

内陆自贸区的建立与评价研究 ——以武汉为例

田毕飞 李 伟

摘 要：内陆自贸区的建设是国家实施自贸区战略的核心内容，极大地推动了“一带一路”的建设。本文综合考量内陆地区自贸区的建设基础和建设需求，首次提出了自贸区建设需求框架，构建了“自贸区建设基础”和“内陆自贸区建设需求”评价指标体系，运用层次分析法和模糊综合评价法，以武汉为例对内陆自贸区的建设进行了综合分析评价。研究发现：建立内陆自贸区的决定性因素为政策因素及开放程度，国家战略需求和自贸区功能需求作用较大，推动了内陆自贸区的建设；而对于武汉来说，区域发展与保税区转型需求较大，整体水平有待提高。

关键词：内陆自贸区；模糊评价；建设需求；武汉

中图分类号：F727

文献标识码：A

文章编号：1006-1894 (2015) 04-0047-09

一、引言

国际贸易迅速发展所带来的规模扩张给传统的沿海自由港及自由贸易区的运行带来了较大压力，建立内陆自贸区的构想应运而生并且得到了实施，它不仅可以缓解沿海港口货物仓储的压力 (Trey, 2005)，带动区域经济发展和基础设施建设 (Hampe and Deo, 2007)，还发挥着吸引外资、发展离岸金融的作用 (Yang, 2009)。而扩大内陆沿边开放，统筹区域自贸区建设是中国当下开放型经济新体制的主要特征 (裴长洪和郑文, 2014)。

自由贸易区的评价是自由贸易区研究的热点领域，在自贸区的构建要素与评价上，国外的研究多以《外国直接投资》发布的全球自由贸易区评选体系为主要依据，以评价基础条件及发展空间为主；国内的研究伴随着保税区及自贸区的兴起而快速发展，多针对自由贸易区的特征进行评价。其中，成思危 (2004) 在对各国自贸区分析后得出了自贸区隔离封闭、境内关外等 5 个特点，为特征评价提供了理论基础。武康平和吴蓉 (2004) 从功能及立法角度，建立了自贸区功能特征模型，是功能评价的开端。在此基础上，孟广文和刘铭 (2011) 运用经济地理学相关理论，建立了自贸区特征评价模型，并对天津滨海新区进行了实证检验。从目前获批成立的自贸区来看，沪、津、粤、闽自贸区在战略指向及区域优势上禀赋各异 (唐健飞, 2014；盛斌, 2015；林晓伟和李非, 2015；蔡春林, 2015)，而内陆城市建立自贸区面临

政府职能转化较慢、市场管控过多等障碍（张建平，2014）。相关学者着重探讨了其构建路径。Hampe 和 Deo（2007）提出了内陆自贸区发展标准的概念模型，认为市场潜力、交通运输基础（Stank and Roath，1998）、供应链完善程度、资本丰裕度等为其构成要素。何力（2014）提出了参考巴西马瑙斯自贸区建立中国内地型自贸区的想法。高传华（2014）认为内陆自贸区建立的基本路径是实现4个基本转变，并开发新优势。

现有对自贸区建设的评价多针对目标地基础物理条件，少量涉及发展潜力评价，鲜有文献考虑自贸区未来潜力的发展增量及内在推动机制，尤其是对于内陆自贸区建设的研究仅仅局限在相关意义探讨和参考路径及概念模型，系统的考量评价处于空白状态。本文认为，国家、区域、保税区等层面对于建设自贸区的需求是推动内陆自贸区建设的动力因素，建立内陆自贸区不仅应当满足基本物理条件，也应当考虑各层面对于建设自贸区的需求因素。本文在武康平和吴蓉（2004）、Hampe 和 Deo（2007）、孟广文和刘铭（2011）等人研究的基础上，确定了内陆自贸区建设基础评价模型，同时又构建了内陆自贸区建设需求评价模型，从基础条件与建设需求两方面来分析内陆自贸区的建设。

二、内陆自贸区特征模型构建

自由贸易区基本特征为政策开放度、目标效用度、功能开发性、环境优越度、市场发展空间5个方面。本文将其进一步梳理分类为：经济基础、开放程度、政策基础、功能基础，并以此建立了自贸区基础条件评价模型，如表1所示。

