

以大开放促大开发 新通道如何服务新格局

重报观察

11月12日,2024陆海新通道经济发展论坛在重庆举行。国家相关部委代表、“13+2”(西部12省区市、海南省、广东省湛江市、湖南省怀化市)的相关负责人,以及来自联合国和老挝等国的政要,出席活动。嘉宾围绕“以大开放促进大开发,以新通道服务新格局”主题,为陆海新通道发展建言献策。

■ 新重庆-重庆日报记者 杨骏 邱小雅



汪鸣

国家发展改革委综合运输研究所原所长汪鸣: 重庆需要加快提升产业链和供应链组织能力

汪鸣认为,现代经济是跨区域合作的经济,也是高度组织型产业合作的经济。陆海新通道的经济和产业发展,必须遵循这种规律,顺应这种趋势。重庆要打造成为内陆开放综合枢纽,关键在“综合”,瓶颈在“合作”。因此,重庆要加快产业链、供应链组织能力和功能的“双提升”,才能形成枢纽,并发挥枢纽的作用。

他认为,通道沿线要成体系地推动产业融合发展——尤其是服务业和

制造业的融合,形成全新的产业发展和运行模式。这样才能发挥陆海新通道辐射全国1/3人口生产、消费、外贸的规模优势,形成合作发展的新局面。

“陆海新通道有5年的建设经验,下一个5年我们高质量发展的基本逻辑,就是强化区域合作、产业链供应链合作,来打造组织功能强大的综合枢纽,带动整个陆海新通道沿线产业布局的合理化、产业链联系的紧密化和供应链服务的创新化,以此来推动整

个陆海新通道上台阶、上质量、上规模。”汪鸣说。

汪鸣对陆海新通道的建设提出了四点建议:一是以推动新质生产力发展为引领,带动产业整体转型升级;二是以挖掘通道经济增量为目标,形成通道的产业走廊和高质量的增长极;三是以产业链、供应链协同为路径,密切通道沿线国内国际“两个循环”的经济产业联系;四是推动陆海新通道高质量发展,成为中国现代化的带动和引领区域。

就陆海新通道高质量发展而言,汪鸣提出“三个转变”:从物流产品的输出向服务规则的输出转变,从政府部门联席向产业集群联席转变,从重大战略载体向经济动能载体转变。

联合国亚洲及太平洋经济社会委员会交通司司长任为民: 加快互联互通基础设施网络建设促进贸易增长

陆海新通道在推动全球经济一体化发展方面发挥着越来越重要的作用。“比如,中老铁路促进沿线地区贸易增长和经济合作,也为‘陆锁国’提供了发展机遇。”任为民说,亚洲及太平洋地区有世界上近乎一半的海洋港口,互联互通的基础设施网络,促进了跨区域合作,也促进了贸易快速增长。但是,亚洲及太平洋地区经贸合

作也面临着诸多挑战:一是亚洲及太平洋地区交通互联互通问题,亚洲公路网络四分之一是三级或以下,跨亚洲铁路依然缺失,而且缺乏统一的技术标准和协调一致的跨境安排;二是不少国家没有统一的技术标准审批过程和跨境运输安排;三是交通活动增长带来的温室气体增加。

“目前,我们正在推动政府间达成

协议。2023年,我们通过了加速亚太地区铁路数字化战略和跨亚洲铁路网电子信息交换政府间协议附件。”任为民说,在促进亚洲及太平洋地区航运连接、帮助解决内陆发展中国家在行使通行权等方面所遇到难题的同时,他们还在帮助这些国家更好地对接国际法律和规则。

任为民呼吁,解决地区间交通互联互通问题,还需要最不发达国家、发展中国家和小岛屿国家加入,需要帮助他们进入市场,让他们实现交通互联互通,这也可以促进陆海新通道沿线国家的发展。

进互联互通的项目,只要符合财务可持续性、环境保护和社会参与标准,亚投行都会积极考虑项目的融资和投资。

“这些年,亚投行推动基础设施互联互通、推动经济一体化,资助了很多项目,比如港口建设、机场建设等。”夏立志表示,本次论坛期间大家多次提到的物流基础设施,都是亚投行关注的领域,将优先支持。以本次陆海新通道经济发展论坛的召开为起点,亚投行将持续聚焦中国与东盟、亚太地区和全球经济的发展,积极支持陆海新通道发展。

