

1 建设内陆自由贸易港的战略意义

2013年7月3日,国务院常务会议通过《中国(上海)自由贸易试验区总体方案》,拉开了自由贸易试验区建设的序幕。2013年9月29日,作为我国全面深化改革和扩大对外开放的新路径,上海自由贸易试验区正式挂牌成立。自由贸易试验区的建立是我国深化经济体制改革,寻求对外开放新窗口、新平台的战略性举措。2015年4月20日,国务院批复成立广东、天津、福建3个自由贸易试验区,并扩展上海自由贸易试验区的实施范围,更大范围推动实施新一轮、高水平的对外开放。在上海自由贸易试验区经验的基础上,这4个自由贸易试验区大胆创新和尝试,在对外开放、经济和贸易发展方面成绩显著。2017年3月31日,国务院又批复成立辽宁、浙江、河南、湖北、重庆、四川、陕西7个自由贸易试验区。新的7个自由贸易试验区发挥各自地域优势、合理定位,在发展海港性自由贸易试验区、陆路转口和集散港模式的自由贸易试验区、空港性自由贸易试验区方面逐步形成了条件优势。至此,我国自由贸易试验区布局由沿海拓展到内陆,各具特色、各有侧重,形成“1+3+7”共计11个自由贸易试验区的“雁阵”格局,共同构成了以西部开发、振兴东北以及中部崛起为主题的引领中国新阶段对外开放的新引擎。自由贸易试验区作为党中央在新时代推进改革开放的一项战略举措,为推动我国整体改革、建设全面开放型经济积累了丰富的经验,所形成的制度性创新成果已经逐步在全国范围内复制和推广,其蓬勃发展显示出优越性和在促进区域经济发展中起到的良好作用。

随着中国自由贸易试验区布局的形成,实现更大程度的创新升级尤为关键。自由贸易试验区只是“全面开放新格局”的初级阶段,围绕“更高层次开放型经济”的战略,需要对标自由程度和开放程度更高的自由贸易港。2017年3月30日,国务院出台《全面深化中国(上海)自由贸易试验区改革开放方案》中提出,在洋山保税港区和上海浦东机场综合保税区等海关特殊监管区域内,设立自由贸易港。同年10月18日,习近平总书记在党的十九大报告中提出“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”,这

是自由贸易港作为我国自由经济区的发展方向首次出现在政策性文件中，建设自由贸易港已成为自由贸易试验区未来升级发展的必然趋势^[1]。11月10日，汪洋副总理在《人民日报》撰文《推动形成全面开放新格局》，对自由贸易港诠释如下：“自由港是设在一国（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”，表明自由贸易港是“全球开放水平最高”的特殊经济功能区^[2]。2018年3月5日，李克强总理在十三届全国人大一次会议上做政府工作报告时指出“全面复制推广自贸试验区经验，探索建设自由贸易港，打造改革开放新高地”，指出自由贸易港是在自由贸易试验区的基础之上对外开放的新高地。4月13日，习近平在庆祝海南建省办经济特区30周年大会上表示“党中央决定支持海南全岛建设自由贸易试验区，支持海南逐步探索、稳步推进中国特色自由贸易港建设，分步骤、分阶段建立自由贸易港政策和制度体系”。这意味着，海南有望在未来30至50年成为全面开放的新高地，成为我国面向太平洋和印度洋的重要对外开放门户，成为东南亚乃至整个亚太地区新的经济增长极。自由贸易港建设是我国发展新宏图的一笔浓墨重彩，是新时代背景下我国对外开放、构建开放型经济新体制背景下的一次具有划时代意义的改革试验，彰显了我国推动形成全面开放新格局的决心和信心。自由贸易港建设是在自由贸易试验区经验的基础上进行的大幅度创新升级，是开放层次更高、营商环境更优、辐射作用更强的开放新高地，是我国建立高水平的开放型经济良好的平台和载体，也是我国深化改革、从全球视角优化资源配置和整合的重大探索，对我国经济发展开辟新局面具有长期和深远的战略意义。

1.1 我国建设自由贸易港的战略意义

1.1.1 推动形成全面开放新格局

自由贸易港作为当下全球开放水平最高的特殊经济功能区，能促进我国发展更高层次的开放型经济，推动我国形成全面开放新格局。对外开放是我国在初步探索经济发展时确立的基本国策。自1979年以来，我国对外开放主

[1] 习近平. 决胜全面建成小康社会 夺取新时代中国特色社会主义伟大胜利——在中国共产党第十九次全国代表大会上的报告[M]. 北京：人民出版社，2017.

