

1

珠三角經濟整合對香港的挑戰

鄭宇碩

香港城市大學公共及社會行政學系講座教授

前言

鴉片戰爭後，香港成為英國的殖民地，但與珠三角地區人流、物流仍然暢通無阻。紀念辛亥革命百周年之際，不少學者提出論文探討香港對革命的貢獻。省港澳交通往來便利是一個重要因素。

1949年中華人民共和國成立後封鎖邊境。但直至1970年代末期，港英政府實行抵壘政策，非法移民到達市區便可定居香港，成為香港居民。香港的食物和各種生活必需品主要來自中國內地；而中國改革開放以前，視香港為重要的對外「窗口」和硬貨幣的來源地。

中國實行改革開放，香港的工業移居珠三角，發展模式與其他「亞洲三小龍」不一樣，重點依賴第三產業，籍中國經濟的崛起，成為全球第四大金融中心和重要的國際商業服務中心。香港滙豐銀行的驕人發展可說是一個寫照。

回歸前後，廣東省領導層銳意促進粵港緊密合作，加速珠三角地區的現代化和國際化發展。不過當時香港的公務員政府，認為維持「一國兩制」需要與中國大陸保持一定的距離，對廣東的主動反應冷淡，廣東各級官員自然感到不滿，這種隔膜至今仍未完全消除。

近年來，特別是香港經濟受到「嚴重急性呼吸系統綜合症」(SARS)危機的衝擊，中央政府為支持香港的穩定，在2004年1月1日實施《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排(CEPA)》之後，香港社會逐漸認識到本地經濟對中國大陸經濟的依賴，對粵港合作才熱衷起來。

然而時移勢易，以前粵港關係是香港「帶動」廣東，近十年關係已逐步調整為「互動」，並演變為「融合」和「一體化」的關係。上述是客氣的說法，就廣東的經濟結構轉型，除金融服務外，香港已無法提供前者所需的先進技術和國際市場網絡；而即使就金融服務的角度而言，經過多年的積累，資金的籌措，廣東並不太過依賴香港。

廣東在國家戰略中的地位、內部投資方向和規模不斷擴大的市場，均對香港的未來發展產生頗大的影響。如果香港應對不善，就有「被邊緣化」的危機。香港的輿論近年已有這樣的警惕，不過曾蔭權政府的反應就未見積極。^[1]

在中國的《十二五規劃》，港澳首次獨立成篇，並提出粵港澳區域合作的具體設想：「促進區域經濟共同發展，打造更具綜合競爭力的世界級城市群。支持建設以香港金融體系為龍頭、珠江三角洲城市金融資源和服務為支撐的金融合作區域，打造世界先進製造業和現代服務業基地，構建現代流通經濟圈，支持廣東在對港澳服務業開放中先行先試，並逐步將先行先試措施拓展到其他地區。加強規劃協調，完善珠江三角洲地區與港澳的交通運輸體系。」

與此同時，2011年3月總理溫家寶在全國人民代表大會作政府工作報告時提出：「支持香港鞏固和提升國際金融、貿易、航運中心地位……進一步提高內地與港澳合作的機制化水平，支持粵港澳深化區域合作，實現互利共贏。」隨後中央政府公佈《國家主體功能區規劃》，繼續強調「推進與港澳地區的經濟一體化」。

中央政府連續推出這三個有關粵港澳區域合作的重要文件後，副總理李克強於同年8月訪港，提出「六招三十六式」中港兩地合作的措施，在國內外傳媒眼中，這是中央政府對香港「送大禮」，而其中六分之一的措施與粵港澳區域合作有關。

上述發展，一方面反映中央領導人自2003年7月1日「反廿三條」大規模示威遊行後，對香港的政治穩定非常關注。鑒於民主進程停滯不前引致香港市民不滿，中央領導人認為如果香港經濟情況好轉，市民生活改善，各種不滿大概可以消弭，香港的社會穩定就有保障。從CEPA開始，北京對香港頻頻「送禮」，這是最重要的考慮。曾蔭權政府遂得以利用這種考慮，向中央政府「要政策」，而往往收穫不錯。

