

香港國際貿易中心發展策略

2024年5月

目錄

穿	第一章 香港作為國際貿易中心的特點、優勢與機遇	. 2
	1.1 發展歷史與特徵	. 2
	1.2 香港在國際貿易領域的傳統優勢	. 4
	1.2.1 自由港的制度優勢	. 5
	1.2.2 國際聯繫和專業服務優勢	. 7
	1.3 RCEP 與「一帶一路」帶來的新機遇	. 8
	1.3.1 攜手東南亞:加入 RCEP 對香港貿易發展的意義	. 8
	1.3.2 中東新局:「一帶一路」為香港離岸貿易開新篇	10
身	第二章 香港貿易行業面臨的挑戰	14
	2.1 海外市場經濟放緩	14
	2.2 內地經濟復蘇所帶來的正面影響較預期小	19
	2.3 地緣政治局勢影響	23
	2.4 競爭對手實力日趨強勁	26
	2.5 香港對於貿易新趨勢的適應力有待加強	27
	2.5.1 貿易數字化轉型	28
	2.5.2 跨境電商	29
	2.5.3 新型離岸貿易	31
穿	第三章 香港國際貿易中心未來發展的建議	34
	3.1 國際貿易中心的數字化轉型	34
	3.1.1 數字化轉型及綜合性數字化平臺的概念與應用	35
	3.1.2 綜合性數字化平臺的參考案例	38
	3.1.3 香港發展綜合性數字化平臺的必要性	40

3.1.4 香港發展綜合性數字化平臺的優勢4	1
3.1.5 香港發展綜合性數字化平臺的策略選擇4	2
3.1.6 完善海底光纜等數字基建,提升香港亞太數據樞紐地位.4	7
3.2 跨境電商4	9
3.2.1 香港發展跨境電商的整體策略4	9
3.2.2「跨境電商」專項基金5	0
3.2.3 為香港本地出入口貿易提供稅項優惠5	2
3.2.4 跨境商品認證檢測面臨的挑戰與解決思路5	2
3.2.5 與大灣區內地城市保稅倉合作,開闢「香港倉」5	4
3.3 新型離岸貿易服務5	5
3.3.1 香港如何把握離岸貿易發展趨勢5	5
3.3.2 供應鏈管理的概念5	6
3.3.3 世界範圍內發展供應鏈管理服務的經驗5	7
3.3.4 關於香港建設供應鏈管理中心的政策建議5	9
特別鳴謝6	5

表目錄

	表	1	香港貿易行業關於影響貿易信心的因素的統計18	3
	表	2	香港外貿進口數額及增減變化 2021-202319)
	表	3	2023 年香港主要貿易夥伴21	Ĺ
	表	4	香港產品出口(按主要市場劃分)25	5
	表	5	香港離岸貿易對 GDP 的貢獻占比31	l
昌	目卸	渌		
	區	1	2021-24 年世界商品貿易量和 GDP 增長	5
	昌	2	香港進出口趨勢17	7
	昌	3	HKTDC 出口指數17	7
	昌	4	HKTDC 香港離岸貿易指數18	3
	昌	5	主要經濟體出口占世界份額22)
	區	6	主要經濟體進口占世界份額22)
	昌	7	中國內地製造業投資和工業企業利潤情況23	3
	昌	8	全球電子商務發展趨勢30)

第一章

香港作為國際貿易中心的特點、優勢與機遇

第一章 香港作為國際貿易中心的特點、優勢與機遇

1.1 發展歷史與特徵

(1)轉口港的開設

自 1840 年開埠以來,香港被發掘到其作爲港口的優越地理位置,逐步興起發展成一個自由港,奠定了其國際貿易中心的地位。香港所經歷的歷史性轉變成就了現今的經濟繁榮,值得我們深究和進一步發掘新機遇,繼續爲香港和國家的發展作出新的貢獻。

香港的開埠令到其成為一個重要的自由港,允許商船自由進出,吸引外商利用香港轉運貨物,承載了英國人對華貿易輸出的功能。此時香港以傳統轉口貿易為主,依靠對內地的轉口貿易來帶動其經濟發展。

但隨著 1949 年新中國的成立、美國實施貿易禁運,令香港對華的貿易停滯。 而香港也迎來了重大轉機,轉而向製造業發展。到 1959 年,香港的產品出口值 比重達 69.6%,遠超其轉口貿易值比重,使香港成為亞洲輕工業製品中心。

但八十年代以後,隨著香港製造業的北移,導致香港製造業産量持續下降,本地產品出口比重大跌,在 1981 年至 2021 年間香港製造業所佔 GDP 的比重由 22%降至僅 1%。但 90 年代以來,香港的轉口貿易卻迅速增長,基於此因素,香港在轉口貿易中的外貿仲介地位並未因歷史性限制因素所動搖。

中國改革開放以後,中美國際關係緩和,香港又變成了一個西方貨物經香港進入中國的中轉地。直到二十世紀,香港以國家的先進製造業爲後盾,經由廣東省逐步開發,中國的貨品也經由香港銷往世界各地。

香港體積不大,幾乎沒有製造業,卻成為全球第六大商品輸出地,一直在轉口貿易中擔當重要的仲介角色賺取服務相關的費用,多年來其轉口貿易的總量是自身 GDP 的三倍左右,只收取轉口貿易額的 6%作為服務費,便支撐著 GDP 的兩成以上。香港當前貿易物流佔本地生產總值比重的主要來源仍是轉口貿易行業,長期占其本地生產總值的 15-20%。

(2) 離岸貿易的興起

除了龐大的在岸貿易以外,香港也處理大量的離岸貿易。離岸貿易可以分為兩類:離岸交易活動(Merchandising)和與離岸交易有關的商品服務(Merchanting):

- (i) 離岸交易活動——在香港經營業務的機構從海外購入商品,或把經海外加工生產的商品,在沒有經過香港的情況下直接賣給海外買家,以賺取毛利作為交易的收入。
- (ii) 與離岸交易有關的商品服務——在香港經營的機構按照海外或內地買家、賣家的要求,安排購買銷售商品,提供相關的貿易服務,如:尋找合適貨源、進行市場推廣、商討合約價格、收集貨物樣本及足夠的貨量、裝運、檢查及安排訂購事宜。交易的商品同樣沒有經過香港海關,貿易公司從中以代理人身份,賺取傭金或/和服務費作為交易收入。

香港的離岸貿易除了包括處理國外商品貿易交易外,也同時包含香港公司把中國內地製造商品銷往中國內地的獨特含義。審視香港的貿易情況,可發現所買商品大部份不是香港所需,所賣商品幾乎全部不是香港所產,買賣的商品往往不經過香港的空港或海港,同時又面向全國和全球。

事實上,香港的貿易功能已開始發生了實質性的轉變,逐漸轉變爲一個亞太地區的貿易樞紐和運營中心。由以往中國貨品經香港的輕工業體系進行加工,到香港工業的北移和中國的經濟體量日漸強大,香港已非是昔日的中轉站,而是承

載著內地及國際運船來港的離岸貿易的功能,讓其轉運的貨品可借由香港的名義 銷往世界各地,成爲現今意義上的國際貿易中心。

(3) 重新審視衡量香港貿易中心發展的指標

時至今日,香港的進出口貿易功能已經過歷史上的多次變革有了不同性質的 變化。這使得香港的進出口業務,在今後的發展中,愈來愈受到各界的重視。如 今,香港離岸貿易的崛起帶動了其貿易相關的服務業增長。香港的離岸貿易服務 占服務貿易的三分之一。

面向未來,香港的貿易轉型將進一步加速,香港將從一個轉口貿易中心逐步轉變爲集各種貿易模式爲一體的貿易營運和控制中心,進一步轉型成為進出口服務業中心,包括人民幣貿易結算、貿易保險、貿易融資等。可以利用香港普通法的優勢,提供以上服務,供國際貿易夥伴選擇。作為進出口貿易服務中心,以進出口貨量為指標衡量香港國際貿易中心的發展已經不合時宜,而應該以參與提供各項貿易相關服務的人數和 GDP 貢獻作為新的衡量指標。

基於以上判斷,香港有不少有潛質的機遇等著我們開拓,包括利用好數字化轉型,以及香港國際航運中心、離岸人民幣中心的身份。以其多元、國際化的服務業繼續發揮在國際貿易中的作用,讓香港再一次經過現代歷史性的改革,在新的歷史時期講好香港故事,再一次創下新的輝煌佳績。

1.2 香港在國際貿易領域的傳統優勢

香港自開埠以來,國際貿易就在香港經濟中佔有獨特地位。特區政府也把貿易作為四大支柱產業之一。香港的出入口行業發展成熟,有著多方面優勢,包括廣泛的國際網絡,充分掌握國際買家需求,並能夠提供如融資、原材料採購等貿易以外的支援服務,加上資訊暢通,緊貼各行業的發展趨勢和商品銷售情況,能有效為客戶提供量身定造的決策方案。基本上,香港貿易行業有如下優勢:

1.2.1 自由港的制度優勢

香港是集外貿、金融、運輸等多功能為一體的自由港城市,是全境意義上自由港。香港的自由港制度體系概括起來是六大自由。這六大自由,是香港自由港制度的重要支撐,在全球自由區中都具有標杆意義。在美國傳統基金會《經濟自由度指數報告》單獨統計「中國香港」的 1995 年到 2019 年期間,香港連續 27 年被評為全球最自由經濟體。在菲沙研究所發布的《世界經濟自由度 2023 年度報告》中,香港繼續位居全球前列,排名全球第二1。

(1) 貿易自由

香港對進出口貿易實行負面清單管理,除少數與健康、安全和生態保護有關的物品(如藥品、武器、動植物等)外,各類貨物均可自由進出香港,配額和貿易管制很少,基本沒有主動的進出口配額。海關報關手續十分簡便,企業可以24小時進出貨物,可以將14天的貨物清單匯總報關,高效便捷。香港海關查驗率非常低,低於千分之一。高度便利的通關政策為企業將多地訂單在香港港口進行整合並構建複雜的供應鏈體系創造了條件。

¹ 香港特別行政區政府新聞公報 (2023)。 *香港繼續在全球最自由經濟體排名位居前列。*線上檢索日期: 2024 年 2 月 1 日 。網址:

https://www.info.gov.hk/gia/general/202309/19/P2023091900694.htm

(2) 投資自由

在香港投資興業,註冊與登記手續簡單快捷,經網上提交申請成立公司,一般會於1個小時內獲發有關證書。企業經營極為自由,一般不會受到政府幹預,很多行業通過協會等民間組織自律。但企業違法成本很高,一旦違規行為被發現,將面臨巨額的罰款。香港對外來或本地投資者一視同仁,實行少幹預、無補貼政策,為所有在香港營商的公司提供公平的經營環境。香港只對電訊、廣播、交通、能源、酒製品銷售、餐廳、醫藥和金融等少數行業實行有條件的准入,其他行業都是完全開放的。同時,香港為企業對外投資提供便利的服務,鼓勵企業「走出去」。

(3) 資金進出自由

在香港,本地資金和境外資金均可自由進出、自由流動。香港採取與美元掛 鉤的聯繫匯率制,資本和金融帳戶高度開放,允許居民和非居民在境內外開立本 幣和外幣帳戶,帳戶餘額可自由兌換、劃轉。企業可以在香港銀行開立多種貨幣 帳戶,使用任何貨幣進行貿易結算;進出口沒有國際收支限制,不設押金、預付 資金、融資限制。香港資本市場完全開放,對外資公司參與當地證券交易沒有限 制,國際投資者可以自由買賣在港發行的債務工具。

(4) 國際航運自由

香港航運業是在高度開放和自由的市場體制中發展而來的,政府對航運業的 幹預程度非常低,沒有海關、檢驗檢疫、邊防等部門對船舶和船員實施額外的監 察。船隻從海上進入或駛離港口時都無需向海關結關,進出或轉運貨物在港內裝 卸、轉船和儲存不受海關限制。

(5) 出入境和居停留自由

香港實施寬鬆和開放的出入境政策。對來港旅遊人士,約有 170 個國家及地區的國民可獲豁免旅遊簽證於香港逗留 7 至 180 日。全球各行各業的優秀人才在香港從業也十分方便,只需企業向香港特區政府申請工作簽證即可。香港入境政策致力於吸引專業人才和投資者來港發展,對攜同配偶子女來港工作的外籍人士條件寬厚。

(6) 資訊流動自由

與貿易興旺伴隨的是資訊交流的巨大需求。第一次鴉片戰爭後,隨著香港開埠,一批英文報刊在香港面世。此後直到第二次鴉片戰爭之前,不論在報刊的數量上還是在報紙的商業化程度上,中國近代報刊在香港的發展一度相當繁榮,使香港形成了辦報的一個中心。香港成為中國近代新聞業的發祥地。自香港回歸以來,儘管報業受到網路媒體的衝擊,但香港報紙的發行量卻是「節節上升」。進入新時代,香港打造了一流的通信基礎設施,擁有連接9個區域和橫跨太平洋的通信電纜,是各跨國公司設立資訊中心的首選。香港資訊流動自由,監管機構不進行任何內容審查,隱私保護有法律保障。正因為如此,近年來香港已經成為大數據、雲計算、人工智慧、區塊鏈的國際創新和應用中心。

1.2.2 國際聯繫和專業服務優勢

(1) 國際聯繫緊密,充分掌握瞭解國際買家的需求。

當前,香港貿易發展局及投資推廣處在全球 65 個城市設有辦事處,服務範圍覆蓋 128 個國家。特區政府在內地亦有 16 個辦事處/聯絡處,並在海外設立 14 個經濟貿易辦事處。

精通英語及其他的外語。大部分香港人均能夠以兩文三語溝通,英語、粵語、普通話都是本地商業社會廣泛應用的語言,大部分商家都能掌握流利的英語,對吸引外地人才及與國際商業社會交流十分便利;香港訊息暢通,出入口商充分掌握各類產品在不同時間、生產地點的最佳組合,並能緊貼各行業的發展趨勢、商品方向、銷售情況等資訊。

(2) 提供貿易以外的優質專業服務

香港具備較完善的品牌管理服務、法律服務、會計審計服務、金融融資支付 服務、知識產權服務等,為產品交易過程中遇到的爭議解決、專利商標保護等提 供保障。現代的貿易競爭已經逐步從商品層面轉移至技術層面,如融資、採購原 材料等,香港在這方面的優勢愈加明顯。

1.3 RCEP 與「一帶一路」帶來的新機遇

1.3.1 攜手東南亞:加入 RCEP 對香港貿易發展的意義

區域全面經濟夥伴關係協定(RCEP)於 2020 年底正式簽署,成員國包括中、 日、韓、澳、新以及東盟 10 國,總人口、經濟體量、貿易總額均佔全球總量約 30%,是一個全面、高質量的協定。香港作為國際金融、貿易、航運中心,是開 放的外向型經濟體,正積極尋求加入 RCEP。

