

戴小红 著



保税物流区域发展 对腹地经济增长影响 的研究

——以浙江省为例

A STUDY ON THE IMPACT OF DEVELOPMENT IN BONDED
LOGISTICS AREA ON ECONOMIC GROWTH IN THE HINTERLAND

A CASE STUDY OF ZHEJIANG PROVINCE



ZHEJIANG UNIVERSITY PRESS
浙江大学出版社

海外借

浙江省哲学社会科学规划项目(310CGYD98YBN)研究成果

保税物流区域发展 对腹地经济增长影响的研究

——以浙江省为例

戴小红 著



ZHEJIANG UNIVERSITY PRESS

浙江大学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

保税物流区域发展对腹地经济增长影响的研究:以浙江省为例 / 戴小红著. —杭州:浙江大学出版社, 2018. 5

ISBN 978-7-308-17945-4

I. ①保… II. ①戴… III. ①自由贸易区-经济发展—研究—中国 IV. ①F752

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2018) 第 019409 号

保税物流区域发展对腹地经济增长影响的研究

——以浙江省为例

戴小红 著

责任编辑 李玲如

责任校对 杨利军 夏湘娣

封面设计 雷建军

出版发行 浙江大学出版社

(杭州市天目山路 148 号 邮政编码 310007)

(网址: <http://www.zjupress.com>)

排版 杭州中大图文设计有限公司

印刷 浙江省良渚印刷厂

开本 710mm×1000mm 1/16

印张 14.5

字数 230 千

版印次 2018 年 5 月第 1 版 2018 年 5 月第 1 次印刷

书号 ISBN 978-7-308-17945-4

定价 48.00 元

版权所有 翻印必究 印装差错 负责调换

浙江大学出版社发行中心联系方式: 0571-88925591; <http://zjdxcbbs.tmall.com>

前言

我国保税物流区域自 1990 年开始设立,截至 2016 年 3 月底,全国 29 个省市自治区经批准其设立了 127 个,包含 6 种类型的保税物流区域。保税物流区域成为我国开放型经济发展的先行区,国际物流和国内物流发展的特定区域和节点,加工贸易转型升级集聚区和先进制造业的重要基地,有效承接东西部加工制造业梯度转移的重要节点。在新的历史时期,保税物流区域肩负提高我国开放型经济发展质量的历史使命,成为各省市、自治区发展更高层次的综合保税区或自由贸易区(港)等开放型经济平台的战略选择。

本研究内容包括以下九个部分。

第一部分,阐明本研究选题的背景和意义,在文献综述的基础上提出了本研究的思路、内容、方法。第二部分,梳理了本研究涉及的基本理论。第三部分,研究了我国保税物流区域的发展历程、保税物流监管体系的形式和特征、运作模式和功能、发展现状及其区域经济地位。研究表明,我国保税物流区域已形成了保税物流、保税加工、国际贸易三大功能格局,综合保税区成为保税物流区域升级发展的方向。第四部分,分析了全国和浙江省保税物流区域发展所需要的条件和影响因素。第五部分,研究了保税物流区域发展促进区域经济增长的机理;分析了保税物流区域经济增长极的极化形成途径、形成过程、形成机理;分析了保税物流区域对腹地经济增长的扩散作用、传导机制、扩散方式;提出了我国保税物流区域的主导产业、依存产

