

<http://paper.hket.com/article/1978511/%E6%B8%AF%E6%B7%B1%E5%84%AA%E5%8B%A2%E4%BA%92%E8%A3%9C%20%E5%A4%A7%E7%81%A3%E5%8D%80%E5%8F%AF%E5%AA%B2%E7%BE%8E%E7%9F%BD%E8%B0%B7>

港深優勢互補 大灣區可媲美矽谷

《粵港澳大灣區城市群發展規劃》是中央政府於 2017 年初提出的「十三五規劃」，對接「一帶一路」的重要戰略。本月，行政長官林鄭月娥於北京與國家發改委簽訂有關「一帶一路」協議文本，也強調基礎設施與航運、經貿交流與合作、推動粵港澳大灣區建設，可見這發展將是粵港澳 11 個城市未來幾年的最重要規劃項目。

然而，建設大灣區較過往的跨城市合作規劃項目來得複雜，所以必須盡快進行相關有系統的研究，探討不同持份者對大灣區的觀點，以作參考。

恒生管理學院全球供應鏈管理政策研究所及香港中文大學亞洲供應鏈及物流研究所發表了題為《粵港澳大灣區物流與貿易便利化：持份者關注點，中央部委意見及政策建議》的政策研究報告。此研究於今年 7 月開始，從貿易與物流服務的三大領域（即空運、海運、陸運）為出發點，實地訪問區內四大城市（廣州、深圳、香港、澳門）的持份者，然後在北京中央四部委的拜訪時提出持份者的關注點，並獲得部委代表回應。

內地 9 城先融合 港非旁觀者

持份者的關注點可歸納為四方面：第一，一體化的實行欠缺清晰及具體的部署，尤其是針對在「一國兩制」框架下實行一體化的進程。國務院港澳事務辦公室提到，中央政府傾向的大灣區一體化進程是內地 9 個城市先融合，再與港澳地區協調發展。這是在一國兩制的框架下所設立的兩階段方案。但此進程的擬定，並不代表香港在第一階段（即內地 9 個城市融合的階段）進行期間只是「旁觀者」。因為如 9 個城市的融合既成事實後，香港才與 9 個城市商討協調，香港發展的空間可能會非常局限，到時亦可能要作出頗多的調整及改變才能達到協調發展的效果。

因此，在第一階段內地 9 個城市融合時，就要充分考慮好香港和澳門在第二階段加入後將會遇見的挑戰。其中最重要的，是香港如何能全面發揮其國際大都會的獨特優勢，協助大灣區在貿易與物流等不同領域與國際無縫接軌。從第一階段，港澳政府務必要積極參與整個大灣區的各項規劃，這不僅有助於港澳特區的自身發展，更是對大灣區的全局發展有長遠影響。

第二，如何平衡市場驅動和政策推動之間的相互作用。國家發展和改革委員會提到，大灣區內的企業需要進行整合。可以預期，隨着大灣區的發展，區內的企業很可能會進行整合。此

一方面可以減少區內企業間的惡性競爭，提升大灣區對外的整體競爭力，但另一方面整合會讓現時過度分散的企業所有權變得集中，從而形成企業巨型化發展格局。

整合區內企業 勿犧牲中小企

但一個城市要可持續發展，不應只依賴一兩家龍頭企業支撐大局。當市場環境發生改變時，這些超大企業可能因不夠靈活、轉身走位慢，窒礙了整個城市的經濟發展。因此，在規劃時要盡量找到平衡點，讓市場得以健康發展。否則，此舉將嚴重影響大灣區內企業，尤其是中小企業的生存空間。

