

广东自贸区的国际供应链及其协同对策

曾卓琪,张良卫,马少冰

(广东外语外贸大学,广东 广州 510006)

[摘要]研究了广东自贸区在粤港澳大湾区发展背景下其供应链发展的现状,分析了广东自贸区发展为供应链发展带来的机遇与挑战,探讨了广东自贸区如何借助粤港澳大湾区发展支撑其供应链协同发展的对策。

[关键词]广东自贸区;粤港澳大湾区;供应链协同;物流通道

[中图分类号]F757.12;F259.27;F274

[文献标识码]A

[文章编号]1005-152X(2019)04-0083-06

International Supply Chain of Guangdong Free Trade Zone and Its Synergy Strategy

Zeng Zhuoqi, Zhang Liangwei, Ma Shaobing

(Guangdong University of Foreign Studies, Guangzhou 510006, China)

Abstract: This paper studies the current situation of the supply chain system of the Guangdong Free Trade Area in the context of the development of the Guangdong-Hongkong-Macao Greater Bay Area, analyzes the opportunities and challenges brought by the development of the free trade area to the supply chain industry, and probes into the strategies by which the free trade area can support the coordinated development of its supply chain system by utilizing the resources of the Guangdong-Hong kong-Macao Greater Bay Area.

Keywords: Guangdong Free Trade Zone; Guangdong-Hong kong-Macao Greater Bay Area; supply chain coordination; logistics channel

1 引言

21世纪以来,伴随着多边贸易谈判的进展缓慢,国际上以自由贸易区为主要形式的区域贸易协定谈判呈井喷式增长。随着TTP、RCEP、TTIP等巨型自贸区的开谈,国际自贸区发展新特征开始彰显^[1]。以FTA为核心的国际制度竞争正在成为大国竞争的重要内容^[2]。北美自由贸易区的成立对亚太地区的经济贸易也构成挑战,对世界贸易一体化进程产生重大影响^[3]。为了适应全球经济贸易的快速发展,我国探索并设立了自贸区。广东自贸区作为第二批成立的自贸区,其建立为广东自贸区供应链发展带来机遇的同时也面临挑战。同时,广东自贸区立足港澳一体化融合发展,在粤港澳大湾区发展的背景下,研究如何借助广东自贸区联通港澳协同发展成为必要。

2 文献综述

专门针对中国“自由贸易试验区”的外文文献非常少,较多的是阐述其他国家自贸区的发展;但国内对中国自贸区的研究已较为全面,主要从以下几个方面进行研究:通过对比国际先进自贸区发展,探究我国自贸区与其的差异以及挑战与对策,如何力^[4]研究沿海型自贸区“科隆自贸区”及内陆型自贸区“马瑙斯自贸区”对我国上海自贸区发展的借鉴意义。倪外^[5]通过研究国际先进自贸区,分析上海自贸区发展差距及挑战;基于“一带一路”战略背景,推动自贸区与“一带一路”对接融合,发挥协同作用,如罗清和和曾婧^[6]研究中国自由贸易区对接“一带一路”战略实施路径。陈宏和程健^[7]探索对自贸区参与“一带一路”建设进行统筹协调,完善自贸区对接“一带一路”物流体系建设,实现二者的协同对接;分析中国自贸

[收稿日期]2019-02-25

[基金项目]教育部哲学社会科学重大课题攻关项目(16JJD018)

[作者简介]曾卓琪,女,广东人,研究方向:国际物流与运输;张良卫,男,湖南人,博士,教授,研究方向:物流与供应链管理、企业管理;马少冰,女,广东人,研究方向:国际物流与运输。

区建设的意义方面,如刘秉镰和吕程^[8]运用合成控制法,证明上海、天津、广东和福建四大自贸区设立对地区经济运行产生不同程度的显著正向影响。金泽虎和李青青^[9]指出上海自贸区的建设对长江经济带产生正向及负向的溢出作用,长江经济带沿线城市要借助上海自贸区的发展加快自身发展。