另一方面，最近十年左右，內地的經濟規劃和發展，主要從區域角度考慮。廣東是發達省份，對中央政府是「要政策」而不是「要項目」或各類補助。中央政府從長遠發展和規劃的角度去考慮，自然很多時把珠三角、長三角、環渤海灣作為沿海地區三大區域作政策規劃，強調粵港澳深化區域合作的原因在此。

廣東發展規劃對香港的影響

改革開放初期，廣東明顯是龍頭。但從90年代中期開始，長三角

和環渤海各省市的發展比廣東更強，廣東領先的優勢逐步減弱。廣東省領導人了解所面對的嚴峻挑戰，^[2] 2007年12月，中共中央政治局委員汪洋接任廣東省委書記，號召「廣東要爭當實踐科學發展觀的排頭兵，首先必須爭當解放思想的排頭兵，……以新一輪思想大解放推動新一輪大發展。」^[3]

在國際金融海嘯前，廣東已意識到珠三角地區比例過高的外向型經濟的風險，以及單純加工貿易產業的低端化和不可持續性。汪洋主政後，在2008年提出「騰龍換鳥」的「雙轉移」（轉移產業和勞動力）政策，並成功爭取到國家發展和改革委員會於次年初頒佈《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008–2020年）》。

廣東經濟結構轉型的重點，主要在下列五個方面：一是以推動自主創新帶動經濟結構轉型；二是以推進先進製造業帶動一般製造業轉型；三是以發展現代服務業引導一般服務業升級；四是以產業鏈延伸和新興產業推動高新技術產業；五是以產業集群和重大項目擴大重化工業發展規模。

一定程度上，2008年秋天開始的國際金融海嘯加速了廣東的經濟轉型，並提供了推動力。同年11月，中央政府為應對全球經濟衰退對中國經濟的衝擊，在兩年多時間內，安排4萬億元資金強力啟動內需，促進經濟穩定增長。

配合國家的刺激經濟方案，廣東省也啟動了「新十項工程」計劃，共222個項目，5年內計劃投資2.37萬億元。其中1.26萬億元將用於交通、能源等基礎設施建設；3,750多億元將用於公共基礎設施、新農村建設、城市建設、社會事業、生態環保等領域。這些計劃的主要目的是刺激內需、鼓勵消費；同時反映廣東投資資金充裕。

擴大內需將有效為廣東降低對外貿易依存度，降低外向型經濟的風險，進一步開拓國內國際「兩個市場」。過去廣東的加工產品經香港進入國際市場時，為香港的生產服務業帶來龐大的業務和利潤。廣東加工製造業的壓縮，將使香港相關企業面對業務逐步走下坡的困境。開闢國內市場方面，廣東自然難以為香港企業提供更多發揮作用的空間。

刺激內需主力在刺激居民消費；目前的國策是更加重視增加居民收入和社會財富的再分配。加強社會財富的再分配，主要透過提供醫療、教育等公共產品，這是中央和地方政府的職責，本港的企業和資金比較難參與。

過去30年，香港資本曾以捐助和備貸等形式，參加過廣東一些道路、橋樑等工程建設。今天廣東各級地方政府資金、技術不假外求，特區政府和大財團若主動爭取，或者尚有一定的介入空間和機會，但本港中小企的經營機會就很難有什麼預期。

內地產業已進入重型化階段，本港現有的產業資源、國際網絡和專業人材對內地發展的幫助十分有限，廣東現階段的重點在引進著名跨國企業合作。而粵省現代服務業的發展很可能與香港形成直接的競爭。

珠三角地區近年已有土地緊絀和環境污染的問題。廣東省為求區域均衡發展，有意促成部份加工貿易企業向「環珠三角」地區轉移。根據本港智經研究中心的一項報告，很多珠三角港資企業對此採取排斥和抗拒的心態。^[4]這反映港資中小企的困難，它們一方面缺乏條件原地升級，又不願意因搬遷而要面對交通、設施不理想的問題。

