「中小企業發展支援基金」撥款資助
Funded by SME Development Fund

工業貿易署
Trade and Industry Department

香港付貨人委員會
THE HONG KONG SHIPPERS' COUNCIL

THE HONG KONG POLYTECHNIC UNIVERSITY
香港理工大學

CBC China Business Centre 中國商業中心

「香港中小型生產企業從廣東轉移的物流需求和成本研究」報告書

二零零九年十一月

「中小企業發展支援基金」撥款資助
Funded by SME Development Fund

工業貿易署
Trade and Industry Department

出版
Publishers

香港付貨人委員會
THE HONG KONG SHIPPERS' COUNCIL

THE HONG KONG POLYTECHNIC UNIVERSITY
香港理工大學

China Business Centre
中國商業中心

鳴謝
Acknowledgements

BMT Asia Pacific

移動世紀國際有限公司
Mobile Infiniti International Ltd

此項目由香港付貨人委員會聯同香港理工大學中國商業中心主辦，並獲香港特別行政區政府工業貿易署「中小企業發展支援基金」撥款資助。
在此刊物上/活動內(或項目小組成員)表達的任何意見、研究成果、結論或建議，並不代表香港特別行政區政府、工業貿易署及中小企業發展支援基金評審委員會的觀點。

This project is organized by The Hong Kong Shippers'Council, the China Business Centre of the Hong Kong Polytechnic University and funded by the SME Development Fund of the Trade and Industry Department, HKSAR Government.
Any opinions, findings, conclusions or recommendations expressed in this material/event (or by members of the project team) do not reflect the views of the Government of the Hong Kong Special Administrative Region, Trade and Industry Department or the Vetting Committee for the SME Development Fund.

版權所有，不得翻印。
All right reserved.
Permission must be sought for reproduction in whole or in part of the articles contained in this publication.

非賣品
Not for sale

目錄

報告摘要 **1**

引言 **3**

1. 加工貿易政策調整及產業轉移政策 **4**

1.1 內地政府對出口貿易政策的調整 4
1.1.1 內地政府對調整出口貿易政策的背景 4
1.1.1.1 中國貿易順差急速成長 *4*
1.1.1.2 「科學發展觀」對經濟發展模式的改變 *5*
1.1.1.3 國家致力收窄區域差距 *5*
1.1.1.4 內地企業對取消出口加工貿易優惠的訴求 *5*
1.1.2 內地政府對加工出口貿易政策的調整 6
1.1.2.1 貿易政策 *6*
1.1.2.2 財稅政策 *6*
1.1.2.3 產業與區域政策 *6*
1.2 產業承接地政府對產業轉移的優惠政策 9
1.2.1 江西省贛州市 9
1.2.2 湖南省郴州市 10
1.2.3 廣西自治區南寧市和欽州市 14
1.2.4 安徽省合肥市 17

2. 產業承接地的物流體系和物流成本 **18**

2.1 研究目的 18
2.2 承接產業轉移重點地區物流體系分析 19
2.2.1 江西省贛州市 19
2.2.1.1 道路運輸 *19*
2.2.1.2 水路運輸 *21*
2.2.1.3 鐵路運輸 *22*
2.2.1.4 航空運輸 *23*
2.2.1.5 贛州香港工業園區 *24*
2.2.1.6 物流營運商概況 *24*
2.2.2 湖南省郴州市 25
2.2.2.1 公路運輸 *26*
2.2.2.2 水路運輸 *27*
2.2.2.3 鐵路運輸 *27*
2.2.2.4 航空運輸 *27*
2.2.2.5 物流園區規劃 *27*
2.2.2.6 物流營運商概況 *30*
2.2.3 廣西自治區南寧市 31
2.2.3.1 公路運輸 *31*
2.2.3.2 水路運輸 *35*
2.2.3.3 鐵路運輸 *36*

2.2.3.4 航空運輸.....37
2.2.3.5 物流園區.....38
2.2.3.6 物流營運商概況.....39
2.2.4 廣西自治區欽州市.....39
2.2.4.1 公路運輸.....39
2.2.4.2 水路運輸.....40
2.2.4.3 鐵路運輸.....42
2.2.4.4 航空運輸.....42
2.2.4.5 物流園區.....42
2.2.4.6 物流營運商概況.....45
2.2.5 安徽省合肥市.....45
2.2.5.1 公路運輸.....46
2.2.5.2 水路運輸.....47
2.2.5.3 鐵路運輸.....48
2.2.5.4 航空運輸.....48
2.2.5.5 物流園區及工業園區.....49
2.2.5.6 物流營運商概況.....49
2.3 產業承接地至珠三角地區及香港的物流成本.....50
2.3.1 公路運輸費用及時間.....50
2.3.2 水路運輸費用及時間.....51
2.3.3 鐵路運輸費用及時間.....52
2.3.4 航空運輸費用及時間.....53
2.4 產業承接地物流體系效率評估.....55
2.4.1 物流營運商對承接地物流體系的看法.....55
2.4.2 承接地物流體系的綜合評估.....56

3. 香港企業的產業轉移狀況 58

3.1 香港生產型中小企業的產業轉移情況.....58
3.1.1 香港企業對產業轉移政策的基本態度.....58
3.1.2 香港企業在產業轉移方面的具體性進展.....59
3.1.3 香港企業對產業轉移的顧慮.....59
3.1.3.1 接收地點勞工供應不足.....59
3.1.3.2 物流情況並不明朗，成本及操作很難掌握.....61
3.1.3.3 加工貿易期限並不清晰.....61
3.1.3.4 對整條供應鏈轉移的顧慮.....61
3.1.3.5 土地、水電等成本仍不清晰.....62
3.1.3.6 對中央及地方政府再次調整加工貿易政策有所期望.....62
3.1.3.7 企業推動跨省產業轉移的內在能力和動力不足.....63
3.1.3.8 企業推動產業轉移的外在時機不配合.....63
3.1.3.9 企業產業轉移的實質內容.....64
3.2 2008 年以來的產業轉移新動向.....64
3.2.1 廣東省政府對產業轉移的政策變化.....64
3.2.2 金融海嘯對產業轉移帶來的變化.....66
3.3 產業轉移的前景.....68
3.3.1 金融海嘯後的貿易形勢.....68
3.3.1.1 歐美傳統市場高增長期結束.....68

3.3.1.2 新興市場前景較佳.....*68*
3.3.1.3 中國大力刺激內需市場.....*69*
3.3.1.4 國際訂單模式的改變.....*69*
3.3.2 金融海嘯對出口加工貿易部門的影響.....70
3.3.2.1 出口加工貿易短期仍有生存空間，企業數目將大幅減少.....*70*
3.3.2.2 金融海嘯有助調整加工貿易狀況.....*70*
3.3.2.3 中低檔生產會持續.....*70*
3.3.3 金融海嘯對大珠三角和香港發展模式的影響.....71

4. 研究建議.....72

4.1 對運輸物流成本研究的幾點意見.....72
4.1.1 目前普遍採用的出口運輸模式.....72
4.1.2 將來運輸模式的重點.....72
4.1.3 廣西具物流成本的長遠優勢.....72
4.1.4 往返香港貨櫃宜使用華南物流中心綠色通道.....73
4.1.5 往返郴州、贛州等地的物流成本遠高於東莞往返香港.....73
4.1.6 未來的物流安排必須靈活多變.....73
4.1.6.1 利用廣東廠房作爲集散中心.....*73*
4.1.6.2 善用產業承接地的有限資源.....*74*
4.1.6.3 進口貨在深圳先整合.....*74*
4.2 對中小企業產業轉移的意見.....74
4.2.1 跟隨大型企業的產業轉移步伐.....74
4.2.2 根據企業的市場結構決定產業轉移地.....74
4.2.3 根據產業性質和產業配套體系決定產業轉移地.....74
4.2.4 根據企業文化決定產業轉移地.....75

附件一 受訪公司名單 76
附件二 中國 30 大出口國家 77
附件三 香港 30 大出口國家 78
附件四 廣西南寧/江西贛州/湖南郴州運費 79
附件五 《廣東省產業轉移區域佈局指導意見》 80
附件六 政府相關政策文件 81

報告摘要

1. 2006 年以來，內地政府在中國連年創出巨額貿易順差、面對大量國際貿易摩擦，外匯儲備急增的背景下，調整國際貿易政策。首當其衝的是出口加工貿易部門。內地圍繞貿易、財稅、產業和區域的四大方面，對加工貿易作出全面性政策調整。政策舉措既廣且快，集中在 2007 年至 2008 年的兩年間。

2. 2007 年 11 月，中央政府爲了「推動區域協調發展、促進加工貿易轉型升級」，出台《關於支持中西部地區承接加工貿易梯度轉移工作的意見》。商務部分別在 2007 年 11 月、2008 年 4 月，前後兩批共 31 個中西部地區作爲加工貿易梯度轉移重點承接地，正式揭開產業轉移的序幕。

3. 不少港商企業在近年一系列政策壓力下，表達對湖南、江西、廣西的投資意願，探索產業轉移的可能性。而中西部地區的產業承接地政府，如江西省贛州市、湖南省郴州市、廣西自治區南寧市和欽州市政府，積極響應產業轉移政策，相繼出台不少優惠政策吸引和配合來自沿海的產業轉移。

4. 本研究分別對江西省贛州市、湖南省郴州市、廣西自治區南寧市和欽州市，以及安徽省合肥市的物流體系進行評估，探討當地在承接產業轉移的物流優勢。調研發現只有少量物流營運商計劃拓展承接地城市的業務。加之金融海嘯等經濟因素，他們對內陸城市的發展多持保守意見。儘管考慮到生產商轉移的可能性，物流企業希望能進駐如擁有政策優惠的省會城市，或者有基建發展潛力的港口城市。

5. 資料顯示欽州市的運輸成本和時間優勢最爲明顯，體現在公路卡車運輸和水運成本最低，時間最短。依托北部灣的快速發展，廣西自治區在物流運輸方面最受業界期待。此外，贛州至深圳鹽田港的門到港海鐵聯運令人關注。

6. 2008 年上半年以前，香港生產型企業對產業轉移的態度較不積極，多持觀望態度。一旦內地政府認真貫徹有關政策，不具實力的企業或採用結業形式。同期的東莞沒有出現大規模的轉移情況，令企業期待的廣西北部灣地區尚在籌建之中，沒有出現產業轉移實例。

7. 本研究小組走訪了眾多香港生產企業，發現香港企業對於產業轉移存在不少疑慮。包括：擔心產業承接地的勞工供應不足；土地、水電、物流等成本不清晰，很難掌握成本及操作程序；對整條供應鏈轉移的顧慮；企業缺乏內在能力和動力去推動跨省產業轉移，包括不少中小企業的投資力量不足，缺乏技術人員前往產業轉移地協助建立新分廠；企業推動產業轉移的外在時機不配合，廠商難以爭取額外訂單以滿足省外分廠的新增產能。2008 年的金融海嘯更令產業轉移趨於停擺的狀態。

8. 廣東省政府對產業轉移亦出現政策變化，包括推出「雙轉移」政策，鼓勵珠三角企業向東西兩翼和粵北山區的省內產業轉移。且提出在五年內將投入 500 億元支持「雙轉移」。

9. 金融海嘯對珠三角企業帶來多方面影響。訂單萎縮使到既存產能出現嚴重過剩，企業不存在擴廠擴能需要。2009 年初，東莞政府對 1,300 個廠商發出問卷調查，只有 3.9%企業選擇「轉移生產到低成本地區」。香港廠商對金融海嘯的回應基本分爲兩大類，「轉型、升級、新市場」或「結業離場」。當前的香港中小型生產企業正面臨著生存的挑戰，基本無暇也沒有必要思考產業轉移的議題。他們最可能的發展動向，是聚集在廣東和珠三角一帶，跟隨和協助位於珠三角的跨國性企業或香港大型企業共同轉型升級。

10. 本研究建議在湖南郴州及江西贛州設廠的出口加工企業，未來主要運輸模式應以陸路拖車往返深圳爲主。往返香港貨櫃宜使用華南物流中心綠色通道。廣西物流條件最好，甚具潛力，北部灣爲天然深水港，一旦貨量充足後，國際船公司應會直接掛靠，費用將會便宜很多。企業亦可利用廣東廠房作爲集散中心，進口物料先在深圳倉進行整合。

11. 本研究建議在全球經濟前景不明朗、產業承接勞動力不穩定的情況下，香港中小企業不宜輕率地作出產業轉移決策。較理想的做法是跟隨大型企業的產業轉移步伐，根據企業的市場結構、產業性質和產業配套體系、企業文化特質決定產業轉移地。

引言

2006 年以來，內地政府在中國連年創出巨額貿易順差、面對大量國際貿易摩擦，以及在外匯儲備急增的背景下，開始調整國際貿易政策的基本取態。內地政府的總體貿易政策基調，從以往的鼓勵出口創匯的政策導向，轉型至追求貿易平衡和出口質量。政府有見於 2006 年前後，國內外經濟發展的蓬勃發展勢頭，在短短的兩年內，貿易、財稅、產業、區域政策四管齊下，希望儘快減輕貿易順差帶來的外匯儲備壓力，進而推動產業轉型升級工作，形成較平衡的區域發展格局。首當其衝的是創造龐大貿易順差的出口加工貿易部門。

自 2007 年起，中央政府出台一系列出口加工貿易政策和措施，目的是希望促進在內地東部、沿海地區的加工貿易企業轉型和升級。與此同時，政府爲了保留一定生存空間予較難立時轉型的沿海加工貿易企業，允許和鼓勵有關企業把生產設施遷到中西部及內陸經濟較落後的地區，繼續以加工貿易形式生產。這形成了 2007 年以來，內地和珠三角的出口加工貿易表現的跌宕起伏轉變。

故此，香港付貨人委員會聯同香港理工大學中國商業中心，在香港特區政府工業貿易署「中小企業發展支援基金」的資助下，選擇了四個主要目標產業接收省份，包括江西省、湖南省、廣西自治區及安徽省，進行對物流體系和成本方面的研究。研究目的是希望協助香港中小生產企業作出是否轉移，或向何處轉移的決定。我們瞭解到企業在決定產業轉移時，除物流運作及成本外，更須考慮其他包括勞工、土地、水電等方面的供應與成本、地方政府、海關、工商部門、稅局的支持、供應鏈配套，以及經營前景等等的因素。由於指定的產業承接城市位於內陸或交通較不方便的地區，物流運作和成本將變得十分重要。因此，本研究希望可以協助業界作出正確投資決定。

然而，內地政府在調整加工貿易政策的過程中，外圍國際經濟環境的改變，香港企業的強烈反應，令到中央及地方政府不斷地調整有關政策。當國際金融海嘯在 2008 年第三季爆發後，整個經濟及投資形勢更有翻天覆地的變化。國際金融泡沫爆破而形成出口市場萎縮，對出口加工貿易港資企業帶來重重的艱鉅挑戰，港資中小企業面臨的生存壓力自不待言。不少在廣東省從事出口生產企業倒閉或停工，令到中央政府在 2008 年底大幅修改其經濟政策，大規模的刺激經濟和援助企業的措施方案相繼出台，令到產業轉移在短期內不會是政府和企業的首要考慮了。本研究同時分析金融海嘯後，整個國際貿易形勢帶來的轉變，對企業的影響等。我們希望這些分析可以協助目前從事加工貿易生產的香港中小型資企業作出轉型、升級，或產業轉移以維持加工貿易模式的決定。

1. 加工貿易政策調整及產業轉移政策

1.1 內地政府對出口貿易政策的調整

內地政府對出口加工貿易部門的政策調整，不僅限於貿易政策，更涉及財稅、產業、區域等方方面面。政策舉措既廣且快，主要集中在 2007 年至 2008 年的兩年間。其後因應全球金融海嘯的來臨，發生轉折性改變。

1.1.1 內地政府對調整出口貿易政策的背景

內地政府對加工貿易政策的調整，主要是回應國內外因加工貿易部門創造的龐大貿易順差、內外資企業的投資環境、沿海與內陸地區間的巨大區域差異，所帶來的一系列經濟性、社會性挑戰。

1.1.1.1 中國貿易順差急速成長

當中國在 2001 年底加入世界貿易組織，消除國際貿易疑慮後，海外投資者不斷把生產綫遷往大陸，大幅增加在華採購量。在 2002 年至 2007 年短短 5 年間，國際貿易量增長了 250.6 %，平均每年增幅爲 27.5 %，國際貿易盈餘增長更爲驚人，在同一時期內增長了 768.8%，每年平均增幅達 64.2%（表 1.1）。在這種形勢下，國際貿易磨擦不斷升温，反傾銷調查和懲罰性稅項、貨物安全等等保護措施，此起彼落。中央政府必須調整對外貿易政策，壓縮出口增長以減低貿易磨擦。出口加工貿易純粹以出口爲主，是順差擴大結構性原因，和創造最多貿易順差的部門。2008 年，縱使加工貿易面臨市場和經營環境的雙重壓力，創造的貿易順差依然高達 2967.78 億美元，與整體順差 2954.6 億美元相當。致使到加工貿易部門不可避免地成爲貿易政策的調整對象。

表 1.1　　中國貿易額

貨值 :百萬美元

					變動百分率		
年份	總計	出口	入口	盈餘	總計	出口	入口
1999	360,630	194,931	165,699	29,232	11.3	6.1	18.2
2000	474,297	249,203	225,094	24,109	31.5	27.8	35.8
2001	509,651	266,098	243,553	22,545	7.5	6.8	8.2
2002	620,766	325,596	295,170	30,426	21.8	22.4	21.2
2003	850,988	438,228	412,760	25,468	37.1	34.6	39.8
2004	1,154,554	593,326	561,229	32,097	35.7	35.4	36.0
2005	1,421,906	761,953	659,953	102,001	23.2	28.4	17.6
2006	1,760,439	968,978	791,461	177,508	23.8	27.2	19.9
2007	2,176,572	1,220,456	956,116	264,340	23.6	26.0	20.8
2008	2,563,260	1,430,693	1,132,567	298,126	17.8	17.3	18.5

資料來源：中國海關

1.1.1.2　「科學發展觀」對經濟發展模式的改變

2004 年中共中央總書記、國家主席胡錦濤提出了「科學發展觀」，針對經濟發展模式，提出重視質量、效益和可持續發展的要求。有關國家政策要求製造生產部門向高新科技、自主技術、品牌、知識產權、高增值、低耗能、低污染、低資源性方面發展。現時內地大部份出口加工貿易屬於改革開放初期引入的生產模式，基本上採取勞工密集的低成本生產方式，附加值不高。部份產業例如電鍍、漂染、皮革等業，由於改革初期的低環保要求，在生產過程形成污染。部份產品如簡單五金工具製品等，則屬粗加工低增值高資源性產品。故此，這些產品類別的出口加工貿易企業自然地成爲貿易政策的調整對象。

1.1.1.3　國家致力收窄區域差距

改革開放的三十年後，區域差距日趨明顯，特別是沿海地區例如珠三洲、長三洲、環渤海地區與中西部落後地區的差距。區域差距的擴大很容易引發社會不穩的現象。中央曾在 2000 年前後大力號召西部大開發，帶動內陸地區發展，惟結果未如人意。2007 年，政府藉調整出口加工貿易政策的觸機，把希望繼續進行出口加工貿易的沿海廠家，轉移至較落後的中西部內陸地區，幫助加快當地的經濟建設和發展。

1.1.1.4　內地企業對取消出口加工貿易優惠的訴求

出口加工貿易是國家在改革開放初期，用以吸引外資的優惠政策和措施。在特定的歷史時期，這不僅解決了就業問題、創造了外匯收入，還引進了先進技術、設備和管理概念。廣東省毗鄰港澳，搖身成爲了全國最多出口加工企業的省份，佔

全國百分之六十以上。隨著國家經濟發展，內地國企和民企急速發展，在外貿方面競爭激烈，特別是在廣東省外，要求取消出口加工政策的呼聲越來越多，這亦是國家改革出口加工貿易的重要因素之一。

1.1.2 內地政府對加工出口貿易政策的調整

2006 年以來，內地政府圍繞貿易、財稅、產業和區域的四大方面，對加工出口貿易活動作出全面性的政策調整。

1.1.2.1 貿易政策

內地政府對加工貿易政策作出針對性調整。2007 年 7 月 23 日，商務部、海關總署公佈的 2007 年第 44 號《加工貿易限制類商品目錄》。其要點: 一是將涉及塑膠原料及製品、紡織紗線、布匹、傢俱、金屬粗加工產品等勞動密集型產業，共計 1,853 個十位商品稅號，列入加工貿易限制類目錄，佔全部海關商品編碼的 15%。二是實行地區差異政策。開展限制類加工貿易業務的東部地區 A、B 類企業實行銀行保證金台賬「實轉」管理，同時不再批准新設企業經營限制類加工貿易業務，而中西部地區 A、B 類企業則實行「空轉」管理。三是考慮到部份企業已簽訂了加工貿易合同，爲減輕政策調整的影響，公告設立了過渡管理措施，8 月 23 日前已經商務主管部門批准並向海關申請備案的加工貿易業務，允許在合同有效期內執行完畢；四是 2007 年以前的限制類商品主要是通過限制進口的方式管理，新增商品則按限制出口管理。五是公告規定允許出口區等海關特殊監管區域已設立的企業繼續開展加工貿易業務，不受公告影響。

1.1.2.2 財稅政策

內地政府調整出口退稅措施，包括 2006 年 9 月調整 1,537 項出口商品的出口退稅率，包括取消、降低和提升部分商品退稅率。2007 年的 3 月至 6 月期間，政府更四度降低、取消出口商品的出口退稅率，設立許可證制度、加徵出口關稅等一系列措施。2007 年 7 月，取消對高耗能、高污染、資源型（「兩高一資」）商品的出口退稅。概言之，商務部和財政部的文件主要是調整、降低出口退稅率，並在此基礎上，對加工貿易的產品提出了一批限制類商品目錄。政策的目的很清晰，一來加快加工貿易轉型升級，二則便於促進貿易平衡。在該時期，政府舉措頻仍且力度較大，希望通過優化出口商品結構，減少貿易摩擦，緩解外貿順差過大帶來的國際關係矛盾。

1.1.2.3 產業與區域政策

內地政府在產業政策方面，鼓勵企業轉型升級。更進一步地，將產業政策與區域政策結合在一起，推出產業轉移政策。包括鼓勵沿海地區的勞動密集型、出口加工貿易型製造產業，轉移至中西部地區。政府採取政策組合拳的方式，對轉移企

業在稅收、土地水電費用、出口業務的保證金台賬等方面，給予一系列的優惠政策。希望達到推進加工貿易轉型升級，實現社會經濟的可持續發展、區域平衡發展格局的多重目標。

2007 年 11 月，中央政府爲了「推動區域協調發展、促進加工貿易轉型升級」，正式出台《關於支持中西部地區承接加工貿易梯度轉移工作的意見》。該文件提出至 2010 年培育形成 50 個中西部加工貿易重點承接地，使用政策性銀行貸款總規模 300 億元人民幣，使中西部加工貿易年進出口額佔全國加工貿易總額比例由 2.8%提高到 5%。商務部分別在 2007 年 11 月、2008 年 4 月，前後兩批共 31 個中西部地區作爲加工貿易梯度轉移重點承接地，這正式揭開產業轉移的序幕。

表 1.2　　中西部加工貿易重點承接地

第一批獲批地區 （9 個城市） 2007 年 11 月	第二批獲批地區 （22 個城市） 2008 年 4 月
江西省：南昌市、贛州市 湖南省：郴州市 安徽省：合肥市、蕪湖市 湖北省：武漢市 河南省：新鄉市、焦作市 山西省：太原市	江西省：吉安市、上饒市 湖南省：岳陽市、永州市、益陽市 廣西壯族自治區：南寧市、欽州市 海南省：海口市 雲南省：昆明市 四川省：成都市、綿陽市 重慶市 安徽省：安慶市 河南省：洛陽市、鄭州市 湖北省：宜昌市、襄樊市 山西省：候馬經濟技術開發區 內蒙古自治區：包頭市 黑龍江省：哈爾濱市 陝西省：西安市 寧夏回族自治區：銀川市

原則上，上述政策面向所有在沿海地區的生產性企業。但在實際層面，政策重點放在珠三角投資，從事傳統產業的港台資企業。在廣東省投資的香港中小型生產企業面臨來自內地政府的壓力，必須在轉型升級以爭取在廣東省繼續經營，或把生產綫轉移到中西部地區以繼續享受優惠政策及低生產成本效益，二者之間作出抉擇。可是，在現實層面中，香港中小型生產企業的「訂單主導」經營模式，使他們必須成功爭取到高檔市場的新海外客戶，方可推動企業或產品升級，這極難在短期內立馬實現。

另一方面，中央政府大力鼓勵港商開展內銷及內貿活動。令到物流安排和成本管理成爲企業在安排產業轉移、推動內銷的重要考量因素。此中涉及了原材料、零部件、配件、成品的交通運輸模式，配套條件如海關進駐、物流保稅倉，中西部工廠與沿海港口、沿海供應商互動的綜合物流體系。這些成爲了 2008 年上半年前，香港生產型企業積極探索的重要方向。

與此同時，國務院出台了一系列的新政策和改革措施，包括了勞動合同法、社保法、海關法，進行兩稅合一的稅制改革。這一連串的急速政策變動對中小企業帶來經營挑戰，令到香港生產型中小企業在政策、經營環境、成本的多重壓力下，開始認真思考產業轉移事宜。2007 年底至 2008 年中的期間內，不少港商企業開始表達對湖南、江西、廣西的投資意願，探索產業轉移的可能性。

江西、湖南、廣西、安徽等地方政府，作爲商務部指定的中西部重點產業承接地，對來自港資企業的產業轉移相當積極，已出台一系列的招商引資配套政策。此外，2007 年以來，廣西北部灣發展概念引起了國內外企業的高度重視，不少香港廠商紛紛到廣西北部灣地區（南寧、欽州、北海、防城港）進行投資考察。其時，他們順帶對香港、珠三角連接至產業承接地的湖南、江西、廣西之跨省物流體系，進行積極地探索。

根據香港貿易發展局於 2007 年 12 月發表的《承接珠三角加工貿易轉移內地重點城市投資環境評估》報告，江西的贛州，湖南的郴州與廣西的玉林、北海較多經珠三角或香港出口。江西的南昌、贛州均以珠三角爲工業製品的部件材料主要來源。相對地，安徽的合肥、蕪湖則多以上海爲出口港。河南的焦作、新鄉及山西的太原則多以天津及青島作爲出口港。

爲此，本研究報告將重點介紹江西省贛州市、湖南省郴州市、廣西自治區南寧市和欽州市，安徽省合肥市的產業轉移情況，有關地方政府提出的優惠政策。並在第二章就香港中小型生產型企業從廣東省轉移至江西、湖南、廣西及安徽的物流安排和所需成本，作出詳細的分析。

1.2 產業承接地政府對產業轉移的優惠政策

1.2.1 江西省贛州市

一向以來，江西與香港的經貿關係較爲密切。2009 年 1-9 月，香港在江西的投資企業項目爲 395 個，佔全省利用外資的 68.82%；實際使用港資 18.03 億美元，佔江西全省實際利用外資金額的 58.44%。

2008 年 8 月 8 日，贛州市委和贛州市人民政府發佈《關於加快推進承接產業轉移工作的決定》的文件，提出把贛州市打造成「承接產業轉移的先行區」和「中西部地區承接產業轉移第一城」。主要目標是。在 2008 年至 2012 年期間，初步建成以香港工業園爲龍頭的贛粵產業轉移承接走廊和以台灣工業園爲龍頭的贛閩產業轉移承接走廊，力爭園區基礎設施投入 220 億元以上，承接各類轉移企業 2,500 家以上，引進資金 1,500 億元以上。該文件的主要內容是：

1. 政府工作重點
   - 1.1. 加強園區基礎設施建設。重點支援園區基礎設施建設，完善園區配套設施。
   - 1.2. 建立工業用地開發成本補貼機制。設立工業獎勵資金、總部經濟獎勵資金和高新技術產業獎勵資金，獎勵新建工業專案、總部經濟專案和高新技術項目。
   - 1.3. 鼓勵多形式、多渠道資金投資興建工業標準廠房。
   - 1.4. 抓緊建設香港工業園和台灣工業園。加大對龍南工業園和瑞金工業園的支持力度，打造成省級一類工業園。推進贛州出口加工區建設。
2. 降低商務成本，增強投資吸引力
   - 2.1. 降低貨物運輸成本。鼓勵企業參與鐵海聯運的運營模式，降低物流成本；引進大型物流公司和國際貨運代理企業，建設物流中心；推進贛州「無水港」建設和國際集裝箱貨場建設。
   - 2.2. 降低工業用水用電價格。對新增企業，用水用電價格按同期價格分別補貼 0.2 元/噸和 0.1 元/千瓦時。
   - 2.3. 減輕規費負擔。
   - 2.4. 做好社會保險對接工作。降低企業用工成本，在務工人員合法權益得到維護的前提下，爲企業參加社會保險在繳費基數、參保費率和繳費方式上提供優惠，確保企業繳交社保費用整體低於周邊地市 10%以上。
3. 加強政策引導，解決用工需求
   - 3.1. 吸引本地勞動力和外來務工人員到贛州務工。
   - 3.2. 提升勞動力技能。組織務工人員職業技能培訓，免費爲企業培訓員工一次；建立校企合作機制，推行“訂單式”培訓；加強職業技能教育，培養實用型、操作型技工隊伍，保障企業用工需求。

4. 提高政府服務水平，優化發展環境
   4.1. 改革行政審批。將重事前審批改革爲重事後監管，將各部門分散的串聯審批改革爲行政服務中心管理辦公室牽頭，相關部門一併參與的並聯審批；建立贛州經濟技術開發區和各縣（市、區）工業園（中小企業創業基地）管委會牽頭初審認可的項目開建制；初審認可後，企業可邊開工建設，邊按法定程式向相關部門報批，相關部門實行並聯審批，並在原承諾時限的基礎上再縮短 30%。
   4.2. 提高政務效率。創建「綠色通道」，提高工作效率。
   4.3. 提高通關效率。海關要全面推行「屬地申報、口岸驗放」的通關模式。出入境檢驗檢疫部門要實施駐廠檢驗檢疫，加快口岸通關服務，積極推進電子口岸物流資訊平台建設，提供「一條龍」的口岸服務。
   4.4. 拓寬融資渠道。
   4.5. 創優安居樂業環境。
   4.6. 允許粵港（澳）兩地牌照車在贛州市通行。
   4.7. 發展仲介服務機構。

1.2.2 湖南省郴州市

湖南與香港的經貿關係不算密切。2007 年，湖南與香港進出口總額爲 8.6 億美元；港商在湖南投資企業項目數 414 個，實際使用港資 15.7 億美元。截至 2007 年底，港商在湖南累計投資項目數 2,395 個，累計合同港資 116.5 億美元，累計實際利用港資 65.2 億美元，投資的主要行業和領域爲電力和房地產。

2008 年 6 月，湖南省政府發出《關於積極承接產業轉移促進加工貿易發展的意見》（湘政發〔2008〕16 號），提出力爭通過三年努力，令湖南省加工貿易進出口總額超過 200 億美元，加工貿易出口佔全省出口總額的比重提高到 30%以上。發展方向包括注重發揮湖南省勞動力資源豐富的優勢，積極承接勞動密集型產品加工貿易產業轉移，加快紡織、服裝、塑膠、玩具、傢俱、陶瓷等產業發展，促進發展各具特色的產業集群。發揮湘南三市的區位優勢，將其打造爲珠三角地區產業轉移的主要承接地。湖南省政府對強化承接產業轉移發展加工貿易，提出以下政策措施：

1. 加強口岸大通關平台建設，營造高效便捷的通關環境。對 B 類以上企業全面推行加工貿易紙質手冊電子化，實現網上申報和線上服務。
2. 推進與珠三角、長三角地區的海關合作，搭建「屬地申報、口岸驗放」的區域快速通關平台。疏通轉關運輸渠道，將湖南省納入粵港澳快速通關系統，實現湘港澳無障礙通關。實行轉出地資格直接確認，企業在沿海評定的管理類別，來湘後予以支持辦理相應的海關管理類別；允許轉移企業將原進口設備結轉到新企業繼續使用，監管期限可以連續計算。

3. 推動建立檢驗檢疫區域合作機制，促進出入境貨物快進快出。對入境原料價值佔 50%以上的進料/來料加工貿易，降低收費標準，避免重複收費。對進料加工的出境貨物品質檢驗費，按收費標準的 70%計收；來料加工的入境貨物不做品質檢驗的，不收品質檢驗費；來料加工的出境貨物品質檢驗費，按收費標準的 70%計收。
4. 加強與沿海地區物流樞紐的協作。開闢「鐵海聯運」、「江海聯運」線路，開通長沙至上海、廣州、深圳等地的鐵路「五定班列」，並逐步增加沿線停靠站。增開湖南省主要港口「內支線」班輪和「五定班輪」，擴大與沿海港口「海輪」對接範圍。加快港澳直通車指標管理改革，發揮港澳直通車方便、快速、直達的優勢。
5. 加強載體建設。建設郴州、益陽、岳陽和永州等加工貿易梯度轉移重點承接地，加強承接地的基礎設施、服務體系和配套能力建設。
6. 加強用地統籌，確保產業轉移專案用地。對實際利用外資 1000 萬美元以上、內資 1 億元人民幣以上的重大產業轉移項目，實行優先審批、優先供地。
7. 優先組織對農民的職業技能培訓。鼓勵農村剩餘勞動力及大中專技校學生就近到產業園區就業，鼓勵大專院校開設加工貿易專業課，鼓勵產業園區自辦職工技術培訓學校，鼓勵通過校企聯合和訂單、定向培訓等形式，爲落戶企業提供數量足夠、技能熟練的勞動用工。
8. 規範和簡化產業轉移投資專案核准、備案管理程式，進一步下放審批許可權。
9. 省財政設立承接產業轉移發展加工貿易引導資金。
10. 金融活動方面，開闢承接產業轉移發展加工貿易的信貸「綠色通道」，對符合條件的轉移企業適當增加貸款額度、放寬企業貸款抵押擔保條件；對產品有市場、有效益的轉移企業，利率可按基準利率適當下浮；建立省、市兩級中小企業信用擔保體系，支援擔保機構爲落戶加工貿易企業提供貸款擔保。將落戶加工貿易企業優先納入出口信用保險支援範圍，優先滿足信用限額。優先滿足出口加工企業的外匯需求；改進專業外匯帳戶管理，提高用匯審批效率；提供核銷便利，鼓勵進料加工貿易企業實行抵扣核銷；弱化前台審核，強化事後監督。

