
以内陆物流港建设为中心，加快内陆 自由贸易试验区建设

林桂军

摘要：运输成本是内陆地区发展最大的障碍，其次是远离中心大市场。地理位置的劣势迫使内陆地区只能选择替代沿海地区产业的发展战略。在这些障碍存在的情况下，只靠设立自由贸易试验区难以完全克服内陆地区发展所面临的问题。本文认为，内陆自由贸易试验区的建设必须与内陆物流港的建设相结合，完善内陆与沿海、内陆与地区中心市场、内陆与中心市场一体化建设和运输模式创新4个方面的主要任务。研究结果显示，我国内陆自由贸易试验区所在地区的基础设施不仅落后于我国沿海地区，而且同亚洲发展中国家相比也不乐观。因此，加大基础设施建设的投资仍然是一项迫切的任务。我国现行的自由贸易试验区的特征更像投资便利化试验区，内陆自由贸易试验区未来的发展必须增加贸易开放内容，以适应全球价值链变迁的挑战。内陆地区的产业优势应该向着成为沿海地区中间品供应基地的方向转变，内陆自由贸易试验区应该最终成为高端产业集聚、国内改革和创新的领先者。最终内陆地区的崛起要在不依赖运输成本的高价值/重量比产品和服务上建立起优势。

关键词：运输成本；内陆自由贸易试验区；内陆物流港；基础设施；比较优势

中图分类号：F712.2

文献标识码：A

文章编号：1006-1894 (2018) 02-0005-13

一、前言

为应对美国主导的 TPP 挑战和加快国内改革开放的步伐，2013 年我国政府决定重启中美双边投资谈判。鉴于谈判中的一些内容是我国从未涉及过的，2013 年 9 月国务院批准创建中国（上海）自由贸易试验区，以外资管理体制改革的为重点，在负面清单和准入前国民待遇上进行先行先试。2015 年 4 月国务院新增广东、天津和福建 3 个沿海自由贸易试验区。2017 年 3 月又新增辽宁、浙江、河南、湖北、重庆、四川和陕西等 7 个自由贸易试验区，其中多数为内陆地区。目前我国自由贸易试验区所进行的改革，准确地讲属于投资自由化的范畴，涉及的主要内容通常包括：准入、国民待遇、股比限制、绩效要求、高管要求、财产的征用与补偿、知识产权保护、政府采购、竞争、资本自由转移、争端解决机制及劳工条件等。毫无疑问，未来需要继续深化投资管理改革，目前改革的重点主要是放宽准入限制（负面清单）；同时必须增加贸易开放的内容，以适应全球价值链的变迁。

作者简介：林桂军，对外经济贸易大学国际经贸学院教授，博士生导师，研究方向：国际贸易。

运输成本是制约我国内陆地区开放和发展的关键瓶颈。由于运输上的障碍，内陆地区往往采取内向型的发展战略，在产品结构上重复沿海发达地区的模式，自身的比较优势难以发挥出来。目前我国政府批准的内陆自由贸易试验区在帮助内陆地区克服这些障碍上只能起到有限的作用。内陆自由贸易试验区的建设一方面应同内陆物流港的建设密切结合起来，成为内陆物流港的配套部分，以降低内陆产品进出市场的成本；另一方面，内陆地区需要准确定位产业，同沿海地区形成优势互补的上下游产业联系。

当前全球价值链正处在变迁之中，长距离跨境外包出现萎缩的势头，境内垂直专业化呈现上升趋势，外资更倾向在临近销售市场的区域进行投资和生产。内陆自由贸易试验区应该紧抓这一机遇，从境外和沿海吸引投资，争取成为沿海发达地区中间品的供应基地。本文将重点分析区位特征对我国内陆地区发展的制约、内陆地区加快交通基础设施建设的必要性及内陆物流港与自由贸易试验区的建设问题。本文认为，内陆自由贸易试验区应该围绕自身改革、内陆物流港建设和内陆地区产业定位 3 个方面展开。

二、将自由贸易试验区建设置于内陆物流港框架内

从 2013 年 9 月至今，我国共批准建立了 11 个自由贸易试验区。2017 年 3 月批准建设的辽宁、浙江、河南、湖北、重庆、四川和陕西 7 个自由贸易试验区中，5 个为内陆地区。鉴于我国内陆地区在地理位置上的劣势，国家在赋予内陆省市自由贸易试验区地位时，一般都强调增强交通基础设施和对运输成本不敏感的（如高科技）产业的发展（见表 1）。

自由贸易试验区从沿海向内陆拓展是我国“推动形成全面开放新格局”、“发展更高层次开放型经济”的重要举措。^①从我国各地区的发展情况看，中西部地区虽然拥有 72% 的国土面积，但是地广人稀，只拥有 27% 的人口和 20% 的经济总量，对外贸易仅占全国的 7%，利用外资只占 7.6%。^②我国最发达的城市一般都分布在沿海（北京除外），而内陆城市的发展则滞后。从表 2 中可以看出我国不同地区人均 GDP 的梯次差异。沿海地区的人均 GDP 最高，2015 年平均水平约为 68,968 元，其次是经过一个省可以出海的地区（单省锁定内陆省），为 45,295 元，经过两个以上省可以出海地区（两省以上锁定内陆省）的人均 GDP 最低，目标定位为 39,009 元。^③

内陆地区发展落后于沿海地区是一个普遍的现象，国际上的发展经验也证明了

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，2017-10-18.

