由國家下降到次國家的各層級 (Hooghe and Mark, 2001)。其結果是產生了「多層級管治格局」(multi-level governance)，即政策的制訂與決策是由各個層級和參與者分擔，而不是由國家政府獨自決定。歐盟的多層級管治意味著各級政府，包括超越國家、次國家、區域、次區域乃至地方政府，以及各個相關的參與者在政策制訂與決策過程中相互影響，表現爲在垂直方向上各級政府的互動，以及水平方向上同一層級中各個參與者的互相效力 (Marks *et al*., 1996)。

鑒於其起源於歐洲，多層級管治這一概念和模式目前主要還是運用在歐盟及其成員國的管治 (Bache and Flinders, 2004)。雖然多層級管治的概念尚未廣泛運用於中國，已有不少學者認識到中央政府以外的各級政府在跨境經濟融合中的重要性 (Sasuga, 2001)。在大中華區域經濟融合過程中，中國中央政府、臺灣政府以及香港政府都沒有發揮積極的推動作用 (Hu and Chan, 2002; Shen, 2004)。近年來，學者們開始將之運用到歐盟及其成員國以外的其他地區和國家，如香港與中國大陸特別是珠三角融合機制和管治的演變 (Yang, 2005)。

自 1980 年代末，制度厚實 (institutional thickness) 及地域植根 (territorial embeddedness) 被廣泛用來評價個體組織與機構在歐洲城市與區域變革中方式和作用 (Amin and Thrift, 1994)。然而，尚未引起關注和深入研究的是正在經歷大幅度調整的亞洲國家對這一趨勢的反應如何。東亞國家如何在全球競爭中通過制度鎖定來加強國家和區域競爭力越來越引起關注和學術探討。大珠三角區域融合機制和管治的演變可以說是提供了一個次國家層級的跨境區域形成的制度化和地域重組的案例，以及印證歐盟以外跨境區域多層級管治的實證。

香港－珠江三角洲跨境經濟互動的演變

(一) 跨境互動動力機制的演變

雖然香港與珠三角在自然地理和歷史的角度，屬於一個區域整體，但由於特殊的歷史和政治因素，兩地被隔絕開來。在中國內地對外開放之前，兩地的交往與互動非常有限，僅限於香港從珠三角獲得食水和部份農副產品，同時提供有限的與中國進出口有關的服務。兩地較爲密切的經濟互動始於 1978 年內地改革開放以後，跨境互動隨著時間的推移而不斷深化。1970 年代末，香港製造業由於勞力和土地成本上升，而大規模北移至鄰近勞動力和土地供應豐富而價格低廉的珠三角地區，拉開了兩地跨境經濟互動的序幕。1990 年代中期以後，兩地的互動逐漸突破製造業和貿易領域，拓展至低增值的

服務行業。同時，跨境人口和貨物流動頻密，相關的跨境活動逐漸增長。1997 年香港回歸，令政府之間的溝通與協調得以實現。2001 年中國加入世界貿易組織爲兩地合作帶來新的契機，2003 年香港與內地作爲兩個單獨 WTO 成員，在 WTO 框架下簽署了更緊密經貿關係安排，標誌著兩地跨境融合由自發性市場導向的合作逐漸邁向機制化。根據融合動力及格局的轉變，本文將香港與珠三角自 1978 年以來的跨境互動與融合大致分爲以下兩個階段。

1. 第一階段 (1978 年－1990 年代中)：香港製造業跨境投資啓動下的跨境經濟互動

1980 年代及至 1990 年代中，香港勞動密集型製造業大規模北移珠江三角洲地區，形成了由製造業遷移爲主導的所謂「前店後廠」的分工格局，即香港負責接定單、銷售市場網絡、財務管理等，而加工製造則在內地特別是珠三角地區，香港已成爲珠三角製造業全球供應鏈的管理中心 (薛鳳旋與楊春，1997a)。據香港工業總會委託香港大學經濟研究中心於 2002 年進行的一項調查顯示，香港有 63,000 家公司在內地從事製造業，其中 53,000 家在珠江三角洲。這些企業在廣東直接和間接雇傭 1,000 萬名工人，這一數據是 1990 年初類似調查所得數字的 3.3 倍；其中，僅深圳和東莞兩地就達 660 萬人，佔總數的三分之二。不僅如此，這些企業還爲香港直接和間接創造了近 150 萬個就業機會。即是說，港商每在珠三角創造 23 個職位，就相應令香港的支援行業增加一個職位 (Federation of Hong Kong Industries, 2003)。值得注意的是，半數以上的調查公司表示，除了地區總部和財務管理外，將會在廣東增加其餘功能的運作。

香港勞動密集型製造業大量轉移到以珠江三角洲爲主的內地，使珠江三角洲轉變爲世界聞名的出口製造業基地。2000 年，珠三角電子及通訊設備製造業和電器機械及器材製造業的全國產業集中度分別高達 32.1%和 25.1%，遙居全國第一。從產品產量看，珠三角 IT 類和家電類主要產品均佔全國的五分之一左右。其中 IT 類的數字程控交換機、傳真機、打印機、大規模半導體集成電路、激光視盤機佔全國的 30%以上，家電類的電風扇和電話機佔全國的比重在八成以上 (廣東省統計局，2002)。經過 20 餘年的發展，珠三角已成爲全國經濟發展最快、水平最高的地區之一。珠三角的國內生產總值 (GDP) 由開放之初 1980 年的 119.2 億元，增至 2001 年的 8,363.9 億元，其全國 GDP 的比重由 2.6%上升至 8.9%。2001 年，珠三角出口總額和實際利用外資額分別佔全國的三分之一和兩成。廣東省 GDP 全國的比重則由 1980 年的 5%上升至 2001 年的 11%，在全國經濟格局中的排名由第六位升至首位 (表 1)。與此同時，香港也實現了由出口導向製造業基地向服務業爲主導的經濟體系的轉型，製造業就業人口由 1980 年的 103 萬人大幅減少到 2001 年 32.6 萬人，佔總就業人口的比重由 45.9%大幅下降至 8.9%，其對 GDP 的貢獻亦由近四分之一跌至僅 5.2%；而服務業對 GDP 的貢獻及就業人口的比重均上升至近九成。

