

天津自由贸易试验区产业集群发展分析

孟广文,王艳红,刘竹青,王宇宁,赵美凤

(天津师范大学自由经济区研究所,天津 300387)

摘要:中国(天津)自由贸易试验区共有三个片区,自建区以来各片区产业集群取得长足进展,但也存在原有产业基础不足、产业群发展不完善、航运发展不稳定、海关监管模式有待提升、创业创新政策体系不完善、政策执行实施不到位、服务质量及效率需要提高等问题。应建立以东疆港与空港片区为基础,以中心商务片区为核心,建设互相联系的产业集群,培育东疆港片区以海运为基础产业群,建立京津冀空陆海联运中心,培育中心商务区片区服务京津冀,连接东疆与空港两个片区,通过制度创新培育自贸区产业集群。

关键词:中国(天津)自由贸易试验区;产业集群;制度创新;京津冀协同发展

中图分类号:F740.4 **文献标识码:**A **文章编号:**1671-2404(2019)92-0057-09

自2014年12月中国(天津)自由贸易试验区(简称“天津自贸区”)获国务院批准成立以来,在产业集群发展上取得了长足进展。天津自贸区共有三个片区,分别是天津港片区、天津机场片区和滨海新区中心商务片区,三个区域力争实现产业相互支撑与功能互补。天津自贸区的建设发展对天津滨海新区扩大与深化改革开放,落实“一带一路”发展战略,促进京津冀协同发展等方面具有重要意义。要实现天津自贸区健康发展与制度创新,产业集群的健康发展是核心和关键所在。

在天津自贸区正式设立之前,关于天津自贸区建设问题的相关研究就已进行,近几年研究成果逐渐丰富。孟广文(2003)以天津经济技术开发区为例探讨了自由经济区建设的理论与实践,并将泰达的实践经验用于丰富自由经济区理论。孟广文(2009)根据世界自由经济区演化模式和天津滨海新区的现状与问题,提出天津滨海新区应选择开放型与封闭型、综合与专业功能型相结合、复合型梯度自由经济区发展模式。吴海鹏(2011)对天津港保税区转型进行研究,提出从保税区走向自由贸易区之路,指出天津港保税区具备向自由贸易区转型的主客观条件,运用“增长极”理论,明确天津港保税

区转型功能定位是培育发展以国际物流和国际贸易为主、临港加工为辅的综合功能。强调天津港保税区转型发展必须遵循公开透明、自由贸易、贸易便利化等国际通行规则。并运用组织结构理论,提出管理体制应设置成三层级政府主导型。孟广文、刘铭(2011)就天津滨海新区建设自由贸易区问题进行了评价,文章依据自由贸易理论和国外自由港和自由贸易区发展经验,从目标效用度、开放自由度、功能开发度及环境完善度4个方面对天津滨海新区3个保税区发展水平进行总体综合评价,根据评价结果提出扩大开放自由政策、促进产业发展、完善环境和目标效用等方面的建议,并提出天津滨海新区分阶段分别建设3个各自独立自由贸易区和统一的综合型自由贸易区的“三阶段”方案设想。盛斌(2015)认为,天津自贸区是制度创新的综合试验田,下一阶段的主要工作将是天津自贸区总体方案的出台以及挂牌后在国家有关部委的支持配合下相关具体领域的实施政策与细节措施的制订。从上海自贸区成立建设的历史与经验看,包括天津在内的第二批自贸区还将面临许多艰巨的挑战,必须统筹协调,稳健推进。孟广文(2015)系统分析了影响天津自由贸易试验区发展演化主要动力因子及动力机制,从而预测未来天津自由贸易试验区发展演化模式,并探讨了该研究对中国其他自由贸易试验区发展与演化的意义。韦颜秋、邱立成(2015)以天津自贸区为例,就自贸区建设对母城及区域发展的辐射效应进行研究,指出天津自贸区设立是在京津冀协同发展的大背景下提出的,其建立定会对母城和区域发展带来辐射效应。首先从制度、基础和途径三

收稿日期:2019-03-29

作者简介:孟广文,博士,教授,主要从事自由经济区等方面研究;王艳红,博士,副教授,主要从事国际区域经济合作等方面研究;刘竹青,博士,副教授,主要从事国际贸易领域研究;王宇宁,博士,副教授,主要从事城市规划研究;赵美凤,博士,讲师,主要从事经济地理研究。

个方面,对自贸区建设发挥辐射效应的机制进行分析,从要素聚集、产业发展等角度研究天津自贸区建设对母城的辐射效应,进而从投资扩大、贸易转型和金融制度创新等方面探讨天津自贸区建设对区域发展的辐射效应。总体上看,文献中有关天津自贸区产业集群发展的研究相对较少,本文力求对天津自贸区三大片区的产业集群发展进行详细分析,并就培育天津自贸区产业集群发展提出建议。

1 天津自贸区产业集群发展现状

天津自贸区内的三大区域各有其产业发展基本定位与功能:东疆保税港区主要着眼于航运、物流、仓储等功能;空港保税区则是先进制造业的集聚区;滨海新区中心商务区则侧重金融、贸易与商务服务业的发展。