第三，是否有明確的分工及如何分工。各城市的分工和定位有很多方面，在此我們只討論打造大灣區成為科技創新中心這一項。大灣區發展的重中之重，就是要把大灣區打造成國際性的科技和產業創新中心。縱觀大灣區內的 11 個城市，深圳最具備條件擔此重任。但香港作為一個國際城市和區域的教育及科研中心，並在金融、法律體制、高增值服務行業等方面都具備着無可比擬的優勢，因此在大灣區發展成科技創新中心的進程中應該擔當一個重要角色。若深圳和香港能發揮各自優勢，達到優勢互補，並在整個大灣區產生最大的協同效應，前景將可媲美矽谷。

港深發揮所長 建創新科技園

據政府消息人士透露，香港將設立「港深創新及科技園」，以更快更好地發展創新科技。類似的項目似曾相識：如數碼港與香港科學園。因此我們希望港深創新及科技園能有更好的規劃，而非數碼港與科學園的簡單複製版。

第四，大灣區內單一窗口和海關改革的有關事項。

海關總署提到，內地會於 2020 年建成全國範圍的單一窗口以對接一帶一路，並表示，內地的單一窗口已經做好準備與香港的單一窗口對接。這表示中央政府已肯定了在不久的將來兩地單一窗口需作出對接。

單一窗口是一個提交報關資訊的軟件系統，讓業界（如貿易商、承運商、貨運代理商等）一站式全天候 24 小時向政府提交所有 51 項涉及報關、清關的「企業對政府」（B2G）的貿易文件（如進出口報關單、貨物艙單、產地來源證、食物入口申報表等）。這免除業界逐一與不同政府機構（如香港海關、工業貿易署、衛生署、漁農自然護理署等）接洽，大大減省清關時間及成本。單一窗口的建立並不只是針對一個經濟體對貨物進出口的規管要求，在「政府對政府」（G2G）的層面，通過聯繫各地的單一窗口（如內地與香港、香港與東盟）交換指定貿易資料，能使跨境貿易更快捷便利。

港單一窗口發展慢 削競爭力

單一窗口其實蘊含無限商機，它的未來發展不會只局限於海關層面的使用，如建立電子海關。我們預計，單一窗口將大大促進跨境電子商務的發展，而且未來的單一窗口將發展成連通不同平台的信息樞紐及骨幹，除了發揮其 B2G 及 G2G 的功能外，更重要的是收集和分析從商品開發、原材料及部件採購、生產、庫存、成品配送、網上支付及綫下銷售的流程中所產生的大數據，藉以提供更優質的高增值「企業對企業」(B2B) 及「企業對消費者」(B2C) 服務。

面對如此的機遇，香港的單一窗口卻預計要到 2024 年才能全面投入使用，這既不能在 2020 年和內地的單一窗口對接，勢將嚴重窒礙跨境電子商務的發展，也與香港積極參與一帶一路發展的策略嚴重不符，削弱香港競爭能力。

市場和政策都是重要的推動發展力量，但也有其力所不及之處，關鍵是兩者要互相補位和配合，各司其職，才可發揮兩者結合的協同效應。以建設單一窗口為例，香港單一窗口的發展滯後於內地，我們認為技術層面問題應該不是主因，那是否因涉及多方持份者的利益，使得單靠市場力量推行十分困難？政府是否應該更積極帶領及與業界攜手合作加快建立單一窗口？然而，政府過分介入市場的弊端也不少，如重複投資、建設淪為使用率低的大白象工程、補貼營運效率低的企業，浪費社會資源。總的來說，平衡大灣區內市場和政策的發展力量至為重要。以上的觀點和建議，希望能引起社會各界人士的充分討論。

完整報告可參閱 prisc.hsmc.edu.hk/publications/reports/

撰文:梁志堅 恒生管理學院全球供應鏈管理政策研究所
何熾權 恒生管理學院全球供應鏈管理政策研究所
黃惠虹 恒生管理學院全球供應鏈管理政策研究所
吳志雄 恒生管理學院全球供應鏈管理政策研究所



在大灣區發展成科技創新中心的進程中，深圳和香港應發揮各自優勢，在整個大灣區產生最大的協同效應。

(中通社資料圖片)