② 汪洋. 推动形成全面开放新格局，党的十九大报告辅导读本[M]. 北京：人民出版社，2017.

③ 本文将只经一个省便可以出海的内陆省定义为单省锁定内陆省，经过两个或两个以上省才可出海的内陆省定义为两省以上锁定内陆省。我国 31 个省（市）中共有 11 个沿海省（市）、20 个内陆省（市）；其中单省锁定的内陆省（市）9 个、两省以上锁定的内陆省（市）11 个。

表 1 自由贸易试验区目标定位

自贸区	目标定位
上海	2~3 年, 转变政府职能, 服务业开放, 改革外资体制, 发展总部经济和新型贸易业态, 促进资本项目可兑换和金融服务业全面开放; 货物按状态分类监管; 营商环境: 力争建成投资贸易便利、货币兑换自由、监管高效便捷和法制环境规范的自由贸易试验区, 为我国扩大开放和深化改革探索新思路和新途径, 更好地为全国服务
天津	经过 3~5 年改革探索, 将自贸试验区建设成为贸易自由、投资便利、高端产业集聚、金融服务完善、法制环境规范、监管高效便捷和辐射带动效应明显的国际一流自由贸易园区, 在京津冀协同发展和我国经济转型发展中发挥示范引领作用
广东	经过 3~5 年改革试验, 营造国际化、市场化和法治化营商环境, 构建开放型经济新体制, 实现粤港澳深度合作, 形成国际经济合作竞争新优势, 力争建成符合国际高标准的法制环境规范、投资贸易便利、辐射带动功能突出和监管安全的自由贸易园区
福建	坚持扩大开放与深化改革相结合、功能培育与制度创新相结合, 加快政府职能转变, 建立与国际投资贸易规则相适应的新体制。创新两岸合作机制, 推动货物、服务、资金及人员等各类要素自由流动, 增强闽台经济关联度。加快形成更高水平的对外开放新格局, 拓展与“21 世纪海上丝绸之路”沿线国家和地区交流合作的深度和广度。经过 3~5 年改革探索, 力争建成投资贸易便利、金融创新功能突出、服务体系健全、监管高效便捷和法制环境规范的自由贸易园区
辽宁	着力打造提升东北老工业基地发展整体竞争力和对外开放水准的新引擎
浙江	落实中央关于“探索建设舟山自由贸易港区”的要求, 就推动大宗商品贸易自由化、提升大宗商品全球配置能力进行探索
河南	落实中央关于加快建设贯通南北、连接东西的现代立体交通体系和现代物流体系的要求, 着力建设服务于“一带一路”建设的现代综合交通枢纽
湖北	落实中央关于中部地区有序承接产业转移、建设一批战略新兴产业和高技术产业基地的要求, 发挥其在实施中部崛起战略和推进长江经济带建设中的示范作用
重庆	落实中共中央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的要求, 带动西部大开发战略深入实施
四川	落实中共中央关于加大西部地区门户城市开放力度以及建设内陆开放战略支撑带的要求, 打造内陆开放型经济高地, 实现内陆与沿海沿江沿江协同开放
陕西	落实中共中央发挥“一带一路”建设对西部大开发带动作用、加大西部地区门户城市开放力度, 打造内陆型改革开放新高地, 探索内陆与“一带一路”沿线国家经济合作和人文交流新模式

表 2 2015 年我国沿海和不同内陆地区人均 GDP (元)

沿海	人均 GDP	单省锁定地区	人均 GDP	两省以上锁定地区	人均 GDP
天津	107,960	北京	106,497	黑龙江	39,462
河北	40,255	山西	34,919	重庆	52,321
辽宁	65,354	内蒙古	71,101	四川	36,775
上海	103,796	吉林	51,086	贵州	29,847
江苏	87,995	安徽	35,997	云南	28,806
浙江	77,644	江西	36,724	西藏	31,999
福建	67,966	河南	39,123	陕西	47,626
山东	64,168	湖北	50,654	甘肃	26,165
广东	67,503	湖南	42,754	青海	41,252
广西	35,190			宁夏	43,805
海南	40,818			新疆	40,036
平均	68,968	平均	45,295	平均	38,009

注: 由于北京的特殊情况, 所以在计算单省锁定地区人均 GDP 时, 将北京排除在外。

这一点。世界上约有 40 个内陆国家，其中非洲 14 个、欧洲 5 个、南美 2 个、独联体 14 个和亚洲 5 个（老挝、尼泊尔、不丹、蒙古和阿富汗）。这些国家多数不仅规模小，而且发展落后。

