

【经济理论与实践】

我国内陆地区探索建设自由贸易港的多维价值与现实考量^{*}

齐 爽

摘 要:从跨境电商综合试验区的建立到综合保税区的扩围,从开放型经济试验区的获批到一系列利好政策的到来,国家对内陆地区开放型经济发展的支持力度持续加大,内陆地区对外开放不断提质增速。截至目前,我国内陆地区还没有符合国际惯例的、真正意义上的自由贸易港。在加快构建双循环新发展格局的现实背景下,结合我国东西发展差距依然存在、南北发展差距逐渐拉大的区域发展实际,结合我国近2/3的省级行政区不沿海的具体国情,我国自由贸易港的建设应跳脱必须沿海的思维定式,明晰自由贸易港建设的本质,做到顺势而为、超前布局,及早在内陆地区探索建设自由贸易港,促进区域协调发展,积极探索制定以我国为主导的国际贸易新规则、新体制。

关键词:自由贸易港;自由贸易试验区;开放型经济;内陆地区

中图分类号:F752.8

文献标识码:A

文章编号:1003-0751(2021)11-0022-08

2013年至今,中国已经批准设立了21个自由贸易试验区,在全面对外开放新格局的引领下,逐步形成了东西南北中协调、陆海统筹的对外开放新态势。在全国近2/3的省级行政区域已经建立自由贸易试验区的新格局下,在国家提出的“建设更高水平开放型经济新体制”“坚持实施更大范围、更宽领域、更深层次对外开放”“完善自由贸易试验区布局”“实施自由贸易区提升战略,构建面向全球的高标准自由贸易区网络”等一系列对外开放新要求下,内陆地区应紧跟国家对外开放发展要求,积极探索建设内陆自由贸易港,推动开放型经济发展方式的转变,抢抓全面、高水平对外开放新机遇,顺应全球经济贸易发展新趋势,实现政策性开放向制度性开放转变的重要战略转变。

一、内陆地区探索建设自由贸易港的多维价值

新时代,在内陆地区探索建设自由贸易港是构建更高水平开放型经济新体制的关键环节,是坚持

实施更大范围、更宽领域、更深层次对外开放的有效途径,是实现从政策性开放向制度性开放转变的动力所在,具有重要的现实意义和时代价值。下面将从应用、理论、实践三个维度具体阐述新时代内陆地区探索建设自由贸易港的价值。

1.应用维度:掀起全球贸易理念和贸易方式的重大变革

从贸易方式上看,轮船、水运在世界历史上出现的时间较早,水路航运业在15世纪蓬勃发展,对人类社会产生了极大的影响。19世纪初瓦特发明了蒸汽机,但在19世纪中叶世界上才出现真正意义上的轨上火车,飞机则是20世纪初最伟大的发明。因此,水路运输在早期贸易中起到了十分关键的作用,海港发达的地区也依托水路运输业务积累了丰富的外贸资源和众多战略合作伙伴,并在早期与其他地区构建起了较为稳固的外贸关系。此外,伴随着火车和飞机的出现,水路运输不再占据绝对的时效性优势,但其低廉的成本以及巨大的载货量是空中运

收稿日期:2021-07-30

^{*}基金项目:国家社会科学基金青年项目“‘一带一路’高质量建设中我国内陆节点城市功能响应与提升研究”(19CJL044);河南省哲学社会科学规划项目“‘十四五’时期河南探索建设全国首例内陆无水自由贸易港问题研究”(2020CJJ089)。

作者简介:齐爽,女,河南省社会科学院区域经济研究中心助理研究员(郑州 450002)。

输和陆路运输所不能比拟的。21世纪以来,全球航空运输业不断发展壮大,机场已经成为全球生产活动和商业活动的重要节点,航空运输业逐步成为带动地区经济发展的重要引擎。随着交通形式的演变以及人们的快速化、网络化需求的增加,航空运输业正在慢慢影响和改变着行业的竞争规则、商业企业的选址规则以及旧的贸易规则和形式,航空运输成为国际贸易中重要的平台和载体。