模型中包含了4个基础条件要素：“经济基础”指自由贸易区建立所必要的经济条件，包括贸易发展、财政发展等经济要素；“开放程度”指自由贸易区所在区域的开放程度，包括资金、人员、货物等要素流动的自由程度；“政策基础”指建立自贸区所需的政策及政治条件，包括优惠政策及政府监管等方面；“功能基础”指建立自贸区所需要的区位、产业发展潜力、保税区功能定位等方面。

内陆自贸区能否建成一方面应探究其是否满足相关的基础条件，另一方面则应考虑各方面是否有建立自贸区的需求，本文将这种需求定义为“内陆自贸区建设需求”。正是由于巨大需求的推动，内陆自贸区的建设步伐才不断加快。换言之，“内陆自贸区建设需求”提供了推动力，它在很大程度上决定了内陆自贸区的成功批复与否，而对该领域尚无系统研究。本文通过梳理大量的新闻报道及政策条款，将内陆地区对于建设自贸区的需求按照主体范围大小划分为国家战略、区域发展、保税区功能发展3个层次，并建立了自贸区建设需求评价模型，如表2所示。“国家战略需求”指国家层面出于宏观调控、资源配置、改革创新等目的而产生的建立内陆自贸区的需求；“区域发展需求”指自贸区主要辐射区域出于区域经济推动、产业

结构完善等目的而产生的建立内陆自贸区的需求；“保税区功能定位需求”指保税区向自贸区转型中出于不同功能定位而产生的建立内陆自贸区的需求，不同的功能定位所带来的内陆自贸区建设需求是有差异的。

表 1 自贸区基础条件评价模型指标体系

一级指标	二级指标	三级指标
经济基础 X_1	贸易成果 X_{11}	进口贸易额 X_{111} ；出口贸易额 X_{112}
	就业成果 X_{12}	雇佣员工数 X_{121} ；入区企业数 X_{122}
	财政成果 X_{13}	政府财政收入 X_{131} ；区内生产总值 X_{132}
	引资成果（含技术） X_{14}	外商投资额 X_{141} ；实际利用外资额 X_{142} ；国内投资额 X_{143}
开放程度 X_2	货物支配自由 X_{21}	境外货物自由入区 X_{211} ；区内货物自由出境 X_{212} ； 区内货物自由处置 X_{213} ；区内货物存储限制 X_{214} ； 内外销比例控制 X_{215}
	人员流动自由 X_{22}	签证国家数量 X_{221} ；落地签证国家数量 X_{222} ； 办理居留手续难度 X_{223} ；国内居民进入手续难度 X_{224}
	资金流动自由 X_{23}	投资行业限制 X_{231} ；最低投资额限制 X_{232} ； 投资股本比例限制 X_{233} ；外币自由程度 X_{234} ；本币自由程度 X_{235}
政策基础 X_3	政府监管程度 X_{31}	海关对区内企业稽查 X_{311} ；海关货物备案的控制 X_{312} ； 海关监管电子化水平 X_{313}
	优惠政策 X_{32}	税收优惠 X_{321} ；信贷优惠措施 X_{322} ； 开放内销市场的优惠政策 X_{323} ；员工福利政策 X_{324}
功能基础 X_4	区位优势 X_{41}	地理位置 X_{411} ；运输通达性 X_{412} ； 区域经济发展水平 X_{413} ；保税区发展水平 X_{414}
	基础设施 X_{42}	运作面积 X_{421} ；区内硬件设施 X_{422} ；中介代理机构 X_{423}
	运营管理 X_{43}	行政效率 X_{431} ；商务运营成本 X_{432} ； 信息渠道 X_{433} ；生态环境保护 X_{434}
	产业发展 X_{44}	物流分拨业的发展 X_{441} ；加工制造业的发展 X_{442} ； 中介服务业的发展 X_{443} ；进出口贸易的发展 X_{444} ； 商务展览业的发展 X_{445} ；离岸金融业的发展 X_{446}

