

# 内陆自由贸易港的属性及建设内容和路径

## ——兼析重庆自贸试验区建设经验

余川江 白佳琦<sup>1</sup>

(四川大学经济学院, 四川成都 610065)

**【摘要】:**自由贸易港是目前全球开放水平最高的自由贸易区,内陆自由贸易试验区应向内陆自由贸易港升级。中国内陆自由贸易港应具有“自由贸易园区”“试验区”和“内陆港”的属性,需要构建多式联运的国际通道体系及其高效运营机制,形成内陆港协同开放体系,整合和拓展开放型经济功能区,打造营商环境最为便利和开放水平最高的内陆开放平台,“内陆枢纽港→内陆开放经济高地→内陆改革开放示范区→内陆自由贸易港”是其可行的建设路径。当前中国内陆自由贸易试验区整体处于从内陆枢纽港向内陆开放经济高地发展的初期阶段,要着力建成以国际陆上大通道为核心的对外综合交通物流网络,持续创新海关监管协同机制,重点突破开放型经济功能区的建设瓶颈,不断探索以陆上国际贸易规则为核心的制度创新。

**【关键词】:**自由贸易试验区 自由贸易港 自由贸易园区 内陆港 内陆开放经济高地 一带一路 多式联运 陆上国际贸易规制

**【中图分类号】:**F741.2;F752.8 **【文献标志码】:**A **【文章编号】:**1674-8131(2019)02-0091-08

### 一、引言

由于地理区位、要素禀赋、经济发展水平等因素的影响,从总体上来看,中国对外开放一度呈现“海强陆弱、东快西慢”的格局。与东部沿海相比,中西部内陆是后发地区,也具有很大的开放、开发潜力。进入新时代,要形成“陆海内外联动、东西双向互济”的开放格局,必须以“一带一路”建设为重点,深化内陆地区的改革开放。2017年国务院分别印发辽宁、浙江、河南、湖北、重庆、四川、陕西等第三批7个自由贸易试验区总体方案,除了辽宁、浙江,其余5个省(直辖市)均为内陆地区,自由贸易试验区布局逐步由沿海向内陆纵深推进的战略意图明显。

党的十九大报告明确提出,要赋予自由贸易试验区更大改革自主权,探索建设自由贸易港。自由贸易港是设在一国(或地区)境内关外、货物资金人员进出自由、绝大多数商品免征关税的特定区域,是目前全球开放水平最高的特殊经济功能区<sup>[1]</sup>。自由贸易试验区向自由贸易港升级成为必然,内陆自由贸易试验区也开始纷纷探索建设内陆自由贸易港。2018年全国两会期间,四川省代表团讨论通过了《关于支持四川省探索建设内陆自由贸易港的建议》;2018年5月,重庆市政府发布《重庆市开放平台协同发展规划(2018—2020年)》,明确提出要创造条件争取国家在重庆设立自由贸易港。“自由贸易港”的提出,既使后发的内陆自由贸易试验区可以按照更高的标准起步,又使其面临更高的建设要求和压力。如何建设内陆自由贸易港,使其既符合国

<sup>1</sup>收稿日期:2018-07-19;修回日期:2018-09-18

基金项目:重庆市社会科学规划项目(2017PY07);泸州市社会科学界联合会、泸州市社会科学院重大社科课题资助项目(17LZD001)

作者简介:余川江(1984),男,重庆垫江人;讲师,博士,主要从事自由贸易港区、竞争力、区域经济学研究;E-mail:232807056@qq.com。

际水准又契合内陆区域实际，是重大的实践问题，也是重大的理论问题。

自由贸易港是目前全球开放水平最高的自由贸易区<sup>[2]</sup>。理查德·托曼在《自由港和自由贸易区》中较早定义了自由港和自由贸易区的概念，随着世界经济的一体化发展和自由贸易区的实践探索，自由贸易区的相关概念不断完善和演变。郭信昌(1987)通过梳理世界上主要自由贸易区的发展背景和状况，总结了主要自由经济区类型的建设条件和发展规律<sup>[3]</sup>；李力(1996)系统分析了世界上主要自由贸易区的分布及其建设条件和历程<sup>[4]</sup>。中国在沿海设立第一、二批自由贸易试验区之后，一些学者开始提出在内陆地区设立自由贸易园区的构想和政策建议<sup>[5-8]</sup>。在第三批自由贸易试验区获批之后，结合党的十九大精神，相关研究从内陆自由贸易区向内陆自由贸易港扩展<sup>[9-10]</sup>。

