



## 香港中華廠商聯合會 對「粵港澳大灣區城市群發展規劃」的補充建議

### 香港參與大灣區的原則

一直以來，香港都是因應內地在不同發展階段的需要而不斷調整自己的定位，為國家經濟發展作出貢獻之餘，亦提升和壯大本港的經貿功能、產業實力以及在國際市場上的地位。香港中華廠商聯合會認為，香港參與粵港澳大灣區的發展亦應該秉承這一思路：一方面要發揮自身的獨特優勢，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」；另一方面要將深化與「珠三角」城市的合作和促進本港的產業升級、民生改善以及社會發展等「內功」互相結合，借助「區域所有」來彌補「香港所缺」，為提升自身的經濟競爭力和推動社會的持續發展開創新局面。

本會亦強調，粵港澳大灣區發展計劃要發揮最大的經濟和社會效應，首要原則是應**統籌兼顧、妥善規劃**，讓不同城市在各展所長的同時，又能合理分工、緊密合作，達致**資源共享、優勢互補和錯位發展**。

### 對香港參與策略的補充建議

#### 1. 產業協作

近年香港與「珠三角」城市的經濟增速呈此消彼長的趨勢，加上內地服務業已取得長足的發展，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協作關係**，令良性互動的區域一體化推進機制得以恢復和強化。本會建議，特區政府可把握大灣區建設的機遇，透過與廣東省政府的溝通和協調，為香港的「再工業化」釐清方向和預設發展空間；更可在共建大灣區的新形勢下，以**區域一體化的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**，並就一些當前「珠三角」企業、各主要行業面臨的共性問題進行合作研究和探求解決方案，以提升區域產業的整體競爭力。

## 2. 拓展內外市場

「珠三角」地區經濟發展水平高，其消費市場無論在規模總量、消費結構及層次上均處於全國領先地位；大灣區的發展將為區內實現市場一體化注入新動力。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，為區內居民帶來更多優質的選擇。業界希望，特區政府透過與「珠三角」城市的 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，不少民企的產品在國內甚至國際上均具有相當的競爭力。香港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，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。本會建議，特區政府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，形成團隊優勢，共同開發「一帶一路」的市場。

## 3. 機場協同發展

國家「十三五」規劃綱要中的《港澳專章》以及《深化粵港澳合作 推進大灣區建設框架協議》均指出，要「鞏固和提升香港國際金融、航運、貿易三大中心地位」。香港是國際航空樞紐和區域航運中心，擁有全球最繁忙的貨運機場及第三大的客運機場。事實上，香港經濟高度外向，對航空聯繫的依賴程度高於其他城市；尤其是佔本地生產總值近六成的四大支柱產業，包括金融、貿易及物流、旅遊、以及工商支援及專業服務等，均與國際市場息息相關，必須依靠航空運輸來維繫對外聯絡。

目前在粵港澳大灣區內已雲集了香港、廣州、深圳、珠海和澳門等五個大型的機場，方圓數百公里的範圍內還有多個支線機場。大灣區內機場密度高，各機場又分屬不同的管理機構，有各自的發展訴求，近年更紛紛透過增設跑道和修建航站來擴容。這不但會對將來香港機場三跑擴建後吸引「珠三角」地區客源帶來一定衝擊，亦會造成稀缺空域資源的惡性競爭，影響各機場自己的運行效率、經濟效益和服務水準。

本會建議，特區政府及機場管理局應該積極倡導「珠三角」機場在大灣區合作的框架下，以香港國際機場為核心，尋求協同發展，避



免出現過度競爭。香港、內地和澳門的航空當局應通力合作，優化「珠三角」空域的使用與管理以及空運設施建設的佈局，並推動五大機場確立自身的市場定位和彼此間的分工關係。

此外，飛機維修業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。

#### 4. 大嶼山物流中心

港珠澳大橋落成通車指日可待，屆時大嶼山將會成為香港連結大灣區的重要陸路樞紐，加上香港國際機場的第三條跑道工程上馬；大嶼山集航空、高速公路、渡輪等多種交通模式於一身，具備發展「橋頭經濟」的有利條件。另一方面，在未來的國際經貿發展中，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；香港興建更多現代化倉儲設施的迫切性將會進一步凸顯。