[2] 汪洋. 推动形成全面开放新格局[N]. 人民日报，2017-11-10（4）.

要分为四个阶段：初步探索阶段。1979年4月，设立经济特区，拉开对外开放的序幕。持续发展阶段。1984年5月，党中央和国务院批准了《沿海部分城市座谈会纪要》，加大开放沿海区域。全面开放阶段。1992年1—2月，邓小平先后赴武昌、深圳、珠海和上海视察，发表南方谈话，我国步入沿海、沿边、沿江和内陆全面开放。经济腾飞阶段。2001年加入世界贸易组织（WTO），开启全面对外开放的新阶段。从沿海开放到全面开放，从禁止开放到适度开放，坚持多领域对外开放共同推进，我国对外开放的步伐越迈越大、越迈越广。

与改革开放初期情况相比，虽然我国对外开放程度大幅提高，但是仍存在不少问题，主要集中在以下几个方面：当前我国制造业已基本形成对外开放格局，而服务业开放程度仍相对较低，对外开放程度仍受对外资准入限制、竞争障碍、监管透明性等多种因素的影响；我国知识产权保护相比加入WTO前取得不少进展，但仍存在较大改善空间，主要体现在企业缺少具有核心竞争力的自主知识产权，擅长科技应用而基础技术研发较为薄弱，知识产权执法透明度不高、力度不强等；在总体关税不断下降的情况（2016年我国平均关税降为9.9%，而加权平均税率为4.4%，不仅低于其他发展中国家水平，并且十分接近发达国家水平）下，部分产业如汽车、化妆品、高端服装等关税水平仍然较高；外商投资领域的开放取得显著进展，对外资的限制性措施削减了65%，先后设立了11个自由贸易试验区，“准入前国民待遇+负面清单”的外资管理模式将进一步在全国实施，但对汽车、金融、医疗、电信等部分产业仍设置相对较紧的外资持股比例限制，教育、互联网、新闻出版、广电等领域仍处于限制外商投资状态，限制程度仍然较高。为实现经济高质量发展，2017年10月，党的十九大报告提出“推动形成全面开放新格局”，加强对外开放力度、扩大开放范围、拓宽开放领域的新目标。

自由贸易港作为当下全球开放水平最高的特殊经济功能区，对标的是国际更高水平，是投资贸易更为便利、金融领域更为开放、法治建设更为完善、经济结构更为合理的开放新高地。与自由贸易试验区相比较，其开放程度更高、改革自主性更强，能够更进一步带动周边地区经济快速发展，发挥引领示范作用。港区与国际市场紧密对接，原料、资金等生产要素流动将变得更加灵活；建设国际化的营商环境，能够最大限度地适应国际贸易便利化的要求，进一步提升我国对外开放的高度；扩大服务业的开放范围，能够建立完善服务贸易公共服务体系和贸易促进平台，加快发展技术创新和商业模式创新相融合的新兴服务贸易、技术贸易，积极培育贸易新业态新模式，进而推动我国现有的产业结构优化升级，形成产业集聚、发展参与引领全球经贸合

作竞争的新优势。此外，自由贸易港对标国际通行规则和制度，包括探索知识产权综合管理改革试点、打造知识产权公共服务平台、探索知识产权证券化，同时完善知识产权信用担保机制、加强港内法治建设。探索建立自由贸易港，是扩大开放范围、拓宽开放领域、创新开放方式以及加深开放层次的需要，也是落实形成全面开放格局的重要抓手。

1.1.2 服务我国经济发展战略

自由贸易港能大力促进生产要素的自由流动，实现资源的优化配置，发展创新高效的区域发展新机制，促进更高层次的区域协调发展，更好地服务我国经济发展。2013年5月，习近平总书记强调，要谱写新时期社会主义现代化的京津“双城记”，从而推动京津冀协同发展。2013年9月，国家发展和改革委员会（简称“国家发改委”）会同交通运输部研究起草《关于依托长江建设中国经济新支撑带指导意见》，将东起上海西至云南，囊括上海、江苏、浙江、安徽、江西、湖北、湖南、四川、重庆、云南、贵州等省份与直辖市纳入长江经济带发展战略规划。2013年9月、10月，习近平总书记分别提出建设“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的合作倡议。2014年12月，中央经济工作会议指出，要优化经济发展空间格局，响应“一带一路”倡议，实施京津冀协同发展、长江经济带等重大战略。2017年10月，党的十九大首次将区域协调发展上升到国家战略，明确提出要坚定实施区域协调发展战略。以“一带一路”建设、京津冀协同发展、长江经济带发展战略为引领，提升区域发展质量。以持续推进“西部开发、东北振兴、中部崛起、东部率先”四大地区发展为基础，以“点状”“条状”发展串成“板块”、中心城市引领城市群发展、城市群带动区域发展为模式，推动区域板块之间融合互动发展。以北京、天津为中心引领京津冀城市群发展，带动环渤海地区协同发展。以上海为中心引领长三角城市群发展，带动长江经济带发展。以香港、澳门、广州、深圳为中心引领粤港澳大湾区建设，带动珠江-西江经济带创新绿色发展。以重庆、成都、武汉、郑州、西安等为中心，引领成渝、长江中游、中原、关中平原等城市群发展。在此基础上，增强区域发展的协同性、联动性、整体性，继而实现区域之间的协作和联动，优化我国区域经济空间布局。

