

# 自由贸易港建设,山东如何抢占先机

□ 谭晓岚



自由贸易港是为了发展转口贸易和进出口贸易,划在一国国境之内、关境以外的,允许外国货物自由进出,受海关保护的,无贸易限制的关税豁免区域,是世界自由经济区中开放程度最高的一种形式,其基本特征可以概括为:“国家行为、境内关外、功能突出、高度自由。”

## 自由贸易港通常被视为开放程度最高的一种形式

中国自改革开放以来,对外开放先后经历了沿海开放城市、经济特区、保税物流园区、出口加工区、综合保税区、综合保税港区、自由贸易试验区的历程。自由贸易港通常被视为开放程度最高的一种形式。国际上做得好的自由贸易港各有各的特点,同时也有共性。比如,高度开放和高效监管相结合、政府与企业紧密合作,具有便利化的全球运输条件等。目前世界自由贸易港排名中,新加坡、中国香港分列第一、第二位。

纵观一个国家的崛起,其对世界经济的影响力和贡献度,有一个很重要的衡量标准,就是在世界范围内的经济贸易竞争能力。国际自由贸易港是国际贸易中商品流通交易的枢纽,是国际大宗商品交易平台和交易市场的集散地,而一个国家自贸港区内大宗商品交易市场及其平台建设情况,最能反映出该国在全球资源配置中综合能力的强弱。

随着世界经济全球化不断深化,中国经济已广泛融入到全球经济中。我国已是全球最大的大宗商品生产国、消费国和进出口国,拥有全球最大规模的港口基础设施。从吞吐量看,全球十大港口有8个在中国,全球十大集装箱港口有7个在中国。但是,我国过去在港口资源开发与建设中,往往专注港口硬件基础设施建设,忽视了港口在全球贸易市场的服务功能的建设,这导致全球大宗商品定价权全部掌握在欧美发达国家手里,我国在全球贸易市场缺乏应有的话语权。比如,我国是全球最大的粮食农产品、石油、铜和铁矿石进口国,而这些大宗商品的定价权分别被纽约、伦敦以及新加坡的相关市场所掌握。由于不掌握价格话语权,我国每年经济利益流失巨大,这种局面与我国目前的国际经济地位极不相称。山东作为我国东部沿海经济大省、开放大省,应积极响应国家经济发展全球战略部署,主动担当国家先行先试、深化改革的重大责任,全力打造北太平洋地区的国际商贸中心和航运中心,为提升中国经济的全球竞争力贡献山东智慧和力量。

新机遇、新理念、新思路,是一个地区发展蜕变的密码。集聚融合、创新发展,是我国发展的新格局、新趋势。

省第十一次党代会提出,要把加快新旧动能转换作为统领经济发展的重大工程,积极创建国家新旧动能转换综合试验区。近日,国务院批准《山东新旧动能转换综合试验区建设总体方案》。山东如果抓住自由贸易港区建设这个重大机遇,把自贸港区建设作为实施新旧动能转化重大工程的重要内容,则对内可乘机制整合优化内部发展资源,对全省经济进行一次战略性的大调整、大改革、大创新、大布局、大规划;对外可以利用山东背靠欧亚大陆、中原和广袤西部腹地,与我国东北、日韩隔海相望的地缘战略优势,以及拥有东亚大陆离北极航线最近深水不冻现代化国际港口群的资源优

# 新旧能源替代是一个长期过程

□ 林伯强

## 推动煤炭替代和可再生能源发展,需要长短结合的政策组合,短期靠行政手段,中长期则要靠技术创新和商业模式创新。在这一过程中,政府应为新能源技术创新承担更多的责任。

入冬以来,伴随着清洁能源改造的深入开展,北方部分地区遭遇了冬季供暖不足和天然气“气荒”,究其原因,是在施行“煤改气”政策的过程中,没有很好地处理好新旧能源交替的过渡工作。当前,我国正处于旧能源依旧强势、新能源刚刚兴起的阶段,我们必须正确认识两者的地位与关系,以合理的方式推动新旧能源的逐步替代。

