

香港特別行政區

立法會

2009年5月15日至18日

珠三角經濟發展及環境事務考察團

報告

目 錄

章次		頁次
1	引言	1 – 4
2	珠三角經濟發展事務：物流發展	5 – 16
3	珠三角經濟發展事務：旅遊發展	17 – 24
4	珠三角環境事務	25 – 32
5	與廣東省政府當局舉行座談會	33 – 38
6	與港商舉行座談會	39 – 42
7	觀察所得	43 – 46
附件		
I	《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要(2008-2020年)》摘要	
II	珠海市城市規劃及綠化情況	
III	考察團及內地接待官員名單	
IV	考察團照片(數碼光碟)	

第一章：引言

背景

- 1.1 2008年12月，國家發展和改革委員會頒布《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要(2008-2020年)》，珠江三角洲地區將發展為"綠色優質生活圈"、加快經濟轉型和加強與香港的跨境合作，並繼續在擴大和深化改革開放的過程中擔當領導的角色。該綱要的其中一項目標是在2020年前把珠三角地區發展為"具全球性的競爭力"及"亞太區最具活力的地區"。
- 1.2 為加深瞭解粵港雙方為達致此目標而採取的方針、具體措施和合作機制，經濟發展事務委員會及環境事務委員會曾分別致函廣東省當局，希望能夠與內地當局交換意見及參觀相關設施。

考察團的組成

- 1.3 應廣東省政府2009年4月28日的邀請，立法會主席曾鈺成議員率領由經濟發展事務委員會及環境事務委員會組成的考察團，於5月15日至18日進行為期四天的考察，訪問深圳、廣州、南沙及珠海，參觀物流、機場和港口設施、垃圾焚化和發電設施，以及旅遊項目等，並與廣東省有關部門的官員會面，就共同關注的議題交換意見。

1.4 考察團共有25位成員，名單如下：

曾鈺成議員 (立法會主席兼團長)
林健鋒議員 (立法會經濟發展事務委員會主席)
余若薇議員 (立法會環境事務委員會主席)
何俊仁議員
李華明議員
涂謹申議員
陳鑑林議員
劉江華議員
劉健儀議員
劉慧卿議員
陳偉業議員
李永達議員
梁君彥議員
張學明議員
黃定光議員
湯家驊議員
甘乃威議員
何秀蘭議員
陳克勤議員
陳茂波議員*
陳健波議員
陳淑莊議員
葉偉明議員*
謝偉俊議員*
譚偉豪議員*

(* 5月16日晚上加入)

1.5 隨行職員12人，包括立法會秘書處秘書長、法律顧問、助理秘書長和相關事務委員會的秘書。考察團亦邀請香港特區政府環境保護署官員參與考察焚化設施。

考察目的

- 1.6 考察團的目的，是由立法會主席率領經濟發展及環境事務兩個事務委員會的委員，實地考察及了解珠三角地區在物流、旅遊及環境保護方面設施和整體發展，以及香港面對的機遇和挑戰。

考察行程

- 1.7 是次考察為期四天，考察團於5月15日下午啟程，並在5月18日下午返抵香港。四日三夜的考察日程如下：

日期／時間	行 程
2009年5月15日(星期五)	
下午	參觀鹽田國際集裝箱碼頭有限公司
	參觀深圳東部華僑城茶溪谷
	與深圳市旅遊局舉行座談會
晚上	駐粵經濟貿易辦事處宴請考察團及港資企業代表
	與港資企業代表舉行座談會
2009年5月16日(星期六)	
上午	參觀比亞迪股份有限公司
	參觀華南國際物流中心
中午	深圳市政府宴請
下午	參觀深圳寶安國際機場國際貨運中心
	參觀深圳寶安老虎坑環境園
晚上	夜遊珠江 廣東省政府宴請

日期／時間	行 程
2009年5月17日(星期日)	
上午	參觀李坑生活垃圾焚燒發電廠
	參觀廣州白雲國際會議中心
	與廣東省政府舉行座談會
中午	廣東省政府宴請
下午	參觀南沙濱海公園及聽取南沙市發展情況
	參觀廣州中船龍穴造船廠
	參觀南沙海港集裝箱碼頭
	參觀南沙濕地公園
2009年5月18日(星期一)	
上午	參觀港珠澳大橋珠澳口岸人工島落腳點及聽取珠海市綠化情況
	參觀珠海城市建設成就展
	與珠海市規劃局及環保局舉行座談會
	主席作總結
中午	珠海市政府宴請
下午	啟程返香港

第二章：珠三角經濟發展事務：物流發展



考察團與深圳市政府代表合照

鹽田港

- 2.1 考察團於5月15日下午抵達鹽田港，由鹽田國際集裝箱碼頭有限公司派專人陪同參觀，並沿途介紹港口設施。
- 2.2 鹽田國際集裝箱碼頭有限公司是深圳市鹽田港集團與和記黃埔港口集團合資，為內地首家中外合資經營開發的港口企業。1994年4月鹽田港港口一期工程竣工，同年7月20日開港，正式營運。鹽田港自開港以來，貨物吞吐量按年遞增，2007年鹽田港的集裝箱吞吐量更突破1 000萬標準集裝箱。在2008年，鹽田港因受國際金融危機的影響，標準集裝箱處理量較上年下跌3%。至2009年首4個月，按年跌幅更增至10%。堆積在鹽田港的空置集裝箱數量，在高峯期時曾超過40多萬個，近月數量回落至40萬個空箱以下。

- 2.3 考察團在參觀鹽田港時，知悉該港口近年增設多台雙起岸吊，可以一次吊起2個40英尺標準集裝箱，或同時處理4個20英尺標準集裝箱。鹽田港亦正進行三期擴建工程，包括興建6個集裝箱專用泊位，可停靠10 000標準集裝箱以上的超大型集裝箱船舶。現時三期已有4個泊位投入使用，全部工程將於2010年竣工。此外，鹽田港西港區將新建三個5萬噸級集裝箱泊位，並擴建一個5萬噸級集裝箱泊位。
- 2.4 2008年12月4日，深圳市鹽田港集團與和記黃埔港口集團協定，合作投資開發鹽田港東港區。東港區工程位於鹽田港區東側，分為一期及二期工程。一期工程項目規劃佔地約138萬5 600平方米，深水泊位岸線長達1 442米，可建設7至10萬噸級以上深水集裝箱專用泊位4個。
- 2.5 考察團認為鹽田港港口有很大發展空間，加上廣東省政府的配合，是香港的強勁競爭對手。但香港亦有其本身的優勢，例如香港擁有自由港地位、開放而高度透明的規管制度、簡單稅制、低稅率，及高效率貨物裝卸操作。考察團成員相信較高貨值的港口貨物，會多數交由香港貨櫃碼頭處理。但面對鹽田港的發展，香港亦要考慮在運輸及收費上加強競爭力，及朝高增值方向與內地港口作良性競爭。

華南國際物流中心

- 2.6 考察團於5月15日上午參觀華南國際物流中心，聽取中心負責人簡介中心發展概況。

- 2.7 華南國際物流中心由深圳市華南國際物流有限公司負責開發、建設和經營，屬於深圳市"十一五"規劃七大物流園區之一(龍華物流園區)的主體項目，佔地面積62萬平方米，項目總投資人民幣16億元，現已投放人民幣6億元。
- 2.8 華南國際物流中心位於深圳市中部，在梅林關口梅觀高速公路旁，距離皇崗口岸6公里、距離鹽田港25公里、距離蛇口港20公里、距離深圳機場30公里，交通網絡四通八達。
- 2.9 華南國際物流中心整合深港兩地物流資源，以"內陸物流港"的經營模式為其功能定位。它同時也是香港的收發貨中心，發揮"內陸關口"的作用。
- 2.10 華南國際物流中心提供的服務主要為：
- (a) 物流平台服務——作為"內陸物流港"平台，為客戶提供高效運作、通關便利的保稅物流服務；及
 - (b) 物流配套服務——為客戶提供報關、報檢、裝卸、箱修、停車等配套服務。
- 2.11 華南國際物流中心營運的業務包括：
- (a) 兩倉業務——設有12萬平方米的出口監管倉和進口保稅倉；
 - (b) 接駁業務——設有3萬平方米的接駁作業場地、1萬平方米配套停車場，提供公路跨境運輸服務；

- (c) 空箱堆存業務——提供"拆重還空"業務，當裝載集裝箱貨物的車輛由香港駛入內地卸貨後，如果不需要裝載其他貨物出境，車輛可將空箱放入華南國際物流中心集裝箱堆場，隨後空車離開。而當船公司需要空箱在內地裝載貨物時，就可從華南國際物流中心直接提箱裝貨，運往碼頭，從而減低船公司的物流成本；及
- (d) 跨境業務——源於2006年5月開通的"深港物流綠色通道"，以載貨清單資料電子化為前提，電子資料提前申報為基礎，應用GPS、電子關鎖和口岸海關通道自動核放系統等監控手段，提供全程電子通關的深港物流專用通道。通過這條物流專用通道，進口內地的貨物從香港葵涌碼頭至華南國際物流中心，或出口香港的貨物從華南國際物流中心經皇崗口岸到香港，在通過皇崗口岸時免予辦理人工錄單、人工審核、人工驗放等手續，實現了"無障礙通關"。



