

出國報告（出國類別：考察）

「參加亞洲物流及航運會議及中國 廣西南寧參訪」

服務機關：臺灣港務股份有限公司

姓名職稱：黃一民高級督導、熊士新副處長、
傅世鎰副處長、卓宥孜助理管理
師、吳大維助理管理師、王昺權
助理管理師

派赴國家：香港、中國

出國期間：2016/11/21~2016/11/27

報告日期：2017/02/03

摘要

- 一、香港貿易發展局與香港特區政府合辦的第六屆「亞洲物流及航運會議」本屆重點在探討構思跨境電子商務、大數據分析及中國一帶一路的崛起等熱門話題。為期兩天的會議專題論壇涵蓋物流及供應鏈管理、航運和空運，介紹跨境電子商務業的最新發展。當下環球市場千變萬化，機遇和挑戰同在，為了提升競爭力和開拓新市場，企業需要最及時的市場情報和新的商業脈絡。
- 二、目前由世界各國經國際海運航線，運送冷凍貨櫃肉品至香港拆併櫃後轉口至中國大陸肉品數量龐大，如該項業務能至高雄港作業除提升轉口貨櫃量外亦能增加港口就業機會。
- 三、中國將陸路國境線上兩國邊民所進行的通商行為稱作「邊民互市」，中越兩國陸地邊界線長 1347 公里，有許多開放的國家級陸地邊境口岸，廣西是中國西部唯一沿海的省份，又處於中國至東盟自由貿易區的前沿和樞紐位置，西部大開發、中國與東盟自由貿易區建設、泛珠三角經濟區合作等一系列優勢條件正在此萌芽發展，廣西經濟、社會發展明顯提升進步。憑祥地處廣西泛北部灣經濟合作、大湄公河次區域合作兩個板塊的交匯區，是南寧與東南亞經濟走廊中的重要節點城市，中國“南疆國門第一路”的南友高速公路和 322 國道的終點與越南一號公路對接，是中國通往越南至東盟最大、最便捷的陸路通道。廣西邊境貿易主要有五個地方：憑祥、東興、甯明、龍州和大新。其中，主要為東興、憑祥、龍州，這三個地方是中、越邊貿規模最大的。

目次

壹、	目的	4
貳、	過程	5
一、	出國期間及考察行程	5
二、	參訪內容	5
(一)	亞洲物流及航運會議.....	6
(二)	香港冷鏈貨物轉口-肉品拆併櫃作業.....	11
(三)	考察廣西與越南邊境貿易模式及邊境貿易相關產業經營 模式	13
參、	心得及建議	18

壹、目的

本屆亞洲物流及航運會議三大議題，包括電子商務、大數據分析以及中國「一帶一路」策略，其中「一帶一路」已由規畫概念漸漸轉化為實現，新建的港口、道路及鐵路接通「一帶一路」沿線國家市場，由亞洲至歐洲，貫穿中東及北非，除了基礎建設逐步完成外，在未來沿線發展貨物需求物流運送及航運服務，會議可增加相關知識並了解未來的市場。

目前亞洲電子商務是正處蓬勃發展成長的趨勢；供應商、零售業及零售物流無不受其影響，傳統倉庫經營若有意涉足電子商務市場，需先了解現有業者營運模式，如eBay全球高級總監鄭長青先生指出，「對於倉庫經營者而言，最重要是思考在那裡設立其倉庫，並放置甚麼進倉庫，以應付各式各樣的需求。」「其次需要考慮是與銷售人員緊密合作，調整其庫存，以回應消費者的行為，以至人口的分佈。」「再留意如何幫助銷售人員做到無瑕疵的本地零售體驗，倘若只是做到進口及分發貨品，並不足以滿足企業的需求，他們現在期望倉庫可以做到標籤貨品、船運，甚至退貨和換貨等，他們期望倉庫可滿足客戶服務的需要。」等第三項要件。

大數據分析能做的事情很多，其實資料的真正價值必須要靠有效分析、靈活運用，而不是盲目投注資源期待馬上獲利，須了解運用資料來進行分析的標準步驟有哪些，想透過大數據分析的技術導入，想獲得有價值的結果最關鍵的步驟，到底想要透過數據分析達到哪些經營上的目標。