1.1 天津自贸区东疆港片区产业集群的主要功能

当前世界主要港口正在向第四代转型,天津港东疆片区也不例外,不仅功能注重纵向整合,同时也在横向拓展。纵向整合是指在运输、仓储、装卸等服务基础上,发展堆存、保税、配送、中转、变易等综合物流服务功能,并注重港口物流供应链上下游之间的有效衔接和紧密联系;而横向拓展则是指发展高端服务业,并注重港口间的合作与联盟。目前东疆港片区航运服务贸易集群的功能主要体现在航运、进口商品基地、租赁以及金融四个方面。

1.1.1 航运功能

2011年5月国务院正式批复《关于天津建设北方国际航运中心的建设方案》,确定了以东疆保税港区为核心功能区建设北方国际航运中心,明确了可在国际航运税收政策、国际船舶登记制度、航运金融和租赁业务创新四方面开展试点以及在建立自由贸易港区进行探索的定位。并且给予东疆保税港区非常具体的政策支持,如:物流仓储、国际航运、航运保险三项营业税免征,租赁公司购买飞机纳入国家批量采购计划,减按征收进口环节增值税等政策都具有很强的操作性。2013年5月,交通运输部原则同意批复《天津东疆保税港区国际船舶登记制度创新试点方案》,天津东疆保税港成为中国第一个实施国际船舶登记的船舶港。2014年3月17日,天津海事局按照该国际船舶登记制度创新试点方案,完成了第一例国际船舶登记手续的办理,并为天津招银重装设备租赁有限公司所属“海洋石油”轮颁

发了船舶港为“天津东疆”的船舶所有权证书,这标志着中国第一艘国际登记船舶落户天津东疆保税港区。

1.1.2 进口商品基地功能

东疆保税港区借助自身的政策优势,打造了具有自身特点的东疆进口商品直营中心,该中心充分利用东疆保税港区的功能和政策优势,主要经营进口红酒、农产品、预包装食品、乳制品、功能饮料等商品,市民在进口商品直营中心就可以买到质优价廉、安全可靠的进口商品。同时东疆已经在天津市中心、滨海新区、北京市设立了个3直营中心,未来计划在河北保定、宁夏银川、陕西西安等地选址建设直营中心。2014年东疆保税港区自获批国家级进口贸易促进创新示范区以来,充分利用示范区的试点效应,围绕展示交易、采购分拨配送、金融服务、贸易便利化四大平台建设,进口额呈现大幅增长。继2013年台湾水果在津成功上岸后,2014年加大进口水果、冻品和乳制品等快速消费品从天津口岸上岸,吸引业内更多的贸易商在东疆保税港区发展。今后东疆保税港区将围绕推进投资与服务贸易便利化综合改革和创新,重点加快“国家进口贸易促进创新示范区”建设,打造“中国北方进口商品基地”和“台湾商品北方集散中心”。

1.1.3 租赁功能

东疆保税港区积极打造国家租赁业创新试点区,加快推动以飞机租赁为代表的租赁业创新发展和先行先试,取得了积极成效。2010年中国飞机租赁有限公司在东疆保税港区成立了国内首家专门从事飞机租赁业务的外商投资租赁公司—中飞融资租赁有限公司,并成功完成了一单飞机租赁业务,将一架价值5千万美元的波音737飞机,租给了山东航空开始。东疆还先后推出国家飞机租赁创新试点区税务租赁、资产包转让租赁、发动机租赁、离岸租赁、出口租赁、保税租赁等多种租赁创新结构和模式,实现了金融租赁公司飞机融资租赁业务第一单,B777F货机机型进入中国第一单,单机公司模式运作第一单,保税港区金融创新第一单。东疆探索形成飞机租赁的“东疆模式”,打破了国外租赁公司对国内飞机租赁市场的长期垄断,持续引领中国飞机租赁产业发展。截至2018年4月,在东疆注册的租赁企业有2754家,累计完成145艘国际航运船舶、1140架飞机、107台发动机、13座海上石油钻井平

台的租赁业务,租赁资产总规模已超过 9 000 亿元人民币,在飞机、国际船舶、海工等跨境租赁在占到全国的 80%以上,成为继爱尔兰之后全球第二大飞机租赁聚集地。目前租赁标的物已经扩展至轨道交通、装备设备、新能源、汽车、医疗器械、无形资产等新领域,已经基本实现租赁主要业务领域全覆盖。

1.1.4 金融功能

在金融领域,东疆保税港区也在不断推进金融资本与国际接轨的步伐。如在国家赋予的优先借用外债指标、融资租赁、出口退税等先行先试政策支持下,东疆飞机租赁业务先后创造了 20 余个新的融资和租赁结构,发展速度快速提升。其中,私募基金是国内最大最有成效的试验基地。尽管存在一些风险管控的问题,但对中小企业投融资具有较大价值。

1.2 天津自贸区机场片区产业集群发展情况

天津自贸区机场片区位于天津空港经济区内,包含综合保税区和空港保税区海关特殊监管区域。空港片区重点发展航空航天、装备制造、新一代信息技术等高端制造业和研发设计、航空物流等生产性服务业,以及以金融创新为主的现代服务业,初步形成航空产业集群、装备制造业集群、快速消费品制造业及群、新一代信息技术集群、生物医药和健康产业集群等五大产业集群。

