

湖南省保税物流发展现状及其对策研究

李正军,张震

(湖南工业大学 物流工程研究所,湖南 株洲 412007)

[摘要] 湖南省已封关运营的综合保税区与保税物流中心运营现状存在较大差异,在服务功能、产业定位、服务区位等方面,各综合保税区、保税物流中心拥有各自的侧重点及发展方向,但也存在着功能利用重合等问题。湖南省保税物流运营与发展主要存在的问题为:功能重合、竞争加剧,个体差距大、发展极不平衡,报关繁琐、运营不畅;其制约因素有:省内经济发展失衡、产业竞争力不强,区位优势弱、外贸依存度低,政策倒挂、保税物流效用降低,周边省市的竞争激烈等。建议合理规划业务功能布局、避免过度竞争,打破部门利益、促进湖南保税物流协同发展,优化通关手续、减少“二次报关”,加强招商项目管理建设等,以提升湖南省保税物流的发展。

[关键词] 湖南省;保税物流;外贸依存度

[中图分类号] F259.27 [文献标识码] A [文章编号] 1674-117X(2018)03-0027-06

Study on the Development Status and Countermeasures of Bonded Logistics in Hunan

LI Zhengjun, ZHANG Zhen

(Institute of Logistics Engineering, Hunan University of Technology, Zhuzhou Hunan 412007, China)

Abstract: There are great differences between the current operation situation of the comprehensive bonded zone and the bonded logistics center in Hunan Province. In the aspects of service function, industry orientation, service area, etc., comprehensive bonded areas and bonded logistics centers have their own focuses and directions, but there are also some problems in the operation and development of bonded logistics in Hunan Province, such as functional coincidence, intensifying competition, and large individual gap. The main operational and development issues of bonded logistics in Hunan Province are overlapping of functions, intensification of competition, and large gap between individuals, and so on. The development is extremely unbalanced, the customs declaration is cumbersome, and the operation is not smooth. Restrictive factors of bonded logistics' development in Hunan are that the economic development in the province is out of balance, the industrial competitiveness is not strong, the location advantage is weak, the dependence on foreign trade is low, the policy is upside down, and the utility of bonded logistics is reduced. The competition between the surrounding provinces and cities is fierce. It is proposed to rationally plan the distribution of business functions, to avoid excessive competition, to break the interests of departments, to promote the coordinated development of Hunan bonded logistics, and to optimize customs clearance procedures. The countermeasures and suggestions like reducing the “second customs declaration” and strengthening the management of investment promotion projects are put forward to promote the development of

收稿日期: 2017-10-09

基金项目: 湖南省政府口岸办委托课题“我省外向型经济发展困境及其解决路径研究”(2017KAB026)

作者简介: 李正军(1971-),男,湖南株洲人,湖南工业大学教授,博士,硕士生导师,研究方向为现代物流配送规划、物流包装一体化解决方案;张震(1990-),男,安徽亳州人,湖南工业大学硕士研究生,研究方向为现代物流设施规划与设计。

bonded logistics in Hunan Province.

Key words: Hunan Province; bonded logistics; ratio of dependence on foreign trade

随着经济全球化和贸易自由化的不断发展,以及国民经济的平稳运行与现代物流业的持续繁荣,中国的保税物流充分利用国家给予的特殊经济政策,不断完善自身服务体系,加快转变对外贸易的增长方式,不断提升对外贸易的服务质量和运营水平,积极推动国民经济和社会的健康发展。保税物流作为一种新型的物流模式,在地区发展外向型经济中起着不可替代的作用。保税物流是指保税状态下货物在海关特殊监管区域、场所或网点间的流通和转移,包括保税货物在供应链上的采购、存储、配送、分销、运输、调拨等。保税物流区域是海关特殊监管区域与监管场所的总称,是国家为促进地区外向型经济的发展,在进出口贸易活动较活跃的地区批准设立的一种对外开放区域,区内享有特殊海关优惠政策。^[1]

