

Exploration of
Bonded Port Zones Development
The Study for
Ningbo Meishan Bonded Port Zone Project

保税港区建设与 发展探索

——宁波梅山保税港区建设与发展专题研究

王任祥 邵万清 等著



经济管理出版社
ECONOMY & MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

宁波市港口物流应用型人才培养基地学科建设项目研究成果

宁波市政府与中国社会科学院合作项目（宁波国际港口与物流研究中心）研究成果

**Exploration of
Bonded Port Zones Development**

The Study for

Ningbo Meishan Bonded Port Zone Project

保税港区建设与 发展探索

——宁波梅山保税港区建设与发展专题研究

王任祥 邵万清 等著



经济管理出版社
ECONOMY & MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

图书在版编目 (CIP) 数据

保税港区建设与发展探索——宁波梅山 保税港区
建设与发展专题研究/王任祥, 邵万清等著. —北京:
经济管理出版社, 2010.11

ISBN 978-7-5096-1142-5

I. ①保… II. ①王…②邵… III. ①保税区—经济
发展—研究—宁波市 IV. ①F752.855.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 206713 号

出版发行：经济管理出版社

北京市海淀区北蜂窝 8 号中雅大厦 11 层

电话：(010)51915602 邮编：100038

印刷：北京广益印刷有限公司

经销：新华书店

组稿编辑：申桂萍

责任编辑：申桂萍 孙 宇

技术编辑：黄 铎

责任校对：陈 颖

720mm×1000mm/16

15.25 印张 290 千字

2010 年 11 月第 1 版

2010 年 11 月第 1 次印刷

定价：39.00 元

书号：ISBN 978-7-5096-1142-5

·版权所有 翻印必究·

凡购本社图书，如有印装错误，由本社读者服务部
负责调换。联系地址：北京阜外月坛北小街 2 号

电话：(010)68022974 邮编：100836

序一

保税港区是借鉴国际上自由贸易港的经验，设立在港口和与之相连区域的特定的海关监管区域，具有港口服务、物流、加工、展示等功能，可享受保税区、保税物流园区和出口加工区的相关优惠政策，是我国开放层次高、功能齐全、政策优惠的特殊区域。

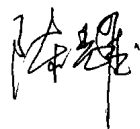
随着经济全球化和我国经济持续快速发展，特别是进出口贸易的不断扩大，港口在国民经济中的地位日趋增强。自 2005 年以来，国家先后设立了上海洋山、大连大窑湾、天津东疆、海南洋浦、宁波梅山、广西钦州、厦门海沧、青岛前湾、广州南沙、深圳前海湾、重庆两路寸滩、江苏张家港、烟台和福州 14 个保税港区。设立保税港区不仅是我国进一步扩大对外开放的需要，而且对于辐射和带动区域经济的发展将发挥日益重要的作用。目前，我国保税港区的发展仍处于摸索阶段，如何创新发展思路和发展模式，挖掘保税港区的发展潜力，是需要理论界和实践部门认真研究的一个重要课题。

由宁波工程学院国际港口与物流研究中心几位研究人员撰写的《保税港区建设与发展探索——宁波梅山岛保税港区建设与发展专题研究》一书，以宁波梅山保税港区为实证案例，从保税港区建设、产业布局规划、交通物流模式等七个方面对我国保税港区的发展进行了开拓性的研究。特别是对保税港区的产业定位与布局、转口贸易、离岸金融、保税物流模式等热点问题进行了重点分析，内容丰富，理论与实践相结合，有较强的应用性。

通观全书，我觉得有几个观点值得重视。首先，在对保税港区的地位认识上，本书作者认为，保税港区处在全球供应链的核心节点，是我国积极参与经济全球化的一个重要通道和平台。在全球供应链视角下，保税港区对国家或地区对外开放和世界贸易有着重要意义，它的建设和发展有利于我国在新的国际经济格局中确立自己

的优势地位，在与国际经济的互动中不断开拓创新。其次，通过发展转口贸易的产业、产品与目标国等专题探讨，认为我国保税港区建设与发展必须以保税物流为保障体系，引进新型区域优势产业，而保税港区发展新型优势产业很大程度上是推动我国外贸发展方式转变的必然要求。再次，提出我国保税港区最适合的物流运作模式，应当是以贸易平台为龙头、以保税物流为核心产业、以金融体系为保障的“贸易+物流+金融”模式。最后，在对世界各主要自由贸易港的经验分析基础上，认为保税港区是我国港口向国际先进的自由港、自由贸易区迈出的积极一步，是我国建设自由贸易区的先行实验区，是世界自由港在我国的一种特殊表现形式，是“中国化”的自由贸易港。