RCEP 對原產地規則、貿易便利化和簡化海關流程都有所規定,並為電子商務和金融科技創造有利的環境。將逐步取消區內百分之九十以上商品貿易的關稅,全面開放百分之六十五的服務行業。RCEP 的大門對任何經濟體開放,門檻低,有寬鬆的過渡期讓每個國家按照國情兌現承諾。尤其值得一提的是,RCEP 讓更多發展中國家加入全球貿易體系,讓更多的小微企業有了成長升級的機會。

在區域經貿關係日益密切的背景下,中國內地在產業鏈價值鏈上尋求新變化。由於在 RCEP 框架下,亞太區生產網路內的中間產品能夠在零關稅的基礎上進行貿易,中國與東盟之間的中間產品貿易將大增。可以預見,未來中國將會向東盟國家轉移更多組裝加工等勞力密集的生產工序,並向它們出口零件和半成品,產品在東盟國家完成最後生產工序後出口到全球;而中國就轉向從事中上游、需要比較高技術及資本投入的生產環節,包括研發、設計、管理、關鍵零部件的生產等。在這一過程中,香港面臨多重機遇。

香港與RCEP成員國貿易聯繫緊密。在RCEP國家的分佈中,香港處於連接 北面較發達的日、韓、內地以及南面新興的東南亞地區的樞紐。而香港與RCEP成員國的貿易往來亦十分頻繁。香港與RCEP成員經濟體的貿易總額佔香港貿易 總額的70%左右。香港已與RCEP中十三個成員經濟體(即中國內地、東盟、澳 洲和新西蘭)簽訂了高質量的自貿協定,具備條件參與RCEP。

加入 RCEP 將是推動香港經濟發展和產業結構轉型的重要機遇。香港當前經濟結構固化,多年沒有產生新的經濟增長點,一些傳統優勢亦日漸萎縮,亟待尋求將挑戰轉化為機遇的突破口,以開拓新的增長空間為經濟注入活力。毫無疑問,RCEP 將會為香港帶來更多貿易、投資機會,香港以金融為代表的現代化服務業,可在 RCEP 協定下拓展更大空間。可以通過加入 RCEP 的機會,為推動香港經濟社會發展和產業結構優化創造機遇。

建議香港商界與特區政府密切配合,積極開展與RCEP其他成員國之間的協調工作,更快地推進談判以吸納香港加入RCEP。香港特區政府已經尋求加入RCEP,但仍需要漫長的談判過程。根據《RCEP談判指導原則與目標》第6點規定,在RCEP參與國共識決同意之條件下,開放給其他未參與談判的「東盟FTA夥伴」及「其他外部經濟夥伴」參加,此即一般所謂的「開放性條款」。按此規定,香港與東盟已簽署東盟-香港FTA,屬於「東盟FTA夥伴」,未來如能繼續

参加並完成 RCEP 新會員談判,將可為香港及整個區域的經濟貿易發展增添新的動力。

1.3.2 中東新局:「一帶一路」為香港離岸貿易開新篇

(1) 內地與「一帶一路」國家貿易增長,為香港離岸貿易發展創造機遇

在海外庫存週期總體回升、歐美加息週期漸近尾聲的背景下,疊加疫情後歐亞國家供應鏈調整進程的推進,結合前期中歐班列、西部陸海新通道等貨運線路的開通,多方有利因素將促進中國對「一帶一路」相關國家的出口保持較高增速,未來幾年對「一帶一路」國家出口有望錄得較大增長。

中國消費穩步回暖且投資結構向好,將促進中國自「一帶一路」國家進口穩步增長。特別地,與韓、越、馬等國在移動支付等金融科技領域的合作將進一步提升貿易便利度,綜合預估未來幾年中國與製造業國家雙邊貿易額增速在 7.5% 左右 2。

中國內地是香港貿易行業服務的最主要對象,參與共建「一帶一路」,是香港貿易航運轉型的重要機會。一直以來,香港是國際貿易和航運中心,然而,隨著內地的開放和港口的崛起,香港自身的港口航運面臨轉型的瓶頸。香港有必要策略性地提升貿易樞紐地位,加強航運增值服務,鞏固國際貿易和航運中心這個百年招牌。香港作為中國企業與外國企業商貿合作的「中間人」,參與共建「一帶一路」,將會獲得更多貿易的便利管道與市場,賦予香港更大的增長空間,同時也會在高端貿易服務、物流運輸等離岸貿易活動中獲得更多的商機。

² 工銀亞洲研究(2023)。*中國與一帶一路市場的貿易和產業協同前景。*線上檢索日期: 2024 年 3 月 1 日。網址: https://www.hangyan.co/reports/3268317626555696769

參與共建「一帶一路」,將可以發揮香港整合跨區域供應鏈與產業鏈的重要功能。隨著內地與「一帶一路」國家貿易的增長,產業鏈重組與產能轉移也將加速。在這一過程中,香港的協調及管理經驗,會幫助推動供應鏈的重建。與此同時,香港作為區內的主要國際金融中心,以金融為代表的現代化服務業,可在「一帶一路」國家提供專業的服務,發揮其「超級聯繫人」的角色。

(2)阿聯酋作為中東樞紐,與香港的合作空間十分廣闊

中國是中東最大的進口來源國之一,是阿聯酋、沙特等中東國家的第一大貿易夥伴。中東地處連接亞歐的關鍵位置,又佔據全球石油總儲量的六成之高,使得中東長期以來都是全球各國經貿往來關注的熱土,蘊藏著電商、物流和金融科技等機遇。

阿聯酋是中東地區參與共建「一帶一路」的最重要經濟體之一。阿聯酋最出名的城市包括杜拜和阿布達比,本課題組於 2023 年底赴阿聯酋實地調研。

阿聯酋著力加強與世界各國雙邊貿易關係,八十年代中期,建立了當時海灣第一個,也是最大的(面積約 100 平方公里)自由貿易區傑貝阿裡(JebelAliFreeZone),區內全面實行零關稅的轉口貿易政策。與印度、中國、非洲、巴基斯坦、北美和拉丁美洲等國家和地區建立了多個貿易橋樑。

阿聯酋特別是杜拜政府和業界非常善於市場營銷,提升城市的知名度,通過 舉辦賽馬世界盃和購物節,打造「七星級酒店」和世界最高的大樓,杜拜率先轉 型為商貿旅遊和金融之都。

阿聯酋依託旅遊業塑造知名度的同時,積極規劃推進中東轉運門戶樞紐的建設,將航空港和海港結合在一起,配合自貿區建設了海空聯運貿易轉運港。以杜拜為例,2022年,其貨櫃處理量世界排名第11,機場國際客運量全球第1,貨運量第18。為了培育新的經濟增長點,杜拜還大膽實施制度創新,打造了實行獨立

法律體系的國際金融中心(DIFC),做到了「一城兩制」,在區內實施普通法制度, 為金融業快速發展提供了保障。2023年上半年,金融和保險活動對杜拜 GDP 的 貢獻率接近 12%。

旅遊業、航運及轉口貿易、金融服務業已經成為杜拜的支柱性產業。陸續建成中東最大的轉口貿易中心、航運中心、國際航空樞紐和世界知名的旅遊目的地。 阿布達比在諸多領域借鑒了杜拜的經驗,近年來也正在加快追趕。

隨著阿聯酋網路基礎設施的完善,5G、物流倉儲體系的建設完善,已為電商 產業奠定了基礎。阿聯酋也正在尋求向數字化經濟的轉型,並出臺政策鼓勵數位 支付等電商模式。

在此基礎上,一是,阿聯酋可以成為香港打造和推廣自身文化品牌的重要合作夥伴;二是,香港進出口企業完全可以考慮憑藉阿聯酋境內及其在全球範圍內佈局的龐大港口物流網路、內陸物流和工業區矩陣,尋找新的機會和市場(特別是中東和印度市場),完善自身供應鏈體系。三是,香港貿易物流行業可以利用當地的已有基礎設施加快佈局海外倉,與跨境電商平臺相結合,實現供應鏈數字化升級。

第二章

香港貿易行業面臨的挑戰

第二章 香港貿易行業面臨的挑戰

當前香港貿易行業面臨的挑戰是多方面的,其中一些,如海外市場經濟放緩乃至衰退;內地經濟復蘇的正面影響小於預期,短期內具有更加直接和突出的影響;另外一些,如地緣政治帶來的衝擊,與競爭對手間優勢的此消彼長,以及在新的變化和趨勢中是否取得先機,則意味著中長期內的結構化變遷,值得更加深入和細緻的分析。總的來說,在多方面因素的共同作用下,香港在傳統貿易領域的優勢正在萎縮,而且造成該不利局面的部分因素並非香港可以左右。因此,為了鞏固和提升貿易中心地位,有必要在一些新的、可以作為的領域,如貿易數字化、跨境電商、離岸貿易,制定有針對性的政策調整,以鼓勵相關行業發展。

2.1 海外市場經濟放緩

就短期狀況而言,目前香港貿易行業面臨的最大挑戰是全球需求疲弱。聯合國貿易和發展會議(UNCTAD)在2023年12月11日發佈的《全球貿易最新動態》報告中預計,2023年全球國內生產總值(GDP)增長放緩,將從2022年的3.1%下降至2.2%(WTO專家認為是2.6%)。貿易的走勢與GDP總體一致,2023年全球貿易額約為30.7萬億美元,低於2022年32.2萬億美元的水準。僅貨物貿易就減少近2萬億美元,相當於下降8%。3事實上,2022年第四季度開始,全球貿易就已經陷入持續低迷。2023年10月,世貿組織經濟學家對當年全球商品

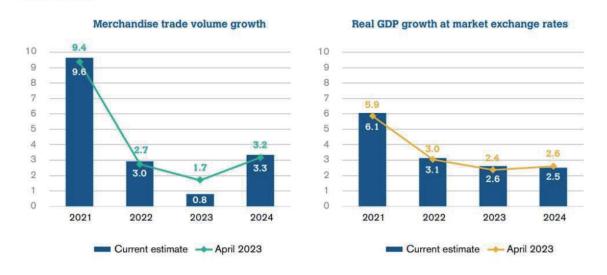
³ VOV (2023)。2023 年:全球貿易下滑的一年。線上檢索日期:2024 年 2 月 20 日。網址:https://vovworld.vn/zh-CN/%E6%97%B6%E4%BA%8B%E8%AF%84%E8%AE%BA/2023%E5%B9%B4%E5%85%A8%E7%90%83%E8%B4%B8%E6%98%93%E4%B8%8B%E6%BB%91%E7%9A%84%E4%B8%80%E5%B9%B4-1258053.vov.

貿易增長的預測下調至 0.8%。世貿組織同時預計,2024 年全球商品貿易的增長率為 3.3%,與之前的估計基本持平。⁴⁵

圖 1 2021-2024 年世界商品貿易量和 GDP 增長

Chart 1: World merchandise trade volume and GDP growth, 2021-2024

Annual % change



Note: Figures for 2023 and 2024 are projections.

Source: WTO for merchandise trade volume and consensus estimates for GDP.

資料來源:WTO

雖然說 2024 年的情況預計會略好於 2023 年,但是專家們對該情況的評價則相當悲觀。WTO 的專家在 2024 年 2 月 26 日開會時表示,國際貿易作為柏林牆倒塌後全球繁榮的關鍵引擎,幾乎已經陷入停頓,而且未來幾年繼續萎靡不振也已成定勢。 2023 年貨物和服務貿易的增幅最小,據估計僅為 0.2%,是五十年來除全球經濟衰退外最慢的增速。 如果不是服務貿易有所增長,增速原本會完全

 $^{^4}$ 聯合國(2023)。*全球製造業放緩,世貿組織下調 2023 年貿易增長預期*。線上檢索日期:2024 年 2 月 20 日。網址:https://news.un.org/zh/story/2023/10/1122677.

⁵ WTO (2023)。Global Trade Outlook and Statistics. 線上檢索日期: 2024年2月20日。網址: https://www.wto.org/english/res e/booksp e/gtos updt oct23 e.pdf.

下降。貨物貿易萎縮約2%,是本世紀除全球經濟衰退外最嚴重的萎縮。今年的貿易增長將有所改善,但仍然只能達到疫情之前十年平均水準的一半。事實上,到2024年底,全球貿易將經歷自上世紀90年代以來增長最慢的五年。6

香港作為高度依賴對外貿易的經濟體,情況自然也不樂觀。儘管香港 2023 年的進出口總額、增長率均高於 2022 年(見圖 2)⁷,但香港貿發局(TDC)出口指數在過去數年內一直未能呈現「正面」(見圖 3),說明全球需求總體疲弱和地緣政治局勢持續緊張等因素影響了出口前景。至於追蹤離岸貿易(並非經香港付運但由香港公司處理的貿易)信心的離岸貿易指數,在 2023 年第三季也下滑 12.9點至 33.6(見圖 4),反映環球市場甚為疲弱。根據 TDC 的調研,截至 2023 年年末,當時及未來 3 個月內對出口造成最大影響的挑戰依次為,海外市場經濟放緩或衰退風險(48.6%)、地緣政治局勢緊張(17.9%),以及內地經濟復蘇所帶來的正面影響較預期小(16.5%)(見表 1)。⁸

⁶ 世界銀行博客(2024)。*全球貿易幾乎陷入低谷,民粹主義嚴重影響經濟增長。* 線上檢索日期:2024 年 2 月 28 日。網址:https://blogs.worldbank.org/zh-hans/voices/global-trade-has-nearly-flatlined-populism-taking-toll-growth.

⁷ MacroMicro 財金 M 平方(2024)。*香港-進出口(年增率)*。 線上檢索日期:2024年2月23日。網址:https://www.macromicro.me/charts/13821/hk-export-and-import-yoy.

⁸ HK TDC(2023)。*2023 年第三季香港貿發局出口指數:出口信心從兩年高位回落*。 線上檢索日期:2024 年 2 月 20 日。網址:https://research.hktdc.com/sc/article/MTQ4NzAxN DQ3Mw.

