

广州南沙保税区与深圳福田保税区物流发展对比分析

林茹茵 张燊 郑文凤

广州工商学院

[摘要] 由于南沙港和福田港物流发展程度、政策环境等存在不同,福田港物流发展比较早,也比较完善,能够为南沙港的物流发展提供借鉴。本文通过分析南沙港和福田港的物流发展水平、物流政策条件和物流区位条件等,对两个保税港区的物流发展状况进行了对比,根据对比分析了南沙保税区物流发展中存在的问题,并依此对南沙保税区发展物流提出了一些建议。

[关键词] 保税区;对比;南沙;福田

[DOI] 10.12252/j.issn.2096-627X.2021.11.1128

一、广州南沙保税区发展现状

(一)南沙保税区概况

2008年10月18日,国务院同意设立南沙保税港区,由加工区、物流区和港口区三部分组成。2009年7月,首期通过了国家验收,2009年底封关运作。2020年8月,国务院批复同意广州南沙保税港区整合优化为广州南沙综合保税区。广州南沙保税港区的批准设立,将进一步增强广州中心城市的辐射和带动作用,完善广州港的功能并提高其国际竞争力,有利于促进广东省加工贸易的转型升级。

(二)南沙保税区发展现状

1. 区位条件优越,水岸线资源丰富。南沙港位于珠江干流上,虎门外珠江右岸的龙穴岛围垦区的东岸线上,东与东莞虎门隔海相望,西连中山市,处于珠江三角洲的几何中心。陆路距广州市区以及深圳、澳门等14个大中城市的陆上距离都在60公里以内。水路处于珠江口虎门水道的西侧,建港岸线资源充足,可供开发作港口用的顺岸深水岸线约6公里,采用挖入式增加15公里港口岸线。

2. 建设投入大,物流设施设备基本齐全。南沙港运作之初就投入上百亿元建设泊位,年吞吐量巨大,另外还拥有数量可观的岸边桥吊、龙门吊、港内牵引车等作业配置条件。

3. 综合的集疏运网络,物流规模发展较快。南沙港形成了以高、快速路为骨架,以铁路、水路为支撑的综合交通体系。公路方面,有4条对外通道可为南沙腹地货源提供陆路快速集散;水路方面,有广州港集团开通的南沙至多个珠三角码头的“穿梭巴士”支线服务;铁路方面,南沙支线计划与广珠铁路接轨。

4. 腹地经济条件良好,班轮航线遍及全球。南沙港地处珠三角经济腹地中心,西部的佛山、中山,东部的东莞、北部的韶关、清远以及广州本地的货物都可以经南沙港进出。马士基、地中海、法国达飞、长荣等世界十大远洋航运公司有多家在南沙港区共开辟通往欧洲、美洲、东南亚、日韩等国家和地区的国际班轮航线。

二、深圳福田保税区发展现状

(一)福田保税区概况

福田保税区在1991年5月被批准挂牌设立,1993年2月正式投入运作,该港口保税区的重要主体业务功能和主要核心经营业务范围是经营国际贸易、仓储业和高新技术。园区东边是福田口岸,南与香港为邻,西边是红树林天然保护区,北近福田CBD。多年来,福田港凭仗其相邻香港的优势,以及变革试行保税体制机制优势,发挥着对外开放重要窗口的作用。

(二)福田保税区发展现状

1. 经济特区,政策扶持力度大。深圳是我国最早进行对外开放的特区,得到国家在经济、政策等多方面的优惠和重点扶持,发展迅速,投资吸引力强。

与其他相似的保税区比较,深圳福田保税区的政策更为灵活,是具备更多的优惠政策的“特区”。

2. 区位优势,与香港接壤。深圳东临大鹏湾,西连珠江口,南近香港,北与东莞、惠州为邻,地理位置优越。深圳保税区仓库有通往香港的特殊通道,面向珠江三角洲的港口和机场。是连接香港和内地的重要通道,有一条连接香港和深圳的专用通道。

3. 福田保税港区成立早,知名度较大。福田保税区在1991年5月被批准挂牌设立,1993年2月正式投入运作,该港口保税区的重要主体业务功能和主要核心经营业务范围是经营国际贸易、仓储业和高新技术。多年来,福田港凭仗其相邻香港的优势,以及变革试行保税体制机制优势,发挥着对外开放重要窗口的作用。

