

《「十一五」與香港發展》經濟高峰會
程序表

日期 : 2006年9月11日(星期一)

時間 : 08:30 – 19:00

地點 : 香港會議展覽中心6字樓(港灣道入口)

全體會議 : 從整體角度看第十一個五年規劃帶來的挑戰和機遇
08:30 – 12:50
(601室)

- 08:30 – 09:00 登記入座
- 09:00 – 09:10 行政長官致開幕詞
- 09:10 – 09:40 國家「十一五」規劃簡介 -
(國家發展和改革委員會財政金融司司長徐林先生主講)
- 09:40 – 10:10 廣東省「十一五」規劃簡介 -
(廣東省發展和改革委員會主任陳善如先生主講)
- 10:10 – 11:10 討論環節
- 11:10 – 11:20 小休
- 11:20 – 12:50 討論環節(續)

~全體會議部份結束~

大合照暨午宴
12:50 – 14:00
(608室)

- 12:50 – 13:00 大合照
- 13:00 – 14:00 午宴
-

專題小組討論, 14:00 – 17:00

- ◆ **商業及貿易 (604 室)**
- ◆ **金融服務 (605 室)**
- ◆ **航運、物流及基礎建設 (606 室)**
- ◆ **專業服務、信息、科技及旅遊(607 室)**

14:00 – 15:15 專題小組討論 (同步進行)

15:15 – 15:30 小休

15:30 – 17:00 專題小組討論(續) (同步進行)

~專題小組討論部份結束~

行政長官記者招待會

18:00 – 19:00

(601 室)

18:00 – 18:05 行政長官開場發言

18:05 – 18:10 財政司司長就專題小組討論綜合匯報

18:10 – 18:15 商業及貿易小組召集人匯報

18:15 – 18:20 金融服務小組召集人匯報

18:20 – 18:25 航運、物流及基礎建設小組召集人匯報

18:25 – 18:30 專業服務、信息、科技及旅遊小組召集人匯報

18:30 – 18:35 行政長官總結發言

18:35 – 19:00 答問時段

~ 結束 ~

《「十一五」與香港發展》經濟高峰會

「十一五」為香港帶來的機遇、挑戰和前瞻

行政摘要

國家「十一五」規劃明確「支持香港發展金融、物流、旅遊、資訊等服務業，保持香港國際金融、貿易、航運等中心的地位」。特區政府及社會各界必須認真研究「十一五」規劃為香港帶來的機遇和挑戰，並及早作出積極的具體回應，為香港經濟注入新的增長動力，同時為國家的經濟發展作出貢獻。

2. 金融是香港未來各行業中的重中之重。雖然香港是亞太區內主要的國際金融中心，但與紐約及倫敦般的國際金融中心相比差距甚大。香港金融業的發展過往受制於規模較小的本地經濟，但國家在「十一五」期間經濟持續擴張及繼續改革金融業，正提供更廣闊的空間讓香港的金融業發展。面對全球及亞太區內金融業的急劇發展，香港必須盡快將其中心地位大幅提高。香港要充分發揮為內地、在國際間、本地層面以及在人民幣逐步國際化下的資金融通角色，提升香港與內地金融基礎設施的聯繫，加強香港作為投資平台及在風險管理方面的角色。業務方面可研究進一步發展商品期貨市場、外匯期貨合約市場、保險業及資產管理業務。此外，香港需要詳細研究其他發達金

融中心的監管標準，與及在推動市場發展的做法，從而找出可借鏡之處。香港既要吸引內地企業及資金利用香港作為金融中心，也要維持香港高度國際化的金融業。

3. 國家在「十一五」規劃時期的持續經濟發展，將有助提升香港作為全國最主要的國際貿易中心地位。在國家以自主創新為大前提的發展策略下，香港在創新及科技發展方面的有利條件，可為國家發揮積極作用，推動香港和內地特別是珠三角地區的產業，利用創新科技來提升技術、發展品牌。此外，服務貿易在香港經濟近年扮演日益重要的角色。在「十一五」規劃的推動下，內地將大力發展法律、會計、諮詢、信息服務、旅遊等商業服務，亦鼓勵有條件的企業「走出去」。香港的商業服務提供者應加強與內地合作，透過 CEPA 擴大兩地的業務。香港亦應提供方便讓更多服務提供者來港發展，並同時協助本地業界提升競爭力，進一步發展香港作為國際服務平台、「服務之都」。

4. 航運業和物流業的發展息息相關，因此香港在鞏固國際航運中心地位的同時，必須加強物流業的競爭力。面對「十一五」規劃所帶來的機遇和挑戰，香港必須在政策及措施方面作出多方面適當的調整，以強化香港作為國際航運中心的地位。香港要充分發揮和珠江三角洲地區沿海港口運輸系統的整體優勢，避免資源重疊、浪費，及可能出現的惡性競爭，加強與內地不同的地區和城市之間就有關交通基建的規劃研究進行磋商和協調，及加強香港和大部份泛珠城市在海、陸、空上的連繫。此外，政府亦要致力提高跨界貨運效率、促進資訊科技在物流業界的應用、增加碼頭的後勤用地等來提升香港物流業的競爭力。空運方面，政府會致力擴展本港的航空網絡，積極與內地和澳門協調和研究提高空管效率，而機管局與其商業伙伴正大力投資以提升機場的設施和效率。

5. 綜合而言，香港應更好地發揮「一國兩制」的獨特優勢，強化香港作為內地與海外市場的橋樑作用和領先國際城

市的優勢，進一步增強香港「外引內聯」的能力，以面對區內日益加劇的競爭，並為國家經濟建設現代化和國家經濟融入國際體系作出有力的貢獻。就「十一五」規劃，香港的總體回應策略重點包括：（一）加強香港的國際化及增強香港的國際競爭優勢；（二）加強香港與內地，特別是珠三角的溝通、合作和融合；（三）加強人才培訓及匯聚；（四）加強環保以鞏固亞洲國際大都會的地位；（五）強化「香港」這個獨特品牌。

財政司司長辦公室
經濟分析及方便營商處
2006年9月

《「十一五」與香港發展》經濟高峰會

「十一五」為香港帶來的機遇、挑戰和前瞻

目的

本文旨在探討「十一五」規劃的實施為香港經濟帶來的機遇和挑戰，分析香港在國家經濟社會發展過程中可扮演的角色和發揮的功能。特別在「十一五」規劃明確「支持香港發展金融、物流、旅遊、資訊等服務業，保持香港國際金融、貿易、航運等中心的地位」的背景下，就如何發展香港的國際金融、貿易及航運中心，令香港在這幾方面達致和維持世界最頂級行列，提出一些策略性分析和建議。

背景

2. 「十一五」規劃為國家今後發展訂下了新目標和新任務，標誌着國家經濟在「十五」快速發展的基礎上，以立足科學發展，着力自主創新，完善體制機制，促進社會和諧，進入另一階段的國民經濟持續快速增長期，達致協調健康發展和社會全面進步（國家「十一五」規劃的重點內容請參閱附件一）。在國家要轉變發展觀念，通過擴大國內需求、優化產業結構、節約資源及保護環境、和增強自主創新等方式，推動可持續發展的前提下，特區政府及特區社會各界必須認真研究「十一五」規劃為香港帶來的機遇和挑戰，並及早作出積極的具體回應，

以確保香港在國家全面發展經濟的過程中，能有效發揮「背靠祖國、面向世界」的優勢，為香港經濟注入新的增長動力，同時為國家的經濟發展作出貢獻。

3. 國家「十一五」規劃也提出已形成城市群發展格局的區域，要繼續發揮其帶動和輻射作用，並要加強城市群內各城市的分工協作和優勢互補，以增強城市群的整體競爭力。在這背景下，香港亦要因應廣東「十一五」規劃所作出的具體發展大計，考慮如何增強與珠三角區域城市群的整合和協作，適時與珠三角區域的綜合交通基建發展配合和順利接軌，更好的發揮作為一個國際城市經濟體系的功能（廣東「十一五」規劃的重點內容請參閱附件二）。

4. 對香港更直接有關的，是「十一五」規劃明確指出「支持香港發展金融、物流、旅遊、資訊等服務業，保持香港國際金融、貿易、航運等中心的地位」。國家不單肯定香港的優勢地位，更表明對香港在國家發展過程中的角色和功能定位。

5. 下文將重點從策略上討論如何保持和強化香港國際金融、貿易、航運等中心的地位；以及在「十一五」規劃所帶來的種種機遇和挑戰下，香港應如何應對。

國際金融中心的發展

6. 金融是香港未來各行業中的重中之重。正如鄧小平所說，金融是現代經濟的核心。如何在競爭激烈的新形勢下保持及提升香港的國際金融中心地位，帶動經濟發展，是香港能否保持領先發展優勢的一個非常重要環節。

7. 經過多年的發展，香港已成為亞太區內一個主要的國際金融中心。金融業對本地生產總值的直接貢獻為 12.2%〔2004 年〕，並僱用接近 18 萬人；全球規模最大的 100 家銀行中，有 69 家在香港有分支機構；香港股票市場，去年集資額在全

球排行第五，以首次公開招股(IPO)金額計算，更是亞洲最大；主板與創業板的總市值合計是全球第八，亞洲第二；香港交易所的研究指出，香港上市備兌權證的成交金額，在2003年是全球第一；本地的資產管理活動發展迅速，管理的資產過去五年以年均25%高速增長，到2005年底超過45,000億港元；面對區內其他金融中心的競爭，香港仍然是許多私募基金及對沖基金設立亞太區總部和辦事處的首選；與金融業有關的專業服務，包括會計、管理諮詢、法律和精算，服務質素，專業知識及辦事效率，皆處於世界頂尖的水平。

8. 然而，香港並不能因過去的成就而自滿。從附件三可見，以經濟增值額計算，倫敦的金融業務是香港的二倍多，紐約是香港的三倍多，而東京則是香港的五倍多。根據金管局早前的研究顯示，金融業對紐約的直接經濟貢獻大約為30%，遠比香港的12%高。經過政府及金管局多年來的推動，香港債市的已發行債券餘額相等於其本地生產總值的56%，遠低於先進國家平均100%以上的水平。外匯交易額全球排名第六，但與位居前列的金融中心比較，差距多年來在逐步擴大。因香港能源及商品期貨市場未能發展，在過去數年能源及商品價格飆升及大幅波動時，香港的金融業也未能受惠於對有關風險管理及顧問服務需求上升所帶來的商機。此外，金融業最講求創新，香港在發展新興或迅速崛起的金融業務範疇，過去大多只能跟隨世界潮流，未能領先同儕：例如房地產投資信託基金，在美國與澳洲等地已經有超過二十年、早已發展成熟，香港要到2005年才正式上市，比新加坡也遲了三年。

9. 香港金融業的發展，一方面受制於規模較小的本地經濟，另一方面是由於亞洲多個金融中心並存，未能形成一個像紐約或倫敦規模的中心有密切的關係，這令香港在很多金融領域內未能藉經濟規模而處於世界領導位置。然而中國的冒起，與及國家在「十一五」期間繼續改革金融業，正逐漸改變這些局限，並提供一個更廣闊的空間讓香港的金融業發展。此外，亞洲經濟的急速發展及逐步一體化，也為香港帶來了新機遇。

例如亞洲區內的財富管理，已成為香港金融業其中一項極具潛質及挑戰的業務，而且所涉獵的服務、產品及顧客層面廣泛，因此，如何進一步發展香港成為區內的資產管理中心，鼓勵金融產品的創新及擴大客源，值得深入探討。

10. 另一方面，區內其他金融中心也在迅速冒起。上海與北京都希望成為中國的金融中心。新加坡、悉尼及首爾等區內城市也在大力推動不同領域的金融業務。此外，全球資金趨向自由流通，也令部份金融活動及人才集聚到規模大、流動性高及產品品種豐富的歐美市場，令強者愈強，從而對亞太區內的金融中心構成挑戰，也對亞太區內金融中心的整合帶來壓力。在這樣的形勢下，香港必須盡快加大發展國際金融中心的力度，創造凝聚效應，將中心的地位大幅提高。

11. 本地金融監管及有關機構，包括金管局、證監會、保監處、香港交易所等，為保障投資者、監管中介人及提升業界專業水平，推動金融業發展，作出了重大貢獻。香港可靠、穩健的監管體制，早已獲得國際的認同。然而，業界也間有意見，認為香港的監管要求與瞬息萬變的世界市場發展步伐有時未能協調；而某些監管範圍、方法及尺度也有過嚴情況，導致遵從成本偏高、影響金融創新及令個別金融業務發展受到掣肘。

12. 政府及各監管機構，如何積極推動市場發展，而又同時維持國際級的監管及管治水平，在兩者之間取得平衡，避免角色衝突，並進一步加強政府及各監管機構與業界的溝通，是香港需要不斷深入探討的議題。其他發達金融中心在各金融業務及範疇的監管標準，與及在推動市場發展的做法，值得詳細研究，與香港作出比較，並從中找出可借鏡之處。

13. 中國經濟急速冒起，內地不少機構透過香港籌集各類銀行貸款和融資。自九十年代開始，香港更成為內地企業在境外上市集資的主要地點。由 1993 至 2006 年 6 月，內地股份有限公司（H 股）、內地有關公司（紅籌股）和內地民營企業在

香港一共籌集了超過 12,400 億港元，佔期間香港股市總籌資金量 50% 以上。至 2006 年 6 月底，共有 350 家內地企業在香港股市上市。隨著國家經濟繼續發展，國內金融市場在「十一五」規劃下進一步改革開放，加上預期人民幣將以循序漸進的方式走向國際化，將為香港的金融業帶來新的挑戰和機遇。

14. 儘管國家「十一五」規劃明確支持香港國際金融中心的地位，香港不能視內地企業利用本港作集資平台為理所當然的事，而且國際投資者也可能在人民幣資本項目可兌換時，直接進入內地，再不利用香港作投資內地的跳板。當內地的金融市場全面開放的時候，市場活動將轉到屆時可能規模更大和流動性更強的內地市場，導致香港作為國際金融中心的作用可能將逐步減少。當人民幣成為了國際貨幣的時候，在提供以人民幣作為交易單位的金融服務方面，區內的其他金融中心也會成為香港的競爭對手。香港對於這些新的挑戰，絕不能掉以輕心。

15. 另一方面，國家金融業的改革發展，也為香港金融業帶來新的機遇。在人民幣業務方面，香港是內地境外第一個地方容許銀行提供人民幣的服務。香港可早著先機，在現行容許的人民幣業務上，逐步發展以人民幣為交易及結算單位的金融活動及業務。而且，香港在協助國家發展各個範疇的風險管理，以維持國家與及整個亞太區的金融穩定，也可以作出重大貢獻。香港在發展商品期貨市場、外匯期貨合約市場及保險業方面皆具有一些經驗，建議就上述三個範疇作進一步研究。文件 2006ES/5 會探討這方面的工作。

16. 特別針對在「十一五」規劃下內地金融改革和開放所帶來挑戰和機遇，香港要充分發揮為內地在國際間、本地層面以及人民幣國際化的資金融通角色，金融業的發展策略，必須包括把香港的金融機構及金融工具「走進去」內地，強化香港作為內地資金和內地金融機構「走出去」的大門，加強香港金融體系處理以人民幣為貨幣單位的交易的能力，與及提升內地與香港金融基礎設施的聯繫。這將一方面是有助加快內地金融體

制改革，另一方面亦有助保持香港國際金融中心的地位。文件 2006ES/4 會就這方面的策略作詳細分析。

17. 國際化是香港金融中心的優勢，亦是香港發展全方位金融業的根本。香港既要吸引內地企業及資金利用香港作融資及投資平台，也要維持香港高度國際化的金融業，推廣香港作為國際投資及風險管理的平台。例如，財經事務及庫務局已邀請證監會和香港交易所共同研究如何進一步方便海外公司在港上市，從而鞏固香港作為國際金融中心的地位。

18. 要大幅提高金融業佔本地生產總值的比重，不單是金融業內的議題，在必須得到市場、投資者、特區政府與監管機構配合的同時，也會涉及多個政策範疇，包括專業服務、人才培訓及流通、環境改善、核心區甲級寫字樓的供應及其他配套設施如增加國際學校學位等。

國際商貿中心的發展

19. 自由貿易長期以來是香港的標誌，也是香港經濟發展之本。2005 年，香港的商品貿易總額達 45,796 億港元（5,929 億美元），位列全球第十一，亞洲第三，其中出口總值中超過九成是轉口貨物。此外，經香港的企業安排的離岸貿易，也超過 18,000 億港元，與轉口貨值相近。作為一個與世界大國如美國、日本、德國比較相對細小的經濟體系來說，香港的商品貿易總額未能達致世界首位是可以理解的。然而，值得注意的是香港的貨物貿易總值相對其本地生產總值的比例高達 334%，在主要貿易體系中僅稍次於新加坡（附件四）。

20. 貿易業在香港僱用了 60 多萬人，佔總就業人口 18%，對本地生產總值的直接貢獻為 22%。此外，與貿易息息相關的物流業，則僱用了約 20 萬人，對本地生產總值的直接貢獻則約為 5.4%。貿易及物流可以說是香港最大的支柱產業，佔總體經濟的份額近年來仍不斷上升。

21. 商品貿易在香港這彈丸之地能有如此驕人的發展，與其毗鄰內地實有非常密切的關係。香港的廠商北移並大幅擴大生產，國家逐步發展為「世界工廠」，與外國的貿易近年來以平均年率 25% 左右增長，為香港帶來了大量的貿易機會。全球的主要貿易公司及大型零售企業的採購單位，很多都已在香港設立了公司。也有大量本地的中、小貿易公司協助各地買家處理在採購、產品品質監控、貨物追蹤等一系列高增值貿易物流及供應鏈管理服務。另一方面，也有不少貿易公司，在香港積極開拓內地高速增長的市場。

22. 此外，由於《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》(CEPA) 下零關稅優惠，令港產品在內地的競爭力得以提升。再者，香港產品質素高有保證，故深受內地消費者歡迎。在「十一五」規劃強調要完善信息基礎設施，包括構建下一代互聯網，並加快商業化應用的大勢下，可以預期未來將有更多內地消費者通過電子途徑選購香港產品。

23. 國家在「十一五」規劃時期的持續經濟發展，必將帶動外貿進一步增加。香港作為全國最主要的國際貿易中心，也將有大量新的機遇。香港高效、低稅、具有完善配套的商業環境及經多年建立起來的全球網絡，令香港可進一步發展為中國以至亞洲的最佳採購中心。

24. 此外，「十一五」規劃強調要擴大內需。居民消費持續增加，可帶動香港進一步成為各類消費品進口內地市場的渠道。大量的內地旅客來港旅遊，已令香港成為不少高檔消費品用作有效打響品牌在內地知名度的地方，從而帶動本地商業發展。

25. 「十一五」規劃為香港的商品貿易帶來龐大的商機，但同時也帶來了挑戰。在內地的港資企業不少是勞動密集型的中小企業，面對國家強調產業優化升級、環保節能，及加強自主

創新能力的要求，這些企業能否適應及生存？這是一個相當迫切需要探討及訂下相應策略的課題。

26. 服務貿易在香港經濟近年扮演日益重要的角色。服務輸出總值在 2005 年達 4,835 億港元（603 億美元），位列全球第十一；而服務輸入總值則達 2,518 億港元（316 億美元），位列全球第二十。與商品貿易的情況相若，香港的服務貿易總值相對其本地生產總值的比例在世界前列（附件五）。此外，香港在無形貿易上的盈餘，遠大於有形貿易的赤字，令國際收支的經常賬項上多年來保持顯著的盈餘，反映出香港的服務業水平在國際上具有很強的競爭力。

27. 香港服務輸出以與貿易有關的運輸服務、離岸貿易和訪港旅遊業為主，而金融與其他商業和專業服務的輸出亦有很大貢獻。內地是香港服務業輸出的最大市場，在「十一五」期間，香港應盡量透過 CEPA 發揮其在服務貿易的強項，從而為國家經濟建設作出貢獻。

28. CEPA 的首三階段已自 2004 年初相繼實施，而今年七月又再進一步引入多項開放措施；這方面為香港的商貿發展起着有力的推動作用。然而，CEPA 在實施的過程中，在地方層面仍遇着不少困難和障礙，都需要特區政府和中央有關部委及各省市政府進一步加強協商來解決，令 CEPA 在國家和香港的經濟融合過程中發揮更大的作用。

29. 旅遊業方面，國家「十一五」規劃提到有關規範發展出境旅遊、規範旅遊市場秩序、加快旅遊企業整合重組的工作；而廣東「十一五」規劃亦提出以泛珠三角區域合作為契機，推動旅遊業的區域合作。香港業界應把握在 CEPA 最新階段的放寬措施所帶來的機遇，以試點形式在廣東省營運「港澳遊」，從而引入良性競爭，有助內地旅遊市場的運作。香港亦應抓緊與內地的合作空間，擴大兩地在旅遊上的優勢互補、互惠共贏的效益。

30. 專業服務方面，在「十一五」規劃的推動下，內地將大力發展法律、會計、管理諮詢、投資顧問、融資諮詢、信息服務等商業服務，亦鼓勵有條件的企業「走出去」，香港在這些專業服務的提供者大都擁有國際資歷及豐富經驗，熟悉各行各業的最新守則、慣例和市場資訊，定能在這些發展中找到不斷拓展的空間。此外，內地的專業人員及企業，也將逐步來港，利用香港這個國際平台，開拓海內外的商機。這有助香港進一步發展為「服務之都」。然而內地的專才愈來愈多，加上他們在內地的人脈關係和收費均有比較優勢，對香港現有的服務提供者，會帶來新的挑戰。特區政府在政策上如何方便更多服務提供者來港發展，並同時協助業界提升競爭力，是值得深入探索的問題。

31. 在創新及科技發展方面，香港擁有多項有利的條件，包括匯聚優秀的科研人員、健全的知識產權保護制度、良好的融資環境、資訊自由流通、以及與海外大學和科研機構的緊密聯繫等。雖然近年本港社會對創新科技日益重視，但香港整體的研發開支佔本地生產總值相對於鄰近地區仍屬偏低，而不少港資製造企業普遍技術較為薄弱，依賴內地低廉的生產成本和外地的進口技術，從事相對高投入但低增值的生產活動，缺乏自主品牌。為配合國家「十一五」規劃中以自主創新為大前提的發展策略，香港可為國家在科技發展方面發揮積極作用，包括在個別科技領域因應優勢互補進行合作，並且提供研發和科技轉移、科技資訊交流、知識產權交易等服務，以及加強與世界其他地區的聯繫，推動香港和內地特別是珠三角地區利用創新科技來提升和發展產業。

國際航運中心的發展

32. 航運業和物流業的發展息息相關，因此香港在鞏固國際航運中心地位的同時，必須加強物流業的競爭力。香港在航運及物流的很多方面都在國際上站在前列位置：（一）以船舶註

冊總噸數計算，香港是全球第五大的船舶註冊中心；（二）以吞吐量大計算，香港港口是全球第二繁忙的貨櫃港，僅次於新加坡；（三）以國際貨運計算，香港國際機場是全球最繁忙的空運機場；及（四）以國際客運計算，香港擁有全球第五繁忙的客運機場，而本港四成以上的空運貨物是由客機運送的（附件六）。

33. 作為船舶註冊中心，香港強調船舶服務及完善監管，與前四位被業界視為「方便旗」的中心，例如首、次位的巴拿馬和利比里亞，在本質上截然不同；雖然目前香港仍未能拋離第六的新加坡，但受惠於內地海運的快速發展，只要香港努力保持服務和監管制度上的競爭力，可望進一步鞏固其在亞洲的領先位置。至於貨櫃港排名方面，香港和新加坡的港口吞吐量差別不大，而兩者經濟腹地和貨源不同，並不存在直接競爭。反而上海及深圳近年的迅速崛起，在未來數年大有超越香港和新加坡的趨勢，對香港領先的位置帶來很大挑戰。

34. 香港在空運上的優勢較為明顯，國際貨運量較排名第二的東京成田機場高 52%。至於國際客運量方面，排名在首四位的均為歐洲的機場，相信與歐盟區內各國間緊密的人流聯繫有關，而香港的國際客運量較第六位的新加坡高 30%。香港國際機場如能進一步加強在設施、效率及網絡上的競爭力，應可藉着國家經濟的起飛來鞏固和提升空運上的領先位置。

35. 優良及靈活的營商環境，高效率的配套服務，加上國家經濟急速擴展帶來大量商機，都是香港作為國際航運及物流中心的有利條件。不過，香港土地資源有限以及營商成本較國內城市為高，因此在物流業的發展上，部分正朝增值物流方向轉型，並不單以貨物運輸為主，服務範疇涵蓋所有有效支援和促進供應鍊內不同環節運作的程序。

36. 國家「十一五」規劃將為香港的航運和物流業帶來不少機遇和挑戰。內地的工業生產、消費開支及對外貿易在「十一

五」期間應會保持平穩而較快的增長，而外貿中高價值和需按時送達貨物的比重亦應繼續上升，均會為香港的貿易和物流業創造大量商機，並且對航運中心的發展帶來正面作用。此外，在國家的整體運輸系統布局內，已明確表示在繼續保持香港國際航運中心地位的前題下，充分發揮香港和珠江三角洲地區沿海港口在貨櫃運輸系統的整體優勢。在這大前題下，粵港之間在港口發展上需進一步明確分工，從整體區域發展的角度來考慮不同港口在發展上的定位和規模，避免資源重疊、浪費，及可能出現的惡性競爭。然而，香港和大部份泛珠城市在海、陸、空上的連繫仍有待加強。因此，香港需要與內地進行更多、更深入和更廣泛的交流和合作。

37. 面對「十一五」規劃所帶來的機遇和挑戰，香港必須在政策及措施方面作出適當的調整。特區政府會從多方面着手強化香港作為國際航運中心的地位，包括不斷檢討香港船舶註冊服務，提升服務質素，拓展服務範圍；繼續和主要貿易伙伴磋商有關航運入息寬免雙重課稅協議，及進一步向內地和海外船東推廣香港航運業群所提供的優質服務。

38. 物流發展方面，特區政府會與內地不同的地區和城市之間對交通基建的規劃進行更多的磋商與協調，充分發揮華南地區港口運輸的整體優勢。此外，特區政府亦會致力促進香港物流業的競爭力，例如提高跨界貨運效率、促進資訊科技在物流業界的應用、增加碼頭的後勤用地等等。空運方面，特區政府會致力擴展本港的航空網絡，積極與內地和澳門協調和研究提高空管效率，而機管局與其商業伙伴正大力投資提升機場的設施和效率。

香港對「十一五」的總體回應策略重點

39. 綜合上面就三個中心的分析，香港在面對「十一五」下新的發展形勢，應更好地發揮「一國兩制」的獨特地位，強化香港作為內地與海外市場的橋樑作用和領先國際城市的優

勢，進一步增強香港「外引內聯」的能力，以面對區內日益增加的競爭，並配合國家未來的新發展，為國家經濟建設現代化和國家經濟融入國際體系作出有力的貢獻。

(一) 加強香港的國際化及增強香港的國際競爭優勢

40. 在國家不斷現代化的同時，全球的發展也一日千里。中國及印度的崛起，正逐漸改變全球的比較優勢格局。新的商機及競爭不斷出現，各個行業的「遊戲規則」以及「商業經營模式」也在改變。在國家經濟跟全球加強連繫和接軌的過程中，香港要在全國城市的競爭中保持獨特的優勢，對國家作出最大貢獻，就必須考慮如何加強香港的國際化，以及在各個重點行業保持領先競爭優勢。此外，香港對市場運作經驗豐富，在風險管理及處理市場危機方面的經驗，對國家金融和內地企業在應付與全球接軌的發展過程中出現的不同風險，也可發揮積極的作用。

(二) 加強香港與內地，特別是珠三角的溝通、合作和融合

41. 香港與內地在政經、文化及人民生活，經過多年的交往與合作，已發展了密不可分的關係。九七後更在一國兩制的框架下和不斷的實踐中，建立了不同層次的、多樣的溝通和合作渠道。然而，香港與內地因為歷史和不同制度的原因，畢竟在觀念和工作方法上存在不少差異。隨著發展不斷向前，如何加強雙方的溝通和合作，讓人、貨、服務及資金自由流轉，以達致互利共贏的協作關係，也需要進一步的努力及一些新思維。過去在綜合交通基礎設施建設方面的溝通及協作，出現不少極需改善之處，這課題會在 2006ES/7 號文件中深入探討。此外，特區政府如何在組織制度方面，加強與內地的溝通及協調工作，請參閱附件七。

(三) 加強人才培訓及匯聚

42. 現代全球的競爭，越來越重要的是人才的競爭。匯聚人才，既可以發揮協同效應，推動知識型經濟發展，提高三個「中心」的競爭力，也能加強不同背景人士的融合與溝通，促進國際大都會的發展。對香港來說，這不單包括吸引全國以致全球最優秀的人才來香港工作，和培訓本地的知識工人，也包括如何把香港發展成為區域教育樞紐，吸引大量的優秀學生來港就讀、學習及交流，為國家和香港培訓人才。但是，要將香港發展成為區域教育樞紐，尤其擴大高等院校的發展空間，需要不少的資源和土地，以及入境政策上的配合。香港要在這些問題上達成共識，才可上下一心推動這方面發展。如何利用香港高質素及多元化的教育服務，為國家「十一五」規劃中提出的人才培養策略作出配合及貢獻，有關討論請參閱附件八。

43. 此外，不少發展中國家，特別是中國的人力資源迅速發展，再加上全球化和現代資訊與傳媒的影響，香港作為一個國際大都會，如何在知識傳授之外，加強多元才能的培育，提高本地人才的原創能力、文化素養，以及兩文三語的表達能力，也是一項長期挑戰。

(四) 加強環保

44. 保護和改善香港的環境已經成為全港市民的要求，也是香港繼續保持亞洲國際大都會的必要條件。國內外環保要求日高，更多的環保條例勢將陸續出台。加強環保一方面能提高香港的國際競爭力，另一方面也能帶動新的商機，創造新的就業機會。內地不斷提高的環保要求，對香港不少企業是一項挑戰，但也是一個龐大商機。香港必須考慮如何在本地和跨境的環保工作上做得更好。

(五) 強化「香港」這個獨特品牌

45. 香港在國家各城市中的特色，在於已發展多年所建立的優越制度及全球網絡。「香港」這個名字是一個品牌，象徵著中西薈萃的文化、言論自由、資訊流通，及多元包容的社會。「香港」代表着公平廉潔，關愛公義的社會價值觀。「香港」代表着經濟自由開放、小政府、高效有序的市場及經濟活力。香港的企業靈活多變，迎合市場需要，以客為先。香港的產品及服務代表貨真價實、品質保證及追上潮流。「香港」是中國最國際化的城市，亞洲的國際大都會，各行各業的國際平台。在國家及華南經濟不斷高速發展下，香港社會及企業如何保持並發展品牌特色，加強其品牌在國內外的認受性，至關重要。

46. 就強化香港作為內地與海外市場的橋樑作用和領先國際城市的優勢所提出的五個總體回應策略，重點是否恰當？有哪些須進一步補充？有哪些策略方向須加以調整？請各委員提供意見。

建議總結

47. 本文件從策略上分析了香港該如何就「十一五」帶來的機遇和挑戰作出積極的回應，保持及發展香港國際金融、貿易、航運等中心的地位。文內提出的具體建議總結如下，請各委員參詳並提供其他值得考慮研究的建議：

(一) 發展國際金融中心

- 詳細研究其他金融中心在各金融業務及範疇的監管標準，與及推動市場發展的做法，與香港作出比較，並從中找出可借鏡之處。
- 在如何協助國家發展各個範疇的風險管理為大前提下，結合在發展商品期貨市場、外匯期貨合約市場及保險業方面的經驗，進一步研究以探討在香港發展上述三個範疇的可

能。

- 研究如何進一步發展香港成為區內的資產管理中心，鼓勵金融產品的創新及擴闊客源。

(二) 發展國際商貿中心

- 必須持續提供世界級的服務，尤其是要多利用資訊科技，減少地理距離造成的成本差異。此外，香港從事商貿活動的人士必須提升英語及普通話水平。
- 轉向高增值及以知識為本的活動和生產，發展創意工業，推動香港品牌發展。
- 以 CEPA 為契機，吸引外國投資者利用香港與內地經濟協作的優勢，在香港設立研發中心或生產專利產品。此外，需把握內地發展服務業的機遇，積極利用 CEPA 優勢，發揮「服務之都」的角色，方便更多專業服務提供者來港，進一步發展香港為雙向的國際化服務平台。
- 協助內地港資企業迎接環保等新挑戰。
- 旅遊業方面，擴大兩地優勢互補、互惠共贏的效益，包括與內地合作策劃及向海外推廣「一程多站」主題式行程；業界要把握 CEPA 新措施帶來的機遇進入內地市場，從而引入良性競爭，有助完善內地旅遊市場的運作。
- 創新科技方面，利用香港廣泛的國際聯繫、完善的知識產權保護制度和深厚的市場經驗等優勢，締造有利的環境，鼓勵社會各界加強對科研的投入，並配合內地豐富的人力資源和快速的經濟增長，積極參與內地的科技發展計劃和標準制定。

(三) 發展國際航運中心

- 與廣東省加強合作，在港口發展上進一步明確分工，從整

體珠三角區域發展的角度來考慮不同港口在發展上的定位和規模，避免資源重疊、浪費，及可能出現的惡性競爭。

- 與內地不同地區和城市之間，就交通基建的前期規劃研究進行更多的磋商與協調。與內地進行更多、更深入和更廣泛的交流和合作，透過改善交通運輸設施，促進區域發展。
- 為強化國際航運中心的地位，繼續和主要貿易伙伴磋商雙邊稅務寬免協議，向內地和海外船東推廣香港航運業群提供的優質服務，進一步完善香港的船舶註冊，和著力培訓航運業專才。
- 就提升香港物流業的競爭力方面，進一步擴展香港與內地間的航空運輸安排、繼續與內地磋商提升跨界貨運效率的措施、加強整體基建規劃，以及協助業界發展電子物流。

財政司司長辦公室
經濟分析及方便營商處
2006年9月

國家「十一五」規劃

國家「十一五」規劃的指導原則及個別重點策略方向如下：

<p>全面貫徹 落實科學 發展觀</p>	<p>「十一五」時期是國家進入實現現代化的新階段，目標是全面建設小康社會，實現國內生產總值到 2010 年比 2000 年上升超過 1.5 倍，人均國內生產總值至 2010 年達 19,270 元人民幣(約 2,400 美元)。要達致現代化發展目標，必須要以科學發展觀統領經濟社會發展全局，把經濟社會發展切實轉入全面協調可持續發展的軌道，並堅持以下六大原則：</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) <u>必須保持經濟平穩較快發展</u>。要進一步擴大國內需求，調整投資和消費的關係，合理控制投資規模，增強消費對經濟增長的拉動作用。 (ii) <u>必須加快轉變經濟增長方式</u>。要把節約資源作為基本國策，發展循環經濟，保護生態環境，加快建設資源節約型、環境友好型社會，促進經濟發展與人口、資源、環境相協調。推進國民經濟和社會信息化，切實走新型工業化道路，實現可持續發展。 (iii) <u>必須提高自主創新能力</u>。把增強自主創新能力作為科學技術發展的戰略基點和調整產業結構、轉變增長方式的中心環節。 (iv) <u>必須促進城鄉區域協調發展</u>。推進社會主義新農村建設，促進城鎮化健康發展。落實區域發展總體戰略，形成東中西優勢互補、良性互動的區域協調發展機制。 (v) <u>必須加強和諧社會建設</u>。以人為本，擴大就業，更加注重社會公平，使全體人民共享改革發展成果，保持社會安定團結。 (vi) <u>必須不斷深化改革開放</u>。完善現代企業制度和現代產權制度，建立反映市場供求狀況和資源稀缺程度的價格形成機制，更大程度地發揮市場在資源配置中的基礎性作用，提高資源配置效率，切實轉變政府職能，健全國家宏觀調控體系。
------------------------------	--

<p>加快金融 體制改革</p>	<p>國家制定了落實加快和深化內地金融體系改革的政策方向，其中包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) 完善金融機構的公司治理結構，穩步發展多種所有制金融企業。 (ii) 加快發展直接融資，如股票、債券等資本市場，穩步發展期貨市場。發展境外金融服務、外匯風險管理及綜合理財等，為企業跨境經營提供便利服務和外匯避險工具。 (iii) 健全金融調控機制，包括穩健發展貨幣市場和完善有管理的浮動匯率制度，逐步實現人民幣資本項目可兌換。有效利用境外資本市場，支持國內企業境外上市。鼓勵具備條件的境外機構參股國內證券公司和基金管理公司。 (iv) 完善金融監管體制，提高金融監管水平，加強風險監管和資本充足率約束，建立健全銀行、證券、保險監管機構間以及同宏觀調控部門的協調機制。
<p>優先發展 交通運輸 業</p>	<p>國家指出要統籌規劃、合理布局交通基礎設施，做好各種運輸方式相互銜接，發揮組合效率和整體優勢，建設便捷、通暢、高效、安全的綜合運輸體系，其中包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) <u>加快發展鐵路運輸</u>—重點建設客運專線、城際軌道交通，初步形成快速客運網絡(如北京至廣州至深圳和上海至寧波至深圳客運專線、廣州至珠海等城際軌道交通)。 (ii) <u>進一步完善公路網絡</u>—打通省際間通道，發揮路網整體效率(如北京至香港公路)。 (iii) <u>積極發展水路運輸</u>—完善沿海沿江港口布局，擴大港口吞吐能力。建設珠江三角洲高等級航道網。推進江海聯運(如建設福州、廈門、深圳、廣州和湛江港口的集裝箱運輸系統)。加強集裝箱運輸系統和客貨樞紐建設。 (iv) <u>優化民用機場布局</u>—擴充大型機場。完善航線網絡(如擴建廣州新白雲國際機場和深圳寶安國際機場)。

<p>大力發展現代物流業</p>	<p>國家制定了指出要培育專業化物流企業的政策方向，積極發展第三方物流，並加強物流基礎設施整合，建設大型物流樞紐，發展區域性物流中心。此外，亦鼓勵外資參與物流服務。</p>
<p>加快發展服務業</p>	<p>國家強調要加快發展服務業，當中涵蓋的範圍廣闊，包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) <u>規範發展商務服務業</u>—拓展和規範各類法律服務；發展投資與資產管理服務；規範發展會計、審計、稅務、資產評估等經濟鑒證類服務；支持發展工程諮詢、管理諮詢、資信服務等諮詢服務；鼓勵發展專業化的工業設計；推動廣告業發展，以及合理規劃展館布局，發展會展業。 (ii) <u>積極發展信息服務業</u>—改善郵政和電信基礎業務，發展增值業務，開發新興業務，促進普遍服務。調整電信業務結構，發展互聯網產業。積極發展電子商務。建立健全電子商務基礎設施、法律環境、信用和安全認證體系，建設安全、便捷的在綫支付服務平台。 (iii) <u>大力發展旅遊業</u>—全面發展國內旅遊，積極發展入境旅遊，規範發展出境旅遊。合理開發和保護旅遊資源，改善基礎設施，推進重點旅遊區、旅遊綫路建設，規範旅遊市場秩序。繼續發展觀光旅遊，開發休閒度假以及科普、農業、工業、海洋等專題旅遊，完善自助遊服務體系。繼續推進紅色旅遊。加快旅遊企業整合重組。鼓勵開發特色旅遊商品。
<p>促進區域協調發展</p>	<p>國家「十一五」提出要堅持實施推進西部大開發，振興東北地區等老工業基地，促進中部地區崛起，鼓勵東部地區率先發展的區域發展總體戰略，健全區域協調互動機制，形成合理的區域發展格局。其中包括要加強與毗鄰國家的經濟技術合作，發展邊境貿易。此外，亦要繼續發揮經濟特區、上海浦東新區的作用，推進天津濱海新區開發開放，支持海峽西岸和其他台商投資相對集中地區的經濟發展，帶動區域經濟增長。</p>
<p>推進人才強國戰略</p>	<p>國家強調要牢固樹立科學人才觀，壯大人才隊伍，提高人才素質，優化人才結構，完善用人機制，發揮人才作用，促進人口大國向人力資本強國轉變。鼓勵和引導海外留學人員回國工作、為國服務。積極吸引海外高層次人才。</p>

「十一五」時期國家經濟社會發展的主要指標

類別	指標	2005年	2010年	「十一五」期間的年均增長(%)	屬性
經濟增長	國內生產總值(萬億元)	18.2	26.1	7.5	預期性
	人均國內生產總值(元)	13,985	19,270	6.6	預期性
經濟結構	服務業增加值比重(%)	40.3	43.3	[3]	預期性
	服務業就業比重(%)	31.3	35.3	[4]	預期性
	研究與試驗發展經費支出佔國內生產總值比重(%)	1.3	2	[0.7]	預期性
	城鎮化率(%)	43	47	[4]	預期性
人口資源環境	全國總人口(萬人)	130 756	136 000	<0.8%	約束性
	單位國內生產總值能源消耗降低(%)			[20]	約束性
	單位工業增加值用水量降低(%)			[30]	約束性
	農業灌溉用水有效利用系數	0.45	0.5	[0.05]	預期性
	工業固體廢物綜合利用率(%)	55.8	60	[4.2]	預期性
	耕地保有量(億公頃)	1.22	1.2	-0.3	約束性
	主要污染物排放總量減少(%)			[10]	約束性
公共服務人民生活	森林覆蓋率(%)	18.2	20	[1.8]	約束性
	國民平均受教育年限(年)	8.5	9	[0.5]	預期性
	城鎮基本養老保險覆蓋人數(億人)	1.74	2.23	5.1	約束性
	新型農村合作醫療覆蓋率(%)	23.5	>80	>[56.5]	約束性
	五年城鎮新增就業(萬人)			[4 500]	預期性
	五年轉移農業勞動力(萬人)			[4 500]	預期性
	城鎮登記失業率(%)	4.2	5		預期性
	城鎮居民人均可支配收入(元)	10,493	13,390	5	預期性
農村居民人均純收入(元)	3,255	4,150	5	預期性	

註(1)：國內生產總值和城鄉居民收入為2005年價格。

(2)：帶[]的為五年累計數。

(3)：主要污染物指二氧化硫和化學需氧量。

(4)：預期性指標是國家期望的發展目標，主要依靠市場主體的自主行為實現。政府要創造良好的宏觀環境、制度環境和市場環境，並適時調整宏觀調控方向和力度，綜合運用各種政策引導社會資源配置，努力爭取實現。

(5)：約束性指標是在預期性基礎上進一步明確並強化了政府責任的指標，是中央政府在公共服務和涉及公眾利益領域對地方政府和中央政府有關部門提出的工作要求。政府要通過合理配置公共資源和有效運用行政力量，確保實現。

廣東「十一五」規劃

廣東「十一五」規劃定下的十個主要任務和當中的重點策略包括：

<p>調整優化產業結構</p>	<p>過去傳統粗放發展模式，高投入高消耗的增長已為廣東帶來各種矛盾，故廣東「十一五」規劃強調推動產業結構優化升級，形成以高技術產業為先導、支柱產業為支撐、服務業快速協調發展的產業格局。其中在加快發展現代服務業方面的一些重點策略如下：</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) <u>大力發展金融產業</u>。著力加快中心城市金融業發展，高標準規劃建設廣州、深圳金融商務區，推進廣州、深圳區域金融中心建設，增強區域金融中心的輻射帶動功能。 (ii) <u>加快發展物流業</u>。圍繞廣州、深圳兩個中心城市，合理整合物流資源；提高物流市場開放程度，推動第三方物流企業的發展。 (iii) <u>加快發展商務服務業</u>。大力發展法律、會計、融資諮詢、產品設計等商業服務業。 <p>同時，廣東省亦會壯大旅遊業、資訊服務業、房地產業、批發和零售等有優勢的服務業。</p>
<p>提高自主創新能力</p>	<p>廣東省將把增強自主創新能力作為發展科學技術的戰略基點，堅持原始性創新、集成創新與引進消化吸收再創新相結合，大力推進自主創新和科技成果轉化，使廣東省成為全國重要的高新技術研究開發基地和成果轉化基地。到 2010 年，技術自給率從目前的 41% 提高到 48% 左右。</p>
<p>促進內外源型經濟協調發展</p>	<p>廣東省將進一步提高對外開放水平，優化提升外源型經濟，做大做強內源型經濟，形成外源型經濟和內源型經濟相互促進、協調發展的新格局。</p>

附件二(續)

<p>加強區域 協調與合 作</p>	<p>廣東省將前瞻性、全方位地重構區域發展格局，逐步形成主體功能清晰、發展導向明確、經濟發展與人口資源環境相協調、區域之間分工合理的有序發展格局，提高粵港澳和泛珠三角區域合作水平，促進區域協調和合作發展。</p> <p>省政府為了達致更平衡的經濟發展，銳意發展東西兩翼及北部山區，目標是逐步將勞動密集型產業向這些地區轉移，而珠三角區域則要提升發展層次，實現“品牌輸出，產業轉移，拓寬空間；高新引進，優化結構，再上臺階”，特別是要把廣州建設成帶動全省、輻射華南、影響東南亞的現代化大都市。</p>
<p>統籌城鄉 發展</p>	<p>廣東省將以提高農民收入和生活質量為中心，加大工業反哺農業、城市支援農村的力度，以工促農，以城帶鄉，努力建設生產發展、生活寬裕、鄉風文明、村容整潔、管理民主的社會主義新農村。</p>
<p>構建綠色 廣東</p>	<p>廣東省將加強資源節約、環境綜合治理，及生態保護。</p> <p>其中的一些重要政策包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) 實行資源效率和最低技術水平准入標準 (ii) 實施對高消耗及落後的技術、工藝和產品強制性淘汰制度 (iii) 完善有利於資源節約的價格機制和補償機制 (iv) 建立健全促進資源節約的政策法規和評價指標體系
<p>發展教育 文化和人 才事業</p>	<p>廣東省將會優先發展教育，大力發展文化事業和文化產業，加強人才隊伍建設，加大培養和吸引人才的力度。實施黨政人才、企業家、高層次專業技術人才、高技能人才、農村實用人才、青年人才六大人才培養工程，建設一支規模宏大、結構合理、創新力強的人才隊伍。</p>

附件二(續)

<p>適度超前 發展基礎 設施</p>	<p>廣東省將優化佈局，完善網路，加強以交通、能源、水利為重點的基礎設施建設，推進基礎設施現代化。</p> <p>其中在完善交通運輸網路方面，廣東省將大力推進綜合交通基礎設施的建設，重點加強高速公路及縣鄉公路網、軌道交通網、高等級航道網、集裝箱運輸系統、能源運輸系統和民用航空運輸系統等“三大網路、三大系統”的建設。至 2010 年，廣東省港口總吞吐能力將達 12 億噸，其中集裝箱達 5 000 萬標箱；民航機場旅客吞吐能力為 9 000 多萬人次；公路 14 萬公里，當中約 5 000 公里為高速公路；鐵路約達 2 900 公里，而地鐵則為 300 公里以上。</p>
<p>深化體制 改革</p>	<p>廣東省將以政府行政管理體制改革為重點，加大改革力度，另將分類推進事業單位改革，深化國有企業改革，探索地方金融體制改革，並健全現代市場體系。</p>
<p>促進社會 和諧發展</p>	<p>廣東省將堅持以人為本，按照民主法治、公平正義、誠信友愛、充滿活力、安定有序的要求，努力促進社會和諧發展。</p>

