

大连市建设我国北方自由贸易港的可行性

胡盈¹, 韩增林², 郭建科²

(1. 辽宁师范大学城市与环境学院 大连 116029; 2. 辽宁师范大学海洋经济与可持续发展研究中心 大连 116029)

摘要:在“一带一路”建设、我国东北振兴和深化发展自由贸易试验区的背景下,文章分析大连市建设我国北方自由贸易港的可行性。大连市具有自然和历史优势、区位和交通优势以及政策优势,同时面临港口竞争激烈、国际政治影响、科技成果转化率低和创新人才流失的挑战;未来应在发挥各类优势的基础上,学习和对接上海市建设自贸区的经验,做好区域协调分工,加速产业转型升级,拓展对外贸易范围,加强区港联动,重视科技成果本地转化和创新人才培养引进,全力打造新时期的自由贸易港。

关键词:自由贸易港;自由贸易试验区;港口经济;东北振兴;一带一路

中图分类号:F127.9;X736.1;P7

文献标志码:A

文章编号:1005-9857(2018)06-0003-04

Feasibility of the Construction of Northern Free Trade Port of Dalian

HU Ying¹, HAN Zenglin², GUO Jianke²

(1. College of Urban and Environmental Science, Liaoning Normal University, Dalian 116029, China;

2. Research Center of Ocean Economy and Sustainable Development, Liaoning Normal University, Dalian 116029, China)

Abstract: Under the background of the “Belt and Road”, the revitalization of Northeast China and the deepening of the development of free trade zones, the paper analyzed the feasibility of Dalian’s construction of northern free trade port in China. Dalian has natural and historical advantages, location and traffic advantages as well as policy advantages. At the same time, it faces the challenges of intense port competition, international political influence, low conversion rate of scientific and technological achievements, and loss of innovative talents. In the future, it should improve on the basis of various advantages. And it should learn experiences of FTZ construction from Shanghai, including making a good regional coordination and division, accelerating the industrial transformation and upgrading, expanding the scope of foreign trade, strengthening the regional-port linkage, attaching importance to the local transformation of scientific and technological achievements and introducing innovative talents to strive for building a free trade port in the new period.

Key words: Free trade port, Free trade zone, Port economy, Revitalization of Northeast China, The Belt and Road

收稿日期:2017-10-31;修订日期:2018-05-13

基金项目:国家自然科学基金项目“港口区域化与产业临港集聚的关联机制研究:以环渤海为例”(41571122)。

作者简介:胡盈,博士研究生,研究方向为城市地理和海洋经济地理

通信作者:韩增林,教授,博士,研究方向为交通运输地理、区域开发和规划以及海洋经济地理

0 引言

随着“一带一路”建设的深入开展,我国对外开放水平有力提升,通过提供包容和开放的对外发展平台,与沿线各国的经济往来更加密切。自由贸易区是推进“一带一路”建设的重要节点,与“一带一路”建设同为构建全方位对外开放新格局的重要内容,是我国全面深化改革、构建开放型经济新体制的必然选择,也是我国积极运筹对外关系、实现对外战略目标的重要手段。

2017 年国务院发布《全面深化中国(上海)自由贸易试验区改革开放方案》,首次提出设立自由贸易港区,对标国际最高水平。自由贸易港划在所在国关税国境(关境)以外,准许外国商品免关税进出,且可在港口内自由改装、加工、长期储存或销售;只有当商品转移到自由贸易港所在国消费者手中时才须缴纳关税,外国船舶进出须遵守港口所在国的卫生和移民等政策法令。自由贸易港分为全自由港和有限自由港:前者对外国商品一律免征关税;后者对绝大多数外国商品免征关税,仅对个别商品征收少量进口税或禁止进口。

党的十九大报告明确指出“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”,为升级自由贸易试验区和进一步全面深化改革指明方向。辽宁省积极推进自由贸易试验区与“一带一路”沿线国家的国际产能和装备制造合作,亟须进一步升级自由贸易试验区,使之范围更广阔、环境更开放。大连市作为中国(辽宁)自由贸易试验区的核心地区,是振兴东北和响应“一带一路”建设的重要区域,将大连市建设成为我国北方自由贸易港,充分发挥其经济发展“火车头”作用的意义重大。

1 优势

1.1 自然和历史优势

中国(辽宁)自由贸易试验区内的大连市大窑湾港是我国少有的天然良港,三面环山、一面环海,港阔水深,冬季不冻,终年不淤,掩护条件好,绝大部分为基岩岸;水域面积为 33 km^2 ,其中自然水深大于 5 m 的水域面积为 17 km^2 ,可畅通 3 万 t 以上的货轮。大窑湾保税港区陆域范围广阔,已规划面积为 6.88 km^2 ,专业化港区和后方拓展区域面积为

