



香港經濟民生聯盟 構建「粵港澳大灣區」建議書 (2017年5月)

建議要點

香港經濟民生聯盟（經民聯）認為，要把握粵港澳大灣區發展帶來的機遇，三地必須建立完善的協作制度，並在現有基礎上勇於先行先試、拆牆鬆綁，打破現有的地區藩籬，以創新的政策思維推動三地經濟進一步分工和協作，暢通人流、物流、資金流和信息流，為區內工商專業界和中小企提供更大的發展空間。對此，經民聯提出十二方面的建議：

1、設立國家層面統籌協調機制，解決大灣區合作發展重大問題。

- 建議由國家層面牽頭成立規格更高、聯繫更為密切的統籌協調機制，負責統籌研究和解決粵港澳大灣區合作發展的重大問題。
- 特區政府亦應設立專責委員會，由行政長官親自掛帥，集合政府各部門，以及政、商、專業等各界精英，進行具體的籌劃和跟進落實工作。

2、簡化灣區跨境稅務安排，吸引港企、港人大灣區發展。

- 目前，港人在內地工作累積或超過183日，便須繳付內地的稅款。建議內地仿效歐洲制定的《邊境城市稅務條例》，容許在內地工作的港人，只需繳付香港的稅項。
- 特區政府也應檢討《稅務條例》第39E條，讓港企就免費提供予內地使用的機器及工業裝置，同樣可獲得香港的折舊免稅額。

3、打造世界級科技灣區，支援創新科技和中小企轉型。

- 灣區經濟是金融服務與科技創新深度融合發展的經濟形態。特區政府應與粵澳探討建設科技灣區的構思，並設立常態化的合作機制，共同制定粵港澳三地的科技創新政策。



- 特區政府也可以港深創科園為試點，落實促進區內科研產業合作的針對性措施，如吸引國際科研機構進駐的優惠政策；設立綠卡制度，便利跨境科技人才往來，並對創新科技和綠色產業的港商提供額外稅務優惠和財政支援等。

4、加強基建聯通，打通人流物流。

- 特區政府應透過優化現行通關制度，進一步便利香港與澳門和內地之間的人流物流，包括優化現行的電子無縫清關；進一步完善人貨通關安排，探討由人貨分檢改為人貨合檢；長遠落實「一地一檢」，以及簽發「特別通行證」予經常跨境到粵港澳大灣區其他城市工作的香港居民等。
- 三地政府應著力探討現有港口、機場、大橋的資源整合及利用，實現優勢互補。同時，建議三地政府對於跨境基建作出一定程度的補貼，降低收費，減輕灣區居民的往返成本。

5、借大灣區契機，推動香港人民幣離岸業務中心樞紐建設。

- 香港應通過與珠三角的深度合作，支持本港人民幣離岸業務中心樞紐建設，包括進一步發展和豐富多層次金融產品，如離岸人民幣的存放、融資、外匯交易，以及人民幣計價金融產品創設與投資等，繼續推動內地企業對外投資，實現國際跨境投資需求以及便利機構管理風險。
- 兩地政府可探討在 CEPA 的基礎上，降低本地中小券商在大灣區內開立辦事處的門檻，提供「深港通」的股票買賣及諮詢服務；把「新股通」的概念先行在大灣區內應用，讓對香港情況比熟悉的大灣區居民，率先來港認購新股上市。
- 對於大灣區內的企業，也可透過「新股通」的機制，吸引海外投資者投資跨境認購；特區政府亦應深化稍後開通的「債券通」，如容許在北行運作一段時間之後，加快推出南向交易，以及容許在大灣區內先行先試。



6、爭取專業資格互認及港企「國民待遇」。

- 建議把握粵港澳大灣區的契機，進一步擴大互認的專業範疇和資格，並在區內先行先試，簡化相關的培訓和考核，放寬執業限制，擴大區內專業人才的發展空間。
- 特區政府應積極解決區內港資中小企轉型難、融資難的問題，爭取透過大灣區的發展，讓它們獲得與內地企業同等的「國民待遇」和相關的政策和財政支持，從而提升競爭力。

7、促進人才互通，長遠對港澳居民實行自由落戶政策。

- 在專業人才互動方面，特區政府應加強與廣東省特別是廣東自貿試驗區三大片區的對接，爭取為到當地投資或就業的香港專業服務人才，提供醫療、住房、教育、社保等政策支持。長遠而言，粵港澳大灣區可先行先試，考慮對港澳居民實行自由落戶政策，讓港澳人才在灣區享受當地居民同等的公共服務。

