

■ 本版撰文 本报记者 霍玉茵 杨颖

编者按:2100多年前,张骞两次出使西域,开辟出了一条横贯东西、连接欧亚的古丝绸之路。在上世纪90年代初,中国的陇海兰新铁路西段与哈萨克斯坦土西铁路接轨,标志着东起中国连云港、西至荷兰鹿特丹的新亚欧大陆桥全线贯通。

自9月份国家主席习近平出访中亚四国以来,建设“丝绸之路经济带”的概念迅速引发国内外各方热议。习近平提出“以点带面,从线到片,逐步形成区域大合作”的工作思

路,并为此提出“五通”举措:加强政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币流通、民心相通。

这是古丝绸之路带给世界经济发展的新灵感。

时隔一月有余,“丝绸之路经济带”沿线各地早已摩拳擦掌,行动起来,希冀成为“丝绸之路经济带”的节点城市。但是,同为丝绸之路上的枢纽,避免同质化竞争、合理规划区域功能、进行产业分工或将是“丝绸之路经济带”沿线城市合理且正确的发展方式。



连云港:西向拓展 争取桥头堡地位



作为亚欧大陆桥桥头堡,连云港依托地理优势,成为“丝绸之路经济带”的主要参与者与受益者。

而其最重要的依托在于连云港为亚欧大陆桥沿岸提供了出海口岸。据了解,连云港港目前已经开通了至中国中西部地区及中亚国家的“五定班列”,并开通了连接日本、韩国,以及东南亚、欧美等地区的60条近远洋航线。

目前,“丝绸之路经济带”的提出以及热议,为连云港的进一步“西向拓展”埋下伏笔。

今年9月7日,在中哈两国元首的共同见证下,连云港市委书记李强与哈萨克斯坦国有铁路股份公司总裁马明签订了合作协议。双方表示,将进一步深化合作,共同构建通过中国连云港的过境货物运输通道及货物中转分拨基地项目。

据了解,当日签订的两国一揽子20多个合作协议中,有6个协议是在两国元首的见证下签署的,其中大多是国家和部委之间的合作协议,而连云港市与哈铁的合作协议是6个项目中唯一一个由地方与哈方开展合作的项目。

在连云港港口集团董事长白力群看来,“这种‘超规格’的待遇,其实就是对习主席建设‘丝绸之路经济带’战略构想的积极回应。”

据了解,目前,连云港港依托新亚欧大陆桥的优势开展集装箱运输业务,其中,2011年完成过境集装箱10.6万标箱,创下历史新高。

“在两国元首的见证下与哈铁签订合作协议,这

对于港口来说是一个难得的题材,通过对这个题材的培育,港口的发展机遇无限。我们将积极努力把合作项目定位在打造上合组织经济合作的板块上。”白力群希望通过这样一个题材撬动政策、资金、合作等各方资源。

连云港市政府也一直致力于最大限度地发挥连云港港的优势。连云港于近日举办了“丝绸之路经济带”合作论坛。连云港市委书记李强随后特别撰文指出,连云港是“新丝绸之路”与“海上丝绸之路”的交汇点,肩负着建设“丝绸之路经济带”海陆交通大枢纽的历史使命。

如此看来,在“丝绸之路经济带”的节点城市之争中,连云港无疑想要成为名副其实的重要参与者。在西向的进程中,一直以“东方桥头堡”为主要诉求的连云港对“丝绸之路经济带”的建设反应更敏感,动作也较多。

早在去年9月,连云港港口集团和霍尔果斯荣达商贸有限公司共同出资组建新疆舰桥国际物流有限公司,其主要功能是场地作业、国际物流、口岸通关、货物仓储、综合保税等,其集装箱流向主要是由连云港港经霍尔果斯口岸至中亚、俄罗斯、欧洲等地。据了解,连云港港口集团有意继续对新疆舰桥国际物流有限公司追加3500万元投资。

同年12月,首趟集装箱专列由连云港港起运,到达霍尔果斯口岸后,再换装前往哈萨克斯坦。这条新通道运作7个多月就已形成每天两列的运输格局,在大大缓解阿拉山口拥堵压力的同时,也有效拉动了当地物流产业的发展。

然而,陆桥运输的温度,绝对不是唯独连云港港才能体会得到的,一直以来都极力构筑“一桥多堡”格局的其他港口,同样也会在建设“丝绸之路经济带”的战略下闻风而动。一直自诩“根正苗红”的新亚欧大陆桥东方桥头堡——连云港港是否会继续在新亚欧大陆桥物流通道建设中尽享先机,我们还需拭目以待。

