

世界著名自贸港贸易投资便利化比较分析 及对上海的启示¹

王江，汪恒，吴莉

（北京工业大学经济与管理学院，北京 100124）

【摘要】：“探索建设自由贸易港”是中国新时代建设改革开放新高地、进一步形成全面开放新格局的重要举措。其中，作为自由贸易港全面建设的重要候选者之一——上海自贸港，承担了满足国际、国内市场需要，对接全球供应链的重要战略任务。文章在已有研究基础上运用因子分析法构建贸易投资便利化指标体系，并对世界三大著名港口——鹿特丹港、新加坡港、香港港的贸易投资便利化水平进行比较，分析其优势和可借鉴经验。研究表明，三大港口在市场准入、交通与通讯基础设施、政府效率与商贸环境、海关环境等方面分别具有一定优势和成功发展经验可供借鉴基于一系列实证分析，结合上海自贸港的资源优势和战略定位，提出相应政策建议。

【关键词】：贸易投资便利化 自由贸易港 因子分析法 上海

【中图分类号】：F127;F740 **【文献标志码】**：A **【文章编号】**：1007-5097（2019）02-0020-07

一引言

2017年3月30日，国务院印发《全面深化中国（上海）自由贸易试验区改革开放方案》（国发〔2017〕23号）明确指出：“在洋山保税港区和上海浦东机场综合保税区等海关特殊监管区域内，设立自由贸易港区。对标国际最高水平，实施更高标准的‘一线放开’、‘二线高效管住’贸易监管制度”。并强调“根据国家授权实行集约管理体制，在口岸风险有效防控的前提下，依托信息化监管手段，取消或最大程度简化入区货物的贸易管制措施，最大程度简化一线申报手续”。2017年10月19日，习近平总书记在十九大报告中提出了“探索建立自由贸易港”的新目标。2018年4月13日，在海南建省办经济特区30周年大会上，习近平总书记出席并宣布：“党中央决定支持海南全岛建设自由贸易试验区，支持海南逐步探索，稳步推进中国特色自由贸易港建设，分步骤、分阶段建立自由贸易港政策和制度体系”。海南利用其全国最大经济特区和独特地理位置等优势，承担了自由贸易港建设先行者的角色。而拥有全国首个自贸区的上海，在自贸港建设上具有先发优势，不仅为海南自贸港建设提供了已有的改革创新经验，也是未来自贸港全面建设的重要候选者之一，在“稳步推进中国特色自由贸易港建设”中发挥着承上启下的战略作用，而如何提高自由贸易港的贸易投资便利化水平和如何借鉴国际港口的成功发展经验，对于探索建设上海自贸港，是一个有待深入研究的重要主题之一。

对于贸易便利化，世界经济论坛（WEF）的指标体系框架是国内外大多数学者选择的研究基础，主要分为市场准入、边境管理、交通与通讯基础设施和商业环境四大方面。在此理论基础上，Wilson、Man-nandOtsuki（2003）^[1]对 APEC 成员贸易便利化水平测

¹收稿日期：2018-07-11

基金项目：国家自然科学基金项目（71774008）；北京工业大学人文社会科学基金重点项目（011000514315508）

作者简介：王江（1964-），女，北京人，教授，博士，研究方向：国际服务贸易，国际贸易战略与政策，国际投资及跨国经营管理；汪恒（1998-），女，河南郑州人，国际经济与贸易专业学生，研究方向：国际经济与贸易；吴莉（1994-），女，北京人，硕士研究生，研究方向：国际服务贸易。

评中使用的港口效率、海关环境、制度环境和电子商务的贸易便利化水平评价体系也被广大国内外学者不断沿用。John Raven (2001)^[2]用海关的廉洁与效率、口岸管理、商务的诚信水平与合作度、政策框架、支付系统、自动化、客户的作用和态度、信息咨询与服务等指标来衡量贸易便利化水平；Peter Walken-horst (2004)^[3]认为贸易便利化的主要作用是可降低国际贸易中的交易成本，发展中国家将在推动贸易便利化的受益程度上高于发达国家；曾铮和周茜 (2008)^[4]将贸易便利化评价指标体系分为口岸效率、关税环境、规章环境、电子商务与商务人员流动五大方面；胡颖 (2009)^[5]在海关通关、贸易物流、商务环境等方面对中亚国家做了贸易便利化促进程度上的测评；段景辉、黄丙志 (2011)^[6]构建了以政策环境、海关与边境管理环境、物流与基础设施环境、政府与金融环境四大指标为基础的贸易便利化评价指标体系。