圖 2 香港進出口趨勢

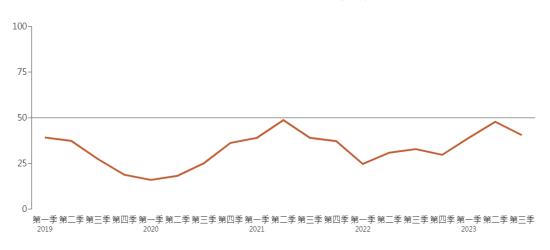
香港-進出口(年增率)

MacroMicro.me | 財經M平方



資料來源: MacroMicro

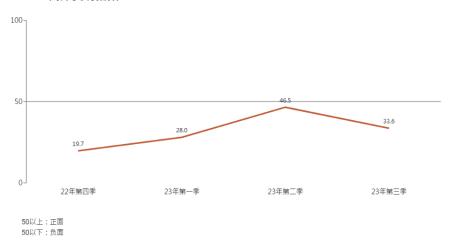
圖 3 HK TDC 出口指數



50以上:正面 50以下:负面

圖 4 TDC 香港離岸貿易指數

离岸贸易指数



資料來源:資料來源:HKTDC

表 1 香港貿易行業關於影響貿易信心的因素的統計

2023 年第三季		2023 年第二季				
挑戰	比例(受訪者數 目=504)	挑戰	比例(受訪者 數目=504)			
海外市場經濟放緩/衰退風險	48.6%	海外市場經濟放緩/衰退風險	66.1%			
地緣政治局勢持續 張	17.9%	內地經濟復蘇所帶來的正面影響較預期小	10.9%			
內地經濟復蘇所帶 7 的正面影響較預期小	16.5%	中美貿易摩擦	10.7%			

2.2 內地經濟復蘇所帶來的正面影響較預期小

正如表一所示,繼全球需求疲弱之後,內地經濟復蘇所帶來的正面影響較預期小對於香港貿易的影響同樣不容小覷。根據世界貿易組織,2022年香港是全球第十大商品輸出地。香港出口商品中,本地生產的占比幾乎可以忽略不計(見表2),而據香港政府統計,2022年,香港經手的轉口貨物中46%的原產地為內地,而57%則以內地為目的地。9因此,內地經濟的景氣程度必然對香港的貿易具有直接且重大的影響。

表 2 香港外貿進口數額及增減變化 2021-2023

(40) 分 差 届 冶 之 (答)	2021年		2022年		2023 年	
(按名義價值計算)	億美元	增減%	億美元	增減%	億美元	增減%
總出口	6,360	+26.3	5,810	-8.6	5,356	-7.8
本產出口	96	+57.1	80	-15.9	84	+4.8
轉□	6,264	+25.9	5,730	-6.3	5,272	-8.0
進口	6,805	+24.3	6,317	-7.2	5,955	-5.7
貿易總額	13,165	+25.3	12,127	-7.9	11,311	-6.7
貿易差額	-445		-507		-599	

⁹ HK TDC (2024)。*香港經貿概況。*線上檢索日期:2024年 1月 30日。網址:https://research.hktdc.com/sc/article/MzIwNjkzNTY5

然而,自退出嚴格的防疫政策以來,中國內地經濟復蘇情況喜憂參半。雖然 2023 年中國內地的 GDP 增長 5.2%, 略高於年初的目標及眾多國外機構的預測, 但總的來說,2023 年全年經濟復蘇仍不及年初預期,。這主要是由三方面因素造 成:一是疫情期間國內居民、企業資產負債表受損,導致居民消費、企業開支意 願不足,復蘇持續性相對較差(見圖 7) ¹⁰; 二是房地產市場表現低迷,部分房 企流動性風險增加,導致房地產投資、新開工、施工等資料同比增速持續下行, 不僅影響居民購房意願,也對國內經濟形成拖累;三是海外經濟持續降溫,外需 表現不佳。11 以上情況反應在貿易方面,結果是2023年中國內地進出口總值41.76 萬億元,同比增長 0.2%。其中,貨物貿易出口 23.77 萬億元,增長 0.6%;進口 17.99 萬億元,下降 0.3%。;服務貿易進出口總額 65754.3 億元,同比增長 10%, 其中出口 26856.6 億元,下降 5.8%,進口 38897.7 億元,增長 24.4%;服務貿易逆 差 12041.1 億元。122000 年加入 WTO 以來,中國出口占世界市場的份額整體持續 增長,2007、2009年超越美國、德國,成為出口第一大國,2009年超越德國成為 第二大進口國。然而,至 2022 年,中國進口占世界市場的份額,「入世」後首次 出現比較明顯的下降(見圖 $5 \cdot 6$), 13 而這也在很大程度上導致了以內地作為最 大貿易夥伴(占比 49.2%) ¹⁴的香港在 2023 年出現的貿易萎縮(見表 2)。

¹⁰ JP Morgan (2023)。*中國的經濟復蘇將去向何方?*線上檢索日期:2024年 1月 30日。網址:https://privatebank.jpmorgan.com/apac/cn/insights/markets-and-investing/where-does-chinas-recovery-go-from-here

 $^{^{11}}$ 中國工商銀行(2023)。*對話社科院肖立晟:磨底走向復蘇是當前中國經濟的「主線」。*線上檢索日期:2024年 2月 02日。網址:https://www.bj.icbc.com.cn/page/910481443 669483520.html

¹²中央人民政府(2024)。2023 年我國服務進出口總額同比增一成。線上檢索日期:2024 年 2 月 04 日。網址: https://www.gov.cn/lianbo/bumen/202402/content 6929572.htm

¹³ 中國宏觀經濟論壇 (2023)。*中國外貿走勢及預測。*線上檢索日期:2024 年 2 月 21日。網址:http://ier.ruc.edu.cn/docs/2023-09/20d115f6d50d4a298cf257c9ceb8ab42.pdf

¹⁴ 香港特別行政區政府工業貿易署(2024)。*2023 年香港的主要貿易夥伴。*線上檢索日期:2024 年 2 月 28 日。網址:https://www.tid.gov.hk/tc_chi/trade_relations/mainland/trade.ht ml

表 3 2023年香港主要貿易夥伴

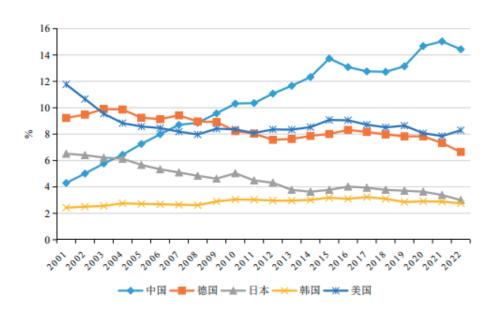
排名		貿易總值			進口	
	國家/地區	貨 值 (百 萬 港 元)	所 佔 百 分 比(%)	國家/地區	貨 值 (百 萬 港 元)	所 佔 百 分 比(%)
1	中國內地	4,342,685	49.2	中國內地	2,022,317	43.5
2	台灣	664,747	7.5	台灣	525,905	11.3
3	美 國	472,184	5.4	新加坡	329,557	7.1
4	新加坡	394,695	4.5	韓國	223,626	4.8
5	日本	305,897	3.5	日本	221,499	4.8

排名	香港產品出口				轉口	
	國家/地區	貨 值 (百 萬 港 元)	所 佔 百 分 比(%)	國家/地區	貨 值 (百 萬 港 元)	所 佔 百 分 比(%)
1	中國內地	24,990	38.1	中國內地	2,295,378	55.8
2	台灣	7,294	11.1	美 國	266,339	6.5
3	美 國	6,137	9.3	印 度	166,072	4.0

4	瑞士	3,858	5.9	台灣	131,548	3.2
5	英 國	2,757	4.2	越南	110,128	2.7

資料來源:工業貿易署

圖 5 主要經濟體出口占世界份額



資料來源:HK TDC

圖 6 主要經濟體進口占世界份額

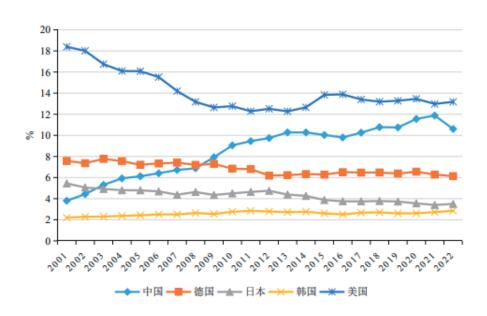


圖 7 中國內地製造業投資和工業企業利潤情況
-制造业投资增长
-工业企业利润增长

90 40 -10

'18

'19

'20

'21

'22

'23

資料來源: JP Morgan

'14

'15

'16

'17

140

-60

'13

2.3 地緣政治局勢影響

海外市場經濟放緩和內地經濟復蘇所帶來的正面影響較預期小固然都是巨大挑戰,但畢竟還只是短期或週期性的現象。與之相較,其他一些挑戰,如地緣政治局勢影響、競爭對手崛起以及貿易行業中出現的新趨勢,則很可能在更長的時間段內起發揮結構性的影響力。

首先,香港的轉口貿易比重巨大(見表 2),因此必須重視外部環境,尤其是地緣政治因素造成的影響。自 2017 年 8 月,時任美國總統特朗普下令依據《美國貿易法》「301 條款」對中國是否侵犯美國知識產權展開調查,中美便在貿易領域陷入一場一場至今仍在繼續的,「逐漸升溫的持久戰」。¹⁵期間雖然經歷了總統換屆,但是民主黨政府依然承襲了特朗普在對華貿易問題上的政策路徑,制定了

¹⁵ BBC News 中文網(2019)。*中美貿易戰時間軸:一場逐漸升溫的持久戰。*線上檢索日期:2024 年 1 月 30 日。網址:https://www.bbc.com/zhongwen/simp/world-49986037

額外徵收關稅、限制知識產權轉移、在技術、市場乃至供應鏈體系中逐步實現「脫鉤」等單邊措施。其中對香港影響最直接的莫過於美國藉某些敏感議題,取消了香港的獨立關稅區貿易地位,將其納入與中國大陸相同的貿易待遇範圍。換言之,美國此舉使得相當部分以關稅優惠為目的而經香港出口美國的轉口貿易失去了意義。

較之於因為關稅優惠待遇不再而失去的貿易份額,從中長期看影響更加深刻的是因為歐美國家對華「脫鉤」日趨明顯,作為全球供應鏈加速調整的標誌性「症狀」之一,部分跨國公司把物流中心從香港遷出或分流至其他國家和地區。比如,香港是亞太地區重要的電子零部件貿易樞紐,電子業占了香港出口的七成。其中,零部件占香港電子產品出口約四分之三,大部分轉口到內地作加工生產用途。而製成品占香港電子產品出口約四分之一,其中大部分是家用電子消費品,包括多種視聽設備、電腦產品及通訊設備。以價值計算,香港是全球最大的積體電路出口地;全球第二大的移動電話、電腦零配件及攝錄機出口地;以及全球第三大影像錄製器具出口地。然而隨著中美在科技和軍事領域的競爭不斷升級,在某些高科技領域已經出現歐美的供應體系與中國的供應體系分割的局面。半導體科技大廠英偉達正在把香港的物流中心遷至台灣;亦有部分跨國企業把供應歐美市場的物流中心由香港遷至新加坡。16香港作為轉口港的優勢逐漸減弱,因此即使新冠疫情的影響已經逐漸消弭,但香港對於多個重要市場的出口仍然持續萎縮(見表2、4)。17

¹⁶ 大灣區評論(2023)。*練卓文、張娜:鞏固提升香港貿易中心地位(最後更新時間:2023 年 10 月 13 日)。*線上檢索日期:2024 年 2 月 23 日。網址:https://new.qq.com/rain/a/20231030A08SVF00

¹⁷ HK TDC (2023)。2024 年香港出口展望:電子產品料帶動整體出口溫和復蘇。線上檢索日期:2024 年 2 月 25 日。網址:

表 4 香港產品出口(按主要市場劃分)

	2022	2年	2023年	2023年1至10月	
2	亿港元	增减%	亿港元	增减%	增长
美国	2,927.05	-5.5	2,228.55	-10.5	
欧盟	3,126.17	-7.9	2,286.90	-13.0	
日本	1,024.88	-13.8	698.95	-20.1	
亚洲发展中地区	34,221.68	-8.3	25,410.68	-12.2	
中国内地	25,707.57	-12.9	18,749.70	-13.7	
东盟	3,600.17	+6.5	2,714.27	-10.9	
拉丁美洲	846.67	-8.4	615.80	-15.3	
中东	1,255.38	+23.4	1,105.30	+10.6	
欧洲新兴市场	820.57	-26.0	648.46	-4.1	
非洲	282.61	-39.4	210.04	-15.2	
全球	45,616.50	-8.6	34,049.31	-11.0	4% to 6%

图例:

前景最为乐观

前景乐观

前景温和

前景不甚乐观

前景最不乐观

資料來源:HK TDC

另外要特別注意的是,地緣政治的擾動之下,貿易行業難免受到一些損失,於是國家有相關的補償性措施,或者替代性方案,然而因為一些客觀因素,這種利好未必會惠及香港。事實上,雖然過去數年間國家的貿易行業比較艱難,但是單從數據上看,總體的外貿情況並不一定顯著不利。因為中國經濟體量巨大、產業門類齊全,因此可能在某些局部新開發出替代性方案。比如,據海關統計,2023年中國內地進出口總值41.76萬億元人民幣,同比增長0.2%。其中,出口23.77萬億元,增長0.6%;進口17.99萬億元,下降0.3%。18也就是說,貿易戰並未給內地的貿易額造成太大影響。因為與某些國家和地區的貿易正在經歷迅速增長,比如中國海關總署資料顯示,2023年,中國對俄羅斯出口增長46.9%,總額約

¹⁸ 中央人民政府(2024)。*國務院新聞辦就 2023 年全年進出口情況舉行發佈會。*線上檢索日期:2024 年 1 月 30 日。網址:https://www.gov.cn/lianbo/fabu/202401/content_6925700. htm

1109.7 億美元。然而,這主要是對新疆和東北地區的利好,香港很難從中直接受益。

2.4 競爭對手實力日趨強勁

正逢香港的貿易行業受到地緣政治的因素而備受影響時,一些國內外的城市 則憑藉各自獨特的優勢形成有力競爭。據《新華一波羅的海國際航運中心發展指 數報告》顯示,香港仍舊躋身 2023 年全球航運中心城市綜合實力前 4,僅次於新 加坡、倫敦和上海,優於 5 至 10 名的迪拜、鹿特丹、漢堡、雅典-比雷埃夫斯、 寧波-舟山和紐約-新澤西。但是,從細分領域看,僅有倫敦、新加坡、上海三地 在所有細分領域中都排名全球前五,一向以航運業發展水準高著稱的香港倒要上 遜一籌。

毋庸諱言,香港在貿易領域的對手中最為突出的,當屬十年蟬聯「全球最頂 尖國際航運中心」的新加坡。2022年香港除了在機場貨運量以及商品貿易總量上 佔優勢之外,在競爭力排名、貨櫃輸送量以及國際航運中心發展指數等方面均已 落後新加坡。新加坡憑藉其獨特的地理位置、發達的金融市場以及創新推出的運 費期權交易,已成為亞洲目前最活躍的航運衍生品市場,掌控著亞洲航運市場衍 生品交易的規則和衍生品價格的話語權。19繼新加坡之後,上海的實力也不容小 覷。以上提及的全球航運中心城市綜合實力排名,上海的總排名已連續四年蟬聯 全球第三,而且航運經紀、海事法律、航運金融三項均排名全球第四。20這也意 味著香港港在綜合實力上已經被上海港穩定超越。