珠三角眾多中小規模的港資製造業企業普遍存在着技術水平低、規模小等問題，近年飽受一浪接一浪的衝擊，不少面臨被淘汰的命運。本港扶助中小企的機構及計劃如工業支援資助計劃、創新及科技基金、應用研究基金、香港科學園公司、應用科技研究院等似乎未能提供所需的幫助。

在人民幣升值、新勞動合同的實施、國際金融海嘯、其後的工資上升等的衝擊下，不少出口企業和加工貿易企業紛紛外遷或倒閉。2008年首9個月，倒閉的廣東企業總數達七千多家。^[5]根據東莞市第二次全國經濟普查的資料，與2004年第一次全國經濟普查的相關資料比較，至2008年底，港台商投資企業和外商投資企業減少了13.7%，共1,653家。^[6]

隨着廣東經濟結構轉型，它早已從「招商引資」改為「招商選資」。香港有意向廣東轉移的產業，與廣東需要的產業中間出現一定

的差距。如果香港不能夠在廣東的新興產業中發揮作用，也無法建立有優勢的內銷網絡，粵港產業聯繫的「離心力」將日益加大。

2009年10月，特首曾蔭權在他的施政報告中，重點提出要發展六大優勢產業：醫療、環保、檢測及認證、教育、創新科技和文化及創意。認定這六大優勢產業，本來是針對珠三角的發展為香港帶來的機遇，沒有什麼爭議。問題是港府如何扶助這六大優勢產業的發展？

以教育為例，內地大城市近年規劃了不少大學城。港府為發展教育產業而提供的有限土地，業界認為缺乏誘因。就這六大優勢產業，到翌年的施政報告中，着墨只有一小段，反映港府沒有什麼規劃與承擔。到曾蔭權最後的一份施政報告，雖然經批評後論述有所增加，但投入依然未見積極。就推動文化產業，港府的「藝能發展資助計劃」，每年只是發放約3,000萬元，還不夠拍一齣電影，業界感到啼笑皆非。^[7]

這其實反映一個根本性的問題。在上述的施政報告，曾蔭權承認，對其政府管治理念的一個衝擊，「是來自希望政府加強經濟規劃，揀選和扶植產業，以強化香港競爭的優勢」。但曾蔭權認為目前政府所做的已經足夠，沒有打算作任何改變。^[8]

六大優勢產業缺乏發展，顯示政府的無能為力。與其他「亞洲三小龍」比較，香港沒有國企或政府的關係企業，也沒有主權基金，即是說沒有有效的手段去扶植產業。與新加坡上世紀70年代銳意發展石油化工之產業，近十多年力促生物科技產業比較，簡直不可同日而語。

曾蔭權眼中政府的配合工作，包括批撥土地、財政資助、促成企業配對及簽訂經濟協議等，^[9]在現階段顯然力度不足。再以發展教育產業為例，私立大學沒有政府支持而要維持高教學、研究水平委實不易。學生宿舍的土地需求如何解決，學生來港簽證等配套安排如何落實，而同時避免濫用等未見有深入的討論。2000年的數碼港計劃，當時政府撥地相當慷慨，^[10]但今天市民看到的是一個豪宅地產計劃，而沒有明顯推動高科技產業發展的作用，難免有「官商勾結」之譏。

粵港合作的政策基礎

CEPA可說是粵港合作的重要誘因。自2003年簽署以來，每年均有一個補充協議。為了支持香港的經濟繁榮和社會穩定，中央領導人希望就世界貿易組織框架把內地市場對香港提前和單方面向香港更加開放，而其核心是服務貿易自由化和投資便利化。

根據智經研究中心研究報告的觀察，自2003年以來，香港與內地的合作領域逐步開拓，增加了知識產權保護、品牌合作、教育合作三個領域。其次，產業合作現階段已包括中醫藥、會展、文化、環保和創新科技五大產業。再次，中央政府已將部份條款的審批許可權下放給廣東省，粵港雙方落實CEPA擁有更大的自主權。最後，CEPA近期的補充協議趨向強調內地與香港市場的雙向開放，過去內地單邊開放的格局已經逐步調整。^[11]

然而就具體實際操作，各方面均體會到「大門已開，小門未開」的困難。CEPA的主要範疇是服務貿易自由化和投資便利化，這兩方面問題的解決方法較製造業的投資遠為複雜。香港中小企業在內地的發展環境受到法制建設、市場管理水平不理想的掣肘。