外仓,以控制仓储节点,搭建一批核心转运枢纽,为西部商品出口提供新的中转站,形成供应链的安全缓冲地带。

在国际物流全链条服务中,清关和配送也是直接影响效率的重要环节。特别是在极端环境下,属地维持能力成为提升全程运营效率的关键。

“我们将进一步放大对‘一带一路’共建国家市场的清关和配送能力,通过布局专业清关团队,破除‘一带一路’清关手续繁杂、效率不高的问题,缩短服务交接周期,并降低通关风险。”梁伟华表示,海外仓是跨境物流网络的重要节点,既直接影响货物中转效率,更决定企业对全球供应链的控制能力。为此,中国物流集团重点在“一带一路”共建国家建设并运营海

亚洲基础设施投资银行全球项目和企业融资局局长夏立志: 亚投行将积极支持陆海新通道发展

“过去9年,亚投行业务快速增长,从57个成员国拓展到如今的110个成员国,这些成员国覆盖了全球81%的人口以及65%的GDP。”夏立志说,目前陆海新通道所有共建国家都是亚投行的成员国。

夏立志介绍,亚投行成立之初,主要关注水资源、能源、可持续的交通基

础设施和城市建设。此后,亚投行意识到,成员国需要更多基础设施建设支持。自2020年起,亚投行拓展了发展领域,包括数字基础设施、社会基础设施以及绿色基础设施相关的制造业项目。

夏立志表示,互联互通是亚投行优先关注的领域之一。亚洲许多地区促

中国物流集团副总经理梁伟华: 为西部地区经济可持续发展创造有利条件

目前,中国物流集团已经实现全国127个主要物流枢纽承载城市和31个省级行政区划的全覆盖。

“当前,全球供应链呈现多极化、本土化、分散化趋势。以美欧主导科技研发,东方国家加工组装,中东、非洲等国提供能源三角循环的国际分工,正向北美、欧盟与亚洲经济圈三足鼎立演变。”梁伟华表示,在此背景之下,中国物流集团确立了提升西部地区对内对外开放的战略总目标,即建成自主可控的国内国际物流网络,形成支撑国家产业链

供应链安全的全球服务能力。

“我们正在考虑如何立足西南地区重点发力,以区域最具条件的内陆开放枢纽城市为平台,整合通道、港口码头、铁路场站、仓储设施等资源,形成更加稳定的供应链网络,为西部地区经济可持续发展创造有利条件。”梁伟华表示。

梁伟华表示,海外仓是跨境物流网络的重要节点,既直接影响货物中转效率,更决定企业对全球供应链的控制能力。为此,中国物流集团重点在“一带一路”共建国家建设并运营海

阅读延伸

支持陆海新通道建设 海关总署在渝发布15条举措

本报讯(新重庆-重庆日报首席记者 杨骏)11月12日,海关总署在重庆举行新闻发布会,发布了15条重点举措,以支持重庆打造内陆开放综合枢纽,推动陆海新通道建设。

海关总署综合业务司副司长陈宗旺介绍,本次15条举措主要包括提升沿线通关便利化水平、支持沿线开放平台建设、促进沿线产业提档升级、助力沿线降低物流成本四个方面。

在提升沿线通关便利化方面,“15条”提出要支持陆海新通道扩大大宗资源类商品进口规模;支持数字陆海新通道建设,助力打造全通道综合性服务平台等。

在支持沿线开放平台建设方面,“15条”提出要在沿线保税物流中心(B型)内探索开展内外贸货物分类监管,助力区内业务联动,便利企业充分利用国内国际两个市场等。

去年7月,海关总署就出台了15条举措以推动陆海新通道发展。随后,海关总署又通过广泛调研,听取来自通道沿线政府、外贸企业的意见,研究出台了新的15条举措。

相较此前,本次出台的15条举措更加注重通道的联动发展,更加注重打造有利于新业态新模式发展的监管新模式,也更加注重惠及企业的措施复制推广。

海关总署支持陆海新通道建设主要举措

1 提升沿线通关便利化水平

具体措施包括:

