

香港與深圳的競爭與合作：
以機場的競爭與合作為例

沈建法

滬港發展聯合研究所

Shanghai-Hong Kong Development Institute

二零一零年十月

作者簡介

沈建法教授為香港中文大學地理與資源管理系教授

研究方向：空間人口模型與人口遷延分析、地理信息系統在社會經濟管理中的應用、人口控制與就業政策、城市與區域發展等。

香港與深圳的競爭與合作： 以機場的競爭與合作為例

Intercity Competition and Cooperation between Hong Kong and Shenzhen: The Case of Airports

摘要

在全球化時代,城市間的競爭不斷加劇。其實,城市間也可以通過合作來提高彼此的競爭力。1980年以來,香港與深圳建立了緊密的經濟合作關係。隨著深圳城市經濟的快速增長與產業轉型,30年來兩個城市之間的經濟關係發生了顯著的變化。香港面對來自深圳日益增長的、尤其是物流業的“競爭”壓力。政府與民間都表現出強烈的競爭意識。本文分析兩地政府在機場建設方面所扮演的積極角色,表明雙方的競爭主要還是相對競爭。絕對競爭並不嚴重。在機場方面,雙方依然有很大的合作空間。

Abstract

In the age of globalization, inter-city competition has been intensified. Cities may also cooperate to enhance the competitive advantage of both cities. Hong Kong and Shenzhen have developed closely economic relations since 1980. Due to economic growth and restructuring in Shenzhen, Hong Kong-Shenzhen economic relation has been changed dramatically in the last three decades. Hong Kong is facing increasing “competition” pressure from Shenzhen especially in the logistics sector. City governments and public have strong sense of “competition”. The paper demonstrates the active roles of city governments in airport developments in Hong Kong and Shenzhen. Both city governments engage in relative competition. Absolute competition between two airports is not serious and there is room for cooperation between two airports.

1. 引言

在全球化時代，城市間的競爭不斷加劇。學術界也出現了很多注重競爭的城市戰略研究 (Begg, 1999)。城市間競爭意識日益加強。有人認為一個城市的發展是以其它城市為代價，導致“破壞性的地域間競爭”(Brenner and Theodore 2002: 5&20)。除少數例外，城際競爭被認為是一種消極現象。基於對珠三角和長三角的研究，Chen (2007: 195)認為“地區間或區域內競爭導致區域割據甚至瓦解”。但是已有文獻對這種嚴重的競爭局面的出現卻沒有提出充分的解釋或解決途徑。

事實上，城市之間也可以通過合作來提高彼此的競爭力(Heeg et al, 2003)。但競爭與合作往往分開研究。在區域化與全球化的大背景下，香港與深圳之間關係的變化為城市競爭與合作研究提供了一個很好的案例。本文將結合兩地機場的案例進行具體分析。

2. 港深關係的轉變

2008年，香港的總人口約七百萬。1978年改革開放以來，由於香港與中國內地之間的經濟互補關係與各自比較優勢，形成了一個被稱為“前店後廠”的空間勞動分工格局(Sit, 1998; Shen, 2003)。香港已經成為一個以貿易、交通運輸和金融為主導產業的重要服務樞紐。

過去的三十年裡，香港在總體上保持了長期的經濟增長。儘管在1997-2000年期間，香港經濟受到亞洲金融危機的影響。人均國民生產總值從1981年的5966美元上升至1997年的27170美元，後略降至2005年的26095美元(政府統計處, 2001a; 2006a)。建於1979年的深圳市，人口從建市時的31萬快速增長至2006年的848萬，人均國民生產總值

也從 829 美元增長至 1997 年的 3097 美元，更在 2005 年達到 7422 美元 (深圳市統計局, 2007)。

香港在中國內地(包括深圳)的經濟增長中發揮著重要的作用。深圳一直是香港對外直接投資的主要接受地，2005 年香港對內地的對外直接投資總額中有 16.5% 流向深圳。深圳的出口額從 1991 年的 99 億美元快速增長至 2005 年的 1015 億美元。其中最大份額是外發加工出口部分，2005 年更是達到 755 億美元。深圳對香港的出口額也從 1991 年 93 億美元增長至 2005 年 451 億美元。

一些主要經濟指標都表明：深圳正在迅速追趕香港。2006-2008 年，香港和深圳連續三年位列中國最具競爭力城市的前兩名(倪鵬飛等, 2008)。1998 年，深圳總出口額首次超過香港本地產品出口額。2006 年，深圳總出口額達到 1993 年香港水準，相當於 2006 年香港總出口額的 42.96%；同年，深圳國民生產總值達到 1989 年的香港水準(690 億美元)，相當於 2006 年香港 GDP 的 38.48%。另外，2006 年深圳的人均國民生產總值也達到 1986 年的香港水準(7,405 美元)，相當於 2006 年香港人均國民生產總值的 31.52%。

