



匯賢智庫

SAVANTAS POLICY INSTITUTE

# 粵港澳大灣區發展

## 建議書



## 目錄

第一部分 前言 .....	2
1.1 大灣區綜覽 .....	2
1.2 政策背景 .....	3
1.3 優勢及挑戰 .....	6
1.4 願景 .....	7
第二部分 推動主要行業發展 .....	9
2.1 金融界 .....	9
2.3 建築及測量 .....	14
2.4 科技界 .....	16
2.5 工商界 .....	18
2.6 旅遊業 .....	20
2.7 創意產業 .....	22
2.8 運輸、物流及航運 .....	25
第三部分 促進生產要素流動 .....	28
3.1 人才流動 .....	28
3.2 物流 .....	30
3.3 資金流 .....	30
3.4 信息流 .....	31
第四部分 其他主要建議 .....	33
4.1 爭取中央協調機制 .....	33
4.2 建立特區政府跟進機制 .....	33
4.3 聚焦金融及科技創新 .....	34
4.4 加強支援中小企 .....	34
4.5 於內地建設港人宜居生活、工作圈 .....	35
4.6 鼓勵青年在大灣區發展 .....	35

# 第一部分 前言

## 1.1 大灣區綜覽

粵港澳大灣區發展計劃屬國家層面的經濟規劃，地域範圍涵蓋香港特別行政區、澳門特別行政區及珠三角九個城市（廣州、佛山、肇慶、深圳、東莞、惠州、珠海、中山及江門）【見圖一】。截至 2015 年底，區內人口逾六千六百萬，GDP 總量達一萬三千四百億美元。

圖一：粵港澳大灣區地圖



若按全國各省份及直轄市經濟總量排行，廣東省長居榜首，於 2015 年達七萬二千八百億人民幣，按 2017 年九月底匯率計算約為一萬一千億美元，而大灣區內的珠三角九個城市本身的經濟總量則達九千九百九十億美

元，佔整個廣東省的 GDP 近九成。從此可見珠江三角洲對國家整體經濟發展一直發揮著舉足輕重的作用。

然而與世界上其他知名灣區相比，粵港澳大灣區在人均 GDP 方面仍然遙遙落後。現時粵港澳大灣區人均 GDP 為 20,255 美元，東京灣為 47,619 美元，至於三藩市灣區則為 104,166 美元。【詳見表一】由此可見，粵港澳大灣區的發展潛力仍然龐大。如能成事，粵港澳大灣區將可媲美東京灣區、紐約都會區、舊金山灣區等主要區域經濟群，對香港的經濟機遇以及對國家的整體發展皆有無可限量的影響。

表一：三藩市灣區、東京灣以及粵港澳灣區的各项統計資料對比

	三藩市灣區	東京灣/東京大都市圈	粵港澳灣區
範圍	9個縣 主要城市：三藩市、聖荷西、奧克蘭	1都3縣 東京都、千葉縣、埼玉縣、神奈川縣	9個市 + 2個特區
面積 (平方公里)	17,384	13,562	56,000
人口	768萬	3,780萬	6,618萬 (常住)
生產總值 (2015)	0.8 萬億美元	1.8 萬億美元	1.3萬億美元
<b>人均生產總值</b>	<b>104,166美元</b>	<b>47,619美元</b>	<b>20,255美元</b>

## 1.2 政策背景

自從國家於 1978 年決定改革開放以來，香港企業家一直率先帶著香港資金在內地投資，在關鍵時期為國家經濟發展作出重要貢獻。鑑於當時香港廠商主要集中於製造業，對勞動人口需求高，加上國家政策鼓勵，故大部分港資都在人口密集的珠三角地區投資設廠。

2003 年，兩地簽署《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》（簡稱 CEPA），進一步促進兩地資源流動。隨著兩地經濟交流不斷增加，以及中國內地於 2003 年加入世界貿易組織等因素，兩地經濟發展的長遠合作需要更清晰的定位。有見及此，時任中共廣東省委書記張德江於 2003 年首次提出泛珠三角區域融合發展的概念，或作「泛珠三角經濟區」。當其時的構想涵蓋九個省份以及兩個特區（福建、廣東、廣西、貴州、海南、湖南、江西、四川、雲南、香港和澳門）。

過去 20 年，隨著大珠三角地區發展，中央以及地方政府多次推出規劃檔，致力完善大珠三角地區的經濟規劃；當中主要的官方文件包括：2004 年《珠三角城鎮群協調發展規劃（2004-2020）》、2008 年《珠三角規劃綱要》、2009 年《大珠江三角洲城鎮群協調發展規劃研究》及 2010 年《環珠江口宜居灣區建設重點行動計劃》。

至 2016 年，國務院宣佈《關於深化泛珠三角區域合作的指導意見》；同年，廣東省十三五規劃綱要【1】、國家十三五規劃綱要【2】亦先後提出發展粵港澳大灣區。

## **【1】廣東省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要（節錄）**

第十章：促進深度融合發展 形成粵港澳臺合作新局面

第三節：深化泛珠三角區域合作

「深入實施泛珠三角區域合作國家戰略，貫徹落實《國務院關於深化泛珠三角區域合作的指導意見》，構建以粵港澳大

灣區為龍頭，以珠江—西江經濟帶為腹地，帶動中南、西南地區發展，輻射東南亞、南亞的重要經濟帶，將泛珠三角區域打造成為全國改革開放先行區、全國經濟發展重要引擎、內地與港澳深度合作核心區、『一帶一路』建設重要區域、生態文明建設先行先試區。」

## 【2】中華人民共和國國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要（節錄）

第十二篇：深化內地和港澳、大陸和台灣地區合作發展

第二節：深化內地與港澳合作

「支持港澳參與國家雙向開放、『一帶一路』建設，鼓勵內地與港澳企業發揮各自優勢，通過多種方式合作走出去。加大內地對港澳開放力度，推動內地與港澳關於建立更緊密經貿關係安排升級。深化內地與香港金融合作，加快兩地市場互聯互通。加深內地同港澳在社會、民生、文化、教育、環保等領域交流合作，支援內地與港澳開展創新及科技合作，支持港澳中小微企業和青年人在內地發展創業。支持共建大珠三角優質生活圈，加快前海、南沙、橫琴等粵港澳合作平臺建設。支持港澳在泛珠三角區域合作中發揮重要作用，推動粵港澳大灣區和跨省區重大合作平臺建設。」

2017年，粵港澳大灣區發展規劃列入李克強總理匯報的中央政府工作報告。

## 2017 年政府工作報告（節錄）

「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，提昇在國家經濟發展和對外開放中的地位與功能。我們對香港、澳門保持長期繁榮穩定始終充滿信心。」