从旧能源的方面看,去年我国GDP增速为6.9%,随着经济逐渐复苏,煤炭又逐渐展示出其的强势地位。2017年1-9月,我国累计生产原煤25.92亿吨,同比增长5.52%。2017年1-11月,90家大型煤炭企业原煤产量完成22.5亿吨,同比增加1.6亿吨,上涨7.6%。

在过去几年煤炭产量下降时,许多人认为煤炭时代已过,控煤容易。当时我的观点就是应该对这个问题保持谨慎,无论从绝对量上还是能源结构上看,煤炭替代都是一件任重道远的事情。2016年煤炭占中国能源消费的62%,煤炭作为能源“老大”的位置在未来相当长一段时间内不会改变,这是庞大的能源消费量和煤炭在能源中占绝对比重所决定的。

从绝对量方面看,煤炭消费最主要的支撑在于下游需求的持续回暖。在中国的煤炭消费中,45%用于发电,另外将近40%用于炼焦、钢

十九大报告提出:“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。”自由贸易港是世界上开放程度最高的一种经济区形式,是我国对外开放的最后一公里。建设自由贸易港,通过更高程度地开放推动转型升级,是十九大后沿海各省竞相提出的发展战略。山东地处东北亚战略高地,具有建设自由贸易港的区位优势 and 综合条件,更应在自由贸易港建设热潮中抢抓机遇,为新旧动能转换、实现高质量发展提供强有力的发展动力。

势,对辽东半岛、朝鲜半岛的经济发展要素进行跨区域、跨国界整合,从而成为中国经济发展的新兴增长极。

## 山东半岛港口群位于东北亚经济圈交通要冲,具有良好区位优势 and 综合条件

整体来看,山东具有建设国际自由贸易港的区位优势 and 优越的综合条件。

山东半岛港口群濒临渤海黄海海域,东望日韩,西壤中原内陆腹地,北接京津冀经济区和东北三省老工业区,南邻长三角经济区,港口内陆腹地资源丰富广阔。半岛港口群位于东北亚经济圈交通要冲,其中青岛港紧邻国际主航线,具有发展国际航运中心、商贸中心的天然优势。

山东半岛丰富的港口资源和先进完备硬件设施,是自贸港建设的坚实基础。

山东半岛沿海港口资源丰富,硬件设施相对完备,已初步形成青岛、烟台、日照为主的枢纽港,龙口、威海区域性港口和蓬莱、东营、滨州、长岛等中小补给港的沿海港口集群。山东烟台港西港区,青岛港董家口港区,日照港岚山北港区3个新港区的建设成效显著,香港招商国际集装箱码头,黄岛港区30万吨级原油码头,日照港石口港区矿石码头,岚山港区30万吨级原油码头,烟台港西港区10万吨级油码头,龙口港区10万吨级通用泊位等一批重点工程已经完工,青岛、日照两个30万吨级,烟台西港区20万吨级,龙口港区10万吨级深水航道也已投入使用,全球最大的40万吨级矿石码头落户山东。

目前,山东境内港口泊位累计746个,泊位岸线长近10万米,港口吞吐能力达6.3亿吨,形成了矿石、集装箱、石油、煤炭四大完整的运输体系。其中青岛港拥有全国最大的集装箱码头、原油码头、铁矿石码头和国际一流的煤炭码头,散粮装卸码头,是全国沿海唯一的煤、油、矿、集装箱四大货种均突破2000万吨的现代化大型港口,开通了到北美、欧洲、南美洲、澳洲和非洲的航线,与全球多家国际大港开通了航线,国际航线密集,这些硬件设施为山东建设国际自由贸易港区奠定了基础。

