



智經研究中心

Bauhinia Foundation Research Centre

因應兩岸關係緩和 促進港台經貿關係發展

(報告摘要)

2009年5月

1 研究簡介

2008 年 12 月，香港智經研究中心啓動《因應兩岸關係緩和 促進港台經貿關係發展》課題研究，由本中心主席胡定旭先生擔任研究小組的召集人，中心高級研究員朱文暉博士擔任協調人，分別在香港理工大學、台灣淡江大學和綜合開發研究院（中國·深圳）組建三個研究小組，獨立進行研究，提交相關報告，由朱文暉博士綜合三個小組的成果形成總報告。本課題研究歷時 5 個月，訪談了兩岸三地的政府官員、專家學者、行業協會負責人和企業代表，並在香港和台灣分別對 1000 多位居民進行了問卷調查。目前已完成《因應兩岸關係緩和 促進港台經貿關係發展》總報告和 6 個專題報告。現將本課題研究的主要成果摘要如下。

2 研究的背景與重點

- 2.1 兩岸關係的發展遠遠超出預期。2008 年，隨著馬英九在台灣大選中勝選和國民黨重新執政，兩岸關係出現了明顯緩和，海協會和海基會兩會的頻繁互動，使得兩岸關係呈現出良性互動的積極發展態勢，兩岸關係的緩和以及迅速發展，遠遠超出了人們的預期。隨著 2008 年底兩岸“三通”的實現，如何促進港台經貿關係的發展，既成爲香港官方考慮的政策方向，也成爲港台兩地主流民意的期待方向。
- 2.2 高度關注兩岸“三通”帶給香港的機遇和挑戰。近 60 年來，香港一直是中國重要的、甚至經常是唯一的國際窗口。隨著大陸實行改革開放政策，香港在大陸開放中的平台功能逐步下降。到 2008 年，由於海峽兩岸政治因素引發非直接性的經貿合作，香港僅存在大陸和台灣之間的中介功能，也因兩岸實現“三通”而終結。在經濟全球化和大陸開放政策的雙重作用下，香港過去百年積累並形成的獨特的中介功能和平台優勢被逐漸稀釋，香港未來發展將進入“常態化”階段，亦即香港與其他地區和城市處於同等地位進行公平競爭，經由政治和其他因素所形成的特殊的經濟優勢行將式微，需要激發的是香港在其他方面的優勢和潛在優勢，兩岸“三通”對

香港既具有實質影響又具有象徵意義。

2·3 充分重視兩岸三地可能出現的經貿變局。“三通”所涉及到的兩岸港口直接通航、航空直接的包機和定期航班、郵政直接匯款，短期內對香港的相關行業將會產生衝擊。更重要的是，“三通”使得兩岸三地的要素流動加速，這將對香港產生長遠影響。同時香港還需要充分重視如下背景：一是“太平洋西岸新月形經濟帶”的形成，這是香港未來發展的重要變數之一；二是人民幣國際化和區域化步伐加快，這對進一步提升香港國際金融中心的地位至關重要；三是區域發展中的合作與競爭，香港需要在與台灣和上海的競爭中處於有利位置並與珠三角和諧發展；四是因應港、台、中資企業和跨國公司的戰略調整和重新佈局及時做出調整，使“香港服務”向更大的區域延伸，這關係到香港經濟的長久未來。

2·4 研究目的和重點。本項目的研究目的，是基於兩岸關係緩和以及“三通”的實現，深入思考港台經貿關係以及香港的區域定位，在彙集港台兩地主流民意對港台經貿關係發展期望以及對未來兩岸三地經濟計量分析的基礎上，向港台相關各方提出相應的公共政策建議。研究重點共有五個方面：一是對兩岸關係的演變歷程以及未來發展趨勢和政策走向，兩岸經濟整合的前景及其影響等進行全面系統的評估和分析。二是對港台經貿關係的發展歷程和現狀進行總結，重點分析香港會在哪些方面受到兩岸“三通”的影響。三是港台對於改善兩地經貿關係的民意和以及兩岸三地產、官、學界對改善港台經貿關係的具體看法和建議。四是對兩岸三地經貿關係的走向進行計量模型分析。五是向港台相關方面提出促進港台經貿關係的具體政策建議。

