

两会专题

改革创新物流政策 加快“一带一路”战略进程

■ 全国人大代表、重庆两江新区管委会常务副主任 汤宗伟

党的十八届三中全会作出“推进丝绸之路经济带、海上丝绸之路建设,形成全方位开放新格局”的重大战略决定,加快“一带一路”战略进程即成为发展热题。物流作为“一带一路”国家战略的重要组成,其政策地位和作用十分重要。现行物流政策在促进产业结构调整、转变经济发展方式和增强国民经济竞争力等方面已发挥重要作用。但从总体看,作为物流产业综合性应对国际金融危机的政策措施,“减税降费”成为核心手段,且乏规范性和系统性,仍属于非战略之策、法治之策。因此,在“四个全面”的战略布局下,改革创新国家物流政策,非常必要。

一、创新国家物流政策的重要意义

(一)有利于形成我国对外开放发展的生产力新格局。“一带一路”国家战略具有重要的地缘优势和丰富的自然资源,涉及多边外交和地区多元发展利益主体,其建设是个崭新的发展命题,具有长期性、艰巨性和复杂性,迫切需要深化“路情”、“带情”认识,基于国家战略层面,立足经贸合作本源,从“渝新欧”等国际经贸大通道的物流功能入手,创造发挥各省区市的比较优势,抢占新一轮发展制高点,加快形成我国对外开放发展的生产力新格局。

(二)有利于深入推进西部大开发。我国西部大开发战略实施十多年来,西部地区经济社会发展取得显著成效,综合经济实力显著增强。但总体上看,包括重庆在内的广大西部地区目前经济社会发展仍然滞后,仍处于欠发达阶段。谋求新时期西部大开发新突破,必须创新物流政策,基于“一带一路”国家战略,加快西部重点地区物流基础设施建设,加强与西部省区和中亚、欧洲的经济交流与合作,促进内陆地区开发,战略产业集群和重点城市群发展,增强西部地区自身综合实力和自我发展的能力,推动中国西部大开发升级向更高水平发展。

(三)有利于加快内陆地区对外开放。我国内陆地区地域广阔,发展相对滞后。内陆地区与沿海最大的差距是对外开放的差距。沿海地区对外开放早,开放力度大,开放程度高。内陆地区开放时间晚,开放水平与沿海地区差距明显,物流(包括设施和成本)是制



约内陆地区改革发展的最关键因素之一。据统计,国土面积占全国70%以上的西部12省区市,进出口总额仅占全国外贸总额的6%,上海、天津、重庆三个市的外贸依存度分别是247%、56%、23%。因此,基于“一带一路”国家战略创新物流政策,加快内陆地区物流设施建设,加快内陆地区开放型经济发展进程,全面融入世界经济体系。

(四)有利于我国区域协调发展总战略。“一带一路”国家战略源于国际地缘政治和区域经贸合作理念,是国际地缘政治和经贸合作学说的与时俱进,当与长江经济带以及京津冀等国家级区域和次区域协调发展,形成南北并进、东西互动、开放开发并举,推进中国经济升级的战略发展系统。因此,基于“一带一路”国家战略创新物流政策,加快物流资源要素整合,促进区域协调发展。

(五)有利于铸就产业核心功能,全面融入“一带一路”国家战略。物流属于生产力,在相当程度上决定着内陆省区融入国家“一带一路”战略的速度和水平。由于我国幅员广袤,经济社会发展水平差异大,特别是物流设施参差不齐,内陆地区物流发展具明显的后进步性。因此,由于市场机制的有限性和“一

带一路”国家战略物流发展的特殊性,要求夯实“一带一路”国家战略的市场基础,更好发挥政府主导作用,根据针对适用性原则创新物流政策,铸就物流产业核心功能,打造“一带一路”战略核心腹地,增强战略支撑功能。

二、创新国家物流政策的建议

(一)专项规划指导。将基于“一带一路”国家战略的物流创新政策列为“十三五”国家专项规划。拟10年期的发展考量,在国家层面统筹规划物流设施空间布局、服务体系及政策体系,打造“一带一路”战略的核心支点,提升重庆、成都、西安、郑州、兰州等主要枢纽和节点城市的辐射带动能力,发挥“渝新欧”等通道班列及水、公、铁、空等开放平台和重要物流园区的功能,积极培育物流市场,塑造多层次、多类型的物流配送格局,推进国际合作,加快物流产业发展,实现物流创新政策法制化。

