

深港業界研灣區智慧物流

擬建三地協調機制 把握機遇降本增效

《粵港澳大灣區發展規劃綱要》（簡稱《綱要》）多次提及物流發展。深圳市航空業協會、香港跨境電子商務協會和香港物流商會等6個協會近日在深圳舉行「深港物流業界合作高峰座談會」，商討在《綱要》背景下的粵港澳三地物流業的發展規劃。與會業界人士提出多項建議，包括在智慧物流方面加強合作；建立三地協調機制；實現海關單證互認和牌照互認、實現便捷通關等等，希望這些措施能提高交貨速度和物流效率，降低運營成本，幫助業界更好地把握新機遇。

■圖／文：香港文匯報記者
李昌鴻 深圳報道



▲ 深港物流業界聚會深圳，謀大灣區物流合作機遇。前排左三為鍾鴻興。

◀ 《粵港澳大灣區發展規劃綱要》聚焦物流航運，深港物流業界深圳謀合作共建國際交通物流樞紐。圖為深圳鹽田港。

香港物流商會主席鍾鴻興表示，《綱要》提出將大灣區打造成「一帶一路」建設的重要支撐，建設具有重要影響力的國際交通物流樞紐。他稱，雖然香港已經是國際物流港，但香港資源缺乏、土地空間不足，加上人手成本太高，香港要進一步發展國際物流業務，一定要與大灣區其他地區合作，其中最近的是深圳。

助建交通物流樞紐

他認為，深圳物流業發展邁向現代化，香港有多年物流管理經驗，兩者可以發揮所長，在國際倉儲、配送、現代化管理、電商等方面展開合作。由於香港和深圳的港口、機場貨運、人流吞吐量相加在全球居於領先地位，兩地的長遠深度合作，有助大灣區成為「一帶一路」的重要交通物流樞紐。

具體而言，業界相信深港可以在智慧物流方面率先合作。深圳市航空業協會秘書長聶睿姬表示，包括空運、港口、集裝箱運輸等都可以推進智慧化、信息化和大數據分析。香港一些貨站採用RFID（射頻識別技術），深圳機場也應採用華為技術進行智慧化發展，優化改進物流流程，降低成本提高效率和利潤。此外，深港兩地政府還應從大灣區融合角度出發，合作推動大灣區物流科技發展。

倡建學院培養人才

深圳市航空業協會會長朱慶峰則指出，隨著智慧物流的興起和大灣區物流飛速發展，許多在深圳的物流企業和本地物流企業均感到人才緊缺。目前全國沒有一所專業的物流學院，即使是一些高校物流專業畢業的學生，



■朱慶峰表示，目前大灣區物流人才缺乏。

也需要公司手把手培訓三個月。這導致許多銷售人員缺乏航空、海運等物流專業知識，而跨境物流涉及法律、賠償和保險，員工不明白細節的話容易誤導客戶。

因此，他深感有必要借助香港物流業多個協會的豐富經驗和人才，與深圳和其他大灣區城市合作，成立大灣區物流學院，為物流業提供人才培訓。隨着智慧物流、機器人等新興科技運用於物流業，整個行業還需培養高技能操控和維修人才。

香港物流商會副主席、港企東捷運通集團董事長黃鵬對此亦十分認同，稱深圳物流業人才短缺情況一直存在，且情況日益嚴重。該公司一名能獨立運作的普通跟單文員，月薪最低要5,000至6,000元人民幣，此外還有獎金、五險一金等，仍然時常招不到人。每年公司員工流失嚴重，流失率達三成以上。他期望成立大灣區物流學院，新招的員工可以先在那裡接受培訓，這樣正式工作後上手較快，可以為公司節省成本和提高效率。物流學院也可以讓在職人士進修，成為培養未來專才的一個平台。

大灣區規劃綱要有關物流業要點

「一帶一路」建設的重要支撐，更好發揮港澳在國家對外開放中的功能和作用，在更高層次參與國際經濟合作和競爭，建設具有重要影響力的國際交通物流樞紐；

鞏固和提升航運、貿易中心和國際航空樞紐等地位，推動金融、商貿、物流、專業服務等向高端高增值方向發展；

深化區域創新體制機制改革，研究實施促進粵港澳大灣區出入境、工作、居住、物流等更加便利化的政策措施；

增強廣州、深圳國際航運綜合服務功能，進一步提升港口、航道等基礎設施服務能力，與香港形成優勢互補、互惠共贏的港口、航運、物流和配套服務體系，增強港口群整體國際競爭力；

構建現代貨運物流體系，加快發展鐵水、公鐵、空鐵、江海河聯運和「一單制」聯運服務；

以航運物流、旅遊服務等為重點，構建錯位發展、優勢互補、協作配套的現代服務業體系，推進粵港澳物流合作發展，大力發展第三方物流和冷鏈物流，提高供應鏈管理水平，建設國際物流樞紐；

支持橫琴與珠海保稅區、洪灣片區聯動發展，建設粵港澳物流園。

■製表：香港文匯報記者 李昌鴻

差異化競爭建三贏局面



■黃鵬表示業界應探討如何進行協調和差異化競爭。

《綱要》提出粵港澳三地政府要加強溝通，堅持用法治化市場化方式協調解決大灣區合作發展中的問題。香港貨運物流協會主席胡百添表示，大灣區物流業

應該實現優勢互補，例如深圳、廣州和香港機場要盡量避免惡性競爭，這需要三地政府出台政策協調。

香港付貨人協會理事長何立基指出，現在大灣區港口和機場競爭激烈，為了爭奪市場，廣州港、蛇口港等均對外籍輪船有補貼，許多機場對航空公司也有補貼，而這些補貼費用全進了外國人的腰包，讓外國船公司受益。他建議三地機場、港口加強協調和溝通，進行差異化競爭，否則受傷的是自己，受益的是外國公司。

