

汪传旭 董岗 许长延◎著

自由贸易试验区背景下 上海国际航运中心建设研究



华东理工大学出版社
EAST CHINA UNIVERSITY OF SCIENCE AND TECHNOLOGY PRESS



汪传旭 董岗 许长延◎著

自由贸易试验区背景下 上海国际航运中心建设研究



华东理工大学出版社
EAST CHINA UNIVERSITY OF SCIENCE AND TECHNOLOGY PRESS

· 上海 ·

大学图书馆
藏书章



图书在版编目(CIP)数据

自由贸易试验区背景下上海国际航运中心建设研究 / 汪传旭,董岗,许长延著.
—上海:华东理工大学出版社,2015.11

ISBN 978-7-5628-4390-0

I. ①自… II. ①汪… ②董… ③许… III. ①自由贸易区-经济发展-研究-上海市
②国际航运-航运中心-研究-上海市 IV. ①F752.851②F552

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 228926 号

自由贸易试验区背景下上海国际航运中心建设研究

著 者 / 汪传旭 董 岗 许长延

项目负责 / 刘 军

责任编辑 / 刘 婧

责任校对 / 金慧娟

封面设计 / 戚亮轩

出版发行 / 华东理工大学出版社有限公司

地址:上海市梅陇路 130 号,200237

电话:(021)64250306(营销部)

(021)64253797(社科事业部)

传真:(021)64252707

网址:press.ecust.edu.cn

印 刷 / 虎彩印艺股份有限公司

开 本 / 710mm×1000mm 1/16

印 张 / 18

字 数 / 358 千字

版 次 / 2015 年 11 月第 1 版

印 次 / 2015 年 11 月第 1 次

书 号 / ISBN 978-7-5628-4390-0

定 价 / 69.00 元

联系我们:电子邮箱 press@ecust.edu.cn

官方微博 e.weibo.com/ecustpress

天猫旗舰店 http://hdlgdxcbbs.tmall.com



前 言

2013年9月27日,国务院发布《中国(上海)自由贸易试验区总体方案》。这是继2009年国务院制定关于加快上海国际金融中心和国际航运中心方案后在上海的又一力作。中国(上海)自由贸易试验区建设和上海国际航运中心建设同时成为国家战略需要和任务。同年9月29日,交通运输部和上海市人民政府联合发布《关于落实〈中国(上海)自由贸易试验区总体方案〉加快推进上海国际航运中心建设的实施意见》(简称《意见》)。《意见》指出,要以中国(上海)自由贸易试验区建设为契机,加快推进上海国际航运中心建设,丰富拓展国际航运发展综合试验区的内涵,探索创新具有国际竞争力的航运发展制度和运作模式,有力推动上海国际航运中心升级发展。《中国(上海)自由贸易试验区总体方案》中提出的主要任务与措施体现为:加快政府职能转变、扩大投资领域的开放、推进贸易发展方式转变、深化金融领域的开放创新、完善法制领域的制度保障等。其中在推进贸易发展方式转变中提出:提升国际航运服务能级。具体包括:积极发挥外高桥港、洋山深水港、浦东空港国际枢纽港的联动作用,探索形成具有国际竞争力的航运发展制度和运作模式。积极发展航运金融、国际船舶运输、国际船舶管理、国际航运经纪等产业。加快发展航运运价指数衍生品交易业务。推动中转集拼业务发展,允许中资公司拥有或控股拥有的非五星旗船,先行先试外贸进出口集装箱在国内沿海港口和上海港之间的沿海捎带业务。支持浦东机场增加国际中转货运航班。充分发挥上海的区域优势,利用中资“方便旗”船税收优惠政策,促进符合条件的船舶在上海落户登记。在试验区实行已在天津试点的国际船舶登记政策。简化国际船舶运输经营许可流程,形成高效率的船籍登记制度。《中国(上海)自由贸易试验区总体方案》还在监管和税收制度环境的营造方面提出了要求,主要体现为:创新监管服务模式和探索与试验区相配套的税收政策。其中在探索与试验区相配套的税收政策方

