

逆全球化背景下 我国自由贸易港建设的动因与路径

余森杰 徐竹西 祝辉煌

内容提要 面对外需低迷、西方国家贸易保护主义升温的国际经济形势,我国对外开放也进入深水区。为积极应对逆全球化的挑战,在国际经贸关系中保持主动地位,党的十九大提出“推动形成全面开放新格局”,在现有保税港区和自由贸易区的基础上探索建设开放程度和自由程度更高的自由贸易港。自由贸易港是全球货物、人才、资本的汇集地,对标国际经验,中国探索建设自由贸易港需在货物贸易便利度、人员流通自由度以及金融开放度三个方面实现新的突破。

关键词 自由贸易港 逆全球化 对外开放 国际贸易

引言

近年来,以美国为首的新一轮贸易保护主义风潮愈演愈烈,为国际经贸发展投上新的阴霾。世贸谈判多哈回合持续瘫痪,跨大西洋贸易与投资伙伴协议(TTIP)谈判破裂,英国脱欧,特朗普政权废除跨太平洋伙伴关系协定(TPP)、重谈北美自由贸易协定(NAFTA)以及对华发起“301调查”等种种贸易保护主义措施加大了全球经济复苏的难度。作为开放经济的重要参与者和主要受益者之一,中国面临国内外双重挑战。一方面,国际经济持续低迷,主要贸易伙伴需求不足,对外出口形势严峻,与之伴生的是局部贸易摩擦更加频繁,部分产品面临的贸易壁垒有增无减;另一方面,国内劳力密集型产业人工成本上升迅速,土地、环境、资源等约束也逐步趋紧,综合成本大幅增加,出口竞争力下降。

面对世界经济增速缓慢和逆全球化风潮带来的挑战,党的十九大以来,以习近平同志为核心的党中央继续坚持开放发展的对外方针政策,积极维护和推动全球化向前发展,以实现更高水平的开放经济。对外,通过“一带一路”倡议、推动区域全面经济伙伴关系协定(RCEP)

等宏观布局,积极参与危机后的全球经济秩序重构。对内,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,推动形成全面开放新格局。2017年11月10日,汪洋副总理在《人民日报》撰文指出,应探索建设中国特色的自由贸易港,打造开放层次更高、营商环境更优、辐射作用更强的开放新高地。从改革的动态演变来看,建设自由港是新时代的历史任务,不仅向世界传递了中国继续推进开放和深化改革的信息,更是习近平新时代中国特色社会主义思想在对外开放中的重要实践。

目前关于自由贸易港(简称自由港)的文献主要集中于介绍国外自由港的建设历史、发展经验^①,基于中国改革开放进程和港口经济、制度发展状况,有针对性地讨论建设自由港的动因和路径的研究比较缺乏。相比于自贸区,自由港是更加开放的平台。从理论层面来看,自由港的建设将在更大范围内推动我国对外开放制度环境的改善与制度质量的提升,促进从人口红利向制度红利转变,以更好地应对国际形势的深刻变化,最终实现更高水平的对外开放。在实际操作层面,则需对标国际成熟自由港,立足中国本土探索,取长补短,尤其是在货物贸易便利度、人员流通自由度及金融体系开放度等方面实现新