对于投资便利化，国内外学者的实证研究较少，对它的内涵认识还没有统一标准。APEC 制定关键衡量指标 (KPIS)，通过第三方组织对其成员国投资便利化水平进行评估。而就目前来看，世界银行每年发布的《Doing Business Report》中的企业营商环境指标成为国内外学者研究投资便利化评价指标体系的基础，并不断地被加以修正，构建了各具特色的相对系统的评价指标体系。例如沈铭辉 (2009)^[7]基于 APEC “投资便利化行动计划”阐述了该计划实施对 APEC 投资便利化的重要影响，李亚斌 (2016)^[8]用均值主成分分析法测度了“一带一路”沿线 50 个亚欧非国家的投资便利化水平。

目前，国内外对于贸易投资便利化评价体系的研究多将其独立分开进行，只有少数学者针对特定区域并结合区域总体目标和发展方向构建了贸易投资便利化体系并进行了相应的测算。本文的研究不仅在于对传统的贸易投资便利化指标体系进行修正，还在于测算各个具体区域的贸易投资便利化水平后，在各项指标得分的基础上进行深入的比较分析并加以总结经验和学习借鉴。本文的具体目的在于从上海自贸港的“国际航运中心”发展定位出发，结合被国际普遍接受的贸易便利化和投资便利化评价指标体系建立系统化的贸易投资便利化指标体系，并借鉴新加坡港、鹿特丹港和香港港贸易投资便利化的相关经验探索港区对外开放的新路径和新模式，推动上海自贸港成为新一轮更高层次对外开放的标杆。

二、贸易投资便利化指标体系的构建及测算

《上海市城市总体规划 (2017-2035 年)》提出：“着力提高国际金融功能影响力和国际贸易服务辐射能级，提升对全球经济辐射能力，深入推进中国 (上海) 自由贸易试验区改革创新，探索建设自由贸易港”。而上海自贸港实现上述目标的重点是促进离岸贸易、离岸金融以及国际结算等方面业务的发展，真正建立起“境内关外”的监管制度。结合国务院所提出的集约化管理体制建设、口岸风险防控、信息化监管手段运用、货物贸易管制简化和国际通用的贸易便利化和投资便利化评价指标，本文对贸易投资便利化指标体系进行了初步构建。

(1) 指标选取

(1) 市场准入一级指标。市场准入指标衡量在国际贸易中各国基于贸易保护主义政策设置的关税和非关税壁垒的程度。国际法律文件中规定：“自由港是港口的一部分。自由港划在海关管制区以外，准许外国商品自由免税出入”。在市场准入一级指标下设“国内市场准入”二级指标和“国外市场准入”二级指标，东道国的关税水平和目标市场的政策优惠水平都可以被国外市场准入指标衡量在内。

(2) 交通与通讯基础设施一级指标。该指标衡量一国交通运输与通信服务的可用性与质量，包括“交通基础设施可用性及质量”“交通服务可用性及质量”“信息通讯服务可用性及质量”3 个二级指标。交通与通讯服务的效率对一国的货物、服务贸易运输都极为重要，与此同时，也有利于自贸港管理机构依托基础设施实现对自由贸易港贸易和金融活动的有效监控。

(3) 政府效率与商贸环境一级指标。其包括“政府管制负担”“政策制定透明度”“投资保护力度”“金融服务可获得性”“金融服务负担能力”“获得信贷便利度”“企业经营环境”“知识产权保护制度”“创新能力”和“企业研发开销”共计 10 个二级指标。“政府管制负担”、“政策制定透明度”和“投资保护力度”反映一地区政府服务效率和对投资的重视程度；“金融服务可获

得性”“金融服务负担能力”“获得信贷便利度”和“企业经营环境”指标衡量一地区金融市场的效率(如融资成本的可负担性及融资程序的复杂性),对地区发展离岸金融、离岸贸易和国际结算业务发挥着不可或缺的作用。另外,政府的知识产权保护力度、企业的创新能力与研发开销也对吸引外资、提高产品与服务质量从而提高一地区的投资便利化水平产生重要影响。

(4) 海关环境一级指标。该指标沿用了 WEF 对于贸易便利化水平测算中边境管理指数,下设“海关服务效率”、“清关程序效率”和“海关透明度”3个二级指标。“海关服务效率”的提高有利于推动地区建设“国际贸易单一窗口”,进一步提高货物进出口效率;“清关程序效率”和“海关透明度”指标衡量地区在海关监管下进出境货物的移动效率和可预见性。

(二)数据测算

按照全面性、科学性、代表性、可操作性的原则和本文的研究目标,结合海关统计中与我国贸易关系最为密切的国家和地区信息与《全球竞争力报告 2016-2017》中的国家竞争力排名数据,最终选取了 54 个国家和地区作为统计样本,数据主要来源为《全球贸易促进报告 2016》和《全球竞争力报告 2016-2017》,得到贸易投资便利化评价指标体系见表 1 所列。计量软件为 MATLAB。

