

推動香港與南沙、前海和 橫琴合作的建議

香港與內地經貿合作諮詢委員會

促進落實貿易自由化及投資便利化小組

2015 年 12 月

目錄

1. 廣東轉型升級和建設新區為香港帶來的機遇	1
1.1 國際、國內和區域環境變化對粵港合作提出新 要求	1
1.2 自貿區為粵港新形勢下的合作創造突破口	4
1.3 南沙、前海和橫琴的建設助力香港開拓新的發 展空間	11
2. 國際合作園區為香港提供參考經驗	14
2.1 國際合作園區個案研究	15
2.1.1 蘇州工業園	15
2.1.2 天津生態城	16
2.1.3 中新廣州知識城	18
2.1.4 中馬欽州產業園區和馬中關丹產業園 區「兩國雙園」	19
2.1.5 新萬金韓中經濟合作園區和煙臺中韓 產業園「兩國雙園」	20
2.2 國際合作園區個案經驗總結	21
3. 推動香港參與廣東自貿區的建議	31
3.1 廣州南沙	31
3.1.1 產業定位	32
3.1.2 政策配套	39
3.1.3 經濟及社會功能	45
3.2 深圳前海	56
3.2.1 產業定位	57
3.2.2 政策配套	60

3.3 珠海橫琴	65
3.3.1 產業定位.....	66
3.3.2 政策配套.....	74
3.3.3 經濟及社會功能.....	82
促進落實貿易自由化及投資便利化小組成員名單	84

1. 廣東轉型升級和建設新區為香港帶來的機遇

改革開放以來，香港為內地帶來資金、人才和國際經驗，使臨近省份廣東得到快於其他內地省份發展的先機，而香港自身也在這一過程中得到更多的發展機會。隨著兩地經濟實力的相對變化和國內外整體經濟環境的改變，香港應積極調整其角色和功能，以充份發揮「一國兩制」的制度優勢，借助內地發展機遇解決自身面對的問題。

1.1 國際、國內和區域環境變化對粵港合作提出新要求

2. 在新的國際和國內形勢下，中國對外面臨「一帶一路」戰略和以美國主導的環太平洋貿易協定（TPP）、跨大西洋貿易與投資夥伴協定（TTIP）、服務貿易協定（TiSA）組成的新貿易格局所帶來的新機遇和新挑戰，而對內則面臨土地、勞動力紅利逐漸消失、環境成本大幅提高、經濟進入新常態下的經濟轉型升級。廣東地區是國家經濟的排頭兵和改革開放的試驗田，又是與香港在人流和物流上聯繫最緊密的地

區，粵港承擔支持國家發展和為解決國家發展中面對問題所需要的新思維、新制度、新方法獻計獻策的重要任務。

3. 從區域宏觀經濟環境看，粵港之間的經濟發展水平、經濟結構和合作模式也在發生著巨大的變化。香港有必要在區域經濟的新形勢下主動轉變角色，在新合作模式中借助廣東的崛起，帶動自身發展。

4. 第一，香港地區生產總值（GDP）已於 2003 年被廣東省超過。廣東省 2014 年實現 GDP 總量 67,792.24 億元人民幣(下同)，約為香港的 3.8 倍。2014 年，廣東人均 GDP 首次突破 1 萬美元大關，也正在和港澳地區縮小差距。

5. 第二，除了經濟總量明顯提高之外，廣東省的經濟結構也進一步優化。2014 年三產結構為 4.7:46.2:49.1。在現代產業中，高技術製造業增加值 7,546.10 億元，增長 11.4%；先進製造業增加值 14,103.95 億元，增長 9.2%；現代服務業增加值

19,438.47 億元，增長 9.0%¹。在向產業鏈高端發展和自主創新的新時代，科技創新已成為廣東省經濟的強大驅動力，湧現出一大批具備全球競爭力的創新公司，如華為、中興、騰訊、華大基因和大疆創新科技等。2014 年，廣東研究與試驗發展（R&D）經費支出佔生產總值比重為 2.4%，而香港同一指標不足 1%²。

6. 第三，中國改革開放初期港商把握先機把生產基地轉到廣東的珠三角地區，形成了廣東的加工貿易產業並帶動了廣東的外向型經濟及相關的產業集群發展。委員會認為港資在廣東的加工貿易企業隨著適應國際市場競爭不斷自我提升轉型，不斷採用新技術、先進設備、先進的管理和加強研發和市場開拓，已經由早期的只有 OEM（原廠製造）發展為 OEM+ODM（原廠製造及原創設計）；由早期的承接加工到現時為客商提供整套解決方案，大部分企業實際上已進入了先進技術企業行列，港資加工貿易企業將配合廣東省政府落實中央關於促進加工貿易創新發展意見，推動

¹ 《2014 年廣東國民經濟和社會發展統計公報》，2015 年 2 月 28 日
http://www.gdstats.gov.cn/tjzl/tjgb/201507/t20150722_310084.html

² 《廣東產業轉型升級加快 三大結構性指標提前達「十二五」目標》，《羊城晚報》
2015 年 3 月 13 日，<http://gd.people.com.cn/n/2015/0313/c123932-24153231.html>

廣東由「貿易大省」向「貿易強省」轉變。

1.2 自貿區為粵港新形勢下的合作創造突破口

7. 廣東自貿區的建設符合中國的對外戰略，又適逢香港尋求多元化的發展時期，並與廣東省工業轉型升級攻擊戰三年行動計劃時間跨度相吻合，為廣東經濟轉型升級和企業走出去提供了先驅平台，更為粵港新一輪的合作創造了突破口。

8. 早在自貿區建設之前，廣東省就已開始努力轉變經濟發展過於依賴資源和勞動力，技術含量和附加值較低的粗放式增長方式。2009-2012 年間，國務院陸續批准將橫琴、前海和南沙規劃為新區，通過加強和港澳的合作關係，以尋求改革創新的新方式。廣東省人民政府於 2014 年 10 月發佈了《關於推動新一輪技術改造促進產業轉型升級的意見》³，推動製造業技術更新換代。又於 2015 年 3 月發佈了《廣東省工業轉型升級攻擊戰三年行動計劃（2015-2017 年）》，實施

³ 《廣東省人民政府辦公廳關於推動新一輪技術改造促進產業轉型升級的意見》，廣東省人民政府辦公廳，粵府辦〔2014〕51 號，2014 年 10 月 12 日
http://zwgk.gd.gov.cn/006939748/201410/t20141015_550741.html

創新驅動發展戰略，將轉型升級的步伐進一步加快，計劃到 2017 年末，廣東省初步形成國內領先、具備國際競爭力的現代工業體系，穩步實現由工業大省向工業強省轉變⁴。

9. 中國（廣東）自由貿易試驗區於 2015 年 4 月 21 日正式掛牌，國務院批准《中國（廣東）自由貿易試驗區總體方案》（以下稱《方案》）⁵經過三至五年改革試驗，在實現粵港澳深度合作前提下加強對外開放，營造國際化、市場化、法治化、投資貿易便利、輻射帶動功能突出、監管安全高效的自由貿易園區。

10. 《方案》指出，廣東自貿區將通過促進加工貿易轉型升級、打造區域發展綜合服務區等，帶動泛珠三角區域和內陸地區的產業轉型升級。自貿試驗區的實施範圍 116.2 平方公里，涵蓋三個片區，分別是：廣州南沙新區片區 60 平方公里（含廣州南沙保稅港區 7.06 平方公里），深圳前海蛇口片區 28.2 平方公里（含

⁴《廣東省工業轉型升級攻堅戰三年行動計劃（2015-2017 年）》，廣東省人民政府，粵府〔2015〕35 號，2015 年 3 月 21 日

http://zwgk.gd.gov.cn/006939748/201503/t20150326_573873.html

⁵《中國（廣東）自由貿易試驗區總體方案》，國務院，國發〔2015〕18 號，2015 年 4 月 20 日 http://www.gov.cn/zhengce/content/2015-04/20/content_9623.htm

深圳前海灣保稅港區 3.71 平方公里)，以及珠海橫琴新區片區 28 平方公里（見圖一）。

圖一、中國（廣東）自由貿易試驗區



11. 南沙的地理位置優越，處於珠三角的幾何中心地帶，水陸交通便利，往來廣州、香港和澳門只需約一小時。2012 年 10 月發表的《廣州南沙新區發展規

劃》⁶，便把南沙的定位提升至國家戰略層面的「粵港澳全面合作示範區」。隨著廣深港高鐵和深茂高鐵的施工，南沙新區將設有這兩條鐵路的車站，屆時往來南沙所需的時間將會更短。南沙新區建設成為粵港優質生活圈、新型城市化典範、以生產性服務業為主導的現代產業新高地、具有世界先進水準的綜合服務樞紐，以及社會管理服務創新試驗區。

12. 前海位於深圳西部、珠江口東岸。國務院在 2010 年 8 月批覆《前海深港現代服務業合作區總體發展規劃》(《前海總體發展規劃》)⁷，前海合作區總土地面積約為 15 平方公里(規劃期至 2020 年)。根據《前海總體發展規劃》，前海獲國務院定位為粵港現代服務業創新合作示範區，重點發展創新金融、現代物流、總部經濟、科技及專業服務、通訊及媒體服務、商業服務等六大領域。2011 年 3 月公佈的國家「十二五」規劃亦確認了有關的定位，並將前海發展列為七項粵港

⁶ 《廣州南沙新區發展規劃》，廣東省人民政府，2012 年 10 月
http://www.gzns.gov.cn/ztlm/xqfzgh/ghdt/201507/t20150706_169121.htm

⁷ 《前海深港現代服務業合作區總體發展規劃》，深圳市規劃和國土資源委員會、深圳市前海深港現代服務業合作區管理局，2013 年 5 月
http://www.szqh.gov.cn/ljqh/ghjs/ghgl/ghjs_zhgh/201312/P020131206523132147989.pdf

澳合作重大項目之一。

13. 橫琴新區位於珠海橫琴島，與澳門僅相隔一條狹窄水道。2009年8月，國務院正式批覆了《橫琴開發總體規劃》⁸，將橫琴定位為「一國兩制」下探索粵港澳合作新模式的示範區，並提出了「優先港澳」的開發管理模式，優先考慮港澳投資者進入橫琴和參與資源配置，與香港現代服務業對接。珠海橫琴新區片區重點發展旅遊休閒健康、商務金融服務、文化科教和高新技術等產業，建設文化教育開放先導區和國際商務服務休閒旅遊基地，打造促進澳門經濟適度多元發展新載體。

14. 廣東自貿區掛牌僅半年，但南沙、前海和橫琴三塊新區的開發建設分別已經達三年、五年和六年，雖然在基礎設施建設、落實國家優惠政策等方面有所進展，但三區仍然希望能加快開發建設進度，在機制創新上取得實質性的突破，並希望能夠提高香港在三區的參與度。南沙目前已經將其10平方公里的樞紐區

⁸ 《橫琴總體發展規劃》，國家發展改革委，2009年9月7日
http://www.zhdpb.gov.cn/zwgk/fzgh/zcqgh/201009/t20100916_157341.html

塊定位為「粵港澳融合發展試驗區」。⁹截至 2015 年 8 月進駐前海的港企有 1,600 多家，約為前海註冊企業的 4%。截至 2015 年 7 月，在橫琴新區 10,014 家企業中，港資企業有 152 家。截至 2015 年 5 月底，在橫琴片區 985 家金融類企業中，港資金融企業有 26 家。三區在幫助香港拓展發展空間和優化產業結構的功能方面仍然有較大發展空間（見表一）。