自由贸易试验区和自由贸易港因其高标准的自由开放度，成为深化改革的新载体、发展创新高效的区域发展新动力，能够进一步促进生产要素的自

由流动，促进区域经济协调发展。当前我国已形成“1+3+7”共计11个自由贸易试验区的“雁阵”格局。上海、广东、天津和福建自由贸易试验区分别服务于长江经济带、粤港澳深度合作、京津冀一体化以及两岸经济合作等国家重大区域发展战略。新设立的辽宁、浙江、河南、湖北、重庆、四川和陕西7个自由贸易试验区也相继对接振兴东北老工业基地、长江经济带、中部崛起和西部开发等国家战略。自由贸易试验区所在地又多为“一带一路”核心区域或重要节点城市，为响应“一带一路”倡议提供了有利的条件和保障。

促进生产要素的自由流动、最大限度地实现资源的优化配置是区域协调发展的关键。自由贸易试验区仅侧重于货物流通方面的开放，而自由贸易港则是全方位的开放，包括货物流通、货币流通、人员流通、信息流通以及更重要的法律和监管方面的全方位变革。我国探索建设自由贸易港，将对照国际最高水平、实施更高标准“一线放开、二线高效管住”的政策，推动国际贸易和离岸贸易，实现更高层次的区域协调发展。自由贸易港与境外之间实行一线货物进出境自由，将自由贸易港的货物纳入全国海关通关一体化进行常规监管，在风险可控的前提下构建更加开放、公平、透明、高效的出入境、投资、金融、外汇管理制度，推动货物、货币、人员、信息以及法律和监管的生产要素便捷流动，建立与国际贸易通行规则相衔接的国际航运、物流、贸易产业发展环境。在此基础上，进一步深化制度创新，积极探索在新形势、新业态下的营商规则，促进生产要素充分流动，契合“创新、协调、绿色、开放、共享”发展理念，更好地服务我国经济发展战略。

1.1.3 加速我国经济结构和经济增长方式转型

自由贸易港以服务业市场全面开放和服务贸易创新为重点，能实现我国产业结构转型升级，为经济发展带来新的增长极，加速我国经济结构和经济增长方式转型，加快建设现代化经济体系。据国际货币基金组织统计，2008—2016年，全球经济增长由1998—2007年的年均4.13%下降为年均2.85%，全球贸易增速由1998—2007年的年均11%大幅下降为年均2.1%，外需对我国经济的拉动作用明显弱化。目前我国传统人口红利逐渐减少，人口普查数据显示，2010年15~59岁劳动人口的总量到达峰值9.4亿人，之后开始负增长，并且负增长的速度越来越快，2020年将降至9.1亿人。与此同时，我国能源、资源、环境的制约影响越来越明显，石油、天然气等重要矿产资源

的对外依存度在不断提高。据《2017年国内外油气行业发展报告》统计,2017年我国石油对外依存度为67.4%,天然气对外依存度为38.77%,呈持续上升趋势。我国产业发展呈粗放式,科技创新能力不足,科技与产业的融合力度不够。我国企业目前仍处于全球价值链的中低端,特别是存在服务业发展相对滞后、服务贸易长期处于逆差的问题。逆差规模在2007年之前比较稳定,2007年之后开始大幅度上升,截止到2018年5月,服务贸易逆差达到16177.4亿元,比上年增长0.3%,且逆差规模总体持续扩大。这些内外部条件所发生的深刻变化,使得我国原有的主要依靠要素投入、外需拉动、投资拉动、规模扩张的增长模式难以为继。习近平总书记在党的十九大报告中明确指出,我国经济“正处在转变发展方式、优化经济结构、转换增长动力的攻关期,建设现代化经济体系是跨越关口的迫切要求和我国发展的战略目标”。而建设现代化经济体系的核心是必须不断增强国际竞争力,持续优化产业结构,增加战略性新兴产业、高端服务业的供给。

