

自贸区造就新的物流模式

——访国家发展和改革委员会对外经济研究所国际经济合作室主任 张建平

自贸区成立后，国际中转物流的机会将非常大。

文/本刊记者 范云兵



改革势在必行

CLPMA:我国大约有110个海关特殊监管区域，自贸区与这些区域相比，有什么样的功能提升？

张建平：保税区的核心功能是以保税促进贸易和物流的活跃，后来保税区演变成了“经济技术开发区”，容易形成产业聚集区，但没有做到真正的保税，来料、来件、国际中转、拆拼箱等功不能较好的发挥。相关部门意识到这一点后，又有了保税物流园区、保税港区等。保税港区有洋山、青岛、钦州等，有更好的国际物流中转功能。国际物流需要金融、贸易、货代、保险、船舶等综合体系配套，但现在保税港区面积比较小，加上机制限制，不能满足发展需求。因此，

很多到中国的货物需要在韩国釜山港中转，自己反而失去了很多机会。自贸区提出了跟贸易相关联的金融、体制等一揽子改革方案。

CLPMA:这种提升会带来怎样的影响？

张建平：中国是全球新的制造业中心和最大货物贸易出口国。在开展国际贸易过程中，中国需要发展高增值的贸易和物流服务，这也是中国转变外贸发展方式的重要环节之一。上海正在致力于成为国际贸易中心，自贸区将尝试打造这样一种综合服务平台，从而将高增值服务环节放在上海港。在投资方面，负面清单和国民待遇先行先试，会激发民资和外资的活力。过去是正面清单，要审核备案，中间环节非常复杂。负面清单会简化程序，大大提高效率。而且，自贸区内没有外资投资的各种限制。其实，中国不缺资本，而是没有畅通的渠道，投资机制的改革会激发民间资本和外部资本的活力，从而出现另一番增长前景。

金融改革也有很大突破，比如外汇管理、离岸金融、外币自由兑换等。例如允许设立外币兑换公

司将极大地提升贸易与投资的便利化程度。

CLPMA:说到金融体制改革，自贸区获批之前主要阻力来自于金融监管部门，其认为会给金融体系带来巨大冲击，您怎么看这个问题？

张建平：改革开放到现在，金融体制再不改革会成为经济发展的短板。因为体制束缚，资本不能顺畅进入实业，比如今年因“钱荒”造成隔夜拆借利率畸高，是体制积累到一定程度导致资金价格严重扭曲造成的。目前，存款利率市场化有一定突破，有不少理财产品，但是金融业开放程度远远不够，市场竞争主体不够、市场竞争不充分、服务效率低下，严重影响实体经济发展。

现在实业企业贷款难，即使有贷款，利率也非常高，有的甚至达到百分之十几。现在很多行业的实业企业很难获得如此高的利润，难以偿还，甚至有的集资者跳楼、跑路，是很危险的信号。不能让金融业在现有格局上躺着赚钱，必须要改革。当然，金融的改革要小心。不仅是金融，投资、贸易、物流领域都需要改革。

物流业的新机会

CLPMA:贸易企业具体可以得到哪些实惠?

张建平:自贸区内大量货物在保税状态下拆箱、拼箱、库存、中转甚至再加工,有利于提供高效的物流服务,并更好地平衡国内市场需求。如果没有自贸区,从国外购进商品,不但有采购成本、物流成本,还要有高昂的关税成本,一旦市场不好,生产商和贸易商就会风险很大。有了自贸区,商品入关前一直处于保税物流状态,一旦市场不好,贸易商可以将商品转移到其他市场,只要付出相应的仓储和物流成本,大大降低了经营风险。而且区内各种环节和手续简化,物流成本会迅速下降。

CLPMA:物流企业在这个过程中有什么样的机遇?

张建平:贸易过程的改变和贸易量的提升,首先受益的是物流企业。国际物流中转将会有飞跃性发展,将来也可能产生创新型物流业态或物流模式。目前,全球集装箱吞吐量排名前十的港口中,我国有7个,主要是我国货物吞吐量不断攀升。其余三个为新加坡港、釜山港和迪拜港。这三个港口是自由贸易港区,吞吐量大的原因是具备良好国际中转功能。我国在区港联动以后,大班轮也开始进入洋山港等保税港区,但是操作范围比较小,物流企业的集聚能力有限,国际物流中转功能有限。自贸区成立后,国际中转物流的机会将非常大。同时,自贸区有海港、空港等,还有陆运和河运,区内物流系统无缝链

接,商贸企业会根据自己的需求选择不同的物流方式,运作模式和路径逐渐多样化。加上电子商务的发展和无线射频技术对物流的监控应用都将革新物流运作模式。

CLPMA:物流业面临的主要挑战是什么?

张建平:以航运为代表的物流业已经有一定国际化基础。但中国物流企业的国际化程度跟我国经济发展一样,只有短短的30多年,加入WTO也只有十几年,在全球化的进程中相对被动,只能适应发达国家和跨国公司制定的规则。人才的挑战更大。全球竞争的过程中,对规则的理解最欠缺,比如国际航运一旦涉及到船舶保险、融资租赁、仲裁等,多数要去伦敦仲裁和解决问题。另外,我很担心中小物流企业的发展,其本身在竞争激烈的环境下生存,服务于不同行业不同环节,水平参差不齐,既要适应国情,又要适应国际规则,挑战严峻。

市场手段解决负面现象

CLPMA:如何让区内改革带动区外发展?

张建平:中国贵为世界第一制造业大国,但与世界市场相比,同档次、同品牌的产品价格高很多,除了关税以外,两个原因导致。一是物流成本高,目前物流总费用占GDP的18%,远高于发达国家。二是物流环节多,美国从生产商到消费者,只有一两个环节,但我国有四到五个环节,每一个环节都要加价。

在自贸区内,这两个问题可以得到很好的解决。自贸区建立之

后,海陆空综合运输体系建立,可以更好地进行国际物流中转、配送等,跟国内物流无缝衔接,更好地控制储运成本。

在经销商环节方面,因为货物需求量不确定,没有实力的经销商,要借助有实力的经销商订少量的货,这就会增加环节。而在自贸区内的货物处于保税状态,区外经销商风险较小,容易形成平行关系,自然减少流通环节。区内商品流通模式的改变,有助于带动区外改革,真正促进内外贸一体化进程。

金融改革有助于金融机构加大市场竞争力度,引导资本大量进入实业,向创新驱动型发展模式转变。改革一旦成功,会逐步推广,从而带动整个中国经济的体制改革。

CLPMA:自贸区改革,难免会产生一些贸易套利等投机行为,如何监管?

张建平:这一方面需要有关监管部门建设良好的监管体制和手段,另一方面用市场手段解决这些问题同样重要。

比如同种商品国内售价远高于国外,商家自然要想办法让产品销回内地。如果中国能够有效降低物流成本,减少营销环节,加强市场竞争,国内外商品价格差异越小,一日游越没动力。商贸套利的问题还跟金融改革紧密联系。国内的存款利率明显高于国外,只要想法把钱转入中国国内,就能轻松无风险套利。对中国来说,最重要的是如何将利率水平更加接近市场的真实状况,这取决于人民币利率的市场化改革。国内国外一致,投机者也就没有了投机空间。■