華南國際物流中心代表向考察團介紹中心的設備及運輸網絡

- 2.12 考察團成員對香港缺乏土地發展物流園表示關注。他們希望政府當局能撥出相應的土地發展物流服務。同時，當局必須做好產業發展規劃、跨境基建建設等工作，以及加強與周邊地區的接駁和連接工作，以發展成為一個更大區域的物流園，提升香港物流業的競爭能力。
- 2.13 此外，考察團指出深圳物流業成本廉宜，香港難以在價錢上取得優勢，故未來香港應主力發展高增值項目，而物流程序應全面電子化，以增加處理貨運的速度及準確度。香港亦需要與內地融合，形成一個地區性的電子化物流系統，藉以提升物流服務質素，並加強在吸納人才及培訓方面的工作，以維持香港物流業的競爭力。



華南國際物流中心代表向考察團介紹中心的業務及發展情況

深圳寶安國際機場國際貨運中心

- 2.14 考察團於5月16日下午到訪位於深圳寶安國際機場內的貨運中心，參觀貨運場內的運作，並聽取深圳國際貨運中心公司代表介紹貨運場的主要營運業務及操作流程。此外，深圳市機場股份有限公司亦派員簡介深圳寶安國際機場的業務近況。
- 2.15 深圳國際貨運中心由深圳市機場股份有限公司與德國漢莎貨運有限公司共同出資興設，雙方各持50%股權。貨運中心於2004年9月1日開始營運，目前與12家國內外航空公司簽署協定，為其20多條航線提供貨物地面處理服務。在2007年，貨運中心的貨物處理量達11萬4千噸，較上年增加26%。在2008年，因受國際金融危機影響，貨物處理量下跌18%至9萬3千噸。
- 2.16 深圳寶安國際機場在2008年處理旅客2 140萬人次，貨運量達60萬噸。在2009年深圳寶安國際機場國內航線客運量表現理想，但貨運量因受國際金融危機影響而持續疲弱。深圳寶安國際機場現時正進行興建第二條跑道和第三個候機樓等相關工程，預計可於2011年投入使用。擴建後的深圳寶安國際機場，預計旅客載客量在2020年增加至4 000萬人次，貨物吞吐量則可達150-200萬噸。
- 2.17 考察團認為目前深圳寶安國際機場，和香港機場的水平仍有距離，香港因為地理位置優越，在空運上仍然存在一定的優勢。但兩地機場需要優勢互補以增加競爭力，特別是香港國際航班較頻密，而深圳機場則主力拓展國內航線，彼此在人流物流方面可以互相配合。考察團認為政府當局應盡快擴展香港機場空運站，待港深機鐵建成後，能吸引更多內地和外地貨物使用香港機場。



考察團參觀深圳寶安國際機場



考察團於深圳寶安國際機場合照

南沙港

- 2.18 考察團於5月17日下午參觀了廣州市的南沙港，並聽取公司代表簡介有關的設施及運作。
- 2.19 由於珠江出海口內側的廣州港深水航道不足，無法配合大型船舶停泊的需要，為了實現廣州市政府的"南拓"發展策略，及為南沙區產業發展提供配套設施，廣州港集團於2004年在南沙龍穴島建成南沙港。
- 2.20 南沙港位於廣州市最南方的珠江出海口，東與東莞虎門隔海相望，西連中山市，距廣州市心70公里，距香港38海里，距澳門41海里。南沙港區現有陸地面積182萬平方米，堆場面積100萬平方米。南沙港碼頭岸線長度1400米，陸域縱深1300米，碼頭設計水深可達17米，目前水深達15.5米，港池寬度600米，可供10萬噸級的大型船舶停泊。



考察團成員攝於南沙港貨物裝卸區

- 2.21 南沙港主要經營集裝箱裝卸、貨物裝卸、裝拆箱、代辦倉儲、製造、加工、維修等業務。港口設施包括超巴拿馬岸橋16台(其中2台配備先進雙起升岸吊)、龍門吊46台、門機9台及港內牽引車130輛。南沙港區集裝箱橋吊效率，現時達到每橋每小時裝卸108個集裝箱。
- 2.22 考察團成員認為南沙港和香港同是深水港，南沙港面積大，在設施方面有很大發展空間；而香港海港位置優良，配套成熟，與南沙港可作良性競爭。

廣州中船龍穴造船有限公司

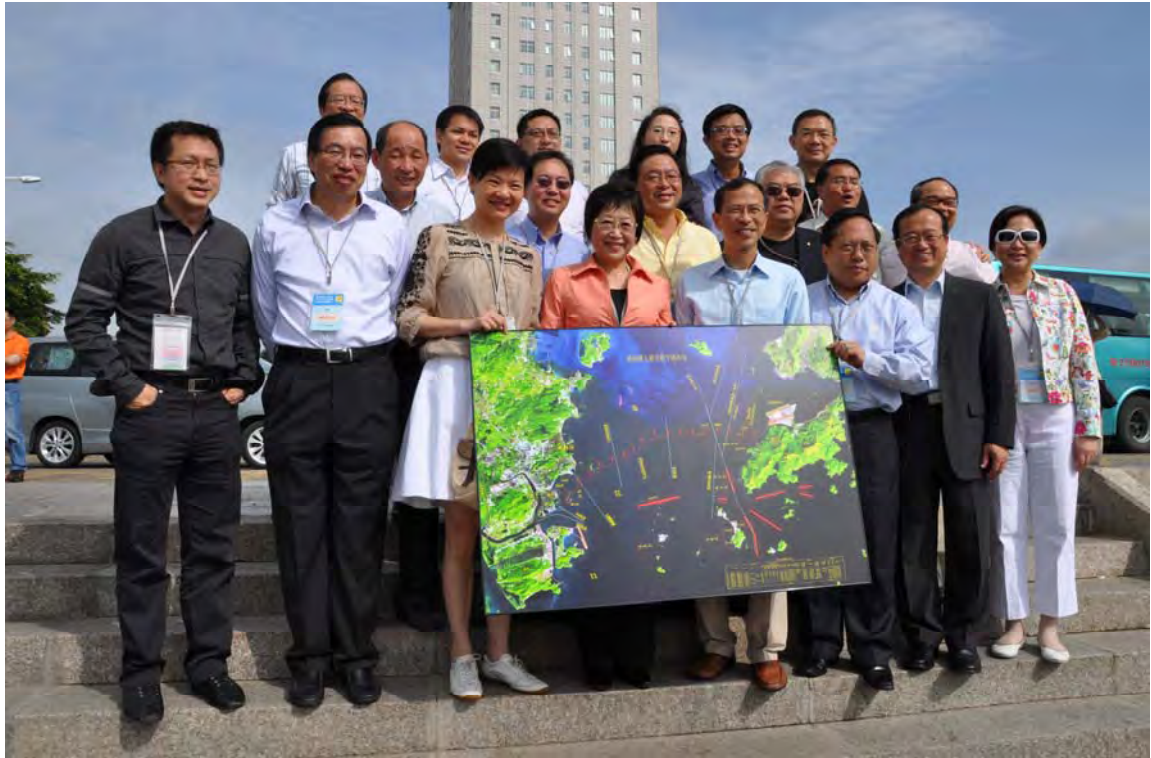
- 2.23 考察團在南沙考察時，順道前往參觀廣州中船龍穴造船有限公司。該造船廠位於南沙區龍穴島，是內地3大造船基地之一，佔地253萬平方米，擁有大型船塢2座、泊位4個，配套600噸龍門吊4台，年造船能力達212萬噸，合計年產20艘。
- 2.24 考察團成員認為造船業具發展潛力，但需要有土地配合發展。



廣州中船龍穴造船有限公司造船基地

港珠澳大橋的珠澳口岸人工島

- 2.25 考察團於5月18日上午，在珠海市實地了解即將興建的港珠澳大橋的珠澳口岸人工島落腳點。
- 2.26 港珠澳大橋將加強香港與珠江西岸的交通聯繫，縮短兩地之間的行車距離和時間，達至多項宏觀社會經濟效益，包括：
- (a) 推動珠江三角洲西岸地區社會經濟發展；
 - (b) 鞏固香港國際航運、航空中心地位；
 - (c) 促進地區旅遊業發展；及
 - (d) 完善地區交通網絡。
- 2.27 港珠澳大橋的主橋將會以"單Y"字形連接廣東省和香港、澳門特區，東岸起於香港大嶼山西北的礮石灣，西岸着陸點為珠海拱北和澳門，它是一條三線雙程分隔車道，全長約29.6公里，採用橋隧結合方案，包括一條長約6.7公里的海底隧道。主橋從西端珠海拱北對開的人工島伸展至東端近粵港分界線的海底隧道東人工島，跨越伶仃西航道、銅鼓航道、青洲航道、九洲航道、江海直達輪航道等主要航道。按照計劃，大橋將不遲於2010年動工興建。
- 2.28 2008年2月，三方同意屬地政府各自建造及營運其境內的口岸及連接綫。粵港澳三地在2008年8月更進一步同意共同承擔大橋主體的建設，內地的資本金合共為人民幣70億元，香港出資人民幣67.5億元，而澳門則出資人民幣19.8億元。



考察團於珠海市了解港珠澳大橋的設計及人工島的位置



港珠澳大橋全橋平面布置圖

- 2.29 考察團察得悉珠海、澳門政府為了減低成本，將合併建設位於珠海拱北和澳門對開的人工島。人工島落成後，澳門和珠海將分區管理，兩地的關口亦會設在島上。島上的澳門區域設有停車場，任何經由港珠澳大橋到澳門的車輛都要在此停泊，駕車人士需要以其他方式接駁到澳門。至於珠海部分，將會有隧道由人工島通往珠海灣仔地區，連接太澳高速公路，並由此連接前往全國各地的高速公路網絡。
- 2.30 負責介紹工程的內地官員透露，有建議在香港大嶼山西北的礮石灣對出，即近粵港分界線的海底隧道東人工島及西人工島上興建汽車迴旋處，並於這兩個橋躉上建構平台，提供餐飲、泊車及觀景台等設施。該等建議設施可方便遊人在港珠澳大橋上觀光後，折返香港，而無須走畢大橋全程，使港珠澳大橋亦能在旅遊產業方面發揮功用。
- 2.31 考察團成員察悉，香港機場目前處理的空運貨物中，大約70%來自珠三角地區。他們認為港珠澳大橋落成後，有助擴大香港的貨源腹地，為香港的貨運及物流業注入新動力。考察團同意在港珠澳大橋的人工島上設置旅遊景點的構思吸引，相信有助推廣旅遊業發展，但需要就設立迴旋處、收費、建造成本、交通措施及管理等問題作進一步探討。

