
創建香港在粵港澳大灣區中的新優勢

— 開拓新路徑、把握新機遇



課題組

封小雲教授（組長），葉嘉安教授，米高·恩萊特教授，張家敏先生

秘書處

馮氏集團利豐研究中心

電話：23002470

目錄

序言	1
第一節 香港在粵港澳大灣區中現存的比較優勢與主要經濟功能.....	11
I. 目前香港在大灣區區域中的經濟角色與定位.....	12
1、城市群中對外經濟聯繫之地理節點與對外總部集聚地.....	12
2、資本運營、配置中心與首要城市.....	14
3、珠三角地區高端產業發展的物流配置樞紐.....	16
4、粵港澳區域的高端消費市場.....	17
II. 世界政經巨變和重大疫情衝擊下，大灣區內地區域空間格局的變化和進展.....	18
1、基礎設施建設與新基建：重塑區域時空格局.....	19
2、國際科技創新中心和國家綜合性科學中心的推進，珠三角製造格局發生重大變化.....	21
第二節 打造香港在大灣區合作中的新競爭優勢和新經濟角色.....	23
I. 擴展、延伸香港在大灣區中的現有存量優勢.....	25
1、確立香港在大灣區建立新時代全面開放新格局進程中的標杆性城市功能.....	25
2、建立大灣區“一帶一路”的功能性平台，強化香港作為大灣區、中國與東盟之間的經濟橋樑和樞紐。擴展香港在大灣區的全球供應鏈樞紐功能.....	28
3、放大香港國際航空物流樞紐功能，打造大灣區中的航空大都市.....	33
II. 打造香港新的增量優勢，推動香港新產業的發展.....	37
1、確立大灣區國際科創中心與科技集群的核心層地位，發揮原始創新之主導、核心功能（科技創新的0-1突破），建設大灣區國際頂尖科技資源的集聚中心....	37
2、強化與珠三角地區實體產業的聯繫，提升香港的生產性服務產業高端鏈條，重塑香港在大灣區產業鏈條優勢（把0-1擴展到大灣區的1-100迭代）.....	43
3、大力鼓勵香港創業活動，完善本土創新科技產業鏈條（由創業企業發動的1-10、1-50），發展香港本土新興產業，孕育香港本土的大型科技企業.....	45
4、創建服務、提升香港本土經濟優勢的金融新功能.....	49
第三節 共建大灣區共同市場.....	52
1、提升大灣區市場一體化水準，促進資源要素跨境自由流動.....	52
2、大灣區的規則對接與大灣區統一的市場標準.....	52
3、充分發揮大灣區各種區域合作平台的作用.....	52
結束語.....	54
鳴謝.....	55

序言

馮國經博士

大灣區研究督導委員會主席、2022 基金會主席暨大珠三角商務委員會主席 (2004-13 年)

2021 年 4 月 7 日

邁向第三次重大轉型

香港的經濟發展再一次來到重要的轉折，可以說，這是香港在二戰後所經歷的第三次重大轉型。這次的經濟轉型將引領我們更好地邁向本世紀中葉，而當中至為重要的因素，仍是中國。

1949 年後，中國與西方國家關係疏離，香港當時迅即從專注中國貿易的轉口港轉型為專攻歐美消費市場的製造基地。三十年後，國家實行改革開放，成為全球的生產中心，而香港也把握了這次機會，將製造業中勞動密集的生產工序迅速移入內地，香港從而升級轉型為全球的供應鏈管理者、服務提供平台和國際金融中心。

如今，中國在“十四五”時期加快構建“雙循環”新發展格局¹，進一步拓展和開放國內市場。與此同時，作為《區域全面經濟伙伴關係協定》(RCEP)²的創始成員，中國經濟進一步與世界經濟增長最快的亞太地區緊密融合。

面對新環境下的挑戰與機遇，香港也找到新的發展路徑，在拓展龐大的內地市場外，也同時協助國家強化與世界的相向連繫。香港身處於得天獨厚的有利位置，扮演著促進國家內外循環的橋樑角色。我深信，這個令商界振奮的角色正是香港第三次經濟轉型的核心動力。

在全球經濟出現前所未遇的巨變中扮演好上述的橋樑角色，可確保香港繼續作為內地、亞太地區以至世界各地的重要商貿城市。這不僅有利香港的工商業發展，也關乎整個香港社會能否開創一個穩定和繁榮的未來。

經濟機遇之門已經敞開，香港能否把握時機並啟動新一輪轉型，完全取決於我們自己。正如四十年前，我們能適時把勞動密集型生產線從香港轉移到珠三角一樣。

¹ “雙循環”是指以國內市場為主體、國內國際雙循環相互促進實現中國的經濟發展。它是“十四五”規劃（2021-25 年）確定的重要發展方向。來源：利豐研究中心

² 《區域全面經濟伙伴關係協定》，簡稱 RCEP，包括 10 個東南亞國家聯盟（東盟）成員國，以及中國、日本、韓國、澳洲和新西蘭。它是世界上最大的多邊貿易協定，涵蓋了世界三分之一的人口和國內生產總值

大灣區研究項目

在這一背景之下，2022 基金會從企業界的角度推出大灣區³研究的第二份報告。這項研究於三年前展開，著重分析香港及在這裡運營的國際企業面臨的機遇。

2019 年我們完成了大灣區研究的第一份報告。該報告由米高·恩萊特教授 (Prof. Michael Enright) 擔任主筆。恩萊特教授是研究香港和珠三角競爭力的專家，他帶領一支國際研究隊伍以國際視角考察大灣區的發展。

第二份研究報告，我們邀請來自廣東的封小雲教授擔任主筆。她是大灣區研究的專家，由她來分析香港在大灣區中的地位以及香港在大灣區內深層次經濟互動中獲得的機遇。香港的葉嘉安教授和張家敏先生從香港自身發展的角度提供了他們的專業見解，而恩萊特教授則重點檢視大灣區與東盟的聯繫，研究香港在此區域經濟上的角色。

持續的新冠疫情雖然影響著全球的跨境商貿交往，但卻沒有改變這項研究關於大灣區的整體結論，而在這一全球增長最快的大型經濟體謀劃新藍圖之際，香港作為大灣區的一員，將扮演著不可或缺的角色。

隨著去年十一月 RCEP 的簽署，這區域將會持續帶來更大的貿易與投資增長。十年內，亞洲有望貢獻全球一半以上的消費增長。⁴ 根植於此的全球供應鏈很快將會為亞洲 30 億中產階層服務。

香港作為一個經濟體，又一次幸運地在合適的時間、合適的地點，扮演著核心的角色。

在香港其他商界同仁的贊助和項目督導委員會⁵的鼎力指導下，我很榮幸地參與這項民間研究。我們非常感謝所有委員會成員的寶貴建議、投入和多方面付出。督導委員會也對教授們獨到的分析與極具啟發性的建議表示感謝。

我們的報告認為，香港作為大灣區的一員，可以在七個重要領域拓展和延伸其現有的競爭優勢，並為促進未來經濟的增長擔當新的角色。我會在之後的篇幅中闡述這些建議。

³ 粵港澳大灣區（大灣區）是指由香港和澳門兩個特別行政區和九個廣東省內城市組成的城市群。廣東省內九個城市包括廣州、深圳、珠海、佛山、惠州、東莞、中山、江門和肇慶，是大灣區的內地組成部分，又稱珠江三角洲經濟區（珠三角）。這一概念在中國“十三五”規劃（2016-2020 年）期間提出。2019 年 2 月中央發佈《粵港澳大灣區規劃發展綱要》，正式開展大灣區建設。來源：利豐研究中心

⁴ Asia's Future is Now, McKinsey Global Institute 2019 年所做的報告，第 15 頁

⁵ 督導委員會成員及贊助單位名單請參閱本報告第 55 頁

香港回復穩定

早在兩年前第一份報告舉行商務發佈會之前，督導委員會就已經意識到，鑑於大灣區內地區域的經濟在急速演變，我們需要儘早開展第二階段的研究。但是，很少人能預計，整個世界形勢以及香港自身，亦發生了重大而急速的改變。

過去兩年，全球各地方，都出現了反覆折騰與不確定性。我們經歷著數碼革命、政治衝擊、貿易戰、緊張的地緣政治局勢。此外，氣候議題頻仍，更在 2020 年初，爆發了世紀疫情。

各種原因導致的社會動盪席捲全球多地，社交媒體亦助長和放大了抗議活動的影響，這情況在香港也不例外。2019 至 2020 年的香港社會動盪有諸多根源，包括不斷擴大的貧富差距、長期高企的房價以及缺乏有成就感和有理想回報的工作機會，而後者對年輕人影響尤甚。

中美這兩個世界上最大的經濟體，同時也是香港兩個最大的經濟夥伴，其分歧對香港帶來直接的衝擊。而社會混亂的後果之一，是中央出台了《港區國安法》（國安法），以防止顛覆國家行為發生、維護香港社會穩定。

隨著國安法的實施和隨之的改革，秩序得以恢復，香港社會重新穩定下來。法制保障下的公共安全和社會穩定，是香港經濟重新出發的必要條件，同時也是維護國際商界信心的基石。經濟發展能夠促進社會穩定，而我相信，社會穩定也會為香港實現第三次經濟轉型提供必要的基礎。

重新聚焦外向發展

香港一直是一個外向型經濟體，每年對外商品和服務貿易額相當於內部生產總值的三倍多。我們的面積雖小，卻長期在國際業務和中國的經濟發展中起著重要的作用。

但是，基於種種原因，香港近些日子更為內向。而我相信，我們可以通過重新聚焦外向發展，來找到提高我們競爭力的新途徑，並以此創造更多機會並促進香港的繁榮發展，為我們提供了一個更好的環境，來解決我們面對的長期挑戰，也為我們年輕一代提供一個有希望的未來。

十分明顯，大灣區對我們未來的發展至關重要。四十年前，香港和珠三角的經濟互動，創造出“世界工廠”，也成就了香港的第二次轉型，提高了深圳河南北兩地的生活水平。同樣幅度的成就也成為大灣區未來發展的願景，我對大灣區將來的發展充滿信心，她將在過去取得驕人成績的基礎上，再創輝煌，成為數碼時代富裕而充滿活力的世界領先城市群。

置身充滿活力的地區

內地經濟正高速發展。正如我們的報告所描述，大灣區內地區域順應國家和區域政策進展，結合國內戰略重點的轉向和新的外部現實條件，調整著自己的經濟發展方向。

廣東省政府在基礎設施上的新規劃，將大灣區主要城市之間的交通距離縮短至一個小時之內，而城市間直通地鐵的建設和磁懸浮列車的規劃，也將把深圳和廣州建設成爲一個巨型的都會。

大灣區內地城市的超級交通連接，將使擁有 6 千 5 百萬朝氣蓬勃的高端消費者的珠三角市場進一步融爲一體，其人均國內生產總值已經接近內地人均水平的兩倍。對於香港來說，這意味著身邊有一個相當於法國人口數目的市場。

交通連接還將進一步提高珠三角港口群的國際競爭力，並會建成一個客貨運領先世界的機場群（對此我會有更詳細的論述）。同時，新的數碼基礎設施的建設也全面展開，支撐起智慧城市、人工智能和先進製造業的發展。從深圳這個世界一流的數碼製造平台，只需乘坐 15 分鐘高鐵，就可以直達九龍。

廣州和深圳正聯手在大灣區建設國家最重要的國際科技創新和科學發展中心，涉及的研究領域包括新材料、生命科學、地球物理和能源。

在疫情發生後的極短時間內，珠三角就已經成爲一個全球最重要的防疫物資和醫藥產業基地。

調動既有競爭優勢

隨著內地的進一步改革開放，香港的既有優勢將能爲大灣區的發展作出更有價值的貢獻。這些優勢包括我們作爲國際金融中心、地區總部匯集地、珠三角高端產業物流樞紐以及大灣區高端消費市場。香港世界一流的專業服務能力更協助珠三角企業“走出去”，開拓海外市場，而 RCEP 的簽署進一步加快了這一趨勢的進程。

我們的報告認爲，香港的這些優勢根植於我們的法律法規制度性基礎設施、開放的經濟體系和兼備東西商業文化的“軟實力”。而廣泛的海外網絡和國際規範更能讓香港按國際標準經營運作。

這些獨特優勢是香港 160 多年的歷史沉澱積累，絕非可以在另外一地一蹴而就。這一獨有資產，更受到“一國兩制”方針的維護。自 1997 年開始成爲香港特別行政區成立的基石，並受到《基本法》的保障。而“一國兩制”方針，貫徹於中央政府 2019 年爲大灣區規劃的建設藍圖中。

報告還強調了香港的其他優勢，包括我們與內地和與世界市場聯通的基礎設施、我們在全球供應鏈中的主導地位、我們培養和吸引全球人才的能力以及世界級的公共服務、大學、國際學校和醫院等。

我們必須謹記這些競爭優勢，因為我們需要將其重組打磨，來實現香港的第三次轉型。在不斷變化的外部環境中，這些優勢是香港開創未來的堅實基礎，指引香港找到新的競爭途徑及創造更多價值。

我們的報告指出，這些新的發展途徑可以是進入新的產業、提供新的服務、採取促進貿易發展的融資新戰略，也可以是香港公司在珠三角新興科技產業鏈中承擔新的角色。當然，我們還需要確保香港的教育體系、技能培訓和專業服務能跟上時代的步伐，符合數碼時代新競爭環境的需要。

香港利用既有優勢，拓展在整個大灣區的角色

我們的報告深入探討了香港如何利用既有優勢，從而拓展其在大灣區的角色，這主要有以下三點：

1. 香港發揮標杆性城市功能，引領大灣區建成先進的開放型經濟體

“一國兩制”保留了我們的市場經濟體系和開放型經濟特質，讓香港能夠在大灣區起到領導作用。我們可以成為整個大灣區建設先進的開放區域的基準城市，讓大灣區成為引領中國與全球市場進一步融合的先鋒。

大灣區一直是中國改革開放的“實驗室”。而這一功能主要是通過與香港進行市場化的互動來實現。新一輪的開放涉及到制度、法律法規和標準的轉變，是更複雜、更高層次的制度性開放，而香港的經驗則在這一輪更具挑戰性的改革中具有更大的價值。

香港是大灣區城市群中唯一具有全球一流開放水準和全球商業網絡的經濟體。在全球營商環境、互聯互通水準、經濟自由度和貿易物流效率、經濟競爭力等多個國際評估中名列前茅。

香港應引領大灣區先行一步，建立與國際市場接軌的公平競爭規則，在大灣區形成互聯互通和世界一流的營商環境，引領大灣區建立高水平的全面開放經濟體系。

香港更要破除外循環進入內循環的障礙，讓香港工商界通過國際認可的國民待遇，進入大灣區的內循環。推動內地市場與國際市場的一體化，形成內外統一的大灣區市場和內外循環的良性發展新格局，為中國新一輪的制度性開放做出貢獻。

2. 建立大灣區“一帶一路”的功能性平台，強化香港作為大灣區、中國與東盟之間的經濟橋樑和樞紐，擴展香港大灣區全球供應鏈樞紐功能

報告指出，全球供應鏈與國際經貿的重心，正從太平洋兩岸轉移至歐亞大陸與印度洋，更延展至非洲，成為中國“一帶一路”戰略提出的基礎。香港在國際貿易與物流運輸中的資本籌集、運作和調配能力以及高端專業服務的提供優勢，亦應該從太平洋兩端供應鏈，延伸至“一帶一路”廣大區域。

順應上述發展，香港應發揮其國際貿易、物流樞紐優勢，在更大規模上把中國製造、珠三角製造的潛力，與全球市場密切聯繫起來，重點拓展以下五大功能：

- 1) 拓展香港國際資本、金融中心功能，處理更廣泛區域內從項目融資到國際支付在內的所有金融活動；
- 2) 拓展香港作為中國企業走出去的海外地區總部和海外企業的籌資和市場拓展地區總部的功能；
- 3) 拓展香港作為高端服務業的全球先進服務業聚集地的功能；
- 4) 拓展香港作為知識中心和專業人才培訓中心的功能（為“一帶一路”國家提供專業服務、供應鏈管理的知識、港口、機場、鐵路提供管理人才以及專業服務人才培訓）；
- 5) 成為國際仲裁中心，協助中國推進經濟全球化。

香港應該延伸現有角色，致力成為供應鏈的樞紐和數碼化“協調中心”，在工廠、物流運營商、港口和機場之間建立起必要的技術和區塊鏈界面，並進行經營管理。貿易融資亦應該成為一個重要元素，關於這一點我稍後會做進一步詳述。

東盟應是大灣區擴展“一帶一路”的首要區域。在上述全球供應鏈的變化格局中，東盟扮演著關鍵的角色。東盟是世界上最富活力的經濟體，擁有 6.5 億總人口和 3 萬億美元的地區生產總值（2018 年）。去年十一月簽署的《區域全面經濟夥伴關係協定》（RCEP），讓東亞、東南亞與大洋洲即將聯成全球最大的共同市場，東盟將成為中國更重要的經濟夥伴。而香港與東盟經貿、人文聯繫歷史悠久，應當繼續成為東盟與大灣區和整個中國之間聯繫的門戶與橋樑。

