

充分发挥无水港在区域联动开放中的重要作用

黄志勇, 李京文

(中国社会科学院, 北京 100732)

摘要: 从宏观经济的角度看, 加快发展无水港是促进东中西部地区联动开放、提升内陆地区对外开放水平、完善我国区域开放格局的重要举措。本文拟分析国际国内无水港的主要发展模式, 阐述我国发展无水港对促进区域联动开放的重要意义, 分析我国发展无水港面临的主要问题, 研究提出我国加快发展无水港的对策建议。

关键词: 无水港; 区域联动开放; 完善区域开放格局

[中图分类号]F727 [文献标识码]A [文章编号]1002-4034 (2013)01-0012-07

“无水港”是指在内陆地区建立的具有报关、报检、签发提单等港口服务功能, 依靠海铁联运或海陆联运与沿海港口相联的现代物流中心。沿海港口通过引进货代、船代、物流公司等航运企业和海关、国检等口岸单位在无水港内设分支机构, 内陆的货主则可以在无水港内享受“属地申报, 口岸验放”的通关政策, 完成订舱、报关、报检等手续, 将货物交给货代或物流公司, 通过铁路或公路运抵沿海港口。从微观经济角度看, 加快发展无水港, 可以加速集装箱货物的周转, 提高口岸通关效率和服务水平, 降低物流成本, 拓展沿海港口经济腹地和货源, 有效提升沿海港口的核心竞争力。从宏观经济角度看, 加快发展无水港, 可以有效改善内陆地区扩大开放和招商引资环境, 密切东部地区与中西部地区的经济联系, 缩短内陆地区与国际市场的距离, 充分发挥东部地区带动内陆地区开放型经济发展的作用, 促进内陆地区开放型经济加快发展和对外开放水平的提高, 形成东中西部地区优势互补、分工协作、均衡协调的区域开放格局, 从而推动国家完善区域开放格局战略目标的实现。本文拟从宏观经济的角度, 分析国际国内无水港的主要发展模式, 阐述发展无水港对促进我国区域联动开放的重要意义, 剖析我国无水港发展面临的主要问题, 研究提出我国加快发展无水港的对策建议。

[基金项目]本文系广西社科重大课题研究项目“广西实施大开放战略研究”的阶段性研究成果。

[收稿日期]2012-09-08

[作者简介]黄志勇 (1971-), 男, 广西武鸣人, 中国社会科学院科研局、学部工作局副局长 (挂职), 广西社会科学院副院长, 研究员、硕士生导师; 李京文 (1933-), 男, 广西陆川人, 中国社会科学院学部委员、中国工程院院士、博士生导师。

一、无水港主要发展模式及其对促进区域联动开放的重要意义

1. 无水港主要发展模式

世界各国主要港口都将无水港作为扩张港口经济腹地和扩展港口货源的主要策略和重要手段,以无水港为节点形成完善的物流网络覆盖内陆,扩展港口的辐射面积。目前,欧洲约有200多个无水港,美国约有370多个无水港,亚洲地区有近100个无水港。我国无水港建设始于2002年,起步比较晚但发展迅速。随着我国沿海产业逐步向中西部内陆地区梯度转移,内陆地区的内外贸货物通过港口运输也日渐增多,促使沿海港口纷纷在货源集中的地区建立内陆无水港。天津、青岛、大连、营口、宁波、深圳、厦门、连云港等港口积极实施无水港战略并取得实质进展。目前,我国已经形成四个无水港群:一是东北无水港群,以大连、营口港为出海口,主要包括沈阳、长春、哈尔滨等;二是华北西北无水港群,以天津为出海口,主要包括北京朝阳、石家庄、郑州、包头、西安、乌鲁木齐等;三是山东半岛无水港群,以青岛、日照为出海口,主要包括青州、临沂、淄博、洛阳等;四是东南西南华南无水港群,以宁波、厦门、深圳、北部湾港为出海口,主要包括金华、义乌、绍兴、南昌、赣州、龙岩、南宁、昆明等。

