



廠商會會長吳宏斌憶往昔話未來 「灣區+帶路」蘊藏新商機

中華廠商聯合會會長吳宏斌日前接受本報記者專訪，他談及國家改革開放進程時表示，改革開放40年來，國家發生了翻天覆地的變化，內地經濟、民眾生活、人口質素等均大大提高；而港商進入廣東等地投資興業，不單引入了工業，還帶去香港的品牌產品、國際管理及營商經驗。展望未來，他認為港商再從事來料加工已不合時宜，進入內地須投資高增值產業；尤其是，隨着廣深港高鐵路、港珠澳大橋相繼開通，粵港澳大灣區所蘊藏的巨大商機等待港商去深掘。

香港商報記者 余江強



吳宏斌表示，隨着高鐵、大橋等大型基建開通，大灣區有許多商機等待港商去挖掘。 記者 余江強攝

最早一批北上港珠寶商

上世紀80年代，吳宏斌創立寶星首飾廠有限公司，從一開始做象牙飾物及工藝品，到90年代初轉做各種帶寶石飾品，可以說見證了珠寶行業幾十年來的發展。他的經商之道，可以總結為「穩健」二字。

1990年，像很多港商北上投資興業一樣，吳宏斌成為最早一批在內地開廠的香港珠寶商。「不入去開廠，就沒有競爭力。」他在番禺沙頭鎮投資的廠房佔地2萬多呎（即平方英尺，下同），有9層樓，比起香港的3000呎廠房，一下子大了很多倍。

吳宏斌說：「當年，租用的廠房是樂華電視機製造廠留下來的，員工聘用了200人。請人很容易，每人月薪200元，大部分是從廣西招來的，職前訓練3個月便能掌握打磨寶石的基本技術。」隨着其業務迅速發展，吳宏斌從2005年起擴大投資，進一步買地建廠房，並命名為聯邦工業城，佔地9萬呎，員工1500人。

回憶內地投資設廠點滴

吳宏斌又說：「當年選擇在番禺設廠是有原因的。當時，物流業還沒有今天這樣發達，生產珠寶的原材料和珠寶的成品都靠專人攜帶。從陸路過關的話，平

日就有很多人，遇上過時過節更是人山人海。相反，若坐船往蓮花山港，每天只有幾班船，一船坐300人，所以帶材料和貨物往來安全度較高，只需向海關報關就可以。」他經常親自押送原材料和成品上船落船，還與相熟的同船人一起「鋤大D」。

他回憶道，開廠初期，當地電力供應落後，電源嚴重不足，因此周一至周五日間休息，晚上才通宵開工，但電力也不能保證供應足夠，直到後來自行加裝了發電機才得以正常運作。

當被問及在內地開廠廿多年最難忘的事是什麼的時候，吳宏斌說是2003年沙士疫情爆發，自己當時非常緊張，擔心工廠一旦發生感染個案，就會被封廠隔離，「唯有開足冷氣，搞好通風，日日沖板藍根，讓員工任飲，勸員工少去人多的地方，所有可以做的預防措施都做到足，好彩最後都沒有發生員工受沙士感染！」

內地投資環境要求提高

吳宏斌分析指，國家改革開放初期，主要是為了發展經濟，照顧民生就業，因此環保意識不及發達國家，任何產業都受歡迎。但是，近年內地政策環境已經改變，變得有選擇、有要求，只會歡迎對整個國

家、整個城市、整個地區有幫助的產業。

吳宏斌表示，「現在，內地人口結構已不像40年前。如今，生育率普遍下降，農村人口減少，而經濟發展下對各式工種的需求量仍在增多，惟年輕人卻不願意到工廠去，因為做工廠要真是做足8個鐘。」因此，他的珠寶廠現在便盡量以電腦化去減省人手。譬如珠寶設計都要造出手辦，給買家考慮訂貨。他說：「初期的珠寶手辦是靠師傅人手製造，後來是雕蠟，如今是3D打印，更加優質和精確。」

