

云南自贸试验区可持续 高质量发展探析

——基于与四川及重庆自贸区比较视角

叶陈刚¹ 李慧敏² 陈泓霖²

(1. 对外经济贸易大学国际商学院 2. 西京学院)

【摘要】文章以云南自贸试验区对外贸易和相关政策为分析对象,对其进行定量及定性分析,并与同处于西南地区的四川以及重庆自由贸易区进行比较,认为云南自贸试验区具有得天独厚的地理位置和自然资源优势。然而,云南自贸试验区的经济发展水平相对较低,需要进一步加强人才引进、创新驱动和产业结构优化升级。同时,完善基础设施建设以及相关政策,以实现云南自贸试验区可持续高质量发展。党的二十大报告明确提出了构建高质量的自由贸易区目标,云南自贸区应积极响应,助力我国经济的可持续高质量发展。

【关键词】云南自由贸易试验区;可持续高质量发展;对外贸易;税收;物流

【中图分类号】F752.8; F127

一、云南自贸试验区的发展现状

2019年8月30日,根据国务院印发的《关于6个新设立自由贸易试验区总体方案的通知》精神,中国(云南)自由贸易试验区在昆明、红河、德宏3个片区正式挂牌成立。

中国(云南)自由贸易试验区(简称云南自贸区),是中国政府在云南设立的区域性自由贸易园区。云南自贸区总面积有119.86平方公里,区域内划分为三个片区,分别为昆明片区,占地76平方公里,其中涵盖昆明综合保税区0.58平方公里;红河片区,占地14.12平方公里;德宏片区,

占地29.74平方公里。

(一) 云南自贸区对外贸易现状

据云南统计局显示,2022年全省经济运行总体发展平稳,农业经济、高原特色农业、工业平稳增长,第三产业持续性增长。其中2022年全省实现地区生产总值28954.20亿元,同比2021年增长了4.3个百分点,增长速度高于全国1.3个百分点。其中,对外贸易进出口额3342.3亿元,同比2021年增长6.3个百分点,外贸进出口保持平稳发展的同时也在向好的态势发展。此外,云南省凭借其特殊的地理位置,2022年云南省与东盟、RCEP其他成员国贸易额1273.7亿元,增长2.3个百分点,约占云南外贸进出口总额的40%。

根据云南省历年统计年鉴,云南自贸区的进出口总额如图1所示。通过对云南自贸区进出口总额进行分析,其进出口总额呈现不断增长趋势,2013年进出口总额210.99亿美元,2022年达到了227.21亿美元。在这10年内,云南自贸区进出口贸易总额得到较大提升。除此之外,云南省外贸进出口额从2013年的258.29亿美元,到2022年的517.24亿美元,全省对外贸易大幅度提升。但是2015年到2016年进出口贸易额有一定下降,云南自贸区对外贸易进出口总额占全省贸易比例

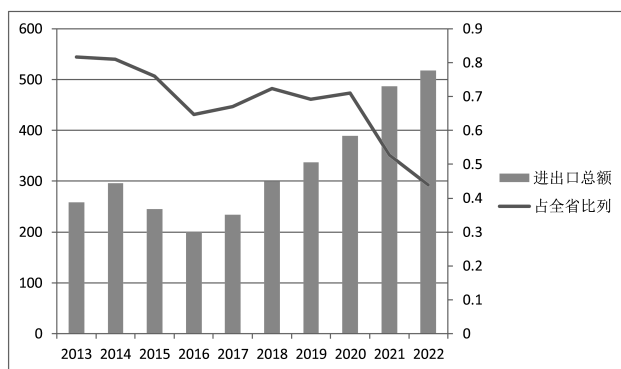


图1 云南自贸区进出口总额（亿美元）

资料来源：2012—2022年云南省统计年鉴，及2022年昆明、红河州及德宏州人民政府报告

也呈下降趋势。这是由于全球经济形势下行，全球经济增长率从2014年的3.2%降至2015年的2.4%，全球贸易也持续低迷，导致了云南对外贸易进出口额有所下降。可见，自贸区的确立提升了云南自贸区的对外贸易总额，同时也拉动了全省的贸易总额，但是云南自贸区在云南对外贸易中的主体地位尚未得到强化，因此需要进一步加大政策支持，以加快云南自贸区的发展步伐，促进经济高质量可持续发展。