3 兩岸關係走向與兩岸經貿合作前景

3·1 兩岸關係的演進歷程與基本走向。1979-2009 這 30 年兩岸關係的發展，可以劃分為三個階段。第一階段是結束軍事對峙，兩岸開始民間交流（1979-1990）。大陸的主導政策是“和平統一、一國兩制”，台灣則是

逐步放寬到大陸投資探親的管制；第二階段是“政冷經熱”，兩岸經貿關係快速登場（1991-2004）。大陸對台經貿政策步入法制化軌道；台灣對大陸政策反覆多變，“去中國化”之勢成型；第三階段是達成和平發展共識，尋求兩岸經貿關係正常化（2005-至今）。大陸推進兩岸關係和平發展，台灣則是擱置爭議，密切兩岸經貿合作。對於兩岸關係的變化與演進，可以初步形成如下基本判斷：第一，政治問題是左右兩岸關係演進的關鍵；第二，經貿合作在兩岸關係中逐漸發揮主導作用；第三，國際干預是影響兩岸關係的外在因素。第四，兩岸和平發展的態勢不可逆轉。至於兩岸關係發展的未來走向，有如下三個特點：一是兩岸關係的發展仍面臨諸多挑戰；二是和平發展將成爲兩岸關係的主軸；三是曲折反覆將成爲兩岸關係發展的基本特徵。

- 3·2 兩岸經貿合作的歷史回顧和前景展望。大陸改革開放以來的兩岸經貿發展可以劃分爲四個階段。第一階段是恢復起步（1978-1986）；第二階段是快速發展（1987-1992）；第三階段是深化發展（1992-2001）；第四階段是全面發展（2002 年至今）。整體來看，兩岸貿易穩健發展；兩岸投資快速增長；兩岸人員往來逐步擴大。隨著兩岸關係的緩和，兩岸經貿合作未來將呈現如下特點：第一，經貿合作將逐步制度化、規範化；第二，兩岸經貿合作的規模與地位將繼續上升；第三，兩岸貿易不平衡狀況將有所改善；第四，兩岸貿易關係將向投資、生產、貿易一體化方向發展；第五，台資企業在大陸的分佈將呈現更集聚、更擴散的雙重特點；第六，台資企業在大陸將呈現本地化發展趨勢。

4 兩岸“三通”對港台經貿關係的影響

- 4·1 兩岸“三通”對香港國際貿易中心地位的影響。兩岸“三通”後，香港擔當處理實質貨物轉口貿易樞紐的角色將逐漸淡化，但擔當管理離岸貿易交易的角色將增加。兩岸直航後台灣經香港的轉口貿易肯定會發生改變，但幅度則還受到產品類別、運輸模式和產品最終流向的影響。海運和傳統產品的轉口影響較少，空運和科技型產品影響較大；轉口至珠三角和華南地

區的影響較少，轉口至長三角的產品會被較多取代。兩岸直航對港台轉口貿易會帶來一定的衝擊，但不會在短期內完全解除香港作為兩岸貿易中介的地位，中長期發展需視乎兩岸的產業分工關係。

4·2 兩岸“三通”對香港國際航運中心地位的影響

(1) 對香港海運的影響。港台海運較少受到兩岸直航的影響。這是由於港台航運在 1990 年代時已進入“準直航”階段，業界長期的變通性安排，而今成為經濟防火牆，令業界較少受到兩岸直航的衝擊。過往五年來，從港台海運的相對穩定發展勢態而言，兩岸直航模式應該不會對港台海運轉運帶來太大的影響。但是，香港需要密切關注未來兩岸的進一步開放和配套以及企業重新運籌佈局對香港海運的影響。