表 2 自贸区建设需求评价模型

一级指标	二级指标
国家战略需求 Y_1	地理位置战略需求 Y_{11} ；资源配置需求 Y_{12} ； 宏观产业结构优化 Y_{13} ；宏观经济结构优化 Y_{14} ； 国家战略契合需求 Y_{15} ；改革创新实验需求 Y_{16}
区域发展需求 Y_2	区域经济辐射范围 Y_{21} ；区域经济联系程度 Y_{22} ； 区域经济推动需求 Y_{23} ；辐射区域市场开放 Y_{24} ； 产业结构升级需求 Y_{25} ；产业门类完善需求 Y_{26} ； 产业效益提升需求 Y_{27}
对自贸区功能的需求 Y_3	保税仓储物流的需求 Y_{31} ；出口加工制造的需求 Y_{32} ； 转口贸易的需求 Y_{33} ；内陆贸易的需求 Y_{34} ；跨境电商的需求 Y_{35} ； 保税展示交易的需求 Y_{36} ；高新技术创新的需求 Y_{37} ； 高端制造的需求 Y_{38} ；创新服务的需求 Y_{39}

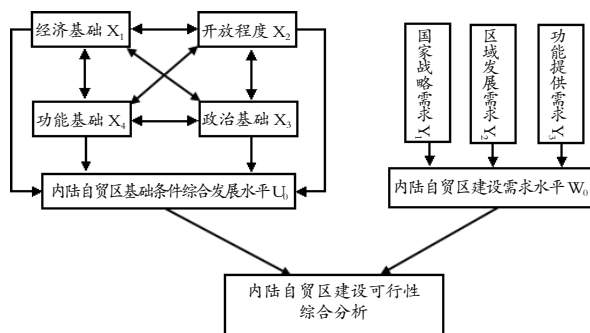


图1 内陆自贸区建设特征模型

三、AHP 分析及评分量化

(一) 模型构建

本文基于模糊综合评价法的框架基础，通过 AHP 层次分析法确定各项指标权重，再结合专家打分的量化结果进行单因素评价，逐级上评得出最后的模型分值结论。

对于基础条件综合发展水平评价，其模型如下：

$$U_0 = \sum w_i U_i = w_1 U_1 + w_2 U_2 + w_3 U_3 + w_4 U_4 \quad (1)$$

其中， U_1 表示经济基础 X_1 隶属度， U_2 表示开放程度 X_2 隶属度， U_3 表示政策基础 X_3 隶属度， U_4 表示功能基础 X_4 隶属度； w_1 、 w_2 、 w_3 、 w_4 、 w_5 为各一级指标权系数。隶属度即逐级上评的各级综合评价价值。

逐步下推至三级指标，可得自由贸易区综合评价三级指标数学表达式：

$$U^* = \sum w_i w_{ij} w_{ijk} U_{ijk} \quad (2)$$

其中， w_i 、 w_{ij} 、 w_{ijk} 分别为一、二、三级指标权系数， U_{ijk} 为对应指标 X_{ijk} 隶属度。

同理，对于建设需求水平评价，其模型如下：

$$W_0 = \sum w_i D_i = w_1 D_1 + w_2 D_2 + w_3 D_3 \quad (3)$$

其中， D_1 表示国家战略需求 Y_1 隶属度， D_2 表示区域发展需求 Y_2 隶属度， D_3 表示保税区功能需求 Y_3 隶属度； w_1 、 w_2 、 w_3 为各一级指标权系数。亦可逐级下推至二级指标。

(二) 评分量化

在模型的构建过程中，首先划分出不同层级的因素集，进而对各组因素的重要程度两两比较建立判断矩阵 B ，计算满足 $BW = \lambda_{\max} W$ 的特征根与特征向量，其中式 $\lambda_{\max}$ 为 B 的最大特征根，向量 W 为对应于 $\lambda_{\max}$ 的正规化的特征向量， W 的分量 w_i 即是相应元素的权值。

在指标的隶属度上，对于定量指标，本文选择上海自贸区作为参考对象，将其相关经济指标作为衡量值；对于定性指标，本文利用了模糊数学的思想，将指标所

表现出的分值控制在 $[0,1]$ 的区间, 其分值越趋于 1, 说明其情况越好, 故本研究据此确定了以里克特七级评分模式设计的评价集 $V=(V_1, V_2, \cdots V_7)=(\text{极好}, \text{很好}, \text{较好}, \text{一般}, \text{较差}, \text{很差}, \text{极差})$ 。

