

教育部人文社会科学研究项目基金资助 (09YJA790020)

中国保税港区与内陆港 互动发展研究

——基于厦门海沧保税港区的实践

孙家庆 著



大连海事大学出版社

教育部人文社会科学研究项目基金资助(09YJA790020)

中国保税港区与内陆港互动发展研究—— 基于厦门海沧保税港区的实践

孙家庆 著

大连海事大学出版社

©孙家庆 2013

图书在版编目(CIP)数据

中国保税港区与内陆港互动发展研究:基于厦门海沧保税港区的实践 / 孙家庆著. —大连:大连海事大学出版社, 2013. 3

ISBN 978-7-5632-2849-2

I. ①中… II. ①孙… III. ①自由贸易区—港区—研究—中国 IV. ①F752.8

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 052849 号

大连海事大学出版社出版

地址:大连市凌海路1号 邮编:116026 电话:0411-84728394 传真:0411-84727996

<http://www.dmupress.com> E-mail: cbs@dmupress.com

大连住友彩色印刷有限公司印装 大连海事大学出版社发行

2013年3月第1版 2013年3月第1次印刷

幅面尺寸:185 mm × 260 mm 印张:9.5

字数:228千 印数:1~500册

责任编辑:陆梅杨森 版式设计:小月

封面设计:王艳 责任校对:华云鹏

ISBN 978-7-5632-2849-2 定价:25.00元

内容提要

本书作为国内第一本有关保税港区与内陆港互动发展方面的专著,以理论研究、实证研究、对策与政策研究三个递进步骤系统地阐述了我国保税港区与内陆港的现状与发展趋势、基本原理、对象选择及因素识别、发展运营模式、关系评价、对策与政策等几方面的内容,并采用定性定量相结合、实证与案例分析相辅佐的方法,以一个全新的视角对保税港区与内陆港互动发展进行了研究。

本书由导论、保税港区与内陆港的产生与发展、保税港区与内陆港互动发展的动因与机理、保税港区与内陆港互动发展对象选择影响因素的识别、保税港区与内陆港互动发展对象的选择及保税港区与内陆港互动发展关系评价、保税港区与内陆港互动发展模式的选择、推进保税港区与内陆港互动发展的对策与政策八章组成。

本书内容系统全面,结构清晰、逻辑性强,论证严谨,创新性突出,行业特色鲜明,填补了相关理论研究的空白,具有前瞻性;对高校相关专业本科生和研究生教育,对于从事港口、航运经营和管理的人员,对于政府相关主管部门研究保税港区和内陆港的互动发展具有较强的指导性。

前 言

随着我国加入 WTO 和世界经济一体化的深入发展,各种海关特殊监管区域内外部发生了重大的变化,保税区、出口加工区、保税物流园区及其他海关特殊监管区域,一直存在的与港口分离的格局,已不能满足我国对外经济的发展,其功能定位等也不能适应新形势的要求。在这种情况下,海关特殊监管区改进的必要性日益突出,实施“区港联动”,设立保税港区,充分发挥海关特殊监管区域的政策优势和区位优势,是我国向自由贸易区转型的必要举措和内在要求。因此,2005 年国务院批准设立了上海洋山保税港区,此后又相继批准若干个保税港区,已初步形成了从南到北的中国保税港区战略布局。

随着沿海港口竞争日趋激烈,各大港口逐渐将目光从沿海地区转移至内陆腹地;尤其是随着国家西部大开发、中部崛起和振兴东北发展战略的贯彻实施,我国中西部地区经济社会发展也开始迈入快车道,区域分工与产业转移加快,东中西部地区经济交流和互补效应持续增强,这使得沿海港口集装箱腹地不断向中西部地区延伸。因而,内陆港作为内陆地区外贸物流的中转基地,也逐渐被越来越多的港口所青睐。各地对内陆港的建设热情和投资规模都非常大,可以说发展前景势不可当。到目前为止,国内已经建设和计划建设的内陆港达到 40 多个,从北到南已形成了若干内陆港群,包括以大连为龙头的东北内陆港群,天津牵头的中东部 12 个省市区内陆港群,江浙沿海一带向华南和西南内陆辐射的内陆港群等等。