由此可見粵港澳大灣區發展規劃已經提升到國策層面，務求我國也要發展出像三藩市灣區等能有牽頭作用、力度強勁的經濟引擎。

### 1.3 優勢及挑戰

廣東沿岸向來得天獨厚，佔盡地利。清朝與西方初期的貿易就限於廣東一口通商。隨著國家經濟政策從計劃經濟逐步轉為市場經濟，國家先行先試的四個經濟特區就有三個設於廣東省內（深圳、珠海、汕頭）。四十年的改革開放，打造了廣東沿海地區一片繁華的景象。

受惠於多年改革開放的驕人成績以及兩個特區的傳統歷史優勢，粵港澳大灣區既是一個龐大的消費市場，也提供了一個非常蓬勃高質的勞動市場。逾六千六百萬的常駐人口確保區內有充足的勞動力供應。區內多家高等學府的悉心培育，加上深圳前海與香港分別吸收著全國科技創新與金融行業的頂尖人才，確保了區內勞工質素能夠應對現代社會及國際市場瞬息萬變的需求。珠三角城市較長期接觸外界以及港澳地區的消費文化，加上其高於全國平均的消費能力，隨年月孕育出要求高的消費者，有利我國設計與生產在國際市場具競爭力的產品。

除了人口因素外，粵港澳大灣區內也有廣州及深圳兩個人口過千萬的超級城市。這些大城市多年來累積的經驗、城市基礎建設和制度，加上當地經濟本身的動力，為粵港澳大灣區的長遠經濟發展建立了關鍵而穩固的經濟支點。再配合其他獨具優勢的城市，例如香港作為國際金融中心、澳門作為娛樂中心、深圳前海作為區內的科技創新中心以及廣州作為嶺南文化起源地。若能以高鐵、港珠澳大橋等交通基礎建設打通地域隔閡，彼此相互合作、相輔相成，那麼粵港澳大灣區作為南中國對外的門戶將能獨具一格地成為全國重要的經濟引擎，以實際成果為中國持續經濟改革，邁向國際市場的方向垂範。

當然，粵港澳大灣區涉及三個獨立關稅區及司法管轄區，較難自然水到渠成。受「一國兩制」所限，兩地人才、貨物、資源等皆有許多法律限制阻礙自由流動。和歐盟相比，雖然歐盟是由許多主權獨立的國家組成，但其經濟一體化，人員、貨物、資金及信息皆可於區內自由流動。縱觀全球其他知名灣區，均少見灣區內法律制度及文化截然不同的情況。可見粵港澳大灣區要克服的官僚壁壘甚多，當中尤其需要解決人流、物流、資金流、資訊流等資源流動的窒礙。唯有如此，粵港澳大灣區才有望得以蓬勃發展，成為長遠人均產值能夠媲美東京灣、紐約灣、三藩市灣區等全球首屈一指的經濟區域，帶領中國經濟發展更上一層樓。

## 1.4 願景

大灣區發展的長遠目標是成為**更開放、更創新、一體化的市場和宜居區域**。自改革開放以來，國家透過各種試驗區逐步推動經濟市場化、貿易自由化，成效顯著。1980年，深圳成為中國第一個經濟特區後，經濟發展迅速，成為廣東省以至全國的經濟火車頭，至今成功轉型為世界矚目的創新

科技產業重鎮。深圳的成功除了有賴國家政策支持，和靠近香港也有莫大的關係。在香港上市的騰訊，以及創始人為香港科技大學研究院畢業生的大疆，都是結合深港兩地優勢，因而取得成功的例子。

國家近年為推動進一步改革，在廣東省三個城市設立自由貿易試驗區，包括廣州市南沙新區、深圳市前海片區及蛇口片區以及珠海橫琴新區。這些自貿區引進了一系列開放措施，然而礙於自貿區規模有限，缺乏內部實體經濟，成效較預期小。大灣區的發展，正好提供機會，更大規模地推動區域一體化。大灣區如果能夠成功發展成更開放的創新共同體，將發揮龐大的經濟能量，不只區內 9 個城市和 2 個特區受惠，還可帶動全國經濟的發展。

大灣區在經濟合作以外，亦要透過合作，改善基建、城市管理、社會服務，提升區域生活質素。大灣區城市群的建设，能夠為國家「一帶一路」建設提供支撐點，提升大灣區的經濟實力和生活質素，同時能夠給予香港更大發展空間，為港人締造更多機遇。

## 第二部分 推動主要行業發展

2017年8月，匯賢智庫舉行了十場討論，徵詢不同界別，瞭解他們在大灣區的發展狀況，面對的機遇和挑戰，以及對未來大灣區建設的期望。以下為各界意見摘要。

### 2.1 金融界

#### 優勢及定位

1. **國際金融中心**：香港憑著健全法律制度、資金自由流通、資產保障、成熟專業服務等優勢，將繼續發揮國際金融中心的作用，協助國內企業走出去，進行投融資，特別是為「一帶一路」區域項目投融資方面發揮作用。
2. **總部經濟**：「深港通」、「滬港通」等互聯互通機制除了促進內地市場對外開放，同時加強香港作為海外企業第二上市中心的吸引力。海外企業可通過在香港上市吸納內地資金，有助香港鞏固國際金融中心地位。此外，內地企業走出去的進程仍持續，很多選擇在香港設區域總部。隨著內地知名品牌越來越多，在香港設區域總部的需求理應會越來越大。

#### 困難

3. **准入門檻偏高**：雖然 CEPA 為多種金融服務提供了開放措施，但對於企業進入內地的門檻仍然偏高。例如：香港保險經紀公司在內地設立獨資保險經紀公司，須符合「總資產 2 億美元以上」，「經營歷史 30 年以上」和「在內地設立代表處 2 年以上」的條件；「金融

租賃公司的境外發起人，最近 1 年年末總資產原則上不少於 10 億美元」。又例如根據 CEPA《補充協議十》，香港證券商在上海、廣東、深圳及一些金融試驗區可申請設立可進行交易的全牌照證券公司，但每地名額有限。因此，目前利用 CEPA 進入內地的金融機構多是先前已經進入內地的大企業或者具中資背景在香港金融企業，中小型金融機構難以受惠。

