以开放合作推动京津冀协同发展

□ 范恒山

智库头条

推动京津冀协同发展，在于解决京津冀地区长期存在的行政垄断、市场分割带来的功能重叠、同质竞争等问题，使之成为优势互补、互利共赢的协同发展、协调发展的区域，进而成为具有较强国际竞争力的世界级城市群和国家创新驱动高质量增长的新引擎。推动京津冀协同发展，深化开放合作具有特别重要的意义，应当把它放在各项工作的基础位置。

推动京津冀协同发展，是中央在新的历史条件下提出的一个重大国家战略。这一战略直接指向，在于解决京津冀地区长期存在的行政垄断、市场分割带来的功能重叠、同质竞争等问题，使之成为优势互补、互利共赢的协同发展、协调发展的区域，进而成为具有较强国际竞争力的世界级城市群和国家创新驱动高质量增长的新引擎。

在过去较长一段时期里，受以GDP为中心的经济考核体系和政绩衡量标准的驱使，从各自的利益与需要出发，这一地区一定程度上形成了对内对外双重封闭：对内，三地比较优势突出但互补性差，整体上呈现出竞争大于合作、独行多于联动的状态；对外，难以形成一体对外开放合作的思路与机制。这种分割和封闭，导致产业同构和恶性竞争，带来了环境的恶化和“城市病”的滋生，带来了地区发展的悬殊，也造成了资源配置效率的低下和整体竞争力提升的缓慢。要破解这些问题，单纯依靠三地自身能力难以实现。

京津冀协同发展战略实施几年来，三地各自为战的状况有了明显改善。随着交通一体化、生态环境保护、产业转移升级等领域的率先突破，一些方面的合作有了实质性进展，一体联动、共商共建的形象开始树立起来，但要实现全方位协同发展还有较长的道路要走。

开放合作有利于克服地区禀赋限制，实现资源要素的取长补短、优化配置，并有效延展地域发展空间；有利于实现错位发展、做强做大地区比较优势；有利于整合优良资源，以区域最高水平形成创新创造力；有利于实现先进带后进，加快缩小地区差距，并有效提升区域整体素质；还有利于应对各种风险，和衷共济渡过难关。对于推动京津冀协同发展来说，深化开放合作具有特别重要的意义，应当把它放在各项工作的基础位置。

协同的基础和前提是开放合作，而协同发展又会促进和深化开放合作。对于京津冀地区而言，既需要深化对外开放合作，也需要深化对内开放合作，对内开放合作是对外开放合作的基础和前提。

当前，深化京津冀地区对内对外开放合作，应当做好以下工作。

一是牢固树立开放合作意识。开放合作的实质是不同区域之间通过比较优势的交换实现互惠互利和共同发展，换个角度说，就是趁力借势发展。要进一步提高思想认识，增强推进开放合作的自觉性。发达地区要克服“高高在上”心理，主动融入相对落后地区的跨越发展进程，拓展配置资源要素的空间；相对落后地区要克服“低人一等”心理，勇于向发达地区敞开开放合作大门，积极吸收科学管理、先进技术、优秀人才和其他有利元素。对于所有地区来说，在今天经济全球化、市场一体化、社会信息化快速推进的环境下，开放合作都能获得最大的发展空间与最佳的发展条件，能够取得1+1>2的发展成效。应使开放合作成为京津冀三地决策部署之必须、思想行动之自觉、措施安排之前提。在推进开放合作方面，采取实实在在的措施，推动开放合作全方位、深层次、多途径、可持续地向纵深开展。

二是全力打造一流营商环境。营商环境的规范、便利和舒适程度，决定着开放合作的深度与广度，应充分发挥国家和地区在制度、区位、文化等方面的比较优势，加强与国际通行做法相衔接，建设具有国际竞争力的营商环境。

在完善相关法律法规的基础上，比照国际标杆区域，聚合国内有益做法，最大限度地降低产业准入门槛；深化“放管服”改革，按照精简、高效、透明、可把握的要求，实施精准负面清单管理；运用现代科技工具，全面整合网络资讯，实现信息共享和政务信息优质服务；推动形成保护产权、维护契约、促进一体，保障公平的市场秩序，健全社会信用体系，联动实施最严厉的失信惩治制度；完善法律构架，建立灵敏快捷的多元化纠纷化解机制和仲裁体系，及时提供优质高效的司法服务；推动优秀价值理念和道德规范转化为广大群众的情感认同和行为习惯，打造体现积极进取、诚实守信、爱岗敬业、互帮互助精神的社会文明高地；完善教育、医疗、社会保障、旅游休闲、社会安全等公共服务和相关基础设施，建设宜居宜业的优质生活圈。

