

粤港澳大湾区跨境电商物流供应链协同优化研究

赵晓宇

商学院, 澳门科技大学, 中国 澳门 999078

DOI: 10.61369/SSSD.2026060044

摘 要 : 粤港澳大湾区作为我国对外开放程度最高、经济活力最强的区域之一, 正逐步成为跨境电商发展的核心枢纽。然而, 在“一国两制三关税区”的特殊制度环境下, 跨境物流供应链仍面临协同效率不高、资源整合不足等结构性挑战。本文基于粤港澳大湾区跨境电商物流发展现状, 系统剖析当前物流供应链协同中存在的主要问题, 并从制度协同、设施联通、产业联动、数字赋能四个维度提出协同优化路径, 特别结合港珠澳大桥经贸新通道建设与横琴粤澳深度合作区制度创新实践, 探索构建“珠海生产 + 港澳物流 + 全球配送”的供应链协同模式, 旨在为提升粤港澳大湾区跨境电商物流供应链的整体效能提供理论参考与实践指导。

关 键 词 : 粤港澳大湾区; 跨境电商; 物流供应链; 协同优化

Research on the Collaborative Optimization of Cross-Border E-Commerce Logistics Supply Chain in the Guangdong-Macao Greater Bay Area

Zhao Xiaoyu

Business School, Macau University of Science and Technology, Macau, China 999078

Abstract : As one of the regions with the highest degree of opening-up and strongest economic vitality in China, the Guangdong-Macao Greater Bay Area (GBA) is gradually becoming a core hub for the development of cross-border e-commerce. However, under the special institutional environment of "one country, two systems, and three customs territories", the cross-border logistics supply chain still faces structural challenges such as low collaborative efficiency and insufficient resource integration. Based on the current development status of cross-border e-commerce logistics in the GBA, this paper systematically analyzes the main problems existing in the current logistics supply chain collaboration, and proposes collaborative optimization paths from four dimensions: institutional coordination, infrastructure connectivity, industrial linkage, and digital empowerment. Particularly combined with the construction of the new economic and trade corridor of the Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge and the institutional innovation practice of the Hengqin Guangdong-Macao In-Depth Cooperation Zone, it explores and constructs a supply chain collaboration model of "Zhuhai production + Hong Kong-Macao logistics + global distribution". The research aims to provide theoretical reference and practical guidance for improving the overall efficiency of the cross-border e-commerce logistics supply chain in the GBA.

Keywords : Guangdong-Macao Greater Bay Area (GBA); cross-border e-commerce; logistics supply chain; collaborative optimization

引言

在“双循环”新发展格局下, 跨境电商已成为连接国内国际市场的重要桥梁, 而物流供应链的协同效率直接影响着跨境电商的竞争力和发展空间。粤港澳大湾区凭借其独特的地理区位、完善的产业基础和开放的政策环境, 在全国跨境电商发展中占据重要地位。然而, 粤港澳三地分属不同关税区, 法律体系、监管标准、营商环境存在显著差异, 这种“一国两制三法域”的特殊格局既是大湾区的独特优势, 也构成了跨境物流协同的制度壁垒。与此同时, 全球供应链重构加速演进, 贸易保护主义抬头, 海外市场监管门槛持续提升, 对企业构建更具韧性、弹性与协同性的供应链体系提出了更高要求^[1]。在此背景下, 如何充分发挥粤港澳大湾区的综合优势, 破解跨境物流协同难题, 成为亟需深入研究的现实课题。

一、粤港澳大湾区跨境电商物流供应链协同中存在的问题

（一）三地制度差异导致通关协同成本偏高

粤港澳大湾区跨境电商物流供应链协同面临的首要障碍，主要来自粤港澳三地制度差异带来的通关壁垒。香港、澳门作为特别行政区，在海关监管、检验检疫、税收征管等方面与内地执行不同的法律体系和技术标准，这种“一国两制三关税区”的特殊格局，客观上增加了跨境物流的制度性交易成本^[2]。具体来说，跨境电商货物从内地进入香港或澳门，需要同时满足两地的报关要求，重复申报、重复查验的情况时有发生，这直接拉长了通关时间，也抬高了物流成本。更复杂的是，跨境电商涉及信息流、资金流、物流的跨境流动，海关、税务、外汇管理等部门的政策协同还不够顺畅，部分地区货物通关和企业收结汇的便利化程度有待提高，全链条监管体系尚不健全^[3]。

（二）跨境物流基础设施衔接与资源共享不足

虽然粤港澳大湾区拥有世界级的港口群和机场群，但跨境物流基础设施的衔接与资源共享仍存在明显短板。从空运资源来看，香港国际机场是全球最繁忙的货运机场，航线网络覆盖全球；澳门机场则在连接葡语国家市场方面具有独特优势；珠三角地区也有广州、深圳、珠海等多个干线机场。但三地机场之间尚未形成高效的协同机制，货源组织、航线衔接、地面转运等环节仍较为割裂。近年来，珠海市借助香港机管局入股珠海机场的机会，正在推动“经珠港飞”等模式发展，但整体而言，跨境航空物流的协同效应仍有待释放^[4]。从陆路通道来看，港珠澳大桥虽已建成通车，但大桥的物流潜力还没有充分发挥出来。有调研显示，大桥通车初期，部分粤西企业宁愿多花三四个小时走深圳路线，也不愿尝试走珠海通道，这说明物流通道的市场认可度还需要时间培育。