（二）云南自贸区税收收入现状

根据2017—2022年云南省经济运行情况报告，云南省在2019年由于自贸试验区政策的落实，经济继续保持稳定健康发展态势，税收收入有了较大的增长（见图2）。而税收的增加也就意味着政府的可支配收入增加，从而政府可以扩大财政支出，促进商品流通、物流建设、社会保障及就业的发展，拉动自贸区经济发展。从2020年开始，由于新冠疫情的暴发和全球经济放缓，云南省的经济环境受到了很大影响，经济不稳定，税收收入增长放缓。此外，云南省企业受到新冠肺炎疫情的冲击，税收贡献降低。加之在疫情期间，居民收入降低，居民的消费意愿降低，税收收入也随之减少。2022年开始，云南省税收政策调整，新增减税降费和相关项目退税政策，导致税收收入大幅减少。

（三）云南自贸区物流现状

为了更好地推进云南自贸试验区经济发展，根

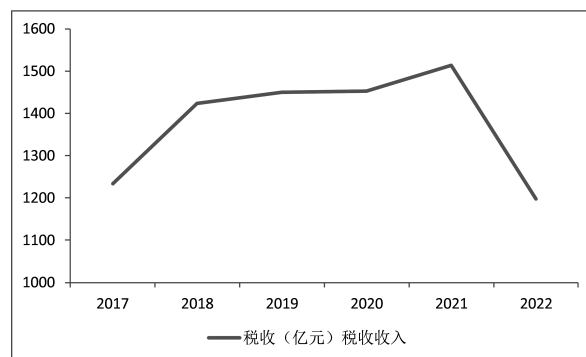


图2 税收收入（亿元）

数据来源：2017—2022年云南省经济运行情况

据佩鲁的增长极理论，注重增长中心的作用，以昆明、红河州、德宏州等地区的发展为主体来带动整个区域的经济发展。同时着重发展区内各个口岸建设，推动整个云南区域物流行业的建设，从而拉动区域的经济发展。加强与各省以及邻国的贸易往来，推动国际经济融合，拓展云南自贸试验区的经济发展空间，最终实现地区的经济繁荣。

由于物流行业具有全局性的特点，因此要根据全省物流体系现状来研究云南自贸区交通物流建设发展的现状。

表1 2015—2021年云南省物流状况

年份	全省货运量 (亿吨)	铁路 (亿吨)	公路 (亿吨)	水运 (万吨)	民用航空 (万吨)
2015	11.43	1.17	10.20	602	9.17
2016	12.19	1.18	10.95	646	9.03
2017	13.74	1.26	12.41	667	8.43
2018	14.91	1.31	13.53	687	7.60
2019	16.01	1.42	14.51	696	8.75
2020	13.04	1.42	11.56	519	6.23
2021	14.39	1.42	12.91	576	7.78

数据来源：2015—2021年云南省统计年鉴

根据对表1云南省物流指标状况进行分析，目前云南省交通运输货运量得到快速增长，2021年云南省货运量为14.39亿吨，相比2015年增长了11.43亿吨，其中公路货运量增长较快。一方面是由于云南省本身地理位置优越，处在自贸区建设过程中，其经济发展正在受到补贴。另一方面，云

南省公路布局相对比较完善，公路交通发展迅速，广泛建设公路网络，使公路货物运输成为当地最主要的货运形式，是云南省交通运输货运量增长的主要贡献。相对于公路货运，云南省的水运和民航运输网络结构不够完善，运输能力受到限制，所以其水运和民航运输相对滞后。