作为长江中游经济带的重要一极,湖南经济实力不断提升(如表1所示)。2016年,湖南对外贸易总额达1 782.2亿元人民币,其中,出口总额达1 205.2亿元人民币,进口总额达577.0亿元人民币,外贸依存度为5.70%。^[2]在中部六省中,湖南进出口总额排名第五,外贸依存度最低,外向型经济成为湖南经济发展的一块“短板”。大力发展保税物流,对降低国际物流成本、增强湖南外向型经济能起到至关重要的作用。

表1 2012—2016年湖南省经济与对外贸易总量			
年份	进出口总额/亿元	国内生产总值/亿元	外贸依存度/%
2012	1 384.4	22 154.2	6.20
2013	1 560.2	24 501.7	6.40
2014	1 906.9	27 048.5	7.00
2015	1 825.4	29 047.2	6.30
2016	1 782.2	31 244.7	5.70

注:数据来源于湖南统计信息网。

一 保税物流研究及发展现状

(一)国内保税物流运营与研究现状

2003年12月,国务院批准成立上海外高桥保税物流园区作为我国首个保税物流园区,由此,我国保税物流的发展拉开帷幕。2010年以后,国内批准设立的保税监管场所与特殊监管区域数量开始大幅度增长,有关保税物流发展的研究也随之增加。陈雪

等人采用层次分析法对影响天津保税物流发展的因素进行实证分析后认为,影响天津保税物流发展的一级因素中影响最大的是通关效率,其次是当地物流发展水平,二级因素中海关监管模式影响最大;根据分析结果,作者提出了针对天津保税物流的发展建议。^[3]孙浩等人以上海国际金融中心、航运中心和贸易中心“三个中心”建设作为研究背景,研究了上海保税物流发展策略,得出上海保税物流发展面临的四大困境,分别为周边省市监管场所的竞争、“区港联动”效果差、仓储建设成本过高、多部门分管导致保税物流运营效率低下。^[4]郭薇以融入“长江经济带”建设为背景,对苏州保税物流进行态势分析(SWOT分析),结合苏州综合保税物流园区的发展现状与发展方向,提出了科学规划模式、管理运营模式、可持续发展模式、国际人才倍增模式、信息交汇模式等未来发展模式。^[5]叶菁婧在对厦门海沧保税港区的政治法律环境、经济环境、社会文化环境、技术因素分析的基础上,运用SWOT分析法,对厦门海沧保税港区保税物流的发展提出合适的战略模式。^[6]许彤对中山市的保税物流市场进行需求预测,并对中山保税物流中心进行SWOT分析,在此基础上,从总体定位、招商引资、政府支持三个方面提出中山保税物流中心的发展对策。^[7]

通过对相关研究文献的查阅可以看出,国内有关保税物流的研究对象基本上集中于东部沿海发达省市。由于内陆地区保税物流发展起步较晚,国内学者对内陆地区保税物流的研究较少见。本文以湖南省这一典型的内陆地区为研究对象,在对长株潭、岳阳、衡阳等地区保税物流考察调研的基础上,根据调研资料,分析湖南省保税物流的发展现状及存在问题,提出助推湖南省保税物流的发展对策与建议,以期对湖南省及中部省市发展保税物流提供理论参考。

(二)湖南省保税物流发展现状

湖南省保税物流的发展历史不足10年。2008年12月,长沙金霞保税物流中心项目成功获批,标志着湖南省保税物流的发展进入起始阶段。目前,湖南省已批准设立4家综合保税区与2家保税物流中心(B型),分布在长沙、株洲、湘潭、岳阳、衡阳,其基本概况如表2所示。

表 2 湖南省综合保税区及保税物流中心基本概况

名 称	类 型	区 位	批准时间	封关运营时间	规划面积/km ²
长沙金霞保税物流中心 (B 型)	保税监管场所	长沙开福区	2008 年 12 月	2009 年 8 月	1.70
长沙黄花综合保税区	海关特殊监管区域	长沙东部空港片区	2016 年 5 月 31 日	2017 年 6 月 25 日	1.99
衡阳综合保税区	海关特殊监管区域	衡阳市雁峰区	2012 年 10 月 25 日	2014 年 9 月 9 日	2.57
岳阳城陵矶综合保税区	海关特殊监管区域	岳阳城陵矶临港 产业新区	2014 年 7 月 8 日	2016 年 8 月 9 日	2.98
湘潭综合保税区	海关特殊监管区域	湘潭经济技术 开发区	2013 年 9 月 7 日	2015 年 1 月 28 日	3.12
株洲铜塘湾保税物流中心 (B 型)	保税监管场所	株洲市石峰区	2016 年 1 月 11 日	未封关运营	0.16

