



**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ**

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ



ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

**ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ
“ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ”**

ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: LOGISTICS

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΜΟΣΧΟΥΡΗΣ

ΕΠΙΚΟΥΡΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΩΝ FREE TRADE ZONES
LOGISTICS (FTZ) ΑΝΑΜΕΣΑ ΣΕ Η.Π.Α. ΚΑΙ ΚΙΝΑ**

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΜΠΑΛΑΜΠΑΝΗ ΑΓΑΘΗ/ ΜΠΛ 0443

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΜΑΪΟΣ 2007

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ο τομέας FTZ (Free Trade Zones) είναι σε διαπραγμάτευση για την επιδίωξη των νόμων για τους δασμούς εισαγόμενων προϊόντων και διαδικασίες εισόδου τελωνειακών, καθώς είναι έξω από την περιφέρεια του τελωνείου της χώρας στην οποία το FTZ είναι τοποθετημένο και με αυτό τον τρόπο δεν είναι υποκείμενο στα καθήκοντα του τελωνείου ή σε συγκεκριμένους απαιτούμενους φόρους. Η βασική ιδέα του ρόλου του FTZ είναι να ενθαρρύνει τις εγχώριες οικονομικές δραστηριότητες για δασμούς εισαγόμενων προϊόντων ή λόγους logistics. Ο τομέας των FTZ logistics μπορεί να βοηθήσει το παγκόσμιο εμπόριο, να βελτιώσει το συνολικό του λογιστικό κόστος. Η λειτουργία των FTZ είναι πέρα από απόλυτο ρόλο εξοικονόμησης. Υπάρχει μια επαρκής έρευνα στα οφέλη του FTZ και στη διαδικασία και μια αρκετά ανεπαρκής έρευνα στο θέμα του τομέα του FTZ logistics. Αυτή η έρευνα βασίζεται σε εμπειρικά στοιχεία συγκρίνοντας την USA και Κίνα. Οι λόγοι για να δημιουργηθεί η σύγκριση στις δύο χώρες είναι ότι οι χώρες αυτές είναι αντιπροσωπευτικές ως αναπτυσσόμενη χώρα και χώρα υπό ανάπτυξη.

Στις μέρες μας οι εταιρείες συνειδητοποιούν τα δυναμικά οικονομικά προνόμια που το FTZ θα προβάλει και μόνο όταν αυτές οι εταιρείες καταλάβουν την διευκόλυνση του εμπορίου και τα οφέλη στον τομέα του logistics τότε και μόνο θα χρησιμοποιήσουν το FTZ (logistics) αποθήκης. Έχει αποδειχτεί ως σημαντικό κριτήριο για οικονομική προετοιμασία μιας επιχείρησης, ωστόσο η μελέτη θα βοηθήσει να τονίσουμε τα οφέλη του logistics του FTZ και να κάνουμε μια σύγκριση του FTZ στην USA και China.

Αυτό επειδή η αποτελεσματική χρήση του FTZ βοηθά παγκοσμίως τις εταιρείες να πετύχουν το στόχο της παγκόσμιας διαχείρισης της αλυσίδας εφοδιασμού. Συγκρίνοντας με την εγχώρια διαχειριστική αλυσίδα εφοδιασμού, υπάρχουν μερικές διαφορές μεταξύ της διεθνούς αλυσίδας διαχείρισης εφοδιασμού και αυτής της εγχώριας. Ωστόσο ο τομέας FTZ logistics βοηθά στο να ξεπεραστούν οι δυσκολίες της διεθνούς αλυσίδας διαχείρισης εφοδιασμού. Οι πιθανές δυσκολίες που θα πρέπει να αντιμετωπιστούν είναι το εμπόδιο της ανταλλαγής πληροφοριών, η πολυπλοκότητα του δικτύου του αποθέματος, η επακριβής εξυπηρέτηση των πελατών, ο κύκλος της ζωής του προϊόντος και η ποικιλία του. Ο ρόλος του FTZ

εξυπηρετεί την τοπική οικονομία ως ακέραιη επιχείρηση της διεθνούς αγοράς, ή ως κέντρο διανομής στην διεθνή αγορά, όπου ο τομέας των FTZ λειτουργεί σαν άξονας μεταξύ της εγχώριας αγοράς και της διεθνούς αγοράς, όπου ο τομέας των FTZ logistics είναι σαν ακτίνα (τροχού) που συνδέει τους διαφορετικούς προσδιορισμούς μέσα στο FTZ το οποίο δημιουργεί ένα δίκτυο κάτι σαν άξονα και ακτίνα τροχού (χαρακτηριστικό του FTZ logistics). Ο κύριος σκοπός αυτού του συστήματος άξονα και ακτίνα τροχού (hub and spoke) είναι να έχουν ακριβή χρόνο στις όχθες ως προς τον ερχομό του φορτίου έτσι ώστε να μπορούν να προσφέρουν μεταφορά των φορτίων προς στις όχθες χωρίς εμπόδιο και να μεγιστοποιήσουν τον αριθμό των εφικτών συνδέσμων για εισερχόμενο φορτίο και να διατηρήσουν την ίδια στιγμή τους συνδυαστικούς χρόνους μεταξύ των καθορισμένων και αποδεκτών ορίων.

Σε μια πιο βαθιά εμπλοκή του FTZ logistics με το τοπικό logistics infrastructure, το πιο ελκυστικό είναι αυτό του FTZ. Δεν είναι αναγκαίο ότι το FTZ πρέπει να τοποθετηθεί γειτονικά ή κοντά σε ένα διεθνή λιμάνι ή αεροδρόμιο, αλλά η σύνδεση μεταξύ των διεθνών λιμανιών / αεροδρομίων και του FTZ πρέπει να είναι κατάλληλη έτσι ώστε να εγγυηθεί την άμεση υπηρεσία μεταφοράς.

Ο τελωνειακός έλεγχος είναι μια σημαντική διαφορά μεταξύ των FTZ logistics και των μη FTZ logistics. Αυτό συμβαίνει επειδή είτε στους εσωτερικούς δασμούς είτε στους εξωτερικούς το FTZ logistics υπόκειται σε διαδικασίες τελωνειακού ελέγχου. Ένας αποδοτικός και συγχρόνως ευέλικτος τελωνειακός έλεγχος μπορεί να ανακουφίσει την ανησυχία για το ανυπόφορο και περίπλοκο τελωνειακό έλεγχο, ο οποίος πολλές φορές μπορεί να αναπτυχθεί και να θεωρηθεί ως ένα πλεονέκτημα σε σύγκριση με τη μη χρήση των FTZ logistics.

The goodness measurements Τα θετικά μέτρα των τριών οντοτήτων (διεθνείς εταιρείες, υπηρεσίες των FTZ και η τοπική οικονομία) μπορούν να διαιρεθούν σε 2 βαθμίδες. Η μία βραχυπρόθεσμα ως προς την εταιρεία και η άλλη μακροπρόθεσμα από την σκοπιά της τοπικής οικονομίας και τον υπολογισμό των υπηρεσιών FTZ και των FTZ logistics σε μία μεγαλοπρεπή τοπική βάση logistics. Οι διεθνείς εταιρείες δίνουν βαρύτητα στην τοποθεσία των FTZ, η οποία κυρίως συμπεριλαμβάνει μελέτη κόστους και υπηρεσιών τελωνίου. Η τοπική οικονομία δίνει βαρύτητα στην αξία της αγοράς του FTZ, το οποίο κυρίως είναι ταυτόχρονη μελέτη της μεταφοράς και διάφορων πληροφοριών. Οι διαχειριστές των FTZ, είτε στον ιδιωτικό είτε στο δημόσιο τομέα, δίνουν βαρύτητα στον τελωνειακό έλεγχο και σε άλλες προστιθέμενες υπηρεσίες σημαντικής αξίας.

Και οι δύο χώρες έχουν όμοια τελωνειακή ρύθμιση απέναντι στο FTZ logistics, για παράδειγμα, το εισερχόμενο φορτίο θα πρέπει να πάει σύμφωνα με την τελωνειακή εγγραφή και το εξερχόμενο φορτίο θα πρέπει να πάει σύμφωνα με την τελωνειακή εκκαθάριση. Το FTZ της US υιοθέτησης αδύναμα στην πολιτική εισόδου στις εταιρείες FTZ και το FTZ στην Κίνα (China) επιβράβευσε σταδιακά την είσοδο πολιτικής σε μερικές εταιρείες FTZ το οποίο αυτό το χαρακτηριστικό αυτών των FTZ να γίνουν συνήθεια. Το αυξανόμενο διάστημα των τελωνειακών εκκαθαρίσεων έχω αυξήσει αισθητά την αποδοτικότητα και την ευελιξία των FTZ logistics. Οι τελωνειακές ρυθμίσεις της US στον τομέα των FTZ logistics είναι περισσότερο σταθερές και ενοποιητικές. Επιπλέον το FTZ logistics υπόκειται στους ίδιους τελωνειακούς δασμούς άσχετα με αυτό που εδρεύει. Απ' την άλλη πλευρά, οι τελωνειακές ρυθμίσεις στην China (Κίνα) για τον τομέα των FTZ logistics δεν είναι πάντα οι ίδιοι. Ο τρόπος μεταφοράς είναι υπό συνεχή και προσεκτική σκέψη και για τις δύο χώρες, για την τελική απόφαση εγκατάστασης των FTZ. Η διαφορά έγκειται στο ότι στη US, το FTZ συνοδεύεται από υποδομή των μεταφορικών μέσων, το οποίο σημαίνει ότι έχουν τη δυνατότητα καλύτερης διαθέσιμης υπηρεσίας μεταφορικών μέσων, και έτσι έχουν περισσότερες επιλογές για την εγκατάσταση του FTZ. Ενώ στην China (Κίνα), το μεταφορικό μέσο συνοδεύεται από το FTZ, που σημαίνει ότι ακόμα και αν οι συνθήκες των μεταφορικών μέσων δεν είναι καλές, άπαξ και αποφασιστεί (επιλεγεί) η τοποθέτηση του FTZ, η κυβέρνηση πρέπει να επενδύσει αρκετά έτσι ώστε να βελτιωθούν οι συνθήκες μεταφοράς. Στην Κίνα, όλες οι υπηρεσίες FTZ είναι στα λιμάνια και κυριαρχεί η πλεύσιμη υδάτινη δίοδος. Η υδρόβια μεταφορά είναι οι κύριες πηγές είτε για την εισαγόμενη είτε για την εξαγόμενη μεταφορά. Στην US υπάρχει ποικιλία μεταφορικών μεθόδων οι οποίοι παίζουν σημαντικό ρόλο. Μερικά FTZ είναι γειτονικά λιμάνια, άλλα είναι κοντά σε λεωφόρους και μερικά συμπεριλαμβάνουν αεροδρόμια ενώ μερικά χρησιμοποιούν σιδηροδρομικές γραμμές ή συνδυασμούς αυτών. Η US έχει καλό σύστημα πληροφοριών στο FTZ logistics. Υπάρχει ένα γενικό επίπεδο πληροφοριών για το FTZ logistics, έτσι όλες οι συνεταιρικές υπηρεσίες των FTZ logistics, όπως είναι μεταφορείς, παραλήπτες, τελωνεία, οι χειριστές των FTZ μπορούν να μοιραστούν την ίδια βάση δεδομένων και να βελτιώσουν την αποτελεσματικότητα της λειτουργίας. Στην Κίνα, οι πληροφορίες του FTZ logistics είναι ακόμα στο αρχικό στάδιο είτε ως προς την τεχνολογική ενημέρωση είτε ως προς την χρήση των πληροφοριών. Η

κυβέρνηση είναι ο βασικός χρήστης και οι προωθητές τον IT αλλά συνεχίζει να υπάρχει το πρόβλημα της έλλειψης πληροφοριών.

Αυτή η έρευνα δείχνει ότι σε μια αγορά όπου η ζήτηση για ποικιλία της αυξανόμενης αξίας των υπηρεσιών logistics δεν υπάρχει σημαντική διαφορά μεταξύ της US και China. Αλλά υπάρχει μια άλλη εξήγηση της προστιθέμενης αξίας αυτής της υπηρεσίας (των logistics) που έγκειται στο ότι όταν δεν υπάρχει αυξανόμενη αξία στις υπηρεσίες των logistics, δεν υπάρχει αρκετή ζήτηση στην αγορά. Η υπόθεση μη ύπαρξης διαφοράς στην ζήτηση της αγοράς και των αυξανόμενων σε αξία υπηρεσιών logistics. Το FTZ logistics είναι ένα κομβικό σημείο στο διεθνές logistics. Θα πρέπει να υπάρχει μεγαλύτερος χώρος στην ζήτηση αγοράς των αυξανόμενων υπηρεσιών logistics.

Συγκρίνοντας με την Κίνα, η πολιτική του FTZ logistics στην US είναι ελαφρώς πιο ώριμη και σπάνια αλλάζει. Η Κίνα πηγαίνει περισσότερο σε σχέση με την US FTZ αδύναμα στην πολιτική εισόδου. Υπάρχει αρκετός περιορισμός στον τομέα FTZ logistics στην Κίνα, ιδίως στον περιορισμό της εισόδου στην αγορά. Η ευρέως χρήση της σύγχρονης πληροφορίας της τεχνολογίας στο FTZ στην US είναι αρκετά καλή, ενώ οι υπηρεσίες πληροφοριών είναι στο αρχικό στάδιο στο FTZ στην Κίνα. Δεν υπάρχει καμιά αμφιβολία ότι το FTZ εξυπηρετεί ως μεσολαβητής όχι μόνο ως μέρος της τελωνειακής διεξαγωγής των logistics αλλά και το τμήμα προμηθειών. Και οι δύο χώρες μπορεί να βελτιωθούν από την έμπειρη γνώμη αλλά και την καινοτομία που έχει το καθένα.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

| | |
|---|----|
| 1. Introduction..... | 7 |
| 1.1 The changing role of FTZ | 7 |
| 1.2 The importance of FTZ logistics | 9 |
| 1.3 Comparison of Domestic and International Logistics and FTZ Logistics..... | 11 |
| 1.4 Motivation and contribution of the study | 14 |
| 1.5 Main conclusion the study..... | 15 |
| 2. Literature review..... | 16 |
| 2.1 Public policy and FTZ logistics..... | 16 |
| 2.2 Intermodal logistics | 17 |
| 2.3 Supply chain management and FTZ logistics..... | 18 |
| 2.4 Logistics facilitation | 20 |
| 3. Comparison of FTZ in USA and China..... | 23 |
| 3.1 FTZ Development | 23 |
| 3.2 Organizational and Operational comparison | 28 |
| 3.2.1 FTZ Administration in USA..... | 28 |
| 3.2.2 FTZ Administration in China | 29 |
| 3.3 Criteria for setting up an FTZ..... | 31 |
| 3.3.1 Criteria in the USA..... | 31 |
| 3.3.2 Criteria in China..... | 32 |
| 3.4 Types of FTZ..... | 34 |
| 3.4.1 The USA FTZ..... | 34 |
| 3.4.2 The China FTZ..... | 34 |
| 3.5 Commodities traded in FTZ | 35 |
| 3.6 FTZ Operation..... | 36 |
| 3.6.1 Operation in USA FTZ..... | 36 |
| 3.6.2 FTZ Operations in China..... | 39 |
| 4. FTZ logistics analysis in both countries..... | 42 |
| 4.1 Transportation Infrastructure Available for FTZ | 42 |
| 4.1.1 Seaport..... | 42 |
| 4.1.2 Road | 45 |
| 4.1.3 Railway | 47 |
| 4.1.4 Air | 50 |
| 4.2 Market and Manufacturing proximity | 51 |
| 4.3 Intermodal logistics | 52 |
| 4.4 Security on FTZ | 53 |
| 4.5 IT and e-commerce..... | 55 |
| 4.6 Third Party Logistics..... | 60 |
| 4.7 Cost | 66 |
| 5. FTZ logistics measurement and general conclusion of the comparison..... | 70 |
| 5.1 The triad relationship among FTZ logistics entities..... | 70 |
| 5.1.1 FTZ as a strategic node in global supply chain management..... | 71 |
| 5.1.2 FTZ logistics helps to realize market value of local economy | 74 |
| 5.1.3 FTZ logistics helps to transfer policy value to economic value. | 77 |
| MSc Logistics, Trade and Finance-2003 | |
| Sir John Cass Business School, City University London | |
| 6 | |
| 5.2 Conclusion of the study..... | 80 |
| 5.2.1 Combined model of the goodness measurement of FTZ logistics | 80 |
| 5.2.2 General conclusion of the comparison of FTZ logistics..... | 83 |
| 5.2.3 Practical suggestions to the two countries' FTZ development | 86 |
| Figures | |
| Figure 1 -Comparison of Flow of Goods in Non-FTZ and FTZ..... | 10 |
| Figure 2- China FTZ Location | 26 |
| Figure 3 -USA FTZ Administration Chart | 29 |
| Figure 4 -China FTZ Administration Chart | 29 |
| Figure 5 -Commodities Traded in General Purpose Zones | 35 |
| Figure 6 -Commodities Trades in Subzones | 35 |

| | |
|--|----|
| Figure 7 -Operation Chart in USA FTZ..... | 38 |
| Figure 8- Customs Administration Chart in China FTZ | 39 |
| Figure 9 -The typical operation flow in China FTZ:..... | 42 |
| Figure 10-Containerized Transport in China..... | 43 |
| Figure 11-NASCO Corridor NAFTA Region..... | 46 |
| Figure 12- China Road Mileage..... | 47 |
| Figure 13 -USA Railway System serviced by Union Pacific..... | 48 |
| Figure 14 -China Railway System..... | 49 |
| Figure 15 IT USA System Chart | 56 |
| Figure 16 China EDI System Chart | 58 |
| Figure 17 International 3PL Operations..... | 60 |
| Figure 18 China 3PL Operation | 63 |
| Figure 19 Triad relationship in FTZ Logistics | 71 |
| Figure 20 Mode of Hub and Spoke | 75 |
| Figure 21 FTZ Logistics Requirements | 79 |
| Figure 22 Measurements of FTZ Logistics..... | 81 |
| Figure 23 Cost and Customer Service in FTZ | 82 |

Tables

| | |
|---|----|
| Table 1 -Growth rates of countries with and without Zones | 8 |
| Table 2 -Domestics VS International Logistics..... | 12 |
| Table 3 -FTZ Development by Country Income Level..... | 16 |
| Table 4 -Summary Statistics USA FTZ..... | 24 |
| Table 5 -FTZ by State | 25 |
| Table 6 -China FTZ Economic Indices | 27 |
| Table 7 USA Logistics Costs..... | 66 |
| Table 8 Savings Table for FTZ..... | 68 |

1. Εισαγωγή

1.1 Ο ρόλος του FTZ

FTZ είναι η σύντμηση των λέξεων Free Trade Zone (Ζώνη Ελεύθερου Εμπορίου) ή Foreign Trade Zone (Ζώνη Ξένου Εμπορίου) όπως αυτό ονομάζεται στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και σε άλλες χώρες. Για παράδειγμα, υπάρχει μια ποικιλία ονομασιών του FTZ από χώρα σε χώρα όπως είναι το EPZ (Export Processing Zone: Ζώνη Διαδικασίας Εξαγωγής προϊόντος). Η σκέψη του FTZ πάρθηκε ιστορικά από τα ελεύθερα λιμάνια, για παράδειγμα να βοηθήσουν τις εταιρείες στις τελωνειακές επιβαρύνσεις των λειτουργιών του παγκόσμιου εμπορίου. Ο ρόλος των ελεύθερων λιμανιών στην προώθηση εμπορίου είναι θρυλικός. Οι ιστορικές πόλεις που άρχισαν να χρησιμοποιούν αυτή τη στρατηγική αντιλήφθηκαν τις αρνητικές οικονομικές συνέπειες των υπερβολικών επιβολών φόρων στο εμπόριο και τη σημαντικότητα της (cost-effective) αποτελεσματικής δαπάνης στο περιβάλλον της επιχείρησης. Σήμερα, βρίσκουμε αυτή τη καθοδήγηση ως αρχή, ως μέρος των ειδικών διατάξεων για τα προγράμματα οικονομικής ανάπτυξης σε κάθε σημείο του πλανήτη.

Μοντέρνες εκδόσεις των ελεύθερων λιμανιών ποικίλουν από τις ζώνες διαδικασίας εξαγωγής προϊόντος αναπτυγμένων οικονομικά χωρών σε ποικίλους τύπους ελεύθερων ζωνών και ευέλικτων διαδικασιών εισόδου σε άλλες χώρες. Το καθοριστικό χαρακτηριστικό το οποίο έχουν από κοινού είναι οι τελωνειακοί χειρισμοί οι οποίοι επιτρέπουν τις εξαγωγές με ελεύθερους δασμούς και διαφοροποιούνται στο φόρο ειδών, φόρο πληρωμών συχνά σε συνδυασμό με άλλα είδη κίνητρων επενδύσεων (Da Ponte, John 1997).

Σύμφωνα με τον ορισμό του Census Bureau από το USA, FTZ (Foreign Trade Zone) είναι μια περιορισμένη περιοχή, χειριζόμενη ως δημόσια ανάγκη κάτω από τον έλεγχο της US. Οι τελωνειακές επιβαρύνσεις με ευκολίες στο χειρισμό, αποθήκευση, διαχείριση, μεταποίηση και έκθεση αγαθών. Το εμπόρευμα μπορεί να εξαχθεί, να καταστραφεί ή να σταλεί σε περιοχή τελωνείου σε αυθεντικό πακέτο ή κάπως διαφορετικά. Είναι αντικείμενο των τελωνειακών καθηκόντων εάν σταλεί σε περιοχή τελωνείου, αλλά όχι αν ξαναπαρκάει σε άλλα σημεία. Το FTZ εισείχθη στην USA το 1930. κατά τη διάρκεια της οικονομικής ύφεσης όταν ο πρόεδρος

Franklin Roosevelt εισήγαγε την ιδέα του FTZ (Foreign Trade Zone) στη νέα του εμπορική συναλλαγή το 1934 ως κίνηση ενίσχυσης των εξαγωγών από κατασκευαστές της U.S.

Σε αναπτυγμένες χώρες, το άνοιγμα των FTZ (Free Trade Zones) είναι ένα φαινόμενο που χρονολογείται στα τέλη του 1960 με αρχές του 1970, η στιγμή της τρίτης Οικονομικής Κρίσης (Integration in the Americas Conference, 2002). Ωστόσο, μπορούμε να εκφράσουμε ότι αρχικά το FTZ ήταν ένα εργαλείο που σχετιζόταν με προβλήματα εμπορίου μιας χώρας, αλλά στις μέρες μας το FTZ ξεπέρασε κατά πολύ το ρόλο του σωτήρα – λυτρωτή στις όποιες κρίσεις.

Σύμφωνα με το WEPZA (World Economic Processing Zone Association), έρευνες έδειξαν ότι οι πολιτικές EPZ είναι περισσότερο αποτελεσματικές στις χώρες μεσαίου εισοδήματος, όπως το Μορόκο (Morocco) όπου το GNP είναι μεταξύ US \$800 και US \$3000. για περίοδο πέραν των τριών χρόνων τέτοιες χώρες με εμπορικές ζώνες έδειξαν ανάπτυξη εμπορίου στο 78% ενώ χώρες δίχως εμπορικές ζώνες είχαν ανάπτυξη στον τομέα του εμπορίου μόλις στο 1% (Haywood, 2002). Έρευνες έδειξαν ότι χώρες με διαφορετικά επίπεδα ανάπτυξης και εισοδήματος μπορούν να επωφεληθούν από τη χρήση και υλοποίηση του FTZ όπως φαίνεται και στον πίνακα 1.

Table 1 -Growth rates of countries with and without Zones

1993-1996 by GNP/capita

| Number of Countries | With/Without Zones GNP/Capita | Growth Rate of Total Exports to EU and US 1993-1996 |
|---------------------|----------------------------------|---|
| High GNP | | |
| Over US\$ 9385 | | |
| 28 | With | 28% |
| 22 | Without | 45% |
| Upper Mid | | |
| US\$ 3035-9384 | | |
| 15 | With | 62% |
| 28 | Without | 33% |
| Lower Mid | | |
| US\$ 765-3034 | | |

| | | |
|----|---------|-----|
| 37 | With | 72% |
| 30 | Without | 1% |

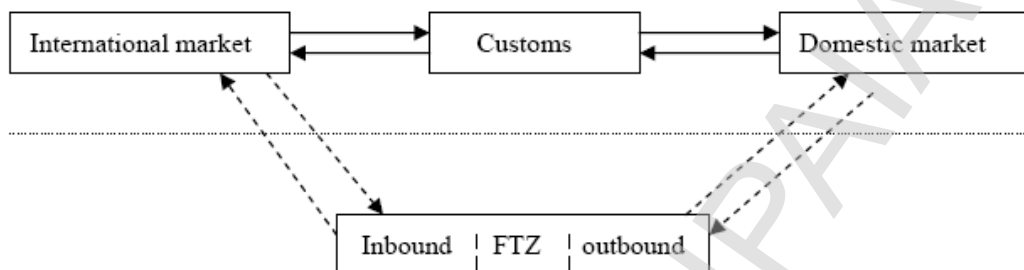
Σύμφωνα με τον Greg Jones ένα σύμβουλο εμπορίου από την Αλαμπάμα (Alabama) και πρώην πρόεδρος του National Association, του FTZ (Foreign Trade Zones), η βασική ιδέα του FTZ είναι να ενθαρρύνει τις εγχώριες οικονομικές δραστηριότητες για λόγους δασμών εισαγόμενων προϊόντων ή για λόγους τροφοδοσίας υλικών. Αλλιώς μπορεί διαφορετικά να είναι περισσότερο αποτελεσματικά όσον αφορά το κόστος αν γίνει πέρα απ' τον ωκεανό. Αυτός είναι ένας τρόπος να βοηθηθούν οι εγχώριες βασισμένες σε διαδικασίες προσαρμοσμένες σε ένα ευέλικτο περιβάλλον εμπορίου. Ωστόσο ο ρόλος του FTZ έχει αλλάξει απ' αυτόν που είχε στο ντεμπούτο του. Το FTZ logistics είναι και ένας απ' τους λόγους για τους οποίους οι υπηρεσίες του FTZ φανερώθηκαν εξ' ολοκλήρου.

1.2 Η σημαντικότητα του FTZ logistics

Ο τομέας των FTZ υπάρχει λόγω του διεθνούς εμπορίου. Εξυπηρετεί ως εμπορική πράξη του διεθνούς εμπορίου, μεγάλο εμπόρευμα το οποίο μεταφέρεται μέσα στο FTZ. Βέβαια όλες οι ρυθμίσεις του FTZ των διάφορων χωρών ξεχνούν την κατανάλωση εντός του FTZ, έτσι η λειτουργία του FTZ γίνεται πιο ξεκάθαρη. Είναι το κομβικό σημείο του διεθνούς εμπορίου. Μία κύρια διαφορά του διεθνούς και του εγχώριου εμπορίου είναι ότι, υπάρχει μεγαλύτερη απαίτηση στο τμήμα logistics για το διεθνές εμπόριο και από πλευρά κόστους αλλά και από πλευρά αποδοτικότητας. Ο William C. Coracino εκτίμησε ότι το κόστος των διεθνών logistics κυμαίνεται από 25% - 35% επί της αξίας των πωλήσεων του προϊόντος. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με το 8% - 10% για την εγχώρια αποστολή εμπορευμάτων (Woods 1995). Τώρα εάν καταφέρει ο τομέας των FTZ logistics να βοηθήσει το διεθνές εμπόριο, να σώσει το συνολικό κόστος των logistics του τότε η λειτουργία του FTZ θα είναι πέρα από ρόλο σωτήρα. Το FTZ θεωρείται ως μέρος « site here and zone out». Λειτουργεί ως συνδετικός κρίκος του διεθνούς και του εγχώριου τμήματος logistics και έτσι καταφέρνει να κυλά το τμήμα logistics πιο ομαλά. Συγκρινόμενο με το ευθύ διεθνές

logistics, εάν κάποιο φορτίο πάει μέσω του FTZ, τα σημεία που θα σταματήσει θα αυξηθούν.

Figure 1 -Comparison of Flow of Goods in Non-FTZ and FTZ



Στο ευθύ διεθνές logistics, το φορτίο περνάει από το τελωνείο μια φορά. Εάν χρησιμοποιείται αναβαθμισμένο σύστημα EDI, η διαδικασία εκκαθάρισης τελωνείων μπορεί να γίνει χωρίς να έρθουμε σε επαφή με το πραγματικό φορτίο. Αλλά εάν το φορτίο μεταφερθεί εντός του FTZ, θα πρέπει να μεταφερθεί εκτός ξανά. Αυτό σημαίνει ότι μια κίνηση μέσω του FTZ συμπεριλαμβάνει δύο στάδια. Το πρώτο είναι η είσοδος (inbound) και το δεύτερο είναι η έξοδος (outbound) πράγμα που σημαίνει ότι αυξάνονται κάποια κόστη του τομέα των logistics όπως το κόστος διαχείρισης, τα έξοδα αποθήκευσης και άλλα.

Το σχήμα 1 επεξηγεί ότι η κίνηση του φορτίου στο FTZ μπορεί να αλλάξει προς οποιαδήποτε κατεύθυνση όπως για παράδειγμα ξανά εξαγωγή, μεταφόρτωση και άλλα. Το FTZ αυξάνει την ευελιξία των κινήσεων του διεθνούς εμπορεύματος. Σε μερικές περιπτώσεις προσφέρει “Just – In Marketing Benefit” (Papadopoulos Nicolas, 1985)

Οι τρεις κύριες εκτιμήσεις για τη χρήση FTZ είναι αποταμίευση καθήκοντος, logistics cost και ευελιξία εμπορίου. Η αποταμίευση καθήκοντος και η εμπορική ευελιξία είναι χωρίς καμιά αμφιβολία τα κύρια οφέλη FTZ, αλλά το logistics cost είναι ένας ρόλος με δύο όψεις. Εάν τα FTZ logistics μπορούν να βοηθήσουν στο να μειώσουν το συνολικό κόστος logistics, είναι ένα όφελος διαφορετικά, είναι μια δυσχέρεια των FTZ. Ο Ντάγκλας επισημαίνει ότι υπάρχει επίδραση δύναμης κέρδους των logistics. Ένα δολάριο που σώζεται στις δαπάνες των logistics ασκεί πολύ μεγαλύτερη επίδραση στην αποδοτικότητα της οργάνωσης από μια αύξηση ενός δολαρίου στις πωλήσεις (Ντάγκλας Μ., 1998). Επειδή το διεθνές κόστος logistics περιλαμβάνει

περίπου 25%-30% της αξίας της πώλησης, ένα αποδοτικό διεθνές logistics θα κάνει τη μεγάλη διαφορά.

Στη δεκαετία της δεκαετίας του '90, η ποιότητα και η εξυπηρέτηση πελατών έγιναν η εστίαση του top management . Στον 21ο αιώνα, η ταχύτητα και το supply chain management είναι τα βασικά ανταγωνιστικά ζητήματα (Ντάγκλας 1998). Καλά FTZ logistics μπορούν να είναι μια μεγάλη βοήθεια στην ταχύτητα και το supply chain management . Ένα καλό παράδειγμα, όπου χρησιμοποιείται FTZ για να επιτευχθεί συνολική σφαιρική μείωση του κόστους logistics, είναι τα APL Logistics Ltd.

Τα APL Logistics άνοιξαν δύο μεγάλα κέντρα διανομής: στη Shanghai FTZ και Yantian FTZ χωριστά. Αυτό στη Shanghai είναι 14.000 τετρ. μέτρα και δίνει logistics service στο δέλτα ποταμών Yangzi. Κυρίως η υπηρεσία διανομής φορτίου εισαγωγών γίνεται σε αυτήν την περιοχή. Αυτό του Yantian είναι 20.700 τετρ. μέτρα, και το facility επιτρέπει στους πελάτες της να ωφεληθούν από το consolidating and shipping free on board (FOB) στην Κίνα ενώ μόνο FOB στο Χογκ Κονγκ.

1.3 Comparison of Domestic and International Logistics and FTZ Logistics

Σήμερα υπάρχει εκτεταμένη έρευνα για τα οφέλη FTZ και τις λειτουργίες του, αλλά σπάνια η έρευνα έχει γίνει για το θέμα των logistics FTZ, ακόμη και η έννοια των FTZ logistics . Από την άλλη πλευρά, υπάρχουν μερικά πρόσθετα χαρακτηριστικά στα FTZ logistics σε σύγκριση με τα εσωτερικά και διεθνή logistics (πίνακας 2) επομένως αξίζει να ρίξουμε μια στενή ματιά στα FTZ logistics

Table 2 -Domestics VS International Logistics

| | Domestic | International | FTZ |
|---------------------|---|--|--|
| Cost | About 10.5% of U.S. GNP | Estimated at 16% of world GNP | Higher than domestic, but lower than international |
| Transport mode | Mainly truck and rail | Mainly ocean and air, with significant intermodal activity | Mainly ocean and truck |
| Inventories | Lower levels, reflecting short-order, lead-time requirement and improved transport capabilities | Higher levels, reflecting longer lead times and greater demand and transit uncertainty | Higher levels as that of international trade |
| Agents | Modest usage, mostly in rail | Heavy reliance on forwarders | 3PL and corporation between zone based logistics companies and non-zone based 3PL's |
| Financial risk | Minimal | High, owing to differences in currencies, inflation levels, and little recourse for default | Medium, default risk is reduced because of the localized operation in FTZ, but currency and inflation risks still exist. |
| Cargo risk | Minimal | High, owing to longer and more difficult transit, frequent cargo handling and varying levels of infrastructure development | Minimal, as the domestic logistics |
| Government agencies | Primarily for hazardous materials, weight, safety laws, and some tariff requirements | Many agencies involved (e.g., customs, commerce, agriculture, transportation) | Many agencies involved due to FTZ policies, in some cases even more than international logisites |
| Administration | Minimal documentation involved (e.g., purchase order, | Significant paperwork. The U.S. Department of Commerce estimates | Significant paperwork but can be reduced a lot in sophisticated FTZ Board and |

| | | | |
|---------------------|--|--|---|
| | bill of lading, invoice) | that paperwork cost for an average shipment is \$250. | regulators depending on the country that operates the FTZ |
| Communication | Voice, paper-based systems adequate, with growing usage of electronic data interchange | Voice and paper costly and often ineffective. Movement toward electronic interchange but variations in standards hinders widespread usage. | Combination with the characters of domestic and international communication |
| Culture differences | Relative homogeneity requires little product modification | Culture difference requires significant market and product adaptation | Flexible in culture adaptation, |

Source: Domestic and International are, adapted from William W. Goldsborough and David L. Anderson, "The International Logistics Environment" in The Logistics Handbook, ed James F. Robeson and William C. Copacino (New York: Free Press, 1994) P. 677

Με βάση τα εσωτερικά και διεθνή χαρακτηριστικά logistics, εδώ συνοψίζουμε τα αντίστοιχα χαρακτηριστικά FTZ logistics, τα οποία παρατίθενται στην τελευταία στήλη (πίνακας 2). Γενικά, τα FTZ logistics πηγαίνουν μεταξύ των εσωτερικών και διεθνών χαρακτήρων logistics, όπως το κόστος, οικονομικός κίνδυνος, και επικοινωνία. Μερικά από τα χαρακτηριστικά των FTZ logistics είναι καλύτερα από τα εσωτερικά και διεθνή logistics. Για παράδειγμα, το FTZ μπορεί να ανταπεξέλθει καλύτερα με τις διαφορές πολιτισμού, στη συνδεδεμένη αποθήκη εμπορευμάτων FTZ, απλή φυσική διαδικασία μπορεί να γίνει, η αναβολή είναι πιο ευέλικτη στις αποθήκες εμπορευμάτων FTZ έναντι αυτής στα διεθνή logistics τόσο στην πτυχή της αντιμετώπισης της εγχώριας αγοράς όσο και στην πτυχή της επανεξαγωγής σε μια τρίτη χώρα.