表 1 贸易投资便利化指标评价体系

一级指标	二级指标	单位	数据来源
市场准入	国内市场准入	1—7	GETR
	国外市场准入	1—7	GETR
交通与通讯 基础设施	交通基础设施可用性及质量	1—7	GETR
	交通服务可用性及质量	1—7	GETR
	信息通讯服务可用性及质量	1—7	GETR
	政府管制负担	1—7	GCR
	政策制定透明度	1—7	GCR
	投资保护力度	1—7	GCR
政府效率与 商贸环境	金融服务可获得性	1—7	GCR
	金融服务负担能力	1—7	GCR
	获得信贷便利度	1—7	GCR
	企业经营环境	1—7	GETR
	知识产权保护制度	1—7	GCR
	创新能力	1—7	GCR
	企业研发开销	1—7	GCR
海关环境	海关服务效率	0—1	GETR
	清关程序效率	1—5	GETR
	海关透明度	0—1	GETR

因子分析法(FactorAnalysis)是从研究变量内部相关的依赖关系出发,把一些具有错综复杂关系的变量归结为少数几个综合因子的一种多变量统计分析方法。主要应用于多变量、大样本的情形,研究目的在于用少数几个因子去描述这些具有内在相关性的变量背后的联系,将关系密切的几个变量归在同一类中,每类变量成为一个公共因子,以数量较少的公共因子反映原料的大部分信息。

(1) KMO 和 Bartlett 检验。表 2 结果显示, KMO 度量值为 0.836, 且 Bartlett 球形度检验的对应概率 p 值接近 0.000, 说明变量之间存在很强相关性, 适合运用因子分析法对数据进行比较分析研究。

表 2 KMO 与 Bartlett 检验结果

取样足够度的 Kaiser-Meyer-Olkin 度量		0.812
Bartlett 的球形度检验	近似卡方	948.322
	df	153
	Sig.	0.000

(2) 累计方差贡献率。表 3 为统计结果提取前 4 个因子来反映原评价指标体系, 包含 18 个指标中 75.917%的信息量, 可较大程度反映原始指标信息, 并保证两两互不相关。

表 3 累计方差贡献率

成份	初始特征值			提取平方和载入		
	合计	方差的/%	累积/%	合计	方差的/%	累积/%
1	9.174	50.968	50.968	9.174	50.968	50.968
2	1.647	9.152	60.120	1.647	9.152	60.120
3	1.553	8.628	68.748	1.553	8.628	68.748
4	1.290	7.168	75.917	1.290	7.168	75.917
5	0.818	4.546	80.463			
6	0.763	4.236	84.699			
7	0.610	3.386	88.086			
8	0.538	2.988	91.074			
9	0.473	2.626	93.699			
10	0.357	1.981	95.681			
11	0.224	1.244	96.925			
12	0.165	0.918	97.843			
13	0.123	0.683	98.526			
14	0.096	0.532	99.058			
15	0.055	0.308	99.366			
16	0.045	0.248	99.615			
17	0.039	0.217	99.831			
18	0.030	0.169	100.000			

(3) 因子载荷矩阵。运用“最大方差法”对因子进行正交旋转, 得到旋转后的因子载荷矩阵。由表 4 可以看出, 因子 F_1 在“知识产权保护制度”“政府管制负担”“政策制定透明度”“金融服务可获得性”“金融服务负担能力”“获得信贷能力”“创新能力”和“企业研发开销”上载荷量较大, 反映一地区政府效率及企业融资环境与创新环境; 因子 F_2 在“交通基础设施可用性及质量”“交通服务可用性及质量”“信息通讯服务可用性及质量”上有较大载荷量, 可以体现一地区基础设施建设状况, 在海关服务效率、清关程序效率和海关透明度上也载荷量较大, 所以也在一定程度上反映了地区海关管理能力的强弱; 因子 F_3 在“投资保护力度”和“经营环境”上有一定载荷量, 可以体现一地区的投资便利化程度以及企业营商环境; 因子 F_4 在国内、国外市场准入上均有一定载荷量, 可以体现一地区的贸易壁垒程度, 是反映地区市场准入的评价指标。