通过实地调研,湖南省已封关运营的综合保税区与保税物流中心运营现状如下:

1. 衡阳综合保税区

衡阳综合保税区已建成 19 栋标准厂房和 2 栋保税仓库,前期入驻企业达 23 家。封关运营首年,衡阳综合保税区进出口额达 5.93 亿美元,为衡阳进出口外贸总额的 20.1%。2015 年,衡阳综合保税区实现进出口贸易总额 9.3 亿美元,但是封关运营 2 年后,衡阳综合保税区业务量开始急剧下滑,2016 年进出口总额仅为 2.66 亿美元。目前,整个衡阳综合保税区厂房设施大量闲置,实际入驻运营企业仅 3 家,部分签约企业申请撤销登记,查验平台和监管仓库长期处于无运营状态。

2. 岳阳城陵矶综合保税区

岳阳城陵矶综合保税区于 2016 年 8 月封关运行,两期建设总投资达 54 亿元人民币。借助“一区一港四口岸”资源配套一体化平台的高效运营,封关运营 4 月,城陵矶综合保税区进出口贸易总额突破 10 亿美元。截至 2017 年 7 月,签约和在谈项目达 140 余个,92 家企业完成注册。由于封关运营时间较晚,招商引资工作进展缓慢,目前仅有 7 个项目开工建设,涵盖电子信息科技、肉制品、橡胶加工等产业。

3. 湘潭综合保税区

封关运营 2 年以来,湘潭综合保税区发展形势较好,成绩显著,封关第一年实现进出口总额 5.13 亿美元。2016 年实现进出口总额 6.4 亿美元,创造关税 1.1 亿元人民币。截至 2017 年 8 月,园内已有 48 家注册企业,实际入驻企业 8 家,累计报关票数 1 107 单。目前,湘潭综合保税区已初步形成制造贸易、电子信息、跨境商贸等产业格局,同时努力

筹建高质量进口肉制品、水果、冷鲜产品指定查验场。

4. 长沙黄花综合保税区

长沙黄花综合保税区于 2017 年 6 月 25 日封关运营,目前第三批标准厂房与仓库正在加紧建设,药品监管仓、生鲜仓库及跨境电商大厅即将投入运行。截至 2017 年 8 月,综合保税区管委会已成功引进深圳驰骋科技、南洋国际电子主板等 27 个项目,在谈项目近 100 个,涵盖电子信息、生物医药、精密仪器等产业。目前,黄花综合保税区已有 50 余家公司注册,15 个已运作项目,预计 2017 年下半年对外贸易总额将突破 8 亿美元。

5. 长沙金霞保税物流中心(B 型)

作为湖南省保税物流发展的排头兵,长沙金霞保税物流中心的发展成就有目共睹。截至 2017 年 2 月,金霞保税物流中心累计报关 36 000 单,监管总货值 88.5 亿美元,征收关税 20.4 亿元人民币,占长沙海关关税总额的 38%。2016 年,金霞保税物流中心报关总票数 8 051 单,进出口总额达 18.3 亿美元,实现税收 5.8 亿元人民币;现已入驻企业 20 余家,服务全省 280 余家制造型企业。目前,金霞保税物流中心已启动二期建设,拟建设集跨境电子商务、进出口商品展示交易中心于一体的现代化商贸物流平台,同时积极拓展跨境电商业务,释放金霞保税物流中心的功能和效益。

通过以上运营现状的分析比较,可知湖南已封关运营的综合保税区与保税物流中心运营现状存在较大差异。同时,在服务功能、产业定位、服务区位等方面,湖南各综合保税区、保税物流中心在未来的运营中有各自的侧重点及发展方向(如表 3 所示),但也同时存在着功能利用重合等问题。