Από τη μία πλευρά, μερικά χαρακτηριστικά των FTZ logistics δεν είναι και πολύ ελκυστικά όταν συγκρίνονται με αυτά των εσωτερικών και διεθνών logistics. Όπως οι κυβερνητικές αντιπροσωπείες και η διοίκηση, επειδή το FTZ υποβάλλεται στους αυστηρούς κυβερνητικούς ελέγχους, περισσότερες διαδικασίες διοικητικού και ελέγχου ασφάλειας εφαρμόζονται αυστηρά προς τις μετακινήσεις

φορτίου FTZ, αλλά αυτό συμβαίνει δεδομένου ότι όλη η καινοτομία των FTZ logistics είναι στο δημόσιο τομέα και στον ιδιωτικό τομέα που εστιάζει κυρίως στις διαδικασίες κυβερνητικών αντιπροσωπειών και διοίκησης.

1.4 Motivation and contribution of the study

Αυτή η έρευνα είναι βασισμένη στην εμπειρική σύγκριση στοιχείων των ΗΠΑ και της Κίνας.

Υπάρχουν συγκεκριμένοι λόγοι για αυτές τις δύο χώρες που γίνεται η σύγκριση:

- Και οι δύο είναι σημαντικοί συνεργάτες στο διεθνές εμπόριο
- FTZ διαδραματίζει έναν σημαντικό ρόλο και στις δύο χώρες
- Οι μοναδικοί χαρακτήρες FTZ και FTZ logistics αντιπροσωπεύουν τις χώρες στο ήδη αναπτυγμένο και στο στάδιο ανάπτυξης.
- Η εμπειρία FTZ logistics σε αυτές τις δύο χώρες μπορεί να δώσει επικοινωνητικές πληροφορίες σε άλλες χώρες.

Σήμερα οι επιχειρήσεις συνειδητοποιούν τα πιθανά οικονομικά οφέλη που το FTZ παρέχει και τις περισσότερες φορές αυτές οι επιχειρήσεις συνειδητοποιούν τα οφέλη των logistics έως ότου χρησιμοποιήσουν FTZ.

Τα logistics αποδεικνύονται μια συμβολή και ένας σημαντικός παράγοντας για τη χρηματοοικονομική απόδοση οποιασδήποτε επιχείρησης. Η συμβολή της μελέτης θα βοηθήσει στο να δώσει έμφαση στα οφέλη των FTZ logistics και να κάνει μια σύγκριση του FTZ των ΗΠΑ που είναι ο μεγαλύτερος εισαγωγέας στον κόσμο και της Κίνας που είναι χώρα που είναι σε έναν οικονομικό βραχίονα.

Αυτή η έρευνα σκοπεύει να βρεί τι καθιστά τα FTZ logistics περισσότερο καλωσορισμένα από τους διεθνείς εμπόρους, και τους παράγοντες που ελέγχουν την ανάπτυξη των FTZ logistics. Με τη σύγκριση δύο διαφορετικών επιπέδων FTZ

logistics, κάποιες χρήσιμες πληροφορίες μπορούν να ολοκληρωθούν προς την περαιτέρω ανάπτυξη των FTZ των ΗΠΑ και των FTZ logistics της Κίνας κι επομένως για οποιαδήποτε χώρα παρόμοια με τις ΗΠΑ ή την Κίνα.

Η έρευνα δεν σταματά στη μόνη σύγκριση των FTZ στις δύο χώρες. Ακόμη και αν και δεν υπάρχουν άλλα εκτός από αυτά τα δύο FTZ παγκοσμίως με την ίδια δυναμική, η σύγκριση μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως αναφορά στη χάραξη πολιτικής προς τη διοίκηση των FTZ, όπως και την ανάλυση της τρέχουσας κατάστασης των FTZ logistics. Πιο αμεσότερα, η σύγκριση των FTZ logistics και στις δύο χώρες παρουσιάζει τι είδους διαφορετικές πρακτικές των FTZ logistics μπορούν να χρησιμοποιηθούν και πώς τα FTZ logistics αντιμετωπίζουν τη σχετική οικονομική ανάπτυξη.

1.5 Main conclusion the study

Η Κίνα και οι ΗΠΑ έχουν παρόμοιο τελωνειακό κανονισμό προς FTZ. Το δεσμευμένο φορτίο μπορεί μόνο να μεταφερθεί με τις εξουσιοδοτημένες επιχειρήσεις και τα οχήματα, κ.λπ. Η απόσταση του αιτήματος της προστιθεμένης αξίας υπηρεσίας μεταξύ των FTZ των ΗΠΑ και της Κίνας δεν είναι πολύ σημαντική. Και οι δύο χώρες έχουν διαφορετικές διαδικασίες εισόδων που θα περιγραφούν τελευταίες στην εργασία αυτή. Η μεταφορά είναι ο σημαντικότερος παράγοντας και στις δύο χώρες στην απόφαση της θέσης FTZ. Οι ΗΠΑ έχουν το καλό σύστημα πληροφοριών στα FTZ logistics αλλά στην Κίνα, τα FTZ logistics είναι ακόμα στο πρωτόγονο στάδιό τους. Το κριτήριο για να καθορίσει τη δυνατότητα πραγματοποίησης και τη διοίκηση είναι πολύ διαφορετικό και στις δύο χώρες.

Εάν τα FTZ logistics βοηθήσουν στο να μειωθεί το συνολικό κόστος logistics, είναι ένα όφελος, ειδικά είναι μια δυσχέρεια. Τα FTZ χρησιμεύουν στην τοπική οικονομία ως ένα καθαρό επιχειρησιακό τηλεφωνικό κέντρο του διεθνούς εμπορικού ή διανομής κέντρου στο διεθνές εμπόριο στην έννοια των logistics. Όσο πιο βαθύτερη η συμμετοχή των FTZ logistics στην τοπική υποδομή logistics, τόσο πιο ελκυστικά τα FTZ είναι. Οι μετρήσεις καλοσύνης των τριών (διεθνείς επιχειρήσεις, Οι αρχές FTZ και η τοπική οικονομία) μπορούν να διαιρεθούν σε 2 σειρές, η μία είναι μια άποψη μικροϋπολογιστών, από το σημείο στάσης της επιχείρησης, η άλλη είναι μια μακρο

άποψη, από τη σκοπιά της τοπικής οικονομίας και της αρχής FTZ αξιολογώντας τα FTZ logistics ως μια μεγάλη περιφερειακή βάση logistics.

2. Literature review

Ενώ υπάρχει περιορισμένη έρευνα για τα FTZ logistics, υπάρχει κάποια έρευνα για FTZ, εσωτερικά και διεθνή logistics χωριστά. Σύμφωνα με την έρευνά μας, δίνουμε την προσοχή στις μικρο και τις μακρο πτυχές των FTZ logistics. Οι μακρο πτυχές περιλαμβάνουν τις δημόσιες πολιτικές και τα πραγματικά κρατικά (υποδομή) ζητήματα σχετικά με τα FTZ logistics. Οι μικρο πτυχές είναι για το επίπεδο της επιχείρησης, το οποίο περιλαμβάνει τη διαχείριση της αλυσίδας ανεφοδιασμού και τη διευκόλυνση των logistics.

2.1 Public policy and FTZ logistics

Τα FTZ είναι ένα πολύτιμο πολιτικό εργαλείο για όλες τις χώρες χωρίς διάκριση των εισοδηματικών επιπέδων. A Directory of Free Zones που δημοσιεύτηκε το 1997 από τις World Economic Processed Zones το 1997, απαριθμημένες 847 ελεύθερες ζώνες σε 102 χώρες. Το σημαντικό σημείο αυτής της δημοσίευσης είναι να δείχτει ότι τα FTZ υπάρχουν σε χώρες όλων των σταδίων οικονομικής ανάπτυξης

Table 3 -FTZ Development by Country Income Level

| Country Income Level | Number of Countries | Number of Zones |
|----------------------|---------------------|-----------------|
| High Income | 28 | 285 (33%) |
| Upper Middle | 16 | 158 (19%) |
| Lower Middle | 37 | 212 (25%) |
| Low Income | 22 | 192 (23%) |
| World | 102 | 847 |

Source: World Economic Processing Zones, Free Trade Zones in the Modern World 2002

“Free Trade Zones are increasingly not about trade, but rather about investment, industry, research and development, services, education, training, and logistics. In other words free zones are about everything in the modern economy” είπε ο Robert C.

Haywood, Διευθυντής του World Economic Processing Zones Association. Συχνά τα FTZ είναι περισσότερα ελεγχόμενα περιβάλλοντα και ακολουθούν τους νόμους του κράτους πιο στενά από το υπόλοιπο της οικονομίας. Οι ελεύθερες ζώνες δεν είναι ελεύθερες επειδή ρυθμίζονται πρώτιστα από τις εθνικές αρχές που τις δημιουργούν.

Τα FTZ επιτρέπουν στις χώρες να εξετάσουν τα πολιτικά πλαίσια. Η Κίνα συγκεκριμένα τα έχει χρησιμοποιήσει για να μάθει για την οικονομία στην αγορά ενώ μερικές άλλες χώρες κατά την ανάπτυξη τους τα έχουν χρησιμοποιήσει για να γίνουν πιο άνετες με την αύξηση εξαγωγής και την ξένη επένδυση. Σήμερα το FTZ είναι μία επένδυση-εντατικής, διευκόλυνση, και ενσωματωμένο εργαλείο οικονομικής ανάπτυξης. Οι καλύτερες ζώνες του κόσμου έχουν μετακινηθεί από μια χαμηλή εργασία και χαμηλό ρυθμό παραγωγής προς μεγάλες και εντατικές έρευνες, ανάπτυξη ικανότητας, εταιρική έδρα, και σφαιρικά κέντρα logistics. Οι σύγχρονες ζώνες έχουν εστιάσει στην παροχή ενός διεθνώς ανταγωνιστικού επιχειρησιακού περιβάλλοντος που στη συνέχεια βελτίωσαν την υποδομή όπως την περίπλοκη επικοινωνία, την αξιόπιστη μεταφορά, και αποδοτικές τελωνειακές διαδικασίες. Για να δώσει έμφαση στη σημασία των ελεύθερων ζωνών τα ακόλουθα στοιχεία που συλλέχθηκαν από την World Economic Possessing Zones Association παρουσιάζονται.

Οι άνω του μεσαίου εισοδήματος χώρες που έχουν τις ελεύθερες ζώνες είδαν το εμπόριο να επεκτείνεται κατά 62% πάνω σε τέσσερα έτη, ενώ παρόμοιες χώρες που δεν είχαν τις ζώνες, είχαν μόνο ένα 33% expansion. Το Εμπόριο για τις χώρες με ζώνες που επεκτάθηκε κατά 78% έναντι του 1% για εκείνες χωρίς ζώνες (πίνακας 1). Οι μεσαίου εισοδήματος χώρες σύμφωνα με την Παγκόσμια Τράπεζα είχαν τα κατά κεφαλήν εισοδήματα μεταξύ US\$ 765-US\$ 9385 (Haywood, 2002)

2.2 Intermodal logistics

Οι απαιτήσεις των σημερινών πελατών για πλήρως integrated logistics services κι επιπλέον inter-modal transportation έχουν γίνει ένα ουσιαστικό μέρος στην αλυσίδα ανεφοδιασμού προκειμένου να αποκτηθούν τα αγαθά στο σωστό χρόνο στη σωστή

θέση, στη σωστή τιμή και να επιτευχθούν οι οικονομίες της κλίμακας. "Intermodal yards represent a key link in the supply chain, and it is an opportunity to realize logistical efficiencies and dramatically reduce transportation costs," είπε ο Jack Fraker, ο executive vice president of CB Richard Ellis Inc. Τα οφέλη του να έχεις inter-modal facilities είναι ένα όφελος που θα απεικονιστεί στην οικονομία αφού οι δαπάνες για τα αγαθά σε μια δυνατότητα συγκριτικά με την εργασία που χρησιμοποιείται είναι λιγότερες. Τα λειτουργικά οφέλη συνειδητοποιούνται καθώς ο χρόνος μειώνεται αρκετά. Στην κεντρική κοιλάδα Καλιφόρνιας επτά ειδικοί logistics χτίζουν τα κέντρα διανομής κοντά στον αερολιμένα, σε θαλάσσιους λιμένες και σιδηροδρομικούς σταθμούς προκειμένου να λειτουργήσει ως "One Stop" facilities (Hickey, 2004). Η λειτουργία μιας "Logistics Hub" είναι να προσδοθεί μια ολοκλήρωση του διεθνούς εμπορίου και των Logistic Services όπως η αποθήκη εμπορευμάτων που περιλαμβάνει το χώρο για να καθιερώσει τις δραστηριότητες σταθεροποίησης και διανομής φορτίου στις αποβάθρες, να καθιερωθεί μια Public Certification Authority για να εξασφαλίσει τις συναλλαγές «ηλεκτρονικού εμπορίου», να διευκολυνθεί η υποβολή των προκηρύξεων με fax, ηλεκτρονικό ταχυδρομείο ή προσωπικά τουλάχιστον μια ώρα πριν από την άφιξη των οχημάτων με τα αγαθά για τον εκτελωνισμό και τελικά την εισαγωγή/έλεγχο εξαγωγής που μπορεί να επιτευχθεί με τη δημιουργία ή την εφαρμογή του FTZ.

2.3 Supply chain management and FTZ logistics

Στην υψηλά ανταγωνιστική παγκόσμια αγορά, ο πλέον πιθανός τρόπος να αυξηθεί το κέρδος είναι να μειωθεί το κόστος των logistics. Εντούτοις, η αναζήτηση των ευκαιριών οικονομίας δεν είναι ο μόνος στόχος της διαχείρισης αλυσίδων ανεφοδιασμού. Η ανώτερη διαχείριση αλυσίδων ανεφοδιασμού μπορεί να διευκολύνει την εμπορική στρατηγική και να οδηγήσει στη δημιουργία της ανώτερης αξίας των πελατών, την ικανοποίηση, και την πίστη. Αυτά οδηγούν στη συνέχεια στα βελτιωμένα περιθώρια κέρδους των προϊόντων, και σε γενικά σταθερή αποδοτικότητα, και γενικά εταιρική αύξηση (Flint 2004).

Όταν έχεις να κάνεις με international logistics, ο στόχος της ανώτερης διαχείρισης της αλυσίδας ανεφοδιασμού είναι περίπλοκος για να επιτύχει. Υπάρχουν σημαντικές

προκλήσεις, όπως οι ποικίλοι κανονισμοί στα σύνορα, πιο μεγάλοι χρόνοι παράδοσης, αυξανόμενες δαπάνες μεταφορικών. Κανένας δεν μπορεί να καταλάβει ότι ο όρος logistics σε μια άλλη χώρα είναι ο ίδιος με αυτόν στην εγχώρια χώρα. Παραδείγματος χάριν, οι δρόμοι των πόλεων στις ευρωπαϊκές χώρες είναι στενότεροι από αυτούς στο U.S.A. Σε μερικές περιπτώσεις, υπάρχει ακόμη και πιο απίστευτες καταστάσεις που συμβαίνουν. Στην Κίνα, ο περιφερειακός προστατευτισμός έχει τις τοπικές επαρχίες για να δημιουργήσει το δασμολόγιο, χορήγηση αδειών, και άλλα πολιτικά/νομικά εμπόδια που αναστατώνουν πολύ τις μεγάλης απόστασης αποστολές και τις καινοτομίες αλυσίδων ανεφοδιασμού. Μια προσθήκη στις τοπικές αρμοδιότητες έχει κάνει τη μεταφορά με φορτηγό και την αποθήκευση τόσο δύσκολο που "the average freight distance by highway in China is only 58 km, 8 percent of the US level" (B. Jiang 2002).

Από την άλλη πλευρά, λόγω αυτών των προκλήσεων ένα καλά οργανωμένο global logistics θα μπορούσε να γίνει μια σημαντική πηγή ανταγωνιστικής διαφοροποίησης μεταξύ των εταιριών (Mentzer, 2004). Στις αναπτυσσόμενες χώρες, όπου οι πρακτικές logistics μπορούν να διαφέρουν σημαντικά από εκείνους των ήδη αναπτυγμένων χωρών, η χρήση FTZ θα είναι μια καλύτερη επιλογή, επειδή στην εσωκλειόμενη περιοχή, οι κανονισμοί είναι ειδικά σχεδιασμένοι ώστε να μπορέσουν να ανταποκριθούν στα διεθνή πρότυπα. Στην Κίνα, οι κυβερνητικοί περιορισμοί και τα κίνητρα διαμορφώνουν το κινεζικό σύστημα αλυσίδας ανεφοδιασμού με την εφαρμογή περιορισμένων δικαιωμάτων εμπορικών συναλλαγών στις ξένες εταιρίες στις free trade zones. Οι ξένες εταιρίες που αναπτύσσουν δραστηριότητες μέσω των FTZ μπορούν να λάβουν την περιορισμένη άδεια από τις τοπικές κυβερνήσεις να ιδρύσουν τα κέντρα διανομής για να υποστηρίξουν εγκαταστάσεις παραγωγής βασισμένες στην συχνότητα και τον όγκο. Περαιτέρω, οι κυβερνήσεις προσφέρουν το φόρο και άλλες παραχωρήσεις στις ξένες εταιρίες για να ενθαρρύνουν την τοπική πρόσβαση (Bello2004). Πολύ σημαντικό είναι η πρόσφατη αποδοχή της Κίνας στον WTO η οποία οδήγησε στη μείωση των logistics εμποδίων. Επειδή η Κίνα έπρεπε έως το 2005 να φέρει τη δομή της στην ευθυγράμμιση με τα διεθνή πρότυπα, η πολιτική των logistics της Κίνας έγινε βαθμιαία πιο supportive για τα στοιχεία των συμβολαίων και της ιδιοκτησίας που απαιτούνται για να υποστηρίξουν τη σφαιρική πρακτική αλυσίδων ανεφοδιασμού.

Στο U.S.A, η έννοια FTZ γίνεται όλο και περισσότερο δημοφιλής στις διάφορες βιομηχανίες. Η χρήση μιας ζώνης μπορεί να επιτρέψει σε μια εταιρία για να γίνει αποδοτικότερη στα κύρια προϊόντα της, στο μάρκετινγκ και στις λογιστικές στρατηγικές. Για παράδειγμα, μια ζώνη μπορεί να χρησιμεύσει ως μια βασική περιοχή για ένα πολυκρατικό κέντρο διανομής, που θα παρέχει ένα central inventory για μια ομάδα τοπικών αγορών (Scharly, 1983). Έχει επίσης ένα 'pipeline effect'.

2.4 Logistics facilitation

Το επίπεδο εμπορικής διευκόλυνσης κάθε χώρας είναι μια καλή μονάδα μέτρησης της διαδικασίας Logistics στην αλυσίδα ανεφοδιασμού. Επομένως είναι επίσης πολύ σημαντικό για οποιοδήποτε FTZ. Ως εμπορική διευκόλυνση θεωρείται όλη η γραφειοκρατική εργασία, μια διαδικασία που περιλαμβάνεται στο διεθνές εμπόριο κι επομένως υπάρχουν κι εξελίξεις στην υποδομή. Η εμπορική διευκόλυνση αναφέρεται στην απλοποίηση των διαδικαστικών και διοικητικών εμποδίων στο εμπόριο (όπως η διοίκηση τελωνείου, πρότυπα και τεχνικοί κανονισμοί), όπως και στις σχετικές ροές των πληροφοριών που απαιτούνται για να κινήσουν τα αγαθά διεθνώς από τον πωλητή προς τον αγοραστή και προς την προώθηση της πληρωμής στην άλλη κατεύθυνση. Ο ευρέως αποδεκτός όρος που υιοθετείται από τον WTO, όπου η εμπορική διευκόλυνση αντιπροσωπεύει *"The simplification and harmonization of international trade procedures,"* with trade procedures being *"the activities, practices and formalities involved in collecting, presenting, communicating and processing data required for the movement of goods in international trade"* (Hellqvist,2002).

Η πολυπλοκότητα των διεθνών εμπορικών διαδικασιών το καθιστά εντούτοις πολύ δύσκολο να βάλει τους ακριβείς αριθμούς για τα νομισματικά κέρδη της εμπορικής διευκόλυνσης. Οι διάφορες εκτιμήσεις έχουν υπολογίσει το κόστος των εμπορικών διαδικασιών για να κυμανθούν μεταξύ 2.5 - 15 τοις εκατό της αξίας των εμπορικών αγαθών (Hellqvist, 2002). Η κύρια εστίαση της εμπορικής διευκόλυνσης εμπίπτει στον τομέα της πραγματικής μετακίνησης των εμπορευμάτων. Οι απαραίτητες προετοιμασίες για τη διευκόλυνση των αγαθών για να παραδοθούν στον πελάτη περιλαμβάνουν τις αλληλεπιδράσεις με διάφορες μεμονωμένες κυβερνητικές αντιπροσωπείες (τελωνείο, εξουσιοδοτημένοι και certificating οργανισμοί, κ.λπ.)

και μερικοί μεσάζοντες όπως ο ασφαλιστής, εκτελωνιστής, αποστολέας φορτίου και μεταφορέας. Διαφορετικές διαδικασίες και μέλη που εμπλέκονται, εξαρτώνται φυσικά σε έναν υψηλό βαθμό από τη φύση των αγαθών που κυκλοφορούν στο εμπόριο. Είναι πολύ κοινό ότι οι SME's (Small and Medium Enterprises) συμβάλλονται με έναν εκτελωνιστή που θα χειριστεί έπειτα ολόκληρη τη διαδικασία της μεταφοράς και τη διαδικασία τελωνείου. Τα οφέλη της εμπορικής διευκόλυνσης μας επιτρέπουν να κάνουμε τη διαδικασία ευκολότερη και σε λιγότερο χρόνο και να αποφύγουμε τις ταραχώδεις και μεγάλες διαδικασίες. Μερικά από τα οφέλη της εμπορικής διευκόλυνσης μπορούν να ταξινομηθούν όπως:

Αυξανόμενη διαφάνεια και προβλεπτικότητα

- Μείωση στα διοικητικά έξοδα για τις επιχειρήσεις
- Βελτιωμένη πρόληψη της αλλοιωμένης συμπεριφοράς
- Ενισχυμένη γενική αποδοτικότητα στους τομείς εξαγωγών και εισαγωγών των χωρών

Χρόνος

- Μικρότερα προβλήματα αποθήκευσης
- Τα εμπορεύματα μπορούν να παραμείνουν σε μια ζώνη κατά τρόπο αόριστο, είτε είναι είτε όχι θέμα δασμού
- Μειωμένος κίνδυνος ποιότητας των εμπορευμάτων.
- Μειωμένη απειλή της αντιμετώπισης των αμοιβών ποινικής ρήτρας
- Μειωμένος κίνδυνος για την κλοπή
- Χαμηλότερες ασφαλιστικές δαπάνες και λιγότερα γεγονότα απώλειας φορτίου που εισάγεται σε ζώνη FTZ
- Μείωση της απώλειας ενδιαφέροντος λόγω του κεφαλαίου που κλειδώνεται στα αγαθά

Αυξανόμενη επιχειρησιακή ευκαιρία

- Διευκόλυνση των επιχειρήσεων για να ωφεληθούν από τις πιθανές επιχειρησιακές ευκαιρίες.
- Just – In - Time διοικητικές μέθοδοι εξαρτώνται από τα καλά διευκολυνόμενα συστήματα

Τα οικονομικά οφέλη της εμπορικής διευκόλυνσης είναι ότι η πληρωμή των δασμών μειώνεται σοβαρά έχοντας μια καλή στρατηγική στον τρόπο χρήσης των πολλών πλεονεκτημάτων της εμπορικής διευκόλυνσης που περιλαμβάνουν FTZ. Η

προσωρινή αναβολή των πληρωμών επιτρέπει τις επιχειρήσεις να χρησιμοποιήσουν το κεφάλαιο κίνησης για να δημιουργήσουν ενδιαφέρον αντί της πληρωμής οποιωνδήποτε εφαρμόσιμων δασμών στις εισαγωγές ή τις εξαγωγές. Τα άλλα οφέλη έρχονται στη μορφή μιας προνομιακής δασμολογικής μεταχείρισης που παρατίθεται παρακάτω:

- **Αναβολή καθήκοντος:** Ο τελωνειακός δασμός και ο ομοσπονδιακός φόρος, εφόσον ενδείκνυται, πληρώνονται μόνο όταν τα εμπορεύματα μεταφέρονται από ένα FTZ στο έδαφος τελωνείου των ΗΠΑ, ή μεταφερμένος σε μια NAFTA χώρα (Καναδάς και Μεξικό).

- **Αποβολή καθήκοντος:** Τα αγαθά μπορούν να εισαχθούν και έπειτα να εξαχθούν από μία ζώνη χωρίς την πληρωμή των τελωνειακών δασμών εκτός από ορισμένες χώρες, όπως οι χώρες NAFTA. Επίσης τα αγαθά μπορούν να εισαχθούν και να καταστραφούν μέσα σε μια ζώνη χωρίς την πληρωμή των τελωνειακών δασμών

- **Κατ' αξίαν φορολογική απαλλαγή:** Τα εμπορεύματα που εισήχθησαν από λίγο έξω από τις ΗΠΑ και κρατούνται σε μια ζώνη με σκοπό την αποθήκευση, πώληση, έκθεση, ανασυσκευασία, διανομή, ταξινόμηση, αξιολόγηση, καθαρισμό, ανάμιξη, επίδειξη, παραγωγή ή επεξεργασία, και τα εμπορεύματα που παράγονται στις ΗΠΑ και κρατούνται σε μια ζώνη για την εξαγωγή, είτε με την αρχική μορφή τους είτε αλλαγμένα με οποιαδήποτε από τις ανωτέρω μεθόδους, απαλλάσσονται από του κράτους και των τοπικών κατ' αξίαν φόρων.

Ένα εργαλείο της εμπορικής διευκόλυνσης είναι η χρήση της τεχνολογίας IT. Το EDI έχει χρησιμοποιηθεί ευρέως σε όλο τον κόσμο και υπάρχει ικανοποιητική έρευνα για τις χρησιμότητες του software και του hardware.

Το EDI χρησιμοποιείται κυρίως από το τελωνείο και τη διαχείριση φορτίου. Οι πολυεθνικές επιχειρήσεις μπορούν να εκμεταλλευτούν το ταχέως αναπτυσσόμενο ιδεατό εμπορικό δίκτυο. Ο Teck-Yong ανακάλυψε τον βαθμό στον οποίο τα εργαλεία ηλεκτρονικού εμπορίου της ηλεκτρονικής αγοράς χρησιμοποιούνται από τα μέλη καναλιών μέσα στον λιανικό τομέα για το business-to-business supply chain

management (SCM) και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι βασισμένα τα web-based συστήματα εμπορικών συναλλαγών, όπως World Wide Retail Exchange (WWRE) and GlobalNetXchange (GNX), θα επέτρεπε τις επιχειρήσεις πολύ αποτελεσματικά να αγοράσουν, πουλήσουν, και διαχειριστούν τις supply chain processes τους σε μια παγκόσμια κλίμακα.

Ένας άλλος τρόπος να βελτιωθεί το global logistics service μειώνοντας το κόστος είναι outsourcing logistics and use consolidation in global trade . Ο Jonah εξέτασε ένα special class of freight consolidation σε μια ενοποιημένη παγκόσμια logistics επιχείρηση στο παγκόσμιο supply chain management.

Με τη χρησιμοποίηση ενός μαθηματικού προτύπου προγραμματισμού, τα αποτελέσματα φανερώνουν μια ουσιαστική μείωση κόστους και μια βελτίωση του service level κοντά στο 20% ως μια συνέπεια της εφαρμογής μιας συνεργάσιμης πολιτικής σταθεροποίησης με τη χρησιμοποίηση παγκόσμιας 3PL επιχείρησης (Tyan, 2003).

3. Σύγκριση FTZ στις ΗΠΑ και την Κίνα

3.1 ανάπτυξη FTZ

Το 2002 ο πίνακας FTZ ενέκρινε 47 παραγγελίες από τις 54 αιτήσεις, των οποίων 3 των εγκεκριμένων ζωνών είναι νέες ζώνες γενικού σκοπού, 18 νέα υπο- ζώνες, 15 και 11 ζώνες γενικού σκοπού και υπο- ζώνες αντίστοιχα. Τα ενεργά προγράμματα FTZ είναι 149 με 116 και 237 ζώνες γενικού σκοπού και τις υπο- ζώνες αντίστοιχα. Αν και η εξαγωγή του FTZ σε σύγκριση με το συνολικό εμπόριο των αγαθών για το οικονομικό έτος 2002 είναι σχετικά μικρό.(πίνακας 4)

Table 4 -Summary Statistics USA FTZ

| U.S. FOREIGN-TRADE ZONES | | | | | |
|---|-------|--------|--------|--------|--------|
| SUMMARY STATISTICS | | | | | |
| (in \$ billions; fiscal year) | | | | | |
| | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
| U.S. Trade in Goods Exports | 670.4 | 684.0 | 772.0 | 719.0 | 681.8 |
| U.S. Trade in Goods Imports | 917.1 | 1030.0 | 1224.4 | 1145.9 | 1164.7 |
| Merchandise Received | | | | | |
| GP Zones | 20.6 | 24.6 | 28.2 | 29.5 | 32 |
| Sub zones | 136.5 | 149 | 209.9 | 195.6 | 172.1 |
| Total | 157.1 | 173.6 | 238 | 225.2 | 204.1 |
| % Sub zones | 87% | 86% | 88% | 87% | 84% |
| Domestic Status Inputs¹ | | | | | |
| GP Zones | 8.5 | 11.1 | 15 | 15.6 | 16.5 |
| Sub zones | 96.3 | 104.5 | 136.8 | 123.1 | 117 |
| Total | 104.8 | 115.7 | 151.8 | 138.6 | 133.6 |
| Domestic Status Inputs Ratio | | | | | |
| GP Zones..... | 41% | 45% | 53% | 53% | 52% |
| Sub zones | 71% | 70% | 65% | 63% | 68% |
| Average | 67% | 67% | 64% | 62% | 65% |
| Foreign Status Inputs | | | | | |
| GP Zones | 12.1 | 13.5 | 13.2 | 14 | 15.5 |
| Sub zones | 40.2 | 44.5 | 73.1 | 72.6 | 55 |
| Total | 52.3 | 57.9 | 86.3 | 86.5 | 70.5 |
| Exports² | | | | | |
| GP Zones..... | 6.6 | 6.5 | 3.7 | 3.8 | 3.5 |
| Sub zones | 10.3 | 10.3 | 11 | 11.6 | 12.2 |
| Total | 17 | 16.8 | 14.7 | 15.4 | 15.6 |
| Exports/Foreign Status Inputs | | | | | |
| Ratio (%) | | | | | |
| GP Zones..... | 55% | 48% | 28% | 27% | 22% |
| Sub zones | 26% | 23% | 15% | 16% | 22% |
| Average | 32% | 29% | 17% | 18% | 22% |
| Approved FTZ Projects | 226 | 232 | 231 | 238 | 241 |

| | | | | | |
|----------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| Active FTZ Projects ³ | 145 | 142 | 145 | 146 | 149 |
| GP Zones | 123 | 121 | 117 | 113 | 116 |
| Sub Zones | 204 | 210 | 216 | 220 | 237 |

¹ mainly merchandise of domestic origin but includes some foreign-origin goods on which Customs entry and duty payments have been made prior to their entering FTZ's.

² Export figures are based on material inputs and do not include value added.

³ Active projects have at least one site (including sub zones) in operation.

Source: 64th Annual Report of the FTZ Board to the Congress of the United States

Στον πίνακα 5 μπορούμε να δούμε ότι όλα τα κράτη στις ΗΠΑ έχουν τουλάχιστον ένα FTZ, συγκέντρωση του FTZ στο Τέξας, Καλιφόρνια, τη Νέα Υόρκη και την Ουάσιγκτον (πίνακας 5) θα αναλυθεί λεπτομερέστερα σε αυτό το έγγραφο.