面,要求完善启运港退税试点政策,适时研究扩大启运地、承运企业和运输工具等试点范围。

综上所述,中国(上海)自由贸易试验区的建设不仅对上海国际航运中心带来直接的影响,而且通过贸易便利化、投资便利化、金融制度创新、政府职能转变等举措的实施还会对上海国际航运中心产生间接和波及影响。因此,如何利用中国(上海)自由贸易试验区建设平台,推进上海国际航运中心升级发展,是需要解决的关键问题。

境外主要航运中心无不与自由贸易区息息相关,而且均与自由贸易区联动发展。两者联动发展的模式呈现出不同特点。“他山之石,可以攻玉”,随着中国(上海)自由贸易试验区挂牌运行,如何借鉴境外主要航运中心的经验,推动上海国际航运中心升级发展,已成为备受关注的问题。基于此,本书通过对境外主要航运中心(纽约、鹿特丹、新加坡、迪拜等)与自由贸易区联动的案例分析,总结出中国(上海)自由贸易试验区背景下上海国际航运中心建设可供借鉴的有益经验;梳理提炼出中国(上海)自由贸易试验区与航运功能制度、航运业对外开放的演变历程,以及中国(上海)自由贸易试验区与上海国际航运中心的关系;结合上海国际航运中心建设实际,回顾总结出上海国际航运中心建设的发展阶段,并定量评估出上海国际航运中心建设的总体效果;系统剖析中国(上海)自由贸易试验区背景下上海航运业发展现状及上海国际航运中心建设深化面临的瓶颈问题,提出中国(上海)自由贸易试验区背景下推进上海国际航运中心建设的对策建议和保障机制。

本书内容共分十一章。第一章由汪传旭和董岗撰写;第二章、第三章、第四章、第六章、第九章、第十章和第十一章由汪传旭撰写;第五章由许长延撰写;第七章和第八章由董岗撰写。上海市交通委员会茅伯科研究员对本书的内容也提出了宝贵的建议,沈二乐、俞姗姗、汪琬、王娟、杨清荃、陈依文、陈俊军、刘佳琪、杨满、李强、张东东、杨熠、张素庸等多位研究生参与了本书的文字排版和校对工作,在此向他们表示由衷的感谢!

由于水平有限,本书难免存在不足之处,恳望读者不吝指正。

目 录

第一章 境外典型航运中心与自由贸易区联动发展的主要特点与经验	
第一节 境外自由贸易区的典型案例	1
第二节 境外典型航运中心与自由贸易区联动发展的主要特点	9
第三节 境外典型航运中心与自由贸易区联动发展的主要经验	12
第二章 中国(上海)自由贸易试验区与航运功能制度的演变	
第一节 中国(上海)自由贸易试验区的发展历程	13
第二节 中国(上海)自由贸易试验区航运功能与制度的演变	20
第三章 中国(上海)自由贸易试验区与我国航运业开放进程	
第一节 “入世”背景下我国航运业开放进程	27
第二节 中国(上海)自由贸易试验区航运业开放政策	31
第三节 中国(上海)自由贸易试验区航运业进一步开放的突破口 ...	31
第四章 上海国际航运中心建设的发展阶段与成效评估	
第一节 上海国际航运中心建设的发展阶段	34
第二节 上海国际航运中心建设的成效评估	43
第五章 中国(上海)自由贸易试验区背景下上海航运业发展现状	
第一节 港口服务业发展现状	71
第二节 航运服务业发展现状	76
第三节 航运服务业开放现状	81
第四节 航运服务功能与制度创新现状	82
第五节 航运服务要素集聚现状	84