尽管目前保税港区与内陆港的作用已经被认识到,但是保税港区和内陆港在我国的发展时间较短,特别是大多数保税港区与内陆港均处于建设开发阶段。而且,无论是保税港区还是内陆港,其开发建设需要投入巨额资金,从实际运营效果来看,其自身区域的短期收益并不明显,往往产生亏损。由此可见,无论在理论上还是实践中,都亟待解决保税港区与内陆港互动发展问题。基于此,本书在传统的港口与腹地关系研究的基础上,融入了内陆港这个要素,以保税港区与内陆港互动发展作为研究对象,系统地阐述了“两港”互动发展的理论与实践。

本专著以厦门海沧保税港区为例,对我国保税港区与内陆港互动发展理论与实践进行系统论述,具体由导论、保税港区与内陆港的产生与发展、保税港区与内陆港互动发展的动因与机理、保税港区与内陆港互动发展对象选择影响因素的识别、保税港区与内陆港互动发展对象的选择、保税港区与内陆港互动发展关系评价、保税港区与内陆港互动发展模式的选择、推进保税港区与内陆港互动发展的对策与政策八章组成。

本专著由孙家庆、孙光圻、唐丽敏、李振福、王丹、张丽丽、王小慧、姜伟香、高菲菲、郑海鑫、

蔡静等共同完成。在写作中,参考、吸收、采用了众多中外文献,参考文献已经附于书后,借本书即将出版之际,谨向有关专家和学者表示衷心的感谢。本专著的出版同时也受益教育部人文社会科学研究项目基金(09YJA790020)、辽宁省社会科学规划基金项目(L11AJY003)、大连海事大学学术著作出版基金及辽宁省紧缺本科人才培养基地(物流管理、物流工程)专项基金、辽宁省高等教育质量工程专项基金的资助,特此鸣谢。

受作者水平与能力所限,书中不妥之处在所难免,敬请同行专家和广大读者将意见与建议反馈给本人(e-mail:13050514503@163.com),以便再版改进。

孙家庆

2012年11月于大连海事大学

目 录

第一章 导论	1
第一节 研究背景与现状	1
一、研究背景与意义	1
二、国内外研究现状	2
第二节 研究思路、内容与方法	3
一、研究思路与内容	3
二、研究方法	4
第三节 研究目标与创新点	5
一、研究目标	5
二、主要创新点	5
第二章 保税港区与内陆港的产生与发展	6
第一节 国内外研究现状	6
一、国外研究现状	6
二、国内研究现状	6
第二节 保税港区的产生与发展	6
一、保税港区的概念与特点	6
二、保税港区的功能	8
三、保税港区发展过程	9
第三节 内陆港产生与发展	10
一、内陆港的概念与特点	10
二、内陆港的种类与功能	12
三、内陆港的发展过程	16
第四节 厦门海沧保税港区及相关内陆港概述	18
一、厦门海沧保税港区概况	18
二、相关的内陆港概况	19
第三章 保税港区与内陆港互动发展的动因与机理	22
第一节 国内外研究现状	22
一、国外研究现状	22
二、国内研究现状	22

