



保稅物流園區作業

作成: 谷建山

時間:2005/11/29




專題一：保稅物流園區介紹

- 保稅物流園區發展背景及現狀
- 保稅物流園發展優勢
- 物流園區典型運作模式說明
- 全國保稅物流園區建設情況介紹
- 中國海關報稅物流監管體系



1-1 保稅區設立背景

- 隨著經濟全球化,特別是中國加入WTO後,保稅區在保稅功能,進出口經營權等方面優勢逐步消弱.實施港區連動,則能改變保稅區與港區“前港後區,相互分離”的現狀,有效的發揮保稅區的政策優勢和港口的區位優勢,成爲我國保稅區逐步向自由貿易區轉型的重要途徑,同時也是提升港口能級,加快航運建設的重要措施.



1-2 保稅物流園區定義與性質

指經國務院批准,由地方人民政府在毗鄰保稅區的特定港區或者保稅區規劃面積內設立專門發展現代國際物流業和國際航港業並**具有口岸功能**的海關特殊監管區域。

——《中華人民共和國海關對保稅物流園區的管理辦法》

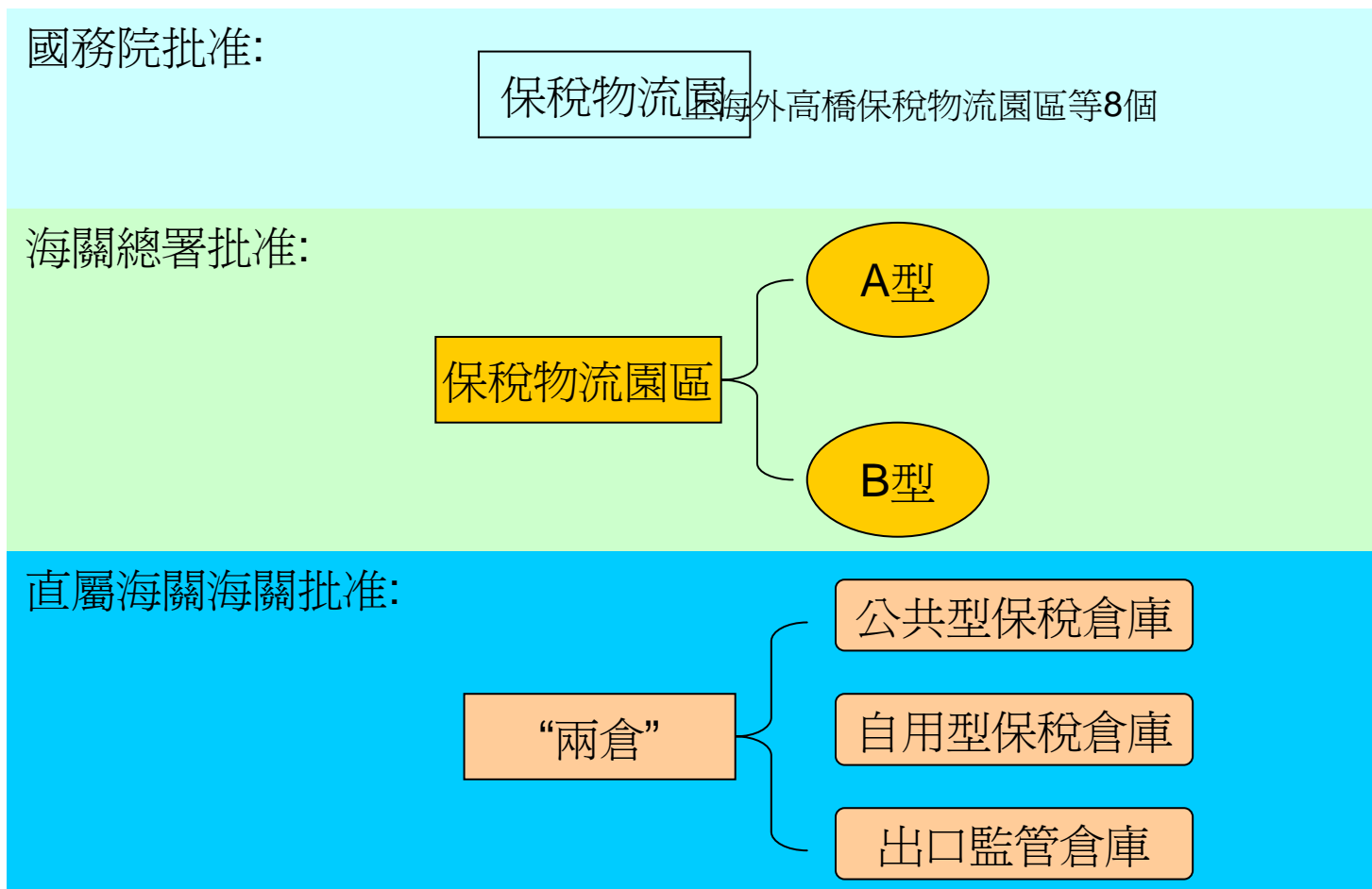


1-3 發展現狀

名稱	批准日期	批准方	驗收時間	行動時間	面積(平方公里)
上海外高橋保稅物流園區	2003/12	國務院	2004/4	2004/7	1.03
大連保稅物流園區	2004/8	國務院	2004/11	2005/4	1.5
張家港保稅物流園區	2004/8	國務院	2005/1	2005/3	1.53
天津保稅物流園區	2004/8	國務院	2005/3	2005/5	0.6
寧波保稅物流園區	2004/8	國務院	2005/7	2005/6	0.95
廈門象嶼保稅物流園區	2004/8	國務院	2005/7	待定	0.7
青島保稅物流園區	2004/8	國務院	2005/8	待定	1
深震鹽田保稅物流園區	2004/8	國務院	2005/10	待定	0.96
蘇州工業園區保稅物流園中心(B)型	2004/5	海關總署	2004/8	2004/10	0.32

