

论自由贸易港区与区外的自由联通机制

刘恩专

(天津财经大学 经济学院,天津 300222)

摘要:文章从促进国家综合配套改革试验区开放制度创新的战略高度,对自由贸易港区与区外的自由联通机制进行了综合阐述和制度设计。指出自由联通机制的制度基础是搭建贸易便利化平台,包括灵活运用跨关区“属地申报,口岸验放”模式、放宽B型保税物流中心条件、建立“无水港”等。在此基础上,提出了以“区间直通”、构建“虚拟自由区”等为核心的自由联通手段。

关键词:国家综合配套改革试验区;自由贸易港区;自由联通机制;虚拟自由区

中图分类号:F061.5 **文献标志码:**A **文章编号:**1008-5831(2008)06-0008-06

一、引言

在有条件的国家综合配套改革试验区建立自由贸易港区(Free Trade Port Zone, FTPZ),是实现国家综合配套改革试验区开发开放制度创新的重要战略安排。回顾中国开发区、保税区等特殊开放区域的发展历程,一条重要的经验是,它们在获取自身超高速增长的同时,主要执行着带动毗邻地区和腹地经济发展的功能,同时,其制度外溢效果明显。创建FTPZ的战略意义也正在于此。

要充分发挥FTPZ的外部效应,制度安排的关键是要建立起FTPZ与区外的自由联通机制。基于FTPZ的区域属性,灵活运用现有的政策条件、管理机制和技术手段,需要从三个方面构造和完善自由联通机制,即搭建贸易便利化平台、创立区间直通模式、缔造基于4E计划的虚拟自由区。

二、自由联通机制的制度基础:搭建贸易便利化平台

在自由贸易港区搭建贸易便利化平台,是最大限度地发挥自由贸易港区功能,充分、有效地服务于腹地经济,实现开放制度创新与外溢的制度基础。为此,有必要引入一系列行之有效的贸易便利化措施,其中,最为重要的是:灵活运用跨关区“属地申报,口岸验放”模式、放宽在“试验区”设立B型保税物流中心的条件、在内地建立“无水港”。

(一)在自由贸易港区内灵活运用跨关区“属地申报,口岸验放”模式

跨关区的“属地申报,口岸验放”的通关模式,是中国近年来实施便捷通关制度的一项重要改革措施,将其引入FTPZ,对于搭建贸易便利化平台,发挥其国际物流和采购中心功能有积极意义。所谓“属地申报,口岸验放”,是指符合海关规定条件的企业进出口货物时,可自主选择向属地海关任一海关单位申报,在货物实际进出境地的口岸海关办理货物验放手续的一种通关方式。采用该模式后,用户可以在相邻海关之间实现便捷的国际物流运作,给企业的国际商务活动带来极大便利,表现在:(1)手续更简化。该模式打破目前行政区划和海关设置所造成的通关障碍,把属地海关、口岸海关两个海关通关环节进行整合,共同构成了新的通关作业链,使跨关区作业程序从“两次申报、两次放行”方式转变为

收稿日期:2008-07-19

基金项目:国家自然科学基金课题(70741001)

作者简介:刘恩专(1958-),男,天津财经大学经济学院教授,博士生导师,主要从事国际贸易理论与政策、跨国公司和区域国际竞争力问题研究。

欢迎访问重庆大学期刊网 <http://qks.cqu.edu.cn>

“一次申报、一次放行”,简化了海关手续。(2)费用更节省。从申报到领取报关单结汇、付汇、出口退税证明联,通关各业务环节基本上都由企业在属地海关完成,减少往返于属地和口岸的申报次数,节省通关或转关费用。(3)运输更方便。在该模式下,企业无需办理转关手续,海关电子放行后在口岸验放提货,海关对运输工具不施封,可大大提高进出口货物物流运转效率。(4)资金更安全。货主企业可在属地海关直接办理税费、保证金将更有保障。

