

自贸大讲堂

高度开放合作共赢 构建人类命运共同体

——探索自贸试验区与“一带一路”融合发展新路径

□ 冯宗宪

2013年,中国国家主席习近平在哈萨克斯坦和印度尼西亚提出共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路,即“一带一路”倡议,致力于构建全方位、多层次、复合型的互联互通网络,进行“五通”合作,实现沿线各国多元、自主、平衡、可持续的发展。中国自贸试验区的建设恰恰与此相辅相成,互动融合发展,对于改善我国对外开放格局,促进中西部内陆地区走向对外开放的前沿,促进陆海统筹、东西互济具有重大战略意义。

2013年,上海自贸试验区先行探路;2015年,广东、天津、福建自贸试验区相继挂牌;2017年,辽宁、浙江、河南、湖北、重庆、四川、陕西7个自贸试验区正式挂牌,其中有5个自贸试验区处于内陆地区;2018年,海南自贸试验区开启“全域性”探索。2019年,新设山东、江苏、河北、广西、云南、黑龙江等6个自贸试验区,其中3个沿海地区首次被纳入中国自贸试验区布局。2020年,新增北京、湖南、安徽三个自贸试验区。七年来,自贸试验区从1个增加到21个,从沿海到内陆,再到海南全岛,自贸试验区的扩围升级跑出加速度,也跑出了广度和深度。

自贸试验区对接服务“一带一路”倡议的重点方向

自贸试验区突出服务“一带一路”倡议的功能定位。自2013年9月中国第一个自由贸易试验区在上海成立以来,到现在已经扩容到21个自贸试验区,各自贸试验区范围确定、特色鲜明、功能明晰,并且形成了服务“一带一路”倡议的功能定位。

“一带一路”倡议寄托着中国多层次的区域合作愿景,就国内而言,东中西各有优势、各有特点,也各有所需。因此,各地自贸试验区在各自地理位置发挥各自优势的前提下,都被赋予了不同的功能。较多频率出现的与“一带一路”倡议和开放相关的词有枢纽、门户、基地和平台。然而,各自由贸易试验区所处的区位不同,发展战略、发展重点以及现有实力也不同,由此导致的作用成效也不同。就内陆和沿海自贸试验区而言,服务的重点各有侧重。内陆自贸试验区对接的主要是丝绸之路经济带,而沿海自贸试验区主要对接海上丝绸之路,不排除各自有所交叉。过去讲开放经济,人们多是聚焦于沿海地区。但是,“一带一路”倡议却打破了这个刻板印象。通过各地自贸试验区与“一带一路”倡议的对接赋能,正在改变中国开放地理的空间结构,使开放型经济在内陆地区的实施成为可能。换言之,“一带一路”倡议提供了开放的新机遇,使原先的内陆腹地或边陲变成新的开放前沿。例如,西部的陕西、四川和重庆的自贸试验区加大了向西开放的力度,地处边陲的黑龙江自贸试验区针对俄罗斯陆上贸易的开放,广西和云南的自贸试验区则面向东盟国家的开放,有利于实现丝路经济带和海上丝绸之路的合作发展。

自贸试验区对接开放压力测试,推动“一带一路”倡议行稳致远。当今世界,与多边贸易体系遭遇前所未有的阻力的同时,区域间自贸协定谈判如火如荼,正在改变着区域经济一体化的格

局。中国在推进“一带一路”倡议中,积极开展与周边国家和沿线国家之间进行自由贸易协定谈判,探讨建立双边和多边框架范围自由贸易区。有关各方达成在2020年如期签署《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)的共识,中日韩自贸区谈判也有望在此基础上明显提速。在“一带一路”倡议下,中国主动加快推进高标准自贸区的谈判和建设,通过自主扩大开放,探索制度创新,服务国家战略,打造改革开放新模式,以知识产权、竞争政策、环境等国际经贸新规则充实自贸区协定合作内容,推进自贸区新建谈判和升级谈判进程,构建多元的自由贸易体制。然而,中国要推进高标准自贸区的谈判和建设,必须考虑到国内自身对这些高标准制度规则的可接纳性和可适应性,并且做到风险可控。在一定时期,这种可接纳性和可适应性只能通过小范围测试得出结论。作为在中国境内设立和建设的自由贸易试验区,其目的之一就是进行开放和改革的创新试验,进行面向全面开放风险的压力测试。