内陆地区的发展比沿海地区面临更多的障碍。首先是运输成本。海运是成本最低的运输方式之一，陆运和空运无法与其相比。内陆地区由于远离港口，不仅国际贸易难以发展，而且同海外世界缺少交流，知识和技术传播速度滞后。与之形成反差，低廉的海运成本使海洋国家及一国的沿海地区成为现代经济的领先者，特别是集装箱运输的发展，使得通过海洋运输的货物在国际市场上更具有竞争力。在不利的地理因素制约下，内陆地区想要获得发展的一个路径是专注于出口那些对运输成本不敏感的产品。例如，瑞士是世界上少有的进入世界最高收入行列的内陆国家。瑞士在国际贸易上成功的经验之一是将比较优势建立在对运输成本不敏感的高附加值产品的生产（钟表、精密仪器等）和金融与保险等服务行业。对比起来，我国多数内陆地区面对地理位置的不利条件，往往倾向选择内向型的发展战略，基本在重复沿海地区的产业模式，在高价值 / 重量比产品的生产上缺少创新，结果使内陆地区的比较优势无法发挥出来。

制约内陆地区发展的第二个因素是远离大市场。临近一个开放的大市场，可以部分抵消内陆地区在地理运输上的不利地位。在这方面，贸易开放、贸易便利化和完善的基础设施互联互通就成为成功的重要决定因素。瑞士的成功除了充分发挥了该国在高附加值和金融服务业的比较优势外，另一个优势就是临近欧盟大市场。尼泊尔也是一个临近印度这一大市场的内陆国家，其距离印度加尔各答港约 900 公里，陆地行驶时间 22~23 小时。它虽然与中国临近，但是接壤的是欠发达、人口稀少的西藏地区。由于长期以来印度经济发展缓慢，因而尼泊尔经济从印度的增长中获利甚少。另外，印度对进口产品征收高关税，为了避免走私，尼泊尔必须保持同印度一致的关税政策。结果尼泊尔被迫采取内向型的发展战略，比较优势无法发挥出来。近 10 多年来，印度加快了对外开放的步伐，经济呈现高速增长的趋势，尼泊尔在资源等方面的比较优势也逐渐显现出来。

内陆地区发展的第三个障碍是内陆地区易受临近地区的控制，一些临近地区可能对过境货物在收费、标准和过境程序上进行歧视。实际上国际社会早就注意到内陆国家在出海所面临的这些问题，1947 年签署的 GATT（《关税与贸易总协定》）第 5 条（国境自由）规定，内陆国过境的货物和运输工具应该享受最惠国待遇，收费必须合理，不得施加不必要的限制和制造不必要的延误。联合国大会 1974 年通过的《经济权利与国家义务》第 26 条第 15 款也规定，“内陆国家享有进出海口的自由通道。”

内陆自由贸易试验区的建设必须结合内陆地区的地理位置特征，将开放政策与同海港城市和临近大市场的互联互通紧密结合起来，以内陆物流港建设为中心，将自由贸易区建设置于内陆港框架内。只有这样才能使内陆地区开放所释放出来的获

利充分发挥出来，否则吸引来的外资同样受到地理障碍的制约，更不用说如此封闭的环境能否吸引到外资了。

三、基础设施仍是制约内陆地区经济发展的瓶颈

基础设施是阻碍内陆地区发展的一个突出瓶颈，因此，内陆地区理应在基础设施方面加大投资力度。但是，我国所呈现出的情况是：越是内陆地区，基础设施的发展越落后。表3是我国沿海和内陆地区铁路和公路的密集度情况。可以看出，单省锁定的内陆地区不论在铁路里程和公路里程上都明显低于沿海地区。两个以上省锁定的内陆地区基础设施的发展更落后，每千平方公里区域的铁路平均长度仅为13公里，公路为585公里。没有明显的迹象表明，内陆地区试图通过强化基础设施建设来推动本地区经济的发展。河南、湖北、重庆、四川和陕西是我国5个内陆自由贸易试验区的所在地。河南和湖北两个单省锁定的省份，在公路的密集度上达到发达沿海地区的水平，但是铁路的密度仍远低于沿海地区的平均水平。两省以上锁定的重庆、四川和陕西在铁路设施的发展上均远滞后于沿海地区，四川和陕西的公路密度同单省锁定的地区仍有较大差距。