第二节 保税港区与内陆港互动发展动因与机理概述	22
一、保税港区和内陆港互动发展的内涵与特点	22
二、保税港区与内陆港互动发展的内容与层次	24
三、保税港区与内陆港互动发展的动因与机制	28
四、保税港区与内陆港互动发展的理论与机理	31
第三节 基于系统动力学的保税港区与内陆港互动发展机理模型与应用	34
一、系统动力学概述	34
二、模型的建立	35
三、实证分析	41
第四章 保税港区与内陆港互动发展影响因素的识别	50
第一节 国内外研究现状	50
一、国外研究现状	50
二、国内研究现状	50
第二节 保税港区与内陆港互动发展影响因素识别基础	50
一、保税港区和内陆港互动发展影响因素识别的意义与原则	50
二、保税港区和内陆港互动发展影响因素识别的步骤	51
三、保税港区和内陆港互动发展影响因素的初选与分析	51
第三节 保税港区与内陆港互动发展影响因素识别模型与应用	57
一、模型的建立	57
二、实证分析	59
第五章 保税港区与内陆港互动发展对象的选择	65
第一节 国内外研究现状	65
一、国外研究现状	65
二、国内研究现状	65
第二节 保税港区与内陆港互动发展对象选择基础	65
一、保税港区与内陆港互动发展对象选择的意义与原则	65
二、保税港区与内陆港互动发展对象选择的理论依据	66
三、保税港区与内陆港互动发展对象选择评价指标体系的构建	68
第三节 保税港区与内陆港互动发展对象选择模型与应用	71
一、模型的建立	71
二、实证分析	73
第六章 保税港区与内陆港互动发展关系评价	84
第一节 国内外研究现状	84

一、国外研究现状	84
二、国内研究现状	84
第二节 保税港区与内陆港互动发展关系评价基础	84
一、保税港区与内陆港互动发展关系评价的意义与原则	84
二、保税港区与内陆港互动发展关系评价的层次、思路与方法	85
三、保税港区与内陆港互动发展关系评价指标体系的构建	86
第三节 保税港区与内陆港互动发展关系评价模型与应用	93
一、基于主成分分析的综合评价模型	93
二、基于 DEA 的综合评价模型	94
三、实证分析	96
第七章 保税港区与内陆港互动发展模式的选择	104
第一节 国内外研究现状	104
一、国外研究现状	104
二、国内研究现状	104
第二节 保税港区与内陆港互动发展模式选择基础	105
一、保税港区和内陆港互动发展模式的类型	105
二、保税港区和内陆港互动发展模式选择指标体系的构建	105
第三节 保税港区与内陆港互动发展模式选择模型与应用	112
一、模型的建立	112
二、实证分析	116
第八章 推进保税港区与内陆港互动发展的对策与政策	121
第一节 国内外研究现状	121
一、有关保税港区方面	121
二、有关内陆港方面	121
第二节 制约保税港区与内陆港互动发展的瓶颈与破解之策	121
一、制约保税港区与内陆港互动发展的主要瓶颈	121
二、破解保税港区与内陆港互动发展瓶颈的对策	124
第三节 推进保税港区与内陆港互动发展的政策	126
一、现有政策评述	126
二、政策建议	131
参考文献	135

第一章 导 论

第一节 研究背景与现状

一、研究背景与意义

港口经济作为经济发展的一种地域形态,在我国改革开放以来,获得了巨大的发展。而我国航运业高速发展的背后是我国经济的高速发展,不断增长的对外与对内贸易为港口的发展提供了充足的货源。目前,港口经济已成为我国沿海经济发展最重要的内容,按照区域经济的发展态势和港口对应的腹地,我国已经形成了五大沿海港口群,即青岛港、大连港、天津港三足鼎立的环渤海经济圈港口群;以上海港和宁波—舟山港为核心的长江三角洲经济圈港口群;以厦门港、福州港为核心的东南沿海两岸经济圈港口群;以香港港、深圳港和广州港为核心的珠江三角洲经济圈港口群;以及以湛江港、防城港为核心的西南沿海港口群。然而,在港口经济迅速发展的背后,一个不可回避的现实问题出现了:港口之间的竞争已经从与日本、韩国以及东南亚地区的港口竞争蔓延到了国内港口之间的竞争。环渤海湾的青岛、大连、天津,长三角的上海、宁波,珠三角的广州、深圳、香港等国内大港口在硬件设施、价格和软环境建设方面正展开愈演愈烈的港口竞争。