表 3 湖南省保税物流的主要功能、产业定位、服务区位差异

保 税 区	主 要 功 能	产 业 定 位	服 务 区 位
黄花综合保税区	保税仓储、物流加工、商贸交流	重点发展生物医药、电子科技、文化创意、航空航材等产业	长沙临空经济圈
湘潭综合保税区	保税仓储、出口加工、转口贸易	以高端制造业、电子信息、跨境电商、国际金融四大产业为主	服务长株潭，辐射全省
衡阳综合保税区	保税加工、保税物流、口岸作业、保税综合服务	重点发展电子信息、新材料、新能源、先进装备制造等产业	中部地区
岳阳城陵矶综合保税区	保税物流、保税加工、保税仓储、国际贸易展示	重点发展冷链产品、进口粮油肉制品、电子信息、汽车、橡胶等产业	服务岳阳，辐射中南
长沙金霞保税物流中心(B 型)	保税仓储、出口拼箱、加工贸易“一日游”	以跨境电商、电子科技、医药、国际商贸展示为核心产业	辐射全省
株洲铜塘湾保税物流中心(B 型)	保税仓储、保税物流、口岸功能和出口退税、进出口贸易和加工贸易“一日游”	以国际加工、国际贸易、跨境电商、国际金融四大产业为主	服务长株潭，辐射中部

二 湖南省保税物流运营存在问题及原因分析

(一)湖南省保税物流运营与发展存在的问题

1. 功能重合,竞争加剧

湖南省保税物流园区服务功能比较单一,普遍以“一日游”、保税仓储、出口退税等功能为主,业务功能重合明显。以长沙市为中心,半径 50 km 范围内有 3 家综合保税区和 2 家保税物流中心,其中株洲铜塘湾保税物流中心距离湘潭综合保税区仅约 20 km。同其他省份相比,湖南省保税物流在小区域范围内分布密度过大,由于功能利用存在重合,必然会冲击到长株潭地区各个综合保税区和保税物流中心的业务发展,甚至直接影响衡阳综合保税区与岳阳综合保税区的健康发展;若协调不好,对湖南省保税物流的发展极为不利。因此有关政府部门应从全省保税物流健康发展的大局出发,以长远战略视角合理规划湖南省各保税物流区域的业务功能布局。

2. 个体差距大,发展极不平衡

从全省保税物流的发展现状来看,各保税区个体之间的发展差距较大。目前,湖南省仅有长沙金霞保税物流中心和黄花综合保税区发展形势较好,而非省会城市的保税物流区域存在着发展缓慢、业务量小、盈利能力弱、招商引资进展缓慢等问题,部分综合保税区甚至已经出现不健康运营状态。如衡阳综合保税区业务量在封关运营后出现急剧下降的趋势,2016 年完成进出口额仅 2.66 亿美元,已

签约的入驻企业处于停滞阶段,部分企业撤销登记,实际入驻运营企业仅 3 家,且入驻企业盈利较弱,需依靠政府资金补贴勉强生存。目前,衡阳综合保税区厂房设施大量闲置,查验平台和监管仓库已经长期处于空仓无运营状态。

3. 报关繁琐,运营不畅

湖南省作为中国内陆省份,货物不能直接进入湖南保税物流区域,必须转经其他地区。虽然海关对内陆保税监管场所与海关特殊监管区域实行“一线放开、二线管住”的监管模式,但是实际上仍然是一线、二线同时管理。^[8]外贸型企业的货物进入湖南要经过两次海关的通关与报检,程序重复,手续繁杂。在货物出口过程中,经过内陆保税物流园区的货物在办理出口手续后,仍然需要运输至东部沿海地区港口等待出口。

(二)湖南省保税物流发展的制约因素

1. 省内经济发展失衡,产业竞争力不强

除长沙市以外,湖南省内其他城市经济总量与对外贸易总额偏小(如表 4 所示),无法支撑保税物流的发展。另外,省内加工贸易型企业数量少、规模不大,企业类型基本以单向贸易为主,不适合“两头在外,双向贸易”的产业方向。同时,湖南省内加工贸易型企业的基础设施、生产工艺相对落后,产业配套能力不强,出口产品种类相对单一,加工贸易型企业分散,没有整合集中,很难形成与之配套的上下游产业链和集聚产业群。以上诸多因素直接导致湖南省保税物流的发展过度依赖东部沿海发达地区产业转移。