重庆:依托渝新欧铁路发展对欧贸易



对于铁路运输不甚熟悉的人,或许还无法将与古丝绸之路相距甚远的重庆与“丝绸之路经济带”联系起来。但是,自从2011年渝新欧铁路正式运营后,重庆正以“新丝绸之路经济带”的起点身份,成为路陆桥运输的亮点城市。

目前,对于重庆而言,提升渝新欧铁路的经济战略地位,建立对欧贸易中心,并成为“丝绸之路经济带”上的新起点将是其努力的目标。

“经由渝新欧铁路,货物运输比海运更为明显地节省了时间和费用。”重庆两江新区一位官员对记者表示,习主席已经明确提出建设“丝绸之路经济带”,对于重庆来说,这是一个良好的发展契机。重庆下一步要依托渝新欧铁路,建立对欧贸易中心。

2011年3月19日,从重庆西站发出了开往德国杜伊斯堡的第一列专列。由此开始,渝新欧铁路实现了全线运行。这条铁路经过中国达州-安康-西安-兰州-乌鲁木齐-阿拉山口,进入哈萨克斯坦-俄罗斯-白俄罗斯-波兰-德国-比利时,全程11000多公里。

重庆社科院区域研究中心研究员李勇表示:“对于国家而言,这是一条非常重要的动脉,符合国家向西开放战略,不但可以紧密中国与欧洲的联系,还可以辐射中亚和阿拉伯世界,具有重要的战略意义。”

据了解,渝新欧铁路一个集装箱的运费在每公里0.7美元左右,全程的总费用为7000多美元。而这个价格随着规模效应的产生,还有可能再降。“这条

铁路大动脉满足了重庆市内大量IT企业的出口需求。”上述官员表示。2013年,重庆市包括笔记本电脑、打印机、显示器在内的电子整机数量将达到1亿合以上,笔记本则占到全球产量的1/4。而交通运输条件的改善,让重庆在出口和吸引外资方面取得了西部领跑者的地位。

在这条铁路平稳运行两年多后,在建设“丝绸之路经济带”的氛围下,进一步挖掘和发挥渝新欧铁路的价值成为重庆市更为关注的内容。

“虽然渝新欧铁路为中国企业出口至欧洲提供了便利条件,但在回程上,运货量明显不足。”上述官员表示。据了解,如果能够保持持续的回程货物量,渝新欧铁路运行时间可进一步缩短(现在重庆到杜伊斯堡运行时间为16天,可压缩到14天),进一步提升渝新欧铁路价值,为货主节省更多时间、增加效益。

一位参与渝新欧铁路经济研究课题的官员坦言:“经过两年多运行,渝新欧国际大通道已经具备了国家战略上的地位。通过上报之后由国家层面来最终确定其国家战略地位,同时给予包括回程货物上的优惠支持,将会让这条铁路发挥更大的作用。”

事实上,在海关和铁路部门的支持下,渝新欧铁路已经解决了多国协调问题,中国海关已与哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯、波兰、德国这5个国家的海关达成了便捷通关协议。重庆海关审验过的货物,5个国家都会便捷放行,反之亦然。

重庆市市长黄奇帆表示,基于渝新欧铁路的意义,重庆要向国家提出申请,虽然重庆不沿边也不靠海,但是仍可以成为内陆口岸、铁路口岸城市。如果重庆可以拿到口岸特许,就可以申请成为高端货物的进口口岸,如整车进口口岸、红酒进口口岸等,将更多欧洲高端商品通过渝新欧铁路带到中国,同时也促进渝新欧回程货物的增加。

可以预见,一旦上升到国家战略地位,渝新欧铁路这条连接中亚和欧洲的国际大动脉势必会推动重庆乃至周边地区的对外开放,助推内陆地区成为开放的高地。

兰州:古丝绸之路上谱新曲



绸之路经济带”构想的高契合度,为兰州提供了一个广阔的想象空间,让它可以用更宽广的视野,重新确立自己在国家向西开放战略、全球经济体系中的位置。

据记者了解,今年10月,兰州市委常委会会议已经审议并通过了《建设“丝绸之路经济带”兰州市实施方案》,并提出兰州要全面贯彻落实中央和甘肃省的重要决策部署,抢抓千载难逢的发展机遇,努力从多个层面促进与中亚、西亚和欧洲国家的交流合作,积极开拓国内和国际新市场。