云南全省有多个与南亚东南亚国家连接的口岸。这也为云南自贸区经济带来很多积极的影响，包括促进贸易便利，为云南省发展跨境电商提供较好的基础条件，推动边境经济的发展，拓宽了贸易投资渠道，提高了区域的竞争力，促进了地区以及跨国互联互通。同时云南自贸区依托当地地理位置优势，已经建立起和邻近国家的交通贸易网络，建立了一系列的对外开放平台，带动整个云南地区发展。

二、云南自贸试验区和四川重庆自贸区建设比较

四川、重庆、云南同属于西南内陆地区，地理位置优越，都有着丰富的自然资源。而随着四川、重庆、云南自贸试验区的依次建立，各自贸区都先后实行扩大开放、贸易便利化、支持企业创新的开放政策；都提供了多元化的投资环境，提供优惠的税收政策；吸引更多国内外企业投资。但是在近几年的发展中，三地经济发展还是存在很大的差异。因此通过和四川、重庆自贸区建设的比较，尽快发掘和弥补云南自贸区建设中的不足之处，努力实现自贸区发展的稳定、快速、高效发展。

(一) 自贸区间对外贸易的比较

表 2 云南、重庆、四川自贸区进出口额

自贸区	进出口总额(亿元)	出口额(亿元)	进口额(亿元)	进出口差额
云南自贸区	3 342.35	1 612.56	1 729.79	-117.23
四川自贸区	1 0076.7	6 215.1	3 861.6	2 353.5
重庆自贸区	8 158.4	5 245.3	2 913.1	2 332.2

数据来源：2022年云南省、四川省、重庆市国民经济和社会发展统计公报

根据 2022 年云南省、四川省、重庆市国民经济和社会发展统计公报显示，四川和重庆自贸区的进出口总额远远高于云南自贸区的进出口总额。在 2022 年四川和重庆自贸区出口的商品和服务的价值超过其进口商品和服务的价值，处于贸易顺差，说明了四川和重庆地区的对外进出口贸易在 2022 年处于优势地位，保持较好对外贸易状况。而云南自贸区的进出口差额处于贸易逆差状态，说明云南的进出口贸易在 2022 年处于不利地位，云南自贸区的进出口贸易依存度较低。这种贸易逆差可能会导致地区进口商品的成本增加，从而抑制地区进口商品，同时也就抑制外商投资。因为很多外商投资实际上就是为了获取本地区便宜的原材料，但是如果地区的进口货物的成本很高，外商投资就会受到影响，因此云南省地区的贸易逆差很可能会导致外资的流出，从而影响地区的进出口贸易。

因此外商直接投资对于进出口贸易有促进作用，尤其是外商直接投资的增加会促进出口额的增加，所以对云南、四川、重庆实际利用外资金额进行整理。

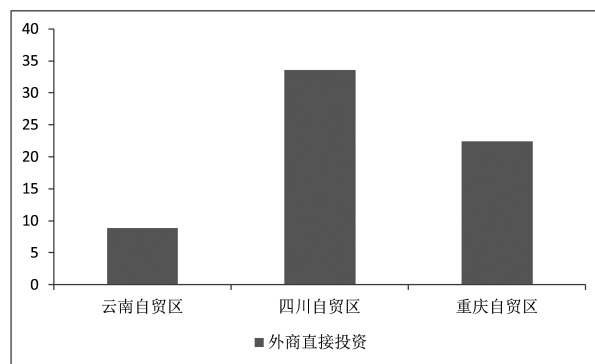


图 3 各自贸区实际使用外资金额 (亿美元)

