

粵港澳繪灣區藍圖 共創優質生活圈

三地若達成共識 可獲國家大力扶持



《灣區計劃》

兩大總體目標

1. 建立粵港澳優質生活圈
2. 引領大珠三角轉變經濟發展方式

粵港澳發展要務

- 珠三角五市：**改善生態環境
香港：改善居住環境、改善貧富懸殊
澳門：尋求經濟結構多元化



作為粵港澳三地落實《珠江三改革發展規劃綱要》中「共建優質生活圈」的具體落實行動，《環珠江口宜居灣區重點建設行動計劃》(以下簡稱《灣區計劃》)，早已於2月中旬在廣東、澳門結束了公眾諮詢期，惟香港還在延後。

參與該計劃組的專家向香港文匯報記者透露，粵港澳一旦達成共識，有關的計劃雖不具法律層面約束性，但可為三地的未來城市發展提供較具體和清晰的參照和指引，更有助三地政府在符合國家憲法、法律及港澳基本法的前提下，爭取在資源利用、產業協作、創新發展等方面獲得國家層面的政策和重點項目立項上的支持，大大有利於盡早達至十二五規劃中提出的，「粵港澳打造世界級城市群」的目標。

■香港文匯報記者 趙騰飛、唐苗苗

《灣區計劃》「六灣」要點

低碳灣

三地：加強保護森林、濕地、海洋三大生態系統。

生活灣

珠三角五市：人均住房面積增至40平方米；每萬人擁有醫生數達到23人；教育公共經費佔國內生產總值超過5%。

香港

維持公屋平均輪候水平、人均居住面積適度提高；每萬人擁有醫生數量持續上升；教育支出佔GDP比重爭取超出發達國家平均水平。

澳門

人均居住面積適度提高；每萬人擁有醫生數量持續上升；教育支出佔GDP比重爭取超出發達國家平均水平。

休閒灣

三地：建設融合生態、人文和海洋遊憩體系。

樞紐灣

三地：實現相鄰城市「1小時通達」；推動軌道交通發展。

服務灣

三地：以現代服務業為主產業結構、促進產業結構升級、增加就業機會。

創新灣

三地：建立全球著名創新經濟體系。

打造「六灣」生活 提升居民幸福感

《灣區計劃》對粵港澳三地共建優質生活圈，提出了具體的發展目標，即建立優美安全的生態支撐體系，打造「低碳灣」；建立覆蓋城鄉的民生保障體系，打造「生活灣」；構建複合多元的休閒遊憩體系，打造「休閒灣」；建立內外高度一體化的區域流通體系，打造「樞紐灣」；建立有強大輻射帶動能力的區域服務體系，打造「服務灣」；建立整合粵港澳三地優勢的區域創新體系，打造「創新灣」。

「低碳灣」，主要通過加強灣區森林、濕地、海洋三大生態系統的保護和生態功能的培育，建成複合型、多功能、網絡式的生態體系，營造更多綠色空間。

實現「居者有其屋」

提升居民的生活幸福感，也是《灣區計劃》的目標之一。在這個「生活灣」裡，要實現「居者有其屋」：珠三角五市實現人均住房面積增至每人40平方米；香港確保土地供應充足，維持公屋平均輪候約3年的水平，人均居住面積在現有基礎上適度提高；澳門人均居住面積在現有基礎上適度提高。

「生活灣」並提及要建立均等化、高水平的公共服務體系，至2020年，爭取實現珠三角五市每萬人擁有醫生數達到23人，教育公共經費佔國內生產總值超過5%，香港、澳門每萬人擁有醫生數量持續上升，教育支出佔GDP比重爭取超出發達國家平均水平。

灣區城市「1小時通達」

此外，《灣區計劃》提出要建設融合了生態、人文和海洋休閒遊憩體系的「休閒灣」。打造「樞紐灣」方面，灣區內相鄰城市間要實現「1小時通達」，港深核心區和珠澳核心區「半小時通達」，並推動灣區向「軌道時代」跨越。

