

# 国际关系体系下欧洲关税制度的变迁 与自由港功能形态的演化

李金珊 胡凤乔

(浙江大学 公共管理学院, 浙江 杭州 310058)

〔摘要〕自由港是一个海关特殊监管区域,其所具有的“免关税”、“自由通行”、“免于海关监管”等基本特征都是针对海关关税体系而言的。将欧洲海关关税的发展和自由港的演化置于系统的国际体系中,纵观欧洲历史可以发现,国际政治经济秩序发展、关税制度变迁与自由港功能形态演化之间存在特定的关联。自由港是国际经济联系的重要方式,而如今欧洲的自由港正呈现出消亡的趋势,这似乎是国际贸易自由化和欧洲关税一体化进程的必然结果。但只要国际关税、非关税障碍和国家海关安全威胁依然存在,自由港就一直有存在的价值,其功能和形态也会不断演变。

〔关键词〕欧洲海关; 关税制度; 自由港; 国际体系; 制度演化; 对外贸易

## The Transition of the European Tariffs Institution and the Evolution of Free Ports' Function and Form under International Relations System

Li Jinshan Hu Fengqiao

(School of Public Affairs, Zhejiang University, Hangzhou 310058, China)

**Abstract:** Free port is an ancient economic phenomenon, born from cross-regional commodity exchange. As a part of the international trade system, free ports' development is under the influence of the international system reform and institution transition. At different stages of human history, the forms and functions of free (port) zones are changing and expanding, complying with diverse international political and economic rules. Among all the institutions that are designed to maintain the polity, the tariff system has the closest relation with the evolution of free ports.

The history of original free port and original tariff can be traced back to ancient Europe. With decentralized powers and non-universal tariff system, the original tariff was hardly able to play a role in trade restriction, let alone the trade facilitation of original free ports in ancient

〔收稿日期〕2014-06-01

〔本刊网址·在线杂志〕<http://www.journals.zju.edu.cn/soc>

〔在线优先出版日期〕2014-10-29

〔基金项目〕浙江大学文科海洋交叉研究项目(188050+193415A01/012)

〔作者简介〕1. 李金珊,女,浙江大学公共管理学院教授,博士生导师,主要从事欧洲经济贸易、公共财政政策研究;2. 胡凤乔,女,浙江大学公共管理学院博士研究生,主要从事国际事务管理研究。

Europe. The public authority in medieval Europe was based on a combination of universal theocracy and divided feudal hierarchy. The latter made it difficult for an integrated and standardized national tariff system to be established. The heavy exploitation caused by internal tariff systems gradually impeded market economy development. The emerging merchant class was eager to breach the tariff restriction. Some Commerce Guilds bought special permission of tariff exemption from feudal lords. Therefore, free ports and free cities were founded based on such franchise.

With the enhancement of European Monarchical Power and the decline of Feudal System, European local tariffs had developed into modern national tariffs which were more systematic and standardized. After the opening of new sea routes, rapidly accumulated commercial capital promoted the unification of domestic markets around Europe and the formation of overseas markets. With European capitalism expanding into the whole world, some countries in advantage positions began to open their port cities or harbors in their colonies as free ports or free trade zones to promote external trade.

After World War II, the development of economic globalization, trade liberalization and regional integration created a favorable international environment for free ports and free trade zones. New free ports/zones were established worldwide in new forms such as EPZs and SEZs, and existing free ports continuously improved themselves to adapt to new international trade rules. Compared with other regions focusing on the vast construction of new free ports or free trade zones, the EU put more emphasis on the enhancement of efficiency. The environment of European free ports has changed a lot owing to the foundation of European Customs Union, European single market, as well as multilateral and plurilateral trade agreements signed under the rules of WTO. The publishment of New Union Customs Code by EU in 2008 put an end to the tariff exemption privileges in European free ports. The close of free port zone in Hamburger Harbor shows the fading of free ports in Europe. Though it seems to be an inevitable outcome due to international trade liberalization and the European tariffs integration, free ports' function and form will still evolve as long as the international tariff, non-tariff barriers and national customs security threats exist.

From an innovative perspective, the evolution of free ports will be regarded as a historical process and be analyzed in the international system. We try to reveal the correlation between free ports evolution and European tariff system transition, and outline the development trend of free ports with methods of historical analysis and system level analysis. As the interactive relation of the elements within the international system facilitating free ports' evolution is also an important complementary, related research can be conducted on the next stage. With regard to further work, the study of the correlation between the world free ports and the existing international systems and national institutions, especially international trade order and modern customs policies can be non-negligible topics.

**Key words:** European customs; tariff system; free port; international system; institutional evolution; oversea trade

## 一、引言

自由港是一种非常古老的促进贸易的政策工具。因此,对自由港的研究多集中于国际贸易、国际物流和区域经济发展等经济学科。目前,国内外许多专家学者、国际机构结合不同国家和地区的经济自由区发展实践,对自由港和自由贸易区进行了多方位研究,取得了较为丰富的研究成果,主要有五个方面的内容:一是关于自由港的概念、特征、功能定位和区位分析等自由港的基本要素的研究;二是关于自由港的通关制度、税收优惠、金融外汇、出入境等政策,以及自由港法律法规方面的研究;三是关于自由港的设立、发展对周边地区的经济和社会效应(如外汇收入、对外直接投资、就业和社会福利、技术转让)的研究;四是关于自由港的设立在区域范围内对某个独立行业(如制造业、物流业、金融业)的影响及作用的研究;五是关于自由港对国际贸易和世界经济影响(如市场全球化、世界经济一体化)的研究。这些既有研究较好地从事不同侧面对自由港的属性、特征、运行方式和经济作用进行了相对微观的现状描述和分析,具有较强的应用价值,但对自由港的历史发展规律和历史作用缺乏宏观把握。

马克思主义唯物史观告诉我们,事物的发展是一个历史过程。我们要用发展的眼光看待历史上的一切,用辩证法的观点去把握对象的本质联系与内部矛盾,又要把研究对象限定在一定的范围之内,具体问题具体分析。

与之前相关研究的视角不同,本文运用历史的观点将自由港的演化置于系统的国际体系中,观察自由港的发展如何受到国际体系及其组成要素和结构的变迁,国家形态及其国家制度的变革的影响。由于自由港最先诞生在欧洲、扩散于欧洲,为了保证历史分析的连贯性,同时也为了有重点地在系统中把握研究对象,我们主要关注欧洲海关体系与自由港的互动关系。