第三章：珠三角經濟發展事務：旅遊發展



考察團抵達東部華僑城

東部華僑城

- 3.1 考察團行程其中一個目的，是了解廣東省及深圳市的旅遊發展，特別是有關"一程多站"的構思。考察團於5月15日傍晚抵達深圳東部華僑城，參觀有關旅遊方面的新設施。
- 3.2 東部華僑城位於深圳市東部大梅沙，佔地近9平方公里，耗資人民幣35億元，是國內首個集休閒度假、觀光旅遊、戶外運動，科普教育、生態探險等主題於一體的大型綜合性國家生態旅遊示範區。城內亦設有餐飲及娛樂等配套服務，第一期於2007年開業。

- 3.3 東部華僑城的各個項目均堅持生態環保為最高準則，希望呈現一個綠色環保的生態旅遊示範區。整個景區實行生態敏感度分析，劃分地質脆弱區、生態脆弱區、水源涵養區、優化發展區和適度建設區等區域。永久性建築僅分佈在有限制的優化發展區和適度建設區的範圍。而地質脆弱區、生態脆弱區和水源涵養區劃為特別保護範圍，禁止遊客進入。優化發展區除了必要的觀景道路外，不設人為建築及設施。對於那些生態已經遭到破壞的地方，更進行生態恢復和生態重建。城內設有水土保持和林業研究站，對山體、溪流、林木和自然災害進行評估、改造和利用，對邊坡進行綠化種植復綠工程，實現生態綠色景觀與水土保持的結合。此外，該旅遊區亦實施綠色營運，對出入的車輛、辦公用品、生活垃圾等均作出特別的限制和處理。
- 3.4 東部華僑城亦以低能耗、低排放、高效率為設計理念，城內的電力能源採用了太陽能、風能等可再生能源。在建築方案設計上，發展綠色建築。例如建築本身注重節能節耗，通過房屋方向、牆體顏色、窗戶方向、窗戶形狀和大小等的設計充分利用太陽能和風能。城內利用太陽能為景區監控系統每天24小時不間斷供電，白天產生的多餘電能可以輸入電池，晚上可利用電網作為補充。另亦設有水能發電站、污水處理站、氣象站、環境監測站。在建築選材設計上，着眼於選擇無毒無污染的裝修材料和塗料，並且盡量使用新能源和可再生能源材料。
- 3.5 考察團成員認為，東部華僑城規模非常大，綠化及環保設施頗見心思，自然環境的保養亦需不少人力，能成功結合環保與旅遊，頗具參考價值。



東部華僑城職員向考察團成員介紹該旅遊區的布局及設備

與深圳市旅遊局舉行座談會

- 3.6 考察團於5月15日晚與深圳市旅遊局舉行座談會，聽取局長李小甘先生介紹深圳市旅遊發展的概況。
- 3.7 深圳面積1 953平方公里，人口超過1 200萬。深圳市2008年國民生產總值為人民幣7,806億元，人均生產總值為人民幣8.98萬元，是國內首個突破1萬美元的城市。深圳市被評為內地生活質量最高的城市，在各黃金周的外遊率僅次於北京、上海及廣州。在2008年，深圳各口岸出入境人次達1.8億，接待旅客6 755萬人次(包括香港旅客668萬人次)，過夜旅客869萬人次(包括外國過夜旅客151萬人次)。旅遊總收入517億，佔全國4.54%，佔廣東省19.61%。

- 3.8 由於深港兩地只是一河之隔，兩地關係密切，在旅遊合作方面，互惠互利。兩地互為旅遊目的地及客源地。在個人遊政策落實以來深圳成為內地居民前往香港的最重要通道。在2008年，全國到訪香港的內地遊客達1 686萬人次，其中60%是經深圳到港。自4月1日實施深圳居民"一簽多行"後，截至5月14日已有17萬2千800百人提出申請，估計全年申請人數會達110萬。此外，深圳市旅遊局及香港旅遊事務署亦達成深港合作協議，共同推廣深港連線、雙城遊等促銷活動。兩地的旅遊當局，香港旅遊發展局及香港旅遊業議會每年都舉辦一次聯席會議，共同研究深港兩地之間的旅遊事宜，例如向深圳市民推廣"一簽多行"的旅遊措施，加強宣傳誠信旅遊及優質服務，互相通報及處理違規情況等。
- 3.9 深圳市旅遊局以"精彩深圳，歡樂之都"為口號，致力發展深圳的旅遊特色。在推廣城市觀光及商務旅遊方面，深圳市每年均舉辦大型國際盛會，如文化產業博覽會。深圳亦有很多主題公園，其中"歡樂谷"正擴展至全國，例如北京、成都、上海及昆明。深圳市亦正開發漁人碼頭項目及自然生態項目(大鵬半島)及國際郵輪碼頭(蛇口太子港)。
- 3.10 考察團認為，深圳的旅遊資源豐富，旅遊當局的目標明確，香港及深圳兩地有很大合作空間。有考察團成員建議深港兩地設立"一證多站"的景點通行證，讓旅客在通行證有效期間，可同時遊覽香港及深圳的旅遊景點。



深圳市旅遊局局長李小甘先生向考察團介紹深圳市旅遊發展的概況

珠江夜遊及廣東省旅遊局簡介

- 3.11 考察團於5月16日傍晚應廣東省政府邀請，乘船夜遊珠江，並聽取廣東省旅遊局負責人的簡介。
- 3.12 珠江長2 124公里，是中國第三大河流。珠江夜遊是具有廣州特色和南國特色的旅遊項目，將珠江古老的文化、美麗的風光與廣州現代化的都市景觀融為一體，成為獨具特色的旅遊景點。本來全長9.6公里的廣州"珠江夜遊"路線，在2008年已延長，向西延至珠江大橋，向東延至東圃大橋，整個線路超過20公里。
- 3.13 考察團察悉廣東省旅遊局局長楊榮森先生曾在2009年3月6日表示，廣東省可在多方面發展粵港旅遊合作，包括：

- 突出大珠三角旅遊特色，共同打造粵港澳成為國際知名旅遊區；
- 在"更緊密經貿關係安排"下，大力引進港澳旅遊企業到廣東省投資旅遊專案，加快推進落實便利簽證措施，聯手推廣"一程多站"式旅遊精品路線，吸引更多國際遊客來廣東旅遊；
- 爭取設立廣東省旅遊局駐港澳辦事處，重點把港澳的國際遊客組織到廣東旅遊；
- 配合公安、邊檢等部門推動優化廣東居民赴港澳個人遊政策；
- 進一步推動東莞-深圳-香港、江門-香港等開展旅遊合作與交流；及
- 大力推進粵港澳旅遊便利化政策。



考察團成員夜遊珠江及聽取廣東省旅遊局代表的簡介

南沙濕地公園



考察團出發前往參觀南沙濕地公園



- 3.14 考察團於5月17日傍晚參觀了南沙濕地的核心遊覽區。南沙濕地位於南沙開發區最南端，地處珠江出海口西岸，總面積2 000多公頃，其中南沙濕地公園3 000多公畝，包括紅樹林面積600多公畝。在80年代，圍墾公司在現址圍海造地，在圍內養殖蝦、蟹、魚等水產，種植蓮藕、香蕉、甘蔗、紅樹林及蘆葦等農作物及植物，不單保持了土地的原始狀態，亦妥善保護了生態環境，吸引有上萬隻共27科近百種鳥類在此覓食、繁殖及棲息，形成了現時的南沙濕地。

- 3.15 南沙濕地公園現時成為候鳥遷徙的補給和中轉站。每年冬季，有近10萬隻候鳥從北方來過冬。紅樹林品種繁多，包括秋茄、桐花、無瓣海桑等多種紅樹林樹木。濕地生態系統亦是保育對象之一。而南沙市政府將計劃投入人民幣2,000多萬元，對南沙濕地公園實施有計劃、有步驟的升級改造工程。其中包括增種紅樹95萬棵，使紅樹林品種由目前的7個增加至11個，為整個濕地公園營造一個良性的生態系統，吸引多種多樣的鳥類前來落戶。
- 3.16 根據南沙市"青山綠地工程"的統一部署，在目前南沙濕地公園的旁邊，規劃再建一片工業防護濕地林區，形成總面積超過13 000公畝的"第二濕地公園"。新濕地公園除了進行保育工作外，將適當預留空間以供市民參觀、遊覽及進行科普和休閒活動，如預留土地作步行徑、景觀道、遊艇水道及木棧道等等。
- 3.17 考察團察悉南沙濕地具有極大的生態、經濟、社會價值，在維持生物多樣性、提供動植物產品方面發揮著重要的作用，是開展教育與科研的生態環保基地。考察團成員對濕地公園的規模之大及紅樹林品種之多，留下深刻印象，並認為這類自然生態旅遊項目可大力拓展，吸引更多旅客。

