2019年第6期(总第321期)

辽宁省财政科学研究所

辽 宁 省 财 政 学 会 2019年9月15日

**本期主题：自由贸易港**

 [按]在中国特色社会主义新时代的大背景下，我国改革开放面临着更大的机遇与挑战，尤其是近年来部分发达国家贸易保护主义有所抬头，中美贸易摩擦愈演愈烈。但经济全球化的大趋势不可逆转，中国经济的高质量发展也将是建立在更加开放的条件下进行。自2013年在上海设立首批自贸试验区以来，目前我国已先后设立了18家自贸实验区。自贸实验区在外商“引进来”和企业“走出去”方面发挥了举足轻重的作用。2018年11月，习近平总书记提出我国抓紧建设海南自由贸易港。2019年6月28日，习近平总书记在大阪二十国集团领导人峰会上再次表示加快探索建设海南自由贸易港进程。自由贸易港作为自贸实验区的升级版，是新时代我国搭建全面开放新平台、形成高质量发展新载体、实现制度创新新高地及推动形成全球治理新格局的重要战略举措。在海南全岛建设中国特色自由贸易港，既是彰显新时代我国继续深入扩大对外开放、积极推动经济全球化的重要举措，也是新时代中国特色社会主义建设的创新性实践。从中国特色自由贸易港建设一年多的实践来看，离自由贸易港的内涵和目标仍有一定差距，亟需从多方着手，加快探索中国特色自由贸易港建设进程。

**自由贸易港：自贸试验区的升级版**

 自由贸易港指一个国家的港口城市，置于海关辖区以外的特别区域，主要从事转口贸易，也会进行部分加工、旅游和服务等业务。自由贸易港允许境外货物、资金甚至人员自

由进出，对进出港区的全部或大部分货物免征关税，是目前全球开放水平最高的特殊经济功能区。

1.起源

自由贸易港的概念最早产生于欧洲。1547年，意大利正式将热那亚湾的里南那港定名为世界上第一个自由贸易港，从事单一的转口贸易。随着大航海时代航运业的快速发展以及二战之后世界经济的高速复苏，自由贸易港的数量在持续增加，功能也在不断扩充，并随着世界经济的一体化传到世界各地。目前，全世界有100多个自由贸易港和2000多个与自由贸易港有相似内涵和功能的特殊经济自由区。

2.自由贸易港与自由贸易区的区别

第一，划定的区域更广泛。自由贸易港通常设在海港（或者空港）城市，大多包括整个城市；而自由贸易区则一般是在城市周边划定的一个特殊区域；第二，自由贸易港的“自由”度更大。除了贸易自由外，还包括投资、雇工、经营、人员出入等自由；第三，自由贸易港还可以从事离岸业务。比较知名的自由贸易港有中国香港、新加坡、迪拜、鹿特丹等。自由贸易港（Free Port）内包含有自由贸易区（FTZ）、保税区和出口加工区等，如新加坡自由贸易港中有7个自由贸易区，1个位于樟宜机场内，其余6个都在各个海港内。

3.我国自由贸易港是自贸试验区的升级版

从2013年上海自贸试验区挂牌开始，中国的自贸试验区建设已走过6个年头，目前又迎来扩容，自贸区数量从原有的12个增加到18个（见表1）。在2019年8月26日国务院印发的《中国(山东)、(江苏)、(广西)、(河北)、(云南)、(黑龙江)自由贸易试验区总体方案》中，对6省区提出了各有侧重的差别化改革任务。

自贸试验区，实质是被赋予制度创新试验的自由贸易园区，在园区内货物可以自由进出，也不存在关税壁垒和非关税壁垒，没有国民待遇与非国民待遇之分，没有任何国界限制。自贸试验区没有关税壁垒并不代表实施零关税，因此，免税的自由贸易港是自贸试验区更高开放水平的升级版。“试验区”到“港”意味着我国开放型经济新体制的基本制度创新试验已经初步完成，将进入一个更高水平开放和更深层次制度创新的完善阶段。

