

港商時評

新皇崗口岸昨正式啓用運營，延續24小時通關傳統，以「合作查驗、一次放行」的全新模式，開啓港深跨境通關新篇章。新口岸首日運作暢順，足見前期測試與籌備工作到位，同時印證「一地兩檢」相關機制成熟可行，為大灣區要素進一步暢通流動打下堅實基礎。新皇崗口岸的運作實踐，亦可為兩地跨境制度創新積累寶貴經驗，隨着口岸配套持續優化、高峰調度機制日趨成熟、後續口岸重建有序推進，灣區聯通必將更緊密、往來更暢順、融合更深入。

新口岸最大亮點，在於創新模式帶來通關效能革新。旅客只需排一次隊、檢查一次證件、核實一次身份，整體通關時間由傳統的約30分鐘大幅縮短至數分鐘，自助通道最快更僅需20秒。車輛通關同樣成效明顯，五合一聯合車道支持多個部門同步查驗，過關時間由約10分鐘壓縮至2分鐘，極大釋放跨境物流、車流往來活力。

效率提升，數據可證。口岸昨啓用首兩小時，即錄得出入境旅客5170人次，較平日同時段增長超六成；出入境車輛953架次，較平日同時段高出約三成。面對明顯增加的客流車流，系統運作穩定、查驗秩序井然，前線部門調度得宜、服務到位，獲旅客及市民普遍好評，認為通關流程簡捷順暢，體驗良好。這背後，離不開兩地政府有關部門前期緊密協作，雙方建立「港深演練聯絡工作機制」，搭建固定對接平台，針對業務銜接、風險防控、監管標準逐項梳理，打通協同堵點；口岸開通前兩個月更展開多輪動員，舉辦多場千人級大型演練、萬人級跨境壓力測試，納入反恐、消防應急救援場景，並就演練中發現的「卡關」等細節問題逐一深度優化改進。正是前期做足功課，首日方能順風順水。

隨着周末及重陽假期將至，口岸將迎客流高峰，考驗隨之而來，當局須做好各項應對部署，維持口岸良好運作。特區政府亦須持續監測口岸營運數據，聽取旅客、跨境司機及營辦商意見，在公共交通接駁、的士調度、信息發布、現場指引等環節持續完善配套，優化服務，不斷釋放口岸的潛能與效益。

從更宏觀的視野看，新皇崗口岸啓用的意義，遠不止一座口岸本身。口岸毗鄰河套深港科技創新合作區、新田科技城等重點創科平台，通關提速顯著拉近兩地時空距離，便利科研人才、產業資源雙向流轉，有助北都承接跨城產業協同項目，釋放北都區位潛力，為北都產業發展提供樞紐支撐。特區政府提出推進沙頭角口岸重建，逐步完善跨境口岸體系，皇崗口岸實踐所積累的兩地聯合查驗、大客流調度經驗，可供日後港深其他口岸參考。更值得指出的是，國家海關總署提出「十五五」期間將在更多具備條件的邊境口岸推廣「合作查驗、一次放行」，意味皇崗的標準化方案，可為全國口岸體系的整體升級提供制度範本，以及可操作的指引。

口岸興則往來暢，往來暢則融合深。新皇崗口岸的成功啓用，必將持續釋放樞紐價值，加速人流、物流、資金流、信息流高效流通，推動港深優勢互補、資源互通，助力大灣區邁向更高水平、更深層次的融合發展新格局。

香港商報評論員 蘇信

新皇崗口岸暢順開通的啓示

皇崗重塑促灣區繁榮

全國政協委員、香港環保從業員總會主席 林曉輝

備受矚目的皇崗口岸於昨日正式開通，標誌着粵港澳大灣區融合發展邁向全新里程碑，為港深兩地全天候互聯互通注入強大動力。隨着國家「十五五」規劃的推進，以及香港第一個五年規劃明確指出要主動對接國家整體部署，推動人流、物流等關鍵要素高效、便利跨境流動已成為重中之重。皇崗口岸的華麗轉身，正是這項宏觀戰略藍圖中的關鍵拼圖。

