

粤港澳大湾区物流业发展的新机遇与新挑战

■ 赵江利 任丽娟 河南工学院

摘要:当前,粤港澳大湾区已成为全球经济体量最大的湾区,经济体量已超过10万亿元。湾区内物流业发展较为迅猛,已形成互动协作、优势互补的格局。随着《粤港澳大湾区发展规划纲要》的发布与落实,湾区内物流业发展迎来新增长点,但同时也面临较多新挑战。基于此,从《纲要》、基础设施条件、高新技术应用与便利化通关流程等方面探寻粤港澳大湾区物流业发展新机遇,并提出新发展途径。

关键词:粤港澳大湾区;新挑战;新机遇;物流业;新途径

粤港澳大湾区具有“一个国家、两种制度、三个关税区、四个中心城市”的特点,区内物流园区资源、劳动力资源与土地开发空间较为丰富,为物流业创造良好发展环境,促使区内物流业发展规模持续扩大。根据海关总署信息,2019年5月16日,位于“广州—深圳—香港”中轴点的东莞清溪保税物流中心(B型),引进10家物流企业,开展各类业务企业达2136家,已经成为粤港澳大湾区建设的主要物流节点。2019年7月31日,南宁举办了跨区域专题协商座谈会,围绕“深度融入粤港澳大湾区建设,构建‘大交通、大物流、大产业’体系”展开专题协商,共同推动粤港澳大湾区物流业协调发展。然而,粤港澳大湾区物流业发展过程中也面临着诸多挑战,比如湾区内三地无缝协作的法律法规滞后、三地缺乏互联互通的公共信息平台等问题。由此,深入探讨粤港澳大湾区物流业发展面临的新机遇与新挑战,探寻湾区内物流业发展的有效推动策略具有重要现实意义。

一、粤港澳大湾区物流业发展的新机遇

(一)《纲要》奠定大湾区物流业发展的政策基础

自粤港澳大湾区概念提出以来,区域政府为加快其发展速度,出台了多项政策,推动区域物流业高速发展。其中,2019年2月18日,中共中央与国务院印发了《粤港澳大湾区发展规划纲要》(简称《纲要》),主要包括规划背景、总体要求、空间布局、建设国际科技型创新中心与加快基础设施互联互通等11个章节,对粤港澳大湾区空间规划、战略定位与发展目标进行重新敲定,为大湾区物流业发展奠定良好的政策基础。在《纲要》中,政府确定了香港、澳门、广州、深圳四大重要城市定位,并支持在惠州、佛山、珠海与江门等城市建设重点节点城市,实现大湾区内物流业网络化空间布局,有利于实现不同区域物流业的互联互通。且《纲要》在交通、金融与城市合作等方面,分析了湾区内物流业

的未来发展方向,用来指导物流业发展,并提供基础政策保障。

(二)优良的基础设施提升大湾区物流合作水平

现阶段,粤港澳区域的基建水平逐步加强,有效提升大湾区物流企业间的合作水平。2019年11月15日,在2019年粤港澳大湾区五大机场高层联席会议上,各机场负责人均表明正不断加快基础设施建设进程,用以提升区域间物流匹配效率。其中,广州白云机场正推进第四、五跑道与三号航站楼建设;香港机场在推进三跑道建设;澳门机场正推进项目环评工作与填海方案;深圳机场正布局卫星厅与三跑道等工程;珠海机场正推进航站楼扩建工程。广州、香港、澳门、深圳与珠海区域内良好的基础设施条件,实现大湾区内空铁、空陆、空海等部门的良好对接,提升物流合作水平。同期,我国发改委也表明粤港澳大湾区一批重大科技基础设施,已经陆续开工建设。例如,广湛高铁、赣深高铁、广汕高铁、深茂铁路深江段与深惠城际等项目工作稳步推进,