自由港是一个海关特殊监管区域,被认为处在关境以外。船舶和货物可以在不支付海关关税和不履行海关手续的情况下,自由地进出该区域。因此,自由港所具有的“免关税”、“自由通行”、“免于海关监管”等基本特征都是针对海关关税体系而言的。可以说,没有海关关税,就无所谓自由港。威廉·配第指出,“自由港问题是关税问题的一部分”<sup>[1]58</sup>。

关税制度是一个很古老的财政制度。在商业活动和公共权威产生后不久,海关和关税就随之产生了。海关的传统职责是对从一个地方运至另一个地方的商品进行征税。因此,海关的兴衰与商业活动发展有着密切的关系。此外,因为关税通常是公共权威或统治者的收入来源,所以特定区域内公共权威的存在也是海关系统能够有效运转的前提。商业活动和公共权威的存在是海关关税制度产生的基础,贸易秩序、公共权威形态和权力架构的变迁则是影响海关关税制度演化的重要因素。

早在古希腊时期,自由港的雏形就已经出现。但这种雏形只能被称为“不自觉”的自由港,因为其出现时地中海沿岸并未形成普遍的关税制度。自觉的自由港制度是指在其他地区普遍存在关税制度的情况下特别地实行无关税制度<sup>①</sup>。现代意义上的自由港作为一种国际经济联系方式产生于16世纪的欧洲。自由港的诞生是商品经济和海关关税制度发展到一定阶段的产物。如果没有进出口贸易交往、关税和关卡,那么以“免关税”、“通行自由”和“贸易自由”为基本特性的自由港也就没有存在的价值。因此,自由港的发展受到海关关税制度变迁的影响,同时也不可避免地受到国际经济制度的约束,以及更高层次的国际关系体系的影响。欧洲国际政治经济秩序、海关关税制度和自由港发展路径之间的联系和相互作用的方式可归纳如表1所示。

<sup>①</sup> 参见游金华《殖民自由港理论与香港殖民自由港制度》,复旦大学1998年博士学位论文,第27页。

表 1 欧洲国际政治经济秩序、海关关税制度和自由港发展的演化进程

国际体系阶段	公共权威形态	国际关系体系 (权力架构)	国际贸易特征 (经济互动)	海关关税特点	自由港形态	自由港功能
古代	部落、城邦	无政府状态	内部贸易为主, 有少量“邦”际 贸易	内部关税为主	自由港口	允许自由通 行,为海上贸 易提供便利
中世纪	封建王国、罗 马教廷	神权、王权多 元而重叠的权 力结构	商品经济繁荣 发展,国际贸 易范围扩大	内部关税和外 部关税并存, 地方性关税和 国家性关税并 存;商业行会 和城市联盟享 有免税特权	自由港口、海关 仓库、自由贸易 区、自由市	自由通行;仓 储;减免关税 优惠特权的 通道
近代	民族(主权)国 家、殖民帝国	威斯特伐里亚 体系(17世纪 中期到18世 纪末);维也纳 体系(19世纪 初到19世纪 中期)	贸易保护主义 和自由贸易主 义并存且交替 主导国际贸易 秩序	外部关税为 主,地方性关 税逐渐取消, 国家统一关税 和关税同盟建 立,关境与国 境趋于一致, 关税表现为国 境关税	自由港、自由贸 易区、自由市、 殖民自由港/ 自由贸易区	自由通行;仓 储;减免关税 ;开展转口 贸易、自由贸 易的重要节 点;殖民手段
现代	主权国家与超 国家行为体欧 盟并存	凡尔赛-华盛顿 体系(20世纪 20年代到第二 次世界大战前 );雅尔塔体系 与冷战(20 世纪中期到20 世纪90年代)	贸易自由化、 便利化程度加 深;新贸易保 护主义抬头, 非关税贸易壁 垒成为贸易保 护主流	欧共体建立关 税同盟,开展 经济一体化, 国境与关境再 次偏离,关税 表现为关境 关税	自由贸易区、 出口加工区、 国际物流中 心、综合型自 由港	自由通行;减 免关税;转口 贸易;保税仓 储;出口加 工;新增服务 功能,如离岸 金融、国际物 流服务、旅游 业服务
		欧盟作为一个 整体成为当今 一超多强国际 格局中的一强	欧洲经济一 体化	欧洲关税一体 化,实行统一 的关税政策和 共同海关规则	自由港逐渐 消亡	快速通关;国 际货物的免 税转运、储存 和加工功能 逐步减弱;服 务功能增强

注:本文以自由港统称具有一定贸易自由度和开放度的经济自由区,自由贸易区等是自由港在发展和分化过程中形成的特殊形态。

由表 1 可以看出,自由港在欧洲已经完成了一个“诞生—发展—转型—消亡”的生命周期。接下来,我们将通过历史分析、系统层次分析的方法,串联古代、中世纪、近现代欧洲的国际政治经济

秩序变迁、海关关税制度变迁和自由港演化,以此解读表1中的逻辑关系。不过在此需要说明,自由港虽然在欧洲正在消亡,但在亚洲、非洲等地区仍在蓬勃发展,因此,表1仅反映了国际体系、海关关税和自由港在欧洲的互动关系。

## 二、古代欧洲：海关关税和自由港的起源

古代欧洲的贸易往来主要发生在地中海沿岸,尚未形成现代意义上的国际关系体系和国际贸易秩序。但海关与关税已经产生,且已经出现了自由港的雏形。古希腊以城邦为主要的公共权威形态,城邦间的权力架构处于一种无政府的均势状态,尚未形成主权观念。因此,古希腊并没有统一的中央权威,也没有形成统一的海关关税体系。与古希腊相比,古罗马无论是在王政时期、共和时期抑或帝国时期,都有相对集权的中央权威。罗马帝国时期已经形成了比较系统的海关管理体系。

欧洲早在古希腊时期就产生了原始关税。根据《荷马史诗》记载的一段腓尼基商人向托阿斯国王献上美丽的合金银碗的记录,德·拉伊特猜测这只银碗也许是腓尼基商人希望保证他们与希腊的贸易受到更好的保护并且能够顺利进行才给国王的礼物<sup>[2]17</sup>,也就是关税的雏形。威廉·配第认为,“关税最初是为了保护进出口的货物免遭海盗抢劫而给君主的报酬”<sup>[1]52</sup>。

