

构建长江大通关体制 上海周边港口走向竞合



■ 王敏杰 报道

9月,国务院印发《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》(以下简称《意见》)指出,为提升长江黄金水道功能,需要优化港口功能布局,在促进合理布局的同时,还要强调分工协作。

长江下游水陆交通良好,港口星云密布,港口之间近年来的竞争也比较激烈。借此次黄金水道的东风,从竞争走向协作是提升下游地区港口吞吐能力的重要途径,这使得相应区域更有能力承接长江中上游的货运,提升整个地区在世界港口中的地位。

众所周知,港口早已过了以吞吐量竞争标准的时代,以全球性或区域性国际航运中心港口为主体的,以地区性枢纽港和支线港为辅助的港口网络已经形成。

在业界看来,港口是各个运输方式汇集的枢纽,黄金水道不仅是水道,还包括水道周边的港口。在长江沿岸,长三角的港口布局最为完善,不过港口间的竞争依然存在。如果不是此次相关《意见》出台,港口间此前既定的格局将长久存在。

随着上海自贸区的建成,就硬件层面来看,港口格局的变化以及竞争向竞合的转变将是必然。黄金水道的畅通除了港口的协调、航道的畅通,还有物流的全程无障碍。借自贸区东风以及一系列通关创新措施的西进,长江水道效率将真正提高。

上海周边港口转向竞合

业内认为,从竞争走向协作是提升地区港口吞吐能力的重要途径,这使得相应区域更有能力承接从长江中上游过来的货运,提升整个地区在世界港口的地位。

根据此前公布的《意见》,为提升长江黄金水道功能,需要优化港口功能布局,其中包括加强分工合作、推进专业化、规模化和现代化建设以及大力发展现代航运服务业。

在上海建设自贸区以及长江经济带政策推动下,今年初,江苏太仓港与上海港终于从资本层面进行了战略合作,两港合资成立太仓港上港正和集装箱码头有限公司,共同经营太仓港集装箱三期码头下游两个泊位。此前的7月份,太仓港至上海洋山港水上穿梭巴士首航,标志着在两港之间运行的远洋中转航线正式开通。

根据上港集团的计划,外高桥将不再承接长江上游集装箱中转洋山港业务,长江34家支线船公司承运的重庆、武汉、长沙、九江等长江上游地区外贸集装箱全部转移集并至太仓港。

太仓港定位的变化正是顺应了苏南经济的转型升级。一位航运人士向记者表示,“依托黄金水道,建设长江经济带”已经上升为国家的核心战略,而太仓港以及上海港的相关合作也可视为其中的一部分。

在业界看来,上海周边的港口布局相对而言是较为成熟,如上海港、宁波港、连云港、南通港、芜湖港……承接黄金水道计划,在继续推进上海国际航运中心建设的过程中,不仅仅是太仓港,上海周边的诸多港口都要在其定位以及互动方式上有所变化。

记者注意到,根据《长江经济带综合立体交通走廊规划》(以下简称《规划》),在长江港口系统规划重点项目中,上海港、宁波——舟山港、苏州港、南京港集装箱码头、芜湖港、合肥港等主要港口均在列。

“航道可以视为主动脉。”一位长期关注交通规划的业内人士告诉记者,发展长江经济带,除了沿江港口的整合,航道也将以此为

契机,迎来一轮提标升级。

根据《规划》,到2020年要建成横贯东西、沟通南北、通江达海、便捷高效的长江经济带综合立体交通走廊。《规划》明确指出,在建成畅通的黄金水道方面,要形成以上上海国际航运中心为龙头、长江干线为骨干、干支流网络衔接、集疏运体系完善的长江黄金水道,高等级航道里程达到1.2万公里。

内耗与资源整合是难题

记者了解到,长三角港口群是指位于上海、浙江、江苏两省一市的所有港口。按照此前国务院关于建设以上海为主体、浙江、江苏为两翼的上海国际航运中心的基本构想,长三角港口群与上海国际航运中心范围一致。相关数据显示,2013年,长江干线港口生产泊位达到4296个,万吨级以上泊位459个,拥有10个亿吨大港。

要想进一步提升长三角港口群在全球航运界的竞争力及地位,区域内港口的合作尚需加强。不过,上海一位机构人士告诉记者,中国的港口密度是全世界最大的,港口的竞争一直都很激烈。“包括上海港和宁波港,这样的竞争格局一直存在。”