按照原有规定,适用于这一新型通关模式的企业只有 A 类企业,而该类企业的标准非常严格,这就使得该通关模式在 FTPZ 运用受到制约。FTPZ 作为贸易投资自由化、便利化等特殊政策的“先行先试”区,作为政策和制度创新资源的“外溢”区,应该对“试验区”内企业尤其是自由贸易港区企业适用“属地申报,口岸验放”通关模式的标准灵活掌握。可以考虑,对守法自律意识较强,进出口行为规范,诚信度较高的 B 类企业也能够适用“属地申报、口岸验放”通关模式。在注册年限、进出口量等方面也可以降低门槛,将更多企业列入诚信企业候选范围。

(二)放宽 FTPZ 毗邻地区设立 B 型保税物流中心的条件

为了推动贸易便利化,2004 年海关总署提出了“以港区联动为龙头,以保税物流中心为枢纽,以优化后星罗棋布的公共型、自用型保税仓库和出口监

管仓库为网点”的三个层次、六种监管模式的多元化保税仓储物流监管体系的整体思路和改革方案,并率先在开放区域推行,形成了具有中国特色的保税物流体系(表 1)。其中,一个重要的制度安排,是在有条件的地区建立 B 型保税物流中心⁽¹⁾,以主动适应跨国公司的全球运作、现代物流和国际竞争发展的需要,结合地方政府和企业的实际需求,构建新型保税物流监管模式。

B 型保税物流中心是相对于 A 型保税物流中心而言的,后者是指经海关批准,由中国境内企业法人经营,专门从事经营保税仓储物流业务的海关监管场所;前者则是指经海关批准,由中国境内一家企业法人经营,多家企业进入并从事保税仓储物流业务的海关集中监管场所。海关对 B 型保税物流中心采取联网监管、视频监控、实地核查等方式对进出物流中心的货物、物品、运输工具等实施动态监管。B 型是 A 型的集约化监管,它在空间范围、经营主体与业务主体、审批与验收程序、设立条件、选址要求和货物存储期限等方面与 A 型有着很大区别,是中国保税体系和贸易便利化机制进一步完善的产物。

表 1 中国特色的保税物流体系

保税物流体系(三个层次,六种模式)

模式	两仓		保税物流中心			
	保税仓库	出口监管仓库	保税物流中心(A型)	保税物流中心(B型)	港区联动—保税物流园区	保税港
功能定位	存放进口保税货物	存放出口货物	保税库与监管库整合与优化	B型是A型的集约化监管	依托保税区 和港口,发挥 功能优势	加工、贸易、 仓储、展示
退税政策	无	离境 退税		入中心 退税	入区 退税	入港 退税
审批权限	直属海关		海关总署		国务院	

B 型保税物流中心的政策特性使其适于在“试验区”推广。国内货物进入物流中心视同出口,享受出口退税政策,中心外企业报关进入物流中心的货物视同出口,由海关办理出口报关手续,签发出口货物报关单(出口退税专用);中心内的货物进入内地,视同进口;中心外企业从物流中心运出货物,海关按照对进口货物的有关规定,办理报关进口手续,并对报关的货物按照现行进口货物的有关规定征收或免征进口环节的增值税、消费税。

基于上述政策,建设 B 型保税物流中心具有重要的经济意义。首先,对保税物流中心内的企业而言,通过“保税物流中心”的信息化管理,利于提高通关效率,缩短流通时间,大大降低企业的费用和成本,尤其是,深加工结转货物只要报关进入中心即可享受退税,避免了过去“一日游”的现象(将货物运

到香港,不做任何加工,再运回国内);保税物流中心有政策优势,进入中心视同进出口;中心内注册的企业,可自动获得进出口经营权、国际货运代理权、货物境内运输权等;此外,物流中心内生产性外商投资企业可减按 15% 的税率征收企业所得税。其中,经营期 10 年以上的,从开始获利的年度起,第 1 年和第 2 年免征企业所得税,第 3 年至第 5 年减半征收企业所得税。其次,对保税物流中心所在地区来说,利于完善区域功能,促进招商引资;通过保税物流中心还可以有效整合物流资源,推进一个地区物流服务水平,促进全球供应链的形成。为此,需要在“试验区”进一步放宽设立 B 型保税物流中心的条件,扩大试点,尤其是在已有的出口加工区、保税区的扩展区、集装箱中转站,以及规模大、运营规范的物流园区等,要增设 B 型保税物流中心。

(三)在腹地辟建“无水港”