（三）产业链与物流链协同机制尚未形成

跨境电子商务物流链的有效运转取决于制造业与物流业之间的深度结合以及协同的发展。广东澳门大湾区属于中国最集中的一部分制造业，但是没有形成良好的制造业与物流业的合作关系。首先是制造成本对跨境物流缺乏正确的认知，他们对国际物流规则以及国外的监管政策不了解，导致产品研发和物流需求脱节，增加了后续物流运作难度；第二，物流企业不能很好地适应制造企业的特殊性要求，其标准化的服务难以满足个性化的要求，提供解决方案的能力有限^[5]。

（四）数字化协同平台支撑薄弱

虽然信息化的运用对提升整个物流供应链的合作效率具有重要作用，但就目前来说，粤港澳大湾区跨境电子商务物流仍然处于相对分散的状态。主要原因是：首先，存在比较明显的数据互通壁垒影响着区域之间的信息共享。由于粤港两地所实行的相关法律制度及政策有所区别，一是个人信息、商务数据安全缺乏统一标准，制约物流信息跨境共享；二是现有物流信息系统多为企业自建系统，缺少互联各环节的公共平台，导致供应链上下游各环节间的信息不对称，不利于协同决策的数据支撑^[6]。其次，仓储物

联网不够智能，海外仓布局过于集中而且智能程度不足，专业化物流网络未形成。

二、粤港澳大湾区跨境电商物流供应链协同优化路径

（一）实施“政策协同、数据共享、服务一体”的监管新模式

破解制度差异带来的协同困境的第一步就是推动三地监管标准的趋同化。在大湾区内地和澳门两地，我们应当充分发挥国家新区、自贸区以及跨境电商综试区等多种平台政策叠加优势，打造制度改革试验区。具体举措是借鉴广州海关“出口退货合包”监控经验，深圳前海跨境交易平台等创新试点，综合海关、税务、外汇、商务等部门资源，打造“商关汇税贷保”综合一体监管服务新模式。新机制的核心目标就是实现政策统一跨部门、跨区域延伸。这样就达到了监督信息联网和处理行动联动的目的。而处于珠海市的横琴粤澳深度合作区则应该享受“分线管理”方针下的优惠政策，寻求跨境物流管理的新突破^[7]。其采取了“一线放开，二线管住”的管理模式，在区内企业进行跨境电商业务及国际业务时可享受免税进口、离岸结算便利性及两地15%的税收优惠。这也为它探索跨境物流监管提供了特殊条件。因此，建议深化合作区与澳门建立跨境电子商务物流监管一体化的模式，在一次报关的情况下一次放行，将极大节省通关成本。同时，我们要把握机遇对接数字经济伙伴关系协定等国际规则，充分运用粤港澳大湾区“一国两制三法域”的优势特点，探索建立电子签名、跨境数据流动等领域“湾区方案”，为公司参与国际竞争提供法治保障。

（二）搭建“空陆联运+数字贸易”的立体物流网络

基础设施互联互通是物流供应链协同合作的基本前提。为发挥好港珠澳大桥的作用，应加快形成“香港-珠海-广西西部-中国西南”的快速物流通道并加大珠港澳三地的机场对接，构建面向全世界的空中物流“金三角”。另外，在交通建设方面，加快完善港珠澳大桥新的经济通道布局，推进广州、深圳、佛山、东莞等物流基地、空港国际智能物流园、高栏港综合保税区等物流实体协同合作，形成一体化、全要素覆盖的物流网络体系，这些物流节点不仅可作为跨境电商快件分拨中心，还应延伸到冷冻快递、大宗货物贸易等其他增值服务方面，在航空物流联盟方面，需加强珠港澳三地机场合作，积极发展“珠海-港/澳”的出口模式。具体措施为：推进“境内集货-珠海报关-直航全球”的运输线路建设，吸引电商企业在珠海建立前置仓，在桥头堡快速清关通关到港珠澳，再对接两地国际航线发往全球各地，有效降低跨境物流时效，提升整体竞争力^[8]。

（三）深化“跨境电商+产业带”融合发展

深入参与物流链、产业链是提升物流供应链协同效率的有效手段，在此基础上，粤港澳大湾区应充分发挥自身雄厚的工业基础优势打造“跨境电商+产业区”模式，推动跨境电子商务平台企业、物流企业以及生产企业之间的战略合作。一是引导制造业企业以跨境电商为驱动重构生产流程，并且参照国际规范对技术