顺便提及的是，宁波工程学院国际港口与物流研究中心是中国社会科学院与宁波市政府合作成立的一个研究机构。该中心成立以来，围绕港口和物流发展问题展开了大量富有成效的研讨和调研活动，本书就是这一研究团队的一项重要研究成果。为表达我对这支年轻而富有创新活力的研究团队的支持，特此作序，并希望他们有更多、更好的学术成果问世。



2010年9月于北京

(陈耀，中国社会科学院工业经济研究所研究员、博士生导师
中国区域经济学会副理事长兼秘书长)

序二

1988年，中国改革开放的总设计师邓小平同志提出了在中国沿海地区再造几个香港的伟大构想。在中国改革开放向纵深推进的关键时期，保税港区应运而生。作为中国目前开放层次最高、政策最优惠、功能最齐全的特殊经济区域，保税港区具有“区港一体、功能叠加”的显著特征，是改革开放理论创新、政策创新和功能体制创新的重大成果。

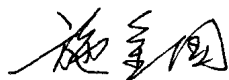
宁波梅山保税港区于2008年2月24日获国务院批准设立，是中国第五个保税港区。宁波梅山保税港区的设立意义十分重大，是贯彻落实国家对外开放战略、服务上海两个“中心”建设的重要举措，是实施港航强省战略、推动全省海洋经济发展的重要平台，是推进宁波现代化国际港口城市建设、提升宁波—舟山港国际竞争力的重要载体。

宁波梅山保税港区位于宁波市北仑区梅山岛，地处中国沿海经济带和长江经济带的黄金交汇点、宁波—舟山港核心区域，紧邻国际主航道，具有优越的地理区位优势、港口岸线资源、发展空间条件和腹地经济支撑，具备建设世界级自由贸易港的绝佳条件。梅山保税港区开发建设以来，得到了国家相关部委，浙江省委、省政府和宁波市委、市政府的高度重视，也备受全省、全市社会各界的关注。建设发展梅山保税港区的意义，在于充分发挥其政策功能的示范、放大、辐射和倍增效应，推动宁波乃至浙江的新一轮对外开放。因此，研究宁波梅山保税港区成为了学界、政界和商界关注的焦点。对保税港区的政策功能国家未作定论，鼓励我们积极拓展相关功能；保税港区的建设发展没有固定模式，需要我们大胆探索创新；梅山保税港区如何为全省、全市对外开放服务，全省各地和企业界如何利用好保税港区的政策功能，如何促进转型发展，都是值得我们关

注思考、深入调研的课题。梅山保税港区设立以来，高度重视发展战略研究，在省、市领导的关心和相关单位的支持下，高起点地开展了梅山保税港区功能定位和产业选择研究、转口贸易发展研究、保税物流发展研究和口岸监管体制机制创新研究，致力于建立开放性、联动性、整合性的发展规划体系，取得了一系列发展战略研究的重要成果，为梅山保税港区建设发展提供了理论指引、规划保障和智力支持。

在众多研究梅山保税港区的科研力量中，宁波工程学院课题组是一个非常重要的团队。该课题组作为一个本地高校的研究团队，既全面了解本区域的实际情况，又具有深厚的理论功底，更有致力于地方经济发展应用研究的态度和决心。其研究成果比较系统，也十分“管用”。这次，其研究成果得以整理出版，不仅是课题组对过去研究梅山保税港区若干成果系统化的过程，也是帮助我们这些开发建设者有效梳理开发建设理念的一次好机会。课题组的成果不仅是学术界和理论界对梅山保税港区关注的一个成果，也是地方高校立足本区域发展进行针对性研究、产学研结合的成果，对梅山保税港区的建设发展具有重要的借鉴价值和实践意义。

千里之行，始于足下。开放创新，争创一流。我相信，在全省、全市上下的共同努力下，在社会各界朋友的支持推动下，梅山保税港区一定能够扬帆远航，乘风破浪，朝着建设一流保税港区的目标奋勇迈进！最后，谨向宁波工程学院课题组专家们的关心、关注和辛勤付出表示衷心的感谢和深深的敬意！