业和关联产业集群。保税物流区域通过产业集聚与极化效应、产业关联与乘数效应而形成经济增长极,是功能创新、体制机制创新、技术创新、企业家管理创新、业务运作模式创新的结果,其扩散通过地域空间扩散和产业扩散两种途径,以资本扩散、技术外溢、劳动力流动、管理外溢四个基本投入要素的流动为纽带来完成;研究了我国保税物流区域对腹地的经济效应,包括投资与产业集聚效应、腹地扩散效应、产业结构优化效应和制度创新效应。第六部分,建立了保税物流区域发展的经济绩效评价指标体系。按照科学性、全面性、代表性、可操作性原则,主要从保税物流区域的三大主体功能发挥作用的角度,构建了主要包括综合经济指标、基础设施指标、开放经济活力指标、外贸发展指标、保税物流指标、保税加工指标、创新能力指标、区域贡献力指标等 8 个一级指标、19 个二级指标、39 个三级指标的分层次经济绩效评价指标体系,构建了测度保税物流区域对腹地经济增长贡献的 VAR 模型。第七部分,实证分析。本研究分别以海关特殊监管区域物流货物、进出口总额、保税加工货值指标来探讨保税物流区域与母城及直接腹地经济增长的关系。以宁波市保税物流区域群的发展为例,选取 1995—2015 年数据,借助 VAR 模型,通过协整检验、脉冲响应函数、方差分解,实证分析了宁波保税物流区域群的保税物流、保税加工、国际贸易三大主体功能对母城宁波市、直接腹地浙江省的经济增长拉动作用,得到如下结论:(1)保税物流区域的保税加工货值、进出口总额、海关特殊监管区域物流货物对母城宁波市 GDP 经济增长具有较显著的长期的正向积极作用,其中,保税加工货值对母城 GDP 贡献率最大,之后依次为进出口总额、海关特殊监管区域物流货物。(2)宁波市保税物流区域的保税加工货值、进出口总额长期来看对浙江省 GDP 增长具有正向推动作用;保税加工货值、进出口总额有利于促进浙江省第二产业比重的提升,海关特殊监管区域物流货值有利于第三产业比重的提升;保税物流区域的海关特殊监管区域物流货值对浙江省港口货物吞吐量有正向促进作用,但区港联动作用不明显;进出口总额对浙江省经济开放度的正向影响作用显著。第八部分,提出了保税物流区域经济增长极发展的对策建议。以浙江省为例,分析了保税物流区域发展存在的主要问题,从八个方面提出保税物流区域群整合优化发展的基本思路和对策建议。第九

部分为结论与展望。

本研究的主要创新点在于:在理论创新方面,从省、市中观层面,深入分析保税物流区域作为外向型经济增长极的作用机理;从保税物流区域主体功能发挥的角度,构建了保税物流区域发展经济效应的评价指标体系;以一个城市的保税物流区域群发展为案例,构建 VAR 模型,实证分析了保税物流区域群发展对母城和省域腹地经济增长的影响作用。在实践创新方面,本研究对省市的保税物流区域群如何整合优化发展进行分析,并提出对策建议,希望与实践方面为一个省、市的保税物流区域群如何整合优化发展提供具有可操作性的参考。

目 录

1 绪 论	1
1.1 研究背景和意义	1
1.1.1 研究背景	1
1.1.2 研究意义	4
1.2 国内外研究综述	7
1.2.1 保税物流研究文献概况	7
1.2.2 国外保税物流研究综述	9
1.2.3 国内保税物流研究综述	10
1.3 研究内容和思路	16
1.3.1 研究思路	16
1.3.2 研究内容	16
1.4 研究方法与创新点	18
1.4.1 研究方法	18
1.4.2 主要创新点	19
1.5 相关概念界定	20
1.5.1 保税制度	20
1.5.2 保税货物	21
1.5.3 保税物流	21

1.5.4	保税物流区域	21
1.5.5	保税物流区域的腹地	22
2	理论基础	23
2.1	非均衡发展理论	23
2.1.1	经济不平衡发展论	23
2.1.2	循环累积因果论	24
2.1.3	核心—边缘论	25
2.1.4	倒 U 型理论	25
2.2	增长极理论	26
2.2.1	增长极的概念	26
2.2.2	增长极的基本形态	27
2.2.3	增长极的作用机理	28
2.2.4	增长极形成的条件	30
2.2.5	增长极理论推动的区域经济开发模式	30
2.2.6	增长极理论在各国的应用实践	31
2.2.7	增长极理论对保税物流区域发展的指导意义	33
2.3	对外贸易与经济增长理论	34
2.3.1	对外贸易经济增长的发动机说	34
2.3.2	对外贸易乘数理论	35
2.4	本章小结	35
3	我国保税物流区域的发展及其特征	36
3.1	我国保税物流区域的发展历程	36
3.1.1	起步发展阶段(1990—1996 年)	37
3.1.2	探索发展阶段(1997—2001 年)	37
3.1.3	转型升级阶段(2002 年至今)	38
3.2	保税物流监管体系的形式与特征	40
3.2.1	我国保税物流监管体系的形式	40

