

<http://www.master-insight.com/%E5%8D%94%E5%90%8C%E4%BA%92%E8%A3%9C%EF%BC%8C%E5%85%B1%E4%BF%83%E7%89%A9%E6%B5%81%E8%88%87%E8%B2%BF%E6%98%93%E4%BE%BF%E5%88%A9%E5%8C%96/>

## 李玉彬：協同互補，共促物流與貿易便利化

國內的電商發展都特別快，隨著互聯網和物聯網的發展，基於電子技術、信息技術的世界貿易格局會有非常大的變化。

專欄：[灼見科技](#) 作者：[本社編輯部](#)

整理：[盧佳琦](#) 圖片：[文灼峰](#)



「港口之間的競爭並不是一個簡單的碼頭競爭，港口是一個平台經濟，是很多要素綜合在一起形成的一個完整的港口生態圈。」

編按：由恒生管理學院決策科學學院、恒生管理學院全球供應鏈管理政策研究所、香港中文大學亞洲供應鏈及物流研究主辦，廣州中山大學、灼見名家傳媒及粵港澳大灣區經貿協會協辦的「大灣區物流與貿易便利化」專題論壇於去年12月7日舉行，招商局港口控股有限公司副總經理李玉彬博士在論壇發表以下主題演講。

招商局港口是海港投資開發運營商，我更多的是想從海港這個角度談談港口經濟和粵港澳大灣區之間的關係，特別是如何促進貿易便利化。今天主要探討三個方面的內容，一個是大灣區在世界這個大格局中的地位和作用，第二個大灣區港口和貿易便利化之間是什麼關係，第三個是分享招商港口的一些實際經驗。

## 大灣區的重要角色

很顯然，粵港澳大灣區的重要性引起了從政府到業界各個方面的關注，2015 年時，習近平主席在推動共建絲綢之路和 21 世紀海上絲綢之路的願景和行動中，首次提出了建設粵港澳大灣區。在中共 19 大報告裏，正式確立了粵港澳大灣區是我們國家的戰略，首次將它提到了國家戰略的高度。粵港澳大灣區有國家所賦予的特殊使命，第一是人民幣的國際化，香港是最大的人民幣的離岸市場，所以人民幣國際化對粵港澳大灣區來說是一個非常有特色的功能。第二是其戰略位置特別重要，粵港澳大灣區是整個中國和歐洲、美國貿易往來的最後一站，極有可能成為亞太區新的經濟的增長機。另外一方面，粵港澳大灣區會在一帶一路和自貿區的發展過程中扮演非常重要的角色。

## 如何提升貿易便利化？

港口經濟與貿易便利化之間的關係是非常緊密的。大家都知道，世界貿易 80% 的體量都是由海運完成的。雖然這個比重從過去的 90% 不斷下降，但目前海運還是世界貿易最主要的運輸方式。根據統計，世界經濟的 50% 的體量都座落在港口經濟發展的 100 公里內。從這方面來講，我們不輸任何一個灣區，包括紐約灣區，東京灣區和倫敦灣區。從緯度上講，我們的人口最多，面積也是最大的，我們也擁有世界上最大體量的港口群，我們的集裝箱存儲量有六千多萬多箱，這是其他幾個大灣區的十倍。



世界

貿易 80%的體量都是由海運完成的。(Pixabay)

港口經濟如何提升貿易便利化呢？第一個是提高港口的裝卸效率。現在，隨着自動化智能化技術的應用，港口的裝卸效率在不斷得到提升，而且單位作業成本也在不斷下降。第二個方面，港口的通關環境，是不是能夠快速地通關，是否便利化對提升港口的服務水平和效率也都非常關鍵。此外，國家的政策、法律環境和整個服務業對港口的支持也很重要。