加以改进，并借助诸如香港生产力促进局之类的机构力量加强绿色、ESG 合规等方面的弱项能力；第二，促使物流企业从运输服务商向供应链服务商转型，为自己的客户提供仓储、报关、配送及售后的一体化解决方案。在区域布局上，应利用好“珠海+横琴+澳门”的三边联动效应，建立“县域工厂+琴澳过境+全球销售”的供应链模式。具体而言，可引导珠西制造业企业将产品集中在珠海进行加工生产，并依托横琴享受便利的通关服务后，再通过澳门对接葡语系国家市场，最终实现全世界的商品派送。该思路的重点在于政策资源梯度转移，将横琴的物流补贴、租金减免等优惠政策向粤东西北各县区覆盖，形成全产业链支持体系^[9]。在选优产业上应着重考虑电子信息、装备制造、家电、墨盒等优势产业，培育一批具有国际竞争力的大宗电商企业，推动企业从“贴牌出口”向“品牌输出”的发展模式转变。

（四）完善全链条智能化的协同支撑体系

信息化是提升物流供应链协同效率的重要引擎，在大湾区内应加快 AI 大数据、区块链等相关技术应用在跨境电商物流行业上，构建全方位智能化的一体化辅助体系。首先是智能海关与智慧物流融合发展，建议推广 AI 申报、区块链追溯等技术应用于大湾区内港口。最终实现报关单自动生成、产品全流程追溯、监管信息即时共享的目标。比如珠海优跨境供应链公司案例表明，建立数字运营平台，可将合规管理、时效管控从痛点变成核心竞争力。二是构建跨境数据互通平台。依托横琴粤澳深度合作区，探索“数据运河”，在保障数据安全的前提下促进三地物流信息有序传输和共享，平台可以搜集到资源信息、运力信息、仓储信息、通关信息等一系列重要的数据，以辅助供应链协同决策。刚

刚启动实施的“中国跨境电商高质量发展指数”，这也是用数字技术为小微企业出海提供决策支持的一次成功探索^[10]。最后一步则是优化海外仓全球布局。支持企业在美欧核心城市设立智能仓储基地，加大在 RCEP 合作成员国、中国-葡萄牙经贸合作新模式下海外市场仓的布局力度。海外仓不仅是仓储设施，更是客户服务站、品牌形象店、本地经营据点，所以我们要推动它们的信息化升级，实现仓储实时优化配置以及物流路径智能规划。

三、结语

粤港澳大湾区跨境电商物流供应链的协同优化是一个动态演进过程，在全球供应链重构加速、贸易保护主义抬头的复杂背景下，大湾区企业要想在国际市场中站稳脚跟，需要打造更具韧性、弹性与协同性的供应链体系，完成从单点突破到系统出海的战略转型。本文从制度协同、设施联通、产业联动、数字赋能四个维度提出了协同优化路径，核心在于充分发挥“一国两制”的制度优势，将制度差异转化为协同红利，将地理邻近转化为经济融合。港珠澳大桥的车流不息与横琴粤澳深度合作区的制度创新，正在重塑粤港澳大湾区的物流版图与竞争格局。随着粤港澳三地规则衔接的持续推进、基础设施的不断完善、产业协同的日益深化、数字赋能的全面渗透，粤港澳大湾区完全有条件建设成为全球跨境电商物流供应链的重要枢纽。这不仅将为区域经济高质量发展注入新动能，也将为我国参与全球供应链重构、提升国际竞争力提供“湾区方案”。

参考文献

- [1] 李聪. 基于数智化物流网络管理平台的跨境电商海外仓供应链协同模式探讨 [J]. 中国乡镇企业会计, 2025, (23): 105-107.
- [2] 李治国, 骆柳君, 邹丽琴. 跨境电商物流供应链的协同机制与优化策略 [J]. 全国流通经济, 2025, (18): 42-45.
- [3] 薛山山. 跨境电商背景下全球供应链协同优化研究 [J]. 商展经济, 2025, (17): 18-21.
- [4] 王文霞. “双循环”格局下跨境电商物流协同发展策略研究——以粤港澳大湾区为例 [J]. 中国商论, 2025, 34(16): 131-134.
- [5] 胡宇航. 基于共生理论的跨境电商供应链协同机制研究 [D]. 上海海关学院, 2025.
- [6] 王瑾. 跨境电商物流供应链协同发展研究 [J]. 中国储运, 2023, (09): 53-54.
- [7] 阳群, 彭雪. 粤港澳大湾区跨境电商物流发展路径研究 [J]. 中国航务周刊, 2023, (08): 45-47.
- [8] 宋毓. 对跨境电商物流供应链协同发展的分析 [J]. 中国航务周刊, 2022, (08): 49-50.
- [9] 项姬秀. 跨境电商与物流链的融合发展——基于产业结构优化视角 [J]. 商业经济研究, 2021, (24): 108-110.
- [10] 赵亚杰, 齐芯, 辛明. 共享经济视角下粤港澳大湾区跨境电商物流发展解析 [J]. 现代商业, 2021, (11): 12-14.