**表1 中国自贸试验区设立时间**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 批 次 | 自贸试验区名称 | 挂牌时间 |
| 第一批 | 上海自贸试验区 | 2013年9月29日 |
| 第二批 | 广东自贸试验区、天津自贸试验区、福建自贸试验区 | 2015年4月21日 |
| 第三批 | 辽宁自贸试验区、浙江自贸试验区、河南自贸试验区、湖北自贸试验区、重庆自贸试验区、四川自贸试验区、陕西自贸实验区 | 2017年4月1日 |
| 第四批 | 海南自贸试验区（中国特色自由贸易港） | 2018年4月14日 |
| 第五批 | 山东自贸试验区、江苏自贸试验区、广西自贸试验区、河北自贸试验区、云南自贸试验区、黑龙江自由贸易试验区 | 2019年8月26日 |

**世界自由贸易港的四种形态**

自由贸易港的发展已有几百年历史，如今遍布世界各地，促进了国际自由贸易的发展，见证了全球经济的崛起和腾飞。目前世界上主要的自由贸易港有中国香港、新加坡、迪拜、荷兰鹿特丹、开曼群岛及英属维尔京群岛等，尽管这些均属于自由贸易港区，但其各自代表的形态却不尽相同。

1.综合型

以新加坡自由贸易港、中国香港自由贸易港为主要代表的综合型自由贸易港，是总体性高度自由的自由贸易港，兼具国际贸易、转口贸易、加工贸易和国际物流等功能。这类自由贸易港自由度更高，有现代化港口支持体系，可自由通航、自由贸易，允许海外货物与资金自由出入，对多数货品免征关税等。综合型自由贸易港注重港口城市与港区的联动发展，本着自由、开放、高效的理念打破了隔离网，运用水、陆、空等多种运输方式扩大自由港贸易的辐射范围，深入到港口城市的发展体系中，打造港口与腹地城市的综合功能网络。目前，新加坡和中国香港已经实现港城一体化发展目标，建立起自由贸易港功能与城市功能相辅相成的综合网络模式，成为世界上公认的开放程度最高的自由贸易港城市。

新加坡自由贸易港是国际著名的转口港、全球航运中心、国际金融和国际贸易中心，决定其核心竞争力的关键，一方面在于其高度开放的经济政策。新加坡自由贸易港对超过90%的货物免征关税，且为了保持港口吸引力，其政府已与10多个国家和经济体签订了双边贸易协定。依托于自身开放的金融政策以及完善的金融体系，新加坡自由贸易港有效满足了实体经济、自由贸易对于金融的各项需求。另一方面新加坡自由贸易港拥有高效的物流体系。1989年起，新加坡便开始建设世界上第一个综合处理贸易文件的EDI网络Trade Net，港口信息化程度高，对物流的运作和管理采用现代集约模式，形成了完备物流供应链。此外，新加坡自由贸易港推行企业化的运营管理体制，自由贸易港的发展规划更是严格地以法律形式呈现，政企分开的管理模式给新加坡自由贸易港带来了较大的经济效益，不仅降低经营成本、还大大提高效率。

中国香港自由贸易港作为世界上最优良的深水港、世界物流中心以及多功能的国际经济中心，集国际贸易、国际金融、运输、转口、信息等多种功能于一身。中国香港自由贸易港取得举世瞩目成就，一方面归功于当地政府优惠的税收政策以及发达的金融体系。中国香港自由贸易港只对烟、酒、甲醇、碳氢油类四种货品征收进口税，而对于其他出口、转口税全部免征。资本流动十分自由，这有力促进了当地营商环境的改善，对于保障企业运营效率发挥了十分正向的作用。另一方面也得益于中国香港政府对市场的“积极不干预政策”。中国香港政府仅通过制定相应的法律法规维护市场秩序，这赋予了在港企业经营极大的自主权。以物流产业为例，中国香港港口企业自行组建专业化物流中心，物流自动化和信息化水平高，实现“一条龙”经营。中国香港还专门成立了两个政府机构——物流发展督导委员会和中国香港物流发展局，这也为物流产业的发展提供了良好的政策和资源。在管理模式方面，中国香港自由贸易港采取私人企业管理模式，即港口设施的投资、建设和管理完全交由私人企业管理，企业的业务完全自主，不受政府控制，完全市场化运营和管理，运营效率高。