制度創新 科技結合

對於長期穿梭港深、致力大灣區經貿發展的工商業界人士而言，時間與效率就是企業生命線，也是區域競爭力的核心所在。過去，舊口岸「兩地兩檢」模式及依賴穿梭巴士接駁，令通關耗時費力。如今，重建後的皇崗口岸定位為港深之間最重要的24小時客運陸路口岸，全面實施「一地兩檢」，更成為特區首個採用「合作查驗、一次放行」嶄新模式的關口。這不僅是硬件設施的全面升級，更是制度創新與科技深度結合的重大突破。

在全新模式下，旅客通關體驗迎來顛覆性改變。口岸設置了超過130條「合作查驗」自助通道及接近70個傳統人工櫃檯。跨境人士只需排一次隊、檢查一次證件、核實一次身份，便能一併完成兩地出入境手續。無論是先進的讀證或刷臉技術，都讓過關如履平地。整體旅客通關時間由過去約30分鐘大幅縮短至約5分鐘。這意味着每日頻繁往返的商務人員能節省大量寶貴時間，將精力集中於業務拓展，為大灣區人才交流與商業互動按下快進鍵。

除了人流暢通，物流與客運車輛效率的躍升同樣令人振奮。新口岸為車輛及司機引入「聯合一站式」車道與「五方查驗」安排。司機駛入指定車道，透過「信息採集一體機」，一次過完成體溫、旅行證件、面容特

徵及指紋採集。系統會自動將數據同步傳送至深港兩地共5個相關部門進行查驗。這項創舉將車輛通關時間由約10分鐘壓縮至約90秒。對於依賴跨境運輸的行業而言，這代表着運輸成本下降、交貨周期縮短，以及商業運作韌性的全面提升。

宏大的通關流量設計與完善的周邊配套，進一步彰顯皇崗口岸作為灣區核心樞紐的地位。新口岸聯檢大樓地下樓層無縫連接深圳地鐵及城際軌道，並預留了對接港鐵北環線支線的位置。目前設計通關流量達每日20萬人次，未來更可攀升至30萬人次。回顧開通前的籌備階段，兩地政府進行了過百次測試與大型演練，確保各項運作萬無一失。

皇崗口岸的成功重塑，是港深深化規則銜接的成功典範。在新樞紐的強大驅動下，港深兩地資金、技術、人才與貨物必將實現更高效的流動，共同譜寫大灣區繁榮發展的新篇章。

稅惠招商須算清實際回報

英國肯特大學商學院博導、信和匯聯研究員 田塹

9月，國際稅制與香港招商政策出現了一個值得放在一起觀察的變化。經合組織於11日公布全球最低稅的新一批執行文件，涵蓋立法審查、信息申報及行政指引。5天後，香港施政報告提出，今年將提交修訂條例草案，向部分重點產業的個別企業提供5%或半稅優惠，並以企業帶來的價值作為審批依據。稅惠力度如何轉化為投資吸引力，由此成為一道現實考題。

我贊成招商優惠更重視企業帶來的價值，但衡量價值，應同時看兩端：企業在補足稅等規則適用後，究竟保留多少優惠；香港付出稅收及其他公共資源後，又增加了多少真實經營活動。只比較名義稅率，既可能高估企業所得，也容易忽略公共成本。

首先要釐清，全球最低稅並非要求所有香港企業統一繳納15%的稅。香港自2025年起實施相關制度，主要涵蓋此前4個財政年度中，至少2個年度綜合收入達到7.5億歐元的跨國企業集團。未被涵蓋的企業，不能與大型跨國集團混為一談。對受涵蓋集團，則須按規則計算在各經營所在地的有效稅率；香港最低補足稅使本港可優先徵收符合條件的補足稅。

因此，5%的優惠稅率不等於企業最終只負擔5%的稅。同樣，香港法團的一般利得稅稅率為16.5%，也不能據此斷言最低稅與香港無關。有效稅率涉及特定稅基、調整和扣除，不能直接拿名義稅率相減。新優惠尚待立法及細則明確，更不宜預先把優惠幅度全部計作企業的淨收益。

