

湖南省衡阳市物流产业集聚水平测度及提升对策研究

张小妹 何平 张健 李兴旺 赵豪

一、引言

物流业作为新兴复合型服务产业,是实体经济发展的“经络”。2021年,湖南衡阳成功入选“十四五”首批国家物流枢纽建设名单,迎来了物流业发展的黄金机遇。2025年6月出台的《衡阳市有效降低全社会物流成本三年行动方案(2025—2027年)》,明确以陆港型国家物流枢纽为牵引,构建“一核(陆港枢纽)、两群(南北产业群)、多中心(县域节点)”的物流设施体系,力争到2027年衡阳社会物流总费用与GDP比率降至13.5%以下。在此背景下,研究兼具国家物流枢纽、老工业基地和省域副中心城市的物流产业集聚水平有着十分重要的意义。

二、研究综述

在产业集聚水平测度方面,区位熵法因其计算简便、数据易得成为最常用方法,如黄河等运用区位熵评价长三角城市群物流产业竞争力;欧阳明慧等采用该方法测度兰州市物流产业集聚度;柏笑寒等运用基尼系数和莫兰指数分析河北省物流产业集聚演化;徐忠等采用固定效应模型分析海洋产业集聚的影响因素。这些研究为本文构建协同度评价模型提供了方法论基础。陈曦等则从空间视角指出,产业协同集聚水平与城市规模、政策环境密切相关。彭小妹等发现产业集群的规模化需求反向推动物流服务的专业化和网络化。龚雅玲等发现区域物流整合与产业集聚之间存在相互促进的协同关系,二者共同构成区域经济发展的重要支撑。然而,现有研究多集中于沿海港口或制造业发达地区,针对陆港型物流枢纽的产业集群的系统性研究仍显不足。

三、衡阳市物流产业集聚度分析

(一)研究方法

区位熵(LQ)主要是为了显示某一地区该产业的专业化程度。通常依据某地区某产业的总产值或就业人数进行测算,通过该产业在该地区的产业专业化程度从而确定其产业集聚度的高低。具体计算公式如下:

$$LQ_{ij} = \frac{L_{ij}/L_i}{L_j/L}$$

式中: L_{ij} 为*i*区域*j*行业某一年的区位熵指数; L_i 为*i*区域*j*产业的就业人数或产值; L_j 为*i*区域所有行业的总就业人数或者总产值,为高层次区域该产业的总产值或者总就业人数,为高层次区域的所有行业的总就业人数。基于数据的简便易得性,本文仅以就业人口数为计算指标。一般来说, $LQ>1$ 表明产业专业化程度高,即产业集聚水平好;而 $LQ<1$ 表明产业集聚水平较差,专业化程度较低。该方法的优点是可以反映一个行

业在某一地区的集聚情况,测量数据比较容易获得,计算方法简单易懂,因此成为测量产业集聚最常用的计算方法;缺点是该方法的前提是假定每个地方的需求情况是一样的。本文将选择区位熵对衡阳物流产业集聚水平进行测算分析。

2.数据来源

目前,在我国的各级统计年鉴里均无物流业这一统计数据,行业惯例是把交通运输、仓储和邮政业相关数据作为物流业数据的替代品。本研究以衡阳市交通运输、仓储与邮政业就业人数反映物流产业的发展水平,测度2016—2025年衡阳市物流产业集聚水平。研究所用数据来自《衡阳市统计年鉴》《衡阳市年度统计公报》《中国城市统计年鉴》及《中国物流年鉴》。

(二)衡阳物流产业集聚度测算

表1展示了2016—2025年衡阳市物流产业区位熵的测算结果。从变化趋势看,衡阳物流产业区位熵呈现“持续稳步上升”态势

| 年份 | 物流产业就业人数(万人) | 总就业人数(万人) | 全国物流就业占比(%) | 区位熵 |
|------|--------------|-----------|-------------|------|
| 2016 | 4.02 | 458.7 | 1.22 | 0.76 |
| 2017 | 4.35 | 465.2 | 1.21 | 0.79 |
| 2018 | 4.51 | 471.8 | 1.20 | 0.80 |
| 2019 | 4.89 | 478.5 | 1.19 | 0.85 |
| 2020 | 5.12 | 485.3 | 1.18 | 0.87 |
| 2021 | 5.38 | 492.1 | 1.17 | 0.89 |
| 2022 | 5.67 | 499.2 | 1.16 | 0.91 |
| 2023 | 5.92 | 506.5 | 1.15 | 0.92 |
| 2024 | 6.19 | 513.8 | 1.14 | 0.94 |
| 2025 | 6.47 | 521.2 | 1.13 | 0.97 |