2009 年 5 月 16 日，湖南省委、省政府辦公廳以湘辦〔2009〕24 號文件印發《關於支持郴州市承接產業轉移先行先試的若干政策措施》的通知，明確了在建設用地、建設規劃、環保審批、財政支持等 11 個方面 34 條具體政策措施。希望增強郴州參與周邊區域競爭的優勢，通過先行先試政策的實施，推動郴州成爲重要的產業轉移承接基地。而郴州市政府在 2008 年、2009 年分別發佈《郴州市加快承接產業轉移促進加工貿易發展實施細則》（郴政辦發〔2008〕9 號）、《郴州市標準廠房建設貸款貼息及獎勵的實施細則》（郴產辦發〔2009〕9 號），鼓勵沿海企業轉移產業至郴州市。具體內容包括：

1. 用地扶持
   1.1. 對 3 年內上繳地方稅收達到或超過專案用地實際支付用地價款的工業和生產性服務項目，由受益財政從所得土地收益中安排企業實際支付購地價款的 60%給企業，用於支持企業發展。
2. 水電扶持
   2.1. 對年用電量大於 2 億千瓦時、符合國家鼓勵類產業政策的用電大戶，可報請省物價部門批准單一電價。對落戶承接園區的轉移企業，可比照大工業用電價標準執行。
3. 財政扶持
   3.1. 對符合國家產業政策、符合郴州市經濟發展需要且一年納稅（地方所得部分）在 300 萬元以上的轉移企業，其上繳的各項稅收中的地方所得部分，自取得主營業務收入起，3 年內按不低於 50%的比例以適當方式返還給企業 （不重複計算）。
   3.2. 對鼓勵類的轉移專案銀行貸款可以給予財政貼息，對加工貿易企業的技術改造專案銀行貸款可給予 1—2 年的財政貼息。
4. 規費減免
   4.1. 減輕園區內企業的各種行政事業性收費負擔，除徵收上繳中央、省的部分外，市及市以下部分一律免收。服務性收費按收費標準的 50%收取。
   4.2. 對實際投資額達 1 億元以上的產業轉移專案，由園區承擔其環境影響評價、安全評價等費用。
5. 大通關扶持
   5.1. 海關全面推行「屬地申報、口岸驗放」通關模式，試點開通「湘港兩地牌直通車」，疏通轉關運輸渠道，力爭將郴州市轉送運輸貨物監管方式納入粵港澳快速通關系統。
   5.2. 出入境檢驗檢疫部門實行駐廠檢驗檢疫，加快口岸建設和通關服務，推進電子口岸物流資訊平台建設，提供一條龍的口岸服務。
   5.3. 扶持沿海整體搬遷來郴企業。企業在沿海評定的管理類別，來郴後予以支持辦理；企業在沿海進口的不作價設備，結轉來郴後在新企業繼續使用的，其結轉設備的監管期限從原進口放行之日起連續計算。
   5.4. 對加工貿易企業的出口工業產品，企業質量保證體系健全且運行有效的，經企業提出申請，出入境檢驗檢疫部門評審合格後，可實施「型式試驗+程序控制」的監管模式，免於逐批抽樣檢驗。
   5.5. 對加工貿易企業的出口產品，進口時已對原料進行檢驗檢疫且原料向成品轉換過程中不易發生變化的，成品出口時可不再進行相同項目的檢驗檢疫，縮短驗放時間。
6. 物流運輸扶持
   6.1. 鼓勵企業參與鐵海聯運的運營模式。2009 年，市政府口岸主管部門牽頭爭取開通郴州至深圳 （香港）鐵海聯運，並啓動海關監管的國際集裝箱堆放場項目建設。

6.2. 引進大型物流公司和國際貨運代理企業，加快北湖區物流園區建設。對新增企業，其 5 年內繳納的增值稅和企業所得稅地方所得部分的 60%，獎勵給企業補貼物流運輸費用。對郴州市境內投資國家鼓勵類產業技術改造專案的物流企業，其技改專案購買國產設備投資的 40%可從新增企業所得稅中抵免。

6.3. 對當年有出口實績的加工貿易企業（不包括深加工企業）實行物流運輸補貼。以加工貿易方式每出口 1 美元補貼 0.05 元人民幣（以海關統計爲准）。對實行海關電腦聯網監管的加工貿易企業，一次性給予 5 萬元聯網費補助。對設立保稅倉庫、出口監管倉的園區或企業，一次性給予 10 萬元建設補貼。

7. 融資扶持

7.1. 鼓勵和支援信用擔保機構爲轉移企業提供融資擔保服務。

7.2. 鼓勵和支持符合條件的轉移企業申報發行短期融資債券融資。

7.3. 鼓勵和支持符合條件的轉移企業在國（境）內外上市融資。

7.4. 鼓勵金融機構改進對轉移企業的資信評估制度，開闢信貸支持「綠色通道」，對符合條件的企業發放信用貸款。

7.5. 爲符合條件的外地內遷企業提供及時周到的融資服務。優惠收費，擔保率由同期銀行貸款率的 50%下降到 30%。

8. 企業用工扶持

8.1. 設立工業園區企業用工服務專項補貼資金，從 2008 年起市財政每年安排 1000 萬元，其中從承接產業轉移專項資金中安排 500 萬元，從就業專項資金中安排 500 萬元。

8.2. 吸引本地勞動力和外來務工人員到郴州務工。爲市管工業園區企業輸送勞動力且簽訂 1 年以上勞動合同，完成目標任務的按 100 元/人、超額完成目標任務的按 150 元/人標準給予職業介紹補貼。爲市管工業園區在市內舉辦專場招聘會的，給予招聘補貼。招聘用工規模在 500 人以下的，每場補貼 3 萬元；招聘用工規模在 500-1000 人的，每場補貼 5 萬元；招聘用工規模在 1000 人以上的，每場補貼 8 萬元。在市外舉辦專場招聘會的，視招聘情況給予補貼。

8.3. 鼓勵各職業院校和職業培訓機構爲園區培訓和輸送人才。根據園區企業需要培訓和輸送技能人才，且技能人才與園區企業簽訂 1 年以上勞動合同的，給予培訓單位職業培訓補貼。初級技工職業培訓補貼爲 500 元/人，中級技工職業培訓補貼爲 1000 元/人，高級技工職業培訓補貼爲 1500 元/人，技師職業培訓補貼爲 3000 元/人。

8.4. 實行校企合作，引導本地各職業學校與園區企業簽訂合作協議，採取工學結合、半工（農）半讀等形式，安排學生到企業滾動學習或勤工儉學。按要求組織學生到園區企業參加生產實習達到 3 個月以上的，按 100 元/人•月給予學生生產實習補貼。

8.5. 外出務工人員返鄉與市管工業園區企業簽訂 1 年以上勞動合同的，從 2008 年起連續 3 年按每人 600 元/年標準予以補貼。

8.6. 降低企業用工成本。在務工人員合法權益得到維護的前提下，爲規模以上企業或「一事一議」企業參加社會保險在繳費基數、參保費率和繳費方式上提供優惠。企業可以上年度職工平均工資的 60%爲基數繳納基本養老保險，以上年度社平工資的 60%爲繳費基數參加醫療保險。企業和職工可自主選擇參加城鎮職工醫療保險、住院醫療保險或低標準住院醫療保險。

9. 標準廠房建設扶持

9.1. 對各縣市區的標準廠房建設（2009 年 1 月 1 日後開工建設）從兩個方面給予資金扶持：按照市委、市政府下達的標準廠房建設目標任務爲基數，從市承接產業轉移專項資金中按 10 元/平方米安排獎勵資金；2009 年使用政府（園區）財政資金、銀行貸款或民間資本新建的標準廠房，給予連續 2 年的貼息（補助），貼息額度爲人民銀行同期貸款基準利率的（利息）補助。

1.2.3 廣西自治區南寧市和欽州市

2007 年 5 月，廣西自治區政府發出《關於推進承接產業轉移工作的決定》（桂發〔2007〕18 號），提出主動承接東部發達地區和發達國家及港澳台地區的產業轉移，以及中西部地區需要轉移到沿海發展的產業。並推出以下優惠政策：

1. 規費減免政策。對實際投資額達 1 億元以上的產業轉移專案，由當地政府承擔其環境影響評估、安全評價等費用。
2. 保障專案用地。
3. 建立工業用地開發成本補貼機制。
4. 保障電力供應。對鼓勵的產業轉移項目實行低於轉出地的電價優惠政策。
5. 營造良好的通關和轉關環境。推進「大通關」建設。推動區域通關一體化的實施，建立區域申報平台，推行「選擇申報、多點放行、統一平台、區域聯動」的模式，方便產業轉移企業的產品和設備在區域間快速通關和轉關。具體安排包括：南寧海關在加工貿易業務量大、條件許可的海關監管現場設 A 類加工貿易企業專用通道，優先辦理加工貿易合同備案、變更、核銷手續以及貨物通關手續；對年進出口額 1000 萬美元以上或出口額 500 萬美元以上的加工貿易企業，經南寧海關批准，可在南寧關區範圍內適用提前報關、聯網報關、快速轉關、上門驗放、加急通關、擔保驗放等「便捷通關程式」。在南寧關區與重慶、長沙、昆明、貴陽、成都、福州、深圳、廣州、黃埔、湛江關區間，推行「屬地申報，口岸驗放」區域通關模式，並根據廣西加工貿易發展需求，逐步擴大區域通關的區域範圍。廣西 A 類加工貿易企業在上述區域進出口貨物，可自主選擇向企業屬地海關辦理申報手續，在貨物實際進出境地海關辦理貨物驗放手續；廣西 B 類加工貿易企業進出口貨物可自主在企業屬地海關辦理申報手續，在南寧關區的任一實際進出境地海關辦理貨物驗放手續。

6. 拓寬融資渠道。支持符合條件的產業轉移企業在國（境）內外上市融資；支援有實力的產業轉移企業依照國家有關規定發行企業債券和短期融資券；允許產業轉移企業以股權融資和專案融資等方式籌集資金。鼓勵金融機構改進對產業轉移企業的資信評估制度，開闢信貸支持「綠色通道」，對符合條件的企業發放信用貸款。
7. 建立健全中小企業融資擔保體系。鼓勵各類信用擔保機構以及社會資本爲產業轉移企業提供信用擔保，對融資擔保機構擔保的業務，銀行應適當簡化貸款審批流程，提高貸款審批效率。
8. 加大財政扶持力度。對符合國家產業政策、符合廣西區經濟發展需要的產業轉移企業，其上繳的各項稅收中的地方所得部分，自取得主營業務收入起，三年內按不低於 50%的比例以適當方式返還給企業。屬「飛地工業」引進企業的，企業上繳的稅收中的地方所得部分，三年內由轉出方和企業落戶地政府協商確定分成比例。
9. 轉出地資格直接確認。對在轉出地已獲得認定的高新技術企業和產品等資格，轉移到廣西後不需重新評審，直接予以辦理確認。
10. 對東部地區企業獲取對東部地區企業獲取減免稅進口的貨物，需轉移到其廣西非獨立法人的分廠使用的減免稅貨物，可繼續享受減免稅政策；需轉讓到廣西企業使用的，由廣西接受使用的相關企業在海關辦理減免稅項目備案和減免稅審批後，可繼續享受減免稅政策；加強與東部地區海關的協調配合，簡化加工貿易企業搬遷和設備結轉手續。
11. 爲轉移企業提供人才和用工保障。勞動部門每年安排專項經費，爲轉移企業培訓管理人員和技術人員。產業轉移企業安排「零就業家庭」成員就業的，當地政府負責承擔支付該就業成員 3 年內應由企業繳納的養老保險和失業保險。
12. 投資獎勵。對符合國家產業政策、符合廣西產業發展需要的產業轉移專案，政府按實際到位投資額的一定比例給予獎勵，屬高新技術產業項目和以商招商的龍頭企業，獎勵標準可適當上浮。擁有自主知識產權的產業轉移企業在園區內進行二次投資的，企業上繳的稅收中的地方所得部分，三年內以適當方式返還給企業。

2007 年 12 月，南寧市政府發佈的《關於推進承接產業轉移工作的實施意見》（南發〔2007〕45 號），對產業轉移提供以下優惠便利措施：

1. 2007 年 8 月 23 日起，對開展限制類商品加工貿易業務的經營企業及其加工企業，A、B 類企業實行銀行保證金台賬「空轉」管理，C 類企業實行台賬 100%實轉管理。
2. 屬於西部大開發地區的鼓勵類企業，到 2010 年仍可享受鼓勵類企業減按 15%稅率徵收企業所得稅的稅收優惠政策。
3. 實行規費減免政策。對於轉移專案的各類規費、手續費等，實行相應的減免政策。對重點工業專案實行減免行政事業性收費政策。對除法律、行政

法規、地方性法規以及國家和自治區另有規定外的屬於本級收入的行政性收費給予減征、免收、緩徵。實行政府定價和政府指導價的仲介服務收費和經營性收費，規定有上下限標準的，按最低限標準收取。對初創符合國家產業政策和中小企業發展產業指導目錄的中小企業，在南寧市辦理有關註冊登記手續，一次性免收登記註冊等有關行政性收費。環保部門、安全生產監督管理部門對轉移專案的環境影響評價和安全評價等費用，按照自治區物價部門核准的標準按最低限收費。

4. 投資獎勵。對符合國家產業政策、符合南寧市產業發展需要的產業轉移專案，按實際到位投資額的一定比例給予補助，屬高新技術產業項目和以商招商的龍頭企業，獎勵標準可適當上浮。對擁有自主知識產權的產業轉移企業在園區內進行二次投資的，由同級財政從承接產業轉移專項發展資金中安排獎勵或補助資金，但不超過三年內企業上繳稅收地方留成部分。

根據欽州市政府的《關於加強承接產業轉移工作的實施意見》（欽發〔2007〕17號），欽州設立了「欽州市本級承接產業轉移專項資金」並出台了《欽州市本級承接產業轉移專項資金管理暫行辦法》，同時符合下述三個條件的企業，可獲承接欽州產業轉移資金補助。1、經營的項目符合國家產業政策和環保節能要求及欽州經濟發展需要；2、轉移到欽州市市屬工業園區（工業集中區）興辦的企業；3、在欽州市登記註冊及繳納稅費。

相較於江西省和湖南省，廣西北部灣的區位優勢十分突出。它是中國西部唯一沿海的地區，處於中國—東盟自由貿易區、泛北部灣經濟合作區、大湄公河次區域、中越「兩廊一圈」、泛珠三角經濟區、西南六省（區、市）協作等多個區域合作交匯點，南擁北部灣，背靠大西南，東連珠三角，面向東南亞，西南與越南接壤。是中國沿海與東盟國家進行陸上交往的樞紐，是促進中國與東盟全面合作的重要橋樑和基地，戰略地位突出。

根據中央政府對《廣西北部灣經濟區發展規劃》的安排，北部灣經濟區的功能定位是：「服務"三南"（西南、華南和中南）、溝通東中西、面向東南亞」，「建成中國—東盟開放合作的物流基地、商貿基地、加工製造基地和信息交流中心」，「重要國際區域經濟合作區」。在全國迄今批准實施的所有新區、經濟區和試驗區中，廣西北部灣經濟區是唯一被賦予「重要國際區域經濟合作區」功能的經濟區。更是中國沿海地區的發展格局中「二角、二灣、二岸」（長三角、珠三角、渤海灣、北部灣、台灣海峽兩岸）的成員。

早年的廣西北部灣地區原隸屬於廣東省欽州地區，當地的方言、氣候和生活飲食習慣與珠三角、香港相當類似。香港是廣西最大的外資投資來源地，不少香港居民祖籍廣西，桂港兩地在經貿和文化等方面的互動往來相當密切。

1.2.4 安徽省合肥市

安徽省合肥市希望通過建設「皖江城市帶承接產業轉移示範區」，承接來自沿海和國內外企業的產業轉移。根據 2009 年 10 月提出的「皖江城市帶承接產業轉移示範區」規劃初稿，合肥將通過優化提升城市核心區，完善拓展產業集聚區，重點建設城市發展新區，形成「一核、四區、四帶」的總體佈局。

合肥規劃的四大承接產業轉移新區是指：在主城區西南、西部、北部和東部，分別打造派河南岸先進製造業、西部高技術產業、合淮新型重工業和東部重化工業四大承接產業轉移新區。

合肥計劃重點承接產業包括：先進製造業（大中型裝備製造業、汽車產業、家用電器製造業、冶金產業、化工產業），高技術產業（電子資訊產業、新材料產業、節能環保產業、生物醫藥產業、公共安全產業），現代服務業（金融服務業、現代物流業、旅遊會展業、仲介服務業），現代農業。並以此爲基礎，依託交通幹線，打造合銅安、合六葉、合淮蚌、合巢蕪四條產業帶。

作爲全國唯一的科技創新型試點市，合肥市政府表示將高度關注一些具有科研成果並到了產業升級轉化階段的產業轉移，而不會將注意力放在尋求低成本、或打開中西部市場的產業轉移項目。

2. 產業承接地的物流體系和物流成本

目前在廣東省的中小型生產型港企，相當一部分正面臨來自內地政府的企業升級、轉型或轉移之政策要求。有關政策列出了部分中西部城市作爲承接產業轉移的重點地區。圖 2.1 中標明出這些地區，包括：

- 江西省：贛州
- 湖南省：郴州
- 廣西自治區：南寧，欽州
- 安徽省：合肥

2.1 研究目的

本節的研究目的是探討香港中小型生產企業如把生產線轉移往以上五個城市在物流方面的考慮和需要，包括：

i. 當地目前現有的物流安排（按運輸方式可分爲道路、內河、鐵路和空運等）；
ii. 轉移後的物流操作費用和成本；
iii. 除成本外的考慮因素，如物流園區、物流體系和營運商的現狀分析；
iv. 未來的基建發展計劃以及其對物流體系的影響。

圖 2.1 承接產業轉移的五個主要考察研究的城市

2.2 承接產業轉移重點地區物流體系分析

此部分研究著眼於對承接產業轉移重點地區的物流基礎設施及其未來發展規劃進行分析，加之對物流營運商的概況解析，從而對當地物流體系有一個全面的描述。

2.2.1 江西省贛州市

贛州市是江西省最大的設區市，它東接福建省的三明市和龍岩市，南臨廣東省梅州市、韶關市和惠陽市，西靠湖南省郴州市，北連本省吉安市和撫州市，是東南沿海，珠江三角洲與內地的過渡地帶。地勢四周高，中間低。地貌以丘陵、山地爲主，佔全市土地面積的 83%。經過建設，該市的公路、鐵路、水路、航空之運輸網路趨於完善，「四省通衢」的大交通格局基本形成。

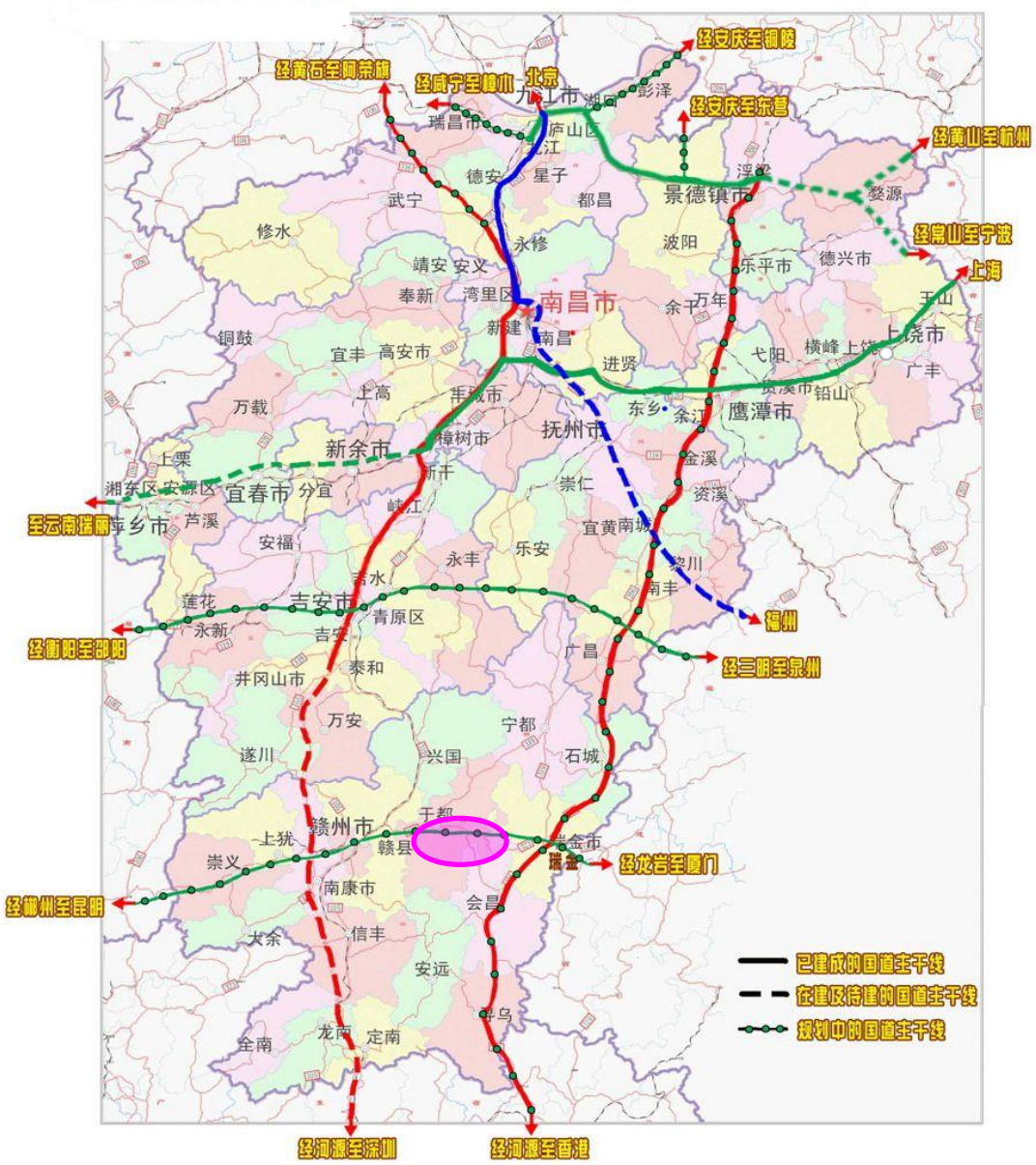
2.2.1.1 道路運輸

圖 2.2 及表 2.1 顯示，江西省公路網主幹架由「一斜、二縱、四橫」高速公路組成，即：

- 一斜：武漢－黃石－瑞昌－永修－南昌（樂化-溫家圳）－撫州－黎川－福州；
- 第一縱：九江－南昌－吉安－贛州－河源－深圳；
- 第二縱：安慶－景德鎮－鷹潭－瑞金－河源－香港；
- 第一橫：常山－婺源－景德鎮－九江－瑞昌－咸寧－樟木；
- 第二橫：上海－上饒－鷹潭－南昌－新餘－宜春－萍鄉－株洲－瑞麗；
- 第三橫：泉州－三明－吉安－蓮花－衡陽－邵陽；
- 第四橫：廈門－龍岩－瑞金－贛州－郴州－昆明。

而贛州就位於這一縱（九江－南昌－吉安－贛州－河源－深圳），一橫（廈門－龍岩－瑞金－贛州－郴州－昆明）的焦點上。

圖 2.2　江西省主幹架公路網



資料來源：江西省交通局

南北方向上，贛州處於經河源至深圳的公路幹線上，東西方向上又有經龍岩至廈門的國道，而經龍岩至廈門的國道又與經河源至香港的幹線相交，從而構成了東西南北便利的交通網絡。直通深圳和香港的公路幹線更是方便了與珠三角的溝通，便於珠三角港商企業進行轉移。

表 2.1　贛州現有公路網路

主要公路	覆蓋地區及功能
贛粵高速公路	南起廣東省河源市，接河惠高速公路，經廣東省和平縣、江西省定南縣至贛州
廈蓉（成廈）高速公路	起于廈門，經福建漳州，江西瑞金，湖南郴州，廣西桂林，貴州榕江、都匀、貴陽和畢節等地，止於四川成都，是中國西南腹地通往東南沿海地區的主要出海通道
國道 105 線	起點爲北京，終點爲廣東珠海。經過北京、天津、河北、山東、河南、安徽、湖北、江西和廣東等 9 個省份
國道 323 線	起點爲江西瑞金，終點爲雲南臨滄

資料來源：贛州市交通局

根據江西省至 2020 念的公路規劃，贛州將再建設兩條主要的公路（見表 2.2）。

表 2.2　贛州公路幹線建設規劃

項目名稱	建設公里	建設年限
贛州—崇義（文英）	87	2010—2013
贛州繞城公路	47	2010—2012

資料來源：江西省 2020 年高速公路網規劃

2.2.1.2　水路運輸

贛州港處於贛江源頭，由章江、貢江、贛江三個港區組成，主要提供內河客貨運輸服務，水運可達長江沿線各港口。岸線總長（規劃岸線）95 公里，現有裝卸機械 146 台，其中起重機械 144 台，最大起重能力 16 噸。2007 年贛州港的具體情況可見表 2.3。

表 2.3　贛州港 2007 年基本情況

	贛州港
岸線長度（米）	4,556
現有泊位數（個）	127
最大靠泊能力（噸）	500
堆場總面積（平方米）	20,500
年貨物總和通過能力（萬噸）	345
年旅客綜合通過能力（人次）	70,000

資料來源：中國港口年鑒

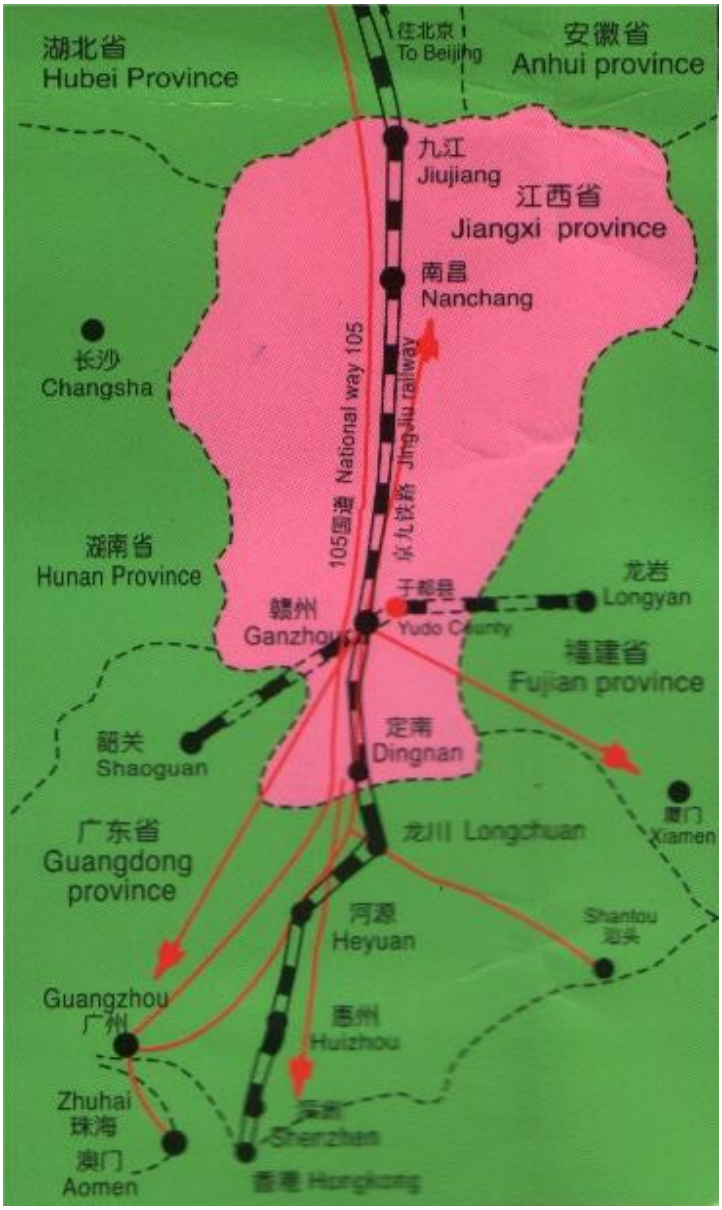
2.2.1.3　鐵路運輸

在鐵路交通方面，京九鐵路通過贛州。北起北京西站，跨越京、津、冀、魯、豫、皖、鄂、贛、粵九省市的 98 個市縣，南至深圳，連接香港九龍，包括同期建成的天津至霸州和麻城至武漢的兩條聯絡線在內，全長 2,553 公里。

值得關注的是贛州已經開通了贛州至廈門、深圳的海鐵聯運，通過京九線集裝箱貨物可以直接從贛州運往深圳鹽田港。

東西方向上的贛韶鐵路和贛龍鐵路通過贛州。韶贛鐵路東起京九鐵路江西贛州南康站，經大餘和韶關市的南雄、始興、仁化、滃江等縣（市、區），西至廣東省韶關火車站與京廣鐵路接軌。贛龍鐵路自江西省贛州至福建省龍岩市，而贛韶鐵路、贛龍鐵路和龍廈鐵路一起爲江西、湖南及粵北地區形成一條新的出海通道。

圖 2.3　　江西省鐵路幹線網路



資料來源：江西省交通局

2.2.1.4　航空運輸

贛州黃金機場目的主要是作客運之用，貨運很少。2007 年完成貨郵吞吐量 278.8 噸，全國排名 97。機場先後經過多次改擴建，新機場建設專案於 2005 年 3 月經國務院、中央軍委核准，跑道全長 2600 米，寬 45 米，厚度 32 厘米至 34 厘米；停機坪長 260 米，寬 140 米；聯絡滑行道長 210 米，寬 38 米。航站樓建設面積 7186 平方米，可滿足波音 737 和空客 319、320 等 C 類機型客機的起降。工程預算投資 418 億元，加上場外通水、通電、通路以及附屬工程，總投資約 5 億元，現已完工。

2.2.1.5 贛州香港工業園區

贛州市爲承接產業轉移特別成立了贛州香港工業園，該園區位於贛州經濟技術開發區核心工業園西北拓展方向，規劃面積爲 50 平方公里，其中北區規劃面積約 21 平方公里，承載一類、二類工業項目。

從規劃中的園區產業定位看，贛州香港工業園根據香港及珠三角產業特點，依託贛州現有的產業基礎，重點發展鎢和稀土新材料應用產品、電子電器、機械製造三大產業的重大工業項目。園區的目標還包括完善與企業生產配套的物流、倉儲、金融、保險、諮詢等第三產業，建成珠三角腹地的重要物流貿易區。

贛州香港工業園旨在爲香港和珠三角企業提供轉移、發展、升級的平台。同時，整合現有出口加工區和保稅物流中心的功能，力爭建成「綜合保稅區」。贛州經濟技術開發區的公共保稅倉、進出口貨物查驗場、物流中心等設施完善，完成了「屬地報關、口岸驗放」的通關模式，實現了「一次申報、一次放行」通關作業流程。

2005 年 10 月 18 日, 贛州市物流中心在贛州經濟技術開發區的南北大市場內正式啓動，這座佔地面積 5 萬平方米，集交易、倉儲、停車、綜合服務以及配套服務區五大功能於一體的大型物流中心，有望成爲贛粵閩湘邊界重要的區域性物流交易平台和物流資訊平台。

2.2.1.6 物流營運商概況

贛州物流營運商業務包括了運輸、貨代、倉儲等服務。目前贛州市從事公路貨運的運輸戶（持有經營許可證）有 7, 153 戶，營運性貨車 11,924 輛，總噸位數 32,091 噸。貨運代理企業 133 家，從業人員 1,772 名。擁有較大倉儲企業 56 家，倉儲面積 40.86 萬平方米。

贛州市現代物流尚屬剛剛起步，在很大程度上仍局限於「物品流通」，存在著小（經營規模小、市場份額小）、少（服務功能少、高素質人才少）、散（貨源不穩定且結構單一、網路分散）、亂（市場無序競爭、缺乏規範）、弱（競爭能力弱、融資能力弱）等問題。運輸條件除了鐵路、公路初具發展雛形外，航空、港口站場建設明顯滯後。

現有物流企業基本上還停留在傳統的運輸、倉儲環節上，規模小、功能單一、經營粗放、效率較低，還沒有能提供全程跟蹤一體化服務的真正意義上的第三方物流企業，更沒有大型的、國內排位靠前的企業在贛州落戶。