Table 5 -FTZ by State

| | | | | | |
|----------------|----|----------------|---|-----------|---|
| TEXAS | 29 | VIRGINIA | 5 | MISSOURI | 2 |
| FLORIDA | 19 | CONNECTICUT | 4 | MONTANA | 2 |
| CALIFORNIA | 17 | MARYLAND | 4 | NEBRASKA | 2 |
| NEW YORK | 13 | OKLAHOMA | 4 | NEVADA | 2 |
| WASHINGTON | 13 | OREGON | 4 | NEW | |
| OHIO | 8 | GEORGIA | 3 | MEXICO | 2 |
| ARIZONA | 7 | IOWA | 3 | WISCONSIN | 2 |
| ILLINOIS | 7 | MAINE | 3 | ARKANSAS | 1 |
| INDIANA | 7 | MASSACHUSETTS | 3 | DELAWARE | 1 |
| MICHIGAN | 6 | PUERTO RICO | 3 | HAWAII | 1 |
| NORTH CAROLINA | 6 | SOUTH CAROLINA | 3 | IDAHO | 1 |
| PENNSYLVANIA | 6 | WEST VIRGINIA | 3 | NEW | |
| TENNESSEE | 6 | COLORADO | 2 | HAMPSHIRE | 1 |
| ALABAMA | 5 | KANSAS | 2 | NORTH | |
| ALASKA | 5 | KENTUCKY | 2 | DAKOTA | 1 |
| LOUISIANA | 5 | MINNESOTA | 2 | RHODE | |
| NEW JERSEY | 5 | MISSISSIPPI | 2 | ISLAND | 1 |
| | | | | SOUTH | |
| | | | | DAKOTA | 1 |
| | | | | UTAH | 1 |
| | | | | VERMONT | 1 |
| | | | | WYOMING | 1 |

Source: 64th Annual Report of the FTZ Board to the Congress of the United States

Σε αντίθεση με την ανάπτυξη FTZ στις ΗΠΑ, ο αριθμός του FTZ στην Κίνα παραμένει σταθερά από το 1996 ακόμα κι αν το FTZ αναπτύσσεται πολύ γρήγορα. Λόγω του περιορισμού των στοιχείων των FTZ της Κίνας, μόνο αριθμοί εισαγωγών και εξαγωγών του έτους 2001 και το 2002 είναι διαθέσιμοι. Το 2002, το ποσό της εισαγωγής και της εξαγωγής αύξησε κατά 66% συγκρινόμενο με αυτό του 2001. Στην Κίνα, τα FTZ όλα βρίσκονται κατά μήκος της πλευράς της περιοχή των ανατολικών ακτών. Εάν εμείς ελέγξουμε τη γεωγραφική θέση των FTZ στην Κίνα, 15 FTZ μπορούν να διαιρεθούν σε 4 ομάδες (σχήμα 2):

Figure 2- China FTZ Location



Note: the red dots in the east are FTZ's

Βόρεια ομάδα: Dalian FTZ, Qingdao FTZ, Tianjin FTZ

Κεντρική ομάδα: Σαγγάη FTZ, Ningbo FTZ, Zhangjiagang FTZ

Χαμηλή ανατολική ομάδα: Fuzhou FTZ, Xiamen FTZ, Shangtou FTZ,

Νότια ομάδα: Guangzhou FTZ, Shenzhen FTZ, Zhuhai FTZ, Haikou FTZ.

Υπάρχει μια μικρή αύξηση του μεριδίου του ποσού εισαγωγών/εξαγωγών των FTZ στις συνολικές εισαγωγές /εξαγωγές στην Κίνα. Στο έτος 2002, αυτή η αναλογία είναι 5% ενώ το 2003 η αναλογία είναι 6%. Ο μέσος όρος εισαγωγών & η εξαγωγών ανά τετραγωνικό μέτρο στην Κίνα FTZ είναι 1.06 δισεκατομμύριο USD, αλλά η νότια ομάδα έχει τον υψηλότερο αριθμό 2.9 δισεκατομμυρίων ανά τετραγωνικό μέτρο και η κεντρική ομάδα έχει το δεύτερο υψηλότερο αριθμό 1.5 δισεκατομμυρίων ανά τετραγωνικό μέτρο. Μεταξύ των δύο ομάδων, η Shenzhen FTZ

και η Σαγγάη FTZ είναι τα δύο κορυφαία μέσα που ενώνουν την παραγωγή εισαγωγών & εξαγωγής. Η Shenzhen FTZ συνδέει το Χογκ Κογκ και την κεντρική Κίνα, η Σαγγάη FTZ έχει κατάλληλη θέση μεταφορών και είναι πίσω με την πιο ακμάζουσα εγχώρια αγορά της Κίνας.

Ο πίνακας 6 δείχνει τα τελευταία δύο χρόνια, και το GDP αλλά και το ποσό της εισαγωγής/της εξαγωγής αυξήθηκαν πολύ σε κινεζικό FTZ. Σε σύγκριση με αυτό του 2002, το 2003

η εισαγωγές/εξαγωγές αυξήθηκαν κατά 66%, ενώ το GDP που αυξήθηκε κοντά στο 33% επομένως η λειτουργία της εμπορικής δυνατότητας διαδραματίζει έναν σημαντικό ρόλο σε κινεζικό FTZ.

Table 6 -China FTZ Economic Indices

| FTZ | Area (km ²) | GDP (billion \$) | Import (billion \$) | Export (billion \$) | Total Imo&Expo |
|-----------------------------|----------------------------|---------------------|------------------------|------------------------|-------------------|
| Shanghai Wai Gaoqiao FTZ | 10 | 3.89 | 16.08 | 4.85 | 20.93 |
| Dalian FTZ | 9.75 | 0.64 | 0.96 | 0.91 | 1.87 |
| Tianjin FTZ | 5 | 1.00 | 3.12 | 0.50 | 3.62 |
| Qingdao FTZ | 2.54 | 0.31 | 0.55 | 0.31 | 0.86 |
| Zhangjiagang FTZ | 4.1 | 0.47 | 1.70 | 0.20 | 1.90 |
| Ningbo FTZ | 2.3 | 0.48 | 0.58 | 0.60 | 1.18 |
| Fuzhou FTZ | 1.8 | 0.03 | 0.04 | 0.40 | 0.44 |
| Xiamen FTZ | 2.3 | 0.09 | 1.19 | 0.46 | 1.65 |
| Shantou FTZ | 2.34 | 0.14 | 0.15 | 0.01 | 0.16 |
| Guangzhou | 2 | — | 1.12 | 0.44 | 1.56 |

| FTZ | | | | | |
|--|-------|------|-------|-------|-------|
| Shenzhe FTZ (incl. Yantiangang, Shatoujiao and Futian FTZs) | 2.73 | 1.83 | 8.24 | 9.66 | 17.90 |
| Zhuhai FTZ | 3 | 0.05 | 0.50 | 0.20 | 0.70 |
| Haikou FTZ | 1.93 | 0.07 | 0.01 | 0.002 | 0.012 |
| 2003 Total | 49.79 | 9.01 | 34.23 | 18.54 | 52.77 |
| 2002Total | — | 6.97 | 19.92 | 11.79 | 31.71 |

Source: Administrative Committee of Shanghai Wai Gaoqiao FTZ

Note: Data before 2002 are not available

3.2 οργανωτική και λειτουργική σύγκριση

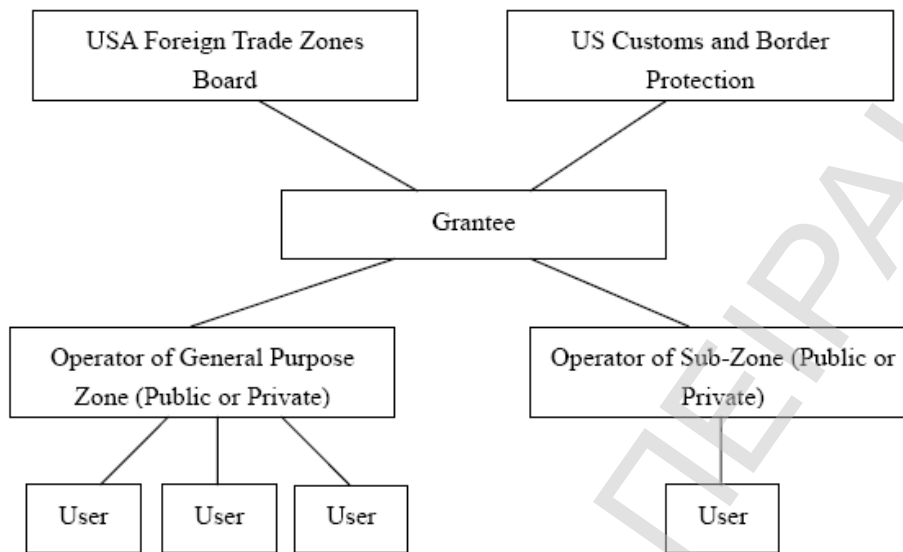
3.2.1 διοίκηση FTZ στις ΗΠΑ

Στις ΗΠΑ ένα FTZ καθορίζεται από τον Code of Federal Regulations-Chapter 15 Foreign

Commerce and Foreign Trade as “A restricted-access site, in or adjacent to a Customs port of entry, operated pursuant to public utility principles under the sponsorship of a corporation granted authority by the Board and under supervision of the Customs Service” Οι δημόσιες ή ιδιωτικές εταιρίες μπορούν να υποβάλουν αίτηση για μια επιχορήγηση δικαιοδοσίας ώστε να καθιερώσουν ένα zone project (σχήμα 3) και ο πίνακας θα δώσει προτεραιότητα στις δημόσιες εταιρίες.

Η εκλεξιμότητα των δημόσιων και μη κερδοσκοπικών εταιριών για να υποβάλουν αίτηση για μια επιχορήγηση δικαιοδοσίας θα πρέπει να υποστηρίζεται από το νομοθετικό σώμα εκείνης της περιοχής του κράτους στην οποία η ζώνη πρόκειται να τοποθετηθεί (e-CFR, 2004).

Figure 3 -USA FTZ Administration Chart



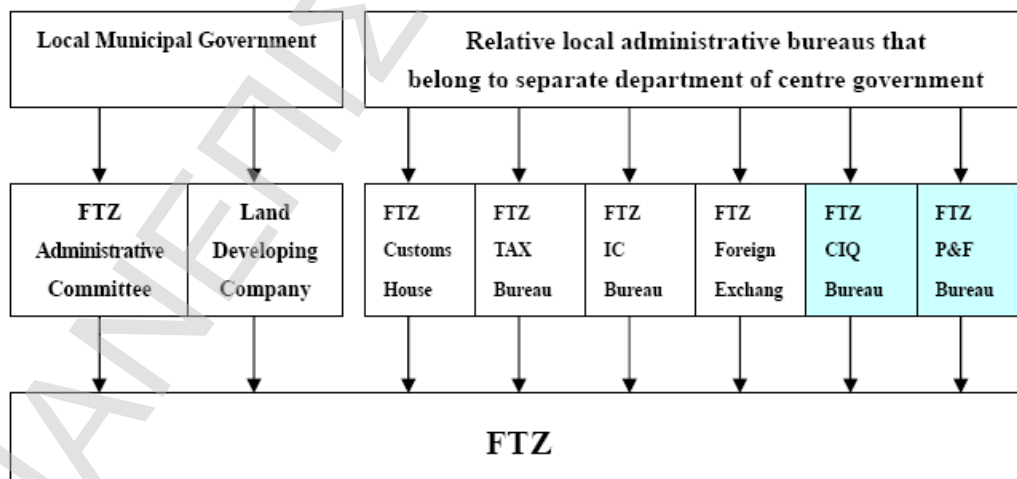
Source: Southern California Free Trade Zones

3.2.2 διοίκηση FTZ στην Κίνα

Η διοικητική δομή FTZ στην Κίνα (σχήμα 4) είναι σαφής αλλά multi-headed.

Δεν υπάρχει ένα ενωμένο τμήμα στο επίπεδο κεντρικής κυβέρνησης, όπως ο USA FTZ Board, ο οποίος χρεώνεται το κόστος της διοίκησης FTZ.

Figure 4 -China FTZ Administration Chart



1. Ορισμοί

CIQ Bureau: *Inspection and Quarantine Bureau of Entry and Exit*

IC Bureau: *Industrial and Commerce Bureau*

P&F Bureau: *Public Security & Fire Control Bureau*

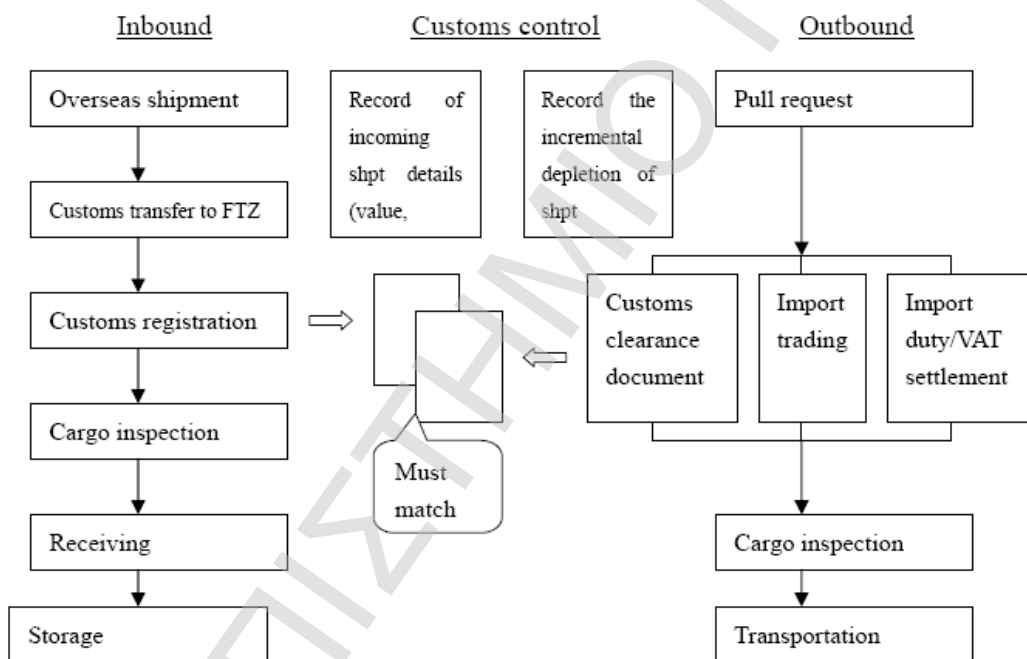
2. Τα τονισμένα τετράγωνα σημαίνουν ότι εκείνα τα γραφεία κλάδων δεν είναι απαραίτητως ιδρυμένο εσωτερικό FTZ και η σχετική επίβλεψη FTZ υπόκειται στον κοντινότερο κλάδο αυτών των γραφείων.

ΣΕ σύγκριση με την Κίνα, η USA FTZ διοικητική δομή είναι πολύ απλή και ιδιαίτερα συγκεντρωμένη. Στις ΗΠΑ η επιτροπή FTZ χρεώνεται το κόστος FTZ και το αμερικάνικο τελωνείο εποπτεύει τις λειτουργίες των FTZ. Ο λόγος για τη διαφορετική δομή επίβλεψης των FTZ στις δύο χώρες είναι ότι:

- Υπάρχουν περισσότερα FTZ στις ΗΠΑ απ' ό, τι στην Κίνα, και ο αριθμός των FTZ στις ΗΠΑ αυξάνονται. Υπάρχει ανάγκη για την ομοσπονδιακή κυβέρνηση να ιδρύσει το πρόσθετο τμήμα για να αναλάβει τη διοίκηση των FTZ.
- Στις ΗΠΑ οι FTZ άρχισαν να υπάρχουν στις αρχές της δεκαετίας του '30 που είναι πολύ νωρίτερα από την Κίνα, και η κυβέρνηση των ΗΠΑ παίρνει μια μακροχρόνια απόφαση για την ανάπτυξη των FTZ για την προώθηση της εθνικής οικονομίας, ενώ στην Κίνα οι FTZ άρχισαν να υπάρχουν μόνο μετά από τη δεκαετία του '90, όπου η κινεζική κυβέρνηση μεταχειρίζεται τα FTZ ως πειραματικές θέσεις για άνοιγμα των πολιτικών τους.
- Στην Κίνα, η διοικητική επιτροπή FTZ είναι κυβερνητική οργάνωση. Είναι πολύ ευκολότερο για τα διαφορετικά κυβερνητικά τμήματα να επικοινωνούν μεταξύ τους. Ενώ στις ΗΠΑ, τα FTZ ιδρύονται είτε από τους ιδιωτικούς είτε από δημόσιους φορείς οι οποίοι κάνουν την επικοινωνία μεταξύ της κυβέρνησης και των λειτουργών των FTZ όχι όμως αποδοτικά. Για να προστατευθεί το όφελος της κάθε διαφορετικής FTZ, υπάρχει ανάγκη να δημιουργηθεί μία ανεξάρτητη οργάνωση διαφόρων επενδυτών εκ μέρους των FTZ
- Το νομικό σύστημα στις ΗΠΑ είναι σχετικά περίπλοκο σε σύγκριση με αυτό της Κίνας, και οι πολιτικές FTZ σπάνια συναντούν οποιαδήποτε νομική διαφωνία στις ΗΠΑ. Στην μεταβατική οικονομία της αγοράς όπως της Κίνα, ένα αποδοτικό νομικό περιβάλλον είναι λιγότερο περίπλοκο και οι νέες πολιτικές FTZ πρέπει όχι μόνο να

αντιμετωπίσουν το υπάρχον νομικό σύστημα αλλά πρέπει επίσης να αφήσουν κάποιο χώρο για την ανάγκη μελλοντικής οικονομικής ανάπτυξης. Προκειμένου να αυξηθεί η εξάσκηση ικανότητας των κανονισμών των FTZ, περισσότερες διαπραγματεύσεις μεταξύ των διαφορετικών κυβερνητικών οργάνων μέσα στην Κίνα απαιτούνται. Κατόπιν είναι πιο κατάλληλο για το κάθε διαφορετικό κυβερνητικό τμήμα να εργαστούν μαζί σε FTZ για να συντονίσουν επιτόπου τις συσχετιζόμενες πολιτικές.

Figure 9 -The typical operation flow in China FTZ:



3.3 Τα κριτήρια για την συγκρότηση ενός FTZ

3.3.1 Τα κριτήρια στις Η.Π.Α

Ο Πίνακας (Πίνακας Ξένων Ζωνών Εμπορίου, ο οποίος υφίσταται στο Υπουργείο Εμπορίου (Υπουργός) και η Γραμματεία του Θησαυροφυλακίου θα λάβουν υπόψη τους ακόλουθους παράγοντες με σκοπό να αποφασίσουν εάν θα πρέπει να εκδοθεί η παραχώρηση εξουσίας για «σχέδιο ζώνης» :

- Η ανάγκη για «υπηρεσίες ζώνης» στα λιμάνια των περιοχών εισόδου, λαμβάνοντας υπόψη τόσο τις υπάρχουσες όσο και τις σχετικές δραστηριότητες καθώς και τον αντίκτυπο στην εργασία.
- Ο αντίκτυπος των επιχειρησιακών και των οικονομικών πλάνων και η καταλληλότητα των προτεινόμενων θέσεων και των ευκολιών.
- Το εύρος της κυβερνητικής και της τοπικής κυβερνητικής υποστήριξης, όπως προσδιορίζεται από την συμφωνία του σχεδίου ζώνης.
- Οι απόψεις των προσώπων και των εμπορικών οίκων που ενδεχομένως πρόκειται να επηρεαστούν από τη προτεινόμενη δραστηριότητα ζώνης.

Εάν το προτεινόμενο FTZ αφορά την βιομηχανία τότε απαιτείται η προϋπόθεση η βιομηχανική δραστηριότητα να συμμορφώνεται με τους εμπορικούς νόμους και τα κοστολόγια των Η.Π.Α , ή με την πολιτική που έχει ρητά υιοθετηθεί από τον κλάδο εκτέλεσης υποθέσεων. Ο Πίνακας θα λάβει υπόψη τους ακόλουθους παράγοντες για τον καθορισμό των επιδράσεων της δραστηριότητας ή της προτεινόμενης δραστηριότητας στο οικονομικό δίκτυο.

- Καθολικός αντίκτυπος στην απασχόληση.
- Εξαγωγές και επανεξαγωγές.

- Διατήρηση ή δημιουργία της βιομηχανίας ή της δραστηριότητας της επεξεργασίας.
- Έκταση της δραστηριότητας της επιπρόσθετης αξίας.
- Καθολική επίδραση στα επίπεδα εισαγωγών σχετικών προϊόντων, συμπεριλαμβανομένης της αντικατάστασης των εισαγωγών.
- Έκταση και φύση του ξένου ανταγωνισμού σε σχετικά προϊόντα.
- Αντίκτυπος στην σχετική τοπική βιομηχανία, λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες της αγοράς.

Η εκτίμηση της σπουδαιότητας της οικονομικής επιρροής της ζώνης δραστηριότητας ως μέρος της μελέτης οικονομικών παραγόντων και της μελέτης πιθανής ύπαρξης σημαντικών προνομίων για το κοινό.

3.3.2 Τα κριτήρια στη Κίνα

Στη Κίνα, τα κριτήρια για την συγκρότηση ενός FTZ δεν είναι διαθέσιμα για το κοινό. Το Κινέζικο όνομα του FTZ μεταφράζεται ως «ζώνη δέσμευσης προϊόντων», αλλά η αγγλική παραλλαγή του όρου μεταφράζεται ως «ζώνη ελεύθερου εμπορίου». Αυτή η διαφορά δείχνει ότι το FTZ δεν έχει διεθνώς την ίδια έννοια. Στον αντίποδα, μερική εφαρμογή του Κινέζικου FTZ στη πράξη μας διαφωτίζει για το τι ισχύει και το τι τείνει να ισχύει στη συγκρότηση του FTZ στη Κίνα. Όλα τα FTZ είναι εξουσιοδοτημένα από το Συμβούλιο του Κράτους της Κίνας. Το πρώτο FTZ στη Κίνα συγκροτήθηκε το 1990 και το τελευταίο το 1996. Τα περισσότερα από αυτά συγκροτήθηκαν γύρω στο 1992, που χρονολογικά απέχει 10 χρόνια από το σημείο του Κινέζικου ανασχηματισμού και της εφαρμογής της ανοιχτής πολιτικής. Μέχρι εκείνη τη στιγμή η Κίνα απολάμβανε τη ταχύτερη οικονομική ανάπτυξη στην ιστορία και ο περαιτέρω οικονομικός ανασχηματισμός ήταν εντυπωσιακός. Παρόλα αυτά το

FTZ είναι ένα από τα αποτελέσματα του Κινέζικου ανασχηματισμού και αποτελεί ένα πρώτο πείραμα με σκοπό την εμπάθυνση στην ανοιχτή οικονομική πολιτική.

Γιατί όμως δεν υπήρξε άλλη συγκρότηση FTZ πέραν του 1996; Ένας σπουδαίος λόγος είναι ότι η Κίνα βρίσκεται ακόμα σε μεταβατικό στάδιο. Όσο αφορά το εάν το Κινέζικο FTZ έφθασε το στόχο του πολιτικού σχεδίου της Κίνας, αυτό αφήνει ακόμα κάποια ερωτηματικά. Όπως ο αρχικός σκοπός του Αμερικάνικου FTZ που είχε σκοπό την αύξηση του ανταγωνισμού στην διεθνής αγορά, έτσι και η Κινέζικη κυβέρνηση ανέμενε ότι η το καθήκον συγκρατημένης πολιτικής στο FTZ θα μπορούσε να αυξήσει την δύναμη των Κινεζικών εξαγωγών, αλλά αντιθέτως, από όταν συγκροτήθηκε το FTZ οι εισαγωγές πάντα υπερτερούσαν τις εξαγωγές στο FTZ. Το καθήκον συγκρατημένης πολιτικής φαινόταν να είναι περισσότερο κερδοφόρο στις εισαγωγές παρά στις εξαγωγές.

Ένας επιπρόσθετος λόγος ήταν ότι η περιοχή του FTZ που είχε παραχωρηθεί θα μπορούσε να είχε χρησιμοποιηθεί σε πραγματικές ανάγκες ανάπτυξης. Για παράδειγμα, 8 FTZ παραχωρήθηκαν τον Αύγουστο του 2004 για την συγκρότηση περιοχών logistics. Καθ' ένα από αυτά τα FTZ έλαβε μετέπειτα άδεια επιπρόσθετης χρήσης της περιοχής, πράγμα που επέκτεινε την δόμηση τους.

Με εξαίρεση την FTZ της Zhang Jiagang, που βρίσκεται σε ένα σπουδαίο λιμάνι του ποταμού Zhang, τα υπόλοιπα FTZ βρίσκονται σε μεγάλα λιμάνια της ανατολικής όχθης της Κίνας και αυτά τα μέρη παρουσιάζουν την μεγαλύτερη ανάπτυξη σε ολόκληρη τη χώρα. Στην επαρχία Guangdong, υπάρχουν 6 FTZ, τα οποία βρίσκονται πλησίον του Hong Kong και που ουσιαστικά αποτελούν τις ανατολικότερες επαρχίες της Κίνας, είναι περισσότερα από το 1/3 του συνολικού αριθμού των FTZ στη χώρα. Στη Σαγκάη, που είναι το οικονομικό κέντρο της Κίνας, το FTZ της Wai Gaoqiao είναι το μεγαλύτερο τόσο σαν φυσικό μέγεθος όσο και σαν οικονομικό εύρος: Μπορούμε να διδαχτούμε ότι τα κριτήρια για την συγκρότηση ενός FTZ στη Κίνα θα πρέπει να είναι:

- Το FTZ θα πρέπει να βρίσκεται σε περιοχές όπου χρήσιμες εμπειρίες ανοιχτής πολιτικής θα μπορούν να εφαρμοστούν στη πράξη.
- Το FTZ θα πρέπει να βρίσκεται σε περιοχές όπου η τοπική οικονομία και ειδικά οι ανατολική οικονομία εξαγωγών, μπορεί να λάβει κέρδη από την επιχείρηση FTZ.
- Το FTZ θα πρέπει να βρίσκεται σε περιοχές όπου υπάρχει εύκολη πρόσβαση σε εγκαταστάσεις διεθνών μεταφορών και ειδικά στις εγκαταστάσεις των λιμένων.
- Το FTZ θα πρέπει να εμπλέκονται σε περιοχές με περισσότερο διεθνές εμπορικό ενδιαφέρον, με εξελιγμένη βιομηχανία και εγκαταστάσεις μεταφορών.

3.4 Τα είδη των FTZ

3.4.1 Το FTZ των Η.Π.Α

Οι Γενικοί Σκοποί Ζώνης και οι Βοηθητικές Ζώνες είναι τα δύο είδη των FTZ στις Η.Π.Α. Οι Γενικοί Σκοποί Ζώνης συνήθως βρίσκονται σε βιομηχανικές περιοχές, σε χέρσα γη ή σε λιμάνια των οποίων οι εγκαταστάσεις που είναι διαθέσιμες για χρήση από το ευρύ κοινό, όπου ως Βοηθητικές Ζώνες είναι οικοδομήματα που χρηματοδοτούνται από δωρεοδόχους των Ζωνών για γενικούς σκοπούς εκ μέρους διαφόρων «εμπορικών ονομάτων». Οι Βοηθητικές Ζώνες είναι οικοδομήματα που εξυπηρετούν τον μοναδικό σκοπό επιχειρήσεων που δεν είναι εφικτό να μετακινηθούν ή να διευκολυνθούν στις ζώνες γενικών σκοπών όπως για παράδειγμα τα δωλίστjρια και οι βιομηχανίες αυτοκινήτων.

3.4.2 Το FTZ της Κίνας

Στη Κίνα, όλα τα 15 FTZ της, είναι για γενικούς σκοπούς. Σύμφωνα με τους Διοικητικούς Κανονισμούς σε Τελωνειακές Αποθήκες και σε Αποθηκευμένα Προϊόντα (General Customs Bureau of PRC, 2004) οι αποθήκες των τελωνείων μπορούν να διαχωριστούν στις αποθήκες για χρήση από το κοινό και σε αποθήκες για χρήση από ιδιώτες. Και στις δύο περιπτώσεις οι αποθήκες μπορούν να χρησιμοποιηθούν για γενικούς ή για ειδικούς σκοπούς.

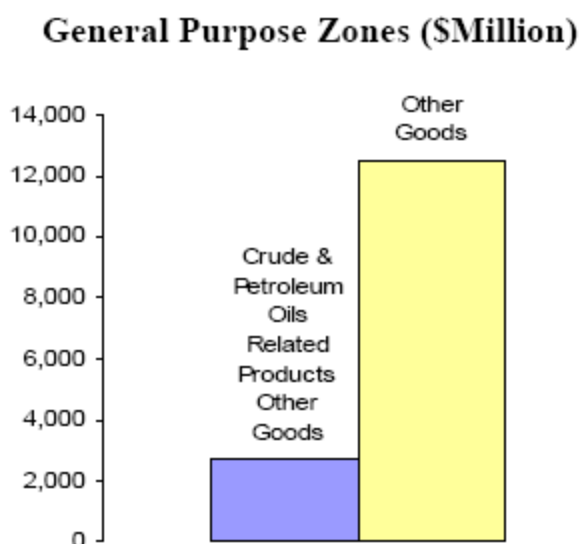
Η επιχείρηση του Κινέζικου FTZ είναι παρόμοια με το FTZ των Η.Π.Α. Οι εταιρίες ανάπτυξης FTZ κατασκευάζει τους περιβόλους των οικοδομημάτων και τους μισθώνει σε ενοικιαστές, ή απευθείας ενοικιάζει την γη που πρόκειται να αναπτυχθεί το οικοδόμημα σε επενδυτές ώστε να κατασκευάσουν αυτοί οι ίδιοι τους δικούς τους περιβόλους. Η Διοικητική Επιτροπή συλλέγει στη πορεία το εισόδημα από τους φόρους του επιχειρήματος FTZ και η εταιρεία FTZ έχει εισοδήματα από την μίσθωση της γης ή την εισροή εκμίσθωσης περιβόλων ή ακόμα και από άλλες υπηρεσίες επιπρόσθετης αξίας.

3.5 Τα εμπορικά οφέλη στο FTZ

Οι επικρατούσες βιομηχανίες που χρησιμοποιούν το πρότυπο FTZ για τις κατασκευαστικές δραστηριότητες είναι τα διυλιστήρια, η αυτοκινητοβιομηχανίες, τα ηλεκτρονικά, η φαρμακοβιομηχανίες και η βιομηχανίες υφασμάτων. Στις Η.Π.Α όπου τα ακατέργαστα προϊόντα και υποπροϊόντα πετρελαίου προσμετρώνται για ένα μικρό μέρος του Γενικού Σκοπού των Ζωνών ταυτόχρονα προσμετρώνται και για τη πλειοψηφία των Βοηθητικών Ζωνών (Σχεδιάγραμμα 5 και 6).

Σχεδιάγραμμα 5 – Εμπορικά Οφέλη στις Ζώνες Γενικού Σκοπού

Ζώνες Γενικού Σκοπού (Εκατομμύρια Δολάρια)



Σχεδιάγραμμα 6 – Εμπορικά Οφέλη στις Βοηθητικές Ζώνες

Βοηθητικές Ζώνες (Εκατομμύρια Δολάρια)

Λαμβάνοντας υπόψη τον περιορισμό του εύρους των στατιστικών στοιχείων, οι κατηγορίες εμπορικών οφελών στη Κίνα δεν είναι διαθέσιμες. Δεν υπάρχει εμπόριο πετρελαίου, που στις Η.Π.Α επιφέρει το μεγαλύτερο εμπορικό όφελος. Σύμφωνα με τα Κινέζικα Τελωνεία «Διοικητικοί Κανόνες σε Αποθήκες Τελωνείων και σε Τελωνειακά Οφέλη», το πετρέλαιο θα πρέπει να αποθηκεύεται σε αποθήκες τελωνείων ειδικές για το συγκεκριμένο αυτό εμπόρευμα και μόνο αυτές που χρησιμοποιούνται για την διεθνή ναυσιπλοΐα και τις αερομεταφορές να μπορούν να κάνουν χρήση αυτών στους εν λόγω FTZ. Οι περισσότεροι FTZ στη Κίνα δείχνουν ιδιαίτερη προσοχή στη προστασία του περιβάλλοντος. Δεν επιθυμούν βλαβερά πετρελαιοειδή και υγρά χημικά εμπορεύματα που μπορεί να επιφέρουν λανθάνων οικολογικό αντίκτυπο μέσω του FTZ. Επίσης, δεν υπάρχουν Βοηθητικές Ζώνες στη Κίνα ή διαθέσιμες ζώνες για την αποθήκευση πετρελαίου ή πετρελαιοειδών. Έτσι,

γενικά το πετρέλαιο που είναι αποθηκευμένο στα τελωνεία δεν συμπεριλαμβάνεται στο FTZ της Κίνας.

3.6 Επιχείρηση FTZ

3.6.1 Επιχείρηση FTZ στις Η.Π.Α

Στις Η.Π.Α οι διαδικασίες εισόδου στα τελωνεία και η πληρωμή τους δεν απαιτούνται στα ξένα εμπορεύματα και αυτό ισχύει μέχρι αυτά να εισχωρήσουν στις περιοχές του Τελωνείου για εγχώρια κατανάλωση. Οι επιχειρήσεις του FTZ εμπλέκουν τους δωρεοδόχους, τους χειριστές και τους χρήστες. Οι δωρεοδόχοι μπορεί να είναι ένα δημόσιο, δήθεν δημόσιο ή και μία μη κερδοσκοπική οντότητα, που δεσμεύει την παραχώρηση των προνομίων από τον Πίνακα FTZ. Ο χειριστής είναι ο μόνος που διοικεί τη ζώνη σε καθημερινή βάση και επωμίζεται την ευθύνη διατήρησης αρχείων και διαπραγματεύεται οικονομικά με τα Τελωνεία. Ο χρήστης είναι ουσιαστικά η εταιρεία ή οι εταιρείες που χρησιμοποιούν τη Ζώνη. (BIDC, 2004).

Οι εξαγωγές, η είσοδος, η ταξινόμηση και η αποτίμηση του εμπορεύματος που μεταφέρεται από μία ξένη εμπορική ζώνη επηρεάζονται από τη κατάσταση στην οποία βρίσκεται το εμπόρευμα εντός αυτής. Πρέπει κανονικά να ταξινομείται όπως ταξινομείται καθένα από τα ακόλουθα εμπορεύματα σε οποιαδήποτε κατάσταση.