「十一五」時期廣東省經濟社會發展的主要指標

類別	指標	2005年	2010年	「十一五」期間的年均增長(%)	屬性
經濟發展	國內生產總值(億元)	21,701	33,500	9%	預期性
	人均國內生產總值(元)	23,616	34,400	8%	預期性
	第三產業增加值比重(%)	44.2	45		預期性
	研究與試驗發展經費支出佔GDP比例(%)	1.16	1.8		預期性
	萬元GDP能耗(噸標煤)	0.879	0.763	-2.8%	約束性
	單位工業增加值用水量降低(%)		20*		約束性
	社會消費品零售總額(億元)	7,883	14,000	12%	預期性
	居民消費價格指數(%)	102.3		3	預期性
	進出口總額(億美元)	4,280	6,800	10%	預期性
	城鎮化水平(五普口徑)(%) (戶籍口徑)(%)	60.7	65 55		預期性
非農就業比重(%)	65.4	72		預期性	
社會發展	常住人口(萬人)	9 194	9 730	1.14%	預期性
	人口自然增長率(%)	7.02	6		約束性
	城鎮登記失業率(%)	2.6	3.8左右		預期性
	城鎮職工基本養老保險參保人數(萬人)	1 565	2 180	7%	約束性
	城鎮職工基本醫療保險參保人數(萬人)	1 235	2 200	12%	約束性
	新型農村合作醫療覆蓋率(%)	50.5	85		約束性
	高等教育毛入學率(%)	22	28		預期性
	高中階段教育毛入學率(%)	57.5	80		預期性
25歲以上人口平均受教育年限(年)		10		預期性	
人民生活	城鎮居民人均可支配收入(元)	14,770	19,300	5.5%	預期性
	農民人均純收入(元)	4,690	6,300	6%	預期性
	城鎮居民恩格爾係數(%)	36.1	34.7		預期性
	農村居民恩格爾係數(%)	48.3	42.9		預期性
	期望壽命(歲)	74.8	75		預期性
	平均每千人口擁有醫生數(人)		2.0		預期性
	耕地保有量(萬公頃)	326.7	325.7		約束性
	環境綜合指標(分)	85	86		預期性
	城鎮生活污水處理率(%)	45	60以上		預期性
	主要污染物排放總量減少(%)		10*		約束性
	城鎮人均公共綠地面積(平方米)	10	12		預期性
森林覆蓋率(%)	57.5	58		約束性	

註(1): GDP、人均GDP和城鄉居民收入2010年數為2005年價。

(2): 萬元GDP能耗的所有資料均為2000年價。

(3): 居民消費價格指數以上年為100。

(4): 帶*標記的為五年累計數。

(5): 主要污染物指二氧化硫和化學需氧量。

(6): 有關預期性和約束性指標的屬性請參閱附件一註(4)及註(5)。

香港金融業的直接經濟貢獻及就業人數
與其他金融中心的比較

	香港 ⁺ 2004	新加坡 2004	倫敦 [#] 2003	紐約 [^] 2003	東京 2003
增值額 (億美元)	196.3	113.7	429.5	732.4	1,022.7
佔本地生產總值比重	12.2%	11.3%	16.5%	26.8%	14.1%
就業人數 (萬人)	17.9	11.1	21.4	31.9	21.6
佔總就業人數比重	5.3%	4.9%	19.5%	9.0%	3.6%*

- 註：
- (+) 由於統計方法可能有異，香港與其他金融中心的數字未必可以作出直接比較。此外，表內的增值額為 2004 年數字，而就業人數則為 2005 年數字。
 - (#) 增值額為 2003 年整個倫敦的數字，而就業人數則為 2004 年倫敦市、金絲雀碼頭及市週邊範圍 (City of London, Canary Wharf and City Fringe) 的數字。由於覆蓋範圍不同，兩組數字未必可作出直接比較。
 - (^) 增值額是根據僱員及獨資經營者所得的私人收入，作為紐約生產總值代理變量所得。
 - (*) 佔所有產業總就業人數之比重。

資料來源：香港 - 政府統計處
 倫敦 - 英國國家統計 (National Statistics of UK) 及倫敦市研究重點報告 (City Research Focus, City of London)
 紐約 - 香港金融管理局 2006 年 3 月的專題文章
 新加坡 - CEIC 數據庫
 東京 - 東京都統務局統計部

2005 年商品貿易的世界排名

商品貿易的世界排名	商品貿易總額 (億美元)	本地生產總值 (億美元)	商品貿易總額相對 本地生產總值的比例 (%)
1. 美國	26,370	124,857	21.1
2. 德國	17,448	27,973	62.4
3. 中國	14,221	22,248	63.9
4. 日本	11,119	45,713	24.3
5. 法國	9,550	21,059	45.3
6. 英國	8,791	22,015	39.9
7. 荷蘭	7,592	6,253	121.4
8. 意大利	7,465	17,662	42.3
9. 加拿大	6,797	11,302	60.1
10. 比利時	6,500	3,721	174.7
11. 香港	5,929	1,777	333.6
12. 南韓	5,457	7,931	68.8
13. 西班牙	4,637	11,266	41.2
14. 墨西哥	4,454	7,684	58.0
15. 新加坡	4,296	1,179	364.4

資料來源：商品貿易總額 - 世界貿易組織

本地生產總值 - 國際貨幣基金組織

2005 年服務貿易的世界排名

服務貿易的世界排名	服務貿易總值 (億美元)	本地生產總值 (億美元)	服務貿易總額相對 本地生產總值的比例 (%)
1. 美國	6,420	124,857	5.1
2. 德國	3,415	27,973	12.2
3. 英國	3,335	22,015	15.1
4. 日本	2,425	45,713	5.3
5. 法國	2,166	21,059	10.3
6. 意大利	1,857	17,662	10.5
7. 中國	1,665	22,248	7.5
8. 西班牙	1,565	11,266	13.9
9. 荷蘭	1,442	6,253	23.1
10. 印度	1,350	7,754	17.4
11. 愛爾蘭	1,222	1,997	61.2
12. 加拿大	1,129	11,302	10.0
13. 奧地利	1,055	3,070	34.4
14. 比利時	1,046	3,721	28.1
15. 南韓	1,015	7,931	12.8
16. 香港	919	1,777	51.7
17. 新加坡	891	1,179	75.6

資料來源：服務貿易總額 - 世界貿易組織
本地生產總值 - 國際貨幣基金組織

航運及物流發展
香港與世界首位及區內其他主要中心城市的比較
(2005年情況)

	船舶註冊 總噸數 (萬噸)	港口貨櫃 吞吐量 (萬 TEU)	機場國際 貨運量 (萬噸)	機場國際 客運量 (萬)
世界首位	巴拿馬 13 946	新加坡 2 319	香港 340	倫敦希斯路 6 101
香港	2 983	2 260	340	3 982
中國內地	2 105	-	-	-
上海	-	1 808	160	1 456
深圳	-	1 620	63	45
新加坡	2 915	2 319	183	3 072
台灣	*	-	-	-
台北	-	-	169	1 921
高雄	-	947	8	326
韓國	837	-	-	-
首爾(仁川)	-	-	212	2 559
釜山	-	1 252	-	-

註：(-) 資料不詳或不適用。
(*) 排名在二十五位以外。

特區政府在組織制度方面的角色與工作方向

目的

香港特別行政區自回歸以來，與內地在各方面的聯繫及合作日漸加強。本文件旨在探討為了配合「十一五」的實施，特區政府應如何在現有的組織架構及合作協調機制下，加強與內地的溝通及協調工作。

背景

組織架構

2. 自回歸以來，特區政府多個決策局和部門與內地對口單位通過訪問、研討會和培訓活動等，進一步加強了聯繫和合作。有些部門更已訂立合作安排，在經貿、文化、郵政服務、打擊盜版活動，食物安全和突發公共衛生事件應急機制等方面通力合作。

3. 為了加強香港與內地的聯繫，政府最近採取了以下措施：

- (i) 於本年四月在政制事務局內設立內地事務聯絡辦公室，負責制訂香港特區與內地合作的整體策略和方向，推動香港與內地各省區的合作，並統籌香港特區政府駐北京辦事處和駐內地經濟貿易辦事處與內地有關當局的整體聯絡工作。
- (ii) 在今年年底前在上海和成都成立經濟貿易辦事處。駐上海辦將覆蓋上海市和江蘇、浙江、安徽和湖北四省。駐成都辦則會覆蓋四川、雲南、貴州、湖南、陝西及重慶五省一市，並與駐粵辦共同推動泛珠三角區域合作。

- (iii) 從今年四月起，駐京辦的職能亦已加強。除了負責特區政府與中央人民政府及內地其他部門之間的聯繫和溝通，以及處理入境事宜外，駐京辦亦已增設投資推廣小組，加強在環渤海、東北及西北地區的經貿聯繫及推廣內地企業到香港投資的工作。
- (iv) 駐粵辦亦於今年四月開始把覆蓋範圍擴大至包括廣西、福建、江西及海南，並加強職能及加設入境事務組，為在其職權範圍內五個省區遇事的港人提供協助。

合作協調機制

4. 特區政府亦積極推動與內地的區域合作，在回歸後分別成立了粵港合作聯席會議、滬港及京港經貿合作會議，及與內地九個省區及澳門特區簽訂了《泛珠三角區域合作框架協議》。

5. 粵港合作聯席會議於一九九八年三月成立。聯席會議提供高層次的渠道，探討和協調粵港之間各項大型合作計劃。在今年八月二日剛舉行的聯席會議第九次全體會議，粵港雙方在大型基建、改善空氣質素、口岸及促進兩地人流、物流和食物安全及疾病預防合作等方面都取得實質成果。

6. 在粵港合作的框架下，雙方亦已成立以下機制以推進合作：

- (i) 粵港發展策略研究小組探討對粵港合作有深遠影響的課題；
- (ii) 大珠三角商務委員會則為粵港兩地的企業和商貿組織提供交流的平台，以討論加強兩地經濟合作的建議。
- (iii) 特區亦與深圳市於二零零四年六月簽署了《加強深港

合作的備忘錄》及其他八份合作協議。備忘錄簽署後，雙方加強了就口岸運作、基建、規劃、CEPA 實施、科技、環保、食物安全及教育方面等的交流和合作。深港兩地亦於去年和今年成立了開發落馬洲河套和興建蓮塘/香園圍口岸的聯合研究小組。

7. 泛珠三角區域九個省區與香港、澳門特區在二零零四年六月舉行的泛珠三角區域合作與發展論壇期間簽署了《泛珠三角區域合作框架協議》。根據框架協議，“9+2”政府同意設立每年舉行的行政首長論壇制度、秘書長協調制度、以及日常工作辦公室機制。“9+2”政府就貿易和投資、旅遊、環境保護、教育、衛生防疫、勞務、農業等領域的合作進行了討論，並定下了合作的未來方向及具體工作。

8. 在多邊協議方面，11個省/區已簽定有關外經貿的合作備忘錄和有關環保、農業、教育、反走私及知識產權的協議。此外，雲南與香港於二零零五年五月簽訂了有關體育的雙邊協議；海南與香港亦於二零零四年十一月簽定有關貿易、體育和旅遊的雙邊協議。

9. 特區政府與上海市政府於二零零三年十月成立了滬港經貿合作會議，以把握 CEPA 帶來的優勢，及在機場管理、港口航運和物流、二零一零年上海世界博覽會、旅遊和會展、投資和商貿、專業人才交流、金融服務，以及教育、衛生和體育事業等領域上加強合作。

10. 京港經貿合作會議第一次會議於二零零四年九月二日舉行。京港雙方同意加強經貿、專業人才交流、教育、文化、旅遊和環保等方面的合作，並攜手合作把握二零零八年北京奧林匹克運動會所帶來的商機。

機遇和挑戰

11. 配合「十一五」的實施，我們可以研究如何可充份利用現行的組織架構及合作協調機制，以加強與內地的溝通、協調和合作。可研究的範圍包括：

- (i) 目前特區政府與內地的區域合作，重點領域是否能夠反映香港的發展需要？如何可以更有效地訂下區域合作的重點方向，以及合作範疇的優先次序？
- (ii) 特區政府是否需要與內地負責規劃及發展的部門，特別是國家發展和改革委員會(發改委)，加強聯繫？
- (iii) 特區政府是否需要加強在長遠政策研究(特別是與內地有關的項目)的工作？
- (iv) 在內地辦事處的網絡是否足夠？它們的職能有沒有可加強的地方？

政府及其他界別的回應及行動

(i) 區域合作的重點工作

特區目前與廣東、泛珠區域、上海及北京均已具有具體的合作安排，而覆蓋的範圍已包括了經貿、旅遊、環境保護、教育、衛生防疫及文化等領域。特別是與鄰近的泛珠省區包括廣東省，已有包括港珠澳大橋、深港西部通道、《珠三角火力發電廠排污交易試驗計劃》、率領金融業界人士訪問泛珠省區等具體合作項目，亦提供了平台讓商界參與。

(ii) 特區政府與發改委等的聯繫交流

特區政府在今年三月，曾邀請發改委的官員，向政府部門及社會各界，介紹國家「十一五」的內容及要點。我們亦在八月邀請發改委宏觀經濟研究院常務副院長向公務員解釋國家發展的最新態勢和政策取向。此外，今年七月，規劃署和廣東發改委舉行了以廣東省「十一五」規劃為題的粵港區域綜合交通運輸規劃交流會，雙方亦設立了常設溝通機制，以加強兩地在規

劃信息上的交流。

(iii) 長遠政策研究的工作

在宏觀層面上，策略發展委員會是探討香港長遠發展路向的一個重要機構。策發會下設“經濟發展及與內地經濟合作委員會”，其中一個職權範圍是探討如何促進特區與內地（特別是珠江三角洲及泛珠三角）的區域合作，委員會曾經在去年底討論香港與內地應如何加強全方位經濟合作。此外，中央政策組亦不時就重要的課題，作專題研究。

(iv) 特區政府駐內地的網絡

特區政府駐內地辦事處的網絡，已經覆蓋內地各省區；而它們的分工，亦覆蓋了內地的主要經濟增長點（珠江三角洲、長江三角洲、環渤海地區）及有發展潛力的地區（例如在中國西部由「西部大開發」所引來的商機、在泛珠區域與東盟接壤的省區）。在新的佈局下，駐京辦主力負責環渤海、東北及西北地區；駐上海辦負責長江三角洲區域；駐粵辦及駐成都辦則主力推動泛珠三角區域合作，並密切留意由西部大開發及中國—東盟自由貿易區為香港帶來的商機。

建議

12. 從上文看，香港特區與內地的聯繫和合作已經相當廣泛。要進一步加強我們與內地的溝通、協調和合作，我們應集中提高合作的質量，及集中於國家在「十一五」期間發展的主要方向及重點。現列出一些建議重點方向以供討論：

(i) 促進基建發展和增加運輸效率以促進人流物流

我們有必要加快協調區域基礎設施的規劃和建築；加速興建一套方便快捷的跨界運輸網絡；以及加速進行多項重點基建項目。我們須按計劃完

成深港西部通道，及盡快展開港珠澳大橋和廣深港高速鐵路的建設工程。我們也需要與內地其他規劃發展的高速公路及快速鐵路網絡接軌。在航空方面，香港機場需要加強連接珠三角各大城市及貨物集散地的水、陸交通聯繫，並不斷擴大其航空網絡。我們亦需要進一步簡化口岸檢驗的手續，以促進人流物流。

(ii) 建立開放市場以促進資金、信息流動

香港要與各省區政府致力消除不利於資金流和信息流的障礙，以締造一個公平、公開的市場環境，便利各省區充份利用區域優勢，包括香港的金融、專業服務、商品市場化的經驗及國際網絡，以提高區內的競爭力。

(iii) 推動服務行業及專業服務

我們將會繼續深化落實 CEPA，對於暫時未能在全國實施的政策，爭取推動以試點形式在個別省區推行，並致力推進不同範疇的專業資格互認。

(iv) 與外地的橋樑作用

香港可作為東盟與泛珠地區商貿交流的橋樑：東盟企業可利用香港作為進軍泛珠的基地，通過善用 CEPA 的有利條件，更有效快捷地打入泛珠市場。香港亦可利用國際金融中心的優勢和 CEPA 的機遇，積極協助東盟國家的資金，投入泛珠省區的建設。泛珠三角企業也可以利用香港為基地，拓展東盟市場。

(v) 充份利用 CEPA 以吸引資金人才

國家加入世貿，將要成立的中國—東盟自由貿易區，以及 2008 年北京奧運及 2010 年上海世界博

覽會的舉行，為區內吸引海外投資和人才帶來不少契機。通過充份利用 CEPA 和擴大 CEPA 範圍，香港可以作為一個平台，吸引更多外資、技術、專業才能和管理服務等到內地。

(vi) 擴闊及深化合作的範圍

在加強與廣東、北京、上海經濟聯繫的同時，香港也應積極開拓與內地其他高速增長或具發展潛力地區的合作，以求達到長遠持續發展的目標。此外，怎樣為與香港地理距離較遠的地方提供香港的優質服務(包括地區總部、金融及其他專業服務)尤為值得探討。

13. 為配合以上方向，我們也應加強以下的工作：

- (i) 我們應在各個區域合作的框架下，與相關的省區的發改委有聯繫交流。我們可考慮在日後加強與相關單位在規劃、資訊交換方面的交流及溝通渠道，以便協助為未來發展及早作準備和配合。
- (ii) 我們可考慮加強在長遠規劃及政策研究的工作。
- (iii) 此外，駐內地辦事處可進一步拓展特區在內地的網絡，加強與各香港商會的溝通和相互協作，以及就與香港有關的內地政策和法規搜集資料及作出政策分析。

政制事務局
2006年9月

人才培養策略

目的

本文件討論應如何利用香港高質素及多元化的教育服務，為國家「十一五」規劃綱要中提出的人才培養策略作出配合及貢獻。

背景

人才培養對香港發展的重要性

2. 要維持一個現代城市的競爭力，培養和吸引優秀人才是非常重要的。香港缺乏天然資源，因此對人力資源的投資尤其重要。另一方面，香港的整體出生率處於極低水平，人口老化及勞動人口持續下降，我們必須擬定措施，以吸引世界各地優秀的人才來港工作或定居，確保香港能在廿一世紀知識型及全球化經濟體系中持續發展。

人才培養與「十一五」規劃的關係

3. 「十一五」規劃提出「優先發展教育」及「推進人才強國」兩項人才培養策略。在優先發展教育方面，規劃提出應全面實施優質教育，着力完成“普及、發展，提高”三大任務，加快教育結構調整，促進教育全面協調發展，建設學習型社會。重點是加強農村義務教育，大力發展職業教育，提高高等教育質量，加大教育投入及深化教育體制改革。

4. 「十一五」規劃把高等教育發展的重點放在「提高質量」和「優化結構」上。在職業教育方面，重點是發展中等職業教育，發展多種形式的職業技能培訓，改革職業教育教學方式，推行工學結合、校企合作的培養模式，建立彈性學習制度。

5. 在人才強國戰略下，國家需要樹立科學人才觀，壯大人才隊伍，提高人才素質，優化人才結構，促進人口大國向人力資本強國轉變。此外，亦要培養造就一批富有創新意識和能

力，能適應經濟全球化要求的企業家，以及鼓勵和引導海外留學人員回國工作，為國服務，積極吸引海外高層次人才。

香港的獨特條件

6. 香港的院校在協助國家推展高質素高等教育及多元化職業教育方面，確實擁有極理想的條件。首先，香港在文化和地理上與內地接近，加上中西文化匯萃，因此具備優勢為內地學生和在職人士提供優質高等教育及培訓課程。在提供教育服務上，香港享有以下的優勢：

- **亞洲國際都會**：香港是亞洲國際都會，亦是國際金融和貿易中心，與各主要經濟體系緊密聯系。內地學生在香港接受國際化及優質的高等教育，有助他們奠下堅實的基礎，在全球化經濟中早著先機。
- **國際知名的院校**：香港的大學融匯中西學術和專業的經驗，享有很高的國際地位。香港大學、香港科技大學、香港中文大學及香港城市大學均獲英國《泰晤士報》高等教育版評為屬於全世界二百所最佳學府，首三間學府更排在首五十一名內。
- **高質素的課程**：我們的教育體系完備而且多元化，設有國際認可的課程和評核機制。我們的工商管理課程於不同的國際權威性財經刊物及機構所作的調查中名列前茅，在過去數年均獲選為亞洲區第一名。
- **教學語言、升學和就業**：香港院校以英語授課，課程涵蓋國際通用的專業知識，學生獲頒授的資歷獲得國際間廣泛承認，畢業生無論在本地或海外升學以至就業均十分具競爭力。
- **地理、文化和生活上的優勢**：香港中西文化兼容，內地學生在文化及生活方面較容易適應，亦可以在一個多元的語言及文化校園裏學習。此外，香港的大學學費和生活費，比不少西方國家為低。香港貿易發展局(貿發局)的研究顯示，內地家長較放心讓

子女到香港升學。

7. 回應「十一五」規劃中提出的人才培養策略，我們認為香港具備各種優勢發展成為區域教育樞紐，亦有條件及能力協助國家培育一支背靠祖國、面向世界、以及「富有創新意識和能力、適應經濟全球化要求」的人才隊伍。作為國際城市，香港擁有極理想的環境和條件；香港的院校亦會致力為來港進修的內地學生提供豐富的學習經驗，以及廣闊的國際視野和人際網絡。

內地對優質高等教育的需求

8. 內地對優質專上教育的需求殷切及龐大。參考貿發局在 2005 年 9 月發表的研究報告¹，內地投考高校的人數在 2004 年已達 723 萬人，但其中只有 62% (450 萬人) 獲取錄入讀內地大專院校，另外約有一萬人就讀外地院校在內地開設的高等教育課程²。此外，經濟合作和發展組織(OECD)在 2002 年發表的一項研究顯示，每年約有 45 000 名內地學生出國接受高等教育。然而，根據上述貿發局於 2005 年進行的研究調查，估計有高達 126 萬的內地學生有意出國留學，而有意修讀外地院校在內地提供高等教育課程的內地學生則達 170 萬。事實上，申請在 2006/07 學年入讀大學教育資助委員會(教資會)資助院校³學士學位課程的內地學生，總數超過 30,000 人，較有關院校可收取的非本地學生人數，超出 32 倍之多。

機遇和挑戰

9. 由於近年內地的經濟發展非常迅速，較發達的省市對人才的需求大幅增加，部份中產家庭更渴望安排子女到外地留學，以擴闊他們的視野及接受國際化的高等教育。「十一五」規劃非常重視人才培養及優化高等教育，香港院校亦因此處於前所未有的黃金時期，可以為內地學生提供他們所需的高等教

¹ “Exporting Higher Education Services to the Chinese Mainland: The Hong Kong Advantages”, Trade Development Council, September 2005. 調查報告涵蓋香港及內地六個城市(北京、上海、西安、廣州、深圳、東莞)，收集問卷達 3223 份。

² 截至 2004 年 6 月，共有 164 項外地課程獲國家教育部認可在內地提供，當中 22 個由香港院校提供。

³ 由於香港中文大學及香港城市大學已參加了內地高校聯招計劃，因此上述數字並不包括這兩所院校。

育。

10. 由於要應付將在 2012 年推行的大學四年新學制，教資會資助的院校正大規模地擴充及提升它們的設施。透過政府推出的三輪配對補助金及院校所籌得的私人捐款，院校更有能力提升各自的教學及研究設施，以及提供獎學金給更多非本地學生。這些措施進一步提高香港院校的質素及對非本地學生的吸引力。

11. 然而，要吸引更多內地學生來港接受高等教育，我們必須讓院校提供更多非本地學生學額，以及考慮改變一些既定的政策。此外，香港亦面對來自其他地區的競爭（如英國，澳洲及新加坡）。這些國家在過去數年投放了大量的資源，積極推廣當地的教育服務，及為申請入讀當地大學的外地學生提供資助。新加坡政府更提供多項財政誘因，以吸引世界一流的大學（如哈佛大學，麻省理工學院等）在當地成立大學分部，吸引區內的留學生就讀。雖然香港未必會完全採納新加坡的模式，但我們必須盡快為香港的高等教育服務建立一個強而有力的品牌，以吸引更多海外及內地學生來港。

政府及其地界別的回應/行動 吸引非本地學生來港接受高等教育

（一） 增加非本地學生及交流生的學額

12. 由 1993 年開始，特區政府在不影響本地學生入讀大專課程的情況下，逐步提高大專院校收取非本地學生（包括內地學生）的比例。現時非本地學生佔整體公帑資助學額的比例，已由 1993 年的 2% 增加至 2005/06 學年起的 10%。自放寬收生限額以來，院校更積極地在內地推廣它們的課程。在 2005/06 學年，在香港就讀的內地學生（全日制及兼讀制）約有 4 400 人，佔非本地學生總數超過 90%。而今年申請入讀 2006/07 學年教資會資助院校學士學位課程的內地學生，總數超過 30,000 人，較去年增加約 1.5 倍⁴。

⁴ 由於香港中文大學及香港城市大學已參加了內地高校聯招計劃，因此上述數字並不包括這兩所院校。

13. 內地學生現時可來港修讀各項經本地評審的全日制專上課程及由八所教資會資助院校開辦的兼讀制研究院修課課程，有關規定如下：

- 所有研究院研究課程均沒有任何學額限制，非本地學生可以自由來港修讀有關課程⁵；
- 公帑資助的全日制副學位、學位和研究院修課課程，院校取錄的非本地(包括內地)學生人數可達整體學額的 10%；
- 自資全日制課程方面，研究院程度以下，院校取錄的內地、澳門和台灣學生人數的限額，為個別院校在上學年於同一課程實際取錄的本地學生人數的 10%。自資研究院程度課程則不設任何學額限制；
- 內地學生可來港修讀由八所教資會資助院校開辦經評審的本地兼讀制研究院修課課程。如屬公帑資助的課程，非本地學生限額為學額指標的 10%，自資課程則不設限額；
- 在香港圓滿修畢全日制專上課程的內地學生，一般可延長逗留期限，以繼續修讀另一項經評審及較高程度的本地課程。

14. 內地學生與其他非本地學生一樣，可以來港參加學位或以上程度的交流計劃，為期最多一年，名額不限。

(二) 院校積極在內地招生

15. 由 2006/07 學年起，十二所擁有學位頒授權的香港院校⁶可在 20 個內地省市直接招生(即北京、上海、江蘇、浙江、福建、山東、湖北、廣東、重慶、四川、天津、遼寧、湖南、廣西、陝西、河南、濟南、江西、雲南和貴州)。其中兩所院校(城大和中大)參加了內地高校聯招計劃。

⁵ 阿富汗、亞爾巴尼亞、柬埔寨、古巴、老撾、朝鮮、尼泊爾及越南的國民並不適用。

⁶ 除八間教資會資助的院校外，其餘四間院校為香港樹仁學院、珠海專上學院、香港演藝學院及香港公開大學。

(三) 支援院校招收非本地學生的措施

16. 為鼓勵社會各界投資教育及協助院校邁向國際化，特區政府自第二輪配對補助金計劃開始，容許院校將款項用於頒發獎學金予優秀的非本地學生。政府自 2003/04 學年起，提供了為期三年共九千萬元的獎學金計劃，以吸引優秀的內地學生來港攻讀大學學位課程。同時，目前已有不少院校、社會人士和商界為內地優秀學生提供獎學金計劃。此外，教資會亦於 2005/06 學年撥出四千萬元，以配對形式資助大學招收非本地學生及在海外及內地推廣它們的教育服務。

院校在內地辦學的情況

17. 本港的高等院校十分有興趣在內地辦學。它們當中不少已於內地設立研究中心及培訓學院。香港浸會大學已率先與北京師範大學於珠海市成立可容納 4,000 多名學生的聯合國際書院。香港大學專業進修學院(HKU SPACE)亦已於廣州與內地院校合作開辦課程。

18. 特區教育統籌局與國家教育部在 2004 年簽署了「內地與香港關於相互承認高等教育學位證書的備忘錄」，明確指出所有在內地和香港認可院校獲取學位或以上證書的人士，均可申請到對方院校繼續升學。學位互認機制有助進一步加強內地與香港教育領域的合作，推動兩地學生的交流。

推出多項引入優才及專才計劃

19. 吸引世界各地的人才來港，除了可增強香港的經濟競爭力，亦有助本地高等教育的發展。特區政府不時檢討入境政策，以確保有關政策能切合整體社會發展的需要。例如通過現行的「輸入內地人才計劃」，香港在過去 3 年已成功吸納超過 11,000 名內地人才來港工作，當中約六成從事學術研究。此外，特區政府已在今年 6 月推出「優秀人才入境計劃」，目的是吸引世界各地優秀的人才來港定居。計劃初期的名額是每年 1,000 人，申請人必須符合一些基本條件(例如良好品格)，然後入境處會按打分制評核其資歷及背景，所考慮的因素包括年齡、學歷/專業資格、工作經驗、語文能力等。與其他的輸入人才計劃有所不同，新計劃並不要求申請人先在港獲受聘。

討論議題

20. 經濟高峰會可考慮探討下列數項關於發展香港成為區域教育樞紐及為國家培養人才的議題：

(a) 吸引更多非本地學生來港就讀

(i) 放寬學額限制

香港院校積極在內地推廣它們的課程，而報讀的內地學生人數亦大幅增加。本地院校十分希望政府可再進一步提高非本地學生的學額及放寬入境限制，讓更多非本地學生可來港就讀。特區政府應否進一步提高非本地學生學額的比例？這樣會否影響本地學生入讀大學的機會？

(ii) 提供宿舍設施

香港地少人多，缺乏適當的土地發展校園和宿舍設施。雖然現時所有修讀教資會資助課程的非本地學生，都可以在就讀期間入住學生宿舍，但宿位供應非常緊張，而就讀自資課程的學生，更需要自行解決住宿問題。缺乏宿舍設施是目前院校在收取非本地學生遇上最大的障礙和難題。院校認為必須先解決宿舍設施問題，否則就算收取了非本地學生，也無法達致讓本地及非本地學生在多元的語言及文化環境中學習及交流的目標。特區政府應否為修讀不同種類專上課程的非本地學生提供適當的宿舍設施，或資助私立院校提供這些設施？

(iii) 加強財政支援

雖然香港的學費和生活費比不少西方國家為低，但對於部份非本地學生，特別是內地的優秀學生，若因經濟問題而不能負擔所需的學費和生活開支，因而放棄來港讀書，實在相當可惜。現時非本地學生修讀教資會資助課程所繳交的學費，基本上是反映提供非公帑資助學額的所有直接額外成本。為吸引更多優秀內地學生來港就讀，特區政府應否更進一步為非本地學生提供某程度的財政支援，以幫助他們解決經濟困難？

根據現行入境規例，非本地學生在留港期間不得受聘。只有在獲入境處批准的情況下，非本地學生才可從事與其學習有關的短期實習工作。香港的大專院校均希望政府可放寬非本地學生從事兼職工作的限制，以減輕學生的經濟負擔及讓他們獲取相關工作經驗，為他們畢業後投入勞動市場作好準備。外地多個國家也有類似的安排。特區政府應否同意放寬非本地學生從事兼職工作的限制？若然，會否影響本地勞工權益及如何避免濫用？

(b) 協助本地院校到內地辦學

21. 香港的高等院校及職業訓練局具備豐富的辦學及培訓經驗，而香港的學術水平亦達國際標準。香港的院校極有條件在內地，特別是珠江三角洲地區，發展高等及職業教育課程，提供課程予內地學生，為國家培育人才。目前，香港院校在內地辦學，一如外國機構，須依照「中華人民共和國中外合作辦學條例」行事。院校十分期望可以在內地有更多發展的機會。在配合國家政策的原則下，特區政府應否向內地有關部門積極爭取，協助香港辦學團體及培訓機構在內地設立分校，直接向內地學生提供課程？

(c) 吸引內地優才來港工作

22. 目前香港已有不少渠道讓全球各地的人才來港工作、學習或從事學術研究。例如根據現行的一般來港就業政策，每年香港都成功吸引 15,000 至 20,000 名具備香港所缺乏的技能、知識或經驗的海外專才來港工作。至於在今年 6 月引入的「優秀人才入境計劃」，政府會在計劃實施一年後進行檢討，範圍將包括計劃的名額、申請人最基本資格、打分制的考慮及比重等等。如何進一步吸引內地優才來港工作，特區政府樂意聽取各方面的具體建議或意見。

建議

23. 政府已於6月份宣布，政務司司長將領導一個高層督導委員會，與相關政策局局長一同研究發展香港成為區域教育樞紐的整體策略和措施。我們歡迎專題小組成員就發展香港成為區域教育樞紐以配合國家「十一五」規劃下的人才培養政策方針提出建議。高層督導委員會在研究有關課題時會參考專題小組提出的行動綱領。

教育統籌局

2006年9月

《「十一五」與香港發展》經濟高峰會

商業及貿易

行政摘要

本文是從政府及公營機構的角度初步分析「十一五」規劃與香港貨物貿易發展的機遇與挑戰，希望藉此引發社會各界的討論，以便高峰會在未來數月制訂一份務實可行的「行動綱領」。

2. 根據世界貿易組織發表的報告，香港於 2005 年是全球第十一大商品貿易經濟體系，貿易總值為 5,929 億美元，其中與內地的貿易額為 2,651 億美元，佔本港貿易總額 45.0%。另一方面，香港是內地的第三大貿易夥伴（僅次於美國及日本），在 2005 年內地與香港的貿易額佔內地貿易總額 9.6%。

3. 國家「十一五」規劃提出進一步擴大國內需求。事實上，國家擁有超過十三億的人口，消費市場龐大，發展潛力優厚，加上內地中產階級人數高速增長，人均消費能力不斷提升，對進口需求日益增加。

4. 香港產品一向獲內地消費者垂青，品牌能夠賦予產品獨特的身份，把產品從極其類似的同類中區分出來，並給予消費

者物有所值的信心。國家擴大內需的政策正好為香港產品提供更大的外銷市場，而 CEPA 下零關稅的優惠亦提供契機，推動香港產品出口。香港製造商如何建立及強化自我品牌(尤其是中、高檔次產品)，推介香港品牌產品，進佔國內外市場，或許可進一步探討。

5. 內地是著名的世界工廠，工業生產總值不斷提升。廣東省「十一五」提出加快發展汽車裝備製造、鋼鐵等主導產業，因此內地企業對原材料，尤其是鋼鐵的需求將不斷增加。內地企業絕大多數是中小型企業，它們對國際市場認識不深。香港可在這方面發揮我們的角色，向各界證明香港作為商品及原材料採購中心的好處。

6. 內地經濟快速增長，一方面為在廣東省的港資企業帶來更多更大的發展機遇，但同時他們需面對省政府為嚴格控制污染及節約資源所引入的措施所帶來的挑戰。

7. 廣東省「十一五」規劃中提出加強環境綜合治理，優化環境保護管理機制和政策環境，嚴格執行建設項目環境影響評估制度，從區域環境容量和資源保障能力出發規劃產業佈局和工業項目建設，積極探索制定合理的排污費徵收和使用政策。

8. 為協助內地的港資企業迎接環保挑戰，特區政府會加強與廣東省有關部門的聯繫，盡早發放省內最新的投資及商貿（包括環保）政策、措施及相關資訊予港商，並會協助有意向東西兩翼或其他省區轉移的港商組織有關考察。同時，香港生產力促進局及其他機構及商會正在推行各類環保計劃及提供不同支援。

工商及科技局

2006年9月

《「十一五」與香港發展》經濟高峰會

商業及貿易

目的

文件編號 2006 ES/1 已就「十一五」規劃，探討如何發展香港作為國際金融、貿易、航運中心，並提出一些策略性分析和建議。本文是從政府及公營機構的角度初步分析「十一五」規劃與香港貨物貿易發展的機遇與挑戰，希望藉此引發社會各界的討論，以便高峰會在未來數月制訂一份務實可行的「行動綱領」。

背景

2. 在國際方面，根據世界貿易組織發表的報告，香港於2005年是全球第十一大商品貿易經濟體系（貿易總值為5,929億美元）；分別是全球第十一大的商品進口地區（進口總值為3,006億美元）及全球第十一大的商品出口地區（出口總值為2,923億美元）。

3. 內地是香港最大的貿易夥伴。在2005年，香港與內地的貿易額為20,619億港元（2,651億美元），佔本港貿易總額45.0%。另一方面，香港是內地的第三大貿易夥伴（僅次於美

國及日本)，在 2005 年內地與香港貿易額佔內地總貿易額 9.6%。此外，香港也是內地重要的轉口港。在 2005 年，經香港轉口往世界各地的內地來源貨物佔本港的轉口總值 62.1%。同期，經香港轉口往內地的貨物則佔本港轉口總值 45.8%。

4. 國家擁有超過十三億的人口，消費市場龐大，發展潛力優厚，加上內地中產階級人數高速增長，人均消費能力不斷提升，對進口需求日益增加。去年，中國內地進口了 6,600 億美元的貨物，今年前 5 個月仍保持 22% 的增長。在各省、直轄市、自治區中、與香港毗鄰的廣東省人均國民生產總值收入為全國第六，是內地消費品市場必爭之地。

5. 香港產品一向獲內地消費者垂青，國家擴大內需的政策正好為香港產品提供更大的外銷市場，而《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》(CEPA) 下零關稅的優惠，亦提供契機，向內地推介香港品牌產品，進佔內地市場，進一步推動香港產品出口。

6. 「十一五」規劃提出必須保持經濟平穩較快發展。要進一步擴大國內需求，調整投資和消費的關係，合理控制投資規模，增強消費對經濟增長的拉動作用。

7. 在發展經濟的同時，國家提出要節約資源保護環境，促進經濟增長方式根本轉變，推進國民經濟和社會資訊化，切實走新型工業化道路，堅持節約發展、清潔發展、安全發展，實現可持續發展。內地省份就污染行業進行整治，很多港資企業，特別是一些在珠三角地區的高污染行業將面對新的挑戰。另一方面，在各省份開始環保規劃工程時，無論在技術、管理、融資及環保產業上，都極需要引進區外的投資和支援。這是危還是機，港商在這過程中應如何應變，值得探討。

8. 廣東省「十一五」規劃提出優化出口商品和貿易方式結

構，着力擴大知名品牌和具有自主知識產權的品牌產品出口，鼓勵高技術含量、高附加值的產品出口，限制資源性、高耗能、高污染產品出口。規劃中並提出加強環境綜合治理，優化環境保護管理機制和政策環境，嚴格執行建設項目環境影響評價制度。從區域環境容量和資源保障能力出發規劃產業佈局和工業項目建設，積極探索制定合理的排污費徵收和使用政策。

機遇和挑戰

9. 在國家要轉變發展觀念，通過擴大國內需要、優化產業結構、節約資源及保護環境、和增強自主創新等方式，推動可持續發展的前提下，我們嘗試在以下數個範疇分析港商面對的機遇和挑戰。

(一) 在國際及內地發展品牌

10. 國際層面方面，根據美國「商業周刊 (Business Week)」公布的 2006 年度「環球品牌百名排行榜」中，亞洲品牌只佔十個，其中內地和香港的品牌均未能入榜¹，可見香港的產品在國際市場仍未為廣泛認識。香港貿易發展局 (貿發局) 在 2002 年發出報告，指出品牌發展在香港尚未成熟的原因，主要是香港內部市場狹窄，基礎消費群體薄弱，制肘品牌的發展；香港生產商對海外市場消費者的偏好、品味和其他需求特性瞭解不深，不利香港品牌產品打入這些市場。近年，業界已逐漸領略品牌發展對促進香港產品出口的重要性，並投入不少資源向這方面發展。在國家「十一五」規劃下，擴大內需的政策正好為香港產品提供外銷的契機，同時也為香港在內地的廠商生產的貨品提供內銷的機會，為港商出產的產品推廣帶來龐大商機。

11. 從宏觀的角度看，香港本身是一個品牌，代表品質、信心、時尚、貨真價實和物有所值。在「個人遊」計劃推行以來，

¹ 滙豐銀行被定為英國品牌

大量的內地遊客到港旅遊，搜購本地商品(雖然產品並非全部在香港製造)，包括高價值的珠寶首飾和大眾化的食品如月餅等。凡此種種均反映內地消費者對香港產品的信任及渴求，並為香港產品進入內地消費市場提供了良好的條件。

12. 香港製造商如何建立及強化自我品牌，尤其是中、高檔次產品，或許可進一步探討。品牌能夠賦予產品獨特的身份，把產品從極其類似的同類中區分出來，並給予消費者物有所值的信心。成功的品牌除了講求形象外，還需要配合品質、服務和原創精神。港資企業當前的挑戰是如何提升產品設計及質素、善用創新科技、增強生產力、優化生產流程、改善顧客及售後服務，以及在內地市場進行有效推廣。

(二) 開拓全國內銷市場

13. 成本因素考慮下，部分香港產品會運往內地作外發加工。2005 年外發內地加工貿易額達 3,885 億港元(500 億美元)，佔香港輸往內地的總出口 38%；而自內地進口貨物涉及加工貿易的總額亦達 6,920 億港元(890 億美元)，佔香港自內地進口商品的 66%。據廣東省統計，廣東省在 2005 年底共引進港資項目 87,274 個，不少是從事製造業及加工貿易。這些產品大部份是輸往國外市場，亦傾向利用香港熟悉和有效率的物流運輸服務把商品出口。基於香港人開設的工廠在華南製造業上已扮演重要角色，港資企業有條件進行產業轉型，由從事外發加工過渡至進一步開拓國內的內銷市場。

(三) 面對廣東省的環保挑戰

14. 由於內地過去數年經濟快速增長，部份行業能源消耗過大及令環境污染加劇，因此「十一五」提出要節約資源保護環境，把促進經濟增長方式根本轉變。有約八萬港資工廠的廣東省亦面對嚴重的資源和環境問題。

15. 廣東省政府為了達致更平衡的經濟發展，銳意發展東西兩翼及北部山區，目標是逐步將勞動密集型產業向這些地區轉移。就此，廣東省已制定了《珠江三角洲環境保護規劃綱要》和《廣東省環境保護規劃》，等環保規劃，嚴格功能分區和分區控制。為加強對重污染行業的污染控制和管理，明確提出加快電鍍、化學制漿、化工、製革、紡織印染、冶煉、發酵、固體廢物加工等重污染行業「統一規劃、統一定點」，實現污染集中控制、集中治理和集中管理。

16. 嚴格控制污染及節約資源，對若干在廣東省的港資企業會造成不同程度的問題，但同時亦為環保企業帶來商機。例如在環保產業規劃過程中，極需要引進技術先進、管理水平高、有實力的企業來參加投資建設和經營，由此衍生的市場機遇值得我們關注。

17. 香港和廣東省，在環保工業方面其實有很大的合作空間。例如本地已經有企業成功開發可以將汽車排放廢氣減半的微粒消滅裝置，更成功地安裝在合資格的柴油車輛上，如能夠將類似產品推廣至廣東省及其他地區，將為港商帶來無限商機。

政府及其他界別的回應/行動

(一) 發展品牌產品

18. 在自由市場的政策下，特區政府的角色是盡量為工業界提供最大的支援，締造有利營商的環境，及保持和不斷完善香港的知識產權保護制度，為發展創意工業及香港品牌提供有效的保障。

19. 香港的比較優勢，已由昔日從事低技術及勞工密集的生產，轉為高增值及以知識為本的活動。因此，政府非常鼓勵製造業由「原設備製造」(OEM)走向「原設計製造」(ODM)及「原品牌製造」(OBM)。

20. 近年，特區政府做了不少工作支援工業配合香港產業結構轉型。為了營造有利高增值、高科技行業的環境，政府成立了創新及科技基金，鼓勵和支持各界提出有助本地工業發揮創意、提升技術的計劃。其中，特區政府於4月透過創新及科技基金撥出23億元，在汽車零部件、物流及供應鏈管理、納米及先進材料、紡織及成衣，以及資訊技術五個範疇上，資助成立研發中心，為業界提供一站式的服務，從而協助業界提升科技水平及發展高增值產品。此外，特區政府亦支持在科學園內成立集成電路設計及開發支援中心，以及數碼港的數碼媒體中心和無線通訊應用開發中心，以扶助中小企業走「原設計製造」路線。特區政府的中小企業資助計劃，為中小企業推廣市場提供支援，亦間接有助香港轉向高增值及以知識為本的活動和生產，促進貨物貿易的增長。

21. 在鼓勵設計創意方面，政府及其他團體推出多項措施，協助各行各業善用設計，提升產品價值，鼓勵企業以此發展其品牌。其中，香港設計中心致力推動設計工作成為增值的活動，並提高設計水平、推動與設計有關的教育，以及提高香港作為創新和創意中心的地位。特區政府更制訂了「設計智優計劃」，加強對設計和創新的支援，推動各行各業加入高增值、高知識產權含量和高創意元素，資助值得支援的設計、品牌及研究項目，培育新成立的設計公司，以及推廣和表揚優秀的設計和建立品牌，務求令香港成為區內的優質設計中心。理工大學設計學院等大專院校、香港設計發展局，以至各專業團體也致力提升香港的設計水平、推動與設計有關的教育和培育設計人才。這些措施都有助擴大香港在品牌發展的潛力。

22. 不少商會、工商團體及政府資助機構也為促進香港品牌的發展而努力。很多本地企業在香港品牌發展局的策劃和推動下，都積極運用創意，在品牌和產品的發展上力求完美，強化香港的原創品牌。「香港優質標誌計劃」和「香港名牌」及「香港服務名牌」選舉亦見證了眾多本地企業在建立品牌上的努力和卓越表現。由香港工業獎及香港服務業獎合併而成的香港工

商業獎則致力表揚香港工商業在邁向高科技高增值的過程中取得的成就，分別在消費產品設計、機器及設備設計、顧客服務、環保成就、創意、生產力及品質和科技成就七個類別作出嘉許。不少展覽會有標榜香港的產品，每年舉行的工展會便是突出的例子。主辦工展會的中華廠商會近年更在內地城市舉辦類似的工展會，大力推廣香港品牌產品。

23. 貿發局也積極提升香港品牌產品在全球市場上的形象和地位。有關工作包括舉辦及組織港商參與本地和外地的推廣活動，以及因應不同重點市場而制定針對性的宣傳策略，以突出香港產品的優良品質和時尚設計，以及協助建立香港品牌知名度和信譽。貿發局特別著力在內地進行推介香港產品的工作，包括在各大城市的主要百貨店舉辦連串以「香港品牌」或香港時尚為重點的推廣活動，同時測試內地不同市場對香港產品的需求和口味，為港商在生產設計的過程中提供有用的參考資料。2006年起，該局亦在海外市場舉辦的展覽會上設「香港時尚廊」推介香港品牌產品。