原始自由港的产生也与腓尼基人相关。中外学者认为,自由港的雏形最早可以追溯到古代腓尼基鼎盛时期(公元前12世纪)<sup>[3-6]</sup>。为扩大贸易往来,腓尼基人对出入腓尼基港口城市泰尔<sup>①</sup>和北非殖民地迦太基的外国商人提供自由通行保障。这种做法后来被希腊的特洛伊岛和罗马帝国的一些城市效仿。因此,早在2000多年前,地中海沿岸就出现了为扩大贸易往来而允许外国商人自由通行的自由港口。

擅长航海和贸易的腓尼基人不但是原始关税的发明者,也是自由港雏形的创始人。由此,我们可以推测,无论是自由通行的港口还是向君主“进贡”的银碗,都是腓尼基商人为保障海上贸易能够顺利进行而采取的措施,自由港和海关从一开始并非“对立”的关系。但我们也应该注意到,腓尼基人在地中海沿岸实行自由港制度时,该地区并未形成普遍的关税制度,关税对海上贸易的制约作用与自由港对海上贸易的促进作用都不明显。

总而言之,古代欧洲已经出现早期关税和自由港口。古代欧洲关税主要表现为过境税、路桥港口使用费、市场税和进出口税,按征收主体分,既有地方性内部关税,也有国家统一征收的针对国际贸易的外部关税。古代欧洲产生的自由港口的基本特征是“自由通行”。

## 三、中世纪欧洲：贸易关税特权与商业自由市的发展

公元476年西罗马帝国覆灭,欧洲进入中世纪(约476—1453),标志着欧洲古代文明的结束及欧洲封建制度的确立和发展。中世纪欧洲的公共权威架构基于统一的宗教神权和分裂的封建等级制度之上。罗马帝国的衰落使欧洲的商业活动失去了活力,覆盖整个欧洲的帝国海关体系也随之崩离析。

在欧洲东部,作为罗马帝国的延续,拜占庭帝国(395—1453)在一定程度上继承了罗马帝国的海关体系。因为对外贸易是拜占庭帝国的重要经济支柱,所以海关税是帝国的重要财政收入来源。5—15世纪,拜占庭帝国有着数量庞大且高效互通的海关办事机构<sup>[2]76-82</sup>。值得注意的是,拜占庭帝国中后期出于某些原因对来自某地区的商人和商品实行关税优惠政策。由表2可知,当时地中

① 泰尔是古代腓尼基人的城市、地中海沿岸的商业重镇,现在则是黎巴嫩的第四大城,也是该国主要的港口之一。

海、黑海沿岸的几个对外贸易发达的口岸大城市(威尼斯、比萨、热那亚等)都从拜占庭帝国那里获得了贸易关税优惠特权。

表 2 拜占庭帝国的关税优惠政策

年份	优惠政策内容	优惠原因
907—911	俄国和拜占庭帝国签署的第一份协议中规定,拜占庭帝国的优惠税率首次对俄国实施。俄国由此获得了在君士坦丁堡的贸易无须支付任何“kommerkion”且没有任何价格和数量限制的权利	给予俄国优惠的海关税率是在两国军事同盟的大背景下实施的
1082	威尼斯获得了在拜占庭帝国免除海关关税的优惠政策	这个优惠政策是拜占庭帝国对于在抗击诺曼人威胁时威尼斯所给予军事援助的回报
1111	给予比萨商人优惠政策,涉及金银时免海关税,其他货物则给予征收 4% 从价税的优惠政策	
1155	给予热那亚商人征收 4% 从价税的优惠政策	
1204	给予热那亚商人免海关关税的优惠政策	帮助拜占庭复国
1290	给予来自巴塞罗那、阿拉贡、卡特卢尼亚、巴伦西亚、图卢兹和马略卡岛的商人征收 3% 从价税的优惠政策	
1422	给予佛罗伦萨征收规定税率一半的优惠政策	

注: (1)8—15 世纪,拜占庭帝国实行一种名为“kommerkion”的海关税制,即标准税率为 10% 的从价税。

(2)资料来源:[日]朝仓弘教《世界海关和关税史》,吕博、安丽、张韧等译,(北京)中国海关出版社 2006 年版,第 80-81 页。

10—13 世纪,欧洲商业活动开始复苏并逐渐兴盛,海关和关税的发展也应势而起。中世纪欧洲的封建领主享有较高的海关自主权,这体现在两个方面:(1)封建领主可以在河道、陆路、桥梁、集市等任何方便交通管制和收税的地方设置关卡,向商人收取通行税、入市税、销售税,以及针对不同货物征收的关税等;(2)征收关税的权力可以作为礼物、嫁妆、抵债品而转移。因此,与欧洲东部的拜占庭帝国相比,中世纪西欧的海关税体制相当复杂,其原因在于西欧有很多不同“级别”的统治权力机构,包括国王、封建主、修道院、教堂以及市政当局等,这些权力机构都想通过征收关税这一渠道敛财。

另一方面,商品经济的发展促进了中世纪商业行会与城市联盟的产生。封建领主享有的高度关税自主权也为商业行会和城市联盟从封建领主手中获得关税自主权提供了可能性。这些都是商人自主治理的自由市产生的基础。

10 到 12 世纪期间,欧洲出现了五十多个设有堡垒和商人区的自治城市,如我们所熟知的布鲁塞尔、巴黎、日内瓦、安特卫普、汉堡、不来梅等城市都是在这个时期成形的。与自治城市同步兴起的还有中世纪商业行会。共同的经济利益、政治地位和宗教信仰使城市中的商人们聚集在一起组成行会。商业行会通常以“特许状”的方式从封建主、国王和教会那里获得各种经商以及政治等方面的特权——这些特权往往也是城市的特权。1157 年,定居在伦敦的科隆商人被授予皇家保护的特许。据说,这开启了外国统治者、封建领主和城市向行会商人授予一系列特权的大门<sup>[2]102</sup>。中世纪晚期欧洲最有影响力的商业行会联盟——汉萨同盟,是德意志北部沿海城市为保护其贸易利益而结成的商业同盟。汉萨同盟形成于 1356 年,极盛时加盟城市超过 160 个,吕贝克、汉堡和不来梅是其核心。该同盟在长达 3 个世纪的时间内垄断了北海和波罗的海的贸易,汉萨商人成功地在欧洲各国获得了比其他商人更多的贸易优惠特权,这其中当然包括关税优惠特权。