2.工贸结合型

以迪拜自由贸易港为代表的工贸结合型自由贸易港，借助港区内众多的大型制造公司，各类专业化产业云集的特点，获得了行业优势和十分有利的区位优势，从事货物港口装卸、储运、集中、加工和转运，同时发展加工贸易、转口贸易及仓储运输等。管理体制方面，迪拜自由贸易港施行政企合一的运营管理体制，整个港区由政府机构杰贝阿里自贸区管理局独立管理，负责自由贸易港的招商，提供各种服务。税收政策方面，迪拜自由贸易港在港区内存储、贸易、加工制造的货物均不征收关税及其他税收，50年内免征公司所得税，无个人所得税。经济政策方面，迪拜自由贸易港与其他自由贸易港类似，出台了一系列促进贸易和投资便利化的措施，放开外汇管制，外商独资企业可以随时不受任何管制的将全部利润转至境外。

3.物流型

荷兰鹿特丹港属于物流型自由贸易港，又称为保税仓型自由贸易港，具有“欧洲门户”之称。这类自由贸易港的主要功能是对货物进行拆装箱、处理、仓储、再包装等，货物进入无需报关，并且一直保持免税状态，可以在港区内对货物进行拆包、分拣、组装、再包装等业务。鹿特丹港的转口贸易占70%以上，因此港区设立了“保税仓库”，方便货物寄存，这些自由贸易港政策吸引了大批外国商船和过境货物，促进了港口的发展。鹿特丹自由贸易港最大的特点就是其独特的物流运作方式，被称为地主型物流中心模式。政府只负责基础设施和相关服务的提供，不参与企业的运营管理，这样既保证了设施的规模化，又保证了经营的专业化。港口采用先进的技术设施，大力开展物流增值服务，与腹地工商企业合力打造物流供应链。

4.避税型

开曼群岛及英属维尔京群岛是典型的避税型自由贸易港，又被称为“避税天堂”，与百慕大并称为世界三大离岸公司注册地，是全球著名的离岸金融中心。尽管这类自由贸易港面积狭小，自然资源稀缺，但其凭借极其宽松的税收环境，完备的配套金融服务，吸引了大量国外公司来此注册，只是为了寻求高额的税收豁免，却不在当地经营。避税型自由贸易港不征个人所得税、公司所得税、资本利得税和财产税，注册要求低，监管力度小，具有高度的保密性，并且兼顾着离岸金融中心所具备的共同优势，如无外汇限制，以及相对完善的金融服务体系，能够满足企业对于合理避税、海外上市、转移资产的任何需求。

**自由贸易港建设的国际经验借鉴**

目前，我国的自由贸易港建设正处于探索和开局阶段，需要广泛吸纳国际自由贸易港的经验，博取各类国际自由港之长，在众多国际经验中摸索出适合中国国情的自由港建设道路。

1.打造富有吸引力的营商环境

良好的营商环境、高度的贸易便利化条件和完善的配套服务设施是世界主要自由贸易港取得成功的一大关键。上述四类国际自由贸易港均实行自由贸易政策，无关税壁垒；不设外汇管制，资本流通自由；市场进入自由，营商环境公平，；企业注册简单，且注册资金低；税制简单且有吸引力。具体而言，在关税方面，中国香港、新加坡等自由贸易港对除烟草、酒类等极少数商品外的进口商品，一律实行典型的零关税政策，不设置关税壁垒，而且依据各国政府和地区与其他国家和地区、国际组织签订的双边、多边贸易协定，还可以绕过一些关税壁垒，降低成本。资金流动方面，这些自由贸易港无外汇管制，港区内外国企业的利润和资金调回母国不受任何限制，也无需纳税。税收政策方面，中国香港不设增值税和消费税，企业所得税税率只有16.5%；新加坡实行全球贸易商计划，具备全球贸易商资格的离岸贸易企业只需缴纳10%的企业所得税，此外还面向国外企业推出了一系列减税和资金援助政策；迪拜自由贸易港50年内免征公司所得税和个人所得税。由此可见，中国的自由贸易港建设首先要实行零关税政策，逐步放开外汇管制，取消对外资进入的限制，创设一个良好的营商环境，吸引大量的贸易主体进入以促进离岸贸易中心的建成。

2.大力发展离岸贸易和离岸金融

观察新加坡和中国香港自由贸易港的发展路径，可以发现自由贸易港的优势主要在于高附加值的商贸服务、自由的投资环境和高度开放的经济政策。中国香港自由贸易港的服务贸易发达，而高附加值的商贸业占服务业出口的三分之一，由此确定了其商贸拉动型的服务贸易发展策略。而新加坡自由贸易港主要以金融服务贸易见长，高度发达的金融服务贸易是其吸引国际投资、拓展国际业务、高速发展自由港经济的坚实基础。