在廣東省政府眼中，CEPA主要是粵方市場單邊向香港開放，安排上反映中央政府支持香港，粵方難免有「不平等」的感覺。後者認為廣東要素流動，特別是人才進入香港依然受到種種限制，因而在落實CEPA措施時對內在動力和積極性均會有一定的影響。在可能範圍內，香港政府要積極回應廣東的訴求。

香港本身也有其制度性的約束。香港的教育和醫療機構很多都是公益性的機構，它們進入廣東發展，受到「政府投資不出境」和「福利不可跨境」的原則性限制。^[12]

2011年8月，國務院副總理李克強訪港，主要推動到《十二五規劃》末期，內地對香港服務貿易能基本實現自由化。中央政府希望全面實施上述方向性的目標，並打破因中央部門利益分歧而出現互相推卸責任的弊端。

最吸引媒體關注的，是正式拍板「交易所交易基金」和人民幣境外合格機構投資者政策，以及支持香港發展成為離岸人民幣業務中心。^[13] 香港財經界預期上海在2020年成為國際金融中心前後，中央政府對香港金融業務的優惠會逐步減弱。香港金融界因此要善用機會，在近年建立良好的基礎去面對未來的競爭。

2009年9月，香港大珠三角商務委員會就內地和香港兩地服務業的合作提出了相當好的具體建議。^[14] 一定程度上，落實這些建議可作為檢討和評價香港政府就粵港合作所取得的成績。首先是推動專業領域的相互開放，爭取在更多領域達到專業資格互認。會計、金融等領域已經實施豁免部份專業資格考試科目，承認對方資格考試中部份科目的考試成績。希望這種先例可推廣至醫生、藥劑師、律師等其他專業領域。

其次是設立聯合會計考試機制，互相豁免國籍和居留身份要求，由珠三角的註冊會計師協會和香港會計師公會共同設計和制定以中英文雙語命題的考卷。再者是允許在廣東的香港律師代表處聘用內地執業律師，提供內地法律服務。同時讓有15年以上執業經驗的香港律師，通過特設的考核來取得內地法律專業資格，在內地執業。

這些建議，一方面是利用在廣東「先行先試」作為突破口；另一方面是將合作的動力從地方政府下移至專業團體。這樣，粵港合作可減少香港政府事事到中央政府游說，而招致廣東地方政府抗拒的流弊。

粵港兩地政府如果能就檢測驗證服務建立互認機制和資訊共用制度，自然有助香港發展有關產業，把珠三角地區打造成全國的檢測和驗證中心。這是曾蔭權政府把檢測驗證列為六大優勢產業的原因。

香港多所大學已成為國際知名學府，科研成就居國際前列，香港應該在國家的科技發展範疇扮演更積極的角色。香港大珠三角商務委員會建議爭取香港應用科技研究院及科學園成為全國領先及重點發展的科技機構，從而使它們能夠參與國家標準制定及國家科研專案，吸引內地機構與它們合作。同時香港特區政府亦應吸引內地的科技企業在港成立科研中心。

粵港經濟融合的政治爭議

香港回歸前途談判剛開始時，內地與香港各方面的差距頗大，因而很大部份香港市民對回歸頗有疑慮。至1995年左右，移民潮顯著回落，以前移民者亦有相當一部份回流，反映內地的改革開放讓香港市民回復了信心。到了近幾年，香港人自嘲為「港燻」，了解到內地一部份人「先富起來」的龐大購買力。

香港市民現已充分明白香港經濟倚賴內地經濟的程度日漸加深，中國領導層雖然不容許香港享有真正的民主，但經濟上經常給香港「送禮」，支持香港的繁榮。根據香港大學的民意調查，從1997到2008年左右，香港市民的民族認同感，以及對中央政府的信任度均持續增強；但從2008年到最近，兩者的趨勢同告持續逆轉，2012年期間對中央政府的信任度更明顯下降。估計當中重要的因素包括內地人權狀況惡化和中國領導層對香港的干預增加。^[15]