[基金项目] 本文系河南省高校人文社会科学研究资助性计划项目“共生理论视域下河南新型城镇化与乡村振兴协调发展研究”(编号:2021-ZZJH-074)。

[作者简介] 赵江利(1982—),女,河南工学院讲师;研究方向:物流与供应链管理。任丽娟(1980—),女,河南工学院讲师;研究方向:经济管理。

促使湾区内陆上运输水平显著提升。优良的物流基础设施极大提升了大湾区物流合作水平，为湾区内物流业发展带来发展新机遇。

（三）高新技术的应用提高大湾区智能化水平

现阶段，粤港澳大湾区内物流企业高新技术的引入并应用，有效提升湾区内物流业智能化水平，为未来湾区物流业发展带来新契机。中国港口网报道，2019年9月，南沙联合集装箱码头有限公司与振华重工签订了自动化装卸系统采购项目的合作协议，项目预计在2021年建设完成。该项目建设将充分借助单小车自动化岸桥、港区全自动方案及智能引导车 IGV 等新型技术，建立节约型、智能型、环保型的自动化码头，实现商品处理互联网化与智能化。另据广州日报信息，2019年3月，在两会期间，政府工作报告中还提出打造工业互联网平台，拓展“智能+”，推动大湾区物流业实施“数字化、网络化与智能化”升级转型，显著提高大湾区智能化水平，为湾区物流业发展提供更多想象空间。

（四）便利化通关流程加速大湾区货物流转效率

为加快物流业发展速率，粤港澳大湾区相关部门通过优化通关各环节，提供便利化的通关流程，加快湾区内货物流转效率。如凤岗海关通关在原有流程基础上，结合企业报关诉求，优化了企业报关环节，已经开始实施一体化“先出区、后报关”的通关政策。在此基础上，东莞清溪保税物流中心允许企业产品先出区，然后再提交

出口报关单和出境备案清单。这种便利化的通关模式，实现了“一次申报、一次录入、一次放行”，物流模式由多环节串联转变为多环节并联，极大提升了货物流转效率。再如，广东省外贸集装箱港口口岸经营服务企业结合黄埔海关与出口企业诉求，优化了货物通航、报关与通关等环节，加强“单一窗口”建设，逐步实现了船舶7×24小时通航、企业7×24小时报关、口岸7×24小时通关，促使货物通关便利性显著提高，进一步加速粤港澳大湾区内货物流通速率。

二、粤港澳大湾区物流业发展面临的新挑战

（一）三地无缝协作的法律法规滞后

粤港澳大湾区建设的目的，主要是构建全新的区域经济协调合作机制，以规则融通和制度创新为市场经济发展注入新动力。然而现阶段，粤港澳大湾区关于三地无缝协作的基础法律文件，仅有CEPA协议，其他相关协议尚处于空白，难以支撑区内物流业协同发展。而CEPA协议已经实行十余年，其结构框架、基本规则、核心内容及法制理念，已经不符合当前国家经济与世界经济发展的需要。由于CEPA协议中部分内容的滞后性，在国际司法审查、投资争端解决机制、保障措施、反倾销与反补贴措施等方面，均未给出有效解决对策，导致粤港澳大湾区建设功效难以发挥，物流业发展面临较大阻碍。

（二）市场规则与贸易制度的

冲突

由于我国坚持“一国两制”的基本国策，香港、澳门特别行政区与广东省体制存在差异，三地市场规则与贸易制度存在一定的冲突，为大湾区物流企业发展带来较大挑战。一方面，三地物流管理制度存在明显差异。广东省物流业呈现出多方管制、程序繁琐等特点，行政干预色彩较强。而受西方经济体制影响，港澳地区市场体制相对自由。对于港澳企业而言，我国大陆的行政审批制度会带来一定的信息不对称和政府干预，不利于粤港澳大湾区内物流业往来合作。另一方面，粤港澳大湾区内有三个关税区，存在显著的贸易制度冲突。例如，港澳地区对内地各类人才招聘名额有限制，内地赴港澳的商务签注申请较为复杂，而且对内地人才有停留限制。对于双向跨境资本流动，内地有审查机制，对大湾区内跨境投融资合作有较大阻碍。粤港澳大湾区内存在三个关税区，且具有明显的税制冲突，放大了粤港澳三地本位主义政策的负面影响。市场规则与贸易制度的不统一，在一定程度上对粤港澳大湾区物流业发展具有抑制作用，不利于湾区内物流业协同发展。

（三）三地缺乏互联互通的公共信息平台

当前，粤港澳大湾区内尚未建立起三地互联互通的公共信息平台，三地物流信息难以实现无缝对接。虽然粤港澳地区已有一些民间或者政府建立的物流信息平台，但这些平台上用户发布的部分信息未经过核查，信息真实性与有效性程度较低，也没有将三地物流

信息进行整合与共享,难以满足大湾区物流业发展的实际需求。现阶段,香港市场经济发展较为成熟,在物流信息数据建设方面较为准确和全面,例如香港数码贸易运输网络的开发,极大提高了香港物流业信息流通效率。而广东地区“大产业、小企业”现象非常普遍,物流信息较为分散、庞杂,需求方与物流企业服务信息沟通不畅;澳门地区也是一样,物流信息平台建设较为落后。广东、澳门地区信息平台建设相对比较滞后,而香港地区较为发达,三地尚未实现信息的互联互通,这为粤港澳大湾区物流业信息共享带来较大不利影响。