來料加工面臨戰略轉移

採訪中，吳宏斌指出，在內地，傳統的勞動力密集產業已沒有多大的增值空間，因此必須轉移以抵銷高昂的成本。過去幾年，港商在東莞的產業遷離，首先是轉移到粵北粵西，但勞動力不足仍是緊要問題。若再往北轉移問題會更多，除人手外，天氣也成問題。例如，在河南鄭州開廠打磨寶石，冬天零下十幾度，要長開暖氣才能工作。

吳宏斌認為，今天來料加工對內地來說已不再受歡迎，但這種推動經濟、促進就業，把技術逐步引入、轉移的模式，可以令「一帶一路」沿線尚未充分發展的第三世界國家承接下來，向中國借鑒學習。

透過高鐵路大橋 把握灣區機遇

為協助港商把握國家「一帶一路」倡議機遇，以及為中美貿易摩擦升溫所引起的負面影響作好應對準備，吳宏斌率領會董成員及會員一行十多人於上月18日至23日遠赴非洲的埃塞俄比亞，了解這個正在急速發展的非洲國家及其經營環境，探索當地的商機。

上個月23日，廣深港高鐵路香港段通車；這個月24日，港珠澳大橋通車。吳宏斌對此表示，大型基建相繼開通意味香港與內地各城市地緣阻隔已被打破。隨着國家全力推進灣區建設，未來香港能透過高鐵路、大橋把握大灣區發展機遇，推動本港經濟多元發展，以應對其他經濟體的競爭以及保護主義抬頭所帶來的挑戰。

埃國成「帶路」理想據點

吳宏斌指，「非洲是完全可以發展工業的；而且，廠商會已有會董投資工業園。」他說，埃塞俄比亞也有值得投資的項目，如生產棉紗紡織、皮革皮鞋等。「因為埃塞俄比亞地處高原，牛羊皮的質量很高，就連意大利的皮革商都競相去收購。」

吳宏斌表示，近年國家正加大對非洲基礎設施的投資，包括2014年建成埃塞俄比亞第一條高速公路，埃國首都亞的斯亞貝巴鐵路亦於去年投入服務，使埃國交通網絡大為改善，也讓在當地設廠的港商從中受惠多多，如原材料配件的運輸期得以大大縮減等，為港商提供了更有利的生產環境。此外，埃塞俄比亞人口近一億，現時是非洲國家經濟增長最快的經濟體之一，對日用品需求殷切，故本身已是個潛力巨大的市場，加上其有利的地理位置及交通網絡，成為港商進軍非洲市場的理想據點。

吳宏斌總結是次考察時表示，此行除可讓港商對

埃塞俄比亞的最新發展，包括經濟條件、工業政策以及投資環境等有更多認識外，亦藉此向當地政府反映港商尋求合作機會的期望，以開拓新合作商機。

大灣區給香港帶來新商機

吳宏斌認為，粵港澳大灣區給香港帶來商機。他表示，高鐵路、大橋通車後，能促進粵港澳大灣區城市群之間的經貿聯繫，並可配合港府「明日大嶼」願景，發揮大嶼山「雙門戶」優勢，打造成成本港經濟增長的新引擎。

吳宏斌指，隨着大型基建相繼開通，令一小時生活圈得以實現，大大拓闊香港市民生活和發展空間，為北上經商、工作及旅遊的港人提供便利，有助香港參與大灣區建設，並推動區內城市的優勢互補。他相信，大嶼山具備充分條件發展「機場經濟」及「橋頭經濟」，並成為本港第三個核心商業區，製造更多就業機會並鞏固本港國際貿易中心地位。

面對貿易摩擦要靈活處理

談到中美貿易摩擦對港商的影響，吳宏斌認為，中國不會妥協、不會示弱，這場仗必定打，「當年，美國對中國製造貨物禁運，最後也捱過來了。」

他又表示，「做廠的生意人素來頭腦靈活。」過去二三十年，有規模者在海外都會設廠，比重分配自然有所調整，如此就大大減少了貿易摩擦的影響。但他亦指，中美貿易戰對在內地投資的中小企業影響頗大，因此要找新的不同的合作夥伴，爭取其他國家和地區的訂單，把風險減低，「求生存就要靈活處理。」