由于长三角港口众多,且互为近邻,因此在腹地资源上多有交错甚至重叠,腹地势力直接关系到港口的货源运量,使得相互间的竞争在所难免。其中,上海和宁波两大港口之间的腹地争夺,一度被外界视作是长三角港口群竞争最热闹的“战场”。上海港早在十几年前就有了动作,先与武汉港合作,接着结盟芜湖港、重庆港、南京港、南通港。而后上港集团更是投资了宜宾、重庆两港集装箱码头。宁波港也频频出击,与上海港的“势力范围”数次短兵相接。

整体来看,长三角港口发展尚未形成合理分工的格局,港口功能、产业结构趋同;中心干线港口与支线港口尚未对接,区域内集疏运网络还不完善。

专家建议,长三角区域港口应围绕上海国际航运中心建设的目标形成战略联盟,以资本投资为纽带,通过相互投资参股、持股、码头泊位共建共享等方式,建设上海国际航运中心组合港群。此外,亦应按照港口专业化分工和功能定位分工。

但需要注意的是,在分工明确的基础上如何避免内耗和深化资源整合依然是一大难题。有专家直言,不同地区间有各自的利益诉求,地方主义依然存在。

不过,目前业界普遍认为,对于全国的港口来讲,未来的发展方向将由竞争转向“竞合”。“过去长江沿岸各地政府大多各自为营,建了很多桥、拦水坝等,各地的航道水深也不一样,而且过去很多夫妻船,管理也比较散乱。”上述机构研究员告诉记者,现在由中央层面牵头统一部署,规范船舶运营,意义无疑是重大的。

一位不愿具名的高校教授告诉记者,如果没有黄金水道的规划,各个港口的业务已经基本定型。“不过,后续业务会有一些调整变化和改善。会有一个协调分工,有些是自己可以调整的,有些需要政府进行协同。”

“内陆的货往外出口要到宁波或者上海,肯定要从内陆的小港口装船送到宁波、上海、宁波、上海也希望可以参股当地的港口,其实投资并不是很大,对于宁波、上海来说,钱不是问题。”该机构人士指出,上海港以及宁波港要拓展腹地,一个选择是往内陆延伸,且小港口依赖宁波、上海也是“大树底下好乘凉”,未来在股权上的合作都是有可能的。但与此同时,还要看地方地府的意见。“很多港口都

是地方政府的,如果在配合发展黄金水道的规划上,一些地方政府没有钱但是其所处位置很好,这个时候就可以把宁波、上海引进来,对他来说也是很好的事情。”

构建长江大通关体制

根据《意见》,在提升长江三角洲城市群国际竞争力这一目标上,要充分发挥上海国际大都市的龙头作用,加快国际金融、航运、贸易中心建设。在分析人士看来,长江中下游水道畅通后,内陆的诸多资源乃至业务将从上海出发“走向世界”。在这一过程中,对物流的效率有极大需求,因而从“软件”角度来看,借自贸区经验,将相应制度在各地复制,经验拷贝西进是提升效率的关键。

今年8月,海关总署正式批准下达《长江经济带海关区域通关一体化改革方案》,明确改革将于9月底起率先在长三角3省1市(上海市、江苏省、浙江省、安徽省)内的上海、南京、杭州(温州海关隶属于杭州海关)、宁波、合肥海关全面展开,逐步有序推广至整个长江经济带其他海关。9月22日,长江经济带海关区域通关一体化改革正式启动。

据了解,原来的通关模式是企业办理通关手续,只能向属地海关提出申请,如果货物在异地,还要办理转关或“属地申报、口岸验放”等二次手续。通关一体化改革启动后,将采取长三角五地海关关区共用一套通关作业模式。在业界看来,通关一体化改革扫除了长江经济带区域经济发展的一大障碍,将促进区域经济协同发展。

而《意见》也明确指出,要构建长江大通关体制。加强内陆海关与沿海沿边口岸海关的协作配合,加强口岸与内陆检验检疫机构的合作,全面推进“一次申报、一次查验、一次放行”模式,实现长江经济带海关区域通关一体化和检验检疫一体化。在有效防控风险的前提下,适时扩大启运港退税的启运地、承运企业和运输工具等范围。推进口岸执法部门信息互换、监管互认和执法互助。自上海自贸区挂牌以来,上海海关出台的自贸区监管创新制度,累计已达23项。7项聚焦通关便利、3项聚焦保税监管、6项聚焦企业管理、3项聚焦税收征管、4项聚焦功能拓展。

今年上半年,上海海关发布了可复制推广的“集中汇总纳税”“保税展示交易”“先入区后报关”等14项创新制度,随后又出台了5项新的企业管理方面创新制度,形成了“简政集约、通关便利、安全高效”的制度创新经验,并初步释放改革红利。