(2) 對香港航空貨運的影響。綜合分析，港台間航空貨運的發展前景不甚樂觀。香港將長久地或失去港台之間原有的 60% 轉口貨運、40% 進出口貨運，約 50% 港台總貨運量。

(3) 對香港航空客運的影響。香港航空客運將受到較大衝擊：2008 年 7 月兩岸實現週末包機對台—港航線的班次和載客形成第一輪衝擊；當兩岸開闢大量直航定期航班，港澳—台航線依舊維持較頻密班次，過剩運載能力使得營收會因削價競爭而減少，這是對香港的第二輪衝擊；兩岸直航削弱了香港與內地航空的連接性，減少了香港作為國際遊客轉飛內地的便利性，這是對香港的第三輪衝擊；一旦兩岸全面開放直航，現有三分之二的港台航線會被替代，這是對香港的第四輪衝擊。如果香港的航空公司和政府不作出適當安排，多重損失將無可避免。

4·3 兩岸“三通”對香港國際金融中心地位的影響。兩岸三通有利於香港增強國際金融中心的地位。一是香港金融業在兩岸三地中既有的領先地位；二是香港完善的金融中介服務會在三通之後留住台資企業；三是兩岸三通會促進中華區經濟整合的步伐，帶動經濟總量進一步增長，從而形成對香港金融服務的更大需求。港台間的金融發展仍有潛力，資金往來會增加，兩岸四地已經匯聚了巨額的金融資本，香港可以成為中華資本國際化的平

台。香港金融中心地位的鞏固將主要來自大陸金融市場的開放，以及兩岸三通對促進區域經濟發展的作用。

- 4·4 兩岸關係緩和後香港面臨的機遇和挑戰。兩岸關係緩和以及“三通”的實現，對香港而言，既提供了機遇，又面臨著挑戰。就機遇而言，區域經濟一體化有助於香港發揮比較優勢；大陸與全球經濟互動需要香港發揮國際通道作用；人民幣國際化有助於鞏固香港國際金融中心地位。就挑戰而言，全球經濟衰退將給香港帶來負面衝擊；大陸的全面開放使得香港的窗口作用逐漸弱化；兩岸實現“三通”直接削弱了香港的中介作用；區域競爭激烈開始挑戰香港的國際地位。

5 兩岸三地經貿發展的預測分析

- 5·1 兩岸“三通”的經濟效應分析。預測表明，就對 GDP 的相對貢獻而言，“三通”對台灣經濟的積極效應最顯著，香港其次，大陸第三。就大陸而言，2011 年，“三通”對 GDP 的絕對貢獻為 1262 億元人民幣，相對貢獻為 0.34%；2018 年分別增加到 4309 億元人民幣、0.67%。就台灣而言，2011 年，“三通”對 GDP 的絕對貢獻為 847 億新台幣，相對貢獻為 0.68%；2018 年分別增加為 1530 億新台幣、0.96%。就香港而言，2011 年，“三通”對 GDP 的絕對貢獻為 45 億港幣，相對貢獻為 0.26%；2018 年分別上升到 179 億港幣、0.69%。
- 5·2 打造“兩岸三地經濟圈”效應分析。預測結果表明，就對 GDP 的相對貢獻而言，“兩岸三地經濟圈”對台灣經濟的積極效應最顯著，香港其次，大陸第三。就大陸而言，2028 年，“兩岸三地經濟圈”對 GDP 的絕對貢獻為 11096 億元，相對貢獻為 0.84%；2038 年分別為 22225 億元、0.85%。就台灣而言，2028 年，“兩岸三地經濟圈”對 GDP 的絕對貢獻為 2408 億新台幣，相對貢獻為 1.02%；2038 年分別為 4332 億新台幣、1.37 %。就香港而言，2028 年，“兩岸三地經濟圈”對 GDP 的絕對貢獻為 384 億港幣，相對貢獻為 0.87%；2038 年分別為 643 億港幣、0.94%。