的突破,推动自由贸易港成为我国对外开放第一高地以及全球货物、人才、资本的汇集地,为经济发展提供源源不断的新动能。

逆全球化背景下的自由贸易港建设: 理论内涵与综合动因

回顾全球化发展进程,每一次西方国家爆发金融危机导致经济下行,总是伴随着其国内矛盾激化乃至政权更迭,引发新一轮逆全球化风潮,单边主义贸易保护政策纷纷登台。^②发展中国家由于自身经济实力、国际竞争力较弱,经济增长对出口贸易依赖性较强,在逆全球化浪潮中更容易受到贸易保护政策的伤害。因此,发展中国家要在不利的世界经济新格局下保持经济增长,在国际贸易中维护本国利益,必然要顺应新一轮逆全球化的趋势做出相应调整。作为走过了40年改革开放之路的中国,对外开放、对内改革进程已经进入了深水区,要继续挖掘开放潜力,提升改革质量,只有在制度环境、制度质量上进一步谋求创新。这不仅是因为我国过去依赖的人口、自然资源等发展红利不可持续,更是因为除自然条件、地理区位、要素禀赋等传统因素以外,制度环境、制度质量的高低已经成为一国比较优势与竞争优势的重要决定因素。^③因此,对中国来说,需从制度设计上进一步深化改革,创新开放思路,全面提升对外开放水平。目前,我国开放程度最高的特殊经济区是自由贸易试验区。自2013年国务院批复在上海成立第一个自贸区以来,已陆续形成“1+3+7”东中西协调、陆海统筹,全方位、高水平的对外开放格局。自贸区在各个领域广泛的开放实践为我国进一步探索更自由、更有效的市场机制积累了宝贵的制度经验。在新的时代背景下,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的历史使命应运而生。

为什么中国需要自由贸易港?这是因为建设自由贸易港不仅契合当今世界经济发展环境的变化,更与港口所在城市及周边区域的经济发展息息相关。

从定义来看,自由贸易港是指全部或除少数特殊商品外绝大多数外国商品可以免税进出的港口,其主要特征是“境内关外”,即划在一国的关税国境之外,这也是港口国际化的标志。自由贸易港也是自由程度最高、政策最优惠的一种经济特区,兼具港口和自由贸易区的职能,承担转口贸易、出口贸易、产品加工、物流仓储、商品零售和旅游休闲等多元化功能。从政策层面来看,自由贸易港的核心在于“境内关外”:从地理范畴来说,自然是在一国或地区境内,但从行政监管来看,则是在海关管理关卡之外,真正实现“一线放开,二线安全有效管住”,最大限度简化通关程序保证货物从境外到自由港区内部畅通无阻。

自由贸易港首先是货物贸易枢纽,能综合运筹国际贸易和物流信息,引导资源实现有效配置。全球生产要素以自由港为中心快速流通;供应链各环节供求信息在自由港平台上实现精准匹配;高效的监管机制设计能最大程度降低贸易成本。以通关速度为例,既有研究发现,在自贸区内进口通关时间每延长10%将导致自贸区内农产品贸易额下降5.68%。^④若不能有效管控货物贸易成本,不仅区内货物无法实现“自由”流通,更将会在国际港口竞争中处于不利地位。自由贸易港建设的最终目标是港城融合,即结合海路、陆路、航空等多式联运,拓宽自由港服务范围及功能辐射半径,形成港口与城市的功能互动,通过综合性融合发展,形成开放、自由和高效的自由港城市,促进所在地区新一轮的经济增长。

此外,自由贸易港是多功能服务集成平台,人才吸引力强。自由贸易港不仅承载货物运输、港口作业、临港工业等基础功能,还将重点开展服务贸易,提供物流分拨、航运服务、金融服务、法律服务及港口社区服务(休闲、娱乐)等增值性服务,吸收辐射区域人口就业。人力资本对于开放港区建设至关重要,尽管出台了一定的优惠政策,专业人才、国际人才缺乏一直是自由贸易试验区发展的痛点。据上海自贸区人力资源局测算,2014年上海自贸区专业技术人才紧缺的企业达到48%。自由贸易港可在自贸区的基础上为国际人才、专业人才职业发展提供更多的机遇和保障,比自由贸易区有更强的吸引力。

最后,贸易中心也是资金流动最集中的地方,以上海为例,自贸区设立对上海地区资本流动有显著正向影响。^⑤从国际经验来看,自由港往往也是国际金融中心。伴随着我国自由贸易港建设的推进,在外汇、投资和出入境管理制度等方面将实现新的突破,全面提升区域内金融开放程度,使金融市场进一步健全。自由贸易港将成为区域乃至国际金融中心,实现以金融发展助力经济发展。

