

BAOSHUI GANGQU DE
FALÜ ZHIDU YANJIU

保税港区 的法律制度研究

王淑敏 著

本书探讨了保税港区国际经济法、海关法意义上的法律地位，并针对我国立法的“真空”现状，吹响依法治区的号角，绘就一幅建立和完善保税港区立法体例的宏伟蓝图。此书出版，为保税港区的全面发展提供崭新的发展机遇，促进大连等地的国际航运中心建设，加快东北老工业基地振兴这一国家战略，为扩大国际经济合作提供法律和政策的依据。



知识产权出版社

大连市社会科学院资助研究基地项目成果

保税港区的法律制度研究

王淑敏 著

知识产权出版社

内容

本书主要探讨了我国保税港区法律制度建设的相关问题,书中以洋山、东疆、大窑湾三大保税港区为样本,结合国际立法、国外立法及国内立法现状,进行了综合性分析。通过分析,作者提出了关于保税港区相对完整的立法建议,对此领域的相关立法将起到重要的启示作用。

责任编辑:陆彩云

责任出版:卢运霞

封面设计:品尚设计

图书在版编目(CIP)数据

保税港区的法律制度研究 / 王淑敏著. —北京:知识产权出版社, 2010. 7

ISBN 978 - 7 - 5130 - 0178 - 6

I. ①保… II. ①王… III. ①保税区 - 国际经济法 - 研究
②保税区 - 海关法 - 研究 - 中国 IV. ①D996②D922. 221. 4

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 175822 号

保税港区的法律制度研究

王淑敏 著

出版发行: 知识产权出版社

社 址: 北京市海淀区马甸南村 1 号

网 址: <http://www.ipph.cn>

发行电话: 010 - 82000860 转 8101/8102

责编电话: 010 - 82000860 转 8110

印 刷: 北京富生印刷厂

开 本: 880mm × 1230mm 1/32

版 次: 2011 年 1 月第 1 版

字 数: 250 千字

邮 编: 100088

邮 箱: hjb@cnipr.com

传 真: 010 - 82005070/82000893

责编邮箱: ley@cnipr.com

经 销: 新华书店及相关销售网点

印 张: 10.125

印 次: 2011 年 1 月第 1 次印刷

定 价: 30.00 元

ISBN 978 - 7 - 5130 - 0178 - 6/D · 1084 (3122)

出版权专有 侵权必究

如有印装质量问题, 本社负责调换。

目 录

引言	(1)
第一章 保税港区的法律地位研究	(10)
一、早期流行的“特别经济区说”	(12)
二、当今盛行的“自由贸易区说”	(18)
三、保税港区的法律地位	(53)
第二章 三大保税港区的立法及存在的问题	(73)
一、上海洋山港保税港区	(73)
二、天津东疆保税港区	(89)
三、大连大窑湾保税港区	(102)
第三章 保税港区面临的挑战之一	
——航运离岸金融市场	(154)
一、设立航运离岸金融市场的必要性	(154)
二、设立离岸金融市场的可行性	(170)
三、设立与完善离岸金融市场的对策	(201)
第四章 保税港区面临的挑战之二	
——国际航行船舶特别登记制度	(209)
一、建立国际航行船舶特别登记制度的必要性	(209)
二、建立国际航行船舶特别登记制度的可行性	(240)
第五章 保税港区面临的挑战之三	
——启运港退税制度	(273)
一、保税港区实施启运港退税的必要性	(273)
二、保税港区实施启运港退税的可行性	(276)

第六章 保税港区发展的立法对策	(282)
一、制定统一海关特殊监管区立法的建议	(282)
二、完善保税港区立法的建议	(286)
参考文献	(303)
后记	(317)