三是充分借势国家开放战略。借助京津冀协同发展战略实施优势，通过推动共组投资集团、共建发展基金、共同开发国内外市场等途径，加强同长三角、珠三角等东部沿海地区的合作；通过共建产业园区、发展“飞地经济”、建设特色小镇等举措，加强同中西部地区的合作；借力粤港澳大湾区建设战略，通过运作机制、功能平台、重大项目、创新资源等的共建共享，加强同香港澳门地区的合作；借力“一带一路”战略，坚持引进来和走出去并举，促进国际国内两个市场、两种资源有效对接，全面开展项目、产能、技术、标准、园区等合作，提升创新能力和发展质量，不断拓展对外贸易；按照国家出台的《外商投资准入特别管理措施（负面清单2018年版）》，结合区域实际制定实施方案，促进外商投资稳定增长和开放合作深入展开。

四是着力抓好基础关键领域。打好了基础，开放合作就会持之以恒；抓住了关键，开放合作就会不断走向纵深。为此，应在三个“两”上狠下功夫。

第一，抓好“两项”制度建设。一是统一制定区域发展规划。目前，京津冀地区已有了统一的《“十三五”时期国民经济和社会发展规划》，在采取有力措施增强其实施的约束力的基础上，应努力创造条件，联合编制三地一体的年度发展计划，协商提出地区发展的年度工作任务。二是建立协同发展的法规体系，可考虑制定《京津冀协同发展条例》，以打破分割垄断、遏制不良竞争，促进合理分工、实现一体发展。

第二，抓好“两类”基础性工作。一是实现基础设施的互联互通，着眼于解决当前存在的拥堵问题和服务于远期建成世界级城市群，协同建设坚固、立体、智能、便捷的基础设施网络。为此，要继续打通国家高速公路“断头路”和消除区域国省干线“瓶颈路段”，形成便捷畅通的公路交通网；继续优化提升港口、机场布局和集疏运功能，构建现代化的航运体系和国际一流的航空枢纽。二是推动建立一体化的市场体系。应全面清理并坚决废止妨碍统一市场和公平竞争的各种规定和做法，特别要注重甄别和破除隐形市场壁垒；统筹谋划区域要素市场，探索建设统一的金融投资体系，城乡一体的建设用地市场、开放共享的技术信息市场。

第三，抓好“两个”关键性领域。一是统筹推进产业发展，立足体现功能定位和发挥比较优势，有效利用疏解转移行动，合理规划和推动实现产业协调布局；结合建立现代化经济体系和世界级城市群，推动传统产业优化升级，培育发展高端产业和新型经济。二是联动提升基本公共服务均等化水平，把提升基本公共服务均等化水平作为体现协同发展和开放合作程度的核心指标，努力创造条件，逐步推进区域内全体人民在教育、卫生、社会保障、居住就业等主要领域享有公共服务的同权化和一体化。

五是积极建设开放合作平台。开放合作平台是试验窗口，能够对一些风险较大的改革开放和发展项目进行试验探索；是示范基地，能够以其取得的卓越功效和形成的可复制、可推广的经验影响和推动全局，应把科学谋划、适当设立有关功能平台作为深化京津冀开放合作的一个重要抓手。

第一，要结合城市结构调整和世界级城市群建设，改革城市管理体制、优化城市服务、提升城市品质、完善城市形象，把各大中城市全面打造成为高端、包容、舒适、安全的开放合作平台；第二，高标准建设雄安新区，使其成为具有全球竞争力的开放合作高地；第三，做好各个“微中心”建设，在辅助雄安新区疏解非首都功能的同时，成为主题鲜明、专业突出的内引外联基地；第四，推动特色园区体制机制与国际通行经贸规则对接，进一步增强开放合作的品质和聚集外部优良资源要素的功能；第五，支持京津冀三地企业合作开展国际投资、跨国兼并收购和共建国外产业园区，协同开拓国际市场。

六是探索建立互利分配机制。建立良好的利益分配机制，是深化开放合作的有力手段和根本支撑。应立足于公正合理、互利共赢的要求，依照具体实际精心谋划、科学设计。重点是协商做好跨地区投资、产业转移承接等重大事项利益分享的政策安排和制度建设，逐步形成指标健全、权重合理、比例得当的较为完善的分配方案；着力探索“飞地经济”、共建园区等的利益分配和成果共享模式，力求在产值、税收、利润、节能减排等重要指标的区际分割上形成合理办法。

