

加強大灣區內資本、人口、貨物和服务流動

香港總商會

(本會已於8月28日向香港特別行政區政制及內地事務局局長，以及商務及經濟發展局局長發送本函之英文版)

1. 香港作為粵港澳大灣區（大灣區）的一部分，我們的優先要務是利用和加強自身的長遠優勢，以抓緊其所締造的機遇。促進區內資本、人口、貨物和服务的跨境流動，以期達至最終無縫對接，是大灣區成功發展的重要元素。由於大灣區內的城市隸屬不同海關區域，有各自的法律和行政制度，要改善跨境流動，就必須大力加強區內跨部門之間的合作和互動。為回應大灣區所帶來的機遇和挑戰，總商會現謹提出以下建議，以供政府參詳：

I. 從區域層面出發，重新審視《香港2030+》研究

2. 由政府牽頭進行的《香港2030+》研究，被喻為「以願景帶動、積極務實及行動為本的策略規劃」，凸顯出香港在締造優質生活環境方面所面對的挑戰。總商會早前在一份建議書中表示，我們原則上歡迎政府在最新的總體規劃下所提出的建議，但卻憂慮多項規劃如《香港2030+》、《香港智慧城市藍圖》、《香港氣候行動藍圖2030+》及《鐵路發展策略2014》等，如何能做到互相協調（[見此](#)）。

3. 事實上，該建議書關注到《香港2030+》研究未有充分探索區域合作如大灣區發展所帶來的更廣泛機遇。例如，隨著本港與鄰近城市的連繫日漸加強，我們或可進一步令本地經濟結構更多元化，以鞏固香港作為貿易、金融和專業服務中心的地位，從而擴大香港的經濟總量。因此，我們建議政府從更廣泛的層面重新審視香港的整體發展策略，並制訂更全面的區域性發展規劃，以促進與深圳和其他大灣區城市的合作。

II. 利用香港的金融架構加強資本流動

4. 正如7月1日簽署的《深化粵港澳合作 推進大灣區建設框架協議》指出，香港可透過促進大灣區的發展，鞏固其國際金融中心的地位。要加強地區內外的資本流動，香港應考慮採取措施，協助推動人民幣進一步國際化、建立「商品通」機制，以及提升我們作為區域資產管理中心的地位。

5. 為加強我們作為領先離岸人民幣中心的地位，香港特區政府應與內地相關單位商討擴展自貿區的試驗計劃，延伸至讓離岸資金能透過大灣區內各城市回流國內。此舉將

可提供另一回流的渠道予離岸人民幣，為離岸流動資金帶來更多選擇。有關安排亦可增加離岸人民幣資金對利率和市場需求的敏感度，從而加快人民幣國際化的步伐。

6. 香港作為全球頂尖的首次公開招股市場，我們的融資和再融資市場在區內首屈一指，具備廣泛的國際投資來源。隨著「滬港通」及「深港通」成功上馬，**建立香港與深圳之間的「商品通」**，將可令**金融市場和投資者相互得益**。現時許多國際企業利用香港作為區內的風險管理平台，他們透過高流動性的商品期貨市場，分散所持有的資產。對於華南的商品貿易商而言，由於其商品價格與國際市場並不同步，「商品通」的設立有望提供一個解決方案。

7. 香港有高度密集的國際基金經理和資金，為投資者提供多元化的投資產品。截至2016年底，共有2,779個證監會認可的集體投資計劃，以及133個上市交易所買賣基金。透過2017年1月推出的基金互認計劃，54個跨境基金（6個本地基金和48個內地基金）獲准公開發售。總商會認為，**開放基金互認及增加開放予內地投資的本地基金數目，將可提高兩地基金的互聯性和可交易性，使香港和內地皆可受惠**。鑒於接近一半的在港基金資產由海外基金經理管理，將基金互認的覆蓋範圍擴大至包含海外管理的香港基金，將可為內地投資者提供更廣泛的投資工具之餘，亦能鼓勵外國資產管理公司在香港建立業務。

III. 港口機場合作 促進人流物流

8. 大灣區計劃提供了大好良機，讓區內的港口和機場鞏固其地位。香港是華南的貨物分銷中心，亦是主要的轉運樞紐，而區內其他港口則主要處理直接貨運。加強這些港口之間的合作，應可提升大灣區的整體貨運能力。與此同時，若能改善大灣區機場之間的空域協調，機場容量、航線效率和飛行安全均可得以提升。

9. 隨著港珠澳大橋和港深港高速鐵路即將落成通車，**兩地陸路連繫得以加強，將有利於區內機場和港口在客貨轉運方面在結構上加以合作**。對於採用商用客機往返區內各地的商務旅客來說，他們將歡迎能夠利用到大橋及香港與區內機場之間的直升機服務的安排。在大灣區規劃下，可以試驗形式引入機場之間的直升機服務安排，惟須視乎空域和直升機泊位的供應情況。要進一步拓展大灣區的空運業務，當局應鼓勵香港與珠海機場合作，以把握大灣區西部發展所創造的機遇。我們期望政府牽頭與珠海當局合作，推進這方面的發展。

IV. 在落馬洲河套地區推出試驗計劃，刺激人流和資金流

10. 爭奪人才是全球現象。吸引和留住人才（特別是高端人才）在香港和區內工作，對大灣區的成功發展尤為重要。人口的自由流動，是建立大灣區內城市可持續合作關係的關鍵，故此政府應考慮推出簽證，給予特定類別的大灣區居民來港工作和營商的權利。有關簽證可跟隨亞太經合組織商務旅遊證的做法，並以先行先試的方式，發放予河套區內的員工。