广东自贸区建设意义的研究文献也非常丰富,主要从金融、航运、贸易等方面进行分析,而关于广东自贸区成立对物流业影响的研究成果也十分丰硕,马娟^[10]对广州南沙自贸区成立对物流业的影响进行了深入分析,阐述其在通关环境、运输服务等方面的意义;谢金娥^[11]论述自贸区为传统物流业的发展带来新的契机,推动物流业转型升级。同时,也有学者研究广东自贸区与粤港澳大湾区的协同发展,如刘权等^[12]研究横琴湾一体化发展创新机制,探索横琴自贸区加快嵌入粤港澳大湾区的对策与建议。

而将协同论引入管理研究已成为热点,张翠华等^[13]认为提高供应链整体竞争力的关键是供应链协同,供应链协同管理是现实、理智的选择。张协奎等^[14]探讨以政府为主导、以产业为依托、以企业为主体的协同创新路径,结合协同创新管理三种模式,提出加快促进广西北部湾经济区区域协同创新的对策。将协同论引入管理研究对于研究广东自贸区发展具有现实意义,然而现有文献对广东自贸区利用管理协同理论发展这一领域的研究较为欠缺,广东自贸区联通港澳协同发展成为必要。

3 我国自贸区的发展现状

3.1 发展阶段

我国第一个自贸区中国(上海)自由贸易试验区于2013年9月29日正式挂牌,自贸区建设试点发展,功能定位因地制宜。有了上海自贸试验区的成功经验,自贸区发展进入1.0阶段。从第二批自贸区建设开始自贸区发展进入2.0阶段,这个阶段强调功能差异化。天津、福建和广东三个东部沿海省(市)在借鉴上海自贸试验区成功经验的同时,也发展出自己特色的功能和定位。

第三批自贸区则从沿海地区深入到中国大陆,包括了辽宁、浙江、河南、湖北、重庆、四川、陕西7个省市。自贸区建设全面开花,功能定位在因地制宜的同时,更多考虑各地区的优势条件,进行区位优势建设。第三批七个自贸区中,有五个省份均位于内陆,与前两批自贸区构成了六个沿海省(市)、两个中部省(市)、三个西部省(市)的格局。在发展模式上,有了前两批自贸区的成熟范本,自贸区发展进入3.0阶段,第三批的定位更加成熟化和差异化,并全面承接国家多个重大战略。

继1.0、2.0、3.0的自贸试验区后,2018年4月海南、雄安自贸区的加入使得中国自贸区发展进入4.0阶段。截至今日,中国自贸试验区形成了“1+3+7+2”共4批13个由沿海到内陆、自东向西全覆盖的新格局。

3.2 广东自贸区各片区的发展现状

中国(广东)自由贸易试验区(以下简称“广东自贸区”)是由广州南沙新区片区、深圳前海蛇口片区和珠海横琴新区片区三个片区组成的,广东自贸区于2015年4月21日在广州南沙区正式挂牌成立,近几年来广东自贸区在借鉴和模仿上海自贸区成功经验的同时,结合自身发展情况,积极探索新的试点内容,促进进一步的高水平开放。

据统计数据显示,2017年广东自贸区完成进出口总额9 897.99亿元,同比增长4.81%;自贸区海关注册企业10 342家,比挂牌当年增长1倍;货物进出口通关时间压缩三分之一。

表1为广东自贸区三个片区的基本情况,它们构成了广东自贸区的发展。由表1可知,这三个片区的主要职能各不相同,通过实现政策、资源、产业和功能的联动互补,为广东自贸区的发展奠定了基础。

三个片区根据其所处的地理优势,依托香港澳门,服务内地,同时又面向世界,将自贸试验区建设成为粤港澳深度合作示范区、21世纪海上丝绸之路重要枢纽和全国新一轮改革开放先行地。

各片区根据其功能定位采取了不少举措:

广州南沙新区片区(后面简称“南沙片区”)制定

表1 中国(广东)自由贸易试验区主要职能及规划面积

区域名称	广州南沙新区片区	深圳前海蛇口片区	珠海横琴新区片区
主要职能	重点发展生产性服务业、航运物流、特色金融以及高端制造业,建设具有世界先进水平的综合服务枢纽,打造成国际性高端生产性服务业要素集聚高地	重点发展科技服务、信息服务、现代金融等高端服务业,建设我国金融业对外开放试验示范窗口、世界服务贸易重要基地和国际性枢纽港	重点发展旅游休闲健康、文化科教和高新技术等产业,建设成为文化教育开放先导区和国际商务服务休闲旅游基地,发挥促进澳门经济适度多元发展新载体、新高地的作用
规划面积(km ²)	60	28.2	28