13 世纪和 14 世纪,神圣罗马帝国的一些城市摆脱其主教的管辖,成为受皇帝直接管辖的帝国

自由城市。这些帝国自由市享有较多的自由和特权,可以不向皇帝交税,且多实行较为自由的贸易政策。1510年,汉堡成为神圣罗马帝国“自由市”。从那时起,汉堡港的关税自主权一直持续到1881年汉堡加入德意志关税同盟。

总而言之,受封建制度的影响,中世纪欧洲海关体系因为缺乏统一的中央权威的约束而表现出较强的地方性和自主性。地方性使中世纪商人面临层层盘剥,而自主性却为大商人和商业城市联盟获得关税优惠特权提供了可能性。中世纪欧洲的自由港口也产生了新的变化,即增加了“免关税”的功能。1228年,法国在马赛港港区内划出一定的区域,允许外国货物可以在不缴纳任何税费的情况下进入这一区域,具有免税功能的自由贸易区自此产生。

#### 四、近代欧洲：海关制度变革与自由港的诞生和发展

16世纪前,欧洲商品经济虽然比较繁荣,但尚未形成世界性的贸易网络。15世纪末,西欧社会进入封建社会的瓦解时期,资本主义生产关系开始萌芽和成长。16世纪,欧洲的商品经济已经非常发达,新航路的开辟和新大陆的发现,欧洲殖民者在美洲、亚洲、非洲的殖民扩张,促进了欧洲资本主义的发展。商业资本发挥出巨大的作用,对内促进欧洲各国国内市场的统一,对外促进世界市场的形成,推动欧洲对外贸易的发展。三十年战争(1618—1648)促成了欧洲威斯特伐利亚体系的形成。近代意义上的以民族国家为主体、以正式邦交和国际会议为相互作用模式的国际关系体系开始在欧洲出现。欧洲进入资本原始积累时期,西欧建立起一些中央集权国家,它们运用国家力量支持商业资本的发展,国际贸易秩序开始形成。

##### (一) 16—18世纪：自由港的诞生与欧洲海关关税制度变革

公共权威之间权力的消长影响了海关关税体系的变迁。罗马帝国解体后,封建领主的势力开始壮大,国家权力开始分散,统一的、规范化的帝国关税体系难以为继。但随着王权的巩固和封建制的逐渐没落,中世纪欧洲各国的关税体系开始从地方性海关向系统化、规范化和国有化的海关体系转变。到了12世纪,除了德国,欧洲通行税的征收已经开始形成一种系统的或习惯性的方式。英国的海关管理体系在经历了半国有化、国有化的过程后,于1275年由国王爱德华一世建立。需要注意的是,虽然散落地方的关税征收权在国有化,但全国性的海关体系和地方性的通行税制度在中世纪欧洲仍是长期并存的。

随着商品经济的发展,中世纪的封建海关模式已经严重阻碍了贸易活动的开展,欧洲的海关税制度亟待变革。16世纪,为打破封建海关关税对商品经济发展的束缚,欧洲的商人阶层和中央集权国家采取了两种不同的方式:前者发起了小范围的贸易自由化,后者则进行了关税主权的国有化。

##### 1. 商人阶层主导的小范围的贸易自由化——自由港的诞生

1547年,世界上第一个自由港(雷格亨自由港)诞生在欧洲地中海沿岸热那亚湾的里窝那城。热那亚从12世纪起就是地中海沿岸重要的贸易交往枢纽。16世纪,热那亚迎来了一个发展的黄金时代,新兴起许多商业城市,商品经济十分发达。但是,封建时期的内部关税严重阻碍了商品经济的发展。为打破封建束缚,里窝那城的商业行会首先从封建领主手中取得了该城的自治权,然后在该城的雷格亨港实行了旨在促进商品自由流通和发展对外贸易的开放政策。这种开放政策最突出的特点就是在为各地船只的往来提供方便和安全的同时,免征其货物进出口的关税。从此,以“免关税”、“通行自由”和“贸易自由”为基本特性的自由港诞生,成为欧洲海关关税体系中特殊的存在。

随后,意大利的一些著名商业城市如那不勒斯和威尼斯也先后开辟为自由港,进而欧洲其他一些重要城市也相继效法,或是开设自由港,或是在港口区划出专门地带作为自由贸易区,以疏通贸

易渠道,发展转口贸易。这样,开辟自由港之风就从意大利刮向了整个欧洲,并迅速地在欧洲许多港口城市风行起来<sup>[7]49</sup>。

虽然早期自由港的功能只限于为获取商业利益而进行转口贸易活动,但从历史发展的角度来看,自由港的诞生和风行发挥了用“自由通行”和“免关税”对抗层层盘剥的封建关税残余的历史进步作用,成为欧洲商人和新兴资产者突破封建封锁、扩大对外贸易的有效形式。

## 2. 欧洲各国主导的海关税国有化——统一关税体系的建立

商品经济的发展也使欧洲各国发现在国内设关征税不利于贸易的进行和统一市场的形成。因此,欧洲各国开始逐步废弃国内关税,建立统一的国境关税体系。地方性内部关税的消亡与近代主权观念的确立有着极大关联。现代的国家制度和主权观念是在1648年形成的威斯特伐利亚体系下确立的。主权强调国家对内行使最高的、不可分割的统治权,地方性内部关税的取消是关税主权国有化的重要步骤。

在上述背景下,16—18世纪,欧洲海关关税制度发生了如下变革:(1)为建立起统一的国内市场,各国试图减少地方通行税的种类,废弃王国内部的海关或者至少是简化关税征收的程序;(2)为了在对外贸易中控制金银输出,增加金银输入,各国按照重商主义的经济理论,纷纷提高进口关税、降低出口关税来保护和发展本国工商业。

在这里需要提到一个例外,那就是德国。当英国、法国都在建立单一的海关税体系时,德国却依然广泛保留着中世纪的海关模式,直到19世纪初,德国都没有很强烈的建立单一海关关境的欲望,这与德国根深蒂固的封建势力的抵制密切相关。