总体上看，虽然关于自由贸易区和自由贸易港的研究众多，但由于发展阶段、区域条件、制度环境的显著差异，不同国家、不同时期的自由贸易区(港)实践表现出较大的差异性，在理论上也未形成统一的概念体系和研究范式，尤其是专门针对内陆自由贸易区(港)的研究相对欠缺。新时代我国内陆自由贸易区(港)的建设和发展面临内部经济发展的新常态和外部经济环境的复杂多变，如何建设内陆自由贸易试验区并实现向内陆自由贸易港的升级，是亟待深入研究的重大课题。本文基于新时代中国对外开放总体战略布局，结合当前内陆地区经济发展和开放实际，探讨内陆自由贸易港的主要属性及其建设内容和路径，并在分析重庆自由贸易试验区建设经验和问题的基础上，提出当前建设内陆自由贸易港的若干举措，以期为中国内陆自由贸易试验区改革升级的实践提供理论指导和政策参考。

## 二、内陆自由贸易港的属性、建设内容及路径

内陆自由贸易港的理论研究应着眼于实践，要服从国家对外开放整体战略和格局，要根据当前的国情、区情以及世界政治经济环境来确定要建成怎样的内陆自由贸易港及其建设内容，进而探究其高效可行的建设路径。

### 1. 内陆自由贸易港的概念与属性

本文认为，当前中国要建设的内陆自由贸易港是以内陆港为基础和核心地区、具有特定监管和政策环境的特殊开放区域，表现为通过建立与自由贸易港国际规则相衔接的制度体系形成全球内陆地区开放水平最高的自由贸易环境。具体而言，中国内陆自由贸易港应具有“自由贸易园区”“试验区”和“内陆港”的属性，是三类地区的叠加。

(1) 自由贸易园区。自由贸易园区(Free Trade Zone)是内陆自由贸易港的基本属性。自由贸易园区是在一个国家或地区政治管辖下，不受当地海关监管、无贸易限制的关税豁免区域。当前能纳入自由贸易园区范畴的包括出口加工区、对外贸易区、自由区、自由港等，自由贸易港是目前全球开放水平最高的自由贸易园区。在自由贸易港，海关“一线”真正放开，货物、资金、人员等各种要素完全自由流动，是当前中国自由贸易园区建设的最高标准。

(2) 试验区。试验区是内陆自由贸易港的使命属性，富有中国特色。在中国改革开放历程中，试验区往往是国家重大战略探索的有效载体，在探索可复制推广经验方面发挥示范引领和“试验田”作用，目前能纳入试验区范畴的包括综合配套改革试验区、金融综合改革试验区、内陆开放型经济试验区、重点开发开放试验区、自由贸易试验区等<sup>[6]</sup>。中国设立自由贸易试验区并不完全等同于境外的自由贸易园区，更多了一层改革创新的内涵，其集贸易、投资、金融、科创等领域的开放与创新为一体，核心是制度创新。内陆自由贸易港也具有试验区的属性和功能，是以开放倒逼改革深化的综合改革试验区，是开放型经济体系风险压力测试区，也是政府职能转变的国家治理创新和效能再造区。

(3) 内陆港。内陆港是内陆自由贸易港的功能属性。内陆港口分为内河河口港和内陆干港两类<sup>[11]</sup>，是内陆地区多式联运枢纽或各种运输方式的汇合点<sup>[12]</sup>，通常以腹地大型交通枢纽及物流园区为载体<sup>[13]</sup>。从功能上看，传统的内陆港往往是依附于沿海港口的港务代办区或港务作业区，是海港部分功能向内陆的延伸。进入新时代，内陆地区要从开放末梢向开放前沿升级，需要进

