

# “零库存”管理与保税区跨境物流产业

● 陈 曜<sup>1</sup>, 罗进华<sup>2</sup>

(1、厦门大学经济学院, 福建 厦门 361005; 2、湖南商学院, 湖南 长沙 410205)

[关键词] 零库存; 跨境物流; 保税区

[摘 要] 本文总结了 DELL 公司依托厦门保税区第三方物流进行供应链管理的经验, 提出了跨境物流这个新的理论概念。在此基础上分析了全国保税区的跨境物流产业现状, 提出产业发展的若干建议。

[文献标识码] A [文章编号] 1009-0061(2004)11-0068-02

## 一、“零库存”及其跨境运作的特殊性

“零库存”是从一般的库存概念中引申出来的, 即以仓库储存形式存在的某些物品数量为“零”。对于企业而言, 这可以高效地利用库存资源, 最大程度地减少库存环节的资金占用, 并将生产、销售周期尽可能地压缩到最短; 对于社会而言, “零库存”是充分利用社会储备的一种特殊存储形式, 生产企业把库存建立在流通或销售企业的定点储备上, 这样就催生了一个新兴产业: 第三方物流。

近年来, 美国 DELL 电脑公司以其经营理念的创新而异军突起, 在它的“黄金三大定律”(零库存、个性化服务、直接销售)中, 居于首位的“零库存”供应链管理之所以奏效, 离不开它的全球合作伙伴: 伯灵顿物流公司。1999 年 DELL 的制造中心转移至中国大陆, 其“零库存”运作模式也因此面临新的挑战。这是因为伯灵顿并非只为 DELL 一家提供服务, 他拥有遍布全球的 200 家客户。伯灵顿货仓中货物的来源即可能是中国国内, 也有可能是国外, 货物的目的地亦然, 这样伯灵顿既要尽可能接近 DELL, 把仓库建在中国国境以内, 又必须避免频繁的海关手续, 这就迫使伯灵顿把仓库建立在一个“国境以内而关境以外”的特殊经济区, 这个区域通常称为保税区。保税区的存在对物流的性质有很大的影响, 在一般的文献中, 物流只是被简单地划分为国内物流与国际物流两种, 其中国际物流指物流的两个端点分处在两个不同的国家。但由于保税区具有“境内关外”的特殊海关法地位, 因此通过保税区的物流不能简单地归属于其中一种, 而是形成一个独立的概念:

“跨境物流”。跨境物流是指以海关关境两侧为端点的实物和信息有效流动和存储的计划、实施和控制管理过程。如图 1: 关境与国境既有可能重合, 也有可能分离, 因此一般来说跨境物流与国际物流的概念是一致的, 但对于保税区而言, 则必须严格区分。

DELL 要求伯灵顿每天分六次, 每次间隔两小时供应一批原材料, 每一个批次的品种类型都有近千种, 而伯灵顿从接到指令到原材料配送到 DELL 生产线的全过程只有两小时, 这就对海关管理制度本身提出了新的要求。在常规海关制度下, “零库存”与跨境物流之间的矛盾是难以调和的, 但实际上, DELL 仍然选择了中国大陆。究其原因, 是因为 DELL 和伯灵顿所在地厦门保税区以“零库存”理念为指导大胆创新管理体制, 不仅对 DELL 在中国的成功运作提供了有力支撑, 而且率先开发出现代物流的全新形式——跨境物流的产业, 有效实现了两者的“双赢”。

## 二、“双赢”模式的核心: 保税制度

DELL 公司“零库存”供应链管理的独特之处就在于它与跨境物流产业紧密地接合在一起, 跨境物流是第三物流企业的跨境作业, 它必须通过国际贸易的形式来进行, 所以要考虑贸易壁垒对它的阻碍。伯灵顿公司之所以把仓库设置于厦门保税区, 就是希望利用保税制度来消除物流的阻力。所谓保税制度, 是指依据《海关法》, 允许国外进口货物暂缓缴纳关税, 在海关监管下存入特定的仓库或加工之后复出口, 若需运送入境或内销, 则可以补办进口纳税和通关手续。这种制度最初是由暂准免税进口、来料加

[基金项目] 国家自然科学基金课题《中国自由贸易区管理体制及发展模式研究》(编号 70241009) 中期成果。课题负责人李友华, 集美大学教授。

[作者简介] 陈曜(1975-), 男, 湖南岳阳人, 厦门大学经济学院计划统计系 2002 级博士研究生, 研究方向为国民经济理论; 罗进华(1970-), 男, 湖南宁乡人, 经济学硕士, 湖南商学院讲师, 主要从事西方经济学研究。