爲更進一步瞭解國際物流營運商在贛州的網路，我們採訪了目前業界著名的五家物流公司，即嘉里大通物流（Kerry EAS Logistics）、馬士基物流（Maersk Logistics）、中外運敦豪（DHL）、辛克物流（Schenker）和德迅物流（Kuehne+Nagel）

（相關資料亦可見第四章節）。目前，嘉里大通和中外運敦豪在江西省省會南昌市設有分公司，爲江西全省，包括贛州市提供物流服務。辛克物流則已經初步在贛州設立了代表處，處理小單貨物，大單貨物主要仍由南昌分公司負責。上海德迅物流分公司則處理其在贛州的物流業務。

2.2.2 湖南省郴州市

郴州市位於湖南省東南部，地處南嶺山脈中段與羅霄山脈南段交匯地帶。東鄰江西省，南接廣東省，西與永州市相連，北與衡陽、株洲兩市接壤。郴州是貫通南北的交通要衝，交通便捷，通訊發達。

圖 2.4　郴州市交通圖

資料來源：郴州市交通局

2.2.2.1 公路運輸

郴州陸運交通優勢明顯，境內 1 條高速公路（京珠高速公路）、2 條國道（國道 106、107 線）、1 條鐵路均由北向南連接北京和廣州，爲產業轉移企業與珠江三角洲的物流聯繫提供了方便。

圖 2.4 中顯示，京珠高速公路，現名京港澳高速公路，從北向南貫穿郴州市，使郴州到廣州的行車時間縮短在 3 個小時左右。它是中國一條連接首都北京至南部重要城市廣州及珠海的高速公路，全長約 2,310 公里，來回四車道行車。沿線經過北京、保定、石家莊、邢台、邯鄲、安陽、新鄉、鄭州、許昌、信陽、武漢、長沙、郴州、廣州、珠海等城市。除此之外，起於北京連接廣州的國道 106、107 線也通過郴州。東西方向上，桂嘉高等級公路和省道 S322、S324 連接湖南省西部和江西省的交通，由此構建了郴州四通八達的交通網。

表 2.4 郴州現有公路網路

主要公路	覆蓋地區及功能
京珠高速公路	連接北京至廣州的高速公路，貫穿郴州，經過北京、河北、河南、湖北、湖南和廣東 6 個省份
國道 106 線	連接北京至廣州的國道，從東部貫穿郴州，經過北京、河北、河南、山東、湖北、湖南和廣東 7 個省份
國道 107 線	連接北京至廣州的國道，從西部貫穿郴州，經過北京、河北、河南、湖北、湖南和廣東 6 個省份
桂嘉高等級公路	連接郴州桂陽至嘉禾，是郴州市西部地區的黃金通道，是郴州通往永州、廣西的重要交通要道

資料來源：郴州市交通局

在表 2.5 中的規劃建設專案中，宜連高速公路與京珠高速公路互通，途經城南、梅田、漿水、長村、黃沙等鄉鎮，終點在湘粵交界處的鳳頭嶺，與正在興建中的清（遠）連（州）高速公路對接，建成後將成爲郴州通往珠三角的又一條通道。

表 2.5　　郴州 2008 年公路幹線建設規劃

公路名稱	專案內容
廈蓉高速公路郴州段	開工建設
宜連高速公路	續建工程
汝廣、永安、嘉新、嘉寧、G107 線	繞城改建項目
X090 至雷大橋段、G106 線桂東段等 6 個幹線公路	續建工程
桂臨公路	改善項目
安攸連接線、安仁靈官至分界咀、資興至黃旗洞、宜章白石渡至臨武石橋頭等	6 個幹線公路改建專案開工

資料來源：郴州市交通局

2.2.2.2　水路運輸

郴州屬內陸城市，目前無水路運輸服務提供。

2.2.2.3　鐵路運輸

圖 2.4 中顯示，在鐵路方面，貫通中國南北的重要鐵路幹線－京廣鐵路通過郴州。京廣鐵路起自北京，止於廣州，全長 2,313 千米，縱貫河北、河南、湖北、湖南、廣東五省，並與京山、京包、豐沙、京秦、京承、京原、京通、石太、石德、新焦、隴海、漯寶、漢丹、武大、湘黔、浙贛、湘桂、廣三、廣九等鐵路相接，還與海運連通。因此，京廣線經過郴州，便於郴州與珠江三角洲城市間的交通物流運輸，而且使得郴州在鐵路運輸方式中也佔據了優勢地位。武漢客運專線在 2009 年 12 月底開通後，將減輕京廣鐵路的運載壓力，有利於增強沿線鐵路運輸。

2.2.2.4　航空運輸

郴州市目前並無機場使用，但機場建設規劃已經出台，並初步完成規劃選址論證，將五里牌作爲候選地址。專案規劃用地 1,500-1,800 畝土地，出資 7 億元人民幣，建設工期等仍在規劃中。

2.2.2.5　物流園區規劃

根據郴州市政府規劃，郴州市計劃計劃建設「一園區多中心」的兩級體系發展，中心城區規劃 1 個物流園區、2 個區域物流中心和 3 個專業物流中心，優先建設市級物流園區。

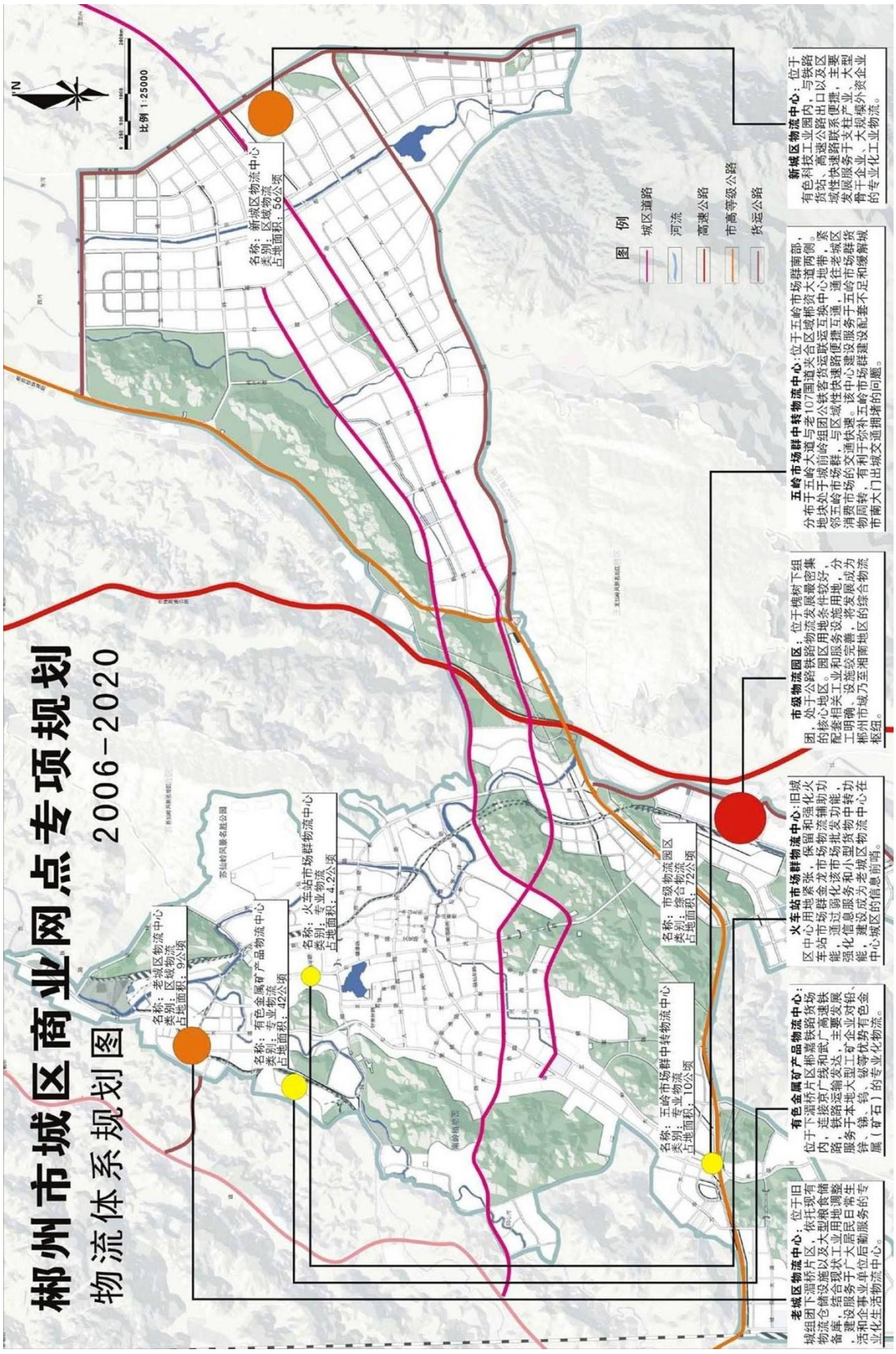
表 2.6　郴州物流體系規劃（2006 – 2020 年）

類別		名稱	位置	佔地面積
物流園區		市級物流園區	位於槐樹下組團，處於公路鐵路物流發展最密集的核心地區	72 公頃
物流中心	區域物流中心	老城區物流中心	位於舊城組團下湄橋片區	9 公頃
		新城區物流中心	位於有色科技工業園內	56 公頃
	專業物流中心	五嶺市場群物流中心	位於五嶺市場群南部，分佈于五嶺大道與老 107 國道夾合區域郴資大道兩側	10 公頃
		火車站市場群物流中心	火車站市場群金龍市場內	4.2 公頃
		有色金屬礦產品物流中心	舊城組團下湄橋片區郴嘉鐵路貨場內	42 公頃

資料來源：郴州市商務局

其中，郴州市級物流園區作爲重點園區，經湖南省及郴州市政府審批成爲承接產業轉移示範園區。該園區位於京廣線路槐樹下貨運站組團北湖工業園內，處於公路鐵路物流發展最密集的核心地區。園區用地條件較好，配套相關工業和服務設施用地，有潛力發展成爲郴州市域乃至湘南地區分工明確、設施完善的綜合物流樞紐。圖 2.5 中羅列了郴州至 2020 年的物流體系整體規劃。郴州市市級物流園區的主要功能見表 2.7。

圖 2.5　郴州市物流體系規劃圖



资料來源：郴州市商務局

表 2.7　郴州市市級物流園區的主要功能

名稱	主要組成部分	主要功能
市級物流園區	大型貨運站場	停車場、本地車及外地空車等貨、貨物中轉
	倉儲設施	普通倉庫、特種倉庫（低溫、冷凍冷藏）、專用倉庫
	專業市場	糧油專業市場、產品展示交易等
	企業配送中心	連鎖超市、專業店配送中心、企業配送中心
	多式聯運中轉地	依託火車貨站、京珠高速、郴資桂快速路實現公路、鐵路較大輻射範圍的內外貨運中轉
	物流資訊統一發佈平台	貨運資訊、貨車供求資訊
	配套商業設施	銀行、餐飲、住宿、娛樂、維修、文印、通訊等綜合服務

資料來源：郴州市商務局

2.2.2.6　物流營運商概況

與贛州的情況相似，郴州目前的現代物流業正處於起步階段，當地營運商所能提供的物流服務較爲分散和單一。物流業仍有較大的發展空間，但是，當地企業對發展現代物流業的認識不足，一些本應從企業內部剝離出來交給第三方物流企業經營的物流服務仍然滯留在企業內部，大部分產品的運輸和調配都是企業自身完成，沒有形成專業化和市場化，影響了物流市場的需求。另外，物流企業規模偏小，絕大多數從事物流過程中單一的運輸和倉儲業務，沒有形成完整的供應鏈，物流效率不高，這在一定程度上阻礙了物流業的發展。物流設施和裝備還比較落後，物流技術總體水準較低，發展現代物流業所需要的高素質人才還相當匱乏。

我們採訪了業界著名的五家國際物流公司，即嘉里大通物流（Kerry EAS Logistics）、馬士基物流（Maersk Logistics）、中外運敦豪（DHL）、辛克物流（Schenker）和德迅物流（Kuehne+Nagel），以瞭解國際物流營運商在郴州的網路。資料詳見附件一。由於目前這五家物流公司在郴州都沒有分公司。基本上貨物由物流公司在省會或周邊重點城市的分公司負責全程物流服務。但辛克物流已經開始了在郴州籌建代表處的計劃。

2.2.3 廣西自治區南寧市

南寧位於中國廣西中南部，面向東南亞，東鄰粵、港、澳，南臨北部灣，背靠大西南，是中國西南經濟圈、華南沿海經濟圈與東盟自由貿易區三大經濟圈的交通樞紐中心，是中國唯一與東盟既有陸地接壤又有海上通道的省區首府城市，具有雙向溝通中國和東盟的區位優勢。

目前，南寧已形成與東盟國家陸海空四通八達的立體交通網絡，有著可溝通聯繫全國各大城市以及世界多個國家和地區的現代先進通訊網絡（圖 2.6 及圖 2.7）。

2.2.3.1 公路運輸

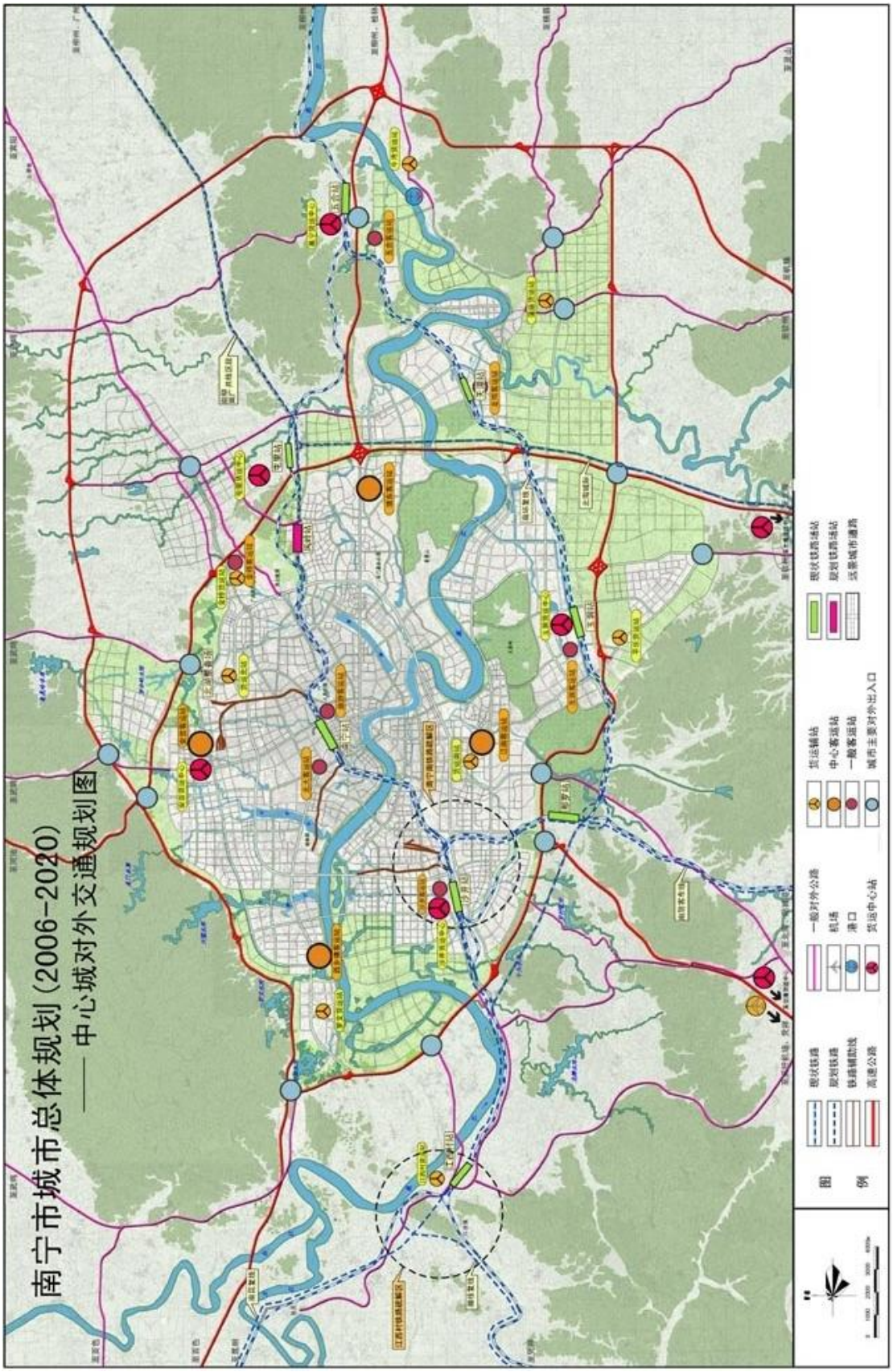
南寧作爲廣西自治區省會城市，交通網絡相對成熟，與全國各省區和廣西各地市相連接。南寧距北部灣港口城市北海、欽州、防城港市分別只有 204 公里、104 公里、172 公里。另外，作爲對中國對口東盟國家的省會，廣西邊界直接連接越南，南寧市距中越邊境僅 180 多公里。

南寧的主要公路交通包括多條國道（表 2.8），如：

- 209 國道（呼北線）
- 210 國道（包南線）
- 322 國道（衡友線）
- 324 國道（福昆線）
- 325 國道（廣南線）
- 渝湛線（重慶—貴陽—南寧—湛江）
- 衡昆線（衡陽—南寧—昆明）

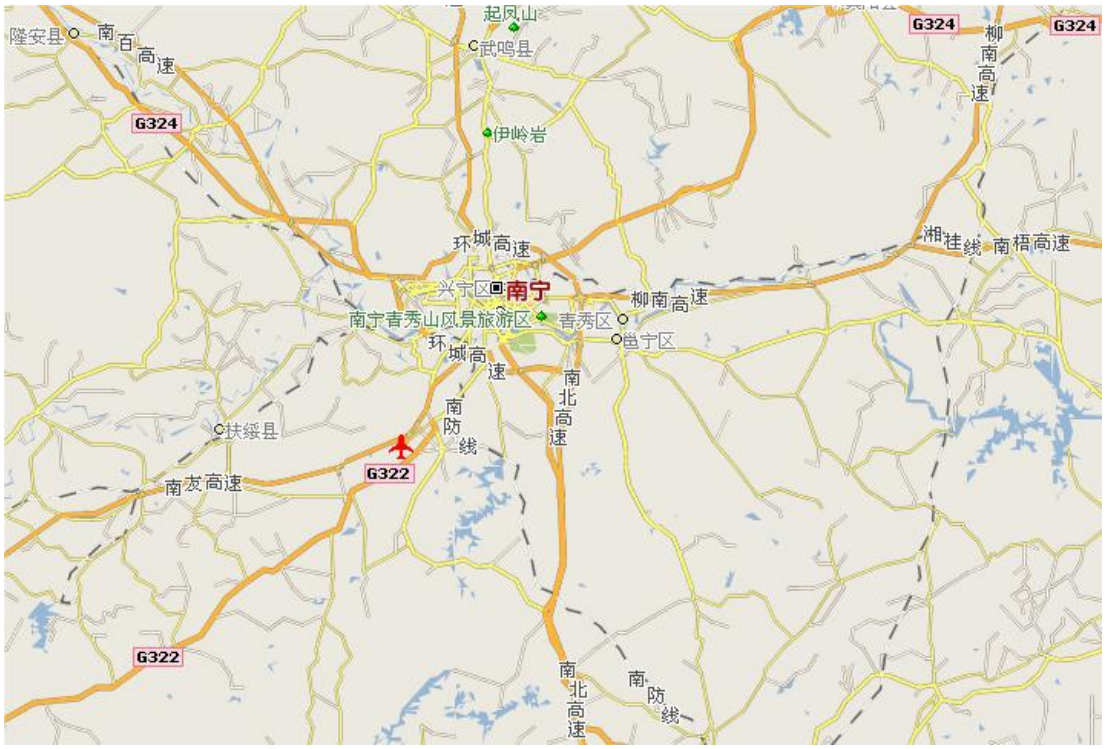
全國最長的省內高速公路可由南寧直達桂林、北海、柳州、欽州，在建的全國重點高速公路重慶—湛江、衡陽—昆明都將經過南寧，南寧至廣州、梧州高速公路正在建設中，而南寧通往崇左、友誼關、百色的高速公路已經建成。兩條跨境通道南寧－東興口岸－越南河內，南寧－友誼關口岸－胡志明市也正在修建當中。

圖 2.6　南寧市中心城區對外交通示意規劃圖（2006-2020）



資料來源： 南寧市政府規劃

圖 2.7　南寧市交通示意圖



資料來源：廣西自治區交通局

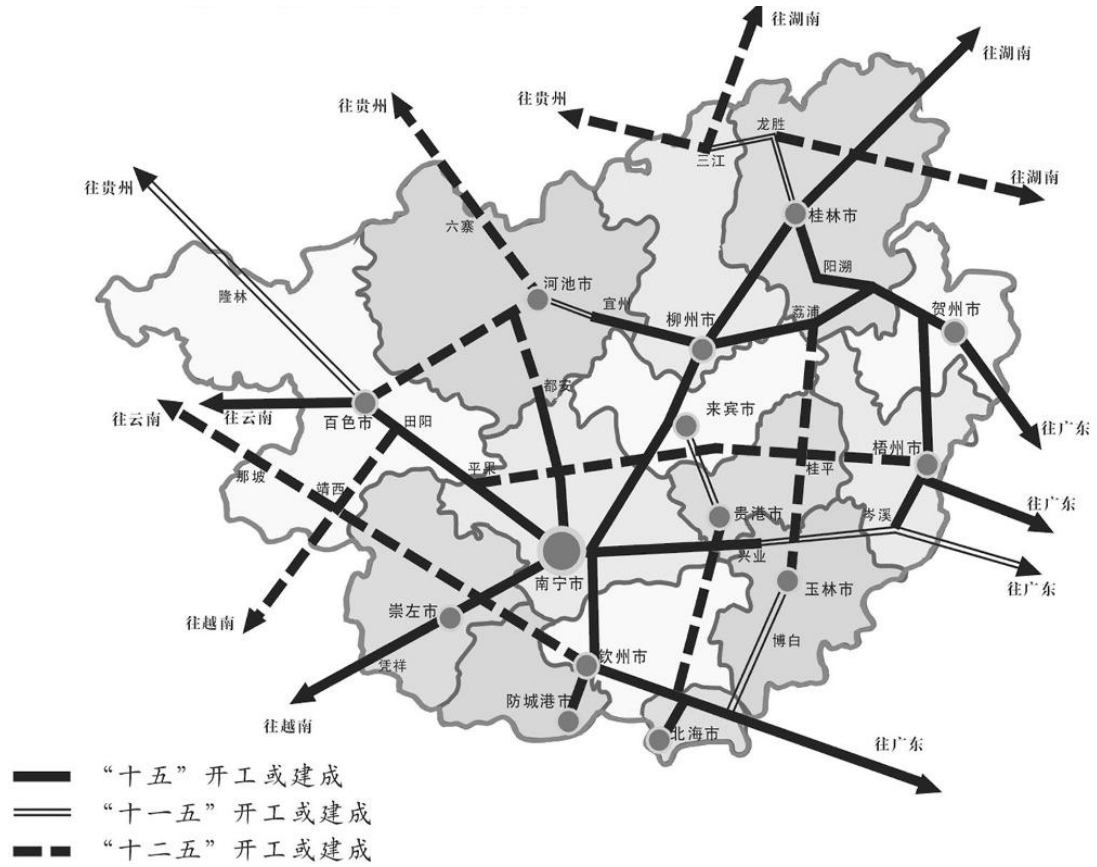
表 2.8 南寧現有及在建的主要公路網路

主要公路	功能
國道 209 線	起點爲內蒙古和林格爾，終點爲廣西北海,經過內蒙古、山西、河南、湖北、湖南和廣西 6 個省份。
國道 210 線	起點爲內蒙古包頭，終點爲廣西南寧，過內蒙古、陝西、四川、重慶、貴州和廣西 6 個省、自治區、直轄市。
國道 322 線	起點爲湖南衡陽，終點爲廣西友誼關的國道，經過湖南和廣西 2 個省份。
國道 324 線	起點爲福建福州，終點爲雲南昆明，經過福建、廣東、廣西、貴州和雲南 5 個省份
國道 325 線	起點爲廣東廣州，終點爲廣西南寧，全程 868 千米，經過廣東和廣西 2 個省份。
渝湛高速公路	是中國主幹道計劃五縱七橫的一條縱向幹線公路，由重慶市至廣東省湛江市。全長 1384 公里，爲西南地區的出海大通道。經過重慶，貴州，廣西，廣東 4 個省、自治區、直轄市。
衡昆高速公路	橫貫中國大陸南部一條國道主幹線，爲中國高速公路規劃五縱七橫的一條橫向線。起點爲湖南省衡陽，終點爲與雲南昆明，全長 1980 千米，途經湖南、廣西、雲南 3 個省，目前有部分建成高速公路，其他爲一級或二級公路。

資料來源：南寧市交通局

至 2020 年，南寧將進一步完善其省內公路連接，並且建成與周邊省份更緊密的物流體系。尤其是廣東省，如圖 2.8 所示，南寧的公路網路可經由北部灣、貴港、梧州和賀州等市連接廣東省。

圖 2.8　2020 年廣西自治區高速公路網路結構示意圖



資料來源：廣西自治區交通局

2.2.3.2　水路運輸

南寧港是珠江流域西江水系的主要內河港口，左江、右江在其上游 45 公里處匯合，溯江而上 410 公里至百色港，360 公里至龍州港，順郁江東下 305 公里至貴港，1,005 公里至珠海、澳門，1,045 公里至深圳，1,059 公里至香港。

南寧港包括南寧市港區、隆安縣港區、邕甯縣港區和橫縣港區四大港區。至 2006 年底，共有生產性泊位 96 個，最大靠泊能力 600 噸，年通過能力爲 560 萬噸。港區有鐵路專用線與南寧火車站相接。艙庫、堆場面積爲 56,700 平方米。各種裝卸機械 38 台，最大起重能力 36 噸。

根據國家河流與港口規劃，南寧港應集中在煤炭和集裝箱碼頭方面發展，但是由於廣西一些內河的乾枯和廣西沿海港口的發展，南寧政府更加傾向於發展公路和鐵路交通系統。

在南寧十一五交通規劃中，南寧市政府將投資 579 百萬人民幣於港口方面的建設。據規劃，當完成西江二期航運建設工程之後，南寧港將成爲西南地區最大的內陸港口，可以處理 1,000 噸集裝箱船。同時，南寧計劃停止使用上堯港區和陳

村港區，轉而在牛灣新建港區，這一新建港區連同伶俐港區和六景港區屆時可以處理散貨和集裝箱貨。

在南寧交通規劃中，南寧港預計吞吐量爲 480 萬噸（包括煤炭中轉）。在總吞吐量中超過 74.2%爲出港貨物。到 2010 年南寧貨運量目標達到 2,457 萬噸。

在功能定位上，南寧港被定位爲中國西南部最大的內河港口和泛珠三角一個重要的水路交通樞紐。在未來 15 年左右的時間內，南寧港計劃成爲一個中國與東盟間的國際物流樞紐。

表 2.9　南寧港口發展計劃（2006-2020）

港區	工程性質	泊位	起始年份	結束年份	投資（人民幣）
六景港區 1 期	新建	1 個散貨、1 個公用	2006	2010	175,000
六景港區 2 期	新建	2 個散貨	2009	2012	105,000
良慶三升米灘作業區	新建	3 個集裝箱和公用	2008	2010	180,000
上饒港區	重建	貨運	2005	2006	13,500
陳東作業區	重建	n.a.	2006	2007	1,750
隆安港 2 期	新建	貨運	2006	2010	7,000
隆安港那桐	新建	貨運	2006	2010	5,000
牛灣銀泉碼頭	新建	1 個公用、1 個危險物品	2006	2007	40,000
四官碼頭	擴建	貨運	2006	2006	1,000
橫州碼頭	新建	貨運	2007	2008	45,000
南鄉碼頭	新建	貨運	2008	2010	3,000
新福碼頭	新建	貨運	2009	2010	3,000
總計					**579,250**

資料來源：廣西十一五交通規劃

2.2.3.3　鐵路運輸

鐵路運輸有粵桂線、南昆線、湘桂線、南防線等，縱橫貫通，可直達國內各大中城市，並與越南北南統一鐵路連接，進而與正在修建的泛亞鐵路聯網，經越南、柬埔寨、馬來西亞直達新加坡。

表 2.10　南寧現有鐵路網路

主要鐵路線	功能
南昆線	溝通西南與華南沿海的一條重要通道，是雲、貴、川出海的最佳捷徑。它東起廣西南寧，西至雲南昆明，北接貴州紅果，途經桂、黔、滇三省區的隆安、平果、田東、田陽、百色、田林、冊亨、安龍、興義、盤縣、富源、羅平、師宗、陸良、路南、宜良、呈貢等 19 個縣（市）。
湘桂線	自京廣鐵路湖南省衡陽至廣西自治區友誼關，既是一條通往東南亞的陸路動脈，又是一條旅遊專線
南防線	自廣西南寧市的南寧南站至北部灣的防城港市，北端在南寧同湘桂及南昆兩鐵路接連，南段在欽州同在建的欽北鐵路相接可達北海港口。南端終點站爲出海口岸站防城港，爲中國西南地區出海捷徑。

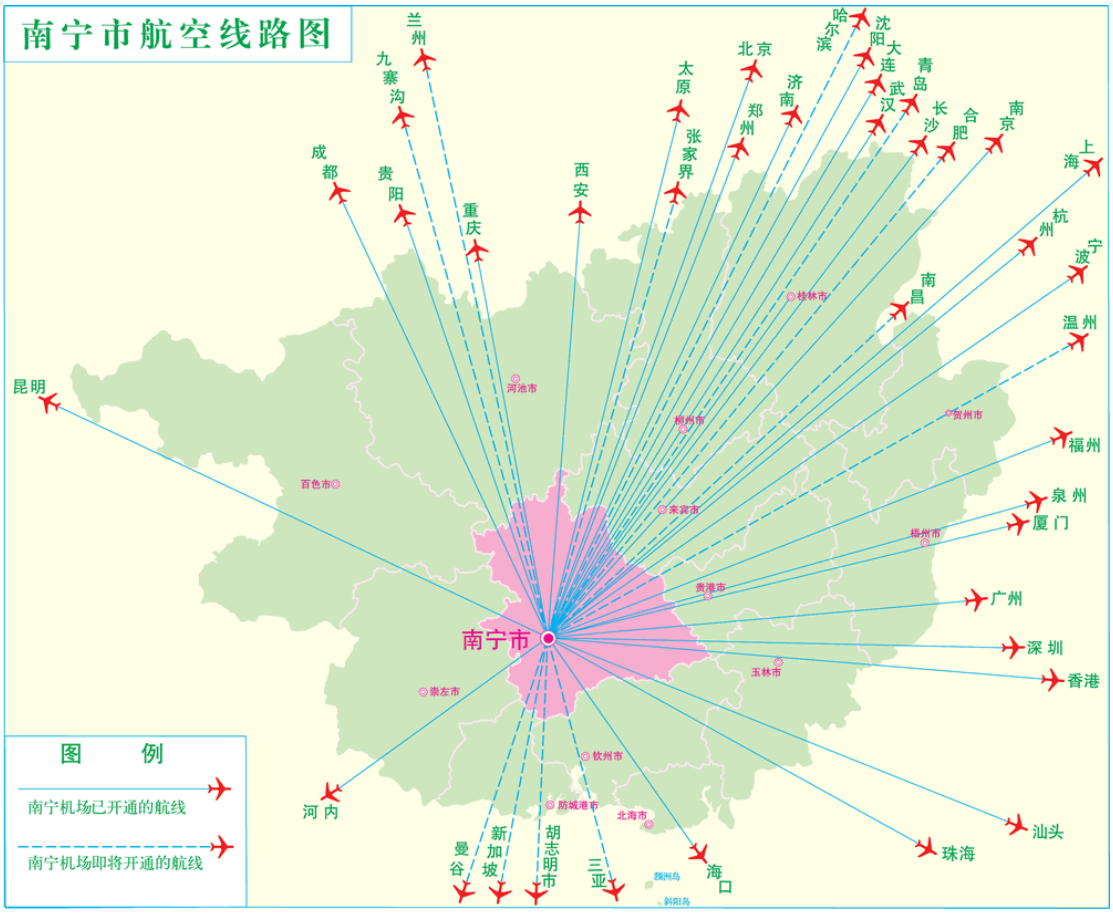
資料來源：廣西自治區交通局

根據廣西自治區政府十一五規劃，2010 年前廣西將建設昆明—威舍—百色—南寧—廣州，柳州—南寧城際鐵路，南寧-廣州新通道，南寧－東興－芒街－下龍－海防等鐵路線，增建南昆鐵路二期。

2.2.3.4　航空運輸

南寧吳圩國際機場位於南寧市西南 31 公里的吳圩鎮，機場佔地 259.73 公頃。1958 年由南寧機場遷建，可起降波音 757 以下機型，停機坪 99,706 平方米，可同時停放 15 架大型客機。2007 年完成貨郵吞吐量 3.43 萬噸，全國排名第 28 位，年增長率達到 21.4%。航線直達國內主要城市及香港、河內、曼谷等境外城市。