(二)创新政策支撑。拟由国家财政分年度拨付,设立“一带一路”物流产业发展专项资金,国家开发银行按比例提供无息或贴息贷款,加快内陆省区重点物流设施建设;沿袭

财税[2012]13号《关于物流企业大宗商品仓储设施用地城镇土地使用税政策的通知》精神,加大对物流业的土地政策支持力度,支持物流仓储业发展,实行土地使用税减半征收,鼓励整合物流设施资源,支持工业企业的旧厂房、仓库和存量土地资源用于发展物流业,给予平台型物流企业的投融资及税费等优惠政策。

(三)在渝创设“中国物流交易所”。重庆是我国中西部地区唯一的直辖市和国家中心城市,地处丝绸之路经济带、海上丝绸之路和长江经济带的战略交汇点。“中国物流交易所”拟由重庆发起,中国证监会批准,多方共同出资组建,实行会员实名制(条件成熟时可吸纳海外会员),以此降低交易风险。“中国物流交易所”旨在整合现有资源,依托现代资讯技术,打造第三方物流交易公共服务平台,为物流企业提供物流信息交易、物流设备交易、物流项目招投标、物流业产权转让、企业并购、融资资讯等专业服务,是“一带一路”大宗货物运输交易、联结国际国内两个市场的重要平台,是物流资源整合及功能实现的最高形式,是加快“一带一路”物流发展、促成全国物流大市场的战略推进器。

全国人大代表建言: 四川应加速对接“一带一路”

3月4日,一场由国家发改委召集的“长江经济带”特别会议也将在北京举行。四川等11个省市将围绕发展长江经济带的国家战略,提出重要意见建议。

四川如何抢抓机遇,利用“左手丝路、右手长江”的枢纽优势,实现由内陆到开放前沿的大逆转,来自四川的多位全国人大代表、港口负责人以及国内知名专家对此进行了精彩的智慧激荡和探讨。

四川优势连接两大经济带 实现从内陆到开放前沿“大逆转”

记者:当前中国实施的两大国家战略——丝绸之路经济带和长江经济带,都与四川有关。四川的地理位置可谓“左手丝路,右手长江”,积极融入长江经济带,有什么重要意义和特殊优势?

全国人大代表、四川省商务厅厅长谢开华:长江经济带上,四川是面积最大、人口最多的“大个头”,不容忽视。纵观沿江的上海、江苏、重庆、四川、云南、贵州等11省市,面积超205万平方公里,四川省的面积就占了总面积的近四分之一,达48万平方公里。加快长江经济带建设,意味着四川从过去的“西部内陆”,瞬间逆转为“开放前沿”,区位优势将大大增强,将迎来一个千载难逢的发展机遇。

四川首先要转变内陆观念,牢记自身优势,勇于站上开放的舞台中心。向东,四川省通过长江黄金水道融入亚太经济圈;向西,建设面向西南开放核心腹地,依托孟中印缅、中老泰和中越国际大通道,形成四川连接南亚和东南亚的对外开放捷径;向南,积极对接南向国际经济走廊沿线产业布局,拓展与东盟、印度、巴基斯坦等东南亚、南亚国家或地区的经贸往来和外经合作,积极融入中国—东盟自贸区和大湄公河次区域。

跨省合作整体统筹错位竞争 合作大于竞争才能“串珠成线”

记者:长江经济带的国家战略提出后,沿江11个省市均摩拳擦掌。从过去的经验来看,各地之间往往可能出现竞争大于合作的情况。如何才能真正实现跨省合作,让长三角、长江中游、成渝三个板块“串联成带”?有哪些瓶颈待解?

全国人大代表、四川省发改委主任唐利民:成都、泸州、重庆、武汉、南京、上海……这些城市犹如长江经济带上一颗颗珍珠,只有用合作的丝线将其串联起来,科学发展,才能真正共同实现价值倍增。四川与长江经济带其他省市的合作,肯定是建立在产业和物流基础上的。各省市的重点产业各有优势,未来需要在国家整体统筹的层面错位竞争、避免产能过剩。

自2000年以来,长江经济带成为“产业西进”活动最突出的区域,经济要素向包括我省攀枝花、宜宾、泸州在内的沿江城市集聚的态势较为明显。产业转移是企业自主的市场行为,背后是四川土地、劳动力等要素资源的优势,也是长江经济带发展为四川带来的红利。但是,在当前国家提出不唯GDP论、环境节能减排、转变发展方式的背景下,四川不能不加选择地承接中东部产业梯度转移,而是要有重点、有选择地多引入高新技术产业,实现产业升级的“一步到位”,避免产业转移带来污染转移。

辐射腹地不能只靠长江 综合交通走廊激活整个经济带

记者:除依托长江黄金水道外,四川及沿江各省市都提出了建设综合立体交通走廊,并伴随海量的资金投入。如建设高铁、公路等,甚至比水运更便捷,这有什么深远影响?