8、發揮香港檢測及認證的優勢，提升中醫藥「港標」地位。

- 在現行 CEPA 的基礎上，進一步擴大香港與內地檢測及認證的互認，協助香港業界在區內設立實驗室和相關設施，為區內製造和銷售產品提供相關服務，並優先發展與民生相關的服務項目。
- 特區政府應積極配合，與國家緊密合作，早日達到利用先進科技研發出一套國際認可的中藥標準這個共同目標。

9、免除三地長途漫遊費用，推動通訊無阻，落實司法協作。

- 推動電訊商逐步在灣區以內免除三地漫遊費用，逐步實現三地電信網路聯通和同城化，減輕在灣區工作和生活的港澳居民的通訊成本。
- 特區政府亦應進一步探討與內地在粵港澳大灣區落實司法協作，完善相關的仲裁和訴訟制度，提高知識產權保障，並設立高透明度的信息平台，讓投資者和專業人士作參考。



10、制定粵港澳大灣區版「負面清單」，降低業界准入門檻。

- 建議在現有各項協議和自貿區下「負面清單」的基礎上，整合成為粵港澳大灣區版，更加開放或最短、最少的「負面清單」，進一步放開粵港澳三地的市場投資，拆除現時貨物和服務貿易的壁壘和障礙，降低香港業界在區內市場的准入門檻，從而提升整個灣區的專業服務水平和競爭優勢。

11、鼓勵設立粵港澳大灣區英語學院，提升國際競爭力。

- 建議在粵港澳大灣區先行先試，鼓勵全球知名的語言學術機構，在區內設立國際性的英語學院，提供與國際接軌的培訓課程和考核，服務大灣區的民眾和企業，滿足大灣區長遠與海外接軌和競爭的需求。

12、設立智囊機構研究協作機制，為大灣區發展提供「智力支援」。

- 國家「一帶一路」戰略和粵港澳大灣區發展規劃，關係粵港澳長遠發展，需要大量的研究及分析，提供「智力支援」。建議三地政府合作設立智囊機構研究協作機制，制訂操作性強、具有國際水準的規劃設計方案，尤其在金融、科技、文化產業方面，制定出協同發展的行動方案。



香港經濟民生聯盟 構建「粵港澳大灣區」建議書 (2017年5月)

全文

1. 前言

- 1.1) 2017年3月5日，國務院總理李克強在第十二屆全國人民代表大會第五次會議的政府工作報告中提出，「要推動內地與港澳深化合作，研究制定粵港澳大灣區城市群發展規劃，發揮港澳獨特優勢，提升在國家經濟發展和對外開放中的地位與功能」，標誌粵港澳大灣區規劃正式提上中央的工作日程，對於香港與鄰近澳門和珠三角地區的發展，具有劃時代的意義。
- 1.2) 香港經濟民生聯盟（經民聯）一直支持香港積極參與中央制訂的發展規劃，透過與內地的多方面合作，為本地經濟尋找新增長點，擴闊包括中產、青年在內各階層的發展空間，同時為國家發展作出貢獻，故對粵港澳大灣區的構想和發展表示歡迎，並期望可以盡快落實。
- 1.3) 行政長官梁振英於今年4月下旬率團考察粵港澳大灣區的主要城市，並預計於6月底前就粵港澳大灣區的規劃發展事宜，向國家發展和改革委員會（發改委）提交意見，正式方案預計於年底前出台。有鑑於此，經民聯就粵港澳大灣區的現狀和未來發展，作出詳盡的分析和建議，期望政府詳加參考和採納。

2. 背景分析

2.1) 「城市群」和「灣區」的概念

- 2.1.1) 中國銀行（香港）首席經濟學家鄂志寰指出，城市群「一般是指在特定地域範圍內，以一個或多個特大城市為核心，由至少三個以上大城市構成，透過發達基礎設施網路，形成經濟聯繫緊密和高度一體化的城市群體」。



- 2.1.2) 暨南大學經濟學院教授封小雲則認為，「城市群可從兩方面作出定義，一是區域內城市的空間一體化，二是城市的功能一體化，後者即每個城市會有其專業功能，形成互補關係，透過經濟分工，合作形成一個具有競爭力的城市群體」。
- 2.1.3) 在不同城市群當中，部分由沿海分布的港口或城鎮組成，該等地區被稱為灣區，而背後衍生出來的經濟形態，被稱為灣區經濟。綜合各方分析，灣區基本具備開放的產業結構、發達的基礎設施和對外連繫網絡、高效的資源配置能力，以及強大的經濟外溢效應，憑藉區內城市間的協同效應，對於區域經濟和驅動創新產生正面作用，是所在國家經濟發展的重要增長一極。
- 2.1.4) 由於以上原因，灣區經濟能夠有效聚焦資本和人才，同時帶動經濟、社會、科技、生態等多維度建設，從而提升該區人口的生活環境和水平。不過，學者陳文鴻也指出，灣區經濟既有共同特徵也有共同問題，在成為國家經濟核心的同時，高度集中的經濟活動會吸引國內外投資，推高地價和生活成本，但無論如何區內個別城市已不可能獨善其身，脫離整體經濟趨勢。