¹⁹ 大公報(2023)。*練卓文、張 娜:鞏固提升香港貿易中心地位。*線上檢索日期:202 4 年 1 月 30 日。網址:https://www.takungpao.com/opinion/233119/2023/0919/893976.html

 $^{^{20}}$ 上海航運交易所(2023)。 2023 國際航運中心發展指數發佈,上海連續四年位列全球第三!線上檢索日期: 2024 年 1月 30日。網址:https://www.sse.net.cn/cninfo/HotInfo/2023 09/t20230922 1381569.jsp

再者,如果以集裝箱輸送量計,2023年香港僅僅勉強擠入全球10大集裝箱港口的行列,排名不僅落後於上海、新加坡、寧波-舟山,甚至不敵同在大灣區的深圳和廣州。²¹根據2023年的最新統計,粤港澳大灣區內,廣州港、深圳港、珠海港、東莞港4個位於珠江兩岸的港口已邁入億噸大港行列。這些港口毗鄰內地廣闊的工業福地,在物流配套資源、碼頭占地面積、倉儲面積、冷鏈設備、資料中心配套等方面更易取得相對於香港的優勢。好在這些港口與香港港同在粵港澳大灣區協同發展的框架內,香港的主要港口運營商在深圳、廣州等地都有控股或參股的港口資源,以此為基礎建設組合港,一定程度上能夠避免同質化競爭。

此外,近年來,內地一些新興航運節點也正在利用自身優勢提升競爭力,逐漸成為香港潛在競爭者。例如,山東威海與韓國仁川簽署合作協定,推動東北亞物流中心建設,強化海空港合作,建立「三互」口岸合作機制,開展多式聯運,提升倉儲集聚能力,構建跨境物流網路。此舉在於吸引更多跨境電商平臺企業將歐美和香港分撥中心遷至威海,使其成為全球貨物集散、分撥、中轉中心和海外倉,輻射國內外市場。

2.5 香港對於貿易新趨勢的適應力有待加強

近年來,全球貿易格局出現諸多新變化,貿易區域化進一步增強,亞洲尤其 是中國在全球貿易中的地位持續提升;從貿易形式來看,跨境電商、數字服務貿 易等數字化貿易蓬勃發展。22因此,香港對於貿易新趨勢的適應力有待加強。

²¹ 2023 年全球前 10 大集裝箱港口排名分別是,上海港(1)、新加坡港(2)、寧波舟山港(3)、深圳港(4)、青島港(5)、廣州港(6)、釜山港(7)、天津港(8)、傑貝阿裡港(9)、香港港(10)。和此前業界預料的相反,香港港沒有跌出前 10,鹿特丹港意外落至第12 名。

²² 中國銀行研究院(2021)。*宏觀觀察 2021 年第 63 期(總第 386 期):後疫情時代 全球貿易格局新變化與應對(最後更新時間 2021 年 11 月 15 日)。*線上檢索日期:2024 年 1 月 30 日。網址:https://pdf.dfcfw.com/pdf/H3_AP202111151529174692_1.pdf?163698804 8000.pdf

2.5.1 貿易數字化轉型

過往幾年間,疫情在客觀上促進了互聯網、大數據與傳統外貿產業相結合,提高了交易撮合、報關和通關的線上化水準,並通過大數據分析促進了外貿企業精准行銷、定制化設計,加速了全球貿易的數字化發展。「貿易的數字化」反過來又加速了「數字服務貿易」的發展。當前,數字貿易正成為國際貿易發展的新趨勢和未來發展的新增長點。根據國務院發展研究中心與中國資訊通信研究院聯合發佈的《數字貿易發展與合作報告 2023》,2022 年全球數字服務貿易規模達 3.82 萬億美元,占全球服務貿易的 53.7%,數字貿易的比重很大。23世界貿易組織統計,2019—2022 年,全球數字貿易增長 36.9%,高於服務貿易的 12.9%和貨物貿易的 31.0%。數字貿易成為全球貿易發展的新趨勢、增長的新引擎。24

當然,數字化貿易的發展也面臨這諸多困難和挑戰,比如國際數字貿易規則未統一;國家對新興技術和業務模式的立法和監管機制尚未完善;貿易金融行業數字化轉型之路困難重重;金融科技複合型人才缺口嚴重等。除了以上問題,香港在貿易數字化方面的問題更加突出地表現為貿易流程的各個參與方對於將以往紙質的資料以電子化、數字化的形式傳輸和交換尚有疑慮,然而如果缺少其中一方參與,則資料傳遞中斷,效益大大減少。香港金管局與多間主流銀行在2018年底攜手開發香港首個大型跨銀行數字區塊鏈貿易平臺「貿易聯動」(eTrade Connect),旨在利用先進的分散式帳本技術,讓客戶與交易夥伴通過資訊共用,減少紙質檔的使用,加快貿易融資的效率。惟企業參與的數量和進展仍然未達預

 $^{^{23}}$ 中國工信新聞網(2023)。*數字貿易正成為國際貿易發展新趨勢。*線上檢索日期:20 24 年 2 月 27 日。網址:https://www.cnii.com.cn/rmydb/202312/t20231204_526238.html

 $^{^{24}}$ 中國共產黨新聞網(2023)。*數字貿易為全球經貿合作注入新動能*。線上檢索日期: 2024 年 2月 26日。網址:http://theory.people.com.cn/BIG5/n1/2023/1130/c40531-40128720.h tml

期。雖然項目後續也嘗試作出了一些優化,但是從業務層面來看,由於缺乏交易對手在平臺上的貿易資訊和對單據的確認,因此對銀行審查融資背景並未見有太 大幫助。未來還有待在將數字化延長至貿易鏈條的其他部分的方向上做努力。²⁵

2.5.2 跨境電商

傳統貨物貿易數字化發展帶來跨境電商等貿易新業態、新模式快速發展。據世貿組織(WTO)統計和推算,全球B2C跨境電商貿易總額預計將從2019年7800億美元上升到2026年的4.8萬億美元,複合增長率高達27%。市場研究機構IMARC Group資料顯示,2022年全球電子商務市場規模達到16.6萬億美元,2023年預則迅猛增至21.1萬億美元,並將以27.43%的複合增長率持續增長,預計2028年達到70.9萬億美元。26亞馬遜的統計數據指,現時全球各大電商市場年增長率普遍超過10%,預計到2024年,全球零售電商的銷售額將達到6.5萬億美元,27佔全球零售額21.2%。亞馬遜還預計5年後全球跨境電商銷售額的增長將達兩倍。28也就是說,任何倚重貿易的城市,都必須將以跨境電商為代表的電子商務作為未來的重點發展領域之一。

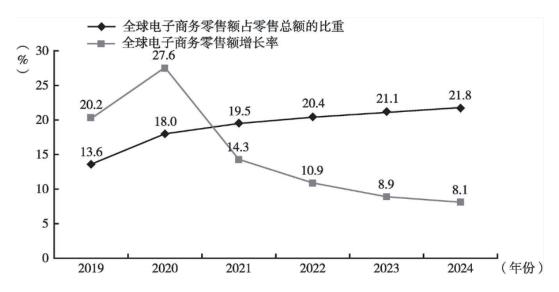
²⁵ 線上檢索日期:2024 年 2 月 28 日。網址:https://igtb.bochk.com/cm_wcm/FreeTrade Zone/files/All_03_1_3/9f8c0f23b5c921030e2aeaab2fb342e4/ST0004-%E6%B5%85%E6%9E%90%E6%95%B0%E5%AD%97%E5%8C%96%E8%B4%B8%E6%98%93%E5%89%8D%E6%B2%BF%E5%8F%91%E5%B1%95%E8%B6%8B%E5%8A%BF.pdf

²⁶ Oceanpayment (2023). 電子商務市場: 2023-2028 年全球行業趨勢、份額、規模、增長、機遇和預測 2022。線上檢索日期: 2024 年 1 月 30 日。網址: https://www.oceanpayment.com/cn/views/11998/

²⁷ Insider Intelligence (2023). *Global Retail Ecommerce Forecast 2023: Welcome to the Slower-Growth New Normal.* 線上檢索日期:2024年1月30日。網址:https://www.insiderintelligence.com/content/global-retail-ecommerce-forecast-2023

²⁸ Juniper Research (2023). *Digital Wallets: Platform Analysis, Key Trends & Market Forecasts 2023–2028*. 線上檢索日期: 2024年 1月 30日。網址: https://www.juniperresearch.com/press/33-of-ecommerce-spend-to-be-cross-border-by-2028/

圖 8 全球電子商務發展趨勢



資料來源:河南中原發展研究院 29

作為國際商貿中心之一,香港擁有先進的跨境電商基礎設施和發展潛力,亦擁有超過 450 萬名線上消費者。有研究進一步估計本地 B2C 電商市場收入將於 2027 年達到 352.2 億美元(約 2,747.2 億港元),未來 4 年的預計年增長率為 10%。30然而,現階段香港在跨境電商領域的的發展卻不盡人意。從政府角度而言,香港政府對於發展跨境電商及平臺的資金支援不足,補貼較少,同時相關政策的制定不夠完善;從創業者與從業者的角度而言,很多香港的中小型企業及零售商不懂如何進入電商平臺並與相關平臺合作,其參與的積極性不足。資料顯示,2020 年,香港僅有大約 11%的商業機構曾採用電子商貿作為銷售途徑;從社會角度來看,2021 年,香港本地企業的電子商貿銷售額僅僅占總商業收益的 6.6%,電子商貿在工商界的普遍應用程度不高。香港雖然有大量的電商商會,但規模不大,在跨境電子商務領域的探索也十分有限;其他方面,香港產品若想銷往內地,需要有繁瑣的產品認證標準。目前,香港產品受到物流及倉庫的限制,銷往內地

²⁹ 河南中原創新發展研究院(2021)。 *」」「雙迴圈」」新發展格局下中國跨境電商發展形勢及對策建議。*線上檢索日期: 2024 年 1 月 30 日。網址:https://xianxiao.ssap.com.cn/cata log/5498935.html

³⁰ 港大經管學院 (2023)。2023 年香港跨境電商平臺市場研究報告。線上檢索日期:2024年1月30日。網址:https://pweb.fbe.hku.hk/analytics/CBECMarketResearch2023Chi.pdf

的產品規模較小、數量較少。香港若大力推動跨境電商,應著力解決目前所面臨 的限制。

2.5.3 新型離岸貿易

根據香港特區政府公佈的資料,以疫情前的 2019 年為例,離岸轉手買賣 6.3% 的毛利率和與離岸交易有關的商品服務 6.2%的傭金率為基礎計算,香港離岸貨品貿易給香港帶來大量收。疫情雖然對香港的貿易行業產生一定衝擊,但就離岸貿易總體呈穩增長態勢,至 2022 年底,其產生的毛利相當於香港 GDP 的 10%。值得注意的是,香港貿易業者充分利用全球商業網絡、寬鬆的金融環境及靈活的經營手法,大力發展離岸貿易,典型離岸貿易規模逐漸超過了轉口貿易,並帶動了金融業蛻變,形成了香港的離岸金融特色。因此,未來香港要鞏固其離岸金融中心的角色,就必須不斷採納新型離岸貿易模式,進一步加強其離岸貿易中心的角色。

表 5 香港離岸貿易對 GDP 的貢獻占比

貨品價值	2021	2022
轉手商貿活動 (百萬港元)	4,622,041	4,848,025
毛利/傭金	2021	2022
離岸貨品貿易(百萬港元)	297,498	292,655
轉手商貿活動 - 毛利 (百萬港元)	268,765	264,437
與離岸交易有關的商品服務 - 傭金 (百萬港元)	28,733	28,218
離岸貿易毛利總額		292,655
HK GDP 2022 (百萬港元)		2,827,009
占比		0.103521

資料來源:香港特別行政區政府統計處,一國兩制研究團隊整理

傳統的離岸貿易主要包括:一過境貿易(Transit Trade);二轉口貿易(Entrepot Trade),也被稱為中轉貿易(Intermediary Trade)或者再出口(Re-export));和轉

手買賣(Merchanting),也即典型的離岸貿易形態。香港在統計離岸貿易時,使用的是「離岸貨品貿易」的概念,並把離岸貨品貿易分為兩部分:一部分為「轉手商貿活動」,即上文提及的「轉手買賣」;另一部分為「與離岸交易有關的商品服務」(Merchandising for Offshore Transactions)。³¹

離岸貿易具有訂單、貨物和資金三流分離的特徵,貿易中間商可跨境統一調配全球資源。伴隨著國際貿易的發展,離岸貿易正在從傳統方式向新形式轉變。 根據人行 329 號文中關於新型離岸貿易的定義,新型離岸國際貿易有三個典型特徵:交易發生在居民和非居民之間、貨物不進出國境、貿易不納入海關統計。所謂新型離岸貿易模式主要包括:離岸轉手買賣模式、「全球採購貿易模式、委託境外加工」模式、「境內料件出口+境外加工」模式、「境內料件出口+境外料件採購+境外加工」模式和承包工程境外購買貨物模式。32而這些愈發複雜的新型離岸貿易模式也對過程中涉及到的保險、融資、件裁、人才培養、與貿易相關的服務標準規則制定等業務提出了更高的要求。

³¹ 中國外匯 (2021)。*發展新型離岸貿易 推動制度集成創新。*線上檢索日期:2024年2月28日。網址:http://www.chinaforex.com.cn/index.php/cms/item-view-id-51333.shtml

³² 銀行家雜誌 (2022)。*新型離岸貿易的業務模式與發展建議*。線上檢索日期:2024年2月28日。網址: https://www.sohu.com/a/589617726 603349

第三章

香港國際貿易中心未來發展的建議

第三章 香港國際貿易中心未來發展的建議

3.1 國際貿易中心的數字化轉型

國家十四五規劃提出支持香港鞏固國際貿易中心固有優勢,建設國際創新科技中心。香港特區政府隨後制定了《香港創新科技發展藍圖》,為未來五至十年的香港創新科技的發展制定清晰發展路徑和系統戰略規劃,提出希望依託數字新技術,佈局 Web3.0 新產業,實現香港的技術和經濟轉型,保證在全球科技和經濟持續的競爭力。

回歸二十七年來,香港產業發展的定位不夠聚焦。當前各界都有意願以數字化來改變經濟運轉的沉悶局面,然而數字化升級涉及大量資源,其投放要聚焦香港的角色定位,也要考慮到國家的整體發展需要。從佔本地經濟發展的比重等角度分析,數字化升級應當首先聚焦金融業,香港作為國際金融中心,數字化升級對於提高交易效率創造財富,匯通人流、物流、資訊流、資金流意義明顯。其次,就是貿易及物流行業。