就在去年，東盟成為廣東省最大的貿易夥伴，這是一個新的里程碑。廣東對東盟的出口值是香港對東盟出口值的兩倍多。如今香港在大灣區和東盟互動聯繫中的地位已經遠不如從前那樣具有壟斷性，但它依舊是大灣區和東盟之間重要的紐帶，而且有望變得更加重要。

如果我們把亞洲描繪成一個沙漏，那麼香港恰好處於聯接南北商業流量的狹窄的瓶頸部位。多年來，我們積累了豐富的經驗和市場知識。現在，我們需要增強處理 RCEP 區域日益增加的貿易和投資流量的能力。香港加入 RCEP 可以更好地承擔這一角色。這有可能在創始成員國決定協定對新成員開放時實現。

3. 放大香港國際航空物流樞紐功能，打造大灣區航空大都市

香港機場是全球供應鏈流動的重要樞紐，現在每年處理約 500 萬噸的貨郵運輸量，在大灣區機場群內有至少十年的領先地位。

我們的報告預計，在大灣區將會出現一個最具競爭力的世界級機場群，而香港則是這一機場群中的世界首要國際航空貨運樞紐。

我們首先要做的是增強香港國際航空物流樞紐的能力，不僅要服務香港自身，還要服務整個大灣區。

而報告中建議的戰略是圍繞香港國際機場建設一個“航空大都市”。

航空大都市不僅是一個物流中心，還能夠利用大灣區的快速運輸網絡為香港帶來大量的商業、製造以及服務活動。這些活動不只限於飛機維修等航空相關產業，更涵蓋具有高度時限性的醫藥、精密儀器等製造業。

簡言之，香港的新“航空大都市”可以成為大灣區活動的聚寶盆和本地就業的重要來源。

作為大灣區的領先國際機場，香港機場還必須具有從珠三角吸引大量貨物和旅客的超強能力。這需要與東莞等珠三角的航空運輸貨物集散地合作發展，並與能夠為香港國際樞紐帶來旅客的國內航空樞紐合作。就後一個合作來說，由港珠澳大橋高效連接的珠海金灣機場可以與香港國際機場結成一個強有力的組合。

這個大都市概念應該覆蓋更廣泛的區域。香港機場可以通過與珠海金灣機場的分工與合作，連接川貴廣—南亞物流大通道，補全這一多式聯運大通道缺乏航空運輸之快速、及時物流的缺陷。

創造增長新路徑

我們的報告認為，香港除發揮既有優勢外，也應順應大灣區的發展，打造新的優勢，並推動新產業的發展。

4. 發展和強化香港大學的基礎科研能力，確立大灣區國際創科中心與創新科技群的原始創新之主導、核心功能

國際創新科技中心的關鍵是自主的原始創新。原始創新主要源於基礎研究，是應用性研究和面向市場的開發研究之根源。而基礎研究主要集中於大學和研究機構，亦是科技創新和科技人才的集聚地。粵港澳大灣區目前的應用研究和面向市場的開發研究創新，尤其是產業化的創新，已經位於中國前列。但是大灣區建設國際創新中心的最大痛點，是珠三角缺乏區域性的原始創新主導大學和核心城市。

香港是大灣區中唯一具有躋身於世界前列的大學、掌控決定自主創新原動力的基礎研究這一戰略性資源的城市。同時擁有智慧財產權保護和法制化環境，讓香港成為大灣區中最具潛力、也最有可能發展出原始創新之主導大學、核心功能的城市。這是香港在大灣區中新優勢形成的最為重要的部分。為此，香港應該加大對本土大學的資源投入，並爭取大灣區和中央政府的鼎力支持；繼續並擴大香港政府現有引進全球頂級科學家，在香港從事研究工作的計劃；推進香港的大學基礎研究與應用型研究、市場開發型研究之間的緊密聯繫；建立大學基礎研究與創新型企業之間的長期技術聯繫；爭取國家大科學裝置⁶在香港的落地，進一步增強香港大學基礎研究的資源優勢。

⁶ 大科學裝置，又稱大型研究基礎設施，是指由政府投資興建的大型科技設施。它以在科學和技術領域取得重大突破為目標，通常為科技界所共享，並進行長期運作。大科學裝置主要用於解決國民經濟、社會發展以及國家安全中的戰略

5. 重塑香港在大灣區產業鏈條上的優勢

過去的數十年間，香港的重要角色是，管理整條供應鏈，其中包括在全世界拿訂單以及在珠三角地區監督生產等。如今，新的合作模式正在出現，讓香港能夠提供更多更高階的新服務，為珠三角產業基地增加更多的價值。

珠三角製造正在加速從早期的簡單加工向更高端的製造階段轉型。新的階段包含了更多技術性研發等生產性服務。這些服務是中國日益複雜的價值鏈的支柱，而珠三角則處於這一供應鏈形成的最前沿。

這一轉型為香港的生產性服務業、特別是技術研發型服務提供了巨大的市場需求。它讓香港與升級後的珠三角製造基地建立起更深層次、更有價值的聯繫。這也有助於改善珠三角的製造業生態系統。

特別值得注意的是，香港的大學已經開始把研發成果落地深圳。截至 2019 年底，已經有六所香港的大學在深圳建立起 72 家科研機構。這一科技集群已經越過深圳、向東莞（一所香港的大學已經在東莞設立機器人研究中心）、廣州延伸。與香港的技術合作同時也進一步促進了內地大型科技公司的發展。

總之，我們的報告建議，香港的服務業從業者，通過成為大灣區高端製造產業鏈條上不可或缺的一部分實現新的增長，同時也貢獻出無可估量的價值。這個發展走勢值得內地區域和香港雙邊公共和私營部門的大力推進與支持。

6. 實現創科產業突破，培育本土大型科技企業

香港的大學和科技園進行科技公司孵化，這些公司的發明和產品創新具有巨大的市場潛力。但是目前，許多初創企業在香港本地實現關鍵性突破之後，沒有在香港進行 0-1 的產品開發工作，而是“遷移”至珠三角進行創新產品的開發、測試、改良和產業化。香港從這些公司後續的成功運作中幾乎沒有獲得任何經濟收益。我們的報告指出，相對於香港對技術創新的前期投入，這一回報相當有限。

未來香港如何改變這一局面？當一個有潛力的獨角獸公司在香港孵化出來，我們如何去培育它，為它的產品實現商業化，擴大其規模，並讓它根植於香港本土呢？因為只有這樣做才能為本土帶來巨大的溢出效益，包括高附加值的本地就業機會、對香港金融和其他服務業的需求，以及潛在的全球伙伴關係。

這個問題常常與另一個更廣泛的討論聯繫起來，即香港是否應該重現其製造時代的輝煌？對於這個問題的答案顯然是“不”。但是，在新技術產業鏈時代，當高成本並沒有阻止技術集群在三藩市和

東京這樣的城市周圍崛起，我們對這一問題的回答也要多一層對具體情況的考量。

我們的報告認真剖析了這樣一個問題，即我們有強大的基礎研究能力、資金充沛而高效的金融市場、對知識產權強有力的法律保護體系、國際級的商業仲裁標準和遍佈全球的市場網絡，可是為什麼香港至今鮮有科技產業以及相關的科技生態環境呢？

原因包括，我們缺乏一個以市場為研發導向的本土創新和科技創業生態環境。但是我們的報告也看到，形勢正在發生變化，並解釋了為什麼在大灣區的框架下，香港成為產業創新一員的機會大大增加。

一個重要的因素是，香港擁有了一個可以進行各種測試的大市場。香港自身僅有 750 萬人口，這個市場規模顯然不夠。但是，擁有一個七千萬人口，國內生產總值與韓國相當的區域作為市場，我們就可以做到。我們的報告強調了確保人員無障礙流動的重要性。只有這樣，大灣區的高端消費者才能夠自由地來香港購買本地的創新科技產品。

報告建議，香港可以作為小規模工廠的所在地，與產品創造者緊密合作不斷推出技術創新產品。在從來訪的大灣區消費者（以及本地的高端消費者）那裡獲得足夠的反饋之後，這些工廠可以重複不斷地改良他們的產品，直到最終在珠三角或其他地區實現大規模生產，並向全球推出。將整個過程置於本土，香港將最大程度地獲得從一項技術突破到產品最終打入全球市場所產生的經濟價值。

我們的報告認為，一個比較成型的新興產業就是生物醫藥。香港的醫藥研究、醫院和醫療水準都具國際標準，在大灣區市場具有巨大優勢，同時大灣區對更高水準的醫療、保健和新藥的需求也迅速增長。而新冠疫情加速了這一發展趨勢。

7. 創建服務、提升香港本土經濟優勢的金融新功能

由於香港的金融中心功能具有離岸性質，因此香港處理的巨量資本流很少觸及本地經濟。我們的報告認為，香港應該將其離岸金融活動與“在岸”的資本投資需求緊密地結合起來，以加強香港作為金融中心的實力。

報告建議，香港可以從正在推進的“跨境理財通”業務試點開始，設計專門為香港本土、大灣區新創企業和孵化器服務的理財產品，集聚大灣區中產階層的雄厚資產，作為投資基金，用以培育香港本土獨角獸企業，最後推動其在香港股市上市。

報告認為，香港的投資和基金專業人士應該拓展其服務範圍，深耕大灣區市場，投資包括香港在內的大灣區中小企業、投資實體項目，並充分發揮香港國際金融中心的作用，將大量國際資金引入到香港和大灣區內地區域，為實體經濟發展服務。

貿易融資是金融服務實體經濟的紐帶。香港既有強大的金融服務部門，又有全球供應鏈管理優勢，是成為世界貿易融資中心的當選人選。我堅信，隨著貿易在疫情之後逐漸復蘇，新的供應鏈逐漸形成，香港一定會成功打造出這一新的全球角色。我們應該現在就開始行動。這樣做不僅可以為本地

的金融機構創造新的機會、籌措更多資金拓展香港的供應鏈功能，還可以增進國際金融業務和香港實體經濟的聯繫。

在金融科技領域，我們的報告總結了中國人民銀行建立世界首個法定數字貨幣的進展。希望能夠最終將其作為跨境交易的替代性貨幣。這完全契合香港金融管理局將香港建設成為以數字人民幣為計價基礎的跨境貿易結算、資產交易中心的願想。

香港可以與作為中國四大數字貨幣試點地區的深圳合作，成為大灣區境外數字人民幣試驗區。報告認為，這將推動香港作為境外人民幣最大交易中心的升級轉型、發展出數字貨幣的新功能。數字人民幣可以用於貿易和供應鏈融資，而且我們應該特別推動大灣區和東盟經濟體在貿易往來中直接使用數字人民幣。數字人民幣還可以用於發行海外貸款，便於各方追蹤、監控貸款的後期使用情況。

加深市場互動

大灣區自建設之初就面臨一個巨大的挑戰，即如何在貫徹“一國兩制”方針和符合世貿組織規則的基礎上，不斷擴大和提高人員、商品、資本、信息和數據的跨境流動。

我們的報告為此探討了邊境南北兩地如何採取務實措施，借鑒歐盟經驗，推動大灣區漸進實現惠及雙方的大灣區共同市場目標。

報告希望香港和內地緊密合作，實現邊境口岸貨物的電子化通關，放開科技資源（人員、資訊、科學實驗的設備、材料）流動的各種邊界限制，並強調要在大灣區內建立統一的規章制度和市場標準。這包括專業資格與人才市場的資格互認。

報告建議充分發揮各種區域合作平台作用，就特殊政策展開試驗，複製推廣，以增強各種商業要素在大灣區的流動性，確保區域最終的成功。

創造未來新優勢

創建大灣區的未來是內地與香港兩地共同努力的一項長期工作。參與大灣區的建設，有利於香港進行第三次經濟轉型，鞏固既有優勢並創造新的優勢，同時強化我們的韌性，為香港的“一國兩制”跨越 2047 年打下堅實的基礎。

這個機會來得正當其時，因為《基本法》保障下的香港社會制度“五十年不變”的特區之路，我們還未走過一半，因此，我們任重道遠。在整個研究過程中，基金會為大灣區的經濟發展進程描繪出詳細的藍圖、為在這裡經營的本地和海外企業指出了機會所在。我希望這一研究項目可以在香港開啟下一個經濟轉型之際，讓所有人有所啟發。

⁷ 中國、香港和澳門都是世貿組織的獨立成員

第一節 香港在粵港澳大灣區中現存的比較優勢與主要經濟功能

城市群主要是指參與的成員方在產業、城市經濟功能之間形成的空間分工、合作狀態。各個城市不同產業鏈條的專業化分工，與不同經濟功能的相互配合，最終形成經濟上互利互補的城市群整體。2019年2月中央政府發佈的《粵港澳大灣區發展規劃綱要》，已經就香港在這個城市群中的空間分工作出清晰定位。在粵港澳大灣區城市群中，香港是自由港，國際貿易、金融、航運中心，全球供應鏈網路的亞太地理節點，凸顯了其產業的優勢。

然而，起自2018年的中美全面對抗帶來的世界政經巨變，2020年全球新冠肺炎疫情大流行，對粵港澳大灣區的產業鏈和供應鏈形成巨大衝擊。大灣區內地九市和香港對這個衝擊的應對，直接影響大灣區的空間格局與香港在區域內經濟功能與角色的變動。觀察香港在大灣區現有區域角色的發展與變動走勢，是本部分的主要內容。

I. 目前香港在大灣區區域中的經濟角色與定位

香港作為大灣區城市群區域核心引擎，自“前店後廠”的合作模式起步，逐步形成今天在粵港澳大灣區中的經濟角色和功能定位，這是歷經 40 多年香港與珠三角地區區域經濟合作的發展成果：

1、城市群中對外經濟聯繫之地理節點與對外總部集聚地

目前粵港澳大灣區城市群基本形成了以香港作為區內與全球經濟連結的主要中介，香港是這個城市群全球價值鏈管理的主要樞紐。這主要體現在兩個方面：

一是香港的國際金融中心和高度發達的專業服務、境外最大的人民幣離岸市場等優勢，使得香港作為珠三角企業的境外上市、跨境人民幣貿易結算與投資的場所。尤其是近年來香港與內地資本市場的多管道互聯互通，更使香港成為珠三角地區企業的海外債券發行、海外資金流入珠三角地區的來源之地。由此可見，香港佔據著大灣區城市群產業鏈中的戰略性資源——資金和貨幣分配的重要樞紐地位，處於產業鏈的海內外資金融通環節。

二是香港的國際經濟聯繫和先進的生產者服務業，使其成為中國內地及海外跨國公司地區總部和辦事處的集聚地（見表 1-1）。作為亞洲最大的跨國公司區域總部集結地，50%以上的駐港跨國公司地區總部和辦事處的主要內地業務集中在廣東珠三角地區（見表 1-2）；此外，珠三角地區企業在海外總部集聚地也集中於此。根據最新資料，2020 年中國企業市值的 500 強中，香港集聚的總部數量約佔大灣區的四成。由此可見香港在大灣區中作為海外企業進入中國、中國企業聯繫海外的重要通道和門戶地位。

表 1-1 2020 年香港地區總部/地區辦事處/當地辦事處的 10 大來源地與比重

來源地	公司數目	佔比
中國內地	1986	22.0%
日本	1398	15.5%
美國	1283	14.2%
英國	665	7.4%
新加坡	453	5.0%
德國	400	4.4%
法國	373	4.1%
中國台灣	357	4.0%
瑞士	251	2.8%
荷蘭	181	2.0%

（資料來源：香港特區政府統計處）

表 1-2 2020 年在香港從事中國內地業務的地區總部、地區辦事處數目與佔比

區域	地區總部公司數目 (佔比)	地區辦事處公司數目 (佔比)
中國內地	1135 (75.5%)	1716 (69.2%)
僅廣東省	352 (23.4%)	607 (24.5%)
廣東以外	336 (22.3%)	475 (19.2%)
廣東及其他地區	447 (29.7%)	634 (25.6%)

(資料來源：香港特區政府統計處)

表 1-3 2020 年中國市值 500 強企業總部所在地分佈

地區	企業總部數目	地區	企業總部數目
北京	96	江蘇	27
中國香港	48	山東	15
廣東	69	福建	15
上海	60	湖北	10
浙江	36		
中國台灣	42		

(資料來源:21 世紀財經 2020 年 6 月)

目前珠三角地區企業走出去對外直接投資累積存量超過了 800 億美元，其中對香港的投資佔比超過 6 成以上。而企業進入香港主要集中在商務服務業、進出口貿易方面。這是珠三角企業在香港設立海外總部的主要活動內容，表明香港在城市群產業鏈中，集中於融資、專業服務、市場開拓等環節。