1.2.1 航空产业集群

航空产业是空港片区的重要支柱产业之一,民用航空业以空客总装线、中航直升机为龙头,以中国民航科技产业化基地为载体,带动飞机零部件生产及相关研发、销售、维修、物流、金融租赁等行业发展。空中客车 A320 系列飞机天津总装线是空客公司在欧洲以外的第一条飞机总装线,年产 A320 系列飞机 44 架。空港经济区还先后吸引了欧洲直升机、西飞机翼等飞机组装企业,古德里奇航空结构、泰雷兹雷达、加拿大 FTG、西班牙英德拉、比利时索纳卡等航空结构企业,透博梅卡发动机维修、海特维修、PPG、STTS、航新等航空服务企业,涉及研发设计、飞机组装、部件制造、零部件配套、航空维修、航空培训、航空物流等领域,初步形成了总装、配件、维修、融资租赁等航空全产业链。

1.2.2 装备制造业集群

高端装备制造业也是空港片区的重要支柱产业之一,2020 年装备制造业产值有望达到 1 000 亿元。空港片区装备制造业以生产制造电力装备、汽车零

部件、工程机械、专用设备为主。目前已聚集了美国卡特彼勒、阿尔斯通水电、GE 医疗、加拿大麦格纳、舒勒、博格华纳、久益环球、美国通用电缆、百超激光等世界 500 强和行业龙头,产业迅猛发展。十三五期间,空港片区将充分利用现有装备制造基础,形成以高端成套装备为主体、以关键核心零部件为基础、以新兴装备产业为引领的高端装备产业体系,吸引高端制造企业设立地区性总部、研发中心、贸易中心、物流中心和结算中心。

1.2.3 生物医药与健康产业集群

生物医药产业是空港片区的主导产业之一,目前生物医药和健康产业汇聚了中科院工业生物所、华大基因、瑞普生物、伊宁、贝瑞康、席勒、思塔高、爱睿希等一批生物医药自主创新企业入区,迅速形成产业规模。十三五期间,空港片区将培育具有较高知名度和较强竞争力的优势产品,不断提高生物医药和健康产业发展水平。

1.2.4 快速消费品制造业集群

2015 年空港片区快速消费品制造业产值达到 550 亿元,占全区工业比重 27.5%。2020 年,快速消费产业产值将达到 1 000 亿元。空港片区快速消费品制造业以食品、日化用品等为主,目前,已有联合利华、道达尔润滑油、SK 润滑油、嘉里粮油、金佰利、统一集团等项目陆续投资或达产,产业规模不断壮大。十三五期间,空港片区将利用先进理念、先进技术全面升级改造粮油、食品饮料、日用品等传统产业,优化产品结构。

1.2.5 新一代信息技术产业集群

新一代信息技术产业是空港片区主导产业之一,预计到 2020 年,信息技术产业产值超过 300 亿元。目前,保税区新一代信息技术产业已汇聚了展讯、锐迪科、中兴通讯、沃尔沃 IT、CSC、清华紫光、东软、软通动力、科大讯飞、书生电子等龙头项目聚集,生产能级迅速提升。未来空港片区信息技术产业的发展重点是提升制造业智能化水平,推动 3D 打印、机器人等智能制造应用研发基地建设,引导和鼓励企业通过技术升级改造,提升管理和生产的智能化水平。十三五期间,空港片区将推进新一代信息技术与先进制造业深度融合,做大做强集成电路、物联网两大主导产业,积极培育和拓展通讯设备及智能终端、物联网、大数据等重点产业,加大吸引龙头企业聚集,促进新一代信息技术制造产业链条形成。

1.2.6 现代服务业集群

空港片区以国际贸易、现代物流、信息服务、新型金融、科技研发、总部经济为主的现代服务业是区域重要的支柱产业,其中聚集了3 000多家贸易企业,逐步形成了国际货物大进大出的绿色通道和国际商品的重要集散地,汽车、金属、矿产品、煤炭等大宗商品贸易在保税区形成了聚集效应。现代服务业发展强劲,聚集了以移动、联通为主的信息服务业,以美国CSC、东软、软通动力等为龙头的服务外包业,以民生金融租赁、渤海租赁、平安融资担保等为龙头的新型金融业,以中科院工业生物技术研究、华大基因、铁三院、中兴等为龙头的研发设计和科技服务业,以贵金属交易所、散货交易市场等为龙头的交易市场集群,以及包括中国铁建大桥工程局、中冶天工、神州租车等在内的一批总部项目。十三五期间,空港片区将发挥海空两港综合优势,大力发展国际贸易、现代物流、金融创新、总部经济、科技咨询等生产性服务业,壮大高端商贸、餐饮、医疗、教育、旅游、娱乐等消费性服务业,积极引进新兴服务业态,打造国际一流现代服务业聚集区。