第六章 自由贸易试验区背景下上海国际航运中心建设深化面临的主要问题	
第一节 中国(上海)自由贸易试验区内上海航运业面临的主要问题	88
第二节 中国(上海)自由贸易试验区外港口航运业面临的主要问题	95
第七章 中国(上海)自由贸易试验区与航运配套服务业	
第一节 基于中国(上海)自由贸易试验区的航运配套服务业类别研究	103
第二节 中国(上海)自由贸易试验区航运配套服务业发展现状	110
第三节 中国(上海)自由贸易试验区航运配套服务业存在的主要问题	130
第四节 境外典型自由港航运配套服务业发展的经验借鉴	140
第五节 国内典型港口城市航运配套服务业发展的经验借鉴	152
第六节 完善中国(上海)自由贸易试验区航运配套服务业的对策	161
第八章 中国(上海)自由贸易试验区与航运电子商务	
第一节 中国(上海)自由贸易试验区航运电子商务平台发展的国际形势	179
第二节 中国(上海)自由贸易试验区航运电子商务平台发展的国内形势	196
第三节 中国(上海)自由贸易试验区航运电子商务发展概况	218
第四节 中国(上海)自由贸易试验区航运电子商务平台发展现状	232
第五节 中国(上海)自由贸易试验区航运电子商务平台发展面临的问题分析	245
第六节 打造中国(上海)自由贸易试验区航运电子商务平台的对策建议	247
第九章 中国(上海)自由贸易试验区与上海国际航运中心的关系	
第一节 上海国际航运中心在中国(上海)自由贸易试验区建设中的作用分析	251
第二节 中国(上海)自由贸易试验区建设给上海国际航运中心带来的机遇和挑战	253

第十章 自由贸易试验区背景下推进上海国际航运中心建设的 对策建议	
第一节 自由贸易试验区背景下推进上海国际航运中心建设的 基本路径	257
第二节 自由贸易试验区背景下推进上海国际航运中心建设的 主要举措	260
第十一章 自由贸易试验区背景下推进上海国际航运中心建设 的保障机制	
第一节 资金保障	268
第二节 人才保障	268
第三节 体制保障	269
第四节 平台保障	269
第五节 基地保障	270
第六节 政策保障	271
第七节 法制保障	271
参考文献	272

第一章 境外典型航运中心与自由贸易区 联动发展的主要特点与经验

第一节 境外自由贸易区的典型案例

从全球范围看,自由贸易区并非新名词。目前全球有各种不同类型的自由贸易区 1200 多个。自 20 世纪 70 年代以来,全球自由贸易区已逐渐从传统上比较单一的转口、出口贸易,开始朝着兼具仓储、加工、物流、商品展示、金融、科技开发等多功能的产业集群方向发展。

各个自由贸易区叫法不一,如对外贸易区、自由港、免税区、保税仓库、自由过境区等。按功能定位划分,可分为自由港型、转口集散型、出口加工型、保税仓库型、商业零售型等。境外自由贸易区的典型代表主要体现在如下方面。

一、美国纽约自由贸易区:以税收低廉为代表

作为超级大国,美国是全球吸收外国投资最多的国家之一。从维护国家安全的角度考虑,美国虽然建立并不断加强了针对外资的国家安全审查制度,但又同时用一系列的税收减免政策吸引投资。在美国,自由贸易区也叫对外贸易区,是在港口或机场划出一块特别区域,凡是依法进入该区域的货物都可以免报关或免缴关税;货物从区内转口货运到国外也不用交税;经海关许可,货物出入对外自由贸易区视同出口。其中,作为美国最大的自由贸易区之一的纽约港自由贸易区,通常以围网分隔封闭,发挥着货物中转、自由贸易等功能,境外货物出港(进入美国)前不收关税。区外设置了若干分区,主营进出口的加工制造,涵盖手表、汽车、石化、制药、饮料等加工业务。为了吸引更多企业进入自由贸易区,纽约自由贸易区给出了许多税收

