



# Under the Background of "The Belt and Road Initiative", Take the Opportunity of Free Trade Zone Construction to Promote Liaoning's Institutional Innovation

Weidong Dai, Bochao Lv\*, Tiexin Li

School of Management, Shenyang University of Technology, Shenyang, China

## Email address:

Daividll@163.com (Weidong Dai), 862329059@qq.com (Bochao Lv), 435761126@qq.com (Tiexin Li)

\*Corresponding author

## To cite this article:

Weidong Dai, Bochao Lv, Tiexin Li. Under the Background of "The Belt and Road Initiative", Take the Opportunity of Free Trade Zone Construction to Promote Liaoning's Institutional Innovation. *Science Innovation*. Vol. 6, No. 5, 2018, pp. 269-275.

doi: 10.11648/j.si.20180605.14

Received: October 30, 2018; Accepted: November 26, 2018; Published: December 12, 2018

**Abstract:** "The belt and road initiative" national policy and the construction of inland free trade zone are "one body, two sides and mutually supporting" relations. The construction of inland free trade zone, as the core content of the country's implementation of the free trade zone strategy, is of great strategic significance to the implementation of "the belt and road initiative" policy, not only providing new ideas for national economic development, but also driving factor concentration and economic radiation in relevant regions and along the line. As an important part of the inland free trade zone, Liaoning free trade zone is urgently needed to promote the innovation of Liaoning province's system and mechanism by promoting its free trade zone construction, which is the key to promoting Liaoning province's economic and social development. Therefore, the innovation in the construction of free trade zone will undoubtedly become an important opportunity for the overall innovation of the system and mechanism in Liaoning Province. This topic will investigate and analyze the current situation of Liaoning province's system and mechanism and free trade zone, find out the main problems existing in its development process, and verify the important factors affecting its development by means of empirical analysis, and put forward scientific and reasonable countermeasures and suggestions to comprehensively promote Liaoning province's system and mechanism innovation through the construction of free trade zone, hoping to provide a certain basis for Liaoning province's system innovation and economic and social development, enhance the ability of sustainable development of society, economy and environment in Liaoning province, and realize the urgent need for sound and rapid economic development, hoping to help Liaoning to embark on a new development path.

**Keywords:** The Belt and Road Initiative, Free Trade Zone, Institutional Mechanisms, Innovation

## “一带一路”背景下以自贸区建设为契机推进 辽宁体制机制创新研究

戴卫东, 吕博超\*, 李铁欣

沈阳工业大学管理学院, 沈阳, 中国

## 邮箱

Daividll@163.com (戴卫东), 862329059@qq.com (吕博超), 435761126@qq.com (李铁欣)

**摘要:** “一带一路”国家政策与内陆自贸区建设是“一体两面, 相互配套”的关系, 内陆自贸区的发展是国家实行自贸区战略的关键所在, 对落实“一带一路”政策有重大的战略意义, 既为国家经济的发展提供新思路, 也为相关区域和沿线

地区的要素集聚与经济辐射起到了带动作用。辽宁自贸区作为内陆自贸区一个重要组成部分,通过推动其自贸区建设进而推动辽宁省体制机制的创新已经刻不容缓,是推动辽宁省经济发展的重要环节。所以,自贸区建设的创新无疑成为当前辽宁省体制机制全面创新的一个重要契机。本课题将通过调查分析辽宁省体制机制和自贸区的现状,寻找其发展过程中存在的主要问题,并采用实证分析的方法验证影响其发展的重要因素,并针对得出的结论,对通过自贸区的建设来全面推进辽宁省体制机制的创新提出科学合理的对策建议,希望能对辽宁省的机制体制创新和经济社会发展提供一定的依据,增强我省社会、经济、环境可持续发展的能力,实现经济又好又快发展的迫切需要,希望帮助辽宁走上一条崭新的发展道路。

**关键词:** 一带一路, 自贸区, 体制机制, 创新

## 1. 引言

“一带一路”政策主要推行开放式经济,自贸区建设将成为“一带一路”内外联动的重要抓手,自从上海、天津、广东、福建“1+3”自贸区构建完成以来,中国的中西部地区将会建立更多自贸区。辽宁省作为东北老工业基地的典型代表,曾经辉煌一时,但是最近几年其体制转型、结构转变、人口老龄化及人才向外流失等原因,经济增长明显放缓,甚至出现断崖式下跌。在“一带一路”背景下,进行彻底的体制机制创新,谋求辽宁经济发展之路势在必行。在2017年4月1日,第三批7个自贸区同时挂牌成立,辽宁省沈阳市自贸试验区位列7个自贸区之一。自贸区的建设和发展创新是目前国家重要战略规划之一,这给处于发展瓶颈的辽宁省带来辉煌再造的契机。由于辽宁的体制机制的创新受到传统体制机制的约束,要解决辽宁经济社会发展中存在的问题,就要选准“突破口”,以科学的实事求是的精神,突破传统体制机制的束缚。当下,辽宁自贸试验区的进一步发展和创新就是这个重要“突破口”。以加强辽宁自贸区的建设为契机,推动体制机制的创新,不断从原有体制机制的束缚中解放出来,突破瓶颈,才能加快融合的发展。通过发挥辽宁地区的发展优势,抢占发展先机,进一步加强自贸区建立进而推进辽宁机制体制创新,不仅对辽宁自身的经济社会发展具有重大的价值,而且对东北振兴等各种国家战略,特别是对东北的经济社会发展都有重大的战略意义,为辽宁地区带来更大的发展机遇。

