

「將香港建成跨境電商供應鏈綜合服務中心以提
升區域航空物流樞紐功能」

**Enhancing Hong Kong's Role as Regional Aviation
Hub through Developing a Supply Chain Service
Centre for Cross-border E-commerce**

研究報告 (Final Report)

大灣區香港中心

2023 年 6 月

(2023 年 9 月修訂版)

目錄

1. 報告摘要.....	3
1.1 研究摘要 (Abstract)	3
1.2 政策影響及建議摘要 (Summary on Policy Implications and Recommendations).....	4
2. 引言.....	8
3. 研究目標.....	8
4. 研究方法.....	9
5. 研究結果.....	10
5.1 跨境電子商務的運作模式.....	10
5.2 跨境電子商務的特點.....	12
5.3 全球電子商務的發展趨勢.....	13
5.4 跨境電商對香港經濟的影響.....	15
5.5 全球比較.....	19
5.5.1 區域比較.....	19
5.5.2 香港 - 中國廣東省 - 新加坡三地比較.....	20
5.6 香港跨境電商的發展.....	25
5.6.1 背景.....	25
5.6.2 香港跨境電商生態圈.....	27
5.6.3 香港發展跨境電商的優劣勢、挑戰和機遇.....	35
5.6.4 業界問卷調查結果.....	41
5.7 香港定位：跨境電商供應鏈綜合服務中心.....	44
6. 政策意義與建議.....	45
6.1 建議發展模型.....	45
6.2 政策建議.....	49
7. 研究結果發佈與分享.....	59
8. 結論.....	59
9. 參考文獻.....	62
10. 鳴謝.....	64
附件一.....	65
附件二.....	68
附件三.....	78
附件四.....	79
附件五.....	91

1. 報告摘要

1.1 研究摘要

跨境電子商務（「跨境電商」）包含全球化和信息技術等元素，它在過去十年的快速興起正代表著重大的國際貿易典範轉移，並改變了商品交易、定價和支付的方式。通過消除中間商、降低賣家的進入壁壘，跨境電商提高了消費者的商品選擇和貨品價格的透明度，並帶來便捷的網上購物體驗。5G 網絡、大數據和區塊鏈方案等新信息技術的快速發展催生了這種新交易形式，而這種全新購物模式的優勢加速了消費者購物行為的轉變，進而再強化傳統範式的轉移動力。因此，跨境電商的崛起不可避免地會對以中介經濟為主軸的香港產生深遠影響。在此背景下，本研究對香港發展跨境電商的優劣勢、政府現行政策進行分析，並參考其他國家 / 地區的發展經驗，確認香港應發揮其在物流、信息流及資金流方面的競爭優勢，積極發展成為跨境電商供應鏈宿主和綜合服務中心，從而鞏固香港作為國際航空樞紐的地位。基於此，我們提出成立「香港跨境電子商務發展局」，以協助政府制定及推動有關香港跨境電商業務發展的具體政策及措施，包括本報告內提出的各項建議。

Abstract

Cross-border e-commerce (“CBE”) embraces the elements of globalization and information technology. The rapid rise of CBE in the past decade represents a significant paradigm shift in international trade, which has transformed the way of how commodities are transacted, priced, paid, and finally delivered by eliminating intermediaries, lowering the entry barrier of sellers, offering greater transparency in product options and pricing, as well as a convenient online shopping experience to consumers. The emergence of this new trading model has been expedited by the speedy advancement of technology, such as 5G network, big data and blockchain solutions, and the benefits of the new mode of shopping evidently accelerate consumer behavioural changes, which in turn reinforces the shifting dynamics in the conventional paradigm. This will inevitably have a profound impact on Hong Kong which is largely an intermediary economy. Against this backdrop, this study analyses the advantages and disadvantages of developing CBE in Hong Kong, the current policies adopted by the HKSAR Government as well as the relevant experiences of other countries/regions. It is then confirmed that Hong Kong ought to leverage on its competitive edges in flows of goods, information and capital to actively develop itself into a global CBE supply chain host and service centre, thereby consolidating Hong Kong’s status as an international aviation hub. Based on the above, we recommend establishing the “Hong Kong CBE Development Council” to help formulate and promote specific policies and measures relating to the development of CBE in Hong Kong, including the policy recommendations of this report, by gathering strength of all relevant parties.

1.2 政策影響及建議摘要

香港要成為跨境電商供應鏈綜合服務中心，需要對跨境電商的發展有一個整體的願景，只有在此基礎上才能制定全面及連貫的公共政策策略，以捍衛和提升香港作為國際貿易和物流中心的重要角色，並且惠及各大小企業。我們認為從政府政策角度而言，首先「跨境電商」應獲得與傳統貿易最少同等程度的關注，即政府需要提高對跨境電商的政策重視程度。無論是更好地制定有針對性的各類公共政策，包括物流基建、教育、信息科技、對中小企業的支持等方面，還是協調公共資源的運用和與相關行業協會和企業的合作，這都是先決條件。與中國內地的兩種主要跨境電商發展模式相比，香港既缺乏依託電子商務平台驅動的成熟電商生態系統（浙江模式），也沒有龐大的製造業產能（珠三角模式）。所以，我們建議利用香港與國際標準接軌的專業服務的優勢及優良信譽，創建一個依託全面增值服務的跨境電商發展新模式。這意味著跨境電商業務的推展，不僅有助於香港貿易及物流業的迭代升級，也為包括金融業、專業服務及工商業支援服務等支柱產業提供新的增長點，以及創造對網絡青年一代有吸引力的全新就業機會。我們認為，利用香港集體優勢的最佳方式是發展自己獨立的國際性電子商務平台。

由於跨境電商是香港保持競爭力的綜合催化劑，我們強烈建議香港特區政府成立一個新的法定機構，即「香港跨境電子商務發展局」，重點發展在港的跨境電商業務及改善相關營商環境。在這個新組織及其轄下委員會的推動下，相信政府能更有效地與跨境電商持份者緊密合作，為跨境電商參與者創造有利的政策環境。中國內地和新加坡的經驗顯示，政府和公營機構在拓展跨境電商市場方面發揮了重要和巨大的作用。雖然督導式的做法未必最符合香港作為自由港的管治風格，但我們認為相關政府部門和法定機構在跨境電子商務發展局的架構下，應發揮更積極的作用，並以創新的思路和方式滿足未來的市場需求。對此，我們建議對香港郵政進行重組，以便能以更靈活創新的方式應對瞬息萬變、不斷擴大的跨境電商市場需求；而香港貿易發展局則在獲得更多資源的前提下，可更大程度上利用其國際網絡和數據庫資源，將跨境電商推廣服務拓展至中國內地以外的市場。

作為邁進跨境電商這種互聯網賦能的貿易模式的基礎條件，加快香港數字化的步伐是我們提議需要優先處理的領域之一，其中包括促進跨境電商供應鏈數據共享平台的建立、加快數據賦能與個人資料保障的架構建設及中小企業的數字化進程等。我們還鼓勵政府加強對於解決物流業面臨的高成本問題的統籌力度，這主要反映在香港缺乏相關人才和企業能負擔得起的物流空間兩方面，後者是香港轉型為中國內地最大海外倉和跨國公司區域配送中心的主要障礙。鑑於香港優越的地理位置和本地服務供應商的專業精神，假設這些倉儲和物流設施都可以在香港落地，包括商品退貨、檢測和維修服務、包裹轉運等多元化增值服務相信都可以最有效地處理。要解決本地租金成本高的問題，政府有必要在物流用地政策

方面加強上層規劃，建議在機場附近地區多撥土地建設物流園區（包括電商物流園），使城市內分散的資源更集中，以提高整體物流效率。

本地電商和物流業出現的人才缺口還凸顯出香港缺乏全面的人才培育政策的現實，包括配套大學課程和職業培訓等方面的長遠計劃。有關資本密集型的物流業及跨境電商業者（尤其是中小企和初創公司）的政府政策支持甚至策略性補貼，在全球和香港主要競爭對手中並不少見，而本地業界普遍認為目前香港政府的支持政策收效甚微和明顯不足，所以我們建議政府需檢討現行對相關產業的支持政策和措施。而由於香港的物流業生態一直偏向有利於跨國公司和大型企業，造成中小企業加入跨境電商市場的門檻偏高，因此，若政府對中小企加大在空間、人力和數字化等方面加大支持，將更具有優化市場生態的戰略意義。

最後，建議將相關的跨政府協調安排制度化，這將有利於加強司法管轄區之間對於政策和措施的相互理解。香港當局與中國內地和熱門海外市場或新興市場（例如「一帶一路」沿線國家）的對口部門之間若有特定協調架構和機制的安排，將有助於消除跨境電商供應鏈中的一些重要瓶頸，特別是海關清關服務，或者協助創造新商機，例如爭取內地有關部門允許由香港認可檢測認證機構評定合規的特定商品進入內地市場。

Summary on Policy Implications and Recommendations

In order to develop into a global CBE supply chain service centre, Hong Kong needs to embrace a holistic vision of CBE development, based on which a coherent public policy strategy could be developed to defend and enhance its vital role as the global trading and logistics centres. And this will eventually benefit enterprises at all sizes. We believe that CBE should receive at least the same level of attention as conventional trading from the government policy perspective, that means a much higher degree of policy attention to CBE is required. This is a prerequisite for better directing targeted public policy development, including policies of logistics infrastructure, education, information technology, small to medium-sized enterprise (SME) support and others, as well as aligning public resources and supports from related industry associations and enterprises. In contrast to the two main development models of CBE in Mainland China, Hong Kong lacks either the ecosystem driven by sophisticated e-commerce platforms (Zhejiang model) or a huge production capacity (Pearl River Delta model). In the circumstances, by capitalising on the competitive edge of the premier professional services of Hong Kong, we recommend to build a new model of CBE development designed to rest on Hong Kong's added values of its full range of professional services that met with international standards. This implies that the promotion of CBE business not only helps upgrade Hong Kong's trading and logistics sector, but also provides new growth areas for the other pillar industries such as financial services, producer and professional services. It can also create new job opportunities that are attractive to the cyber youth generation. And we argue that the best way to harness Hong Kong's collective strengths is to develop its independent global e-commerce platform.

As CBE is an integrated catalyst that enables Hong Kong to stay competitive, we strongly recommend the HKSAR Government to establish a new statutory body, namely "Hong Kong Cross-border e-commerce Development Council", with a key focus on developing CBE business in Hong Kong and improving its business environment, including exports, import and transit services. Facilitated by this new organisation and its Committees, the Government can work closely with key stakeholders of CBE in creating a conducive business environment in which CBE participants could thrive. The experience of Mainland China and Singapore suggests that the roles played by government agencies and public bodies in regard to CBE market expansion have been extraordinary and tremendous. While a prescriptive approach may not be in line with the governance style of Hong Kong as a free port, we believe that the related government and statutory bodies should take a more proactive role in fulfilling future market demands in a creative manner under the banner of Hong Kong CBE Development Council. Inter alia, we suggest Hong Kong Post should be restructured to make it more flexible, creative and responsive to the rapidly changing and expanding CBE market, and Hong Kong Trade Development Council, to a greater extent, can leverage on its international network and database resources for promoting CBE business beyond the Mainland China market, provided that more resources would be granted to the Council.

As a key enabler to CBE business, which is an internet-based trade model, the acceleration of the pace of digitalization is suggested to be one of the priority areas to work on. This includes the building of a data sharing platform for the CBE supply chain, expediting the construction of data empowerment and personal data protection framework, and the digitalisation of SMEs etc. Besides, the Government should step up their efforts to solve the problem of high costing facing the logistics industry, which is largely attributed to the lack of required talents and affordable logistics space. The latter is the prime obstacle for transforming Hong Kong into “the largest overseas warehouse of Mainland China” and the regional distribution centre of multinationals, in which diverse value-added services, such as merchandise returns, testing and repairing services, and redirecting of parcels to other markets, can be performed most efficiently and effectively, given the excellent strategic location of Hong Kong and the professionalism of the local service providers. To alleviate the problem of high rent in Hong Kong, the Government is advised to speed up the high-level policy planning on logistics space. It is suggested that to more logistics parks in the catchment area of the Hong Kong Airport should be introduced, thereby uplifting the overall efficiency by aligning the scattered resources in the city.

The talent issue also highlights the absence of an all-rounded talent-building policy for the trading and logistics industry, including planning of related university curriculum and vocational training. As government policy supports or even provision of tactical subsidies to the capital-intensive logistics industry and CBE players, particularly the SMEs and start-ups, is not uncommon worldwide and among the major competitors of Hong Kong, the Government is urged to review its current supportive policies and measures which are generally perceived as relatively ineffective and insufficient by the local industry at large. In particular, government support in terms of space, manpower and digitalisation lent to SMEs is strategically significant in light of market enhancement, as the logistics industry landscape in Hong Kong has been skewed in favour of multinationals and large corporates, thereby making inroads into the CBE market by the SMEs disturbingly difficult.

Last but not least, it is recommended to institutionalize a government-to-government coordination arrangement between jurisdictions on related issues, and this will be conducive to enhancing the mutual understanding of their respective policies and measures. The establishment of a coordination framework and system between the HKSAR Government and their counterparts in the Mainland and popular overseas markets or emerging markets (for instance Belt-and-Road countries) is instrumental for ironing out major bottlenecks in CBE supply chain, especially customs clearance, or generating new business opportunities, for instance, provision of green light from the Mainland authorities to allow specific products that have been tested and certified by Hong Kong’s accredited certification and inspection establishments to enter the Mainland market.

2. 引言

跨境電子商務（「跨境電商」）作為一種嶄新的國際貿易模式，包含了全球化、信息科技、互聯網消費、現代服務等元素。跨境電商在過去十年間發展迅速，在總零售額中的佔比也不斷攀升，2020 年全球新冠疫情爆發更促使消費者購物習慣的改變，網購文化更盛行，影響不限於各地國內零售市場的生態變化，也促進了跨地域的跨境網購模式在世界各地的騰飛。跨境電商更是國家「互聯網 + 外貿」的新經濟增長動力之一，而環球供應商為了增加產品在全球的競爭力，跨境電商銷售渠道變成了一個不可忽視的選項。

物流、信息流、資金流是跨境電商業務的三大支柱，其中物流的重要性尤為突出。有研究顯示 (Gessner & Snodgrass 2015)，送遞時間和運送費用是直接影響網購決定的兩大重要因素，這導致全球供應鏈主企業必須爭取築起最有效的全球供應鏈，通過最具成本效益的供應鏈樞紐，靈活利用多式聯運協作，完成跨境國際貨運流程。香港憑著優越的地理位置，成功地從一個門戶港變成為世界城市，從一個純粹貿易通道的「中間地」蛻變為一個包括金融、法律、會計等高端服務業的環球貿易「中心地」（Fleming and Hayuth 1994），在傳統貿易框架下一直如魚得水，但香港又該如何融入這個新貿易時代呢？中央政府於《十四五規劃綱要》及《粵港澳大灣區發展規劃綱要》明確支持香港提升國際航空樞紐的地位。我們希望透過本研究深入探討跨境電商在香港的發展生態，以及提出如何構建配合跨境電商發展的微觀營商環境，包括優化管理體制與政策環境的策略和建議，把香港培育成跨境電商綜合服務中心和航空供應鏈宿主（supply chain host），提高來港的空運貨量，並進一步鞏固香港國際航空樞紐的地位。

3. 研究目標

1. 確認與分析跨境電商及其物流業使用香港赤臘角國際機場作為轉運樞紐的現狀，以及其中香港及非香港持份者的參與情況；
2. 釐清香港特區所有與跨境電商活動相關的法規、特定管理機構的職責和實際作用；
3. 根據跨境電商的若干基本模式，比較香港與其他國家和地區的跨境電商的生態圈或微觀經營環境，尋找相對成功促進電商發展的管理模式；
4. 通過問卷和訪談企業與政府有關機構，辨識港企在跨境電商供應鏈中的作用、困難和機會；
5. 通過訪談深入了解跨國/大型供應鏈企業在港經營的價值及對香港的各種影響；及
6. 提出將香港建設成為跨境電商供應鏈宿主(host) 和綜合服務中心的策略和建議。

4. 研究方法

本研究主要透過以下不同方法完成四個研究步驟：

（甲）文獻與資料蒐集及分析

透過公開的數據和資料、學術研究文獻、業界和企業的資料等：

- （一）識別及確認香港作為跨境電商供應鏈國際樞紐的微觀營商環境要素；
- （二）比較粵港澳大灣區與全球主要經濟區域的跨境電商營商環境；

（乙）訪談調研和問卷調查

（三）透過與主要影響跨境電商供應鏈樞紐的持份者的深入訪談，了解他們對發展跨境電商業務的意見及和建議，及對本次研究課題的看法與建議。研究團隊共走訪了 15 個相關機構(包括公營機構 / 商會 / 企業)及政府部門（受訪機構名單詳見第 10 部份），與超過 30 名受訪者會面交流。

隨後，研究團隊希望透過業界問卷調查進一步量化在專家訪談中獲得的重點意見。從 2022 年 10 月 4 日至 2023 年 5 月 21 日期間，我們分別通過不同協會，包括香港物流協會、香港貨運物流業協會、香港跨境電子商務協會、香港運輸物流學會、香港電商物流協會、香港航運物流協會、香港網商會、香港速遞業協會及大灣區國際物流供應鏈行業聯合會等，發放超過 3,000 份電子問卷給其會員(公司會員為其主事人)自願作答，最終收回共 76 份有效問卷。雖然這次問卷調查的回應率比我們預期為低，但從回覆的問卷中所得到的意見與深入訪談中的專家意見基本上一致，所以即使有效樣本數目不大，他們的回饋亦具有方向性的意義，也可以理解為業界的一種共識。

據有關協會了解，他們的會員中有不少並沒有從事跨境電商業務的經驗，這也許是導致本次問卷調查反應冷淡的主要原因之一；事實上，即使在收到的 76 份問卷中，也有超過三分之一（36%）的企業並沒有從事跨境電商業務。我們亦了解到各參與協會的會員都有相當程度的重疊，所以即使團隊已盡力開拓更多合作協會幫忙派發問卷，最後收回的問卷數目一直沒法大幅增加及達到預期。此外，這次問卷調查的進行期間，香港仍然在疫情的陰霾籠罩之下，因此各協會原有的線下活動也被迫挪到線上或推遲舉行，這基本上排除了我們在協會的綫下活動現場派發實體問卷的可行性。同時，值得注意的是，因應疫情而推出的各項隔離或特殊政策對物流業造成了不小的負面影響，所以不能排除這對受訪者的個別回應會有所影響。

除此以外，這次問卷調查的樣本中，絕大部份(88%)是香港註冊企業，45%屬於貨代公司，佔比最高。受訪者中，有從事跨境電商業務的企業佔 64%，當中超過一半(55%)同時進行進出口跨境電商業務，相比只從事出口(29%)或進口(16%)者為多。從業務類別來看，這些有踏入跨境電商業務的企業中，有從事 B2B 業務的企業(92%) 稍稍高於 B2C (84%)，前者普遍進行時間較長 (69%為 5 年以上)，相反，開始涉獵 B2C 業務的時間則比較平均。

(丙) 政策建議

(四) 我們將根據蒐集到的意見與研究團隊的分析結果，提出將香港建設成為國際與區域跨境電商供應鏈服務中心的策略和建議。

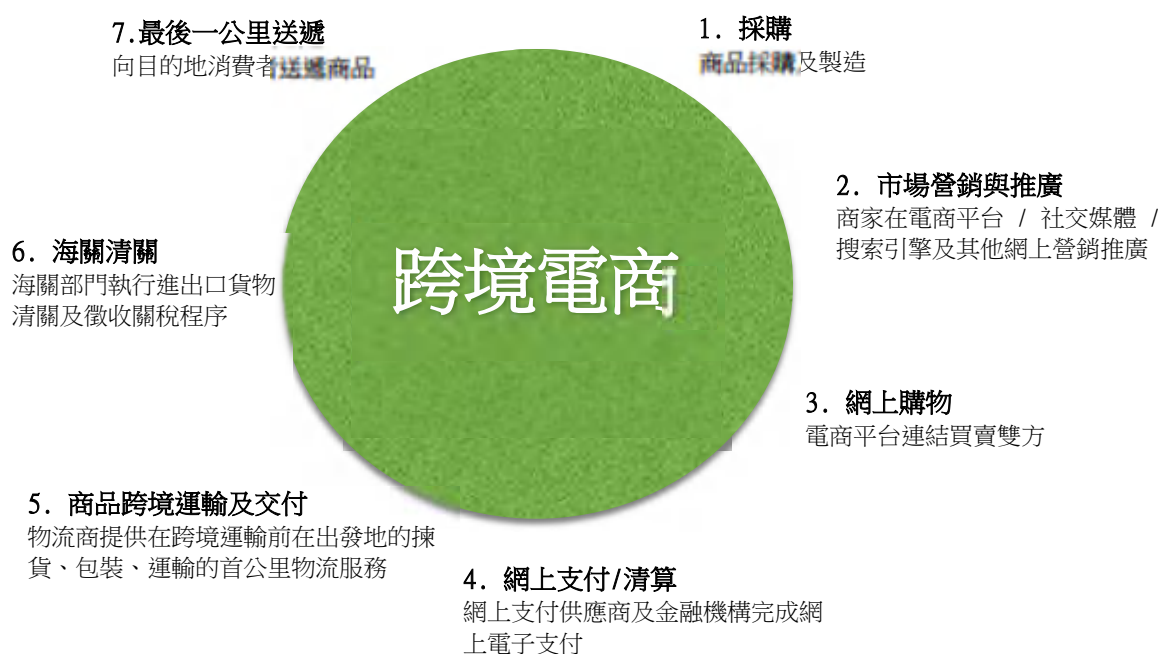
5. 研究結果

5.1 跨境電子商務的運作模式

跨境電商是融合互聯網、電子商務、外貿的新貿易模式，指分屬不同關境的交易方，通過電子商務平台（「電商平台」）達成交易，進行支付結算，並通過跨境物流送達並完成交易的一種國際貿易模式。網絡零售業交易模式基本上消除了傳統貿易必須依託分層級分銷體系的約束，節省了批發商、零售商等中間環節，組織結構趨於扁平化（金萬富 2018）。作為一種新貿易形式，跨境電商符合製造商和貿易商的發展需求，包括擴大市場規模或銷售範圍、降低成本、提高效率、加強客戶關係，同時也促進跨境物流服務的升級。

跨境電商是互聯網技術應用中非常重要的一個領域。互聯網是一種高效的相互交易平台，商品信息可以透過如手機等電子產品有效地以數字化的方式表達，傳遞給消費者。與此同時，物流追蹤信息、支付信息等等，通過大數據分析的回饋，可以優化產品生產、存貨、物流、支付等環節在內的整條供應鏈。其中，跨境電商物流強調以「互聯網 + 物流」技術，推動大數據、雲計算、移動互聯、二維碼、射頻識別(RFID)、智能分揀系統等新興信息技術和裝備，幫助優化跨境物流新息通道，提高信息透明度和物流服務效率。而互聯網技術改變了零售企業管理模式、售後服務，甚至營銷推廣的組織模式。整體而言，跨境電商促進了交易信息數字化，成為數字化經濟的中流砥柱。而跨境電商的成功涉及供應鏈上不同參與者的共同合作，包括電商平台、支付服務供應商及金融機構、物流商、信息科技

服務供應商、還有相關的政府部門及公營機構（例如海關、機場管理、貿易推廣、消費者權益等範疇）。圖一是跨境電商一般的流程。



圖一：跨境電商參與方和流程

目前跨境電商模式主要有兩種，一是保稅倉/海外倉備貨模式（B2B4C 模式），另一種是直郵模式（B2C 模式）。B2B4C 模式是採用企業對企業，先物流、後訂單的運作模式，它結合傳統貿易方式，預先大批量的購買商品，出口貨物並存入目的地倉庫內，待接到消費者訂單時再出貨，減短最終把商品送到消費者手上的物流時間。例如中國內地的保稅倉進口備貨模式，是先從外國大批購貨後，通常通過運輸成本較低的海運運到中國內地，然後存入內地海關允許的保稅倉庫內。當國內消費者在電商平台下單後，貨物會直接從國內保稅倉發貨，發貨之前才進行海關清關、繳交相應稅費（如適用），並運用國內物流進行貨物傳輸。如果是從中國內地出口的話，交易對象是外國的進口商，整批貨品會先運到國內物流公司在目的地的海外倉庫，接到當地消費者訂單時再從海外倉出貨。因此，B2B4C 模式不但享有一般貿易集體貨運的經濟效益，也縮短了消費者實質收貨時間，但卻不適合用於保質期較短、市場規模小或消費需求尚未明確的商品類別。此模式的靈活性相對低，整體流程也較複雜、資金壓力也較大。

B2C 模式則是企業對消費者的直郵模式，全程一鍵式服務，消費者從電商平台購物後，由商家直接發貨（由製造商直接銷售的稱為 M2C），一般通過空運方式，經發收兩地海關

進行清關，最後經過目的地物流（利用郵政系統或快遞方式）將貨物派送到消費者手中。B2C 模式一般批量較小，甚至可能只有一件商品，這提高了銷售的靈活性和針對性，更能滿足顧客更加個性化的要求，不過運輸成本一般也較高。相對於 B2B4C 模式中商品已在目的地倉庫內，B2C 模式中貨物與消費者距離較遠，跨境運送時間再加上個別報關及清關等環節，整體加長了商品運送時間。

基本上，跨境電商零售業務目前仍以 B2C 為主流。一般而言，採用 B2C 模式的多是高價值貨品（例如 3C 通訊、電子產品），所以主要利用時效性更高的空運物流；B2B4C 模式則以海運為主，需要精準備貨，也涉及倉儲與庫存的成本，在貨品種類選擇和時效性等方面有較多的限制。

5.2 跨境電子商務的特點

制度/政策/文化差異構成的障礙。對於拓展與外國的跨境電商業務可能存在的障礙，Du, Deng & Wood (2022) 及 Lutz (2019) 均強調兩地之間的「距離」的重要性，指的不只是物理上的距離，更重要的是制度/政策上或文化上的分野，前者包括法律制度、貨幣、海關和關稅制度的互連性，文化的距離可以是語言、歷史背景、生活習慣和方式相關的，以至對產品設計和形式的接受度等等。簡單來說，買賣雙方所在的國家的差異愈大，進行沒有實體體驗的跨境電商貿易的難度就愈高，容易出現水土不服，因為在一般國際貿易中，這些制度及文化隔閡，很多時會被代理商、進口商等中介人想辦法克服（例如加上目的地語言的產品標籤）。所以，當出口商要透過跨境電商形式把產品推廣到不同制度/文化的市場時，需要有因應目標市場消費者文化環境而設計的推廣系統（例如產品介紹和宣傳及銷售手法）。政策距離方面的解決方向主要是降低關稅及推行更多清關便利措施；制度方面，更明確地保障消費者權益及個人信息免被濫用等法律條例的執行，相信對增強網上購物者的信心有正面作用。總的來說，針對跨境電商的特點，對於有背景距離的市場之間的交易，在整條供應鏈上都需要有針對性的配置。

依託信息科技的支撐。Yu, Huo, Zhang (2021) 認為信息科技的急速發展是跨境電商賴以推廣的基礎，例如無線傳輸傳感器、通信網絡、雲計算、智能移動設備和大數據等技術都可以透過改善供應鏈上環節的透明度而為跨境電商進一步發展創造有利條件。特別是跨境電商比一般貿易需要更緊密融合的供應鏈上，新信息技術在提升服務水平及增值能力上的角色尤其突出。

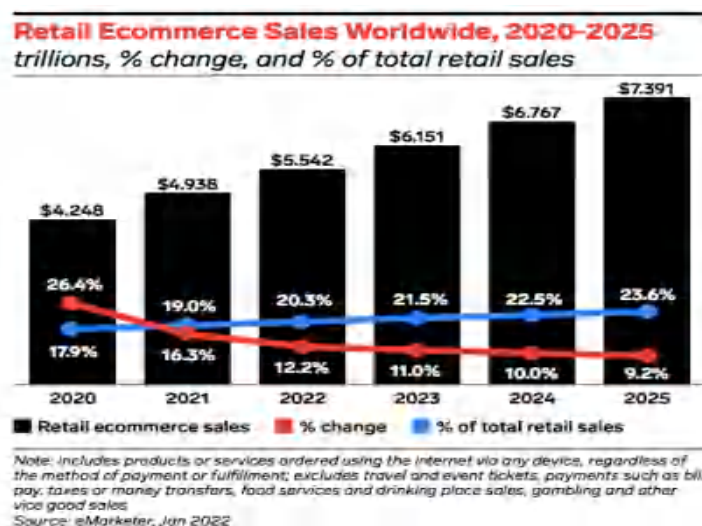
購買決定要素。跨境網上購物對很多消費者來說都是一個與傳統購物非常不同的體驗，考慮的因素也有別。Gessner & Snodgrass (2015) 的研究顯示，因為跨境電商交易涉及跨境送遞，對於進行跨境網上購物的消費者來說，運輸費用與送遞時間是兩個最重要的決定因

素。而消費者最容易產生不滿的環節是投訴的處理手法、退貨、運輸費用、運輸速度、送遞服務(如貨物追蹤)。這當然會衍生針對跨境電商交易的解決方案，例如可以減輕運費的包裝形式。

中小企規模門檻高。 跨境電商作為一種互聯網+貿易方式，要求參與的企業有一定程度的信息科技的掌握，例如電商零售商(或網商)，需要熟悉網上銷售、客服等知識技能。Gessner & Snodgrass (2015) 也認為消費者對運費及送遞時間的期望要求，導致進行跨境電商業務的中小企需要增加額外的能力應付；調查顯示，高達 56% 的加拿大中小企指出為開展及管理電商業務的資金投入成本並不合理。以網商為例，從事跨境電商業務在信息技術的要求對很多中小企來說都是困難的，所以更傾向依靠大電商平台提供的一站式（倉儲、物流、支付、客服等）服務，以作為擴大銷售網的最佳方式。因此，要吸引更多中小企加入跨境電商行列，首先需要解決高門檻的問題。