引 言

五年磨一剑，霜刃初试芒。自 2005 年 12 月 10 日我国第一个保税港区——洋山保税港区封关运作至今，经国务院批准设立的保税港区已达十四个之多。它们分布于长江三角洲、环渤海经济圈、珠江三角洲、西南沿海、东南沿海五大沿海区域。五年多来，我国的保税港区经历了从无到有、从点到面、从弱到强的渐进式发展历程，“中国特色自由港”的目标已胜券在握。

“保税”一词源自我国海关的独创，取意于“保留征税”。针对进入特定区域从事加工、装配、制造、展览、销售、包装、拆装、装箱、贴标、转换、分类、整理、改装、清洗、取样的进口货物，以及不同原料混合的货物暂不征收进口关税和增值税，海关保留征税的权力，视货物未来的流向征税。如果转运出口或直接出口，则免征上述税收；如果进入其他地区则须补征。享受保税待遇的特定区域被称之为保税区。由于体制上的原因，我国的保税区通常与港口分离，区、港功能难以协调利用，加之货物通关不畅、管理手续烦琐、企业运输费用增长等问题愈演愈烈，要求保税区尽快与国际惯例接轨的改革呼吁日渐强烈。在此背景下，海关总署于 2002 年 10 月首次提出“区港联动”的设想。大浪淘沙，十五个保税区从此走上不同的发展道路：一部分转型为出口加工区或经济技术开发区，另一部分则向国际通行的自由贸易区过渡。2003 年年底，国务院批准设立上海外高桥保税物流园区，开创了全国“区港联动”的先河。紧随其后，自 2004 年 8 月起，国务院先后批准在青岛、宁波、大连、张家港、厦门、深圳、天津七个城市的保税区与邻近的港区开展“区港联

动”，建立保税物流园区。大连保税物流园区第一个通过了国家级验收。然而，保税物流园区的发展并非一帆风顺，其在某些方面的先天不足导致了“区港联动”的效能也不尽如人意。

以新代旧，唯有颠覆。保税港区的登场令世人眼前一亮，因为它克服了保税区 and 保税物流园区的缺陷，保税港区骐骥一跃，成为目前开放层次最高、优惠政策最多、运行规则最接近国际贸易惯例的特殊区域。保税港区是经国务院批准，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，具有港口作业、国际中转、国际配送、国际采购、转口贸易、出口加工、商品展示等功能，成为了通往未来自由贸易区的“桥头堡”。

尽管保税港区独特的魅力令实力雄厚的各大港口趋之若鹜，但是区域开发的战略布局必须服从国家经济的宏观调控。为此，海关总署启动的审批程序慎之又慎：逐一与国家发展改革委员会、财政部、国土资源部、商务部、税务总局、工商总局、质检总局、外汇局等部门协调，会签之后方可上报国务院审批。

随着国际航运中心、北方国际航运中心和东北亚国际航运中心的新格局呼之欲出，上海洋山、大连大窑湾和天津东疆三大保税港区应运而生。洋山港保税港区是经国务院批准设立的国内首个保税港区，实行出口加工区、保税区和港区的“三区合一”，全面落实区位优势和政策优势，在提升上海港的国际竞争力，建设上海国际经济金融、贸易和航运中心的进程中成功地赚取了“第一桶金”。天津东疆与大连大窑湾保税港区分别处于环渤海经济圈的两个轴心，具有东北、华北辽阔的腹地优势。如果两大港区协同作战、“强强联合”将更有利于实现北方国际航运中心和东北亚国际航运中心的宏伟目标，促进华北、东北腹地加工制造业的发展。

2007年9月24日，第四个保税港区的桂冠最终被授予未来的能源枢纽港——海南洋浦，弥补了华南缺少保税港区的状况。

洋浦港区规划建设面积 9.2063 平方公里，位于东南亚至东北亚国际航运航线的中心位置，处在我国面向东南亚的最前沿，是我国靠南海石油开发区域最近的临港工业区；而海南国际旅游岛建设的如火如荼，激励了洋浦保税港区和海口综合保税区加速打造面向东南亚、背靠华南腹地的航运枢纽、物流中心和出口加工基地。