2.2) 粵港澳大灣區的緣起

- 2.2.1) 早於上世紀90年代，時任香港科技大學校長吳家瑋已經提出「港深灣區」的概念，提倡香港和深圳應在能力和資源方面互補。多年來，探討區域一體化發展模式一直是粵港澳三地的重要議題，廣東省於2004年發起「泛珠三角區域合作」（簡稱「9+2」），鼓勵港澳兩地與廣東、廣西、海南、雲南、湖南、四川、貴州、江西、福建加強合作，是較早期的例子。
- 2.2.2) 2009年，國家發改委公布的《珠三角洲地區改革發展規劃綱要（2008-20年）》，倡議粵港澳共建優質生活圈，鼓勵在教育、醫療、運輸、環境保護等公共領域開展合作，是首次把珠三角地區與港澳合作提升為國家發展戰略。2011年，粵港澳三地政府聯合提出《環珠江口宜居灣區建設重點行動計劃》，而在同年簽訂的粵港、粵澳合作框架協議中，明確提出2020年「區域一體化格局基本確立」的發展目標，為日後的大灣區奠定基礎。



2.2.3) 到了2015年，國家出台的《推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動》，提出「深化與港澳台合作，打造粵港澳大灣區」，這是「粵港澳大灣區」概念首次在國家層面提出。隨後，在2016年出台的國家「十三五」規劃當中，提出「攜手港澳共同打造粵港澳大灣區，建設世界級城市群」，有關概念亦被列入今年3月的政府工作報告中，可見國家對粵港澳大灣區的重視程度在逐步升級。

2.2.4) 區域一體化的設想在內地並非新穎概念。事實上，自《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要(2008-20年)》出台後，廣東省政府隨即頒布《關於加快推進珠江三角洲區域經濟一體化的指導意見》，將廣州—佛山—肇慶，深圳—東莞—惠州，珠海—中山—江門打造成「三大經濟區」。圈內的資源、公共服務、基礎設施和交通運輸均相互銜接，進入區域治理的嶄新模式，為落實粵港澳大灣區的概念提供了一定的實證經驗。

2.3) 粵港澳大灣區的經濟概況

2.3.1) 粵港澳大灣區涵蓋珠三角廣州、深圳、珠海、佛山、中山、東莞、肇慶、惠州和江門九個城市，以及港澳兩個特別行政區，面積約5.7萬平方公里，總人口約6,800萬，本地生產總值(GDP)約1.3萬億美元。該區佔全國土地面積及總體人口的0.4%及4.5%，但經濟數量卻是全國的12.4%，是國家發展速度較快的區域。

2.3.2) 與現時著名的三大灣區(即東京灣、紐約灣和三藩市灣)相比，粵港澳灣區具有一定的規模優勢。按2015年GDP計算(1.3萬億美元)，高於三藩市灣區的8,000億美元，僅次於東京灣區的1.8萬億美元，並與紐約灣區相若。不過，若按同年人均生產總值(GDP per capita)計算，粵港澳大灣區則仍落後於其他灣區，發展空間很大。

2.3.3) 同年，粵港澳大灣區的進出口貿易額達到1.5萬億美元，是東京灣區的3倍以上；港口集裝箱輸送量接近7,200萬標箱，為三大灣區總和的5.5倍。更重要的是，粵港澳大灣區無論在面積或人口方面，遠遠超過該三大灣區，擁有不可量化的經濟潛力。



2.3.4) 粵港澳大灣區除了坐擁深圳前海、廣州南沙和珠海橫琴三個國家級新區外，還能借助國家的「一帶一路」戰略，增添優勢。國務院三部委於2015年發布的《推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動》，便專門提到粵港澳大灣區的形成，將會在海上絲綢之路建設上發揮非常重要的作用。廣東省政府隨後公布了《廣東省參與建設「一帶一路」的實施方案》，提出將粵港澳大灣區建設為海上絲綢之路一流的國際金融貿易中心、科技創新中心、交通航運中心和文化交流中心。可見，中央政府視粵港澳大灣為國家級戰略發展項目的重要一環。

3) 前景分析

3.1) 粵港澳大灣區的產業結構

3.1.1) 粵港澳三地的合作一直不斷演變，這與各地產業結構發展息息相關。由粵港早年「前店後廠」的合作模式，發展至近年香港成為內地投資者和企業開拓國際市場的跳板。經民聯深信，未來大灣區發展中，三地能夠以各自的產業優勢，合作無間，共同開拓國際市場，締造大灣區發展奇蹟。