6 促進港台經貿關係發展的政策建議

- 爭取中央依據“胡六點”儘快明確處理港台關係新原則
 - 1· 爭取擴大香港自主處理港台經貿文化事務的空間。香港應該更積極主動地向中央爭取更大的授權，爭取中央支持香港加強與台灣官方的交往，並逐步擴大香港自主處理港台經貿、社會、文化具體事務的空間。
 - 2· 爭取中央在兩岸有關談判協商時加強與港澳的溝通。在兩岸關於經濟、貿易、投資、法律（如司法互助）、人員往來等領域的談判中，如果涉及到港澳，建議中央加強與港澳的溝通協商，重視港澳的訴求，對港澳與台灣的有關事務作出妥善的安排。同時香港也應該主動通過各種渠道提出香港的利益訴求，爭取中央給予充分考慮。
 - 3· 爭取中央同意香港派代表出席“兩岸經貿文化論壇”。“兩岸經貿文化論壇”已經成爲兩岸在政府官方不能直接談判的“非常態”合作前提下的一種“次優”的合作方式。因此香港應該爭取中央允許，選派代表和政府高級官員參與到該論壇之中，發出香港的聲音。
- 簽署經濟合作協議，促進港台經貿關係緊密化和制度化
 - 4· 爭取迅速啓動港台經貿合作協議談判。港台經濟合作協議的主要內容，初期和開始階段，仍然是一種類似自由貿易區的制度安排。應該涉及到雙方之間的貿易優惠政策安排，貿易投資便利條件的提供，以及經貿協商機制的形成、順暢運作和糾紛解決機制。同時港台需要具體明確雙方經貿安排的路線圖和優先次序。
 - 5· 推動港台簽訂“全面性避免雙重徵稅安排”。香港如能和台灣達成一個全方位的“防止雙重徵稅”協議，那麼香港作爲大陸對台投資的處理投資地的地位將會進一步加強。
 - 6· 推動港台先於兩岸簽訂“綜合性共同市場安排”。香港應該積極推動港台簽訂“綜合性共同市場安排”，全面保證兩地間貿易商品、資金、（專業技術）人員及其他商業存在的無障礙流動。港台之間的“綜合性共同市場安排”可以走在“兩岸共同市場”的前面，爲“兩岸共同市場”的形成探路。

- 港台互設辦事機構，統籌經貿文化合作事務
 - 7· 爭取中央同意香港在台灣設立官方派駐機構。隨著兩岸關係的緩和，兩岸官方建立直接的溝通機制的可能性並不排除。因此，香港有必要爭取中央的支持，參照香港在內地和海外設立經濟貿易辦事處的做法，在台灣設立正式的香港官方機構，促進港台經貿文化的直接交流。
 - 8· 成立“港台經貿文化交流委員會”。香港有必要將擬議中的“香港—台灣商貿合作委員會”升格為“港台經貿文化交流委員會”。該委員會與“海協會”和“海基會”性質相同，為社會團體法人機構或以民間形式出現的半官方機構，負責統籌港台之間經濟、貿易、社會、民生、文化等合作領域的諸項事務。
 - 9· 促成特區政府高級官員訪台，啟動港台多方位、多層次的合作與交流。在鼓勵和引導香港各界與台灣全方位合作與交流方面，目前最重要和最為緊迫的事情，就是促成特區政府高級官員訪問台灣，這對發展港台關係意義重大。此外，香港特區政府應該提倡、鼓勵和引導全社會加強港台之間的合作與交流。
- 拓展人民幣海外業務，強化香港國際金融中心功能
 - 10· 爭取成為人民幣海外業務中心。香港要爭取成為人民幣的海外清算中心和兩岸清算中心，推出適合兩岸三地的金融產品和衍生產品。香港要進一步強化離岸人民幣業務，吸引更多的台灣投資者進入香港市場。
 - 11· 啟動港台之間金融監管合作機制的協商。推動香港金融管理局和其他金融監管部門與台灣財經部門積極互動，在兩岸簽署金融監理備忘錄之後，爭取港台之間也儘快簽署。在金融合作的具體操作方面，應該以人民幣業務為突破口，鼓勵台灣銀行和企業利用香港的人民幣業務。同時在反洗錢和防假幣方面，共同打擊金融和經濟領域的犯罪，更好地維護香港的國際商譽。
 - 12· 強化香港作為兩岸投、融資重要平台的金融功能。利用香港的制度優勢和平台優勢，促進兩岸銀行在香港進行對接；完善相關政策，繼續鼓勵和吸引大陸台資企業繼續在香港上市；以高品質的金融服務，吸引更多台灣的公司到香港上市，並使港台公司互相以對方為第二上市地；繼續推動