## (二) 18世纪至第一次世界大战前:欧洲关税政策与自由港的发展

经过一个世纪的较量,到18世纪中叶,西欧各国实力日益悬殊,威斯特伐利亚体系逐渐瓦解。拿破仑战争(1803—1815)促成了以英国为主导的维也纳体系的建立。在英国“离岸平衡手”的调控下,欧洲大陆实现了“百年和平”,直至第一次世界大战的爆发。18世纪英国率先完成工业革命,成为欧洲乃至全世界最先进的资本主义国家,并凭此占据世界贸易的中心垄断地位。

### 1. 欧洲关税政策:从自由贸易到保护主义

18—19世纪对欧洲海关和关税制度变革发挥深远影响的是自由贸易理论的形成与发展。受该理论影响,19世纪中期以后到第一次世界大战前,以英国为主的各主要西方国家或多或少都实行了自由贸易政策。英国在确立了“世界工厂”的地位后,以1846年《自由贸易法案》为起点,开始形成了理想中的自由贸易关税体制,取消保护性贸易限制,降低关税水平。到1870年,英国关税只有50个税目,其中只有25个是真正意义上的关税,且都是针对所谓殖民地产品的<sup>[2]187</sup>。但进入20世纪,随着德国、美国等新型工业化国家的崛起,英国在国际市场上的霸主地位受到挑战,工业品出口占世界出口的比重逐年降低,理想中的自由贸易关税难以为继。1915年,英国对汽车、自行车、手表等商品引入了33.3%从价税的保护性关税。

欧洲大陆的后起之秀德国直到1834年1月1日才建立起统一的关税同盟。1871年德意志帝国建立后,颁布并实施了第一部《帝国关税法》,取消了所有出口税。到1877年,德国95%的进口商品都免税。但自1879年起,德国的贸易政策开始转向贸易保护主义,特别是对其农产品的保护<sup>[2]179-183</sup>。

### 2. 欧洲自由港的发展

18—19世纪,自由港作为一种国际经济联系形式和政策工具,继续为近代资本主义国家所沿用。随着资本主义经济向全球的扩张,一些在国际贸易中处于优势地位的欧洲国家为扩大对外贸易,陆续把沿海的一些著名港口城市,如葡萄牙的波尔多、法国的敦刻尔克、丹麦的哥本哈根、德国



的汉堡和不来梅等先后开辟为自由港,或划出特定的区域设立自由贸易区。

但这个时期产生的自由港并非仅仅是对自由贸易主义潮流的顺应,也是在贸易保护主义抬头时期的一股逆流。以汉堡自由港的诞生为例,作为汉萨同盟城市和神圣罗马帝国自由市,汉堡一直实行较为宽松的贸易政策。自1879年起,德国的贸易政策开始由自由竞争转向贸易保护主义。1881年,汉堡市迫于政治压力加入德意志关税同盟,通过谈判,汉堡争取到在德意志帝国关税区外保留一个“自由港”的权利。这样一来,原来适用于整个城市的自由贸易政策仅保留在港口的一个限定区域内。汉堡自由港于1888年10月15日正式开港,其诞生正值国际贸易保护主义抬头时期,自由港的存在为汉堡港在当时的世界贸易中保持了竞争力。

19世纪末20世纪初,资本主义发展进入垄断时期,国际贸易秩序从自由贸易主义和贸易保护主义并存过渡到代表垄断资产阶级利益的侵略性贸易保护主义。随着帝国主义的殖民扩张,吉布提、新加坡、槟榔屿、马六甲和香港等欧洲国家的殖民地以自由港和自由贸易区的身份被纳入全球贸易体系中。可以说,贸易保护主义与现代自由港是“相反相成”的孪生产物。

## 五、现代欧洲：关税一体化与自由港的转型和消失

第一次世界大战开启了世界现代史的篇章。第一次世界大战到第二次世界大战的三十年中,超贸易保护主义盛行。尤其是1929—1933年资本主义世界发生的空前严重的经济危机,进一步激化了市场矛盾,使超保护贸易政策发展到空前的规模。大危机以后,许多资本主义国家都提高了进口关税,对进出口贸易实行许可证制及外汇管制。同时,政府积极干预外贸,鼓励出口,扶持本国垄断组织夺取外国市场。保护措施也开始多样化,不仅有关税,还有其他各种各样的奖出限入的措施。这种国际贸易环境不利于自由港在欧洲资本主义国家的产生,而在拉丁美洲、非洲、中东和东南亚这些在国际贸易中充当原材料产地和市场的地区则相继出现了自由港和自由贸易区。因此,这个时期产生的自由港多数是为宗主国的利益服务的。自由港虽然在发展,但却是被动的发展。

从1547年到第二次世界大战结束前的四百年中,自由港的功能、形态和分布状况均比较单一。在相当长的时期内,自由港多是商业型自由港,主要是利用港口的优越地理位置和港口条件从事转口贸易,大多位于欧洲资本主义国家及其殖民地、半殖民地。据统计,第二次世界大战前,全世界约有26个国家(地区)建立了75个自由港和自由贸易区<sup>[4]11-12</sup>。

### (一) 第二次世界大战后世界自由港的转型升级

第二次世界大战后,世界形势发生了重大变化。帝国主义的殖民体系崩溃,广大殖民地和半殖民地国家和地区纷纷独立。欧洲老牌资本主义国家纷纷衰落,美苏两极主导世界格局。经济全球化、贸易自由化和区域一体化进程同步展开。第三次科技革命极大地改变了生产生活方式。而对海关和关税制度影响最大的是《关税及贸易总协定》的签订(1947)和海关合作理事会<sup>①</sup>的诞生(1952)。《关税及贸易总协定》通过削减关税和其他贸易壁垒促进了国际贸易自由化,海关合作理事会则通过协调和简化各国海关手续、提高海关工作效率推动了国际贸易便利化。两者都为自由港和自由贸易区的发展创造了良好的国际环境,并提供了国际制度保障。

<sup>①</sup> 1947年,部分欧洲国家成立了“欧洲关税同盟研究团”。该团1950年12月在布鲁塞尔开会,制定了三个有关关税事项的公约:《设立海关合作理事会公约》、《海关税则商品分类目录公约》、《海关商品估价公约》。海关合作理事会根据第一项公约于1952年12月正式成立。海关合作理事会2000年后改称为世界海关组织。世界海关组织(WCO)是唯一世界范围的专门研究海关事务的国际政府间组织,它的使命是:加强各成员海关工作效率和提高海关工作效率,促进各成员在海关执法领域的合作。

