

# CEPA 对粤港两地物流、运输业发展的影响

关红玲<sup>1</sup>

(1. 中山大学港澳研究中心, 广东 广州 510275)

**摘要:** CEPA (香港与内地更紧密经贸关系安排) 的签订, 为推动粤港经济合作进一步发展提供重要平台, 尤其是涉及服务贸易方面, 两地合作空间更广阔。广东作为出口大省, 作为香港加工贸易制造基地, 大部分货物进出口经香港。香港航空货运以及港口货柜运输约 70% 也来源于广东 (珠三角)。而 CEPA 涉及物流及运输服务的优惠条例, 实质上是让粤港两地运输服务率先实现自由化, 这无疑对粤港两地物流、运输业乃至粤港经济合作产生深刻影响。

**关键词:** CEPA 粤港 物流、运输业 影响

**中图分类号:** F245

**文献标识码:** B

## 一、粤港物流及运输业发展合作现状

要探讨 CEPA 对两地物流及运输等相关行业影响, 首先必须深入了解粤港两地该行业发展条件及合作现状。

我们所讲物流或现代物流, 是以第三方物流及供应链管理等为标志的。它在传统运输等相关服务基础上发展而来, 与传统运输等服务具有本质区别——基础服务与增值服务区别; 信息化程度区别。但同时又有密切联系, 现代物流发展根植与依赖传统运输服务。

### (一) 粤港物流合作产业条件

现代物流业发展实质上有赖于生产要素、产业需求条件、相关产业支持、市场化程度以及行业管制等因素。具体而言它依赖于制造业、运输仓储等基础服务业、相关服务业 (如金融保险等)、政府管理部门及交通设施信息化发展。例如, 有研究指出, 香港物流明显落后于新加坡。究其原因, 除政府政策支持上力度不同外, 两市在金融、保险以及基础设施信息化方面不相伯仲, 关键在于新加坡拥有技术密集、信息化程度高的电子产业, 从而引发对高效物流服务的迫切需求。以 2000 年为例, 新加坡最大制造业出口产品是电子业占出口比重 53%, 而香港最大制造业出口则是劳密型的制衣业, 占出口比重 44%。

正如上述所析, 香港物流发展受制于产业需求, 物流缺乏本地需求。但香港拥有世界最自由体制, 发达电信、金融保险等商业服务, 以及一流现代化基础设施。而广东物流发展受体制即市场化程度与产业需求。广东高科技产品出口只占总值 26% 左右, 另一方面大量国有企业仍采取小而全的体制, 自己经营车队、仓储。

产业需求及市场化程度限制两地物流业发展, 但受制并不等于不能发展, 相反应根据不同产业与地区发展水平, 推进物流与传统运输等服务业发展。一方面, 现代物流与传统运输等相关服务呈金字塔式结构关系。现代物流服务是根植于基础服务的, 因此传统运输等相关服务 (信息化及管理) 水平的提高, 反过来促进行业总体水平提高。另一方面, 物流需求市场也要求成熟第三方物流企业启动。

### (二) 粤港物流运输合作发展阶段

#### 1、早期粤港物流及运输业合作

由于珠三角香港在基础设施部分生产要素存在互补 (国家计委宏观经济研究院课题组: 香港内地合作发展现代物流业《宏观经济研究》2002 年第 6 期)

, 例如香港土地资源匮乏, 涉及港口、仓储、堆场建设成本高昂。因此, 早期实力雄厚地产公司进驻内地集中投资物流基础设施包括港口码头、仓储堆场等, 例如和记黄埔投资集装箱

码头，东方海外经营海运、集装箱及仓储。

正是由于内地基础设施及相关服务不断完善，使两地从互补走向竞争，目前竞争促使两地设施服务的市场定位出现分化，这在粤港集装箱港口竞争中表现突出。例如粤港合作早期，绝大多数货柜经香港出口，深圳盐田等港口兴建后，许多货柜可从广东直接出口。香港在航线、航班频密，相关服务便捷，使从香港出口效率高风险低，可预见性强。因此一些高附加值，时效强的出口商品偏好使用成本远高于内地的香港港口设施。

