

沪昆高铁南昌至长沙段开通 江西湖南重构区域经济版图

吴齐强 鲁毅 曾勇 报道

过去,江西人很纠结,拥有鄱阳湖生态经济区和振兴赣南苏区两大国家战略的江西,没有一寸开通的高铁!总感觉“矮人一头,慢人一步”。

如今,江西人很兴奋,高铁终于来了!上海至昆明高速铁路南昌至长沙段16日开通运行。有了追风速度的高铁,江西经济能否演绎出别样的激情?

同样,位居中部的湖南,可谓“不东不西”、“不南不北”,就在几年前还并无区位优势,但“以后我向外商介绍长沙,不仅能说距广州两个多小时,还能说距上海三个多小时。”湖南省商务厅投资处处长王庭恺如是形容“十字架”给湖南区位带来的变化。

高铁“盲区”的焦虑与期盼

出生于广州的罗洁儒,在南昌工作两年了,回去看望爸妈是个甜蜜又痛苦的事。“唯一的一趟特快列车要绕道湖南,路上折腾12个小时是正常的。”小罗对高铁充满了期待,“虽然还要经过湖南,可只要4小时20分钟,爸妈来看江西的青山绿水更方便了。”罗洁儒已经购买了首日南昌赴广州的高铁票,“体验一把追风的感觉!”

江西风景独好,但高铁建设相对滞后是不争的事实。不少网友戏称江西是“高铁的盲区”。长江中游城市群,又称“中三角”,以武汉、长沙、南昌三市为核心,而只有南昌至今才通高铁。就连福建省,这个一度被戏称为“中国铁路的盲肠”的地方,已开通的快速铁路里程数都已超过1000公里。

作为唯一跟长三角、珠三角、闽三角毗邻的省会城市,南昌是承接东部沿海产业转移的理想之地。优势明显,不足同样显眼。2013年,南昌实现地区生产总值3300多亿元,与长江中游城市群其他城市相比,仅为合肥的70%、长沙的41%、武汉的34%。

如今,路通财通,高铁无疑为江西区域发展增添了强劲的引擎,拓宽了想象的空间。

“江西终于脱离了高铁‘盲区’!”华东交通大学交通运输与经济研究所所长查伟雄很兴奋,他认为,江西要想成为长江经济带重要增长极,从“锅底状态”走出来,快速铁路网联通全国必不可少,“对于有些地区



来说,通条高铁是锦上添花,对江西而言是雪中送炭。”

南昌铁路局党委副书记万军介绍,16日起开行的11对“G”字头动车让南昌市民可前往29个城市,打通了江西省北上西进南下的高铁版图。今年年底,沪昆高铁南昌至杭州段将正式通车,届时南昌到杭州仅需25个小时,南昌至上海35个小时,南昌至南京4个小时。江西已经快步迈入高铁时代。

重构区域经济发展版图

听说沪昆高铁马要开通了,三一重工股份有限公司江西分公司的员工们都兴奋起来,“回家再也不是一件纠结的事了。”

在位于南昌县的小蓝经济技术开发区,该公司常务副总经理曾喜鹏告诉记者,公司300多员工中90%的高管和70%的员工是长沙人。以前,员工回家十分不方便,经常有员工因此而离职。沪昆高铁开通后,从南昌到长沙只需要一个多小时,员工每周都可以回家。

萍乡市位于湘赣交界,高铁开通后,从萍乡到长沙只需22分钟,更让两省交界处掀起一股合作热潮。按照江西萍乡与湖南株洲日前签订的《赣湘开放合作试验区战略合作框架协议书》,萍乡将被打造成为两省“政策洼地”“产业高地”“创业宝地”。

迎接高铁时代也将改写上饶的历史。“一位美国客商,本来说要来我们公司考察的,后来因为路上耗费时间太长,临时取消了。”江西百川电导体有限公司副总经理张鸿翔无奈地对记者表示。高铁即将呼啸而来,和张鸿翔有着同样烦恼的商人可以展颜一笑了。