第四章：珠三角環境事務

比亞迪股份有限公司

- 4.1 在5月16日，考察團參觀了比亞迪股份有限公司，並聽取公司代表簡介雙工作模式電動氣車及太陽能光伏板的最新發展情況。
- 4.2 比亞迪股份有限公司創立於1995年，是一家在香港上市的內地民營企業，主要業務為IT和氣車兩大產業群。IT產業群包括機械零部件、微電子、手機設計及組裝、攝像頭模組及電池等。而汽車產業群則包括整車生產、電動車、汽車飾件、汽車模具及汽車電子等。
- 4.3 考察團察悉雙工作模式電動汽車是目前唯一採用了既可充電、又可加油的多種能量補充方式的汽車。雙工作模式讓車輛可以在純電力和混合動力輸出的方式之間靈活自由切換，有效地提高動力和操縱性能，及降低耗油和尾氣排放量。但由於雙工作模式電動汽車的價格(約人民幣15萬元)較一般汽車(約人民幣7萬元)為高，加上需要充電站支援，因此暫時只能售予機構使用者，未能在市場上廣泛使用。
- 4.4 鑒於推動環保汽車不但有助改善空氣質素，也可為香港帶來額外商機，考察團認為香港政府應積極推動使用環保車輛作為"綠色經濟"的其中一個重要項目。考察團欣悉，當局將於今年7月，與深圳市政府一同開始試用雙工作模式電動汽車。

4.5 至於太陽能光伏板，考察團察悉正在研發中的太陽能光伏板的生產成本，將遠較現時應用的太陽能光伏板為低，有助鼓勵更廣泛使用太陽能，減低溫室效應。考察團建議立法會秘書處在新的立法會大樓的設計中，亦加入此等環保概念。



比亞迪股份有限公司代表向考察團講解公司的規模



議員試坐電動車模具

老虎坑環境園

- 4.6 在5月16日，考察團參觀了深圳老虎坑環境園一期填埋場及一期焚燒廠，以了解處理城市垃圾的措施及技術。
- 4.7 老虎坑環境園位於深圳市寶安區的西北部，規劃控制面積624公頃，是深圳市四大垃圾綜合處理環境園區之一，規劃包括垃圾填埋、垃圾焚燒發電、餐廚垃圾處理、污泥處理、飛灰填埋、滲濾液處理、爐渣利用、沼氣利用等十多個項目。目前已建成使用的有一期衛生填埋場、一期焚燒廠及一期滲濾液處理等項目。
- 4.8 一期填埋場庫容608萬立方米，於2002年12月投入使用，累計填埋垃圾近500萬噸，目前正在進行擴容改造，以滿足近年垃圾處理的需要，預計新增庫容1 200萬立方米。
- 4.9 一期焚燒廠佔地面積5.5萬平方米，設計日處理規模為1 200噸。2006年底投產，年處理垃圾約45 000噸，年發電量約1.2億千瓦時，烟氣排放達歐盟標準，滲濾液作回噴焚燒處理，爐渣用作填埋場的覆蓋材料，飛灰經處理後送填埋場處理。正籌建的二期焚燒廠的日處理規模為3 000噸，計劃2009年6月動工，2011年6月建成投產。
- 4.10 除老虎坑環境園外，位於寶安區東部的白鴿湖環境園亦在建設日處理垃圾為1 200噸的焚燒發電廠，預計2011年建成投產。每年處理垃圾約45 000噸，年發電量約1.2億千瓦時。到2011年，寶安區的垃圾焚燒處理能力將達到每日5 400噸，屆時將實現垃圾全量焚燒的目標。

4.11 考察團認為內地將處理垃圾的地方稱為"環境園"，證明他們非常重視生態循環再造，而且"環境園"的稱謂亦較垃圾焚燒廠較易為大眾所接受。雖然老虎坑環境園一期焚燒廠的設計日處理規模只有1 200噸，遠低於港府擬議興建日處理量達3 000噸的焚化爐，但有關的焚燒技術亦值得香港借鑒。香港亦應效法內地加強廢物源頭分類方面的工作，及綠化的措施。

李坑生活垃圾焚燒發電廠

4.12 除了深圳市寶安區的老虎坑環境園，考察團亦於5月17日參觀了廣州市白雲區的李坑生活垃圾焚燒發電廠。

4.13 為了解決日益嚴重的城市生活垃圾污染問題，廣州市政府引進國際先進焚燒技術，建設了內地第一間採用中溫次高壓參數的焚燒發電廠來處理垃圾。李坑生活垃圾焚燒發電廠離市區中心約23公里，具有便利的交通條件。廠區面積101 778平方米，其中一期用地32 200平方米。設計日處理能力為1 040噸，配置22兆瓦的發電機一台，年發電量1.32億千瓦時。

4.14 考察團察悉李坑生活垃圾焚燒發電廠採用機械式爐系統，其特定形狀設計的爐膛構成的燃燒系統，使垃圾可高效率地完全燃燒，並使烟氣在溫度為850°C以上的爐內停留時間達2秒以上，最大限度地減少二噁英的產生。



議員聽取李坑生活垃圾焚燒發電廠負責人講解
該廠的運作及處理生活垃圾的過程

與珠海市政府代表舉行座談會

- 4.15 5月18日，考察團前往珠海市圖書館參觀珠海城市建設成就展。其後珠海市環保局及規劃局向考察團介紹珠海城市環境保護及城市規劃發展議題，並與考察團成員交換意見。有關珠海市城市規劃及綠化情況見附件II。
- 4.16 考察團察悉珠海市是國內首批"園林城市"。綠化建設是珠海改善生態環境、提高人民生活質質及實現經濟社會可持續發展的重要內容。截至2008年底，珠海建成區的綠化覆蓋率為44.6%、綠地率為39.8%、人均綠地面積為12.84平方米，而森林覆蓋率為29%。



考察團參觀珠海建設成就展



議員聽取有關珠海市發展情況的講解

- 4.17 考察團察悉珠海市是國內首批"園林城市"。綠化建設是珠海改善生態環境、提高人民生活質質及實現經濟社會可持續發展的重要內容。截至2008年底，珠海建成區的綠化覆蓋率為44.6%、綠地率為39.8%、人均綠地面積為12.84平方米，而森林覆蓋率為29%。
- 4.18 考察團成員對珠海城市的建設、綠化及環境保護的工作加深了認識，特別是珠海市不同政策局及部門之間如何有效協調綠化及環境保護的工作。考察團成員認為，香港及珠海的綠化政策及綠化空間，因應城市的發展歷程而有所不同。而珠海市強調規劃先行，將綠化建設結合城市的遠景發展目標的做法，對香港的綠化及環境保護工作，具有參考價值。
- 4.19 《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要2008-2020》對珠海提出了新的定位及要求，確定了珠海作為珠江口西岸核心城市的地位，要求珠海加快建設成為珠江口西岸的交通樞紐城市，及加快建設高欄港工業區、海洋工程裝備製造基地、航空產業園區和國際商務休閒旅遊度假區，務求把珠海建設成為現代化區域中心城市和生態文明新特區。
- 4.20 在改善空氣污染方面，考察團察悉珠海市政府積極發展技術先進的環保型新燃料發電機組及以液化天然氣、太陽能、風能等新能源各可再生能源。為減低二氧化硫的排放量，珠海市政府已關閉了市內所有5萬千瓦及以下的小火電機組；電廠及大中型工業燃油鍋爐、窯爐亦必須安裝使用煙氣在線監測系統，並與環保部門管理信息系統聯網。為減少氣車排氣污染，珠海市政府已採用國家第三階段汽車(即歐盟III)排放標準；推行使用含硫量低於0.05%的車用柴油及無鉛氣油；及嚴格取締

符合報廢的車輛。

4.21 在固體廢物處理方面，考察團察悉珠海市政府積極推動生活垃圾分類收集，以衛生填埋、焚燒發電及堆肥利用三種方式結合處理模式，達到100%無害化處理生活垃圾。在污水處理方面，珠海市政府正繼續加快及完善在城鎮建設污水處理廠及其配套工程。到目前為止，80%的城市產生的污水已得到妥善處理。