探索自由贸易港建设,是我国深化改革、扩大开放,推动经济迈向高质量发展期的重要举措。自由贸易港将对标新加坡、香港自由贸易港以及跨太平洋伙伴关系协定、美韩自由贸易协定等负面清单管理模式,以服务业市场全面开放和服务贸易创新为重点,按照“极简版、扩架构、高透明、可操作”的改革方向,探索构建“准入前国民待遇+极简负面清单+准入后国民待遇”的外商投资管理模式,打造以服务贸易为重点的对外开放新高地。以此发挥示范带动效应,促进我国国际贸易自由化便利化,培育我国贸易新业态新模式,形成集保税、贸易、加工、转口贸易、金融服务于一体的产业群,实现港口功能向转口贸易、离岸贸易以及各类服务功能发展,促进我国企业实现价值链位置的突破与上移,显著加快我国企业的转型升级步伐;进一步获得更大规模的国际贸易增量,促进经济发展方式从规模速度粗放型增长转向质量效率集约型增长,经济结构从以增量扩能为主转向调整存量与做优增量并存的深度调整模式,进而实现我国产业结构转型升级,为经济发展带来新的增长极。

1.1.4 深化改革开放新载体、释放新的制度红利

作为全面深化改革开放的新载体,自由贸易港依靠制度优势吸引人才、技术、资金,释放新的制度红利,持续不断推动制度创新。改革开放以来,我国通过建立和不断完善社会主义市场经济体制,极大地激发了市场活力与经济活力,取得了巨大的成效。1978—2016年,我国国内生产总值(GDP)

年均增长 9.7%，远超同一时期其他主要经济大国；1978—2017 年，我国 GDP 占世界经济总量的比重由 1978 年的 1.8% 上升至 2017 年的 15%，居全球第二。2018 年以来，全球经济走弱，美元强势上涨，全球股市下跌以及新兴市场“股债汇三杀”，黄金也在美元不断上涨的环境下节节下跌。面对发达国家促进制造业回流等新形势，全球经济共振复苏的环境已经一去不复返，外需总体低迷，而我国长期积累的结构性矛盾等问题仍未解决，经济环境下行压力凸显，经济发展面临严峻挑战。习近平总书记在十九大报告中指出，要“坚持全面深化改革”“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”，即发挥自由贸易试验区、自由贸易港在全面深化改革开放中的重大作用，在更高起点上谋划和推进改革开放，努力抓住新一轮科技和产业革命的机遇，为全面深化改革开放先行先试^[1]。

自由贸易试验区自设立之日起就以制度创新为核心，通过转变政府职能、创新体制机制、进行风险和压力测试，为进一步深化改革、扩大开放探索新途径、积累新经验。以四川自由贸易试验区为例，截止到 2018 年 4 月，四川已探索形成 77 项创新经验成果并在全省复制推广，初步实现政府职能转变以及投资管理制度、贸易便利化、金融开放创新、事中事后监管和协同共建等方面的创新。例如，税务事项“首违不罚”，提高了政务服务满意度，增强了“纳税自觉”；国地税“三创新十统一”联合办税，有效解决了纳税人办税“两头找、往返跑”问题；“关口前移+直通直放”通关模式，实现 72 小时放行机制，四川蔬菜直供港澳快速通关；成功发行银行间市场全国首单“双创”债，帮助企业解决资金燃眉之急；首创知识产权刑事案件“双报”制度，提升知识产权保护力度；实现中欧班列多式联运提单“一单制”改革创新，基于国际铁路的多式联运提单增加了提单的金融功能，推动了中欧班列蓉欧快铁从运输通道向贸易通道转变，等等。

然而自由贸易试验区制度创新仍有待深化，尤其是在一些重点领域和关键环节上。例如，海关、出入境等口岸管理机构监督方式，投融资便利化、资本项目可兑换等金融制度，特别是自由贸易试验区改革自主权方面，面临多项掣肘。要以自由贸易港建设为契机，赋予其更多的改革自主权、强化高效制度供给，进一步聚焦政府管理模式、口岸监管制度、产业监管模式、税收制度等创新，发挥市场在资源配置中的决定性作用，构建更加开放透明、公正廉洁的体制机制环境，进一步激发市场主体的积极性、主动性和创造性，形成更加国际化、市场化、法治化的营商环境。在此基础上，及时总结构建

[1] 习近平. 决胜全面建成小康社会 夺取新时代中国特色社会主义伟大胜利——在中国共产党第十九次全国代表大会上的报告[M]. 北京：人民出版社，2017.