自由贸易港建设的国际经验与本土探索

国际上成熟的自由港区多位于海运历史悠久、市场体制完善的发达国家和地区。不同国家和地区根据自身条件和战略需要,发展出了有着不同风格和特点的自由港,如以中国香港、新加坡为代表的整体型自由港,以德国汉堡、韩国釜山为代表的自由贸易港区,以阿联酋迪拜为代表的工贸结合型自贸区以及以荷兰鹿特丹港为代表的物流型自贸区等,后两者虽然称为自贸区,实际按照其承载职能、开放程度和经济地位已经达到自由港的标准。中国香港地区由于其特殊的历史,在1841年被英国独占后就被宣布为自由港,经过一百多年的发展已经成为首屈一指的国际物流中心、贸易中心和金融中心,也是中国

内地自由贸易港探索的主要对标港口之一。

从区位优势和政策基础上看,我国具备发展自由贸易港的天时地利。在3.2万公里的黄金海岸线上分布着上千个大小港口,目前我国90%的对外贸易通过海运完成,因此,依托海港建设自由港依然是主要发展方向,有条件的内陆地区也可以依托空港发展内陆自由贸易港。

随着世界经济贸易的发展和我国经济开放的深化,我国的港口建设已经取得了长足发展。自“九五”至“十二五”期间,我国港口经历了20年快速发展期,港口投资规模持续增加,港口基础设施建设不断扩容,港口吞吐能力大幅度提高,沿海港口万吨级以上泊位超过2100个,总通过能力达79亿吨。由表1可知,全球集装箱吞吐量前五大港口中中国独占四个,是名副其实的航运大国。

表1 全球集装箱吞吐量前五大港口排名

(单位:百万 TEU)						
排名	港口	2015	2014	2013	2012	2011
1	上海	36.54	35.29	33.62	32.53	31.74
2	新加坡	30.92	33.87	32.6	31.65	29.94
3	深圳	24.2	24.03	23.28	22.94	22.57
4	宁波-舟山	20.63	19.45	17.33	16.83	14.72
5	香港	20.07	22.23	22.35	23.12	24.38

资料来源:世界航运委员会(World shipping council, WSC)。

尽管如此,目前我国的港口开放水平已经难以适应经济转型发展的迫切需要。在基础设施、制度建设、人才储备、综合服务水平、金融开放程度等方面受到掣肘,不能很好地应对外部经济形势变化带来的冲击。因此,为实现更高水平的开放,在对外经贸中占据主动地位,各大自由贸易试验区也在不断探索进一步深化改革的方向和路径。一些有条件的保税港区也在积极谋求向自由港转型,通过改革来提升港口的国际竞争力,提升港口的对外贸易经营效益,探索带动当地经济增长的新道路。

中国的自由港建设虽然有一定的基建、政策基础,但具体的深化改革路径尚处于探索阶段,需要结合国际经验和自身发展阶段进行综合讨论。下面以成熟的国际大港新加坡自由港以及建设中的自由贸易港区中国(上海)洋山港为代表,从货物贸易条件、人员流动以及金融自由度三个角度考察完善的国际自由港需具备哪些条件。

(一) 国外经验:以新加坡港为例

新加坡是典型的城市自由港,也是著名的国际转口港。从区位条件上看,新加坡自然资源匮乏、国内市场狭小,然而占据“东方十字路口”的优越地理位置,拥有众多天然港湾,海上交通十分便利。发展自由贸易是新加坡经济增长的主要推动力,建设自由港也是新加坡经济贸易发展的关键政策和必然选择。港区内自由、优越的营

商条件更吸引外资流入及国际知名企业入驻,新加坡由此成为国际上举足轻重的金融、贸易枢纽。

便利的货物贸易依赖智能化的物流体系,信息化的管理模式,以及低廉的挂靠、仓储、转运费用等。首先,新加坡非常重视基础设施建设。根据世界经济论坛2016~2017全球竞争力指数,新加坡在基础设施建设方面位居全球第二。其次,新加坡港实现了国内相关部门和国际港口间信息共享的全面信息化管理,可高效调度和快速通关。第三,新加坡对于高技术、高附加值企业、区域总部、国际船运公司、出口企业等特殊产业和服务业均提供特别的税收减免和资金扶持。第四,新加坡通过与世界上多个国家和地区签订自贸协定、投资保证协议和避免双重征税协定,为国际企业在新加坡开展业务提供了多重优惠。先进的基础设施、高效的信息化管理、优惠的税费政策等使得新加坡港在货物贸易尤其是转口贸易方面有着难以匹敌的国际竞争力,许多国际物流公司也因此在新加坡港设立全球或亚太区域总部,形成了带动力极强的总部经济。