2、資本運營、配置中心與首要城市

粵港澳大灣區城市群的形成與經濟全球化和全球價值鏈的發展相聯繫。可以說，這個區域本身就是全球價值鏈或生產體系的一個組成部分。與中國內地所有的城市群不同，這個城市群是一個國際資本、從而國際產業與要素高度密集區域，這種高度集聚是城市群成為全球價值鏈組成部分的經濟基礎。

全球價值鏈通常由跨國公司的國際資本主導，外國直接投資與一國對全球價值鏈的參與聯繫緊密。外國直接投資是發展中國家，包括最不發達國家，參與全球價值鏈的重要途徑。從城市群參與全球價值鏈的發展過程看，香港在此發生了十分重要的作用。投資，尤其是來自香港的直接投資，成為城市群產業合作深厚的經濟基礎。正是香港的直接投資，作為港澳與珠三角地區的經濟合作的粘合劑，逐步地把香港與整個珠三角地區納入了全球價值鏈體系。

在粵港澳之間的相互投資中，香港作為全球城市佔據絕對地位。香港至今為止仍然是廣東的最大外來投資者（佔廣東外來直接投資資本存量的 68.7%，2019 年流量的 69.1%），這個地位維繫了 40 多年，至今仍無改變；香港也是澳門的第二大外來投資者（佔澳門外來資本存量的 25.2%，2013 年流量的 26.4%）。而廣東、澳門的第一大對外投資地就是香港（佔廣東 2019 年對外投資存量的 63.1%；澳門 2013 年對外投資存量的 31.8%。2019 年廣東對外投資流量的 65.7%）。

表 1-4 2019 年香港與廣東相互直接投資的流量、存量及佔廣東外資和對外投資之比（億美元、%）

區域	流量	佔廣東比重	存量	佔廣東比重
香港對廣東	152.0	69.1%	3031.1	68.7%
廣東對香港	67.5	65.7%	790.5#	63.1%

#此對外投資存量是從 2013 年至 2019 年累計數額。

（資料來源：《廣東省統計年鑒（2020）》）

截至 2019 年底，香港對珠三角地區的實際直接投資累計高達 2933.3 億美元，佔香港對中國直接投資總量的 36%⁸。據中國商務部統計⁹，截至 2017 年 9 月底，內地實際使用香港投資累計為 9788 億美元，佔中國內地吸收外資投資總額的 52.6%；與此同期，中國內地進入香港直接投資累計為 5312.3 億美元，佔中國內地對外投資存量的 52.5%。也就是說，中國引進外資總量、對外投資總量的 50% 以上，都與香港有關。如果把香港在中國內地的直接投資與間接投資（股市融資與銀行貸款）數字相加，2017 年 9 月底，中國內地從香港吸取的全部資金總額高達 2.06 萬億美元。香港是中國最大的資本配置中心地位已無可置疑。

⁸ 此處為香港政府統計處數字計算得出

⁹ 商務部與香港政府統計處公佈數字有差別

粵港澳三地以香港作為資本中心的資本流動，使得香港成為了地區城市群中，最大的收入流量集聚地。香港通過大量向中國內地（尤其是廣東）和澳門輸出资本而獲益。香港作為粵港澳三地最大的資本投資者和收入流量吸納地這個事實，不僅彰顯了香港在全球資本流動中的世界級地位，更在一個層面上表明了，即使在珠三角地區中，某些城市例如廣州、深圳的 GDP 總量，澳門的人均 GDP 值，即將超越或已經超越香港。但是香港仍然是這個地區的首要城市。因為首要城市的概念，不僅代表著城市群中經濟發展指數的高水準，更體現在城市群中相互經濟交往產生的收入流量流向。收入流量流向地、吸納地就是區域中的首要城市。多年來，香港與其他西方國家之間的收入淨流量均為負值，屬於收入流量的淨流出。而中國內地的資本相互流動維持著最大的收入流量淨值，使得香港的國際收入流量保持著淨流入。這個事實充分證明了，在資本配置市場上，香港對內地，和在大灣區中的壓倒性競爭優勢。

表 1-5 2019 年-2020 年前 3 季香港國際收入淨流量中來自中國內地的比重（百萬港元）

年度	收入流量淨值	來自中國內地收入流量淨值	佔比
2019 年	143,717	285,310	199%
2020 年前 3 季	121,600	238,495	196%

（資料來源：香港政府統計處）

3、珠三角地區高端產業發展的物流配置樞紐

在前店後廠合作的年代，香港製造以加工貿易作為主流生產和貿易方式，由此香港憑藉其自由港之優勢，成為珠三角製造的物流配置樞紐：加工物料、商品的進出口、轉口與配送，成就了香港的轉口貿易與航運中心之地位。香港由此成為全球供應鏈的重要環節。

但是，2007年以後，香港海上貨運的實際運輸和存儲急劇下降，10年間實物貨運大幅增長，人力資源持續超過香港就業整體擴張速度的，是與及時製造和及時消費相連的香港航空運輸。及時製造快速消費是當下世界高端製造的特點，這個特點在物流運輸與配送上，主要由航空業承當，而非海運。

城市本身就是一個流動的空間，而交通方式是城市流動的主要方式。在速度經濟時代，航空運輸就是速度經濟時代的最先進交通方式。由此，機場則成為人員、貨物、資本、資訊流動的集聚空間。香港機場所在的人工島將機場與香港最大的博覽館與酒店、全球最大的貨棧結合在一起。隧道、橋樑、高速公路、輕軌連接城區，這個由流動組成的空間，就是香港今天流動的心臟。作為國際貨物運輸全球第一的機場，充分凸顯香港作為全球快速流動的國際樞紐地位。

香港本身不是貨物的生成地和消費市場，香港機場貨運大幅增長的內在因素，仍然與珠三角地區的產業變化緊密相關。作為珠三角地區的門戶，香港機場是珠三角地區過去十數年的全球電子產品供應鏈和物流網路中，極為重要的環節。香港機場的貨運航線，把美國、韓國、台灣等地的供應商，全球各地的採購商，與珠三角地區的電子及時製造商連結為一體，不僅形成全球的平板電腦、智能手機等電子產品供應鏈，也造就了珠三角地區的電子產業集群。世界銀行對珠三角地區的考察後推斷，正是產業集群與航空貨運的結合，成就了珠三角經濟區。為此，世界銀行提出一個公式：供應鏈+集群+空中實力=城市的生產力。

4、粵港澳區域的高端消費市場

城市最為首要的流動要素是人口，人是最具經濟效益與投資效益的流動因素，因為企業之間在不同城市間商務活動聯繫，企業內部在不同城市的經濟聯繫，主要是由人的流動實現的。因而人口流動是粵港澳城市群經濟合作的第一、也是經濟效益最高的部分。

2003 年內地公民自由行政策實施以後，把內地與珠三角地區的消費性市場需求導入到香港地區，極大地擴張了香港的市場需求。自由行主要為內地居民進入香港的旅遊、購物。這是中國製造走向中國市場，內地消費市場大幅成長的主要標誌。作為中國消費市場最先成長的主力地區，大灣區中珠三角地區消費的崛起，不僅成就了香港購物天堂、休閒旅遊、以及教育、醫療、文化娛樂等社會服務消費的發展，更在近年來逐步使粵港澳這個跨境城市群的商品與服務消費市場趨於一體化。從而使城市群中消費市場分層、功能的空間分工與互補關係開始顯露。我們只要從珠三角地區不少居民“高端消費在港澳，中等消費在廣州，一般消費在本地”的消費分層的區域選擇偏好，就可以看到，香港已經成為這個城市群中的高端消費市場。這個消費市場分層和功能性的空間分工，推進了香港作為全球品牌代理、分銷中心和教育、醫療等高端服務的發展。成為香港在城市群產業鏈中的又一定位。

從根本上看，內地居民自由行，數倍地擴張了過去僅涉及港澳地區本地消費需求的市場。把中國規模最大的區域性內銷市場——珠三角地區及廣東部分地納入其中。這使過去相對隔離的港澳與珠三角地區的消費市場，開始有機地結合為一體的大灣區市場。

概而言之，綜合香港目前在大灣區區域中的存量優勢，應是香港持續地從上述的經濟角色和功能中獲取區域合作經濟利益的重要基礎。

II. 世界政經巨變和重大疫情衝擊下，大灣區內地區域空間格局的變化和進展

但是，城市群區域競合是不斷推進發展的。事實上，區域面對的內外重大形勢變化和城市群區域發展政策，應是區域格局演變的兩個決定因素。因而各個成員方在合作中的經濟優勢並非靜止固化，而是動態且不斷變化的。現有的區域經濟優勢，或稱之為各城市的存量優勢，會因各成員方因應外部形勢變化和自身發展政策的實施，使得本土優勢的消退或新優勢突然崛起，而導致區域各類資源在不同城市之間重置，產業和功能的空間分工產生重組，互補的利益格局出現變化。由此，各個參與方不斷地在區域整合中創新自身的競爭優勢，優化自身的經濟功能，在區域中扮演更為重要的新角色，使區域互補、分工和融合達到更高水準。這種區域整合不僅會使全體參與方共用合作的共同經濟利益，也有利於各個參與方自身經濟利益的最大化。

故此，我們重點關注在 2019 年初大灣區規劃綱要發佈之後，面對中美經貿摩擦、全球疫情等世界政經、社會重大巨變，大灣區內地九市的應對和區域政策進展。可以說，中美關係突變和重大疫情雖然對內地經濟形成巨大衝擊，但內地的成功應對，並沒有截斷大灣區內地城市的經濟發展勢頭。一方面，大灣區內地九市以產業鏈的“穩補強控”¹⁰應對全球供應鏈的“斷供”衝擊；另一方面，以自主科技創新引領實現供給側的改革，發揮中國超大市場的作用，以此攻佔供應鏈中的“鏈主”地位，將經濟納入國內循環為主的雙循環新發展格局。2020 年廣東省 GDP 增長 2.3%，與中國增長同步。

圍繞新發展理念和新發展格局，大灣區內地不斷強化、落實大灣區規劃綱要，各個參與方已經在新興產業、新基建和創新科技諸領域，以及爭取國家大科學裝置方面，興起了新一輪的城市間競爭，尤以深圳、廣州最為進取。

¹⁰ 註：穩鏈、補鏈、強鏈、控鏈

1、基礎設施建設與新基建：重塑區域時空格局

一是大灣區的**12312 立體交通網絡**¹¹正在形成之中：廣東省的“灣區通”工程在2019年推出。交通基礎設施互聯互通，是“灣區通”先決條件。首先，構建以高速鐵路、城際鐵路和高等級公路為主體的城際快速交通網絡，力爭實現大灣區主要城市間1小時通達。2020年8月，國家發改委批覆大灣區城際鐵路建設規劃；大灣區近期建設項目投資約4741億。建設13條城際鐵路和5個樞紐工程項目，總里程775公里。打造“軌道上的大灣區”，城市間實現地鐵、城際聯通；2020年達到軌道交通2400公里、高速公路里程5000公里；

其次，提升珠三角港口群國際競爭力：廣東省交通廳近期推出大灣區港口規劃：以香港港、廣州港、深圳港為核心，以珠海港、東莞港等周邊港口為支撐，建設錯位發展、合作共贏的粵港澳大灣區世界級港口群；同時構建“21世紀海上絲綢之路”貨運物流網路，打通“川貴廣—南亞國際物流大通道”，融入“一帶一路”沿線國家商貿流通領域，開闢新興的戰略市場，構築全球港口鏈。2019年僅珠三角港口集裝箱輸送量已達5100萬標箱；

再次，建設世界級機場群：2020年《民航局關於支持粵港澳大灣區民航協同發展的實施意見》印發，明確了兩個階段的發展目標。第一階段是築基成長期。到2025年，基本建成粵港澳大灣區世界級機場群。第二階段是全面提升期。到2035年，全面建成安全、協同、綠色、智慧、人文的世界級機場群。將構建以香港、廣州、深圳國際航空樞紐多核驅動，澳門、珠海等機場多點聯動的區域協調發展新格局。2019年珠三角地區機場旅客輸送量已達1.3億人次，廣州白雲機場排名全球第11位，成為大灣區最大的客運機場。

二是**新基建—為未來全球競爭的數字基礎設施**全面展開：在全球疫情和政治經濟發生重大變化的關鍵時點上，為全面落實中央政府關於構建以國內大循環為主體、國內國際雙循環相互促進的新發展格局，《廣東省2020年重點建設專案計畫》共安排省重點項目1230個，並提出5.9萬億元的“新基建”項目。2020年10月《廣東省推進新型基礎設施建設三年實施方案(2020—2022年)》發佈，目標是建成全國領先的基礎和私人網路體系。打造高水準的創新基礎設施集群。構築經濟社會智能化運行的基礎設施體系。以廣州、深圳作為新基建推進的“雙核”（資料中心、通訊中心和數字產業化中心、智慧城市試點），佈局大灣區內地的發展。“數字灣區”進入實質操作，且列入廣東省十四五規劃建議之中。

《廣州市加快推進數字新基建發展三年行動計畫（2020-2022）》提出：目標到2022年打造粵港澳大灣區資訊基礎設施領先城市。累計建成5G基站8萬座，總投資300億元，培育200家5G應用領域創新型企業；構建全球頂尖的智能化“創新型智慧城市”。形成50個智能經濟和智能社會應用場景，打造以互聯網汽車、智能型機器人、智能硬體8個重點產業集群，建設10個人工智能產業園，培育50家以上人工智能技術、產品製造、應用和服務領域的全國領軍企業，人工智能產

¹¹（註：大灣區內城市之間通達1小時、大灣區至省內其他城市2小時通達、大灣區通達周邊省份省會城市3小時；大灣區與主要國家首都通達12小時）

業規模超過 1200 億元；形成全球跨境融合型“智造名城”。培育 1-2 家達到國際水準的跨行業跨領域工業互聯網平台，培育 300 個左右面向特定行業、特定場景的工業 APP 和工業軟體；建成全國智慧充電設施的標杆城市。充電設施數量突破 5 萬個，充電網站突破 4000 個，充換電服務能力達到 230 萬千瓦。

《深圳市人民政府關於加快推進新型基礎設施建設的實施意見（2020—2025 年）》指出：到 2025 年，新型基礎設施建設規模和創新水準位居全球前列：一是打造全球領先的新型基礎設施發展高地，率先建成“萬物互聯、數智融合、技術引領”的資訊基礎設施體系，5G 網路及智能計算發展全球領先，人工智能、區塊鏈等新一代數字技術應用達到國際一流水準；二是構築國際先進的新型基礎設施融合典範，率先建成“數字化、網路化、智能化”的融合基礎設施賦能體系，加速製造、交通、能源等領域數字化升級，打造具有國際影響力的工業互聯網名城和智慧交通創新示範基地；三是建設國內一流的新型基礎設施創新標杆，率先建成“源頭創新突破、產學研深度融合”的科技基礎設施體系，新建 5 個以上重大科技基礎設施、3 個以上前沿交叉平台、20 個以上重大功能型產業創新平台。

大灣區基礎設施產生的時空壓縮效應和空間屏障的突破，必然帶來以下影響：一是被拉入“引力場”的區域增加。灣區中所有城市 1 小時可以通達，意味著過去遠離區域合作中心的低成本邊緣城市，極有可能成為經濟要素和社會資源流動的集聚地，建成“高可達、高品質、低成本”的區域空間，從而在城市群中形成區域性樞紐。改變原有的中心與邊緣的區域格局，使城市群結構體系更優化。這對原來的區域構成競爭，邊緣成為中心也具可能。大灣區的區域格局將逐步改寫；二是城市同城化加速，尤其是兩大核心的廣州與深圳，因地鐵直通（廣州地鐵 22 號線經過東莞地鐵直通深圳）和時速 600 公里的磁懸浮式廣深線（時空距離 15 分鐘）業已進入國家計畫，一個超規模的廣深同城正在出現。“引力場”的輻射範圍更大。

2、國際科技創新中心和國家綜合性科學中心的推進，珠三角製造格局發生重大變化

2020年國家科技部、發改委、教育部、中科院、自然科學基金五個機構共同發佈《加強從0到1基礎研究工作方案》，首次把大灣區列入中國第四個國家綜合性科學中心。科技部就此著手制定具體的行動方案。自此，加快了國家科學重大裝置和國家重點實驗室落地大灣區。在《中共中央關於制定國民經濟和社會發展第十四個五年規劃和二〇三五年遠景目標的建議》中，更把大灣區列入國家的三個國際科技創新中心，作為國家創新發展的重大戰略。