5.3 全球電子商務的發展趨勢

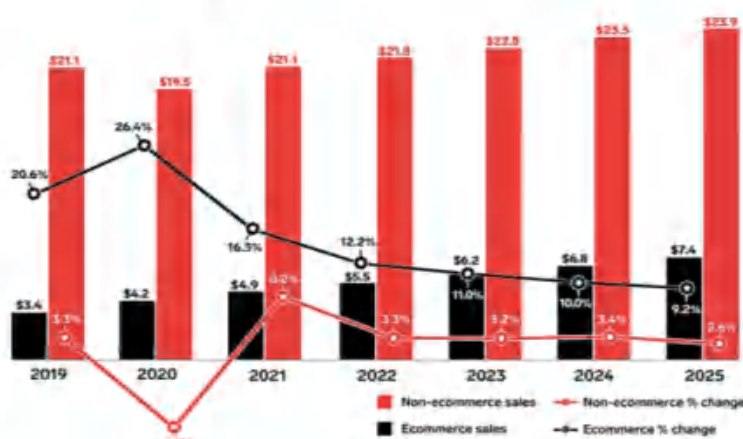
跨境電商的長足發展得益於經濟全球化與信息科技的急速進步，這些發展改變了消費習慣，創造了對跨境電商服務的需求。本研究項目的背景，正是跨境電商在國際貿易中與日俱增的重要性，及全球網絡零售佔零售市場份額的持續增加。根據 eMarketer Global Ecommerce Forecast (2022) 估計，全球零售電商銷售額在 2022 年將首度超越 5 兆美元，達 5.542 兆美元，約為所有零售額的五分之一；而在未來數年，雖然估計增幅將會放緩，但預計總額在 2025 年仍將遞升至 7.391 兆美元，四年間的累積升幅達 33%，而同期電商佔零售總額比例進一步從 20.3% 躍升至 23.6%；而它每年的同比增幅也遠高於非電商零售交易 (2022 年: 12.2% , 3.3% ; 2025 年: 9.2% , 2.6%) (圖二及圖三)。



圖二: 全球零售電子商務銷售額, 2020-2025

資料來源：eMarketer, Jan 2022

Worldwide Retail Ecommerce vs. Non-Ecommerce Sales, 2019-2025
trillions and % change

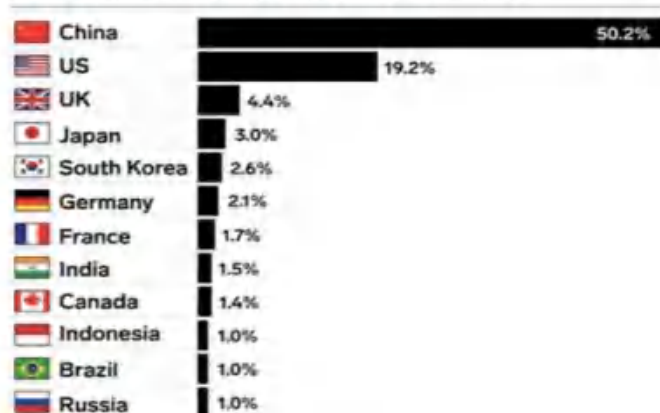


圖三：全球零售電子商務與一般零售銷售額, 2019-2025

資料來源：eMarketer, Jan 2022

在 2022 年，中國內地仍穩居全球電子商務總額之冠，佔比超過半數（50.2%），接著是美國（19.2%）（圖四）。近年快速增長的經濟體東盟市場的網上銷售也表現亮眼，網上零售年增長率前五位中佔三，分別是第一位的菲律賓（+25.9%）、第三的印尼（+23%）及第五的越南（+19%）（圖五）。按照 eMarketer 估計，拉丁美洲和東南亞將是未來電子商務發展最快的地區，是年增長率有望高於 20% 的唯一二地區，潛力無限。

Top 12 Countries, Ranked as % of Total Worldwide Ecommerce, 2022
% of total worldwide retail ecommerce



圖四：排名前 12 位的國家佔 2022 年全球電子商務總量的百分比

資料來源：eMarketer, Jan 2022



圖五：2022 年零售電子商務銷售額增長排名前 10 位的國家

資料來源：eMarketer, Jan 2022

毋庸置疑，中國內地是全球電子商務發展最快的地方，電子商務也成了發展數字經濟、擴大進出口貿易的重要紐帶，所以中國跨境電商巨頭對跨境電商的投資也顯得十分積極，例如阿里巴巴集團旗下的速賣通 (AliExpress)、京東、還有植根在廣東的 SHEIN 都著力打開海外市場。除了傳統的歐美市場外，跨境電商也是中國內地開闢和耕耘新興市場的重要工具，例如出口中國商品到東盟、中東、俄羅斯等一帶一路沿線國家，其中以電子及家居產品最受歡迎；而中國內地從這些國家進口的商品主要是食品、酒類、鐘錶及海產。

2020 年新冠疫情在全球爆發，卻成為了電子商務的引爆點。由於實體店的經營或是跨國旅遊購物都在一定程度上受到限制，而疫情初期消費者需要透過網絡購買日常用品，甚至跨境搶購防疫物資等，當消費者體驗過網購的方便，成功跨過了對網上購物的心理障礙，即使在疫情過後，網購習慣既已形成，所以有理由相信網購的滲透率和使用率也會持續上升的勢頭，而電子商務整體的急速發展自然亦包含跨境電商的巨大商機。

5.4 跨境電商對香港經濟的影響

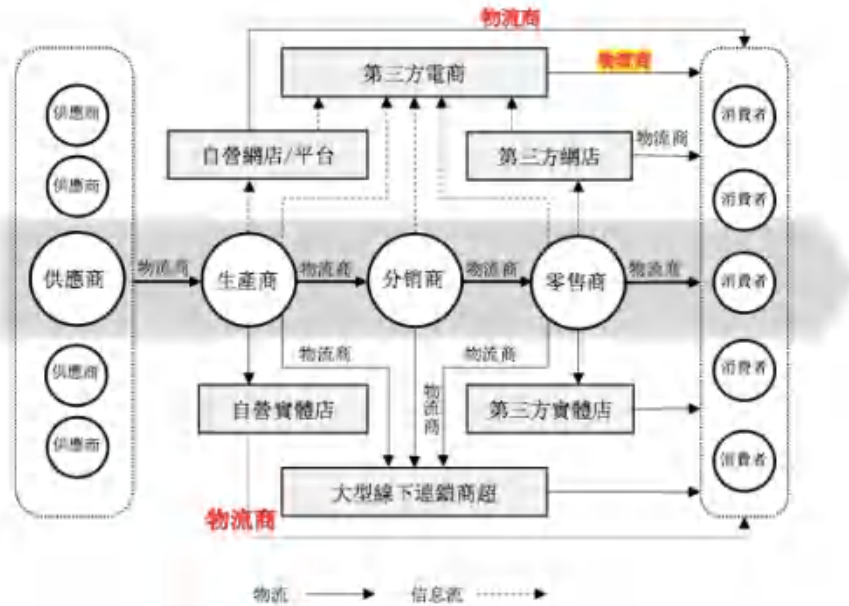
跨境電商所帶來的變化，衝擊了香港傳統物流、貿易及供應鏈企業。電商發展不僅是購物方式的改變，更是對「供應商-出口商-進口商-批發商-零售商（實體店和商場）」這種傳統供應鏈模式的顛覆。在主流電商平台（例如淘寶/天貓、京東、亞馬遜）上，製造商(M)或者商家(B)直接面對全球消費者(C)，形成了 5.1 段中的 M2C 和 B2C 的模式。

這種新模式，對以傳統貿易為主的香港貿易與物流企業帶來衝擊和挑戰：

- 第一，電商為本的 M2C 和 B2C，以及線上 B2B4C，都大大減少了貿易中間環節，銷售形式的扁平化導致傳統的批發商等大量被電商平台取代；
- 第二，電商平台以信息聯繫度高的網絡為本，銷售覆蓋面以語言為界，買賣以實際完成交易的城市及國家為準。因此，平台自身的地理位置相對並不重要，即是否設置在香港這樣的自由港並不是關鍵；
- 第三，每個主流電商平台都是以自己 2C 和 2B（電商批發）市場需求逐步構建供應鏈和物流網絡，包括自建、外包以及兩者的某種結合（比如自己的倉儲，第三方的運輸和配送）。而這些供應鏈可能部份或全部脫離傳統的物流渠道，特別是在市場經濟加速發展的中國內地。而香港現時並沒有自己獨立的國際電商平台；及
- 第四，跨境 B2C 網購市場的貨物進口屬於「私人物品」而非「商品」，因此，在稅收和通關等法律層面與傳統的進出口貿易可能因為各個國家對於每個產品類別的政策不同而形成不同的市場需求和服務需求。各個國家或地區的海關需要有針對性地設置新的稅務種類或條例。

然而，面對香港傳統供應鏈企業與行業的衝擊，並沒有導致香港國際航空貨運量下跌。相反，珠三角網購產品的出口多採用空運，而選用飛機頻次高，全球連接度高的香港的電商供應鏈，比選用附近的其他兩個大型國際機場更多。從世界範圍看，根據國際機場協會 (Airports Council International) 的資料，2017 年全球機場的貨物處理總量增加 8%，國際貨運量則增加 10%，有關增長主要由電子商務所帶動，情況跟香港類似。事實上，珠三角電商消費品進口（「海淘」）雖然有很多是通過海運到廣州南沙港自貿區保稅物流園以「境內關外」B2B4C 方式完成，但也有不少是經過空運香港機場后，以 B2C 陸路進入中國內地。值得注意的是，參與經過香港機場完成電商貨品運送的企業中愈來愈多的是非本地企業，例如新加坡郵政（新加坡國企）、敦豪全球貨運物流（DHL, 德國郵政的子公司）、中外運（中國國企）、順豐速遞和菜鳥（阿里巴巴集團）等。近年來，他們在香港不斷建設或租用更多的倉儲空間配合其與跨境電商相關的中轉空運，說明香港作為國際空運樞紐，繼續受到電商供應鏈的青睞，體現著其地位與價值。

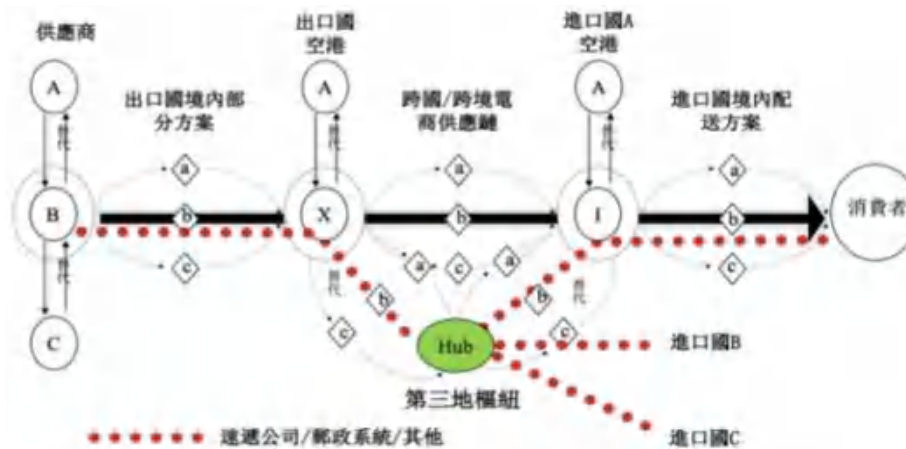
事實上，跨境電商是否會更多和持續地使用粵港澳大灣區內香港這個特定的國際機場，涉及跨境電商供應鏈的組織及其實體物流配送所選擇的路徑/環境。根據《供應鏈地理學初探》(王緝憲、尚作鵬等，評審中) 中提出的一組關於全球供應鏈的概念模型（圖六）：



圖六：全球供應鏈概念模型之一

資料來源：由研究團隊製作

圖中用紅字標出的，屬於在跨境電商平台運作下，物流和運輸可能直接擺脫中介，將消費品從生產商那裡直接送往消費者的渠道。這些渠道是相互競爭的，假設產品相同，電商平台的銷售力決定哪個渠道的運量大。但負責實體物流和運輸的，完全可以是一個或多個物流商。我們把形成巨大集運能力的物流企業稱之為「全球供應鏈主企業」(GSC master)。這類鏈主企業，包括順豐和聯邦快遞等速遞公司，也可以是參加萬國郵盟的各個郵政系統，將多個有相似空間關係網絡的供應鏈組織起來，通過多式聯運，比如陸路-空運-陸路，完成跨境國際快遞。每個這樣的鏈主企業可根據自己的偏好，選擇中轉樞紐。(見下圖七)



圖七：跨境電商供應鏈通道與樞紐的選擇

資料來源：由研究團隊製作

由於軸幅樞紐網絡經濟 (economies of hub-&-spoke network) 的效益顯著，並且是鏈主企業的全球網絡結構及效益的高成本投入的組成部份，因此，每個鏈主企業都會在相當長的時期選擇在每個區域（比如大灣區）內投資並使用同一個樞紐。區域航空樞紐同樣對萬國郵盟成員國網絡帶來極大便利，因為它可以同時將一個出口國的貨物運往多個該樞紐鏈接的國家。而香港恰恰是這樣一個樞紐。

全球供應鏈是否選擇第三地樞紐以替代直運，不僅取決於運輸系統帶來的軸幅樞紐經濟。從物流業角度看，通關便利、稅收政策、物流-運輸合作模式、倉儲空間配置甚至專業人才和多元機構等都是重要因素，一起構成了微觀營商環境（「微環境」）。當跨境電商平台的買賣減少了中介層次，且異地購物不屬於傳統貿易、涉及另類稅收和清關，批量變得更碎片化的情況下，該「微環境」與周邊其他可能通道相比較的優勢，可能是對供應鏈是否更多和長期選用這個「第三地」的關鍵。

能不能將香港營造成跨境電商供應鏈宿主或綜合服務中心，對香港的未來至關重要。過去百年，香港成功的從一個門戶港變身為世界城市，就是將自己從一個貿易通道的「中間地」(a place of intermediacy) 變成了一個包括金融法律等增值服務的「中心地」(a place of centrality) 的過程 (Fleming and Hayuth 1994)。Fleming 和 Hayuth 關於中間地和中心地差異和轉變的研究表明，中間地是容易被附近具有類似功能的城市取代，而一旦形成中心地，被取代的機會就小了，因為在本地形成了對世界的吸引力。而在電商化的全球新經濟網絡形成的今天，營造跨境電商供應鏈綜合服務中心，是把香港從一個電商和數字經濟門戶提升為數字經濟時代具有本地吸引力的區域核心城市。

因此，對於香港而言，如何進一步完善這個有利跨境電商供應鏈的「微環境」，是在現有空運樞紐基礎設施優勢和航線優勢的基礎上，將香港培育成跨境電商供應鏈「宿主」或基地或綜合服務中心的關鍵。所以，香港應如何抓住跨境電商市場蓬勃發展的機遇？如何吸引並長期鎖定更多的大型跨國跨境電商服務商和供應鏈來港從事物流增值服務，並讓香港中小企業能夠更多地參與其中？政府應該如何透過出政策促成有利於跨境電商物流服務的營商環境，讓本地企業與外來企業一起鑄成服務粵港澳大灣區跨境電商供應鏈的樞紐和綜合服務中心，提升香港國際航運樞紐的地位？我們將在以下章節作出分析和建議。

5.5 全球比較

5.5.1 區域比較

跨境電商是一個全球化發展趨勢的產物，很多主要經濟體、區域性經濟合作組織在制定貿易政策或訂定自由貿易協定時亦會加入電子商務的相關條款。雖然香港是著名的自由港，但跨境電商物流的便利程度，與這些主要貿易地區息息相關，為此，我們將香港的主要貿易地區，包括歐盟、東盟、北美地區與中港進行比較，作為政策措施制定時的參考（詳見附件一）。

從政府政策層面看，東盟作為一個正在長速發展的新興經濟共同體，對於跨境電商的發展勾勒了非常全面的藍圖和行動綱領，從促進交易標準化的法律法規、信息和通信技術基礎設施建設、網絡安全、電子認證/支付、消費者權益、到協助加強中小微企適應跨境電商的能力等等，一整套的上層策略十分清晰。相對地，歐盟與北美是成熟經濟體，跨境電商的發展主要是依靠商界推動，政府介入的更多是透過法規守則創造更合理的網上交易環境，例如歐盟致力於保障消費者權益，包括制定去除因不合理的地緣阻隔因素阻止網上訪問的措施、保障消費者的合約權益、價格透明化等；北美自由貿易區則更重視跨境數據流動的保護。中國內地有關跨境電商發展策略亦是較為細化的，以循序漸進式的試點進行，廣東省政府開展的「產業集群 + 跨境電商」試點，提出各項政策措施，涵蓋了倉儲建設、清關、稅務、金融支持、龍頭企業與人才培育等等；香港在推動中港跨境電商政策方面比較少和分散，主要體現在清關對接方面，目前尚未形成長遠、連貫及清晰的政策思路。

關於通關措施方面，各地區都採取了不同的通關便利措施，以促進跨境電商交易。歐盟在 2021 年生效的電子商務新規則，推出進口一站式申報程序（Import One Stop Shop，IOSS），為歐盟境外進口小額產品提供簡化清關申報程序和特別簡便措施；東盟則簡化海關審核低貨運程價值和退貨貨品的程序；美墨加協定亦訂立了一系列海關和貿易便利化條款，包括簡化了低貨值電子商務貨品的行政工作及提供各類在線資訊（法律、法規、關稅、海關信息數據等），降低業界成本，並為跨境交易帶來便利和可預測性，從而實現更多電子商務貨物的流動。香港海關則與中國內地海關推行「跨境一鎖計劃」，香港海關的「多模式聯運轉運貨物便利計劃」與內地海關的「跨境快速通關」對接，打造粵港物流綠色通道，為業界提供無縫清關服務；透過應用同一把電子鎖及全球定位系統設備，減少海關重複檢查的機會，簡化清關手續和加快貨物轉關流程。東莞海關亦通過中國電子口岸平台的「單一窗口」服務，方便申報人提交口岸管理和國際貿易相關部門要求的單證和電子訊息；透過共享數據、職能管理、優化通關業務流程，令通關過程再提速。

在特定稅務安排方面，中國內地、歐盟、東盟及北美都有針對跨境電商交易的稅務減免。歐盟在 IOSS 計劃下，線上賣家/平台只要在任何一個歐盟國家註冊，他們銷售的貨品可在線上申報及支付增值稅，150 歐元或以下進口歐盟的商品可免徵關稅。東盟也有類似條款，對低價值電子商務貨物實施免稅。此外，根據美墨加協定，加拿大進口快遞商品，總價 40 元以下的無需交消費稅（GST）和協調銷售稅（HST）及其他各種銷售稅，而最低關稅免稅額則為 150 加元；墨西哥相應的額度是 50 美元和 117 美元。中國內地對於跨境電商零售進口商品並無進口關稅，但設有單筆交易上限（人民幣 5,000 元，超過上限則採取一般貿易關稅全額徵收）及個人每年最高限額（人民幣 26,000 元）；另外增值稅及適用於商品類型的稅率也比一般貿易貨物稅率為低（即標準稅率的 70%）。

5.5.2 香港 - 中國廣東省 - 新加坡三地比較

此外，我們也進一步分析了香港鄰近的兩個大力推動跨境電商發展的地方，希望他們的發展模式和經驗可以給香港一些借鑑和啟示。廣東省是中國內地其中一個重要的推動跨境電商業務的基地，而且跟香港在地理與經濟上的關係密切，相互連動性強。新加坡是香港第四大的貿易夥伴（2021），而香港更是新加坡第二大貿易夥伴（2020）。新加坡是東盟的金融及物流中心，近年亦非常積極拓展跨境電商業務，有能力把創新機制輻射到其他東盟國家。我們將從政府整體政策層面、推動數字化、完善供應鏈、對本地企業的支持、人才培育等方面剖析以上兩地與香港在推動跨境電商發展的異同（詳見附件二）。

中國廣東省

廣東省在中央政府發展跨境電商框架和具體政策大方向下，亦是利用試點模式，大力推動跨境電商作為中國進一步推進國際自由貿易和開放國內市場的引擎，加快與國際貿易體系（例如區域全面經濟夥伴協定, RCEP）和國際通行規則接軌。所以，在整體政策層面上，廣東省政府有清晰的發展路徑，明確推進跨境電商綜合試驗區全省全覆蓋，提出在不同方面加快提質的要求，包括簡化各項通關流程、實現電子化作業，以提高跨境貿易便利和服務效能。關於市場開發方面，在鞏固發達經濟市場之餘，市政府亦希望將投資導向東盟、非洲等一帶一路沿線國家，聯合金融服務的支持，創造更多跨境電商合作商機。但因為廣東省幅員遼闊，政策在實際落實上，各城市會因應自己的發展情況和優勢，制定不同的具體政策措施，而城市間亦會存在競爭關係。但香港也可以從國家、省、城市不同層面出台的政策，它們之間的配合與創新中汲取適合自己的養份。

推動數字化是發展跨境電商的前提。各級政府在這方面的政策的連貫性相對高，特別體現在清關環節上。中國海關總署等部門提出通過跨境電子商務通關服務平台為跨境電子商務零售進口商品進行申報，向海關傳輸交易、支付、物流等電子資訊，並依託國際貿易

「單一視窗」平台，逐步實現跨境寄遞服務企業向郵政、商務、海關等政府部門報送資料和相關資訊交換，為企業提供網上「一站式」服務。廣東省亦重申需要創新跨境電子商務監管和服務，推進「海關總署跨境電子商務零售進口統一版資訊化系統」的全面應用。在此基礎上，廣州市進一步完善他們的跨境電商公共服務平台功能，通過全鏈條數據手段，推出進口商品溯源數字化認證，運用物聯網、雲計算等前沿技術，分級採集匯總跨境貿易商品的全鏈條數據，生成溯源「真知碼」供消費者查詢商品生產、檢驗檢測、認證許可及商品運輸流通等全生命週期信用資訊，打擊假冒偽劣行為。同時，廣州市更聚焦重點載體，形成數字產業集聚發展，全力打造廣州人工智慧與數字經濟試驗區，積極引入人工智慧等數字經濟領域科研院所，強化人工智慧、5G、區塊鏈等新技術與實體經濟深度融合發展。同樣地，東莞市政府也通過電子口岸平台的「單一視窗」，透過共用數據、職能管理、通關無紙化，優化通關業務流程，令通關效率提速、企業成本得以下降。

完善國內外供應鏈。國家在供應鏈上的政策導向很有針對性，其一是保障商貿物流基礎設施的用地需求，鼓勵地方政府整合盤活存量土地資源用於商貿物流設施建設，同時鼓勵引導社會資金投入商貿物流高品質發展項目。其次，提升航空物流對跨境電商供應鏈（包括冷鏈運輸）的支撐功能，統籌綜合性樞紐機場和專業性貨運樞紐機場佈局，推動境外分銷服務網絡、海外倉網絡、物流配送中心等設施建設。廣東省政府在物流設施建設方面，著力點在加強跨境電商產業園區建設，園區重點引入報關清關、支付結算、稅務保險、軟件發展、大數據分析等服務型企業，建立跨境電商產業生態，為跨境電商發展提供一站式服務。還有，省政府亦將倉儲用地納入國土空間規劃，為跨境電商集散分撥、分揀配送等配套建設相應基礎設施，以提升倉儲物流效率。同時，鼓勵企業佈局國際分撥網，以機場、鐵路、港口為中心建設智慧多式聯運場站，提高分撥配送效率。而東莞市作為中國的工業重鎮，致力打造跨境電商供應鏈，包括結合郵政物流管道與商界物流管道優化跨境物流流程，構築跨境電商園區體系，綜合及微型園區與跨境電商智慧倉，並發展專業倉儲，為跨境電商賣家提供訂單後一體化解決方案。東莞市政府也建成全中國首個互聯網運營支持中心 - 「中國郵政電子商務運營中心」，助力中國郵政轉型升級。市政府亦與各大協會、商會協同推動東莞製造和內貿電商轉型發展跨境電商，啟動跨境通平台建設，及推動行業整合。

多元化企業支持。《「十四五」航空物流發展專項規劃》中提出的思路是促進國內國外資源優勢互補。一方面鼓勵國內企業到外地投資，引導多元投入建設海外倉、轉運中心等設施，另一方面促進外商在公共航空運輸領域的投資。中央政策鼓勵跨境寄遞服務企業加強重點區域的國際多邊和雙邊合作，創新豐富寄遞產品和優化流程。支持跨境寄遞服務企業與跨境電商共商共建團體標準，並鼓勵資料共同應用。廣東省以加大政策扶持力度培育跨境電商龍頭企業為重要手段，對在廣東設立總部/區域總部或大型跨境電商企業在企業用地、高管落戶、子女入學等方面給予支持；同時鼓勵內地企業開展海外倉建設，引導跨

境電商企業用好前海深港現代服務業合作區和橫琴粵澳深度合作區企業所得稅優惠政策，鼓勵金融機構開發針對跨境電商企業的創新型信貸產品，為企業提供金融支持，並開發支持跨境電商出口的保險產品，提高跨境電商企業海外風險防範能力。廣州市政府重點扶持發展跨境電子商務服務平台，秉持國家與省政府支持跨境電子商務企業「走出去」的政策，對相關重點項目提供資金支持。推進穗港澳認證及相關檢測業務互認制度在跨境電子商務領域落地，實現「一次認證、一次檢測、三地通行」，進一步推動跨境電子商務行業標準制訂。廣州市政府亦推動試點市場內外貿一體化融合發展，為更多本地中小微企業和個體商戶打開出口新通道。例如，在廣州首創的綜合保稅區「跨境電商出口退貨合包」新模式帶動下，多家跨境電商企業落戶南沙綜合保稅區，並在區內建立全球退貨集散複銷中心。

配合產業需要的人才培育戰略。為了招納跨境電商人才，廣東省建立跨境電商專家團隊，與高校、企業合作培養跨境電商人才。同時，對符合條件的跨境電商企業高管提供停居留、出入境、金融稅收、財政補貼/個人所得稅（由地方政府提供）等優惠政策，並協調省內 14 所高校與行業龍頭企業合力培養跨境電商人才；同時也強化專業人才培訓，鼓勵高校及職業院校，結合產業發展實際需求開設跨境電商專業或課程。並以補貼形式支持跨境電商企業引進產業高端人才和急需人才。

新加坡

在我們的訪談中有專家指出，香港和新加坡表面上都是自由港，同樣行使普通法，但實質上兩地並不相同，特別在法律制度方面，新加坡的透明度並沒有香港高，所以很多金融機構更願意選擇香港作為仲裁地。就地理位置而言，除了個別航線（例如中國-印度）外，新加坡整體上不及位於中國家門口的香港。但得力於它的行政架構、管治文化及信息科技上的支持，新加坡政府部門之間的協調溝通方面顯得格外有效，這優點在他們推動跨境電商發展的規劃中表露無遺。新加坡行政架構相對於中國內地的多級政府簡單得多，加上一直維持著精英制行政主導文化，均有助於加強他們的長遠規劃、靈活的統籌和執行能力。

新加坡的物流產業轉型規劃於 2017 年正式啓動，目標是將新加坡發展成為全球領先的物流中心。這計劃有一個重要的背景鋪墊，新加坡政府在 2016 年宣佈推出 Industry Transformation Map 計劃，統合全國共 23 個行業的中長期發展規劃和路線圖，其中包括與跨境電商產業相關的物流及海陸空交通、零售業等；透過計劃促進政府、企業、研究機構、教育和培訓界、商會與工會間的緊密夥伴合作，提高效率。在推動跨境電商業務的進程中，新加坡的各類公營機構配合政府行政部門，擔負起第一線的推動及統籌功能（附件三）。

全面推動數字經濟。新加坡以達至「一個數字經濟、一個數字政府、一個數字社會」為遠景，計劃到 2025 年實現兩個全國性 5G 網絡，並提出智慧國家的五個策略性國家計劃，分別是 (一) 國家數字身份系統，使市民和工商業可以更加安全與便利的方式進行交易；(二) 增進電子支付功能；(三) 智慧國家感測器平台，加速感應器與其他物聯網的布建；(四) 建立智慧城市移動交通系統及；(五) 透過政府間數據共用，跨部門和各種政府相關的數字服務結合，提供市民個人化的數字服務。智慧物流計劃是新加坡智慧國家計劃的重要組成部份，旨在通過新技術，共用資源、提升供應鏈管理能力和創造高效物流網絡。同時，通過一站式貿易管理電子平台(TradeNet)，為物流產業發展提供金融、海關、貨運等全方位政府服務，實現無紙化自動化簡化貿易許可審批流程。在推動數字化經濟方面，新加坡的另一個重要舉措，是分別與智利、新西蘭簽訂 Digital Economy Partnership Agreement (DEPA) 及與澳洲簽訂 Singapore-Australia Digital Economy Agreement (SADEA)，通過這些雙邊/多邊協議，構建安全可靠的數字化環境，並有機會促使跨境數據流動、電子支付、開放政府數據、線上客戶權益等範疇制定某種統一標準，尤其是當其他重要世界經濟體/跨境電商市場選擇加入時（中國內地已於 2021 年 11 月申請加入 DEPA）。

公營機構帶動供應鏈的發展。新加坡政府採用的策略是透過各類公營機構（配合他們相應的政府決策部門）開展及進行各項完善供應鏈的計劃。例如：

- SATS（新加坡空運中心）與新加坡郵政(Singapore Post)合作的電商航空樞紐項目，協助簡化電商分件等工序；
- PSA International（新加坡淡馬錫旗下的港口運營商和供應鏈公司）通過加強與國際合作夥伴的聯繫，包括投資中鐵聯合國際集裝箱有限公司，爭取更多參與國際電商市場及更靈活的供應鏈管理方案；
- 樟宜機場第五航站樓將建有貨運和物流中心及飛機保養、維修和翻新設施；及
- 新加坡貿易與工業部轄下的法定機構 Enterprise Singapore (ESG) 積極與物流業在冷鏈、零售、醫藥等方面合作，為跨境電商產業增值。

聯合商界推動支持本地企業。新加坡政府會透過公營機構，積極與企業合作推動項目，幫助企業進入電商行業，例如：

- 2020 年，ESG 及 Info-communications Media Development Authority (IMDA) 聯合大企業（亞馬遜，Lazada Singapore, Qoo10, Shopee）推出電子商務推動計劃(e-Commerce Booster Package)，協助零售業中小企業轉移到電商；
- 亞馬遜亦協助新加坡賣家進入其平台，為新加坡企業提供進入美國、印度和加拿大等國際市場的途徑。ESG 通過其市場準備援助計劃(Market Readiness Assistance Scheme) 進一步支持這些公司，該計劃提供市場擴展相關服務，例如北美的知識產權保護；