从战略发展看,当今世界正在经历百年未有之大变局,我国作为全球第一贸易大国,是全球120多个国家和地区的第一大国际贸易伙伴^①,也是世界增长最快、最被看好的主要投资目的地和大市场。现阶段,我国正在持续推进全方位、高水平开放,正在探索实施更具国际竞争力的开放政策和制度,正在加快建立与国际通行规则相衔接的制度体系,经济开放度越来越高。我国领土辽阔,土地面积约等同于整个欧洲,且山地、高原面积大,山区面积占中国总面积的2/3,全国34个省级行政单位中有21个不临海,内陆地域广袤,陆地边界长达2.28万千米。近年来,我国东西差距、南北差距不断拉大,迫切需要在中部内陆地区寻找到一个平衡点,在探索建设海南自由贸易港的同时,在有条件的、开放型经济发展基础较好的中部内陆地区探索建设全国首个、全球首个内陆自由贸易港,这不仅有助于我国在全球建立属于自己的新的贸易规则和贸易体系,也有助于为其他内陆型国家和地区探索建设自由贸易港提供鲜活有力的中国样板,有利于改变旧的贸易规则和贸易理念,构建新的贸易规则和贸易体系,对构筑人类命运共同体以及促进全球区域协调发展意义重大。

2. 理论维度:丰富和拓展了自由贸易港的内涵与外延

在概念层面,从世界自由贸易港的发展历史来看,自由贸易港的“港”通常是指海港,且港口所在地的航运较为发达,海运历史悠久,市场机制比较完善。在新发展阶段,贸易方式也随着国际形势的变化产生了新的改变,“港口”一词有了新的内涵。新时代,自由贸易港的“港”可以是指发达的空港、陆港,或者是其他综合性的功能型港口,并不仅限于表示依赖海港运输以及水路运输的港口。

在认知层面,现阶段由于我国仅在海南地区建设了自由贸易港,所以提到中国特色自由贸易港,大

家首先想到的就是海南。海南自由贸易港的“中国特色”主要体现在以下三个方面:第一,海南自由贸易港拥有3.5万平方千米的陆地面积加上200万平方千米的海域授权面积,全球排名第一,覆盖范围最广。第二,全球开放水平最高。第三,制度理念设计上具有共享性和最强包容性。新时代应扩大中国特色自由贸易港的内涵,创新性地将内陆地区的自由贸易港囊括其中。内陆地区的自由贸易港建设包含着“中国特色”,是一种真正契合我国基本国情和社会发展的“中国特色”,是一种模式创新的“中国特色”,是一种概念首创的“中国特色”,是一种能够引领国际贸易理念、规则和方式发生改变的“中国特色”。

在模式层面,虽然以往的自由贸易港都是临海的港口,且世界上成功自由贸易港的建设模式大同小异,但事实上,不同的自由贸易港有着不同的风格和特点,如香港、新加坡是整体型自由贸易港,德国汉堡是自由贸易港区,阿联酋迪拜是工贸结合型自贸区,荷兰鹿特丹港是物流型自贸区等。而内陆自由贸易港的特色就是“无水”,这里所说的“无水”是指自由贸易港所在区域不沿海,没有天然的海运港口,但可以有内河或者支流经过。集装箱和码头不再是自由贸易港的标配,取而代之的是先进、庞大的现代化机场,实现水陆空的高效衔接。

在方法层面,内陆自由贸易港概念的提出和建设方法的探索,会对以往的指标评价体系产生冲击,也将会创建一套全新的、关于内陆自由贸易港建设的准入评价指标体系以及效应评价指标体系,将会对区域经济学、比较经济学、国际贸易学等多学科的研究体系与框架进行补充完善,创新和丰富各学科的研究方法。

3. 实践维度:破解开放发展瓶颈,助力实现区域协调发展

对国家而言,探索建设内陆自由贸易港是新时代针对我国发展阶段、发展环境、发展条件变化所提出的重要战略决策,有利于重塑国际竞争合作新优势,融入全球经济贸易发展新趋势,构建面向全球的高标准市场体系,打造以我国为主体的国际贸易新规则,实现建设贸易强国的总体目标,探索建立更高水平开放型经济新体制,提高开放型经济发展的层次和水平,推动经济社会的更高质量发展,实现区域协调发展的总体目标,优化国家对外开放总体布局

以及构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。

探索建设内陆自由贸易港事关内陆地区经济社会的中长期发展方向,有助于内陆地区抢抓全面高水平开放的时代新机遇,开辟内陆地区对外开放新模式、新路径,破解内陆地区开放型经济发展面临的各类体制机制障碍和瓶颈,培育内陆地区开放型经济发展新优势,平衡东西差距、南北差距以及更高水平地打造内陆地区对外开放新高地。

二、内陆地区探索建设自由贸易港的“港口”基础

2021 年 7 月 22 日,中共中央国务院发布的《关于新时代推动中部地区高质量发展的意见》提出:“加快内陆开放通道建设,加强武汉长江中游航运中心建设,发展沿江港口铁水联运功能,优化中转设施和集疏运网络”,“加快推进郑州国际物流中心、湖北鄂州货运枢纽机场和合肥国际航空货运集散中心建设,提升郑州、武汉区域航空枢纽功能”,“积极推动长沙、合肥、南昌、太原形成各具特色的区域枢纽,提高支线机场服务能力”等。现阶段,内陆地区在“空港”“陆港”“E 港”等“港口”建设方面已经取得丰硕成果,为内陆地区探索建设自由贸易港提供了良好的“港口”基础。