4. **內地資金限制**：近年國家為推行人民幣國際化，採用多項開放措施，例如合格境外機構投資者(QFII)及人民幣合格境外機構投資者(RQFII)制度，以擴大離岸人民幣資金池。然而，為了維護國家貨幣金融穩定，預計國家在短中期內仍不會讓人民幣自由兌換及全面開放資本帳，而且不時推出人民幣管制措施。例如，2015 年中央加緊外匯管制，至今年 8 月底，香港人民幣資金池已縮小近一半，影響人民幣產品的發展。
5. **制度差異**：香港和內地銀行業採取不同的合規標準。香港業界跟隨國際標準，開戶方面相對嚴格。內地開戶相對容易，然而企業要向外調動資金時相應會有困難。

## 建議

6. **降低准入門檻**：進一步推動對香港在金融領域（包括：銀行、資產管理、證券等）的開放措施，放寬香港業界在內地設立金融機構的准入門檻，例如降低資本要求，擴大中小型金融機構發展空間。
7. **進一步開放市場**：擴大基金雙向互認；容許香港保險產品在內地售賣；准許香港金融機構在內地經營人民幣計價產品。

8. **促進大灣區跨境資金流動：**逐步推動大灣區內資金自由流動，業界人士建議包括：在前海、橫琴等區，讓在當地及香港設有業務的跨境企業建立現金管理處／資金池管理公司，調動資金跨境，按其規模和需要，每年給予相應額度；或者實行大灣區「兩本帳」，同樣可先以自貿區作為試點，讓合資格企業設立兩本帳，一本對內一本對外，兩本帳之間的調動有額度上限。
  
9. **成立專門投資基金：**香港外匯儲備（包括土地基金）資產達約四千億美元（相當於香港流通貨幣七倍多）。金管局一直被人詬病投資策略保守，近年才在美元資產以外，增加於英國和內地的投資。不少人都曾建議政府仿效挪威、沙地阿拉伯、新加坡等地政府設立主權財富基金，投資於具潛力的地區。隨著大灣區發展，特區政府應積極主動參與，例如可將撥出部分外匯儲備基金（如土地基金）和業界合作，成立「大灣區基金」，投資於大灣區中地價尚低但具發展潛力的土地，建設產業或生活園區，一來可補香港可用土地短缺之不足，二來可協助香港業界把服務輸出大灣區，例如醫療、安老、教育及各式個人服務。
  
10. **設立「創新板」吸引科企來港上市：**業界普遍支持港交所成立「創新板」。目前北京新三板不乏來自廣東的科技企業，而不少科技企業還等待在深圳上市。「創新版」可吸引廣東科技企業來港進行首次或第二次上市，從而引進投資和研發技術。其中「創新初版」只限機構投資者參與，可吸引風投基金、私募基金、家族資本來投資。投資者可分散投資於不同公司，同時創業者也不用擔心被單一投資者操控。

11. **推動產品多元化**：推出更多人民幣計價產品，例如黃金市場的地位在「一帶一路」和人民幣國際化過程中都非常重要，但是香港還沒有真正的商品交易所，政府可以考慮這一點。
12. **金融科技**：舊金山區和紐約分別是科技和財金中心，距離較遠，而香港作為金融中心，可和毗鄰的多個科技中心合作，一同發展金融科技。除了深圳，其實佛山、東莞等地也已經發展成為有規模的金融科技後勤基地，例如一些跨國銀行和顧問公司已把金融科技後勤業務移至東莞松山湖，而華為、騰訊也在當地設置基地。
13. **推動大灣區接軌國際標準**：可從特定城市如深圳、廣州、佛山著手，逐步推動大灣區銀行業與國際接軌，協助企業走出去。

## 2.2 法律及會計

### 優勢及定位

1. **專業優勢**：香港的會計師與律師有能力和國際經驗可助大灣區發展。香港在合同保護、知識產權保護、解決爭議等方面均富經驗，能最大限度保護企業的合法權益。香港有充足的人才可以提供法律服務，幫助國內企業進軍國際市場，同時幫助海外公司開拓國內市場。同時，香港大律師有充裕的人脈網絡，可協助內地法律業界接觸國際同業。
2. **仲裁服務**：很多國際仲裁採用英美法系的國際法，香港大律師可以直接出庭參與，所以香港在以仲裁方式處理內地上市公司與英美上市公司爭議方面的確有明顯優勢。國內的法律仲裁服務中心亦需要

香港大律師分享國際仲裁所需的審問經驗。所以法律界支持政府積極推動香港成為大灣區仲裁中心。

## 其他意見

3. **為會計界提供國民待遇**：中小型會計師事務要應付兩地雙重監管、負雙重法律責任。香港會計師到內地執業亦需另外考取內地會計資格證書，而難度頗高。因此會計界支持政府推動兩地會計資格國際互認，同時希望政府爭取為香港會計於大灣區提供國民待遇。
4. **提升香港律師在內地的待遇**：香港律師雖然接受與內地律師一樣的考核內容，以考取內地資格，但是實際待遇跟內地律師有別。好像：香港律師於律師行持股不得多於 49%，換言之香港律師即便有國內律師資格亦不能做大股東；同時，只許一間國內律師行與多間香港律師行聯營，而不能反之。香港公民就算有內地律師資格，仍然不能參與刑事、行政法律的案件。因此，法律界希望政府為業界爭取更多有利本港業界於內地執業的權利。法律界亦希望香港律師可以在大灣區各地方政府或其他機構擔任法律顧問，提供關於境外法律的意見。
5. **稅務協議**：法律及會計界認為，目前 183 日內地免稅協議有礙專業人才自由流動。因此，業界希望政府能為本港業界爭取稅務優惠，提供誘因吸引本港法律及會計專才常駐內地，加速建設大灣區一體化。但不少人士期望在生活及工作各方面得到國民待遇，訴求與全面推行港人港稅或有衝突，而且 183 天規定是國際慣例。因此，另一建議是參考前海模式，對於從事鼓勵類行業的合資格企業及個人

徵收較低稅率，期望最終分別減至 16.5%（企業）和 15%（個人），可先在限定城市推行。

6. **為業界提供更多各城市的資訊**：法律界認為，大灣區各城市之間應該互相分工，共同合作。法律界希望特區政府及廣東省市各政府能早日制定各城市的產業分工，本港法律專業分工細緻，此舉將有助法律服務提供者制定相關業務策略。另外，多提供各城市的資訊亦能鼓勵年輕人到一線城市以外的地方工作。

## 2.3 建築及測量

1. 香港的建築物及測量專業人士擁有豐富的專業知識、卓越的管理技能，服務達到國際標準，能夠在發展大灣區以至「一帶一路」建設方面發揮所長。香港與內地之間的最大障礙是體制不同，即使在 CEPA 框架下，業界需瞭解內地情況才能「開小門」。

