

香港與區域的發展趨勢



15:55	:	COLOMBO
15:55	:	COLOMBO
16:05	:	HONG KONG
16:05	:	JAKARTA
16:45	:	SHANGHAI
17:10	:	TAIPEI
17:15	:	BANGKOK
17:20	:	JAKARTA
17:20	:	JAKARTA



香港特別行政區政府
規劃署

2016 年 10 月



前言

本專題文件屬於《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》(《香港 2030+》)研究系列的一部分。文件的研究結果和建議將會作為香港 2030+公眾參與活動小冊子所載更新全港發展策略擬稿的依據。

1.1 香港一直是內地商貿及投資的重要門戶，亦是亞洲各國與世界其他地方之間貿易及投資的主要門戶，與內地及國際社會建立及保持着廣泛的經濟聯繫。

1.2 在內地，香港更是與珠江三角洲地區(珠三角區)有特別緊密的關係。在過去三十多年，香港對珠三角區迅速的經濟發展作出了貢獻，亦從中受惠及升級轉型。就整個亞洲地區而言，香港與亞洲其他國家亦保持緊密的經濟連繫，其中東南亞國家聯盟(東盟)¹是繼內地之後香港的第二大貿易夥伴。²

1.3 因此，我們在制訂跨越二零三零年的規劃遠景及策略時，需要放眼區域及鄰近地區，包括珠三角區及亞洲其他國家。本文件會從策略性規劃的角度，探視如何在不斷轉變的區域情況下，進一步加強香港的發展潛力和機遇。

1.4 本文件會涵蓋以下課題：

➤ 香港與珠三角區及東盟之間的緊密關係；

➤ 輔助及促進香港與珠三角區之間緊密關係的新措施及規劃研究；

➤ 不斷轉變的區域的發展趨勢；

➤ 在不斷轉變的區域內主要產業的發展趨勢；以及

➤ 關鍵的問題及觀察。

2.1 香港一直與珠三角區及東盟保持緊密經濟聯繫。³ 香港與珠三角區並不單只是鄰近地區。兩地的社會、文化及經濟聯繫息息相關，迅速形成一個城市群。兩者緊密的聯繫在經濟領域、跨界旅運模式及空間發展模式方面顯露出來。同時，香港與東盟各國亦已建立了緊密的經濟合作關係。以上各種關係的特點會在下文探討。

香港與珠三角區之間的經濟關係

2.2 香港與內地是緊密的經濟夥伴。內地一直是香港最大的貿易夥伴，而香港在二零一五年是內地第二大貿易夥伴(表一)。香港亦是內地第二大出口市場。⁴ 此外，香港是有意進入內地市場的公司的主要門戶。接近 81% 母公司在境外的駐港地區總部除了負責香港的業務營運外，亦負責內地的業務營運。⁵

	價值 (百萬美元)	內地在各貿易 夥伴之間的排名
總出口	248,271	1
本地產品出口	2,620	1
轉口	245,652	1
進口	254,365	1
貿易總額	502,636	1
貿易差額	-6,094	

表一：香港與內地的貿易總額(二零一五年)⁶

2.3 此外，香港一直是內地實際利用直接投資的最主要來源地。截至二零一五年年底，累計總額達 64,590 億港元左右，佔內地外投資總額約 51%。⁷ 廣東是香港投資的熱門地點。大部分的投資在工業生產、酒店及旅客相關服務、房地產、零售業、基建建築及不同的商業及通訊服務。

2.4 內地亦是香港其中一個直接外來投資的主要來源地。二零一四年年底，內地直接投資達 34,940 億港元左右，約佔全港外來直接投資總額的 30%。⁴ 截至二零一六年六月，有 137 家內地公司

在香港設立地區總部，另有 174 家公司已在香港設立地區辦事處(表二)。⁵

國家	地區總部	地區辦事處
美國	286 (20.7%)	480 (20.4%)
日本	239 (17.3%)	420 (17.9%)
內地	137 (9.9%)	174 (7.4%)
英國	124 (9.0%)	223 (9.5%)

表二：擁有最多駐港地區總部／辦事處的頭四個國家⁵

- 2.5 香港與珠三角區之間的經濟關係不斷急速轉變。在八十及九十年代香港在珠三角區投資輕工業，兩者之間經濟關係的一大特色是「前店後廠」。香港是珠三角區工業化的推動者，而在這個過程中，香港已發展成為一個以服務主導的經濟體，提供專業服務，並擔當讓外國公司得以進入內地市場的跳板，亦方便內地公司「走出去」。
- 2.6 廣東省近年致力提升產業結構，重點發展現代工業及高增值行業和服務業，同時不再鼓勵低增值

製造業繼續設廠。現時的工廠會進行提升，或遷至廣東省東部和西部的地區。

- 2.7 廣州及深圳等珠三角區的大城市在價值鏈中已大幅上移。它們提升了自己的生產能力，成為商貿及高科技生產的主要中心。第三產業亦已逐漸成熟，為經濟發展作出重要貢獻。
- 2.8 香港與珠三角區在合作和競爭的基礎上逐漸形成一種新的經濟關係。一方面，雙方合作範圍由製造業擴展至第三產業，包括金融、物流及其他先進的專業服務。另一方面，香港必須鞏固其傳統優勢並不斷創新，以保持競爭力。
- 2.9 珠三角區蓬勃的經濟發展帶來了可觀成果。二零一四年，珠三角區的人口約為 5 760 萬，佔全國人口約 4.2%，但其區內生產總值為人民幣 57,650 億元(約 9,389 億美元⁸)，相等於全國國內生產總值約 9.1%。⁹ 二零一四年，大珠三角地區(包括珠三角區、香港和澳門)的總人口為 6 540 萬，區內生產總值合共約為 13,000 億美元，為全球其中一個最有活力的經濟區域。¹⁰ 表三載有不同地方和地區經濟規模的統計資料。

	內地	廣東	珠三角區	廣州	深圳	澳門	香港
面積(平方公里)	9 600 000 ¹¹	179 705 ¹²	54,754 ¹³	7 434 ¹⁴	1 997 ¹⁵	30.3 ¹⁶	1 106 ¹⁷
人口(百萬)	1 367.82 ¹⁸	107.24 ¹⁹	57.63 ²⁰	13.08 ¹⁴	10.78 ¹⁵	0.64 ¹⁶	7.24 ¹⁷
本地生產總值 (億元人民幣)	636,140 (728,380 億港元) ²¹	67,810(77,640 億港元) ²²	57,650(66,010 億港元) ²³	16,710(19,130 億港元) ¹⁴	16,000(18,320 億港元) ¹⁵	3,890 (4,567 億港元) ¹⁶	22,580 億港元 ^{24,25}
平均本地生產總值 年增長率	9.8% (二零零一至一四年) ²¹	8.6% (二零一一至一四年) ²⁶	9.6% (二零一一至一四年) ²³	10.5% (二零一一至一四年) ¹⁴	9.8% (二零一三至一四年) ¹⁵	7.68% (二零一三至一四年) ¹⁶	2.7% (二零一三至一四年) ²⁴
人均本地生產總值 (人民幣)	46,629(53,390 港元) ²¹	63,469(72,672 港元) ²⁶	100,448 (115,013 港元) ²⁷	128,478(147,107 港元) ¹⁴	149,495(171,172 港元) ¹⁵	604,812 (692,510 港元) ¹⁶	311,835 港元 ²⁴

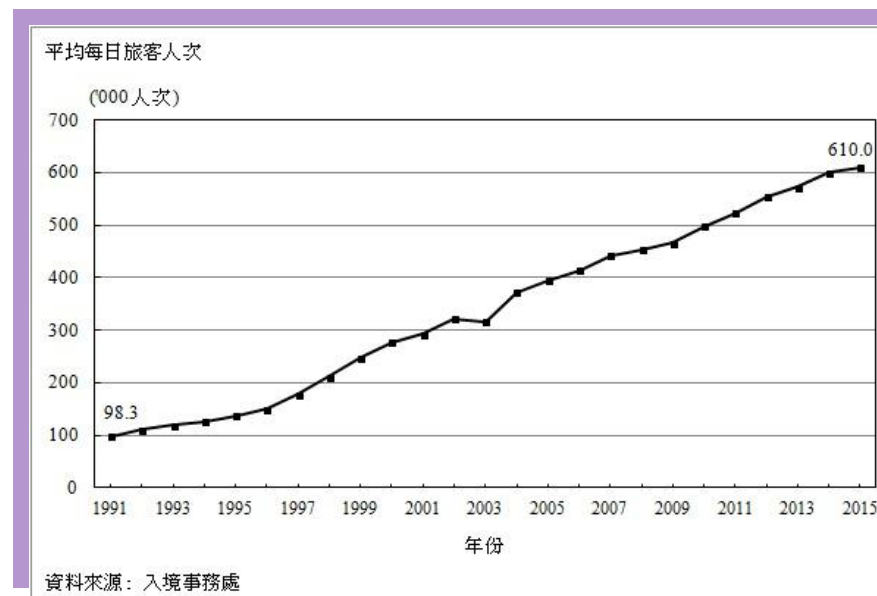
表三：二零一四年內地、廣東省、珠三角區、廣州、深圳、澳門及香港人口和經濟統計數據比較²⁸