3.1.2) 香港作為區內主要的國際大都會，擁有得天獨厚的國際化營商環境，更是理想的商貿樞紐。根據《代表香港境外母公司的駐港公司按年統計調查報告》顯示，在2016年，母公司在海外及內地的駐港公司共有7,986家。當中3,731家為地區總部及地區辦事處。另外，香港的金融市場享負國際盛名，而無論在交通運輸、法律、會計等專業服務、設計及市場推廣等商用服務的國際聯繫水平，都絕對領先其他珠三角城市，在粵港澳大灣區建設中將發揮不可替代的重要作用。

3.1.3) 作為世界旅遊休閒中心，澳門擁有完善的旅遊配套。同時，它是中國與葡語國家商貿合作的最佳服務平台，不但豐富了粵港澳大灣區的經濟結構，更大大提升了城市群產業鏈的多樣性。

3.1.4) 至於另外九個城市，深圳在高新科技發展上具有領先地位，其研



發經費支出佔每年 GDP 的比重超過 4%，已接近甚至超越某些發達城市投入的水平。廣州則交通便捷，是省內重要的交通樞紐。東莞、佛山、中山、珠海等作為製造業產地，背靠龐大的內地市場，逐步由傳統的勞工密集式加工中心跳出，轉型為先進、智能製造業的集聚中心，具備成為粵港澳大灣區腹地的條件。

3.2) 粵港澳大灣區的整體機遇

- 3.2.1) 如上所述，經過多年經濟互動和變遷，珠三角各市與兩個特區已逐步形成各自的比較優勢，也存在一定程度的經濟分工，同質化不多，互補性很強，不存在惡性競爭，而且都是採取外向型的經濟模式，擁有進一步落實「錯位發展」，朝向粵港澳大灣區目標的基本物質條件。
- 3.2.2) 更重要的是，正如不少論者指出，雖然粵港澳進一步合作和一體化的概念已經提出多年，但由於早年三地之間經濟收入和消費水平等的差距較大，缺乏短期讓利和互相合作的誘因；不過，目前有關差距已經收窄，特別是珠三角已逐步落實經濟轉型，目前開始具備與港澳「拼船出海」、「把餅做大」、共謀發展的條件，相信這也是中央政府把粵港澳大灣區納入國家規劃的背景。
- 3.2.3) 從制度層面看，珠三角地區與內地以至國外其他城市群相比，也具有獨一無二的條件：廣州擁有悠久的對外交流歷史和文化底蘊，深圳和珠海是改革開放以來重要的經濟特區，而香港和澳門則是「一國兩制」下的特別行政區，這是國際上一個殊例，在政策上能夠做到靈活度、開放度最高，包容性最強。
- 3.2.4) 近年，珠三角的跨境交通基建日趨成熟，港珠澳大橋、廣深港高速鐵路的落成，將有助拉近粵港澳三地民眾的地理距離，真正落實「一小時生活圈」的目標。這將為三地民眾加強日常交往，並進而在制度層面作突破，建立經濟、社會、文化等領域的全面互聯互通創造「紐帶」和條件。
- 3.2.5) 另一方面，資訊科技和互聯網的發展和普及，也協助打破粵港澳之間的傳統地理界限，促進了創新要素的流動和對接。香港的金



融和專業服務業領先，深圳的科技和創新生態完善，而珠三角城市大多是以現代製造業為主，加上完善的通訊基建和輻射全國、全球的海陸空聯繫，將可形成從募資、研發、製造到貿易運輸的創新鏈和產業鏈，有助區內經濟進一步升級，朝向成熟的科技灣區目標進發。

3.3) 粵港澳大灣區的整體挑戰

- 3.3.1) 不過，珠三角各市和港澳之間在合作上也存在不少局限和挑戰，而當中最關鍵的問題就是如何打破「9+2」城市之間各自的利益考量和行政壁壘。合作必須建基於各方的共同意願和預期得益，但這在「9+2」當中存在一定變數。從過去的軌跡可見，倘若這個問題未獲解決和舒緩，中央政府的行政安排也會事倍功半。
- 3.3.2) 如前部分所述，粵港澳之間的經濟互補性較強，但在有的領域仍然存在一定的競爭關係。以航運業為例，香港、深圳和廣州都希望保持或發展成為國際樞紐機場，而香港、深圳鹽田和廣州南沙的貨櫃碼頭也存在競爭。雖然中央在有的問題上能夠發揮協調角色(如協調空中航道的分配)，但在其他領域卻未必起到這個作用。
- 3.3.3) 事實上，要落實粵港澳大灣區的建設，首先必須解決以何種方式具體推行，以及各持份者角色的問題，例如是以國家規劃的方式，還是以三地聯席會議方式運作？客觀分析，正是由於粵港澳三地的發展模式獨特，故一直處於沒有「龍頭」的多中心狀態：廣東在經濟、人口、地域規模上佔優，而香港則在發展階段，法治、市場化程度上領先。正如廣東省發改委主任何寧卡早前建議「中央賦予更大改革權限」，有關問題亟待粵港澳三地共同協商解決。
- 3.3.4) 撇除利益考量因素，粵港澳三地之間目前仍存在不少制度差異。除了以上提到航空網絡和港口缺乏協調、存在競爭的問題之外，正如何寧卡指出，現時區內還存在三個相互獨立的關稅區，人員、資金等生產要素尚未實現自由流動，跨境的溝通機制和經濟體制未能對接，在城際交通一體化、環保和生態環境、公共服務同城化等方面仍面臨協調難題等，這些都需要時間和耐性，特別是高效的行政制度改革和措施解決。