结合中国海南发展自由贸易港的客观条件，以及不以转口贸易和加工制造为主，重点发展互联网、旅游、金融和医疗健康等现代服务业的定位，决定了海南自由贸易港建设将着力以发展离岸服务贸易和离岸金融为主线。发展离岸服务贸易，创新管理制度必不可少：一是创新投资管理制度，降低或取消对外资准入限制，实行外资的准入前国民待遇加负面清单管理模式；构建同国际惯例相衔接的商事登记制度；对一般海外投资项目和设立企业实行备案制。二是创新金融财税制度，在风险可控的前提下，着力在人民币跨境使用、资本项目可兑换、利率市场化等方面先行先试。三是创新综合监管制度，加快行政管理体制改革，推动政府管理由注重事先审批转向注重事中与事后的监管。

加快发展离岸金融业务，鼓励金融创新，是世界自由贸易港的通行惯例。在自由贸易港内可以鼓励金融机构运用各种金融创新工具，探索推出资产管理、投融资、风险控制等多方面的金融配套服务，为企业跨境交易提供安全稳定的环境保障。同时，可以利用数据分析、加密手段等金融科技，加快金融创新和金融监管的步伐。另外，随着区块链技术的逐渐成熟，可以把区块链和互联网金融有机整合，打造自由贸易港金融新格局，运用区块链技术管理股票、债券等资产，将金融资产转化为链上数字资产，方便资产所有者进行交易，还能在保护客户隐私的基础上提高客户识别的效率，大幅度地降低交易成本。当然，也要清醒地认识到，自由贸易港开放金融是把双刃剑，在促进港区金融发展的同时，必然会带来更大的风险，这就要求中国自由贸易港在进行金融创新和开放的过程中要审慎渐进，搭建有效的金融安全网，建立跨境资金自由流动的风险管理体系，有效地防范金融风险，使金融自由与金融稳定协调发展。

3.建设信息口岸，减少政府管控

所谓建设自由贸易港，并不是完全取消监管，而是要在自贸试验区的基础上更大限度地提高贸易自由度，促进贸易便利化，实现自由贸易港“境内关外”的监管效果。上述四类国际自由贸易港都体现出政府角色弱化、以市场为主导的共同特征。中国香港自由贸易港取得成功的一大经验，就是政府的“积极不干预政策”，对自由贸易尽可能少地管控，给予自由贸易港建设极大的自主权，行政效率也由此提高。中国内地的自由贸易港建设也应先从政府层面下手，减少政府对于自由贸易港的管理和控制，简化行政审批，提高办事效率。为替代政府的人工管理，中国内地的自由贸易港应该重视电子信息口岸的创设。信息口岸是集出入境、检疫等政府监管部门和外汇、税收、交通业等贸易机构的信息网络结构于一身的公共数据中心平台。从事进出口贸易的企业可以通过这个平台实现货物的报关报检，政府机关的行政审批、联网检查也都能够通过这个平台得以实现。港区内的企业还可以将其提供的仓储、银行、保险等服务业务上传到平台上，通过审批监管后直接对接有需要的货主，这样既促进了离岸业务的顺利开展，拓展了离岸企业的业务关系，又简化了人工流程，真正实现了贸易便利化发展。

建设港区电子信息口岸，可以借鉴新加坡自由贸易港Trade Net系统的成功经验。早在1989年，新加坡自由贸易港就构筑了贸易网Trade Net、港口网Port Net和码头作业系统。Trade Net是世界上第一个综合处理贸易文件的EDI网络，连接了新加坡税务、海关等35个部门，形成了面向企业的单一服务窗口，与进出口贸易相关的申请、申报、审核、许可以及管制等所有手续均通过Trade Net进行。利用Trade Net开放数据接口，只要简单地上传一份电子文件，仅需１名工作人员的协助即可成功办理全部通关手续，全程不超过10秒钟。平台同时具备监督管理的功能，可以加强对进出口企业和商贸企业的监管力度，这种“一站式”的通关制度，提高了港区商贸服务的整体效率。