## 2、港澳回归后珠三角香港物流及运输业合作

港澳回归尤其是 1999 年内地物流热掀起以及 2001 年中国入世，珠三角香港物流合作进入新阶段。这阶段合作，以基础服务合作以及服务网络优势互补为主。例如香港一些本土新兴现代物流公司如东方物流、嘉里物流等专业公司也开始涉足广东，投资包括基础服务如仓储、运输，并为提供一站式物流服务，建立网络打下基础。此外香港一些财团如怡和集团、新鸿基、新世界、和记黄埔，以及主导香港现代物流业一批跨国物流公司，如 Bax Global Logistics, TNT, DHL, UPS 等，也开始渗入广东物流市场。

据有关主管部门统计(数据来源：广东省外经贸厅加工贸易处，2003.8)，1998 年至 2003 年 6 月，在广东物流及运输几行业中，合同利用港资比例较高的行业是：公路运输业港资占合同利用外资的 82%，水上运输占合同利用外资的 58%，仓储业及交通运输辅助行业（含公路、港口建设及管理）均为 57%。

在港资进入内地物流基础服务同时，内地不少资本雄厚的中资物流企业也在香港设立分支机构，开始利用香港国际性拓展其国际网络。例如过去国内进出口货物进入香港后，国际货代一般由华润等少数中资公司代理，现中外运、深圳中海物流等许多大型中资物流公司，纷纷在香港设立自己国际代理分支机构。

## 二、CEPA 对两地物流及运输业影响

物流及运输服务作为中间投入品，其自由化可降低最终产品生产的成本，促进两地货物贸易的发展，增进福利水平（伯格 1990）。有研究更进一步指出，运输服务贸易的自由化，可大大增加贸易双方福利（李安，1987）。在目前粤港经济不断融合的今天，两地物流及运输服务贸易自由化，在促进粤港进出口贸易发展，降低经营成本同时，将大大改善两地投资环境，吸引更多技术密集外资进驻。

总体而言 CEPA 有利于发挥香港物流及运输业优势，巩固、发展香港航运及物流中心地位。同时为港资发展，提供十分有利发展机遇与广阔空间。对于广东而言，短期将带来冲击，但利益是长远，其将为广东物流及运输业实现飞跃提供良好契机。

### (一)为香港物流及运输业带来的机遇

#### 1.物流服务

事实上，一些国际物流巨头如 UPS、DHL、TNT、FedEx 以及马士基等早已涉足中国物流市场，但种种原因，其在第三方物流服务方面却没有突出表现。目前，香港一些有实力本土物流企业，如东方物流，嘉里物流等也进入内地发展，但仍受到经营范围，及所有权方面制约，如一般要合资经营；不能经营国际货代，因此不能提供报关等服务。CEPA 开放国际货代业务、仓储、水路及公路货运，无疑为港资企业实现物流服务一体化，提供十分有利平台，加上贸易便利化的措施，将为香港物流企业提供前所未有发展机遇。

另外，开放分销权，如允许港商有贸易进出口权以及独资成立批发公司，将使港资零售业以及从事零售配送的物流企业迅速发展。目前，沃尔玛、家乐福等零售业巨头，由于受到批发及进出口权等制约，物流配送的优势并未能发挥。因此，港商若能把握时机、充分利用 CEPA 有关物流优惠政策，物流业将得到巨大的发展。

#### 2.运输业等相关服务

水路公路是珠三角货物进出香港主要运输通道，以 1999 年为例，广东口岸经香港进出口集装箱中，通过陆路口岸转口香港的占 57%，经水路口岸占 43%。而 CEPA 恰恰为水路及公路运输港商发展提供优惠。例如允许港资独资经营国际货代、以及允许港商经营香港至内地各省内间货运“直通车”业务，将大大提高港商揽货能力。在海运服务方面，港商可独资经营国际海上运输及大部分的国际海上运输相关辅助业务。并且允许香港航运公司办理海关手续后，在内地港口自由调配自有及租用吉箱。这将促进香港传统中小公路及水路运输企业的整合与水平提高，大大促进香港水路及公路货运发展，有利于巩固香港航运中心地位。

#### (二)对广东物流及运输业带来的影响

广东物流业服务的需求市场巨大，广东利用外资及外贸出口是国内首屈一指的，并享有世界工厂之称。入世后广东外资外贸出口增长更强劲，在地域方面，外资不断向珠三角北及东西两翼发展，在技术方面，IT 产业增长突出。因此对物流业在质与量方面提出巨大需求。随着西部大开发以及粤港交通运输基础设施进一步完善（如港澳珠大桥兴建），粤港物流服务前景更广阔。