2. 第二階段 (1990 年代中期以後)：跨境人流和物流及相關活動帶動的社會經濟互動

在貨物商品貿易幾近完全融合後，自 1990 年代中期以來，附加值較低的服務行業亦步製造業後塵，開始跨境轉移。一些後勤服務性行業，如零售貿易、消閒娛樂、銀行的會計及後勤部門，以至一些貿易相關的服務已逐漸北移。此外，與回歸前兩地經濟關係主要是香港製造業的跨境投資行爲相比，回歸後香港民眾的跨境消費、渡假、定居、養老等經濟和社會聯繫明顯加強。與此同時，內地特別是珠三角居民赴港旅遊大幅增加，跨境人員流動日益密切。

表 1　珠江三角洲經濟發展狀況，2001 年

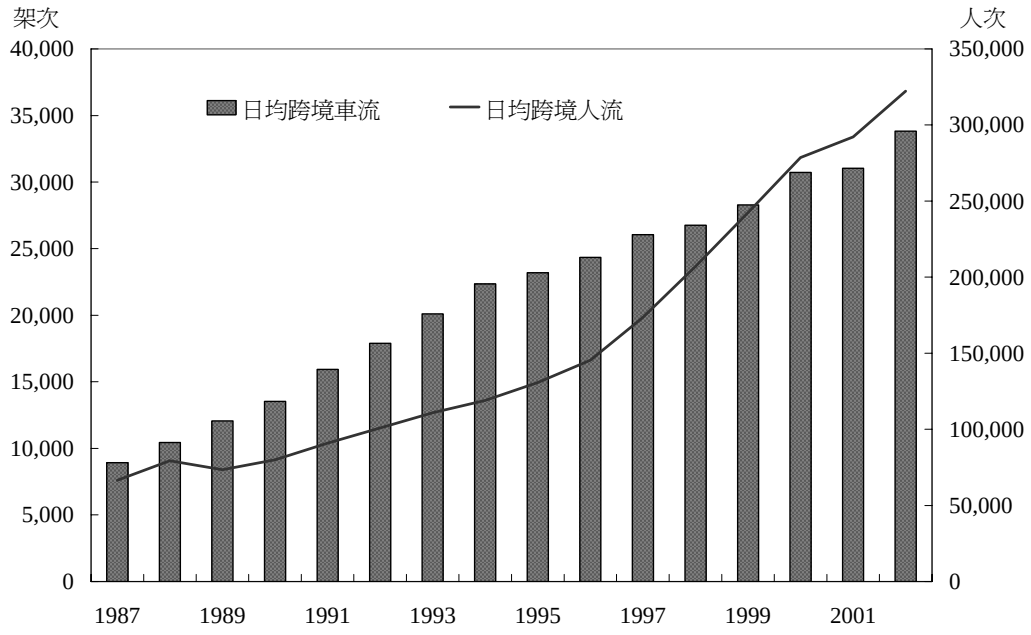
指標	單位	珠三角	廣東省	全國	珠三角佔廣東	珠三角佔全國	廣東佔全國
普查總人口 (2000)	萬人	4,288.0	8,522.5	126,583.0	50.3%	*3.4%*	*6.7%*
年末戶籍總人口	萬人	2,336.8	7,566.3	127,627.0	30.9%	*1.8%*	*5.9%*
土地面積	萬平方公里	4.17	17.79	960	23.4%	*0.4%*	*1.9%*
GDP (當年價)	億元	8,363.9	10,647.7	94,346.0	78.6%	*8.9%*	*11.3%*
人均 GDP (當年價)	元／人	31,040.0	13,730.0	7,543.0	2.3 *倍*	*4.1 倍*	*1.8 倍*
工業增加值 (當年價)	億元	3,698.0	4,732.4	42,607.1	78.1%	*8.7%*	*11.1%*
實際利用外資	億美元	1,41.9	157.6	719.8	90.1%	*19.7%*	*21.9%*
出口總額	億美元	908.3	954.2	2,661.5	95.2%	*34.1%*	*35.9%*

資料來源：廣東省統計局 (2002)、中國國家統計局 (2002)。

這一階段跨境互動的表徵是跨境人流、物流增長迅猛，令香港－深圳邊境的口岸成爲全球最繁忙的口岸。1987-1996 年期間，經過香港與深圳陸路邊境的跨境人流由 2,426 萬人增加到 5,309 萬人，年均增長率徘徊在 10%左右。1997 年香港回歸後，跨境人流的速度明顯較過往加快。2000 年跨境人流突破 1 億人，2002 年更達到 1.2 億人，1997-2002 年期間年平均遞增 12.6%。每日平均跨境人流大幅攀升至 2002 年的每日 32.2 萬人，是 1990 年的 4 倍。在周末及節假日，每日跨境人流數目更遠遠超出全年平均數。另一面，香港與珠江三角洲之間的跨境車流亦增長迅猛，從 1990 年的每日 13,523 輛，增加至 2002 年的 33,822 輛，後者是前者的 2.5 倍 (圖 2)。

內地已成爲香港居民外遊出境的主要目的地，離境往內地香港居民離境總人數的比重由 1990 年的 70%大幅提高至 2002 年的 86.2%。1990 至 2002 年，港人到訪內地的人數由 1,669 萬人增加至 5,565 萬人，增加了 3.3 倍 (表 2)。若以 2002 年中香港人口 673 萬計，平均每名港人在該年內到過內地 8 次。另一面，內地訪港旅客整體訪港旅客的比率亦逐步上升。內地訪港遊客人數由 1990 年的 88 萬人增加至 2002 年的 683 萬人，整體訪港遊客的比重則相應由 12.9%上升至 41% (表 2)。內地遊客數目及在港消費總額已超越其他國家遊客，成爲訪港遊客的首位。內地遊客創造的旅遊收益香港旅遊總收益的比重由 1993 年 15.7%上升至 2002 年的 37%。內地遊客已成爲香港旅遊業的重要支柱。

