

内陆“洼地”成开放“高地”

——来自重庆两江新区的调研

本报记者 冉瑞成 刘松柏 吴陆牧

调查手记

重视制度设计 和机制创新

吴陆牧

改革开放30多年来,开放的薄弱环节在内陆,最大潜力也在内陆。重庆两江新区5年的探索实践以及取得的阶段性成果,充分说明开放度有多大,发展空间就有多大。只有扩大开放,才能有效汇聚全国乃至世界的资金、技术、人才、市场等经济要素,充分利用国内国际两种资源、两个市场,提高经济竞争实力,分享更多的发展机遇。

对于内陆地区而言,开放高地的建设,首先要解决的就是基础设施的互联互通,只要打通物流、人流、资金流、信息流、技术流等各种国际大通道,就能改变先天不足的区位短板,创造出新的比较优势。

内陆地区要实现真正的对外开放,除了硬件基础需要“补齐”之外,还应当重视制度的设计、机制的创新。只有更开放的制度设计,更匹配的机制模式,才能更好地实现便利化,实现从硬件到软件上的相互贯通。

从两江新区的实践可以看出,有了创新开放的体制机制,内陆地区同样开展保税贸易、保税物流,同样可以全方位、宽领域、多层次地引资、引智、引技,同样可以成为口岸高地、开放高地。

在“赶路”,也在“探路”。对两江新区来说,5年探索取得的成果令人振奋,经验弥足珍贵。但同时也不得不正视,身处“一带一路”与长江经济带的战略交汇点,要想打造出内陆开发开放的升级版,除了更高层次的制度安排外,尚需自身进一步扩大视野,招才引智,营造更加浓郁的创新氛围,以此推进经济社会的可持续发展。

阅 读 提 示

2010年6月18日,我国内陆地区首个国家级开发开放新区——重庆“两江新区”正式挂牌成立。

5年过去,两江新区交出了一份亮丽的答卷:实际利用外资从成立之初的12亿美元增长到2014年的44.67亿美元,年均增长27.8%;最能凸显开放度的进出口总额从33.7亿美元增长到515亿美元,年均增长72.5%,增长超15倍;吸引了福特汽车、通用电气、ABB集团等129家世界500强企业入驻……

建设“内陆地区对外开放的重要门户”是国务院赋予两江新区的一项重要使命。然而,这里“不靠海、不沿边”,既无地理优势可用,也无现成经验可循,内陆开放如何破题?

1 建通道

陆开放的短板在区位上,最大瓶颈是物流不便。重庆两江新区管委会常务副主任汤宗伟在接受《经济日报》记者采访时说,补齐这块短板,建设与世界互联互通的大通道是内陆城市的不二选择。“没有顺畅的国际通道,内陆开放就无从谈起。”

2 内畅外联

谈及大通道建设,最绕不开的是“渝新欧”国际铁路和重庆果园港。一个是重庆至欧洲的国际铁路大通道;另一个是我国最大的内河水、铁、公联运枢纽港。随着2014年年底两江新区果园港铁路专用线的启用,果园港的长江货运与“渝新欧”铁路货运之间实现了“无缝衔接”。丝路和长江,在两江历史性地交汇在了一起。

3 破区位困局

先看“渝新欧”。这条国际铁路大通道,发源于重庆,在新疆阿拉山口出境,经过哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯、波兰,最后抵达德国杜伊斯堡。记者在调研中了解到,在“渝新欧”开通运行之前,重庆出口欧洲的货物,主要通过江海联运的方式,经长江水运到上海,然后海运往欧洲。这种方式运距长,耗时多、费用高。

能不能直接向西,将我国的铁路与欧亚大陆桥的国际铁路干线相连接?2010年5月,重庆开始与俄罗斯、德国、哈萨克斯坦等国铁路部门代表商谈列车出境一次查验、一次放行的具体方案;2010年底,我国海关总署与俄罗斯海关署、边界建设署、哈萨克斯坦海关共同签订了欧亚大陆桥便捷通关的备忘录和协议,“渝新欧”国际大通道正式成型。

“渝新欧”的开通让重庆一跃成为内陆通向欧洲的“桥头堡”。渝新欧(重庆)物流公司总经理周树林告诉记者,截至2014年底,“渝新欧”货物运输总量约2万标箱,占整个阿拉山口出境的中欧班列的80%以上,服务范围辐射了华东、华南、西南、华中以及台湾地区。