减免政策,比如延迟缴纳进口关税;通过在自由贸易区开厂,企业可以在支付原料的税率和成品的税率之间自由选择,进而可以选择税率更低的支付方式;还有国际退货服务;甚至,如果自由贸易区产品出口到了海外而出现退货情况,企业也无须为退回来的货物支付进口关税;等等。此外,较之区外大约 6.5%的企业增值税率,区内企业税率更低,仅征收 3%。

(一)纽约自由贸易区涵盖范围

1979 年 4 月 6 日,美国自由贸易区委员会批准在新泽西州的纽瓦克/伊丽莎白设立第 49 号自由贸易区,纽约新泽西港务局是该自由贸易区的承授人。该自由贸易区由主区和辅区两大部分组成,其中主区共占地 1800.7 公顷,纽约新泽西港务局拥有并负责运营 970.4 公顷,占比超过一半,达到 53.89%;辅区则分别由 9 家运营商负责运营,具体范围见表 1-1。

表 1-1 纽约自由贸易区涵盖范围

第 49 号自由贸易区主区			第 49 号自由贸易区辅区	
运营商	涵盖范围	占地面积 /公顷	运营商	涵盖范围
纽约新泽西港务局	伊丽莎白港区海运码头	839.7	AZ 电子材料公司	萨默维尔
	伊丽莎白工业园区	50.6		萨默塞特
	新泽西港区海运码头和格林维尔堆场	80.1	百时美施贵宝公司	新布伦兹维克
私营部门	爱迪生海勒工业园区	153.4	康菲石油公司	林登
	南不伦瑞克海勒工业园区	9.3	芬美意公司	纽瓦克
	伊丽莎白北港工业中心	6.7		普莱恩斯伯勒
	卡特里特工业园区	46.1	莫测安集团	北布伦兹维克
	珀斯安博伊工业园区	71.2	路易威登公司	斯普林菲尔德
	瑞丁商务园	128.3	默克公司	拉威
	普洛斯商务园	29.5	摩凡陀集团	莫洛凯
	联邦商务中心	221.0	斯沃琪集团	斯考克斯
	南科尔尼工业园区	164.8		

(二)纽约自由贸易区运行状况

经过三十多年的发展,纽约自由贸易区不仅成为较为成熟、具有典型代表性和国际影响力的自由贸易区,还是美国最大的自由贸易区之一。2010 年进入该区商品总值高达 113.531 亿美元,同比增长 28.41%;出口商品总值达到 1.59 亿美元,同比增长 14.0%。在全美自由贸易区的仓储和配送

业务排名方面,纽约自由贸易主区的入区商品总值位居第八位,出口商品总值位居第二十位;而在全美自由贸易区的制造和生产业务排名方面,纽约自由贸易 049E 辅区的入区商品总值则位居第十四位,具体数据见表 1-2。

表 1-2 2010 年纽约自由贸易区运行状况

区内编号	入区商品/百万美元			出区商品/百万美元		
	国外商品 入区	国内商品 入区	国外比例	运至美国	运至国外	国外比例
049	3285.9	32.1	99.0%	3177.6	77.2	2.0%
049C	13.8	19.9	41.0%	15.9	13.0	45.0%
049E	6141.6	1603.1	79.0%	7722.1	0.0	0.0%
049H	126.4	14.6	90.0%	77.1	48.8	39.0%
049I	2.9	0.0	100.0%	1.9	0.0	0.0%
049J	91.7	21.1	81.3%	108.1	20.0	16.0%
合计	9662.3	1690.8	85.1%	11102.7	159	1.4%

(三) 纽约自由贸易区管理机制与优惠政策

美国的自由贸易区是美国自由贸易区委员会(FTZB)根据 1934 年美国国会通过的《自由贸易区法案》设立,通常位于美国港口之内或附近的安全地理区域,却被美国海关视为境内关外。另据 2012 年 2 月发布的《自由贸易区委员会条例》规定,自由贸易区的公共政策目标是对因海关原因导致在国外开展的相关经济活动,将其吸引回美国国内开展从而创造并维持就业岗位。