24. CEPA 促進香港的貨物貿易發展，為香港的產業結構轉型提供很多有利的條件。零關稅減低企業出口港產品往內地的成本，提升港產品的競爭力，有利品牌產品或著重高增值或知識產權的產品在香港進行生產，推動港產品進入內地龐大和蓬勃的消費市場。外國投資者可盡量利用香港與內地經濟協同的優勢，CEPA 的零關稅待遇和各項貿易投資便利化措施，在香港生產貨品輸往內地市場。由於香港亦擁有高度保護知識產權的環境，外商也可在香港設立研發中心或生產專利產品。

25. CEPA 下的貿易投資便利化措施亦促進兩地的貿易及投資，例如在通關便利化領域便推行了一系列的措施加快兩地貨物的流通，在法律法規透明度方面亦實施了多項安排使投資者對內地的法律法規有更深入的了解。今年，兩地更在貿易投資便利化方面加入知識產權保護的合作，促進香港品牌產品打進內地市場。按構思，內地將在香港設立保護知識產權中心，就

兩地知識產權保護的信息進行交流與溝通，便利企業獲取有關知識產權的資訊。

(二) 加強與內地政府的聯繫，開拓內銷市場

26. 特區政府致力加強與內地政府的聯繫，例如泛珠三角區域合作框架協議、粵港合作聯席會議、滬港經貿合作會議、京港經貿合作會議等都為兩地政府提供了有效的溝通平台，致力消除各省之間貨物流通的障礙，促進貿易和投資的健康發展。特區政府亦決定加強在內地的代表網絡，包括在政制事務局內設立內地事務聯絡辦公室，並在上海和成都增設經貿辦事處，以及擴大駐粵經貿辦事處的職能範圍。透過在個別省區推廣經貿合作和建立聯繫，特區政府將不斷加強對港商在內地營商的支援，以及在當地推介香港的產品及角色，並宣傳及推廣 CEPA，借助 CEPA 的實施，進一步推動香港貨物貿易的發展。

27. 作為著名的世界工廠，內地的工業生產總值不斷提升。廣東省「十一五」提出加快發展汽車裝備製造、鋼鐵等主導產業，因此內地企業對原材料，尤其是鋼鐵的需求亦不斷增加。在國家鼓勵生產高增值、高質素產品的前提下，內地企業亦會從國內外搜購原材料，提升其產品的質量及競爭力。內地企業絕大多數為中小型企业，它們對國際市場認識不深。香港企業擁有強大的國際營商網絡，對市場訊息觸覺敏銳，並且熟悉國際貿易規則，必定可以配合國家對於進口商品及原材料的需求，為內地企業提供採購服務。

28. 經過多年的努力，香港已確立了其國際採購中心的地位，但是，互聯網的普及對香港造成了沖擊。更多的買家可選擇在網上購物，從而省卻對中間人付出佣金，或在香港設立採購中心所產生的租金及其他行政費用。此外，跨國企業除了在香港設立辦事處採購內地產品外，部分更直接在內地設立據點。去年，沃爾馬撤離香港，在深圳建立地區總部，進行採購業務。面對各方的挑戰，香港應積極宣傳其作為地區總部的優

勢，向各界證明香港作為商品及原材料採購中心的好處。

(三) 協助廣港資企業迎接環保挑戰

29. 除了鼓勵香港製造業朝高增值方向發展，面對內地（特別是廣東省）加強環境保護的力度，加上目前歐美日等國家的環保生產要求²，特區政府、半官方機構以及商會都一直在不同層面為在內地經營的港商提供協助。

30. 特區政府駐粵經濟貿易辦事處（駐粵辦）與廣東省政府緊密聯繫，反映業界的意見，協助業界與廣東省有關部門溝通，並盡量搜集及透過該辦事處發放有關訊息，供業界參考，讓業界可以盡早籌劃及部署。駐粵辦亦協助香港廠商組織考察團到訪內地，瞭解承接產業轉移地區的投資環境和最新經貿狀況。同時，駐粵辦與香港生產力促進局正與個別珠三角城市探討各種集中治理和監管的可行模式，並鼓勵有關市縣政府與港商合作，提供環保設施，達致互利共贏的目標。

31. 香港生產力促進局一向致力推廣企業採用清潔生產技術，包括：

- (a) 製作技術指南，供不同行業使用，包括漂染業、電鍍業、電路板製造、食品及皮革等。該局提供的環保顧問服務，協助工商機構設計、建立與實施環境符合 ISO 14001 的管理體系；
- (b) 透過創新環境技術發展，協助業界控制工序排放的油煙、煙霧、廢氣、污水及塵粒，以符合香港、內地及其他外國市場的有關法規。該局的環境測試實驗室，提供一系列的污染分析服務，包括工業污水、

²例如歐盟最近便新出台了涉及綠色生產的指令，其中包括在去年8月實施的《電器及電子廢料指令》(WEEE)²及剛於今年7月1日生效的《限制電子及電器設備使用有害物質指令》(RoHS)²。WEEE要求在電器及電子設備報廢後，生產者和經銷商須承擔回收處理責任並為此負責。RoHS要求電子及電器設備中，六種有害物質包括鉛、汞、鎘、鉻、多溴聯苯和多溴二苯醚等的含有指標必須符合規定，若抽查發現超標須全部召回並就地銷毀，且以後不准進入歐盟市場。

噪音、廢物及污水處理方法測試，協助業界符合本地及國際環保法規；

- (c) 成立「綠色製造網」作為環保資訊的發放和交流平台，定期舉辦研討會及工作坊，以及編寫一份為香港各行各業如何符合環保要求的指南；
- (d) 與業界及政府研商成立一個清潔生產推廣及研究中心，為業界提供技術支援；及
- (e) 針對支援在內地營運的港資企業，生產力促進局近年更在廣州、東莞和深圳開辦獨資企業，直接提供綜合服務，未來的工作重點包括加強支援清潔生產。

32. 除了生產力促進局外，不少機構及商會亦推行各類環保計劃及措施，包括：

- (a) 大珠三角商務委員會下的可持續發展工作小組正探討如何改善空氣質素，提高廣東省內港資的生產製造行業對節省能源、減少排污、應用清潔生產等的認識，並向大珠三角地區的企業介紹清潔生產措施；
- (b) 大珠三角商務委員會並與香港總商會、香港商界環保大聯盟、廣東省貿促會及廣東省環保業協會推出「清新空氣約章」，促進所有在珠江三角洲投資的商界人士遵守；
- (c) 由七個工商團體創立的「香港綠色製造聯盟」，鼓勵本港製造商遵行有關環保條例，提高工業界在保護環境方面的意識，並推廣綠色工序和產品的應用，從而提高本地製造商的競爭力；
- (d) 香港工業總會推行「一廠一年一環保項目計劃」，要求自願參與的廠商推行每年至少一個環保項目，以

減少香港和珠三角地區的污染，改善該地區的環境；及

- (e) 貿發局亦在其工作範疇下參與有關工作，例如該局較早前舉辦了「RoHS 指令政策和實施會議」研討會，分享不同企業在生產及製造上如何令產品符合指令的要求，並協助推廣香港企業往內地考察及投資不同的項目。

建議

33. 為配合國家推動擴大國內需求的發展，協助內地港資企業迎接環保挑戰，從而推動香港貨物貿易的發展，請各專家成員就以下的建議提供意見及其他值得考慮研究的課題：

- (a) 為保持港貨在國際和內地的競爭力，政府會進一步推動香港品牌的發展，鼓勵企業不斷提升香港產品設計及質量、改善服務、善用創新科技、增強生產力及優化生產流程，並致力控制和提升品質；
- (b) 由於香港產品普遍享有貨真價實的美譽，業界及企業可進一步探討如何在內地推廣香港品牌產品；
- (c) 特區政府及相關機構進一步加大在推廣香港作為內地市場的採購中心的力度，並特別加強宣傳香港在採購方面的中介角色，鼓勵國內企業來港採購，並吸引跨國企業利用香港作貿易配對，打入內地消費市場；
- (d) 政府透過現有與內地不同的合作渠道，設法解決有關障礙（如稅務及省與省之間的貨物流通等問題），協助內地的港商積極拓展國內內銷市場；
- (e) 特區政府繼續加強與廣東省有關部門的聯繫，盡早發放

省內最新的投資及商貿（包括環保）政策、措施及相關資訊予港商，加深他們對內地投資環境的認識及利便他們探討內地的商機；及

- (f) 特區政府繼續支持及鼓勵商會及企業推行自發性的環保計劃。

邀請專家成員意見

- (a) 上文就貨物貿易的國際競爭力的分析是否充分全面及深入？有哪些須補充的地方？
- (b) 上文就港商在國家「十一五」規劃中的機遇與挑戰的分析是否充分全面及深入？有哪些須補充的地方？
- (c) 上文就港商在廣東省「十一五」規劃或區域發展中的機遇與挑戰的分析是否充分全面及深入？有哪些須補充的地方？
- (d) 上文就政府及公營機構為進一步鞏固及發展內銷市場及協助港商迎接環保挑戰所提出的一系列回應措施是否對題？有哪些策略方向須加以調整？
- (e) 上文及文件編號 2006 ES/3 就進一步鞏固及發展香港作為國際商貿中心所提出須進一步研究及考慮的課題是否恰當？

工商及科技局
2006 年 9 月

《「十一五」與香港發展》經濟高峰會

服務業

行政摘要

本文是從政府及公營機構的角度初步分析香港服務業在「十一五」規劃背景下的機遇與挑戰，希望藉此引發社會各界的討論，以便高峰會在未來數月制訂一份務實可行的「行動綱領」。

2. 香港的服務業發展成熟，佔本地生產總值的百分之九十。香港的服務貿易在世界服務貿易體系位列十六，服務貿易總額佔本地生產總值超過 50%。相對而言，內地的服務業則仍在起步，目前佔國內生產總值約百分之四十。

3. 國家「十一五」政策強調加快發展服務業。事實上，隨著內地經濟蓬勃和持續增長，市場日益開放，對外貿易不斷擴張，國內企業對各種服務需求與日俱增。廣東省方面亦致力增強服務業的比重和水平，加快發展商務服務業，引進吸收港澳現代服務業，提升廣東省服務業的競爭力。

4. 香港已確立了國際貿易和服務中心的地位，擁有大量優秀專業人才、完善管理模式、良好的基建配套、獨立法制、簡

單稅制、健全金融政策等，是很多有意進軍東南亞市場(特別是內地市場)的公司在區內的首選落腳點，亦是不少內地企業「走出去」，打入世界市場的跳板。

5. 但香港的服務業也存在一些隱憂。香港的租金與工資遠高過大部分鄰近地區，營商成本高昂。隨着內地市場繼續開放、外資迅速進入、國有企業的改革持續深化、政策上對服務業的支持，香港的服務業將面對從內地而來、不斷上升的競爭壓力。

6. 為迎接挑戰，特區政府努力在外地及國內推廣香港作為亞洲貿易、投資及商貿樞紐的種種優勢，以吸引外來投資，鞏固香港作為亞洲商貿之都的地位。另一方面，貿易發展局努力協助香港服務業拓展市場。

7. CEPA 的簽訂為香港的服務業開拓龐大的內地市場。特區政府會全面落實 CEPA、爭取便利 CEPA 的實施及致力深化 CEPA 的開放措施，並與內地省市加強合作及聯繫，為在內地經營及有意在內地發展的港商提供支援。

工商及科技局

2006 年 9 月

《「十一五」與香港發展》經濟高峰會

服務業

目的

文件編號 2006 ES/1 已就「十一五」規劃，探討如何發展香港作為國際金融、貿易、航運中心，並提出一些策略性分析和建議。本文是從政府及公營機構的角度初步分析香港服務業在「十一五」規劃背景下的機遇與挑戰，希望藉此引發社會各界的討論，以便高峰會在未來數月制訂一份務實可行的「行動綱領」。

背景

2. 根據世界貿易組織發布的資料，香港在 2005 年的服務貿易總額達 919 億美元(佔全球服務貿易總額 1.9%)，比 2004 年增長 10.2%，在世界服務貿易體系位列十六¹，服務貿易總額佔本地生產總值超過 50%。另外，根據特區政府在香港對外直接投資統計的年度調查，香港的外來直接投資集中在服務業，主要在批發、零售及進出口貿易、運輸及有關服務、地產及各項商用服務等。

¹ 服務出口排名第十一(603 億美元)，服務入口排名第二(316 億美元)。

3. 經過業界多年努力，香港的服務業已相當成熟，達至國際水平。香港服務業目前佔本地生產總值的百分之九十；中國的服務業則仍在起步，目前佔國內生產總值約百分之四十。隨著內地經濟蓬勃和持續增長，市場日益開放，對外貿易不斷擴張，國內企業對各種服務，尤其是專業服務的需求與日俱增。同時，經濟全球化和中國加入世貿，使內地市場與國際市場的接軌更逼切。因此，內地服務業除了要有量的增長，更要在經營方式和質素上邁向國際水平。

4. 香港須要發展成為中國的服務之都，要成為一個雙向的服務平台，內地服務業不但可以透過香港引進香港及國外的服務業專才，還可以以香港作為跳板打入世界市場。

5. 國家「十一五」政策強調推進工業結構優化升級並加快發展服務業，這對香港作為國際商貿中心有重大影響。「十一五」相關內容如下：

- 第三篇 - 調整原材料工業結構和佈局，嚴格控制新增鋼鐵生產能力，並以節約能源資源、保護生態環境和提高產品質量檔次為重點，促進建材工業結構調整和產業升級。
- 第四篇 - 堅持市場化、產業化、社會化方向，拓寬領域、擴大規模、優化結構、增強功能、規範市場，提高服務業的比重和水平。
- 第十六至十七章 - 大力發展主要面向生產者的服務業，細化深化專業化分工，降低社會交易成本，提高資源配置效率.....發展交通運輸業、大力發展現代物流業、有序發展金融服務業、積極發展資訊服務業、規範發展商務服務業、提升商貿服務業、發展房地產業、大力發展旅遊業等。
- 第十八章 - 打破壟斷，放寬准入領域，建立公開、平等、規範的行業准入制度。鼓勵社會資金投入服務業，提高非公有制經濟比重.....健全服務業標

準體系，推進服務業標準化。大城市要把發展服務業放在優先位置，有條件的要逐步形成服務經濟為主的產業結構。

6. 廣東省「十一五」規劃亦提出優化服務業結構，提升產業素質，增強服務業的比重和水平，加快發展商務服務業，大力發展法律、會計、融資諮詢、產品設計等商業服務業，同時壯大批發零售等有優勢的服務業。此外，廣東省「十一五」建議加強區域協調與合作。按照“前瞻、全局、務實、互利”的原則，進一步落實內地與香港、澳門關於建立更緊密經貿關係的安排，發揮粵港澳各自的優勢，全方位加強合作。重點加強粵港澳製造業和服務業發展的合作，引進吸收港澳現代服務業，提升廣東省服務業的競爭力。

機遇與挑戰

7. 在國際層面，香港已確立了國際貿易和服務中心的地位。在大量海外資金流入下，香港汲取了外國企業的專業知識和管治經驗，使服務業質素大幅提高，達到國際水平。香港有大量優秀專業人才，完善管理模式，而且擁有良好的基建配套、獨立法制、簡單稅制、健全金融政策等，是很多有意進軍東南亞市場，特別是內地市場的公司，在區內的首選落腳點。

8. 相對於香港，內地的服務業剛剛起步。內地企業絕大多數為中小型企業，它們對國際市場認識不深。而香港企業擁有強大的國際營商網絡，對市場訊息觸覺敏銳，熟悉國際貿易規則，可以配合國家對進口商品及原材料的需求，為內地企業提供採購服務。香港是外商雲集的國際大都會，集結了大量具國際視野和經驗的人才。內地企業可以利用香港高自由度、高透明度的營商環境，和法律制度健全的優勢，在香港設立採購中心。

9. 「十一五」期間，內地需要繼續調整產業結構，加快服務業發展。香港在金融、保險、物流、商業、旅遊等方面發展尤其成熟，可以在內地服務業的發展中發揮作用，擔當中國服務之都的角色，成為一個雙向的服務平台。一方面，內地可透過香港引進香港和及國外的服務業專才，另一方面，內地服務業可以以香港為跳板，打入世界市場。

10. 對於內地企業特別是廣東省企業希望「走出去」，香港可以起到橋樑和中介作用。過去 27 年的改革開放中，內地企業基本上是「引進來」。根據商務部的資料，其間實際利用外資超過六千億美元，但對外直接投資僅六百億美元。隨着世界經濟全球化，國內企業需要積極「走出去」。香港服務業信息靈通，國際化人才眾多，熟悉國際規則，擁有國際經營網絡，並有掌握多種語言的優勢，這正是內地企業所需要的。

11. 香港在服務業擁有一定優勢，但同時也存在一些隱憂。香港的租金與工資遠遠高過大部分鄰近地區，營商成本高昂是不爭的事實。而在內地，市場繼續開放和外資迅速進入，正使國有企業的改革持續深化，經營能力逐步提高。內地在政策上對民營企業的支持，正促使民企不斷壯大。這些發展，都意味著港資企業要面對激烈競爭和全方位的挑戰。

12. 另一方面，香港也面對着內地城市的競爭。發展服務業是內地產業結構調整的主要內容，「十一五」更要求各大城市把發展服務業放在優先位置。例如，上海、廣州等城市自己的「十一五」規劃，已把發展成為國際或區域金融中心、物流中心等作為主要目標，並為此訂定具體政策。在這形勢下，儘管香港的服務業優勢非內地短期所能趕上，但競爭壓力不斷上升將是必然趨勢。

13. 同時，互聯網的普及對香港造成了衝擊。越來越多買家會選擇在網上購物，從而省卻中介開支，也可少卻在香港設立採購中心的租金和行政成本。一些跨國企業雖然在香港設立了

辦事處採購內地產品，但也同時直接在內地設立據點。沃爾馬去年更撤離了香港，到深圳建立地區總部，進行採購業務。

政府及其他界別的回應 / 行動

推廣香港服務業

14. 在國際方面，投資推廣署專責推廣香港作為亞洲貿易、投資及商貿樞紐的種種優勢，以吸引外來投資。該署積極協助有意來港開業或擴充的海外公司，推廣香港作為管理及擴展區內業務據點及進入內地市場的跳板的優勢。推廣活動主要涵蓋九個行業，包括：商業及專業服務；消費、零售及採購；金融服務；資訊科技；電訊；媒體及多媒體；科技(包括電子企業及生物科技)；旅遊業及影視娛樂業；以及運輸業。此外，貿易發展局(貿發局)會根據不同市場的需要，向海外市場推介香港不同的服務。例如近年，貿發局在日本和美國主力推廣物流、資訊及通訊科技服務；在南韓推廣專利授權服務；在法國推廣電影和娛樂行業服務；在德國和英國推廣展覽服務。同時，貿發局也接待過來自歐洲、日本及美國的金融服務代表團，推介香港作為投資內地的理想平台，以及亞洲的集資中心。

15. 在內地方面，投資推廣署為國內投資者提供資訊及香港服務業優越的配套，協助他們在香港開設業務；並為已在香港開業的內地公司提供後續服務，並鼓勵它們擴展業務。由 2004 年 8 月底起，內地開始實施新的投資便利化措施，鼓勵內地企業來香港投資，直至 2006 年首季，共有 378 家內地企業獲准來港投資，涉及投資額達 22.3 億美元。這些企業除了帶來投資，提供產品和服務之外，亦提高了在本港的服務需求。

16. 貿發局對促進香港與內地的經貿合作，鞏固香港作為內地「商貿平台」的地位也起重大作用。貿發局在內地設有 11 個辦事處，協助內地企業尋找香港的業務合作夥伴，共拓商機。貿發局在內地和香港組織推廣香港服務的活動，包括邀請

內地企業訪港，以及組織香港的訪問團到內地不同地區，以加深內地企業對香港服務業的了解，以及引進香港的服務。貿發局的網上服務平台亦為內地企業提供香港及國際市場信息，幫助企業制訂市場策略，亦為香港公司提供中國商貿諮詢服務。

《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》(CEPA)

17. 2003年簽訂的CEPA為香港服務業開拓了龐大市場，大大加強了兩地的經濟合作與融合。CEPA自2004年實施以來在促進服務業發展已見成效。內地開放了27個服務行業，讓香港服務提供者可以比其他世貿成員，享有早得先機的優勢，以更優先、更優惠的條件進入內地市場。截至2006年8月底，已有968家香港註冊企業取得香港服務提供者證明書，藉著CEPA優惠的條件進軍內地市場。其中超過八成企業已在內地開業，或計劃到內地開業，它們包括銀行、分銷、運輸及物流服務等企業。

18. 根據2005年4月完成的「CEPA對香港經濟的影響」的調查報告，基於CEPA的實施，從事CEPA第一階段涵蓋的18個服務行業的公司，增加了它們在香港的資本投資額，2004年與2005年共增長55億港元。2004年與2005年，CEPA第一階段帶來的服務收益共達54億港元。

19. 自從CEPA實施，香港經濟不斷增長。香港本地生產總值繼2004年錄得8.6%增長，2005年又錄得7.3%的增長後，2006年第一季繼續按年強勁增長8.0%。

20. 透過經濟貿易辦事處與各省區政府加強溝通和合作，以及與各省市採取配套措施，兩地將積極實行CEPA的落實措施，如資訊互通和聯繫，以及貿易投資便利化工作；經濟貿易辦事處已就各省分的發展情況，配合香港服務業的優勢，訂下計劃，分階段在各省分推廣CEPA的落實工作。就廣東省方面，粵港合作聯席會議下設有CEPA服務業專責小組，推進CEPA下服務業在廣東省的實施。

加強與內地省市合作

21. 香港亦致力與內地省市尤其廣東省推動及建立互相合作的新機制。其中包括泛珠三角區域合作框架協議、粵港合作聯席會議、京港經濟貿易合作會議、滬港經濟貿易合作會議等。在這些合作框架下，雙方同意以 CEPA 的框架為依託，以現代服務業為重點，加強政府、企業和社會不同層面的交流合作。

22. 除了在 CEPA 框架下的合作，特區政府也致力加強與內地主要伙伴的聯繫，吸引內地企業到港投資。今年 6 月，行政長官率領商界經貿代表團到廣西考察，出席了「桂港經貿合作交流會」，推介香港在服務業的優勢，協助廣西企業「走出去」，開拓海外的市場。行政長官將繼續率領香港經貿代表團訪問泛珠三角多個省區，包括湖南、貴州及江西，和出席 9 月在湖南長沙舉辦的首屆「中國中部貿易投資博覽會」，向內地省市政府及工商主管部門推介香港的服務業，加強兩地政府和企業之間的合作交流。

23. 為進一步加強香港與內地的聯繫，並對在內地經營業務的港商提供支援。特區政府在 2006 年 4 月在政制事務局內成立了內地事務聯絡辦公室，並把駐粵經貿辦的服務範圍擴展至福建、江西、廣東、廣西及海南五省。政府 2006 年下半年將在成都和上海設立經濟貿易辦事處。三個駐內地經濟貿易辦事處與駐北京辦事處將互相協調，與內地各地方相關部門加強日常聯絡，建立更密切的工作關係。

建議

24. 為維持香港服務業在國際和內地，特別是區內的優勢，香港必須不斷提升這些行業的效率和服務水準，掌握如何在內地競爭日趨激烈的市場保持香港作為國際商貿中心的優勢，例如成熟市場制度和國際化、創新增值的優勢，並要主動加強與

內地的溝通協調。為配合國家加快發展服務業的趨勢，請各專家成員就以下的建議提供意見及其他值得考慮研究的課題：

- (a) 加強對外推廣，積極吸引跨國服務業公司在香港建立地區總部，進行高質素的研發、設計和營銷活動。各種服務業的人才及企業匯聚，可形成集群效應，維持香港作為地區最國際化服務業都會的地位。支持有條件的國內企業包括服務業企業以香港為「走出去」的基地，發展跨國業務，建立海外營銷網絡，與本地及外國企業進行併購或建立戰略聯盟；
- (b) 提升本港服務業水平。特區政府鼓勵個別服務行業訂立特別是在內地發展的長遠策略，並推動其行業從業員採取更進取、更長期的部署，以推展有關策略，包括發展服務業最講求的人際網絡。同時發揮並擦亮香港品牌，確保業務質素，繼續完善及切實執行各類服務的監管法規。擴大在內地的服務對象，把服務對象從內地的港資及外資企業，逐漸擴大至內地企業，從而協助推進內地服務業的標準化及提升內地服務業的質素；
- (c) 特區政府繼續與內地省市合作，聯合向海外投資者推介區域優勢，並特別加強宣傳香港是世界各地投資者開拓內地市場的最好台階，鼓勵跨國企業利用香港在服務業的優勢，在港設立地區總部或地區辦事處，向區內企業提供有效的支援服務。「十一五」強調：「中部地區要依託現有基礎，提升產業層次，推進工業化和城鎮化，在發揮承東啟西和產業發展優勢中崛起。」由於香港在內地有豐富的投資、營運和合作經驗，可以在帶動中部地區的經貿發展方面發揮積極作用；

- (d) 深化 CEPA 的開放措施。CEPA 是一個循序漸進、不斷開放的協議，特區政府要與中央政府繼續不斷優化及充實 CEPA 的內容，以推動「十一五」內提及的金融、物流、旅遊、資訊等服務業的長遠發展。特區政府和國家商務部及其他主管金融、物流、旅遊、資訊等服務業的中央部委/機構會繼續緊密磋商，進一步擴大和深化 CEPA 的涵蓋範圍。針對性地使港商有效運用 CEPA 進入內地市場，在提升香港服務業發展空間的同時，優化內地服務產業。一個很好的例子就是在 CEPA 最新公布的開放措施中，由 2007 年開始，香港在廣東省設立的旅行社，可以以試點方式申請經營廣東省居民到港澳的團隊旅遊業務，反映兩地的合作空間廣闊。同時，採用靈活的方式處理 CEPA 下個別新增的開放措施，配合個別服務業的發展需要，加快新增開放措施的出台及實施時間；
- (e) 爭取便利 CEPA 的實施。在爭取市場進一步開放的同時，特區政府希望中央政府能積極作出政策上的配合，加快修改法律法規，完善管理體制，發揮 CEPA 的最大效用。同時針對港商反映在內地開業所遇到的困難，爭取內地各省市提供 CEPA 投資「一站式」服務，和 CEPA 專辦視窗等便利化措施，以方便港商利用 CEPA 到內地開業提供服務；
- (f) 加強與泛珠三角的聯繫及合作。泛珠三角省區與香港地理相近、經貿交流密切，而《泛珠三角區域合作框架協議》亦提供一個推動合作的平台，其中粵港合作是泛珠地區合作的核心和動力。配合成都經濟貿易辦事處和駐粵辦擴大覆蓋範圍，在泛珠區內加強推動香港的服務業，並積極推動 CEPA 更有效落實。特區政府會盡快設立一個按行

業分類的內地政策法規參考資料庫，並舉辦諮詢會，向業界講解有關情況；及

- (g) 利用香港貿發局作推介平台。貿發局加強與內地各級政府部門合作，協助港商把握 CEPA 及「十一五」等帶來的機會，並與廣州市工商部門繼續透過「穗港落實 CEPA 市場准入協調小組」，協助解決在廣州辦理企業審批及個體工商戶申請時遇到的困難。此外，在內地舉辦更多展覽會，組織更多考察團至內地城市，並繼續舉辦年度的 CEO 及 CFO 論壇，每屆根據企業的需求選擇不同的題目作為主題，邀請境內外頂級企業領袖相聚一堂，共同探討企業未來發展與合作，不斷提升粵港兩地的合作水平。貿發局也會協辦於今年 9 月在湖南長沙舉行的首屆「中國中部貿易投資博覽會」，推廣香港的服務業及中介角色。

邀請專家成員意見

- (a) 上文就香港服務業的國際競爭力的分析是否充分全面及深入？有哪些須補充的地方？
- (b) 上文就香港服務業在國家「十一五」規劃中的機遇與挑戰的分析是否充分全面及深入？有哪些須補充的地方？
- (c) 上文就香港服務業在廣東省「十一五」規劃或區域發展中的機遇和挑戰的分析是否充分全面及深入？有哪些須補充的地方？
- (d) 上文就政府及公營機構為進一步鞏固及發展服務業所提出的一系列回應措施是否對題？有哪些策略方向須加以調整？

- (e) 上文及文件編號 2006 ES/2 就進一步鞏固及發展香港作為國際商貿中心所提出須進一步研究及考慮的課題是否恰當？

工商及科技局

2006 年 9 月

《「十一五」與香港發展》經濟高峰會

金融發展

行政摘要

- 國家「十一五」規劃表明了加快內地金融體制改革，以及保持香港國際金融中心地位的政策方向。本文是從政府及公營機構的角度初步分析「十一五」規劃與香港金融發展的機遇與挑戰，希望藉此引發社會各界的討論，以便在未來數月制訂一份務實可行的「行動綱領」。
- 與其他國際金融中心例如紐約、倫敦和東京相比，香港最明顯的不足之處是其規模較小的本土經濟。香港國際金融中心的發展偏重於為內地國際層面的資金融通活動提供服務。如果要趕上紐約、倫敦和東京，除了需要不斷提升本身條件之外，其中的一個重要策略，就是加強與內地的經濟體系的融合，更多地滿足內地這個龐大經濟體系的資金融通需要。因此，我們需要關注「十一五」規劃的推行，及其對內地金融體系發展的影響。
- 「十一五」規劃定出了一系列的加快內地金融體制改革的措施。從這些改革措施來看，內地的金融體系今後的發展主要會有三方面對香港影響最大：發展直接融資以提高資金融通

效率；逐步實現人民幣資本項目可兌換；及與之相關的人民幣走向國際化。

- 這些發展將會為香港國際金融中心的地位帶來一些挑戰和機遇。在挑戰方面，將來內地企業可能減少利用香港的平台集資，境外投資者亦可直接進入內地的金融市場進行投資而再不用通過香港。香港作為國際金融中心的作用也要面對區內其他金融中心的競爭。但另一方面，香港可以抓緊相關機遇，強化和繼續發展為內地與國際之間資金融通的角色，參與內地本地層面的資金融通活動，以及為人民幣國際化提供試驗場地。

- 中國的情況十分特殊，同時有着內地和香港兩個不同的金融體系。這兩個金融體系的關係應該是互助、互補和互動的，而內地可以更多利用香港現有的金融平台。為應對內地改革和發展所帶來的挑戰和機遇，香港的金融發展可就五大方向推進：
 - (一) **香港金融機構「走進去」內地**：透過「內地與香港更緊密經貿關係安排」或其他渠道，加強香港金融機構（包括銀行、證券公司和保險公司等金融機構）在內地的服務範圍和類別，積極開拓內地的市場。

 - (二) **香港作為內地資金和內地金融機構「走出去」的大門**：香港擁有一個高效率、多種貨幣的金融平台、內地的投資者對香港的市場也較其他的市場更熟悉，是內地資金有序「走出去」的一個有效的渠道。與此同時，香港亦是內地金融機構開拓國際業務的據點。

 - (三) **香港金融工具「走進去」內地**：例如利用雙上市或預托證券的方式、使兩地的投資者均可買賣香港上市的股票和證券。除了股票市場的金融工具，也可讓其他的金融工具如債券和衍生產品進入內地市場。這既可

以滿足內地投資者的需求，也有助加強香港金融市場的發展。

(四) 加強香港金融體系處理以人民幣為貨幣單位的交易的能力：香港若要充當內地的本地層面的資金融通角色，則必須加強香港金融體系處理以人民幣為貨幣單位的交易的能力，並提供相關的風險管理產品。香港亦可為人民幣走向全面可兌換及國際化提供一個穩健可靠的試驗平台。

(五) 加強香港與內地金融基礎設施的聯繫：這有助於為便利兩地資金合法流動、增加資金融通效率、監測資金流動情況和依法管理。

- 推進以上五個方向的發展項目，其中的一個先決條件，就是要加強兩地金融監管機構的合作。這對兩地的金融穩定和發展亦是必要的。此外，在通過上述五個方向推動內地的資金融通活動更多利用香港的金融體系時，有需要和空間在香港發展更多元化的風險管理工具市場，以作配合。

香港金融管理局
2006年9月

《「十一五」與香港發展》經濟高峰會

金融發展

目的

國家「十一五」規劃表明了加快內地金融體制改革，以及保持香港國際金融中心地位的政策方向。本文旨在探討香港的金融發展策略，以配合「十一五」的推行，應對相關的挑戰和機遇。本文是從政府及公營機構的角度初步分析「十一五」規劃與香港金融發展的機遇與挑戰，希望藉此引發社會各界的討論，以便在未來數月制訂一份務實可行的「行動綱領」。

香港作為國際金融中心的現況

2. 鄧小平先生說，金融很重要，是現代經濟的核心。金融的重點在於資金融通，亦即是說，有效地把儲蓄引導到用於經濟活動和投資。金融體系的平衡發展和有效運作，對經濟的可持續增長和發展非常重要。基本上，資金融通是通過金融體系進行，主要分為銀行、股票和債券市場三個渠道，以及本地和國際兩個層面，把儲蓄者的投資意欲和集資者的融資需求相結合。而一個國際金融中心的地位取決於其是否可以提供一個有效的平台，讓本地及國際層面的資金融通活動進行。

作為全球金融中心

3. 至 2005 年底，香港銀行體系的總資產超過 8,000 億美元，居亞洲第 4 位，全球第 17 位。股票市場的總市值為 10,550 億美元，是亞洲第 2、全球第 8 大的市場；以 2005 年度的集資額計算，香港更是亞洲第 1 及全球第 5 大股票上市集資中心。香港債券市場的規模則相對遜色，已發行債券餘額約為 1,000 億美元，位居亞洲第 8、全球第 35。附件一列出香港與其他主要經濟體系的金融中心比較的數據。

4. 由於香港本地經濟規模較小，在過去的二十多年間，主要是為國際資金提供了一個進入亞洲包括內地的平台，而相關的金融活動較多通過銀行和股票市場兩個渠道進行。在銀行方面，早在七十年代末期，不少外資企業在香港設立地區總部，利用香港提供的融資，投資亞洲及內地。國際最大的金融機構均在香港設有分支機構，提供所需的銀行服務。而在股票市場方面，香港近年已發展為國際資金投資內地企業的主要渠道以及內地企業的 IPO 中心。2006 年 6 月底，共有 350 家內地企業在香港股票交易所上市。其中，內地股份有限公司（H 股）和內地有關公司（紅籌股）佔總市值的 41% 及 2006 年頭 6 月市場交易額的 53%，並於 2006 年上半年籌集了近 1,300 億港元（佔市場籌資總量的 73%）的資金。由此產生的結集效應也幫助了香港資產管理業務的蓬勃發展。國際上主要的基金管理公司紛紛進駐香港，就是為了抓住內地相關資產管理而帶來的商機。

作為國家及區域金融中心

5. 從國家的角度來看，香港在過去主要是提供了一個引進外資的有效平台，此角色在促進毗鄰廣東地區的發展，尤為顯著。現時香港的銀行在內地共有 82 間分行，其中超過三分之一設在珠三角地區。此外，在香港籌借銀行貸款和上市的內地企業，也有不少來自珠三角地區。不過，如上所述，這主要已反映在香港進行的國際層面資金融通活動。在內地本身的資金融通方

面，即讓內地的投資者和集資者利用香港的平台結合，成為內地的金融中心，香港到目前為止發揮的作用較為有限。

香港不足之處

6. 上述的過去經驗為香港國際金融中心的未來發展提供了一些啟示。香港具備良好的法治體制、高效率的金融基礎設施、亞洲區內最穩健的銀行體系及符合國際水平的金融監管制度，可以說具備大部分作為國際金融中心的條件。然而，與其他國際金融中心例如紐約、倫敦和東京相比，香港最明顯的不足之處是其規模較小的本土經濟。紐約和東京金融中心的發展分別是背靠美國和日本龐大的經濟體系，倫敦則在某種程度上為歐洲大陸經濟提供資金融通服務。由本土經濟活動所產生的資金融通需求，成為了有關金融中心金融活動的基礎，從而形成結集效應，吸引來自其他地區的資金融通活動。

7. 在過去二十多年裏，由於沒有龐大的本土經濟，香港國際金融中心的發展偏重於為內地國際層面的資金融通活動提供服務。鑑於內地現行的外匯管制措施，香港的金融體系在內地本地層面的資金融通活動中的角色仍然十分有限。因此，香港作為國際金融中心，如果要趕上紐約、倫敦和東京，除了需要不斷提升本身條件之外，其中的一個重要策略，就是加強與內地的經濟體系融合，更多地滿足內地這個龐大經濟體系的資金融通需要。因此，我們需要深入了解內地的金融改革和開放。在這方面，尤其需要關注的是「十一五」規劃的推行，及其對內地金融體系發展的影響。

「十一五」規劃的金融政策方向

8. 國家「十一五」規劃第三十三章定出的加快內地金融體制改革措施包括四方面：一、深化金融企業改革，完善金融機構的公司治理結構，穩步發展多種所有制金融企業；二、加快發展直接融資，如股票、債券等資本市場，穩步發展期貨市場；三、

健全金融調控機制，包括穩步發展貨幣市場和逐步實現人民幣資本項目可兌換；以及，四、完善金融監管體制。

9. 廣東省為落實國家「十一五」規劃的金融政策方向，提出的具體措施包括：探索地方金融體制改革，積極推進金融機構股份制改革，和完善金融監管體制；以及健全現代市場體系，發展壯大資本市場等等。

10. 從國家及廣東省的「十一五」規劃中的金融改革措施，我們可以看到內地的金融體系今後的發展主要會有三方面對香港的影響最大。

內地需要提升金融體系資金融通的效率，以確保經濟的持續增長

11. 第一，現時內地本地層面的資金融通過於倚賴銀行渠道。儘管股權分置改革解決了存在多年的非流通股問題，內地股票市場亦因而有所回升，但其融資功能尚未完全恢復；而債券市場，尤其是中長期的企業債，尚待發展。由於直接融資的渠道並不發達，有發展潛質卻規模不大的企業融資相當困難。就儲蓄者而言，除銀行存款以外，投資工具的種類不多，質素亦參差不齊。內地現時的儲蓄率超過 GDP 的 45%，卻未充分有效地轉到集資者手中。

12. 有鑑於此，「十一五」規劃中明確指示必須加快發展直接融資市場，以拓寬集資者的籌資渠道，提高金融體系整體資金融通的效率。而發展股票和債券市場，首要工作就是要加強公司管治，包括確立投資者和債權人的權利以及提高披露和會計準則的水平。同時，內地亦需要發展衍生工具市場，為集資者和投資者提供風險管理的渠道。

實現人民幣資本項目可兌換

13. 第二，人民幣現時並非完全不可兌換。從過往到現在，內地開放人民幣兌換的政策路向有三個特點：一、先入後出；二、先經常項目後資本項目；及，三、資本項目則再分為先長期後短期。

14. 在經常項目方面，早於 1996 年 12 月內地已宣佈接受國際貨幣基金組織協定第八條款的義務，允許經常帳目交易的人民幣自由兌換，例如支付貿易、旅遊等開支。資本項目方面，按先入後出原則，內地很多年前已允許外資兌換人民幣在內地直接投資內地資本項目。近年，內地更鼓勵企業「走出去」到海外直接投資，2006 年 6 月更全面取消有關海外直接投資的兌換限額。對於開放證券投資的兌換限制則較審慎。2002 年 12 月內地開始允許海外機構投資者透過 QFII 機制，以外幣兌換人民幣流入內地證券市場。而在流出方面，中國人民銀行在今年 4 月發佈了 [2006] 第 5 號公告，放寬了內地機構和個人進行境外投資的限制。

15. 從上述情況可看到，人民幣在經常帳目交易和直接投資等方面的兌換已基本開放。未來的放寬主要是會涉及短期資金跨境流動的範疇，例如證券投資。相關的機制經已設立，未來的開放可以通過額度的不斷增加來實現。而現時內地良好的宏觀經濟情況，經濟高速增長、低通脹和國際收支錄得龐大順差，為實現人民幣資本項目進一步可兌換創造了有利的條件。加上近年外匯不斷流入，為貨幣與匯率管理增加了難度，有需要按着漸進性、可控性和主動性的原則，讓資金有序流出。

人民幣走向國際化

16. 第三，中國內地在急速的現代化發展下，已成為全球最龐大的經濟體系之一。以國內生產總值計，內地經濟在 2005 年全球位列第四，並且繼續急速增長，目前每年的實質增長率約為

10%，遠高於大部分先進經濟體系。作為其中一個全球最大規模經濟體系的貨幣，人民幣的國際化是一個必然的大趨勢。人民幣亦會與其他主要經濟體系的貨幣一樣，成為國際貨幣。

17. 國際貨幣是指一種貨幣在其所屬經濟體系以外的地方，擔當着 交易中介、記賬單位和價值貯存的功能。若人民幣成為國際貨幣，對內地的好處包括有：央行因境外對人民幣的需求而產生的鑄幣稅收入；境內居民和機構以人民幣進行對外貿易和投資交易，可以避免匯兌風險和節省匯兌費用；以及內地的機構可以在境外發行以人民幣計價的債券，這有助用人民幣來支付國際收支的逆差。但另一方面，境外對人民幣需求的過度波動，有可能為內地的金融穩定和貨幣政策的運作帶來風險。

18. 預期人民幣國際化的過程將會是循序漸進的，最初將會是用於國際貿易的交易，而現時內地以人民幣作為交易單位的「邊境貿易」是人民幣用於國際貿易的早期型態。其後隨着人民幣在國際貿易交易中的使用和境外的持有量有所增加，人民幣用於集資和投資活動的需求將會相應產生，人民幣金融市場亦會在內地境外逐漸形成。長遠來說，人民幣最終或有可能成為其他經濟體系的儲備貨幣，以及區內的貨幣錨。

「十一五」規劃為香港帶來的挑戰與機遇

挑戰

19. 內地金融體制改革的推行以及上述內地的金融發展路向的實現，可能會為香港國際金融中心的地位帶來一些挑戰：

- (一) 隨着內地股票及債券市場不斷改善，內地企業可善用內地市場集資，而減少利用香港的平台集資；

- (二) 當內地實現了人民幣資本項目可兌換的時候，境外投資者將可直接進入內地的金融市場進行投資，再不用通過香港；
- (三) 當內地的金融市場全面開放的時候，再沒有必要分割國內和國際部分，也沒有必要區分國內和國際市場參與者。香港作為國際金融中心的作用將隨着時間逐步減少，因為市場活動將轉到屆時已開放的、規模更大和流動性更強的內地市場；及
- (四) 當人民幣成為了國際貨幣的時候，在提供以人民幣作為交易單位的金融服務方面，區內的其他金融中心會是香港的競爭對手。

機遇

20. 然而，若果香港能夠配合內地的改變而「轉型」，做到與時俱進，上述內地的金融發展路向，將會為香港帶來至少以下三方面的機遇：

作為全球金融中心

- (一) **香港可強化和繼續發展為國際與內地之間資金融通的角色：** 香港可利用在亞洲時區的優勢，配合倫敦、紐約的金融中心，提供 24 小時的國際金融服務。香港在這方面，尤其是作為國際資金進入內地的平台，已有一定的優勢，而此優勢必須鞏固。除了把境外的儲蓄資金帶引到內地之外，隨着內地實現人民幣資本項目可兌換，有關資金流出的政策將會繼續放寬，跨境資金的流動趨於雙向。內地有着龐大的儲蓄，但主要是由官方部門持有境外資產，非官方投資者的對外投資需求得不到滿足。香港可以成為有關資金「走出

去」渠道，為內地的機構和個人的境外投資提供服務。

作為國家及區域金融中心

(二) **香港可參與內地本地層面的資金融通活動：** 在作為內地國際層面資金融通的平台的基礎上，因應內地提升金融體系資金融通效率的需要，香港可以從兩方面入手，加強在內地本地層面的資金融通中的參與。一方面，涉及需要在當地提供的金融服務，內地的廣大客戶市場，給予香港的金融機構極大的發展空間。由於珠三角地區毗鄰香港，預期香港金融機構將能更有效地在該地區參與提供金融服務。

另一方面，隨着內地資本項目的開放，內地集資者及投資者將可更自由地「走出去」。香港也可以提供方便、低風險和有效的平台，讓內地的投資者和內地的集資者結合，從而把內地的儲蓄帶引到內地集資者的手上。例如在股票方面，現時有不少比較優秀的內地企業都來香港上市。隨着內地放寬對境外投資的限制，內地的投資者將可投資於內地企業在香港上市的股票。

香港在內地金融體系與國際接軌過程中的角色

(三) **香港可為由人民幣國際化提供試驗場地：** 香港是內地境外第一個地方容許銀行提供人民幣的存款、兌換、匯款及銀行卡服務。自 2004 年以來，香港積累了經營人民幣業務的經驗，再加上香港和內地的金融監管機構一直維持緊密的合作關係，香港將可為人民幣走向全面可兌換，以及人民幣在國際貿易和金融交易中的使用，提供一個穩健可靠的試驗平台。現階段國務院正積極研究進一步擴大在香港經營人民幣業務

的範圍，包括香港進口商以人民幣支付來自內地的直接貿易進口和內地金融機構在香港發行人民幣金融債券試點等項目。香港應早着先機，進一步發展成為內地境外以人民幣為單位進行貿易支付及金融活動的金融商業中心，配合人民幣國際化的大趨勢。

建議

21. 中國的情況十分特殊，同時有着內地和香港兩個不同的金融體系。這兩個金融體系的關係應該是互助、互補和互動的。內地更多利用香港現有的金融平台，一方面是有助加快內地金融體制改革，另一方面亦有助保持香港國際金融中心的地位。

22. 要保持香港作為國際金融中心的地位，香港當然需要維持穩健的金融體系，以及進一步拓展金融市場的廣度和深度，特別是債券市場。而針對在「十一五」規劃下內地金融改革和開放所帶來挑戰和機遇，應該充分發揮香港在內地的國際和本地層面的資金融通以及人民幣國際化過程中的角色。為達至此目標，香港的金融發展可就五大方向推進：

(一) 香港金融機構「走進去」內地

透過「內地與香港更緊密經貿關係安排」或其他渠道，加強香港金融機構（包括銀行、證券公司和保險公司等金融機構）在內地的服務範圍和類別，積極開拓內地的市場。香港的金融機構和人才熟悉內地及珠三角地區的情況，也擁有國際經驗，可在技術轉移和提供金融工具和服務方面，為內地作出積極貢獻。

