

国家“一带一路”战略,赋予了重庆开发开放新的战略机遇和历史使命。

中共中央政治局委员、重庆市委书记孙政才曾强调,重庆处在“一带一路”和长江经济带“Y”字形大通道的联接点上,要统筹谋划、一体实施全面融入国家战略的各项工作。要进一步解放思想、深化改革、扩大开放,着力建设长江上游航运中心,构建铁、公、水、空一体化、内畅外联、互联互通的综合立体交通体系,畅通向东通江达海大通道、向西国际陆路大通道,扩大对内对外开放,在服务全国大局中推动重庆发展。

按照这个思路,近年来,重庆主动把自己放在国家“一带一路”战略中去思考和谋划,加快推进全市全域开放,大力建设开放型经济体系,加快铁、空、水“三个三合一”开放平台建设,努力将重庆建设成为西部开发开放的重要战略支撑。

把重庆建成西部开发开放的战略支撑

区位优势凸显

重庆要素汇聚能力极大增强

“一带一路”战略,究竟能给重庆带来怎样的机遇?

首先是交通地理优势的凸显,以及国家层面对重庆战略地位的提升。重庆处于丝绸之路经济带、中国—中南半岛经济走廊与长江经济带“Y”字形大通道的联结点上,是“一带一路”和长江经济带的重要节点,是西部开发开放的重要战略支撑。重庆处在国家向西开放与沿江开放的结合点上,具有对外开放的传统、坚实的对外开放平台和较强的国际商务服务能力,是长江上游地区重要的多式联运综合交通枢纽,发挥着承接东西、联通南北的纽带作用。

近年来,重庆已成为国家向东向西向南三向开放的重要节点,通过渝新欧国际铁路物流大通道向西开放连接中亚、中东欧国家;通过孟中印缅国际物流大通道向西南开放;通过长江经济带依托长江黄金水道进入太平洋。重庆已形成了三大交通枢纽、三个一类开放口岸、三大保税监管区“三个三合一”的内陆开放平台。

其中,两路寸滩保税港区是全国唯一的“水港+空港”模式保税港区,西永综合保税区是全国最大的综合保税区。“渝深快线”(重庆—深圳、广州)、“江海联运”(重庆—上海)等大通道常态运

行,长江水道通江达海。

与此同时,重庆还具备全国一流的网络通信平台和良好的金融生态环境。重庆拥有较为雄厚的产业基础,汽车、电子信息等产业集群发展,通用航空、智能机器人、生物医药等新兴产业加快培育,为开放经济发展提供了有力支撑。

交通地理优势,意味着低廉的物流成本。著名经济学家厉以宁说:“过去我们老以为连云港是最好的通向中亚、东欧、西欧的路,但是最近考察发现,重庆能够在‘一带一路’中发挥重要作用,因为它利用了长江水道,这条水路使成本大为降低。”

低廉的物流成本,直接提升企业产品竞争力,从而让重庆承接产业转移、汇聚生产要素的能力进一步增强。例如,可借道21世纪海上丝绸之路与重庆连接的北美自由贸易区,去年与中国的贸易额达到了5590亿美元。

此外,“一带一路”战略有利于重庆加快实施五大功能区域发展战略,强化枢纽功能,充分发挥西部地区重要增长极、长江上游地区经济中心作用,也有利于重庆加快内陆开放高地建设,提升向东向西对内对外开放水平,充分发挥西部开发开放战略支撑作用。

重视港口作用

加快建设长江上游航运中心

长江是国内航运量第一的黄金水道。有数据显示,2013年,长江干线完成货运量19亿余吨,是美国密西西比河的4倍,是莱茵河的5倍,长江航运承担了沿江地区85%的煤炭、铁矿石运输,以及90%以上的外贸货物运量。不仅如此,长江经济带还覆盖11个省市,人口和生产总值均超过全国的40%。

孙政才曾说过,重庆要加快发展,一定要积极融入全国发展战略格局,在服务全局中审视自己、发展自己、提升自己。全面融入“一带一路”和长江经济带战略,互联互通是基础,解放思想、深化改革是关键。