## 2. 辽宁自贸区及体制机制创新的现状分析

### 2.1. 辽宁自贸区建设的现状分析

目前,辽宁保税区的建设不仅通过出口加工区,保税区,保税仓库等的实践,实现了对海关的有效监管。而且在此基础上对辽宁自贸区的功能还做了深层次的拓展。截至目前,辽宁保税区总面积119.89平方公里,覆盖大连,沈阳,营口三大区域,功能定位不同。

### 2.2. 辽宁体制机制创新的现状分析

自中华人民共和国自成立以来,辽宁便作为工业原料基地和最大的装备制造基地,为了对中国经济做出不可磨灭的贡献,其经济和职业发展始终处于国家的前列。曾被称为“东方鲁尔”和“共和国的长子”。然而,市场经济转

型的过程中,一些南方沿海城市更好的适应经济的发展,辽宁发展略显后劲不足,各项经济指标渐渐落后于南方沿海城市。辽宁之所以会出现这种情况是多种原因共同导致的,但是最重要的因素是辽宁体制机制相对落后。由于传统体制机制对辽宁发展的制约,辽宁经济与社会文化的矛盾纷纷出现,甚至成为制约辽宁经济发展和社会稳定的主要弊端。自中共中央实施振兴东北老工业基地的战略以来,辽宁的经济和社会前景发生了巨大变化。但是长期以来形成的体制机制很难从根本上彻底进行消除,这些传统的体制机制极大的制约辽宁的振兴与经济的增长。所以,当前辽宁要想从根本上消除机制机制的障碍,从根本上解决问题,促进经济社会的发展,解决体制机制方面存在的问题是重中之重。

改革开放30年来,辽宁的体制机制已逐渐从传统的体制机制中摆脱,经过长期的努力,步入了市场经济的正轨中。最令人欣慰的是,自中共中央实施振兴东北老工业基地的战略以来,辽宁已经重新集结和战斗。不仅在经济方面取得卓越成就,而且在政治、文化等方面都获得突出进步,经济快速增长,产业结构优化升级,社会生活和谐稳定,居民生活明显改善。尤其是在国际金融危机以来,辽宁的经济不但未下降,而且保持稳定上升。可见,实行全面振兴的发展战略,在尊重客观规律的基础上实现资源的最优配置,为辽宁积累了宝贵的经验,辽宁体制机制的健康发展,为辽宁的全面振兴创造了良好的局面。

## 3. 辽宁自贸区建设中存在的主要问题分析

### 3.1. 辽宁自贸区建设需要的微观基础相对薄弱

(1) 辽宁对外贸易规模偏小,加工贸易出口竞争力还有待加强。

2012年进出口总额为1039亿美元,2013年为1142.80亿美元,2014年为1139.6美元,2015年为1071.2亿美元。从2012至2015年,辽宁省进出口贸易总额始终在全国排名第9。近年来辽宁的加工贸易发展很快,加工贸易额不断增长,但其总体规模仍然偏小。以2012年统计数据为例,辽宁省外贸进口规模位列全国第9,占同期我国外贸进口总值的2.5%,比重与上年基本持平。同期,辽宁省外贸出口规模位列全国第8,占同期我国外贸出口总值的2.8%。加工贸易出口230.7亿美元,占我国加工贸易额的2.67%。

表1 2012年辽宁省与全国主要贸易方式进出口情况比照表(单位:亿美元、%)。

|     | 贸易方式     | 进出口值    | 同比   | 出口值    | 同比   | 进口值     | 同比   |
|-----|----------|---------|------|--------|------|---------|------|
| 全国  | 一般贸易     | 20098.4 | 4.4  | 9880.2 | 7.7  | 10218.2 | 1.4  |
|     | 加工贸易     | 13439.5 | 3.0  | 8627.8 | 3.3  | 4811.7  | 2.4  |
|     | 海关特殊监管区域 | 4124.9  | 29.7 | 1373.0 | 47.7 | 2751.9  | 22.2 |
| 辽宁省 | 一般贸易     | 556.0   | 18.0 | 295.6  | 32.7 | 260.4   | 4.8  |
|     | 加工贸易     | 358.4   | -6.1 | 230.7  | -4.0 | 127.6   | -9.7 |
|     | 海关特殊监管区域 | 95.2    | 12.2 | 32.4   | -7.2 | 62.8    | 25.7 |

