

廣東產業結構轉型 對香港工商界帶來的機遇和挑戰

研究報告

**大珠三角商務委員會
廣東省產業結構轉型工作小組
2006年6月**

目 錄

序言	1 - 2
工作小組成員與事務主任	3
概要	4 - 7
第一部份：廣東工業結構調整的政策方向及其對香港的影響	8 - 20
第二部份：廣東發展服務業的政策及港商商機	21 - 29
第三部份：廣東經濟結構轉型對香港作為區域商貿中心的挑戰	30 - 37
第四部份：總結及建議	38 - 42 ³

序言

近年廣東省產業結構出現了轉變，有兩個發展趨勢值得關注：(1)重化工業、高新科技產業增勢強勁；(2)銳意發展以生產服務為主的服務業。與此同時，珠三角西部地區的經濟迅速崛起，也有可能引致廣東省產業結構分佈的改變。

由於粵港經貿關係向來密切，目前港商在廣東的投資主要集中在勞工密集的加工業和輕工業，相較海外公司來說，香港服務業欠缺參與重化工業的經驗。因此廣東產業結構的調整，相信會對港商的慣性營商模式帶來影響。

有見於此，大珠三角商務委員會於 2005 年 8 月成立一個工作小組，專門研究廣東省產業結構的轉型對香港的影響。

研究目的

- 了解廣東省與產業轉型有關之政策及轉型進展情況，探討廣東省產業結構的轉型，對香港工商界帶來的商機與挑戰；
- 透過分析及綜合相關研究資料，探討廣東省產業結構的轉型，對香港製造業包括港商在廣東省設立企業的影響，以及本港工商界可以採取的應對策略；
- 向大珠三角商務委員會提出建議，以協助商界認識廣東省產業結構轉型的趨勢和對香港的影響，並促進政府和商界採取適當措施，以讓香港的製造業和服務業了解投資環境的可能出現的轉變，如何掌握商機，謀求繼續發展。

感謝各方支持

在編寫期間，為使研調報告的內容更為全面，工作小組分別與香港相關製造業商會、服務業協會、本港學術機構及學者舉辦了一系列諮詢座談會，並專程赴廣州，與廣東省相關政府部門領導就研討報告進行交流。經過七個月的籌備，上述研調報告已於 2006 年 3 月完成。

工作小組謹向下列為本研究提供寶貴意見之機構，致以衷心感謝。特別一提，中國國際貿易促進委員會廣東省分會大力協助工作小組對廣東機構的諮詢工作，謹此再三致謝。

- 香港總商會
- 香港中華總商會
- 香港工業總會
- 香港中華廠商聯合會
- 香港貨櫃拖運業聯會
- 香港創業及私募投資協會
- 香港展覽會議業協會
- 香港科技協進會
- 香港物流協會
- 運輸與物流業協會
- 香港貨櫃碼頭商會
- 廣東省發展和改革委員會
- 廣東省經濟貿易委員會
- 廣東省對外貿易合作廳
- 廣東省科學技術廳
- 廣東省人民政府發展研究中心

**大珠三角商務委員會
廣東省產業結構轉型工作小組**

成員與事務主任名單

召集人

林天福先生

事務主任

梁國浩先生

成員

陳國威先生

蔡冠深先生

陳瑞芳女士

和廣北先生

朱燕來女士

葉成慶先生

何志強先生

梁君彥議員

潘婉華女士

黃匡源先生

林寶財先生

陳忠元先生

楊孫西博士

劉麗斯女士

概要

廣東經濟轉型主要方向

廣東已實施一系列經濟結構調整措施，致力於（1）提升工業結構，把焦點放在重工業和高增值行業；及（2）加快服務業的發展。

根據廣東省政府的工業預期發展目標，2003-2010 年，汽車、石化和信息產業的年均增長分別為 25%、20% 和 21%，增長較其他產業為快。至 2010 年，信息產業佔廣東製造業總產值比重預計將達 33.8%，而石化和汽車業合共將佔 16.4%。廣東工業結構適度重型化的趨勢明顯，2005 年，重工業總產超過 2 萬億人民幣，佔工業總產值的 57%。

為提升珠三角的工業結構，廣東不再歡迎勞動密集或高能耗的低增值製造業再在區內設立。並採取措施鼓勵現存在珠三角的工業投入創新或科技提升，又或轉移至廣東東西兩翼的山區。

就服務業言，廣東決定在未來 5 年要全面加速發展，力爭服務業佔 GDP 比重至 2010 年要較 2005 的 43.8% 明顯提高。此外，服務業結構將會優化，發展廣東成為南中國的金融中心和現代物流中心，以及國際商務旅行及購物中心。個別服務界別如批發零售、物流、金融、會展、商業和專業服務等的發展將會加強和鼓勵。

為實現經濟提升，廣東致力吸引跨國企業進駐，也會採取措施吸引人才以支持其提升計劃。為加強其作為區域運輸和物流樞紐的地位，廣東亦會改善港口、機場、物流園及廣東和泛珠三角相鄰省分的交通運輸連繫。

對香港服務業和製造業的含義

雖然現時只有為數不多的香港公司有力探索廣東石化工業快速發展的機會，許多香港公司已作好準備捕捉汽車零部件業提供的新商機。廣東重工業發展一方面會刺激對先進的生產支援服務的需求，另一方面它也會在下游產業產生一些商機。

在珠三角的香港製造業將面臨更大的壓力要提升技術和調整商業模式。一個方法是透過增加產品的增值成分（包括生產技術、設計、品牌、供應鏈管理等）。對那些遷往較偏遠地區的廠商來說，他們有理由預期可以獲得足夠的基建和服務支援，以維持其在供應鏈管理的國際競爭力。

廣東將通過 CEPA 吸引香港服務提供者參與其服務業發展。目前香港服務提供者到內地開設商業據點的一個障礙是內地未能具體落實執行 CEPA 的開放措施。對此，在廣州設立的 CEPA 落實跟進機制應可起到一定幫助。

隨著越來越多廠商遷移往珠三角以外的地區，香港的製造業支援服務提供者也許可藉此機會擴闊其服務市場的地域範圍。服務提供者應考慮把握 CEPA 賦予的先行者優勢，在內地擴張網絡，以繼續緊貼客戶。

對香港作為大珠三角商業樞紐的含義

重工業和高新技術產業的發展，需要一系列的支援服務如資本融資、設備租賃與及專業服務等。這將為香港服務公司創造大量新的商機。外國企業對自有設計和科技知識產權的保障要求高，會認同香港的優勢並選擇在香港設立辦事處以服務廣東以至全國。

另一方面，香港的港口和物流設施以處理貨櫃為主，將不能適應和滿足廣東重化工業發展的需要。此外，如傳統輕工製造業由珠三角外移至較遠的地區，它們對香港港口和機場的倚賴定將減少。再加上廣東港口和機場的快速擴張，將會加速貨物分流。2005 年香港貨櫃吞吐量只增長 2% 至 2,240 萬標準箱，而同期深圳吞吐量增長 19.1% 至 1,620 萬標準箱。業界普遍預期深圳吞吐量將在 2-3 年內超越香港。

廣東作為製造業集群的所在，又擁有大量土地供應，長遠將有力威脅香港貿易展覽之都的地位。買家直接從內地採購和海外公司把採購辦事處由香港遷往內地的情況正在增加。內地完全開放貿易及進出口權後越來越多香港的貿易相關活動被吸引遷往珠三角也值得關注。因此香港必須增加優質的國際（包括內地）買家和供應商的集群規模，以維持國際貿易樞紐的地位。而自由港亦將繼續是香港的獨特優勢之一。

雖然跨境交通、清關和成本方面的改善會有點幫助，但香港長遠似難於在海運貨物業務上競爭。中期展望，香港在物流方面的優勢主要是處理空運貨物，特別是針對高增值貨品（包括廣東工業所需的高價值的零部件）的物流運輸。

對香港長遠發展的影響

廣東加快高檔和重工業發展、加快推動低增值消費品的生產遷出珠三角的舉動，對香港下一階段經濟轉型有重要的長遠影響。如香港的製造業未能提升和轉變、如香港的服務業不能適應廣東轉型所帶來的新需求，那麼香港的部分經濟支柱如港口、貿易平台等長遠將會被邊緣化。

建議

因應廣東經濟調整所帶來的轉變，以及抓住由這些轉變衍生的機會，香港的製造業廠商、服務提供者和有關方面值得探討和密切關注：香港現有積累的專門知識，那些及如何可以轉移到廣東，成為當地新工業的生產鏈一部分；廣東的轉型需要甚麼新的服務去支援等問題。

為便利香港製造業和服務業的調整，及支援廣東經濟成功轉型，工作小組提出向廣東省政府作以下建議：

1. 在轉型過程中，在政策和市場機會上給予香港企業跟內地企業相同的待遇
2. 優先鼓勵現存企業提升科技水平和創新能力
3. 在轉型過程中，增加跟香港在培訓和研究開發的合作
4. 在海外推廣上，和香港合作推廣大珠三角相比於長三角的競爭力

考慮到香港兩項最珍貴的資源是制度優勢和人力資本，工作小組對香港政府建議：

- (a) 吸引更多人才：除增強及提升香港的教育和培訓外，特區政府應採取措施確保香港對海外專才和高級管理人員的吸引力，以香港為居所，應付廣東經濟發展的人才需要。
- 進一步改善生活質素，包括空氣質素、國際學校學額等
 - 簡化海外（和內地）科技專家在香港工作和居留的出入境手續
 - 簡化擁有香港居留權的外國僱員進出廣東省的過境手續
 - 加快建設香港與廣東快速客運鐵路的網絡及其他跨境運輸服務
 - 促請廣東增發粵港兩地私家車牌照
- (b) 利用香港在保護知識產權、資訊流動和金融服務的優勢，發展香港作為技術轉讓及整合平台，即吸引高科技企業來港，促進新技術轉化為應用方案，供內地製造企業使用

工作小組希望促請香港的商會：

- i. 加強向會員傳達和解釋廣東產業轉型帶來的挑戰，及適應轉變（包括提升技術水平）的必要
- ii. 鼓勵會員積極制定策略，改造經營模式，增加生產力，產品檔次，增加產品的附加值

要維持香港作為服務平台和物流樞紐的地位，增加跨境貨物、資金和人的流動的效率和降低其成本是很重要的。其中一範疇是跨境貨物的海關檢驗。現時香港跟內地個別城市如深圳和東莞已有特定安排，香港港口已進行檢驗的貨物不用再在香港-深圳邊界再檢驗。這「直通」

的概念能省時、增加效率和減低成本。

要增加香港商業的集群規模，加強作為地區總部所在地的吸引力，香港亦必須把握內地「走出去」的政策，吸引內地、特別是廣東公司來港，進行國際採購、營銷和集資等活動。

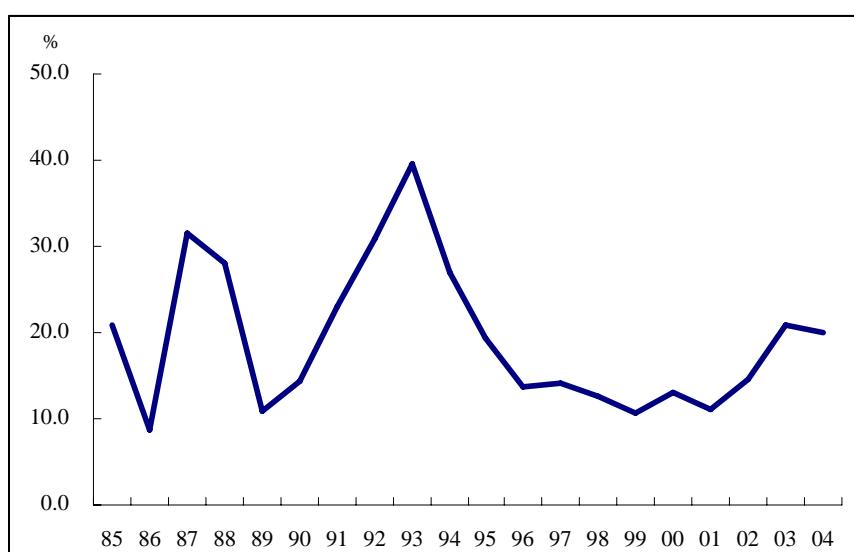
第一部份

廣東工業結構調整的政策方向及其對香港的影響

1.1 廣東省工業產業結構調整

80年代以來，廣東大量吸收外商投資，特別是90年代初，工業高速發展。1985-1993年間，工業增加值年均增長28.5%。但90年代中以來，工業增長開始放緩，廣東對賴以起家的輕工業持續發展能力開始有所懷疑，於是在「十五計劃」提出要加速推進工業產業結構的調整優化。