- Retail Industry Transformation Map 計劃推動零售業相關策略，協助業界利用創新科技成功轉型網上貿易及提高生產力，包括 IMDA 與平台及批發商一起，為零售商實現線上線下協調經營提供協助；
- 由 ESG 及另一家新加坡貿易與工業部轄下的法定機構 JTC Corporation(JTC)合辦的平台下的 Action Community for Entrepreneurship (ACE) 項目，為初創企業提供有關網上空間生態的一站式支持，包括推出初創企業和企業之間共同創新計劃，並提供了優惠的稅收制度。電子商務行業的初創企業還可以利用不同的 ACE 支持計劃打進國際市場。ESG 同時提供的共用電商平台，讓初創公司可共用資源；
- 由 Singapore Post 和 Enterprise Singapore 合作的 ezyCommerce 項目，為中小企業提供一站式服務補貼。根據協作行業項目計劃 (Collaborative Industry Projects, CIP)，所有中小企業還可以享受高達 70% 的特定開發和採用成本的財政支持。此外，通過 CIP 計劃，中小企業可以獲得高達 50% 的設備和軟件相關支出的支持。JTC 的 LaunchPad@one-north 是另一項旨在為電子商務初創企業提供培育生態系統和有利環境的舉措；及
- 新加坡國家貿易平台 (National Trade Platform, NTP) 為新加坡電商投資提供各類協助，包括為貿易及物流業提供及時貿易信息管理系統服務、提單及電商海運文件數字化、Global eTrade Services (GeTS)為本地公司實現與海外政府機關及企業交流電子貿易文件等等。

人才專業培訓。 依靠公營機構 SkillsFuture Singapore (SSG) 及 Workforce Singapore (WSG) 為個人提供相關專業技能的訓練、職業及行業資訊和指導，特別是為零售業僱員而設的技能訓練框架，由 SSG，WSG 和 ESG 合辦，並得到了相關行業協會、工會、組織和培訓機構的支持。

香港

香港政府雖然有確立構建智慧城市的目標與措施和推動完善基礎設施的行動，但過去並沒有很明確針對跨境電商的發展藍圖，也欠缺全面的政策配套。在建立適合跨境電商發展的營商環境方面，始終無法給人整體朝著同一方向邁進的感覺，更多是依靠相關公營機構從自己角度出發制定對策，及業界的自發主動和創業精神，這與中國內地和新加坡政府的風格截然不同。其他詳情將在 5.6.2 段中表述。

構建智慧城市。 香港政府分別在 2017 年和 2020 年發佈兩份《香港智慧城市藍圖》，提出涵蓋六個智慧範疇逾 130 項措施，推動香港智慧城市和數字化發展。其中，香港政府籌建了多項重要的數字基建項目，包括新一代政府雲端平台、大數據分析平台，以及「智方便」一站式個人化數碼服務平台。同時，共用區塊鏈平台也正在構建，以促進利用區塊鏈

技術推行智慧政府服務。2021 年政府施政報告提出建設「智慧港口」，推動航運和港口業更廣泛於業務流程和運作上應用數碼科技。香港政府也協助營辦商建設 5G 基站，提高香港 5G 覆蓋率。同時，政府於 2022 年宣佈將成立一個「數字化經濟發展委員會」，以加速數字化經濟進程；多項有關數據中心發展的措施也在推動，包括提供土地發展高端數據中心、推廣善用工業大廈改作數據中心以及在工業用地發展高端數據中心等。

持續完善基礎設施。除了港珠澳大橋和即將全面啟用的香港機場第三跑道之外，港深政府已成立「推動港深跨界軌道基礎設施建設專班」，共同構建「軌道上的大灣區」，改善兩地跨境陸路交通。香港海關也通過與中國內地（大灣區）海關的制度對接，提供無縫清關服務，簡化清關手續和加快貨物轉關流程。

5.6 香港跨境電商的发展

5.6.1 背景

香港是重要國際貿易中心，除了傳統貿易與物流業之外，也同時促進了與國際貿易密切相關的銀行、保險、法律、會計、市場推廣、檢測認證等專業服務的全面發展。作為中國內地的南大門及位於亞洲中心的位置，香港的地理優勢無可比擬，硬件方面，香港國際機場自 1996 年起成為全球最繁忙的國際貨運機場。國際機場理事會（ACI）世界數據顯示，2021 年香港的貨運量略高於 500 萬噸，排名第一，佔香港外貿總值約 42%，接近 43,400 億港元。¹香港也不乏熟悉國際貿易與物流的人才，而且全球性大型速遞公司都在香港有立足點，幫助人才的培養。

但近年香港物流業正面對著鄰近地區日益激烈的競爭，貨運量被分流，整體呈現下滑趨勢，香港也深受土地缺乏、人口老化、人才不願意投身物流業等問題的困擾。此時，面對跨境電商模式在整體市場的競爭力日漸增長，香港如何應對這新趨勢帶來的機遇與挑戰將直接影響香港國際機場和貿易物流這支柱產業未來的發展走勢，以及相關的就業機會。雖然香港仍是全球排名第九的貨櫃港（2021），但港口處理的貨量持續下滑已是不爭的事實，進一步加強香港全球航空貨運的優勢更是刻不容緩。跨境電商，特別是 B2C 業務，追求貨遞的穩定性和時效性，選用空運的趨勢更明顯，而跨境電商業務對航空公司的重要性也愈來愈高。以國泰航空(國泰)為例，電商業務近年已成為他們空運貨物業務的重要支柱，在 2011 年期間，電商業務所佔份額大約只有 20-30%，但 2022 年佔比估計已高達 60-

¹ 資料來源自香港機場管理局網頁

70%。因此，成功搭上跨境電商新經濟增長點的發展便車，在國際貿易大餅中再次佔得先機，對香港整體發展尤其重要。

雖然香港有一些較大型的機構和企業早已開始針對跨境電商商機作出長遠部署，但大部份本地中小企業（包括貿易商和物流商）仍把重心放在傳統貿易上，普遍對電子商務認識不足，自然就不會看重，即使有參與其中的，一方面情況未算普及，更多也只當作旁支業務，粗略涉獵。尤其是經歷過香港在 2019 年的社會事件和 2020 年開始的疫情衝擊，特別是後者，使中港車運輸嚴重受阻，打擊面是全面性的，當然也包括電商業務。這些發展對港企剛起步的跨境電商業務構成負面影響，有些甚至被逼中斷業務。但疫情另一方面也讓一些以往從事一般貿易的香港企業嘗試網上經營；香港貿易發展局（貿發局）在市場推廣、品牌建設等方面為中小企提供配套服務及支持，包括配合政府在疫情期間推出的 BUD Fund 專項基金、市場推廣基金、科技券等供企業申請的支持措施。很明顯地，港企面對電商新模式需要一個適應期，也需要一些外力的推動和幫助，因為轉型的挑戰和難度不能低估。總體來說，相比鄰近國家/城市，香港在跨境電商業務上的步伐走得較慢。

但香港的確擁有豐厚的發展跨境電商業務的獨特優勢，需要的是尋找一條最能發揮自己整體優勢的路徑。作為大灣區的一份子，香港對外連結功能一直以來十分重要和突出，例如，按業界資料，大灣區的國際貨運量在 2019 年有高達 75%是經過香港機場轉到世界各地的，特別是歐美和東南亞等主要市場，所以一般會認為跨境電商的出口部份是香港的強項，這方面電商與一般貿易沒有太大分別，這固然是對的。現時出口較多以 B2C 經速遞、專線或郵政去完成訂單，但落地清關，在一些國家仍然是痛點。

反觀進口市場很大程度上取決於市場規模，香港本地市場偏小，因此發展機會受到限制。但隨著國家有序地加快對外開放內地市場的步伐，我們認為香港在進口內地跨境電商市場方面的發展也同樣可期，特別是在香港機場卸貨後，通過陸路跨境貨車及最後一公里送貨到大灣區的消費者這條物流鏈，長遠來說，潛力巨大。再者，目前很多外國公司或內地平台喜歡選擇先把貨物存放在香港（香港成為海外倉），主要是由於香港整體彈性高。相比之下，如果採用國內保稅區（倉）的模式，首要的困難是內地複雜的關務和稅制，而且一經報關，雖然貨物還是可以隨時退，但退倉程序很複雜，導致大部份有效期接近到期又尚未賣出的貨物，退倉後往往已過了有效期；而存倉期間如果出現任何小問題，全批進倉的貨都會先被凍結，做成貨物運轉和管理的困難。跨境電商市場上很難預測接受度的產品很多，所以很多新產品、或是銷售不是那麼穩定的產品，特別是新品牌，會更傾向選擇經香港作發散地，其中一個原因是，香港倉中的貨物可以隨時實現全球調撥，雖然成本較高，但靈活性也更高。

因此，香港在轉口電商業務的潛力也不小，有受訪者指出目前這市場正在發展中，若以香港為大灣區的對外中心運輸樞紐，可以把貨轉運到世界絕大部份地方。近年，為了增加競爭力，一些本地電商物流公司會為外國貨品提供各類增值服務，例如揀貨及包裝、品質管制等程序後再直接送到世界各地消費者手上，包括落地清關及最後配送。業界反映這類需求正在不斷上升，包括更多外國公司增加透過香港處理東南亞市場的訂單，他們認為勢頭不會改變。這方面的業務在清關渠道需要視乎國家而定，如果走一般程序，某些國家仍然有困難，業務很難推展；但郵政系統參與這操作流程是能產生很多價值的，也許可操作性更高。事實上，新加坡/台灣也積極爭取這方面的業務。

5.6.2 香港跨境電商生態圈

跨境電商業務的主要三根支柱，分別是物流、信息流及資金流，它們環環相扣，缺一不可，而香港在這幾方面的優勢仍在。以下將從這三個範疇闡釋香港跨境電商目前的發展生態環境。

(1) 物流

跨境電商的物流鏈很長，然而電商講求速度，有嚴格時間承諾的要求，物流鏈中任何一個環節出錯或產生延誤都會影響到由網上下單到消費者收到貨品期間的時效性和穩定性。有質效的跨境物流鏈更能吸引和集中更多貨量，也因此更容易降低運輸成本。構成跨境電商物流鏈的成員包括有串連貨物托運人和物流商的貨物代理人（貨代）、提供包括倉儲、運輸、配送等服務的各類物流供應商及郵政系統，及負責跨境清關的海關部門和跨境運輸的航空公司等。香港作為一個國際貿易都市，參與跨境電商業務企業的光譜十分全面（例如貨代，涵蓋了跨國公司、中資機構（包括有內地背景在香港公司）及中小企），結合起來才是香港業界的整體面貌和競爭力。

【電商物流供應商、郵政系統】

全球性大型速遞公司都在香港有立足點，DHL、FedEx、聯邦快遞(UPS)等在港的營運也很具規模，有些甚至擁有自己的機隊，其他亦不乏如順豐及嘉里等成功例子，它們主要針對需要最快捷服務的高端市場，是跨境電商市場的重要推手。當然，香港郵政依靠其龐大網絡在最後一公里的派送方面也扮演重要的角色，主要服務較便宜、但送遞時間可以較長的市場。而負責陸路運輸的物流及貨運公司對於貨運機場的選擇也有一定的影響力。

數年前，市場上的跨境電商的運輸渠道很多是透過快遞進行，也有經郵政系統或非貨代渠道的；電商平台方面主要是幾大巨頭（如亞馬遜、阿里系）的天下。本地貨代公司的傳統強項在於長途運輸（即從始發機場到目的地機場中間這一段，所謂「中間人」部份），而第一公里從商戶收貨與最後一公里的派送並非他們所長。相反地，擁有更強派送能力的大型速遞公司（例如 DHL、順豐、嘉里等）卻更有條件輕易兼顧「中間人」的長途運輸部份，真正做到全程「端到端」（End-to-End）的整體解決方案，因此在跨境電商市場上也更有競爭力。

目前全球供應鏈主企業在香港航空貨運（即主要是 B2C 跨境電商市場）處於絕對優勢地位，這直接提高了潛在新參與者進入市場的門檻，對本地中小企尤為不利。業界專家認為中小企要在生態和結構上增加競爭力，建議他們組織自己可行的方案，例如結合本地的運輸公司的運送能力，再與電商平台合作鎖定貨源，這合作模式可以是本地中小企未來的出路。目前香港很多從事電商業務的中小企公司，其實都是中企在香港的分部，它們將國內貨物運到香港，利用本地的優勢紅利，這些公司也許亦會用本地的物流公司，包括大企業或中小企，視乎貨物性質而定，比如對價格比較敏感的產品可能選用中小企的機會較高。

跨境電商業務發展到今天，對於物流企業的要求也是升級的；這不限於對運輸配送方面的要求，相對於以一般貿易為主、多處理大板貨的傳統倉，跨境電商倉庫的服務則更多元和複雜，包括代客戶存貨、上架、推單後的執貨、包裝加標籤送去不同地方等細緻服務。亦有發展較成熟的本地電商物流公司為客戶提供其他增值服務，包括品質控制、貨物維修，退貨管理等等。本地物流公司在 B2C 跨境電商供應鏈中的角色非常多元化，並多專注服務特定細分市場及電商平台，例如在產品種類方面更側重非處方藥品及健康食品；目的地包括印尼、越南等東盟國家。

郵政系統

電商市場需要找不同的方案去符合客戶的要求，郵政系統是其中重要渠道之一。電商物流方案的選擇除了便捷性、價錢之外，郵政在目的地最後一公里較完整的網絡（比如能覆蓋鄉郊地區）是選擇郵政系統最重要的原因。目前，根據 International Data Corporation (IDC) 的數據，郵政在電商貨運中的佔比高達 50-70%（2022 年 3 月，即使受疫情影響，佔比率仍在 50% 以上），原因之一是郵政在包裹追蹤服務上比較完善。

但電商業務目前的競爭問題是結構性的，業界指出，即使網絡龐大、擁有天然競爭優勢的郵政系統（派送部份的支出是沉沒成本）目前也感到競爭壓力，因為市場上大企業亦能成

功組織有效的第一及最後一公里方案，甚至能提供比郵政更便宜的服務，導致郵政的優勢在下降。

面對市場競爭，世界各地的郵政系統也採取了很多不同的有關跨境電商郵件的經營策略，而且相對進取。雖然全球郵政單位在萬國郵政聯盟（Universal Postal Union）下的協議內有一套統一的守則，大部份國家/地區（包括香港）仍處於一種近乎「寡頭」的狀態，即只有當地的郵政才能提供郵政服務，但歐美、澳紐、新加坡等已出現不同形式的營運模式，某一程度上已打破了這種市場壟斷局面。

例如，歐洲及新加坡已「開放」了當地的出入口郵政業務，讓其他國家的郵政單位參與當地的郵政業務；美國則只開放出口，進口美國的業務（最後一公里）依然受到保護，也較便於控制。又例如瑞士郵政也在英國開立公司，再透過英國郵政系統辦業務，尤其是過境轉口業務非常活躍，他們以不同形式從其他國家運送電商貨物到英國再轉郵政系統完成送遞，包括透過郵政中介人（但郵紙由瑞士郵政發出）。新加坡的情況也類似，他們利用貨運形式把貨物從香港運到新加坡，再轉用新加坡郵政完成送遞，可以說是一種繞過香港限制的方式。新加坡政策甚具彈性，可以讓不同國家的郵政單位在當地開立公司處理電商業務，這種不同郵政系統服務並存在同一市場的安排也未必對新加坡郵政不利，因為雙方郵政也有協議，由新加坡郵政負責最後一公里，這也可視作另一種商機。而且整體競爭加大了，市場也會被激活，更容易產生更多創新服務方案，消費者也會同時受惠。

香港目前原則上不容許香港以外的郵政單位在港收貨，所以外國郵政會利用各種變通方法彈性繞過限制，目的是走出傳統郵政業務框框，並以郵政渠道獲得最大的優勢，但香港郵政目前的架構本身不容許這類彈性處理。其他國家的郵政系統，包括中國郵政也曾經進行架構改革，彈性比香港還要高。歐洲方面，比如比利時、英國等，服務也相當具彈性，他們會利用不同的經營模式進行跨境電商業務，包括利用代理收貨、控股公司形式或夥拍貨代公司一起合作推廣業務；英國郵政甚至有四個不同代理負責四個不同範疇的業務。亞洲方面，新加坡郵政則有自己的投資公司，日本郵政也經常透過收購公司擴張業務。

在本地業界眼中，相對於上述國家郵政系統的積極進取（包括可能有陷入灰色地帶嫌疑的做法），香港郵政表現得特別謹慎而保守。誠然，香港郵政是否該效法新加坡或歐洲的進取路線仍然存在爭議，但如何將香港郵政得天獨厚的先天優勢最大化，正是提高香港跨境電商業的整體競爭力過程中不可或缺的一塊關鍵拼圖。據悉，香港郵政近年在面對激烈競爭環境下，已開始推出更貼近市場規律的市場推廣策略。例如，電商平台一般會與物流公司有合約安排，由物流公司提供不同的物流選擇，郵政系統是其中一種形式，因此，香港郵政也與各大平台達成合作協議，配合平台的需求提供度身訂造的服務；郵政與航空公司之間也會有類似協議。

香港郵政認同跨境電商業務的潛力很大，事實上，電子商務已是他們近年來的主力，亦將會是未來大力推廣的業務。據悉，香港郵政正在與中國郵政及海關系統商討有關加強商業清關效率的措施。此外，開發專線服務郵遞方案也是香港郵政應對跨境電商市場快速增長的一個亮點策略。目前香港郵政已經與 51 個國家簽訂專線協議，特別是在一帶一路沿線國家市場的開拓更具前瞻性。同時，在維持傳統郵政服務的基礎上，香港郵政也利用科技及更多元化的商業模式謀求新出路，推出商業新產品，例如電子商務方案，包括服務歐盟市場的「暢運快遞」(Vantage) 及提供本地簡便投寄方式及電話領件安排的「易寄取」(EC-Get) 服務。為了更好地服務大灣區在電子商務郵件持續增長的需求，位於香港國際機場的香港郵政空郵中心正計劃重建，預計在 2027 年底前啟用。另一方面，針對加強處理內地轉口跨境郵件的機場「轉口郵件中心」(transit mail centre) 也有望在 2025 年中啟用，以支持大灣區（包括香港）跨境電商未來的發展。

【機場、海關與航空公司】

機場服務

以利用空運的主流 B2C 跨境電商物流為例，跨境電商業在機場選擇上的決定因素包括：

- 樞紐機場的空中和陸地連通性，特別是貨運服務方面；
- 成本的敏感性（即物流/快遞公司能容易從航空公司獲得貨艙空間，並提供套餐優惠報價的能力）；
- 從消費者角度看交貨時間的敏感性；及
- 物流/快遞公司在原產/目的地國家的處理能力和效率。

目前香港國際機場在跨境電商方面的航運需求來源大致可分為四類企業：

1. 速遞公司或「整合式」物流企業，例如 FedEx，順豐快遞，DHL，嘉里物流等；
2. 郵政公司，例如香港郵政、新加坡郵政、瑞士郵政、中國郵政速遞物流；
3. 香港本地物流企業，從商場類型的電商平台（如淘寶、天貓）的服務供應商（如菜鳥、速賣通等）取得跨境物流合約；
4. 香港本地物流企業，是電商平台，例如 Shopee（新加坡，東盟），iHerbs（美國）的直接物流供應商。

機場管理對於跨境電商業務的推展至關重要，關鍵在於能否為所有跨境電商參與者提供足夠的航空貨運運力，包括空運運力和機場地面的處理能力，以鎖定他們長遠投資的決心。如何吸引更多各類跨境電商相關企業使用香港機場是香港機場管理局（機管局）的主要目標。

雖然機管局沒有跨境電商交易的統計數據，但根據他們的理解，目前香港機場的貨量中的確有很多是跨境電商相關的。事實上，機管局早在 2017 年已確定跨境電商業務是很有前景的增長點，同時亦明白快遞、郵政等渠道將持續是電商的主要渠道。為了吸引更多跨境電商貨量經香港機場進出內地和世界各地，機管局從以下幾方面已作出了針對性的部署：

1. **提升香港處理快遞貨件的能力和運力。**2017 年，機管局與 DHL 簽訂合同，確定 DHL 擴建其位於香港機場的中亞區樞紐中心，預計完成擴建後可增加 50%處理能力，每年由 70 萬噸增至超過 100 萬噸；
2. **加強處理郵政郵件的能力。**機管局與中國郵政及香港郵政簽訂三方合同，在香港機場興建轉口郵件中心，以處理來自內地的轉口郵件，讓來自內地的國際郵件可通過香港機場轉送到世界各地，預計其中大部份將是電商郵件；
3. **結合電商平台力量。**經過公開招標後，機管局也在 2018 年批出土地予由菜鳥網絡（阿里巴巴集團旗下業務）牽頭的合資公司興建高端物流中心 (premium logistics centre)，在批地招標時更明確要求這個物流樞紐中心必須以服務電商業務為主，包括出口 / 進口電商業務，及需要有溫控設施的裝置。藉著菜鳥把他們的區域物流樞紐放在香港，無論是從內地出口到世界各地，或是從外國進口到內地市場，相關的電商貨運亦會流經香港。項目預計於 2023 年第三季投入營運，當更多阿里系相關平台的貨源被帶到香港，本地業界也將迎來更多的電商商業夥伴和巨大商機。

隨著菜鳥高端物流中心的落地，結合 DHL 在港即將提升的處理能力和新轉口郵件中心設施，通過加強郵政、速遞、空運等不同渠道的處理能力，香港機場有望吸引更多電商貨量使用香港機場。

為進一步加強香港機場的整體服務及其作為大灣區國際貨運門戶的角色，機管局正透過在東莞建設香港國際機場物流園，以及在機場新增空側海空聯運貨運碼頭，發展全新的海空貨物聯運服務。物流園項目將於 2025 年落成。同時機管局已於 2022 年逐步啟動項目的先導計劃，使香港機場的貨運服務更貼近大灣區內地城市的貨源。疫情前，大灣區的國際貨量約有四分之三是經過香港機場轉到世界各地的，東莞處在整個大灣區的中心，並且是區內一個傳統主要生產基地。在東莞建立香港國際機場物流園，就好比香港機場多了一個衛星貨運處理設施 (offshore processing centre / cargo satellite operations) 放在東莞，為客戶提供更便捷的一條龍服務，例如內地廠商可直接交貨到東莞的物流園，完成裝箱或打板，經內地清關後，可經海路送到香港機場禁區，其後直接轉口到世界各地，大大提升大灣區貨物轉運服務的時間效率及成本效益。項目中間更利用了由香港民航處認可的安全運輸 (secure

transport) 方法管理。對於業界來說，這運作模式就像在東莞多了一個香港機場，為現時跨境轉運貨物新增一個選項。

三跑道系統目標在 2024 年投入運作，預計在 2035 年香港機場的貨運量將達 1,000 萬噸，配合以上硬件的提升，加上高效可靠的機場服務和環球航線網絡，均是香港成為全球重要航空物流樞紐的有力支撐。

海關清關

在跨境電商物流鏈中，貨物清關是直接影響整條物流鏈速度的一個重要環節。除了執行緝私任務的使命外，香港海關亦擔上貿易促成者及經濟發展推廣者的角色。他們雖然同樣沒有細化的跨境電商貨物數據，但這種新貿易模式（尤其是 B2C 模式）讓跨境出入境貨件的量和抽查的量都大大增加。因為需要處理的資料量多了，構成海關的一項挑戰。在香港「智慧海關」的藍圖框架下，海關利用創新科技的設備和裝置、採取更富策略性的篩選等手段，達到提高偵測能力和清關提速提效的目的。例如運用大數據分析和人工智能技術，協助識別可疑貨物和車輛，利用雲計算和其他現代化科技的應用，加強數據分享、情報收集、調查、分析和案件管理的能力，提升風險管理效果，實現更聰明精準的排查和減少對合法貨物被檢查的次數，提高整體清關效率。在服務優化方面，海關引入了空運貨物清關輪候系統，可讓貿易商/貨代透過系統預計應於何時到達貨運站，從而縮短等候時間。同時，亦會採用全新的清關儀器和新技術加快清關流程。

針對利貿促商的目標，香港海關也相繼推出一系列的計劃措施，其中包括：

跨境一鎖計劃。實現香港海關的「多模式聯運轉運貨物便利計劃」與內地海關的「跨境快速通關」對接，利用電子鎖的技術，減少同一批貨物被海關重覆檢查的機會，簡化清關手續和加快貨物流轉流程。例如內地貨物經陸路到香港海關，透過電子鎖幫助，減少重覆抽查，直接到香港機場上機。

香港認可經濟營運商計劃。獲認證的「認可經濟營運商」可享有通關便利。例如，認可經濟營運商的車輛貨物經香港機場進口貨物可優先處理，同時有機會減少海關查驗。

貿易單一窗口。提供一站式電子平台服務，方便業界向政府提交進出口貿易文件。一般來說，清關文件/報關手續可在 14 天前透過電子報關形式簡單辦理，受訪業界人士亦認同貿易單一窗口方面實施到位。同時，通過統一的電子化和無紙化的海關系統，通關過程會更顯效率。

自由貿易協定中轉貨物便利計劃。計劃讓更多符合中國內地與其他國家及地區簽訂的自由貿易協定下的中轉香港貨物可享有關稅優惠。香港海關正積極透過此計劃吸引更多來往內地與澳洲、韓國、東盟等 RCEP 國家的貨物經香港轉口，從而進一步擴大香港的中轉貨運量。

此外，有受訪者指出，在轉口業務方面，航空公司需要提供電子數據給海關，海關會進行隨機抽查，遇到有異常情況時需要提取貨物進行 X 光檢查，雖然抽查頻率不算高，但對於 B2C 跨境電商的轉口影響較大，因為操作起來需要「翻箱倒櫃」地從一箱幾千份提單的散貨中找出需查驗的那件貨，會造成整批貨的延誤，影響很多客戶之外，更要花費很多人力物力完成卸載板及抽貨的工序，對航空公司也會構成額外成本。而且曾有業界反映這種情況並沒有在其他航空樞紐出現，如果這問題沒有被足夠重視和解決，可能會影響香港作為轉口港的優勢。

中港兩地貨運來往非常頻繁，但是基於中港兩地的海關制度和守則上的差異等因素，目前在清關方面存在一定的難度；經香港入口內地流程仍然存在阻礙，很多貨物都很難進口內地，特別是電商貨物。這些障礙有待香港與內地海關加強協調和解決，特別是針對 B2C 跨境電商巨大貨量的處理。也有業界建議香港轉口港的清關可以前置一些功能，利用香港標準本身較高的認受性，達到更佳效益，比如時效。例如進口到某些國家的 B2C 貨物，香港可預先制定一套清關機制，應因不同國家、不同品類訂定不同清單，在上游做好分流，及早找出潛在違禁品及避稅行為，加快整個清關流程。

航空公司

航空公司的貨運服務是跨境電商供應鏈中非常重要的一環，我們有機會與香港最具代表性的國泰航空（國泰）的代表進行訪談，以瞭解這方面的最新發展。國泰針對電商業務的策略是多樣化的，亦加入了很多新科技元素。跨境電商航空貨運有幾種不同的運作模式，包括速遞、郵政、貨運物流商等。為了吸引更多經香港的跨境電商貨運流量，國泰會從航空公司角度去提供一些創新解決方案，例如，在機場之間（airport-to-airport）運程以外提供其他創新增值服務、與一些電商物流合作夥伴研究機場服務外加首一公里 / 最後一公里的一站式增值服務等。

據悉，國泰目前正與幾家合作夥伴進行三個概念驗證項目，暫時屬於小規模試驗階段：

第一，解決數據互換 (data exchange) 困難的問題，這也是航空公司最具挑戰的一部份。因為要完成一筆電商交易需要很多客戶資料，既不能出錯，也需要有一定可修改的彈性，其中涉及大量的數據互換；

第二，關於需恆溫貨物的最後一公里送貨到戶服務；及
第三，國泰網上商店點到點（包括國外和香港）全程送運服務。

其中最後兩項，國泰負責各機場之間的送運，其餘由合作夥伴負責，雙方共同訂立相關的標準作業程序。

（2）信息流

網商

香港是一個資訊相對開放的地方，國際網絡發達，中西文化薈萃，無論在語言（主要是英語）或是國際視野方面，香港在區內都比較佔優勢。目前內地會用一些較硬銷的方式去推廣電商產品，未必能最好地被外國消費者所理解和接受，因此，香港在拉近內地與外國市場的文化距離上是可以有角色的。可惜目前香港並沒有自己的跨國性電商平台，未能將這方面的優勢最大化。

現階段有關出口 B2C 業務，因為人力成本等因素，香港人經營的跨境電商公司的營運基地很多已撤回內地，例如在平湖、坂田、華南城等地區開設當地的公司，聘用內地員工，只有物流、發貨、收貨、會計等功能仍留在香港。由於貨源終究在內地，內地進口跨境電商業務雖有前景，但港商單打獨鬥式的參與存在困難，主要是內地市場已被幾大流量平台所壟斷，平台是直營運作，直接到香港買貨，香港的角色更像是這些平台的外國貨品供應商。近年雖有個別香港大公司在大力發展跨境電商業務，但利用政府補助的中小企則很難在國內平台上依靠大灑網上宣傳費衝流量的做法突圍，同時搞獨立網站經營也相當困難。雖說內地海關對香港跨境電商活動在《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》（CEPA）框架下有一定的政策支持（例如達標後可免稅），但手續卻非常繁瑣複雜，要提供很多不同的證件，甚至需要聘請內地第三方負責處理，最終影響整體成本。

香港貿易發展局

貿發局在這協助網商起到很重要的支持作用，特別是對中小企的協助。例如貿發網（B2B Online Marketplace）利用每年舉辦的展覽得到的龐大資料庫，包括參展商、買家（投資者）的資料，可根據客戶不同條件要求，提供收費低廉的配對轉介服務，而相關的企業都是通過信用審查程序。貿發局以中介人身份為香港品牌/正式代理的產品充當橋樑的角色。

B2C 業務方面，推動港商開拓內地市場一直是貿發局的主要工作之一，例如貿發局透過 GoGPA 平台舉辦不同的講座和給予推介意見。而貿發局設計廊網上平台以資訊性服務支持香港中小企，幫助香港品牌打入內地市場；有興趣轉到網上的香港註冊企業，可透過設計廊網上服務平台或貿發局在內地平台的專區出售產品他們的自家品牌 / 擁有正式代理權的產品。目前，香港企業以往對 B2C 零售的認識較少，貿發局在市場推廣、品牌建設等方面提供配套服務 / 活動，包括配合政府在疫情期間推出的 BUD Fund 專項基金、市場推廣基金、科技券等供企業申請的支持措施對中小企幫助很大。但貿發局目前提供的服務以打入內地市場為主，因為他們在內地的據點較多，資源整合也較容易，有更長遠性的策略，相對成功。對於把服務擴展到其他海外市場方面，因為每個國家的法律法規、海關等要求均不同，而貿發局現時礙於資源有限、人手不足，將用在內地較完善的發展模式複製到世界各地，難度很高。而且，在這些海外市場找到淘寶/京東同等大平台並不容易，企業成本也可能很高，所以，貿發局目前能覆蓋的海外國家不算太多，發展相對滯後。