港台 ETF (Exchange Traded Fund, 境外指數股票型基金) 的相互掛牌安排; 進一步提升香港作為內地企業和台資企業的商業服務中心、投資融資中心、資金運營中心和資產管理中心的功能; 在人民幣的國際化和兩岸三地的金融發展過程中, 香港需要設立服務於兩岸三地企業的信貸評級機構。

13· 爭取在港中資企業率先投資台灣。如果不對在港中資企業作過度的意識形態解讀, 在港中資企業與其他跨國公司對台灣的投資並無兩樣。因此, 香港應該積極與台灣協商, 使在港中資企業成為大陸對台灣投資的先行者。

香港與台灣金融合作的主要目標, 是豐富兩岸三地之間金融機構從業人員、集資者、投資者、融資者等人流、金融中介機構、金融產品和資金這四重“流”的流動性, 人員無法便利的進入香港, 香港的上述國際競爭優勢就無從發揮, 因此, 有必要大大便利港台之間的人流。金融監管機構之間無法進行官方的對接, 兩地的金融基礎設施將無法銜接, 市場上的參與者就非常難以利用兩岸三地的落差優勢。而在大陸和台灣仍存在不同程度的資金管制現象的情況下, 正好是香港為兩岸的金融開放發揮作用的時機, 讓市場創造出更多符合兩岸三地的金融產品。應該說, 這是兩岸關係緩和和人民幣國際化給香港提供的重大機遇, 香港必須牢牢把握這個稍縱即逝的窗口, 在最短的時間內形成市場交易規模, 發揮市場效率, 進而令市場參與方形成對香港國際金融中心的路徑依賴, 鞏固香港的長遠競爭力。

- 協助台港企業融入珠三角和泛珠三角, 擴大香港經濟腹地

14· 協助香港和華南地區的台商應對全球經濟衰退的衝擊。香港可以舉辦大型國際貿易展覽會, 為台商帶來國際訂單; 提供信息服務, 協助台商尋找國際商業和貿易夥伴; 發揮香港要素自由流動的優勢, 進一步提升資金、人員、貨物和信息流動的效率和效益, 為台商在大陸乃至全球的營運提供實際支持, 方便台商對公司的財務管理、外匯調撥和稅務等作出妥善的安排。密切關注大陸台商的產業轉移和重新佈局的變化, 及時作出調

整，為台商提供優質高效的商業服務。

15·密切粵港台溝通，與珠三角協調發展。對《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要(2008-2020年)》，香港需要給予高度重視，就《綱要》的實施與廣東省加強溝通和協作，並以服務珠三角的台資企業和台商為紐帶，密切粵港台之間的經貿聯繫，從提升區域國際競爭力的戰略高度，就粵港合作的重大事項進行深入協商，達成共識，迅速推進。