2004年，中央政府草擬《十一五規劃》時，首次出現有關香港的內容，當時香港有相當強烈的迴響。關心香港經濟前景的人擔心香港會「被邊緣化」；民主運動人士不滿香港「被規劃」。這種種反對聲音隱含着香港人的擔憂，他們擔心香港失去其獨特性，令「一國兩制」受到侵蝕。

到2010年中央政府制定《十二五規劃》時，香港社會上基本沒有反對規劃的聲音，財經界人士一般討論在《十二五規劃》中要爭取什麼政策。^[16]不過，興建廣深港高速鐵路香港段卻引發出菜園村的保育風波。

這條高鐵的香港段在2007年被納入香港的十大基建之一。港府翌年建議從西九龍總站延伸至皇崗邊界，連接內高鐵系統，融合香港於珠三角生活圈。西九站的建築方案為全隧道設計，中途需徵用菜園村土地建救援站。部份菜園村居民要求不遷不拆，堅持不接受賠償。高鐵香港段同時要穿越米埔濕地、農地及郊野公園。環保團體自然希望土地不受基建工程影響。

另一方面，高鐵香港段全長26公里造價超過650億港元，為全球最貴。有民間團體抨擊高鐵香港段極度不符合成本效益，主要為大型

建築公司及在西九龍區發展物業的大財團輸送利益。如果把西九龍總站搬遷到錦田上水，不但大大節省建築成本，而且會帶動新界周邊的發展。^[17]

由於曾蔭權政府漠視民意，諮詢工作十分不足夠，低估了環保組織和年青一代的保育熱誠，有關爭議在2009年底和次年初引起大規模的抗議和示威行動。期間土瓜灣發生塌樓事件，令本來擔心樓宇安全的大角咀居民更加憂慮高鐵工程會影響建築物安全，促使部份居民加入抗議行列。

發展商與運輸機構等自然希望基建工程能產生商機；旅遊界和不少小型商會也組織起來表態支持高鐵。2010年1月，立法會終於通過撥款興建廣深港高鐵。前一個月，菜園村村民以2,000萬港元買下八鄉元崗新村和大窩村旁邊一塊15萬平方呎的土地重建家園。^[18]

菜園村事件反映香港面對保育與發展的矛盾，這是一個價值取向的問題。曾蔭權政府面對多元利益，而不能妥善處理各方面的訴求，加深了社會的兩極化。不過一個自由、法治的社會總能包容非暴力的衝突。在廣深港高鐵和港珠澳大橋的建設中，內地和香港形成了鮮明的對比。

高鐵廣州深圳段在2011年底就已經開通，而按照高鐵香港段目前的項目時間表，大概要到2015年才能通車。內地有專家認為香港段全長26公里，以內地的行事方式，全力趕工一年就可以建成。然而本港社會的風波與立法會的爭論，令工程被拖延了好一段時間。

港珠澳大橋的建設也出現類似的情況。2011年秋天，內地段已經動工一年多，其中人工島挖泥工程已完成接近九成。香港段原定2010年初動工，但因環保訴訟而令工程延遲了一年多。原因是香港東涌一位老太太朱綺華反對大橋工程，認為工程沒有評估臭氧、二氧化硫及懸浮微粒的影響，因此大橋將會對她和周邊居民的健康造成損害。^[19]朱綺華的官司最終敗訴。

內地有輿論認為朱綺華的訴訟值得中國大陸學習——個體行使憲法法律賦予公民的權利，而她在政府面前亦得到充份的尊重和保護。經過2011年7月溫州動車追尾意外和其後9月上海地鐵的追尾意外後，

可能有更多人認為中國的發展一直步伐匆匆，過度追求國內生產總值，現階段正需要香港這樣的制度讓社會慢下來。當然，香港也有不少認為基建工程不應受這樣的訴訟拖慢，增加成本，影響就業。^[20]

港珠澳大橋也反映粵港融合的一些現象。有傳大橋的排名令有關地方政府有所爭論，要勞煩到江澤民這樣的層峰處拍板，才決定是由香港領銜。但內地媒體至今仍不買賬，繼續稱大橋為珠港澳大橋。