自贸试验区推动打通“一带一路”陆空大通道。我国是典型的沿海大陆型国家,陆上与14个国家接壤,海上与6个国家隔海相望。沿海自贸试验区大都具有海港口岸和枢纽地位,可以充分发挥其在海上丝绸之路的贸易引领和供应链作用。改革开放以来,中国形成了沿海地区参与国际价值链、中西部地区支撑国内价值链的分工模式。然而与沿海地区不同,中西部内陆地区不临海、不靠边,长期成为对外开放的“末梢”地带。要在“一带一路”倡议上有所作为,内陆自贸试验区必须另辟蹊径,“筑路为先”、互联互通,打造内陆港,造就枢纽形成门户。相对而言,内陆地区和陆路边疆地区的自贸试验区更具备陆路贸易开放条件。

中国要开展与“一带一路”沿线国家陆上贸易,首先受制于基础设施的互联互通和关键节点网络的建设,而这正是发挥中西部地区地理位置和建造比较优势的关键领域。其次,发展现代陆上丝路贸易,当地必须具有组织货源穿越中亚、西亚和南亚国家通达欧洲以及其他地区的运输和物流配送能力。这恰恰是发挥内陆自贸试验区区位中转集运的便利与企业制造、采购和运输综合供应链的比较优势所在。在铁路设施联通的基础上开行的中欧班列,是往来于中国与欧洲及“一带一路”沿线各国的集装箱国际铁路联运班列,在各地自贸试验区共同努力下,现已常态化运行,而且形成了西线、中线和东线三条通道。目前,阿拉山口铁路口岸正在改变中国开放地理的空间结构,使开放型经济在内陆地区的实施成为可能。换言之,“一带一路”倡议提供了开放的新机遇,使原先的内陆腹地或边陲变成新的开放前沿。例如,西部的陕西、四川和重庆的自贸试验区加大了向西开放的力度,地处边陲的黑龙江自贸试验区针对俄罗斯陆上贸易的开放,广西和云南的自贸试验区则面向东盟国家的开放,有利于实现丝路经济带和海上丝绸之路的合作发展。

国际航空运输协会(IATA)2017年发布预测称,全球航空业重心正在东移,未来20年,超半数的新增旅客将来自亚太地区,而国际航协则预计在2022年前后,中国就会超过美国成为全球最大的航空市场。新的全球经济

不是以国家为单位,而是以城市为单位。2020年6月18日,“一带一路”国际合作高级别视频会议上发表的联合声明第九条专门提出,“增强各国在空中、陆地和海上互联互通”。

资料显示,2019年全国前十大机场中,按客运量排名,东部占据6席,西部占据4席;按货运量排名,则排名有所变化。值得注意的是,目前内陆自贸区的核心区域都在省会城市或直辖市,如重庆、西安、成都、武汉和郑州都已确定为国家中心城市。这些城市位于“一带一路”倡议的国内段及长江经济带的联结点,也有足够大的体量,与此同时,通过建立航空枢纽和门户经济,围绕“一带一路”倡议下功夫,形成区域和全球供应链体系。内陆自贸试验区正在吸引更多沿线国家的关注。西安、成都、昆明和郑州机场航空货运能力也在逐步提升。陕西自贸试验区(西安咸阳国际机场)2019年开通首条洲际第五航权的全货运航线,截至2020年6月底,累计开通国际(地区)航线88条,通达全球36个国家74个主要枢纽和经济旅游城市,充分发挥“临空+自贸+保税+跨境+口岸”五大功能优势,初步构建起西北地区融入世界、助力“一带一路”开放发展的航空大通道。

自贸试验区探索构建“一带一路”倡议的贸易新规则

自贸试验区通过制度创新可以突破“一带一路”倡议的制度障碍、贸易壁垒和文化隔膜,增进“一带一路”国际经贸合作。从上海自贸试验区2013年率先试点对外商投资实行准入前国民待遇加负面清单管理制度以来,我国自贸试验区外资准入负面清单已更新到2020版,这一做法已写入新修订的《外商投资法》并已付诸实施,而且这一改革已经推广到国内各市场主体的公平进入。