1.3 天津自贸区中心商务区产业集群发展情况

中心商务区是2007年启动开发建设的,自贸区成立后中心商务区的功能定位是京津冀企业总部聚集区、金融创新运营示范区、自由贸易试验区标志区、创新创业特区和天津市滨海新区核心区,同时肩负着建设国家自主创新示范区、跨境电子商务示范区等一系列使命任务。中心商务区大力发展以金融创新为主的现代服务业,推动贸易转型升级,加快双创特区建设。金融业已成为中心商务区的支柱产业,与总部经济、跨境电商、文化传媒创意、科技与新一代信息技术等一起成为中心商务区的五大主导产业集群。同时,教育等产业集群也初步形成。

1.3.1 新金融产业

在新金融产业发展方面,于家堡金融区是中心商务区着力打造的亮点,聚焦发展总部经济和创新型金融产业,目标是建设成为京津冀企业总部聚集区和金融创新运营示范区。金融业支柱地位突出,中心商务区已聚集金融及类金融机构896家,涵盖了银行、保险、证券、租赁、基金、保理、交易市场、资产管理等几乎所有金融细分业态,管理资产规模超过1.8万亿。紧紧围绕“政策、业务、渠道、服务、案例、创新”六个方面开展工作,积累形成众多成功案

例,在跨境投融资、资产证券化、股权众筹、跨境并购等领域取得了一定的成果。努力在推动资金跨境流动、发展离岸金融业务等方面取得更大突破。在跨境投资领域,借助资金池、意愿结汇等相关政策,搭建了跨境融资、海外投资、入境投资等综合服务路径。中心商务区全面贯彻落实京津冀协同发展国家战略,积极探索承接北京非首都功能转移路径,主动对接央企金融板块,各类央企纷纷来此开展金融板块业务,于家堡已成为央企开展金融板块业务的重要舞台。

1.3.2 总部经济

总部经济贡献也比较显著,着力引进跨国性、总部型的销售公司、连锁企业、结算中心和投资性公司,促进跨国公司地区总部、全国性大企业区域总部、市属企业集团等一批功能性机构和行业领先企业集聚。为贯彻落实《天津市委、市人民政府关于推进京津冀协同发展进展情况和相关建议的报告》精神,天津市选址在中心商务区建设企业总部集聚区。在承担企业总部集聚区建设任务后,中心商务区迅速开展相关工作,加快配套设施建设,加大政策扶持力度,提升服务的制度化和专业化水平,加强主动对接,已经取得了一系列进展和成效。中心商务区围绕更好地服务京津冀协同发展,特别是承接北京非首都功能的疏解,正在探索建设京津冀总部集聚区,将依托商务区各方面的综合优势,积极承接首都央企、民企、跨国公司等各类企业总部疏解,同步面向全国加快聚集世界500强、中国500强、民企500强的全国总部、功能总部和区域总部落户。

1.3.3 贸易转型

中心商务区在推动贸易转型升级方面也取得显著成效,推动了国际贸易的发展。以于家堡地下商业街“环球购”项目为突破口,积极发展进口商品的保税展示交易,来自土耳其、德国、韩国、日本、澳大利亚等国家的一大批知名商家入驻,天猫国际跨境电商体验店、各国特色商品、主题公园和街区汇聚,平行进口汽车展厅开业,已成为自贸区吸引京津冀三地客源的重要载体。目前正加快建设“关、税、汇、检、商、物、融”一体化的贸易综合服务平台,将重点支持企业开展保税备货、直邮、集货等业务。

1.3.4 跨境电子商务

在跨境电商产业培育方面,完善跨境电商公共服务平台功能,致力打造符合区域特色的“1+1+1”

跨境电商产业生态体系,即搭建一个跨境电商公共服务平台,组建一个京津冀跨境电商产业联盟。平台以发展一般贸易为核心,提供跨境通关、仓储配送、供应链金融等一系列综合跨境业务服务;以发展跨境电商进口业务为核心,提供网购保税进口、海外直邮进口服务;以发展跨境电商出口业务为核心,提供海外仓储、海外清关、跨境清关服务。强化重运营、轻仓储的发展思路,制定一套产业促进政策,加快推进跨境电商示范园区建设。同时,建设 APEC 绿色供应链合作网络天津示范中心,并研究制定具有国际公信力的绿色产品、绿色技术、绿色设备认证标准和清单目标,并建立集信息发布、产品展示、交易撮合等功能于一身的绿色商品国际采购平台,更好地服务绿色贸易发展。未来将继续完善跨境电商产业生态,继续促进信息、人才、技术、资金等产业要素聚集,服务于京津冀跨境电商企业发展。

1.3.5 新信息技术

科技及新一代信息技术产业方面,着力引进为制造业企业提供物联网、人工智能、节能降耗、资源回收利用等技术支持的研发机构和设备制造企业。加快打造培育一批位于产业链和价值链高端,高成长性的科技小巨人企业。如国内规模最大的肿瘤大数据平台零氦科技于 2016 年 10 月正式落户中心商务区,目前零氦已经与全国 300 多家医院、500 多个科室展开合作,并基于已经获得的结构化数据,相继产生了 50 多项科研成果,零氦科技有望发展成为全世界规模最大的肿瘤大数据公司。此外,全球最大的即时通讯云平台环信正式入驻中心商务区,其拥有包括国美在线、58 到家、海尔等众多标杆企业在内的 8 万余客户。入驻商务区后,环信将吸引大量企业用户聚集,逐步在商务区形成互促互进、良性发展的互联网产业生态圈。