全国人大代表、四川省发改委主任唐利民:长江经济带不能只靠长江,四川的规划是建立包括铁路、公路、航空等在内的综合交通运输体系,各种交通体系优势互补,彻底激活整个经济带。

2014年,四川省政府印发《贯彻国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展指导意见的实施意见》,明确27个长江川内段及支流重大项目,明确(类)长江上游综合交通运输体系建设项目,估算投资分别达555亿元和7407亿元,总规模近8000亿元。

长江干流总长度2688公里,但在四川境内的长度仅258公里。黄金水道在四川境内停留的空间太短,从宜宾往西,长江进入水流湍急的深山峡谷,通航能力有限。建设综合交通走廊,可以更好地发挥长江对于整个西部地区尤其是川滇黔三省腹地的带动作用。例如,泸州港的直接经济腹地包括成绵经济带、川南经济区,间接经济腹地包括滇北、黔北以及陕甘藏青等几个西部省区的部分地区。通过“铁水公机”综合交通联运,可以推动长江中上游腹地开发,对四川构建长江经济带的西端增长极具有重要战略意义。

(王丹 马宇)

链接

重庆两江新区的规划和改革举措

重庆两江新区西连“渝新欧”国际铁路大通道,东接长江黄金水道,是国家“一带一路”和长江经济带两大战略的天然交汇点。深入贯彻落实国家“一带一路”战略和建设长江经济带,是两江新区新阶段实现新发展的战略新机遇和新使命。

规划目标

发挥国家“一带一路”、长江经济带战略交汇点优势,扩大向东向西对内对外开放,着力培育对外开放核心功能,整合国际国内两种资源、两个市场,打造内陆资源配置新节点。积极融入全球产业体系,推动经济发展提质增效,构建内陆开放型经济新体制。适应经济新常态,以改革、开放、创新为动力,加快建设“三中心一基地”,发挥龙头引领作用,辐射带动重庆及西部地区开发开放。

——国际物流中心。进一步完善对内对外开放通道,建立、完善立体化、复合型的国际物流体系,实现国家丝绸之路经济带和长江经济带的无缝联系,推动中亚、东盟等丝绸之路经济带沿线区域的资源、产品等通过长江经济带输出到国内沿江地区,推动长江中上游附加值高、时效性强的货物通过“渝新欧”铁路大通道到欧洲,扩大沿江地区与欧洲、中亚的货物贸易,建设内陆地区国际物流集散、分拨中心。

——国际贸易中心。创新国际贸易模式,抢占互联网背景下新型贸易发展机遇,以发展跨境电子商务、保税展示交易、数据处理及服务、离岸贸易等为重点,打造内陆地区的国际贸易中心。

——先进制造研发转化中心。广泛集聚国内外创新资源,以科技研发转化服务加快重庆老工业基地改造,抢占新一轮战略性新兴产业发展制高点,带动内陆地区产业转型升级和经济结构调整。

——开放型经济服务基地。以推进涉外投资管理体制改革为切入点,培育国际化和法治化的营商环境,打造国际资本、人才、信息“洼地”,搭建国内产业、资本、人才走出去的重要平台。

改革举措

重庆两江新区紧紧围绕国家“一带一路”及长江经济带战略,以改革、开放、创新的思

维推进开发建设,激发市场要素活力,释放创新创业动力,探索内陆开放的新模式、新机制,着力构建开放型经济新体制。

(一)加强开放平台建设。依托空港、水港、铁路三大口岸,畅通向东向西开放通道,实现丝绸之路经济带和长江经济带的有机联系。深化区域通关一体化改革,全面推行“一次申报、一次查验、一次放行”的关检合作,推进“单一窗口”试点,建设“信息互换、监管互认、执法互助”的通关机制。打造内陆口岸高地,推动汽车整车进口口岸功能由铁路向水港、空港延伸,完成进境肉类、水果口岸基础设施建设。同时加强电子口岸合作,与沿海、沿江及长江沿线口岸共建数据平台,进一步扩大“属地申报、属地放行”通关适用范围,探索多式联运便捷通关,实现更大范围的大通关合作和无纸化电子通关。两江新区进出口总额由2011年的71亿美元增长到2014年的400亿美元,年均增速达80%。其中,四川、贵阳等周边省市转口贸易大幅增长,占比达45%。

