

内陆港口现代物流体系研究

殷红军^{1,2}, 郭菊娥¹, 赵新文²

(1. 西安交通大学 管理学院, 陕西 西安 710054;
2. 佛山企业博士后工作站 地铁分站, 广东 佛山 528000)

摘要:建设内陆港口,对于内地城市的经济发展尤其是外向型经济的发展具有重要的意义,是内陆地区城市国际化发展的重要因素。以西安国际港等大型商贸物流园区建立内陆港口实际案例为样本,借鉴国内外陆港发展规律,对国内内陆地区建设陆港及依托保税区建设现代物流体系进行了分析,论述了陆港综合交通体系与保税区布局与功能作用,提炼出可供参考的陆港发展模式。研究认为,陆港建设必须以外向型经济发展模式为引导,建设功能完善的综合交通体系和科学合理的产业体系。

关键词:内陆港口;综合保税区;现代物流体系;区域经济

中图分类号:U111

文献标志码:A

文章编号:1671-6248(2011)03-0030-07

近年来,中国进出口业务呈现高速增长态势。2007年中国超越德国成为全球第二大贸易国,并有望于3~5年内超越美国成为全球第一大贸易国。随着世界经济国际化的不断延展,中国东部地区经济发展突飞猛进,服务于国际贸易的口岸物流获得长足的发展,口岸贸易物流体系服务于外向型经济的优势日益凸显。入世以来,中国东、西部地区经济发展差距明显加大。实际上,比较中国东、中、西部地区的上海、青岛、南京、武汉、郑州、西安和兰州等城市的GDP增速来看,而真正形成增速上的差距是入世以后;入世之前,内陆城市和沿海城市的差距只是体现在发展水平上,但是经济发展的增速基本保持同步。入世之后,由于内陆地区城市没有像沿海城市一样获得强大的外向型经济发展的助推器,内陆地区与沿海地区才开始形成真正意义上的发展差距,并呈现日益扩大的趋势^[1,2]。

内陆地区显然无法获得外向型经济的引擎动力,归根到底是处于区位的劣势。中国沿海城市借

助海港这种工业化时期最为重要的支撑性设施,获得了强大的发展动力,顺利进入全球生产体系分工之中,获得了发展的先机。而中国内陆地区地处腹地,城市处于工业化阶段,缺乏与外界沟通的手段。大能力的运输通道作为与沿海城市沟通的渠道,对接内地与沿海港口,而陆港的发展基于交通通道的运输节点,并在此节点上发展现代物流,并获得与沿海城市一样的外向型经济要素,这是陆港发展的现实背景与客观选择。

内陆地区发展外向型经济的关键在哪里?内陆城市如何融入全球国际化发展浪潮?如何破解内陆地区经济发展困局?2009年6月25日国务院发布关中-天水经济区发展规划,笔者注意到其中关于现代物流的描述:“积极研究设立西安陆港型综合保税区,着力打造在国内有重要影响的内陆港口岸和亚欧大陆桥上重要的现代物流中心”。可见,站在国家宏观经济发展的高度,内陆地区发展外向型经济、探索外向型经济的发展模式问题等已经得到了

收稿日期:2011-06-30

作者简介:殷红军(1975-),男,江苏扬州人,博士后。

国家层面的重视。

一、内陆地区交通与口岸发展

根据联合国内陆港口的定义,内陆港(也称“无水港”)为通过连接地区间港口、铁路、公路与内河流域的不同运输体系,创造综合运输体系,提高地区物流运输体系的综合服务能力和水平。其作用注重大于降低综合运输成本,目的在于通过提供与港口地区相类似的政策刺激,在远离沿海的地区建设与发展经济增长中心,鼓励在内陆地区进行工业生产和农业生产与加工,刺激生产要素向这些地区的转移与集聚,从而促进内陆地区经济的可持续发展。