从人才聚集角度来看,新加坡政府在总理办公室设立“公民与人口小组”负责海外移民项目,通过“联系新加坡”“国外人才定居计划”“专业技术人才项目”“投资居留计划”等一系列激励政策,吸引企业家人驻,提高技术人才储备,使得新加坡港拥有不断创新的活力和实力。在国际人员流动方面,新加坡政府实行自由出入境的政策,极大地便利了自由港的国际人员流动和跨国业务开展。在加拿大知名全球护照自由度排名网站Passport Index 2017年排名中,新加坡与德国并列第一。

自由港的商贸发展需要宽松的金融环境支撑。根据伦敦金融城调查机构Z/Yen Group 2016年发布的全球金融中心指数(GFCI 19)排名报告,新加坡超越香港,成为继伦敦、纽约之后的第三大国际金融中心,也是亚洲最大的金融中心。新加坡也拥有第三大国际外汇市场,其现代化的通信设备直接同纽约CHIPS系统^⑥和欧洲的SWIFT系统^⑦连接,货币结算十分便利。宽松的货币兑换机制及较为完善的融资租赁体系等,不仅有助于跨境业务结算、吸引外资,更可为港口商贸活动提供充分的资金支持。新加坡完善的金融体制使得港城经贸发展如虎添翼。其高效的领导体制,透明的市场操作,健全的监管体系以及宽松的资本市场管制为我国金融市场发展提供了优秀的范本。

(二) 本土探索:以上海自由贸易区洋山港为例

中国(上海)自由贸易试验区于2013年正式成立,涵盖上海市外高桥保税区、外高桥保税物流园区、洋山保税港区和上海浦东机场综合保税区4个海关特殊监管区域。

其中,洋山保税港区封关面积为 14.16 平方公里,占上海自贸区规划面积的 49.2%。洋山港拥有得天独厚的深水岸线和优良的航道条件,享受自贸试验区和国际航运发展综合试验区的双重优惠政策,是中国最具国际竞争力的国际航运服务和离岸服务功能区,也是中国内地最接近自由贸易港的港区。2017 年 3 月国务院印发《全面深化中国(上海)自由贸易试验区改革开放方案》,明确提出在洋山保税港区和上海浦东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,上海洋山港区的改革发展进入 3.0 阶段。

作为全国第一个保税港区,洋山保税港区在过去三年的发展中积极探索创新,已经取得了一系列引人瞩目的成就。从货物贸易条件来看,洋山港拥有先进的基础设施,是世界上最大的自动化集装箱码头,并掌握核心技术。在物流方面,着力发展国内市场流通链条,通过跨海大桥将港口与市区紧密联结,扩大了港口的内辐射效应。在信息化建设方面,建立起以信息技术为基础的商务系统,发展跨境电子商务。在税费优惠方面,洋山港结合“两免三减半”政策,对物流企业、贸易企业及营运中心提供税收优惠。洋山港还致力于建设高端消费品商品市场,发挥开放口岸和港口的“进、出、转”优势,全力打造专业化、国际化的大宗商品交易平台。

在人才引进方面,上海自贸区对于国内人才,针对不同行业提出人才引进计划,例如金融领域的“领军金才”“青年金才”等;对于国外人才,公安部支持“对符合认定标准的外籍高层次人才,经上海张江国家自主创新示范区或上海自贸试验区管委会推荐,可直接申请在华永久

居留”。2015 年公安部发布了十二条支持上海科创中心建设的出入境政策以及外国人口岸签证政策,2016 年底又提出了“新十条”,为人才交流提供更便捷的出入境环境和更优良的居留待遇。