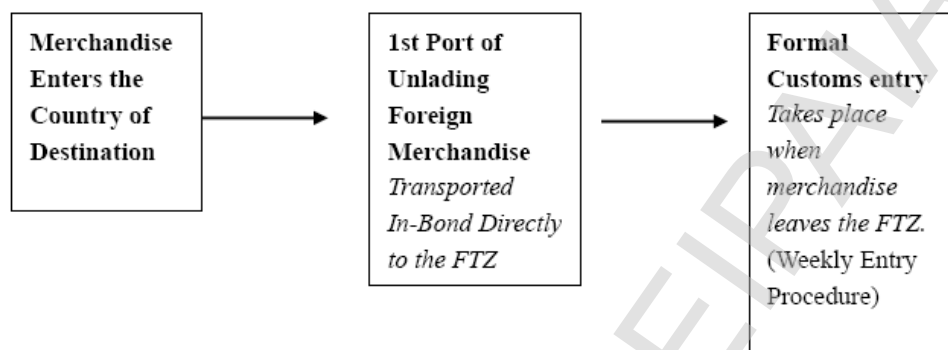
- **Προνομιούχα Ξένη Κατάσταση:** ο εισαγωγέας μπορεί να εφαρμόσει αυστηρή επίβλεψη ώστε να διασφαλιστεί ότι το εισαγμένο εμπόρευμα θα διανεμηθεί στις προνομιούχες ξένες ζώνες. Οι φόροι και οι άλλες οικονομικές υποχρεώσεις καθορίζονται την ίδια μέρα που εκπληρώνεται η εφαρμογή. Οι φόροι και οι άλλες οικονομικές υποχρεώσεις είναι σε θέση να πληρωθούν, ωστόσο, μόνο όταν καθοδηγούνται, κατασκευάζονται ή παράγονται τέτοια εμπορεύματα ή είδη μεταφέρονται στο χώρο των Τελωνείων.

- **Προνομιούχα Εγχώρια Κατάσταση:** είναι διαθέσιμη για εμπόρευμα που είναι το κύριο προϊόν ανάπτυξης ή εμπόρευμα Αμερικανικής κατασκευής στο οποίο όλο το εσωτερικό εισόδημα από τους φόρους, εάν εφαρμόζεται, έχει πληρωθεί. Επίσης σε αυτή τη κατηγορία εμπίπτουν περιπτώσεις προηγούμενων εισαγωγών εμπορευμάτων στις οποίες όλοι οι εσωτερικοί φόροι εισοδήματος έχουν πληρωθεί ή ακόμα και εάν οι προηγούμενες εισαγωγές είναι φορολογικά ελεύθερες. Αυτή η κατάσταση επιτρέπει στο εμπόρευμα να επιστραφεί στη περιοχή του τελωνείου απαλλαγμένο από δασμούς και φόρους.
- **Περιορισμένη Κατάσταση Ζώνης:** Το εμπόρευμα που μεταφέρεται σε μία ζώνη από τις περιοχές των τελωνείων για αποθήκευση ή για να εξυπηρετηθούν σε ικανοποιητικό βαθμό οι νομικές απαιτήσεις για τις εξαγωγές ή εάν κριθεί ότι δε μπορεί να καταναλωθεί, να καταστραφεί σε περίπτωση που δε μπορεί να επιστραφεί στο τελωνείο. Εξαιρείται η περίπτωση που ο Πίνακας του FTZ ορίζει ότι το προϊόν πρέπει να παραδοθεί στο δημόσιο. Το εμπόρευμα περιορισμένης ζώνης δε μπορεί να χειραγωγηθεί εκτός εάν καταστραφεί ή εάν παραχθεί εντός μίας ζώνης.
- **Μη Προνομιούχα Ξένη ή Εγχώρια Κατάσταση:** είναι μία κατηγορία για εμπορεύματα που δεν έχουν προνόμια ή περιορισμούς εντός των ζωνών. Τα διάφορα είδη προϊόντων συναρμολογούνται εξ'ολοκλήρου εκτός ή παράγονται εν μέρη από μη προνομιούχα εμπορεύματα ενώ ταξινομούνται και γίνεται η διατίμηση τους στη κατάσταση που βρίσκονται τη στιγμή της νόμιμης μεταφοράς τους στα τελωνεία για κατανάλωση ή για δέσμευση στις αποθήκες των τελωνείων.
- **Άρθρα Σύνθετης Κατάστασης :** Από τη στιγμή που η χειραγωγή και η κατασκευή επιτρέπονται εντός της ζώνης, τα είδη που μεταφέρονται στις περιοχές των τελωνείων μπορεί να συναρμολογηθούν ως μέρος από κάτω ή να παραχθεί ως μέρος από κάτω. Αυτό ισχύει είτε το εμπόρευμα είναι εγχώριο είτε εισαγόμενο, προνομιούχο ή μη. Τα είδη έχουν διατιμηθεί σύμφωνα με τη κατάσταση του εμπορεύματος από τα οποία συντίθενται ή από αυτή από την οποία έχουν παραχθεί, όπως εξηγείται παραπάνω. (Milian, 2004).

Στην Εβδομαδιαία διαδικασία εισόδου στις Η.Π.Α, ο χειριστής της ζώνης ή ο χρήστης μπορούν να κρατήσουν αρχεία για την εφαρμογή μίας εβδομαδιαίας άδειας εισόδου καθώς και για την έκδοση των εμπορευμάτων κατά τη διάρκεια μίας οποιασδήποτε επταήμερης περιόδου για εξαγωγές, μεταφορές ή και τα δύο ταυτόχρονα.

Ο σκοπός της εβδομαδιαίας άδειας είναι να καθιστά ανίκανο το εκάστοτε Τελωνείο και να εκδίδει μία ενιαία άδεια για όλο το εμπόρευμα που έχει μετακινηθεί από τη ζώνη για μεταφορά και/ή την εξαγωγή αυτού σε διάρκεια μίας εβδομάδας. Παρόλα αυτά η εφαρμογή δεν ισχύει για καθένα από τα φορτία πλοίων της ζώνης. Η είσοδος για μεταφορές και/ή για εξαγωγές δεν συμβαίνουν μέχρι ο φορέας να υπογράψει την απόσυρση από το εμπόρευμα το οποίο πια καλύπτεται από τους όρους ενός ξεχωριστού πεδίου εισόδου υπό τη λειτουργία της εβδομαδιαίας άδειας. Η εφαρμογή για την εβδομαδιαία διαδικασία εισόδου πρέπει να περιγράφει το εμπόρευμα για το οποίο η άδεια έχει εκδοθεί και τη περίοδο των επτά ημερών που αυτά πρόκειται να μετακινηθούν από τη ζώνη. Επίσης πρέπει να συνοδεύεται από το τιμολόγιο ή από το σχεδιάγραμμα του πλήθους των μονάδων κάθε μοντέλου ή του είδους του εμπορεύματος που πρόκειται να μετακινηθεί καθώς και η φορολογική τους αξία. Το εμπόρευμα που καλύπτεται από τους όρους της εφαρμογής μπορεί να μετακινηθεί από τη ζώνη μόνο εφόσον αυτό εγκριθεί από τον Διευθυντή του Λιμένα. Έτσι το πρόσωπο που εκτελεί τη διαδικασία εισόδου θα είναι εξουσιοδοτημένο να εκτελεί και ξεχωριστές «Τελωνειακές Φόρμες» για εξαγωγή, μεταφορά ή και τα δύο για το προϊόν που καλύπτεται από την άδεια. (Τελωνεία Η.Π.Α - Εγχειρίδιο FTZ - Η.Π.Α).

Σχεδιάγραμμα 7 – Πίνακας Επιχειρήσεων στο FTZ των Η.Π.Α

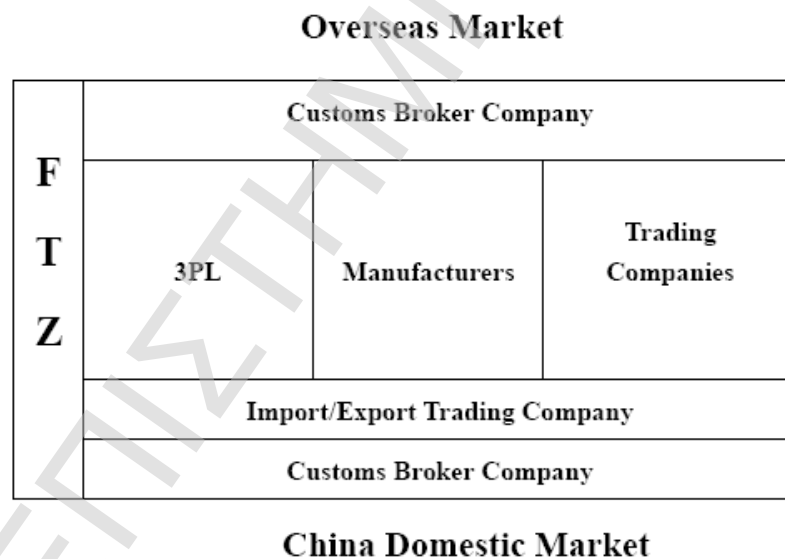


- Η διαδικασία Άμεσης Παράδοσης επιτρέπει στο ξένο εμπόρευμα να μεταφερθεί εντός δεσμών απευθείας στις εγκαταστάσεις του χρήστη της Ζώνης χωρίς εκκαθάριση του φόρου στα Τελωνεία του πρώτου Λιμένα εκφόρτωσης και μάλιστα χωρίς την αναγκαιότητα του εντός των δεσμών φορέα να αναφέρει στο τοπικό:
- Τελωνειακό Γραφείο πριν τη μεταφορά του εμπορεύματος στην τοποθεσία της Ζώνης. Οι διαδικασίες απευθείας μεταφοράς συνήθως διαρκούν από μία έως δύο ημέρες για την μεταφορά ξένου εμπορεύματος εντός της Ζώνης του χρήστη. Το γεγονός αυτό μικραίνει τη διαδικασία μεταφοράς στον χρήστη Ζώνης αλλά ταυτόχρονα εξαφανίζει την απογραφή εντός της διαδικασίας μεταφοράς .
- Τυπικό Τελωνείο όπου η είσοδος λαμβάνει χώρα όταν το εμπόρευμα φεύγει από τη Ζώνη για το τοπικό εμπόριο. Οι χρήστες Ζώνης συχνά χρησιμοποιούν την αποκαλούμενη «διαδικασία Εβδομαδιαίας Εισόδου» για φορτία πλοίων με αεροδυναμική επιφάνεια και για γραφικές εργασίες στα Τελωνεία.

3.6.1 Επιχείρηση FTZ στη Κίνα

Η δωρεά για το FTZ εγκρίνεται από το Συμβούλιο του Κράτους στη Κίνα και δίνεται μόνο στο σχετική επαρχιακή αυτοδιοίκηση για χρήση. Η επαρχιακή αυτοδιοίκηση θα συγκροτήσει ένα κλάδο με ονομασία Διοικητική Επιτροπή FTZ σε συσχετισμό με τα δημόσια ζητήματα αυτού του FTZ. Στη πραγματικότητα, η Διοικητική Επιτροπή FTZ δρα ως συνεργάτης ανάμεσα στους διάφορους κυβερνητικούς οργανισμούς, όπως τα Τελωνεία, τα Γραφεία Συλλογής Φόρων, κτλ. Ανάμεσα σε όλους τους κυβερνητικούς οργανισμούς στο FTZ, τα Τελωνεία διαδραματίζουν αποφασιστική επιρροή στην ανάπτυξη των FTZ. Όχι μόνο η φοροεισπρακτική πολιτική των τελωνείων, αλλά και οι τελωνειακοί κανονισμοί διαδικασιών κάθαρσης είναι πολλοί σημαντικοί στο FTZ. Ένα τυπικό FTZ στη Κίνα φαίνεται στο Σχεδιάγραμμα 8.

Figure 8- Customs Administration Chart in China FTZ



Το σχεδιάγραμμα 8 παρουσιάζει δύο γραμμές ελέγχου τελωνείων στο FTZ, η μία σε υπερπόντια αγορά και η άλλη σε εγχώρια αγορά. Τόσο η κατάσταση του ξένου εμπορεύματος όσο και του εγχώριου μπορούν να αποθηκευτούν μέσα στο FTZ, αλλά η διακίνηση του εμπορεύματος εντός και εκτός του FTZ είναι θέμα διαδικασιών επιτήρησης άλλων τελωνείων. Γενικά, ο έλεγχος των τελωνείων σε πρώτο στάδιο,

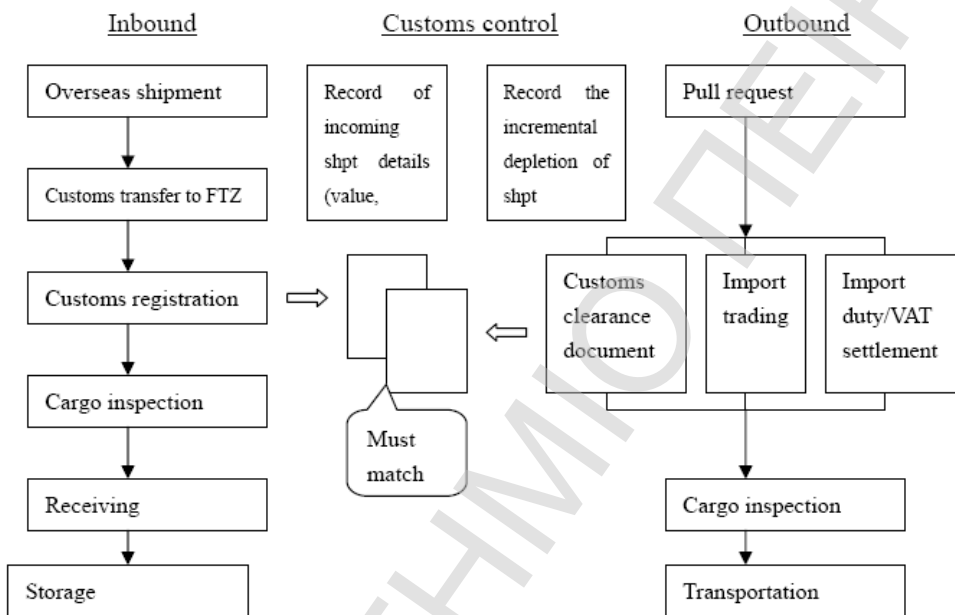
που είναι η υπερπόντια αγορά είναι λιγότερο κερδοφόρο σε σύγκριση με αυτό του δεύτερου στάδιου, που είναι η εγχώρια αγορά. Στη πρώτη περίπτωση, είναι απαραίτητο να καταγράφεται μόνο το εισαγμένο εμπόρευμα και δεν εμπλέκεται πουθενά με υποθέσεις τελωνειακών φόρων. Ωστόσο στη δεύτερη περίπτωση πρέπει να γίνει η τυπική εκκαθάριση στο τελωνείο. Στη Κίνα αρκετές εταιρείες έχουν το δικαίωμα να κάνουν εκκαθάριση των φόρων τους, αλλά αυτές που δεν το έχουν αυτό το δικαίωμα ζητούν από κάποιες ειδικές εμπορικές εταιρείες, που είναι γνωστές ως εταιρείες εισαγωγών και εξαγωγών εμπορευμάτων να εκκαθαρίσουν τους φόρους εκτελωνισμού για λόγους τους.

Στο σχεδιάγραμμα 8, υπάρχει μια Μεσιτική Εταιρεία Εκτελωνισμών. Η κύρια διαφορά αυτής της εταιρείας και της εταιρείας εισαγωγών και εξαγωγών εμπορευμάτων είναι ότι η Μεσιτική Εταιρεία Εκτελωνισμών μπορεί να εκτελέσει εργασίες μόνο για την καταγραφή του εμπορεύματος. Υπάρχουν 3 είδη εταιρειών εγγεγραμμένες στο FTZ:

- 3PL εταιρείες και εμπορικές εταιρείες έχουν τις ίδιες βλέψεις, που είναι:
 - Αποθήκευσης Δημόσιας Δέσμευσης (και μη δεσμευμένες εταιρείες)
 - Μεταφορές
 - Επιθεώρησης Ποιότητας
 - Συσκευασίας (επανασυσκευασίας)
 - Εργασιών ελαφράς συναρμολόγησης (τόσο όσο ώστε η κατάσταση του προϊόντος να μη διαφοροποιείται)
 - Εμπορίου
- Οι κατασκευαστικές εταιρείες έχουν βλέψεις επαγγελματικών συναλλαγών όπως:

- Η κατασκευή
- Η επιχείρηση Logistics (Για προσωπικά τους οφέλη)
- Εμπορίου

Figure 9 -The typical operation flow in China FTZ:



4. Ανάλυση logistics FTZ και στις δύο χώρες

4.1 Υποδομή μεταφορών διαθέσιμη για τις διοικητικές μέριμνες

Τα Logistics σε ένα FTZ παίζουν έναν ζωτικής σημασίας ρόλο για την οικονομία σε τοπικό και εθνικό επίπεδο. Ένα σημαντικό σημείο στην ανάπτυξη ενός FTZ είναι να βρίσκεται σε μια στρατηγική αποτελεσματική θέση. Η «γεωγραφική θέση είναι ο σημαντικότερος παράγοντας επειδή καθορίζει άμεσα τα επίπεδα εξυπηρέτησεων πελατών που η επιχείρηση θα είναι σε θέση να παρέχει» (Foster, 2002).

4.1.1 ο θαλάσσιος λιμένας

Στις ΗΠΑ πολλά από τα FTZ βρίσκονται στο θαλάσσιο λιμένα. Για παράδειγμα το FTZ 136 βρίσκεται στο λιμένα Canaveral, στη Florida. Αυτός ο λιμένας προσφέρει

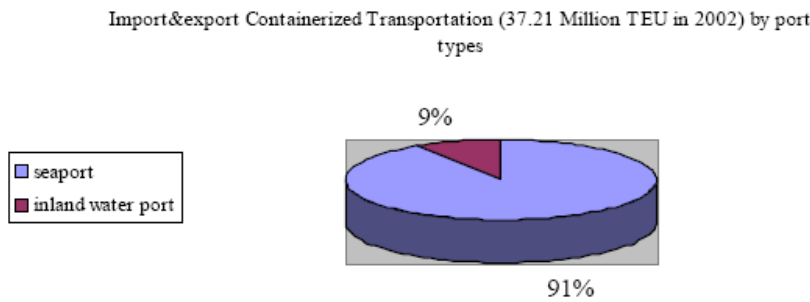
μια πλήρη αποθήκη εμπορευμάτων με όλες τις υπηρεσίες και επιχείρηση διανομής προσφέροντας FTZ, Σταθμό φορτίου εμπορευματοκιβωτίων και γενική αποθήκευση που χρησιμοποιούνται από την ενσωματωμένη Α.Ε. υπηρεσιών διανομής. Η λιμενική αρχή Canaveral κυβερνά 867 στρέμματα. Αυτή η επιφάνεια περιλαμβάνει τις εμπορικές περιοχές διανομής αποθήκευσης του λιμένα. «FTZ 136 έχει κατάλληλη πρόσβαση σε σημαντικές εθνικές οδούς και ένα όφελος τιμών στις δαπάνες φορτίου. Μας βοηθά το να βρίσκεται εδώ λόγω του πολύ ευνοϊκού ποσοστού για τη μεταφορά των αγαθών έξω από τη Florida με φορτηγό.» (Jim Galluzzi, 2004).

Αυτό είναι ακριβώς ένα από το FTZ που βρίσκονται στους θαλάσσιους λιμένες για στρατηγικούς λόγους όπως η καλή υποδομή να αντιμετωπιστεί το εμπορευματοκιβώτιο και η εύκολη πρόσβαση στις συνδυασμένες εγκαταστάσεις. Στον πίνακα 6 μπορούμε να δούμε ότι τα κράτη με την περισσότερη πυκνότητα FTZ είναι Ουάσιγκτον, Καλιφόρνια, Η Φλόριδα και η Νέα Υόρκη μια εξήγηση για αυτό το φαινόμενο είναι ότι αυτά τα FTZ βρίσκονται στρατηγικά σε όλες τις γωνίες του έθνους. Τα FTZ που βρίσκονται στο θαλάσσιο λιμένα προσφέρουν τον ίδιο τύπο υπηρεσιών με το λιμένα Canaveral, οι χρήστες θα επιλέγουν λιμάνι με βάση τις ανάγκες τους είτε έχουν υπερατλαντικό εμπόριο που έχει τις καλές συνδέσεις φορτίου ή το ειρηνικό εμπόριο όπου έχει τις ευνοϊκές συνδέσεις οδικών φορτίου και σιδηροδρόμων.

Στην Κίνα, δεκατέσσερα FTZ βρίσκονται σε σημαντικούς θαλάσσιους λιμένες, το ένα βρίσκεται σε έναν μεγάλο λιμένα κλειστών υδάτων. Το μεγαλύτερο μέρος του εξωτερικού εμπορίου της Κίνας είναι μέσω του θαλάσσιου λιμένα, ειδικά το συσκευασμένο διεθνές εμπόριο. Το 2002, τα εμπορευματοκιβώτια συνδεδεμένα με το θαλάσσιο λιμένα πήραν περίπου 91% της συνολικής εισαγωγής και εξαγωγής

Το σχήμα 10 εξηγεί τη βάση της συσκευασμένης μεταφοράς, η οποία αποτελεί περίπου το 12% της συνολικής απόδοσης θαλάσσιων λιμένων της Κίνας, στις περισσότερες περιπτώσεις τα προϊόντα που μεταφέρονται μέσω FTZ συσκευάζονται. Η Κίνα έχει τον πιο αναπτυγμένο τομέα μεταφορών πλωτών οδών στην ειρηνικοασιατική περιοχή και ένα μεγάλο μέρος των εσωτερικών ταξιδιών φορτίου της Κίνας στις πλωτές οδούς.

Figure 10-Containerized Transport in China



Source: 2002 Report on Road & Water Transportation, the Transportation Ministry of People's Republic of China

Δεν είναι κατάπληξη ότι οι ξένες επιχειρήσεις αυξάνουν τη χρήση της μεταφοράς φορτηγίδων. Οι μεγαλύτεροι ποταμοί της Κίνας μπορούν να φιλοξενήσουν τους λιμένες εμπορευματοκιβωτίων βαθιά στο εσωτερικό τους, ένα μεγάλο μέρος του Yangtze είναι πλεύσιμο με τα σκάφη 1.000 τόνων νεκρού βάρους ή περισσότερο. Το μερικώς ολοκληρωμένο πρόγραμμα φραγμάτων τριών φαραγγιών για εκείνο τον ποταμό, επιπλέον, θα βελτιώσει τις στάθμες ύδατος για να καταστήσει Chongqing προσιτό στα μεγαλύτερα σκάφη μέχρι το τέλος της δεκαετίας (Kerr 2004).

Μερικά σημαντικά FTZ καταβάλλουν τώρα προσπάθεια να κατασκευαστεί εύκολη μεταφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων μεταξύ θαλασσών και της μεταφοράς πλωτών οδών. Η πλωτή οδός που έχει την είσοδο στη θάλασσα μπορεί να χρησιμεύσει ως γραμμή μεταφορών τροφοδοτών, όπως, το Shanghai Wai Gaoqiao FTZ χρησιμοποιεί το Ποταμό Yangzi, και το Guangzhou FTZ χρησιμοποιεί το ποταμό Pear.

Μια άλλη σημαντική σχέση είναι μεταξύ του θαλάσσιου λιμένα και του FTZ. Δεν υπάρχει κανένας ελεύθερος λιμένας στην Κίνα, όλο το διεθνές φορτίο πρέπει να τελειώσει με την τελωνειακή διαδικασία πριν εισάγει με FTZ. Προκειμένου να αποκτηθεί εμπειρία στη διοίκηση ελεύθερων λιμένων και να μειωθεί ο τελωνειακός έλεγχος μέσα σε FTZ, η Κίνα κάνει πειραματική πρακτική προς τον ελεύθερο λιμένα. Πρώτο, το Πάρκο logistics της Σαγκάης Wai Gaoqiao, επίσημα άρχισε τη λειτουργία τον Απρίλιο του 2004. Τον Αύγουστο του 2004, άλλα 7 παρόμοια πάρκα

εγκρίθηκαν από το γενικό γραφείο τελωνείου, αυτά τα πάρκα βρίσκονται σε Zhangjiagang, Tianjin, Xiamen, Qingdao, Shenzhen, Dalian και Ningbo .

Το πάρκο logistics της Σαγκάης Wai Gaoqiao συνδυάζει πλήρως τα οφέλη των προνομιακών πολιτικών και τα γεωγραφικά πλεονεκτήματα της θέσης του λιμένα, και είναι το πρώτο του είδους του στην Κίνα. Υπάρχουν τέσσερα κύρια χαρακτηριστικά αυτού του πάρκου:

- Ενοποίηση των διαδικασιών στο λιμένα και το FTZ. Το τελωνείο παραλείπει τον έλεγχο στο πρώτο ξεφόρτωμα φορτίου και υπάρχει επίσημη διαδικασία τελωνειακού ελέγχου, όταν εισάγεται το φορτίο στην εσωτερική περιοχή της Κίνας.
- Οι επιχειρήσεις που εγγράφονται μέσα στο πάρκο μπορούν να έχουν το επιχειρησιακό πεδίο της διεθνούς μεταφόρτωσης, της διεθνής διανομής, διεθνής προμήθειας, κ. λ π., και μπορεί να διαθέσει και να παγιώσει τα εμπορευματοκιβώτια μέσα στο πάρκο.
- Καταλληλότερος και αποδοτικότερο τελωνειακό έλεγχο , και υπάρχει πλατφόρμα πληροφοριών συμπεριλαμβανομένου του τελωνείου, επιθεώρηση εισαγωγών & εξαγωγών, λιμενική αρχή, αρχή και επιχειρήσεις logistics . Η εισερχόμενη και εξερχόμενη ανάγκη φορτίου χρησιμοποιεί μόνο μια ενοποιημένη διαδικασία ελέγχου για να περάσει μέσω του εκτελωνισμού, επιθεώρηση και απελευθέρωση.

4.1.2 Ο δρόμος

το κράτος με την περισσότερη πυκνότητα στο Τέξας που είναι το πρώτο αμερικανικό κράτος όπου αρχίζει ο The North American Super Highway Coalition(NASCO) αρχίζει (Figure11) , μια από τις σημαντικότερες εθνικές οδούς για την εμπορική κυκλοφορία στις ΗΠΑ. Η πόλη του Κάνσας που είναι ένας από τους μεγαλύτερους υποστηρικτές του FTZ στις ΗΠΑ έχει έναν οριζόμενο τομέα 10.000 στρεμμάτων πλησίον στον αερολιμένα Topeka στο Κάνσας.

Αυτός ο διάδρομος τους επιτρέπει να περιορίζονται στο Μεξικό όπου τα Monterrey, Guadalajara and San Luis Potosi , είναι μερικές από τις σημαντικότερες πόλεις.

Μερικά από τα πλεονεκτήματα της εθνικής οδού είναι ότι έχουν τον εύκολη πρόσβαση στη ράγα, στον αέρα, και στις πλωτές οδούς. Και μία ακόμα συνεργασία αρχίζει καθώς γράφεται αυτό το έγγραφο. Ο Richards Gebaur από την πόλη FTZ του Κάνσας λέει: «Ακόμα και 10 έτη μετά από την αρχή του NAFTA, οι άνθρωποι εργάζονται ακόμα σε νέα πρότυπα logistics που θα πάρουν τα οφέλη της NAFTA, μέσω του Μεξικού ή ακόμα και της νότιας Αμερικής». Η αναπτυγμένη υποδομή μεταφορών, η διαθεσιμότητα και η ευκολία δημιουργία FTZ επιτρέπουν στις επιχειρήσεις ή το χορηγό FTZ να δημιουργήσουν ένα τελωνείο φτιαγμένο από FTZ σύμφωνα με τις προσδοκίες και τους στόχους τους (Trunick, 2004).

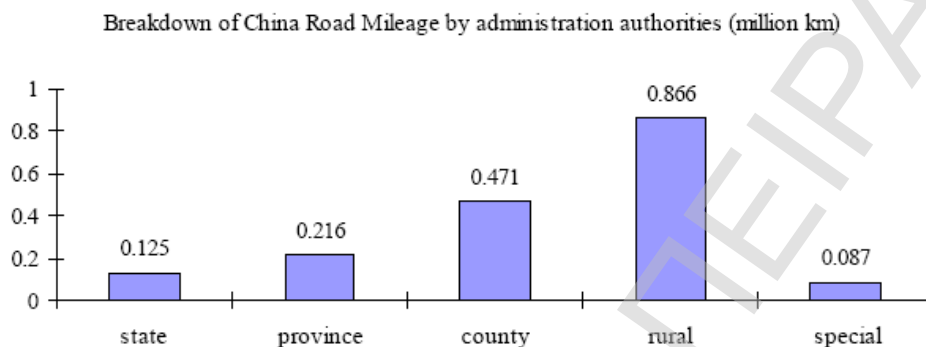
Figure 11-NASCO Corridor NAFTA Region



Στην Κίνα, περισσότερο από το 76% των εμπορευματοκιβωτίων μεταφέρονται οδικώς (εθνικό κέντρο πληροφόρησης PRC, 2004). Στο τέλος του 2002 η συνολική οδική απόσταση σε μίλια της Κίνας είναι 1.76 εκατομμύριο χλμ, το οποίο τη ταξινομεί στη δεύτερη στον κόσμο, μετά τις ΗΠΑ. Σύμφωνα με την οδική διοικητική δομή της Κίνας, οι δρόμοι μπορούν να ρυθμιστούν από το κράτος, την επαρχία, το νομό, τις αγροτικές και πρόσθετες αρχές. Οι οδικοί όροι που διοικούνται από το κράτος και την επαρχία είναι καλύτεροι και η δαπάνη της χρησιμοποίησης αυτού του δρόμου είναι φτηνότερη από αυτή των δρόμων που διοικούνται από το νομό και τις αγροτικές αρχές. Αλλά το κράτος και η επαρχία διαχειρίστηκαν τους δρόμους

παίρνοντας μόνο περίπου 34.1% της συνολικής οδικής απόστασης σε μίλια (σχήμα 12, Έκθεση Υπουργείου μεταφορών της Κίνας, 2002).

Figure 12- China Road Mileage



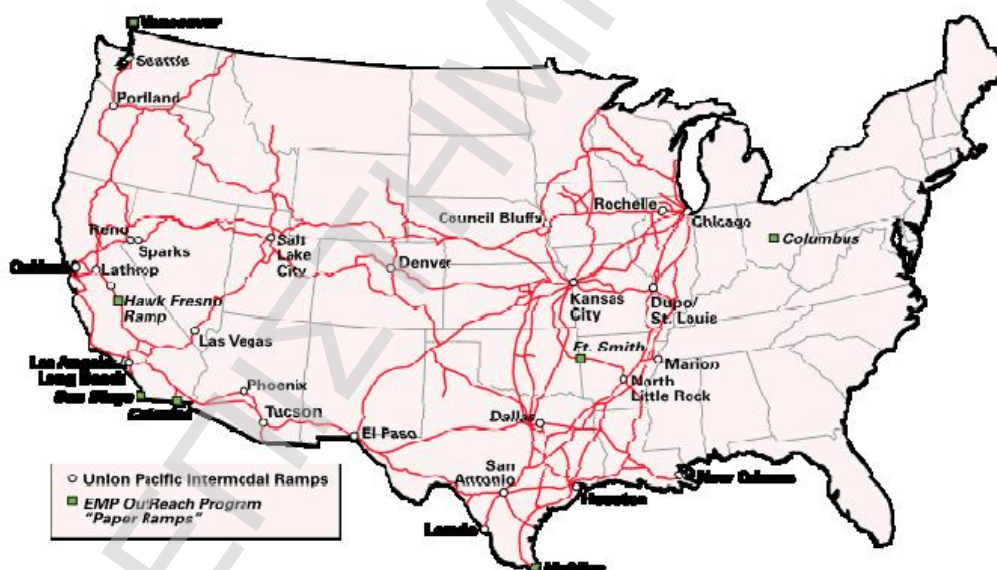
Source: 2002 Report on Road & Water Transportation, the Transportation Ministry of People's Republic of China

Οι δρόμοι που συνδέουν τα FTZ είναι επαρχιακοί, και έχουν την κατάλληλη σύνδεση με διοικούμενους από το κράτος δρόμους. Αλλά εάν το φορτίο υπερβαίνει την επαρχία όπου το FTZ βρίσκεται, η μεταφορά αντιμετωπίζει απρόβλεπτες δυσκολίες καθώς επίσης και διάφορες δαπάνες, επειδή ο νομός ή ο αγροτικός οδικός επαρχιακός δρόμος χρεώνουν περισσότερο, ενώ ο κρατικός δρόμος είναι δωρεάν. Ο κινεζικός δρόμος μπορεί να διαιρεθεί σε έξι βαθμούς: εθνική οδός, πρώτη τάξη, δεύτερη τάξη, τρίτη τάξη, τέταρτη τάξη, και κανένας-βαθμός. Η καλή οδική υπηρεσία είναι επάνω από τη δεύτερη τάξη και παίρνει περίπου 24.9% της συνολικής οδικής απόστασης σε μίλια. Η διανομή του υψηλής ποιότητας δρόμου δεν υπάρχει ακόμη. Το ανατολικό μέρος της Κίνας έχει 54% της συνολικής απόστασης σε μίλια εθνικών οδών και 49% της συνολικής πρώτης και δεύτερης οδικής απόστασης σε μίλια βαθμού. Τα κινέζικα FTZs βρίσκονται στο ανατολικό μέρος της Κίνας, και ο κύριος τρόπος μεταφορών είναι μεταφορά οδικών εμπορευματοκιβωτίων είναι προφανές ότι οι καλές υπηρεσίες οδικών μεταφορών για FTZ είναι μέσα στο ανατολικό μέρος της Κίνας.

4.1.3 Σιδηρόδρομος

Για λόγους διάκρισης των διεθνών συσκευασμένων αποστολών στις ΗΠΑ από τις εσωτερικές αποστολές, η Ένωση Ειρηνικού καθορίζει ως διεθνή κυκλοφορία ραγών των ΗΠΑ μια αμέσως προγενέστερη ή επόμενη ωκεάνια μετακίνηση. Η Ένωση Ειρηνικού προσφέρει καλά συνδυασμένες κεκλιμένες ράμπες (σχήμα 13) που είναι ένα ουσιαστικό μέρος για τη συνδυασμένη μεταφορά που δημιουργεί έτσι ένα εφικτό και πιθανό περιβάλλον για ένα επιτυχές FTZ. Η Ένωση Ειρηνικού που είναι ένας από τους κύριους προμηθευτές για την υπηρεσία σιδηροδρόμων στις ΗΠΑ (σχήμα 13) συγκεντρώνει τις συνδυασμένες εγκαταστάσεις της που συνδέουν εκείνους από τους κύριους λιμένες στον Ειρηνικό με το κέντρο της χώρας. Και πάλι μπορούμε να δούμε πώς εκείνη η κεκλιμένη ράμπα που συγκεντρώνεται στο κεντρικό μέρος της χώρας μοιράζεται τα πλεονεκτήματα του (σχήμα 11) διαδρόμου NASCO που συζητήσαμε νωρίτερα.