(一) 60 年来的交通建设使得内陆地区具备发展综合交通枢纽的条件

新中国成立以来,中国交通事业迎来了快速发展时期。尤其是改革开放以来,随着中国投融资体制的改革,交通运输系统逐步实现政企分开,加快吸引社会资本投资交通基础设施的步伐,交通行业呈现了快速发展的趋势。根据铁道部和交通运输部统计公告,2008 年全国铁路和公路的固定资产投资达到 3 700 亿元和 6 800 亿元(图 1)。交通运输产业大规模的投资直接刺激了国内相关产业的快速发展,交通运输本身具有的经济拉动功能将进一步提升内陆区域经济发展的潜力。可以预见,综合交通网络的完善对内陆城市发展影响将是持久和深远的,内陆地区交通运输的快速发展为全国构建了发展现代物流体系的基础条件,也为内陆地区建设外向型经济带来发展条件。

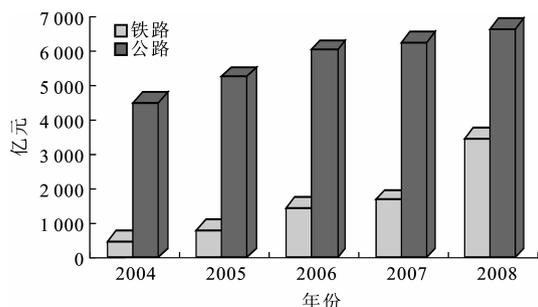


图 1 2004 ~ 2008 年国内铁路、公路投资对比

(二) 重要交通节点城市具备现代物流发展的条件

依托交通优势较为明显的铁路枢纽建设口岸,发展现代物流业是内陆地区发展外向型经济的重要选择。截至 2008 年底,全国铁路营运总里程达到

7.8×10^4 km。铁路作为全国最大的陆路运输企业,有遍及全国的线路网络和结点站,有专业的装卸机械和从业人员。目前,国内正在北京、上海、广州等中心城市及港口城市建设 18 个集装箱中心站,其中内陆地区将要建设西安、成都、兰州、郑州等铁路集装箱中心站,这些中心站相互之间能开行集装箱班列,成为全国及区域铁路集装箱运输中心;并将建设 40 个左右靠近省会城市、大型港口城市及主要内陆口岸的集装箱办理站,使之成为地区铁路集装箱运输中心。这些为铁路集装箱运输融入现代物流提供了网络化经营的基础条件。

同时,国内内陆地区的公路运输发展迅猛,基本上形成了以省会城市为中心,辐射全省,连接各地的公路交通网络。截至 2008 年底,全国公路总里程达 368×10^4 km。其中内陆地区形成的公路运输枢纽以重庆、成都、西安、武汉、昆明、兰州等城市为代表,在重要的公路节点上已经形成了大型的公路枢纽。这些公路枢纽之间会形成若干聚合点,从而使得这些公路枢纽集疏运体系的聚合点具备公路型内陆港口发展的条件。笔者通过对传化物流公司(基地)在浙江萧山和成都新都物流园区建设公路港模式进行了一系列调研发现,公路信息港模式可以有效提升公路运输的价值,降低社会物流成本,在形成大型公路信息港的基础上,最终将形成大型的区域公路运输调度指挥中心。从西安国际港务区公路码头项目来看,该项目的实施可以有效减少城市车辆的空载率,降低城市公路运输成本,有效引导城市物流产业向城市外围迁徙,形成城市公路物流发展新格局,进而大幅提升城市物流服务业的发展水平。

(三) 综合交通与虚拟口岸

在上述内陆地区的省会城市,一般都具有发展现代物流的良好条件。铁路、公路经过长时期的独立发展,都已在量上形成规模。实践证明,各种运输方式的“单打独斗”的时代已经成为历史,运输方式之间需要融合、运输企业之间需要协作的时代来临了。因此,综合交通体系的建立和发展越来越紧迫。

在研究综合交通体系中,明晰现代物流与综合交通的内涵,主要体现在规划、布局、标准、政策、机制以及协调区域等方面。笔者对综合交通问题不进行深入探讨,而主要讨论由公路枢纽和铁路枢纽形成的交叠部分如何发展现代物流。以西安国际港务区规划为例,通过建设铁路集装箱中心站和保税区 2 个重要支撑,以园区的交通优势(公路资源)为依托,建设内陆港口。通过内陆港口的建设,实现内陆