在内陆地区辟建“无水港”,使其具有报关、报验、签发提单等港口服务功能,发挥港口、国际集装箱多式联运、中转及第三方物流等多重作用,形成与FTPZ运营高度一体的国际物流中心,实现真正意义上的沿海港口与边境口岸功能向内陆地区的延伸,是发挥FTPZ贸易便利化功能的另一制度创新。

“无水港”建设对于FTPZ外部功能的发挥意义重大。首先,由于“无水港”一般建立在能产生大量适箱货物的地区,因此其货源和客户扩展功能十分突出;其次,“无水港”在内陆集装箱集散点所具备的拼箱、拆箱、中转和“一关三检”等功能基础上,还具备保税、加工、配送等“综合物流”功能,真正实现内陆口岸与FTPZ的无缝对接,使FTPZ经济与腹地经济更为紧密地联系起来,利于促进区域经济的协作与共同发展。

(四)类似的促进自由贸易港区贸易便利化的方法

为了推动贸易便利化,FTPZ还可以采用其他类似方法。诸如:(1)在FTPZ内可实行24小时通关制度,保证货物正常通关畅通无阻,同时,大力推动电子口岸的建设,建成一个跨部门、跨地区、跨行业的统一信息平台。进一步简化海关程序,积极推广“一站式服务”和“单一窗口通关制度”,以加快货物物流,提高贸易效率,同时简化出入境手续,推进商务旅行卡计划,减少不必要的限制措施,为商务人员流动创造更便利的条件。(2)为大型高新技术生产企业提供便捷通关程序,如提前报关、联网报关、快速转关、上门验放、加急通关、担保验放、优先咨询等;(3)在外汇管理方面,密切与外汇管理部门合作,简化服务贸易售付汇凭证,放宽服务贸易售付汇审核权限等。

三、自由联通机制的运行条件:创立区间直通模式

FTPZ最为显著的特征,就是实行“一线放开,二线管住,区内不干预”的口岸和海关监管模式⁽²⁾。FTPZ的这一普遍特征,确保了特定区域的高度开放型和独特的贸易便利化机制的形成。然而,也正是因为这一点,FTPZ必须保持特定区域的隔离性,实行卡口管理。因此,形式上,FTPZ具有“飞地”(enclave)特征。要充分发挥FTPZ的外部经济效果,在区外“放大”贸易自由和便利化政策,就必须利用某些技术和政策手段,建立起FTPZ与“试验区”和区外的自由联通机制,即构建FTPZ—保税区—出口加工区和保税物流中心—开发区—一般港区—特定产业园区—“试验区”的区域间的进出口货物(料件)的“区间直通”模式。

这一模式方案设计的关键是货物的区间自由流动,同时涉及人员的自由流动。具体备选方案如下。

(一)物流——航运、空运货物的区间自由移动方式

为了充分利用港区特别是FTPZ自身的国际物

流运作优势和营销条件,部分进出口货物和国际中转货物,需要以FTPZ为据点,有选择地在FTPZ周边地区自由移动,集中进行国际流动的一体化运作,以及其他业务和营销的创新安排。在港区间通过水路运输货物,一般不存在进出海关关卡的情况,货物完全可以在港区间自由流动。而在货物经由陆路转移的情况下,便自然出现保税运输问题,为此,基于最大限度实现贸易便利化的原则,总结国内现有保税港区的海关监管经验,可采取如下几种区域间货物自由移动的方式。

1. 海关箱封+区间直通标志车

按照自由区一般惯例,货物进入FTPZ无须办理报关及其他入关手续,只需由海关监管人员统一在集装箱上面用专用的箱封予以加封,并使用港区或海关所有的专用的色彩特殊的“区间直通标志车”运输,运输路线由海关事先确定,当车辆进入另一区域边界时,由海关人员检查集装箱上箱封的情况,没有损坏的即可予以放行。这种方式具有简便易行、监管成本较低的特点,但海关对区间车辆和货物的具体运输过程和状况进行监控的困难较大。