跨境人流和車流的增長帶來相關跨境活動的發展。1990 年代中以來，越來越多的港人跨境北上深圳及鄰近城市購物、消閒、置業，而跨境工作及生活的人口亦逐步增加。香港規劃署先後於 1999 年及 2001 年委託顧問公司進行跨界旅運統計調查，兩次調查結果均顯示消閒是港人前往內地的主要目的。2001 年的調查顯示消閒佔港人前往內地行程總數的 42%，31%是公幹，20%是探親訪友，各項比率與 1999 年的調查基本一致。雖然往內地工作的比重只佔 4%，但比 1999 年的 2.1%已增加了 1 倍。調查還顯示，深圳是跨界行程的最主要起點或終點，以深圳爲起點或終點的跨境行程佔 61.3%，東莞和廣州則分別佔 12.9%和 7.8%，即香港與內地跨境行程中八成以上 (82%) 發生在與珠三角之間 (Planning Department, HKSAR Government, 2002)。



資料來源：香港統計月刊 (1987-2002)、香港交通運輸資料月報 (1987-2002)。

圖 2　香港與深圳陸路跨境人流及車流之增長，1990-2002 年

表 2　香港居民離境往內地人數及內地遊客之增長

年份	往內地香港居民 (萬人)	居民離境總數 (%)	內地遊客 (萬人)	入境總遊客 (%)
1990	1,669	70.0	88	12.9
1995	2,644	76.8	224	22
1997	3,368	80.9	236	21
2000	5,008	85.0	379	29
2001	5,200	85.1	445	32
2002	5,565	86.2	683	41

資料來源：香港統計月刊 (1987-2002)。

(二) 跨境融合機制轉變

經過 20 多年的投資和貿易、人員和貨物以及服務等的跨境互動，香港、澳門與珠三角已逐漸融爲一體，構成了「大珠三角」區域整體，並成爲全球增長最快的出口型製造業基地。其中，港澳是兩個城市經濟體，珠三角則是城市化程度在全國最高的地區之一。上述第一和第二階段的跨境經濟互動主要是由市場導向的自發性行爲，是由香港企業家和普通市民，以及珠三角地方政府參與的一種「自下而上」的跨境融合過程。不同與歐洲和北美的區域融合是建立在超越國家層級的超區域組織基礎上，

香港與珠三角自起 1980 年代以來的經濟融合一直是「非制度性的」。其背景除了政治和歷史因素之外，還與回歸前的香港港英政府奉行「積極不干預」政策有關，兩地經濟互動與合作主要由民間和企業推動。政府之間的合作有限，僅有的機制包括：回歸前設立解決日常跨境事務的跨境聯絡制度、探討跨境大型基建項目的香港與內地跨界大型基建協調委員會、與廣東省政府之間的環境合作聯絡小組等。

1997 年香港回歸後，香港與珠三角在合作領域、方式及機制方面都發生了明顯的變化，主要表現在：第一，政府之間的聯繫加強，並逐漸邁向制度化合作。1998 年 3 月建立了粵港高層合作聯繫會議制度，在口岸合作、旅遊、環保等方面的合作取得一定進展。香港特區政府與廣東省政府，珠三角各市政府的官員互訪、考察遠比回歸前頻繁。同時，中央政府在推進兩地合作中發揮協調作用，如爲解決香港與珠三角基建和物流重複建設，造成資源浪費和惡性競爭等問題，2002 年 1 月在國家計委的參與下，成立了「香港與內地大型跨界基建協調會議」等。第二，與回歸前對於兩地合作的態度表現爲「廣東熱，香港冷」的情況相比，回歸後，特別是經歷亞洲金融危機後，香港政府官員與民眾的抗拒態度明顯減弱，由擔心與內地聯繫密切會令香港喪失其國際都會地位，逐漸意識到香港經濟前途與珠三角是密不可分的。在這一過程中，香港商界一直是香港與珠三角合作的積極推動者，因此，內地加入 WTO 後，爲拓展內地龐大市場的先機，香港商界提出率先推動與內地建立自由貿易區的建議，從而建立更緊密的經貿關係。

2001 年內地即將加入 WTO 前夕，香港總商會倡議兩地訂立自由貿易協議，以期在中國加入 WTO 以後，港商能夠以較低的門檻較早進入內地市場 (香港總商會，2000)。2002 年 2 月，中央政府與香港特區政府就建立中港自由貿易區正式開始協商。經雙方商定，自由貿易區改名爲「更緊密經貿關係安排」(CEPA)，定位爲「國家主體同其單獨關稅區之間的經貿安排」。2003 年 6 月 29 日，兩地正式簽署 CEPA。「CEPA」主要包括商品貿易、服務貿易和投資便利化三方面內容。CEPA 的簽署是兩地經貿關係日趨緊密而走向一體化的必然，它標誌著兩地的經貿合組由民間主導、非官方的鬆散合作形式，轉變爲在市場導向下，政府積極參與協調的新模式。

根據 CEPA 的安排，珠江三角洲與香港之間的商品、資本、勞力和服務等跨境流通將得到鬆動。首先，商品自由流通已經開始。CEPA 簽署之後，2004 年 1 月開始，對原產香港進口；金額較大的 273 個稅目的產品實行零關稅；從 2006 年 1 月 1 日起，對 273 種以外的原產香港的進口貨物約 4,000 種實行零關稅。其次，資本的自由流通加速。CEPA 簽署之後，金融管制正在放鬆。2004 年 1 月 1 日起，香港銀行獲得辦理存款、兌換、銀行卡和匯款四項人民幣業務。此外，CEPA 簽署後，已有 8 家香港銀行向內地銀監局提出了進入內地的申請，其中香港大新銀行、永隆銀行、上海商業銀行、中信嘉華銀行等將落戶深圳，使深圳成爲第一個有外資銀行進駐的城市。第三，勞動力的自由將以人員的自由流動爲前提。CEPA 實施後，廣東省已有 8 個城市的居民可以個人身份赴港澳旅遊，並將推廣到全省及其他沿海省市 (如北京、上海、南京等等)。第四，服務的自由流通已開始。根據 CEPA 的安排，包括會計服務、醫療服務、分銷及物流服務、法律服務、銀行服務、證券及保險服務電訊服務業等 18 個行業，將先於 WTO 許可的開放時間表進入內地市場，而珠三角將成爲與香港服務貿易合作的樞紐和橋頭堡。

CEPA 的簽署及實施，標誌著大珠三角跨境融合機制的範式轉變，即由市場驅動的自發性融合轉變爲制度化的融合，由企業層面的合作轉變爲政府之間溝通的合作，由「自下而上」的融合轉變爲引