2.10 儘管經濟關係不斷轉變，香港在聯繫珠三角區及內地與世界其他地方方面仍然發揮重要作用，亦是珠三角區與世界其他地方之間在資金轉移、科技、技能、專業服務及管理知識方面的導管。香港為珠三角區帶來現代化，而珠三角區則促進了香港經濟的增長及成熟。香港與珠三角區聯在一起可以發揮的力量，大於它們兩者自身力量的總和。

珠三角區跨界交通頻繁

2.11 香港與珠三角區之間越來越頻繁的互動亦可在跨界交通中反映出來。過去十數年進行的「跨界旅運統計調查」所得的管理數據及調查結果顯示跨界交通有所增加：

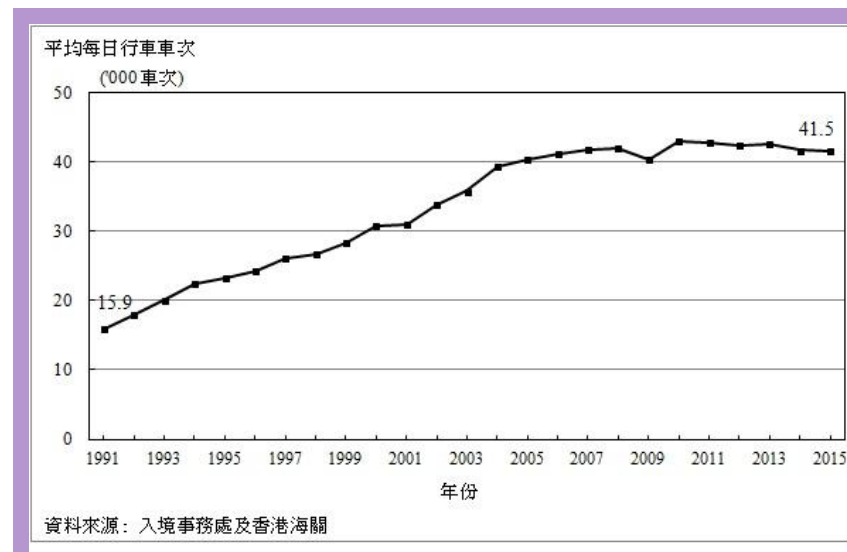
- 平均每日循陸路管制站出入境的跨界旅客人次數目，由一九九一年的約 98 300 人次上升至二零一五年的 610 000 人次。



圖一：平均每日循陸路管制站出入境的跨界旅客人次按年數目(1991至2015年)

- 平均每日跨界車次數目，由一九九一年的 15 900 架次上升至二零一零年的 43 000 架次。自二零一零年起，車次數目相對保持穩定。
- 旅客人次方面，二零一五年最繁忙的管制站是羅湖管制站(37.4%)，其次是落馬洲支線管制站(27.8%)、深圳灣管制站(16.9%)及落馬洲管制站(12.8%)。

- 根據「二零一三／一四年跨界旅運統計調查」的結果，深圳(74.3%)及東莞(7.5%)是居港人士最常到訪的地方。居於內地的港人大部分行程始於深圳(89.8%)。「經常往返香港及內地的跨境旅客」的預計數目於二零一四年為 738 000 人次。²⁹
- 居於內地的香港居民的行程比例由二零一一年的 12.6% 上升至二零一四年的 13.6%，實際數目亦由二零一一年的平均每日 70 800 人次上升至二零一四年平均每日 82 400 人次。



圖二：平均每日跨界車次的按年數目(一九九一至二零一五年)

- 2.12 香港居民逗留在內地的龐大數字足以反映香港和珠三角區的緊密聯繫。預期二零一五年年底，約有 514 800 名香港居民會於廣東省逗留一段長時間。³⁰
- 2.13 統計數據顯示香港人與珠三角區居民之間的互動頻繁。這些互動不單只是經濟及商業性質，亦牽涉到社會、文化及娛樂活動方面，包括跨界婚姻、置業、跨界工人及學生，以及假期前往旅遊目的地的渡假人士。這些社會互動構成香港與珠三角區之間特別關係的重要部分。

香港與珠三角區的空間發展模式

- 2.14 珠三角區的空間發展模式因與香港有不同程度的交通聯繫而受到影響。由於前往珠三角區西部較為不便，結果是鄰接香港的珠三角區東部，尤其是深圳，以人口及本地生產總值而言，遠較珠三角區西部發達。
- 2.15 反之，珠三角區的發展對香港的發展亦產生一些影響。香港的製造業遷移至珠三角區令舊工業區得以活化，有些甚至轉型為現代商業區。
- 2.16 為應付香港與內地不斷增加的互動，政府已興建新的交通連繫及跨界設施，以連接大珠三角地區的主要基建(圖一)。部分仍在施工的新基建包括港珠澳大橋、廣深港高速鐵路及蓮塘／香園圍口岸。這些運輸基建及跨界設施會進一步加強與大珠三角地區的連通性，並促進大珠三角地區內連接各主要交通樞紐的城際一小時交通圈及三小時生活圈的發展。港珠澳大橋尤其能夠大大縮短往來香港和珠三角區西部之間所需的時間。



圖三：大珠三角地區的主要基建

香港與東盟的經濟關係

2.17 東盟是一個不容忽視的經濟力量。東盟人口為 6.22 億，二零一四年的區內生產總值為 2.6 萬億美元，為全球第七大及亞洲第三大經濟體。倘若增長持續，東盟將會於二零五零年成為全球第四大經濟體。³¹

2.18 香港與東盟建立了不斷增長的經濟夥伴關係，地理因素無疑令這種關係更為密切。東盟的主要城市，包括新加坡、吉隆坡和馬尼拉與香港屬於同一時區，而與其他如曼谷、雅加達和河內等城市則只相差一小時。東盟大部分主要城市位於香港四小時的航程範圍內。



圖四：香港前往主要東盟城市的航程時間³²

2.19 香港與東盟的緊密經濟夥伴關係可透過貿易統計數字清楚反映。二零一五年，香港與東盟的商品貿易總額為 1,055 億美元(表四)，相當於同年香港全球商品貿易額的 10.8%。二零一一年至二零一五年的五年間，香港與東盟的商品貿易總額錄得平均每年 3.2% 的增長。³³

2.20 香港亦是內地與東盟貿易的重要轉口港。自二零一一年以來，東盟經香港轉口至內地的貨物平均每年增長 5%，而內地的貨物經香港轉口至東盟則平均每年增長 4.5%。³³

2.21 香港港口貨物有相當大部分與東盟國家有關。二零一五年，抵港或離港的港口貨物約有 19% 前往或來自東盟成員國(主要至/從印尼、馬來西亞、菲律賓、新加坡、泰國和越南)。按香港處理的整體貨運量計算，東盟僅次於中國內地。

2.22 東盟有大量企業亦已於香港設立辦事處。截至二零一五年六月，香港有 518 家東盟企業設有辦事處，其中 57 家在本港設立地區總部、126 家設立地區辦事處，佔本港外國公司總數約 6.6%。²

2.23 香港與東盟各國的關係並不止於貿易和商務。在旅遊方面，二零一五年約有三百萬來自六個東盟成員國(印尼、馬來西亞、菲律賓、新加坡、泰國和越南)的旅客前往香港旅遊，佔香港短途旅客數目(不包括內地)約 35%。³⁴

成員國	貿易總額 (百萬美元)	進口 (百萬美元)	本地產品出口 (百萬美元)	轉口 (百萬美元)
新加坡	39,015	31,521	291	7,203
泰國	17,180	10,886	163	6,131
越南	16,349	6,527	250	9,572
馬來西亞	15,806	12,062	144	3,599
菲律賓	10,541	7,241	84	3,216
東盟	105,545	70,781	1,018	33,746

表四：二零一五年香港與東盟及其中五大成員國之間的商品貿易

- 3.1 雖然香港與珠三角區之間的經濟關係大部分是由市場力量所帶動，但政府對促進兩者之間的經濟及其他互動亦扮演了重要的角色。

政府措施

- 3.2 過去，內地政府公布了三項重要策略，作為大珠三角區發展的指引。這些包括：

- 二零零八年：《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要(二零零八至二零二零年)》(《規劃綱要》)；
- 二零一零年：《粵港合作框架協議》(《框架協議》)；以及
- 國家第十二個五年規劃(二零一一至二零一五年)(國家十二五規劃)

(較近期的策略及措施在下一章節論述。)

《規劃綱要》

- 3.3 在二零零八年，國家發展和改革委員會公布《規劃綱要》，將珠三角區的發展提升到國家發展戰略層面，並把粵港合作明確訂為國家政策。

- 3.4 根據《規劃綱要》，珠三角區的策略定位是要成為探索科學發展模式的試驗區；深化改革先行區；擴大開放的重要國際門戶；世界先進製造業和現代服務業基地；以及全國重要的經濟中心。