1-4 中國海關報稅物流監管體系

-- 三個層次,六種模式



1-5 物流園區與物流中心的比較分析

項目	保稅區	物流園區	物流中心(A型)	物流中心(B)型
設立地點	進出口貿易量比較大的港口城市	現有保稅區的城市(保稅區+港口)	國際物流需求量較大,便利且便於海關儘管的地方	海陸空將能樞紐及內陸國際物流需求量較大,便利海關監管的地方
批准部門	國務院	國務院	海關總署	海關總署
管理體制	保稅區管委會	保稅管理會兼管	有海關批准的企業管理	有經海關批准的企業管理
設立企業範圍	物流企業,貿易企業,生產企業	物流企業 貿易企業	申請企業	物流企業
功能範圍	1.對外貿易. 2.轉口貿易 3.加工製造 4.保稅倉儲. 5.商品展示 6.物流分撥	1.國際中轉 2.國際配送 3.國際採購 4.國際轉口貿易	1.保稅存儲進出口貨物及其他未辦理海關手續的貨物 2.開展流通性簡單加工及增值服務 3.便與採購和國際分撥,配送 4.轉口貿易和國際中轉 5.物流信息處理服務 6.經海關批准的其他國際物流服務	
退稅政策	貨物離境後退稅	貨物入區即退稅	貨物入中心即退稅	



2. 保稅物流園區優勢


物流園區優勢:

1. 保稅區政策優勢
2. 港口的區位優勢
3. 出口加工區的出口退稅



2-1 物流園區優勢—海關監管

- 物流園區與境外之間進出的貨物,除實行出口被動配額外管理外,不施行進出口配額,許可證管理.
- 物流園區內的倉儲物流企業,開站進出口貨物的分撥配送業務,經海關核准,可施行“憑擔保分批出去,集中報關”.
- 從區外運入物流園區的貨物視同出口,辦理出口報關手續.
- 物流園區內可進行分級,挑選,刷貼標誌,改換包裝形式等簡單加工



2-2 物流園區優勢—稅收管理

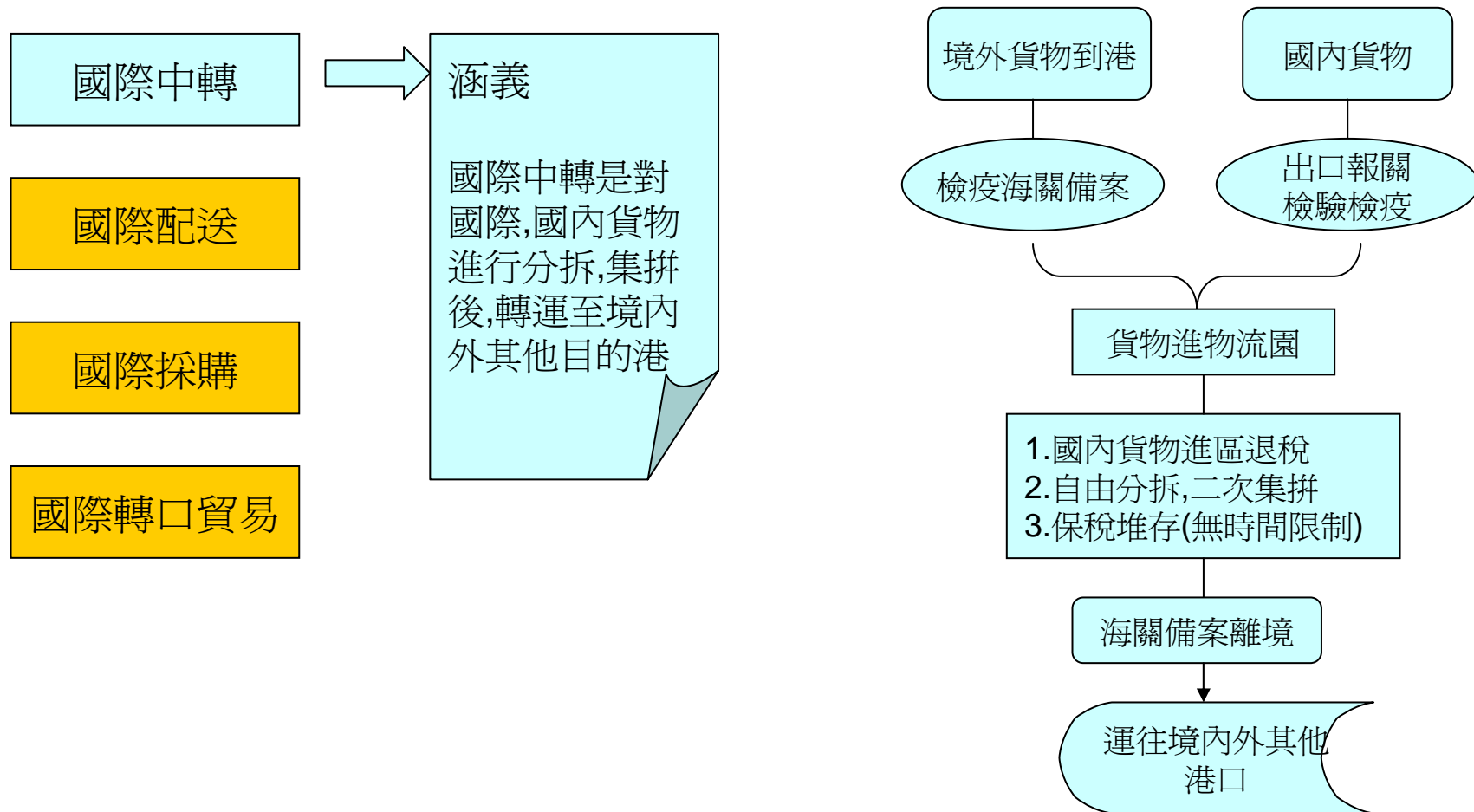
- 比照出口加工區的相關政策,區外企業運入物流園區的貨物視同出口,可辦理退稅.
- 物流園區企業在區內加工的貨物,凡屬於貨物直接出口和銷售給區內企業的,免徵增值稅,消費稅.