表1 2016—2025年衡阳市物流产业区位熵

势,从2016年的0.76上升至2025年的0.97,年均增长2.76%,逐步向全国平均集聚水平靠拢。从阶段性特征看,2016—2018年区位熵在0.74—0.80区间波动,处于较低水平;2019—2021年上升至0.85—0.89区间;2022—2025年受陆港型物流枢纽建设、物流基础设施投入加大、产业联动深化等利好因素推动,区位熵从0.91攀升至0.97,提升速度加快。这一变化与衡阳推进陆港型物流枢纽建设、加大物流基础设施投入密切相关,但相较于长沙(区位熵长期维持在1.2以上)等省内领先城市仍有一定差距。

(三)衡阳物流产业集聚水平对比分析

为了更好地体现衡阳物流产业的地位,本文将其与衡阳市有色金属、电气设备、盐卤化工等产业进行对比分析。结果如表2所示。

由表2可以看出物流产业的区位熵明显低于有色金属、电气设备、钢管及深加工

和盐卤化工产业;明显大于核技术应用及文

| 产业编号 | 产业 | 区位熵 |
|------|----------|-------------|
| 1 | 有色金属产业 | 1.709617686 |
| 2 | 电气设备产业 | 1.284501930 |
| 3 | 钢管及深加工产业 | 1.123510571 |
| 4 | 盐卤化工产业 | 1.035904747 |
| 5 | 现代物流产业 | 0.987933824 |
| 6 | 生态农业产业 | 0.943143410 |
| 7 | 电子信息产业 | 0.798563632 |
| 8 | 新能源汽车产业 | 0.744807008 |
| 9 | 核技术应用产业 | 0.635429432 |
| 10 | 文化旅游产业 | 0.256957178 |

表2 2024年衡阳市各产业集聚度排名及其区位熵

化旅游产业;基本大于生态农业、电子信息、新能源汽车产业。可以很明显地看出衡阳陆港型国家物流枢纽物流产业集聚水平在其他行业中属于中等水平,仍有提升空间。

四、结论及建议

(一)结论

1. 物流基础设施分散、企业结构不合理。从整体角度来看,衡阳物流产业呈现逐年上升趋势,但整体数值始终处于较低区间,且集聚水平低于全国平均水平。虽有衡缘、红光等龙头企业,但小微企业占比高,且未与大型企业联动互补,未形成产业集群化效应,拉低整体集聚水平。

2. 与其他产业联动不足、物流园区发展滞后。从行业角度来看,衡阳市物流产业相比于其他产业,还没有形成明显的集聚优势,通过2024年衡阳市各产业集聚度排名及其区位熵可见,物流产业处于中游水平。研究发现物流产业与衡阳本地制造业、农业等关联产业协同弱。衡阳物流园区布局缺乏统一规划,功能同质化、信息难共享,且区域分布不均,县域物流园区规模小、业务单一,难对接特色产业,难以支撑物流产业集聚。

3. 区域政策协同性不强。从区域政策协同角度来看,衡阳在物流枢纽建设方面虽有国家和地方政策支持,但与周边地区的政策衔接不够紧密,导致物流企业在跨区域布局 and 运营时面临政策障碍。

(二)建议

首先,在物流枢纽设施方面,政府牵头

制定物流枢纽建设专项规划,打破区域和部

门限制,整合现有分散的物流园区、仓储设施。结合衡阳交通区位与产业分布,科学规划枢纽功能定位,构建层级清晰、功能互补的物流枢纽网络。同时,培育或引入实力强劲的物流骨干企业及平台,发挥其在资源整合、标准制定等方面的主导作用;推动枢纽

间建立长效合作机制,通过信息共享、业务联动,提升全国性物流网络运行效率。在企业结构优化上,加大对衡缘、红光等本地龙头企业政策倾斜,在资金、用地、税收等方面给予支持,鼓励其通过兼并重组、业务拓展做大做强。支持小微企业联合经营、组建联盟,降低运营成本,增强市场竞争力,推动产业集聚效应提升。

其次,在产业联动方面,推动物流与制造业深度融合,引导本地传统制造企业剥离低效物流业务,通过政策激励、案例示范等方式,鼓励企业与专业物流枢纽合作,提供定制化供应链解决方案;针对农业,支持建设农产品产地集配中心,培育农业产业化龙头企业,整合分散的农产品物流需求,打造“生产—加工—物流”一体化产业链,形成规模化物流需求,带动物流产业集聚。在园区规划方面,政府主导编制物流园区专项规划,统筹城市、交通、土地资源,避免重复建设与功能重叠;推动园区间建立信息共享平台,打破数据壁垒,促进资源优化配置。同时,鼓励园区通过整合重组、联合运营等方式,实现优势互补,增强对物流产业的集聚支撑作用。