了《2015-2017年航运中心建设三年行动计划》,通过推动港口基础设施建设、健全集疏运体系、制定航运物流集聚区规划等举措,推动南沙片区形成制造企业、全球分销企业及第三方物流企业国际物流中心聚集基地,建立广东跨境电商进口商品的集散中心。2017年6月25日还成立了全国第一家省级航运专业人才市场—广东航运人才市场,由此培育大量物流航运人才服务物流企业。着重建设成具有承载贸易投资窗口功能和物流、人流、资金流、信息流交汇融通功能的“门户枢纽”。2018年南沙片区新设企业37 743家,同比增长66%;新增注册资本8 411.8亿元,同比增长3.4倍;合同利用外资268.2亿美元,同比增加5.6倍;实际利用外资9.3亿美元。全年共引进36个世界500强企业投资项目,同比增长9%。南沙片区近年来营商环境不断优化。

深圳前海蛇口片区在发展金融、现代物流、法制建设上已有不少创新举措:在金融创新上形成了72条金融创新政策,跨境人民币贷款业务方向打通,可以跨境双向发债等,并作为第一批试点地区在全国率先开展外债宏观审慎管理试点。还聚集有4.8万家创新型金融主体,包括融资租赁、商业保理、信用担保等新的金融业态。在贸易海关方面,提出9项如“陆路跨境快速通关”、“港区一体化”、“加工贸易全程信息化改革”、“主动披露”、“先装船后改配”等创新措施。在法治建设方面,基础性立法、产业性规定和配套性规定三管齐下,并率先探索涉港澳台和外国产品适用机制,设立自贸区仲裁联盟。截至2018年6月底,前海蛇口自贸片区累计注册现代物流企业

32 593家,注册资本合计9 795.80亿元,现代物流业纳税额合计27.16亿元,增速高于整体18.49%,现代物流业对实现增长的贡献率居于前海首位。

珠海横琴新区片区重点发展旅游、商务金融服务、文化科技和高新技术等产业。现出台税收优惠政策鼓励海内外客商前来投资,建立“一对一,点对点”的政策落实服务机制,切实为纳税人带来实惠;创新电子税票共享应用模式即在线办理,促进了投资便利化;创新知识产权多元化争议解决方式,建立商标权质押纠纷快速仲裁机制,完善商标权质押登记配套制度,有效地促进港澳民商事纠纷化解。在旅游方面,通过改变旅检、小额税款支付方式节省旅客通关时间。截至2018年3月,横琴片区金融类企业已达7 437家,注册资本8 823亿元。

4 广东自贸区的供应链发展现状

广东自贸区在发展中立足自身定位,在金融、航运、物流等领域均取得发展,也为供应链发展带来契机。广东自贸区供应链取得发展机遇的同时也面临诸多挑战。

4.1 广东自贸区发展带来的供应链发展机遇

广东自贸试验区构建了公铁海河多式联运网络,完善集疏运体系,衔接公路、铁路、海运、内河航运多种运输方式。对内加强与珠江口东西两岸城市、港口以及泛珠三角各城市的交通联系,对外加强与“一带一路”沿线港口和节点城市的联系,充分发挥了广东自贸区的辐射作用。物流基础设施网络的建设确保货物畅通、降低物流成本、提高效率并有助于改善物流服务。

广东自贸区积极推动贸易便利化。国际贸易“单一窗口”首先在上海自贸区试点,此后其他自贸区也相继借鉴并实施,广东也不例外。在口岸通关方面,采取“单一窗口”、“十三证三章”联办等措施,使广东自贸区通关规则与国际高标准高规则相对接。在海关监管方面,落实了“14+11”项监管创新制度,并在此基础上实施了独具广东特色的16项制度。这些制度给海关监管带来便利,简化通关流程,

提高效率,优化营商环境,进一步压缩货物通关时间,降低了贸易和物流企业的综合运输成本,使政府部门的监管效率得到很大提高,同时也减少了重复录入申报单证数据的次数,降低了数据信息的出错率。而广东自贸区集聚全球航运、物流、贸易信息等优质发展资源,也为其高质量发展注入强大动力。