Figure 13 -USA Railway System serviced by Union Pacific



Το ανατολικό μέρος της Κίνας έχει καλή υπηρεσία μεταφορών μέσω ραγών συγκρίνοντας με το δυτικό μέρος της Κίνας (σχήμα 14). Εάν συγκρίνουμε ανάμεσα στις 4 ομάδες FTZ Κίνας, μπορούμε να βρούμε ότι η μέση ομάδα και η νότια ομάδα έχουν τις καλύτερες υπηρεσίες σιδηροδρόμων από άλλες ομάδες, επειδή αυτές οι δύο βρίσκονται δίπλα σε σημαντικούς κόμβους μεταφορών ραγών. Στην Κίνα, η μέση ταχύτητα του τραίνου φορτίου είναι 33.4km/ώρα. Η ταχύτητα έχει βελτιωθεί αρκετές

φορές από το 1997, και τώρα η γρηγορότερη επιβατική αμαξοστοιχία έχει ταχύτητα 160km/ώρα, υπάρχει περιορισμένη βελτίωση στη ταχύτητα μεταφορών φορτίου. Στο εσωτερικό μέρος της Κίνας, η ταχύτητα τρένων είναι ακόμα πιο αργή.

Figure 14 -China Railway System



Note: in the graph, the major rail transportation nodes are marked out by orange spots.

Η σιδηροδρομική γραμμή της Κίνας είναι απίθανο να διαδραματίσει έναν προεξέχοντα ρόλο στην κίνηση των τελειωμένων αγαθών, είτε επειδή αυτές οι ράγες σχεδιάζονται πρώτιστα για τη μεταφορά των μαζικών υλικών, όπως σιτάρι και σίδηρος, ή επειδή αυτή η μεταφορά φορτίου είναι εξαιρετικά χρονοβόρα. Στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων σιδηροδρόμων, υπάρχουν δύο σημαντικές διαφορές μεταξύ της Κίνας και των ΗΠΑ. Στην Κίνα, λόγω του ύψους των σηράγγων και άλλου φυσικού περιορισμού, δεν υπάρχουν διπλά φορτηγά τρένα. Η πλειοψηφία των εμπορευματοκιβωτίων που μεταφέρονται με τρένο στη Κίνα είναι μικρά με ικανότητα φόρτωσης 1 τόνου, και αυτά τα μικρά εμπορευματοκιβώτια είναι αρκετά διαφορετικά από τα διεθνή πρότυπα εμπορευματοκιβωτίων αλλά είναι αρκετά χρήσιμα στην Κίνα λόγω της χαμηλότερης ζήτησης φορτίων φορτηγών (CISL 2004).

4.1.4 Αέρας

Το FTZ 68 που βρίσκεται στο διεθνές αερολιμένα του Ελ Πάσο (EPIA) έχει 3.000 στρέμματα σε 21 βιομηχανικά μη-γειτονικά του οποίου ο αρχικός είναι στην ιδιοκτησία EPIA δίπλα στον αερολιμένα στο Ελ Πάσο, ΤΧ λιμένας της εισόδου. Η θέση δίνει τα μεγάλα οφέλη στις διαδικασίες maquiladora στο Cd. Juarez, στο Chih.,

στο Μεξικό που είναι στα διεθνή σύνορα με το Μεξικό. Η θέση των θέτει χώρια από το λιμένα εισόδου και FTZ που στη συνέχεια τον έχει καταστήσει «το μεγαλύτερο στη γενικής χρήσης ζώνη όγκου κατά μήκος των ΗΠΑ σύνορα με Μεξικό για πάνω από 10 έτη και ένα από τα πέντε κορυφαία στις γενικής χρήσης ζώνες όγκου στο έθνος για τα τελευταία πέντε έτη» (διεθνής αερολιμένας FTZ 68 του Ελ Πάσο, 2004).

Σε μια συνέντευξη

με το Jose Quiñonez, διευθυντή FTZ είπε ότι «ο αερολιμένας παρέχει την οικονομική ενίσχυση στο πρόγραμμα FTZ συσχετίζοντας τα προωθητικά γεγονότα που ωφελούν τη γενική βιομηχανική ανάπτυξη του εναέριου φορτίου του αερολιμένα, του βιομηχανικού πάρκου, τις περιβάλλουσες εξελίξεις. Το FTZ βρίσκεται κεντρικά για περισσότερη εμπορική δραστηριότητα, αν και έχει υπάρξει μια μετατόπιση στη βιομηχανική αύξηση προς το νοτιοανατολικό μέρος της πόλης. Αυτή η μετατόπιση δεν έχει πάρει μαζί το εναέριο φορτίο και τη βιομηχανική ανάπτυξη που συνεχίζονται στον αερολιμένα.

Βλέπουμε έναν συνδυασμό αγαθών μεγάλης και χαμηλής αξίας.

Ένα μεγάλο μέρος της κίνησης αγαθών είναι συστατικά και πρώτη ύλη που επισπεύδεται σε «ακριβώς έγκαιρες» εγκαταστάσεις κατασκευής στο Μεξικό. Μερικά από τα προϊόντα που είναι συνήθως κατά τη μεταφορά είναι: Ηλεκτρονικά και αυτοκινητιστικά εξαρτήματα».

Στην Κίνα, η εναέρια μεταφορά δεν παίρνει μεγάλο μέρος στη μεταφορά φορτίου για FTZ,όχι ένα ενιαίο FTZ βρίσκεται κοντά σε έναν αερολιμένα ακόμα κι αν υπάρχουν πολλές συνδεδεμένες αποθήκες εμπορευμάτων εκεί. Μερικές καλές ειδήσεις για τις σφαιρικές υπηρεσίες διοικητικών μερίμων είναι ότι: Οι ρυθμιστές της Κίνας ελευθερώνουν τις συμφωνίες αεροπορίας, προγραμματίζοντας να υιοθετηθεί μια πολιτική «ανοικτών ουρανών» που θα επιτρέψει στους ξένους μεταφορείς να πετάξουν το φορτίο μέσα και έξω από τη Σαγκάη μέσα σε τρία έτη. Οι εσωτερικοί όγκοι εναέριου φορτίου της Κίνας προγραμματίζεται να αυξηθούν κατά περισσότερα από 10 τοις εκατό ετησίως για τα επόμενα 15 έτη. Αλλά οι σχετικές με το FTZ επιχειρήσεις θα συνεχίσουν να πάσχουν από τη φτωχή ολοκλήρωση των πληροφοριών μεταξύ των αποστολέων φορτίου και των αερογραμμών, όπως και από τις περιορισμένες επίγειες εγκαταστάσεις.

4.2 Η αγορά και η εγγύτητα κατασκευής

Μερικά από τα FTZ στις Ηνωμένες Πολιτείες είναι κοντά σε βιομηχανικές εγκαταστάσεις όπως αυτές που είναι κοντά στα σύνορα με το Μεξικό, και επίσης βρίσκονται πλησίον στην αγορά ή όπου υπάρχει καλή υποδομή μεταφορών. Η εγγύτητα αγοράς στις US είναι ένα βασικό στοιχείο στην εντόπιση του FTZ. Τα FTZ που εγκαθίστανται κοντά στην αγορά είναι κυρίως αλλά όχι αποκλειστικά εκείνα που μεταφέρουν εμπορεύματα όπως τα αυτοκίνητα ή τα υψηλά αξίας αγαθά. Η κατασκευή FTZ εκμεταλλεύεται την εγγύτητα θέσης που πολλά από αυτά βρίσκονται στα σύνορα όπου πολλές άλλες διαδικασίες κατασκευής παίρνουν θέση. Το μεγαλύτερο μέρος FTZ συγκεντρώνεται στο Τέξας, Αριζόνα, Καλιφόρνια (ο πίνακας 5) και αυτά τα τρία μοιράζονται τα σύνορα με το Μεξικό. Μερικά από το Μεξικό - Συνοριακό εμπόριο σταματούν στη US πριν συνεχίσουν στο νότο.

Οι επιχειρήσεις σε αυτά τα FTZ φέρνουν τα προϊόντα από την Άπω Ανατολή στην περιοχή NAFTA λαμβάνουν τα αγαθά σε ένα FTZ όπου αυτά διατηρούνται χωρίς φόρο έως ότου στέλνονται σε έναν αμερικανικό παραλήπτη. Μόνο κάποιο μέρος του αποθέματος από την Άπω Ανατολή μπαίνει στις ΗΠΑ, μερικά από τα αγαθά συνδυάζονται με τα αρχικά προϊόντα της NAFTA για να δημιουργήσουν μια νέα μαζική αποστολή με ένα διαφορετικό μίγμα (Trunick, 2004). Σε USA η ζώνη εξωτερικού εμπορίου McAllen (FTZ) δημιουργήθηκε 25 έτη πριν, η οποία ήταν η πρώτη εσωτερική ή μη-θαλάσσιος λιμένας FTZ στις ΗΠΑ. Η ανύψωση του McAllen, Τέξας/Reynosa, μητροπολιτική στατιστική περιοχή του Μεξικού είναι ένα άμεσο αποτέλεσμα της δημιουργίας του McAllen FTZ.

Πάνω από 410 επιχειρήσεις, που κυμαίνονται από την κατασκευή, to warehouse/διανομή, διοικητικές μέριμνες, κ.λ.π. έχουν εντοπίσει here-η περισσότερη δονούμενη περιοχή στα σύνορα των U.S./Μεξικού. Σήμερα, το 775-στρέμμα McAllen FTZ χρησιμοποιείται ως κεντρική τοποθεσία στη βορειοαμερικανική ήπειρο με την παροχή της εύκολης πρόσβασης στο Μεξικό και στο Καναδά(MEDC, 2004).

Στην Κίνα, η οικονομική ανάπτυξη στην ανατολή, τη μέση, και το δυτικό μέρος της Κίνας διαφέρει. Στο 2001, η ανατολική Κίνα αποτέλεσε 60% του συνολικού GDP σε

εκείνη την περιοχή, και της βιομηχανίας κατασκευής, η ανατολική Κίνα παίρνει περίπου 50% του συνολικού GDP . Τα FTZs στη Κίνα βρίσκονται στο ανατολικό μέρος, όπου ο υψηλότερος ανά κύριο εισόδημα φέρνει μεγαλύτερη αγορά κατανάλωσης.

Την ίδια στιγμή όπου το ανατολικό τμήμα της Κίνας είναι η βάση κατασκευής αυτής της χώρας, ειδικά διεθνών κατασκευαστών. Με βάση τις στατιστικές πάνω από το 85% του FDI της Κίνας συγκεντρώνεται σε αυτό το μέρος, το 73% FDI στη βιομηχανική κατασκευή και η σχετική με το FDI εξαγωγή στην Κίνα είναι περίπου το 52% ολόκληρης της εξαγωγής , το 2002 (Zhengyuan Tong, 2003). Στη Σαγκάη FTZ, πολλές πολυεθνικές επιχειρήσεις εγγράφηκαν μέσα και οργάνωσαν το περιφερειακό ή παγκόσμιο κέντρο προμήθειας / διανομής για τις επιχειρήσεις τους. Οι κεντρικές επιχειρησιακές συνδέσεις αυτών των πολυεθνικών επιχειρήσεων είναι 200 χλμ από τα FTZ στις διοικητικές μέριμνες Berlinton Yangzi Delta (Σαγκάη) A.E., Σαγκάη KWELogistics Ltd., και η Σαγκάη Huilian Logistics Ltd., που είναι τα κορυφαία 3 logistics companies στη Σαγκάη FTZ, που πέτυχαν αύξηση κύκλου εργασιών εισαγωγών 11,5, 8,4 και 5.7 φορές αντίστοιχα το 2003 έναντι με αυτό στο προηγούμενο έτος. 80% των επιχειρήσεων αυτών των 3 logistics companies είναι IPR (ανακούφιση ενεργητικής τελειοποίησης) και είναι συγκεντρωμένα στα EPZ που βρίσκονται στο δέλτα Yangzi.

4.3 Η συνδυασμένη διοικητική μέριμνα

Σήμερα η συνδυασμένη διοικητική μέριμνα είναι αναπόφευκτο στοιχείο στην αλυσίδα ανεφοδιασμού 'όσο περισσότερο τα FTZ βρίσκονται μέσα στους αερολιμένες, θαλάσσιοι λιμένες και εκμεταλλεύονται τις αρτηρίες όπως ο διάδρομος NASCO που συζητήσαμε νωρίτερα σε αυτό το έγγραφο. Ο δρόμος, ο σιδηρόδρομος, το ύδωρ είναι τρία σημαντικά βοηθήματα μεταφορών σχετικά με τις διοικητικές μέριμνες FTZ, ενώ η αερογραμμή και η μεταφορά σωληνώσεων είναι αρκετά σπάνια σε China;s FTZ.

Σύμφωνα με τον ορισμό του Υπουργείου μεταφορών και του Υπουργείου σιδηρόδρομων της Κίνας, η «Διεθνής Συνδυασμένη Μεταφορά Εμπορευματοκιβωτίων» είναι , σύμφωνα με το συμβόλαιο της διεθνούς πολύμορφης

μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα μεταφορικά πλοία διεθνών εμπορευματοκιβωτίων από τη θέση προέλευσης μιας χώρας σε προβλεπόμενο μέρος μιας άλλης χώρας, κατά τη διάρκεια της οποίας, εμπλέκονται τουλάχιστον δύο είδη τρόπων μεταφοράς. Τρόποι μεταφοράς που αναφέρονται στο ύδωρ, το δρόμο και τη ράγα. Μόνο οι κινέζικες εντόπιες επιχειρήσεις ή οι κοινοπραξίες μεταξύ κινέζων και ξένων μπορούν να πάρουν την άδεια να γίνει συνδυασμένη μεταφορά.

Οι εν πλήρη κυριότητα ξένες επιχειρήσεις, και εγγραμμένες επιχειρήσεις έξω από τη Κίνα αποκλείονταν από αυτήν την επιχείρηση (Υπουργείο μεταφορών της Κίνας, 1997). Αλλά αυτό αλλάζει αφότου εισήγαγε η Κίνα τον ΠΟΕ. Από την 1η Δεκεμβρίου 2002, ξένοι επενδυτές μπορούν να οργανώσουν τις κοινοπραξίες με τους κινεζικούς συνεργάτες στη μεταφορά και σε σχετικές επιχειρήσεις. Το ποσοστό εκμετάλλευσης μεριδίου των ξένων επενδυτών μπορεί να είναι τόσο όσο και 75% (China τη μεταφορά το 2003).

Από όλα τα 15 FTZ στην Κίνα, μόνο το Tinajin FTZ περιλαμβάνει τους σιδηροδρόμους μέσα. Τα άλλα FTZ χρησιμοποιούν την οδική μεταφορά για να συνδεθούν με τα θάλασσα σύνορα για διεθνή εμπορεύματα. Σε μέρη όπου υπάρχει μονοπάτια ύδατος περνούν από πλωτές οδούς, μια άλλη σημαντική μέθοδος μεταφόρτωσης. Γενικά, σημαντική συνδυασμένη μεταφορά των FTZ της Κίνας είναι η θάλασσα, η πλωτή οδός και ο δρόμος.

Η συνδυασμένη μεταφορά απαιτεί την υψηλή ζήτηση για την αποδοτικότητα πληροφοριών και συντεταγμένων της μετακίνησης logistics στη διαδρομή. Αρχίζοντας από το δεύτερο εξάμηνο του 2000, η συνδυασμένη μεταφορά έγινε ένα σημαντικό θέμα και μερικές ενέργειες έχουν για να τη προωθήσουν. Παραδείγματος χάριν, η Κρατική Επιτροπή Προγράμματος, το Υπουργείο σιδηροδρόμου και 6 σχετικές επαρχίες κατά μήκος του Yangzi River Delta ανακοίνωσαν το «Γενικό Πρόγραμμα Συνδυασμένης Μεταφοράς και κατασκευής συστήματος EDI στο Yangzi River Delta». Αυτό το πρόγραμμα θα δώσει την υποστήριξη στη συνδυασμένη μεταφορά με την αναπτυγμένη οικονομική περιοχή της Κίνας, και θα την ωφελήσει προς και από το Wai Gaoqiao FTZ, Ningbo FTZ and Zhangjiagang FTZ, δηλαδή τη μέση ομάδα του FTZ στην Κίνα.

4.4 Ασφάλεια στα FTZ

Η ασφάλεια έχει γίνει ένα σημαντικό στοιχείο στην αλυσίδα ανεφοδιασμού ειδικά μετά την 11^η Σεπτεμβρίου 2001. Ζητήθηκε από τους χειριστές FTZ να αρχειοθετήσουν μια Έρευνα Ασφάλειας για αρκετές προηγούμενες δεκαετίες. Τα πρότυπα ασφάλειας για ένα FTZ καταδεικνύουν πρότυπα «χαμηλού-κίνδυνου εισαγωγής», τα στοιχεία της αλυσίδας αμερικανικού ανεφοδιασμού πρέπει να συμμορφωθούν με αυτά τα πρότυπα για τα εγχώρια και για τις εξαγωγές (IMS Worldwide Inc., 2003). Είναι απαραίτητο, με κανονισμό, να υποβάλουν στο τελωνείο μια "φυσική και διαδικαστική έρευνα ασφάλειας" για την περιοχή του κάθε FTZ. Το τελωνείο ελέγχει την έρευνα για τις απαραίτητες πληροφορίες, τη κατάρτιση, τα πρότυπα λειτουργίας και των διαδικασιών και είτε εγκρίνουν είτε αποδοκιμάζουν. Αυτές οι διαδικασίες ασφαλείας και τα υψηλότερα πρότυπα για την τήρηση αρχείων, έχουν δικαιολογήσει την εφαρμογή της Άμεσης Παράδοσης και την Εβδομαδιαία Συνοπτική Είσοδο για τους χειριστές και τους χρήστες ζώνης. Τα αγαθά λαμβάνονται με εγγύηση, που σημαίνει ότι έχουν επιθεωρηθεί. Τα αγαθά, αποθηκεύονται, σε μια μονάδα η οποία έχει πρώτα εγκριθεί, λόγω κινδύνων ασφάλειας από μέσα και από έξω, και αποθηκεύονται εκεί έως ότου γίνεται η είσοδος ή επανεξάγονται

Μερικές νέες απαιτήσεις όπως το C-TPAT που ορίζεται ως «μία κοινή πρωτοβουλία Κυβέρνησης-Επιχειρήσεων να χτιστεί η συνεταιριστική σχέση που ενισχύει την αλυσίδα γενικού ανεφοδιασμού και οριοθετούν την ασφάλεια». Το C-TPAT είναι μια πρωτοβουλία από την κυβέρνηση και τις επιχειρήσεις να χτιστούν συνεταιριστικές σχέσεις προκειμένου να υποστηριχθεί η γενική ασφάλεια αλυσίδων ανεφοδιασμού και τα όρια ασφαλείας. Αυτή η πρωτοβουλία επιτρέπει στο τελωνείο να ζητήσει από τις επιχειρήσεις να εξασφαλίσει η ακεραιότητα των πρακτικών ασφαλείας τους, και να επικοινωνούν οι συμμετέχοντες οδηγίες ασφαλείας με τους αντίστοιχους συνεργάτες αλυσίδων ανεφοδιασμού. Οι οδηγίες ασφαλεία απευθύνονται στους εισαγωγείς, τους μεσίτες τελωνείου, τους αερομεταφορείς, τους μεταφορείς εδάφους, τους μεταφορείς θάλασσας, τις αποστολές φορτίου και τους ξένους κατασκευαστές. Τα βασικά στοιχεία της πρωτοβουλίας είναι τα παρακάτω: (C-TPAT, 2004

- Διεξάγετε μια περιεκτική αυτοαξιολόγηση της ασφάλειας της αλυσίδας ανεφοδιασμού χρησιμοποιώντας τις οδηγίες ασφάλειας C-TPAT που αναπτύσσονται από κοινού από το τελωνείο και το εμπορική κοινωνία. (Διαδικαστική ασφάλεια, Φυσική ασφάλεια, ασφάλεια Προσωπικού, κατάρτιση και Εκπαίδευση, έλεγχοι πρόσβασης, προφανείς διαδικασίες, και Ασφάλεια μεταβίβασης).
- Υπόβαλε ένα ερωτηματολόγιο σχεδιαγράμματος ασφάλειας αλυσίδων ανεφοδιασμού στο Τελωνείο.
- Αναπτύξτε και εκτελέστε ένα πρόγραμμα για να ενισχυθεί η ασφάλεια σε όλο την αλυσίδα ασφαλείας σύμφωνα με τις οδηγίες C-TPAT
- Διαβιβάστε τις οδηγίες C-TPAT σε άλλες επιχειρήσεις στην αλυσίδα ανεφοδιασμού και δουλέψτε για την οικοδόμηση των οδηγιών στις σχέσεις με αυτές τις εταιρίες. Οι χρήστες FTZ επιδεικνύουν τη «Καλύτερη Συνειδητοποίηση Πρακτικών Ασφάλειας, Εκπαίδευσης, Πολιτικής και Μεθόδευσης» ως τμήμα της κανονικής, απαραίτητης Διαδικασίας Ενεργοποίησης Ζώνης. Οι FTZ χρήστες οι οποίοι είναι επίσης C-TPAT, είναι ελάχιστα πιθανό να έχουν μια διάσπαση στην αλυσίδα ανεφοδιασμού τους. Οι Καλύτερες Πρακτικές στην Ασφάλεια καταδεικνύονται αυτήν την περίοδο γύρω από τη βιομηχανία FTZ. Οι Διεθνείς Μετοχές Εμπορών Κίνας Co. Ltd (CMHI), που λειτουργεί τα τερματικά εμπορευματοκιβώτια στην ηπειρωτική Κίνα και το Χονγκ Κονγκ, λειτούργησε πρόσφατα το Έξυπνο και Ασφαλή Πρόγραμμα Εμπορικών Δρόμων (SST), μια βιομηχανία-βασισμένη στον σφαιρική πρωτοβουλία να βελτιωθεί η αλυσίδα ανεφοδιασμού και η ασφάλεια της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Οι επιχειρήσεις CMHI θα συνδεθούν με άλλες λιμενικές επιχειρήσεις SST, στην Ασία, τις Ηνωμένες Πολιτείες, τη λατινική Αμερική και την Ευρώπη. Η ανακοίνωση έγινε στην έδρα του CMHI στο Χονγκ Κονγκ. Αρχικά για να επεκταθούν στο Λιμένα Shenzhen, επιλέχθηκαν το λογισμικό του SST και η αυτόματη τεχνολογική ταυτοποίηση, για να βελτιώσουν την ασφάλεια και τη διαχείριση των αλυσίδων ανεφοδιασμού σε σημαντικές εγκαταστάσεις λιμένων CMHI στην Ασία. Οι διαχειριζόμενες διαδικασίες εμπορευματοκιβωτίων, αρχικά σε δύο διαχειριζόμενα τερματικά εμπορευματοκιβωτίων, θα εξοπλιστούν με τις τεχνολογίες αυτόματης ταυτοποίησης. Αυτές περιλαμβάνουν κώδικες φραγμών, δορυφορικά συστήματα, αισθητήρες και ε-σφραγίδες που κλειδώνουν ψηφιακά τα εμπορευματοκιβώτια και

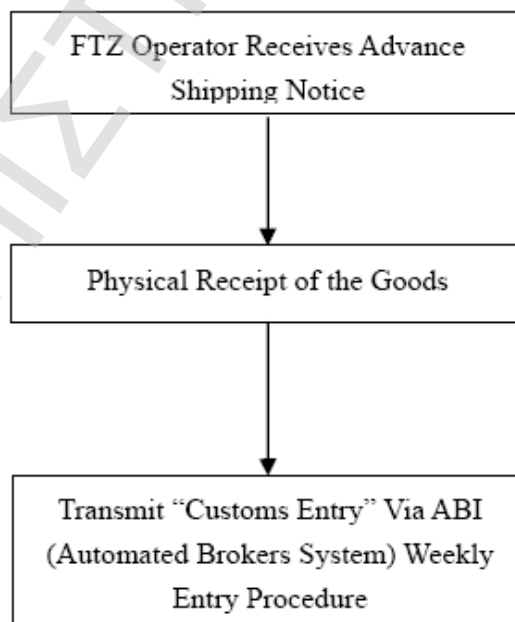
μεταδίδουν σε πραγματικό χρόνο σήματα συναγερμού πειράζοντας πέρα από τις ραδιοσυχνότητες.

4.5 Τεχνολογία και e -εμπόριο

Το e-εμπόριο και η τεχνολογία επιτρέπουν στο χειριστή FTZ να λαμβάνει ένα εξελιγμένο ηλεκτρονικό μήνυμα ειδοποίησης μέσω ενός εμπορικά διαθέσιμου ηλεκτρονικού σήματος ακολουθούμενου από τη παραλαβή των αγαθών, και τη μετάδοση εισόδου συνδεδεμένης το σύστημα ABI. Η αλυσίδα της επιτήρησης είναι τεκμηριωμένη ηλεκτρονικά και διαθέσιμη για τον αιφνιδιαστικό έλεγχο ή το λογιστικό έλεγχο από μια τελωνειακής επιβολής. Αυτό είναι πολύ σημαντικό όταν η ηλεκτρονική υποβολή του CF214 (η νομική μορφή πρέπει να παρουσιαστεί στις τελωνειακές αρχές των ΗΠΑ), γίνεται μια πραγματικότητα .

Ο χειριστής θα πρέπει να έχει αρχείο από όλα τα βασικά ηλεκτρονικά έγγραφα. Η τεχνολογία και η πρακτική έχουν ήδη καθιερωθεί και με σωστή χρήση μπορούν να εφαρμοστούν για να κλείσει το κενό στην ασφάλεια και να φέρουν απίστευτη αποδοτικότητα στο τομέα του διεθνές εμπορίου (Cannell, 2002).

Figure 15 IT USA System Chart



Στα κινεζικά FTZ, η σύγχρονη τεχνολογία logistics δεν χρησιμοποιείται ευρέως στον ιδιωτικό τομέα λόγω του πρωτόγονου σταδίου της ανάπτυξης της κινεζικής βιομηχανίας logistics και της τεράστιας αρχικής επένδυσης στην υπηρεσία ΤΠ logistics, ο τομέας της ΤΠ logistics καταρρίπτει ένα παράξενο καλάμι. « Αφού δεν υπάρχει ζήτηση στην αγορά ΤΠ logistics, δεν υπάρχει και τέτοια υπηρεσία. Αφού δεν υπάρχει καμία υπηρεσία ΤΠ logistics δεν υπάρχει και τέτοια ζήτηση». Γενικά οι αποθήκες τελωνείου των FTZ μπορούν να προσφέρουν διάφορες υπηρεσίες για να ικανοποιήσουν τις ανάγκες πελατών ενώ μόνο λίγοι μπορούν να προσφέρουν την υποστήριξη τεχνολογίας πληροφοριών logistics . Οι ξένες επενδυμένες επιχειρήσεις στα κινεζικά FTZ έχουν πρόσβαση στις σύγχρονες τεχνολογίες logistics , αλλά βρίσκουν ότι πολύ δύσκολο να τις χρησιμοποιήσουν στην Κίνα.

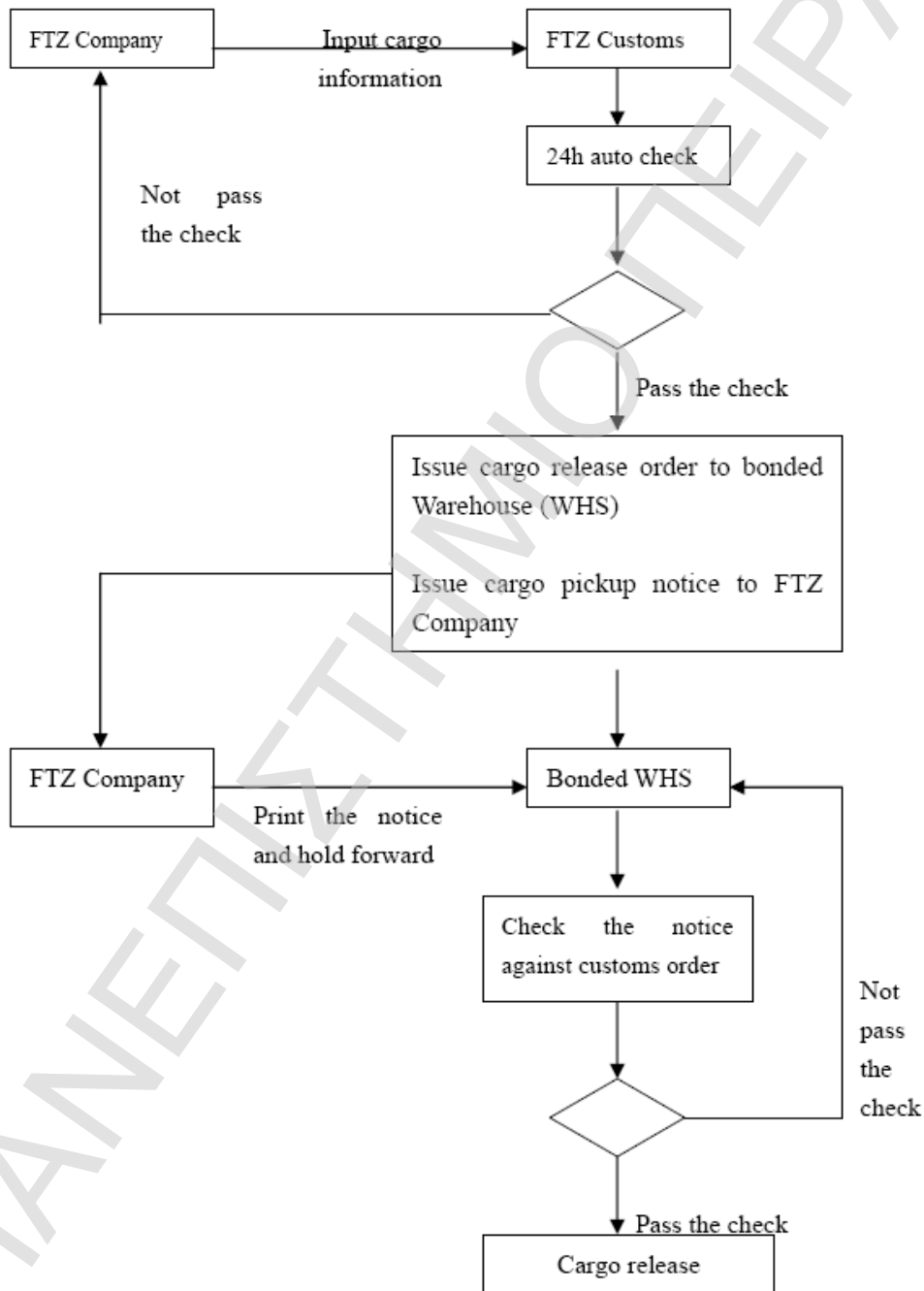
Παραδείγματος χάριν, όταν προσγειώθηκε το γιγαντιαίο Wal-Mart στην Κίνα το 1996, η κινεζική λιανική βιομηχανία φοβήθηκε τον τεράστιο αντίκτυπο που αυτός ο γίγαντας θα επέφερε. Αλλά 8 χρόνια μετά που , αυτός ο γίγαντας ακόμα δεν μοιάζει με έναν λιανικό γίγαντα στην Κίνα και κατέχει μόλις 25 branches γύρω από την Κίνα. Σύμφωνα με τις σχετικές στατιστικές, το κόστος των logistics είναι περίπου το 2.5% του εισοδήματος πωλήσεων της Wal-Mart στις ΗΠΑ ενώ οι ανταγωνιστές πρέπει να πληρώσουν περίπου 5%. Στις ΗΠΑ η Wal-Mart, χρησιμοποιεί δορυφορικό σύστημα πληροφοριών και συνδυάζει τους προμηθευτές και το logistics service μαζί.

Η συχνότητα ξαναγεμίματος της Wal-Mart είναι 5-7 ημέρες ενώ είναι περίπου 30 ημέρες σε άλλες ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΕΣ υπεραγορές. Αυτό θεωρείται ως η πηγή της χαμηλότερης τιμής της Wal-Mart. αλλά αυτό το εξελιγμένο δορυφορικό σύστημα χάνει σε πλεονέκτημα στη Κίνα. Υπάρχει περιορισμός για τη Wal-Mart για να μοιραστεί το παγκόσμιο σύστημα λογιστικού και προμήθειάς της, και υπάρχουν και άλλοι περιορισμοί στο FDI στη βιομηχανία λιανικής πώλησης καθώς και στις εισαγωγές και εξαγωγές στην Κίνα (Quindao Ekun, 2004).

Αντιμετωπίζοντας τον πάντα αυξανόμενο όγκο logistics FTZ, οι αρχές της Κίνας συνειδητοποίησαν την ανάγκη να χρησιμοποιήσει τη σύγχρονη τεχνολογία logistics για να διαχειριστεί τους διοικητικούς στόχους. Και η αρχή FTZ έγινε μια ισχυρή υποστήριξη στην εφαρμογή ΤΠ logistics . Πιο συχνά η τεχνολογία που χρησιμοποιείται είναι: EDI (ηλεκτρονικό data interchange) , γραμμωτός κώδικας και RF (radio frequency). Το EDI χρησιμοποιείται ευρέως στη δραστηριότητα

τελωνειακής διοίκησης σε FTZ στην Κίνα, και λέγεται «EDI Paperless Customs Clearance». Στα FTZ στη Σαγκάη, Tianjin και Shenzhen όλες οι διαδικασίες εκτελωνισμού ολοκληρώνονται μέσω του συστήματος EDI (Figure 16).

Figure 16 China EDI System Chart



Source: Shanghai Customs office EDI information.

Άλλα FTZ στην Κίνα προφθάνουν στην εφαρμογή εκτελωνισμού EDI. Με EDI όλοι οι στόχοι μπορούν να γίνουν μέσα από FTZ εταιρίες εικοσιτέσσερις ώρες το εικοσιτετράωρο. Το παρακάτω είναι μια γραφική παράσταση της διαδικασίας του εκτελωνισμού EDI σε κινεζικό FTZ.

Η χρήση γραμμωτών κωδίκων (Barcode) είναι λιγότερο δημοφιλής στα FTZ στην Κίνα, ακόμα κι αν μπορεί να εξοικονομήσει χρόνο και κόπο στο τελωνείο, αυτό είναι κατάλληλο για μεγάλες ποσότητες, τη μεγάλες ποικιλίες, και για συχνή εκκαθάριση φορτίου. Σε FTZ στη Tianjin, όπου περνάει το 40% του συνολικού εισαγόμενων αυτοκινήτων της Κίνας, ο γραμμωτός κώδικας έχει χρησιμοποιηθεί επίσης από τον Ιανουάριο του 2004.