按照部署,8月18日起,上海自贸区海关监管创新制度在长江经济带的51个海关特殊监管区域复制推广;9月3日起上述创新制度开始在全国海关特殊监管区域复制推广;9月18日起在海关特殊监管区域以外的地区复制推广,自贸区带来的先进经验西进已然毫无疑问。

此前,四川省发改委主任唐利民表示,在贸易监管制度创新方面,四川将学习借鉴4项经验:一是推动区域通关一体化改革,二是推进更加便利的海关监管制度,三是积极拓展海关特殊监管区域保税功能,四是实施更加便利的检验检疫制度。

一位不具名的机构人士指出,自贸区各项通关政策是为了提高便利性,因而不可能让其之前的“节点”牵绊,而如果各项政策效果明显且风险可控,西进也不会存在什么问题。

自贸区负面清单 或进一步瘦身

■ 胥会云 报道

伴随外商投资指导目录的修订,以2011年版指导目录为主要依据的上海自贸区2014年版负面清单可能也会面临升级更新。

《外商投资产业指导目录》修订稿(下称《修订稿》)自11月4日公开征求意见。

酒类、金融等负面清单或进一步瘦身

记者注意到,《修订稿》是历次修订中幅度和开放性最大的一次,限制类目录从79条大幅缩减到35条,外资股比限制中,要求“合资、合作”的限制条目由原来的43条减少到了11条,有“中方控股”要求的条目从44条缩减到了32条。

相较于2011版的《外商投资产业指导目录》,《修订稿》重点放宽了造纸、汽车电子、名优白酒、地铁、电子商务、财务公司、连锁店、进出口商品检验等服务业和一般制造业的外资准入。

比如,在2011版的《外商投资产业指导目录》中,中药材种植、养殖列入鼓励类,但限于合资、合作,而《修订稿》取消了“限于合资、合作”字样,这也就意味着,如果《修订稿》通过,2014版负面清单的第1条特别管理措施“投资中药材种植、养殖须合资、合作”,可能会被进一步放开。

同样,2011版目录中,“黄酒、名优白酒生产(中方控股)”被列入限制类,但《修订稿》的限制类中去掉了这一条内容。也因此,2014版负面清单的第25条“限制投资黄酒、名优白酒生产(中方控股)”,可能也面临调整。

新华社报道援引国务院发展研究中心研究员隆国强的观点说,名优白酒、中药材种植等产业的主要市场都是在国内,而城市轨道交通等产业,国内企业的竞争力已

泛珠十年 成就中国最大区域经济体

■ 杨瑞秋 报道

时光回到2004年,这一年,由广东倡导的泛珠三角区域合作启动。这个包含福建省、江西省、湖南省、广东省、广西壮族自治区、海南省、四川省、贵州省、云南省等内地九省(区)及香港、澳门两个特别行政区的区域,堪称“中国最大的区域经济体”,拥有全国五分之一的国土面积、三分之一的人口和三分之一以上的经济总量,是我国经济最具活力和发展潜力的地区之一,也称“9+2”。

十年前,“泛珠”内地九省(区)国内生产总值为4.9万亿元;如今,这个数字激增2.8倍至18.6万亿元,占全国33%。“泛珠”,已经成为实现中国梦和中华民族伟大复兴的重要力量。

跨境跨界 转型升级

十年间,“泛珠”一个显著的特点就是,各方之间不断推进经济贸易和产业紧密合作,极大地促进了经济转型和产业升级。

作为“泛珠”倡导者,广东务实推进与“泛珠”区域各省区的交流合作,逐步构建区域间产业梯度转移格局,不断完善与“泛珠”区域各省区多层次合作机制,密切了经贸往来,拓展了发展腹地,推动了产业转型升级,为“泛珠”区域经济社会发展不断注入新动力。

以广东为例,在前九届泛珠经贸洽谈会上,广东与“泛珠”合作各方累计签约项目达到5836个,签约金额达到11571.2亿元,项目履约率和金额履约率均达80%以上。其中,实业型和商贸流通型项目是广东与各省区合作项目的重点和热点,签约金额分别达8187亿元和2673亿元,涉及工业制造、基础设施建设、能源资源、房地产等多个领域。

2012年,比亚迪新能源汽车生产基地在长沙落成并开始批量投产。三年前这里只是长沙雨花区的一片农田,如今,长沙比亚迪生产基地已成为国内最大的新能源汽车基地。

十年间,“泛珠”各省(区)之间相互协调,打破行政壁垒,各方结合各自不同的产业结构和区域特点共同发展,形成一个相互协作、相互依赖的整体。

其中,跨省(区)工业园区的建设备受瞩目。昆明深圳工业园、衡阳深圳工业园、湘西广州工业园、广西凭祥广东工业园、赣州香港工业园等已顺利建成;同时,滇桂、川桂共建北部湾临海产业园,福建与湖南娄底、益阳共建闽商产业园区,湖南与广西