地区的保税物流和沿海港口口岸的联动,企业可以直接在区域内报关作业,即境内货物报关后视为出口,可以享受出口退税的优惠政策,在进入物流中心环节进行退税。2008年西安市政府为破解区域经济发展瓶颈,决定建设内陆港口——超大型商贸物流园区。据西安国际港务区经济发展局内部相关资料(2008~2009)显示,西安国际港务区的建设采用了铁(路)海(运)联运,实现港口业务向内陆延伸,通过虚拟口岸实现内陆地区与沿海地区经济的对接,奠定了内陆城市外向型经济发展的基础^[3]。

(四) 外向型的现代物流产业发展

国内内陆城市发展需要国际化的发展思路,但是目前物流设施和物流的运营水平难以适应城市发展的需要。因此,依托保税区建设大型物流园区为龙头的现代物流平台是值得探索的新途径。在内陆地区建设保税区和大型物流园区,可以与沿海城市港口联动,促进铁路运输和公路运输“无缝对接”,实现东西部互动,内陆城市和区域经济协调发展互动,实现物流园区和区域物流的联动,物流园区与保税区实现联动;充分利用保税区的功能,提高进出口通关效率,充分利用现有的物流信息系统,打造国际物流信息平台,利用入住园区的企业优势和物流需求特点,促进行业供应链竞争力的提升,并不断积聚物流产业,培育和优化产业链,实现工业配送与商业配送联动,国际物流与国内物流一体,建设服务区域、通达全球的物流集散地。

二、陆港发展与综合交通体系布局

内陆地区不沿边、不靠海,不具备海港、口岸的发展条件。但是分析内陆地区交通发展,比较内陆主要交通方式——铁路与公路,显然铁路在运输能力、枢纽组织等方面较公路有诸多优势,尤其是基于国际铁路运输通道而形成的四通八达的枢纽地区。这些地区是内陆地区交通的优势地区,同样也是内陆城市获得国际化发展的基础性资源。将大型铁路枢纽与海港进行某些类比,我们就会发现,铁路枢纽同样具有连接国际的功能,实现大量的廉价运输的功能。以类似海港的开发模式进行陆港开发,可以使得内陆地区获得外向型经济。通过对比与分析国内外陆港开发诸多案例,笔者认为:开发陆港,是实现内陆地区城市国际化发展的关键,是产业转移与产业升级必不可少的环节。

(一) 陆港的依托——综合交通体系

第一,快速高效的集疏运通道。集疏运通道是陆港与区域连接的进行一体化运输的关键,也是港口赖以生存和发展的硬件。内陆港口是道路交通、铁路交通的汇聚点,是实现一体化运输、发展“无缝衔接”的重要节点,以内陆港口综合交通运输中各种交通方式不同的设备发挥不同的作用,快速完成货物的运输与送达任务。陆港的核心是综合交通运输体系,通过合理布局,其内部站场、线路、信息传输等发挥集聚效应,减小物流成本,提高综合枢纽的集疏运能力。

第二,港口基础设施与城市经济发展。作为经济独立体,陆港承担着城市外向型物资的转运、出口运输、保税物流等任务;同时,陆港作为基础设施部分,对内陆城市经济发展具有极大的促进作用,具有公共产品的特性。但是,随着陆港的不断扩大,陆港带来的交通拥堵、环境污染等弊病也影响城市的健康发展,内陆港口的发展不断占据着城市的发展空间。以西安国际陆港为例,初期规划面积为7.68 km²,但是由于这样的空间无法满足陆港的发展,后期拓展到44.6 km²,控制范围在120 km²。

第三,以现代物流为导向的综合交通体系构建。国际港口在经历了以装卸和水路联运功能为主第一代港口和以临港加工的第二代港口功能的基础阶段之后,目前已经发展到以现代物流为导向发展第三代港口阶段。其典型特征为:港口汇聚了大量生产和物流要素资源,不仅要实现货物装运、仓储和集疏运,还要实现加工、配送等业务,因此,内陆港口的核心是公铁联运,要完成联运与积聚现代物流、商贸物流协调发展,科学合理的现代物流商贸发展布局显得十分重要。