在金融业发展方面,上海是中国内地最发达的金融中心,在 2016 年全球金融中心指数中排名第十六位。上海自贸区进一步加大对跨境投资和贸易的金融支持,探索投融资汇兑便利,推进利率市场化,深化外汇管理改革。负面清单由最初的 190 条缩减到 122 条,90% 左右的国民经济行业对外资实现了准入前国民待遇。银监会支持中外资银行入区经营发展,支持民间资本进入区内银行业;证监会支持证券期货经营机构在自贸区内注册成立专业子公司;保监会支持在自贸区内试点设立外资专业健康保险机构。强化跨境金融服务功能,累计开立 6 万个自由贸易账户,推进资本项目双向开放,扩大人民币跨境使用范围,以适应更加开放的环境,有效防范金融风险。

(三) 国际比较

从新加坡自由港和上海自由贸易港区的对比可以发现,目前我国许多主要港口的建设其实已经超越了保税港区和自由贸易区的定义范畴,覆盖范围越来越广,承载功能也越来越多,逐渐向自由贸易港的概念靠拢,但在体制机制、配套服务、辐射产业等方面,还有待提升。表 2 梳理了中国大陆自由贸易试验区与国际成熟自由港在功能定位和运营机制措施上的差异,通过对比能够综合评估我国港口目前在聚集货物、人才、资金方面的能力,对我国自由贸易港建设的既有基础和未来发展路径形成直观认识。

表 2 中国自贸区与国际成熟自由港功能定位及运营体制对比

	中国大陆	中国香港	新加坡	鹿特丹
园区类型	自由贸易试验区	自由港	城市自由港	自由港
功能定位	对外开放新的试验田	国际物流、金融、贸易、旅游中心	国际物流、贸易、金融、旅游中心、企业中心	多功能、可持续、高科技、快速安全和整洁的港口
发挥功能	转口、贸易、仓储、物流、加工	贸易、国际中转、金融市场完全开放	贸易、国际中转、仓储、物流、货柜集散、金融服务、空港联运	处理干散、液散和集装箱货物,集储存、运输、销售于一体,仓储、集散及再加工
基础设施	全自动化码头	自由港城市化,配套服务齐全	海港与机场间距离短,空港联运优势强	通过建立公共信息平台、主导 EDI 标准化等措施实现港口服务信息化、一体化运营
运营体制	通关方式	“先进区、后备案”“分送集报”	通过事前文件审核,抽样货检	贸易管理电子化,最快 10 秒可通关
法律法规	暂无立法	《基本法令》和《买卖货物条例》	政府出台自由通航、自由贸易的优惠政策以及《特别法》	24 小时通关服务(周日除外)、先存储后报关、以公司账册管理及存货数据取代海关查验 欧盟及荷兰关税法、税法及其他荷兰政府关于鹿特丹港口建设、运营、发展及其物流管理方面的政策

在货物贸易方面,国际成熟的自由港具有完善的基础设施,先进的物流体系,信息化的管理模式,简便快速的通关流程,优惠的税收政策以及低廉的挂靠、仓储、转运成本等。经过20年的积极建设,我国港口在基建方面已经具备了较强的国际竞争力。2017年2月13日和3月1日,全球最大的45万吨级超巨型油轮“泰欧”(TI Europe)号先后靠泊宁波大榭港区和大连港,3月27日全球最大集装箱船“商船三井成就”轮(MOL Triumph)交付使用并安排到“大连—欧洲”航线,沿途停靠天津、洋山、宁波、舟山、盐田等港口。这表明我国港口设施及其运营效率得到国际认可。现存主要问题包括物流企业功能单一、系统化和信息化程度低;沿海经济发达港区与欠发达地区港区基础设施建设和物流发展不平衡,港区之间亦缺乏系统性的连接。从通关效率来看,中国港口通关普遍存在环节多、时间长的问题,没有实现自动化、电子化的一站式申报服务,手续繁琐、服务低效。从税收水平来看,虽然我国保税港区和自由贸易区推出了一系列税收减免,优惠额度不断加大,已经具备一定的吸引力,但与以基本上完全免税和低挂靠费闻名的新加坡港、釜山港等国际自由港相比尚有距离。