圖 2.9　南寧市航空線路圖



資料來源：南寧吳圩國際機場

作爲省會城市，相較於其他考察的城市，南寧的航空運輸擁有班次頻繁、目的地廣闊的優勢。但比起廣東省或香港機場，南寧機場的空運功能尚不顯著。由於受目前廣西自治區工業結構多爲資源型或重工產品的約束，南寧的空運需求並不大。

2.2.3.5　物流園區

南寧市目前正在規劃建設玉洞、江南、金橋、安吉四大物流基地。其中位於邕寧沿海走廊經濟開發區的南寧市玉洞物流中心規劃面積達 18.8 平方公里，概算總投資 7.76 億元，服務物件涵蓋國內各個地區和東盟 10 國及其它一些國家、地區。

同時，南寧已獲得國家審批建設保稅物流中心（B 型），並預計在 2010 年投入使用。該保稅物流中心爲南寧物流基地 8 大功能區之一。規劃中的南寧國際物流基地距市中心 22 公里，規劃面積達 18.61 平方公里，其中啓動區的規劃面積爲 4950 畝，一期工程佔地 1168 畝。按照規劃定位南寧國際物流基地將服務於中國-東盟自由貿易區的貿易往來和大西南出海通道的貿易往來，並爲本地企業的出口加工、物流配送、保稅物流、商貿、倉儲、產品展示等提供平台。

2.2.3.6 物流營運商概況

南寧處於由傳統物流向現代物流轉型的初級階段，現有的物流企業大多是由運輸公司或儲運公司改名或改變部分業務發展而來，規模小，服務功能少，網路分散，管理方式落後，資訊化水準低，營運場地面積不足，營運地點分佈不合理，設備和配套的基礎設施投人不足，物流服務專業化程度較低。

但是作爲省會城市，其物流營運基礎優於贛州市和郴州市，業界著名的五家國際物流公司，即嘉里大通物流（Kerry EAS Logistics）、馬士基物流（Maersk Logistics）、中外運敦豪（DHL）、辛克物流（Schenker）和德迅物流（Kuehne+Nagel）之中，嘉里大通物流就在南寧市設有分公司，負責整個廣西自治區的物流服務。除此之外，中外運敦豪也在南寧提供空運快遞業務。馬士基航運作爲船公司進駐南寧也扮演著部分物流營運商的角色。辛克物流則於 2008 年 9 月在南寧市開設分公司，作爲整個廣西自治區業務的統籌中心。而德迅物流的南寧市業務由廣州分公司負責。

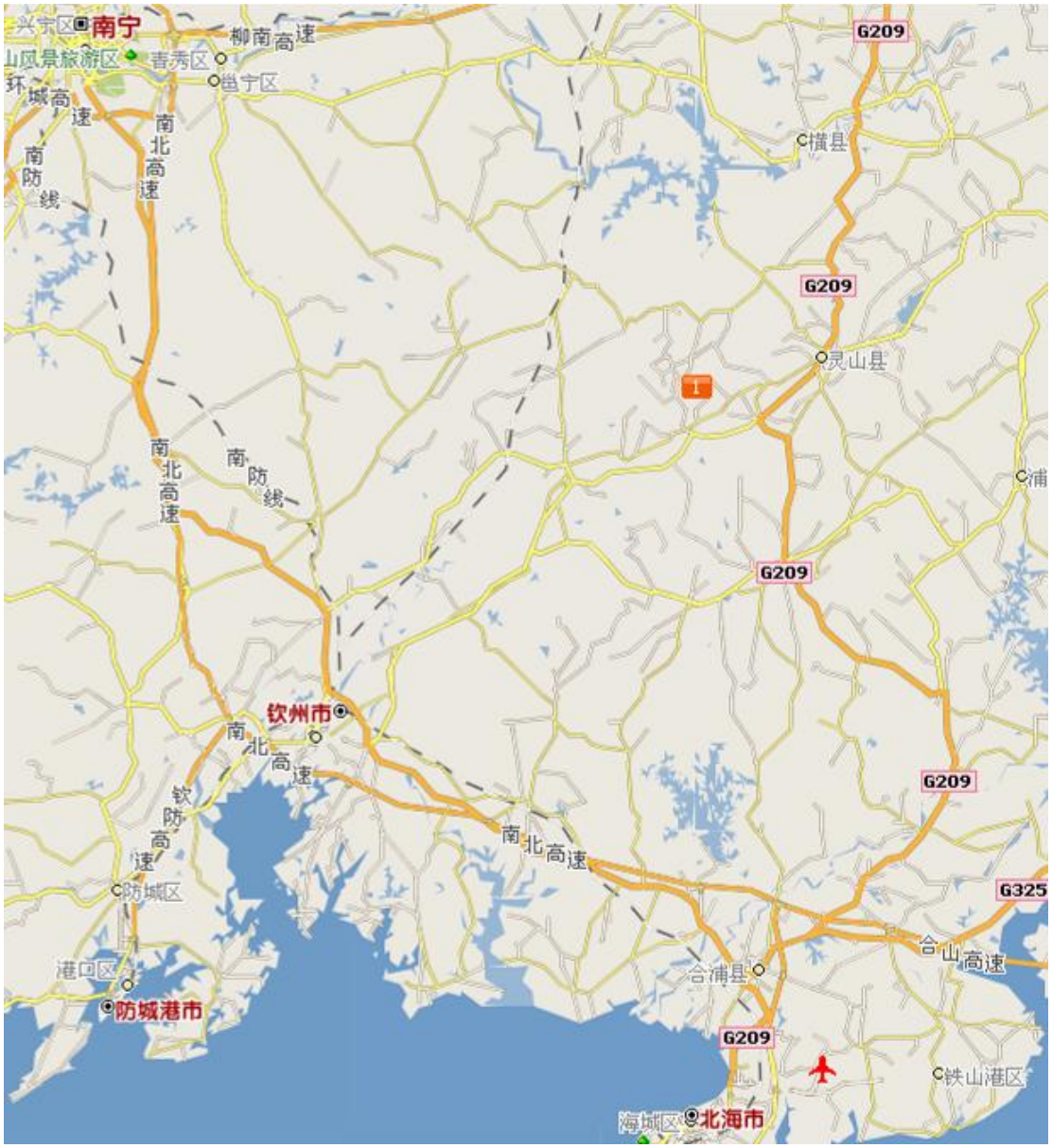
2.2.4 廣西自治區欽州市

欽州位於廣西南部沿海，地處北部灣頂端，位於廣西南北欽防城市群的中心位置，北距南寧 110 公里，東距北海 98 公里，西距防城港 76 公里，是廣西北部灣經濟區的交通樞紐，是中國－東盟貿易區的前沿城市，是西南地區最近的出海通道（**圖 2.10**）。

2.2.4.1 公路運輸

南北高速公路（南寧－北海）、欽防高速公路（欽州－防城）、國道 325 線（南寧－廣州）在欽州交匯，六景至欽州、崇左至欽州的高速公路計劃 2008 年年底動工，貫通整個西南、華南公路網，形成以高等級公路爲主的公路網路。

圖 2.10　欽州市與周邊主要城市交通網絡圖



資料來源：sogou 電子地圖

2.2.4.2　水路運輸

欽州港位於中國南海北部灣中部的欽州灣內，與防城港、北海港一起組成北部灣港口群。欽州港背靠西南，面向東南亞，地理位置十分優越，設有國家一類口岸。欽州規劃利用港口岸線 86.1 公里，其中深水港口岸線 54.5 公里，已利用深水港口岸線 2.5 公里。欽州港現共有生產性泊位 38 個，其中萬噸級泊位 10 個，年通過能力爲 1476 萬噸。集裝箱堆場面積爲 8 萬平方米，倉庫面積爲 6 萬平方米。

到 2010 年前，欽州計劃修建 3 個深水泊位，使得欽州港吞吐量達到 4000 萬噸以上，到「十二五」期末達 1 億噸以上。細節實施計劃包括：

- 改進深水航道。在十一五計劃中，欽州規劃修建 1 條 10 萬噸級航道，1 條 15-20 萬噸航道和 1 條 30 萬噸航道。
- 發展欽州港現存的 9 個港區和 12 個操作區。
- 建設欽州港 3 期和 4 期，用來作爲石油、化學品、煤炭、礦產品專用碼頭。
- 升級相關港口設施和物流設施。欽州港力爭吸引更多的直航船線，尤其是與東盟國家相關的航線。

圖 2.11　欽州港港區示意圖

資料來源：sogou 電子地圖

圖 2.12　欽州港佈局規劃示意圖

資料來源：欽州市交通局

2.2.4.3　鐵路運輸

南北鐵路（南寧－北海）、南防鐵路（南寧－防城）、黎欽鐵路（黎塘－欽州）在欽州交匯，欽州至欽州港鐵路、勒溝鐵路專用線和鷹嶺鐵路專用線已建成，保稅港區鐵路專用線現已動工建設，2009 年建成使用。南寧至欽州的高速鐵路將於 2008 年底動工。

2.2.4.4　航空運輸

欽州目前沒有機場，空運貨物多拖至南寧機場後發送各地。

2.2.4.5　物流園區

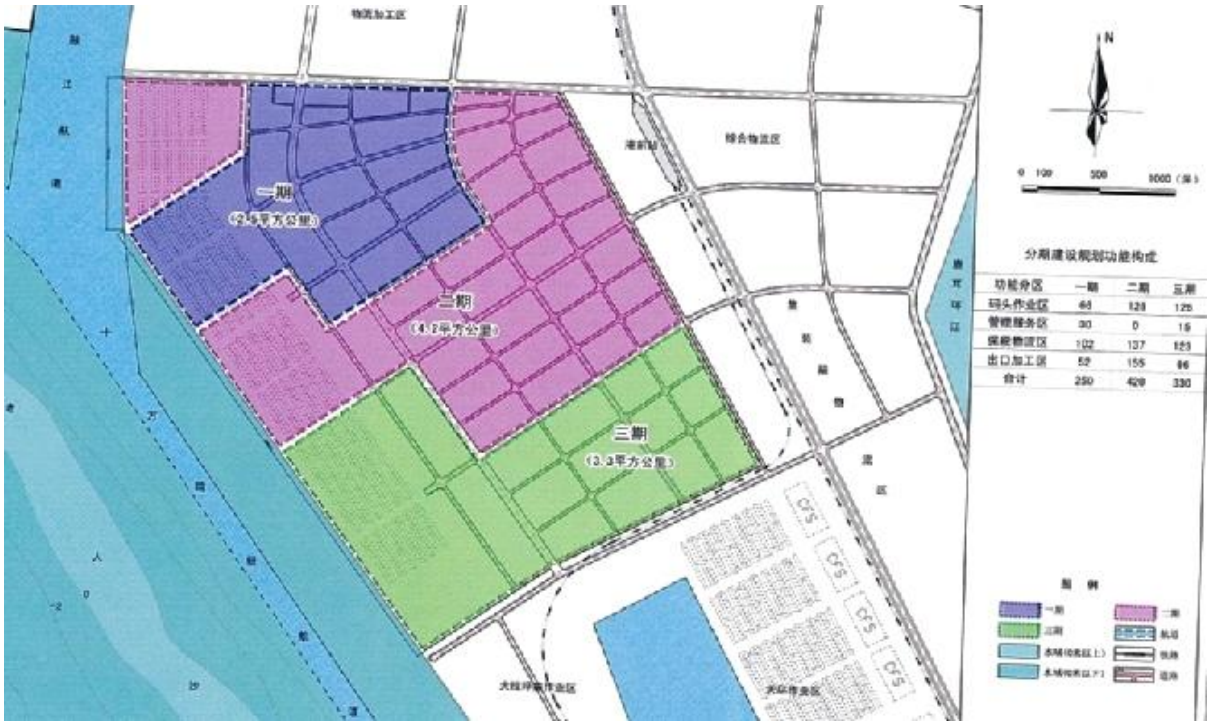
2008 年 5 月 29 日，國務院批准設立廣西欽州保稅港區，是全國第六個、中西部地區唯一的保稅港區。欽州保稅港區選址於欽州港金光工業園內，規劃面積 10 平方公里，劃分爲碼頭作業、保稅物流、出口加工和管理服務四大功能區，深水岸線約 4.6 公里，規劃建設集裝箱泊位 10 個。保稅港區將於 2009 年 12 月底前封關運作。

欽州保稅港區將分三期建設。第一期爲 2.5 平方公里，從 2008 年起全面開工建設，爭取在 2009 年底封關運作。第二、三期的建設，將視保稅港區的發展實際，適時實施。

廣西欽州保稅港區的功能定位：廣西欽州保稅港區是廣西北部灣經濟區開放開發的核心平台；是中國—東盟合作以及面向國際開放開發的區域性國際航運中心、物流中心和出口加工基地。

欽州保稅港區的產業發展：形成以電氣機械、精密儀器、電子資訊、紡織服裝、新型建材、食用油等產業爲主的出口加工基地；以電氣機械、精密機械、特種鋼材和有色金屬、石油和化工產品、高檔紙製品等爲主的中轉交易物流中心；西南地區的汽車進出口基地；同時積極發展以服務大西南和東盟的國際中轉、國際配送、國際採購和國際轉口貿易。

圖 2.13　欽州保稅港區總體規劃 – 分期規劃圖



資料來源：欽州保稅港區總體規劃

圖 2.14　欽州保稅港區總體規劃 – 功能分區圖

資料來源：欽州保稅港區總體規劃

2.2.4.6 物流營運商概況

與贛州市和郴州市的物流營運商的現狀相似，欽州市物流營運商企業大部分都處於傳統物流企業的狀態。裝卸、倉儲、運輸等企業以業主獨立經營爲主，同樣存在著小、少、散、亂、弱的問題。

但比起贛州和郴州，欽州擁有北部灣港口群和中西部唯一保稅港區的優勢，物流營運商和業界多對欽州的發展備有興趣，相信隨著產業轉移會吸引海內外物流營運商進入欽州。

業界著名的五家國際物流公司，即嘉里大通物流（Kerry EAS Logistics）、馬士基物流（Maersk Logistics）、中外運敦豪（DHL）、辛克物流（Schenker）和德迅物流（Kuehne+Nagel）之中，德迅物流將欽州業務交由廣州分公司負責，其他 4 間公司則均由其南寧分公司負責。這得注意的是辛克物流已經開始籌建其欽州、防城市的辦事處以加強其物流網絡。

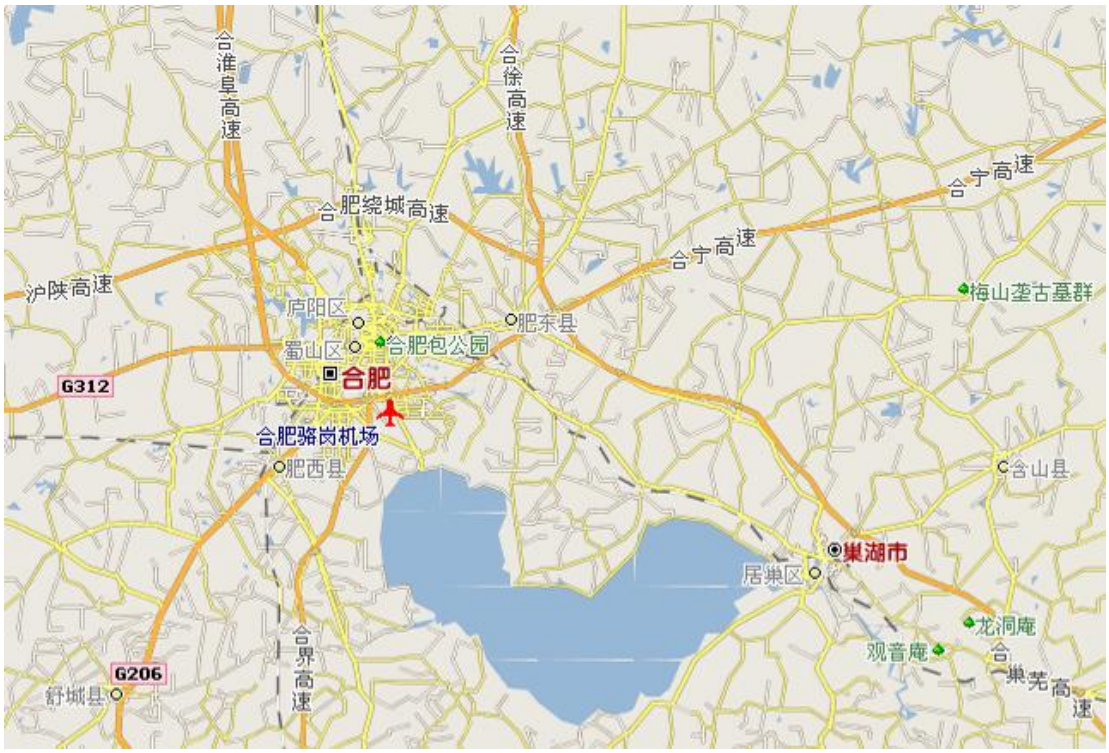
2.2.5 安徽省合肥市

合肥，安徽省省會，位於中國中部，長江淮河之間、巢湖之濱，通過南淝河通江達海，具有承東啓西、接連中原、貫通南北的重要區位優勢，是全省政治、經濟、文化、資訊、金融和商貿中心。

圖 2.15 合肥與周邊城市交通圖

資料來源：sogou 電子地圖

圖 2.16　合肥交通幹線圖



資料來源：sogou 電子地圖

2.2.5.1　公路運輸

合肥做爲省會城市，擁有完善的公路交通網絡，境內主要的公路幹線如表 2.11。

表 2.11　合肥現有公路網路

主要公路	功能
國道 206 線	始於山東省煙台市,途經江蘇、安徽、江西，終於廣東省汕頭市。
國道 312 線	起點爲上海，終點爲新疆伊寧，經過上海、江蘇、安徽、河南、湖北、陝西、甘肅、寧夏和新疆 8 個省市自治區。
合徐高速公路	國道主幹線北京至福州公路的重要路段，起自肥東隴西互通立交，與合寧、合巢高速公路相接，北至蚌埠市郊區仁和集互通立交，與合徐高速公路北段及蚌淮路相接，路線途經合肥、滁州、蚌埠 3 市及肥東、長豐、定遠、鳳陽、蚌埠市郊區 5 縣（區）。
合寧高速公路	起自安徽省合肥西郊大蜀山，終於蘇皖交界的周莊，爲上海至成都的滬蓉公路和上海至伊寧 312 國道的重要組成部分。
合巢蕪高速公路	合巢蕪高速公路（合肥—巢湖—蕪湖）是安徽省通往蘇、浙、滬、閩東南沿海經濟發達地區的重要幹線公路。

主要公路	功能
合界高速公路	也稱合安高速公路，北起合肥郊區合寧高速公路小西沖，南與安慶長江大橋北岸公路接線工程相連，是國道主幹線上海至成都公路、北京至福州公路在安徽境內的共用段。
滬陝高速公路	上海—西安高速公路，是國家重點公路建設規劃「十三縱、十五橫」中的「第八橫」，也是貫穿東南和西北的大通道。

資料來源：安徽省交通局

在公路建設方面規劃的項目包括續建上海至成都國道主幹線合肥—高河埠段，完成國道主幹線在安徽境內的全部建設任務；動工建設合肥（廬江）—黃山公路，並連接北京至福州國道主幹線合肥—徐州高速公路構成安徽南北貫通線。續建蕪湖—宣州高速公路，新建廣德至祠山崗高速公路，形成合肥—蕪湖—宣州—杭州出海公路通道。

2.2.5.2 水路運輸

合肥港是安徽省九大內河港口之一，位於安徽省中部，長江淮河之間、巢湖之濱，通過南淝河通江達海，是皖中地區最大的水路貨運集散地，年吞吐量爲 500 多萬噸，航道等級爲三、四級，可常年通航千噸級船舶。

船舶上達武漢、宜昌、重慶等港，下至蘇、浙、皖、滬等省（市）的腹地港口，並且通過江海聯運由蕪湖、南京、張家港、南通、上海等港進行進、出口中轉至合肥或寧波、廈門、廣州等東南沿海各大港口及世界各地。

合肥港現有合肥新港、大興集港、肥東撮鎮港、肥西縣上派港四個港口作業區。

- 合肥新港作業區：位於合肥市包河區衛鄉村，淝河右岸，佔地 218 畝，上距屯溪路橋（一環路）4.5 公里，下離巢湖施口 20 公里，港口經淝河路與市區相連，距市區二環路 2 公里。新港（一期工程）於 2000 年 6 月正式投入使用，碼頭岸線長 300 多米，建有 4 個 500 噸級、一個 1,000 噸級的作業泊位和生產生活輔助配套設施，設計年吞吐能力 85 萬噸。目前新港碼頭擁有 4 台 5 噸、4 台 8 噸、1 台 10 噸的吊機，另有一台 12 噸汽車吊，1 輛 5 噸、1 輛 3 噸的鏟車等機械，3200 平方米貨場，960 平方米港區環形道路和 5,100 爲前方作業帶，港區內有兩盞 30 米的高杆燈和 80 噸的地磅一座。
- 合肥大興港作業區：位於瑤海區大興鎮，南淝河左岸，佔地 169 畝，碼頭岸線長 200 多米，2 個 500 噸級和 1 個 1000 噸級泊位。 擁有 2 台 5 噸、1 台 10 噸吊機和框架式橋 2 座。目前，中國石油和徽商集團已在大興港投資建成兩座大型油庫。

- 撮鎮港作業區：位於肥東縣撮鎮鎮，建有 5 個泊位，年貨物吞吐能力 20 萬噸，擁有 2 台 3 噸塔式吊機，1 台 8 噸輪胎式吊機。
- 上派港作業區：位於肥西縣上派鎮，碼頭岸線總長約 300m，擁有兩台 3 噸吊機，主要經營農產品、建材礦石等水路貨物運輸。

在最近的《合肥市港口總體規劃》中，將合肥港岸主要通航河流劃分爲 5 個港區：南淝河港區、派河港區、店埠河港區、豐樂河港區以及臨湖港區。其中南淝河港區規劃爲綜合性港區，主要承擔集裝箱、油品件雜貨、礦建材料等散貨的裝卸、儲存、中轉配送等物流功能；店埠河港區規劃爲散貨、化工原材料及化工品綜合性港區；派河港區仍規劃以礦建材料進口、工業原料及製品進出口爲主，兼顧集裝箱；臨湖港區規劃爲以工業原材料及製品進出口、礦建材料進口爲主；豐樂河港區則規劃以旅遊客運爲主。

合肥港所在通航河流岸線總計約 326.1 公里，港口已利用岸線 4.1 公里，本次規劃建港及預留岸線 28.8 公里。 到 2025 年，規劃合肥港通過能力爲 2,402 萬噸、20 萬 TEU、50 萬人次、共規劃泊位 125 個，其中貨運泊位 75 個、旅遊客運泊位 50 個，共佔用岸線 7485 米。並且著重發展集裝箱碼頭，近期、遠期各建設一個 1 000 噸級泊位，預測集裝箱運量爲近期（2010 年）2 萬至 3 萬 TEU，遠期（2020 年）5 萬至 7 萬 TEU。

合肥港外貿集裝箱生成量 2003 年達到 10 萬餘標箱，佔全省的一半左右，並仍在逐年增加，其中 60%的集裝箱爲遠洋運輸。目前合肥地區的遠洋集裝箱運輸主要是通過陸路運往蕪湖、南京裝船，由水路運往上海或直接從陸路運往上海裝船，再進行遠洋運輸。

2.2.5.3 鐵路運輸

鐵路規劃方面，規劃形成六條線（北淮南線、南淮南線、西西寧線、東西寧線、合九線、滬漢蓉鐵路），銜接七個方向（淮南、蚌埠、南京、蕪湖、九江、西安、武漢），具有以合肥東站爲編解系統，以合肥高鐵站、合肥站、合肥西站爲客運系統和以合肥北站爲貨運系統的樞紐格局。

2.2.5.4 航空運輸

作爲省會城市，合肥航空運輸網路覆蓋了全國各個大中城市和香港地區。合肥駱崗機場跑道長 3,000 米，全寬 60 米，可供波音 767 同類及其以下飛機起降。停機坪面積爲 65,000 平方米，可同時停放 8 架大中型飛機。2007 年完成貨郵吞吐量 2.18 萬噸，全國排名第 34 位，年增長率 1.8%。

2.2.5.5 物流園區及工業園區

合肥規劃中的的主要物流和工業園區爲：

- 中國外運集團合肥物流園規劃用地爲 400 畝，分三期投資建設。物流園建成後，將引進海關、商檢等機構入駐，爲進出口企業報關、報檢、報驗等提供一體化的綜合國際物流服務。物流園的建成將形成一個功能齊備的內陸港，是一個內陸省會城市的綜合服務平台。
- 合肥市瑤海工業園區，成立於 2002 年 8 月 28 日，爲合肥市 7 大省級開發區之一。面積 31.5 平方公里，3.2 萬人，首期建成區面積 10 平方公里。園區位於合肥市區東北部，背靠主城區，地理位置優越、交通便捷、工業基礎配套齊全。工業園規劃建設了全市最大的電線電纜產業基地和華東地區最大的紡織服裝創新產業基地，大力引進機電製造、電線電纜生產和紡織服裝生產與加工企業入駐，園區已基本形成以「電工電氣」和「紡織服裝」爲基礎的特色鮮明的專業工業園區。

2.2.5.6 物流營運商概況

與其他 4 個承接轉移的城市相比，合肥市的物流基礎體系相對較爲完善，而且其在地理位置上緊鄰「長江三角洲」經濟圈。2006 年，合肥交通運輸、倉儲和郵政業實現增加值 59.31 億元，佔服務業增加值比重 11.8%。全市現有交通運輸、倉儲和郵政企業 515 家，其中運輸企業 289 家、倉儲業 76 家、裝卸搬運和其他運輸服務業 52 家、從業人員達 3.7 萬人。出現了一批初具現代物流特徵的本地物流企業，吸引了一批國內外大型物流企業入駐，其中規模較大的第三方物流企業已有 32 家。如嘉里大通物流及中外運敦豪航空快遞已落戶合肥，處理當地貨物。

但合肥物流營運仍存在「散、小、亂、差」現象。全市從事貨物運輸的企業中 80%以上是個體工商戶，年營業額超過 500 萬元以上的企業不足 5%，有的物流企業甚至只有幾間倉庫、幾部車，大多只能提供簡單的運輸和倉儲服務。企業物流主要以自營方式運作，物流外包比例較小。從 2005 年的抽樣調查情況看，工業企業的原材料採購和產品銷售由第三方物流承擔的僅佔 21. 87%，在商貿企業中第三方物流所佔比重約 2%左右。

業界著名的五家國際物流公司，即嘉里大通物流（Kerry EAS Logistics）、馬士基物流（Maersk Logistics）、中外運敦豪（DHL）、辛克物流（Schenker）和德迅物流（Kuehne+Nagel）之中，嘉裡大通和中外運敦豪均設有分公司處理當地物流業務。辛克物流和德迅物流則將合肥劃歸南京分公司負責。辛克物流合肥分公司則準備就緒，將於 2009 年運營。

2.3 產業承接地至珠三角地區及香港的物流成本

本章主要研究承接產業轉移重點地區通過不同運輸方式，包括卡車陸運、船舶水運、鐵路運輸和空運至珠三角地區（深圳、廣州）的物流費用和時間。

考察發現，由於近期世界經濟的總體下滑，內外貿貨量減少，導致不少物流營運商競相降價以爭奪貨源，近幾個月的物流成本跌幅相當大。

2.3.1 公路運輸費用及時間

由前文可以看到承接轉移重點地區的地形條件及物流基礎設施的完善程度各不相同，在這種情況下，卡車運輸普遍被認爲是最爲靈活和快捷的內陸運輸方式。尤其是在贛州、郴州等缺乏水運條件的內陸城市，卡車運輸便成爲首選的中短途貨運方式。即使是在南寧、欽州、合肥等擁有水路運輸的城市，由於船舶航線的不穩定性及較長的運輸時間，卡車貨運也因其自身的優勢備受青睞。

表 2.12　貨物從所在城市用卡車運輸至廣州的時間及價格

目的地	所在城市	貨運時間（小時）	20'集裝箱（元）	40'集裝箱（元）	散貨（元 / 噸）
深圳	南寧市	9-12	5,000-6,000	6,700-7,500	220-240
	欽州市	8-10	4,600-5,500	6,300-7,100	210-230
	贛州市	11.5-13.5	5,300-6,200	7,000-7,900	210-240
	郴州市	11.5-13.5	5,700-6,600	7,400-8,300	220-250
	合肥市	32-50	14,500-15,500	17,000-18,000	410-440
廣州	南寧市	8-11	4,000-5,000	5,800-6,600	200-220
	欽州市	7-9	3,700-4,600	5,300-6,200	190-210
	贛州市	10-12	4,400-5,200	6,200-6,900	200-230
	郴州市	10-12	5,000-5,900	6,600-7,300	210-240
	合肥市	30-48	13,000-14,000	16,000-17,000	390-420

資料來源：與物流營運商的業界諮詢

由表 2.12 看出，在運輸時間上，將貨物運往珠三角地區，欽州市最具優勢，比同屬廣西自治區的南寧市單程節省了 1 至 2 個小時。而贛州市和郴州市則運輸時間相似，但比廣西自治區的南寧市和欽州市多耗時 3 至 4 小時。由於地理位置的原因，貨運耗時最長的是合肥市。

在貨運費用方面，欽州市的集裝箱和散貨貨運成本最低，其次則是同屬廣西自治

區的南寧市，可見廣西自治區相對其他承接轉移重點地區擁有較大優勢。考慮到素有兩廣之稱的廣西自治區和廣東省，歷來在經濟、語言、生活方式等方面較爲同根同宗，因此兩廣之間的商業貿易往來和交流頗多，貨物流動頻繁，相關的貨運線路發展比較成熟，運輸費用自然較低。加之南寧市和欽州市本身擁有集裝箱港口碼頭，集裝箱貨物的增加也降低了集裝箱運輸成本。

比較各個接受產業轉移重點城市的集裝箱運輸成本，欽州市最低，合肥市最高，如果運至珠三角地區，合肥市的集裝箱卡車運輸成本平均是欽州的 3 倍左右。而散貨運輸費用方面，除了合肥因爲距離原因成本較高外，其他 4 個城市的散貨運價差別並不顯著，其中以欽州最低，爲合肥市運價的一半。

由於中港兩地交通法規和駕駛方式的不同，內地的卡車並不能直接駛入香港境內。因此，如要將貨物通過卡車陸運從承接轉移地區運至香港，除了生產企業自己擁有中港車及司機進行貨運外，物流營運商在 5 個承接產業轉移重點城市並不提供中港車服務。在常見的運輸方式大多爲先將貨物運至珠江三角洲與香港臨近的地區，再由中港車將貨物運往香港，而貨物基本以集裝箱，即貨櫃的形式運送。

表 2.13　中港貨櫃過境拖箱收費表（港幣）

貨櫃箱	深圳市				東莞	蛇口	廣州	中山	珠海
	鹽田	蛇口	福田保稅區	其他					
20’	2,550	2,550	2,300	2,300	3,600	2,550	5,100	5,800	6,600
40’	2,750	2,750	2,500	2,500	3,800	2,750	5,300	6,000	6,800

資料來源：香港貨櫃車主聯合會

2.3.2 水路運輸費用及時間

在 5 個承接產業轉移重點城市中，南寧、欽州、贛州、合肥擁有水運服務，但是贛州港主要提供於長江的內河沿線散雜貨貨運服務，並無通往珠三角地區的航線。

比較合肥、南寧和欽州三地至深圳、廣州和香港的水運時間和價格，欽州無論在集裝箱貨運還是散貨貨運方面價格都是最低，耗時最短，這主要得益於欽州港處於北部灣港口群中，受到國家發展政策的扶持，同時港口群的壯大增強了欽州港的實力，欽州港已經開通了直航深圳、廣州和香港的航線，運輸效率相對較高。

而南寧港由於廣西一些內河的乾枯和沿海港口的發展，直航深圳、廣州和香港的航線逐漸轉移到北部灣港口或貴港港，因此表 2.14 中南寧市所在行的數字爲用卡車將貨物運往北部灣港口或貴港港後通過水運至港深地區的時間和價格，也正是因爲如此，其價格比從欽州港出發高出一倍，耗時增加一天。

在三個城市中，合肥市無論從貨運時間還是價格方面都處於劣勢，除了距珠三角地區距離較遠的原因之外，作爲淮河水系的合肥市港口更多的是服務於長江三角洲地區，南下的貨量相對較少，因此也導致了水運價格的上升。

表 2.14　承接產業轉移重點城市水運至深圳、廣州和香港的時間及費用

目的地	所在城市	貨運時間（天）	20'集裝箱（元）	40'集裝箱（元）	散貨（元 / 噸）
深圳	南寧市*	3-5	5,500-6,500	6,000-7,000	110-130
	欽州市	2-4	2,300-2,800	2,800-3,500	60-80
	合肥市	8-9	6,000-6,500	8,200-8,800	200-230
廣州	南寧市*	3-5	5,000-6,000	5,500-6,500	100-120
	欽州市	2-4	1,800-2,300	2,000-3,000	60-80
	合肥市	7-8	6,000-6,300	8,000-8,600	190-220
香港	南寧市*	3-5	5,900-6,900	6,200-7,200	160-180
	欽州市	2-4	2,800-3,200	3,400-3,800	110-130
	合肥市	9-10	6,500-7,000	8,700-9,400	250-280