廣東工業增加值實質增長



資料來源：廣東統計年鑑

2001年廣東頒佈了《廣東省工業產業結構調整實施方案》，主要包括產品結構、技術結構、組織結構和區域結構調整等方向：

產品結構調整是要重點對九大產業（即廣東六大支柱產業：電子信息、電器機械、石油化工、紡織服裝、食品飲料、建築材料，和三大潛力產業：汽車、造紙、制藥）中的分類行業及重點產品劃分為“鼓勵發展”，“改造提高”，“限制、淘汰禁止”三大類別，形成指導目錄。

技術結構調整是對一批對廣東省產業升級有重要支撐作用的共用技術和關鍵技術進行重點攻關或推廣使用。

產業組織調整是要做大做強一批大公司和企業集團，大力扶持中小企業，構建完善大中小企業專業化分工、產業化協作的產業組織體系。

區域結構調整是要有步驟地將珠三角的部份產業向山區轉移，以及利用**東西兩翼**的產業基礎和資源優勢，一方面承接珠三角的勞動密集型產業的轉移和輻射，同時發展地方特色工業和海洋產業。

廣東九大產業發展狀況

	2000 工業產值 (億元)	2000 佔規模以上 工業總產值 比重	2004 工業產值 (億元)	2004 佔規模以上 工業總產值 比重
三大新興產業				
電子信息	2,418.4	19.4%	7,454.3	27.9%
電器機械	1,626.1	13.0%	3,831.3	14.3%
石油化工	1,355.5	10.9%	2,449.9	9.2%
三大傳統產業				
紡織服裝	1,226.6	9.8%	1,839.5	6.9%
食品飲料	799.1	6.4%	1,538.9	5.8%
建築材料	618.0	5.0%	1,069.1	4.0%
三大潛力產業				
森工造紙	387.7	3.1%	633.2	2.4%
醫藥	183.9	1.5%	239.8	0.9%
汽車及摩托車	309.7	2.5%	1,002.7	3.8%

資料來源：廣東統計年鑑，2001，2005

廣東九大產業 2010 年產值預期發展目標

	產值 (億元)	佔工業總產 值比例	2003-2010 年均增長速度
電子資訊	22,500	33.8%	21%
電器機械	9,100	13.7%	17%
石油化工	7,300	11.0%	20%
紡織服裝	2,800	4.2%	8%
食品飲料	2,600	3.9%	12%
建築材料	1,500	2.3%	8%
森工造紙	1,400	2.1%	15%
醫藥	800	1.2%	18%
汽車	3,600	5.4%	25%

資料來源：CPU（內部調研資料）

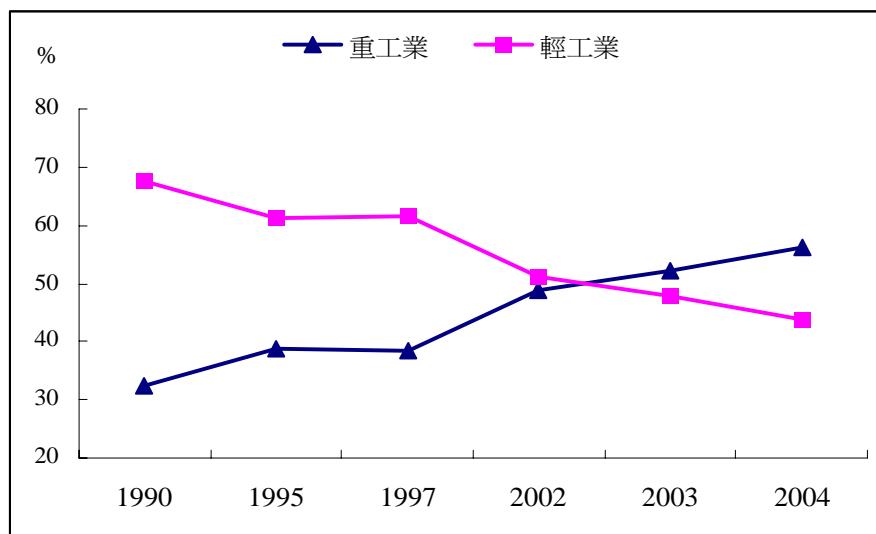
1.2 廣東進入重化工業和高新產業主導增長週期

2003 年廣東啓動工業產業競爭力研究，分析九大產業在國內的發展地位、條件和前景。根據研究結果，2005 年 5 月廣東出台《關於提高工業產業競爭力的意見》，提出到 2010 年全省工業產業競爭力總體提高

至中等發達國家水平。其中電子資訊、石油化工、汽車增長較為突出，廣東產業結構將基本實現高級化和適度重型化。2005年九大工業產值25,500億元，較2004年增加27%，較2003年增加60%。九大工業現佔全省工業總產值72%。

2002年重工業比重首次超過輕工業。2005年，重工業比重已佔57%，產值超過2萬億元。目前廣東汽車、石化等重大項目推進迅速，工業結構適度重型化趨勢明顯。

廣東省重工業與輕工業佔工業總產值比重



資料來源：CPU（內部調研資料）

1.3 廣東汽車工業的發展

雖然2004年廣東汽車工業總產值在全國比重只有6%，但本地轎車需求及配套能力吸引生產投資，產能不斷增加。2004年廣東汽車生產29萬輛，2005年更上升至45萬輛。2004年廣東摩托車生產已達374.9萬輛。

2003年廣東汽車工業產銷情況

	產量(輛)	增長	銷量(輛)	增長
汽車	211,549	78.9%	209,374	68.2%
轎車	183,312	86.8%	182,238	81.9%
客車	1,465	10.4%	1,484	7.8%
載貨汽車	3,925	-3.8%	4,015	2.2%
專用車	394	16.2%	382	26.5%
改裝車	22,443	56.3%	21,245	14.0%
摩托車	3,017,000	17.3%	3,077,000	21.5%

資料來源：2004年中國汽車工業年鑒

廣東汽車工業的發展有其本身的優勢：

- 珠三角是中國最大的汽車消費市場，佔全國銷量 1/4。日本三大汽車廠 -- 本田、豐田、日產均已落戶廣州產銷汽車。
- 珠三角工業產業群完整，特別是電子及金屬行業發展成熟，技術水平高，有助汽車產業培育及提高零部件本地供應採購水平。
- 出口型工業發展條件優勢明顯，特別是針對東南亞市場，有利承接國際汽車零部件生產轉移，融入全球供應鏈體系。2003 年廣東汽車零部件出口 17 億元，增長 95.7%。
- 據稱本田在廣州的出口基地部份生產設備及零部件配套是由東南亞搬來。
- 廣州豐田發動機組項目和廣州 JFE 汽車用鋼板項目的規劃，除了向國內配套外，還向東南亞出口。

2004 年中國各省汽車及汽車零部件生產

	總產值(億元人民幣)	零部件所佔比重
全國	9,463	21.3%
吉林	1,681	11.9%
上海	1,164	30.6%
湖北	1,142	8.0%
重慶	687	12.1%
廣東	604	12.6%
北京	547	11.2%
山東	527	24.6%
江蘇	497	29.0%
浙江	384	60.7%
遼寧	253	29.5%

資料來源：2005 年中國汽車工業年鑑

廣東汽車產業集群已漸現規模，隨著日本三大汽車廠落戶產銷，廣州及其周邊地區正發展成為汽車生產及零部件配套基地。2004 年中國汽車零部件百強企業中，便有超過 10 家來自廣東。預計 2010 年廣東汽車產能將達到 160 萬輛，其中轎車 140 萬輛，廣東汽車產業集群將更趨成熟。

廣東六大大汽車工程項目（2003 年審批）進展

廣州本田轎車 5 萬輛出口基地	已竣工投產
廣州本田 24 萬輛擴建工程	已竣工投產
廣州風神 15 萬輛擴建工程	已竣工投產
廣州豐田發動機一期工程	完成廠房建設及設備安裝
廣州開發區汽車產業基地	進入建設高峰期
廣州花都汽車產業基地	進入建設高峰期

1.4 廣東石化工業的發展

2004 年廣東石化工業產值 2,450 億元，佔全省工業總產值 9.2%，佔全國石化工業總產值 9%。2003 年廣東乙烯和五大通用樹脂消費的自給率均只有 20%，工程塑料全部依靠進口，每年需要從外省調入和進口成品油 1,100 萬噸。

2003 年主要產品產量

加工原油	2,060 萬噸
汽煤柴三大類成品油	1,233 萬噸
乙烯	56 萬噸
合成樹脂	208 萬噸
輪胎	647 萬條

資料來源：廣東省石化工業 2005-2010 年發展規劃

廣東在石化工業的發展有其優勢，包括：

- 臨海優勢；
- 本地石化產品需求量大，本地生產遠不能滿足需求；
- 已基本形成上游煉油、乙烯生產到下游產品加工的產業體系。

但也有其制約，特別是上游項目對下游產業鏈帶動能力不足，與地方經濟發展聯繫不夠。現有產品結構（基本有機原料、芳烴和烯烴類原料等生產規模小）制約了大型石化上游產業向本地其他企業擴散下游加工產業，產業鏈有待延伸。

按照《廣東省石化工業 2005-2010 發展規劃》，廣東將投資 1,800 億元，重點新建、擴建 5 個煉油項目、5 個乙烯項目和 5 個石化基地。預計 2005-2010 年，石化工業產值年均增長 20%，2010 達 7,300 億元，產值將佔全省工業產值 11%。

2005-2010 廣東省石化工業發展目標

	2005 年預計	2010 年預計
煉油能力	2,850 萬噸/年	6,300 萬噸/年
乙烯生產能力	138 萬噸/年	440 萬噸/年
芳烴生產能力	15 萬噸/年	340 萬噸/年
五大通用樹脂生產能力	280 萬噸/年	550 萬噸/年
PTA 生產能力	100 萬噸/年	200 萬噸/年
輪胎生產能力	800 萬套/年	1,800 萬套/年

因應國際石化跨國企業加快向亞洲地區國家拓展，以及跨國公司為佔領目標市場，在跨國投資和合作逐步放鬆了對其專有技術轉讓的限制，廣東石化工業發展將面臨新的發展機遇。

廣東石化工業的重點發展行業

鼓勵發展行業	調整轉型行業	限制、淘汰行業
石油制品、 基本有機原料、 合成樹脂、 合成橡膠、 合成纖維、 工程塑料、 高增值及技術含量塗料、 橡膠加工制品、 氯堿行業、 精細化工與專用化學品	化肥行業、 農藥行業、 染料行業、 化學礦採選	低檔塗料、 橡膠加工、 高毒農藥、 基本化學原料、 硫酸法鈦白粉

1.5 廣東高新科技產業發展現況

從 90 年代初起步，至 2004 年高新技術製造業工業增加值已達 1,935.1 億元，較 2003 年增長 24.3%。高新技術產業佔 GDP 比重由 95 年 3.8% 上升至 2004 年 12.1%。全省已認定高新技術企業 2,307 家，生產高新技術產品企業 3,961 家。