(2) 省内各市对外贸易发展不平衡。

2013年, 辽宁省的进出口总额为1142.80亿美元中, 大连占688.2亿美元。在辽宁省14个城市中, 仅大连一市出口额占比超过60%, 其他13个城市总和占比到40%。由此看出, 辽宁省各市之间的贸易关联度不高, 带动效应不明显。

(3) 外商投资企业仍是辽宁对外贸易出口的主体。

2012年, 辽宁省外商投资企业出口235亿美元, 同比增长1.2%, 占同期辽宁省出口总值的40.5%; 私营企业出口207亿美元, 同比增长65.8%, 占35.7%; 国有企业出口127.4亿美元, 同比下降11.5%, 占22%。由于国际市场环境变化莫测, 把控的难度远远高于国内市场。外商投资企业由于有母公司的全球战略的支持, 牢牢把握住了研发和营销环节, 占得国际市场先机。国有企业的发展目标应该根植于国内市场, 注重解决国计民生问题, 解决市场解决

不了的问题。在发展对外贸易过程中, 民营企业以经营方式灵活、机动性强等优势见长, 理应成为辽宁省对外贸易的主力军。但是由于资金短缺、融资困难、人才短缺等方面的问题, 这些民营企业开拓国际市场的潜力始终没有得到完全释放。

(4) 加工贸易附加值不高。

评价加工贸易附加值的一个重要指标是加工贸易增值率,  $\text{加工贸易增值率} = (\text{加工贸易出口额} - \text{加工贸易进口额}) / \text{加工贸易进口额}$ 。根据表2的统计数据经计算得出2012年的辽宁加工贸易增值率是80%, 略高于全国同期平均水平(79%)。相比沿海发达地区还有较大差距。由此显示, 辽宁加工贸易技术含量不高, 还主要集中在劳动密集型和低附加值的产品上, 辽宁的加工贸易还处于国际产业链的低端环节。

表2 2012年辽宁省主要贸易方式进出口情况表。

| 贸易方式 | 出口值 (亿美元) | 出口增速 (%) | 进口值 (亿美元) | 进口增速 (%) |
|------|-----------|----------|-----------|----------|
| 一般贸易 | 295.6     | 32.7     | 260.4     | 4.8      |
| 加工贸易 | 230.7     | -4.0     | 127.6     | -9.7     |

3.2. 自由贸易区开放的业务有限

我国在自由贸易协定中关于服务贸易和投资协定方面存在明显不足, 其中由于我国金融和通信行业的特殊性, 导致我国自由贸易的开放程度无法与国际新标准、新规则有效衔接, 辽宁的三大自贸区同样受此影响。目前, 美国正积极推进跨太平洋战略经济伙伴协定、服务贸易协定、大西洋贸易投资伙伴协议以及新版的双边投资协定, 即BIT2012版, 不仅提高了开放的程度、进一步拓宽了涉及的行业范围。

虽然, 我国11个自贸试验区从2017年7月10日始启用国务院办公厅发布的《关于印发自由贸易试验区外商投资准入特别管理措施(负面清单)(2017年版)的通知》规定的外商投资负面清单, 辽宁自贸区也积极响应。但是, 负面清单依据《国民经济行业分类》划分为15个门类、40个条目、95项特别管理措施, 这些特别管理措施仍然使得辽宁自贸区与完全自由贸易的标准还有不少差距。

3.3. 行政管理条块分割严重, 缺乏必要的透明度

自贸区的建设对国人来说是新生事物, 由于辽宁省的行政管理条块分割严重, 办事效率低下, 缺乏必要的透明度, 客观上需要创新行政管理模式。通过赋予自贸区管理机构更大的自主权, 增加行政管理的透明度, 明确事权与财权, 并建立起行之有效的问责制度才能对自贸区进行规范有效的监管, 以期实现自贸区的发展目标。

市场经济条件下政府的作用和干预手段, 首先表现为市场运行建立规则, 以法律的方式对所有参与经济活动的人确定行为规范, 就像给参与竞赛的运动员确定比赛规则一样。由此, 政府在自贸区建设的过程中应秉承规范、透明、法制的原则, 将所有相关的法律、法规、条例彻底进行梳理, 然后公布并遵照执行。一改往日政出多门, 让市场主体无所适从, 时时处于观望状态。如果通过自贸区的建设带动了辽宁省行政管理模式的转变、政府职能的转变、服务意识的增强及法制环境改善就是自贸区建设取得的最大的成果。

3.4. 基础设施相对薄弱

辽宁自贸区三大片区的目标建设中都包含建设“物流中心”的内容。作为物流中心, 无论是区域性的还是国际性的, 对基础设施的要求无非有二: 一是存放安全; 二是进出交通便利。我国城市排水设施普遍落后, 除个别城市之外, 内涝是我国各城市普遍存在的问题。为取交通便利之优势将沈阳片区设在了地势低洼的浑南新区, 沈阳市的浑南地区更是夏季防洪的重点地区, 这是自贸区的基础设施建设中不容忽视的问题。