3.2.2	我国保税物流营运体系的特征	43
3.2.3	保税物流业务运作模式和功能特征	46
3.3	保税物流区域发展现状及对地区的贡献	52
3.3.1	我国保税物流区域的发展现状	52
3.3.2	保税物流区域对地区经济的贡献	56
3.4	保税物流区域的发展趋势	59
3.5	本章小结	60
4	保税物流区域发展的条件与影响因素	61
4.1	我国保税物流区域发展的基本条件	61
4.1.1	区位优势	61
4.1.2	对外开放政策优势	62
4.1.3	腹地经济基础优势	62
4.1.4	物流基础设施优势	63
4.2	案例分析:浙江省保税物流区域的发展条件	64
4.2.1	浙江保税物流区域分布现状	64
4.2.2	优越的自然区位	67
4.2.3	良好的开放政策环境	68
4.2.4	强大的腹地经济基础	69
4.2.5	便捷的集疏运网络体系	73
4.2.6	较完善的物流节点网络体系	84
4.3	保税物流区域发展的影响因素	90
4.3.1	腹地物流需求	90
4.3.2	优惠政策	90
4.3.3	物流发展水平	91
4.3.4	区内通关效率	91
4.4	本章小结	92

5 保税物流区域经济增长极及其作用机理分析	93
5.1 保税物流区域经济增长极的内涵	93
5.1.1 增长极的含义解析	93
5.1.2 经济增长极的内涵	94
5.2 保税物流区域经济增长极的极化	97
5.2.1 保税物流区域经济增长极的形成途径	97
5.2.2 保税物流区域经济增长极的形成过程	97
5.2.3 保税物流区域经济增长极的形成机理	97
5.3 保税物流区域经济增长极的扩散	101
5.3.1 保税物流区域增长极的扩散作用	101
5.3.2 保税物流区域发展对腹地经济增长的传导机制	102
5.3.3 保税物流区域经济增长极的扩散途径	102
5.3.4 保税物流区域增长极的扩散方式	104
5.4 保税物流区域发展的地区经济效应	104
5.4.1 产业集聚效应	104
5.4.2 腹地扩散效应	110
5.4.3 产业结构优化效应	113
5.4.4 制度创新效应	115
5.5 本章小结	117
6 保税物流区域发展对腹地经济增长影响的模型构建	118
6.1 保税物流区域发展绩效评价指标体系构建	119
6.1.1 评价指标体系构建的目的	119
6.1.2 评价指标体系设置的原则	120
6.1.3 评价指标体系的结构与说明	121
6.2 保税物流区域发展对腹地经济增长影响的模型构建	126
6.2.1 分析方法	126
6.2.2 VAR 模型构建	127

6.3 本章小结	133
7 浙江保税物流区域发展对腹地经济增长影响实证分析	134
7.1 浙江保税物流区域发展的现状	134
7.1.1 保税物流区域发展的空间比较	134
7.1.2 保税物流区域发展的时间比较	141
7.2 保税物流区域发展对母城经济增长影响的实证分析	145
7.2.1 模型确定与指标选取	145
7.2.2 数据来源与处理	145
7.2.3 实证分析	149
7.2.4 结论与启示	155
7.3 保税物流区域发展对本省经济增长影响的实证分析	156
7.3.1 指标选取与数据来源	156
7.3.2 模型与 ADF 平稳性检验	163
7.3.3 协整估计	164
7.3.4 脉冲响应分析	175
7.3.5 方差分解分析	179
7.4 本章小结	183
8 浙江保税物流区域增长极发展的对策建议	186
8.1 浙江保税物流区域发展存在的问题	186
8.1.1 布点数量少,平台层次低	186
8.1.2 规划面积有限,发展空间受限制	187
8.1.3 功能政策不配套,区港联动不明显	187
8.1.4 “多头分管”体制,影响运行效率	189
8.1.5 保税物流监管缺乏较高层次统一的立法	189
8.1.6 海关保税监管模式有待改进和联动发展	190
8.2 浙江保税物流区域增长极整合优化的对策建议	191
8.2.1 总体思路	192