我国无水港建设主要有三种模式:一是沿海港口主导型,即沿海港口为争取货源主动与内陆地区合建的无水港,目前运转得比较好的有天津港和宁波港。二是内陆城市主导型,即内陆地区为发展本地经济建立的无水港,以南昌、西安为代表。三是港口和内陆城市合作型,即沿海和内陆地区基于各自发展需要建立的无水港,比较有代表性的是哈尔滨、长春、沈阳与大连建立的无水港。我国无水港典型发展模式见表1。

表1 我国无水港典型发展模式

典型模式	典型代表	主要做法及成功经验
沿海港口主导型	天津港	通过建立北方地区大通关建设协作机制,在北方地区各物流中心城市和过境运输边境口岸建设内陆无水港,开始了港口的全国性布局;通过在内陆省会城市或主要的集装箱货源生成地建立无水港,完善港口与内陆的运输通道,实现内陆地区与国际航运的贯通。2011年底已先后在北京、河北、山东、山西、内蒙古、宁夏、新疆等地建立21个无水港。
内陆城市主导型	西安国际港务区	由“一个中心、三大组区”组成,“一个中心”即保税物流中心,“三大组区”为国际物流区、国内综合物流区、物流产业集群区,2010年建成,使以西安为中心的西部地区进出口贸易与国际货运航线直接对接,实现航空、铁路、公路与水路的有效连接,使西安成为国际物流体系的重要枢纽节点,发挥西安新亚欧大陆桥经济带中心城市的作用。
港口和内陆城市合作型	东北4市联盟内陆港	2005年6月成立,以大连为门户,在长春、哈尔滨、沈阳等建立内陆无水港,开通由大连至沈阳、长春、哈尔滨、延吉等集装箱直达班,把大连保税港区的政策延伸到长春等城市,使大连的货源辐射腹地扩大到整个东北3省,3大省会城市也加快与世界接轨,充分发挥经济带中心城市的作用。

2. 无水港对促进区域联动开放的重要意义

国家“十二五”规划纲要提出:坚持扩大开放与区域协调发展相结合,协同推动沿海、内陆、沿边开放,形成东中西部地区优势互补、分工协作、均衡协调的区域开放格局。加快发展无水港对于促进区域联动开放、完善区域开放格局、提高我

国对外开放水平具有重要意义。

(1) 加快发展无水港有利于促进内陆地区开放型经济发展。内陆地区外向型经济发展相对滞后,除了受到思想观念等方面的制约之外,很重要的一个原因是远离国际市场,对国际贸易、国际运输、国际物流等有关知识的认知理念和实践经验有限。加快发展无水港,一是有利于促进内陆地区现代物流业发展。无水港连接港口与内陆地区,形成相互衔接,辐射范围广阔的点、线、面相结合的大物流网络,拓展了内陆地区物流企业的发展空间,并将沿海地区乃至国外先进的物流技术和管理理念引入内陆地区,推动内陆地区物流业的发展进步,缩小与沿海地区的差距。二是有利于内陆地区参与国际分工合作和改善投资环境。无水港的大通关协作机制可显著提高验关效率,降低企业通关成本和交易成本,提高企业竞争力。无水港的口岸功能、物流功能缩短了内陆城市与东部沿海地区和国际市场的距离,成为内陆地区加快发展的新动力、对外开放的新窗口和提升地区竞争力的重要平台。例如:截至2012年3月,青岛港与河南保税物流中心共建的郑州无水港开港不到1个月,依托青岛港的优惠政策,就促使河南省进出口经营企业减免物流成本3000多万元,极大地促进了河南省外向型经济的发展。又如:2010年西安国际港务区建成以来,随着综合保税区、铁路集装箱中心站、公路港三大支撑平台作用的发挥,加速物流、资金流、信息流、人流汇集,使陕西省成为西部生产要素的聚集和扩散中心。其中西部地区安保税物流中心通过“港口后移、就地办单、海铁联运、无缝对接”,为企业发展打造了坚实平台,实现了保税仓储、加工配送、国际采购、国际中转等功能以及港区联动、海铁公铁联运、沿海与内陆联动的格局。