表一、中國（廣東）自由貿易試驗區三區基本情況

廣東自貿區	南沙	前海	橫琴
發展背景	2012 年 10 月發表的《廣州南沙新區發展規劃》，便把南沙的定位提升至國家戰略層面的「粵港澳全面合作示範區」	國務院在 2010 年 8 月批覆《前海深港現代服務業合作區總體發展規劃》，獲國務院定位為粵港現代服務業創新合作示範區	2009 年 8 月，國務院正式批覆了《橫琴總體開發規劃》，將橫琴定位為「一國兩制」下探索粵港澳合作新模式的示範區
定位	帶動整個珠三角乃至廣東的產業轉型升級	深港金融、航運等現代服務業示範區	文化、教育等特色服務業示範區
自貿區面積 (平方公里)	60	28.2 (前海區塊：15、蛇口區塊： 28 13.2)	

⁹ 中國（廣東）自由貿易試驗區廣州南沙新區片區，廣東省人民政府，2015 年 2 月 5 日 http://ftz.gzns.gov.cn/ztgk/gnpq/201502/t20150205_151449.html

新區面積 (平方公里)	803	15	107
規劃人口	300 萬人以內 (2025 年) ¹⁰	就業人口約 65 萬人、居住人口 約 15 萬人 ¹¹	28 萬人 (2020 年) ¹²
與香港合作 發展進度	已將「南沙樞 紐區塊」(10 平方公里)定 位為「粵港澳 融合發展試驗 區」	截至 2015 年 8 月進駐前海的 港企為 1,600 多 家，約佔前海註 冊企業的 4%	截至 2015 年 7 月，在橫琴新 區 10,014 家企 業中，港資企 業有 152 家

15. 香港在「一國兩制」的大環境下，可利用自身在國際化程度、法制建設完善性、市場經濟操作能力、專業領域知識程度、城市管理水準和對人才的吸引力上具有的獨特優勢，參與自貿區大型合作園區的設計和建設，通過幫助廣東自貿區實現其專業服務、國際人才吸引和與國際市場接軌方面的目標，來保持香港

¹⁰ 《廣東省人民政府關於廣州南沙新區城市總體規劃（2012-2025 年）的批復》，2015 年 7 月 31 日

http://zwgk.gd.gov.cn/006939748/201508/t20150810_602521.html

¹¹ 《前海深港現代服務業合作區綜合規劃》，深圳市規劃和國土資源委員會、深圳市前海深港現代服務業合作區管理局，2013 年 5 月

http://www.szqh.gov.cn/ljqh/ghjs/ghgl/ghjs_zhgh/201312/P020131206523132147989.pdf

¹² 《珠海市橫琴總體發展規劃》，國家發展改革委，2009 年 9 月 7 日

http://www.zhdpb.gov.cn/zwgk/fzgh/zcqgh/201009/t20100916_157341.html

自身經濟增長動力和良好競爭力狀態。

1.3 南沙、前海和橫琴的建設助力香港開拓新的發展空間

16. 廣東三大新區的建設為香港提供了一個很好的契機，可以使香港在協助自貿區的發展之餘，亦可從中得到實際受益，實現雙贏。鑑於廣東自貿區的特殊優勢，委員會認為香港特區政府可與自貿區共同謀劃突破性合作平台，即在自貿區建立粵港合作區，為香港工商專業界贏得更多的發展機遇和更大的發展空間。具體而言，香港具有與廣東自貿區合作的內在動力、外部條件和良好機遇：

17. 第一，香港可以通過參與南沙、前海和橫琴的建設突破自身局限。委員會認為在當前廣東經濟實力大大增強，國際化程度越來越高，高新技術產業迅速發展，進入自主創新时代的新形勢下，香港產業結構單一、發展空間不足和發展成本高昂的問題愈顯突出，需要尋求發展新機遇和開拓新的發展空間。三大新區均依託粵港合作，將高新技術產業、金融和專業服務作為重點的發展領域，出台了一系列支援深入推進粵

港澳服務貿易自由化的政策¹³，有利於香港拓寬自身發展空間。當中港資加工貿易企業可以通過參與南沙、前海和橫琴搭建服務於加工貿易轉型升級的技術研發、工業設計、智慧財產權等公共服務平台，發展加工貿易結算業務、建設結算中心，建設加工貿易產品內銷後續服務基地，開展自主行銷，拓展境內外行銷網路。其次，香港可以借此機會擴大自身產業空間，優化和提升香港產業結構。尤其在高科技產業領域，拓展和帶動自身科技創新活力。另外，《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》(CEPA) 在服務貿易領域的具體實施上仍然存在障礙，通過與三區的合作將為突破香港服務業進入內地目前「大門已開、小門未開」的困境提供新機會，擴大香港對內地服務業市場的開發。本委員會專業服務小組也就三個新區平台如何推動專業服務開放提出了具體建議。在嘗試和摸索與新區合作發展的同時，香港還可以總結成功經驗，打通更廣大的內地市場，並拓展更多的合作領域。

¹³《中國（廣東）自由貿易試驗區總體方案》，國務院，國發〔2015〕18號，2015年4月20日 http://www.gov.cn/zhengce/content/2015-04/20/content_9623.htm

18. 第二，粵港基礎設施的完善和一小時生活圈的形成為進一步合作提供便利。隨著粵港更多基礎設施建成通車和一小時生活圈的逐步實現，商品的跨地區流動、地區間資本與勞動力的流動更加頻繁，資訊交流擴散更加流暢，這為粵港的進一步合作提供了極大的便利。港珠澳大橋將於未來建成通車，橫琴新區將成為唯一與港澳兩地陸路相連的粵港澳合作新平台，香港可以利用橫琴由現時的交通末梢轉變為珠三角西岸以至中國華南地區重要門戶的轉變，擴大香港在西南地區，甚至整個東南亞的輻射力。廣深港和深茂鐵路的建設也將大大便利香港與深圳前海和廣州南沙的交通狀況，進一步創造香港與自貿區合作有利的條件。

19. 第三，國家戰略為香港提供良好的發展機遇。隨著「一帶一路」宏大戰略構想的實施，和在中國即將成為全球最大經濟體的背景下，香港作為「21世紀海上絲綢之路」重要的始發港之一，應把握「一帶一路」的機遇尋求突破，與廣東合作互補，利用地緣優勢以及市場化因素，發揮科技產業、金融和專業服務

等各自優勢，培養區域核心競爭力，實現共同的「引進來」和「走出去」，共謀兩地未來的戰略方向和目標，打造世界級產業集群和城市群，共同為國家發展的長遠大戰略服務。

2. 國際合作園區為香港提供參考經驗

20. 在新的經濟背景下，為更好地滿足粵港地區資源統籌和優勢互補的新要求，委員會認為粵港需要尋求全新的合作模式。南沙、前海和橫琴新區平台為粵港緊密合作新模式創造了重要載體，而香港與三大新區能否實現優勢互補和共同發展取決於合理、高效的區域合作機制。中國—新加坡合作開發的蘇州工業園、天津生態園、中新廣州知識城，和中國—馬來西亞合作的中馬欽州產業園區和馬中關丹產業園區，及中國—南韓合作的韓中經濟合作區新萬金和煙臺中韓產業園「兩國雙園」，以上各國際合作開發區個案為香港提供了寶貴的經驗參考和啟示。

2.1 國際合作園區個案研究

2.1.1 蘇州工業園

21. 蘇州工業園於 1994 年 2 月經國務院批准設立，園區行政區規劃面積 278 平方公里，其中，中新合作區 80 平方公里，常住人口約 78.1 萬人，是中國和新加坡兩國政府的重要合作項目。中國發改委、商務部等 12 個機關和新加坡 財政部、內政部等 9 個機關組成了中新兩國政府聯合協調理事會，負責協調蘇州工業園區開發建設和借鑒新加坡經驗工作中的重大問題，理事會共同主席分別由兩國副總理擔任。蘇州市政府和園區管委會及新加坡有關部門和機構負責人組成中新雙邊工作小，由蘇州市市長和新加坡裕廊鎮管理局主席共同主持定期召開會議，就開發建設中的重要問題和借鑒新加坡經驗工作進行協商，向理事會雙方主席報告工作。除此之外，中新還成立了借鑒機構，由蘇州工業園區借鑒新加坡經驗辦公室和新加坡貿易與工業部軟體專案辦公室負責日常聯絡工作。園區管委會享有省一級的項目審批許可權，管委會是蘇州市人

民政府的派遣機構。

22. 中新蘇州工業園區開發有限公司（CSSD）是中新兩國合作開發園區的載體，由中方財團和新方財團合資組建，公司董事長、總裁均由當地政府主要領導兼任，之後中新股份公司成立，更名為中新蘇州工業園區開發集團股份有限公司。待上市之後，CSSD 將實現完全的市場化運作。

23. 按照蘇州中心城市「一核四城」發展定位，加快金融商貿區、科教創新區、國際商務區、旅遊度假區等重點板塊建設，城市功能不斷完善。目前，園區佔蘇州市 3.4%的土地、7.4%的人口創造了約 15%的經濟總量，並連續多年名列「中國城市最具競爭力開發區」排序榜首，在電子資訊、機械製造等方面形成了具有一定競爭力的產業集群，新興產業迅速壯大，實施生物醫藥、納米技術應用、雲計算等戰略性新興產業發展計劃。

2.1.2 天津生態城

24. 天津生態城規劃面積 30 平方公里，距天津中心

城區 45 公里，距北京 150 公里，是中新兩國政府合作建設蘇州工業園之後的又一重大專案，2007 年 11 月 18 日，溫家寶總理和吳作棟簽署了合作協定。目的是通過兩國政府共同努力，建設一座「資源節約、環境友好、經濟蓬勃、社會和諧」的生態城市。中新成立了中新天津生態城協調理事會，雙方各由一位副總理牽頭。理事會每年召開一次會議，中國有 9 個國家部委、新加坡 8 個部門為協調理事會成員。中新同時成立了聯合工作委員會，主要是雙方工作性聯席會談，由各部委司長組成工作機構。除此之外，由建設部規劃司牽頭，濱海新區管委會及新加坡政府駐生態城辦事處負責人也會不定期召開三方會談。

25. 中新生態城合資公司是生態城主體投資公司，由中方 5 個財團成立的內資公司「天津生態城投資有限公司」和新加坡財團合資設立，「天津生態城投資有限公司」成功投標拍得生態城土地，並將該土地作價入股，轉到合資公司名下。合資公司的總裁和董事長由中新雙方交替擔任。

2.1.3 中新廣州知識城

26. 中新廣州知識城是繼蘇州工業園、天津生態城之後中新合作的第三個標誌性發展項目，旨在成為引領中國知識型產業高端發展和廣東經濟成功轉型的新引擎。此次合作是由中共中央政治局委員、時任廣東省委書記汪洋，新加坡總理李顯龍、時任新加坡國務資政吳作棟共同宣導推進的中新合作項目。中新廣州知識城規劃總面積達 123 平方公里，建設用地面積約 60 平方公里，規劃總人口約 50 萬人。知識城分近期、中期、遠期三期開發建設，首期開發是南起步區的 6.27 平方公里。

27. 2010 年 12 月 25 日，中新廣州知識城管委會揭牌。該小組享有省級經濟管理權，負責知識城在經濟和社會發展方面計劃的制定和實施，土地使用權和施工許可的管理，及基礎設施的建造和環境保護的推廣等事宜。2011 年 9 月 13 日，由新加坡淡馬錫控股（私人）有限公司的全資子公司星橋和廣州開發區管委會各佔 50% 股權組成的中新廣州知識城投資開發有限公

司在廣州成立，負責中新廣州知識城專案的總體開發。在知識城的開發建設過程中，合資公司與中新廣州知識城管理委員會開展了緊密的合作，採用「企業先行，政府推動，市場運作」的全新發展模式。