开放型经济新体制方面的制度经验，依靠制度优势吸引人才、技术、资金，释放巨大的制度红利，构建我国开放新高地，形成推动经济增长的重要动力。

1.1.5 促进我国沿海港口建设

探索建设自由贸易港，能够促进我国沿海港口建设，增强我国世界航运强国的地位。开放型港口是综合国力的重要组成部分，发展开放型经济，需要有开放型的港口作为承接载体和流转节点。改革开放以来，我国港口的建设和发展与对外贸易的发展进程高度同步，港口货物和集装箱吞吐量连续多年位居世界第一。中国港口协会统计数据 displays，世界集装箱吞吐量排名前十的港口，我国就有 7 个，包括上海港、深圳港、宁波舟山港、香港港、广州港、青岛港和天津港。上海港 2010—2017 年连续 8 年位居世界排行榜的第一位，2017 年完成的集装箱吞吐量突破 4 023 万标箱 (TEU)，创下全球港口集装箱运输史上的最高纪录。目前，我国已经初步形成了长三角、珠三角、环渤海、东南沿海、西南沿海五大区域港口群，是名副其实的港口大国，但我国港口开放程度不高、发展不足的短板也较为明显。除香港之外，其他港口都不算真正意义上的国际航运中心，包括上海港在内的我国港口对集装箱的吞吐主要集中于国内的进出口货物，缺乏对国际集装箱的吞吐。与此形成鲜明对比的是，釜山港的国际集装箱中转比例早在 2014 年就已经超过 50% 达到了 50.47%，远超过我国港口的中转比例，这些都与我国作为世界港口大国的地位极不相称。近几年，受欧美等国际市场需求减弱、国内市场需求增长趋缓、国内经济转型升级等因素的影响，我国沿海港口发展面临港口装卸增速减缓、服务同质化、收入及成本压力增大、管理信息化程度不高等一系列新的问题和挑战。

自由贸易港能够为我国港口发展带来新的增长点。通过包括投资、贸易、金融、监管等方面的制度创新，提升国际中转服务能力，吸引大量“两头在外”的国际加工及转口贸易；通过提供便利的贸易环境，为我国进出口贸易创造更便利的营商环境，如融资条件、税收便利、便捷的通关效率；打造先进便捷的国际物流枢纽，优化港口布局和拓展航线，促进港口转型升级、提高航运管理质量，全面提升我国港口的综合实力和国际竞争力。这将以点带面、以港口带动腹地的模式引领区域经济增长，实现港城联动、港产一体化融合发展，形成港口与腹地城市之间的综合性功能网络，实现产品、资金、

技术、人才等生产要素快速流动，呈现“港、城、产”三位一体的局面。

1.1.6 对接国际经贸新标准、新制度与新规则

自由贸易港是我国对外开放过程中对接国际贸易规则的前线，在此先行试验国际经贸新标准、新制度与新规则，积累新形势下参与双边、多边、区域合作的经验，为我国参与国际经贸规则的制定提供有力支撑。2008年金融危机后，依托北美自由贸易区的主体，美国相继启动了跨太平洋伙伴关系协定（TPP）、跨大西洋贸易与投资伙伴关系协定（TTIP）和国际服务贸易协定（TISA），目的是通过主导这些协定，推行利于发达国家的新一代贸易投资规则。与传统的侧重于关税、非关税壁垒等边境政策不同，新规则涵盖了更多诸如知识产权、环境标准、劳工标准等涉及各国国内政策的边境内规则，需要各国国内规制之间的协调和融合。在这些自由贸易谈判的推动下，国际贸易投资规则体系面临重塑，其主要特点为：推行更高标准的贸易自由化；更加积极推进投资自由化；更加强调服务贸易自由化；更加强调公平竞争和权益保护。跨太平洋伙伴关系协定、跨大西洋贸易与投资伙伴关系协定、国际服务贸易协定这三大协议一旦达成，将推动经济全球化向更高标准、更高层次的服务贸易和跨境投资转变，从而形成新的世界经济规则。在此形势下，我国如果没有参与书写国际经贸新标准、新制度与新规则，在未来全球经贸合作格局中将存在被排挤和边缘化的风险。