《框架協議》

- 3.5 香港及廣東省於二零一零年簽訂了「粵港合作框架協議」，把《規劃綱要》的宏觀政策轉化為有利兩地發展的具體措施。粵港合作會借助香港在專業服務方面的優勢及廣東省製造業的能力，成為先進製造業和現代服務業的基地。



圖五：《框架協議》簽署儀式

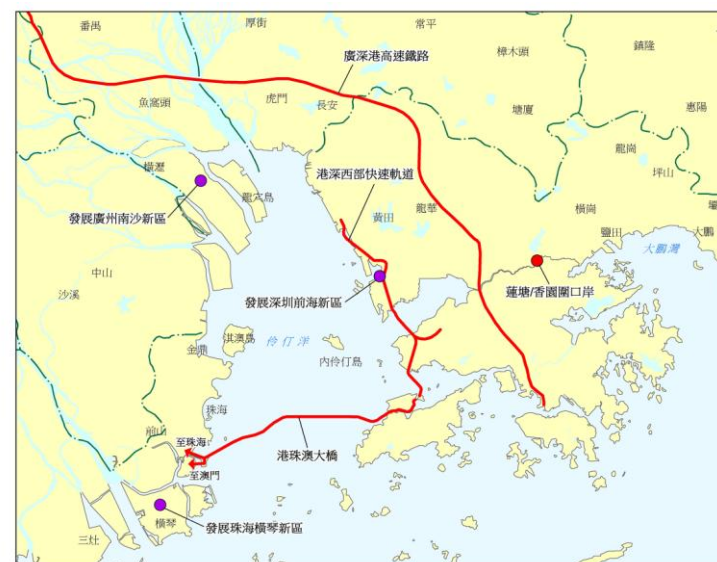
《國家十二五規劃》

3.6 在二零一一年，全國人民代表大會通過《國家十二五規劃》，港澳部分首次獨立成章。

3.7 《港澳專章》載列二零一一至二零一五年這段期間香港及內地可以進一步加強交流及合作的範圍，特別重點說明支持香港各項支柱產業及新興產業的發展，以及加強粵港之間的合作，以發展成為世界級城市群、經濟圈及優質生活圈。

3.8 《國家十二五規劃》載列粵港澳三地七項主要合作項目：其中四項與跨界運輸基建有關，包括港

珠澳大橋、廣深港高速鐵路及港深西部快速軌道線的研究，以及蓮塘／香園圍口岸。餘下三個項目與發展新區有關，包括前海、南沙及橫琴。



圖六：十二五規劃所列出的主要合作項目

3.9 除了港深西部快速軌道線之外，在《國家十二五規劃》中列出的合作項目正處於不同發展階段。計劃中的港深西部快速軌道是一條連接香港國際機場及深圳寶安國際機場的鐵路。但考慮到進行制訂「鐵路發展策略 2014」時所掌握的最新資

料後，因該項建議的整體財務可行性成疑，故並不包括在該策略內。儘管如此，如果跨界運輸需求大幅增加及發展參數日後有重大變化，政府會研究興建一條跨界快速軌道(或其他運輸基建)連接香港與前海的可行性，以及該項目所帶來的經濟及社會利益。³⁵

規劃研究

- 3.10 除上述措施外，大珠三角區各城市亦聯合進行了若干規劃研究，包括《大珠江三角洲城鎮群協調發展規劃研究》(《大珠三角規劃研究》)及《環珠江口宜居灣區建設重點行動計劃研究》(《宜居灣區研究》)。

《大珠三角規劃研究》

- 3.11 《大珠三角規劃研究》由粵港澳政府聯合進行，於二零零六年展開，並於二零零九年公布主要結論及發展計劃。
- 3.12 《大珠三角規劃研究》為不同地方建議各自的規劃目標。研究認為香港要繼續鞏固其國際都會的

地位，發展成為服務業中心，以及有優質生活的國際城市。珠三角區要發展為世界級的製造業及服務業基地，以及中國的經濟中心。澳門則要發展為具吸引力的旅遊休閒中心，以及商貿服務平台。研究建議空間結構優化策略，包括構建一灣三區集聚(港深、廣佛、澳珠)、可達性更高的策略，使港珠澳之間的跨界基建設施得以「無縫銜接」，以及優質環境，包括保護生態、空氣和水環境。研究亦建議就探討日後為環珠江口灣區的發展策略再作研究。

《宜居灣區研究》

- 3.13 《宜居灣區研究》由粵港澳政府聯合進行，於二零一零年四月展開，並於二零一四年完成。
- 3.14 按照粵港澳的區域合作及各自的需要，研究提出十項建議，包括「綠網」、「藍網」、「區域公共交通網」、「文化街區」、「特色公共空間」、「公共服務網」、「宜居社區」、「步行城市」、「便捷通關」及「跨界環保合作」。

- 3.15 研究亦建議發展「跨界重點合作發展地區」(包括廣州南沙、深圳前海、珠海橫琴、深莞港灣新城、珠中濱海新城、河套區及珠澳跨界合作區)。粵港澳政府應根據本身的情況，遵從各自的既定機制，考慮適用於本身的建議。
- 3.16 這兩項規劃研究，着重優化空間結構、通達性、環境質素及生活質素，明確指出大珠三角區並不單只主力發展經濟，還着重為其居民及下一代建立一個可持續發展及宜居地區。

- 4.1 若干主要區域性的策略可能對香港日後的發展趨勢產生影響，這些包括「國家第十三個五年規劃(2016-2020)」(國家十三五規劃)、「國家新型城鎮化規劃(2014-2020)」(「城鎮化規劃」)、「中國(廣東)自由貿易試驗區」、「一帶一路」，及東盟未來的計劃。

國家十三五規劃

- 4.2 《國家十三五規劃》於二零一六年三月公布，港澳部分再次獨立成章。《港澳專章》提出支持香港提升國際金融、航運和貿易三大中心地位以加強經濟競爭力；強化全球離岸人民幣業務和國際資產管理中心的樞紐地位；以及提升融資、商貿、物流和專業服務等，以向高端高增值方向發展。《港澳專章》同時提出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調解服務中心。
- 4.3 《港澳專章》亦強調深化內地與香港的合作，支持香港參與國家雙向開放，以及「一帶一路」建設。《港澳專章》亦支持加快前海、南沙、橫琴等粵港澳合作平台建設，支持香港在泛珠三角區

域合作中發揮重要作用，以及推動粵港澳大灣區建設，為香港與內地的合作創造更大的空間。

泛珠三角區域的發展

- 4.4 為深化泛珠三角區域³⁶之間的合作，國務院於二零一六年三月發佈了《國務院關於深化泛珠三角區域合作的指導意見》，³⁷ 主要指出泛珠三角整體發展方向為推動珠江—西江經濟帶和跨省區合作、促進內地九省區一體化，及深化與港澳的合作。
- 4.5 《關於深化泛珠三角區域合作的指導意見》亦提出攜手港澳共同打造粵港澳大灣區，建設世界級城市群。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、南亞的重要經濟支撐帶。

大珠三角區作為一個城市群

- 4.6 在中國，城市群是推動發展的主要動力。二零零零至二零一一年間，中國十大城市群的經濟規模增大了四倍，年均增長率約 15%。中國最重要的

三個城市群是北京－天津－河北、長江三角洲區域及大珠三角區。³⁸

- 4.7 國務院確認城市群在經濟方面的重要性。二零一四年三月，國務院發布《城鎮化規劃》，目標是將國家城鎮化率由二零一三年的 53.7% 增至二零二零年的 60%。鑑於城市群的經濟活力及創新能力，《城鎮化規劃》建議該三個最重要的城市群要發展成為世界級的城市群，並繼續在制度創新、科技進步、產業升級及綠色發展等方面發展。



圖七：珠三角區主要城市

- 4.8 大珠三角區的不斷發展令其成為全球具重要性的城市群之一。在面積及人口方面，已超越東京成為世界上最大的城區。³⁹ 此外，大珠三角區是三個最重要城市群中最面向全球的一個城市群。香港作為大珠三角區的重要部分，會進一步加強其角色，把大珠三角區及內地與世界其他地方連繫起來。

珠三角東岸和西岸區

- 4.9 自從中國改革開放以來，大珠三角區已成為製造業的重要基地，而大部分投資來自香港。香港的投資主要集中在珠三角東岸，而不是珠三角西岸或廣東省的外圍地區。廣東省的經濟發展水平並不平均。
- 4.10 為了改變這種情況，廣東省政府建議「雙轉移」的策略，推動省內的產業和勞動力遷移：鼓勵勞動密集的產業轉移到省的外圍，同時支持省內外圍地區的工人從第一產業轉移至第二及第三產業，而當局會鼓勵該等地區的熟練工人轉移到珠三角區域。

