

# 美加汽车原产地争议案——对粤港澳一体化的意蕴<sup>1</sup>

代中现

（中山大学国际商学院，广东，广州，510275）

**摘要：**本文以北美自由贸易区中本田汽车案为例，论述了在像汽车这种由很多重要部件和次要部件经常在多数国家中组装而成的产品原产地问题的重要性。在自由贸易协议中，如何处理原产地规则问题，成为 FTA 谈判尤为关注的焦点问题。货物来源地这一问题，一开始是一个相对较小和容易控制的问题，现在已经变成无论是从避免不劳而获者通过谈判降低贸易壁垒来牟利的自由贸易协议实践角度，还是从那些想为自己扩大市场的局外人看，这都是一个重要问题。该案对中国大陆和台湾即将在 ECFA 框架基础上签订的原产地规则协议和 CEPA 基础上的粤港澳一体化合作具有重要的借鉴意义。

**关键词：**原产地 FTA 粤港澳一体化

**中国分类号：**D9   **文献标识码：**A

## 一、引言

原产地是确定区域内产品是否有资格享受优惠关税的认定基础，如何确定原产地规则，成为 FTA 谈判尤为关注的焦点问题。与此相应，中国第十一个五年规划纲要明确把推动区域合作作为新的对外经贸战略；自由贸易协议（Free Trade Agreement，简称 FTA）近年来发展迅猛，对整个世界贸易体系正产生着深远的影响。<sup>[1]</sup>

在原产地规则理论研究方面最有影响的是 Johansson et al.（1985）、Ozsomer 和 Cavusgil（1991）认为原产地是销售产品或推广品牌的公司总部所在的国家。明显地，这是指公司的母国；Samiee（1994）认为原产地与品牌有着密不可分的关系。如 IBM 和 Sony 表明了美国和日本分别是它们的原产地。Bilkey、Nes（1982）、Han、Terpstra（1988）、Lee 和 Schaninger（1996）认为原产地是产品的制造国或组装国。<sup>[2]</sup>Samiee（1994）认为产品的制造国适用于这种公司且与大量的供应商维持着运营或商业的全球联络的纽带。Bannister 和 Saunderson（1978）、Nagashima（1970、1977）用“made in”定义产品的原产地。<sup>[3]</sup>中国对原产地效应的研究主要是近几年，且对原产地效应的研究主要是基础的一

<sup>1</sup>本文文献的整理得到研究生张智纬、肖瑞华和林洁玲的帮助，在此表示感谢。

般性概述。其重点主要放在对中国产品原产地形象的评价以及针对中国产品负面的原产地形象,企业所应采取的营销策略。从国内研究来看,在中国文化背景下专门研究原产地效应的文献目前还很少,尤其是实证研究的文献更少。

本文通过对北美自由贸易区原产地规则的论述,结合本田汽车案论述了自由贸易区域原产地的理念,这是本文最终要回答的问题,或者说试着理解该议题并尽可能来全面解释。

## 二、加拿大美国 FTA 原产地规则的起源与变化

### 1. 自由贸易协议中原产地规则争议

加拿大-美国自由贸易协议起草者都面临着所有这些问题。他们称部分加拿大部分美国的产品为北美产品,因此这类产品也能享受免税政策。<sup>[4]</sup>他们也从转变角度解决了部分成分来自第三个国家的产品问题——从钢盘到自动挡泥板或从皮革到鞋子。转变的存在是否为了规则起源,主要取决于下面解析的对关税分类标准系统的偏好。在一些部门中,在第一进口国分类中一个特定的变化已经有足够资格享受免税协议;其他部门中,分类的变化是不够充分的;要有资格享受免税政策,这些转变的产品一定要同时满足北美内容的要求,通常来说是 50%。多数的争论都转变成如何定义“北美”成分。