表 4 旋转后的因子载荷矩阵

变量	成分			
	F ₁	F ₂	F ₃	F ₄
国内市场准入	0.290	0.489	0.436	-0.428
国外市场准入	-0.223	0.020	0.094	-0.849
交通基础设施可用性及质量	0.482	0.513	-0.279	0.331
交通服务可用性及质量	0.640	0.674	-0.211	0.055
信息通讯服务可用性及质量	0.371	0.793	-0.040	-0.041
知识产权保护制度	0.713	0.575	-0.068	0.050
政府管制负担	0.767	0.016	0.345	0.333
政策制定透明度	0.799	0.376	0.238	0.172
投资保护力度	-0.010	0.466	0.448	0.519
经营环境	0.044	-0.068	0.851	-0.061
金融服务可获得性	0.901	0.228	-0.075	-0.007
金融服务负担能力	0.900	0.185	0.027	-0.099
获得信贷便利度	0.845	0.181	0.104	0.088
创新能力	0.677	0.471	-0.023	0.119
企业研发开销	0.697	0.473	-0.099	0.242
海关服务效率	0.214	0.718	0.091	0.027
清关程序效率	0.590	0.638	-0.258	-0.032
海关透明度	0.099	0.710	0.075	0.033

(4) 因子得分结果。由因子得分系数矩阵表 5, 用回归法估计出因子得分, 即用每个因子的方差贡献率占所选取的 4 个因子总方差贡献率的比重作为权重进行加权汇总, 可以得出各个国家和地区的综合得分, 即

$$F = (50.968F_1 + 9.152F_2 + 8.628F_3 + 7.168F_4) / 75.917$$

由此可见, F₁ 反映了原始变量一半以上的信息, 是最主要因子。如表 4 所列, F₁ 在“知识产权保护制度”“政府管制负担”“政策制定透明度”“金融服务可获得性”“金融服务负担能力”“获得信贷能力”“创新能力”和“企业研发开销”上载荷量较大, 体现了政府效率与商贸环境一级指标的大部分信息, 并对地区贸易投资便利化水平起到了主要的影响作用。而 F₂、F₃、F₄ 权重分别为 9.152%、8.628% 和 7.168%, 均在 10% 以下, 是次要因子。

(5) 综合得分。如表 6 所列, 根据上述贸易投资便利化评价指标体系的构建可得各国家和地区贸易投资便利化水平的综合得分。其中, 新加坡、中国香港和荷兰的综合得分分别为 1.031844, 0.876163 和 0.523577, 分别居综合排名的第 2 位、第 6 位和第 15 位。由此可知, 该三个地区的投资便利化水平较高, 而其地区所对应的新加坡港、香港港和鹿特丹港也分别是亚太地区最大的转口港之一、世界最优良深水港之一和欧洲第一大港口。上海自贸港要建设成为国际一流枢纽大港, 学习、借鉴和引进国际自由贸易港的成功建设经验显得尤为重要。

表 5 因子得分系数矩阵

变量	成分			
	F ₁	F ₂	F ₃	F ₄
国内市场准入	0.002	0.148	0.274	-0.321
国外市场准入	0.010	0.061	0.044	-0.580
交通基础设施可用性及质量	-0.007	0.106	-0.177	0.182
交通服务可用性及质量	0.030	0.136	-0.141	-0.028
信息通讯服务可用性及质量	-0.080	0.260	-0.024	-0.063
知识产权保护制度	0.076	0.075	-0.050	-0.036
政府管制负担	0.198	-0.183	0.218	0.167
政策制定透明度	0.135	-0.032	0.148	0.049
投资保护力度	-0.186	0.222	0.313	0.386
经营环境	0.020	-0.031	0.552	-0.027
金融服务可获得性	0.231	-0.130	-0.065	-0.099
金融服务负担能力	0.249	-0.148	-0.002	-0.162
获得信贷便利度	0.211	-0.133	0.055	-0.021
创新能力	0.083	0.039	-0.020	0.017
企业研发开销	0.078	0.034	-0.067	0.101
海关服务效率	-0.121	0.269	0.065	0.004
清关程序效率	0.033	0.132	-0.173	-0.087
海关透明度	-0.156	0.295	0.057	0.020

表 6 各国家和地区贸易投资便利化水平综合得分

国家和地区	F ₁	F ₂	F ₃	F ₄	综合得分	综合排名
瑞士	1.92932	-0.06555	-0.80293	-0.32748	1.165202	1
新加坡	1.14368	1.40900	1.26180	-0.03024	1.078234	2
美国	1.43028	0.06462	-0.25859	0.98712	1.031844	3
芬兰	1.53696	0.29266	-0.16970	-0.69165	0.982550	4
卢森堡	1.68345	-0.11580	-0.61312	-1.59353	0.896108	5
中国香港	0.87470	0.68689	0.95459	1.03395	0.876163	6
阿联酋联合酋长国	0.88916	0.36699	0.25505	1.8313	0.843088	7
日本	1.13149	0.50379	-0.75544	0.72519	0.802991	8
新西兰	0.81212	0.33055	1.45694	0.43596	0.791822	9
德国	1.17358	0.60208	-0.42202	-0.32488	0.781845	10
挪威	0.89790	0.05707	0.53444	0.08407	0.678376	11
马来西亚	0.85798	-0.62879	0.55682	1.03156	0.660897	12
瑞典	0.67161	1.10014	0.10889	-0.11962	0.584601	13