不過，最低稅也沒有堵死支持投資的空間。經合組織今年1月通過的安排，為部分與實際支出或生產掛鉤、符合條件的稅務激勵設置安全港，即在規定條件及限額內給予特定處理。單純調低利潤稅率，不能自動獲得同等待遇。這意味着，支持企業「做了什麼」的優惠，與獎勵企業「賺了多少」的優惠，可能產生不同效果，政策設計必須逐項檢驗。

優惠改變投資決定

香港制定招商方案時，應據此區分對象。對未受最低稅涵蓋的企業，稅率優惠可能直接改善投資回報；對受涵蓋集團，則應先評估補足稅影響及適用安排，再確定支持方式。不能因為對象屬於先進製造或創科研發，就假定一項優惠必然有效，也不能把所有支持改成現

金補貼便視為解決問題。

更需要追問的是，優惠究竟改變了多少投資決定。企業原本就計劃在港設立團隊，與獲得支持後才增加研發人員、擴大本地經營，公共收益並不相同。我主張在審批時明確新增投資和崗位的基準，實施後按階段核驗，未兌現承諾的按預先訂明的條件調整支持。研發項目回報周期較長，不宜只考核短期盈利，但也不能長期以簽約金額替代實際投入。

對香港而言，一些投資障礙未必需要靠減稅解決。實驗設施能否按時交付、專業人員能否及時到崗、審批進度是否可預期，都可能影響項目啓動。改善這些條件，可讓多家企業共同受益，公共資源不必全部投入個別項目的價格談判。比較招商方案時，也應比較同一筆資源用於共用設施或人才培養，能否產生更持久的效果。

全球最低稅促使香港更認真地回答：一項優惠憑什麼值得給？我的判斷是，稅惠應促成原本不會發生的新增投入，並讓本地持續受益。新一輪招商政策的成績，應由實際落地的經營活動來證明。優惠稅率可以寫進招商材料，政策回報最終要在企業的人員、設備和經營記錄中找到。

漁農工業化 新型工業化試驗場

香港工業總會

香港推動新型工業化，焦點往往落在新園區、新廠房和策略性產業，但傳統產業同樣需要重新設計。2026年施政報告提出支援深海養殖、增設漁產品加工中心、推進現代化農業園；上水首座多層式現代化環保養豬場亦已選定營運機構。從養殖、生產到加工和品牌，漁農業正以科技、設備、數據分析和產業鏈重整生產模式。

「AI+」精準生產創造價值

2023年公布的《漁農業可持續發展藍圖》已定下方向：擴大海魚養殖區、發展多層式禽畜養殖，並把產業延伸至加工、銷售和品牌。重點不只是增加產量，而是在有限土地和人力下，重新設計生產模式，令效率更高、供應更穩、產品更具價值。

工業化先令生產由「靠天」走向「可控」。深海養殖以感測器監察水質、溫度和含氧量，配合自動餵飼與病害預警；多層密封式禽畜場則整合環境控制、生物保安、排污和能源管理。過去依靠經驗的工作，逐步變成可監測、可預測、可調節的流程。

人工智能和數據分析可進一步提升漁農業的生產效益：匯集水質、溫度、含氧量、魚群生長、飼料消耗和能源使用等數據，有助按魚群生長調整精準投餵、預測收成與供應、分析疾病風險，優化用水、用電和飼料等資源運用。數據亦可支援溯源、品質認證和標準制定，既能降低成本、穩定品質和供應，亦可開拓高增值食品、數據服務和新商業模式。自動化與機器人技術則可取代重複繁重、依賴人手經驗的工序。例如，本地初創研發的農業機器人，每日工作量可相當於20名工人；多層式養豬場亦將引入科技及自動化設備，提升養殖效率。

五年規劃提出「AI產業化、產業AI化」，漁農業正是一個具體落點。企業不只要學會用AI提高效率，更要用AI創造新價值——開發新產品、新服務和新商業模式，使漁農產品由鮮活原料