貿易及物流行業是香港經濟發展的支柱之一,隨著數字技術的發展,信息化和數字化成為貿易活動的主要特徵。香港可依託雲計算、物聯網、區塊鏈、人工智慧、大數據、數據分析工具等技術,打造綜合性數字化平臺,構建國際貿易管理服務平臺,實現進口貿易智慧通關新模式,用數字化技術實現與內地及周邊國家口岸系統的功能銜接、資訊互聯,為跨境貿易提供集成一體化通關、便捷化運輸等綜合性物流服務。同時,積極引進長三角、粤港澳大灣區等地和周邊國家和地區的商貿供應鏈體系,構建以香港為中心、其他重點國家或區域為節點的供應鏈網路,利用香港的金融優勢,通過供應鏈金融加速供應鏈融合和融資業務增長,最終實現國際貿易中心的數字化轉型。

3.1.1 數字化轉型及綜合性數字化平臺的概念與應用

(1) 貿易數字化轉型

國家在《「十四五」數字經濟發展規劃》中明確提出,要加快貿易數字化發展。以數字化驅動貿易主體轉型和貿易方式變革,營造貿易數字化良好環境。完善數字貿易促進政策,加強制度供給和法律保障。

香港要繼續鞏固自身國際貿易中心優勢,引進全球服務業跨國公司在港設立 運營總部、研發設計中心、採購物流中心、結算中心,積極引進優質國內外企業 和團隊,加強國際創新資源「引進來」,共同搭建「綜合性數字化平臺」。

與之相配合的,還要與國家各有關部委密切溝通,針對跨境寄遞物流、跨境 支付和供應鏈管理等典型場景,構建安全便利的國際互聯網數據專用通道和國際 化數據資訊專用通道。

(2) 綜合性數字化平臺

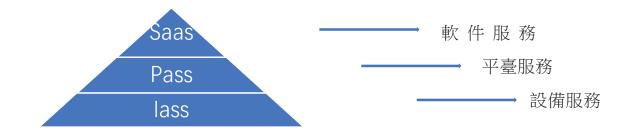
綜合性數字化平臺不是大包大攬,而是一座橋,針對通用需求做模型,搭建底層基礎,將上層的應用留給使用者根據各自需求進行再開發,即只做 IaaS³³、PASS³⁴, 待客戶自己做 SaaS³⁵。換言之,所有接入平臺系統的使用者都可以共用

³³ IaaS (Infrastructure as a Service,基礎架構即服務)是基礎層。在這一層,通過虛擬化、動態化將 IT 基礎資源(計算、網路、存儲)聚合形成資源池。資源池即計算能力的集合,終端使用者(企業)可以通過網路獲得自己需要的計算資源,運行自己的業務系統。這種方式使使用者不必自己建設這些基礎設施,而是通過付費即可使用這些資源。

³⁴ 在 IaaS 層之上的是 PaaS (Platform as a Service,平臺即服務)層。這一層除了提供基礎計算能力,還具備了業務的開發運行環境,提供包括應用代碼、SDK、作業系統以及 API 在內的 IT 元件,供個人開發者和企業將相應功能模組嵌入軟件或硬體,以提高開發效率。對於企業或終端使用者而言,這一層的服務可以為業務創新提供快速、低成本的環境。

³⁵ 最上層是 **SaaS** (Software as a Service,軟件即服務)。實際上,SaaS 在雲計算概念出現之前就已經存在,並隨著雲計算技術的發展得到了更好的發展。SaaS 的軟件是「拿來即

資訊傳輸、驗證、計算等基礎服務,不需要各自開發一套,造成重複建設。至於 用戶端,則可以按照自己的需求實施個性化開發。



促進貿易活動發展的核心要務是資訊流通的及時性、安全性、對等性。而綜 合性數字化平臺方案,以及其背後的一系列數字化解決方案,正是打通資訊流的 最好辦法。

綜合性數字化平臺能夠涌渦更加標準化、便捷化、安全的資訊傳輸提高通訊、 商流、物流以及資金流的傳輸效率,從而形行業內的比較優勢。比如如果採購資 訊、物流資訊、報關檔等可以準確、透明地同步到海關,那麼將極大減少海關通 關文件的批復時間,從而大大壓縮港口倉儲傳輸環節,減少倉單質押,從而降低 費用。

綜合性數字化平臺實現以上功能的另一個關鍵點,就在於探索運用區塊鏈技 術。時至今日,區塊鏈已經成為一種網絡基礎設施,顯著提高資訊傳輸的真實性, 便利性、及時性、從而實現降本增效。有已進入香港、為「出海」做準備的內地 企業認為,區塊鏈在貿易行業中的運用,不單單為了資訊傳輸,更重要的是圍繞 供應鏈「四流合一」(資訊流 36、商流 37、物流、資金流),提供綜合解決方案。

用」的,不需要使用者安裝,軟件升級與維護也無須終端使用者參與。同時,它還是按需 使用的軟件,與傳統軟件購買後就無法退貨相較具有無可比擬的優勢。

³⁶ 信息流:如合同、海關文件、各類通關證書等。

³⁷ 商流:即交易流通,是指商品所有權的轉移,是一種非物理性的移動。

(3) 貿易企業如何應用綜合性數字化平臺實現數字化轉型

從企業的角度出發,貿易行業數字化轉型的核心有四個維度,包括人員(組織戰略、人員技能)、技術(數據、集成、資訊安全)、資源(設備、網絡)、運營(設計、物流、服務)。

據此,可以劃分為三個階段討論貿易行業如何應用綜合性數字化平臺開展數字化轉型工作,包括探索階段、踐行階段和深度應用階段。

I. 探索階段

企業對實施數字化轉型有了初步規劃並開始實踐,對設計、生產、物流、服務等核心環節進行數字化業務設計。圍繞自身企業發展願景,梳理核心業務價值,借助工業互聯網平臺提供的資源訂閱、數據共用以及能力協作等平臺式服務,最終實現成本下降、品質提高、效率提升、資源配置間的平衡。

在此階段,企業一方面可依託綜合性數字化平臺的資源,優化配置、控制成本、提高產值;另一方面企業可以通過識別關鍵業務場景與數字技術應用的契合點,進而聚焦核心業務場景進行轉型升級。

II. 踐行階段

企業對核心設備和業務活動進行數字化改造,實現企業生產製造全過程數據 的採集、分析和視覺化。企業廣泛採用數字化設備,關鍵工序設備具備標準通訊 介面,支援主流通訊協定,開啟數字化轉型的踐行階段。

在此階段,企業可依託綜合性數字化平臺,應用自動化技術、傳感技術、資訊技術、通信技術等改造各類倉儲物流設備與資訊系統,實現設備間的互聯互通與過程中各核心數據的採集、存儲和展示,實現設備與設備、設備與系統、系統與系統間的數據共用。

III. 深度應用階段

企業將互聯網、大數據、人工智慧等新一代資訊技術與生產運營管理活動充分融合,基於數據分析和模型驅動有效提高科學決策水準。在資訊協同透明的基礎上,企業通過互聯網、大數據、人工智慧等技術對企業核心業務(如計畫、調度、品質、追溯等)各階段積累的知識進行代碼化和模型化,形成模型對未來將要發生的事件進行預測,進入數字化轉型深度應用階段。此階段新一代資訊技術與生產運營管理活動充分融合,基於數據分析和模型驅動有效提高科學決策水準,逐步構建企業核心競爭力。

3.1.2 綜合性數字化平臺的參考案例

建立一個數字化的資訊中心本身在技術上並不十分困難,已經具備相當的技術儲備,新加坡和香港過往也都開發過類似項目。

(1)新加坡:「互聯貿易平臺」38

新加坡早在十年前就啟動了「互聯貿易平臺」(Networked Trade Platform,NTP)的建設。「互聯貿易平臺」是新加坡整個政府系統的一項倡議,由新加坡海關牽頭,並由財政部、貿易與工業部、交通部、新加坡民航局、新加坡經濟發展局、新加坡企業發展局、新加坡政府科技局、資訊通信媒體發展管理局、海事及港務管理局和新加坡金融管理局共同參與。負責監管特定貨物進出口或轉運的主管部門也加入了「互聯貿易平臺」。

³⁸ Government of Singapore(2024). The Networked Trade Platform (NTP). 線上檢索日期:2024年2月6日。網址:https://www.ntp.gov.sg/#/

「互聯貿易平臺」的目標是成為一個國家級的貿易資訊生態系統,期望藉此 將新加坡打造成為世界領先的貿易、供應鏈和貿易融資中心。

「互聯貿易平臺」取代了原有的貿易網(TradeNet)提供貿易相關應用的功能以及商貿通訊平臺(TradeXchange)連接貿易與物流領域的功能,提供超越現有系統的服務。該服務平臺的具體發展目標是:成為與其他平臺互聯的一站式貿易資訊管理系統;成為提供各種與貿易相關的服務的下一代平臺;成為通過跨行業數據發展出新洞見和新服務的開放式創新平臺;成為通過重複利用數據來降低成本和精簡流程的數碼化檔中心。

(2) 香港特別行政區:「商業數據通」39

香港金融管理局於 2022 年 10 月正式推出「商業數據通」(Commercial Data Interchange, CDI), 旨在為每家銀行及數據提供方提供單一介面連接,以減省銀行與商業數據源逐家進行點對點接連的工作,從而促進數據共用。金管局正與其他政府部門探討透過「商業數據通」與「授權數據交換閘」的連接向銀行分享更多數據,以期進一步促進「商業數據通」的普及應用。

CDI涵蓋了與支付有關的數據,但CDI不僅僅是為銀行服務,也開放給其他企業。較之多部門各自有自己的辦事系統,CDI的一站式服務的優勢非常明顯。

根據「商業數據通」的經驗,數據提供方是收集數據擁有人數碼足跡的企業; 數據擁有人(即中小企)能夠透過商業數據通提供授權,讓數據提供方提供商業 數據給數據消費者,以用於各種用途,如貸款申請。

39

 $^{^{39}}$ 香港金融管理局(2024)。*關於商業數據通*。線上檢索日期:2024 年 2 月 6 日。網址:https://cdi.hkma.gov.hk/

數據使用者(即金融機構)可以利用數據提供方提供的商業數據來改善服務, 例如貸款審批;分析服務供應商為數據使用者提供分析服務;方案供應商為商業 數據通生態系統提供各種增值服務。

3.1.3 香港發展綜合性數字化平臺的必要性

綜合性數字化平臺作為推動一個地區貿易發展的有力工具,包括廣州、上海 在內的中國內地外貿強市都有發展的動力,但在香港開展此項工作,有更為突出 的優勢和迫切性。

就迫切性而言,必須認識到,香港如果率建成大平臺,就取得了行業內的比較優勢,有利於鞏固和加強香港的貿易地位;反之,如果等內地或國外其他城市 先構建出來,被動加入,香港未來的貿易環境可能更加艱難。

數據的匯聚對參與貿易的各相關方都有利,具體而言:

第一,對於中小企業而言,綜合性數字化平臺大大降低其運營負擔。根據過往以開放公共數據支援中小企業發展的項目來看,中小企業的運營中面臨很多套不同系統。如果涉及跨境,則會更複雜,因為境內外的法律法規也不同。如果可以在一個「一站式」綜合服務平臺完成注入報關、物流、支付等等不同的手續,則會極大地降低中小企業的負擔。

第二,對於大企業而言,綜合性數字化平臺將有利於維護市場信心,如果有一個系統薈萃了目標企業(備選的客戶、供應商)在金融、會計、借貸、物流方面的數據,以在法律允許範圍內供選擇查閱,就可以很大程度上避免欺詐,增強市場信心。

第三,對於銀行系統而言,有利於降低風險。銀行的系統可以嫁接不同維度 的數據,服務物件的出入境記錄、清關記錄;投融資數據;財務、審計記錄等等, 接入這些數據,以及不同銀行間互通這些數據,非常有利於降低銀行的風險。反過來銀行也可以更好地提供服務支援貿易活動的開展(包括在岸貿易,也包括離岸貿易)。

最後,公共部門可以利用數字平臺更加便捷地掌握商貿運行情況,有效監管 (包括跨境監管),從而更高效地提供公共服務。

3.1.4 香港發展綜合性數字化平臺的優勢

第一,如本報告前文所述,香港的整個貿易的流程比較規範,而且速度比較快,具備傳統優勢。且香港金管局有一定的建設數字化平臺的經驗,可以作為借鑒。

第二,香港能夠提供相應的金融創新服務。區塊鏈技術在大平臺上的運用要圍繞區塊鏈金融來實現,這就需要相應的金融服務創新。如今香港正在推進web3.0的建設。該場景下,貿易(以及其他跨境服務)相關的支付就不再必須依賴傳統的銀行外匯系統,而是可以以加密貨幣進行結算。然而由於結算期較長,利潤可能因為加密貨幣的漲跌而受到影響。因此就很需要發行加密貨幣的穩定幣,從而充分發揮虛擬機器密貨幣的彈性優勢,而發行穩定比,只有金融規則相對靈活,金融專業服務發達的香港才可以實現。

第三,香港社會是破除公共部門數據壁壘的最佳倡議者。上述提到目前即便是在內地,大平臺的概念真正落實在跨境電商領域的,實踐效果也並不理想;內地企業在港嘗試的供應鏈金融也為達成預期的效果。這其中的重要原因就包括無法實現與海關數據的對接。這一方面是因為法律上的限制,另一方面也是因為海關以其統計口徑梳理的數據未能與貿易數據掛鉤,貿易行業難以直接利用。在海

關規則方面作出改革,香港貿易、航運業界和特區政府更易達成共識,有著明顯領先於其他主體的溝通優勢。

3.1.5 香港發展綜合性數字化平臺的策略選擇

綜合性數字化平臺的落地和運轉,分為前期建設和後續運營與推廣兩個階段。

(1)建設階段的方案選擇

一是可以由政府出資,委託乙方(多家企業協作)建設大平臺;二是可以由政府牽頭,多傢俱備實力的行業內知名企業共同出資建設,並藉此取得一定的運營特許。客觀而言,中小企業無力打造大規模的數字化平臺,而大企業受到國際經營環境等外部因素的影響,眼下也難以投入足夠的資源,即便能夠打造大平臺,也只會為己所用,很難幫助中小企業克服困難加入平臺。這樣一來,在數字化方面,最終就會形成兩極分化的局面。由政府出面牽頭開展此項工作,可以在最大程度吸納各方資源,兼顧大企業和中小企業的需求。

(2) 運營階段的可行做法

平臺作為政府資產,可以考慮由政府進行統籌並委託企業運營,許可這些企業向平臺使用者收取適當的服務費,從而形成「自造血」的商業閉環。

平臺的運營需要大量相關人才,大企業(「搶人」有優勢)情況相對好些,中小企業就很難,因此更加凸出基礎設施式的數字化綜合平臺向所有人開放的重要性;貿易分為很多門類,不同類別的貿易,所需的數據不同。如果做成相容各種門類貿易的綜合性服務平臺,所需投放的資源巨大,使用者群體規模不確定,這也導致運營的過程中需要政府出面協調。

