



粵港澳大灣區：香港參與的策略及切入點

(「粵港澳大灣區」專題討論之二)

在今年3月的中央政府工作報告中，粵港澳大灣區計劃獲升格為國家發展策略，相關的規劃編制工作由國家發改委負責牽頭推進。之後的幾個月，廣東省政府以及香港和澳門特區政府緊鑼密鼓地展開前期研究、實地調研、社會意見徵集等準備工作(見附件表1)，就大灣區發展規劃分別擬備建議，以提交予國家發改委作綜合考慮。據報導，香港行政長官梁振英繼4月率隊到大灣區西岸城市訪問考察之後，日前主持諮詢會，徵詢社會各界對粵港澳大灣區城市群發展規劃的意見；香港特區政府預計會於6月底前向國家發改委遞交意見書。

緊扣十三五 應國家所需

一直以來，香港因應內地不同發展階段的需要而不斷調整定位，在為國家經濟發展作出貢獻的同時，亦把握箇中機會，提升和壯大自己的經貿功能、產業實力以及在國際市場上的地位。香港參與大灣區的發展亦應遵循這一「內外兼修、相得益彰」的思路：既要發揮和利用自身的獨特優勢，在大灣區的組建和國家未來發展中擔當積極的角色，充分體現「香港所長，國家所需」；亦要將深化與「珠三角」城市的合作與促進本港產業升級、民生改善以及社會發展等「內功」有機結合起來，反過來借助「區域所有」來彌補「香港所缺」，依託粵港澳大灣區這個更大、更廣闊和更開放的平台，為提升自身的經濟競爭力和推動社會持續發展開創新局面。

近年香港與「珠三角」城市的經濟增長速度呈此消彼長的趨勢，加上內地服務業的發展取得長足進步(見附件表2)，令兩地間的分工型態由改革開放初期的垂直式逐漸向水平式和混合式轉變，原先以「前店後廠」為特徵的跨境產業聯繫出現了鬆動，在一些領域更出現競爭大於合作的局面。粵港澳大灣區的發展規劃正好提供了跨境政策協調的平台，有望透過統籌兼顧，重新理順粵港產業的整體格局以及兩地的分工與協作關係，令資源共享、優勢互補、錯位發展、良性互動的區域一體化推進機制得以恢復和強化。

雖然香港至今仍沒有自己制定的經濟和社會發展規劃，但國家「十三五」規劃綱要中的「港澳專章」已為香港在未來國家發展中的功能和定位作出明確的論述。中央指出，「支持香港鞏固和提升國際金融、航運、貿易三大中心地位，強化全球離岸人民幣業務樞紐地位和國際資產管理中心功能，推動融資、商貿、物流、專業服務等向高端高增值方向發展」。同時，《港澳專章》亦提到「支持香港發展創新及科技事業，培育新興產業以及建設亞太區國際法律及解決爭議服務中心」。

毫無疑問，在探討香港於大灣區未來發展中的功能和定位時，應緊扣「十三五」規劃中的相關論述，特別是著眼於鞏固和提升本港作為國際金融、航運

中心和貿易樞紐的地位，推動融資、商貿、物流、專業服務等向高端、高增值方向發展。以「十三五」規劃為依歸來釐訂香港的角色，既凸顯了對「國家所需」的呼應，亦有助於爭取大灣區內其他城市的認同。

金融為紐帶 接一帶一路

近年國家大力推動人民幣國際化以及人民幣離岸市場建設，取得有目共睹的成績。香港作為全球首要的離岸人民幣中心，在各項人民幣業務操作上累積了豐富的經驗和基礎，長期擔當國家金融創新和資本市場對外開放的「防火牆」和「試驗田」；香港可爭取中央的支持，繼續保持金融業的「先行先試」優勢，以冀將來各項人民幣國際化政策仍會以香港作為首個「落地」點。