(二) 陆港外向型经济发展的核心——保税区

综合保税区是具有口岸作业、保税物流、保税加工、国际贸易等多种功能的海关特殊监管区。其功能与保税港区类似,兼具出口加工区、保税物流园等功能,是目前国内对外开放功能最齐全的地区。目前国家已经批复的综合保税区有苏州工业园综合保税区(批复日期:2006年12月17日、规划面积为5.28 km²)、广西凭祥综合保税区(批复日期:2009年1月11日、规划面积为8.5 km²)、海南海口综合保税区(批复日期:2006年1月7日、规划面积为1.93 km²)、天津滨海新区综合保税区(批复日期:

2008年4月8日、规划面积为1.96 km²)、北京天竺综合保税区(批复日期:2008年7月23日、规划面积为5.94 km²)。其中,在国家综合保税区的批复中,也倾向于将该海关监管特殊区域设置在东部地区(西部地区广西凭祥综合保税区位于中越边境陆路口岸)。由于长期的认识不足,港口功能一直停留在交通运输枢纽意义上,因此,港口的运输功能和口岸功能被不断强化,尽管2004年8月国务院办公厅复函海关总署,同意青岛、宁波等城市开展区港联动试点,但是这种联动建设取得的效果不尽人意。保税区与港口之间普遍存在一体化的体制、机制没有理顺,各种利益冲突较为明显^[4]。

另一方面,在国内经济快速发展的情况下,东、西部地区的发展差距越来越大。据统计,西部地区进出口额仅占全国的3%左右,而近年来由于人民币快速升值和东部地区各种生产成本增加等原因,

东部地区外向型加工企业的利润空间被压缩得很小,迫使东部地区出口加工企业必须进行产业转移。而西部地区陆港的适时发展,为这种转移带来了契机。2008年12月24日,国务院常务会议决定在部分重点产业承接地增加保税物流功能。2008年12月26日,海关总署等部委联合下文,批复西安、成都等地设立保税物流中心(B型)。建设西部地区内陆港口,借助综合保税区国际运输和政策优势,中国内陆地区的城市有机会更高端、更全面、更深入地参与国际产业分工,形成新的国际产业聚集节点;打造以综合保税区为龙头的现代物流园区能够有效推动西部地区外向型经济建设,打造西部地区国际化大都市,支撑西部地区承接东部地区外向型加工制造企业转移和本地企业参与国际竞争,从而解决国家内陆地区尤其是西部地区外向型经济发展的国家级难题(表1)。

表1 全国保税物流区分布情况

| 大地区 | 东北经济区 | 北部沿海经济区 | 东部沿海经济区 | 南部沿海经济区 | 西南经济区 | 西北经济区 | 黄河中游经济区 | 长江中游经济区 |
|--------------|-----------|-------------|----------|----------|----------------|----------------|--------------|-------------|
| 包含省(自治区、直辖市) | 辽宁、吉林、黑龙江 | 北京、天津、河北、山东 | 上海、江苏、浙江 | 福建、广东、海南 | 云南、贵州、四川、重庆、广西 | 甘肃、青海、宁夏、西藏、新疆 | 山西、陕西、河南、内蒙古 | 湖北、湖南、江西、安徽 |
| 保税物流中心 | 1 | 3 | 6 | 2 | 2 | 0 | 1 | 0 |
| 出口加工区 | 4 | 9 | 23 | 8 | 5 | 1 | 3 | 4 |
| 保税区 | 1 | 2 | 3 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 总计 | 6 | 14 | 32 | 19 | 7 | 1 | 4 | 4 |

注:表1中资料截止2008年10月。

从1990年5月批复第一家保税区至今,中国已经建成上海外高桥、天津港、汕头、珠海等保税区。全国的保税区借助其港口区位优势,在保税物流、加工出口、转口贸易、商品展示等方面取得了一定发展优势。这些保税区的快速发展,为中国物流国际化和资本国际化奠定了基础。分析对比中国保税区的分布可以发现,其中大部分集中在东南沿海地区,内陆地区保税区仅占总量的16.47%,除去部分延边地区的保税区,内陆地区的保税区数量较少,说明内陆地区亟需发展保税区外向型经济。

(三) 陆港发展的保障——第四方物流体系建设

第四方物流是1998年美国埃森哲咨询公司率先提出的,是专门为第一方、第二方和第三方提供物流规划、咨询、物流信息系统、供应链管理等活动。第四方并不实际承担具体的物流运作活动,实际上是一个供应链的供应商。在西安国际陆港管委会的