(3) 資金流

香港是國際金融中心，沒有外匯管制的限制，是全球資金、資本運籌與管理中心。跨境電商業務需要開放的貨幣流通、便捷高效的資金流轉和金融結算，香港金融中心的機能顯得格外重要，它成熟的資本市場、專業的金融服務、基本上無限制的資金進出，能為電商相關企業提供很多附加值。

其中，網商公司把資金留在香港的運作度較高，跨境電商資金停泊在香港帳戶也有避稅的原因。例如內地網商收到的資金很多是通過 PayPal、信用卡等支付公司而來的，如果把境外收入全部轉成人民幣匯回國內，一則大額資金很難進入內地（必須先結匯成人民幣）、手續費昂貴，所需時間亦長；所以一般只會在有需要時才會把資金匯入，普遍會把回流資金留在香港的銀行體系，支付不同幣值的海外物流、工資、平台等費用時也較方便；同時也可作各類金融投資。而且，香港的融資利息較低和靈活，這方面比其他功能更難被取代。相反，現金如果留在國內的話只能用於採購等用途，要再轉到外國也會比較麻煩。

5.6.3 香港發展跨境電商的優勢、短板、挑戰和機遇

【優勢】

高效的貨物清關。香港是擁有簡單及低稅率的自由港，基本上實行零關稅，並沒有其他大部份國家最低限值關稅（deminimis value）的稅率問題，這點對消費者的電商購物體驗非

常有利。簡單稅制疊加現代化管理和創新科技裝備的加持，進一步優化高效率的清關手續，大大便利運輸及貨物在最後一刻的轉移，這是香港很難被超越、又非常獨特的優勢。相反，大部份其他地區為了保障稅收，很難完全轉為真正意義上的自由港，雖然區域間多邊貿易協議（例如 RCEP）也正在朝著大幅降低關稅的方向走，但中短期內亦不容易在關稅方面與香港競爭。配送時間是消費者選擇跨境電商購物時最重要的決定因素之一，高效的清關服務是保證供應鏈效率非常重要的一環。

高效率及穩定可靠的機場服務。在一國兩制框架下，香港被授權可針對本身及市場需要，與其他國家地區談判和簽訂民用航空運輸協議，擴大其航空網絡。香港現時擁有完善的國際航線網絡（超過 200 個航點）、做法和航空公司的覆蓋（約 120 家）也十分國際化，加上航班多、靈活航班時間安排等客觀條件，對發展跨境電商極其有利。事實上，電商貨物特別適合利用晚上離港、清晨到達目的地的客機貨運空間，香港機場是少數可以滿足這些條件的機場。因為香港機場效率高，遇上需要短時間內上機的訂單，香港的優勢就特別明顯，尤其是旺季期間需求大的時候，申請新增航班和安排地勤服務等會比較快捷靈活；因此，此類情景經香港機場是必然選擇。香港機場的另一個好處，是能給予客戶相當的穩定性和可靠性，付運的成功率也能達到較高水平。

香港品牌力。香港以優質和值得信賴的服務而享有盛譽。網上購物，特別是跨境電商交易，涉及退貨等程序特別複雜，消費者對平台和商戶的信任度對消費行為有著舉足輕重的作用。而「香港品牌」可以增強消費者對網上購物的信心。無論是香港電商平台本身的品牌效應，或是在平台上出售、經香港認可機構檢測或認證的產品，都能發揮「香港品牌」所代表的國際化、公開透明、法治精神、符合國際標準等特點。

國際化金融與專業服務。香港是全球金融機構和金融人才匯聚的國際金融中心，也是中國金融和資本的大門戶，在高效、透明及符合國際標準的監管和運作下，資金可自由進出、金融產品完備，國際支付、融資、資產管理、保險等服務一應俱全。正值人民幣國際化的關鍵時刻，世界主要經濟體也在研究發展自己的數字貨幣，如果日後跨境電商交易可以利用數字貨幣（例如目前發展得最快的數字人民幣）支付和結算，香港作為國際金融中心和全球最大離岸人民幣中心，將是非常理想的跨境電商結算地。其他如法律、會計、檢測認證等專業服務都是香港能與國際標準接軌的優勢專業服務領域。而香港貿易與物流業熟悉國際貿易慣例、營銷手法和做法（例如主要市場獨特的海關制度與規則），有兼容中西不同文化的適應力和國際視野，可以擔任中國內地與外國在文化 / 制度差異上的橋樑；他們擁有綿密的國內和海外網絡，特別是歐美和亞洲市場，這促使其服務不但高度專業，同時也保障了跨境電商供應鏈中需要的靈活多元性、穩定性和速度。

法律制度優勢。香港實行以普通法為基礎的法律制度，優良的法治環境及與國際接軌的法律框架凸顯其與內地的差異性，也有利於進行國際貿易。作為中國的特別行政區，香港的國際化屬性更可以成為中國相關法規的銜接窗口。

地理位置優越。作為中國內地的南大門，香港地理位置優越，輻射能力強，可以服務北半球及中部的國家。加上擁有綿密的國際航線網絡及自由港的通關優勢，支撐著香港物流企業在全球範圍內重新安排貨物運輸的高度靈活性，可以擁有有利條件提供一些特定的增值服務，例如跨境電商消費者很在意的退貨服務。同時香港也是中外企業和貨物進出中國內地的理想門戶。

內地政策紅利。香港其中一項優勢是處理一些國內政策不容許或不鼓勵的項目。例如，香港的電商空運貨品以電子產品為主，而帶鋰電池設備相關的貨佔香港機場一定的貨量，屬於目前最大的「政策紅利」。雖然中港都是沿用國際空運界對於帶鋰電池設備貨物的一套既定運輸規管守則和標準，例如運輸不同種類產品在包裝、測試證書、每班機種類的運載量等方面需要符合不同要求，只是內地機場的規範相對嚴格，清關流程比較複雜嚴謹，在處理層面上與香港有細微的分野。所以，在並沒有降低安全要求的前提下，香港空運業界處理效率較高，故造成目前珠三角地區帶鋰電池的出口產品絕大部份會經香港機場轉到世界各地。但我們必須認清的是，這種基於目前國內政策差異性產生的「政策窗口比較優勢」，也可能會因國內政策的放鬆而變得脆弱。

業界獨特的協作模式。香港物流的優勢是綜合性的。機場服務穩定可靠、航線與班次優勢突出，清關高效；香港機場的貨物整合效果也特別好，善於混集不同貨種和利用貨運機位資源，能替客戶降低成本。香港的中小企很靈活敏捷，有很強的生命力，從深入訪談中我們也了解到香港中小企業群組之間存在一些非正式聯盟，主動互相協調幫助，變相提高了本地整體物流市場的效率和優勢。如果能進一步集合團結他們的力量，對香港空運及機場的貢獻將是很大的。

信息流動自由。菲沙研究所自 1996 年開始發佈《世界經濟自由度年度報告》以來，香港一直被評為全球最自由的經濟體，在信息自由流通程度（包括金融開放度）和對外經貿聯繫便利程度極高。對與國際聯繫及信息流通依賴度特別高的跨境電商行業來說，香港的發展潛力遠未被真正釋放出來。

【短板】

高成本。香港最大的隱憂是整體成本遠比其他鄰近區域樞紐為高，如果長期不面對問題，恐怕將會嚴重影響香港的競爭力和窒礙業界未來的發展。目前香港所依賴的是上述的綜合優勢，特別是香港各方面的靈活性，部份抵銷了成本的劣勢。但當周邊地區的服務水平一旦跟上來後，香港將會處於非常被動的位置。

具體來說，香港只要是涉及土地與人的成本都是高昂的，包括物流用地的租金、運輸和人力成本。以有關跨境電商倉庫的選址為例，主要還是看時效和成本。香港倉與內地倉的分別在於規模及基礎配套設施。相較於內地城市，香港的倉儲租金成本約為國內的一倍。本地物流商也感嘆一直飽受高租金、不斷加租，甚至是逼遷之苦。而機管局批出即將啟用的電商物流樞紐中心用地，的確增加了本地的電商物流用地，但有受訪者認為這安排反而成為倉租飆升的誘因，而高昂的租金並不是一般中小企能負擔得起的，對行業的整體發展貢獻有限，故未來類似的批地政策仍有檢討的空間。

另一方面，香港機場服務費用也相對高，對於包機或其他航空公司來說，如果只考慮成本的話，必然會選擇離香港及內地工廠較近的深圳 / 廣州機場，因為從托運人的角度，兩者相差的成本達一倍之多；而對於航空公而言，兩者成本也相距甚遠。整體上，香港成本居高不下，客觀條件決定只有利於走高增值特定市場路線，這無疑也制約了本地跨境電商市場的發展空間。

數字化進度緩慢。跨境電商作為互聯網+產業，大量依靠數碼科技的支撐，如5G網絡、大數據，區塊鏈技術等等。香港要在電商市場加強競爭力，全面數字化刻不容緩。其中涉及供應鏈中的供應商、網商、平台、物流、航運、機場與港口、收費系統等等，其中最具挑戰的部份是數據互換和科技應用的普及化，而香港大部份中小企的數字化程度仍然偏低。

政府支持不足、缺乏整體規劃。政府或其相關機構對於跨境電商發展的支持是碎片化的，各自為政，缺乏全盤長遠發展的藍圖，無法更好地利用公共資源和業界的潛力，難以產生最大的協同效應。而新業務領域更需要持續長遠的戰略性政策的支持才能茁壯成長。由於政府基本上仍然奉行積極不干預政策理念，在沒有任何指導政策的情況下，企業容易顯得無所適從，甚至對跨境電商產生恐懼。

業界受訪者普遍認為政府對於物流業的扶持政策可謂乏善可陳，無論是土地、人力或其他資源的支持和幫助，少之又少，感覺上只依賴業界自己奮力自強和民間智慧與其他地區競爭。至於像科技券及其他鼓勵企業投入網上業務的計劃，即使是小額資助項目，申請程序

也非常複雜，上限很低，形成預估回報有限，推動力不大的態勢。同時政府也沒有主動跟業界溝通或在學校推廣跨境電商產業的廣闊前景。

人才斷層危機。香港集結全球的物流公司，的確培訓了不少人才。但據業界反映，本地年輕人普遍對投身物流業不感興趣，認為與其他較輕鬆的工作相比，加入物流業的機會成本頗高，造成人才招聘困難，而目前物流業的新血很多都是來自內地來港唸書的畢業生，加上物流業整體在香港的認受性不夠高，比如物流師資格的認受性與其他專業有不小距離，政府在這方面亦沒有足夠重視，教育界（例如大學）與業界也沒有很好的配合和銜接。而目前物流業，尤其是低技術工種的人才出現流失現象，社會上亦沒有足夠對有關行業前景的正確宣導，以幫助業界吸納各階層的新血人才，這些也導致人力成本的不斷上漲。而跨境電商的互聯網屬性其實可以是一個吸引年青人入行的突破口，可惜由於政府目前並無特別針對跨境電商行業的人才培育政策，也沒有向社會大眾（特別是業界和學生）推廣跨境電商知識及產業的前景與重要性，在缺乏大規模的教育宣導下，企業與個人的積極性都遠不夠高。

企業規模門檻高。跨境電商行業存在著一定的門檻，對中小企的阻力特別大。目前因為政府支持不足，本地市場由大企業主導，規模門檻顯得特別高，中小企很難參與其中，參與度不高。惡性循環造成受惠的都只能是大公司，中小企無法分享到跨境電商急速發展的紅利。

平台連結度低。香港並沒有自己的跨國性電商平台，而且與世界其他主要平台（例如淘寶、亞馬遜、eBay 等）的聯繫較弱或間接，未能充分發揮香港物流的優勢。

過時的法律法規。有業界指出，現時香港的出入口許可證控制制度（export-import license control regime）仍然沿用美國商務部的文本內容為本，顯然已有點過時。香港作為跨境電商樞紐，尤其是涉及一些科技相關、份額量又高的貨物，如半導體、藍牙科技、信號傳輸、無線電頻產品等，以現行制度在實行上會產生問題，極待檢討修訂。此外，香港的轉口貿易（transshipment）政策多年來沒有更新，仍沿用多年前的海關法例，包括在電商新貿易模式出現後，也沒有適時更新。轉口交易中經常會出現的分拆需求（例如貨櫃中不同的貨物需要分運到不同目的地，或經加工後再轉到其他地方）都不能歸納為“轉口”，也因而沒法享受到目的地的稅務優惠，最終使貨物原產地的優勢消失，所以相關法例也有值得檢討的空間。

【機遇】

區域全面經濟夥伴協定 (RCEP) 帶來的新動力。香港已經於 2022 年申請加入 RCEP，若能成功，將會提升香港在區內的競爭力，特別是 B2B4C 和對東南亞國家的出口業務。例如兩個協約國（韓國、馬來西亞）之間有關稅減免項目，如雙方的電商交易貨品選擇運到香港作為中轉（加工）站，而香港又是 RCEP 成員，相關的關稅減免亦可完全適用，對推動轉口貿易特別有幫助，而有關協約國之間在推動綠色通道方面也更為有利。

郵政系統最大潛力有待開發。香港是萬國郵聯網絡中的一員，可以服務專線國家，可以提供只能以郵政名義辦的業務。一般而言，通過郵政系統服務跨境電商貨物有很大的優勢，只因郵政通道與其他一般通道相比有其特殊性。郵政通道相等於一條特別綠色通道，使用的文件（運單）也並不相同，付款條款也不同（在萬國郵政聯盟協議下，享有類似半年一次付款的優惠條款），在海關檢查方面，郵政包裹也有別於一般物流公司包裹的處理。而且根據目前的規定，飛機上有指定貨運位置給郵政系統的貨物。從我們的調研發現，香港郵政的這些優勢並未盡量利用。很多受訪者同時指出，即使實際跨境電商市場需求明顯，香港郵政在推動業務方面的主動性一直不強。相反，外國郵政機構都有透過子公司進駐香港經營相關業務，全程繞過香港郵政系統，顯得有點荒謬。業界認為，如果香港郵政利用萬國郵聯系統處理 B2C 包裹，透過綠色通道安排，應該會比其他渠道容易。

數字技術帶來的經濟增量。以數據和算力算法為核心要素、信息技術帶動的數字經濟是未來最重要的經濟型態的結構，包括以大數據、5G 技術推動的網絡消費，也是未來的經濟增量基礎之一。例如，作為電商物流基地，香港具備所需技術（know-how），包括物流系統的開發，只是目前這些能量並沒有專注於跨境電商系統上，形成跨境電商流程中呈現信息碎片化。香港信息科技整體水平不錯，客觀上有條件創造更能配合發展數字經濟（包括跨境電商）的營商環境，讓數字技術為產業賦能、為企業賦值。

【挑戰】

不可忽視的競爭對手。目前香港貨運的主流是內地貨物經香港再轉到其他地方，香港作為一個亞洲航運樞紐，地理優勢雖說明顯，但仍然需要與其他地區在成本等方面直接競爭，例如台灣、韓國、新加坡、吉隆坡等，尤其是電商貨物。

業界也指出，中國內地的機場已日趨成熟，尤其是跨境貨運車問題讓香港更難與內地機場競爭。香港電商相關的空運貨量在 2016-2018 年間還是上升的，2019 年由於香港暴亂事件影響，很多貨品不能運到香港轉口，2022 年的情況也並未得到改善，特別是疫情相關的

跨境政策導致整體（包括轉口）的貨量減少。畢竟，香港的貨源絕大部份來自內地，外地通過香港再轉出去的比例相對少。

從爭取貨量角度來說，有受訪專家認為長遠而言，香港最大的競爭對手肯定是內地的機場：深圳與廣州，後者量比深圳要多，深圳則勝在增長速度快，較專注於某些航線和包機的经营，近幾年的投資更多一點；更遙遠的還有長沙、武漢、杭州等電商樞紐城市。目前香港在整體國際線方面的確還有優勢，但國內開拓的一些一帶一路國家航線，香港是比較少飛的，比如非洲、中東等。事實上，國內不少大城市的機場會對跨境電商產業提供很多直接補貼，甚至出現惡性無序競爭，也會與香港互相激烈競爭貨源。

香港物流業內的中小企佔比高達 80%-90%，其中偏小規模的公司更多，香港物流業目前是處在收縮的階段，中小企如何面對競爭帶來的衝擊？同時業界代表反映，中港貨車的成本不斷上升，已有不少貨物直接在內地走，香港貨運公司要留住客戶愈來愈困難，要降低在港運作的成本也很困難，特別是香港各類用途的用地競爭大，政府亦無其他具體政策支持，對比新加坡政府，對物流行業的僱主和僱員均有津貼，而業界在港的生存空間卻只能依靠自己的營運資金支撐。即使東莞物流園計劃代表的大灣區整合能一定程度上維持香港機場的貨量，這並不代表香港其他經濟環節可以受益，包括創造新工作機會方面。這種種具體挑戰都需要面對和應付。

物流業危機的深遠影響。香港本身有成本高、人口老化、人力資源缺口等問題，香港貨運量愈來愈少，中小企的投資回報問題突出，造成物流業整體的萎縮。貨愈來愈少留在香港，貨量不能集中，航空公司也會因此考慮分散其資源在香港以外，連鎖反應就是航班減少和影響每航班的成本計算，經香港的性價比會進一步變差；那麼，香港航班選擇多、時間快等優勢便會被削弱，航空樞紐的貨物流轉功能也會漸漸變差，貨量將會進一步被分散。這趨勢的影響也不只限於物流業，如果在港的貿易量減少，也會影響到香港的金融和物流中心的地位；貨量分流到其他地區愈多，對於特別是中小型公司的影響將會更大，當然亦會引發連帶的失業問題。

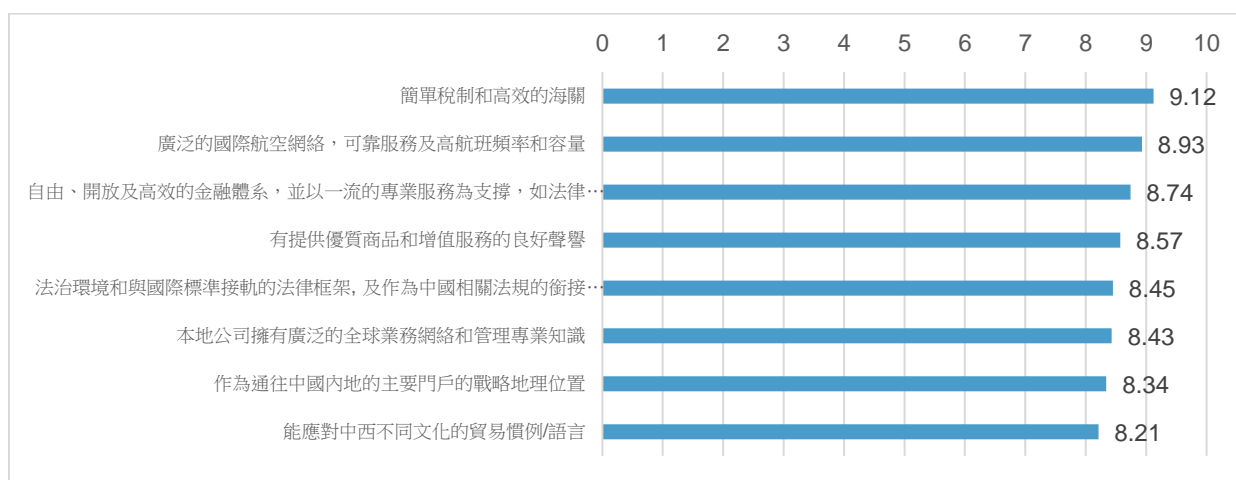
5.6.4 業界問卷調查結果

我們透過相關協會進行的意見問卷調查，獲得的業界回應與早前的專家深入訪談的看法基本上高度吻合；顯示出業界對於跨境電商發展的看法有很高的共識，詳情分析如下（相關的中英雙語問卷見附件四）：

跨境電商是促進香港成為「國際供應鏈服務中心」及「國際航空樞紐地位」的跳板。受訪者普遍認為跨境電商對於香港作為「國際供應鏈服務中心」及「國際航空樞紐地位」的重

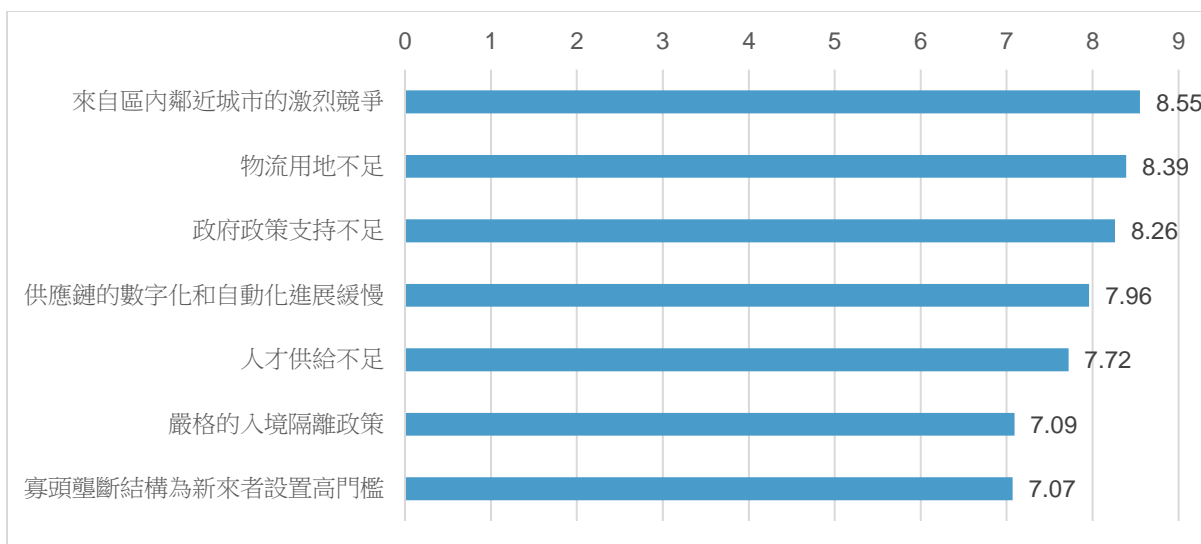
要性相當高，大部份受訪者在 10 分評分表中給予最高 10 分的評分 (40.8%)，給予 8-10 高分的高達 (78.9%)，平均分數為 8.45 分，反映業界對此點甚有共識。

清關與機場優質服務是關鍵優勢。對於香港要發展成為國際供應鏈服務中心和航空樞紐，哪些競爭優勢顯得更重要？業界對此的意見同樣高度集中，其中高效而便捷的清關服務 (平均 9.12 分) 和完善的航空網絡、高航班密度等機場服務 (8.93 分) 被視為香港最重要的優勢所在；接著是高效率的金融體系和各種專業服務 (8.74 分)、香港提供的優質商品和增值服務的優良信譽 (8.57 分)。其他方面雖然略有不及，但評分仍然頗高 (各項均高於 8.2 分)，反映這些競爭要素對於香港要發展成為「供應鏈中的超級聯繫人」，仍然是不可或缺。(見圖八)



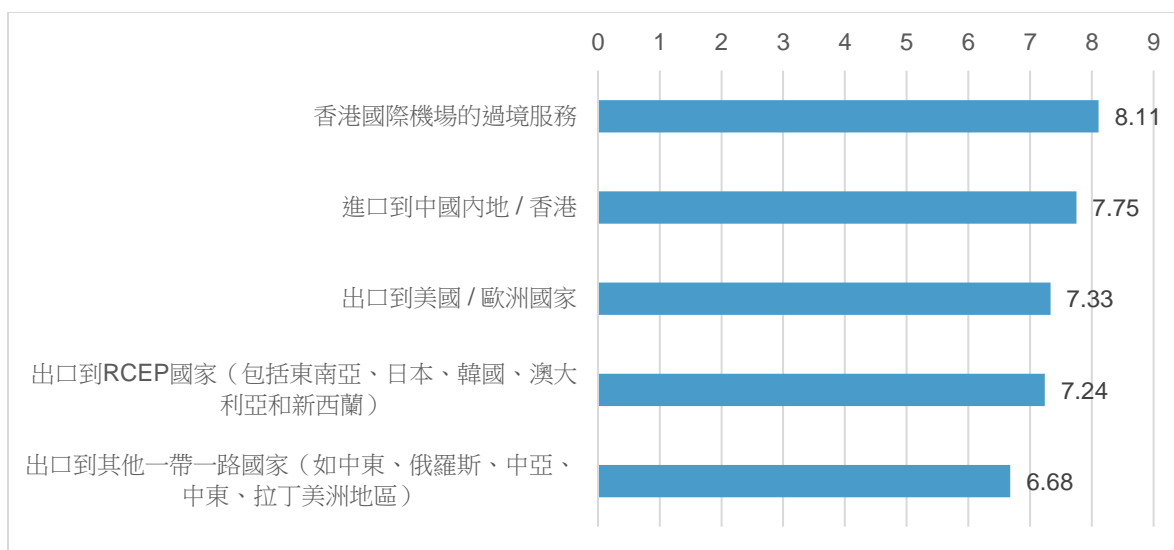
圖八 香港發展成為國際供應鏈服務中心和航空樞紐的競爭優勢

競爭對手壓力是最大挑戰。受訪者中大部份認為來自區內鄰近城市的激烈競爭，將是香港最重要的挑戰 (平均 8.55 分)，反映業界感受到巨大的競爭壓力。其次，物流用地不足 (8.39 分) 及政府政策支持不足 (8.26 分) 亦是相當重要的挑戰。(見圖九)



圖九 香港發展成為國際供應鏈服務中心和航空樞紐的挑戰

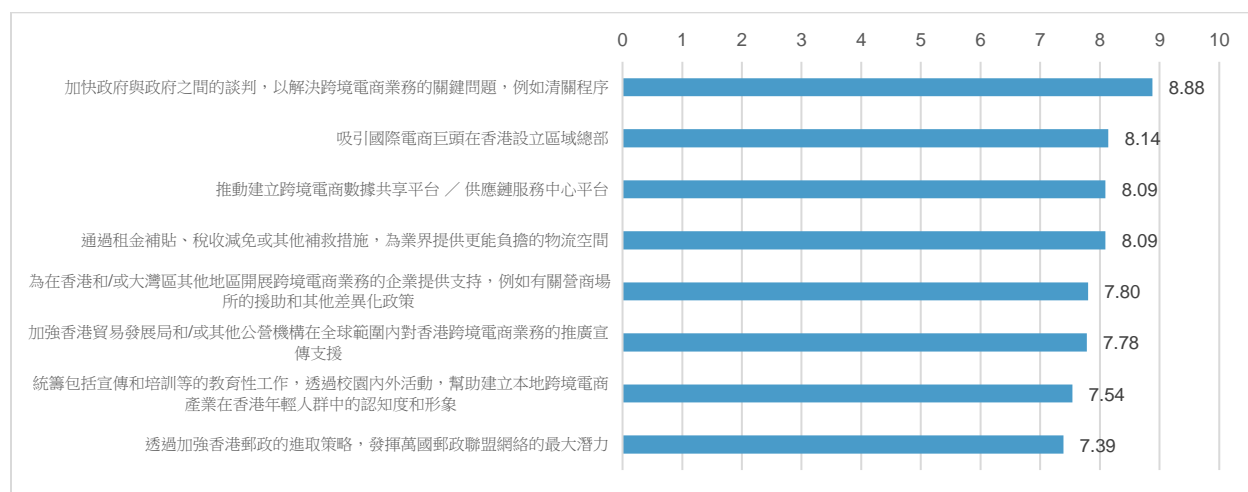
香港跨境電商業務種類的市場競爭力。受訪者對香港機場的過境服務有較高評價，平均得分為 8.11 分。同時，較多受訪者看好香港跨境電商業務在進口方面的競爭力（平均 7.75 分），高於出口市場。而從有關香港對各區域的出口市場的競爭力評價來看，可以確定的是香港的優勢仍然是歐美等成熟市場（7.33 分），RCEP 國家（7.24 分）緊隨其後，兩者都遠高於其他一帶一路沿線國家（6.68 分），說明對後者的耕耘尚有待加強。（見圖十）



圖十 香港在發展跨境電商業務的市場競爭力

政府推動跨境電商業務發展的政策支持。整體而言，受訪者對於政府政策支持的足夠度意見相對分散，評分平均值也差強人意（4.22 分）。至於政府需要提供哪些具體政策支持以促進香港跨境電商行業的發展，更多受訪者認為加快政府之間（G2G）的溝通談判是解決

問題的關鍵（平均分 8.88 分），遠高於其他選項，這可能與業界特別重視清關效率有關，同時也不能排除疫情因素的影響。此外，吸引國際電商巨頭落戶香港（8.14 分）、解決物流用地政策和推動建立跨境電商數據共享平台（分別為 8.09 分）是需要優先處理的政策重點。（見圖十一）



圖十一 政府推動跨境電商業務發展的政策支持

5.7 香港定位：跨境電商供應鏈綜合服務中心

以區域物流樞紐和跨境電商供應鏈綜合服務中心的條件而言，香港擁有的優勢是綜合性的。香港的地理位置優勢，配合完善的基礎建設和國際航線網絡，班次頻密，海陸空連通性極高，在正常情況下，中轉貨量多，穩定的高貨量也有助減低運輸成本，形成良性循環。其次，香港自由港的簡單稅制、清晰的清關標準和制度，貨物出入手續簡單，通關高效；相反，很多外國國家，仍保留保稅及非保稅的部份，即使是相對寬鬆的新加坡，這點上仍及不上香港，所以即使成本比其他鄰近國家高很多，很多外國公司仍然願意選擇香港作為區域配送中心。