同時，國家「一帶一路」戰略穩步推進，將會帶動沿線國家數以萬億元的基礎建設及發展項目，在融資方面有龐大需求，衍生出眾多的金融中介業務。香港的融資服務發展成熟而多元化，在風險管理和資產配置方面擁有與國際接軌的優良制度和豐富經驗，無疑是「一帶一路」的金融服務樞紐，亦是大灣區與「一帶一路」對接的「天然」金融紐帶。

香港可為大灣區內的企業「走出去」助力，為他們到境外特別是「一帶一路」國家的貿易投資活動提供金融支援，例如信貸融資、保險、風險管理、金融顧問服務等；更可引領大灣區的金融創新，開發更多面向「一帶一路」的金融產品與服務方案，並吸引大灣區內的金融機構來港設點以及區內的企業來香港設立財資中心；還可透過拓展人民幣跨境流動的渠道以及加強與大灣區其他成員的跨界合作，促進大灣區「盤活」雄厚的人民幣資金儲備，並為區內資金參與投資「一帶一路」項目締造和引介機會。

谷航空服務 拓高端物流

作為國際航空樞紐以及區域航運中心，香港擁有全球最繁忙的貨運機場及第三大的客運機場；以貨值計算，航空貨運更佔到香港進出口貿易總額接近四成。目前在粵港澳大灣區內機場雲集，已造成了稀缺空域資源競爭的過度風險，亦可能對將來香港機場三跑擴建後吸引「珠三角」地區客源帶來衝擊。有見及此，香港應積極倡導「珠三角」機場在大灣區框架下，探求協同發展之道，避免出現「兄弟鬩牆」和惡性競爭。

香港、內地和澳門的航空當局可透過協調，推動香港、廣州、深圳、珠海和澳門等灣區內主要機場確立自身的市場定位和彼此間的分工關係，優化「珠三角」空域的使用與管理以及空運設施建設的佈局。例如，香港機場可進一步發揮國際航線特別是長途線路方面的優勢，澳門機場聚焦於葡語系國家航線，廣州機場繼續開拓國內航線，深圳機場主力發展高新產品的航空貨運，珠海機場則拓展航空輔助產業等。

飛機維修業素有專業技術性強、投資門檻高、附加價值大的特點，卻是香港具有一定先發優勢的領域；香港業界已在內地建立了多個維修基地，並向亞洲其他地方輸送人才和設備。香港可以依託自身在航空運輸以及飛機維修等方面的強項，拓展航空相關的高端服務，例如飛機的買賣與中介、飛機租賃、航空金融、人才培訓等，努力打造成為大灣區乃至亞太區的航空服務中心。

此外，隨著網購和電子商貿越趨普及，對高端物流和倉儲業的需求有增無

減。香港可考慮在大嶼山優先發展倉儲業，打造服務大灣區、面向「一帶一路」的國際物流中心，以配合未來商業發展和型態轉變的需要；同時，亦可藉此深化香港與大灣區其他城市特別是「珠三角」西岸城市的經貿合作，為粵港澳大灣區的發展開啟增長點，鞏固香港作為大灣區與「一帶一路」尤其是海上絲路沿線國家之間貿易轉口港的功能。

擴品牌內銷 偕民企出海

2015年，大灣區9個「珠三角」城市人均GDP為10.7萬元人民幣，同年內地的人均GDP僅為4.9萬元；而長三角和京津冀地區經濟基礎最佳的上海市和北京市，其2015年的人均GDP分別為10.4萬元和10.6萬元。若根據世界銀行的標準，珠三角9市中有6個城市（即廣州、深圳、珠海、佛山、東莞、中山）已達到全球高收入經濟體的行列。可見，大灣區已是內地經濟最發達的地區之一，甚至超越了「長三角」和京津冀城市群。

「珠三角」地區經濟發展水平高，其消費市場無論在規模總量、結構以及消費層次上均處於全國領先地位，對優質進口消費品的需求日益增加；大灣區的發展將為區內實現市場一體化注入新的動力。香港的產品和品牌可以利用在品質、設計、形象以及中檔定價等方面的綜合優勢，加緊拓展大灣區的內銷市場，特別是瞄準當地的中產階層以及新興的消費領域；在擴展業務的同時，亦可豐富大灣區的市場供應，為當地居民帶來更多優質的選擇。特區政府可與「珠三角」城市的政府加強G2G層面的合作，為港商拓展大灣區的內銷市場進一步「拆牆鬆綁」和提供更到位的便利。