首先考虑在自由贸易协议中,原产地规则制定者如何应对问题。譬如,有些产品即在 P 国又在 X 国生产,它可能含有部分 P 国百分比价值成分能够以免税的方式进入 X 国;所有其他产品可能以之前约定的最惠国(MFN)税率进入到 A 国。一个可能的选择就是产品以一个明确的含某国成分比例——35%、50%或 60%——在另一国进口方面作为免税协议的条件。除了判定适当百分比外,这类解决方案为一系列次要问题例如会计问题提供方向,但在本质上反映了谈判者的基本政策意向。为了预览在论文正文讨论的问题细节,假设一个给定的产品,它包含两个部分,一部分价值 60 美元,另一部分价值 40 美元,同时假设产品在符合协议前有 50%是符合本地要求的。这意味着如果 60 美元成分来自 X 国和 40 美元成分来自 T 国,那么这个产品可以免税进入 P 国,但是如果它是 40 美元成分来自 X 国,那么是否意味着它就不够资格享受免税协议?某个产品在 X 国组装时的成本是否也应该考虑进去?那些进行组装产品的利息问题是否考量?产品的营销成本、公司在 X 国运营的一般费用部分、运营的利润以及在 X 国组装地点和 P 国目的地间的运输费用是否包括在当地成本价值含量中?如果这些成本部分或全部考虑进去,那么上述两种情况的产品都有资格享受免税协

议。

另外一个变化情况,有些人可能认为如果两种成分中的一种来自 P 国,另外一种来自 X 国,那么无论在这两个国家中的哪一个进行组装都不应该产生影响;或者说,最终产品在这两个国家中进出口时都应该享受免税协议。但是假设这两个成分有一些次要成分是从 T 国进口的,那些成分要经过 P 国或 X 国的检验吗?

## 2. 美加 FTA 原产地规则衍变

根据加拿大-美国自由贸易协议的第三章,对于一个货物是否符合原产地规则起源的判断,两个国家间免税贸易的规定有两个原则。来自其他国家的产品能享受美国和加拿大免税要符合下列两种情况:(1)它是完全在这两个国家或其中一个国家组装或生产的;或者(2)当这个货物包含第三个国家组成成分时,如果完成过程或组装发生在这两个或其中一个国家以至于根据第三章二十款关税分类归为特定情况,而且(在大多情况中包括汽车)如果它满足北美内容对大多数分类要求在 50%以上水平。<sup>[5]</sup>

首先,完全在北美生产或组装的货物。根据 FTA 的 301(1)条款,如果货物完全在一个或多个州组装或生产,那么将它视为是来自美国或加拿大。“货物完全在北美组装或生产”这一概念包括了在其中一个州开采的矿物或收割的农作物,和饲养的家禽等。<sup>[6]</sup>这个分类还没呈现任何特别的困难。其次,在关税分类上的货物方面的变化。如果一个货物的非原始成分在一个或多个州中经过加工或组装处理,那么也把它视为是来自于北美,同时如果这种处理也带来了关税方面的改变。

因此,当出口国家从非原始材料(例如皮革)的关税分类变化为出口货物的关税分类(例如鞋子),那么从加拿大出口到美国的货物或反向出口的货物也就享有了免税政策优惠。关税分类的制定是根据一个所谓的在全球主要贸易国间公认的系统《货物名称及编码协调制度》。这个协调制度把所有贸易商品分成了 21 章和 96 节。每个章节都用 4 位数字来编码标题,同时藉由另外两个数字更进一步分成较狭隘的种类或副标题。每个章节都类似地把货物进行分类。如,适用于“车辆、飞机、船舶和联合运输设备”的 8689 属于 85 条。汽车是包含在标题 8703 “主要设计为运输人类的汽车和其他车辆,除了标题 8702 描述之外包括旅行车和赛车;然而引擎是包括在标题 8407 下的 45 章节里。

FTA 的原产地规则起源的应用是被分散在协调制度的各个章节中,而且每个章节都包括了它自己在定义关税分类变化上的条款。当一个货物包含了跨越美国和加拿大的“外国”原料时,就一定要引用相关章节的规则来定义这个货物是否符合在加拿大或美国的充分处理以满足关税分类中来自第三国原料的特定变化。如果符合,这个货物就有资格享受免税政策。

但是不应该假定协调制度的参考是全方位的参考。例如，鲜奶被制成奶酪不被视为是以 FTA 为目的的实质上的改变。否则也许对加拿大或美国的奶制品工业产生较多的不利。<sup>[7]</sup>

通常来说，一个章节到另一个章节的变化是在关税分类方面符合 FTA 下的免税协议的变化。然而，在一个章节中从一个标题到另一个标题的变化或从一个副标题到另一个副标题的变化，并不一定符合货物能享受免税政策的变化。在大多数例子中，包括在汽车和它们部件中的规则应用，这个产品一定要符合一个二次性测试，也就是说从加拿大出口到美国（或反向出口）的货物 50% 的价值要求属于一个或两个条约中的成员。