第二次世界大战后,自由港的发展进入了一个数量不断增长、功能不断拓展、形态不断更新的时期。数量上,据统计,世界上包括自由港在内的各种类型的自由经济区,从第二次世界大战后的七十多个飙升至 20 世纪末的近千个(见图 1)。但值得注意的是,这些新增的自由经济区绝大部分都分布在欧洲以外的国家和地区(见表 3)。与自由港和自由贸易区在世界其他地区的大量增加不同,欧洲自由港的发展进入精简优化阶段,与增量相比,欧洲自由港更注重功能的多元化。

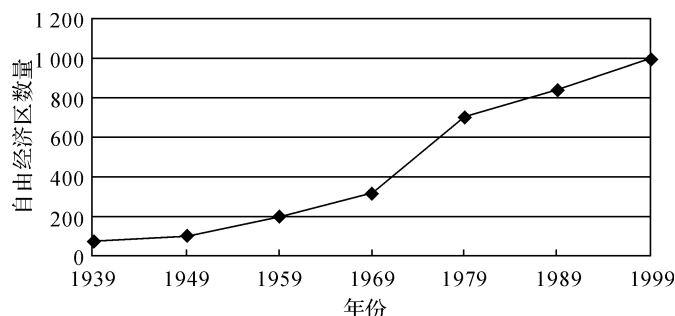


图 1 20 世纪世界自由经济区数量增长趋势<sup>①</sup>

表 3 世界自由经济区分布

地区	北美洲	亚洲	欧洲	加勒比地区	非洲	南美洲	中美洲	中东地区	太平洋地区	总数
数量	320	225	81	51	47	41	41	39	2	847

资料来源: International Labour Organization, *Labour and Social Issues Relating to Export Processing Zones*, Geneva; International Labour Organization, 1998, p. 3。

功能上,欧洲自由港由第二次世界大战前的单纯从事转口贸易业务转向第二次世界大战后的直接经营贸易和出口加工业。出口加工区是第二次世界大战后出现的一种新型自由经济区。一般认为,1959 年爱尔兰建立的香农出口自由区是世界上最早以从事出口加工活动为主的自由经济区。这种新型的自由经济区注重创造就业机会和发展工业制成品的出口,其产生丰富了世界自由港的内涵和形态。继增加了出口加工功能之后,自由港的服务功能也日益突出,离岸金融业务、国际物流服务、旅游业服务等功能模块纷纷嵌入自由港的功能体系中,进一步推动了服务贸易的自由化。形态上,贸易型的自由港同工业型的出口加工区相互融合,并逐步向贸易、工业、科技和服务综合型自由港发展。

此外,随着信息技术的发展,海运运输、港口管理和海关监管也从传统方式向现代化、信息化转变。这个转变大大提高了港口效率和海关效率,进一步推动了贸易便利化。以汉堡港为例,两次世界大战给汉堡港的现代化进程造成毁灭性的打击,第二次世界大战中反法西斯盟军的袭击摧毁了汉堡港 80% 的基础设施。第二次世界大战后至 1953 年,汉堡市投资 11.5 千万欧元对汉堡港进行大规模的现代化重建<sup>②</sup>。1955 年,汉堡港的贸易年吞吐量就已经恢复至第二次世界大战前的水平。20 世纪 60 年代,随着港口工业化进程的推进,集装箱成为航运的主流运输形态,汉堡港随之在易北河南岸建起大批先进的集装箱装卸码头。汉堡港的现代化还体现在对条形码技术、计算机互联网络、全球卫星定位技术、电子数据交换系统为代表的高新技术的广泛应用。汉堡港于 1983 年就投资建设 EDI 中心,高效、信息化的港口管理方式大大增强了港口的运作效率,增强了港口的竞争力。

① 资料来源: World Economic Processing Zone Association(WEPZA), "The Changing World of Free Zones," <http://www.wepza.org/>, 2013 年 11 月 3 日。

② Port of Hamburg, "The History of Hamburg Port," <http://www.hafen-hamburg.de/en/content/history-hamburg-port>, 2013-11-12.

## （二）欧洲关税同盟的发展与欧洲自由港的消亡

两次世界大战使欧洲各国丧失了在国际体系中的主导地位。为了能在美苏主导的国际体系中不被边缘化,同时也为了欧洲的和平,欧洲选择了一体化。在欧洲一体化的进程中,关税一体化为其他领域的一体化开辟了道路。20世纪80年代末,随着关税法规和相关外贸法规的确立,欧洲关税同盟建成,并于1993年发展成为欧洲单一市场。欧盟的统一关税政策包含取消内部关税和对外实行统一差别关税两部分,其目的在于实现没有任何内部边境限制的经济一体化。

2003年,关税同盟开始现代化进程,运用科技手段提高海关效率。2008年2月,欧盟对使用时间长达四十年的《共同体海关法典》进行了全面修订。2013年9月11日,欧洲议会通过了该法典。新法典大大简化了现有的海关程序,使实施海关决议的规则更加统一,更好地符合现代贸易需求。目前,欧盟的共同海关规则已经超越关税同盟,随着共同关税的推行延伸到贸易政策的所有方面,并利用非关税措施和共同外贸政策保护欧盟的经济利益。

2012年,欧盟海关年通关货物达20亿吨,价值3.3万亿欧元,关税收入达166亿欧元。欧盟海关不仅是关税征收者,同时在确保贸易自由流动和防范安全风险及帮助执行公众健康、消费者保护、知识产权、环境和农业等领域政策方面发挥了很大作用<sup>①</sup>。

近二十年来,欧盟关税一体化、内部市场一体化,WTO框架下多边及诸边贸易协定的签订,以及欧盟和其他国家双边贸易协定等因素极大地改变了欧洲自由港的生存环境。自由港的传统功能——国际货物的免税转运、储存和加工,在如今的海关条款和航运发展新阶段之下,已经丧失了部分功能价值,具体表现为以下几个方面:第一,欧洲自由港的关税减免功能丧失。首先,欧洲内部单一市场的形成使欧盟成员国之间的国际贸易实现自由流通。以汉堡港为例,其货物总量中有2/3发生在欧盟市场内部,欧盟内部没有关税意味着自由港的“免税通行”功能对欧盟内部市场没有价值。其次,新的《欧盟海关法典》的生效将彻底结束欧洲各国自定海关及税务优惠的时代,欧盟的关税覆盖了其所有成员国的国境,成为一个统一关税区,自由港的免税特权不复存在。第二,自由港的保税仓储功能吸引力下降。目前,现代物流业正在朝零库存的趋势发展,高效的集装箱运输方式和便捷的物流中转服务大大缩短了货物在港口停留的时间。高效率的零库存、零储备比长期的保税仓储更能吸引国际航运公司。此外,欧盟允许各地建设保税仓库的普惠政策也使自由港的免税仓储功能不再具有特色和吸引力。第三,欧洲自由港区域内加工功能已经趋于萎缩,无实质性业务。发展中国家的出口加工区已经全面承接了相关业务。