料，轉化為有標準、有品牌、可持續供應的商品。

港高端試驗 再輸出經驗

漁農業工業化的價值，不能只看農場產量。由養殖設備、自動化系統，到食品加工、冷鏈、檢測認證、包裝和品牌，每個環節都可形成新需求。漁產品加工中心尤其關鍵，它把收成連接到產品開發和市場，令本地漁產由「即捕即售」走向更多元、高增值的商品。與此同時，本地漁農產品統一品牌「優鮮港品」亦已於年中推出，以「本地、安全、優質、減碳」為標準，透過嚴格溯源和品質監控，將工業化成果轉化為市場價值。

漁農業規模不大，卻有清晰政策方向、具體應用場景和產業鏈延伸空間，正好成為香港新型工業化的試驗場，讓設備商、生產者、加工和物流業界協作，並在高成本、高密度及嚴格品質要求下，測試數據分析、智能養殖、自動化設備、管理系統和品質標準。模式成熟後，香港可輸出經驗證的設備、系統、數據方案、管理服務和標準，應用於內地大型生產基地及東盟市場，提升生產力、食品安全和供應鏈管理，拓展區域商機。

新型工業化不是「放棄舊的、另起爐灶」，而是以工業方法重新改造既有產業——把傳統產業高端化、智能化、綠色化。漁農業與食品加工本來就只有一步之遙；由養殖到加工、由加工到品牌，產業鏈一旦接通，帶動的就不只是一個行業。這套思路也適用於食品加工、紡織成衣、鐘錶珠寶等傳統優勢產業：以數據改善流程，以自動化提升品質，以綠色技術降低消耗，再把研發、設計、製造、認證和市場連成一體。

新型工業化的想像，不應只停留在新園區、新廠房和新產業。當一條魚、一頭豬也可連接人工智能、數據分析、自動化、食品科技、冷鏈和品牌，傳統產業便不再是需要保留的舊經濟，而是可以重新設計的新市場。香港既可推動「農業工業化革命」，亦可成為漁農科技的試驗、驗證和商品化平台，把成熟方案推廣至內地和東盟市場。

來論

中歐貿易緊張被說成「接近臨界點」，這個說法一半是情緒，一半是現實。情緒在於，歐洲輿論把「每天約10億歐元逆差」當成中國不公平貿易的證據；現實在於，10月8日至9日王文濤與謝夫喬維奇在北京開完中歐貿易投資磋商機制第二次例會，雙方確實拿出了16項共識，卻沒能消掉桌子底下的火。

所以真正的問題不是中歐會不會明天就打貿易戰，而是雙方能不能把「競爭失控」按回制度裏。

順差在中國 利潤在歐洲

歐盟盯住的是貨物貿易逆差：3593億歐元、日均約10億歐元，數字確實扎眼。但把這筆賬拆開，結論沒那麼簡單。中歐貿易近半是中間品，歐洲企業買中國高性价比零部件和半成品，加工升級後再賣全球，結果是「順差在中國，利潤在歐洲」。歐盟在對華服務貿易上長期順差，2025年中國對歐服務貿易逆差483億美元，歐盟是中國服務貿易逆差第一大來源地。

更關鍵的是結構變化。中國對歐出口真正跳漲的是「新三樣」加部分化工品，不是全品類普漲；歐盟這邊則是俄烏衝突後砍掉俄羅斯能源、加速綠色轉型，需求側自己變了。把歐洲能源轉型、產業重構、研發投入不夠、單一市場碎片化，全算到中國產能頭上，是政治最省事、經濟最偷懶的解釋。

法國巴黎銀行說得直白：貿易再平衡不能只靠貿易手段，歐洲自己得加研發、深化單一市場、敢追電動車趨勢。德國總理默茨和法國總統馬克龍一邊遞強硬檔，一邊還想放寬燃油車限制，這本身就說明歐洲不是被中國一個動作打垮的，而是轉型猶豫被對手逼到牆角。