表3 我国不同地区铁路和公路密集度（公里/千平方公里）

沿海	铁路	公路	单省锁定地区	铁路	公路	两省以上锁定地区	铁路	公路
天津	94	1,484	北京	75	1,311	黑龙江	14	362
河北	37	1,004	山西	34	909	重庆	26	1,737
辽宁	38	827	内蒙古	10	166	四川	10	673
上海	74	2,110	吉林	27	547	贵州	19	1,089
江苏	27	1,533	安徽	30	1,414	云南	10	621
浙江	25	1,167	江西	24	970	西藏	1	67
福建	26	880	河南	33	1,601	陕西	23	839
山东	35	1,728	湖北	22	1,400	甘肃	9	315
广东	23	1,212	湖南	22	1,125	青海	3	109
广西	22	511				宁夏	20	511
海南	30	830				新疆	4	110
合计	43	1,208	合计	25	1,017	合计	13	585

来源：国家统计局《中国统计年鉴》。

注：单省锁定地区的平均铁路和公路密度值不包括北京。

与亚洲其他发展中国家相比，河南铁路的密度明显高于其他亚洲发展中国家，但是湖北和重庆铁路的密度同亚美尼亚、阿塞拜疆和印度基本处在类似的水平，四川则同巴基斯坦和越南状况类似。在公路密度上，河南、湖北和重庆较为发达，公路密度接近一些南亚国家（孟加拉、印度和斯里兰卡）的水平，四川和陕西的公路密度和菲律宾、越南类似（表4）。所以，内陆地区加大基础设施投资仍然是当前的任务，其关键是以现代内陆物流港概念为核心，将自由贸易试验区建设同内陆物流港建设结合起来。

表 4 部分亚洲国家铁路和公路密度（公里 / 千平方公里）

	铁路	数据年份	公路	数据年份
1. 中亚	16		244	
阿富汗		2006	65	2006
亚美尼亚	25	2005	266	2006
阿塞拜疆	26	2006	715	2004
格鲁吉亚	22	2007	293	2006
哈萨克斯坦	5	2007	34	2006
吉尔吉斯斯坦			97	2001
巴基斯坦	10	2007	338	2001
塔吉克斯坦			196	2001
乌兹别克斯坦	9	2007	192	2001
2. 东南亚	5.3		348	
柬埔寨	4	2007	217	2004
印尼	3	1998	371	2005
老挝			129	2006
马来西亚	5	2007	283	2005
缅甸			41	2005
菲律宾	2	2006	671	2003
泰国	8	2006	352	2006
越南	10	2007	717	2004
3. 南亚	21		1,017	
孟加拉	22	2007	1,838	2003
不丹			171	2003
印度	22	2006	1,116	2006
尼泊尔			121	2004
斯里兰卡	19	2005	1,836	2003
4. 蒙古	1	2007	31	2002
5. 中国	12.9	2016	489	2016

数据来源：Nath, Biswa and Bhattacharyay. Estimating Demand for Infrastructure in Energy, Transport, Telecom-munications, Water and Sanitation in Asia and the Pacific: 2010~2020. ADBI Working Paper Series No. 248, September, 2010.

四、内陆物流港概念

内陆物流港最早起源于内陆地区货物运输的终点站，主要为国际贸易提供货物的临时存储、保税和运输等服务。随着大型运输工具和集装箱的发展，海上运量快速增长，结果导致一些港口货物积压，装卸和储运成本上升。为了缓解成本的压力，交通便利的内陆地区便成为替代海港功能的一个选择。21 世纪初，我国出口到德国汉堡—勒阿福尔地区的货物大幅增加，堆积成山，无法及时运达内陆目的地。为此，德国有关方面开始在内陆地区建立物流园区，通过铁路和内河将海港与内陆物流园连接起来，形成内陆物流港。

集装箱运输方式的发展促进了内陆物流港的发展，使内陆物流港逐渐成为具有海港功能的内陆终端（Cullinane and Wilmsmeier, 2011）。通常人们对内陆港的定义是一个以多种运输模式为基础的内陆物流中心，对国际贸易中的货物进行装卸、

存储、转运和加工等，并履行相应的检查和检验等海关监管程序。^①

内陆物流港可以分成3类（Roso et al, 2009）。第一类是远距离内陆物流港。通过铁路将海港与远距离内陆港连接起来，并在内陆物流港形成新的集散中心。例如坦桑尼亚的伊萨卡内陆物流港，距离达累斯萨拉姆港800公里，客户可以直接在伊萨卡办理各种海关手续，而不用去800公里外的达累斯萨拉姆区办理。不仅如此，伊萨卡港还和周边的卢旺达和布隆迪等内陆国家在集装箱业务上形成了高效的连接。长距离内陆物流港还推动了运输模式的转变，充分发挥铁路在长距离运输中的主要作用。美国一列火车可以替代100辆卡车，欧洲可以替代35辆卡车，具有巨大的经济和环境效益（Roso et al, 2009）。