鉴于上述原因,为了顺应时代变化和市场需求,一向是自由贸易先驱的汉堡市率先废除了汉堡自由港,从2013年1月1日开始,欧盟关于海关港口的法律规定适用于整个汉堡港,汉堡自由港正式完成其历史使命。

## 六、结 论

综上所述,自由港的产生与发展并不是一个单纯的经济现象,而是一个复杂的历史过程。作为一个历史产物,自由港的演化存在一个“诞生—发展—转型—消亡”的生命周期。作为国际贸易体系中的一个要素,自由港的运行受到国际关系体系和国际经济制度的影响。作为参与世界贸易的平台,自由港的演化与公共权威形态和海关关税制度变迁有着紧密关联。

<sup>①</sup> 相关信息请参见李振华《关税同盟:提升欧盟竞争力,保障欧洲公民安全》,2012年12月25日,<http://www.mofcom.gov.cn/aarticle/i/jshz/zn/201212/20121208498516.html>,2013年12月2日。

从古至今,欧洲的公共权威形态经历了三次重大转折:奴隶制城邦—封建王国—近代民族主权国家—逐步一体化的欧盟。这些人类共同体按照不同的结构构成了国际体系或国际社会,形成了不同的国际秩序和国际制度。以这些人类共同体为载体,关税制度和自由港也呈现出不同的特征。

在古代欧洲,“邦”际贸易并不发达,内部关税作为公共财政收入的主要来源为权威机构所用,城邦统一的对外关税并不是古代关税的主体部分。擅长航海和贸易的腓尼基商人甚至主动向希腊国王赠送礼物以求保证贸易的顺利进行。以自由通行为特征的自由港口,如泰尔和迦太基已经产生,但它们同腓尼基商人的礼物一起发挥了促进“邦”际贸易的作用。

在中世纪欧洲,商品经济逐步繁荣,各层级的封建领主和教会不约而同地选择通过设关征税的方式从商人身上剥夺一些利益。商人们在饱受盘剥之后,精明地选择了凝聚成商人行会并通过“购买”的方式从封建领主手中获得贸易特权和关税自主权。由商人集聚而形成并由大商人主导的商业城市获得关税自主权成为自由港产生的重要基础。最早的自由港就是以这种方式突破了中世纪层层盘剥的关税阻碍,顺应了商品经济的发展。

近代主权国家产生后,封建制度走向灭亡,欧洲纷纷建立起中央集权的主权国家,内部市场统一,内部关税被取消,统一的对外的国境关税成为主流。在集权的过程中,原有的一些自由市被民族国家吞并,一些自由港以“法外开恩”的形式产生,汉堡和不来梅自由港正是如此。与此同时,国际贸易往来大幅增加,资本主义对外扩张,世界市场开始形成。欧洲的一些重要港口和欧洲殖民地的重要港口也以自由港的形态开放,优越的地理位置和港口条件使这些自由港成为重要的商业枢纽。

两次世界大战过后,以全球市场和国际分工为主要内容的现代国际贸易体系确立,自由港的单一商业功能难以满足现代贸易的需求,出口加工、科技研发、物流分拨、离岸金融、旅游零售、国际教育等功能逐渐加入到自由港的功能体系中。自由港的形态也呈现出多元化趋势,产生了出口加工区、保税仓库区、对外贸易区、自由贸易区、科学工业园区、国际物流中心、离岸金融中心等主体功能不同但基本内涵一致的不同形态,并朝着综合型自由港的方向发展。

与近来自由港的建设在亚洲国家不断升温相比,自由港在欧洲却在逐渐消亡。这种反差折射出欧洲已经进入了后威斯特伐利亚时代,欧盟关税一体化使关税主权从民族国家让渡到超国家行为体——欧盟手中。欧盟的关境覆盖其所有成员国的国境,实行统一的关税政策和共同的海关规则,享有关税特权的自由港正式退出历史舞台。而亚洲各国(地区)仍受到主权观念的主导,短时间内难以形成一体化的亚洲市场,因此,各国(地区)纷纷将自由港视作一种促进国际贸易的联系方式和政策工具。亚洲各国(地区)在借鉴欧洲自由港过往建设经验的同时,也应具有一定的前瞻性,灵活运用自由港这种政策工具,并顺应国际贸易自由化、便利化和经济区域化、一体化的趋势,对自由港的功能和形态加以创新。

自由港是国际贸易自由化过程的产物,其命运也将终结于贸易自由化和经济一体化的实现。随着世界贸易自由化进程的发展,如果所有国家都取消关税、非关税等贸易壁垒和边境安全限制,自由港存在的价值将不复存在。但是,只要国际关税、非关税障碍和国家海关安全威胁依然存在,自由港就一直有存在的价值,其功能和形态也会不断演变。

#### [参 考 文 献]

- [1] [英]威廉·配第:《赋税论》,邱霞、原磊译,北京:华夏出版社,2006年。[W. Petty, *A Treatise of Taxes & Contributions*, trans. by Qiu Xia & Yuan Lei, Beijing: Huaxia Publishing House, 2006.]
- [2] [日]朝仓弘教:《世界海关和关税史》,吕博、安丽、张韧等译,北京:中国海关出版社,2006年。[Asakura Hiroshi, *World History of the Customs and Tariffs*, trans. by Lü Bo, An Li & Zhang Ren et al., Beijing: China Customs Press, 2006.]