### 困難

2. **執業資格互認**：兩地測量師和建築師在 CEPA 下雖有互認制度，但有不少限制。香港測量師學會 6 個測量師界別中，只得 3 個——產業測量師（內地稱「房地產估價師」）、工料測量師（內地稱「造價工程師」）和建築測量師（內地稱「監理工程師」）——取得專業資格互認，但互認後還需註冊才能執業。而且互認安排並非恆常進行，例如建築師在過去十年就沒有新的互認安排，以致兩地新獲發牌的建築師未獲資格互認。

3. **企業准入門檻高**：香港測量師事務所在內地難以達到其「資質」要求，特別是因為這些公司在香港的經驗不獲內地承認，以致難以達到可承接較大型項目的級別。
4. **在內地發展的挑戰**：內地估價公司工資低，即使香港年輕專業人士取得資格互認也未能吸引他們往內地發展；同時香港業界亦要面對內地市場競爭越來越大、稅務問題等。
5. **缺乏政府支援**：相比其他政府，特區政府沒有特別積極為本地建築師爭取項目，所以中小企難以和來自其他地方的同業競爭。

## 建議

6. **放寬開業限制**：現時兩地測量所註冊要求不同，建議讓香港測量師事務所以香港註冊模式（即以持股人而非自然人身分）在內地進行註冊。例如，目前前海已經兩地開放，香港政府承認的公司可到前海工作，大灣區可應用這種制度。總體而言，理應放寬對中小企的人數規模、註冊資本、內地經驗、資金投放等方面的條件與限制。
7. **改變青年對內地觀感**：過半香港建築事務所的業務設在內地，需要改變年輕人對內地觀感，鼓勵年輕建築師進入內地。
8. **加強政府支持**：特區政府應更積極支持本港建築師參與國際比賽，爭取海外項目，培養競爭優勢；並出面解決中小企面對的實際問題。
9. **稅務優惠**：爭取更多的稅務優惠，協助中小企業往內地發展。

## 2.4 科技界

1. **科研商品化**：香港的大學科研水準甚高，例如盧煜明教授的生物醫療研究、湯曉鷗教授的面容識別技術等都是成功商品化的例子。華為與境外 200 所大學合作，第一家與華為合作的海外大學是香港科大，並取得 90 多個專利。但整體而言，礙於香港本地市場缺乏規模、行業承接力不足、技術人才缺乏等因素，科研成果轉化為商品的比率不高，因此應該通過與廣東省或內地企業互相合作，進一步促進香港科研成果迅速落地，與內地企業共同開拓市場，發揮協同效應。
2. **知識產權**：香港的知識產權保障受國際認可，有作為知識產權集中平臺的優勢，鼓勵內地企業、跨國企業來港設研發部門，形成產業群，把知識產權管理、技術授權等業務留在香港。
3. **數據中心**：香港資訊自由流通，電信市場開放，擁有多條連接海底光纜（明年由 Google 和 Facebook 投資的 200T 洛杉磯—香港海底電纜將開通），加上穩定的供電、供水，均有助香港成為大灣區區內的資訊樞紐。香港應發展高端數據業務，包括數據分析。建議探討如何在國家的《網絡安全法》規範下，容許內地企業及其海外業務的數據存放在香港，包括讓行業成立自我監管和審核制度，根據《網絡安全法》第三十七條<sup>1</sup>的要求，可以將數據和其備份寄存在香港合規的數據中心。

---

<sup>1</sup> 中國《網絡安全法》第三十七條：「關鍵資訊基礎設施的運營者在中華人民共和國境內運營中收集和產生的個人資訊和重要資料應當在境內存儲。因業務需要，確需向境外提供的，應當按照國家網信部門會同國務院有關部門制定的辦法進行安全評估；法律、行政法規另有規定的，依照其規定。」

4. **河套區**：目前深港合作的障礙包括：內地人才來港簽注申請需時，設備過河要打重稅，人體樣本過關有限制等問題。透過作為香港與深圳直接連結的河套區（甚至加上深圳三個保稅區），爭取中央政策支持，解決人流、物流（包括海關、檢疫等方面）的問題，長遠而言應將河套模式套用至整個深港合作宏圖。香港在河套區應著力從事培訓、短期研發（例如半導體設計）和檢測，並聚焦於智慧城市、金融科技、機器人及人工智慧四大範疇，推動香港再工業化。
5. **智慧城市**：香港參與智慧城市發展，各市及其科技園區應協調分工，各自發展其優勢，共享市場。例如：香港可鑽研綠色能源、醫療、長者照顧等方面。特別是香港人口老齡化，而內地人口隨後也步入老齡，香港可以結合科技和老人服務，發展智慧長者照顧的有關技術、產品和服務。
6. **金融科技**：在中國「一帶一路」戰略中，所串連起的國家多達 60 多個，人口數目達全球 63%，佔全球 GDP 比重達三成，整體投資金額相當可觀。在「一帶一路」國家頂層戰略的框架下，香港作為亞洲金融中心，資金流與世界聯通，發展科技金融業能夠提升香港科技服務業整體水準，從而加速香港實現產業轉型，對香港是個絕佳的機遇。其中跨區、跨境的貿易融資服務，香港有絕對的優勢。
7. **彈性簽證／簽注安排**：建議為在港經營的合資格內地以至海外科企提供更便捷的簽注安排，只要企業從事特定業務（例如人工智慧），並承諾創造一定數目的本地職位，即獲批一個額度的簽證，無須逐個審批，以方便企業調動職員來港。

8. **發展電子身份**：以大灣區為試點，發展電子身份(EID)以支持日後「一帶一路」特別是面向東南亞的跨境電商（特別是中小企之間的）貿易。建議可參考 G20 的 Legal Entity Identifier。如政府資訊科技總監辦公室接手成為數位憑證認證機構(Certificate Authority)，應推進以商業登記號為基礎的企業身分識別（個人則以身分證為基礎）。一個法人實體(legal entity)可衍生出多個職能實體(functional entity)。日後，「一帶一路」的交易參與者可利用電子身分進行認證，促成各種可信可靠的在線交易，更可以利用電子領牌(eToken)簽署電子合約(e-contract)，完成有法可依的交易。