经很强,这些产业完全有实力迎接外资的挑战,无需再通过政府限制的方式施以保护。

《修订稿》还大量取消了钢铁、乙烯、炼油、造纸、煤化工设备、汽车电子、起重机械、输变电设备等重化工产业以及部分农产品生产等领域的外商投资限制。

按照这一政策趋势,2014版负面清单中,采矿业、制造业、交通运输业等大类中,可能也会相应作出一系列调整措施。

或吸收自贸区探索经验小标

从上海自贸区成立至今,已经经过了2013版负面清单和2014版负面清单,同时推出了2批共54项进一步开放举措。

记者注意到,《修订稿》中许多内容似乎也吸收了自贸区54项进一步开放措施以及2014版负面清单的经验。

今年上海自贸试验区推出的进一步扩大开放的“31条”措施中就提出,允许外商以合资、合作形式(中方控股)从事中国传统工艺的绿茶加工。而此次《修订稿》中,“我国传统工艺的绿茶及特种茶加工(名茶、黑茶等)”已从禁止类去除。

在限制类中,《修订稿》取消了对“直销、邮购、网上销售”的限制,此前“31条”也提出,取消对外商投资邮购和一般商品网上销售的限制。

“房地产二级市场交易及房地产中介或经纪公司”也从限制类中取消,此前“31条”也取消了对外商投资房地产中介或经纪公司的限制。

不过,上海自贸区也存在比《修订稿》产业开放力度更大的条款。比如《修订稿》的限制类中,依然保留了“船舶代理(中方控股)、外轮理货(限于合资、合作)”,而根据上海自贸区进一步开放的31条措施,“允许外商以合资、合作形式从事公共国际船舶代理业务,外方持股比例放宽至51%。”

泛珠十年 成就中国最大区域经济体

钦州共建广西钦州(湖南)临港工业园区,江西与深圳共建吉安深圳产业园,黔桂糖产业扶贫示范园区,四川与18个对口支援省市共建的产业园区,闽粤经济合作区,粤桂特别合作试验区等建设进展顺利。

通过共建产业园等形式,“泛珠”各省(区)在更大范围、更宽领域上实施产业对接。由湘深共建的衡阳深圳产业园2007年成立,先后引进深圳转移企业22家,到位资金59.47亿元。由湘穗共建的湘西广州工业园2009年成立,累计引进43个工业项目,到位资金15亿元,其中19家企业建成投产,广州洁宝、王老吉等一批好项目大项目相继签约落地,形成了矿产品精深加工、生物医药、建材、电子信息、轻工食品等五大产业集群。

同时,广东大力支持驻驻省外的广东商会建设,充分发挥其桥梁、纽带和服务作用,推动商会所在省区与广东的经贸往来。目前,广东在“泛珠”区域8省区已实现“一省一会”。

优势互补 合作多赢

自2004年第一届泛珠大会举办以来,“泛珠”合作各方围绕“合作发展,共创未来”的主题,持续为加强和深化区域合作增添新的动力和活力,形成了优势互补、互利共赢、共同发展的良好格局,成为国内规模最大、范围最广、影响深远的区域合作机制。

“现在我们全家都爱吃这些高原的新鲜蔬果,无污染又新鲜,吃得放心!”深圳市民张小姐告诉记者,她每天都能收到蔬菜配送公司从贵阳直送的蔬果。实际上,贵州省已于2006年起,免除了高速公路针对鲜活农产品运输车辆车辆的收费,极大地促进了各地鲜活农产品的流通。

劳力交流合作方面,自2004年设立泛珠三角区域人力资源合作平台以来,泛珠三角省区在广东纳入就业登记管理的劳务工数量达1050万人,多年来,广东每年春节前后通过交流平台向劳务输出地发布岗位信息都在150万条以上。

“泛珠”内地省(区)与港澳之间的经贸往来也翻开了有史以来最活跃的篇章。十年来,内地与港澳贸易总额达3445亿美元,增长了3倍。其中,“泛珠”内地九省(区)与港澳的贸易总额突破3020亿美元,比2004年增加了两倍以上。内地各省(区)也纷纷到港澳举办投资推介活动,借助港澳国际平台“走出去”开拓国际市场。“泛珠”区域内在港上市的企业由71家增至283家。