第二类是中等距离的内陆物流港。这类内陆港特别适合公路运输，可减少沿海港口的压力。中等距离的内陆物流港可以履行部分海关在海港行使的功能（如X光扫描和货物检验等）。美国的弗吉尼亚内陆港距离港口330公里，由美国海关当局批准设立，目的是为了增强俄亥俄谷地（Ohio Valley）与巴尔的摩港的竞争。弗吉尼亚内陆港可以为客户提供全套的海关服务。2007年，天津港与北京、河北和内蒙古等主要集装箱货物生成地签署的旨在提升天津港辐射能力的《建设内陆无水港合作意向书》就属于中等距离内陆物流港概念的范畴。

第三类是封闭的近距离内陆港。这种类型的内陆物流港一般设在港口城市的边沿，用穿梭火车连接港口与内陆物流港，并通过内陆港再向外围辐射。封闭的近距离内陆物流港可以减少海港拥挤的压力，减少城市的污染。美国的洛杉矶内陆港建在距离长滩港32公里外的地方，过去通过卡车穿梭运输，后改用火车，大大减少了道路的拥堵（World Cargo News, 2002）。我国山东的胶州市目前也考虑在青岛周边建设以多式联运为基础的内陆物流园，缓解青岛港拥挤和成本不断上升的压力，基本上属于封闭近距离内陆物流港的范畴。

美国是一个对内陆物流港建设非常重视的国家，发展比较完善的内陆物流港有达拉斯/沃思堡（Dallas/Fort Worth）、休斯顿、芝加哥、堪萨斯城、圣路易斯、亚特兰大、孟菲斯、内陆帝国、哥伦布和夏洛特等。美国的内陆物流港一般具有以下特征（LaSalle, 2011; Gochmour, 2016）：（1）320公里内至少有300万人口；（2）一级铁路（Class I）作为海港和内陆港动脉，250个双层集装箱火车往返运输；（3）拥有自由贸易区地位和享受优惠的政府政策；（4）与海港城市相比，拥有更具竞争力的劳动力资源和完善的仓储、分销设施（商业地产）；（5）初始阶段，内陆地区一般拥有丰富的自然资源产品、农产品、化工和其他产品；（6）全面、完善的治理结构确保内陆港的高效运行；（7）政府的大力支持。

^① 参见联合国《政府间陆港协定》（Inter-Governmental Agreement on Dry Ports, 2013）。

内陆物流港注重沿海与内陆地区基础设施的互联互通，对于促进我国内陆地区克服发展的瓶颈和营造“陆海内外联动、东西双向互济的开放格局”具有关键性的作用。今天，现代的内陆物流港的功能不断完善，不再是简单的集装箱堆场和中转站，而是具有提供物流和增值服务、进出口产品加工等初级自由贸易区功能的特殊经济区域，为内陆地区构建开放型经济新高地奠定了初步基础。

五、适应全球化变迁趋势，准确定位内陆自由贸易试验区任务

内陆自由贸易试验区的建设必须针对内陆地区面临的问题，采取内陆港与自贸试验区协调推进的改革方式。内陆地区受到运输成本的制约，克服这一障碍的办法是首先完成两个联接，一是内陆地区与海港之间的联接，二是内陆地区与临近大市场之间的高质量互联互通。基础设施建设至关重要。基础设施建设不仅包括硬件建设，还要包括软件设施。远距离内陆物流港不仅需要与海港通过铁路相连接，形成“哑铃”状分布，还必须构建完善的内陆港与周边子内陆港的运输网络，尽量采用专用铁路承载货物运输（Roso et al, 2009）。

当然，决定内陆物流港成功的因素不仅在大容量的铁路运输，还在于水运—铁路—公路之间多种运输模式的有效组合（谭小平，2014）。目前限制我国内陆物流港发展的首要问题是国内铁路集装箱运输的滞后，铁路集装箱占比只有 7.6%，远落后于欧美国家的 40%，甚至不及印度的 25%。除此之外，我国铁路货运站使用的铁路车辆往往与海运集装箱要求不能匹配，这也使内陆物流港的建设面临更大的困难。内陆物流港的功能不能局限在传统的转运，还应提供海关清关、储存、拼货、空（集装箱）箱管理和集装箱维修，甚至包装、加工和分销等综合服务。

软件建设方面，鉴于运输成本是制约内陆地区发展的一个关键因素，中央和地方政府在税收上应该对内陆地区的交通基础设施实行倾斜的优惠政策。内陆港也必须很好地协调与海港管理部门之间的关系，尽可能将海关功能向内陆港转移。反垄断也是内陆地区改革的一个重要方面。运输是国民经济各个行业的基础投入，运输成本的高低将决定最终产品和服务的国际竞争力。因此，运输基础设施禁止垄断性定价、实现投资与运营在准入、运输方式多样化及营运实体多元化竞争，均可降低基础设施的成本，提升内陆物流港的竞争力。

内陆地区在通海和进入国内大市场方面往往受到临近地区的制约，因此，市场一体化改革也是内陆物流港发展的一个重要方面。市场一体化建设已是国内提了许多年的口号，但是所采取的具体行动甚少。市场一体化涉及微观层次的改革，是一项庞大的工程，目的是要保证人员、要素、产品和服务跨地区的自由流动，建设一个“无缝对接”的统一的市場（COAG, 2011）。在这方面，澳大利亚政府 2008 年起推动的改革值得借鉴。在交通运输方面，内陆地区的改革应该以降低税费规制负担为重点。