入中央政府參與的「自上而下」融合在內的雙軌融合模式，由出口導向製造業爲主導的融合轉變爲拓展大陸龐大內銷市場以及服務業爲主的融合。這一轉變是與東亞在全球化與區域化格局下經濟融合邁向制度化的大趨勢是一致的。

大珠三角跨境區域的多層級管治

(一) 一國兩制下的多層級管治

珠三角並非一個行政概念的區域，而是由多個不同級別的行政單位組成的一個經濟區。珠三角的範圍隨著開放程度的擴大而經歷了數次調整。本文中珠三角範圍採用 1994 年廣東省政府制定珠江三角洲經濟區規劃時確立的範圍。同時，珠三角內部自改革開放以來經歷了屢次行政區劃的變更，包括 1985 年的撤鄉建鎮、1993 年的撤縣建市，以及 2000 年後廣州、佛山、江門等撤市建區等。至 2003 年底，珠三角的行政構成包括：兩個副省級城市 (廣州和深圳)、七個地級市 (珠海、佛山、江門、中山、東莞、惠州和肇慶)、九個縣級市 (增城、從化、臺山、開平、鶴山、恩平、惠陽、高要、四會) 和兩個縣 (惠東和博羅)。在大珠三角範圍，香港和澳門是兩個直屬中央政府管轄的特別行政區。可見，大珠三角是一個具有多重行政架構的跨境區域 (見表 3)。

在一國兩制框架下，雖然港澳與珠三角已連成一個區域整體，但由於行政管轄的分隔，香港和澳門一直被隔離在珠三角行政範圍之外，珠三角的發展與規劃並沒有將港澳納入考慮之中。同時，大珠三角內部多重行政管轄架構，加上缺乏區域整體的觀念，令協調整個區域的發展規劃極爲困難，結果造成各自爲政，重複建設，浪費資源。近年來基礎設施和物流發展是最爲明顯的例子。

表 3　大珠三角行政構成 (2003 年 6 月)

行政構成	市　縣　名　稱
特別行政區	香港、澳門
副省級城市	廣州 (省會)、深圳 (經濟特區)
地級市	珠海 (經濟特區)、佛山、江門、中山、東莞、惠州、肇慶
市轄區	廣州轄下：東山、荔灣、越秀、海珠、天河、芳村、黃埔、番禺、花都
	深圳轄下：羅湖、福田、南山、寶安、龍崗、 鹽田
	珠海轄下：香州、金灣、斗門
	佛山轄下：城區、石灣、順德、南海、三水、高明
	江門轄下：蓬江、江海、新會、
	惠州轄下：惠城
	肇慶轄下：端州、鼎湖
縣級市	增城、從化、臺山、開平、鶴山、恩平、惠陽、高要、四會
縣	惠東、博羅

資料來源：由作者整理而成。

值得注意的是，作爲一國兩制具體體現標誌的香港與珠三角城市圳之間的陸路邊境，在 1997 年香港回歸後，仍然保持其原有狀況和管理體制。隨著跨境經濟互動的日益密切，特別跨境人流和物流的增長，邊境管理常常成爲融合的制約因素之一 (葉嘉安，1997；薛鳳旋與楊春，1997b)。港深之間目前有四個陸路口岸，分別是落馬州／皇崗、羅湖、文錦渡和沙頭角，其中，除了羅湖爲鐵路旅客過境口岸外，其餘三個都是公路旅客及車輛過境口岸。同國際上國家之間邊境多數全天候開放相比，目前港深之間的邊境口岸除了落馬州／皇崗口岸之外，其他口岸只在每天的規定時段內運作 (見表 7)。有限的口岸及有限的運作時間，常常造成口岸交通及海關檢查擁擠，特別是節假日，在口岸排隊過關屢見不鮮。據估計，1999 年因爲過境延誤造成了相當於超過 200 萬個工作日被浪費。據 2002 年香港工業總會的調查，61%的公司在 2001 年運貨進出內地時，因爲港深之間交通擠塞，海關阻滯而蒙受財務損失。這些公司全年財務損失的中位數爲 10 萬港元，整個珠三角由此帶來的經濟損失顧及每年高達數十億港元 (Federation of Hong Kong Industries, 2003)。

表 4　港深邊境口岸運作時間 (截至 2003 年 7 月 31 日)

口岸	跨境貨物服務時段	每天開放時間	跨境旅客服務時段	每天開放時間
羅湖	-	-	6:30-24:00	17.5
落馬洲／皇崗	0:00-24:00	24	0:00-24:00	24
文錦渡	7:00-22:00	15	7:00-22:00	15
沙頭角	7:00-20:00	13	7:00-20:00	13

資料來源：Yang (2005a)。

在一國兩制的獨特框架之下，香港與珠三角之間邊境既不同於一般國與國之間的邊境，亦有別於一個國家內部城市與區域之間的邊界，這是大珠三角跨境區域融合的特殊性之一。邊境對人員、貨物自由流動的阻礙，也影響了邊境兩邊對區域的認同。儘管大多數香港人和珠三角地區存在著很強的血緣或親緣關係，儘管香港和珠三角地區存在廣泛的商業和貿易關係，兩地的社會經濟互動越來越密切，但是，在整個地區內仍缺乏相互認同和區域化的發展規劃。對邊境的意義及發展是缺乏認同感的表現之一。香港方面，至今仍將與深圳邊境相鄰由西向東綿延 22 公里的範圍劃定爲禁區範圍，限制人員和車輛進出禁區範圍，對開發邊境地區持保留態度，仍保留爲農田和山地。深圳方面則積極發展邊境，過往 20 餘年的城市規劃和發展呈現出明顯的港深導向，新規劃設立的城市商務中心區 (CBD) 即位於與香港相鄰的福田區 (Yang, 2005b)。可見，在邊境管制基本不變，而跨境互動與融合不斷密切的格局下，如何在「一國兩制」框架下，達致既保持邊境又令跨境交往暢通的平衡，是這個跨境區域的獨特之處，也是實際運作中需要解決的具體問題。