续表 6

国家和地区	F ₁	F ₂	F ₃	F ₄	综合得分	综 合 排 名
英国	0.54393	0.77875	-0.14419	1.23235	0.559026	14
荷兰	0.78613	1.09351	-0.61193	-0.70412	0.523577	15
中国台湾	0.48775	0.24026	-0.04741	1.50430	0.493068	16
巴拿马	1.08904	-2.19919	-0.37492	-0.30000	0.395089	17
以色列	0.39731	0.56087	0.29746	0.10687	0.378251	18
比利时	0.71341	0.38386	-0.81385	-1.04731	0.333853	19
加拿大	0.14850	0.75021	0.22498	0.96699	0.307009	20
印度尼西亚	0.65357	-1.72957	0.28754	-0.35757	0.229197	21
奥地利	0.29197	0.88446	-0.03507	-0.86386	0.217092	22
澳大利亚	0.15029	0.75048	-0.19513	0.34835	0.202086	23
中国	0.48593	-1.09944	-1.03517	0.91120	0.162083	24
阿尔巴尼亚	-0.59816	-1.13288	6.01023	-0.37242	0.109746	25
印度	0.23193	-1.78384	-0.54341	2.32172	0.098118	26
丹麦	-0.01196	1.02015	-0.06372	-0.23773	0.085264	27
冰岛	-0.09945	0.46605	0.76721	-0.70292	0.010241	28
智利	0.10174	0.07211	0.86608	-1.94630	-0.00834	29
法国	-0.13583	1.01454	-0.84844	-0.37242	-0.10047	30
爱尔兰	-0.45542	0.88174	0.44180	0.16144	-0.13400	31
捷克共和国	0.04290	0.18335	-0.48405	-1.42053	-0.13823	32
南非	-0.44158	0.15141	-0.28933	0.31408	-0.28144	33
泰国	-0.40233	-0.41226	0.06324	0.22879	-0.29102	34
葡萄牙	-0.06410	-0.57721	-0.76715	-0.97810	-0.29216	35
菲律宾	0.12897	-1.83100	-0.14401	-1.88949	-0.32892	36
斯洛伐克共和国	-0.34460	-0.13279	-0.37612	-1.53826	-0.43535	37
越南	-0.35401	-1.47649	-0.22355	-0.55671	-0.49364	38
土耳其	-0.90612	-0.20604	0.14427	0.53905	-0.56588	39
摩洛哥	-0.73719	-0.77959	0.22496	-0.40060	-0.60116	40
西班牙	-1.00605	1.11727	-0.44271	-0.49408	-0.63770	41
巴基斯坦	-0.83723	-1.73057	-0.34837	1.36011	-0.68188	42
朝鲜	-1.33872	1.49995	-0.48328	0.89676	-0.68820	43
波兰	-0.96982	0.3856	-0.08980	-0.92875	-0.70252	44
墨西哥	-0.91237	-0.41442	0.11752	-0.81937	-0.72650	45
埃及	-0.27780	-3.05877	-1.16008	-0.62463	-0.74607	46
俄罗斯	-1.15075	-1.11048	-0.23611	1.70579	-0.77222	47
斯洛文尼亚	-1.40768	0.96295	0.48715	-0.23393	-0.79570	48
匈牙利	-0.96500	0.04029	-0.34069	-1.40733	-0.81461	49
意大利	-1.82675	1.41313	-0.68441	-0.41718	-1.17323	50
巴西	-2.02448	0.12603	-0.71307	1.18614	-1.31302	51
阿根廷	-2.26226	0.01380	-0.20668	0.78471	-1.46654	52
希腊	-2.24370	0.03989	-0.28913	-0.50110	-1.58171	53

注：各项指标评分 0.8 分及以上为非常便利，0.7~0.8 分为 比较便利，0.6-0.7 分为一般便利，0.6 分以下为不便利。

三、世界三大港口贸易投资便利化水平的优势分析

(一) 新加坡港

新加坡港是世界最大的集装箱港口之一，扼守太平洋和印度洋之间的航运要道，是国际著名的转口港。从因子排名表可以看到，新加坡在兄、厂 2、厂 3 所反映的“政府效率与商贸环境”“基础设施”和“海关环境”等方面在所选取地区及国家样本中都处于优势地位，其各项发展经验分别有以下特点：