无论是沈阳机场还是大连机场, 都不是真正意义上的国际航空枢纽, 进出的直达航班都有限, 需要在北京甚至是上海转机, 无疑增加了物流成本, 降低了自贸区的吸引力。

三大片区的交通便利化还需进一步改善。不论是营口、大连还是沈阳货物进出片区都应与公路、铁路无缝对接,保证货物高效安全进出片区。

大连曾经号称是一年四季深水不冻港。由于近年来全球气候恶化,每年一、二月份时有海冰生成,对大连的海上运输危害不小。

4. 影响辽宁自贸区建设的因素分析

自贸区综合发展水平影响因素评价涉及自贸区发展的众多方面,是一项系统全面的复杂工作。为了建立辽宁省自贸区综合发展水平影响因素评价的定量分析模型,要在对自贸区综合发展水平基本特征进行深入分析的基础上,构建一套完整的评价指标体系。

4.1. 指标体系的建立

自贸区发展水平影响因素评价指标体系需要由多方面、多角度不同的指标来组成,这些指标相互联系、相互补充。本文根据综合性、系统性、科学性、体现自贸区发展的辐射带动效应和多样性等原则,综合考虑辽宁省自贸区发展现状、主要任务、重点方向等因素,选择经济基础

条件、对外开放程度、公共政策环境、辐射带动效应等自贸区发展的4个基本特征作为一级指标,再根据其具体特征和内涵细化扩展出12个二级指标和38个三级指标。一级指标的解释如下:

一是经济基础条件指标。经济基础条件是指自贸区所在区域的经济的发展状况、自贸区的基础设施与公共服务设施配套情况,是自贸区设立和发展的基本条件与内在动力源泉。该指标主要包括经济基础、对外贸易、交通条件和配套设施等4个二级指标。

二是对外开放程度指标。对外开放程度是指自贸区所在区域的对内对外开放范围和程度,这对于国内外投资商和资金的吸引力有着重要影响,能够激发自贸区的发展活力与潜力。该指标主要包括资金自由、货物自由和技术自由等3个二级指标。

三是公共政策环境指标。公共政策环境是指自贸区所在区域的政策支持体系,营造国际化、便利化、市场化、法治化的营商环境能够吸引国内外企业入驻园区,从而集聚人才、技术、资本等高端要素资源,推动开放型经济发展。该指标主要包括政府效率、政府优惠政策、监管及风险防控等3个二级指标。

表3 自贸区综合发展水平影响因素评价指标体系。

| 一级指标                 | 二级指标                   | 三级指标  |
|----------------------|------------------------|---|
| 经济基础条件X <sub>1</sub> | 经济基础X <sub>11</sub>    | 国内生产总值X <sub>111</sub> ; 政府财政收入X <sub>112</sub> ; 社会消费品零售总额X <sub>113</sub> ; 实际利用外资X <sub>114</sub>              |
|                      | 对外贸易X <sub>12</sub>    | 进口贸易额X <sub>121</sub> ; 出口贸易额X <sub>122</sub>   |
|                      | 交通条件X <sub>13</sub>    | 高铁通达性X <sub>131</sub> ; 高速公路通达性X <sub>132</sub> ; 航空运输能力X <sub>133</sub> ; 海运能力X <sub>134</sub>                   |
|                      | 配套设施X <sub>14</sub>    | 基础设施条件X <sub>141</sub> ; 公共服务设施条件X <sub>142</sub>   |
| 对外开放程度X <sub>2</sub> | 资金自由X <sub>21</sub>    | 投资行业限制X <sub>211</sub> ; 投融资及结算便利度X <sub>212</sub> ; 外汇审核简化度X <sub>213</sub> ; 本外币账户管理体系X <sub>214</sub>          |
|                      | 货物自由X <sub>22</sub>    | 货物通关便利度X <sub>221</sub> ; 货物状态分类监管机制X <sub>222</sub>  |
|                      | 技术自由X <sub>23</sub>    | 技术引进限制X <sub>231</sub> ; 技术转让体系X <sub>232</sub> ; 科技成果转化机制X <sub>233</sub>  |
|                      | 政府效率X <sub>31</sub>    | 行政审批效率X <sub>311</sub> ; 政策透明度及获取便利度X <sub>312</sub> ; 法律法规体系X <sub>313</sub>                                     |
| 公共政策环境X <sub>3</sub> | 政府优惠政策X <sub>32</sub>  | 税收优惠政策X <sub>321</sub> ; 信贷优惠政策X <sub>322</sub> ; 土地使用政策X <sub>323</sub>  |
|                      | 监管及风险防控X <sub>33</sub> | 信用监管体系X <sub>331</sub> ; 金融风险防控体系X <sub>332</sub> ; 应急联动机制X <sub>333</sub>  |
|                      | 总体带动情况X <sub>41</sub>  | 国内生产总值增长率X <sub>411</sub> ; 进出口贸易总额增长率X <sub>412</sub> ; 社会消费品零售总额增长率X <sub>413</sub> ; 政府财政收入增长率X <sub>414</sub> |
| 辐射带动效应X <sub>4</sub> | 产业带动情况X <sub>42</sub>  | 现代物流业发展X <sub>421</sub> ; 先进制造业发展X <sub>422</sub> ; 金融服务业发展X <sub>423</sub> ; 商贸服务业发展X <sub>424</sub>             |