沪昆高铁杭长段、京福高铁合福段在上饶市纵横交会,将于今年底和明年分别开通。上饶市委书记陈俊卿表示,作为目前全国唯一的高铁“十字交汇”地级市,上饶将实现由“内陆腹地”向对外开放合作“门户城市”的转变。

有热心网友曾呼吁:“砸锅卖铁也得上高铁。”看来,无论官方、民间,发展经济得上高铁的认识是一致的。江西“高铁经济带”呼之欲出,未来,一座座集电商、物流、生态休闲的城市新区,将借高铁“东风”展翅腾飞。

“十字”高铁 大通道将打开更大发展空间

“沪昆高铁对江西来说,不仅是一条铁路线,而是意味着进入一张网络。”江西省人大内务司法委员会副主任委员陈东有说。沪昆高铁南昌至长沙段建成开通后,将成为华中地区通达长三角地区及长株潭城市群间的便捷通道,同时通过衔接京广高铁和沪昆高铁长沙至昆明段,可实现华中地区与珠三角及西南地区的快速通达,对促进赣、湘、黔、滇等省地的人员、物资、信息、资金交流,推动沿线经济社会发展具有重要意义。

9月10日,记者从江西省国资委获悉,江西已组建全资控股专业物流投资公司,规划投资30亿元谋划新一代物流信息港,重点在南昌、九江、赣州、吉安、宜春、上饶等地布局,5年之内建成中部地区以资源共享为核心的物流示范体系,全面融入长三角、珠三角大物流体系。

春江水暖鸭先知。除了物流,旅游更是区域交往的风向标。

4月29日,由江西省旅游局主办,九江、景德镇、南昌市旅游局承办的“江西风景独好”赣北文化山水极品旅游线路推介会在武汉市隆重举行。江西省旅游局与武汉市旅游局签订了旅游战略合作协议。9月10日,湖北省旅游局在南昌举办“‘超快慢生活’——灵秀湖北之旅聚游惠”新闻发布会,湖北旅游推广活动在南昌举行。江西省与周边省份的旅游合作因高铁而迅速升温。

未来,江西省还将致力于建设南北和东西两个走向的“十字形”高铁大通道,规划建设的昌吉赣城际高铁就是南北走向的重要通道。目前,江西省已经确定将昌吉赣铁路向南延伸至广东深圳,届时南昌到深

圳有望四五个小时直达。这将给江西经济发展带来更大的想象空间。

湖南的机遇

沪昆高铁南昌至长沙段16日正式通车运营,这意味着中国纵横最长高铁京广高铁和沪昆高铁成功交汇湖南省会长沙。

“以后我向外商介绍长沙,不仅能说距广州两个多小时,还能说距上海三个多小时。”湖南省商务厅投资处处长王庭恺如是形容“十字架”给湖南区位带来的变化。

京广高铁长2298公里,自北向南途经京、冀、豫、鄂、湘、粤6省;沪昆高铁全长2264公里,自东向西途经沪、浙、赣、湘、黔6省,这两条高铁分别是中国纵向和横向运行里程最长、辐射范围最广的客运干线,于长沙南交汇,形成主干线上唯一“十字架”。

位居中部的湖南,可谓“不东不西”、“不南不北”,就在几年前还并无区位优势。直至2009年底,武广高铁开通运营,长沙到广州从之前的9小时缩短为2小时,长沙到武汉只需1小时,湖南的区位优势开始发生翻天覆地的改变。

京广高铁沿线的郴州、衡阳、株洲、长沙等城市,迅速被越来越多外商看好,成为投资首选地。湖南历年来持续增长的外来投资便是最好的佐证,湖南利用外资规模连年位居中部省份首位。