**海南自由贸易港：加快建设的路径分析**

 2008年国际金融危机发生10年后，世界经济再次来到十字路口。保护主义、单边主义持续蔓延，贸易和投资争端加剧，全球产业格局和金融稳定受到冲击，世界经济运行风险和不确定性显著上升，国际投资者信心明显不足。从中国来看，中美贸易摩擦和中国香港动荡局势增加了我国经济的外部风险。2019年6月28日，习近平总书记在大阪二十国集团领导人峰会上关于世界经济形势和贸易问题的发言中提到，中国要进一步开放市场，通过加快探索建设海南自由贸易港进程等举措，以更大的开放拥抱发展机遇，以更好的合作谋求互利共赢，引导经济全球化朝正确方向发展。

 一、尽快制定未来几年从区到港的行动方案

 要抓住有利时机，回应各方关切，尽快形成海南自由贸易港总体方案，以有利于稳定预期、形成合力。一是出台《海南自由贸易港总体方案》。坚持以制度创新为核心，尽快研究制定《海南自由贸易港总体方案》，明确海南自由贸易港的法律地位、战略功能、管理体制、运行机制以及政策体系等；同步制定并公布2025年、2035年分阶段的建设目标、行动步骤、重大任务等。二是明确全岛建设自由贸易港，不搞“港中港、区中区”。在总体方案中明确海南自由贸易港建设范围为海南全岛，岛内不再划区和划港；在此前提下，根据海南不同区域特点形成合理的产业和空间布局。在自由贸易港起步阶段，就要从全岛范围加强统筹谋划，加强制度创新和改革措施的系统集成，防止改革的碎片化，降低重复建设带来的巨大成本。

 二、在改善营商环境上要有重大突破

 改善营商环境是海南从自由贸易试验区走向自由贸易港的首要任务、关键所在。海南当前面临的市场活力不足与政府效率低下的突出矛盾，需要通过制度创新赋予企业更大自主权，有效激发市场活力。

1.用市场化的办法解决各方高度关注的问题。一是建立海南房地产市场平稳健康发展的长效机制。建议以市场化为导向，以保障中低收入群体住房需求为重点，加快建立多主体供给、多渠道保障、租购并举的新型住房制度；尽快放开高端住房交易限制，更多利用印花税等措施调节市场；鼓励、引导房地产企业加快服务化转型，大力发展旅游、健康、养老服务型地产，完善医疗保健、生活配套服务，提升房地产品质。二是以经济手段“限油奖新”，引导和推动全岛乘用车结构调整。调整燃油车“车辆购置税”，根据车身价实行累进制，提高燃油车的购置成本，在此基础上放开燃油车限购；加大对新能源车购销的支持力度，尽快在全岛建立完善的新能源车服务体系。

2.赋予市场主体更大的自主权，有效激发市场活力。一是全面实施企业自主登记制度、简易注销制度。在出台“E登记”的基础上，加快在海南探索外国（地区）企业直接登记制度，实现企业“自由生”；加快试点企业简易注销制度，探索“E注销”，实现企业“自由死”；全面推广企业法人承诺制。二是取消企业一般投资项目备案制，赋予并保障企业投资自主权。在强化城乡规划、土地利用、环境保护等规划管理的前提下，除涉及国家安全等敏感项目外，一般投资项目一律由企业依法依规自主决策，无需备案。

三、加快实行服务业项下的自由贸易政策

从现实看，海南完全有条件在服务业市场开放和服务贸易创新上推出大举措，形成独特优势，打造以服务贸易为重点的对外开放新高地。2017年海南服务业占比为56.1%，高出全国4.5个百分点；海南服务业对经济增长的贡献率为79.5%，高出全国20.7个百分点。加快海南从“区”走向“港”，要实施海南极简版负面清单，率先在旅游、医疗健康、职业教育等领域实施自由贸易政策，由此实现自由贸易试验区向自由贸易港过渡的重要突破。一是尽快制定实施极简版服务贸易负面清单。对接国际通行的产业分类方法，加快形成包括投资准入与跨境服务在内的综合版、内外资统一的极简版服务贸易负面清单；除涉及国家安全、社会公共秩序的领域实行负面清单管理外，其他服务贸易对内外资全面开放。完善负面清单配套管理措施，减少禁止类，更多采取比例限制、岗位限制、差别待遇等方式，降低行业限制强度。通过地方立法明确规定，凡是与负面清单的开放承诺相冲突的部门现行规章，一律按照负面清单执行；明确负面清单限制措施“只减不增”。二是尽快在全省推开博鳌乐城国际医疗旅游先行区相关政策。允许在先行区内注册的医疗健康类企业在全岛设立分支机构，享受先行区同等优惠政策；取消对“少量、急需”药品的限制，将国外已批准上市但国内尚未批准的药品在海南境内使用的审批权限全面下放海南；将我国无相同品种产品获准注册的医疗器械使用范围由博鳌超级医院扩大至全省。