參訪香港操作轉口冷凍肉品企業，實地了解目前香港轉口至中國大陸肉品拆併櫃作業方式現況，洽詢香港成本、人力、關務等相關資訊，評估業者至高雄港可行性。

中國與許多國家陸域相連，中國至東盟的經貿由於彼此互補性強，未來仍將持續的增長，目前中、越已有陸路貨物運輸通道互聯互通，這些陸路貨運直通路線，中國車輛不需接駁，可直接駛入越南境內到達目的地，越南車輛也可直達中國境內目的地，節省了接駁損耗和時間成本，至廣西與越南交界的中越跨境經濟合作區促進當地的邊境貿易更加活躍和便利，實地參觀當地基礎設施及物流業的

發展現況並了解陸地邊境關、檢、貿易運作。

貳、過程

一、出國期間及考察行程

日期	地點	行程
11/21(一)	高雄－香港	1. 去程：高雄-桃園機場→香港 2. 參觀香港物流基礎建設
11/22(二)	香港	1. 參加香港-亞洲物流及航運會議 主題論壇-中國宏圖遠略 航運論壇-集裝箱貨運前景 2. 考察香港冷鏈貨物轉口-肉品拆併櫃作業
11/23(三)	香港	1. 參加香港-亞洲物流及航運會議 主題論壇-跨境電子商務 供應鏈管理及物流論壇-大數據
11/24(四)	香港－南寧	香港-海南(轉機)-南寧
11/25(五)	龍州縣、憑祥市	1. 考察布局邊民互市口岸 2. 考察龍州水口口岸 3. 考察民之天食品廠 4. 考察憑祥綜合保稅區、友誼關
11/26(六)	東興市	東興邊民互市區、跨境經濟合作區
11/27(日)	南寧－台灣	回程

二、參訪內容

(一)亞洲物流及航運會議

會議在香港會議展覽中心舉辦，邀請多位重量級業界領袖及國際知名企業代表擔任講者，包括中國外運長航集團有限公司董事長趙滬湘、嘉里物流聯網主席楊榮文及和記港口集團有限公司集團董事總經理葉承智涵、蓋物流、阿里巴巴集團數據科學總監顧海傑博士及 Teradata 天睿公司交通、物流、郵政和供應鏈國際項目總監肖恩·康納利(Shaun Connolly)及微軟大中華負責人黃河燕，匯聚 100 家參展商，展示電子物流、物流、航運及相關服務，會議邀集各國及地區約 2000 多名業界參與，涵蓋航運、空運和供應鏈管理、「一帶一路」等相關熱門議題。

1.生產基地的轉移—機遇與挑戰

為了分散風險和減低成本，越來越多製造商正發掘新的地區，建設生產基地，但追求低的勞工成本會否犧牲供應鏈效率？而越來越多的地區貿易協議，包括「跨太平洋夥伴關係」、中國的「一帶一路」倡議，對供應鏈管理者來說，是危是機？轉移生產基地對之後的物流及分銷產生巨大影響，一些全球趨勢以及政府穩定性等因素亦不容忽視。製造商及服務供應者需要緊密合作，以克服挑戰並產生競爭優勢。

過去減省成本是推動生產線轉移的主因，而現在資訊科技等行業對高技能勞動力的需求，推動轉移生產基地，並以提升市場成本競爭力。一般而言，公司仍在沿海都市地區設為總部，而生產線則遷移至內陸省份，其次是東南亞及非洲。

中國沿海地區的製造業透過將生產線轉移至內陸省份，中國現在開始越來越缺乏成本低廉的勞工，因為中國勞工的薪酬正逐年上升，生產基地轉移乃是國際現象，參考已發展國家的經驗，中國正處於「走出去」國家政策的第一個階段，海外投資以能源及資源為主，而第二階段則會涉及更多製造業的海外投資，須要留意包括建立環球物流及船運網絡，以及推動城市的增長等幾項因素，。

雖然企業面對市場價格減價的壓力，但降低勞工成本不應在考慮之列，反而，應留意單位勞工成本。競爭力不單來自低廉的勞工成本，而是來自相關因素的結合，包括穩定性、優化環境、質素保證、科技及創意等。