4. 保税区间竞争。深圳福田保税区与周边的保税区协同合作、共同促进区域经济发展,但也存在相互竞争的关系,各地都在寻求转型升级、产业改造的机遇以得到更大的贸易吞吐量。

5. 产业发展成熟、饱和。经过三十年的快速发展,深圳福田保税区的园区内的规划用地面积受到了严重限制,原有的土地面积已不能够满足整个保税区继续发展壮大需要,想要辅助新兴产业将十分受限。

三、南沙保税区与福田保税区物流发展对比分析

(一)物流发展规模对比分析

2020年,深圳和广州的港口物流发展规模均呈平稳增长趋势,但总体来说深圳的港口物流的吞吐量和增速都优于广州。2020年4月开始受疫情的影响,两地的吞吐量都有不同程度减少,深圳优秀的政策区位条件和发展优势使得其在9月吞吐量就恢复了正向增长,而广州则出现增长停滞的问题。

表一 2020年深圳港口货物、集装箱吞吐量

时间	深圳					
	外贸货物吞吐量			集装箱吞吐量		
	自年初累计	本月	同比增速%	自年初累计	本月	同比增速%
2020.12	18897	1785	6.00	2655	257	3.00
2020.11	17111	1787	5.10	2397	248	1.60
2020.10	15324	1770	3.70	2149	258	0.20
2020.09	13553	1852	1.70	1891	282	-2.10
2020.08	11701	1795	-0.90	1610	262	-5.40
2020.07	9907	1722	-3.60	1348	240	-8.20
2020.06	8184	1604	-6.00	1107	221	-10.80
2020.05	6580	1375	-8.50	886	181	-13.40
2020.04	5205	1308	-7.90	705	171	-13.50
2020.03	3897	1388	92.90	533	184	88.10
2020.02	2509	834	89.80	350	121	87.20
2020.01	1675	1675	0.00	229	229	0.00

资料来源:中华人民共和国交通运输部

表二 2020年广州港口货物、集装箱吞吐量

时间	广州					
	外贸货物吞吐量			集装箱吞吐量		
	自年初累计	本月	同比增速%	自年初累计	本月	同比增速%
2020.12	14222	1371	0.00	2317	206	1.50
2020.11	12851	1139	-1.20	2112	209	1.40
2020.10	11712	1183	-0.50	1902	206	1.10
2020.09	10530	1316	-0.70	1697	204	0.80
2020.08	9214	1204	-1.50	1493	206	0.60
2020.07	8010	1253	-1.00	1287	212	0.00
2020.06	6757	1191	-0.40	1076	205	-1.60
2020.05	5566	1187	-1.10	870	200	-3.90
2020.04	4379	1154	-0.90	670	197	-6.30
2020.03	3225	1138	98.90	474	189	89.70
2020.02	2088	871	97.30	285	115	86.30
2020.01	1217	1217	0.00	170	170	0.00

资料来源：中华人民共和国交通运输部

2021年上半年，深圳物流业增加值达到1141.84亿元，同比增长10.37%。全市交通运输、仓储和邮政业投资同比增长27.6%，两年平均增长达到20%。同期，深圳港完成货物吞吐量13751.58万吨，集装箱吞吐量1376.49万标箱，分别同比增长20.36%和24.31%。

广州现代物流业共实现营业收入1362.90亿元，同比增长27.6%，两年平均增长20.1%，保持稳中快进态势。交通运输、仓储和邮政业总体支撑作用明显，上半年实现营业收入2348.55亿元，占规模以上服务业比重超三成，同比增长34.0%，两年平均增长4.8%，拉动规模以上服务业营业收入增长9.7个百分点，是全市服务业增长的重要拉动力。

广州的物流业发展主要是依托陆地运输和快递服务等实现现代物流业的整体增长，港口货物吞吐量也出现猛涨，但是集装箱航运方面存在巨大差距，急需弥补集装箱业务方面的不足。

(二) 物流发展环境对比分析。

深圳福田保税区的总体规划，在国家保税贸易政策措施的基础上，充分发挥国家保税贸易政策与周边经济条件的双重优势，政府积极进行相关领域的正常改革，物流业发展环境良好，且深圳是我国最早进行对外开放的特区，得到国家在经济、政策等多方面的优惠和重点扶持。