2.1.4 中馬欽州產業園區和馬中關丹產業園區「兩國雙園」

28. 中國—馬來西亞欽州產業園區是中馬兩國投資合作旗艦項目和中國—東盟合作示範區，與馬來西亞—中國關丹產業園區共同開創了「兩國雙園」國際園區合作的新模式。中馬欽州產業園區規劃面積 55 平方公里，園區於 2012 年 4 月動工，首期開發建設 15 平方公里，經過 3 年多建設，7.87 平方公里的園區啟動區基礎設施建設基本完成。園區的產業定位以裝備製造業、電子資訊業、新能源及新材料、農副產品深加工、現代服務業為主導。起步初期以貿易物流和進出口加工製造為主導。2014 年 7 月，國務院專門出台支持園區政策，明確支持園區先行先試、深化改革，在產業發展、金融創新、外匯管理、人才建設和土地開發利用等方面給予園區一系列政策支持。

29. 馬中關丹產業園於 2013 年設立，是馬來西亞第一個擁有國家產業園區資格的產業園區，馬來西亞政府承諾投資 20 億馬幣用於園區外部道路、港口等配套設施建設並已於 2014 年 8 月動工建設。關丹園區合資公司已正式成立，關丹港參股工作完成。為統籌推進「兩國雙園」開發建設，中馬兩國政府還專門組建了由中國商務部和馬來西亞貿工部牽頭的中馬「兩國雙園」聯合合作理事會，建立了「兩國雙園」聯合招商機制，同時正在加快研究出台國家層面促進雙園建設的專項優惠政策。中馬欽州產業園區和馬中關丹產業園區 2015 年 9 月 19 日在廣西南寧首次聯合招商，兩園區位於 21 世紀海上絲綢之路關鍵節點，是國際經貿合作創新模式的具體實踐。「兩國雙園」成為中國與東盟的資本、商品、技術、資訊、人才交流合作中心，構建中國與東盟海上互聯互通的新機制，為中國與「一帶一路」沿線國家的產業合作提供創新探索。

2.1.5 新萬金韓中經濟合作園區和煙臺中韓產業園 「兩國雙園」

30. 新萬金開發區總面積 409 平方公里，位於韓國西海岸產業帶和觀光帶中心，韓中經濟合作區是由韓

中兩國中央政府共同推進，兩國副總理為共同主席，組成最高級協定體決策機構的大規模經濟合作基地。兩國於 2013 年 12 月達成共識，共同構建經濟合作區開發新城，結合兩國資本、技術及貿易條件，創造雙贏的經濟環境，計劃引進產業用地 (41.7 平方公里)、國際合作用地 (52.0 平方公里) 和旅遊休閒用地 (36.8 平方公里)，各塊功能用地均設有約 3 平方公里的引領區。通過兩國企業間和政府間的合作，推進「以企業為主、政府為輔」項目，最後由新萬金開發廳批准。合作方式多樣化，包括兩國政府間合作、公私間合作和貿易及投資招商機構的合作等。煙臺中韓產業園也正在探索「兩國雙園」合作模式。

2.2 國際合作園區個案經驗總結

31. 委員會認為以上各國際合作開發區個案可從三大方面為香港與南沙、前海和橫琴新區合作提供了參考經驗。

32. 第一，國際合作區的產生基於便捷的區位優勢、越來越緊密的合作和優勢互補的需求。以中新合作為

例，2014 年雙邊貿易額達到 958.5 億美元，在 25 年間增長了 30 倍。目前，中國繼續成為新加坡第一大交易夥伴，而新加坡從 2013 年起連續兩年是中國最大的外來投資國¹⁴。由於新加坡國土地面積和市場體量小，需要尋求新的發展空間，而中國又有向新加坡學習其先進的城市管理經驗和與其先進產業進行交流的意願，中新合作才屢有創新。新加坡在天津、江蘇、廣東之外，與山東、四川、浙江、遼寧等 4 省市也分別建有經貿合作機制，如吉林食品區、川新創新科技園等。

33. 中馬「兩國雙園」的合作也同樣是隨著中國與東盟之間交流與合作的深化，廣西北部灣地區對東盟國家的吸引力日漸增強，中馬經貿合作發展成為中國—東盟自貿區內第一大交易夥伴國。欽州作為北部灣經濟區的重要組成部分，區位優勢明顯，與馬來西亞既可以通過海上直航聯繫，又可以通過泛亞鐵路和公路網實現陸路對接，是溝通中馬雙邊合作的便捷樞紐。

¹⁴ 《中國與新加坡：親密而特殊的夥伴》，廣西大學中國東盟研究院，2015 年 8 月 6 日 <http://cari.gxu.edu.cn/info/1087/7018.htm>

34. 新萬金韓中經濟合作區和正在探索中的煙臺中韓產業園的建設亦得益於中韓文化地理上的臨近性、良好的商貿發展和人員交流。今年 6 月 1 日，中韓自由貿易協定在韓國首爾正式簽署。煙臺與韓國一水之隔，既是中国連接韓國的門戶，也是 21 世紀海上絲綢之路與陸上絲綢之路經濟帶的重要結合點。煙臺市與韓國交流密切，累計已有 3,551 個韓資項目投資煙臺，投資額 53 億美元，佔韓國對華投資的十二分之一，是山東內韓國大企業最集中的城市。2014 年，煙臺對韓貿易額達 109.7 億美元，佔山東省對韓貿易額的三分之一；雙邊旅遊觀光人數達到 32 萬人次¹⁵。

35. 廣東過去 30 多年的迅猛發展得益於毗鄰港澳的地理優勢，香港一直是中國內地最重要的交易夥伴、最大的境外投資來源地和對外投資目的地。港澳的進出口額佔了廣東進出口總額的 60%；來源於港澳的投資佔外商在廣東投資總額的 60%；廣東的企業聯合港澳企業「走出去」投資佔了全省對外投資的 60%以上

¹⁵ 《煙臺中韓產業園探索「兩國雙園」合作模式》，《中國日報》，2015 年 9 月 18 日 http://cnews.chinadaily.com.cn/2015-09/18/content_21912919.htm

¹⁶。粵港無論從地理位置、經貿發展和人員交流上都唇齒相依，隨著兩地經濟發展水準和產業優勢的相對變化，兩地優勢互補的空間日益增大。廣東省擁有雄厚的資金實力和高新技術產業發展潛力，且仍然處於城市化快速發展的進程中，擁有強大的經濟發展動力、廣大的市場空間和不斷增強的消費能力。香港則具備進軍全球市場的國際經驗、提供金融和高端服務的專業能力、打造一流品牌的國際聲譽和培養與吸引全球頂尖人才的制度軟實力。香港與南沙、前海和橫琴的合作不但為香港發展開拓了空間，也為廣東自貿區向國際舞台發展提供了嚮導，兩者合作是尋求發展的必然結果。

36. 第二，不同主體共同開發園區的合作模式對香港在與廣東三大新區合作模式上具有借鑒意義。上述案例中園區均按照「政府搭台、園區支撐、企業運作、專案帶動、利益共用」的合作模式，建成國際化水準高、環境友好的居住、商貿和產業發展園區。在合作模式上，委員會認為香港可借鑒以下幾點：

¹⁶ 《廣東自貿區產業升級路徑選擇》，《中國社會科學報》，2015年09月23日
http://www.cssn.cn/sf/201509/t20150923_2468948.shtml

37. 一、 政府在園區的推廣建設中均起了重要作用，但政府參與程度和力度可視實際情況靈活調整。政府參與度較高、對園區發展起到決定性作用的園區，如蘇州工業園和天津生態城，中新兩國政府眾多部委組成聯合協調理事會，並由兩國領導人擔任理事會主席組成最高級協議機構。中馬兩國政府也專門組建了由中國商務部和馬來西亞貿工部牽頭的中馬「兩國雙園」聯合合作理事會，同時正在加快研究出台國家層面促進雙園建設的專項優惠政策。而在中新廣州知識城的開發中，政府則是起到推動和引領的作用，以「企業先行，政府推動，市場運作」的模式發展。新萬金韓中經濟合作區通過兩國企業間和政府間的合作，推進「以企業為主、政府為輔」項目，最後由新萬金開發廳批准，合作方式多樣化，包括兩國政府間合作、公私間合作和貿易及投資招商機構的合作等。

38. 二、 雙方均以各自財團共同構建開發公司，負責園區的總體開發建設。雙方財團多以國有和地方所有企業為主，如中新蘇州工業園區開發有限公司（CSSD），於 2005 年增資擴股之時，中方財團包括

14 家大型國企和地方企業，而新方則包括 24 個涵蓋國有、私有和其他外資企業在內的大小股東。中新廣州知識城投資開發有限公司佔 50%股權的星橋公司是新加坡財政部 100%控股的新加坡淡馬錫控股(私人)有限公司的全資子公司，而另外 50%的中資股份則來自廣州開發區管委會。

39. 三、開發公司與園區管委會溝通機制靈活、高效。CSSD 組織架構方面設有公司規劃建設部門負責與管委會規劃局的對接，招商部門負責與管委會的經發局及招商局對接等，由於公司董事長、總裁均由當地政府主要領導兼任，所以雙方協調比較高效。又如在廣州知識城的開發建設過程中，由於合資開發公司 50%的股份來自與中新廣州知識城管理委員，開發公司和管委會開展了緊密的合作。

40. 粵港兩地政府和民間相關機構可以進一步探討如何建設合作區高效的協調機制。

41. 四、處理好與各級政府的關係並與其成為利益共同體對外來合作方至關重要。中新合作的蘇州工業園區項目初期也經歷了合作雙方政府的磨合和合作角

色的不斷調整。新加坡作為一個城市國家，對中國各級政府的運作瞭解不夠深入，將中央政府作為其解決問題的平台，跨過地方政府，未能和地方政府成為真正意義上的利益共同體。中新蘇州工業園區開發有限公司（CSSD）在首先開發的 8 平方公里進行了大量的基礎設施投入後，區域內由於入駐企業有限，公司一直處於虧損狀態。新方直接向中國中央政府提出蘇州當時的另一園區，即蘇州國家高技術產業開發區吸引了其潛在投資，妨礙了項目盈利，使新加坡和蘇州地方政府產生了分歧。新方財團於 1998 年前後受亞洲金融危機影響，出現資金壓力，並於次年將 CSSD 股權比例由 65% 調整為 35%。自此中方擔負起主要管理職責，並於 2001 年實現扭虧為盈。

42. 香港與廣東周邊城市歷來交往頻繁，但蘇州工業園初期的經驗也警示香港要處理好各級政府的關係。香港商會眾多，在內地投資領域廣、人際網路大，對廣東政府運作和營商環境都有較深入的瞭解，可以在香港與新區的合作中發揮重要作用。

43. 五、「兩國雙園」國際園區合作的新模式為「一

「帶一路」沿線國家的產業合作提供創新探索。中馬兩國投資合作的中馬欽州產業園區和馬中關丹產業園區，及中韓兩國投資合作的新萬金韓中經濟合作區和煙臺中韓產業園「兩國雙園」國際園區合作的新模式為資本、商品、技術、資訊、人才交流合作提供了重要平台，構建中國與盟國互聯互通的新機制，香港作為「21世紀海上絲綢之路」橋頭堡，可以積極探索「兩地雙園」創新優勢。

44. 第三，園區開發建設在策略上分期有序推進；頂層設計和功能定位明確，重點突出。上述各園區均設有啟動區，並分近期、中期、遠期對園區進行開發，並根據專案建設情況靈活推進，如新萬金韓中經濟合作區在其推進合作方式中就表明將採取分階段和按次序的方法。這樣兼顧了計劃性和靈活性，可以指定大塊候選地按照計劃逐一分階段開發，對不確定性較多的專案可以指定土地小規模開發，再視其效果，向附近地塊延伸，依次開發。香港在和廣東自貿區合作的過程中也應避免一蹴而就的開發模式，視專案成效有計劃和靈活的推進。