山东广阔的市场腹地,较为完善的贸易市场资源,是山东自贸港区建设的雄厚资本。

山东在大宗商品交易平台试点建设方面走在全国前列。到目前为止,山东全省权益类交易所共18家,相继成立了日照大宗商品交易中心、齐鲁商品交易中心、日照国际铁矿石交易中心、青岛青西大宗商品交易中心有限公司、青岛金邦大宗商品交易中心有限公司,青岛港大宗商品交易中心有限公司,2017年实现交易额1000多亿元。全省介于现货与期货之间的大宗商品交易市场达10家,2017年实现交易额2000多亿元。青岛港是我国粮食、农副产品、铁矿石、原油、煤炭等货种的集散地,日照港的金属矿石吞吐量几乎每年位居全国第二位,煤炭位居第四位,镍矿、粮食及农产品、木片、水泥均位居全国第一位。烟台港的化肥、铝矾土、石油焦炭等吞吐量位居全国首位。2016年,我省机电产品进出口5190.1亿元,农产品进出口1461.4亿元,纺织服装进出口1967.6亿元,高新技术产品进出口1940亿元。其中农产品



下降。2016年中国的能源结构中,化石能源中煤炭、石油、天然气所占比重分别为62%、18.3%、6.4%;非化石能源中水电占9.3%,核电占1.7%,风电占1.9%,太阳能占0.5%,其他如生物质能微小。由于资源禀赋、石油价格和能源安全问题,属于化石能源的石油一直很稳定地占18%左右,“十三五”期间可能还将保持这个比重。非化石能源当中,水电曾经有过快速增长,但近年来由于资源潜力的约束,今后将稳定在9%左右。也就是说,“十三五”期间,能源结构中石油和水电(共占比例约27%-28%)这两个板块的比例将保持相对稳定。

根据《能源发展战略行动计划(2014-2020年)》,把化石能源中的天然气和非化石能源中的核电、风电和太阳能统称为清洁能源。加起来大致为10%。化石能源中的煤炭目前占62%。在雾霾治理和低碳清洁发展的背景下,“十三五”期间清洁能源结构中可能起比较大变化的是煤炭的减少和清洁能源的增加,是一个此消彼长的过程,所以“十三五”期间能源结构一定会得到相应调整。如果“十三五”期间天然气在能源结构中的比例可以增加10%,这样,3%的天然气增长和2%的非化石能源增长,可以使煤炭占能源结构的比例减少5个百分点。从2016年的62%下降为2020年的57%。直观地从数字上看,满足到2020年非化石能源在能源结构中比例为15%和天然气的7%,不是没有可能,但也不是很容易,因此,预测煤炭在2020年的能源结构比例低于57%可能比较乐观。

因此,新能源对于“旧”能源煤炭的替代并不容易。长期“以煤为主”的能源结构是由两个因素决定的:一是资源禀赋;二是煤炭的低价

进出口占全国总量近30%,连续18年位居全国第一。

## 走好开放“最后一公里”,我省仍面临诸多挑战

自贸港区建设是我国开放的最后一公里,是我国改革的深水区,是山东再次腾飞的战略机遇,但同时也是对山东改革发展的一次巨大挑战,主要表现在:

硬件基础设施条条分割严重,港口协调分工不顺,港口权属复杂,数目众多,规模大小不等,功能不明确,港口资源利用效益较低。青、烟、威、日等大中型港口普遍“超负荷”运作,地方小港却没有货源。在港口规划建设上,深水泊位比重不到三分之一,大宗型货物运输泊位如矿石、液化、集装箱泊位非常欠缺。随着世界船舶的大型化发展趋势,这一矛盾将更加突出。这对我省自贸港区建设是一个比较突出的制约要素。