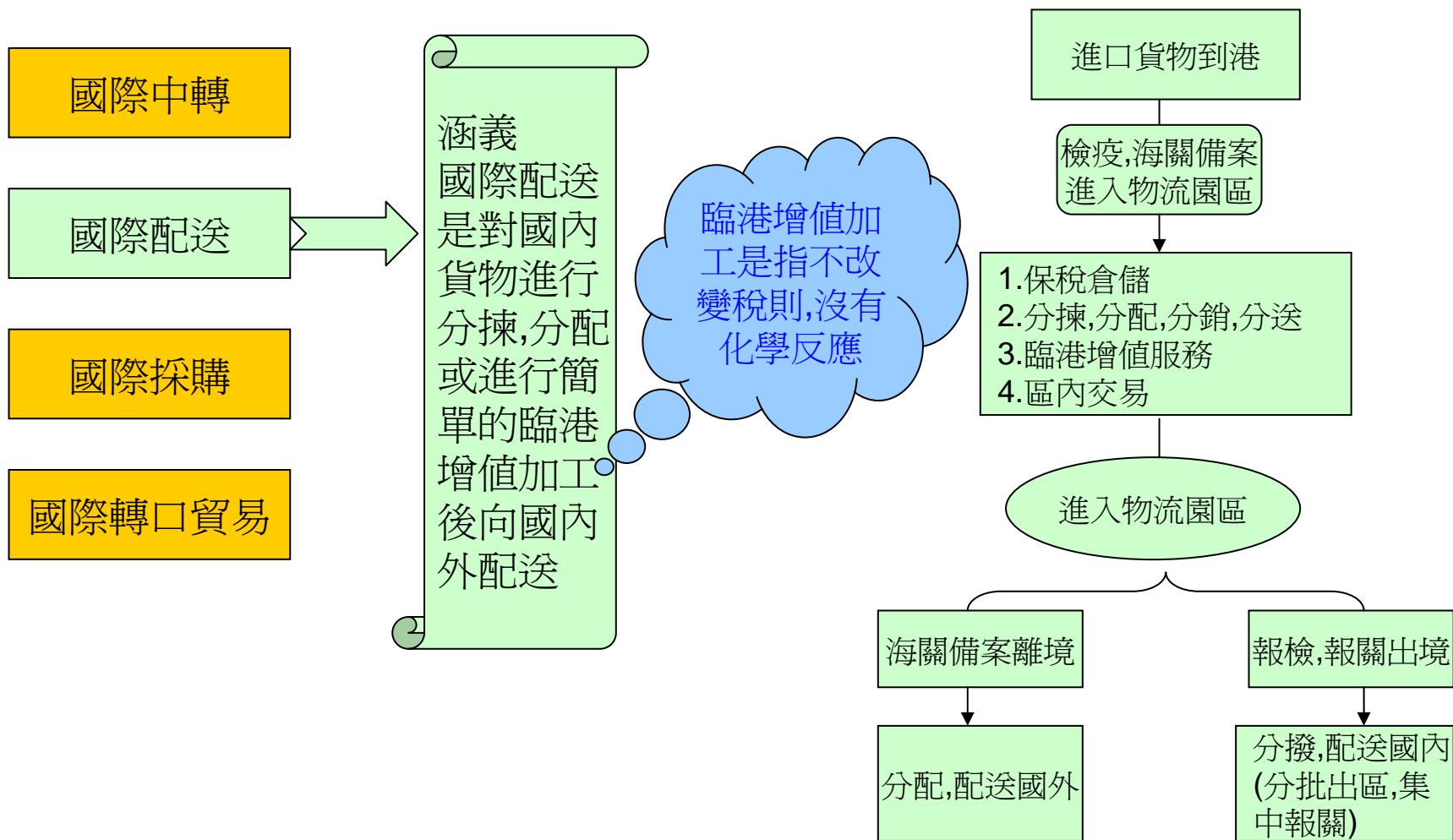
2-3 物流園區優勢—外匯管理

- 區內貨物分撥企業,在自有外匯不足以對外付匯的情況下,允許區內企業購匯解決.
- 是興趣內企業非貿易購匯試點;對貨物流與資金流不一致的付匯,允許區外企業憑相關憑證向境外企業付匯.

