

纽约 新泽西港务局运营 自由贸易区经验及借鉴

董岗

(上海海事大学经济管理学院, 上海 201306)

【摘要】 分析纽约 新泽西港务局自由贸易区的涵盖范围和运行特征,借鉴其运营经验,建议在推进上海自由贸易试验区建设的过程中,构建政府机制与市场机制相结合的管理模式,实施税费优惠与手续简化相结合的运营方式,形成仓储配送与生产制造相结合的空间布局,从而使自由贸易试验区在促进经济增长、扩大贸易、增加就业等方面发挥出作用。

【关键词】 纽约 新泽西港务局;上海自由贸易试验区;管理模式;运营方式;空间布局

2013年8月,国务院正式批准设立中国(上海)自由贸易试验区,旨在通过探索深化改革的道路与产业升级的路径以实现经济结构转型,通过探索深化开放的模式为进一步融入全球贸易活动或自由贸易协定作充分准备。本文在此通过分析纽约 新泽西港务局运营自由贸易区的经验,进而提出对推进上海自由贸易试验区建设的借鉴。

1 纽约 新泽西港务局自由贸易区涵盖范围

1979年4月6日,美国自由贸易区委员会批准在新泽西州的纽瓦克/伊丽莎白设立第49号自由贸易区,纽约 新泽西港务局是该自由贸易区的受让人。该自由贸易区的通用区共占地1800.7 hm²,由12个部分组成。其中,纽约 新泽西港务局拥有并负责运营970.4 hm²,占比超过一半,达到53.89%;私营部门合作伙伴拥有并负责运营830.3

hm²,占46.11%。此外,该自由贸易区的次区域由11个部分组成,分别由9家运营商负责运营。具体构成如表1所示。

表1 纽约—新泽西港务局自由贸易区涵盖范围

运营商	通用区		次区域	
	地理范围	占地面积/hm ²	运营商	地理范围
纽约—新泽西港务局	伊丽莎白港区海运码头	839.7	AZ 电子材料公司	萨默维尔
	伊丽莎白工业园区	50.6		萨默塞特
	泽西港区海运码头和格林维尔堆场	80.1	百时美施贵宝公司	新布伦兹维克
私营部门	爱迪生海勒工业园区	153.4	康菲石油公司	林登
	南不伦瑞克海勒公园道	9.3	芬美意公司	纽瓦克
	伊丽莎白北港工业中心	6.7		普莱恩斯伯勒
	卡特里特工业园区	46.1	莫测安集团	北布伦兹维克
	珀斯安博伊工业园区	71.2	路易威登公司	斯普林菲尔德
	瑞丁商务园	128.3	默克公司	拉威
	普洛斯商务园	29.5	摩凡陀集团	莫洛凯
	联邦商务中心	221.0	斯沃琪集团	斯考克斯
	南科尔尼工业区	164.8		

收稿日期: 2013-08-29

基金项目: 上海市社科规划系列研究课题项目(2013XAA001)。

作者简介: 董岗(1979),男,副教授、博士,研究方向为物流与供应链管理。

2 纽约 新泽西港务局自由贸易区运行特征

纽约 新泽西港务局自由贸易区是美国较大的自由贸易区之一,2010 年进入该区商品总值高达 11 353.1 万美元,同比增长 28.41%;出口商品总值也达到 158.3 万美元,同比增长 14.0%。其拥有 5 个次区域,入区企业共计 64 家,直接提供就业岗位达到 4 912 个。截至 2011 年,在全美自由贸易区的仓储和配送业务排名方面,纽约 新泽西港务局自由贸易区中通用区的入区商品总值位居第 8 位,出口商品总值位居第 20 位;在全美自由贸易区的制造和生产业务排名方面,纽约 新泽西港务局自由贸易区中 049E 次区域的入区商品总值位居第 14 位。2010 年入区商品和出区商品的价值统计见表 2。

表 2 2010 年纽约—新泽西港务局自由贸易区运行特征

区域 编号	入区商品			出区商品		
	国外商 品入区/ 万美元	国内商 品入区/ 万美元	国外商 品占比/ %	运至美 国/万美 元	运至国 外/万美 元	运至国 外占比/ %
049	328 590	3 210	99	317 760	7 720	2
049C	1 380	1 990	41	1 590	1 300	45
049E	614 160	1 60 310	79	772 210	0	0
049H	12 640	1 460	90	7 710	4 880	39
049I	290	0	100	190	0	0
049J	9 170	2 110	81	10 810	2 000	16