数据来源：2021年云南省、四川省、重庆市国民经济和社会发展统计公报

四川和重庆实际使用外商直接投资金额分别是 33.61 亿美元、22.4 亿美元，而云南实际使用外商直接投资金额为 8.88 亿美元，远远低于四川

和重庆自贸区。外商直接投资能够带动自贸区的经济增长,可以帮助其增强地区的技术水平、现代化水平和带来新的技术,进而提升自贸区的竞争力、推动自贸区的工业进步;还可以激励、引导企业家创新以及增加就业机会,形成具有自贸区特色的产业,同时还可以带动区域内的就业情况,改善居民的生活水平,因此,外商直接投资对自贸区的影响是非常显著的。四川和重庆自贸区可以利用更多的资金发展其区域内的重点产业,例如,投入到高新技术产业、新型材料生产中,外商直接投资更加促进自贸区的发展信心,提升外商直接投资质量的同时,带动自贸区的经济发展。但是相对于四川和重庆自贸区,云南自贸区还未形成完善的外资联动机制以及外商投资企业服务平台,因而现存的外商直接投资还未对云南的出口贸易起到很好的促进作用。

(二) 自贸区间税收的比较

四川以及重庆自贸区在成立之后,进一步支持小微企业的发展,出台了对于小微企业纳税所得额的税收优惠政策。而云南的一些税收政策还比较零散,缺乏统一和系统性,例如涉及农产品的税收政策,云南自贸区关于农产品的税收优惠政策还主要在初级农产品的生产阶段,对于加工阶段农产品的税收还未完善。

(三) 自贸区间物流发展比较

表3 3个自贸区物流现状

自贸区	货物运输量 (亿吨)	铁路 (亿吨)	公路 (亿吨)	水运 (万吨)
云南自贸区	14.39	1.42	12.91	576
四川自贸区	18.3	0.6	17.1	5 400.5
重庆自贸区	521.6	47.74	391.39	824 000

数据来源:2021年云南、四川及重庆交通运输行业发展统计公报

表3选取2021年各自自贸区的货物运输量、铁路、公路、水路运输量对自贸区间物流现状对比。云南自贸区在铁路和公路物流建设方面相对完善,形成了与南亚、东南亚铁路和公路交通物流网络。

但是云南自贸区水运、民航货运量与重庆、四川自贸区货运量相差较大。原因有很多,首先四川、重庆紧邻江河水系,经济活动非常发达,货物运输量大;其次,四川、重庆拥有较多港口,其基础设施建设相对比较完善;最后重庆港是长江上游最大的内陆港口,应国家港口发展政策的要求,改善水运航道,加强了内部水运基础设施建设,与内部公路建立起联合运输的交通枢纽,以此为基础建立起物流集散中心。而云南虽然有澜沧江—湄公河、红河水运通道作为水运物流基础,水运基础设施发展相对不完善,投资建设滞后,内河水运网络发达程度不高,航道宽度和深度较少,还未和内部的铁路、公路形成一体化物流体系,所以云南的水运物流发展处于落后状态。

(四) 自贸区间人才建设比较

四川和重庆自贸区建设完成后,都制定了一系列吸引人才的政策,了解人才的需求,并制定人力资源开发方案。四川自贸区为了吸引人才到区内参与自贸区的建设,规范了人才市场,并对外籍高端人才到区内就业创业提供了相关基本保障。重庆自贸区政府针对国外的优秀人才,给出多项优惠政策,例如,学历认证、就业创业支持等。除此之外,还实施了联合培养战略,与国内诸多知名大学签订人才培养协议,同时将大量的经费投入到专家学者在区建立实验室、工作室,并投入科研经费,用来吸引更多的高端人才。

云南自贸区内部高端人才不足,一是缺少跨境电商人才;二是旅游业中也缺少专业型人才。虽然在云南一些高校中均设有电子商务专业,近几年开设电子商务的高校也在不断增加,但是大多数高校对跨境电商的培养还远远不足。因此,想要在云南自贸区内发展跨境电商,相关的人才储备还远不能适应跨境电商行业的发展。所以,跨境电商的人才短缺成为了制约云南自贸区跨境电商发展的一个因素。除此之外,旅游行业中缺少具有少数民族特色的旅游人才,使得具有民族特色的旅

游形式没有得到充分展示，在一定程度上限制了旅游业的发展。

三、云南自贸试验区发展建议

云南自贸区的建设，首先就是要明确自贸区的发展定位，一个明确的发展定位至关重要。其次要根据具体情况和经济发展，结合国家政策及发展战略，准确把握好自贸区发展定位，将云南建设成高度对外开放的自由贸易试验区，以实现其高质、高水平、可持续发展。