11. 另一個可考慮以河套區作為試點的試驗計劃，是放寬研究基金的申請要求，以刺激創新創意活動。簡言之，來自香港和內地的研究基金均可開放予河套區內設立的所有研究機構申請。儘管上述跨境安排需要政府之間的協作，但這將可加強中港兩地機構的研究合作，從而提升大灣區在創新科技領域的整體競爭力。

V. 引入特殊工作簽證及稅務安排以增加人流

12. 根據與內地簽訂《關於對所得避免雙重徵稅和防止偷漏稅的安排》，香港居民在任何 12 個月內於內地工作或停留連續或累計超過 183 天，須向內地政府申報，並須繳納內地的個人所得稅。實際上，這安排不但妨礙在國內工作的香港專才的流動（即人流），而且會拖慢大灣區的發展。因此，總商會建議考慮延長居留測試期限至 200 天，或容許香港居民繳納香港稅。

13. 值得參考的是前海為鼓勵海外專才到當地工作，自 2013 年起提供個人所得稅補貼。根據有關政策，「在前海工作、符合前海優惠類產業方向的境外高端人才和緊缺人才，其在前海繳納的工資薪金所得個人所得稅已納稅額超過工資薪金應納稅所得額的 15% 部分，由深圳市政府給予財政補貼」。而橫琴亦已採取同類政策。有見及此，總商會期望南沙、以至整個大灣區都能實施類似優惠政策，以鼓勵區內的人才流動。又或者政府可與有關內地機關商討向在大灣區工作的香港居民發出特殊工作簽證，讓他們享有優惠稅率。

14. 與此同時，位於大灣區內的橫琴和前海已引入對鼓勵類產業企業（即現代物流、資訊服務、科技服務及文化創意工業）按 15% 的稅率徵收企業所得稅。¹為鼓勵更多香港資金投入到該等產業，總商會期望政府能游說大灣區內其他地方政府採納類似的稅務優惠。

VI. 增加廢料流以達至循環經濟

15. 隨著大灣區內的聯繫將更趨緊密，總商會早於 2010 年提出，加強區內合作有助達至循環經濟。從定義上，循環經濟是減少過度消耗的方式，亦是重用和循環再用廢料的途

¹ [財稅\[2014\]26 号](#)

徑。憑藉大灣區城市接收和再造可循環物料的產業能力，加上香港的管理和供應鏈專長，大灣區有潛力發展循環經濟。

16. 鑒於區域性發展循環經濟將涉及不同司法管轄區的環境標準，總商會認為各政府間在設定指引和尋求解決方案時，需要有充分的協調和討論，以有效實現循環經濟。有見及此，政府應就發展區域循環經濟，與大灣區各對口機構展開討論，這有望協助香港及其他大灣區城市處理廢物問題。隨著區內人民教育和富裕程度有所提升，相關政策，以至區內的空氣、水和土地污染等其他環境問題，能否被納入大灣區發展藍圖及成功處理，將在未來數十年對人民的健康和生計產生重大正面影響。若然生活質素有所提升，有關措施將增強大灣區對企業和人才的吸引力。

VIII. 設立大灣區辦公室及大灣區工作委員會，以加強區域了解、聯繫及資訊流通

17. 過去數十年，11 個大灣區城市迅速發展，並已建立自身優勢、專長、經濟結構及需求。然而，香港及大灣區內企業未必完全了解或得知該等資訊。政府應設立大灣區辦公室，以制訂建議、策略和政策方針，並界定香港在大灣區發展及經濟增長的潛在參與角色。該辦公室將負責促進大灣區政策得以暢順和有效地落實、推進區內政府之間的協調，以及向公眾發放大灣區的官方資訊。大灣區城市間亦應每年舉行高級官員會議，以及設立工作接洽點。

18. 政府應考慮融合現有資源，協助港企更深入地了解大灣區的機遇，從而更有效地把握機遇。現時，駐粵經濟貿易辦事處、投資推廣署、貿易發展局及香港生產力促進局均同步推廣大灣區的產業服務。此外，多個行業及商業協會亦就大灣區的發展提供不同種類的服務及資訊。

19. 就此，政府應設立工作委員會，促進該等公共及法定機構和商業協會的定期交流。這將可令資訊流通變得更有效和集中，有助港企更準確地掌握大灣區的發展機遇。

總結

20. 過去數十年，珠江三角洲（即大灣區）的整體發展可謂缺乏區內合作和協調。由於各自為政，未有適當考慮鄰近城市的發展，每每出現區內城市同步發展同類產業的情況。鑒於中央政府正聚焦發展大灣區，區內城市有望憑藉各自的優勢及特點，集中推動產業互補，以促進大灣區的整體發展。總而言之，大灣區需要新的合作模式，以融合及優化區內各城市的經濟。

21. 展望未來，香港必須專注發展具競爭優勢的領域，充分發揮其作為國際金融、航運及物流、離岸人民幣及爭議調解中心的既有專長。憑藉「一國兩制」的特點、嚴守法治、鄰近大灣區製造基地、金融及專業服務專長，以及我們的國際視野，都奠定了香港在大灣區發展中所擔任的重要角色。藉著這些發展，香港或可在某些近年遇到瓶頸的領域取得突破，例如房屋及土地短缺、年輕人的發展機會、教育及長者護理服務等。
22. 本建議書反映總商會就大灣區發展的初步意見。我們期望日後能促進政府與商界的進一步交流。