4.2. 实证分析

为了检验前文构建的评价指标体系的科学性、合理性和可操作性,本文以沈阳片区自贸区为例,采用层次分析法对沈阳片区自贸区综合发展水平影响因素进行评价。通过问卷星向高等院校和科研院所的专家学者、自贸区内的企业家、政府相关部门的工作人员、工程咨询机构的咨询

师、金融机构的从业人员等共计32位专家学者发放了调查问卷,回收有效问卷32份,本文在整理这32份调查问卷和收集相关统计数据的基础上,按照上述计算方法,计算得出沈阳片区自贸区综合发展水平各项影响因素的权重和评价值,如表2所示。具体评价分析如下:

表4 沈阳片区自贸区发展水平影响因素评价结果。

| 一级指标           | 权重 $W_i$ | 评价值 $U_i$ | 二级指标            | 权重 $W_{ij}$ | 评价值 $U_{ij}$ | 三级指标             | 权重 $W_{ijk}$ | 评价值 $U_{ijk}$ |
|----------------|----------|-----------|-----------------|-------------|--------------|------------------|--------------|---------------|
| X <sub>1</sub> | 0.4303   | 0.6384    | X <sub>11</sub> | 0.4287      | 0.9214       | X <sub>111</sub> | 0.3173       | 1.0000        |
|                |          |           |                 |             |              | X <sub>112</sub> | 0.1890       | 0.7348        |
|                |          |           |                 |             |              | X <sub>113</sub> | 0.1470       | 1.0000        |
|                |          |           |                 |             |              | X <sub>114</sub> | 0.31467      | 0.9178        |
|                |          |           | X <sub>12</sub> | 0.2577      | 0.1785       | X <sub>121</sub> | 0.4615       | 0.1135        |
|                |          |           |                 |             |              | X <sub>122</sub> | 0.5385       | 0.2342        |
|                |          |           |                 |             |              | X <sub>131</sub> | 0.2085       | 0.8169        |
|                |          |           |                 |             |              | X <sub>132</sub> | 0.1631       | 0.8527        |
|                |          |           | X <sub>13</sub> | 0.2303      | 0.6532       | X <sub>133</sub> | 0.3512       | 0.7499        |
|                |          |           |                 |             |              | X <sub>134</sub> | 0.2772       | 0.2901        |
|                |          |           |                 |             |              | X <sub>141</sub> | 0.5889       | 0.5892        |
|                |          |           |                 |             |              | X <sub>142</sub> | 0.4111       | 0.5267        |

| 一级指标           | 权重 $W_i$ | 评价值 $U_i$ | 二级指标            | 权重 $W_{ij}$ | 评价值 $U_{ij}$ | 三级指标             | 权重 $W_{ijk}$ | 评价值 $U_{ijk}$ |
|----------------|----------|-----------|-----------------|-------------|--------------|------------------|--------------|---------------|
| X <sub>2</sub> | 0.3393   | 0.5872    | X <sub>21</sub> | 0.5670      | 0.5889       | X <sub>211</sub> | 0.3494       | 0.6080        |
|                |          |           |                 |             |              | X <sub>212</sub> | 0.2923       | 0.5919        |
|                |          |           |                 |             |              | X <sub>213</sub> | 0.2557       | 0.5651        |
|                |          |           |                 |             |              | X <sub>214</sub> | 0.1026       | 0.5741        |
|                |          |           |                 |             |              | X <sub>221</sub> | 0.7243       | 0.6102        |
|                |          |           | X <sub>22</sub> | 0.2031      | 0.6064       | X <sub>222</sub> | 0.2757       | 0.5964        |
|                |          |           |                 |             |              | X <sub>231</sub> | 0.3157       | 0.5874        |
|                |          |           |                 |             |              | X <sub>232</sub> | 0.2174       | 0.6008        |
|                |          |           |                 |             |              | X <sub>233</sub> | 0.4669       | 0.5357        |
|                |          |           |                 |             |              | X <sub>311</sub> | 0.4595       | 0.4955        |
| X <sub>3</sub> | 0.1233   | 0.4958    | X <sub>31</sub> | 0.5752      | 0.4841       | X <sub>312</sub> | 0.2840       | 0.4553        |
|                |          |           |                 |             |              | X <sub>313</sub> | 0.2565       | 0.4956        |
|                |          |           |                 |             |              | X <sub>321</sub> | 0.4334       | 0.5178        |
|                |          |           |                 |             |              | X <sub>322</sub> | 0.2647       | 0.5178        |
|                |          |           |                 |             |              | X <sub>323</sub> | 0.3019       | 0.5357        |
|                |          |           | X <sub>32</sub> | 0.1742      | 0.5232       | X <sub>331</sub> | 0.4547       | 0.4866        |
|                |          |           |                 |             |              | X <sub>332</sub> | 0.3871       | 0.5000        |
|                |          |           |                 |             |              | X <sub>333</sub> | 0.1582       | 0.5624        |
|                |          |           |                 |             |              | X <sub>411</sub> | 0.3476       | 0.1000        |
|                |          |           |                 |             |              | X <sub>412</sub> | 0.3811       | 0.3427        |
| X <sub>4</sub> | 0.1071   | 0.5832    | X <sub>33</sub> | 0.2506      | 0.5038       | X <sub>413</sub> | 0.1080       | 1.0000        |
|                |          |           |                 |             |              | X <sub>414</sub> | 0.1633       | 0.2687        |
|                |          |           |                 |             |              | X <sub>421</sub> | 0.2471       | 0.6143        |
|                |          |           |                 |             |              | X <sub>422</sub> | 0.2939       | 0.4919        |
|                |          |           |                 |             |              | X <sub>423</sub> | 0.3686       | 0.4588        |
|                |          |           | X <sub>41</sub> | 0.5852      | 0.6300       | X <sub>424</sub> | 0.0904       | 0.5722        |
|                |          |           |                 |             |              |                  |              |               |
|                |          |           |                 |             |              |                  |              |               |
|                |          |           |                 |             |              |                  |              |               |
|                |          |           |                 |             |              |                  |              |               |
|                |          |           | X <sub>42</sub> | 0.4148      | 0.5172       |                  |              |               |
|                |          |           |                 |             |              |                  |              |               |
|                |          |           |                 |             |              |                  |              |               |
|                |          |           |                 |             |              |                  |              |               |
|                |          |           |                 |             |              |                  |              |               |