##### 1.物流服务方面

正如上述，广东在物流服务方面处起步阶段，缺乏强势主导企业。港资在管理理念及信息技术比内地先进。CEPA 下既拥有国际网络优势，在国内经营享有国民待遇，在体制方面比内地大型中资物流机构更灵活。因此，港资注入在加剧竞争同时，也起对广东物流服务起示范及促进作用。

目前港资加入对大型网络相对成熟（国际国内网络体系良好）的中资物流机构如招商、中外运、华润等威胁不大，对于他们来讲外资，包括有实力的港资早就以某种变相形式，涉足内地，只是实现 CEPA 后对手所受束缚越来越少而已。但对网络相对狭窄，资金技术不足的中小物流企业，将受到一定影响。可预见，未来大型物流公司网络扩展，以及中小物流公司相互兼并将更激烈。

##### 2.运输服务方面

公路水路货运、仓储以及货代等经营现代化，是现代物流发展的基础。目前中国在水运方面，尤其是近洋、远洋运输及海运货代方面，有一些强势企业，例如中外运、中远、中海等航运集团，但目前市场分额也下降到 40%—30%。由于外资船舶不能停靠二类港口等相关规定，因此在水运方面港资与国内企业仍有合作空间。

在公路运输方面，经营进出粤港货运基本由港资经营，而内地公路运输尤其是干线运输市场，目前处于无序竞争阶段，这涉及多个管理部门以及地方保护原因，港资发挥作用有限。但在省内市际运输以及仓储、公路及铁路货代方面港资仍有较大发展空间，广东在这些方面仍十分落后，如上述，目前此类行业处于低价低质的竞争中，港资投资或并购有利改变这种落后局面。

总体而言，CEPA 实施的未来 3—5 年中，将加速物流及运输企业尤其是中小企业的洗牌，为 WTO 服务业进一步开放作充分准备。

### 三、推动粤港物流业合作的关键

目前制推动信息化合作与制度创新是解决粤港物流发展瓶颈的关键。

#### (一)信息化合作

粤港两地信息化发展不平衡，缺乏沟通基础与意识，是阻碍两地物流发展的关键因素之一，两地应考虑物流信息平台对接。

##### 1.通关信息化方面

目前通关信息化，在粤港通道设施有限情况下对提高通关效率发挥关键作用。但通关信息化发展不平衡，以及两地信息资源不能共享，是制约通关效率进一步提高的原因。

香港方面，简化出入境货车清关手续、使用车牌自动辨认系统将处理各边境管制站处理过境有载货车辆的时间由 45 秒减至大约 30 秒。

广东方面，在推进通关信息化后，效率大大提高，例如公路口岸方面，基本实现了载货货车进出口不超 1 小时，空车过境只需 5—30 秒。通关效率虽比原来提高 40 倍，但与香港有较大差距。

当然广东口岸管理涉及整个国家管理体制与政策问题，手续自然比身为自由港、税制简单的香港复杂，但只要大力推动信息化，广东通关效率仍有很大改进空间。另一方面，若两地海关的信息资源能建立良好沟通及共享机制，最终有利提高两地通关效率。目前，粤港第六次联系会议，已将加强通关技术应用和信息资源共享等方面的交流与合作提到议事议程。

## 2. 两地物流信息平台的发展不平衡

香港方面已积极推动物流信息平台的构建——“数码贸易运输网络系统”(DTTN)，意为贸易、物流及运输服务供应商提供低成本、中立、安全的数据及信息交换的平台，并在此基础上提供各类崭新的增值服务，消除供应链中的数码隔膜。

香港推动 DTTN 旨在发展成为连结内地与世界市场的国际物流枢纽。但香港信息平台构建必须考虑与其服务市场——珠三角物流信息平台对接，只要两地信息平台对接，才能发挥从真正意义上降低两地交易成本，消除供应链中的数码隔阂。

目前广东方面在发展信息化方面也是不遗余力，但一方面只注重硬件建设，如传输网络拓宽、改造、建设；至于建成华南区域信息交换枢纽以及电子商务中心的设想，未见具体措施。实际上建立广东物流信息平台是实现广东作为华南区域电子商务中心的关键。现在广东每个行业及政府部门推动力度及信息化程度不一，每一行业大型企业都有自己信息系统，但却没有综合信息平台让信息、数据在同行以及不同行业的客户之间流动，这一定程度延缓广东信息化进程。