第五个获得国务院批准的保税港区——宁波梅山保税港区于 2008 年 2 月 24 日成立，位于宁波北仑区梅山岛，距离宁波市中心 40 公里左右，规划建设面积 7.7 平方公里，地处长江三角洲南翼的经济中心，其成长壮大不仅有益于上海国际航运中心的建设，而且在加速宁波与舟山港口的一体化进程中发挥着无法比拟的重要作用。

为了加速广西北部湾经济区的腾飞，2008 年 5 月 29 日，广西钦州保税港区一跃成为我国第六个保税港区，规划面积 10 平方公里，是西部沿海地区及少数民族地区第一个保税港区。世界最大的自由贸易区——中国—东盟自由贸易区于 2010 年 1 月 1 日正式全面启动，对于钦州保税港区而言，无疑是千载难逢的机遇。钦州保税港区利用这一契机，不仅立足北部湾，服务“三南”（西南、华南和中南）区域，而且面向东南亚，力争成为运行高效、功能完善、开放度高的亚太地区重要的国际物流枢纽和资源配置枢纽，为加速广西北部湾港口破茧成蝶，早日实现区域性国际航运中心贡献力量。

厦门海沧保税港区的启动凝聚着海峡两岸的共同期望。已故国家领导人邓小平曾经预言，为了祖国的统一大业，厦门特区实施自由港的某些政策。继上海洋山港以及天津、深圳等地保税港之后，2008 年 6 月 5 日，海沧保税港区终于成为我国第七个获批的保税港区，规划面积 9.5092 平方公里，与宝岛台湾隔海相望，距离高雄港仅 165 海里，货运直航不到 10 小时。2010 年 6

月 29 日,海峡两岸关系协会会长陈云林与台湾海峡交流基金会董事长江丙坤在重庆签署了令世人瞩目的《海峡两岸经济合作框架协议》(Economic Cooperation Framework Agreement,简称 ECFA)。协议涉猎了货物贸易(排除关税和非关税壁垒)、早期收获、服务贸易、投资保障、保障措施、经济合作、机构安排以及争端解决机制等。不言而喻,这一协议将极大地推动两岸“三通”直航的进程。为建立海沧与高雄共同经济圈,海沧成为台湾农产品、轻工业产品和化工产品在大陆的集散中心,高雄自由贸易港区成为大陆商品的中转港并为出口全球铺垫了路基。2010 年 5 月 10 日,厦门海沧保税港区管委会与台湾高雄港务局在高雄签署了一项合作意向书,对于促进两港区的对接和合作,共创互惠双赢式经济与贸易发展具有特别重要的意义。

我国第八个保税港区——青岛前湾保税港区于 2008 年 9 月 7 日经国务院批复正式成立。前湾保税港区设立于胶州湾西海岸,规划面积 9.72 平方公里,其目标是成为东北亚地区重要的集装箱中转枢纽港之一,黄河沿岸九省区进出口贸易集散中心和功能最全、规模最大、政策最优惠及服务最便捷的综合性大港。

步青岛前湾保税港区后尘,深圳前海湾保税港区于 2008 年 10 月 18 日成为国务院批准的第九个保税港区。继福田、沙头角、盐田港三个保税区和盐田港保税物流园区之后,深圳再次建立新的特殊监管区域,其在国民经济中重要地位足见一斑。在 2009 年中国城市竞争力报告中,深圳城市综合竞争力仅次于香港,位居全国第二。前海湾保税港区位于深圳港西部港区,规划面积 3.71209 平方公里。深圳港毗邻港澳地区,背倚珠江三角洲,前海湾保税港区的运作对于对香港转口贸易将产生难以估量的影响。