(2) 加快发展无水港有利于促进我国海洋经济发展。21世纪是海洋经济的世纪,海洋发展战略已上升为国家战略。建设海运强国是发展海洋经济的战略任务。目前,我国对外贸易运输量的90%是通过海上运输完成的,我国港口货物和集装箱吞吐量均居世界第1位,2011年,我国港口完成货物吞吐量突破亿吨,达100.4亿吨,比上年增长12.4%,其中沿海港口完成72.2亿吨,增长13.2%;集装箱吞吐量1.64亿TEU(标准箱),增长12.3%。我国沿海地区已有22个港口年吞吐量超过亿吨,全球前10个集装箱大港中我国占了6席,长三角、珠三角、环渤海、东南沿海、西南沿海五大区域港口群初步形成。建设海运强国的核心和关键是提升我国沿海港口的综合竞争力。发展无水港使沿海港口争取到更为广阔的经济腹地和货源,扩大沿海港口的辐射面积,提升沿海港口的可持续发展能力。同时,有效缓解港口拥堵及内陆运输能力不足,解决港口拥挤及海港城市交通压力增大等问题,增强港口城市的综合竞争力。更为重要的是,无水港作为沿海港口与内陆地区物流链、贸易链和供应链上的重要节点,把内陆经济与海洋经济紧密地联系起来,推动内陆地区经济加快走向海洋、加快融入海洋经济,增强我国海洋经济发展的后劲和动力。例如:截至2011年底,天津港在内地共兴建了21个无水港,这将原本只有37平方公里陆域面积的天津港辐射腹地扩大到500多万平方公里。目前,天津港70%左右的货物吞吐量和50%以上的口岸进出口货值来自天津以外的各省区,其中,天津在宁夏建设两个无水港,宁夏外贸海运货物总值80%以上经天津港进出口。无水港对天津港的

作用是显而易见的。随着天津港不断地在内地建设无水港,将吸引更多中西部地区的货源,进一步拓展港口物流的服务范围。

(3) 加快展无水港有利于促进海陆经济联动发展。无水港不仅从宏观上也从微观上构建了海陆经济联动开放联动发展的有效机制,从功能、信息、运营等方面促进内陆经济与沿海港口的联动发展。沿海港口将港口的装箱、拆箱、保管、中转甚至海关及“三检”的功能向无水港延伸,无水港通过构建区域物流网络发展成为区域物流中心,为腹地区域的干支线、长短途运输或水陆联运的衔接配合创造有利条件,实现无水港与沿海港口的联动发展。无水港、铁路与沿海港口之间通过信息共享平台,利用电子数据交换系统,形成具有网上订仓、网上交易、网上查询、运输方案咨询、个性化服务、仓储管理、电子支付和代理商管理等功能一体化的海铁联运电子商务平台,实现信息联动发展。无水港与沿海港口之间加强两地海关、国检和铁路合作,实现“港口后移、就地办单、海铁联运、无缝对接”的进出口货物集疏运方式,通过完善内陆与沿海“电子报关”系统,积极推进“区域通关、直通放行”等通关政策,实现审单作业、物流监控、职能管理三大系统的有机结合,使货运物流、单证流、资金流和信息流高效、顺畅地运转,实现运营的联动发展。例如:2010年8月19日,贵州和广东两省检验检疫部门签署备忘录,共同探索联合把关和便利验放模式,促进大西南货物“快进快出”,贵州省经广东省(湛江港、黄埔港)进出口的货物享受更加便捷的通关便利。

二、我国发展无水港面临的主要问题

近年来,世界各国不仅将无水港作为港口腹地扩张或空间扩张的重要手段,而且更加重视其在构建综合交通网络和减少环境污染中的作用。随着国际无水港建设的逐渐成熟,无水港研究的重点从早期对无水港定义、基本功能的研究发展到对无水港功能拓展、市场运作、交通网络整合等方面的研究。从总体上看,我国无水港发展仍处于起步阶段,与国际无水港相比仍有较大差距(见表2),发展中仍面临诸多问题。