对于南沙保税区，国家尚未赋予其增值税即征即退和启运港退税政策；保税港区应有的入区即退税政策尚未落实到位；部分监管等配套政策也需完善，现代物流正处在发展阶段，需要大量物流发展科技要素投入，政府和企业都在不断探索，物流信息化发展总体不够先进，南沙物流发展环境急需改善。

(三) 物流产业发展对比分析。

经过三十年的快速发展，深圳福田保税区的民营企业用地容量已趋于饱和，园区内的规划用地面积受到了严重限制，原有的土地面积已不能够满足整个保税区继续发展壮大的需要。而南沙保税物流园区缺乏国际大物流商、采购商进驻，仅有广东合捷供应链、广州保畅等物流企业，而这些企业受制于场地等原因，业务规模不大；另南沙保税港区从事传统船代、货代、报关报检等的服务企业以及从事外轮服务的维修、生活供给等的企业也有待增加。

四、南沙保税区物流发展存在的不足及改善建议

(一) 南沙保税区发展存在的问题

1. 部分政策有待落实。对于南沙保税区，政府和企业仍在不断探索，国家尚未赋予其增值税即征即退等便利政策，其余配套政策也仍待完善。

2. 南沙保税港区成立较晚，产业有待发展。南沙港于2004年才建成投产，2008年设立保税区，起步晚，港区内产业发展不够完善。

3. 配套设施有待完善。南沙与广州传统城区南北相距较远，广州城区的基础设施建设又不能为南沙最大享用，因此，南沙港附近的基本生活配套设施以及相关生产配套设施有待完善。

(二) 改善建议

1. 进一步改善口岸通关环境。创建便捷、稳定的通关环境，促进保税港区快速发展。积极研究制定并推出各项新的便捷口岸通关政策，确切落实相关的便利政策，为进驻南沙的海关、商检、边检、检验检疫等口岸单位营造良好的工作环境。

2. 发展和运用信息化和物流标准化等手段推动现代化的物流建设，构筑了物流信息网络，既节约占地，同时也可实现物流行业的整合，集中资源，有效地改善物流的工作效率和减少物流的成本，促进港区内产业升级发展。

3. 深化与周边保税区的商务交流沟通合作，实现区域优势互补，降低保税区之间竞争所可能带来的不良影响，拉动周边区域实体经济。

4. 大力发展临港经济，发挥产业聚集效应。在产业布局上充分发挥龙头企业带动作用，着重抓好关键产业延伸，延长产业链，实现集群发展。

参考文献：

[1] 宋金晨. 宁夏与广东省两地区物流业发展对比研究[J]. 科技经济导刊, 2018, 26(13): 161-163.

[2] 杜敏. 基于SWOT分析的广州南沙保税港区发展对策研究[J]. 物流技术, 2013, 32(09): 65-67+95.

[3] 苏明, 张艳琳. 南沙港发展现状及对策探讨[J]. 广州航海高等专科学校学报, 2010, 18(04): 23-25.

[4] 肖波. 我国保税区发展存在的问题与对策探讨[D]. 对外经济贸易大学, 2007.

[5] 房丽军, 许倩. 浅谈福田保税区物流业发展前景[J]. 才智, 2012(21): 194.

[6] 夏勃, 周泽萱. 我国保税区转型为自由贸易区的模式分析——以深圳福田保税区为案例[J]. 中国市场, 2011(23): 204-205.

[7] 曲长纁. 特区中的特区——深圳福田保税区[J]. 中国经济信息, 1994(14): 26.

[8] 肖苑生. 深圳福田保税区率先向自由贸易区转型的探索[J]. 特区经济, 2006(01): 13-15.

[9] 蒋波, 李旭东. 内陆保税港区物流现状及发展对策研究——基于重庆保税港区的思考[J]. 西南农业大学学报(社会科学版), 2011, 9(08): 21-24.

[10] 郭思维, 魏云达. 我国港口物流发展现状分析[J]. 中国高新技术企业, 2009(07): 75-76.

项目来源：广州工商学院2021年省级大学生创新创业训练计划立项项目