據此，《廣東省推進新型基礎設施建設三年實施方案(2020—2022年)》提出打造世界一流的重大科技基礎設施集群。圍繞粵港澳大灣區國際科技創新中心和大灣區綜合性國家科學中心建設要求，聚焦材料、資訊、生命、海洋、能源等重點領域，積極推動佈局建設一批重大科技基礎設施和科教基礎設施。加快強流重離子加速器和加速器驅動嬗變研究裝置、未來網路試驗設施、江門中微子實驗站、新型地球物理綜合性科學考察船、天然氣水合物鑽采船等建設，謀劃推動建設散裂中子源二期、南方先進光源、先進阿秒鐳射設施、國家基因庫二期、人類細胞譜系、冷泉系統實驗裝置、極端海洋動態過程多尺度自主觀測科考系統等一批設施。目前大灣區內地已經建成和在建的國家科學重大裝置5個，正在規劃和起步建設有9個。

廣深聯手雙城驅動大灣區綜合性國家科學中心建設，成為最具亮點的區域合作進展。2019年底廣深簽署深化戰略合作框架協定，在共建國際科技創新中心和具有國際競爭力的現代產業體系，打造國際性綜合交通樞紐等領域合作。例如廣東省人工智能與數字經濟實驗室就由廣州、深圳聯合共建，兩邊佈局；廣州所有大學研究室、省實驗室、大科學裝置和高等級研究所，全面向深圳開放。

在全球重大疫情之下，珠三角製造格局也在發生變化，成為**全球重要的防疫物資和醫藥產業基地之一**¹²。據廣東省統計局資料，2020年1-11月，廣東規模以上工業企業累計完成增加值2.93萬億元，同比增長0.7%，增幅比1-10月提高1%，實現累計增速年內首次正增長。其中口罩生產增加值增長3560.2%，醫用口罩增長5680.3%；醫療儀器設備及器械增長99.2%。在第三季度製造業出口整體為-6.5%情況下，醫藥製造業逆勢實現了110%的出口增長。此外，全球疫情引發了數字經濟的新一輪爆發式增長，珠三角地區數字產業和工業互聯網相關的產業，也呈現飛速增長勢頭。2020年1-11月，廣東的機床數控裝置、3D列印設備、智慧手錶、風力發電機組、電腦工作站等高技術產品產量分別增長3022.1%、218.6%、196.4%、157.9%和39.6%。

¹² 根據美國批准中國製造KN95口罩進口的14家製造商，其中5家位於大灣區，廣州3家、深圳2家。此外深圳的華大基因、廣州達安基因公司都是防疫材料和儀器的主要國內外提供商。

2021 年 1 月，《深圳市數字經濟產業創新發展實施方案（2021—2023 年）》發佈，目標是到 2023 年，數字經濟產業位居全國大中城市前列，數字產業化和產業數字化水準大幅提升，成為推動經濟社會高品質發展的核心引擎之一。具體為：2023 年，全市數字經濟產業增加值（市統計局口徑）突破 1900 億元，年均增速 6.5%；資訊傳輸、軟體和資訊技術服務業營業收入（市統計局口徑）突破 9000 億元，年均增速 15.3%；軟體業務收入（工信部口徑）突破 10000 億元，年均增速 10.8%。培育年營收超過 50 億元的龍頭企業 15 家以上，年營收超過 10 億元的重點企業 70 家以上，梯次型企業發展格局基本形成。建成 3 個以上千億級細分領域產業集群，6 個以上百億級細分領域產業集群。

第二節 打造香港在大灣區合作中的新競爭優勢和新經濟角色

香港新競爭優勢的打造和開發，是一個資源、尤其是戰略性資源重新實現更優化配置的重大進程。而資源重新配置必須建基於香港的特有本土優勢，這是一種與本土因素密切相關、難以替代、不易轉移、最為寶貴的本土核心資產。對這種核心資產的審視和認識，將決定香港在自身優勢的“補強”之道的抉擇。

香港的特殊優勢，首先與香港本土的制度基礎設施與軟實力相關。這包括經濟的國際化與跨國網路、自由開放的經濟體制、現代國際經濟體系的商業文明與規範，長期實踐的高水準國際經貿規則和商品、服務、技術和產業等國際標準。香港高度成熟的市場體制、法律與法治，包括金融、專業服務、產權及智慧財產權等立法與法治，是形成其特殊優勢的制度性基礎設施；而中西合流的文化與商業傳統，經營習慣和長期形成的職業操守，則是香港特殊優勢形成的軟實力。這種基礎設施和軟實力是香港積累 160 多年的歷史沉澱而成，而非一蹴而就。它立足於香港本土，是香港經濟和服務具世界級競爭力的根源所在。對於一個高度依賴外部資源和市場的經濟體，在經濟全球化的世界中，對外的競爭能力尤為關鍵。吸納外部資本流入的能力、參與國際市場的深度，關係著經濟體的生存和發展。由此，自由開放的經濟體制與便利化的營商環境，必然成為經濟體生存和發展的基礎，同時也是其經濟競爭力形成的主要因素。

香港成為世界前列全球城市的主要因素，是香港的全球配置資源的經濟功能。即國際金融中心、資本運作中心和物流供應鏈網路。香港的經濟競爭力具體地體現在這 3 個領域上。而這些經濟功能集聚在香港城市範圍，使其成為全球經濟的一個重要節點，由此成就了香港的全球城市地位。

香港的優勢更多地集中在香港的“軟體”基礎設施與“軟實力”，而非實際的經濟體量上。這些軟實力主要體現，香港在全球市場上大量交易的，不是產品而是帶有中間投入性質的服務，尤其是高檔的生產者服務。香港經濟軟實力的產業，就是高檔的專業性服務業，或稱全球先進的生產性服務業與國際金融中心。也就是說，香港的特殊優勢不再是經濟體量，而是經濟功能。香港高檔專業服務業提供的完善、高效率、低交易成本的服務非其他經濟體可以比肩。

香港對於中國內地的這種特殊優勢應當是內地在相當長的時間內，很難複製或替代的優勢，這種優勢與香港本土因素、經濟功能緊密相連，而非與單一的經濟體量相關。可以稱之為香港的核心優勢。

與“軟實力”相結合的優質基礎設施、社會服務與公共服務、生活設施，構成香港全球城市吸引人才和資源的組合環境，或稱“社會基礎設施”，是香港本土創造性資產的組成部分。例如聯通世界的通訊、互聯網、機場、港口以及可達性極高的軌道、公路網路；高品質的基礎教育與高等教育設施、醫療保健設施和提供各種專業服務、公共服務、文化娛樂設施，等等。

21 世紀的競爭主要為供應鏈網路的競爭。供應鏈網路的特徵是流動，流動依靠經濟體之間的聯通達致。流動速度與範圍，也就是互聯互通的水準，必然成為供應鏈競爭的內容。而互聯互通的主要物質基礎，就是各經濟體的大型交通基礎設施。香港對外連通的軟硬基礎設施。包括優質的交通、

通訊等硬體設施；自由港的體制，以及由教育、培訓育成的素質精良的人力資源。是香港具有高水準互聯互通，成為全球供應鏈樞紐的基本因素。也是香港競爭力的組成因素之一。根據麥肯錫全球研究院的計算，全球流動對連通性最高的經濟體 GDP 增長貢獻率高達 40%。¹³香港高水準的互聯互通，一直被視為排列全球的數個供應鏈樞紐城市之一，並由此獲得經濟持續增長的動力。

對於一個經濟體來說，企業、產業都是可移動的。可是建築於本土的社會服務、公共服務、生活娛樂等設施，則是不可移動的本土資產。對於企業、產業和人員具有本土粘性。尤其是優質的大學、科研機構，是集聚全球戰略性要素—科技與人才的高地。高品質的社會、公共服務、生活服務設施，不僅附著於特定的土地與空間，也非一時三刻能夠形成，需要長期的建設和積累，從而為本土創造重要的經濟價值。香港具世界一流水準的大學、醫院、國際學校和國際水準的公共服務和生活設施，是香港吸引國際頂級人才、科技機構和科技企業的本土核心資產組成部分。

香港高品質的軟實力——專業服務能力，密集在香港本地的各類專業服務機構、與香港公共服務環境而結成的社會基礎網路，為便利於國際經濟交往、跨國的人才、資源等要素流動提供服務，是構成香港“社會基礎設施”的內容之一。事實上，強大的服務能力不僅僅具經濟產業的含義，其服務國際網路的形成與本土的文化、生活設施、社會體制相關聯，是植根於本土社會內部的因素，無法在短時期形成。

由此，香港的“社會基礎設施”理當是地區不可替代的創造性資產。建基於此的資源重新配置，我們認為，香港在大灣區中，極有可能發展的新優勢和新角色如下：

¹³ (美) 理查德·多布斯等著《麥肯錫說，未來 20 年大機遇》P79 廣東人民出版社，2016 年 4 月

I. 擴展、延伸香港在大灣區中的現有存量優勢

1、確立香港在大灣區建立新時代全面開放新格局進程中的標杆性城市功能

在中國新的對外開放格局中，大灣區具有特殊的重要地位和戰略價值，就是先行一步在中國建立新時代高水準開放型經濟體系，對外開放新高地，代表中國率先參與國際市場競爭。這是中央政府賦予大灣區的歷史使命。而實現這一歷史使命的主要路徑，就是對標香港，在大灣區形成高水準的互聯互通，和世界一流的營商環境。這一路徑在反映中央政府對香港在大灣區作用的核心訴求同時，也確立了香港在建立大灣區全面開放新格局中的標杆性地位。

香港過去一直是中國對外開放的引領者，憑藉著長期形成的國際市場聯繫，優越及具戰略意義的地理位置，和國際貿易城市(Trading City)的網路，成為當時中國開拓與聯繫國際市場的重要中介。目前中國內地的對外開放，雖然已經在某些特定領域，實現了領跑。但是，與高水準開放經濟體相比，整體水準仍然處於跟跑、並跑階段。而破解高水準開放的關鍵，主要在於繼續對標高水準的國際經貿規則；更為重要的是實施內外市場規則統一的**制度性開放**。因為中國現在要提升對全球高端要素的吸引力，降低高端要素進入中國境內優化配置的制度成本，其主要的障礙已經不在關稅、市場准入等“邊境領域”的開放（人們俗稱的大門），更在於中國內部市場即“邊境後領域”（人們俗稱的小門）的公平競爭規則與國際市場的接軌。這構成高水準經濟開放的主要內容。而中國設立國家自由貿易區的戰略設計與初衷也正在於此。

香港在綜合性經濟發展指標（經濟競爭力）、市場化運行指標（全球營商環境和經濟自由度）、經濟功能與開放性指標（創新、金融、貿易物流與互聯互通）、全球城市指標等多個國際評估中名列世界前茅（見表 2-1），是大灣區城市群中唯一具有全球一流開放水準，與國際市場接軌、全面實施商品、服務、技術、法治等領域國際標準的經濟體，和互聯互通樞紐城市。國際社會中的各類機構，對香港競爭力的肯定，或正面評估，大多與香港經濟的**國際競爭力或開放性**：即國際市場拓展、全球供應鏈等方面的競爭力。也就是說，在新一輪的中國對外經濟高品質開放和全球競爭之中，香港在大灣區仍然處於**領跑地位**。是引領大灣區建立全面開放經濟新體系的制度高地，且通過在這個中國外向型經濟最為發達的地區，最終形成經濟雙循環的高品質全面開放經濟新體系。香港這一定位任重道遠，要在中國對接國際市場規則的跟跑、並跑，跨越性地進入領跑階段，提升中國在制定全球經濟規則的能力這一進程中，發揮極其重要作用。

表 2-1 香港與中國內地各評價指標排名比較

分類	指數名稱	評估機構	主要指標	評價對象	排名	年份
綜合性 比較	全球競爭力 指數 (GCI)	世界經濟論壇	社會制度、基礎設施、資訊通信、宏觀經濟穩定、衛生健康、人力資源技能、商品市場、勞動力市場、金融系統、市場規模、商業活力和創新能力共 12 個指標。	香港	7	2019
				中國內地	28	
	全球競爭力 指數	瑞士洛桑管理學院	經濟表現、政府效能、商業效能及基礎設施共 4 個指標。	香港	5	2020
				中國內地	20	
市場化運 行比較	營商環境	世界銀行	開辦企業、辦理施工許可、獲得電力、產權登記、獲得信貸、保護少數投資者、納稅、跨境貿易、合同執行、破產辦理、勞動力市場監管共 11 個指標。	香港	3	2020
				中國內地	31	
全球城市 比較	全球城市指 數 (GCI)	全球管理諮詢公 司科爾尼公司	商業活動、人力資本、資訊交流、文化體驗和政治事務五個維度。	北京	5	2020
				香港	6	
				上海	12	
				廣州	63	
				深圳	75	
	世界城市	全球化與世界城 市研究網路 (GaWC)	通過量化世界城市在金融、廣告、法律、會計、管理諮詢五大行業的全球連通性，GaWC 將城市劃分成 Alpha、Beta、Gamma、Sufficiency 四大類 (即全球一二三四線)，下設特強 (++)、強 (+)、中 (/)、弱 (-)，以衡量城市在全球高端生產服務網路中的地位及其融入度。	香港	A+ (3)	2020
				上海	A+ (5)	
				北京	A+ (6)	
				廣州	A-	
				深圳	A-	
全球城市實 力指數 (GPCI)	日本森紀念財團	經濟、研發、文化互動、宜居性、環境和可達性六大功能指標。	香港	9	2020	
			上海	10		
			北京	15		

分類	指數名稱	評估機構	主要指標	評價對象	排名	年份
經濟功能與開放性比較	全球創新指數 (GII)	康奈爾大學、歐洲工商管理學院和世界智慧財產權組織	制度、人力資本與研究、基礎設施、市場成熟度、商業成熟度、知識和技術產出、創意產出共七大類。	香港	11	2020
				中國內地	14	
	全球金融中心指數 (GFCI)	英國智庫機構 Z/Yen 集團和中國 (深圳) 綜合開發研究院。(每年 3 月和 9 月分別更新一次。)	營商環境、金融體系、基礎設施、人力資本、聲譽及綜合因素等五大指標。	香港	4	2021.3
				上海	3	
				北京	6	
				深圳	8	
貿易物流績效指數 (LPI)	世界銀行 (每兩年公佈)	海關、基礎設施、運輸安排的便利性、物流服務的品質、及時性、跟蹤和追溯六大指標。	香港	9	2018	
			中國內地	27		
全球聯通性指數	德國敦豪 (DHL) 與紐約大學斯特恩商學院	貿易、資本、資訊和人員流動量四個維度。	香港	25	2020	
			中國內地	70		
全球聯通樞紐或供應鏈樞紐城市	麥肯錫全球研究院(MGI)	港口貨運量、航空貨運、客運及服務量、金融流動量、人員流動量、資料及資訊流動量五個指標。四個以上指標處於全球前 25 名，可以稱之為全球供應鏈樞紐城市	紐約、新加坡、香港 (五個指標)	倫敦、上海、洛杉磯、三藩市、杜拜(四個指標)	2017	

(資料來源：根據評估機構資料整理)

目前位於大灣區內的 3 個中國 (廣東) 自由貿易區，作為大灣區中粵港澳合作的重要平台，其戰略設計是在高水準對外開放與市場制度上對標香港、澳門，在國際貿易與物流、金融、專業服務業等領域，實施“邊境後”領域的制度性開放，並且取得實驗成功後在大灣區複製，由此建立大灣區統一的市場運行規則。

為此，香港應該積極參與大灣區平台建設，逐步把香港對外開放的市場制度，與國際市場接軌的規則，和從生產、分配、流通到消費，以及商品、服務、技術等國際標準 (對外循環的體制、規則、標準)，落地平台，不僅發揮香港的國際網路優勢，為大灣區的外循環做出貢獻，更要破除外循環進入內循環的障礙，讓香港工商界通過國際認可的國民待遇，進入大灣區的內循環。推動內地市場與國際市場的一體化，形成內外統一的灣區市場和內外循環的良性發展新格局。

2、建立大灣區“一帶一路”的功能性平台，強化香港作為大灣區、中國與東盟之間的經濟橋樑和樞紐。擴展香港在大灣區的全球供應鏈樞紐功能

目前香港國際貿易、物流網路正站在全球供應鏈變化的歷史轉捩點上。過去長期以來美國主導、中國參與的全球供應鏈，也即香港國際貿易與物流運輸依靠的太平洋兩端為主供應鏈，正在為中國推動的“一帶一路”所改變。而中國推進的“一帶一路”背後，正是全球供應鏈與國際經貿的重心，開始從太平洋轉移至歐亞大陸與印度洋，更延展至非洲的具體表現，新供應鏈正在興起並開始超越原有的供應鏈。這個全球經濟的歷史性轉變，為香港的經濟優勢，開闢了一個擴展潛力巨大的新興市場和新地域空間。香港可以在更大規模上把中國製造、珠三角製造的巨大潛力，與全球市場（包括東向的亞太、向西的“一帶一路”市場）密切聯繫，不僅使中國製造的存量資源，更把香港國際貿易、物流樞紐的存量資源充分發揮，激發規模巨大的新增量。