## 2.5 工商界

1. **大灣區機制統一性**：現時大灣區內仍有很多機制未能統一，例如：在內地申請牌照程序十分繁複，令工商業界在營商時承受較高的成本。政府應該在一國兩制的框架下，彈性處理，致力爭取整合一個統一的機制。業界建議政府在交通、品牌網絡及支付系統上增強連接性。業界亦支持政府建議逐步取消區內長途電話及漫遊接駁費用。
2. **資訊流通**：業界認為大灣區內資訊流通仍受制於制度，因此希望政府能夠致力跟大灣區各地協作，提升資訊透明度。政府亦應該多向外國商會等闡述大灣區發展。
3. **香港品牌優勢**：香港在服務、教育及商業品牌等方面佔優，香港的專業服務亦屬高水準。此類產業能在未來為香港帶來大灣區的人

才。政府應該一方面繼續協助這些邁向高增值的產業，另一方面在大灣區建設中推廣香港品牌，發揮香港的獨特性，令香港在創新力、創造力及產品品牌方面保持領導地位。

4. **展覽場地：**業界認為，亞洲國際博覽館毗鄰港珠澳大橋出口，擁有良好的地利優勢。因此，若政府要提升香港作為國際會議展覽及採購中心的地位，應該善用亞洲國際博覽館。同時業界憂慮展覽場地日漸不足。
5. **港人在內地生活工作的措施：**建議允許香港市民於當地置業、鼓勵香港居民於內地養老、支持政府為香港學生提供國內升學途徑，並解決香港居民於內地接受教育及醫療的問題；並建議以免租、免稅、海歸基金等措施鼓勵香港青年到內地。業界亦希望一地兩檢盡快通過，構建一小時生活圈，為香港接通內地經濟。
6. **本港法規對本地企業的成本：**政府應該在各方面致力拆牆鬆綁，減低業界營運壓力。例如：運輸方面，政府可以調節牌費及保險費；金融方面，政府可以精簡外國商人在港銀行申請註冊開戶的繁複步驟；引入人才方面，政府可以協助減低引入外來資深員工的成本，像提升入境處人員對批核外國人員簽證的知識。
7. **對中小企的協助：**中小企認為，政府支援中小企力度不足，申請撥款程序複雜。而且中小企對內地制度與法律不熟悉，投資時難免有所保留。所以業界認為政府應該簡化中小企申請撥款的程序；以及推出計劃助中小企瞭解內地營商環境，並協助拓展管道。政府亦應考慮為中小企提供內地法律協助。駐粵辦應加強人手和資源，並增

設「中小企支援處」，協助港資中小企在內地升級轉型、處理結業問題（包括整合現有廠地資源，發展更高增值業務）。同一時間，業界亦建議政府促進內地中小企到香港發展業務，聘用本地年輕人。

8. **區內和諧**：大灣區發展應以一體化為目標，認清分工定位，避免惡性競爭，產能重疊。政府亦需留意來自江門等二線城市致力成為第二個香港的舉措，因為此舉會造成產能浪費。一國兩制下，法制應以互補合作，實際應用上以彈性處理為原則。

## 2.6 旅遊業

1. 現時兩地旅遊交流頻密。2016年，從內地來香港的遊客逾四千萬人次；同年，香港往內地的遊客逾八千萬人次。香港的旅遊業資本，也陸續開始可以透過 CEPA 協議進入內地市場，但仍有進一步開放的空間，隨後再作討論。
2. 旅遊界普遍對大灣區表示歡迎，認為比「一帶一路」實在。對於區內各項交通基礎建設，業界表示期待。接近大嶼山交通介面的亞洲博覽館更有望受惠於港珠澳大橋落成，有望可以**進一步拓展商務會展旅遊業務**。部分行內人士擔心**香港交通承載力未必可以應付**隨著大灣區落成而增長的旅客量。
3. 長遠而言，業界希望兩地政府可以**合併宣傳**，推出遍及整個大灣區「**一程多站**」的旅遊產品，進一步增強區內各大城市旅遊業的競爭力，集眾城市之美以吸引更多國際旅客。香港與大灣區內其他城市合併宣傳亦有助紓緩香港旅遊景點／產品缺乏新鮮感的不足。

4. 要區內三個司法管轄區互相合作吸引外國遊客，在政府官僚的層面可以配合。例如應該致力加快 **144 小時免簽證旅遊通關程序**。對大灣區內的人口，長遠而言應考慮予以類似亞太經合組織（APEC）商務旅遊證，予以一簽多行及優先通道的優待政策。
5. 有關區內各項與旅遊有關的交通基建可能存在架床疊屋的問題，有意見指應該**放任市場自行進行分配與淘汰**的工作。
  - a. 以郵輪碼頭為例，郵輪於何處停泊讓遊客上岸遊覽始終取決於船公司，各地政府即便大興土木興建郵輪碼頭，甚或津貼郵輪停靠，如果停泊城市本身缺乏吸引力，最終也會因為旅客反應冷淡、船公司無法取得盈利而落空。
  - b. 同樣道理，深圳寶安國際機場嘗試津貼每一班入港的國際航班，以開闊其客運國際網絡。無奈夾在香港國際機場與廣州白雲機場兩個國際網絡與規模都較深圳優勝的大機場之間，結果導致國際遊客依然甚少選擇深圳寶安國際機場，大量津貼付諸東流。
  - c. 故此區內旅遊交通基礎建設應以**市場考慮為本**，由政府強硬協調既可能造成浪費，亦無助區內各城市和諧共處，彼此配合互補不足。
6. 除了吸引外國遊客以外，粵港澳大灣區內也應該降低區內投資的阻礙。目前，**港資旅遊業進入內地營業門檻過高，業務範圍亦有限制**。
  - a. 在入場門檻方面，根據目前 CEPA 的框架，港資旅行社在內地開辦旅行社的資質審核門檻過高。港資旅行社在內地開辦旅行

社須具有內地辦理出境遊的經驗，符合相關資質要求者甚少。另外，國家旅遊局亦要求港資旅行社導遊具備內地導遊牌照資格，但香港從業人員考取內地旅遊牌照的及格率很低。

- b. 在業務範圍方面，外資或合資旅行社在內地只能從事入境遊和國內遊業務，港資旅行社在內地無法開展港澳遊業務。
- c. 香港政府宜提議內地政府考慮開放以下政策：**(i) 簡化審批程序**，在廣東省內以「大灣區」為本位，取消非行政許可審批類別、簡化港資企業在內地辦理旅行社的審批流程、明晰港資旅行社在內地的辦事程序以及消除資訊不對稱帶來的辦事效率低下等問題；**(ii) 擴大港資旅行社業務範圍**，開放港資旅行社在大灣區辦理出境遊。