1. 以机场枢纽为引领的“空港”建设势头正猛

中国民用航空局发布的《2020 年民航机场生产统计公报》数据显示,2020 年,受全球新冠肺炎疫情的影响,中国多数民航机场的客货运吞吐量大幅下滑,国内全部机场的客运吞吐量均为负增长,但中西部地区主要机场的客运吞吐量都排在全国前列。从航空货运来看,2020 年,郑州新郑、成都双流、重庆江北和西安咸阳机场的货邮吞吐量分别约为 63.9 万吨、61.8 万吨、41.1 万吨和 27.6 万吨,分别居全国第 6 位、第 7 位、第 9 位和第 10 位。郑州新郑机场在全国多数机场货运吞吐量下滑的情况下,货运吞吐量较上年同比增加 22.5%;成都双流机场在全国客运吞吐量排名中表现突出,位居全国第二位。

郑州新郑机场是我国首个国家级航空港——郑州航空港经济综合实验区的核心组成部分,是中国八大区域性枢纽机场之一,是对外开放的国家一类航空口岸,是“7×24 小时”“全时段”通关的国际机场。中国民用航空局发布的《2020 年民航机场生产统计公报》数据显示,2020 年,郑州新郑机场完成货

邮吞吐量 63.94 万吨,全国排名第 6 位;完成旅客吞吐量 2140.67 万人次,全国排名第 11 位;客货运排名在全国均晋升 1 位,运输规模连续 4 年保持中部地区“双第一”。货运方面,2020 年,郑州新郑机场新引进 9 家货运航空公司,新开通 18 条货运航线,新增 21 个通航城市,进一步强化了枢纽航线网络优势。截至 2020 年年底,在郑州新郑机场运营的全货运航空公司有 31 家,开通全货机航线 51 条,通航城市 63 个。^②客运方面,截至 2020 年年底,在郑州新郑机场运营的客运航空公司有 54 家,开通客运航线 194 条,通航城市 132 个。^③2021 年 4 月,郑州机场布达佩斯海外货站正式挂牌,国内首个海外航空货站建设进入提速期。

2020 年,成都双流国际机场实现旅客吞吐量 4074 万人次,仅次于广州白云国际机场,位居全国第二位;货邮吞吐量约 62 万吨,位居全国第七位;完成起降架次约 31 万次,位居全国第四位,三项指标在西南地区所有机场中均位居第一位。^④此外,成都双流国际机场的货运吞吐量稳居西部地区第一位,2019 年成为中西部地区首个“5000 万级机场俱乐部”成员,进入全球最繁忙机场 30 强。成都双流机场拥有通达欧、美、非、亚、大洋洲的便捷航线网络,对外籍旅客实行 144 小时过境免签,为所有国际航班、国际旅客和进出口货物提供“7×24 小时”全天候通关保障。截至 2020 年 5 月 31 日,成都双流机场已开通航线 363 条,其中国际(地区)航线 128 条,与 106 个国家、地区的城市实现了通航,国内航线有 217 条,经停国内转国际的航线有 18 条。2020 年 8 月 4 日,重庆机场集团与四川机场集团签订战略合作协议,双方将共同打造成渝世界级机场群,积极推动两地航空枢纽协同发展。

此外,2018 年发布的《国务院关于支持自由贸易试验区深化改革创新若干措施的通知》中明确指出,在对外航权谈判中支持郑州机场、西安机场利用第五航权,郑州、西安成为中西部地区大型机场中的领先者。2020 年 8 月 14 日,商务部正式印发《全面深化服务贸易创新发展试点总体方案》,提出支持具备条件的试点地区开通第五航权航线。武汉、成都成为试点地区。至此,郑州、西安、武汉、成都等机场相继获得第五航权。第五航权的拥有将有助于航空公司进一步拓展航线网络,扩大市场覆盖面,借第五航权货运线发展航空物流,也将为内陆地区提供

一次“弯道超车”的机会。

2. 以中欧班列引领的“陆港”建设硕果累累

2020年,中欧班列5大枢纽节点城市——重庆、成都、西安、郑州、乌鲁木齐的全年列车开行量皆超过1000列,而在这5大枢纽节点城市中,全年开行量超过2000列的有4个。