(二) 香港作為內地資金和內地金融機構「走出去」的大門

香港擁有一個高效率、多種貨幣的金融平台、內地的投資者對香港的市場也較其他的市場更熟悉，是內地資金有序「走出去」的一個有效的渠道。與此同時，香港亦是內地金融機構開拓國際業務的據點。

(三) 香港金融工具「走進去」內地

利用例如雙上市或預托證券的方式，使兩地的投資者均可買賣香港上市的股票和證券。除了股票市場的金融工具，也可讓其他的金融工具如債券和衍生產品進入內地市場。這既可以滿足內地投資者的需求，又可讓內地企業，尤其是珠三角地區的企業，繼續通過來港上市以提升其公司管治的水平，更可以有助加強香港金融市場的發展。

逐步引入兩地的金融工具互通，除了有助解決現時兩地股票「同股不同價」的問題，亦有助推動監管標準的統一化。

(四) 加強香港金融體系處理以人民幣為貨幣單位的交易的能力

內地儲蓄者和集資者進行的金融活動是以人民幣計價的，即是說香港若要充當內地的本地層面的資金融通角色，則必須加強香港金融體系處理以人民幣為貨幣單位的交易的能力。特區政府不斷推動擴大香港人民幣業務的範圍，正是朝着此策略方向推進的一步。配合內地實現人民幣資本項目可兌換的進程，香港人民幣業務的範圍可相應擴大。

(五) 加強香港與內地金融基礎設施的聯繫

為便利兩地資金合法流動、增加資金融通效率、監測資金流動情況和依法管理，有需要加強香港與內地金融基礎設施的聯繫。與此同時，內地隨着金融體系的對外開放，其支付系統需要與國際的支付系統連接，以配合日益增加的跨境貿易和金融交易。

現時，內地與香港之間的金融設施的聯繫，是首先與廣東和深圳連接，包括跨境港元、美元和人民幣支票結算機制。從此可見廣東、深圳在兩地金融合作項目上的策略性地位。今後可以配合廣東省的規劃，進一步研究區域性的基礎設施連接。

23. 推進以上五個方向的發展項目，其中的一個先決條件，就是要加強兩地金融監管機構的合作。這對兩地的金融穩定和發展亦是必要的。另外，在通過上述五個方向推動內地的資金融通活動更多利用香港的金融體系時，有需要和空間在香港發展更多元化的風險管理工具市場，以作配合。

結言

24. 以上建議的金融發展策略五個方向，旨在應對內地的金融改革開放所帶來的挑戰和機遇，讓香港能夠為內地的金融改革和發展作出貢獻，並同時強化香港作為國際金融中心的地位。

25. 請各專家成員就以上建議提供意見及其他值得考慮研究的課題。

邀請專家成員發表意見

(i) 上文就香港國際金融中心的國際競爭力的分析是否充分

全面及深入？有哪些須補充的地方？

- (ii) 上文就香港國際金融中心在國家「十一五」規劃中的機遇與挑戰的分析是否充分全面及深入？有哪些須補充的地方？
- (iii) 上文就香港國際金融中心在廣東省「十一五」規劃或區域發展中的機遇和挑戰的分析是否充分全面及深入？有哪些須補充的地方？
- (iv) 上文就政府及公營機構為進一步鞏固及發展香港國際金融中心所提出的一系列回應措施是否對題？有哪些策略方向須加以調整？
- (v) 上文就進一步鞏固及發展香港國際金融中心所提出須進一步研究及考慮的課題是否恰當？

香港金融管理局

2006年9月

香港與其他主要經濟體系的金融中心比較

	銀行	股票市	已發行	銀行	股票市	已發行
	總資產	場總值	債券餘額	總資產	場總值	債券餘額
	(億美元)			(佔國內生產總值比率)		
香港	8,084	10,550	990	454%	592%	56%
美國	105,302	170,009	237,794	84%	136%	190%
英國	76,288	30,582	29,125	362%	145%	138%
日本	70,765	75,427	85,118	166%	177%	200%
新加坡	2,169	2,573	1,074	186%	220%	92%
中國內地	35,629	4,019	6,222	158%	18%	28%

2005 年數字

數據來源：國際貨幣基金，World Federation of Exchanges 及國際清算銀行

《「十一五」與香港發展》經濟高峰會

鞏固香港國際金融中心的地位

行政摘要

本文是從政府及監管機構的角度初步分析「十一五」規劃與香港發展的機遇與挑戰，希望藉此引發社會各界的討論，以便高峰會在未來數月制訂一份務實可行的「行動綱領」。請各專家成員就以下的建議提供意見及其他值得考慮研究的課題。

(I) 股票市場

2. 香港一向獲公認是重要的國際金融中心，也是內地企業首選的集資中心。展望未來，我們除了要繼續鼓勵內地的優質企業來港上市，也可考慮擴闊上市公司的來源，吸引優質的海外公司利用香港作為上市平台，從而鞏固香港作為國際金融中心的地位。

(II) 資產管理業

3. 香港一直是國際主要的資產管理中心之一。中央在本年四月公布新措施，容許內地機構和個人透過合資格的金融機構投資於境外的金融市場。在這新措施下，內地龐大的儲蓄資產將可成為香港的資產管理業的新動力。為吸引內地資金利用香港的

投資平台，我們建議就如何進一步發展香港成為區內的資產管理中心，包括如何鼓勵金融產品的創新，進行研究。

(III) 商品期貨市場

4. 十一五規劃綱要（第三十三章二節）提及穩步發展期貨市場。香港可研究應否及如何發展商品期貨市場，以助國家對原材料及商品價格的風險管理，並擴闊香港金融市場的產品及功能。

(IV) 外匯期貨合約

5. 十一五規劃綱要（第三十三章三節）提及逐步實現人民幣資本項目可兌換。香港可研究應否及如何發展場內交易的外匯期貨合約，長遠來說有助內地對匯率的風險管理，並擴闊香港金融市場的產品及功能。

(V) 保險業

6. 香港是全球最開放的保險中心之一。在企業管治、市場透明度、償付準備金等規管上，香港都達到國際專業水平。建議繼續促進和深化內地和香港保險從業人員互訪交流，把香港發展為培訓保險業人才的基地。中國大陸的保險業發展十分迅速，對再保險的需求甚殷，香港國際化的保險及再保險市場有足夠能力滿足內地對這方面的需求，以配合內地金融市場的發展和加強與國際市場接軌。

財經事務及庫務局
2006年9月

《「十一五」與香港發展》經濟高峰會

鞏固香港國際金融中心的地位

目的

國家「十一五」規劃表明了加快內地金融體制改革，以及保持香港國際金融中心地位的政策方向。本文是從政府及監管機構的角度初步分析「十一五」規劃與香港發展的機遇與挑戰，希望藉此引發社會各界的討論，以便高峰會在未來數月制訂一份務實可行的「行動綱領」。

(I) 股票市場

背景

2. 香港一向獲公認是重要的國際金融中心，證券業發展蓬勃。在二零零六年七月底，本港證券市場的總市值達 101,141 億港元，全球排名第八，亞洲第二。如果以股本集資額計算，香港位列全球第五，亞洲第一。此外，香港的股票市場一直是內地企業首選的集資中心，自從第一家內地企業 1993 年以 H 股形式在香港上市以來，已有 350 家內地企業在香港股票市場集資，集資總額共 12,458 億港元。

機遇和挑戰

3. 內地有不少優質企業和銀行已在香港上市。展望未來，我們除了要繼續鼓勵內地的優質企業來港上市，也可考慮擴闊上市公司的來源，吸引優質的海外公司利用香港作為上市平台，現行香港聯合交易所(聯交所)《上市規則》列明在香港、內地、百慕達和開曼群島註冊的公司在港上市的要求，但並沒有說明在上述四個司法管轄區以外註冊的公司的上市要求，因此聯交所只能按個別情況處理這些上市申請。基於這些在規管上的不明朗因素，有些海外公司不願意向聯交所提出上市申請。我們已邀請證券及期貨事務監察委員會和香港交易及結算所共同研究如何便利海外公司在港上市，從而鞏固香港作為國際金融中心的地位。請各委員就以上的建議提供意見及其他值得考慮研究的建議。

(II) 資產管理業

背景

4. 香港是國際主要的資產管理中心之一。近年，香港管理的投資基金的深度和寬度均有顯著增長。2005年，香港的基金管理業務涉及資產總值達45,260億港元，比2004年增長25%，亦較同區的新加坡高出逾33%。截至2006年7月底，香港共有82家基金管理公司獲准管理超過1,950項認可單位信託及互惠基金。為進一步提高香港資產管理業的競爭力，在過去一年，我們取消了遺產稅和豁免離岸基金繳付利得稅，這有助吸引境外資金流進香港，並鼓勵現有的基金繼續在港投資。

5. 現時在香港管理的基金種類繁多，其中包括債券基金、貨幣市場基金、交易所買賣基金等等。香港是全球其中一個最先允許向散戶銷售對沖基金的地區。截至2006年6月底，有超過160項對沖基金在香港管理逾1,400億港元的資產。另外，香港在去年引入房地產基金，其後更推出了全球首項投資組合全

部投資於內地物業的房地產基金，為投資者提供了廣泛的房地產項目選擇。

機遇和挑戰

6. 中央在本年四月公布新措施，容許內地機構和個人透過合資格的金融機構投資於境外的金融市場。在這新措施下，內地龐大的儲蓄資產將可成為香港的資產管理業的新動力。為把握新措施帶來的機遇，可考慮發展不同種類的金融產品，以配合內地投資者的需要。這些產品可包括與內地有關的股份類衍生產品，以及國際化金融產品如交易所買賣基金(ETFs)和房地產信托基金(REITs)等。這將有助吸引內地資金利用香港的投資平台。我們建議就如何進一步發展香港成為區內的資產管理中心，包括如何鼓勵金融產品的創新，進行研究。請各委員就以上的建議提供意見及其他值得考慮研究的建議。

(III) 商品期貨市場

背景

7. 香港目前並沒有商品期貨市場。以 2005 年的成交總額計算，世界排名第一的是紐約商品交易所(3 億張)，排名第二的是大連商品交易所(9,900 萬張)。至於內地，大連商品交易所排名第一，排名第二和第三的分別是上海期貨交易所(3,300 萬張)和鄭州商品交易所(2,800 萬張)。

8. 在 1977 至 1980 年期間，當時的香港商品交易所有限公司（其後於 1985 年改組為香港期貨交易所有限公司）曾經推出四種商品期貨合約，包括棉花、原糖、黃豆以及黃金。然而，由於本地及國際參與者對這些期貨合約的需求不大，以上合約其後在 1981 年至 1999 年陸續停止交易。

機遇和挑戰

9. 十一五規劃綱要（第三十三章二節）提及穩步發展期貨市場。香港可研究應否及如何發展商品期貨市場，以助國家對原材料及商品價格的風險管理，並擴闊香港金融市場的產品及功能。

10. 現時，內地共有三家商品期貨交易所，分別是上海期貨交易所、大連商品交易所以及鄭州商品交易所。除此之外，內地政府已公布將於上海發展新金融期貨市場的計劃。鑑於資本項目管制、其他規管及市場限制，內地商品期貨交易所是與國際市場分開運作的。因此，現行市場結構並非最理想的途徑去讓商品期貨市場發揮價格釐定及風險轉移的功能。

11. 發展商品期貨市場，需要一個具競爭力及高效率且能夠把亞洲時區各國際流動資金匯聚點聯繫起來的商品期貨市場。與芝加哥（芝加哥商品交易所、芝加哥商業交易所）、紐約（紐約商品交易所）及倫敦（倫敦金屬交易所）其他設立已久的商品期貨交易所比較，香港如想發展具世界水平的商品期貨交易所，需要研究市場結構及業務方面的多項事宜，例如：

- 對商品原料的需求；
- 對環球商品市場的認識，是否有足夠熟悉商品期貨交易所營運的人才及專家；
- 與其他商品期貨交易所的競爭；
- 市場營運者是否願意投放資源發展商品期貨市場；以及
- 環球商品市場的前景。

12. 我們建議邀請證券及期貨事務監察委員會就上述範疇作出研究。政府亦可研究如何配合市場發展的必需措施。請各委員就以上的建議提供意見及其他值得考慮研究的建議。

(IV) 外匯期貨合約

背景

13. 香港目前並沒有貨幣期貨合約，但以金融類期貨及期權的成交總額計算(包括股票，股票指數，利率及外幣期貨及期權)，香港以 2,550 萬張的成交額排名第二十四，而世界排名第一的是韓國交易所，成交額達 26 億張。內地目前並沒有貨幣或其他金融類期貨及期權合約，但預料上海的金融期貨交易所將開始運作，首個推出的產品將會是股票指數期貨合約。

14. 香港期貨交易所(期交所)在 1995 至 2002 年間曾經提供貨幣期貨合約的交易。當時有多家商業銀行獲期交所委任為市場莊家，為日轉期匯合約提供買/賣開盤價。然而，投資者其後對買賣日轉期匯合約的興趣日漸減退。最後，期交所在 2002 年 5 月撤銷日轉期匯合約的業務。

15. 在中央政府的支持下，自 2004 年 1 月起，香港銀行已獲准在香港開展人民幣的銀行業務，包括存款、匯兌、匯款、提款卡和信用卡。為配合已擴展的人民幣業務，香港金融管理局(金管局)在 2006 年 3 月 6 日推出嶄新的人民幣交收系統。該系統亦為日後開發周全的人民幣支付系統奠定基礎，令香港相對於其他金融中心來說更具競爭力。

16. 除上述人民幣現貨市場外，香港、新加坡及日本亦有人民幣不交收遠期外匯合約的離岸市場。不交收遠期外匯合約屬場外交易的外匯衍生產品。按照市場估計，在 2005 年 9 月，新加坡的交易佔人民幣不交收遠期外匯合約總成交額的 80%，而東京則佔 15%，香港佔 5%。在 2006 年 7 月，香港銀行引入零售

人民幣不交收遠期外匯合約。現時共有 17 家香港銀行向客戶提供零售的人民幣不交收遠期外匯合約。

機遇和挑戰

17. 十一五規劃綱要（第三十三章三節）提及逐步實現人民幣資本項目可兌換。香港可研究應否及如何發展場內交易的外匯期貨合約，長遠來說有助內地對匯率的風險管理，並擴闊香港金融市場的產品及功能。

18. 內地經濟增長持續強勁，加上內地邁向更市場導向的匯率機制，資本項目進一步開放，以及內地金融市場與境外日漸接軌的發展趨勢，已為香港提供有利的市場環境及機遇。儘管期交所已在 2002 年 5 月撤銷日轉期匯合約的業務，期交所過去在貨幣期貨合約方面汲取了不少寶貴經驗，並已設立有關程序，這對重新訂立貨幣期貨市場營運所必需的有關規則、程序及系統提供有用的基礎。我們建議就此作出研究。請各委員就以上的建議提供意見及其他值得考慮研究的建議。

(V) 保險業

背景

19. 香港是全球最開放的保險中心之一。截至 2006 年 6 月底，香港有 175 家獲授權保險公司，其中 88 家在港成立，其餘來自中國大陸及其他 20 個國家。而香港的保險代理及經紀人合共約 50,000 人。過去十年，香港保險業務長期錄得雙位數字的增幅，2005 年全年毛保費收入約為 1,410 億港元（產險 240 億、壽險 1,170 億），較 2004 年上升約 16%。作為國際保險監督聯會的創會會員，香港致力遵行聯會所制定的監管原則及標準，務使香港的監管水平與國際看齊。在企業管治、市場透明度、償付準備金等規管上，香港都達到國際專業水平。而保險業

監督在監管保險業的同時，亦緊守自由市場的原則，致力促進保險市場的開放、穩定及高透明度。

機遇和挑戰

20. 請各委員就以下的建議提供意見及其他值得考慮研究的建議。

進入內地市場

21. 在《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》（“《安排》”）之上，香港保險公司可經過整合或戰略合併組成的集團進入內地保險市場，有部分香港保險公司有意循這渠道進入內地保險市場，並已取得香港服務提供者的證明書。另外，香港保險公司參股內地保險公司的最高股比亦已提高至 24.9%。這些安排有助香港保險公司進入內地市場，提升保險業的增長潛力。

人才交流

22. 在保險業界的交流方面，現時兩地已不時舉辦交流團，就雙方的最新發展作溝通和交流。建議繼續促進兩地保險從業人員互訪交流，以及探討在《安排》的框架上，可否加快向香港開放保險中介服務，吸引熟悉國際保險市場運作的香港專業保險機構（例如專業保險代理公司）及人才到內地開展業務。

23. 在保險監管方面，除日常工作上的接觸外，香港的監管機構亦定期參與廣州、香港、澳門及深圳四地保險規管機構的聯席會議，商討共同關注的議題。來屆的第六屆會議將於今年十一月在香港舉行。提升內地與香港的監管交流有助加強保險監管、防範保險風險及提升兩地保險市場的效率。

再保險中心

24. 由於發展再保險有助提升香港作為區域保險中心，香港政府積極引入國際性的專業再保險公司。現時，多家國際再保險公司在香港運作，全球首 20 家再保險公司已大部分在香港成立分公司，他們可隨時提供再保險服務，以及風險管理和有關事項的專業意見。

25. 中國大陸的保險業發展十分迅速，對再保險的需求甚殷，香港國際化的保險及再保險市場有足夠能力滿足內地對這方面的需求，以配合內地金融市場的發展和加強與國際市場接軌。

26. 人才是發展區域性再保險中心其中一項重要資源。目前，香港七家大學均有舉辦不同類型的課程，以培訓有關保險、精算、風險管理及財務策劃等方面的人才。為了進一步提高保險從業員的素質，特區政府支持香港保險學會與各保險專業團體合作，發展可獲國際承認的本地保險專業資格，以增加其認受性。此外，特區政府鼓勵保險公司舉辦培訓課程，提供在職培訓，訓練保險、風險管理和精算的人才，並將課程開放給內地的保險從業員，使香港發展為培訓保險業人才的基地，從而深化中港兩地保險業人才的交流。

投資資金

27. 中國人民銀行於本年 4 月 13 日公布，拓展保險機構境外證券投資業務，允許符合條件的保險機構購滙投資於境外固定收益類產品及貨幣市場工具。雖然有關措施的細則尚待公布，我們預期香港國際性和多元化的金融市場將可吸引部分資金流入，或利用香港的金融平台作環球投資。

邀請專家成員意見

28. 邀請專家成員就以下各點提出意見 –

- (i) 上文就金融業國際競爭力的分析是否充分全面及深入？有哪些須補充的地方？
- (ii) 上文就金融業在國家「十一五」規劃中的機遇與挑戰的分析是否充分全面及深入？有哪些須補充的地方？
- (iii) 上文就政府及監管機構為進一步鞏固及發展金融業所提出的一系列回應措施是否對題？有哪些策略方向須加以調整？
- (iv) 上文就進一步鞏固及發展金融業所提出須進一步研究及考慮的課題是否恰當？

財經事務及庫務局

2006年9月

《「十一五」與香港發展》經濟高峰會

物流及航運業

行政摘要

本文是從政府及公營機構的角度初步分析「十一五」規劃與香港在物流、空運、港口和航運發展的機遇與挑戰，希望藉此引發社會各界的討論，以便高峰會在未來數月制訂一份務實可行的「行動綱領」。

2. 貿易及物流業是香港的一個主要行業。在國家第十一個五年規劃（「十一五」規劃）中，中央明確支持香港物流業的發展，維持香港作為國際航運中心的地位。

3. 在「十一五」規劃的推動下，內地的經濟將會持續穩步增長，其蓬勃的進出口貿易會為香港物流業帶來大量商機。但隨著華南港口快速發展，深圳和香港在海運貨物上的競爭相信會趨於激烈。另外，內地進一步開放空運服務業，將會為香港作為進入內地主要門戶的角色帶來競爭。

4. 針對上述的機遇和挑戰，政府與業界已採取了多項對策，以期提供有利物流業發展的基礎設施和改善其營商環

境。主要措施旨在 -

- 提高跨界貨車運輸的效率；
- 促進資訊科技在物流業界的應用；
- 改善香港國際機場的設施；以及
- 增強香港港口和航運業的競爭力。

5. 在國家的大力支持和內地經濟發展的良好勢頭下，我們請專家成員就一系列的建議計劃及其他值得考慮的建議提供意見，使物流和航運業再上一層樓。建議包括粵港之間在港口發展上應有明確分工，而香港與內地不同地區和城市之間的交通基建也應協調發展。當局也會繼續和主要貿易伙伴磋商雙邊稅務寬免協議、向內地船東推廣香港航運業群提供的優質服務、進一步完善香港的船舶註冊、著力培訓航運業專才、擴展香港與內地間的航空運輸安排、繼續與內地磋商提升跨界貨運效率的措施、加強整體基建規劃，以及協助業界發展電子物流。

經濟發展及勞工局

經濟發展科

2006年9月

《「十一五」與香港發展》經濟高峰會

物流及航運業

目的

本文是從政府及公營機構的角度初步分析「十一五」規劃與香港在物流、空運、港口和航運發展的機遇與挑戰，希望藉此引發社會各界的討論，以便高峰會在未來數月制訂一份務實可行的「行動綱領」。

背景

2. 以往物流業泛指貨物運輸。過去十年，隨著全球性搜購物料的業務迅速擴展，加上生產過程日益專門化，供應鏈已延伸至覆蓋全球不同地區。同時，綜合物流服務的需求日益增加，尤以支援運輸並輔以存放及處理貨物的服務為然。工序並行匯集乃增值物流的一大特色。增值物流則未有一致的定義；典型增值物流工序包括：標籤與包裝、貨物提領後至運送前的簡單裝配、追蹤貨物去向與來源，以及資訊科技與存貨管理支援服務。

3. 一般來說，增值物流的範疇涵蓋所有有效支援和促進供應鏈內不同環節運作的程序。貨物供應流程中環環相扣，而增值物流的各項運作和服務亦相互連繫、相輔相成。隨著科技日新月異、經濟、社會及政治環境變遷，再加上商業機

構營運模式的轉變，整個增值物流程序亦會不斷發展，在不同時段，涵蓋不同的工序。

國際物流發展趨勢和競爭

4. 在過去，貿易是指安排交易，而物流則僅包括運輸。然而，全球一體化，加上中國崛起成為製造業基地，再進而發展為龐大的市場，改變了香港貿易及物流服務的面貌。科技發展(尤其是資訊科技)也使經營者得以提升供應鏈的效率，從而降低存貨成本和縮短回應時間，使競爭力得以提升。香港的公司受惠於內地製造業的強勁增長，日益專注發展供應鏈的管理工作，其中包括以適時高效的方式，為歐美大型連鎖店採購原料、協調生產、整合和分銷產品，以及管理存貨。

5. 為滿足國際市場在採購、運送、文件及分發原料和製成品方面的新需求，物流業已由第一方物流進展至第三方物流。市場規模的擴大及整個行業日趨成熟，均使第三方能以具成本效益的方式為使用者提供物流支援。為使由搜購物料至及時送達製成品這條供應鏈順利運作，物流服務提供者須確保整個過程不會受到阻礙或延誤，尤以涉及高增值及有迫切時限的商品為然。面對這種國際趨勢，香港不單要為華南貿易出口提供有效的物流服務，更要為跨國的連鎖式集團和大型的製造商提供一站式的供應鏈服務，以求成為地區性的採購和分銷中心。在這方面隨着電子訊息的快速傳遞和電子物流的興起，香港亦面對其他亞洲和內地城市在虛擬物流發展上的挑戰。

經濟貢獻

6. 貿易及物流業是香港一個主要的行業，在 2004 年，帶來了 3,469 億港元的增加價值，佔本地生產總值的 27.7%(附件 1)。有 804 600 人從事貿易及物流業，佔本港總就業人數的 24.3%，其中 198 400 人從事物業(附件 2)。1999 至 2004 年間，物流業的增加價值以每年 5.9% 的平均增長率增長，達 672 億港元。物流業佔香港本地生產總值的比重，亦由 1999 年的 4.2% 增加至 2004 年的 5.4%。值得注意的是，貿易和物

流業會帶動其他的服務需求(例如銀行、保險及廣泛的專業服務)，而這些間接經濟貢獻，尚未計算入上述數字。

7. 在香港，政府統計處按本地生產總值的增加價值，統計六個物流領域(包括陸上貨運、水上貨運、航空貨運、輔助服務、倉庫和郵遞及速遞服務)的經濟貢獻。這些行業在1999至2004年的有關數字載於附件2。以分項計算，水上貨運和航空貨運合計佔整體物流收入的80%。在各個貨運行業中，以航空貨運的人均收入數字最高，增長也最快。

8. 以人均本地生產總值增加價值計算，航運服務的人均增加值最高(即遠洋船隻的船東和營運商，以及船務經紀)，尤以2003及2004年為然(附件3)。這是因為航運服務能以相對較少的僱員創造較高收益。此外，近年運費和全球對航運服務的需求急升，使該行業錄得大幅增長。以本地生產總值增加價值對有關行業業務收益的比率計算，以專業服務為主的活動(如船務代理、船務管理及貨物檢驗服務)，以及以基建為本的業務(如貨櫃碼頭、機場與空運貨站服務)都取得相對較高的盈利(附件4)。

9. 除了上述方法外，在衡量物流業當中個別活動的經濟重要性時，另一個重要考慮點是這些分支行業在不同技術領域創造就業的能力。從提供就業機會的角度看，在物流業各分支行業中，水上貨運則比航空貨運對香港更有貢獻。物流業各分支行業的機構單位數目和就業人數載於附件5。更重要的是，增值物流服務整合了供應鏈中各項核心運輸功能。整合、創新、全面及經濟規模都是使香港貿易及物流服務業得以保持競爭優勢的重要因素。

中央政府的支持

10. 國家第十一個五年規劃(「十一五」規劃)，涵蓋2006至2010年，其中遠景規劃達2020年，涉及社會、經濟、基建等多方面發展。「十一五」規劃中，中央肯定香港特區的策略定位，明確支持香港物流業的發展，維持香港作為國際航運中心的地位。若能充份發揮香港特區作為區域經濟中心的獨特優勢，配合香港特區於四大支柱產業(即金融、

旅遊、貿易和物流及工商支援服務)的推動工作，對國家、區內及香港特區的未來發展，都具深遠意義。

「十一五」帶來的機遇

11. 在「十一五」規劃的推動下，內地的工業生產、消費開支及對外貿易應會保持平穩而較快的增長。即使面對內地其他城市更多的競爭，內地的整體進出口業務仍會為香港的貿易和物流業創造大量商機。鄰近香港方面，珠江三角洲地區的基建設施，以及華南地區各項經濟活動在地域分布上的逐步發展，亦會對香港日後作為物流樞紐帶來機遇。

在物流、空運、港口、航運方面的國際定位

世界最繁忙的空運中心

12. 香港自 1996 年起，一直是世界最繁忙的空運中心。附件 6 表示，過去 10 年，平均每年的空運貨量增長率達 9%。空運貨品講求時間性，因此頻繁的班次和全球通達的網絡，高效率的空運處理系統和簡單清晰的清關手續至為重要。在這些方面香港都擁有優勢。香港國際機場已有 80 間國際航空公司，每星期提供約 5200 多班的航班連接香港與全球的 140 個目的地（包括 36 個內地城市）。在空運服務上提供高速和富靈活性的服務。由於香港的地位優越，人流暢旺，繁忙的客運航班亦為貨運提供大量的載貨空間。目前約 43% 的空運貨量是由客運航班載運。空運和客運的互補性使香港成為地區樞紐和全球最繁忙的空運中心。

挑戰

13. 泛珠三角的合作在進一步擴大香港港口以至機場貨源地的同時，亦加快內陸省份以至國家西部地區的經濟發展。然而，香港和大部分泛珠城市在海、陸、空上的連繫仍有待加強。

14. 隨著內地繼續開放空運服務業，往返世界各地的國際直接航班將會愈來愈多，因而衝擊香港作為進入內地主要門戶

的地位。鄰近地區亦大力投資開拓機場（如首爾、曼谷）以爭取成為亞太區航空貨物中轉樞紐。另一方面，由於珠三角地區內機場密集，民用空域不足，航道和飛行程序設計未盡完善，使民航部門的空管處理能力受到制肘，亦可能對本地航空業進一步發展造成障礙。而香港的在空運成本上比內地機場高，故此要保持機場航班班次的密度和基數，和具經濟規模效益的運作，以減低成本，免流失貨量。

海運方面

15. 香港港口是全球最繁忙的貨櫃港之一。位於葵青的九個貨櫃碼頭，合共提供 24 個泊位，年處理能力逾 1 800 萬個 TEUs（二十呎標準貨櫃單位）。此外，香港還有中流作業、內河碼頭和公眾貨物裝卸區等其他處理水運貨物的設施。2005 年，我們的港口吞吐量達 2 260 萬個 TEUs。本港約有 80 多家船運公司，每星期提供近 500 次航班，航線遍達全球 500 多個地方。本港去年約有 232 000 艘船隻到港，其中約 39 000 艘為遠洋船，193 000 艘為內河船。本港貨櫃碼頭吊機的起卸速度每部每小時達 40 次。本港港口和碼頭的運作效率超卓，節省貨物處理時間。以一艘可載 6 000 個 TEUs（船租每日約 156 萬港元）的貨櫃船計算，每節省一分鐘，成本便可減省 1,083 港元。

16. 香港自 1992 年起，除了在 1998 年外，香港在過去有 12 年都是全球最繁忙的港口，貨櫃吞吐量為列世界第一。但在 2005 年，香港的吞吐量屈居新加坡之下，成為第二大的貨櫃港(附件 7)。由於香港和新加坡的貨源腹地不同，新加坡和香港港口的吞吐量並不是此消彼長，故此彼此不存在直接的競爭。而且新加坡港口由新加坡政府的港口管理局經營。新加坡港口管理局在世界各地的港口（包括香港）也有投資，並擁有自己的船公司，故此與香港由私人港口營運者經營的模式非常不同。在港口收費和營運方面也比香港有較大的影響力。

17. 香港失去世界第一港口的原因，其實是由於內地港口的快速增長，改變了香港港口在處理華南貨運上一支獨秀的情況(附件 8)。面對華南地區港口和內地貨櫃運輸業的競爭，

通過香港跨界貨櫃運輸業處理的華南貨櫃貨物從 2003 年開始已出現下跌趨勢，故此深圳港口的崛起是對香港的港口增長帶來直接和嚴峻的挑戰。

機遇

18. 港口是香港特區的經濟命脈之一，現時港口核心行業的直接及間接經濟貢獻約佔本地生產總值的 4%，約有 11 萬個職位與港口息息相關，相當於總就業人數的 3.2%。經過十多年的持續增長，香港已在港口管理和運作技術上，確立了世界領導地位，為未來的發展奠定基石。

19. 因成本關係，近年貨源產地由珠江東岸逐漸擴展至西岸，這趨勢在未來將會持續。加上珠三角地區港口的不斷發展，水運力將大幅增加，在陸路配套未全面發展之前，內河水運將是珠西貨運主力，預計這將給香港港口帶來新的機遇。

20. 另一方面，區內中期及長期的經濟貿易增長，為貨源增長提供推動力，也為香港港口業帶來增長。港珠澳大橋的興建會將香港以陸路連接至珠西各地，該橋建成後，貨物除了以水路運送，也可以陸路運到香港轉付世界各地。這會擴大香港港口的貨源腹地，有助強化香港作為區內樞紐港和物流中心的地位。

挑戰

21. 深圳新開發的港口的運作和管理模式，主要是以香港貨櫃碼頭為藍本，給香港處理來往華南地區的直接遠洋貨物帶來競爭。隨著華南地區的對外貿易快速增長，華南地區的總貿易量已遠超過香港港口的處理能力。在 2005 年，香港港口及深圳港口合共處理 3 900 萬個 TEUs。在「十一五」期間，深圳的港口運力預料會提升接近一倍，兩地在華南地區貨運上的競爭相信會更趨激烈。

22. 中轉貨物會隨著各港口的發展和不斷提升的船隻載貨能力而有較多選擇。比如長江三角洲一帶是上海港的貨源腹地，因腹地不同，在直接貨運方面與香港沒有直接競爭。然而，因上海港口的進一步擴建發展，直接航線將不斷增加，亦因此會漸漸成為中轉貨物的集散地。故此，長遠來說，在中轉貨運方面亦有可能和香港競爭。

23. 內地與台灣在 2006 年年中達成共識，把原來的春節客貨運包機服務擴大至清明節、端午節和中秋節，並開通專案貨運包機服務。首班貨運包機已在 7 月下旬由台灣飛抵上海。貨運包機無疑是兩岸邁向貨運直航的一個突破，但現在兩岸的貨運貿易仍是以海運為主。所以若兩岸全面落實三通，直航服務擴展至海運和定期航班，香港作為雙方客貨往來中轉站的角色將會受到較明顯影響。

24. 2005 年由內地經香港轉運到台灣以及台灣經香港轉運到內地的貨櫃貨物吞吐量為 90 萬 TEU*，佔香港港口載貨貨櫃吞吐量的 5%。而經香港處理的兩岸轉運貨櫃中，與華南地區相關的吞吐量佔 80%，其餘 20% 是來自或轉運到內地珠江三角地區以外的港口。

25. 若兩岸海運貨物實現全面直接通航，基於地理因素和運輸成本的考慮，首當其衝受到影響的將會是原本經香港往來台灣與內地球三角地區以外的貨物。然而，相關轉運貨物的吞吐量現時只佔香港整體載貨貨櫃吞吐量的 1%。至於往來華南地區與台灣之間的海運貨物會否仍使用香港港口，將會視乎屆時香港港口相對於其他華南港口的競爭力。

26. 粵港跨界陸路貨運是香港物流業的其中最重要一環，亦是香港與華南貨源腹地的一大聯繫。政府在 2004 年年底完成的《香港港口規劃總綱 2020》研究指出，從東莞經香港運

* 在轉運貨物以外，2005 年香港港口處理從台灣直接入口及出口到台灣的貨櫃貨物分別達 34.6 萬個 TEUs 及 9 萬個 TEUs。另外，根據商品貿易統計數字，在香港從台灣進口的貨物當中，約八成轉口到中國內地；而由香港出口到台灣的貨物當中，約四成是從中國內地進口的貨物。

送一個貨櫃到美國的成本，比經深圳港口高出約 300 美元 (2,340 港元)。成本比較載於下文表一：

表一：整體運輸成本比較

2004年年中的 業界數據(美元) (從東莞到美國西岸)	經香港		經鹽田		經蛇口/赤灣	
	20呎*	40呎	20呎	40呎	20呎	40呎
1 航運費(基本)； +/- \$50**	2,000	2,700	2,000	2,700	2,000	2,700
2 雜費#	599	1,014	579	994	579	994
3 至碼頭貨車運費	308	333	128	154	141	167
4 碼頭處理費	274	366	141	269	141	269
總計	3,181	4,413	2,848	4,117	2,861	4,130
經香港或深圳費用差別	+\$333	+\$296				

註： * 20呎指20呎ISO貨櫃(1標準貨櫃)，40呎指40呎ISO貨櫃。

** 徵詢船公司意見後定出的平均數—個別船公司與個別客戶商定的費用或與此有出入。

雜費包括目的地提貨費、燃料調整附加費、燃油調整附加費和報關費。

資料來源：業界諮詢

道路拖運費和碼頭處理費是導致上述成本差距的主要因素。如何把成本差距收窄是香港港口業面對的一大挑戰。

27. 就此政府一直協助業界向內地有關機構爭取放寬對跨界貨櫃車的運作模式的規限及延長口岸開放時間，以求提高跨界陸路貨運的運作彈性，提高效率。業界亦有需要提高其運作效率，藉以增強香港的競爭力。為了降低成本，業界有不同意見，有些要求引入內地貨櫃車司機，另有一些要求貨櫃碼頭營運商和船公司調低碼頭處理費。

28. 尋求通關便利以促進貨暢其流是物流業界普遍認同的目標。然而，香港物流業界對設立快速通關通道，連接香港的貨櫃碼頭與內地特定的物流園這具體建議是否有利於業界及香港的整體利益，則有不同意見。貨櫃碼頭經營者傾向支持設立快速通關通道，着眼於節省清關時間，可提升貨運效率。貨運業界則憂慮此建議會令香港司機喪失長程貨運的生意，只能承接往來香港與特定物流園之間的短程貨運。物流業內不同界別均認為須先觀察評估有關建議的成本效益，並衡量通道接駁內地特定物流園對香港在貨物配載、分包、倉儲等服務的衝擊。

回應行動

29. 針對上述挑戰和機遇，政府與業內人事均採取了多項對策，以期鞏固香港物流樞紐的定位。

30. 為加強香港作為亞洲首選國際運輸及物流樞紐的地位，政府致力促進供應鏈上各項服務的整合，推動香港向高增值發展，以及提供有利物流行業發展的基礎設施和營商環境。為了更好掌握業界的實際需要，政府透過成立香港物流發展局，網羅業界領袖，廣泛徵集業界的意見，作為發展物流業的參考，並共同為香港物流發展出謀劃策。另外，政府亦不時與內地就跨界交通基建的問題和發展進行討論及研究，以期本港在基礎設施方面的建設能配合社會經濟發展的需要。

提升跨界貨運

31. 為提升香港物流業的競爭力，政府致力提高跨界貨車運輸的效率，藉此增強香港與內地貨源的陸路聯繫，亦從而降低跨界陸運成本。在粵港合作聯席會議的框架下，粵港雙方在促進兩地跨界貨運效率措施上取得良好進展，包括：

- 「四上四落」和「一車一司機」的規定已於 2005 放寬，增加了跨界貨運業在調派貨車裝備和司機方面的靈活性；

- 廣東省當局亦同意按不同地區的貨量和實際需要，在 2005 年延長了東莞的鳳崗、長安、篁村及太平四個口岸的辦公時間。為進一步提高通關效率，廣東省亦將於 2006 年年底前啓用東莞寮步車檢場，同時關閉篁村車檢場。寮步車檢場將採用快速通關模式，使查驗更有效、快捷。

善用資訊科技

32. 物暢其流的另一大關鍵，就是加強資訊聯通。事實上，現代化的物流服務和完整的供應鏈管理，都必須結合先進的資訊科技。香港擁有資訊自由流通的優勢，正好為發展電子物流提供基礎，亦讓該優勢得以進一步發揮。

33. 有見及此，政府透過物流發展局與業界共同推動發展數碼貿易運輸網絡系統(DTTN)，並已於 2005 年 12 月推出，提供了一個開放、中立、安全的電子平台，使供應鏈的資訊流通更快捷可靠。該系統可減省文書工作，減少流通過程中可能出現的人為錯誤，因而節省時間。該系統亦有助促進企業(特別是中小企業)採用資訊科技，並鼓勵物流業界在提供優質可靠和更具效率的服務方面作出改善，從而提升他們在市場的競爭力。

34. 政府亦透過物流發展局與香港生產力促進局合力推行一項貨車智能資訊系統試行研究，藉着先進技術進一步提升貨車運輸業的效率。研究集中於電子通訊科技在貨櫃車操作上的應用，務求提升貨車司機、船公司、付貨人、碼頭營運商和其他可能相關人員之間的聯繫；增加車隊管理的靈活性和效率；以及盡量提高香港貨車車隊的整體載貨量和使用量。

35. 此外，由創新科技署提供資助，香港大學、中文大學和科技大學合辦的「香港物流及供應鏈管理應用技術研發中心」已在 2006 年 4 月投入運作。中心的目標是協助物流業界在物流和供應鏈管理相關技術方面的應用，以提升他們的競爭力，初期的重點為射頻識別技術。

提升空運設施及效率

36. 機管局與其商業伙伴正作出重大投資，進一步提升香港國際機場的設施及效率。

- 為加強機場客運處理設施，機管局於 2004 年 3 月完成擴建客運大樓的東大堂，加大旅客處理量。將在 2006 年底建成的第二客運大樓及翔天廊，則是集零售、商務和其他旅客設施於一身的綜合發展項目，將為旅客提供更多樣化的服務，吸引他們選擇使用香港機場來往世界各地。機管局又在 2005 年增建了五個能讓航機自行進出的客機停泊位，以配合航空公司盡量減低運作成本及縮短航機停留時間的要求。頻密的客運航班亦能同時提升貨運服務，事實上本港四成以上的空運貨物是經客運航班運送。
- 貨運處理設施方面，繼年吞吐量達 16 萬公噸的 DHL 中亞區樞紐中心於 2004 年 6 月落成啟用後，DHL 現正投資 1.1 億美元進行擴建工程，在 2007 年完工後可將吞吐量提升至 70 萬公噸。機管局在 2005 年增設了四個貨機停泊位，令總數增至 25 個。此外，10 個新的貨機停泊位將於 2007 年 9 月投入服務。另外，亞洲空運中心正進行擴建，將貨物吞吐量由現時每年約 60 萬公噸提升至 150 多萬公噸。
- 其他配套設施方面，香港飛機工程有限公司於 2005 年 8 月動工興建的第二個機庫，預計於 2006 年底正式啟用，並正計劃興建第三個機庫。機管局亦正進行跑道翻新工程。

37. 另一方面，政府亦不斷致力逐步開放本港空運服務，進一步擴展本港的航空網絡。

- 雖然現時香港國際機場已約有 80 家國際航空公司，每星期提供約 5 200 架次的航班連接香港與全球約 140 個目的地(包括 36 個內地城市)，但我們仍然繼續積極

落實逐步開放本港空運服務的政策，以進一步擴展本港的航空網絡。

- 到目前為止，香港已與 55 個民航夥伴簽訂了雙邊民航協定，另外亦與七個民航夥伴草簽了民航協定，並不時與民航夥伴就彼此的航空運輸安排進行檢討。單就過去三年而言，本港共簽署了五份新的航空運輸協定，草簽了兩份新的航空運輸協定，與 14 個民航夥伴取消兩地間所有客、貨運輸的限制，及與超過 30 個民航夥伴就擴展航空運輸安排進行了超過 40 次談判及檢討。
- 其中香港與內地的航空運輸安排近年亦得到大幅擴展，繼 2004 年雙方的總運力增加 40%，2005 年雙方的總運力再增加 10% 後，2006 年又達成新安排，從 2007 年夏季開始，超過六成的航點將取消客運運力限制，而其餘的航點的客運總運力則增加 40%；貨運方面，香港與內地絕大部分航點間將取消運力限制。這將進一步加強內地與香港的航空聯繫，並有助提升香港國際機場的競爭力及鞏固香港作為國際和區域航空中心的地位。

38. 政府正積極與內地和澳門民航當局緊密協調，共同研究如何利用有限空間，提高空管效率，整體改善區內航空交通及空域佈局配套，以應付日漸加快的民航業發展。

增強香港港口的吸引力及競爭力

39. 面對鄰近港口的急劇發展，特區政府一直致力提升香港港口的競爭力。在 2004 年年底政府完成了《香港港口規劃總綱 2020》研究；該研究的目的，在於規劃未來 20 年香港可持續實行的港口發展所需的競爭策略和總綱規劃。政府現在跟據該研究建議，處理香港與鄰近港口收費差距，提升貨物通關效率，及提供更多跨界運輸設施和港口後勤用地；同時，政府已推出一系列措施以增強香港港口的吸引力及競爭力。

40. 隨著超級貨櫃船的出現，樞紐港的運作更為重要，因為這類貨櫃船靠泊港口數目和次數都較少。為提高香港作為樞紐港的吸引力，鼓勵其他亞洲國家使用香港的貨運服務；及吸引更多遠洋船，特別是行走亞洲航線轉運貨物的遠洋輪船，來港裝卸貨物。政府已在今年年初修改有關法例調低碇泊費和港口設施及燈標費，這些措施已在今年 2 月 1 日刊憲生效，中等噸位的船隻停留香港兩天，可節省約 25% 的碇泊費及 5% 的港口設施及燈標費。

41. 鑑於近年內河貨運有顯著增加，政府因應業界的要
求，在大嶼山北部水域及維多利亞港西部，闢設新碇泊區，藉此提升港口的中流理貨能力。為方便船公司編排航班及滿足港口操作者的要求，政府會因應市場需要作出彈性安排，增闢更多碇泊區。

42. 為提升港口生產力，政府在諮詢業界後及得到香港港口發展局的支持，在鄰近葵青貨櫃碼頭的地方提供後勤用地以供業界使用，以提升貨櫃碼頭的理貨能力及生產力。首批兩個處理駁運貨物的設施剛於今年 5 月以公開招標方式批予業界使用。

43. 此外，政府現正修例推出內河船多次入港許可證，以簡化申請程序和減低許可證收費，從而提高香港港口處理內河貨運的效率，吸引更多內河船運貨到香港。在新法例生效後，內河船使用多次入境許可證，最高可節省 50% 的入境許可證費用；這建議不但可以提升這類船隻的操作效率，也可減低他們在香港港口的運作成本。

航運方面

44. 香港的航運業成就卓越，為全球的主要航運中心之一。不少享負盛名且經驗豐富的航運服務提供者均在香港經營，目前約有 900 家之多，提供廣泛的航運服務，由船舶擁有／管理、船舶註冊、融資、保險、船務經紀、海事仲裁、驗船、修船以至船隻補給等，一應俱全。

全球第五的國際船舶註冊和國際航運趨勢和競爭

45. 香港是國際航運中心，在 2006 年一月一日，香港是全球第五的船舶註冊，總噸位達 2983 萬噸，註冊船隻達 1070 隻。一如附件 9 表示，香港和世界第一的巴拿馬船舶註冊，仍有很大距離。但航運界大多認為首四名的船舶註冊為「方便旗」，在船舶服務和監管上有不同的標準，故此不能和有監管的船舶註冊相比。反之香港航運界都認同香港應提升香港船舶註冊的質素、標準和聲譽，吸引高質素的船隻。香港船舶註冊也為其他航運服務帶來商機。但在國際航運服務方面，由於航運歷史，源遠流長，很多國際航運服務提供者都以歷史悠久的航運中心如倫敦和紐約為基地。同時一些地方亦想在航運服務上爭一杯羹，而提供各項優惠，如稅務和註冊費用減免等。故此我們要研究如何提高香港在國際和地區性航運服務的水平 and 聲譽，以求突破。

機遇

46. 隨著國家的貿易增長，國內對海運的需求增加，國內的造船業亦高速發展，逐步邁向世界最大造船國之列。國內的船隻投產數目不斷上升，2005 年中國新船投產的數目達 1200 萬總噸。由於地源、語言和文化接近，國內的海運發展，為香港的船舶註冊和航運服務帶來商機。

回應行動

47. 為進一步拓展香港的航運業，政府在 2003 年成立香港航運發展局，就制定航運政策措施向政府提供意見，並協助政府推廣香港所提供的全面航運服務，及著力宣傳香港為國際航運中心。同時，為進一步提高香港作為國際航運企業基地的吸引力，航運發展局成立了人力資源專責小組，處理教育、培訓和人手供應問題；及航運專責小組，負責制訂推廣航運業群內各個界別的措施。

48. 香港船舶註冊向以服務超卓見稱，贏得世界級優良船舶註冊的美譽，在 2004 年，香港船舶註冊獲《美國 21 世紀優質船舶計劃》確認。為了進一步提升香港船舶註冊的質素