- [3] 沈世顺：《世界自由港和自由贸易区》，《国际问题研究》1984年第3期，第50-61页。[Shen Shishun, "World Free Ports and Free Trade Zones," *China International Studies*, No. 3(1984), pp. 50-61.]
- [4] 陈永山、汪慕恒、郭哲民等：《世界各地的自由港和自由贸易区》，厦门：厦门大学出版社，1988年。[Chen Yongshan, Wang Muheng & Guo Zhemin et al., *World Free Ports and Free Trade Zones*, Xiamen: Xiamen University Press, 1988.]
- [5] R. C. Haywood, "Free Zones in the Modern World," 2000-10-18, <http://www.wepza.org/article5.html>, 2013-11-22.
- [6] 成思危编：《从保税区到自由贸易区：中国保税区的改革与发展》，北京：经济科学出版社，2003年。[Cheng Siwei(ed.), *From Bonded Zone to Free Trade Zone: The Reform and Development of China's Bonded Areas*, Beijing: Economic Science Press, 2003.]
- [7] 黄汉生：《世界自由港的历史演变及其发展特点》，《南洋问题研究》1992年第4期，第49-72页。[Huang Hansheng, "The Historical Development of World Free Ports," *Southeast Asian Affairs*, No. 4(1992), pp. 49-72.]



## 吴伟业《彭燕又偶存草序》作年考：兼考彭宾《偶存草》刊刻时间

李越深<sup>1</sup> 朱姝闻<sup>2</sup>

(1. 浙江大学 传媒与国际文化学院, 浙江 杭州 310028; 2. 浙江大学 人文学院, 浙江 杭州 310028)

彭宾,字燕又,入清后号大寂子,明末清初松江“几社六子”之一,著有《偶存草》诗集,吴伟业曾为其作序。关于吴伟业序的作年,冯其庸、叶君远先生所著《吴梅村年谱》(文化艺术出版社2007年版,以下简称《吴谱》,不再标注版本)推定为清顺治六年(1649),但笔者在研究中发现这一推断有误,本文拟对此加以考辨。

吴伟业《彭燕又偶存草序》云:“余同年彭燕又刻其诗《偶存草》以示余……余曰:尝试与子屈指,二十年来,少同学,长同师,朝夕同游处,其人尚有存焉者乎?”(《吴梅村全集》中册卷二八,上海古籍出版社1990年版,第670页)《吴谱》根据文中“二十年来”之语,推定此序作于顺治六年,但笔者经眼之彭宾《偶存草》(国家图书馆藏清初刻本,后不再标注版本)有多篇作于顺治六年之后,最明显的例子就是卷上之《送周宿来闽使还朝》和卷下之《送周宿来使闽还喜赋》。周茂源,字宿来,华亭人,顺治六年进士。周曾于顺治八年(1651)以刑部主事使闽,事见其《鹤静堂集》之《辛卯正月奉使闽中出都之作》、《辛卯长至宿卫辉使馆》和《壬辰元旦》。辛卯为顺治八年,壬辰为顺治九年(1652)。三首诗中,第一首标题即表明周使闽的出发时间是在顺治八年正月。第二首有句云:“万里乍归沧海使,三年长拂帝京尘。”(《鹤静堂集》,见《四库存目丛书》集部第219册卷七,齐鲁书社1997年版,第84页)说明顺治八年冬至日周已在使闽还朝路上。第三首有句云:“朝回倍识君恩渥,待漏从容尺五天。”(同上,第85页)点明本年元日时周已回到朝廷。此三诗清楚地表明,周茂源于顺治八年正月出都使闽,至年底回京,前后近一年。彭宾《送周宿来闽使还朝》有句云:“北风萧萧凋白草,海雾山岚昏复晓。”(《偶存草》卷上,第13页)诗中描写的冬季景色与周茂源还朝时间相符,此诗和《送周宿来使闽还喜赋》当作于顺治八年岁尾,既然如此,《偶存草》的刊刻与吴伟业作序几乎不可能在当年。《偶存草》卷首之编选职衔署名为“云间大寂子彭宾著,莱阳如须姜垓、娄水骏公吴伟业同选”,可见吴伟业不仅为《偶存草》作序,而且和姜垓一起参与了《偶存草》的编选。姜垓,字如须,山东莱阳人。因姜垓病逝于顺治十年(1653)二月,且正月时已患病,必无力参与编选,故《偶存草》的编辑刊刻及吴伟业作序的时间只能置于顺治九年。

据姜垓《姜贞毅先生自著年谱》,顺治九年,姜垓与其仲兄姜垓曾于本年春天归莱阳,会葬其父与长兄、长嫂(姜垓《敬亭集》卷首,华东师范大学出版社2011年版,第15页)。返乡期间,姜垓曾作《壬辰三月登望石山题壁》诗,望石山即姜氏父兄营葬之地。姜垓入清后长期居住于苏州,吴伟业则经常往来苏州。《吴谱》云:“是春(顺治九年),《吴伟业》又尝往苏州。”(同上,第192页)因此,《偶存草》刊刻及吴伟业作序的地点应在苏州,时间应在顺治九年三月之后的春夏之交,即吴伟业过苏州、姜垓营葬父兄后回到苏州之时。

此外,侯方域的《大寂子诗序》也可作为佐证。顺治九年冬,彭宾与侯方域相遇于嘉兴。彭宾《四忆堂诗序》:“壬辰冬,朝宗渡江而南,访孝先于禾城,复与余遇。”(王树林《侯方域全集校笺》附录一,人民文学出版社2013年版,第1167页)侯方域《大寂子诗序》云:“大寂子著诗曰《偶存草》,以见存者皆偶尔,不独诗也,吴学士伟业叙之详矣。又著诗曰《越州草》……既而大寂子合其二集,请叙于余。”(同上,卷一,第48页)彭宾《四忆堂诗序》云:“是以朝宗之叙余也,感念陈、夏皆已零落……”(同上,附录一,第1168页)从两篇序文中获知,《偶存草》之外,彭宾还刊刻了《越州草》诗集,并由姜垓作序。随后彭宾将两部诗集合为一部,取名为《大寂子诗》。笔者虽未能获睹《越州草》及姜垓序,无法了解更多的情况,但基于姜垓病逝于顺治十年二月的事实,《越州草》与《偶存草》的刊刻时间应接近,甚至有可能是同时刊刻,由吴伟业和姜垓各为作序。在顺治九年冬天彭宾与侯方域相遇于嘉兴时,侯方域为彭宾作《大寂子诗序》,稍后彭宾在吴兴萧寺为侯方域的诗集作序。

综上所述,彭宾《偶存草》诗集刊刻及吴伟业作序的时间最有可能在顺治九年三月后的春夏之交,至迟不晚于当年冬天。