有見及此，本會建議政府在釐訂大嶼山的產業發展方向時，可優先考慮倉儲業，把大嶼山打造成服務大灣區、面向「一帶一路」的物流中心，作為發展「橋頭經濟」的切入點；一方面可配合香港未來商業發展和型態轉變的需要，另一方面可深化香港與「珠三角」特別是西岸城市的經貿合作，為粵港澳大灣區的發展開啟增長點，鞏固香港作為區域與「一帶一路」尤其是海上絲路國家之間貿易轉口港的功能。

另一方面，作為亞太地區的商貿樞紐，香港匯聚了來自全球各地的優質免稅商品，與大部分國際知名品牌建立了緊密的業務關係；兼且地理位置優越，貿易便利程度、通關速度以及物流業的運作效率均高，在跨境人民幣使用、支付與結算等方面積累了豐富的經驗。香港可在內地跨境電商的快速發展中擔當更積極的角色；於大嶼山建設高端的國際物流中心，將有助於業界參與內地的跨境網購供應鏈，透過與內地電商平台的合作，將本港打造成為內地消費者「海淘」的首選中轉站以及境外網購產品輸往大灣區乃至全國的電商物流中樞。

#### 5. 跨境稅務

打造多元共融、一體化的優質生活大社區是粵港澳大灣區建設的重要內容。香港應全面深化本港與其他城市在社會領域的合作和體制對接，為本港居民在大灣區其他城市的跨境生活提供更大的便利，並利用大灣區的平台延展香港自身的城市發展空間。

本會認為，隨著粵港澳大灣區內的人員流動日趨頻密，如何妥善解決香港居民在內地工作、投資和生活所引發的跨境稅務問題將更具緊迫性。**特區政府應盡快與中央展開溝通，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等稅務問題**；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。

## 6. 體制改革

近年在「珠三角」的港資企業遇到諸多嚴重的發展障礙，其中不少與內地的制度和政策有關。例如，廣東省各地方政府在過去招商引資的歷史條件下，對港企執行「五險一金」政策的承諾所帶來的歷史遺留問題，例如追訴期和滯納金繳納等，當局至今未作出清晰的解決指引和說明，令港資企業對此普遍感到憂慮。再者，雖然國家近年已逐步放寬對外商進入內地市場的限制，但港商在實際經營中仍面臨一些或明或暗的掣肘；例如，香港投資者要與內地自然人以合資持股的方式共同創業，在法律層面上仍然受到限制。

有見於近期中央積極推進簡政放權、供給側結構性改革以及為企業減輕負擔，特區政府可向中央建議，**將「粵港澳大灣區」打造成國家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，特別是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**。

## 7. 教育合作

大灣區具有豐富而優質的教育資源。特區政府可透過與廣東省市政府的協調和政策性鼓勵，為教育界的合作和跨邊界發展創造環境。例如，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**，促進本港與澳、粵高校聯手培養管理人員之外，並協助香港職業訓練局在廣東設立分校或開設職業培訓課程；更可**推動在大灣區率先建立專業資格和教育資歷的相互認可機制**，為人才在區內的就業和自由流動創造更好的條件。

另一方面，配合「一帶一路」倡議，粵港澳可就培養「一帶一路」商貿人才建立策略性夥伴關係；除了為來港升學的「一帶一路」學生提供赴大灣區考察、見習和交流的機會之外，**三地還可聯合舉辦「一路一帶」商貿知識和業務管理的培訓課程和研究項目**，共同培養熟悉「一路一帶」經貿環境的專才。

2017年8月28日