近日,在“丝绸之路经济带·兰州新区向西开放战略平台高层论坛”上,兰州市市长袁占亭也再次明确,将力求把兰州建设成为“丝绸之路经济带”的核心节点城市。具体而言,兰州新区将争取国家支持对外交流和贸易通关便利化等政策措施,以兰新铁路第二双线、兰渝铁路即将建成为契机,对接中亚西亚国家铁路主干线,积极争取国家支持以把宽轨铁路从阿拉山口引入兰州新区,加快兰州铁路集装箱中心站及物流中心建设,争取将兰州纳入渝新欧国际铁路货运大通道运输体系。同时,将重点依托交通基础和通道优势,争取设立综合保税区和国际港务区,构建中国-中亚西亚综合类大宗商品出口生产加工、中转交易虚拟平台,加快民族特需用品产业基地建设,大力拓展中亚西亚国家市场等等。

不过,一些专家提醒,在新区发展中,粗放利用土地资源等问题也应注意避免,要严把项目关。国家发改委宏观经济研究院科研管理部副主任、研究员史有龙建议,在建设过程中,兰州新区应以交通信息网络互联互通为基础,提高向西开放战略平台的运行效率,特别是要做好与国内沿线省市的统筹协调,共同搭建向西开放战略平台。

西安:积极筹划申报自贸区



古丝绸之路绵延千里,沿途有许多著名城市,西安尤其值得一提。

它是古丝绸之路的起点,目睹过道路开辟者的艰辛,也见证过道路畅通带来的盛世繁华。因此,“丝绸之路经济带”战略构想甫一提出,便引起了西安的足够重视。

“‘丝绸之路经济带’概念的提出,吹响了对西开放的新号角,肯定会为西安带来更多发展机遇。”陕西省社会科学院经济研究所所长裴成荣在接受记者采访时表示,西安目前正处于快速发展期。作为丝绸之路的起点城市,它将吸引更多目光,加快国际化大都市建设进程。目前,沪灞领事馆区已经通过相关审批,借此,西安将争取更多“走出去”及人才引进的机会。

为了把握眼下的机遇,陕西省政府层面也做了诸多准备,例如联合欧亚9国的10多个城市共同签署《共建丝绸之路经济带西安宣言》,确立把陕西打造成“丝绸之路经济带”的新起点和桥头堡,积极申报内陆自贸区等等。而据陕西省政府网站信息,陕西省近期下发了《关于做好四季度经济社会发展工作努力完成全年目标任务的意见》,提出将积极编制

和申报面向中亚、延伸欧洲,以商贸物流和金融服务为核心的内陆自由贸易实验区规划。

不过,自贸区申报能否顺利通过尚存争议。

“继上海自贸区建成后,青岛、天津、陕西等地纷纷提出要建立自贸区,广东还具体提出了粤港澳自贸区的概念,但国家会不会在这么短的时间内批准这么多自贸区是一个问题。”裴成荣说,“而且,西安毕竟处于内陆地区,经济发展实力、对外开放程度都与东部、沿海城市有很大差距。很多事情来得比较快,我们能否在思想上、行动上做好准备,这也是一个问题。”

此外,作为中国重要的内陆港,西安国际港务区的物流短板或将借此契机改善。

据报道,陕西省委政研室曾对西安国际港务区的物流通道问题进行过考察,发现它虽然有综合保税区,但没有“五定班列”,物流流通存在通关不畅等问题。

不过,裴成荣认为,物流是与城市的发展程度相匹配的。“西安国际港务区的建立已经打通了内陆通关环节,为货物出口提供了很多便利。现在,我们可以运出去的产品还不是很多,物流水平和现状匹配。但是,作为丝绸之路的起点,西安也要为将来可能产生的贸易交流、物流需求做好准备,进一步发挥国际港务区在出口方面的作用。”她说。

除了上述考验,西安在“丝绸之路经济带”中的重要地位还受到了其他省市的挑战。“现在,沿线城市都在积极准备。前段时间,兰州新区刚刚开完相关研讨会,包括重庆、成都等地在内的很多地方也都在进行相关探索。它们和陕西在产业上有很多重合,会带来同质化竞争,这是历史遗留问题。”裴成荣说,“在中国对西开放进程中,西安占据了天时、地利、人和,但在未来的产业定位上,如何实现高起点、差异化,占领更高的市场、更多的市场,就要在充分考虑自身的资源优势后做一个清醒的定位。西安是一座历史文化名城,我认为,它的文化、旅游应该是‘走出去’的优先产业。通过文化输出、旅游带动,让世界更好地了解西安。”

“有利润大家都想干,但一窝蜂上的话,最终会形成恶性竞争,还可能造成新一轮的产能过剩。”裴成荣建议,“国家最好能出台一些相应的政策进行协调。通过政策引导,让沿线城市协同发展,在产业链上形成不同的分工或在不同的产业上各自实现突破,通过‘丝绸之路经济带’,通过对西开放,真正实现跨越式发展。”