- 3.3.5) 事實上，以對接交通網絡、實現區內貨物和人員自由流動為例，香港特區政府既要解決現實的技術障礙（如協調通關安排、駕駛制度和路面運作），政治上亦要爭取市民支持，因為在《基本法》框架之下，任何相關建設工程的開支，理應由特別行政區支付，亦需要在本地層面獲得一定的政治共識，方能成事。
- 3.3.6) 另一方面，粵港澳三地亦要探討如何深化現有的合作機制，以服務貿易為例，中山大學粵港澳研究院副院長陳廣漢認為，如何將「一國兩制」、廣東省自貿區和《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》(CEPA) 先行示範區等的多重體制優勢疊加，將是粵港澳大灣區突破的重點。雖然香港與內地已於2015年落實服務貿易自由化，但由於管理權責不清晰、內地與港澳服務業運作方式不同等因素，即使是廣東省，在政策落地上仍然存在障礙，有待進一步解決。

4) 經民聯對構建粵港澳大灣區的具體建議

- 4.1) 基於粵港澳的合作現狀和以上觀察，經民聯認為，要把握粵港澳大灣區發展帶來的機遇，三地必須建立完善的協作制度，並在現有基礎上勇於先行先試、拆牆鬆綁，打破現有的地區藩籬，以創新的政策思維推動三地經濟進一步分工和協作，推動人流、物流、資金流和信息流的自由流動，突破發展瓶頸，發揮灣區經濟的效益，從而為區內工商專業界和中小企提供更大的發展空間。具體建議包括：

1、設立國家層面統籌協調機制，解決大灣區合作發展重大問題。

- 4.2) 正如廣東省發改委主任何寧卡指出，「建設粵港澳大灣區是一個系統工程，建立一個協調有力、靈敏高效的合作機制至關重要」。經民聯建議特區政府與廣東省發改委聯手，向中央政府提出，研究在國家層面建立粵港澳大灣區建設統籌協調機制，負責統籌研究和解決粵港澳大灣區合作發展的重大問題，同時妥善處理地區發展差異衍生的矛盾和阻礙。



- 4.3) 建議有關機制由國家發改委牽頭，規格應高於現有的粵港、深港聯席會議，以及港澳的高層合作會議制度。由國家層面牽頭成立規格更高、聯繫更為密切的統籌協調機制，特別是就目前甚少觸及、涉及的粵港澳三地的共同議題，建立統一的區域統籌協調機制，才有可能實質推動具體操作事宜，解決合作過程中可能面臨的疑難。
- 4.4) 至於在特區政府層面，經民聯亦建議盡快設立專責委員會，由行政長官親自掛帥，集合政府各部門，以及政、商、專業等各界精英，就如何配合粵港澳大灣區規劃、推動本港經濟發展，進行具體的籌劃和跟進落實工作。
- 4.5) 另一方面，經民聯和業界也注意到，在剛完成公眾參與活動的《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》當中，未有明確納入粵港澳大灣區的相關政策方向和建議；經民聯認為，特區政府在日後的城市規劃當中，應與粵港澳大灣區的發展作出有機配合，以進一步協助發揮灣區經濟和城市群的經濟效益，同時提升香港的競爭力。

2、簡化灣區跨境稅務安排，吸引港企、港人到大灣區發展。

- 4.6) 繁複和不利的稅務安排，是目前粵港澳三地人流、物流、資金流和信息流自由流動的主要窒礙因素之一。目前，港人在內地工作累積或超過 183 日，便須繳付內地的稅款，令不少港人不願北上發展。經民聯建議內地可仿效歐洲制定的《邊境城市稅務條例》，作出「特殊處理」，容許在內地工作的港人，只需繳付香港的稅項，既可減輕成本，亦可省卻繁複的報稅手續，從而吸引更多港人前往內地工作和生活。
- 4.7) 另一方面，根據香港《稅務條例》第 39E 條，如果納稅人將機器或工業裝置給予他人在香港以外地方使用，便不可獲得香港的折舊免稅額。工商專業界一直要求政府就《稅務條例》第 39E 條作出檢討，經民聯亦認為，可把握粵港澳大灣區發展的契機，在大灣區先行先試，讓港企就免費提供予內地使用的機器及工業裝置，同樣可獲得香港的折舊免稅額。