招商局港口從三個方面深入探討如何助力大灣區的貿易便利化。一個是加大固定資產的投資，在粵港澳大灣區加大碼頭的建設投資，我們打算在西部建造一個全自動化的碼頭。第二個是構建港口生態圈，港口之間的競爭並不是一個簡單的碼頭競爭。港口是一個平臺經濟，是很多要素綜合在一起形成的一個完整的港口生態圈。第三個是通關便利，這是招商港口在全球布局的一個情況。我們認為港口生態圈是解決未來港口競爭的一個最核心的手段。通過以港口為核心，將一些增值的服務和

它融匯到一起，和我們的合作夥伴共同構建一個新的生態體系。這個生態體系將會參與到全球的競爭裏面，特別是和新加坡，上海以及我們周邊一些區域的競爭。

## 大灣區的優劣與挑戰

我們用 SWOT ( Strengths , Weakness , Opportunities , Threats ) 來分析一下整個大灣區的港口優勢、劣勢和現在面臨的機會和威脅。

首先是優勢，我們擁有世界上最龐大的港口群，從區位、水深等自然條件來看，是非常天然優良的樞紐港。還有，香港作為世界上非常著名的自由港，在政策稅收、通關各個方面都具有非常大的優勢，剛才也講到公路、鐵路、機場、水路，特別是珠三角是中國最好的黃金水道，水運體系也非常發達。

劣勢也是比較明顯的，我們的港口群大而不強。我們的貨物存儲量很大，顯然沒有一個灣區能和我們相比，但是，我們現在看整個（包括香港在內）的航運中心的高端服務，在全球範圍內是相對偏弱的。國際航運中心的研究報告顯示，從排名上來看，香港最高的排名也就是在第三第四位，一直在這個位置徘徊，廣州和深圳一直在 20 多名。我們做的很多都是非常低端的產業，但是大家在低端領域的競爭還是非常激烈的。所以，在整個粵港澳大灣區的港口中要樹立全局觀和世界觀，我認為在共同利益和協調發展這方面還是有很大提升空間的。此外，整個服務體系也不夠健全，特別是高端的一些中介服務、金融、保險等業務，我們做得不足，和倫敦的一些服務業、金融業相比，我們還是有很大差距。在信息化、智能化方面，我們雖然在這幾年發展比較快，但在這幾個港口之間的互聯互通，特別是數據的互聯互通，共享方面是相對落後的。





粵港澳大灣區的港口群儘管數量龐大，但在結構方面還存在優化空間。（Pixabay）

接下來談談我們面臨的機遇和威脅。深港兩地資源的優化配置還有很大的合作空間。在物流領域，更多的人員交流和創新的技術合作也正在逐步展開，整個南沙、前海、蛇口自貿區探索發展也非常快。在政治穩定性這一方面，香港也是有威脅的，如整個社會能不能開放？觀念能不能與時俱進？這些方面應該有一些限制。還有一個是香港整個房價的問題。

粵港澳大灣區在很多體量上已經領先全球，但我認為在一些結構性方面還有一些優化的空間。一個是流通和融合，第二個是互補和協同，第三個是不斷完善和發展，第四個是聚集和規模。我認為我們應該做強長板，我們的長處一定要做到極致，如果要和其他地方補我們的短板的話，可能是事倍功半。我們要做強自己的長處，此外，在我們的創新經濟裏，特別是在未來的貿易中也要發力。

國內的電商發展都特別快，隨着互聯網和物聯網的發展，基於電子技術、信息技術的世界貿易格局會有非常大的變化。我們一直在倡導在全球建設電子的世界貿易平台。這個時候，其實給我們粵港澳大灣區帶來一個非常大的機會，我們要參與其中。因為過去倫敦在上百年的歷史裏，是傳統貿易遊戲規則的制定者，但未來隨着電子信息技術的發展，世界的貿易格局會發生重要變化。我們應該抓住這個趨勢，在電子商務貿易的過程中，我們應該有所創新，有所跟進。這也有可能給我們創造一個彎道超車，趕超世界上頂級的這幾個航運公司的機會。



恒生管理學院何順文校長向李玉彬博士致送紀念狀。