随着沿海港口竞争日趋激烈,各大港口逐渐将目光从沿海地区转移至内陆腹地;尤其是随着国家西部大开发、中部崛起和振兴东北发展战略的贯彻实施,我国中西部地区经济社会发展也开始迈入快车道,区域分工与产业转移加快,东中西部地区经济交流和互补效应持续增强,这使得沿海港口集装箱腹地不断向中西部地区延伸。因而,内陆港作为内陆地区外贸物流的中转基地,也逐渐被越来越多的港口所青睐。各地对内陆港的建设热情和投资规模都非常大,可以说发展前景势不可当。到目前为止,国内已经建设和计划建设的内陆港达到 40 多个,从北到南已形成了若干内陆港群,包括以大连为龙头的东北内陆港群,天津牵头的中东部 12 个省市区内陆港群,江浙沿海一带向华南和西南内陆辐射的内陆港群等等。

随着我国加入 WTO 和世界经济一体化的深入发展,各种海关特殊监管区域内外发生了重大的变化,保税区、出口加工区、保税物流园区及其他海关特殊监管区域,一直存在的与港口分离的格局,已不能满足我国对外经济的发展,其功能定位等也不能适应新形势的要求。在这种情况下,海关特殊监管区改进的必要性日益突出,实施“区港联动”,设立保税港区,充分发挥海关特殊监管区域的政策优势和区位优势,是我国向自由贸易区转型的必要举措和内在要求。因此,2005 年国务院批准设立了上海洋山保税港区,此后又相继批准若干个保税港区,已初步形成了从南到北的中国保税港区战略布局。

尽管目前保税港区与内陆港的作用已经被认识到,但是保税港区和内陆港在我国的发展还不过 7 年,特别是大多数保税港区与内陆港均处于建设开发阶段。而且,无论是保税港区还是内陆港,其开发建设需要投入巨额资金,从实际运营效果来看,其自身区域的短期收益并不

明显,往往产生亏损。另一方面,随着我国保税港区数量的不断增加,保税港区间竞争已经愈演愈烈,拥有充足的货源是港口立于不败之地的核心竞争力。因此争取广阔的经济腹地和货源已是保税港区经营者高度关注的战略性问题。当前保税港区的经济腹地不仅仅局限于其周边的城市,更是将其延伸到内陆腹地。内陆港作为内陆城市的大型物流中心,不断地发挥着港口的作用,不断地向港口运输货物。在争夺内陆腹地货源中,保税港区不再是整个供应链中一个孤立的环节,而应加强与内陆港互动合作,形成战略同盟。这样可以提高保税港区的整体竞争力,同时也带动了内陆港及内陆腹地经济的发展,实现双赢。显然,保税港区与所选择的内陆港应该在一个怎样的层面上互动,以及“两港”互动的模式如何,这是亟待解决的问题。

本书在传统的港口与腹地关系研究的基础上,融入了内陆港这个要素,并以厦门海沧保税港区与其腹地内陆港的互动发展为例进行实证研究,其价值在于:

1. 有利于我国港口物流学科的发展

目前,有关保税港区与内陆港方面的科学研究尚处于起步阶段,因此,对保税港区与内陆港互动发展的理论及其应用进行研究,对港口物流学科的成熟与发展具有重要的理论意义。此项研究可以弥补目前我国港口物流学科研究的不足,增强了港口物流理论研究的系统性和解释力。

2. 有利于政府及企业决策

一方面,有必要从宏观层面,基于政府的视角,对其所面临的问题、政策效果、成功因素及实施的技术进行研究与总结,提出解决对策与政策建议,为政府部门宏观决策提供理论支持。另一方面,有必要从微观层面,基于保税港区与内陆港企业的视角,对双方互动发展模式、经营模式、合作伙伴的选择及合作关系评价等进行深入的研究,为相关企业提供理论与技术支持。