45. 另外，各園區都有較為詳盡的功能規劃和產業定位。如蘇州工業園按照蘇州中心城市「一核四城」發展定位，加快金融商貿區、科教創新區、國際商務區、旅遊度假區等重點板塊建設。產業發展方面，在電子資訊、機械製造等方面形成了具有一定競爭力的產業集群，新興產業迅速壯大，實施生物醫藥、納米技術應用、雲計算等戰略性新興產業發展計劃。天津生態城則旨在建設一座「資源節約、環境友好、經濟蓬勃、社會和諧」的生態城市，將生態發展作為重要發展指標等等。

46. 南沙、前海和橫琴三大新區在對外合作和產業發展的定位、規劃面積、目前發展的進度等均有所不同（見表一）。南沙定位於帶動整個珠三角乃至廣東的產業轉型升級；前海定位於建設深港金融、航運等現代服務業示範區；橫琴則以文化、教育等特色服務業示範區為產業定位。粵港合作建設園區既要支持香港拓展發展空間和優化產業結構，又要突出三大自貿區不同特色，並儘量在功能設計上符合粵港居民工作和生活交流的要求，實現各自優勢產業的互補性。

47. 三區中南沙目前已將「南沙樞紐區塊」定位為「粵港澳融合發展試驗區」。南沙和前海在對外合作定位上偏向於香港，而橫琴由於毗鄰澳門，則將與澳門的合作作為重點，隨著港珠澳大橋的落成，香港與橫琴陸路相通，橫琴將成為香港在珠江口西岸地區尋求合作和發展的重要突破口。總體而言，三區尚未有突破性的機制創新，針對香港的合作不夠突出，香港整體參與度仍然不高。委員會認為香港應積極推動粵港合作園區的建設，並切實主動參與園區的頂層設計，繼而實現借助自貿區建設契機，在粵港互惠互利的同時，實現謀求自身發展的目的。

3. 推動香港參與廣東自貿區的建議

3.1 廣州南沙

48. 廣州南沙新區的總規劃面積達 803 平方公里，其中 500 多平方公里的土地為未開發區，具大規模開發規劃的潛力。根據目前規劃，南沙新區可分為七大板塊，「南沙樞紐區塊」（區塊三）目前已明確定位為「粵港澳融合發展試驗區」¹⁷，作為粵港澳全面合作示範區的重點起步項目。「南沙樞紐區塊」面積達 10 平方公里，東至龍穴南水道，南至深茂通道，西至靈新大道，北至三鎮大道。土地利用規劃方面，「南沙樞紐區塊」可建設功能用地面積總計 492.8 公頃，按規劃容積率計算，總建築面積為 904.6 萬平方米。南沙新區的地理位置優越，處於珠三角的幾何中心地帶，水陸交通便利。南沙港鐵路、深廣中通道、深茂鐵路、廣中珠澳城際軌道、中南莞城際軌道、地鐵 18 號線等多條國鐵、軌道交通、高快速路將在南沙樞紐交匯，

¹⁷ 中國（廣東）自由貿易試驗區廣州南沙新區片區，廣東省人民政府，2015 年 2 月 5 日 http://ftz.gzns.gov.cn/ztgk/gnpq/201502/t20150205_151449.html

形成南沙新區輻射內地、連接粵港澳的重要交通樞紐。

49. 委員會建議以「南沙樞紐區塊」作為南沙香港合作啟動區（下稱「合作啟動區」）。一方面，本港的金融業、現代服務業及物流業，一直有著世界一流的水準，是香港的傳統優勢產業，而這些產業亦是廣東自貿區規劃的重點產業，正好結合有關規劃，為這些產業開拓更廣闊的發展空間。另一方面，本港一些具有潛力的新興產業，如創新及科技、文化創意等，受制於香港發展空間不足的困境，亦正好藉著廣東自貿區的機遇，與內地相關產業發揮協同效應，有機結合香港與內地的優勢，創造新平台。

3.1.1 產業定位

一、金融業

50. 香港不設資金流動限制，亦沒有資本增值稅或股息稅，造就了國際金融中心的地位，使本港成為銀行機構密度最高的城市之一，證券市場的活躍度及流動性亦為全球最高之一。金融服務業的就業人數接近

23 萬人，佔本地生產總值約 16%近年，實為本港的支柱產業。近年，金融業界積極發展人民幣業務，使香港成為全球最大規模的離岸人民幣業務樞紐，擁有全球最大的離岸人民幣資金池。截至 2015 年 3 月底，人民幣存款和存款證餘額合計已超過一萬億元人民幣。

《中國（廣東）自由貿易試驗區總體方案》明確提出要在自貿區推動與港澳地區開展雙向人民幣融資，適時允許自貿區企業在一定範圍內進行跨境人民幣融資，以及允許自貿區金融機構和企業從港澳及境外借用人民幣資金等。

51. 南沙新區規劃人口為 300 萬人，為滿足新區內的金融服務需求，本港的金融業可善用南沙的發展平臺，打造成為港資銀行的珠三角中部營運中心，並把業務輻射到中山、番禺、順德一帶。委員會建議在「合作啟動區」內允許港資金融機構以「零門檻」進駐，並給予區內的金融機構在利率市場化基礎上開展跨境雙向人民幣存貸業務的資格，按照「定機構、定額度、定監管」的原則率先試行人民幣自由兌換，推進粵港金融產業的深度合作。

52. 另外，面對南沙創新跨境人民幣業務的戰略目標，香港可在「合作啟動區」擴大香港離岸人民幣的使用途徑，進一步完善自我流轉的機制。在區內，香港公司和居民可開設兩種賬戶，港幣賬戶和人民幣賬戶。港幣賬戶可視為香港金融體系的一部分，與香港本地賬戶之間實現資金完全流通。人民幣賬戶可視為區內的特別離岸賬戶，操作方法可借鑒上海自貿區現有的「自貿區賬戶」。至於區內的非香港居民和公司，開設的賬戶視為內地普通賬戶，各類賬戶之間的資金流動，依照人民銀行的相應規定管理。在此基礎上，可試點發展人民幣的跨境結算、融資、租賃和對外投資業務，並開展財富管理業務。

二、專業服務業

53. 根據世界銀行公布的統計數字，香港在全球服務貿易中排名第 16 位，其中服務貿易出口排名第 12 位、服務貿易進口排名第 19 位，顯示本港在亞太區、以至在全中國中擔當著重要的商業和服務業的樞紐地位。廣東省常住人口超過一億，其 GDP 佔全國八分之一，財務收入的七分之一，但是廣東省的服務貿易僅

佔全國百分之十五，故發展潛力十分巨大。

54. 現時，在《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》(CEPA) 及其補充協議的框架下，廣東省已經率先探索對香港專業服務業的開放。惟現時各項專業服務業的開放仍面對「大門開，小門不開」的准入限制，對於香港的專業服務業向內地擴展造成了阻礙。「合作啟動區」正好可以肩負深入推進粵港澳服務貿易自由化的任務，可在現有制度框架下探索進一步的突破。

55. 就此，針對區內的專業服務業，例如會計法律、建築測量、仲介服務等，委員會建議設立較寬鬆的市場准入制度，即以准入前國民待遇加負面清單的模式管理。在區內註冊的專業服務業，除極少數涉及國家安全領域（利用負面清單列出）外，香港專業服務人士毋須通過內地資格考試、不受經營業務範圍或股權比例限制，可以在區內註冊後即可經營廣東省內的所有業務。

56. 此外，營造一個與國際接軌、獨立、公正和高效的法制環境是「合作啟動區」進行制度建設的關鍵。

在法律專業服務進入內地的過程中，兩地的法律體系差異，使得香港法律專業服務人士在內地開展業務存在難以逾越的制度障礙。在現時的制度安排下，可考慮允許在區內註冊的外資企業（包括港資）在進行民事和商事法律訴訟時選擇適用中國法律相關規定抑或是香港法律相關規定，從而在一定程度上消除香港法律專業人士在內地開展業務所面對的制度障礙。

57. 在為香港服務業進入內地拆牆鬆綁的同時，可在區內建立香港中小企業產業基地。積極推動通過公益專案市場化運作方式，共建香港中小企業產業基地，試行「港人、港資、港服務」模式，為香港中小企業通過合作區進入內地提供支援。同時，可於區內設立「港資企業公館」，為有需要的港資中小企業提供短租形式的「即租即享」服務。

三、現代物流業

58. 南沙位處於珠三角幾何中心，地理位置及交通配置優越，毗鄰深圳國際機場，並擁有優良的港口、縱橫交錯的高速公路及完善高鐵和貨運鐵路網絡。現時，內地對進口的母嬰用品、食品、化妝品和藥品等

需求巨大，而香港從事跨境電商的企業具有資金、海外採購管道和經驗、物流、分撥及配送等眾多優勢。隨著廣東自貿區的發展，將為香港跨境電商的發展帶來難得的機遇，香港應加強與南沙的合作，發展珠三角地區的廣大市場。

59. 缺乏物流用地是香港物流業發展的樽頸之一，其中用於貨物集散、儲存的物流倉庫用地不足以由此導致的倉租居高不下將窒礙物流業發展。無論是服務粵港澳，還是打造區域性國際採購、國際分銷和國際中轉分撥配送中心，都離不開保稅倉儲物流。就此，「合作啟動區」可發揮保稅倉儲物流的功能，起到連接國內外兩個市場和「關稅緩衝區」的作用，為南沙與香港合作發展跨境電子商務提供基礎配套。

60. 此外，區內可建設大數據運輸載體調配系統，開展飛機、船舶租賃服務，同時與銀行結合發展航運相關的融資配套，建立航運保險、再保險及分保市場。就此，委員會建議「合作啟動區」允許船舶採用雙重註冊以便航運；若區內註冊的船隻在世界各地遇上問題，可按照香港相關的航運法律處理，亦可到國際仲

裁庭仲裁。

四、創新及科技業

61. 創新及科技產業為香港未來急需發展的優勢產業，對保持香港長遠競爭力尤其重要，當中如何打通官、產、學、研的產業鏈成為關鍵。香港可善用「合作啟動區」的平台，由香港科技園牽頭成立「創新及科技研究及轉化園」。園內設置香港、國內及海外科技企業和大學的研發中心，以及其他相關配套如科研辦公室、實驗室、檢測認證中心、測試開發中心、科技成果轉化中心等，專注發展生物醫藥、資訊及通訊科技、物料與精密工程等科技群組。「創新及科技研究及轉化園」將可締造一個人才培育、知識科技交流和技術轉移區，為珠三角地區先進製造業提供研發轉化和技術支援服務。

五、文化創意產業

62. 現時，文化創意產業亦是香港最具活力的經濟活動之一，有助促進經濟增長和創造就業機會。惟香港市場體量有限，且由於香港本地營運成本較高，在

一定程度上制約了文化創意產業的擴展。南沙可為香港的文創產業從業者提供更大的舞台，並將其進一步推廣至整個內地市場。未來，香港可與廣州合作於區內開展多元的文化創意項目，以影視、動漫、工藝、服裝設計、珠寶設計、休閒娛樂等文化關聯產業為主要內容，引入香港元素，打造具有國際影響力的文化創意基地。

3.1.2 政策配套

63. 為促進區內的產業發展，便利人才、資金、服務及貨物流通，委員會建議實施以下配套措施：

一、稅務優惠

64. 爭取國家支持，在區內實行以下稅收優惠政策：

1. 將整個「合作啟動區」設定為保稅區，除相關規定不予免稅或保稅的貨物外，對從境外進入與生產有關的貨物實行備案處理，給予免稅或保稅、對區內使用的生活消費有關貨物給予免稅或保稅；