广铁集团新闻发言人黄欣表示,沪昆高铁和京广高铁在湘成功“握手”,使长沙一跃成为中部最重要的高铁黄金枢纽城市,湖南区位优势随着将进一步提升,为湖南经济社会发展带来更多机遇。

事实上,沪昆高铁湖南境内还没有通车路段之时,不少长三角企业已经“嗅”到了湖南特别是长沙的区位优势。2013年初,上海大众便“落子”长沙。王庭恺说,“当时前去招商,沪昆和京广交汇的绝对区位优势就是宣传的重要砝码之一”。

沪昆高铁目前已开通上海至杭州段、南昌至长沙段,杭州至南昌段及湖南境内区段将于年内开通,全线贯通则要在明年。届时,湖南境内高铁将超过1000公里,湖南与“长三角”和“珠三角”经济联系日益频繁。

“长三角、珠三角的资金、技术、优秀人才和管理模式,将更加便利地汇聚于长沙,这对于正在加速转型升级的湖南而言,是极大的利好。”王庭恺说。

上海出台“33条” 营造资本市场环境高地

颜剑 刘宏鹏 报道

9月15日,上海市政府出台了《关于进一步促进资本市场健康发展的实施意见》(简称33条)。这是省级地方政府首次针对今年5月国务院《关于进一步促进资本市场健康发展的若干意见》(简称“新国九条”)的落地举措。

作为我国改革开放排头兵,上海的一举一动,都受到市场热议和广泛关注。该文件的出台时机,恰逢上海自贸区挂牌一周年前夕,其先行先试意味更显浓厚。

“我们为什么要出‘33条’,如何出、出台后怎么办?”9月17日,上海市委常委、常务副市长屠光绍在接受记者采访时,详解了该文件的出台逻辑。

为何要率先出台?

在屠光绍看来,中国资本市场、金融机构在上海城市发展中的重要性,以及上海国际金融中心建设的时间紧迫性和所面临的重大机遇,都使得上海应该承担起积极落实“新国九条”精神、率先出台实施意见的任务。

今年5月8日,国务院下发“新国九条”,就新形势下的资本市场发展全面部署。该文件的出台,体现了十八届三中全会对资本市场深化改革的总体要求,对于下一阶段资本市场的发展具有重要的指导意义。

“国务院文件出台后,地方政府必须具体落实好相应精神。”屠光绍表示,国务院文件提出了资本市场发展的总体要求,而要把总体要求落到实处,不但需要依靠资本市场的参与者,而且地方政府也责无旁贷。

他说:“这样才能把资本市场改革创新,特别让资本市场的资源配置功能真正地起到实效。上海作为地方政府率先出台这个实施意见,是上海落实国务院精神的具体体现。”

屠光绍表示,“出台‘33条’,还是资本

市场在上海所处重要地位的必然和迫切要求。”他指出,上海国际金融中心建设是一项国家战略和系统工程,在国务院2009年19号文中,就提出资本市场建设是上海国际金融中心建设的核心任务。“只有不断加快资本市场的发展,才能实现上海国际金融中心建设的任务。”

而从现实的角度来看,资本要素市场在上海集中度最高,“股票、债券、金融期货等要素市场,一大批金融机构特别是资本市场的机构,如证券公司、基金公司在上海集聚度是最高的。”屠光绍说,上海资本市场发展的现实要求上海必须高度重视“新国九条”,切实落实好国务院精神。他认为,出台“33条”也是上海实现自身发展、服务全国的切实需要。“因为上海的城市功能还承担着通过自身发展来辐射全国的战略任务。资本要素市场和机构在上海的集聚,必然会提高上海服务全国的功能。并且,资本市场的发展,同时也会带动上海经济的发展、产业结构的调整”,屠光绍说。

他认为,上述背景,都要求上海积极落实国务院“新国九条”精神,出台促进资本市场健康发展的实施意见。

营造资本市场环境高地

其实,对于地方而言,落实“新国九条”之时,会面临一个相对棘手的局面。

因为在国务院出台文件之后,地方落实之时必须要结合地方的实际情况来出台相关文件,但是涉及到资本市场的事权又在中央,那么地方出台实施意见能做什么?