東捷運通董事長黃鵬亦表示，目前珠三角有香港、深圳、廣州、珠海和澳門五大機場，業界應探討如何進行協調和差異化競爭，發揮各自優勢和特長，比如香港、廣州有大量歐美航線，深圳也在加快發展，五大機場業務可以有所側重，有的重點是歐美、有的是東南亞、有的是南美或非洲等航線。

港商樂見粵港澳物流園

《綱要》提出支持橫琴與珠海保稅區、洪灣片區聯動發展，建設粵港澳物流園。許多香港物流商和跨境電商對此十分關注，期盼在大灣區建大型物流園，以滿足物流、倉儲、跨境電商等業務需求。香港跨境電商協會會長劉少華表示，《綱要》為香港跨境電商帶來利好，現在業界最大的問題是香港成本很高，如果可透過大灣區達成共識，建成粵港澳物流園，可以降低業界的成本。他稱，深圳成本僅是香港的三分之一，而中山和珠海較深圳更低，業界可以透過內地保稅倉再分揀、打包、配送等降低成本，從而更加方便地拓展內地的龐大市場。

香港奧瑪倉儲聯盟會長馮祖期表示，建設粵港澳物流園對香港物流企業是很大的利好，現在香港不能再傳統思維思考，如果想將大量物流留在香港，這個矛盾挺大。因為香港空間有限、土地



■劉少華稱深圳的成本僅是香港的三分之一。

成本和人工太高，如何將物流融入大灣區是許多香港物流業者考慮的重要因素。他認為應該將香港一些物流業務轉到大灣區，香港可以在供應鏈、離岸貿易、商貿物流、資訊科技等方面拓展，這才是香港的機遇。

爭取兩地司機牌照互認

香港貨櫃車主聯會常務副主席陳富泉表示，《綱要》提出鞏固和提升航運、貿易中心地位，但目前的問題是香港貨櫃司機後繼無人，他認為應該爭取香港和內地司機牌照互認，通過各界努力爭取將來可以引入內地司機。

陳富泉告訴香港文匯報記者，香港一直以來作為國際航運和貿易中心，有過輝煌的歷史，但近年來貨櫃司機十分缺乏。目前香港貨櫃司機平均年齡近60歲，隨着這些司機逐步老去，年輕人嫌工作累和待遇低，不願意從事貨櫃司機工作，導致貨櫃司機行業後繼無人。他建議在港府和

物流業界支持下，努力推行兩地司機資格互認，爭取將內地司機引入香港工作，以滿足司機短缺的需求，維持香港貨櫃運輸業的穩定發展。

陳富泉透露，20多年前跨境貨櫃司機工資有5萬多港元，現在降至2萬港元，他自己公司有30多台貨櫃車，司機月薪是2.5萬至3萬港元，儘管薪水不低，但卻招不到年輕的司機。他提倡政府要宣傳和提高司機形象，規範物流行業市場和減少惡意競爭，企業適當提高工資水平，這樣才能令行業持續發展下去。

籲三地海關單證互認



■林創標認為粵港澳三地可以採取創新體制，讓三地通關的物流更加便利。

可實現單證互認，免除重複檢查檢驗，從而實現便捷通關，提高效率和降低企業成本。

華南物流商會會長林創標表示，粵港澳三地可以採取創新體制，讓三地通關的物流更加便利，此外還期望三地海關在檢驗方面能夠實現深度合作，將來可以實現通關單證互認，從而大幅提高通關效率、節省時間和降低成本。

可縮短逾一倍時間

蓋亞吳通國際（深圳）物流有限公司總經理惠翰文透露，該公司有70%至80%訂單都是途經香港國際機場完成，要經過集貨、報關、通關、裝板、交貨等多個步驟，至少要12至15小時完成，而航班最快也要24小時飛出。如果三地海關單證互認通關便利和大灣區綜合物流體系建成，他們至少可以縮短逾一倍時間。

惠翰文認為，跨境海外倉完全沒有必要花高成本投放在海外，在大灣區以虛擬海外倉形式存在就行，出口到美國、歐洲、日本等國家基本上24小時就有望完成當地物流派送。隨着物流的綜合性能提高，如海運、空運、鐵路、報關、倉儲等全部可以在大灣區完成。

華南物流商會會員企業、菜鳥物流旗下深圳市遞四方信息科技副總經理李繼光亦表示，大灣區規劃出台有利該區域物流業快速融合發展，該公司是菜鳥物流海外倉運營方，負責將進出口貨物運送全球或者進入內地，2018年其跨境電商營業額突破80億元人民幣。他亦希望大灣區的海關、檢驗可以先行先試，實行便捷的物流通關服務，包括減少繁瑣手續，實現三地海關和檢驗的單證互認，這樣將有利提高物流通關速度和效率，較好地降低成本。

便捷通關

《綱要》提出深化區域創新體制機制改革，研究實施促進粵港澳大灣區出入境和物流等更加便利化的政策措施。對此，香港和深圳許多物流專業人士均建議，內地、香港和澳門三個海關