2003 年廣東四大高新技術產業

技術領域	總產值（億元）	所佔比重
全省高新技術產品產值	6,441.1	100.0%
四大高新技術領域	6,096.7	94.7%
電子與資訊技術	3,925.6	61.0%
生物技術	274.3	4.3%
新材料技術	819.0	12.7%
光機電一體化技術	1,077.8	16.7%

資料來源：CPU（內部調研資料）

廣東已建成一定規模的電子資訊產業集群（含高新技術產品）。2004 年全省電子資訊產業總產值 7,454.3 億元 (+30.9%)，工業增加值 1,639.9 億元 (+34.2%)，出口 5,147.9 億元 (+32.5%)。2004 年 9 月，珠三角和深圳市被信息產業部確認為首批國家級信息產業基地。

省內重點產品生產基地包括：

- 手機、計算機製造基地 -- 東莞、惠州、深圳
- 電子元件、家用視聽設備製造基地 -- 深圳
- 軟件基地 -- 廣州、深圳、珠海

廣東主要電子資訊產品佔全國產量比重

	北京	天津	上海	江蘇	廣東
程控交換機	38%	--	24%	2%	23%
集成電路	3%	2%	26%	30%	22%
移動電話	16%	21%	9%	1%	32%
微型電子計算機	11%	--	22%	25%	27%
彩色電視機	--	1%	2%	6%	49%
軟件*	21%	不詳	10%	11%	18%

資料來源：中國統計年鑑 2005、中國工業發展報告 2004

註：有*的產品統計為 2003 年數據，其餘為 2004 年數據

廣東在發展電子資訊產業有一定優勢及機遇，簡言之包括以下幾項：

- 產品門類豐富，配套力強，生產規模大，各產業集群形成相互協作，資源優勢互補的優勢；
- 企業競爭力強，26 家列入 2005 全國電子信息百強企業，18 家列入 2005 中國軟件產業最大規模前 100 家企業；
- 本地需求龐大，對汽車、數碼、通訊等高端產品消費力不斷提升，推動企業加大產品技術研發力度。產品結構升級，帶動新型電子元器件產品產銷進一步上升；
- 與香港有地緣優勢，兩地經貿合作關係緊密，利用香港在商業運作、風險管理等方面的豐富國際經驗，開發應用及其他軟件；
- 出口優勢，有利融入全球化生產及採購體系。2004 年全省電子信息產品出口增長超過 30%，佔總出口 47%。軟件產品出口 3.7 億美元。

按照《廣東省電子資訊工業 2005-2010 年發展規劃》，2006 年全省電子資訊工業產值超過萬億元，預計 2010 年全省電子資訊工業產值達 22,500 億元。支撐行業發展主導產品包括：微電子、軟件、新型元器件，並將形成區域持續創新體系和電子資訊技術開發、生產管理及市場服務體系。

1.6 廣東工業面對的問題及對策

2005 年首季，廣東工業增長回落 (+15.9%)，是 1987 年以來首次低於全國平均增速。雖然廣東 2005 全年工業增長 17%，但廣東工業長遠發展將受下列制約因素影響：

- 2004 年下半年以來，廣東，特別是珠三角地區，受到能源、土地、勞工、人才等“瓶頸”因素影響，成本上升；
- 傳統的“三來一補”企業多為勞動力密集型的加工企業，利潤率低，資源消耗大；

- 長三角及環渤海經濟加快發展，區域競爭加劇。2004 年廣東新簽外商直接投資合同金額落在江蘇和山東之後，在全國排名第三。

因此，廣東有必要加快珠三角產業升級及廣東工業區域結構調整作為回應的對策。對於傳統製造業目前在珠三角已經形成的集群優勢，包括 400 多個專業鎮，廣東政府將以集約管理形式，協助企業技術改造、創新和提升競爭力。

廣東未來 5 年九大產業分佈規劃可簡單歸納為下表：

行業	特徵	地區分佈規劃
電子資訊、汽車、機械、醫藥	資金技術密集、增長快、收益較高但同時風險也較高	珠三角地區
石油化工、製漿造紙	需依託港口	沿海（或江河下游）
家電、紡織、食品、建材等傳統產業	增長較慢、增值較低、資源消耗較大	專業鎮及往東西兩翼和山區市轉移

1.7 主要行業的具體發展規劃

電子資訊工業：在珠三角建設 7 大製造基地（電子計算機、通信設備、家用視聽設備、電子元器件、軟件、汽車電子、娛樂玩具電子），形成較為完整產業鏈，成為世界重要的電子資訊生產和研發基地。

機械工業：以廣州（南沙）、深圳、佛山為三大核心，促進粵東（汕頭、揭陽）輕工機械工業和粵北（韶關）機械工業發展。

家用電器工業：從全球製造基地提升為全球營銷中心和設計中心。重點建設順德、中山、南海為高檔家電產品生產基地；深圳、東莞為出口家電產品生產基地；粵西湛江、茂名一帶為經濟型家電產品生產基地。

石化工業：

- 5 個煉油項目（中石化茂名分公司煉油擴建、中石化廣州分公司煉油擴建、中石化湛江東興煉油擴建、中海油新建惠州 1200 萬噸/年煉油項目、新建的 2000 萬噸/年煉油裝置）；
- 5 個乙烯項目（中石化茂名乙烯擴建、中石化廣州乙烯擴建、中海殼牌惠州南海石化 80 萬噸/年乙稀項目、新建汕頭乙稀項目、新建 200 萬噸/年乙稀項目）；
- 5 個石化基地（惠州大亞灣石化區、茂湛沿海重化產業帶、廣州石化基地、崖門口沿岸重化產業帶（珠海西區、江門新會東區）、汕潮揭沿海化工基地）；
- 爭取在惠州、茂名、湛江或珠海等地建設國家儲備油庫。

汽車工業：依託廣州本田、廣州豐田和東風乘用車，形成廣州經濟開發區、花都和南沙等轎車生產基地。大力推進南海汽配園、中山火炬汽配工業園、深圳龍崗和惠州大亞灣等汽車零部件產業基地建設，形成以廣州為中心的環珠三角汽車零部件產業帶。

醫藥工業：

- 重點發展現代中藥、生物製藥和海洋藥物；加快發展新型化學藥品製劑和高新技術醫療器械；
- 重點扶持建設 15 個道地藥材 GAP 產業基地；
- 重點建設 5 大醫藥產業基地（廣州國家生物醫藥工業基地、深圳國家生物技術與醫藥工業基地、佛山市高技術產業開發區醫藥健康產業園、中山國家健康科技產業基地、珠海生物醫藥科技產業園）。

紡織工業：重點建設 4 大基地（中山市、東莞市、開平市、普寧市）和 15 個特色城（鎮）。

食品工業：突出做好 4 大工程（放心食品、綠色食品、功能食品、特色食品）和建設 9 大基地（肉類加工、方便食品和功能性食品、飲料製造、水產品加工、果蔬儲運加工、調味品生產、製糖、焙烤和糖製品、食品添加劑）。

建材工業：重點發展陶瓷、水泥與混凝土、玻璃和新型建材 4 大行業；建設 2 大陶瓷工業核心區（佛山、潮州）和 3 大水泥熟料基地（雲浮、英德、梅州、龍門）。

造紙工業：重點建設 3 大基地（湛江製漿造紙、東莞紙品、江門銀洲湖紙業）和 6 類重點產品區（包裝紙板、新聞紙、生活用紙、文化用紙、紙漿、紙製品）。

1.8 實現工業產業結構調整的實施策略

為進一步實現工業產業結構調整，廣東制訂了一系列的實施策略，主要包括以下幾項：

1. 做好工業基地（園區建設），以先期的巨額投入、強大的招商力度，吸引跨國公司“晶核”項目入駐園區，然後吸引周邊上下游工業，形成產業集群。
2. 加強政府宏觀協調和引導，除明確各項稅收優惠外，2005 年 5 月廣東出台的《關於提高工業競爭力的意見》還提出：
 - 整合現有資金和政策資源，加大技術改造和技術創新投入支援力度，如各市科技開發專項資金、企業技術開發費稅前扣除管理等

- 制定產業技術進步條例，規範企業技術改造和技術創新投資行爲
- 制定專利管理條例，加強知識產權保護
- 引進人才的購房補貼、安家費、科研啓動經費等可計入成本
- 組建以廣州和深圳爲依託的泛珠三角區域產權交易中心

3. 改善“三來一補”粗放型發展模式。早年投資的勞動密集型“三來一補”加工企業主要集中在珠三角，特別是深圳和東莞。但深圳和東莞現有土地儲備只可開發 10 年左右，且缺乏區位較好、規模較大的連片未開發土地。爲應付持續發展的土地需求，有必要鼓勵及逐步將技術裝備程度低、產業鏈條短、產業層次低的加工業遷移，實現區域資源的有效配置。

4. 改善廣東區域發展不平衡狀況。珠三角土地和人口均只有全省 1/4 左右，但珠三角 2004 年的工業增加值是山區的 15.9 倍，是東西兩翼的 10.4 倍。爲吸引珠三角傳統行業向山區及東西兩翼遷移，廣東省已建成高速公路網將全省東南西北連接起來，改善山區和兩翼的區位限制。

1.9 珠三角傳統工業向山區及兩翼擴散的狀況

隨著珠三角地區產業調整，傳統行業在珠三角的地位不斷下降。已向外擴散的主要有傳統的勞動力、原材料密集型產業，包括有：紡織、服裝、鞋、食品、飲料、塑膠、皮革、玩具、部份家電產品等，和有污染的行業。

影響產業擴散主要有兩方面：(1)市場作用力：珠三角與其他地區在勞動力成本、地價、水電價格等差距。(2)政府的行政作用力：例如珠三角企業在山區投資興辦實業型項目，受讓土地的地價從優；珠三角企業向山區實行產業轉移項目，符合廣東省調整方案的，可享受技術改造投資抵免政策，包括進口設備減免稅。過去對企業佈局決策影響較大的區位因素的作用已隨高速公路網建成使用而減弱。

未來廣東省將加強引導，限制高能耗、物耗或技術落後的產業發展，加速其淘汰，爲支柱產業和有潛力產業的發展騰出更多空間。爲加速傳統工業向山區及兩翼轉移，據悉在珠三角部分較發達的城市已不再審批不符合其調整方案的新投資項目。此外對現存部份企業也採取不支持態度，包括從嚴執行相關管理法規，和在投資合同或廠房租約期滿後不予續期或大幅加租。

在 2005 年 2 月修訂及公佈的《廣東省工業產業結構調整實施方案》中，列出了鼓勵珠三角向山區轉移的產品目錄，並對所列轉移產品項目的立項和建設在各項政策上予以優先安排和重點支援，包括優先安排貸款貼息。此外還提高珠三角一般產業的進入門檻和標準，加快珠

三角產業向山區轉移。

1.10 廣東工業結構提升的前景及障礙

珠三角工業發展至現水平，地價、勞動力等費用上升，產業升級是市場經濟力量主導並符合實際需要；石化、機械設備等行業發展亦與現有輕工業相輔相成。廣東石化、汽車工業園發展已有一定成績，已引入 BP、Shell 等石油公司和日本三大汽車品牌入園建立“晶核”項目。當務之急是中下游品如何發展和佈局。

面對長三角及環渤海的競爭，珠三角如何吸引企業投資是一重大考慮。其中珠三角人才缺乏的劣勢，特別是科研人才，將不利高新科技業發展。例如作為深圳高新科技產業龍頭的華為和中興，近年都因在深圳招聘研發人員困難而把研發功能放在北京、上海、南京等地。

珠三角內銷輻射能力較低，雖然泛珠三角合作有助擴大腹地，但目前大部份泛珠的省市經濟實力都較沿長江和環渤海為低。此外，珠三角在歐美的知名度不及長三角，外國投資者對珠三角的印象主要還停留在低檔加工方面，這也不利於引進新一輪外商投資。