广东自贸试验区在吸引人才上有独特的举措,打造“创业创新孵化器”,如前海深港青年梦工场、横琴澳门青年创业谷、“创汇谷”粤港澳青年文创社区和粤港澳(国际)青年创新工场等一大批创新创业聚集地的建设,吸引了大量人才。同时广东物流行业日益发展,政府出台了不同物流就业的相关政策,提供巨大的就业机会。

各片区为充分把握“互联网+”等新兴产业快速发展机遇,吸引了大型跨境电商重点布局,有力推动跨境电商产业快速发展,其中南沙新区片区建立跨境电商进出口商品的集散中心,带动了相关的物流、保税仓储、进口商品直销店等产业的快速发展,随着配套的监管服务、基础设施等的完善,产业集群效应日益凸显。为各类跨境电商平台提供货源和服务支持,许多跨境电商企业以“互联网+跨境供应链”模式在南沙片区开展跨境电商进出口和市场采购业务。

4.2 广东自贸区发展带来的供应链发展挑战

当前广东自贸区的物流企业仍没有摆脱多、小、散、乱的格局,根本原因还是在于没有带动物流行业发展的龙头企业,缺乏一定的竞争力,难以推动物流行业的发展。尽管广州的物流企业数量比较多,而且2/3以上的物流企业集中在物流园集聚区。然而,从这些物流企业的实际发展上看,其规模较小,大部分属于中小物流企业。这不符合激烈竞争的物流业市场水准。同时,人才是物流行业发展的基础,随着自贸区海关监管模式的转变以及跨境电商物流、金融物流的发展,当前物流企业物流人才也提出了新的要求,市场上迫切需要知识面广、融合技术、商务和管理等领域经验的复合型人才。但现有市场人才供给无法适应需求变化,且大多数并不满足物流企业的要求。

自贸区的建设虽然推动了广东物流业转型升级

与创新发展的基础和服务型设施等硬件建设尚不能迎合国际乃至港澳资本和产业的需求,同时,由于广东与港澳经济活动的物流环境不同,导致物流供应链的综合运输体系不完善,没有充分发挥物流集聚与辐射效应,设施布局也没有得到优化。

虽然广东自贸试验区积极精简通关手续,推动贸易便利化。然而,广东自贸区与港澳地区在制度体制、营商环境、通关监管制度及行业标准规则上存在明显的差异,这给三地贸易通关、物流等带来一定的阻碍。随着粤港澳三地的联系更加密切,阻碍日益凸显,广东自贸区急需探索粤港澳三地通关手续协同对接制度,有效缩短粤港澳三地贸易往来通关时间,提高效率。

5 广东自贸区国际供应链的协同对策

协同论作为系统科学的一个重要分支,是一门以研究完全不同学科中共同存在的本质特征为目的的系统理论,因而成为构造各类系统的理论基础和解决复杂性系统问题的方法。把协同论引入管理研究形成管理协同理论并进行系统研究,对于解决区域经济发展出现的复杂问题具有现实意义。

近年来,广东对港澳的进出口额占了全省进出口总额的60%;来源于港澳的投资占了全省外商在广东投资总额的60%;广东的企业联合港澳企业“走出去”投资占了全省对外投资的60%以上。这三个“60%”充分说明广东与港澳贸易往来更加频繁密切,然而自贸区的国际供应链在通关、物流及体制等方面存在的问题制约了三方的贸易互通。研究供应链协同发展日益迫切。广东自贸区须全面推进内地同香港、澳门互利合作的示范引领带动作用,充分发挥粤港澳大湾区作用,协同粤港澳供应链,推动粤港澳大湾区大发展。

5.1 协同粤港澳大湾区的供应链体系建设

相比其他世界湾区,粤港澳大湾区横跨三个关税区、三个行政区划和三种社会法律环境。“一个国家、两种制度、三个关税区、四个核心城市”的格局是

粤港澳大湾区物流业发展所面临的最大特点和优势。然而,这也导致粤港澳三地营商环境有着极大的差异,严重阻碍人流、物流、资金流和信息流的融合流动。广东自贸区需打造与港澳营商环境对接、经济发展协同的合作体系。