8.2.2	整合类型,功能升级发展	193
8.2.3	优化产业结构,促进转型升级	197
8.2.4	优化业务模式,实现多元发展	197
8.2.5	优化贸易方式,形成新的增长点	198
8.2.6	健全法制建设,复制自贸区试点经验	199
8.2.7	改革监管模式,提高通关监管效能	199
8.2.8	构筑共享信息平台,提升智慧物流水平	200
8.2.9	构建发展评估体系,规范统计工作	201
8.3	本章小结	201
9	结论与展望	202
9.1	结 论	202
9.2	研究展望	205
	参考文献	206
	索 引	214
	致 谢	217

1 绪 论

1.1 研究背景和意义

1.1.1 研究背景

保税物流区域是我国开放型经济发展的先行区,肩负着科学发展、增强内生动力,更好地服务于外向型经济发展和改革开放,促进加工贸易转型升级和承接国际产业梯度转移,发挥要素集聚和辐射带动作用,服务于“一带一路”、京津冀协同发展、长江经济带等重大国家战略实施,促进区域协调发展等新的历史使命。我国自 1990 年国务院批准设立外高桥保税区以来,截至 2016 年 3 月底,全国 29 个省市自治区设立了 6 种类型、127 个海关特殊监管区域,形成了我国各省(市)域的保税物流区域群。保税物流区域在改革开放中发挥了特殊作用,成为国际物流^①与国内物流的特殊节点,加工贸易转型升级的集聚区,为承接国际产业转移、促进对外贸易、带动区域经济增长和扩大就业等做出了积极贡献。在全球经济一体化、我国深化改革扩大开放的新形势下,2015 年 8 月 28 日,国务院办公厅发布了《关于加快

^① 海关将国际物流的管理区分为口岸物流和保税物流两类。

海关特殊监管区域整合优化方案》，国家对保税物流区域高水平发展提出了新的更高要求。

(1)保税物流区域高水平发展成为我国培育开放型经济的国际竞争新优势的重要前提。应冷静地看到,一方面,随着信息技术和互联网的快速发展,全球经济一体化进程进一步加速,许多跨国公司将加工制造业转移到低成本的发展中国家,国际产业分工转移格局改变,国际贸易、航运物流竞合发展日趋激烈,势必使许多国家更加重视国内自由贸易区的发展,借助保税物流特定功能,优化本国贸易和投资发展环境;另一方面,全球经济和国内实体经济复苏缓慢,我国深化改革扩大开放,对保税物流区域发展提出了转变职能、依法行政、优化服务、促进发展等新的更高要求,服务于我国企业以更强的竞争优势融入全球经济一体化进程。我国保税物流区域能否借鉴自由贸易试验区改革经验,创新制度、拓展功能,增强内生动力,改进监管服务,充分发挥保税物流区域统筹国际国内两个市场、两种资源的作用,营造国际化、市场化、法治化环境,促进企业公平、开放、便利地参与国际市场竞争,承接好国际产业转移、形成中国制造品牌和跨国企业的核心竞争力,更好地服务“一带一路”国家战略的实施?能否将保税物流区域发展成为符合国际惯例、具有内生动力、能基本实现投资贸易便利、高端产业集聚、法治环境规范、金融服务完善、监管高效便捷、集聚和辐射带动作用突出、全球配置能力显著提升的综合保税区?这是形成我国开放型经济的国际竞争优势的重要前提。