Το τελωνειακό γραφείο σε Tianjin FTZ χρησιμοποιεί το γραμμωτό κώδικα για να βελτιώσει την αποδοτικότητα της εξέτασης των εισαγόμενων οχημάτων. Ο Barcode, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών εμπορικού σήματος, τύπου, προέλευσης, χρώματος, αριθμού πλαισίων, αριθμού μηχανών, εξοπλισμού, κ.λπ..., είναι κολλημένος σε κάθε όχημα. Όταν ένα όχημα περάσει μέσω της τελωνειακής πύλης, η ανάγνωση του συστήματος ανιχνεύει το γραμμωτό κώδικα και τσεκάρει σε σχέση με τις πληροφορίες που αποθηκεύονται μέσα στην τελωνειακή βάση δεδομένων. Το εμπόδιο πυλών απελευθερώνεται αυτόματα εάν ο έλεγχος πληροφοριών είναι επιτυχής. Πριν από το 2004, τα εισαγόμενα οχήματα ελέγχονταν με το χέρι και υπήρχε πάντα μια μακριά σειρά αναμονής στο σημείο ελέγχου. Μετά από τη χρήση του γραμμωτού κώδικα, ο χρόνος που απαιτείται για την τελωνειακή εξέταση ήταν 10 δευτερόλεπτα ανά όχημα κατά μέσον όρο έναντι με αυτό των 5 λεπτών που χρειαζόταν πριν. (Tianjin, το 2004).

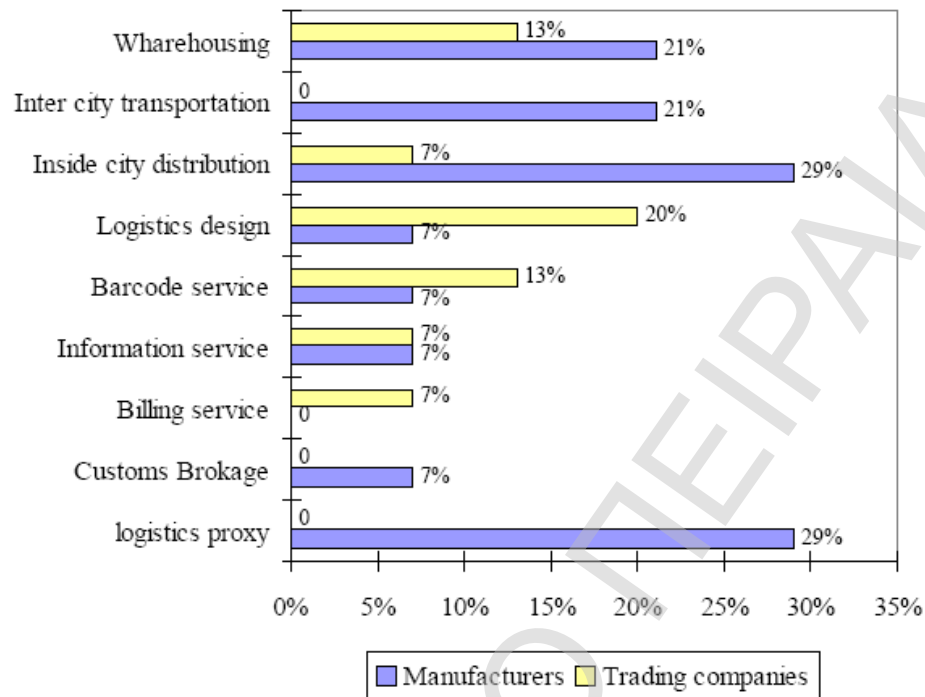
Η ραδιοσυχνότητα (RF) στα FTZ είναι ένα νέο ζήτημα και χρησιμοποιείται κυρίως στη Σαγκάη στο WaiGaoqiao FTZ. Μετά από την 11η Σεπτεμβρίου οι ΗΠΑ εφάρμοσαν το πρόγραμμα CSI (Container Security Initiative), αυτό είναι ένα σύνολο συμφωνιών κυβέρνησης – κυβέρνησης που η υπηρεσία Ηνωμένου τελωνείου έχει εισαγάγει για να ενισχύσει την ασφαλή αποστολή του φορτίου. Αυτό το πρόγραμμα περιλαμβάνει το μη-παρεισφρητικό εξοπλισμό επιθεώρησης (NII) και τον εξοπλισμό επιθεώρησης ακτινοβολίας για τα συσκευασμένα φορτία. 21 λιμάνια σε όλο τον κόσμο που αποτελούν το 70% του συνολικού σταλμένου εμπορευματοκιβωτίων προς USA, πρέπει για να εξοπλιστούν με τον εξοπλισμό RF. Η τεχνολογία RF απαιτεί

συντονισμό μεταξύ των εθνών, πρόσφατη διεθνής ρύθμιση υποστήριξε τη ζώνη ραδιοσυχνότητας 434 MHz από την Επιτροπή ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ομοσπονδιακή ανακοινώσεων (FCC) και την κρατική ραδιο ρυθμιστική Επιτροπή της Κίνας (SRRC), αυτό είναι ένα σημαντικό ορόσημο που προωθεί σφαιρικά πρότυπα για τη διαχείριση και την ασφάλεια των αλυσίδων ανεφοδιασμού σε πραγματικό χρόνο χρησιμοποιώντας τεχνολογίες RFID. Και οι δύο κυβερνητικοί ρυθμιστικοί οργανισμοί υποστηρίζουν τις συσκευές που λειτουργούν στη ραδιοσυχνότητα 434 MHz.

4.6 Third Party Logistics(Η διοικητική μέριμνα συμβαλλόμενου μέρους τρίτου)

Third Party Logistics είναι μια σχετικά νέα βιομηχανία στις διοικητικές μέριμνες. Η Κινεζική Πρότυπη Επιτροπή (Chinese Standard Committee) δημοσίευσε τα «Logistics Term Definition» και το 3PL ορίζονται ως: Οι υπηρεσίες logistics που παρέχεται από τις επιχειρήσεις logistics σε άλλους εκτός των προμηθευτών και αυτών που ζητάνε. Στην Κίνα, οι επιχειρήσεις οι ίδιες κάνουν τις περισσότερες δραστηριότητες logistics, ενώ στις εξελιγμένες χώρες οι 3PL υπηρεσίες έχουν μεγάλη ζήτηση στην αγορά. Οι δημοφιλέστερες υπηρεσίες ζήτησης αγοράς 3PL στις αναπτυγμένες χώρες παρατίθενται στο σχήμα 17:

Figure 17 International 3PL Operations



Source: Market demand for 3PL: comparison between China and world, Guanzheng, Yanping Li.

Στις ΗΠΑ , Ryder παρέχει τα logistics, την αλυσίδα ανεφοδιασμού και λύσεις μεταφοράς παγκοσμίως. Η σειρά προϊόντων τους έχει πλήρης-υπηρεσίες ενοικίασης , εμπορικής μίσθωσης και προγραμματισμένη συντήρηση των οχημάτων ενσωματώνοντας υπηρεσίες τέτοιες όπως τη διαχείριση μεταφορών και μεταφοράς συμβάσεων. Ryder προσφέρει εκτενή λύσεις για την αλυσίδα ανεφοδιασμού , τις διοικητικές υπηρεσίες logistics και τις λύσεις ηλεκτρονικού εμπορίου που υποστηρίζουν ολόκληρες τις αλυσίδες ανεφοδιασμού των πελατών , από την πρόσβαση των πρώτων υλών μέσω διανομής και την παράδοσης των τελειωμένων αγαθών. Το Ryder εξυπηρετεί αυτήν την περίοδο τις ανάγκες του πελάτη σε Βόρεια Αμερική, στη λατινική Αμερική, την Ευρώπη και την Ασία. Σαν ηγέτης στα logistics και στις μεταφορές παγκοσμίως λειτουργούν μία FTZ επιχείρηση που βρίσκεται στο Kelly στις ΗΠΑ (η προηγούμενη Kelly βάση Πολεμικής Αεροπορίας) στο SAN Antonio, Τέξας. TPC του Ryder είναι μια 40.000-τετραγωνικών ποδιών δυνατότητα . Το κέντρο λειτουργεί επτά ημέρες εβδομαδιαίως με από σπίτι σε σπίτι υπηρεσίες στο δρόμο , τη ράγα, τον αέρα και την ωκεάνια μεταφορά για πλήρες φορτίο αμαξίου, μικρά πακέτα και τις μετακινήσεις λιγότερο-από-φορτίων αμαξίου

Το TPC παρέχει διοικητικές λύσεις της υπηρεσίας μεταφορών Ryder, σύμβαση και κοινοί μεταφορείς, μεξικάνικη διαχείριση μεταφορέων και επίσης η ασφάλεια φορτίου διαχειρίζεται σχέσεις με τους μεταφορείς και τους μεσίτες, παρέχει το λογιστικό έλεγχο και υπηρεσίες για τους πελάτες και τους συνεργάτες, συντονίζει την ασφάλεια και την ασφάλιση του μεξικάνικου φορτίου (Ryder, 2002). Η θέση McAllen που είναι κεντρική στη Βόρεια Αμερική απολαμβάνει την εύκολη πρόσβαση στο Μεξικό και τον Καναδά. Το McAllen's FTZ είναι μία λογική επιλογή για τις επιχειρήσεις που κοιτάζουν να τοποθετηθούν σε ένα στρατηγικό σημείο διανομής. Η σύνδεση επιτυγχάνεται μέσω διαδρομών που συνδέουν το Reynosa με το Μοντερρέν, το Μεξικό, βοηθώντας πολύ στη διανομή των αγαθών μέσα και πέρα από το Mexico .

Η εταιρία οικονομικής ανάπτυξης McAllen (MEDC) είναι μία μη- κερδοσκοπική επιχείρηση στο πλαίσιο της σύμβασης με την πόλη McAllen για να δημιουργήσει εργασίες ελκύνοντας νέα βιομηχανία και βοηθώντας τις υπάρχουσες επιχειρήσεις να επεκταθούν. Είναι επίσης ο δωρητής και χειριστής της ζώνης εξωτερικού εμπορίου McAllen. Το MEDC αποτελείται από την επιτροπή των διευθυντών και των ανώτερων υπαλλήλων του. Το διοικητικό συμβούλιο αποτελείται από ηγέτες των επιχειρήσεων όπως οι κατασκευαστές, οι τραπεζίτες, οι πληρεξούσιοι, οι επιχειρησιακοί ανώτεροι υπάλληλοι, οι ιδιοκτήτες των μικρών επιχειρήσεων και οι ανώτεροι υπάλληλοι πόλεων που επιτηρούν τις δραστηριότητες του MEDC. Οι ανώτεροι υπάλληλοι είναι μέλη ανώτερου προσωπικού αρμόδια για τις καθημερινές διαδικασίες του MEDC. Έχει ένα προσωπικό 40 ατόμων και οι πελάτες συμπεριλαμβάνουν τους βιομηχάνους και τους προμηθευτές.

Η διαθεσιμότητα εργασίας και το κόστος ,η στρατηγική θέση για τη διανομή, και η διαθεσιμότητα γης, έχουν προαγάγει τις επιχειρήσεις σε όλο τον κόσμο στην άποψη ότι το Μεξικό είναι μία ελκυστική εναλλακτική λύση τοποθέτησης τους. Αυτή η απόφαση δημιουργεί μια κερδοφόρα κατάσταση και για Reynosa και για McAllen. MEDC προσφέρει πληροφορίες και βοήθεια για τις βιομηχανικές τοποθετήσεις σε Reynosa, Μεξικό. Δεν υπάρχει καμία χρέωση για τις υπηρεσίες που παρέχονται από την εταιρία οικονομικής ανάπτυξης McAllen.

Οι υπηρεσίες αποθήκευσης και διανομής που προσφέρονται από το McAllen Foreign Trade Zone (εξωτερική ζώνη εμπορίου McAllen)

έχουν ως σκοπό να συναντήσουν τους συγκεκριμένους στόχους κάθε μεμονωμένου πελάτη. Προσφέρουν τις αξιόπιστες, εύκαμπτες, κατάλληλες επιλογές για τους πελάτες. Το McAllen FTZ μπορεί να γίνει σταθερός, ακέραιος συνεργάτης στη λειτουργία κατασκευής, διανομής ή παροχής

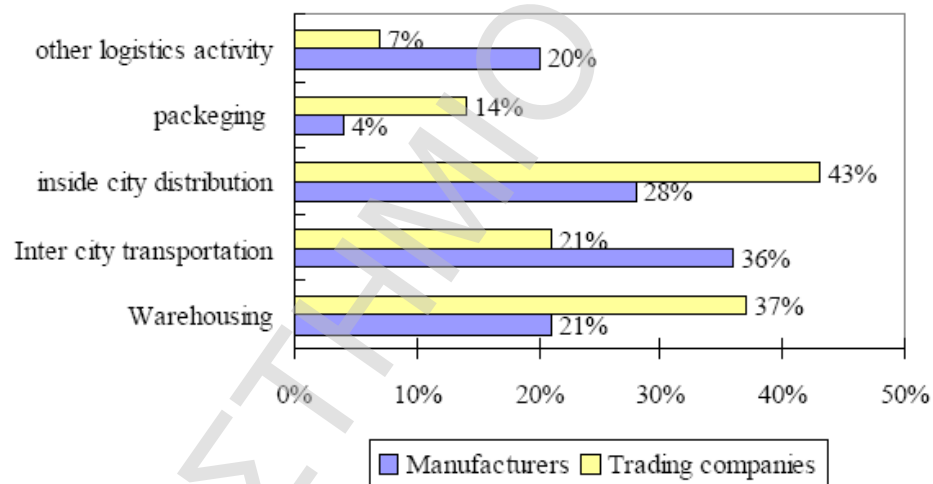
Η εξωτερική ζώνη εμπορίου McAllen έχει:

1. Εικοσιτετράωρη περιορισμένη ασφάλεια
2. Συγχώνευση φορτίων για να ελαχιστοποιήσει τη μεταφορά και να γεφυρώσει το πέρασμα κόστους
3. Υπολογιστικό σύστημα έλεγχου αποθεμάτων
4. Προσωπικό ελέγχου καταλόγων κατά την προετοιμασία του τελωνειακού ελέγχου τεκμηρίων
5. Έλεγχο κίνησης και συντονισμού
6. Έμπειρο στον εκτελωνισμό προσωπικό
7. Επικυρωμένο δημόσιο φορτηγό
8. Το φορτίο ακολουθεί συγκεκριμένη διαδρομή
9. Ενημερωμένος κατάλογος μέσω του Διαδικτύου με την άμεση ενεργοποίηση των παραγγελιών από τους προμηθευτές
10. e - Commerce

Η ζώνη εξωτερικού εμπορίου The McAllen μέσω της 3PL υπηρεσίας μας, ή της επιχείρησης "Pick and Pac" θα επιθυμούσε να προσφέρει τις ευκαιρίες που μπορούν συγκεκριμένα να έχουν ως σκοπό να ανταποκριθούν στις ανάγκες των εταιριών στην εφαρμογή μιας στρατηγικής αλυσίδων ανεφοδιασμού. Με το νέο φορολογικό νόμο στο Μεξικό που επιβάλλει 6,9% φόρο στην αξία όλων των περιουσιακών στοιχείων στο Μεξικό, παρέχει μια ευκαιρία αποταμίευσης. Οι υπηρεσίες McAllen FTZ φροντίζουν για την οικονομία μιας επιχείρησης, τον χρόνο και τα χρήματά των

προμηθευτών διατηρώντας ένα περιβάλλον μόνο για όσο χρειάζονται οι χρονικές παραδόσεις (MEDC, 2004) Στη Κίνα, μόνο 18% των κατασκευαστικών επιχειρήσεων χρησιμοποιεί 3PL στην υλική προμήθεια, και 16% από αυτούς χρησιμοποιούν 3PL στο μάρκετινγκ της τελειωτικής παραγωγής . Παγκοσμίως, το 3PL είναι περίπου το 5% της συνολικής αγοράς logistics στον κόσμο. Αυτή η αναλογία είναι περίπου 30% στις αναπτυγμένες χώρες, όπως 23% στη Γερμανία, 27% στη Γαλλία, 34% στο UK, ενώ 30% στις ΗΠΑ και την Ιαπωνία (Qingdao Ekuen, 2004). Σε έρευνα του Κινέζικου Ινστιτούτου Αποθήκευσης στον τομέα των logistics της Κίνας το 2001, η σημαντική ζήτηση στην αγορά για 3PL φαίνεται στο Σχήμα 18

Figure 18 China 3PL Operation



Τα στοιχεία στο σχήμα 17 και 18 δεν είναι ακριβώς τα ίδια, μια σύγκριση αυτών δείχνει ότι γενικά, οι δημοφιλείς απαιτήσεις logistics , όπως η αποθήκευση, η διανομή και μεταφορά παίρνουν το μεγάλο μέρος του 3PL logistics market και στην Κίνα και τις αναπτυγμένες χώρες. Στις αναπτυγμένες χώρες, μερικές υψηλότερου επιπέδου 3PL υπηρεσίες, όπως το πληρεξούσιο logistics, ο σχεδιασμός logistics και το barcode services έχουν συγκεκριμένο το μερίδιο αγοράς. Αλλά γενικά, το προστιθέμενης αξίας 3PL χάσμα απαίτησης μεταξύ των αναπτυγμένων χωρών της Κίνας και των άλλων δεν είναι πολύ μεγάλο. Στις αναπτυγμένες χώρες το κύριο μέρος της προστιθέμενης αξίας των υπηρεσιών 3PL είναι εκείνα που προέρχονται από τις

παραδοσιακές υπηρεσίες logistics, πρόσφατες αναπτυγμένες 3PL υπηρεσίες, όπως η χρηματοδότηση logistics, είναι ακόμα σε πρώιμο στάδιο.

Όπως η εταιρία A.T. Kearney επισημαίνει, η Κίνα έχει γίνει η πρώτη τοποθεσία για την ξένη άμεση επένδυση, με τη διανομή και τις υπηρεσίες logistics πρώτα στον κατάλογο. Τα περισσότερα από τα παγκοσμίως μεγαλύτερα συγκροτήματα επιχειρήσεων logistics όπως ahl, Maersk, το UPS, TNT, Exel, και πολλά άλλα έχουν μια καθιερωμένη παρουσία εκεί ήδη, και επεκτείνονται γρήγορα, κυρίως μέσω των κοινοπραξιών με τις κινεζικές εταιρίες, και οι περισσότερες από τις παγκοσμίως διάσημες επιχειρήσεις logistics έχουν ιδρύσει κλάδους μέσα στα FTZ της Κίνας. Επιλέγουν FTZ όχι μόνο του προνομιακού τελωνειακού δασμού, αλλά και FTZ είναι η μόνη θέση όπου κανένας περιορισμός FDI δεν υιοθετείται μέσα στη ζώνη.

Ακόμα κι αν υπάρχει περιορισμός για τα FTZ βασισμένο σε 3PL για να κάνουν επιχειρήσεις σε μη- FTZ περιοχές στην Κίνα, οι παγκόσμιοι προμηθευτές logistics τρίτων (3PLs) δυσκολεύονται ακόμα να κάνουν υπηρεσίες στο εσωτερικό της Κίνας λόγω των ρυθμιστικών περιορισμών και της πολυπλοκότητας της λειτουργίας όπου οι κινεζικοί ανταγωνιστές έχουν το πλεονέκτημα. Το καλύτερο μπορεί να είναι να χρησιμοποιηθεί ένα από τα παγκόσμια 3PLs ως προμηθευτή με επίσημη κοινοπραξία με τοπικό 3PLs. Ο συνδυασμός των τοπικών επαφών, της γνώσης, με την ικανότητα τεχνολογίας και διαχείρισης θα είναι το καλύτερο για όλους. Παρά την ανωριμότητά της, ο 3PL τομέας επεκτείνεται σε μέχρι 25 τοις εκατό κάθε χρόνο (Kerr, 2004). Καταλαβαίνοντας ότι η δυσχέρεια των logistics γίνεται ένα από τα κύρια προβλήματα της οικονομίας, η κινεζική κυβέρνηση ανυψώνει βαθμιαία τους περιορισμούς στον τομέα των logistics. Μερικές σημαντικές ενέργειες ακολουθούν την είσοδο της Κίνας στον ΠΟΕ (WTO) :

- MOFTEC (Υπουργείο εξωτερικού εμπορίου και οικονομικής εταιρίας) έκδωσε μία απόφαση που ακυρώνει τους κανονισμούς εξέτασης και έγκρισης των κλάδων από το διεθνές φορτίο διαβιβάζοντας τις επιχειρήσεις μέσα σε περιοχές στις οποίες οι επιχειρησιακές διαδικασίες έχουν εγκριθεί ήδη. Παρουσιάζεται επίσης ένα σύστημα εγγραφής για να αντικαταστήσει το σύστημα εξέτασης και έγκρισης.
- Το MOFTEC διένειμε μια ειδοποίηση που ανοίγει την αγορά φορτίου μέσω σιδηροδρόμων στη Κίνα με ξένους επενδυτές. Οι ξένες επιχειρήσεις έχουν την άδεια

για να ιδρύσουν τέτοιες επιχειρήσεις με κινέζους συνεργάτες. Οι ξένοι επενδυτές πρέπει να είναι οικονομικά ισχυροί, να έχουν τουλάχιστον 10 έτη εμπειρία στη λειτουργία βιομηχανίας υπηρεσιών φορτίου σιδηροδρόμων, και να έχουν ένα αρχείο καλής εκτέλεσης Επιπλέον, ο κινεζικός συνεργάτης πρέπει να κρατήσει μεγαλύτερο από 50 τοις εκατό των μετοχών της κοινοπραξίας, και η κοινοπραξία πρέπει να έχει κεφάλαιο άνω των US\$25 εκατομμυρίων (Asia info το 2001). Η Κίνα συμφώνησε να χορηγήσει δικαιώματα στη διανομή σε ξένους εξαγωγείς και κατασκευαστές και για τα γεωργικά και βιομηχανικά αγαθά Σύμφωνα με την παράγραφο II του US -Κίνα WTO Market Access Agreement on Services Commitments, θα εμφανιστούν οι ακόλουθες αλλαγές :

- Οι ξένοι χειριστές θα επιτρέπεται να καθιερώσουν τις κοινοπραξίες να παρέχουν υπηρεσίες αποθήκευσης εμπορευμάτων ως δίκαια μέτοχος της μειονότητας μετά τη προσχώρηση. Οι ξένοι χειριστές μπορούν έπειτα να γίνουν μέτοχοι πλειοψηφίας μέσα σε ένα έτος, και να ελευθερωθούν από τους περιορισμούς μέσα σε τρία χρόνια.
- Η ιδιοκτησία πλειοψηφίας στην φορτίο-αποστολή των κοινοπραξιών θα επιτραπεί ένα έτος μετά από την προσθήκη. Τα εν πλήρη κυριότητα υποκαταστήματα μπορούν να συσταθούν τέσσερα έτη μετά την προσχώρηση.
- Αυτήν την περίοδο, οι διεθνείς θαλάσσιοι μεταφορείς δεν επιτρέπονται να προσφέρουν εσωτερικές υπηρεσίες διανομής. Κάτω από το νέο καθεστώς του ΠΟΕ (WTO), μέσα σε ένα έτος από τη προσχώρηση, οι ξένες ναυτιλιακές εταιρίες μπορούν να καθιερώσουν τις συλλογικές επιχειρήσεις με τις εσωτερικές επιχειρήσεις για να προσφέρουν την εσωτερική μεταφορά για τα διεθνή εμπορευματοκιβώτια και να καθιερώσουν τα εσωτερικά δίκτυα διανομής. Όλοι οι περιορισμοί στην καθιέρωση θα καταργηθούν σταδιακά μέσα σε τέσσερα έτη.

4.7 Κόστος

Το ζήτημα δαπανών είναι ένα από τα βασικά στοιχεία για να αποφασίσει πού να επενδύσει, ακόμα η σύγκριση δαπανών

των διαφορετικών θέσεων είναι πολύ δύσκολη. Όχι μόνο επειδή υπάρχει μια μεγάλη ποικιλία

παραγόντων που επηρεάζουν το κόστος, αλλά και επειδή υπάρχει άμεσο κόστος και έμμεσο

κόστος σχετικά με την απόφαση του επενδυτή.

Όπως διευκρινίζεται στο λόγο επιλογής των ΗΠΑ και της Κίνας για να γίνει αυτή η σύγκριση, η διοικητική μέριμνα της Κίνας κοστίζει περίπου τέσσερις φορές περισσότερο από ότι στα αναπτυγμένα έθνη. Το γενικό εμπορικό επιμελητήριο του Χονγκ Κοκ υπολογίζει ότι η διοικητική μέριμνα ξεοδεύει στην ηπειρωτική χώρα Κίνα περίπου το ένα πέμπτο του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος (ΑΕΠ), δύο φορές αυτός των Ηνωμένων Πολιτειών. Άλλοι αριθμοί είναι πίο ανησυχητικοί μπορεί να κοστίζει ακόμα και 50 τοις εκατό περισσότερο να μετακινηθούν τα αγαθά εσωτερικά στην Κίνα απ' ό, τι στην Ευρώπη ή τη Βόρεια Αμερική. Ο Craig Rawlings, διευθυντής πρακτικής αλυσίδων ανεφοδιασμού για τη διαβούλευση της εταιρείας Cap Gemini, λέει: «Παίρνει στον πελάτη μου μέχρι και 18 ημέρες για να κινήσει το προϊόν με το τραίνο από τη Σαγκάη προς μερικές δυτικές πόλεις. Δεν υπάρχει καμία συνδυασμένη ικανότητα, και το προϊόν φορτώνεται και ξεφορτώνεται με το χέρι » (Kerr, 2004).

Ο ακόλουθος (πίνακας 7) είναι μια διακοπή του κόστους logistics στις ΗΠΑ το 2001 και το 2000.

Table 7 USA Logistics Costs

| U.S. logistics costs in 2000 and 2001 (\$ billions) | | | |
|---|---------------------------------------|--------------------------------------|--|
| | 2001 (\$1.44 trillion inventory) | 2000 (\$1.0 trillion inventory) | |
| Carrying costs | | | |
| Interest | 55 | 95 | |
| Taxes, obsolescence, depreciation, insurance | 195 | 204 | |
| Warehousing | 78 | 78 | |
| Subtotal | 22.8% 328 | 37.7% 377 | |
| Motor carriers | | | |

| | | | | |
|-----------------------------------|--------------|------------|--------------|-------------|
| Truck-intercity | | 333 | | 323 |
| Truck-local | | 161 | | 158 |
| Subtotal | 34.3% | 494 | 48.1% | 481 |
| Other carriers | | | | |
| Railroads | | 38 | | 36 |
| Water, international and domestic | | 28 | | 26 |
| Oil pipelines | | 9 | | 9 |
| Air | | 24 | | 27 |
| Forwarders | | 7 | | 6 |
| Subtotal | 7.4% | 106 | 10.4% | 104 |
| Shipper-related costs | | 5 | | 5 |
| Logistics administration | | 37 | | 39 |
| Total Logistics Costs | 67.4% | 970 | 100% | 1006 |

Source:

-2001 figures come from: *The focus on inventory pays off*, by Peter Bradley. Editor in Chief -- 7/1/2002,

-2000 figures come from: *International Economy and Trade Information*, 13th October, 2001

Υπάρχουν τρία κύρια μέρη των logistics (πίνακας 7), δηλαδή κόστος απογραφής μεταφοράς, κόστος μεταφοράς και διοικητικό έξοδο που παίρνει το μέγιστο μέρος. Στο έτος 2001, το κόστος απογραφής μεταφοράς και το κόστος μεταφορών παίρνουν το 33.8% και 61% του κόστους των συνολικών logistics αντίστοιχα. Στο έτος 2000, αυτοί οι αριθμοί είναι: 37.5% και 58.2% αντίστοιχα. Ο χαμηλότερος κάτω του κόστους απογραφής έχει μεταφερθεί στην αύξηση του κόστους μεταφορών, και το συνολικό κόστος logistics μειώθηκε το 2001 αν και το συνολικό κόστος απογραφής αυξήθηκε. Υποθέτουμε ότι αυτό σημαίνει ότι το αποδοτικό σύστημα μεταφορών στις ΗΠΑ φέρνει το λιγότερο κόστος απογραφής.

Είναι πολύ δύσκολο να καθοριστεί το κόστος logistics FTZ, επειδή FTZ είναι μια περιοχή που δεν είναι πάντα ο τελικός προορισμός του διεθνούς εμπορίου. Για τις τρεις συνθέσεις των logistics, που είναι η μεταφορά, η απογραφή και η διοίκηση, η μεταφορά FTZ είναι μόνο ένα μέσο μέρος της διεθνούς μεταφοράς. Αφ' ετέρου η απογραφή σχετικά με FTZ μπορεί να γίνει ανεξάρτητα.

Σε αυτή την έρευνα προτιμήσαμε το σχετικό FTZ κόστος logistics αντί του κόστους logistics FTZ.

Γενικά, το σχετικό FTZ κόστος logistics πρέπει να είναι κάπως υψηλότερο από το μέσο όρο του κόστους εσωτερικές logistics . Επειδή το FTZ ασχολείται κυρίως με το διεθνές εμπόριο, και το διεθνές εμπόριο έχει υψηλότερο κόστος logistics από το εσωτερικό εμπόριο λόγω της μεγάλης απόστασης μεταφορών, μεγαλύτερη μη προβλεψιμότητα της διεθνούς αγοράς, μακροχρόνια χρονική ανοχή, κόστος τελωνειακής διαδικασίας, κ.λπ. Αλλά τα κύρια μέρη των logistics FTZ είναι ακόμα το κόστος απογραφής μεταφοράς και το κόστος μεταφορών. Τα καλά ή κακά αποτελέσματα FTZ προς τις διοικητικές μέριμνες FTZ συσχετίζονται άμεσα σε αυτά τα δύο μέρη.

Ο ακόλουθος πίνακας είναι ένα φύλλο εργασίας (πίνακας 8) της αποταμίευσης FTZ από τον τελωνειακό δασμό βασισμένο στη διαχείριση της απογραφής . Παρέχεται από μια επιχείρηση αμερικανικών FTZ logistics. Η συνολική αποταμίευση δασμών , εάν όλα τα απαριθμημένα στοιχεία περιλαμβάνονται στην πραγματική επιχείρηση, είναι \$2.250.000, αποτελεί το 4.5% της ετήσιας απογραφής των εισαγωγών .

Κάποιος πρέπει να δώσει προσοχή σε αυτή, ο κινεζικός μέσος τελωνειακός δασμός είναι 35%, που σημαίνει ότι τα FTZ θα επιφέρουν 13.1% αποταμίευσης στην ετήσια απογραφής των εισαγωγών.

Table 8 Savings Table for FTZ

| Sample FTZ Business Background | |
|---------------------------------------|--------------------|
| Annual inventory importations: | \$50,000,000 |
| Inventory turnovers: | 4x per year |
| Average duty rate: | 10% |
| Interest rate: | 12% |
| Annual customs duty expense: | \$5,000,000 |
| Annual interest expenses: | \$600,000 |
| Average interest expenses: | \$150,000 |
| Sample FTZ Business | FTZ Savings |
| Cash Flow/Inventory Cost of Money = | \$150,000 |
| Obsolete/Surplus (5%) = | \$250,000 |
| Waste/Scrap/Engineering Change (5%) = | \$250,000 |
| Exports (15%) = | \$750,000 |
| International Returns (2%) = | \$100,000 |
| Zone-to-Zone Transfer (10%) = | \$500,000 |
| Military Sales (5%) = | \$250,000 |
| Inverted Duty = | \$875,000 |

Στις ΗΠΑ., κάτω από τις διαδικασίες της άμεσης παράδοσης και της εβδομαδιαίας εισόδου, τα εμπορεύματα μιας ζώνης χρήστη είναι διαθέσιμα πιο γρήγορα, και μπορεί να σταλούν έξω ευκολότερα απ'ό, τι οι συμβατικές, αποθήκες εμπορευμάτων μη-FTZ. Με τα οφέλη της εβδομαδιαίας εισόδου έρχεται πάγια , μία περιοδική υποβολή γραφικής εργασίας των πληροφοριών. Αυτές οι πληροφορίες παρέχονται στο

τελωνείο αφότου έχουν φύγει οι πραγματικές αποστολές, με συνέπεια μια ακριβέστερη έκθεση στο τελωνείο αυτών που στάλθηκαν πραγματικά. Η εισερχόμενη βελτίωση στην ταχύτητα της αλυσίδας ανεφοδιασμού υπολογίζει κατά μέσο όρο 12 έως 36 ώρες για τις διαδικασίες λιμένων FTZ, και τουλάχιστον δύο ημέρες για τον εσωτερικό λιμένα FTZ (ιστίο, 2004)

Και στις δύο ΗΠΑ και Κίνα, είναι τυποποιημένο πια στις τελωνειακές διαδικασίες ότι κάθε αποστολή είναι συναλλαγή. Οι δαπάνες τελωνείου στις ανά βάση εισόδου είναι πολύ χαμηλές ανά στοιχείο, αλλά μπορεί να γίνουν συντριπτικές με τους μεγάλους όγκους. Στις ΗΠΑ, ένας χαρακτηριστικός μεγάλος εισαγωγέας, καταλαμβάνει περίπου 250.000 τετραγωνικά πόδια της αποθήκης εμπορευμάτων σε μια θέση πύλης εισαγωγών, μπορεί εύκολα να πληρώσει το τελωνείο πάνω από \$350.000 ετησίως στις αμοιβές επεξεργασίας. Αυτή η δαπάνη, σε μια αποθήκη εμπορευμάτων ζώνης του ίδιου μεγέθους, θα μειωνόταν σε \$25.220 ετησίως.

Επιπλέον, το προσωπικό που επεξεργάζεται 1.000 καταχωρήσεις ετησίως θα έπρεπε τώρα να επεξεργαστούν 52 καταχωρήσεις. Αυτό περιλαμβάνει τους μεσίτες αποστολές και την εσωτερική αποταμίευση προσωπικού τμημάτων εισαγωγών. Αυτό που είναι περισσότερο, βελτιώνοντας τη ταχύτητα ανεφοδιασμού έχει μια βαθιά επίδραση στην αποδοτικότητα σε μια επιχείρηση. Ισότιμα με την τελωνειακή πολιτική της εβδομαδιαίας εισόδου στα FTZ στην ΗΠΑ, το τελωνείο κινεζικού FTZ εκδίδει επίσης περιοδικές πολιτικές εισόδου.