2. 跨境電子商務

電子商務在亞洲不斷地增長，零售業、供貨渠道及零售物流皆受其影響，在 2016 年 11 月 23 日舉行的亞洲物流及航運會議上，幾位出席的電子商務企業管理層皆建言，傳統物流公司及倉庫經營者若有意涉足電子商務市場，必須留意以下三點：

- (1) 在電子商務的世界，大家談論的是足跡遍及全球市場，對於倉庫經營者而言，最重要是思考在那裡設立倉庫？放置甚麼商品進倉庫？一些大國如美國及俄國等，都會在不同國家或地區設立不同倉庫，以應付各式各樣的需求。
- (2) 倉庫經營者需與銷售員緊密合作，並依消費者的行為及人口分布等因素調整庫存。
- (3) 如何幫助銷售員做到無瑕疵的本地零售體驗為一大課題，只提供進口及分發貨品服務，已經無法滿足企業的需求，廠商現在期望倉庫可以提供貨品貼標、船運、退貨和換貨等服務，以滿足客戶更多的需求。

速賣通首席技術官郭東白博士指出，傳統與新式倉庫最大分別在於資訊科技的應用。連繫能力很重要，客戶是否可輕易取得資訊，網路商店多久可將資訊傳遞予消費者，消費者希望隨時追蹤貨品的去向，了解誰處理貨品，資訊如何有效傳遞十分重要。

一年中的不同時間，訂單數量會大幅波動，尤其在阿里巴巴的光棍日，訂單可達平日的二十倍，需要大幅增加人手應付，同時保持成本開支在合理水平內，在這些繁忙的日子，要達致服務水平協議(SLA)要求，十分具挑戰性。

「資訊流通是關鍵所在」，以速賣通為例，設計為一個開放平台，商家可以清楚了解商品的價格並在平台上作分析比較，例如，若搜尋裡經常出現某些字眼，但卻未能配對交易，即代表有需求存在，可進行下一步行動策略，滿足這些新需求。

談到電子商務未來如何發展，就必須於談到網絡世代之後的發展趨勢，如何改善物流基礎建設施，讓電子商務業務更透明化及可預測，這是無法一步到位，必需要改善多個環節才做得到。

電子商務改變了世界，但還有多項挑戰須克服，以提升使用者的體驗，如何向不同時區、不同語言消費者提供更好的產品和服務資訊，取信於消費者並促成買賣，虛擬技術是個很好的方法。傳統向消費者提供產品資訊、圖像的方法已落後，圖像與實際商品仍會有落差，發展虛擬技術讓客戶在購買時可親身體驗產品。

如何幫助消費者找到需求的產品？數以億計的貨品中，應如何利用最新科技結合大數據及人工智慧，為消費者提供最佳服務？在合適時間提供消費者切合需要的貨品是一項挑戰，物流企業亦應與電子商務供應商合作，適應電子貿易的世代。

可以用三個詞彙「社會、個人及全球」來綜合電子商務未來的發展，網上巨擘如騰訊、阿里巴巴，已開始將電子商務結合社交媒體平台，網上購物變成一種社會活動，容許個人與朋友分享資訊，未來，根據需求進行生產的模式也會越來越普及。因此，具備平台的電子商店會較其他市場參與者更具優勢，B2C 模式可望取勝於 B2B 模式。

3.大數據分析及雲端計算

大數據分析及雲端計算將影響物流業的未來，而兩者均被視為企業提升競爭力不可或缺的工具。我們正面對一個千變萬化同時要求靈活、創新、統規及連貫的國際市場。雲端計算能讓業務更易迎合市場需求而無需投放大量資本開支、即時交付及減低總體擁有成本。同時並以有效的規範確保

安全及連貫以促進創新。

許多行業正面對不同的挑戰如產能過剩、分佈改變、低進入壁壘、低成本競爭及短產品週期，新的業者將能幫助業界面對挑戰。數據分析是業者轉型中的重要元素。

例如航空貨運業中擁有豐富的數據，可列出多種從貨運至營運及收益管理，廣泛利用數據的方法，數據能分析顧客的意向價格，以在市場競爭中將優化產品價格的訂定，其掌握數據的要訣是要「取得實際可行的方案」，包括從各方收集數據，至處理治療並將其融入決策過程，以能為領導階層者提供正確資訊以作出決策。