16·逐步擴大香港對“泛珠三角”區域的輻射力和影響力。香港要明確香港在大陸沿海產業帶中的功能和定位，尤其加強對福建、廣西等“泛珠三角”區域中鄰近香港的省市的輻射和影響。福建“海峽西岸經濟區”是未來兩岸經貿對接的重要地區，香港應該協助“海峽西岸經濟區”的企業通過香港走向國際，同時為全球企業進入“海西”提供跳板和平台。在廣西北部灣經濟區的開發建設中，香港要擴大桂港物流合作，鼓勵和引導港資銀行、基金公司等進入廣西，吸引廣西優勢企業來香港上市。

17·加強粵港澳基建佈局的協調及與台灣的海空港銜接。作為粵港澳合作重點項目的港珠澳大橋、港深機場鐵路、廣深港高速鐵路等基礎設施建設，對香港的經濟發展具有至關重要的作用，香港應該加強這些項目與中央、廣東省、深圳市以澳門珠海等地的溝通和協調，促進這些項目儘快開工建設。香港應與台灣就機場空運和港口海運達成有關協議，將大陸和港台連接為一個共同的空運和海運市場，形成區域內分工有序的機場群和港口群，並使香港成為這一市場的核心和樞紐之一。

- 開放航權，提升港台航空樞紐地位和兩岸三地航空業全球競爭力

18·加快航權談判，探討內地和台港航空致遠權開放的可能性。香港的未來繫於開放天空，香港應該採納開放的航空政策，如果香港能夠營造出開放的空運環境，就可以迅速提升航空速運運輸能力，對吸引外商直接投資極為重要。當然，航權開放有利有弊，但是航權開放不夠長期會對香港經濟的發展形成更大的制約，因此香港航權的開放應該用新的思維，加快開放步伐。

19·以香港為核心有效整合國際內地兩個航空市場。未來內地將逐步向香港全面開放航權，以兩岸直航為壓力和契機，香港應採取有效的應對措施，全面整合國際和內地兩個航空市場，解決航空網絡不對稱和分割的問題，使香港能夠在兩岸直航後，仍能保持區域航空的樞紐地位。

20·強化港台以及兩岸三地之間的航空合作。在港台航空合作方面，一是港台彼此開放航權，形成香港和桃園“雙中心”航空樞紐；二是港台達成共識，並尋求大陸的支持，使得台灣的中華航空公司和長榮航空公司可以經過香港飛往歐洲和亞洲其他地區以及中國大陸的中西部地區，同時香港的國泰航空公司和港龍航空公司可以經過台灣飛往美洲、東北亞地區以及中國大陸的北京、上海和華東地區其他航線；三是港台向內地的航空公司開放飛往其他國家和地區的航權，並以港台航空公司的管理模式和服務經驗，共同促進大陸相關航空公司提升管理水平和服務品質。在兩岸三地航空合作方面，內地、香港和台灣各大航空公司彼此要盡最大可能開放航權，港台航空公司可以採取稀釋股權的方式平衡內地航空業者因為航權開放而產生的合理的利益訴求，即內地和港台航空業者相互參股。兩岸三地航空資源整合的最終目標，是形成兩岸三地“五大門戶機場（北京、上海、廣州、香港、台北）”和六大航空旗艦公司（中航、東航、南航、國泰、華航、長榮）的基本格局，將兩岸三地的航空業打造成為全球競爭力的最強者。

21·強化珠三角機場群尤其是深港機場的合作。港、澳以及珠三角地區應該率先進行基礎設施整合，完善空港的集疏運設施，然後對空港進行合理分工，將香港、深圳、澳門、廣州及珠海機場連成一個體系。港深機場合作更具戰略意義，是香港機場和航空提升長遠競爭力的重要組成部分。其中港深機場鐵路連接線的建設是重中之重，需要儘快啓動，進入到實質性建設階段。

- 實現港台互免簽證，促進人員全面往來與交流

22·進一步推進港台人員出入境便利化。港台之間人員出入境政策應朝著互免旅行簽證的方向發展。港台之間應容許居民免簽入境，資金自由流動。即使不能免簽，也應放寬入境政策。在將台灣持有“網上快證”和多