香港、澳门、广东分属不同的通关监管区,监管部门相互独立,应尽快推动并实施三地通关一体化,创新粤港澳口岸通关模式,推进建设统一高效、与港澳联动的口岸监管机制;加快推动实施国际贸易“单一窗口”等监管模式创新,可有效精简贸易流程,缩短贸易周期,提高贸易环节时间的可预测性;建立粤港澳“绿色通道”,实现粤港澳三地监管部门信息互通互认,其通关及检验信息可实现即时共享,粤港澳三地的货物只需进行一次通关一次查验,便可自由流转,提高通关效率。

5.2 大力培育物流龙头企业,融入自贸区供应链协同体系

政府要积极鼓励企业深度参与自贸区建设,让企业获得实实在在的好处。基于当前广东自贸区物流业龙头企业缺乏的发展现状,应当培育一批物流龙头企业,对具有一定规模以及核心竞争力的大型物流企业,充分发挥其龙头作用,带动其他物流业的发展,也要加强与国际物流巨头、国内大型物流集团的协调发展,不断开拓新的发展空间。整合粤港澳资源,积极承接港澳外溢的国际航运等高端产业向内地延伸和拓展,加快粤港澳物流合作园建设,促进粤港澳三地的融合和粤港澳大湾区及广东自贸区经济的发展。

面对广东自贸区物流人才供给及需求不匹配的发展现状,应支持港澳企业在自贸试验区设立总部,从外引进港澳高层次人才,从内联通各高校培养一批满足自贸区功能特殊化、多元化需求,贴切物流企业需求的应用型物流人才。同时,可通过开展学术论坛、校企合作等形式,集合高校、企业、政府部门资源,让人才充分流动,满足三方需求。

5.3 建设大湾区有效的物流协同信息共享机制

目前港澳和广东自贸区三大片区间仍然缺乏有

效的沟通机制,无法充分发挥广东自贸区和粤港澳大湾区的联动效应,客观上导致了沟通和协调的效率低下,阻碍了粤港澳间的交流合作。因而需建立不同层级相结合的沟通协调机制,就三地协同发展的战略方向、重大举措、重大项目进行协商。引领粤港澳物流企业间建立物流信息共享衔接机制,利用大数据进行物流信息共享,从而助力物流信息集聚,有效降低物流成本,提高效率,保障监管。

5.4 建设畅通的自贸区供应链体系和物流大通道

积极推动广东自贸区与粤港澳大湾区基础设施互联互通。推动一体化建设,尤其是港口、机场及大型基础设施间的连接,完善多式联运交通网络体系。梳理广东各省市交通网络关键节点,提高交通网络通达性;强化枢纽城市内部组织,进行空间优化。广东自贸区应加快构建“海空、海铁和海水”多式联运的交通网络体系,对内辐射周边城市,对外加强与港澳地区的联系,推动粤港澳三地物流通道大畅通。

5.5 积极借鉴其他自贸区现有经验

上海自贸区作为我国第一个挂牌成立的自贸区,其发展对其他相继设立的自贸区具有借鉴意义。广东自贸区可以借鉴上海自贸区的现行创新管理模式,自主创新对接粤港澳大湾区发展新模式,如“境内关外”监管模式、秉持“法不禁止即自由”的“负面清单”管理模式,促进企业和个人投资自主决策,提高投资的便利化,以及“事中事后”管理模式,转变政府职能,并依靠统一的窗口统一接受材料,优化办事流程等^[15]。同时,目前我国自贸区发展已进入4.0时代,各个自贸区根据自身定位不断创新发展战略,许多管理模式、政策都是可复制、可推广的,广东自贸区可充分借鉴。但也要因地制宜,明确定位,挖掘自身潜能。

6 结语

自贸区的意义是通过点的创新突破,带动经济和社会全面发展。广东自贸区将建设成为开放型经

济新体制先行区、粤港澳大湾区合作示范区和高水平对外开放门户枢纽。当前,广东自贸区的建设重点之一是率先探索“一国两制”下粤港澳机制体制、法律法规等制度层面的对接,进而再以点带面,将自贸区经验和政策,通过适度扩容和复制嵌入到湾区建设中,全面提升粤港澳大湾区对外开放水平,推动广东自贸区与粤港澳大湾区协同发展。

[参考文献]