第一，从一级指标的权重可以看出,经济基础条件(0.4303)是影响河南自贸区发展最为重要的指标,其余依次为对外开放程度(0.3393)、公共政策环境(0.1233)、辐射带动效应(0.1071)。从一级指标的评价值可以看出,沈阳片区自贸区发展的优势主要是稳步提升的经济基础条件(0.6384)和不断提高的对外开放程度(0.5872);与上海自贸区相比,沈阳片区自贸区的公共政策环境(0.4958)还存在一定差距,还需注重制度创新和体制机制创新,从而不断完善和优化公共政策环境,为入驻企业提供良好的公共服务和公平的市场环境;作为典型的内陆自贸区,沈阳片区自贸区对区域经济发展的辐射带动效应(0.5832)也已初步显现。

第二,从经济基础条件层面的权重可以看出,各项指标的重要性依次为经济基础(0.4287)、对外贸易(0.2577)、交通条件(0.2303)和配套设施(0.0833)。从评价值可以看出,在一系列国家战略规划和战略平台的支持下,沈阳片区经济运行(经济基础的评价值为0.9214)态势总体平稳、稳中有进,相对来说,政府财政收入(0.7348)还有待进一步提高;作为东北老工业基地具有得天独厚的交通条件(0.6532),高铁网络已渐趋成形,高速公路通车里程在全国领先,航空运输能力逐年提升;与上海自贸区相比,沈阳片区自贸区的对外贸易(0.1785)尚有巨大的提升空间;通过不断完善配套设施(0.5635),为入驻企业提供良好的基础设施和公共服务设施,这一方面可以避免重复建设,提高资源利用率,另一方面能够使企业将更多的精力投入到生产、科研和销售等生产经营活动中去。

第三,从对外开放程度层面的权重可以看出,资金(0.5670)是影响沈阳片区自贸区发展最为重要的要素,技术(0.2299)和货物(0.2031)分列其后;从评价值可以看出,分值由高到低依次为:货物自由(0.6064)、资金自由(0.5889)和技术自由(0.5662),这说明沈阳片区的资金自由、货物自由和技术自由均有较大的提升空间。从三级指标层面来看,沈阳片区需要积极进行制度创新,如进一步提高外汇审核

简化度(0.5651),不断完善货物状态分类监管机制(0.5964)和科技成果转化机制(0.5357),营造良好的营商环境,提高入驻企业的满意度,扩大自贸区的吸引力。

第四,从公共政策环境层面的权重可以看出,政府效率(0.5752)是影响河南自贸区发展最为重要的因素,其余依次为监管及风险防控(0.2506)、政府优惠政策(0.1742):从评价值可以看出,3项指标分值均在0.5左右,依次为政府优惠政策(0.5232)、监管及风险防控(0.5038)和政府效率(0.4841),这与目前沈阳片区的实际情况和自贸区建设过程中风险控制的底线基本契合。从辐射带动效应层面可以看出,沈阳片区自贸区对所在区域经济发展(0.6300)和产业发展(0.5172)已产生了一定的辐射带动作用,但是,与上海自贸区相比,进出口贸易(0.3427)和政府财政收入(0.2687)还有较大的提升空间,这与对经济基础条件下设的二级指标对外贸易(0.1785)和经济基础下设的三级指标政府财政收入(0.7348)的分析是一致的。