1. 缺乏相关法律法规支撑

在现行的《港口法》中,无水港尚处于真空地带,难以找到相应法律法规的支撑。例如:保税港区虽然国家层面也没有制定相应的法律,但海关总署出台有保税港区暂行管理办法,地方政府制定有相应的条例或规定,规范和指导了保税港区的建设和发展。而无水港至今为止还没有任何国家政府主管部门对其制定任何条例或规定,使得其仍处于自发无序发展的状态。无水港的建设涉及海关、检验检疫等口岸监管部门,涉及铁路、交通运输等综合交通运输体系部门,涉及沿海港口城市和内陆城市地方政府,涉及港口企业、运输企业等各类企业,制定出台相关法律法规,规范其建设发展,已成为当务之急。

2. 缺乏系统规划

目前,我国无水港建设基本上以港口集团或无水港所在地政府为主,缺乏系统规划。在国家层面,还没有把无水港建设规划布局纳入国家综合交通运输体系规划及

表2 我国无水港与国际无水港比较分析

对比内容	国际无水港	我国无水港
主要功能	提供货物收发、拼箱、海关清关、过境运输、暂存和集装箱存储及维修等服务。	货物集散、集装箱存储、集装箱箱管、货运代理、内陆口岸、联运网络和管理信息系统等。
投资主体	政府部门、港务当局、货运公司和私人投资等。	投资主体主要来自政府投资。
市场运作	市场化运营程度很高,选址时首要考虑是否接近生产和消费中心,以及本地产品是否有国际需求。	政府与港口企业参与运作,市场化运作程度低。
综合交通	大多采取铁路运输的方式与母港相连。	以海铁联运方式为主。
发展方向	延伸高端服务功能、着重考虑环保问题、将无水港规划纳入到大交通系统。	延伸服务链,优化多式联运,内陆经济与沿海经济的桥梁。

口岸建设规划中。在地方政府层面,对发展国际物流缺乏科学系统的规划,无水港建设规划与交通运输规划、城市规划、重大产业规划、工业园区规划,以及经济技术开发区、高新技术产业园区、出口加工区等开放型经济园区规划等没有很好地衔接。在无水港建设设计具体规划方面,其内部水、电、路、公共信息平台 and 口岸功能建设规划水平有待进一步提高。

3. 缺乏投资合力

无水港建设是一个系统工程,需要地方政府、海关等国家政府有关职能部门、港口当局、船公司和货主等各方面通力合作,才能推动其良性发展。但由于内陆城市地方政府在发展无水港中暂时没有直接获得太多的好处,投资建设无水港的动力不足。铁路部门发展国际物流和外运业务进展缓慢,投资兴建无水港的愿望不强。沿海港口作为一个企业,只想建立港口在内陆地区的外贸货物中转站,不想也不可能去想做大内陆地区外贸事业进而扩大外运货源,特别是无水港不能像沿海港口那样收取港口费用,因此,沿海港口不太愿意投入太多资金建设无水港的相关硬件设施。船公司、货主、物流公司则处于观望状态。投资渠道不畅,投资形不成合力,影响了无水港的发展。

4. 专业人才紧缺

无水港的规划、建设、运营、管理涉及到国际贸易、国际运输、现代物流、电子商务、航运金融、保险、航运交易、报关、报检、船代、货代等各类专业和管理人才,内陆地区都比较紧缺。

5. 电子口岸和公共信息平台建设相对滞后

无水港高效运营的一个重要前提是,整合海关内、外部信息资源,实现政府主管部门、港口、海关、检验检疫、税务、外汇、银行、企业、代理公司之间的电子联网、信息共享。但目前内陆地区电子口岸和公共信息平台建设普遍相对滞后,一关三检、沿海港口、道路运输、金融保险、物流企业等物流机构通过电子商务平台与内陆无水港的整合进展缓慢,内陆无水港口岸功能还不完备。

6. 市场机制发挥不够

国际无水港建设的市场化运营程度很高,选址时首要考虑是否接近生产和消费中心,以及本地产品是否有国际需求。而我国无水港建设,无论是沿海港口主导型无水港、内陆城市主导型无水港,还是港口和内陆城市合作型无水港,基本是根