另一方面，大灣區特別是「珠三角」西部城市的民營經濟發達；例如，佛山的民營企業數量達13萬家，其出產的家電、陶瓷、瓷磚、建築材料等產品在國內甚至國際上均具有相當的競爭力。香港是享譽世界的貿易樞紐，擁有發達的商業設施、深厚的人脈、廣泛的國際聯繫以及營銷、設計、品牌、管理等方面的頂尖人才，香港可擔當大灣區民企的「最佳拍檔」，幫助他們以香港為跳板「揚帆出海」，將產品打進國際市場甚至到「一帶一路」沿線國家設立生產基地。特區政府以及相關的貿易促進機構、商會等尤應鼓勵和協助香港的中小企業與「珠三角」的民營企業開展策略聯盟，以集腋成裘、形成團隊優勢，共同開發「一帶一路」的市場。

產業一盤棋 發掘新合作

香港已將「再工業化」提上日程，從推動創新和增加科技研發入手，鼓勵研發成果商品化，以冀發展創科產業和高增值生產工序。特區政府可把握粵港澳大灣區建設的機遇，透過與廣東省政府的協調，一來為香港的「再工業化」釐清方向和預設發展空間；二來可在發展大灣區的新形勢下，以「一盤棋」的全局思維來重新審視粵港的比較優勢，發掘兩地產業合作的新契機。

例如，除了策略管理、市場營銷和資金財務等方面的傳統「強項」之外，本港在應用型研發、科研商品化、檢測認證、工業設計、品牌創建與管理、知識產權交易等方面已逐漸建立了優勢，而這些「軟實力」的經營要素正是「珠三角」工業在轉型升級過程中不可或缺的「必需品」。

再如，香港可與深圳聯手，加緊落實落馬洲河套區「港深創新及科技園」的發展計劃，以創科為主軸，建立重點科研合作基地以及相關高端培訓、文化

創意和其他配套設施，吸引國內外頂尖企業、研發機構和高等院校等進駐。日後河套區更可發揮大灣區創科「領跑者」和「原爆點」的作用，並擔當大灣區青年的創業「孵化器」，為區內輸送科技、創意、人才與創業家。

近年「珠三角」的港資企業遇到諸多發展障礙，其中不少與內地的制度和政策有關；例如，勞工福利政策帶來了一系列歷史遺留問題，港商在實際經營中亦面臨或明或暗的掣肘等。粵港可聯手向中央建議，將「粵港澳大灣區」打造成深化體制改革的試驗基地和示範區，讓大灣區高度外向和開放的優勢轉化為推行新一輪制度創新的動力，包括爭取在大灣區率先實現內外企享有對等的市場准入、合資持股等權益以及展開勞工相關福利制度的改革試點。

倡體制對接 加速「同城化」

在推動城際間經貿融合的同時，打造優質生活示範區亦是「粵港澳大灣區」建設的重要內容。近年來大灣區的社會融合加快，港人到區內其他城市投資、就業、求學、居住、養老的情況趨於普遍，教育、文化、醫療、生態、社會管理等領域的跨境合作和體制對接更顯重要。

有見於內地將在今年內取消手機在國內的跨省長途和漫遊費用；香港可以此為契機，利用本港資訊科技基建發達以及匯聚國內外電訊商等優勢，推動本地與周邊城市在電訊與網絡服務方面的聯通與整合，率先在大灣區內取消中港國際長途電話的收費制度，今後更可探討取消跨境網絡漫遊收費以及逐步實現資訊自由流通。

隨著大灣區在向「同城化」邁進，解決跨境稅務問題的緊迫性將會進一步凸顯。國家稅務總局於2012年4月發佈《關於執行內地與港澳間稅收安排涉及個人受僱所得有關問題的公告》，對經常往返內地的香港居民帶來了不同程度的稅務影響，其覆蓋面更將隨著粵港「一小時生活圈」的形成而大幅擴大。特區政府可就此與中央政府展開溝通，商議解決港人每年在內地逗留達183天所涉及的個人所得稅的稅務問題；爭取讓港人在內地工作的收入所得於內地徵稅，而非內地的收入所得則按香港特區稅收法規繳付稅項。