(1) 政府效率与商贸环境。首先，新加坡港由政企分开体制逐渐改革为港口民营化体制，港口的投资建设与经营管理由政府、国有企业、私人企业共同参与，并在此基础上进行了港口股份制(£)，港口运行效率极高；其次，政府的直接投资制度与自由港政策进一步提高了港口利用率，结合其所推出的政务、商务电子信息平台，新加坡最大程度上实现了数据资源的共享；值得一提的是，新加坡金融体制的稳定合理与它独特的金融管理机构 MAS®着力维护公平公正的金融业竞争秩序并对其设定科学合理、严谨高效的发展准则有着极大关系 w；另外，新加坡政府重视港口与临港加工业的互动良好发展，并制定出台大量优惠政策大力鼓励跨国公司在港区直接投资，着力于建设物流与配送中心，很大程度上促进了港口物流链的形成，并提高了新加坡港的经营效益。

(2) 交通与通讯基础设施。在港口硬件方面，新加坡港拥有四个大型集装箱码头、三个配送中心、大面积覆盖的石油运输管道和全天运作的樟宜国际机场配套其良好技术设备和多样化的装卸设备，在提高其物流效率和集约化经营方面发挥了巨大作用；在通讯信息设备方面，新加坡港采用 B2B 电子商务作业平台的海港网络(PORTNET)、计算机综合码头作业系统(CITOS)和畅通无阻闸门系统(FlowThrough)用于港内政府、企业、物流等相关机构的统一运作^[9]；在港口服务方面，新加坡港也提供了优质的服务体系和国际化的政策氛围。作为国际集装箱枢纽港，新加坡利用其在海运、空运、机械制造等多方面产业优势为集装箱的国际中转打造了许多附加功能与业务，进一步强化了新加坡国际航运中心的综合服务功能。

(3) 海关环境。新加坡海关隶属于财务部，设一名署长、一名副署长和内部审计办公室以及六大处。一方面，新加坡港所实施的自由港政策使得海关只在货物进出区时进行统一联网监管，大大提高了监管效率；另一方面，新加坡港口海关管理上实现了完全的计算机化，凭借其先进高级的网络系统成功实现了与政府部门、货运代理、船东与航运公司之间的无纸化沟通^[10]。可以看出，新加坡港海关环境优良，尤其在与电子信息技术结合方面有着极大优势。

(2) 香港港

香港港作为世界最优良深水港之一，具有极强的地理位置优势，是全球供应链上航空及航运的主要枢纽。根据因子排名表，中国香港在 F₁、F₃ 和 F₄ 所代表的评分指标上都处于“非常便利”的水平，说明其在“政府效率与商贸环境”和“市场准入”的一级指标方面都存在独特的竞争优势，原因分析如下：

(1) 政府效率与商贸环境。香港港实行私人企业管理模式，无论是基础设施建设还是业务经营管理完全由私人企业投资，政府行政干预制约极少，市场化程度极高。中国香港地区的政府制定了合理高效的自由贸易港体制，大大促进了港口物流业的发展。一方面，成立物流发展督导委员会和物流方展总局分别承担政策制定和实施落实的任务；另一方面，完善的法律制度、优质的金融服务、便利的海关通关服务等配套设施的建设都促进了香港港成为国际大型运输和物流枢纽中心^[10]。从金融制度和投资环境上来看，香港港的自由汇兑制度、简洁高效的关税政策、商业银行的集聚效应、多样化的融资渠道以及平等的竞争机制都是香港地区的进出口市场得以顺畅运行的重要保障。

(2) 市场准入。坚持国际贸易自由化、反对贸易保护主义是香港实施自由贸易政策所大力推崇的。除酒类、烟草、碳氢油类以及甲醇等四类商品，一般在香港港的进出口合法货物无需缴纳任何关税或服务费。在进出口经营和办理进出口货物权利方面，中国香港地区或内地的机构和个人均可在遵守相关规定的基础上拥有最大程度上的自由化权限，且省略政府申请和登记环节^[11]。香港港关税和非关税壁垒的降低，大幅放宽了市场准入，提高了香港港投资与贸易的便利化水平。

(3) 鹿特丹港

鹿特丹港是欧洲第一大港口，一度长时间保持世界吞吐量最大港口的位置，是欧洲大陆多半国家对外贸易的重要渠道之一。由上述因子排名表可以看出，荷兰在 F_1 、 F_2 的因子得分较高，其所对应的港口发展特点如下：