重庆、成都:根据中国国家铁路集团有限公司的统计数据,2020年,中欧班列(成都)的开行数量为2800余列;中欧班列(重庆)的开行数量达到2177列,同比增长了44%,创9年来新高。2020年,成渝两地中欧班列的合计开行量接近5000列,占到全国开行量的40%,同比增长近60%,历年累计开行量达到1.4万列,充分凸显了成渝两地在整个中欧陆路贸易中的作用。2021年1月1日,同一时间、不同地点,重庆与成都开出两趟中欧班列,这一天是中欧班列(成渝)号的首秀,标志着中欧班列(成都)、中欧班列(重庆)的正式谢幕。2021年上半年,中欧班列(成渝)号累计开行2877列,约占全国开行总量的36%^⑤,成都、重庆两地开行的中欧班列均实现大幅增长。

西安:中欧班列长安号已成为全国线路辐射最广、运输时效最快、综合成本最低、服务功能最全、智能化程度最高的“五最班列”,成为中欧班列高质量开行的典范。2020年,中欧班列长安号开行3720列,同比增长70%,累计发送货物281.1万吨,同比增长60%^⑥,开行量、货运量等指标稳居全国第一。截至2021年7月18日,中欧班列长安号累计开行9712列,其中,2021年开行2138列,较2020年同期增长20%^⑦。

郑州:2020年,中欧班列(郑州)的开行数量达到1126班。目前,在中国63家开行班列中^⑧,中欧班列(郑州)的开行质量、市场化程度、信息化程度以及国内国际双向物流枢纽网络布局进度等均处于全国领先地位,综合运营能力处于全国“第一方阵”。此外,中欧班列(郑州)境内以郑州为枢纽,以北京、上海、广州等130多个市(县)为二级集疏中心,国内集装箱还箱场站有53个,辐射半径达1500千米,涵盖近3/4的国土面积;境外以德国汉堡、慕尼黑,比利时列日,俄罗斯莫斯科为一级枢纽,以巴黎、布拉格、华沙等为二级集疏中心,国外集装箱还箱场站有46个,网络遍布30多个国家的130多个城市,境内外合作伙伴超过4000家。^⑨2021年上半

年,中欧班列(郑州)累计开行751班,同比增长71%^⑩,在开行频次、满载率、单班货值货重方面明显提升。

3. 以“E贸易”为引领的“EWTO核心区”建设全国领先

“E贸易”即跨境贸易电子商务服务。随着社会结构和消费观念的改变以及全球化进程的加快,加之大数据产业、数字经济和电子商务的全球性快速发展,国际贸易形式发生转变,既能快速整合信息资源,又能提高交易和流通的便捷性和高效性,还能降低交易和流通成本的“E贸易”应运而生。2012年9月,郑州成为全国唯一的综合性“E贸易”试点城市。此后,郑州“E贸易”从零起步,打造出了一个集交易链、物流链、金融供应链等多业态集聚融合发展的新兴产业,使不沿海、不沿边的郑州,依靠“E贸易”实现了弯道超车,成为全国跨境电商的产业高地。随着“E贸易”的兴起和发展,在目前WTO框架下,贸易的监管规则和运营模式仍以传统贸易为主。针对“E贸易”的规则和标准缺失,亟须制定面向全国乃至全球的“E贸易”规则和标准。至此,以中国为主导的,代表着国际电子商务贸易新业态和新模式的EWTO(世界电子贸易组织)被提出构建,而郑州则是对“E贸易”、EWTO探索最多的地区。2017年9月,EWTO核心功能集聚区启动仪式在郑州举行。截至目前,EWTO核心功能区集聚了河南保税物流中心、出口加工区(A区)、郑州国际陆港中欧班列国际物流园等跨境电商龙头企业。近年来,郑州EWTO核心功能区大力发展跨境电商、保税物流、大数据、金融等产业,不断创新跨境电商的新业态和新模式。此外,郑州发挥其在跨境电商、“E贸易”、航空经济等领域的综合优势,以“一带一路”等一系列国家战略为支撑,积极探索建立EWTO郑州总部,响应国家号召,通过实践探索争取真正做到参与全球治理,并在重要领域引领全球贸易规则的制定。

三、内陆地区探索建设自由贸易港的综合基础

新时代,在构建双循环新发展格局的现实背景下,自由贸易港作为连接国内国外、境内关外的重要端口,双循环新发展格局构建的重要突破口,对畅通国内大循环具有突出的作用。而除“港口”基础外,内陆地区在多式联运、开放型经济体制机制构建、现