Οι επιχειρήσεις που έχουν αυτήν την συμπεριφορά μπορούν να παγιώσουν τη γραφική εργασία τους μέχρι μια εβδομάδα, δύο φορές την εβδομάδα, ένα μήνα, ή ακόμα και περισσότερο.

Στα FTZ της Κίνας, υπάρχουν περιοδικές πολιτικές εισόδων, οι οποίες είναι μακρύτεροι από τους αυτές στις ΗΠΑ. Σε αυτήν την άποψη, η μείωση κόστους από την περιοδική πολιτική εισόδων στα κινέζικα FTZ πρέπει να είναι ακόμα μεγαλύτερη από αυτή στο U.S. FTZ. Αλλά λόγω του περιορισμού της κινεζικής περιοδικής πολιτικής εισόδου, η επίδραση μείωσης κόστους δεν μπορεί να ισχύσει για όλους τους επενδυτές FTZ.

Ένα όφελος κόστους του κινεζικού FTZ είναι η σταθεροποίηση φορτίου. Η Κίνα έχει γίνει ένα από τα κατασκευαστικά κέντρα του κόσμου, το 47% της ετήσιας κινεζικής εξαγωγής κατασκευαστική παραγωγή. Είναι πολύ χρήσιμο για μια πολυεθνική επιχείρηση να παγιωθεί σε FTZ. Η προμήθεια από τα διάφορα μέρη της Κίνας τους στέλνει στη παγκόσμια αγορά.

Περισσότεροι από 60 προμηθευτές της Canon, διάφορων ηλεκτρονικών συστατικών χρησιμοποιούνται για να εξαγάγουν μεμονωμένα τα αντίστοιχα προϊόντα σε κέντρα προμήθειας της Canon στην Ιαπωνία,

με τα τελευταία που παρέχουν VMI (ο προμηθευτής διαχειρίζεται τον κατάλογο) υπηρεσίες για τα εσωτερικά εργοστάσια της. Στη Σαγκάη Wai Gaoqiao FTZ, η Canon υπέγραψε με τη Σαγκάη Industrial-Wailianfa (FTZ 3PL company) για να χρησιμοποιήσει τη συνδεδεμένη αποθήκη εμπορευμάτων ως υπόγειο για τη διεθνή διανομή των προϊόντων της. Η αποθήκη εμπορευμάτων μπορεί όχι μόνο να απολαύσει τις φορολογικές επιστροφές αλλά και τη διαδικασία ή να ενσωματώσει τα ηλεκτρονικά προϊόντα που στέλνονται από τους προμηθευτές της Canon στην Κίνα για να προσφέρουν τις οικονομικώς αποδοτικές διοικητικές υπηρεσίες καταλόγων για τα εργοστάσια της στην Ιαπωνία (Huang, 2004).

5. Μέτρηση logistics FTZ και γενικό συμπέρασμα της σύγκρισης

5.1 Η σχέση τριάδας μεταξύ των οντοτήτων των logistics FTZ

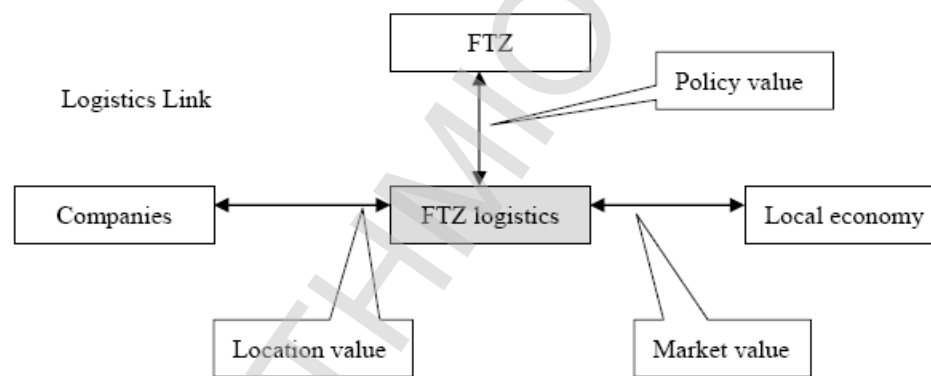
Εάν θέλουμε να συγκρίνουμε τις διοικητικές μέριμνες FTZ στις ΗΠΑ και την Κίνα, πρέπει να το καταστήσουμε σαφές ποια σκοπιά θα πάρουμε. Γενικά υπάρχουν τρεις συμμετέχοντες σχετικοί με τις διοικητικές μέριμνες FTZ: διεθνείς επιχειρήσεις, αρχές FTZ και τοπική οικονομία:

- Διεθνείς επιχειρήσεις είναι χρήστες logistics FTZ, και χρησιμοποιούν τα logistics FTZ ως κόμβο στις διεθνείς αλυσίδες ανεφοδιασμού τους

- Οι αρχές FTZ είναι ρυθμιστές logistics FTZ, ή ακόμα και προμηθευτές .Χρησιμοποιούν τις διοικητικές μέριμνες FTZ σαν μια σημαντική υποστήριξη για να προωθήσουν την ανάπτυξη FTZ.
- Οι τοπικές οικονομίες ανάπτυξης είναι συντονιστές logistics FTZ, είναι πελάτες ή προμηθευτές των logistics FTZ και μπορούν να υποστηρίξουν ή όχι τις διοικητικές μέριμνες FTZ.

Η σχέση που είναι βασισμένη στις διοικητικές μέριμνες FTZ μεταξύ των ανωτέρω τριών οντοτήτων φαίνεται στο σχήμα 19 .

Figure 19 Triad relationship in FTZ Logistics



Η αξιολόγηση των logistics FTZ εξαρτάται από τους διαφορετικούς συμμετέχοντες FTZ. Επομένως θα αναλύσουμε αυτές τις αξιολογήσεις από τους μεμονωμένους συμμετέχοντες και θα συνοψίσουμε έπειτα τις γενικές μετρήσεις logistics FTZ

5.1.1 FTZ ως στρατηγικό κόμβο στη παγκόσμια αλυσίδα τροφοδοσίας

Οι διεθνείς εμπορικές συναλλαγές χρησιμοποιούν τα FTZ για να επιτύχουν το στόχο αποτελεσματικά της διεθνούς διαχείρισης αλυσίδων ανεφοδιασμού. Σε σύγκριση με τον εσωτερικό ανεφοδιασμό διαχείριση αλυσίδων, υπάρχουν μερικές διαφορές μεταξύ της διεθνούς αλυσίδας ανεφοδιασμού και της αλυσίδας εσωτερικού

ανεφοδιασμού. Η διαχείριση αλυσίδων ανεφοδιασμού περιλαμβάνει τις ροές του υλικού, τις πληροφορίες, και τη χρηματοδότηση σε ένα δίκτυο που αποτελείται από τους πελάτες, τους προμηθευτές, τους κατασκευαστές, και τους διανομείς.

Οι υλικές ροές περιλαμβάνουν και τις φυσικές ροές προϊόντων από τους προμηθευτές στους πελάτες μέσω της αλυσίδας και τις αντίστροφα ροές μέσω των προϊόντων επιστροφής, συντήρησης, ανακύκλωσης, και διάθεσης. Οι ροές πληροφοριών περιλαμβάνουν τη μετάδοση παραγγελίας και τη θέση παράδοσης. Οι οικονομικές ροές περιλαμβάνουν τους όρους πιστώσεως, προγράμματα πληρωμής, και ρυθμίσεις ιδιοκτησίας αποστολών και τίτλου.

Για μια παγκόσμια αλυσίδα ανεφοδιασμού, αυτές οι ροές διασχίζουν πολλές χώρες μέσα και κατά μήκος των βιομηχανιών. Η διαχείριση αυτών των ροών αποτελεσματικά είναι ένας αποθαρρυντικός στόχος, ιδιαίτερα για τις παγκόσμιες εταιρίες.

Η αλυσίδα ανεφοδιασμού προϊόντων ή υπηρεσιών για μια πολυεθνική εταιρία μπορεί να είναι πολύ σύνθετη, και η πρόσφατη κάθετη τάση αποσύνθεσης έχει περιπλέξει τα πράγματα περαιτέρω .

Η αλυσίδα ανεφοδιασμού μιας παγκόσμιας εταιρίας συνήθως αποτελείται από πολλές επιχειρήσεις που βρίσκονται σε όλο τον κόσμο. Επιπλέον, κάθε μια από αυτές τις επιχειρήσεις εμπλέκεται σε μια ευρεία ποικιλία δραστηριοτήτων των αλυσίδων ανεφοδιασμού, εκπλήρωση διαταγής, διεθνής προμήθεια, απόκτηση της νέας τεχνολογίας πληροφοριών, και εξυπηρέτηση πελατών.

Υπάρχουν σύνθετες σχέσεις όπως οι πολλαπλοί προμηθευτές που εξυπηρετούν οι πολλαπλούς πελάτες, ή ένας προμηθευτής που μπορεί να είναι πελάτης ή ακόμα και ανταγωνιστής στα διαφορετικά μέρη της αλυσίδας. Λόγω αυτής της πολυπλοκότητας μερικοί άνθρωποι αναφέρονται στις αλυσίδες ανεφοδιασμού ως «δίκτυα ανεφοδιασμού» ή «Ιστοί ανεφοδιασμού».

Λόγω της πολυπλοκότητας των δικτύων, η επικοινωνία μεταξύ των οντοτήτων και της ακριβής και έγκαιρης μεταφοράς των πληροφοριών μπορεί να είναι εξαιρετικά δύσκολη. Ειδικά, πολλά στρώματα σε μια αλυσίδα ανεφοδιασμού μπορούν να διαστρεβλώσουν τις πληροφορίες ζήτησης.

Αυτή η διαστρέβλωση μπορεί να οδηγήσει σε υπερβολικά αποθέματα, άσκοπη χωρητικότητα, υψηλό κόστος παραγωγής και μεταφοράς και όλο και περισσότερο δυσαρεστημένοι πελάτες. Η επίτευξη αποδοτικής αλυσίδας ανεφοδιασμού απαιτεί εξακριβωμένες και έγκαιρες πληροφορίες. Όσο πιο περίπλοκη είναι η αλυσίδα, τόσο μεγαλύτερες απαιτήσεις.

Στο σημερινό περιβάλλον, οι πελάτες συγχωρούν λίγο τη φτώχη εξυπηρέτηση και απαιτούν περισσότερο τα προσαρμοσμένα προϊόντα ή υπηρεσίες. Δεδομένου ότι ο ανταγωνισμός συνεχίζει να εισάγει νέες προσφορές που προσαρμόζονται στις πρόσθετες ανάγκες των διαφορετικών τομέων της αγοράς, οι επιχειρήσεις πρέπει να αποκριθούν με προσφορές παρόμοιες και ιδιαίτερα εξατομικευμένες ανάλογα το πελάτη.

Ο επόμενος πολλαπλασιασμός της ποικιλίας προϊόντων για πολλές χώρες, τμήματα πελατών, και έξοδοι διανομής δημιουργούν δυσκολίες στην πρόβλεψη, διαχείριση καταλόγων, στο προγραμματισμό παραγωγής, και στην υποστήριξη υπηρεσιών μεταπωλήσεων.

Τέλος, οι κύκλοι ζωής των προϊόντων γίνονται όλο και πιο σύντομοι. Η αναμενόμενη ζωή των προϊόντων υψηλής τεχνολογίας όπως οι προσωπικοί υπολογιστές είναι τώρα 9 έως 12 μήνες. Επιπλέον, η τεχνολογία αλλάζει γρήγορα και τα προϊόντα κυλούν συνεχώς.

Κατά συνέπεια, ο αριθμός προϊόντων που προσφέρονται από μια επιχείρηση έχει αυξηθεί σημαντικά επειδή οι κύκλοι ζωής προϊόντων για επιτυχημένα προϊόντα επικαλύπτουν συχνά εγκαίρως. Η επιτυχία της γραμμής προϊόντων, όπως και της επιχείρησης, εξαρτάται από την αποτελεσματική διαχείριση πέρα από την αλυσίδα ανεφοδιασμού, της εισαγωγής νέων προϊόντων και της παλαιάς σταδιακής κατάργησης προϊόντων.

Κατά συνέπεια, από τη σκοπιά μιας διεθνούς επιχείρησης, logistics FTZ πρέπει να βοηθήσουν για να υπερνικήσουν τις δυσκολίες της παγκόσμιας διαχείρισης αλυσίδων ανεφοδιασμού. Όπως διευκρινίστηκε πριν, αυτές οι δυσκολίες είναι κυρίως τεσσάρων κατηγοριών: εμπόδια στην ανταλλαγή πληροφοριών, η πολυπλοκότητα δικτύων αλυσίδων ανεφοδιασμού, ο κύκλος ζωής και η ποικιλία των προϊόντων, η απαιτητική εξυπηρέτηση πελατών.

Για να ξεπεραστούν αυτές οι δυσκολίες, οι διεθνείς επιχειρήσεις πρέπει να δώσουν προσοχή στους ακόλουθους παράγοντες:

- **Τοποθεσία** «Ο σημαντικότερος παράγοντας είναι η εγγύτητα στην αγορά, η πρώτη φάση της διαδικασίας διαλογής εξαρτάται από τα logistics και εξετάζει τις τοποθεσίες σε μια ακτίνα 300 μιλίων, όπου ο πελάτης θέλει γενικά να είναι». Ο Bob Frederickson του Price Water house Coopers λέει: Είτε η εγγύτητα στην αγορά, είτε η εγγύτητα παραγωγής, ο παράγοντας θέσης θα επηρεάζει στην αποδοτικότητα την εξυπηρέτηση πελατών και στην αποδοτική ανταλλαγή πληροφοριών.
- **Ευελιξία Logistics.** Λόγω του μικρότερου κύκλου ζωής των προϊόντων και της πολυπλοκότητας του δικτύου αλυσίδων ανεφοδιασμού, FTZ logistics πρέπει να είναι περισσότερο ευέλικτοι να αντιμετωπίζουν τη συνεχώς μεταβαλλόμενη παγκόσμια ζήτηση αλυσίδων ανεφοδιασμού. Στην πραγματικότητα, τα οφέλη των FTZ συσχετίζονται με τη χρονική αποδοτικότητα. Η επένδυση που συνδέεται με την αποθήκευση εσωτερικών εμπορευμάτων χρησιμεύει ως περιοχή προσωρινής αποθήκευσης προς τη διεθνή ζήτηση στην αγορά. Η πολιτική καθυστέρησης τελωνειακού δασμού μπορεί να αντισταθμίσει μέρος του κόστους μεταφοράς των επενδύσεων. Αλλά εάν τα logistics FTZ μπορούν να είναι πιο εύκαμπτα, η μετακίνηση φορτίου μπορεί να είναι αποδοτικότερη, και το επίπεδο επενδύσεων μπορεί να μειωθεί σε ορισμένο βαθμό. Η ευελιξία logistics FTZ είναι στενά συνδεδεμένη με τους κανονισμούς FTZ και τις διάφορες προστιθεμένες αξίας υπηρεσίες logistics.
- **Κόστος.** Επειδή τα παγκόσμια logistics κοστίζουν περισσότερο σε μια επιχείρηση από τα εσωτερικά, το κόστος FTZ logistics έχει μεγάλη σημασία για τις επιχειρήσεις που το χρησιμοποιούν. Το ελκυστικότερο σημείο των FTZ

είναι η πολιτική τελωνειακού δασμού του. Δηλαδή να κερδίζει χρόνο και κόστος. Αλλά να λειτουργεί σε FTZ δεν είναι φτηνό. Στην Κίνα, οι συνδεδεμένες αποθήκες εμπορευμάτων σε FTZ είναι συνήθως ακριβότερες από τις αποθήκες εμπορευμάτων μη-FTZ. Στις ΗΠΑ, επίσης, ο σκοπός FTZ συνδεδεμένων αποθηκών εμπορευμάτων γενικά δεν είναι φτηνός. Υπάρχουν επίσης μερικές άλλες δαπάνες, όπως η τελωνειακή αμοιβή, κόστος χειρισμού φορτίου, φόροι, σχετικοί με τις διαδικασίες FTZ. Έτσι μια επιχείρηση πρέπει να είναι προσεκτική ώστε η αποταμίευση καθήκοντος αντισταθμίζεται από άλλες δαπάνες λειτουργίας.

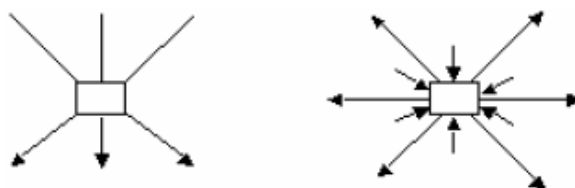
5.1.2 FTZ logistics βοηθά να πραγματοποιήσει την αγοραστική αξία της τοπικής οικονομίας

Η οικονομική σχέση μεταξύ FTZ και τοπικής οικονομίας είναι αρκετά στενή. Όχι μόνο επειδή το FTZ βρίσκεται μέσα στην τοπική οικονομική περιοχή, αλλά και επειδή δεν υπάρχει καμία κατανάλωση στο εσωτερικό ενός FTZ.

Έτσι το FTZ χρησιμεύει στη τοπική οικονομία ως ένα καθαρό επιχειρησιακό κέντρο διεθνούς εμπορίου, ή κέντρο διανομής του διεθνούς εμπορίου στην έννοια logistics. Σε αυτή την περίπτωση, το FTZ παίζει το ρόλο κόμβου μεταξύ της εγχώριας αγοράς και της διεθνούς, και το logistics FTZ συνδέει διάφορους προορισμούς.

Γενικά, ο κόμβος είναι ένα σημείο όπου εσωτερικά φορτία σχεδιάζεται να φθάνουν από πολλές απομακρυσμένες περιοχές μέσα σε ένα σύντομο διάστημα χρόνου, να αποβιβάζονται τα δέματα για τη μεταφορά σε επόμενες πτήσεις, ώστε να φεύγουν σύντομα για τους πολλούς προορισμούς. Επιχειρήσεις όπως οι υπηρεσίες δεμάτων ExPa ενεργούν ως κέντρα μετατροπής, ενδιάμεσες ροές μεταξύ πολλών προελεύσεων και προορισμών. Το hub-and-spoke δίκτυο (σχήμα 20) έχει γίνει πολύ σημαντικό στοιχείο των FTZ logistics.

Figure 20 Mode of Hub and Spoke



Ο κύριος σκοπός αυτού του συστήματος είναι να υπάρξει ένας ακριβής συγχρονισμός των τραπεζών του φορτίου άφιξης για να προσφέρει μια άνευ ραφής προς τα εμπρός μεταφορά στις τράπεζες του φορτίου αναχώρησης και να μεγιστοποιήσει τον αριθμό εφικτών συνδέσεων για το εισερχόμενο φορτίο και για να κρατήσει συγχρόνως τους συνδέοντας χρόνους μέσα στα καθορισμένα και αποδεκτά όρια. Διακρίνονται δύο σημαντικοί τύποι hub-and-spoke δικτύων, τα δίκτυα κλεψύδρων (the hourglass) και ενδοχώρων (the hinterland). Μέσω ενός κόμβου κλεψύδρων, φορτία έρχονται μέσα από μια περιοχή, παγιώνονται στο κόμβο και διαφοροποιούνται στην αντίθετη κατεύθυνση. ενδοχώρως χρησιμοποιεί spokes, φορτία μεγάλων αποστάσεων, για να γεμίσουν το κόμβο και να παγιωθούν για τις μεγάλης απόστασης διαδρομές. Οι απαιτήσεις των logistics για το μοντέλο hinterland hub είναι πλιό περίπλοκο από το πρότυπο hourglass hub. Για γενικές χρήσεις FTZ, το μοντέλο hinterland hub είναι καταλληλότερο ενώ για ειδικές χρήσεις το hourglass hub. Ωστόσο άσχετα με το ποιο μοντέλο υιοθετείται από τα FTZ, η τοπική οικονομία θέλει τα logistics FTZ να ενεργούν ως γέφυρα μεταξύ των διεθνών και εσωτερικών logistics ειδικά των τοπικών.

Η μεταφορά είναι η σημαντικότερη σύνδεση μεταξύ FTZ και της τοπικής οικονομίας. Η θέση της τοπικής μεταφοράς εμπορευμάτων είναι ουσιαστική για τη βιώσιμη περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη. Εντούτοις, υπάρχουν πολλά προβλήματα που πρέπει να υπερνικηθούν όπως η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η συντήρηση περιβάλλοντος και ενέργειας

Freight carriers are expected to provide higher levels of service within the framework of Just-in-Time transport systems with lower costs. Eiichi and Rob proposed local logistics initiatives to give help in solving these difficult problems (Taniguchi, 2000):

Οι μεταφορείς φορτίου αναμένονται να παρέχουν υψηλά επίπεδα υπηρεσίας στα πλαίσια των Just-in-Time συστημάτων μεταφορών με το χαμηλότερο κόστος. Οι Eiichi και Rob πρότειναν οι τοπικές πρωτοβουλίες logistics να βοηθήσουν στην επίλυση αυτών των δύσκολων προβλημάτων (Taniguchi, 2000):

Within the above 5 initiatives, advanced information systems and cooperative freight transport systems play key roles in FTZ logistics and local logistics connection. The remaining three initiatives are out of the scope of this study.

1. Προηγμένα συστήματα πληροφοριών.

2. Συνεταιριστικά συστήματα μεταφορών εμπορευμάτων.
3. Δημόσια τερματικά logistics
4. Έλεγχοι παράγοντα φορτίων.
5. Υπόγεια συστήματα μεταφορών εμπορευμάτων.

Μέσα στις ανωτέρω 5 πρωτοβουλίες, τα προηγμένα συστήματα πληροφοριών και τα συνεταιριστικά συστήματα μεταφορών εμπορευμάτων παίζουν τους βασικούς ρόλους στα logistics FTZ και στην τοπική σύνδεση logistics . Οι υπόλοιπες τρεις πρωτοβουλίες είναι έξω από το πεδίο μελέτης αυτής της εργασίας.

• **Ολοκλήρωση με την τοπική υποδομή μεταφορών.** Όσο μεγαλύτερη είναι η συμμετοχή των logistics FTZ στην τοπική υποδομή logistics, τόσο πιο ελκυστικό είναι ένα FTZ. Δεν είναι απαραίτητο ότι ένα FTZ πρέπει να βρίσκεται παρακείμενο σε ή κοντά σε έναν διεθνή θαλάσσιο λιμένα ή έναν αερολιμένα, αλλά η σύνδεση μεταξύ του διεθνούς θαλάσσιου λιμένα / αερολιμένα και του FTZ πρέπει να εγγυάται τη γρήγορη υπηρεσία μεταφορών.

Μερικές φορές, τα FTZ logistics αναπτύσσονται τόσο γρήγορα ώστε υπερβαίνουν την ανοχή του τοπικού συστήματος μεταφορών. Δεν είναι το FTZ αλλά οι τοπικές αρχές που είναι αρμόδιες για την παραγωγή της βελτίωσης του τοπικού συστήματος μεταφορών. Σε μέρη όπου υπάρχει γρήγορη αύξηση του διεθνές εμπορίου, πρέπει να υπάρξει μακροπρόθεσμη ρύθμιση logistics για τον προγραμματισμό υποδομής τους προκειμένου να αποφευχθούν οι κυκλοφοριακές συμφορήσεις.

• **Αποδοτικό σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών.** Η αύξηση στην υποδομή μεταφορών δεν είναι μόνο ένας ικανοποιητικός όρος για τη βελτίωση των συνολικών συστημάτων logistics. Η ικανότητα πληροφοριών logistics που διευκολύνει την ροή πληροφοριών είναι ένα πολύ σημαντικό στοιχείο που ενισχύει περαιτέρω την αποδοτικότητα των δραστηριοτήτων logistics FTZ και ενδεχομένως μειώνει την απαίτηση για μεταφορά μη-FTZ. Η ευελιξία υποδομής πληροφοριών είναι σημαντική. Δεδομένου ότι η διεθνής αγορά γίνεται όλο και περισσότερο πτητική, υπάρχει πάντα ασυμφωνία μεταξύ των διεθνών και των εσωτερικών logistics.

Μελέτες για διάφορες τοπικές και διεθνείς εταιρίες logistics σε Σιγκαπούρη και αλλού εξηγούν γιατί ορισμένες μεγαλύτερες επιχειρήσεις logistics που έχουν την ικανότητα να αναπτύξουν περιπλοκότερα συγκροτήματα πληροφοριών και ηλεκτρονικών υπολογιστών όχι μόνο δεν είναι πρόθυμοι να το κάνουν οι ίδιοι, άντ'

αυτού, επέλεξαν να στηριχθούν στα πιο εύκαμπτα συστήματα που επιτρέπουν την εκμάθηση και την προσαρμογή (Cunningham, 1996).

5.1.3 FTZ logistics βοηθά να μεταφέρει την πολιτική αξία στην οικονομική αξία.

Όχι όπως μια κοινή οικονομία που ελέγχεται από το 'αόρατο χέρι', η οικονομία FTZ είναι ιδιαίτερα κυβερνητικά-προσανατολισμένη. Δεν είναι μια ανεξάρτητη οικονομία ούτε από την άποψη της οικονομικής σχέσης με τις οικονομίες μη-FTZ ούτε από την άποψη των κυβερνητικών πολιτικών επιρροών.

Δεν θα υπάρχει κανένα FTZ εάν δεν υπάρχει πολιτική τελωνειακού δασμού.

Εκτός αυτού, με την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, όλο και περισσότερο πρόσθετες πολιτικές FTZ δημιουργούνται, παραδείγματος χάριν, μέχρι την ίδρυση του πρώτου FTZ στις ΗΠΑ το 1934, έχουν γίνει 3 σημαντικές τροποποιήσεις στη διαχείριση FTZ.

- Άδεια χρήσης FTZ επιχείρησης κατασκευής από τη δεκαετία του '50,
- Κατάργηση του φόρου επένδυσης μέσα σε ένα FTZ από τη δεκαετία του '80,
- Απονομή της εβδομαδιαίας άδειας εισόδων σε όλες τις επιχειρήσεις FTZ από το 2000.

Δύο από τις ανωτέρω τρεις τροποποιήσεις συσχετίζονται άμεσα με τη μέθοδο τελωνειακού ελέγχου.

Ενώ ακόμα τα μη-FTZ υποβάλλουν αίτηση εκτελωνισμού προς κάθε ενιαία μετακίνηση του φορτίου, υπάρχει προφανής ευκολία που απολαμβάνεται από τις FTZ επιχειρήσεις και καθιστά τα FTZ ελκυστικά όχι μόνο στους κατασκευαστές, αλλά όλο και περισσότερο οι βιομηχανικοί υπεύθυνοι για την ανάπτυξη ακίνητων περιουσιών τείνουν προς την έννοια FTZ για να ενισχύσουν καλύτερα την ανταγωνιστικότητα του πάρκου τους. Ο καθηγητής Bowersox έδωσε ένα πρακτικό πλαίσιο για να καθορίσει τις παγκόσμιες απαιτήσεις logistics: «οι τέσσερις Ds» of Global Participation.

Distance, (Απόσταση), η οποία τονίζει τη διαφορά απόστασης μεταξύ των διεθνών και του εσωτερικού συστήματος logistics.

Demand ,(Ζήτηση), η οποία τονίζει τις διαφορές αγοράς μεταξύ των χωρών οι οποίες μπορούν να γίνουν αποτελεσματικά μια πρόσθετη μονάδα εκμετάλλευσης μετοχών.

Diversity, which speaks to the cultural differences between countries and national markets. Logistics strategy may offer some possibilities for some products in accommodating local market , though other times, distribution channels, and logistics system must simply bend to the needs of local markets

Diversity, (Ποικιλομορφία), η οποία αναφέρεται στις πολιτιστικές διαφορές μεταξύ των χωρών και των εθνικών αγορών. Η στρατηγική Logistics μπορεί να προσφέρει μερικές δυνατότητες για μερικά προϊόντα στην προσαρμογή της τοπικής αγοράς, εν τούτοις άλλες φορές , οι δίαυλοι διανομής, και το σύστημα Logistics πρέπει απλά να κάμψουν στις ανάγκες των τοπικών αγορών.

Documentation ,(Τεκμηρίωση), αυτός είναι ένας σημαντικός τομέας της διαφοράς για το παγκόσμιο διευθυντή Logistics σε σχέση με τον εσωτερικό διευθυντή. Η τεκμηρίωση μπορεί να είναι ένα από τα τελευταία απομεινάρια της δύναμης εθνών - κρατών. Οι χώρες ποικίλλουν αρκετά σε τέτοιες βασικές τεκμηριώσεις logistics όπως στην πιστοποίηση εισαγωγής / εξαγωγής, στους όρους πώλησης και πίστωσης, στην ευθύνη, στον Εκτελωνισμό, στο δασμό και στα δασμολόγια, στα προγεγραμμένα αγαθά, στις εξουσιοδοτήσεις συσκευασίας, κλπ.

Μερικές φορές, η μετακίνηση του εγγράφου μπορεί να αναβάλει τη μετακίνηση των φορτίων στις αγορές όπου ο σχετικός κανονισμός και οι τυποποιημένες πληροφορίες πρακτικής είναι περιορισμένα.

Από την άλλη πλευρά, κατά γενική ομολογία, οι πολιτικές FTZ έχουν 4 σημαντικές ενότητες:

- Δασμολόγιο / φορολογικές πολιτικές
- Πολιτικές τελωνειακού ελέγχου
- Ευκολίες στις πολιτικές εμπορίου
- Πολιτικές επένδυσης

Με βάση τις πολιτικές FTZ ενότητες, υπάρχουν 3 τύποι ροών φορτίου FTZ:

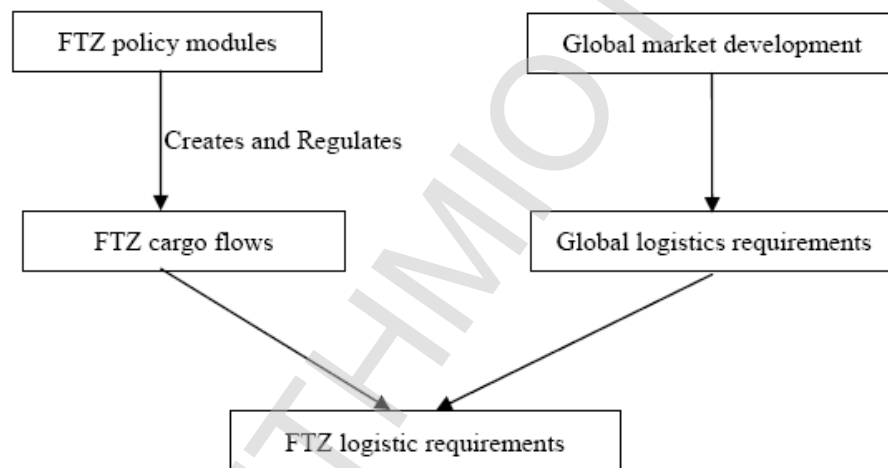
- **Ρεύμα συναλλαγών:** συμπεριλαμβανομένης της εισαγωγής, εξαγωγής, και μεταφόρτωσης.
- **Ροή κατασκευής:** συμπεριλαμβανομένου του IPR (ανακούφιση ενεργητικής τελειοποίησης), PCC (επεξεργασία υπό τελωνειακό έλεγχο) και OPR (ανακούφιση παθητικής τελειοποίησης).

- **Ροή αποθήκευσης:** συμπεριλαμβανομένου του crossing-docking , break-bulking, επανα-συσκευασία, κ.λπ.

Στην πράξη, υπάρχουν μερικά ρεύματα συναλλαγών που μόνο τα σχετικά εργοστάσια εγγράφου περνούν μέσω FTZ. Επειδή αυτό δεν είναι το κύριο μέρος της επιχείρησης FTZ και δεν έχει την επιρροή προς logistics FTZ, παραλείπουμε εδώ αυτό το είδος ονομαστικής μετακίνησης φορτίου FTZ.

Ο συνδυασμός ροών φορτίου FTZ και των παγκόσμιων απαιτήσεων logistics παράγουν 2 βασικά ζητήματα, τα οποία φαίνονται στο σχήμα 21:

Figure 21 FTZ Logistics Requirements



- **Αποδοτική και εύκαμπτη διαδικασία τελωνειακού ελέγχου.** Ο τελωνειακός έλεγχος είναι μια σημαντική διαφορά μεταξύ των logistics FTZ και μη-FTZ. Επειδή είτε η εισερχόμενη είτε η εξερχόμενη logistics FTZ υποβάλλεται στις διαδικασίες τελωνειακού ελέγχου.

Σε μερικές χώρες, ακόμη και η μετακίνηση φορτίων μέσω FTZ υπόκειται σε τελωνειακή επιτήρηση. Υπάρχουν περισσότερες απαιτήσεις εκτελωνισμού από φορτία FTZ.

Ένας αποδοτικός και εύκαμπτος τελωνειακός έλεγχος μπορεί να ανακουφίσει την ανησυχία για τον αφόρητο περίπλοκο τελωνειακό έλεγχο.

Μερικές φορές, μπορεί ακόμη και να αναπτυχθεί σε πλεονέκτημα έναντι των logistics non -FTZ. Όπως διευκρινίστηκε πριν, υπάρχει τεράστιο ποσό γραφικής εργασίας σχετικά με τη μετακίνηση του φορτίου.

Σύμφωνα με την εκτίμηση της US-Long beach Port Authority, ο εβδομαδιαίος κανονισμός εισόδων καθιστά πιθανό για τα κέντρα διανομής που βρίσκονται στη Long beach FTZ να συνδυάσουν το έγγραφο εκτελωνισμού τους μία φορά την εβδομάδα και για ένα κέντρο διανομής περισσότερο από 1000 τετραγωνικό πόδι ευρύ, το κόστος που σώζεται από αυτό το συνδυασμό της μιας εβδομάδας είναι περίπου \$1-\$2 ανά τετραγωνικό πόδι το χρόνο.