4.22 考察團對珠海市政府在環保方面訂定的目標、作出的規劃及推行的措施等，均留下十分深刻的印象，認為有很多地方值得香港借鑒。



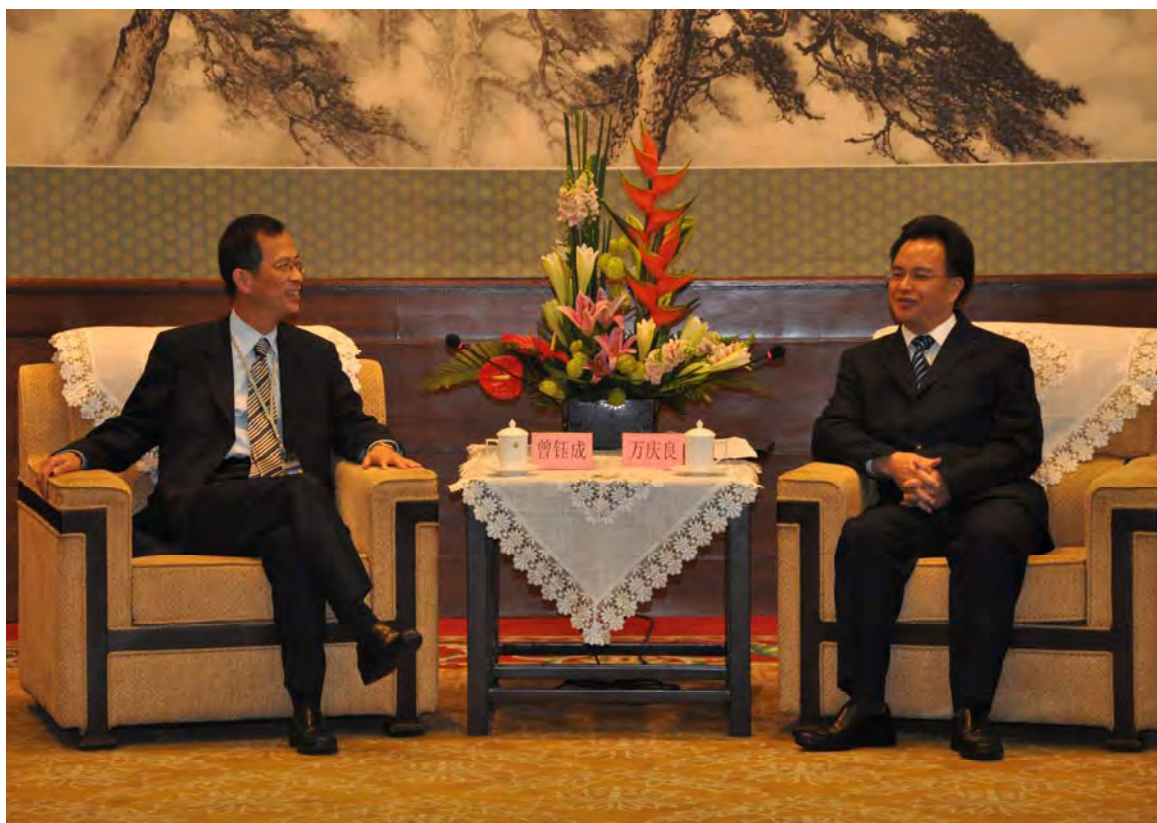
考察團與珠海市規劃局及環保局舉行座談會

第五章：與廣東省政府當局舉行座談會

- 5.1 在5月17日，廣東省萬慶良副省長及部門官員與考察團舉行座談會。副省長首先向考察團介紹廣東省自改革開放以來的經濟發展和成就，以及《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要》的發展定位、項目、目標及涉及粵港合作的部分。副省長亦講述廣東省如何應對當前的國際金融危機、協助內地港商的政策以及粵港兩地環保合作。副省長亦就考察團成員提出的事項作出回應。



考察團成員與廣東省政府舉行座談會



廣東省萬慶良副省長向考察團介紹廣東省自改革開放以來的
經濟發展和成就



考察團在聽取萬慶良副省長的介紹

廣東省的經濟發展和成就

- 5.2 副省長告知考察團，廣東省改革開放30年以來，在經濟發展取得了斐然成就，由昔日的邊陲農業大城，發展成為目前內地前列經濟體系之一。廣東省的GDP從1978年的人民幣186億元增長至2008年的人民幣35,700億元，實質經濟增長率平均每年達13.8%。同期間，外貿進出口總額從16億美元增長至6,833億美元。此外，廣東省2008年的財政總收入高達人民幣8,470億元，連續19年居全國第一位。
- 5.3 廣東省改革開放30年以來，經濟發展依靠3張牌，就是特區牌、港澳牌和外經貿牌。港澳牌是廣東省經濟發展重要一環，自改革開放以來，廣東省累計實際利用外資金額達2,300億美元，其中1,300億美元是來自港資企業，而在廣東省註冊的港資企業有7萬多家，現時營運約有5萬家。
- 5.4 廣東省經過多年的高速經濟增長後，近年經濟發展出現了新的問題，包括(一)經濟結構不夠優化、(二)企業創新能力不夠強、品牌不夠多、(三)企業發展不平衡、以及(四)環境資源難以維持可持續發展。廣東省省委書記汪洋要求廣東省改變經濟發展方式，建立新的產業體制。為此，廣東省加快建設現代化產業體系，並優先發展先進製造業、高新科技產業及現代服務業。

《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要》

5.5 《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要》將粵港合作提升至國家策略層面，同時對粵港合作提出明確的要求。其中，規劃綱要列出5項策略定位，以下兩項是關於香港的定位：

(一) 擴大開放的重要國際門戶，共同打造亞太地區最具活力和國際競爭力的城市群；及

(二) 世界先進製造業和現代服務業基地。

應對國際金融危機

5.6 廣東省對外開放程度多年來不斷提高，現時外貿進出口總金額在世界排名13位，因此廣東省是內地最早感受國際金融危機衝擊的省份。企業現時面對的問題包括(一)生產訂單減少、開工不足；(二)價格下降、難以維持；及(三)受經濟不景氣影響，國際貿易保護主義抬頭，貿易磨擦增加。

5.7 廣東省為了應對國際金融危機出現的問題，把"三促進、一保持"作為當前經濟工作的首要任務。"三促進、一保持"，即是促進提高自主創新能力、促進傳統產業轉型升級、促進建設現代產業體系，以及保持經濟平穩較快增長。此外，廣東省政府投入人民幣23,000億元，進行10項工程，作為短期振興經濟措施之一。而在投資領域，廣東省今年將投資人民幣3,030億元在多項重點項目上，藉此帶動固定資產投資人民幣13,000億元。

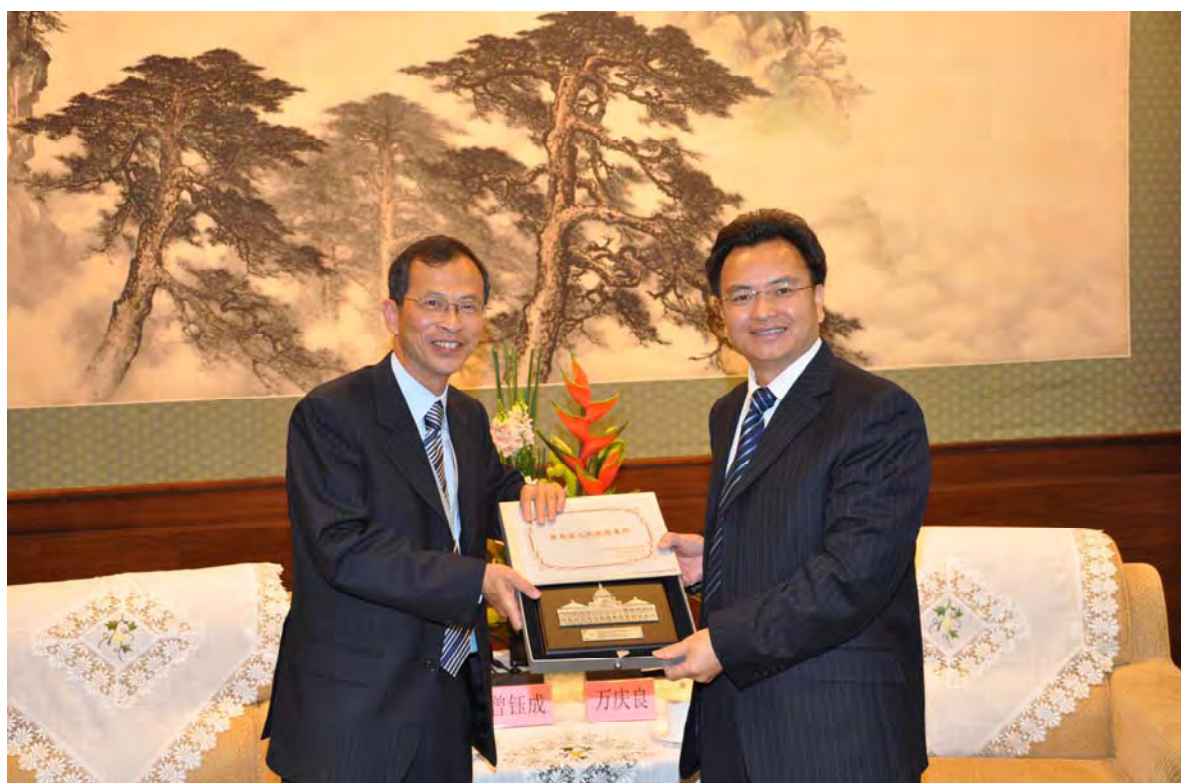
- 5.8 在2009年1月，廣東省政府宣布9項30條支持港澳台企業，以應對國際金融危機和加快轉型升級的政策措施。該9項措施涵蓋加大財政支持(設立總值人民幣10億元的加工貿易企業轉型升級專項資金)、減免部份稅費、簡化審批手續、支持企業自主創新、加強金融服務、保障水電煤氣供應、加強就業服務、加強市場環境建設，及積極爭取國家政策支持。
- 5.9 除了以短期措施解決目前的困難外，副省長亦提出以企業轉型升級謀取更大的發展空間。但他強調"騰籠換鳥"的目的並非要趕走港商，而是要協助他們改變生產模式。由於珠三角的生產成本較高，一些企業可以自願轉到生產成本較低的粵東、粵西發展。副省長又稱，廣東省會盡可能協助一些低附加值的企業應對危機，但市場規律難以避免，在金融危機下，一些沒有核心技術和競爭力的企業停業是正常現象。

環保方面

- 5.10 在環保方面，粵港兩地自80年代以來已經加強環保合作，近年更成立專題小組推進兩地環保的工作，以及共同研究如何解決環境問題。廣東省本身近年亦加強環保方面的投入，要求珠三角內9個城市的鄉鎮必須動工興建污水處理廠，並加強環保方面的執法。

考察團成員提問

5.11 在聽取萬慶良副省長的介紹後，5位考察團成員就數項議題表達意見，包括盡快落實中央就協助內地港商而提出的政策、南沙興建煉油廠和2010年後粵港兩地的減排目標、簡化跨境車輛檢驗和司機體檢制度、六四事件，以及"騰籠換鳥"政策等。萬慶良副省長及有關部門的官員就其職權範圍作出回應。