进一步强化内陆港的对外经济交往功能:在继续发展铁海联运、江海联运等多式联运的同时,更要拥有直通海外的便捷开放通道和口岸以及内陆区域性货物集散中心和中转站,成为媲美甚至超越沿海港口开放条件、辐射广阔内陆腹地、推动内陆和沿海沿江沿江协同开放的国际枢纽港。

## 2. 内陆自由贸易港建设的主要内容

内陆自由贸易港建设既要高标准、高规格对标国际水平,也要契合内陆实际,至少包括以下四大内容:

(1) 构建多式联运的国际通道体系及其高效运营机制。一方面,依托“陆港+空港”或“陆港+空港+水港”综合交通枢纽,对接延伸至内陆地区的水道航运以及贯通欧亚大陆的国际铁路干线,加快辖内机场的扩容升级并增开国际航线,建设互联互通的高铁和高速公路网络,建成多式联运的国际立体通道体系。另一方面,要建立高效的国际多式联运的运营、管理和服务体系。构建一次办理、全程运输的内陆港国际多式联运业务体系,建立集管理、电子通关、动态跟踪和查询等功能于一体的内陆港多式联运通关信息服务平台,形成和优化包括金融、法律等领域的一整套多式联运配套服务体系。

(2) 形成内陆港协同开放体系。首先要实现海关协同一体化。建立一体化通关线上平台,推动内陆港与其他港口海关、检验检疫部门及口岸监管部门有效配合、互认资质,共同推行内陆港便捷通关模式,实现内陆港货物运输全程只需“一次申报、一次查验、一次放行”。同时,以通关一体化为基础拓展合作领域,以内陆港为中心建立与沿江、沿海、沿边等各类港口之间的协同开放关系。此外,在内陆腹地共建可分享内陆自由贸易港政策的“副区”体系<sup>[14]</sup>,即允许因用地成本、环保要求、固定资产投资等原因不宜落户自由贸易港区的企业在自由贸易港区之外的生产经营场所设立特定用途的区域,可享受自由贸易港政策,以有效整合开放资源、输出内陆开放制度创新。

(3) 整合和拓展开放型经济功能区。主要包括:一是构建现代物流体系。形成以专业物流和供应链物流、中转物流、综合物流为支柱,国际性物流龙头企业为主体,区域性物流交易信息平台为支撑,具备国际一流服务水平的现代物流服务体系。二是发展新型跨境贸易。建设新型进出口基地,大力拓展和创新跨境电商交易等新型跨境贸易业态。三是促进国际经济技术开发和合作。培育国际合作为导向的高新技术制造业和现代服务业,带动内陆腹地形成外向型产业体系和开放型经济,推动产业向全球价值链中高端升级,形成集创新研发、现代制造、高端服务于一体的世界级产业集群。四是提供综合保税服务。建立拥有保税物流园、保税仓库、保税物流中心等资质的内陆港综合保税服务体系,具备保税仓储、保税物流、保税加工等功能,实现进口货物入港保税、出口货物入港退税。

(4) 打造营商环境最为便利、开放水平最高的内陆开放平台。营商环境最为便利:以陆上国际贸易规则为特色,形成高标准投资贸易规则体系、公平公正的对内对外开放执法与司法体系,建立“一口受理、同步审批”的一站式高效行政服务模式,打造国际一流的营商环境。开放水平最高:具备综合保税、国家一类开放口岸资质,拥有汽车整车、大宗商品的专业口岸资质,实行最为优惠的特别关税制度,建立充分支持“一线放开、二线管住”的法律和监管体系,形成境内关外货物、资本、人员充分自由流动的全方位对外开放格局。

## 3. 内陆自由贸易港建设的可行路径

中国内陆自由贸易试验区要建设成为内陆自由贸易港,对标国际标准,非一蹴而就,而是一个不断完善、逐步升级的过程。结合港口代际演变的规律,当前中国内陆自由贸易港建设可分为4步:内陆枢纽港→内陆开放经济高地→内陆改革开放示范区→内陆自由贸易港。