带领下,充分挖掘第四方物流的潜质,提供信息技术及信息共享平台,为物流企业服务。在构建西安国际陆港重要支撑平台——西安公路港的过程中,重视将第四方物流的资讯化、网络化、智慧化、柔性化、标准化和社会化有效整合,根据西安陆港的定位,借鉴国内外物流园区与大型公路交通枢纽发展经验的基础上,比较公路港优势及其功能定位,考虑现代公路物流园区的特点以及项目吸引力等若干影响因素,并将其与传统公路枢纽运营模式进行定性比对标分析。另外,将物流的实体要素和信息的虚拟要素结合,通过将货物集散、停泊备载、转运配送、车辆补给与信息平台、生活要素配套,形成以陆港公路运输为主的第四方物流体系。图2为西安公路港鸟瞰图,超大型的第四方物流引导发展基地。

(四) 陆港交通通达的核心——铁路集装箱中心站

集装箱中心站是内陆港口发展的依托,充分利

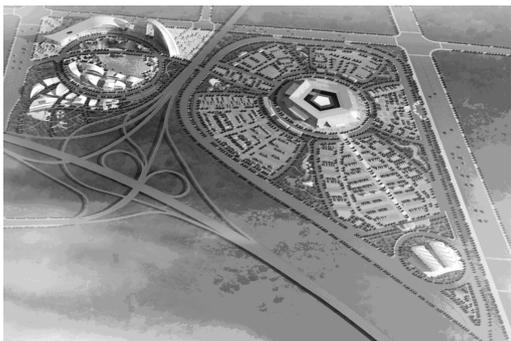


图2 一朵盛开在西安城市东部的“太阳花”——西安公路港布局示意

用铁路长运距、封闭式运输的优势,将铁路集装箱中心站、物流园区,海关、税务、检验检疫等部分有效组合,建立统一的信息平台,共享彼此的货运信息、报关信息,可以最大限度降低运输成本和时间成本,通过集装箱中心站开行直达列车至上海、广州、连云港等港口,实现与沿海港口的对接;同时,加强与上述港口的信息合作,建立以集装箱中心站为依托的口岸,通过“海铁联运、无缝对接”作业,将报关、检疫等口岸作业集中受理,大大降低物流成本。

三、陆港的发展趋势与条件

从长远来看,内陆港口的建设同样可以吸引到与海港、空港同样类型的相关制造业和服务业,而且有助于形成制造业和现代服务业的聚集产业带,这种发展为运输、服务等企业的发展带来了巨大的历史机遇。从发达国家内陆港口建设的经验和教训来看,围绕陆港可以逐步发展诸如包装和仓储设施的增值服务,然后到现代物流体系、进出口加工和产品组装、制造业等“特别经济区”等。内陆港口的发展,可以建立起与沿海港口之间的业务联系,港口能够将其传统业务向内陆地区辐射拓展,通过将沿海港口的部分功能和作业向内陆地区转移,缓解沿海港口因货运量增长所带来的诸如环保、土地等一系列问题。

(一) 陆港的发展趋势

中国内陆地区没有强大的港口等外向型经济发展的基础设施。内陆港口的发展实际上通过虚拟港口的形式,借助交通运输优势与保税区的优惠政策。因此,只有通过保税区、保税物流的基础建设,构建

保税物流平台,进而形成辐射带动作用,最终破解保税物流的瓶颈。在金融危机的背景下,符合国家产业转移与产业升级的宏观经济需要。

内陆港口为了实现内陆地区保税物流与国家其他海、陆、空口岸的联动,企业可以直接在口岸海关报关,陆港的功能实际上是口岸功能向内地延伸的结果^[5-6],进而可以实现通江达海的跨越。建立陆港是区域打破产业发展瓶颈的有效手段,其战略意义在于由保税区与便捷交通形成的现代化物流园区能够加强内陆城市产业集群化的规模,提高产业链联动效应和专业化分工,优化资源配置。