(二) 從區域合作到競爭區域：經濟龍頭誰屬？

廣州一直是廣東以及珠江三角洲的政治、經濟、文化中心地位，但自 1980 年代中期以來，由於深圳經濟發展迅速，其經濟地位逐漸趕上甚至超過廣州，成爲珠三角的區域中心之一。1998 年廣東省

委首次將深圳確立爲全省的經濟中心，並將之與廣州相提並論。諸多研究已揭示 1980 年代珠三角已由廣州作爲「單中心」轉變爲穗深「雙中心」格局 (Gu *et al.*, 2001; 李江濤與蔣年雲，2005；樂正，2005)。值得注意的是，1990 年代後期以來，廣州的區域中心地位得到重整，主要得益於政府政策和措施的配合。1990 年代末以來，廣州在城市面貌改觀、城市規劃和發展、城市交通運輸和基建等方面進行了大規模的建設，發展汽車、鋼鐵、化工等重工業，興建規模超過香港的會展中心和新機場，重塑其中心城市的形象。自 2000 年 5 月原廣州市下轄的兩個縣級市即番禺和花都併入廣州市區後，廣州的土地面積擴大了 1.6 倍，人口增加了 150 萬，整體經濟實力亦得到加強和擴張。在南沙港發展成臨港工業，由沿江城市變成爲真正的沿江及沿海城市。2000 年下半年以來，市政府以建設現代化中心城市爲目標，決定調整城市發展佈局：將未來的城市中心設在番禺新區，計劃將黃浦和南沙港發展成爲真正的海港，以重現昔日廣州作爲全國最大通商口岸的光彩。儘管如此，廣州和深圳的經濟實力仍不相伯仲。2002 年，廣州的 GDP 達到 3,001.5 億元，仍領先於深圳 (2,257 億元)，但是人均 GDP 則深圳高於廣州，分別爲 46,388 元和 41,884 元。其他一些經濟指標，如工業總產值、出口總額、實際利用外資額和地方財政收入等，深圳亦超出廣州 (見表 5)。

表 5　廣州與深圳經濟發展比較，1980-2002 年

主要指標	1980		2000		2002	
	廣州	深圳	廣州	深圳	廣州	深圳
年末總人口					583.9	504.25
戶籍總人口 (萬人)	302.7	8.4	566.68	124.9	-	139.45
普查總人口 (萬人)	-	-	994.3	700.8	-	-
土地面積 (平方公里)	1,444	1,949	3,719	1,949	3,719	1,949
GDP (億元，當年價)	52.4@	1.2@	2,375.9	1,665.5	3,001.5	2,256.9
人均 GDP (元，當年價)	1,400.7@	1,428.6@	34,292	39,745	41,884	46,388
工業總產值 (億元)	84.3	0.51	2,239.15	2,566.9	3,788.91	3,934.62
實際利用外資 (億美元)	0.28	0.27	31.15	29.7	26.53	49.02
出口總額 (億美元)	2.25	0.11	117.9	345.6	137.79	465.57
消費品零售總額 (億元)	24.4	1.15	1,025.25	538.2	1,370.68	689.59
地方財政收入 (億元)	14.45	0.3	200.6	221.9	245.87	265.93

註：@，爲國民收入。廣州和深圳的數據均爲市區範圍。

資料來源：根據廣州市統計局 (1985, 2001, 2003)、深圳統計局 (1985, 2001, 2003) 整理。

然而，珠三角的區域中心格局的演變不僅僅表現爲廣州與深圳地位的交替，事實上香港在過往 20 餘年珠三角經濟迅速發展中扮演了經濟龍頭的作用。自改革開放以來，以香港製造業北移爲主導的香港因素成爲珠三角經濟迅速發展的主要動力，香港實際上已成爲珠三角區域經濟發展的火車頭。2001 年，在包括港澳在內的大珠三角中，香港的人口和土地分別只佔 2.6%和 14%，但 GDP、出口和外資額的比重卻均超過 60% (見表 6)。但是，在一國兩制框架下，由於屬於不同的經濟制度和行政區域，人流、物流及資金流動受到阻礙，香港很難起到對整個珠三角區域的帶動和協調作用。加上隨著廣州

及深圳自身經濟實力不斷增強，香港的經濟龍頭地位實際上已受到挑戰，港穗深之間龍頭誰屬的競爭導致了這個跨境區域多中心格局。可見，大珠三角跨境區域的獨特政治和歷史環境，決定了它不會像長三角地區那樣有一個可以佔據支配地位的單一中心—上海，多中心鼎立的局面將保持。如果說 1980 至 1990 年代珠三角由單中心變爲雙中心，那麼 2000 年後香港與珠三角融合而成的大珠三角則表現爲港穗深互相競逐的多中心的格局，這一特徵與絕大多數的全球城市－區域的多核心格局 (poly-centric pattern) 是一致的 (Hall, 2001)。

表 6　港穗深在大珠三角中的經濟份額比較，2001 年

主要指標	大珠三角	香港	廣州	深圳	在大珠三角中的比重 (%)		
					香港	廣州	深圳
土地面積 (平方公里)	42,824	1,100	7,434	2,020	2.6	17.4	4.7
普查人口 (珠三角) 或實際人口 (港澳) (2000，百萬)	47.93	6.73	9.94	7.01	14	20.7	14.6
國內生產總值 (10 億美元)	273.4	166.2	32.4	23.6	60.8	11.9	8.6
消費品零售總額 (10 億美元)	61.71	23.64	15.1	7.4	38.3	24.4	11.9
出口總額 (10 億美元)	282.22	189.9	11.6	37.5	67.3	4.1	13.3
實際利用外資 (10 億美元)	36.48	22.83	3.3	3.6	62.6	9.0	9.9