代化产业支撑等方面也具有一定的发展基础,内陆地区开放型经济全面、综合发展的势头强劲。

1. 拥有多式联运协同推进的区位优势

在内陆地区,多式联运中的水运主要是指内河航运,“水港”主要是指大的内河港口。鉴于长江拥有较强的通航能力,本文选择长江流域沿线的部分地区为分析对象,如四川、重庆、湖北、湖南等,结合前文介绍的“港口”多功能优势较为明显的地区,最终将目标锁定在成都、重庆区域。

成都、重庆两座城市在地理位置上仅相距 500 千米,在贸易货源比较稀缺和同质的情况下,竞争在所难免。2020 年 1 月 3 日,中央财经委员会第六次会议提出大力推进成渝地区双城经济圈建设。截至目前,川渝两地已签署各类合作协议 200 余个,涵盖多式联运网络建设、通道口岸建设,以及产业招商、开放创新、机制协同等众多方面。未来,成都、重庆的发展,尤其是开放型经济的发展,必将是合作共赢的融合发展。2020 年,四川进出口规模首次突破 8000 亿元大关,创下 8081.9 亿元人民币的历史最高纪录,增速名列全国第 2 位,发展势头良好。^①在水路方面,由于长江自西向东横贯四川泸州境内,因此泸州川南临港片区具有发展航运物流、港口贸易的天然突出优势,未来,泸州港与宜宾港等联合打造的长江上游航运中心可实现与中欧班列的无缝对接。2020 年,重庆外贸进出口再创历史新高,全年进出口总值 6513.4 亿元人民币,同比增长 12.5%。^②此外,重庆率先在全国实施水运进口转关“离港确认”模式,通过全面推进“两步申报”、免到场查验、船边直提、抵港直装等便利化措施,进一步提高了通关效率,优化了口岸营商环境。2021 年上半年,川渝地区外贸进出口总值均创历史新高,其中重庆外贸进出口总值为 3766 亿元,同比增长 37.6%;四川外贸进出口总值为 4189.5 亿元,同比增长 16.1%。2021 年上半年,以重庆、成都为主要枢纽的西部陆海新通道建设,目的地已拓展至 106 个国家和地区的 304 个港口,铁海联运班列、跨境公路班车、国际铁路联运班列开行量同比分别逆势增长 147%、70% 和 56%。^③未来,成都、重庆将作为扩大开放的内陆新支点,携手带动西部地区的全面发展。

2. 开放型经济体制机制基本建立

第一,以负面清单管理模式为核心的投资管理制度基本建立。2017—2020 年,我国连续四年修订

《自由贸易试验区外商投资准入特别管理措施(负面清单)》,投资限制由 122 项减少至 30 项,在金融、汽车、医药、教育等行业领域提出了一系列重大开放举措,提高了服务业、制造业、农业开放水平。第二,以贸易便利化为重点的贸易监管制度基本建立。内陆自由贸易试验区在国际贸易“单一窗口”方面实现了全覆盖,积极实施“一线放开、二线管住、区内自由”的通关监管模式和“一站式”的高效服务模式。具体来看,河南自由贸易试验区率先实现“一口受理、关检通办”;首创跨境电商“1210”海关监管模式;以制度创新为核心,下放了 455 项省级管理权限,出台了 47 个含金量高、操作性强的支持文件;“三十五证合一”改革已经成为河南自由贸易试验区“放管服”改革的亮点品牌;创新建立了以电商企业为单元的跨境电商正面监管制度体系,提供了多模式综合监管、“严进优出”等制度创新案例。四川自由贸易试验区成都海关在 12 个领域全面推进“双随机”机制,严格执法,通过大数据的随机选择保证监管。重庆自由贸易试验区打造口岸、物流枢纽和保税区“三合一”枢纽;创新实施海关监管“四自一简”;探索内陆通关及口岸监管“空检通放”新模式。第三,以扩大开放为目的的金融服务机制基本建立。重庆自由贸易试验区的金融制度涵盖跨境金融结算服务、跨境人民币业务、跨境投融资业务、跨境金融服务功能、金融风险防控体系等 5 个方面。四川自由贸易试验区的“一站式投融资信息服务”探索制度创新获全国推广。陕西自由贸易试验区在全国首创自由贸易试验区跨境贸易金融新模式“央行·跨境票据通”。湖北自由贸易试验区陆续推出了股权质押、知识产权质押、科技信贷、融资租赁、保证保险贷款、投贷联动、科技创新券、“集合贷”、“萌芽贷”、“创投贷”、“生物助保贷”等科技金融产品。河南自由贸易试验区拥有中国四大期货交易市场之一的郑州商品交易所,近年来积极实施“引金入豫”和“金融豫军”两大战略,开展“政银合作直通车”“线上银企对接”专项行动,创新推出《中国(河南)自由贸易试验区金融服务体系建设专项方案》,细谋金融服务业发展。