注：* 南寧市所在行標注的價格和時間爲從南寧市將貨物用卡車托運至北部灣港口或貴港港，然後水運至目的地的價格。

資料來源：與物流營運商的業界諮詢

2.3.3 鐵路運輸費用及時間

根據國家相關規定，散貨鐵路運價主要取決於貨物品種和距離，而集裝箱貨物鐵路運價主要取決於集裝箱尺寸及距離。

表 2.15 中顯示，贛州無論從時間還是費用方面都最具優勢，而郴州的鐵路運輸成本與贛州差距不大。雖然成本最高的仍然是合肥市，但它與其他城市間的成本差距明顯減少。

值得注意的是，贛州市從 2007 年開始推出了贛州至深圳，贛州至廈門的集裝箱海鐵聯運業務。集裝箱貨物可以直接從贛州運至深圳鹽田港，列車運行時間只需 20 小時。價格方面，每個 20 呎集裝箱海聯運門到港服務爲 2,400-2,800 元人民幣，40 呎集裝箱爲 4,600-5,000 元人民幣。

表 2.15　承接產業轉移重點城市鐵路運輸至深圳和廣州的時間及費用

目的地	所在城市	貨運時間（小時）	20'集裝箱（元）	40'集裝箱（元）	散貨（元 / 噸）
深圳	南寧市	35-37	880-890	1,700-1,800	26-60
	欽州市	37-39	950-1050	1,850-1,950	28-64
	贛州市	19-21	610-710	1,200-1,300	18-52
	郴州市	24-27	660-760	1,300-1,400	20-38
	合肥市	38-40	1,150-1,250	2,270-2,370	35-80
廣州	南寧市	33-35	770-870	1,500-1,600	23-53
	欽州市	35-37	850-950	1,650-1,750	25-57
	贛州市	18-20	550-650	1,080-1,180	16-38
	郴州市	22-25	550-650	1,100-1,200	16-45
	合肥市	38-40	1,170-1,270	2,280-2,380	35-80

資料來源：與物流營運商的業界諮詢

2.3.4 航空運輸費用及時間

在 5 個承接產業轉移重點城市中，做爲距離珠江三角洲地區最近的省會城市，南寧市的空運成本最低，用時最省。由於欽州市和郴州市現在還並未配有機場，所以表 2.16 所顯示的時間和價格爲從當地將貨物運送到省會城市後，從省會城市機場起飛的成本資料。贛州市雖然擁有機場，但是由於規模的限制，有時仍需要將貨物運至省會機場後再空運，表 2.16 的資料亦有將這一因素考慮入內。

2.16 承接產業轉移重點城市空運至深圳和廣州的時間及費用

目的地	所在城市	貨運時間（小時）	散貨（元/公斤）
深圳	南寧市	1-2	5-8
	欽州市	2-3	6-9
	贛州市	2-4	5-9
	郴州市	3-4	7-10
	合肥市	2-3	8-10
廣州	南寧市	1-2	5.5-8
	欽州市	2-3	6-9
	贛州市	2-4	6-9
	郴州市	3-4	7-10
	合肥市	2-3	8-10
香港	南寧市	1-2	10-13
	欽州市	2-3	11-14
	贛州市	2-4	12-14
	郴州市	3-4	12-14
	合肥市	2-3	14-16

資料來源：與物流營運商的業界諮詢

2.4 產業承接地物流體系效率評估

2.4.1 物流營運商對承接地物流體系的看法

基於第三章節的成本分析、以及對當地物流或貨運、貨代公司（見附件一）以及五家大型國際物流公司，即嘉里大通物流（Kerry EAS Logistics）、馬士基物流（Maersk Logistics）、中外運敦豪（DHL）、辛克物流（Schenker）和德迅物流（Kuehne+Nagel）所進行的採訪，本章節總結此五個產業承接地的物流體系效率比較。

五家大型國際物流公司當中，絕大多數在省會及重點城市設立了分公司，表 2.17 總結了這五家世界著名物流公司在承接產業轉移重點地區的運作情況。

- 嘉里大通物流（Kerry EAS Logistics）主要採取在各省會城市開設分公司的方法直接服務各地區腹地。
- 馬士基物流（Maersk Logistics）多在較大的港口城市設立分公司，並服務於港口周圍的地區，較遠地區的貨源則需要貨主自行托運至馬士基物流分公司所在城市才能享受其服務。
- 中外運敦豪（DHL）在各個省會城市均設有空運快遞業務，海運貨代業務則集中於較大港口城市。
- 辛克物流（Schenker）基本在全國重要城市設有分公司，並按照區域就近原則負責貨源腹地。在受訪的 5 家國際物流公司當中辛克物流是唯一在承接產業轉移重點地區頻繁進行業務擴展活動的公司，除去已設有分公司的城市之外，辛克物流均有在其他承接專業重點城市中設立辦事處的近期規劃。
- 德迅物流（Kuehne+Nagel） 在全國重要城市設有分公司，並按照區域就近原則負責貨源腹地。

目前以這些主要物流營運商爲代表的業界，基本只有少量拓展承接地城市業務的計劃。加之近期的金融海嘯等經濟制約因素，對內陸城市的發展多持保守意見。儘管考慮到生產商轉移的可能性，物流企業亦希望能進駐如擁有政策優惠的省會城市，或者有基建發展潛力的港口城市。

表 2.17　五家主要物流公司在承接產業轉移重點地區的運作情況

	嘉里大通物流（Kerry EAS Logistics）	馬士基物流（Maersk Logistics）	中外運敦豪（DHL）	辛克物流（Schenker）	德迅物流（Kuehne+Nagel）
贛州	無（由南昌分公司負責）	無（貨主自行托運貨物至馬士基分公司所在城市才能享受其服務。）	無（在南昌設有提供空運快遞服務的分公司）	已初步設有代表處，處理小單貨物，大單貨物仍有南昌分公司負責	無（由上海分公司負責）
郴州	無（由長沙分公司負責）	無（貨主自行托運貨物至馬士基分公司所在城市才能享受其服務。）	無（在長沙設有提供空運快遞服務的分公司）	無（由長沙分公司負責，有籌建郴州辦事處規劃）	無（有武漢分公司負責）
南寧	設有分公司	設有馬士基航運分公司	只提供航空快遞業務	08 年 9 月設立分公司	無（由廣州分公司負責）
欽州	無（南寧分公司負責）	無（貨主自行托運貨物至馬士基分公司所在城市才能享受其服務。）	無（在南寧設有提供空運快遞服務的分公司）	無（已經開始籌備辦事處，現時貨物由南寧分公司處理）	無（由廣州分公司負責）
合肥	設有分公司	無（貨主自行托運貨物至馬士基分公司所在城市才能享受其服務。）	只提供航空快遞業務	無（由南京分公司負責，合肥分公司將於 09 年運作）	無（由南京分公司負責）

2.4.2 承接地物流體系的綜合評估

通過上文的分析，表 2.18 歸納總結對 5 個產業轉移承接城市的物流體系進行評估，分析顯示了各個城市承接產業轉移的物流優勢。

其中欽州市的運輸成本和時間優勢最爲明顯，體現在公路卡車運輸和水運成本最低，時間最短。依托北部灣的快速發展和兩廣地區的頻繁經濟聯繫，廣西自治區在物流運輸方面最受業界期待。

除欽州市之外，贛州市的優勢也很突出，贛州至深圳鹽田港的門到港海鐵聯運令人關注，而贛州香港工業園則是 5 個承接產業轉移城市中唯一爲承接港企轉移而興建的園區。

表 2.18　承接產業轉移重點城市物流體系效率比較圖

城市	成本				時間				地理位置	貨運方式	物流基建 / 營運商	物流 / 工業園區
	陸運	水運	鐵路	空運	陸運	水運	鐵路	空運				
南寧市	○			⊙	○			⊙	與廣東省距離適中，貿易合作較爲密切。與東盟國家貿易有地理優勢。	作爲省會城市，在空運方面目前擁有較大優勢。	省會城市物流基建相對發達，能吸引大型物流企業。	作爲省會城市對外資引進有較多政策優惠。
欽州市	⊙	⊙		X	⊙	⊙		X	與廣東省距離適中，經濟貿易聯繫緊密。與東盟國家貿易有地理優勢。	作爲北部灣港口之一，擁有西部地區唯一的保稅港區，海運優勢明顯。	港口物流業較爲發達。	海港優勢明顯，擁有中西部地區唯一的保稅港區。
贛州市			⊙				⊙		在五個考察的城市中，距離廣東省最近，路程最短。	提供集裝箱海鐵聯運服務，集裝箱貨可門至港直達深圳鹽田港。	仍以小中型物流營運商爲主，提供服務較爲單一。	爲港商產業轉移專門建立了贛州香港工業園區。
郴州市		X	○	X		X	○	X	僅次於贛州市，與廣東省的距離較有優勢。	依託地理位置優勢，鐵路優勢較爲明顯。	仍以小中型物流營運商爲主，提供服務較爲單一。	工業園區位於公路鐵路交界中心，交通優勢較爲明顯。
合肥市									距離廣東省最遠，屬於淮河長江流域。	作爲省會城市，空運的班次頻繁，耗時較短。	省會城市物流基建相對發達，能吸引大型物流企業。	作爲省會城市對外資引進有較多政策優惠。

注：⊙表示最有優勢，即成本最低或時間最短；○表示較有優勢，即成本較低或時間較短。X 表示不適用。

3. 香港企業的產業轉移狀況

3.1 香港生產型中小企業的產業轉移情況

3.1.1 香港企業對產業轉移政策的基本態度

內地政府對調整加工貿易政策雖蘊釀良久，從一開始便表示會謹慎處理，但一定會把政策調整貫徹到底。特區政府和業界對新政策亦非常關注，特區政府組織了與中央及地方商務部、發改委、海關及其他部委等的一連串聯席會議、宣講會、介紹會等；時任商務及經濟發展局局長馬時亨亦率領業界組成立考察團前往包括湖南、江西等的接收省份，政府及香港貿易發展局組織的考察團其後更前往了廣西、武漢、甚至東北三省等地。此外，特區政府亦設立了由商務及經濟發展局常任秘書長蔡瑩璧爲召集人的「支援加工貿易專責小組」，集合業界精英，向中央及地方政府作出回應、提出訴求及查詢。並且還安排了貿發局、生產力促進局等機構積極參與，對業界提供輔助。

可是，香港生產型企業對產業轉移的態度較不積極。2008 年上半年前，在歷次由香港商會、香港貿易發展局進行的廠商對產業轉移的取態調研時，大部份企業情願選擇產品升級，較少選擇產業轉移。根據香港貿易發展局在 2007 年 10 月至 11 月期間，對在珠三角從事加工貿易的香港企業進行的問卷調查。75.1%受訪公司認爲內地調整加工貿易政策對他們構成影響，但 78.3%受訪公司表示不會考慮遷移其在珠三角的生產活動。只有 21.7%受訪公司表示會考慮遷移往其他地區，當中一半正考慮遷往內地其他省份如江西、廣西、湖北、湖南、浙江等地，約四分之一考慮遷往珠三角以外的廣東其他較落後地區如粵北。更多地香港公司決定以開展或增加內銷業務（42.4%）、在內地採購原料及零件（42.1%），把現有的來料加工企業，轉爲外商投資公司（34.7%），以回應加工貿易環境的轉變。

香港業界對加工貿易政策調整的反應，有以下特點:

1. 要求不要「一刀切」，希望加長過渡期;
2. 要求平穩過渡，例如不停產轉型或轉移（其中涉及進口機器設備作價補稅、商業及營運牌照過渡、海關分類及待遇延續等等複雜問題）、容許部份生產先轉移、容許逐步跨省外發加工等;
3. 廣東省及接收地成立一站式或轉移中心，清晰列明流程、手續及要求等;
4. 清晰政策、措施及優惠期限;
5. 台賬保證金由本地銀行擔保而不須實質繳付等;
6. 轉移需考慮整條供應鏈安排。其中特別指出，電鍍爲很多行業不可或缺的部份，不應盲目禁止，電鍍生產綫不應離主行業太遠，處理污染要求和標準必須清晰，或集中處理。

綜觀至金融海嘯前，雖然業界非常關注有關政策調整，亦積極對新政策回應及考

慮升級轉移、但加工企業實則轉爲三資企業以開拓內銷的爲數不多，此外亦未見到大規模的往外轉移，業界普遍仍在觀望。

3.1.2 香港企業在產業轉移方面的具體性進展

2008 年 3 月至 10 月期間，中國商業中心走訪內地政府部門和珠三角的香港企業，與內地官員、香港企業和商會行會進行深度訪談，尤其是實地調研了加工貿易港商雲集的東莞市，其時不少港商重視的廣西北部灣地區 （南寧和欽州）。

當時的東莞地區沒有出現大規模的港企轉移或結業情況，只有極少港企進行實質性產業轉移。即便如此，港企在產業轉移時，較多在外省設立分廠，將東莞總廠和辦事處轉型成爲地方總部。

其時，廣西北部灣地區尚在規劃和籌建之中，當地的基礎建設尚未完成，與香港、珠三角物流運輸體系並不完善，運輸費用相當高昂且運輸班次稀疏。暫時沒有出現香港加工貿易往當地的產業轉移實例。惟往當地考察投資環境的香港商界考察團絡繹不絕。

根據與安徽省政府官員的調研，近年港企在合肥的投資，主要是利用安徽的地理、市場和投資條件，建立服務當地市場或產業配套的企業，如房地產開發項目，基本沒有因應國家的最新出口加工貿易政策調整，轉移至當地的案例。

基於 2008 年上半年的發展動態來看，港企基本持觀望態度，觀察國家或地方政府會否徹底執行有關項目。一旦內地政府認真貫徹有關出口政策，不具實力的企業或採用結業形式。規模企業多作兩手準備，計劃在周邊地區建立分廠，而更徹底的安排則是轉移至其他國家 （如越南）以降低勞動成本，規避國際市場對內地出口產品採取的大規模反傾銷制裁。即使港企實際性推動產業轉移工作，其時間性應出現於 2009 年或 2010 年。

3.1.3 香港企業對產業轉移的顧慮

在進行是次研究當中，我們走訪了眾多的香港生產企業，當中包括了在港上市的大型企業、中小型企業等，其中有小部份在廣東周邊省份例如江西及湖南有生產設施的。總括來說，對於產業轉移，香港企業有著以下的疑慮：

3.1.3.1 接收地點勞工供應不足

與廣東接壤包括江西贛州及湖南郴州等屬山區丘陵地帶，人口相對較少以及並不集中。由於先天經濟環境欠佳，很大部份年青勞動力早已前往外省，特別是廣東打工。當地尚未形成與珠三角或長三角那樣的全國勞動力集散地，單靠留駐當地的勞動力難以滿足大規模產業轉移要求。

在訪問當中，一家主廠房位於東莞，在江西贛州設立五間小型衛星廠房的企業，明確向我們表示，當地並不適合現時在東莞擁有數千工人運作模式的工廠遷移。這企業在贛州設立分佈在各處的五間小型衛星廠房，主要希望是招聘居住在附近的工人。這廠家表示現時只需提供約三分之一的工人住宿，其餘的都住在附近家裏。這廠家遇到的問題是往往工廠趕工時，例如在年尾或夏季時，工人都因農忙請假回家，勞動力不足以應付生產，所以主要生產設施依然留在東莞，並沒有轉移。

在回應勞動力供應問題時，產業承接地的地方政府經常表示如工廠轉移至當地，出外工作的勞動力自然樂意「回家」工作。但廠家們普遍憂慮工人並不熱衷回鄉工作，特別是工資較東莞爲低時。在缺乏金錢誘因的情況下，大量勞工回流的情況並不樂觀。

此外，目前的民工群已進入八零或九零年代出生的第二代民工。這些年輕民工嚮往都市的生活，希望到沿海發達地區增長見識，體驗都市生活，尋找更多的發展機會，學習更多工作技能。他們對留在老家從事機械式的組裝工作，不感興趣。即使這些民工赴廣東省打工，他們情願留在較發達的深圳、東莞一帶，也不願到廣東省東西兩翼或山區務工。有廠家向我們表示，他們在東莞主廠的員工年流動率爲 20%-30%，但設於廣東省清遠的分廠之員工年流動率高達 100%。這令到他們決定在清遠分廠主要操作較耗電的工序，一來獲得更穩定、更廉價的電力供應，二則也可規避來自勞動力不足或勞動力過大，對生產帶來的困擾。

2007 年至 2008 年期間，江西已出現明顯的勞工短缺情況。江西贛州市的主要工業園區企業在 2008 年的缺工比例竟達一半之多（見表 3.1），港企希望轉移企業至當地以解決招工不足的設想，不單不會實現，反而更會惡化。

表 3.1　贛州市主要工業園區企業在 2008 年度用工需求

縣、市、區	現有員工數量	2008 年預計缺工人數	縣、市、區	現有員工數量	2008 年預計缺工人數
章貢區	9,700	3,961	龍南縣	18,677	14,715
贛縣	6,011	1,302	定南縣	1,410	637
南康市	3,730	5,470	全南縣	150	500
信豐縣	6,400	3,350	寧都縣	2,214	11,527
上猶縣	1,885	580	于都縣	5,729	10,455
大餘縣	7,450	5,760	興國縣	4,860	11,380
安遠縣	-	2,530	開發區	15,199	11,870
			合計：	**83,415**	**84,037**

資料來源：贛州市勞動和社會保障局網站，http://www.gzldbz.gov.cn/index.asp。

部份受訪工廠表示，即使珠三角勞動成本較高，他們較容易招聘到熟手員工，生產檔次較高的產品。相應地，中西部地區的員工素質較低，設於該地的分廠只得生產較低檔次的產品。這種情況在機械加工和服裝等要求經驗員工的產業，尤爲常見。相對地，在純粹進行組裝加工的家電或手機產業，工廠較傾向前往勞動成本較低的地區投資設廠。

3.1.3.2 物流情況並不明朗，成本及操作很難掌握

本研究的目的是希望可以提供詳盡和準確的物流數據，以便企業們更清晰安排物流操作與計算有關成本。可是正如其中一間受訪問的廠家所說，大部份所謂目標接收工業園、或物流園基本上是黃土一片，道路配套、物流措施都缺乏，也未有成熟的物流服務商提供服務，甚或諮詢，所以實際物流情況很難掌握。當加工貿易接收點都設於內陸地區，物流運作與成本肯定是廠家們重要顧慮之一。

另一方面，當我們調研跨國企業駐港採購處的物流管理人員，瞭建到跨國企業在決定內地商品的出口港時，取決位於歐美的企業總部與跨國物流企業達成的安排。供應廠家必須根據國際買家的決定，運送貨物至相關的集裝箱碼頭。較爲偏遠的內陸城市至珠三角和香港貨櫃碼頭，既增加物流成本，拉長運輸時間，涉及多一重海關事宜，一旦出現扣關或退貨情況，手續將會非常繁複，令整個物流流程更難控制。對國際買家的內部物流管理和質量檢查增加一定的難度。

3.1.3.3 加工貿易期限並不清晰

如中央政府在企業轉移後的短期內，再度調整加工貿易政策，甚或取消有關政策，企業們可說會得不償失。雖然業界屢次向中央及地方提及這憂慮，可惜一直未有明確答覆。

3.1.3.4 對整條供應鏈轉移的顧慮

現代競爭早已不是廠家與廠家之間的競爭，而是整條供應鏈與供應鏈之間的競爭。中國特別是珠江三角洲比周邊國家更具成本優勢，這是因爲在國內、在珠三洲的供應鏈發展成熟，零部件供應，物流配送都非常有效率。如果只是個別廠家內遷，失去了供應鏈配套體系的支援，成本優勢將會喪失殆盡。目前，絕大部份接收工業園不歡迎爲勞動密集型產業配套的電鍍行業，這對在當地建立、轉移完整的供應鏈帶來極大的挑戰。

案例：**鐘錶產業對供應鏈配套的重視**

鐘錶產業廠家對供應鏈配套非常敏感。受訪廠家表示，鐘錶產業耗用原材料不多，每次訂單的款式多但數量少。如要搬到中西部地區，廠家難以協調供應商的送貨時間。如採取速遞方式，則運輸成本高昂。

鐘錶業的物流安排是國際買家主導，國際客商要求不同鐘錶廠家企業將貨品先送至到保稅物流倉、鹽田港、蛇口等地集中，然後以散貨形式運送至外地或香港。鑒於物流佔鐘錶總生產成本的比重不大，香港鐘錶廠家情願留在配套完整的珠三角地區，享受快捷的零組件供應服務，尤其是高質量和高效率的電鍍服務。他們即使要承擔較高的生產成本，也不考慮轉移產業至中西部地區。

此外，雖然珠三角機場費用比香港低三分之一，但內地航班較常誤點，因此大部份貨品依然由香港空運，既準時且班次頻繁。

3.1.3.5 土地、水電等成本仍不清晰

土地、水電等成本是企業們遷移與否最主要的考慮因素。從考察團、招商會及當地政府提供的資料顯示，一般土地及水電成本均比東莞便宜百分之二十至三十，但實際情況並不肯定。有受訪廠家說接收地負責官員向他們表示，土地價格由土地面積內多少屬於可使用土地，及多少屬於丘陵土地而決定，而這土地比例則取決於當地部門如何上報! 多報丘陵土地，以後再推平，企業便可享用低價土地。實際情況不清晰，而且有很多的不確定性，令企業更添憂慮。

3.1.3.6 對中央及地方政府再次調整加工貿易政策有所期望

中央政府在推行加工貿易政策相當謹慎，因爲加工貿易對全國商貿非常重要。加工貿易自 1996 年開始已佔全國外貿進出口的半壁江山。廣東省是加工貿易最主要省份，2007 年廣東加工貿易企業 4.8 萬家，進出口逾 4,000 億美元，佔全省進出口貿易總額的 65%以上，亦佔全國加工貿易進出口總額的 41%，就業人員近 1,600 萬人，而香港在廣東的加工貿易企業有 3.5 萬家，佔廣東相關企業總數近七成。中央政府對業界的回應和疑慮基本上是積極和正面的。在 44 號公告把 1,853 項商品增列爲加工貿易限制類目錄後，據知應該還有 3,000 多稅號的商品會列入加工貿易限制類目錄內，但在 2007 年 12 日 24 日公佈的第二批禁止類目錄只作出了有限的添加。在回應港商的要求，包括在過渡期、銀行擔保以支付台賬、成立「一站式」政府單位、「設備不作價結轉」等，內地政府的回應也很正面。

廣東省其間的政策亦有微妙的變化，從早期堅持「騰籠換鳥」，到引導產業轉移到山區、東西兩翼，勞動力由第一產業向第二、第三產業轉移升級，以及就地升級轉型等的一連串轉變，令企業們對加工貿易政策的再次調整抱有憧憬。

3.1.3.7 企業推動跨省產業轉移的內在能力和動力不足

部份企業表示企業缺乏內在能力去推動跨省產業轉移。此中包括不少中小企業的投資力量不足，難以進行跨省投資。

更值得重視的是，某香港知名的上市企業主管表示，早年他們將生產能力由香港轉移至珠三角時，工廠可以採取較爲強硬的態度，要求香港技術人員常住內地工廠，從頭開始教導和培訓內地員工有關的生產技術。目前，該企業在珠三角的技術團隊基本以內地員工爲主。這些員工不少是來自偏遠省區，包括湖南和江西的農村。他們已在珠三角安家落戶和購置房產，不願再次回到較爲落後的地區。假如工廠要求這些內地技術人員前往產業轉移地，協助新分廠的建立，這些員工或辭職以求留在珠三角工作生活；或要求大幅提高薪水，方願意到偏遠地區培訓和管理新員工，此將增加企業的營運成本。

部份企業表示他們早年已買下且繳清珠三角工廠的土地費用，即使中西部地區提供較低廉土地，只要他們沒有面臨廠房不足的壓力，他們會繼續留在珠三角生產。一家受訪企業表示，其設於汕頭澄海的一間具規模的玩具廠房，工人約 4000-5000 人，生產低檔次玩具產品。由於是家族生意，加上早前已買地，當地親屬爲管理層，即使原料及工資成本上升，但沒有遷移的計劃。換言之，大部份已在珠三角買地設廠的香港家族性企業，他們較缺失內在動力去推動跨省產業轉移。

3.1.3.8 企業推動產業轉移的外在時機不配合

從國際產業轉移經驗來看，產業大轉移浪潮往往是伴隨市場大擴張而來。製造廠商的產業轉移行動，在實際過程中，先是在生產成本較低的發展中地區建立分廠，實現產能擴張。在有關分廠實現暢順運作之前，原來的總廠依然會維持正常生產計劃，兩間工廠在頗長一段時期內並行生產（即 parallel run）。以香港製造業北移內地的經驗的經驗來看，這個階段至少爲時兩至三年或更長。與此同時，企業的訂單需高速成長，方能提供足夠商機，在此過渡期裡維持兩家工廠的同時營運，並提供資源培訓新增員工。

2006 年以來，香港廠商面對來自內地各地、東南亞國家競爭廠商（尤其是越南）的低價挑戰，再加上人民幣升值和勞動合同法帶來的成本壓力，訂單增長率大不如前，甚至有所下跌。值此嚴峻時期，香港廠商能守著以往訂單水平已大不容易，不可能爭取更多的訂單以滿足省外分廠的新增產能。

我們訪談廣東經貿官員亦獲得類似回應。廣州在 2000 年前後推動的較爲成功之產業轉移，恰好是市場大擴張時期。在市場平穩發展或收斂時期，廣州企業的向外擴張意願亦有所降低。

3.1.3.9 企業產業轉移的實質內容

個別受訪廠商表示他們計劃將香港的辦公室和行政工作等，逐步轉移到深圳和東莞處理；同時將東莞的勞動密集生產環節遷至外省。但公司不會完全撤離東莞，這是由於雙方合作已久，互相配合，亦覺得對當地職工必須負責任；亦不會將公司在港的部門完全搬到內地，這是由於在內地重新建立相關辦公室成本甚高，亦難以即時處理所有業務問題。

在東莞保留倉庫另一主要原因是，工廠可保留中港車牌，方便跨境運輸。例如，江西省每年只發出十個中港車牌，難以滿足廠商需求。他們逐漸將東莞廠房轉型成爲港企在中國的「物流樞紐」，依附原有的企業管理監控功能，發揮對內地製造生產的統籌作用。

3.2 2008 年以來的產業轉移新動向

2008 年以來，產業轉移事宜出現不少轉折性變化，而下半年的金融海嘯更令產業轉移趨於停擺的狀態。

3.2.1 廣東省政府對產業轉移的政策變化

2008 年 5 月 24 日，廣東省政府推出《關於推進產業轉移和勞動力轉移的決定》（粵府粵發〔2008〕4 號）文件，首度提出「雙轉移」概念，採取「政府引導、市場運作、優勢互補、互利共贏」方針，力爭到 2012 年，在東西兩翼和粵北山區辦好產業轉移工業園，形成一批佈局合理、產業特色鮮明、集聚效應明顯的產業轉移集群。此後，省政府根據「雙轉移」的政策精神，推出《廣東省產業轉移區域佈局指導意見》、與以配套的《鼓勵珠三角向東西兩翼和粵北山區轉移產品目錄》，其中產品不乏此前被廣東拒之門外的傳統產業，或中西部地區亟需承接的勞動密集型產業。

而在 2008 年 9 月 9 日，廣東省人民政府公佈的《關於促進加工貿易轉型升級的若干意見》（粵府〔2008〕69 號），提出力爭到 2012 年，優化全省加工貿易產業結構和區域佈局，實現加工貿易在廣東省的梯次分佈和集聚發展。其中，珠江三角洲地區「騰籠換鳥」，形成先進製造業和現代服務業集聚；粵北山區和東西兩翼地區「造林引鳳」，承接珠江三角洲地區產業轉移，形成勞動與技術密集型產業聚集的發展格局。基本完成不具備法人資格的來料加工的轉型，加工貿易企業的內銷幅度呈現較大增長。使全省加工貿易轉型升級取得明顯成效，廣東成爲全國加工貿易轉型升級的排頭兵。

其中，涉及產業轉移的部份包括，將勞動密集型產業的一般性生產環節轉出珠三角。東西兩翼地區和粵北山區依託現有工業園區，集中承接珠江三角洲地區轉出的紡織服裝、制鞋、塑膠、五金、箱包、玩具、傢俱、建材等勞動密集型產業。

鼓勵珠江三角洲地區暫時無法實施轉移的加工貿易企業，通過「外發加工」方式逐步將部分生產加工環節轉移到東西兩翼地區和粵北山區，在珠江三角洲地區主要發展研發設計、物流、銷售以及高端製造環節。

上述兩件廣東省政策文件，就實際意義而言，是希望留住在珠三角投資的香港加工貿易生產型企業，改變「跨省產業轉移」爲「省內產業轉移」。省政府要求珠三角的深圳、東莞等市與東西兩翼地區，結成對口交流的產業轉移夥伴關係。雖然，珠三角民間、學者和部份珠三角地方政府對「雙轉移」存在著不同的看法，但是「省內產業轉移」在 2008 年下半年後成爲珠三角的熱門話題。

2008 年 5 月，廣東省政府首先提出在五年內將投入 500 億元，出台 7 項配套及優惠措施，以鼓勵珠三角勞動密集型企業轉移到粵北山區、東西兩翼。珠三角的港企台企等如能選擇轉移，省政府會每年撥出 5 億元產業轉移基金予以獎勵。此外，廣東對欠發達地區產業轉移園進行電費減免，使產業轉移園電價比珠三角地區電價低 0.1 元/千瓦時。同時，產業轉移園內還將推行「零收費區」的做法，除國家統一徵收的稅費外，不再對入園企業徵收任何地方性收費，以拉開與珠三角地區成本差距[1]。

另外，廣東省政府特別撥出 75 億元省內產業轉移扶持資金。2008 年 8 月至 2009 年 9 月，省政府分 5 次批出該資金。梅州市、河源市分別獲得 10 億元扶持資金，肇慶市、韶關市、清遠市、陽江市、潮州市、汕頭市、雲浮市、揭陽市、江門市、湛江市和茂名市分別獲得 5 億元扶持資金[2]。

在廣東省政府的主催下，廣東省各級政府對「雙轉移」政策紛紛作出積極回應。深圳市政府在財政一般預算內安排 5 億元，於 2009 年到 2013 年期間，支持深圳－汕尾、深圳－潮州產業轉移工業園建設[3]。而港企聚集的東莞市則安排了轄下各鎮，與廣東的東西翼、山區縣市結成對口關係，共同建立產業轉移工業園，包括東莞長安（陽春）產業轉移工業園、東莞大朗（信宜）產業轉移工業園、東莞東坑 （樂昌）產業轉移園、東莞鳳崗（惠東）產業轉移工業園、東莞橋頭（龍門金山）產業轉移工業園、東莞石龍（始興）產業轉移工業園，以及東莞石碣（興寧）產業轉移工業園。

2008 年年底，省產業轉移工業園入園項目 973 個，已動工建設項目 611 個，投資額 542.2 億元，實現工業總產值 302.66 億元，利稅 27.72 億元，分別是 2007 年的 4. 67 倍和 5.33 倍。園區用工約 16.42 萬人，其中吸納本地勞動力 9.96 萬人，佔 60.66%[4]。2009 一季度，實現工業總產值 208.21 億元，利稅 17.27 億元[5]。從

[1] “廣東擲五百億產業轉移　成果與官員政績掛鉤”《中國評論新聞網》，2008 年 5 月 30 日。

[2] “廣東 75 億元產業轉移資金分配完畢”《中國財經報》，2009 年 9 月 23 日。

[3] “區內轉移變全國圍搶 珠三角雙轉移牆內開花牆外香”，《泛珠三角網》，2009 年 8 月 13 日，http://www.pprd.org.cn/92/guangdong/200908/t20090813_64469.htm。

[4] “省委省府兩辦通報 08 年度全省"雙轉移"目標責任考評情況”，《廣東省人民政府網》，2009 年 6 月 8 日。

[5] “廣東產業轉移園逆勢而上 珠三角經濟逐月回暖”，《南方日報》，2009 年 7 月 14 日。

2008 年底到 2009 年 6 月份，被認定爲省級產業轉移工業園的園區已從 29 個增加到 33 個，開發面積從 8 萬多畝擴大到 13 萬畝，投入開發資金從 111 多億加碼到 260 多億元[6]。

2009 年 7 月，廣東省政府表示「雙轉移」已成爲了金融海嘯以來，刺激經濟增長的加速器。2009 年上半年，預計全省 33 個省級產業轉移工業園，實現工業產值 357.52 億元人民幣，利稅 22.75 億元，同比分別增長 12.38%和 11.99%；全省新增轉移就業 69.5 萬人，同比增長 42.7%。「雙轉移」戰略已經成爲提升珠三角帶動東西北地方的主抓手。承接珠三角產業轉移的粵北山區，主要經濟指標增速連續五六年超過全省的平均增速[7]。

有鑒於此，廣東省工商局在 2009 年 7 月中再次出台 6 條政策措施，全力支援「雙轉移」，其中對港企影響較大的措施包括：一，支援企業進入產業轉移園，放寬其市場準入限制。允許用實物、商標、專利、商號、著作權、土地使用權、股權等可以貨幣估價並依法轉讓的非貨幣財產作價出資，其出資比例放寬到最高可佔註冊資本 70%。二，試行「零收費」政策，降低企業轉移成本。在 2013 年 12 月 31 日前，凡進入產業轉移園的各類企業（包括異地遷入產業轉移園的企業，以及已在產業轉移園登記的企業），免收登記類、證照類、管理類等各項工商行政事業性收費。三，實施商標帶動戰略，支援產業轉移園商標品牌建設。