資料來源：根據香港特區政府投資推廣署 (2003) 以及廣東省統計局 (2002) 計算。

(三) 案例分析：港珠澳大橋的共識與分歧

本文以計劃中興建的連接香港與珠江三角洲西岸特別是珠海和澳門的港珠澳大橋爲例，說明大珠三角內多重行政架構的格局對於區域協調與規劃造成的影響。港珠澳大橋 (以前稱伶仃洋大橋) 是 1980 年代末，珠江西岸城市特別是珠海，有鑑於東岸城市深圳及東莞得益於與香港有便利的陸路運輸聯繫，成功吸引大量港商及外資投資，令當地經濟迅速發展；而西岸由於與香港陸路聯繫不便，對外經濟發展勢頭遠遠落後於東岸，早在 1983 年香港商人，合和集團主席胡應湘曾提出興建聯繫珠海與香港跨海大橋 (即伶仃洋大橋) 的建議。該方案得到珠海市當時的市長，書記梁廣大的支持和認同，並於 1997 年香港回歸前得到國務院批准立項進行可行性研究。然而，大橋方案提出後 10 餘年，香港方面一直沒有正面的回應，政府聘請的顧問公司甚至認爲到 2016 年才有需要考慮興建大橋 (邵善波與楊春，2002)。直至 2002 年，經歷亞洲金融危機後的香港面對自身經濟發展困境，意識到加強與珠三角聯繫和拓展腹地的重要性，社會各界、特別是商界對興建大橋的態度轉趨積極。然而，雖然珠江三角洲東西兩岸對建橋的必要性基本達成共識，但已由 1980 及 1990 年代「廣東熱，香港冷」轉變爲「香港熱而廣東冷」的格局 (邵善波與楊春，2002)。

由於涉及到大珠三角內多重行政架構以及各自的地方利益，大橋連接的三個城市，香港、澳門和珠海，乃至廣東省及兩個區域中心廣州和深圳對於興建的緊迫性、大橋的路線走向和著陸點等均產生了嚴重的分歧，並先後產生了十多個強調各地方利益的大橋路線走向和落角點方案 (邵善波與楊春，

2002)。直到國家發展改革委員會 (前計委) 在「內地與香港大型基建協作會議上 (2002 年 9 月)，參與協調，提出展開「連接香港和珠江三角洲西岸陸路運輸通道」研究，香港與內地才首次達成共識，認爲興建大橋長遠而言對粵港澳各方有好處，一方面可以帶動珠三角西岸及粵西的發展，有助於改變珠三角和廣東省內部經濟不平衡格局，另一面有利於香港將其經濟腹地拓展至整個珠三角西岸，並加強港澳兩個特別行政區之間的聯繫。然而，大珠三角各地方政府對於大橋的走向和落腳點卻存在嚴重分歧，如 2004 年廣東和深圳提出的雙「Y」方案，將深圳納入原本聯繫香港與珠海和澳門的單「Y」大橋走向 (圖 3)。在中央政府的協調下，廣東和深圳方面最後不得不放棄了雙「Y」方案 (星島日報，2005)。但是，直至 2006 年 3 月廣東和深圳又提出興建一條連接中山與深圳的大橋，並納入廣東高速公路網規劃 (2004-2030 年)。由於該橋位於廣東省省轄內，實施遠較港珠澳大橋容易。該大橋的興建無疑將對好事多磨的港珠澳大橋造成極大威脅。在中央政府的協調下，大橋的路線方案最終達到共識，即選單 Y 而棄雙 Y；但是，在大橋融資、出入境安排、車輛入境等方面，廣東省、珠海、香港和澳門等仍存在嚴重分歧 (明報，2006)。

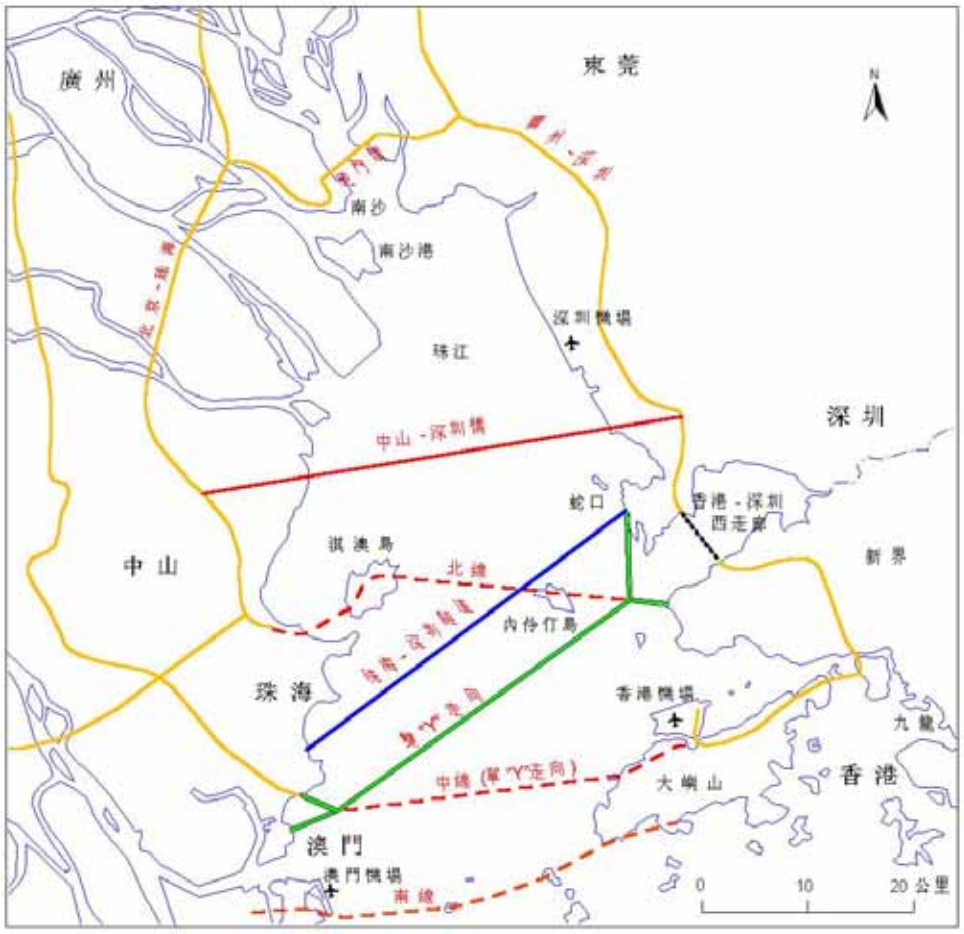


圖 3　有關香港－珠海－澳門大橋走向各個方案的比較

港珠澳大橋方案由分歧達致共識表明，在多重行政架構構成的跨境區域內，各行政管轄區由於各自利益產生分歧，最終需要由高一級行政機構協調。協調的難度曾被香港商人胡應湘形容爲有「五個丈母娘」(即中央政府、廣東省政府、珠海市政府、香港特區政府和澳門特區政府) (作者於 2002 年 9 月訪談)；事實上還應加上深圳市政府。除了政府之外，雖然香港商界大多表示贊成，但香港首富李嘉誠旗下的和記黃埔卻持反對意見。反對的聲音還有來自非政府環保組織 (NGO) 等 (邵善波與楊春，2002)。由於缺乏大珠三角區域管治機構，在一國兩制前提下，最後只能由中央政府參與協調，這有別與歐盟多層級管治中存在超越國家層級的管治機構。這個案例顯示出大珠三角跨境區域是由多級政府及不同利益集團共同參與管治的特點，以及由於缺乏區域性管治機構，中央政府的主導作用。