在平臺運營初期,可能出現使用者不足的情況,將顯著加劇開發系統企業的 負擔和不確定感,從而導致項目失敗,因此如果政府出面,從更高的層級進行統 籌,克服跨部門溝通的障礙,則可能解決這一問題。

(3) 平臺用戶的吸納與對外推廣

本港市場規模十分有限,建設運營大平臺的意義在於鞏固和擴大香港的對外貿易,因此獲取用戶必然十分重要。

在企業層面,只要平臺提供的服務能夠為其帶來實實在在的好處,比如更加 迅捷、安全的資訊傳輸,更加便宜的物流,更加專業和低門檻的專業服務等,就 有加入平臺動力。

在政府層面,內地政府出於自己拓展商貿管道和增進港澳交流的需要,將在不同程度上鼓勵當地企業加入平臺,甚至主動將平臺引入當地企業圈。如果平臺運行的情況理想,內地地方政府有很大機會借鑒其經驗,打造當地的平臺或升級改造既有類似的平臺,實現與香港平臺的互聯。

從國際推廣的角度來看,與香港貿易往來密切的友好國家和地區,預計會根據實際需求逐步接入平臺。針對部分等與中國外交關係較為緊張的國家,需要做一些工作。比如,明確該平臺是特區政府的資產,其信譽和數據的安全有著充分的保障;企業使用、部分使用或不使用該平臺完全是自主的,絕不強制;平臺所涉及的也僅為貿易量方面的數據,並不涉及個人資訊或其他敏感性數據,而且平臺及平臺承載的企業,必須尊重貿易相關方當地的有關法律法規。通過以上種種澄清、聲明、合規工作,最大程度上展現出合作發展貿易的誠意和可實現性。

(4)推動貿易產業上雲,貿易數據上鏈

產業雲是由政府機構與雲服務供應商等企業聯合推動構建,以產業數字轉型、 智能升級、融合創新為導向,雲計算平臺為基礎,匯聚人工智慧、區塊鏈等技術 能力、產業創新、專家服務等產業生態資源,通過產業數字化、數字產業化雙輪驅動,賦能城市產業集群創新發展的普惠數字化使能平臺。

核心技術能力主要包括以雲計算平臺為載體,整合物聯網、大數據、區塊鏈、人工智慧等新興數字技術,形成基礎技術能力。為企業提供涵蓋設計、生產、物流、 銷售、服務各環節的全鏈式產業智能升級技術能力;面向產業鏈環節打通和行業數字化應用需求、研發形成的供應鏈數字化協同能力;依託產業雲生態圈,整合生態夥伴能力形成的數字化轉型診斷、全鏈條專家服務、開發者創新、數字人才培養等生態服務能力。平臺運營服務突出產業雲本機服務機構圍繞產業雲核心技術能力以及當地產業發展需求,對外提供的聯合創新、技術使能、產業創新、商業賦能、人才培養等全週期數字化使能服務。行業典型應用則以產業雲與工業製造、貿易、數字金融、醫療健康、教育、數字文化等行業深度融合,形成促進產業數字化水準整體提升、可複製、易推廣的成熟解決方案。

(5) 設立政府主責部門,支持打造本地雲服務平臺

業務上雲是數字化轉型的典型方式,加速香港政務與企業上雲服務,設立香港政府主責部門,強化雲計算產業發展的專項頂層設計和規劃。將雲計算作為系統性工程,在香港科技創新層面編制雲計算產業專項中長期發展規劃和具體實施方案,以中長期產業政策推進雲計算產業加速創新、激勵企業自主創新,引導行業主動創新,重點扶持真正擁有先進技術、從事自主研發、可持續性強的雲計算核心企業做強做大,更好地為香港各關鍵行業提供安全保障和創新支撐;推進香港各界對「雲計算本質」的深度廣泛共識,鼓勵香港企業使用公有雲,香港需要公有雲、私有雲、邊緣雲、行業雲等多種雲平臺,讓香港政府和企業用好雲,發揮雲計算的經濟、技術和創新優勢。

面對當前複雜的國際地緣政治及競爭形勢下,全棧自主可控、可持續發展的雲計算平臺為應用提供服務的趨勢越來越迫切。以國產化的 CPU、作業系統、雲

計算軟體構建可持續發展雲計算,整合物聯網、大數據、人工智慧、區塊鏈等新技術,提供安全可信的 IAAS(基礎設施即服務)、PAAS(平臺即服務)、SAAS(軟體即服務)等服務,解決「安心上雲,放心用雲」問題。

(6) 圍繞 AI 發展,建立全球人工智慧算力中心

算力已成為 AI 企業的基本生產力,但高昂的算力成本阻礙 AI 創新與發展, 為了使得 AI 算力像水、電一樣成為香港的公共基礎資源,供政府、企業、公眾 按需使用。打造香港作為全球人工智慧算力中心既滿足現有客戶的現實需求,又 具備面向未來的發展能力,以滿足面向未來客戶的算力多元化需求。

人工智慧算力中心要圍繞全棧國產化、具備先進開放的能力,同時加強國產 晶片部署與應用,提升人工智慧算力供給的國產化率。推動自主可控軟硬體算力 生態建設,降低因外部環境變化所帶來的風險。引導人工智慧關鍵核心技術自我 創新,支援核心 AI 科技企業在深度學習框架、大模型新型基礎架構、超大規模 模擬計算等基礎平臺技術。推動圍繞核心大模型技術企業在香港人工智慧算力中 心的建設和投入。

(7) 依託數據拉通,構建全球數據服務,建立香港數據安全港

打造香港成國際數據服務中心。目前全球有三分之二的數據中心在歐美國家,但亞太已經成為全球最大的數據中心新建市場,而香港依靠地理、經濟和網路優勢已經成為亞太區域的數據中心的雙核心,是亞太對外出租數據中心業務的主要市場。此外,香港不僅作為中資企業出海口,還是外資企業進入華的首選地。打造成國際數據服務中心,有助於加速香港與內地以及海外國家的數據互聯互通,促進人流、物流、資訊流、數據流程、資金流、商流等多流打通,做強香港數據貿易業務。

構建數據服務公共平臺支撐國際數據服務中心發展。依託物聯網、雲計算、 大數據、區塊鏈、人工智慧等技術實現數據可信共用和應用。充分利用香港創科 與國家互聯網資訊辦公室簽署的大灣區合作備忘錄,圍繞大灣區逐步探索數據的 共用,在數據共用的同時強化香港作為數據安全港的位置,在數據安全共用的前 提下加速醫療健康、保險等行業的試點應用創新,形成大面積應用複製。

推進香港特區數據匯聚,構建以數據為核心的城市大腦建設,實現城市各類數據集中融合匯聚和綜合智慧分析,建立健全數據輔助決策的機制,推動形成「用數據說話、用數據決策、用數據管理、用數據創新」的決策機制,同時提高應對風險因素的感知、預測、防範能力。完善香港社會信用體系建設,並加快推動政務數據上鏈,依託區塊鏈、人工智慧、大數據等技術構建「可信香港」,讓所有政務數據可追溯、不可篡改,提高政府公信力,提升政府的為民服務能力。

建設統一的智能化公共數據平臺,實現數據的融合共用和開發利用。同時平臺構建數據共用交換體系,破解數據互聯互通難、數據共用難、業務協同難等問題,以貿易資訊數據共用、供應鏈金融等多方協同業務及政務資訊系統整合共用會加速香港的智慧城市發展。

(8)以 Web3.0 為契機,打造區塊鏈基礎設施平臺

數據是當前數字化經濟的根本,而數據的可信流轉成為關鍵,香港需構建統一的區塊鏈基礎設施平臺,一方面,為 Web3.0 在發展穩定幣中依託區塊鏈實現交易真實性以及合法性的管理。另一方面,實現香港在政企數據可信共用,讓數據可用不可見,讓數據多跑路,更好服務民生,提升民生幸福指數。

構建區塊鏈技術應用樣板,打造 Web3.0 全球產業高地。當前香港面臨實體 產業在 Web3.0 發展中的數字化轉型需要。建議圍繞區塊鏈與 5G、AI、IoT 等技 術構建多技術融合框架,構建香港區塊鏈技術在 Web3.0 發展的應用示範,圍繞 政務服務、醫療健康、數字金融、CBDC(Central Bank Digital Currency)、媒體版權、智能製造等香港成熟應用領域為方向,孵化項目,促進區塊鏈技術應用在香港集結,打造香港樣板。通過「以 Web3.0 產業雲等為核心載體,香港傳統優勢產業創新為聯接紐帶,人工智慧+區塊鏈基礎技術為創新引擎」的產業發展和創新的公共服務平臺體系,推動香港包括貿易在內的傳統優勢產業轉型升級,以及加速香港新興產業的培育。

3.1.6 完善海底光纜等數字基建,提升香港亞太數據樞紐地位

(1) 海底光纜是支撐全球數據往來的重要基礎設施

海底光纜承載了全球約 99%的洲際通信流量,是全球網路互連的重要命脈。 擁有更多海底光纜的地區將在數據連接方面具有成本優勢,因此成為大數據及高 技術項目的首選地點。

香港地理位置位於亞太地區的中心,一直是亞洲主要的海底光纜及數據樞紐之一,具有作為數據中轉樞紐的獨特優勢,成本低廉且延遲較低,與附近亞洲地區的往返延遲在100毫秒以內。加之在「一國兩制」的制度安排下,保障了數據的自由流通,使得香港成為中國內地數據外循環的戰略門戶。有超過50%的國際數據經過香港進出中國內地。

(2) 數字化轉型要求爭取新的海底光纜登陸香港

香港通訊業聯會統計的數據顯示,香港現有 11 條國際海底光纜在使用,而 新加坡則有 24 條國際海底光纜。在新加坡政府的支持下,未來 3 年內還將有 14 條國際海底光纜登陸,而在香港只有 5 條。這顯示了新加坡在海底光纜領域的積 極發展態勢,以及與香港之間在海底光纜發展方面的競爭情況。 伴隨香港在國際金融、貿易等領域的數字化轉型,數據流程量將以幾何倍速提升。由於許多應用程式需要具備低延遲和更好的網路全球連線性,因此需要更多的外部通信容量。新的海底光纜相比上世紀 90 年代的舊有電纜,頻寬提升了100 萬倍以上,因此更適合支持新的金融、貿易等應用場景。如果香港無法獲取新的海底光纜登陸,隨著舊有海底光纜逐步淘汰,香港的數據傳輸競爭力將大幅減少。

數年前,最初有四條海底光纜計畫著陸在香港,分別是 Pacific Light Cable Network (PLCN)、Bay to Bay Express Cable System (BtoBE)、Hong Kong-America (HKA)、Hong Kong-Guam (HK-Guam)。然而,它們撤回了在香港著陸的決定,並決定選擇其他地點,如菲律賓,再連接其他國家如新加坡。兩條正在建設中的電纜: Apricot 和 Echo 將分別繞過香港,將數據從新加坡傳輸到日本和美國。 Echo 是最新的跨太平洋光纜系統之一,它將通過一條全新的路徑橫跨爪哇海,直接連接美國和新加坡,這將成為首條直接連接這兩個地點的光纖電纜。其他國際營運商正試圖複製這一模式,以在不著陸香港的情況下建設其他跨太平洋光纜。

香港國際海底光纜容量的不足已經推高了頻寬和連接成本,促使雲服務和技術公司在香港的部署擴展方面採取更為保守的態度。例如,有一些互聯網內容提供者已經將他們的網路規劃團隊從香港遷至新加坡,並逐漸將網路流量從香港轉移至新加坡。如果沒有新的國際海底光纜落成,這將增加中國內地企業與國際市場互聯的成本和技術難度。而香港最終將失去大數據趨勢龐大的數據流量。

(3) 建議加快在南中國海的海底光纜的鋪設工作

登陸香港的國際海底光纜必須先經過中方管轄的南中國海地區,中國政府曾明確表示,對其他國家及電信企業在中方管轄海域鋪設國際海光纖底電纜始終持歡迎和支持的態度,也積極鼓勵中國企業同外國企業合作,鋪設國際海底光纖電纜。綜合香港通訊業聯會專家意見,本報告建議特區政府關注業界核心需求,與

香港業界共同制定可行的項目建設實施方案,並共同爭取中央政府的支持,以加快在南中國海的海底光纜的鋪設工作,吸引更多新的國際海底光纜項目連接香港,長遠提升香港作為亞太數據樞紐以及國內數據外循環上的競爭力。

3.2 跨境電商

3.2.1 香港發展跨境電商的整體策略

香港需要從策略性全域,將推動跨境電商發展,作為鞏固和提升國際貿易中心地位的重要舉措。參考海內外的經驗,跨境電商事業的發展,離不開當地政府的政策推動。因此,香港要把握跨境電商機遇、拓闊貿易新格局,首要面對的是政府角色定位的問題。面對跨境電商對貿易格局的顛覆性影響,香港政府有需要轉變角色,提高重視程度,更加積極主動地承擔「宏觀領導者」的角色。

2021 年起,香港政府在其施政報告中就提出在公營部門人力配置方面,鼓勵政府人員在特定範疇扮演「宣導者」的角色,推動專職專責。香港政府設立專職專責的專業職位也日見成效,例如文物保育專員、粵港澳大灣區發展專員等,都可以看出政府培養相關專員的重要性。因此,香港政府也可以就跨境電子商務設立相關專員,推動電子商貿發展的同時,為業界人士提供相應的幫助與指導。

由財政司司長親自主持的數字化經濟發展委員會,自 2022 年 6 月成立,圍 繞跨境數據流動、數字基礎建設、數字化轉型及人才發展四大範疇進行研究。建 議針對電子商貿這一關鍵行業,設立電商發展專責小組,推進相關撥款和稅制改 革,並積極參與制定區域電商貿易規則,為電商發展立定更長遠的價值基礎。推 動跨境電商發展,需要政府在策略層面強有力的重視與支持。

3.2.2「跨境電商」專項基金

香港政府可考慮為中小企業發展跨境電商業務提供一定的財政支援。建議撥款推出「跨境電商助推計畫」,資助香港本地中小企在發展策略、人力資源、設備升級、內部管理等方面進行升級轉型,讓企業的營運模式更加貼合跨境電商的發展需要。

香港政府在疫情期間曾推出的應急性撥款「遙距營商計畫」,旨在資助企業利用科技與創新,在疫情期間開展遙距業務,創造新的價值、新的能力和新的機遇。當下,由於疫情形勢的轉變,「遙距營商計畫」可轉變為「跨境電商助推計畫」,支援目標為本地進出口貿易企業,協助其進行數字化轉型,把電子商貿模式融入傳統的進出口管道。本次計畫可以作為探索推動跨境電商發展的第一步,對香港整體發展的裨益屬於長期性,在政府承擔能力充足的前提下,有嘗試意義。