至今為止，香港的全球供應鏈主要集中於亞太一側，即中國內地與美歐和東亞地區，無論是貨物貿易、服務貿易，以及更能體現香港供應鏈樞紐地位的離岸貿易也都如此（見表 2-2、3、4）。香港向西的“一帶一路”供應鏈仍然處於建立與擴展初期。面對中國內地，尤其是大灣區內地從鐵路（中歐班列、見圖 2-1）；高鐵、陸路與海運多式聯運打造的“川貴廣—南亞國際物流大通道”與廣東省網上絲綢之路的推進。可以說，在新供應鏈的建設發展方面，香港已經落後。由此，儘快把香港供應鏈樞紐的現行優勢向西延伸與擴張，構築貫通東、西的全球供應鏈鏈條，應是香港獲取未來巨大發展新空間和新增值的戰略選擇。

表 2-2 2020 年香港貨物貿易的主要交易夥伴佔貿易額比重（%）

國家或地區	中國內地	中國台灣	美國	新加坡	日本	韓國	合計佔比
佔比	51.8	6.2	5.3	4.6	4.3	3.7	75.9

（資料來源：香港政府統計處）

表 2-3 2018 年香港服務貿易主要夥伴佔比（%）

國家與地區	服務輸出佔比	服務輸入佔比
中國內地	40.4	37.9
美國	14.4	11.1
英國	8.2	8.3
日本	4.2	6.0
新加坡	4.1	4.3
合計佔比	71.3	67.6

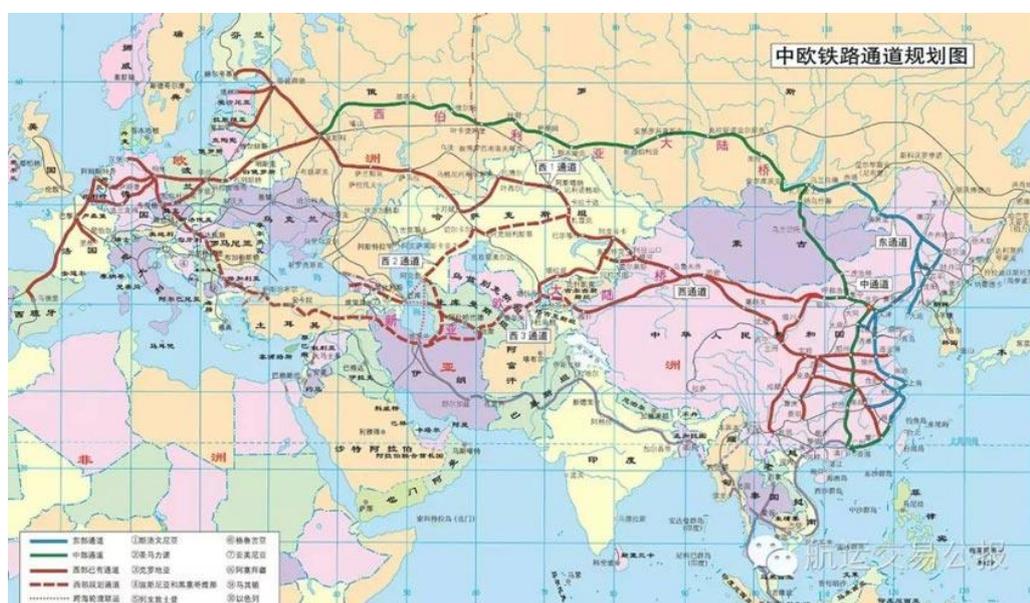
（資料來源：香港政府統計處）

表 2-4 2018 年按目的地香港離岸貿易貨品銷售價值及賺取毛利（百萬港元、%）

目的地	貨品銷售價值		毛利		
	數值	比重	數值	比重	毛利率
所有目的地	4,317,526	100.0	275,756	100.0	6.4
中國內地	1,757,692	40.7	62,255	22.6	3.5
美國	905,276	21.0	99,399	36.0	11.0
新加坡	293,953	6.8	5,672	2.1	1.9
英國	226,645	5.2	17,137	6.2	7.6
日本	195,787	4.5	13,031	4.7	6.7

（資料來源：香港政府統計處）

圖 2-1 大灣區廣州、東莞、深圳三條中歐國際班列



——**建立大灣區“一帶一路”的功能性平台**，是中國十四五規劃與 2035 年遠景目標建議中，對香港的一個新定位。¹⁴香港的國際金融中心地位，全球先進的專業服務業，全球頂尖的互聯互通水準、經濟的高度開放，以及長期累積而成的全球貿易、經濟網路，高度發達的服務水準和全球一流的營商環境、法治和司法制度等等。均是香港能夠把自身的資本籌集、運作和調配能力、和高端的專業服務提供，輻射延伸至“一帶一路”的極其廣大區域，充分擴展香港的經濟優勢。並由此獲取經濟增長和利益增值的新空間。功能性平台主要內容可以概括如下：

¹⁴ 參閱《中共中央關於制定國民經濟和社會發展十四五規劃與 2035 年遠景目標的建議》2020 年 10 月

一是在中國目前承擔的向全球提供基礎設施“公共品”建設中，香港可以充分發揮國際金融中心的融資、資金運作、風險管理和專業服務提供的作用，從中國的國際金融中心，提升為大灣區中“一帶一路”的國際資本、金融中心；

二是在中國企業走向“一帶一路”國家之時，香港的貿易與融資優勢，國際經營的經驗和知識優勢，不僅可以成為中國企業走出去的海外地區總部。更可以吸引“一帶一路”國家的企業進入，成為“一帶一路”國家企業的海外籌資、市場拓展地區總部；

三是香港的制度性基礎設施和經濟軟實力，即香港高度成熟的市場體制、法律與法治，包括金融、專業服務、產權及智慧財產權等立法與法治；中西合流的文化與商業傳統，經營習慣和長期形成的職業操守，是香港能夠吸引和發展高端的專業服務業之優勢條件。香港可以通過發揮其本土的這個優勢條件，吸引西方發達國家的全球先進服務業，在香港集聚，成為大灣區中“一帶一路”國家與西方發達國家之間的中介，和高端服務業的集聚中心。

四是香港貿易、物流供應鏈的全球效率，結合高端的專業服務業優勢，不僅可以為“一帶一路”國家提供各類專業服務，以及供應鏈管理的知識。更可以為“一帶一路”國家的港口、機場、鐵路提供管理人才，以及為這些國家所需的專業服務提供人才培訓。

五是香港的國際仲裁角色將更為凸顯。在“一帶一路”供應鏈的發展進程中，涉外的商業法律糾紛必然出現，有效的糾紛解決機制不可或缺。大灣區城市群亟需建立完善的經濟、商業仲裁體制。而香港擁有獨立的司法制度、法律專業服務具世界水準。這是香港產業軟實力的一個具體體現。由此最為適宜成為中國推進經濟全球化，以及大灣區城市群中的國際仲裁中心地位。

——東盟應是大灣區擴展“一帶一路”的首要區域，RCEP的簽署，意味著東亞、東南亞與大洋洲即將聯成全球最大的統一市場，而灣區經濟效應則有助於加強香港--東盟聯繫。香港與東盟之間長期的貿易、投資聯繫，尤其與東南亞華人和華人企業、資本的歷史聯接，在大灣區具獨特的區位優勢。

但是，香港在中國與東盟之間的獨特區位優勢隨著中國經濟的崛起，正在發生變化。尤其是2008年全球金融海嘯、中國與東盟簽訂“10+1”區域合作協定，以及中國實施“一帶一路”構想之後，中國與東盟之間直接經貿聯繫大幅上升，已經超越香港與東盟之間的經貿聯繫。2020年前10月東盟已經成為中國最大的貿易夥伴，貿易總額達到37895億人民幣，5倍於香港對東盟2020全年貿易總額。服務貿易方面，香港2017年對東盟服務進口為71億美元，而2019年，中國自東盟服務進口達410.8億美元，佔中國服務進口的8.2%。¹⁵香港作為東盟與中國內地的“橋樑”作用，已經發生改變。此次RCEP簽訂之際，香港更應重新釐定自身在大灣區的角色與定位。

香港的橋樑作用逐漸被追趕。更為嚴峻的是，2008年是香港對內地的直接投資超越東盟的重要時間點，自此之後，流向內地的投資快速增加。至2016年，香港對內地直接投資達到1831億美元，對東盟投資不僅減少且呈下降走勢，2016年從2014年最高峰的超過800億美元下降為354億美

¹⁵ 資料來源：中國商務部

元。¹⁶與此同時，中國 2013-2018 年期間對“一帶一路”國家投資流量的前五個國家中，東盟就佔了 4 個（新加坡、印尼、馬來西亞、柬埔寨）。2018 年對東盟國家的投資存量已經達到 856 億美元，遠遠超過香港對東盟的投資。¹⁷

大灣區內地與東盟的經貿關係也逐步走強，一方面源自 2008 年之後，中國內地加工貿易的轉型升級，加工貿易佔比大幅下降（2019 年在中國總體對外貿易中僅佔 25% 比例，對東盟則為 22%，加工貿易在進出口貿易中的佔比在 1998 曾經達到 53.4%，而在 2008 年仍然達到 40%），利用香港自由港轉口的套利空間大幅減少；另一方面，珠三角地區勞動密集企業開始向東南亞地區遷移，對東南亞的物料出口上升，這部分貿易屬於一般貿易，通過香港轉口的部分較少。故此，香港港口的橋樑功能日漸衰落。與此同時，為配合一帶一路的發展，廣東省在東南亞地區建立了 2 個國際產能合作區（馬六甲、越南），直接推進與東盟國家的產業、經貿合作。大灣區內地與東盟的經貿關係近年來一直呈現上升走勢。2020 年，東盟成為大灣區內地的第一大貿易夥伴。對東盟的出口已經是香港的 2.2 倍（見表 2-5）。在直接投資方面，東盟已經是廣東第四大外來投資來源地區，也是廣東第二大對外投資的東道國。

表 2-5 香港與東盟、廣東省#與東盟貨物貿易狀況

香港 2020 年		億美元		廣東省 2020 年		億美元	
	數值	東盟數值	佔比		數值	東盟數值	佔比
貿易總額	10,567.62	1,333.89	12.6%	貿易總額	10,271.24	1,574.47	15.30%
進口	5,504.45	968.16	17.6%	進口	3,964.8	789.55	19.91%
出口	5,063.17	364.70	7.2%	出口	6,306.43	784.92	12.45%

由於廣東省進出口的 95% 比重在珠三角地區，因此大灣區內地以廣東省代替

（資料來源：香港政府統計處、廣東省統計年鑒 2020）

——從“橋樑”擴展為“門戶”，是香港在大灣區與東盟、“一帶一路”之間的功能定位。從香港本土的實體對外貿易、物流運輸數字看，香港作為大灣區聯結世界的橋樑作用雖然因為中國對外開放的持續而消減，但是，香港作為全球供應鏈樞紐，在境外為中國內地與各個地區的貨物貿易、物流聯繫的橋樑功能，則持續上升，香港已經成為全球最大的離岸貿易中心，就是橋樑功能變化的體現。

作為大灣區唯一的全球城市，跨國公司進入中國，中國跨國公司“走出去”的首選地，香港“門戶”功能凸顯且不可替代。從企業的對外聯繫看，一個城市集聚大量跨國企業的分支機構，為跨國企業在海外業務提供服務。這個城市就是經濟意義上的“門戶城市”。因為跨國投資和海外業務面臨各種風險需要更強更專業化的管理，由此，門戶城市就是能夠提供這種專業化管理和專業知識的城市。

¹⁶ 資料來源：世界銀行資料庫網站

¹⁷ 資料來源：中國商務部

一方面，香港是大灣區中與東盟投資、服務交易最大的城市，也是東盟國家大型企業進入最多的城市；另一方面，跨國公司駐港地區總部和地區代表處從事東盟業務的數量和分佈，充分表明香港是東盟進入中國內地、內地企業進入東盟的最為重要門戶城市（見表 2-6）。隨著珠三角地區加工貿易企業向東盟地區的遷移，雖然減少了香港與東盟之間的貨物貿易。但是，在東盟設置生產基地的珠三角企業往往會在香港設立分支機構，把市場銷售、品牌推廣和資金籌措等功能置於香港。這就極大地強化了大灣區中香港於東盟之間的門戶功能。

香港在支持大灣區與東盟之間實物貿易管理的研究、諮詢服務、金融、租賃、教育和其他相關活動中保持領先地位，成為中國公司開展國際業務、以及東盟公司設立中國總部和實現財務、資訊和管理職能的理想所在地。

表 2-6 2020 年在香港從事東南亞地區業務的地區總部、地區辦事處數目與佔比

國別	地區總部公司數目 (佔比)	地區辦事處公司數目 (佔比)
新加坡	460 (30.6%)	628 (25.3%)
泰國	295 (19.6%)	368 (14.8%)
馬來西亞	290 (19.3%)	382 (15.4%)
越南	287 (19.1%)	383 (15.4%)
印尼	257 (17.1%)	310 (12.5%)
菲律賓	235 (15.6%)	299 (12.1%)

（資料來源：香港特區政府統計處）

香港為跨國公司提供人才、資源的組合環境，即“社會基礎設施”，更是大灣區企業和內地企業“走出去”的實驗室和重要門戶。對於中國企業來說，一帶一路國家多達 60 多個，其法律法規、經濟體制等千差萬別，這就使得中國企業“走出去”面臨間巨大風險和挑戰。目前大灣區城市中，只有香港具備強有力的專業管理與服務支援，“這種支援有賴於本地強大的金融、法律、風險評估等專業服務機構，以及利於國際交往的公共服務環境所共同結成的社會基礎網路。”¹⁸此外，作為全球金融中心，香港擁有完善的金融體系和與許多“一帶一路”沿線國家緊密的金融聯繫，香港應該力爭成為處理從項目融資到國際支付在內金融活動的理想所在地。

¹⁸ 《粵港澳大灣區規劃與發展：地理學者與規劃師的對話》P95 作者馬向陽、陳洋 科學出版社、2020 年 3 月 北京

3、放大香港國際航空物流樞紐功能，打造大灣區中的航空大都市

2020 年《民航局關於支持粵港澳大灣區民航協同發展的實施意見》（下稱《實施意見》）提出，以打造更高品質、更加協調、更可持續、更具國際競爭力的世界級機場群為目標，以構建統籌有力、競爭有序、共建共用、深度融合的民航協同發展新格局為保障，著力推進改革創新，不斷深化互利合作，努力將粵港澳大灣區建設成為民航深化改革開放的排頭兵和新時代民航強國建設的先行區，為建設世界一流灣區提供有力支撐。

《實施意見》中明確了兩個階段的發展目標。第一階段是築基成長期。到 2025 年，基本建成粵港澳大灣區世界級機場群，大灣區民航整體規模、綜合競爭力和創新能力持續保持國際領先。其中，到 2022 年，基本形成多核支撐、多點互動、共建共贏的大灣區區域民航協同發展格局和政策體系。第二階段是全面提升期。到 2035 年，全面建成安全、協同、綠色、智慧、人文的世界級機場群，為全面建成宜居宜業宜遊的國際一流灣區發揮戰略性、基礎性作用；

根據《實施意見》，將構建以香港、廣州、深圳國際航空樞紐多核驅動，澳門、珠海等機場多點聯動的區域協調發展新格局，**鞏固提升香港國際航空樞紐地位**，著力提升廣州國際航空樞紐的規模和功能，提升深圳機場航空服務和航空貨運保障能力，完善提升澳門機場服務功能，提升珠海機場保障能力。

——**香港國際機場在大灣區中的競爭力分析**。與大灣區內地對外貿易運輸以港口為主不同，香港對外貿易貨物價值的 40% 以上，是航空運輸。自 2010 年起，香港機場就一直維持國際貨物運輸全球第一的地位，每天航班數為 1100 次，其航線通達全球 220 個目的地，5 小時可通達世界一半人口的地區。充分凸顯香港作為全球快速流動的國際航空樞紐地位。可以說，目前香港機場就是香港供應鏈流動的心臟。其貨郵輸運能力（年 750 萬噸）是大灣區其他機場未來 10 年都無法企及的優勢。也表明香港機場在大灣區仍然有 10 年佔據優勢的時間視窗。

2019 年大灣區空運市場中，香港機場佔有 75% 的比重，珠三角地區機場為 25%。市佔比是大灣區內地的 3 倍。¹⁹ 大灣區三大國際航空樞紐目前均在在建和擴建之中，而香港機場的貨物運輸能力設計規模為 900 萬噸，到 2035 年香港機場更計畫將貨運規模達致 1000 萬噸。與大灣區內地機場將拉開更大的距離。

¹⁹ （資料來源：香港國際機場）

表 2-7 大灣區三大國際航空樞紐機場的擴建與未來發展

機場	建設內容	設計能力	預計完成期
廣州白雲機場	3 期擴建：4、5 跑道加 T3 航站樓 42.2 萬平方	年旅客輸送量 1.2 億人次，貨郵輸送量 380 萬噸	2025 年
深圳寶安機場	3 期在建：3 跑道加 T4 航站樓	年旅客輸送量 8000 萬人次、貨郵輸送量 260 萬噸	2021 年
香港國際機場	3 期在建：3 跑道	年旅客輸送量為 1 億人次，貨郵輸送量 900 萬噸	2024 年