对一个有多种部件组成的货物，例如汽车 50% 的测试都部分符合“原始材料”的价格，也就是说，材料经过与最终产品相同的测试符合加拿大或美国的要求。如果一个成分是从美国进口到加拿大（或反向）通过在关税分类变化和北美内容 50% 的测试，它将被视为是原始材料，也就是说 100% 的价格将被算为北美内容的最终产品；如果成分没有通过测验，它将被不算为完全的原始材料。因此，一个含有第三国原料成分的产品从 FTA 中的一个成员国进口到另一个成员国将被视为 100% 来自美国或加拿大，即使它包含了大量的外国成分，即所谓的向上原则；或完全非美国或加拿大产品，即使它包含了大量的美国或加拿大原料，即所谓的向下原则。<sup>[8]</sup>向上和向下原则在下文讨论的本田案例中显得非常关键。

### 三、美加本田汽车原产地争议案

#### 1. 本田在美国的投资“转化”

本田在美国投资“迁移”，对日本汽车制造业起着引导作用。早在日产于美国圣彼纳、德州和丰田在华盛顿、肯特基开始组装汽车前，本田已经在马赛维亚离哥伦比亚不远的奥黑里建立了主要的制造运营基地。<sup>[9]</sup>在 1990 年，本田与雪佛兰和福特合资的契约模式或协定已经成为美国最畅销模式（同时成为美国三大汽车制造者最大的眼中刺）。协议在马赛维亚执行；城市型三门小汽车作为本田进入美国市场的一个车型，用来自加拿大、美国和日本的部件和劳动力在加拿大制造。本田在美国安娜州有两千名雇员，生产用于本田城市模型中的 1.5 公升的引擎。这些引擎用美国产的铝锭和美国产的制造的圆筒袖铸铁组成，再加上从日本进口的一些部件。完成的引擎被运到在加拿大阿里斯通、渥太华西北大约四十里的本田加工厂，在那里它们被组装成汽车。相当一部分的最终产品大约八万到九万辆汽车将被运到美国市场。

## 2. 北美自由贸易区关于产品配件的争议

当 NAFTA 在 1989 年 1 月正式实行时, 加拿大制造的本田把在城市型汽车中使用的在美国制造的引擎当做符合以进口到加拿大为目的 FTA 原产地标准, 美国的本田把在加拿大制造的城市型汽车当做以进口到美国为目的 FTA 原产地标准。这两种情形都被关税主管当局作为调查案例, 案例中关注于通过加拿大海关税收前的引擎和在通过美国海关总署(美国财政部门的一个分支)前的最终产品。这两个部门都经过了仔细的调查, 1992 年 2 月, 他们都在五天内前后公布了决定。<sup>[10]</sup>

本田对它的引擎产品和组装过程结论如下: 首先, 首段和尾段的副装配, 可分类为协调制度中副标题 8409.91 中的引擎部分, 即归类为在美国制造。其次, 这些副装配是与其他从日本进口的零件一起组装和处理生产的引擎, 因此可归类为协调制度中副标题 8407.34。再次, 运到加拿大的引擎在渥太华被装配到本田的城市型汽车中。本田坚持认为引擎中产自美国的原件总成本与在美国组装和处理的直接成本加起来达到 50% 的北美要求, 因此, 它的引擎应该满足在加拿大免税协议的要求。加拿大税收部门却认为只有除了在美国奥黑制造的 71,000 中的 1,500 个 1.5 公升的汽车引擎符合 FTA 下的免税协议。在本地成分中关于引擎的精确百分比并没有计算出来, 但是加拿大税收部门认为是大约 66%, 包括“处理的直接成本”。加拿大税收部门的结论是根据标题“某种来自最终引擎的附加生产费用分配到首段副组装和尾端副组装中”。<sup>[11]</sup>

在服从美国关税总署要求方面, 加拿大的本田公司主张城市型汽车中非北美部件进口到加拿大已经发生了关税分类中关于汽车组装的变化, 而且那些非加拿大部件, 特别是在奥黑制造的引擎, 符合了北美内容要求的 50% 程度, 因此根据实质上的向上原则, 有足够资格当做是 100% 的北美。因此, 本田坚持认为, 组装汽车符合 50% 的内容要求而且可以免税进入美国。然而, 加拿大的本田要把这个问题实体化解决需要把从美国进口的引擎计算为“来自美国的原料”。