- 支持陆海新通道扩大大宗资源类商品进口规模,助推西部地区战略腹地建设
- 以智慧海关建设为抓手优化多式联运海关监管模式,推动陆海新通道铁海多式联运更加高效便捷
- 支持数字陆海新通道建设,助力打造全通道综合性服务平台
- 深化中新(重庆)国际合作,推动西部地区与东盟国家经贸往来

2 支持沿线开放平台建设

主要措施有:

- 在沿线保税物流中心(B型)内探索开展内外贸货物分类监管,助力区内业务联动,便利企业充分利用国内国际两个市场
- 支持沿线综合保税区承接东部地区产业梯度转移,助推沿线综合保税区错位发展等

3 促进沿线产业提档升级

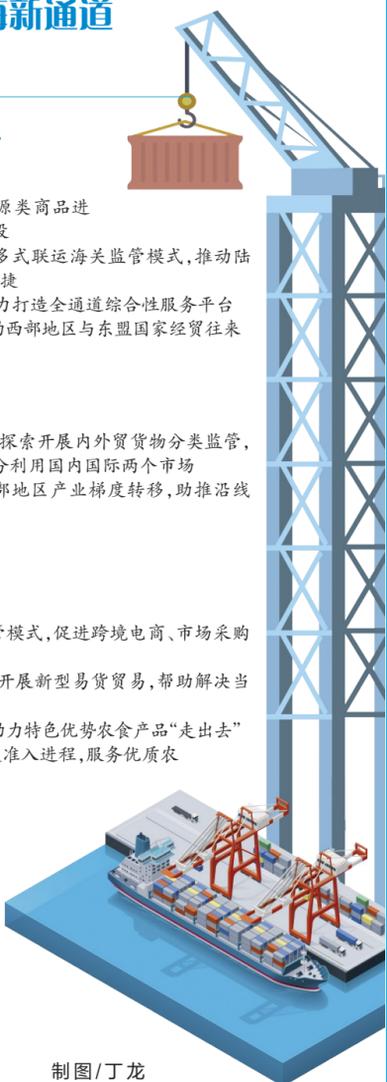
推出了以下具体举措:

- 试点开展“先查验后装箱”监管模式,促进跨境电商、市场采购等外贸新业态新模式发展
- 支持地方因地制宜、有序规范开展新型易货贸易,帮助解决当前形势下企业面临的实际困难
- 发挥海关检验检疫政策优势,助力特色优势农产品“走出去”
- 稳妥推动东盟优质农产品检验检疫准入进程,服务优质农产品“引进来”

4 助力沿线降低物流成本

这方面措施主要有:

- 持续深化陆海新通道境内段运费和减政策应用,进一步减轻企业税费负担
- 积极配合相关部门,推动扩大陆路启运港退税政策适用范围,将政策推广应用至陆海新通道沿线节点城市
- 顺应市场需求,开展“药食同源”商品进口通关便利改革



制图/丁龙

动态消息

陆海新通道跨区域运营平台实现“13+2”全覆盖

本报讯(新重庆-重庆日报记者 杨骏 邱小雅)11月12日,陆海新通道经济发展论坛举行了一系列签约,其中,陆海新通道运营有限公司在现场进行了第三次增资扩股合作意向协议签约,陕西、海南、青海、云南四省区市加入通道的跨区域运营平台,标志着该平台实现了“13+2”全覆盖。

早在2017年,按照通道沿线省区

市政府共同签署的《关于合作共建西部陆海新通道框架协议》要求,沿线省区市共建跨区域综合运营平台——陆海新通道运营有限公司。

随后,“13+2”省区市相继加入跨区域综合运营平台,本次论坛上,陕西、海南、青海、云南四省区市加入后,意味着通道的跨区域平台成为“完全体”,为通道“统一品牌、统一规则、统一运作”打下坚实基础。

助陆海新通道降本增效 四方成立国际供应链公司

本报讯(新重庆-重庆日报记者 杨骏 邱小雅)11月12日,陆海新通道经济发展论坛子活动——2024全球供应链发展会议现场宣布,由四方合资的环球丝路(重庆)枢纽港国际供应链有限公司正式成立(下称枢纽港公司)。

枢纽港公司由上海格林福德仓储物流集团有限公司、浙江华立海外实业发展有限公司、重庆江津枢纽港产业园运营集团有限公司、陆海新通道运营有限公司合资成立,旨在打通全球供应链