標準和聲譽，當局(海事處)不斷推行改善措施，以吸引更多高質素的船隻到香港註冊。香港船舶註冊總噸位在今年 7 月中已超逾 3 100 萬噸，船隻數目達 1 110 艘，躋身全球五大船舶註冊之列。

人才培訓

49. 香港航運業在擴展過程中，面對人才短缺，航運業界和政府都需要考慮人才培訓的課題，特別是富有航海經驗的高級管理人才，以便滿足專業的船舶管理、經紀等服務的需要。為求有更多具備航海經驗資格的本地人士投身航運業，政府在 2004 年 7 月推出《航海訓練獎勵計劃》。該訓練計劃為合資格的年輕人提供獎勵金，鼓勵他們以見習生身份接受航海訓練。有關訓練可助他們日後成為航運業岸上專業人士，為業界提供高質素的人力資源。

50. 為了進一步吸引更多優質的船舶在香港註冊，及鼓勵這些船舶長期在香港註冊，使香港註冊船舶的數目保持穩定，以及進一步發展香港註冊為世界優質船舶註冊，政府已在今年年初推出噸位年費減六個月的計劃，該計劃是讓持續在香港註冊的船舶每兩年可獲減免六個月的費用，但有關船隻必須在這兩年期間沒有被扣留的紀錄。這安排不但可以吸引更多船舶到香港註冊，及提升香港船舶註冊的質素，更可鼓勵船東進一步提升其船隻的安全及質素。

51. 船東在選擇船舶註冊時，除了船旗的國際聲譽和服務水平外，稅務優惠亦是一個主要的考慮因素。在這面，新加坡為航運業提供稅務優惠比香港優勝。故此，為了增強航運業的競爭力，香港積極與貿易伙伴磋商有關航運入息寬免雙重課稅的安排。到現時為止，香港已和 13 個稅務當局就航運入息達成寬免雙重課稅安排，這包括比利時、德國、荷蘭、挪威、新加坡、英國、美國、斯里蘭卡、丹麥、新西蘭、大韓民國、泰國及中國內地。

建議

52. 國家在「十一五」規劃明確表示支持香港物流業及航運中心的發展。在國家的大力支持和內地經濟發展的良好勢頭下，香港業界就著現有的基礎和優勢，亦不斷改進求新。請各委員就以下的建議提供意見及其他值得考慮研究的建議。

協調發展

53. 在國家的整體運輸系統布局內，已明確表示在繼續保持香港國際航運中心地位的前題下，充分發揮香港和珠江三角洲地區沿海港口在貨櫃運輸系統的整體優勢，形成以深圳、廣州、廈門為幹綫港，福州、泉州、汕頭、虎門、珠海、湛江、防城港、海口港等港為支綫港，其他港口為餵給港的貨櫃運輸系統。深圳港作為華南地區重要的貨櫃幹綫港，與香港優勢互補、共同發展。在這大前題下，粵港之間在港口發展上應進一步明確分工，從整體區域發展的角度來考慮不同港口在發展上的定位和規模，在實際建設上進一步優化水運和陸運系統的連繫，使貨物在港口和貨源地／目的地的往來更富效率。同時，這也可避免資源重疊、浪費，及可能出現的惡性競爭，損害國家的整體利益。此外，建議香港與內地不同的地區和城市之間，就交通基建的前期規劃研究進行更多的磋商與協調。為此，香港需要與內地進行更多、更深入和更廣泛的交流和合作，透過改善交通運輸設施，促進區域發展，為國家發展作出貢獻。

強化有利條件

54. 香港特區政府於 1997 年 7 月回歸中國，在「一國兩制」的方針下，繼續實施有別於內地的經濟、社會和政治制度。《基本法》作為香港特區的憲制法律，為「一國兩制」的原則提供有力保障。香港特區堅守法治，保持高效率 and 行政主導的政府，維持廉潔能幹的公務員隊伍，促進自由企業和自由貿易，維持穩定的財政制度和健全的金機制，奉行審慎的公共財政政策，以及實施簡單和清晰的低稅率稅制。

55. 這些制度優勢是香港穩定繁榮的主要基礎，締造了整體上有利於營商環境，增強外商來港投資的信心，這亦是香港市民在此安居樂業的依據。故此，政府應繼續致力維護這些制度優勢。同時，在這現有基礎上，進一步加強並完善各項制度。航運、物流、旅遊、金融、專業及工商支援服務是香港經濟體系中最具競爭優勢的高增值行業。政府應致力透過簡化程序以吸引更多國際公司、經營者來港，擴展市場，提供服務，藉此鞏固香港作為國際金融中心、航運中心、物流樞紐的競爭力。

雙邊稅務寬免協議

56. 由於空運及船務營運是國際化的商業活動，所得的入息較易被雙重徵稅。為減輕香港船東及航空公司的海外稅務負擔，改善他們的國際競爭和強化香港作為國際航運及空運中心的地位，政府會繼續努力，和主要貿易伙伴磋商有關航運及空運入息寬免雙重課稅協議。現時，政府正與印度、以色列及菲律賓等國商談有關協議。部份雙邊航空協議亦已加入了寬免雙重課稅條款。此外，政府也根據業界的要求，主動聯絡其他貿易伙伴，要求他們就有關協議進行商討，其中包括印尼、馬來西亞、波蘭等。

推廣活動

57. 國內造船業快速崛起，造船產量已連續 11 年居世界第三位。而香港作為國際航運中心，擁有世界級的航運業群提供各項相關服務，正好為國家急劇發展的造船、海運業提供支援及配套服務。為進一步向國內船東推廣香港航運業群所提供的優質服務，航運發展局已在香港、廈門和上海進行推介和舉辦座談會。政府會在未來一年繼續聯同有關團體，包括香港航運發展局、香港貿易發展局、中國船級社等等，組團到訪內地各主要港口城市推介有關服務，吸引內地船東將其屬下船隻在香港註冊，及使用香港航運業群所提供的服務，並在香港設立分公司。同時，也為業界提供一個有效平台，探討商機，成立合作夥伴。

船舶註冊

58. 為進一步完善香港船舶註冊，政府有關當局(海事處)會不斷檢討其註冊服務，目的為提升其服務質素，拓展服務範圍，以滿足船東及其他服務對象的要求。此外，政府亦將與波羅的海國際海運公會等國際機構聯合舉辦航運講座，旨在加強本地及內地航運專才對國際航運要求、最新發展形勢的認知，以強化香港作為國際航運中心的地位。

航運業人才培訓

59. 為進一步鞏固香港航運中心地位，吸引國際性的航運服務公司在香港成立亞洲總部極為重要。政府在強化以上所述的制度優勢外，亦著力培訓本地人才，及提升本地專才的知識及技術水平，使人力資源得以配合，應付市場的需求。為此，政府會在短期內，成立航運獎學金，培訓本地相關人才，同時，亦吸引內地專才來港修讀大學學位以上與航運有關的課程，留港工作；這不但可以提升香港航運人才質素，也可為跨國公司在香港設立辦事處提供優質人力資源。整體而言，這可鞏固香港航運中心地位，也帶動香港經濟更趨蓬勃，為本地僱員提供更多就業機會。

空運方面

60. 特區政府會繼續爭取更進一步擴展香港與內地間的航空運輸安排，容許更多兩地航空公司加入市場並為它們提供更多開展服務的機遇，務求加強香港連接內地各省市的空運網絡，鞏固香港作為來往內地空運貨物的主要門戶。同時加強香港與其他地方的航空聯繫，務求提升香港機場作為地區主要航空樞紐的角色。

61. 另一方面，民航署亦會時常檢討空中交通管理系統，加強與內地和澳門民航當局的協調工作，爭取開放更多民用空域，支持香港民航業的長遠發展。

跨界貨車運輸的效率

62. 跨界貨運經營牌照的有效期已由三年延長至六年，此舉有助降低牌照續期的行政費。對於業界希望內地考慮降低粵港合營陸運公司所需繳付的「指標有償使用費」的訴求，香港特區政府將會繼續與內地磋商。

加強整體基建規劃

63. 展望未來，為繼續確保行業能順應國際物流的發展趨勢，進一步提升香港物流業的競爭力，政府會為物流業界增闢更多後勤用地，以求為業界提供合適的操作環境，促進多樣化的物流服務融合的用地。

64. 政府正計劃試行將一些適合物流發展的土地以公開招標方式供業界作長期使用。另一方面，政府會不時檢討法定的土地用途規劃圖則，以協助發展物流中心及相關用途。

發展電子物流

65. 特區政府將會聯同業界進一步發展電子物流，促進資訊流通，包括與業界攜手監察 DTTN 服務的實施及推行貨車智能資訊系統試用計劃。

66. 為培養切合現代物流發展需要的人力資源，香港特區政府會繼續與培訓機構合作提供電子物流應用技術的培訓，讓物流業僱員(特別是中小企僱員)獲得這方面的技術培訓。

邀請專家成員意見

- (i) 上文就物流、港口和航運的國際競爭力的分析是否充分全面及深入? 有哪些須補充的地方?
- (ii) 上文就物流、港口和航運在國家「十一五」規劃中的機遇與挑戰的分析是否充分全面及深入? 有哪些須補充的地方?

- (iii) 上文就物流、港口和航運在廣東省「十一五」規劃或區域發展中的機遇和挑戰的分析是否充分全面及深入？有哪些須補充的地方？
- (iv) 上文就政府及公營機構為進一步鞏固及發展物流、港口和航運所提出的一系列回應措施是否對題？有哪些策略方向須加以調整？
- (v) 上文就進一步鞏固及發展港口、航運和物流所提出須進一步研究及考慮的課題是否恰當？

經濟發展及勞工局
經濟發展科
2006年9月

四個主要行業的增加價值

四個主要行業	2004 年的增加價值 (以當時價格計算) (百萬港元)
1. 金融服務	152,900 (12.2%)
a. 銀行	100,500
b. 保險及其他金融服務	52,400
2. 旅遊服務(入境旅遊及外訪旅遊)	36,900 (2.9%)
a. 入境旅遊	27,400
b. 外訪旅遊	9,600
3. 貿易及物流	346,900 (27.7%)
a. 貿易	279,700
b. 物流	67,200
4. 專業服務及其他工商業支援服務	132,400 (10.6%)
a. 專業服務	46,800
b. 其他工商業支援服務*	85,700
四個主要行業 = 1+2+3+4	669,100 (53.3%)
以要素成本計算的本地生產總值 [#]	1,254,500

註釋：括號內數字指個別行業對本地生產總值貢獻所佔的百分比。

* 其他工商業支援服務是指除金融服務、貿易及物流、旅遊和專業服務以外的其他工商業支援服務。

為比較四個主要行業在本地生產總值所佔的百分比，我們採用了以要素成本計算的本地生產總值。這與常用的以市場價格計算的本地生產總值有少許分別。

資料來源：政府統計處

物流業的增加價值和就業人數

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	1999-2004 每年平均 增減百分率
物流業							
增加價值 (十億港元)	50.5	56.0	53.4	54.8	58.5	67.2	+5.9%
就業人數 (千人)	187.0	195.8	195.6	186.8	188.9	198.4	+1.2%
就業人士人均增加價值(千港元)	270.1	286.0	273.0	293.4	309.7	338.7	+4.6%
- 陸路貨運業							
增加價值 (十億港元)	6.1	6.5	5.8	5.6	5.7	6.3	+0.6%
就業人數 (千人)	66.2	70.0	67.9	60.4	62.5	67.1	+0.3%
就業人士人均增加價值(千港元)	92.1	92.9	85.4	92.7	91.2	93.9	+0.4%
- 水上貨運業							
增加價值 (十億港元)	22.8	25.4	25.0	24.9	28.1	31.0	+6.3%
就業人數 (千人)	73.9	74.5	77.6	75.2	75.9	79.2	+1.4%
就業人士人均增加價值(千港元)	308.5	340.9	322.2	331.1	370.2	391.4	+4.9%
- 航空貨運業							
增加價值 (十億港元)	14.5	16.9	16.4	18.2	18.4	22.7	+9.4%
就業人數 (千人)	22.9	26.0	25.1	26.2	25.9	26.1	+2.7%
就業人士人均增加價值(千港元)	633.2	650.0	653.4	694.7	710.4	869.7	+6.6%
- 輔助服務(例如:驗貨)							
增加價值 (十億港元)	0.3	0.4	0.3	0.4	0.5	0.6	+14.9%
就業人數 (千人)	1.8	1.4	1.2	0.9	1.0	1.0	-11.1%
就業人士人均增加價值(千港元)	166.7	285.7	250.0	444.4	500.0	600.0	+29.2%
- 倉庫業							
增加價值 (十億港元)	1.2	1.3	1.1	1.0	1.0	1.1	-1.7%
就業人數 (千人)	4.7	5.0	5.3	5.1	5.1	5.2	+2.0%
就業人士人均增加價值(千港元)	255.3	260.0	207.5	196.1	196.1	211.5	-3.7%
- 郵遞及速遞服務							
增加價值 (十億港元)	5.5	5.4	4.8	4.7	4.7	5.4	-0.4%
就業人數 (千人)	17.5	18.9	18.5	18.9	18.5	19.8	+2.5%
就業人士人均增加價值(千港元)	314.3	285.7	259.5	248.7	254.1	272.7	-2.8%
佔本地生產總值百分比	4.2	4.5	4.3	4.4	4.9	5.4	--
佔總就業人數百分比	6.0	6.1	6.0	5.8	5.9	6.0	--

資料來源: 政府統計處

物流業的就業人士人均增加價值

物流業分項	1999	2000	2001	2002	2003	2004	千港元
							1999-2004 每年平均 增減百分率
遠洋輪船船東或營運商	661	907	663	488	1,456	2,605	+31.6%
船隻經紀	498	625	617	657	807	1,128	+17.8%
空運輔助服務	718	801	814	884	836	993	+6.7%
航空公司*	861	890	743	990	825	949	+2.0%
海上運輸輔助服務	649	665	624	613	608	672	+0.7%
驗貨、抽樣檢驗及 稱量服務	350	372	342	473	605	642	+12.9%
港內海上貨運服務	376	336	416	453	429	511	+6.3%
海上貨運代理服務	380	430	394	420	458	447	+3.3%
船務代理及經理	329	374	336	337	373	426	+5.3%
航空貨運代理服務	356	411	417	407	385	415	+3.1%
包裝及裝箱服務	166	180	192	213	188	261	+9.4%
倉庫業	257	261	229	212	244	253	-0.3%
其他通訊服務(例如: 速遞服務)	250	280	232	230	242	250	0.0%
陸路貨運業	200	199	179	186	175	196	-0.4%

註釋 : * 包括客運服務

資料來源：政府統計處各行業的按年經濟統計調查

物流業的增加價值對業務收益的比率

物流業分項	1999	2000	2001	2002	2003	2004	1999-2004 每年平均 增減百分率
整體物流業	0.31	0.30	0.29	0.28	0.27	0.25	-3.9%
- 陸路貨運業	0.46	0.49	0.48	0.48	0.47	0.46	-0.0%
- 水上貨運業	0.30	0.28	0.28	0.26	0.27	0.24	-4.6%
船隻經紀	0.52	0.54	0.45	0.63	0.58	0.73	+7.1%
船務代理及經理	0.67	0.68	0.64	0.62	0.67	0.69	+0.7%
港內海上貨運服務	0.38	0.30	0.44	0.42	0.46	0.51	+6.0%
遠洋輪船船東或營運商	0.08	0.09	0.07	0.05	0.13	0.13	+9.6%
海上貨運代理服務	0.16	0.16	0.16	0.17	0.15	0.12	-5.5%
海上運輸輔助服務(包括貨櫃碼頭、貨物起卸、貨櫃裝卸)	0.56	0.54	0.57	0.56	0.55	0.55	-0.2%
- 航空貨運業	0.28	0.27	0.27	0.28	0.25	0.24	-2.8%
航空公司*	0.37	0.33	0.33	0.36	0.30	0.30	-4.4%
航空貨運代理服務	0.10	0.10	0.11	0.10	0.11	0.10	-0.3%
空運輔助服務(包括機場及貨物空運站)	0.63	0.61	0.69	0.70	0.68	0.73	+3.2%
- 輔助服務(例如:驗貨)	0.54	0.55	0.46	0.58	0.61	0.63	+3.2%
驗貨、抽樣檢驗及稱量服務	0.56	0.56	0.45	0.59	0.67	0.69	+4.1%
包裝及裝箱服務	0.40	0.48	0.61	0.54	0.39	0.45	+2.7%
- 倉庫業	0.31	0.31	0.32	0.36	0.41	0.38	+4.5%
- 郵遞及速遞服務業 其他通訊服務(例如: 速遞服務)	0.49	0.42	0.37	0.28	0.25	0.26	-11.7%

註釋 : * 包括客運服務

資料來源 : 政府統計處各行業的按年經濟統計調查

2004 年物流業的機構數目和就業人數

物流業分項	機構數目	就業人數
遠洋輪船船東或營運商	76	2 121
船隻經紀	33	187
空運輔助服務	24	9 519
航空公司*	67	19 769
海上運輸輔助服務	3 578	19 612
驗貨、抽樣檢驗及稱量服務	32	513
港內海上貨運服務	471	3 076
海上貨運代理服務	2 012	15 087
船務代理及經理	245	7 135
航空貨運代理服務	701	15 407
包裝及裝箱服務	24	309
倉庫業	275	4 189
其他通訊服務(例如: 速遞服務)	606	12 819
陸路貨運業	9 078	31 172

註釋 : 就業人數的總和並不等於整體物流業的就業人數，因為整體物流業的就業人數是從多個統計調查所得，這數字是比較廣泛和準確的。

* 包括客運服務

資料來源：政府統計處各行業的按年經濟統計調查

香港空運貨物吞吐量

千公噸

空運貨物吞吐量	
1996	1 563
1997	1 786
1998	1 629
1999	1 974
2000	2 241
2001	2 074
2002	2 479
2003	2 642
2004	3 090
2005	3 402
1996-2005	9.0%
每年平均增減百分率	

World Top 10 Container Ports
全球十大貨櫃港

'000 TEUs⁽¹⁾
 千個二十呎標準貨櫃單位

		2004	2005
Singapore	新加坡	21 329 (+15.9%)	23 192 (+8.7%)
Hong Kong	香港	21 984 (+7.5%)	22 602 (+2.8%)
Shanghai	上海	14 554 (+29.0%)	18 084 (+24.3%)
Shenzhen	深圳	13 659 (+28.2%)	16 197 (+18.6%)
Busan	釜山	11 492 (+10.4%)	12 521 (+9.0%)
Kaohsiung	高雄	9 714 (+9.8%)	9 471 (-2.5%)
Rotterdam	鹿特丹	8 292 (+15.9%)	9 287 (+12.1%)
Hamburg	漢堡	7 003 (+14.1%)	8 088 (+15.5%)
Dubai	杜拜	6 429 (+24.8%)	7 596 (+18.5%)
Los Angeles	洛杉磯	7 321 (+2.0%)	7 485 (+2.2%)

Notes: () Year-on-year rate of change.

註釋：與去年同期比較的增減率。

(1) TEU refers to Twenty-Foot Equivalent Unit.

TEU 代表二十呎標準貨櫃單位。

South China Container Cargo Base Analysis
華南地區貨櫃貨物分析

(million TEUs)
(百萬個二十呎標準貨櫃單位)

	2001	2002	2003	2004	2005
South China Container Cargo Base (including Hong Kong) 華南地區貨櫃貨物 (包括香港)	13.81 (+1.4%)	16.07 (+16.3%)	19.13 (+19.0%)	21.44 (+12.1%)	23.72 (+10.7%)
- handled by Hong Kong port 經香港港口處理	10.51 (-4.4%)	11.07 (+5.4%)	11.37 (+2.6%)	11.86 (+4.3%)	11.32 (-4.6%)
- handled by South China ports 經華南港口處理	3.31 (+25.5%)	4.99 (+51.1%)	7.76 (+55.4%)	9.58 (+23.4%)	12.40 (+29.5%)
% share of South China Container Cargo Base 華南地區貨櫃貨物的百分比 (%)					
Hong Kong port's share 香港港口佔有率	76.1%	68.9%	59.4%	55.3%	47.7%
South China ports' share 華南港口佔有率	23.9%	31.1%	40.6%	44.7%	52.3%

Notes: () Year-on-year rate of change.
註釋： 與去年同期比較的增減率。

World Top 10 Shipping Registers as at 1 Jan 2006
2006 年 1 月 1 日全球十大船舶註冊⁽¹⁾

		'000 Gross tonnage 千總噸位	Number of vessels 船隻數目
Panama	巴拿馬	139 458	5 790
Liberia	利比里亞	58 017	1 545
Bahamas	巴哈馬	36 460	1 204
Greece	希臘	30 788	1 269
Hong Kong	香港	29 825	1 070
Singapore	新加坡	29 153	1 185
Marshall Islands	馬歇爾群島	28 581	722
Malta	馬爾他	22 724	1 172
China	中國	21 046	2 515
Cyprus	塞浦路斯	18 791	895

Notes: ⁽¹⁾ Based on statistics released by Danish Shipowners' Association, which includes only merchant ships of 100 GT and above, where the figures for HK are slightly different from those recorded in the HK Shipping Register.
 註釋：按 Danish Shipowners' Association 的統計數字，數字只包括 100 總噸及以上的商船；當中關於香港的數字與香港船舶註冊的數字略有出入。

《「十一五」與香港發展》經濟高峰會

交通基建發展

行政摘要

前言

本文是從政府及公營機構的角度初步分析「十一五」規劃與香港發展的機遇與挑戰，希望藉此引發社會各界的討論，以便高峰會在未來數月制訂一份務實可行的「行動綱領」。

目的

2. 在全球一體化的大趨勢下，國際間的經濟活動日益頻繁，人流貨流亦隨之增長，對交通運輸基建的需求，亦日益增加，完善的運輸網絡對提升城市的競爭力將扮演重要角色。本文旨在探討香港如何能加強與內地在交通基建規劃和建設方面的協調發展，以回應國家「十一五」規劃有關完善交通運輸基礎設施的建議。跨界交通基建的發展，一方面鞏固香港國際金融、貿易、航運等中心的地位，另一方面強化香港的橋樑作用，發揮輻射內地及國際的功能。

機遇和挑戰

機遇

3. 國家「十一五」規劃提出促進區域協調發展，廣東省「十一五」規劃亦強調提升粵港澳合作水平，為粵港兩地在跨界交通基建方面的合作提供了策略性的依據和方向。

4. 要強化國際金融、貿易、航運等中心的地位，香港務須與鄰近城市加強合作發展跨界交通基建設施。隨著內地交通運輸網絡的優化和著力發展樞紐功能，香港應以便捷的方式直接駁通鄰近的綜合交通樞紐，拉近和內地的距離，從而拓闊香港機場和港口的腹地，為香港的金融、貿易、物流、旅遊、資訊、專業及工商支援服務等行業的發展提供新的動力，同時亦有助促進及支援內地有關行業的發展。

挑戰

5. 隨著鄰近城市交通基建的建設和擴充，香港機場和港口面臨的競爭將會加劇，因此需積極研究及落實與內地加強交通運輸聯繫的各可行方案，以提升整體競爭力。

6. 香港與內地在交通基建發展上採用不同理念，各有優劣。內地以“適度超前發展基礎設施”的概念，由發展及改革委員會統籌重要和區域性交通基建的規劃及審批，將之訂為支援經濟發展的重要策略，並以行政措施保障落實。香港在跨界交通基建的建設上大致遵循市場運作機制，以短期可預見的需求作為落實興建的基礎。目前，有關項目由籌建至實施的時間較內地為長。如要適時回應區域發展需要，則必定要進一步完善現有機制以及加強與內地合作。此外，在較詳細的規劃層面，香港與鄰近城市就重要交通基建項目的資料交流尤需作出改善。

建議討論重點範圍

7. 面對國家「十一五」規劃帶來的機遇和挑戰，特別行政區政府需與社會各界人士，特別是運輸業和與內地有業務往來的人士，就未來跨界交通基建發展的理念和運作措施作出討論。請各委員就以下的建議提供意見以及推薦其他值得研究的課題。

(一) 如何以新思維促進區域協調發展

8. 國家及廣東省「十一五」規劃均提出促進區域協調發展及建立區域協調互動機制，打破行政區劃的局限。香港與廣東省，尤其是珠三角城市之間的關係，是既有競爭亦有合作。為此，我們可考慮：

- 是否需要調校以「需求帶動」的模式發展跨界交通基建？
- 在編制交通基建發展策略時，如何更有效以前瞻角度配合區域發展？
- 政府是否需要建立一個高層次的跨部門統籌協調機制，以便制訂整體跨界基建發展策略，並在不同項目上擔當統籌和協調的角色？及
- 除繼續與廣東省完善高層次的統籌協調機制，可考慮與內地有關交通基建的部委如交通部、鐵道部和發改委等加強溝通和交流，以爭取機會了解五年規劃和鄰近城市重要交通基建項目的前期研究，確保香港能有效掌握最新的資訊以及作出適時的回應。

(二) 如何優化跨界交通網絡 提升香港競爭力

9. 國家及廣東省「十一五」規劃將投放大量資源於交通基礎設施建設，香港可從多方面考慮，包括：

- 研究如何加強連接內地綜合交通樞紐，是否需要檢視各項跨界交通基礎設施的定位和分工，及如何增強不同運輸系統的銜接；
- 研究如何更有效地以公路連接粵東地區。長遠在可持續發展的基礎下，如何加強與內地其他大運量交通運輸方式的銜接？
- 研究如何以暢順、快速和舒適為大原則，與內地鐵路網絡作無縫接駁，以及長遠應否與沿線主要城市之間開拓更多點到點的直通服務？
- 研究如何以交通運輸網絡促進機場和港口的發展，加強和鄰近城市及貨物集散地的水、陸交通聯繫，促進客、貨的便捷流通，並不斷擴大航空網絡；
- 建議進一步了解內地港口鐵路多式聯運的構思、實際發展情況以及推行時間表，研究香港如何能更有效承接內地貨源。隨著西江水運交通的改善，探討如何吸納更多珠三角的水路貨源；及
- 因應深港西部通道口岸和落馬洲鐵路口岸啓用後的新形勢，研究如何進一步優化口岸的資源運用及功能分工。

房屋及規劃地政局

2006年9月

《「十一五」與香港發展》經濟高峰會

交通基建發展

前言

本文是從政府及公營機構的角度初步分析「十一五」規劃與香港發展的機遇與挑戰，希望藉此引發社會各界的討論，以便高峰會在未來數月制訂一份務實可行的「行動綱領」。

目的

2. 在全球一體化的大趨勢下，國際間的經濟活動日益頻繁，人流貨流亦隨之增長，對交通運輸基建的需求，亦日益增加，完善的運輸網絡對提升城市的競爭力將扮演重要角色。國家「十一五」規劃提出要積極提升和完善交通運輸基礎設施，配合快速經濟發展需求。本文旨在探討香港如何能加強與內地在交通基建規劃和建設方面的協調發展，以構建相互銜接、有利於跨界客貨流的綜合交通運輸系統，繼續發揮在珠三角區域城市群的帶動作用，承擔輻射內地及國際的功能，並鞏固香港國際金融、貿易、航運等中心的地位。

背景

3. 國家「十一五」，亦肯定了香港國際金融、貿易、航運等中心的地位，支持香港發展金融、物流、旅遊、資訊等服務業。為配合規劃，及進一步發揮香港的國際橋樑作用，構建完善的跨界交通運輸網絡至為重要。

「十一五」規劃下內地交通基建發展新形勢

4. 國家「十一五」規劃並沒有以獨立的章節闡釋有關交通基建的建議，而是將其納入「促進區域協調發展」和「加快發展服務業」的章節(附件一)。在必須保持經濟平穩較快發展及完善市場經濟體制為主要目標的前提下，交通基建的作用主要是支撐及帶動經濟發展，有關重點歸納如下：

(一) 促進區域協調發展

- 促進城鎮化健康發展，形成合理的空間格局。除要加強珠三角、長三角和京津冀城市群內各城市的分工協作和優勢互補外，還應繼續發揮對周邊地區的帶動和輻射作用。健全市場機制，打破行政區劃的局限，促進生產要素在區域間自由流動，引導產業轉移。在基礎設施方面，要建設出境、跨區鐵路和加強跨省區公路運輸通道等。
- 廣東省「十一五」規劃亦提出提升粵港澳合作水平，按照“前瞻、全局、務實、互利”的原則，發揮粵港澳各自的優勢，全方位加強合作，加快跨境基礎設施建設。此外，加強連接周邊省區及泛珠三角區域出省高速公路的建設，重點建設出省鐵路。

(二) 加快發展服務業

- 拓展生產性服務業，以優先發展交通運輸業和大力發展現代物流業作為支撐。
- 透過統籌規劃、合理佈局交通基礎設施，做好各種運輸方式相互銜接，發揮組合效率和整體優勢，建設便捷、通暢、高效、安全的綜合運輸體系。
- 公路方面，繼續完善國道、省道幹線公路網絡，打通省際間通道，發揮路網整體效率(圖一、圖二)。

而鐵路方面要加快發展，重點建設客運專線¹和城際軌道交通(圖三、圖四)。

- 完善沿海沿江港口佈局，擴大港口吞吐能力，建設珠江三角洲高等級航道網。廣東省「十一五」規劃建議目標形成以深圳港、廣州港為幹線港，重點建設西江水運主通道和珠江三角洲“三縱三橫”(圖五)。
- 優化民用機場佈局，擴充大型機場，完善航線網絡。廣東省「十一五」規劃提出以廣州新白雲國際機場作為樞紐，並擴建深圳機場。
- 推進江海聯運，集裝箱多式聯運，以及加強鐵路集裝箱運輸系統的建設。廣東省「十一五」規劃亦提倡加快建設“三大系統”，分別為集裝箱、能源和民用航空運輸系統。在集裝箱運輸系統中，特別強調與鐵路、公路相銜接。

5. 在「九五」(1996-2000)至「十五」計劃(2001-2005年)期間，內地大力發展交通基礎設施，其中新增的公路、鐵路里程和港口泊位數目均十分顯著。同期，內地經濟展現了躍進式發展(附件二、三)，印證了經濟發展和交通基礎發展的密切關係。

香港與內地的聯繫

6. 目前，香港和內地有三條公路通道，分別位於落馬洲、文錦渡和沙頭角，經過深圳市的道路網絡接駁至內地主要城市。即將建成的深港西部通道，可增加口岸通關能力。當建設中的廣深沿江高速公路落成後，香港的跨界公路可更直接通往廣州及其他城市。在鐵路方面，目前香港主要透過東鐵與深圳的鐵路連接，上水至落馬洲支線於2007年落成

¹鐵道部於2004年制定的《中長期鐵路網規劃》提出，為滿足快速增長的旅客運輸需求，建立省會城市及大中城市間的快速客運通道，規劃“四縱四橫”快速客運專線以及三個城際快速客運系統，其中客運專線客車速度目標值達到每小時200公里及以上。

後，香港的鐵路網可更方便地連接深圳的地鐵線。在內河水運方面，近年香港處理的內地貨運量有顯著的增長²。而香港港口和機場的發展，與內地的經濟發展尤為密切，華南地區、特別是珠三角的經濟持續高速增長，為香港港口和機場的發展提供了不可多得的機遇。

7. 1997-2005年，香港與內地跨界人流量年均增長9.5%，車流量年均增長5.6%³(附件四)，大部份跨界人流(95%)⁴及車流(99%)⁵的起訖點均為珠三角城市。隨著「十一五」期間區域交通基礎設施的改善和擴展，兩地在人流、車流和貨流方面的連繫預料會持續加強，而跨界行程的出行目的亦隨社會經濟的發展而轉變。

機遇和挑戰

機遇

(一) 為區域協調發展造就環境

8. 國家「九五」和「十五」計劃均有提及內地與香港的關係，「十一五」規劃更明確支持香港發展物流業和維持航運中心的地位，同時提出促進區域協調發展，加強珠三角城市群內各城市的分工協作和優勢互補。在交通基礎設施方面，訂下了“統籌規劃、合理佈局”的方針和目標，為區域的交通基建合作提供了策略性的依據和方向。在此框架下，廣東省「十一五」規劃強調提高粵港澳合作的水平，加快跨境基礎設施建設，為粵港的進一步合作造就了良好的環境。

9. 要加強粵港之間的進一步合作，地區之間需遵循各自社會經濟發展的需要，發揮本身的比較優勢，互補合作。為此，香港須把握「十一五」規劃帶來的機遇，以互惠互利的原則與鄰近城市加強合作發展跨界交通基礎設施，藉此拓展

² 根據香港政府統計處資料，1997-2001年的年均增長為7.6%，2001-2005年的年均增長為9.7%。

³ 運輸署數字。

⁴ 2003年跨界旅運統計調查，規劃署，2003年

⁵ 跨界旅運統計調查2004年補充調查，規劃署，2004年

經濟腹地和鞏固香港在金融、貿易、物流、旅遊、資訊、專業及工商支援服務等行業的領導地位。

(二) 連接內地交通網絡有助鞏固香港樞紐地位

10. 近年來，廣東省交通運輸系統的優化，特別是水運和鐵路運輸加快發展，為經濟發展提供了大運量、低成本的交通支撐體系。廣東省「十一五」規劃加強對交通運輸網絡的規劃和建設，大大改善了省內交通運輸系統的通達性和承載力。在省際聯繫方面，廣東銳意加強與周邊省區連接，特別是與泛珠三角區域的聯繫。目前，廣東省規劃了12條出省高速公路⁶和12條出省鐵路⁷。

11. 內地在交通運輸網絡佈局中特別強調運輸樞紐(亦稱為節點)的功能，以發揮組合效率。例如在主要港口、鐵路和機場所在地的城市，按照客運零換乘、貨運無縫銜接的概念，規劃集多種運輸方式的有機銜接，使這些城市發展成為區域性重要的客貨集散地和綜合交通樞紐。按照國家交通部編制的《泛珠三角區域合作公路水路交通基礎設施規劃綱要》，廣州和深圳已被列為泛珠三角區域的重要綜合交通樞紐，而東莞、佛山、中山和珠海亦被列為區域公路運輸樞紐城市(附件五)。

12. 隨著內地交通運輸網絡的優化，香港應改善跨界通道和通關能力，以高效便捷的方式直接駁通鄰近的綜合交通樞紐，促進區域內、外的經濟要素快速流動，拉近和內地的距離，與全國各省市建立更緊密的聯繫。目前，香港公路的半日交通圈⁸基本可以覆蓋珠三角區域，預計在建議的省內及出省高速公路建成後，半日交通圈將可擴闊至廣東省主要城市，一日交通圈更可抵達廣東鄰近省份的主要城市。在鐵路方面，隨著杭福深和武廣客運專線的落成，半日交通圈有機會透過規劃中的廣深港高速鐵路，伸延至杭州和武漢等主要

⁶ 廣東省高速公路網規劃(2004-2030)，廣東省交通廳，2004年

⁷ 廣東省鐵路建設規劃建議，廣東省發改委，2004年

⁸ 按照《廣東省高速公路網規劃(2004-2030)》，“一日交通圈”的定義是指兩個城市之間可以實現當天到達。

沿線城市，有助增強與內地主要經濟合作伙伴城市的連繫。然而，有關交通運輸系統若能在舒適及暢達度方面再進一步改善，提供多元化的直通服務或便捷的轉乘設施，則可大大提升服務水平。

13. 內地交通運輸設施的改善亦有助加強香港機場和港口的幅射能力。目前，粵港澳三方正積極推動港珠澳大橋的興建，隨著大橋與珠江西岸交通基建的落成，將可加強兩地在社會經濟各方面的融合，吸引更多的客、貨源利用香港機場和港口往來世界各地。水路方面，香港港口亦將受惠於西江水運主通道和珠三角“三縱三橫”水路交通網的建成，增加港口的貨源。

挑戰

(一) 區域競爭加劇 面對挑戰增加

14. 國家及廣東省「十一五」規劃，均十分重視加強機場和港口的發展，並規劃交通設施配合其運輸需要，作為支撐經濟進一步發展的重要策略。廣東省「十一五」規劃提出，到2010年港口吞吐能力達12億噸，其中集裝箱吞吐能力達5,000萬標準箱。珠三角集裝箱港口的建設以及交通配套的改善，例如鐵路集裝箱運輸，增加了香港集裝箱港口的競爭壓力。機場方面，廣州新白雲機場的落成及擴建為香港機場的進一步增長造成了壓力。新白雲機場二期工程已被列為廣東省「十一五」規劃的重點項目，由於其土地資源的限制較少，在短時間內的擴容能力較大。

15. 在鐵路方面，內地提出重點建設客運專線、城際快速軌道及城市軌道交通網絡。香港的鐵路發展必須繼續加強接合內地的鐵路網絡，並提升現有的服務水平，以配合內地不斷改善及提速的鐵路服務，方便香港與內地商旅的往來；否則，香港整體交通服務在區域內的競爭力將會弱化。

(二) 內地交通發展迅速 香港配合需時

16. **兩地城市處於不同發展階段:**目前，內地尚處於急速發展階段，現有交通基礎設施還未能完全滿足經濟發展和市民出行的要求，投放大量資源興建有關設施是必須的。值得指出，香港的發展已達成熟階段，交通基礎設施基本上可以配合社會經濟發展及跨界旅運的需求，因此，兩地在交通基礎發展速度上有所差異是正常的(附件六)。香港應按本身的需要，適時規劃及興建新交通基礎設施，並應積極探討如何透過理念的創新和制度的完善來把握新的發展機遇。

17. **交通基礎發展理念有別:**內地採用“優先發展交通運輸業”⁹和“適度超前發展基礎設施”¹⁰的概念，以基建帶動經濟發展，並將之視為支撐生產性服務業發展的重要措施。同時，政府會以行政手段保障重要交通基礎項目的實施，例如由各級政府資助興建或在政策上大力推動。香港方面大致遵循市場運作的機制，個別項目的興建取決於短期可預見的需求是否足夠，並需進行嚴格的成本效益分析。雖然按市場規律能避免行政干預帶來的不確定性，確保有關設施不會重複興建，造成資源浪費，但局限是未能對政策性因素的改變作出適時的回應，可能出現未能適時提供交通基礎設施的情況。此外，若繼續依循過往啟動發展的機制，將可能削弱香港在整體區域發展的競爭力。

18. **兩地發展機制及程序不同:**內地的重要及區域性交通基礎項目均由各級發展及改革委員會(發改委)負責規劃和審批，一般以產業發展的戰略來協調、銜接和平衡各主要行業和交通基礎設施的規劃，具有較強的統籌能力。香港方面，不同的跨界基建由不同的政策局/部門/委員會負責，多以個別項目作為規劃及興建的基礎，在制訂區域運輸發展策略和協調不同項目的發展配合，尚有改善空間。在個別項目的發展時間方面，香港需經過一定的法定程序，例如廣泛的公眾諮詢等，由構思到落成需要十多年時間，變數較多(附件七)。此外，雖然兩地的大型項目均需經過環境評估及徵用土地的程

⁹ 根據國家「十一五」規劃第十六章。

¹⁰ 根據廣東省「十一五」規劃第三章。

序，但內地在這兩個環節中所需的時間相對較少，而已被列入五年規劃或近期規劃的重點建設項目，更會以行政措施爭取項目盡快實施。由此可見，兩地的制度各有優劣，但若比較規劃及興建的流程，內地機制所需的時間相對較少。

19. **需與內地加強前期規劃研究**:目前粵港之間有關跨界交通基建的協調機制，主要是以項目為基礎，即當粵港雙方就有關項目達成共識後，才對工程和技術問題作出跟進研究。在跨界交通基建的整體規劃方面，必定要與內地加強合作，使雙方能就共同關心的課題以及影響區域發展的事項盡早進行深入討論和研究。此外，內地納入五年規劃的重點建設項目一般已完成前期研究及論證工作，因此在規劃公佈後，有關項目已進入全速推進的階段，往往形成香港未能適時配合發展。再者，在「一國兩制」的方針下，內地單位對於提供仍未公開的資料或邀請香港參與規劃的前期討論亦有制肘。由於香港未能有效掌握鄰近城市重要交通基建項目的最新資訊以及作出適時的回應，容易使外界產生香港欠缺主動的誤解。

政府及業界的回應/行動

20. 在跨界交通基建發展上，香港特別行政區政府一直通過粵港合作聯席會議等組織與內地保持聯繫，以期能進一步推進有關項目的實施。目前，興建及規劃中的跨界交通基建項目(圖六、圖七)包括：

(一) 深港西部通道

深港西部通道作為第四條跨界行車通道，不但可紓緩目前跨界公路口岸的交通情況，更可應付未來的需求。目前，香港段的工程已完成，深圳灣口岸工程正在進行中，粵港雙方會推動該通道於2007年通車。

(二) 上水至落馬洲支線

上水至落馬洲支線是為了應付不斷增長的跨界客運需求而建。該線由上水以北的現有東鐵分支，通往接近邊

界的新落馬洲總站，由行人天橋連接至深圳福田口岸，跨界乘客可轉乘深圳地下鐵路前往深圳各處。粵港雙方將於 2007 年上半年開通有關口岸。

(三) 北環線

北環線將由現有西鐵錦上路站伸延至興建中的落馬洲支線總站，並與落馬洲支線在新田洲頭交匯，乘客可在該站轉乘東鐵列車。九廣鐵路公司會就北環線和廣深港高速鐵路香港段以綜合形式作進一步的規劃。項目完成後，該線不但可方便新界東西流向，同時可為新界西的居民提供更便捷的跨界鐵路服務，以便轉乘深圳地鐵。

(四) 港珠澳大橋

三地政府已成立了港珠澳大橋前期工作協調小組，協調並推展前期工作。在剛舉行的粵港合作聯席會議第九次會議，有關各方均贊同在口岸設置和查驗模式上，採用「三地三檢」¹¹的方案，並同意委託設計單位中交公路規劃設計院盡快開展「三地三檢」模式下具體口岸設置方案及選址安排的各項論證，與此同時對大橋的投融資方案繼續抓緊研究和論證。有關方案經論證可行並上報中央政府批准後，即啟動大橋建設工程。大橋除縮短香港與珠江西岸城市的距離，擴闊客貨源外，更能幫助帶動內地中西部地區發展。

(五) 廣深港高速鐵路

廣深港高速鐵路將會經深圳龍華站連接香港與廣州石壁新客站，組成國家快速鐵路網絡的一部分。經該城際鐵路通道，往來廣州與香港的行車時間可由現時的一百分鐘縮短至一小時以內。有關鐵路的香港段將由建議的西九龍總站延伸至落馬洲邊界，與內地段連接。廣州石壁至深圳龍華段建設工程已於去年 12 月正式開展；香港段方面，廣深港高速鐵路及北環線已於今年 2 月獲批准，以綜合形式作進一步規劃。項目的建設配合國家「十一

¹¹「三地三檢」模式下，香港、珠海及澳門會各自在境內，設置口岸和查驗設施。

五」規劃加快發展鐵路運輸，可加強與珠三角及東部城市的聯繫。

(六) 東部通道(蓮塘/香園圍口岸)

香港和深圳已就東部通道(蓮塘/香園圍口岸)的建設，成立聯合研究小組，共同探討興建蓮塘/香園圍口岸的需求、功能及效益，致力在最短時間內完成發展東部通道(蓮塘/香園圍口岸)所需的評估及規劃研究。香港將繼續透過研究小組，與深圳共同尋求一個最有效的方案，以改善深港之間東面的跨界交通及提供一條通往粵東的便捷通道。

21. 除以上項目外，香港與內地亦就跨界發展及交通基建進行前期研究，例如《大珠江三角洲城鎮群協調發展規劃研究》和《泛珠江三角洲區域綜合交通運輸體系合作專項規劃研究》：

(一) 《大珠江三角洲城鎮群協調發展規劃研究》

粵港城市規劃及發展專責小組於2006年初開展了《大珠江三角洲城鎮群協調發展規劃研究》，旨在以具前瞻性的視野考慮和分析大珠三角的發展路向，藉此制訂區域發展策略，有利區域的整合和協調發展。有關研究預計於2008年完成。

(二) 《泛珠江三角洲區域綜合交通運輸體系合作專項規劃研究》

香港、澳門與泛珠三角九省區政府共同委托國家發展和改革委員會綜合運輸研究所，開展《泛珠江三角洲區域綜合交通運輸體系合作專項規劃研究》。目前泛珠三角行政首長聯席會議已原則通過有關《綱要》，並要求廣東省發改委作為牽頭單位，完善《綱要》技術問題，印發各方共同實施，加快構建泛珠三角區域綜合交通運輸網絡。

建議討論重點範圍

22. 作為國家未來五年發展的藍圖，「十一五」規劃在產業升級、發展服務業、促進區域協調發展等方面提出多項發展目標，並肯定了香港的優勢地位，更首次表明了對香港在國家發展過程中的角色和功能定位。因應國家及廣東省「十一五」規劃的建議，政府應與各界人士，特別是運輸業和與內地有業務往來的人士，就未來跨界交通基建發展的理念和運作措施作出討論，集思廣益，以促進區域發展和互惠共贏，並有利於實現國家「十一五」規劃的發展目標。為方便討論，本文嘗試提出一些初步構思，以起拋磚引玉的作用。

23. 請各專家成員就以下的建議提供意見以及推薦其他值得研究的課題。

(一) 如何以新思維促進區域協調發展

24. 國家及廣東省「十一五」規劃為香港未來交通基建的發展帶來了挑戰和機遇，顯示出香港與廣東省，尤其是珠三角城市之間，既有競爭亦有合作的關係。內地提倡以交通基建帶動經濟發展的策略，加劇了區域內城市之間的競爭。在合作方面，國家「十一五」規劃提出健全區域協調互動機制，打破行政區劃的局限，廣東省「十一五」規劃亦提出積極推進粵港澳在物流和口岸通關等領域的合作，加快跨境基礎設施建設等，均為區域的進一步合作締造良好的環境。

25. 因應「十一五」規劃的新機遇，香港在跨界交通基建發展上，是否需要調較以需求帶動的發展模式？如何更有效地採取前瞻角度配合區域發展，以促進區域發展的思維來落實跨界交通運輸項目？如何加快跨界交通基建的發展，以避免出現未能適時配合的情況，影響香港整體的競爭力？我們是否需要考慮建立一個高層次的跨部門統籌協調機制，確保不同部門提供有效的支援，其工作範圍可包括：

- 定期從宏觀的角度討論跨界基建的發展，加強研究工作，並廣邀業界參與討論，以便制訂跨界基建的整體

發展策略；

- 在不同跨界交通基建項目上，擔當統籌和協調的角色，讓各政府部門/業界人士作出配合和跟進；
- 除改善硬件設施外，對現時有關跨界交通運輸的制度、程序以及政策等進行更深入的研究，探討如何透過管理體制的創新和資訊科技的運用等，進一步提高人流、車流和貨流的效率。