(資料來源：根據 3 大機場發展規劃整理)

香港機場貨運的競爭力不僅體現在量上，更體現在效率與質的方面。機場海關提供 24 小時服務，貨物從檢測到上機離開僅需 3 小時。其服務效率和品質屢屢被評為全球十大最佳機場之列。此外，香港機場航空運輸已經取得國際航空認可、具備需要溫度控制的藥品、新鮮食品、活畜（動物）等高端航運能力，是大灣區中貨物運輸功能最全面的國際機場。

香港國際機場的競爭力更來源於香港是全球供應鏈樞紐城市，具高水準的互聯互通之基本條件。一個城市的機場發展立足於城市的商品、貨物、服務、資金、人員和資訊流動的需要。香港是全球各類流量排名前列的城市，在麥肯錫全球研究院計量的流動資料中，多年來位居世界前列，是全球 8 個供應鏈樞紐城市之一。

香港機場所在的人工島將機場與香港最大的博覽館與酒店、全球最大的貨棧結合在一起。跨境的港珠澳大橋把鄰近的珠海機場作為組合機場連接，隧道、橋樑、高速公路、輕軌連接城區，這個由流動組成的空間，就是航空大都市的具體體現。

打造香港航空大都市，是提升香港國際物流樞紐能力，服務整個大灣區的一個發展策略。更是香港利用未來 10 年的視窗期，高端物流樞紐升級轉型的發展方向。航空大都市是利用航空運輸的及時快速特點，吸引需要快速配送、及時製造的產業與服務落戶與環繞周邊，從而發展成一種特殊的城市空間模式。尤其是針對那些個性化定制，時間敏感性高、需要溫度控制或冷鏈倉儲運輸的商品如藥物、鮮活產品等。例如美國輝瑞製藥公司以配送為出發點，進入了孟菲斯貨運機場，之後把公司金融運營的後台操作以及總部的很多功能都轉移到機場周邊。而擁有實驗室和眼角膜轉運中心的美國國家眼庫也立足於此地。花卉、航空電子等進入荷蘭史基浦機場，創造了 20 萬人的就業。使得機場不再是單一的航運功能，而是集聚大量臨空產業和就業人口的地方，即成為一座以機場為中心的都市。

由此可見，航空大都市不僅僅是一個物流運輸的概念，而是一種利用快速及時的交通方式，彙聚大量相關商業活動、製造活動以及服務活動（涵蓋醫藥、精密儀器、零部件等製造和產品維修服務、

航空金融服務)的流動空間或新興都市。從全球角度看,世界上所有的航空大都市,都會形成自己的臨空產業,而香港航空大都市目前仍然以人流、物流轉運,以及商務服務為主,臨空產業仍然沒有形成。由此,大力推進臨空產業發展,是形成香港航空大都市的重要基礎條件。

其次,香港國際航空大都市的發展必須立足大灣區之內的聯繫。香港本身不是貨物的生成地,也非貨物貿易的市場。航空大都市立足於大灣區,服務於大灣區。故此,與大灣區內地之間的政府、海關等部門緊密合作,發展陸海鐵空連通網路,形成多式聯運的大航運交通樞紐,十分重要。東莞與香港機場打造的國際物流超級中國幹線,²⁰應當全力在大灣區推廣。

更進一步,香港國際航空大都市的空間範圍,不能僅局限於香港本身。應當通過港珠澳大橋,把珠海作為大都市的緊密地帶進行開拓。在兩個機場之間的空間合作發展成為以國際機場為主導的航空大都市,全球不乏實例。

圖 2-2 川貴廣—港澳—南亞國際大通道



(資料來源:《南方日報》)

香港機場與珠海機場的合作不能僅限於內地航線與國際航線的分工,而要擴展到川貴廣—南亞的海上絲綢之路。2019年廣東省政府已經把川貴廣—港澳—南亞物流大通道作為共建海上絲綢之路的主要內容,列入《廣東省推進粵港澳大灣區建設三年行動計畫(2018-2020年)》。通過幾年的合作,這個通道的內地十數個城市與大灣區港口群和8個海外港口已經參與其中(見圖2-2中的紅點),通過陸路的軌道、公路和港口相連的多式聯運,通過馬六甲、印度洋直達非洲吉布提。

根據協定,南亞大通道的物流園區落地於珠海港。從南亞流入貨物與從川貴流出貨物,全部集中珠海物流園區,實施物流統一調配。目前的多式聯運有鐵路、高速公路、內河和海運。而從川貴流入大灣區的鮮活食品佔有一定比例。這種產品不適宜海運,因此到珠海後就只能在大湾区市場消費。這為佔據鮮活食品空運能力的香港機場帶來機遇。由此,香港機場可以藉此優勢,加入南亞國際物

²⁰ 由東莞海關與香港海關聯手安排的東莞與香港機場之間班次式的海陸空多式聯運服務和保稅倉服務一體的一種國際物流倉儲服務

流大通道，為南亞大通道的多式聯運彌補航空運輸之快速、及時物流“短板”。

綜上所述，以上的三種新角色和功能定位，就是香港的存量優勢，在大灣區區域合作中的優勢延伸和充分釋放，從而激發出新的經濟增量。

那麼，香港新的增量優勢創建和補強，則主要體現在下面幾個方面。

II. 打造香港新的增量優勢，推動香港新產業的發展

1、確立大灣區國際科創中心與科技集群的核心層地位，發揮原始創新之主導、核心功能（科技創新的0-1突破），建設大灣區國際頂尖科技資源的集聚中心

建立國際科技創新中心和中國科技創新、人才創新的高地，是大灣區發展的重要核心戰略。也是近期中國轉向經濟雙循環新發展格局的重中之重。中國十四五規劃提出的新發展理念，把創新放在首位，並在提出強化國家科技力量的同時，更把粵港澳大灣區列入僅次於北京、上海的全國三大國際科技創新中心。

——大灣區實現國際科技創新中心之最大“痛點”與“短板”：核心層基礎研究與自主創新之缺。目前中國正逐步從科技趕超戰略，邁向後趕超戰略。大灣區正是中國實踐這歷史性戰略跨越的主戰場。一個健全的科技創新產業鏈，是由基礎研究—應用研究—面向市場的開發研究鏈條構成的。其中最為重要與決定性的是上游的基礎研究。基礎研究是科技自主創新、原始創新的源頭，是科技0-1的突破。基礎研究決定了一個國家在原創科學研究領域的發展水準，和全球科技領先的地位，這是一個國家科技競爭力的根本所在。科技戰略是國家戰略的重要組成部分，而基礎研究則是這個戰略的重心。

科技趕超階段是後發國家的追趕戰略，依靠的是複製、模仿，從科技產業鏈條的中游—應用研究，或下游市場化開發研究起步，在已有技術基礎（0-1）之上的局部性創新和突破，而非原創的自主技術創新。故此，處於技術趕超階段的關鍵科技必然受制於他人。而後趕超戰略的關鍵是自主的科技原始創新。這是應用性研究和面向市場的開發研究之根源。基礎研究的主戰場集中於大學和研究機構，這也是科技創新和人才集聚的高地。

粵港澳大灣區目前的應用研究和面向市場的開發研究創新，尤其是產業化的創新，已經位於中國前列，對其他灣區也呈加速度的追趕態勢。在《2020年全球創新報告》中，由深圳-香港-廣州組成的科技集群，已經連續三年僅次於東京-橫濱，遠超於北京、上海排於全球第二位。這就是大灣區被列入國家三大國際科技創新中心的原因之一。但是，科技集群的全球排名，是以專利、科學出版物的絕對數量為計算；而以人均計量（每10萬人的平均數）的科技活躍度區域中，東京-橫濱排名僅為26位，深圳-香港-廣州則降至57位。劍橋、牛津、埃因霍溫（比/荷）地區排名前三，是真正的科技資源、產出密集區和科技領先區。科技活躍度大多為美歐國家。而聖荷西--三藩市，無論在科技集群和科技活躍度均名列前五。充分顯示了三藩市灣區既在科技產出的絕對量，更在科技產出的品質和密集度上的強大優勢，屬於真正的自主科技創新區域。²¹

²¹ 參見康奈爾大學、歐洲工商管理學院和世界智慧財產權組織出版《2020全球創新報告》

表 2-8 全球科技創新集群、科技活躍度排名前五名

科技集群			科技活躍度		
地區	PCT 專利	科學出版物	地區	人均 PCT 專利	人均科學出版物
東京-橫濱	113244	143822	劍橋	584	5796
深圳-香港-廣州	72259	118600	牛津	282	5318
首爾	40817	140806	埃因霍溫 (荷/比)	816	602
北京	25080	241637	聖荷西-三藩市	656	1486
聖荷西-三藩市	39748	89974	密西根安阿伯	218	4975
			東京-橫濱 (26)	313	397
			深圳-香港-廣州 (57)	161	264

大灣區雖然科技產出的絕對量很大，但是品質卻不高，這表明大灣區總體仍然停留在模仿複製階段。創新產出主要表現為數量的增長，而非品質的跨越。首先，最能代表基礎研究的高水準論文發表數量，粵港澳大灣區屬於最低水準。2008年-2017年，粵港澳大灣區高水準論文數略低於東京灣區，但與三藩市灣區和紐約灣區差距較大，後兩者分別是粵港澳大灣區的2.6倍和7.5倍（見表2-9）。

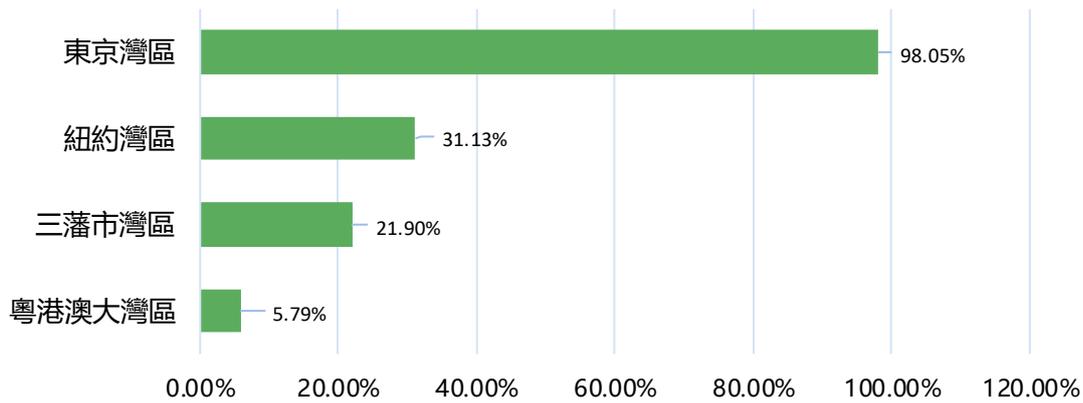
表 2-9 2008-2017 年四大灣區高水準論文分佈狀況（篇）

灣區	高水準論文數	高被引論文數	高熱點論文數
粵港澳大灣區	3401	3277	124
東京灣區	3631	3516	116
三藩市灣區	8994	8729	265
紐約灣區	25621	24979	642

（資料來源：廣東省科技廳情報所）

其次，在 PCT 專利申請方面，粵港澳大灣區近年雖然取得十分令人可喜的驚人進步，但是專利水準的技術含量並不高。核心專利仍然依賴他人。

圖 2-3 四大灣區 2008-2017 年 PCT²²專利申請在總申請專利數佔比



(資料來源：廣東省科技廳情報所)

2018 年起，粵港澳大灣區 PCT 專利總量首次超過三藩市、紐約灣區，排名第二。但是，從發明專利的專利施引²³數與佔發明專利數的比值中發現，除粵港澳大灣區 (0.90) 外，其餘三個灣區的比值均大於 1 (東京 1.21、紐約 2.20、三藩市 4.35)，表明這三個灣區的發明專利被引用頻率高，發明專利品質高，其中以矽谷為中心的三藩市灣區發明專利施引量佔發明專利數的比值 (4.35) 在四大灣區中最高，發明專利品質在四大灣區中排第一位。

粵港澳大灣區的現狀，凸顯其基礎研究領域創新產出能力相對薄弱，在論文的高產機構、高水準論文發表量等方面與其他灣區均存在較大差距。在基礎研究——應用研究——市場開發型研究的科技產業鏈中，基礎研究嚴重“缺位”“斷鏈”。僅停留於“應用性目的”的研究，偏向於追趕型的科技創新。因此粵港澳大灣區下一步提升的關鍵是補鏈，強化基礎研究，由此推動粵港澳大灣區源頭創新。使科技產出從數量轉入高品質發展階段。實現從模仿、複製為主的趕超，進入真正科技自主創新的後趕超階段。

實現後趕超戰略的根本性轉換，提升基礎研究能力和水準，擁有國際頂尖地位的大學和科研機構是“補鏈”的關鍵。各國科技集群和科技活躍地區形成、發展的經驗表明，在區域創新生態系統和科技密集區中，大學屬於核心層，承擔知識創造與傳授、人才培育的責任，企業則是創新活動的執行主體。以主導型大學為核心的“中心-輻輪”式模式，是所有科技創新區域形成、成長的主要特徵。例如科技集群和科技活躍度排名前列的三藩市灣區、科技活躍度前列的劍橋、牛津，與排名第六的波士頓劍橋，無一不是由世界頂級大學作為核心層發展的。從目前粵港澳大灣區的現狀看，這個區域缺乏核心層、缺乏原始創新的世界頂級大學作為主導。這是大灣區科技創新發展的最大痛點。

²² 《專利合作條約》(Patent Cooperation Treaty) 的英文縮寫，是有關專利的國際條約。

²³ 施引專利是指專利被引用的次數。被引次數是指觀測專利被後續引用的次數，被引次數高的專利往往代表專利品質高。

—**香港在大灣區的基礎研究優勢：大灣區核心層中原始創新之主導大學的功能定位。**大灣區科技創新發展缺乏基礎研究的現狀，正是中國目前整體科技創新發展短板的一個縮影。作為一個製造業大國，中國在主要技術領域仍然落後。聯合國 260 多項子產業的 1200 多項次產業中，中國有 600 多項受制、依賴於人。發揮後發優勢，從科技產業鏈條的中、下游的模仿、複製開始追趕，往往就是後發國家科技趕超的主要路徑。但是，如果陷入這種路徑依賴，不重視上游的基礎研發，則後發國家將永遠受制於人。

為此，中國目前正在借鑒歐美國家發展科學技術的經驗，舉全國之力推進國家大科學戰略的實施。

“制定科技強國行動綱要”，建立“新型舉國體制”。開始成為中國進入全球科技競爭的主要發展戰略。然而，長期的路徑依賴，使得中國的體制優勢比較適合趕超階段的模仿攻關，但不適合“無人區”的創造。無人區創造是一種自主的科技原始創新，其根源為基礎研究。中國有位居世界第一龐大數量的科技專家隊伍和科技研究者，但就是很少有重大科學發現及技術創新，很大程度上與中國的教育及科研制度有關。

香港在大灣區中，是唯一具有躋身於世界前列的大學，掌控著決定科技自主創新原動力的基礎研究這一優勢即戰略性資源的城市。在 QS 全球大學 2021 排名前 50 中，中國共有 8 所大學上榜。僅香港一地就有 4 所大學，其世界級大學密集度超過中國內地的北京（2 所）和上海（2 所）。

而在近日發佈的泰晤士 2021 全球化大學排名中²⁴，香港大學、香港中文大學更佔據第一、三位置，中國內地大學無一上榜前 100。充分彰顯香港大學開放性、具國際標準的科技研究、教學水準，和聚集全球頂級科技資源的能力。國家的科技發展離不開國際科技之間的交流，進入國際科學的前沿更需要國際合作，香港大學的開放性、國際化的科學研究環境，香港本土的智慧財產權保護和法制化環境，以及社會基礎設施。是這個區域中最具競爭潛力、也最有可能發展出大灣區科技創新核心層中原始創新之主導大學、核心功能的城市。而在每年發佈的全球創新報告中，香港排位也一直居於中國內地之前，2020 年為全球第 11 位，中國內地排名第 14。也表明了香港基礎研究具有大灣區核心層的實力。

香港 8 所大學中就有一半進入世界級水準，離不開香港政府對高等院校的長期投資和科技支援，更與香港吸引全球頂尖人才的社會基礎設施和環境相關。香港每年的 R&D 開支總量、佔 GDP 之比雖然極大地低於大灣區內地，但是，對基礎研究的支持強度遠高於大灣區內地（見表 2-10）。以 2019 年數字看，廣東省 R&D 對基礎研究的支持強度僅為 4.6%，而面向市場研發的支持強度為 87.4%。顯示大灣區內地仍然處於科技趕超階段，科技創新產業鏈居於下游鏈條。對比之下，香港用於大學的 R&D 支持強度為 51%，其費用開支的絕對值與廣東省的基礎研究經費差距不大。雖然並非所有用於大學的經費都用於基礎研究。但是，廣東省的大學數量超過 150 多家，而香港僅有 8 所。可想而知，香港與廣東省對於大學、對於基礎研究的支持力度，有著極大的差距。