2008 年 10 月 18 日,国务院下发了《国务院关于同意设立广州南沙保税港区的批复》,继上海洋山、天津东疆、大连大窑

湾、海南洋浦、宁波梅山、广西钦州、厦门海沧、青岛前湾保税港区之后，南沙保税港区成为由国务院批准设立的国内第十个保税港区。南沙保税港区位于广州市南沙区龙穴岛，地处珠江出海口要塞，其设立对于增强广州中心城市的辐射和带动作用，完善广州港的功能并提高其国际竞争力具有特别重要的意义。

重庆两路寸滩保税港区是唯一位于中国内陆地区的保税港区，首例采用“水港 + 空港”模式的保税港区，分水港和空港两个功能区，规划控制面积 8.37 平方公里。其中水港功能区面积 6.00 平方公里，涵盖了长江中上游规模最大、技术最先进的专用集装箱码头——寸滩港；空港功能区面积为 2.37 平方公里，无缝对接国内首家规划建设 4 条跑道的重庆江北国际机场。未来几年重庆还将建成铁路集装箱基地，保税港区因此扩建铁路功能区，创立铁水空三位一体的综合保税港区，为重庆成为内陆的开放基地，西南地区乃至西部地区的物流中心、运输中心发挥“新引擎”具有的重要作用。

张家港保税港区享有“三个第一”盛名：江苏省和长江中下游沿线及县域口岸的首例保税港区。张家港保税港区规划面积 4.1 平方公里，在原有的张家港保税区和保税物流园区的基础上建设而成。1992 年以来，张家港先后设立了保税区和保税物流园区，2008 年 11 月 18 日，国务院批复设立张家港保税港区。至此，张家港成为国内第十二个保税港区。张家港保税港区以服务长江流域经济发展为主旨，致力于打造以大宗货物为特色的国际散货集散中心、以长江黄金水道为纽带的流域航运中心、以国际采购为重点的国际分拨配送中心及以专业交易市场为主体的商品展销中心。

烟台保税港区于 2009 年 9 月 7 日成立，是我国第十三个、山东省第二个保税港区。烟台保税港区位于烟台市北部，规划面积 7.26 平方公里，是第一家以出口加工区和临近港口整合转型

升级形成的保税港区，真正实现了“区港联动”。烟台保税港区的批复设立，有利于烟台港在未来五年内建设成为重要的集装箱中转枢纽港，加快区域性国际航运中心和保税物流中心进程，进一步优化山东港口集群资源配置，推动山东半岛蓝色经济区、胶东半岛产业集聚区的迅猛发展。

2010年5月18日，国务院正式批准设立福州保税港区，至此我国第十四个保税港区隆重推出。福州保税港规划面积9.2平方公里，位于福清的福州新港（江阴港区），东临台湾海峡，距台湾主要港口台中仅100海里、基隆港仅150海里，又处于长江三角洲、珠江三角洲两大经济圈集中心，由福州保税物流园区、铁路物流园区、福清出口加工区及福州新港四个区域整合而成。继厦门海沧保税港区之后，2010年5月5日，在福建省赴台投资企业授牌暨闽台合作项目签约仪式上，福州保税港区与台湾基隆自由贸易港区签订《两区对接协议》，两区开展现代物流各个领域的广泛合作，力争早日实现两岸自由贸易港区的对接。

回顾十四个保税港区的崎岖发展道路，它们从最初的分拨中心、枢纽港口，升格为加工制造基地和物流中心，最终的嬗变——具有自由贸易区特质的港口城市，我们也坚信会企足而待。机遇和挑战并存。我国目前已经形成了以《中华人民共和国海上交通安全法》（简称《海上交通安全法》）、《中华人民共和国海商法》（简称《海商法》）为龙头，以《中华人民共和国船舶登记条例》（简称《船舶登记条例》）为核心，以《中华人民共和国物权法》（简称《物权法》）、《中华人民共和国担保法》（简称《担保法》）、《船舶登记监督管理办法（试行）》、《船舶登记档案管理规定》、《船舶登记工作规程》、《〈船舶登记条例〉实施若干问题说明》、《船舶最低安全配员规则》等相关法律、法规、规章及规范性文件为辅助的船舶登记法规体系。航运金融市场诱人的光环下折射出离岸金融法律的盲点，国际航运