1.3.6 文化创意产业和教育产业

文化传媒创意产业方面,重点推进文化金融改革创新试验基地建设,打造涵盖创意、制作、营销、版权交易、衍生品开发的完善产业链条。吸引聚集新闻出版、影视制作、工业设计、数字内容等创意产业资源。如 2016 年天津新金融投资有限责任公司与天津航空有限责任公司签署战略合作协议,将在于家堡“环球购”商业项目将打造首个航空文化体验项目,实现线上平台与线下体验店联动,未来旅客可实现购票、候机、休闲、购物“一站式”航空体验。教

育产业也取得了一定的发展。2016 年 10 月 21 日,天津师范大学音乐与影视学院和中心商务区管委会签署战略合作协议,双方共同建设创新创业实践基地,正式落户于家堡自贸试验区创始空间。目前中心商务区与天津师范大学已经合作建设两所学校,中心商务区与天津师范大学音乐与影视学院共同建设创新创业实践基地是双方的一次深度合作。

在上述产业发展的同时,中心商务区也在加快双创特区建设,优化提升商务区载体功能,充分发挥自贸试验区、自主创新示范区“双自”政策叠加优势,在体制机制、人才引进、国际资金集聚使用等方面先行先试。

2 天津自贸区产业集群发展存在的主要问题

2.1 东疆港片区产业发展面临的主要问题

2.1.1 产业基础不足,产业集群发展不完善

东疆港片区由填海造陆而成,尽管占地 30 多平方公里,但现有的航运仓储、融资租赁、航运金融以及旅游等产业都是近几年发展而来,以航运为主的产业群远远没有建立完成。此外,东疆港紧邻物流与加工等产业发展较完善的天津港保税区以及加工制造规模大,转型需求强的泰达,但三者之间缺少密切联系。

2.1.2 航运发展不稳定,缺少铁水联运

航运业发展受国外航运市场以及国内腹地的影响。国际航运市场受美国及西方主导的国际政治经济环境影响而有波动性,一般难以掌控;此外,东疆港片区没有位于国际主航道上,转口贸易的发展先天不足,唯有拓展腹地才能保持可持续发展。

2.1.3 航运服务业发展迟缓

天津自由贸易试验区为东疆港片区制定了航运仓储、航运金融、船舶登记、国际贸易、外汇管理、文化创意、旅游等改革创新目标,但目前除融资租赁与借用外债外,其它领域收国内外政治经济环境影响没有大的进展,有待进一步探索。

2.1.4 海关监管模式有待完善

东疆港片区的贸易便利化包括海关监管区与非监管区、跨境商品检验检疫协调,海关监管技术手段提升等方面。目前,处理监管与非监管区如何协调监管,如何协调中蒙俄集装箱跨境运输检验检疫互相认定以及提高通关效率对东疆港航运仓储业为主

的产业集群发展至关重要。

2.2 空港港片区产业发展面临的主要问题

2.2.1 海关与检验检疫制度创新滞后于日益增长的企业需求

目前天津自贸区以便利化为核心的通关制度基本形成,通关便利化水平进一步提高;但是,天津自贸区的通关效率仍低于上海等自贸区,通关速度有待提升,海关与检验检疫制度创新仍需大力推进。当前,海关与检验检疫制度的创新也进入深水区,要满足日益增长的企业需求,难度越来越大。造成这些问题的原因,一是法律瓶颈的制约;二是自贸区创新发展整体性和口岸单位制度创新的规制不协调之间的矛盾;三是海关制度本身的创新遇到新的挑战;最后一个是安全高效管住与地方政府及企业持续宽松的监管预期之间有很大的矛盾。

2.2.2 航空货运网络覆盖范围小,航空货源外流严重

空港片区航空产业,尤其是航空物流产业受到货运航线网络覆盖范围小、基地航空公司实力弱、本地航空货源外流现象严重、信息协调能力差等制约因素,导致航空产业发展趋缓。天津机场的通航城市小,货运航线网络覆盖小,航班不够密集。目前,天津机场货运定期航线仅 18 条。与北京首都机场和韩国仁川机场相比,其货运航线网络密度较为稀疏。这一缺陷已经导致了多年来天津本地航空货源的流失,在一定程度上成为威胁航空货运枢纽地位的重要原因。据调查,天津约有 70% 的货量流入北京或经北京中转。这种大量货源的流失现象又进一步加剧了天津航线航班加密的困难,使得天津陷入航空物流发展的恶性循环。天津机场已吸引 36 家国内外航空公司在天津从事货运运营,仅有 4 家航空公司将天津机场作为运营基地。2010-2014 年基地航空公司货邮吞吐量比重大约为 20%-27%,占比较低。缺少实力强大的基地航空公司,货运外流趋势难以逆转已成为未来天津航空物流发展的最大障碍。