(1) 政府效率与商贸环境。在港口运营管理方面，鹿特丹实行“地主港”运营模式，高标准选择符合其长远规划的企业入区并委托特许经营机构对港区基础设施进行统一开发，实行产权与经营权分离的管理体制，不仅扩大了港务局的收入来源，且保证了港口建设的良好运作^[9]。在临港工业发展方面，其直接产业与关联产业的产值比例达到了 1:2.6^[12]，产业链群集聚效应显著；而它的物流链也具有存储、加工、运输和贸易等多方面功能，附加值较高，与其在欧洲的广阔经济腹地形成了高效良性互动。

(2) 交通及通讯基础设施。鹿特丹港港区、工业园区均由鹿特丹港务管理局代表市政府进行统一开发。港口的集疏运系统在其经济腹地和港口内部都以铁路、海运、空运、公路、内河以及管道等为依托，进一步强化了集装箱、石油化工、煤炭、矿石、农产品等专用及多运码头的服务功能。鹿特丹港发达的物流园区运用先进的通信设备，提供专用运输通道，甚至是个性化的增值服务，都大大提高了港口的物流配送效率。除此之外，港口配套基础设施(码头、堆场、仓库、道路以及环保设施、支持保障系统等)均十分完善。不仅如此，其现代化电子化的管理设备和服务系统(如 EDI 及其子系统“INTIS”)均保障了港口的良好有序运行^[10]。

(3) 海关环境。鹿特丹港主要从事转口贸易，其建立“保税仓库”，免收关税，仅收取仓储费。在提高通关效率方面，鹿特丹港为给货主最大的方便，不仅在于允许所有合法商品不受种类、数量限制自由进出港口，大大简化入关手续，还在于其对“货运信息卡”的应用^[9]，可以最大程度上掌握货运司机、货物甚至是企业的基本信息，进一步完善了海关管理体系。

四、结论与建议

(1) 结论

(1) 在政府管理情况方面，政企分开的管理模式是目前国际港口发展趋势，产权与经营权的分离或者产权与经营权的市场化是提高港口运行效率的重要举措之一。

(2) 在金融服务和企业经营环境方面，各港口金融体系均较完善且自由化程度较高，实现了与临港工业的高效良性互动，为港口的内外联系提供了必要保障。

(3) 在交通和通讯基础设施建设方面，三大国际港口在政府管理、物流服务及海关清关方面的操作处理均实现了不同程度上的现代化；另外，作为港口基础设施建设重点—运输网络的全面覆盖与深层延伸，保证了物流系统的高效运行，促进了港口便利化水平的提高。

(4) 在优化海关环境方面，除了上文所提到的现代化操作系统以外，通关手续的简化、关税优惠力度的加大都是三大国际港口创造良好海关环境所采取的共性手段，共同促进了贸易货物的无障碍通关和贸易投资环境的改善。

(5) 在放宽市场准入方面,值得特别注意的是香港港的自由贸易政策的实施,尤其是在降低关税壁垒和政府申请登记环节的简化方面的相关措施,对自贸港扩大对外开放水平具有重要参考意义。

(2) 建议

(1) 扩大经营自主权,创新港口管理模式。基于上海自贸港政府集中办公的“单一窗口”管理策略,政府可以通过收取企业租金的方式增加财政收入,并将其用于港口基础设施建设,实现土地的滚动式开发;政府的作用还可以体现在对港口的长远规划与建设上,在招商引资和科研创新方面发挥管理者的角色。另外,在港口监管方面,结合上海自贸港实施更高标准的“一线放开”、“二线高效管住”的贸易监管制度定位,政府要健全法律法规体系,结合港口实际运作,为实现高效的“一线放开”提供良好保障。

(2) 发展离岸金融,促进金融创新。上海拥有大量中转箱源,并具有邻近的长三角地区广阔的经济腹地资源,结合上海国际金融中心的定位并借鉴新加坡转口港和中国香港地区金融市场的建设经验,一方面,发展离岸金融,加快内资企业“走出去”的步伐,拓宽企业融资渠道,加速资本自由流动;另一方面,放开外汇管制,推出多样化的特色金融产品,进一步落实国务院在证券业、基金业、银行及保险业上放宽市场准入、扩大对外开放的相关政策,拓宽中外金融市场合作领域。

(3) 提高信息化建设水平,完善港口基础设施。交通与通讯基础设施的建设,很大程度上决定了港口的物流运输效率。首先,应用并推广“电子商务网络”,建设电子政务平台,以此实现公共信息的交流共享并完善对供应链与物流业务管理与服务;其次,建设现代化的专业基础设施,特别是需在外高桥自贸区 and 洋山自贸区配以先进的集装箱装卸设施与运输设备,满足多样化的货运需求^[13];另外,重视深水航道的疏浚,提高海陆空联运效率,在横沙深水港可使用运河运输石油、煤、食物等散货,加强来港货物海上运航、航空运输与长江流域公路、铁路运输之间的联系度。