3 纽约 新泽西港务局运营自由贸易区经验

3.1 发挥受让人自身特色

作为第 49 号自由贸易区的受让人,纽约 新泽西港务局成为联接区内企业与联邦政府部门之间的桥梁,发挥了受让人的自身特色。这是因为总部设在纽约市的纽约 新泽西港务局不仅管辖着纽约市附近所有的港口和机场,同时还管理着连接纽约市与新泽西州的桥梁隧道以及两地之间运营的地铁和公交。虽然纽约 新泽西港务局董事会的 12 名董事分别由纽约和新泽西两州各任命一

半,但是在法律上港务局独立于两州而存在。这在一定程度上避免了党派选举的不确定性,且使港务局聚集了一批在本州商业和经济领域内高水平、有能力的专业人才。在历史、地理位置上以及贸易方面都被视为统一区域的纽约和新泽西北部工业区,通过以去政治化、企业化运作为特征的管理体制和财政模式运作,为自由贸易区的成功运营以至发展壮大提供了重要保障。

3.2 提供多种优惠政策

纽约 新泽西港务局自由贸易区提供了多达 21 种的优惠政策,为入区企业实现了有形的成本节约。其中,在关税倒置方面,纽约 新泽西港务局自由贸易区为用户提供了可按原材料或成品中较低税率支付的选择。比如,按照美国税法规定,对香料和香精成品不征收关税,而精油和仅含氮杂原子的杂环化合物等香精原料则要分别征收 4.6% 和 9.5% 的关税。作为纽约 新泽西港务局自由贸易区 049H 次区域的运营商,芬美意公司是全球最大的从事香精和香精产品生产的跨国制造商,由于其在属于纽约 新泽西港务局自由贸易区的纽瓦克和普莱恩斯伯勒开展运营,其无需缴纳任何进口原料关税,仅需申报缴纳香精成品关税,而其成品关税为零。在每周报关结算方面,以每次货物处理费 485 美元、平均每周入区 20 次、每年 52 周计算可知,区外企业需支付的年货物处理费为 50.44 万美元,而区内企业按周结算且上限为 485 美元,即年支付货物处理费仅为 2.52 万美元;另以每次报关费 125 美元、年报关 1 040 次计算,区外企业需支付的年报关费为 13 万美元,而区内企业因每周报关则需支付的年报关费仅为 6 500 美元。

3.3 充分利用港口优势

纽约 新泽西港务局在运营自由贸易区的过程中还充分利用了港口腹地及基础设施优势。一方面,纽约/新泽西地区位于人口稠密且富裕的波士顿与华盛顿特区走廊中间,在纽约 新泽西港

420.3 km 车程范围内包含了美国 21% 的零售市场。因此,利用纽约 新泽西港先进的码头服务功能以及完善的海运、铁路、航空和公路集疏运通道体系,纽约 新泽西港务局自由贸易区为入区的制造商或进口/分销商提供了直接进入纽约/新泽西地区庞大消费市场的机遇。另一方面,纽约 新泽西港务局还不断提高仓储设施的性价比。这是因为纽约 新泽西港务局自由贸易区内的大部分库存设施都邻近港口码头,且大都是近年新建的设施,能提供高达 11.0 m 的新式空间。截至 2010 年底,位于港口附近的总库存面积高达 789.7 万 m²,其中有超过 10% 的空间可供招商;与此同时,每平方英尺的租金则比经济衰退前下降了近 40%。因此,随着燃油价格的不断上涨,较短的卡车拖运距离可以转化为显著的成本节约,纽约 新泽西港务局为企业提供的邻近港口的仓储选址就变得尤为重要。

4 对推进上海自由贸易试验区建设的借鉴

4.1 构建政府机制与市场机制相结合的管理模式

在获得美国自由贸易区委员会的授权后,纽约 新泽西港务局拥有了建设、运营和维护所属自由贸易区的特权。作为具有公共性质的受让机构,纽约 新泽西港务局在符合自由贸易区公共政策目标“对因海关原因导致在国外开展的相关经济活动,通过鼓励并吸引回在美国国内进行以创造并维持就业”的前提下,充分引入市场机制,在法律法规允许的范围内对所有企业开放自由贸易区,使得企业能够均等地利用自由贸易区开展业务。因此,建议在上海自由贸易试验区的推进过程中,不仅要充分利用自由贸易试验区委员会(领导小组)在审批设立、管理规则、运营检查、边界拓展、负面清单以及税收、贸易、关税政策等方面集中而统一的宏观管理功能,还要充分发挥自由贸易试验区受让人(运营商)在获取授权、出资