(四)企业间协作水平较低

当前,粤港澳大湾区内各港口之间主要以相互竞争为主,湾区内各物流企业协作能力较低,致使物流效率难以提升。大湾区内各城市经济发展的包容性、协同性较差,部分地区存在资源错配、同质化竞争等现象,对大湾区建设与物流业协同发展造成一定阻碍。例如,香港地区企业对国际市场规则较为熟悉精通,而广东地区物流企业则具备腹地货源优势。两地的物流企业之间彼此互为竞争对手,并没有进行资源整合与共享,在很大程度上造成资源浪费,不利于双方错位发展、合作共赢。此外,澳门经济发展结构较为单一,物流资源有限;香港物流经济发展缺少稳定持续支撑;珠三角九市物流业发展缺乏规范、完善的制度。而三地物流企业之间缺少资源整合与协同配合,导致湾区内物流业整体运行效率处于较低水平。

(五)三地生产要素流动存在壁垒

在“一国两制”框架下,粤港澳大湾区内部存在多重差异,导致湾区内资金流、技术流、人流等生产要素难以实现自由流动,严重阻碍了湾区内物流业的发展。现阶段,珠海与澳门、深圳和香港等湾区内主要城市之间,经济活动、经济关系等均没有实现同城化。且由于“两制”产生的壁垒,各项生产要素也难以在湾区内自由流通,为大湾区物流业的发展造成一定阻碍。例如,人才流动方面,粤港澳大湾区内物流业人才流动较为频繁,涉及个人所得税与居民身份认定等问题。在进行身份认定时,需要纳税人不断提交家人居住地、财产结构、家庭住房等繁杂证据,增加了湾区内人才流动的非税成本,为物流业人才要素流动带来较大阻碍,不利于湾区内物流业的人才留用与企业发展。此外,资金流动方面,内地与港澳资金限流措施较多,跨境资本流动不够灵活,对大湾区物流企业资金流动产生较大限制。

三、粤港澳大湾区物流业发展的创新途径

(一)政策层面

粤港澳大湾区作为经济体量最大的湾区,内部各部门要通过资源调配,大力推进区内物流业发展。基于湾区物流业发展面临的挑战,粤港澳三地政府应坚持区域内物流企业协同创新发展原则,积极优化并完善相关制度,为区内物流业发展提供基本政策保障,具体包括以下两方面。

一方面,修订并完善相关法律协议。三地政府部门应联合修订并完善大湾区经贸合作的相关法律协议。首先,明确湾区内三地战略合作的多边法律性质,在三方法律协议中对“一国主权范围内的区域性自由投资贸易制度安排”的基本法律性质加以明确。其次,根据粤港澳大湾区物流业发展现状,在签署法律及相关合作框架协议中,新增独立协商调解条款,为湾区内物流业发展提供有效争端解决方案。最后,在国家法律框架下,联合出台通用的数据保护法规,营造良好法治营商环境,为粤港澳大湾区物流业发展提供法律依据与制度保障。

另一方面,构建统一的市场与制度规则。粤港澳大湾区是在一个国家、两种制度下建设的,内部存在三个关税区,三地市场规则与贸易制度具有较大分歧,不利于大湾区物流业健康发展。由此三地政府部门应构建统一市场与制度规则,促进三地生产要素畅通流动。人才流动方面,相关部门可联合完善公共服务建设,如推进三地社保医保、跨境交通卡等的设置与办理,提升湾区内部公共服务便利性,进而加速人才要素流动。物资流通方面,相关部门可在珠三角地区设立统一的流转税优惠税率区间,并发布税率较低的产品清单,最大限度降低珠三角地区流转税税率。资金流通方面,相关部门可在部分地区试点限额内资本项目可兑换,并逐步取消资本流动与支付限制,加强大湾区资金要素流动。

(二)企业层面

在粤港澳三地政策的宏观引

导下,湾区内物流企业应结合自身运营情况,基于企业运作环节,坚持创新性发展战略目标,借助“新物流”发展模式,不断优化物流流程,实现湾区物流业稳中提质,具体措施包括以下四方面。