1980 年以來，香港與深圳之間建立了緊密的經濟合作關係。而隨著深圳高科技產業和服務業的快速發展，兩個城市間的經濟關係處於不斷變化中。對於深圳的集裝箱碼頭和機場的發展，香港也表現出越來越大的關注。

3. 城際競爭概念辨析：“相對競爭”與“絕對競爭”

廣泛流行的“城際競爭”概念，應該區分相對競爭與絕對競爭二種情況。首先，相對競爭是對城市總量指標和發展地位的比較。相對競爭不

會令某一城市的發展損害另一個城市的發展。

城市之間經常比較總量指標，而不考慮背後的經濟與市場過程。國民生產總值、外來直接投資總額和出口總額往往被看作是城市競爭力或實力的主要指標。當一個較不發達的城市(B)在經濟指標上追趕一個發達城市(A)時，A城市會感受到來自B城市的壓力。這種相對的競爭常常會引起當地政府和社會公眾的關注，但這種競爭並不意味著B城市的發展要以A城市的受損為代價。

其次，絕對競爭則意味著非贏即輸，即B城市的發展將會直接損害A城市。要判斷A城市與B城市之間是否是直接競爭，必須在具體產業層面或企業層面進行競爭分析。在全球化與區域融合的時代，對於各類不同的企業和消費者，空間界限往往不是那麼清晰。生產者和消費者都會在處於競爭關係中的不同城市進行經濟活動。

4. 城際競爭與合作：以香港與深圳的機場為例

在大珠三角地區半徑僅為75公里的範圍內，總共有包括香港國際機場、廣州白雲國際機場、深圳寶安國際機場、澳門國際機場和珠海機場在內的五個國際機場。機場是具有戰略意義的基礎設施，各個城市往往都會大力進行投資建設。大珠三角的五大國際機場被認為是由於城際競爭引起的基礎設施重複建設所造成的(Song, 2002)。

作為大珠三角地區的龍頭機場，香港機場擁有最大的航空客運與貨運輸送量。廣州機場被定位為中國內地三大航空樞紐之一，長遠來說有可能對香港機場構成競爭。深圳機場則主要集中於國內航線，但其不斷擴張的航空貨運業務將來也會對香港機場帶來競爭。因此，香港與深圳兩地機場間的關係微妙而複雜。這二個機場的競爭與合作是本文的焦點。

4.1 作為城市戰略項目的機場建設

香港機場的客運輸送量從 1997 年的 2800 萬人增長至 2007 年的 4780 萬人。同期航空貨運輸送量從 179 萬噸增長至 370 萬噸。2007 年香港機場的客運輸送量和貨運輸送量分別位列全球第 14 位和第 2 位 (Airports Council International, 2008)。香港機場擁有至 40 個中國內地城市和 115 個國際城市的直達航線。

香港機場管理局由香港特別行政區政府擁有。政府的主要目的並非盈利，而是希望通過提升香港機場的領先地位來支持香港的整體經濟。由於區內廣州和深圳兩大機場的快速發展，香港機場管理局幾年來一直把尋求與深圳機場合作、實現兩地機場分工作為一大發展戰略。這一合作戰略對於減少國際航線重迭將起到重要作用。但是至今為止，與深圳機場合作的進展十分有限。最近，香港特別行政區政府和香港機場管理局已決定對提高機場運力的第三條跑道進行可行性研究(HKIA, 2006)。

深圳機場於 1991 年開始運營(深圳機場，2008a)。客運輸送量從 1992 年的 166 萬人增長至 2007 年的 1206 萬人；貨運輸送量在 2007 年達到 62 萬噸。2007 年深圳機場的客運輸送量和貨運輸送量分別位列全球第 63 位和第 33 位(深圳機場，2008b)。截至 2007 年，機場擁有至 68 個內地城市和 34 個內地以外城市的直通航線。

深圳機場由深圳機場有限公司管理經營，深圳市政府擁有深圳機場有限公司 54.64% 的股份(深圳機場，2008a)。大力發展深圳機場和集裝箱港口早已成為深圳市的城市發展戰略之一。首先，2006 年 10 月完成的《深圳機場中長期發展戰略規劃》提出，要把深圳機場建設成為華南地區的航空貨運門戶。其次，深圳市政府把集裝箱港口和機場的快速增長看作是城市的一大成就。2008 年 1 月，深圳市政府召開了市港口集裝