2. 除相關規定不予退稅的貨物外，內地與生產有關的貨物銷往「合作啟動區」視同出口，按規定實行退稅；
3. 對區內企業間的貨物交易免徵增值稅和消費稅；
4. 向區內企業劃一徵收百分之十五的企業所得稅；
5. 向區內工作和居住的香港居民，按照香港的薪俸稅稅率繳稅；及
6. 向區內持香港執業資格人士、港籍大學畢業生，以及新註冊的港資企業實施一定的稅務減免措施。

二、選擇適用香港法律制度

65. 爭取全國人大常委會的支持，探索在「合作啟動區」內的港資企業，對具有涉港因素的商事合同，可視為「涉外合同」，選擇適用香港法律。

三、香港執業資格人士可直接開展業務

66. 「合作啟動區」對香港執業資格人士實行備案管理，備案後毋須通過內地資格考試，可直接提供專業服務，服務範圍可延伸到珠三角區域。

四、跨境按揭

67. 深茂准許香港銀行機構為港資企業和香港居民在「合作啟動區」置業辦理跨境按揭服務。

五、建設國際數據專用通道

68. 在保障網絡資訊安全的前提下，向國家部委爭取建設「合作啟動區」至香港的直達國際數據專用通道，並支援港資電信企業提供跨境資訊服務，以適當方式經營電信業務。

六、建設南沙（香港）全球商品保稅展示交易中心

69. 為推動跨境電商，可爭取相關部委的稅務政策支持，於「合作啟動區」內建設「全球商品保稅展示交易中心」。中心按照「港資建設、港企營運、港人收益」的模式進行管理，以滿足廣東市民購買「港貨」的需求，同時推進香港服務業拓展內地市場空間。

七、完善交通配套

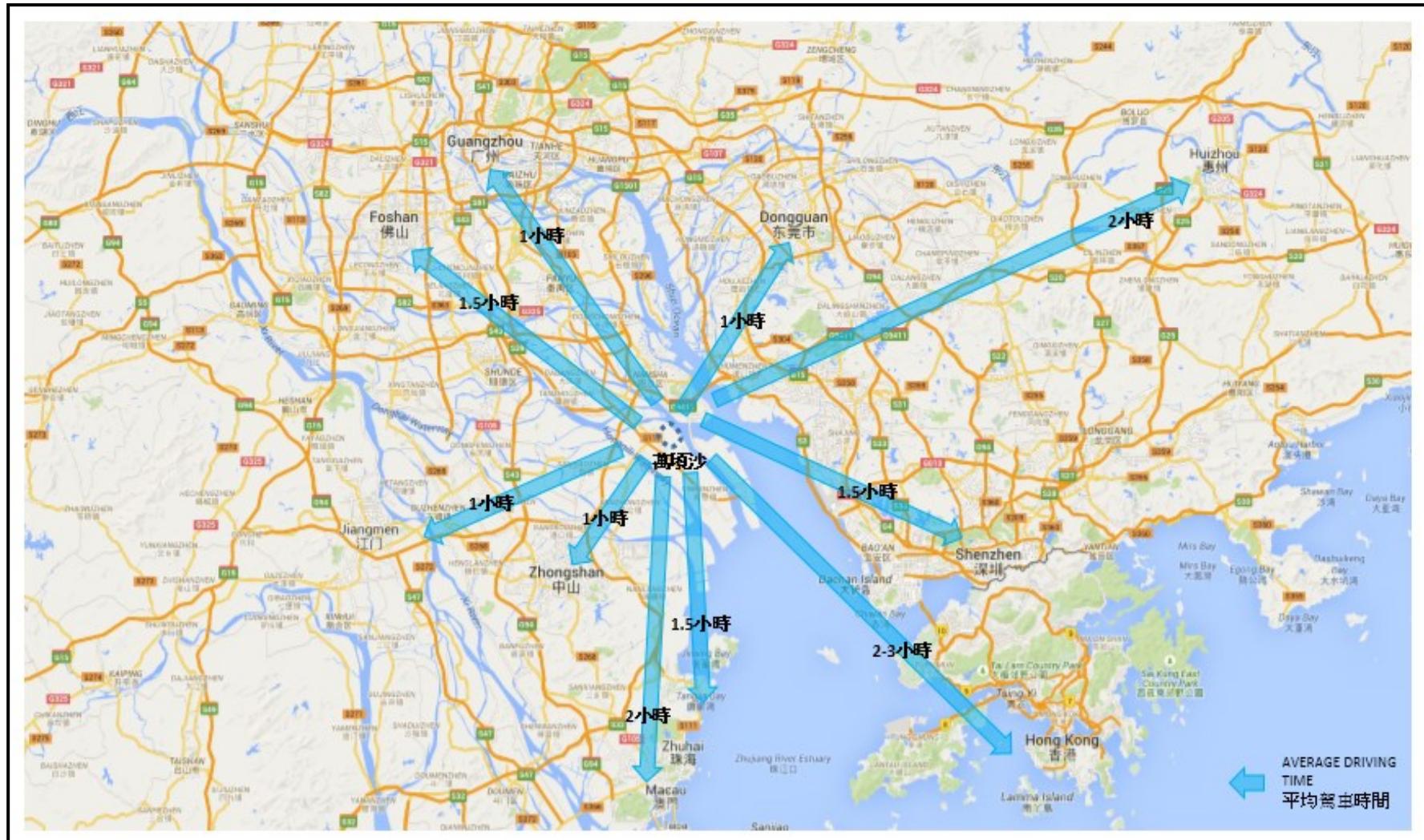
70. 未來，深茂高鐵南沙站將位於該區域內，從廣深港高鐵西九龍總站經深圳北站到達「合作啟動區」

只需約 30 多分鐘，為便利行程，委員會認為有必要於西九龍總站實施「一地兩檢」。另外，水路方面，建議於「啟動區」新建快船碼頭，估計屆時往來屯門碼頭只需約 30 分鐘，往來尖沙咀中港碼頭只需約 60 分鐘（見圖二、三）。

圖二、「合作啟動區」與香港的交通連接



圖三、從「合作啟動區」往珠三角各地的駕車時間



3.1.3 經濟及社會功能

71. 「合作啟動區」可採取「產城合一」的設計，融合了區內的產業功能和社會居住功能。「產城合一」的設計以產業形成為基礎，進行土地開發、基礎設施建設，吸引人口聚集，加上公共服務配套，並且在管理體制上進行創新。因此，「合作啟動區」不單是為香港產業發展搭建新平台，同時亦為香港探索創新優質的生活模式，給香港人未來更多元、廣闊的選擇機會。

72. 「合作啟動區」目標是利用香港的各項營商規則、專業服務，以及城市管理等優勢，透過先行先試的方式複製到「合作啟動區」，繼而發揮其在南沙的帶動作用，將「港式優勢」輻射/延伸到周邊地域，與南沙地區的資源、生態、勞動力等優勢互補，體驗粵港服務貿易自由化，從而推動南沙的社會經濟發展，實現互惠共贏。

73. 對本港經濟而言，香港可以透過「合作啟動區」的特殊經貿關係，跳出傳統的本土局限，放眼於全國

區域發展的新格局，以新思維參與境外合作，為香港經濟增長提供新動力。例如，南沙擁有的裝備產業，如核能設備、造船、汽車製造等香港都無法實現，但香港擁有研發、營銷的國際網絡，以及金融保險等現代服務業的豐厚經驗，則可協助南沙的製造業透過香港「走出去」。

74. 對港人而言，「合作啟動區」可被視為香港境外的衛星都市，為港人提供額外及更優質的生活、經濟發展空間，並在社會、經濟、文化等各個環節上與香港緊密相連。就此，委員會認為「合作啟動區」可以有以下三大發展目標（見表二、圖四）。

目標一：青年生活及創業基地

75. 「合作啟動區」可以類似 SOHO（Small Office Home Office，家居辦公）的形式，為香港青年人提供一個優質生活及創業基地。SOHO 是一種新概念、新經濟和新生產力，指自由、彈性而新型的生活和工作方式。近年，隨著互聯網在各個領域的廣泛運用及電腦、傳真機、印表機等辦公設備在家庭中越趨普及，

SOHO 漸漸成為越來越多青年人的一種工作方式，特別是一些基於資訊的製造、加工、傳播類的工作，如編輯記者、自由撰稿人、軟體發展人員、網站設計、美術、音樂等藝術工作者、財務工作者、廣告、諮詢等，因為他們的大部分工作或者主要的工作完全可以在家中獨立完成或通過在網上與他人的協同工作來完成。

76. 為應對此發展趨勢和滿足青年人的需求，「合作啟動區」可建設一個針對香港青年人的「優質」生活及創業基地。所謂「優質」生活/工作概念，是指可負擔、較高人均居住面積的 SOHO 式的家居辦公兩用住房，以及比香港更舒適便利的生活配套，包括各類文娛康樂設施如中央公園、單車徑、體育設施、圖書館、美術館和表演場地等。園區內亦設有購物中心、酒吧、美食中心等，這些生活配套不僅可提供青年人優質的公共空間，而且更能為他們提供創業和就業機會，解決部分香港青年人現時面對的居住和工作困局。

77. 其他配套包括青年創業需要的軟硬體，考慮的

方向可在文化創意和科技研發方面著手，提供研發試驗中心、檢測與認證中心、資訊科技互動中心、大數據儲存中心、電子商貿開發平台和退休人士經驗互動中心，以至銀行和商貿平台等。

目標二：年輕長者再就業及養老社區

78. 目前全球很多國家和地區均出現人口老化的趨勢，香港亦因相同問題而面對勞動人口萎縮、醫療護理服務不足等問題。55 至 74 歲的「年輕長者」佔全港人口的 21%，大多屬於戰後嬰兒潮世代，隨著歲月的增長，他們對各類型長者服務的需求將會逐漸增加。調查發現，很多長者有意重投勞動市場、或打算在退休後繼續就業¹⁸。由於他們的個人特徵，包括知識水準、經濟條件、生活模式、健康狀況，均與上一輩的長者不盡相同，他們的能力和需要亦更為多元。為此，「合作啟動區」可為這批年輕長者建構一個結合中西