大橋內地段的一端，採用丫型設計，是關係到內地地方政府的利益，丫型設計可讓兩岸地方政府共享大橋的益處。香港方面則是大財團之爭。李嘉誠的財團擁有葵涌和深圳鹽田港的貨櫃碼頭，早年一直公開宣稱香港不需要這樣的大橋；合和等財團就鑒於本身的業務利益而大力支持興建大橋。

經濟融合自然促進社會融合。後者的過程少不免引發一些社會問題，而以內地孕婦來港產子最具爭議。2011年初，本港公立醫院開始停止接受非本地孕婦當年的預約登記，原因是由於大量內地孕婦來港產子，使本港公營醫療服務壓力大增，產房人手不足，初生嬰兒深切治療部床位嚴重不足。

2010年本港出生嬰兒達88,000個，其中32,000人的父母皆非香港永久居民；較2001年的620人，增加近52倍，增幅可謂驚人。內地孕婦來港產子，除了因為香港醫療服務質素高，最重要的原因自然是希望孩子一出生就有香港居留權。這樣，孩子可在港接受12年免費教育、廉價醫療服務等，又可申領特區護照，留學、旅遊都比持內地護照方便。

一些內地孕婦來港產子是為了逃避內地的「一孩政策」。此外，部份來港產子的內地孕婦丈夫是香港人，她們這樣做是為了讓孩子能在港接受教育，盡快一家團聚。^[21]

2010年，估計有30,000名內地孕婦在私家醫院產子。假若以平均5萬港元為基本消費，私家醫院起碼有超過15億港元收入，它們自然願意以優厚條件向公營部門挖角，形成公立醫院婦產科沉重的負擔。

一個原本可以減輕本港人口老化問題及吸引高質素人士來港的契機，變成一件進一步分化香港的壞事，有意見認為香港需要一項長

期的人口政策。^[22] 上述的例子說明，粵港經濟融合的過程會為香港帶來不少機遇，也會帶來很多嚴峻的挑戰，做成政治爭議，這些機遇和挑戰對特區政府自是重要的考驗。

結論

香港社會普遍了解珠三角經濟融合與香港的密切關係，亦明白它對香港人日常生活的重要影響。年青人經常要到內地工作，特別是珠三角；不少老年人考慮是否要到珠三角定居；很多市民會到珠三角購物、消閒、渡假。

目睹珠三角經濟欣欣向榮，多數香港人感到有點悲觀，擔心香港會「被邊緣化」；但亦有人保持樂觀的態度，認為香港要迎接「黃金五十年」。面對香港前途的憂慮與挑戰，30年多前滙豐與怡和的不同決定，對它們日後的發展起着關鍵的影響。今天香港有不少計程車司機，曾經是珠三角開創時代成功的廠家。全球化下的優勝劣汰，速度驚人。

生產要素的流動，容易加劇貧富懸殊，形成新的社會問題。舉例而言，跨國大會計師行從香港進軍中國，商機無限；但年青的會計專業人士，因為內地人才來港或服務的外判供應北移，待遇遭到壓抑。

粵港融合是不可逆轉的趨勢。特區政府近年游說中央政府的工作有所進步，對粵港融合反應積極。但與廣東各級政府的衷誠合作還有待建立，本地工商界的相互配合也需改善，而教育制度也未見有回應區域合作的新訴求。

對於與內地經濟融合所產生的各類社會問題，特區政府似乎反應緩慢，敏感度不足。解決社會問題需要長期的規劃，凝聚社會的共識，然而這正是特區政府的弱項。

融合所產生的社會問題經常牽涉到利益分配。上述港珠澳大橋的討論分析了各有關方面的利益考量。雙非孕婦來港產子也類似。引進「自由行」自然大力促進香港的旅遊發展，亦為雙非孕婦來港提供了方便。大量雙非孕婦來港產子，為本港私立醫院帶來可觀的利潤，

但同時削弱了公立醫院為本地產婦提供的服務。其實曾蔭權政府提供發展六大優勢產業中的醫療服務產業，用意也在吸引內地富裕階層來港利用其私營部門的醫療服務，婦產科的問題同樣可以出現於心臟科或眼科。本港醫生為維護其利益，拒絕放寬外地醫生來港執業，這也是出現問題的一個關鍵因素。