26. 「十一五」期間，區域合作將逐步加強，預計內地不同地區和城市之間對交通基建的規劃會進行更多的磋商和協調。為了落實與內地加強聯繫的各種可行方案，香港應如何更積極地與內地進行更多、更深入和更廣泛的研討和合作？除繼續與廣東省完善高層次的統籌和協調機制外，可考慮與內地有關交通基建的部委如交通部、鐵道部和發改委等加強溝通和交流，爭取機會了解內地重要交通基建的前期研究及論證工作，務求香港能掌握最新資訊和作出適時回應，確保兩地交通基建的發展能相互配合，發揮最大的協同效益。

(二) 如何優化跨界交通網絡 提升香港競爭力

27. 內地交通運輸網絡的完善為香港帶來了新的契機，香港若以連繫區域為目標，改善與鄰近綜合交通樞紐的銜接，便可有效促進區域內、外的經濟要素快速流動，拉近和全國各省市的距離，拓闊香港的經濟腹地，為香港金融、貿易、物流、旅遊、資訊、專業及工商支援服務等行業的發展提供新的動力，同時亦有助促進及支援內地有關行業的發展。因此，為完善跨界交通設施，可從多方面考慮，包括：

- 加強與內地綜合交通樞紐的連接，香港可因應各種交通工具的功能與服務範圍，考慮是否需要重新檢視各項跨界交通基建設施的定位和分工，包括公路、鐵路和水路，以充分發揮各種運輸方式的功能，改善相互之間的銜接和增加互補性，形成層次清晰、功能明確的綜合交通運輸系統。

- 研究如何更有效地與深圳東部通道連接，為香港通往粵東提供更快捷的通道。此外，由於香港的土地資源有限，難以應付大幅增加的跨界車流，長遠來說，除增加公路網的聯繫外，香港在可持續發展的基礎下，如何加強與內地其他大運量交通運輸方式的銜接？
- 以暢順、快速和舒適為大原則，研究如何加強與內地鐵路網絡的銜接及與內地有關城市就鐵路口岸設置及配套設施的規劃作出交流，務求將來兩地的鐵路網絡可以無縫接駁。除了廣深港高速鐵路香港段採用「共用通道」¹²方案外，香港仍會因應策略發展的需要，繼續研究以「專用通道」方式接駁國家高速鐵路網絡。此外，為促進社會經濟發展，香港應否考慮與內地主要城市之間開拓更多點到點的跨界直通鐵路服務？
- 如何以交通運輸網絡促進機場和港口的發展，加強和鄰近城市及貨物集散地的水、陸交通聯繫，促進客、貨的便捷流通，並不斷擴大航空網絡？
- 建議香港進一步了解內地港口鐵路多式聯運的構思、實際發展情況以及推行時間表，以便決定跟進研究和下一步工作，使香港能更有效承接內地貨源。此外，隨著西江水運主通道和珠三角“三縱三橫”的建設，水路交通將會加強，探討如何更有效地吸納珠三角的水路貨源。
- 因應深港西部通道口岸和落馬洲鐵路口岸啓用後的新形勢，研究如何進一步優化口岸的資源運用及功能分工。

¹² 廣深港高速鐵路香港段的「共用通道」方案是指與現有的西鐵、擬建的北環線及現正施工的九龍南線共用路軌，「專用通道」方案則是指鋪設一條通往邊界的專用路軌。

邀請專家成員意見

28. 我們誠意邀請專家成員提出意見：

- (i) 上文就完善交通基建對提升國家和香港的國際競爭力的分析是否充分全面及深入？有哪些須補充的地方？
- (ii) 上文就交通基建發展策略在國家「十一五」規劃中的機遇與挑戰的分析是否充分全面及深入？有哪些須補充的地方？
- (iii) 上文就交通基建發展策略在廣東省「十一五」規劃中的機遇與挑戰的分析是否充分全面及深入？有哪些須補充的地方？
- (iv) 上文就進一步發展香港交通基建所提出的一系列回應措施是否對題？有哪些策略方向須加以調整？
- (v) 上文就進一步發展香港交通基建所提出須進一步研究及考慮的課題是否恰當？

房屋及規劃地政局

2006年9月

附件清單

- (一) 國家及廣東省「十一五」規劃有關香港定位及發展交通基礎設施方面的內容
- (二) 國家及廣東省五年規劃/計劃期間交通建設情況
- (三) 1995 年至 2005 期間香港及內地 GDP 增長率比較
- (四) 1995 年至 2005 期間香港跨界人流、車流增長情況
- (五) 《泛珠三角區域合作公路水路交通基礎設施規劃綱要》所確定的區域公路運輸樞紐佈局方案
- (六) 香港與內地人均 GDP 比較
- (七) 香港、內地大型交通基建發展主要程序比較

國家及廣東省「十一五」規劃有關香港定位及發展交通基礎設施方面的內容

全國「十一五」規劃

全國「十一五」規劃明確提出支援香港發展金融、物流、旅遊、資訊等服務業，保持香港國際金融、貿易、航運等中心的地位，加強內地和港澳在基礎設施等方面的合作。在促進城鎮群發展方面，特別提出珠三角、長三角和京津冀形成的城市群，要加強城市群內各城市的分工協作和優勢互補，增強每一個區域的整體競爭力，繼續發揮對周邊地區的帶動和輻射作用。

在優先發展交通運輸業方面，全國「十一五」規劃提出了以下建議：

- 統籌規劃、合理佈局交通基礎設施，做好各種運輸方式相互銜接，發揮組合效率和整體優勢，建設便捷、通暢、高效、安全的綜合運輸體系。
- 加快發展鐵路運輸。重點建設客運專線、城際軌道交通，初步形成快速客運網絡。
- 進一步完善公路網絡。打通省際間通道，發揮路網整體效率。
- 積極發展水路運輸。完善沿海沿江港口佈局，擴大港口吞吐能力。建設珠江三角洲高等級航道網。推進江海聯運。
- 優化民用機場佈局。擴充大型機場。完善航線網絡。
- 優化運輸資源配置。強化樞紐銜接和集疏運配套，促進運輸一體化。

廣東「十一五」規劃

廣東「十一五」規劃提出按照“前瞻、全局、務實、互利”的原則，進一步落實內地與香港、澳門關於建立更緊密經貿關係的安排，發揮粵港澳各自的優勢，全方位加強合作，提升粵港澳合作水平。積極推進粵港澳在物流、旅遊、金融、仲介諮詢、科技、教育、文化、衛生、資訊、環保和口岸通關等各領域的合作。加快跨境基礎設施建設。

另外，廣東「十一五」規劃提出推進泛珠三角區域合作，創新合作機制，制定和實施合作規劃，以落實合作專案和消除行政壁壘為重點，整體推進、分步實施，共同推動泛珠三角區域內各方合作。完善區域綜合交通網絡，重點推進區域內高速公路、鐵路幹線、沿海港口、內河航道和機場建設，進一步提高區域綜合運輸能力。逐步消除影響區域合作的障礙，建立公平開放的區域市場。

廣東「十一五」規劃具體列出了廣東省內的交通基礎設施規劃。「十一五」期間，廣東將繼續完善交通運輸網路，重點加強高速公路及縣鄉公路網、軌道交通網、高等級航道網、集裝箱運輸系統、能源運輸系統和民用航空運輸系統等“三大網路、三大系統”的建設。到2010年，全省公路通車里程達14萬公里，其中，高速公路達5000公里左右；公路密度達到78公里/百平方公里。鐵路營運里程達約2900公里，地鐵達到300公里以上。民航機場旅客吞吐能力達到9000多萬人。港口吞吐能力達12億噸，其中集裝箱吞吐能力達5000萬標箱。

廣東「十一五」規劃提出建設綜合運輸重大專案62項，估算總投資約5500億元，“十一五”期間投資約4320億元。

內地「十一五」規劃與香港有關的交通基礎設施重點工程

設施類別	國家「十一五」規劃	廣東省「十一五」規劃
(A) 高速公路	<ul style="list-style-type: none"> - 北京至香港(澳門)高速 - 瀋陽至海口高速 - 包頭至茂名高速 - 廣州至昆明高速 	<ul style="list-style-type: none"> - 廣深沿江高速 - 珠三角外環高速
(B) 鐵路	<ul style="list-style-type: none"> - 北京至廣州至深圳(客運專線) - 上海至寧波至深圳(客運專線) - 廣州至珠海線(城際軌道) 	<ul style="list-style-type: none"> - 武廣客運專線 - 廈深沿海鐵路 - 廣州—珠海、廣州—深圳的珠江三角洲城際快速軌道交通主軸線 - 廣州、深圳地鐵 - 廣深四線
(C) 港口	<ul style="list-style-type: none"> - 建設大連、唐山、天津、青島、上海、寧波—舟山、福州、廈門、深圳、廣州、湛江及防城等沿海港口的煤炭、進口油氣、進口鐵礦石中轉運輸系統和集裝箱運輸系統。 	<ul style="list-style-type: none"> - 重點建設廣州、深圳、珠海、湛江、汕頭等5個主樞紐港的集裝箱、油氣、鐵礦石等專業化碼頭，以沿海主樞紐港為重點，形成以深圳港、廣州港為幹綫港，珠海、虎門、湛江、汕頭等港為支綫港，中山等其它港口為喂給港，並與鐵路、公路集裝箱運輸相銜接的集裝箱運輸系統。加強樞紐港內集疏運系統的銜接配套，推動多式聯運的發展。
(D) 航道	<ul style="list-style-type: none"> - 珠江口出海及珠江水系航道整治工程 	<ul style="list-style-type: none"> - 建設由西江水運主通道和珠江三角洲“三縱三橫”三級及以上骨幹航道組成的高等級航道網 - 疏浚主樞紐港出海航道及整治千噸級及以上骨幹內河航道
(E) 航空	<ul style="list-style-type: none"> - 擴建廣州機場 - 擴建深圳機場 	<ul style="list-style-type: none"> - 廣州新白雲國際機場二期工程 - 深圳機場擴建 - 建設潮汕民用機場

國家及廣東省五年規劃/計劃期間交通建設情況

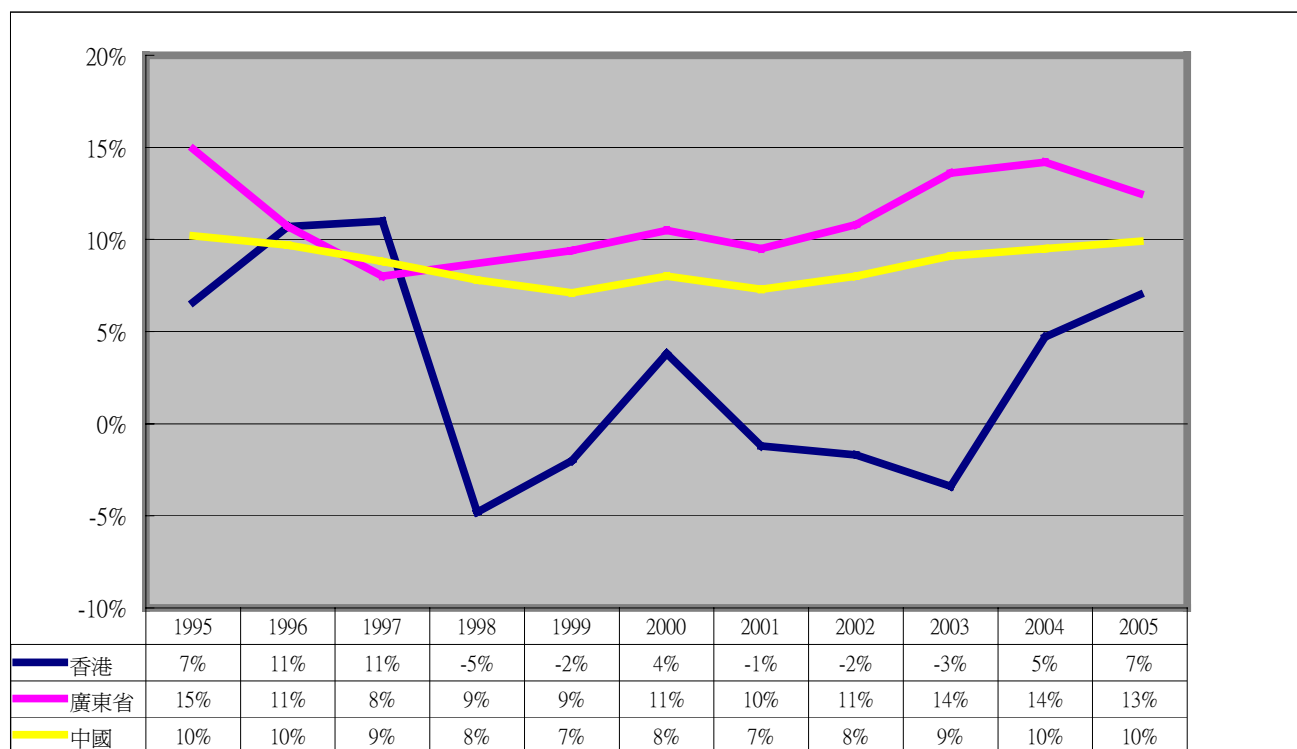
	全國			廣東省		
	“九五”期間 1995-2000	“十五”期間 2000-20005	“十一五”規劃 2006-2010	“九五”期間 1995-2000	“十五”期間 2000-2005	“十一五”規 劃 2006-2010
新增公路 通車里程	24 萬公里	25 萬公里	38 萬公里*	1.8 萬公里	1.3 萬公里	2.5 萬公里*
其中：新增 高速公路 通車里程	1.3 萬公里	2.5 萬公里	2.4 萬公里*	828 公里	1954 公里	2000 公里
新增鐵路 營運里程	5600 公里	6500 公里	1.7 萬公里	401 公里	414 公里	1100 公里
其中：新增 客運專線 里程			7000 公里			
新增沿海 港口萬噸 級以上碼 頭泊位	130 個	196 個	N.A	33 個	65 個	150 個*

資料來源：

*來自新聞報道，未正式公佈

1. 國民經濟和社會發展第十一個五年規劃綱要
2. 交通部:2005 年公路水路交通行業發展統計公報
3. 國家統計局:“十五”期間交通運輸業取得長足發展——“十五”時期我國社會經濟發展回顧系列報告
4. 鐵道部：鐵路第十個五年計劃
5. 交通部:關於印發公路水路交通十五發展計劃的通知
6. 廣東省綜合運輸體系“十五”計劃
7. 廣東省統計局:“十五”時期廣東交通郵電業發展情況回顧
8. 廣東省統計局:“九五”廣東基礎設施建設回眸
9. 廣東省統計局:“九五”期間廣東交通運輸和郵電發展情況回顧
10. 南方日報 2006-01-27 “十一五”廣東交通新藍圖 計劃新增 25000 公里

1995 年至 2005 期間香港及內地 GDP 增長率比較

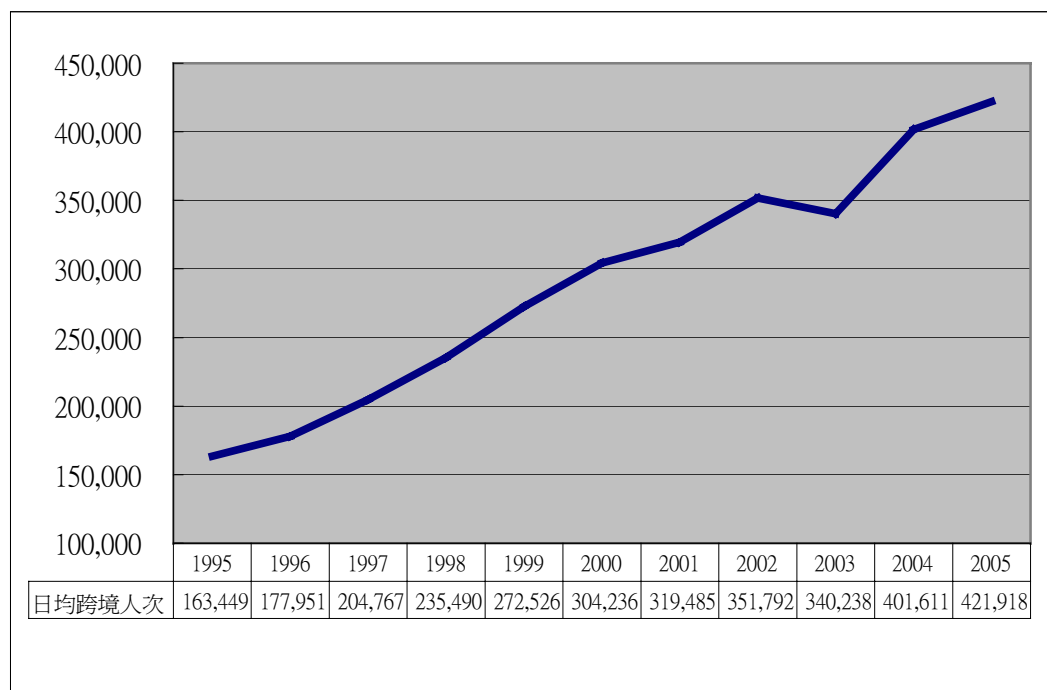


資料來源：

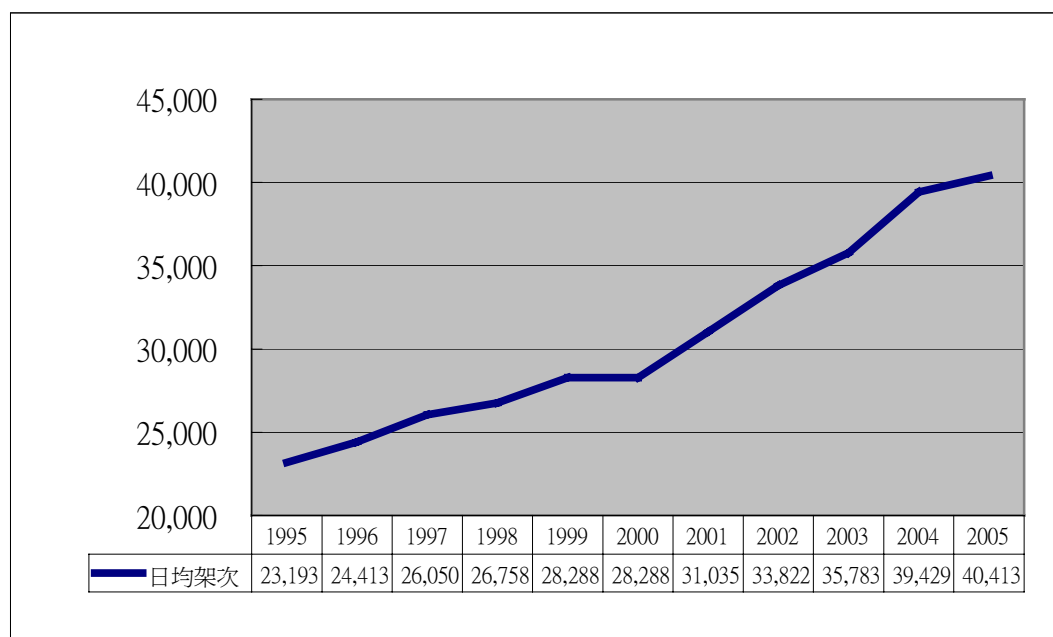
1. 中華人民共和國 2005 年國民經濟和社會發展統計公報 (1990-2005)
2. 廣東省政府工作報告 (2000-2006)
3. 廣東統計年鑒 (1991-2000)
4. 香港統計年刊(1990-2005)

1995 年至 2005 期間香港跨界人流、車流增長情況

1995 年至 2005 期間香港跨界人流增長情況



1995 年至 2005 期間香港跨界車流增長情況



资料来源:

香港運輸署網頁資料

《泛珠江三角區域合作公路水路交通基礎設施規劃綱要》所確定的區域公路運輸樞紐佈局方案

泛珠江三角洲區域公路運輸樞紐是依託區域高速公路網，位於重要節點城市，與其他運輸方式有機銜接，具有重要經濟意義的公路運輸中心，由國家公路運輸樞紐和重要的區域性公路運輸樞紐城市構成，共計65個。

區域公路運輸樞紐城市佈局方案表

省份	城市
廣東	廣州 佛山 東莞 深圳 汕頭 湛江 珠海 茂名 梅州 江門 韶關 肇慶 惠州 中山
福建	福州 廈門 泉州 漳州 南平 龍岩 三明
海南	海口 三亞
廣西	南寧 柳州 防城港 桂林 百色 河池 梧州 北海 崇左 貴港
貴州	貴陽 遵義 六盤水
湖南	長沙 株州 衡陽 岳陽 常德 邵陽 懷化 湘潭 張家界
江西	南昌 鷹潭 贛州 宜春 九江 上饒 吉安
雲南	昆明 曲靖 大理 景洪 瑞麗 開遠
四川	成都 宜賓 內江 南充 綿陽 樂山 瀘州

對主要港口、重要鐵路樞紐、樞紐機場所在地的區域公路運輸樞紐城市，要統籌規劃集多種運輸方式為一體的樞紐港站，按照客運零距離換乘、貨運無縫銜接的先進理念，實現3種以上運輸方式轉換，使這些城市發展成為區域性重要的綜合交通樞紐。區域重要綜合交通樞紐是區域綜合運輸網路的重要節點，是泛珠江三角洲對內、對外主要的客貨集散地，對泛珠江三角洲區域合作與發展具有重要的支撐作用。泛珠江三角洲區域重要的綜合交通樞紐包括：廣州、深圳、福州、湛江、廈門、汕頭、岳陽、長沙、南昌、南寧、成都、昆明、貴陽、柳州、桂林、海口等16個城市。

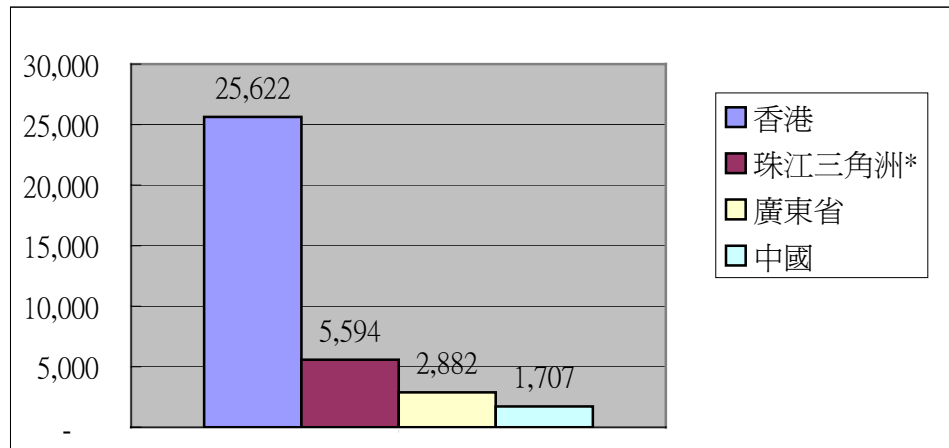
按照“統籌路站、同步發展，突出重點、引導方向，以點帶面、逐步成網”的總體原則，儘快開展樞紐城市公路運輸樞紐總體規劃，在規劃基礎上，以構建省際快速客貨運輸系統、國際集裝箱向內陸延伸的運輸保障系統、旅遊客運服務網路以及區域城際、城市、城鄉交通一體化的客貨運輸系統為方向，2010年前重點建設：

- (1) 以9省區省域中心城市為重點的綜合客運樞紐，結合主要港口和重要鐵路樞紐佈局的綜合貨運樞紐。
- (2) 結合集裝箱幹線港及鐵路集裝箱節點站建設集裝箱中轉站。
- (3) 主要公路口岸城市的口岸貨運站。
- (4) 重要旅遊城市具有旅遊集散功能的綜合客運站。
- (5) 高速公路沿線重要的配客點。

香港與內地人均 GDP 比較

香港與內地人均 GDP 比較（2005 年）

單位：美元

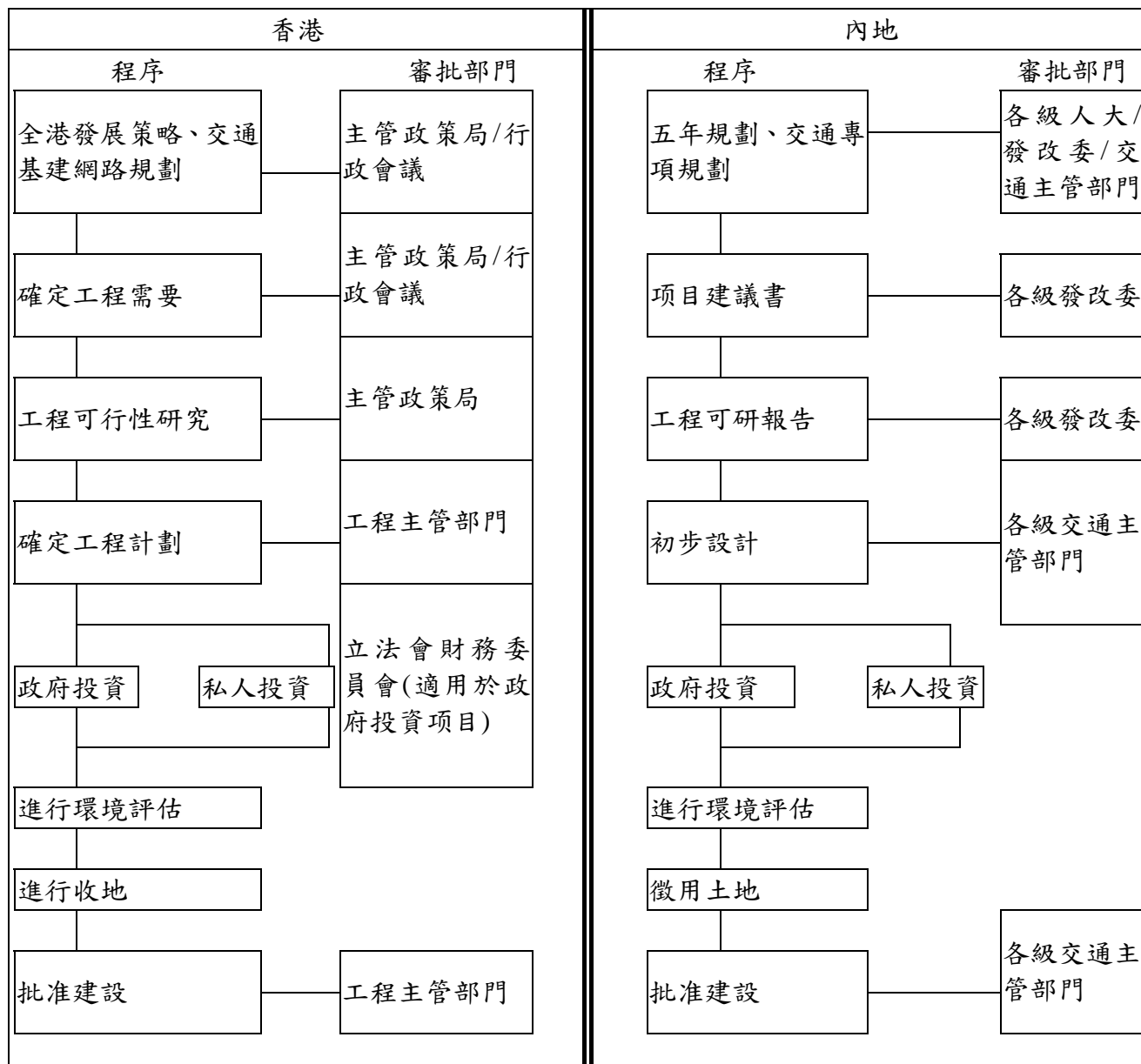


*珠江三角洲為 2004 年數字,2005 年數字有待廣東省統計局公佈。

資料來源：

1. 中國統計摘要 2006
2. 2006 廣東省政府工作報告
3. 2006 香港統計數字一覽

香港、內地大型交通基建發展主要程序比較



資料來源:

1. Project Management for the Public Works Programme, Hong Kong Government
2. 《關於更新改造措施與基本建設劃分的暫行規定》，原國家計委、原國家經委、國家統計局，1983年
3. 《國家計委關於重申嚴格執行基本建設程序和審批規定的通知》，原國家計委，1999年
4. 《國務院關於投資體制改革的決定》，國務院，2004年

附圖清單

- 圖一 國家高速公路網佈局方案
- 圖二 廣東省高速公路網
- 圖三 國家中長期客運專線網
- 圖四 廣東省鐵路網
- 圖五 廣東省主要航道及港口分佈
- 圖六 香港跨界高速公路網
- 圖七 香港跨界鐵路網





資料來源 Source :
 此圖資料蒐集自多處來源包括廣東省「十一·五」規劃，
 以及其他規劃報告、報章新聞、研究文獻等。
 The information on this plan is extracted from various
 sources including Guangdong 11th Five-Year Plan, and
 other planning reports, newspapers, research papers etc.

廣東省高速公路網 EXPRESSWAY NETWORK IN GUANGDONG PROVINCE



資料來源 Source :
國家鐵道部《中長期鐵路網規劃》
"The Medium & Long Term Railway Network Plan",
Ministry of Railways
國家「十一五」規劃
National 11th Five-Year Plan

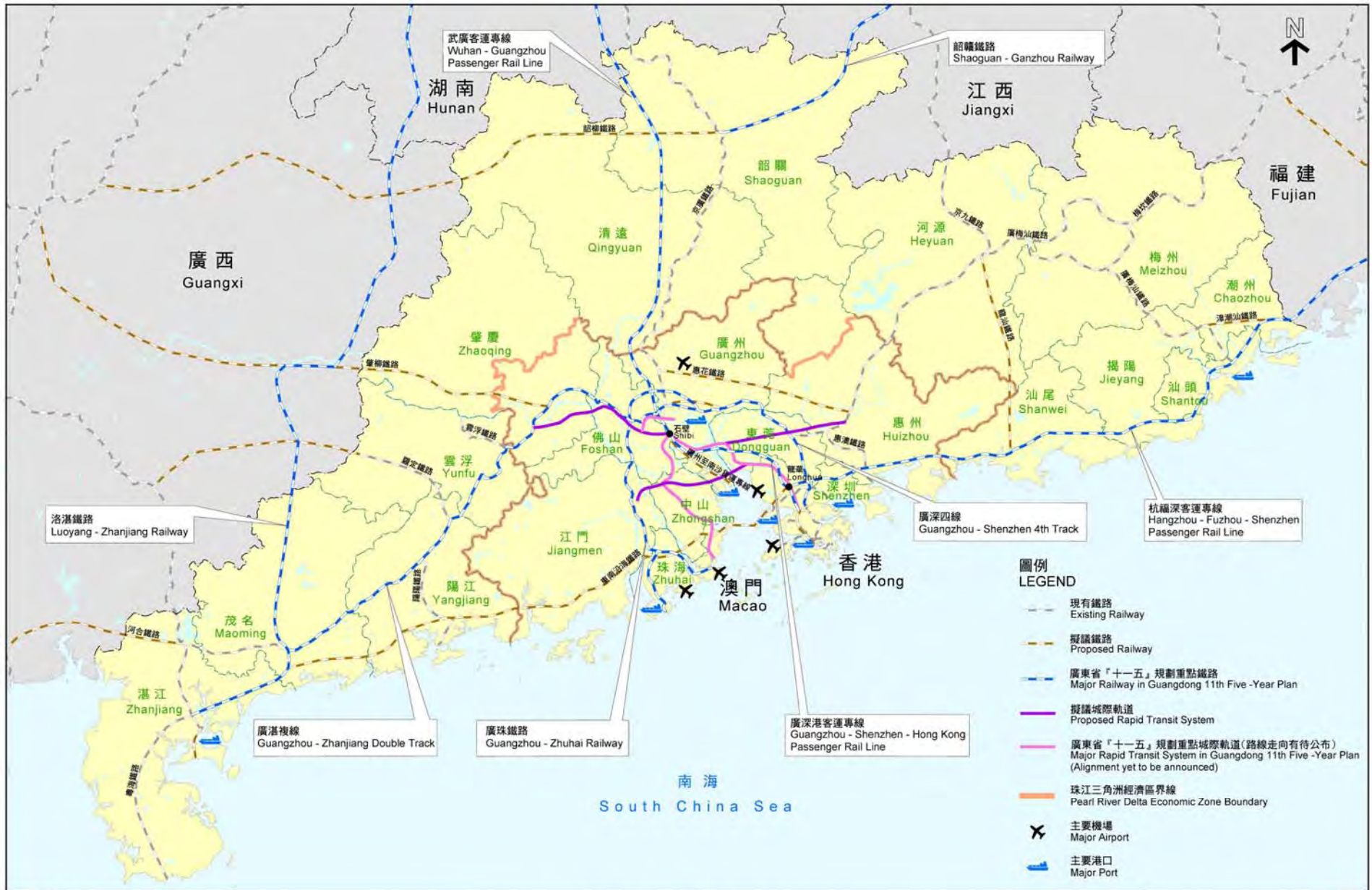
國家中長期客運專線網
THE MEDIUM AND LONG TERM NATIONAL PASSENGER RAIL LINES

PLANNING DEPARTMENT 規劃署

Plan No. 圖則編號: M/SP/06/063

Date 日期: 04-09-2006

PLAN 3



資料來源 Source :
 此圖資料蒐集自多處來源包括廣東省「十一五」規劃，
 以及其他規劃報告、傳媒新聞、研究文獻等。
 The information on this plan is extracted from various
 sources including Guangdong 11th Five-Year Plan, and
 other planning reports, newspapers, research papers etc.

廣東省鐵路網


RAILWAY NETWORK IN GUANGDONG PROVINCE



資料來源 Source :
 廣東省交通廳
 Guangdong Provincial Communications Bureau
 國家交通部《珠江三角洲高等級航道網規劃》
 "Pearl River Delta High-level Navigation Course
 Network Plan", Ministry of Communications

廣東省主要航道及港口分佈
 MAJOR INLAND RIVER WATERWAYS AND PORTS IN GUANGDONG PROVINCE

圖例
LEGEND

-  出省通道
Outbound Waterway
-  三縱
Three Verticals
-  三橫
Three Horizontals
-  主要港口
Major Port
-  其他港口
Other Port



資料來源: Source
 此圖內地部份資料蒐集自多處來源例如規劃報告、報章新聞、研究文獻等。
 The information of Mainland on this plan is extracted from various sources such as planning reports, newspapers, research papers etc.

香港跨界高速公路網 HONG KONG CROSS-BOUNDARY EXPRESSWAY NETWORK



資料來源 Source:
 此圖內地部份資料蒐集自多處來源例如規劃報告、
 報章新聞、研究文獻等。
 The information of Mainland on this plan is extracted
 from various sources such as planning reports,
 newspapers, research papers etc.

香港跨界鐵路網

HONG KONG CROSS-BOUNDARY RAILWAY NETWORK

《「十一五」與香港發展》經濟高峰會

專業服務

行政摘要

目的

本文是從政府及公營機構的角度初步分析國家第十一個五年規劃（「十一五」規劃）與香港專業服務發展的機遇與挑戰，希望藉此引發社會各界的討論，以便高峰會在未來數月制訂一份務實可行的「行動綱領」。

背景

2. 香港的服務業發展蓬勃，目前佔本地生產總值的百份之九十，而專業服務更是高增值的環節。

機遇和挑戰

3. 在國際層面，香港專業服務界別的整體服務水平達國際標準，而法律、建築及相關工程、醫療、會計等界別更位居亞洲前列。香港專業服務的另一優勢是與內地同根同源，熟悉內地市場運作。但鑑於經濟全球化、國家加入世貿以及「十一五」規劃加快推進經濟國際化等發展勢頭，香港業界在拓展內地市場時將面對全球競爭。

4. 在國家層面，內地服務業目前佔國內生產總值約百分之四十。隨著國家經濟發展，內地企業除了對專業服務的需求增加外，還正逐步落實「走出去」的策略。香港的優勢是具備國際視野、完善的監管制度、高水平的服務、具競爭力的基建設施，以及與國際標準一致的企業管治、項目管理制度和質量管理體系等。但隨著內地的發展，加上香港的人力和營運成本相對高昂，香港將面對內地城市更全面的競爭。

5. 在區域層面，廣東省政府的「十一五」規劃也強調加快發展包括法律、會計等專業的服務業。由於廣東省的經濟改革步伐迅速，加上省內業界在內地的人脈關係上和收費方面佔有優勢，對香港業界所帶來的挑戰尤為逼切。

特區政府及其他界別已作出的回應及行動

6. 在國際層面，香港專業團體一直和國際同業緊密合作，加強有關專業的國際競爭力。在國家層面，CEPA 提供了一個促進貿易的重要平台，令業界可早著先機，進入內地市場。在區域層面，特區政府致力建立香港和內地互相合作的機制，並設立「專業服務發展資助計劃」增強業界在內地市場的競爭力。貿易發展局也積極向內地企業推廣香港專業服務，搜集和向業界發放經貿資訊。

建議

7. 在短期措施方面，政府將加強與內地的聯繫，便利香港公司善用 CEPA 的優惠。貿易發展局會繼續其推廣工作，而個別政策局將繼續促進兩地專業團體交流互訪、跟進 CEPA 的實施情況、推動資格互認等的工作，以及為下一階段的 CEPA 磋商作好準備。

8. 在中、長期措施方面，政府會深化 CEPA 為香港帶來的優勢，例如進一步擴大專業服務貿易開放措施，降低市場准入門檻、專業資格互認、考試互相豁免的範圍和貿易投資便利化等。為方便香港專業人才服務廣東市場，特區政府亦可與廣東省考慮提議國家有關部門將部份專業服務審批事權下放，並完善有關進入廣東市場的政策和措施。業界積極發展切合內地市

場需要的服務，並維持國際視野、與內地同業優勢互補，將有助強化香港作為中國服務之都的角色、讓香港成為內地企業「引進來」、「走出去」的雙向平台。

邀請專家成員意見

9. 希望專家成員就上述分析及建議提供意見。

工商及科技局

2006年9月

《「十一五」與香港發展》經濟高峰會

專業服務

目的

本文是從政府及公營機構的角度初步分析國家第十一個五年規劃（「十一五」規劃）與香港專業服務發展的機遇與挑戰，希望藉此引發社會各界的討論，以便高峰會在未來數月制訂一份務實可行的「行動綱領」。

背景

2. 香港作為全球重要的商業中心及服務之都，各種專業服務應有盡有。香港的服務業發展蓬勃，目前佔本地生產總值的百份之九十，而專業服務更是其中高增值的環節¹，市場發展成熟，成為跨國公司雲集之地。

¹ 在 1996-2004 年間，以要素成本計算的本地生產總值每年平均升幅為 0.8%，而專業服務業的增加價值在同一期間的每年平均升幅則為 2.5%，增長速度高出約兩倍。

3. 「十一五」規劃下關於專業服務的提述摘錄如下：

規範發展商務服務業(第十六章第五節) - 拓展和規範各類法律服務；發展投資與資產管理服務；規範發展會計、審計、稅務、資產評估等經濟鑒証類服務；支持發展工程諮詢、管理諮詢、資信服務等諮詢服務；鼓勵發展專業化的工業設計；推動廣告業發展，以及合理規劃展館布局，發展會展業。

機遇和挑戰

4. 在國際層面，香港的專業服務的優勢是與內地同根同源、語言相通、以及具備在內地經營的豐富經驗。然而，由於不同地區對專業服務的定義和行業組成有不同演繹，而在評估專業服務對經濟發展的貢獻所採用的準則亦不盡相同，特區政府難以量化香港的專業服務在世界上的排名。

5. 整體來說，香港的專業服務業提供者大都擁有國際資歷及豐富經驗，熟悉各行各業的最新守則、慣例和市場資訊，無論在知識和技術等方面均達國際水平，特別是下述幾個主要專業服務界別²，更位居亞洲前列 -

(一) 法律服務：從允許外國律師進入市場的角度來看，香港是亞洲最開放的司法管轄區，區內精通國際事務的律師約有四成匯聚香港。而處理亞洲區併購交易的 10 大法律顧問機構中，逾半在香港非常活躍。再加上在本港作出的仲裁裁決可通過全球大多數貿易體的法院執行，故與亞洲其他仲裁地點相比，香港是處理最多當事雙方均非本地公司的仲裁案件的地方。

² 鑑於「商業及貿易」、「金融服務」和「航運、物流及基礎建設」專題小組會深入討論如何鞏固香港作為國際金融、貿易、航運等中心的地位的課題，而題為“服務業”一文（文件編號 2006ES/3）亦已就香港作為服務之都的整體形勢作初步分析，本文集中涵蓋法律、建築及相關工程、醫療及會計這幾個主要專業服務界別。

- (二) 建築及相關工程服務：以經驗及技術專長來說，尤其在橋樑、港口、機場、鐵路、斜坡上建築、高層及智能建築技術等範疇，香港的建築和相關工程專業是區內的佼佼者。此外，香港建築業長期以來對外開放，經過多年與外國企業接觸與合作，對國際市場運作模式、工程監督和合約管理、糾紛仲裁和調解，以及設施管理和營運等各方面，都積累了豐富的經驗。而在本地取得的個別專業資格，亦在澳洲、加拿大、愛爾蘭、新西蘭、英國及新加坡等地獲得承認。
- (三) 醫療服務：香港的醫療技術水準達至世界水平，例如在肝臟移植方面，香港首創多項外科技術，大幅增加病人的存活率，而在普遍於華人人口發現的肝癌及鼻煙癌方面，香港的治療技術亦站於世界前列。此外，香港在防禦及應變禽流感和流感大流行方面的準備工作全面，並得到世界衛生組織讚許。
- (四) 會計服務：香港採用的各項會計專業準則，已與全球領先的會計組織所推動的最佳理念和實務同步。與此同時，香港會計師公會在國際會計準則委員會、國際會計師聯會、亞太會計師聯會轄下各委員會及顧問小組的參與程度和代表性均具影響力。

6. 然而，鑑於經濟全球化、國家加入世貿以及「十一五」規劃強調加快推進經濟國際化等發展勢頭，香港的專業服務業在拓展內地市場時，將面對全球競爭。

7. 在國家層面，內地的服務業目前只佔國內生產總值約百分之四十。隨著內地經濟蓬勃和持續增長，市場日益開放，對外貿易不斷擴張，內地企業對各種服務，尤其是專業服務的需求，亦與日俱增。香港的優勢是充分掌握國際視野、完善的自我監管制度、高水平的專業服務、具競爭力的基建設施，以及與國際標準一致的企業管治、項目管理制度和質量管理體系等。

8. 此外，隨著國家經濟發展，內地企業除了對各種專業服務的需求增加外，還正逐步落實「走出去」的策略，香港專業服務業正可利用上述優勢，成為內地企業邁向國際的平台。

9. 在享有優勢和機遇的同時，香港專業服務界別亦正面對種種挑戰。整體而言，香港的人力和營運成本相對上較內地高昂。而隨著內地近年的發展，香港相對於內地在自由市場、資訊流通、和專業服務方面的優勢，尤其是相關人才的國際視野、技術、以及運用英語的能力等，卻逐漸收窄。「十一五」規劃強調積極發展專業服務業，所以香港將面對內地城市更全面的競爭。

10. 在區域層面，特區政府留意到廣東省政府的「十一五」規劃也強調加快發展包括法律、會計等專業的現代服務業。由於廣東省的經濟改革步伐迅速，加上省內業界在內地的人脈關係上和收費方面較香港服務提供者有比較優勢，對香港現有的服務提供者所帶來的挑戰尤為逼切。香港的專業服務提供者如何能維持領先的地位？如何能進一步提升自身的比較優勢？政府在政策上如何方便更多的服務提供者來港發展，並同時協助業界提升競爭力，是值得深入探索的問題。

11. 附件一載列了法律、建築及相關工程、醫療、及會計服務界別所面對的機遇及挑戰。

特區政府及其他界別已作出的回應及行動

12. 特區政府一直致力促進專業服務業的發展，並從多方面支援本港專業服務行業拓展內地市場，強化香港作為中國服務之都的角色。

13. 在國際層面，特區政府知悉部份專業團體已採取行動，以加強有關專業的國際競爭力。例如：香港會計師公會現時與加拿大、澳洲、英格蘭及威爾斯、愛爾蘭、紐西蘭、蘇格蘭、南非及津巴布韋等八個特許會計師公會，簽訂了相互會籍認可

協議。藉相互會藉認可協議，香港會計師可申請取得全球最備受專崇的特許會計師團體的會藉。此外，政府知悉法律和建築及相關工程等專業，也和國際同業保持緊密的接觸與合作。政府及業界如何在國際層面進一步促進專業服務業的發展，是值得深入探討的課題。

14. 在國家層面，特區政府與內地於 2003 年簽訂了 CEPA，協助香港的服務業進入內地市場。在優惠待遇方面，內地同意向 27 個服務領域的香港服務提供者提供優惠待遇，包括香港具競爭力的專業服務行業（例如法律、建築及相關工程、醫療、會計），讓香港的專業服務提供者可以比其他世貿成員早著先機，並以更優惠的條件進入內地市場。在貿易投資便利化方面，商務部於 2004 年 8 月公布措施，鼓勵及支持內地企業在香港投資及拓展業務，為我們的專業服務業帶來在香港直接為內地企業提供服務的機會。在專業資格互認、考試及交流安排方面，香港與內地就多個專業界別達成協議或安排，其中包括產業測量師、建築師、結構工程師、規劃師、工料測量師、建築測量師、證券及期貨人員、會計師、保險中介從業人員及專利代理人員等。在資訊發放方面，自簽訂 CEPA 以來，特區政府在香港舉辦及參與了約一百九十個研討會，向香港、內地和外國投資者介紹 CEPA 帶來的商機，並於香港及海外舉辦大型的展覽會及推廣活動以宣傳 CEPA。工貿署提供了一站式的免費資訊及諮詢服務，包括設立電話查詢熱線、電郵服務及專題網頁，解答公眾查詢及提供 CEPA 的最新資訊。工業貿易署至今已處理超過六萬二千宗查詢，而瀏覽 CEPA 專題網頁的人次已超過一百一十萬。

15. 在區域層面，特區政府致力推動及建立香港和內地互相合作的新機制，包括與泛珠三角省區簽訂「泛珠三角區域合作框架協議」；與廣東省建立「粵港合作聯席會議」；與上海建立「滬港經濟貿易合作會議」等，務求加強政府、企業和社會不同層面的交流合作，為專業服務業界提供有利平台，爭取進入內地的市場機會。

16. 特區政府在 2002 年設立「專業服務發展資助計劃」，透過為業界提供財政支援提升專業服務水平，以增強業界在內地市場的競爭力。截至 2006 年 6 月底，資助計劃共收到超過 300 份申請，獲批的項目共有 146 個，資助總額達 5,682 萬元，其中與開拓內地各有市場潛質的地區有關的獲資助項目共有 65 個，總資助款項達 2,557 萬元，內容包括研討會、培訓課程、經驗分享工作坊、制訂進入相關市場的實務守則等。