¹⁸ 《年輕長者的就業、經濟及生活狀況調查研究》，香港集思會，2014 年 5 月 7 日。

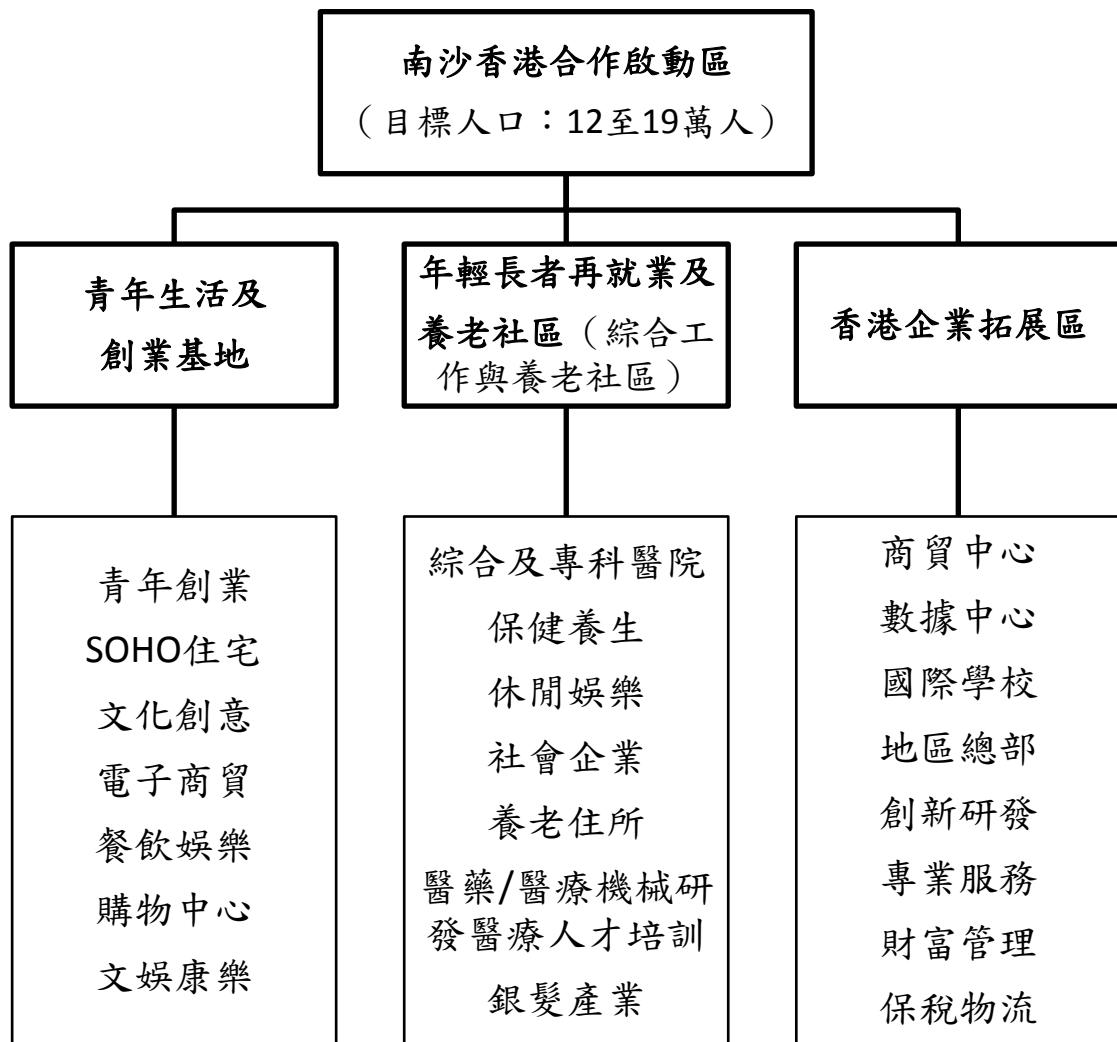
<http://www.ideascentre.hk/wordpress/wp-content/uploads/2009/02/Elderly-Main-Report-Final.pdf>

醫療、保健、養生、高端休閒活動和銀髮消費的退休後再就業和養老社區，帶動醫療、旅遊和銀髮產業的發展，打造成為「區域性醫療及護理養老中心」。

目標三：香港企業拓展區

79. 長期以來，香港的營商環境當中，難度最高、挑戰最大的，就是土地樓房短缺及隨之而來的租金和樓價高昂的問題。香港的工商業用地短缺導致寫字樓租金、鋪租和廠租不斷上升，令創業者卻步，令經營者倍感艱難，窒礙了香港的經濟發展。就此，「合作啟動區」可提供一些較廉價的經濟和產業發展用地，吸引香港企業的後勤支援部門集中遷移到園區內，其產生的協同效應能催化和誘增經濟效益，成為新的支援產業，支持香港經濟持續發展。

表二、「合作啟動區」的主要發展目標



圖四、「合作啟動區」的設計概念



80. 基於以上三大目標，委員會認為「合作啟動區」的未來規劃將可發揮以下經濟及社會方面的功能。

一、經濟功能

創新及科技研究及轉化園

81. 透過成立創新及科技研究及轉化園，園內設置香港、國內及海外科技企業和大學的研發中心，以及其它相關配套如科研辦公室、實驗室、檢測認證中心、測試開發中心、科技成果轉化中心等，專注發展生物醫藥、資訊及通訊科技、物料與精密工程等科技群組，締造成為一個人才培育、知識科技交流和技術轉移區，為珠三角地區先進製造業提供研發轉化和技術支援服務。

青年創業基地

82. 園區提供創業服務基地，以滿足各青年創業者的所需。基地提供孵化器、加速器的「一站式」創業及營商服務，通過辦公室租金優惠、創業基金及財務支持，協助香港青年人實踐創業理念，並引進風險投資，協助企業融資作進一步發展。創業基地為青年創業者提供創業培訓、創業輔導及創業交流機會，為初創公司提速添力。

數據中心

83. 園區需要獨立的數據中心以儲存大量的科研數據、創業私人資料、創新文化產品、保稅物流資料等。數據中心並且提供專用網線於園區各單位使用。

工商業活動區

84. 提供較廉價的經濟和產業發展用地，吸引香港企業的後勤支援部門集中遷移到園區內。商務區是主要的購物、娛樂以及金融中心，地點臨近未來的南沙鐵路站。

保稅物流倉庫

85. 為香港物流業提供租金相宜的倉庫用地，一方面有助物流業維持競爭力，另一方面可釋放香港土地，以作其他發展。園區臨近南沙保稅區，保稅物流不會與南沙保稅區重疊。

二、社會功能

醫院和醫療培訓中心

86. 為區內外居民提供中西醫療服務，尤其在於服務退休人士上，這也可形成醫療產業鏈，能與香港和國內大學和醫療機構合作，設置綜合及專科醫院、醫藥及醫療機械研發中心、高端養生養老中心，以及醫護人才培訓中心。

國際學校

87. 設立優質的寄宿制國際學校，滿足「合作啟動區」內香港居民，以及來港投資或工作的外籍家庭子女的教育需要，並吸引其它內地學生就學，學校課程應與香港及其他國家教育制度接軌。

安老服務

88. 為應對人口老化，以及香港人對安老服務質素的關注，於「合作啟動區」興建大型安老社區，與香港慈善機構或社會企業合作，打造優質的安老環境，以吸引香港退休人士定居。

社區服務

89. 園區覆蓋大量居住社區，區內必須提供基本的

康樂與文娛設施，包括公園、健身和單車徑、游泳池、各類球場、圖書館、美術館和表演場地等。部分考慮利用通過 PPP 形式合作，通過與發展商、教育機構和香港慈善機構等機構共同發展區內社會服務。

福利房屋計劃

90. 為舒緩港人的置業需求，及將「合作啟動區」發展為香港的新社區，設立一個類似居屋的非牟利「新居計劃」，提供較香港居屋面積大的新型福利房屋，以優惠價格供港人申請購買。計劃初期的申請資格可與居屋相若，以其吸引港人入住，其後可按實際情況調整計劃內容。

青年家居辦公兩用住房

91. 為青年創業者提供可負擔、較高人均居住面積的 SOHO 式的家居辦公兩用住房，以及比香港更舒適便利的社區。

年輕長者生活區

92. 為年輕長者建構一個結合醫療、保健、養生和

休閒旅遊的退休後再就業和養老社區。

3.2 深圳前海

93. 委員會認為香港可與深圳達成「一體夥伴港灣戰略」的合作構思，再聯手合作申請成為國家「一帶一路」領頭國際戰略的大港地位，並在此基礎上確定前海發展方向和重點，前海的特殊優勢，香港可與前海共同謀劃突破性合作平台「前海香港經濟創新區」（暫名，以下簡稱「經濟創新區」），作為香港優勢產業發展集聚的特定區域，為香港工商專業界贏得更多的發展機遇和更大的發展空間，同時成為前海經濟的增長極。

94. 「經濟創新區」的建設可配合國家「以開放促改革」的戰略定位，實現高標準的粵港澳服務貿易自由化。香港早前已參與由美國主導的 TiSA 談判，TiSA 潛在的開放領域符合粵港澳合作新平台的產業發展趨勢。「經濟創新區」與目前香港企業在前海所投資的商業用地不同，而是透過規劃限定用途，發揮三個獨特

作用：一、先導作用 — 通過先行先試，尋求內地新型國際制度的創新、突破障礙；二、示範作用 — 推進深港合作，貫徹深化粵港緊密合作，擴大香港服務業開發；三、複製作用 — 把「經濟創新區」的成功經驗，運用到新的合作領域，不斷擴大合作成果。

3.2.1 產業定位

95. 前海定位為深港現代服務業合作區，以打造成為珠三角的「曼哈頓」為目標，重點發展創新金融、現代物流、總部經濟、科技及專業服務、通訊及媒體服務、商業服務等六大領域，須要引入先進的人才及制度。香港在金融及專業服務業方面具備優秀人才及豐富經驗，近年亦銳意發展創新及科技產業，以優化產業結構。然而，香港面對土地供應不足以至發展成本高昂的制肘，有需要開拓新的發展空間。結合前海及香港的優勢與需求，故此委員會建議在區內發展以下港資產業聚集基地：

一、港資金融機構集聚區

96. 在「經濟創新區」允許港資金融機構以「零門檻」進駐，並給予區內的金融機構在利率市場化基礎上開展跨境雙向人民幣存貸業務的資格，按照「定機構、定額度、定監管」的原則率先試行人民幣自由兌換，推進深港金融產業的深度合作。

二、港深共建國際多邊金融組織集聚區

97. 透過以下措施實現港深共建國際多邊金融組織集聚區：一、把握「一帶一路」的機遇，加強香港與深圳的角色，爭取亞洲基礎設施投資銀行或有關分支機構的行政與後勤管理部門設於「經濟創新區」內，爭取其資金營運中心設於香港；二、支持境內外民間機構發起成立以深圳前海為總部的國際海洋開發銀行；三、支持將東亞外匯儲備庫升級為亞洲貨幣基金組織並設立在「經濟創新區」內，其資金營運中心設在香港。

三、現代保險理財中心

98. 香港保險類理財產品方面有豐富的經驗，而內地居民目前對外投資的管道和金融產品有限。香港的保險理財類金融企業均有一流的服務水準，將這些保險企業引入「經濟創新區」，可爭取向國家申請境外合資格的保險理財產品引入前海，供內地居民購買，既豐富了內地居民的投資管道，也可令前海成為資金集聚的現代保險理財中心。

四、香港中小企業產業基地

99. 積極推動前海通過公益專案市場化運作方式，共建香港中小企業產業基地，試行「港人、港資、港服務」模式，為香港中小企業通過前海進入內地提供支援。同時支持設立前海港資企業公館，為有需要的前海港資中小企業提供短租形式的「即租即享」服務。

五、港深科技創新合作區

100. 推進深港兩地在科技領域的跨境合作，共同推進「深港創新圈」的建設，主要措施包括：一、支持

香港科技園與前海管理局共同建立國家服務業產業化夥伴基地，設立雙向雙幣科技風險投資基金，用於投資前海和香港的科技項目；二、支援香港低碳綠色環保企業「零門檻」進駐「經濟創新區」，並通過前海拓展內地業務；三、推動港深共同建立科技成果轉換交易中心，支援香港科技園與深圳著名科技企業聯合設立面向國際的科技成果轉換交易中心，鼓勵香港科技創新成果與國內外資本、人才、市場相結合，促進香港科技創新成果盡快實現產業化、市場化；四、發展高端醫療服務，包括綜合及專科醫院、康復治療中心、醫藥及醫療機械研發等，打造成為「區域性醫療中心」。

3.2.2 政策配套

101. 為促進區內的產業發展，便利人才、資金、服務及貨物流通，委員會建議「前海香港經濟創新區」實行以下特殊的制度安排：

一、建立人才自由港

102. 向「經濟創新區」內工作及居住的人士發放前海專屬身份證，便利進出前海。基於安全考慮，運用電子區域分隔線，限制其不可進入內地其他城市，啟動自動報警設備，如發現不誠信行為即會列入黑名單。