(一) 推进高质量对外开放，促进对外贸易的增长

首先，可以适当加强对外商投资的吸引，放宽外商投资准入限制，简化外商投资项目的手续，实施先建设后检验的管理模式，以此增加外商的直接投资额。其次，还可以通过建立外商企业服务平台、信息公开平台，以此建立服务机制，提升对于外商投资信息的透明度，更好地对外商投资进行服务及监督，来提升外商投资的安全性及外资的利用效率。同时，农产品作为云南自贸区进出口中具有比较优势的产品，云南自贸区可以继续加深农产品的进出口，同时发展云南高原特色农产品以及加工贸易。此外，还可以在保持和东盟国家贸易基础上，加强和“一带一路”沿线国家的贸易合作，来促进对外贸易的增长。另外，云南自贸区可以与其他企业、外国企业合作，拓展贸易渠道，提高贸易的便利性，帮助企业更好打开市场和开展跨境贸易。同时可以推进地区之间以及自贸区之间的经济与贸易合作，吸引外国企业进入自贸区，开展更多的跨区、跨国合作，以促进自贸区的发展。最后，还可以加强企业的贸易能力建设，进一步促进云南自贸区对外贸易的发展。因此，云南自贸试验区要积极响应党的二十大报告中提出的“自由贸易区要增强国内和国际两个市场两种资源联动效应，实现国际和国内双循环，以此提升贸易的质量和水平，推进自由贸易试验区的高质量、高标准可持续发展”。

(二) 完善自贸区内部的税收政策

首先，可以建立外商投资激励机制，支持新兴产业，鼓励外商投资，例如，政府可以提供税收优惠、技术支持等政策，以此鼓励外商投资和外资的利用，促进经济发展。其次，可以加大对农产品税收的减免力度，对于农产品出口方面，可以加大对农产品出口的减免力度，扩大农产品的免税范围。针对物流出口各个环节可以实行先征税后返还的政策，加大云南自贸区农产品的出口。此外，对于中小型跨境电商企业，也可以加大减税力度，减轻企业税收负担，降低企业运营成本，以此促进跨境电商企业的发展。最后，可以实施税收联动政策，把自贸区内的税收优惠政策与外部地区的税收优惠政策结合起来，更好促进自贸区的发展。

(三) 优化云南自贸区内的物流发展建设，建设物流集散中心

云南自贸区在“一带一路”发挥着重要交通枢纽的作用。因此，云南自贸区要利用自身地理位置的优势，重点建设物流体系，提升云南自贸区内商品的竞争力，这需要为物流市场营造良好的环境，可以通过在国内国外建设物流仓库，来实现商品货物直接送达市场，降低跨境电商的成本，形成规模经济。同时，需要推进物流技术创新，例如，推广应用物流精准管理、智能技术，加快推进自贸区内物流科技创新。此外，可以利用互联网，建立物流行业信息公开平台，在跨境电子商务企业之间实现信息共享，在此基础上建设物流集散中心，形成更完整的物流体系。最后，需要推动物流业绿色发展，加强环境保护，构建网络物流营销体系，完善电子商务线上线下交易平台的建设，实现物流行业高标准发展。

