

粵港澳大灣區物流與貿易便利化： 持份者關注點 及 中央部委意見

恒生管理學院全球供應鏈管理政策研究所
香港中文大學亞洲供應鏈及物流研究所

主要贊助



粵港澳大灣區： 重要發展項目

➤ 十三五規劃

➤ 一帶一路

➤ 《深化粵港澳合作 推進大灣區建設框架協議》 (2017年7月1日)

➤ 廣東：科技、產業創新中心和先進製造業、現代服務業基地

➤ 香港：鞏固和提升香港作為國際金融、航運、貿易三大中心地位

➤ 澳門：世界旅遊休閒中心



大灣區

3

物流與貿易便利化



站在整個大灣區的角度
對未來的融合發展
進行探討

研究進程：

訪問持份者

歸納關注點

拜訪部委

整合資料

建議政策



訪問持份者

➡ 選定範圍

三大領域：海運、空運、陸運

四大城市：廣州、深圳、香港、澳門

➡ 擬定問題

行業現時的優勢和劣勢

一體化後的機遇和挑戰

持份者五大關注點

1. 大灣區一體化進程
2. 市場驅動與政策推動
3. 大灣區內分工
4. 海關政策
5. 單一窗口

會見中央部委

時間

- 9月18-19日

部委

- 國家發展和改革委員會
- 國務院港澳事務辦公室
- 交通運輸部
- 海關總署



部委回應

1. 大灣區一體化進程

- 發：「希望大灣區走由下而上推動的發展模式」
- 發：「發展模式與內容沒有預設方案，歡迎各界人士提出意見和方案」
- 港：「中央政府傾向的一體化進程是內地九個城市先融合，再與港澳地區協調發展」
- 港：「實現物流、資金、服務等要素的自由流動」

2. 市場驅動與政策推動

- 發：「大灣區的發展要尊重**市場力量**」
- 發：「鼓勵大灣區內各城市間要**錯位發展**」
- 港：「大灣區內各城市要有**自身定位**」

3. 大灣區內分工

- 發：「支持香港作為**航運中心**，向高增值業務發展」
- 發：「大灣區的港口需要**整合**，可用珠三角來劃界，劃分為東西兩邊的港口」
- 港：「原則上建議各機場間**開展合作**」
- 交：「將來會採取“北東南”**三分航權**的措施」
(“北東南” — 北：北京；東：上海；南：未定(香港/廣州/深圳))

4. 海關政策

- 港：「大灣區裡三個關稅區並存，因此會受到WTO條款的限制」

5. 單一窗口

- 海：「單一窗口已經推廣到26個省份試運行」
- 海：「內地2020年將在全國範圍內建立單一窗口，對接一帶一路」
- 海：「內地的單一窗口，已經做好準備，與香港的單一窗口做對接」

總結討論

- 融合發展 - 內地9城市
- 協調發展 - 9城市 + 港澳特區
- 分工發展
- 海關政策
- 單一窗口

融合發展

9內地城市 + 2特區

- 第一階段：
 - 統一體制和政策
 - 海關政策和程序
 - 特殊監管區域的規劃，如自貿區、前海
 - 地方政府優惠政策
 - 企業管治
 - 企業整合問題（如集中所有權、零散所有權）

協調發展

9內地城市 + 2特區

- 第二階段：
 - 體制和政策對接
 - 國際接軌
 - 跨境政策和流程
 - 大灣區內各政府的優惠政策
 - WTO的要求

分工發展

- 發：「大灣區內各城市間要錯位發展」
- 分工目的
 - 減少競爭
 - 互補發展
 - 發揮優勢

分工方式

■ 劃分種類

- 地理位置
- 自身優勢
- 城市間產生協同效應
- 城市帶動發展功能

海關政策

- 內地海關明顯改善
- 內地海關與香港海關接口
- 電子海關與單一窗口

單一窗口

- e-物流，與貿易便利化 — 重要元素
- 單一窗口與電子商務
- 數碼化
- 貿易與交通網絡平台

政策建議

9城市融合發展

- 第一階段：
 - 內地城市融合規劃時，讓香港和澳門參與
 - 體制和政策盡量達至統一
 - 充分考慮企業整合後，可能出現的市場變化

政策建議

9內地城市 + 2特區

- 第二階段：
- 政策和體制的充分對接
 - 對接國際市場
 - 妥善解決跨境的相關問題
- 區內實行統一優惠政策和操作
- 區的融合需在WTO框架內進行

政策建議

- 分工發展
 - 先優勢後協同
 - 先根據自身優勢作城市定位
 - 後根據協同效應帶動周邊城市發展
 - 充分考慮分工後，整合中可能出現的狀況

政策建議

- 單一窗口和貿易物流平台
 - 建設並連通三個單一窗口：廣東、香港、澳門
 - 大灣區內電子平台互相連通
 - 加速發展單一窗口和相關電子平台

謝謝

Q & A