理论上讲，运输规制的核心目的是为了保证人员的安全，超出这一目标的多数规制则可能是多余的。

内陆物流港的建设必须与内陆自由贸易试验区的建设相互协调。自由贸易区是一国为了克服现行体制的约束而划出的一块“飞地”，通常指明确划出的单一行政管理和独立的海关免税区域，在区域内商业程序更加简单快捷，企业享受比区域外更灵活、优惠和自由的政策（如投资条件、贸易条件、关税和税收等）。^①根据目标、市场和企业经营的需要，自由贸易区可以采取不同的形式（见表5）。目前国内许多地方根据十九大报告的精神，正在积极探索自由贸易港的建设问题。

内陆物流港辅助以自由贸易区建设是体制存在约束国家的一个较为普遍的做法，我国的内陆物流港也宜采取这一做法。具体的模式可以是允许内陆物流港配套自由贸易区（包括子区域），自由贸易区内只能进行生产性活动，禁止零售活动。自由贸易区可以以支持企业参与国外市场竞争为导向，也可以是通过进口低成本的投入，以降低产品国内销售成本为导向。

表5 世界上自由贸易区的形式

自由区	自由出口区
自由贸易区	贸易与经济合作区
自由港	经济加工区
外贸区	经济技术开发区
出口加工区	内陆港

资料来源：Baissac, C. Brief History of SEZs and Overview of Policy Debates. In Farole, T. Special Economic Zones in Africa: Comparing Performance and Learning from Global Experiences. The World Bank, Washington, D.C., 2011.

世界上（包括我国）自由贸易区的目标地位是不断变化的。最初自由贸易区的目标一般是为了扩大出口，创造国内就业。随着产业不断地集聚，现代自由贸易区的目标逐渐演变成为高端产业集聚、国内改革和创新的领先者，主体经济向服务业转变。2013年9月以后我国政府批准建立的11个自由贸易试验区以负面清单和准入前国民待遇改革为重点，不同于传统的自由贸易区模式，应该称为“投资自由化试验区”。未来的发展应该包括促进贸易和服务业其他模式（除商业存在以外的包括跨境交付、境外消费和自然人流动3种模式）的开放。

进一步扩大投资开放是目前我国11个自由贸易试验区的一个重要使命。从2013年开始设立至今，自由贸易试验区逐步推进，外商投资负面清单从2013年的190项减少至2017年的95项，其中制造业从63项减少至14项。但是，外资的准入，不论在广度还是在深度方面都需要进一步谋划，特别是服务领域的准入，仍然存在很多问题。在我国自由贸易试验区努力推动对外商的国民待遇改革之际，党的十九大

^① Asian Development Bank. Economic Zones: Instruments for Regional Production Networks and Supply Chains. Background Paper for the Asian Development Bank RCI Roundtable Conference, 2014, Manila.

报告特别强调了“凡在我国境内注册的企业，都要一视同仁、平等对待。”这为自由贸易试验区外资国民待遇改革注入了新的动力。国民待遇还将是自由贸易试验区改革的核心内容之一。

但是，国民待遇只是阻碍外商进入的壁垒之一。国民待遇属于歧视性的措施，这些壁垒往往是两国在进行谈判时外方最容易关注到的。由于外方的压力，这种类型的壁垒往往被东道国列入优先改革的项目。但是，我们的改革首先要瞄准自己的问题，而不能被国外牵着走。目前摆在我们面前最紧迫的问题是产业升级，而产业升级的实质是提高劳动生产率。国民待遇等歧视性限制措施对劳动生产率所产生的负面影响远不如成本提升型措施（如要求国外专业人员进行再培训、过多的资质要求、年检和合资要求等）的影响。因此，自由贸易试验区在进行外资准入和国民待遇改革时，还需要大胆创新，特别注意消除那些给经济运行带来更高成本的限制措施，以更有效地促进产业升级目标的实现。