次入出境許可的旅客在香港的停留時間從目前的 14 天延長到 30 天後，停留時間可以做更長的安排。在人員就業和工作簽證方面，港台應該推進專業人士工作簽證便利化，以最終自願報備為目標，最終達到港台就業市場自由化和一體化。

23·加強港台對話與交流合作。無論是“雙城論壇”還是“三城論壇”，都是大陸和港台對話交流的重要平台，對於彼此之間的深入溝通和了解有著十分重要的作用，應該繼續舉辦，如果賦予論壇以實質性內容，則更具有重要的意義。在教育方面，港台應就大學學歷互認和工作許可等儘快開始談判，方便港台學生相互就讀高等院校的選擇。

- 整合兩岸三地旅遊資源，強化香港國際旅遊中心地位

24·整合兩岸三地旅遊資源，針對不同類別的台灣旅客推介香港。作為重要的國際商埠，香港應該針對不同類別的台灣僑旅人士推介香港的特色與變化。香港應該利用自身的優勢，整合港澳台及珠三角旅遊資源，提供“一程多站”式旅遊產品，融入內地和港澳台的“旅遊大市場”，從而強化香港國際旅遊中心的地位。

25·以兩岸三地為同一市場發展國際郵輪經濟。在目前兩岸關係緩和的局勢下，通過滬港合作，可以將郵輪經濟覆蓋到澳門、珠三角、福建、台灣的主要城市，形成一個同一的國際郵輪市場。發展國際郵輪經濟這樣的高端旅遊市場，將提升香港國際旅遊中心的品牌和形象。

- 基於現實需要，建議台灣適時修改《港澳關係條例》

26·修改《港澳關係條例》。根據台灣《港澳關係條例》，目前具有香港居留權、但未能取得特區護照的香港居民（他們持有的旅行證件是特區政府入境處頒發的《簽證身份書》），其入台手續需要參照大陸居民辦理。另外一批受到限制的香港居民是有香港工作簽證的持大陸護照者，還有就是在中資機構工作的香港員工也受到限制。上述受限制的人數接近一百萬人，如果放開這部分人士赴台，以這批人士比普通香港居民更高的赴台傾向，將會在一定程度上抵消兩岸直航對航空業者帶來的負面影響。至於《港澳

關係條例》對港資投資台灣持股比例限制，主要在於過去台灣擔心中資藉由港資形式來台，進行違法投資或擾亂台灣金融市場秩序所設之限制。隨著兩岸關係緩和，這些政策也需要隨中資來台投資而鬆綁，並讓香港的中資公司成為大陸投資的先行者。

- 著眼兩岸三地共同市場的建立，形成全球最有競爭力的經濟圈
- 27·發展科技產業，將香港打造成為兩岸科技合作的交易平台。**香港在發展自身科技產業的同時，還可以利用香港健全的法治制度，成為兩岸三地科技成果交易、風險投資、科技合作和知識產權保護的區域交易中心，從而推動兩岸三地科研及其商品化的交流和合作。香港如果充分利用自身法律制度和融資平台的優勢，將有能力對新興的科技產品進行統合，在開發新技術和新產業的過程中起到積極作用。
- 28·推動香港發展成為國際仲裁中心。**仲裁業務在香港法律界一直未能受到足夠重視，實際上香港有優勢發展這一業務，包括穩定透明的法律制度、信息流通、交通方便、以及對中英文兩種語言文書的法律效力認定等。而且，香港是商業、金融、海運和建築等專業知識的世界中心，彙集了眾多富有經驗的專業人士，足以支持爭議的解決。作為重要的國際商埠，香港不僅能夠為國際商務糾紛提供仲裁，也能夠為中國內部的商務糾紛提供仲裁。因此，香港完全有可能成為兩岸三地的仲裁中心。