特别登记制度则触探着国家主权的“雷区”，而最炙手可热的启运港退税与反走私的生死博弈掀起了新一轮的改革大潮。

上述保税港区封关运作以来的经验与教训，为我国未来建立更多的保税港区提供了有益的借鉴。与中国蓬勃发展的保税港区相比，立法显然相对滞后。目前我国尚未制定一部专门的法律规范保税港区的法律地位，这是保税港区与国际自由贸易区实现真正接轨的“瓶颈”。在缺乏上位法的情形下，《中华人民共和国海关保税港区管理暂行办法》（以下简称《海关保税港区管理暂行办法》）已于2007年8月29日经海关总署署务会议审议通过，自2007年10月3日起施行。2010年3月1日，海关总署署务会议审议通过并予以公布了《海关总署关于修改〈中华人民共和国海关保税港区管理暂行办法〉的决定》，修订后的办法自2010年5月1日起施行。该办法根据国务院的批复，首次将国家赋予保税港区的各项优惠政策——税收、贸易和产业等政策付诸立法实践，为海关的行政执法提供了依据。但该办法属于海关总署颁布的部门规章，仅从海关的角度明确了保税港区的监管模式。

在目前上位法贫瘠的情形之下，先出台地方性法规也是不得已而为之的解决方法。地方政府规章属于地方性法规，是由省、自治区、直辖市、省和自治区的人民政府所在市、经国务院批准的较大的市的人大及其常委会，根据本行政区域的具体情况和实际需要制定和颁布的、在本行政区域内实施的规范性文件的总称。省、自治区、直辖市的人民代表大会及其常务委员会制定和颁布的地方性法规，其内容不能同宪法、法律、行政法规相抵触。在我国目前的十四个保税港区中，仅出台了《洋山保税港区管理办法》、《天津东疆保税港区管理规定》、《厦门海沧保税港区管理暂行规定》及《宁波梅山保税港区管理办法》四部地方政府规章，可谓数量寥寥无几。《广西钦州保税港区管理办法（征求意见稿）》虽多次向社会公开征求意见，但迟迟未能正式

通过。

大连大窑湾保税港区作为第三大获准成立的保税港区，自封关运作以来，在进一步扩大东北地区对外开放、吸引国际资本参与东北老工业基地的调整改造、建设东北亚地区国际航运中心等方面成绩斐然，但立法一直未能列入正式日程。伴随着辽宁省“十一五”规划，以大连为龙头的“五点一线”这一闪亮词汇终于展示给世人，在广袤的辽宁省沿海带之间，全新的、系列特别经济区应运而生，享受国家开发银行在资金、财务咨询和金融服务上更加有力的支持。2009年7月1日，国务院常务会议原则上通过了《辽宁沿海经济带发展规划（送审稿）》，“五点一线”上升为国家发展战略。作为东北老工业基地振兴和我国面向东北亚开放合作的重要区域，辽宁沿海经济带在促进全国区域协调发展和推动形成互利共赢的开放格局中具有重要战略意义。大窑湾保税港区在辽宁沿海经济带空间布局中享有大连—营口—盘锦主轴轴心的核心地位。为了推进大窑湾保税港区的法制化进程，实现“依法治港”和“依法治区”，大连市政府应该未雨绸缪，充分汲取《洋山保税港区管理办法》、《天津东疆保税港区管理规定》、《厦门海沧保税港区管理暂行规定》和《宁波梅山保税港区管理办法》的先进立法理念，尽快出台一部专门的政府规章——《大连大窑湾保税港区管理办法》。