2010年9月6日

(施金国，中共宁波市委梅山保税港区工作委员会副书记，
宁波梅山保税港区管理委员会常务副主任)

前 言

保税港区是自由港在我国的特殊形式，是目前我国对外开放层次最高的特殊经济功能区，它处在全球供应链的核心节点。在全球供应链视角下，保税港区对国家或地区的对外开放和世界贸易有着重要意义，对区域经济发展和所在区国家的贸易方式有着越来越重要的影响。目前，我国已设立 14 个保税港区，但是保税港区这种“区港”一体的发展模式在我国刚刚起步，还处于探索之中。我国重要的对外开放港口和特殊的经济区域，要实现从保税区、保税物流园区（“区港联动”）到保税港区的“区港”一体化，即自由港式的功能全面转化，目前仍面临着诸多问题和障碍。特别是 2008 年以来，受国际金融危机的影响，我国宏观经济特别是对外贸易遇到了前所未有的困难和问题，外贸进出口面临的国内外环境趋紧。如何正确认识和发挥保税港区的作用，重构外贸发展方式，改善外贸结构，推进经济发展方式转变，实现地区经济又好又快发展，也成为当前的一项亟待研究的课题。本书以宁波梅山保税港区为具体实证，研究其产业布局与发展问题，特别有实践应用意义。

本书主要是基于宁波市港口物流应用型人才培养基地学科建设立项的课题研究成果，同时也是宁波国际港口与物流研究中心（宁波市政府与中国社会科学院合作成立）团队的研究成果之一。

全书设立七个方面的专题进行具体研究，设想探索保税港区建设的理论与实践，为梅山保税港区建设做相关决策咨询。七个专题分别为：国内外保税港区发展实践与发展趋势、宁波梅山保税港区产业定位与布局、宁波梅山保税港区发展转口贸易研究、宁波梅山保税港区发展离岸金融研究、宁波梅山保税港区物流运作模式研究、宁波—舟山港集疏运系统与梅山保税港交通规划研究和宁波梅山保税港区开拓航运交易功能研究。每个专题基本上相对独立并有完整

的研究体系，理论与实践相结合，突出了实践指导作用。全书汇集了实证性研究成果，对梅山保税港区产业定位与布局、转口贸易、离岸金融、保税物流模式和发展航运服务配套产业等热点问题进行了重点分析。

本课题由宁波工程学院宁波国际港口与物流研究中心执行主任王任祥担任课题组组长，中心成员邵万清、赵亚鹏、傅海威、秦华容承担了研究任务。同时，特别邀请上海海事大学王学锋教授加入了研究。著作各章作者分别为：第一章为赵亚鹏；第二、三章为王任祥；第四章为邵万清；第五章为傅海威；第六章为秦华容；第七章为王学锋。全书由王任祥总纂，修改定稿。

本课题研究与著作编写过程中，宁波梅山保税港管委会办公室徐强主任，经济发展局苏建宇局长、卫扬忠科长等同志给予了大力支持；中国社会科学院工业经济研究所区域经济研究室主任、博士生导师陈耀研究员和宁波梅山保税港管委会党工委副书记、副主任施金国同志对课题的研究给予了指导；上海海事大学寿建敏教授对著作的修改提出了许多宝贵意见。在此表示衷心的感谢。

保税港区建设与发展涉及的理论宽泛，需要研究的核心问题也较多，限于作者研究水平，疏漏与浅显之处恳请各界专家读者批评指正。书中所引用的资料未一一注明的，特向原作者致以歉意。

作 者

2010年8月

目 录

第一章 国内外保税港区发展实践与发展趋势	1
一、保税港区概述	1
二、保税港区建立与发展的相关理论依据	2
(一) 区位理论	2
(二) 制度创新理论	3
(三) 对外贸易与经济增长理论	4
(四) 港口和腹地关系理论	5
三、国内保税港区发展研究与实践	6
(一) 国内保税港区发展研究	6
(二) 国内保税港区发展实践	7
四、国外自由港发展研究与实践	20
(一) 国外自由港发展研究综述	20
(二) 国外自由港 (自由贸易区) 的发展实践	21
五、国内外保税港区发展趋势	23
六、对梅山保税港区的发展启示	24
第二章 宁波梅山保税港区产业定位与布局	27
一、梅山保税港区建设与发展概况	27
(一) 区位与交通概况	27
(二) 建设概况	28
(三) 空间布局概况	29
二、梅山保税港区功能定位分析	30
(一) 梅山保税港区发展目标与功能定位	30
(二) 梅山保税港区功能体系	32
三、梅山保税港区产业定位与空间布局	38
(一) 梅山保税港区产业定位概述	38
(二) 梅山保税港区产业发展的基础分析	38