1.11 廣東工業結構提升對香港作為服務平台的意義

香港服務業在全國有絕對優勢，香港可因應廣東工業發展需求，在金融、物流、專業服務、工業支援服務及其他中介服務業（包括項目評估、貿易仲裁、人才培訓）等方面加強與廣東省協調發展，一方面增加港商在廣東的業務擴展機會，同時可加強香港服務平台的作用和大珠三角對外商投資的吸引力/競爭力。例如在：

金融方面：香港可在項目融資、創投資金等方面優勢，對廣東重化工業及高新科技產業發展提供金融支持大。

人才方面：雖然廣東的大學數目較長三角少（“211工程”學校廣東只有 4 家，但長三角有 23 家），且珠三角生活環境不及長三角，因此研發及工程人才缺乏。香港可考慮除開放更多大學學額給內地學生外，可引入更多內地及海外的研發及工程精英人員在香港居留和工作，支援廣東工業升級。

專業服務方面：香港的投資銀行、律師、會計師等專業服務提供者有豐富國際及內地經驗，能為廣東引入海外投資者進行合資、併購時提供項目策劃、資產估值、合約條款磋商等服務，促進投資及交易順利完成。

工業支援服務方面：汽車、化工等行業涉及的技術及服務支援行業應該很多，如生產系統設計維修及代工服務等，形成一嶄新市場機會。香港以其知識產權保護、配套服務等優勢，可發展成爲廣東工業支援服務的基地或協調中心，一方面吸引國際企業來港開發商機，同時發展培育本地行業和技術。

研發方面：可在現有大專院校與內地合作的基礎上，利用香港在統籌整合資源的能力和優勢，與廣東合作研發新技術或產品。例如即使是傳統行業 — 鞋，有內地企業認爲，香港可利用廣東已有的龐大製鞋業體系，建立亞洲人腳形資料庫，研發新技術、新材料，開發增值能力較高、功能性較強的產品。

物流方面：雖然香港的碼頭建設和物流業發展主要是圍繞集裝箱運輸，未能完全配合廣東石化及汽車工業發展。但在零部件的運輸及物流管理方面，卻可能提供服務，應研究在這方面的商機。此外，香港在空運方面的優勢，特別是在針對全球化生產和採購方面的整合和配送優勢，正好配合珠三角的電子資訊業發展，擴大輻射面。事實上香港以空運形式出口往內地的電子產品正逐年增加，2004 年增加 40.5%。

1.12 廣東工業結構提升對香港在廣東工業投資的影響

據香港工業總會在 2003 年公佈的調查顯示，港商在廣東投資的“外資企業”有 21,300 家，“三來一補”企業 32,000 家。相信後者在廣東工業結構過程中需面對的增值能力提升、遷移甚至淘汰的壓力較大。但企業遷移與否，其遷移速度及方向最終將由市場決定。

廣東自 2001 年實施工業產業調整政策以來，工業發展向重化工和高新科技產業傾斜已頗爲明顯。同時爲了在珠三角騰出空間讓支柱產業發展，一方面推出「產業轉移園區」優惠政策，另一方面將提高一般產業門檻及做好專業鎮的規劃，改變現有粗放式加工業發展模式，以及加快傳統產業向東西兩翼及山區轉移。

港商可考慮利用廣東推廣產業轉移的政策，把生產遷往成本較低的山區或東西兩翼，維持價格競爭力。但從珠三角的發展經驗所見，部份山區城市如清遠、韶關等，預料在數年內成本也會上升。因此，遷移只會是暫緩策略，長遠之計，港商應加快技術提升，及利用廣東工業轉型的機會改變生產模式及範圍。

工業轉移時必須留意配套的問題。珠三角輕工產品其實是與支柱產業相關連的上下游配套產業，是整個產業鏈的重要組成，不可輕易分割。珠三角的工業及出口競爭優勢主要來自（1）群聚效應，能將不同工序細分和外判同時，有效地控制生產成本、時間和質量，（2）供應鏈管理，珠三角、香港的機場、港口及物流服務能爲廠商在全球供

應鏈做到“快速反應”和“零庫存”的要求，(3) 與香港地緣優勢，能迅速得到所需服務業支援。若廣東政府增加行政引導，過度主觀規劃，則有可能影響珠三角製造業多年市場經營得來的配套效益及物流和支援服務能力。

至於廣東工業逐步由輕工產業延伸至重化工、高新科技產業，一方面可提高對現有輕工產業在設備、原料、配件等方面的本地採購能力，另一方也可為香港企業帶來工業投資產品多元化及轉型的機會。

廣東積極拓展的石化和汽車工業，產業鏈條長，可提供給港商參與投資的機會頗多。香港可利用多年在工業用設備、原料、元器件等方面的貿易優勢，引入合作伙伴，在廣東投資產銷。例如廣東發展轎車工業將帶動香港的汽車零配件工業。據理解在廣東的日本汽車廠均希望提高零部件的本地生產及採購比率，港商因此有機會成為日本汽車企業的供應商。但香港企業一方面必須提高生產技術，以及提高產品開發和質量控制的能力；另一方面在參與此等涉及中外合資企業的投標時，也期望能得到平等待遇。

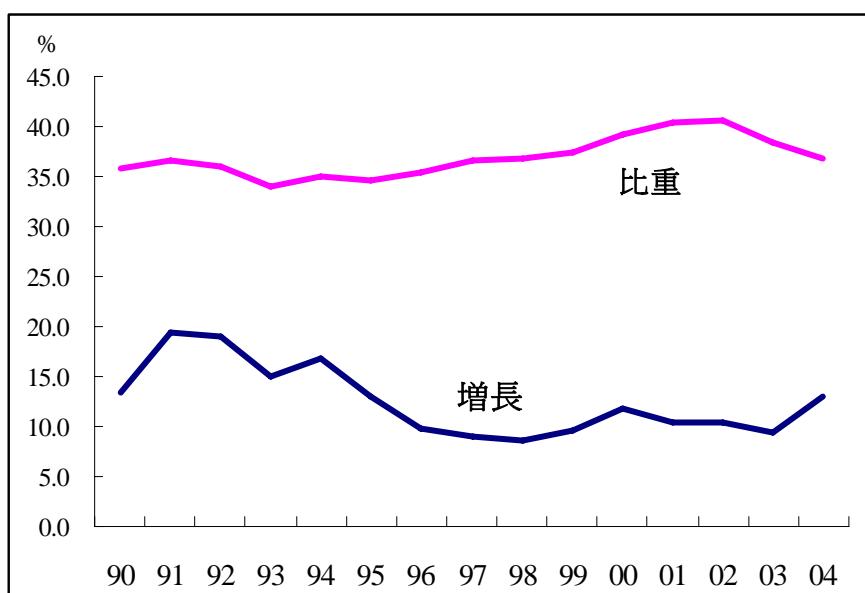
第二部份

廣東發展服務業的政策及港商商機

2.1 廣東省服務業的發展

90 年代以來，廣東省個別服務行業如運輸通訊、商業貿易、商務中介等雖然發展頗快，但其速度仍落後於工業發展。1991-2004，廣東第三產業年均實質增長 12.3%，工業年均實質增長 23.4%。2005 年第三產業在廣東佔 GDP 比重 43.8%。廣東兩大中心城市中，廣州第三產業發展較快，佔 GDP 比重為 54.1%，深圳則是 48.1%。

廣東第三產業增加值增長及佔 GDP 比重



資料來源：廣東統計年鑑

90-04 年廣東部份服務行業發展情況

	交通、倉儲及郵電通信業	批發、零售貿易及餐飲業	金融、保險業	科學研究綜合服務技術*	商務服務、會展等其它服務業*
90-04 年均實質增長	14.2%	12.5%	6.9%	11.0%	17.7%
90 年佔服務業比重	18.2%	27.4%	14.8%	1.3%	0.8%
04 年佔服務業比重	22.9%	23.4%	7.8%	0.9%	1.2%

資料來源：2005 廣東省統計年鑑、*只有 2003 數據

廣東服務業普遍存在總量不足、質量不高、比重偏低、結構失衡、創新乏力等問題。因此，2004 年末廣東省政府原則通過《關於加快我省服務業發展和改革的意見》，要求大力發展服務業，使之與製造業成為未來一段時期廣東經濟增長的兩個重要支撐。該《意見》並於 2005 年 1 月正式頒佈。

就廣東省的服務業發展，《關於加快我省服務業發展和改革的意見》提出了以下幾個目標：

- 「十一五」期間，服務業發展全面提速，結構逐漸優化，力爭服務業增加值佔 GDP 比重至 2010 年要較目前明顯提高；
- 四個發展任務：
 - 壯大 5 個在全國有比較優勢的服務業：交通運輸業、旅遊業、房地產業、金融業、批發零售業；
 - 鼓勵發展三個生產服務業：商務服務業、物流業、會展業；
 - 推進三大新興服務業快速成長：資訊服務業、科技服務業、文化產業；
 - 鞏固提升兩個生活服務業：居民服務業、餐飲旅館業；
- 確定以廣州、深圳為廣東服務業的發展中心；
- 發展廣東成為華南區域金融中心、華南現代物流中心、華南文化教育科研中心、國際性商務旅遊購物中心。

2.2 廣東運輸及物流業發展現況

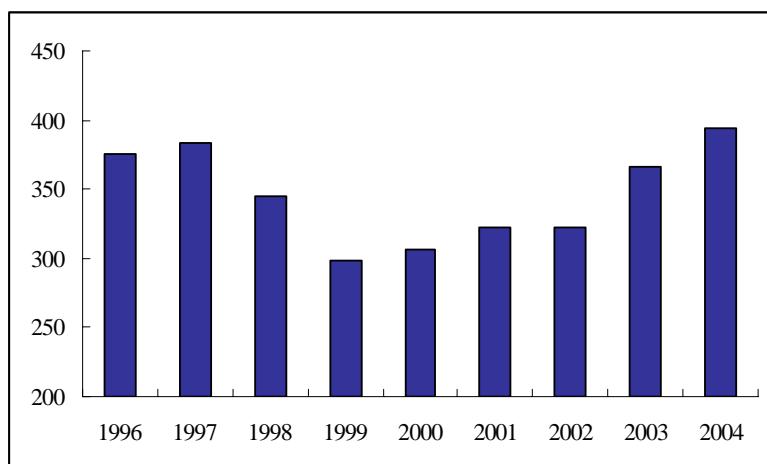
珠三角是全國重要製造業及採購中心，每日進出口和向全國發送的貨量非常大，帶動運輸及物流業發展。2004 年，廣東完成貨物周轉量 3,939 億噸公里，港口貨物處理量 63,024 萬噸，機場貨物處理量 112 萬噸。珠三角內以廣州、深圳為中心，已形成了陸、空、水兼備的多式聯運交通運輸網絡，並發展了一批層次分明的物流園區，形成輻射東南、西南、西北、華南地區的物流網絡框架。

至 2003 年中廣州和深圳分別有運輸物流企業 1,000 多家和 2,000 多家。除國際知名企業如 UPS、DHL、FedEx、TNT、Excel、馬士基、日通等，珠三角亦已發展了一批本地知名專業物流公司，如寶供物流、洪翔物流、招商局物流等，年營業規模億元以上。

自 2002 年中國允許中外合資公司在廣東及深圳提供各種綜合物流服務，本來以空運、海運或快遞為主要服務的外資公司，不少已逐步向綜合物流方向發展。根據 CEPA，2004 年起香港公司可以獨資形式在內地提供物流、貨運代理、倉儲、道路運輸及海運等服務。