- 4.11 根據《廣東省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》，廣東省的發展較慢的地區，包括東部、西部和北部地區，將會發展為新的增長區。該省東部會與珠三角區東岸的城市合作發展成為城市群，並特別要發展海洋產業和臨港工業基地，以及將該區發展成為世界潮(州)人之都。
- 4.12 至於廣東省西部地區，應該與珠三角地區，尤其是珠江西岸的城市有更多的合作發展，拓展港口腹地，以及發展一條臨港經濟帶。該區應成為重工業基地及海洋經濟的增長點。
- 4.13 廣東省北部地區會集中發展以環保及特殊工業為主的新經濟產業以推動可持續發展，成為低碳發展區和旅遊區。
- 4.14 根據香港工業總會二零一四年進行的調查，由於多個問題包括成本上漲及勞工短缺，製造商已至少把部分業務遷往其他地方。⁴⁰ 另一個由香港中華廠商聯合會於二零一四年進行的調查中，32%的製造商有考慮把業務遷往其他地區。約14%接受調查的製造商屬意遷往廣東省偏遠的地方。⁴¹

這一切顯示廣東省現時發展較慢的地區仍有很多進一步發展的機會。

深圳近年的策略性規劃

- 4.15 深圳在過往數十年經歷了人口及經濟大幅增長，其中最靠近香港的地區發展最為迅速，包括羅湖、蛇口和福田，以及香港與廣州之間沿路一帶的地區。鑑於兩地互動日益頻繁，香港實在有需要了解內地的規劃策略及適時應對。
- 4.16 二零零七年，深圳當局頒布了一份策略性規劃文件，名為《建設可續發展的全球先鋒城市—深圳2030 城市發展策略》，當中提及其空間發展策略，在區域層面透過大型基建，將深圳四周的地區連接起來：由南至北，深圳會加強與鄰近城市，例如廣州、東莞和香港的連繫，從而提升其地位；由東至西，則會加強與惠州和廣東省東部的連接，以及透過橫過珠江的交通連接加強與珠江西岸的城市和內地西南部的省份連接，從而擴大深圳市的經濟腹地。

4.17 《深圳市國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》的要旨是深化地區合作，而當中環珠江口灣區的經濟發展是計劃焦點。深中通道是重點基建項目之一，落成後會加快灣區的融合。規劃綱要建議將前海、南山和寶安發展為一個位於深圳西部發展軸的全新城市中心，而深圳機場將會進行提升，以升格成為國際航運樞紐。

4.18 另一個重點是珠三角區東岸的合作發展。當中建議加快發展「深莞惠和河源、汕尾『3+2』經濟圈」，加強經濟、社會發展、生態和環境保護等方面的區域合作。深汕特別合作區屬於新發展區，包含工業、運輸基建、旅遊、教育和研究等多個範疇的項目，其發展亦會加快進行。另外，深圳與港澳的合作亦會加強。

4.19 《深圳市實施東進戰略行動方案(2016-2020年)》於二零一六年中頒布，就深圳東部訂下發展策略。方案的其一主要目的是避免將發展過分集中於城市的西部和南部。推進深圳市東部的發展，可令它成為基地，擴大發展「深莞惠和河源、汕尾『3+2』經濟圈」以及廣東省東部和北部。戰略行動方案有多項建議，包括將龍崗和坪

山規劃為深圳東部的中心商業區，區內設有大學校園及用作商業、科技和工業發展的不同區域。

4.20 由於經濟活動經常會跨界進行，深圳的持續發展及其廣泛區域策略將會對香港尤其是新界北的土地用途和交通模式造成影響，因此本港當局有需要考慮深圳市發展的最新情況，以便能夠適時應對土地用途或交通模式的任何改變，例如公路或道路網交通流量飆升的情況。

中國(廣東)自由貿易試驗區

4.21 根據國務院二零一五年四月發布的方案，中國(廣東)自由貿易試驗區(「廣東自貿區」)包括廣州的南沙(60 平方公里)、深圳的前海及蛇口(28.2 平方公里)，以及珠海的橫琴(28 平方公里)。



圖八：廣東自貿區三大片區位置

南沙

- 4.22 南沙新區(803 平方公里)(包括自貿區的片區)在指定為廣東自貿區的片區前，便已規劃發展各種工業。為配合《國家十二五規劃》為南沙所訂的目標，這些產業發展包括科技創新中心、商業服務中心(包括高端商貿、會議及展覽、特色金融及專業服務、外判服務，以及「總部經濟」)、

教育訓練中心，以及先進的製造業基地(包括汽車、船舶與海洋工程、高端裝備及資訊科技業)。⁴²

- 4.23 南沙亦銳意加強與大珠三角區其他城市包括香港的連繫。此外，根據《更緊密經貿關係的安排》，南沙會給予來自香港的投資優惠，並會研究與香港商貿合作的新模式。南沙當局亦會與香港合作，促進南沙的商貿「走出去」。
- 4.24 南沙自貿區將會包括七個區塊，目標是成為一個先進的綜合服務樞紐及高端製造業基地，主力發展航運物流、國際金融、國際商貿、科技創新、海洋經濟及高端製造等產業。
- 4.25 廣東省計劃在南沙自貿區內建立一個粵港深度合作示範區，借鑑香港在經濟發展和社會管理服務方面的經驗。廣東省當局現正為該合作區進行規劃。

前海及蛇口

- 4.26 根據《國家十二五規劃》，前海要在二零二零年前發展成為亞太地區重要的生產服務業中心，以及粵港現代服務業創新合作示範區。國務院於二零一零年批覆《前海深港現代服務業合作區總體發展規劃》，前海獲定位為粵港現代服務業創新合作示範區，提倡粵港兩地現代服務業的創新和合作，主力發展金融、現代物流、資訊服務、科技服務和其他專業服務。而《國家十三五規劃》中的《港澳專章》亦支持加快前海、南沙、橫琴等粵港澳合作平台的建設。
- 4.27 前海的發展由深圳市政府主導和開發管理，而香港特區政府則為前海的發展規劃及相關政策事宜提供意見。
- 4.28 國家發展和改革委員會於二零一二年公布了國務院批覆的前海一系列先行先試政策，從金融服務、稅務、法律服務、人才及專業服務、醫療及教育，以及電信服務六大範疇構建前海的先行先試政策框架。

- 4.29 前海及蛇口自貿區銳意建設成為內地金融業對外開放試驗示範窗口、國際服務及商貿基地，以及國際運輸樞紐。透過深港政府的深化合作，這個片區會主力發展科技相關服務、資訊服務、金融服務及現代物流服務等高端服務業。

橫琴

- 4.30 橫琴位於澳門毗鄰。二零零九年，國務院批覆橫琴的《總體發展規劃》，把橫琴島併入珠海特別經濟區。橫琴會主力發展數項主要產業，包括商業服務、休閒旅遊、科教研發及高新技術等。根據《國家十二五規劃》，橫琴會逐步發展成為粵港澳合作新模式示範區，加強三地在經濟、社會及環境方面的合作。
- 4.31 策略上，橫琴將會是珠三角西岸的增長極，輔助珠海及澳門吸引香港及海外投資。橫琴將會透過港珠澳大橋與香港連接，有利與香港進一步合作。

- 4.32 橫琴自貿區銳意成為文化教育的先導、國際商貿及旅遊休閒產業的基地，主力與澳門合作，並有助促進澳門經濟多元化。

特區政府對應

- 4.33 特首在二零一五年的施政報告中宣布，香港特區政府會與廣東省政府緊密合作，積極商議如何在三個自貿區新區的規劃及發展過程中，為港人港企爭取創新的合作模式、最好的優惠政策和最大發展機遇。特首在二零一六年的施政報告中進一步表示，三個自貿試驗區分別歸屬於深港、穗港和港珠合作會議，務求深化持續合作發展，為港人港企把握龐大機遇。
- 4.34 特首在二零一六年的施政報告中表示，按「積極參與、共同謀劃、互惠互利」的原則，就南沙粵港深度合作區的規劃，廣東省有意借鑒香港經濟發展和社會管理服務的經驗，香港特區政府將向廣東省提供規劃概念和其他意見。
- 4.35 由於成立廣東自貿區的其中一個目標是促進香港與自貿區之間的更緊密合作，因此香港會在廣東

自貿區的發展上擔當重要角色，包括投資廣東自貿區及分享香港自由經濟的經驗，而香港在聯繫內地與世界其他地方的角色上會進一步加強。

21 世紀海上絲綢之路

- 4.36 「21 世紀海上絲綢之路」和「絲綢之路經濟帶」是二零一三年發布的「一帶一路」倡議的其中部分。
- 4.37 「一帶一路」倡議可推動沿線國家的合作，促進交通、能源及資訊基建方面的互聯互通，便利貿易、消除投資壁壘、加強海關合作、拓寬貿易領域、挖掘貿易新增長點及促進貿易平衡。此外，亦可優化產業鏈分工布局，建立研發、生產和營銷體系，提升區域產業配套能力和綜合競爭力，並推動新興產業發展。
- 4.38 中國將出資四百億美元成立絲路基金，為「絲綢之路經濟帶」和「21 世紀海上絲綢之路」沿線國家的基礎設施、資源開發、產業合作和金融合作等與互聯互通有關的項目提供投融資支持。⁴³