表 1-3 纽约自由贸易区管理机制与优惠政策

设置目的	促进美国对外贸易,提升竞争力
法律依据	1934 年《自由贸易区法案》
设置区位	纽瓦克/伊丽莎白
主管部门	美国自由贸易区委员会
管理运营	纽约新泽西港务局是其承授人;纽约新泽西港务局以及 AZ 电子材料公司、百时美施贵宝公司、康菲石油公司、芬美意公司、莫测安集团、路易威登公司、默克公司、摩凡陀集团、斯沃琪集团等私营部门负责运营

(续表)

业务开展	通用区可从事储存、标识、拆散、重新包装、组装、测试、分类、分级、维修、清理以及与国内或国外的产品混合组装,但是制造及加工活动需经特别许可;次区域可进行生产制造业务,如炼油、制药、香精、钟表、食品、汽车制造等
通关方式	简化进出口手续、便利出口、区间自由转移、每周报关结算、不受配额限制、便利原产地标识
优惠政策	关税延期、关税倒置、无出口关税、关税减免、备件免税、人工成本和利润免税、质量控制、安全保证、按季支付港口维护费、改善库存控制、消耗性商品免税、免库存税、免税展览、降低保险费、实现所有权转移

二、新加坡自由贸易区:以通关便利为代表

作为亚洲自由贸易区的代表,新加坡自由贸易区不只有税收优惠,更重要的是提供一个免税区作自由港,方便商家把货物存放在区内,以重新分类、鉴别、包装和展示,然后再出口或转口贸易;进口产品一般没有配额限制,大部分货物无须许可证即可免税进口;同时外币可自由兑换及出入。

因为流程少、通关快,所以在新加坡自由贸易区内的货物集散销量高、物流量大,区内集装箱货物里有八成是“中转货”。以新加坡的“贸易网络(Trade Net)”为例,它对区内企业和货物均实行“一线放开,二线管住,区内自由”。对于区内进出货,实行一线完全放开,海关无检验;“二线管住”,是指海关虽然依法对进出非自由贸易区的货物也检查和征收关税,但尽量做到减少或最低限度地开箱验货甚至不开箱验货;而“区内自由”,就是海关对自由贸易区内货物的储存、展览、分级、组装、挑选、分装、制造和再加工,不进行干预,任其自由流动、买卖。通关便利化措施能加快货物通关的速度,降低通关成本。如今,新加坡自由港已成为全球贸易最自由的地区之一,国外直接投资占据制造业投资总额的七成。

为吸引全世界销往亚太地区的货物集中于新加坡转运以及强化货物集散地功能,1969年新加坡制定了《自由贸易区法令》,并于1969年9月在裕廊工业区的裕廊码头内划定了第一个自由贸易区。自1996年9月起,新加坡政府又于机场及港口附近设置自由贸易区。目前,新加坡境内的自由贸易区有7个,除坐落于樟宜机场的自由贸易区主要负责空运货物外,其余6个自由贸易区均负责海运货物。这7个自由贸易区都以围墙与外界区隔,进出自由贸易区的出入口由海关检查站管理。

(一)新加坡自由贸易区两大主要管理机构

与新加坡自由贸易区相关的管理机构之一是交通部,其作为主管全国交通的机构,也是新加坡政府内阁的组成部分,主要负责制定全国交通和信息科技的政策及处理交通、信息科技日常的政务,负责管理新加坡民航局、新加坡海事及港务管理局、陆路交通管理局及信息与通信发展管理局等机关;之二是新加坡海关,其隶属于财政部,负责进口许可、出口管理、关税及消费税的征收以及保税仓库、自由贸易区的管理及部门内人员的教育训练等。7个自由贸易区的主管单位分别为新加坡国际港务集团、新加坡民航局及裕廊镇管理公司,除樟宜机场的自由贸易区由新加坡民航局掌管、裕廊港口的自由贸易区由裕廊镇管理公司管理外,其余自由贸易区均由新加坡国际港务集团掌管经营。