香港的軟實力也凸顯其國際化和差異性。以法治制度和國際標準為基礎的營商環境、資金及信息自由流動、金融中心帶動的國際化專業商務等；香港可把握和利用作為一個特別關稅區、自由港的獨特制度優勢和世界貿易中心的優良傳統，例如靈活性高、溝通協調能力強、品質控制方面的信譽等，在具備物流、信息流和資金流優勢下發展跨境電商業務，為香港航運及物流、專業服務等產業注入全新動力。因此，我們相信香港作為跨境電商供應鏈綜合服務中心或供應鏈宿主的定位是合理和可行的，也藉此讓貨源從世界各地更集中在香港，爭取貿易增量，繼而鞏固香港機場的國際航空樞紐的地位。

但香港近年面對鄰近地區的劇烈競爭，優勢正在收窄。就出口而言，幾年前內地跨境電商出口政策尚未成熟，執行上還存在著不少障礙，而香港因為國際航班多，所以很多貨物會繼續途經香港，只因時效更佳。但隨著內地出口電商流程有明顯改善，很多時已從內地直接出貨，特別是內地大電商平台的貨，此外，由於海歸回流中國內地及更多資金的投入，不少內地公司已可跳過香港直接與海外聯繫。事實上，據業界信息，香港在最近兩三年的跨境電商貨量已跌了許多，需要鞏固甚至擴大原有的競爭優勢，才能進一步確立香港成為跨境電商供應鏈宿主和全球綜合服務中心的定位。再加上過去幾年疫情對香港的衝擊，防疫措施令以往在航線和頻密航班的優點無法發揮，業界指出有些因此被轉到東南亞的貨源恐怕從此再也不能回流香港。2022 年訪談進行期間，在疫情下航班嚴重減少，缺少客機貨運位，航空樞紐地位也無法體現，航點甚至比國內還要差，有些物流公司只能包機處理貨流。由於疫情及中國內地稅制上的一些灰色地帶的關閉，香港的優勢正漸減。

與此同時，香港的港口吞吐量近年也不斷下降，所以更需要好好利用機場的效率及規模，以及未來三跑的潛力，趁著疫後國內陸路開放，儘快抓緊環球市場趨勢，從跨境電商市場作為切入點，實現航空樞紐多式聯運的優勢。

6. 政策意義與建議

6.1 建議發展模型

中國內地是全球最大的電商市場，2020 年跨境電商試點已擴大至 86 個內地城市及海南全島。目前，國內打造全球跨境電子商務中心的模式可分為兩種。一種是環繞杭州灣發展的「電商模式」，憑藉在地的電商巨頭，通過阿里巴巴系、網易系等流量，推動及培育超大型跨境電商平台，吸納中小商家在平台開設網店經營，依託平台優勢逐步形成強大競爭力。另一種是位於粵港澳大灣區的「產業模式」，這種模式依靠在地產業能力，從商品的生產製造優勢出發，以跨境電商作為產品銷售的手段，依靠區內原有豐厚的外貿基礎和電子商務中小商家聚集效應，從產業的角度作為切入點，豐富跨境電商產業鏈生態，從而打造成全球跨境電子商務中心（劉珍 2019）。

參考以上兩種發展模式，香港要發展成為另一個覆蓋全球的跨境電商綜合服務中心，順理成章地應該依託香港原有的優勢基礎，開拓獨特而不可複製的發展模式。在此前提下，建議香港作為一個「服務主導程度最高的經濟體」²，可推動「增值服務模式」，依託香港全面、優質、國際化的增值服務，包括貿易物流業、金融業、專業服務及工商業支援服務

² 香港經貿概況（香港貿發局，2019-03-15）

（市場推廣、檢測認證、信息科技等等），豐富及優化跨境電商供應鏈，不單能更好地培育香港成為別樹一幟的跨境電商供應鏈綜合服務中心，讓更多貨源、網購訂單集中在香港，同時也進一步鞏固和發展本地原有的優勢產業，達到相互成就的目的，其中重點之一自然是香港機場的環球航空樞紐地位。

因此，我們認為最理想的情況是香港可以搭建獨立的國際性跨境電商平台，並以此為載體貫通供應鏈中的信息流、資金流及物流服務，同時能更有系統地整合不同領域，為推動跨境電商在港的長速發展而服務。平台雖然是私人企業經營管理，但政府可以通過半官方組織（詳見 6.2 段，建議一）牽頭協調（包括協助加強業界與內地、外國政府及相關機構的溝通），並聯合香港相關公營機構、商會 / 協會和有興趣投資平台的企業，集三方之力，把電商平台搭建起來，提供全面服務，包括多式聯運的物流方案、各項銀行和保險服務，例如收支、融資及網購綜合保險、為平台上的網購產品進行檢測認證、品牌管理和營銷方案、網店經營培訓等等。電商平台的服務可以包括進出口跨境電商業務（見圖十二）。



圖十二 建議的香港國際性電商平台結構與功能

資料來源：由研究團隊製作

除了唯品會外，大灣區內地城市及澳門並無真正意義上的國際性綜合電商平台，香港日後建立的平台大有機會可以成為服務整個大灣區跨境電商進出口業的平台。從大灣區視角出發，項目的立意是通過整合區內各地的優勢，包括廣東省城市的超級產能及香港的各項優勢增值服務，形成集電商平台、產品、物流及金融服務，並以國際化優質服務為核心價值的跨境電商模型，從而將香港打造成全球全面跨境電商供應鏈綜合服務中心。

【香港成為中國跨境電商出口市場的關鍵聯繫人】

香港國際貿易過往以促進中國商品出口到世界各地為主，所以，香港的跨境電商平台的重點放在開拓出口市場也是最自然不過的。中國內地是全球生產大國，並擁有 14 億消費者大市場的支撐，有很多優質的中國品牌正在不斷茁壯中；企業為目標市場提供富針對性的產品，當形成一定的量的時候，就可以由量提升至高價值和利潤。而跨境電商更是未來促進這些中國品牌轉型升級及提升國際市場競爭力的一個很好的平台，香港的角色是幫助引導打開全球市場的份額，其任重而道遠。

透過香港跨境電商平台和物流樞紐，可以把內地品牌產品「重新包裝」並銷售到全球，其中對於歐美等成熟市場，雖是香港企業的強項，但難免要面對亞馬遜、速賣通等大平台的激烈競爭。反而尚待開發的發展中國家市場更可能成為內地品牌未來重要的藍海市場，特別是在今天中美博弈的大背景下更顯其戰略性意義。業界專家建議可藉此扶持一批香港專線電商；所謂專線的意思是「特定市場專業化」，例如中東和東盟作為一帶一路重要區域，專線電商可針對這些市場（甚或是個別國家）的特別需要，推動中國優質品牌的產品進行高效的區域 / 國家配對，從而打開一個全新的銷售渠道。在日益盛行的網購推波助瀾下，相信商品個性化將會是接下來的趨勢，國際性的電商平台也應該有這方面的配合，包括為特定市場「度身訂造」服務及以大數據分析為基礎的商品推送服務。專線化的處理手法的另一個好處是可以更有針對性地幫助消化國內製造業的剩餘產能，同時也造就了香港透過跨境電商擔當重要角色的機會。

特定市場專業化的目的是透過細化的電商平台模式（即大電商平台下的分支平台），讓不同國家的消費者能享受到貼合當地需求的優質中國產品，讓跨境電商成為國際供應鏈中的有效工具。中國是全鏈條製造大國，專線電商平台（甚至細化至為單一國家服務的電商平台）可避免重疊競爭，不會像一些國際性大平台的商業模式，大約只有最強的 10,000 家上架電商店是賺錢的，中小企業缺乏高昂的平台宣傳預算，經營相對困難。相反，更有針對性地經營個別地區或國家市場，找出適合當地消費者的產品，相等於有多家大平台在香港經營，不但可製造本地就業，更可促使機場三跑的活力和潛力發揮最大化，亦可為國家爭取所需的競爭力。在這個電商平台項目中，香港負責的主要是配對工作。

在跨境電商平台產品銷售形式方面，中港可說是優勢互補。內地的電商行業比香港發展得更早更前，對於產品介紹內容的專業性和精準度方面有更好的掌握；但香港業界可能更了解怎樣利用國際市場慣用或更易被明白及接受的銷售手法、語言技巧去打破與外國消費者的文化距離，促成交易。

【香港成為外企經跨境電商方式進入中國內地 / 東南亞內地市場的促進者】

近年國內消費者對外國進口產品的需求大增，導致進口跨境電商業務增長迅速。貿發局也透過電商平台及其他渠道，為本地企業提供各種打進內地市場的支持。隨著內地市場的進一步開放，很多內地消費者也會在國外的成熟電商平台（如亞馬遜、樂天）購物，特別是目前較熱門的非處方藥品、保健品、化妝品等等。香港的電商平台可以幫助內地或東盟消費者實現「買全球」，購買的貨物可以經香港運到內地。在這方面，香港具有品牌效應，是可信任的地方，足以增加消費者對購買到外國或香港品牌正貨的信心。業界更指出，外國一些中小型品牌，很希望能打進中國內地及東南亞市場，香港獨立電商平台可以幫助他們，尤其是那些在亞洲地區還不是那麼有名的品牌，在平台上速銷，較之在大社交媒體上花高額宣傳費用更有成效；香港平台更可以透過提供品牌管理方案引入外國產品，幫助他們打通網上銷售渠道。

【香港成為跨境電商貿易中轉中心】

作為跨境電商供應鏈綜合服務中心，香港的競爭力表現在增值服務的創造力上，而出口和進口跨境電商業務也可以間接帶動極具發展潛力的轉口業務。擁有覆蓋世界各大地區的國際航線網固然是香港作為轉口港的基礎和價值所在，當跨境電商供應鏈綜合服務中心啟動及實現增量後，更會促使香港機場加強航線網絡和增加航班，進一步提升機場的靈活性和便捷程度。此外，當香港蛻變為一個龐大的「海外倉」，更可以研究在電商退貨環節中擔任更重要的角色（香港電商平台也必然會涉及退貨程序），包括協助理順退貨流程，以及將退貨在香港實現轉銷到世界其他市場等服務。

【香港作為超級聯繫人的新功能】

香港的國際跨境電商平台的其中一個功能是引流，繼而為賣家和消費者提供優質和獨特性的信息流、資金流和物流服務。例如，有業界建議利用大數據為客戶在下單時提供最優的物流智能配對選擇，並實時報價，一方面可減省運費，亦會因合理調動運輸資源而提升物流效率、縮短收貨時間，所以這服務特別適合貨物價較低的交易（消費者對相關運輸費用會更為敏感）。比方，國內消費者需要購買東盟的進口商品，香港物流商可以利用在國內和海外的物流網絡（第三方 / 第四方物流供應商），提供上述的智能匹配服務，甚至包括

清關及兩地運輸的一站式服務。如果這項帶有「聯繫人」性質的服務可以透過香港的跨境電商平台推出，配合中國內地未來與 RCEP 或一帶一路沿線國家的貿易量的增加，有望收到雙得益彰的效果。

6.2 政策建議

跨境電商的策略政策定位。 政府統計處的資料顯示，以增加值及僱員人數計算，貿易及物流業居香港四大經濟支柱之首。2021 年，貿易及物流業佔香港本地生產總值(GDP) 的 23.7%，共提供約 606,600 個職位。同年，僅物流業已佔本地生產總 6.2%，提供約 184,000 個職位。2021 年，運輸服務佔本港服務輸出 41.8%。其對香港經濟的重要性不言而喻。

香港一直以傳統貿易為主，很大比重放在電子類產品（2021 年進出口佔比均接近整體的一半）。大部份本地貿易及物流商已非常習慣舊模式，而對他們來說，轉型不會是一蹴而就的事，需要外力的帶動。跨境電商作為貿易形式上的一種新變奏，無論對消費者、供應商、物流商、還是整體貿易環境的影響都是巨大而深遠的。而對於作為傳統國際貿易及專業服務中心（中間人的角色）的香港而言，跨境電商的重要性不僅是對貿易及物流業的影響，由於它涉及的產業範疇廣泛，與香港本身的優勢更十分契合，跨境電商的長速發展有望進一步加強香港在金融、信息科技、市場推廣及其他專業服務的比較優勢，以及創造更多因應跨境電商業務而衍生的全新就業機會，特別是適合習慣遊走於網絡世界的年輕一族的新職位。

香港社會要掌握跨境電商帶來的商機，首要的是整體社會（包括政府和商界）在心態上必須重視它，政府在這方面責無旁貸。建議政府把跨境電商的策略重要性提升至「貿易」相等的高度，以作為推進跨境電商業務發展的底色。只有擁有上層政策目標及產業遠景才可能帶動各方面配套政策的推展，全面改善營商環境，包括物流基建、教育及勞工、土地發展、信息科技、制度與法律法規等等，以及影響跨境電商供應鏈樞紐的持份者的協調工作。產業發展不能只靠政府的上層推動，也不能只依賴企業單打獨鬥的自強不息，最有效的模式是由政府牽頭出政策、協調相關業界團體，並透過他們與各類規模的企業相向溝通，把業界意見反饋到政府當局，以謀求最大的政策共識。以下是具體的政策建議：

建議一：成立香港跨境電子商務發展局

為了更有效地統籌及整合各相關政府部門及公營機構在發展跨境電商業務上的資源，把分割的產業政策和監督責任更明確化，同時更有效地聯合商會 / 協會和企業的力量，朝著同一發展目標和方向出發，我們建議政府成立「香港跨境電子商務發展局」，性質與組織架

構可參考貿發局或香港旅遊發展局等法定機構，並以推動香港跨境電商在港業務為宗旨，其職能可以包括：

- (a) 致力擴大跨境電商業務對香港的貢獻；
- (b) 向全球市場推廣香港跨境電商業務在亞洲區內的的優勢；
- (c) 在向公眾推廣跨境電商行業知識和重要性的過程中給予支持；
- (d) 作為與中國內地及外國政府在跨境電商領域上的協調對口單位之一；
- (e) 支持業界推動跨境電商的活動；及
- (f) 就促進以上事宜所可採取的措施向行政長官作出建議及提供意見。

參考其他同類法定機構的結構和運作模式，建議中的跨境電子商務發展局的性質也是政府資助機構，每個財政年度由立法會撥款作為營運開支。組織架構方面，局方包括主席及其他成員都是由行政長官任命，例如可包括相關的政府高層官員及公營機構代表（商務及經濟發展局、運輸及物流局、香港郵政、香港海關、香港機場管理局、香港貿易發展局等），其他當然成員可以包括香港工商各界領袖和跨境電商協會代表。香港跨境電子商務發展局將成為聚焦跨境電商的正式溝通討論機制和反饋渠道，並可以透過轄下各個委員會，就圍繞跨境電商的不同領域，促進業界代表與相關的公營部門 / 機構溝通和討論，並為政府和局方作出建議，以達至最佳的政策協調效果。例如，有關網上支付和其他金融服務事宜，委員會成員可包括香港金融管理局；中小企融資擔保（香港出口信用保險局、香港按揭證券公司）、電商相關保險(保險業監管局)；教育與職業培訓（高等教育機構、香港生產力促進局、職業訓練局）等。

建議二：香港郵政的改革

香港郵政系統是目前在香港電商業務中最具再深挖開發潛力的優勢領域。香港郵政與全球 193 個國家的郵政系統有互通協議，在國際郵政體系下，大家有不成文規定會遵守互換物件協議；如能善用這個國際郵政網絡的先天優勢，在跨境電商領域上創造出獨特策略，將可大大提升香港作為國際供應鏈服務樞紐的整體競爭力。雖然近年香港郵政有更多配合跨境電商業務的思考和較符合市場規律的做法，例如專線服務郵遞方案和加強郵務基建項目等都是具前瞻性的政策，方向正確；但為什麼類似「香港郵政的潛力遠未發揮出來」的評語仍然會是本地業界的普遍共識？

目前香港郵政由基金建立，自負盈虧，大部份人員由公務員體系組成，很難避免地會落入一般公營架構的局限，相對欠缺主動創新求變的機構管理及工作文化，以及大刀闊斧的改革魄力。而跨境電商產業追求速度與效率，相關的國際市場環境瞬息萬變，對供應鏈上參與者的靈活度有非常苛刻的要求。因此，我們建議可考慮從香港郵政部份業務私有化的角

度出發，從重組架構入手，帶動管治文化的改革。在這方面，香港郵政也許可參考其他外國經驗，比如新加坡和歐洲模式。新加坡郵政是一家上市公司，透過旗下的子公司在國內外進行不同業務。而歐洲物流巨頭 DHL 背後是德國郵政，DHL 也是一家參與全球商業業務的上市公司。這些「民間企業」，既得到官方的大力支持，同時也具有企業的靈活進取。雖然他們的經營模式未必能全盤移植到香港，但他們的做法應該能帶來很多啟迪。

香港郵政在跨境電商業務方面可以如何突破呢？根據業界估計，香港機場每年 600 萬噸貨運量中（2021 年疫情期間降至 500 噸），跨境電商貨量約有 50 萬噸，當中絕大部份貨物再通過香港不同渠道（正規及水貨）進入中國內地。香港郵政本身有速遞業務，擁有完備數據，也因此應該較了解目前電商貨品的稅收情況；有業界專家建議，若中國內地官方能明確 B2C 跨境個人物品只允許以郵政通道進行，只要將這渠道完善及擴大（目前郵政與一般貿易在內地是分開走獨立的關），跨境電商在這領域可幫助排除很多灰色情況，達到全面陽光化。此舉以解決海關和稅收問題作為切入點，針對一直解決不了的灰色地帶問題，也能改善正規企業無法與水貨競爭的困境，確立海關、稅收與郵政之間的正面關係。跨境電商目前在國際貿易中仍然只佔很少的份額，在稅務風險可控的情況下，可容許一些為行業帶來成長的創新措施，最終達至稅收的回歸及監管的進步。當然，以上只是一種創新的思路，可作為一個參考的例子。

只要在管理架構上能給予管理者足夠的彈性和創新空間，以及機構文化上進一步的優化，鼓勵各階層員工勇於嘗試和創新，相信香港郵政將能在跨境業務上獲得長足的發展，結果也會反映在其盈利收益的提升上，最終達到減省政府的公帑補貼的正面效益。更重要的是，香港郵政作為跨境電商供應鏈中的關鍵機構之一，同時亦牽動著其他相關產業 / 企業的發展。得益於 193 國的郵政網絡，以及官方身份給予人的信心保證，在進口方面又有內地官方清關綠色通道的支持，因此，有理由相信，在更靈活進取的管理及營運模式下，香港郵政定能達到更高的高度，更極緻地發揮自身的巨大潛力。

建議三：提升香港貿易發展局在跨境電商的推廣角色

貿發局享有多年來在國際貿易領域中建立的信譽和豐富的市場參與者資料資源，以往將精力主要投放在推廣香港自家品牌到世界各地（包括國內市場）上。但香港產品畢竟體量不大，如果貿發局能利用跨境電商這個媒介和香港本身的品牌力，擴大服務範圍至協助國內產品在國外的推廣，將可大大加強香港在大灣區跨境電商供應鏈中的重要角色，有助提升香港作為全球及區域貿易及航運樞紐的地位。

例如，貿發局大可利用其龐大的全球貿易市場網絡和對環球市場的了解，在上述「特定市場專業化平台」（6.1 段）的構想下，對於促進供應商與消費市場之間的「配對工作」方

面給予支持，包括研究如何設計將中國適合的產品宣傳推廣給個別地區及國家的消費者，以及把這些國家的產品引進國內市場，爭取把香港跨境電商的餅做大做強。

細分市場方面，香港整體成本高，要不走高增值特定市場路線（例如一些電子小零部件、需要特別溫度控制的貯存方式的貨物），賺取高利潤；要不走快速消費品市場，以量大、流轉快贏取整體盈利。香港只要在市場與產品配對得宜，理順開發推廣的市場與產品的優先順序，其體量有望可將物流成本壓低。而貿發局只要做好高價產品與非高價產品的市場配對及推廣排序，放眼全球作部署，針對不同市場有不同的處理手法，將能規劃出清晰的發展路線圖。香港與國際標準接軌的特性普遍受到國際社會的認可，因此，消費者對香港的檢測認證標準具有信任感，以此附加值作為香港推廣自己的獨立電商平台及其產品的主要賣點之一，無論對外國和國內市場均適用。

在開拓國內市場方面，貿發局可與業界合作推出先導計劃，前者負責市場推廣，後者有技術。更有業界提議，借助南沙海關綜合保稅區，協議設定跨境電商貨物正面清單，允許某類貨品可有限制地在關外銷售，由貿發局牽頭在大灣區城市舉辦巡迴互動商品體驗活動（例如食品、紅酒、保健品等需要體驗過程的產品推廣），對香港跨境電商貨品作即場銷售，再回購的客戶亦可透過會員制度轉線上平台操作，此舉是拓展香港品牌及幫助中小企打進國內市場的一種嶄新跨境電商形式。這是介乎一般貿易（全付稅、中國標準檢疫及中文標籤、全國銷售）和 B2B4C 模式（私人物品、不需以中國標準檢疫及中文標籤，貨出倉才以跨境電商綜合稅率繳稅）之間的新模式。活動後在海關清點清關付稅（按跨境電商綜合稅率），售不完的貨品可入倉或運回香港。

各國在清關制度上雖然不盡相同，但類似的體驗購物模式也可套用在其他海外市場，以幫助推動香港電商平台上的香港 / 國內品牌產品，包括 B2C 或 B2B4C（假設在當地有海外倉）模式。隨著 RCEP 的正式啟動，成員之間將漸漸步入超低甚至零關稅時代，像印尼、馬來西亞、越南、菲律賓等都是很有潛力的市場，東盟國家未來的整體經濟發展前景可期，所以，建議可先行開發東盟國家市場。為了加強效果，建議貿發局可透過各大社交媒體進行宣傳，而在當地開設專門店 / 體驗店進行線上線下營運也是可以考慮的模式。不過，要實現更趨國際化的市場推廣與配對工作的目標，進一步加強聯繫人的角色，其營運規模與純粹集中宣傳香港品牌和產品當有天壤之別，前提是必須增加貿發局的資源。

在促進本地電商企業的發展方面，香港的跨境賣家並不多，不似內地市場成熟，貿發局與業界也可協助促進企業與平台的對接，但目前香港企業對這方面並不積極，貿發局也可以幫助協調學校與業界之間的多方合作，例如合辦講座、研討會等活動。

建議四：加強對中小企的政策支持，土地政策是關鍵

要提升香港跨境電商業的競爭力，關鍵之一是降低整體成本。在成本相關的物流用地政策方面，香港缺乏足夠的監管和規劃，可供作跨境電商業務的用地不多，造成土地和租金成本高企，租金佔物流企業的成本普遍高達 50-60%。簡單來說，只有大企業才能負擔得起高昂的租金，中小企遇到的困難很大，而且每隔數年租約又須續新。倘若中小企只能依靠市場供應商提供的租地經營，面對加租或逼遷的風險，很難期望企業願意把資金投入到物流設備的優化上，比如倉庫的自動化，因為投資大量科技設備在一個只能經營幾年的倉庫這種經營模式是不大可行的，長遠將導致缺乏足夠資源以支撐非常依賴科技創新的電商業務的發展。

物流業的運作一般需要的場地比較大，如果純粹以每平方米產出多少面值 GDP 為指標，不僅不能完全反映物流業對香港的真正價值，更可能會對以物流為本的跨境電商供應鏈服務商帶來傷害。事實上，很多國家也會對物流業中小企提供某種程度的政策傾斜、資助、租金補貼等。受訪的業界大多支持政府多撥土地只作電商或物流用途，並相信這樣做能讓更多企業獲得成功的機會。例如，政府可撥地專注發展跨境電商的物流配套場地（如智能分揀中心），藉此引入商流和貨流，但對日後的租用條件須加入一些保障小租戶的條款設定，例如租用期不能太短或有一定比例的場地撥給中小企租戶。

香港現有的物流資源分散，很多空運物流設施都不是位於機場範圍內，時間性優勢因而丟失；香港亦缺乏類似其他國家地區的智慧物流園規劃項目，及有意識地把物流資源集中起來。有意見指出政府應連結起本港的各種物流設施，重新勾畫出清晰的整體規劃構思和佈局，從而打通中港物流和香港對外物流，其中一種思路是從各口岸角度出發，以口岸周邊設施為基礎作發展規劃。目前可開發的物流用地主要以新界西北部為主，業界提出可以考慮集中發展的物流園區包括：

- 北部都會區有 2260 公頃尚未有清晰用途規劃的土地，其物流角色甚具潛力，區內包攬了海陸空、甚至是未來的鐵路資源，與周邊地區再加整合後，可以服務整個運輸樞紐和形成跨境電商供應鏈宿主；
- 蓮塘口岸連結附近的科技產業也是可考慮的發展項目；
- 結合落馬洲河套地區的“港深創新及科技園”，可發展生物科技物流；
- 香港機管局計劃在機場南部（南島）的貨運站正在擴建中，如能在禁區內進行物流操作，對稅務、清關等程序會有好處；及
- 港珠澳大橋的人工島有很大的發展空間，可以預留作機場物流園或其他物流設施之用。當然，這發展選項也會有其他的因素需要考慮和克服，包括機場島上存在著建築高度、聘人困難等限制，或是貨車通過屯門時可能會加重本來已相當擁塞的屯門交通等。

另一種解決本地租金成本高企問題的營運模式，是把物流場地分流到大灣區其他城市，業界對此亦有不同意見，主要是視乎業務性質而定。有受訪者認為在香港設跨境電倉庫並非必要，事實上，目前大灣區內已有不少香港管理的倉庫，如果政府政策法規上能讓這些倉庫某一程度上等同於在香港建的倉，即是在大灣區內，制度上允許某些產業在內地設「倉特區」的概念，也是一種思路。例如珠海、東莞有大量適合的空置土地，土地尺價與香港有距離；在運作上，與香港之間也只是約半小時的車程距離，技術上（如電子鎖）也已經相當成熟，出口的國內貨物只需經香港機場便可運到世界各地。

但亦有業界人士指出，內地租金也愈來愈高，深圳深港合作區目前空置率高，政府可考慮對有跨境需求的企業提供優先進駐優惠。這些企業進駐合作區後，更可推動香港行業的人才培育，例如企業可透過他們的行業技術及平台，為香港大學畢業生提供到深港合作區內企業實習的機會。這建議也同樣適用於大灣區其他自貿區/保稅區。

另一方面，有業界從整條供應鏈的實際設計需要出發，認為倉儲留在香港是必須或是對企業更有利，主要是基於場地距離無法達到某些業務所需的時效性。例如快銷品市場，貨品必須儲在少於 50 公里範圍之內，否則達不到應有效率。對於選擇留守在香港作主要物流倉場地的企業，有意見認為政府可以獎勵形式，不設或設高一點的金額上限，以補貼或稅務優惠形式鼓勵業界初創或擴展業務。正如本報告在前部份的分析，跨境電商產業對香港在經濟及就業的潛在貢獻，並不限於貿易及物流業，而是會延伸至香港其他優勢產業，所以政府在制定跨境電商中小企支持或獎勵政策時宜作全面的通盤考慮。

建議五：加強系統性的人才培育

跨境電商供應鏈涉及的環節眾多，無論是物流管理、平台營運、信息科技系統、電商的採購、金融服務及宣傳推廣等等都需要一系列不同範疇的人才。要培養有足夠質和量的跨境電商人才，香港有必要進一步確立跨境電商業務對香港未來經濟發展的重要性，無論是政府政策層面或是社會層面，只要這點獲得認同了，業界及廣大市民對跨境電商有了正確及趨時的認識，相關政策的推動與落實才能容易水到渠成。因此，大規模的宣導教育還是相當重要的。

長遠來說，香港需要培育懂跨境電商的新企業、企業家及支撐各環節的管理及技術人才，特別是年輕學生對跨境電商知識的培養尤其關鍵，包括擴展他們的商業觸覺和視野。例如，為了培育新一代電商人才，韓國政府出資的非牟利機構（Korea SMEs & Start-ups Agency）與學校舉辦各類活動，包括安排學生參與一些電商相關項目，讓學生認識電商的實際操作。香港在這方面的活動十分缺乏，導致本地企業對跨境電商的實際操作缺乏了解，更遑論學生了。e 知識是可以容易轉移及具國際視野的技能，也切合年輕人的興趣，

結合電商物流的發展更可以打破人們對物流業的傳統刻板印象。一方面可以鼓勵企業加入電商行業，另一方面也可為更多年輕人提供有發展前景的就業機會。

貿易及物流業作為香港四大支柱行業，在跨境電商大行其道的背景下，行業更新迭代所需的人才新血需要高等教育的支撐。這方面，政府有責任統籌各大學在課程開發整合、產學研合作等領域加速推進，以構建全面的跨境電商人才培養模式。目前跨境電商人才體量不足以滿足未來的發展需求，建議政府提倡更多結合電商產業發展實際需求的專業課程的舉辦，讓更多本地大學畢業生能更了解及願意投身電商及物流事業。有了更多優質跨境電商人才，才能提升整體服務水平和市場競爭力。

為了提高電商在平台操作的認識水平，有業界建議政府可協調編寫電商指引(e-commerce guidelines)，再配合業界舉辦的研討會、倉庫探訪等交流活動，以及政府的大型教育宣導活動，進一步推動電商業務的發展。

建議六：拓展總部 / 區域配送中心策略

爭取更多國際性的電商平台在香港成立區域總部，為其在亞太地區的業務部署而服務，這對於帶動更多跨境電商物流交易在港進行將有裨益；同時也可以便於引進國際性的先進做法，例如亞馬遜的 FBA (fulfillment by Amazon) 由上貨、撿貨、發貨等一站式運作模式。但鑑於香港市場規模太小，此舉難度相對高；其他可以盡力爭取的目標，包括有意欲打進中國內地市場的大型電商平台，對於這些平台來說，香港可作為一個重要的橋頭堡。

另一方面，可以利用香港地理位置和物流服務業的各種優勢，有策略地引進中國內地及外國大型物流企業在港設立區域配送中心，對於增加機場貨運量及本地就業都能起到正面作用，但前提是需要解決物流用地的問題。對此，政府需要整合現行土地資源用於電商設施建設，有完整的物流用地規模藍圖，同時引進大企業及解決中小企業可負擔的租用地不足的難題，長遠漸漸形成重要的電商物流集群集中地。

建議七：加快數字化的步伐

數字化進度緩慢的問題極需重視，這主要分為四點：

第一，鼓勵及協助加快跨境電商相關企業數字化進程。信息科技的支持對產業的發展十分重要，跨境電商產業的前景需要企業的長遠投資，而物流業整體的提升主要也體現在創新，包括企業對新科技的運用與投資。目前，政府在這方面的支持存在很多門檻和複雜程序，需要某一程度的鬆綁。企業數字化發展在香港已然滯後，例如，目前中小企的自動化