加拿大税务官员持有与本田一样的观点, 而在同一事实的基础上, 美国海关总署达成相反的结论。美国海关裁定, 本田公司的意见不符合自由贸易协定下的汽车免税待遇的条件, 因为它们按值计算包含了太多日本零件, 所以没有达到 FTA 规定的百分之五十的当地含量要求。海关认为来自俄亥俄州发至安大略的引擎不符合百分之五十的要求, 海关并根据辊式规则(the roll-down rule)因此认为引擎不具有任何北美含量。并追溯本田交纳从 1990 年 3 月 1 日出口美国的思域品牌汽车 1700 万美元的税单即 2.5% 的从价税。

美国海关提出三项论点支持其立场。第一,附件 301.2(4)要求的价值内容,在税则归类没有改变的情况下仅仅适用于“直接装配成本”。因此,在评估发动机的价值时,海关拒绝承认北美在美国花费的成本金额是“直接处理成本”,如压铸,机械加工头块不能计算进发动机的成本。这种解释似乎是错误的,因为美国关税曾经改变了从头块(税则号 8409.91)开始到引擎(8407.34HS)的关税分类,因此,正确的引用应该是,FTA 第三章附件规则,而不是附件(301.2)。第十六条第 3 段规则(“由标题 8407 更改为……”)表示,在任何一方的领土上进行的直接处理费用,以及来源于美国和加拿大的成分价值都应该计算在内。

第二,海关认为“合理地分配到产品的生产”成本,应当只是直接产生于产品生产。并且认为作为直接成本的是那些“成本性质可纳入工厂生产过程原料处理”。海关可能拒绝承认开销费用或“做生意的一般费用”为直接成本。<sup>[12]</sup>但它也认为,由铸造和机械加工区块引起的成本无法合理地分配到产品的生产中。

第三,海关驳回本田基于原产地规则一章的论点,该条文规定为“商品生产的直接成本支出,或者可以被合理地分配到生产的支出”提供津贴。本田争辩说,这意味着二种成本可允许:(1)由发动机生产引起的“直接成本”;(2)其他费用“合理分配”到货物的生产,即使它们不是直接的成本。而海关认为分配只适用于直接成本,而不是类似现场技术援助、特许权使用费和生产成本控制等。在海关看来,一旦本田声称的部分划归为生产发动机的费用不归为直接成本,则对发动机生产成本的合理分配不再需要讨论。海关的结论是,把允许计作直接成本的费用加总起来,发动机不符合含百分之五十原产货物的要求。因此,当发动机出口到加拿大,他们估算北美含量为零。在美国,加工费用以及“合理分配”到发动机生产的间接费用不包含在内,对全北美的思域汽车的含量的测定是致命的。根据海关总署的计算,在俄亥俄州没有任何信贷的发动机组装成本,整架车的北美成分含量为 45.87%,<sup>[13]</sup>不足以通过百分之五十的门槛。而本田认为只要其发动机的北美成分曾经获得明确的信贷,思域汽车就能通过百分之五十的门槛。

#### 四、借鉴与启示:粤港澳一体化实践

美国政府强调海关总署的决定最初是一个纯粹的技术判断,可能是由某官员在没有任何政治指导或压力做出的决定。美国海关这次行动,被称为“本田案”,使得自由贸易协定的原产地规则曾经一时成为加拿大与美国的贸易冲突热点。裁定成为加拿大全国性的重大新

闻。加拿大总理认为，本国正遭受美国和日本贸易挤压。另一些人认为它更像是加拿大的抨击，或者至少对 FTA 总体抱有负面看法。美国官员试图平息争议，并解释说这只是一个技术性的争议，不关系到对 FTA 整体态度。但决定何为直接何为间接的成本，或何时处理过程结束，何时装备过程开始，又或何为一般的费用“合理分摊”到生产，取决于决策者对调查对象的想法。如果该举证责任将在努力达到免税待遇的制造商，或该调查对象是为条约合作伙伴之间的自由贸易铺平道路，同样的数据根据不完整或含糊不清的文本，很可能导致不同的结果。在加拿大看来，美国海关的处罚决定，作为一个技术问题缺乏说服力；因此，有些人认为该决定预示 FTA 整体出现了问题。当然，加拿大的担心是，如果本田和其他第三国的汽车制造商在加拿大进行他们的装配作业时，不能在偌大的美国市场中受惠于 FTA，他们很可能会将装配作业转移到美国。