(二)新加坡自由贸易区以免税储存为主的政策

新加坡自由贸易区为散货进出口提供 72 小时免费储存服务,为等待复运出口或转口的货物提供 28 天免费储存服务。货物可以在同一自由贸易区内自由转运,但是如果要从一个自由贸易区运到另一个自由贸易区,则需要海关的监管控制下进行。此外,与一般国家的自由贸易区不同,新加坡的自由贸易区并不是提供税务优惠以吸引外资进行加工制造的生产基地,而只是提供一个免税区,便于商家把货物存放在区内,以便重新分类、包装、鉴别和展示,然后再出口;或是等待有利的销售时机,把货物运转至新加坡的关税区,经办理关税缴纳手续后再投入市场。如果要从从事除简易加工外的制造,则须将其进口的原料移运至自由贸易区外的物流分销园区或工业区内进行,新加坡还有 70 余座保税仓库,以增强自由贸易区功能。具体见表 1-4。

表 1-4 新加坡自由港发展机制与政策

设置目的	建设新加坡成为国际航运中心
法律保障	1969 年《自由贸易区法令》
设置区位	樟宜机场、裕廊港、吉宝、巴西班让、丹戎巴葛、三巴旺、直落亚逸码头
主管部门	新加坡交通部、海关
管理运营	新加坡民航局、新加坡海事及港务管理局、裕廊镇管理局;新翔集团有限公司、新加坡樟宜国际机场服务私人有限公司、新加坡国际港务集团
业务开展	主要为转口业务,法令上允许加工及制造,实际仅做简易加工(不改变货物形态)
通关方式	24 小时通关服务

(续表)

优惠政策	国内货物以出口为目的进入自由贸易区,享受下列优惠:无论是原材料或制成品均免关税及货物税;区内提供必要的设施及公共服务;区内在不违反分区使用条件下允许兴建自有建筑物。货物由境外进入自由贸易区,暂免课征关税、消费税、货物税
人员进出	入境方式宽松(包括落地签证等);入区的外来人员应先向警察局申请或换发自由贸易区进入通行证;进出由民营公司自行管制

三、阿联酋迪拜自由贸易区:以中转航母为代表

为了鼓励外商贸易与投资,迪拜开建了多达 12 个自由贸易区。其中,杰贝阿里自由贸易区是迪拜较为著名的自由贸易区,也是阿联酋全国最大的自由贸易区。作为中东和北非地区最早、最成功的自由贸易区,1985 年由迪拜政府发起建立的杰贝阿里自由贸易区已经成为迪拜最受欢迎的投资目的地之一。该自由贸易区总面积达 48 平方千米,是中东地区最大的自由贸易区;毗邻世界最大的人工港——杰贝阿里港,距离迪拜机场约 20 分钟的车程,海陆空运中转方便,能够快速将货品运送至各大消费市场。截至 2012 年底,杰贝阿里自由贸易区约有 6700 家企业进驻,其中 1500 家为工业制造厂商,其余大部分是从物流业务的大型企业;区内为 17 万人提供了就业岗位,约占迪拜总劳动人口的 12.8%;该自由贸易区经济贡献率占到迪拜 GDP 的 20%。

目前,杰贝阿里自由贸易区正在打造一条“物流走廊”。世界最大的巨型机场——迪拜国际机场和排名前三的海港——杰贝阿里港将与自由贸易区连接,形成一条能为世界提供更快捷、更完备的服务的“完美通道”。无论是机场还是港口,都将成为杰贝阿里自由贸易区的羽翼,为自由贸易区乃至整个迪拜的经济发展增添动力。在这个航母级中转站的规划中,自由贸易区处于核心地位。杰贝阿里自由贸易区位于迪拜市西南 50 千米处,总面积达 48 平方千米。这个如今为迪拜贡献了超过 20% 进出口贸易的自由港最初并不存在,而是一个不断深入腹地的纯人工开凿港口。