17. 貿易發展局也積極推廣香港服務業，搜集和向各專業界別發放經貿資訊，並組織不同的商務推廣活動，向內地企業推廣香港專業服務。貿易發展局與各專業團體合作，建立香港作為「地區服務平台」的優質可靠形象。該局亦為個別專業界別在內地各地區舉辦大型推廣活動，確立香港的專業、優質形象；該局也邀請內地企業來港親身與香港各專業團體交流，又接待多個內地赴港考察團。此外，貿易發展局每年定期邀請內地專家向香港企業講解內地市場最新政策及進入內地市場的法門。

18. 此外，特區政府知悉，現時已經約有 50 家香港會計師事務所在廣東省以成員所、合作所、聯繫所及代表處等形式經營，不但配合廣東省經濟的穩步發展，有助把國際最高專業標準和最佳實務守則引進至廣東省，同時亦有助香港會計師事務所逐步拓展內地業務，達致優勢互補的雙贏局面。

19. 附件二詳述特區政府和業界就促進法律、建築及相關工程、醫療、及會計服務界別拓展內地市場，已作出的回應及行動。

建議

20. 為配合國家在「十一五」規劃下的發展形勢，特區政府計劃採取以下的短期和中、長期措施，以協助香港的專業服務業把握機遇、面對挑戰，進一步強化香港作為中國服務之都的角色，成為內地企業「引進來」、「走出去」的雙向平台。

短期

21. 特區政府會繼續致力落實及推廣 CEPA，以便利香港企業善用 CEPA 的優惠。措施包括進一步加強與內地中央及地方政府的聯繫、簡化申請審批手續、提供有關內地規管服務業的資訊、制定投資指南、設立諮詢點及一站式服務中心。工貿署會針對個別行業，建立一個關於內地法律法規的資料庫，並於工貿署專題網頁上發布，讓香港企業了解在內地開業的申請及審批程序。工貿署亦會積極配合「穗港落實 CEPA 市場准入協調小組」的工作。該小組於 2005 年 11 月由香港貿易發展局及廣州市對外貿易經濟合作局成立，協助港商解決在廣州辦理企業審批及個體工商戶申請時遇到的困難。

22. 貿易發展局會加大向內地企業推廣香港專業服務的力度，並透過重點項目協助香港專業服務業拓展內地市場。已計劃的重點項目包括「香港房地產服務及城市建設博覽」、「香港管理顧問服務研討會」、「CEO 論壇」等活動，使來自國際、香港及內地出類拔萃的商界領袖及企業家有機會分享他們的真知灼見，透過討論交流，進一步加強粵港在貿易和經濟方面的互補合作，及進一步確立香港的專業、優質形象。

23. 個別政策局也計劃採取各項措施，促進及協助專業服務界別把握 CEPA 帶來的機遇。例如：

(一) 加強兩地業界交流互訪，並透過舉辦說明會及研討會等，加深香港業界對內地市場，以及在內地設立企業的要求和申請程序等方面的認識，並宣傳香港各專業界別可為內地企業提供的優質服務。

(二) 積極推動兩地相關專業團體就商討中的資格互認工作繼續進行磋商，以及與內地有關部門研究香港的專業人員透過互認取得內地專業資格後在內地註冊的安排。

- (三) 跟進 CEPA 下的開放措施的實施情況，並繼續向內地有關部門反映業界對開拓和進一步開放內地市場的意見，為下一階段的 CEPA 磋商作好準備。

中、長期

24. 特區政府將繼續深化 CEPA 為香港帶來的優勢，例如進一步擴大內地與香港之間的專業服務貿易開放措施，降低市場准入門檻或企業註冊資本要求、專業資格互認、考試互相豁免的範圍、和貿易投資便利化等。此外，鑑於廣東省與香港經貿關係密切，有關政策局擬與廣東省增強合作，於 CEPA 框架下推進專業服務的發展。為方便香港專業人才服務廣東市場，特區政府亦可與廣東省考慮提議國家有關部門將部份專業服務審批事權下放，並完善有關進入廣東市場的政策和措施。

25. 另外，個別政策局亦會研究如何向各專業界別進一步作出支援，以協助他們在內地有更大的發展空間，例如：

(一) 透過與廣東省的「粵港合作聯席會議」機制，協助香港建築及相關工程業界在大型項目中拓展商機，例如 2010 年廣州市亞運會相關的基建項目；當局並會透過與泛珠三角省區簽訂的「泛珠三角區域合作框架協議」，探討與區域內各省市進一步開放建築市場，簡化程序，讓業界更容易在區域內開展業務。同時，即將成立的建造業議會，會探討如何統籌學術界及業界研究活動的合作及交流，以便業界能充份應用研究的成果。

(二) 在會計專業方面，即將成立的財務匯報局，會加強調查關乎上市法團及集體投資計劃的核數師不當行為及賬目違規問題。

- (三) 律政司會鼓勵香港的法律專業界與內地法律專業團體就設立「法律資訊中心」繼續磋商，讓「法律資訊中心」成為兩地法律界交流的平台，讓兩地的企業及有興趣的人士可以進一步掌握兩地的法律資料和訊息。

26. 除了政府的推動外，業界積極發展切合內地市場需要的專業服務，繼續維持國際視野並進一步提升技術及服務水平，也是強化香港作為中國服務之都的角色的重要環節。在向內地推廣香港的專業服務之餘，本地業界若能與內地同業加強合作、優勢互補，將有助創造雙贏局面。

邀請專家成員意見

27. 希望專家成員就以下課題提供意見：

- (一) 鑑於上文第 4 段所述的限制，是否有其他方法就香港專業服務的國際競爭力進行量化評估？而上文第 5 及第 6 段對專業服務業的分析，有哪些須補充的地方？
- (二) 上文第 7 至 9 段就有關專業服務界別在國家「十一五」規劃中的機遇與挑戰的分析，是否充分全面及深入？有哪些須補充的地方？
- (三) 上文第 10 段就有關專業服務界別在廣東省「十一五」規劃或區域發展中的機遇和挑戰的分析，是否充分全面及深入？有哪些須補充的地方？上文第 18 段提及會計界就拓展廣東省市已作的回應，其他專業團體是否已採取類似行動？
- (四) 上文第 20 至 23 段就政府及公營機構為鞏固及發展有關專業服務界別所提出的一系列回應措施，是否對題？有哪些策略方向，須加以調整？

(五) 上文第 10 段及 24 至 26 段就進一步鞏固及發展專業服務所提出須進一步研究及考慮的課題是否恰當？

工商及科技局
2006 年 9 月

個別專業服務界別所面對的機遇及挑戰

界別	機遇	挑戰
(一) 法律服務	<ul style="list-style-type: none"> ● 內地目前約有 120 000 名律師，據內地方面的資料，其中只有約 5 000 至 6 000 人具備處理國際法律業務方面所需的語文能力和經驗。因此，以香港作為基地的律師事務所，在相當程度上可以填補這方面的缺口，為內地企業提供高素質的法律服務。 ● 眾所周知，香港的法律制度是可供有效地進行訴訟、仲裁、調解及其他形式的替代爭議解決方法的地方。 ● 香港的本地律師行和國際律師行存在多方面的互動，讓法律同業透過交流經驗和文化而獲益，並使法律專業得到廣泛發展，有能力處理涉及資本市場、企業融資、證券、知識產權、資訊科技及海事法等範疇的各類法律工作。 ● 香港的法律專業在多個範疇經驗豐富，視野廣闊，國際企業使用他們提供的服務，固然感到安 	<ul style="list-style-type: none"> ● 內地具備處理國際法律業務的專業人士數目與日俱增。但由於香港的律師行可以聘用外地律師，許多香港律師行除了可以就香港的法律提供專業意見之外，亦可就外地法律，包括內地、美國和英國的法律，提供一站式的專業服務。 ● 香港法律界面對的另一個重要挑戰，是迅速擴展的內地市場和隨之而來的環境變化而產生不同的服務要求。

界別	機遇	挑戰
	<p>心，而內地當事人選擇在香港調解糾紛，也同樣有好處。我們與內地有着共同的語言和文化，對內地市場的運作也極為熟悉。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 在公司上市方面，中國銀行在香港上市，打破了多項紀錄。相信未來將會有更多中國企業來港上市，對專業法律服務的需求會非常殷切。當然，對於這類大規模的上市業務，香港的律師可能須與來自世界各地的同行競爭。不過，香港在地理、語言和其他方面均與內地相近，肯定享有優勢。 	
(二) 建築及相關工程服務	<ul style="list-style-type: none"> ● 香港建築業長期以來對外開放，經過多年與外國企業接觸與合作，對國際市場運作模式，以及建造技術、標準與管理等各方面，都積累了豐富的經驗。 ● 在建造技術方面，我們亦能追上世界上最新發展。尤其在橋樑、港口、機場、鐵路、斜坡上建築、高層及智能建築技術等範疇，更在國際上享有一定的技術地位。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 香港的營運成本偏高，影響整體競爭力 ● 香港建築專業服務公司規模多為中小企，開發內地及海外市場的資源不足。 ● 與其他經濟體系的同業相比，本地建造業在研究及發展方面所作的投資偏低。學術界與業界在進行研究活動

界別	機遇	挑戰
	<ul style="list-style-type: none"> ● 在專業人才資源方面，透過完善的大學及專業培訓制度，可提供優秀的專業技術及管理人員。 ● 香港擁有各方面的建築業及相關行業專業人員，可為內地建築項目提供一站式服務，包括投資前的研究、建築項目前期工作、建築設計及採購、工程監督和合約管理、糾紛仲裁和調解及設施管理和營運等。 ● 在 CEPA 框架之下，對香港企業進一步開放內地建築市場，使香港公司較其他外資公司更容易及更早進入內地市場。 ● 透過 9+2 泛珠三角區域合作，區域內各省加速融合，推動加快發展交通及基建等項目，為建築業界帶來商機。 	<p>方面的協調亦見不足。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 內地因加入世貿，將於 2006 年底對外國的企業開放建築服務業市場。香港業界面對的競爭將會更加激烈。 ● 在內地申辦設立企業所需的程序繁複。 ● 香港專業人員在內地需要先註冊才可執業，但有關的註冊安排卻未落實。
(三) 醫療服務	<ul style="list-style-type: none"> ● 隨著內地個人收入不斷提升，內地居民願意付出較高的醫療費用以換取高質素的醫護服務。本港歷史悠久而完善的規管制度確保了醫生的紀律，保證醫療服務的品質，這大大增加了本港醫療服務對內地病人的吸引力。香港的醫學專科培 	<ul style="list-style-type: none"> ● 香港的醫護專業人員成本遠較內地高昂，而內地一般民眾的負擔能力有限，可負擔高檔次醫療服務的人口相對不大。香港具優勢的醫療領域在本地市場不缺客源，缺乏積極開拓外地

界別	機遇	挑戰
	<p>訓制度發展成熟，分工精細，在各個領域均累積了大量人材，能產生協同效應。香港醫學界在某些專門技術的掌握、應用和研究更走在世界前列，因而在區內具有獨特的優勢。香港私營醫療市場相對蓬勃，在專業水準、顧客服務、管理方面均有深厚的經驗。香港在吸引內地的病人到港就醫時，同時可以與內地互補優勢、參考雙方制度、分享經驗、轉移技術，從而協助內地醫療事業的發展。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 另一方面，內地醫療規管趨制度化，方便香港的醫療專業人員到內地執業。隨著兩地的經濟融合，越來越多香港市民移居內地，增加了對本港醫療專業人員服務的需求；這個條件可以成為香港醫療專業人員進軍內地的起點。 ● 「十一五」規劃特別著重積極發展農村衛生事業、改善農村醫療衛生條件。一直以來香港的醫學界都熱心偏遠地區的衛生事業，積極籌辦義診和培訓當地醫生，「十一五」規劃的有關方針將為本港醫學界提供一個更廣闊的平台深化這方 	<p>市場的誘因。這些因素可能局限了香港輸出醫療服務的空間。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 一般而言，本港的醫學界對內地醫療體制、法規、發展方針、醫學界等的認識並不太深入。另一方面醫護專業人員在 CEPA 框架下參與國家醫師資格考試的人數尚少。 ● 本港醫生在內地開設診所的法規還未十分清晰。業界普遍認為在內地開設診所和醫院存在困難，希望在 CEPA 框架下容許獨資經營和降低資本門檻。 ● 現時香港對國家醫療事業發展的貢獻，主要是透過學術經驗交流和義務工作。如何在此渠道以外，透過促進商業主導的醫療服務貿易以深化兩地合作及轉移技術，是業界的一個挑戰。

界別	機遇	挑戰
	<p>面的工作。</p>	
<p>(四) 會計服務</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 香港的會計師具備國際視野，熟識國際財務匯報準則，並且通過獲國際認可的專業資格課程。因此，無論走在全球業務市場的任何角落，都能貫徹及發揮其專業精神。 ● 香港會計專業與內地這個在全球崛起的經濟強大體系日益緊密，建立了香港會計師對國內營商環境的獨特見識，從而惠及其公司及客戶。香港會計師公會與內地會計組織保持緊密合作，促進整體業界達致最高專業水平，從而為當地、區內以至全球經濟，帶來裨益。 ● 與歐盟、澳洲、新加坡等地一樣，香港會計師公會已於 2005 年成功把香港的財務匯報準則與國際財務匯報準則全面接軌。於 2006 年，公會採納國際會計師聯會所頒布的專業會計師操守守則，使本地會計師的專業操守規定與國際認可的守則全面接軌。現時，香港採用的各項會計專業準則，已與全球最領先的會計組織所推動的最佳 	<ul style="list-style-type: none"> ● 現時香港只有約 25 700 名會計師。然而，面對國家日益蓬勃的經濟發展，加上愈來愈多內地企業來港上市，會計師在提供審計、核證、財務諮詢等服務的需求有增無減。市場上有深厚國際及內地經驗的會計專才，往往被爭相羅致。因此，我們有需要培訓更多的會計專才，配合香港及國家經濟的發展。 ● 在應付企業不斷發展的同時，我們必須確保企業的財務匯報制度具備「品質保證」。在這方面，會計專業擔當多項重要角色。公司會計師須協助董事擬備符合有關法規和會計準則、並真實而公平地反映公司的業績及事務狀況的財務報表；核數師則作為獨立「監察員」，負責確保財務匯報的質素、準確性及完整性。假如任何一環有違規或關乎操守的不當行為，會

界別	機遇	挑戰
	<p>理念和實務同步。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 會計專業對國家的經濟發展擔當很重要的角色，良好的會計制度和高素質的財務匯報對推動企業管治和保障投資者利益起積極作用。內地現時發展一日千里，企業的發展範疇和規模不斷擴大。在這進程當中，內地正逐步建立與國際接軌的會計制度的同時，亦需要大量高素質和熟識國際會計規則和標準的專業會計師。 ● 香港的會計專業具有堅固的根基，擁有豐富的國際經驗，並且對國際財務匯報準則具深厚的認識。兩地會計師的交流和合作，可令國家的會計專業隊伍更加壯大，並且不斷提高專業水平和國際視野，為國家的經濟發展出一分力。 	<p>直接影響投資大眾對金融市場的信心，威脅市場穩健性。</p>

政府及業界就個別專業服務界別拓展內地市場已作出的回應及行動

界別	政府的回應及行動	業界的回應及行動
(一) 法律服務	<p>(1) 加強兩地法律界的交流</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 在過去數年，律政司司長和司內人員多次往訪內地各大城市，包括杭州、廣州、南京、上海、深圳、吉林及重慶、天津及合肥等，透過參加大型推廣活動，如香港周及各種研討會、論壇等，旨在推廣香港的法律服務，並協助香港法律界開拓更多新商機和加強與內地法律專業的聯繫。 <p>(2) 推廣和落實 CEPA</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自 2004 年開始實施 CEPA 以來，律政司透過各類活動，包括向業界介紹 CEPA 內容、參加論壇、發表文章、以及在律政司網頁發佈有關司法部落實 CEPA 下關於法律服務的內涵的五個管理辦法及決定的信息，使各界認識 CEPA 對香港法律專業的影響。 ● 律政司與香港的法律專業團體保持緊密的聯 	<ul style="list-style-type: none"> ● 近年，香港的律師積極開拓內地法律服務的市場。自 CEPA 實施以來，已有 16 所香港律師事務所在內地設立代表機構，加上 CEPA 實施前的數字，現時共有 69 個香港律師事務所の代表機構在內地 12 個城市設立代表處。此外，香港律師事務所與內地的律師事務所共提出 19 宗聯營的申請（其中有 5 宗已獲批准），另有 53 所律師事務所申請「良好聲譽證明書」，顯示有意在內地設立代表機構。 ● 自 2002 年以來，香港律師會先後與 26 個內地省、市的律師協會簽署《法律服務合作協議》，加強兩地法律專業人士的交流和合作，並透過建立業務性資訊平台、互訪及舉辦研討會等活動，加深業界對內地法律服務業最新情況的了

界別	政府的回應及行動	業界的回應及行動
	<p>繫，將它們對在 CEPA 框架下進一步開放內地法律市場的意見與及落實 CEPA 遇到的問題，反映至內地有關當局。自 CEPA 第一階段實施以來，在聽取香港法律界的意見後，中央已在其後公布的補充協議中，提供多項新的措施，讓香港法律界更容易進入內地市場及進一步在內地提供法律服務。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 律政司人員亦與香港法律界的代表團多次出席在內地及香港舉行的研討會及會議，與內地有關官員及專業團體商討落實 CEPA 的狀況和遇到的問題。 <p>(3) 在香港舉行國家統一司法考試</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CEPA 的其中一項重要措施是容許香港居民參加國家統一司法考試。隨着首批考生於 2004 年在深圳應考外，司法部並接納律政司的建議（註：2005 年 5 月 13 日，律政司與司法部簽訂了《關於組織香港居民參加國家統一司法考試有關事宜的會談紀要》，司法部委託律政司負責協助組織香港居民在香港參加考試的工作，具體的行政工作由香港考 	<p>解，進一步拓展內地的法律服務市場。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自 2002 年起，香港律師會落實「香港與內地律師專業發展計劃」，為兩地律師安排到對方區域的律師事務所進行為期兩至四星期的考察和交流，了解對方的法律制度和業務的運作。先後有 160 名來自 14 個內地省市的律師及 28 名香港律師完成此項計劃。 ● 香港大律師公會亦先後與 14 個內地省、市簽署《法律服務合作協議》，加強彼此在法律業務上的聯繫；透過互訪、參與研討會、論壇等活動，進一步了解內地法律服務市場的需要。

界別	政府的回應及行動	業界的回應及行動
	<p>試及評核局承擔)，自 2005 年起在香港設立考場，舉行司法考試。有關的安排容許香港考生更容易參加考試，以取得內地法律職業資格。</p> <p>(4) 發展香港成為解決糾紛的法律服務中心</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 為了進一步促進香港的法律專業發揮他們的優勢，香港特區政府一直以來積極推動香港發展成為區域性的解決糾紛的法律服務中心。香港特區政府鼓勵在內地營商的涉外合同的當事人或合營企業在香港商議和簽署合同，選用香港法律為適用法律，並選擇香港法院或仲裁機構作為解決糾紛的機構。 ● 根據最高人民法院與香港特區政府在 1999 年簽署的《相互承認和執行仲裁裁決安排》，內地和香港任何一方的仲裁裁決可以在他方執行。兩地亦已在 2006 年 7 月 14 日簽署了《關於內地與香港特別行政區法院相互認可和執行當事人協議管轄的民商事案件判決的安排》。根據《安排》的內容，在符合規定的條件下，內地和香港特區法院的判決可以在兩地 	

界別	政府的回應及行動	業界的回應及行動
	<p>相互執行。待香港完成有關的立法程序與及最高人民法院訂立相關的指引和解釋後，《安排》便可以正式實施。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 上述的安排相信能夠強化香港成為區內解決糾紛的法律服務中心的舉措，為兩地有商業事務往來的人士提供更大的便利。 <p>(5) 與內地簽訂法律服務合作協議</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 律政司分別與司法部及內地 7 個省市司法部門達成了《法律服務合作協議》(註：律政司在 2004 年 12 月與司法部簽訂合作協議；又分別與 7 個省市的司法部/廳簽訂協議：青島市(2002 年 9 月)、重慶市(2002 年 12 月)、北京市(2003 年 10 月)、南京市(2003 年 12 月)、上海市(2003 年 12 月)、浙江省(2004 年 1 月)和深圳市(2004 年 6 月))。根據這些協議，律政司與有關司法部門會交換有關法律制度和法律專業的資訊，積極推動兩地法律服務的專業交流，研究和跟進 CEPA 在有關省市落實的情況。 	

界別	政府的回應及行動	業界的回應及行動
(二) 建築及相關工程服務	<ul style="list-style-type: none"> ● 促進兩地業界就專業資格互認達成協議或安排，包括產業測量師、建築師、結構工程師、規劃師、工料測量師及建築測量師。 ● 政府加強與香港業界和內地相關部門的聯繫和磋商，務求在 CEPA 框架下，加快對香港業界進一步開放內地市場的步伐。 ● 在不同的層面，推動兩地業界的交流和合作。 ● 環境運輸及工務局於 2002 年 5 月與建設部簽訂合作意向書，共同努力推動建築及有關工程的專業資格互認。 ● 環境運輸及工務局與建設部、國家測繪局、內地相關專業團體及特區相關專業學會保持緊密聯繫及不時安排雙方進行聯合工作會議。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 在建設工程設計服務方面，已有 23 家香港顧問公司取得甲級或乙級的資質證書。 ● 香港相關專業學會已先後就產業測量師、建築師、結構工程師、規劃師、工料測量師，以及建築測量師與內地相關專業團體達成互認協議，並安排會員參加互認協議下的培訓及測試，以便他們取得內地的專業資格。 ● 香港專業學會與內地相關專業團體繼續就資格互認事宜進行磋商及交流，以期能達成更多的互認協議。
(三) 醫療服務	<ul style="list-style-type: none"> ● 內地還未形成統一、規範的專科醫師培訓制度，而香港在這方面的發展已有較長的歷史，法定的醫學專科學院和專科名冊已運作了十餘年。為了加快建立和完善內地專科醫師的准入制度，2006 年 4 月，衛生部與香港醫學 	<ul style="list-style-type: none"> ● 醫學界曾組團到內地交流，了解內地的醫療制度、發展方向和需要，並探求合作機會。自 CEPA 簽訂以來，儘管報考國家醫師資格的醫療專業人員人數尚不算很多，但每年都穩步增長。另外，

界別	政府的回應及行動	業界的回應及行動
	<p>專科學院在香港簽署了“衛生部、香港醫學專科學院關於開展專科醫師准入制度試點工作的合作備忘錄”。該“合作備忘錄”旨在協助衛生部推動建立內地專科醫師資格考試及執業註冊制度，讓香港與內地互補優勢，銜接專業制度，分享專業經驗，從而直接貢獻內地醫療事業的發展，亦有助鞏固香港醫療專業的品牌。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 衛生署轄下的香港紅絲帶中心自 1999 年起得到國際獅子總會港澳 303 區的贊助，實行「獅子會紅絲帶學人」計劃，安排內地素有經驗的專家到香港進行有關防治愛滋病的培訓或研究活動，以促進內地及本港醫學專業人員分享及計劃在防治愛滋病方面交流技術，並鼓勵共同合作和組織網絡。 ● 衛生福利及食物局派員出席業界的活動向業界成員介紹 CEPA 的詳情。醫務委員會、中醫藥管理委員會、牙醫管理局為從業員報考國家醫師資格試提供協助。 	<p>亦已經有一些醫生善用 CEPA 的優惠到內地作短期執業，為進一步拓展業務探路。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 在促進農村衛生事業方面，香港的醫療專業人士一直不甘後人，積極利用專業知識從事義務工作。2006 年 4 月本港十多名醫生參與河南考察團，探訪“河南愛滋村”，從醫學角度考察當地愛滋病防治工作，在考察中提出或萌生防治愛滋病的一些建議和計劃。醫學界亦積極支援慈善團體的工作，例如香港的醫生就曾與內地的醫護人員並肩工作，在“健康快車”為內地偏遠農村的貧困白內障患者免費施行復明手術，並通過醫術和經驗的交流，提高農村的醫療水平。

界別	政府的回應及行動	業界的回應及行動
(四) 會計服務	<ul style="list-style-type: none"> ● 特區政府於 2004 年 8 月就香港會計師公會及中國註冊會計師協會的專業資格課程，與內地財政部簽署了一份專業考試科目互免的協議。此外，在 2005 年 1 月 1 日起實施的 CEPA 第二階段，已進一步擴大開放措施，包括：允許香港會計師設立的諮詢公司在內地從事代理記帳業務；香港會計師在申請內地執業資格時，已在香港取得的審計工作經驗會視作等同於內地審計工作經驗；以及允許符合條件的香港居民參加有關的內地會計專業技術資格考試。而在 2006 年 1 月 1 日起實施的 CEPA 第三階段，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」有效期由一年延長至兩年。上述措施均有助香港的會計師拓展內地市場。 ● 為了維持香港作為主要國際金融中心及國家首要集資中心的地位，特區政府致力確保香港會計專業的規管制度符合國際標準。我們將根據 2006 年 7 月通過的《財務匯報局條例》成 	<ul style="list-style-type: none"> ● 香港會計師公會一直對內地會計專業及其準則的發展提供協助。公會及其在內地進行業務的會員在這方面所作出的努力發揮了顯著的作用，並能把國際最高標準和最佳實務引進至內地，從而促進了內地會計專業的發展。 ● 公會與內地相關會計機構已建立緊密的合作關係，並積極協助內地與國際財務匯報準則接軌。在 2006 年 5 月，公會與中國會計準則委員會就有關會計準則趨同簽署了聯合聲明，聲明指出內地的新會計準則與香港財務匯報準則實現了實質性的趨同。同時，公會與多個內地相關會計機構不時互訪考察，並合作舉辦培訓及實習課程，以達致優勢互補的雙贏局面。公會已和國際八個地位超卓的特許會計師公會簽訂相互會藉認可協議，而公會的專業資格課程部分考卷同時獲中國註冊會計師協會同

界別	政府的回應及行動	業界的回應及行動
	<p>立財務匯報局，加強調查關乎上市法團及集體投資計劃的核數師不當行為及賬目違規問題。我們預期財務匯報局將於 2007 年初正式投入運作。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 截止 2006 年 8 月，約有 50 家香港會計師事務所所在廣東省以成員所、合作所、聯繫所及代表處等形式經營，不但配合廣東省經濟的穩步發展，有助把國際最高專業標準和最佳實務引進至廣東省，同時亦有助香港會計師事務所逐步拓展內地業務，達致優勢互補的雙贏局面。 	<p>等考試的豁免。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 公會在 2006 年 5 月成功聯同英格蘭及威爾斯特許會計師公會在香港舉辦名為「中國與國際金融市場論壇」。論壇匯聚政府高級官員、監管機構代表、學者、投資者及活躍於國際金融市場的內地企業，探討內地對資本的殷切需求如何影響全球金融市場、以及會計師在提升內地企業的財務匯報制度所扮演的角色等相關課題。 ● 公會亦為其會員就進軍內地市場及開拓業務時提供協助，其中包括設立「中國諮詢台」免費諮詢服務，和在網站發放有關內地法規的最新資訊等。現時有超過 40 家香港會計師事務所透過成立管理諮詢公司，或與內地事務所建立成員所或聯繫所等模式，為內地企業提供專業會計服務。

《「十一五」與香港發展》經濟高峰會

創新科技及信息服務

行政摘要

本文是從政府及公營機構的角度初步分析「十一五」規劃與香港創新科技及信息服務發展的機遇與挑戰，希望藉此引發社會各界的討論，以便高峰會在未來數月制訂一份務實可行的「行動綱領」。

當前形勢、機遇和挑戰

2. 香港工業的生產線已大量北移，利用內地低廉的生產成本，以原設備生產模式進行生產活動。面對其他地區的競爭，要保持香港的國際競爭優勢，創新科技是推動經濟持續發展及產業升級的關鍵要素。

3. 國家「十一五」規劃強調要落實《國家中長期科學和技術發展規劃綱要》，着重自主創新，全面提高科技整體實力和產業技術水平。內地多個省市均已制訂策略推動科技創新，其中廣東省在其「十一五」規劃中強調必須加快提高自主創新能力，拓展高增值及高科技產業，加強區域合作，而深圳亦提出構建「深港創新圈」，以促進整體的經濟發展及競爭能力。

4. 香港擁有多項有利創新及科技發展的條件，可為國家在科技發展方面發揮積極作用，例如研發和科技轉移、科技資訊交流及知識產權交易等。但另一方面，港資企業普遍技術較為薄弱，從事相對高投入但低增值的生產活動。隨着全球經濟一體化及內地政府特別是廣東省對環保愈加重視，企業有需要透過加強研發工作，善用設計，朝高增值方向發展等方面作出回應。

5. 與此同時，隨着國家經濟蓬勃和持續的增長，內地企業對信息服務的需求，亦與日俱增。其次，近年內地亦積極發展數字內容及動漫產業。信息服務正是香港的優勢所在，正好為內地各類產業的發展作出支援。此外，內地企業正逐步落實「走出去」的策略，香港可成為這些企業邁向國際的踏腳石。

6. 在享有優勢和把握機遇的同時，我們亦需要面對內地在實施「十一五」後為香港帶來的種種挑戰。整體來說，香港的人力資本較內地高昂。其次，隨着內地近年的發展，香港信息技術人才在國際視野、技術以及運用英語的能力方面的優勢亦正受到挑戰。

政府及業界的回應和行動

7. 特區政府一直致力完善科技基礎設施和推行各項資助計劃，包括創新及科技基金、香港應用科技研究院、科學園、設計智優計劃及創新中心等，並推出創新及科技發展新策略，成立五所新的研發中心，優先發展香港具備競爭優勢、且能符合市場需要的科技範疇，包括汽車零部件、物流及供應鏈管理應用技術、納米科技及先進材料、資訊及通訊技術、及紡織及成衣。研發中心聯同現有的香港賽馬會中藥研究院會提供一站式服務，進行產業主導的應用研發工作、促進科技轉移和商品化、提供科技和市場情報、及成立知識產權及科技的交易平台。研發中心會與大珠三角的產業建立緊密聯繫，與業界合作

進行研發項目，致力協助企業提升技術水平、開發新產品和服務，向高增值路線發展。

8. 同時，特區政府與內地已在不同層面建立合作機制，包括內地與香港科技合作委員會、泛珠三角區域科技合作聯席會議及粵港高新技術合作專責小組。其中，特區政府與中央科技部同意加強在無線射頻識別技術、汽車零部件、集成電路設計和中醫藥四個範疇的合作；泛珠三角各省區已完成了並正落實《泛珠三角區域科技創新合作“十一五”專項規劃》；而粵港兩地政府亦推出了粵港科技合作資助計劃，支持雙方有共同興趣發展的科技範疇的應用研發項目。此外，企業對開發新技術及設計愈來愈重視，而科研機構亦正積極加強與內地的有關機構在科技方面的合作。

9. 特區政府亦會繼續致力促進資訊科技及電信業的發展，並從多方面支援本港信息服務行業拓展內地市場，強化香港作為中國服務之都，成為內地企業「引進來」、「走出去」的雙向平台。

10. 在資訊科技方面，特區政府協助建立穩妥可靠的資訊科技基建及釐定共通的標準並將致力發展具有開放通用界面的資訊基建，亦會致力推動電子貿易。在通訊方面，香港的電信市場經已全面開放競爭。特區政府會繼續致力促進有效競爭，並制定合時和合適的規管及政策架構，以鼓勵業界投資建立具競爭力、先進及高頻寬的電信基礎設施。香港電信業服務提供具豐富的國際市場經驗，以及敏銳的市場觸覺，若能在內地提供服務，可為內地電信服務市場帶來創新和多元化的選擇。

11. 此外，信息服務業可積極利用 CEPA 的開放措施，並在粵港信息化專責小組的協助下，與廣東有關企業共同開拓軟件外包市場及共同推進兩地數碼娛樂的合作與發展。

建議

12. 從政府層面看，就香港應如何配合及把握在創新科技方面的機遇，可考慮的建議包括優化粵港科技合作資助計劃，並研究將其合作模式擴展至泛珠三角；建立粵港科技創新平台以更有效支持兩地高新技術發展；與深圳建立更緊密的合作，並研究建立「深港創新圈」的具體措施；加強參與內地的科技發展計劃和國家標準制定工作；及進一步推動內地與香港科研機構和專業團體的合作。

13. 在信息服務方面，可考慮的建議包括讓香港企業參與更多內地信息化發展項目，並以香港作為國際性的展覽和交易平台，向世界各地展示和推銷內地信息企業的產品及服務；夥同大學及科研機構爭取參與國家有關信息和數字內容產業發展及標準制定的計劃，藉此了解內地信息技術及數字媒體技術最新的研發重點和市場的發展方向；提升本身的實力，建立品牌形象，發展切合內地需要及針對特定市場的服務，並進一步提升技術及服務水平，以面對內地相對廉價的國產服務的競爭；加強在泛珠三角區域的電信服務合作，包括基礎和增值服務，以加速擴大電信市場，及有助內地電信業未來全面履行入世承諾和開放市場作好準備。

14. 請各專家成員就上述的建議提供意見及提出其他值得考慮研究的課題。

工商及科技局

2006年9月

《「十一五」與香港發展》經濟高峰會

創新科技及信息服務

前言

本文是從政府及公營機構的角度初步分析「十一五」規劃與香港創新科技及信息服務發展的機遇與挑戰，希望藉此引發社會各界的討論，以便高峰會在未來數月制訂一份務實可行的「行動綱領」。

背景

2. 過去二十多年，香港工業界將大量生產線北移。根據香港工業總會所進行的《珠三角製造》調查，現時珠三角有超過六萬家港資企業，他們大部份都是利用內地低廉的生產成本，以「原設備生產模式」進行生產活動，而香港方面則主要為貿易及業務總部。一般而言，香港的辦事處為內地的生產線提供支援，當中包括產品設計及開發、生產規劃、銷售、市場推廣及品質檢測等。

3. 在當前的知識型經濟下，以及隨着環球市場的轉變和其他地區的競爭，創新科技是推動經濟持續發展及產業升級的關鍵要素。創新科技不單能開拓新產品和服務、創造新的商機、推動香港的支柱產業的發展，更能開拓新興行業、成為經濟增

長的新動力，有助保持香港的國際競爭優勢。

4. 要成為國際金融、貿易、航運等中心，通訊和資訊發達是必備的條件之一。香港是區域性的電信樞紐和資訊中心，不但擁有先進和具競爭力的通訊基建設施，而且香港的通訊自由受到《基本法》的保障，資訊可以自由流通，令商界可以隨時掌握最新的消息和資訊。香港特區政府致力促進資訊科技及電信的發展，為香港創造更理想的營商環境，保持和鞏固香港國際金融、貿易、航運等中心的地位。在 2000 年，香港的信息服務業 (IT and Related Services) 的經濟增加值錄得 75.9 億港元，但 2001 年產業只能為本港經濟貢獻 62.2 億港元，較 2000 年下跌了約 18%。政府統計處的數據顯示，資訊服務業的經濟產值近年有回升的趨勢，2002-2004 年信息服務業分別為本港經濟貢獻 69.1 億港元、71.2 億港元和 75.9 億港元，接近 2000 年的水平。

5. 香港資訊科技發展的成績亦得到國際機構認同。根據經濟學人 2006 年的 e-readiness Index，香港在國際上排名第十，在亞太區排名第二。國際電訊聯盟 2006 年的 Digital Opportunity Index，香港在國際上排名第五，在亞太區排名第三。根據世界經濟論壇 2005-2006 年的 Networked Readiness Index，香港在國際上排名第十一。

6. 90 年代以來，內地軟件與資訊服務業¹經歷飛躍式的增長，1994-2002 年間，軟件與信息服務業的銷售額由 107 億增至 1,100 億元人民幣，以每年平均 32.4% 的高速增長，更明顯高於同期國內生產總值的增長速度。

7. 雖然香港的整體科研實力，特別是基礎研究方面，未能與世界先進國家和地區相比，但在個別科技範疇和研究項目已

¹ 內地“電子資訊產業”的定義較寬，涵蓋領域有電子、通訊、電腦產品、集成電路、元件器製造和資訊服務業等主要內容。因此，按內地統計數據採集標準，一般會把軟件產業併入資訊服務業的範疇。

達國際水平。同時，本港企業不斷發展、引進和應用先進技術提升其競爭力，例如金融及貿易界廣泛採用資訊科技完善交易系統；物流及航運界亦採用先進的物流及供應鏈管理應用技術提高效率，這對鞏固香港作為國際金融、貿易、航運中心的地位非常重要。國家「十一五」規劃對創新科技尤其重視，香港具備廣泛的國際聯繫、完善的知識產權保護制度和深厚的市場經驗等優勢，有條件推動創新科技發展，以加強香港有關行業的競爭力及為國家發展作出貢獻。

「十一五」規劃及內地的形勢

8. 國家科學技術部最近制定了《國家中長期科學和技術發展規劃綱要》（《規劃綱要》），勾劃出國家未來在科技方面的發展路向，強調「自主創新、重點跨越、支撐發展、引領未來」的指導方針，當中主要是指：

- 加強原始創新，引進先進技術，在關鍵領域掌握更多的自主知識產權；
- 重點發展具有一定基礎和優勢、關係國計民生和國家安全的關鍵領域；
- 從實際需求出發；及
- 創造新的市場需求，培育新型產業。

9. 國家「十一五」規劃強調要落實《規劃綱要》，加快建設國家創新體系，加強科技與經濟的緊密結合，全面提高科技整體實力和產業技術水平。因應國家整體的社會發展和戰略需求，未來的發展重點包括能源和環境保護、裝備製造業和信息產業、生物技術、空天和海洋技術、基礎科學和前沿技術研究等。國家「十一五」規劃及《規劃綱要》同時確立了多個重大專項，其中有蕊片、集成電路製造及無線移動通訊等領域，並提出多項措施，包括建立以企業為主體、市場為導向、產學研相結合的技術創新體系；完善促進科技成果轉化和高新技術產業化的政策，加大科技投入和建設；加大保護知識產權保護力

度；及加強科技人才隊伍建設等。

10. 廣東、北京和上海等地都已制訂策略，通過科研基礎建設和資源投入，推動科技創新。其中，廣東省在其「十一五」規劃中強調必須加快提高自主創新能力，積極拓展汽車、裝備製造、電子信息和新材料等高增值及高科技產業，構造創新型產業，並加強區域合作，提升粵港合作水平。省內多個城市已提出建設自主創新城市的目標。例如深圳市政府於今年年初提出構建「深港創新圈」，通過整合深港兩地的科技資源、優勢互補，使兩地成為創新資源最集中、創新活動最活躍的區域，以促進整體的經濟發展及競爭能力。

11. 另外，在信息服務方面，「十一五」強調完善信息基礎設施，積極推進“三網融合”，包括建設和完善寬帶通信網，加快發展寬帶用戶接入網，穩步推進新一代移動通信網絡建設；建設集有線、地面、衛星傳輸於一體的數字電視網絡；構建下一代互聯網，加快商業化應用；制定和完善網絡標準，促進互聯互通和資源共享。積極發展信息服務業，包括改善郵政和電信基礎業務，發展增值業務，開發新興業務，促進普遍服務；調整電信業務結構，發展互聯網產業；積極發展電子商務；建立健全電子商務基礎設施、法律環境、信用和安全認證體系，建設安全、便捷的在綫支付服務平台。並鼓勵教育、文化、出版、廣播影視等領域的數字內容產業發展，豐富中文數字內容資源，發展動漫產業。

機遇和挑戰

12. 珠三角地區是世界最具效率的生產基地之一，生產量佔國家總出口量的三分之一。香港的產業以珠三角為基地，他們一向以效率和靈活性見稱，在國際上，擁有一定的市場佔有率和知名度。珠三角的支柱產業，包括紡織成衣、通信設備、電腦及其他電子設備、汽車製造業等均迅速發展，在全國的工業中佔前列位置。隨着「內地與香港更緊密經貿關係安排」的實

施和香港的科研基礎漸趨成熟，鄰近地區的經濟發展為香港帶來了很多機遇，特別是對從事高增值、高技術產品的企業尤為吸引。

13. 香港擁有多項有利創新及科技發展的條件，包括匯聚優秀的科研人員、健全的知識產權保護制度、良好的融資環境、資訊自由流通、以及與海外大學和科研機構的緊密聯繫等。香港可為國家在科技發展方面發揮積極作用，提供研發和科技轉移、科技資訊交流、知識產權交易等服務，以及加強與世界其他地區的合作，推動香港和內地特別是珠三角地區的產業發展。

14. 現時香港和在內地的港資企業正面對不少挑戰。他們大部份均是技術薄弱的勞動密集型企業，依賴內地低廉的生產力和外地的進口技術，從事相對高投入但低增值的生產活動，缺乏自主品牌。面對全球經濟一體化帶來的轉變及其他低成本地區的嚴峻競爭，企業要在國際市場上脫穎而出，其中一個途徑是加強研發工作，善用設計，走高增值路線，由原設備生產模式發展至原設計生產模式及自創品牌生產模式，從而提升產品的競爭力。

15. 此外，廣東省政府最近推行產業轉移、提高環保標準和整治污染等多項政策，將珠三角的低端和高污企業轉移至粵山區及東西兩翼等較偏遠的地區，受影響的港資企業將面對人才和技術短缺及配套欠完善等問題。在此形勢下，企業實在有迫切需要作出回應，他們可透過開發新技術以減少污染，及善用創新科技作產業升級轉型，朝高增值方向發展。

16. 在探討香港應如何把握機遇和面對挑戰的過程中，其中一個重點是要配合國家強調要轉變增長模式，更多依靠科技創新及產業升級的大方向。在這方面，現臚列數項值得深思的課題，供專家成員參考：

- 在現有的科技基建設施和制度優勢的基礎上，香港應如何配合內地增強自主創新能力的挑戰，包括：
 - 是否需要採取措施鼓勵企業增加投資於研究與開發？
 - 香港最近成立的研發中心可以如何協助香港及內地企業進行產業優化升級？
 - 如何利用香港的制度優勢，配合鄰近地區的發展(例如廣東省和泛珠三角區域)，推動本地的科研產業？
 - 如何利用內地着重質量提升的發展，推進自身產業的優化及升級？

- 設計上的創新及先進的品牌管理亦是產業優化的重要元素，如何令香港可以在內地發揮這方面的積極作用？

17. 香港的信息服務的優勢在於與內地同根同源、語言相通，勝於英國、美國等發達國家。相對於內地而言，香港的優勢是充分掌握國際視野、具競爭力的資訊科技基建設施、與國際標準一致的企業管治及項目管理制度和質量管理體系等。香港可善用這些優勢，以把握機遇和迎接挑戰，保持本身的獨特性。

18. 隨著國家經濟蓬勃和持續的增長，市場日益開放，對外貿易不斷擴張，內地企業對各種服務，尤其是信息服務的需求，亦與日俱增。其次，近年內地亦積極發展數字內容及動漫產業。信息服務正是香港的優勢所在，正好為內地各類產業的發展作出支援。此外，內地企業正逐步落實「走出去」的策略，香港可成為這些企業邁向國際的踏腳石。

19. 同時，我們亦要面對內地在實施「十一五」後為香港帶來的種種挑戰。整體來說，香港的人力資本相對上較內地高昂。其次，隨著內地近年的發展，內地的人力資源質素不斷提

升，香港信息技術人才在國際視野、技術以及運用英語的能力方面的優勢亦正受到挑戰。香港的信息服務業可透過提高技術及保持高質素的服務，以便能與內地同業優勢互補、創造雙贏局面。

政府及業界的回應和行動

創新及科技

20. 為推動創新及科技發展，特區政府一直致力發展科技基礎設施和推行各項資助計劃，締造有利創新活動的環境，並因應當前的形勢，推出創新及科技發展新策略。與此同時，企業對開發新技術及設計愈來愈重視，而科研機構亦正積極加強與內地的有關機構在科技方面的合作。

科技基礎設施和資助計劃

21. 特區政府於 1999 年成立「創新及科技基金」，資助有助產業開發創新意念及提升科技水平的項目。在過去六年，基金已撥款約二十五億元，資助大學、科研機構和產業進行八百多個項目。

22. 特區政府亦不斷完善香港的科技基礎設施，支援科技企業和科研活動的發展。特區政府於 2000 年成立了香港應用科技研究院，進行與產業有關的高水平研究和發展工作，把成果轉移給產業，以便轉化為商品，藉此提升香港產業的科技水平和促進以科技為本產業的增長。另外，科學園第一期和數碼港已相繼於 2002 年落成啟用，為科技公司提供優質的設施和全面的支援。科學園第一期約有八萬四千多平方米可租用面積，設有集成電路設計及開發支援中心和產品分析實驗室等多項共享技術支援設施，及知識產權服務中心，幫助降低科技公司在科學園內初期營運成本和縮短籌組研發項目的時間。現時已有百多家海外、內地和本港科技公司進駐科學園第一期，其中

包括三間內地公司，租用率達百分之九十。為配合日益增加的需求，科學園的第二期已動工，可租用面積約有七萬八千平方米，預計可於 2007 至 2008 年間落成。至於數碼港則約有九萬四千多平方米可租用面積，設有數碼媒體中心和香港無線電發展中心等多項先進設施，及伺服器寄存服務。目前，數碼港的租戶為數約六十，其中三間為內地公司。

23. 為協助新晉的科技公司發展業務，特區政府設立了「小型企業研究資助計劃」，為小型科技創業公司提供起動資金，研發創新科技產品、工序及服務。現時已有超過二百家公司受惠，資助總額超過二億元。此外，香港科技園負責推行的培育計劃，向新晉的科技公司提供低成本的辦公室設備，以及行政管理、市場推廣、財務及技術方面的協助，以培育這些公司成長，至今已有一百多家公司參與計劃。

24. 除了科技研發外，設計對產品和服務的增值亦極為重要。有見及此，特區政府於 2004 年撥款二億五千萬港元推行「設計智優計劃」，鼓勵各行業更廣泛採用設計。計劃至今已撥款五千一百萬元資助設計業與商界合作、進行各項專題研究、推廣優質設計等。同時，「創新中心」剛於今年年初成立，作為設計組群的集中地，為業界提供一站式的設計服務，並為新成立的設計公司提供培育計劃。「創新中心」現時已有十多間培育企業及租戶進駐。

創新及科技發展新策略

25. 為促進創新科技的持續發展和善用資源，特區政府於 2004 年中發表諮詢文件，建議實施創新及科技發展新策略。新策略強調五個元素，分別為確立重點科技範疇作優先發展、以需求和市場為導向、着重業界參與、借助內地優勢、及加強創新及科技計劃的各項元素之間的協調。諮詢文件並列出 13 項可考慮重點發展的科技範疇，作廣泛諮詢。在為期三個月的公眾諮詢期間，創新科技署共收到 160 多份來自科研界、產業