（作者单位：国家发改委）

智库动态

《新时代中非友好合作智库报告》在京发布

9月10日，“构建中非命运共同体”学术研讨会暨《新时代中非友好合作智库报告》中英文版新书发布会在北京举行，智库报告作者译者及数十位非洲问题专家参加了此次会议。

《新时代中非友好合作智库报告》由中国社会科学院西亚非洲研究所与国际合作局共同组织编写，该系列智库报告包括一个主报告《新时代中非友好合作：新成就、新机遇、新愿景》和八个分报告。主报告总结了党的十八大以来，中非双方通过共同努力，在政治、经贸、人文、和平安全等领域取得的伟大成就，展示了中非友好合作实实在在的成果；分析了中国特色社会主义进入新时代为非洲发展和中非合作带来的新机遇；展望了未来中非友好合作的新愿景。报告指出，中非尤为需要加强三方面的对接与合作：一是“一带一路”倡议与非盟《2063年议程》对接，二是国际产能合作与非洲工业化战略对接，三是中国扶贫思想经验与非洲减贫计划对接。分报告涵盖了中非投资合作、产能合作、减贫合作、人文合作、和平安全合作、国别合作、中资企业社会责任、海上丝绸之路八个方面，详细阐述了中非合作在各个领域取得的成就，面临的问题和挑战以及未来进一步发展的建议。主报告和分报告相互联系，互为一体，既富于知识性，又讲究学术性，力求客观、准确、翔实地反映中非合作的现状，有利于增进人们对中非关系的认识和了解，为新时代中非关系顺利发展提供了学者视角和智库建议。

与会专家认为，该系列智库报告以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，梳理、总结和深化中非关系研究，及时推出相关研究成果，讲述中国在非洲的真实故事，宣传中非务实合作的伟大成就，客观积极地反映中非关系，向世界发出中国智库、中国学者的声音，有利于构建中国特色非洲研究学科体系、学术体系、话语体系，为增强我国非洲研究的国际影响力作出积极贡献。今后，在国内非洲学界的共同努力下，我国的非洲研究和中非关系研究将更上一层楼，从而更好地为国家战略服务，为增强我国哲学社会科学的国际影响力服务。

（任　青）

智库成果

中国人民大学重阳金融研究院：

应大力实施金融强国战略

近日，中国人民大学重阳金融研究院发布研究报告《中国的金融战略——历史经验、理论指引与未来布局》指出，金融是世界强国的重要支柱和必要条件，是成为世界强国的必由之路。完善的金融体系不仅通过提供有效信息与风险分散手段，提高了金融活动的参与意愿，促进了资本积累和生产率提高，而且金融业对增强国家实力有重要意义，强大的金融体系能够有效整合国际资源，是当今世界强国的必备条件之一。中国要实现经济由大而强的转变，离不开金融业的发展作支撑。

目前，金融业已经成为我国经济增长的新动力，金融业的发展非常迅速。中国是当之无愧的金融大国，但中国还不是一个金融强国。当前我国金融面临的挑战有四点：第一，金融基础设施建设有待完善，这其中包括金融相关法律法规有待完善，监管有效性有待提高；金融中介机构深化水平有待提高；金融相关信息服务建设有待完善。第二，金融市场机制还不够完善。第三，金融结构存在一定程度的失衡，我国的金融结构是典型的银行主导型金融体系，银行在金融机构中占绝对的主导地位。第四，人民币国际化程度低，近年来，人民币国际化进程虽然取得了较大进展，但国际化进程仍然有很长一段路要走。

中国正处于重要的战略机遇期，加快金融强国的战略布局正当其时。一是从国家战略的高度认识金融对于国家经济发展与社会稳定的重要意义，制定金融强国战略，提高我国金融行业的国际竞争力，维护国家金融安全。二是做强实体经济，提高金融服务实体经济的效率，实现金融与经济发展的良性互动。三是从硬件设施和软环境建设两方面，夯实金融基础设施建设，保障金融市场安全高效运行和整体稳定。四是通过科技创新推动互联网金融行业跨越式发展，解决金融领域的核心问题，加快互联网对传统金融部门的改造。五是推动国际金融合作，参与全球金融治理，提升在国际金融组织中的话语权。

（吴　浩）

中欧班列成带动沿途经贸发展的“火车头”