港区核心功能平台建设定位不准,开放程度较低。在自贸港区核心功能平台建设上,存在定位不准、开放程度不够等问题。山东自贸港区建设必须明确国际性的大宗商品交易市场这一建设定位,但我省目前所有的交易平台建设尚未在外向型、开放型层面取得突破。主要表现在:交易平台、交易市场监管规则,与国际贸易实际需求还存在偏差;国际化交易功能明显缺失,国际会员交易商参与度低。由于现有交易平台建设在顶层设计上很不完善,定位不清,造成山东自贸港建设处于国内国际市场两难发展的困局。

金融制度改革与创新滞后,国际化发展受到严重制约。主要表现在:清算所(结算所)和自贸大宗提供的第三方交易服务效率有待提升;支付结算方式的试点需要与市场实际结合不够紧密;金融部门超强监管体系给交易场所带来较大制约,造成机构本身的缺乏创新动力;国内在制度上没有设计对应FT账户的离岸贸易公司,导致为国际大宗商品交易配套的延伸业务受到制约;面向国际市场的大宗商品交易的金融配套改革政策有待完善;现货市场与期货市场存在割裂,期现联动“游戏规则”不明确,等等。这些问题,既是山东自贸港区建设中需要解决的核心问题,也是我国经济开放、改革的深水区。

## 自贸港建设的核心不是“港”,而是“贸”,应在整合港口基础上,着力加强制度创新,提升服务功能

从国际自贸港区建设情况来看,在自贸港区核心功能价值不变的情况下,不同国家和地区根据各自实际情况,建设模式、建设平台各有不同。山东自贸港区建设应在充分汲取国内外自贸区建设的经验教训基础上,结合国家及山东省实际情况和战略需要,因地制宜、精准定位、重点突破、创新发展。

首先,大胆创新,深化改革,对自贸港区建设资源进行科学高效的有机整合。

山东自贸港区建设,首先必须对山东省境内港口资源进行有效整合。具体思路可以结合中央有关改革精神,采取混合所有制改革方式,对一

切权属的港口进行有效整合。目前来看,我国的港口整合主要在省域范围内展开,如广西将钦州港、防城港和北海港整合为北部湾港;浙江将舟山港、宁波港整合为宁波—舟山港;福建省将厦门港、漳州港整合为新的厦门港;江苏于去年5月将省属港航企业以及南京、连云港、苏州、南通、镇江、常州、泰州、扬州等沿江沿海8市国有港口企业,整合成立江苏省港口集团。此外,也有跨省区域的港口整合,如京津冀将天津港与周边河北的曹妃甸港、秦皇岛、唐山、黄骅港进行资源整合,成立了津冀港口投资公司。我省也可通过混合所有制改革模式,对境内港口资源进行整合,成立山东自贸港口集团公司。

其次,通过自贸港区建设,对山东省内经济社会发展要素进行战略整合。

目前,我国城市化进程已经进入到一个新的发展阶段。集聚融合、创新发展,从城市经济向都会经济跨越发展,是我国区域经济发展的大趋势。我们应利用山东自贸港区建设机遇,采取“一港多园”(一个自贸港,多个自贸园)的布局模式,加强山东省内区域经济发展资源的整合优化,提高内部发展要素的发展效能。同时,实行海陆统筹耦合发展,依托自贸港区实现国内、海外两个市场双向推进的发展格局。

第三,重点突破,把建设国际大宗商品交易服务平台和金融服务平台作为自贸港区建设的核心。

自贸港区建设不是港口工业园区,产业园区建设,建设的核心不是“港”,而是“贸”,是与国际商贸市场接轨的服务功能性平台的建设。山东在商品交易功能性平台试点建设方面走在了全国前列,但现有的大宗商品现货交易平台在国际市场几乎没有影响力,也不具备国际大宗商品现货交易的价格话语权。要想改变这一局面,应该把自贸港区的贸易交易平台服务功能、贸易金融平台服务功能建设,尤其是将国际大宗商品交易服务平台和金融服务平台建设,作为自贸港区建设的重点。通过推进全球性资源配置平台建设,提升参与大宗商品市场的全球竞争力。这也是加快我国大宗商品现货交易规则国际化步伐的重要内容。