討論與結語

現有的有關跨境區域合作的研究主要以歐洲和北美地區爲研究對象，特別是超越國家或以國家爲單位構成的跨境區域，而有關發展中國家地區的跨境區域，特別是次國家級跨境區域的研究相對較少。本文以香港與珠三角跨境區域融合爲例，分析了次國家級跨境區域融合的過程、機制演變、特徵，以及在一國兩制特殊框架下跨境區域合作的制約因素，以期對相關的研究作出補充。

與歐洲和北美跨境區域的形成與發展通常建基於先行設立的機制性框架或區域貿易協定所不同的是，香港與珠三角跨境區域的形成則是由地緣、文化等因素推動，區域融合是自發性、民間主導和市場啓動的。經過 20 多年的發展，特別是香港主權回歸中國後，才逐漸演變成政府參與協調的合作；特別是在中國加入 WTO 後，在 WTO 框架下簽署了類似區域貿易協定的「更緊密經貿關係安排」，令區域融合邁向機制度化。在這個機制轉變的過程中，政府的角色也發生了深刻的變化，由初期僅有珠三角地方政府和香港企業家的自發參與，逐漸轉變爲廣東省與香港特區政府的直接對話和溝通，再演變到中央政府參與協調。值得注意的是，在香港自由經濟體系下，香港商界一直是最積極的推動者之一。與新加坡－馬來西亞－印度尼西亞發展三角由涉及的三個國家不同層次的政府推動所不同的是，香港－珠三角跨境融合中，政府的角色經歷了從下至上、從不參與到積極推動和協調的轉變過程。因此，香港－珠三角區域融合機制是「自下而上」與「由上而下」並存，由市場導向與政府協調共同推動。

其次，大珠三角同時具備全球城市－區域和跨境區域的特徵，其多中心和多重行政構成，在某種程度上，造成了區域內部的競爭，增添了區域協調的難度。同時，在「一國兩制」框架下，香港與珠三角之間邊境的滲透性受到一定限制。除了口岸運作時間限制外，跨境人流表現爲單向自由流動，即港人可自由進出內地，而內地人員進入香港則受到限制。同時，因爲香港是一個零關稅的自由港，內地的貨物可以自由、相對簡便地進入香港，而香港的貨物則不能相對簡便地進入大陸。不可否認，CEPA 的簽署，將有助於消除目前區域融合中商品、人員、資本和服務的跨境流通的障礙，但長遠而言，如何加強溝通與協調仍有待探索。

再次，研究表明大珠三角的管治與歐盟的多層級管治有類似之處，但與歐盟不同的是，大珠三角不是一個行政意義上的區域，沒有一個區域管治的機構存在，同時由於一國兩制的實施，中央政府在區域管治方面扮演了重要的協調作用。

香港－珠三角由跨境互動逐漸邁向跨境融合和管治的實證分析表明，雖然在「一國兩制」框架下，這個跨境區有其特殊性；但由自發性、市場導向的區域融合轉變到機制性的合作，是當今全球化與區域化趨勢下的必然。在全球化非均質性的影響下，更多跨境區域和全球城市－區域的研究和比較分析，將有助於我們對這一研究領域的認識和了解。

謝　辭

本研究受香港特區政府大學研究資助局「具競爭力資助研究基金」(RGC Competitive Earmarked Research Grants, HKU 7238/04H)，以及香港大學基礎研究種子基金 (Seed Funding For Basic Research, The University of Hong Kong) 的資助，特此鳴謝。本文較早時的版本曾於 2005 年 6 月 20-22 日在臺灣國立臺灣大學召開的「第二屆海峽兩岸新經濟地理學術會議」上宣讀。

引用文獻

廣東省統計局 (2002) 創新珠三角－兼與長江三角洲比較研究，**廣東省統計年鑒** 2001，北京：中國統計出版社，34-52。

廣東省統計局 (2003) **廣東省統計年鑒** 2002，北京：中國統計出版社。

中國國家統計局 (2003) **中國統計年鑒** 2002，北京：中國統計出版社。

李江濤、蔣年雲主編 (2005) **中國廣州經濟發展報告**，廣州藍皮書，北京：社會科學文獻出版社。

樂正主編 (2005) **中國深圳發展報告**，深圳藍皮書，北京：社會科學文獻出版社。

景體華主編 (2004) **中國區域經濟發展報告**，中國區域經濟發展藍皮書。北京：社會科學文獻出版社。

邵善波、楊春 (2002) 對粵港澳大橋的共識與分歧，香港：一國兩制研究中心。

香港總商會 (2000) 從商界角度看中國加入世貿對港商的影響，香港總商會出版。

香港特區政府統計處 (1987-2002) **香港統計月刊**，各期。

香港特區政府運輸署 (1987-2002) **香港交通運輸資料月報**，各期。

香港特區政府投資推廣署 (2003) **珠江三角洲：事實與數據**。

星島日報 (2005) 港珠澳大橋落腳珊石灣，**星島日報**，4 月 3 日。

明報 (2006) 粵港珠澳橋 2010 前難啓用，口岸位置未定，須待中央拍板，**明報**， 4 月 26 日。

薛鳳旋、楊春 (1997a) 外資發展中國家城市化的新動力－珠江三角洲個案研究，**地理學報**，52 (3): 193-206。

薛鳳旋、楊春 (1997b) 香港－深圳跨境城市經濟區之形成，**地理學報**，52 (增刊): 16-27。

葉嘉安 (1997) 1997 年回歸與港深管理線，**地理學報**，52 (3): 207-219。

葉順贊、顧朝林、牛亞菲主編 (1999) **一國兩制模式下的區域一體化研究**，北京：科學出版社。

Amin, A. and Thrift, N. (eds.) (1994) *Globalization, Institutions, and Regional Development in Europe*, Oxford: Oxford University Press.