(二) 陆港发展的条件

1. 区位靠近生产与消费中心

总所周知,物流产业的发展是高度依附于区域经济发展水平与国内外贸易交流的,内陆港、虚拟港口设施是整个物流产业链条中极其重要的一环。因此,内陆港口的发展离不开区域经济的持续快速的发展,即足够的经济供给与需求。根据国内内陆地区发展陆港经济的实际来看,一些大型的生产和消费中心地区是建设内陆港口的首选之地。同时,这些地区巨大的生产和消费水平形成了对港口经济发展及其服务需求,可以保证内陆港口快速发展对区域经济发展的要求。其中重庆、成都、武汉、西安等内陆地区的特大城市,都具备发展内陆港口经济的条件^[7]。

2. 区位上靠近公路条件良好的铁路枢纽地区

尽管公路运输在一定程度上能够代替铁路运输,但是铁路大运力、封闭运输的特点决定了铁路枢纽具备发展陆港的优越条件。而且铁路运输可以在形成货流的条件下可以开行“三定”(定点、定线、定时)班列,该班列不仅能够实现快速、廉价的铁路运输,而且能够充分发挥集装箱运输的规模化和集约化,进而大大降低运输成本。通过铁路运输可以与东部沿海地区实现海铁联运、无缝对接,进而实现陆港与陆港、陆港与海港业务形成有效协作。从国外发展陆港的经验来看,铁路运输设施是陆港运营的关键之一。在国内,在铁道部建设的18个铁路集装箱中心站的基础上,完善铁路集装箱中心站对外的公路运输,形成区域便捷的公路运输网络,以集装箱中心站和保税区为依托,构建功能完备的集疏运系统,发展大型商贸物流园区的陆港经济是内陆地区城市发展的不错选择。因此,国内陆港的发展应与

沿海地区的港口普遍形成协作机制,通过内陆港口内的保税外贸区,简化通关手续,与沿海港口形成“无缝对接”;通过灵活便利的铁路、公路运输,形成各陆港之间的联络,进而形成内陆地区联动发展的态势;充分发挥国内铁路集装箱中心站建设的有利时机,利用集装箱运输的优势,打造基于铁路集装箱中心站的内陆港口^[8]。

3. 具有可供开发的大量土地资源

与海港发展相似,陆港的建设和发展同样需要大量的土地资源。从西安国际港务区建设的情况来看,包括保税区、公路码头项目在内的核心建设区为33.5 km²,同时,还要储备一定的土地供日后发展之需。由于土地的稀缺性,土地越来越成为一种昂贵的生产投入要素。因此,陆港的建设必须适度超前,兼顾未来发展,这就需要当地政府高瞻远瞩,能够统筹规划陆港的近期、中期与未来,在土地开发和利用采取全局和长期的政策。

(三) 陆港开发的融资模式选择

同时,由于陆港的建设需要大量的资金投入,需要政府在资金的投入和融资方面提供较好的政策,制定相关的鼓励政策,积极吸收社会资本参与陆港的建设和开发。根据国外陆港开发的经验来看,控制陆港初期规模至关重要,为避免不顾现状,贪大求洋,采取分期分阶段的开发模式建设陆港,有助于减少建设风险,根据区域经济发展现状以及未来发展之愿景,统筹财力,科学合理开发陆港。

国外许多国家陆港的股权结构均是由政府或国有企业资本与私人资本共同组成,如印度的 Concor 公司股权中的60%由政府所持有,而韩国的仁川货场约有25%的股权为政府所有。而国内内陆地区发展的陆港,基本以政府的开发区模式建设,即开发区管理委员会是陆港建设和开发的主体,该管理委员会为自收自支的事业单位。实际上,国际上许多国家的公司合营的陆港开发模式值得国内学习和借鉴,要鼓励私营经济参与陆港的建设。

(四) 政策支撑与陆港发展

政府在开发内陆港口的政策导向和产业促进上的作用十分重要,需要为此制定产业、税收、贸易、土地等一系列有利于产业发展的经济政策。不仅如此,中央政府要支撑内陆地区建设陆港,对有条件建设陆港型综合保税区的城市在审批上应该试点,在