箱及空港旅客輸送量突破 2000 萬噸和 2000 萬人次的總結表彰會(深圳機場, 2008c)。第三, 為扶持空港發展, 2007 年 1 月, 深圳市政府出臺了《深圳寶安國際機場新開貨運航線財政資助資金管理暫行辦法》, 對在深圳機場內新增的貨運航線提供財政補貼, 擴大航空貨運業務。僅 2007 年, 市政府就向這種航空公司發放了總計人民幣 2000 余萬元的新開通貨運航線財政資助(深圳機場, 2008b)。

在市政府的大力扶持下, 深圳機場不斷提升其硬體設施和服務能力。第二條跑道和第三航站樓將於 2011 年投入運營。2015 年, 機場的客運接待能力預計將達到 3600 萬人次(Passenger Terminaltoday.com, 2008)。另外, UPS 亞太轉運中心計畫於 2010 年初啟用, 初期可達每週 108 架次。

隨著深圳機場的快速發展, 港深兩個機場之間似乎存在著越來越多的競爭。正如前面分析的, 區分相對競爭與絕對競爭是非常重要的。顯然, 從客運和貨運輸送量等一些總量指標比較來看, 兩地機場確實存在相對競爭, 而這也引起了香港政府和公眾的極大關注。因此, 上海、深圳等內地城市不斷增強的城市綜合實力常常被視為對香港帶來競爭威脅。香港著名的時事評論員劉銳紹先生認為未來十年, 深圳將對香港的經濟地位構成愈來愈大的威脅(星島日報, 2008a)。

但是, 兩地是否存在絕對競爭? 深圳機場的擴張是否意味著香港機場的衰退? 從客運和貨運輸送量的持續增長來看, 香港機場並未因為深圳機場的業務擴張而受到損失。兩地機場的未來取決於大珠三角地區的總體經濟狀況和物流需求。香港、深圳和廣州三個城市的機場都有其各自的直接服務腹地, 本地居民多會選擇前往最近的機場出行。港深兩地機場雖然在內地航線上存在一定重迭, 但機票價格、服務品質和交通可達性的差別使得兩個機場擁有各自的乘客群。

4.2 香港公眾與機場乘客的意見

本節將探討香港市民以及機場乘客對香港和深圳兩地機場關係的看法。為此，在香港市民中做了一次公眾電話調查，就港深兩地機場間的合作與競爭關係調查市民的認識、需求和觀點。香港市民既是兩地機場的使用者，又是香港機場的最終持份人，因此他們的意見將對香港機場發展戰略的制定十分有用。本次調查於 2008 年 3 月 13 日至 3 月 15 日間，通過香港中文大學電話調查研究室進行，成功訪問了隨機抽取的 514 位 18 歲或以上的香港市民，回應率為 51.8%。

從調查結果來看，香港市民認為機場對於香港非常重要。96%的受訪者認為保持香港航空客貨運輸的龍頭地位對香港經濟重要或非常重要（表 1）。超過 62.3%的受訪者認為深圳機場的發展將影響香港機場的地位，反映出香港市民普遍強烈意識到兩地機場間的競爭關係。

對於旨在促進香港機場競爭力的政府策略方面，超過 56%的受訪者支持政府對香港機場管理局和航空公司提供財政補助以及修建第三條跑道。可見大多數市民有競爭意識，認同政府對香港機場提供財政支持。但是對這一措施的支持度明顯低於對保持香港機場龍頭地位的重要性的支持度。僅 6%左右的市民對以上政府措施表示強烈支持，而超過 22%的居民並不支持這一措施。

但是有些香港市民既是香港機場的使用者，也是深圳機場的使用者。在他們看來，兩地機場航空服務業的拓展對他們是有利的。從香港市民的使用情況來看，同時使用港深兩地機場的市民占 13.8%；從不使用兩地機場的市民占 19.1%。對於是否接受更多香港市民使用深圳機場這一問題，市民的認可度頗高。72.6%表示接受更多香港市民使用深圳機場飛往中國內地城市。59.8%表示接受更多香港市民使用深圳機場飛往海

外城市(表 2)。因此，一方面香港居民只是把深圳機場看作他們前往中國內地城市、甚至海外城市旅行的另一個選擇，而並不在意兩地機場之間的競爭。另一方面，兩地機場對客源的競爭其實並不嚴重。大多數(65.5%)香港的受訪者表示他們外出旅行只選擇香港機場，而僅 1.6%的受訪者表示他們外出旅行只選擇深圳機場。由此可見，香港機場並未因深圳機場的崛起而流失太多客源，畢竟香港市民更願意使用本地機場。