二、国内外研究现状

目前,国内外专家学者的研究主要集中于港口群之间的互动、港口与腹地的互动、港口与内陆港的互动、航运中心与内陆港的互动等方面。

在港口群的互动方面,汪传旭的《长江三角洲港口互动发展的必要性及其对策》^[1]分析了长江三角洲互动发展的必要性及互动过程中存在的问题,并提出了互动发展的对策建议,为港口群的互动发展提供了参考。万征、张仁颐的《上海国际航运中心内港口的区域协同发展研究》^[2]也对长三角港口群的竞争与合作关系进行了研究,提出为了使港口群能够协同发展,不但需要在经济层面上照顾到各方面的利益,更重要的是如何对三个地区的港口进行科学的定位发展。

在港口与腹地的互动方面,蔡静、于晓利的《论大连港与腹地发展的互动机制》^[3]以近代营口港为线索,分析了大连港和腹地发展的互动机制,指出港口与腹地发展是相互依存、互惠互利的,必须坚持科学发展观,走节约型与循环型经济的发展道路。李南的《新兴港口优势下的河北省沿海与腹地一体化发展研究》^[4]解析了河北省基于沿海港口优势实现海陆互动发展的内在动因,并明确提出了河北省海陆互动发展的策略体系和基本原则。陈航的《港城互动的理论与实证研究》^[5]总结了国内外关于港城关系的研究历程、研究成果及未来发展方向,运用系统动力学理论建立了描述港城互动机制的数学模型,并从时间和空间两个层面得出了港口城市的演化规律,采用主成分分析法与回归方法构建港口与城市协调发展的评价模型。

在港口与内陆港的互动方面,王刚的《内陆无水港建设与发展模式探索》^[6]研究了无水港

对沿海港口发展的联动作用。刘琼、蔡玉凤的《无水港与沿海港口联动发展模式初探》^[7]分析了我国无水港的发展模式及存在的主要问题,然后提出了无水港与港口之间的联动发展模式,包括功能联动、规划联动和信息联动等。

在航运中心与内陆港的互动方面,张丽丽的《国际航运中心与内陆港互动发展研究》^[8]从国际航运中心与内陆港互动发展的机理出发,分析了二者互动发展带来的效应,并通过定量模型对二者的互动发展进行了实证研究,针对如何促进二者的良性互动发展提出了对策建议。

综上所述,到目前为止,国内外研究的重点均侧重于港口与城市关系、港口与腹地关系、港口群之间的协调发展和港口与区域经济的协调发展等方面,而针对保税港区与内陆港互动发展方面的研究,仍十分缺乏。

第二节 研究思路、内容与方法

一、研究思路与内容

基本思路包括如下三个递进步骤:

(1) 理论研究

对国内外相关理论研究现状以及保税港区与内陆港的发展现状及趋势进行研究;保税港区与内陆港互动发展基本原理及影响二者互动发展的关键因素进行研究。

(2) 实证研究

以典型保税港区及其相关内陆港为例,建立相关数学模型进行实证研究,以查明可借鉴的经验与问题。

(3) 对策与政策研究

在理论研究和实证研究的基础上,从政府与企业两个层面,提出保税港区与内陆港互动发展模式以及优化运行的路径与对策等。

基于以上研究思路,本书确定的研究内容如下:

1. 保税港区与内陆港的现状与发展趋势分析

(1) 我国保税港区与内陆港的概念、功能、发展过程与趋势。

(2) 欧美等发达国家自由港(我国保税港区与之最为接近)及内陆港的状况与发展趋势。

2. 保税港区与内陆港互动发展的基本原理

(1) 保税港区与内陆港互动发展的内涵、特点、层次与内容。

(2) 保税港区与内陆港互动发展的动因及理论依据,具体包括社会分工理论、交易费用理论、协同理论、系统理论、区位理论、增长极理论等经济学与管理学科的相关理论。

(3) 保税港区与内陆港互动发展的机理及动力机制。

(4) 保税港区与内陆港互动发展机理模型的建立与实证。主要运用系统动力学方法,建立数学模型,并以厦门海沧保税港区及其腹地的内陆港为例,进行实证分析,以进一步说明保税港区—内陆港—腹地经济三者之间的互动机理。