建議可參考包括新加坡在內的周邊地區所推行的類似計畫如「助推包」等, 向每家合資格的進出口貿易商,提供最多 5 萬元資助金,推動跨境電商發展,從 而鼓勵業界善用現有跨境電商平臺,將現有銷售管道接入電商平臺,為企業增加 新的增值板塊,探索新的營運模式,開拓新客源。

為鼓勵香港中小企抓緊內地跨境電商發展的機遇,有關企業的產品須已於現 有跨境電商平臺上架,方視為符合申請本項資助計畫。為提高業界進行轉型的積 極性,建議助推計畫資助金以「先到先得」的申請原則發放,凡是願意嘗試跨境 電商業務,並已作出相應轉型實踐(如設立網站)的企業均可申領。以港幣 5 萬 元為上限,預計最多可惠及兩萬間香港本地進出口業中小企。

「助推計畫」實施的同時,亦建議香港政府成立「跨境電商專項發展基金」, 資助本地中小企進行產品的宣傳推廣,協助提升其品牌和產品在內地電商零售市 場(以大型網購平臺為主)的知名度。有業界人士透露,現時在內地跨境電商平臺開設網店,每年的宣傳費用占了銷售額的20%;對於首次進入內地的品牌而言,基於擴展知名度的需要,在品牌宣傳和優惠提供的支出亦要增加,費用可占銷售額的40%,可見品牌宣傳的重要性。建議香港政府給予每間有意開拓內地電商市場的本地中小企4萬元港元上限的資助額度,此舉可以在一定程度上為中小企業緩解產品宣傳壓力,同時為企業提供了更多嘗試的機會,此政策預計最多可惠及2萬間企業。

對於從業者和創業者參與跨境電商業務不積極的問題,香港政府也可以採取 撥款方式作為「跨境電商支持和普及基金」,展開多輪宣傳活動,推動業界掌握 靈活多變的電商知識、與時並進的內銷市場趨勢,鼓勵業界改變現有經營模式, 並借此鼓勵和吸引更多港人,尤其是青年人關注及投身這個行業。

目前,香港政府沒有有關「跨境電子商務」的專項基金,但是政府曾推出發展品牌、促進品牌轉型升級的 BUD 專項基金(「發展品牌、升級轉型及拓展內銷市場的專項基金」),此基金主要是為了進一步支持香港本地企業應對香港經濟所面臨的挑戰,為企業提供發展品牌、升級轉型、拓展行銷等方面的資助,具體資助範圍涵蓋了企業的品牌發展策略與計畫制定、品牌定位及形象設計、市場調研與品牌推廣、產品設計、技術引進和管理體系提升等方面。目前,雖然 BUD 專項基金申請程續做了升級,新的「申請易」介面大大優化了原本繁瑣的程式,但 BUD 專項基金畢竟資助範圍較小,因而政府應考慮擴大 BUD 基金的申請資助範圍,使得欲借助協力廠商加入現有跨境電商平臺的中小企亦符合 BUD 專項基金的申請資格,提升政府資助計畫對發展跨境電商的適用性和指向性。

3.2.3 為香港本地出入口貿易提供稅項優惠

為鼓勵更多企業在香港進行研發活動,香港行政長官曾在 2017 年的施政報告提出為企業進行「合資格研發活動」的開支提供額外的稅務扣減。企業相關「符合資格研發的活動」支付給「指定香港本地的研究機構」的款項加上企業「符合資格的開支」總額的首 200 萬元可獲得 300%的稅務扣減。此舉體現了政府通過稅務扣減的行為推動香港企業進行研發的活動。

可見,政府採取扣稅、免稅等措施是鼓勵企業發展的重要手段之一,因而建 議政府積極考慮為香港中小企通過跨境電商所得的利潤設立相應的扣稅、免稅額。 本港進出口貿易商以中小企為主,大多數為 10 人左右的企業,中小企業賺取的 利潤相對微薄,面對租金、資源成本日漸上漲的情況,其生存空間不斷壓縮,而 進行轉型及升級模式預計會佔用比例較大的人力資源及時間成本,亟需政府提供 適當支持,以鼓勵業界探索新的營商模式謀求發展。

3.2.4 跨境商品認證檢測面臨的挑戰與解決思路

產品標準及認證是港商進入內地市場時面對的關鍵問題。香港中小企加入跨境電商從而進入內地市場需要接受國家的安全認證和產品檢驗。但兩地產品認證、檢驗的法規與制度是不同的,不同產品類別的產品安全標準和品質要求在技術規格、認證測試等領域亦不盡相同。這就造成了部分商品會面臨著長時間的海關檢疫甚至被海關扣留、退還的風險。

例如部分電子電氣產品在技術方面內地要求有關產品須符合適用的國家標準(國標,GB),達到相應的技術要求,並且得到內地認可機構簽發 3C 認證證書。而在香港銷售的電子電氣產品,並沒有預先批核註冊的要求。雖然供應商必

須確保其產品符合《電氣產品(安全)規例指南》所詳述的最新安全標準,但這份 目錄並非詳盡無遺,並且參考海外有關標準制訂組織的安全標準,例如歐洲電工 技術標準委員會及英國標準協會等,與內地的技術要求在個別領域可能有所不同。

在食品方面,進口內地食品須符合中國食品安全國家標準和相關檢驗檢疫要求,對部分食品有監管證件管理要求的,在申報前根據相關規定辦理進口所需的監管證件。無論是食品、食品添加劑、保健品、藥品還是奶粉等進入內地市場時,都要根據內地《食品安全法》的條例進行檢驗與認證。

基於以上問題,就產品認證、檢測提出以下具體建議:

i. 由特區政府向中央政府爭取,建立粵港澳三地互通互認的產品標準。以 大灣區為試點,合作發展大灣區統一的產品認證和品質檢測標準,並且推廣 此標準成為內地與國際認可的優質標準,滿足香港產品在大灣區內流通的需 要。部分相關產品可以開通綠色通道進行先試,方便其首先在粵港澳大灣區 內的流通。長遠而言,可促進內地與香港產品雙向流動的需求,並建立大灣 區優質產品的推廣效應,為走出去擴展國際市場做準備。

ii. 以指定商品種類為試點,爭取與內地政府達成協議,讓香港政府認可檢測機構開局的證明可以直接作為產品符合內地標準的認證,加強特區政府實驗室專注於標準制定和協調兩地標準的功能。以電子數碼產品的安全檢測為例,目前在 CEPA 之下,香港檢測機構如欲提供有關內地認證檢測服務,需先符合香港創新科技署的「香港實驗所認可計畫」的相關技術要求,並且與內地具有相關認證領域資質的認證機構進行洽談、建立委託關係,其檢測結果及報告才可被採納,承擔 3C 目錄內所有產品的檢測工作。

iii. 建議以電子數碼產品為先行試驗產品,與內地政府達成協議,爭取批准 香港認可機構可直接為產品進行 3C 認證,免卻在檢測後再要通過內地認證

3.2.5 與大灣區內地城市保稅倉合作,開闢「香港倉」

「倉庫」是發展跨境電商不可缺少的一環。商品的儲存、運輸都離不開倉庫的建設和運營,但現時香港中小企業進軍內地市場卻面臨著相關問題。比如,中小企的產品在內地的銷量不穩定,在內地建設倉庫的成本較高,這就使得產品在內地無處保存只能在香港發貨,這就增加了產品運輸的成本和時間。因而,成本對香港業界發展跨境電商是需要考慮的重要問題。除食品、化妝品等對於保質期、溫度有較高要求的產品外,一般商品對於存儲時間、溫度並無較高要求。這些產品可進入內地現有的保稅倉倉庫降低運輸及物流成本。對於透過跨境電商的方式開拓內銷市場的香港業界而言,商品銷量有限且不穩定的情況下,自建倉庫並不是一個好的選擇。

因而,建議香港政府與內地政府協商合作,在大灣區內地城市現有的保稅倉庫開闢相應的「香港倉」存儲一般的香港貨品,從而降低中小企業進入內銷市場的成本。

《十四五規劃綱要》提出一如既往的支持香港鞏固和提升其國際金融、航運、貿易的中心地位。長遠而言,「提升」香港的貿易中心地位,順應時代發展,融入全球跨境電子商務是一個積極的舉措。雖然目前,香港發展跨境電商面臨著一定的局限,但其所具有的優勢依然明顯。香港政府和業界需要一起積極參與,加強與內地的交流合作,探索相關領域的發展機遇,保持香港競爭力的同時也能為國家的經濟發展創造「新動能」。

3.3 新型離岸貿易服務

3.3.1 香港如何把握離岸貿易發展趨勢

近年來,國際社會的貿易格局正不斷變化。地緣政治局勢的緊張、全球製造業的分工調整以及供應鏈的重組等等,都在不斷影響著企業的生產佈局以及相應的出口模式,也影響著香港在離岸貿易中的表現。當然,供應鏈管理亦處於不斷發展變化的狀態,例如生產及物流的分化、供應鏈的區域化、產品的本土化等等。這些轉變都在要求對於供應鏈管理的良好把握,也要求供應鏈管理者能夠提供更加靈活、全面及高效的服務。雖然一些海內外大型製造商過去幾年已經著手調整相關的供應鏈佈局,但是仍有很多中小型製造商並未做好供應鏈管理。此外,一些主要經濟體正實施更嚴格的環境、社會及管治(ESG)等方面的要求,以及面臨高息環境下貿易融資困難等問題,都為不少企業帶來挑戰。

香港具備充足的條件捕捉這些轉變帶來的機會。無論是在貿易及多個相關的專業服務的堅實基礎、國際化的營商環境、健全的法律及金融體系、完善的基礎設施、高質量高素質人才還是在優越的地理位置等方面,香港都有其獨特的優勢。

例如,在貿易相關融資方面,香港有高效可靠的資訊、先進穩健的金融基建, 能為企業提供多元的融資選擇。在全球首 100 大銀行中,有超過七成已經在香港 經營,包括多家在全球貿易融資市場處於領導地位的銀行,因而落戶香港的企業 可獲得效率較高、成本更低的貿易融資服務。此外,由金管局推出、匯聚企業資 料的「商業數據通」(上文有提及),已有多家銀行及數據提供方參與,在企業的 授權下,參與銀行可更高效獲取相關數據,簡化其貸款審批流程。在貿易結算方 面,「多種央行數碼貨幣跨境網絡」(mBridge)取得進展,預計 2024 年會推出第 一階段服務,屆時香港將成為全球其中一個率先以央行數碼貨幣(CBDC)為企 業跨境交易進行結算的地區,此舉可大大提升跨境支付的速度,並降低相關成本。 為有效管理訂單的風險,香港出口信用保險局除了承保在香港付運和轉口的貨品 外,亦承保香港保戶在海外採購或生產,然後由當地直接付運予買家的貨品。

在市場拓展和諮詢服務方面,無論是內地企業走出去還是海外企業走進來,都需要吸收和參考多方面的資訊,為企業業務開展及供應鏈佈局作出合適的決策和管理。而香港在這個過程中可以發揮重要的角色。例如,香港貿易發展局一直開展不同計劃,支援在港的內地企業「走出去」,到包括在「一帶一路」沿線國家設立據點。例如,當中的「T-box升級轉型計劃」透過提供一站式的商業運作、生產及供應鏈方案、市場資訊等諮詢服務,及工作坊及交流對接會等,幫助香港企業在品牌升級、數碼轉型、生產及供應鏈方案、市場開拓及可持續發展等範疇內提升競爭力。在標準認證及企業培訓方面,香港的專業服務機構在跨國供應鏈、海外市場的合規、勞工保障和環境保護等方面,擁有豐富的知識和經驗。在標準認證方面,香港品質保證局一直以國際標準為依據,並提供相關的認證、評審、驗證及培訓等服務,可協助企業提升管理水準和競爭力。

香港構建跨國供應鏈管理中心,關鍵是如何在協助企業加強管理供應鏈和價值鏈的過程中,透過聚焦更高效的工商專業服務,進一步為企業的跨國業務創造更高的價值。

3.3.2 供應鏈管理的概念

供應鏈的主要概念是圍繞企業核心,通過對於物流、資金流、資訊流的管理 及控制,在原材料的採購、中間產品的製作、以及最終產品的交付過程所形成的 一種網鏈結構,涉及到了供應商、製造商、分銷商、零售商、消費者等多個要素 主體。而供應鏈管理是指從原料採購到產品到達消費者的整個過程中,對與產品 或服務有關的商品、數據和資金的流動所進行的相關管理。 供應鏈管理中心一般涉及到的相關服務分為四個發展階段:

第一階段是基礎整合物流服務,提供國際物流、貨運中轉、倉儲分撥、進出 口通關、保稅物流等基礎的物流服務功能;

第二階段疊加了商流,通過結算介入了商流,更加方便的驅動物流;

第三階段融入供應鏈金融,通過交易資訊平臺以及平臺提供的供應鏈服務實 現產融一體化平滑對接;

第四階段是產業供應鏈平臺服務(i2S2B),延伸了 B2B 供應鏈平臺服務, 供應鏈中的所有參與用戶都將通過平臺實現交流,創造新流量,實現「B2B+SCS (供應鏈服務)+SCF(供應鏈金融)」服務,這也是供應鏈管理中心建設的最終 目標。

3.3.3 世界範圍內發展供應鍵管理服務的經驗

供應鏈管理由於其理念的前瞻性,早在 2001 年就受到全球各界的廣泛關注。 2017 年,國務院辦公廳印發了《關於積極推進供應鏈創新與應用的指導意見》, 首次將供應鏈的創新與應用上升為國家戰略。

隨著全球經濟增速逐漸減緩,國際競爭不斷升級,提高企業全要素生產率成為企業增強自身競爭力的關鍵。黨的二十大報告提出,要著力提高全要素生產率,著力提升產業鏈供應鏈韌性和安全水準。2021年12月,國務院發佈《「十四五」數字經濟發展規劃》指出,要推動產業全鏈條數字化轉型,以提高全要素生產率。供應鏈數字化管理作為一種新型的生產管理模式,能夠助力企業實現供應鏈的優化,提升運營效率,有效降低成本。隨著大資料、人工智慧和區塊鏈等數字技術的快速發展,供應鏈數字化管理得到強有力的技術支撐。為推動供應鏈數字化的發展,2017年10月,國務院辦公廳發佈《關於積極推進供應鏈創新與應用的指