2. 海关箱封+区间直通标志车+全程摄像监控

这种方式是在第一种监控情况的基础上,在指定的运输路线的各交叉路口或每隔一定的距离安放一个摄像监控装置,从车辆开出特定自由区域时即开始全程监控,直至车辆进入另一个特定区域,由海关人员检查集装箱上箱封的情况,如无损坏即可放行。全程摄像监控方式,已经在国内很多城市的交通监控中采用,技术上已经成熟,在摄像设备的安装、摄像监控室的设立等方面有经验供参考。

3. 海关电子箱封+区间直通标志车+全程摄像监控

这种方式改变了传统的海关普通铅封的箱封方式,代之以一种具有记录功能的电子设备进行集装箱箱封。因为,一般集装箱使用的铅封比较容易损坏和复制,为了消除这一缺陷,需要设计一种电子加密设备,从而形成新的海关电子箱封技术。

目前国际上电子箱封中所采用的电子加密设施主要有三种:D3数据加密设施、OTS电子箱封和GPS反向全球定位。(1)D3数据加密设施,是一种备有电源的主动型的、采用双频率无线电波发射信息、可以重复使用的电子箱封。它可以记录和发送集装箱运输途中的信息,包括在运输途中或存放地点每次箱封被打开的日期和时间,以及开门的持续时间。这种箱封具有在较远的距离(100英尺)被读取的功能,即使在高速行驶的公路上也可以读取其所载有的信息。由于易于安装和使用,D3数据箱封免除了沿路繁琐且费用昂贵的目视检查和手工数据登记,是“试验区”自由贸易港区与其他区域之间集装箱运输及中短距离集装箱运输的理想箱封方式。

(2)OTS(One Seal Transponder System)电子箱封,从外观上与目前国际上通用的带状箱封差不多,只是在箱封的头部增加了一个包含尖端科技元件的小片

状物,内藏有发射机应答器。这种发射机应答器是被动式的,只有在收到 ID 读取器发出的讯号后才能被激活。OTS 箱封使用时,其箱封号码和集装箱号码同时进入了使用者的信息系统。之后,无论该箱封号码在什么地方读取,信息系统可以立即查到该集装箱使用者的信息。装有此种电子箱封的集装箱在 3 米远的地方就可以读取其信息,当这种集装箱通过场站或海关监管点时可以自动反馈其运输信息,并且可为货物的沿途跟踪提供具体的方位。OTS 是一次性的箱封,当集装箱运到终点、箱封被剪断后即不可再用,且与 D3 数据箱封相比内存信息也较少,但其最大的优点在于其低廉的价格,较适用于普通的国际集装箱运输。(3)GPS 反向全球定位在一些发达国家集装箱运输中已有应用。装有 GPS 反向设备的集装箱可以在全球范围内进行全天候的跟踪,同时在需要时还可以提供箱内货物的保存情况和温度等信息,便于对贵重货物、危险货物以及温度敏感的货物进行跟踪和监控,也可以应用于海关对货物的监管。

将电子箱封技术引入口岸海关货物监管,是 FT-PZ 贸易便利化模式的一种创新,需要技术设备的研制、引进和运营模式的试验与磨合。该方式的引入,不仅会大大改进海关货物监控效率,而且还可以广泛应用于 FTPZ 关联区域对航运货物的运输、储存、分拨等物流运作环节,以及国际航线上对一些贵重物品或特殊货物的集装箱封箱。

4. 海关电子箱封+区间直通标志车+全程摄像监控+车辆 GPS 反向定位显示

这种方式是在第三种模式的基础上,运用 GPS 技术,增加运行车辆的位置显示屏。每辆区间直通标志车上可装有 GPS 定位系统,随时将车辆的位置数据传输回海关的监控中心并显示在显示屏上。事先海关监控人员可以在显示屏上将指定的路线及其一定范围内的区域标示出来,车辆只允许在此区域内通行。这样,根据传输回来的车辆位置是否显示在规定的区域内,海关监控人员即可监控车辆的运行情况是否正常。这种显示屏监控的方式再加上每一区段的摄像监控及集装箱的电子箱封加密,可以最大限度地监控 FTPZ 区间货物移动。引入这种海关监控模式,并未明显加大监控成本,但监控效率却可显著提高,基本可保证货物按照计划在 FTPZ 与其他区域间的自由移动。实际上,这种显示屏监控技术已经在一些城市用于公交车辆的位置显示,经过简单改制即可应用于海关货物监控。