2.2.3 本地培育的中小企业较少,不利于区域长期发展

空港片区对外投资依赖度高,投资商多是成熟的跨国公司或行业龙头,投资空港的项目大多只是其企业全球战略的一个点,而且多为利润率较低的制造业项目,核心的结算等业务多是放在其总部,无

论空港给予多么优厚的条件,其总部一般也很难搬迁。此外,跨国公司对区域的忠诚度很低,当有其他区域给出更好的政策时,这些企业就会将利润转出,造成区域税源流出,使区域的税收难以持续稳定,而且接下来还需要花费更多的资源区稳定这些外来企业,形成恶习循环。缺乏区域自行培育的忠诚度高的优秀企业不利于区域的长期发展。

2.3 中心商务区产业发展面临的主要问题

2.3.1 大企业入驻的还不够多,区域人气还不够旺

虽然中心商务区有华夏人寿保险股份有限公司、天弘基金管理有限公司、中国民生银行股份有限公司北方交易中心等知名企业进驻,但人数上规模的大企业还相对较少,世界知名大企业更为鲜见。这与天津自贸区整体的国内外影响力不高有关,也与中心商务区的定位以及自贸区 3 个片区间分工和竞争关系有关。

2.3.2 “双创”类企业对经济的贡献还比较小,创业创新政策体系还需不断完善

虽然中心商务区在产业发展的同时也在加快双创特区建设,但是大批“双创”类企业对经济增长的贡献还比较小,发展潜力尚未充分释放,创业创新政策体系还需不断完善。尽管“双创”企业数量增长客观,但大多企业处于企业运营开发期,对地区经济发展的贡献还比较小,成长壮大还有待时日。对中心商务区增加值做出主要贡献的企业基本没有“双创”企业,但未来发展潜力可期。

2.3.3 政策执行实施没到位,服务质量及效率还有上升空间

作为自由贸易先行试验区,中心商务区享有诸多有利于促进经济发展,进一步深化开发开放的各种政策,目前自贸区《总体方案》90 项分解任务已完成 57 项;两批 175 项制度创新举措有 141 项已落地实施,尚有 34 项没有实施;“金改 30 条”的政策落地 70%。在政策执行过程中,存在政策实施不到位问题。在执行过程中有时过于教条,政府服务不够灵活,对政策理解不深入,错失了一些引资机会。有些政府部门的服务效率低,脸难看,依然存在官僚主义作风,服务意识差,服务质量还需要进一步提高。

2.3.4 金融发展潜力还没有充分挖掘出来

金融业是中心商务区的支柱产业,于家堡金融区是创新金融产业发展核心区域,是中心商务区着力打造的亮点。尽管中心商务区创新金融发展取得

了极大进展,但离预期目标还存在差距,仍大幅增长的空间。创新金融可以分为基础类新金融和应用类新金融。基础类主要有银行、证券、保险、信托、债券、基金、融资租赁、风险管理等八大类。应用类主要有民生金融、科技金融和产业金融,特别值得关注的是科技金融和绿色金融,这两个领域未来发展极具潜力。

2.3.5 教育、医疗、文化等配套设施还不完善,生活居住环境水平有待提升

虽然中心商务区拥有优质的办公环境和高效的服务,但目前中心商务区的幼儿园、小学、中学等教育配套还比较缺乏,医疗机构进驻较少,生活便利化水平较低,文化产业处于初期发展中,尚无法全面满足居民物质及精神生活的需要,也在一定程度上制约了中心商务区吸引外来企业入驻。加之整体区域的人气不够旺,影响了国内外人才的引进,整体区域对人才的吸引力亟待提高。

2.3.6 进出口贸易连续负增长,外贸潜力特别是对日韩贸易潜力没有发挥出来

2015年中心商务区对外进出口总额175 682万美元,比2014年的253 942万美元大幅下降30.8%。2016年上半年中心商务区进出口总额比上年同期下降48.3%,只完成全年计划的24.5%,其中出口完成全年计划的23.1%。近两年,国际贸易发展形势严峻,中心商务区外贸额的大幅下滑既受到外部环境的影响,特别是对日韩贸易发展潜力挖掘不足,也与天津国内经济增长减缓密切相关。

3 培育天津自贸区产业集群发展的建议

京津冀协同发展以及“一带一路”倡议的实施是天津自贸区的发展外部有利条件,而天津自贸区则是上述国家战略的实施手段。综合三个片区产业集群发展现状与存在问题,笔者提出培育天津自贸区未来产业集群发展的建议。

3.1 建立以东疆港与空港片区为基础,以中心商务片区为核心,各有特色,互相联系的产业集群

天津自由贸易试验区三个片区相互分割,各有产业特色,如何在自由贸易试验区政策优势前提下处理好相互合作与分工是一个亟待解决的问题。自由贸易区的特色体现在贸易、投资、金融与人员流动四大自由方面,而四大自由的基础是货物与人员的自由流动,因此,以海运为基础的东疆港片区和以空

运为基础空港片区主要功能是通过货物与人员的自由流动,进而促进贸易、金融与投资的自由流动,因而促进经济繁荣,而以陆路交通,特别是轨道运输为基础的商务区具备了连接东疆与空港两个片区,发展金融、贸易、总部以及文创产业现实基础与优势,三个片区基于基础设施的连接,产业功能的分工合作,必将能够逐渐形成即分工合作,又联系紧密,具有自我强化可持续的高效产业群,实现区域社会经济的繁荣。