廣東省貨物周轉量

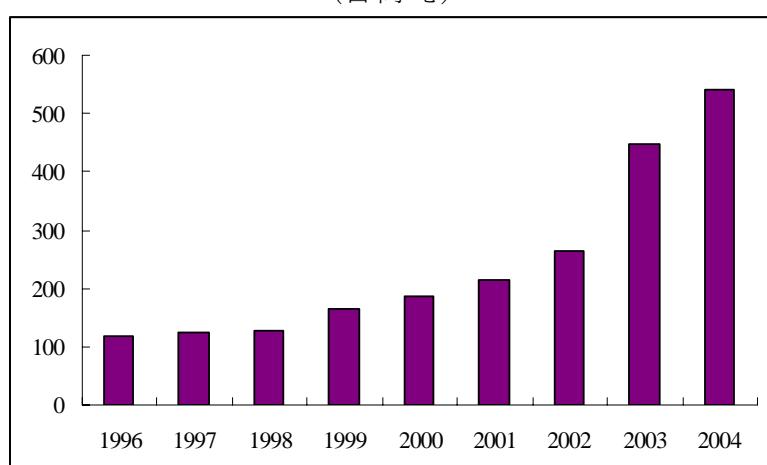
(十億噸公里)



資料來源：廣東統計概要

廣東省沿海主要港口貨物吞吐量

(百萬噸)



資料來源：廣東統計概要

廣東主要國際機場貨物處理量 (噸)

	2000	2001	2002	2003	2004
廣州：					
國際	17,000	52,000	70,000	67,000	100,000
國內	459,000	515,000	574,000	476,000	560,000
深圳：					
國際	20,000	19,000	33,000	55,000	70,000
國內	149,000	189,000	253,000	299,000	390,000

資料來源：GHK 調研資料

廣東物流業「十五」發展計劃是以廣州、深圳為中心，發展成為國內和國際雙向的海陸空物流樞紐。在緊靠港口、機場和陸路口岸及海關監管通道相結合的大型轉運樞紐，建設國際型物流園區；在多種運輸方式骨幹線網交匯的中轉樞紐，建設全國樞紐型物流園區；在跨區長途運輸和城際配送的轉換樞紐，建設區域轉運型物流中心。

沿海/江及機場	公路/鐵路交匯
西部港區物流園區	龍華物流園區
鹽田港區物流園區	平湖物流園區
南沙物流中心	筍崗-清水河物流園區
黃埔物流中心	白雲物流園區
寶安物流園區	增城物流園區
花都物流中心	番禺物流園區
	獅嶺鐵路物流園區

廣東已初步形成以廣州、深圳、珠海、汕頭、湛江五大港口為樞紐港。其中廣州、深圳主要為集裝箱碼頭，珠海、汕頭、湛江主要規劃為專業碼頭（礦石碼頭、原油碼頭等），配合廣東臨港工業發展需要。

珠三角集裝箱碼頭泊位數目

	2004	2005	2010
鹽田	7	9	15
蛇口	3	5	8
廣州	6	6	7
南沙	0	4	20
珠三角全部*	20	31	64

* 深圳大產灣一期預計在 2007 年開始運作，2010 年數字只包括一期 5 個泊位，大產灣整個發展規劃共 20 個泊位。

資料來源：GHK 調研資料

廣州新白雲機場第一期於 2004 年已落成啓用，按規劃至 2010 年將有 3 條跑道及 FedEx 速遞貨物中心啓用；另外深圳機場興建第二條跑道的工程已於 2005 年 12 月動工。

根據《關於加快我省服務業發展和改革的意見》，廣東省交通運輸業未來的發展包括以下幾大方向：

- 以建設交通便捷省為目標，加強公路、鐵路、民航機場、內河航運的建設，進一步完善連結省內外的立體交通運輸網；
- 運用信息網絡技術，提升交通運輸業的現代化水平，擴大運輸服務的能力和範圍；
- 鼓勵運輸企業集團化、連鎖化、提高運輸規模效應；
- 逐步改革交通基礎設施的投資補償機制，增加財政的建設投入，嚴格控制並努力減少收費站點，降低運輸成本；

- 加快物流標準的制定，發展多式聯運，推進交通收費方式現代化，提高運輸效率；
- 規範運輸服務行爲，提高運輸服務質量。

物流業未來發展的重點則包括：

- 加大物流市場開放力度，引入香港和國外物流企業，推動第三方和第四方物流企業的發展；
- 採用現代物流管理技術和裝備，建立物流信息平台；
- 按照物流樞紐城市 - 物流園區 - 物流中心 - 配送中心的佈局模式，圍繞廣州、深圳二個中心城市，整合物流資源；
- 推進制造商、批發商、零售商與運輸、倉儲、貨運代理等物流企業的聯合，為客戶提供採購、加工、包裝、儲運、配送及進出口代理等服務，提高流通效率。

2.3 廣東金融業的發展現況

銀行業

廣東現有 20 家中資銀行。2004 年末中資銀行人民幣及外幣存款餘額 33,252 億元 (+12.2%)，貸款 21,955 億元 (+12.7%)。目前廣州和深圳分別有約 18 家和 23 家外資銀行分行。但受內地政策所限，外資銀行在內地開設分行和支行的速度和數目偏低。入股中資銀行近年成為外資在中國金融市場佈局一個趨勢。在廣東較為人熟識的例子有新橋投資公司控股深圳發展銀行，興業銀行併購佛山商業銀行等。

外資銀行目前在內地可提供的銀行服務，除向中國居民提供人民幣業務要至 2006 年才開放外，基本已無限制。但外資銀行每推出一種金融產品必須通過中央審批。CEPA 對香港銀行在內地設立分行的最低資產要求由 200 億美元降至 60 億美元，且取消先設立代表處的要求。分行在內地開業 2 年後可申請經營人民幣業務。香港銀行在內地分行還可提供保險代理服務。

保險業

保險業近年發展迅速。至 2003 年底，廣州共有財產保險公司 11 家（其中外資 2 家），人身保險公司 12 家（外資 4 家）；深圳有財產保險公司 11 家，人身保險公司 6 家。2004 年，廣東內外資保險公司保費收入 436 億元 (+15.3%)，其中壽險保費收入 252 億元 (+13.1%)，財產保險費收入 145 億元 (+17.4%)，健康險和意外傷害險保費收入 40 億元 (+20.6%)。

目前外資保險公司可以向中國及中國客戶提供所有商業和個人非壽險服務包括：機動車輛保險、責任保險、信用保險等。人身保險方面，目前外資保險公司已可經營中國的團體險和養老金服務。CEPA 允許香港保險公司以併組成的集團形式，按照內地市場准入條件，進入內地保險市場；香港保險公司可參股內地保險公司但最高股比不超過 24.9%

金融業未來發展

根據《關於加快我省服務業發展和改革的意見》，廣東要加強與香港的金融合作，推進金融業國際化，建設高效開放的金融服務和監管體系。其他金融業的發展重點包括：

- 在充份發揮香港國際金融中心作用的基礎上，逐步完善以廣州、深圳為重點，中等城市為依託的金融服務分工體系；
- 鼓勵和支持中小金融機構改革產權制度和管理體制，壯大規模
- 吸引更多海外金融機構在廣東省落戶或開設分支機構
- 積極探索建立中外合資保險公司、証券公司和投資性公司
- 推動有實力的金融機構到香港設立分支機構
- 拓寬金融業務，大力開發面向個人和企業單位的理財服務、中介服務和電子銀行服務等業務
- 完善個人消費信貸體系，大力發展個人住房、汽車、教育等消費信貸

2.4 廣東商務服務業的發展現況

珠三角一直是全國最多外資企業的地方，2004 年底全省共有外商投資企業 5.5 萬家。除外資企業外，珠三角本地企業近年發展漸趨成熟，對市場推廣、風險管理等意識提高，加上企業“走出去”步伐加快，上市、企業併購等機會增加，對會計、法律、顧問等服務需求不斷上升，吸引本地及外資公司加入市場提供服務。

2003 年廣州市諮詢業產值約為 18 億元。廣州諮詢業的業務種類繁多，但佔主導地位的有管理諮詢（34%的公司提供此類服務）、商品資訊諮詢（29%）、企業形象策劃（25%）、投資諮詢（23%）和市場調查（23%）。廣州 5,000 多家諮詢企業中，國有/集體佔 36.4%、私營佔 56.6%，外資佔 7%。國際主要諮詢巨頭很多自 10 多年前已開始進軍，現已佔據著內地的高端市場。

商務服務業企業數目

	廣州	深圳
諮詢公司	5,000 以上	1,000 左右
4A 廣告公司	32	n.a.
會計師事務所	117	148
律師事務所	230	200

資料來源：個別行業協會估計數字

廣告業方面，廣州是內地目前唯一有成立 4A 協會的城市，32 家成員中，11 家是外資，21 家是本土企業。2004 年廣州有 7 家香港和國際會計公司的合作所或代表處，深圳有 8 家。4 大國際會計公司已全部進入廣東，而香港的會計公司全部以代表處形式存在。2005 年 5 月廣州共有 16 家境外律師事務所，香港佔 13 家。

CEPA 給香港商務服務商進入內地的優惠

諮詢服務	香港公司可以獨資形式設立諮詢企業，最低註冊資本按《中華人民共和國公司法》辦理，提供一般管理、財務管理、營銷管理、人力資源管理、生產管理、公共關係和其他諮詢服務
廣告	香港公司可設立獨資廣告公司
會計	香港會計師事務所在內地臨時辦理有關業務時，申請的“臨時執業許可證”有效期為二年。香港會計師在內地設立符合內地“代理記賬管理暫行辦法”規定的諮詢公司可從事代理記賬業務
法律服務	香港律師事務所可與內地律師事務所聯營。取消香港律師事務所在廣州和深圳代表處代表的最少居留時間要求。香港律師因個案接受內地律師事務所請求提供業務協助，可不必申請香港法律顧問證

至於廣東的商務服務業未來發展，《關於加快我省服務業發展和改革的意見》提出廣東省要大力發展法律、會計、審計、信息、諮詢、租賃、廣告等中介商務服務業；還要加大開放力度，降低中介服務准入條件，採取獨資、合資、合作等形式，引進一批中外知名的中介機構，發展一批能承接國際業務的優秀中介機構，改變中介服務“小、散、弱”的局面，提升整體服務能力。此外，廣東還將促進商務中介服務產品創新，進一步培育和發展有較大潛力的調查論証、形象設計、戰略策劃、資產評估、投資顧問，公証等專業服務。

2.5 廣東會展業的發展現況

廣東近年積極發展會展業，除多個大型展館包括廣州琶洲國際會展中心、深圳會議展覽中心、東莞現代國際展覽中心等相繼落成外，多家外資展覽公司包括德國杜塞爾多夫展覽有限公司、科龍國際展覽有限公司、荷蘭 VNU 展覽集團、亞洲博聞有限公司等亦先後在廣州設立分支機構。目前在廣州主營展覽業務的企業有 353 家，在深圳有 236 家，當中民營企業佔 90%。

2004 年在廣州舉辦的各種展覽、展銷會共 616 個，其中國際性大型展覽 50 個，包括廣交會，廣州國際照明展覽會等。廣州國際照明展覽會由法蘭克福展覽公司合辦，負責邀請和組織海外廠商和買家。去屆共有 1,200 多個來自內地、香港、台灣、美國等地參展商，逐漸受到海內外業界重視。廣東省內的展覽會數目不斷增加，且越來越專業化和國際化。除照明展外，廣東的廣告展、紡織展、自動化展、家電展、高交會等均已成為全國數一數二的知名大展。

廣東展覽業作為一個產業目前尚處於發展初期，大部份展覽仍屬小規模經營，且個別場館使用率偏低。目前有能力獨立組織展覽活動或擁有品牌展覽會的企業只佔很小比重。CEPA 允許香港會展公司在內地設立獨資企業。但這優惠現已提供給所有外資會展公司。

有關會展業未來發展，《關於加快我省服務業發展和改革的意見》提出了以下幾個方針：

- 要發揮廣東省聯繫溝通海內外的地緣區位優勢，加快發展以國際化、專業化、貿易型為主的會展業；
- 以廣交會、高交會、中小企業博覽會為龍頭，帶動其他具有產業和區域特色的會展業的發展，培育新的全國性、國際化的會展品牌；
- 加強與香港會展業的合作，引進先進的管理方式和經營理念；
- 加強對全省會展業發展的規劃指導，整合展館資源，促進會展業的健康有序發展。