(1) 建成内陆枢纽港。物流通道是对外开放的前提,拥有国际交通通达功能和区域物流集散枢纽功能是成为内陆自由贸易港的基础,打造成为媲美海港功能和地位的内陆枢纽港是内陆自由贸易港建设的第一步。要构建以打通国际铁路、公路、水路大

通道为核心的多式联运体系，建设国际性综合交通枢纽，以更低的物流时间成本和经济成本塑造竞争优势，建成中国进出口货物的内陆集散中心，从沿海港口在内陆延伸的货物集散地和补给港升级为陆上国际大通道的前沿枢纽港。

(2) 建成内陆开放经济高地。稳定的货源是港口通道效能充分发挥和可持续运营的前提，成为具有开放活力的经济高地是内陆枢纽港的货源保障和未来开放创新的必要基础。要立足枢纽港的优势构建富有竞争力的全球招商政策体系，打造对外资独具吸引力的自由贸易营商环境，促进创新创业、产业集聚、产业转型和全球价值链升级，发展总部经济、新兴经济、服务经济、外向型经济、合作园区经济，形成基于传统优势产业、战略性新兴产业、大宗商品交易、现代金融、跨境电商、国际服务贸易等的自由贸易产业体系。

(3) 建成内陆改革开放示范区。中国的自由贸易试验区承担着探索改革开放路径和经验的使命，依托内陆枢纽港和开放型经济基础，构建全方位可持续开放的制度保障体系，推进可在内陆腹地推广复制的制度创新，建成具有内陆典型特征的改革开放示范区，是内陆自由贸易港建设的核心环节。要承担内陆改革开放探路者的历史责任，重点探索构建陆上国际贸易规则，深化体制改革和制度创新，推动完成通关一体化、综合保税区等多项改革，建立与国际投资和贸易通行规则衔接、适于内陆地区、可复制推广的开放制度体系；同时，要与内陆腹地、沿海及其他自由贸易试验区建立合作共赢机制，形成内陆与沿海沿江协同开放的新格局。

(4) 建成内陆自由贸易港。自由贸易港是自由贸易试验区发展的方向，但又不是简单的升级，而是要实现货物、资金、人员、信息等要素自由流动的全方位开放、最高水平开放。要全面挖掘处于“一带一路”建设前沿的内陆区位价值，把内陆自由贸易试验区建成为投资贸易自由、规则开放透明、监管公平高效、营商环境便利的内陆自由贸易港，实现境内关外各种要素的自由高效流动。值得注意的是，上述路径并非“串联递进”的，而是“并联同进”的(见图 1)，内陆枢纽港、内陆开放经济高地、内陆改革开放示范区和内陆自由贸易港的建设是同时推进的，而且是相辅相成、相互促进的，只是建成时间可能存在先后，而这里的“建成”是指取得突破性进展并基本完善，但还需持续建设，不断完善和提升。