表4 2016年湖南省部分城市经济与对外贸易总量

城市	进出口总额/亿元	国内生产总值/亿元	外贸依存度/%
长沙	726.71	9 323.70	7.80
株洲	116.86	2 512.50	4.70
湘潭	143.50	1 845.70	7.80
岳阳	98.50	3 100.87	3.20
衡阳	177.17	2 853.02	6.25

注:数据来源于湖南统计信息网。

2. 区位优势弱,外贸依存度低

与东部沿海地区相比,湖南省远离海港,地理位置较偏僻,现代物流业发展较滞后,物流运作成本较高,在吸引资金流入、项目引进等方面面临诸多困难。加工贸易型企业的业务特点是进口与出口并存,由于湖南省区位优势较弱,企业进出口商品运输周期与响应时间要比东部沿海地区更长。从中部省份范围内看,湖南省外贸依存度在中部六省中最低(如表5所示),经济开放度不及全国平均水平的1/5。

表5 2016年中部省份经济与对外贸易总量

地区	进出口总额/亿元	国内生产总值/亿元	外贸依存度/%
湖南	1 782.2	31 244.70	5.70
湖北	2 600.1	32 297.91	8.10
江西	2 643.9	18 364.40	14.40
安徽	2 946.8	24 117.90	12.20
河南	4 714.7	40 160.01	11.70
山西	1 099.0	12 928.30	8.50

注:数据来源于国家统计局。

3. 政策倒挂,保税物流效用降低

国家当初建立海关监管场所与特殊监管区域的目的是将加工贸易型企业集中到监管区统一管理,但并没有限制入驻企业只能在海关监管区内发展。湖南省保税物流区域内相关政策还不如区外,如内销政策、出口退税政策、废弃物回收处理政策、售后服务政策等,使区内的很多政策与区外存在“倒挂”现象,导致大部分加工贸易型企业不愿入驻,限制了保税物流的发展。

4. 周边省市的竞争激烈

目前,全国已批准设立综合保税区与保税物流中心总数量100余个,仅中部周边省份就有20余家已封关综合保税区与保税物流中心(如表6所示),招商引资竞争趋于白热化。为推动保税物流发展,各省市都已出台一系列产业优惠政策,如湖

北、江西、安徽等省已安排专项资金来扶持本省保税物流的发展。与中部其他省份相比,湖南省招商引资工作进展缓慢,缺乏有吸引力的优惠政策,导致许多潜在的项目转移到其他省市。

表6 中部六省已批准设立综合保税区与保税物流中心数量

项 目	湖南	湖北	江西	安徽	河南	山西
综合保税区数量	4	2	2	2	3	1
保税物流中心数量	2	4	1	2	3	1

注:数据统计截至2016年7月。

三 推动湖南省保税物流发展的对策与建议

1. 合理规划业务功能布局,避免过度竞争

省市各级政府应坚持从湖南省保税物流健康发展的大局出发,从长远战略角度合理规划省内综合保税区、保税物流中心的产业与服务功能布局,减少相似的产品,降低产业重合度,避免过度竞争,实现错位发展。如黄花综合保税区重点发展生物医药、航空航天产业,湘潭综合保税区以电子信息、跨境电商产业为主,衡阳综合保税区以新能源与装备制造制造业为主,城陵矶综合保税区以冷链产品、进口食品、橡胶产业为主,金霞保税物流中心以跨境电商、电子科技、国际商贸展示产业为主,铜塘湾保税物流中心以服务加工贸易型产业为主,以满足周边企业出口退税、快速通关的需求。