考察團團長曾鈺成主席代表致送紀念品予廣東省萬慶良副省長

第六章：與港商舉行座談會

- 6.1 在5月15日晚，考察團與在內地經營的港商舉行座談會，以了解港資企業在內地營運的現況、面對的問題、以及建議香港特區政府可如何進一步協助港資企業。
- 6.2 考察團察悉，在內地營運的港資企業，除了要面對金融海嘯帶來的衝擊(包括海外訂單下跌、成本上升及生產數量下降等)，亦要應付內地的各種轉變(包括人民幣升值、稅收政策轉變、勞動合同法及環保入園政策等)，以致盈利大幅下降，很多企業(特別是中小企業)經營困難，甚至面臨倒閉或已經倒閉。雖然內地政府及時推出各樣扶助措施，但港商擔心這些措施只屬短期性質，在金融海嘯過後便會取消或收緊。況且，港資企業仍要面對發展內銷及出口市場保護主義的問題，加上銀行因不熟悉內地企業，而不願意提供類似信用狀的財務安排，影響企業的周轉。



考察團與在內地經營的港商進行座談會



議員向在內地經營的港商了解他們的營運情況及協助內地港資企業的建議

- 6.3 考察團察悉，在協助企業方面，港商希望政府能將中小企業市場推廣基金的上限由15萬增加至30萬；及將特別信貸保證計劃的信用保證由70%提高至80%，最高貸款額則由600萬提升至1千萬。港商認為，政府亦應考慮將營運設備及器材及營運資金信貸額合併計，及向銀行提出信用保證的條件，以確保信貸能惠及小型企業；而更有效的做法是政府直接資助企業，以協助港商渡過未來幾個月的難關。政府亦應繼續通過CEPA推進資格互認及香港服務業進入內地，特別是解決“開小門”的問題。考察團贊成政府須加大力度協助企業，並留意到東莞市外商投資企業協會將與東莞市政府成立一間信用擔保公司，為在東莞的港資企業提供擔保。考察團成員希望該項措施可推廣到其他地方，以協助更多在內地經營的港資企業。

- 6.4 至於推動高增值產品發展方面，考察團察悉企業的困難，是在於如何讓消費者願意為高增值產品付出更多。港商建議政府可借鑒瑞士發展鐘表及巧克力產品的做法，制訂政策協助高增值產品的整體發展，包括鼓勵高增值產品工序回流香港，利用CEPA帶來的優惠及提供的稅務減免；鼓勵企業投資研究；協助企業取得各種國際證書以增加企業的國際認可性；縮減申請專利所需的時間及費用；提供資助予企業以挽留科研人才；將工業樓宇界定為工廠，及資助舊工廠大廈進行維修等。
- 6.5 就環保方面，考察團察悉，港商一般認為，香港與廣東省訂立的2010減排目標應可如期達到，但金融海嘯對此有一定影響，因為環保處理需要投入資金。由於傳統的"高污染"行業如電鍍業實際是工業鏈的重要一環，香港工業總會與江門市正探討建立環保工業園，集中處理污染的可行性。若該計劃成功，便可作為範例推廣到其他地方。此外，為了穩定環保行業的人才供應，政府必須把扶助勞動力的措施定為長遠政策。而類似推動珠江三角洲地區實踐清潔生產的資助計劃，亦應該定為長遠措施。
- 6.6 考察團認為，駐粵辦應向政府當局反映港商提出的困難，並積極推行有效措施，協助港資企業渡過難關及向前發展。



駐粵經濟貿易辦事處宴請考察團及港資企業代表



考察團團長曾鈺成主席致詞

第七章：觀察所得

- 7.1 是次考察，是在本屆立法會會期內，首次由立法會主席曾鈺成議員率領兩個事務委員會委員前往內地進行的職務訪問。在短短四天內，考察團實地考察了珠三角地區在物流、旅遊及環境保護方面的設施，並有機會與廣東省政府、深圳市政府、廣州市政府及珠海市政府官員作出交流，就珠三角地區的整體發展及未來規劃方面，取得具參考價值的資料，並進一步了解粵港雙方在不同範疇可合作的空間。考察團認為是次訪問有實質的得益。考察團就個別範疇的觀察所得綜述如下。

港口、機場及物流

- 7.2 考察團認為鹽田港港口有很大發展空間，加上廣東省政府的配合，是香港的強勁競爭對手。但香港亦有其本身的優勢，例如香港擁有自由港地位、開放而高度透明的規管制度、簡單稅制、低稅率，及高效率貨物裝卸操作。考察團成員相信較高貨值的港口貨物，會多數交由香港貨櫃碼頭處理。但面對鹽田港的發展，香港亦要考慮在運輸及收費上加強競爭力，及朝高增值方向與內地港口作良性競爭。
- 7.3 考察團成員對香港缺乏土地發展物流園表示關注。他們希望政府當局能撥出相應的土地發展物流服務。同時，當局必須做好產業發展規劃、跨境基建建設等工作，以及加強與周邊地區的接駁和連接工作，以發展成為一個更大區域的物流圈，提升香港物流業的競爭能力。

- 7.4 此外，考察團指出深圳物流業成本廉宜，香港難以在價錢上取得優勢，故未來香港應主力發展高增值項目，而物流程序應全面電子化，以增加處理貨運的速度及準確度。香港亦需要與內地融合，形成一個地區性的電子化物流系統，藉以提升物流服務質素，並加強在吸納人才及培訓方面的工作，以維持香港物流業的競爭力。
- 7.5 考察團認為目前深圳寶安國際機場，和香港機場的水平仍有距離，香港因為地理位置優越，在空運上仍然存在一定的優勢。但兩地機場需要優勢互補以增加競爭力，特別是香港國際航班較頻密，而深圳機場則主力拓展國內航線，彼此在人流物流方面可以互相配合。考察團認為政府當局應盡快擴展香港機場空運站，待港深機鐵建成後，能吸引更多內地和外地貨物使用香港機場。
- 7.6 考察團成員察悉，香港機場目前處理的空運貨物中，大約70%來自珠三角地區。他們認為港珠澳大橋落成後，有助擴大香港的貨源腹地，為香港的貨運及物流業注入新動力。考察團同意在港珠澳大橋的人工島上設置旅遊景點的構思吸引，相信有助推廣旅遊業發展，但需要就設立迴旋處、收費、建造成本、交通措施及管理等問題作進一步探討。

旅遊

- 7.7 考察團認為，深圳的旅遊資源豐富，旅遊當局的目標明確，香港及深圳兩地有很大合作空間。有考察團成員建議深港兩地設立"一證多站"的景點通行證，讓旅客在通行證有效期間，可同時遊覽香港及深圳的旅遊景點。
- 7.8 在參觀過東部華僑城的茶溪谷及南沙的濕地公園後，考察團成員認為這類自然生態旅遊項目可大力拓展，吸引更多旅客。

環境保護、焚化設施及綠化措施

- 7.9 考察團實地參觀過兩所生活垃圾焚化設施，對深圳與廣州採用的焚化技術有更深入的了解。委員察悉李坑生活垃圾焚燒發電廠採用機械式爐系統，其特定形狀設計的爐膛構成的燃燒系統，使垃圾可高效率地完全燃燒，並使烟氣在溫度為850°C以上的爐內停留時間達2秒以上，最大限度地減少二噁英的產生。考察團認為有關技術具參考價值。
- 7.10 考察團對珠海城市的建設、綠化及環境保護的工作加深了認識，特別是珠海市政府在環保方面訂定的目標、作出的規劃及推行的措施等。考察團成員認為珠海市不同政策局及部門在協調綠化及環境保護方面的工作，有很多地方值得香港借鑒。而珠海市強調規劃先行，將綠化建設結合城市的遠景發展目標的做法，對香港的綠化及環境保護工作，具有參考價值。

協助在珠三角地區經營的港商

- 7.11 考察團曾與在珠三角地區經營的港商舉行座談會，就港商目前的困難作出了多方面深入的交流，得悉港商提出的建議。委員認為駐粵辦應向政府當局反映港商提出的困難，並積極推行有效措施，協助港資企業渡過難關及向前發展。
- 7.12 最後，考察團感謝廣東省政府、廣東省港澳辦以及深圳市政府、廣州市政府及珠海市政府各接待官員及工作人員，為這次考察提供全力協助及支援，並作出詳細的介紹。考察團亦感謝香港特區政府環境保護署及駐粵經濟貿易辦事處官員的參與及協助。

《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要 (2008-2020年)》摘要

背景

1. 2008年7月，溫家寶總理在廣東省考察期間，對珠江三角洲(珠三角)發展提出新的戰略要求，認為：「珠三角地區處在新的發展階段，面臨新的內外環境，需要有新的規劃、新的目標，引導這一地區在新的起點上實現新發展。」在總理的要求下，由國家發展和改革委員會(發改委)牽頭，會同國務院有關部門和廣東省進行了深入的調查研究，完成了十多份專題報告，同時廣泛徵求了各方包括香港、澳門特區政府的意見，在此基礎上以不到半年的時間完成了《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要(2008-2020年)》(下稱《規劃綱要》)。
2. 國務院於2008年12月17日舉行的常務會議上，審議並原則通過《規劃綱要》，全文由發改委於2009年1月8日正式公布。《規劃綱要》明確把加快珠三角地區的改革發展上升至國家發展戰略層面，規劃期由2008年至2020年。而規劃範圍則以廣東省的廣州、深圳、珠海、佛山、江門、東莞、中山、惠州和肇慶這9個城市為主體，輻射泛珠三角區域，並與港澳緊密合作的相關內容納入規劃範圍之內。