3. 拥有较为现代化的产业支撑体系

2021 年 7 月 22 日,《中共中央国务院关于新时代推动中部地区高质量发展的意见》围绕构建以先进制造业为支撑的现代产业体系,提出做大做强先

进制造业、积极承接制造业转移、提高关键领域自主创新能力、推动先进制造业和现代服务业深度融合等4条措施,措施翔实到位,含金量极大,为中部内陆地区的发展指明了方向,有助于进一步夯实内陆地区的现代化产业支撑。

目前,一些较为发达的内陆地区以自由贸易试验区建设为引领,已经建立形成了比较完善的现代化产业体系,为内陆地区探索建设自由贸易港提供了产业支撑。例如,湖北自由贸易试验区光电子产业引领全球,新能源汽车渐成规模,生物制药蓬勃发展,已形成五大千亿产业和两大新兴产业格局,完成了“芯片—显示—智能终端”全产业链布局,而有着“中国光谷”之称的东湖高新区,依托优势产业,正在打造超万亿元产值的世界级产业集群。河南自由贸易试验区聚焦汽车及装备制造、电子信息、现代食品制造、品牌服装及家居制造、生物医药、新材料等支柱产业,深耕先进装备制造、新材料、高端石油化工、电子信息、旅游五大主导产业,积极培育机器人及智能制造、新能源、生物医药、现代物流、电子商务、金融业六大新兴产业。陕西自由贸易试验区将战略性新兴产业和高新技术产业发展作为重点,着力发展高端制造、航空物流、贸易金融、现代物流、旅游会展、电子商务等产业,全方位打造现代化农业国际合作中心。四川自由贸易试验区主要围绕高端服务业和高端技术产业,打造了以金融、新能源、新材料、电子信息、汽车制造、生物医药六大产业为主的新兴产业聚集地。重庆自由贸易试验区厚植大数据、智能化等互联网新发展理念,培育了先进制造、现代物流、国际商贸、金融服务、专业服务、信息服务、文化旅游等七大产业集群。

四、内陆地区探索建设自由贸易港应关注的三大问题

目前,我国处在探索建设以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局的关键时期,内陆地区开放型经济发展不能落后。未来,内陆地区探索建设自由贸易港,真正实现从政策型开放向制度型开放转变,需要关注以下三个问题。

1. 打破自由贸易港必须沿海的惯性认识

现阶段,社会上普遍存在对自由贸易港的本质理解不到位的现象。自由贸易港建设的核心是实现境内关外的人、财、物等生产要素的自由流动,使贸

易活动更加高效便捷。必须临海、必须有发达的航运港口做支撑,并不是自由贸易港建设的本质要求,这仅仅是一种不同时代下发达经济体引领的、具有国际历史色彩的共性认知。随着时代的进步,综合航空运输体系迅速崛起,其便捷和高效性是水路运输不可比拟的。而且,随着科学技术的不断进步,随着航空运输体系的不断完善,航空运输的成本也会逐渐降低,运输体量也会得到大幅度提升,航空运输业和科学技术的迭代更新正逐步影响着全球未来的发展方向。新时代,“空港”“陆港”“E港”及综合型港口的飞速跨越式发展,自由贸易试验区创新成果的不断产出,预示着内陆地区探索建设自由贸易港的时机已经成熟,内陆地区有基础、有能力建设“无水”自由贸易港。

2. 注重自由贸易港与自由贸易试验区的衔接

虽然自由贸易港和自由贸易试验区都是“一线放开”“二线管住”的高度独立的境内关外区域,但前者比后者在政策制定、市场准入方面更加灵活、开放。国际化标准更多,自由化程度更高,对政策和制度环境的系统性要求也更高,金融领域的开放效应和强溢出效应,是自由贸易港的重要特征。因此,未来内陆地区的自由贸易港建设要在政策创新、市场准入、国际化标准制定等方面与自由贸易试验区实现高效衔接。具体来讲,初期,可以先将自由贸易试验区划分出一部分,使其形成完全的“境内关外”独立区,在那里探索建立自由贸易港,这里暂且称其为自由贸易港改革试验区。将自由贸易试验区成熟的经验放到自由贸易港改革试验区中,打造贸易自由、投资便利、金融自由化的政策体系,并进一步完善开放型市场经济模式,强化市场的主导作用,进一步完善市场经济的法律法规体系建设,实现“一线真正放开,二线严格管住”。中期,对自由贸易港改革试验区进行深化改革,推动自由贸易试验区实现向自由贸易港的完全转化。后期,建立与国际通行规则一致的负面清单,实现贸易商品和服务的完全自由,提供与贸易和投资便利化相一致的金融服务业务。不仅如此,还要在“E贸易”的基础上,探索建立新的“EWTO”规则和投资新规则,大胆试验,助力中国内部市场与国际市场的接轨。