灣區還將建立以現代服務業為主的產業結構，加快服務業發展，促進產業結構升級和城市功能提升，提供更充分的就業機會，培育「服務灣」。

在「創新灣」的建設方面，提出要建立全球著名的創新經濟體系、關聯度高帶動力強的臨港產業體系、品牌效應明顯的優勢傳統產業體系等。

港亟需解決居住問題

《灣區計劃》對珠三角五市以及香港、澳門提出了共同的建設目標，有專家稱，雖然總體目標一樣，但由於現階段這7個地方的社會經濟發展水平都一樣，需要解決的障礙也不一樣，各地應依照問題迫切性，制定符合各自實際的階段性行動計劃。《灣區計劃》建議，粵港澳三地在轉變經濟發展方式上，廣東應加快轉變經濟發展方式推動產業結構優化升級，香港積極向知識經濟發展轉變，澳門積極向經濟適度多元發展轉變。

珠三角需改善環境問題

中山大學港澳珠三角研究中心教授鄭天祥也指出，目前，對於珠三角五市來說，經過二三十年發展製造業，廣東的生態環境受到了一定程度的破壞，現在最迫切需要改善的是空氣、水質、海洋環境、濕地保護等生態環境問題；而對於香港來說，建設「宜居灣區」，最為迫切的是改善居住環境以及改善貧富懸殊；而澳門則必須尋求經濟結構的多元化。鄭天祥說，澳門與香港一樣，吃回歸紅利，必須改變單一客源、單一結構、單一投資的單一經濟結構。



■廣東生態環境已受到相當程度的破壞。迫切需要改善。

灣區交通規劃滯後

《灣區計劃》廣東公眾諮詢結束後，參與規劃的專家稱，交通規劃滯後鐵路和內河航運發展滯後，多市聯用體系效益難發揮。

鄭天祥在接受香港文匯報記者訪問時稱，《灣區計劃》初稿在交通規劃方面有點滯後，難以構建便捷高速的灣區交通樞紐網絡，在整個計劃文本結題時料會有所改進。

口岸與高速公路銜接不足

據稱，目前，灣區內口岸與高速公路的銜接不足，粵港澳三地的陸路口岸中，粵港之間僅皇崗/落馬洲口岸實現高速公路直接對接；粵澳之間，目前京珠高速、廣東西部沿海高速雖已聯通珠海，但未延伸至口岸。此外，在口岸與軌道交通銜接方面，僅羅湖口岸和福田/落馬洲支線口岸實現對接，制約跨界交流進一步密切。

鄭天祥說，深港西部通道的交通流量，遠低於設計預期，原因之一就是深港兩地在接駁交通等方面未能很好配合。此外，灣區需要非常強的連通性，目前，珠三角正進入軌道交通建設的高峰期，但《灣區計劃》對港澳如何對接珠三角軌道交通網這方面並沒有太多著墨。而在口岸通關上，目前粵港澳三地之間的通關口岸很多，但普遍效率不高，過關速度慢，阻礙了三地人員自由往來。



■《灣區計劃》將促進港澳與珠三角軌道網協調發展，並推動灣區邁向「軌道時代」。

粵專家指港矛盾心理拖延計劃

參與《灣區計劃》的廣東專家透露，按照原計劃，專家組要在2月28日提交對「灣區計劃」的修改完善建議，然後3月份進行研究結題，結題後，三地政府就會根據最後的方案，列出各自分步實施的具體行動計劃。但如今，由於港方未完成諮詢，所以這一切都要被延後了。

中山大學港澳珠三角研究中心教授鄭天祥稱，香港應以開放心態參與大珠三角規劃，不能一方面又想內地化，一方面又想獨自維持國際化，「要做國際和國內的門戶樞紐，單單靠香港是不行的，一定要與珠三角攜手才有可能，香港將國際化和與內地合作對立起來，這就是香港過去十幾年失去發展機遇的最大問題。沒有與內地的緊密結合，香港就失去了發展的腹地，在國際上就會漸漸失去競爭力。」

既怕邊緣化 又要爭主導

鄭天祥說，香港擔心被邊緣化，明白到要與內地合作才能維持發展，但在過程中又維持「大香港」主義，甚麼都要爭主導，害怕被內地化，這種自卑又自大的矛盾心理不利於香港的發展。

另有專家指出，香港不能一方面要求國家將香港納入「十二五」規劃內，卻因不應「十二五」規劃而進行研究和提出建議，完全吃回歸紅利；當廣東省代為籌劃，則又擔心失去主導龍頭地位，這種既要面子，又要首數，更不想承擔的心態，勢將拖累香港的整體發展，拖慢粵港整合的步伐，絕非香港之福。