- **Προστιθεμένη αξία υπηρεσίας logistics** Αυτά περιλαμβάνουν το μαρκάρισμα, ταξινόμηση, κ.λπ., που συσχετίζονται με πρακτικές αναβολής. Υπάρχει ακόμη και υπηρεσία χρηματοδότησης logistics της JITFO (just-in-time financial obligation) για να υποστηρίξει την κυκλοφορία μετρητών των προμηθευτών και να διαχειριστεί το just-in-time απόθεμα για τους αγοραστές. (www.LogisticsFinance.com)

5.2 Συμπέρασμα μελέτης

5.2.1 Συνδυασμένο πρότυπο μέτρησης χρηστικότητας των logistics FTZ

Οι μετρήσεις χρηστικότητας των τριών οντοτήτων (διεθνείς επιχειρήσεις, αρχές FTZ και τοπική οικονομία) μπορούν να διαιρεθούν σε 2 τομείς, η μία είναι η micro άποψη , από τη πλευρά της επιχείρησης, η άλλη είναι η macro άποψη, η τοπική οικονομία και η αρχή FTZ αξιολογούν τα logistics FTZ σε μια μεγάλη περιφερειακή βάση logistics. Στο σχήμα 22, οι διαφορετικές οντότητες FTZ φαίνονται σε σχέση με τις διαφορετικές απόψεις logistics FTZ:

Figure 22 Measurements of FTZ Logistics

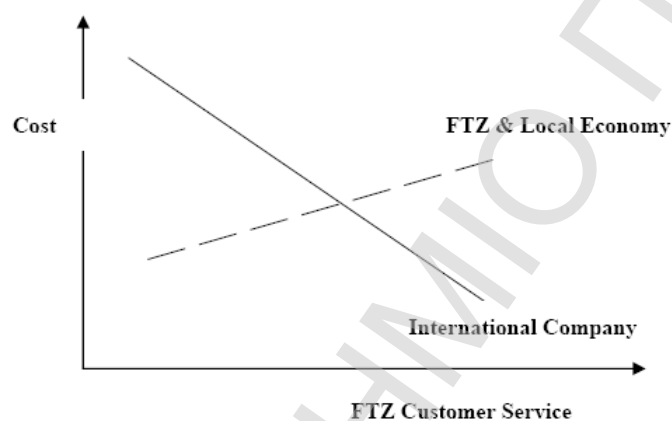
| International Companies | Local Economy | FTZ Operator |
|--|---|--|
| Location value Cost Customer service | Market value Transportation Information | Policy value Customs Value-added service |

- Οι διεθνείς επιχειρήσεις δίνουν προσοχή στην αξία της θέσης των FTZ, που αποτελείται κυρίως από την εκτίμηση δαπανών και τελωνειακών υπηρεσιών.

- Η τοπική οικονομία δίνει προσοχή στην αγοραστική αξία FTZ, όποιος αποτελείται κυρίως από τη μεταφορά και την εκτίμηση πληροφοριών.
- Οι χειριστές FTZ και οι επιχειρήσεις, είτε από τον ιδιωτικό τομέα είτε από το δημόσιο τομέα, δίνουν προσοχή στο τελωνειακό έλεγχο και στις υπηρεσίες προστιθεμένης αξίας.

Κοστίζει επίσης και η εξυπηρέτηση πελατών στην αγοραστική αξία και στην πολιτική αξία (σχήμα 23).

Figure 23 Cost and Customer Service in FTZ



Όταν η τοπική οικονομία σχεδιάζει το σύστημα μεταφορών της, πρέπει να υπάρξουν μερικά είδη περιορισμών προϋπολογισμού, και κάποιο άλλο είδος στόχων, όπως η διαχείριση σχέσης πελατών.

Αλλά το κόστος εκτίμησης σε επίπεδο macro και micro είναι αρκετά διαφορετικό. Για μια διεθνή επιχείρηση, η καλύτερη υπηρεσία του FTZ και η τοπική οικονομία παρέχουν το χαμηλότερο κόστος λειτουργίας της FTZ. Για τα FTZ και την τοπική οικονομία, αυτός ο όρος αντιστρέφεται. Όσο καλύτερες παροχές δίνονται στις διεθνείς επιχειρήσεις, τόσο υψηλότερο το κόστος που πρέπει να αναλάβουν.

Επειδή ο κύριος σκοπός των FTZ και της τοπικής οικονομίας είναι να βελτιωθεί η εξυπηρέτηση πελατών FTZ, σε σύγκριση με τις μεμονωμένες επιχειρήσεις, υπάρχουν σταθερά εισοδήματα προς το χειριστή FTZ και την τοπική οικονομία, ώστε να υπάρχει περιορισμός στο κόστος. Κατά συνέπεια, εδώ δεν περιλαμβάνουμε την εκτίμηση αυτών των δαπανών.

Στην πραγματικότητα, η πολιτική αξία (P) και η αγοραστική αξία (M) είναι τα βασικά στοιχεία για την αξία θέσης (L). Εάν μια θέση έχει πολιτική και αγοραστική αξία, πρέπει να έχει και αξία θέσης. Μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε την αξία θέσης ως εξαρτώμενη μεταβλητή: $P + M = L$

Κατά συνέπεια, στην επιλογή της μέτρησης της χρηστότητας των logistics FTZ, η αξία θέσης δεν είναι σημαντική, μόνο οι μετρήσεις αγοραστικής αξίας και πολιτικής αξίας έχουν νόημα. Γενικά, η αξιολόγηση των FTZ logistics εστιάζει στον τομέα της τοπικής οικονομίας και της λειτουργίας των FTZ, συμπεριλαμβανομένων των μετρήσεων χρηστότητας όπως κατωτέρω:

- Τελωνειακός κανονισμός
- Μεταφορά
- Πληροφορίες
- Υπηρεσία προστιθεμένης αξίας

5.2.2 Γενικό συμπέρασμα της σύγκρισης των FTZ logistics

Τελωνειακός κανονισμός

Και οι δύο χώρες παρόμοιο τελωνειακό κανονισμό για τα FTZ logistics, όπως ότι το εισερχόμενο φορτίο πρέπει να περάσει από την τελωνειακή εγγραφή και εξερχόμενο πρέπει να περάσει από τον εκτελωνισμό και μόνο το συνδεδεμένο φορτίο μπορεί να μεταφερθεί με τις εξουσιοδοτημένες επιχειρήσεις και τα οχήματα, κ.λπ.

Υπάρχει προφανής πρόοδος στη βελτίωση της διαδικασίας τελωνειακού ελέγχου και στις δύο χώρες. Οι US FTZ υιοθέτησαν την εβδομαδιαία πολιτική εισόδων στις επιχειρήσεις FTZ, και τα China FTZ επέτρεψαν την περιοδική πολιτική εισόδων σε μερικές επιχειρήσεις FTZ. Το αυξανόμενο διάστημα του εκτελωνισμού έχει αυξήσει πολύ την αποδοτικότητα και την ευελιξία των logistics FTZ.

Οι αμερικανικοί τελωνειακοί κανονισμοί σχετικά με τις αμερικανικές FTZ logistics είναι σταθερότεροι και ενοποιημένοι. Τα logistics FTZ υπόκειται στον ίδιο τελωνειακό κανονισμό οπουδήποτε και να είναι τοποθετημένα.. Ωστόσο, οι τελωνειακοί κανονισμοί σχετικά στη Κίνα δεν είναι πάντα οι ίδιοι. Για παράδειγμα, η περιοδική πολιτική εισόδων δεν απονέμεται σε όλες τις επιχειρήσεις FTZ, και οι επεξεργασίες πάρκων logistics εφαρμόζονται μόνο σε ορισμένα FTZ

Στο πλαίσιο του γενικού FTZ τελωνειακού κανονισμού, υπάρχουν διαφορετικές πρακτικές τελωνειακού ελέγχου διαφορετικών FTZ, σε μερικές περιπτώσεις, τέτοιες πρακτικές καλούνται « πειραματική πρακτική ». Αυτό δίνει το κίνητρο στη μεμονωμένη αρχή FTZ να ανταγωνιστεί για την ευεργετικότερη τελωνειακή επεξεργασία ώστε να προωθήσει τη μεμονωμένη ανάπτυξη.

Απ' την άλλης, μερικές πρακτικές τελωνειακού ελέγχου στα κινέζικα FTZ logistics είναι πιά προσανατολισμένες στους πελάτες έναντι αυτής των αμερικάνικων FTZ. Όπως η περιοδική είσοδος, αυτό κρατάει περισσότερο από την εβδομαδιαία είσοδο στις ΗΠΑ, και η ενοποίηση του λιμένα και του FTZ στο Shanghai Wai Gaoqiao Logisites Park, αποκλείει τη διαδικασία τελωνειακού ελέγχου όταν το φορτίο καλεί αρχικά το FTZ.

Η μεταφορά

Η μεταφορά είναι η σημαντικότερη έννοια και των δύο χώρων στην απόφαση θέσης του FTZ. Η πρώτη διαφορά είναι ότι στις ΗΠΑ, FTZ πηγαίνει με την υποδομή μεταφορών, δηλαδή όπου υπάρχει καλύτερη διαθέσιμη υπηρεσία μεταφορών, επομένως περισσότερες δυνατότητες θέσης να ιδρυθεί FTZ. Ενώ στην Κίνα, η μεταφορά πηγαίνει με το FTZ, δηλαδή ακόμα κι αν οι όροι μεταφοράς δεν είναι καλοί, μόλις αποφασιστεί η θέση του FTZ, η κυβέρνηση θα πρέπει να επενδύσει πολλά για να βελτιώσει τους όρους μεταφοράς. Ο λόγος είναι ότι στις ΗΠΑ, τα περισσότερα FTZ είναι ιδιωτικά και δεν έχουν πρόσβαση στην τεράστια δημόσια επένδυση. Στην Κίνα, όλα τα FTZ είναι κρατικά και αντιμετωπίζονται ως η σημαντικότερη οικονομική δύναμη στην τοπική οικονομία.

Στην Κίνα, σε όλα τα FTZ η μεταφορά μέσω ύδατος είναι η κύρια πηγή είτε για εισερχόμενα είτε για εξερχόμενα φορτία. Στις ΗΠΑ, υπάρχουν διάφοροι τρόποι μεταφοράς, μερικά FTZ είναι κοντά σε θαλάσσιους λιμένες, μερικά είναι κοντά στην εθνική οδό, και μερικά περιλαμβάνουν τους αερολιμένες ενώ κάποια χρησιμοποιούν το σιδηρόδρομο ή οποιοσδήποτε άλλο συνδυασμό.

Οι συνθήκες μεταφοράς επηρεάζουν τις επιχειρήσεις FTZ. Στην Κίνα, όλα τα FTZ είναι γενικός σκοπός επειδή οι θαλάσσιοι λιμένες / υδάτινες οδοί από τα οποία εξαρτάται είναι ζώνες γενικού σκοπού. Στις ΗΠΑ, τα FTZ είναι ειδικής χρήσης επειδή μπορούν να επιλέξουν τον καταλληλότερο τρόπο μεταφορών.

Η μεταφορά μέσω φορτηγών είναι κύριος τρόπος και στις δύο χώρες. Οι συνθήκες οδικών μεταφορών είναι πολύ καλοί στις ΗΠΑ, αλλά στην Κίνα, δρόμος καλής ποιότητας υπάρχει μόνο στο ανατολικό μέρος, όπου βρίσκονται όλα τα FTZ. Η από σπίτι σε σπίτι υπηρεσία φορτηγών που συνδέεται με τα FTZ και τους τελικούς χρήστες, είναι διαθέσιμη σε μεγαλύτερα μέρη των ΗΠΑ, αλλά περιορίζεται από περιοχές στην Κίνα είτε λόγω οδικών συνθηκών είτε λόγω της τοπικής προστασίας αγοράς.

Ακόμα και όταν η μεταφορά μέσω ραγών είναι φτηνή και περιβαλλοντικά καλή, χρησιμοποιείται σπάνια και στις δύο χώρες. Σπάνια υπάρχει τοποθετημένος σιδηρόδρομος εσωτερικά στο FTZ και στις δύο χώρες, και η υπηρεσία τροφοδοτών μεταξύ του φορτηγού και της μεταφοράς τραίνων είναι δαπανηρή.

Η Κίνα αρχίζει να προτείνει την εθνική υπηρεσία σιδηροδρόμων σε μεγάλα FTZ όπως στο Shanghai Wai Gaoqiao FTZ, και Tianjin FTZ, αλλά υπάρχουν πολλές δυσκολίες στη μεταφορά μέσω σιδηροδρόμων στην Κίνα προτού να μπορέσει να ανταγωνιστεί με την οδική μεταφορά, για παράδειγμα, η ταχύτητα μεταφορών φορτίου σιδηροδρόμων στην Κίνα είναι πάρα πολύ αργή για να ικανοποιήσει τη συνεχώς μεταβαλλόμενη αγορά.

Δεν υπάρχει κανένα FTZ που βρίσκεται κατά μήκος οποιουδήποτε αερολιμένα στην Κίνα, ενώ υπάρχουν μερικά αμερικάνικα FTZ που έχουν ακόμη και ιδιωτικό αερολιμένα. Η εναέρια μεταφορά είναι μόνο ένα μικρό μέρος της συνολικής μεταφοράς φορτίου στην Κίνα, και οι απαιτήσεις των τελωνειακών υπηρεσιών δεν είναι τόσο αυστηρές όσο στις ΗΠΑ. Δεν φαίνεται άμεσα, η εναέρια μεταφορά να μπορεί να περιληφθεί ως σημαντικός τρόπος μεταφορών σχετικός με FTZ στην Κίνα.

Πληροφορίες

Οι ΗΠΑ έχουν ένα καλό σύστημα πληροφοριών στα logistics FTZ. Το σημαντικότερο είναι ότι, υπάρχουν γενικά πρότυπα για τις πληροφορίες logistics FTZ, έτσι όλοι οι συνεργάτες, όπως οι μεταφορείς, οι παραλήπτες, το τελωνείο, οι χειριστές FTZ, μπορούν να μοιραστούν τη βάση πληροφοριών και να βελτιώσουν την αποδοτικότητα λειτουργίας.

Αλλά στην Κίνα, οι πληροφορίες logistics FTZ είναι ακόμα στο πρωτόγονο στάδιο της είτε στην τεχνολογία είτε στη χρήση πληροφοριών. Η κυβέρνηση είναι ο σημαντικότερος χρήστης και υποστηρικτής της IT, αλλά ακόμα υπάρχει το

πρόβλημα των προτύπων πληροφοριών. Υπάρχουν διαφορετικά συστήματα IT μεταξύ των ξένων χωρών και της Κίνας, και μεταξύ της διαφορετικών FTZ στη Κίνα.

Κατά συνέπεια η εφαρμογή της διαχείρισης πληροφοριών αποδεικνύεται πάντα δύσκολη προς τις επιχειρήσεις FTZ, επειδή πρέπει να προετοιμάσουν το διαφορετικό σύστημα πληροφοριών για τις διαφορετικές αρχές και να εισαγάγουν με το χέρι τα ίδια στοιχεία για τα διαφορετικά συστήματα πληροφοριών. Σε εθνικό επίπεδο συστήματα πληροφοριών FTZ logistics, όπως το σύστημα ιχνηθέτησης διαδρομών, είναι ακόμα σπάνιο στην Κίνα αυτό περιορίζει την ακτίνα των FTZ logistics.

Υπηρεσία προστιθεμένης αξίας

Το χάσμα της ζήτησης υπηρεσίας προστιθεμένης αξίας μεταξύ των FTZs στις ΗΠΑ και στη Κίνας δεν είναι πολύ μεγάλη. Οι περισσότερες υπηρεσίες προστιθεμένης αξίας FTZ προέρχονται από τις παραδοσιακές υπηρεσίες logistics, όπως η αποθήκευση και η μεταφορά. Αλλά υπάρχουν διαφορές στην ποικιλία υπηρεσιών προστιθεμένης αξίας στις ΗΠΑ και την Κίνα, ειδικά στις σχετικές με την υψηλή τεχνολογία υπηρεσίες, όπως η υπηρεσία γραμμωτών κωδικών σχεδίου logistics και logistics proxy. Αυτές οι πρόσφατα αναπτυσσόμενες υπηρεσίες logistics είναι μόνο διαθέσιμες στις 3PL διεθνείς επιχειρήσεις logistics που εγγράφονται μέσα στα Κινεζικά FTZ. Η συγχώνευση γίνεται βαθμιαία μια σημαντική υπηρεσία προστιθεμένης αξίας στα Κινεζικά FTZ καθώς η Κίνα γίνεται ένα από τα κατασκευαστικά κέντρα του κόσμου. Ενώ στα FTZ στις ΗΠΑ κυριαρχεί η εισαγωγή όπου η λειτουργία διανομής είναι η σημαντικότερη υπηρεσία προστιθεμένης αξίας. Στην πραγματικότητα, η λειτουργία διανομής είναι επίσης πολύ σημαντική επειδή η Κίνα έχει απέραντη εγχώρια αγορά. Αλλά η λειτουργία διανομής της Κίνας FTZ είναι αρκετά περιορισμένη από την απόσταση και τις περιφερειακές διαφορές

5.2.3 Πρακτικές προτάσεις για την ανάπτυξη των FTZ των δύο χωρών

Όπως επισημάναμε πριν, η κατάσταση των FTZ των δύο χωρών δεν μοιάζει. Και δεδομένου ότι FTZ είναι μόνο μια περιορισμένη ζώνη μέσα σε μια χώρα, η ανάπτυξη logistics FTZ πρέπει επίσης να συμφωνεί με τη γενική κατάσταση ανάπτυξης σε εκείνη την χώρα. Η σύγκριση εδώ μόνο χρησιμεύει ως μια ένδειξη στον τρόπο με τον

οποίο το FTZ σε μια χώρα μπορεί να πάρει κάτι από FTZ μιας άλλης χώρας, ή ότι που απαιτείται για την ανάπτυξη FTZ και των δύο χωρών'

Η μεταφορά μέσω σιδηροδρόμων πρέπει να έχει σημαντικότερο ρόλο στις διοικητικές μέριμνες FTZ.

Και στις δύο χώρες, η μεταφορά μέσω σιδηροδρόμων κατέχει μικρό μέρος στα logistics FTZ, είτε λόγω δυσκολίας πρόσβασης στην υποδομή σιδηροδρόμων, είτε λόγω έλλειψης υποδομής δίπλα σε FTZ. Σήμερα, μια από τις σημαντικότερες ανησυχίες των logistics είναι η περιβαλλοντική επίδραση μεταξύ των σημαντικότερων τρόπων μεταφοράς, η μεταφορά, λοιπόν, μέσω σιδηροδρόμων έχει μικρότερη επίδραση στο περιβάλλον, και είναι η φτηνότερη. Η μεταφορά σιδηροδρόμων είναι κατάλληλη για να υπάρχει χρόνος χαλάρωσης του φορτίου, και οι πολιτικές αποθήκευσης FTZ προσφέρουν τη δυνατότητα για μεγάλο όγκο αποθήκευσης ξένων εμπορευμάτων. Υπό τον ίδιο διεθνή εμπορικό όρο, όπως ο μακροχρόνιος κύριος χρόνος, περισσότερη ανάγκη καταλόγων, ο συνδυασμός μεταφοράς μέσω σιδηροδρόμων και αποθήκευσης FTZ μπορεί να βοηθήσει τις διεθνείς logistics με το χαμηλότερο κόστος είτε τις μεμονωμένες επιχειρήσεις και την κοινωνία.

Η προστιθεμένη αξία υπηρεσία FTZ logistics χρειάζεται περαιτέρω και βαθύτερη ανάπτυξη.

Αυτή η έρευνα δείχνει ότι αν και η αγορά ζητάει ποικιλία υπηρεσιών logistics προστιθεμένης αξίας, δεν υπάρχει καμία σημαντική διαφορά μεταξύ των ΗΠΑ και της Κίνας, αφού δεν υπάρχει καμία τέτοια υπηρεσία, δεν υπάρχει και τέτοια ζήτηση στην αγορά.

Η υπόθεση καμίας διαφοράς στη ζήτηση στην αγορά υπηρεσίας προστιθεμένης αξίας είναι βασισμένη μόνο στη μεμονωμένη αγορά και ίσως να μην ισχύει στη διεθνή αγορά logistics. Τα FTZ logistics είναι ένας κόμβος στις διεθνείς logistics, πρέπει να υπάρχει μεγαλύτερο διάστημα στη ζήτηση στην αγορά υπηρεσιών προστιθεμένης αξίας logistics.

Τα logistics FTZ είναι μια ειδική κατηγορία και μεταβιβάζει την πολιτική FTZ αξία και

την αγοραστική αξία στην οικονομική αξία. Η πολιτική αξία και η αγοραστική αξία δίνουν περισσότερες ευκαιρίες για περαιτέρω και βαθύτερες υπηρεσίες logistics προστιθεμένης αξίας σε FTZ, η εβδομαδιαία πολιτική εισόδων στα ΗΠΑ FTZ είναι ακριβώς μία τέτοια ειδική υπηρεσία FTZ logistics προστιθεμένης αξίας.

Οι αμερικανικές FTZ logistics μπορούν να ενισχυθούν από τα κινεζικά αντίστοιχα

• FTZ που παγιώνει τη λειτουργία

Η Κίνα γίνεται ένα από τα παγκόσμια κατασκευαστικά κέντρα και μερικές πολυεθνικές επιχειρήσεις χρησιμοποιούν την κινεζική αποθήκη εμπορευμάτων FTZ για να παγιώσουν τα εξερχόμενα τελικά προϊόντα τους, για παράδειγμα στο μέρος 4.7. Σε σύγκριση με αυτό της Κίνας, το ΗΠΑ FTZ είναι για μικρότερο μέγεθος και πιο εξειδικευμένο.

Η μεγάλη ποσότητα εισερχόμενων προϊόντων αποθηκεύεται σε διάφορα FTZ γύρω από τη χώρα σύμφωνα με την αρχή εγγύτητας της αγοράς και της κατασκευής όπως επίσης και τα εξερχόμενα προϊόντα με τον ίδιο τρόπο. Η λειτουργία συγχώνευσης στο ΗΠΑ FTZ δεν χρησιμοποιείται πλήρως.

Απ' την άλλη, οι ΗΠΑ έχουν πολλές ομοιότητες με την Κίνα, ειδικά στο εσωτερικό και το διεθνές εμπόριο. Το κινεζικό FTZ κερδίζει πολλά από τη λειτουργία συγχώνευσης, η οποία μπορεί να εφαρμοστεί και σε κάποιες ΗΠΑ FTZ αλλά με προσεκτική ανάλυση για κάθε μεμονωμένη περίπτωση.

• Προσανατολισμένη στους πελάτες πολιτική logistics FTZ

Σε σχέση με τη Κίνα, η πολιτική FTZ logistics στις ΗΠΑ είναι αρκετά ώριμη και σπάνια

αλλάζει. Αυτό μπορεί να αυξήσει το βαθμό που η πολιτική logistics FTZ καθυστερεί πίσω από τη ζήτηση FTZ logistics.

Παραδείγματος χάριν, Η Κίνα καθυστερεί περισσότερο από την πολιτική των αμερικανικών FTZ εβδομαδιαία εισόδου στην περιοδική πολιτική εισόδων. Κι αυτό επειδή το Κινεζικό FTZ σκέφτεται περισσότερο τους πελάτες και τους διαιρεί σε διαφορετικές ομάδες, επομένως η περιοδική πολιτική εισόδων πηγαίνει σύμφωνα με τις διαφορετικές ομάδες πελατών.

Τα κινέζικα logistics FTZ μπορούν να ενισχυθούν από τα αμερικανικά αντίστοιχα

• Ανοικτότερη πολιτική

Υπάρχει πολύς περιορισμός στα FTZ logistics της Κίνας, ειδικά η αγορά εισάγει τους περιορισμούς. Παραδείγματος χάριν, Το FDI δεν μπορεί να έχει τις εν πλήρη κυριότητα επιχειρήσεις logistics στην Κίνα. Αυτό μπορεί να οδηγήσει στην αργή ανάπτυξη της ποιότητας και της ποικιλίας logistics. Κατά τη διάρκεια της έρευνάς μας, αντιμετωπίσαμε πολλά εμπόδια για να αποκτήσουμε τις πληροφορίες για τα FTZ της Κίνας, ακόμη και για το απλό οικονομικό στοιχείο που είναι διαθέσιμο για τις περισσότερες χώρες σε δημόσιες πηγές. Στην πραγματικότητα, ακριβώς λόγω του χαμηλού επιπέδου ειλικρίνειας, η πιθανότητα για τη μεταφορά της πείρας εμποδίζεται.

Η δομή των FTZ στην Κίνα μπορεί επίσης να εισαγάγει τη χρήση των υπο- ζώνων στο μέλλον.

Όλα τα FTZ βρίσκονται στο ανατολικό μέρος της Κίνας, και η Κίνα έχει έναν σκληρό στόχο «να αναπτύξει το δυτικό μέρος της Κίνας». Εάν είναι δυνατό τα FTZ να οργανωθούν σε υπο- ζώνες στο εσωτερικό μέρος της Κίνας, μπορεί να αναπτυχθεί περισσότερη λειτουργία FTZ και να είναι μια προώθηση όλης της Κίνας σε δομή logistics FTZ.

• Υπηρεσία πληροφοριών

Σε σύγκριση με την ευρεία χρήση της σύγχρονης τεχνολογίας πληροφοριών στις ΗΠΑ FTZ, η υπηρεσία πληροφοριών είναι στο πολύ πρωτόγονο στάδιο στην Κίνα FTZ. Ακόμα κι αν οι αρχές FTZ προσπαθούν να προωθούν την εφαρμογή πληροφοριών, η παραγωγή έχει ακόμα κάποια απόσταση από αυτό που απαιτείται από τις επιχειρήσεις.

Στην πραγματικότητα, η υπηρεσία πληροφοριών είναι για και από τη χρήση αγοράς, η κυβέρνηση πρέπει να τους μεταχειριστεί ως μέρος της αγοράς και να συντονίσει τα πρότυπα και την πρακτική πληροφοριών με τη τάση της αγοράς.

Η έρευνα προσδιορίζει τις διαφορές μεταξύ των FTZ των δύο χωρών καθώς επίσης και πώς οι πολιτικές έχουν επιπτώσεις στις διαδικασίες των logistics FTZ.

Παρατηρήσαμε ότι πολλές διαφορές είναι ασήμαντες ενώ άλλες είναι πολύ σημαντικές επομένως είναι σημαντικό να δει κανείς πώς τα διαφορετικά FTZ στον κόσμο μπορούν να ωφελήσουν τη πολιτική, τις διαδικασίες και τη τεχνολογία προς όφελος και των χρηστών και της κοινότητας.

References

- * APL Logistics Strengthens China Network, APL Logistics News Release, Shanghai October 24, .
- * Atkinson William , 2002, Border Activities get a boost since NAFTA: thanks to growing demand, a wide range of logistics services are available along the U.S. borders with Canada and Mexico., Logistics Management 1/11/02
- * Bello Daniel C, Lohtia Ritu, Santagni Vinita, An Industrial Analysis of Supply Chain Innovations in Global Marketing Channels, Industrial Marketing Management, Volume 33 N1 2004 P 57-64.
- * BIDD Business and Industry Data Center 2004, Foreign Trade Zones, www.bidd.state.tex.us/booksummary/tradezones.htm
- * Bowersox Donald J, 1992, Framing Global Logistics Requirement, Annual Conference Proceedings of the Council of Logistics Management, Oak Brook, IL, Council of Logistics Management, 1992, P269-277.
- * Business Wire, April 24, 2003, Automated Global Security Network Now Linked With All Major Southeast Asia Ports to Counter Terrorist Container Threats and Support Smooth Trans-Pacific Trade.
- * China Railway Ministry, 2003 Annual Report on Railway Statistics
- * China Transportation Ministry, 1997, International Container Intermodal Transportation Administrative Regulation.
- * China Transportation Ministry, 2002 Annual Report on Road & Water Transportation
- * China Transportation, 2003 Annual Report on Road Transportation, www.iicc.ac.cn
- * CISL-the 5th China Int'l Summit for Logistics, 2004, Constructing a smooth containerisation map in Shanghai to build an international shipping center
- * Consulate General of Switzerland in Shanghai, Commercial Section, Development Zones in the Yangtse Delta Region, Shanghai Flash, Issue N.6, November 2003
- * Cunningham Barton J, 1996, Designing Flexible Logistics Systems: a review of some Singaporean Examples, Logistics Information Management, Vol. 9, N.2 , P40-48.
- * Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT). US Customs and Border Protection-US Department of Homeland Security. www.cbp.gov/xp/cgov/import/commercial_enforcement/ctpat/
- * Da Ponte, John J. Jr, 1997, The Foreign Trade Zones Act: Keeping up with the changing times, Business America, 12/1/1997
- * e-CFR Electronic Code of Federal Regulations, Title 15: Commerce and Foreign Trade, Title 19: Customs Duties, www.gpoaccess.gov/index.html
- * El Paso International Airport FTZ#68, August 2004, Streamlining Global Trade, www.elpassotexas.gov/ftz
- * Flint Daniel J, 2004, Strategic Marketing in Global Supply Chain: Four Challenges, Industrial Marketing Management, Volume 33, November 1, P45-50.
- * Foster Thomas A, 2002, The Logistics Factor, Supply ChainBrain.com, www.glses.com FTZ Annual Report 2002, 64th Annual Report Foreign Trade Zones Board to the Congress of the United States.

- * Galluzzi Jim, FTZ 136 2004, Port Canaveral,
www.portcanaveral.org/cargo/ftz/ftzadvantages.htm
- * General Customs Bureau of P.R.China, 1st February, 2004,
www.novexcn.com/customs_law_main.html
Global Expansion, 2004, Just What is an FTZ, Expansion Management 2004.
- * Harrington Lisa H, Trading Blocks-Companies Need to Get Smarter About Global Trade Issues if they want to Prevent Customs Delays, Logistics Today 2004
- * Haywood Robert 2002 , Free Trade Zones in the Modern World , World Economic Processing Zones Institute, Aruba18th 2002.
- * Hellqvist Marcus, 2002, Trade Facilitation-Impact and Potential Gains, Swedish Trade Procedures Council, 2002
- * Hickey Kathleen, 2004, Logistics Hubs' Promise, Traffic World-Intermodal Shipping, April 5, 2004.
- * Huang Justine, 2004, China Opens First Seaport-based Tax-bonded Logistics Park in Shanghai, DigiTimes.com Press Release.
- * IMS World Wide, 2003. International Supply Chain Security Regulatory Programs, Curtis Spencer President. PWP Presentation.
- * Intergration in the Americas Conference, April 5, 2002, Prospects For Free Trade Zones Under FTAA.
- * Jiang B, 2002, How international Firms are Coping with Supply Chain Issues in China, Supply Chain Journal P 184-188.
Jones Greg, The Foreign Trade Zones Program, Free Trade Zone Corporation
www.ftzcorp.com
- * Kerr John , 2004, China confronts logistics challenges, Logistics Management, 5th 1, 2004
- * King Bill, Keating, Michael, 2002, 100 America's Most Logistics-friendly Cities, Transportation & Distribution, 10th 1, 2002.
Knee, Richard 2003, 3PLs orient themselves to Asia: logistics outsourcing is gaining ground throughout Asia, especially in China. Logistics Management
- * Lambert Douglas M, Stock James R., Ellram M., Fundamentals Logistics Management, Irwin/McGraw-Hill, 1998, P7.
- * MEDC McAllen Economic Development Corporation, 2004, www.medc.org
- * Mentzer Jhon T, Myers Mathew B, Cheung Mee-Shew, Global Market Segmentation for Logistics Services, Industrial Marketing Management, Volume 33 N1, 2004 P15-20.
- * Millian Emilio G. 1997, Golden Gate University, Free Trade Zones, OPS 112 International Transportation, <http://internet.ggu.edu/~emilian/ftz.htm#NTO>
- * Morgan Jeff, 2003, The Phenomenon of the REIT and the FTZ, Journal of Commerce FTZ
- * National Information Center of P.R.China, 2004, Analysis of the Transportation Industry in China, 4th Quarter of 2003
- * Papadopoulos, Nicolas, 1985, Free Trade Zone as a Strategic Element in International Business, The Canadian Business Review, Spring 51-53.
- * Qingdao Ekun Logistics Co., Ltd. 2004, Wal-Mart Met Logistics Bottleneck in China, www.ekun.com

- Rossenfeld Carrie, 2003, Intermodal All the Mode., Commercial Property News, 10431675, 8/01/2003, Vol. 17, Issue 15
- * Ryder, 2002. Ryder Opens Foreign Trade Zone in San Antonio; Full-Service Facility Supports Five Cross-Border Sites Along the U.S./Mexico Border. Ryder Inc. BUSINESS WIRE)--JUNE 12, 2000
 - * Schary Philip 1983, Logistics Decisions, The Dryden Press 1983.
 - * Spencer Curtis D., 2004, Cost Advantages for FTZ Sites, IMS Worldwide Inc.
 - * Steinert Cornelia, 2003, Third-Party Logistics Providers Seize the Zones, Journal of Commerce FTZ
 - * Taniguchi Elchi, Heidjden Van Der, 2000, An Evaluation Methodology for City Logistics, Transport Reviews Vol 20 N.1 P65-90, 2000.
 - * Tansuha Patriya S., Gentry James W, Firm differences in perceptions of facilitation role of foreign trade zones in global marketing and logistics, Journal of International Business Studies, Spring, 1987.
 - * Teck-Yong Eng, 2004, The role of market place in supply chain management, Industrial Marketing in Management, Volume 33, N.2 P 97-105
 - * Thuermer Karen E, 2004, Free Trade Zones Offer Companies Considerable Savings, Expansion Management 2004
 - * Tianjin FTZ customs information 2004, Barcode in Vehicle Customs Clearance in Tianjin FTZ.
 - * Trunick Perry A., 2004, NASCO: The North American Suprehighway Coalition, www.logisticstoday.com, January 2004
 - * Tyan Jonah C. J.C., Fu-Kwun, Wang, Timon C, An Evaluation of Freight Consolidation Policies in Global Third Party Logistics, Omega International Journal for Management Service, Volume 31 2003, N. 1, P 55-62
 - * US Customs FTZ Brochure, From the Customs Website <http://ia.ita.gov/ftzpage/customsftz.html#why>
 - * US Customs-FTZ Manual, Trade Manuals, Handbooks, and Reference Guides-Free Trade Zones Manual http://www.customs.gov/xp/egov/toolbox/publications/manuals_handbooks/
 - * Wood Donald F, Inernational Logistics, London Chapman&Hall, 1995, P3
 - * Xinhua News Agency 6th 1, 2004, Import & Export Volume in Shenzhen Port Jumped 41.2% Last Year, www.gd.xinhua.org/newscenter/2004-01/07/content_1467047.htm
 - * Zheng Yuantong, 2003, FDI in China and its Contribution to China, China Economic Analysis Working Papers, N.2, August, 2003.