4.39 香港位於「21 世紀海上絲綢之路」沿線的地方，而這條絲綢之路有兩個分支：第一個從中國沿海港口過南海到印度洋並延伸至歐洲；第二個從中國沿海港口經南海到南太平洋。「21 世紀海上絲綢之路」以重點港口為節點，共同建設通暢安全高效的運輸大通道。



圖九：「一帶一路」的路徑⁴⁴

4.40 「21 世紀海上絲綢之路」會運用珠三角區在經濟方面的優勢。沿線的前海、南沙及橫琴會繼續開放，與香港及澳門合作，打造粵港澳大灣區。

45

4.41 香港將積極參與和配合國家落實「一帶一路」策略。政府將成立跨部門督導委員會，負責制定香港參與「一帶一路」的策略和政策，已設立的「一帶一路」辦公室會負責推動研究工作，統籌協調相關政府部門及香港貿易發展局和香港旅遊發展局等機構。

4.42 推動「一帶一路」沿線國家的基礎設施建設是國家「一帶一路」倡議的一個重點領域。根據亞洲開發銀行的估計，在二零一零年至二零二零年間亞洲基建發展需要約 8 萬億美元。⁴⁶ 鑑於香港於首次公開上市集資及資產管理方面擁有優勢，「一帶一路」策略的融資需求將會為香港的金融服務業帶來龐大機遇。

4.43 除了金融服務業之外，香港在基建發展、提供如法律和會計等專業服務、運輸服務(包括海事相關運輸服務)以及電訊基建發展方面都有豐富經

驗，能發揮各項優勢，把握「一帶一路」倡議帶來的新機遇。⁴⁷ 特區政府亦已向支持亞洲區內基建發展的亞洲基礎設施投資銀行(亞投行)申請以非主權國成員身份加入該行。

東盟地區的發展趨勢

4.44 東盟自一九六七年成立以來，一直為加快經濟增長、社會進步和文化發展的目標而努力。東盟自由貿易區於一九九三年建立後，東盟經濟共同體於二零一五年十二月三十一日成立。東盟經濟共同體有四項特點：(a)單一市場及生產基地；(b)具高度競爭力的經濟區；(c)經濟發展均衡的區域；以及(d)與全球經濟全面融合的區域。⁴⁸

4.45 東盟經濟共同體發布了「東盟經濟共同體發展藍圖 2025」，勾劃其二零一六至二零二五年經貿融合的方向，其中一項願景是將東盟經濟共同體發展成為「全球性的東盟」。為了達成這個目的，東盟推行了兩項主要措施，分別是「東盟－香港自由貿易協定」及「區域全面經濟夥伴協定」。

4.46 香港和東盟同樣追求一個全面的自由貿易協定。二零一四年，「東盟－香港自由貿易協定」的首輪談判正式展開。各方同意有關協定會涵蓋多個領域，包括貨品貿易及相關事宜；服務貿易；投資；經濟及技術合作；以及糾紛調解。⁴⁹ 雖然相關談判現時仍在進行，但預期「東盟－香港自由貿易協定」在落實後，關稅及其他障礙將會減少及／或消除，加上投資推廣及保障，香港的商人及投資者將可於東盟國家開拓更大的市場，並有助香港與東盟之間商貿投資的暢通。

4.47 另外，東盟及其六個自由貿易區夥伴，包括澳洲、中國、印度、日本、南韓和紐西蘭，正就一項稱為「區域全面經濟夥伴協定」的新自由貿易區進行磋商。由於十六個談判成員國的國內生產總值合計接近全球三分之一，「區域全面經濟夥伴協定」的重要性實在不能忽視。預期「區域全面經濟夥伴協定」會為更廣泛的地區融合提供基礎，並協助解決現時雙邊及區域協定覆蓋範圍重疊所產生的問題。待與東盟就「東盟－香港自由貿易協定」完成磋商後，香港會尋求加入「區域全面經濟夥伴協定」。⁵⁰

4.48 東盟有部分較早加入而經濟發展較先進的成員國，包括汶萊、印尼、馬來西亞、菲律賓、新加坡及泰國(稱為東盟六國)，與較後加入的四個成員國，即柬埔寨、寮國、緬甸及越南(簡稱 CLMV)，存在著發展差距。「東盟經濟共同體發展藍圖 2025」其中一項措施就是向 CLMV 提供支援，務求縮窄兩邊東盟成員國的發展差距。隨著這些國家的營商環境、基礎建設及實施貿易協定能力方面的不斷改善，香港將會有更多投資機遇。

香港在不斷轉變的區域性中的角色

4.49 作為一個外向型經濟體及國際城市，香港必須在全球及鄰近地區尋找機會及空間。珠三角區城市群的發展、珠三角區發展較慢地區的經濟增長、廣東自貿區的啟用，「粵港澳大灣區」以及「一帶一路」倡議，配合東盟各國實施的計劃，無疑將會為香港日後的發展帶來更多推動力。香港除了金融、物流、專業服務及旅遊方面已有的優勢之外，更可善用不斷轉變的區域性動力所帶來的機會，在下列各方面發揮領導的角色：

- 進一步鞏固香港作為離岸人民幣業務樞紐的地位。隨着人民幣不斷國際化，香港所擔當的角色會更為重要。「粵港澳大灣區」及「一帶一路」倡議亦可提升合作層面和加強香港作為內地公司「走出去」的平台。「東盟－香港自由貿易協定」將會加強香港作為國際資產管理及融資中心的角色；
- 廣東自貿區、「粵港澳大灣區」、「一帶一路」倡議及「東盟－香港自由貿易協定」可促進香港與內地之間，以及與東盟成員國及其他不同國家之間的商貿，加強香港作為商貿中心的地位；
- 預期不同國家的商貿往來會增加經濟互動，伴隨而來的是更多法律爭議案件，香港可加強亞太區國際法律和調解服務中心的地位，以把握這些機遇；
- 不同國家的人民之間在社會文化方面會有更多互動，可進一步發展香港的文化創意產業，定位為國際文化藝術交流樞紐，並成為亞太區區域領先的郵輪港；以及

- 港珠澳大橋啟用後，加上珠三角西岸經濟的進一步增長，將會為物流業的拓展帶來更多商機，可加強香港作為國際航空中心、區域樞紐港，以及各地航運業界以香港作為亞洲地區的首選據點。

5.1 這一節探討若干主要產業或經濟行業在不斷轉變的區域中的發展趨勢。

創新科技業

5.2 儘管與許多其他國家比較，香港的創新科技業發展仍然相對較慢，但近年已有長足的發展。香港在研發方面的本地支出總額，已由二零零一年的 71 億元增至二零一四年的 167 億元，年均增長約達 7%。⁵¹ 從事研發人員的數目，亦於同期增長超過一倍。⁵² 從地理角度看，香港已建立一條知識與科技走廊，由紅磡的香港理工大學，穿越九龍及新界東的大學、研究中心、科學園及工業邨，一直伸延至新界北的古洞北、坪輦／打鼓嶺、河套區及蓮塘／香園圍口岸附近的地區。



圖十：香港科學園

5.3 在珠三角區內，香港和深圳在知識與科技業方面的發展有緊密的關係。兩地於二零零七年簽署了合作協議，成立「深港創新圈」。雙方同意加強在人才及資源方面的交流和共用，並鼓勵兩地的科研機構進一步合作。香港不同的大學分別在深圳南山高新區的產學研基地設有研究設施。⁵³

5.4 香港亦和國家科學技術部共同成立「內地與香港科技合作委員會」，每年開會一次，以商討及制定兩地的科技合作項目。委員會制定並實施新計

劃，以配合國家的五年規劃」下的科技發展，以加強香港在國家科技發展方面的參與。國際科技公司亦可以透過香港進入內地市場並獲益於與研發有關的新舉措。

5.5 「國家十三五規劃」提倡創新發展為新經濟動力，鼓勵發展科技創新、服務業創新、智慧生產、高端產業和資訊技術創新等。預期透過加強基礎研究及創新能力，可令國家維持長期的社會經濟發展。「國家十三五規劃」亦提倡在消費、製造過程、產業、投資、集資及許多其他方面推動「大眾創業、萬眾創新」，以支援中小企業。當局鼓勵眾籌及眾包等新平台的發展。

5.6 「國家十三五規劃」亦鼓勵實施「中國製造 2025」，為創新發展製定藍圖，使中國成為世界製造業強國。「中國製造 2025」旨在透過創新和技術，加上採納知識型製造技術和程序，加強高科技產業的基礎及高端製造，目標是令國家於二零四九年，即國家成立後一百年成為世界首屈一指的製造業強國，不斷創新領先全球，以及在製造業方面擁有顯著的優勢。

5.7 同時，廣東省的十三五規劃亦計劃加快創新領域的發展。珠三角區將會發展成為世界領先的創新中心之一。高等教育機構、科研機構及大型企業將會成立新的創新平台。同樣地，深圳的十三五規劃亦是要改善與世界創新的領導者合作和競爭的能力，為各產業發展創新發展世界級基地，吸引世界各地的人才，以及透過新措施提供有利創新的環境，例如加強知識產權的保障及鼓勵初創企業。