长江黄金水道是重庆发展的重要资源,也是推动实现互联互通的重要依托。深入实施五大功能区域发展战略,切实把握流域经济发展的客观规律,着眼辐射周边、服务流域,着眼互联互通、产业布局,科学规划、统筹实施,“软”“硬”兼顾、多措并举,加快建设长江上游航运中心,形成衔接贯通“一带一路”和长江经济带的大格局,更好地发挥重庆承启东西、沟通南北、通达江海的作用。

为此,重庆市涉港区县进一步明确港口功能定位,加快构建科学合理的长江港口体系,科学规划、适度超前,统筹优化港口布局,坚决防止港口岸线资源无序利用和过度开发。黄奇帆说,具体来说,就是要着力加强果园港和涪陵龙头港、江津珞璜港、万州新田港“1+3”枢纽型港口建设,强化枢纽港服务、中转功能;加强重点港建设,强化港口间分工协作,推进港口专业化、规模化和现代化建设,提升港口集聚辐射能力和资源利用效率;全面提升长江航运能力,抓紧实施航道整治、船型标准化等相关工作,提高河道整体运转

效率,切实解决干流“瓶颈”和支流“不畅”等问题;把发展内河航运服务业摆在突出的位置,大力发展航运融资、保险、租赁、资金结算等航运金融业,培育发展航运总部经济,做大做强航运交易所;加快主要港口与铁路、高等级公路的连接线建设,构建以长江黄金水道和高速公路、铁路大动脉为主的沿江大通道,大力发展多式联运,形成无缝衔接的集疏运体系,提升货物中转能力和效率,有效解决“最后一公里”问题;要以改革的思路、市场的办法推进长江上游航运中心建设,创新体制机制,积极促进长江经济带海关区域通关一体化和检验检疫一体化,推动构建长江大通关体制;加强信息技术运用,提高长江航运信息化水平。

重庆还统筹长江上游航运中心建设和产业规划布局,推进港口与沿江开发区、工业园区、物流园区的通道建设,强化航运对产业发展的带动、产业对航运发展的支撑作用。围绕提升流域经济发展水平,着力优化产业布局,立足推动长江沿线产业梯度转移、推进沿江产业由要素驱动向创新驱动转变和培育具有国际水平产业集群,充分发挥自身产业优势,抓紧谋划实施一批重大项目,着力打造现代产业集群,构建特色产业体系。统筹开放口岸和港口建设,形成港口、口岸开发利用整体合力。加强与长江沿线及周边地区产业合作,推动形成错位竞争、相互配套、互利共赢的产业发展新格局。

孙政才还强调,重庆地处长江中上游地区,要把加强生态建设和环境保护纳入长江经济带建设的重要内容,着力建设沿江绿色生态廊道,构筑长江上游生态屏障,切实保护好我们的长江母亲河。

机遇不断聚集

推动区域发展与国家战略高度契合

抓住机遇方能不辱使命。

2014年12月18日,重庆市政府召开贯彻落实国家“一带一路”战略和建设长江经济带新闻发布会,提出了三大目标、六大任务——

三大目标:西部开发开放战略支撑能力大幅提升、长江经济带西部中心枢纽全面建成、长江上游重要生态屏障加快形成。六大任务:建设长江上游综合交通枢纽、打造内陆开放高地、增强战略支点集聚辐射功能、培育特色优势产业集群、推进城市群建设、构筑长江上游生态安全屏障。

在基础设施建设方面,至2020年,重庆将累计投入1.2万亿元,建设主要对外通道方向上的高速铁路,通达五大洲、吞吐能力达4500万人次的机场,通过能力达到2.5亿吨、集装箱900万标箱的水路货物,以及铁、水、空口岸和保税区,西部进口整车国际展示交易中心、内陆国际邮件互换中心等。

承接产业转移方面,重庆将进一步强化长江上游航运中心功能和国家物流中心枢纽功能,建设以云计算为支撑的“国际信息港”和西部通信枢纽。区域合作方面,重庆将与川、黔、鄂等地合力打造沿江承接产业转移高地,培育形成具有国际水平的产业集群。