通用-铃木案首先展开对于被列入说明性清单的“按揭利息”的调查，该清单用于定义第 304 条文“直接装配成本或直接处理成本”，是否意味着只有与实体财产相关的利益才能算作北美成分，正如美国所认为的，或者不是由房地产抵押担保的其他利息成本，如购买机械的贷款利息，能否也计算在内。就本田和加拿大政府考虑他们争议的下一步时，在另一起案件中，同样涉及了包含大量日本投入的北美汽车正处于双边自由贸易协定争端解决程序。<sup>[14]</sup>本案不涉及三大日本汽车制造商，而是涉及非洲工业部长会议产生的汽车公司在英格索尔和安大略与通用汽车和铃木汽车公司合资的项目运作。对于这个问题政府对政府磋商得不出定论之后，这两个国家按照 FTA 十八章的规定，将该争议提交给讨论组。小组收到的问题相比本田案件略有不同，但只是在细节上不同而已。两个案子的根本问题，即在何种程度上“直接支付”给劳动和原料的成本以外的其他成本可计入达到百分之五十的规定，以使有关产品符合免税待遇的条件。在这两个案子中，加拿大政府支持制造商寻求在加拿大装配的汽车的免税待遇，而美国政府质疑制造商的要求。

在通用-铃木案中，小组必须裁定界线的哪一边成本明确地包括或者明确地不包括在“直接装配成本或直接处理成本”的定义里。特别在 FTA 的第 304 条中的说明性清单中，包括了生产中使用的不动产权益的按揭利息（第（e）段），并明确排除用于管理职能的人事开销而产生的不动产抵押贷款利息（第（l）条）。那么，对于那些不是按揭利息，但是贷款购买生产商品使用的机械或设备，应支付的贷款利息又应如何归类？该小组开始着手于寻找内含和排除项目之间区别的所在，即区别制造的直接生产成本和一般开支。从这点出发小组认为，或者说建议两国常设委员会，购买生产中使用的机器产生的利息费用是直接成本，并可以包括在北美的成分中。此外，小组认为装配费用和加工处理费用没有区别：两者

都是“商品生产”的决定性方面。两国都接受了小组的建议，而通用-铃木案也因此告一段落。该小组在决定按揭利息一案中，是根据第 304 条的定义的条文，而在本田案件该定义条文并不一定起着决定性作用，其中涉及附件 301.2 条款的解释。此外，它与第 304 条不同，第 304 条同时提到组装和加工，而附件 301.2 第 4 (a) 段落由于某种原因，只提及“直接组装成本”，如果是适用后者，则给予美国立场一定的支持，即在本田案件中不考虑处理成本而仅考虑组装成本。<sup>[15]</sup>但是很显然，如果通用-铃木案的争议更进一步，它将是一个对于本田和加拿大有益的先例，通用-铃木案的讨论小组已经研究了原产地规则的目的，并已区分生产成本和一般费用成本，而美国海关在本田案件的决定中含糊地带过这个区别。在此事件中，加拿大处理本田案件时，的确曾经援引 FTA 的第 18 章，但在争端可以从咨询阶段进入到争议讨论小组之前，北美自由贸易协定的谈判已接近尾声，并且美国和加拿大同意使用 NAFTA 谈判，以澄清原产地规则，对汽车拼装采取具体规定，并根据新的规则解决存在的纠纷。

## 五、结 论

该案对中国目前大陆和台湾即将在 ECFA 框架基础上签订的原产地规则协议和 CEPA 基础上的粤港澳一体化合作具有重要的借鉴意义。粤港澳一体化原产地规则的设定，市场准入条件和各种预期效应会直接影响其功能的实现。因此，探究粤港澳一体化中原产地规则的构建问题要以粤港澳一体化的预期利益和其原产地规则的根本导向为基础。区域贸易协定作为 WTO “最惠国待遇”原则例外存在，最大程度的贸易自由化是成员国追求营造公平的区内市场竞争环境的根本，在货物贸易、服务贸易和投资等领域实现成员间的广泛合作是其基本路径。因此，粤港澳一体化原产地规则的制定应预防因“贸易偏转”(trade deflection)引起区外非成员国“搭便车”的现象，准确认定享受特惠待遇产品的资格。另外，现存的 CEPA 原产地规则过于复杂化，因此粤港澳一体化原产地规则的设定在借鉴 NAFTA 的基础上，应以实现成员方预期利益最大化为根本目的，同时防止贸易偏转。建立一个科学合理的原产地规则体系在最大程度上限制贸易偏转和促进贸易自由化之间寻求平衡，也即在特惠贸易利用率和原产地规则的技术设定和实施成本之间寻求最佳结合点。