吳宏斌率領廠商會董成員及會員於上月遠赴埃塞俄比亞探索當地商機。 資料圖片

時評

一橋一鐵串起灣區大旅遊

香港旅遊、大灣區旅遊，正迎來大發展良機。

先看看昨剛閉幕的一年一度香港美酒佳餚巡禮吧。作為一項大型盛事，巡禮已連續第10年舉行，今年共設450個攤位，逾30個國家和地區的美酒佳餚品嚐，體驗多元；而今年格外亮眼的處是，過大橋、搭高鐵路來遊港大增。

旅遊業是香港四大支柱行業之一，對各行各業有聯動效應，因此需更多賣點和景點，以增吸引力，推動盛事旅遊正是其中一項；但面對國際旅遊市場的激烈競爭，香港仍須持續推動旅遊業不斷增值發展。隨着港珠澳大橋正式通車，以及廣深港高鐵路段啓用，實現了粵港澳大灣區「一小時生活圈」，「一橋一鐵」成功地串起大灣區的旅遊市

場，給本港旅遊業帶來新機遇，美酒佳餚巡禮就是明證。香港應多下工夫，探索出更多旅遊商機和合作空間，增強雙向互動，攜手將大灣區打造成世界級旅遊景點，實現互利共贏，共享旅遊紅利。

在國際文化和旅遊休閒方面，香港一直有着極高美譽度。財政司司長陳茂波昨在網誌細數香港如何推動旅遊發展，當中包括主辦美酒佳餚巡禮、單車節、龍舟嘉年華、大坑舞火龍等口碑不俗的盛事活動，亦推出不少新嘗試，不斷開拓、發展不同層次、不同體驗的產品，如「舊城環環」、「大城社區、深水埗」計劃，舉辦電音音樂節等，在景點方面不斷推陳出新。的確，「香港風格」的旅遊，充份體現本港中西文化匯聚、自然與現代化融和的特點，當然會具吸引力，能夠成功吸引大批遊客。

不過，香港旅遊業面對日趨激烈的競爭，挑戰無處不在，仍須繼續開發潛力，廣招四方來客。最大的利好，是港珠澳大橋和廣深港高鐵路通車，讓本港可借力粵港澳大灣區，開拓更廣闊的市場，進一步促進人流，吸引更多旅客，鞏固香港作為國際旅遊城市的地位。「大橋+高鐵路」的聯動，令大灣區成功構築「一小時生活圈」，往來如同城般便捷，而大灣區9市2區各具特色，擁有各種人文歷史、現代科技等獨特的旅遊資源，例如澳門是「世界旅遊休閒中心」，深圳剛被權威旅遊雜誌評為全球十大最佳旅遊城市第2名，廣州素有中國的「南大門」之稱，彼此間強強聯手，必可發揮協同效應，同增吸引力。畢竟，大灣區內行程有更多、更豐富的旅遊資源可選，旅客前來遊玩的意願會越強

烈，這裏面潛在商機無限，香港旅遊業亦能佔得先機。因為整體而言，本港旅遊優勢突出，經驗豐富，素有國際口碑，有條件作為國際及大灣區的旅遊中心樞紐，引領大灣區旅遊發展。

「一橋一鐵」為大灣區旅遊發展提供了必要的硬件，港府應把握機會，扮演更積極、更進取的「促成者」和「推廣者」角色，促進業界在產品設計、行程安排、人員培訓以及旅遊推廣方面多下工夫，大量拓展「一程多站」赴港遊以及港澳粵聯遊線路，讓遊客暢玩香港及大灣區內各景點，共同打造以香港為核心的大灣區國際旅遊中心，為大灣區旅遊互聯互通注入新動能，在「做大個餅」的前提下，無疑也是提振本港旅遊業的機會所在。

香港商報評論員 周武輝