5.8 只要能把握區域及世界其他地方的機遇，香港有條件發展高增值、高科技的創新和科技產業，並推動「再工業化」作為經濟增長的新動力。香港的機遇在於物聯網、雲端運算和大數據分析，它們有機會衍生不同的新產品和服務。電子商務在零售市場的迅速發展，配合電子化物流和 3D 打印技術，也能在發展個人化產品方面創造機會。

54

旅遊業

5.9 香港是世界其中一個主要旅遊目的地。二零一五年，世界各地訪港旅客數目約有 6 000 萬人次，

而內地繼續是本港最大的旅客來源市場，有 4 600 萬入境人次，佔總入境人次 77.3%。來自南亞及東南亞的旅客佔餘下的訪港旅客數目約 26%。⁵⁵

5.10 訪港的內地旅客大部分是來自「內地居民個人赴港旅遊計劃」的旅客，涵蓋內地 49 個城市，包括廣東省全部 21 個城市。在二零零九年，中央政府批准合資格的深圳永久居民申請一年期的「一簽多行」簽注，令有意訪港的旅客更加方便。考慮到內地旅客入境持續增長令人關注到香港的承受能力問題，加上同時衍生了水貨問題，也回應香港特區政府的要求，中央政府於二零一五年四月十三日宣布，深圳當局會停止簽發「一簽多行」簽注，改為簽發「一周一行」簽注，持該簽注人士每周一至周日只可來港一次。

5.11 有關香港的承受能力問題，由商務及經濟發展局於二零一四年一月發表的「香港承受及接待旅客能力評估報告」認為，香港在各方面可應付二零一七年訪港旅客的需求。⁵⁶ 政府正積極因應評估報告的建議，加強香港接待旅客的承受能力，包括擴建兩個主題公園、啟用啟德郵輪碼頭第二個

泊位等。政府亦會繼續採取多管齊下的方法，增加酒店房間的供應量。

5.12 根據世界旅遊組織的定義，要保證旅遊業的長遠可持續發展，旅遊業發展在環境、經濟及社會文化等各方面必須取得適切的平衡。⁵⁷ 政府會繼續密切監察旅遊業發展對社會及本港經濟的影響，以確保旅遊業在長遠方面而言有健康及可持續的發展。香港亦需要提供更多元化的旅遊體驗，以及探討提供另類旅遊，例如生態旅遊、文化旅遊、運動及盛事旅遊等。

物流業、港口發展及國際航運中心

5.13 物流業、港口行業及國際航運中心的運作是互為關係的，並構成一個產業鏈。這三個行業在不同程度上受到鄰近地區的競爭所影響，但預期未來幾年仍有增長。

物流行業

5.14 物流業是香港的傳統支柱產業。在「國家十三五規劃」中，中央政府表示支持香港發展物流服

務。根據「深圳市城市總體規劃」(2010-2020)，深圳會繼續與香港物流業聯合發展，加強兩地機場及港口間的合作。⁵⁸

5.15 儘管有關方面着力加強合作，但仍然有來自鄰近地區的競爭。為應對競爭及迎合市場的發展趨勢，物流業逐步轉向處理高價值貨物和提供高增值服務，例如存貨管理、區域分銷業務及全球供應鏈管理。

5.16 香港的物流基礎建設成熟，清關手續簡便，有高效快捷的區域派送和分銷服務，有利發展電子商貿。有不少第三方物流服務提供者在香港進行存貨管理、標籤、包裝等高增值服務，同樣有助電子商貿的發展。這些服務提供者擁有專業的物流管理知識和資源，並會按着貨主的個別要求，策劃和管理貨物在供應鏈上的各個流程。⁵⁹



圖 11：香港的港口

5.17 由於物流服務業越來越專業，業界對現代物流設施的需求亦有所增加。然而，令人關注的是沒有足夠土地應付物流業的需求。⁶⁰

5.18 為解決這個問題，政府已在屯門西撥出土地作現代物流業發展。政府現正透過持續進行及即將進行的規劃及工程可行性研究，在香港不同地方物色合適土地作物流業之用，包括新界新的／有潛力的發展區，例如洪水橋及港珠澳大橋香港口岸人工島。⁶¹

港口發展

5.19 香港是全球最繁忙的貨櫃港之一。在二零一五年，香港港口處理了 2 010 萬個標準貨櫃。現時香港港口每星期提供約 340 班貨櫃班輪服務，連接香港港口至全球約 470 個目的地。⁶² 香港港口的主要作用是華南地區貨物的門戶港，同時也是一個轉運樞紐。然而，香港港口面對華南港口的嚴峻挑戰，包括深圳港(包括赤灣、蛇口、大鵬灣及鹽田)、廣州港，包括南沙港的擴建。以上港口的腹地重疊，均為處理華南地區貨物而競爭。「香港港口發展策略 2030 研究」(「港口研究」)認為，儘管華南貨物經香港港口所處理的份額持續減少，但香港港口在國際轉運市場上仍有競爭優勢。⁶³

5.20 「港口研究」預測香港港口總貨櫃吞吐量直至二零三零年平均每年增幅會有 1.5%，預計會達至 3 150 萬個標準貨櫃，國際轉運會是主要增長的動力。二零一五年，香港與內地之間的港口轉運貨物仍然佔香港港口轉運貨物吞吐量最大比重(39.8%)。香港與內地之間的部分轉運貨物(來自內地或以內地為目的地)與東盟成員國有關，

包括馬來西亞(8.9%)、泰國(6.5%)、越南(5.4%)及新加坡(4.4%)。至於香港與東盟成員國之間的轉運貨物，大部分均來自內地或以內地為目的地，其中以馬來西亞(75.9%)、泰國(70.9%)及新加坡(65.6%)的比重較高。⁶⁴ 上述所有數據均顯示香港是內地與東盟成員國之間一個非常重要的轉運貨物中心。

5.21 「港口研究」建議多項措施加強碼頭的處理能力，包括將昂船洲公眾貨物裝卸區升級為現代貨櫃處理設施，供遠洋輪船或內河船隻使用；令香港內河碼頭成為遠洋輪船及內河船隻碼頭；於葵青貨櫃碼頭提供更多駁船泊位，以處理增加的河運貨櫃吞吐量；以及更加有效地使用碼頭周邊的土地及其他設施，以加強轉運的營運效率及應付未來的增長。

5.22 「港口研究」預期上述措施足以加強現有貨櫃碼頭的處理能力，以應付未來的增長。儘管「青衣西南部 10 號貨櫃碼頭初步可行性研究」認為在青衣西南部發展 10 號貨櫃碼頭在技術上是可行的，但該項目在經濟或財務的角度均不具成本效

益。有鑑於此，「港口研究」並不建議於二零三零年前進行有關 10 號貨櫃碼頭的規劃及發展。

國際航運中心

- 5.23 香港是國際航運中心。香港的船東擁有或管理的船舶佔全球商船約 9%(以載重噸位計)。香港船舶註冊處是世界第四大⁶⁵。在提供專業服務及高增值航運服務方面，香港擁有強大的群組，超過 800 家企業提供各方面的航運服務。香港在制度上的優勢，包括悠久的海洋文化傳統，法治，自由經濟，健全的金融制度和低稅率等，為香港進一步發展成為國際航運中心提供了穩健的基礎。「提升香港作為國際航運中心地位顧問研究」(「顧問研究」)，於二零一四年為政府完成。「顧問研究」指出，在吸引航運企業方面，香港面臨地域上的競爭。然而，「顧問研究」肯定香港有潛力進一步發展高增值航運服務，包括船舶融資、航運保險、海事法律及仲裁等。有各類航運企業及航運服務提供者，香港可進一步發展成為國際航運業亞洲首選基地。⁶⁶

- 5.24 「顧問研究」建議香港應在區域／國家層面定位成為全球(尤其是中國內地)的業務委託人採購專業航運服務的首選地點；在國際層面則應定位為可促進中國內地船舶公司發展其國際業務，以及外國船舶公司進入中國內地市場的航運服務中心和「跳板」。「顧問研究」建議不同的措施進一步加強香港作為國際航運中心的地位，包括政府支持、人力資源發展、推廣及對外的聯繫、基礎設施、創新及科技等方面的研發。

金融及專業服務

- 5.25 香港是公認的國際金融中心，亦是內地的國際融資中心。很大程度上因為內地企業上市的因素，香港在過去十年已成為全球最大公開招股的市場之一。香港亦是世界最大的離岸人民幣業務中心。透過《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》，在香港註冊成立的金融機構得以優惠條件進入內地市場。自二零一四年起，香港與上海的證券市場已透過「滬港通」聯繫起來。「深港通」亦聯繫香港及深圳的證券市場。



圖 12：香港交易所

5.26 至於商業及專業服務方面，包括各種各樣的專業及商業配套服務，例如法律、會計、建築及工程，內地經濟迅速發展，令專業服務在質與量方面的需求不斷增加。香港的服務業一直為內地企業提供寶貴的國際商業經驗，令其運作及發展暢順。有意開發內地市場的海外公司亦一直有使用香港所提供的商業及專業服務。