3. 注重自由贸易港建设与双循环新发展格局构建的融合

新时代,在构建双循环新发展格局的现实背景

下,自由贸易港是连接国内国外、境内关外的重要端口,内陆地区自由贸易港建设则是双循环新发展格局构建的重要突破口,对畅通国内大循环具有不可忽视的作用。在畅通内循环方面,内陆地区探索建设自由贸易港有助于内陆地区成为助推双循环各类要素快速集散和流通的“加速器”,助力国内产业链的重构和区域经济的重新布局。近年来,内陆自由贸易试验区深化市场经济改革的制度创新优势逐步明显,政策环境有力地吸引了内资企业的大规模流入,对内显示出巨大的吸盘效应。便捷的现代化交通物流枢纽体系的建立更是推动了人流、物流、资金流、信息流等要素的短时间快速、有序流动,提高了双循环的质量与效益。此外,在畅通外循环方面,在内陆地区结合“EWTO”的相关规则探索建设内陆自由贸易港,将有助于缓解我国在金融、货币等方面受到的美元制约,有利于充分挖掘国内发展潜力,进一步优化经济结构、转变增长动力,助力中国经济从高速增长向高质量增长的转型,从而实现国内、国际市场的多方高效、便捷联通,实现我国从参与全球化到引领全球化的转变,重塑我国国际合作和竞争新优势。

五、内陆地区探索建设自由贸易港的思考与启示

2021年7月22日出台的《中共中央国务院关于新时代推动中部地区高质量发展的意见》为未来中部内陆地区建设开放新通道、推动开放型经济高质量发展带来重大利好,内陆地区开放型港口建设未来可期。新时代,内陆地区自由贸易港建设要注重以下三个方面。

1. 因地制宜选择自由贸易港建设的具体模式

自由贸易港的建立离不开模式的选择,自由贸易港模式的选择在一定程度上体现自由贸易港的功能和特色。内陆地区在探索建设自由贸易港时,可以从港口功能和综合优势发挥两个视角进行自由贸易港模式的选择。具体来讲,从港口功能性视角出发,可以将内陆地区自由贸易港的建设模式分为以下四种:以“空港”建设为依托的航空经济引领型的内陆自由贸易港建设模式;以“陆港”建设为依托的陆路基建带动型的内陆自由贸易港建设模式;以“E港”建设为依托的跨境电商牵引型的内陆自由贸易港建设模式;以“陆+空”或“陆+空+E”建设为依托的多功能综合协同型的内陆自由贸易港建设模式。

此外,从综合性视角出发,内陆地区以中部地区、西南地区、华北地区为例,结合其地域特色和具体实际,兼顾港口特色和功能划分,可以将内陆地区自由贸易港建设模式分为以下三种:多路协同型内陆自由贸易港建设模式(中部地区);地域纵深型内陆自由贸易港建设模式(西南地区);战略牵引型内陆自由贸易港建设模式(华北地区)。

2. 创新完善自由贸易港建设的体制机制

自由贸易港的建设离不开体制机制的保障,内陆地区在探索建设自由贸易港的过程中应该注重以下几个方面:一是紧扣高标准的国际投资贸易规则,在市场准入、人员流动、金融、税收、监管等方面做出相应的制度安排,营造投资者平等准入的市场环境;二是聚焦高水平开放,进一步完善与贸易、投资自由化、便利化相关的政策,使监管政策更加灵活、机动,尤其注重海关监管方面的体制机制创新,推动海关制度体系不断发展完善;三是在海关、金融、知识产权、环境保护等主要方面创新性地制订各类改革方案,依法维护国家安全和企业合法权益;四是从多元协同治理机制、监测预警机制、风险防控机制、跨区域合作机制、容错纠错机制构建等方面制定完善各类实施细则,在海关、国检、海事、商务等口岸监管部门加快推进一体化建设;五是加强“陆港”“空港”“E港”“水港”等不同类型港口之间的高效联动发展,做大做强枢纽港口和综合立体交通网络,吸引国际物资进出港口,构建完善的联动合作机制;六是加大对高层次国际人才的引进培育力度,尤其是贸易、金融、管理、运输、物流等领域相关的高层次、复合型人才。