3. 保税港区与内陆港互动发展对象选择影响因素的识别

(1) 影响因素调查与分析。保税港区与内陆港在中国发展的时间很短,没有成熟的经验可以借鉴,显然,在现有相关资料极为缺乏的情况下,首先应科学地开展保税港区与内陆港互动发展情况调查与分析,并初步确定其影响因素。

(2)关键影响因素的识别。本书运用因子分析模型以及 SPSS 统计软件对初步影响因素进行分析,认为影响保税港区与内陆港互动发展主要有 7 个关键因素。

4. 保税港区与内陆港互动发展对象的选择

(1)保税港区与内陆港互动发展对象选择的意义、原则及基本理论。

(2)保税港区与内陆港互动发展对象选择评价指标体系的构建。

(3)保税港区与内陆港互动发展对象模型的建立与实证。本书采用估计相对位置的方案排队法建立相关数学模型,并以厦门海沧保税港区为例,运用该模型对候选的若干个内陆港进行综合评价与分析,以最终确定出可与之建立互动发展的内陆港。

5. 基于保税港区视角的内陆港发展模式与运营模式

(1)基于保税港区视角的内陆港发展模式的选择。

(2)基于保税港区视角的内陆港运营模式的选择。

(3)典型案例分析。重点介绍了天津、大连等保税港区如何实施内陆港战略以及所采取的发展模式与运营模式。

6. 保税港区与内陆港互动发展关系评价

(1)保税港区与内陆港互动发展关系演变。

(2)保税港区与内陆港互动发展关系评价的意义、内容、思路及方法。

(3)保税港区与内陆港互动发展关系评价指标体系的构建。从宏观和微观两个层面建立了评价指标体系,通过关联树法对指标体系进行筛选,提炼出核心指标体系。

(4)保税港区与内陆港互动发展关系评价模型的建立与实证。分别以主成分分析法和数据包络法建立了综合评价模型,并以厦门海沧保税港区为例,具体评价它与内陆港互动发展关系。

7. 推进保税港区与内陆港互动发展的对策与政策关系评价

(1)制约保税港区与内陆港互动发展的瓶颈与解决对策。

(2)推进保税港区与内陆港互动发展的政策。在对现有政策状况及存在的问题进行分析的基础上,从法律法规、联合管理体制、税收、融资等方面提出政策建议。

二、研究方法

本书采取的研究方法为理论与实证研究相结合、定性和定量研究相结合。

1. 定性分析方法

主要采用了以下定性分析方法:

(1)运用文本分析法,开展专题理论研究,形成专题研究论文。

(2)运用实证研究方法开展实证调研,通过专题调研等方式对本课题的有关理论和实践问题进行研讨。

(3)运用比较方法通过借鉴与吸收国外的成功经验,改进、完善我国保税港区与内陆港的互动发展。

(4)运用归纳和演绎方法揭示保税港区与内陆港互动发展演变的规律;用要素分析方法对我国保税港区与内陆港的发展现状进行分析,以科学地查明我国保税港区与内陆港互动发展方面存在的问题。

2. 定量分析方法

主要运用了系统动力学法、因子分析法、估计相对位置的方案排队法、主成分分析法、关联

树法、综合评价法、数据包络法等。

第三节 研究目标与创新点

一、研究目标

1. 理论层面

提出我国保税港区与内陆港互动发展的效应与机理,并构建保税港区与内陆港互动发展的理论框架;提出我国保税港区与内陆港互动发展对象选择与关系评价的理论与方法。

2. 宏观层面

针对我国当前保税港区与内陆港互动发展中存在的问题和制约因素,从宏观层面,提出有关政策建议。

3. 微观层面

提出我国保税港区与内陆港的相关企业建立互动发展的模式与战术方法,为企业实际建立与维护互动关系提供操作性指导。

二、主要创新点

1. 研究视角创新

以保税港区与内陆港互动发展视角开展研究,拓宽了研究视野,具前瞻性;同时该研究克服了以往类似研究所使用的方法和角度单一的局限,综合运用了物流管理学、港航运输管理学、经济学、社会学等学科的理论与实践成果,有利于港口物流的理论创新和学科融合。