倉庫利用率不高，但事實上，一些簡單的機器運用，比方說自動量度碼的機器（包含掃描、打印標籤、高清錄影等）對減少返單、處理投訴等很有幫助；而數字化或更自動化的機械設備能簡化工序，以取代一些極費人力的工序（如分類和標籤），既可以解決技術人才流失問題，甚至可以減省用地。

因此，建議政府可以考慮透過稅務優惠、中小企低息貸款擔保計劃或以獎勵形式（例如配對補貼形式）鼓勵業界提升公司數字化設備，降低他們對投資在跨境電商業務的心理障礙。鑑於跨境電商業現時是以大企業為主導的生態環境，政府可以考慮將激勵計劃的受惠標的儘量向中小企傾斜。政府亦可在有關跨境電商的系統研發、技術方面加大支持力度，統合及改善目前碎片化的情況。在創新科技教育方面，政府需要有配套政策，包括資訊平台、軟件和硬件、產業方面也需要推廣，以吸引更多年青一代投身電商行業。

第二，建設數據共享平台。跨境電商供應鏈涉及多方，數據繁多。所以，香港需要組成一個數據平台，幫助航空公司、貨運物流公司、貨車運輸供應商等多方透過此共同平台，最理想是可以透過安全性更高的區塊鏈技術，減低信任風險和交易成本，更安全快捷地完成數據互換流程，讓同一條供應鏈上的各方能在同一平台上看到自己需要的資料，以避免需要建立很多不同的雙邊數據接口的成本和低運作效率。據悉，現時香港有不同的相關方（機管局、物流公司等）正有上述類似的概念研究，與其任由市場各自自由發展、資源重疊，政府何不牽頭促成一個更成熟、全面的數據共享平台，包括制定應用程式介面(application programming interface, API) 標準，以配合跨境電子商務的發展需要呢？相信效果會比機構各自開發更理想和有效率。

第三，加速數據賦能與個人資料保障的架構建設。跨境電商作為數字經濟重要一環，除了科技應用平台的基礎建設外，有效而安全的數據分享必須建基於法例和制度上的支撐，包括涉及電商交易衍生的數據賦能和個人資料保障方面。特別是當香港要發展成為國際數字貨幣（包括數字人民幣）結算中心時，政府更需要加強相關立法，訂立問責及管理制，以有效統籌管理數字資料的上傳、存儲、分配和使用等等，並以此為前提加快推動數據賦能與個人資料保障的架構建設，好抓緊跨境電商及其他數字經濟領域的商機。香港是個自由港，既沒有資產增值稅，對絕大部份貨品也並未徵收關稅，所以像很多國家那樣沿用稅務機關作為數字資料第一相關責任方，顯得沒有那麼順理成章。政府需要儘快決定架構中的第一相關責任方（有受訪專家建議政府統計處是其中一個可能性）。在數據賦能與保障的架構方面，建議香港政府可參考其他積極參與數字經濟和數字貨幣支付的經濟體的做法和經驗，例如阿聯酋和泰國等。³

³ 泰國中央銀行及阿拉伯聯合酋長國中央銀行與香港金融管理局共同參與 mBridge 項目（有關以央行數字貨幣透過通用平台進行跨境支付及外匯交易結算實驗研究項目）

第四，數字化標準制訂。政府應該更積極主導統一市場規格及協助中小企進入數字經濟轉型。例如，可考慮加入一些制訂數字化標準的跨國組織，例如 DEPA，爭取參與跨境電商數字化標準的制訂。

建議八：建立跨政府的溝通與協調機制

跨境電商供應鏈的效率是決定選擇綜合服務中心及貨運機場樞紐的必然要素，其中亦會牽涉到包括清關、關稅等政策層面的潛在痛點。為了更有效地打通跨境電商物流通道及克服消費者對選用跨境電商渠道購物的疑慮，建議香港政府與主要跨境電商貿易國家/地區政府（例如大灣區主要城市、東盟國家等）建立政府對政府(G2G)的溝通與協調機制和管道，加強雙方對彼此的跨境電商業務政策的了解，以及致力不斷改善、優化相關服務。其中，我們認為以下幾方面可以是優先處理的項目：

海關部門的配合和連接。業界視清關效率為香港發展跨境電商供應鏈樞紐方面最重要的競爭優勢，而香港作為國內進出口跨境電商業務的主要對外門戶，中港兩地海關政策的配合直接影響兩地跨境物流的效率和效果。例如，大灣區內對於冷鏈快遞這種高增值服務需求甚殷，香港郵政正爭取內地有關此類貨物的清關安排進一步簡化，可惜問題一直未獲解決，以致市場潛力無法完全釋放；其中涉及香港郵政、香港海關、中國郵政及中國海關四個單位。針對類似上述較為複雜的協調工作，可能需要特別的兩地協調機制以加速解決問題。為了能更有效地消除供應鏈上的關鍵痛點，我們認為定期性相互交流最新清關政策與做法，將有助於兩地海關部門的協調與磨合，不但能在突發情況時第一時間作出適時反應，保持兩地物流暢通，更有利於針對專項問題推出符合實際需求和創新可行的合作政策方案。

認可檢測認證服務。香港與全球超過 100 個經濟體系的認可機構簽訂互認協議，業內獲認可機構的檢測和認證結果有很強的認受性。建議爭取建立一套認可機制，讓經香港認可機構檢測和認證合規、並在香港電商平台銷售的個別種類產品（例如與健康相關的中西藥品、保健品、食品、化妝品等），能獲得認可資格進入目的地（特別是中國內地）。這不但可減省清關的工作負荷，提高效率，也同時加強消費者對網上產品的信心，從而建立香港電商平台的獨特賣點和優勢，也可進一步拓展本地檢測認證產業的規模與廣度。

加強善用中港跨境運輸基建。中港跨境基建項目的運用值得兩地政府加強合作與提出創新思維。例如，如何利用港珠澳大橋服務兩地跨境電商龐大的物流需求，並增加大橋的使用率？專時段、專線的綠色通道可以是一種思路。我們的受訪者亦曾提出，可以研究利用無人駕駛技術行駛港珠澳大橋的跨境電商貨運特定專線，以解決疫情期間欠缺貨運司機及

檢疫要求等特殊情況產生的問題；而面對跨境貨運司機缺口愈來愈大、該工種的招聘愈來愈困難的今天，該方案從新科技應用的角度出發，長遠來說不失是一個值得考慮的方向。

由於跨政府協調機制很多時涉及上層政策、法律法規、行政架構等比較複雜的層面，並非本項目的主要研究範疇。因此，更全面深入的有關跨政府合作機制的建議，需要展開更有針對性、多角度的研究項目的探討。

【特區政府相關政策局及部門的意見】

研究團隊於 2023 年 9 月中旬與香港特區政府商務及經濟發展局、香港海關及香港郵政的主事官員，就本報告內的政策建議作了一次寶貴的面對面交流。會中局方與相關部門對各項政策建議反應十分正面，除了分享現有公營部門／機構（如香港郵政、香港海關及香港貿易發展局）在拓展跨境電商業務的重點計劃與方向外，亦非常認同跨境電商在香港的發展潛力。局方亦將與有關部門進行溝通，繼續探討如何加強現有政策措施，以配合跨境電商未來的發展需要，例如：

- 運輸物流局有關物流基建方面的支援計劃；
- 投資推廣署引進重點企業辦公室可考慮引進更多內地或外國電商平台／物流企業落戶香港；
- 勞工及福利局透過不同的招募人才計劃（如「高端人才通行證計劃」）招攬更多電商專業人才；及
- 數字化經濟發展委員會要如何幫助中小企加快完成數字化等。

同時，局方及有關部門亦反映在開拓本地跨境電商業務時可能遇到的一些困難和挑戰，包括：

- 在現行架構基礎上，要實現香港郵政市場化或私有化有一定難處；
- 由於現時內地與香港在一些產品（例如食物）的檢測標準不一，推進由香港認可機構檢測和認證的這類產品進入內地市場需克服的障礙不小；及
- 關於建設數據共享平台方面，據局方了解，部份業界對於分享貿易資料予各地政府，從數據安全和私隱角度仍然存有疑慮。

此外，我們亦將本報告內的具體政策建議概要發給運輸物流局，並誠邀局方就報告建議給予意見回饋，可惜局方因公務繁忙，經過考慮後最終婉拒邀請。

7. 研究結果發佈與分享

1. **International Geographic Union, Paris 2022**。於 2022 年 7 月 18-22 日在巴黎舉行。王緝憲博士跟來自世界各地的與會學者分享本研究項目的初步成果。相關的演示內容請見附件五。

2. **研討會**。我們在 2023 年 3 月 4 日於香港生產力促進局舉辦了本次研究的研討會，目的主要是與跨境電商發展主要持份者分享本次研究的重點結果，並聽取他們的意見和建議，進一步完善最終提交的報告。其次，我們亦希望透過這次機會，與在場者交流有關跨境電商未來的發展，特別是在香港的發展機遇與挑戰。

當天出席的嘉賓超過 50 位，除了香港本地業界人士外，更有來自深圳及東莞的嘉賓，大家共同參與討論，氣氛熱烈。研討會的議程主要分為兩部份：

(1) 專題演講 - 香港跨境電子商務的發展

兩位主講嘉賓的演講題目分別是：

- 「善用跨境電商拓展疫後商機」
- 「香港跨境電子商務發展與物流業的相互關係」

(2) 跨境電子商務公共政策研究項目報告結果討論會

由本研究項目首席研究員王緝憲博士發佈項目報告的主要研究結果，隨後並有四位業界專家加入討論。

8. 結論

近年不斷蓬勃發展的跨境電商包含了全球化和信息技術等元素，它改變了商品交易、定價和支付的方式，並通過消除中間商、降低賣家的進入壁壘、對消費者提高了商品選擇和貨品價格的透明度，同時為他們帶來便捷的網上購物體驗。跨境電商在全球貿易中的佔比快速提升，正標誌著傳統國際貿易的一次重大典範轉移。

跨境電商突破了傳統貿易中分層級的分銷模式，它的扁平化結構和去中間化屬性為以中介經濟為主軸的香港帶來了新的挑戰和機遇。從這次研究的調研結果來說，本地業界亦非常認同發展跨境電商業務對香港成為國際供應鏈綜合服務中心和航空樞紐的重要性，但與此同時，他們深切感受到來自區內鄰近城市（中國內地、東南亞和東亞國家）的激烈競爭的壓力，視之為香港正在面對的最大挑戰。香港在區內的主要競爭對手，例如內地大灣區域

市和新加坡，他們的政府在推動跨境電商業務時表現得相對系統化和全面，前者會透過中央及地方政府政策的引導，新加坡更多是利用公營機構的帶動，通過不同模式激發市場動力，協助企業轉型或投入到跨境電商市場中。

基於國際貿易的發展趨勢、本地的經濟結構和外部競爭環境等因素，香港有迫切性需要拓展跨境電商業務，以捍衛和加強自身的競爭力；同時，RCEP 經濟整合大環境與數字技術進步帶來的經濟增量都是跨境電商的潛在機遇。香港作為傳統國際貿易及物流中心的成功是把雙刃劍，一方面擁有累積下來的獨特優勢，另一方面，目前還有不少本地企業樂於留在舊有的舒適圈，對於跨境電商及它可能帶來的危與機都認識不足，因此政府的推動角色更顯重要。而目前業界生態也對大企業傾斜，而跨境電商對參與企業在網絡和數字化有一定的要求，這些都造成中小企規模門檻偏高、轉型困難等問題。

我們建議香港可以依靠其地理位置、信息自由、法治環境、國際化和高效的專業服務等優勢，通過推動「增值服務模式」發展成為跨境電商供應鏈綜合服務中心。當貨量更集中通過香港處理和轉運，香港真正成為了跨境電商供應鏈的宿主時，香港機場國際航空樞紐的角色也將更加鞏固。這不僅有助於本地貿易及物流業的升級，也會為包括金融業、專業服務及工商業支援服務等支柱產業提供新的增長點，以及創造對網絡青年一代有吸引力的全新就業機會，讓本地主要產業和人才能投入和受益於跨境電商的發展，繼而再帶動更大的貿易體量。而這個良性循環相信在香港擁有自己獨立的國際性電子商務平台時最能體現，因為通過這個平台可以充份發揮香港超級聯繫人的角色，無論是出口、進口或是轉口業務，香港最重要的任務就是配對工作，包括促進買賣家之間，或是他們與物流、金融、或其他服務供應商之間的連繫。

對於絕大部份參與者來說，進入跨境電商行業肯定是有門檻的。參考鄰近城市的經驗，我們認為「政府引導、市場主導」的模式較適合香港。要實現有質量的發展，政府首要做的是提高對跨境電商政策的重視程度，最少是與傳統貿易同等的關注高度。只有對跨境電商有足夠的重視，才有可能對產業制訂有整體遠景的方略和全面的政策。在這個大前提下，我們建議成立「香港跨境電子商務發展局」，專責推動跨境電商未來的發展，其中包括整合各相關政府部門和公營機構的資源和政策執行，同時結合商會和協會組織業界力量的能力，群策群力，針對跨境電商業務發展的重點問題，向政府提供適當適時的政策方案。

具體政策建議方面，我們提出幾點需要優先解決的問題，基本上是針對現時香港發展跨境電商業務時的短板或是尚未能將優勢最大化的領域。我們認為公營部門和法定機構的優勢突出，因此更有條件在創造市場活力方面發揮更積極的作用。所以，建議對香港郵政進行重組，使其能以更加靈活創新的方式應對瞬息萬變、不斷擴大的跨境電商市場；而香港貿易發展局則可在獲得增撥資源的前提下，更大程度上利用其國際網絡和數據庫資源，將跨

境電商服務拓展至中國內地以外的市場。在營商環境的改善方面，基礎設施不可或缺。其中，加快香港數字化的步伐更是發展跨境電商的基本條件，例如，政府可以牽頭建立跨境電商供應鏈數據共享平台，主動結集目前個別企業分散的開發成果，爭取獲得更大的協同效應；同樣重要的還有數據賦能與個人資料保障的架構的建設工作和加快中小企業的數字化進程。

當香港周邊對手的競爭力不斷上升之際，政府也必須直面困擾著本地物流業最大的高成本問題，特別是缺乏人才和企業能負擔得起的物流空間問題。後者是香港轉型為中國內地最大海外倉和跨國公司區域配送中心的主要障礙之一。香港地理位置優越、本地物流商靈活專業，如果更多跨國公司區域配送中心、甚至區域總部設在香港，相信如商品退貨、檢測和維修服務、包裹轉運等多元化增值服務可以最有效地處理，進一步保障了香港的貨量和供應鏈綜合服務中心的核心地位。要解決本地租金成本高的問題，政府有必要在物流用地政策方面加強上層規劃，使分散各地的物流資源更集中，建議可在機場附近地區多撥土地建設物流園區（包括電商物流園），其中或可考慮預留一部份給中小企以較長租約承租，以加強企業長遠投資的信心；政府亦可以考慮為參與跨境電商業務的企業提供稅務優惠或其他支援。

有關跨境電商及物流業人才培育政策同樣是迫在眉睫，其中涉及提高社會各界對電商及物流業的認知與行業形象建設工作，再加上相關大學課程和職業培訓等方面的配套政策，才能提高新血加入跨境電商行業的誘因。由於各地政府對資本密集型的物流業及跨境電商業者（尤其是中小企和初創公司）的政策支持甚至策略性補貼，在全球範圍和香港的主要競爭對手中並不少見，而目前業界普遍認為政府提供的現有補貼作用不大和不足，而且手續繁鎖，故建議政府需全面檢討和重新制定針對跨境電商產業的支持政策和措施。而由於香港的物流業生態環境一直偏向有利於跨國公司和大型企業，使得中小企業加入跨境電商市場非常困難，因此政府對中小企加大在空間、人力和數字化等方面的政策支持，將更具有優化市場的戰略意義。

我們亦建議政府應制度化各政府間的協調安排，以便不斷加強司法管轄區之間對現行政策和措施的相互理解及加快政策的優化。香港政府當局與中國內地和熱門海外市場或新興市場（例如一帶一路沿線國家）的對口部門之間的這種安排，可有助消除供應鏈中的一些重要瓶頸，特別是海關清關環節，或產生新的商機，例如爭取內地有關部門允許由香港認可檢測認證機構評定合規的特定商品進入內地市場。

總的來說，在數字化經濟大趨勢下，跨境電商帶動了互聯網消費及供應鏈的重組，在這場改革中，香港在跨境電商三大支柱，分別是物流、信息流、資金流，都佔有優勢；只要通過改善本地微觀經營環境，有望將香港發展成為服務大灣區的跨境電商供應鏈綜合服務中

心。所以，有理由相信跨境電商業務是支持香港各主要支柱行業長遠發展的綜合催化劑和經濟新增長點，從而讓香港進一步發展成為數字經濟時代具有特別吸引力的區域核心城市。

9. 參考文獻

Ducret, R. (2014). Parcel deliveries and urban logistics: Changes and challenges in the courier express and parcel sector in Europe - The French case. *Research in Transportation Business & Management* 11, 5–22.

Du, Q.Y., Deng, D.Q. & Wood, J. (2022). Differences in Distance and Spatial Effects on Cross-Border E-Commerce and International Trade: An Empirical Analysis of China and One-Belt One-Road Countries. *Journal of Global Information Management*, 30 (2), 1-22.

Fleming, D.K. and Hayuth, Y. (1994). Spatial characteristics of transportation hubs: centrality and intermediacy. *Journal of Transport Geography*, 2 (1), 3-18.

Gessner, G. H. and Snodgrass, C.R. (2015). Designing E-Commerce Cross-border Distribution Networks for Small and Medium-sized Enterprises Incorporating Canadian and U.S. Trade Incentive Programs. *Research in Transportation Business & Management*, 16, 84-94.

Kim, T.Y., Dekker, R., Heij, C. (2017). Cross-border Electronic Commerce: Distance Effects and Express Delivery in European Union Markets. *International Journal of Electronic Commerce*, 21(2), 184-218.

Liang, Y.Y., Guo, L.L., Li, J.L., Zhang, S. and Fei, X.Y. (2021). The Impact of Trade Facilitation on Cross-Border E-Commerce Transactions: Analysis Based on the Marine and Land Cross-Border Logistical Practices between China and Countries along the “Belt and Road” . *Water*, 13, 1-16.

Lutz, S.U. (2019). The European digital single market strategy: Local indicators of spatial association 2011–2016. *Telecommunications Policy*, 43, 393-410.

Niu, B.Z., Wang, J.M., Lee, C. and Chen, L. (2019). “Product + logistics” bundling sale and co-delivery in cross-border e-commerce. *Electronic Commerce Research*, 19, 915–941.

VanAsch, T., Dewulf, W., Kupfer, F., CardenasBarbosa, I. & VandeVoorde, E. (2019). Cross-border E-Commerce Logistics: Strategic Success factors for airports. *Research in Transportation Economics*, 79, 1-10.

Wang, C.G., Liu, T.S., Wang, J.L., Li, D.R., Wen, D., Ziomkovskaya, P. and Zhao, Y. (2022). Cross-Border E-Commerce Trade and Industrial Clusters: Evidence from China. *Sustainability*, 14, 1-22.

Yu, Y.B., Hui, B.F. and Zhang, J. (2021). Impact of Information Technology on Supply Chain Integration and Company Performance: Evidence from Cross-Border E-Commerce Companies in China. *Journal of Enterprise Information Management*, 34 (1), 460-489.

前瞻產業研究院航空貨運小組（2022）《2022-2027 年中國航空貨運行業發展前景與投資預測分析報告》，深圳前瞻產業研究院。

金萬富、王少劍、鄧神志、劉楊（2018）《互聯網技術應用對零售空間組織影響研究進展》，《人民地理》2018 年 第三期。第 1-10 頁。

劉珍（2019）《粵港澳大灣區打造全球跨境電子商務中心的路徑與對策》，《城市觀察》2019 年 第四期。第 28-40 頁。

劉海猛、方創琳、任宇飛（2016）《絲綢之路經濟帶中國-哈薩克斯坦國際合作示範區物流業發展與跨境電商平台建設》，《干旱區地理》2016 年 第 39 卷 第五期。第 951-958 頁。

王緝憲、尚作鵬等 (評審中)《供應鏈地理初探》，商務印書館，香港。

余欣（2018）《廣東推進服務貿易自由化及創新發展研究》，《城市觀察》2018 年 第五期。第 67-72 頁。

周駿宇、楊軍（2019）《粵港澳大灣區發展貿易新業態研究》，《城市觀察》2019 年 第六期。第 35-47 頁。

呂昌玉（2020）《最新格局下跨境電商兩種通關模式的對比分析》，《太原城市職業技術學報》。第一期。第 30-33 頁。

韓捷（2016）《廈門自貿區跨境電商與物流協同發展研究》，《智能城市》。第 49-51 頁。

10. 鳴謝

誠摯感謝以下機構（排名不分先後）對本研究的支持，在深度訪談和研討會中提供了很多寶貴意見及協助我們的網上問卷調查得以順利完成：

- 香港貨運物流業協會*
- 香港物流協會*
- 香港跨境電子商務協會*
- 香港速遞業協會*
- 香港網商會*
- 香港運輸物流學會
- 香港電商物流協會
- 香港航運物流協會
- 大灣區國際物流供應鏈行業聯合會*
- 嘉里電子商務有限公司*
- 敦豪全球貨運物流（香港）有限公司*
- 邦盛供應鏈管理有限公司*
- 駿高物流有限公司*
- 國泰航空有限公司*
- 香港城市大學商學院*
- 香港特區政府商務及經濟發展局
- 香港貿易發展局(研究部)*
- 香港機場管理局*
- 香港海關*
- 香港郵政

* 參與深度訪談的機構

跨境電子商貿 - 區域比較

	中港（大灣區）	歐盟	東盟	北美
政府政策	<ul style="list-style-type: none"> 2021年6月，跨境電商零售進口試點擴大至所有自貿試驗區、跨境電商綜試區、綜合保稅區、進口貿易促進創新示範區、保稅物流中心（B型）所在城市（及區域），目前共86個城市及海南全島。今後相關區域所在的城市，只要符合海關監管要求即可開展網購保稅進口業務，便利企業根據發展需要靈活調整業務佈局，便於消費者更加便捷地購買跨境商品，有利於發揮市場在資源配置中的決定性作用，同時著力強化事中事後監管 2021年12月2日，廣東省政府發布《關於推進跨境電商高質量發展若干政策措施的通知》，提出的政策措施包括： <ul style="list-style-type: none"> 培育跨境電商龍頭企業 開展「產業集群+跨境電商」試點 提升倉儲物流效率 支持跨境電商海外倉建設 提高跨境電商通關便利化水平 優化跨境電商稅收政策(引導企業用好跨境電商零售出口增值稅、消費稅免稅政策和所得稅核定徵收辦法) 加強對跨境電商企業的金融支持 引進培育高層次跨境電商人才 	<ul style="list-style-type: none"> 去除因不合理的地緣阻隔 (geoblocking) 因素阻止網上訪問的措施 制定規則保障線上消費者的合法權益，包括打擊不良網上賣家、訂明智能合約 (digital contract) 守則 制定規則使歐盟國家之間的跨境電商包裹遞送服務價格透明化 	<ul style="list-style-type: none"> 根據東協經濟共同體藍圖 2025 (AEC Blueprint 2025) 框架協議，東盟有關跨境電商的戰略措施包括： <ul style="list-style-type: none"> (i) 通過連貫和全面的消費者權利和保護法，努力實現一體化； (ii) 考慮到現有的國際標準，通過連貫和全面的在線爭議解決法律框架，努力實現一體化； (iii) 促進互操作性並調整電子商務相關法規和標準，以促進跨境交易； (iv) 個人數據保護的連貫而全面的框架； (v) 促進跨境的連貫和全面的法規和標準交易； (vi) 促進無縫、高效的跨境物流；和 (vii) 加強中小微企業適應跨境電子商務能力建設 東盟電子商貿協調委員會 ASEAN Coordinating Committee on Electronic Commerce (ACCEC) 於 2018 年完成東盟數字化整合框架，提出六大優先處理項目，包括促進無縫貿易、數據保護、電子支付、擴大人才庫、促進創業、加強統籌合作 東盟 2025 年消費者保護戰略行動計劃 (ASAPCP) 和東盟戰略計劃中小企業發展 (SAP SMED) 2016-2025 - 支持跨境電子商務的特定方面商業價值鏈。其中包括努力促進數字貿易和電子產品的使用支付、簡化海關手續、改善互聯網接入、發展信息和通信技術 (ICT) 基礎設施、實現交通連接，並協調電子商務法律 東盟高級經濟官員會議 (SEOM) 同意於 2016 年 11 月成立東盟電子 	<ul style="list-style-type: none"> USMCA 保護跨境數據流動並限制數據本地化要求，從而增強和保護全球數字生態系統

			<p>商務協調委員會 (ACCEC 制定有關東盟電子商務工作計劃</p> <ul style="list-style-type: none"> 東盟電子商務協定 (ASEAN Agreement on Electronic Commerce, 2021) 制定東盟地區電子商務交易現代規則，促進區域一體化的數字經濟，包括： <ul style="list-style-type: none"> 無紙化交易 電子認證和電子簽名 在線客戶/個人信息保護 通過電子方式跨境傳輸信息 網絡安全 電子支付 	
<p>通關措施</p>	<ul style="list-style-type: none"> 香港海關與內地海關於 2016 年 3 月 28 日正式推行「跨境一鎖計劃」。計劃下，香港海關的「多模式聯運轉運貨物便利計劃」與內地海關的「跨境快速通關」對接，打造粵港物流綠色通道，為業界提供無縫清關服務。透過應用同一把電子鎖及全球定位系統設備，以「跨境一鎖，分段監管」為原則，減少同一批貨物在兩地入境及出境時被海關重複檢查的機會，簡化清關手續和加快貨物轉關流程 東莞海關新通關流程: 申報人可通過中國電子口岸平台的「單一窗口」，提交口岸管理和國際貿易相關部門要求的單證和電子訊息。透過共享數據、職能管理，優化通關業務流程，令通關效率再提速、企業成本再降低。推行通關無紙化，企業可通過網絡報關，申報平均時間較傳統有報關時間縮短約 10 小時。其他中國指定地區實行單一窗口制度，企業走海關流程所需的時間甚至可由 3 天縮短到 2 小時。香港在 2016 年宣佈了單一窗口計劃，並期望在 2024 年能全面投入使用 海關總署創新開展跨境電商 B2B（企業對企業）出口試點，新增設跨境電商 B2B 直接出口（9710）、跨境電商出口海外倉（9810）貿易方式，現已在北京等 22 個直屬海關開展試點，將跨境電商監管創新成果從 B2C（企業對個人）推廣到 B2B 領域，並配套便利通關措施，試點企業可適用「一次登記、一點對接、優先查驗、允許轉關、便利退貨」等通關便利化措施 2021 年 3 月 29 日發布《廣州市把握 RCEP 機遇促進跨境電子商務創新發展的若干措施》（「廣州措施」），內容包括： <ul style="list-style-type: none"> 優化跨境電商企業對企業（下稱跨境電商 B2B）出口通關服務，對跨境電商 B2B 出口貨物優先安排查驗，支持符合條件的跨境電商 B2B 出口貨物通過申報 	<p>歐盟電子商務新規則 (2021 年 7 月 1 日生效):</p> <ul style="list-style-type: none"> 進口一站式申報程序 (Import One Stop Shop, IOSS) 為歐盟境外進口小額產品提供簡化清關申報服務。對貨值低於 150 歐元的進口包裹還有特殊簡便措施 IOSS 適用於從中國直郵到歐洲的貨物。所有小包裹，無論貨值高低，都要走電子申報系。IOSS 小包申報方式提供了一定程度便利化，買家需要提供 1 個 IOSS 碼，清關時不需繳納任何稅金，而是做月度匯總申報，直接向稅務部門繳納進口貨物對應的銷售增值稅 	<p>東盟電子商務工作計劃 (ASEAN Work Programme on Electronic Commerce, 2017):</p> <ul style="list-style-type: none"> 簡化海關經審核的低貨運程價值和退貨貨品 	<ul style="list-style-type: none"> 北美自由貿易協定 2.0 (USMCA) (2020 年 7 月 1 日生效) 的海關和貿易便利化條款將大大降低成本，並為跨境交易帶來便利和可預測性，從而實現數百萬低價值電子商務貨物的流動。包括： <ul style="list-style-type: none"> 價值 2,500 美元以下可減省文書工作 通過在線發布法律、法規、關稅、稅收和其他費用，幫助減少繁文縟節並簡化國際貿易；為貿易界提供可在線搜索的海關信息數據庫