4.3. 小结

通过对沈阳片区自贸区发展水平影响因素进行实证分析,可以发现各项指标的权重和评价值与沈阳片区自贸区所处的发展阶段的实际情况基本一致,这说明该评价指标体系的构建整体上具有科学性、合理性、可操作性。综上所述,本文构建的评价指标体系的基本特点主要包括以下四个方面:首先,借鉴国内外学者的相关研究成果,综合考虑中国自贸区的经济基础条件、对外开放程度、公共政策环境和辐射带动效应等基本特征以及发展现状、主要任务和重点方向等各方面因素,构建出的自贸区发展水平影响因素评价指标体系具有科学合理、结构完整和可操作性强等特征。其次,评价指标体系单独设置了辐射带动效应指标,能够充分反映自贸区发展过程中对于周边地区经济社会发展,尤其是对于经济发展和产业发展的辐射带动作用,这说明在自贸区建设过程中更加注重与区域

经济的互融互促互进发展。再次,评价指标体系中既测算各项指标的权重,也测算各项指标的评价价值,这能够客观全面地反映各项影响因素对于自贸区发展水平的影响程度以及所处的发展水平。最后,评价指标体系三级指标中的定性指标虽然数量不多,但是代表性和概括性均较强,能够真实全面地反映自贸区发展水平。

## 5. 以自贸区建设为契机推进辽宁省体制机制创新的对策建议

### 5.1. 进一步加强改革系统集成, 实现开放创新深度融合

确立更加透明化的市场准入制度,推行市场准入负面清单、外商投资负面清单制度和公平竞争审查制度,实现各类市场主体对于清单之外的业务享有平等的准入权利。全面深化商事登记制度改革,保障、尊重企业登记、经营自主权力,推行全程电子化登记和电子营业执照,开展“一照多址”改革试点。全面实现“证照分离”,深化“先照后证”改革,实现统一社会信用代码在各许可管理环节的“一码贯通”,实施生产许可“一企一证”。创建具有国际上先进水平的“单一窗口”贸易,建立权责统一、集成集约、智慧智能、高效便利和海关综合监管新模式;深化“一线放开”、“二线安全高效管住”改革,建立检验检疫风险分类监管综合评定机制,完善进口商品风险快速预警反应机制。建立具有国际竞争力的创新产业监管模式,优化创新要素的市场配置机制,健全符合市场经济规律的人才成长、发展、流动认定标准和推荐方式,同外资企业联合创办创新性平台,为当地的中小企业开展创新成果产业化项目,并做好推进工作。深入推进金融中心与科技创新中心相结合的科技金融创新模式,建立知识产权保护和运用体系。

### 5.2. 进一步与国际通行规则相衔接, 提升金融风险防范能力

扩大对投资准入标准的范围,尽可能的减少自贸区外商投资负面清单。优化贸易便利化规则,简化口岸通关流程,全面深化监管方式改革。进一步深化金融开放创新,加快构建面向国际的金融市场体系,加快建立金融监管协调机制,提升金融监管能力,防范金融风险。在桃仙国际机场、综合保税区等海关特殊监管区域内,设立自由贸易港区,实施“一线放开”、“二线安全高效管住”的贸易监管制度。加强对与国际化标准相匹配的金融、外汇、投资和出入境管理制度的管理,构建风险防控体系。

### 5.3. 转变政府职能, 创造政府管理模式新供给

辽宁自贸区发展的效果对辽宁未来经济发展进程产生直接影响。制度创新就是要建立和健全符合市场化、国际化要求的体制、机制和制度。由于我国自贸区比其他国家起步要晚,因此我国自贸区的发展也较其他发达国际自贸区落后较多,其内部的制度尚不完善,较其他地区的自贸区有较大差距。为了自贸区能更迅速的弥补与其他国家存在的差距,辽宁省自贸区必须进行体制机制的创新,全面深化自贸区的改革。首先就是转变政府职能,把政府

“不该管、管不好、管不了”的问题都转移到市场,政府的权力下放,让市场有更多的资源配置权利。具体的做法是,首先要将外商对辽宁进行投资的手续做到最简,为外企创造一个更加高效、透明的投资环境。然后简化自贸区境内的企业与个人进行境内外投资的流程,创造一个投资便利、汇兑自由、利率透明、高效运作的自贸区,并推出与其配套的一系列法律法规进行监管。在自贸区的建立过程中,应充分发挥社会组织对自贸区体制机制中产生的重要作用。在市场经济体制下,社会组织对于政府和市场的紧密联系发挥着重要的作用,不仅将其紧密的联系到一起,还能协调各方的利益。建设辽宁自贸区就是要建设一个符合国际化、市场化的自贸区制度,创新政府管理方式,积极探索自贸区社会组织的建设方法,最大限度的发挥自贸区社会组织在自贸区市场化过程中的优势作用,从而在激励的市场竞争环境下,不断提升贸易、投资、金融的自由化水平。