杰贝阿里自由贸易区不仅是全球第一个通过 ISO 9000 国际认证的自由贸易区,也是目前最繁忙和最成熟的自由贸易区之一。杰贝阿里自由贸易区从一个成立时仅有 19 家企业的小微型自由区,发展成为如今有超过 6400 家企业驻扎的超级中转站,在设施、政策、管理等方面都有一套行之有效的措施。

(一)企业化运营的“管理机构”

杰贝阿里自由贸易区由港口、海关和自由贸易区组成联合体的杰贝阿里自由贸易区管理局承担了全部的招商、服务和管理工作,并在设施、政策、

管理等方面制定了一套行之有效的措施。除了优良的地理位置,该区最大的吸引力来自简单透明的法规和高效快速的行政能力,为客户提供一站式的高效服务。

(二)享受的优惠政策和经营便利

杰贝阿里自由贸易区的优惠政策包括:可以 100% 外资拥有;进口税免除;资本金和利润允许 100% 遣返;15 年可延续的免税保证;充足的廉价能源;对于开办的 100% 外国所有权企业(完全由外国客户自己出资,不需要与本地合资,无需担保人)可以享受如下优惠政策:50 年内免征公司税;公司根据需要可以转移任何资金;免征进口关税和再出口关税,免征个人所得税;没有货币限制,没有雇用外国员工的限制。除了享受自由贸易区的优惠政策外,还可向客户提供办理贸易总执照、贸易执照、工业执照、服务执照、13 国家工业执照 5 种营业执照的服务,允许其进行不同的商业活动,如企业可以在一类相似的商业领域中选择最多不超过 7 种的业务活动;在注册公司方面为客户提供多种选择,如个人和公司都可作为独立的法人实体;该自由贸易区的土地采取出租不出售政策,出租的土地可以由企业自主建筑厂房或仓库,一旦企业决定搬离,遗留的厂房等或拍卖或转租,尽量避免拆除造成资源浪费。此外,杰贝阿里自由贸易区提供的辅助服务还包括:对客户未来发展和投资的建议,协助客户挑选理想的投资场所以及确定运营必备设施;帮助企业在本地和国际市场上获得合资机会或共同商业机会;组织商务代表团并陪同客户到其他国家进行商业考察;通过杰贝阿里自由贸易区咨询办公室为客户就商务事宜提供建议。具体见表 1-5。

表 1-5 迪拜自由贸易区发展机制与政策

设置目的	打造迪拜“物流走廊”,成为世界中转站
法律依据	迪拜酋长国法律
设置区位	杰贝阿里、迪拜机场
主管部门	阿联酋自由贸易区管理局、迪拜世界董事局
管理运营	杰贝阿里自由贸易区管理局
业务开展	工业、物流、贸易、服务及其他行业
通关方式	向企业提供 24 小时海关服务;通过专门的物流中心还可实现货物快速通关
优惠政策	允许 100% 全资所有并完全管理、免除所有进口商税、100% 资金和利润返还、企业免收营业税(在自由贸易区内签订 15 年持续发展条约可获得额外奖励)、丰富且廉价的能源、快速而有效的招聘程序、拥有竞争力且经验丰富的职工队伍以及自由贸易区行政当局的高度支持等

四、韩国济州岛：以消费免税为代表

济州岛是韩国最大的岛屿,位于朝鲜半岛最南端,它是一座集自然景观和人文景观为一体的国际旅游目的地,被世人誉为“东方的夏威夷”“远东的巴厘岛”。韩国政府一直致力于济州岛旅游开发,先后出台了一系列法律法规推动济州岛旅游业的发展。1998年,韩国时任总统金大中亲自宣布济州国际自由城市开发方针,这一举措成为济州开发的加速剂;2001年,韩国政府又把济州岛的开发列为国家重点项目;2002年,韩国政府颁布了《济州国际自由城市特别法》,以法律形式确定济州岛特区的地位;2006年,为了更进一步对济州岛的旅游发展进行支持,韩国颁布了《济州自治道及国际自由城市法》。