雲端科技將繼續改善營商效率及供應鏈，科技不應只是「資訊科技解決方案」，也應是一個「商業解決方案」，這些科技為企業提供實際可行的方案、改善營運及達到更大的規模經濟。

4.集裝箱貨運前景

Alphaliner航運諮詢公司執行顧問陳河毓先生指出，運量過剩、財政壓力、政府是否持續支持及監管制度不斷變化等都是航運業常出現的情形。政府的援助延長了行業的衰退，卻也阻礙航運業的健康發展，航運業進行整併相當重要，卻未見其效果，韓進倒閉的案例代表著航運業正面臨嚴酷挑戰。

需求不足、閒置運力創新高，新運力又不斷投入(運量增長在過去20年增加近10%)，都讓供過於求的狀況惡化，供需平衡是唯一的解決方案。需求增長趨勢低於供應增長，甚至在2016年第四季度進入負增長情況。跨太平洋及歐亞貿易的增長需要推動力，讓需求復甦。業界需要抑制對市場佔有率的野心，以避免陷入惡性循環。

麥肯錫合夥人沈思文先生在論壇中提供了他就應對和成長戰略的見解。就貨櫃行業的價值創造及價值破壞效應而言，他鼓勵業界在反應能力、可靠性、獨特貿易、速度及創意等各方面都應加強企業差異化，締結聯盟

將使差異化減低，令航運業變得更商品化。建立直接的客戶關係、培養積極的團隊、運用智慧數據及數位技術等，可減低成本提高效率。

馬士基集團北亞首席代表施敏夫談到為了達到真正可持續性，定價必須基於客戶價值而非使用及成本。削價競爭風險高，數位化有助減低成本、改善效率及滿足客戶需求，通過整合亦可降低成本，改善盈利表現的其他方法還包括控制價格，班輪行業平均使用率為86%—92%，與酒店行業相似，惟後者盈利明顯較高。改善定價還包括徵收取銷訂單及燃油附加費，航運業可透過收取訂單預付款及參考航空公司定價基礎重塑行業運行模式。

施敏夫先生在論壇中分享了接到新訂單的好消息，他希望需求可以復甦，以消化未來一兩年的剩餘運力。沈思文先生則保守表示雖然新訂單回升，但難以維持上升軌道。政府仍然力撐集裝箱航運，進出口銀行繼續推動激勵措施，提供吸引信貸條款來刺激新訂單，以維持大量船廠的就業機會，三井班輪業務首席商務總監Richard Hiller則贊成減少政府補貼及船廠合理化，業界焦點應該除了新船外，亦應重視船舶壓載水處理系統和能源效益在環保上的要求。

需求方面，陳河毓先生強調西向貿易的重要性，從歐洲至北美，再往需求復甦的內亞洲貿易。因為長線貿易的載運服務，明顯較短線為高。沈思文認為需求將來自新興市場(如印度及非洲)及三個成熟市場(美、歐、日)的增長趨勢：