的前端和终端各个环节,打造一个全球商流和物流密切链接起来的物流产业综合服务平台,推进以重庆枢纽港产业园为核心的国际通道、供应链物流、产业、经贸等有机联动。

枢纽港公司董事长王浩表示,公司将立足重庆,以优质的供应链综合服务为陆海新通道建设降本增效,以重庆枢纽港产业园为核心构建国际化产业服务网络,让更多重庆及西部企业走出去,更多的国际化企业走进来。

通道带物流 物流带经贸 经贸带产业

国际视野下的陆海新通道:一条深度融合发展之路

■ 新重庆-重庆日报记者 杨骏 邱小雅

通道带物流、物流带经贸、经贸带产业,这是重庆对外开放的一个基本遵循,也是陆海新通道发展的主要目标。

在推进陆海新通道建设的过程中,重庆该如何实现上述目标,实现通道、物流、产业的融合发展?在2024陆海新通道经济发展论坛上,参会嘉宾各抒己见、建言献策。

通道“降本增效”的多种方式

中国社会科学院亚太战略研究院副院长沈铭辉表示,贸易成本每降低1%,贸易量就能增加3.2%。他建议,陆海新通道可以通过多种方式降低物流成本,比如,重庆可以通过降低物流税费来直接降本,也可以探索像“单制”这样的举措,提升运输效率。

在谈到为通道降本增效的过程中,不少嘉宾都提到金融的重要性。

国际供应链与运营管理学会副主席文健君表示,金融创新能够让通道的客户解决资金问题,甚至拿到融资,在某种程度上也是降低成本。

还有嘉宾表示,完善供应链也能降低通道的物流成本。中国仓储与配送协会副会长兼专家委员会主任王继祥说,重庆通过“一头在外、一头本地”配套,大力发展本地产业链集成,降低了供应方面的成本;产品生产出来后,通过陆海新通道运出去,这就让重庆地区的物流成本大幅度降低,这一经验值得推荐。

通道的基础设施需要进一步完善

嘉宾们也认为,陆海新通道需要进一步提升完善基础设施。

长安民生物流股份有限公司党委书记、总经理万年勇直言,近年来,重庆在陆海新通道建设上非常迅猛,但JSO集装箱、通道运力等方面稍显不足,一定程度上制约了通道的

发展。同时,受限于中泰铁路尚未打通,陆海新通道在运行过程中,还有一些因为基础设施不足而导致的“最后一公里”问题没有解决。

老挝磨丁经济特区董事战略顾问徐露农表示,当前,重庆枢纽港产业园、老挝国家级经济特区老挝磨丁特区、泰中罗勇工业园签订了“三国三园”的合作协议,陆海新通道就是“三国三园”合作的重要基础。目前,老挝方面已经开始进行基础设施的强化,比如磨丁特区到泰国北部、磨丁到万象的高速公路,只有完善了这些基础设施,才能让陆海新通道更好地为“三国三园”发展服务。

“未来的陆海新通道,必然是陆海空数一体化的。”王继祥认为,这也是重庆推动陆海新通道发展的重要切入点,应该作为通道“基础设施”的一部分。

沈铭辉表示,陆海新通道的运营机制也是基础设施的一部分,期待进一步加强国内各省市部际、省际之间联席会议机制和共建机制,

同时加强与沿线国家和地区的协调合作,优化跨国通关运输的相互认可和标准化。

通道与产业的协同发展将产生叠加效应

物流建设的目的,是为了促进区域经济增长。让通道与区域产业发展结合起来,能让两者产生叠加效应,实现1+1>2的效果。

万年勇以“渝车出海”为例介绍,长安民生物流依托物流大通道,今年前10个月为全市超过28万辆整车提供了运输服务,“这就实现了重庆通道与汽车产业的强强联合。”

徐露农表示,“三国三园”的合作,很大程度上就是依托产业来的,比如“渝车出海”。这里的产业,也可以是川货出海、青海货出海、陕货出海,同时还可以是海货入渝。他认为,重庆应该建立“产业海洋”思维,把陆海新通道沿线地区的产业都纳入到通道发展规划中,这样才能让通道与产业真正地融合起来。