本书从国际经济法及国际航运政策的全新视角，探讨了国际海关组织制定的国际公约、《中国加入世界贸易组织议定书》对于中国保税港区法律地位的启示，针对保税港区口岸监管体制的质疑，以及离岸金融中心、国际航运特别登记制度和启运港退税的三大挑战与机遇，提出建立中国保税港区立法体制与监管模式的构想。

本书采取了比较与借鉴相结合研究方法，通过借鉴世界主要发达国家及发展中国家关于特别经济区立法的成功经验，顺应辽

宁沿海经济带的发展趋势,从而设计出科学的地方立法模式和主要立法内容。本书亦尝试使用宏观研究与微观探索相结合、普遍性与特殊性相结合、归纳法与演绎法相结合的方法,展示三大保税港区——洋山、天津东疆和大连大窑湾保税港区的个性与共性;针对不同性质的问题,不同问题的不同方面,选择适宜的研究方法,分析和对此调研的各类数据,得出有关原则性的结论,使其建立在丰富的理论基础之上;对于实践性较强的理论问题,层次清楚、逻辑分明地将问题通过演绎的方法加以阐明。

为了理论联系实际,课题组主要成员曾赴天津东疆和大连大窑湾保税港区及大连长兴岛临港工业区和大连庄河花园口经济区展开调研,并且参加了2008年6月辽宁省法学会第五届“辽宁法治论坛”。2008年10月30日,课题组全体成员参加了大连市“沿海经济带法制环境建设理论研讨会”,所撰写的论文获得多项奖励。

承蒙大连市社会科学界联合会、大连市社会科学院的厚爱,批准了资助研究基地项目“大连保税港区的法律制度研究”,本书的研究成果得以与世人分享,为大窑湾保税港区的全面发展寻求新的发展机遇,促进大连东北亚国际航运中心和区域性金融中心建设,加快振兴东北老工业基地战略的实施,加强东北亚地区经济合作提供强有力的法律支撑和政策的依据尽我微薄之力。研究过程中得到了各方专家和同仁的支持与帮助,在此深表谢意。由于水平所限,如有不当之处,敬请各位斧正。

第一章 保税港区的法律地位研究

长期以来,人们习惯被约定俗成意义的“法律地位”禁锢自己的头脑。毋庸置疑,狭义的“法律地位”特指颇具浓厚民法色彩的法人、自然人等人格主体,在享有权利和承担义务方面的价值理念。曾有学者勇于大胆尝试,启迪了我们的智慧^①:“所谓法律地位就是指权利主体在法律上的地位,也就是权利主体享有权利和承担义务的资格”。还有学者进一步指出:“所谓法律地位,就是指法律主体的权利、义务及其综合体现。”^②上述定义各有千秋。运用马克思主义法哲学的辩证逻辑,有助于我们重新审视法律地位的概念,改变对传统、僵硬内涵的认识,援引灵活、动态的外延。

何谓辩证逻辑?曾有学者指出:“辩证逻辑是从思维形式的联系和发展方面研究辩证思维形式、规律和方法的学科。”^③恩格斯首次将此种逻辑命名为辩证逻辑。辩证逻辑虽然脱胎于形式逻辑,但是诠释了更高境界的哲学理念。德国古典哲学家康德和黑格尔作为辩证思维理论的启蒙者,率先扬弃了故步自封、孤立的形而上学思维方式,以及从静态角度认识对象的形式逻辑。黑格尔的理论更具划时代的进步意义^④,将辩证法、认识论和逻辑合

① 项焱. 试论 11~13 世纪英国城市自治权的封建性——兼论英国城市的法律地位 [J]. 武汉大学学报:人文社会科学版, 2000 (1): 122.

② 王骥, 操道伟, 肖云. 试论我国高等教育评估中介机构的法律地位 [J]. 现代教育科学: 高教研究, 2004 (5): 98.

③ 陈爱华. 辩证逻辑发展探微 [J]. 东南大学学报: 哲学社会科学版, 2003, 5 (3): 51.