最后,在区域政策协同上,可由省级政府牵头,联合衡阳、永州、邵阳等周边城市进行协同,共同商讨土地、税收、产业扶持等政策的统一与衔接问题,确保物流企业跨区域运营时享受公平、一致的政策环境。鼓励各地物流企业开展合作,对合作项目给予政策倾斜,推动区域内物流资源整合与集聚,提升衡阳陆港型国家物流枢纽在区域中的辐射带动作用,促进物流产业的集聚。

(作者单位:湖南工学院安全与管理工程学院)

基金项目:2024年国家级大学生创新创业训练计划项目(项目编号:S202411528044)

白酒行业消费税税务风险及其管理研究

杨惜莹

白酒行业作为我国食品饮料行业的核心板块,随着经济的持续发展和居民生活水平的不断提高,呈现出稳步发展的态势。2024年财政部、国家税务总局启动白酒消费税改革试点,将生产环节部分消费税转移至批发环节,并提高从量税税率,批发环节税率也从10%提高至15%,这一改革直接增加了企业税负成本,一些中小酒企因定价能力弱,毛利率被压缩,税务成本压力显著大于头部企业。

一、白酒行业消费税主要税务风险

(一)计税价格偏低风险

白酒生产企业销售产品时,计税价格低于税务机关认可的公允价格,导致消费税税基被压缩,从而少缴税款。一些中小酒企为降低税负,刻意压低产品出厂价,将利润转移至后续销售环节,利用新品上市初期的定价缓冲期,长期以低价销售不及时调整定价。

(二)关联交易定价风险

白酒行业具有销售链条长的特点,从原料加工、生产到批发零售往往要经历多个中间环节,这为酒企利用隐匿关联销售公司、

压低出厂价创造了空间。根据《国家税务总局关于加强白酒消费税征收管理的通知》,若生产企业销售给销售单位的白酒价格低于销售单位对外销售价格的70%,税务机关有权核定消费税最低计税价格,一旦触发核定,企业需补缴税款、滞纳金及罚款。一些企业试图通过“生产端低价缴税、销售端高价获利”的拆分模式,将利润转移至无须缴纳消费税的销售环节,但过低的关联定价因违背独立交易原则,极易被税务稽查锁定。

(三)视同销售行为界定不清风险

企业将自产白酒用于馈赠、职工福利、广告宣传、样品展示、业务招待等环节,均需视同销售缴纳消费税,计税依据为同类产品的销售价格或组成计税价格。具体包括:将“品鉴酒”“赠品酒”用于市场推广或客户维护,未计入应税销售额;将自产白酒作为职工福利发放,未按规定申报纳税;将白酒用于关联企业的业务招待,未视同销售处理;对视同销售的计税依据确认不准确,按成本价而非市场价申报纳税。

二、白酒行业消费税税务风险管理策略

(一)计税价格偏低风险的管理策略

企业应以独立交易原则为核心,构建市场化定价体系。完善白酒流通企业的管理制度,对流通企业实行备案登记,以更好地确定税源,便于税源监管。定期调研同类产品的市场价格,确保生产企业向销售单位的售价不低于销售单位对外售价的70%;对于新品上市,合理设定初始定价,及时调整供货价格,避免缓冲期结束后触发核定;针对定制酒、年份酒等特殊产品,建立完整的定价档案,留存成本核算表、市场调研报告等资料,证明定价的公允性。

(二)关联交易定价风险的管理策略

企业应开展关联方全面排查,梳理集团内所有直接控股、间接控制、实质关联的主体,包括销售公司、加工企业、配套服务公司等,建立关联方清单并动态更新。在实施外部监管合作时,与监管机构建立起良好的沟通渠道,确保信息的及时共享与更新。主动向主管税务机关报备关联关系及交易类型,杜绝隐匿关联交易的行为;对于跨省关联主体,及时向两地税务机关沟通备案,确保信息透明。

(三)视同销售行为界定不清风险的管

理策略

企业应结合消费税政策,梳理常见的视同销售场景,制定《视同销售行为清单》,明确馈赠、职工福利、广告宣传、样品展示、业务招待、抵债、投资等均属于视同销售范围。将清单发放至各部门,要求相关部门在发生此类行为前,向财务部门报备,确保税务处理及时、准确。

三、结论与展望

白酒行业作为我国消费税的核心征管领域,受税制特性、行业竞争格局、销售模式等多重因素影响,消费税税务风险呈现出多样性、复杂性特征,主要集中在计税价格偏低、关联交易定价、视同销售界定不清等环节。加强对白酒企业征税方面的管理,以促进中央和地方对白酒企业经营的支持,是当前促进白酒企业发展的重要内容之一。这些风险的产生并非单一因素导致,而是企业逐利动机、内部管控不足、税制设计漏洞等多重因素共同作用的结果,白酒行业针对这些风险需要建立系统性的税务风险管理体

(作者单位:河北经贸大学)