



2月16日,滚装货船“劳拉”驶入海口秀英港,这是海南自贸区政策实施以来的首艘汽车外贸船。新华社发

# 自由港, 何来又何去

齐鲁晚报·齐鲁壹点记者 王昱

## 起源: 欧洲的自由城市

无论从单纯字面上还是历史追溯中,自由港的鼻祖都是欧洲中世纪的自由城市。

如果穿越回一千年前的世界,与东方的中国相比,当时西方几乎没有城市。据历史学者推算,截止到公元1000年,欧洲人口超过1万的城市只有伦敦和威尼斯。而同时代的北宋都城汴京,人口已达30万,且如《清明上河图》描绘得一般繁华,连西方汉学家都承认“汴京城门前一个守卫的生活水准,超过了同时代的欧洲国王”。

照此推论,率先发展出近现代城市文明的似乎应该是东方的中国,而非西方的欧洲。然而,事实恰恰相反,正是那些人口不足万人的欧洲自由城市,孕育出了现代城市生活的萌芽。究其原因,是包括古代中国在内的大多数中世纪城市,与近现代城市是完全不同的“物种”,前者宛如中生代的远古巨兽,虽然身躯庞大,但其内在结构和运行逻辑与现代城市迥然不同。

在经济上,这些繁华的巨城不过是封建皇权豢养的奶牛,皇权可以随意制定、变更其税收政策,甚至在自身危急时刻对市民的财产进行全数剥夺。而在政治权力上,居住在这些巨城里的市民不过是皇权可以随意调拨去“实边”的待用资源,“一封朝奏九重天,夕贬潮州路八千”,即便对精英来说,城市也不过是他们的暂居之所,压根谈不上什么认同感。

同时代欧洲的自由城市却不同,它们规模虽小,但稳扎稳打,最终羽化成蝶。

欧洲那些自由城市是从王权的缝隙间生长出来的。最初,组建城市的只是一些逃脱贵族庄园的脱籍农奴,为了生计,他们在水路要冲摆摊营商糊口。慢慢积累下一点钱财的商人们,为了免遭贵族老爷的敌视,开始缴纳“保护费”,随后又尝试用购买所谓的“自治权”的方式一次性买断这些“保护费”。

就这样,这些自由城市一点点从封建王权那里赎买到了政治自治、经济自治甚至军事自治,成



显见

6月1日,《海南自由贸易港建设总体方案》全文公布,海南自由港建设正式拉开序幕。在全球疫情和世界经济形势严峻复杂的背景下,海南自由港成为我国进行试水和突围的一大有力举措。

价格低廉的免税商品、吊臂林立的货运码头、堆积如山的集装箱和滚滚而来的转口利润,这是大多数人对自由港的直观印象。这种人类历史上最古老的经济特区,其发展和最终成型走过了一个颇为曲折的道路,而一个自由港对一个国家兴衰的影响,远非你想象得那么简单。

为脱离周边封建封国的“自由市”。由于贵族老爷们无法再随意压榨这些城市,自由市的贸易税收变得稳定、低廉,成为“贸易黑洞”,源源不断地吸纳周边的贸易潜力,转口利润滚滚而来。人类历史上第一次真正意义上的、不附庸于皇权的城市繁荣产生了。

在获得极大发展后,欧洲中世纪晚期的一些自由市一度尝试与封建王权分庭抗礼,波罗的海各自由港组成的“汉萨同盟”曾组建联合舰队在14世纪打败丹麦,逼迫后者签订《斯特拉尔松德和约》出让其贸易权。意大利自由港威尼斯,更是一度借十字军反噬了其原宗主国东罗马帝国,攻陷了君士坦丁堡。

然而,在近代民族国家兴起后,这些依靠赎买获得自由,又靠自由贸易发家致富的独立自由港胳膊拧不过大腿,纷纷陨落。事实证明,自由港虽然不脱胎于民族国家,但与民族国家的融合、合作而非对抗,是其近代之后唯一可行的出路。

## 崛起: 融入国家的自由港

与欧洲大陆那些尝试跟国家掰手腕的自由港不同,经营英国自由港的中世纪商人非常精明,他们认识到其背后的国家并非宿敌,而是政治上的靠山和商品来源及倾销的腹地。

英国的自由港传统非常古老,早在公元11世纪的“诺曼征服”之前,英格兰各自由港组成的“五港同盟”就尝试与国王谈判,建立契约而非上下级关系。到了诺曼王朝时代,“五港同盟”更是组建了英国最早的海军,以替国王守卫海疆和运送士兵这种服役方式,换取中央政权对他们免税。