(三) 梅山保税港区产业选择	41
(四) 产业空间布局	45
第三章 宁波梅山保税港区发展转口贸易研究	49
一、转口贸易的主要特征及其对区域经济发展的重要意义	49
二、梅山保税港区发展转口贸易的条件分析	50
(一) 优势	51
(二) 劣势	53
(三) 机遇	54
(四) 威胁	55
(五) 分析小结	55
三、宁波梅山保税港区发展转口贸易的方式分析	56
(一) 转口贸易方式概述	56
(二) 世界著名港口转口贸易的特点	56
(三) 我国其他保税港区转口贸易功能的发展现状	66
(四) 宁波转口贸易现状与实证特征	68
(五) 梅山保税港区发展转口贸易的方式分析	70
四、梅山保税港区发展国内转口贸易的目标地区、产业与产品选择	72
(一) 宁波梅山保税港区发展转口贸易的产业基础	72
(二) 长江流域主要省市的产业发展及进口贸易状况	75
(三) 国内(保税港区内转口国内)转口贸易的产业与产品选择	79
五、梅山保税港区发展国际转口贸易的目标国家(地区)、 产业与产品选择	80
(一) 目标国家或地区选择	80
(二) 梅山保税港区国际转口贸易的产业与产品选择	86
六、宁波梅山保税港区从事转口贸易的招商对象选择	86
(一) 招商的原则	86
(二) 梅山保税港区发展转口贸易的具体招商对象	87
第四章 宁波梅山保税港区发展离岸金融研究	91
一、离岸金融概述	91
(一) 离岸金融市场的内涵	91
(二) 离岸金融市场的产生与发展	93
(三) 离岸金融市场的特征分析	98
(四) 离岸金融对保税港区发展的意义	101

二、梅山保税港区开展离岸金融业的可行性分析	101
(一) 宁波梅山保税港区开展离岸金融市场的作用	102
(二) 梅山保税港区开展离岸金融业务的优势条件	103
(三) 梅山保税港区发展离岸金融的困境	105
三、我国离岸金融业的实践	107
(一) 我国离岸业务的发展历程	107
(二) 我国离岸金融业务发展的经验与教训	109
(三) 目前开展离岸金融业务存在的问题	111
四、国际离岸金融中心的发展与经验借鉴	112
(一) 国际离岸金融中心的发展模式	112
(二) 世界主要离岸金融中心的形成与特点	113
(三) 世界主要离岸金融中心及其发展经验	115
五、梅山保税港区开展离岸金融业务的总体思路	122
(一) 梅山保税港区发展离岸金融业务的目标定位	122
(二) 梅山保税港区离岸金融业务的模式选择	122
(三) 梅山保税港区建立离岸金融中心的政策建议	123
第五章 宁波梅山保税港区物流运作模式研究	129
一、保税物流的理论基础	129
(一) 保税物流的基本概念	129
(二) 保税物流发展的理论依据	131
(三) 保税物流对港口经济发展的重要作用	134
二、保税港区物流运作模式分析	136
(一) 保税港区物流运作模式分类	136
(二) 保税港区物流运作模式发展趋势	143
(三) 影响保税港区物流运作模式选择的因素	144
三、国内外保税物流运作模式借鉴	145
(一) 鹿特丹港	145
(二) 汉堡港	146
(三) 安特卫普港	147
(四) 新加坡港	148
(五) 中国香港	148
(六) 洋山保税港	149
(七) 国内外自由港建设对宁波梅山保税港区的启示	151
四、梅山保税港区的物流运作模式研究	152