内陆自由贸易试验区还必须适应全球经济变化的大趋势。当前，全球价值链正处在结构性调整时期，出现跨境国际化（跨境垂直专业化）向境内国际化（境内垂直专业化）转变的势头。特别是发展中国家劳动力成本的提高和长距离全球供应链的风险，越来越多的跨国公司不再将跨境外包作为降低成本最重要的途径，而是倾向选择临近销售市场的区域进行生产。这一变化要求内陆自由贸易试验区一方面要深化外资管理体制改革，吸引外资进入内陆生产，另一方面要探索新的国际分工模式。探索可以在3个方向中进行选择。（1）允许内陆，特别是西部自由贸易试验区中加工的产品以优惠的条件在国内销售，推动自由贸易试验区和国内市场的一体化。（2）利用跨境外包对外商吸引力下降的机遇，内陆自由贸易试验区有目标地吸引外商来内陆地区投资生产，将原来沿海地区从境外（如韩国、中国台湾地区、日本和东南亚）采购中间品组装成成品再出口的模式转变为从内陆地区采购中间品。这一产业转移的模式有别于多年来国内所倡导的产业从沿海向内陆地区转移，而是产业从沿海和境外向内陆地区转移。（3）将我国参与全球分工的模式从垂直专业化向水平专业化转变，当然这是一项长期而艰巨的挑战。改革开放以来，我国参与全球价值链是建立在工资差异的基础上，因而在垂直专业化中处于价值链的低端。随着我国劳动力成本的不断攀升，我国将逐渐告别这一分工模式。未来的一个可能选择是建立在企业“能力”基础之上的“水平专业化”，即企业以其在某一方面的特殊优势参与全球价值链的分工。例如，法国的法雷奥（valeo）公司生产世界一流的汽车空调，德国汽车厂家虽然自己也可以生产车用空调，但是专业化所带来的低成本迫使德国汽车公司放弃空调的生产，转向同法雷奥公司合作，从法国进口车用空调（Baldwin，2012）。应该说，我国的一些内陆自由贸易试验区是具备成为我国参与全球价值链“水平专业化”新模式的领先者条件的。

准确认识本地区产业的比较优势是决定内陆自由贸易试验区能否成功的另一关

键因素。国际上自由贸易区失败的一个原因是目标定位过于宏大，脱离现实地将产业定位在高端，如将半导体芯片、计算机、新材料和生物制药等作为关键产业。内陆自由贸易试验区在产业定位上需要考虑以下 3 个方面的因素。

第一是明确本地区的比较优势是制造业还是服务业。从一般观察看，河南、湖北、重庆、四川和陕西 5 个地区的比较优势均是制造业。在此情况下，这 5 个自由贸易试验区应该考虑采取优先开放生产性服务业的策略，以高质量的生产性服务业促进高质量制造业的发展。

第二是明确本地区在价值链上的比较优势在中间品的生产还是最终品的生产。从市场规模角度考虑，与沿海发达地区竞争，内陆地区的比较优势应该在价值链的上游，即价值链中间品的生产环节，而沿海发达地区的比较优势应该在价值链的下游，即价值链最终品的生产环节。但是，由于我国地域面积大，内陆地区存在着一些巨大城市群，加上东西市场分割的因素，内陆地区的产品结构在一定程度上会与沿海地区重叠，一些内陆地区也会在价值链的下游表现出优势。

表 6 赋予自由贸易试验区地区制造业上下游参与率（2012 年）

地区	上游参与率	下游参与率
内陆地区		
河南	0.179	0.267
湖北	0.079	0.241
重庆	0.072	0.357
四川	0.063	0.343
陕西	0.099	0.410
平均	0.098	0.324
沿海地区		
上海	0.060	0.460
天津	0.198	0.382
广东	0.033	0.497
福建	0.072	0.266
浙江	0.090	0.378
辽宁	0.114	0.308
平均	0.095	0.429

来源：林桂军，王飞，裴建锁. 我国不同地区经济的相关度与价值链上下游联系，即将发表。

注：沿海地区上下游参与率平均值的计算不包括福建和辽宁两地区。

表 6 是所计算的内陆与沿海自贸试验区地区制造业价值链上游和下游参与率的结果。与自身相比，5 个内陆地区在价值链上的比较优势是下游参与，下游平均参与率为 0.324，而上游参与率则只为 0.098。但是同上海、天津、浙江和广东等沿海发达省份相比，内陆 5 省（市）的下游参与率存在明显差距。总体上，内陆自由贸易试验区所在地区在价值链上的比较优势是在上游的中间品的生产环节，在构建更高层次开放型经济中，内陆 5 省（市）与沿海发达地区价值链的协作关系是内陆成为沿海地区中间品的供应基地。为此，内陆自由贸易试验区的基本定位应该是吸引境外和沿海中间品生产等上游生产环节向内陆转移，为沿海地区提供具有国际竞争力

的中间品，推动跨境国际化向境内国际化转变。

第三是明确内陆地区的主导产业。由于运输成本因素的制约和临近省份在贸易通道上所存在的壁垒，内陆地区的崛起最终要在高价值 / 重量比（即不依赖运输成本）产品的生产和服务业上建立起优势。这是一项长期而艰巨的任务，内陆自由贸易试验区自创建起就应将促进创新和发展不依赖运输成本的高端产业和服务作为产业布局的核心工作。

六、结论

交通基础设施发展滞后目前仍然是制约我国内陆地区发展的瓶颈。我国内陆自由贸易试验区所在地区的基础设施现状不仅落后于沿海地区，而且同亚洲其他发展中国家相比也不乐观。我国现行的自由贸易试验区的特征更像投资自由化试验区，对于克服内陆发展所面临的关键问题作用有限。内陆自由贸易试验区未来的发展应该作为内陆物流港的辅助部分，并增加贸易开放内容，通过加强与沿海港口和临近大市场的互联互通推动内陆地区的开放。