5. 集装箱电子标签

作为一种非接触式的自动识别技术,它通过射频信号自动识别目标对象并获取相关数据,识别工作无须人工干预,可工作于各种恶劣环境。电子标签技术可识别高速运动物体并可同时识别多个标签,操作快捷方便。该技术可应用于物流和供应链管理、生产制造和装配、航空行李处理、邮件/快运包裹处理、文档追踪/图书馆管理、动物身份标识、运动计

时、门禁控制/电子门票、道路自动收费、防伪。在特定区域内使用电子标签技术可行且经济,对于完善“试验区”国际物流环境十分必要。

在上述方式中,区间直通车辆可以看作是海关监管之下的移动的保税仓库,这样就方便了货物在区内的自由移动。因此,通过采用以上各种方式,货物就可以在不经过报关的情形下,在“试验区”自由贸易港区与其他区域之间经陆路自由移动。

(二)人员流动——国际商务人员在自由区域间自由移动的方式

FTZ 建立后,必然面临国际商务人员在国际领域与自由区域之间的移动,以目前中国的人员出入境管理的有关法律、法规规定看,商务人员进出中国需要提前向中国驻外使馆提请签证,这在一定程度上限制了国际商务人员到中国国内的自由移动,进而在一定程度上影响了自由区域的招商引资及经济的发展。为打破这个商务人员出入境的瓶颈,参考其他国家和地区成功的自由口岸发展经验,可以对进出中国国境国际商务人员实行以下方式。

(1)落地签证。对于从国际机场直接出入 FT-PZ 的国际商务人员,不用事先签证,待其在机场离机后根据其持有的护照为其签发一段时间的(如 72 小时)落地签证,无须再办理其他进出境手续即可随身携带必要的生活用品在海关及边检、移民等国家机关的监管下前往自由区,只要在规定的时间内离境即可。如需进入国内非自由区域,则要按照中国出入境的管理规定重新办理出入境手续。

(2)区域直通。持有落地签证的国际商务人员可以在海关、边防、移民等国家机关促成的专门机构监管下,通过专用出入口,乘坐专门的“区域直通巴士”直接进出 FTPZ。这种“区域直通巴士”车辆外观可以设计成显著的专有标记色,可以根据具体情况定时在自由区域专用地点发车,车内可以派监管人员随车监督,原则上在自由区域外行驶时,车内人员不可自行上下车。

(3)要实行进出 FTPZ 的报关、船公司人员和相关商务人员的长期通行证制度,并规划一证全国适用。通过以上三种方式的联合应用,可以在不影响中国出入境管理有关法律和法规规定的情况下,最大限度保障国际商务人员自由出入 FTPZ,优化港区的国际商务环境。

(三)建立有利于自由连通机制的相关制度

1. 国际船舶自由通航制度

任何国家和地区的国际航行船舶都可以自由进出 FTPZ 而无须事先申报,只需在进港前一定的时间前按照港口管理机构的要求向港口管理方申报、提请停靠的泊位以便港口管理方安排船舶的泊位及船舶的靠泊作业以及相应的装卸工班、码头堆场等必要的准备事项。对于停靠的国际船舶,除按照中国加入的国际公约,本着对航海安全、船东利益和船员生命负责的态度对船舶的安全进行必要的港口国检查(PSC)外,淡化政府的其他管理、控制职能,尽可

能使停靠的船舶享有充分的自由政策。

2. 航运货物免检免税制度

对于进出 FTPZ 的国际航运中转货物,只要不是运往国内的均实行免检免税制度。港区内不设海关监控点,航运货物可以自由装卸、存储而无需交纳关税、接受检查。港区甚至可以接受“无用户”的国际中转货物,除危险货物外,船方只需向港口管理机构申报一下航运货物的种类和数量,便于港口管理方在原则上杜绝国际通行的违禁货物出入,并便于对航运货物的管理即可。

四、自由连通机制的技术支撑:缔造基于 4E 计划的虚拟自由区

顺应产业全球运筹电子化和电子政务迅速发展的趋势,需要构建网络化 FTPZ 体系,并与口岸公共信息平台对接。为此,要推出 4E 计划,即“E 口岸计划”、“E 试验区计划”、“E 港口计划”和“E 自由贸易港计划”,分别进行整体“4E 计划”和专项方案设计,凭借 IT 技术的应用,使以信息自由流动为特征的 4E 与货物“区间直通”模式相配合,缔造试验区的“虚拟自由区”(图 1)。