(一) 宁波保税物流发展现状	152
(二) 宁波梅山保税港区管理模式	154
(三) 宁波梅山保税港区功能与产业定位	155
(四) 宁波梅山保税港区物流运作系统	156
(五) 宁波梅山保税港区物流运作模式选择	157
(六) 加快宁波梅山保税港区物流业发展的几点建议	161
第六章 宁波—舟山港集疏运系统与梅山保税港交通规划研究	163
一、港口集疏运理论	163
(一) 港口集疏运的含义与作用	163
(二) 港口集疏运系统的组成	163
(三) 影响集疏运的因素	167
二、国内外港口集疏运系统的成功经验	169
(一) 鹿特丹港	169
(二) 汉堡港	170
(三) 其他港口	171
(四) 启示	172
三、宁波—舟山港发展定位与趋势	175
(一) 港口定位	175
(二) 宁波—舟山港发展历程与现状	179
(三) 港口未来发展规划	183
四、宁波—舟山港集疏运系统发展评价与对策分析	188
(一) 宁波—舟山港集疏运系统总体状况	188
(二) 宁波—舟山港集疏运系统适应性评价	192
(三) 宁波—舟山港集疏运系统建设	193
五、梅山港区交通规划	196
(一) 梅山港区交通区位	196
(二) 梅山港区集装箱吞吐量预测	196
(三) 梅山港区集疏运量预测	197
(四) 梅山港区集疏运条件分析	198
(五) 梅山港区集疏运系统评价	200
第七章 宁波梅山保税港区开拓航运交易功能研究	205
一、开拓航运交易功能的目标与任务	205
(一) 实施建设上海国际航运中心的国家战略	205

(二) 促进长江三角洲地区航运物流交易市场发展	206
(三) 拓展宁波地区的航运物流交易功能	206
二、拓展宁波地区的航运物流交易功能的必要性	207
(一) 国际航运中心内涵建设	207
(二) 宁波在长江三角洲地区国际航运中的地位	208
(三) 促进宁波经济又好又快发展	209
三、开拓船舶舱位交易功能	209
(一) 舱位预售功能推出的可行性和必要性	209
(二) 舱位预售功能分析	213
(三) 舱位预售交易中涉及的主要问题	214
四、开拓船舶配件交易功能	216
(一) 开发船舶备件交易功能的市场背景分析	216
(二) 船舶配件交易市场的建立	217
五、开拓船舶交易服务功能	218
(一) 船舶交易市场分析	218
(二) 船舶交易流程分析	220
六、开拓游艇交易功能	221
(一) 开拓游艇产业的优势	221
(二) 游艇交易市场的交易主体与交易对象	223
(三) 梅山岛游艇休闲业与游艇租赁	225
(四) 梅山保税港区游艇交易市场的其他服务内容	226
七、开拓船员配置服务功能	227

第一章 国内外保税港区发展 实践与发展趋势

一、保税港区概述

保税港区是自由港在我国特殊形式，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。保税港区是我国对外开放过程中从最初级的保税制度到保税加工、特殊监管场所或区域发展起来的，是目前我国开放层次最高、政策最优惠、功能最齐全的特殊区域，从本质上，是新形势下我国在真正意义上实行“港口和保税特殊监管区合一”运作，成为继保税区之后最为特殊的外向型经济区域，也是探索自由港区功能的创新性尝试。

保税港区的功能具体包括仓储物流，对外贸易，国际采购、分销和配送，国际中转，检测和售后服务维修，商品展示，研发、加工、制造，港口作业八项功能。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。主要为：国外货物入港区保税；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；国内货物入港区视同出口，实行退税；港区内企业之间的货物交易不征增值税和消费税。保税港区叠加了保税区、出口加工区和保税物流园区的税收和外汇政策，在区位、功能和政策上优势更明显。

保税港区就是中国特色的自由港。自由港（Free Port）又称自由口岸，是全部或绝大多数外国商品可以免税进出的港口。自由港的基本管理模式是“一线放开，二线管住，区内不干预”，表现为“四大自由”：贸易自由，即没有贸易限制；金融自由，即外币自由兑换，资金自由转移和经营；投资自由，即没有行业限制；运输自由，货物进出装卸自由即免办海关手续，船员可自由登岸等。目前，世界上有几百个自由贸易港。德国有汉堡、不来梅、爱登、基尔等七个自由港，日本有长崎、新潟自由港，韩国有釜山、光阳自由港。世界自由港中