3.2.2 金融海嘯對產業轉移帶來的變化

2008 年下半年的金融海嘯，首先令到出口加工企業的訂單出現大幅收縮。這在 2008 年 12 月起尤爲明顯，不少高科技型資訊電子企業的訂單下跌達 50%之多。傳統產業如紡織服裝、玩具等，同樣出現下跌。

爲了更好地扶持出口加工貿易企業的生存，2008 年 11 月 17 日，財政部和國家稅務總局公佈《關於提高勞動密集型產品等商品增值稅出口退稅率的通知》（財稅〔2008〕144 號），自 2008 年 12 月 1 日起提高部分商品的增值稅出口退稅率，產品包括：

- 將部分橡膠製品、林產品的退稅率由 5%提高到 9%。
- 將部分模具、玻璃器皿的退稅率由 5%提高到 11%。
- 將部分水產品的退稅率由 5%提高到 13%。
- 將箱包、鞋、帽、傘、傢俱、寢具、燈具、鐘錶等商品的退稅率由 11%提高到 13%。
- 將部分化工產品、石材、有色金屬加工材等商品的退稅率分別由 5%、9%提高到 11%、13%。

[6] “省委省政府召開全省產業轉移和勞動力轉移工作會議”，《廣東省人民政府網》，2009 年 5 月 28 日。

[7] “汪洋：廣東“雙轉移”成刺激經濟增長加速器 “，《中國新聞網》，2009 年 07 月 17 日，http://www.djchinanews.com/zsjfzgy/2009-07-17/1343.html。

- 將部分機電產品的退稅率分別由9%提高到11%，11%提高到13%，13%提高到14%。

財政部對勞動密集型產品出口退稅率的提升，解除此前國家對加工貿易的財稅調整部份，實質性地增加企業利潤率，希望協助企業渡過難關。

2009年首兩月，廣東省外貿表現較上年同期下跌了25.8%。3月起，海外訂單逐漸回流，主要是短單和急單用以補充庫存。2009 年上半年，廣東省外貿總值較上年同期下跌了20.7%。其中又以機電產品出口降幅較大，下降21.2%之多。傳統勞動密集型產品出口降幅則在於 5%至14%之間，箱包和農產品出口更錄得增長。在2009年首9個月內，內地出口到美國和歐盟國家比去年同期分別縮減了16.9 %和 24.1 %（附件二）； 同時期香港出口到美國和歐盟國家也分別減少了22.4 %和22.0 %（附件三）。

作爲珠三角產業重點承接地的江西和湖南，外貿情況同樣不容樂觀。2009年1-9月份，江西外貿進出口84.65億美元，同比下降15.7%。加工貿易實現進出口23.55億美元，同比下降5.9%。外商投資企業出口22.71億美元，同比分別下降15%。對香港出口同比下降7.5%[8]。

湖南省在2009年1-9月，全省加工貿易進出口總額7.41億美元，同比下降9.46%。作爲中西部重點產業承接城市的郴州市，完成加工貿易進出口額爲 8,164 萬美元，比上年同期增加110.04%；新增加工貿易進出口企業只有4家，新增加工貿易進出口額1,453萬美元，其中94%的新增加工貿易額由郴州成城金屬所創造[9]。

2009 年以來，江西和湖南加工貿易的不理想表現，除了來自於國際市場不景氣因素，在深層意義上反映出2007年以來，珠三角產業轉移至中西部地區的進展不儘理想。2009 年上半年，雖然湖南各市利用省政府舉辦的承接產業轉移粵港澳招商活動月機會，紛紛舉辦專題招商活動，積極承接產業轉移。郴州在今年上半年已建設53萬平方米的標准化廠房。惟郴州市於同期的招商引資成果是內聯引資項目爲501個，引進的外資項目只有23個。估計2009年全年外資引進項目不會有太大的突破[10]。

整體而言，金融海嘯在珠三角地區形成多方面影響。首先，訂單萎縮使到既存產能出現嚴重過剩，部份企業需關閉分廠/車間，珠三角基本不存在擴廠擴能情況。其二，海外訂單在整體收縮之餘，更出現訂單集中於部分企業的情況，尤其是產品性價比較高、自有資金較充裕的較具規模實力企業。其三，珠三角各地方政府雖推出不少應急扶持政策，如一定程度的貸款保障，惟有關舉措並沒有獲得充分的落實，中小企業近乎無緣置喙這類優惠性扶持措施。

[8] 江西省商務廳對外貿易處，《外貿運行情況分析》，2009年10月13日。

[9] 湖南省商務廳加工貿易處，《湖南省2009年1-9月加工貿易進出口情況通報》，2009年10月19日。

[10] 湖南省商務廳加工貿易處，《湖南省上半年承接產業轉移發展加工貿易工作的情況彙報》，2009年7月16日。

2009 年初，東莞政府對 1,300 個廠商發出調查問卷，瞭解在金融海嘯下，東莞可能出現的新動向。這些廠商就「公司的長期應對策略」一題中（可作多項選擇），過半企業選擇「開發新產品與新技術」、「開發新的國際市場」或「大力開發內銷市場」，只有 3.9%企業選擇「轉移生產到低成本地區」。香港廠商對金融海嘯的基本回應基本分爲兩大類，「轉型、升級、新市場」或「結業離場」。由此可見大規模的產業轉移浪潮在可見的未來不會在珠三角地區出現。

全球金融海嘯引發的一系列變動，令當前的香港中小型生產企業正面臨著生存的挑戰，基本無暇也沒有必要思考產業轉移的議題。即使存在極小數企業或出於成本壓力而需探索產業轉移的可能性，有關企業也會將廣東省內的產業轉移工業園，加入選擇列內。

3.3 產業轉移的前景

3.3.1 金融海嘯後的貿易形勢

3.3.1.1 歐美傳統市場高增長期結束

2009 年第三季度的貿易氣氛雖然有點改善，但過往支持歐美市場高增長的基本因素已不復存在了。美國房地產市場要很長時間才能走出現時低谷，沒有房地產市按揭，信貸會進一步收縮；美國現時失業率高達 9.8%，而且相信仍會長時期處於高位，美國人憂患意識提高，儲蓄率提升，將進一步打擊消費意慾。美國政府亦不可能長期維持龐大刺激經濟方案，而且通脹陰霾徘徊不去，利息也很大機會在明年開始回升。歐洲政府的財赤比美國更嚴重，失業也長期高企。更令人擔憂的是保護主義之風會越吹越烈，美國最近已向中國出口的輪軸、鋼管、鋼鑽、鋼片等徵收懲罰性反傾銷關稅，中國亦向美國汽車進行反傾銷調查。此外，除直接反傾銷等傳統保護手段外，保護主義亦以新的形式出現，這包括歐盟要求電子產品環保及回收方案（REACH），多種的環保及貨品安全方案等等。雖然各國政府在 G20 及其它國際會議上誓言旦旦反對保護主義，但在各國政治及社會問題壓力下，保護主義肯定越趨激烈。

3.3.1.2 新興市場前景較佳

在今年首 9 個月，內地銷往多個新興國家均錄得跌幅，如印度（-13.4%）、印尼（-23.8%）及泰國（-23.4%）等（附件二）。香港出口往上述新興國家的跌幅則較溫和，印度（-7.8%）、 印尼（-5%）、越南（+13%）（附件三）。這清楚顯示出新與市場受今次金融海嘯影響較歐美日等傳統市場爲小。在未來數年新興市場肯定是中國出口貿易的新亮點。特區政府和內地政府也大力協助企業開拓這些市場。

3.3.1.3 中國大力刺激內需市場

在中國出口歐美市場的訂單驟減、國際保護主義可能抬頭，以及國內產能嚴重過剩的形勢下，內地政府投入了 4 萬億元拉動內需，除直接投資於基建項目，也發動如家電下鄉、汽車舊換新等刺激消費方案。在未來數年，內地政府肯定仍維持高支出，考慮到私人消費只佔內地 GDP 的 30%比重，這較經濟發達國家的70%-80%低得多，國內市場發展潛力龐大。

3.3.1.4 國際訂單模式的改變

2009 年下半年以來，民工荒再度衝擊珠三角。這種現像在國際訂單規模萎縮、珠三角工廠設備利用率普遍不足的背景下，似乎來得讓人有些費解。其根本原因是國際市場的消費不足，訂單來得又急又短又小，影響到工廠不願也不敢聘用長期合約的員工。與此同時，部份來自中西部地區的民工，因年初難以在珠三角覓得工作，意興闌珊回鄉休息和工作。估計這種不穩定訂單的發展情況至少會延續至明年，甚至更長。

上述發展態勢將影響香港企業的產業轉移決定。不穩定的訂單令企業不願作出擴張式的產業轉移投資。相對地，部份企業或爲了接觸更多的民工，將分廠開設於民工聚集的中西部城市。就目前情況來看，香港企業更多地暫緩產業轉移決定。

以上情況若持續維持下去，將出現三種發展情況。香港企業決定採用更多的機器設備來替代勞動力，實現機械化、自動化的升級戰略。或者是前往民工的老家設立分廠，也就是在湖南和江西投資，就地聘請民工。更進一步是，回鄉的農民工決定自行創業，提供產品或零部件予原來的香港僱主或直接供貨予國際客戶。以上三種情況中，兩項不涉及產業轉移。

事實上，國際訂單總量的萎縮和訂單模式的改變，在深層意義上是產業發展模式的轉變。以往內地政府推動的產業轉移模式，在實際意義上是維持既有的生產模式，以擴大企業的經營區域來提高產能。而這在金融海嘯的衝擊下，已不復存在。由此看來，香港企業的未來發展會由數量驅動的產業擴張和產業轉移模式，改變爲由內涵驅動的產業升級和產業轉型模式。

3.3.2 金融海嘯對出口加工貿易部門的影響

3.3.2.1 出口加工貿易短期仍有生存空間，企業數目將大幅減少

在過去數年間，從事出口加工貿易企業的經營環境逐漸惡化，其中影響最嚴重的包括人民幣大幅升值，原料及能源大幅漲價、新勞動法、社保法、稅費增長、出口退稅調低等都令成本大增，加以歐美經濟疲弱，買家壓價嚴重，部份出口加工企業經營已經舉步爲艱了。

在金融海嘯的打擊下，已有爲數不少的企業已選擇結業、冬眠或大幅收縮經營規範。出口企業已經歷一輪的整頓和淘汰了。可是傳統歐美市場仍然是十分龐大，而新興市場的冒起又帶給現存企業新的商機。根據香港貿易發展局 2009 年 10 月 20 日發表的研究報告顯示，金融海嘯使全球貿易結構出現變化，新興市場的中產階層將成爲主要的消費增長動力；除中國外，研究亦顯示其他經濟亮點包括越南、印尼及馬來西亞等東盟國家。如貿發局首席經濟師梁海國在研究報告內所敍「東盟中產人口超過 7,500 萬，他們對價格相宜、款式時尚、安全合用的消費品需求勢將上升。消費者的品牌文化亦日漸成熟，有利推廣香港原創設計及產品。」加工企業如果掌握這次新機遇，以彌補部份歐美市場的損失，我們相信一部份仍然會選擇繼續以出口加工形式運作，繼續享受原料入口免先付稅的重大優惠。原料免稅對營運資金流轉十分重要，我們不可漠視這重大的商業誘因。

可是，純出口加工企業產品不能內銷的限制，就長遠而言，將失去了中國這個最大及最重要的新興經濟體和市場的機會。亞洲及其新興市場對產品的要求和歐美買家都有很大分別，「新興市場的買家更加關注成本，願意接受較低但合理的品質標準、而每次訂貨量則會較少」，雖然中國以外的新興市場仍有商機，但未必可以全然彌補傳統歐美市場的損失。所以我們估計當金融海嘯情況穩定後，可能會有五分一港商企業，即約一萬家仍然維持出口加工貿易形式運作，其餘四萬家即使仍以出口業務爲主，但可能將轉爲三資企業形式運作。

3.3.2.2 金融海嘯有助調整加工貿易狀況

金融海嘯有助淘汰了一些實力較弱的企業，也令到市場尋求新的平衡和產業結構。金融海嘯的衝擊有助珠三洲內的企業加快作出調整。爲了開拓潛力龐大的內地市場，我們相信會有更多的出口加工企業轉爲三資企業，但因市場競爭將會更加激烈，而且因新興市場顧客不同要求，企業對投放大量資源從事科研可能有所憂慮。但是開發原創品牌、原創設計、產品多元化及沿價值鏈發展是必然的趨勢。

3.3.2.3 中低檔生產會持續

金融海嘯會對歐美消費模式帶來改變，消費者會傾向於購買高價格的產品和耐用品，也更傾向大型連鎖式的折扣超市購買產品。歐美無論在分銷或零售渠道都會有所整合，這也會影響到現時在中國的出口供應商數目和選擇。價格壓力會比以

前更大，並傾向更高性價比的產品。至於新興市場，由於市場屬新發展，消費者未發展成熟，故對價格更爲敏感，並傾向於較相宜的產品，所以現時東莞的低成本生產在短期內無法取代，相信中央及地方亦應清楚認識這需要，在制定政策和措施時有所顧及。

3.3.3 金融海嘯對大珠三角和香港發展模式的影響

2008 年下半年的金融海嘯，加速催生《珠三角規劃綱要》的出台，這將深遠地改變大珠三角和香港的未來發展模式。前文提到的國際訂單模式之改變，將帶動香港企業的產業轉型升級步伐。這將在《珠三角規劃綱要》、香港政府和企業積極求變的步伐下，進一步提速發展。

事實上，沿海地區在金融海嘯後，採取一系列措施，協助具一定競爭力的企業渡過經濟寒冬，珠三角亦不例外。「雙轉移」實質上是廣東政府的「留商政策」，鼓勵珠三角企業向省內轉移。珠三角地方政府的政策基調亦由「騰籠換鳥」轉變爲「擴籠壯鳥」，由「產業轉移」轉變爲「就地升級、就近轉移」。就東莞政府而言，他們更願意保留當地港企和民企，希望通過提供政策性支援，扶持和促進加工貿易型企業在東莞本地升級轉型。珠三角地方政府同樣地反對一刀切的產業轉移，希望保留爲高附加值企業配套的加工型中小企業。凡此形成了中西部城市政府的「招商」和「搶商」行動，與珠三角政府的「留商」和「壯商」舉措的爭持。

就本研究針對的香港中小企業而言，他們的生存經營空間建基於區域服務體系和物流體系，或依賴由大型企業構建的綜合產業體系。對於他們來說，中西部地區的產業承接地，既缺乏齊備的服務和物流體系，也沒有大型企業爲他們提供商機。

我們在 2008 年上半年，也就是全球金融海嘯尚未爆發前，認爲香港企業較理想的營運模式是「在地升級轉型，往外轉移設分廠」，這既解決港企面臨加工貿易政策的即時調整壓力，亦保留他們利用珠三角平台與香港互動的合作關係。全球金融海嘯的出現，國際市場的收縮基本取消了擴張性產業轉移的選項，「在地升級轉型」變成了當前香港企業的當務之急。

總的來看，香港中小企業在未來數年的產業轉移意願和可能性皆不大。他們最可能的發展動向，是聚集在廣東和珠三角一帶，跟隨和協助位於珠三角的跨國性企業或香港大型企業共同轉型升級。

4. 研究建議

4.1 對運輸物流成本研究的幾點意見

4.1.1 目前普遍採用的出口運輸模式

研究中指出現時在湖南及江西南部地區的生產企業（主要是非出口加工企業），以 40 呎貨櫃運輸出口貨量來說，最普遍採用的運輸模式是使用零担車（大包車）從廠房送至深圳散貨倉，在那裏裝櫃後再運往深圳港口付運。這種運輸方式的直接運輸費用比使用其他運輸方式包括從深圳直接拖貨櫃到廠房，再拖回深圳港口付運、或從香港直接拖貨櫃到廠房，再拖回香港港口付運都廉宜（附件四）。可是這種運輸方式最大的缺點是清關安排比較煩複。沿途海關基本上無法監管，所以必須待貨櫃送抵深圳貨櫃碼頭始可以完成清關。如清關發生問題時，企業必須派出報關員，或聘請報關公司到貨櫃碼頭處理，以免廢時失事，特別是時間緊迫的情況。加工貿易涉及合同管理，企業駐地海關及其他部門例如商檢、衛檢、銀行等合作與否是操作能否順利的關鍵因素，在深圳轉運令事情複雜化。此外，零担車亦較受天氣影響，貨物又要在深圳散貨倉重新裝卸，受損和被盜竊的機會也較大。

4.1.2 將來運輸模式的重點

對將來決定在湖南郴州及江西贛州設廠的出口加工企業，未來主要運輸模式應以陸路拖車往返深圳爲主。當然附件所列的運輸價格會因廠的位置而有很大的差異。郴州及贛州面積都十分龐大，幅員甚廣，以贛州爲例，其面積佔江西全省三份一，相等於半個台灣面積，所以拖車費用會因廠房位置而有巨大差異。影響拖車費用還有入口貨的貨數，現時是根據「吉上重落」條款報價的，在有入口貨物分擔運費的情況下，出口費用可以有限度下調。

4.1.3 廣西具物流成本的長遠優勢

廣西的物流成本優勢在其擁有天然深水港。現時因爲貨量不多，所以從廣西主要港口每周只有兩三航次往來香港，載貨率不理想，導至駁船運輸費用每櫃超逾七千元，及時間長達五至七天。其實廣西港口包括欽州、防城、北海等（現在統稱北部灣）到香港，較珠江三角洲西部港口例如中山、北海等到香港只須多花一天航行時間，如廣西生產全面發展、貨量充足後，駁船亦可直靠香港貨櫃碼頭，省卻在香港中流碼頭裝卸及拖車費用，運輸費用應該可以壓縮在三千元以下，時間亦可減到三至四天。現時從珠江三角洲西部以駁船運送貨櫃至香港貨櫃碼頭，運費一般在每櫃二千元以下，多一天的航程不應有過大的漲幅。再者，在 2008 年國務院已正式將北部灣港區定爲廣西自治區的「物流港」，享有全國最高規格的保稅物流待遇，入口原料、配件及零部件等都可作出保稅安排、還可進行簡單物

流加工及其他增值服務，物流成本肯定可以減低和操作效率可以提高。北部灣爲天然深水港，中央及地方又銳意發展，將來貨量充足後，國際船公司肯定會直接掛靠，不須再用駁船往來香港中轉，費用將會便宜得多。所以現時雖然陸路拖車費用高昂，但廣西天然條件最好，甚具潛力，企業們必須留意。

4.1.4 往返香港貨櫃宜使用華南物流中心綠色通道

華南物流中心位於深圳梅林關邊，其「綠色通道」是現時唯一香港與內地過境時全不查驗直接過關的通道。由華南物流中心至過境段全由深圳海關以全球電子定位系統及電子關鎖監控。跨境拖車在港提取吉櫃後，便經「綠色通道」送至華南物流中心，在華南物流中心再轉用內地拖車送往廠房裝貨，並在屬地海關清關封關後再拖運往華南物流中心，再轉用兩地跨境拖車送返香港貨櫃碼頭。由於無需全程使用兩地跨境拖車，拖車費用因而得到大大減低，往返郴州及贛州，每程可達節省二千元，廠房位置距離香港/深圳越遠，節省越大。廠家選擇使用香港港口出入口貨物應利用華南物流中心綠色通道的功能以減低物流費用。

4.1.5 往返郴州、贛州等地的物流成本遠高於東莞往返香港

目前，香港往返東莞全程使用跨境拖車費用大概是二千四百元，深圳往返東莞使用內地拖車則只是大概一千三百元。可是從目標接收地，就算以最接近的郴州和贛州往返深圳計算，拖車成本動輒貴上八千餘元以上，而且附件內的拖車成本數字都是以郴州、贛州及南寧與廣東省最接近的地方計算。這些地方其實非常廣闊，而且很多產業承接工業園、出口加工區等都在更深入的內陸地區，拖車費用肯定會比附件內的更高得多。此外，入口原料、配件、設備等物流成本均未計算在內。現時香港出口平均貨價大概在每櫃八十萬元左右，光是拖車費用便超逾萬元，達貨價百分之一點六以上，物流成本非常沉重，特別對貨價低的貨品而言。近年加工貿易經營困難，毛利甚低，物流成本增加更添壓力。

4.1.6 未來的物流安排必須靈活多變

由於產業承接地的物流體系尚未完善，欠缺物流配套系統。令香港企業們採取多種物流運輸方法。在進行研究當中，我們發現廠家們採取多樣物流模式，充份反映珠三角企業們靈活變通的特徵。我們列出其中數個很值得參考的物流安排：

4.1.6.1 利用廣東廠房作爲集散中心

很多廠家只是把部份工序、或部份產品的生產，遷移至周邊衛星廠。它們進出口主力使用廣東廠房作集散中心。企業採用這種安排當然最主要原因是加工貿易企業的進料、來料、儲存等都有限制，在合同/手冊內均清楚列明，不能更改。但非加工貿易企業也有同樣的安排，這主要是可以集合貨量，作更有經濟效益的運送。現時業界大力要求內地政府放鬆外發加工、跨省加工等，以及分段不停廠轉

移，有關安排實有參考的價值。

4.1.6.2 善用產業承接地的有限資源

有投資當地的企業介紹經驗時，指出他們剛到中西部城市時，當地基本上是荒土一片，連運輸公司都沒有，更遑論現代物流公司。有關企業聯絡中國郵政的郵車，運送小量原料、零件或產品，往來衛星廠與廣東廠之間，直至貨量足夠至購買及使用自己廠事爲止。這種方法不是每家企業都可以考慮使用，但企業們必須靈活多變，善用當地資源，始會成功。

4.1.6.3 進口貨在深圳先整合

有數家規模較大的企業表示進入原料、配件、部件等都先在深圳倉先進行整合，待相當數量後才整車運到在湖南或江西的廠房使用。這安排當然並不適用於現時的加工貿易企業，但廣東物流政策及設施陸續完善，特別是國務院剛批的前海物流港和南沙物流港等較完善的物流設施陸續出台，相信有關限制會較容易解決。

4.2 對中小企業產業轉移的意見

4.2.1 跟隨大型企業的產業轉移步伐

大部份的中小企業是大型企業的衛星廠、配套廠或零部件供應商，通過依傍大型企業的蔭庇，方能生存、成長和壯大起來。在全球經濟前景不明朗、產業承接勞動力不穩定的情況下，香港中小企業不宜輕率地作出產業轉移決策。較理想的做法是跟隨大型企業的產業轉移步伐，在產業承接地的綜合產業配套較爲完善後，根據自身的市場結構，適時跟進。

4.2.2 根據企業的市場結構決定產業轉移地

國際金融海嘯以來，國際市場萎縮，內銷市場成爲港商企業的新焦點。事實上，內地市場不一定是香港中小企業的理想對象。一來香港中小企業需面對來自內地民企的更低成本之挑戰。二來內地零售市場的流通體系並不規範，香港中小企業對內地市場網絡和內地消費習慣的瞭解，及不上對歐美市場和歐美居民消費習慣的認識。假如香港企業決心進軍內銷市場，在成本和質量上與內地企業競一日之長短，企業可選擇較內陸地區的江西、湖南、四川、安徽等地。假設香港企業依然將主力市場放在國際市場，應以沿海地區爲宜，包括在廣西北部灣地區或廣東省內。

4.2.3 根據產業性質和產業配套體系決定產業轉移地

大部份香港企業在特定區域的聚集性，並不等同所有香港企業皆要落戶該地。對

香港中小企業來說，更重要的是產業性質。產業集群帶來的綜合成本之節省，很容易遠超越產業承接地的土地、水電、勞動力成本的減省。以鐘錶、首飾產業爲例，有關產品的體積小、重量輕、款式多和價值高，有關生產工廠必須就近航空樞紐。相對地，玩具、塑料製家庭用品體積大和價值低，較適宜轉移至靠近出通通道的區域。

4.2.4 根據企業文化決定產業轉移地

全球化的競爭在實踐層面是國家之間、區域之間、軟硬實力之間的競爭。單個區域不難在某項生產投入要素作出突破，惟企業在產業轉移過程，不可忽略自身企業文化與產業承接地的文化差異。香港企業在珠三角地區獲取得超凡成就，與香港和珠三角相似的生活習慣、社會文化有著很大關係。香港企業在上海於國際商業文化層面亦相當接近。相對地，中西部地區的中原式生活方式、政府強力主導的管理體制，與香港、珠三角差異較大，進而影響香港企業對當地營商環境的適應，對當地員工的日常管理。

從區域競爭力、產業綜合配套、文化適應的三大方面來看，華南沿海地區會是適合香港製造企業的產業集中地、產業轉移地。此中包括珠三角地區、由珠三角地方政府參與建設的省內產業轉移工業園 （見附件五），以及同屬傳統「兩廣」地區的廣西北部灣地區。

附件一　受訪公司名單

1	嘉里大通物流
2	馬士基物流
3	中外運敦豪
4	辛克物流
5	德迅物流
6	廣西華盟國際貨運代理有限公司（南寧）
7	南寧宏興國際航空快遞有限公司
8	廣西華聯通國際物流有限公司（南寧）
9	廣西浩承物流有限公司（南寧）
10	廣西豐航物流有限責任公司（南寧）
11	欽州大茂物流有限公司
12	廣西欽州市偉傑物流有限公司
13	欽州新龍物流公司
14	贛州通力物流有限公司
15	贛州駿捷物流
16	南康利群物流（贛州）
17	贛州暢通物流
18	神州通贛州公司
19	湖南恒邦物流有限公司（郴州）
20	湖南中飛物流有限公司（郴州）
21	郴州華宇物流公司
22	郴州衡陽物流公司
23	合肥暢平物流有限公司
24	合肥合縱連橫物流公司
25	合肥永春物流有限責任公司
26	合肥淮晨物流有限責任公司

附件二　中國 30 大出口國家

貨值：百萬美元

		2009年1- 9月	2009	09/08
排序	國家	貨值	所佔百分比	變動百分率
	World 全球	846,908	100.0	-21.2
	EU 27 歐盟 27	167,438	19.8	-24.1
	ASEAN 東南亞國家聯盟	73,110	8.6	-16.0
1	United States 美國	157,243	18.6	-16.9
2	Hong Kong 香港	114,387	13.5	-20.7
3	Japan 日本	69,262	8.2	-19.4
4	Korea, South 南韓	37,731	4.5	-34.0
5	Germany 德國	35,380	4.2	-19.7
6	Netherlands 荷蘭	25,362	3.0	-26.2
7	United Kingdom 英國	22,058	2.6	-17.6
8	India 印度	21,139	2.5	-13.4
9	Singapore 新加坡	20,617	2.4	-15.5
10	France 法國	14,955	1.8	-13.8
11	Italy 意大利	14,826	1.8	-27.1
12	Australia 澳大利亞	14,345	1.7	-12.6
13	Taiwan 台灣	13,889	1.6	-31.7
14	Malaysia馬來西亞	13,575	1.6	-14.4
15	United Arab Emirates 阿拉伯聯合酋長國	13,231	1.6	-24.0
16	Canada 加拿大	12,790	1.5	-19.9
17	Russia 俄羅斯	12,006	1.4	-48.8
18	Vietnam 越南	10,980	1.3	-7.0
19	Indonesia 印尼	10,091	1.2	-23.8
20	Spain 西班牙	9,779	1.2	-40.7
21	Brazil 巴西	9,359	1.1	-37.1
22	Thailand 泰國	9,294	1.1	-23.4
23	Mexico 墨西哥	8,551	1.0	-18.3
24	Belgium 比利時	7,871	0.9	-29.4
25	Saudi Arabia 沙特阿拉伯	6,851	0.8	-14.9
26	Philippines 菲律賓	6,001	0.7	-13.2
27	Turkey 土耳其	5,987	0.7	-30.1
28	Iran 伊朗	5,483	0.7	-9.0
29	Kazakhstan 哈薩克斯坦	5,396	0.6	-24.9
30	Poland 波蘭	5,286	0.6	-22.7

資料來源：中國海關

附件三　香港 30 大出口國家

貨值：百萬港元

排序			2008		2009年1-9月		% 變動百分率	
'08	09年1-9月	出口國家	貨值	%所佔百分比	貨值	%所佔百分比	'08 /07	09 /08 1-9月
		WORLD 全球	2,824,151	100.0	1,769,864	100.0	+ 5.1	- 16.2
1	1	CHINA 中國	1,370,445	48.5	901,905	51.0	+ 4.7	- 11.8
2	2	USA 美國	359,255	12.7	207,895	11.7	- 2.4	- 22.4
3	3	JAPAN 日本	120,952	4.3	77,590	4.4	+ 1.2	- 12.8
4	4	GERMANY 德國	93,942	3.3	57,952	3.3	+ 15.8	- 16.7
5	5	UNITED KINGDOM 英國	75,388	2.7	43,066	2.4	+ 0.7	- 22.4
8	6	INDIA 印度	52,201	1.8	37,444	2.1	+ 50.0	- 7.8
7	7	TAIWAN 台灣	54,943	1.9	37,180	2.1	+ 3.8	- 9.1
9	8	KOREA REP 韓國	49,564	1.8	30,995	1.8	- 6.4	- 20.2
6	9	SINGAPORE 新加坡	55,315	2.0	30,506	1.7	+ 9.6	- 27.4
11	10	AUSTRALIA 澳大利亞	39,051	1.4	26,018	1.5	+ 13.0	- 9.1
10	11	NETHERLANDS 荷蘭	45,328	1.6	25,948	1.5	+ 2.0	- 22.6
12	12	FRANCE 法國	37,696	1.3	20,965	1.2	+ 6.0	- 26.0
13	13	ITALY 意大利	33,942	1.2	20,689	1.2	+ 3.4	- 17.5
17	14	VIETNAM 越南	21,515	0.8	17,784	1.0	+ 19.4	+ 13.0
14	15	THAILAND 泰國	31,573	1.1	17,659	1.0	+ 9.6	- 25.4
15	16	CANADA 加拿大	27,480	1.0	16,898	1.0	+ 3.7	- 17.7
18	17	U ARAB EMIRATES 阿拉伯聯合酋長國	21,149	0.7	13,697	0.8	+ 4.6	- 8.9
16	18	MALAYSIA 馬來西亞	27,177	1.0	13,590	0.8	+ 7.6	- 35.7
21	19	MACAU SAR 澳門	19,829	0.7	13,199	0.7	+ 13.4	- 11.2
23	20	INDONESIA 印度尼西亞	16,981	0.6	11,978	0.7	+ 20.1	- 5.0
19	21	PHILIPPINES 菲律賓	21,142	0.7	10,929	0.6	- 3.6	- 30.2
24	22	BELGIUM 比利時	16,599	0.6	10,862	0.6	+ 12.6	- 15.2
20	23	SWITZERLAND 瑞士	20,741	0.7	10,705	0.6	+ 46.7	- 34.4
22	24	SPAIN 西班牙	17,622	0.6	9,481	0.5	- 5.7	- 27.0
25	25	MEXICO 墨西哥	13,523	0.5	6,642	0.4	+ 8.7	- 35.4
27	26	BRAZIL 巴西	12,829	0.5	6,356	0.4	+ 23.6	- 36.9
26	27	ISRAEL 以色列	13,406	0.5	6,064	0.3	+ 15.5	- 43.2
31	28	SWEDEN 瑞典	8,059	0.3	5,115	0.3	+ 4.8	- 13.7
29	29	HUNGARY 匈牙利	9,305	0.3	4,795	0.3	+ 3.6	- 31.7
28	30	FINLAND 芬蘭	9,719	0.3	3,879	0.2	+ 2.7	- 47.5
		OTHERS 其他	127,483	4.5	72,078	4.1	+ 9.5	- 24.5
		E.U. 歐洲聯盟	386,365	13.7	223,964	12.7	+ 6.2	- 22.0
		ASEAN 東南亞國家聯盟	179,188	6.3	105,598	6.0	+ 9.2	- 21.8

資料來源：香港統計處

附件四　廣西南寧/江西贛州/湖南郴州運費

廣西南寧

			由工廠起步計
A.	拖車至香港	HK$19,000/40’	12 小時
B.	深圳中轉拖車*	HK$14,250/40’	15 小時
C.	深圳/南寧/深圳	HK$9,425/40’	11 小時
D.	散貨車至深圳轉櫃拖往深圳碼頭	HK$9,120/40’	3 天
E.	香港駁船	HK$7,200/40’	5-7 天

江西贛州

			由工廠起步計
A.	拖車至香港	HK$12,000/40’	6 小時
B.	深圳中轉拖車*	HK$9,600/40’	9 小時
C.	深圳/贛州/深圳	HK$7,900/40’	5 小時
D.	散貨車至深圳轉櫃拖往深圳碼頭	HK$7,550/40’	3 天

湖南郴州

			由工廠起步計
A.	拖車至香港	HK$13,000/40’	7 小時
B.	深圳中轉拖車*	HK$10,400/40’	10 小時
C.	深圳/郴州/深圳	HK$8,965/40’	6 小時
D.	散貨車至深圳轉櫃拖往深圳碼頭	HK$7,550/40’	3 天