5.27 根據《國家十二五規劃》，粵港澳之間有七項重大的合作項目，其中三項關乎合作區的發展，即深圳前海、廣洲南沙及珠海橫琴。這三個區在納入廣東自貿區後（即前海／蛇口區、南沙區和橫

琴區），將會注入更多發展動力。三個新區雖然各有自己的發展規劃及不同的發展定位，但共通點是，三者皆是以深化粵港澳合作為主要發展策略。⁶⁷ 根據《前海深港現代服務業合作區總體發展規劃》，前海主力發展金融、現代物流、資訊科技服務及其他專業服務，包括一個名為「萬千百十」的發展目標：到二零二零年，由香港企業開發的建築總面積超過 900 萬平方米；香港公司投資服務業規模突破一千億元；在前海成功孵化培育從事創新行業的香港公司超過一百家；在前海建設香港十大優勢產業集聚基地。⁶⁸

5.28 就此，政府認為南沙、橫琴及前海的發展整體上有利香港人及企業到內地拓展業務，前海尤其會為香港金融服務業帶來新機遇。在金融方面，前海的開放措施有助促進人民幣在內地與香港之間的跨界使用和流動，對香港離岸人民幣業務的發展有積極作用，並有助於擴寬香港金融服務業的發展空間。

6.1 「國家十三五規劃」定位、泛珠三角區域合作、「粵港澳大灣區」、「一帶一路」倡議及「東盟－香港自由貿易協定」可促進區域之間的发展合作。珠三角區的发展，以及香港的經濟與內地、東盟及其他國家進一步加強配合，會為香港帶來更多機遇，讓香港作區域的基地及平台，而在境外也增加經濟腹地及發展空間。因此，有必要提早作出規劃準備，以應付和適應不斷轉變的經濟、社會和環境狀況。現把可進一步研究的主要課題及觀察摘錄如下：

- (i) 香港與珠三角區之間同時存在著競爭和合作的關係。由於珠三角區的經濟持續成長，香港與珠三角區之間的競爭亦漸趨激烈。一方面，香港必須了解珠三角區政策的最新發展，以便掌握和預測其未來的發展趨勢，為香港創造機遇。另一方面，香港除了鞏固本身的競爭優勢外，亦應發展其他新的優勢，才能在激烈的競爭中領先。
- (ii) 除了競爭，香港與珠三角區之間亦有很多合作和互補的機遇。隨著珠三角區的經濟環境多方面發展，會不斷給予香港新的機遇，包括：日趨成熟的珠三角區經濟和消費市場；珠三角城市群的形

成，令「規模經濟」得以改善及市場得以擴大；發展新的基礎建設，將香港與廣東省的發展較慢的地區連接起來；以及發展作為廣東省新發展重心的廣東自貿區及粵港澳大灣區。

- (iii) 除了珠三角區，香港亦可加強與東盟十個成員國的經濟聯繫。隨著都市人口和家庭收入提升，東盟已成為全球最重要的新興市場之一。於「東盟－香港自由貿易協定」落實，以及香港加入「區域全面經濟夥伴協定」後，香港將會有更多的機遇。
- (iv) 對於個別經濟行業方面，香港應在國際和區域層面繼續定位為國際商業和金融中心，以及連接內地與世界其他地方的重要橋樑。在金融和專業服務、航運服務、旅遊業，以至許多其他具有優勢或有進一步發展潛力的經濟範疇或行業，香港應努力保持其領導地位。要做到這一點，需要不斷創新和適應新挑戰，因為各國的商業領袖和政府亦會繼續投資於研發，令其產品和服務的質素大幅提升。

- (v) 配套基礎建設需要改善，以應付人口和經濟增長的需要，以及滿足將香港、珠三角區和全世界更緊密連接的需求。新的跨界基礎建設，例如港珠澳大橋、廣深港高速鐵路及蓮塘／香園圍口岸，將會成為香港與鄰近城市的「連接點」。擴建機場成三跑道系統以及郵輪碼頭，亦將會加強香港與其他國家(包括東盟成員國)的連繫。
- (vi) 拓展區域內的經濟腹地及發展空間，並創造新的經濟增長和商業機遇平台。例如，把較低增值的經濟活動，例如後勤辦公室，遷移到區域內成本較便宜的地方，包括粵港深度合作區等，藉此騰出更多土地和空間，發展高增值產業。
- (vii) 除了經濟發展，亦有需要確保大珠三角區將會為其居民及下一代建設成一個可持續發展及宜居的地區。因此，大珠三角區各城市之間的區域合作實在有其必要。除了有效的環保措施，優美的景觀及以人為本的居住環境外，提供更多擁有本地特色的休閒、娛樂和文化設施亦有助宜居地區的發展。此外，亦需多加留意對社會的影響，包括公眾對香港與珠三角區之間更緊密的連繫的反應。

註釋：

- ¹ 東盟包括十個成員國：汶萊、柬埔寨、印尼、寮國、馬來西亞、緬甸、菲律賓、新加坡、泰國和越南
- ² 香港貿易發展局經貿研究，2016 年 *東盟市場概況*。摘自：<http://emerging-markets-research.hktdc.com/business-news/article/亞洲/東盟市場概況/mp/tc/1/1X4UWAOI/1X09WKZD.htm>
- ³ 珠三角區包括廣東省珠三角經濟區。該經濟區涵蓋九個城市，即廣州、深圳、東莞、佛山、江門、中山、珠海以及惠州和肇慶的城市地區
- ⁴ 香港貿易發展局，2016 年。 *中國經貿資料*。摘自：<http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/中國經貿資料/中國經貿概況/ff/tc/1/1X000000/1X09PHBA.htm>
- ⁵ 政府統計處，2016 年。 *代表香港境外母公司的駐港公司按年統計調查報告*。摘自：<http://www.statistics.gov.hk/pub/B11100042016AN16B0100.pdf>
- ⁶ 香港貿易發展局經貿研究，2016 年。 *中國經貿資料*。摘自：<http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/數據及指數/中國經貿概況/ff/tc/1/1X000000/1X09PHBA.htm>
- ⁷ 商務及經濟發展局與政制及內地事務局，2016 年。 *內地與香港的商貿關係*。摘自：<http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/ci/papers/ci20160419cb1-794-5-c.pdf>

- ⁸ 根據二零一四年人民幣 6.14 元兌 1 美元的平均兌換率。參閱世界銀行，2016 年。摘自：<http://data.worldbank.org/indicator/PA.NUS.FCRF>
- ⁹ 香港貿易發展局經貿研究，2016 年。 *珠三角經濟概況*。摘自：<http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/數據及指數/珠三角經濟概況/ff/tc/1/1X000000/1X06BW84.htm>
- ¹⁰ 香港和澳門於二零一四年的本地生產總值分別為 2,912 億美元及 555 億美元。參閱世界銀行，2016 年。 *數據：中國香港特別行政區及中國澳門特別行政區*。摘自：<http://data.worldbank.org/country/hong-kong-sar-china> and <http://data.worldbank.org/country/macao-sar-china>
- ¹¹ 中國國家統計局。 *中國統計年鑒 2014*。摘自：<http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2014/indexch.htm>
- ¹² 廣東省統計局。 *廣東統計年鑒 2015*。摘自：<http://www.gdstats.gov.cn/tjnj/2015/directory/content.html?07-19>
- ¹³ 廣東省統計局。 *廣東統計年鑒 2015*。摘自：<http://www.gdstats.gov.cn/tjnj/2015/directory/content.html?20-01-1>
- ¹⁴ 廣州市統計局。 *廣州統計年鑒 2015*。摘自：<http://data.gzstats.gov.cn/gzStat1/chaxun/njsj.jsp>
- ¹⁵ 深圳市統計局。 *深圳統計年鑒 2015*。摘自：<http://www.szsj.gov.cn/xxgk/tjsj/tjnj/201606/W020160607351981905550.pdf>

- 16 澳門特別行政區政府統計暨普查局。《統計年鑒 2015》。摘自：
<http://www.dsec.gov.mo/Statistic.aspx?lang=zh-MO&NodeGuid=d45bf8ce-2b35-45d9-ab3a-ed645e8af4bb>
- 17 政府統計處，2015。年香港統計年刊。摘自：
www.statistics.gov.hk/pub/B10100032015AN15B0100.pdf
- 18 中國國家統計局。《國家數據》。摘自：
<http://data.stats.gov.cn/search.htm?s=%E6%80%BB%E4%BA%BA%E5%8F%A3>
- 19 廣東省統計局。《廣東統計年鑒 2015》。摘自：
<http://www.gdstats.gov.cn/tjnj/2015/directory/content.html?03-01>
- 20 廣東省統計局。《廣東統計年鑒 2015》。摘自：
<http://www.gdstats.gov.cn/tjnj/2015/directory/content.html?03-05>
- 21 中國國家統計局。《中國統計年鑒 2015》。摘自：
<http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2015/indexch.htm>
- 22 廣東省統計局。《廣東統計年鑒 2015》。摘自：
<http://www.gdstats.gov.cn/tjnj/2015/directory/content.html?02-01>
- 23 廣東省統計局。《廣東統計年鑒 2015》。摘自：
<http://www.gdstats.gov.cn/tjnj/2015/directory/content.html?02-15>
- 24 政府統計處。《國民收入》。摘自：
http://www.censtatd.gov.hk/hkstat/sub/sp250_tc.jsp?tableID=030&ID=0