3.2 建立欧亚大海陆空联运枢纽,培育东疆港片区以海运为基础产业集群

建立东疆港片区以海运为基础的自由贸易区产业集群,需首先建立欧亚大陆和太平洋海陆联运枢纽。由于天津自贸区位于渤海湾内部,偏离北太平洋航运主航线,使其相较于韩国仁川、新万金、光阳、釜山等自由经济区以及台湾的自贸区而言,在航运物流,特别是转口港竞争中处于不利的地位。然而,由于天津自贸区依托京津冀、环渤海、三北地区以及中北亚等经济腹地,特别是随着“一带一路”战略的实施以及欧亚大陆桥陆运输的开展,使天津自贸区具备了成为欧亚大陆和北太平洋海陆联运的枢纽的潜在有利条件。只要天津自贸区强化与中国北方以及欧亚大陆的联系,将把偏离海运主航线的劣势变成接近欧亚大陆腹地的优势,这必将促进航运物流业的发展,并带动国际贸易、金融及现代服务业以及加工制造业的相应发展。东疆港片区产业培育也要为未来东疆二岛等填海造陆项目预留空间。

3.3 建立京津冀空陆海联运中心,培育空港片区以空运为基础产业集群

天津空港片区航空产业,尤其是航空物流产业受到货运航线网络覆盖范围小、通航城市少、航班不够密集、基地航空公司实力弱等制约,导致本地航空货源外流现象严重,航空产业发展迟缓。例如,天津机场货运定期航线仅18条,与北京首都机场和韩国仁川机场相比差距巨大,成为威胁京津冀航空货运枢纽地位的重要原因。未来天津空港片区发挥自贸区在贸易、投资、金融以及人员自由流动的政策优势,通过轨道交通建立与北京空港和天津海港的无缝连接,增加天津空港的客货运量,逐步形成京津冀地区的客货运中心之一。只有这样,天津空港片区才能发挥航空运输快速高效,辐射范围广的优势,扩大航空客运和货运运力,吸引航空物流公司,航空公

司进驻,发展依托快速航空运输的高科技产业,如IT,生物医药、维修,以及国际商务与国际贸易、金融服务以及娱乐购物、教育培训等航空服务业,形成以航空物流为基础,以航空制造维修,航空服务业为补充的航空产业群。

3.4 完善基础设施建设,培育中心商务区片区服务京津冀,连接东疆与空港两个片区,以轨道交通为基础的产业群

天津自贸区之所以选择在天津东疆港和天津空港就是考虑到海空港口在发展航运物流客流以及国际贸易方面相较于其它地区具有的硬件优势,并在此基础上,实行自由贸易政策,天津自贸区就有了发展航运物流以及国际贸易的软件优势。在某种意义上说,只有航空空运物流业客流业发展的好的,天津自贸区才有发展的基础,才能促进国际贸易、金融、会计、法律等服务业的相应发展,才能建立以航空空运物流为基础的产业群。此外,跨境电子商务也能够促进航运物流、国际贸易和金融业的发展。高端制造业的发展也应成为航运物流业为基础的产业群的一部分。在时机成熟时,允许发展教育、医疗等科教产业,免税零售与购物旅游、演艺及博彩等特殊服务业等。

而就目前的天津自贸区三个片区来看,东疆港片区、空港片区与中心商务区相互隔离,缺少在客货流的一体化联系,使其各自发展,没有形成规模效应。东疆港片区在管理上与泰达、天津港保税区相隔离,缺少原有现代服务业基础及其发展需求;空港片区尽管重点发展临空产业,但缺少金融等现代服务业的支撑;而中心商务区尽管处于自贸区几何中心位置,具有连接东疆与空港两个片区的区位优势,但由于重点发展的金融、国际贸易等现代服务业缺少服务对象与产业需求,也限制了自身的发展。综上所述,只有通过轨道与快速交通把中心商务区片区和东疆港片区以及空港片区连接,才能够发挥东疆港航运及空港片区客货流的基础产业优势,带动中心商务区金融、国际贸易、会计、法律、旅游、休闲等服务业的相应发展,反过来,中心商务区现代服务业的发展也能够把东疆港与空港片区连接一体,服务两者的航空空运为基础的产业群发展,从而形成功能互补,分工合作的完整产业体系。

3.5 通过制度创新培育自贸区产业群

天津自贸区三个片区产业群的培育与发展既受

产业群自身发展演化规律的影响,也受产业政策和政府管理的制约,因此,天津自贸区应通过政府管理方面的制度创新,实现客流人流、投资与金融在风险可控前提下的自由流动,为自贸区产业群的建立与发展提供有利的环境与保障。

一是结合国家政策,上海等自贸区2019年版负面清单,针对天津自贸区的实际状况,落实负面清单,通过服务业投资案例,完善国民待遇与负面清单政策。

二是针对特殊行业,实施特殊的海关技术与监管创新,提高海关监管效率。例如,对生物制药等行业实施“空检海放”等特殊监管方式,对某些不同保税需求的商品实施电子围栏的分类监管模式,以满足不同行业的专业需求。