²⁴ 泰晤士大學排名標準由四大指標組成：國際學生、國際教員、科學論文研究的國際合作、國際聲譽

表 2-10 2019 年香港與廣東省 R&D 開支構成 (億港元、億元人民幣、%)

香港			廣東省#		
R&D 總額與佔比	263.33	100%	R&D 總額與佔比	3098.50	100%
高等院校	134.32	51%	基礎研究	141.86	4.6%
工商機構	116.16	44%	應用研究	247.28	8.0%
政府	12.84	5%	面向市場研發	2709.36	87.4%
R&D/GDP	0.92%		R&D/GDP	2.88%	

#珠三角地區的 R&D 佔廣東省的 96%，R&D/GDP 為 3.41%。因此用廣東省數字代替。

(資料來源：香港政府統計處、廣東省統計局)

大灣區的科技資源和人才資源，固然可以通過國內、海外科技、人才的拿來主義解決，而目前大灣區的追趕型科技創新，大部分的核心專利也仍然依靠區外。例如深圳的技術專利，主要來源於矽谷、北京等地。但是在全球科技大競爭的態勢中，這種狀態在大灣區不具可持續性，也絕非國家全力推進大灣區建設國際科技創新中心的初衷。香港持續地加大對本土大學的資源投入，且爭取大灣區和中央政府的鼎力支持，建成大灣區中國際科技創新中心的核心圈和主導大學，成為大灣區自主科技創新產業鏈上游的策源地城市，並非海市蜃樓，應是指日可待。這是香港在大灣區中新增量優勢形成的最為重要的部分。

為此，利用香港一流的社會基礎設施和組合環境之優勢，引進全球頂級科學家（香港政府已有此項計畫）進入香港展開研究；推進香港的大學基礎研究與應用型研究、市場開發型研究之間的緊密聯繫；同時，建立大學基礎研究與創新型企業之間的長期技術聯繫。均有利於加快科技創新從 0-1 的突破。此外，在國安法確保香港安全的條件下，爭取國家大科學裝置在香港的落地，更有利於強化香港大學基礎研究的資源優勢。

大灣區成為國家發展戰略，大灣區建設國際科技創新中心作為中國科技發展舉國體制的重要構成部分，國家科技資源在粵港澳的空間配置必然由國家主導。至此為止，香港大學的國家重點實驗室數量為 16 個，僅次於廣州超過深圳，國家工程中心 6 個，與深圳並列。但是，至今為止，國家大科學裝置仍然沒有在香港落地（見表 2-11）。

表 2-11 2018-2019 年廣東省、大灣區與香港重要科技研發機構分佈 (個)

	國家重點實驗室	國家工程中心	國家重大科學裝置	省重點實驗室	省工程中心	省新型研發機構
廣東省	28	23	5	352	5315	219
灣區內地	28	21	5	312	4458	180
廣州	19	9		222	1577	50
深圳	7	6		44	541	42
香港	16	6				

(資料來源：廣東省科技廳情報所)

國家大科學裝置是歐美發達國家為配合國家大科學計畫而設置的頂級科研設施，是現代科學技術諸多領域取得突破的必要條件，代表著國際科技前沿的發展。一旦建成，將能長期穩定的運行進行持續的技術獲得和創新，實現國家大科學計畫的技術成果和目標。因此，發達國家往往把此作為決定國家科技前沿的突破能力的主要設施。

2012 年以後，中國借鑒西方發達國家科技發展的經驗，開始制定國家大科學計畫和建立國家大科學裝置，尤其是在北京、上海、合肥設立三個綜合性國家科學中心，由中國科學院執行、依託當地大學建設國家大科學裝置。2011 年，大灣區首個國家大科學裝置，中科院物理所研究開發的散裂中子源裝置在東莞落地，歷經 6 年時間完成。成為全球第四個散裂中子源裝置，且是十二五時期中國 12 個國家大科學裝置規模最大的。它的建立徹底改寫了中國此類技術開發一直需要委託築波科學城研究的歷史。散裂中子源涉及物質科學、生命科學、資源環境和新能源、新材料領域。目前大量的二級開發即應用研究、三級的面向市場開發研究機構密集東莞，一個新興的“中子城”，如同日本的築波科學城正在東莞崛起。由此可見，國家大科學裝置能夠帶來國際前沿技術的重大突破，集聚大量的科技研發機構和企業。

至今為止，珠三角地區已經落地了 5 個國家大科學裝置。2020 年由科技部、國家發改委、教育部中科院和自然科學基金共同發佈了《加強從 0-1 基礎研究工作方案》，把粵港澳大灣區列入中國第四個綜合性國家科學中心，由此，激發了大灣區內地推動國家大科學裝置落地的熱情。據最新報導，大灣區內地將爭取國家再設立 9 個大科學裝置。

香港大學的世界級基礎研究水準，科技研究與國際科技界的緊密聯繫，以及香港社會基礎設施對於全球頂級科技人才、機構的吸引力，一旦國家大科學裝置的落地，必將成為鞏固大灣區核心層和主導大學地位，建設國際頂尖科技資源的集聚中心之助力器。

2、強化與珠三角地區實體產業的聯繫，提升香港的生產性服務產業高端鏈條，重塑香港在大灣區產業鏈條優勢（把 0-1 擴展到大灣區的 1-100 迭代）

由生產型製造向服務型製造轉化，是中國製造提升的方向。製造業中的服務，即生產性服務業，是全產業價值鏈的高端增值環節。與美國製造相比，中國製造雖然已經是全球第一大製造。但是美國製造中的服務製造比重佔 60-70%；而中國製造僅有不到 10%為服務製造，絕大部分為單純的加工環節。這就是中國製造被鎖定在中、低端鏈條的關鍵。據廣東省統計局的調查，2015 年廣東以及珠三角製造業增加值率為 21.2%，明顯低於 2005 年前後時期美國（34.3%）、日本（31.2%）、英國（35.5%）、法國（26.9%）、德國（32.7%）等發達國家水準。提升大灣區內地的製造業技術研發，向產業高端鏈條升級，就是珠三角製造發展的必由之路。

其次，珠三角製造經歷了多次轉型升級，目前已經進入了由生產型製造，向現代服務業帶動的服務型製造轉變的重要階段。現代服務業加速向製造業生產前期的研發、設計、中期的管理、融資和後期的物流、銷售、售後服務、資訊回饋等全過程滲透，使製造業內部逐漸由以製造為中心轉向以服務為中心。

鑒於目前珠三角製造向服務型製造轉型，產業鏈條向上延伸的需要，為生產性服務業集聚的香港，提供了巨大的市場需求和機遇。通過創新發展和完善自身的生產性服務體系，尤其是科技研發服務業，不僅可以強化與珠三角地區的產業合作，更可以幫助香港科技創新產業在珠三角地區落地服務，與珠三角製造業密切結合。形成大灣區強大的製造業體系。

根據 2020 年進行的東莞企業問卷調查資料顯示，珠三角企業實際需求度較高的生產性服務業種類有物流服務、檢驗檢測、法律服務、會計服務和研發設計、智慧財產權、資訊技術、市場推廣和品牌服務。企業對這些服務的非常需要與需要均在 50-70 以上比重。而非常需要最高的是研發設計、物流服務、和智慧財產權服務。但在目前珠三角企業購買的服務商所提供的生產性服務業中，香港服務商的實際參與率並不高。佔比最高的是市場推廣及品牌服務（16%）、物流服務（13%）、金融服務（11%）、資訊技術服務（8%）、法律服務（7%）、技術轉移和研發服務（6%）和檢驗檢測服務（5%）。²⁵

近年來香港生產性服務業進入珠三角製造的最大突破，發生在香港與深圳的科技合作，香港大學開始把科技研發成果，落地深圳。過去香港與珠三角地區的前店後廠合作模式，使得香港取得了大灣區全球供應鏈的下游銷售鏈條地位，而目前已經出現的香港大學與科研機構把技術開發成果推向大灣區的發展趨勢，則體現了香港在大灣區供應鏈條中，正在努力延伸至上游的研發環節。或可以稱之為香港對大灣區製造業供應鏈的“補鏈”。至 2019 年底，已經有 6 所香港高校在深圳建立了 72 家科研機構，承擔 1128 項國家、省、市級科研項目，轉化 2692 項科技成果，註冊企業 79 家。來自香港大學基礎研究突破（0-1），已經在深圳等地孕育了大疆、商湯等具全球影響力的科技領先大型企業（1-100），就是最好的例證。在大灣區中，香港作為基礎研究的上游鏈條，深圳作為商業化、產業化下游製造基地，二者已經形成科技創新的強大組合優勢。

²⁵ 深圳綜合開發研究院企業問卷資料

目前，香港大學科技成果的落地已經越過深圳、向東莞、廣州等地延伸。例如香港科技大學在東莞松山湖設立的機器人研究中心等等。大灣區的科技集群開始擴展。從原有的深圳-香港科技集群，已經通過東莞延伸至廣州。由此，全球創新指數才會把深圳-香港-廣州作為一個擁有 4500 萬人口的科學技術集群（從報告發佈的人口數量，其中包含中間地帶的東莞）。

香港大學的基礎研究成果落地大灣區內地，在內地設立研究機構 孕育大型科技企業所取得的進展使過去十多年來因珠三角製造的升級轉型，導致香港高端專業服務與珠三角製造實體經濟逐步脫節的苗頭，得以糾偏和恢復聯繫。即香港已經開始向珠三角產業價值鏈微笑曲線的兩端延伸，與大灣區製造實體連成一體的發展，香港逐步將成為大灣區製造中不可或缺的高端鏈條部分，這是香港形成新增量優勢的一個發展走勢。

3、大力鼓勵香港創業活動，完善本土創新科技產業鏈條（由創業企業發動的 1-10、1-50），發展香港本土新興產業，孕育香港本土的大型科技企業

香港大學和研究機構在過去十多年間，主要局限於基礎研究和科技原始創新，而把應用研究、市場開發置於珠三角地區，造成香港本地極低的本土技術外溢效應，新興產業無法落地。這成為香港創新科技產業鏈的“短板。”在 2020 年全球創新指數排名中，香港雖然排於全球第 11 位。但是其中的科技產出指標，卻排在全球第 54 位。成為直接拉低香港總排名的因素。

至今為止，香港政府與業界取得的共識是：香港雖然有大學深厚的基礎科研能力，但是因土地和要素價格高企，土地缺乏，故而形成發展的根本阻力。這種論調其實是一種謬論。但是卻很奇怪地成為一種共識。按照這種觀點，只要解決了土地問題，降低了創新、創業的成本，香港的大學科研等優勢條件就可以自然地轉化為香港本土科技創新產業的成型、發展。

事實上，即使是在土地價格高居世界首位的紐約，東京，都有自己的“矽谷”和科技創新產業。例如面積小於香港、土地價格更甚於香港的紐約，在城市中的“Silicon Alley”，針對金融科技、通訊技術、大數據等 8 大高技術產業進行開發。其中的生物科技，已經在紐約形成了生物製藥產業，成為全美領先的製造業。東京八王子地區的“Silicon Valley”，與首都經濟圈的築波科學城相互互動，集聚大量科技資源進行創新，尤其是動漫、電子遊戲等產業高居世界首位。2005 年東京被世界銀行定位於全球的“創意之都”；近年來矽谷的土地價格也是連番上升，但是，並沒有使這個地區的科技創新止步。實際上，在科技創新、創業活動中，最為重要的戰略性資源並非資本與土地，而是高素質的人才，以及集聚科技、人才、重視科技創新的生態系統和氛圍。

——香港科技產業創新產出低下，難以產生本土科技型大企業的根本原因。首先是香港缺乏本土創新和科技創業的生態環境，因而大學的基礎研究與應用研究、市場開發研究的科技產業鏈條不完整。基礎研究上游鏈條強，應用研究中游鏈條弱、市場化開發研究下游鏈條缺；尤其是缺乏本土大量面向市場開發研究的創業企業和創業活動，實是導致香港科技創新本土效應外溢低下、香港科技資源投入大、產出低的重要原因之一。也就是說，香港創新科技產業鏈需要補鏈、強鏈。

在目前香港的商業生態環境中，如果科技創新仍然遵循原有的軌道發展，只集中發展創新科技的上游鏈條——基礎研究和應用科技研究開發，而把科技成果的商品化鏈條、甚至部分的應用研究仍然放在珠三角地區，維持香港現有大灣區城市群的科技產業分工格局，而非延伸科技產業在香港的中下游鏈條，彌補應用研究的不足，致力於科技、創意的商品化。則香港永遠不會產生本土的世界性大型科技企業，而僅是中國內地的技術資源供給的上游鏈條。一些來自香港的創科企業以在香港的創科成果為基礎，成功在內地進行商品化過程，成就斐然，不少人認為這代表香港可以、且有能力發展成為國際性科創中心的例證。這種看法可以說沒有真正認清事情的本質。這些成功案例正正是香港科技產業“斷鏈”，無法留住人才、技術，致使這些戰略性資源遊走他鄉的一個反面佐證：香港並不具備集聚科技資源和人才發展創新科技產業的生態環境。

也就是說，香港要對標矽谷，成為真正的科技創新產業中心，把科研成果商品化置於香港本土，以科技創新重振香港經濟。則根本性障礙在於香港缺乏地區的創新生態系統。這也是香港無法產生大型科技企業的根本原因。

其次，香港科技創新無法落地本土的深層次原因，是香港科技發展與內地市場、內地消費的人為空間分離。科技創新需要技術與市場、生產與消費之間的交流和回饋。香港本土市場狹小，只有在香港市場與內地市場空間直接連接，成為一個統一市場。才能取得科技發展和知識經濟轉型的成功。

大灣區本身就內涵了把香港融入內地大市場的戰略意義。把香港市場與大灣區內地市場融為一體，香港市場定位為大灣區科技創新產品與新產品的市場前端，即科技產品市場開發、預測市場需求的“天線”市場；內地市場則為大灣區的批量消費市場，可以說是香港科技創新與新興產業落地本土的一個求解方案。

——香港本土科技產業鏈條完善的條件已經開始出現。近年來，香港政府和科技界全力推動香港科技創新生態環境的形成業已展現實效。首先是科技創新產業的強鏈：鼓勵香港科學園和數碼港展開應用研究，更引進全球高端機構、人才，在科學園內建立 inno HK 創新研發平台，目前已經建立生物醫藥(Health @ inno HK)、人工智能(AIR@innoHK)兩個平台；補鏈：通過各種優惠政策，在香港科學園與數碼港大力推進創業企業的發展。目前香港本土的創業企業已達數千家，不少來自海外。已經開始活躍的本土創業活動，顯示香港本土的科技創新產業鏈條和生態系統已經逐步出現，為提升本土科技的本土外溢效應奠定初步的基礎。

而徹底打破香港市場與內地市場、內地消費之間的空間障礙，促進香港科技與市場、生產與消費的直接聯繫與有機結合，更為香港科研發展，走向知識經濟提供最為堅實的市場條件。

密切與加強香港科技發展與珠三角生產之間的空間良性互動，強化香港科技與珠三角市場、消費的直接溝通。是香港科技創新產業發展、經濟轉型的成功之道，更是香港與大灣區內地獲取更大產業合作共同利益的重要實踐。尤其在深港共建國際創新樞紐的進程中，香港佔據基礎研究的優勢，以此吸收珠三角企業在香港河套科技創新園中設立研發中心，向科技產業鏈條上游的研發、設計，中游的管理、融資、下游的物流、商品品牌開發、資訊回饋等全鏈條滲透。同時把香港作為珠三角企業技術專利、智慧財產權和品牌商標的註冊地，高科技企業的上市集聚地。此外，爭取海外跨國公司把研發中心設立於香港河套科技創新園，強化香港的海內外研發資源流動之集聚能力，也是一個重要途徑。

故此，共建大灣區從香港的原始創新 (0-1)、應用開發、市場化或商業化 (1-10)、到珠三角地區產業化 (10-100) 的一體化科技創新產業全鏈條，是提升香港本土化經濟發展的空間，獲取區域合作發展新增量的一個重要路徑。通過從香港大學和研究機構的 0-1 突破，由應用研究、創業企業在本地商業化開發，實現 1-10 的迭代，孕育本土的“獨角獸”企業，在香港股市上市後，進入大灣區內地實現規模化、產業化 10-100 的迭代。最終培育出在香港產生、成長，在大灣區市場發展壯大，進入中國內地和國際市場的香港本土大疆、商湯式的大型科技企業。