为此，我国实行自由贸易港战略，就是要先行试验国际经贸新标准、新制度与新规则，实现高标准的贸易自由化、投资自由化、服务贸易自由化、公平竞争和权益保护，让全球高端要素跨境流动更加便捷和自由，进而提升整个地区乃至国家的要素配置能力、经济发展活力及国际价值链地位，发展参与引领全球经贸合作竞争新优势。通过不断积累新形势下参与双边、多边、区域合作的经验，推动以港区为载体，加强与各国各地区特别是共建“一带一路”国家和地区的制度和规则对接，可以为我国参与国际经贸新规则的制定提供有力支撑，促进我国以更加积极、开放的态度参与全球治理规则的重塑。自由贸易港以良好的制度设计，推动经济的新一轮对外开放；以优质产能的全球化配置，提供可复制的商业模式设计、金融服务的区域和全球化搭

010 从自由贸易试验区到自由贸易港
——内陆自由贸易港发展战略研究

建，以及相关国际协调力和动员力的提升。我国正与世界一道共创经济开放与发展的红利，为构建人类命运共同体贡献中国方案和中国智慧。

1.2 内陆建设自由贸易港的战略意义

1.2.1 响应“一带一路”倡议

内陆自由贸易港将作为“一带一路”重要衔接的枢纽，积极响应和服务“一带一路”建设。近年来，我国在发展本国经济的同时，一直把“睦邻、安邻、富邻”作为推动对外贸易的重要途径，尊重邻国发展道路，谋求与周边国家共同繁荣，邻国与我国加强合作的意愿普遍上升。2013年习近平总书记出访中亚和东南亚国家期间，先后提出建设“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的合作倡议。2015年，国家发展和改革委员会、外交部、商务部联合发布《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》。2017年，党的十九大报告提出，“以‘一带一路’为重点推动形成全面开放新格局”。作为我国与沿线沿路国家区域经济发展格局的方向，“一带一路”由“丝绸之路经济带”及“21世纪海上丝绸之路”的双脉络构成，是在以亚洲经济为依托、基础设施互联互通的基础上，构建我国及沿线各经济体的经贸发展疏通出陆、海两条通路。其中，陆上依托国际大通道，以沿线中心城市为支撑，以重点经贸产业园区为合作平台，共同打造新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国-中亚-西亚、中国-中南半岛等国际经济合作走廊；海上则以重点港口为节点，共同建设通畅安全高效的运输大通道，建立更广泛的国际合作机制。“丝绸之路经济带”圈定的省份有：新疆、重庆、陕西、甘肃、宁夏、青海、内蒙古、黑龙江、吉林、辽宁、广西、云南、西藏13省（自治区、直辖市）；“21世纪海上丝绸之路”圈定的省份有：上海、福建、广东、浙江、海南5省（直辖市）。

内陆地区是“丝绸之路经济带”的前沿地区，具有得天独厚的区位优势、丰富的自然资源和劳动力资源。自由贸易港实现货物、技术、信息、服务、人员、资金、管理经验的自由流动，强化国内金融市场与共建“一带一路”国家合作，能够为“一带一路”建设带来制度方面的支撑，释放更多的制度红利，同时为跨境资金的运作提供更好的制度基础和国际化的营商环境，还能最大限度地适应国际贸易便利化的要求，提升物流效率和各方经济效益，积极提升内陆贸易能级、建设国际物流中心，由此更好地服务“一带一路”建设。以四川省为例，目前已开通“川—桂—港（马）”南向通道班列，打通

了对内连接中国西北和西南地区，对外连接东南亚、中亚，并经中欧班列连接欧洲的南北大动脉，实现“丝绸之路经济带”与“21世纪海上丝绸之路”的有机衔接。以内陆自由贸易港为中心，打造“一带一路”有效衔接的枢纽；以通道为杠杆，通过实施符合国际通行做法的金融、外汇、投资和税收制度，促进形成集保税、贸易、加工、转口贸易、金融服务等于一体的产业群；在实现港口功能向转口贸易、离岸贸易以及各类服务功能发展的基础上，对生产要素进行最大限度的优化配置；培育超级供应链，实现国内产业发展和竞争力的有效提升，打造全球物流枢纽，推动共建“一带一路”国家的外贸发展。由于自由贸易港具有较为自由的贸易能力和权利，能够带来税收优惠等较大红利，不但对共建“一带一路”国家有较大的辐射能力，对全球各国也具备较大的吸引力，能极大地带动共建“一带一路”国家的经济发展，进而推动世界经济发展。

