



设立现代化新型自由贸易区,已成为各国发展经济、抵御经济衰退和开展战略合作的重要平台和手段。国外自由贸易区的发展已呈现出数量持续增长、功能趋向综合、管理不断加强的态势



图为新加坡集装箱码头。本报驻新加坡记者 陶杰摄

经济转型的标志

□ 于建东

近年来,无论是在发达国家还是发展中国家,自由贸易区的数量在持续增长。

设立于本国的自由贸易区是通过特殊的经济政策和手段开辟的特别经济区域。各国设立自由贸易区的目的是以特别政策发展贸易,在此基础上,以吸引国内外资金和高新技术,开发产业,扩大就业,形成区域优势并将这种优势向周边辐射,从而带动整个经济的发展。

第一次世界大战后,拉丁美洲、非洲、中东和东南亚地区相继开始设立自由贸易区。而新型自由贸易区最早于1959年设于爱尔兰的香农,它成为世界自由贸易区发展阶段的分水岭。时至今日,自由贸易区因其在经济发展中的积极作用日益显现而越来越受到各国的重视。如果说设立自由贸易区的初衷是发展对外贸易,那么随着贸易和经济发展,以及要解决的问题越来越多,自由贸易区的功能被大大扩展。目前世界上多数自由贸易区通常都具有进出口贸易、转口贸易、仓储、加工、商品展示、金融等多种功能,这些综合功能大大提高了自由贸易区的运行效率和抗风险能力。

各国的自由贸易区在初创时由于条件不同,功能各异,管理水平也相差较大。但是,经过几十年的竞争发展,各国自由贸易区的管理已逐渐趋向规范化,管理手段也大大改善。虽然管理体制各具特色,但共同之处是着眼于自由贸易区与城市功能的相互促进,超前进行整体规划和建设。此外,各国在发展自由贸易区时,越来越重视发挥各自由贸易区的禀赋和比较优势,因地制宜、有所区别地发展不同主导功能,避免功能同构,降低效率。

设立现代化新型自由贸易区,既是经济发展的需要,也是经济转型的标志。

美国遍布自由贸易区

本报记者 李正信

狭义自由贸易区是指一国设在本国领土上的自由贸易区。美国堪称是全球自由贸易区第一大国。据不完全统计,美国各类自贸区1970年只有7个,目前已经发展到277个,还有500多个分区。如今,自由贸易区遍布美国东南西北所有区域,尤其在边境口岸城市

虽然狭义自贸区在世界上已有上百年的历史,但美国本土上的自由贸易区始建于1934年的《对外贸易区法》出台。该法授权建立“对外贸易区理事会”,专事管理美国境内的自由贸易区。美国自由贸易区的蓬勃发展,开始于上世纪60年代末70年代初。当时,美元大幅贬值、经济滞胀,以及失业率节节攀升等困境,导致美国的国际经济地位每况愈下。为应对内外经济困境,尽快实现经济转型,美国各地方政府纷纷开创对外自由贸易区。

“对外贸易区全国联合会”2012年7月的报告显示,美国各级政府批准成立的自贸区近年来以20%的速度增加。数据显示,2009年美国自贸区内有2500多家企业运营,进入自贸区的货物总价值高达6920亿美元,与上年比增加了1900亿美元。出口价值高达400亿美元,为美国创造的就业机会超过33万个,产业包罗万象,主要为炼油、汽车、制药、机械制造等。

实际上,美国自贸区概念下最起码囊括8种经济特区,如自贸区、自由港、加工区、过境区,乃至单一工厂出口加工区等。不论名称如何,其宗旨大同小异,就是要通过简化进出口货物程序、税收优惠乃至

行政及资金支持等措施,吸引进出口贸易,达到扩大出口、创造就业,以及提高地方财政收入的目的。为此,《对外贸易区法案》规定,封闭性的自由贸易区拥有“境内关外”的法律地位,进入自贸区的物品不受美国海关的约束,不申报、不缴纳关税等。随着全球化的发展及国际间贸易竞争的白热化,美国相关各级政府为了提高自身自贸区的竞争力,从多方面对自贸区的优惠政策进行了大幅改革,如海关不在自贸区内设立机构,区域内的管理主要依赖企业的自觉性等。

今天,由于世界主要国家自贸区就关税减免等基本面的优惠都已做得很彻底,美国自贸区机制发展,更注重对区内企业提供便利、优惠及服务。综合来看,美国的自贸区有多方面的创新,如自贸区内物品的安全保障。纽约自贸区内的16层物品储藏大楼,不但有与警察局直通的电子安全系统,且有安保人员24小时巡逻保卫。纽约自贸区管理层对仓储防火防盗等方面的重视,是因为有的企业就是冲着自贸区的储藏功能而来。好的物品储藏和管理机制,可以吸引更多的厂家进入自贸区。