各自自贸试验区突出以制度创新为核心,在充分借鉴现有自贸试验区成功的改革试点经验的基础上,围绕投资、贸易、金融、事中事后监管等方面,提出各具特色的具有系统性、集成性的改革试点任务。在全国复制推广的260项自贸区经验中,76项属于贸易便利化领域,占比29%。其中,国际贸易“单一窗口”普遍推广,货物状态分配监管、两步申报通关监管新模式,飞机船舶等大型设备融资租赁异地委托监管等创新方式得到推广,海关监管信息平台数据整合和共享范围不断扩大,各自自贸区的口岸通关时间普遍得到较大幅度压缩,通关效率大幅度提高,保税燃油加注、内外贸同船运输、起运港退税等贸易便利化措施陆续推出。海南自贸试验区在2019年已分六批发布了67项制度创新案例,涉及营商环境和社会治理等多个领域。广西自贸试验区南宁片区关于中国—东盟跨境金融改革创新入选“2019—2020年度中国自由贸易试验区制度创新十佳案例”。

当今全球海上贸易的治理已经相对完善,但陆上贸易及规则的发展相对滞后。在陆上贸易壁垒全方面,不同国家之间存在轨距障碍和制度障碍。在规则方面,国际货约《关于铁路货物运输的国际公约》,CIM)和国际货协《《国际铁路货物联合运输协定》,CMIC)两大国际铁路机构之间没有换单要求。此外国际铁路货物运单不具有物权凭证属性,陆上

运输治理也不成熟。这些都影响陆路贸易的规模和水平,需要中国与其他国家不断协商推进和完善。陕西、四川和重庆自贸试验区在促进中欧班列安全顺利通达和完善跨境陆路贸易规则等方面做出了积极探索,如以“线上订仓平台”提高班列运行效率;通过“舱单归并”有效节约企业成本;以合作研发“北斗在途监测系统”’,实时掌握货物运送情况;还开发了中欧班列“延误险”,积极探索赋予国际铁路运单物权凭证功能等,为引领完善陆路运输和贸易规则创造了成功的经验。江苏自贸试验区聚焦新亚欧陆海联运通道的便利化,发出中铁箱铁路快线班列和点对点精品班列。为推进“一带一路”倡议提供更加有力的司法服务和保障,最高人民法院在广东自贸试验区和陕西自贸试验区分别设立了“一带一路”国际商事法庭,依法妥善化解“一带一路”建设过程中产生的商事争端,平等保护中外当事人合法权益,努力营造公平公正的营商环境。

自贸试验区如何在“一带一路”倡议中进一步发挥作用

随着共建“一带一路”已经完成夯基垒台、立柱架梁的阶段任务,正在进入到走深做细的发展阶段,国内外形势发展也要求形成国内国际双循环相互促进的新发展格局,培育新形势下我国参与国际合作和竞争新优势。因此,对自贸试验区服务“一带一路”倡议提出了更高的要求。下一步,自贸试验区的重要任务就是要推动“一带一路”倡议行稳致远,形成陆海内外联动、东西双向互济的开放格局。

以自贸试验区为窗口和平台,深入推进“一带一路”沿线国家经贸投资合作。新形势下,自贸试验区要发挥作为两个市场、两种资源重要连接枢纽的作用,深化商事制度改革,推动贸易自由和投资自由,成为国内国际双循环相互促进的新发展格局的重要支点。要有效扩大对外贸易,吸引外商投资,加速生产要素在“一带一路”倡议沿线国家的自由流动。自贸试验区应该为沿线各国进入中国市场创造机遇和平台,连线“一带一路”倡议,助力欧盟、东盟、欧亚经济联盟、上海合作组织等区域性合作组织发挥更大作用。自贸试验区在基础设施建设、园区产业、投资贸易、金融货币、旅游观光等方面探寻和沿线其他国家主要城市的利益共同点,创造条件突破中国和相关国家自由贸易协定(FTA)谈判僵局。