4.3 香港與深圳兩地機場的合作

在城際合作方面，即使在 1997 年香港回歸以前，深圳政府往往都要比香港政府更加積極主動。然而，機場合作卻是個例外。香港方面早已表現出積極姿態，而深圳方面直到不久以前反應平平。香港機場管理局曾試圖通過股權交換來獲取部分深圳機場的股份，但深圳機場並無興趣接受這一合作建議。因此機場雙方關係有一點緊張，但這並不意味著雙方存在直接競爭關係。

本世紀初以來，香港特別行政區政府和社會公眾對於加強與內地(尤其是深圳和珠三角地區)的合作關係，已漸漸形成共識。目前，香港和深圳兩地政府已將打造“港深大都會”作為共同發展的目標，正式開始了深入的港深合作。

在機場發展方面，兩個城市還有很大的合作空間。例如，香港機場可以從深圳機場日益密集的內地航線中獲益，從而使自己利用有限的起降能力專注發展國際航線。此外，深圳機場也為香港帶來很多內地旅客。2006 年，1360 萬前往香港的內地旅客中有 300 萬是使用深圳機場經過深圳前往香港(深圳機場，2007)。2003 年 9 月，兩地機場開通了面向轉機乘客的海上渡輪服務，使得兩機場間原先兩小時的車程縮至 45 分鐘的

航程。轉機手續和登機牌可以在雙方任一機場辦理，並提供每半小時一班的直達跨境巴士服務(星島日報, 2008b)。在雙方政府的大力支持下，兩地機場正尋求進一步合作的方式。最近，雙方政府正著手研究在兩地機場間建立 30 公里長的機場鐵路的可行性(明報, 2008a; 2008b)。

當然，社會公眾也非常支持兩地機場的合作。根據前面的公眾調查，53.9%的香港受訪者認同如果港深兩地機場不採取合作，香港將會面臨更大的競爭。另外，大多數受訪者支持以下三個策略或可能的策略：改善至深圳機場的地面交通；修建聯繫兩地機場的鐵路；組建兩地機場聯合公司(表 3)。

從機場使用者的意見來看，為了讓港深兩地居民能便捷地使用兩個機場，提高交通可達性對於兩個機場都是非常重要的。轉機乘客大大少於來往兩個城市的乘客，因此政府的策略導向應注重提高兩個機場與兩個城市的地面交通聯繫，將其納入兩個城市現有或規劃中的鐵路系統和城市客運軌道網路。目前來看，深圳市民前往香港機場以及香港市民前往深圳機場仍很不方便。

5. 結論

在全球化時代，城際競爭不斷加劇。城市間的競爭往往被認為是一場零和遊戲。城市之間的對抗性不斷增強。其實，城市之間也可以通過合作的形式來提高彼此的競爭力。1980 年以來，香港與深圳建立了緊密的經濟合作關係。隨著深圳城市經濟的快速增長與產業轉型，30 年來兩個城市之間的經濟關係發生了顯著的變化。香港正面對來自深圳日益增長的、尤其是物流業的“競爭”壓力。本文分析了香港與深圳兩地城市的政府在機場發展中的積極作用。兩地城市參與城市相對競爭。兩地是否

存在絕對競爭？深圳機場的擴張是否意味著香港機場的衰退？從客運和貨運輸送量的持續增長來看，香港機場並未因為深圳機場的業務擴張而受到損失。兩地機場的未來取決於大珠三角地區的總體經濟狀況和物流需求。香港、深圳和廣州三個城市的機場都有其各自的直接服務腹地，本地居民多會選擇前往最近的機場出行。港深兩地機場雖然在內地航線上存在一定重迭，但機票價格、服務品質和交通可達性的差別使得兩個機場擁有各自的乘客群。

兩地機場絕對競爭並不嚴重。港深兩地機場依然有很大的合作空間。社會公眾也非常支持兩地機場的合作。大多數受訪者支持以下三個策略或可能的策略：改善至深圳機場的地面交通；修建聯繫兩地機場的鐵路；組建兩地機場聯合公司。轉機乘客大大少於來往兩個城市的乘客，從機場使用者的意見來看，政府的策略導向應注重提高兩個機場與兩個城市的地面交通聯繫，將其納入兩個城市現有或規劃中的鐵路系統和城市客運軌道網路。

鳴謝

本論文的研究由香港特別行政區研究資助局公共政策研究基金提供資助 (研資局項目編號: CUHK4005-RRP-4).