(2)建设高层次综合保税区对外开放平台成为各省(市)开放型经济转型升级的战略选择。由于历史原因,我国保税物流区域发展存在布局过于集中、功能重叠、名实不符、多头管理、内部监管模式滞后、各区产业同质、绩效不良等问题。为此,国务院发文要求保税物流特殊监管区域在类型、空间、功能、体制等方面整合,向综合保税区升级发展。各省(市)保税物流区域迎来了前所未有的发展良机。因此,各类保税物流区域如何优化产业结构、推动企业转型升级,优化业务模式、实现产业多元发展,优化贸易方式、形成新增长点,健全法制建设,创造公平的政策环境、创新监管模式、提高通关监管效能,建设符合国际惯例、能以低成本低风险提供贸易便利、具备区

内保税与非保税业务集成服务功能的综合保税区,对促进保税物流区域功能提升、产业转型升级和多元化发展,促进开放型经济生态环境系统建设,意义重大。

(3)发挥保税物流区域经济增长极的要素集聚和辐射带动作用,促进区域经济协调发展。在地区层面,我国保税物流区域分布在沿海和内地具有资源和政策优势的地区,需要拓展国际国内市场,吸引国内外资本、技术和产业在园区集聚,通过要素流动带动所在母城、腹地关联产业的发展,成为东部制造业梯度转移、中西部地区连接国际产业的节点。在产业层面,我国保税物流区域已形成了保税物流、保税加工、国际贸易三大产业的业务功能格局,这三大产业是最富有创新活力、能起强有力产业集聚和辐射作用的主导产业。譬如,保税物流业务已成为其第一大主业,保税物流区域成为保税仓储、物流分拨和配送的集散中心,跨国公司在亚太地区的国际采购和配送中心、国际物流的集聚地;加工贸易已成为其第二大业务,并以进料加工贸易为主,保税物流区域成为我国出口加工和高新技术制造业的重要基地,引进和集聚了一批国际化、高水平的核心技术中心和研发机构;区内吸引了大批国际贸易企业、跨国企业、国际采购企业落户,吸引了跨境电商平台企业和龙头企业进驻,一般贸易成为保税区域发展规模第三大业务。由此,研究保税物流区域主导产业发展对腹地经济增长的影响作用,以及保税物流区域的功能创新、体制机制创新、技术创新、企业家管理创新、业务运作模式创新等对腹地经济的示范带动作用,促进新技术、新产品、新业态、新商业模式在区内外发展;研究保税物流区域的地域空间扩散和产业扩散方式,及其资本扩散、技术外溢、劳动力流动、管理外溢等基本投入要素的流动对区域经济的扩散效应,推动东部保税物流区域的加工制造业、服务业积极向长江经济带、中西部转移,向海关特殊监管区域集中,从而促进区域经济协调发展。

(4)信息互联技术快速发展,推动保税物流区域业务运作与管理模式转型发展。现代信息技术、物联网、“互联网+”等技术快速发展,国际贸易方式由线下贸易发展到线上贸易,B2B、B2C、M2C、O2O等跨境贸易电子商务新模式不断向前发展,国际仓储物流的跨境渠道日益成为贸易便利化的瓶颈,对保税物流区域产业的商业模式、通关管理模式、保税政策、保税物流信

息化环境建设、跨境电商物流服务平台、专业人才等提出了更高要求。保税物流区域高水平规划和信息化发展成国家、各省(市)所关注的重点区域。信息化发展要求监管部门改变监管思路与监管方式,研究如何以保税物流监控智能化、数据采集自动化、数据传输电子化、业务审批网络化等信息化技术为手段,建设共享型智慧物流公共信息平台,提高物流通关速度,从对货物的监管转为对企业的监管。这是保税物流区域高效生态发展、企业在国际竞争中抢占先机的重要环节。