此外，大灣區在推動科技進步和產業升級優化的過程中，需要大量的高端勞動力和專業人才。香港應積極推動與大灣區城市在職業培訓方面的合作，更可率先建立專業資格和教育資歷的相互認可機制，為人才在區內就業和自由流動創造更好的條件。

香港的教育界更可開拓思路，探討依託大灣區廣闊的腹地，突破本港在土地、成本和生源等方面的瓶頸，為香港教育的發展打開新局面。例如，大灣區內不少城市例如中山、珠海等居住環境佳、生活成本相宜，並且教育水平優、文化氣息濃厚，特區政府和辦學團體若考慮赴當地設立「港人港制」的寄宿學校，或可為香港下一代特別是弱勢群體的兒童和「雙非兒童」提供接受良好教育提供的一個另類的選擇。

2017年6月

以上資料由香港中華廠商聯合會秘書處編寫，內容僅供內部參考；如有任何查詢，請聯絡政策研究部。
電話：2542 8611；傳真：3421 1092；電郵：research@cma.org.hk

附表 1：粵港澳大灣區規劃啟動以來的三地政府動態回顧

日期	政府部門	主要內容
2017年4月	廣東省政府	廣東省發改委啟動編制粵港澳大灣區的規劃；當地專家表示，粵港澳大灣區正處於主軸加速時期。
2017年4月	香港特區政府	行政長官梁振英率領行政會議非官守議員、策略發展委員會和經濟發展委員會委員考察粵港澳大灣區城市群廣東省城市。
2017年4月	廣東省政府	馬興瑞省長出席粵港澳大灣區城市群發展規劃研究課題匯報會，聽取中國國際經濟交流中心的匯報，希望課題組立足粵港澳三地，著眼全國發展大局，注重精準定位，堅持問題導向，以最大限度促進人流、物流、資金流、資訊流暢通為主要目標。
2017年5月	香港特區政府	行政長官梁振英與深圳市委書記王偉中會面，就雙方共同關心的課題交換意見，包括香港和深圳如何合作，配合粵港澳大灣區城市群共同發展。
2017年6月	香港特區政府	行政長官梁振英在政府總部主持諮詢會，徵詢社會各界就粵港澳大灣區城市群發展規劃的意見。
2017年6月	澳門特區政府	行政長官崔世安會見珠海市委副書記、市長李澤中一行，雙方商議共同參與推動粵港澳大灣區建設。
2017年6月	澳門特區政府	行政長官崔世安出席《粵港澳大灣區城市群發展規劃》座談會，就有關規劃開展社會意見徵集活動。
2017年6月	廣東省政府	中國國際經濟交流中心受廣東省政府委託，課題組在北京發佈《粵港澳大灣區城市群規劃研究成果》。

資料來源：香港特區政府新聞稿、澳門特區政府新聞稿、廣東省政府網站。

附表 2：香港與「珠三角」城市的經濟增速及產業結構比較

	地區	2000年	2005年	2010年	2015年
GDP 增速 (%)	珠三角	10.5	12.5	12	8.6
	深圳	14.2	15	12	8.9
	廣州	13.6	13	13	8.4
	東莞	17.9	19.3	10.3	8
	香港	7.7	7.4	6.8	2.4
第三產業佔比 (%)	珠三角	38.5	44.1	48.7	54.6
	深圳	46.4	47.4	52.4	58.8
	廣州	52.4	56.9	61	66.8
	東莞	38.3	42.5	48.2	53.4
	香港	85.6	90.7	92.9	93.1

註：珠三角地區指廣州、深圳、珠海、佛山、江門、東莞、中山、惠州和肇慶。

數據來源：廣東省統計局、深圳市統計局、廣州市統計局、東莞市統計局、香港特區政府統計處。