備註

A. 全程跨境拖車往返香港，吉上重落
B. 經華南物流中心綠色通道，費用含華南物流中心處理費
C. 全程內地拖車
D. 包深圳轉倉裝卸費及過車費 RMB950 及免倉期 3 天
E. 包吉上重落及交至葵涌碼頭

附件五　《廣東省產業轉移區域佈局指導意見》

已認定產業轉移工業園的主導產業

序號	工業園名稱	所在區域	規劃承接的主要產業
1	深圳鹽田（梅州）產業轉移工業園	山區	電子資訊、電氣及自動化
2	東莞石碣（興寧）產業轉移工業園	山區	汽車、五金機械
3	中山（河源）產業轉移工業園	山區	電子通訊及器材、機械模具
4	深圳福田（和平）產業轉移工業園	山區	鐘錶製造、電子及通訊設備
5	東莞石龍（始興）產業轉移工業園	山區	電子、精密機械裝備
6	東莞東坑 （樂昌）產業轉移園	山區	機械、傢俱
7	中山三角（滃江）產業轉移工業園	山區	電子資訊、機械製造（液壓元件、汽車配件）
8	中山大湧（懷集）產業轉移工業園	山區	傢俱、金屬製品
9	順德龍江（德慶）產業轉移工業園	山區	打火機（煙具）製造、傢俱
10	佛山順德（雲浮新興新成）產業轉移園	山區	輕工機械、電子通訊
11	佛山禪城（雲城都楊）產業轉移工業園	山區	機械製造、傢俱
12	東莞鳳崗（惠東）產業轉移工業園	山區	鞋業、家用電器
13	東莞橋頭（龍門金山）產業轉移工業園	山區	服裝、傢俱
14	佛山（清遠）產業轉移工業園	山區	機械製造、醫藥
15	深圳南山（潮州）產業轉移工業園	東翼	機械製造、新材料
16	東莞大朗（海豐）產業轉移工業園	東翼	電子資訊、生物技術
17	佛山順德（廉江）產業轉移工業園	西翼	小家電製造和加工
18	深圳龍崗（吳川）產業轉移工業園	西翼	電子、玩具
19	東莞大朗（信宜）產業轉移工業園	西翼	毛紡織業、農林產品深加工
20	廣州白雲江高（電白）產業轉移工業園	西翼	電子電器、紡織服裝
21	中山火炬（陽西）產業轉移工業園	西翼	紡織服裝、食品醫藥
22	中山石岐（陽江）產業轉移工業園	西翼	電子資訊、日用電器
23	佛山禪城（陽東萬象）產業轉移工業園	西翼	五金機械、傢俱
24	東莞長安（陽春）產業轉移工業園	西翼	電子電器、服裝

附件六　政府相關政策文件

《中共贛州市委贛州市人民政府關於加快推進承接產業轉移工作的決定》

贛市發〔2008〕15 號

2008 年 8 月 8 日

爲搶抓發展機遇，充分發揮我市比較優勢，積極承接國內外產業轉移，促進我市產業結構優化升級，實現我市經濟社會科學和諧的追趕與跨越。經市委、市政府研究，作出如下決定。

一、指導思想、主要目標與基本原則

1、指導思想。全面貫徹黨的十七大精神，突出踐行科學發展觀，縱深推進“對接長珠閩，建設新贛州”發展戰略，進一步解放思想，開拓創新，加強基礎設施建設，強化承接載體與平台建設，優化發展環境，降低商務成本，營造競爭優勢，突出重點，錯位發展，把我市打造成“承接產業轉移的先行區”和“中西部地區承接產業轉移第一城”。

2、主要目標。2008-2012 年，通過 5 年的努力，初步建成以香港工業園爲龍頭的贛粵產業轉移承接走廊和以台灣工業園爲龍頭的贛閩產業轉移承接走廊，力爭園區基礎設施投入 220 億元以上，承接各類轉移企業 2500 家以上，引進資金 1500 億元以上。

3、基本原則。

（1）堅持產業承接與產業結構提升和區域佈局優化相結合。充分發揮產業政策的導向作用，優先承接高新技術產業、資源導向型優勢產業和高附加值產業，實現承接產業轉移與推動產業升級同步。

（2）堅持市場主導與政府推動相結合。以市場配置資源爲基礎，以企業爲主體，充分發揮商會、協會、仲介機構和龍頭企業作用，以商招商；政府提供政策引導，營造環境，搭建平台，資訊服務。

（3）堅持發揮優勢與互利共贏相結合。遵循產業鏈和產業聚集的客觀規律，充分發揮資源、市場、產業、人力等比較優勢，促進我市與發達地區之間產業的有效對接，實現輸出方與承接方優勢互補，共同發展。

（4）堅持承接產業轉移與促進就業增長相結合。依託勞動力優勢，引導農村富

餘勞動力向城鎮和工業園區集中；依託政策優勢，引導和鼓勵外出務工人員回鄉務工，吸引外地務工人員到贛州就業。

（5）堅持承接產業轉移與可持續發展相結合。加強節約資源、能源和環境保護工作，把承接產業轉移企業對生態環境的影響降低到最小程度，建設資源節約型、環境友好型社會，實現可持續發展。

二、加強規劃引導，實施錯位發展

4、加強承接產業轉移規劃引導。制定我市產業轉移承接區域佈局規劃指導意見，引導產業轉移有序承接。出台承接產業轉移產品目錄，突出重點，區別對待，優化我市產業結構，做大做強主導產業。市產業轉移承接區域佈局規劃指導意見、鼓勵承接產業轉移產品目錄以及禁止承接產業產品目錄，由市發改委牽頭，會同市經貿委等有關部門制定。

5、做好工業園承接規劃。著力打造以香港工業園爲龍頭的贛粵產業轉移承接走廊和以台灣工業園爲龍頭的贛閩產業轉移承接走廊，支援贛州經濟技術開發區申報國家級開發區，進一步完善 16 個省級工業園區和 3 個中小企業創業基地規劃，明確各園區的產業定位和發展方向，形成佈局合理、功能明確、分工協作、產業集聚、特色鮮明、競爭有序、錯位發展、生態環保的發展格局。工業園區承接規劃由市中小企業局指導各縣（市、區）政府制定。

6、發揮比較優勢，突出承接重點。利用資源優勢，重點承接優勢礦產品精深加工產業，發展下游產品，拉長產業鏈，提高產品的科技含量和附加值；發揮四大優勢產業集群和六大工業主導產業優勢，重點承接產業鏈延伸和配套產業轉移，提升產業競爭力，形成產業配套、集群發展的格局。

三、加強平台建設，提高承接能力

7、加強園區基礎設施建設。各級財政每年要安排一定的資金，重點支援園區基礎設施建設，進一步完善園區水、電、路、通訊等基礎設施和員工生活區、商儲、餐飲、娛樂休閒、教育、文化、體育、醫療衛生、金融、治安等配套設施。

建立工業用地開發成本補貼機制。市本級和各縣（市、區）設立工業獎勵資金、總部經濟獎勵資金和高新技術產品獎勵資金，用於獎勵新建工業項目、總部經濟專案和高新技術項目。

各縣（市、區）政府每年從房地產經營性用地項目的土地出讓金純收益中，按不少於 20%的比例安排用於工業園區基礎設施建設；贛州經濟技術開發區土地收益全部用於園區建設。新增企業所繳納的土地出讓金的市、縣留成部分，返還園區用於基礎設施建設。

鼓勵多形式、多管道資金投資興建工業標準廠房。土地出讓價比照新增工業企業用地優惠標準執行;免收城市基礎設施配套費等市及市以下行政事業性收費和政府性基金;廠區外市政基礎設施配套建設由政府承擔;標準廠房出租或第一次出售所繳納的稅收及附加的地方財政留成部分,3 年內按不低於 80%的比例獎勵給投資者。

8、抓緊建設香港工業園和台灣工業園。採取"政府主導,市場運作,整體規劃,分步實施,逐項報批,集約發展"的模式,爲香港、台灣和其它發達地區企業提供轉移的優質平台。香港工業園和台灣工業園要抓緊建設和招商,進入實質性運作。同時,加大對龍南工業園和瑞金工業園的支持力度,創造條件,打造成省級一類工業園。

9、著力推進贛州出口加工區建設。認真做好贛州出口加工區封關運行的後續工作,加快二期工程建設。積極爭取中部外經貿發展資金支援,完善贛州出口加工區軟、硬體設施,積極引進企業入區,發揮效益。

10、著力提升科技興貿創新基地建設水準。以國家級鎢、稀土新材料科技興貿創新基地的設立爲契機,鼓勵相關產業和配套產業向創新基地聚集,重點引進掌握行業領先技術、具有核心競爭力的大公司、大集團和高校科研院所,設立研發中心、大學園區,提升基地技術創新能力和開拓國際市場水準。

四、降低商務成本,增強投資吸引力

11、降低貨物運輸成本。實施分類引導,鼓勵企業參與鐵海聯運的運營模式,降低物流成本;引進大型物流公司和國際貨運代理企業,建設物流中心;推進贛州"無水港"建設和國際集裝箱貨場建設。對新增企業,其 5 年內繳納的增值稅和企業所得稅地方所得的 60%,獎勵給企業補貼物流運輸費用。

12、降低工業用水用電價格。對新增企業,用水用電價格按同期價格分別補貼 0.2 元/噸和 0.1 元/千瓦時。

13、確保轉移企業用地需求。積極爭取使用省級重大專案用地計劃指標;對投資項目大、市場前景好、符合國家政策的轉移企業,優先安排用地;積極爭取香港工業園和台灣工業園整體進入全省重點調度專案,以園區爲單位爭取省政府集中供地。

鼓勵發展總部經濟。在章江新區規劃建設總部經濟一條街,按區域規劃容積率,凡是達到 20 層、建築面積 2.5 萬平方米以上的辦公、研發場所,按中心城區國有土地最低出讓價掛牌供地,可適量安排寫字樓、賓館、商場、金融機構。

14、減輕規費負擔。切實減輕園區內企業的各種行政事業性收費負擔,省以上行政事業性收費按規定收費標準的下限執行,市及市以下實行"零收費",服務性收

費按低於標準的 50%收取。

15、做好社會保險對接工作。降低企業用工成本，在務工人員合法權益得到維護的前提下，爲企業參加社會保險在繳費基數、參保費率和繳費方式上提供優惠，企業可以以上年度職工月平均工資的 60%爲基數繳納基本養老保險，企業和職工可以自主選擇參加城鎮職工醫療保險、住院醫療保險或低標準住院醫療保險，確保企業繳交社保費用整體低於周邊地市 10%以上。

五、加強政策引導，解決用工需求

16、吸引本地勞動力和外來務工人員到贛州務工。連續兩年依法簽訂勞動合同，在轄區各類企事業單位就業的，准予遷入城區戶口；在城區和園區就業的務工人員，子女就學由教育部門就近安排，不得收取借讀費和政策規定之外的任何費用。

外來務工人員住房需求納入城市整體建設規劃，進城務工 3 年以上或與城區所在企業簽訂 3 年以上勞動合同並在勞動保障部門備案，年齡在 23 周歲至 35 周歲且無自有住房的已婚農民，可申購由政府統一建設的新市民公寓（經濟適用房）。

促進農村富餘勞動力向工業園區轉移、吸引外出外來務工人員到贛州就業的具體辦法，由市勞動和社會保障局會同有關部門制定。

17、著力提升勞動力技能。大力組織務工人員職業技能培訓，免費爲企業培訓員工一次；建立校企合作機制，推行“訂單式”培訓；加強職業技能教育，加大對中心城區職業技術學校實訓基地的扶持力度，培養實用型、操作型技工隊伍，保障企業用工需求。各縣（市、區）也要建設一個以上公共技能實訓中心。

18、加大人才智力支持。有關部門每年至少免費爲企業舉辦 2 次以上各類人才大型招聘會，並根據企業需求開展人事、勞務代理服務；對專業技術人員申報和評定專業技術職稱與本市其他非國有企業一視同仁；將成績突出的專業技術人員，列入“有突出貢獻的專家”、“享受政府特殊津貼專家”、“百千萬人才工程人選”等人才選拔物件；積極爲企業申報引進外國專家和先進技術，選送企業專業技術人員到國（境）內外進修培訓，並在專案和資金上給予支持。

六、提高服務水準，優化發展環境

19、改革行政審批。將重事前審批改革爲重事後監管，將各部門分散的串聯審批改革爲行政服務中心管理辦公室牽頭，相關部門一併參與的並聯審批；建立贛州經濟技術開發區和各縣（市、區）工業園（中小企業創業基地）管委會牽頭初審認可的項目開建制，所有初審事項在 10 個工作日以內辦結（法律有規定的按最低時限辦結）；初審認可後，企業可邊開工建設，邊按法定程式向相關部門報批，相關部門實行並聯審批，並在原承諾時限的基礎上再縮短 30%；同時，加大監管力度。驗收實行由工業園管委會牽頭，相關部門參與的共同驗收制。

贛州經濟技術開發區內的工業企業，可由贛州經濟技術開發區自行組織工程招投標。

對新增企業，符合有關設立登記規定、需取得而尚未取得前置審批的，可核發籌建營業執照，待取得前置審批許可證後，辦理企業營業執照變更登記。工商核准登記可實行“換照制”，認可原註冊登記的有效性，對企業名稱和住所進行變更登記，換發營業執照。

20、提高政務效率。各相關部門（單位）要創建“綠色通道”，提高工作效率。實行每週一、三、五由行政服務中心管理辦公室牽頭，各相關部門（單位）參與的一週三審的聯合辦公制。

21、提高通關效率。海關要全面推行“屬地申報、口岸驗放”的通關模式。出入境檢驗檢疫部門要實施駐廠檢驗檢疫，加快口岸通關服務，積極推進電子口岸物流資訊平台建設，提供“一條龍”的口岸服務。

22、拓寬融資管道。金融機構要創新信貸品種，建立轉移企業金融需求目錄；改進外匯管理工作，滿足企業的合理外匯需求；推行進出口核銷制度改革，弱化前台審核，強化事後監測分析，爲企業辦理進出口業務提供便利；支持企業在國（境）內外上市融資；支持企業依照國家規定，發行企業債券；允許企業以股權融資和項目融資籌集資金。

23、創優安居樂業環境。新增企業高管人員（含董事長、副董事長、董事、總經理、副總經理、總工程師、總會計師等），年薪（工資）納稅，地方財政所得部分全額獎勵其在本市中心城區購買住房。

在新增企業的工業用地範圍內，允許 7%的工業用地用於建設企業高管和員工生活配套設施，按照工業用地價格供地。

允許粵港（澳）兩地牌照車在本市通行，肇事處理與本地牌照車一視同仁。

24、大力發展仲介服務機構。加快環評、安評、圖審、會計、資訊服務、智慧財產權、投融資擔保、資產評估、信用評價、法律服務、就業服務等社會仲介服務體系建設，爲承接產業轉移提供高效便捷的仲介服務。

25、規範行政執法行爲。大力推行行政執法責任制，減少多頭檢查，嚴禁重複檢查、重複檢測；嚴禁吃、拿、卡、要；嚴禁以權謀利，任何單位和個人不得指定施工隊伍、不得指定產品、不得指定仲介服務機構、不得漫天要價；嚴禁亂收費、亂攤派、亂罰款，對違法違紀行爲，一經查實，嚴格追究單位主要負責人責任。市政府行政投訴中心要加大投訴查處力度。

七、加強領導，爲承接產業轉移提供有力保障

26、加強組織領導。由市外向型經濟工作領導小組統一領導全市承接產業轉移工作。各縣（市、區）成立相應的領導機構和工作機構。領導小組定期召開會議，研究制定促進承接產業轉移的政策措施，協調解決產業轉移過程中出現的重大問題。各有關單位（部門）要結合各自職能制定具體實施細則，對社會作出公開承諾。

27、強化目標考核。各級黨委、政府和有關部門要把承接產業轉移工作納入經濟社會發展規劃和年度計劃，並作爲政績考核的重要內容。實行主要領導負責制，建立目標考評制度，逐級落實目標管理。

28、加大資金扶持力度。2008 年市財政在招商引資專項資金的基礎上增加 350 萬元，設立 1000 萬元的開放型經濟發展資金，且今後每年遞增 10%，主要用於招商引資工作，獎勵招商引資先進單位、商會（協會）、仲介機構、企業和個人等。各縣（市、區）要相應設立開放型經濟發展資金。

29、建立健全激勵和約束機制。市政府對承接產業轉移工作成效突出的單位、商會、協會和仲介機構及個人，給予表彰獎勵；對產業轉移帶動能力強、貢獻大的企業給予獎勵；對投資數額大、稅收貢獻大的企業負責人授予“客商榮譽證”或“贛州市榮譽市民”稱號，符合條件的，推薦爲政協委員。把承接產業轉移工作情況納入幹部考核的重要內容，對承接產業轉移作出貢獻的幹部予以獎勵，對損害承接環境的人員和部門負責人予以問責。

30、建立反制機制和掛鉤機制。此決定的優惠政策以企業合同承諾事項兌現爲前提，未履行合同不予補貼和獎勵；補貼和獎勵金額與企業繳納的地方所得稅收掛鉤。

本檔自下發之日起執行，由贛州市人民政府辦公廳負責解釋。

各縣（市、區）、市直、駐市有關部門（單位）要根據本決定制定具體實施辦法。

《湖南省委省政府關於支持郴州市承接產業轉移先行先試的若干政策措施》

湘發〔2009〕3 號

2009 年 5 月 16 日

一、關於建設用地方面

1.在土地利用總體規劃修編中，支持郴州市適當擴大市中心城區用地規模，並設置適度擴展區。

2.同意並積極配合郴州市推行省級產業園區實行“征轉分離”的用地模式。

3.保障轉移企業用地需要，對到郴州投資 2 億元以上的重大轉移專案的用地重點安排。

二、關於建設規劃方面

4.支援郴州市修改城市總體規劃，將產業專案用地納入城市總體規劃建設用地範圍，並儘快批復郴州市城市總體規劃。對確需在規劃範圍外選址的產業專案，支援郴州市依法定程式調整城市總體規劃並將其納入規劃建設用地範圍，儘快核發《建設項目選址意見書》。

三、關於環保審批方面

5.下放環保審批許可權。將承接產業轉移並進入園區的食品、農產品加工、紡織（不含印染）、服裝及鞋業製造、紙製品、印刷業、皮革製品（不含制革）、陶瓷、機械（不含電鍍）、資訊電子及通訊設備製造（不含線路板）、醫藥品的混裝製劑等行業的項目環評審批許可權下放至郴州。其他項目屬省級審批的，即報即審，在法定的時限內再壓縮三分之一；屬國家審批的，積極配合，做好彙報和爭取工作。

四、關於財政支持幫助方面

6.對以政府投資爲主興建的標準廠房，省商務廳按核定的實建面積，以最高額 10 元/平方米的標準對郴州進行補貼。

7.對區外企業銷售給郴州出口加工區區內企業使用的國產設備、原材料、零部件、元器件、包裝物料，區外企業可憑規定的出口退稅憑證，向稅務機關申報辦理退（免）稅。稅務機關確定專門人員、專門機構做好郴州市承接產業轉移的徵稅和退稅服務。

五、關於金融服務和融資管道方面

8.支援郴州開展多種金融服務。一是支持郴州創造條件組建地方性商業銀行；二是支持股份制商業銀行在郴州設立分支機搆；三是支持郴州金融機構創新發展針對產業轉移的信貸產品和審貸模式，探索應收賬款、智慧財產權、林權、礦權、倉單質押貸款、股權質押融資以及供應鏈融資等多種抵押擔保形式；四是加大私募股權融資力度。

9.支援郴州市開展小額貸款公司和村鎮銀行的試點工作。2009 年，在有條件的縣市開展小額貸款公司試點和村鎮銀行試點。

10.支持郴州組建礦產控股投資公司，依法依規收購探礦權、採礦權和礦產資源，做好礦產品儲備，增強郴州在礦產資源方面的話語權。

11.加大對郴州基礎設施建設和相關領域的信貸投放，力爭 2009 年郴州信貸增幅高於全省平均水準。

12.支援郴州地方融資平台建設，加快優質企業上市步伐，支援郴州以信託方式籌集城市基礎設施建設資金。對郴州中小企業擔保體系在增加資本金、數量方面給予支持，並作爲省重點納入規劃，予以傾斜。

六、關於口岸大通關建設方面

13.在達到國家規定的口岸建設及驗收條件後，儘快組織對郴州公路口岸的驗收，確保口岸現場報關報檢。

14.儘快完善香港直通車指標管理，把大部分直通車集中在郴州，納入廣東快速通關體系，積極爭取國務院將港澳個人自由行擴大到郴州市。

15.把郴州電子口岸資訊平台納入電子口岸實體平台統一建設，開發郴州出口加工區等實體平台應用專案。

16.認真做好郴州企業海關管理類別審批，方便進出口企業通關，努力爭取開通與深圳各口岸之間的“屬地申報，口岸驗放”通關模式。

17.加快檢驗檢疫通關速度，簡化轉移企業的出口產品初檢程式；擴大郴州實施分類管理的出口企業範圍，降低抽批檢驗比例；對郴州符合條件的企業加快檢驗檢疫直通放行步伐，對暫不符合條件又確有需要的，由檢驗檢疫部門給予指導支持，積極幫助創造直通放行條件。

18.實行相關行政許可直接認可，對在外地已獲得海關、檢驗檢疫等相關行政許可的企業，轉移到郴州後，能夠直接確認的，予以認可；不能直接確認的，由郴

州海關、檢驗檢疫部門加強指導與服務，優先辦理行政許可。

七、關於園區建設與管理方面

19.同意郴州省級產業園區興辦項目區。對於發展勢頭比較好、產業集聚度比較高、土地投資率比較高、有迫切需要的省級產業園區，可以在國家核定的範圍和面積之外的符合城鄉建設總體規劃和土地利用規劃的周邊區域興辦專案區，納入產業園區的規劃修編，同時享受省級產業園區的相關政策優惠。

20.建立省直相關部門與郴州重點產業園區的對口幫扶制度。省商務廳重點幫扶郴州有色金屬產業園區（郴州出口加工區），省發改委、省科技廳重點幫扶郴州經濟開發區，省經委重點幫扶湘南國際物流園，省國土資源廳、省交通廳重點幫扶宜章長沖工業園。

21.支援郴州出口加工區白鷺電子資訊產業園建設，加強硬體建設和軟體建設，開展移動電子商務試點工作。省資訊產業廳重點幫扶白鷺電子資訊產業園建設。

22.支持賦予郴州有色金屬產業園區（郴州出口加工區）、郴州經濟開發區市級綜合經濟管理許可權。園區管委會由相關部門授權或受相關部門委託行使市級計劃、建設、環保、交通、項目審批、進出口業務和園區幹部管理等方面的管理許可權，並承擔相關責任。

八、關於物流平台建設方面

23.同意把湘南國際物流園列爲湖南省重點物流園區，並在資金上給予適度支持。

24.同意將湘南國際物流園內的槐樹下車站建設成爲廣鐵集團在湘南地區的重要區域物流基地。爭取郴州儘快開通鐵海聯運。

25.儘快解決郴嘉鐵路管理處關閉改制遺留問題。適當時候將郴嘉鐵路管理處關閉後的鐵路專用線、站場設施及其土地使用權有償下劃給郴州市，用於支持郴州物流平台建設。

九、關於交通建設方面

26.支援郴州國、省幹線和高速公路建設，同意郴州新增高速公路規劃專案由郴州市採取政府投資或 BOT 方式招商建設。

27.支持郴州進入湖南省機場建設佈局規劃。

十、關於產業佈局方面

28.推動郴州永興國家稀貴金屬再生利用產業化基地通過科技部認定，加大對郴

州高新技術企業的認定力度，加大對郴州高新技術產業項目建設的政策傾斜，積極爭取國家科技經費的支持，在產學研合作和人才支持方面給予積極支持。

29.優先考慮國家十大產業振興規劃在郴州先行先試。支援郴州 7 大類高新技術產業的重大專項、創新平台、風險投資、國際合作等方面的工作，確保取得實實在在的效果。

十一、關於其他需要支援的方面

30.支持郴州做大做強有色金屬精深加工產業，規避有色金屬價格變動風險，幫助和支持郴州設立有色金屬期貨交割庫，第一期用 2 年左右的時間設立鋅期貨交割庫。

31.同意郴州建立重大招商專案工業用地開發成本補償機制，每年從市產業引導資金、承接園區土地出讓金收入和承接企業市屬稅收收入中提取一定比例，用於承接項目的用地和基礎設施建設補貼。

32.同意郴州對國有企事業單位、國有控股公司的礦權轉讓或者部分轉讓先行審查，委託郴州市國土資源局組織掛牌交易，確認受讓人後，再到省有關部門辦理相關轉讓手續。

33.電網企業應積極配合郴州市做好承接產業轉移的電網規劃，提高優質服務水準，及時滿足客戶用電需求，確保郴州電力供應。

34.支持郴州依託已有的省級產業園區建立農產品加工園區，加快承接農產品加工產業轉移項目，促進郴州農產品加工業發展。扶持郴州橋口農業示範園建設，現有的資興市羅圍農產品加工園和北湖區石蓋塘農產品加工園內的農產品加工企業，享受省級開發園區農產品加工企業待遇。支援農民創業和發展農產品加工業，規劃建設一批回鄉農民創業園區、農產品加工企業承接基地，享受承接園區同等待遇。

《自治區黨委自治區人民政府關於推進承接產業轉移工作的決定》

桂發〔2007〕18 號

2007 年 5 月 8 日

爲進一步優化產業結構，加快工業化城鎮化進程，促進我區經濟實現跨越式發展，建設富裕文明和諧新廣西，現就推進承接產業轉移工作做出如下決定。

一、充分認識承接產業轉移的重要意義

（一）承接產業轉移是實現我區經濟跨越式發展的重要機遇。當前，國際生產要素流動和產業轉移的速度不斷加快，特別是我國東部地區受勞動力、環境承載能力、土地等因素制約，部分產業加速向中西部地區轉移，這給我區經濟加快發展帶來了難得的機遇。承接產業轉移，可以充分利用國內外區內外“兩種資源、兩個市場”，是多區域經濟合作的重要內容，是促進我區產業優化升級、增強區域競爭力的迫切需要，是加快推進我區工業化城鎮化進程的重要舉措。我區必須積極承接產業轉移，壯大優勢產業，培植新的產業，大幅提升經濟總量，擴大就業，爲我區工業化城鎮化注入新的動力，促進我區經濟實現跨越式發展。各地各部門必須充分認識承接產業轉移的重要意義，積極搶抓這一難得的發展機遇，採取有力措施，加快推進。

（二）我區具備大規模承接產業轉移的優勢和條件。我區地處華南經濟圈、西南經濟圈與東盟經濟圈的結合部，區位優勢明顯，在中國與東盟、泛北部灣、泛珠三角等國際國內區域合作以及構建中國-東盟自由貿易區中具有不可替代的戰略地位和作用。同時，我區自然資源、勞動力資源比較豐富，經濟成本較低，後發優勢明顯。近年來，我區經濟總量不斷擴大，產業基礎不斷增強，基礎設施日趨完善，政務環境進一步優化，政策、法規日益健全，爲吸引眾多產業大規模加速向我區轉移提供了有利條件。

二、承接產業轉移的指導思想和基本原則

（三）指導思想。以鄧小平理論和“三個代表”重要思想爲指導，全面落實科學發展觀，圍繞推進我區新型工業化，以工業園區（工業集中區）爲載體，以承接符合國家產業政策、符合我區經濟發展需要的產業爲目標，以承接東部發達地區產業轉移爲重點，以加強基礎設施建設和政務環境、政策環境建設爲保障，加快產業承接，迅速壯大經濟總量，實現我區經濟跨越式發展。

（四）基本原則。

——市場導向原則。堅持市場導向，以企業自願爲主，政府推動爲輔，充分發揮市場配置資源的基礎性作用。

——發揮優勢原則。充分發揮我區區位和民族區域自治優勢以及資源、能源、勞動力、土地、產業等優勢，促進我區和發達地區生產要素的優化配置，加快區域、產業合作的有效對接，實現優勢互補、互利雙贏。

——可持續發展原則。堅持經濟發展與環境保護並重，積極承接資源節約型、環境友好型專案，防止引進高污染、不符合產業政策的項目，確保可持續發展。

——擴大就業原則。積極引進資金技術密集型、勞動密集型項目，擴大就業，改善民生，推進和諧社會建設。

三、承接產業轉移的重點方向

（五）承接產業來源。既要主動承接我國東部發達地區和發達國家及港澳台地區的產業轉移，也要主動承接我國中西部地區需要轉移到沿海發展的產業，不斷擴大區域合作，提高全方位對外開放水準。當前要把承接產業的重點放在長三角和珠三角兩大經濟區域，進一步擴大與東盟等區域的產業合作，拓展與港澳台地區及日韓、歐美等發達國家的合作領域。

（六）承接產業轉移的佈局。根據全區產業佈局、結合地方產業發展需要，各地要充分利用自身的區位優勢、資源優勢、產業優勢和綜合成本優勢，選准產業的承接點，注重承接的針對性、有效性和靈活性。貴港、玉林、梧州、賀州市可充分利用地緣優勢，加快與東部發達地區的產業、市場對接，率先建成我區承接產業轉移的示範基地；南寧、北海、欽州、防城港市可在加快培育形成石化、鋼鐵、林漿紙、電子、能源、海洋、港口及高新技術等產業方面主動承接產業轉移；柳州市可重點承接機械、汽車及零部件和相關產業，加速形成先進製造業基地；桂林市可重點承接醫藥和電子資訊產業，形成特色鮮明的高新工業基地；百色、河池、來賓市可通過引進資金和先進技術，延長產業鏈，做大做強以鋁、鋅、錮工業爲主的有色金屬工業基地和錳業加工基地、繭絲綢加工基地；崇左市可以發展糖業和錳工業爲主要方向，通過承接相關產業，培育壯大支柱產業。

四、承接產業轉移的主要載體

（七）把工業園區（工業集中區）打造成爲承接產業轉移的主要平台。工業園區是工業化進程中實現優化資源配置、共用基礎設施、集中污染治理、集約利用土地、促進企業集聚、培育產業集群的主要載體。各地要根據自身的優勢和承接產業轉移的需要，合理規劃、建設產業特色明顯、配套能力強的工業園區，積極推進縣域工業集中區建設，迅速擴充產業承載空間，努力把工業園區（工業集中區）建設成爲承接產業轉移、帶動本地工業經濟發展的龍頭。

（八）創新工業園區管理體制和開發機制。按照市場經濟規律和要求創新工業園區的管理模式，強化服務意識，以專案爲中心，對轉移專案實行一個機構管理、一個視窗對外、一條龍服務。積極探索以企業爲主體的園區開發機制，鼓勵有實力的投資者參與園區建設，推行園區公共服務專案市場化運作、企業化管理。鼓勵各地、各工業園區與發達地區的政府或社會經濟組織合作，設立產業轉移示範園區；鼓勵本地不具備發展條件的縣（區）政府按市場導向和產業佈局原則在自治區內異地興辦園區；積極發展共建共用、收益分成的"飛地經濟"，實現優勢互補，集聚發展，互利雙贏。

（九）加快工業園區（工業集中區）基礎設施建設。多管道籌措資金，加快完善工業園區基礎設施和配套設施。自治區設立工業園區建設專項資金，支援重點工業園區基礎設施建設，各地也要加大對工業園區基礎設施建設的投入力度。鼓勵多種投資主體以多種方式參與投資工業園區基礎設施建設，加快以道路、水、電、通訊爲主的基礎設施及供能、環保、物流、通關等公共配套設施建設，大力推進工業園區標準廠房建設和智慧化程度高的樓宇廠房建設，促進工業園區儘快產生效益，提高園區土地使用效率。

五、積極營造承接產業轉移的良好環境

（十）完善現代交通網絡建設。要抓緊實施"一樞紐兩港口三通道四輻射"的出海出邊大通道建設規劃，加快交通基礎設施建設，以陸路交通和沿海港口碼頭爲重點，加快建設和完善我區與周邊省份、東盟國家接軌的快速交通網絡，特別要盡快打通與東部地區連接的多條高等級公路，全方位實現公路、鐵路、水運、航空等現代交通網絡與我國東部發達地區和東盟國家對接，構建便捷通暢、安全高效的現代化綜合交通運輸體系。

（十一）優化政務環境。深入貫徹落實《自治區黨委、自治區人民政府關於進一步轉變幹部作風加強機關行政效能建設的決定》（桂發〔2007〕11 號），進一步轉變幹部作風，建立健全首問負責制、限時辦結制、責任追究制等三項制度並狠抓落實，繼續深化行政審批制度改革，下放審批許可權。全面清理行政和事業性收費，嚴禁向企業和個人亂收費、亂罰款、亂攤派，提高政府執行力和公信力，形成行爲規範、運轉協調、公正透明、廉潔高效的管理體制和運行機制，積極營造承接產業轉移良好的政務環境。深入實施"城鄉清潔工程"，努力做到山青水秀地乾淨，優化招商引資環境。

（十二）營造良好的政策環境。

——實行規費減免政策。堅決減輕轉移企業的稅外負擔。對於轉移專案的各類規費、手續費等，按照能免則免、能減則減、就低不就高的原則，實行相應的減免政策。標準過高的要堅決把標準降下來。工商、質監、環保、安全生產監督等管理部門要加強對歸口管理的相關仲介評價評審機構的監督管理，對轉移專案的環

境影響評價和安全評價等費用，必須嚴格按照自治區物價部門核准的標準按最低限收費。對實際投資額達 1 億元以上的產業轉移專案，由當地政府承擔其環境影響評估、安全評價等費用。

——保障專案用地。開設土地審批“綠色通道”，優先審批產業轉移項目用地及配套設施用地，報批流程從簡從快。對於科技含量高、經濟效益好、資源消耗低、環境污染少的產業轉移專案，優先給予安排用地指標。屬於國家和自治區重大建設項目的產業轉移項目確需調整土地利用總體規劃的，應依法及時予以調整。