《規劃綱要》的目標

3. 《規劃綱要》提出的發展目標，圍繞把珠三角建設成為：
 - (a) 探索科學發展模式試驗區。賦予珠三角地區發展更大的自主權，為全國科學發展提供示範；
 - (b) 深化改革先行區。繼續承擔全國改革"試驗田"的歷史使命，大膽探索，先行先試；
 - (c) 擴大開放的重要國際門戶。共同打造亞太地區最具活力和國際競爭力的城市群；
 - (d) 世界先進製造業和現代服務業基地。建設與港澳地區錯位發展的國際航運、物流、貿易、會展、旅遊和創新中心；及
 - (e) 全國重要的經濟中心。形成以珠三角為中心的資源互補、產業關聯、梯度發展的多層次產業圈。
4. 《規劃綱要》亦為珠三角未來基建訂定量化性指標，包括：至2012年，珠三角高速公路通車里程達3 000公里，軌道交通營運里程達1 100公里，港口貨物吞吐能力達9億噸，集裝箱吞吐能力達4 700萬標準集裝箱(標箱)，民航機場吞吐能力達8 000萬人次；而至2020年，軌道交通營運里程達2 200公里，港口貨物吞吐能力達14億噸，集裝箱吞吐能力達7 200萬標箱，民航機場吞吐能力達1.5億人次。

基礎建設及旅遊業的發展

5. 《規劃綱要》就珠三角的機場、港口、交通、物流、旅遊發展的戰略定位如下：

港口	<ul style="list-style-type: none">• 提高珠三角高等級內河航道網的現代化水準，有效整合珠江口港口資源，完善廣州、深圳、珠海港的現代化功能，形成與香港港口分工明確、優勢互補、共同發展的珠三角港口群體。
機場	<ul style="list-style-type: none">• 加快廣州白雲國際機場擴建，鞏固其中心輻射地位並提高其國際競爭力，擴充改造深圳寶安機場，提升其服務水準，將其發展為大型骨幹機場。加強珠三角民航機場與港澳機場的合作，構築優勢互補、共同發展的機場體系；及• 積極推進深港空港合作等專項。
交通	<ul style="list-style-type: none">• 儘快施工建設港珠澳大橋、深圳東部過境高速公路和與香港西部通道相銜接的高速公路等基礎設施，積極推進蓮塘／香園圍口岸規劃與建設；• 重點建設港珠澳大橋、環珠三角洲地區高速公路、中山至深圳跨珠江口通道、深港東部通道、廣深港高速鐵路、沿海鐵路、貴州至廣州鐵路、南寧至廣州鐵路，以及廣州、深圳、佛山、東莞城市軌道交通等重大項目；• 儘快建成珠三角城際軌道交通網絡，完善區內鐵路、高速公路和區域快速幹線網絡，增強珠江口東西兩岸的交通聯繫；及

	<ul style="list-style-type: none"> • 加強城市公共交通基礎設施及廣州、深圳、珠海等交通樞紐建設，完善區域公交網絡。
物流	<ul style="list-style-type: none"> • 大力推進交通基礎設施建設，形成網絡完善、佈局合理、運行高效、與港澳及環珠三角地區緊密相連的一體化綜合交通運輸體系，使珠三角地區成為亞太地區最開放、最便捷、最高效、最安全的客流和物流中心； • 推進白雲空港、寶安空港、廣州港、深圳港等一批樞紐型現代物流園區建設，完善與現代物流業相匹配的基礎設施，帶動廣東建設世界一流的物流中心；及 • 建設以珠三角地區為中心的南方物流資訊交換中樞。
旅遊	<ul style="list-style-type: none"> • 重點支持粵港澳發展服務業，其中澳門的定位是「世界旅遊休閒中心」；及 • 建設全國旅遊綜合改革示範區，建成亞太地區具有重要影響力的國際旅遊目的地和遊客集散地。

內地重要官員講話

6. 國務院新聞辦公室就《規劃綱要》於2009年1月8日舉行新聞發布會，發改委副主任杜鷹會上表示，近期國際金融危機仍然在擴散和蔓延，對整個實體經濟的衝擊還在加深。珠三角地區作為外向度相當高的一個經濟中心區域，首當其衝地受到金融危機的影響。粵港澳三地進一步加強緊密合作，是渡過當前經濟危機這個難關、實現新的發

展的一個重要的前提條件。《規劃綱要》圍繞著如何進一步深化粵港澳三地合作，進行了比較全面和周到的安排，主要的措施包括：

- (a) 深化三地的金融合作，鞏固香港的國際金融中心地位，包括進一步推進粵港澳三地跨界基礎設施建設；
- (b) 幫助港資、澳資在內地的企業，使它們能夠渡過難關，疏解目前經營上的困難；及
- (c) 在水、電、氣、農副產品的供港方面全力支持香港等等。

7. 至於如何進一步推進粵港澳三地的緊密經濟合作關係，杜鷹表示主要體現在四個方面：一是基礎設施的對接，像港珠澳大橋、廣深鐵路這些重大基礎設施對接；二是產業對接，包括金融、貿易、會展等各方面服務業的產業聯繫；三是共建優質生活圈，四是改進創新合作方式。

8. 廣東省政府於4月11日召開全省貫徹實施《規劃綱要》動員會，省委書記汪洋主持會議並作出重要講話。汪洋指出，貫徹實施《綱要》的核心問題就是"科學發展、先行先試"，未來重點在5個方面要取得新突破，即：

- (a) 推動發展模式轉變要有新突破— 在著力發展先進製造業的同時，把發展現代服務業擺在更加重要的位置；
- (b) 構建互動協調的區域發展格局要有新突破— 推進珠三角各市內部的城鄉一體化，促進公共資源在城鄉之間均衡配置、生產要素在城

鄉之間自由流動；

- (c) 提升開放型經濟水平要有新突破—把深化與港澳的緊密合作作為重中之重，同時積極參與經濟全球化和區域經濟一體化，全方位加強與泛珠、東盟、台灣等地區經貿合作；
- (d) 發展民生和社會事業要有新突破—把發展民生和社會事業與經濟工作一同謀劃，一同部署，一同推進，讓人民群眾分享改革發展的成果；及
- (e) 體制機制創新要有新突破—用好用活"先行先試"權，承擔起中央賦予的探索科學發展模式試驗區、深化改革先行區的歷史重任。

綠色大珠三角地區優質生活圈

9. 2002年4月，粵港政府達成協議，共同改善空氣質素，在2010年年底或之前把區域內的二氧化硫、氮氧化物、可吸入懸浮粒子和揮發性有機化合物的排放量，以1997年為參照基準，分別減少40%、20%、55%及55%。粵港兩地政府均著力達至以上減排目標，並為此制訂了《珠江三角洲地區空氣質素管理計劃》。
10. 2008年3月，粵港政府表示日後環保工作，不單要改善空氣質素，並需加強合作，提升兩地居民的生活質素，以及滿足對優質生活環境的期望，故此協力共建"綠色大珠三角地區優質生活圈"(下稱"綠色優質生活圈")。雙方的目標，是通過環保策略，提升兩地的經濟競爭力，並配合國家"十二·五"規劃(2011-2015年)的環保發展方向，將珠三角打造成具有國際水平的優質生活圈。粵港政

府續指出，"綠色優質生活圈"以互惠互利為原則，在以往合作的基礎上，擴展至全方位的合作。除了以改善區域空氣質量為重點，同時加強在其他領域的合作，包括開拓循環經濟產業、發展清潔能源及再生能源、引入國際先進技術、管理、資金改善企業清潔生產、改善珠江流域水質、加強自然保育及綠化工作等範疇。

11. 2009年年初，就保護珠三角水質及改善區域空氣質素，粵港政府表示已開展下列工作：

(a) 籌備《珠江河口水質管理規劃合作前期研究》，共同制定長遠的區域水污染控制策略和水環境管理方案；

(b) 推行《珠江三角洲地區空氣質素管理計劃》下的防治措施；

(c) 制訂2010年後的減排目標，共同建立合作機制，以減少排放污染物；

(d) 引進國際資金及管理經驗，以提升環保技術水平；及

(e) 推行一項為期5年的《清潔生產夥伴計劃》，協助業界提升清潔生產技術的應用。

12. 《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要(2008-2020年)》提倡共建"優質生活圈"，所涉及的範疇相比之前所述的"綠色優質生活圈"更廣泛，有關的內容概述如下：

(a) 共同建立"綠色優質生活圈"；

- (b) 支持粵港澳合作推行清潔能源政策，逐步實現統一採用優於全國其他地區的汽車燃料、船舶燃油與排放標準，力爭改善珠江三角洲地區空氣質量；
- (c) 鼓勵建立污染聯防聯治機制，開展治理環境污染、共建跨境生態保護區、保護水庫集水區；
- (d) 支持粵港共同研究合作發展清潔能源及可再生能源，實施清潔生產等方面的合作，建設具有經濟效益的區域能源供應銷售網絡；
- (e) 支持發展珠江三角洲區域的循環經濟產業，鼓勵粵港澳開展物料回收、循環再用，研究廢物管理合作模式；
- (f) 確保輸港澳農副產品和供水的優質安全；
- (g) 完善粵港澳三地傳染病疫情信息通報與聯防聯控、突發公共衛生事件應急合作機制，以及食品、農產品衛生事件互相通報及協查機制；
- (h) 鼓勵在教育、醫療、社會保障、文化、應急管理、知識產權保護等方面開展合作，為港澳人員到內地工作和生活提供便利；及
- (i) 共同推動專業技能人才培訓及建立勞動關係協調機制。