到了13世纪初,“五港同盟”以及伦敦等自由城市的代表甚至参与了《大宪章》的签署。可以说,英国的自由港从一开始就契合到这个国家的制度构建当中。

这种国家与自由港的深度契合,让英国在近代列强的航海贸易争衡中展现出无与伦比的优势。以自由港商人为鼻祖的英国皇家海军,由于其半兵、半商、半海盗的特质,成为当时欧洲列国

海军中唯一一支既懂海权又善海战的力量,相继击败西班牙、荷兰、法国等对手,帮助英国最终登上了海洋霸权的王座。英国这个国家和那些自由港商人的后裔,都从这次自由港与民族国家史无前例的合作中获益颇丰。

在融入国家,取得对这个国家充分的话语权后,英国自由港商人的后裔开始推行一项更加史无前例的改革——将英国整个国家变成一座巨大的自由港。

1776年,英国经济学家亚当·斯密的名著《国富论》出版,标志着自由贸易者的改革号角正式吹响。在英国自由贸易理论提出前,通行欧洲各国的“重商主义”,其实是中世纪封建王权信奉的“重农主义”的延续,它要求国家建立高昂的关税壁垒,同时用战争和制裁尽量打破他国的关税壁垒,以便将自己的商品更多地倾销给他国,积攒更多的金银贵金属,并用武力去维持这种状态。

但自由贸易理论反其道行之,它要求本国减免甚至最好不收取关税,让商人用最低廉的价格进口原材料,并随之以最低廉的价格将商品卖出去。这种在贸易上的玩法,正是对中世纪曾兴盛一时的自由城市、自由港精神的继承。在英国商人的推动下,英国真的采信了这一主张,将整个国家打造成了一个巨型自由港。他们先废弃《谷物法》,结束对谷物进口的限制和关税,又废弃《航海条例》,不再要求英国及其殖民地的外贸运输必须由英国船队运送,结束了英国海运公司的垄断,从而使英国进入全面零关税时期。

英国这种零关税的自由贸易政策取得了巨大成功,1760年英国占世界制造业的份额只有1.9%,到1830年就上升至9.5%,1860年时则高达19.9%,其贸易额占全欧洲的20%,制造品出口量占世界制造品贸易的2/3,让只占世界人口2.5%的英国成为主宰世界的帝国。

英国自由贸易政策的成功,还带来了一个附加效果,那就是全球各地的自由港随着其霸权的拓展遍地开花。其中既有英国自己在其殖民地设立的,如南非开普敦,也有其他国家为了与英国竞争而“被迫”设立的,如法国马

赛和德国汉堡。

## 未来: 正当其时的“投石问路”

历经千年沉浮,自由港及其承载的无条件自由贸易的思路在今天还能吃得开吗?纵观当今世界,似乎有两种趋势:

有人在关闭自己的自由港,比如2013年德国汉堡正式结束长达124年的全球自由港历史,成为一个由欧盟海关抽取关税的港口。这个新闻在当时非同小可,因为自“汉萨同盟”时代起,身为自由市的汉堡就一直是欧洲自由贸易重镇。但德国总理默克尔在解释该决定时指出,汉堡自由港的“脱帽”是为了在欧盟建立更统一的一体化市场。

在当今全球贸易博弈中,拥有最为巨大且优质的市场是欧盟手中最大的一张牌,为了将这张牌打得更好,缩减自由港是值得的。

与之相对应,决心“脱欧”的英国在2019年“脱欧”谈判还在艰苦进行时,就宣布要在“脱欧”后设立多达10个自由港。英国政府称,设立这些自由港是为了在“脱欧”后继续促进英国经济增长。海运、空运和铁路港口都可参与竞标,政府将在2020年底前公布最终确立的自由港名单。“自由港将释放我们引以为傲、历史悠久的那些港口所蕴藏的潜能,”英国财政部在一份声明中说,“自由港将引来新生机,给全国城镇带来就业、投资和(发展)机会。”

毫无疑问,曾经从自由港贸易中获益匪浅的英国,在脱离了欧盟条条框框的束缚后,又重新押注自由港,试图将自身打造成全球贸易和金融枢纽,实现振兴。

在曾经力推全球自由贸易的美国变得日渐保守的今天,自由港的前途如何一时难以看清。这时,中国的体量和制度优势就得到了充分体现——选中海南作为自由港试点,堪称一次正当其时的“投石问路”。有自由而免税的贸易政策在前开路,有强大的国家为其提供贸易腹地和安全保障,历史上曾促成自由港铸就辉煌的条件,如今的海南都齐备。我们有理由相信,海南自由贸易港的开发与建设,将为中国未来发展的新契机。



这是4月4日拍摄的三亚亚特兰蒂斯度假区。新华社发