面對內地富裕階層來港旅遊、購物、置業，本港市民也有一個從「自傲」到「自卑」心理適應的挑戰。到名店購買奢侈品，其實與大部份市民無關；但因為有市民認為名店歧視本地顧客，引起抗議。世界不少地方的市民雖然明白旅遊業對經濟收益的重要性，但就遊客對其日常生活所產生的影響也難免有反感。

「又要馬兒好，又要馬兒不吃草」是不可能的事。粵港融合既是不可逆轉，也能帶來種種經濟上的收益，本港社會只能從各方面努力適應，提升其好處，減少其壞影響。

注釋

1. 許百堅：「粵港合作 曾蔭權只講了137個字」，《信報》（香港），2011年10月17日。
2. 參閱 Joseph Y.S.Cheng, "Guangdong: Challenges and Contradictions in Rapid Development," in Joseph Y. S. Cheng (ed.), *Guangdong: Challenges in Development and Crisis Management*, Hong Kong: Contemporary China Research Project, City University of Hong Kong, 2010, pp.11-47.
3. 田霜月、王海軍：「汪洋縱論廣東憂患：掀起新一輪思想大解放」，《南方都市報》（廣州），2007年12月26日。
4. 香港智經研究中心研究報告，《十二五期間廣東經濟結構轉型與香港的機遇》，2011年8月，頁9。
5. 華語廣播網：《廣東「新十大工程」應對金融海嘯》。<http://gb.cri.cn/1321/2008/12/29/542s2376400.htm>.
6. 東莞市統計局，《東莞市第二次全國經濟普查主要資料公報（第一號）》，<http://tj.dg.gov.cn/website/web2/showArticle.jsp?ArticleId=3243&pageNo=2&maindoc=3243&columnId=1354&parentcolumnId=115>.
7. 曾蔭權，《繼往開來2011-12施政報告》，第161段 www.policyaddress.gov.hk/11-12/chi/index.html.
8. 同上，第196-197段。
9. 曾蔭權，上引，第197段。
10. 參閱「數碼港」，《維基百科》，<http://zh-yue.wikipedia.org/wiki/數碼港>。
11. 香港智經研究中心研究報告，上引，頁71-72。
12. 同上，頁72-73。

13. 「支持香港發展的六大項、36要點」，《明報》（香港），2011年8月18日。參閱 Yang Mu and Yao Jielu, "China's Renminbi Goes Global," *East Asian Policy* (Singapore), Vol. 3, No. 3, July–September 2011, pp. 64–67.
14. 參閱大珠三角商務委員會網站 www.cmab.gov.hk/gb/issues/council.htm.
15. 參閱 Joseph Y. S. Cheng, "Challenge to the Pro-democracy Movement in Hong Kong," *China Perspectives*, No. 2, 2011, pp. 47–55.
16. 楊軍：「香港重新尋找定位」，《南風窗》雙周刊，第17期，2011年8月10至23日，頁21。
17. 「鍾逸傑：反高鐵另有更大政治目的」，《明報》，2010年1月13日；以及林沛理：「反高鐵究竟反什麼」，《亞洲週刊》，第24卷第4期，2010年1月24日，www.yzzk.com/cfm/Content_Archive.cfm?Channel=ah&Path.
18. 參閱「橫台山菜園村」，《維基百科》，<http://zh.wikipedia.org/wiki/橫台山菜園村>。
19. 「港珠澳橋環評違規，政府擬上訴釐清要求」，《明報》，2011年4月30日；及「港珠澳大橋環評風波：港府『雙線出擊』提上訴」，《星島日報》（香港），2011年5月5日。
20. 余小莊：「黎廣德和公民黨要幹甚麼？」，《文匯報》（香港），2011年5月17日。
21. 「來港分娩 本小利大」，《明報》，2011年5月5日。
22. 葉兆輝、張筱蘭、羅智健：「內地孕婦來港產子的反思」，《明報》，2011年4月14日。