

# 文匯報

WEN WEI PO  
www.wenweipo.com

韓國版

香港特區政府指定刊登有關法律廣告之刊物  
獲特許可在中國各地發行  
督印：香港文匯報有限公司  
承印：韓國亞洲新聞集團  
地址：LEEMA Building, 11th floor, 42,  
Jong-ro 1-gil, Jongno-gu, Seoul  
電話：82-2-767-1651  
傳真：82-2-767-1649

## 聚一焦→大-灣-區-規-划

《粵港澳大湾区发展规划纲要》（简称《纲要》）多次提及物流发展。深圳市航空业协会、香港跨境电子商务协会和香港物流商会等6个协会近日在深圳举行“深港物流业界合作高峰论坛”，商讨在《纲要》背景下的粤港澳三地物流业的发展规划。与会业界人士提出多项建议，包括在智慧物流方面加强合作；建立三地协调机制；实现海关单证互认和牌照互认、实现便捷通关等等，希望这些措施能提高交货速度和物流效率，降低运营成本，帮助业界更好地把握新机遇。

■图/文：香港文汇报  
记者李昌鸿 深圳报道



▲ 深港物流业聚会深圳，谋大湾区物流合作机遇。前排左三为钟鸿兴。

▶ 《粤港澳大湾区发展规划纲要》聚焦物流航运，深港物流业深圳合作共建国际交通物流枢纽。图为深圳盐田港。



# 深港业界研湾区智慧物流

## 拟建三地协调机制 把握机遇降本增效

香港物流商会主席钟鸿兴表示，《纲要》提出将大湾区打造成“一带一路”建设的重要支撑，建设具有重要影响力的国际交通物流枢纽。他称，虽然香港已经是国际物流港，但香港资源缺乏、土地空间不足，加上人手成本太高，香港要进一步发展国际物流业务，一定要与大湾区其他地区合作，其中最的是深圳。

### 助建交通物流枢纽

他认为，深圳物流业发展迈向现代化，香港有多年物流管理经验，两者可以发挥所长，在国际仓储、配送、现代化管理、电商等方面展开合作。由于香港和深圳的港口、机场货运、人流吞吐量大相加在全球居于领先地位，两地的长远深度合作，有助大湾区成为“一带一路”的重要交通物流枢纽。

具体而言，业界相信深港可以在智慧物流方面率先合作。深圳市航空业协会秘书长聂春姬表示，包括空运、港口、集装箱运输等都可以推进智慧化、信息化和大数据分析。香港一些货站采用RFID（射频识别技术），深圳机场也应采用华为技术进行智慧化发展，优化改进物流流程，降低成本提高效率。此外，深港两地政府还应从大湾区融合角度出发，合作推动大湾区物流科技发展。

### 倡建学院培养人才

深圳市航空协会会长朱庆峰则表示，随着智慧物流的兴起和大湾区物流飞速发展，许多在深圳的物流企业和本地物流企业均感到人才紧缺。目前全国没有一所专业的物流学院，即使是一些高校物流专业毕业的学生，也需要公司



■朱庆峰表示，目前大湾区物流人才缺乏。

手把手培训三个月。这导致许多销售人员缺乏航空、海运等物流专业知识，而跨境物流涉及法律、赔偿和保险，员工不明白细节的话容易误导客户。

因此，他深感有必要借助香港物流业多个协会的丰富经验和人才，与深圳和其他大湾区城市合作，成立大湾区物流学院，为物流业提供人才培养。随着智慧物流、机器人等新兴科技运用于物流业，整个行业还需培养高技能操控和维修人才。

香港物流商会副主席、港企东捷通集团董事长黄鹏对此亦十分认同，称深圳物流业人才短缺情况一直存在，且情况日益严重。该公司一名能独立运作的普通跟单文员，月薪最低要5,000至6,000元人民币（约84至101万韩元），此外还有奖金、五险一金等，仍然时常招不到人。每年公司员工流失严重，流失率高达三成以上。他期望成立大湾区物流学院，新招的员工可以先在那里接受培训，这样正式工作后上手较快，可以为公司节省成本和提高效率。物流学院也可以让在职人士进修，成为培养未来专才的一个平台。

### 大湾区规划纲要有关物流业要点

“一带一路”建设的重要支撑，更好发挥港澳在国家对外开放中的功能和作用，在更高层次参与国际经济合作和竞争，建设具有重要影响力的国际交通物流枢纽；

巩固和提升航运、贸易中心和国际航空枢纽等地位，推动金融、商贸、物流、专业服务向高端高增值方向发展；

深化区域创新体制机制改革，研究实施促进粤港澳大湾区入境、工作、居住、物流等更加便利化的政策措施；

增强广州、深圳国际航运综合服务功能，进一步提升港口、航道等基础设施服务能力，与香港形成优势互补、互惠共赢的港口、航空、物流和配套服务体系，增强港口群整体国际竞争力；

构建现代货运物流体系，加快发展铁水、公铁、空铁、江河海联运和“一单制”联运服务；

以航空物流、旅游服务等为重点，构建错位发展、优势互补、协作配套的现代服务业体系，推进粤港澳物流合作发展，大力发展第三方物流和冷链物流，提高供应链管理水平，建设国际物流枢纽；