Bache, I. and Flindder, M. (eds.) (2004) *Multi-level Governance*, Oxford: Oxford University Press.

Breslin, S. and Hook, G. D. (2002) *Microregionalism and World Orde*r, New York: Palgrave Macmillan.

Bunnell, T., Muzaini, H. B. and Sidaway, J. D. (2006) Global city frontiers: Singapores hinterland and the contested socio-political geographies of Bintan, Indonesia, *International Journal of Urban and Regional Research*, 30 (1): 3-22.

Commission on Strategic Development, Hong Kong SAR Government (2000) *Bringing the Vision to Life: Hong Kong's Long-Term Development Needs and Goals.*

Enright, M. J., Chang, K. M., Scott, E. E. and Zhu, W. H. (2003) *Hong Kong and the Pearl River Delta: Economic Interaction*, A project sponsored by the 2022 Foundation.

Federation of Hong Kong Industries (2003) *Made in PRD: The Changing Face of Hong Kong Manufacturers, Part II: Full Report.*

Gu, C., Shen, J., Wong, K. Y. and Zhen, F. (2001) Regional polarization under the socialist-market system since 1978: a case study of Guangdong Province in South China, *Environment and Planning A*, 33: 97-119.

Gualini, E. (2003) Cross-border sovernance: inventing regions in a transnational multi-level polity, *DISP*, 152: 43-52.

Grundy-Warr, C. (2002) Cross-border regionalism through a "South-east Asian" looking-lass, *Space and Polity*, 6 (2) : 215-225.

Hall, P. (2001) The global city-region: global city-regions in the twenty-first century. In: Scott, A. J. (ed.) *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy*, New York: Oxford University Press, 59-77.

Hu, Y. and Chan, R. C. K. (2002) Globalization, governance, and development of the pearl river delta region, *The China Review*, 2: 61-83.

Hooghe, L. and Mark. G. (2001) *Multi-level Governance and European Integration*, Lanham, MD: Rowman and Littlefield.

Kwok, R. Y. and So, A. Y. (eds.) (1995) *The Hong Kong-Guangdong Link: Partnership in Flux*, Armonk, NY: M.E. Sharpe.

Lin, G. C. S. (2003) An emerging global city-region? economic and social integration between Hong Kong and the Pearl River Delta, In: So, A. Y. (eds.) *China's Developmental Miracle: Origins, Transformations, and Challenges*, M.E., Sharpe: 79-107.

Liu, F. and Régnier, P. (2003) *Regionalism in East Asia: Paradigm Shift?* London: Routledge.

Marks, G., Sharpf, F., Schmitter, P. and Streeck, W. (eds.) (1996) *Governance in the European Union*, London: Sage.

Ohame, K. (1990) *The Borderless World: Power and Strategy in the Interlined Economy*, London: Fontana.

Perkmann, M. and Sum, N. L. (eds.) (2002) *Globalization, Regionalization and Cross-border Regions*, Macmillan: Palgrave.

Perkmann, M. (2003) Cross-border regions in Europe: significance and drivers of regional cross-border cooperation, *European Urban and Regional Studies*, 10 (2): 153-171.

Planning Department, HKSAR Government (2002) *Northbound, Southbound: Profile of Travelling between the Mainland and Hong Kong Based on the Cross-boundary Travel Survey 2001*, Hong Kong: HKSAR Government.

Sasuga, K. (2001) Multi-level Governance: Interdisciplinary Perspectives, *Multi-Level Governance: Interdisciplinary Perspectives Conference*, UK: University of Sheffield.

Scott, A. J. (eds.) (2001) *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy*, Oxford University Press.

Shen, J. (2004) Cross-border urban governance in Hong Kong: the role of state in a globalizing city-region, *Professional Geographer*, 56: 530-543.

Sit, V. F. S. and Yang, C. (1997) Foreign investment-induced exo-urbanization in the Pearl River Delta, China, *Urban Studies*, 34: 647-677.

Sum, N. L. (2001) Time-space envelops, governance and the subregion of "Greater China". In: Drover, G., Johnson, G. and Tao, J. L. P. (eds.) *Regionalism and Subregionalism in East Asia: The Dynamics of China*. Huntington, New York: Nova Science Publishers Inc., 83-110.

Sung, Y. W. (1998) *Hong Kong and South China: The Economic Synergy*, Hong Kong: City University of Hong Kong Press.

Wong, K. Y. and Shen, J. F. (2002) *Resource Management, Urbanization and Governance in Hong Kong and the Zhujiang Delta*, Hong Kong: The Chinese University Press.

Yang, C. (2004) From market-led to institution-based economic integration: the case of the Pearl River Delta and Hong Kong, China, *Issues & Studies: A Journal of Chinese Studies and International Affairs*, 40 (2): 78-119.

Yang, C. (2005a) Multilevel governance in the cross-boundary region of Hong Kong-Pearl River Delta, China, *Environment and Planning A*, 37 (12): 2147-2168.

Yang, C. (2005b) An emerging cross-boundary metropolis in China: Hong Kong and Shenzhen under "two systems", *International Development Planning Review*, 27 (2): 195-225.

Yang, C. (2006) The Pearl River Delta and Hong Kong: an evolving cross-boundary region under "one country, two systems", *Habitat International*, 30: 61-86.

Yeh, A. G. O., Lee, Y. S. F., Lee, T. and Sze, N. (eds.) (2002) *Building a Competitive Pearl River Delta Region: Cooperation, Coordination and Planning*, Hong Kong: Centre of Urban Planning and Environmental Management, The University of Hong Kong.

Yeung, Y. (2003) Integration of the Pearl River Delta, *International Development Planning Review*, 25 (3): iii-viii.

Zhang, Z. Y. (2003) Regional integration, trade and investment expansion in the Asia Pacific, *Papers in Regional Science*, 82: 303-307.

94 年 9 月 12 日　收稿
95 年 5 月 10 日　修正
95 年 7 月 6 日　接受