其一,借助“菜篮子”信息平台实现信息共享。粤港澳大湾区搭建并投入使用的“菜篮子”信息平台,极大提升了湾区内农产品企业互联互通便利性。由此区内物流企业可积极参与“菜篮子”项目建设与运营,借助“菜篮子”信息平台实现大湾区物流业的信息共享。物流企业应根据平台运营规则,在平台上申请开设物流企业信息共享端口,向“菜篮子”信息平台内部对接物流信息资源。具体可通过将自身经营范围、基本经营模式等信息上传到平台内部,与其他大湾区内物流企业进行信息共享。此外平台管理部门也应根据物流企业申请,制定具体的信息共享规则,避免数据信息出现重复收集。通过借助“菜篮子”项目建设的影响力与建设成果,打通地区间的信息流动屏障,盘活物流信息共享数据库。

其二,依托智慧物流中心实现智能化仓配。2019年12月18日,京东物流“东莞亚洲一号”一体化智能物流中心开始正式投入使用,单日订单处理量可达160万单,立体仓库存储量可达2000万件以上。该物流中心具有较强智能仓配技术,可加速物流企业供应链升级与商品流通。由此湾区内物流企业可依托京东“东莞亚洲一号”实现智能化仓配,提升湾区物流智能化水平。具体相关物流企业可与京东展开积极合作,将

该智慧物流中心作为统一货物集聚中心,在客户下单后,由集散中心进行协调配送,这样可有效降低物流企业货物拣选成本,提高仓配效率。此外,湾区内物流企业还可与其他先进物流企业签订设备共享协议,通过交换、租赁、共用等方式,与相关物流企业共享智能化仓储分拣设备,提升自身仓储智能化水平。

其三,打造现代化供应链系统实现企业间协同合作。针对湾区内物流企业协作水平低这一问题,应通过打造现代化供应链系统予以解决。湾区内物流企业应基于自身业务,从始端与终端角度出发,整合各个业务流程环节,通过业务节点分配与梳理,形成内部一体化运行供应链。然后,立足于稳定性与长期性发展目标,分析企业间的动态合作关系,形成企业间协同运营供应链系统。具体来说,湾区内企业可细分与自身业务相关的上下游企业,基于不同业务,与相关物流企业进行对接,并制定具体的企业运营组合策略,确定各物流企业之间分工,继而决定主导企业,形成供应链联盟。在后期运营过程中,湾区内物流企业应围绕主导企业,匹配湾区内各生产要素,实施战略性分工运营,在湾区内形成现代化供应链系统,提升企业间协作水平。

其四,搭载“量方”数字货仓挂车实现运输可视化。2019年3月,G7发布了搭载“量方”功能的数字货仓挂车,通过高精度传感器与AI摄像头,对车厢内货物进行图像建模,智能管控装车进度与装车过程,实现了货物运输可视化。由此湾区内物流企业可借鉴该技术,

搭载“量方”数字货仓挂车,实现物流配送过程的可视化,提升物流运输效率。具体可通过与相关企业签订合作协议,以业务外包形式将数字货仓挂车引进自身配送体系,打造可视化运输系统。同时,湾区内物流企业也可联合租用或搭建智能数字货仓挂车,根据货仓内3D图像,合理利用货仓空间,积极进行资源共享,提高挂车装载率与运输过程可控度。▲

参考文献:

- [1]行业新闻.粤港澳大湾区物流业迎发展机遇[EB/OL].<http://www.ae-first.com/news/show/id/5319.html>. [2019-02-28].
- [2]新华网.冯晓:加快粤港澳大湾区机场群间的航空物流融通[EB/OL]. <http://www.chinawuliu.com.cn/zixun/201905/17/340668.shtml>. [2019-05-17].
- [3]吴桂贤,郭伟光.“一带一路”倡议下中非跨境电商合作面临的机遇与挑战[J].对外经贸实务,2019(3):28-31.
- [4]马向明,陈洋.粤港澳大湾区:新阶段与新挑战[J].热带地理,2017(6):10-22.
- [5]龙建辉.粤港澳大湾区打造全球物流枢纽的战略思考——新起点、新挑战、新任务与新举措[J].广东经济,2017(12):80-84.
- [6]王富民.粤港澳大湾区为物流业发展带来新机遇[J].中国物流与采购,2017(24):28-30.
- [7]肖金成,申现杰.竞争中发展的粤港澳大湾区[J].中国投资,2017(23):52-58.
- [8]陈广汉,刘洋.粤港澳大湾区建设与港澳发展新机遇[J].广东经济,2019(4):8-13.