- (1)服務消費的比例較貨品消費為高。
- (2)貨物的小型化對貨櫃需求減少。
- (3)城市共享的普及，使貨品消費需求減少。

新經濟為價值推動定價提供了機會。韓進破產意外令部分航線中斷，在運送及供應鏈方面，海運的成本並不吸引人，客戶考慮及選擇時將會從價值定價出發而非成本。

在嚴緊環境保護控制下，Richard Hiller認為可視需求增加前期成本，或與客戶分享成本支出，將傳統船隻提前退役，減少開支降低運能，將有利於供需平衡。

現有聯盟僅限於營運，而非商業性，競爭仍然在特定運營商出現。現時三個強大的聯盟或會面臨三個非聯盟的挑戰，運費制定方面是最大的挑戰。

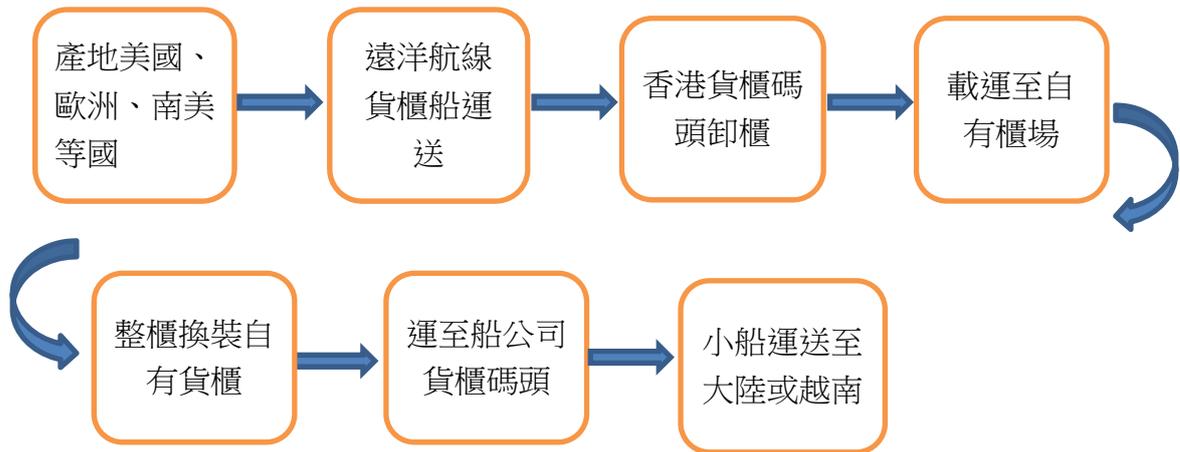


(二)香港冷鏈貨物轉口-肉品拆併櫃作業

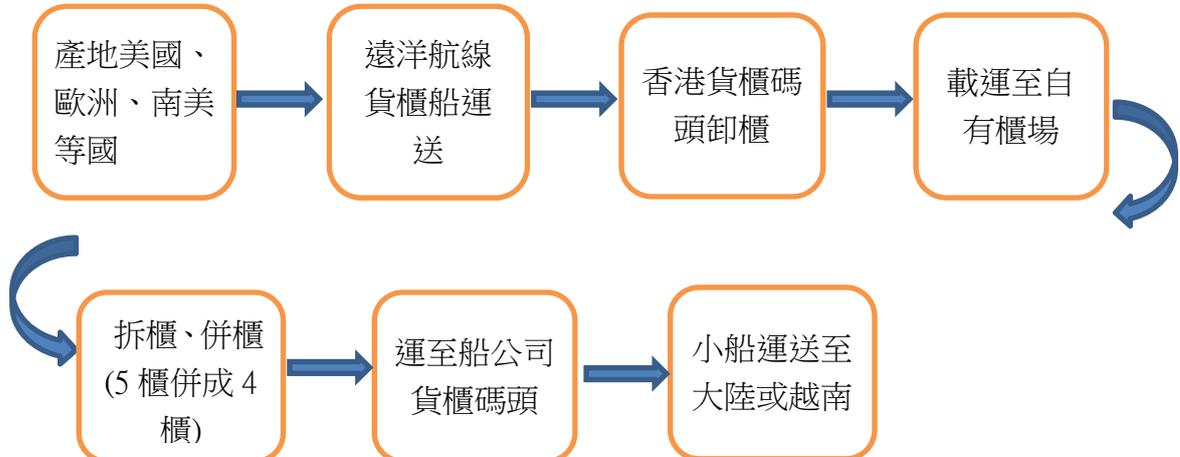
中國大陸有 13 億人口，隨著大陸人民平均所得成長不斷提高，對食物消費需求量龐大，在本身生產供應不足的情形下，須由國外進口補足此缺口，每

年由海運至香港併櫃之肉品(牛肉、雞肉、豬肉、牛雜、牛肚、雞腳、豬肚、豬耳等) 再轉口至中國，每月轉口之冷凍櫃數量約 1 萬 TEU，經洽詢香港經營肉品轉口貿易耀澤企業有限公司，同意至現場實地參觀凍肉由國外至香港貨櫃場儲存及拆、併櫃作業現況，其操作模式如下：