- [1]陈淑梅.“一带一路”引领国际自贸区发展之战略思考[J].国际贸易,2015,(12):48-51.
- [2]李巍,张玉环.美国自贸区战略的逻辑——一种现实制度主义的解释[J].世界经济与政治,2015,(8):127-154,160.
- [3]邓力平.北美“超强市场”的形成与影响——评美加墨自由贸易协定[J].世界经济,1992,(12):29-35.
- [4]何力.南美沿海型和内陆型自贸区实践与我国自贸区建设[J].国际商务研究,2014,35(2):24-32.
- [5]倪外.国际先进自贸区核心竞争力构成及其启示研究[J].世界地理研究,2015,24(3):126-133.
- [6]罗清和,曾婧.“一带一路”与中国自由贸易区建设[J].区域经济评论,2016,(1):40-46.
- [7]陈宏,程健.“一带一路”建设与中国自贸区战略协同对接的思考[J/OL].当代经济管理,2018-11-26.
- [8]刘秉镰,吕程.自贸区对地区经济影响的差异性分析——基于合成控制法的比较研究[J].国际贸易问题,2018,(3):51-66.
- [9]金泽虎,李青青.上海自贸区经验对促进长江经济带贸易便利化的启示[J].国际贸易,2016,(4):30-37.
- [10]马娟.广州南沙自贸区对物流业的影响[J].电子商务,2016,(5):11-12.
- [11]谢金娥.自贸试验区发展助推物流业转型升级[J].中国集体经济,2017,(3):109-110.
- [12]刘权,刘俊志,梁杰.加快横琴自贸区嵌入粤港澳大湾区 推进横琴湾一体化建设研究[J].中共珠海市委党校珠海行政学院学报,2018,(4):59-66.
- [13]张翠华,任金玉,于海斌.供应链协同管理的研究进展[J].系统工程,2005,(4):1-6.
- [14]张协奎,林冠群,陈伟清.促进区域协同创新的模式与策略思考——以广西北部湾经济区为例[J].管理世界,2015,(10):174-175.
- [15]唐健飞.中国(上海)自贸区政府管理模式的创新及法治对策[J].国际贸易,2014,(4):27-32.

(上接第4页)业的创新、客服、营销等能力的提高提供人力保障。

5.2.2 提升物流企业信用。物流企业的良好信用是一项重要的无形资源,影响着企业的声誉和良好形象。物流企业一定要加强自身的管理,积极参与园区的物流企业信用评级,以高标准来严格要求自己,争取达到A级以上的信用。这样才能吸引更多的客户,让企业不断发展壮大。

5.2.3 增强物流企业创新意识。物流企业应将创新理念纳入到企业文化当中去,建立学习型组织,为员工提供良好的学习环境,同时建立健全物流企业创新激励制度,激发员工创新的积极性,使他们成为创新型人才,以便吸引更多的客户,提升企业的竞争优势。

5.2.4 加强与园区内企业的合作。现代客户对物流一体化服务的要求越来越高,不但要享受到采购、运输、仓储等功能性服务,还希望物流企业能提供报关、出入境手续办理、物流咨询等增值服务。若要满

足客户的需要,物流企业必须和园区内入驻的物流人才培训公司、物流咨询公司、报关公司等多个企业合作,实现多项资源整合,从而提高客户满意度,进一步提升企业的竞争优势。

广西北部湾经济区拥有发展物流业的区位优势和政策优势,而且物流设施日趋完善,为物流产业集群创造了有利条件。物流园区及集群内物流企业的竞争优势已经凸显,充分发挥和提升这些竞争优势有利于促进广西北部湾经济区物流业的发展和物流产业优化升级,进而带动区域经济的发展。不过,如何发挥物流企业的竞争优势还有待进一步研究。

[参考文献]

- [1]王景敏.广西北部湾经济区物流产业集聚机理及集聚度研究[J].物流工程与管理,2012,34(8):22-23.
- [2]Barney J B.Firm Resource and Sustained Competitive Advantage[J].Journal of Management,1991,17(1):99-120.
- [3]杜建政,赵国祥,刘金平.测评中的共同方法偏差[J].心理科学,2008,28(2):420-422.
- [4]周蓉.基于资源基础理论的物流企业竞争优势实证研究[J].物流技术,2012,31(8):214-218.