随着我国经济实力不断增强,人才吸引力也日益提高。我国许多港区在人才吸引方面都提供了不少优惠政策,但自由港发展所需的科技人才、专业人才、复合型人才还很缺乏,外籍高技术专业型人才的比例较低,硬件配套设施建设和生活服务水平还存在地区间发展不平衡的问题。此外,鉴于我国国情以及外交和历史上的种种因素,中国护照的自由度远不及中国香港、新加坡、韩国等地。尽管近年来我国在Passport Index上的得分不断提高,但总体排名依然靠后,2017年位于世界第六十四名。跨境务工人员的签证停留时间偏短。人员流动不自由将对港区对外贸易和其他跨国经贸活动的进行造成阻碍,因此,中国中央和地方政府也试图在保税港区和自贸区范围内实行更便捷的人才出入境管理,创造更加开放自由的人员流动环境。

最后,成熟的国际自由港必然要求较为宽松、自由的货币兑换机制及较为完善的融资租赁体系。我国金融市场发展较晚,开放程度较低,除上海港外,其他沿海重要港区缺乏完善的金融体系,难以助力港区经贸发展。虽然中国已经与多个国家签订了双边货币互换协定,人民币也于2016年加入SDR,但是作为一个发展中国家,中国在金融方面特别是资本账户开放方面仍然保持更为谨慎的态度。目前更多的是以在上海自贸区等地试点的方式,逐步探索包括融资便利、汇兑自由、人民币跨境使用、放开利率、外汇管制等方面在内的金融制度改革。

逆全球化背景下 我国自由贸易港建设的路径选择

贸易保护主义的兴盛不能掩盖世界经济体之间相互依存、深刻连接的事实;逆全球化风潮不一定是我国经贸发展的阻碍,也可能是深化改革的良机。因此,我国积极应对挑战,提出形成全面开放新格局的时代战略,大力推动自贸区深化改革,探索建立自由贸易港,将我国对外开放的进程推进到新的阶段。

尽管自由港最先兴起于发达国家,但随着世界范围内的关税下降趋势以及发达经济区域经济一体化程度的加深,发达国家的自由港逐渐失去往日的吸引力。然而,这对于中国这样经济发展迅速、对外贸易频繁、经济自由程度和开放程度相对较低的新兴市场来说,又何尝不是到了发展自由港的最佳时期。在现阶段探索建设自由贸易港,不仅拥有综合保税区和自由贸易试验区的政策基础和实践经验,且背靠庞大稳定的国内市场,亦可与“一带一路”国家宏观战略形成政策联动,可以说我国已经具备发展自由贸易港的硬件与软件基础。但是,对标国际成熟自由港不难发现,我国港口建设在货物贸易、人才聚集、金融发展方面与国际一流水平存在差距。因此,可从这三个方面进一步出台相应政策,推动自由贸易港的建设。

其一,进一步提高港口货物贸易便利度。自由港要满足快速、便捷两大特点。“快速”是指在行政审批流程上应尽量简化,通关快速。“便捷”:一是指依靠强大的物流体系、信息化综合管理,为企业提供成本低廉的产运条件,从而“便捷”地连通世界市场。二是通过优惠的税收政策,为货物贸易提供政策上的便利条件。在我国基础设施条件领先的基础上,进一步对标国际标准,推进多式联运建设,形成面向全球的港口、口岸、公路、铁路、航空综合运输网络;构建规模化、智能化、多功能的信息网络;建立安全高效的电子清关系统,加速实现全国海关通关一体化,最大程度简化通关手续。欠发达地区确保落实“境内关外”,实现“一线放开,二线管住,区内自由,人货分离”管理模式,发达地区进一步探索具有国际竞争力的离岸税制安排。

其二,进一步提高人才吸引力和人员流动自由度。为商务人士和国际人才提供出入境的便利、政策优惠,尤其是完善的服务业和宜居的生活环境,吸引高层次人才流入。从目前看来,一是要进一步规范外国人来华工作许可制度,建立便捷高效的人才签证制度,为跨境务工人员出入境和停留居留提供更大便利;二是要着重引进高科技人才和开放型人才,尤其是提高欠发达地区对外贸易港区的人才吸引力。探索与国际接轨的人才培养机制,

为高端人才提供优厚的待遇。此外,还需进一步美化港区环境,完善区内配套设施建设,提高公共服务水平,打造国际化的工作生活环境,吸引人才聚集,避免出现高端人才引进难、留住更难的问题。