为一体,解决了康德在《纯粹理性批判》中提出的“二律背反”问题,黑格尔认为不同于理性逻辑中的概念,这里的概念“是自由的原则,是独立存在着的实体性的力量。概念又是一个全体,这全体中的每一个环节都是构成概念的一个整体,而且被设定和概念有不可分离的统一性。所以概念在它的自身同一里是自在自为地规定的东西”。他鄙视“概念是死的、空的、抽象的东西”之类的形式逻辑思想,主张“概念无疑是形式。但必须认为是无限的有创造性的形式,它包含一切充实的内容在自身内,并同时又不被内容所限制或束缚”。^①不仅如此,“黑格尔在法哲学史上首次提出和运用了从抽象上升到具体以及逻辑与历史相统一的方法来构建他的法哲学体系。他在《法哲学原理》一书中阐述了怎样确定逻辑起点的问题。在他看来:法学是哲学的一个部门。它必须根据和使用概念来发展理念,或者说,‘必须观察事物本身所固有的内在发展’”^②。

这足以证明,概念是辩证思维的最基本形式,更是辩证逻辑的研究前提;历史所赋予辩证逻辑的使命在于研究概念的形成、发展及其内在的矛盾运动。马克思和恩格斯在创立辩证唯物主义和历史唯物主义的过程中,批判地吸取了黑格尔辩证法的“合理内核”与费尔巴哈唯物主义的“基本内核”,全面地提炼黑格尔的唯心主义逻辑体系,将之升华为科学的辩证逻辑的基本原理。马克思、恩格斯和列宁对于辩证逻辑的杰出贡献在于辩证的思维亦是客观世界辩证运动的反映,强调以概念的辩证本性为研究基础的逻辑,才能正确把握外部世界的运动和变化。恩格斯在

① 黑格尔,《小逻辑》[M],贺麟译,第2版,北京:商务印书馆1980:327~328。

② 张密丹,《马克思主义哲学的逻辑起点》[J],绥化学院学报,2008,28(1):27。

阐述概念的辩证运动时特别强调,概念是随着现实世界的运动而运动的。在他看来,在辩证逻辑中没有什么绝对分明和固定不变的界限。^①马克思在《黑格尔法哲学批判》一书中深刻地揭露了黑格尔法哲学的弊端:“黑格尔在这里,‘注意的中心不是法哲学,而是逻辑学……在这里具有哲学意义的不是事物本身的逻辑,而是逻辑本身的事物。不是用逻辑来论证国家,而是用国家来论证逻辑’。马克思的看法与其相反,第一性的东西是事物本身的逻辑,即现实客观事物及其发展规律。”^②

皈依马克思主义法哲学,笔者更赞同辩证逻辑视角下的定义:“所谓法律地位,就是指在法律上如何定位的问题。”^③这一定义挣脱了精神的枷锁,打开了思想的闸门,追寻“法律地位”在民法之外的足迹,任何法律主体均有权主张在法律上的地位。由此及彼、由表及里,保税港区法律地位的意识并非建立在基础法学上的华丽宫殿,而是与时俱进、在创新国际经济法学的探索中继承和发展的结果。从国际经济法的角度,保税港区究竟源于特别经济区还是自由贸易区,有待于进一步考证。

一、早期流行的“特别经济区说”

(一) WTO 法源

1. 理论界权威的“特别经济区”内涵

曾经在中国法学界十分盛行的“特别经济区”一说已逐渐

^① 陈爱华.辩证逻辑发展探微[J].东南大学学报:哲学社会科学版,2003,5(3):56.

^② 张学志.马克思法哲学观的形成——《黑格尔法哲学批判》与《巴黎手稿》[J].四川师范学院学报:哲学社会科学版,2001(4):14.

^③ 孙仕生.保安立法若干问题的思考[J].中国保安,2000(3):8.