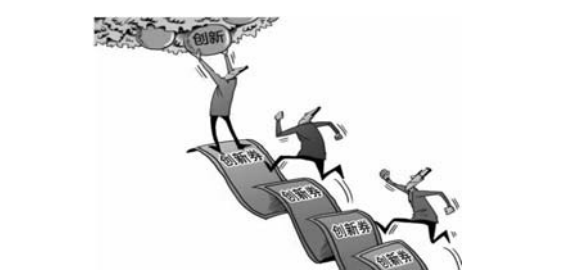
第四,核心突出,加快省内交易平台、交易市场资源整合,加速推进山东国际化商品交易平台建设。

国家发展自由贸易港区,总体上的思考是要通过自由贸易港这一特殊形式,按照国际规则进行制度创新。在贸易流通方面,要求建立与国际贸易通行规则相衔接的制度体系,率先形成法治化、国际化、便利化的营商环境,加快形成公平、统一、高效的市场环境。建设国际化的大宗商品交易平台,正是对国家这一要求的具体践行。建议加快省内交易平台、交易市场资源整合,加速推进山东国际化商品交易平台建设,加快金融领域开放创新和先行先试,迅速提升山东在国际贸易中的地位,将山东打造成为国家贸易战略改革和创新的前哨。

最后,密切关注全球贸易市场发展趋势,建立健全与国际贸易和金融投资规则相衔接的制度体系。

纵观全球著名大宗商品交易市场和交易平台建设发展,交易所的集团化、交易过程的信息化和电子化、期货和现货融合发展、场内与场外融合,已经成为国际交易市场交易平台建设发展的主流趋势。山东应积极争取国家支持,以制度创新为核心,不断建立健全与国际贸易和金融投资规则相衔接,与市场经济相适应的制度体系。

(作者系山东社会科学院山东省海洋经济文化研究院副研究员)



# 让企业用好“创新券”

□ 赵 卿 伏兴艳

不同于“后补助”政策,科技创新券以企业需求为导向,可以直接调动企业技术创新的积极性,推动高校、科研机构为中小企业提供科技创新服务。目前,创新券在实施中仍存在申请难、使用难、报销难、法律保障不健全等问题,亟须完善相关政策。

科技创新券,简称“创新券”,是由政府部门发行的,带有普惠性特征的一种优惠券。符合条件的企业可向相关部门申请,经过审批后,可用科技创新券向科技服务机构等购买规定范围内的科技创新服务等,最终由承担科技服务的机构持券到有关部门兑现。不同于“后补助”政策,科技创新券以企业需求为导向,拉动的是现在的创新。

近年来,我国相关地方科技主管部门围绕科技、经济和社会发展需求,探索实施了创新券政策,调动了企业技术创新的积极性,推动了高等院校、科研机构为全社会特别是中小企业技术创新和创业团队提供服务,促进了各类科技资源的开放共享,推进了区域创新发展。创新券已逐渐成为推动科技资源开放共享、支持大众创业万众创新的有效手段之一。然而,国内的创新券制度,在实施过程中仍存在如下几个方面的问题:

部分企业使用创新券热情不高。创新券的实施过程中,一些地区出现了部分企业使用创新券热情不高,甚至不愿意使用的现象。主要原因是创新券使用流程较为烦琐,当地创新资源不足,创新券期限较短。企业使用创新券,需要经过申请、审核、兑现等环节,每一环节都有严格、复杂的要求,且耗时较长。一些企业对政策不了解,还需要安排专业人士解读政策,加大了创新券的使用难度。可以说,使用创新券在人力、财力、时间上都有消耗,导致了一些企业不愿意申请创新券,甚至一些使用过的企业也不愿意再次申请。一些地区,尤其是偏远地区,由于创新资源匮乏,虽然一些企业有科技创新的需求,当地却没有合适的科技服务机构承担,当地的科技创新券也没有推行跨区域的使用,这使得科技创新券政策形同虚设,对推动当地的科技创新没有太大作用。科技创新券一般没有使用期限,过期不用自动作废。这个期限一般为一年、两年或者更短,而科技创新的复杂性决定了很多企业产学研合作一般历时相对较长,往往在决定期限内无法完工,使得很多企业即是申请到创新券也没办法顺利兑现,只能对创新券望洋兴叹。