其三,在可控范围内,进一步提高金融便利程度。建设自由港是推进金融改革,提高金融开放度、积累风险控制经验的良好契机,在实际操作中,可继续试点资本项目开放相关政策,提升外汇结算便利程度,为港区内企业进行转口贸易提供更大的金融支持,降低港区企业的贸易风险。同时,积极构建配套的金融租赁体系,对接国际贸易投资新规则,为港区内的贸易活动提供充足资金支持,吸引更多跨国贸易企业将总部设在贸易区内,发展总部贸易。

- ①李金珊、胡凤乔:《国际关系体系下欧洲关税制度的变迁与自由港功能形态的演化》,《浙江大学学报》(人文社会科学版)2014年第6期。
- ②佟家栋、刘程:《“逆全球化”浪潮的源起及其走向:基于历史比较的视角》,《中国工业经济》2017年第6期。
- ③Nunn N., Treffer D., “Chapter 5 - Domestic Institutions as a

Source of Comparative Advantage”, *Nber Working Papers*, 2015, 4, pp. 263 ~ 315.

- ④胡超:《中国—东盟自贸区进口通关时间的贸易效应及比较研究——基于不同时间密集型农产品的实证》,《国际贸易问题》2014年第8期。
- ⑤项后军、何康:《自贸区的影响与资本流动——以上海为例的自然实验研究》,《国际贸易问题》2016年第8期。
- ⑥CHIPS, 全称 Clearing House Interbank Payment System, 是由纽约清算所协会(NYCHA)经营管理的清算所通业支付系统, 为全球最大的私营支付清算系统之一, 主要进行跨国美元交易的清算。
- ⑦SWIFT, 全称 Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunications(环球同业银行金融电讯协会), 为银行的结算提供安全、可靠、快捷、标准化、自动化的通讯业务。

作者简介:余森杰,1976年生,北京大学国家发展研究院教授;徐竹西,1994年生,北京大学国家发展研究院硕士研究生;祝辉煌,1994年生,北京大学国家发展研究院硕士研究生。

[责任编辑:李 芸]

《全宋文》蒋延寿小传订误

吕冠南

《全宋文》卷三九九四录蒋延寿文一篇(《全宋文》第182册,上海辞书出版社、安徽教育出版社2006年版,第212~214页),作者小传据《万历通州志》及《嘉靖江阴县志》写成:“蒋延寿,静子,常州宜兴人。”是以蒋延寿为蒋静之子。

按:蒋延寿实为蒋静之孙。考明人顾世登《重刻高山志》卷四录宋人蒋棣《致政蒋公圻志》一文(《中华山水志丛刊·山志》第9册,线装书局2004年版,第58~59页),题注曰:“公即棣父。万历中,花氏营葬山中,掘得此。”可知此系明神宗万历年间出土墓志,然为《全宋文》所失收。该文系蒋棣为其父蒋世隆(蒋静之曾孙)所作墓志,于常州蒋氏之家族谱系所叙甚详,其中记蒋世隆“曾大父静,进士起家,官至显谟阁大学士、朝议大夫,赠少师。父延年,朝议大夫,晚年卜葬平江之吕山”。由文中“曾大父

静”与“父延年”之称谓,可推知蒋延年系蒋静之孙。蒋延年与蒋延寿为同辈兄弟,则蒋延寿亦为蒋静之孙。《全宋文》以延寿为“静子”之说有误。

此文既为蒋延年之嫡孙所作,不仅较史乘记载为可靠,亦可据以订补史籍之未备与错讹。《宋史》卷三五六有《蒋静传》(中华书局1977年版,第11211~11212页),惜未言其子嗣情况,今据棣文,可知其孙延寿、延年,曾孙世隆,玄孙棣。又,《嘉靖江阴县志·选举表上》记“蒋延年叔叙,朝请大夫”(《嘉靖江阴县志》卷一四,上海古籍出版社2011年版,第257页),今据棣文所载延年官职,可知“朝请大夫”为“朝议大夫”之讹。

(作者单位:山东大学文学院)