3、打造世界級科技灣區，支援創新科技和中小企轉型。

- 4.8) 灣區經濟是金融服務與科技創新深度融合發展的經濟形態。美國、日本等成功的灣區經濟，都是由本國強大的創新動力和完善的科技生態所支撐發展。粵港澳地區在產業發展上，也應聚焦於創新科技，把握河套「港深創新及科技園」(港深創科園)的契機，將粵港澳大灣區打造成世界級科技灣區。
- 4.9) 經民聯認為，香港可借助粵港澳大灣區的發展，積極加強與區內主要城市的協作，共同打造完善的創新科技產業鏈，合作進行科技研發、知識產權保護、科技融資等金融和專業服務等，發揮香港在人才和融資方面的優勢，為區內科技創新產生「牽線搭橋」的作用。
- 4.10) 具體而言，特區政府可與粵澳探討建設科技灣區的構思，並設立常態化的合作機制，共同制定粵港澳三地的科技創新政策。特區政府可以港深創科園為試點，落實促進區內科研產業合作的針對性措施，如吸引國際科研機構進駐的優惠政策，推動創科、創業和創投「三創」，設立綠卡制度、便利跨境科技人才往來等。
- 4.11) 此外，特區政府亦可因應粵港澳大灣區發展的方向，例如推動創新科技和綠色產業等，為投入相關行業和作出相關投資的港商提供額外稅務優惠和財政支援，包括為設計及研發開支提供三倍扣稅，為綠色生產、專利權及相關利潤提供優惠稅率等，以財政手段鼓勵港企參與粵港澳大灣區的建設。

4、加強基建聯通，打通人流物流。

- 4.12) 經民聯認為，特區政府應主動推進粵港澳大灣區的發展，透過優化現行通關制度，進一步便利香港與澳門和內地之間的人流物流。具體而言，包括優化現行的電子無縫清關；進一步完善人貨通關安排，探討由人貨分檢改為人貨合檢，增加便捷程度；長遠落實「一地一檢」，以及簽發「特別通行證」予經常跨境到粵港澳大灣區其他城市工作的香港居民等。



- 4.13) 另一方面，為真正落實粵港澳大灣區的一體化，特區政府應積極考慮延長現有口岸的通關時間，讓更多口岸提供24小時的通關服務，達到與珠三角真正的無縫連接；同時，特區政府亦可把握落馬洲河套區發展港深創新及科技園的契機，考慮提供更多便利科技等專業人才進出的措施。
- 4.14) 此外，雖然區內的跨境交通基建設施已日臻完善，但仍然存在不少瓶頸和資源錯配的問題。經民聯認為，三地政府應著力探討現有港口、機場、大橋的資源整合及利用，處理好各項基建的進一步建設和營運，實現優勢互補，亦要果斷解決現實存在的相關技術問題，如汽車出入境政策、鄰近基建和邊界土地的利用等。
- 4.15) 為促進粵港澳大灣區人員流動尤其是居民日常往返，建議盡可能調低有關交通費。例如，廣深港高鐵經濟效益巨大，要更好地發揮其效能，關鍵是吸引更多的乘客搭乘，但根據特區政府的資料顯示，廣深港高鐵日後通車的假設車費，由本港到廣州南站沿途各站的車費，由53港元至210港元不等。這個費用將較現時東鐵線到落馬洲，以及直通車到廣州為高。而且，由於工程成本不斷上漲，外界擔心收費將進一步調高。再如，港珠澳大橋的收費問題也引起不少市民關注。為了更好發揮基建的社會效益，建議大灣區三地政府加強協調，作出一定程度的補貼，盡量調低各項基建的使用收費，研究推出一些月票優惠計劃等，減輕灣區居民的往返成本。

5、借大灣區契機，推動香港人民幣離岸業務中心樞紐建設。

- 4.16) 金融服務業方面，香港可通過與珠三角的深度合作，支持本地人民幣離岸業務中心樞紐建設。例如，進一步發展和豐富多層次金融產品，包括離岸人民幣的存放、融資、外匯交易，以及人民幣計價金融產品創設與投資等，繼續推動內地企業對外投資，實現國際跨境投資需求以及便利機構管理風險。
- 4.17) 粵港澳大灣區規劃以金融行業作為「龍頭」發展，而香港作為國際金融中心，可為大灣區以至國家作出多方面的貢獻。具體而言，