導意見》(以下簡稱《意見》),明確提出以提高發展品質和效益為中心,以供應 鏈與互聯網、物聯網深度融合為路徑,推進供應鏈的數字化轉型升級,提升我國 經濟全球競爭力;2022年5月國務院辦公廳發佈《「十四五」現代物流發展規劃》, 同樣指出要加強發展數字化供應鏈,提高供應鏈數字化的效率。這些政策檔的發 佈,不僅體現國家層面對供應鏈數字化轉型升級的重視,也激發企業在這一領域 的創新和投資熱情。各企業紛紛積極推進數字技術與實體經濟的深度融合,借助 先進的供應鏈數字化管理模式,為企業的生產經營注入新的活力,以期提高企業 全要素生產率,積極推動經濟高品質發展。

隨著全球化的不斷發展以及在聯合國 2030 可持續發展目標的引領下,世界各國開始重視將可持續發展元素融入供應鏈,並相繼發佈關於可持續供應鏈的相關政策要求,持續推動供應鏈責任改善,如:歐盟頒佈了《包裝和包裝廢物 94/62指令》、《關於報廢電子電氣設備指令(WEEE)》、《衝突礦產規則》等指令,針對原材料採購、生產、運輸、分銷及回收等供應鏈環節;英國頒佈《加強英國製造業供應鏈政府和產業行動計畫》將可持續供應鏈提升到國家戰略高度;德國供應鏈政策重點是在製造業領域構建以環境保護和資源節約為導向的綠色供應鏈,實現供應鏈的可持續發展;美國發佈《國家環境政策法》、《資源保護與回收法案》、《包裝中的毒物》、《環境標誌制度》、《綠色採購制度》《通過廢棄物減量、資源回收及聯邦採購來綠化政府行動》等一系列有關綠色供應鏈管理的法律法規。

我國政府亦積極宣導推進綠色供應鏈建設。國務院及相關部委圍繞綠色供應 鏈的各個環節制定了規範性指導檔,如《企業綠色採購指南》《綠色製造工程實 施指南(2016-2020年)》等鼓勵企業推行可持續供應鏈管理,提升企業核心競爭 力。地方政府為回應國家關於綠色供應鏈的管理政策,制定了關於綠色製造體系 的實施方案,如《關於「十三五」期間天津市節能與工業綠色發展先進單位創建 獎勵政策的通知》、《江蘇省綠色製造體系創建實施方案》等,其中部分地區為支援供應鏈的可持續發展,對於示範企業給予一定額度的資金獎勵。

3.3.4 關於香港建設供應鏈管理中心的政策建議

(1) 以供應鏈數字化管理提升香港企業競爭力

第一,深化數字化科技與供應鏈體系融合。通過供應鏈數字化管理,企業能優化資訊流、物流、資金流集成,降低成本,提高市場反應速度,增強核心競爭力,從而在市場競爭中佔據優勢。因此,政府應鼓勵香港企業勇於創新,積極採用物聯網、區塊鏈、大數據等前沿數字技術,對供應鏈的採購、研發、生產、運輸等各個環節進行深度革新和優化。通過流程再設計,不僅可以提高供應鏈的智慧化水準,還可以增強其對市場變化的適應性和抗風險能力,為企業的可持續發展奠定堅實的基礎。

第二,借助供應鏈數字化管理推動協同創新。供應鏈的數字化管理有助於加強各參與方的緊密合作與創新活力的釋放,為協同創新提供穩固的基礎,為各方思想交流與知識共用創造有力的平臺。通過數字化平臺、智慧工具和開放的合作機制,供應鏈數字化管理在激發企業創新、衝破業務邊界、共用知識和資源等方面發揮關鍵性作用,為企業生產發展提供有力支援。

第三,供應鏈數字化協同發揮數據要素價值。供應鏈數字化管理通過數字化 手段實現供應鏈上下游企業的全面對接,消融供應鏈各環節間的隔閡,促進數據 的高速流通與共用,顯著降低資訊交流的成本,並最大化資料要素的價值。因此, 企業應借助供應鏈的數字化協同,通過數字化工具高效配置資源,減少資源成本, 挖掘潛在的業務增長點,進而推動企業的生產效率,提升競爭力。此外,數字化 協同還能促進產業鏈上下游企業深度合作,實現產業鏈優化和升級,推動香港經濟進一步發展。

(2) 以航運為切入點進一步優化香港的物流管理

隨著經濟全球化的發展和科技的進步,國際貿易在全球範圍內得到了快速的 流通與增長,航運在此過程中發揮了重要且關鍵的作用。當前,全球貿易和航運 業正處於經濟模式轉型、環保科技變革、國際規則調整的大變革時期。除了要確 保上下游的供應鏈穩定和通暢以外,其可達性也是維護國家海洋權益、保障國家 安全、關係國際地位的關鍵。

香港作為國際貿易和航運中心,建立了較為完整的服務體系,具有世界一流的規模、運作效率、綜合服務功能和價值創造能力,且擁有效率高、聯繫性強和覆蓋面廣的優勢。在新時期,香港可以發揮其在這方面的優勢,與內地城市相互借鑒、合作從而進一步優化香港的供應鏈物流管理。

i. 考慮桂山島建大灣區城市共用碼頭、協調大灣區港口資源

建議香港可與大灣區其他內地城市共同投資在鄰近大嶼山、屬珠海管轄範圍的珠江口桂山島興建貨櫃碼頭,並分享相關稅收。具體可以參考上海與浙江共建洋山港的經驗,長三角地區的洋山港也是在外海的一個島嶼上,其在行政上利用浙江大小洋山島的經驗來設置區內城市共用的貨櫃碼頭。同時建議協調粵港澳大灣區港口物流服務,把大灣區港口、海運、物流資源整合,並在此基礎上加快推進區域標準一體化,考慮把大灣區內鄰近香港的城市的港口先進行港區統一,例如研究深圳鹽田碼頭和香港葵湧碼頭的港區統一的可行性。

ii. 與國家商討在香港成立船東互保協會

有鑒於近年國際政治局勢發生變化,加上內地船公司崛起、實力雄厚,建議集結內地大型船公司在香港成立船東互保協會,同時聯合海外(如新加坡、美加、

歐洲及非洲)有中國背景的船東及租家力量,建設一個立足大灣區、具有全球影響力的互助型海事保險組織,類似船東互保協會(P&I Club),或者准協會的共保體,如戰爭險共保體。旨在分散相關風險、統一行業規範,爭取國家及香港在該行業領域的國際規則制定話語權。

iii. 開拓香港海事再保險和海事法律市場

為推動香港航運及物流的進一步發展,可探索在香港成立亞洲再保險市場的可行性,進而研究為海事保險制定不同於普通財險壽險的專門管理辦法。同時香港應透過與內地的合作,建立一個高水準的全球海事法律服務中心。建議在海事法律方面先行先試,突破目前聯營律師事務所的模式,允許香港海事律所在內地成立獨資律所,可以直接聘請內地律師,為國內外客戶提供包括內地法律和普通法系在內的「一條龍」服務,這就可以發揮香港在海事法律方面的優勢,以此推動航運的發展。

iv. 建立全球規模最大的船舶融資租賃中心

香港應積極與國家商討並謀劃建立一個全球規模最大的船舶融資租賃中心,發揮香港優勢,充分利用國內國際兩個資本市場,制定能促進國家(包括香港)船舶融資租賃行業的相關政策。在船舶租賃業務的基礎上,推動跨境金融產品的創新。借用 QDLP 和 QFLP 等形式實現船舶融資或租賃基金的跨境資金流動。優化物流的同時,吸引更多供應鏈管理等專業人才。針對相關人士提供赴港工作的優先簽證審批,推動兩地人才流通便利化。

(3) 將可持續發展元素融入供應鏈管理

第一,政府可以為企業提供供應鏈管理現狀的可持續性評估。例如,可依據 監管要求、國內外可持續供應鏈評價規範和標準,結合國內外行業先進的供應鏈 可持續管理經驗,評估企業供應鏈可持續管理水準,幫助香港企業進一步厘清當 前供應鏈現狀、薄弱點,明確改進方向,為提升供應鏈可持續管理水準奠定基礎。 第二,搭建可持續供應鏈管理體系。以供應鏈 ESG 風險分析為出發點,供應商 ESG 風險分級管控為落腳點,通過搭建可持續供應鏈指標體系,幫助香港公司建 立供應鏈 ESG 風險管控防火牆,並以責任制度的建立及流程的優化,為供應鏈 可持續管理提供助力。政府可以鼓勵企業對合作供應商進行 ESG 審核,亦可以 協助企業對其供應商實施 ESG 審核,判斷供應商是否符合該企業的供應商 ESG 要求。第三,開展供應鏈可持續能力建設。政府可以開發可持續供應鏈管理工具、 為供應商提供培訓與交流機會,讓相關專業人士分享價值鏈上下游可持續管理的 先進理念、制度及管理措施,幫助香港企業進一步提高可持續供應鏈管理能力。

(4) 依靠粤港澳大灣區提升香港供應鏈管理能力

首先,利用粤港澳大灣區供應鏈整合優勢,盡量縮短和簡化供應鏈,避免供 應鏈的過度復雜化,在對供應鏈的縱向控製的同時,形成開放型規模組合。

第二,提高智慧化水準,並將這一點與貿易和跨境程式密切結合,例如香港 海關在建立「智慧海關」和推行「跨境一鎖計劃」「貨物大數據先導系統」等, 從而進一步提高大灣區供應鏈的競爭力和被依賴程度。

第三,與海外的當地供應鏈企業深度合作,爭取在東盟等 RCEP 國家完成關鍵市場覆蓋。香港可利用自身網絡為內地開拓更多經貿空間。香港擁有國家體制內單獨關稅區的身份,能夠以「中國香港」的名義參與國際經貿條約簽訂。未來,香港還有不少機會與東亞經濟體、一帶一路沿線國家進一步加強雙邊或多變區域經濟合作。《區域全面經濟夥伴關係協定》(RCEP)自 2022 年 1 月實施以來,向內地企業提供了新的「走出去」路徑,企業可透過香港的商貿服務平臺,利用好香港的商業諮詢、金融、轉口貿易服務拓展海外市場。

第四,與「中國+1」類似,增加「大灣區+1」「珠三角+1」的機會,例如給 予香港、深圳兩地雙註冊型企業特殊的稅務安排和人員流動安排,以更充分地利 用各自的「比較環境」,沿著供應鏈形成優勢互補,讓更多的企業可以跨境發展。

附件:進出口貿易業的所有機構單位主要統計數字

	機	機構單位數目	器	就業人數	銷售及其	銷售及其他收益 (1)	人	僱員薪酬	細	營運開支	何	貨品成本	屈	盈餘總額	行業権	行業增加價值
	文	按年變動百分率		按年變動百分率	乗 に	按年變動百分率	世 第 元	按年變動百分率	海 第 元	按年變動百分率	瀬 田 田 田 田 田 田 田 田 田 田 田 田 田 田 田 田 田 田 田	按年變動百分率	瀬 卍	按年變動百分率		按年變動百分率
	□ 2020 74178.00		-0.6 397279		-8.2 3789284	-4.3	154244	-5.5	252387	-7.1	-7.1 3079361	-4.1	-4.1 303292	-3.6	-3.6 423945	9-
) () () ()	2021 74471.00		0.4 394210	·	-0.8 4632086	22.2	159705	3.5	292002	15.7	15.7 3809071	23.7	371308	22.4	490134	15.6
	2022 76808.00		3.1 374229		-5.1 4352844	9-	158559	-0.7	299339	2.5	2.5 3494099	-8.3	-8.3 400846	8	468428	-4.4
: 基基:		_	-				-				-				-	

1 包括與防疫抗疫措施有關的資助金額。

資料來源:政府統計處

特別鳴謝

周文正 香港金融管理局主管(金融基建服務) 黃穎諮 香港金融管理局助理金融科技總監

沈運龍 香港-中東經貿協會創會會長

陳秉友 香港航運物流協會主席

李福全 香港航運物流協會執行委員

陳富泉 香港陸路客貨運輸業議會副主席

鍾鴻興 香港物流商會主席

何立基 香港付貨人委員會執行總幹事 李知行 香港電子商貿物流協會創會成員

梁啟元 香港運輸物流學會會長

王良心 香港工業總會(運輸與物流業分組)主席

楊美芳 粤港船運商會會長

那 惠 中國農業銀行迪拜國際金融中心分行副總經理侯 旺 中國建設銀行迪拜國際金融中心分行副行長李 川 中國外運中東南亞區域運營管理中心總經理

佟 歡 中國南方航空公司迪拜營業部經理

劉雪卉 海信中東公司行政总监 鄭 凱 傳奇控股集團創始人

王梓軒 香港駐迪拜經濟貿易辦事處副處長王炳懷 香港駐迪拜經濟貿易辦事處副處長林國駿 香港貿易發展局中東及非洲首席代表

H.E. Abdulla Al UAE Ministry of Economy Under Secretary

Saleh

H.E Ahmed Helal Al Abu Dhabi Department of Economic Development

Blooshi Executive Director

H.E. Ahmed Khalifa Abu Dhabi Chamber of Commerce Chief Executive

Al Qubaisi Officer

H.E Badr Salim Al Abu Dhabi Investment Office Director General

Olama

Shaikh Saoud Al Consulate General of the UAE in Hong Kong Consul-

Mualla General

Sofia G. Choi Consulate General of the UAE in Hong Kong Strategic

Researcher

Dr. Ahmed Consulate General of the UAE in Hong Kong

Elbeshlawy Economic Analyst

Rajeev Kumar DP World GCC Vice President

Saxena

Aisha Juma DP World GCC Executive

Jasim Al Awadhi
Abu Dhabi Investment Office Head of strategy
David Shin
Hutchison Port UAE Chief Executive Officer
Andy Kam
Hutchison Port UAE Chief Financial Officer
Xiaoxi Guo
Dubai International Financial Center Manager
Khalfan Belhoul
Dubai Future Foundation Chief Executive Officer

Stephen Moss HSBC MENAT Chief Executive Officer

Mohamed Marzouqi HSBC UAE Chief Executive Officer

Patricia Gomes HSBC MENAT Head of CMB

Simon Williams HSBC MENAT Managing Director

Mohamed Sharaf Dubai Economic Development Corporation COO

Investment Attraction

Serene Shalan Dubai Economic Development Corporation Director

顧問團隊

譚耀宗 香港再出發大聯盟秘書長 黃英豪 香港再出發大聯盟副秘書長

葉澤恩 香港促進現代化專業人士協會副會長

徐 岩 香港科技大學工商管理學教授張家敏 利豐發展(中國)董事總經理

鄭松岩 香港數碼港管理有限公司行政總裁

黃冰芬 香港再出發大聯盟總主任 馮少琛 香港再出發大聯盟項目主任

研究團隊

方 舟 一國兩制研究中心研究總監 霍英達 一國兩制研究中心研究主任

張駿一國兩制研究中心廣州代表處研究主任

樊 睿 一國兩制研究中心助理研究主任