为了打造东北亚自由贸易区,韩国政府决定将济州岛建成自由贸易区。韩国政府通过采取各种优惠政策,尤其是消费免税政策,试图将济州岛建设成一个环保型的旅游休闲城市,并且具有尖端知识产业和物流、金融等综合功能的复合型城市。

表 1-6 韩国济州岛发展机制与政策

设置目的	国际自由都市
法律依据	《济州自治道及国际自由城市法》
设置区位	位于朝鲜半岛的南端,隔济州海峡与半岛相望。总面积 1826 平方千米
主管部门	济州特别自治道
管理运营	韩国济州国际自由城市开发中心
业务开展	旅游、高科技、物流和金融
通关方式	向企业提供 24 小时海关服务
优惠政策	1. 对在自由贸易区内至少投资 1000 万美元的新建制造业与商业企业,头 3 年免纳个人所得税与公司所得税,后两年减征 5 %; 2. 济州市约有 44 万平方千米的土地被划为综合产业区,目的是吸引生物工程与信息技术企业; 3. 新规定对上述高新技术投资者的财产税减半,其进口的资本货物与研究设备免征关税; 4. 在济州岛旅游的韩国人可在岛上指定的免税商店购货,每年 4 次,每次购货金额最高可达 300 美元; 5. 对济州岛高尔夫球场的入场费免征特别消费税与教育税,因此,其入场费要比其他地区低 40%~50%,每张入场券只售 50~60 美元

第二节 境外典型航运中心与自由贸易区 联动发展的主要特点

一、纽约：自由贸易区与核心港区一体化

（一）发挥承授人自身特色

作为纽约自由贸易区的承授人，纽约新泽西港务局成为连接区内企业和联邦政府部门之间的桥梁，并发挥承授人的自身特色。纽约新泽西港务局不仅管辖纽约市附近所有的港口和机场，而且连接纽约市和新泽西的桥梁隧道以及两地之间运营的地铁和公交，还在美国自由贸易区委员会的授权下对纽约新泽西港自由贸易区进行管理，并负责伊丽莎白港区等核心区域经营。纽约新泽西港务局通过以去政治化、企业化运作为特征的管理体制及财政模式为自由贸易区的成功运营以至发展壮大提供了重要保障。

（二）利用枢纽型港口优势

纽约新泽西港务局在运营自由贸易区的过程中还充分利用了港口腹地和基础设施优势。一方面，纽约/新泽西地区位于人口富裕且稠密的波士顿和华盛顿特区走廊中间，在纽约新泽西港 402.3 千米车程范围内就包含了 21% 的美国零售市场。因此，利用纽约新泽西港先进的码头服务功能以及完善的海运、铁路、航空和公路集疏运通道体系，纽约新泽西港务局自由贸易区为入区的制造商或进口/分销商提供了直接进入纽约/新泽西地区庞大消费市场的机遇。另一方面，纽约新泽西港务局还不断提高仓储设施的性价比。因为纽约新泽西港务局自由贸易区内大部分库存设施都邻近港口海运码头，且大都是过去几年内新建的设施，能提供高达 11.0 米的新式空间。

（三）提供组合性优惠政策

纽约新泽西港务局自由贸易区提供关税延期、关税倒置、无出口关税、关税减免、便利出口、备件免税、简化进出口手续、人工成本和利润免税、质量控制、区间自由转移、每周报关结算、不受配额限制、安全保证、按季支付港口维护费、改善库存控制、消耗性商品免税、免库存税、免税展览、降低保险费、便利原产地标识、实现所有权转移等高达 21 项优惠政策，为入区企业实现了有形的成本节约。其中，纽约自由贸易区为区内企业可直接节约的成本包括：暂免缴纳关税的利息、货物处理费的减少、报关费的降低、次品的关税节约、区间转移的关税节约、出口商品的关税节约等。