3. 探索制定内陆地区自由贸易港建设布局方案

现阶段,内陆地区探索建设自由贸易港已经具备一定的现实基础,如若国家给予足够的政策支持和探索试验权,在政策辅助到位、保障措施到位的情况下,可以对内陆自由贸易港建设进行超前布局、超前探索,借助当前我国的国际影响力以及发展优势,积极探索制定以我国为主的国际贸易新规则、新体制,稳步推进内陆地区自由贸易港的建设工程。建议国家相关部门超前规划、布局内陆自由贸易港。结合内陆地区开放型经济发展的实际情况、自由贸易试验区建设情况等,放眼全国、统筹规划,分区域、分阶段、分步骤、择重点地划定具体区域,推进内陆自由贸易港建设。例如,可以尝试在我国西南地区

陆路、航空、水路发展较为成熟的成渝地区,或中部地区陆路、航空、“E 贸易”发展较为成熟的河南率先探索建立内陆自由贸易港或内陆自由贸易港改革试验区,逐步探索出具有中国特色和世界影响力的自由贸易港建设总体布局、建设方案和战略举措。

注释

①《中国成 120 多个国家地区最大贸易伙伴 持续吸引全球投资者》,光明网, <https://m.gmw.cn/baijia/2021-03/19/1302174493.html>, 2021 年 3 月 19 日。②《2020 年郑州机场货邮吞吐量全国第六 银鹰翱翔 航空货运逆势增长》,河南省人民政府网站, <http://www.henan.gov.cn/2021/01-21/2083421.html>, 2021 年 1 月 21 日。③《郑州机场 2020 年成绩单出炉 客货运全国排名双双跃升》,河南省机场集团网站, <http://www.zzairport.com/c/view.php?aid=25901>, 2021 年 1 月 12 日。④《旅客吞吐量 4074 万人次 成都双流机场位居全国第二》,四川观察网站, <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1690363864765801906&wfr=spider&for=pc>, 2021 年 1 月 31 日。⑤《成渝一盘棋:政策落地按下“快进键”》,新华社网站, <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1706128043969128582&wfr=spider&for=pc>, 2021 年 7 月 24 日。⑥《2020 年中欧班列长安号开行 3720 列 运送货物总重

281.1 万吨》,中国新闻网, <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1689228330004856139&wfr=spider&for=pc>, 2021 年 1 月 18 日。⑦《中欧班列(西安)集结中心建设“提速”畅通“一带一路”贸易通道》,中国新闻网, <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1705883088899790093&wfr=spider&for=pc>, 2021 年 7 月 21 日。⑧《创新高! 2020 年中欧班列(郑州)全年开行 1126 班,货值超 42 亿美元》,大河网, <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1688048182337987196&wfr=spider&for=pc>, 2021 年 1 月 5 日。⑨《中欧班列(郑州)深度融入“一带一路”网络遍布 30 多个国家 130 个城市》,大河网, <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1639405379573426680&wfr=spider&for=pc>, 2019 年 7 月 18 日。⑩《中欧班列(郑州)连通境内外,辐射东中西》,新华社网站, <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1706422766332219934&wfr=spider&for=pc>, 2021 年 7 月 27 日。⑪《2020 年四川外贸首破 8000 亿 增速全国第二》,央广网, <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1689456537021816200&wfr=spider&for=pc>, 2021 年 1 月 21 日。⑫《6513.4 亿元! 2020 年重庆外贸进出口规模再创历史新高》,腾讯网, <https://xw.qq.com/amhtml/20210120A0DGUN00>, 2021 年 1 月 20 日。⑬《成渝一盘棋:政策落地按下“快进键”》,腾讯网, <https://new.qq.com/rain/a/20210724A078GJ00>, 2021 年 7 月 24 日。

责任编辑:刘 一

Multi-dimensional Value and Realistic Consideration of Exploring the Construction of Free Trade Port in Inland Areas of China

Qi Shuang

Abstract: From the establishment of integrated pilot zones for cross-border e-commerce to the expansion of the Comprehensive Bonded Zone, from the approval of open economic pilot zone to the arrival of a series of favorable policies, the national support for the development of open economy in inland regions continues to increase, and the quality and speed of the inland opening-up continues to improve. Up to now, there is no real free trade port in China's inland areas in line with international practice. Under the realistic background of accelerating the construction of a new development pattern of double circulation, combined with the regional development reality that the development gap between the East and the West still exists and the development gap between the north and the south is gradually widening, and combined with the specific national conditions that nearly two-thirds of China's provincial administrative regions are not coastal, the construction of China's free trade port should break away from the thinking pattern of coastal necessity and clarify the essence of the construction of free trade port. We should take advantage of the current situation and move ahead of the schedule, explore the early construction of free trade ports in inland areas, promote coordinated regional development, and actively explore the formulation of new rules and systems for international trade with China as the leading force.

Key words: free trade port; pilot free trade zones; open economy; inland areas