本文在此基础上继续构建综合评价的矩阵逐级上评, 如三级指标评价集 V_i 的分布频率就形成了三级指标的隶属度矩阵 R_{ijk} , 则三级指标的模糊评价结果则为 R_{ijk} 与对应的反模糊化矩阵的乘积, 具体公式如下:

$$U_{ijk} = R_{ijk} \cdot C = (r_1, r_2, \cdots, r_i) \begin{pmatrix} 1/7 \\ 2/7 \\ \cdots \\ 6/7 \\ 1 \end{pmatrix} \quad (4)$$

而同理可知, 对应二级指标模糊评价结果应为三级指标的权重矩阵 W_{ij} 与对应的 R_{ij} 及反模糊化矩阵的乘积, 公式如下:

$$U_{ij} = W_{ij} \cdot R_{ij} \cdot C = (w_1, w_2, \cdots, w_m) \begin{pmatrix} r_{11} & r_{12} & \cdots & r_{17} \\ r_{21} & r_{22} & \cdots & r_{27} \\ \vdots & \vdots & \ddots & \vdots \\ r_{m1} & r_{m2} & \cdots & r_{m7} \end{pmatrix} \begin{pmatrix} 1/7 \\ 2/7 \\ \cdots \\ 6/7 \\ 1 \end{pmatrix} \quad (5)$$

四、对内陆自贸区建设的评价

本文在对 27 份问卷和相关基本面数据进行综合分析处理之后得出了最终的内陆自贸区建立评价结果。其中, 基础条件评价体系侧重于基础条件的研究, 包含了经济基础、开放程度、政策基础、功能基础这 4 个主要指标, 它与其下辖的二、三级指标共计 60 个具体评价结果如表 3 所示。

从表 3 的结果可知, 武汉建设内陆型自贸区所得到的模糊评价总得分为 0.5924, 可见其整体得分不高, 仅仅具备了一定的基础条件。从一级指标的权重来看, 政策基础 (0.370) 与开放程度 (0.345) 是建立自贸区最为重要的两个基础条件, 功能基础 (0.185)、经济基础 (0.100) 次之。评价结果显示, 武汉申报内陆自贸区的优势在于其功能基础 (0.646) 的完善及现有保税区建设所带来的开放程度 (0.624) 的提高, 使得其能够依托此优势进行转型升级。

从经济基础下辖的二级指标结果来看, 贸易成果和财政成果得分仅为 0.127 和 0.368, 说明当前保税区所能转化得到的经济收益规模明显不足, 这也与武汉综保区尚处初步运营阶段这一现状吻合; 依托自身大学城的特点, 武汉在就业成果方面有天然优势, 充分吸引了人力资源的集聚, 对内陆型自贸区发展提供了人力保障; 在引资成果方面来看, 虽然国内外投资额总量不大, 但由于其实际的资本利用率很高, 总体来说还有较高增长空间; 在开放程度方面, 3 项二级指标得分都在 0.6 左右, 无