和公眾人士的意見書，他們普遍支持建議的新策略，包括優先發展香港具備競爭優勢、且能符合市場需要的科技範疇。在綜合各界的意見後，特區政府決定成立五所新的研發中心，並由擁有一定的科研實力和基礎的本地大學和科研機構承辦，分別為：

- 由生產力促進局承辦的「汽車零部件研發中心」；
- 由香港大學、香港中文大學及香港科技大學聯合承辦的「物流及供應鏈管理應用技術研發中心」；
- 由香港科技大學承辦的「納米科技及先進材料研發中心」；
- 由應用科技研究院承辦的「資訊及通訊技術研發中心」；以及
- 由香港理工大學承辦的「紡織及成衣研發中心」。

26. 每所研發中心均獨立運作，以產業的科技需求為導向，針對性的提供支援和解決方案。研發中心設有董事局和科技委員會。董事局成員包括政府的代表及有關科技範疇的學術界和業界領袖，負責為中心制定整體發展方向。科技委員會則由有關科技範疇的學術界和業界代表組成，負責審批及監察研發項目的進展。這個管理架構能加強政府和業界的合作，並務求每項研發項目，均得到業界的 support。

27. 這五所新的研發中心已於今年四月開始運作，加上早於2001年成立的「香港賽馬會中藥研究院」，他們會為產業提供一站式的服務，包括：進行產業主導的應用研發工作、促進科技轉移和商品化、提供科技和市場情報、以及成立知識產權及科技的交易平台。「創新及科技基金」已預留20多億元，支持研發中心的運作和研發經費。

28. 研發中心是一個開放的平台，歡迎企業及科研機構參與中心的項目，包括投入知識產權，資金或人才。參與的機構可按投入資源的比重分享科研成果，企業亦可利用研發中心的科

研人才及設施，委托中心進行特定的研發項目。企業亦可參與成為研發中心的普通會員，獲取最新的科技資訊，參加中心的活動，接觸最新的科研成果。

29. 研發中心除了匯聚本地的科研人才外，更招攬內地和歐美的著名科研機構和科技公司參與，通過多元化的合作模式，促進技術交流，把先進的知識及科技引入香港及珠三角。研發中心的目標是成為區內的應用研發、科技轉移和商品化的平台，為大珠三角的企業服務。廣東省科技廳和多個市政府都非常支持這項計劃，並已於今年五至六月與香港創新科技署在珠三角四個城市合辦研討會，向企業推介研發中心的服務和合作商機。

香港與內地科技合作

30. 與內地加強合作是新策略的其中一個重要元素。為此，特區政府與中央科技部、泛珠三角區域及粵港層面都已建立了合作機制：

- 科學技術部－國家科技部與香港特區政府工商及科技局於 2004 年成立了「內地與香港科技合作委員會」，內地成員除了科技部外，亦包括教育部、中科院等負責科技的部門，以統籌和協調內地與香港的科技合作。委員會已先後在北京和香港舉行了兩次會議，並同意加強在無線射頻識別技術、汽車零部件、集成電路設計和中醫藥四個科技範疇的合作，並已成立四個工作組，推行合作措施。委員會並同意明年五月國家科技活動週期間，在香港舉辦大型的科技成果展覽，以促進香港與內地的科技交流和合作；
- 泛珠三角區域合作－泛珠三角九個內地省區的科技廳、香港創新科技署和澳門科技委員會已組成「泛珠三角區域科技合作聯席會議」，推動泛珠三

角區域科技創新合作。2005年7月，各省區及港澳特區完成了《泛珠三角區域科技創新合作“十一五”專項規劃》，規劃報告並於2005年9月30日在香港舉行的第四次聯席會議上通過。規劃提出多項建議，包括設立科技合作平台，促進人才培育及科技交流，以及共同研發具有國際競爭力的科技，令各省區優勢互補，達致互惠互利。各省區正共同制訂落實各專項的具體工作計劃。其中，香港將負責「納米科技及先進材料」和「物流及供應鏈管理應用技術」兩個專項。這兩項均是創新及科技發展新策略下的重點科技範疇；及

- 粵港合作—廣東省政府與特區政府於2003年成立「粵港高新技術合作專責小組」，推動兩地高新技術合作，提升產業的生產力和競爭力。專責小組自2004年開始，每年推出「粵港科技合作資助計劃」，撥款支持雙方有共同興趣發展的科技範疇的應用研究及發展項目。在過去兩年，粵港雙方已共撥款6.6億元支持近200個研發項目。雙方今年已推出新一輪的資助計劃，並已預留八億元支持六個科技範疇的研發項目，預計在年底完成審批。

業界的投入及科研機構之間的合作

31. 除了政府的推動外，近年商界亦日益重視創新科技。根據政府統計處的調查，2004年的受訪企業之中有43%有進行創新活動，較2001年的16%大幅上升。商界投入的研發開支，由2001年只佔香港整體研發開支的29%，升至2004年的48%。香港整體的研發開支亦由2001年的71億元增至2004年的95億元；而研發人員的數目（以全日制計算）由2001年的11,000人升至2004年的19,000人。雖然香港整體的研發開支佔本地生產總值已由2001年的0.56%增至2004年的0.74%，但與鄰近地區例如內地(1.23%)、台灣(2.54%)、南韓(2.85%)、新加坡(2.25%)比較仍屬偏低。其中商界投入的研發開支，佔

整體研發開支低於五成，亦較其他地區一般佔六至七成為低。多個團體曾提出有需要進一步鼓勵商界增加研發投資。

32. 另一方面，本港的科研機構及各大專院校正積極與內地的有關機構建立更緊密的合作關係。例如香港科技園公司、香港應用科技研究院及香港生產力促進局等已分別與北京、上海、廣東及深圳等地的產業園區、研發基地或科研院所簽訂協議或備忘錄，合作進行研發項目，當中所涉及的範疇包括集成電路設計、汽車電子、數碼娛樂、信息技術、移動通訊及環保等。

信息服務

33. 特區政府亦會繼續致力促進資訊科技及電信業的發展，並會從多方面支援本港信息服務行業拓展內地市場，強化香港作為中國服務之都，成為內地企業「引進來」、「走出去」的雙向平台。

34. 在資訊科技方面，特區政府協助建立穩妥可靠的資訊科技基建及釐定共通的標準並將致力發展具有開放通用界面的資訊基建，例如制定共通的中文界面、促進電子核證機關的互相認可、發展下一代互聯網等。

35. 特區政府亦致力推動電子貿易，自 1997 起，我們逐步推動貿易界以電子方式向政府提交若干主要的貿易文件，從而鼓勵業界善用資訊科技以提升競爭力。業界現均以電子方式向政府提交主要的貿易文件（包括航空、鐵路、遠洋及內河船的貨物艙單、進出口報關單、應課稅品許可證、產地來源證及生產通知書等）。截至 2005 年底，以電子方式提交及處理的貿易文件已接近二千萬份。

36. 在通訊方面，香港的電信市場經已全面開放競爭。特區政府會繼續致力促進有效競爭，並制定合時和合適的規管及政策架構，以鼓勵業界投資建立具競爭力、先進及高頻寬的電信

基礎設施。香港電信業服務提供者具豐富的國際市場經驗，以及敏銳的市場觸覺，若能在內地(特別是毗鄰的泛珠三角區域)提供服務，既可為香港的電信業開拓新市場，也可為內地電信服務市場帶來創新和多元化的選擇。

37. 信息服務業界積極利用 CEPA 的開放措施。至今，已有四家香港信息服務企業及十位業界人士在內地取得計算機信息系統集成資質及有關的項目經理資質，另有十九位香港人士考獲內地的計算機技術與軟件專業技術資格。

38. 香港各資訊科技專業學會及商會在「粵港信息化專責小組」下成立了粵港軟件產業合作港方工作小組，推動粵港軟件產業業界共同開拓軟件外包市場，擴大軟件出口。香港生產力促進局及香港資訊科技商會製作“資訊科技方案指南”，並結合廣州“IT 資源網”，成為泛珠三角區域信息產業資源分享與合作平台，以實現各地軟件資源分享，促成各地技術交流與貿易合作，推進軟件出口。除此以外，數碼娛樂亦是「粵港信息化專責小組」的一項重點合作範疇，兩地業界會共同推進兩地數碼娛樂的合作與發展。香港數碼港管理有限公司已與深圳高新區簽訂數碼娛樂戰略伙伴合作協議書，主要合作範疇包括資訊、業務及人才交流。

未來去向

39. 特區政府就如何進一步推動香港的創新和科技以及信息服務發展，以配合國家「十一五」規劃，協助鞏固香港作為國際金融、貿易、航運中心的地位，有如下的初步建議。請各專家成員就以下的建議提供意見及提出其他值得考慮研究的課題：

創新和科技

- 優化「粵港科技合作資助計劃」—過去兩年資助的項目將於今年年底起陸續完成，粵港雙方將會檢討

這些項目是否能達到預期的目標和成果，並在總結經驗後探討如何改善資助計劃的內容及審批程序，以深化兩地科研機構和企業合作。同時，粵港可研究將資助計劃的合作模式擴展至泛珠三角，以促進泛珠三角省區之間的科技合作和交流；

- 建立粵港科技創新平台—為更有效支持粵港兩地的高新技術發展，粵港雙方可研究透過兩地已經建成或正在建設的研發機構和設施，並整合和重組現有的科技資源，聯合建立粵港科技創新平台，進行應用研發工作、提供科技交易服務、便利科技信息交流、吸引和培育科技人才、推動海內外機構之間的科技合作等。由於香港的研發中心已有相類似的功能，雙方可考慮首先推動研發中心成為兩地研發平台，提高兩地的科研水平；
- 與深圳建立更緊密的合作—深圳毗鄰香港，兩地的經濟活動和居民往來頻繁，在創新科技方面亦有很大的合作空間。深港雙方可成立機制，定期溝通與協商，研究如何加強兩地的科技合作。例如，可否在特區政府正與深圳政府研究建立「深港創新圈」的具體措施中，加強人才信息資源交流，推動兩地科研機構合作，共享資源及加強保護知識產權；
- 加強參與內地的科技發展計劃和標準制定—目前，科技部和信息產業部正推行多項重點科技發展計劃和標準制定工作，包括「高技術研究發展計劃」(863計劃)、「國家重點基礎研究發展計劃」(973計劃)、「國家重點實驗室計劃」，以及無線射頻識別技術(RFID)、數字音視頻解編解碼技術(AVS)、無線局域網加密標準(WAPI)等範疇的國家標準制定工作。在個別領域中，兩地已開展一定程度的合作，可考慮在現有的基礎上，向有關中央部委爭取進一步加強有關方面的合作，例如邀請香港的專家加入863計劃和973計劃的管理架構，讓香港的大

學和科研機構的實驗室以「國家重點實驗室」的名義展開工作，以及委派香港的專家參與國家標準制定工作等；及

- 進一步推動內地與香港科研機構和專業團體的合作—內地與香港在許多領域均有共同的發展興趣和合作的潛力，如信息與通訊、中醫藥、物流、汽車及新材料等。香港可與內地的主要合作省市如北京市、上海市、廣東省和深圳市等舉辦更多的科技推廣活動，包括專題研討會、展覽和論壇，為兩地的科研機構和專業團體提供交流溝通的機會，並鼓勵他們開展廣泛的合作。

信息服務

- 建議向內地爭取讓香港企業參與更多內地信息化發展項目，並以香港作為國際性的展覽和交易平台，向世界各地展示和推銷內地信息企業的產品及服務。信息服務業界亦可善用現有的平台，包括CEPA、「泛珠三角區域合作框架協議」及「粵港合作聯席會議」等提供的機遇，積極參與內地的信息化項目；
- 信息服務業界可夥同大學及科研機構爭取參與國家有關信息和數字內容產業發展及標準制定的計劃，藉此了解內地信息技術及數字媒體技術最新的研發重點和市場的發展方向。此外，電子貿易文件服務供應商亦可積極提供更多的增值服務，尤其是發展更多可以令貿易商更便捷地處理中港兩地的貿易文件方案，從而促進兩地電子商務的發展；
- 建議可加強在泛珠三角區域的電信服務合作，包括基礎和增值服務—如果可以讓香港特區的業界早於其他外商在當地提供這些電信服務，以全資擁有的企業提供該等服務，不但加速電信市場擴大，令

兩地的營運商及消費者得到好處，亦有助內地電信商進一步體驗自由市場的營商模式，增強競爭力，為內地電信業未來全面履行入世承諾和開放市場作好準備；及

- 建議業界提升本身的實力，建立品牌形象，發展切合內地需要及針對特定市場的服務，並進一步提升技術及服務水平，以面對內地相對廉價的國產服務競爭。

邀請專家成員意見

- 上文就創新科技及信息服務的國際競爭力的分析是否充分全面及深入？有哪些須補充的地方？
- 上文就創新科技及信息服務在國家「十一五」規劃中的機遇與挑戰的分析是否充分全面及深入？有哪些須補充的地方？
- 上文就創新科技及信息服務在廣東省「十一五」規劃或區域發展中的機遇和挑戰的分析是否充分全面及深入？有哪些須補充的地方？
- 上文就政府及公營機構為進一步鞏固及發展創新科技及信息服務所提出的一系列回應措施是否對題？有哪些策略方向須加以調整？
- 上文就進一步鞏固及發展創新科技及信息服務所提出須進一步研究及考慮的課題是否恰當？

工商及科技局

2006年9月

《「十一五」與香港發展》經濟高峰會

旅遊業

行政摘要

本文是從政府及公營機構的角度初步分析「十一五」規劃與香港旅遊業發展的機遇與挑戰，希望藉此引發社會各界的討論，以便高峰會在未來數月制訂一份務實可行的「行動綱領」。「十一五」規劃綱要提及有關旅遊的要點，包括全面發展國內旅遊，發展入境旅遊，規範發展出境旅遊及旅遊市場秩序、加快旅遊企業整合重組等。「十一五」亦明確「支持香港發展金融、物流、旅遊、資訊等服務業，保持香港國際金融、貿易、航運等中心的地位」。這些經濟活動環環緊扣、相互推動，有助促進旅遊業。「十一五」雖然肯定了香港旅遊業的優勢，但在內地大力發展旅遊業的情況下，香港也要面對許多挑戰，包括與內地和海外地方競爭客源。我們相信香港的旅遊業如何將挑戰轉化成機遇，除要不斷改善本身的旅遊設施和服務質素外，亦需推行其他措施加以配合，例如加強宣傳及推廣以開拓客源，推廣好客文化等。

在重點工作方面，我們認為要增強與內地的「競合」關係，抓緊雙方的合作空間，例如進一步加強策劃及向海外推廣「一程多站」主題式行程以擴大兩地優勢互補、互惠共

贏的效益，以突出香港既是國際都會，亦是內地中轉站的角色。此外，亦可加強人才交流，以香港旅遊業豐富的經驗協助提升內地的服務水平和質量，及相關行業的長遠競爭力。同時，我們亦認為必須配合國家旅遊局推行「誠信旅遊」以提昇旅遊服務質素，和落實執行 CEPA 的措施。

經濟發展及勞工局
旅遊事務署
2006 年 9 月

《「十一五」與香港發展》經濟高峰會

旅遊業

前言

本文是從政府及公營機構的角度初步分析「十一五」規劃與香港旅遊業發展的機遇與挑戰，希望藉此引發社會各界的討論，以便高峰會在未來數月制訂一份務實可行的「行動綱領」。

目的

2. 本文旨在探討「十一五」中有關旅遊發展的規劃綱要，研究特區政府和香港旅遊業界如何迎接有關挑戰及抓緊機遇，以進一步加強與內地在旅遊方面的合作，及推動香港的旅遊業持續發展，鞏固香港作為區內首選旅遊目的地的地位，和配合香港在國際金融、貿易、航運等領域的發展。

背景

(I) 國際旅遊概況

3. 雖然國際旅遊業整體在過去幾年面對着種種的打擊和挑戰，但也能隨着全球的經濟增長而持續發展。根據世界旅

遊組織的資料，全球的旅客外遊數字由 2003 年¹的 6.97 億人次增加到 2004 年的 7.66 億人次，增幅達 10%。然而，面對多項環球的不利因素，如油價上升、禽流感可能蔓延的陰影、海嘯及恐怖襲擊等，2005 年世界全球的旅客數字為 8.08 億人次，相對 2004 年增幅放緩至 5.5%。

4. 根據世界旅遊組織的資料，按入境過夜旅客計算，在 2005 年，第一、二、三大的旅遊目的地分別是法國、西班牙及美國，她們分別接待 7,600 萬、5,560 萬及 4,940 萬過夜旅客。中國近年大力發展旅遊業，2005 年旅客到訪數字在全球排列第四，共接待 4,680 萬過夜旅客，是唯一一個排名十大之內的亞洲國家。香港過去數年也經歷重重挑戰，例如受「嚴重急性呼吸系統綜合症」（「沙士」事件）影響，旅客數字曾經在 2003 年下跌 6.2%，但透過香港各界的合作和努力，由 2001 年至 2005 年，訪港旅客數字仍由 1,370 萬升至 2,300 萬人次，相當於平均每年增長 14%。這顯示本港旅遊業在過去數年面對着環球種種的不利因素和挑戰也能一直穩定和持續增長。在 2005 年訪港過夜旅客達 1,480 萬人次，以人數計算在全世界的國家/地區當中排名第十四。以單一城市計算，香港是排名最高的城市²。

5. 全球不少國家及地方均致力發展旅遊業，積極發展旅遊基建設施，並推出大型旅遊推廣活動，相信未來的情況還會持續。香港在國際旅遊市場上面對來自不少旅遊目的地的激烈競爭，例如新加坡及馬來西亞將會在 2006 年開設專為廉價航空公司而設的機場客運大樓。另外，馬來西亞已加強宣傳「2007 馬來西亞旅遊年」全球推廣計劃。泰國亦推出慶祝泰皇登基 60 周年的「泰國尊貴之邀」旅遊推廣計劃。近年冒起的杜拜已推出 Festival City 的第 1 及第 2 期，整個旅遊項目將於 2006 年 12 月完成。

¹ 2003 年國際整體旅遊業受「嚴重急性呼吸系統綜合症」（沙士事件）嚴重影響

² 在 2004 年世界旅遊組織根據香港整體旅客數字(2,181 萬人次)，把香港列入世界第七大旅遊目的地。2005 年世界旅遊組織修訂統計方法，只根據過夜旅客數字計算目的地的排名。

6. 除了有更多國家及地方銳意發展旅遊業外，環球經濟不斷發展，引發不少新興經濟勢力，因而成為提供客源的新市場，例如中國及印度近年經濟急速發展，外遊旅客持續增長，不同國家都希望爭取這一批新市場的客源。要在這些新興市場佔一席位，香港有需要研究這些市場的需要，制訂合適的市場發展及推廣策略。

(II) 香港旅遊發展

7. 香港歷年發展旅遊業，無論在硬件設施(包括航空網絡、城市基建、旅遊景點等)和軟件配套(包括服務和管理質素、酒店住宿、飲食和購物等方面)都已達國際級水平，是一個相當成熟的旅遊目的地。香港的國際大都會形象，自由開放的氣氛和中西文化薈萃的特質，是在芸芸中國城市中獨一無二的。香港在很多方面，例如時裝、餐飲、電器、科技產品等更是潮流領導者，能吸引不同類型的旅客來港消費購物及遊覽觀光。香港地理位置優越，並擁有國際級的海陸空交通運輸網絡，使世界不同地區的旅客都能便捷地到達香港。同時，香港致力確保訪港旅客出入境方便快捷。現時約 170 個國家的國民可無須簽證來港旅遊七日至 180 天不等。這些都是有利推廣旅遊的社會優勢。

8. 正如上文第 4 段所說，全球不同地區的旅遊活動，均受到經濟或政治的變化、恐怖活動或傳染病等等各種不穩定因素影響。這些因素無可避免也為香港的旅遊業帶來正面或負面的影響。然而，透過特區政府及旅遊業界過去多年努力的發展和推廣，訪港旅客人次屢創新高，整體旅客消費總額也令人鼓舞。2005 年，訪港旅客人次持續增長，升至 2,300 萬人次，較 2004 年增加 7%。訪港旅客人次的增長主要是由海外市場的佳績帶動。長途市場包括歐洲、美洲、澳洲及新西蘭，全部都錄得雙位數字的增幅。例如，與 2004 年相比，來自歐洲、非洲及中東的旅客人次便上升 25%；澳洲及新西蘭更增長 28%。南韓、菲律賓及泰國這些高潛力的短途市場，

表現也相當強勁，旅客人次分別上升 19%、16%及 20%，而新加坡則增長 24%(詳細數字列於附件 I)。

9. 內地的外遊市場增長，由 2004 年的 42%放緩至 2005 年的 7%。雖然如此，2005 年來自內地的訪港旅客仍比 2004 年增長 2.4%，而其他旅遊目的地如馬來西亞、新加坡及泰國則分別錄得 36%、2.5 %及 2.3%的跌幅。2005 年內地旅客到香港人次超過 1,250 萬，佔整體旅客 54%，是香港最大客源市場。2006 年上半年，內地旅客強勁增長 14%，達 670 萬人次。

10. 在《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》(CEPA)下，內地居民訪港的「個人遊」計劃在 2003 年 7 月推出，最初涵蓋廣東省四個城市。至今，「個人遊」覆蓋的城市已增至 44 個，超過 2 億 2 千萬內地居民可透過計劃到香港旅遊(詳細數字列於附件 II)。「個人遊」愈來愈受歡迎，在 2006 年上半年，透過「個人遊」計劃來港的旅客約 316 萬人次，佔內地旅客總數約 48%，其中超過八成來自廣東省。據統計，其他內地旅客以團體旅遊簽注來港的約 11%，探親簽注約 13%，商務簽注約 14%。

(III) 內地旅遊發展

11. 「十一五」第十七章第三節中提及要全面發展國內旅遊、推進紅色旅遊、積極發展入境旅遊，包括合理開發和保護旅遊資源、改善基礎設施、推進重點旅遊區、旅遊路線建設、繼續發展觀光旅遊、開發休閒度假以及專題旅遊和鼓勵開發特色旅遊商品。此外，「十一五」亦提到有關規範發展出境旅遊、規範旅遊市場秩序、加快旅遊企業整合重組的工作。

12. 內地旅遊業發展雖然起步不久，但發展速度舉世矚目。經過 20 年來的發展，內地旅遊產業規模不斷壯大，成為國民經濟中發展速度最快的行業之一，同時也是具有明顯國

際競爭優勢的產業之一。改革開放以來，特別是「十五」期間，內地旅遊產業實施「大力發展入境旅遊、積極發展國內旅遊、適度發展出境旅遊」的市場戰略，旅遊業得到了快速發展，已形成了入境旅遊、國內旅遊、出境旅遊三大市場齊頭並進的發展格局。相對香港而言，內地地大物博，在旅遊資源方面，無論在天然景觀或歷史文化景點更為豐富。個別富特色的城市亦越來越受海外市場垂青。不過，內地二線城市的配套設施很多仍在發展階段。在入境旅遊方面，中國成為了世界上發展速度最快、最具生機活力的旅遊目的地國家。

13. 2005年，內地入境過夜旅遊人數4,680萬人次、創匯293億美元，分別居世界第4位和第6位。在國內旅遊方面，內地已擁有世界上規模最大的國內旅遊市場。2005年，中國國內旅遊人數超過12億人次，國內旅遊收入5,286億元人民幣，佔內地旅遊總收入的69%。國內旅遊業的興旺發達，有力地拉動了內需，促進了消費，帶動了相關產業發展。在出境旅遊方面，內地已成為世界上迅速崛起的新興客源國。中國出境旅遊增長速度已大大高於世界平均水平，成為亞洲第一大客源市場。根據世界旅遊組織的數據顯示，2005年全球旅客超過8億人次，與2000年比較增幅達18%。而根據國家旅遊局的數據顯示，2005年內地居民外遊人數超過3,100萬，較2000年上升超過196%。

(IV) 廣東省旅遊發展

14. 廣東省「十一五」規劃提出以泛珠三角區域合作為契機，推動旅遊業的區域合作；完善旅遊功能配套和基礎設施，推進旅遊業向連鎖經營、規模經營、品牌經營方向發展；積極推進粵港澳在物流、旅遊、金融、仲介諮詢、科技、教育、文化、衛生、資訊、環保和口岸通關等各領域的合作；壯大旅遊業、資訊服務業、房地產業、批發和零售業等有優勢的服務業。其中重點建設的旅遊項目包括廣州國際會展中心二期等會展項目和韶關丹霞山風景區等。

15. 粵港澳三地早於 1993 年成立了「粵港澳旅遊推廣機構」，有系統地向海外市場推廣珠江三角洲的旅遊特色，及發展適合不同市場和不同客群的「一程多站」主題式旅遊路線，如餐飲美食、高爾夫球及消閒娛樂等。廣東省擁有豐富的天然資源及旅遊景點，而且地理位置與香港靠近，在客觀條件上有利與香港進一步發展針對不同客群的「一程多站」主題式路線。

16. 廣東省「十一五」規劃提出積極推進粵港在多方面的合作，包括旅遊等方面。這正好配合 CEPA 的最新措施，即准許香港旅行社以試點形式在廣東省營運「港澳遊」。根據香港旅遊發展局(旅發局)的調查，在 2005 年估計有 915 萬廣東省旅客來港，佔內地旅客總數約七成。當中約 34 萬(3.8%)是以團隊方式來港，其餘大部分是以「個人遊」方式來港。「個人遊」計劃令內地旅客更方便和更有彈性地計劃來港旅遊，特別是鄰近的廣東省居民，他們來港旅遊逗留時間相對較短，但傾向更頻密來港。根據旅發局的研究所得，在「個人遊」實施前，從廣州和深圳來的旅客平均每年來港 1.3 次及 3.3 次；而在「個人遊」實施後，這數字分別顯著上升至 2.7 次及 5.6 次。這些旅客主要來港的目的是購物及娛樂。

挑戰和機遇

17. 由於內地客源對本港的旅遊發展有著舉足輕重的影響，隨著內地加強發展旅遊，香港面對多方面的挑戰。首先，作為本港的最大客源市場，內地的本土旅遊迅速發展，香港須與內地不同省市競爭內地客源，因為本土旅遊對初次旅遊的內地居民而言可能仍是首選。2005 年，內地的本土旅客共 12.1 億人次，比 2004 年增長約一成。預期 2006 年內地的本土旅遊市場將進一步增長。此外，國內逐步開放更多的海外核准旅遊目的地，令內地居民有更多選擇。截至 2006 年 3 月，內地當局批准居民前往外遊的國家數目，已達 81 個，遠比 2000 年的 14 個多。很多其他旅遊目的地都希望在內地這個

龐大的客源市場分一杯羹。隨著多個海外目的地推出前往內地城市的直航航班，競爭會更趨激烈。再者，隨著內地不斷發展旅遊業，內地某些地方或城市，例如上海、深圳等城市可能會成為香港爭取海外客源的競爭對手。

18. 「個人遊」計劃為香港的旅遊業帶來無限機遇，我們應好好把握並研究如何利用「個人遊」提供的便利吸引內地旅客來港。此外，不少內地旅客已到過香港遊覽，我們需進一步提升香港的吸引力(包括景點建設及服務質素等)，吸引內地旅客一來再來。內地旅客雖然不斷上升，但作為一個國際化的旅遊目的地，過份依賴單一市場或會為旅遊業的發展帶來隱憂。所以，我們在努力增加內地旅客市場佔有率的同時，亦要維持多元化的市場組合。

19. 香港特區與內地都是彼此的第一客源市場。香港特區作為內地重要的門戶城市，去年有接近 400 萬海外旅客（包括商務和休閒旅客）經香港進入內地。因此，香港特區與內地旅遊的一個重要合作目標就是促進兩地客源互動。在二零零六年，《內地和香港特別行政區間航空運輸安排》（《安排》）的檢討在多方面都取得重大突破。在《安排》下，香港特區連接內地不同城市的航線會由 11 條增至 56 條，覆蓋絕大部分內地主要城市及旅遊熱點如西雙版納等，使更多旅客可以直航來回香港。《安排》將加強香港特區作為航空樞紐的地位，吸引更多外地旅客經香港特區來往內地，有助兩地旅遊業開拓新行程，加強兩地發展「一程多站」旅遊路線的優勢。然而，隨著內地經濟活動不斷擴張，內地與海外的直航航線增加，長遠而言令香港作為進入內地的航空中轉站的角色逐漸淡化。香港如何可以爭取成為海外旅客遊覽中國必到的旅遊地點，也是我們的一大挑戰。

20. 香港擁有一套制度監管本地的旅遊服務，包括法定的發牌制度及守則。然而本港的內地旅客市場出現了一些不良的商業行為：零團費或負團費、旅遊購物回扣，及旅行社不

發工資予導遊等。在這些情況下，兩地的旅行社為了增加利潤，強迫內地旅客在出遊時購物，引起投訴，致令旅客對兩地旅遊業界失去信任，更影響他們隨團訪港的信心。為了加強旅行社和從業人員的規範管理，國家旅遊局在多方研究後作出了應變措施，第一是按現有法規來整頓內地旅遊市場；第二是在全國開展「誠信旅遊」，要求旅行社、旅遊商店及相關行業誠信經營；最後是引導旅客理智消費。在國家旅遊局大力推行「誠信旅遊」及要求保障旅客的權益下，我們認為香港需研究如何配合國家旅遊局的政策(參閱以下第 38 段)。

21. 在 CEPA 最新階段的放寬措施中，允許在廣東省的香港獨資或合資旅行社，申請試點經營廣東省居民前往香港、澳門的團隊旅遊業務。這項措施可讓本港業界開拓新的業務領域，同時把他們較成熟的企業管理及人才培訓模式，引入內地，逐步提升整體的旅遊服務素質。

政府及其他界別的回應/行動

(I) 投資旅遊基建

22. 香港擁有先進的國際機場、連接全球的航空及航運網絡、四通八達的道路及軌道網絡、和非常便捷的公共交通服務。這些作為國際都市必須具備的基建，不僅成為香港保持發展經濟的優勢，亦提供了我們不斷發展及推廣旅遊的基本條件。香港多年來致力開拓國際客源市場，以保持多元化的市場組合，吸引世界各地的旅客來港。為了維持香港對內地及其他旅客的吸引力，特區政府近年加大力度，投資了多項旅遊新項目和改善現有的熱門旅遊點，務求令旅客耳目一新。香港迪士尼樂園已在 2005 年 9 月開幕，並於今年暑假再增設三個新項目包括「馳車天地」、「幸會史迪仔」和「UFO 地帶」。香港濕地公園亦已在 2006 年 5 月開幕，這是一個老少咸宜，寓教育於娛樂的綠色旅遊設施。而昂坪 360(即昂坪纜車及昂坪市集)亦會於稍後開幕。此外，「幻彩詠香江」第

二期已於去年聖誕期間推出，範圍涵蓋維港兩岸 33 幢建築物，廣受旅客及市民歡迎。

23. 在改善現有景點方面，已完成的計劃包括西貢海濱美化工程、鯉魚門的改善項目、中西區改善計劃以及政府與私營機構合作的星光大道。尖沙咀海濱長廊及赤柱海濱的美化工程正在進行中，將分別於 2006 及 2007 年完成。此外，山頂改善計劃及尖沙咀東部的交通接駁系統的工程已經展開，預計在 2007 年完成。至於籌劃中的項目，則包括配合海洋公園重新發展計劃的香港仔旅遊發展項目。該重新發展計劃將於今年展開，主要是把具有 29 年歷史的海洋公園重新發展為全球首屈一指的海洋主題公園。政府亦正從法律、財務、運作模式及制度各方面，考慮海洋公園有關發展酒店的建議。該項發展將有助進一步提升海洋公園的吸引力和吸引旅客延長逗留時間。此外，我們亦計劃進一步改善鯉魚門的海旁設施以及在尖沙咀興建露天廣場。

(II) 旅遊推廣

24. 旅發局有豐富的經驗和完善的國際網絡去推廣旅遊。為確保香港的旅遊業保持優勢及客源多元化，旅發局根據其市場調查，制訂以推廣多元化客源組合為目標的市務推廣計劃，重點針對 16 個主要市場，包括內地、日本及其他不同地區的國家及地方，它們合共佔整體訪港旅客人次約 93%。根據過去的調查及研究，我們鎖定了家庭及商務客群為高潛力的客群。商務旅客當中有很多更是高效益的會議、展覽及獎勵旅遊客群(行內稱 MICE)。旅發局希望能把握本港作為內地門戶城市的優勢，鞏固香港作為首選會議及展覽地點的地位，同時亦為成功落實在港舉行的活動及盛事進行廣泛宣傳，以提升香港的形象。為增加商務客群對本港旅遊業的貢獻，旅發局以「精采香港旅遊年」全球推廣計劃及多項大型活動作為平台，鼓勵商務旅客延長留港、與伴侶同行、重臨本港觀光及增加在港消費。旅發局亦與航空公司合作，並借

助針對商務界別的傳媒機構和企業資料庫，特別向有意訪港的商務旅客推廣。旅發局更針對這客群對方便快捷的資訊的需要，特別開發以隨身電子手帳下載香港旅遊資訊的服務。在 2006 年首半年，各個主要客群的增長均令人滿意，與去年同期相比，過夜商務旅客人次增加 9.9%。

25. 此外，旅發局不斷加強在內地及其他海外地方的宣傳，並與旅遊業界合作，進一步拓展內地「個人遊」及高潛力的二線城市，來自內地的自助旅遊人士中，部分是持簽注來港進行商務活動或探親的旅客，而大部份則屬於「個人遊」類別。旅發局一直致力鼓勵各類自助旅遊人士來港觀光。旅發局於 2006 年 4 至 5 月在新開放「個人遊」的城市舉行業界和媒體說明會，宣傳有關以「個人遊」形式赴港旅遊的資訊。旅發局致力為實施「個人遊」的城市的居民提供旅遊資訊，包括本港的口岸資訊、交通安排和消費購物須知等，以供他們計劃行程時參考，選擇最適合來港的日期及安排。旅發局印製的「中國公民以個人身份赴港出發前須知」和「香港購物及餐飲消費錦囊」小冊子已在有關公安部辦證廳發放，供前往辦證的旅客取閱。為加強向當地居民宣傳「個人遊」，旅發局於當地主要報紙刊登廣告，宣傳「個人遊」的政策和便利性，更與航空公司和當地旅行社合作推出一系列適合個人遊的旅遊行程。為推廣自助旅遊，旅發局亦多次舉辦業界考察團，以及傳媒和旅遊業簡介活動。

(III) 兩地合作發展

26. 發展及推廣「一程多站」旅遊路線是香港特區與內地旅遊合作的重點項目之一。粵港澳三地早於 1993 年成立了「粵港澳旅遊推廣機構」，有系統地向海外市場推廣珠江三角洲的旅遊特色，及發展適合不同市場和不同客群的「一程多站」主題式旅遊路線，如餐飲美食、高爾夫球及消閒娛樂等。由於泛珠三角區域內的旅遊資源十分豐富，各省有不同的旅遊特色和優勢，香港特區希望能與泛珠區域內不同省市

合作，利用區域內豐富的資源和景點，策劃及推廣不同的主題行程，將粵港澳的合作概念擴展至泛珠三角區域，為海外旅客提供更多選擇，迎合他們不同的需要和興趣。今年六月，乘著第三屆泛珠論壇在雲南舉行，特區政府與雲南省達成了共識，合作設計及發展主題式「一程多站」旅遊路線，以吸引更多長途市場特別是歐美的旅客取道香港，再赴雲南旅遊。同時，研究開通香港至麗江的直達航線讓香港航空公司經營，以促進客源互動。

(IV) 提高服務水平

27. 在監管旅遊服務質素方面，我們依賴一個法定的發牌制度規管經營到港及外遊服務的旅行代理商，並輔以由香港旅遊業議會(議會)執行的日常自律規管工作。為確保接待到港旅行團的導遊達到一定的資格及服務水平，議會於2004年7月全面推行「導遊核證計劃」，要求導遊完成培訓，考核合格才可獲發「導遊證」，而議會亦同時要求旅行社必須聘用持證導遊。

28. 為保障旅客的消費權益，旅發局於2001年推行了「優質旅遊服務計劃」，可協助零售及飲食業界提升整體服務水平。這計劃透過對每年參與商戶的評審，確保他們達到優質服務的標準。旅發局打算擴展此計劃以涵蓋更多旅遊相關行業。另外，為保障對團體旅客在本港旅行代理商安排下購物的消費權益，議會於2002年2月開始實施「十四天百分百退款保障」計劃。根據議會的指引，旅行代理商必須先向議會登記安排旅客前往購物的店鋪成為「登記店鋪」，才可安排旅客前往購物。同時，這些「登記店鋪」亦須承諾提供「十四天百分百退款保障」。團體旅客在旅行代理商安排下購物，如有任何不滿而需要退貨，只要符合有關條件，有關店鋪必須作出百分百退款。議會更於2005年4月推出「登記店鋪記分制度」，對違反承諾的店鋪作出記分。當有關店鋪被記分累積至指定數額，議會將暫停或取消其登記。針對近來旅客的投

訴，我們相信這些保障措施有檢討和加強的必要，以促進內地旅客在港「精明消費」。

(V) CEPA 提供新機遇

29. 香港業界已可把握 CEPA 的優惠，在較低的門檻下打入內地市場，營辦境內遊服務。政府不時與業界溝通，了解他們對打入內地市場的看法和意見。此外，政府亦正向國家旅遊局了解 CEPA 最新階段措施(參閱 21 段)的准入細節，包括審批的機制和營運的要求，希望令香港業界更有把握，達到國家旅遊局的法規和其他有關的要求，爭取於 2007 年 1 月打入廣東外訪旅遊市場。

建議

30. 請各專家成員就以下的建議提供意見及其他值得考慮研究的課題。

(I) 保持客源多元化

31. 要使香港的旅遊業持續發展，及減低依賴單一客源而帶來的風險，我們需要確保客源多元化。為此，旅發局根據其市場調查，制訂有效的市務推廣計劃，在針對主要市場的同時，亦隨著外圍環境的發展趨勢而拓展新市場。在致力保持國際金融、貿易和航運中心的地位及發展與內地合作的同時，香港可創造更有利的環境及條件發展旅遊，吸引更多旅客，鞏固我們作為區內首選旅遊目的地的地位。憑我們豐富的國際經驗，我們希望不但可以把外國旅客帶進內地，也希望有機會把內地旅客帶到海外，以充份發揮香港獨有的優勢和擔當我們作為內地與國際旅遊市場的橋樑的角色。

(II) 兩地合作

32. 香港與內地在地理上互相緊接，但兩地在社會環境、文化活動等等都有着許多不同之處，可以互補不足，令兩地不同的優勢得以更全面的發揮。因此，我們認為增強與內地的「競合」(競爭合作)關係，抓緊雙方的合作空間，擴大兩地優勢互補、互惠共贏的效益是很重要的。

33. 不少省市的旅遊資源十分豐富，但在硬件和軟件兩方面的發展步伐不一，個別省區希望引入香港的資金和管理經驗，促進有關方面的發展，從而進一步推動整體的旅遊發展。香港可以利用本身的經驗和優勢及結合內地不同地區、不同省市的豐富資源和景點，與內地合作策劃及向海外推廣「一程多站」主題式行程，為海外旅客甚至區內的內地旅客提供更多行程的選擇，迎合他們不同的需要和興趣。

34. 這個合作概念可以進一步加強區域合作。除了珠三角地區外，泛珠三角區域更具發展潛力。泛珠三角區域的旅遊發展步伐拉近，將更有利發展和推廣「一程多站」旅遊產品。我們可參考於本年六月與雲南達成的合作協議，並依循這方向，視乎個別省區的發展情況，與各省區適當地研究可合作的範疇，並展開有關討論。香港亦可安排泛珠區域內業界互訪，包括旅行社及酒店等，以增進彼此對經濟情況及發展潛力方面的了解，讓業界考慮投資和開拓商機。在人才交流方面，內地的服務質素和旅遊設施管理仍有改善空間。香港業界及大專院校可與內地分享旅遊業管理經驗，進行人才交流及培訓。我們會繼續鼓勵香港旅遊業議會、香港酒店業界及兩所專門提供旅遊培訓的大學，研究和發掘相關的培訓交流機會。相信有關工作會有助提升內地的服務水平和質量，及相關行業的長遠競爭力。此外，我們認為政府可發揮橋樑角色，促進香港業界與內地有關單位溝通，加強了解。

35. 在聯合海外推廣方面，旅發局在短期內主要會沿用粵港澳的推廣平台，選擇合適的海外推廣活動，邀請泛珠三角區域省份參與。長遠而言，旅發局希望能與個別省份商討，以完善合作機制，務求更有效地協調多邊的聯合推廣工作。同時，旅發局會繼續與各省旅遊局保持緊密聯繫，互相交換旅遊資訊。現時，旅發局已透過其網站發放很多旅遊資訊，及透過專為旅遊業界而設的網頁，發放相關的資料及統計數據，以協助他們安排及推廣其訪港的旅遊產品。旅發局可繼續透過這些渠道向兩地的旅遊業界廣泛發放有關香港的旅遊資訊。

36. 此外，旅發局打算不時檢討其在內地的宣傳推廣策略，及設計旅遊產品以迎合不同區域的旅客的需要及口味。旅發局過去幾年曾因此強化了其在內地的宣傳推廣策略，並計劃把已鎖定的 30 個重點城市安排優次，進行更針對性的推廣。例如在廣東省及珠三角區域，宣傳重點則著重最新的購物餐飲資訊，鼓勵週末期間悠閒消費；在華東及中地區的宣傳則較為著重宣傳多元化及大都會體驗、優質的旅遊消費行程及家庭遊；而在較北及較遠的城市則著重香港的歷史文化、消費保障及與航空公司合作推廣的行程套餐等。

(III) 充份利用 CEPA 機遇

37. CEPA 為香港開拓不少商機及發展機會。我們的目標是加強推廣 CEPA，鼓勵業界把握 CEPA 新措施帶來的機遇，包括進入內地市場以試點形式在廣東省營運「港澳遊」，向內地業界和旅客展示香港的專業品牌，加強交流，為內地旅客提供更多元化和富特色的旅遊產品，讓消費者有更多選擇，從而引入良性競爭，有助內地旅遊市場的運作。

(IV) 誠信旅遊

38. 我們認為特區政府及香港旅遊業界應積極配合國家旅遊局推行的「誠信旅遊」，提升整體的旅遊質素，促進香港旅遊業的持續發展。我們可考慮從多方面着手，包括：

- (a) 增加內地訪港旅客對消費權益的認識，提昇保障措施的透明度，加強在境內外的宣傳。
- (b) 配合國家旅遊局就合同規範化方面的工作，讓旅客清楚了解旅遊行程、住宿及各項收費項目，鼓勵旅客理智消費。
- (c) 敦促香港旅遊業議會積極宣傳和執行「十四天百分百退款保障」，並加快檢討如何改善「登記店舖記分制度」，以進一步保障旅客消費權益。
- (d) 要求香港旅遊業議會積極跟進旅客投訴，嚴懲違規旅行社。議會已與國家旅遊局加強聯繫，通報有關投訴。
- (e) 旅發局積極宣傳和推行「優質旅遊服務計劃」，以助旅客識別可信賴的零售商及餐館；並擴展計劃以涵蓋更多旅遊相關行業。
- (f) 促進旅行社及酒店業界的溝通，提升酒店房間供應和房價的透明度，務求令市場運作更順暢。

39. 以上的工作需要特區旅遊業和相關業界的大力支持，才可收最大的協同效應。香港社會不同的行業息息相關、相互影響。「十一五」支持香港保持國際金融、貿易、航運等中心的地位，有助帶動其他行業包括旅遊業，產生循環不息的正面效應。特區政府會作出協調和多方配合，為業界提供更有利的營商環境和條件，同時配合國家整體的經濟發展和規劃，使兩地的旅遊業可持續穩健地發展，互惠共贏，聯手在全球的旅遊發展佔領先的地位。

邀請專家成員意見

- (a) 上文就旅遊業的國際競爭力的分析是否充分全面及深入?有哪些須補充的地方?
- (b) 上文就旅遊業在國家「十一五」規劃中的機遇與挑戰的分析是否充分全面及深入?有哪些須補充的地方?
- (c) 上文就旅遊業在廣東省「十一五」規劃或區域發展中的機遇和挑戰的分析是否充分全面及深入?有哪些須補充的地方?
- (d) 上文就政府及公營機構為進一步鞏固及發展旅遊業所提出的一系列回應措施是否對題?有哪些策略方向須加以調整?
- (e) 上文就進一步鞏固及發展旅遊業所提出須進一步研究及考慮的課題是否恰當?

經濟發展及勞工局
旅遊事務署
2006年9月

主要客源市場訪港旅客數字

市場 / 年份	2004 年	2005 年	2006 年 1-6 月	2006 年 1-6 月客源市場佔整體旅
內地 與上年同期比較	12,245,862 (+44.6%)	12,541,400 (+2.4%)	6,706,392 (+14.0%)	55.0%
台灣 與上年同期比較	2,074,795 (+12.0%)	2,130,565 (+2.7%)	1,039,810 (+2.4%)	8.5%
北亞 與上年同期比較	1,665,440 (+34.8%)	1,853,328 (+11.3%)	959,447 (+8.6%)	7.9%
南亞及東南亞 與上年同期比較	2,077,684 (+52.8%)	2,412,974 (+16.1%)	1,239,319 (+11.0%)	10.2%
美洲 與上年同期比較	1,399,572 (+51.2%)	1,565,350 (+11.8%)	786,723 (+4.6%)	6.5%
歐洲、非洲及中東 與上年同期比較	1,379,992 (+45.8%)	1,725,552 (+25.0%)	888,619 (+9.7%)	7.3%
澳洲、新西蘭及南太平 與上年同期比較	483,247 (+57.8%)	620,217 (+28.3%)	318,115 (+9.5%)	2.6%
訪港旅客總數 與上年同期比較	21,810,630 (+40.4%)	23,359,417 (+7.1%)	12,197,245 (+11.1%)	100%

註：在（）內數字代表與上年同期比較之增長

資料來源：香港旅遊發展局

「個人遊」覆蓋城市人口

時間	「個人遊」覆蓋城市	人口 (億)
至 2005 年 10 月底	34 個 (至 2005 年 10 月底, 「個人遊」覆蓋 34 個城市, 包括廣東省(所有 21 個城市)、北京、上海、天津、重慶、南京、蘇州、無錫、杭州、寧波、台州、福州(市直轄區)、廈門及泉州)	1.7
自 2005 年 11 月	38 個 (自 2005 年 11 月 1 日開始, 「個人遊」進一步擴展到大連、瀋陽、成都及濟南共四個城市)	2
自 2006 年 5 月	44 個 (自 2006 年 5 月 1 日開始, 「個人遊」進一步擴展到泛珠省會城市包括江西省南昌、湖南省長沙、廣西省南寧、海南省海口、貴州省貴陽及雲南省昆明)	2.2