2. 理论创新

初步构建了我国保税港区与内陆港互动发展的理论体系,并运用各种技术与方法予以实证研究,既丰富了港口物流学科理论,又为我国港口物流协调发展提供了理论支持和可操作的对策。

第二章 保税港区与内陆港的产生与发展

第一节 国内外研究现状

一、国外研究现状

保税港区是国内所独有的,因而,未见有国外学者对此进行研究。

当然,有学者对内陆港进行了研究,比如, Hayuth Y. (1988)对内陆港建立的合理化进行了分析^[9]; Slack B. (1990)对在北美建立内陆港的可行性以及内陆港的发展对于加快港口建设的作用进行了分析^[10]; Theoe. N. (2005)、Violeta Roso (2002)等学者对内陆的概念与功能进行了探讨^[11-12]; Rutten, B. C. M. (1998)对内陆港的布局与选址进行了研究^[13]; Ballis, A. Golias (2002)、Violeta Roso (2007)等学者则研究了内陆港对环境与当地经济等的影响^[14-15]。

二、国内研究现状

有关保税港区方面,刘辉群(2008)、韩景(2007)、马飞(2007)、祁欣(2008)、李玉如(2005)等学者主要对功能定位与创新、对所在城市及区域经济发展的作用与影响、与腹地之间的通关模式、规划与布局、物流通道与运作模式等进行了研究^[16-20];杨建文等(2008)对我国保税港区的功能与布局、政策、产业发展等内容进行了研究^[21];王任祥等(2011)以宁波梅山保税港区建设、产业布局规划、交通物流模式等为研究内容,设立7个方面的专题进行具体研究,探索保税港区建设的理论与实践^[22];王淑敏(2011)、宁清同等(2011)则从海关监管、商事活动、财税金融、国际经济贸易、刑事犯罪、生态环境保护、民事纠纷解决等方面,全面阐述了保税港区的相关法律问题^[23-24]。

有关内陆港方面,孙家庆等人(2011)在国内首先系统地论述了集装箱内陆港理论与实务,包括内陆港的概念与功能、建设与运营模式、内陆港项目可行性研究以及相关业务操作等^[25];杨睿(2006)、张兆民(2007)等对内陆港的布局与选址进行了研究^[26-27]。

综上所述,目前有关保税港区、内陆港的研究,还仅停留在从自身角度出发探讨其内容、功能定位、规划与布局等方面。

第二节 保税港区的产生与发展

一、保税港区的概念与特点

1. 保税港区的概念

保税港区是指经国务院批准,设立在国家对外开放的口岸港区和与之相连的特定区域内,具有口岸、物流、加工等功能的海关特殊监管区域。

2. 保税港区的特点

保税港区作为一种新型监管模式,既不同于“港”也不同于“区”,而是兼有“港”和“区”的双重特性。其“港(口)区(保税区)合一”的区域特征是对传统港口和保税区分离运作管理的一大突破。

保税港区叠加了保税区、出口加工区、保税物流园区乃至港口码头通关的所有政策和功能。就本质而言,它是根据我国国情,在真正意义上实行“港口和保税特殊监管区合一”运作,探索逐步实现自由港区功能的创新性尝试。

具体而言,保税港区享受保税区、出口加工区、保税物流园区相关的税收和外汇管理政策。主要包括:

- (1) 国外货物入港区保税;
- (2) 货物出港区进入国内销售按货物进口的有关规定办理报关,并按货物实际状态征税;
- (3) 国内货物入港区视同出口,实行退税;
- (4) 港区内企业之间的货物交易不征增值税和消费税。

如表 2-1 所示,保税港区是中国目前港口与陆地区域相融和的保税物流层次最高、政策最优惠、功能最齐全、区位优势最明显的监管区域,是真正意义上的境内关外,是自由港的雏形。当然,我国目前的保税港区,并不是国际上公认的自由经济区(港),因而与国际自由经济区(港)仍存在一些差异(详见表 2-2)。