表3 武汉建设内陆型自贸区的基础条件评价结果

一级指标	权重 W_i	评分 U_i	二级指标	权重 W_{ij}	评分 U_{ij}	三级指标	权重 W_{ijk}	评分 U_{ijk}
经济基础 X_1	0.100	0.512	贸易成果 X_{11}	0.074	0.127	进口贸易额 X_{111}	0.500	0.111
						出口贸易额 X_{112}	0.500	0.144
			就业成果 X_{12}	0.171	0.742	雇佣员工数 X_{121}	0.667	1.000
						入区企业数 X_{122}	0.333	0.225
			财政成果 X_{13}	0.284	0.368	政府财政收入 X_{131}	0.333	0.322
						区内生产总值 X_{132}	0.667	0.391
			引资成果(含技术) X_{14}	0.471	0.575	外商投资额 X_{141}	0.297	0.038
						实际利用外资额 X_{142}	0.539	1.000
						国内投资额 X_{143}	0.164	0.154
开放程度 X_2	0.345	0.624	货物支配自由 X_{21}	0.164	0.656	境外货物自由入区 X_{211}	0.370	0.654
						区内货物自由出境 X_{212}	0.240	0.705
						区内货物自由处置 X_{213}	0.182	0.714
						区内货物存储限制 X_{214}	0.078	0.619
						内外销比例控制 X_{215}	0.128	0.514
			人员流动自由 X_{22}	0.297	0.594	签证国家数量 X_{221}	0.466	0.613
						落地签证国家数量 X_{222}	0.277	0.597
						办理居留手续难度 X_{223}	0.161	0.425
						国内居民进入手续难度 X_{224}	0.096	0.775
			资金流动自由 X_{23}	0.539	0.632	投资行业限制 X_{231}	0.079	0.698
						最低投资额限制 X_{232}	0.119	0.692
						投资股本比例限制 X_{233}	0.205	0.743
						外币自由程度 X_{234}	0.423	0.460
						本币自由程度 X_{235}	0.174	0.848
政策基础 X_3	0.370	0.563	政府监管程度 X_{31}	0.667	0.542	海关对区内企业稽查 X_{311}	0.310	0.543
						海关货物备案的控制 X_{312}	0.198	0.629
						海关监管电子化水平 X_{313}	0.490	0.508
			优惠政策 X_{32}	0.333	0.605	税收优惠 X_{321}	0.104	0.762
						信贷优惠措施 X_{322}	0.261	0.625
						开放内销市场的优惠政策 X_{323}	0.402	0.581
						员工福利政策 X_{324}	0.232	0.552
功能基础 X_4	0.185	0.646	区位优势 X_{41}	0.469	0.691	地理位置 X_{411}	0.097	0.657
						运输通达性 X_{412}	0.165	0.714
						区域经济发展水平 X_{413}	0.399	0.727
						保税区发展水平 X_{414}	0.339	0.648
			基础设施 X_{42}	0.125	0.642	运作面积 X_{421}	0.297	0.708
						区内硬件设施 X_{422}	0.539	0.632
						中介代理机构 X_{423}	0.164	0.556
			运营管理 X_{43}	0.162	0.634	行政效率 X_{431}	0.097	0.689
						商务运营成本 X_{432}	0.287	0.638
						信息渠道 X_{433}	0.184	0.648
						生态环境保护 X_{434}	0.432	0.613
			产业发展 X_{44}	0.244	0.570	物流分拨业的发展 X_{441}	0.079	0.778
						加工制造业的发展 X_{442}	0.115	0.641
						中介服务业的发展 X_{443}	0.152	0.616
						进出口贸易的发展 X_{444}	0.143	0.787
						商务展览业的发展 X_{445}	0.185	0.517
						离岸金融业的发展 X_{446}	0.325	0.406

数据来源：问卷数据来源于武汉东湖综合保税区高层管理人员、区内入驻企业负责人、高校专家学者、社科院专家。

明显瑕疵，更具体来看，内外销比例控制（0.514）应更加合理化，而外币自由程度（0.460）不足也显露出武汉金融方面的不足，由于金融业并不是武汉的传统强项，且目前保税区区内金融改革并不彻底，使得高端的金融服务成为目前的短板，这一问题在功能基础下属的三级指标离岸金融业的发展（0.406）中也有所体现；在政策基础和功能基础两方面，除政府监管程度（0.542）外，各项指标均表现良好。

表 4 武汉建设内陆型自贸区的需求评价结果

一级指标	权重 W_i	评分 U_i	二级指标	权重 W_{ij}	评分 U_{ij}
国家战略需求 Y_1	0.410	0.684	地理位置战略需求 Y_{11}	0.262	0.743
			资源配置需求 Y_{12}	0.071	0.543
			宏观产业结构优化 Y_{13}	0.122	0.671
			宏观经济结构优化 Y_{14}	0.081	0.600
			国家战略契合需求 Y_{15}	0.343	0.693
			改革创新实验需求 Y_{16}	0.121	0.686
区域发展需求 Y_2	0.260	0.707	区域经济辐射范围 Y_{21}	0.115	0.721
			区域经济联系程度 Y_{22}	0.150	0.693
			区域经济推动需求 Y_{23}	0.306	0.800
			辐射区域市场开放 Y_{24}	0.056	0.679
			产业结构升级需求 Y_{25}	0.147	0.664
			产业门类完善需求 Y_{26}	0.084	0.650
			产业效益提升需求 Y_{27}	0.142	0.600
自贸区功能需求 Y_3	0.330	0.669	保税仓储物流的需求 Y_{31}	0.107	0.750
			出口加工制造的需求 Y_{32}	0.093	0.700
			转口贸易的需求 Y_{33}	0.196	0.593
			内陆贸易的需求 Y_{34}	0.191	0.643
			跨境电商的需求 Y_{35}	0.060	0.707
			保税展示交易的需求 Y_{36}	0.082	0.779
			高新技术创新的需求 Y_{37}	0.063	0.657
			高端制造的需求 Y_{38}	0.059	0.664
			创新服务的需求 Y_{39}	0.149	0.657