传统产业升级方面,重庆将面向德国、俄罗斯及中东欧加强高端装备、新能源、新材料等领域合作,引导重庆及周边汽摩、化工、材料、能源等优势企业面向南亚和东南亚拓展。

城镇化方面,重庆将规划加快完善城市承载功能,到2020年常住人口城镇化率达到65%,充分发挥成渝城市群重要极核、西部中心枢纽城市的集聚辐射作用。

2014年,重庆外贸总额约955亿美元,位列中西部第一,跨境电子商务、保税商品展示交易、互联网云计算大数据产业、跨境结算和投融资便利化、保税贸易等专项工作踏实推进。重庆在开放型经济平台和通道上较为完善,作为中西部唯一直辖市、国家中心城市,随着开放平台的不断优化,能够辐射带动周边省市,形成西部开发开放新局面。因此,重庆还争取到国家支持开放平台建设,一是支持重庆进一步完善开放口岸体系。支持新开万州航空口岸,在果园港、东港、万州港增设种苗、原木、药品、粮食、冻肉等开放口岸,设立南彭公路口岸。二是支持重庆进一步完善开放平台功能。适当扩大两路寸滩保税港区、西永综保区范围。支持重庆开展起运港退税试点。支持江津工业园区等升格为国家级经开区。

此外,设立中国(重庆)自由贸易园区,与上海自由贸易试验区实现优势互补,联动发展,共同形成长江黄金水道首尾呼应的局面,是重庆这个开放城市的夙愿。据重庆市政府市长黄奇帆介绍,与“一带一路”沿线国家和地区建立多双边贸易投资合作协调机制,探索构建有特色、有区别的内陆自由贸易园区开放新模式;支持扩大投资领域开放,推进投资便利化,探索区内项目“零审批”改革;支持推进金融领域开放创新,在区内实施贸易结算和跨境投融资便利化改革试点,建立本外币统一规则的自由贸易账户体系;支持人民币资本项目可兑换改革在区内先行先试;支持在区内设立外资银行和中外合资银行等,都是重庆在积极争取和探索的实践。

川渝深度融合

“一带一路”战略下的区域合作新篇

5月21日,重庆和四川签署《关于加强两省市合作共筑成渝城市群工作备忘录》,两地未来将在六个方面加强合作,将推进交通、信息、产业、市场、公共服务和生态文明一体化建设,首次提出联手规划都市消费品、石油天然气化工、特色资源加工三大产业走廊,力争到2020年,成渝经济区成为国家重要的统筹城乡发展先行示范区,成渝城市群成为国际知名、国内领先、辐射带动西部地区发展的重要增长极。

这是继2011年《成渝经济区区域规划》获批以来,川渝两地签署的又一个重要合作文件,它意味着川渝合作迈入新的历史时期。

在“一带一路”战略推动下,重庆积极推进区域合作的步伐快速稳固。

去年11月19日,重庆与贵州签署了《共同推进乌江流域水运发展合作备忘录》,黔渝两地将携手开发乌江水运大通道。按照合作备忘录,双方将在通航秩序、安全监管、航道治理等方面加

强联系沟通,并在乌江航道建设、航运信息共享等方面建立合作机制。

另一个合作典范是四川广安。在成渝经济区建设这一国家战略中,广安与重庆的合作承担起了先行先试的重任。广安与重庆数个区县接壤,是四川省与重庆市连接最紧密的地区;在交通上也具优势,目前,与重庆的交通一体化建设正在加快。渠江边上已基本建成的广安港,距重庆长江边的果园港仅150多公里,是川东北地区进出长江航道最近的港口,渠江航道整治后,可常年通航千吨级货轮,年通航能力达2000万吨;正在修建的渝广巴高速公路,将把广安与重庆主城的车程缩短到40分钟。

在广安,新设立了川渝合作示范区枣山物流商贸园区、川渝合作示范区协兴生态文化旅游园区,计划经3-5年努力,将这两个合作载体分别培育成500亿级物流园和世界级旅游目的地。