屠光绍坦言:“我们不能出台一套大话、空话的东西,那样没有意义。但我们又不能完全按照自己的意愿来实施,文件出台的定位必须拿捏准。”

他拿着“33条”的文件对记者表示:“因此,我们从三个方面来把握,首先是支持配合好,其次是积极利用好,再次是切实服务好。”

屠光绍说:“针对‘新国九条’已经部署

了、有明确要求的,特别是事权属于国家管理部门的内容,我们在实施意见中提出要支持配合好。”

他进一步解释说,就是要配合好国家主管部门推出的措施。“‘33条’里就有相当部分该方面的表述,以使国家的有关政策措施在上海具体落地。”以及在落实‘新国九条’的过程中,特别注意支持、配合市场主体在资本市场中发挥主体作用。

随着上海资本市场的发展,以及上海自贸区的推进,要求上海的改革创新不断向前。屠光绍说:“我们出台的‘33条’除了要落实主管部门的要求外,还要力争先行先试。有的已经在先行先试,有的在下一阶段要积极先行先试。”

屠光绍说:“上海要积极利用好资本市场平台来促进地方的发展,利用好资本市场平台来实现上海经济结构调整、产业转型升级。”他坦言,其实上海经济结构转型任务非常重,当前应该积极发挥市场配置资源的功能、利用好资本市场的开放性来实现经济结构调整。

在这过程中,还要利用资本市场的激励约束机制等推动上海的企业做优做强、规范发展,不断提高他们的竞争力。“因而,我们在‘33条’中就此也提出了相应的要求。”他说,还要利用好资本市场来推动上海证券期货经营机构的发展,形成若干全国领先、具有国际竞争力、品牌影响力和系统重要性的现代投资银行。

“33条”中有10条关注资本市场环境的建设,涉及到司法、信用、投资者保护、信息建设等内容,在整个文件中占到最大的篇幅。就此,屠光绍解释说:“我们希望不是靠政策的洼地,而是靠环境的高地来发展资本市场。我们营造环境应该更具有长远性,更具有技术性,这也是资本市场长期发展的基础。”

他说:“过去地方政府在发展经济过程中,关注点过多放在政策的优惠上。这不是一个出路,因为这些政策固然能在一段时期内起到刺激作用,但企业与机构更看重长远与可持续性。”他强调,营造良好环境

的努力虽然未必会立杆见效,但却会逐步产生长久和深远的影响。这就是“33条”把重点放在营造环境上的原因。

资本市场发展机不可失

值得注意的是,“33条”的最后一条规定,该文件有效期将从今年的10月1日起至2019年9月30日。这意味着,该文件所提出的时间表,将与此前一系列国家层面的上海国际金融中心建设文件所提出的“2020年基本建成国际金融中心”的时间表相吻合。

一直负责领导上海国际金融中心建设任务的屠光绍坦言:“上海国际金融中心要到2020年基本建成只剩下五六年了,时间非常紧迫。”并且,现在的资本市场发展面临许多机遇,如上海自贸区建设所带来的巨大机遇。他表示,下一步,上海自贸区还将在资本市场开放方面,迈出更大的步伐。

为了抓住自贸区建设的巨大机遇,“33条”针对自贸区的资本市场开放着墨良多,并且有诸多先行先试之处。就此,屠光绍对记者表示,“自贸区在资本市场开放方面会走在最前面。”

他认为,需要特别关注的是服务业的开放,其中尤其以证券业的开放最为重要。“金融业开放程度最弱的是证券业,不开放就起不到促进行业发展作用。”他指出,通过逐步提高自贸区合资证券公司外资持股比例就是希望通过自贸区提升证券服务业的开放程度。