	<p>清單辦理通關手續，簡化申報要素，用好出口退貨政策</p> <ul style="list-style-type: none"> - 簡化通關流程、縮減通關時限，研究推動 RCEP 國家跨境電商貨物，在已運抵海關監管作業場所和企業提交所有海關所需信息且符合正常放行條件的 24 小時內放行，其中易腐貨物爭取 6 小時內放行 			
特定稅務安排	<ul style="list-style-type: none"> • 有關跨境電商零售進口稅務政策及稅率詳見表一。 • “廣州措施”： <ul style="list-style-type: none"> - 對出口退(免)稅管理類別為一類、二類和三類的跨境電商出口企業，全面推行出口退(免)稅無紙化申報。進一步壓縮出口退稅辦理時間，將正常出口退稅平均辦理時間壓縮至 5 個工作日內。 - 對從事跨境電商的企業可將出口貨物在境外發生的倉儲、物流、稅收等費用與出口貨款軋差結算，並按規定辦理實際收付匯數據和還原數據申報。跨境電商企業出口至海外倉銷售的貨物，匯回的實際銷售收入可與相應貨物的出口報關金額不一致 	<ul style="list-style-type: none"> • 歐盟電子商務新規則(2021 年 7 月 1 日生效)： <ul style="list-style-type: none"> - 一站式註冊 (One Stop Shop, OSS): 線上賣家以及線上平台可選擇在一個歐盟成員國進行註冊，註冊後即可在歐盟境內對遠程線上銷售貨物和服務進行申報並支付增值稅 - 在歐盟境內銷售價值低於 1 萬歐元的線上商品或服務供應商須向註冊國支付增值稅 - 對所有進口到歐盟貨物均徵收增值稅，無以包裹貨值免徵增值稅設門檻 - 統一增值稅率普遍適用於所有歐盟境內及進口產品，並向消費所在國稅務部門支付 - 歐盟增值稅免稅政策詳情，見表二 	<p>東盟電子商務工作計劃 (ASEAN Work Programme on Electronic Commerce, 2017):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 對低價值電子商務貨物的免稅 (例如增值稅、商品和服務稅、關稅等) 和電子商務退回物品的退稅程序進行了審查。 • 提高有關電子商務的海關手續、稅收和關稅的透明度 	<ul style="list-style-type: none"> • USMCA 將加拿大快遞貨物的最低限額從目前的 20 加元提高到 40 加元，免徵關稅和稅款，最高免徵關稅 150 加元。40 加元以上的貨件需繳納當地 GST/HST，但關稅僅適用於 150 加元以上的貨物。加拿大還將允許進口商在入境後 90 天內繳納稅款 • USMCA 將墨西哥的最低免稅額設置為最高 50 美元，免徵關稅和稅款，並將其提高到 117 美元的快遞免稅額 • 禁止對以電子方式分發的數字產品 (電子書、視頻、音樂、軟件、遊戲等) 徵收關稅
物流企業認證和對外企管制	<ul style="list-style-type: none"> • 物流企業需要取得相關業務資質證書、配合海關合規流程、與消費者建立信息驗證機制、向海關提供稅務擔保及承擔補稅義務。 	<ul style="list-style-type: none"> • 歐盟市場監管法規 EU (2019/2020) 生效，條例規定 18 個歐盟指令項下的商品投放歐盟市場的前提是，需要有一個在歐盟設立的負責商品合規的經營者。按照規定，這一經營者可以是歐盟進口商、海外倉或者授權代表。 		
公共平台服務範圍與質量	<ul style="list-style-type: none"> • 跨境電商平台應負責任包括： <ul style="list-style-type: none"> - 向海關註冊和在境內辦理工商登記 - 向海關實時傳輸施加電子簽名的跨境電商零售進口交易電子數據，並審核交易及消費者身份的真實性 - 明顯標識跨境電商零售進口商品和非跨境商品 - 建立處理消費糾紛和消費維權制度 	<ul style="list-style-type: none"> • OSS 方案適用於在歐洲有倉儲 (海外倉) 的貨物和 FBA 貨物 (空運+派送也稱專線貨物)。其清關方式是銷售增值稅由自主申報變成平台代扣代繳。 	<p>東盟電子商務工作計劃 (ASEAN Work Programme on Electronic Commerce, 2017):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 制定東盟關於在線中介 (平台提供商) 問責制和責任的指導方針。 	

	<ul style="list-style-type: none"> - 建立商品品質安全風險防控機制 - 防止跨境電商零售進口商品虛假交易及二次銷售 • 海關已實現通過國際貿易「單一窗口」或跨境電商通關服務平台，在線收集跨境電商零售進口及出口商品的相關信息。跨境電商企業或其境內代理人、平台企業、支付企業、物流企業須分別向海關傳輸交易、支付或收款、物流等電子信息，平台企業亦須向海關開放與支付相關的原始數據。常規情況下的海關申報亦已實現了通關無紙化作業 • 例如廣州跨境電商公共服務平台功能完善，進口商品基本覆蓋所有省市；創新跨境電商個人額度自動化前置審核功能，避免因訂購人年度額度不足造成退貨，降低企業運營成本；通過全鏈條數據手段，推出進口商品溯源數字化認證。運用物聯網、雲計算等前沿技術，分級採集匯總跨境貿易商品的全鏈條數據，生成溯源「真知碼」供消費者查詢商品生產、檢驗檢測、認證許可及商品運輸流通等全生命週期信用信息，打擊假冒偽劣，防止虛假證書流通，有效實現對跨境商品的溯源和全鏈條監管 	<ul style="list-style-type: none"> • 2021年4月，零星有亞馬遜賣家帳號被封，涉及品牌數量驟然增多，涉及產品從消費電子擴散到家居、健康和美妝等。 		
--	---	--	--	--

表一：中國跨境電商零售進口稅務政策

單筆交易最高價值	人民幣 5,000 元
每人每年最高總額	人民幣 26,000 元
購買超過單筆交易最高價值的不可分割物品	採用一般貿易關稅全額徵稅
適用稅率	進口關稅：暫定為 0% 增值稅（17% x 70%）：11.9% 消費稅：按稅率 適用於商品類型的稅率 x 70%
應繳稅款在人民幣 50 元或以下	沒有豁免

表二：歐盟增值稅免稅政策

進口商品貨物的價值**	增值稅	關稅
少於或等於 150 歐元	應在歐盟繳納增值稅*	免徵關稅
>150 歐元	應在歐盟繳納增值稅*	應在歐盟繳納關稅

*進口發生地所在歐盟成員國/商品發送或運輸目的地歐盟成員國

**應繳納歐盟消費稅的商品除

跨境電商 - 中國（廣東省）、香港、新加坡三地比較

	新加坡	中國廣東省	香港
政府政策層面整體規劃	<ul style="list-style-type: none"> 2016 年宣佈的 Industry Transformation Map (ITM) 計劃，統全國共 23 個行業的中長期發展規劃和路線圖，其中包括與跨境電商產業相關的物流及海陸空交通、零售業等；透過計劃促進政府、企業、研究機構、教育和培訓界、商會與工會間的緊密夥伴合作，提高效率 物流產業轉型規劃於 2017 年啓動，目標將新加坡發展成為全球領先的物流中心 	<ul style="list-style-type: none"> 自 2016 年 4 月 8 日起探索對跨境電商零售進口商品(B2C) 進口商品實行了新稅制(「四八新政」)，該類商品將不再按郵遞物品徵收行郵稅，而是實行「暫按個人物品監管」的過渡期政策安排，按貨物徵收關稅和進口環節增值稅、消費稅。此後過渡期兩次延長至 2017 年底和 2018 年底 2018 年 11 月，《關於完善跨境電子商務零售進口監管有關工作的通知》發佈，在北京等 37 個城市試點，對跨境電商零售進口商品按個人自用進境物品監管，不執行首次進口許可批件、註冊或備案要求，保證了過渡期後監管安排的連續穩定 2020 年試點進一步擴大至 86 個城市及海南全島，跨境電商綜試區擴大到 105 個。其中稅收政策如下：一是年度交易限值由每人每年 20000 元調整至 26000 元，隨著居民收入的提高，相機調整；同時，將單次交易限值由每人每次 2000 元調整至 5000 元。二是明確完稅價格超過單次交易限值但低於年度交易限值且訂單下僅一件商品時，可以通過跨境電商零售管道進口，按照貨物稅率全額徵收關稅和進口環節增值稅、消費稅，交易額計入年度交易總額。三是明確已經購買的電商進口商品不得進入國內市場再次銷售 2019 年中共中央、國務院發佈《粵港澳大灣區發展規劃綱要》提出要推動跨境交付、境外消費、自然人移動、商業存在等服務貿易模式創新。支援橫琴為澳門發展跨境電商產業提供支撐 2020 年《關於擴大跨境電商零售進口試點的通知》提出擴大跨境電商零售進口試點範圍，將汕頭、佛山等 50 個城市(地區)和海南全島納入跨境電商零售進口試點範圍 2021 年廣東省政府發佈《關於推進跨境電商高質量發展若干政策措施的通知》，提出的政策措施包括： <ul style="list-style-type: none"> 培育跨境電商龍頭企業 開展「產業集群+跨境電商」試點 提升倉儲物流效率 支持跨境電商海外倉建設 提高跨境電商通關便利化水準 優化跨境電商稅收政策 加強對跨境電商企業的金融支持 引進培育高層次跨境電商人才 2021 廣東省政府發佈《廣東省商務發展十四五規劃》提出要加快跨境電商擴容提質，推進跨境電商綜合試驗區全省全覆蓋，在全國率先建設跨境電商示範省 <ul style="list-style-type: none"> 要提高跨境貿易便利化水準 <p>繼續推進精簡進出口環節單證，支援口岸查驗單位進一步簡化口岸驗核的監管證件和進出口環節隨附單證。持續推進通關流程「去繁就簡」，優化簡化作業方式和通關作業流</p>	<ul style="list-style-type: none"> 政府分別在 2017 年和 2020 年發佈兩份《香港智慧城市藍圖》，提出涵蓋六個智慧範疇逾 130 項措施，推動香港的智慧城市和數字化發展 2021 年政府施政報告提出建設「智慧港口」，推動航運和港口業更廣泛於業務流程和運作上應用數碼科技，政府會與業界合作研究推動「智慧港口」發展的具體方案。物流方面，要加快推動大灣區物流資訊的互聯互通，完善多式聯運；並發展高增值物流，鼓勵物流業界進一步應用科技，提高生產力 金管局及保險業監管局亦積極推動銀行業及保險業開放應用程式介面，讓協力廠商服務提供者能夠有系統地以程式讀取不同銀行及保險公司的內部系統及資料，包括產品和服務資料，並將相關資料整合至同一個網站或應用程式上，為客戶提供嶄新的金融服務和用戶體驗

		<p>程手續。依託國際貿易「單一視窗」，協調推進口岸物流環節無紙化和電子化，提高口岸通關服務水準和效率。推進降低進出口環節合規成本建立完善口岸收費公示制度和口岸收費監督協作機制</p> <ul style="list-style-type: none"> - 提升國際貿易「單一視窗」效能 逐步將國際貿易「單一視窗」應用功能覆蓋至國際貿易管理全鏈條。加強中國（廣東）國際貿易「單一視窗」資料安全管理，提升「單一視窗」連維服務保障、安全防護和應急處置水準 - 大力發展貿易新業態 鼓勵引導多元化資本參與海外倉建設。加快推動市場採購貿易試點發展，支持地市培育專業批發市場，完善市場軟硬體建設。鼓勵銀行為真實合法的離岸貿易提供便利化跨境結算服務，構建離岸貿易真實性驗證體系。大力發展轉口貿易，鼓勵企業開展全球攬貨、中轉分撥、進出口集拼等一站式業務 - 優化對外投資合作佈局 推進「一帶一路」投資合作，深化與東盟、非洲、歐亞等國家投資合作。鞏固提升與歐洲、日韓等發達國家的創新開放合作。推進境外經貿合作區高品質發展，聯合金融、保險等機構開展金融服務創新支援合作區建設試點。探索合作區與跨境電商綜合試驗區等國內各類園區聯動發展 - 建設更高水準開放型經濟新體制 建立投資貿易自由化便利化體系，完善准入前國民待遇加負面清單管理模式，對接 RCEP、CPTPP 加快形成與國際通行規則相銜接的投資管理體系。深化“放管服”改革，加快智慧財產權維權援助中心、運營中心和交易中心等平台建設，打造市場化法治化國際化營商環境 	
<p>推動 數字化 經濟</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 新加坡政府科技局（Government Technology Agency of Singapore）提出智慧國家的 5 個策略性國家計劃： - 國家數位身份（National Digital Identity）系統，使市民和工商業可以更加安全與便利的方式進行交易 - 增進電子支付（e-Payments）功能 - 智慧國家感測器平台（Smart Nation Sensor Platform），加速感應器與其他物聯網的布建，使城市更加易居住與安全 - 建立智慧城市移動（Smart Urban Mobility）交通系統，包含已在 2017 年中建立的共通車隊管理系統（Common Fleet Management System），將使用數據和數位科技，包含 AI 和自駕車來增進公眾運輸系統 	<ul style="list-style-type: none"> • 2018 年海關總署發佈《關於跨境電子商務零售進出口商品有關監管事宜的公告》提出跨境電子商務零售進口商品申報前，電子商務企業或電子商務交易平台企業、支付企業、物流企業應當分別通過跨境電子商務通關服務平台（以下簡稱服務平台）如實向海關傳輸交易、支付、物流等電子資訊 - 零售出口商品申報前，電子商務企業或其代理人、物流企業應當分別通過服務平台如實向海關傳輸交易、收款、物流等電子資訊 • 2019 年《國家郵政局商務部海關總署關於促進跨境電子商務寄遞服務高品質發展的若干意見》提出要加快建立資料交換機制。依託國際貿易「單一視窗」平台，逐步實現跨境寄遞服務企業向郵政、商務、海關等政府部門報送資料和相關資訊交換。各政府部門要儘快完善自身業務管理系統，明確跨境寄遞服務企業傳輸跨境包裹、商業快件等面單電子資料的內件品名、數量、價格（含幣種）、收寄件人名稱、進出口國別（地區）等內容，為企業提供網上「一站式」服務，即時掌握跨境寄遞服務各環節資料資訊。跨境寄遞服務企業要完善自身業務作業系統，儘快實現與政府部門的系統對接。跨境寄遞服務企業、跨境電子商務企業、支付企業要 	<ul style="list-style-type: none"> • 為配合香港數字經濟及智慧城市的發展，香港政府籌建了多項重要的數字基建項目，包括新一代政府雲端平台、大數據分析平台，以及「智方便」一站式個人化數碼服務平台，並已於 2020 年陸續投入服務。同時，共用區塊鏈平台也正構建，以促進利用區塊鏈技術推行智慧政府服務，預期將於 2022 年內投入服務 • 推出「轉數快」以及「貿易聯動」這兩項促進數字經濟的金融科技基建，香港金融管理局（金管局）正構建「商業數據通」，讓企業能通過統一平台授權付款系統、公營機構或公用事業公司等服務提供者向銀行提供數據，讓銀行進行更準確及客觀的信貸風險評估，提高中小企業獲得貿易融資的機會 • 政府於 2022 年宣佈將成立一個「數字化經濟發展委員會」，成員包括專家學者，業界精英，以及相關政府官員，以加速數字化經濟進程 • 於 2018 年 9 月革新開放數據政策。政府自 2019 年起透過「資料一線

<ul style="list-style-type: none"> - 透過政府間數據共用，跨部門和各種政府相關的數位服務結合，提供市民個人化的數位服務 - 智慧物流計劃是新加坡智慧國家計劃的重要組成部份，旨在通過新技術，共用資源、提升供應鏈管理能力、創造高效物流網絡包括： - 數據共用與數據分析 - 實時貨物跟蹤 - 倉儲自動化 - 通過一站式貿易管理電子平台 TradeNet (於 1989 成立) 為物流產業發展提供金融、海關、貨運等全方位政府服務，實現無紙化自動化簡化貿易許可審批流程。 - 計劃到 2025 年實現兩個全國性 5G 網絡 - 聯合國際力量，構建安全可靠數字化環境，以協助企業過渡到數字化經濟，在 2020 年分別： - 與智利、新西蘭簽訂 Digital Economy Partnership Agreement (DEPA)；與澳洲簽訂 Singapore-Australia Digital Economy Agreement (SADEA) - 協議的合作內容包括：AI 管治架構、數位身份系統互認、個人資訊維護、貨物清關數字化、提供對數據的訪問，以促進數字解決方案的開發、電子發票、電子支付、跨境數據流動、線上客戶權益維護、開放政府數據等範疇 	<p>與消費者建立資訊驗證機制，確保物流、交易和支付等資訊真實、準確</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2020 年，海關總署發佈《關於開展跨境電子商務企業對企業出口監管試點的公告》，明確 7 月 1 日起在北京、廣州、深圳、天津等 10 個地方海關開展“跨境電商 B2B 出口”試點。“跨境電商 B2B 出口”包括“跨境電商 B2B 直接出口”（9710）和“跨境電商出口海外倉”兩種模式。根據新規，企業可以通過“一次登記”“一點對接”，享受海關“優先查驗”“一體通關”“自動比對”“便利退貨”等諸多優惠措施，實現全程通關無紙化，申報清單也更加精簡便捷 • 2019 年廣東省政府發佈《關於推動電子商務跨越式發展的若干措施》提出要創新跨境電子商務監管和服務。推進“海關總署跨境電子商務零售進口統一版資訊化系統”全面應用，完善和推廣“海關總署跨境電子商務零售出口統一版資訊化系統”應用，進一步優化通關業務流程。完善跨境電子商務風險監控體系，結合分類管理制度，營造“守信便利，失信懲戒”的通關環境。試行跨境電子商務零售出口貨物無票免徵增值稅政策，深入推進出口退（免）稅無紙化管理試點工作。力爭開展跨境電子商務出口企業採購成本稅前扣除工作。支援跨境電子商務出口結匯模式創新 • 2020 年《廣州市加快打造數字經濟創新引領型城市的若干措施》 - 聚焦國家定位，建設數字經濟創新要素安全高效流通試驗區 探索建立穗港澳數字經濟創新要素高效流通體系。發揮粵港澳大灣區區域發展核心引擎作用，爭取國家支援在廣州特定區域實行穗港澳三地資料跨境開放共用及安全管理，促進穗港澳地區跨境資金和商貿物流等方面便利化流動 - 聚焦重點載體，形成數位產業集聚發展“一核多點”的協同發展格局 全力打造廣州人工智慧與數字經濟試驗區，積極引入人工智慧等數字經濟領域科研院所，強化人工智慧、5G、區塊鏈等新技術與實體經濟深度融合；發揮黃埔港千年古港、良港優勢，推動航運、貿易與數字經濟融合發展 - 聚焦設施完善，推進新型數字基礎建設和高效共用 大力佈局推動“新基建”專案建設，加快 5G 基站建設，打造全國領先的 5G 網絡。推進國家超級計算廣州中心等高性能計算中心建設，面向人工智慧和 5G 應用場景，建設基於 GPU（圖形處理器）的人工智慧、區塊鏈算力中心 • 2022 年中航雲向中國電信交付資料中心，並與南沙區、央企及銀行簽署協議，計畫投資 318 億元建設“廣州南沙國際資料自貿港”專案，實現國內首個跨境資料試驗性專案部署在南沙。建設內容包括全球海纜多位元一體化網路（EAA 歐非亞海纜）及其登陸站、總控中心及核心節點，跨境通信資料 	<p>通」網站免費發放政府開放數據，以鼓勵市場提出更多創新應用，將便民利民的效益最大化</p> <ul style="list-style-type: none"> • 政府積極支援建設發展數字經濟的基礎設施。在協助營辦商建設 5G 基站方面，通訊事務管理局辦公室推出先導計劃，已先後開放共約 1 500 個合適的政府場所供營辦商安裝基站。營辦商只需透過簡化的申請流程和象徵式租金（每年一元）便可安裝基站，拓展 5G 網絡覆蓋。此外，政府亦已設立機制，便利營辦商在有上蓋巴士站、公共收費電話亭等公共設施上設置基站，進一步協助完善 5G 覆蓋。香港已於 2020 年第二季推出商用 5G 服務，現時 5G 覆蓋已超過九成，用戶亦突破 300 萬人 • 為推動數據中心在香港的蓬勃發展，政府積極推行多項措施，包括提供土地發展高端數據中心、推廣善用工業大廈改作數據中心以及在工業用地發展高端數據中心等
--	--	---

		<p>中心，國際大資料產業園區，粵港澳大灣區電信產業研究院和實驗室等設施建設。圍繞跨境貿易、離岸金融、人工智慧、物聯網、雲計算、大資料等相關聯業務領域，引進大型跨國企業區域總部及創新中心落戶南沙，培育帶動科技創新型企業專案落地</p> <ul style="list-style-type: none"> • 廣州跨境電商公共服務平台功能完善，跨境電商個人額度自動化前置審核功能，避免因訂購人年度額度不足造成退貨；通過全鏈條數據手段，推出進口商品溯源數字化認證。運用物聯網、雲計算等前沿技術，分級採集匯總跨境貿易商品的全鏈條數據，生成溯源「真知碼」供消費者查詢商品生產、檢驗檢測、認證許可及商品運輸流通等全生命週期信用資訊，打擊假冒偽劣，防止虛假證書流通，有效實現對跨境商品的溯源和全鏈條監管 • 東莞海關新通關流程：申報人可通過中國電子口岸平台的「單一視窗」，提交口岸管理和國際貿易相關部門要求的單證和電子訊息。透過共用數據、職能管理，優化通關業務流程，令通關效率再提速、企業成本再降低。推行通關無紙化，企業可通過網絡報關，申報平均時間較傳統有報關時間縮短約 10 小時。其他中國指定地區實行單一視窗制度，企業走海關流程所需的時間甚至可由 3 天縮短到 2 小時。香港在 2016 年宣佈了單一視窗計劃，第一期已實施，第二及第三階段服務發展亦在籌備中 - 物流企業需要取得相關業務資質證書、配合海關合規流程、與消費者建立資訊驗證機制、向海關提供稅務擔保及承擔補稅義務 	
<p>完善 供應鏈</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 完善基礎建設 - SATS (Singapore airfreight terminal) 與 Singapore Post 合作的電商航空樞紐項目，助簡化電商分件等工序 - PSA International 通過加強與國際合作夥伴的聯繫，包括投資中鐵聯合國際集裝箱有限公司，爭取更多參與國際電商市場及更靈活的供應鏈管理方案 - 樟宜機場第五航站樓將建有貨運和物流中心及飛機保養、維修和翻新設施 • 公營機構，包括 Enterprise Singapore (ESG)，積極與物流業在冷鏈、零售、醫藥等方面合作，為跨境電商產業增值 	<ul style="list-style-type: none"> • 2018 年《國務院辦公廳關於推進電子商務與快遞物流協同發展的意見》，提出要保障基礎設施建設用地。落實好現有相關用地政策，保障電子商務快遞物流基礎設施建設用地。在不改變地主體、規劃條件的前提下，利用存量房產和土地資源建設電子商務快遞物流專案的，可在 5 年內保持土地原用途和權利類型不變，5 年期滿後需辦理相關用地手續的，可採取協定方式辦理 • 2021 年商務部發佈《商貿物流高品質發展專項行動計劃（2021-2025 年）》 • 完善物流設施用地規劃，促進城市物流規劃與國土空間規劃相銜接，保障商貿物流基礎設施用地需求。鼓勵地方政府合理設置物流用地績效考核指標，多管道整合盤活存量土地資源用於商貿物流設施建設。鼓勵有條件的地方政府加大財政支援力度，引導社會資金投入商貿物流高品質發展項目建設 • 《“十四五”航空物流發展專項規劃》提出要提升航空物流對產業鏈供應鏈的支撐功能，滿足跨境電商，冷鏈運輸等新興消費需求，提出的政策措施包括： - 優化國際航線網路佈局。打造國際航空物流通道，保障先進製造業供應商和跨境電商國際業務拓展。推動境外分銷服務網路、物流配送中心等設施建設，完善覆蓋全球的海外倉網路，強化境外資源分享，支援製造業國際化生產、銷售和服務 	<ul style="list-style-type: none"> • 完善基礎建設 - 香港國際機場興建第三跑道預計於 2024 年全面啟用 - 港珠澳大橋是全球最長的跨海大橋，於 2018 年 10 月 24 日正式通車。大橋主要便利香港、內地及澳門之間的陸上客貨運輸。 • 跨境陸路交通方面，廣深港高速鐵路香港段、港珠澳大橋（大橋）和蓮塘／香園圍口岸三項重大跨境基建於過去數年相繼落成，有助香港融入大灣區「一小時生活圈」，促進大灣區基礎建設互聯互通。港深政府已成立「推動港深跨界軌道基礎設施建設專班」，共同構建「軌道上的大灣區」 • 香港海關與內地海關於 2016 年 3 月 28 日正式推行「跨境一鎖計劃」。計劃下，香港海關的「多模式聯運轉運貨物便利計劃」與中國內地(大灣區)海關的「跨境快速通關」對接，打造粵港物流綠色通道，為業界提供無縫清關服務。透過應用同一把電子鎖及全球定位系統設備，以“跨境一鎖，分段監管”為原則，減少同一批貨物在兩地入境及出境時被海關重複檢查的機會，簡化清關手續和加快貨物轉關流程

		<ul style="list-style-type: none"> - 提升市場服務能力。鼓勵跨境電商物流加快發展，鼓勵航空物流企業增強通關、運輸、貨物追蹤、最後一公里配送等全鏈條整合能力，支援跨境電商“全球買、全球賣”服務 - 建設先進完備的保障體系。統籌綜合性樞紐機場和專業性貨運樞紐機場佈局；應用“雲大物智移”等先進技術，促進港區聯動，推進機場和臨空經濟區、物流園區、綜合保稅區、邊境（跨境）經濟合作區等規劃建設和設施運行的高水準聯動，根據機場實際情況，建立直連通道和專用物流通道，提高通關效率，推進港區一體化運營 • 2018年廣東省人民政府辦公廳發佈《關於印發廣東省推進電子商務與快遞物流協同發展實施方案的通知》提出要提升電子商務跨境通關效率，建設跨境快件物流中心，完善物流智慧服務體系，為跨境電子商務企業提供物流資訊一體化服務 • 2021年廣東省政府頒佈《關於推進跨境電商高品質發展的若干政策措施》 - 加強跨境電商產業園區建設 <ul style="list-style-type: none"> 制定跨境電商產業園區建設標準，建設30個具有一定規模的跨境電商產業園，入駐及服務企業數達10萬家。園區重點引入報關清關、支付結算、稅務保險、軟體發展、大資料分析等服務型企業，建強跨境電商產業生態，為跨境電商發展提供一站式服務。支持園區周邊道路交通、水電配套等基礎設施建設，對入駐園區的企業，在辦公場地租賃等方面給予政策支援。鼓勵園區建設運營單位為入駐企業提供融資孵化、培訓諮詢等公共服務。評選省級電子商務示範園區，對獲評的跨境電商產業園給予政策支持。鼓勵園區制定各類跨境電商產業發展標準，規範和引領園區產業發展 - 提升倉儲物流效率 <ul style="list-style-type: none"> 各地將倉儲用地納入國土空間規劃，為跨境電商集散分撥、分揀配送等配套建設相應基礎設施。實施“快遞出海”工程，支援企業建立資訊共用平台，在通道網路、貨物組織、航空運力等方面共建共用，降低運輸成本，提升物流效率。鼓勵企業佈局國際分撥網，以機場、鐵路、港口為中心建設智慧多式聯運場站，提高分撥配送效率 • 2016年東莞市大力發展跨境電商助力供給側改革具體舉措包括： <ul style="list-style-type: none"> - 做大跨境物流。探索郵政物流管道與社會物流管道協同結合，對國際小包後台實施資訊化、機械化、流程化改造，實現“開放管道，自費統談，智慧匹配，安全妥投” - 構築園區體系。建成下橋、虎門、鳳崗、長安、東城五大綜合園區、17個微型園區和1個跨境電商智慧倉，成為東莞地區系統最齊、規模最大的跨境電商園區開發運營主體 - 發展專業倉儲。為跨境電商賣家提供訂單後一體化解決方案，2015年2月聯合阿里巴巴啟用東莞速賣通集貨倉，成為全國14個同類倉之一，實現穩定走貨線上客戶250個，年業務量突破143萬件，收入規模位列全國第五 	
--	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> - 推動行業整合。建成全國首個互聯網運營支撐中心“中國郵政電子商務運營中心”，為中國郵政線上業務平台運營以及“互聯網+郵政”先行先試，助力中國郵政轉型升級。與各大協會、商會協同推動東莞製造和內貿電商轉型發展跨境電商，啟動跨境通平台建設，構建跨境 B2B 線上綜合服務商城 	
<p>支援本地企業</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 2020 年, ESG 及 Info-communications Media Development Authority (IMDA) 聯合大企業 (亞馬遜, Lazada Singapore, Qoo10, Shopee) 推出電子商務推動計劃 (e-Commerce Booster Package), 協助零售業中小企業轉移到電商 • 亞馬遜亦協助新加坡賣家進入其平台, 為新加坡企業提供進入美國、印度和加拿大等國際市場的途徑。ESG 通過其市場準備援助計劃 (Market Readiness Assistance Scheme) 進一步支持這些公司, 該計劃提供市場擴展相關服務, 例如北美的知識產權保護 • Retail Industry Transformation Map 計劃推動零售業相關策略, 協助業界利用創新科技成功轉型網上貿易及提高生產力, 包括 IMDA 與平台及批發商一起, 為零售商實現線上線下協調經營提供協助 • 由 ESG 及另一家新加坡貿易與工業部轄下的法定機構 JTC Corporation (JTC) 合辦的平台下的 Action Community for Entrepreneurship (ACE) 的項目, 為初創企業提供有關網上空間生態的一站式支援, 包括推出初創企業和企業之間共同創新計劃, 並提供了優惠的稅收制度。電子商務行業的初創企業還可以利用不同的 ACE 支持計劃打進國際市場。ESG 同時提供的共用電商平台, 讓初創公司可共用資源。 • 由 Singapore Post 和 Enterprise Singapore 合作的 ezyCommerce 項目, 為中小企業提供一站式服務補貼。根據協作行業項目計劃 (Collaborative Industry Projects, CIP), 	<ul style="list-style-type: none"> • 《“十四五”航空物流發展專項規劃》提出要積極引導企業加強國際合作, 積極穩妥放寬外商在公共航空運輸領域的投資准入, 促進國內國外資源優勢互補; 鼓勵國內企業抱團出海, 引導多元投入建設海外倉, 共建海外貨站、轉運中心、境外經貿合作區等 • 2019 年《國家郵政局等關於促進跨境電子商務寄遞服務高品質發展的若干意見(暫行)》 <ul style="list-style-type: none"> - 加快創新跨境寄遞服務模式 <ul style="list-style-type: none"> 鼓勵跨境寄遞服務企業發揮優勢拓展管道, 加強重點區域的國際多邊和雙邊合作, 創新豐富寄遞產品, 優化流程縮短時限, 增強核心競爭力。鼓勵跨境寄遞服務企業通過投資並購、戰略聯盟、業務合作等方式整合境內外收寄、投遞、國際運輸、通關、境外預檢視、境外預分揀、海外倉等資源, 提供面向全球的一體化、綜合性跨境包裹、商業快件等寄遞服務。支援跨境寄遞服務企業在重要節點區域設置海外倉, 發展境外寄遞服務網路, 符合條件的, 可以按規程式申報外經貿發展專項資金支持 - 加快完善跨境寄遞服務體系 <ul style="list-style-type: none"> 鼓勵跨境寄遞服務企業創建品牌, 提供跨境包裹、商業快件等寄遞服務。支援跨境寄遞服務企業與跨境電商共商共建團體標準, 提高服務可靠性, 提供全程跟蹤查詢、退換貨、丟損賠償、拓展行銷、融資、倉儲等增值服務。鼓勵資料共用應用, 賦能上下游中小微企業, 實現行業間、企業間開放合作、互利共贏, 以跨境寄遞服務新形態支撐貿易新業態 • 2021 年商務部發佈《商貿物流高品質發展專項行動計劃 (2021-2025 年)》 <ul style="list-style-type: none"> - 培育商貿物流骨幹企業 <ul style="list-style-type: none"> 支援和鼓勵符合條件的商貿企業、物流企業通過兼併重組、上市融資、聯盟合作等方式優化整合資源、擴大業務規模, 開展技術創新和商業模式創新。在連鎖商超、城鄉配送、綜合物流、國際貨運代理、供應鏈服務、冷鏈物流等領域培育一批核心競爭力強、服務水準高、有品牌影響力的商貿物流骨幹企業 - 加大政策支持力度 <ul style="list-style-type: none"> 引導銀行業金融機構規範發展供應鏈金融、普惠金融, 加大對中小微商貿物流企業的信貸支持 - 完善重點企業聯繫制度 <ul style="list-style-type: none"> 建立商貿物流重點聯繫企業名單, 加強與重點企業日常工作聯繫, 實施動態管理。支援名單內企業參與供應鏈創新與應用、物流標準化等商貿物流相關試點示範工作。鼓勵銀行業金融機構在風險可控的基礎上, 按照市 	<ul style="list-style-type: none"> • 貿發局對中小企的支援包括: 「T-box 升級轉型計劃」借用初創企業沙箱的概念, 協助中小企實踐業務轉型目標, 計劃至今已協助超過 1,700 家中小企, 在創建品牌、電子商貿、生產及供應鏈方案、市場開拓方面提升競爭力, 為疫後經濟復甦、拓展業務作好準備; 貿發局亦於 2021 年推出「GoGBA 一站式平台」, 由線上線下集合微信小程序、大灣區服務中心以及 5 個港商服務站, 為港商及外商提供一條龍支援服務及有用資訊, 協助他們開拓大灣區市場 • 亦推出科技券計劃支援本地企業/機構使用科技服務和方案優化業務, 以協助中小企業數碼轉型 • 在金融基建方面, 香港金融管理局(金管局)正積極構建「商業數據通」, 讓金融機構在企業(尤其中小企)授權下獲得更多商業數據, 以進行更精準的信貸評估, 讓中小企利用自身數據獲得更便利和更有效的融資服務