2.6 廣東服務業發展的優勢及前景

雖然珠三角在運輸物流、金融、商務服務、會展等服務行業發展加快，但仍屬於起步階段，相比工業發展仍然相對落後，服務深度不足。不過，廣東服務業發展的市場條件成熟，市場規模在全國屬領先水平，發展空間廣闊，對吸引投資存有一定優勢。

服務業在中國受“條塊”管理限制，例如鐵路和公路運輸便屬於不同部門管理，發展多式聯運便要處理不同部門和地方的關係，複雜的官僚架構影響發展速度。此外，服務業在內地至今未完全對外開放，例如外商投資銀行、保險等仍需中央審批。廣東在引入國際企業加快服務業發展方面，仍須在全國開政策框架下進行。

2.7 港商發展廣東服務業的機會和挑戰

廣東省《關於加快我省服務業發展和改革的意見》提出的多個服務行業發展方向中，不乏需要借重香港，加強粵港合作的地方。此外，為加快服務業發展，《意見》亦提出了要進一步完善 CEPA 框架下港澳

服務業進入廣東省投資的便利措施，鼓勵港澳服務業參與物流、金融、會展、管理諮詢等領域的改革和發展。

珠三角作為香港的主要經濟腹地，香港服務業提供者追隨客戶北上，自然以廣東為最主要的內地市場。貿發局於 2003 年對 797 家服務業進行問卷調查，超過半數已在內地有業務，其中 62.3% 表示在珠三角有業務，20% 表示在珠三角以外廣東地區有業務，但當中最大比例是以香港為基地，派遣人員往返內地。

除港資及外資企業外，內地企業亦開始使用由香港業界提供的服務。除較常用的銀行、室內設計外，內地企業對物流、市場推廣、管理顧問、產品設計、培訓等服務的認識和接受程度亦不斷上升。貿發局的調查顯示，內地企業對香港服務業的印象普遍不錯，感覺有較高專業水平和豐富國際經驗。廣東大力發展服務業，應可為港商帶來更多投資和業務機會。

不過，據貿發局接觸過的部份內地企業反映，他們對香港服務業的實際認識不深，與企業的接觸機會亦不多。雖然現時內地有很多服務企業，但水準參差，他們一般通過業內人士介紹才再作選擇。但港商目前在內地的業務網絡一般較弱，有需要加強和多作宣傳。部份企業認為展覽會或類似活動是接觸相關服務企業的有效平台。如展覽或活動是由有公信力的組織舉辦則更可提高參加者的信心。例如貿發局 2005 年 8 月在廣州舉辦的“香港設計及品牌管理博覽會”，對增加他們在這方面的認識很有幫助，亦能接觸相關企業。

另一方面，廣東省發展本地服務行業，可能會替代部份對香港服務業的需求。香港服務業須研究如何保持市場佔有率及於廣東省發展本地服務業中爭取投資機會。

第三部份

廣東經濟結構轉型對香港作為區域商貿中心的挑戰

分析結構

分析廣東經濟結構轉型對香港作為區域商貿中心，特別是作為南中國主要商貿服務平台的影響，主要從兩個方面著手：

- 香港現有服務業及服務業設施是否仍然足夠滿足廣東未來工業發展的需要
- 廣東本地服務業發展可能對香港構成的競爭

就香港目前在大珠三角擔當的主要功能，比對廣東大力發展的服務行業，本部份集中討論香港在四方面的機遇和挑戰：

1. 貿易平台
2. 區域物流樞紐
3. 國際金融中心
4. 專業及商務服務中心

3.1 香港作為貿易平台的現況

香港作為大珠三角貿易平台主要從兩方面體現：(1) 作為海外商品進入內地市場的平台；(2) 作為內地商品出口海外市場的平台。

據貿發局的調查，60%在珠三角的廠商會通過香港採購生產設備及物資；39%的廣東企業已在香港設有辦事處或分支，13%在香港有業務代理，主要工作是為企業進行採購。2004年，經香港轉口往內地產品共1,091億美元，主要包括：電子及電機產品零部件包括集成電路、電腦磁頭等核心技術產品（份額超過40%），塑膠原料如苯乙烯、聚酯等（超過20%），及其他工業用製品和設備。

除工業用產品外，香港亦是洽商國際名牌產品授權業務的重要平台。據在香港一家授權代理商表示，現公司約60%的業務來自內地。而據業內人士估計，香港約有100家授權商和授權代理。貿發局另一調查顯示，82%受訪歐美日進口商通過香港採購中國內地產品。其中，經香港採購內地產品達41-80%的佔受訪企業22%，達81-100%的佔18%。

香港每年舉辦多個大型國際性商品展覽會，其中已有14個展覽獲世界展覽業協會（UFI）認可。香港的玩具、珠寶、鐘錶、禮品展等已成為世界性重要展覽，是採購這類商品的重要平台。香港展覽會議業協會估計2004年共近40,000家公司在港參加展覽，其中11,000家為

海外 / 區內公司，吸引 32 萬區內 / 海外人士參觀。近年，內地企業來港參展及參觀展覽會的數目亦不斷增加。以香港貿易發展局主辦的展覽會為例，來自內地的參展商由 2001 年的 1,200 家上升至 2005 年的 4,300 多家，每年平均增幅超過 35%。

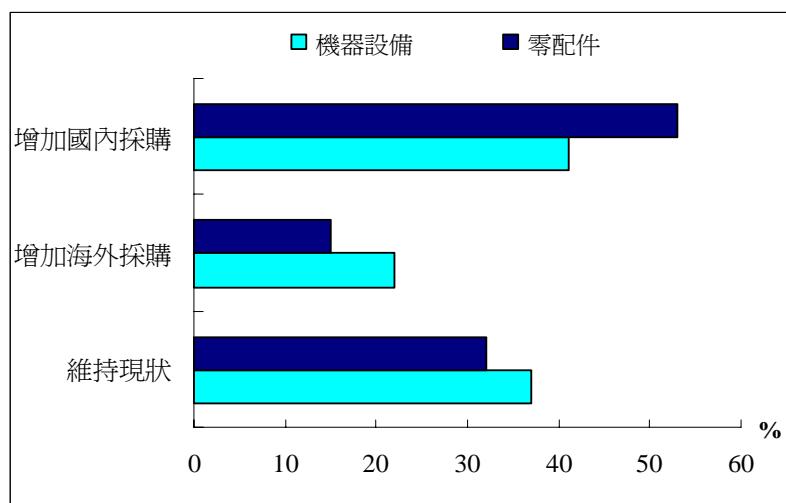
香港作為貿易平台的優劣條件

<ul style="list-style-type: none"> ✓ 地理位置鄰近中國及亞洲區其他主要市場及生產基地 ✓ 自由港，資金及貨物均可自由進出流動 ✓ 本地及國際貿易企業密度高，有集群優勢 ✓ 國際交通便利，方便集中來自世界各地（包括中國內地）的買家和供應商 ✓ 商業配套設施及服務完備（包括金融、運輸、法律等），有效降低交易成本 ✓ 法律制度能夠確保商業交易受到達國際標準的保護 ✓ 市場資訊發達 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ 政策限制，包括： <ul style="list-style-type: none"> ✗ 與內地分屬兩個關稅區，貨物通過兩地海關需要進行清關手續 ✗ 兩地人流不自由流動，內地人來港受簽證限制 ✗ 兩地出入境手續增加交通時間 ✗ 香港經營成本高，各項服務收費偏高 ✗ 現有貿易集群及競爭力主要圍繞輕工業而發展
---	--

3.2 廣東發展對香港作為貿易平台的挑戰

入口方面，過去一段時間廣東製造業加強產業鏈延伸，不少產品的本地配套能力已大大提升，減少進口倚賴。據貿發局去年一份調查結果顯示，大部份受訪公司均表示未來三年會增加在中國採購機器及中間設備。廣東工業發展目標要形成較為完整產業鏈，可預見廣東製造業的進口需求將進一步減少。

內地營運製造業未來採購趨勢



資料來源：香港貿易發展局

石化工業、汽車工業等產業多為大集團式經營，原材料進口或產品出口均傾向直接交易而無須經過中介貿易商。香港的貿易及供應鏈管理優勢則主要是圍繞輕工業而建，若珠三角工業向重化方向發展，傳統輕工業向山區及兩翼，甚至廣東以外地方轉移，香港在處理貨物運輸的功能將有可能邊緣化。

貿易方面，2004年中國內地修訂了《外貿法》並實施《對外貿易經營者備案登記辦法》和《外商投資商業領域管理辦法》，開放了進出口業務。以外商投資企業形式成立的分銷公司，可以在內地從事進口商品的分銷和外貿代理、以及產品採購出口業務，更多貿易公司可能因而選擇在內地設立分支，直接在內地開發業務和服務市場。至於全球零售企業趨向集團式連鎖經營，增加直接從廠商採購的模式，也減少對中間商及中介服務需求。

內地政府正積極吸引跨國採購公司在內地開業，收購產品出口。內地企業競爭力增加，海外採購商為接觸更多內地廠商，也越來越多把採購中心遷往內地。目前，IBM、沃爾瑪、索尼等30多跨國企業已在深圳設立了全球或區域採購中心，有300多家跨國採購機構在運作。廣東在主要產地或集散地發展了一批大規模專業批發市場，亦為買家進行採購提供一站式便利。

香港的展覽會以輕工產品為主要對象，且較多是以吸引歐美買家採購定位。為應付中國內地作為市場的發展需要，近年有部份針對內地市場的世界級展覽會均選擇在內地舉行，如體育用品展(ISPO)、信息及通訊技術展(CeBIT)、頂級奢侈品展(Top Marques)等皆在上海舉行。出口展方面，香港舉辦的展覽會受場地設施限制，可容納的參展商數目增幅有限，且少有具規模的重工產品展。內地及廣東工業向重化工及高新科技發展，香港現有展覽會似乎未能配合內地工業發展轉變。

內地近年利用“產地銷”的優勢，大力發展會展經濟。部份展覽會如照明、建材等更以專業性強、參展企業多等優勢成功建立知名度。內地的展覽業競爭力增加，對香港構成的壓力上升。廣州和深圳現在金融、物流和商貿服務等方面已有一定成績，一般貿易支援服務的需求已可滿足，再進一步提升服務的深度和廣度後，香港的優勢將可能會減低，吸引香港的貿易集群向內地城市轉移。

3.3 香港作為南中國物流樞紐的現況

香港港口於2004年處理的1,788萬標準箱(TEUs)(未包括410萬空貨櫃)貨物，其中在珠三角港口裝卸的貨物共450萬箱(佔總吞吐25%或與中國相關貨運74%)。香港貨櫃碼頭與珠三角貨運約30%通過水運接駁，其餘則靠公路。

廣州處理的貨櫃，超過 60%是運來香港再轉裝遠洋貨輪；珠三角其他內河港亦是主要將貨櫃以內河駁船運來香港。2004 年香港內河貨運共處理 436 萬載貨標準箱 (TEUs)。1999-2004 香港港口貨物主要由轉運貨物增長帶動，期間轉運貨物年均增長 15.2%，佔港口貨物比重由 30% 上升至 47%。

2004 年香港機場貨物處理量超過 310 萬噸，其中 70%與珠三角有關。香港機場貨運站連接珠三角主要靠公路運輸，2004 年香港與珠三角平均每日有 2.7 萬架次貨運車輛過境，645 艘內河貨船進出。

物流運輸網絡協調發展是泛珠協議的十大合作領域之一。當中加強省際高速公路和國省道建設、構建區域鐵路運輸快達網絡、增加區域內飛行航線、促進區域內河航運、海運事業發展及與其他運輸系統的銜接等，無形中可把香港作為區內物流運輸中心的直接腹地大大擴張。按照規劃，珠三角的對外交通網絡將形成 7 條高速公路、8 條鐵路向泛珠三角經濟腹地輻射。