兩地政府可探討在 CEPA 的基礎上，降低本地中小券商在大灣區內開立辦事處的門檻，提供「深港通」的股票買賣及諮詢服務。香港證券業擁有多多年經驗，具備國際視野，亦了解市場運作，可為內地投資者提供最佳的投資港股經驗。

- 4.18) 對於香港而言，一旦實行「新股通」，自必可以大大提高香港國際金融中心的地位，引導金融科技創新，起到脫胎換骨的果效。建議可把新股通的概念先行在大灣區內應用，讓對香港情況比熟悉的大灣區居民，率先來港認購新股上市，以加強港股的流通性和擴闊深度和廣度。
- 4.19) 對於大灣區內的企業，也可透過「新股通」的機制，吸引海外投資者投資跨境認購，以便起着良好的互動作用，令灣區內的機構得以不斷壯大。同時，特區政府亦應深化稍後開通的「債券通」，如容許在北行運作一段時間之後，加快推出南向交易，以及容許在大灣區內先行先試。
- 4.20) 另外，特區政府亦可爭取在現行機制下，進一步降低粵港澳雙向金融機構的准入條件，放寬香港銀行在內地每市開設一家支行的限制，以及放寬在深圳、廣州和其他改革試驗區內的港資基金管理和證券公司的持股比例等等，為港企爭取更大的發展空間。

6、爭取專業資格互認及港企「國民待遇」。

- 4.21) 目前，香港與內地正透過 CEPA 機制，在建築及相關工程、證券及期貨服務、保險服務等領域，逐步實現專業資格互認。經民聯建議把握粵港澳大灣區的契機，進一步擴大互認的專業範疇和資格，並在區內先行先試，簡化相關的培訓和考核，放寬執業限制，擴大區內專業人才的發展空間。
- 4.22) 另外，特區政府要積極解決區內港資中小企轉型難、融資難的問題，爭取透過大灣區的發展，讓它們獲得與內地企業同等的「國民待遇」和相關的政策和財政支持，從而提升競爭力。

7、促進人才互通，長遠對港澳居民實行自由落戶政策。



- 4.23) 在廣東省的《十三五規劃》當中，已經提出「爭取國家支持開展技術移民制度試點」。特區政府應考慮在專業人才互動方面，加強與廣東省特別是廣東自貿試驗區三大片區的對接，爭取為到當地投資或就業的香港專業服務人才，提供醫療、住房、教育、社保等政策支持，提高港人到廣東省工作和定居的誘因。
- 4.24) 長遠而言，粵港澳大灣區更可先行先試，考慮對港澳居民實行自由落戶政策。全面實行居住證制度，讓港澳人才在廣東享受當地居民同等的公共服務，或使用相互認可機構提供的服務，三地政府可就相關安排在更高層次作統合。與此同時，香港亦應積極應對人口老齡化和高端人才儲備不足的現實，在可控制範圍內進一步放寬各類輸入人才計劃，促進與大灣區其他城市的人才互動。
- 4.25) 港澳正面對愈來愈沉重的人口老年化壓力，由於土地不足，難以興建大量養老院舍，長者往往要輪候多年才能夠入住。廣東省不但鄰近港澳，兩地文化接近，而且擁有大量土地，在安老產業上近年更發展迅速。建議大力推動粵港澳大灣區安老產業的發展，包括讓香港的養老、養生產業北上落戶，既可讓港澳長者到廣東省養老，以較相宜的費用享受更好的養老服務，亦可以把握「銀髮潮」的商機，發展養老和養生產業。

8、發揮香港檢測及認證的優勢，提升中醫藥「港標」地位。

- 4.26) 香港擁有高誠信及完善的知識產權保障系統，先進的通訊設施和國際化的環境，加上毗鄰珠三角製造基地，有利檢測及認證行業的發展壯大。
- 4.27) 經民聯建議把握粵港澳大灣區及港深創科園的契機，在現行 CEPA 的基礎上，進一步擴大香港與內地檢測及認證的互認，協助香港業界在區內設立實驗室和相關設施，為區內製造和銷售產品提供相關服務，並優先發展與民生相關的服務項目，朝向產品標準一體化的目標進發。
- 4.28) 另外，特區政府近年積極發展香港的中醫藥標準（「港標」），而內



地亦正按照《中醫藥標準化中長期發展規劃綱要(2011—2020年)》推進落實中藥標準化工作的戰略目標。特區政府應積極配合，與國家緊密合作，早日達到利用先進科技研發出一套國際認可的中藥標準這個共同目標。