再如,今天的外贸推销,日益依赖艳丽精致的产品展销会。美国自

贸区根据形势发展,适时调整自贸区政策,以消除这类物品被二次征税的弊端。从不胜枚举的变化来看,美国的自贸区建设越来越向提高细化服务质量的方向发展。

尽管美国的自贸区大多让当地民众和地方政府受惠,但联邦政府仍大力出手相助。如在进入自贸区的试验设备或生产设备、厂房等折旧方面,联邦法规给予最大的优惠。另外,小企业管理局等联邦政府机构及银行,还可为区内的企业提供利息优惠的贷款。联邦政府对区内工作人员的退休金安排,也在政策方面给予优惠。

这些机制性的细致改革,实质上是美国自贸区借以应对全球贸易自由化趋势的挑战。显而易见,全球或区域贸易自由化程度越高,狭义自由贸易区面临的挑战就越大。从长远发展趋势看,自贸区面临的压力只会越来越大。另外,美国的自贸区也暴露出不少问题,如日本等部分国家的汽车企业,利用自贸区的优惠政策与美国汽车行业竞争,不但没有让当地受益,且导致地方就业形势下滑。更有甚者,跨国毒品犯罪团伙利用自贸区的宽松管理,进行洗钱、毒品运送等非法勾当。这些,都是美国自贸区不得不长期面对的问题和挑战。

新加坡: 自由贸易港高度开放

本报驻新加坡记者 陶杰

作为一个基本上没有关税的国家,新加坡自由贸易的程度在全球名列前茅。根据世界银行发布的《2012年度营商环境报告》,新加坡不仅是全球最易开展业务的地方,而且已经成为全球贸易的重要通道。

上世纪60年代末,新加坡政府即在本岛西部裕廊工业区的裕廊码头设立了自由贸易区。当时新加坡设立自由贸易区的目的并非依靠税务优惠来吸引外资在此打造加工制造的生产基地,而主要是提供一个免税区。作为转口贸易的重要区域,新加坡划定的自贸区为那些利用新加坡作为再出口的公司和企业提供了一个免税区。在自贸区内,商家可以对任意产品进行存放、改装、分拣和再出口。

实际上,除了酒类、烟类、石油产品和机动车辆这四类产品,新加坡并不对其他进口商品征收关税,这其中原因主要是出于现实的考虑。在国家独立之初,新加坡政府在决定进行工业化的同时,也意识到征收关税并不能保护新加坡国内的企业。因为当时新加坡国内市场太小,即使征收关税也没有办法保护国内的企业能够有效地成长起来。因此,新加坡在当初决定发展工业化时,便确定主要发展那些在国际上有竞争力、能够实现出口的产业。在这个过程中,新加坡也加快了发展对外贸易的步伐,陆续设立了8个自由贸易区。

减免消费税只是新加坡自贸区的政策优势之一,而另外一个不可忽视的优势是它与海港和机场相邻的优越地理位置,因为新加坡政府深深懂得保持物流的高效是新加坡能够成为贸易中心的关键所在。在新加坡现有的8个自贸区中,有5个归新加坡港务集团有限公司管理,1个由裕廊海港私人有限公司管理,另外2个自贸区则分布在机场附近,由樟宜机场集团管理。新加坡海港和机场与外界的连接效率提升了这些自贸区的效率。以港口而言,新加坡已经与全球超过120个国家和地区的逾600个港口建立了联系,每2至3分钟,就有一艘船抵达或离开新加坡港。而新加坡樟宜国际机场更是亚洲重要的航空枢纽,为飞往60多个国家和地区220多个城市的100多家国际航空公司提供服务。

为了促进贸易的便利化,新加坡政府于1989年即在全球率先推出了贸易管理电子平台贸易网,将海关、税务、安全等35个政府机构连接在一个网络上,为企业提供一站式通关服务。在这个统一系统中,任何公司和企业只需递交一份电子文件,与进出口贸易相关的所有申报和审核手续都可以在网内完成,最快的可以在10秒钟内即完成通关手续。

另外,为了进一步打造国际级货物集散基地,吸引世界各地销往亚太地区的商品到新加坡中转,新加坡政府在海关法、进出口商品管理法等基础上制定了自由贸易区法令。如今新加坡已经发展成为一个高度开放的贸易自由港,并逐渐向更具科技含量的综合性自贸区迈进。