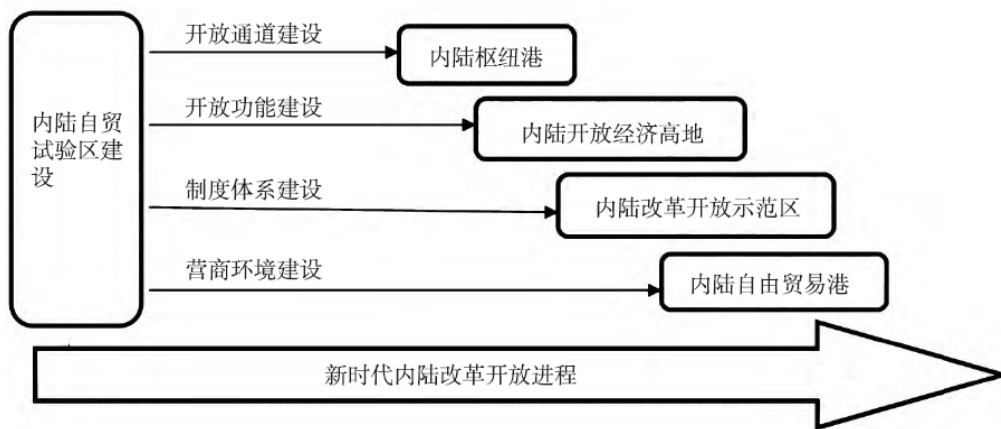


图 1 内陆自由贸易港建设的动态演进路径

### 三、重庆自由贸易试验区建设的经验及问题

#### 1. 基本情况

重庆作为长江上游第一大港口枢纽、中西部唯一直辖市，始终站在内陆开放高地建设的前沿。2017 年 3 月，重庆获批成为中国第三批自由贸易试验区之一。国务院印发《中国(重庆)自由贸易试验区总体方案》(后文简称《总体方案》)，明确了重庆自由贸易试验区的发展主线。破解地理位置、发展水平等内陆性因素的制约，打破传统的海上国际贸易路径依赖，是以重庆为

代表的内陆型自由贸易试验区改革创新的方向。

从国家战略意图看，自由贸易试验区要以制度创新为核心动力，探索试验可复制推广的改革开放经验，发挥对外开放的示范引领和“试验田”作用。重庆自由贸易试验区以制度创新为核心，以可复制可推广为基本要求，全面落实党中央、国务院关于发挥重庆战略支点和连接点重要作用，加大西部地区门户城市开放力度，努力将自由贸易试验区建设成为“一带一路”与长江经济带互联互通的重要枢纽，西部大开发战略的重要支点。

根据《总体方案》，重庆自由贸易试验区规划面积为119.98平方公里，覆盖两江片区、西永片区和果园港片区三个功能区。两江片区定位于高端产业与高端要素集聚区，西永片区定位于加工贸易转型升级示范区，果园港片区定位于多式联运物流转运中心。根据《中国(重庆)自由贸易试验区产业发展规划(2018—2020年)》，到2020年重庆自由贸易试验区要建成“一枢纽三中心一基地”：以多式联运为核心的内陆国际物流枢纽，以货物贸易为基础的内陆国际贸易中心，以金融结算便利化为抓手的现代金融中心，以互联互通为目标的现代服务业运营中心，以科技创新为支撑的国家重要现代制造业基地。

## 2. 建设经验:探索陆上国际贸易规则，推进内陆沿江开放

(1)自由贸易试验区建设的共同经验:以制度创新为核心。“贸易便利化、投资自由化、监管法治化、金融国际化”是各自由贸易试验区的共同目标。截至2018年8月，《总体方案》涉及的151项试点任务已落地实施122项，并落地实施前两批自贸试验区118项改革试点经验(数据来源于首届智博会内陆开放高地建设新闻发布会)。在贸易便利化方面，促进加工贸易转型升级，大力发展服务贸易，加快发展新型贸易，实施高效监管服务模式，推进通关机制创新等;在投资自由化方面，实施准入前国民待遇加负面清单制度，减少或取消外商投资准入限制，允许符合条件的境外投资者自由转移投资收益，确立企业对外投资主体地位，实行备案制，创新对外投资合作方式等;在金融开放创新方面，优化跨境金融结算服务，推动跨境人民币业务创新发展和跨境投融资便利化改革，探索金融国际合作，增强跨境金融服务功能，完善金融风险防控体系等;在监管法治化方面，制定行政权责清单，明确政府职能边界，构建市场主体自律、业界自治、社会监督、政府监管“四位一体”的综合监管体系，成立中国第四、西部唯一的商标审查协作中心，正式运行大数据监管信息平台，推进工商注册登记“五办”(网上办、马上办、随地办、辅导办、帮你办)举措，建立“容缺受理”机制，设立自由贸易试验区法院、商事仲裁院，推进地方立法等。