7. 隨著香港高鐵和港珠澳大橋陸續完工，區內基本的交通基礎建設已逐漸到位。要讓這些交通配套發揮最大功效，粵港澳政府就應該彼此合作，以「大灣區」作為整體考慮，務求簡化出入境手續，落實通關便利，在出入境證件、簽證或簽注、車輛牌照等方面改革創新，實現人、物等資源的便捷流通。

## 2.7 創意產業

### 優勢及定位

1. 香港的文化產業市場相對較小，大灣區為業界提供發展空間及龐大市場。
2. **出版業**：香港於國際版權上有一定優勢，能於大灣區成為對外版權中心及發展服務貿易的轉口貿易港。香港可於大灣區內發揮其在出

版藝術文化方面的版權貿易優勢，例如在東亞及東南亞分銷區內版權。

3. **電影業**：粵語文化相關的影視產品在內地很受歡迎，在北京、天津等較北方地區也是如此。應通過大灣區建設的機會，將粵語文化放大發展。
4. **舞臺劇**：香港舞臺劇於內地有優勢，因其內容帶有中西文化融合色彩，加上內地觀眾對粵語以致外來文化包容欣賞，香港劇場產業於內地具發展潛力。

## 困難

5. **硬件配合不足**：香港舞臺劇產業於硬件上的發展未及上內地，香港可藉大灣區的建設互補兩地優勢。香港欠缺表演場地的情況一直為人詬病，而內地單就珠海為例已有十個香港演藝學院質素的舞臺場地。
6. **「負面清單」限制**：在 CEPA 的框架下，中央對香港採用「負面清單」管理模式，而由於產業範疇有機會涉及意識形態，出版業現時屬於少數未開放的行業。然而，在沒有內地市場的扶持下，出版業的經營將會很困難。

## 建議

7. **與內地城市作軟硬件協調**：建議大灣區設立如康文署推出的《場地夥伴計劃》，與內地城市就舞臺演出場地作軟硬件協調。例如，香

港表演團體與內地戲院可以結合，內地提供空間支援、資金支援和市場支持；而香港提供駐場藝團等軟件支持，讓香港表演團體能在大灣區中的 9 個廣東省城市進行巡迴演出。

8. **規範行業標準**：編制大灣區文化及創意產業發展規劃，例如按照國際規則編制《大灣區創意指數》，衡量灣區各城市和灣區整體創意水準，並參與《全球創意指數》排名，長遠推動大灣區文化及創意產業規範發展。
9. **完善投融資機制**：通過「文化+金融+政策」模式，共建產業基金，對符合條件的文化創意企業、項目、人才等實行免稅、減稅、貸款擔保、貼息等多種政策。
10. **加快重大項目載體建設**：打造大灣區若干文化及創意產業中的領軍企業。圍繞國家級、省級等文化產業園區、產業基地等重大平臺和項目，以重大項目為載體，加快形成粵港澳大灣區文化及創意產業聚集區。
11. **文化補貼**：業界建議政府爭取香港演出團體未來可考慮納入廣東省政府文化補貼範圍。
12. **吸納青年人才**：大灣區應加強青年工作，吸引青年於內地發展。例如，提供扶持基金予香港年青人以及藝術人士到內地發展，並從優化投資移民計劃著手，吸引資金流向個別產業。

13. **開放「負面清單」**：透過大灣區的建設，開放負面清單下的互通。例如，在廣東省通過出版部門和廣東出版集團劃分一定的書號配額給香港出版界，讓香港出版協會在香港分配書號出版。分類管理的方式，也可逐步開放香港出版業至內地發展，例如保留對文化、政治以及涉及意識形態等書籍的限制；開放科技類、圖鑒類書籍。
14. **擴闊電影製作思維及模式**：以「港萊塢」的思維擴大與內地的電影製作，與佛山的「廣萊塢」南方影視中心加強交流合作，共同進行電影製作、宣傳和推廣。同時，建立與國內長三角、京津冀等城市群以及美國、法國、意大利等創意產業發達地區業界的交流與合作機制，打造大灣區文化及創意產業交流網。
15. **簡化進入內地程序**：簡化香港獨資片引進內地的程序。而對於出版業等敏感行業，香港行業協會可以先進行行業內的准入審核。

## 2.8 運輸、物流及航運

1. 物流航運向來是香港支柱產業之一。隨著內地物流業蓬勃發展，香港物流業的固有優勢受到挑戰。今時今日，香港貨櫃碼頭的貨運量已經不及內地其他貨櫃碼頭。受惠於一國兩制，香港貨運中轉仍然算作中國境外貨運，故中轉船運仍能維持，但長遠而言並不樂觀。與此同時，空運業受惠於香港作為亞洲區內國際樞紐的地位，增長持續強勁，無論貨量還是貨值都屢創新高。
2. 香港物流業至今仍然保持的一大優勢是高效的海關。無論是船運還是空運，兩者都受益於香港海關的高效率運作和彈性。以空運為

例，香港海關最遲能在貨機起飛前三個小時放行合格的貨物，香港出發的貨機受惠於載貨時間的彈性，載貨量可以比其他機場高。在這方面其他競爭者暫時仍難媲美。

3. 對於粵港澳大灣區的發展，業界認為區域融合或會為香港帶來更大挑戰。面對兩地政府缺乏協調、關卡行政繁複緩慢、雜項收費（如要繳付「跨境貨車指標有償使用費」）、稅款、車輛牌照費用，加上本地物流從業者於國內未能享有國民待遇，進一步削弱本地物流業的競爭力。業界期待粵港澳大灣區能夠以合作為前提，互惠互利，發揮其物流航運的優勢。
4. 對於中國民航確定北京、上海、廣州為國際航運中心，廣州白雲機場建立第五跑道等變局，有意見指應該積極合作，進行效益整合，為不同航線分工。在合作問題上，有意見提出應該**避免機場本位**的思維，多從各城市本身的利益出發，以避免機場之間惡性競爭的情況。
5. 另亦有意見指區內對航空業的需求本身龐大，即便現時區內所有現存以及正在籌建的空運基礎建設全部落成，亦不足以完全消化大灣區內的市場需求。有見及此，在航空業方面應該**放任市場自行調節**，政府的角色應該限於降低區內過關與交通的人為障礙（例如為飛機旅客設立特別通道以縮短通關時間、確保連接各機場的交通便捷等），然後讓旅客以及航空公司自行作出選擇，從而避免透過行政作出不符市場原則與成本效益的決定。
6. 部分**官僚障礙**並不限於粵港澳大灣區，例如貨櫃車的雙重安全檢查、雙重駕駛執照、雙重保險等，都是非必要並削弱競爭力的官僚