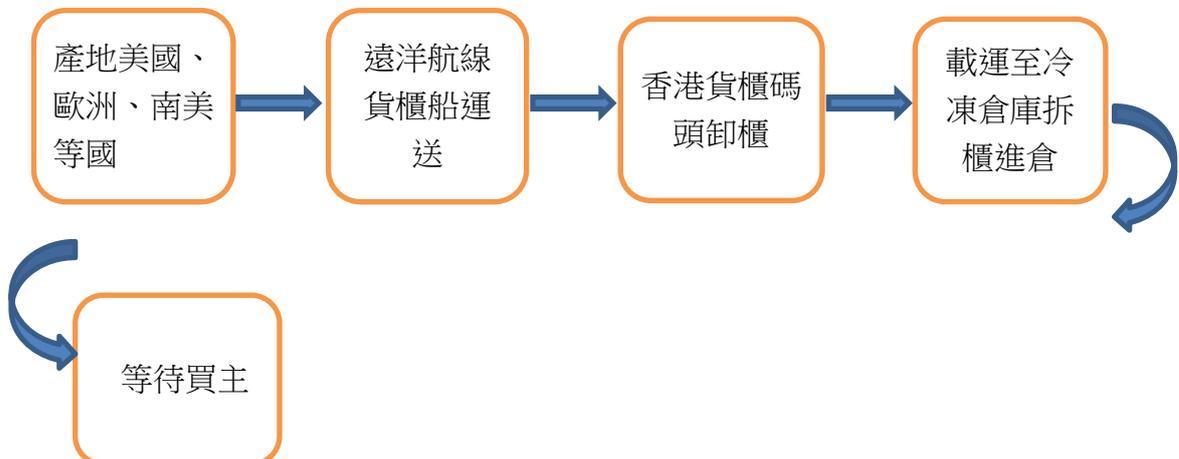
模式一：整櫃換櫃後轉口



模式二：拆、併櫃後轉口



模式三：拆櫃進倉等待買主後轉口





儲存貨櫃的場地(緊鄰高架道路)



儲存貨櫃的場地(緊鄰大樓)



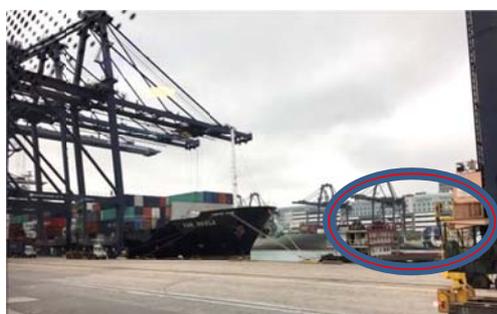
儲存貨櫃的場地(冷凍櫃區)



凍肉拆併櫃區作業 1



凍肉拆併櫃區作業-裝滿整櫃



裝櫃完成後配合船班送至貨櫃碼頭
由小船運送

(三)考察廣西與越南邊境貿易模式及邊境貿易相關產業經營模式

廣西有著與東盟國家陸海相連的獨特優勢，中國政府把廣西定位為：構建「21 世紀海上絲綢之路」和「絲綢之路經濟帶」銜接的重要門戶。其原因除了地理上廣西與越南接壤之外，更重要的是歷史上廣西與越南及其它東盟國家的邊境貿易在全國具有舉足輕重的地位。廣西邊境貿易主要有五個地方：憑祥、東興、甯明、龍州和大新。其中，主要為東興、憑祥、龍州，這三個是中越邊貿規模最大的，廣西東興從東盟進口的商品主要有

橡膠、化肥、水果、澱粉等各種物品，廣西憑祥綜合保稅區則將憑祥打造大陸最大的紅木產銷集散地；而龍州的布局則為昆侖物流的堅果進口的主要口岸。

1.邊民互市貿易

邊民互市貿易是指邊境地區邊民在中國陸路邊境二十公里以內，經政府批准的開放點或指定的集市上、在不超過規定的金額或數量範圍內進行的商品交換活動。邊民通過互市貿易進口的生活用品(列入邊民互市進口商品不予免稅清單的除外)，每人每日價值在人民幣 8,000 元人民幣以下的，免徵進口關稅和進口環節稅，超過人民幣 8,000 元人民幣的，對超出部分按照規定徵收進口關稅和進口環節稅。現今邊民互市貿易以「邊民+合作社+企業+金融」的模式發展，中國當局為了推動邊民互市貿易的開展，南寧海關與邊境貿易企業全面啟動「邊民互市貿易海關通關作業無紙化改革」，參與互市貿易的邊民無需攜帶任何證件，僅通過讀取指紋、刷卡即可完成相關申報手續，邊民互市貿易人員、貨物通關效率大幅提高。