三是针对自贸区人才引进的政策,应尽快制定吸引高端专业人才的收入补助、居留及绿卡审批等政策。针对涉及金融、高科技等领域的外籍、外籍华裔、华裔人才,实现人才在可控范围内的自由流动。同时,对过境旅客制定24至72小时免签政策,吸引游客,促进服务业发。

四是对某些专业领域,由政府直接管理向间接管理模式转换。根据上海自贸区经验,对金融等专业性较强,地位重要的领域,可以通过成立理事会及金融管理局的方式实现高薪聘请专业人士实施专业化管理。

3.6 建立海外营销网络和海外自贸分区

除了利用现代通信技术联系之外,天津自贸区应该在世界上主要的港口、贸易伙伴国建立固定办事处,在重要政治经济事件中进行不定期招商推介活动。此外,可以与国外有影响力的会计和律师事务所以及开发银行等服务机构合作,逐步建立遍布世界主要市场的贸易与经济合作网络。此外,还应重点发展与中国社会体制相似,社会与文化联系密切的国家与地区的贸易与经济合作,拓展商业机会。在条件允许的条件下,建立天津自贸区海外自贸分区。

参考文献

- [1] Meng Guangwen. The Theory and Practice of Free Economic Zones; A Case Study of Tianjin, P. R. China. Germany; Peter Lang, 2003: 19-25, 45-51.
- [2] 刘晓萍. 国外航空港的发展模式及启示[J]. 城乡建设

- 设,2015(1):88-90.
- [3] 李迅雷.“新金融”发展的趋势与策略[N]. 21世纪经济报道. 2012-9-10.
- [4] 付锦韬. 法兰克福临空经济模式分析[J]. 现代商业, 2016(12):174-175.
- [5] 孟广文. 建设天津东疆保税港区的战略构想与对策[J]. 天津大学学报社会科学版,2007,9(4):289-293.
- [6] 孟广文. 天津滨海新区建设成就与发展前景[J]. 经济地理,2009,29(2)-193-199.
- [7] 孟广文. 自由经济区演化模式及对天津滨海新区的启示[J]. 地理学报,2009(12)1499-1512.
- [8] 孟广文,刘铭. 天津滨海新区自由贸易区建立与评价[J]. 地理学报,2011(2):223-234.
- [9] 孟广文. 建立中国自由贸易区的政治地理学理论基础及模式选择[J]. 地理科学. 2015(1):19-29.
- [10] 孟广文,王洪玲,杨爽. 天津自由贸易试验区发展演化动力机制[J]. 地理学报,2015,70(10):1557-1558.
- [11] 孟广文,王艳红等. 上海自由经济区发展历程与启示[J]. 经济地理. 2018(5):1-10.
- [12] 盛斌. 天津自贸区:制度创新的综合试验田[J]. 国际贸易. 2015(1):4-10.
- [13] 王艳红,孟广文. 天津自贸区中心商务区产业集群考察[J]. 开放导报,2018(1):51-54.
- [14] 王艳红,孟广文. 我国自由贸易港建设存在的难点和对策[J]. 经济纵横,2018(5):83-88.
- [15] 韦颜秋,邱立成. 自贸区建设对母城及区域发展的辐射效应——以天津自贸区为例[J]. 城市发展研究, 2015,22(9):81-90.
- [16] 吴海鹏. 天津港保税区转型研究——从保税区走向自由贸易区之路[D]. 复旦大学,2011.
- [17] 闫永涛,李文龙. 国内外典型空港周边地区发展分析及启示[C]. 城市时代,协同规划——2013中国城市规划年会,山东青岛,2013. 11.
- [18] 中国(天津)自由贸易试验区管委会. 关于中心商务区经济发展和规划相关情况的报告[R]. 2016.

Analysis on Industrial Cluster Development in Tianjin Pilot Free Trade Zone

MENG Guangwen, WANG Yanhong, LIU Zhuqing, WANG Yuning, ZHAO Meifeng

(Institute of Free Economic Zones, Tianjin Normal University, Tianjin300387, China)

Abstract: China (Tianjin) Pilot Free Trade zone has a total of three free trade areas. The industrial cluster has made rapid progress since the zone was set up, but there still exist some problems, such as industrial foundation and development of industrial clusters are imperfect, the shipping development is instable, customs supervision mode needs to improve, and entrepreneurial innovation policy system is imperfect, policy implementation does not reach the designated position, and service quality and efficiency should be improved. This paper puts forward suggestions, including constructing interrelated industry cluster that is based on the ports of Dongjiang and Airport area, and central business district as the core, fostering Dongjiang area on the basis of the shipping industry group, establishing Air transportation-Land carriage-Sea transportation center in Beijing-Tianjin-Hebei region, cultivating service industry in center business district (CBD), connecting Dongjiang with Airport area, in order to foster industrial cluster in Free Trade Zone through system innovation.

Key words: China (Tianjin) Pilot Free Trade Zone; industrial cluster; system innovation; coordinated development of the Beijing-Tianjin-Hebei region