成本，對打通兩地人流、物流有損無益。兩地政府應致力減輕這方面的民生負擔。

7. 有業界人士提出香港應嘗試爭取作為內地**跨境電商**的試點，同時於大灣區內物流上試行**貨物一地兩檢**。如能成事，相信對中國品牌打入國際市場有幫助。
8. 另亦有意見指為配合大灣區及國內物流發展，香港政府應爭取**代理報關**企業於香港設立中心，並加強有關人才培訓。香港海關程序現時未算繁複；然而若果粵港澳大灣區的代理報關企業能夠應付國內通關程序，又能應對海外符合國際標準的通關程序，相信這對大灣區物流業的競爭力以至國家的整體貿易都有所裨益。
9. 業界支持政府推動香港**發展高端物流業**，例如：發展藝術品、紅酒等高端倉儲。

## 第三部分 促進生產要素流動

綜合各個業界的意見，粵港澳大灣區要突破珠三角發展一直以來面對的瓶頸，必須掃除人才、貨物、資金、資訊四大生產要素流動的障礙。因為中國內地、香港、澳門是三個獨立關稅區，在世貿組織是三個單獨成員；三地有出入境區隔；人民幣非自由兌換，內地資本帳未開放，資金出入受規管；資訊進出內地有一定規限。因此，相較海外灣區，大灣區受制於城市之間制度區隔所產生的一些問題，需要逐步解決。原則是要在顧及國家安全及發展利益的前提下，促進大灣區市場一體化，成為國家經濟發展引擎。

### 3.1 人才流動

大灣區發展需要促進粵港人才雙向流動，目前主要面對兩方面的問題。一方面是內地人才來港的簽注／簽證申請過程繁複。持內地公安發出之《商務簽注》來港的人士不得受聘工作（不論有薪或無薪）。如要在港工作，須透過「輸入內地人才計劃」向入境事務處申請；有關申請是逐個受聘人審批，僱主須證明受聘人擁有本港缺乏的知職、技能或具備相關工作經驗，以及給予受聘人的薪酬福利不低於本地市場水準等等；這些規定原意在於保障本地勞工，但對於兩地人才合作帶來諸多不便。此外，來港受訓簽證政策不適用於內地中國居民，除非是總部設於香港的跨國大型公司申請內地僱員來港受訓，因此內地大學生難以來港實習，有礙香港機構拓展兩地學生交流實習活動。

因此，我們建議透過以下方法簡化出入境程序：

- 一、 內地公安機構放寬商務簽注審批。
- 二、 入境事務處增加更多來港簽證類別，例如：**實習簽注**，或擴大來港受訓簽證的適用範圍，讓認可機構（如本地大學）申請內地生來港實習。
- 三、 在落馬洲河套區，提供出入境便利措施。例如：**一簽多行工作簽注**以便科技人才往來河套區；境外企業如在河套區設置業務，符合一定條件（包括：從事指定業務，例如人工智慧開發；達到一定投資額；**為本地人創造特定數目的職位**等等），可獲批一個**境外人員來港工作配額**，不用逐個受聘人審批。
- 四、 引進類似亞太經合組織商務旅遊證的**大灣區卡**，方便大灣區居民經商或工作人士通關。

另一方面，港人到內地工作、生活，則面對待遇差別，包括部分專業服務人士在內地執業的資質要求和執業限制，以及工作人員和家屬在就學、醫療、福利等方面的問題。我們認為應爭取給予香港跨境專業服務人才國民待遇，或把資歷要求訂於較合理的水準，例如現時香港律師考取內地資格後不能參與刑事及行政法律案件，建議如果不能讓香港律師參與這類案件，在考取資格時可豁免相關部分的考核（其他有關資質要求的問題可參閱第二部分）。

公共服務方面，一個解決方向是為港人爭取內地居民地位；另一個解決方向是在大灣區合適地點建設港人社區，為港人提供教育、醫療、長者照顧服務（詳情見第四部分）；並進一步放寬公共福利金的居港規定。

稅務方面，放寬 183 天規限，或全面推行「港人港稅」，相信較難實行。較可行的方法是參考前海模式，對於合資格企業及個人（例如從事鼓勵類行業）徵收較低稅率，並可限於個別城市（如廣州、佛山、深圳）先行。

### 3.2 物流

貨物流通是大灣區市場一體化的重要一環。然而，跨境物流業界仍面對若干問題。例如海關通關程序緩慢、雜項收費（例如跨境貨車指標有償使用費）、跨境司機及車輛要分別在兩地考牌驗車等，加重物流成本。

有業界建議大灣區進行海關一地兩檢，如以跨境電商為試點，貨物在香港檢驗完畢後不用再在內地檢驗，但由於兩地是不同的獨立關稅區，建議較難實行；但問題一部分可以科技簡化：香港海關與內地海關於 2016 年 3 月 28 日正式推行「跨境一鎖計劃」，打造粵港物流綠色通道，為業界提供無縫清關服務，透過應用同一把電子鎖及全球定位系統設備，以「跨境一鎖，分段監管」為原則，減少同一批貨物在粵港兩地入境及出境時被海關重複檢查的機會，能有效簡化清關手續和加快貨物轉關流程。目前計劃屬自願性質，應加強推廣。此外，建議跨境貨車驗車、司機考牌便利化，以支援跨境物流業。

### 3.3 資金流

國家為推行人民幣國際化，採用了多項開放措施，例如合格境外機構投資者(QFII)及人民幣合格境外機構投資者(RQFII)制度，以擴大離岸人民幣資金池。然而，為了維護國家貨幣金融穩定，預計國家在短中期內仍不會讓人民幣自由兌換及全面開放資本帳，而且不時推出人民幣管制措施。例如，2015 年中央加緊外匯管制，至今年 8 月底，香港人民幣資金池已縮小

近一半。這種狀況不但影響人民幣產品的發展，而且令在內地經營的港商及外商面對一定的資金調動困難，影響投資意欲。

廣東作為內地經濟體一部分，基於金融安全的考慮，固然不能全面開放資本帳；可是大灣區若要成為一個更開放的區域，在資金流通機制上應有所創新。有金融業界人士提議在前海設立類似上海自貿區的「兩本帳」制度。如果只限於前海，範圍可能太小，若要在可控情況下擴大試驗規模，可逐步擴展至以廣州、佛山、深圳為試點，在這些特定城市和香港均設有業務的合資格企業，按企業投資規模批出資金跨境調動額度，當局可因應實際情況調整配額，以深化粵港金融合作，並吸引內地企業在港投資。