建设、运营维护、监督管理等方面高效而灵活的运营管理功能。

4.2 实施税费优惠与手续简化相结合的运营方式

纽约 新泽西港务局自由贸易区提供关税延期、关税倒置、无出口关税、关税减免、便利出口、备件免税、简化进出口手续、人工成本和利润免税、质量控制、区间自由转移、每周报关结算、不受配额限制、安全保证、按季支付港口维护费、改善库存控制、消耗性商品免税、免库存税、免税展览、降低保险费、便利原产地标识、实现所有权转移等 21 种优惠政策措施,为入区企业带来了实实在在的成本节约。因此,建议在上海自由贸易试验区的推进过程中,要在继续提供营业税免征与营改增、保税船舶登记、启运港退税、航运金融与融资租赁、期货保税交割等优惠政策的同时,调整“两头在外”的政策设计,并进一步简化“境内关外”手续,取消进出境备案清单申报,实行分批出区、集中申报,通过推进“一线彻底放开”,实现上海海洋山保税港区内口岸、保税区、保税仓库及分拨集拼等多种监管方式的融合发展。

4.3 形成仓储配送与生产制造相结合的空间布局

纽约 新泽西港务局自由贸易区由通用区和次区域两大类型区域构成。在自由贸易区运行方面,通用区的国外商品入区比例高达 99%,但运至国外的出区商品比例仅为 2%,而次区域的国外商品入区比例最低仅为 41%,但运至国外的出区商品比例最高达到 45%,即两大区域分别服务于汽车、浓缩橙汁进口商,多用途仓库运营商和石油、医药、香精、钟表、食品等制造商。因此,建议在上海自由贸易试验区的推进过程中,不仅要发挥洋山保税港区、外高桥保税区、浦东机场综合保税区和外高桥保税物流园区等 4 个海关特殊监管区在仓储、配送、展览、分拨和维修等方面优势,还要进一步考虑将出口加工区等其他海关特殊监管区域

纳入其中,发挥其在生产制造方面的优势,形成以工业品出口和消费品进口为主导的两类区域相辅相成发展。

参考文献:

[1] 周阳.美国对外贸易区制度及对我国保税港区的启示[J].

水运管理,2009,31(2):17-20.

[2] 陶文军,孔海燕.美国“ARMCO 判决”和“哈菲公司申请”对当前我国海关特殊监管区域发展的启示[J].上海海关学院学报,2012(4):94-97.

[3] 崔迪.从欧美自由贸易园区发展经验看上海建立自由贸易园区研究[J].江苏商论,2013(6):38-42.

(上接第 38 页)

3 上海市货运物流效率水平总体评价

(1)上海市货运物流效率在全国处于领先水平。上海市货运基础设施水平全国领先,无论是集装箱码头泊位数、公路里程总数、4A 级以上物流企业数量、货车专业化程度还是车辆节能技术水平,都位居全国前列;快递营业网点工作效率和货车作业效率均也处于国内较高水平。但是,集卡空驶率较高,存在一定程度的资源浪费;牵挂比例低,阻碍物流高效率运作;堆场距港区较远,不利于口岸货运效率提升。总体而言,从指标分析上看,上海市整体货运物流效率在全国处于领先水平。

(2)上海市货运物流效率与国际物流发达地

区相比仍有较大差距。从海关通关效率来看,我国的海关通关效率与发达国家相比不高,排名世界第 30 位。从车辆技术标准来看,我国目前执行的车辆排放标准为欧 标准,而欧美国家 2008 年就已执行欧 标准,我国的车辆技术水平还远远落后于物流发达国家。据 2012 年发布的物流绩效指数(LPI),我国排名第 26 位,货运物流效率较发达国家差距较大。我国的情况在一定程度上反映了上海市的情况。新加坡和香港的国际物流绩效排在前两位,得益于其是世界著名的转运港,也与其高效的物流效率密不可分。上海只有提高物流效率,才能打破地域障碍,成功获得世界转运大港的头衔。

投 稿 须 知

1.本刊要求以电子邮件方式投稿(Word 文档作为附件),文稿字数一般不超过 5 000 字;

2.来稿应未一稿多投,投稿者须保证来稿没有侵犯他人著作权或其他权利的内容,否则须对此承担所有责任;

3.根据学术论文规范要求,来稿须提供英文标题、摘要、关键词、参考文献(文中相应处必须按序标明)、作者简介(姓名、出生年、性别、职称、研究方向),基金项目应填写国家有关部门规定的正式名称及项目编号;

4.来稿应写明作者的姓名、单位、联系地址、邮政编码、电话号码、电子邮箱;

5.凡本刊录用的文章,其与《水运管理》相关的汇编出版、网上传播、电子制品等权利即视为由本刊获得,上述各项权利的报酬已包含在本刊向作者支付的稿酬中;

6.对上述要求有异议者,请在来稿时声明,否则将视为同意;

7.本刊在收到稿件的下 1 个工作日发送“稿件收到”电邮回执,通常在 15 个工作日内通知作者稿件采用与否;

8.本刊地址、电话、电子信箱见本刊版权页。

《水运管理》编辑部