——紐約模式與東京模式的啟示。 首先，香港應當也有必要和可能，根據自己的科研優勢，借助全球的技術資源，以大灣區城市群和內地為市場，發展適合本土的高新技術產業。也就是把研發成果商業化在香港本土展開。研發成果既可以來自香港本土的大學研究機構，更可以來自海外。這是香港在大灣區城市群的技術資源優勢。

從目前香港的研發特點和大灣區城市群的市場需求看，香港可以仿效紐約，發展最為適宜立足大城市的創新科技產業——生物醫藥產業。一方面，醫藥製品的發展需要以醫院和醫療的發展為基礎。紐約生物製藥製造的發展與紐約的醫院、醫療具國際一流水準，國內外患者慕名集聚相關。香港的醫院和醫療水準具國際標準，醫療產業更被列入 6 大優勢產業之一，在整個城市群中佔據優勢。目前大灣區內地對生物製藥具極大的需求，尤其是內地消費結構的升級，人們對於醫療、保健的需求日盛。此次的全球疫情更加劇了這一發展趨勢，醫療產業成為珠三角製造中增長最快的產業之一。香港近年來已經成為內地居民自由行採購各類醫藥產品的目標市場。另一方面，生物科技是全球目前發展最為蓬勃的技術前沿，香港具有獲取全球最新科技成果之便利；香港本土大學的生物科技基礎研究深厚，生物科技也很早進入科學園發展，包括科學園中的生物科技研究院、目前正在建的居世界生物科技前沿 Health @ inno HK 研發平台，以及香港知名的生物醫藥公司。均為產業的形成奠定了基礎。

醫藥製品的發展需要大量的臨床資料和應用。而香港 700 萬人口規模是一個限制。為此，與大灣區城市群的合作是求解之道。灣區市場的 7000 萬人口，加上廣東其他地區共計 1 億以上的人口規模應當可以為香港的生物製藥產業提供廣泛的臨床應用和資料。這就要求城市群建立統一的醫藥製品標準市場和准入條件。近期特首施政報告中提出，在香港研發的醫藥首先在深圳港大醫院使用的建議，就是一個很好的起步措施。

此外，香港與紐約相同的是具有本土自己的納斯達克股票市場，不僅可以為香港本土創業企業發展成為大型科技企業提供金融支撐。同時成為大灣區科技創新企業海外上市的集聚地，促進香港、大灣區與海外科技企業的資金、技術的相互交流。

其次，利用香港目前在大灣區城市群中的高端消費市場地位，可以仿效東京的科技創新產業空間佈局的模式。東京都會區圈中的都心（東京的 3 個區），是日本新產品消費市場的集中地，日本市場的風向標。都心周邊、東京灣區的川崎、橫濱、埼玉和首都經濟圈的山梨、群馬諸縣，三者之間形成了一種科技產品開發—測試市場--小規模定制化工廠—規模化生產的產業空間佈局。即在研發成果的商品化過程中，以東京都心作為測試市場，在都心周邊設立小規模定制化的母工廠，提供新產品在市場上進行測試，只要市場接受，則產業化、規模化的生產就向東京灣區、以及灣區外的山梨、群馬等地區擴散，形成規模巨大的子工廠。而小規模定制化的工廠則繼續進行新產品的開發試製。這種產業創新的空間佈局關係，在東京都會圈十分普遍。而人們把都心區新產品測試市場、小規模定制化工廠分別稱之為“天線 (antenna)”，“母工廠 (mother factory)”。母工廠圍繞著“天線”的風向標，不斷地創新產品，推動週邊的子工廠規模化生產。從而滿足日本和全球的消費需求。

香港十分適合在大灣區城市群的科技創新產業發展中，引進東京的天線—母工廠—子工廠模式。以香港這個城市群高端消費市場作為“天線”，通過科研成果的商品化，在香港設立小規模定制化的“母工廠”，不斷向市場提供新產品，形成市場的規模需求後，在珠三角地區建立產業化、規模化的“子工廠”生產基地。這種“天線”“母工廠”在香港，“子工廠”規模化生產集中珠三角地區的產業合作，即科研成果商品化、市場化開發在香港、產業化在珠三角的跨境空間分工，是香港科技創新產業發展可以模仿的路徑。香港也可由此獲取大灣區城市群中科技創新發展的高端鏈條地位，提升本土的科技產出和基礎研究的溢出效應。

4、創建服務、提升香港本土經濟優勢的金融新功能

延伸香港存量優勢，創新增量優勢，需要投資香港，需要資源配置。而資源配置的重要工具之一，是金融。香港作為國際金融中心，資金集聚和配置的效率，在大灣區當是首屈一指。這是香港的競爭優勢所在。

然而，與紐約、倫敦、東京等國際金融中心相比，香港的金融中心具有離岸性質。在紐約等金融中心配置資產的企業以本土跨國企業為主，而在香港配置資產的企業，其業務和經營地大多不在香港。美國主板市場和納斯達克上的主導公司，是美國自己的谷歌、亞馬遜、微軟、特斯拉等。而香港股市上沒有一家本土經營的大型科技公司。與離岸相伴隨的，近年來香港本地投資逐步走低，股市、金融產品大多局限於資金交易，真正落於本地的投資項目很少，金融離地凸顯。香港已經是亞洲最大的財富管理中心，但是其產品設計極少與本地經濟的投資項目相關聯。

創建香港本土在大灣區的新優勢，資源配置，就必須發揮香港金融的配置作用，資產配置理所當然要上岸、落地。香港金融應當為灣區市場的項目投資，為灣區實體經濟發展融資。為此：

——打造為香港本土和灣區科技創新產業鏈服務的金融產品。香港金融的上岸、落地首先要落於本地、灣區的科技創新產業鏈上。針對不同鏈條設計所需要的資金產品。事實上，香港的風險投資機構並不少，但是落地香港本地的項目卻不多。大多的天使、種子基金跨境落在深圳或大灣區內地。這種狀況需要改變。建議從正在推進的互聯互通“理財通”開始，設計專門為香港本土、灣區新創企業和孵化器的理財產品，集聚大灣區中產階層的雄厚資產，作為基金投資配置。從中培育香港本土的獨角獸，最後推動其在香港股市上市，徹底改變香港股市缺乏本土大型科技企業的現狀，和金融中心離岸的市場結構。

其次，投資資金和金融產品要深耕灣區市場，投資包括香港在內的灣區中小企業，投資實體的項目。同時，香港要充分發揮國際金融中心的作用，將大量國際資金引入到香港和大灣區內地，為實體經濟發展服務，達到更為有效的資源配置。

——強化香港金融落地於實體經濟、服務香港擴張供應鏈樞紐的功能。大力推動香港的貿易融資。金融落地的主要含義之一，是服務實體經濟。香港在國際供應鏈功能和優勢的擴展，尤其是把大灣區製造與全球、一帶一路國家和東盟地區聯結的經濟功能，依靠的是國際貿易與物流擴張。而擴張的規模和速度，在很大程度上依賴於香港貿易融資的規模。貿易融資是金融服務實體經濟的一個主要內容。因此，香港金融與資產配置更多地向貿易物流融資傾斜，是服務實體經濟的主要體現。

香港國際貿易、物流中心在近年來更多地轉向離岸貿易與物流，香港已經轉型成為全球最大的離岸貿易中心。雖然大量的貿易物流活動不再發生在香港，但反映的是香港商業服務在大灣區市場與海外市場、大灣區生產與海外生產實體經濟聯結的能力。這本身體現了香港服務於境外，尤其是內地與國際經濟實體交往的能力擴張。這個發展更突顯了香港在國際貿易、物流的營運、指揮和利潤中心的供應鏈樞紐地位。由此，香港近年的貿易融資，更多地表現為香港境外的商品貿易融資。（見表 2-12）境外貿易融資應當是香港對外拓展供應鏈的結果。金融、尤其是貿易融資是香港全球供應鏈擴展的重要支撐，需要大力發展。

表 2-12 2018 年末-2020 年 6 月香港貿易貸款融資構成 (百萬港元、%)

日期	香港貨物出入口及轉口貿易融資 (佔比)	香港境外的商品貿易融資 (佔比)
2018 年 12 月	277,871 (60.9)	178,121 (39.1)
2019 年 3 月	296,822 (60.9)	190,343 (39.1)
6 月	292,934 (58.2)	209,958 (41.8)
9 月	275,269 (55.8)	218,260 (44.2)
12 月	270,527 (59.7)	182,457 (40.3)
2020 年 3 月	273,627 (56.9)	206,983 (43.1)
6 月	262,686 (55.4)	211,802 (44.6)

(資料來源：香港金融管理局)

一 **建立以數字人民幣為計價基礎的跨境貿易結算、資產交易中心。**美元在全球的主導地位逐漸下降，以及金融成為中美衝突的核心領域之一，都使得以美元聯繫匯率為基礎的香港國際金融中心地位，在未來充滿極大的不確定性。隨著各國數字貨幣的研究開發，美元地位的走勢更難以預測。數字貨幣業已成為各國央行為確保金融安全而開發、研究的未來進行跨境交易的替代性貨幣。數字貨幣是數字經濟時代最重要的金融基礎設施和國際競爭焦點之一，金融科技是推動金融供給側結構性改革的核心驅動力。

目前，中央政府已經把大灣區中的深圳，作為數字貨幣的研究實驗區。設立在深圳的金融科技研究院（中國人民銀行金融科技研究院），是中國人民銀行數字貨幣研究所下屬單位。深圳金融科技研究院（中國人民銀行金融科技研究院）作為中國法定數字貨幣的研發機構和金融科技創新研究實踐前沿，肩負著打造“國之重器”的神聖使命和創造面向未來的新產品、新業態、新模式的歷史使命與責任。

2020 年開始，深圳已經多次對本地居民發出數字貨幣紅包，直接在商場使用。而深圳公務員的工資也準備部分用數字貨幣支付。

香港應當與深圳合作，在深圳作為大灣區內地數字貨幣實驗區的同時，香港可以發展成為大灣區境外、以數字人民幣為計價基礎的跨境貿易結算、資產交易中心（這個設想香港金管局正在研究）。把香港作為大灣區境外數字人民幣的試驗區。推動香港從境外人民幣的最大交易中心升級轉型，發展出數字貨幣的新功能。

首先，香港與灣區內地的跨境資金雙向流動，包括互聯互通的投資、理財、雙向的跨境匯款等，可以率先在大灣區中實行以數字人民幣作為中介工具，便利港澳與灣區內地的金融交往。

其次，香港可以在貿易和供應鏈融資中應用數字人民幣，尤其是推動灣區與一帶一路國家直接借助數字人民幣進行貿易往來。使用數字人民幣發放在海外、尤其是香港進行擔保的貸款，確保貸款項目的真實、有效監控。

香港資產交易的數字人民幣計價，不僅可以使用在香港本土的人民幣資產本身，更可以擴展到所有貨幣資產。即香港金融產品可以在美元計價的同時，附加數字人民幣計價。為未來美元地位的不確定性提供對沖。

第三節 共建大灣區共同市場

1、提升大灣區市場一體化水準，促進資源要素跨境自由流動

基礎設施的無縫對接，邊境口岸的貨物電子化通關、人員便利化進出措施的落地，需要雙方的制度性安排。而重新審視限制香港與內地、包括國際社會各類要素流動的現行法規、行業規則，更是清除香港與內地市場、內地消費者的空間人為障礙，形成灣區統一大市場之重要措施。由此，香港才能真正融入灣區市場，融入國家發展大局，也才能成為大灣區建設國際創新科技中心的核心層。

2019年廣東省推出“灣區通”工程，成為內地落實大灣區互聯互通的主要措施。在廣東省十四五規劃中，更提出大力實施“灣區通”工程，提升市場一體化水準。優先在食品藥品安全、環保、通訊、交通、通關、工程建設等粵港澳三地共識度高的領域實現突破。

加快建設大灣區的國際創新科技中心，首要和基礎性的空間流動措施，是大灣區之間科技研發活動（人員、資訊、科學實驗的設備、材料）雙向跨境自由流動。為此，香港應當與內地協商，放開科技資源流動的各種邊界限制，以利於儘快實現大灣區一體化的科技創新產業鏈的空間分工鏈條。共建國際創新科技樞紐和國家綜合性大科學中心。

2、大灣區的規則對接與大灣區統一的市場標準

大灣區統一的市場最終形成，關鍵在於建立統一的市場規則與標準。包括商品市場與服務市場、技術市場、人才市場規則的統一，即港澳與珠三角地區的產品製造、檢測、技術標準與商品進入的市場規則統一；港澳與珠三角地區服務市場准入標準與運行規則的統一；技術與人才市場的資格互認與規則對接；

目前在大灣區的商品、服務、技術、人才市場上，CEPA的推進僅是進入相互認可階段，即認可相互的標準、檢測、服務專業資格及進入方式，而沒有進入到建立共同標準的市場一體化。作為一個城市群，制定共同的市場規則、商品和服務產品、技術與人才標準，也即統一的市場，是大灣區城市群市場一體化發展的方向，也是城市群中產業合作的市場基礎。更是真正破解外循環、外資，包括香港進入中國內循環的各種“小門”，促進中國內循環與外循環的市場良性互動重要制度性創新。

大灣區城市群統一的市場規則制定，可以參照香港市場的規則和標準，而與內地其它相區別。其原因在於三地之中，香港具有成熟的市場規範和符合國際標準的商品檢測、專業服務資格認定。尤其是商品、服務、技術的檢測標準，具很高的國際認可性。是大灣區產品進入國際市場、科技競爭的重要前提。以此對接大灣區的規則，形成統一大灣區城市群的市場，將更符合國家對於大灣區“構建開放型經濟新體制，打造高水準開放平台，對接高標準貿易投資規則”的合作期望。

3、充分發揮大灣區各種區域合作平台的作用

人員、商品、資本、資訊與數據在大灣區跨境流動，是一個從易到難，從認識差異走到共識的進程

不能一蹴而就。尤其是金融、數據等要素的跨境流動，更關係到經濟安全。由此，對敏感度較高要素的跨境流動所實施的特殊政策，以及各類戰略性資源、要素在大灣區的相互進入方式，必須首先在中國（廣東）自由貿易區展開試驗，成功後複製推廣至整個大灣區。

故此，香港應該積極、主動參與前海、南沙、橫琴的平台建設，尤其是平台中的制度性試驗，把香港行之有效的市場規則、運行方式和成功實踐，在平台上先行先試。以推進大灣區統一市場的建設進程。

結束語

世界政治、經濟的顛覆性巨變和全球重大疫情，在全球各種力量的相互激烈碰撞之中，亞洲具有超大的市場潛力，將逐步形成未來世界經濟發展的強大動力。

處於這一發展大勢中的粵港澳大灣區，順應著亞洲的發展以及中國的國家發展戰略，身處其中的香港，可以說是歷史性的又一次眷顧，或是歷史性發展的大機遇。“一國”之下的大灣區，可以充分發揮兩制的取長補短，形成國際競爭中的組合優勢，融東、西方現代化文明之精華，將向世人展現一個具世界頂級水準的城市群，立足國際科學技術前沿的科技創新中心，和諧發展與綠色宜居的生態圈。

願景是美好的。然而，大灣區各個城市之間的競爭態勢表明，留給香港的時間窗口十分短暫，香港需把握時間趕緊抓住機會。香港在大灣區的前景最終取決於香港自己。

鳴謝

大灣區研究督導委員會（按委員姓氏英文字母排序）

主席	事務主任
馮國經博士	張家敏先生
	張朝輝博士
	陳啟業先生
委員	事務主任
鄭維新先生	梁進強先生
范鴻齡先生	陳鳳翔博士
傅育寧博士	
歐智華先生	梁兆基先生
賴智明先生	李子樹先生
	周頌琪博士
	麥詠華先生
李民斌先生	盧永欣女士
沈南鵬先生	
沈向洋博士	陳珊珊女士
	許遵發先生
董立均先生	
楊敏德女士	王素娟女士
盛智文博士	
趙令歡先生	曹永剛先生

「2022 基金會」對下列贊助人士/機構鼎力支持此項研究敬表謝意（按機構名稱英文字母排序）

贊助	
阿里巴巴集團	紅衫資本
華潤集團	騰訊
馮氏集團	香港上海滙豐銀行有限公司
弘毅投資	董立均先生
蘭桂坊集團	永泰地產有限公司

©版權 2021。2022基金會版權所有。2022基金會致力於提供準確而可靠的資料，但並不保證本出版物的內容絕對無誤。倘其中有任何錯誤之處，本基金會恕不負責。本出版物也並非旨在涵蓋所有內容。對文中的信息是否準確或完整本會不作任何明示或暗示的承諾或保證。2022基金會不會對任何個人或單位因閱讀了本出版物採取某項行動或未採取某項行動的後果承擔任何責任。如欲徵求具體建議或希望獲取文中所提及事宜的更多信息，請與2022基金會聯絡。



本研究之報告及相關資料
可透過下列二維碼下載：