	<p>所有中小企業還可以享受高達 70% 的特定開發和採用成本的財政支持。此外，通過 CIP 計劃，中小企業可以獲得高達 50% 的設備和軟件相關支出的支持。JTC 的 LaunchPad @ one-north 是另一項旨在為電子商務初創企業提供培育生態系統和有利環境的舉措</p> <ul style="list-style-type: none"> • 新加坡國家貿易平台 (National Trade Platform, NTP) 為新加坡電商投資提供各類協助，包括為貿易及物流業提供及時貿易資訊管理系統服務、提單及電商海運文件數字化、Global eTrade Services (GeTS) 為本地公司實現與海外政府機關及企業交流電子貿易檔 	<p>場化、商業可持續原則，提高對名單內企業的金融服務效率</p> <ul style="list-style-type: none"> • 培育跨境電商龍頭企業。加大政策扶持力度，對在廣東設立獨立法人總部或區域總部，年交易規模 30 億元（人民幣，下同）以上的跨境電商平台企業、20 億元以上的跨境電商獨立站企業和跨境電商賣家，在企業用地、高管落戶、子女入學等方面給予支持。鼓勵企業建設跨境電商獨立站，對自建獨立站且達到一定規模的企業給予財政政策支援。評選省級電子商務示範企業，對獲評的跨境電商企業給予政策支持。支持符合條件的跨境電商企業申報國家高新技術企業或技術先進型服務企業。建立跨境電商政企對話直通車制度，落實領導掛點聯繫跨境電商龍頭企業機制，及時幫助企業解決問題 • 2021 年廣東省政府頒佈《關於推進跨境電商高品質發展的若干政策措施》 <ul style="list-style-type: none"> - 支持跨境電商海外倉建設 <ul style="list-style-type: none"> 鼓勵企業在一帶一路沿線國家和地區、RCEP 成員國開展海外倉建設，擴大歐美市場海外倉佈局。支持海外倉企業研發智慧倉儲技術、拓展航空貨運業務。對被商務部遴選為優秀海外倉實踐案例的省級公共海外倉給予財政政策支持。運用海外投資保險等政策性出口信保工具，降低海外倉建設風險。鼓勵金融機構加強對海外倉企業綜合情況評估的資訊儲備，為符合條件的企業提供融資服務 - 優化跨境電商稅收政策 <ul style="list-style-type: none"> 積極推動完善跨境電商 B2B 出口增值稅和所得稅稅收政策，為開展跨境電商出口海外倉業務的企業提供涉稅輔導個性化服務。引導跨境電商企業用好前海深港現代服務業合作區和橫琴粵澳深度合作區企業所得稅優惠政策 - 加強對跨境電商企業的金融支援 <ul style="list-style-type: none"> 鼓勵金融機構開發針對跨境電商企業的創新型信貸產品，運用電商供應鏈物流、資金流等資訊，開展應收賬款融資、保兌倉融資、融通倉融資等金融產品創新，緩解企業融資難問題。銀行和支付機構按規定憑交易電子資訊辦理貨物貿易外匯收支業務時，對年度貨物貿易收匯或付匯累計金額低於等值 20 萬美元（不含）的小微跨境電商企業，可免於辦理“貿易外匯收支企業名錄”登記。跨境電商企業可將出口貨物在境外發生的倉儲、物流、稅收等費用與出口貨款軋差結算。跨境電商企業出口至海外倉銷售的貨物，匯回的實際銷售收入可與相應貨物的出口報關金額不一致 - 提高跨境電商企業海外風險防範能力 <ul style="list-style-type: none"> 在出口信用保險項下，開發支持跨境電商出口的保險產品新模式，說明企業降低出口風險。支援行業協會開展境外平台規則和出口目的國政策法規培訓，提高企業合規運營水準。鼓勵跨境電商企業購買智慧財產權海外侵權責任險。支持行業協會、協力廠商機構成立跨境電商海外風險防範專家委員會，在境外清關規則、稅務法規、資金安全管理、 	
--	--	--	--

		<p>智慧財產權糾紛應對等方面提供諮詢，提高企業防範境外經營風險能力</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2019年廣州市政府發佈《關於推動電子商務跨越式發展的若干措施》提出要強化跨境電子商務發展優勢，具體舉措包括。 <ul style="list-style-type: none"> - 鼓勵各類經營主體開展跨境電子商務業務扶持發展一批提供專項或綜合服務的跨境電子商務服務平台。鼓勵和支援具備條件的跨境電子商務經營主體申報市“中國製造2025”產業發展、總部經濟、商務發展等專項資金 - 優化跨境電子商務企業全球佈局在經貿推介、投資洽談等方面加強跨境電子商務領域合作，對符合條件的跨境電子商務企業“走出去”重點項目予以資金支援。擴大企業對外投資，完善“走出去”政策促進、服務保障和風險防控體系。支援跨境電子商務企業自建、收購並購或租賃海外倉，引導企業發展基於海外倉的跨境電子商務報關、物流供應鏈及金融創新等服務。鼓勵發展跨境工業電子商務平台，建立高效便捷的一站式跨境電子商務服務體系，推動工業企業拓展海外市場和加快品牌培育 - 推動跨境電子商務粵港澳大灣區合作與行業標準制訂 深化與港澳在跨境電子商務領域的合作。推進穗港澳認證及相關檢測業務互認制度在跨境電子商務領域落地，實現“一次認證、一次檢測、三地通行”。探索建立適合跨境電子商務發展的國際通用規則。適時推動航空快件國際和台港澳中轉集拼業務在跨境電子商務領域應用 • 2022年廣州海關將進一步支援廣州空港、南沙海港跨境電商樞紐建設，支持佛山創新出口集貨倉模式，深入推進跨境電商B2B出口試點改革。同時，支持拓展市場採購試點集聚區範圍，推動試點市場內外貿一體化融合發展，為更多本地中小微企業和個體商戶打開出口新通道。以該關首創的綜合保稅區“跨境電商出口退貨合包”新模式為例，受新模式帶動，目前多家跨境電商企業落戶南沙綜合保稅區，並在區內建立全球退貨集散複銷中心。據估算，該模式推行後，相關企業每年可節約綜合物流成本和人工成本達5000萬元。在搭建高水準發展平台方面，為服務第131屆線上廣交會，廣州海關將推出線上政策說明會，發揮資訊彙聚優勢，向廣交會提供更多高級認證企業資料，說明企業贏得更多海外訂單。此外，海關將推動高標準高品質建設南沙進口貿易促進創新示範區，支援生物島、廣州國際醫藥港、粵港澳大灣區生命健康產業創新區等項目建設發展 	
<p>人才培育</p>	<ul style="list-style-type: none"> • SkillsFuture Singapore (SSG) and Workforce Singapore (WSG) 為個人提供相關專業技能的訓練、職業及行業資訊和指導，特別是為零售業僱員而設的技能訓練框架，由SSG, WSG 和 ESG 合辦，並得到了相關行業協 	<ul style="list-style-type: none"> • 各地將跨境電商平台運營、資訊技術產品開發、供應鏈運營管理、海外媒體投放等跨境電商人才納入當地人才政策支持範圍。符合條件且獲評省級示範的跨境電商企業高管可申領人才優粵卡，享受停居留、出入境、金融稅收等優惠政策。符合粵港澳大灣區個稅優惠條件的珠三角九市跨境電商企業高管，其在珠三角九市繳納的個人所得稅已繳稅額 	<ul style="list-style-type: none"> • 個別商會和機構舉辦商業性的短期培訓班，例如： <ul style="list-style-type: none"> - 由香港網商會主辦、阿里巴巴及勵志發展基金協辦並由廣東新航線跨境電子商務服務有限公司為學員提供培訓 - 零極限電商學院舉辦的香港青年創業者跨境電商培訓班。舉辦單位是

	<p>會、工會、組織和培訓機構的支持</p>	<p>超過其按應納稅所得額的 15%計算的稅額部份，由當地人民政府給予財政補貼，該補貼免征個人所得稅。建立跨境電商專家團隊，與高校、企業合作培養跨境電商人才</p> <ul style="list-style-type: none"> • 在廣東省教育廳指導下，廣東省跨境電子商務協會與廣東省本科高校電子商務類專業教學指導委員會共同為廣東省跨境電商產教聯盟揭牌，包括華南師範大學、華南理工大學、華南農業大學、暨南大學、廣東工業大學、廣州大學、廣東財經大學、廣東科技學院、廣州軟體學院、廣州科技職業技術大學、廣東理工學院、廣東南方學院、廣州番禺職業技術學院在內的 14 所高校與行業龍頭企業將合力培養跨境電商人才 • 2021 年《廣州市把握 RCEP 機遇促進跨境電子商務創新發展的若干措施》發佈，有關強化專業人才培訓： <ul style="list-style-type: none"> - 鼓勵有條件的普通高校、職業院校，結合產業發展實際需求開設跨境電商專業或課程 - 支持跨境電商企業引進產業高端人才和急需人才，對跨境電商企業高端、急需緊缺人才按現行規定給予補貼 - 鼓勵行業商協會、跨境電商平台組織 RCEP 跨境電商創新創業大賽，鼓勵廣州大學生參與到 RCEP 國家市場創新創業，增添新生力量推動廣州與 RCEP 國家合作 	<p>在 2014 年受阿里巴巴速賣通大學邀請，正式加入速賣通大學的官方合作機構，負責深圳地區速賣通平台的官方課程。</p>
--	------------------------	---	--

新加坡與跨境電商發展相關公營機構

政府部門 / 公營機構	性質與架構
Economic Development Board (EDB)	新加坡貿易與工業部 (Ministry of Trade and Industry) 轄下法定機構
JTC Corporation (JTC)	新加坡貿易與工業部 (Ministry of Trade and Industry) 轄下法定機構
Enterprise Singapore (ESG)	新加坡貿易與工業部 (Ministry of Trade and Industry) 轄下法定機構
Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS)	新加坡運輸部 (Ministry of Transport) 轄下的法定機構
PSA International	新加坡淡馬錫旗下的港口運營商和供應鏈公司
Inland Revenue Authority of Singapore (IRAS)	新加坡運輸部 (Ministry of Finance) 轄下法定機構
Info-communications Media Development Authority (IMDA)	通信和信息部 (Ministry of Communications and Information) 轄下法定機構
SkillsFuture Singapore	新加坡教育部 (Ministry of Education) 轄下法定機構
Workforce Singapore	新加坡人力部 (Ministry of Manpower) 轄下法定機構

跨境電商業界問卷調查

甲. 跨境電商與香港定位

Q1. 您會怎樣評價跨境電商對提升香港作為國際供應鏈服務中心和國際航空樞紐地位的重要性？請以十分評分表給出您的評分，0分代表“一點也不重要”，10代表“絕對重要”。

(0 - 10 評分) _____

Q2. 有意見指出，要發展成為服務跨境電商的國際供應鏈服務中心和國際航空樞紐，香港具有以下的競爭優勢，您認為這些優勢有多重要呢？請以十分評分表為下列每一項給出您的評分，0分代表“一點也不重要”，10分代表“絕對重要”：

	(0 - 10 評分)
a.廣泛的國際航空網絡，可靠服務及高航班頻率和容量	
b.自由、開放及高效的金融體系，並以一流的專業服務為支撐，如法律和會計服務	
c.本地公司擁有廣泛的全球業務網絡和管理專業知識	
d.法治環境和與國際標準接軌的法律框架, 及作為中國相關法規的銜接窗口	
e.簡單稅制和高效的海關	
f.作為通往中國內地的主要門戶的戰略地理位置	
g.能應對中西不同文化的貿易慣例/語言	
h.有提供優質商品和增值服務的良好聲譽	

Q3. 有意見指出，要發展成為服務跨境電商的國際供應鏈服務中心和國際航空樞紐，香港需要面對以下各項挑戰或弱點，您認為這些挑戰或弱點有多重要呢？請以十分評分表為下列每一項給出您的評分，0分代表“一點也不重要”，10分代表“絕對重要”：

	(0 - 10 評分)
a.政府政策支持不足	
b.人才供給不足	
c.來自區內鄰近城市的激烈競爭	
d.物流用地不足	
e.寡頭壟斷結構為新來者設置高門檻	
f.嚴格的人境隔離政策	
g.供應鏈的數字化和自動化進展緩慢	

Q4. 就跨境電商的業務發展而言，您如何評價香港在以下不同市場的競爭力？請以十分評分表為下列每一項給出您的評分，0分代表“一點競爭力也沒有”，10分代表“絕對有競爭力”：

	(0 - 10 評分)
a.出口到美國 / 歐洲國家	
b.出口到 RCEP 國家（包括東南亞、日本、韓國、澳大利亞和新西蘭）	
c.出口到其他一帶一路國家（如中東、俄羅斯、中亞、中東、拉丁美洲地區）	
d.進口到中國內地 / 香港	
e. 香港國際機場的過境服務	

乙. 政府政策支持

Q5. 您認為香港特區政府為推動本地跨境電商業務發展所提供的政策支持是否足夠？請以十分評分表給出您的評分，0分代表“完全不足夠”，10分代表“完全足夠”。

(0 - 10 評分) _____

Q.6 為了促進香港跨境電商業務的發展，有意見指出政府需要提供以下的政策支持，您認為這些建議有多重要呢？請以十分評分表表示下列每一項的重要性，0分代表“一點也不重要”，10分代表“絕對重要”：

	(0 - 10 評分)
a. 通過租金補貼、稅收減免或其他補救措施，為業界提供更負擔的物流空間	
b. 透過加強香港郵政的進取策略，發揮萬國郵政聯盟網絡的最大潛力	
c. 加強香港貿易發展局和/或其他公營機構在全球範圍內對香港跨境電商業務的推廣宣傳支援	
d. 統籌包括宣傳和培訓等的教育性工作，透過校園內外活動，幫助建立本地跨境電商產業在香港年輕人群中的認知度和形象	
e. 為在香港和/或大灣區其他地區開展跨境電商業務的企業提供支持，例如有關營商場所的援助和其他差異化政策	
f. 推動建立跨境電商數據共享平台 / 供應鏈服務中心平台	
g. 加快政府與政府之間的談判，以解決跨境電商業務的關鍵問題，例如清關程序	
h. 吸引國際電商巨頭在香港設立區域總部	

丙. 公司電商業務

Q.7 · 經營的跨境電商業務種類

	(請選擇合適答案)
出口（至香港及中國內地以外的國家）	1
進口（至香港或中國內地）	2
出口及進口	3
沒有經營跨境電商業務（請跳至 Q12）	4

Q8. 貴公司是否與任何主要電子商務平台合作過？（你可以給出多個答案）

	(請選擇合適答案)
速賣通 (AliExpress)	1
亞馬遜 (Amazon)	2
eBay	3
iHerbs	4
京東	5
Lazada	6
蝦皮 (Shopee)	7
淘寶 / 天貓	8
沒有與任何主要電子商務平台合作過	0
其他 (請註明): _____	

Q9. 貴公司的跨境電商業務的主要目的地 / 產品或商品來源地在哪裡？（你可以給出多個答案）

	目的地	產品或商品來源地
香港	1	1
中國內地	2	2
北美	3	3
歐洲	4	4
東南亞	5	5
日本 / 南韓	6	6
中東	7	7
非洲	8	8
拉丁美洲	9	9
不適用	0	0
其他 (請註明) _____	_____	_____

Q10. 從事跨境電商業務的年數 (請選擇合適答案)

	企業對企業業務 (B2B)	企業對消費者業務 (B2C)
少於 2 年	1	1
2 年 - 少於 5 年	2	2
5 年 - 少於 10 年	3	3
10 年以上	4	4
沒有涉獵相關業務	5	5 (請跳至 Q12)

Q11. 貴公司的企業對消費者 (B2C) 業務中，以營業額計算，不同物流模式所佔的比例是多少？
(請在適用的地方填寫相關百份比，或在不用處填寫 0%)

	進口到中國內地 / 香港	出口到海外國家
快遞服務		
郵政服務		
合共：	100%	100%

丁. 公司資料

Q12. 公司主要業務性質

	(請選擇合適答案)
快遞公司	1
電商公司	2
貨運代理公司	3
第三/四方物流公司	4
運輸公司	5
倉儲公司	6
其他 (請註明): _____	

Q13. 公司註冊地

	(請選擇合適答案)
香港	1
中國內地	2
北美	3
歐洲	4
東南亞	5
日本／南韓	6
中東	7
非洲	8
拉丁美洲	9
其他 (請註明): _____	

Q14. 貴公司去年的銷售額 (請選擇合適答案)

	總銷售額	跨境電商銷售額
5,000 萬港元以下	1	1
5,000 萬港元 - 少於 1 億港元	2	2
1 億港元 - 少於 3 億港元	3	3
3 億港元 - 少於 5 億港元	4	4
5 億港元或以上	5	5
不適用	N/A	6

Q15. 關於推動跨境電商業務在香港發展的其他意見

非常感謝您的參與和幫助

Industry Survey on Cross-border e-Commerce

A. Cross-border e-Commerce and Hong Kong’s Positioning

Q1. How would you rate the importance of cross-border e-commerce (CBE) in enhancing the position of Hong Kong as an international supply chain service centre and a global aviation hub, by using a 10-point scale where **0** means “**not important at all**” and **10** means “**absolutely important**”.

(0-10 rating point) _____

Q2. There are views suggesting that Hong Kong has the following key competitive advantages in developing into an international supply chain service centre and a global aviation hub for CBE. Please rate their importance by using a 10-point scale, **0** means “**not important at all**” and **10** means “**absolutely important**”.

	(0-10 rating point)
a. Extensive international aviation network, reliable service with high flight frequency and capacity	
b. Free, open and efficient financial system well supported by premier professional services, such as legal and accounting services	
c. Extensive global business network and managerial expertise possessed by local companies	
d. Rule of law, and a legal framework which aligns with international standard; and as a buffer for relevant Chinese regulations	
e. Simple tax system and efficient customs	
f. Strategic geographical location as the dominant gateway to Mainland China	
g. Versatile to cope with different trading practices / languages, east and west	
h. Good reputation for providing quality goods and value-added services	

Q3. There are views suggesting that Hong Kong is facing the following major challenges in developing into an international supply chain service centre and a global aviation hub for CBE. Please rate their importance by using a 10-point scale, **0** means “**not important at all**” and **10** means “**absolutely important**”.

	(0-10 rating point)
a. Inadequate government policy support	
b. Insufficient supply of talent	
c. Keen competition from neighbouring cities in the region	
d. Lack of logistics land	
e. Oligopolistic structure with high threshold for new comers	
f. Strict quarantine policies for inbound traffic	
g. Slow progress in supply chain digitalization and automation	

Q4. In regard to the CBE business, how would you rate Hong Kong’s competitiveness in the following market segments? Please rate each of the following by using a 10-point scale, where **0** means “**not competitive at all**” and **1** means “**definitely competitive**”:

	(0-10 rating point)
a. Export to American / European countries	
b. Export to RCEP countries (including SE Asia, Japan, South Korea, Australia and New Zealand)	
c. Export to other Belt & Road countries (e.g. Middle East, Russia, Central Asia, Middle East, Latin America)	
d. Import to Mainland China / Hong Kong	
e. Air transit service of Hong Kong International Airport	

B. Government Policy Supports

Q5. How adequate are the policy supports provided by the HKSAR government in promoting the development of CBE business in Hong Kong? Please give your rating by using a 10-point scale, where **0** means “**totally inadequate**” and **10** means “**perfectly adequate**”.

(0-10 rating point) _____

Q.6. There are views suggesting that the following government policy supports are required for enhancing the development of CBE in Hong Kong. Please rate their importance by using a 10-point scale, where **0** means “**not important at all**” and **1** means “**absolutely important**”.

	(0-10 rating points)
a. Make available more affordable logistics space through rental subsidy, tax deduction or other remedial measures	
b. Maximise the potential of the Universal Postal Union networking by stepping up the proactive efforts of Hong Kong Post	
c. Strengthen the publicity supports of the Hong Kong Trade Development Council and/or other public organisations in promoting CBE business in Hong Kong on a global scale	
d. Coordinate educational efforts, promotional and training, for building up the knowledge base and the image of the local CBE industry among the young population of Hong Kong within or outside schools/campuses	
e. Provide supports to enterprises which start up CBE business in Hong Kong and/or the rest of the Greater Bay Area, such as assistance on business venues and other differentiated policies	
f. Promote the establishment of a CBE data sharing platform / supply chain service centre platform	
g. Expedite government-to-government negotiations in solving key issues on CBE business, such as custom clearance procedures	
h. Attract international e-commerce giants to set up regional headquarters in Hong Kong	

C. Company e-commerce Business

Q7. Types of cross-border e-commerce (CBE) business conducted

Exports (to countries outside Hong Kong and Mainland China)	1
Imports (to Hong Kong or Mainland China)	2
Both exports and imports	3
None (Please proceed to Q12)	4

Q8. Has your company been partnering with any major e-commerce platforms? (You may give multiple answers)

AliExpress	1
Amazon	2
eBay	3
iHerbs	4
Jingdong	5
Lazada	6
Shopee	7
Taobao / Tianmao	8
Others (please specify) : _____	
None	0

Q9. Where are the destination/origin countries relating to your CBE business? (You may give multiple answers)

	Destination Country	Origin Country
Hong Kong	1	1
Mainland China	2	2
North America	3	3
Europe	4	4
South East Asia	5	5
Japan / South Korea	6	6
Middle East	7	7
Africa	8	8
Latin America	9	9
Others (please specify) _____		
Not applicable	0	0

Q10. Number of year engaged in CBE business **(Please select your answer)**

	B2B	B2C
Less than 2 years	1	1
2 years - less than 5 years	2	2
5 years - less than 10 years	3	3
Above 10 years	4	4
None	5	5 (Please proceed to Q12)

Q11. What are the proportion of various logistics modes of your B2C transactions in terms of turnover? (Please fill in the **percentage** where applicable, or 0% for non-applicable field)

	Import to Mainland / HK (%)	Exports to overseas countries (%)
Courier services		
Postal services		
Total:	100%	100%

D. Company Profile

Q12. Main Business Nature

	(Please select your answer)
Courier company	1
e-Commerce company	2
Freight forwarding company	3
Third / fourth party logistics company	4
Transportation company	5
Warehousing company	6
Others (please specify): _____	

Q13. Place of incorporation

	(Please select your answer)
Hong Kong	1
Mainland China	2
North America	3
Europe	4
South East Asia	5
Japan / South Korea	6
Middle East	7
Africa	8
Latin America	9
Others (Please specify) : _____	

Q14. Last year's annual sales turnover

	Total	e-Commerce
Below HK\$50 million	1	1
HK\$50 million – less than HK\$100 million	2	2
HK\$100 million – less than HK\$300 million	3	3
HK\$300 million – less than HK\$500 million	4	4
HK\$500 million or above	5	5
Not applicable	N/A	6

Q15. Any other comments relating to the development of CBE in Hong Kong

Thank you very much for your participation and kind assistance.



James J Wang

Belt & Road Hong Kong Centre/University of Hong Kong

Transforming Hong Kong into a Regional Logistics Service Hub for Crossborder Ecommerce (CBE)

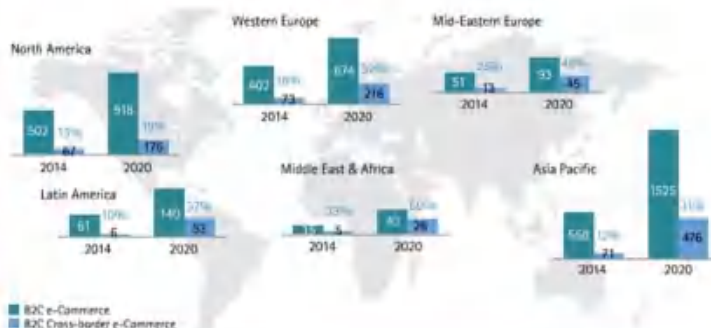
This research project is funded by the Public Policy Research Funding Scheme of the Government of the Hong Kong Special Administrative Region.

1

Background : Why does cross-border e-commerce become critically important to Hong Kong as well as other air hubs?

- As of 2020, over 2 billion e-shoppers, would be transacting 13.5 percent of their overall retail consumptions online, equivalent to a market value of US\$3.4 trillion (Global B2C GMV, growing at CAGR of 13.5 percent from 2014 to 2020), according to Accenture.
- The 6 largest SE Asia's internet economy is estimated to reach \$363B (GMV) by 2025 from \$174B in 2021, growing at CAGR of 20 percent, according to Google, Temasek & Bain.
- The major differences between B2B2C (business to bonded zone to consumer) and B2C (business to consumer) modes of global supply chains (GSC) in cross-border e-commerce

Global cross-border B2C e-Commerce transaction value (US\$ billion)



	2014-20 incremental B2C cross-border e-Commerce trade volume (billion dollar)	Distribution of global total incremental trade volume (%)
Asia Pacific	405	53.6%
Western Europe	143	18.9%
North America	119	15.8%
Latin America	47	6.2%
Mid-eastern Europe	32	4.2%
Middle-East and Africa	21	2.7%

Will the cargo from B2C mode of CBE go via an existing international air hub such as Hong Kong?

What are the factors affecting the choice of airport for cross-border B2C shipments?

- Air and land connectivity of the hub airport in general, and cargo services in particular
- Cost sensitivity, a package offer from logistics/express firms (who may be able to buy a slot regularly from an airliner if it does not have its own cargo aircraft)
- Delivery-time sensitivity from consumer's perspective
- The handling ability of the express/logistics firms in the OD countries



Four systems using Hong Kong International Airports for cross-border B2C shipments:

1. Express firms or 'integrators', such as FedEx, Shunfeng (SF), DHL, Kerry Logistics
2. Postal companies such as Singapore Post, Swiss Post, China Post (EMS)
3. HK-based logistics firms, which are subcontracted by service providers of mall-type platforms (Taobao, TMall), such as Cainiao, AliExpress (Alibaba) and alike
4. HK-based logistics firms, which serve as logistics partner with e-commerce platform operators such as Shopee (Singapore, ASEAN), Lazada (ASEAN) and iHerb (USA)

The Role of Hong-Kong based logistics firms in B2C CBE chains, as we found in our latest interviews



- Market niches:
 - Product-type specific
 - e.g. OTC (over-the-counter drug) and health-care products
 - Destination-specific
 - e.g. Indonesia, Vietnam and other ASEAN countries
 - Value-added service specific
 - e.g. quality control before entering China, and returned items handling

Pros and cons of HongKong-based logistics firms in B2C CBE

Area of concern	Pros	Cons
Relationship with e-commerce platform or source of shipment	Strong focus on some specific market segments and their platforms	Weak or indirect linkage to major platforms such as Taobao, Amazon, eBay
Cost of services provided	-	Relatively high rental and manpower costs
Effectiveness in handling the requirements	<ul style="list-style-type: none"> • Cost-and-time-efficient customs clearance of the free port • High flexibility for rerouting goods globally 	-
Relationship with other competitors in the business	Informal alliances among small groups of players enhance overall market efficiency	A local market much dominated by big players discourages newcomers
Support from the government	-	Minimal support from the government or its agencies
Internal factors and issues	Hong Kong's good reputation for quality and trustworthy services	A fragmented market requires consistent strategic policy supports

Will Hong Kong be competitive as an air hub serving the cross-border e-commerce in future?

- Our research so far has identified a few key issues:
 - The global postal system network has not been fully leveraged by Hong Kong Post
 - Logistics industry is not popular among the young people of Hong Kong
 - The absence of 'FBA' (fulfillment by Amazon) or the like
 - The lack of bargaining power among SMEs in this sector

7

Policy issues and theoretical considerations

Should Hong Kong SAR government reform Hong Kong Post and proactively redirect its resources into the global e-commerce market?

Should Hong Kong SAR government work together with or act on behalf of HK SMEs in opening new markets, where may require G2G negotiations for formulating B2C e-commerce regulations, for example?

Along with the reform of Hong Kong Post, are there any other changes needed for promoting healthy co-existence of the four systems in order to consolidate the position of Hong Kong as a regional hub for e-commerce?

8

More questions arising on the geographies of global supply chains

- Presumably, B2C CBE as a growing part of the global trade is representing a reinforcing trend of C2M (consumer to manufacturer). In view of this, will air cargo shipments deviate from their existing routes and hubs, and rely more on the integrator's own networks and (cargo) airports?
- Logically, major airport hubs such as Hong Kong could remain competitive at least for a while considering its advantages such as economies of scale and high connectivity. However, will further growth of B2C shipments bring more value-added activities beyond the airport, make more job opportunities locally and eventually create a lock-in effect to make the city a global supply chain host?