数据来源：问卷数据来源于武汉东湖综合保税区高层管理人员、区内入驻企业负责人、高校专家学者、社科院专家。

根据武汉建设自贸区的需求分值表可以看出，国家战略需求（0.410）的权重比例最高，而自贸区功能需求（0.330）居次，区域发展需求权重最低（0.260）但评分最高（0.707），说明内陆自贸区建设的推动力主要来自国家战略构建和自贸区功能转型两方面，而区域发展需求次之。对于武汉来说，区域发展的需求更大地推动了自贸区的建设，显示出区域经济很强的依赖性。

从国家战略需求的评价结果来看，地理位置与战略契合度是建立内陆自贸区最为重要的需求推动因素，二者的权重和已达六成，且其评分 0.743 与 0.693 亦是得分最高的两项，说明立足于长江中下游的内陆自贸区建设能够充分贴合国家的长期规划，使得区位优势得到更高效的利用。区域发展需求的评价结果显示，其对建设内陆自贸区影响较小。相反，武汉建立自贸区来自于区域发展的推动作用明显，而且对区域经济推动的诉求最大。区域经济联系程度、产业结构升级需求、产业效益提

升需求三者居次,权重都在15%左右,评分各有高低,平均在0.65左右。对武汉本地而言,其对自贸区这一功能的需求得分最低,究其原因在于三级指标中的转口贸易和内陆贸易的权重虽然最高(0.196,0.191),但评分却最低(0.593,0.643),暴露了武汉当前发展的不足之处,也点出了其未来需要重点发展的方向,而作为武汉综保区支柱产业的出口制造业和物流分拨业都得到了高于0.7的高分,说明这两块需求旺盛,上升势头明显。

五、结论与建议

政府在中国经济新常态下扮演着舵手的角色,其制定的关键性政策能够引导资源的流向,自贸区的建设也离不开政策的支持,区内的监察管理更少不了政府的助力。根据国家“先沿海、再内陆”的布局来看,武汉极有可能作为第三批城市获得自贸区开放权,而其作为“长江经济带”的核心城市,武汉是助推华中经济发展的排头兵,建设自贸区则能够将这一特点加以扩大,更契合“长江经济带”及“一带一路”战略的推进。同时,武汉综保区以高端制造业、加工贸易及物流分拨为优势产业,自贸区带来的优惠措施能够更好地满足出口加工和高端制造的需求,集中体现其在国际贸易中的地方特色。依托较大的政策及基础条件优势,武汉面临的主要是如何充分利用这些资源进行建设的问题。

武汉已初步具备申报内陆自贸区的条件,四项基本因素都无较大缺漏,但仍有较大提升空间。在自贸区建设过程中,具有较强决定性作用的因素当属国家的政策安排及区域对国外市场的开放自由程度,这一结论也在第二批自贸区申报结果中得到了验证。在沿海自贸区的建设中,经济基础发挥了主要作用,但其影响力在内陆自贸区的的评价中趋于弱化,表现出明显的地域差异性,主要归因于贸易成果与引资成果受到较多地缘限制和国家政策杠杆偏向等因素,使得经济基础水平相对于沿海稍显薄弱成为内陆城市的一大共性。武汉建立自贸区来自于国家战略、区域经济和自贸区功能需求3个层面的期望均处于较高水平,其中以国家战略需求最为突出,这也表明建立以武汉自贸区为主体的中部经济圈能够有效实现国家在不同区域间的资源调配,优化全国产业布局,推动国家经济结构的升级,并为政府推动内陆自贸区建设铺好道路,这一方面的价值需求远比武汉本地各类产业对自贸区强化对外贸易功能的需求要高。本研究的结果显示,促进贸易发展、创造优质的营商环境是目前实现保税区转型的当务之急。