53 km^2 ,建有各类码头泊位 100 余个。

作为海港城市,大连市以港口建设为先导、以港口网络为纽带,规范和发展相关产业^[1]。近代殖民统治者为掠夺我国东北地区的经济资源,在大连市实行自由港制度,促进大连市走上城市化发展道路^[2],从侧面说明大连市具有成为自由贸易港的巨大潜力。如今大连市已成为我国东北地区最大的开放口岸,是我国面向太平洋和走向世界的重要海上门户。

1.2 区位和交通优势

大连市地处千山山脉西南延伸部分和辽东半岛最南端,三面环海,位于黄海和渤海之间,毗邻蒙古、俄罗斯、朝鲜、韩国和日本,是我国东北地区最重要的枢纽港口城市,也是东北亚地区重要的口岸城市。大连市港口拥有广袤的经济腹地,辐射我国东北地区和内蒙古自治区东部地区,自然资源丰富,基础条件良好。

大连市拥有集海、陆、空、铁、管 5 种运输方式于一体的综合交通体系。其中,公路和铁路与我国东北地区各主要城市联通,并以集装箱班列和内陆干港为支撑,形成以大连港为龙头、以腹地物流中心为节点的东北物流网络体系^[3]。哈大、丹大和沈丹等高铁线路加强了与东北内陆地区的经济往来。2017 年 9 月,国家中长期铁路规划“四纵四横”中的最后“一纵”——京沈高铁辽宁段钢轨全线铺通,与华北地区联通,扩大了经济腹地。大连港已开通 5 条发往俄罗斯和其他欧洲地区的中欧班列,构建起新亚欧大陆桥,成为亚欧之间高效畅通的国际物流通道。2015 年大连市周水子国际机场全年航班起降 11.7 万架次,航线总数达到 188 条,与 109 个国内外城市通航。截至 2017 年 3 月,大连港共有集装箱班轮航线 108 条,班期密度达 500 班/月,航线网络覆盖全球 160 余个国家和地区、300 余个港口。2013 年开通的“辽海欧”航道从大连市出发,经白令海峡、北冰洋至荷兰鹿特丹港,实现双向通行,比取道马六甲海峡缩短 9 d,降低燃油成本 30%,被业内誉为“黄金水道”。

1.3 政策优势

1984 年,大连经济技术开发区成立,是大连市

首个国家级开发区。1992年5月,大连保税区经国务院批准设立,是我国最早成立的保税区之一。2006年8月,大连大窑湾保税港区经国务院批准设立,是继上海洋山保税港区后我国第2个保税港区,也是我国北方首个正式封关运作的保税港区,对大连市乃至东北地区的对外开放发挥了“龙头”作用。2010年4月,大连市新市区管理体制全面启动,大连保税区成为新市区3大组团之一,由大连保税区、大连大窑湾保税港区、出口加工区A区、大连汽车物流城和专业化港区5个部分组成。2015年8月,我国东北地区首个国家级新区——大连金普新区成立,大连经济技术开发区、大连保税区和大连普湾经济区共同成为其重要组成部分。

2017年4月10日,中国(辽宁)自由贸易试验区大连片区——大连金普新区正式挂牌,集国家级新区、沈大自主创新示范区、构建开放型经济新体制综合试点试验区、中国(大连)跨境电商综合试验区等多重国家战略于一身。大连保税区位于其核心地带,是目前我国行政管辖面积最大和唯一集“保税区、出口加工区、保税港区”管理于一体的特殊经济区,也是我国东北地区开放层次最高、政策功能最全和区位优势最突出的综合经济区,保税区和保税港区“区港联动”发展^[4]。

2017年3月,国务院印发《东北地区与东部地区部分省市对口合作工作方案》,明确大连市与上海市的对口合作关系,要求搭建合作平台载体,进行功能区对接。大连市和上海市同为我国老工业基地,也都是沿海城市,都具有优良的港口条件,产业关联度高、互补性强。大连市委、市政府抓住这一重大机遇,在全市开展“学习讲话,对标上海,解放思想,真抓实干”的大学习大讨论活动,全面与上海市展开高层次和多领域的合作。目前上海市正率先探索建设自由贸易港,大连市在加快建设自由贸易试验区和东北亚国际航运中心的同时,应优先对接上海市相关成功经验,为大连市建设自由贸易港占好位、充足电。

2 挑战及其对策

2.1 港口竞争激烈

营口港由泥沙淤积的河口港转型为海港以来,

积极向北拓展,现有营口、鲅鱼圈、仙人岛、盘锦和绥中5个港区,凭借沈阳经济区出海港口以及距我国东北地区和内蒙古东北地区最近的出海港口的优势区位,成为辽宁省港口群中的后起之秀。由于中国(辽宁)自由贸易试验区分布于沈阳市、大连市和营口市各片区,各港口之间在腹地资源等方面的竞争十分激烈。适当的竞争有利于促进发展,但无序的竞争也会导致政策资源分散、港口功能趋同和基础设施重复建设等后果。