工退税、复出口退税等其它关税制度演化而来。对于贸易商与海关来说,把“纳税——退税”程序改为“保税”程序有助于减少资金占用和复杂手续,因此受到各国青睐。

也正是源于1999年DELL—伯灵顿跨境物流项目的成功运作,激发了海内外物流企业的投资热情,厦门保税区才得以摆脱出口加工和国际贸易为传统的传统发展模式,率先开发出跨境物流。至2002年,已有包括日通、保迪、速传、中外运、外代、大通、伯灵顿、裕利集团、胜狮货柜、香港新世界等近三十家大型专业物流公司齐聚厦门,物流仓库面积发展到7.5万平方米,堆场23万平方米,万吨级泊位5个,第二期开发的物流基础设施接近完工。一个“以码头经营为龙头、以保税仓储为向导、以第三方物流为特征”的国际物流园区蓬勃发展起来。

### 三、借鉴DELL经验

#### 推动跨境物流产业全面腾飞

在我国15个保税区12年的发展过程中,现代物流产业开发仅仅是个别保税区近年以来的初步尝试而已。就整体功能定位而言,其指导思想仍然来自于1994年“天津会议”所设定的四项基本功能:出口加工、国际贸易、保税仓储和商品展示,其后九年时间里,出口加工和国际贸易一直担任主导功能,而物流分拨功能则是以保税仓储这个初始功能为基础获得了初步开发,且发展极不平衡,除厦门、上海以外,其余保税区的物流功能开发相对落后。在DELL“零库存”供应链管理思想的带动下,厦门保税区已经建立起集货物仓储、分拨、配送功能为一体的现代物流产业集群,发挥了国际商品集散“蓄水池”和大进大出“通道”的示范作用,在功能开发上处于全国前列。作为海关总署的试点单位,厦门的经验绝不是地方性的,而是对全国跨境物流产业发展具有积极的意义。总结厦门保税区从传统产业向现代物流转型的过程,有两条重要的经验值得借鉴:

第一,保税区管委会功能定位准确,政策引导得力。物流是一个内容丰富的概念,并不是一哄而上,全面开发就是最优策略,必须依据比较优势加以甄选。在全国15个保税区中,唯厦门保税区系填海造地而来,面积狭小,地价高昂,但同时也造就了“港区合一”的自然禀赋。保税区管委会扬长避短,摸索出一整套特色的物流服务体系,其重点开发的产业项目包括:进口分拨物流、出口组合物流、跨境组合物流、转口组合物流、保税货物的深加工结转物流,构建了运输、仓储、包装、拼配、资金结算、信息服务等物流增值服务的一站式运作模式。

第二,保税区海关因地制宜,创新海关管理体制。相对一般贸易性质的海关作业,跨境物流业的流动方式无论是在数量、频度、时间要求,还是货物性质认证方面都对监管本身提出了更为苛刻的要求。厦门保税区海关主动适应形势需要,由监督型转为服务型,加强硬件建设,完善服务措施。

根据《中国加入WTO议定书》总则第二条“统一实施”原则,最迟至2005年,保税区享有的各种政策优势将逐步普遍化,导致其国际贸易功能相对弱化。同年,国家新辟15个专门的出口加工区,同时停止保税区新增出口加工项目的审批。但是另一方面,伴随着入世承诺的全面兑现,中国在本世纪成为“世界工厂”的大体轮廓已是水落石出。可以预见,未来我国的制造业将会在更广泛更深入地介入世界市场,走向全球采购、全球销售的供应链,在这种大趋势下,借助保税区的政策优势导入第三方物流将为之提供重要的依托。综上所述,保税区的功能开发上存在的极度的不平衡,出口加工与国际贸易经过十余年充分发展,无论就政策还是就经济环境而言都已经逼近极限,而利用保税制度优势,逐步把原来单一的保税仓储功能开发为集货物存储、展示、集散分拨为一体的现代物流体系,尚存在着巨大的开发空间。当前,厦门保税区跨境物流的成功实践已为之树立了榜样,上海外高桥保税区、天津港保税区、深圳保税区等都在大力打造区域性国际物流中心。因此,把握历史机遇,加速跨境物流产业化是保税区功能开发的当务之急。新的时代需要面前,必须与时俱进,充分理解“零库存”等先进的管理模式与保税区跨境物流产业之间相辅相承的关系,发展保税区的跨境物流产业,与区外生产企业实现全面“双赢”,将是未来地区经济发展的重要战略方向。

[责任编辑:蒋汉春]

常务理事单位

常熟市商业局

常熟市商业集团有限责任公司

局长、总经理 殷东宝

常熟市商业集团有限责任公司是由常熟市商业局改制而成,拥有20家控股、参股企业,净资产2.5亿元,年销售规模近30亿元,经济实力在全省同行中名列前茅。授予商业局部分管理社会商业的行政职能。

地址:常熟市海虞南路75号 邮编:215500

电话:(0512)52783693 52793064