据自身的需要来建设的,缺少对市场的充分调查和了解,市场化程度相对较低,导致一些无水港经济效益不理想,发展后劲不足。

三、加快发展无水港推动区域联动开放的对策建议

1. 加强对无水港建设的宏观管理

一是尽快出台相关法律规范无水港的建设发展。建议全国制定统一的无水港法律或在《港口法》中给予明确,对无水港的性质、设立目的、功能定位、发展规划、运作模式、管理机制、税收政策、口岸监管模式乃至地方政府职责作用等内容予以明确规定,使无水港的运行管理有法可依,投资者的权益有法保障,以统一的、全国性的法律来保障无水港的科学发展。二是加强无水港建设的统筹规划和布局。在国家层面,制定专门的无水港建设专项规划,将其纳入全国综合交通运输体系规划、全国港口集疏运体系规划,并与全国现代物流业发展规划搞好衔接,对无水港的选址进行总体的布局规划,避免内陆地区无水港的重复或盲目建设,并对公共信息平台、制度保障等方面实行统一的规划。在地方政府层面,把无水港建设规划与交通运输规划、城市规划、重大产业规划、工业园区规划,以及经济技术开发区、高新技术产业园区、出口加工区等开放型经济园区规划很好地衔接起来,并加强对无水港内部水、电、路、公共信息平台 and 口岸功能建设的规划。三是国家有关部门应支持内陆地区无水港发展。海关、国检、铁路等有关部门在口岸通关、电子口岸、铁路运输等方面给予相关的政策保障和机制支持,真正赋予无水港的口岸功能,充分体现无水港货物通关的便利和成本优势。四是创新无水港的监管模式。采取联合查验、风险抽检、风险管理、跨区协作管理、通关电子化和分类通关等有效方式和机制,简化通关手续,优化查验流程,提高监管效能,最大限度地提高通关效率。五是推进物流标准化工作。提高单元装载等领域的标准化设施、设备和器具的应用水平,与世界物流业对接,提高物流效率,促进物流业发展。六是建立“海关监管、政府协管、企业自管、社会共管”的综合监管体系,切实提高无水港与沿海港口监管的整体效能。

2. 大力发展内陆地区开放型经济

无水港为内陆地区加快发展开放型经济提供了有效的载体和通道,内陆地区应以无水港建设为契机,着力构建国际贸易大通道,更加积极主动地参与国际国内竞争与合作,充分利用国际国内两个市场、两种资源,大力发展开放型经济,推动经济外向度不断提高。一是更加积极主动地推进多层次、多区域合作。在更大范围内分享发展机遇,在更高层次更广领域聚集发展要素,拓展发展空间。二是把承接重大产业转移作为扩大开放的重要突破口。大力发展特色经济,做大做强优势特色产业。把招商引资与产业发展尤其是重大产业发展结合起来,促进重大产业迅速崛起,提升产业竞争力,在区域产业格局中形成竞争优势。三是实施外资外经外贸联动发展战略。把引进外资与促进外贸、加快外经结合起来,把外向型产业培育与重点产业园区建设、外向型产业园区培育结合起来,不断提高外向型经济水平。四是着力优化发展软硬环境。尤其要构建加快融入世界的综合交通体系,充分利用无水

港加快发展现代物流业,面向全球打造长运距、大容量、低成本、高速度的国际物流链条,为全面开放提供坚实保障。

3. 加快发展多式联运

发展多式联运是加快无水港建设的关键所在。国家层面应抓紧编制和实施港口集疏运体系专项规划,加快沿海港口疏港高速公路和铁路建设,积极发展水铁联运,加快推进以无水港与港口建设为枢纽的多式联运,通过铁路、公路、水路、航空等多式联运,实现区域间物流畅通,通过集疏运实现港口之间和区域物流体系之间的无缝衔接,特别是集装箱海铁联运,为构建完善的综合运输体系,统筹协调各种运输方式,发挥综合运输整体效能。内地无水港和沿海港口应携手发展海铁联运枢纽,共同制定集装箱海铁联运枢纽管理规定,完善集装箱多式联运单证,研究建立单证体系,推进港口和铁路集装箱系统互联互通,最大限度地简化相关程序和手续。