(2)内陆自由贸易试验区的特色经验之一:全方位建设多式联运国际大通道。在以海运物流为主体及海港为中心枢纽的传统国际贸易时代，内陆地区始终处于开放末梢。渝新欧在中欧班列中保持开行数量最多、运输货值最大、辐射范围最广、带动产业最强的领先地位，凭借陆运比海运更快捷、比空运更经济的独特优势，推动内陆地区成为国际贸易物流前沿。同时，完善通道间互联互通、无缝对接，已逐步实现全方位的铁铁、铁水、铁公、铁空等多式联运，并建立多式联运监管中心。向西，推动中欧班列与长江黄金水道无缝对接;向东，依托长江黄金水道，开通重庆至宁波(渝甬)沿江铁海联运班列，发展江海联运;向南，依托渝昆铁路共建中新互联互通项目南向通道，以铁路和高速公路网为陆路通道，发展铁海联运和跨区域、跨国境的国际陆路运输。同时，依托重庆江北国际机场，探索空域和航空资源管理改革，支持国内外大型企业设立基地航空公司，构建基本覆盖全球主要经济体的航线网络。

(3)内陆自由贸易试验区的特色经验之二:以金融创新为突破口探索陆上国际贸易规则。在传统的海上国际贸易规则中，铁路货运只有运单，铁路运单不具有物权凭证，制约了陆上国际贸易的深化发展。为突破对海上贸易的路径依赖，重庆自由贸易试验区积极探索陆上国际贸易规则，具体表现为开展以铁路运单为核心的金融服务和产品创新。重庆开立了针对中欧班列的全球第一份跨境铁路联运提单国际信用证，并依托中新项目南向通道开立内陆第一单铁海联运信用证，创新实施铁路运输信用证结算，为铁路国际贸易融资及结算提供参考蓝本。此外，重庆自由贸易试验区在全国率先开展物流金融创新、跨境电子商务外汇支付试点，在中西部率先开展跨境债权转让业务，在第三批自由贸易试验区中率先开展飞机保税租赁业务，等等。

(4)内陆自由贸易试验区的特色经验之三:以海关一体化为核心强化贸易便利化。在传统的海关监管模式下，内地货物出口

要在沿途多地重复通关，通关手续繁多，效率低下，是内陆开放滞后于沿海、沿边的重要原因之一。重庆自由贸易试验区以大通道建设为基础，在全国率先实现国家标准版国际贸易“单一窗口”申报，逐步实现各地各国海关信息互换、监管互认、执法互助。依托国际贸易“单一窗口”标准版，将大通关流程由“串联”改为“并联”，有效解决企业多头申报、重复申报问题，实现出口货物“一次申报、一次查验、一次放行”。此外，进行启运港退税、汽车平行进口等试点，并探索与“一带一路”沿线国家开展贸易供应链安全与便利化合作，进一步推动贸易便利化。

(5) 内陆自由贸易试验区的特色经验之四：提升集聚和辐射功能以促进区域协同发展。自由贸易试验区的基本属性是园区，具有增长极的集聚和辐射带动功能，可以集聚人流、物流、资金流、信息流，进而带动腹地经济融入国际国内市场，形成扩大开放的叠加效应。重庆自由贸易试验区的招商引资注重培育人工智能、航空制造等新兴产业集群以及总部经济、转口贸易和融资租赁的发展，以产业链为纽带，建立市场化运作的产业转移引导基金，促进长江经济带各省市、成渝城市群在全产业链各环节的协同配合；此外，加强与新加坡、香港等地区的合作，密切与上海、四川、浙江等自由贸易试验区的机制联动。

### 3. 存在问题：内陆开放的滞后具有惯性

(1) 市场环境短期内难以根本性改善，产业结构转型相对滞后。第三批自由贸易试验区已设立一年多，内陆地区开放相对滞后的问题仍未得到根本性解决。根据中山大学自由贸易区综合研究院发布的“2017—2018 年度中国自由贸易试验区制度创新指数”，沿海自由贸易试验区制度创新指数整体比内陆高，重庆自由贸易试验区排名处于中等水平。重庆产业结构转型升级在内陆地区领先，但相比沿海地区仍显滞后。根据《中国统计年鉴 2017》，2016 年自由贸易试验区所在内陆各省（直辖市）的第一产业比重偏高、第三产业发展滞后，重庆的第三产业占比居内陆首位，但仍低于沿海地区平均水平；内陆地区第二产业大而不强、制造业技术含量和创新能力较低的问题突出，第三产业内部发展也不平衡（具体数据略，备索）。