比较著名的有中国香港、新加坡、亚丁、贝鲁特、汉堡、巴拿马等 20 多个。

相比我国保税港区与国外自由港，两者的区别在于：

在区域性质方面，国外经济自由区是属于海关管辖区之外的特殊区域，真正实现了“境内关外”。而我国保税港区虽然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。

在自由度方面，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转运的整个过程中。而我国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。

在管理体制方面，自由港的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。而我国保税区的管理更多地体现为地方政府的管理。

在信任度方面，国际自由港区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。而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。

由此可见，我国目前的保税港区，并不是国际上公认的自由港，而是国家海关政策的完善和试点，而海关特殊监管区域，其实就等同于国务院批准设立的保税区、出口加工区、保税物流园区，即在保税港区实施的一线放开还是有限的，实施的优惠政策还是有限的，与国际惯例的自由港政策还是有距离的。

二、保税港区建立与发展的相关理论依据

我国保税港区（国外自由港）的设立与发展，所依据的理论基础较为广泛，且各种理论具有一定的交叉性。本书作者通过分析多种理论，认为区位理论、制度创新理论、对外贸易与增长理论及港口和腹地关系理论，对保税港区建设提供了较明显的理论依据，当然也涉及诸如区域发展不平衡理论、中心地理论等其他理论学说。

（一）区位理论

从保税港区设立在一个国家或地区较突出的区位点来看，区位理论提供了强有力的支撑。

区位理论起源于 19 世纪二三十年代，西方称为“区位论”，主要是一种生产布局的理论，是关于人类活动的空间分布及其空间中的相互关系的学说。其

主要内容是探讨人类经济活动的空间法则及一般规律,寻找工业、农业、商业等经济活动的最佳地点,即研究各种经济活动布局在什么地方最好,传统区位理论研究的是如何在一国国内进行生产布局,如果把研究的地域范围扩大,把全球作为可供选择的生产布局地点的话,区位理论在一定程度上可以用于分析解释跨国公司对外直接投资的地点选择策略。

区位活动是人类活动的最基本行为,只有在最佳场所活动,才能取得最佳效果。区位理论是人类选择行为场所的理论,其核心就是以“最小的成本”获得“最大的利润”。区位理论是为人类寻求合理生产布局而创建的理论,它研究人文现象或人类行为的区位,侧重研究经济区位。

区位理论认为,区位选择遵循因地制宜原则、动态平衡原则、统一性原则。区位选择时,应根据具体的经济活动和具体的地点,仔细考虑当地影响区位活动的各种因素,如气候、地形、土壤、水源等自然因素,市场、交通、劳动力的素质和数量、政策等社会经济因素,以使区位活动能充分而合理地利用当地的各种资源,从而降低生产成本,获得经济效益。

(二) 制度创新理论

保税港区的建设与发展,开始更多地体现在制度创新上,通过制度的创新带来经济模式的先行先试,如海关监管模式的创新、外贸结算制度的创新等,促进了区域或国家的经济发展,这与制度创新理论是相关的。

制度创新理论的代表人物道格拉斯·诺斯的研究成果集中体现在他于1981年出版的《经济史上的结构与变革》这本著作中,在该书中他否定了偶然的生产力变革和技术因素对经济增长的决定因素,系统地考察了人类自史前经济生活至现代经济增长的漫长历史,提出了制度创新理论。产权理论、意识形态理论和国家理论是诺斯制度变迁理论的三大理论基石。诺斯认为:技术的革新或改进固然为经济增长注入了活力,但是如果人类没有持续的进行制度创新和制度变迁的冲动并通过产权制度、法制制度、国家制度等一系列制度构建把技术改进的成果固定下来,那么长期经济增长是不可设想的。制度创新理论认为,现存制度下潜在的获利机会引发了制度创新,制度创新是为了获取这种潜在收益而对现存制度安排的一种突破。当人们认为这种潜在收益大于制度创新成本时,新的制度安排就会出现。诺斯将制度创新分为三个层次,即个人、团体或政府担任“第一行动集团”引起的创新活动。

诺斯的制度变迁理论从制度创新和制度变革的角度来解释长期经济增长和人类社会的演进。探讨该理论的内在逻辑结构,分析该制度变迁理论有助于中国保税港区今后发展方向的确立和法规制度的统一和制定。