9、免除三地長途漫遊費用，推動通訊無阻，落實司法協作。

- 4.29) 目前已有不少資訊及通訊科技公司以優惠價格，提供覆蓋全球的電話卡產品和服務。隨著港珠澳大橋和廣深港高速鐵路的開通，港澳兩地與珠三角的經貿和民生聯繫將會更頻繁；經民聯建議，港澳兩地可與廣東省協商，鼓勵電訊商逐步免除三地漫遊費用，實現三地電信網路聯通和同城化，減輕在珠三角工作和生活的港澳居民的通訊成本，以及免除轉換電話之苦，令港澳與珠三角真正做到通訊無阻。
- 4.30) 為了保障區內投資者的權益，同時盡量減少營商規限，經民聯建議特區政府在兼顧港澳與內地法律制度差異的前提下，進一步探討與內地在粵港澳大灣區落實司法協作，包括完善相關的仲裁和訴訟制度，提高知識產權保障等，以促進該區的發展。
- 4.31) 另外，鑑於粵港澳三地的金融法規和監管制度不盡相同，經民聯建議，完善現有的法律法規文件交流制度並建立溝通機制，就涉及跨境金融服務和其他金融政策的立法建議相互通報及諮詢，並可成立三地的法律事務協調機制，處理涉及多方合作的法律事務問題，按需要提出立法建議，為粵港澳大灣區訂立專門的法例。
- 4.32) 經民聯和工商專業界都認為，透明化的資訊服務可鼓勵港商進入內地，推動粵港澳大灣區的發展，故應汲取現有 CEPA 和廣東省自貿區的經驗，設立高透明度的信息平台，提供涉及大灣區的發展藍圖和大灣區以下各市／特別行政區的具體措施等關鍵信息，讓投資者和專業人士作參考，並就重大措施徵求工商專業界的意見。
- 4.33) 另一方面，粵港澳大灣區也可先行先試，設立特定的聯絡點，為本地和港澳企業提供一站式的註冊、登記和諮詢服務，減省企業獲取不同部門牌照審批所需的時間和行政成本。



10、制定粵港澳大灣區版「負面清單」，降低業界准入門檻。

- 4.34) 經民聯認為，特區政府應與廣東省政府聯手，致力拆除現時貨物和服务貿易的壁壘和障礙。其中一項重要舉措，是要憑藉香港在專業服務領域的優勢，在粵港澳大灣區的發展框架下，爭取降低香港業界在區內市場的准入門檻，從而提升整個灣區的專業服務水平和競爭優勢，締造多贏局面。
- 4.35) 雖然香港與內地已於2015年底實現服務貿易自由化，但不少業界仍然面對「大門開，小門不開」的疑難；特區政府應把握粵港澳大灣區規劃的機遇，同時憑藉香港專業服務國際化的優勢，爭取先行先試，適度降低港人或港企在旅遊、法律、會計、建築、保險等行業的從業或投資准入限制，包括放寬相關的股權限制和業務範圍等，從而達到推動人員流動和服务貿易自由化的目的。
- 4.36) 特區政府亦可向中央爭取，在現有各項協議和自貿區下「負面清單」的基礎上，整合成為粵港澳大灣區版，更加開放（最短）的「負面清單」，進一步放開粵港澳三地的市場投資。

11、鼓勵設立粵港澳大灣區英語學院，提升國際競爭力。

- 4.37) 香港作為國際化大都會，兩文三語並行，擁有多年的英語教育經驗，亦有多所知名的國際學校進駐。經民聯建議在粵港澳大灣區先行先試，鼓勵全球知名的語言學術機構，在區內設立國際性的英語學院，提供與國際接軌的培訓課程和考核，服務大灣區的民眾和企業，滿足大灣區長遠與海外接軌和競爭的需求。

12、設立智囊機構研究協作機制，為大灣區發展提供「智力支援」。

- 4.38) 國家「一帶一路」戰略和粵港澳大灣區發展規劃，關係粵港澳長遠發展，需要大量的研究及分析，提供「智力支援」。建議三地政府合作設立智囊機構研究協作機制，制訂操作性強、具有國際水準的規劃設計方案，尤其在金融、科技、文化產業方面，制定出協同發展的行動方案。



5) 總結

- 5.1) 可以預期，粵港澳大灣區將提供寶貴的契機，讓粵港澳三地突破以往的合作模式，把相互經貿合作提升到新的層次，進入建立區域一體化的統籌協作階段。三地政府應協商、思考如何進一步打破框框，以開放和公平競爭的心態，致力拆除貿易壁壘，為實現灣區「經濟圈」創造有利條件。
- 5.2) 香港作為重要的國際金融和貿易中心，更應積極配合國家「一帶一路」的宏觀戰略，肩負起將灣區連結至全球經濟的重任。經民聯期望特區政府詳加考慮和採納以上建議，為本地工商專業界在粵港澳大灣區開拓新的發展空間。

(完)