### 3.4 信息流

香港和大灣區之間的資訊流障礙有兩方面，一方面有境外資訊進入內地的障礙，另一方面有在內地資訊離境的限制。就第一方面，建議在大灣區以試點形式引進資訊開放的措施，例如容許自貿區合資格企業經登記後完全開放接入互聯網，以促進粵港澳企業資訊互通；出版方面，可以配額形式提供若干書號予香港出版商，由指定行業機構確保內容符合國家規定，出版指定類別（例如技術、實用書）書籍。

另一方面，部分資訊離境受限，建議爭取放寬。首先，香港靠著資訊流動自由、供水供電穩定等優勢，應是設置數據中心的理想地點。隨著大灣區企業向國際市場發展，對於在香港進行數據儲存、數據分析的需求亦會增加。目前內地互聯網、內地電訊商，以至大型網企，均在港設立數據中心。然而，國家於 2017 年 6 月 1 日正式實施的《中華人民共和國網絡安全法》備受跨境網絡公司關注，因為第三十七條規定「關鍵資訊基礎設

施」的「運營者」在中國境內營運中收集和產生的個人資訊及重要數據都應當按要求儲存在中國境內；如需進行跨境傳輸的，就應當按照國家網信部門會同國務院有關部門制定的辦法進行安全評估並依照有關的法律及行政法規辦事。如要加強大灣區在數據業務上的合作，香港須爭取機制容許合規的運營商把部分資料存放在香港的數據中心。

## 第四部分 其他主要建議

### 4.1 爭取中央協調機制

大灣區內不同城市都爭取發展金融服務等高增值產業，以及加強機場、港口的建設。城市之間互相競爭，基建重疊，是無可避免的情況，各地如何分工，主要由市場決定。

然而，中央協調機制仍有必要。首先，大灣區各市還有不少協調合作空間，例如旅遊業方面可攜手推動「一程多站」；各地基礎設施要加強相互聯繫。此外，大灣區涉及 9 個城市和兩個特區，營商環境存在制度差異，即使在廣東省內，市與市之間也存在不同的政策，而且在國內營商註冊涉及多個層級的多個部門，包括工商、海關、檢驗檢疫、統計、財政、環保、建設等部門。如要推動大灣區產業合作、金融開放、基建互聯、各市、各部門資訊共用以及推動各市工商註冊制度等互通互認，涉及多個城市以及中央部委，需要更高層次（如副總理級）的中央領導主持協調機制，並就各產業及特定範疇建立協作機制。

### 4.2 建立特區政府跟進機制

為確保各行各業能夠真正參與大灣區發展，特區政府應該為每個主要界別成立大灣區小組，由相關政策局負責，跟進業界意見。此外，為促進人流、物流、資金流和信息流，應分別由保安局、商務及經濟發展局、財經事務及庫務局和創新及科技局成立小組跟進。各小組由政制及內地事務局協調，向行政長官報告，再由行政長官在上述中央協調機制反映。

### 4.3 聚焦金融及科技創新

香港憑著法律制度、知識產權保障等優勢，在金融及科技創新有難以取代的地位，應該集中在這些範疇發展，吸引各地公司來港投資。應帶動大灣區金融業逐步發展至符合國際合規標準，由廣州、佛山、深圳等市逐步推進，促進大灣區企業走出去，以香港作為對外投融資中心。

香港礙於創業成本高、科研商品化機制未成熟、政策支持及基礎科技教育不足等因素，尚未建立完整創新創業的生態環境，但可利用香港在基礎科技等方面的優勢，借助大灣區建立所需的生態環境。結合深圳的科技優勢和香港的金融優勢，發展金融科技（不只是電子支付，還有各種區塊鏈相關技術應用及人工智慧應用）和科技金融。透過河套區，引進人才流動措施，推動香港在智慧城市、金融科技、機器人、人工智慧四大範疇發展，還有疫苗研發，推動香港再工業化，發展面向大灣區的業務，創造更多就業機會。實現再工業化，創造就業。

### 4.4 加強支援中小企

大灣區發展過程中，特區政府應協助中小企參與建設。從事服務業（特別是專業服務）的中小企要到內地經營往往面對准入門檻的障礙，以及面對大型企業的競爭。廠商方面，部分香港廠商在內地仍具備競爭力，但有很多正在掙扎，需要提升生產力，也有些是瀕臨結業，但因為結業成本重而未能倒閉。此外，面對大灣區不同城市的不同支援和規管政策，中小企亦感無所適從。

特區政府須爭取香港企業在內地經營的資質要求合理化，例如測量業資質要求應把在港資歷計算在內；增加駐粵辦資源和人手（包括政務主任和顧

問)，增設「中小企支援處」，加強對中小企的支援，包括協助中小企與各市不同部門溝通，積極支持中小企在內地提升生產力及拓展市場；整合香港製造業界在內地的資源，例如推動商界建立「大灣區基金」，政府入股支持，購買荒廢及面臨倒閉的廠房土地，和內地政府商討引入補地價模式改變土地用途，建設高增值產業園區，例如在東莞松山湖附近建設園區配合當地金融科技發展。

#### **4.5 於內地建設港人宜居生活、工作圈**

隨著港珠澳大橋、廣深港高鐵香港段等重要基建開通，大灣區交通日益便捷，一小時生活圈指日可待。政府可透過上述「大灣區基金」，及早在粵東及粵西一些地價偏低但具發展潛力的地方（如惠州）投資買地，鼓勵本地個人服務業（如安老、教育、護理服務）輸出至大灣區，建設港式管理的基層醫療中心或醫院、港人港校等，建立港人生活區，以便港人在當地生活、工作、就學和安老。

#### **4.6 鼓勵青年在大灣區發展**

特區政府在推動大灣區發展的過程中必須取得本地社會不同界別人士的認同，當中特別是年輕一代尤其重要。本地產業結構狹窄，社會缺乏創業精神。特區政府應透過大灣區，為香港青年開拓更多就業、創業機遇。借助大灣區建立合適的創業生態環境，培育創業氛圍，雖是必要，但需時較長。青年普遍關注就業多於創業，故首要應設法降低香港青年在內地就業的門檻，給予國民待遇；並推行實習計劃，鼓勵在大灣區設有業務的香港大型企業提供實習機會。

為增進年輕人對大灣區的認識，還可採取以下措施：增加文化體育交流，例如舉辦跨境單車賽、支持劇團跨境演出；加強宣傳港人在內地發展的成功故事；提供更多大灣區的生活資訊。從促進了解開始，破除到大灣區發展的心理障礙。

**匯賢智庫政策研究中心**

**2017年10月**

**[www.savantas.org](http://www.savantas.org)**