□ 暴媛媛

8月26日，X8044次中欧班列顺利抵达武汉吴家山铁路集装箱中心站。至此，中欧班列累计开行数量已达10000列。稳定运行的同时，返程比例的稳步提升更是一大亮点，数据显示，2018年上半年，中欧班列开行数量同比增长100%、已占去程的69%。短短6年，经历从无到有，被誉为丝路“钢铁驼队”的中欧班列正步入稳定发展的新阶段。

中欧班列发展的初期，市场曾有过不少质疑：离开补贴后的班列能否正常运行？如何有效解决返程空载的问题？一组数字或许可以作出回答：自2011年重庆—杜伊斯堡首班列车成功开行以来，中欧班列规模数量呈现井喷式增长，班列从国内48个城市开行，到达欧洲14个国家42个城市。2011年至2016年，中欧班列实现从17列到1702列的跨越；2017年，中欧班列全年开行3673列，同比增长116%，超过2011年至2016年开行数量总和；今年，仅上半年就已开行2490列，尤其是已实现返程班列比例的稳步提升：2017年返程班列同比增长123%、占去程的53%；2018年上半年，返程班列又同比增长100%、占去程的69%。

满载连接中欧两端的货物与希望，这趟横跨欧亚大陆的丝路快车持续前行，不仅见证了中欧间贸易的互联互通，也有力地说明，经历了初期必要的培育之后，依靠市场的力量，中欧班列有能力实现平稳运行，也有能力成为带动沿途国家地区经贸发展的“火车头”。

“火车头”的作用首先体现在贸易的互联互通上。伴随“一带一路”建设的落地生根、持久发展，中欧班列俨然成为“一带一路”沿线上一道流动着的贸易风景线。从机械设备、电子产品到餐桌上的异域风味，从木材、整车到服装鞋帽、日用百货，货物品类日益丰富，贸易规模逐渐扩大，中欧班列架起的桥梁不仅连通着中欧间的贸易企业，也惠及了沿线国民众的日常生活。

联通亚欧大陆，中欧班列还为沿线产业、经济的发展带来了新的机遇。从国内来看，部分衰退的沿线货运体系被再次激活，内陆城市的外向型发展找到了新的出口；而班列所经之处，新的物流、工业、商贸中心正拔地而起，产业园区建设如火如荼，成千上万的就业机会惠及当地民众。欧盟统计数据显示，今年上半年，中国成为欧盟出口第二、进口额度最高的贸易伙伴国。海关数据显示，今年前7个月，我国对“一带一路”沿线国家合计进出口4.57万亿元，增长11.3%。串联起欧亚交通运输干线的中欧班列，正发挥着越来越强的经济集聚和辐射功能。

同时，中欧班列不仅是“一带一路”建设的受益者，也是相关建设的实际参与者和推动者。一方面，中欧班列的常态化运营为中欧之间的物流提供了便捷的陆路通道，弥补了海运时间长和空运费用高的不足，已成为拉动我国与欧洲各国经济共同提升的重要方式。另一方面，作为国际物流组织的新模式，班列沿途国家间铁路、口岸、海关等部门的合作日趋密切，依托于“一站式”服务、“一体化”通关、“全过程”监管的高效服务等实践，中欧班列不仅可以大大节省跨国物流成本，也将提升沿线各国商品的市场竞争力。

未来，在推进“一带一路”建设的大背景下，中欧班列还将在国际铁路合作机制创建、国内企业合作平台搭建、运输保障体系框架构建、全程物流服务体系建立、通关便利化水平、国际联运创新发展、运行安全保障、品牌效应等方面贡献智慧与力量。中欧班列的运营，本身就是新运输模式、新技术手段及物流创新发展的实践过程。以多式联运为例，中欧班列纵深发展正在尝试突破原有的运输和贸易限制，成为我国创新物流发展的试验田和先行区。借力“一带一路”的东风，承载着共商共建共享的全球治理新理念，中欧班列必将叫响合作共享的国际品牌、成为带动沿线国家地区经济发展的黄金通道。

策论

本版编辑　魏倩玮
联系电话　010-58392143
电子邮箱　jjrbjjzk@163.com

社址：北京市西城区白纸坊东街2号　读者服务：13911270606（同微信号）　查号台：58392088　邮编：100054　传真：58392840　零售每份：1.00元　广告许可证：京西工商广登字20170090号　广告热线：58392178　发行热线：58392172　昨日（北京）开印时间：3:35　印完时间：4:50　本报印刷厂印刷