表 2-1 不同类型海关特殊区域的政策功能的比较

比较项目	保税港区	保税区	出口加工区	保税物流园区
集装港口功能	集装箱枢纽港在区域内	无	无	通过专门通道和卡口与港口相联系
海关管理	一个海关统一监管	港口与区域分属两个海关监管,以转关方式实行监管衔接	港口与区域分属两个海关监管,以转关方式实行监管衔接	港口与区域分属两个海关监管,卡口通行涉及两个海关监管
贸易和物流	有	有	无	有
加工制造	有	有	有	无
出口退税	国内货物入区退税	国内货物入区离境后退税	国内货物入区退税	国内货物入区退税
集装箱增值业务	国际航线汇集,区内可以开展集装箱拆拼箱、中转等增值业务	无	无	可开展集装箱拆拼箱等增值业务,中转条件有限
多式联运	具备直接的海铁联运、水水联运条件	无	无	间接和有限的水水联运
区域空间	大(接近 10 平方公里)	大(10 平方公里)	小(一般 2 平方公里左右)	小(一般 1 平方公里左右)

表 2-2 我国保税港区与国外自由经济区(港)的差别

对比指标	保税港区	自由经济区(港)
设区目的	侧重于使保税区成为开放型经济新的增长点,带动区域经济的发展	是在不影响对国内市场保护的前提下,最大限度地获取国际自由贸易给国家经济带来的好处
区域性质	就进出口税收而言,处于关外,但在海关管理等许多方面仍未真正实现“境内关外”,而只是具有口岸功能的海关特殊监管区域	属于海关管辖区之外的特殊区域,真正实现了“境内关外”
自由度	对一线货物仍然实行备案管理,对保税物流园区的管理实际上仍是一线、二线、区内三重管理	提供“自由”和“便捷”的管理措施,贯穿于从货物卸船到运输再到装船的整个过程中
管理体制	我国保税区的管理更多地体现为地方政府的管理	设立国一般都设立专门机构,负责对自由港实行宏观经济管理与协调,管理较具权威性
信任度	我国海关对园区货物实行单证与货物监管同步,仍然追求事前管住	海关对区内企业充分信任或者以充分信任为前提,一般实行单证管理

二、保税港区的功能

1. 口岸的功能

(1) 港口作业功能。即存储通过港口进出境的货物以及其他未办结海关手续的货物,开展货物装卸、拖运等基本的港口作业功能,货物在港区内的停留不设时间限制。

(2) 国际中转功能。即进入保税港区的国际中转货物和国内货物,可进行分拆、集拼,再运至境内外目的港,保税港区还将提供进口保税货物整箱堆存的服务,货物可以根据货主需要在保税港区内进行综合处理或国际中转。

2. 物流的功能

(1) 国际配送功能。即在保税港区陆上特定区域设立仓储物流区,进境保税货物进入该库场后可进行商业性简单加工、批量转换后,向境内外分拨配送。

(2) 国际采购功能。即国内货物进入保税港区港口或港区卡口即可享受出口退税政策,对采购进区的国内货物和保税货物进行出口集运的综合处理或商业性的简单加工后向国内外分销、返销。

(3) 转口贸易功能。即保税港区内的企业可从事转口贸易、交易、展示、出样、订货等经营活动。其作用在于全面、高效地发挥港区的国际转口贸易和出口贸易功能,降低物流企业的商务运作成本,扩大出口。

3. 出口加工与商品展示功能

(1) 出口加工功能。即在保税港区特定区域设立出口加工区,开展加工贸易。在保税港区可发展外向型加工工业,主要包括原料零部件在海外及销售市场在海外的产品的加工、依托境外先进技术的高科技新型产品的制造等。

(2) 商品展示功能。在保税港区的特定场所展示供看样订货的展览品、样品,拓展国内外