2. 打破部门利益,促进湖南保税物流协同发展

目前,湖南省内4家综合保税区和2家保税物流中心未能进行有效的分工协作,每个保税监管区域与监管场所各自为政,都有各自不同的作业流程和报关规则。对此,政府部门应建立一套统一的监管协作框架,统一各综合保税区与保税物流中心的工作流程和报关规则,若货物在省内任何一个保税物流监管区域进行查验、报关,则在省内任何保税监管场所与特殊监管区域享受同等待遇。同时,建立由省政府领导,海关、国检、边检、商务厅、口岸办等有关部门以及长沙市、株洲市、湘潭市、岳阳市、衡阳市相关部门参加的联动工作联席会议制度,合理分配相关资源与资金流入。积极借鉴其他省市发展保税物流的成功经验,就建设中的管理规范、业务流程、政策运用等方面的问题及时沟通,并统筹解决相关问题。积极推进检验检疫、海关、商务厅等部门之间的行政协调,共同构建便捷高效的通关与监管模式和机制,加速实现区港联动和区区联

动,促进湖南省各综合保税区与保税物流中心的功能提升和转型。^[9]

3. 优化通关手续,减少“二次报关”

努力构建信息共享平台,实现湖南省各综合保税区、保税物流中心、出口加工区、入驻企业、海关、国检、国税、铁路口岸、公路口岸等的信息联网与共享,逐步完善“信息自动化报关”系统,推进大通关信息整合。为尽可能避免“二次报关”,进一步减轻企业运营负担,应充分发挥多部门协商制度的作用,整合省内优势资源,集中建设一批检验检疫查验监管直通平台,与东部沿海地区港口、机场等进行无缝业务对接。另一方面,政府应支持区内入驻企业主动融入“一带一路”倡议,鼓励相关优势企业适时建设一批“海外仓”,构建现代国际贸易重要物流节点。

4. 加强招商项目管理建设

湖南省各级政府应积极争取中央产业政策,营造良好的投资软环境,完善基础设施硬件建设,根据湖南省保税物流区域的物流资源与功能,有针对性地开展招商引资工作,安排专项资金对入驻企业进行财政补贴。另外,要大力引进一批加工贸易型企业入驻湖南保税物流园区,主动形成一定规模的加工贸易型产业基地,扩大湖南省保税物流体量,增强湖南省加工贸易型产业的竞争力。同时,积极引进各级物流公司,尤其是第三方物流服务商,引导区内主要物流企业选择高附加值、流量大的产品为其经营的主要业务。通过相应的企业合作,形成一个可靠而稳定的供应链体系,这样不仅可为保税物流区域带来新的物流技术和管理经验,也能扩展湖南省保税物流的产业集群优势,促进湖南省保税物流的健康发展。^[10]

随着湖南省经济实力的不断增强,湖南省与全球经济联系日益紧密,未来,湖南省保税物流发展空间较大。以长远战略视角合理规划湖南省保税物流产业与服务功能布局,进一步优化通关效率,加强招商项目管理建设,必将全面提升湖南省保税物流的发展水平。

参考文献:

- [1] 吴金椿. 珠三角保税物流发展策略探讨[J]. 暨南学报(哲学社会科学版), 2008, 30(3): 59-63.
- [2] 湖南省统计局. 湖南省 2016 年国民经济和社会发展统计公报[EB/OL]. [2017-03-07]. http://www.hntj.gov.cn/tjfx/tjgb/jjfgzb/201703/t20170307_4326854.html.
- [3] 陈雪, 齐莉丽, 翟希东. 基于 AHP 的天津保税物流发展评价研究[J]. 物流技术, 2015, 34(6): 126-129, 166.
- [4] 孙浩, 蒋心雨, 张奇. 基于“三个中心”建设的上海保税物流发展策略[J]. 开发研究, 2014(2): 113-118.
- [5] 郭薇. 长江经济带背景下苏州综合保税物流园区发展模式分析[J]. 商业经济研究, 2017(5): 209-211.
- [6] 叶菁婧. 厦门海沧保税港区保税物流发展研究[J]. 经济论坛, 2012(7): 45-46.
- [7] 许彤. 中山保税物流中心发展对策探讨[J]. 江苏商论, 2011(1): 56-58.
- [8] 田绿莎. 衡阳综合保税区发展不容乐观值得关注[J]. 金融经济, 2017(8): 168-169.
- [9] 杨清, 吴砚峰. 广西北部湾经济区保税物流研究[J]. 物流技术, 2014, 33(9): 38-41.
- [10] 潘福斌. 厦门保税物流园区发展对策[J]. 物流工程与管理, 2008, 30(11): 15-18.

责任编辑:徐海燕