支持横琴与珠海保税区、洪湾片区联动发展，建设粤港澳物流园。

■制表：香港文汇报记者 李昌鸿

### 差异化竞争建三赢局面



■黄鹏表示业界应探讨如何进行协调和差异化竞争。

圳、广州和香港机场要尽量避免恶性竞争，这需要三地政府出台政策协调。

香港付货人协会理事长何立基指出，现在大湾区港口和机场竞争激烈，为了争夺市场，广州港、蛇口港等均对外籍轮船有补贴，许多机场对航空公司也有补贴，而这些补贴费用全进了外国人的腰包，让外国船公司受益。他建议三地机场、港口加强协调和沟通，进行差异化竞争，否则受伤的是自己，受益的是外国公司。

东捷通董事长黄鹏亦表示，目前珠三角有香港、深圳、广州、珠海和澳门五大机场，业界应探讨如何进行协调和差异化竞争，发挥各自优势和特长，比如香港、广州有大量欧美航线，深圳也在加快发展，五大机场业务可以有所侧重，有的重点是欧美、有的是东南亚、有的是南美或非洲等航线。

### 加强协调

《纲要》提出粤港澳三地政府要加强沟通，坚持用法治化市场化方式协调解决大湾区合作发展中的问题。香港货运物流协会主席胡百禧表示，大湾区物流业应该实现优势互补，例如深

### 港商乐见粤港澳物流园



■刘少华称深圳的成本仅是香港的三分之一。

《纲要》提出支持横琴与珠海保税区、洪湾片区联动发展，建设粤港澳物流园。许多香港物流商和跨境电商对此十分关注，期望在大湾区建大型物流园，以满足物流、仓储、跨境电商等业务需求。

香港跨境电商协会会长刘少华表示，《纲要》为香港跨境电商带来利好，现在业界最大的问题是香港成本很高，如果可透过大湾区达成共识，建成粤港澳物流园，可以降低业界的成本。他称，深圳成本仅是香港的三分之一，而中山和珠海较深圳更低，业界可以透过内地保税仓再分拆、打包、配送等降低成本，从而更加方便地拓展内地的庞大市场。

香港奥玛仓储联盟会长冯祖期表示，建设粤港澳物流园对香港物流企业是很大的利好，现在香港不能再传统思维思考，如果想将大量物流

### 业务转移

留留在香港，这个矛盾挺大。因为香港空间有限、土地成本和人工太高，如何将物流融入大湾区是许多香港物流业者考虑的重要因素。他认为应该将香港一些物流业务转到大湾区，香港可以在供应链、离岸贸易、商贸物流、资讯科技等方面拓展，这才是香港的机遇。

### 争取两地司机牌照互认

香港货车车主联合会常务副主席陈富泉表示，《纲要》提出巩固和提升航运、贸易中心地位，但目前的问题是香港货车司机后继无人，他认为应该争取香港和内地司机牌照互认，通过各界努力争取将来可以引入内地司机。

陈富泉告诉香港文汇报记者，香港一直以来作为国际航运和贸易中心，有过辉煌的历史，但近年

来货车司机十分缺乏。他建议在港府和物流界支持下，努力推行两地司机资格互认，争取将内地司机引入香港工作，以满足司机短缺的需求，维持香港货运业的稳定发展。

陈富泉提倡港府要宣传和提高司机形象，规范物流行业市场并减少恶性竞争，企业适当提高工资水平，这样才能令行业持续发展下去。

## 吁三地海关单证互认

### 便捷通关

《纲要》提出深化区域创新体制机制改革，研究实施促进粤港澳大湾区入境和物流等更加便利化的政策措施。对此，香港和深圳许多物流专业人士均建议，内地、香港和澳门三个海关可实现单证互认，免除重复检查检验，从而实现便捷通关，提高效率和降低企业成本。

### 可缩短逾一倍时间

华南物流商会会长林创标表示，粤港澳三地可以采取创新体制，让三地通关的物流更加便利，此外还期望三地海关在检验方面能够实

现深度合作，将来可以实现通关单证互认，从而大幅提高通关效率、节省时间和降低成本。

盖亚吴通国际（深圳）物流有限公司总经理惠翰文透露，该公司有70%至80%订单都是途经香港国际机场完成，要经过集货、报关、通关、装车、交货等多个步骤，至少要12至15小时完成，而航班最快也要24小时飞出。如果三地海关单证互认通关便利和大湾区综合物流体系建成，他们至少可以缩短逾一倍时间。

惠翰文认为，跨境海外仓完全没有必要花高成本投放在海外，在大湾区以虚拟海外仓形式存在就行，出口到美国、欧洲、日本等国家基本上24小时就有望完成当地物流派送。随

着物流的综合性能提高，如海运、空运、铁路、报关、仓储等全部可以在大湾区完成。

华南物流商会会员企业、菜鸟物流旗下深圳市递四方信息科技有限公司副总经理李继光亦表示，大湾区规划出台有利该区域物流业快速发展，该公司是菜鸟物流海外仓运营方，负责将进出口货物运送全球或者进入内地，2018年其跨境电商营业额突破80亿元人民币（约13,504亿韩元）。

他亦希望大湾区的海关、检验可以先行先试，实行便捷的物流通关服务，包括减少繁琐手续，实现三地海关和检验的单证互认，这样将有利提高物流通关速度和效率，较好地降低成本。