参考文献:

- [1] 蔡春林. 广东自贸区建设的基本思路和建议 [J]. 国际贸易, 2015, (1).
- [2] 成思危. 从保税区到自由贸易区: 中国保税区的改革与发展 [M]. 北京: 经济科学出版社, 2004.
- [3] 高传华. 内陆自贸区与开放新优势培育 [J]. 开放导报, 2014, (4).
- [4] 何力. 南美沿海型和内陆型自贸区实践与中国自贸区建设 [J]. 国际商务研究, 2014, (2).

- [5] 林晓伟, 李非. 福建自贸区建设现状及战略思考 [J]. 国际贸易, 2015, (1).
- [6] 孟广文, 刘铭. 天津滨海新区自由贸易区建立与评价 [J]. 地理学报, 2011, (2).
- [7] 裴长洪, 郑文. 中国开放型经济新体制的基本目标和主要特征 [J]. 经济动态, 2014, (4).
- [8] 盛斌. 天津自贸区: 制度创新的综合试验田 [J]. 国际贸易, 2015, (1).
- [9] 唐健飞. 中国 (上海) 自贸区政府管理模式创新及法治对策 [J]. 国际贸易, 2014, (4).
- [10] 武康平, 吴蓉. 自由贸易区的功能特征与立法研究 [M]. 北京: 经济科学出版社, 2004.
- [11] 张建平. 2014 年自贸区改革任重道远 [J]. 中国物流与采购, 2014, (4).
- [12] Global Free Zones of the Future[R]. FDI, 2014.
- [13] Hampe, K. and Deo, B. S. A Model to Evaluate a City for Inland Port Facility [J]. ASAC, 2007, 28.
- [14] Stank, T. P. and Roath, A. S. Some Propositions on Intermodal Transportation and Logistics Facility Development: Shippers' Perspectives [J]. Transportation Journal, 1998, (1).
- [15] Trey W. Boring. The Development of Foreign-trade Zones in Inland Ports [J]. The Journal of Commerce, 2005, 20, (3).
- [16] Yang, Y. C. A Comparative Analysis of Free Trade Zone Policies in Taiwan and Korea Based on a Port Hinterland Perspective [J]. The Asian Journal of Shipping and Logistics, 2009, 25, (2).

作者信息: 田毕飞, 中南财经政法大学工商管理学院副教授, 研究方向: 国际创业; 李伟, 中南财经政法大学工商管理学院, 研究方向: 自由贸易区建立与评价。

基金项目: 国家社会科学基金项目“国际新创企业海外市场进入模式与绩效研究”(项目编号: 31541410814); 国家大学生创新训练基金项目“武汉综合保税区向自贸区转型的实证研究”(项目编号: 201410520061)。

The Research on the Establishment and Evaluation of the Inland FTZ: An Analysis of Wuhan

TIAN Bi-fei LI Wei

Abstract: The construction of the Inland FTZ as the core of China's FTZ strategy has tremendously facilitated the development of the Belt and Road Initiatives. To analyze the key factors and practical demand influencing the Inland FTZ construction, and provide decision making guidance for the construction of the Inland FTZ, this paper puts forward the FTZ construction requirement framework for the first time, under the background of FTZ construction policy "coastal First, inland later", and the consideration of the FTZ construction basis and requirements of inland region synthetically. This paper presents two evaluation index systems for "FTZ construction basis" and "Inland FTZ construction requirements" to make a comprehensive evaluation of Wuhan by AHP and FCA as an example. The study reveals that the main decisive factor for establishing the inland FTZ is the policy and openness. The intensity of national strategy needs and FTZ function needs play an important role. For Wuhan, regional development and FTZ transformation has a large demand for FTZ construction. The overall development level remains to be improved.

Key words: inland FTZ; FCA; construction requirements; Wuhan

(责任编辑: 金孝柏)