当前我国自由贸易试验区关注的主要是负面清单管理和准入前国民待遇问题。国民待遇只是限制外商进入的壁垒之一。为了更有效地提升劳动生产率，自由贸易试验区需要更加关注那些提高经济运行成本的非歧视性壁垒。

全球价值链变迁，跨境垂直专业化生产减少，境内垂直专业化生产增加，外商更倾向于选择靠近市场的区域投资生产。内陆自由贸易试验区应该抓住这一机遇，吸引投资从境外和沿海向内地转移，使内陆自由贸易试验区成为沿海地区中间品的重要供应基地。

内陆自由贸易试验区不宜采取沿海“自由港”的模式，应配套内陆物流港建设，允许自贸区附设子区域；内陆自由贸易区内只能进行生产性活动，禁止零售；内陆自由贸易区可以是两种类型，一种为传统的出口导向型，另一种是国内市场导向型，后者的目的是降低产品的国内成本。

准确认识本地区产业的比较优势是决定内陆自由贸易试验区能否成功的另一关键因素。自由贸易试验区最终要演变成为高端产业集聚、国内改革和创新的领先者。发展初期，内陆自由贸易试验区要避免产业定位脱离本地区实际，走优先开放生产性服务业、以高质量服务业支持高质量制造业发展之路。明确本地区在价值链上的比较优势，与沿海和周边地区形成优势互补的价值链上下游分工。最终内陆地区的崛起要在不依赖运输成本的高价值 / 重量比产品和服务上建立起优势。

参考文献：

- [1] Baldwin, Richard. Global Supply Chains: Why They Emerged? Why They Matter? And Where They Are Going? CTEI Working Papers. Working Paper Number 2012~2013, The Graduate Institute, Geneva, 2012.
- [2] COAG Reform Council. Seamless National Economy: Report on Performance, Report to the Council of

- Australian Governments, 23 December, 2011.
- [3] Cullinane, K. P. and Wilmsmeier, B. The Contribution of the Dry Port Concept to the Extension of Port Life Cycles. in *Handbook of Terminal Planning, Operations Research Computer Science Interfaces Series*. Germany: Springer, 2011, 49.
 - [4] Gochmour, Natalie. Salt Lake Inland Port Market Assessment. Research Brief. Kem C. Gardner Policy Institute, the University of Utah, 2016.
 - [5] Kenny, Sarah. The Impact of Trade Policies on Economic Growth in Landlocked African Countries on 14 December 2016.
 - [6] LaSalle, Jones Lang. The Emergence of Inland Logistics Ports. *Perspectives on the Global Supply Chain*, Spring, 2011.
 - [7] Lewis, Donald J. Integration of Landlocked Countries into the Global Economy and Domestic Economic Reforms: The Case of Lao People's Democratic Republic, Asia-Pacific Research and Training Network on Trade Working Paper Series, No 58, August, 2008.
 - [8] Roso, Violeta. Woxenius, Johan, Lumsden, Kenth. The Dry Port Concept: Connecting Container Seaports with the Hinterland. *Journal of Transport Geography*, 2009, 17.
 - [9] World Cargo News. Alameda Corridor Opening, March 2002.
 - [10] 谭小平. 欧美多式联运发展的经验与启示. 2014 上海中国物流学会年会, 交通运输部规划研究院, 2014.

Accelerating the Development of Inland Free Trade Zones in China by Centering on the Development of Inland Logistics Ports

LIN Gui-jun

Abstract: Transportation cost is the biggest obstacle to the development of inland regions, which are far from the big center market. The disadvantage of geographical location is that the inland regions can only choose to replace the development strategy of the coastal region industry. In the case of these obstacles, it is difficult to completely overcome the problems faced by inland regional development merely by establishing a free trade zone. This paper argues that the inland free trade zone construction must be combined with the construction of inland port logistics and then the main task is to improve the relations between inland and coastal areas, inland and region center market, inland and market integration, and transportation mode innovation. Research results show that the infrastructure of China's inland free trade zones is not only lagging behind China's coastal regions, but also far from good in comparison with developing countries in Asia. Therefore, investment in infrastructure construction is still an urgent task. The characteristics of China's current free trade zones are more like investment facilitation test. Development of inland free trade should open wider in the future to adapt to the challenges of the change of global value chain. Inland industrial advantage should shift in the direction of the products' supply bases. Inland free trade zones should eventually become the leader in high-end industrial agglomeration, reform and innovation. Eventually, the rise of inland regions will have to be built on high value/weight ratios and services that do not depend on transport costs.

Key words: transportation cost; inland free trade zone; inland logistics port; infrastructure; comparative advantage

(责任编辑: 黄建忠)