邊貿已由傳統人力腳踏車改為動力機車



由越南往中國的車隊絡繹不絕



中國境內集貨卡車等待邊貿貨物入境



中國境內集貨卡車等待邊貿貨物入境

2.廣西龍州縣堅果口岸

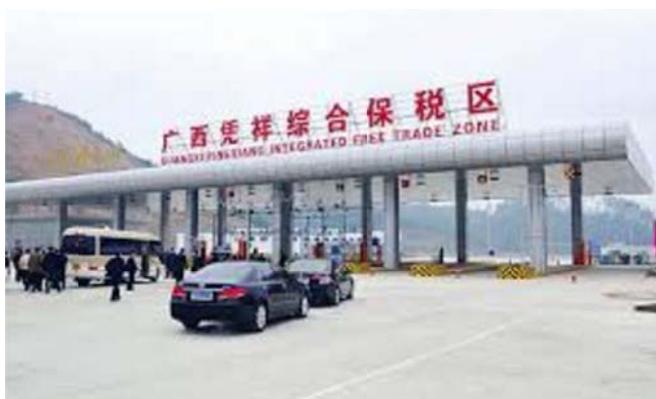
昆侖物流集團總經理黃薇彤在投資前，曾多次前往中越邊境的憑祥等地考察，她發現，東協 10+1 的效應已經開始發酵，這個多山且資源貧乏且為第二次世界大戰以來，亞洲戰區規模最大的坦克大戰的地區將因特殊的邊境貿易政策，而有極大的發展潛力。昆侖物流以龍州縣的水口作為他進入邊貿產業的第一站。在這裡他發現邊境貿易經營經驗及無限的發展潛力，但隨著水口升級成為國家一級口岸後，這裡只能做一般貿易業務，利潤最好的邊民互市貿易無法繼續。昆侖物流選定布局邊貿點為發展邊境貿易的第二平台。目前昆侖物流從越南及世界各國進口的堅果，每年就超過十億人民幣，其中中國大陸的進口腰果更有八成以上是由昆侖物流掌控。其利用邊境貿易免關稅政策及搭配中國扶貧政策而有了更低的增值稅，還有靠近產地的地利之便，將上游原料來源及下游食品加工就近整合等獨一無二的競爭優勢，鞏固昆侖物流成為中國堅果大王的地位

3.廣西憑祥市邊境貿易區



2007 年 1 月，廣西與越南諒山的商務部門共同提出在雙方接壤地區各劃出 8.5 平方公里共同建設中越跨境經濟合作區的設想。2008 年 12 月，廣西憑祥綜合保稅區經國務院正式批准設立；這是中國第四個獲得國務院批准設立的綜合保稅區，也是中國第一個在陸地邊境線上設立的綜合保稅區，位於廣西憑祥的友誼關口岸是中國對東盟出口第一大陸路口岸，年進出貨物超過 70 萬噸，通關車量超過 8 萬車次。憑祥的浦寨是中國對東盟最大的水果交易市場。據統計，2015 年憑祥口岸共進出口水果 170 萬噸，基本上通過陸路運輸，日進出浦寨的運輸車輛達到 800 多輛。

隨著近年中國的勞工及生產成本上升，許多跨國企業例如三星、諾基亞、LG、富士康、佳能等紛紛轉到越南河內周邊設廠，部分配套企業也開始轉移到廣西與越南的邊境地區，一方面利用憑祥綜合保稅區的功能進行保稅加工，此外還可以在當地招用越南工人降低勞動成本。隨著東南亞國家經濟的發展以及跨境經濟合作區建設的推進，當地對中轉倉、冷鏈物流、供應鏈管理及相關配套的需求亦隨之增加。