法德10月5日遞給歐委會的非正式文件，外界叫它「歐版301」或「貿易緊急切斷開關」。核心不是加不加關稅，而是改規則：用「反向特定多數」，只要沒多數成員國反對就能推進；目標是在極短時間甚至24小時內限制第三國進入歐盟市場。文件沒點名中國，但「不可持續逆差」、「結構性產能過剩」、「補貼」、「匯率低估」這套詞，就是專為中歐語境準備的。

最值得注意的是德國。2024年電動車關稅案裏德國還反對，現在柏林跟着巴黎走，背景是大眾等車企繼續裁員、混動汽車中國進口猛增、製造業飯碗發慌。這不是簡單的「對華強硬」，是出口大國發現本國產業也守不住了，於是從自由貿易話術轉向產業保護話術。

但要分清：這仍是政治信號，不是已落地的法律。真要立法，過成員國、過歐洲議會，觸發條件、措施邊界都沒定型。它更像懸在談判桌上的劍——歐盟執委會副主席謝夫喬維奇來北京前亮出來，回國好向10月15日至16日歐盟峰會交代。

中方反應也沒退讓：商務部說這是保護主義、單邊主義，若出台歧視性限制必堅決回應。但同時，中方沒把門關死，提的是「向上平衡」，不是「以牙還牙到底」。中方不是沒牌，反制具有邊界：法律外殼，精準點穴。稀土和關鍵原材料是歐洲綠色轉型、軍工、汽車的軟肋，歐洲自己都怕被卡。但真把稀土當核彈用，等於把「去風險」藉口送給布魯塞爾，也傷到在華歐企。

中方沒退讓 比誰先建規則

所以中方更像在打「有程序的牌」。10月3日對歐盟進口對硝基甲苯發起反傾銷立案，走的是國內法和世貿規則外殼，針對化工品，不碰全面脫鉤。這招妙在：既觸到法德化工利益，維持談判氣壓，又留着「依法調查」的退路。對面歐盟2025年以來對華28起貿易救濟、約一半是化工，中方這一下也算對稱回應。

中歐貿易才是硬骨頭。純電已被加稅，混動銷量補位暴漲，歐方要「自願限制」，中方拒了——因為自願配額本質就是數量管制，踩世貿規則。這輪磋商能就混動「符合世貿規則方式」達成諒解、繼續推電動車價格承諾復審，已經是鬥而不破的果實。

臨界點之上，比的是誰先建規則。《經濟學人》說中國看歐洲「虛弱又分裂」，所以不願讓。這話半對。歐洲確實選舉密、利益散、軍力弱、AI追不上，但歐洲手裏也有4.5億消費者市場、標準制定權、綠色規則滲透效應。中國不願讓，是因為讓了會被當成退讓慣性的起點；歐洲不敢真斷，是因為斷供稀土和中間品先抽自己的綠色轉型。

所以中歐現在不是「談判解決逆差」，而是「談判證明自己還沒瘋」。第二次例會的作用也正正在於此：不是一次性抹平數千億逆差，而是讓企業知道下個月不會被突然關門，讓部長級視頻會1月還能開，讓第三次例會2027年3月還有得談。

真正的出路不在「歐洲別保護」，也不在「中國別出口」，而在三件事：第一，貨物逆差要放回中間品和服務貿易裏看，否則政治永遠高燒。第二，歐方新工具若落地，必須綁死觸發條件和非歧視審查，否則「系統性扭曲」會變成隨時掐架的空白支票。第三，中方可以談市場份額、可以談本地投資、可以談稀土溝通機制，但不能把反制做成常態武器，否則「去風險」真會變「脫鉤」。

中歐都沒到決裂，但都在把相互依存武器化。武器掛腰上不可怕，可怕的是下次峰會前沒共識、新工具立法啓動、稀土調查升級、汽車配額硬推——那時臨界點就不是比喻了。

這輪北京磋商保住了「不破裂」，但沒解決「不信任」。下一步看10月歐盟峰會，不看誰嗓門大，看誰還願意把分歧塞回規則裏。合則兩利是老話，鬥則雙輸是新現實；歐洲得承認自己的競爭力短板，中國也得承認別人的安全焦慮不是演的。