---

## 参考文献

- [1] Lamy, Regional agreements: the 'pepper' in the multilateral 'curry', WTO NEWS: SPEECHES — DG PASCAL LAMY Bangalore, India 17 January 2007.
- [2] 王海忠,赵平.品牌原产地效应及其市场策略建议——基于欧、美、日、中四地品牌形象调查分析[J].中国工业经济, 2004, (1): 78-86.
- [3] Khalid I.Al-Sulaiti,Michael J.Baker,Country of origin effects:a literature review, Marketing Intelligence & Planning,1998,(6):150-199.
- [4] Free-Trade Agreement, Dec. 22, 23, 1987, Jan. 2, 1988, Can.-U.S., Art. 301(1), H.R. DOC. NO. 216, 100th Cong., 2d Sess. 297 (1988), reprinted in 27 ILM 281 (1988) [hereinafter FTA].
- [5] 再有一种情况是,在关税分类税则中没有变化发生。
- [6] FTA, Art. 304. Each of the FTA provisions is reproduced in the respective implementing laws: for the United States, United States-Canada Free-Trade Agreement Implementation Act of 1988, Pub. L. No. 100-449, ?202, 102 Stat. 1851, 19 U.S.C. following ?2112 (1988); for Canada, Canada-United States Free Trade Agreement Implementation Act, 1988 S.C. ch. 65.
- [7] Palmeter, note 14 supra, at 502.
- [8] 此原则在 FTA 文本或官方解释里很难看到,不过,从 FTA 第 301(2)条第 2 段可以推断出,另外,从第 304 条关于原材料的定义也可以得出该结论。
- [9] Honda's manufacturing operations in the United States began with a motorcycle plant in Marysville in 1979. In 1980 Honda announced plans for an automobile plant adjacent to the motorcycle plant, and automobile production began there in 1982.
- [10] Customs Regulations Amendments Relating to the United States-Canada Free-Trade Agreement, 57 Fed. Reg. 2447 (1992) (revising 19 C.F.R. ? 10.84, 10.303, 10.305, 10.307, 10.310).
- [11] Revenue Canada, Customs and Excise No. 4568-6-5/Honda(engine) (BP) (Feb. 27, 1992).
- [12] U.S. Customs Memorandum HQ 000164, supra note 29, at 10.

[13] Quoted in William C. Symonds, Paul Magnusson & John Pearson, Gunfight at the Customs Corral, BUS. WK., Mar. 2, 1992, at 54, 54.

[14] In the Matter of Article 304 and the Definition of Direct Cost of Processing or Direct Cost of Assembling, No. USA 92-1807-01, Canada-U.S. Trade Comm'n Panel, Final Report (June 8, 1992).

[15] The same words appear in ?202(c)(3)(A) of the U.S. FTA Implementation Act, note 11 *supra*.

## The US-Canada automobile Rules of Origin Case -- Implication to Integration of the Guangdong, Hong Kong, Marco

Dai zhongxian

(School of International Business, Sun Yat-Sen University, Guangzhou 510275, China)

**Abstract:** This article take the North America free-trade zone in the Honda automobile document as an example, elaborated Rules of Origin of automobile by the important part and the secondary part the product Rules of Origin becomes the question which assembles in the most countries. In the free trade agreement, how to deal with the origin rule issues, becomes focal point question which the FTA negotiations especially pay attention to. Rules of Origin is the question which from the very beginning relatively small and easy to control, now already turned, regardless of avoids attaining without effort, the free trade agreement practice which through the negotiations seeks money, for the outsider who expands the market to look from these, this is an important question. The above-mentioned plan in the origin of rule agreement which is the CEPA of foundation Guangdong, Hong Kong, Marco integration cooperation in the ECFA frame foundation has importantly to mainland China and Taiwan profits from the significance.

**Keywords:** Rules of Origin ; FTA; Guangdong, Hong Kong, Marco integration;

**收稿日期:** 2010-10-04

**作者简介:** 代中现 (1972-), 男, 法学博士, 中山大学国际商学院副教授, 硕士生导师。

**基金项目:** 本文系中央高校基本科研业务费专项资金 (10wkjc05) “粤港澳一体化与区域  
经济协调发展研究” 和广东省普通高校人文社会科学重点研究基地重大项目 (08JDXM82002)  
“深化粤港澳合作中的法律理论与实务问题研究” 阶段性成果; 并得到中国博士后科学基金  
(20080430796) 资助。