 四、在提高资源利用效益上取得明显成效

 从现实看，把潜在的巨大资源优势转化为现实的竞争优势是从自由贸易试验区走向自由贸易港的重中之重。要把加快构建有利于提升海南土地、海洋、环境等资源利用效益的体制机制作为重大任务，通过优化重要资源配置不断形成海南的财力积累。

1.重点提高土地资源利用效益。一是提高土地资源利用效益的潜力巨大。受制于区域、城乡体制壁垒，全省土地资源潜力远未释放。2017年海南地均生产总值仅相当于广东全省的26%，中国香港特区的0.6%、新加坡的0.43%。通过统一全省土地资源利用，将大大提高全省土地资源利用效率。如果每年把土地出让增值收益的1/3用于增加城乡居民收入；1/3用于增加公共财政收入，改善民生；1/3用于基础设施建设，改善生态环境，将为实现自由贸易港目标提供重要的财力保障。二是尽快统一全省土地资源利用。强化省级政府对土地的统筹利用；严格执行全省土地统一收购储备、统一开发管理、统一公开供应、统一规划岸线资源；严格土地审批，限制最低地价，提高平均地价。

2.着力提高海洋资源利用效益。一是提升海洋资源利用效益空间巨大。海南管辖的海洋面积占全国的2/3，但2017年海南海洋经济产值仅为浙江的16.6%、山东的8.5%、广东的7%。海南建立自由贸易港要在推进泛南海区域经济合作和海洋领域的投资贸易自由化便利化上发挥作用，推动海洋经济向质量效益型转变。二是以海洋产业开放带动海洋经济发展。以邮轮旅游为重点，尽快在共建“泛南海旅游经济合作圈”上取得突破；合理调整中央与地方南海油气开发收入分配比例，将南海油气开发管理权部分下放给海南；加快建设具有较强服务功能和辐射能力的国际航运枢纽，不断提高全球航运资源配置能力。三是着力提高海洋科技竞争力。在海南建立深海科技联合实验室、联合研究中心等国际科技创新合作平台，促进深海科技创新合作与成果共享；对联合开展科学研究、科学教育、科技开发用品实行免征进口关税和进口环节增值税、消费税等政策。

五、加大海南自由贸易港建设起步阶段的财税金融支持

鉴于海南目前的经济与财政状况，加快推进自由贸易试验区走向自由贸易港的进程，需要在未来几年加大对海南重大事项的财税金融政策支持力度，以开好头、起好步。一是加大对海南公共财政的支持力度。在自由贸易试验区建设阶段，加大中央对海南的一般性和专项转移支付力度；在现有转移支付系数中加入“自由贸易港因子”，适当提高海南基本运转支出占标准收入的比重。二是加大对海南基础设施建设的财税支持。建议中央财政设立海南自由贸易港基础设施专项转移支付项目，支持海南进一步改善岛内高速公路、国际港口、国际航线、信息与旅游基础设施等。三是支持海南在国际资本市场发行人民币债券。可以考虑两个方案：一是由中央政府发行海南自由贸易港专项建设长期债券。利用中央政府信用降低融资成本，由海南偿还。二是支持海南以国家信用担保，在国际市场发行以人民币计价的长期债券，利用国际资本加快海南自身软硬件建设。

六、加快形成引才用才的独特优势

习近平总书记指出，“吸引人才、留住人才、用好人才，最好的环境是良好体制机制。”建省之初的“十万人才下海南”，主要原因在于打破了引、用人才的体制束缚。今天，能不能以非常之举尽快形成吸引人才、留住人才、用好人才的体制机制和独特优势，是海南补齐短板，加快从自由贸易试验区走向自由贸易港的决定性因素。一是以法定机构为主要平台吸引国际化人才；二是加快建立高效灵活的用人机制；三是实行开放灵活的人才管理体制；四是建立并完善国际化人才服务体系。

**大连自由贸易港申报的重要意义**

 2017年，为了重新挖掘中西部逐渐放缓的经济背后的潜力，国家设立第三批自由贸易区，把发达省份的发展经验扩围至内陆，让自由贸易区成为区域经济发展中打破壁垒的那条鲶鱼。辽宁作为实现东北经济振兴的重要组成部分，成立了以沈阳、大连、营口三地组成的自由贸易区。同年末，大连以省政府名义向国务院申报设立大连自由贸易港建设。申报目前未获批，但从未来发展看，依然潜力巨大，有必要提前谋划。