他表示,“33条”出台之后要抓紧实施。对于国家层面的部署,要加大力度支持配合好,而对于地方事权的内容也要抓紧落实。

屠光绍说:“我们要对实施意见具体化,虽然‘33条’里都有一些具体的内容,但是仍然需要进一步细化。要把里面的要求变成具体的抓手。目前有关部门已经开始将‘33条’里面的一些基础分解成具体任务。”同时在具体化的基础上,要落实责任制,落实到具体的单位和部门。

长江经济带海关区域 通关一体化启动

陈银建 杨颜慈 报道

9月16日,记者从南京海关获悉,从9月22日起,长三角内的上海、南京、杭州、宁波、合肥海关将全面展开长江经济带海关区域通关一体化改革,待试点运作平稳后,逐步有序推广至南昌、武汉、长沙、重庆等整个长江经济带共12个海关,此种“多地通关,如同一关”的通关一体化,较以往改革而言,打破了地域限制和关区的行政界线。

“一地注册、多地报关”

改革后,将允许代理报关企业“一地注册、多地报关”,如南京的一家代理报关企业,在本地注册后,可在区域内各海关关区办理报关手续。一家广州的代理报关企业,如果在上海设立分支机构并注册,也可以在区域内各关区办理报关手续。

多地申报验放

改革还允许许可证件证面签注口岸为长江经济带任一口岸的货物,在区域任一海关办理申报验放手续。

例如许可证签注口岸为南京关区的,按以前的做法只能在南京报关,一体化后可以在上海或宁波报关,许可证数据也可以正常核销。

企业可自主选择报关纳税

改革通过建立区域通关中心,打造统一的申报平台、风险防控平台、专业审单平台和现场作业平台,实现区域内企业自主选择报关纳税和货物验放地点。

如一家合肥企业从上海口岸进口货物,按以前的做法要么在上海办理口岸清关手续,要么办理转关手续,使用监管车辆运输,要么具备“属地申报”资格,按属地申报方式报关。

实施一体化后,企业无需办理“属地申报”资格审批,就可以在属地办理申报手续,属地海关放行后直接到口岸提取货物,也无需用监管车辆办理转关。

通关费大幅降低

据统计,江苏现有进出口企业8万多家,在上海、杭州、宁波、合肥海关办理海关手续的进出口货值占江苏省进出口外贸总值的47.18%。其中,主要在上海海关直接办理清关手续。上海、宁波、杭州、合肥进出口企业在南京关区办理海关手续的进出口货值占总数的9.57%。

此次改革省去了企业的往返奔波,消除了模式各异的困惑。以前企业在异地间申报、运输、放行等可能需要花费几天的时间,现在海关通关手续可就近办理,正常情况半天就可以全部完成。

长江经济带将在经济效益、社会效益上实现叠加,在通关成本、管理成本上进行精简。以一个40尺进口海运集装箱(不查验)从上海外港运输到苏州地区为例,选择一体化通关作业模式的通关费用较其他通关模式的通关费用要低,比最高值下降约27.49%。

一体化改革将进一步简化长江水运海关监管货物的手续,发挥水运低成本优势,提高水运货物比例,将充分发挥南京中转港的功能优势。

与之前海关推出的“属地申报、口岸验放”“属地申报、属地验放”通关模式所不同的是,本次改革在内容上更加深化,是体制机制创新的改革,有利于真正实现通关一体化。

“对于企业来讲,操作上的变化很小。”伟创力科技(苏州)有限公司资深关务杨卫新表示,公司将积极参与改革,并进行跟踪评估,“如果效率再次提高、成本再次降低,公司将全面采用一体化新模式。”

企业便利
●取消报关企业跨关区从事报关服务限制,允许代理报关企业“一地注册、多地报关”。

●可采用一体化通关模式,属地海关放行后直接到口岸提取货物,无需用监管车辆办理转关。

●允许多许可证件证面签注口岸为长江经济带任一口岸的货物,在区域任一海关办理申报验放手续。