&productType=8

- 25 二零一五年香港本地生產總值約為 2,313 億美元（以（二零一四年）計）。摘自：<http://www.censtatd.gov.hk/hkstat/sub/sp250.jsp?tableID=030&ID=0&productType=8>
- 26 廣東省統計局。《廣東統計年鑒 2015》。摘自：
<http://www.gdstats.gov.cn/tjnj/2015/directory/content.html?01-02-0>
- 27 廣東省統計局。《廣東統計年鑒 2015》。摘自：
<http://www.gdstats.gov.cn/tjnj/2015/directory/content.html?02-25>
- 28 人民幣對港元的匯率設定為 1.145，美元兌澳門元的匯率設定為 7.987，而美元兌港幣的匯率設定為 7.756。
- 29 「頻繁出行者」的定義為那些通常每周至少在香港和內地之間往返一次的人。
- 30 政府統計處，2016 年。表 E488：通常逗留在廣東省的香港居民統計數字。摘自：http://www.censtatd.gov.hk/hkstat/sub/sp150_tc.jsp?productCode=D5320188
- 31 亞洲開發銀行，2015 年。《東盟經濟共同體：你需要知道的十二件事》。摘自：<http://www.adb.org/features/asean-economic-community-12-things-know>
- 32 投資推廣處，2016 年。《位置優越》。摘自：
<http://www.investhk.gov.hk/zh-hk/why-hong-kong/strategic-location.html>

- 33 工業貿易署，2016年7月。《香港與東盟的貿易關係》。摘自：
https://www.tid.gov.hk/tc_chi/aboutus/publications/factsheet/asean.html
- 34 香港旅遊發展局，2016年1月。《2015年12月訪港旅客統計》。摘自：
http://partnernet.hktb.com/filemanager/intranet/ViS_Stat/ViS_Stat_E/ViS_E_2015/Tourism_Statistics_12_2015_0.pdf
- 35 運輸及房屋局，2014年。《鐵路發展策略2014》
- 36 泛珠三角區域包括福建、江西、湖南、廣東、廣西、海南、四川、貴州、雲南九個省區和香港、澳門特別行政區。
- 37 中國政府網，2016年。《國務院印發〈關於深化泛珠三角區域合作的指導意見〉》。摘自：http://www.gov.cn/xinwen/2016-03/15/content_5053784.htm
- 38 中國人民大學國家發展與戰略研究院。「2013年的中國區域經濟發展」人大國務院系列報告：專題研究報告第22期(2014年)。摘自：http://nads.ruc.edu.cn/upfile/file/20140228151335_12581.pdf
- 39 世界銀行新聞公報，2015年1月26日。《世界銀行報告提供新數據幫助確保城市增長造福貧困人口》。摘自：
<http://www.shihang.org/zh/news/press-release/2015/01/26/world-bank-report-provides-new-data-to-help-ensure-urban-growth-benefits-the-poor>
- 40 《香港工業家》，2015年。《未來出路：珠三角港商挑戰中求變》。摘自：<https://www.industryhk.org/upload/media/file/>

3e93c9bdd97aa02667773ff3c47be1b1.pdf

- 41 香港中華廠商聯合會，2014年。《廠商會會員珠三角經營環境問卷調查分析報告2014》。摘自：
<http://www.cma.org.hk/files/uploads/20140717142414Survey%20on%202014%20CMA%20Members'%20Views%20on%20the%20Business%20Environment%20in%20the%20PRD.pdf>
- 42 《廣州南沙新區發展規劃》。摘自：
<http://www.pprd.org.cn/ziliao/zhengce/cqy/201407/P020140720829585700712.pdf>
- 43 新華網，2014年11月8日。《中國將出資400億美元成立絲路基金》。摘自：http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-11/08/c_133774993.htm
- 44 香港貿易發展局，2016年。《關於一帶一路》。摘自：
<http://beltandroad.hktdc.com/tc/index.aspx>
- 45 國家發展和改革委員會，2015年3月28日。《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》。摘自：
http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html
- 46 香港特區政府，2016年。《立法會五題：推動「一帶一路」的工作》。摘自：
<http://www.info.gov.hk/gia/general/201606/01/P201606010580.htm>
- 47 香港貿易發展局，2016年。《一帶一路》。摘自：

- <http://beltandroad.hktdc.com/tc/how-hong-kong-can-help/how-hong-kong-can-help.aspx>
- 48 東盟秘書處，2015 年。數據-東盟經濟共同體。摘自：
<http://www.asean.org/wp-content/uploads/2012/05/56.-December-2015-Fact-Sheet-on-ASEAN-Economic-Community-AEC-1.pdf>
- 49 香港特區政府，2014 年。政務司司長出席「香港-東盟區域合作」論壇致辭全文(只有英文)(附照片)。摘自：
<http://www.info.gov.hk/gia/general/201406/05/P201406050613.htm>
- 50 香港特區政府，2015 年。立法會二題：香港加入《跨太平洋夥伴關係協定》事宜。摘自：
<http://www.info.gov.hk/gia/general/201511/04/P201511040410.htm>
- 51 政府統計處，2016 年。科技。摘自：<http://www.censtatd.gov.hk/hkstat/sub/so120.jsp>
- 52 2015 施政報告。摘自：
<http://www.policyaddress.gov.hk/2015/eng/p41.html>
- 53 香港便覽 2015 年 3 月。摘自：
<http://www.gov.hk/tc/about/abouthk/factsheets/docs/technology.pdf>
- 54 創新及科技局及其他部門，2015 年 12 月。創新及科技局的工作。摘自：
<http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/ci/papers/ciitb20151214cb4-315-1-c.pdf>
- 55 香港旅遊發展局，2016 年 1 月。2015 年 12 月訪港旅客統計。摘自：
http://partnernet.hktb.com/filemanager/intranet/ViS_Stat/ViS_Stat_E/ViS_E_2015/Tourism_Statistics_12_2015_0.pdf
- 56 商務及經濟發展局，2013 年 12 月。香港承受及接待旅客能力評估報告。摘自：
http://www.tourism.gov.hk/resources/english/paperreport_doc/misc/2014-01-17/Assessment_Report_eng.pdf
- 57 世界旅遊組織旅遊業的可持續發展：定義(Sustainable Development of Tourism:Definition)。摘自：
<http://sdt.unwto.org/content/about-us-5>
- 58 深圳市人民政府，2010 年。深圳市城市總體規劃(2010-2020)。摘自：
http://www.sz.gov.cn/ghj/ghjh/csgl_3/201009/P020101008388863327528.swf(第 94 段)
- 59 香港特區政府，2012 年。立法會二題：香港物流業發展。摘自：
<http://www.info.gov.hk/gia/general/201211/28/P201211280264.htm>
- 60 黃國全教授及王耀文博士，2014 年。香港物流用地及業界發展規劃研究報告。摘自：
http://www.cilt.org.hk/webadmin/img/news2/444_1.pdf
- 61 2015 年施政報告。摘自：
<http://www.policyaddress.gov.hk/2015/eng/p96.html>
- 62 香港港口發展局，2016 年。香港的港口設施。摘自：
<http://www.pdc.gov.hk/eng/facilities/port.htm>

-
- ⁶³ BMT Asia Pacific，2014 年。香港港口發展策略 2030 研究。摘自：
[http://www.pdc.gov.hk/docs/ES%20Eng%20\(28.11.2014\).pdf](http://www.pdc.gov.hk/docs/ES%20Eng%20(28.11.2014).pdf)
- ⁶⁴ 政府統計處，2016 年。香港統計月刊 2005 年至 2015 年港口轉運貨物統計。摘自：<http://www.statistics.gov.hk/pub/B71605FA2016XXXXB0100.pdf>
- ⁶⁵ 香港特區政府，2014 年。新聞公報：運輸及房屋局局長在「亞洲物流及航運會議 2014」上致辭。摘自：<http://www.info.gov.hk/gia/general/201411/18/P201411180621.htm>
- ⁶⁶ BMT Asia Pacific，2014 年。提升香港作為國際航運中心地位顧問研究。摘自：<https://www.polyu.edu.hk/lms/IMCC/upload/news/20140400a.pdf>
- ⁶⁷ 政制及內地事務局，2014 年。2014 年施政報告政制及內地事務局有關內地與台灣事務的政策措施。摘自：<http://www.legco.gov.hk/yr13-14/chinese/panels/ci/papers/ci0121cb1-749-4-c.pdf>
- ⁶⁸ 深圳市前海管理局，2014 年。前海深港現代服務業合作區促進深港合作工作方案。摘自：http://www.szqh.gov.cn/sygnan/qhzx/tzgg/201412/t20141204_40629.shtml