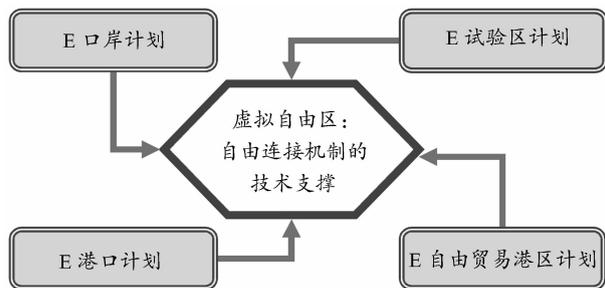


图1 基于4E计划的“试验区”虚拟自由区

(一)E口岸计划

电子口岸即口岸电子执法系统是经国务院批准、由海关总署会同国务院有关部门共同建设的跨部门电子政务工程,对于改善口岸投资环境,提高通关效率,降低企业成本,起到了十分积极的作用。电子口岸实体平台或虚拟平台建设是“试验区”虚拟自由区 4E 计划的基础。在地方电子口岸建设中,应该把“试验区”置于重要的地位。从 FTPZ 运营环境的角度,推行 E 口岸计划,关键是口岸执法管理各有关部门和单位要在共同协商基础上,规范电子口岸数据交换标准,在电子口岸信息平台上尽快实现大通关业务流程及相关信息数据的互联互通和资源共享,为企业进出口通关提供“一卡通”、“一站式”服务,为管理部门提供决策信息。

(二)E“试验区”计划

建立在地方电子口岸平台和电子政务系统的基础之上,“试验区”要建立起更具超前性的电子政务系统,构造新型的“试验区”公共管理体系,全面实现“试验区”信息共享和行政管理模式创新,提升管理和服务效率。

(三)E港口计划

港口是全球范围内调动资源的物流平台,是国家综合运输体系的重要枢纽,是国内外客货流、信息

流、资金流多重网络汇合的关键节点。实现港口电子化,需要以信息资源规划为基础,建好以生产经营为主体的港口代码元库、业务流程元库、信息资源库;开发自由港区生产经营业务系统、人力资源管理系统、大型工程管理系统、地理信息系统及辅助生产经营决策支持系统;推广电子商务在港口的应用,搭建包括物资采购及以各分拨中心为基础的网上交易平台。从港口运营的特殊性及其与 FTPZ 的特定关系,E 港口计划将涉及以生产调度和货运为核心的系列的技术性问题,诸如:集装箱堆场业务管理系统、车载控制管理、货源信息管理系统、综合业务查询系统、港区生产信息辑要系统、生产统计信息管理系统、设备管理系统、集装箱运输综合信息服务系统等,同时,还要通过 EDI 在港口的应用,实现港口生产业务系统与海关监管系统的联网,以及外轮代理业务与国际接轨。

(四)E 自由贸易港区计划

FTPZ 是具有全球和区域意义的国际物流中心和国际航运中心,其电子化管理系统的建立和完善是整个“4E 计划”的关键,因而,它必须具备高度 E 化作业的软硬件条件。尤其需要建立独特的电子化系统:FTPZ 货物跨关区报关系统和船代业跨关区申报舱单系统,FTPZ 出口货物进仓确认电子作业系统,延伸至报关业、集装箱仓储业和厂商的电子支付系统(实现缴纳仓租、装卸费用等的 E 化作业,能通过网络银行网网相连缴纳者),FTPZ 的拖车、卡车等入区办理进口提货(集装箱)、出口进仓(集装箱)实施 24 小时营运的电子化预约系统。