——建立工業用地開發成本補貼機制。政府每年從房地產等經營性用地項目的土地出讓金純收益中，按不少於 15%的比例安排用於工業園區基礎設施建設。產業轉移專案所繳納的土地使用權出讓金，自治區內各級所留成部分返還園區用於土地開發整治。對符合國家相關減免政策的可按規定辦理。

——保障電力供應，提高園區供電可靠性。加強電力運行調度，進一步強化電力需求管理，供電設施建設與園區建設同步，確保專案的建設、生產用電。在符合國家政策、廣西電源結構滿足相關條件的情況下，可採用直供或自備電源方式，降低企業用電成本。對鼓勵的產業轉移項目實行低於轉出地的電價優惠政策。

——鼓勵投資興建工業標準廠房。投資建設工業標準廠房的，給予與投資建設廉價房同等的優惠待遇，免收城市建設配套費和工業廠房人防費；標準廠房第一次出售所應繳納的營業稅、契稅、城建稅、房產稅及附加地方財政留成部分，3 年內按不低於 80%的比例以適當方式返還投資者；標準廠房出租應繳納的營業稅地方留成部分，3 年內按不低於 80%的比例以適當方式返還投資者。

——營造良好的通關和轉關環境。繼續推進“大通關”建設，進一步完善口岸基礎設施，加快電子口岸建設步伐，爲企業進出口提供優質高效的通關服務。積極推動區域通關一體化的實施，建立區域申報平台，推行“選擇申報、多點放行、統一平台、區域聯動”的模式，方便產業轉移企業的產品和設備在區域間快速通關和轉關。

（十三）拓寬融資管道。支持符合條件的產業轉移企業在國（境）內外上市融資；支援有實力的產業轉移企業依照國家有關規定發行企業債券和短期融資券；允許產業轉移企業以股權融資和專案融資等方式籌集資金。鼓勵金融機構改進對產業轉移企業的資信評估制度，開闢信貸支持“綠色通道”，對符合條件的企業發放信用貸款。建立健全銀企會商制度。培育地區資本市場，爲轉移專案提供及時周到的融資服務。

（十四）建立健全中小企業融資擔保體系。積極吸引和鼓勵社會各種資本參股建立中小企業融資擔保體系，建立健全自治區、市兩級中小企業信用擔保體系。自治區人民政府出資的廣西投融資擔保有限責任公司資本金要達到 3 億元以上，市

級的擔保機構資本金要達到 5000 萬元以上。鼓勵各類信用擔保機構以及社會資本爲產業轉移企業提供信用擔保，對融資擔保機構擔保的業務，銀行應適當簡化貸款審批流程，提高貸款審批效率。

（十五）加大財政扶持力度。對符合國家產業政策、符合我區經濟發展需要的產業轉移企業，其上繳的各項稅收中的地方所得部分，自取得主營業務收入起，三年內按不低於 50%的比例以適當方式返還給企業。屬“飛地工業”引進企業的，企業上繳的稅收中的地方所得部分，三年內由轉出方和企業落戶地政府協商確定分成比例。其它稅收優惠政策按國家和自治區制定的相關政策執行。設立承接產業轉移專項發展資金，建立自治區、市、縣三級財政支援產業轉移及項目建設的支撐體系，加大對產業轉移專案的基礎設施、公共服務平台建設的扶持力度；對鼓勵類的產業轉移項目銀行貸款可以給予財政貼息。對工業園區內城市建設配套費實行先征後返，市和縣兩級全額返還工業園區用於基礎設施建設。從 2007 年起，各級財政在新投產和新擴建企業增加上繳的稅收地方分成部分提取一定比例的資金，專項用於產業轉移項目的扶持。

（十六）轉出地資格直接確認。對在轉出地已獲得認定的高新技術企業和產品等資格，轉移到我區後不需重新評審，直接予以辦理確認。

（十七）加強科技創新服務。加大科技投入，建立完善高新技術創業服務中心，加快建設公共科技服務平台，爲產業轉移企業技術創新、產品研發提供支援服務。支援產業轉移企業與高等學校、科研院所開展多種形式的產、學、研聯合，開發新產品、新技術。

（十八）爲轉移企業提供人才和用工保障。大規模承接產業轉移，必須要有大批的管理和技術人才以及合格的產業工人作保障。要加強產業發展急需的各層次人才隊伍建設。高等院校要適時調整專業設置，努力培養一大批懂管理會經營的企業管理隊伍。職業技術院校要積極拓展符合企業用工需求的專業，通過校企聯合和訂單、定向培訓等形式，開展職業技能培訓，不斷提高我區勞動者的職業技能，爲轉移企業提供數量足夠、技能熟練的勞動用工。勞動部門每年安排專項經費，爲轉移企業培訓管理人員和技術人員。產業轉移企業安排“零就業家庭”成員就業的，當地政府負責承擔支付該就業成員 3 年內應由企業繳納的養老保險和失業保險。

（十九）培育和完善生產資料市場。完善和壯大優勢產業和特色產業的專業市場；加快培育發展中間產品、元器件、零部件、配件等大規模工業生產所必需的生產資料市場，爲產業轉移企業提供產業和產品配套服務。

（二十）加強社會仲介服務體系建設。加快資訊服務、智慧財產權、投融資擔保、資產評估、信用評價、人才培訓、法律服務、就業服務、行業協會（商會）等社會仲介服務體系建設，建立健全國家級或自治區級質檢中心，爲承接產業轉移提

供高效便捷的仲介服務。

（二十一）建立激勵機制。

——投資獎勵。對符合國家產業政策、符合我區產業發展需要的產業轉移專案，政府按實際到位投資額的一定比例給予獎勵，屬高新技術產業項目和以商招商的龍頭企業，獎勵標準可適當上浮。擁有自主智慧財產權的產業轉移企業在園區內進行二次投資的，企業上繳的稅收中的地方所得部分，三年內以適當方式返還給企業。

——引資獎勵。對成功引進產業轉移項目的公民、社會團體或組織，統一納入招商引資獎勵範圍，按照自治區人民政府制定的招商引資獎勵辦法給予獎勵。從 2007 年起，自治區財政每年安排一定資金用於獎勵在產業轉移和招商引資工作中做出顯著成績的單位和個人。

——幹部獎懲。對在承接產業轉移中開拓創新、大膽決策、績效突出的幹部給予表彰獎勵，並作爲幹部提拔任用的重要條件；對工作推進不力、辦事拖拉、作風漂浮、損害投資環境的幹部予以問責。對敢於創造性地爲投資者解決實際問題、勇於承擔風險的領導和幹部，要給予保護。自治區人民政府每年表彰一批在承接產業轉移工作中作出重大貢獻的人員，並優先推薦其參加全國勞模、“五一”勞動獎章獲得者等的評選。

（二十二）構建投資者創業、生活的良好環境。努力構建重商、親商、助商、護商的良好環境，保證外來投資者在社會上有地位，政治上有榮譽，經濟上有實惠，權益上有保障。對轉移到我區的重點納稅大戶，符合人大代表、政協委員條件要求的，可以推薦爲人大代表、政協委員候選人；對貢獻突出的外來投資者授予“榮譽市民”等稱號；對外來投資業主及其家屬實行優先辦理戶口，持暫住證的可視爲本地市民，在子女入學、就業等方面給予優先照顧。

六、切實加強對承接產業轉移工作的組織領導

（二十三）加強組織保障，建立工作機制。自治區成立承接產業轉移工作領導小組，由自治區領導任組長，成員由自治區相關職能部門負責人組成。領導小組下設辦公室，辦公室設在自治區經委，負責承接產業轉移的日常工作。建立部門聯席會議制度，定期研究制訂承接產業轉移的政策措施，及時協商解決承接產業轉移工作中的重點和難點問題。建立重大招商專案協調制度，打破行政區劃的限制，防止過度競爭和惡性競爭。各市、縣（市、區）也要成立相應機構，建立相應機制，切實加強對承接產業轉移工作的領導。

（二十四）加強責任監督，制定落實措施。各級黨委、政府和有關部門要統一思想，提高認識，把推進承接產業轉移擺到經濟工作的突出位置抓緊抓好，抓出成效。主要領導要親自抓，及時研究解決有關重大問題。要明確責任，抓緊組織編

制承接產業轉移的規劃和工作方案，儘快制訂出台貫徹落實本決定的配套政策措施和具體實施意見。自治區承接產業轉移工作領導小組辦公室負責對本決定的貫徹落實情況進行組織協調和督促檢查。各有關部門要按照職責和工作分工密切配合，形成推進承接產業轉移的強大合力。

（二十五）加大宣傳力度，營造濃厚的輿論氛圍。切實加強承接產業轉移的宣傳工作，通過集中宣傳、系列宣傳、重點宣傳、專題宣傳等形式，多管道、多形式加大對我區的區位優勢、資源優勢、產業優勢、政策優勢、招商引資項目和投資環境等方面的宣傳力度，在全社會營造濃厚的承接產業轉移的良好氛圍。

中共廣東省委、廣東省人民政府《關於推進產業轉移和勞動力轉移的決定》

粵發〔2008〕4 號

2008 年 5 月 24 日

爲深入貫徹落實科學發展觀，推動產業優化升級，建立現代產業體系，促進區域協調發展，構建和諧社會，加快全省率先基本實現社會主義現代化步伐，現就我省推進產業轉移和勞動力轉移作出如下決定。

一、推進產業轉移和勞動力轉移的重要性和緊迫性

（一）推進產業轉移和勞動力轉移是改善發展環境、破解發展難題、實現新一輪大發展的重要舉措。推進這項工作，有利於突破多年來制約我省經濟社會發展的土地資源匱乏、環境承載壓力加大、發展空間受限等突出問題，減少珠三角地區人口數量，提高勞動力素質，減輕社會管理壓力，爲新一輪發展創造有利條件。

（二）推進產業轉移和勞動力轉移是優化產業結構、提升產業層次、增強產業競爭力的迫切需要。推進這項工作，有利於推動珠三角地區加快發展先進和優勢產業，促進東西兩翼和粵北山區擴大招商引資和加快產業建設步伐，優化產業佈局和產業結構，實現人力資源合理流動和優化配置，全面提高全省經濟綜合實力。

（三）推進產業轉移和勞動力轉移是縮小地區差距、促進區域協調發展、提高城鄉居民生活水準的有效途徑。推進這項工作，有利於充分發揮珠三角地區輻射帶動作用，發揮東西兩翼和粵北山區的比較優勢，實現優勢互補、相互促進，較快提高全省人均生產總值和城鄉居民人均收入水準，整體提升城鄉居民生活品質。

二、推進產業轉移和勞動力轉移的指導思想、主要目標與基本原則

（一）指導思想。高舉中國特色社會主義偉大旗幟，以鄧小平理論和“三個代表”重要思想爲指導，以科學發展觀爲統領，深入貫徹黨的十七大和省委十屆二次全會精神，以新一輪思想大解放爲動力，按照“政府引導、市場運作、優勢互補、互利共贏”方針，著力優化區域產業佈局，大力提高勞動力素質，提升珠三角地區產業競爭力，帶動東西兩翼和粵北山區加快發展，推動我省經濟發展方式轉變，不斷提高城鄉居民生活水準，促進我省經濟社會又好又快發展。

（二）主要目標。力爭到 2012 年，珠三角地區功能水準顯著提高、產業結構明顯優化，東西兩翼和粵北山區在辦好現有產業轉移工業園（以下簡稱產業轉移園）基礎上，再規劃建設 1-2 個大型產業轉移園，形成一批佈局合理、產業特色鮮明、集聚效應明顯的產業轉移集群，推動我省產業競爭力位居全國前列。人力資源得

到充分開發，勞動力素質整體提升，就業結構整體優化，本省勞動力就業比重提高，農村勞動力在城鎮就業以及向二、三產業轉移成效顯著。新增轉移本省農村勞動力 600 萬人，組織技能等級培訓 360 萬人，全社會非農就業比重達到 80%。珠三角地區勞動密集型產業比重顯著下降，人均生產總值增長率高於生產總值增長率 2 個百分點左右。力爭做到三年初見成效，五年大見成效。

（三）基本原則。

——堅持政府推動與遵循市場規律相結合。在遵循產業佈局和產業轉移客觀規律的基礎上，政府要因勢利導，創造條件，通過搭建平台、政策支持等措施，引導勞動密集型產業有序梯度轉移和勞動力合理向珠三角的輸入。

——堅持產業轉移與產業升級相結合。珠三角地區要在加快推進產業轉移的同時，大力發展先進製造業、高新技術產業和現代服務業等高附加值產業，提高自主創新能力。東西兩翼和粵北山區要認真做好招商引資工作，結合當地實際積極主動承接珠三角地區產業轉移。

——堅持產業轉移與產業集聚相結合。通過產業轉移，促使產業轉入地形成新的產業集群，形成上下游相互配套、專業化分工合作的產業鏈。

——堅持產業轉移與可持續發展相結合。產業轉入地要加強節約資源、能源和環境保護工作，將產業轉移對生態環境影響降低到最小程度。

——堅持產業佈局合理與人力資源配置優化相結合。以主體功能區規劃爲基礎，東西兩翼和粵北山區要以產業轉移爲契機，加強職業技術教育，全面提升勞動力素質，合理調配人力資源，加大本省勞動力供給，提高輸入珠三角地區的勞動力水準。

三、推進產業轉移的政策措施

（一）加強產業轉移規劃引導。由省經貿委牽頭會同省發展改革委等有關部門制定全省產業轉移的區域佈局總體規劃和指導意見，引導和推動產業有序轉移和集中發展。珠三角各市應制定相應的產業轉移規劃和實施方案，依照國家產業政策，實行行業准入差別對待政策，提高產業的用地、能耗、水耗和污染物排放標準，提高勞動密集型產業准入門檻，積極轉移部分低附加值勞動密集型產業。要明確制定勞動密集型產業轉出目標、所佔比重，加快引進、發展先進製造業和現代服務業，加速產業結構升級，防止珠三角地區產業“空心化”。

（二）實行產業轉移集聚發展。繼續開展省級產業轉移園認定工作。各產業轉移園按總體規劃確定發展方向，突出主導產業，實行專業化發展；圍繞延伸產業鏈，推動上下游產業配套發展，形成特色鮮明、配套完善的產業集群，促進產業做大做強。由省經貿委負責統籌規劃，在省認定的省級產業轉移園中，擇優重點扶持

若干個管理較好、發展潛質較大的產業轉移園，會同當地政府進一步擴大規模，加大投入，完善配套設施，使其成爲全省示範性產業轉移園。科學規劃，通過競爭高起點、高標準在東西兩翼和粵北山區由省重點扶持建設 1-2 個大型產業轉移園。

（三）努力降低經營成本。努力降低產業轉移園內企業用地、用電、用工等生產成本，提高對轉移產業的吸引力。積極推進銷售電價區域同網同價改革工作，降低東西兩翼和粵北山區電價，使產業轉移園電價比珠三角地區電價低 0.1 元/千瓦時左右。切實減輕轉移企業的各種行政事業性收費負擔，除國家規定統一徵收的稅費外，推行“零收費區”的做法，不再對入園企業徵收任何地方性收費。

（四）加大用地扶持力度。各地對產業轉移園建設用地指標安排要適度傾斜，保證其建設用地需要；對規模大、成效好的產業轉移園的用地指標省給予支援，對於投資 10 億元以上重大專案的用地計劃由省專項安排。合理和節約用地，積極盤活存量建設用地，允許產業轉出、轉入地按照依法、平等、自願、有償的原則，對口調劑使用農用地轉用計劃指標和補充耕地指標，允許珠三角地區委託山區對口開發補充耕地；鼓勵採取土地置換、土地使用權調整、改變土地用途等方式盤活用地。實行產業轉移園單位面積投資強度最低標準，推廣多層標準廠房建設，提高土地使用效率。

（五）加強配套基礎設施建設。珠三角各市要嚴格履行產業轉移園合作建設協定，加大投資力度，儘快完善園內道路、供電、給排水、環保等各項基礎設施。產業轉入地要切實用好省財政安排的產業轉移園建設有關扶持資金，加快產業轉移園的基礎設施建設。產業轉入地交通主管部門要抓緊制定或調整配套道路建設規劃和實施方案，加快進入產業轉移園道路建設和改造。省、市電力部門要繼續加快骨幹電網及城鄉電網的建設與改造，優先安排通往產業轉移園的電網建設與改造項目。

（六）不斷提高管理服務水準。產業轉入地的外經貿、工商、國土、環保、消防、海關、檢驗檢疫等部門要簡化行政審批程式，推廣“一站式”服務，提高審批效率。加大口岸建設力度，加快加工貿易聯網監管公共平台建設，建立外經貿、海關、外匯、稅務、檢驗檢疫、銀行等部門資訊化管理體系，積極支持符合條件的產業轉移園設立出口加工區和保稅物流中心，提高物流通關與監管效率。降低產業轉入地服務業的市場准入門檻，引導珠三角地區具有競爭力的仲介服務組織，向東西兩翼和粵北山區發展，完善和提高承接地在出口報關、商品檢測、物流、法律、會計、資訊、諮詢領域的服務水準。改善產業轉移園的金融服務，擴大信貸轉授權；加大對產業轉移園的信貸投放力度，爲產業轉移園企業提供高效便利的融資和結算服務。

（七）切實加強環境保護。產業轉移園要按照發展迴圈經濟的要求，完善產業鏈，集中供電、供氣、供熱、供冷和環境污染治理，提高節能減排水平。嚴禁引進不

符合產業政策的淘汰類項目，嚴格控制引進限制類專案。產業轉移園及入園專案應嚴格執行環境評價制度，環保設施要與園區同時規劃、同時建設、同時投入運營，確保環境保護與產業發展、產業轉移園建設同步推進。設定符合當地產業發展的能耗、環保、技術和安全標準，促進產業轉移園可持續發展。

四、推進勞動力轉移的政策措施

（一）加快省內勞動力向珠三角發達地區轉移。東西兩翼和粵北山區要根據珠三角地區用工需要，著力培養和輸出具有較高技能和素質的適用型勞動力。健全珠三角地區與東西兩翼和粵北山區對口勞務幫扶機制，由對口雙方簽訂幫扶協定，明確目標任務和幫扶責任。珠三角各中等職業技術學校和技工學校每年要安排不少於 30%的招生指標專門用於招收東西兩翼和粵北山區學生，並負責推薦在當地就業。

（二）大力推進農村勞動力就地就近就業。各地要結合產業升級和承接產業轉移，積極培育產業集群，大力發展縣域經濟和特色產業，提高吸納就業能力。要把產業轉移園作爲吸納農村勞動力就業的重要載體，制定產業轉移園吸納當地農村勞動力的培訓就業方案並抓好落實，明確企業吸納和培訓當地農村勞動力的社會責任。每個縣（市、區）要建立若干個靈活就業基地，鼓勵農村勞動力就地就近就業。

（三）鼓勵企業招用本省農村勞動力。珠三角各市要制定勞動力轉移的目標和規劃，鼓勵企業招用本省農村勞動力。有條件的地方對企業當年新招用本省農村勞動力並簽訂 1 年以上勞動合同和繳納社會保險的，給予企業社保補貼；對招用人員屬農村貧困戶勞動力、40 歲以上和被征地農民的，同時給予企業崗位補貼。各級政府對新招本省農村勞動力成績突出的企業給予表彰獎勵。

（四）加強農村勞動力職業技能培訓。實行農村貧困家庭子女入讀中等職業技術學校、技工學校免學雜費和補助生活費政策，具體辦法由省勞動保障廳會同省教育廳、省財政廳、省扶貧辦等部門制定。實施農村勞動力免費職業技能培訓，爲 45 周歲以下、有就業能力和就業意願的本省農村勞動力提供一次免費職業技能培訓，確保每個農村家庭都有一名以上有就業能力的勞動力接受職業技能培訓。實施農民工技能提升培訓計劃，每年對 100 萬名在崗農民工進行技能等級提升培訓。對被征地農民、轉產轉業漁民、其他農村勞動力和返鄉創業農民分別開展不同類型的技能提升培訓。有關培訓工作的具體方案，由省勞動保障廳會同有關部門制定。

（五）加強就業培訓載體建設。以中等職業技術學校、技工學校爲主陣地，建立覆蓋城鄉的職業技能培訓體系。建立公共實訓基地，認定一批勞動力培訓定點機構。開發建設覆蓋全省城鄉的遠端職業培訓網路體系。加快制定出台《廣東省職業技能鑒定辦法》。各級政府要加大就業培訓資金投入，對貧困地區和革命老區

給予傾斜，試行政府購買培訓成果制度。各類金融機構對職業技術學校、技工學校、重點培訓機構、公共實訓基地建設貸款要予以支援。

（六）強化轉移就業公共服務。建立有利於產業發展與勞動力需求相協調的統計、分析、預測、評估和決策機制。開展全省農村勞動力資源普查，健全農村勞動力資料庫和培養培訓轉移就業動態管理檔案。實行轉移產業崗位申報和資訊發佈制度。完善各級就業服務體系，加快組織實施農村勞動力培訓轉移就業工作。完善各級人力資源市場訊息網路和服務體系。充分發揮社會職業仲介機構的作用。

（七）建立優秀農民工激勵機制。省勞動保障廳要按照有技能、貢獻大、有發明創造、本省緊缺等條件，開展優秀農民工（含外來城鎮務工人員，下同）認定工作，對其中特別優秀的農民工由各級黨委、政府表彰和獎勵。省勞動保障廳要會同省公安廳等部門制定優秀農民工落戶城鎮的優惠政策。各地要向優秀農民工提供一定比例的廉租房和經濟適用房。

五、切實加強對推進產業轉移和勞動力轉移工作的領導

（一）加強組織領導。充分發揮產業轉移聯席會議制度和省農民工工作聯席會議制度的職能作用，加強對新情況、新問題的研究，統籌協調指導全省產業轉移和勞動力轉移工作。各地要建立相應機制，明確責任，抓緊組織編制產業轉移和勞動力轉移的規劃和工作方案，儘快出台配套政策措施和具體實施意見。

（二）實施目標考核。各級黨委、政府和有關部門要把產業轉移和勞動力轉移工作納入經濟社會發展規劃和年度計劃，並作爲政績考核的重要內容。實行領導負責制，建立目標責任考評制度，逐級落實目標管理。由省經貿委、省勞動保障廳牽頭，分別負責對各地產業轉移和勞動力轉移進行專項督查與考核，加強調查統計與研究分析。

（三）建立健全合作機制。珠三角地區與東西兩翼及粵北山區合作雙方要建立政府聯繫溝通工作機制，及時研究解決產業轉移過程中遇到的困難和問題，共同協商制定並落實年度目標任務。珠三角各市、縣（市、區）根據工作需要可安排幹部到產業轉移園任職或掛職。繼續舉辦“山洽會”。珠三角各有關市每年要組織 1-2 次本地企業到對口地區考察、交流與產業轉移洽談活動，協助東西兩翼及粵北山區舉行大型招商活動。

（四）加大資金扶持力度。2008-2012 年，省每年安排欠發達地區產業轉移園區發展專項轉移支付資金 15 億元，對我省 14 個欠發達市和江門市每年補助 1 億元，支援上述地區產業轉移園區建設的貸款貼息及基礎設施建設；每年安排重點產業轉移園區專項資金 15 億元，以競爭方式擇優扶持欠發達地區 3 個示範性產業轉移園區建設；每年安排產業轉移獎勵資金 5 億元，鼓勵珠三角地區企業加快

向東西兩翼和粵北山區轉移；每年安排勞動力培訓轉移就業專項資金 10 億元以上，專項用於勞動力職業技能培訓、智力扶貧、勞動力轉移就業服務等。上述專項資金具體使用和管理辦法，由省財政廳會同省經貿委、省外經貿廳、省勞動保障廳、省教育廳等有關部門研究制定。各地要加大財政扶持力度，拓寬資金籌措管道，積極引導和帶動社會資金投入，加快產業轉移和勞動力轉移。

廣東省人民政府《關於促進加工貿易轉型升級的若干意見》

粵府〔2008〕69 號

2008 年 9 月 9 日

加工貿易是我省參與國際分工的重要方式，是我省發展外向型經濟的重要方面。改革開放 30 年來，在黨中央、國務院的正確領導下，在省委、省政府高度重視下，我省加工貿易總體上實現了持續快速健康發展，爲促進廣東經濟社會發展作出了不可磨滅的貢獻。但是，隨著國際分工的深化和我國工業化進程的不斷深入，我省加工貿易發展中存在的問題也日益突出，主要是加工貿易整體層次還不夠高，產業結構有待進一步優化，多數企業缺乏核心競爭力，區域發展極不平衡。此外，近年來國內外經濟形勢不斷變化，來自周邊國家、地區和兄弟省份的競爭壓力逐步增大，我省加工貿易發展的外部環境日趨嚴峻。爲貫徹落實省委十屆二次、三次全會精神，切實破解發展難題，現就促進我省加工貿易轉型升級提出如下意見。

一、指導思想和總體目標

（一）指導思想。以鄧小平理論和“三個代表”重要思想爲指導，深入貫徹落實科學發展觀，堅持“政府引導、企業自主、市場運作、優勢互補、互利共贏”的工作方針。立足我省省情，著力優化加工貿易產業結構和區域佈局，不斷提升加工貿易產業競爭力。通過省級統籌規劃引導，市縣落實服務支援，在符合國家產業政策和地區產業發展方向的前提下，由企業自主選擇轉型升級的路徑和方式。完善加工貿易管理協調機制，提高政府對加工貿易的管理服務水準。努力實現加工貿易發展速度、結構、品質和效益的統一，發揮加工貿易轉型升級在促進廣東經濟發展方式轉變中的作用，進一步推動我省經濟社會又好又快發展。

（二）總體目標。力爭到 2012 年，全省加工貿易產業結構和區域佈局進一步優化，初步實現加工貿易梯次分佈和集聚發展。其中，珠江三角洲地區“騰籠換鳥”，形成先進製造業和現代服務業集聚；粵北山區和東西兩翼地區“造林引鳳”，承接珠江三角洲地區產業轉移，形成勞動與技術密集型產業聚集的發展格局。全省加工貿易產業整體層次有較大提升，企業配套能力、創新能力和核心競爭力顯著增強，產業鏈不斷延伸，產品技術含量和增值率進一步提高。不具備法人資格的來料加工廠基本完成轉型，加工貿易企業內銷幅度呈現較大增長。全省加工貿易轉型升級取得明顯成效，廣東成爲全國加工貿易轉型升級的排頭兵。

二、擴大外資的溢出效應，提高加工貿易產業水準

（三）大力發展先進製造業。不斷優化外資結構，大力發展產業輻射帶動和技術

溢出能力強的先進製造業和高新技術產業，尤其是電子資訊、生物、新材料、環保、節能與新能源、海洋等新興產業，帶動加工貿易產業優化升級。積極承接新一輪國際產業轉移，吸引跨國公司特別是世界 500 強企業把更高技術水準、更高增值率的加工製造環節轉移到廣東省。

（四）積極發展現代服務業。優先發展國際服務外包，重點吸引發達國家和地區投資者到我省投資軟體發展、工業設計、技術服務等產業，大力培養服務外包專業人才。大力發展生產性服務業，降低市場准入門檻，加大進出口報關、商品檢測、物流、金融、法律、會計、資訊、諮詢等領域服務業的招商引資力度，培育一批在國內外具有公信力和競爭力的仲介服務組織。加強粵港服務業的深度合作，爲加工貿易轉型升級提供基礎性服務。

（五）加快發展總部經濟。充分發揮珠江三角洲地區現有優勢，積極引進國外大型企業來粵設立總部或區域總部，以及物流、採購、研發、仲介、培訓、旅遊和會展等服務中心，提高珠江三角洲地區的綜合服務水準。優化珠江三角洲地區總部區域佈局，逐步形成若干現代服務業總部相對集中、高新技術產業總部與產業園區相互依託的總部聚集區。

（六）鼓勵技術進步。鼓勵加工貿易企業更新設備、引進技術和進行新產品研究開發。對外商投資、加工貿易企業創建品牌、技術創新、設立研發機構以及進口研發所需儀器設備給予一定資金支援。對加工貿易企業研發機構聘請的研發人員，給予享受企業所在地人才引進相關優惠政策。

（七）推動內資企業發展加工貿易。建立內資企業發展加工貿易的激勵機制，鼓勵內資企業尤其是民營企業通過加工貿易方式參與國際分工，融入跨國公司產業鏈，消化吸收國外先進生產技術和管理經驗，提高自身生產製造水準，增強研發與市場控制能力，逐步向科技型、自主研髮型企業轉變。

三、促進加工貿易產業轉移，優化加工貿易產業佈局

（八）明確區域定位。珠江三角洲地區主要發展技術和資本密集型產業，重點發展先進製造業、高新技術產業和金融服務、物流、商貿流通等生產性服務業，逐步將勞動密集型產業的一般性生產環節轉出，保留企業總部和研發機構。東西兩翼地區和粵北山區充分利用生產要素成本優勢，依託現有工業園區，集中承接珠江三角洲地區轉出的紡織服裝、制鞋、塑膠、五金、箱包、玩具、傢俱、建材等勞動密集型產業，同時積極承接先進製造業的生產製造部分，加快形成特色產業群。

（九）打造產業集聚的專業特色園區。在已認定的省級產業轉移工業園中，重點扶持若干個管理好、發展潛質大的園區，加大省級投入，支持其做大做強。在辦好省產業轉移工業園的基礎上，規劃建設 1－2 個大型產業轉移園。各產業轉移

工業園區按總體規劃確定發展方向，突出主導產業，實行專業化發展；圍繞產業鏈的延伸，推動上下游產業配套，形成特色鮮明、配套完善的產業集群，促進產業做大做強。

（十）積極發展“發外加工”方式。鼓勵珠江三角洲地區暫時無法實施轉移的加工貿易企業，通過“發外加工”方式逐步將部分生產加工環節轉移到東西兩翼地區和粵北山區，在珠江三角洲地區主要發展研發設計、物流、銷售以及高端製造環節。

四、加強監督管理，維護加工貿易發展秩序

（十一）改革創新加工貿易監管模式。加強加工貿易相關管理部門之間的協作，加快廣東省加工貿易聯網監管公共平台建設，不斷擴大全省外經貿、海關、加工貿易企業三方聯網覆蓋面，並逐步推進與外匯管理、稅務、檢驗檢疫等部門聯網，形成加工貿易“資訊圍網”。

（十二）加強加工貿易企業准入管理。高起點引進加工貿易項目，著重引進環保型、資源節約型企業。加強對現有加工貿易企業經營狀況與生產能力核查的管理，將環保、安全生產、能耗、用工、設備水準等指標納入企業經營狀況與生產能力核查範圍。嚴格執行建設專案環保與安全設施“三同時”制度，強化源頭管理。實行“優勝劣汰”機制，淘汰不符合產業優化升級發展方向的企業與落後生產能力。

（十三）引導加工貿易企業可持續發展。積極推進加工貿易企業開展節能減排、資源綜合利用等方面的合作，督促企業嚴格執行環保標準，鼓勵企業組織實施先進的環境管理體系。嚴格執行新《中華人民共和國勞動合同法》，健全勞動用工制度，認真執行最低工資標準相關規定，維護員工合法權益。保障安全生產條件，防範傷亡事故。

五、推進加工貿易企業開拓國內市場，擴大內銷份額

（十四）加強加工貿易轉內銷的政策宣傳。各地、各有關部門要積極主動向企業宣傳國家有關加工貿易轉內銷的最新政策，幫助企業掌握並用足、用好相關政策。

（十五）鼓勵加工貿易企業開拓國內市場。鼓勵加工貿易企業積極拓展內銷業務，逐步建立國內行銷和物流體系。支持加工貿易企業創立內銷品牌，並帶動一批國際知名品牌進入國內市場。組織和引導企業參加國內展覽展銷會，爲其產品進入國內市場提供條件。

（十六）建立內銷跟蹤管理和服務機制。外經貿、海關、稅務等有關部門要積極探索，爲加工貿易企業擴大內銷提供高效便捷的服務，加強對加工貿易重點地區、重點行業、重點企業的跟蹤管理和服務，尤其是做好大型加工貿易企業內銷的服務工作，及時掌握並積極協調解決企業在擴大內銷過程中遇到的困難和問

題。

（十七）建立加工貿易企業擴大內銷獎勵制度。對加工貿易企業創立內銷品牌、符合廣東省實施名牌帶動戰略的，按有關政策給予獎勵。

（十八）推動來料加工廠實現不停產轉型。鼓勵和支持符合國家產業政策的來料加工廠，按照相關規定就地轉型爲具有獨立法人資格的外商投資企業或其他類型企業。外經貿、海關、工商、稅務、外匯管理、檢驗檢疫、公安、環保、勞動保障等有關部門要爲來料加工廠實現不停產轉型提供便利服務。

六、完善配套政策，健全工作機制

（十九）加大資金扶持力度。2008－2012 年，省從每年安排的 5 億元產業轉移獎勵資金中，安排一定資金支持加工貿易轉型升級，主要扶持符合條件、從珠江三角洲地區轉入東西兩翼地區和粵北山區並已落戶的加工貿易項目。

（二十）健全工作機制。建立健全各級推進加工貿易轉型升級工作協調機制，及時研究應對轉型升級過程中出現的新情況、新問題，提出新形勢下加工貿易轉型升級的方法、路徑、措施。

（二十一）落實工作責任。各級政府要把促進加工貿易轉型升級工作納入當地經濟和社會發展規劃及年度計劃，並作爲政績考核的重要內容；建立目標責任考評制度，實行領導負責制，逐步落實目標管理，發揮政府促進加工貿易轉型升級的引導作用。