根据大连港和营口港吞吐量的历年统计数据,大连港占有绝对优势^[5]。辽宁省委、省政府应全力支持大连市建设自由贸易港,进一步给予必要的开放性政策,合理调整功能区划和产业分工,集中优势资源,推进区域发展。与此同时,大连市也要主动谋求发展,学习上海市的建设经验和进步精神,鼓励科技创新,促进港口基础设施向智能化转型,实现产业转型升级,避免低端和同质竞争,满足建设自由贸易港的需要。我国宁波一舟山港旗下的大榭招商国际码头采用全球首套类脑智慧港口系统“Well Ocean”,首次实现集装箱码头的无人智慧理货,大幅度提高作业效率和降低人力成本,码头吞吐量有望突破原有设计量。

2.2 国际政治影响

大连市2015年对外贸易总额排在前6位的国家依次是日本(18.8%)、韩国(9.9%)、美国(8.9%)、新加坡(5.4%)、德国(4.2%)和俄罗斯(3.7%),总比重高达50.9%。但随着国际政治形势的不断变化,大连市的对外贸易和外商投资也受到较大影响。

与此同时,在“一带一路”建设的背景下,大连市也做出了相应的调整。如,开通“辽满欧”“辽蒙欧”和“辽海欧”等陆上和海上通道,积极发展对欧贸易,与“一带一路”沿线国家和地区的贸易额也快速增长;与印度等南亚国家的贸易额增长较快,与巴西、厄瓜多尔和阿根廷等南美洲国家以及新加坡、越南和菲律宾等东南亚国家的贸易额也呈增长态势。因此,面对国际政治的不稳定性,抓住国家提供的良好机遇,勇于寻找新的出路,才是正确的发展方向。

2.3 科技成果转化率低和创新人才流失

东北振兴需要足够的创新力,而创新力产生于科技成果和创新人才。其中,创新人才最为关键,拥有创新人才才能拥有创新科技和创新产业。我国东北地区不缺少产出科技成果和培育创新人才的高等院校和科研机构^[6],但目前科技成果本地转化率很低、创新人才严重流失,大连市也存在这类问题。科技成果本地转化率低的原因主要包括体制机制和企业创新动力不足;创新人才严重流失的原因更为复杂,涉及政策环境、产业结构和福利待遇等多方面。

《中共中央 国务院关于全面振兴东北地区等老工业基地的若干意见》明确要求“把引进人才、培养人才、留住人才、用好人才放在优先位置”。大连市应进一步从政策指引、生态环境和重大项目等方面统筹施策,建立人才管理改革创新试验区,探索改革人才发展体制机制,突出在创业环境、住房保障和户籍管理等方面的政策优化,为建设自由贸易港奠定智力基础。此外,对科技成果的本地转化制定具有针对性的政策措施,鼓励创新,扫清体制机制障碍,简化审批手续,开通绿色通道,构造良好营商环境,不仅促进本地科技成果的有效转化,而且吸引外地科技成果。

3 结语

大连市建设我国北方自由贸易港是我国东北

振兴的重要举措,是对接“一带一路”建设融入全球供给体系的关键布局。大连市应凭借自然和历史优势、区位和交通优势以及各类特殊经济区的政策优势,高标准推进自由贸易试验区建设;更深层次和更广范围地学习和对接上海市建设和自贸区升级的实践经验,完善双方合作机制;抓住机遇、直面挑战,做好区域协调分工,加速产业转型升级,拓展对外贸易范围,加强区港联动,重视科技成果本地转化和创新人才培养引进,全力打造新时期的自由贸易港,开创大连市发展新局面。

参考文献

- [1] 郭建科,韩增林.中国海港城市“港—城空间系统”演化理论与实证[J].地理科学,2013,33(11):4—11.
- [2] 吕绍坤.近代大连自由港制度的实施及其对城市经济的影响[J].社会科学辑刊,2004(3):111—113.
- [3] 吕芳.大连自由贸易港的建设及其目标模式[J].辽宁师范大学学报(自然科学版),2011,34(2):239—242.
- [4] 李曼.区港联动:天津自由港发展的必由之路[J].水运工程,2009,433(10):85—90.
- [5] 董晓菲,韩增林,荣宏庆.大连港、营口港与腹地经济协同发展比较分析[J].地域研究与开发,2014,33(5):43—47,58.
- [6] 崔健.“一带一路”背景下大连自贸区的优势与挑战[J].经贸实践,2017(13):72.