两地信息化步伐不一，将是制约两地物流合作与发展的关键因素。

### (二) 制度创新

另一制约粤港物流业合作发展重要因素是制度创新问题，这包括政府制度创新、企业制度创新，以及政府在推动制度创新所应发挥作用。

#### 1、 广东政府管理制度创新

例如在制约广东通关效率除信息化外，还有两重要因素——①两地跨境口岸设施不足；目前正在兴建的深港西部通道，以及讨论的港澳珠大桥一定程度解决这问题等。②政府管理有待整合。

目前广东海关通关时间占整体通关时间 10%—20%。通关中涉及其他部门，包括检验、检疫、边检部门，港口、机场管理部门等多个部门。现在涉及多个部门的口岸管理功能未能整合，存在重复审批，造成信息资源不能共享，严重制约口岸信息化进一步发展；另一方面许多口岸没有配套一站式报关、报验综合大楼，使企业报关多次往返各部门之间疲于奔命。在各相关政府部门在政策推行、管理方面缺乏协调，信息沟通机制不畅。例如在推行物流，相关主管部门计委、经委、外经委、交通厅等，各搞各调查，信息资源不能共享，各推行各措施，政策不能配套。

另一方面，是两地合作的机制也需创新。

粤港应在平等互利基础上，在中央政府支持下，探讨建立良好协调机制。例如 2005 年实施一地两检就是很好制度创新。目前两地合作，除加强政府高层领导沟通，加强两地有关职能部门间了解与沟通是推动两地合作关键。

#### 2、 企业创新

产业基础薄弱，一方面是物流服务需求制约，另一方面是市场上缺乏具有示范作用的强势物流企业，这是粤港物流业合作面对的共同问题。

从物流需求及物流服务企业角度看，发展物流两关键——体制创新和信息化。对于不同所有权形式、不同行业将物流外包产生带来收益与增加交易费用不同，但相似的是改变管理结构、进行信息化管理的成本与风险是十分高，而且有试错过程。

对大企业来讲，他们拥有制度创新资本与动力。他们雄厚资本，也具有统领同行的压力与动力，一旦成功除降低成本，增加利润外，可以掌握制定行业标准的权利，积累沉淀资本，设置进入壁垒。另一方面，对于中小企业来讲，信息化及制度创新所带来风险与成本超越他们承受能力，使其望而却步，这是造成传统中小物流及运输企业处于在低价、低质的恶性状态的原因。

因此从政府角度看，要促进物流业发展，必须对于影响行业发展公共基础设施，例如物流信息平台给予资金及政策上支持。尤其在信息化过程中，努力为企业营造良好经营环境，降低企业经营成本，为推动和鼓励企业制度创新提供基础。目前在推动物流信息平台建设方面中香港政府比广东政府走先一步。

物流及运输服务是一种供给者移动的服务业。因此在 CEPA 下，香港越来越多物流企业，包括外资以并购香港企业形式，进入内地尤其是广东，这将极大提高广东物流及运输行业服务水平。随着广东交通网络、物流基础设施和服务不断完善，以及越来越多跨国企业将采购中心设在广东，反过来为香港本地物流及运输业带来挑战与压力。

因此，香港应努力降低经营成本，同时保持物流网络的世界性、信息技术先进性，把高增值产业包括制造业留在香港，把一流人才聚集香港，才能保持区内国际物流枢纽的地位。

## The impact of CEPA on the logistics and transportation of Guangdong and HongKong

Hongling Guan

(Center of studies of Hong Kong and Macao Zhongshan university Guangzhou 510275 China)

**Abstract:**The implement of CEPA provides an access to further promote the economic cooperation between Guangdong and Hong Kong , especially at the aspect of service trade. Guangdong is reputable for its enormous export compare with other provinces in china , and most of its foreign trade is handled via Hong Kong. It was estimated that about 70% of air and sea cargoes in Hong Kong were of China origin. Logistic and transportation of Hong Kong subject to the CEPA's rules of favourable terms , would do profound impaction on the industries of both Hong Kong and GuangDong .

**keywords :** CEPA Guangdong and Hong Kong logistics and transportation impact

**收稿日期:** 2004-01-09

**作者简介:** 关红玲，女，讲师，1998年中山大学硕士研究生毕业。目前在中山大学港澳珠三角中心从事粤港区域经济合作、产业经济以及物流业研究。