二、選擇適用香港的法律制度

103. 爭取全國人大常委會的支持，探索在「經濟創新區」內，對具有涉港因素的商事合同，可視為「涉外合同」，選擇適用香港法律。

三、香港執業資格人士可直接開展業務

104. 建議在「經濟創新區」內對香港執業資格人士實行備案管理，備案後毋須通過內地資格考試，可直接提供專業服務，服務範圍可延伸到珠三角區域。

四、港資企業參照內資企業進行管理

105. 對「經濟創新區」內香港投資者實行准入前國

民待遇和負面清單管理模式，並參照內資企業進行管理，同時考慮爭取把更多產業列入負面清單，例如保險顧問服務業。

五、建設國際數據專用通道

106. 在保障網絡資訊安全的前提下，向國家部委爭取建設「經濟創新區」至香港的直達國際數據專用通道，並支援港資電信企業提供跨境資訊服務，以適當方式經營電信業務。

六、向香港人才企業提供稅務優惠

107. 除了將整個「經濟創新區」區設定為保稅區外，向區內受僱的香港執業資格人士、港籍大學畢業生，以及港資企業實施一定的稅務減免措施。

七、設立香港人才公寓

108. 在「經濟創新區」內建設人才公寓，優先面向區內受僱的港籍大學畢業生（須為指定香港及海外著名高等院校或指定學科的畢業生），以出租形式為港人提供安居保障，吸引優秀港人到前海就業。

八、取消港商「投註差」限制

109. 「投註差」政策是指外商投資企業在註冊資本和投資總額的差額範圍內可自行借用外債，即企業的中長期外債累計發生額、短期外債餘額以及對外擔保履約額之和，不得超過其投資總額與註冊資本的差額。建議改進針對港資企業的融資規模控制方式，取消「經濟創新區」內港資企業的「投註差」限制，讓港資企業尋求更靈活的融資管道。

九、設立港企汽車牌照特別通行配額

110. 針對「經濟創新區」內的港資企業，設立區內港企專用兩地小汽車通行配額，以便利人員交通往來。

十、加快落實「西部聯絡線」的建設

111. 為加強「經濟創新區」與香港以至整個珠三角地區的交通連繫，應重新定位和規劃西部聯絡線的計劃，建議變更為連接香港國際機場與港珠澳大橋的複合式道路系統，而且第二期工程應考慮配合東大嶼山

新商業區規劃，經東大嶼山新城延伸至港島中環，這樣的新西部聯絡線才可發揮相適應的經濟價值。由於該項工程造價預計較高，在成本分擔方面，可由深港雙方按總造價平均分攤，或由前海承擔部分工程造價，日後透過地價補貼，一方面符合前海的發展利益，另一方面亦有利於香港社會支持落實該項工程。

112. 在國家正在推動的兩項發展戰略中，「經濟創新區」因其地理位置優勢，可發揮重要作用。其一是「海上絲綢之路」。「海上絲綢之路」是我國加強與東盟國家海上合作，打造優勢互補的產業鏈、提升產業價值，進一步深化互聯互通的重要抓手，具有外交和經濟的雙重意義。港深兩地得益於突出的地緣優勢以及市場化因素，可以作為我國構建「海上絲綢之路」的重要節點。另一項戰略是「南海開發」，這是中國建設海洋強國的重要舉措。南海是我國重要的戰略資源儲備地，同時也涉及國際地緣政治戰略的考慮。在南海開發戰略中，「經濟創新區」可以起到橋頭堡的作用，在國家整體戰略的指導下研究南海開發的戰略和具體操作辦

法。

3.3 珠海橫琴

113. 橫琴新區積極推動「共建共用」的粵港澳緊密合作新格局。目前，橫琴與香港在產業合作方面取得了一定的成績。香港金融類和文化創意類企業積極進駐橫琴。截至 2015 年 5 月底，在橫琴片區 985 家金融類企業中，港資金融企業有 26 家。雖然橫琴的發展已經取得了顯著成績，但是橫琴與香港的合作程度不及與澳門的合作般緊密。現時，橫琴已在產業用地、車輛通關等方面實施了專門針對澳門的特殊政策，但在與香港合作方面缺乏相應的政策突破。因此到目前為止，橫琴與香港的合作模式缺乏創新型的設計和平台，主要是香港的企業和個人自己前往橫琴尋找投資機會。據了解，除了少數香港大企業以外，不少中小企業尚未在橫琴這個平台上參與投資。

114. 隨著港珠澳大橋於未來建成通車，橫琴新區將成為唯一與港澳兩地陸路相連的粵港澳合作新平台，

該區域將由現時的交通末梢轉變為珠三角西岸以至中國華南地區連接港澳的重要門戶。交通狀況的改善將為橫琴新區加強與香港的合作創造有利的條件，同時，在珠三角西岸突出的地理位置將使橫琴新區有機會成為珠三角西岸經濟結構轉型升級的示範區。

115. 為推進香港與橫琴的合作，在回應橫琴產業發展和制度創新訴求的同時，滿足香港經濟、社會發展的需要，委員會建議由香港方面和橫琴方面合作，在橫琴設立「產城合一」的合作園區。

3.3.1 產業定位

116. 根據《中國（廣東）自由貿易試驗區總體方案》（下稱《總體方案》），珠海橫琴新區片區重點發展旅遊休閑健康、商務金融服務、文化科教和高新技術等產業，建設文化教育開放先導區和國際商務服務休閑旅遊基地；深入推進粵港澳服務貿易自由化，並深化金融領域開放創新。基於香港的產業基礎優勢以及香港產業多元化的發展需要，委員會建議在以下六個產

業領域加強香港與橫琴的合作。

一、金融業合作

117. 根據規劃，橫琴將建設國際金融創新區，充分利用國務院鼓勵橫琴新區先行先試的金融政策導向，加快推動各類金融要素市場及金融機構在橫琴金融商務區集聚和發展。因此，委員會建議香港與橫琴開展以下三方面的金融業合作：

港資金融後台服務

118. 金融後台服務包括與金融機構直接經營活動相對分離，並為經營活動提供服務和支持的功能模塊和業務部門，如數據中心、銀行卡中心、研發中心、檔案管理中心、客服中心、培訓中心等。為進一步完善整個珠三角地區的金融市場體系，服務香港國際金融中心的發展，可鼓勵香港金融機構在橫琴設立後台及服務外包機構，充分利用珠三角西部生產資料的成本優勢，形成珠三角金融後台服務的產業集群，從而進一步提升其服務香港金融中心的能力。

跨境人民幣業務

119. 推動跨境人民幣業務創新發展是橫琴深化金融領域開放創新的重要目標。《總體方案》明確提出要在自貿區推動與港澳地區開展雙向人民幣融資，適時允許自貿區企業在一定範圍內進行跨境人民幣融資，以及允許自貿區金融機構和企業從港澳及境外借用人民幣資金等。面對橫琴創新跨境人民幣業務的戰略目標，香港可在現時關於橫琴的跨境人民幣貸款的制度基礎上，擴展香港人民幣回流橫琴使用的相關機制管道，如允許在橫琴註冊的企業在香港的人民幣市場發債。

區域性保險理財中心

120. 除了在前海開展保險理財業務外，本港亦可爭取向國家申請境外合資格的保險理財產品引入橫琴，供珠三角西部居民購買，既豐富了內地居民的投資管道，也可令橫琴成為資金集聚的區域性保險理財中心。

二、專業服務業合作

121. 橫琴以及整個珠三角西部的發展，亟需高質素的專業服務業。根據橫琴的發展規劃，該地區將鼓勵香港優質的商務服務向橫琴拓展，將橫琴建設成為珠江口西岸地區率先承接港澳服務功能的區域性商務服務基地，為珠江口西岸地區及廣大內陸地區發展提供全方位的服務。

122. 根據《總體方案》，自貿區橫琴片區肩負著探索深入推進粵港澳服務貿易自由化的任務，可在現有制度框架下探索進一步的突破。其中，營造一個與國際接軌、獨立、公正和高效的法制環境是橫琴進行制度建設的關鍵。在法律專業服務進入內地的過程中，兩地的法律體系差異，使得香港法律專業服務人士在內地開展業務存在難以逾越的制度障礙。在現時的制度安排下，可考慮允許在橫琴註冊的外資企業（包括港資）在進行民事和商事法律訴訟時選擇適用中國法律相關規定抑或是香港法律相關規定，從而在一定程度上消除香港法律專業人士在內地開展業務所面對的制

度障礙。

三、旅遊業合作

123. 橫琴將建立「國際知名旅遊度假區」作為其重要的功能定位之一，重點發展高品質度假旅遊項目，建設高檔度假酒店、療養中心、遊艇中心、濱海遊樂、濕地公園等海島旅遊精品，建立合理、完善的旅遊產業鏈。現時，橫琴已落地的休閒旅遊項目有長隆國際海洋度假區，並計劃以此為龍頭繼續做強休閒旅遊業。此外，橫琴還將以 WTA 超級網球精英賽為平台，積極發展體育旅遊，以建設美國麻省總醫院中國醫院為抓手，探索發展醫療旅遊，並積極探索與港澳合作，共建珠三角西部地區的世界休閒旅遊中心。

124. 隨著港珠澳大橋的建成，香港將與珠海形成直接的陸路通道，屆時由於交通狀況的改善，遊客在香港、橫琴和澳門之間往來將更加便捷，為三地合作發展旅遊業創造基礎條件。屆時，香港的大嶼山地區將成為連接珠三角西部的門戶地區，並成為香港集海、陸、空為一體的交通樞紐，將有大量的人流往來該地

區。同時，大嶼山現時擁有豐富的旅遊資源（包括主題公園、海濱娛樂、民俗文化、郊野公園等多個類型），有潛力發展成為香港極具活力的休閒娛樂島。未來通過港珠澳大橋的連接，大嶼山有潛力更進一步與橫琴和澳門形成如美國奧蘭多類似的旅遊產業集群。故此，香港應積極與橫琴及澳門合作共同向外推廣「一程多站」式旅遊產品，並進一步整合和協調大嶼山地區旅遊資源的發展，突出其特色。

四、物流業合作

125. 現時內地對各類進口商品的需求巨大，將為香港跨境電商的發展帶來難得的機遇，香港應加強與橫琴的合作，利用該地區的保稅倉儲物流功能，發展珠三角西部及其以西地區的廣大市場。根據橫琴新區和珠海保稅區的優勢與發展定位，保稅倉儲物流功能應是珠海保稅區的核心功能。無論是服務粵港澳，還是打造區域性國際采購、國際分銷和國際中轉分撥配送中心，都離不開保稅倉儲物流這一功能。橫琴保稅倉儲物流功能的發展將起到連接國內外兩個市場和「關

稅緩衝區」的作用，這將為橫琴與香港合作發展跨境電子商務提供基礎配套。

126. 面對香港物流用地供應有限的現狀，港珠澳大橋的建成將為香港物流業在橫琴擴展空間提供新的條件。根據現時的規劃，鄰近港珠澳大橋珠海落腳點的物流園區包括洪灣港物流中心和保稅物流園區，以及在建中的橫琴城市商貿物流中心。根據珠海市的規劃，上述物流園區將配套港珠澳大橋的建成，合理設置通關模式，完善與港珠澳大橋的交通銜接，做好承接香港產業輻射的配套措施。為滿足香港物流業發展對貨倉用地的需求，香港可考慮與珠海合作，允許香港貨車免清關直接進入橫琴的物流園區，方便香港物流業將針對內地的貨物配送中心遷至該地區營運。