(四) 注重云南自贸区内人才培养及发展

习近平总书记在党的二十大报告中指出“人才是第一资源、创新是第一动力”。因此，要想建立高标准的云南自贸试验区，首要任务就要积

极响应习近平总书记在党的二十大中提出的目标, 加快人才引进, 建立人才引进计划, 以此来吸引大量的人才投入到云南自贸区的建设当中。例如, 自贸区应该提供更好的发展空间, 培养多元化的人才, 鼓励他们发挥各自才华, 搭建良好的发展平台, 为其提供足够的发展空间, 以此激发人才的创造力和创新能力。此外, 目前云南自贸区内跨境电商人才的培养处在初期阶段, 虽然在云南许多高校中都设有电子商务专业, 但实际情况是, 许多高校开设的电子商务专业还停留在国内的电商层面。因此, 要着重培养跨境电子商务专业的人才, 以此推动云南自贸区跨境电商的发展。最后, 还要为人才创造良好的发展环境, 不光要解决人才的居住问题, 同时还可以给予人才相应的补助, 来吸引高端人才以及云南省外的人才返乡, 参与云南自贸区的建设中。总而言之, 云南自贸区加强人才培养和发展的关键是要实施多方面的政策措施, 加大投入, 改善环境, 实施激励政策, 使云南自贸区成为一个真正的人才聚集地, 为自贸区的发展注入更多的活力。

四、结语

党的二十大报告中提出建设高标准自贸试验区的目标, 这也是云南自贸试验区可持续高质量发展的重要方向。通过与四川和重庆自贸区的比较, 可以发现云南自贸区的建设发展还存在一些问题, 处于探索时期, 所以还需要解决初期建设发展中的问题, 以此才能推动云南自贸区的建设。

云南自贸区要深化农产品的出口, 积极地发展云南省具有高原特色的农产品出口以及加工贸易的发展, 推进对外贸易的发展。此外, 还要积极完善云南自贸区内税收政策, 加快自贸区内部的物流集散中心的建设。同时, 学习国内外自贸区建设发展的经验, 制定人才吸引政策, 吸引高端人

才参与到云南自贸区的建设中, 并加强政策和制度创新, 引领和带动区域发展。只有通过不断完善和提高自身的核心竞争力, 才能实现云南自贸区的可持续高质量发展, 为经济社会的发展做出更大贡献。

主要参考文献:

- [1] 叶金龙. 对当前我国自贸区面临问题的思考 [J]. 国际商务财会, 2022 (19): 3-6+18.
- [2] 张春滨. 云南自贸试验区: 打好沿边和跨境“两张牌” [N]. 国际商报, 2019-11-05 (K47).
- [3] 明庆忠. 抓住自贸区建设良机发展边(跨)境旅游业 [J]. 社会主义论坛, 2019-11: 19-20.
- [4] 胡晓蓉. 经济总量稳步扩大发展质效显著提高 [N]. 云南日报, 2023-01-20 (003).
- [5] 王文敬, 洪晓楠. 习近平关于科学文化与创新人才的重要论述研究 [J]. 科学技术哲学研究, 2022, 39 (03): 110-116.
- [6] 杨凤. 中国东盟自贸区建设背景下云南—东盟农产品贸易效应分析 [J]. 农业经济, 2016 (04): 128-130.
- [7] 覃雪莲, 刘志学. 供应链物流服务质量研究述评与展望 [J]. 管理学报, 2018, 15 (11): 1731-1738.
- [8] 罗欢, 孔凡平. 云南跨境电商发展对策研究 [J]. 经济与管理, 2019 (5): 181-182.
- [9] 张现伟. 云南省外商直接投资与进出口贸易关系实证研究 [J]. 江苏商论, 2017 (11): 52-54.
- [10] 盛景. 改革完善税收政策助力高原特色农业 [J]. 社会主义论坛, 2018 (07): 54-55.
- [11] 黄华林. 中国—东盟自由贸易区物流 SWOT 分析 [J]. 中国港口, 2005 (7): 35-36.
- [12] 刘润华, 孟慧. 基于中国—东盟自由贸易区的云南物流产业发展研究 [J]. 现代工业经济和信息化, 2014 (22): 5-7.
- [13] 张志聪, 杜辉. 重庆市水运现状与结构调整策略研究 [J]. 珠江水运, 2019 (21): 106-107.
- [14] 中国(四川)自由贸易试验区条例 [N]. 四川日报, 2019-5-26 (4).
- [15] 夏诗园. “双循环”新发展格局下产业链升级机遇、挑战 and 路径选择 [J]. 当代经济管理, 2022, 44 (05): 65-72.

责编: 险峰 