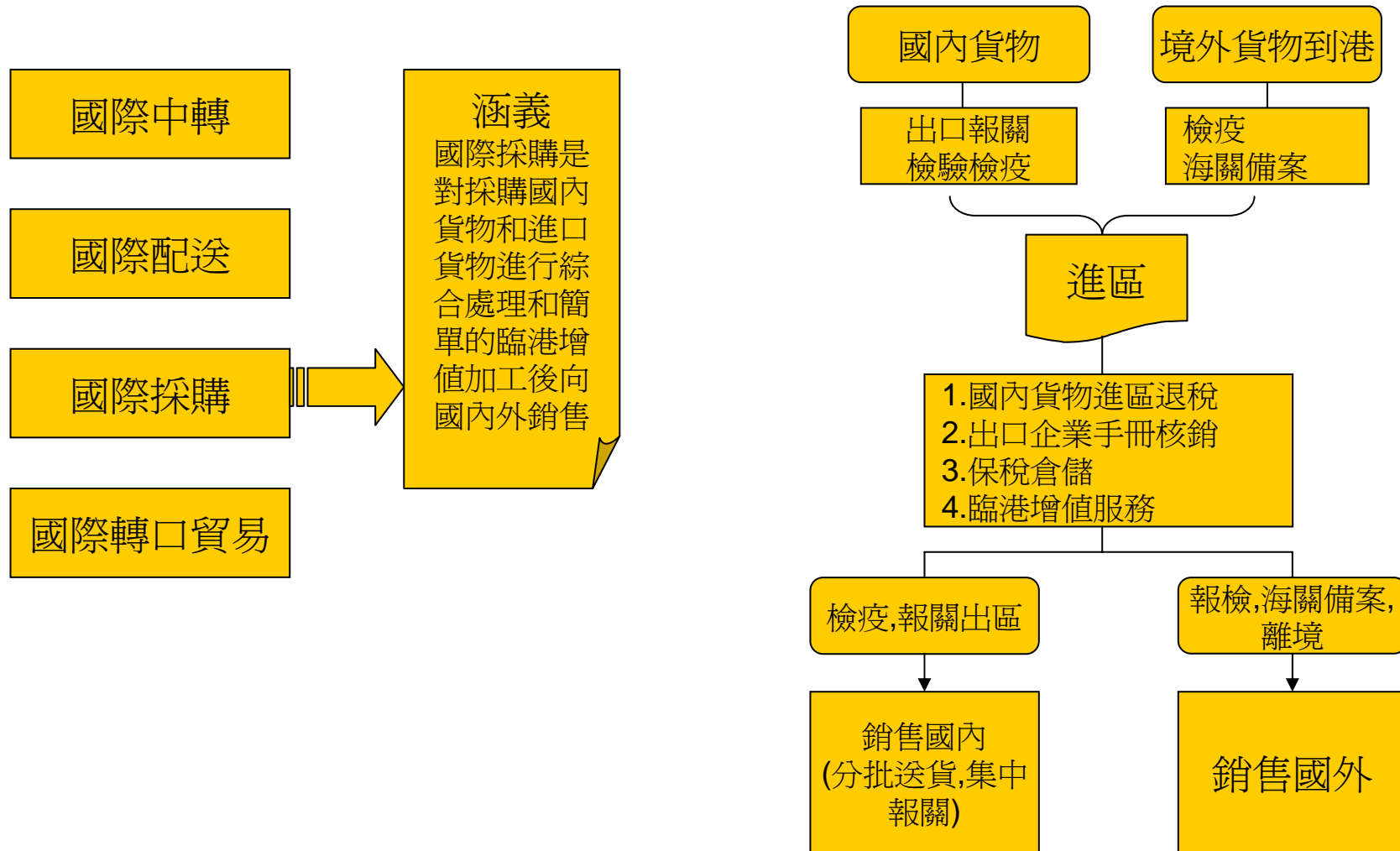
3-1. 保稅物流區功能—國際中轉



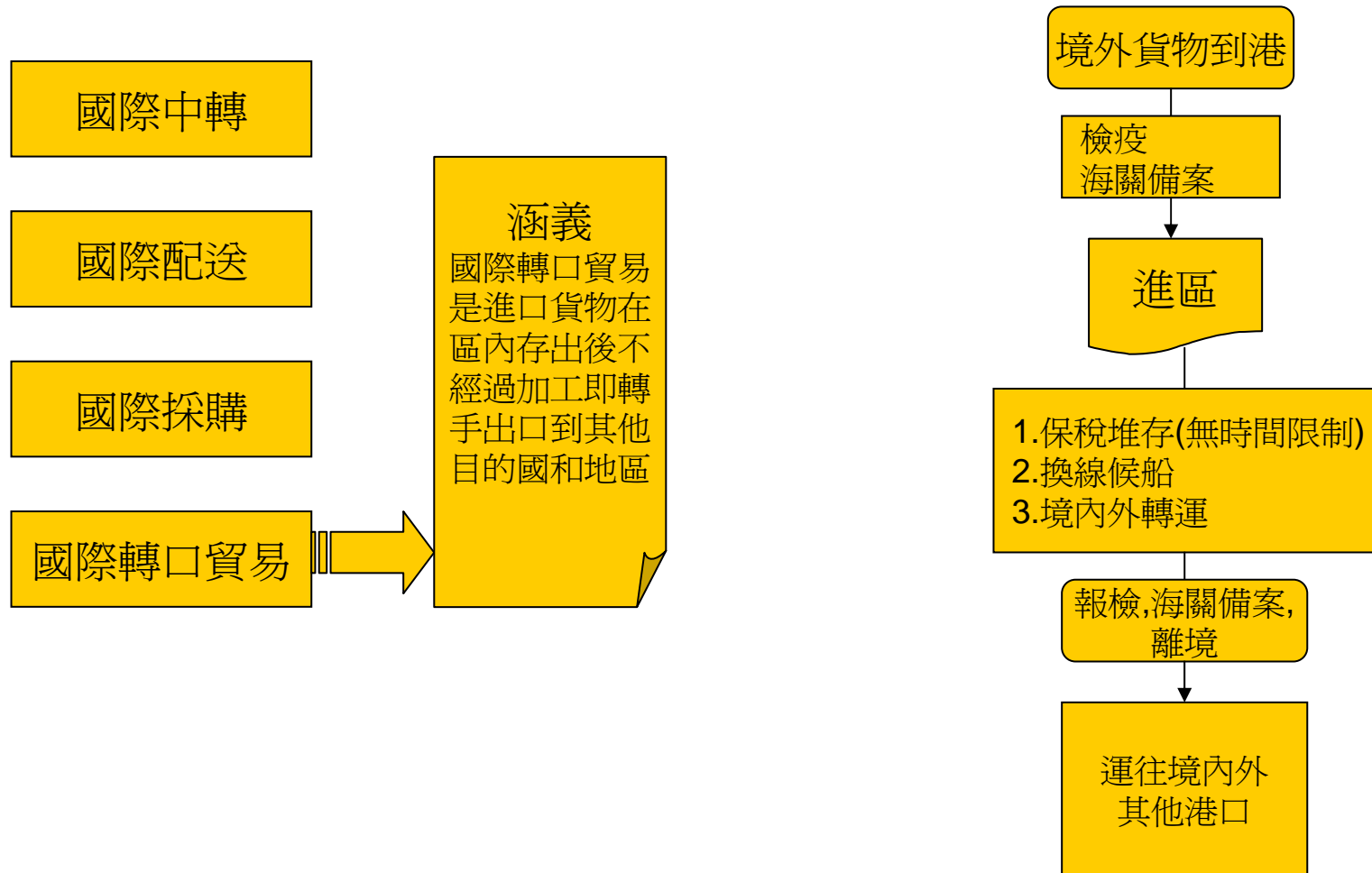
3-2. 功能之二——國際配送



3-3 功能之三—國際採購



3-4 功能之四—國際轉口貿易

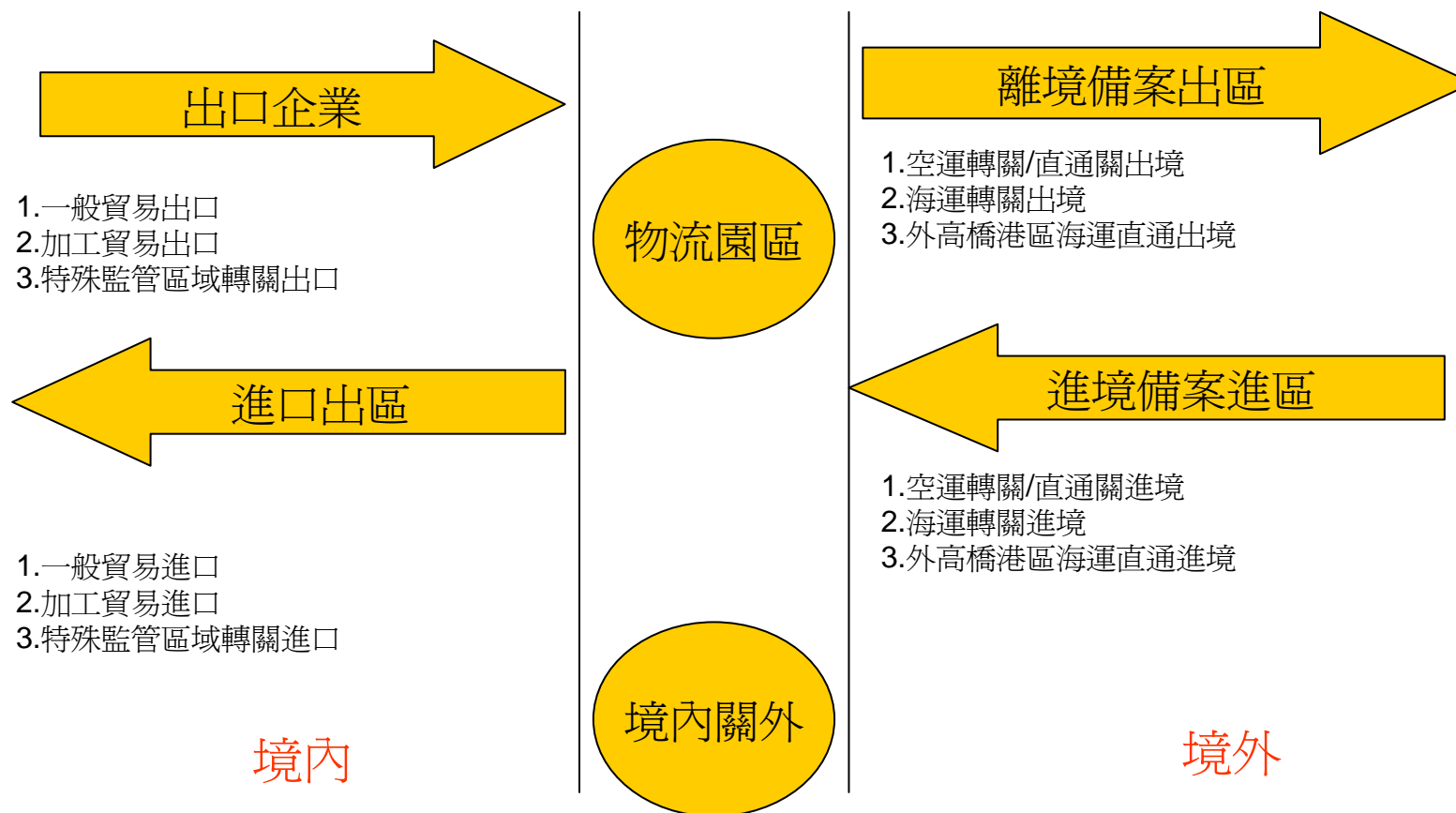