1.1.2 研究意义

为适应开放型经济发展和深化改革扩大开放的要求,2015年8月,国务院、海关总署开始全面系统地部署加快海关特殊监管区域整合优化工作,要求海关特殊监管区域向综合保税区和自由贸易区高层次的开放型经济发展平台转型,创新管理制度,提高监管效能、改革海关监管模式,以促进加工贸易转型升级,发挥要素集聚和辐射带动作用。研究我国省(市)层面的保税物流区域整合优化发展是一项重要的基础性理论探索,对推进我国开放型经济发展具有重要的理论支撑意义和现实指导意义。

(1) 理论意义

随着我国保税物流区域向综合保税区、自由贸易区(港)转型升级发展,各省(市)保税物流区域科学规划亟须理论指导。我国保税物流区域经过26年的发展,已经站到了一个新的历史起点。在经济全球化、国内产业转型升级背景下,根据国家提出构建区域性的综合保税区或自由贸易区(港)高层次发展平台,以带动区域经济协调发展的战略要求,需要研究我国保税物流区域经济增长极的作用机理是什么,研究如何构建省(市)保税物流区域的发展绩效评价指标体系,如何评估其主体产业发展绩效对母城和腹地经济增长的影响作用,以及省(市)保税物流区域群发展对腹地产业结构优化和经济空间会发生怎样的影响,等等。以上问题,国内理论界尚鲜有研究。笔者认为,这些问题是各省(市)保税物流区域发展中需要研究的重大理论。本研究力图通过一域之探析研究,透视保税物流区域全局之运行机理,弥补相关研究的不足。

基于现实数据可得性,本研究立足保税物流区域群的母城和直接腹地省的视角,通过理论研究,分析保税物流区域群的极化效应和扩散效应作用机理;通过分析保税物流区域发展的影响因素和主体功能产业,确立保税物流区域的绩效评价指标体系;以宁波海关保税物流特殊监管区域群的发展历程、发展条件和产业功能为案例,实证分析测度保税物流区域对母城、省域直接腹地经济增长的贡献度,以及对腹地三次产业结构的影响。需要说明的是,省市中观层面的保税物流区域的理论研究一直是一个难点。一是由于各省海关特殊监管区域数据尚未对外开放,数据难以得到;二是由于我国对于海关特殊监管区域的发展评价指标体系尚未建立,各地的海关、外管局、统计局、商务局的统计口径标准不一,统计数据不一。笔者通过多渠道调研、搜寻、分析梳理海关统计数据与信息,进行省、市范围的中观实证分析,弥补了以往本领域研究数据陈旧、短缺的不足。希望通过实证研究反映特定保税区域的发展规律,从理论上为各省市特定区域的科学规划发展做决策参考。

(2) 现实意义

我国保税物流区域作为国际物流与国内物流的连接点,经过 26 年的发展,其主体功能得到发挥,对区域高新技术加工制造业、对外贸易、国际物流的发展起到了辐射、带动作用,对区域外向型经济的发展、产业及结构优化升级,起到了区域经济增长极作用。但也要看到,由于种种原因,保税物流区域的作用还未充分发挥,在开发建设过程中,还存在许多矛盾和问题,典型表现在布局不均衡,定位不明确,功能重叠不完善,各区产业同质、绩效不良,管理体制不顺,政策法规不统一等。随着经济全球一体化进程加速、我国外向型经济深层次发展对保税物流的需求,国务院、海关总署要求各省(市)系统规划、整合优化海关特殊监管区域,推进产业梯度转移、加工贸易向保税物流区域集中,服务于“一带一路”、长江经济带等国家战略。各省(市)也在积极规划如何实现各省(市)保税物流区域群在类型、空间、功能、政策、管理等方面整合优化,构建区域性的综合保税区或自由贸易区(港)高层次发展平台;研究保税物流区域如何发挥经济增长极的要素集聚和辐射作用,促进区域经济协调发展。因此,研究省(市)保税物流区域群发展,具