廣東省交通廳已分別與福建、江西、湖南、廣西、海南周邊五省區交通廳簽訂省際公路規劃建設備忘錄，就兩省省際幹線公路的規劃銜接達成共識。2004 年國務院通過了《中長期鐵路網規劃》，確定加快廣州鐵路樞紐和廣州及深圳集裝箱中心建設。有關加強廣東與香港連接，協議包括加快港珠澳大橋的規劃、論証、建設進度。香港與珠三角西部建立更直接通道後（西部通道、港珠澳大橋），香港物流覆蓋範圍將更有效地擴展。

香港作為華南物流樞紐的優劣條件

<ul style="list-style-type: none">✓ 地理位置及港口天然環境好✓ 一流港口及機場設施，效率高、管理系統先進，貨物周轉快、開放予交收的時間長、安全✓ 國際聯繫網絡發達，服務輻蓋全球主要城市，班次頻密✓ 自由港✓ 海關效率高，政策透明	<ul style="list-style-type: none">✗ 政策限制：與內地分屬兩個關稅區，貨物通過兩地海關需要進行清關手續✗ 成本高，特別是過境運輸費用和碼頭處理費高✗ 過境交通有待進一步改善✗ 缺乏散貨碼頭及專用碼頭設施✗ 倉儲、堆場、物流園等用地或設施相對較少和較貴✗ 與內地鐵路貨運能力不足
--	--

3.4 廣東發展對香港物流樞紐地位的挑戰

廣東加強泛珠區內的交通運輸聯繫可直接增加廣東省物流業的貨源，間接增加香港機場和港口的貨源；但另一方面廣州和深圳的物流基礎設施不斷改善，貨物處理能力不斷提高，國際聯繫加強，香港要面對的進出口貨物分流壓力將進一步增加。例如：深圳港近年發展迅

速，船航班次及貨物處理量不斷上升。2005 年深圳港口共處理集裝箱貨物 1,620 萬 TEUs（香港 2,240 萬 TEUs）。業內人士估計，深圳的處理量可望在未來兩三年超越香港，特別是香港貨柜碼頭已停止擴充，只維持在 24 個泊位。

雖然廣州和深圳機場的國際航班受中央規劃限制，暫時未有突破性發展，但值得留意美國 FedEx 於 2005 年 7 月和廣州機場簽訂協定，將廣州機場作為其亞太區的運輸中心，預計 2008 年啓用。此外，2004 年 7 月中國和美國簽訂有關第七航權 ASA 協議，中美貨機班次將由每星期 54 班增加至 2010 年的 249 班，雙方可選擇任何城市作航線。廣州機場已經與泛珠三角區內的成都、南寧、長沙和貴陽開通了“多點報關，機場驗放”的快速通關模式，大大增加了泛珠企業利用廣州白雲機場進出口的靈活性之餘，也降低了運輸成本。

廣東物流業大力發展多式聯運，特別是距離較遠的內陸省份，鐵路是重要運輸模式，「海鐵聯運」將會是讓泛珠內陸省份利用廣東增加出口運輸能力的重要發展方向。不過香港與珠三角運輸以公路和水路為主，香港碼頭要爭取泛珠的鐵路貨物，便要加強與廣東鐵路編組站及集裝箱中心的物流運輸聯繫。2004 年廣東鐵路貨量共 1.9 億噸，其中外省貨約佔八成，主要是與泛珠省份的貨物，當中湖南最多，其次是貴州和江西。目前泛珠一些城市如成都，南昌亦已開始實施「五定」班列至深圳港口，加強了廣東與泛珠地區的貨運聯繫。

廣東物流業越來越開放，吸引大量外資及港資參與提供多類型的物流和增值服務。另一方面，香港成本貴，加上堆場和物流園等設施相對較少，現有工商業用地政策亦諸多限制，物流企業都會只選擇香港港口轉運，甚至將物流管理部份的業務亦轉移往內地投資。內地進出口貿易開放及銀行等配套服務完備後，部份在香港的貿易公司可能在內地開設分支，直接在內地付貨及提貨，無須經過香港。

利用香港港口轉運亦可能因內地海關及貨運管理系統改善而減少。廣東近年實施電子海關政策，企業與海關和碼頭聯網，可預先通過電腦報關。廣東口岸海關效率提高，則更突顯香港成本高昂的不利因素。

香港港口以發展集裝箱運輸為主，但廣東工業發展將向重化工方面傾斜，香港的碼頭設施並不適合，可能因而流失這方面的新增貨源。珠三角傳統工業加快外移，同時若廣東上游工業完成建設，本地原材料採購能力增加，香港固有的貨源亦有可能受影響，因而加快經香港港口運輸貨物的流失。

3.5 香港作為中國的國際金融中心角色

金融存在的目的是資金融通和為經濟活動提供服務支持，包括提供交易媒介和支付結算系統。在國際資金融通方面，香港擔當的角色包括：

- (1) 將海外（包括香港）的儲蓄和資金中轉到內地作投資。具體操作包括內地企業在香港上市、發債及貸款，海外資金通過各類型管理基金投資內地，部份外商在內地投資亦在港融資。至 2005 年底，共有 335 家內地企業（紅籌、H 股、私營）在香港上市，集資超過 3 萬億港元，其中在香港上市廣東 H 股企業 14 家，首次上市集資額 86 億港元。
- (2) 將內地的儲蓄和資金中轉到海外投資。雖然中國有外匯管制，人民幣亦不能自由兌換，但透過內地企業在香港投資開設辦事處，及內地逐步開放資本帳，香港這方面可發揮一定作用。目前國家部份外匯儲備有在香港管理，幾家國有商業銀行的財資中心設在香港，保險機構和社保基金在香港作外匯投資。

香港金融市場為內地企業在進行經濟活動時提供的服務主要包括貿易服務及融資，設備融資等。香港無外匯管制，銀行國際網絡強健，能方便快捷地安排與全球不同地區的交易結匯。因此，大部份在香港設有辦事處的內地企業均表示他們在香港的主要功能是負責海外採購和銷售。香港也一直是在內地企業安排機器及設備租購租賃的地方。2003 年估計這類跨境租購租賃業務超過 60 億港元。

香港是地區性結算中心，實行港元、美元及歐元即時支付結算系統。目前參與美元結算系統的境外銀行數目已超過 100 間。為提高香港與內地之間支付結算程序的效率，方便內地機構利用香港作為國際金融交易平台，香港與廣東已實現(1)港元支票在廣東的雙向結算機制及(2)粵港港元及美元即時支付互通安排。

香港作為中國國際金融中心的優劣條件

<ul style="list-style-type: none">✓ 金融市場開放，外匯及資金流動不受限制✓ 擁有大量來自全球各類型金融機構，市場流通性高，融資成本低✓ 市場深度高，金融產品多元化，可用多種貨幣交易✓ 支付結算系統先進，安全，有效率✓ 稅制簡單，稅率低✓ 良好的監管及法律制度	<ul style="list-style-type: none">✗ 主要是政策限制，包括：<ul style="list-style-type: none">✗ 內地與香港之間資金流通有限制✗ 香港金融機構未能全面進入內地銀行、債券和股票市場✗ 香港的人民幣業務範圍限制✗ 香港銀行與內地分行的資金及存款不能自由調度使用
--	---

3.6 廣東發展對香港國際金融中心的意義

廣東金融業發展只是起步階段，深度和效率遠比不上香港，且內地仍然有外匯管制，因此在涉及國際資金融通與經濟活動方面，香港的競爭力和優勢明顯。廣東政府對此亦很明白，因此在發展定位上，《關於加快我省服務業發展和改革的意見》提出要充份發揮香港國際金融中心作用的基礎上，逐步完善以廣州、深圳為重點，中等城市為依托的金融服務分工體系。香港的金融企業可擔當總部角色，負責統籌協調在廣東不同城市、不同分行的業務。

CEPA 框架下，香港金融機構在廣東應可為銀行體系改革扮演一個較為重要的角色。而廣東金融發展亦可為香港作為金融平台提供更多層次、更多數量的參與者。金融合作是 CEPA 內容的重要組成部份，具體合作措施包括：

- 內地支持國有獨資商業銀行及部份股份制商業銀行將其國際資金外匯交易中心移至香港
- 支持內地銀行在香港以收購方式發展網絡和業務活動
- 內地在金融改革、重組和發展中支持充份利用和發揮香港金融中介機構的作用
- 支持內地保險企業以及包括民營企業在內的其他企業到香港上市
- 允許符合條件的內地期貨公司及創新試點類證券公司在香港設立分支

經協商同意，香港個人人民幣業務（包括存款、兌換、匯款和銀行卡）自 2004 年初陸續推出。內地與香港現正商討把香港人民幣業務範圍擴闊的可行性，而在“十一五”規劃中，亦包括了保持香港國際金融中心地位。

3.7 香港專業和商務服務中心的角色

香港的專業和商務服務集群包括法律、會計、金融服務、設計、資訊、商業及管理諮詢及一系列其他中介服務，協助香港企業促成眾多連繫內地與全球不同國家地區、不同層次參與者的商業交易投資項目，使香港成為眾多與中國內地有關的貿易、投資活動的引發者和策動者。

香港作為投資銀行活動中心和基金管理中心，投資銀行和基金管理公司與私人銀行、證券經紀業、保險業及很多重要專業服務如法律和會計都有緊密聯繫。例如為內地企業在香港上市公開發行股票便需要會計師進行資產審核；為內地企業與海外企業進行收購合併便需要法律顧問服務。亞洲十大收購合併法律顧問中 6 家均在香港有重要業務。

貿易物流方面，香港優越的船務、銀行、保險、通訊、廣告、公証、仲裁等服務配套亦是支持香港在國際貿易物流中擔當重要管理和統籌角色的原因，吸引約 2,000 家從事批發零售和進出口貿易的跨國企業在香港設立地區總部或辦事處。

香港的商業管理及顧問服務機構很多是國際知名企業，且很多是由國際業界的前任顧問或跨國公司的前任高級管理人員創辦，擁有國際視野和實戰經驗，為區內企業提供有用可行的市場策劃及管理等諮詢。

香港不同服務業及產業集群之間關係密切，除可增加交易效率和降低成本外，亦有助企業創新，增加活力。例如香港的私人融資基建及地產項目發展迅速及具有競爭實力，其中原因是香港企業能夠整合一系列專業及商務服務，包括設計、建造、工程、法律、財務、公關等。香港專業和商務服務業為內地企業提供服務的形式多樣化，除了在內地成立公司或代表處服務客戶外，因著個別服務業的特質，不少服務業者均以香港為基地，按實際需要派遣人員往返內地處理個別項目。此外，亦有內地企業是通過在香港的分支機構獲得服務。

香港作為專業和商務服務中心的優劣條件

<ul style="list-style-type: none">✓自由經濟體系，企業設立手續方便，企業經營模式靈活✓稅制簡單，稅率低✓現有專業及商務服務集群規模可觀，國際性強✓國際交通及通訊便利，有利世界各地專家聚首合作交流✓與內地全國省市聯繫方便，有利管理內地業務✓香港生活條件有利吸引海外專才來港居住提供服務✓英語水平高	<ul style="list-style-type: none">✗政策限制方面：<ul style="list-style-type: none">✗以香港為基地的服務業提供者不能申請內地私家車牌，必須以公共交通到珠三角提供服務✗香港中小型服務提供者較難參與內地服務市場✗香港經營成本高
--	---