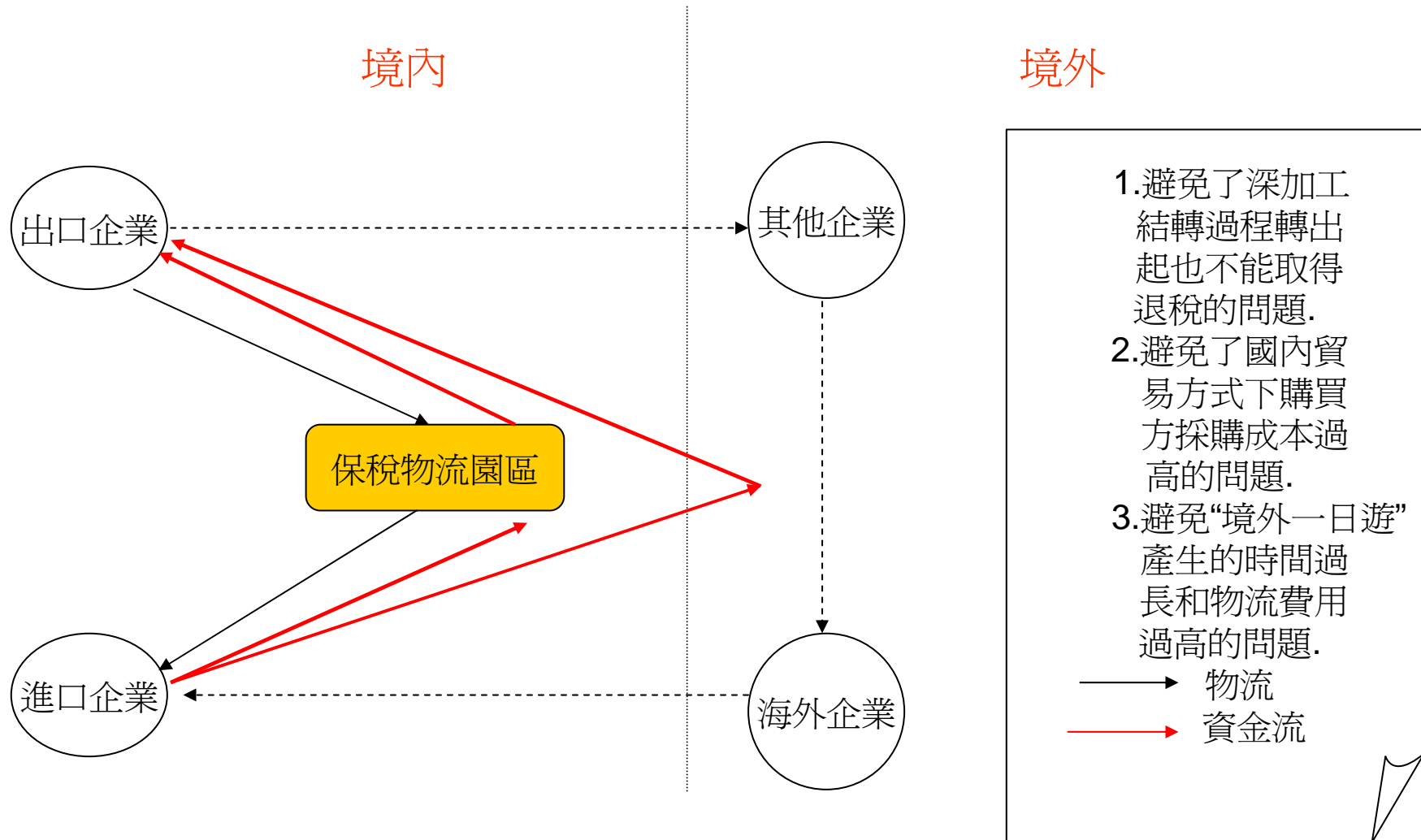
4. 典型運作模式說明

- 園區出口復進口業務模式
- 國際採購/國際配送業務模式
- 國際中轉,二次拼箱業務模式

4-1 物流園區貨物進出區方式一覽



4-1-1 出口復進口業務模式



4-1-2 “境外游” 與物流園區內銷對比

一. “境外游”物流路徑及成本