再来看位于两江新区核心区的果园港。这座建有16个5000吨级泊位、设计年通过能力3000万吨的水路、铁路、公路联运港,不仅刷新了长江上游港口新纪录,而且与“渝新欧”相连后,形成东接太平洋、西联大西洋的国际航运枢纽。

“果园港的水、铁、公立体物流网络运输无缝连接,减少了三种运输方式之间的相互长距离中转,为入驻两江新区的企业带来便利和实惠。”重庆果园港散货码头有限公司副总经理何刚告诉记者算了一笔账:从果园港到上海2400多公里,水运价每吨76元,相当于3分钱每公里,如果走铁路,运费是270元每吨,相当于每公里1.5角。“目前果园港散货货运量最大的是建材和板材,重庆市场每年的钢材用量约2200万吨,高峰时达2800万吨,算下来,从果园港走水运,每年节省运费相当可观。”何刚说。

重庆果园港集装箱码头有限公司副总经理张万平告诉记者,该公司开通了上海—重庆—南充、上海—重庆—广安的往返集装箱班轮运输,联通了四川东南部地区的物资出海通道。“与南充、广安的往返集装箱班轮运输未来将实行常态化运营,进一步发挥重庆水港对于西部市场的辐射力。”张万平说。

“5年来,在大通道的建设上,重庆市委、市政府在两江新区是投了巨资、下了大力气。”汤宗伟说,以重庆江北机场为例,该机场目前是内陆地区最大的复合型枢纽机场,2010年新区刚成立的时候,江北机场的吞吐量只有1500万人次,50万吨的货物。但是到今年年底江北机场的吞吐能力可以达到5000万人次,货物的吞吐量可以达到150万吨。



大图:位于两江新区的重庆两路寸滩保税港区水港全景。

上图:重庆两路寸滩保税港区空港笔电基地主卡口。

下图:长安汽车公司的工人在总装车间工作。

搭平台:为开放高地提供服务支撑

从重庆江北国际机场出发,驱车西行几分钟,便来到了重庆两路寸滩保税港区。这是我国内陆首个拥有“水港+空港”功能的保税港区。集装箱码头上,外贸集装箱货柜进出繁忙,码头后方是一座大型物流仓库。

“西部大部分省份地处内陆且没有内河码头,外贸货物运输主要靠铁路和公路,物流成本较高,发展开放型经济相对沿海省份有先天不足的劣势。”重庆保税港区副总经理黄曲告诉记者,过去出口货物在内陆查验、报关后还需在出境口岸再次报关,导致内陆口岸“有名无实”,近年在海关支持下,重庆率先实行“一次报关、一次查验、一次放行”的内陆直通式通关,口岸聚集功能大大增强。

更令人振奋的消息是,重庆两路寸滩保税港区贸易功能区今年4月顺利通过了海关总署、财政部、国税总局等三部门的联合验收,正式启动运行。“这意味着两江新区在内陆率先拥有了统筹外贸和内贸两个市场,整合国际国内两种资源的开放平台。”黄曲说,保税港区正在着力开展保税加工、保税物流和保税商品展示,并建设了

跨境电子商务平台。2014年,保税港区实现外贸进出口总额391.27亿美元,占重庆全市的41%。

保税港区仅仅是两江新区开放功能平台之一。记者从两江新区管委会获悉,新区成立5年来,已相继搭建了保税、金融、会展、物流、信息五大开放型功能平台,并且在两江新区范围内的重庆江北机场、寸滩港已经实现了交通枢纽、口岸、保税区3种功能的“三合一”,这在我国内陆城市中绝无仅有。

记者在调研中了解到,这几个开放平台的聚集效应已经逐渐显现。比如,以江北嘴CBD为代表的金融平台,目前有36家重点金融机构全国性或区域性总部、其他金融类企业89家入驻;以悦来国际博览中心为代表的会展平台,无论场地规模还是展览层次在中西部都排名前列,仅2014年就举办了5场全国性巡回展览;以两江云计算中心为代表的信息平台,已引入太平洋电信、中国联通、腾讯等数据中心项目,已建成4万台服务器,整体建成后将成为81.5万台服务器的规模,是内陆规模最大的云计算数据处理中心。

3 创模式:吸引高端产业快速集聚

5年的时间,在两江新区这个国家级“试验田”里,不仅建成了综合的交通枢纽和功能性开放平台,而且还集聚了汽车、电子信息、通用航空等一批市场广、前景好、效益高、带动强的产业,形成了“龙头带集群”的产业框架。