1. 辽宁自贸区的建设成效

截至2019年9月，辽宁自贸区新设立注册企业4.3万家，注册资本6400亿元，形成45项制度创新经验并在全省复制推广，其中有3项经验入选国务院第五批试点经验清单。

1.投资更加省时。境外投资者在自贸试验区内创办企业时间平均缩减30天，企业证照办理时间缩减至两天，一般类工业建设项目15天可领取施工许可证，30天可全面开工。

2.贸易更加便利。全面上线的国际贸易“单一窗口”，让辽宁成为了全国唯一实现货物申报、运输工具等7项主要业务覆盖率均达到100%的省份。实施异地加工贸易备案改革，企业备案时间由11个工作日缩减至5个工作日。

3.融资更加便捷。自贸金融在线服务平台，让新登记企业办理“经济身份证”实现当日办结。随着金融机构不断集聚，形成了沈阳“金融岛”、大连“金融城”、营口“金融港”，与韩国金融证券机构签署了“中韩跨境众筹通”，推进金融领域开放创新完成率超过90%。

4.大开放依托大通道，大通道助推大开放。辽宁有国内密度最高的铁路网和公路网，有北方最好的深水不冻港，近年来，又打造了“辽满欧”“辽蒙欧”“辽海欧”3条国际大通道。在自贸区平台和大通道建设的双重发力下，辽宁迎来了新一轮大发展。

二、大连自由贸易港申报的重要意义

自由贸易港是国际上公认的开放程度最高、监管效率最高的贸易自由化和便利化特殊区域。在大连建设自由贸易港，是促进国家区域协调发展战略平衡、打造面向东北亚合作高地、助推东北新一轮全面振兴、推动大连国际航运中心建设的需要。

1.有利于促进国家区域协调发展战略平衡。十九大报告指出要深入实施区域协调发展战略，环渤海湾区经济带承担着东北老工业基地振兴、京津冀协调发展两个国家战略的重大使命，与珠三角、长三角以及广东、上海自贸试验区相比，又面临着区域发展和改革创新平台不平衡性突出的现状。建设大连自由贸易港，对增强环渤海经济带自我完善、自我革新、自我提高的能力和创新力，实现创新引领实现东北地区优化发展，实现国家区域发展战略平衡的新格局有重大意义。

2.有利于实现更加主动的对外开放，打造面向东北亚区域合作开放合作的战略高地。能够充分发挥自由贸易自由港在改革系统集成、创新资源汇聚、开放创新一体等方面的优势，实施高水平贸易和投资自由化便利化改革，可以有效对接中日韩自由贸易协定，全面扩大东北亚各国之间的自由贸易，加快形成东北开放型经济新体制和东北地区对外开放战略新格局，促进东北地区与日韩俄等国家开放合作。

3.有利于深化改革、助推东北新一轮全面振兴发展。建设大连自由贸易港，将成为促进东北振兴发展的一剂猛药，是加快东北老工业基地振兴的重大改革举措。同时，招商局集团对大连建设自由贸易港表示出强烈的参与意愿，这也将为东北的国企改革探索新路径。

4.有利于主动融入“一带一路”倡议、推动大连东北亚重要的国际航运中心建设。据统计，从大连港发出的国际集装箱约有65%的箱量是经过韩国釜山自由港中转运输的。因此通过建设大连自由贸易港有利于推进大连国际海铁联运通道和“一带一路”倡议中重要的海陆综合枢纽节点建设，进一步促进东北亚和东南亚海上丝绸之路有机连接，增强大连港的国际竞争力，加快推动大连国际航运中心、国际物流中心、国际贸易中心建设进程。

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 近期主题一览 | ◇中美贸易摩擦◇个人所得税改革◇中高端消费◇全要素生产率◇区块链经济◇商事制度改革◇粤港澳大湾区 | ◇特色小镇◇支持民营经济◇减税降费◇现代供应链◇独角兽企业◇文旅企业◇科创板 |

业务指导：杜 卓 地 址：沈阳市和平区南京北街103号

策　　划：连家明 邮 编：110002

采 编：孟宪民 电 话：(024)22706630