參考文獻

- 政府統計處, 2001, 《香港統計年刊 2001》(香港: 香港特別行政區政府)。
- 政府統計處, 2006, 《香港統計年刊 2006》(香港: 香港特別行政區政府)。
- 明報, 2008a, 港深機鐵擬設前海中途站, 7月5日。
- 明報, 2008b, 港深機場鐵路規劃展開 20分鐘穿梭兩地轉機, 1月18日。
- 倪鵬飛等, 2008, 《城市競爭力藍皮書: 中國城市競爭力報告 No. 6》(北京: 社會科學文獻出版社)。
- 深圳机场, 2008a, 机场介绍。
http://www.szairport.com/Catalog_198.aspx?t=2354。
- 深圳機場, 2007, 深圳機場香港(機鐵九龍站)城市候機室昨開通,
http://www.szairport.com/Catalog_183.aspx?t=5045。
- 深圳機場, 2008b, 深圳機場全球排名穩健上升。
http://www.szairport.com/Catalog_183.aspx?t=5946,
- 深圳機場, 2008c, 市政府召開慶功會: 海港空港雙破兩千萬。
http://www.szairport.com/Catalog_183.aspx?t=5344。
- 深圳市統計局, 2007, 《深圳統計年鑒》(北京: 中國統計出版社)。
- 星島日報, 2008a, 3月29日。
- 星島日報, 2008b, 深港機場中轉服務今實施, 10月9日, p. A15。
- Airports Council International, 2008, Statistics: Top 30 world airports by passengers/cargo, Information Brief, July.
http://www.aci.aero/aci/aci/file/Press%20Releases/2008/TOP30_Passengers_2007.pdf.
- Begg I, 1999, Cities and competitiveness. *Urban Studies*, 36(5/6), 795-809.
- Brenner N and Theodore N, 2002, Cities and geographies of “actually existing neoliberalism”, in Brenner N and Theodore N (eds), *Spaces of Neoliberalism: Urban Restructuring in North America and Western Europe*, pp. 2-32. Malden and Oxford: Blackwell Publishing.
- Chen X, 2007, A tale of two regions in China: rapid economic development and slow industrial upgrading in the Pearl River and the Yangtze River Deltas. *International Journal of Comparative Sociology*, 48, 167-201.
- Heeg S, Klagge B & Ossenbrugge J, 2003, Metropolitan cooperation in Europe: theoretical issues and perspectives for urban networking. *European Planning Studies*, 11(2), 139-153.

- Passenger Terminaltoday.com, 2008, Shenzhen chooses Fukas for T3 design, <http://www.passengerterminaltoday.com/news.php?NewsID=4747>, accessed on 26 September 2008.
- Shen J, 2003, Cross-border connection between Hong Kong and mainland China under "two systems" before and beyond 1997. *Geografiska Annaler Series B, Human Geography*, 85B(1), 1-17.
- Shen J, 2008, Inter-city relations between Hong Kong and Shenzhen: Implications for urban planning and governance. *Planning and Development*, 23(1), 2-14.
- Sit V F S, 1998, Hong Kong's "transferred" industrialization and industrial geography. *Asian Survey*, 38(9), 880-904.
- Song D W, 2002, Regional container port competition and co-operation: the case of Hong Kong and South China. *Journal of Transport Geography*, 10, 99-110.

附錄

表 1 香港航空客運/貨運的龍頭地位對香港經濟的重要性(%)

重要程度	航空客運	航空貨運
完全不重要	0.2	0.2
不重要	1.2	2.1
重要	53.5	56.6
非常重要	43.4	39.9
不知道/很難說	1.8	1.2
總計	(514)	(514)

資料來源: 作者電話公眾調查, 2008年3月13-15日。

表 2 你是否接受使用深圳機場前往內陸和海外城市(%)?

態度	內陸城市	國外城市
非常不接受	1.2	2.3
不接受	17.2	29.0
接受	71.3	56.5
非常接受	4.9	3.3
不知道	5.5	8.8
總計	(513)	(513)

資料來源: 作者電話公眾調查, 2008年3月13-15日。

表 3 公眾關於機場合作方面政府策略的態度(%)

觀點	改善至深圳機場 的地面交通	修建聯繫兩地機 場的鐵路	組建兩地機場 聯合公司
強烈不同意	1.0	2.3	1.8
不同意	9.9	28.8	25.1
同意	71.8	58.2	63.8
強烈同意	13.2	6.4	3.7
不知道	4.1	4.3	5.6
總計	(514)	(514)	(514)

資料來源: 作者電話公眾調查, 2008年3月13-15日。