4. 廣西東興市邊民互市貿易區

廣西東興市憑藉相鄰越南的區位優勢，積極發展邊境貿易，東興市與越南芒街交界的東興試驗區的「中國東興－越南芒街跨境經濟合作區」目前規畫總計 80 公里，包含東興邊貿中心、跨金融中心、生態產業園，未來還要建成物流園區，首期的起步區約 2.06 平方公里，將囊括跨境旅遊、跨境金融、跨境電商、現代物流及加工貿易等產業。此區的中越邊

境僅相隔一條北侖河，邊貿市場每天由越南往返中國的船隻達 500 艘，總計運送 5 千公噸貨品。



越南生產的澱粉由越南邊境裝船，跨越邊境河界至中國



東興邊境口岸，除貨物貿易亦有中越旅遊通關服務



中越旅遊服務東興邊境口岸可申請自駕車通關跨國

參、心得及建議

- 一、物聯網已是大勢所趨，其所涉及的層面將越來越廣泛。不單影響物流及供應鏈管理、電子商貿、零售娛樂等工商界別，為消費者創造更多體驗和價值，同時隨着智能產品的普及逐漸滲透我們的日常生活，改變人類的生活模式，物聯網(Internet of Things, IoT)是一個革命性的概念，串連現實物理世界和虛擬世界，並且能夠引發無盡商機。
- 二、大數據分析顧客喜好衝擊商業發展的思維，更可以透過分析顧客的性別、年齡、甚至面部表情，或透過儲存顧客的購物紀錄，分析其喜好及購物習慣，協助企業為不同類別的顧客群度身制定推銷計劃，提高貨運物流的效率和成本效益，或有助售產品，大大提高銷售成功率，港口可將過去及現有資料以此概念分析，發揮未來發展方向並隨時掌握轉口貨物趨勢，以能洞燭先機，掌握商機並化解危機。
- 三、亞洲物流及航運會議上，馬士基集團北亞區首席代表施敏夫先生 (Tim Smith) 表示，他預期未來十年，「一帶一路」倡議相關建設需求及完成後的人流、物流、金流，將帶來二萬五千億美元的國際貿易。航運業將受益於此需求成長，須把握此商機獲得利益，在未來發展物流及海外投資時可以酌參。
- 四、近年臺灣鄰近國家紛紛致力港口建設，希望發展成為國際物流樞紐港，臺灣商港相較鄰近的香港，具有土地廣闊、地租便宜、人力資源充沛、作業費用低廉、裝卸技術熟練、越南航線密集等優勢，如能在重整、包裝等實務面符合業者要求，應發揮港口區位優勢，佈局港口低溫物流中轉基地，並發揮自貿港區「境內關外」低度管制高度自主管理、「稅捐優惠」國外運入自由港區內之貨物、自用機器、設備，免徵關稅、貨物稅、營業稅、菸酒稅、菸品健康福利捐、推廣貿易服務費及商港服務費等營運利基，爭取香港企業將冷凍肉品此類轉口貨物來台轉運至中國及東南亞國家，藉以活絡商港功能，創造本公司業績與營收。
- 五、廣西為發展與越南之邊境貿易，推出邊民每人每日 8000 元人民幣以下 的互市商品免繳關稅和進口環節稅等優惠措施，使得很多邊民參與互市貿易，創

造邊民脫貧與區域經濟繁榮的雙贏局面，部分台商利用此免稅管道利基，將大陸所需之大規模進口民生物品，自產地運至香港進行重整、包裝等物流作業，再運至越南邊界之集散中心，然後雇用邊民運入廣西，可節省大量稅負支出，降低成本，產品營業額及市占率快速上升。

六、廣西推動邊境貿易，近來不斷完善政、關、檢、銀、稅、貿、企工作協調機制，同時加強與越南方面的協調聯繫，口岸通關作業已實現無紙化，企業從申報到貨物放行整個通關流程，所有報關單及隨附的紙質單證都轉變為電子數據，企業通過網際網路就可以完成所有申報、通關手續，不僅提高了通關效率，節省了成本，更是促進外貿的發展，可資參考。