涵盖重庆江北区、渝北区、北碚区3个行政区部分区域,牵涉多个利益主体的两江新区,在项目推进和产业招商上缘何能如此高效?记者经过调研了解到,秘诀就在于两江新区创新了开发管理模式和产业招商模式,探索出了一条具有内陆特色的开发开放路径。

“两江的创新,首先从开发管理模式开始。”两江新区党工委副书记曾善华介绍,过去的开发区往往是从一个准行政区快速向行政区过渡,容易产生诸多矛盾,影响效率。而两江新区建立了“1+3”开发新模式,也就是不改变行政体制,而以资本为纽带,新区管委会下属开发集团出资55%,产业园所在区政府出资45%,双方共同组建开发公司作为投资主体,进行开发建设。“实践证明,这种灵活高效的开发模式,将新区管委会与行政区的摩擦降到最低,整合了资源,保证了开发速度。”

“这种模式还实现了各投资主体的共赢。”汤宗伟介绍,一方面,三区通过两江新区平台获得更多的城市建设用地规模,通过两江集团负债,实现滚动投入,通过土地出让收益和未来税收,实现投融资平衡。在征地拆迁上,一举化解了三区有地无钱,两江集团有钱无地的难题;另一方面,新区将市级税收返还部分全额用于三个园区的开发建设,区级税收返还部分的50%用于三个园区的开发建设,余下50%

平台功能的提升离不开鱼复、龙兴、水土三个工业园区的开发和建设。记者在调研中了解到,两江新区区域内的工业用地面积从成立之初的44.4平方公里增加到了现在的152平方公里;科研用地也增加到30平方公里,物流用地有20平方公里。如此一来,整个新区具备了承接重大项目的承载能力和利用社会资本大规模投入的吸引能力。

随着多平台、宽领域的开放条件日益成熟,外资企业大量入驻到两江新区。重庆矢崎仪表公司是世界500强企业——日本矢崎总业株式会社在重庆的合资企业,2014年入驻到两江新区。公司总经理彭本楨告诉记者,“公司之所以在此扎根,正式看中了这里配套集群优势和完善的开放功能。”

两江新区管委会提供的数据显示,自新区成立以来,累计吸引了来自20多个国家和地区的157.52亿美元投资,世界500强企业入驻129家;新区进出口总值的增长幅度连续5年维持在70%左右,2014年的进出口总值超过3000亿元,占重庆全市比重超过50%。

用于三个园区的社会事务管理。在理清管理开放模式之后,两江新区开始思考如何进行产业招商,如何承接东部沿海的产业转移,找准承接的重点。

事实上,沿海地区能够转什么?两江新区要接什么、怎么接?这些问题在新区成立之初,两江新区的决策者们都是经过深刻分析的。汤宗伟向记者介绍说,东部最可能转移过来的有三种类型,换句话说,受到了三种约束以后,可能会转过来。“一是环境发展的约束,给不了这么多容量,或者在现有容量的基础上必须要减排;二是要素成本的约束,在要素成本的保障和要素成本的价格上,会造成企业转移;三是市场资源的约束,尤其在东部聚集的一些跨国公司,它们会为了竞争的需要,来抢占西部市场。”

经过一番分析和论证后,两江新区在产业的承接上突出了“三个多接”:从投资方式的角度上,多接产能扩张的、多接新建的;从项目类型的角度上,多接总部型、研发型和新兴业态的企业;从产业性质角度上,多承接属于重庆优势产业和主导产业,以及重庆市确定的战略性新兴产业。

那么,如何来承接这些产业的转移呢?记者注意到,两江新区重点采取了几种创新的招商模式进行项目承接。首先是“整机+零部件+研发+结算”的“垂直整合”模式,全产业链承接产业转移。记者了解到,在重庆,这一模式更多地体现在电子信息产业和汽车产业这两个重点的板块上。以汽车产业为例,福特落户两江新区之初,产能只有30万辆,随着这几年不断的扩能,一大批原先布局在东部沿海的高中端零部件企业开始被吸引到两江

调查视点



图① 重庆保税商品展示交易中心外景。
图② 市民在保税商品展示中心内选购进口商品。
图③ 两江国际云计算中心。
图④ 重庆保税商品展示交易中心内景一角。

图片均为本报记者吴陆牧摄
本版编辑 许跃芝
电子邮箱 jrbxyc@163.com