审批陆港时应注重区位交通和统筹布局等重要因素;而作为内地经济发展的中心引擎,地方政府在陆港的规划、建设和运营等方面予以配套政策的支持。

(五) 发展并注重环境保护

国内应积极吸收国外陆港和中国海港发展的一些教训,尽量避免出现环境问题等困境。在陆港建设中,要普及可持续发展的思想观念。同时,加快内地城市陆港开发的法律法规建设,使陆港的环境建设有法可依。内地陆港发展要积极引进国际、沿海地区环保型商贸物流企业,发展有利于环保的技术,对使用生态环保的运输、加工企业给予一定的政策、资金支持,对沿海地区污染的产业拒绝承接转移,以促进内地城市的可持续发展。

四、结 语

总之,内地陆港的建设在于国家政策的引导、地理区位的优化选择、交通条件的升级、区域经济总量的需求等一系列因素。在对待陆港的发展中,客观的发展条件是内地城市陆港建设的主要影响因素,也取决于所面临的发展机遇,也是区域经济统筹协调发展的结果。当然,内陆地区人的因素一样会决定内地城市经济发展所能达到的高度。

参考文献:

- [1] 王 慧. 城市“新经济”发展的空间效应及其启示[J]. 地理研究, 2007, 26(7): 577-579.
- [2] 贺伟光, 薛东前. 西安市城市化与工业化协调发展实证研究[J]. 江西农业学报, 2007, 18(19): 144-147.
- [3] 姚 芳, 杨 凌, 元 方. 西安市第三产业竞争力研究[J]. 商业研究, 2006, 49(1): 173-178.
- [4] 苏迎春, 周廷刚. 我国保税港区空间布局及战略意义[J]. 商场现代化, 2009, 28(1): 8-10.
- [5] 潘副斌. 厦门保税物流园区发展对策[J]. 物流工程与管理, 2008, 30(11): 15-18.
- [6] 陈光林. 中国保税区国际物流发展面临的问题及其对策[J]. 经济与管理, 2007, 22(5): 78-80.
- [7] 雷亚萍, 李彩凤. 区域产业结构、人力资源及人口变化对经济增长的影响[J]. 科技导报, 2006, 27(9): 69-70.
- [8] 刘明菲. 我国西部建设 B 型保税物流中心的探索[J]. 商品储运与养护, 2007(2): 8-10.

Study of modern logistics system for inland port

YIN Hong-jun^{1,2}, GUO Ju-e¹, ZHAO Xin-wen²

- (1. School of Management, Xi'an Jiaotong University, Xi'an 710054, Shaanxi, China;
2. Branch of Metro, Foshan Postal-Doctor Workstation, Foshan 528000, Guangdong China)

Abstract: This paper takes Xi'an international port and other large-scale logistic parts as the examples, studies the developments laws of the inland ports at home and abroad and analyzes the construction of inland ports and the modern logistic systems of the comprehensive bonded zones. The analysis shows that the construction of inland ports is of great importance not only to the economic development of inland cities but also to the exterior economic development and it is also the main push of the inland cities to their internationalized development. The paper discusses the distribution and functions of the comprehensive bonded zones and their comprehensive traffic system, and puts forward the development model for it. The authors finally believe that the construction of inland ports should be directed to the exterior development mode with comparatively complete functions industrial system with a comprehensive traffic system.

Key words: inland port; comprehensive bonded zone; modern logistics system; regional economy

(上接第 29 页)

Considerations for China's toll roads and references from developed countries

SUN Qi-peng

(School of Economics and Management, Chang'an University, Xi'an 710064, Shaanxi, China)

Abstract: In order to clearly explain the problems of toll road and formulate more rational policies for road charging, this study analyzes the reasonableness of the toll road based on the basic theory of new institutional economics. A multi-dimensional deep comparison between developed countries and China has been made from such aspects as the relationship between economic development and toll road, funding source of road construction and arrangement, road charging period and standard. The study describes the status of toll road in Japan in detail, and indicates the issues of China's toll roads and proposed the corresponding countermeasures. The analysis shows that it has become a normal economic behavior whether the road should be charged or not, and the key is how to choose, regulate and supervise. Although, there exist differences for toll road was distinct from country to country because of the differences of the socio-economic characteristics of different countries, many specific practices of a country is still worth learning.

Key words: China; toll road; public product; new institutional economics