3.8 廣東發展商務服務對香港的影響

廣東發展本地服務行業，為一般貿易、投資活動提供配套服務支援，一定程度會替代部份香港服務業的需求，特別是與日常運作關係密切的服務，例如銀行、物流、會計等，會減低對香港服務支援的倚賴。對於大型跨國投資項目，例如內地企業與海外企業進行收購合併等，由於需要的專業及商務服務類別較多，要求較複雜，甚至有可能需要諮詢或借調海外專家來港協助處理，這方面香港仍會保持優勢。另一方面，香港專業和商務服務中心定位也可針對內地企業「走出去」的需要，提供區域性、全球性、高增值、高層次的整合服務。

第四部份

總結及建議

4.1 廣東產業調整對香港經濟的影響

過去二十年，珠三角經濟起飛，為香港企業創造了大量財富。「前店後廠」的經營模式亦為香港經濟發展及轉型注入了動力。珠三角工業面對成本上升的壓力，發展已向重化和高科技方向發展。在廣東工業結構優化改變下，香港傳統輕工業將何去何從？此外，廣東產業轉型，香港服務業若不能配合重化工及高新科技產業的發展需要，香港整體經濟可能與廣東脫節，未來在整個地區的發展中可能被受「邊沿化」。

中央政府非常支持香港，溫家寶總理於去年9月巡視廣東時強調珠三角要加強與香港的溝通和協調，積極發展與香港的全面合作。在「十一五」規劃建議中，亦特別提出支持香港發展金融、物流、旅游、資訊等服務業，保持香港國際金融、貿易、航運等中心的地位。

雖然中央支持和協調對香港維持金融中心發展很有幫助，但在無須中央審批協調的領域，如物流、批發採購等，未來發展將視乎香港與珠三角城市的競爭力差距而定。中國入世後，市場越來越開放，香港過往擁有的政策性優勢已經逐漸減少，區內經濟活動佈局最終是由市場力量決定，香港必須及早認清形勢，作出應對策略。

廣東省產業結構調整內容包括三方面：(1)工業適度重型化；(2)以電子資訊業為主體推動企業技術改造和創新；(3)大力發展服務業。2000年以來，廣東汽車、石化等重大項目推進迅速，目前重工業比重已超過輕工業，產業結構已實現適度重型化。廣東將加大對企業技術改造和創新投入支援力度，在珠三角形成高新技術產業密集區。廣東還將加強政策引導，加速傳統工業向山區及兩翼轉移。廣東大力發展服務業，一方面可為香港業界帶來商機，另一方面廣東服務業配套越來越完善，加上貿易及進出口權完全開放，國際聯繫增加，對香港作為貿易及物流中心帶來的競爭將日益增加。

4.2 工業產業調整 -- 紿廣東政府的建議

粵港工業發展一體化：「前店後廠」只是反映粵、港兩地工業在不同增值環節的分工，實質香港在內地的企業是廣東工業的一部份，因此在整體政策規劃過程中，對粵、港企業應一視同仁，例如在產業優化過程中提供的政策支持及市場機會，包括成為大型重化項目的設備或

零部件供應商，粵、港企業可享受相同待遇。

因應市場需要，協助企業提升：工業沒有夕陽產業，只有夕陽產品和夕陽的生產模式，因此首要目標是要推動現有企業提升技術和創新。珠三角現有的產業集群完整、互動性強，上下游配套，且已培育一批技術人才，可轉型配合工業提升。

加強粵港合作，優化企業：協調利用粵港雙方的優勢，吸引成功企業進來和幫助現有企業提升。包括加強兩地大學及科研機構的合作，研發新技術及產品供廣東及香港企業共同應用，提高競爭力；建立兩地大學與企業間的合作機制，培訓所需管理及專業人才。

改善基建，配合遷移：傳統產業向山區及兩翼遷移要有完善的基建及物流配套，改善投資環境，方便企業利用珠三角平台優勢，維持競爭力。

粵港合作，對外推廣：外國投資者對珠三角作為低增值加工工業生產基地的印象深刻，但在高技術產業發展及開拓中國市場方面，長三角的名氣及吸引力遠高於珠三角；外商對香港服務業在廣東工商業發展中的作用亦了解不深。因此，粵港政府應加強合作，聯手到海外推廣宣傳珠三角的工業潛力及香港服務平台優勢。

4.3 工業產業調整 -- 紿香港政府的建議

人才資源：廣東發展重化及高新科技行業需要大量技術及管理人員，除加強專業及技術人員培訓，發展香港為人才培訓中心外，亦可引入更多海內外研發、專業及管理人才，以香港為基地，支援珠三角工業發展需要，具體措施可包括：

- 進一步優化香港生活環境（包括空氣質素及國際學校學位）
- 簡化外地（包括內地）科技專才來港工作和居留的手續
- 簡化及明晰企業內地員工到香港培訓的入境政策及手續
- 簡化在香港有居留權外藉人員進入廣東的入境手續
- 加快建設與廣東快速客運鐵路連接的網絡及其他跨境交通服務，包括直昇機服務
- 促請廣東增發粵港兩地私家車牌照

技術轉移和整合：利用香港在知識產權保護、資訊、金融等方面的優勢，發展香港為技術轉讓及整合平台，引入科技企業，促進新技術轉換為應用方案供廣東工業企業使用。

培養工業支援服務新優勢：汽車、化工等工業產業涉及的運作流程多而複雜，需要的支援服務亦相應增加。香港服務業如可配合到廣東的轉型發展需要，亦可協助香港企業在廣東轉型過程中成功轉型，港府

可進一步研究廣東工業轉型帶來的新支援服務需求及香港的市場機會，從而制訂向海外宣傳利用香港為基地服務廣東市場的策略和培養本地人才和行業。

企業轉型：香港現有 5 萬多企業在珠三角，但當中多大比例企業將受廣東轉型而需要淘汰或遷移並不清楚。為制訂有關輔助企業轉型政策，港府有需要進一步研究分析在珠三角受影響行業，以及分析香港企業歷年累積的技術可如何配合廣東工業進化而轉型。例如港商豐富的金屬表面處理技術是否可轉型為汽車工業配套，而其他技術又是否可以發展石化的下游產業如塑膠薄膜及其他高增值原材料等。

4.4 工業產業調整 -- 紿香港業界的建議

教育宣傳：香港商會應加強對香港業界宣傳教育廣東工業結構調整的發展和企業轉型、提升技術水平的重要性。

提高增值：企業必需正視產業提升的迫切性，積極考慮提高生產效率、產品檔次及增殖能力的策略。業界應多加討論如何向價值鏈上游轉移以及改變生產模式的策略方向，例如引入海外企業夥伴，提高生產技術水平及擴大規模等。

創新經營：企業可善用廣東大力發展高新科技產業的機會和香港的優勢，開創更具競爭力的新經營模式。例如利用香港在吸引人才、國際聯繫等優勢，在香港進行產品開發、國際市場推廣和供應鏈管理，然後將生產分判給在珠三角不同的廠商生產

把握商機：企業可把握機會，利用珠三角上游產業發展增加本地採購，降低成本；或考慮擴闊投資領域，實現工業投資多元化。

發展品牌：企業可考慮利用發展中國內銷市場帶來的規模效益，實現生產轉型，加強產品開發及技術創新能力，並發展品牌

4.5 如何協助港商爭取廣東服務業發展帶來的機遇

廣東方面：

- 建立“CEPA 實施協調機制”，協助香港服務業提供者能順利在廣東設立辦事處、投資或與內地企業合作、或提供跨境服務；
- 在政策環境許可下，採取靈活措施，讓香港中小服務提供者可以更容易在廣東投資開業，例如容許企業有更靈活的投資項目分期驗資時間表；
- 與中央商討，加快在全國範圍對香港服務業開放，或以試點形式

- 優先在廣東省深化對香港服務業開放；
- 增發粵港兩地私家車牌照，方便香港服務業到廣東提供跨境服務。

香港方面：

- 香港服務企業要配合廣東企業優化發展的需求和客戶要求提升，提高服務質素；
- 香港服務業提供者需要增加對廣東市場的時間和資源投入，建立網絡、口碑，加強與客戶接觸；
- 有關中介機構亦可協調香港服務業界向內地企業推廣宣傳，提高廣東企業對香港服務業的功能和優勢的認識，並在可行情況下安排香港服務業界與有關管理部門及企業會面交流；
- 研究在廣東省發展本地服務業的過程中爭取投資機會。

4.6 如何鞏固香港商貿平台的未來發展

擴大貿易集群規模：內地進出口貿易完全開放，廣東服務業配套能力逐步增加，香港的貿易集群向廣州、深圳遷移的誘因將會增加。香港要繼續作爲主要貿易中心，必須擴大貿易集群的規模；可考慮加強宣傳香港在法律保障、國際連繫、稅務等方面優勢，吸引更多海外及內地公司（供應商、採購商及服務商）來港開發業務，以及利用香港作爲營運總部。

加強貿易平台功能：因應廣東工業結構的發展需要及內地展覽業的競爭，有必要加強香港貿易平台的功能。一些可考慮的具體措施包括：隨著亞洲博覽館落成啓用，可試辦更多元化的展覽會，包括機械裝備和高新技術展覽等；盡快擴充香港展覽場地設施，增加參展商數目；加強香港展覽會在出口導向和國際性強的優勢，增加區內不同地區的參展商，爲國際大中小型買家提供豐富多元選擇的一站式採購平台。

提高服務平台功能及效率：除增加兩地投資貿易便利程度外，加強香港作爲內地企業籌集外幣及人民幣資金平台的作用；提高國際商務旅客到珠三角考察的便利程度，進一步加強連繫廣東主要城市的交通服務和過境效率；與內地磋商進一步簡化商務簽證手續及內地商務人士入境過關手續，方便內地商人隨時來港會見海外客人及洽談業務。

改善過境運輸的效率和成本，吸引貨主通過香港出口和進口：改善口岸的瓶頸問題，繼續進行口岸和內陸海關改善措施，實施一地兩檢及全面電子化報關；加強香港碼頭及機場與內地物流園/海關電腦聯系和合作，推動貨運「直通」服務；加快啓用西部通道及港珠澳大橋建設；加快與廣東協調取消香港貨櫃車「入線」制度。

加強香港對廣東山區、兩翼以至泛珠的「漏斗效應」，增加香港港口的貨源：加強與廣東樞紐物流園區（包括航空、公路及鐵路物流中心）與香港港口的聯運接駁能力及貨物直通服務；強化與廣東東西兩翼的運輸接駁能力，包括河運及海運。

針對廣東重化工業發展的上下游產品進出口需要提供服務：例如加強為機械及汽車零部件提供運輸和物流管理服務，增加香港貿易物流平台的功能。

加強香港空運的服務和聯繫，配合廣東及內地各省大力發展高新科技產業的需要：透過航權商討和航空協議，不斷擴大香港國際機場的國際及內地航線網絡；加強與內地機場與海關合作，增加香港機場與內地的貨物直通服務。

發展香港成為區內高價值貨物的物流配送及管理中心，可考慮：在機場或碼頭附近設立物流園等設施；進一步開放工業村及工業大廈作配送及管理中心用途；加強機場及港口與內地的貨物直通服務；設立香港物流相關設施的電子資料庫，吸引跨國企業在港設立物資配送及物流管理中心。

發展香港為服務內地的技術支援及維修保養中心，配合內地，特別是廣東，發展重化工業及高新科技產業的支援服務需要。

4.7 加快引入廣東企業以增加香港平台實力

利用國家“走出去”及內地企業來港開辦企業的政策，吸引更多廣東企業來港：

- 內地製造及貿易商在香港開拓國際銷售和採購業務，可提高香港貿易平台的群聚效應；
- 科技及重化工業在香港金融市場籌集資金，可增加香港作為內地項目融資中心的功能和地位；
- 金融機構在香港設立據點管理外匯，可增加香港金融市場的交易規模；
- 證券及期貨公司在香港經營業務，可增加香港金融平台將內地的儲蓄和資金中轉到海外投資的功能；
- 企業集團在香港設立國際總部，可增加香港作為中國市場門戶的地位和作用。

-- 全文完 --