五、结论

FTPZ 外部效应的充分发挥和自身有效运营的重要保障,是建立与区外的自由联通机制,这也是在有条件的国家综合配套改革试验区建立 FTPZ 的战略意图之一。基于现有制度环境和技术条件,总结世界自由港区的运营和发展经验,笔者认为,建立自由联通机制,首先需要搭建 FTPZ 贸易便利化的制度平台,其重点是灵活运用跨关区“属地申报,口岸验放”模式、放宽 B 型保税物流中心条件、建立“无水港”等。在此基础上,要努力形成以货物和人员区间直通为保障的自由联通机制的运行条件,其中的关键是要实现集装箱运输的便捷的保税快捷通道。同时,要充分利用 IT 技术条件,积极推行“4E 计划”,凭借信息自由流动为特征的 4E 与货物“区间直通”模式相配合,便会生成一个极富有活力的、“植根试验区、辐射大区域、沟通全世界”的、功能强大的“虚拟自由区”,最大程度地发挥 FTPZ 的外部效应。

注释:

(1) 参见海关总署《中华人民共和国海关对保税物流中心(B 型)的暂行管理办法》(2005)和《关于保税物流中心(B 型)扩大试点期间适用税收政策的通知》(2007)。

(2) 所谓“一线”,是指 FTPZ 与国境外的通道口,“一线放开”即境外的货物可以自由地、不受海关监管自由进入

FTPZ,区内的货物也可以自由地、不受海关监管自由运出境外;所谓“二线”,是指FTPZ与关境内的通道口,“二线管住”则是指货物从自由贸易港区进入国内非自由贸易港区、或货物从国内非自由贸易港区进入自由贸易港区时,海关必须依据海关法的规定,征收相应的税收。

参考文献:

- [1] CHEN X M. The Evolution of Free Economic Zones and the Recent Development of Cross-national Growth Zones [J]. *International Journal of Urban and Regional Research*, 1995, 19(4):593-621.
- [2] GRUBEL H G. Towards a Theory of Free Economic Zones [J]. *Review of World Economics*, 1982, 118(1):39-61.
- [3] McCALLA ROBERT J. The Geographical Spread of Free Zones Associated with Ports [J]. *Geoforum*, 1990, 21(1):121-134.
- [4] MENG Guangwen. The Evolutionary Model of Free Economic Zones: the Different Generations and the Structural Features [J]. *Chinese Geographical Science*, 2003, 15(2):103-112.
- [5] PARK BAE-GYOON. Spatially Selective Liberalization and Graduated Sovereignty: Politics of Neo-liberalism and “Special Economic Zones” in South Korea [J]. *Political Geography*, 2005, 24(7):850-873.
- [6] Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, Free Trade Zone and Port Hinterland Development [R]. United Nations, 2005.
- [7] 陈文玲. 津沪深综合配套改革的背景与障碍——兼论三地的自由港建设 [J]. *开放导报*, 2007(2):5-7.
- [8] 成思危. 从保税区到自由贸易区:中国保税区的改革与发展 [M]. 北京:经济科学出版社, 2003.
- [9] 郝寿义. 天津滨海新区与国家综合配套改革试验区 [J]. *城市*, 2006(3):3-6.
- [10] 吉光受. 韩国港区内设置与营运关税自由区之方案 [J]. *海洋水产月刊*, 2001(4):20-21.
- [11] 刘恩专. 中国保税区发展的历史回顾与绩效评价 [R]. 国家自然科学基金项目(70241006)最终成果, 2004.
- [12] 刘恩专. 国家综合配套改革试验区与自由贸易港建设 [R]. 国家自然科学基金项目(70741001)最终成果, 2008.
- [13] 张岸元. 我国自由贸易港区的近期发展与远景展望 [J]. *中国港口*, 2005(5):16-18.

Free Trade Port Zone and the Mechanism of External Linkage

LIU En-zhuan

(School of Economics, Tianjin University of Finance and Economics, Tianjin 300222, China)

Abstract: This paper compares variations in national tentative area of comprehensive reform and free port establishment, and mainly takes up with the institutional and operational mechanism of free trade port zone, FTPZ. In term of the free linkage between FTPZ and other area, the author offers the following policy proposals: (1) To establish a trade facilitation platform of FTPZ based on the models and methods such as cross-customs entry, bonded logistics center(B) and inland port; (2) To establish a mechanism of direct movement of bonded goods; (3) To establish a Virtual Free Zone by 4E plan.

Key words: national synthetical reform testing district; free trade port zone; mechanism of direct connection; virtual free zone

(责任编辑 傅旭东)