(4) 简化海关手续,提高清关效率。在海关电子信息操作系统方面,建立统一联网监管系统,可以借鉴鹿特丹港的“货运信息卡”体系,对自贸港港区进出人员、货物的信息进行统一管理,提高通关效率;在货物通关自由度方面,给予通关货物种类、数量最大程度的无限制处理,并在关税上对进出口的高新技术、高附加值产品给予政策性优惠;在海关服务方面,对接国际最高标准,营造国际化氛围,吸引外资入驻。另外,提高海关通关透明度,简化海关手续,最大程度上实现海关通关程序的无纸化操作。

(5) 放宽对外市场准入,升级港口发展模式。根据国家主席习近平^[14]在博鳌亚洲论坛上提出的有关我国要大幅度放宽市场准入、创造更有吸引力的投资环境、加强知识产权保护以及主动扩大进口等多项具有重大开放措施的发言,放宽市场准入、加大对外开放力度是贸易投资便利化水平提高的必要措施。另外,中央在对于海南全岛探索建立自由贸易港的相关意见中提出建设具有中国特色和地区特点的港口发展模式^[15],并实施“双推进”策略,把“开放”与“辐射”作为“双推进”策略下的双重目标^[16],这无疑将对实现更高层次的开放与升级港口的发展模式具有重要意义。

注释:

新加坡于 1997 年将政企合一的港口管理体制改为港口股份制,港务局一分为二。新加坡海运与港口局(MPA)负责处理港口与海运相关的管制和技术问题;新加坡港务集团(PSA)承担港口投资及经营职能。

MAS 对新加坡所有金融机构和持有资金市场服务执照的公司具有管理权限,监管范围不仅涵盖中国“一行两会”所监管对象范围总和,还包括其他财富管理、信用评级等准金融类机构。MAS 具有综合性、权威性。

1973-1974 年中国香港地区先后取消了对外汇、黄金的管制,允许外汇自由汇兑,完全开放了外汇与黄金市场

直接产业每增加一单位的产出所带动的其关联产业的产出比例。

参考文献:

- [1] WILSON J S, MANN C L, OTSUKI T. Trade Facilitation and Economic Development: A New Approach to Quantifying the Impact[J]. World Bank Economic Review, 2003(3): 367-389.
- [2] RAVEN J. Trade and Transport Facilitation: A Toolkit for Audit, Analysis and Remedial Action [R]. World Bank Working Paper, 2001.
- [3] WALKENHORST P. Domestic And International Environmental Impacts of Agricultural Trade Liberalisation [J]. International Trade, 2004(3): 25-27.
- [4] 曾铮, 周茜. 贸易便利化测评体系对我国出口的影响[J]. 国际经贸探索, 2008(10): 4-9.
- [5] 胡颖. 中亚国家贸易便利化发展及其评价[J]. 新疆财经, 2009(2): 55-60.
- [6] 段景辉, 黄丙志. 贸易便利化水平指标体系研究[J]. 科学发展, 2011(7): 46-52.
- [7] 沈铭辉. APEC 投资便利化进程——基于投资便利化行动计划[J]. 国际经济合作, 2009(4): 41-45.
- [8] 张亚斌. “一带一路”投资便利化与中国对外直接投资选择——基于跨国面板数据及投资引力模型的实证研究[J]. 国际贸易问题, 2016(9): 165-176.
- [9] 邓春, 翟羽. 欧亚典型港口经济发展经验与模式分析——以鹿特丹港、新加坡港和台湾港口为例[J]. 产业与科技论坛, 2017(16): 89-90.
- [10] 孙建军, 胡佳. 欧亚三大港口物流发展模式的比较及其启示——以鹿特丹港、新加坡港、香港港为例[J]. 华东交通大学学报, 2014(3): 35-41.
- [11] 范宏云, 孙光永. 香港建设自由贸易港的经验[J]. 特区实践与理论, 2008(3): 56-58.
- [12] 赵鹏军, 吕斌. 港口经济及其地域空间作用: 对鹿特丹港的案例研究[J]. 人文地理, 2005(5): 108-111.
- [13] LUO J T. Comparative Analysis of Shanghai Port, Singapore Port and Hongkong Port [J]. International Journal of Intelligent Information and Management Science, 2016(4): 281-283.
- [14] 习近平. 开'放共创繁荣创新引领未来[M]. 北京: 人民出版社, 2018: 11-13.
- [15] 张倪. 改革开放再出发: 海南探路自由贸易港建设[J]. 中国发展观察, 2018(9): 22-25.
- [16] 彭羽, 沈玉良. 全面开放新格局下自由贸易港建设的目标模式[J]. 亚太经济, 2018(3): 104-151.