來源：節錄自資料研究及圖書館服務部擬備的資料便覽(FSC06(01)/08-09及FSC06(02)/08-09)。

珠海市城市規劃及綠化情況

珠海市建設

1. 珠海市的發展大致可劃分為三個階段：

- (一) 第一階段(1979-1989年)為創業階段，城市發展主要集中於現中心城區範圍(拱北、吉大、香洲、前山)，工業分佈於中心城區各個組團內，城市產業基本配套，功能基本完善。
- (二) 第二階段(1989-1999年)為第一次外擴階段，城市發展以中心城區為依託，開始向中心城區以北(唐家灣)、以南(南灣、橫琴)、以西(三灶、臨港)擴張，向南向北以發展工業為動力，帶動城市的增長；向西以基礎設施建設為先導，實施西部大開發。由於適逢國家經濟宏觀調控，導致外部需求不足與資金短缺，工業化與城市化規模均未達到預期目標。
- (三) 第三階段(1999年至今)為第二次外擴階段，城市發展重點轉向中心城區以外，尤其是西部地區(金灣、斗門)，並以發展工業為主，第二產業取得長足發展。

2. 珠海市規劃局梁玉昭副局長向考察團詳細介紹了珠海市交通、產業及城市格局最新的發展情況。

交通格局

3. 國務院於2008年年底通過的《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要》，要求"珠海要充分發揮經濟特區和區位優勢，加快交通基礎設施建設，儘快形成珠江口西岸交通樞紐"。珠海市委、市政府就規劃綱要而明確提出力爭"交通先行，兩年突破交通瓶頸，五年初步建成珠江西岸交通樞紐城市"的發展策略。
4. 珠海市交通定位圍繞打通海港、空港、口岸三大交通節點，尤其針對市內高欄港和珠海機場現時仍未能與鐵路及高速公路接通的問題，藉通過全面加快公路、鐵路幹線網絡建設步伐，盡快打通雙港(海港、空港)與國家交通幹線、珠三角城市交通網絡和內陸腹地之間的快速交通通道。
5. 珠海市的策略交通項目陸續出台，特別是廣珠鐵路、廣珠輕軌、港珠澳大橋、太澳高速、粵西沿海高速、江珠高速、機場高速、京珠高速、高欄港高速、香海路快速通道等已建、在建或即將開工建設的重大交通基礎設施，將會把港口、機場與鐵路、高速公路連接起來，珠海市藉此建設成珠江西岸的交通樞紐，乃至內地沿海重要的交通樞紐之一。

產業格局

6. 珠海市產業按"4+4"的格局規劃，即四大產業園區加上四小工業區的格局。四大產業園區是指高欄港經濟區、航空產業園、高新技術產業開發區和富山工業園；四小工業區則指南屏工業園、三灶工業園、新青工業園及平沙遊艇與休閒旅遊區。

7. 四大產業園區的定位如下：

- (一) 高欄港經濟區 — 利用高欄港深水條件，重點發展以石化、電力、鋼鐵、裝備製造、能源為主導的臨港重化產業和現代港口物流業，並積極發展現代造船業；
- (二) 航空產業園 — 圍繞珠海機場打造成的產業園，重點以積極推動發展飛機製造產業及航空物流業為主；
- (三) 高新技術產業開發區 — 大力發展電腦軟件、集成電路設計等高新技術產業；及
- (四) 富山工業園 — 重點發展電子資訊產業集群、家用電器產業集群、以及結合高欄港建設臨港加工業。

8. 珠海市現有和新增的工業項目將逐漸遷入四大產業園區及四小工業園內，按"東部大轉型"及"西部大開發"的策略發展。在珠海東部的高新技術產業開發區和南屏工業園，按"東部大轉型"的策略發展高新科技產業、創業工業、服務業、以及污染較小的輕工業。其餘位於珠海市西部的產業園及工業園，按"西部大開發"的策略，依託港口及空港的設施，發展先進製造業、物流業、以及臨港臨空產業。

城市格局

9. 珠海市城市格局是按"一條主軸、兩大板塊、三區一城"而規劃。一條主軸是指由從情侶路一直到海泉灣的一條發展主軸，而兩大板塊則指東、西兩大板塊，東部板塊目前發展比較完善，規劃主要是突顯濱海花園城市風貌，西部板塊現時發展仍屬初步階段，規劃以打做濱江田園城市風貌為主。至於三區一城，是指以香洲核心城區、西部主城區和橫琴新區三區共同發展的城市概念。

城市綠化

10. 綠化政策方面，珠海市把城市綠化規劃納入城市總體規劃。1993年編成的《珠海市園林綠地系統規劃(草案)》，具體提出了"遠近結合、點線面結合"的綠化原則，從而為整個城市的園林建設規劃出完整的綠地系統。
11. 1998年公告的《珠海市城市規劃條例》進一步規定珠海市綠地率不得低於35%，綠化覆蓋率不得低於40%，全市人均公共綠地面積不低於15平方米。各類建設項目的綠地率亦必須達到既定的指標。建設工程不得侵佔或者破壞城市規劃公共綠化用地。所有建設專案的綠化工程必須與主體工程同時規劃設計及建設。主體工程竣工驗收時，必須同時由市規劃主管部門驗收綠化工程；達不到要求的，不予驗收，市房地產登記部門不予辦理房地產權證書。

12. 截至2008年年底，珠海市的綠地面積達4 720公頃，其中公園綠地面積1 254公頃，建成區的綠地率達到39.8%，綠化覆蓋率達到44.6%。這些指標均居於廣東省前列。此外，該市是全國唯一以整體城市景觀入選"全國旅遊勝地四十佳"的城市。珠海市自1990年以來9次榮獲全省城市環境綜合整治定量考核第一；先後榮獲"國家園林城市"、"國家環保模範城市"、"國家衛生城市"、"中國優秀旅遊城市"和聯合國人居中心授予的"國際改善居住環境最佳範例獎"等獎項。
13. 珠海市近期實施"雙十百綠"工程，作為全民綠化運動的重點。當中包括建設森林公園、新建和改造特色公園、打造特色樹種路。據介紹，珠海將要打造的"綠與美組合"將成為"雙十百綠"工程中最大的亮點。以公園為例，方案規劃出每個公園都以一種花為主題的格局，例如海濱公園將以櫻花為主，而海天公園則種植桃花。珠海市亦致力通過綠化提升道路的景觀，並在情侶路重點進行綠化，將該路打造為城市主軸。
14. 珠海市考慮按四季開花的因素進行規劃，以期在每個季節都能在珠海的公園中欣賞到花開美景。同時，珠海市將圍繞3個國家級目標開展全民綠化工作：即2009年，順利通過國家園林城市覆複查；2010年，創建國家生態園林城市；2011年，創建國家森林城市。
15. 珠海市亦已於2008年成立市政園林局，該局集管理市政設施、調配市政公共資源、維持市容環境衛生、林業綠化、及加強對野生動物保護等職能於一身，將零散的市政管理功能進行總匯，以及將職能相近的部門集中，避免資源重疊、浪費公帑及難於管理的問題。

香港特區立法會
珠三角經濟發展及環境事務考察團

2009年5月15日至18日

(I) 考察團成員

曾鈺成議員 (立法會主席兼團長)
林健鋒議員 (立法會經濟發展事務委員會主席)
余若薇議員 (立法會環境事務委員會主席)
何俊仁議員
李華明議員
涂謹申議員
陳鑑林議員
劉江華議員
劉健儀議員
劉慧卿議員
陳偉業議員
李永達議員
梁君彥議員
張學明議員
黃定光議員
湯家驊議員
甘乃威議員
何秀蘭議員
陳克勤議員
陳茂波議員*
陳健波議員
陳淑莊議員
葉偉明議員*
謝偉俊議員*
譚偉豪議員*

(* 5月16日晚上加入)

(II) 內地接待官員

廣東省政府

- 萬慶良先生 (廣東省副省長)
唐豪先生 (廣東省政府副秘書長、省港澳辦主任)
陳志英先生 (廣東省實施規劃綱要辦公室副主任)
蔡允華先生 (廣東省發展改革委副主任)
戚真理先生 (廣東省經貿委巡視員)
吳軍先生 (廣東省外經貿廳副廳長)
黃飛先生 (廣東省衛生廳副廳長)
陳光榮先生 (廣東省環保局副局長)
楊榮森先生 (廣東省旅遊局局長)
吳銳成先生 (廣東省僑辦主任)
林迪夫先生 (廣東省港澳辦副主任)
林苗先生 (廣東省出入境檢驗檢疫局副局長)

深圳市

- 卓欽銳先生 (深圳市副市長)
李小甘先生 (深圳市旅遊局局長)
毛曉碁女士 (深圳市港澳辦主任)
潘偉新先生 (深圳市港澳辦副巡視員)

廣州市

- 劉保春先生 (廣州市港澳辦副主任)

珠海市

- 陳洪輝先生 (珠海市副市長)
梁玉昭女士 (珠海市規劃局副局長)

(III) 立法會秘書處職員

吳文華女士 (秘書長)
馬耀添先生* (法律顧問)
李蔡若蓮女士 (助理秘書長)
黃永泰先生 (公共資訊總主任)
曹志遠先生 (助理法律顧問)
余麗琼小姐 (環境事務委員會秘書)
游德珊女士 (經濟發展事務委員會秘書)
鄧曾藹琪女士 (環境事務委員會副秘書)
石逸琪女士 (經濟發展事務委員會副秘書)
余肇中先生 (研究主任)
袁持英先生 (公共資訊高級主任)
李漢華先生 (公共資訊高級主任)

(* 5月16日晚上加入)

(IV) 香港特區政府官員

呂炳漢先生 (環境保護署首席環境保護主任(基建
規劃))
鄭偉源先生 (駐粵經濟貿易辦事處主任)
蔡敏君女士 (駐粵經濟貿易辦事處副主任)

考察團照片(數碼光碟)