对标高标准经贸规则,将自贸试验区制度创新红利注入“一带一路”倡议的规范化建设。在当前全球贸易保护主义盛行的背景下,制度融合、政策融合正在成为“一带一路”倡议和自贸试验区建设的突破口。自贸试验区要继续对标高标准经贸规则,在竞争政策、环境保护、知识产权保护等方面加强探索,为世界贸易组织改革的中国方案先行先试。各地自贸试验区要通过以制度为纽带实现与沿线其他国家的战略对接,着重制度创新红利的“国外溢效应”,加速人员、资本、技术、信息等要素流动的市场化机制,将政策法规建立在市场配置资源要素的前提下,逐步形成“市场定位、政策辅助、国际连通、红利外溢”的制度融合模式。

加强以国家中心城市为中心

的城市群与“一带一路”沿线国家的地理交通互联,辐射全国、对接欧亚。自贸试验区构筑改革开放新高地,必须重点推进大通道、大平台、大产业和大环境建设,形成公路、铁路、航空、航运四大交通枢纽,构筑口岸、保税区、自贸试验区相互协作的开放体系,为开放型经济快速发展创造新环境。沿海自贸试验区要推进与长江三角洲城市群、珠江三角洲城市群、京津冀和粤港澳大湾区建设协调发展;内陆自贸试验区要推进中原城市群、成渝城市群和关中城市群以及长江中游城市群等的战略互动。自贸试验区还要积极融入“一带一路”倡议及全球产业链、供应链、价值链的国际产能合作和区域经济合作的大潮中。

加强内陆、沿边自贸试验区与沿海自贸试验区的互联互通、互动融合。内陆和沿边自贸试验区要在学习借鉴上海等沿海自贸试验区和国外自贸园区建设经验的基础上,将国家要求与内陆及边疆特点紧密结合,为全国全面深化改革和扩大开放探索新思路、新途径。建立东中西部开放平台对接机制,并在制度对接、产业协同、平台共建等方面与沿海自贸试验区建立合作对话机制,定期谋划重大事项,协调解决重大问题。在省内,重点推进自贸试验区片区间的协调发展,同时加强与省内其他地区的协同创新发展,还要为没有自贸试验区的其他地区提供创新服务,产生外溢效应。

更好发挥“一带一路”倡议对西部大开发的带动作用,打造内陆型开放高地。国家支持西部内陆自贸试验区在投资贸易领域依法依规开展先行先试,探索建立适应高水平开放的行政管理体制。在通道建设上,注重发挥内陆港作用,加快相关口岸建设,优化中欧班列组织运营模式,建设中欧班列集结中心;逐步下调补贴,新增班列运输重箱率、换算列等考核指标,促进中欧班列高质量发展。在创新互联互通合作机制方面,积极构建联通内外、安全通畅的综合交通运输网络,完善交通合作平台与机制,深入探索陆路贸易新规则。要进一步加强航空口岸和枢纽建设,扩大枢纽机场航权,在创新航空港、陆港联动、航线航班、国际中转集拼业务等方面持续推进落实。在西部增设国家一类口岸,构建陆海联运、空铁联运、中欧班列等有机结合的联运服务模式和物流大通道。

各自自贸试验区围绕战略定位深入开展服务“一带一路”倡议的差别化探索,加强改革协同高效,积极稳妥推进风险压力测试和系统集成创新。自贸试验区要进一步开展制度创新,建设开放高地,服务国家战略,辐射带动周边和有效防控风险,对标国际高水平、高标准的贸易投资规则。因此更加需要深化差别化探索,进行系统性、集成性、基础性的改革。同时需要多个部门的协同,需要立法调整和中央(部委)授权,鼓励差异化创新,对接国际惯例,制定完善各个领域的市场规则和监管制度,主动参与全球经贸规则调整并努力发挥引领作用。中央有关部门可支持自贸试验区开展风险压力测试,建立完善的容错纠错机制,激发改革创新的主动性和积极性;还可支持自贸试验区开展系统性改革集成创新,增强发展活力。

(作者系西安交通大学经济与金融学院教授,“一带一路”与全球发展研究院首席专家)