### 5.4. 进一步创新合作发展模式, 深度融入国家“一带一路”建设

充分发挥自贸试验区在“一带一路”政策中的辐射带动作用,促进经贸合作的高效运行,以高标准便利化措施促进经贸合作,加强国际贸易“单一窗口”与“一带一路”沿线口岸的信息互换和服务共享,增加“一带一路”金融服务功能,加快推动“一带一路”沿线国家与区域金融市场之间的合作与融通。加快对海外投资保险、出口信用保险、货物运输保险、工程建设保险等保险业务的发展,增加保险业务的投资,为企业引进投资、产品技术创新、建设“一带一路”重大工程提供保险业务服务,帮助企业在国际竞争中脱颖而出并满足“一带一路”建设的发展需求。

### 5.5. 建立更合理的产业政策支持体系, 引导区内关联企业进区, 以便释放集群效应

要严格监控部分产业的专项补贴政策,建立一个规范化的补贴制度,以便消除不公平竞争的政府补贴措施,加强与自由贸易协定的配合,采取符合世贸组织等国际通行规则的产业补贴政策与措施培育加工贸易产业集群,为企业创造一个法治、高效、透明的经营环境。随着经济全球化的快速发展和国际产业的加速转型,我国正在逐步增加技术密集型产业,这些产业多数集中于沿海地带。辽宁省作为东北老工业基地,其沿海的地理优势突出,因此要把辽宁的“五点一线”战略与产业集群战略结合起来,从产业规划、产业配套等多种途径共同推进从而推进产业集群,注重基础设施建设的开发与利用,增加交通和通信设备以及金融支持等,积极引进外资企业进入自贸区。同时增加对内资企业的资金投入,扩大自主创新、联合开发等途径,通过打造产业集群优势,建立一个为外资企业的配套平台,通过最大限度的发挥比较优势而释放企业积聚效应。

## 6. 结论

辽宁自贸区的建设对贯彻“一带一路”国家政策具有重大意义,既符合新常态经济发展背景下辽宁的发展需求,



又为辽宁经济发展带来新契机。辽宁自贸区应综合学习国内外自贸区建设经验，体制机制的创新是经济增长的动力，辽宁自贸区建设关系到未来辽宁经济与发展的方向，其成效直接影响辽宁对外开放的进程，自贸区中经济活力的源泉来自于政府职能的转变与定位，以自贸区建设为契机促进辽宁体制机制的创新将是在转变政府职能的基础上，使智能化装备制造业与生产性服务业不断融合，创造政府投资与管理模式的新供给。

基金项目

辽宁省财政厅科研基金项目（17C024）。

参考文献

[1] 苏凤昌,李宇,纪丽娟.一带一路战略下的西安自贸区建设可行性研究[J]. 陕西行政学院学报,2016,30(01):15-20。

[2] 罗清和,曾婧.“一带一路”与中国自由贸易区建设[J].区域经济评论,2016(01):40-46。

[3] 李晓峰,冯紫薇.“一带一路”背景下广东自贸区环境建设的新突破[J].广东经济,2016(05):24-29。

[4] 张国军,庄芮,刘金兰.“一带一路”背景下中国推进自贸区战略的机遇及策略[J].国际经济合作,2016(10):25-30。

[5] 王哲.“一带一路”战略中的自贸区机遇[J]. 中国报道,2015(05):16-19。

[6] 刘迪,陈亮,王睿智.自贸区和“一带一路”战略的建设意义与联系分析[J].中国商论,2015(18):116-118。

[7] 朱思翹,张天龙.“一带一路”与“TPP”合纵连横背景下我国自贸区建设的机遇和挑战[J]. 地方财政研究,2015(11):10-14+20。

[8] 董志勇,杨丽花. 推动“一带一路”沿线自贸区建设的策略与路径[J].中国特色社会主义研究,2017(06):42-47。

[9] 李文苑.“一带一路”背景下陕西自贸区的发展路径研究[J]. 今日财富,2017(15):15-16。

[10] 崔晓菊.“一带一路”背景下内陆自贸区发展路径研究[A].中国城市规划学会、沈阳市人民政府.规划60年：成就与挑战——2016中国城市规划年会论文集（13区域规划与城市经济）[C].中国城市规划学会、沈阳市人民政府:,2016:11。

作者简介



**戴卫东**（1972），男，汉，辽宁沈阳人。沈阳工业大学管理学院教授，研究方向：战略管理与决策



**吕博超**（1995），女，汉，辽宁沈阳人。沈阳工业大学管理学院研究生，研究方向：企业管理



**李铁欣**（1993），女，汉，辽宁沈阳人。沈阳工业大学管理学院研究生，研究方向：企业管理