(二)深化海关特殊监管区改革。建立健全制造、研发、销售、物流、结算五大中心功能体系,建设升级版保税港区。两路寸滩保税港区获国务院批准全国首批开展贸易多元化试点,探索在海关特殊监管区域率先实现加工制造和商贸服务两种功能、两种税制的叠加。引进市场主体,拓展集散分拨、委内加工、保税物流等业务。创新跨境电子商务发展模式,用好用活保税进口、保税出口、一般进口、一般出口四种业务模式推进跨境电子商务,全年引进30多家企业,打造跨境电子商务产业链平台和网商集聚区,实现贸易额6000万元。建成占地4.7万平方米的保税商品展示交易中心一期项目,推动保税展销平台向其它区域拓展,2014年完成保税贸易额12亿美元。

(三)创新产业发展模式。最大限度减小内陆地区物流制约,坚持“基地化布局、垂直化整合、集群化发展”模式,通过上中下游产业链集聚,整机企业+零部件企业集聚,打造一批具备区域影响力和竞争力的产业集群。汽车、电子信息两大千亿级产业基地基本成型,两大产业本地配套率分别达到80%、70%以上,一批关键零部件实现本地化生产。充分发挥金融杠杆作用,促进金融与新兴产业的有机结合,带动产业快速发展。分别成立了机器人、通用航空、新能源汽车、LED产业基金



和融资租赁公司,制定了一套以金融撬动市场,以市场订单吸引世界知名企业云集两江新区的策略,快速形成了通用航空、智能机器人、新能源汽车、云计算等新兴产业集群。

(四)推进产城融合发展。坚持以人为本开发模式,保障、维护、实现好失地农民利益。按照“一改六好”标准建设新型安置房,即规划划拨地为出让地,变有限产权为完整产权,并按“地段好、配套好、质量好、户型好、环境好、物业好”标准建设,大幅提升安置房的品质,有效增加了农民的财产性收入。开工建设安置房400万平方米,安置人口近14万,做到了无一例到区、到市上访事件发生。通过明确入园企业拿出15%就业岗位,园区自身成立物管、市政园林、现代农业、服务业等公司,妥善解决了“40.50”农转城人员的就地就业,并免费开展职业技能培训,确保有就业意愿的失地农民100%实现就业。坚持制造园、研发园、物流园、家园、生态园“五园合一”方式,建设一批功能各异、主题鲜明的城市组团,配套完善水电气讯污等公共服务设施,年均新增城区面积15平方公里,城市人口6万。推动职住平衡,开建公租房719万平方米,建成79万平方米,解决产业工人的住房问题。

(五)深化新区行政体制改革。立足内陆开放,全力打造国际化、法治化、高效率的发展环境。推进大部制改革,将重庆市工商局、质监局、食药监局在两江新区、北部新区的分支机构共三大职能、五个分局整合为两江新区市场和质量监督局,使得内设机构减少50%,人员编制减少16%,机关人员60%下沉到基层。市政府下放两江新区283项市级审批和管理事项,实现“两江事情两江

办”。建设两江政务中心和网上行政审批大厅,开展“一窗受理、一站式”集中审批服务,管委会和市级部门派驻机构共20个部门入驻政务中心,进一步优化审批流程,减少办事环节,企业注册登记时间从70个工作日缩短至2个工作日,大部分企业提交资料当天就能获取“三证一章”。2014年两江新区新设市场主体8234户,注册资本超1000亿元,同比分别增长80%、70%。推进外商投资管理体制改革,构建外商投资在线审批等外资服务“绿色通道”,促进外商投资审批便利化。两江新区实际利用外资连续三年超过30亿美元,区内世界500强企业由成立之初的58家增加到127家。

国药准字H46020636

快克

复方氨酚烷胺胶囊

请在医生指导下购买和使用

海南亚洲制药股份有限公司生产

海南快克药业总经销