科技人员积极性不高。创新券的实施过程中存在资源单位的科技人员对科技创新券的积极性不高的现象,这主要是因为,使用科技创新券的科技创新服务合同在经费预算、报销等方面都有严格的规定。科技人员承接创新券,但经费报销经常是困难重重,耗时耗力,久而久之就失去了对科技创新券的热情,甚至不愿意承接科技创新券合同。其次,科技创新券的科技创新服务合同,一般都会严格规定承接的科技人员需缴纳一定的个人所得税。地方为了促进创新,一般会出台一些相关的减税政策,但是办理流程耗时耗力,这种个人所得税也在一定程度上消减了科技人员的积极性。

相关法律法规不健全。目前,各地的科技创新券政策普遍缺乏法律支持。大部门地区对于利用虚假信息骗取科技创新券补助的企业,仅是追回骗取资金,责令不得再次申请。由于没有相应法律对企业骗取科技创新券的违法行为制定严格的处罚措施,使得骗取创新券行为的违法成本较低,无法杜绝一些企业的不法行为。这种骗取创新券的行为,往往有科研创新机构的参与,今后应在法律中规范其处罚措施,依法追究相关机构、个人的责任。同时,企业骗取创新券的行为背后,也涉及相关机构的审核问题,甚至是一些违规操作。相关机构的此类行为,也应该由法律给予明确的禁令、严格的处罚。

针对上述问题,笔者认为,国内实施科技创新券制度,应在如下方面加强改进:

简化创新券申报流程,加强政策宣传力度。科技创新券申报流程烦琐,使部分企业对其望而却步。只有简化科技创新券的申报流程,才能提高企业对创新券的热情。在保证严格申报的同时,申请、审核、兑现等各个环节都应尽量简化,并缩短审批时间。政府在实施科技创新券政策中,应切实为企业考虑,为企业节省人力、财力和时间。同时,针对部分企业对科技创新券政策的知晓度较低,应加大对创新券政策的宣传力度:首先,借助新媒体的力量进行政策宣传,如微信、微博、网页新闻等;其次,针对企业对创新券申报中的问题,政府可以请有关专家组织开展培训、讲座,为企业答疑解惑。

建立科技公共服务平台,推动创新券跨区域流动。利用科技创新券提高地区创新能力,要求地区具备相应的配套设施。部分地区存在科技创新资源不足,缺少机构承担科技创新服务的问题。这就需要当地建立科技公共服务平台,整合当地的创新资源,为企业产学研合作提供平台。政府应在科技公共服务平台建设中起主导作用,大力加快平台建设。并且,政府也应推动区域内的产学研合作,允许科技创新券跨区域使用,切实解决当地创新资源不足的问题。

健全相关法律法规体系,严厉打击违法行为。科技创新券在我国各地区实施的时间长短不一,但是各地区普遍没有出台法律、法规等来保障创新券的违法行为,为科技创新券的实施带来很大隐患。因此,各地区应尽快出台相关法律、法规或规章,对科技创新申报过程中的违法行为予以切实打击,为财政科技资金支持法律保障。针对企业的骗券、科技服务机构的参与骗券以及相关部门的审核不严等行为,应该有明确的法律条例对其进行处罚,并应尽量加大处罚力度,严厉打击科技创新券实施中的违法行为,从根源上杜绝骗券行为。

(作者单位:贵州大学经济学院)