成本=國內運輸費/清關費+terminal操作費+出口運費+中轉點費用+進口運費+進境口岸作業費/國內運費/清關費

二. 物流園區內銷模式及成本



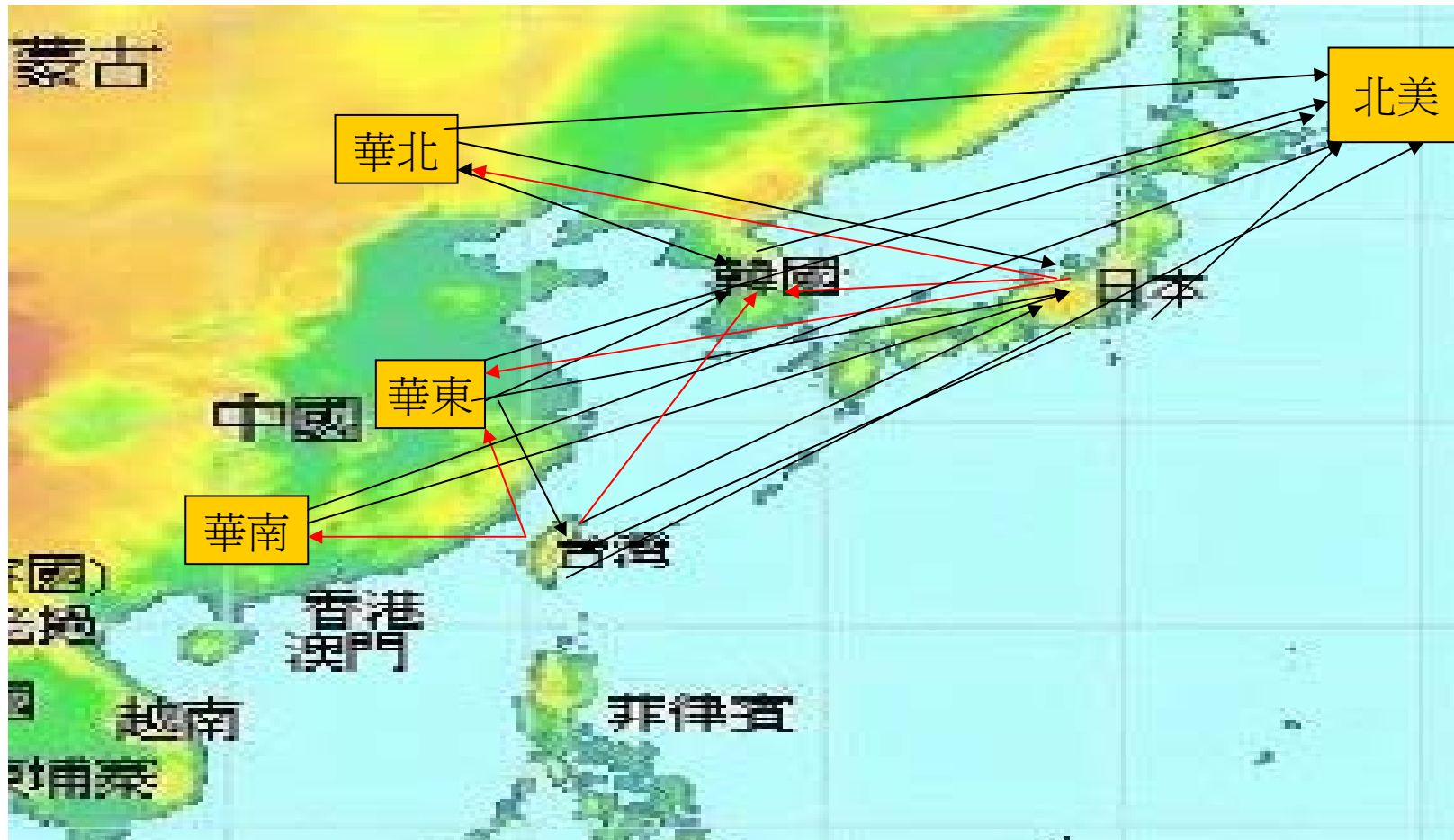
成本=出口國內運輸/清關費用+物流園區倉庫費用+進口國內運費/清關費



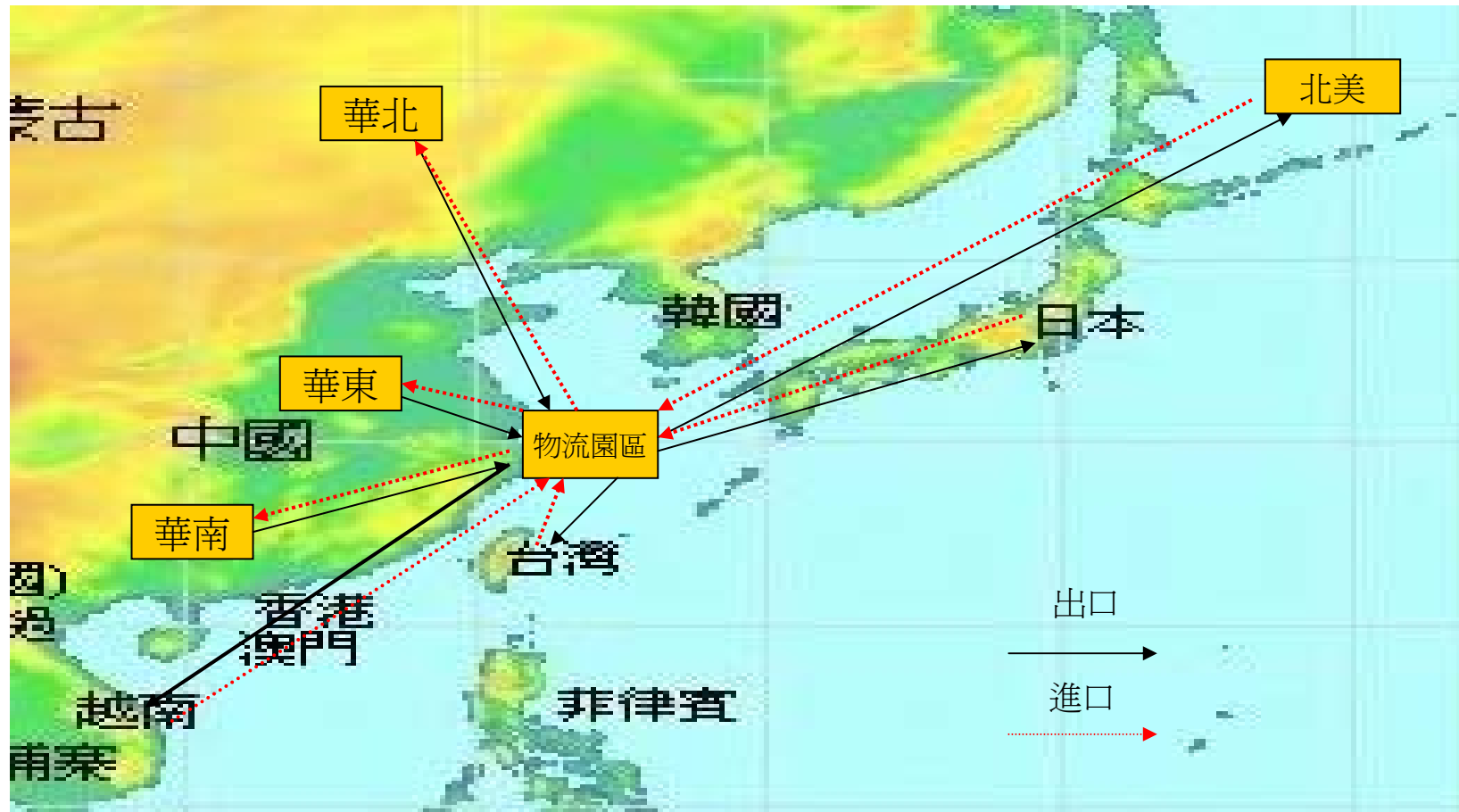
4-1-3 時間分析比較


操作模式	操作時間	物流成本
物流園區內銷模式	3-4天	通過物流園區操作,物流成本比 "境外游"海運節省約40%,比空運節省約70%,比陸運節省約50%.
"境外游" 海運	FCL:10-14天 LCL:21天	
"境外游"空運	平均4天	
"境外游"陸運	平均7-8天	

4-2 國際採購/配送業務模式 --傳統作業流程



4-2 國際採購/配送業務模式 --物流園區操作模式





4-3-1 國際中轉,二次拼箱業務模式

--對物流園區開展國際中轉的基本判斷

- 一是要抓緊“連動要素”,使自由貿易區政策全方位覆蓋到港口,為國際中轉提供充分必要條件.
- 二是有效發揮物流園區優勢,積極培育國際中轉的拆,拼箱業務.

對整箱中轉,為避免發生中轉箱從碼頭堆場到園區的短駁費,增加成本,中轉箱進入物流園區的可能不大,物流園區的真正優勢在於開戰拆,拼箱業務.

4-3-2 國際中轉,二次拼箱業務模式

--園區作業流程設想