进博会声音

赞比亚经济协会主席卢宾达·哈巴佐卡：

进博会将助力世界经济复苏

□ 赵宇鹏

“即将开幕的第三届中国国际进口博览会将助力世界经济复苏。中国经济在疫情期间呈现出惊人韧性,并已实现正增长。可以说,中国是当今世界经济发展的最重要引擎。”赞比亚经济协会主席卢宾达·哈巴佐卡日前在卢萨卡接受新华社记者专访时说。

哈巴佐卡说,受新冠疫情影响,目前全球经济复苏动能不足。中国在此背景下如期举办大型国际展会,将极大提振全球经济发展的信心。

他认为,进博会将促进国家间经贸往来、推动各国复工复产。

哈巴佐卡说,参加进博会的非洲企业将受益颇丰。中国庞大的消费市场对商人来说是巨大的商机。他鼓励更多非洲企业赴华参加进博会。

据哈巴佐卡介绍,赞比亚企业十分看重进博会带来的机遇。赞比亚蜂蜜、辣木籽、珠宝、工艺品等产品在前两届进博会上得到了良好展示。

“希望进博会能一直办下去,越办越好。前两届进博会已经证明,它对促进世界经济增长和密切非中关系发挥了至关重要的作用。”哈巴佐卡说。

哈巴佐卡表示,疫情对非洲各国经济构成严峻挑战。除人道主义援助外,疫情期间,中国仍继续同非洲国家开展经贸往来,这对脆弱的非洲国家经济来说很重要,也体现出深厚的非中情谊。

哈巴佐卡说:“与中国的贸易让非洲国家获益,这对非洲国家克服疫情对经济社会的冲击十分有帮助。”

斯里兰卡出口发展局官员普雷马菲拉克：

进博会是与中国消费者建立联系的理想平台

□ 唐 露

斯里兰卡出口发展局市场发展部主任普雷马菲拉克日前在科伦坡接受新华社记者电话专访时表示,即将举行的第三届中国国际进口博览会是斯里兰卡出口商打入中国市场的极好机会,是“与中国消费者建立联系的理想平台”。

普雷马菲拉克说,非常高兴中国政府在今年全球遭遇新冠疫情之际继续举办进口博览会,期待斯里兰卡出口商能像前两届一样在进博会上取得满意成绩。

普雷马菲拉克表示,斯里兰卡出口发展局一直在帮助安排和协调斯里企业参与进博会,特别是向一些因语言障碍导致使用在线平台出现困难的斯中小企业提供帮助。目前,斯里兰卡出口商报名参展过程进展顺利。

据了解,通过各种方式报名参与第三届进博会的斯企业共有十几家,其中通过斯里兰卡出口发展局报名参展的有7家公司,它们将通过在中国的代理商参展,其中6家公司的产品将在进博会食品与农产品馆展出。

普雷马菲拉克说,斯出口发展局此前曾在国际组织过商品促销活动,目前斯里兰卡在中国市场上的促销产品主要包括服装、茶叶、香料、生鲜及加工食品、木材和木制品等。“从长远看,斯里兰卡希望能向中国出口更多增值产品。”斯里兰卡出口发展局统计数据显示,由于散装茶、服装和活性炭的销量增加,今年8月和9月斯里兰卡对华出口增长分别达34.47%和31.92%。斯出口发展局局长苏巴辛哈曾表示,美国和欧盟是斯最大的出口市场,同时斯里兰卡也需要在包括中国在内的亚洲建立重要的出口市场。

今年早些时候,苏巴辛哈在会见中国驻斯里兰卡大使馆经贸商务参赞杨作源时表示,进博会是中国开放市场促进贸易的重要举措,也是各国开展合作、展示发展成就和讨论全球经贸问题的平台。



阿根廷小城全力筹备参展进博会

距离阿根廷首都布宜诺斯艾利斯约50公里的马科斯巴基市将成为首个亮相进博会的阿根廷城市。马科斯巴基是一座仅有6万多人口的小城,拥有众多中小企业,食品业是其支柱产业。马科斯巴基希望通过进博会把阿根廷优质特色食品介绍给中国消费者,火腿、烤吐司、甜点等阿根廷传统美食将是本次参展的主打产品。图为阿根廷马科斯巴基市,一名工人在生产烤吐司的流水线上工作。

新华社发(马丁·萨巴拉 摄)