五、文化領域合作

127. 根據規劃，橫琴將文化創意產業作為創新服務業開放的先行先試領域，大力吸引港澳及珠三角的文化創意產業人才，推廣「橫琴設計」的區域特色品牌，把橫琴建設成為珠江口西岸地區重要的文化創意產業

基地。

128. 現時，文化創意產業亦是香港最具活力的經濟環節之一，有助促進經濟增長和創造就業機會。惟香港市場體量有限，且由於香港本地營運成本較高，在一定程度上制約了文化創意產業的擴展。橫琴作為珠三角地區文化創意產業的發展基地，將為香港的文創產業從業者提供更大的舞台，並將其進一步推廣至整個內地市場。

129. 目前，香港亦已有文創項目成功落地橫琴，該項目將以影視製作、音樂製作及演藝、培訓、休閒、會展等文化關聯產業為主要內容，打造具有國際影響力的文化創意基地。未來，香港的文化創意產業將有機會在橫琴引入更多的香港元素，包括香港的時裝設計、珠寶設計等時尚設計領域由於在區域內較高的聲譽，有機會在「橫琴設計」的文化創意氛圍中獲得進一步的發展。

六、醫療護理服務合作

130. 委員會建議引進香港和國內外大學和醫療機構，發展中西綜合及專科醫院、康復治療中心、高端養生中心，整合珠海和澳門各項高端休閒旅遊，打造成為輻射珠江西部的醫療及護理中心。

3.3.2 政策配套

131. 為使上述合作園區在制度建設方面能夠更好的與香港制度銜接，並吸引香港人士前來就業和居住，委員會認為當局需要在稅務、物流、法律、專業資格，以及網絡資訊服務等方面進行相應的設計。

一、稅務優惠

132. 建議爭取國家支持，在區內實行以下稅收優惠政策：

1. 將整個園區設定為保稅區，除相關規定不予以免稅或保稅的貨物外，對從境外進入與生產有關的貨物實行備案處理，給予免稅或保稅、對區內使用的生活

- 消費有關貨物給予免稅或保稅；
2. 除相關規定不予退稅的貨物外，內地與生產有關的貨物銷往合作園區視同出口，按規定實行退稅；
 3. 對區內企業間的貨物交易免徵增值稅和消費稅；
 4. 向區內企業劃一徵收百分之十五的企業所得稅；
 5. 向區內工作和居住的香港居民，按照香港的薪俸稅稅率繳稅；及
 6. 向區內持香港執業資格人士、港籍大學畢業生，以及新註冊的港資企業實施一定的稅務減免措施。

二、物流/跨境電商

133. 可向橫琴新區提出在園區建設橫琴（香港）全球商品保稅展示交易中心，爭取相關部委的稅務政策支持（見上），按照「港資建設、港企營運、港人收益」的模式進行管理，以滿足珠海市民及前往澳門的大陸遊客購買「港貨」的需求，同時推進香港服務業拓展內地市場空間。

三、選擇適用香港的法律制度

134. 建議向中央爭取，允許在園區內的港資企業所簽訂的商事合同，可選擇使用香港法律。

四、香港執業資格人士可直接開展業務

135. 可在該園區內實施香港專業人士的備案管理制度，允許具有香港專業資格的港籍人士在備案後直接提供專業服務，毋須通過內地的資格考試，服務範圍可延伸到珠三角區域。

五、建設國際數據專用通道

136. 在保證網絡資訊安全的前提下，建議向國家部委爭取建設橫琴至香港的直達國際數據專用通道，並支援港資電信企業提供跨境資訊服務，以適當方式經營電信業務。

六、車輛通關安排

137. 隨著港珠澳大橋於未來幾年建成通車，香港與橫琴將形成更加緊密的交通連接，兩地人流和物流的

往來將更加便捷。委員會認為優化旅客經港珠澳大橋的行程、縮減行程時間是加強橫琴與香港合作的基礎條件。跨境私家車作為「點到點」的交通工具，可方便旅客經港珠澳大橋時無需多次上落車，直接往返於香港和內地之間的目的地，在節省行程時間方面是一種較為理想的出行方式。近年，粵港兩地日益頻繁的人員交流帶動了人們對粵港跨境私家車牌照的需求，然而在現行配額制度下，香港只有少量符合較高資格要求的主體可以申請粵港跨境私家車牌照，使得駕駛私家車進行跨境旅行的需求受到抑制。

138. 基於粵港之間現行的跨境私家車牌照申請制度，委員會建議未來可針對港珠澳大橋的跨境私家車實施以下通關政策：

大幅度放寬香港私家車申請珠海牌照的資格限制

139. 目前的粵港跨境車牌申請制度，對於香港申請者的資格制定了較高的門檻，香港申請者需要滿足在廣東的一定投資額、納稅額，或者擔任一定的公職，才有資格申請跨境車輛牌。據了解，現時管理粵港跨

境車輛的模式，對外經濟發展需要、口岸承受能力以及公路交通等情況是進行跨境車輛配額管理的重要依據。隨著粵港經濟形勢的變化以及雙方合作關係的深化，現時珠三角西部地區與香港之間的客貨交流正逐漸從以貨物貿易為主向以人員交流為主轉變，未來經港珠澳大橋的旅客運輸需求將成為主流。因此，港珠澳大橋的跨境車輛通行政策亦需要在現行政策的基礎上進行適當調整，以更好的服務於經濟、社會的發展。

140. 為充分發揮港珠澳大橋溝通珠港兩地的戰略作用，同時兼顧港珠澳大橋珠海與香港口岸的通行能力，建議：一、在申請資格方面大幅度降低香港私家車申請珠海-香港跨境車輛牌照的門檻，例如允許在珠海市持有物業、租用物業一年以上，或在該地區就業的香港居民申請該車牌，不再附加其他關於物業價值、工作收入等限制；二、為配合港珠澳大橋的通行能力、周邊交通運輸狀況以及經濟社會發展需要，粵港雙方應針對配額數量進行協商；三、同時允許現有行駛港深各口岸的車輛行駛港珠澳大橋口岸往來粵港兩地。

在珠海口岸實施較為便利的「過境私家車一次性特別配額」政策

141. 為進一步促進粵港人士駕駛私家車跨境旅行的便利性，粵港兩地現時在深圳灣口岸實施「過境私家車一次性特別配額」政策（以下簡稱「一次性特別配額」）。然而，據悉由於該計劃申報手續複雜且成本高，其在深圳灣口岸實施以來效果並不理想，使用配額與預留配額的差幅較大。為方便香港車主在未來使用該計劃經港珠澳大橋出入珠海，建議在港珠澳大橋珠海口岸實施的「一次性特別配額」政策可針對目前存在的問題進行一定的調整，簡化手續並同時降低辦理成本。

142. 委員會認為可考慮以實施配額管理為前提，直接在港珠澳大橋珠海口岸以「落地簽」的形式為香港私家車辦理過境駕駛通行證，將目前需要提前辦理的部分手續一次過在珠海口岸過關時繳費辦理，包括核准車主身份、隨行人員出入境內地資格、駕駛人員在內地駕車資格等，並以提前錄入電子資訊的形式加快

在口岸進行資格審核的速度。

143. 同時，可考慮通過改變監管方式省去部分當前所需的手續，進一步減省時間和費用。其中，為防止和治理香港私家車入境內地後被低價售賣的違法走私行為，內地海關現時採取「暫准進口證」管理模式，要求申請者提前繳付保證金。如果持證人將車輛非法滯留內地而內地海關亦無法向持證人追討關稅及罰款，該部分保證金將被作為稅款直接徵收。這種管理模式，將過境私家車視為貨物，監管主體為車輛，要求申請人按照進口貨物的要求提前交付保證金。

144. 為達到方便跨境旅客駕駛私家車往來的目的，可考慮改善現有監管模式，以「同人同車」的監管方式，將監管對象由車轉變為隨車出入內地的香港車主，並採取車輛資訊與個人資訊綁定的方式。屆時，則要求登記人員須與登記車輛一同從指定口岸出入境，這樣則可直接通過對過境人員的資訊管理及時識別問題，防止違法行為的發生。這種管理方式免去了跨境私家車提前辦理「暫准進口證」的繁瑣手續。

七、外國遊客入境簽證

145. 委員會認為發展「一程多站」式旅遊模式、合作推廣區內旅遊資源是香港、橫琴和澳門對外開拓旅遊市場、發展旅遊業的重要策略之一。根據香港旅遊發展局的統計數據，2013 年訪港過夜旅客中，有近九成長途旅客及近五成短途旅客利用「一程多站」旅遊模式。

146. 較為便捷的旅客出入境政策是促進區域間旅遊業合作的關鍵。現時為方便外國人士在粵港澳地區之間旅遊，國務院批准在粵港澳地區實施針對外國遊客的「入境 144 小時便利簽證措施」。根據規定，到訪香港、澳門的外國旅客，如持有與中國建交國家的有效護照，並參加在港、澳合法註冊的旅行社組織的旅行團，可從廣州、深圳、珠海等口岸入境後在一定地區內停留不超過 144 小時。

147. 為進一步促進香港與橫琴和澳門「一程多站」式旅遊項目的實施，方便海外旅客通過便捷的簽證模式在各地區之間往來，可考慮進一步簡化現時的「入

境 144 小時便利簽證措施」，允許外國旅客無須經旅行社安排，即可從香港指定口岸免簽進入廣東省旅遊，並且在 144 小時之內經同一口岸返回香港。這種安排將便利前往香港或澳門的外國旅客遊覽廣東省，通過加強區域內旅遊資源的可達性增加香港旅遊資源的吸引力。

3.3.3 經濟及社會功能

148. 如前文所述，「產城合一」的設計概念融合了產業功能和社會居住功能的區域發展模式，其作用在於利用產業形成的基礎，推進土地開發、基礎設施建設，形成人口聚集，配套發展公共服務，並且在管理體制上進行配套創新。因此，香港與橫琴的合作園區應同時包含「產業功能」和「社會居住功能」兩個方面的內容。

149. 產業功能方面，可將上述提到的產業領域引入該園區內，包括金融業、專業服務業、文化創意及設計相關產業等。上述產業的植入不僅能夠為橫琴產業

的發展提供先進的生產要素，包括人才、專業技術、資金等，亦為香港產業發展拓展更加廣闊的市場空間，有機會以橫琴作為香港拓展內地市場的門戶，進一步輻射至珠三角西部、粵西以及廣大的西南地區。

150. 在產業功能發展的基礎上，該園區應同時引入社會居住功能，一方面服務於產業發展形成的人口聚集，為緩解香港在社會、住房方面的社會矛盾提供一個新的解決途徑；另一方面，由於社會居住功能的引入，需要在該區域進行相應的管理制度的設計，有機會引入香港的社會管理機制，為橫琴的管理體制創新提供示範。

151. 為在該園區內工作的香港人士提供住屋配套，委員會指出需要在該園區內發展居住功能，其中包括較香港居住面積大的新型福利房屋，以優惠的價格供合資格的港人申請購買。為形成完善的社會服務功能配套，亦應在該園區內按照香港的規劃標準設置公共服務設施，並引入香港優質的醫療、安老、教育服務，打造優質的居住環境，以吸引港人。

香港與內地經貿合作諮詢委員會
促進落實貿易自由化及投資便利化小組

成員名單

主席 鄭家純博士

非官方成員
(按姓名筆劃排序) 方舟博士
方舜文女士
吳宏斌博士
林立方先生
林建岳博士
徐是雄教授
張國榮先生
梁滿林先生
莊成鑫先生
黃小峰先生
黃俊康先生
黃瀚泓先生
楊釗博士
鄧燾先生
蘇澤光先生

官方成員 工業貿易署副署長

增補委員
(按姓名筆劃排序) 王守業先生
李國興先生
紀文鳳女士
許正宇先生
陸偉棋博士
歐亞平先生