部分国外自贸区简介

爱尔兰香农自由贸易区

香农自由贸易区紧邻爱尔兰中西部香农国际机场,占地600英亩,拥有国际先进水准的基础设施,航空运输、陆运与海运交通极为便利。香农自贸区重点发展科技型工业,区内主要从事航空运输、信息通讯技术、工程技术设计、国际金融及财务服务、国际物流服务与管理等企业为主。

比利时安特卫普港

安特卫普港对整个港口实行灵活的管理制度,在邻近区域设有6种类型的保税仓库,而且海关允许在一个仓库区内设立各种类型的保税仓库,物流企业的操作更加灵活。

迪拜杰贝-阿里自由贸易区

迪拜杰贝-阿里自由贸易区面积135平方公里,是阿联酋最大的自贸区,不受阿联酋公司法中规定的外资49%、内资51%条款的限制,外资可100%独资;外国公司可享受15年免交所得税的优惠政策,期满后还可再延长15年免所得税。(高洋整理)

韩国: 经济自由区拉动发展

本报驻首尔记者 杨明

为扩大吸引外国投资规模,韩国在2003年提出了经济自由区设想,并先后设立了8大经济自由区。截至去年,韩国中央政府、地方政府和私人投资开发商已投入约540亿美元用于经济自由区建设,共吸引外资近80亿美元。韩国政府计划再投资720亿美元,在2022年之前完成8大经济自由区建设,吸引外资目标设定为200亿美元。

韩国政府在经济自由区选址时也充分考虑地理位置和交通条件,大多数经济自由区都拥有自己的港口,其中釜山港与光阳港就位于全球干线航路上。而仁川经济自由区还拥有货物吞吐量位居全球第二的仁川国际机场。韩国政府在仁川机场的建设上突出强调枢纽城市以及航空和物流产业的发展,明确提出要以仁川机场为中心,建设物流网络。目前,由韩国建设和交通部规划建设仁川国际机场物流园区一期建设已经完成并正式投入运营。

韩国政府规定,入驻经济自由区的外国投资者将享受一系列的政策优惠:在盈利之后的首个3年期内,外资公司享受所得税全额免除,之后两年再减免50%的待遇;进口固定资产关税在入驻5年内也将全额免除;在经营过程中享有更大的自由空间,比普通公司承担更少的义务;在厂房建设、土地租赁、技术研发和发展方面,享受国家财政支持。

经济自由区还取消或放宽了对外商投资的各种限制:一是放松政府管制与加强行政支持。经济自由区内开放教育、医疗等服务行业;实行外汇制度自由化,允许主要的外国货币在经济自由区内自由使用;允许外国广播电视进入。二是改善外国人居住环境。在经济自由区内,政府除了建设大量绿地与休闲



位于仁川经济自由区的松岛新城市一角。 杨明摄

娱乐设施外,还在政府服务中使用英语,并建立国外高校的分校,引进国外的医疗机构等。

韩国政府不断推出政策,持续为企业在经济自由区的经营活动松绑。去年韩国产业通商资源部发布了《经济自由区域特别法修正案》。根据修正案,企业为在经济自由区开发而设立特殊目的法人(SPC)时,出资比例由原先的100%降低至50%。此举将给因资金短缺而陷入开发困境的一些经济自由区注入活力。另外,因简化项目计划而递交的项目变更申报程序,从申请至通过的时间将由8个月缩短至5个月。该修正案将在今年上半年实施。

虽然通过10年的建设,韩国经济自由区取得了巨大发展,但是目前还面临着开发和引资不均衡的难题。开发方面,据韩国国会产业通商资源委员会近期公布的数据,韩国8大经济自由区的98个分区中,目前只有19个分区完工,33个分区处在施工阶段,而剩下的46个分区

至今仍未制定任何施工计划。即使在开发程度最高的仁川经济自由区中,也有9个分区仍未制定好施工计划,占该区分区的1/3。这一现象引发韩国社会对韩国政府对经济自由区结构调整迟缓的指责。

引资方面,外国人直接投资分布不均衡的现象更为严重。2004年以后的近10年来,投资额的63.4%都集中在仁川经济自由区,达到了49.3亿美元;釜山及镇海经济区占15.9%(12.4亿美元),光洋湾经济区占10.9%(8.5亿美元),新万金群山经济区占7.9%(6.2亿美元)。而剩下的大部分经济自由区还不到整体的1%,显得微乎其微。

根据韩国现行法律,如果被指定的经济区域未在3年内实施开发,那么该经济区的开发计划就要被终止,即未制定施工计划的经济自由区面临被取消的危险。因此专家指出,在如此紧迫的情况下,韩国有必要对经济自由区结构作出大的调整,并制定有针对性的措施破解开发和引资不均衡的难题。