4. 加强电子口岸建设

加强电子口岸建设与口岸监管,提高通关效率与政府部门行政执法能力,是加快无水港建设的基本保障。内陆地区应加快电子口岸和公共平台建设,使口岸管理各环节环环相扣、相互印证、相互支持和相互制约。商务、海关、税务、外汇等有关部门利用电子口岸实现信息共享和有效监控。通过GPS定位等信息化手段,实现货物的全过程监管。同时,加快港口物流公共信息平台 and 电子商务平台建设,推进港口智能化生产管理系统、集装箱多式联运信息系统等应用推动港口转型升级,提高服务水平。

5. 积极构建多元投融资机制

无水港建设跨行政区域,涉及各方利益,投资巨大,应积极探索新型投融资模式,形成多渠道、多层次、多元化的投入格局。一方面,加大中央政府和地方政府在资金、土地、政策、人才等方面的支持力度;另一方面,充分发挥市场机制的作用。中央政府在综合交通运输体系建设资金中应安排无水港建设专项资金,在建设用地计划指标方面给予单列,不占地方建设用地指标,保障无水港建设。地方政府应加大财政资金投入,在税收、运费补贴、土地使用出让金、货源、人才引进培养等方面出台相关扶持政策,尤其在水、电、路、讯等基础设施、配套功能区、配套生活区等方面支持无水港建设。鼓励社会资本参与无水港建设,除了港口集团投资之外,推动大的船公司、大型货主、大型物流公司、重大工业企业乃至吸引跨国物流企业参与投资,缓解建设资金压力,并为无水港运营提供稳定的货源,增强无水港自主增长能力。

[参考文献]

- [1]黄志勇,李京文.中国保税港区发展战略研究[J].国际贸易问题研究,2012,(6).
- [2]黄志勇.中国自由贸易港之路——保税港区发展评价与发展战略研究[M].南宁:广西人民出版社,2012.
- [3]杨静蕾,李蕊.国际无水港建设经验及其启示[J].中国海洋大学学报,2010,(3).
- [4]刘琼,蔡玉凤.无水港与沿海港口联动发展模式初探[J].港口经济,2009,(9).

(责任编辑 范红波)

(下转第27页)

[9]Feenstra, Robert C. and Hanson, Gordon H., (1996) "Globalization, Outsourcing, and Wage Inequality," *American Economic Review* 86, (2) .

[10]Hunya, G., (2002) "Restructuring through FDI in Romanian Manufacturing," *Economic Systems* 26, 387-394.

[11]Markusen, James R. and Venables, Anthony J., (1999) "Foreign Direct Investment as a Catalyst for Industrial Development," *European Economic Review* 43 (2) .

[12]Ying feng Xu, (1993) "A General Model of Comparative Advantage with Two Factors and a Continuum of Goods," *International Economic Review* 34, (2) .

(责任编辑 李淑玲)

Foreign Direct Investment Affect On China's Export Trade Structure

HU Fang LIAN Dong-wei XU Yun

Abstract: In this paper, We research on the relationship of international direct investment and structural changes in China's export trade. By incorporating the changes in international direct investment into DFS model establishing by Dornbush, Fischer and Samuelson (1980), We analyze its impact on the analysis of the impact of the structure of export commodities. This paper argues that in a labor-rich countries that export labor-intensive products, if the foreign provide direct investment to the country, and its pattern of trade of the export of labor-intensive goods changes to both the exports of the previous labor-intensive commodities, but also to export capital-intensive goods, becoming the formation of high-class tendency of the trade structure. We also use Chinese statistics, conduct empirical analysis of this conclusion. The analysis showed that foreign direct investment have an important influence to China's export commodity structure of high-class.

Keywords: Foreign direct investment; Export trade structure; Influence

(上接第18页)

Important Role of the Dry Port in the Opening up of Regional Linkage

HUANG Zhi-yong LI Jing-wen

Abstract: From the view of macroeconomic perspective, accelerating the development of dry port will be an important initiative for promoting the regional linkage among the eastern, middle and western areas, and improving the level of the opening up in the inland areas, moreover, it will also promote regional pattern of opening up in China. This article analyzed the dry port's major development model and the important meaning for promoting opening up of regional linkage, illustrated the main problems that development of dry port has to face, and proposed suggestions for accelerating the development of dry port in China.

Keyword: Dry port; Opening up of regional linkage; Regional opening up and pattern completion