(2) 开放通道建设存在瓶颈，尚未解决内陆物流成本劣势问题。在航运方面，长江一直是重庆对外通道的天然优势，而长江黄金水道的建设面临三峡通航能力的瓶颈，三峡船闸已连续 6 年超负荷运行。重庆港货物吞吐量在 2017 年内河港中排名第五，低于苏州港、南京港等长江下游港口。在陆运方面，中欧班列虽然打通了陆上国际大通道，运输时间也比海运节省一半以上，但运输价格依然是海运的两倍多，货运规模小、往返空载率偏高、沿线货物仓储转运不畅等诸多问题在短期内仍难以有效解决。此外，长江上游港口、全国中欧班列同质化趋势突出，对腹地货源市场的争夺竞争激烈，不利于重庆和其他内陆地区通道资源的有效利用和集聚效应的充分发挥。同时，依赖补贴抵销国际陆运物流亏损的经营模式也难以长期维持。

(3) 开放意识不够强，束缚改革创新活力充分释放。设立自由贸易试验区的宗旨是大胆探索试验、勇于改革创新。自由贸易试验区是国家制度创新高地，而非优惠政策洼地。解放思想是改革开放的首要前提，然而重庆等内陆地区的部分干部和企业对自由贸易试验区的内涵精神、意义等认识不到位，对国家优惠政策“等靠要”的惯性思想依然存在，主动试验制度创新、底层探索特色经验的意识不足。此外，当前国内经济下行压力大，国际形势复杂多变，防范化解重大风险的任务重，难以找准制度创新与风险防控的平衡点，这也在一定程度上弱化了相关主体的主动创新意识。例如，金融业务等存在上级划定的操作红线，制度创新空间受到限制。

(4) 协同管理体制未理顺，制约行政管理效率提升。事中事后监管、行政审批等行政管理体制是自由贸易试验区改革的重要内容，对地方政府协调管理能力提出了较高要求。重庆未设立自由贸易试验区管委会，仅在商务委员会下设市自由贸易办。自由贸易试验区覆盖范围内的多个功能片区均有自己的园区管委会及相应的园区自由贸易办，缺乏统一权威的行政管理协调机构，管理碎片化、难以协调的问题突出。自由贸易试验区协同管理体制仍未理顺，直接影响到事中事后综合监管的效能和行政审批一体化水平。

## 四、目前中国内陆自由贸易港建设的若干举措

2018年5月17日,重庆市人民政府印发了《重庆市开放平台协同发展规划(2018—2020年)》,为重庆自由贸易试验区发展指明了方向:创造条件争取国家在重庆设立自由贸易港。自由贸易港是自由贸易试验区的“升级版”和最高级别,中国沿海许多城市都提出了申报构想,重庆建设内陆自由贸易港将极大地促进中国内陆的开放和改革。在建设内陆自由贸易港的过程中,既要履行好自由贸易试验区的使命,符合自由贸易港的国际规则和通行标准,又要立足内陆地区的特殊条件,解决内陆地区的特殊问题,体现内陆开放的独特要义。

从内陆自由贸易港建设的主要内容来看,构建多式联运的国际通道体系是基础,形成内陆港协同开放体系是保障,整合和拓展开放型经济功能区是载体,构建全球营商环境最为便利、开放水平最高的内陆开放平台是核心。从内陆自由贸易港建设的可行路径来看,在建成内陆枢纽港阶段,多式联运的国际通道体系和海关协同一体化是建设重点;在建成内陆开放经济高地阶段,开放型经济功能区是发展重点;在建成内陆改革开放示范区阶段,探索陆上国际贸易规则并建立合作共赢机制是必要支撑;在建成内陆自由贸易港阶段,要实现全要素的完全自由流动,改善营商环境和提高开放程度是关键。当前中国内陆自由贸易试验区整体处于从内陆枢纽港向内陆开放经济高地发展的初期阶段,尤其需要做好以下工作:

第一,夯实基础,建成以国际陆上大通道为核心、多式联运无缝衔接的对外综合交通物流网络,实现内陆港从开放末梢到开放前沿的地位跃升。持续加强中欧班列、泛亚铁路、中新互联互通项目等国际陆上大通道建设,倒逼水、空、公等其他交通干线的建设和升级。同时,建立内陆港多式联运服务体系和通关信息平台,实现内陆港办理一次托运、一次计费、一份单证和一次保险的多式联运全程运输,促进陆上交通优势从物流时间节约向物流时间和经济成本双节约升级。

第二,完善配套服务,持续创新监管协同机制,提升海关通关效率。加强与沿海口岸机构的沟通与合作,全面实现内陆货物出口直放。建设空、铁、公、水多式联运物流监管中心,多方联网共享物流全程信息,实现多式联运货物单一窗口办理。实施24小时预约通关服务,健全各种新型贸易方式的通关管理机制,积极推进无纸化通关和检验,在有效监管的前提下鼓励口岸监管部门优化查验机制。

第三,推动产业升级,重点突破开放型经济功能区的建设瓶颈,为制度创新夯实实践基础。以提升外向型经济发展水平为导向,着力改造内陆地区的传统优势产业,促进出口贸易;以培养国际竞争力为导向,大力发展智能产业、航空航天、文化旅游等新兴产业;以打造内陆国际合作产业园为载体,吸引优质外资并鼓励本地企业对外直接投资。进而依托外向型产业基础,深化改革,升级功能,衍生培育新型跨境贸易、离岸金融等国际经济交往新业态。

第四,着眼长远,构建协同开放体系,持续推进以陆上国际贸易规则为核心的制度创新,为未来建成内陆改革开放示范区乃至最终成为内陆自由贸易港打好基础。构建内陆港与内陆腹地之间、内陆与沿江沿边沿海之间的协同开放体系,基于海关协同监管深层次推动跨地区政府协同治理,带动基础设施协同开放、产业协同开放、市场协同开放、金融协同开放,推进监管服务共治、国际大通道共建、要素资源共享、市场信息互通、信用体系互认,全方位构建协同开放体系。创新陆上国际贸易规则体系,不但制度设计要与国际接轨,而且还应建立风险监控和防范机制,并完善立法保障和法律服务。

#### 参考文献:

[1] 桑百川. 探索建设自由贸易港打造海南对外开放新高地 [EB/OL]. (2018-04-15) [2018-09-03]. 人民网, <http://opinion.people.com.cn/n1/2018/0415/c1003-29926610.html>.

[2] 汪洋. 推动形成全面开放新格局 [J]. 人民日报, 2017-11-10(004).

[3] 郭信昌. 世界自由港和自由贸易区概论 [M]. 北京:北京航空学院出版社, 1987:42-45.

- 
- [4] 李力. 世界自由贸易区研究 [M]. 北京:改革出版社, 1996.
- [5] 胡剑波. 内陆自由贸易园区发展的国际经验与启示 [J]. 经济体制改革, 2014(5):172-176.
- [6] 陈昭. 湖北探索建立内陆自由贸易试验区的战略思路 [J]. 城市观察, 2015(4):60-65.
- [7] 戴宾. 构建成都内陆自由贸易试验区的思路与举措 [J]. 西南交通大学学报(社会科学版), 2015(3):1-3.
- [8] 孙久文, 唐泽地. 我国内陆沿边地区建设自贸区的路径探讨 [J]. 上海经济研究, 2016(10):100-104.
- [9] 李彬瑞. 内陆型自由贸易港建设的战略路径与对策 [J]. 全国流通经济, 2018(10):14-15.
- [10] 符正平. 论中国特色自由贸易港的建设模式 [J]. 区域经济评论, 2018(2):1-4.
- [11] 朱长征. 国际陆港作用机理与布局规划理论研究 [D]. 陕西:长安大学, 2010:8-19.
- [12] VIOLETA R. The dry port concept: Application in Sweden[J]. Logistics Research Network, 2005( 9) : 379-382.
- [13] 张戎. 内陆港功能定位及发展对策研究 [J]. 综合运输, 2010(1):44-47.
- [14] 付亦重, 杨嫣. 美国内陆自由贸易区监管模式及发展研究 [J]. 国际经贸探索, 2016, 32(8):53-63.