1.2.2 支持国家西部大开发战略

内陆建设自由贸易港，将对标国际贸易通行规则和监管制度，依托“陆空并举、双港联动”的模式，打造对外开放新高地，为西部大开发战略带来新的增长极，更好地助力西部大开发战略，开创西部发展新格局。西部大开发战略是中共中央贯彻邓小平关于中国现代化建设“两个大局”战略思想、面向新世纪做出的重大战略决策。2000年1月，国务院西部地区开发领导小组召开西部地区开发会议，研究加快西部地区发展的基本思路和战略任务，部署实施西部大开发的重点工作。2000年10月，中共十五届五中全会通过的《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十个五年计划的建议》，把实施西部大开发、促进地区协调发展作为一项战略任务。2001年3月，九届全国人大四次会议通过的《中华人民共和国国民经济和社会发展第十个五年规划纲要》对实施西部大开发战略再次进行了具体部署。2006年12月8日，国务院常务会议审议并原则通过《西部大开发“十一五”规划》。2017年，党的十九大报告提出，要“优化区域开放布局，加大西部开放力度”。实施西部大开发战略，不但能够加快中西部地区发展，还能够助力民族团结、社会稳定、地区协调发展，最终实现共同富裕，是实现第三步战略目标的重大举措。自西部大开发战略提出以来，西部地区经济实力得到了稳步提升。2013—2017年，西部地区GDP从12.7万亿元增长到17.1万亿元，年均增长8.8%，占全国GDP的比重从19.8%提高到20.0%；基础设施保障能力全面提升，铁

路运营里程达到 5.4 万千米，其中高速铁路 7 618 千米；西部地区产业体系和市场体系建设取得明显成效，一批特色产业基地逐步成型，特别是建成了一批国家重要的能源基地、资源深加工基地、装备制造业基地和战略性新兴产业基地；生态文明建设成效显著，人民生活水平得到显著提升。但是，西部地区经济结构不合理和内生增长动力不足的问题仍然存在，抵御经济异常波动、防范系统性经济风险的能力仍然不强，面对党的十九大提出的“加大西部开放力度”的要求，西部地区需要新的动力。

自党的十九大报告提出“探索建设自由贸易港”以来，各地积极响应，四川等西部省份也纷纷启动研究申报自由贸易港，积极参与内陆自由贸易港建设。2017 年 11 月 10 日，四川省商务厅、中国（四川）自由贸易试验区工作办公室召开“魅力自贸·开放四川”首场新闻发布会，会议提出对标国际标准、探索差异化试验路径，建设内陆自由贸易港。同年 11 月 24 日，四川省政府印发《中国（四川）自由贸易试验区建设实施方案》，制定了建设内陆自由贸易港的“时间表”和“路线图”，努力在新一轮对外开放中走在前列。12 月 8 日，中共四川省委十一届二次全会将中国（四川）自由贸易试验区建设列入奠基四川长远发展的“四项重点工程”。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》。

内陆地区特别是西部地区建设自由贸易港，能够充分利用西部丰富的自然资源和劳动力资源，对标国际贸易通行规则，探索在全球贸易、投资、金融、人员往来、出入境管理等方面实施更加便利的制度，实施更高标准的贸易监管制度，建立和完善风险防控体系，在内陆地区打造开放层次更高、营商环境更优、辐射作用更强的新高地。内陆自由贸易港作为内陆地区对外开放的窗口，能够吸引国内外企业，培育跨境电子商务、市场采购贸易和外贸综合服务平台等贸易新业态，聚集各类优质资源；能够依托制造业、商贸业的产业聚集，加强物流配套、延伸供应链服务；能够凭借独具特色的国际竞争力，助力西部大开发战略，成为西部大开发战略新的增长极；能够引领西部地区开放发展，推动西部地区发展更高层次的开放型经济，从而深度融入世界经济体系，开创西部发展新格局。

1.2.3 平衡沿海与内陆发展差距

内陆建设自由贸易港，将内陆发展洼地变为发展高地，能加速内陆地区经济发展，缓解生产要素在沿海地区过于集中的情况，有效平衡沿海与内陆

发展差距，构建全方位对外开放格局。1978年以来，东部沿海地区成为改革开放的前沿地带。东部沿海地区与中西部地区相比，在区位条件、自然条件等方面具有明显优势，造成我国沿海与内陆经济发展差距较大，东中西部发展不平衡的问题长期存在。2016年，东部地区民间固定资产投资164 674亿元，而西部地区民间固定资产投资仅71 056亿元；在产业结构方面，第一产业在东部地区占比为5%，已经达到发达国家水平，而第一产业在中西部地区占比为10%以上；在城市化率方面，东部地区接近70%，中西部地区只有50%，两者相差20个百分点。2017年10月，党的十九大报告深刻阐述“贯彻新发展理念，建设现代化经济体系”，强调的重点之一就是“实施区域协调发展战略”，平衡沿海与内陆发展差距。

自提出“探索建设自由贸易港”以来，截止到2018年1月，已有十几个省市启动研究申报自由贸易港，这些地方既有沿海的上海、浙江、天津、海南，也有四川、陕西、湖北等内陆自由贸易试验区。由于沿海与内陆经济发展差距较大，如果只有沿海地区参与建设自由贸易港，内陆地区不参与，将导致生产要素向沿海地区集中，届时沿海地区会出现资本过剩、人才过剩、人口过密以及“大城市病”等现象，而内陆地区经济发展则更加弱化，最终会导致我国整个经济体结构功能下降、发展速度下滑。为此，内陆相比沿海更加迫切需要建设自由贸易港。再者，内陆建设自由贸易港还能够最大限度地利用内陆地区和沿边地区充裕的劳动力和富集的自然资源，吸引经济产业向内陆迁移聚集，对标国际贸易通行规则，探索在全球贸易、投资、金融、人员往来、出入境管理等方面实施更加便利的制度，实施高标准的贸易监管制度，打造开放层次更高、营商环境更优、辐射作用更强的新高地，为内陆深入参与国际贸易及产业合作提供良好的基础。内陆地区可以从全球获得推动发展所必需的资金、技术、资源、市场、人才乃至文化和理念，充分发挥后发优势，加速内陆地区的全方位崛起，有效平衡沿海与内陆发展差距，促进区域协调发展，构建“陆海内外联动、东西双向互济”开放格局。

1.3 建设自由贸易港相关理论

建设自由贸易港是我国改革开放、经济发展的必然产物，与之相关的经济学理论主要包括交易成本理论、交易效率理论、区位理论、增长极理论。下文对这些理论做出简要介绍。

1.3.1 交易成本理论

交易成本理论由诺贝尔经济学得奖主科斯提出，是新制度经济学的核心概论。科斯（Coase，1937）在其经典论文《企业的性质》中指出，在经济社会的资源配置过程中，运用市场价格机制有成本存在。当市场的交易成本过高，分工后的协调工作应转为企业组织内部的管理方式，从而导致低交易成本的厂商出现。阿罗（Arrow，1969）给交易成本下了一个广泛而简略的定义，交易成本是经济系统的运行成本，市场机制的不完全使交易产生了成本。威廉姆森（Williamson，1981）认为，交易成本是当交易行为发生时，人们为了完成交易必须收集的信息、谈判交易条件和监督对方履行合约的条款所花费的成本。诺斯（North，1991）则认为，交易成本是基于交换时，契约制定和执行契约的成本。张五常（Cheung，1999）在《新帕格来雷夫经济大词典》中这样定义交易费用：“广义而言，交易成本是指那些在一人世界的经济中不能想象的一切成本。^[1]”综上所述，笔者定义交易成本为：在一定的社会关系中，人们自愿交往、彼此合作达成交易所支付的成本，也称人—人关系成本，它与一般的生产成本（人—自然界关系成本）概念是相对应的。

交易成本是决定贸易中心成功的最重要因素。交易成本主要受“便捷”和“风险”的影响。“便捷”代表着效率，一个地方作为贸易中心的效率受多方因素的影响。其中，规模经济是促进交易效率的首要因素，即是否有大批贸易商与海外不同地区的买家和卖家保持广泛联系。支援配套的服务环境也是促进交易效率的重要因素，如报关方式，海关管理的简易程度和透明度，以及简单税制、低税率等。“风险”则意味着，贸易中心主要是一个交易平台，交易便会涉及风险。法律体制的保障是所有现代交易的重要基础，完善的法律体系在达成合约的过程中能降低风险，当买卖双方出现纠纷时，透明、有效的解决机制也是一项重要保障。

自由贸易港具有贸易自由化便利化的功能，具备独立、权威、非营利、灵活和高效的管理体制，提供高效规范的投资管理制度以及与贸易和投资便利相一致的金融服务、金融业务。建立遵循市场规律、尊重企业行为的经济管理体制，可以让市场充分发挥作用，自由竞争，优胜劣汰。同时，针对不同主体提供差异税收优惠等措施，能吸引各种要素流入，使资源配置到生产效率最高的部门，优化产业结构，大大提高企业交易的“便捷”，降低其“风

[1] 顾六宝. 环东北亚国际自由贸易区及我国保税港区发展研究[M]. 北京：中国社会科学出版社，2017：69-70.