

智·库·丛·书
(2015年)

重庆发展新方略研究

CHONGQING FAZHAN
XINFANGLUE YANJIU

陈文玲 童小平 陈澍 等著
王济光 易小光 李敬



西南师范大学出版社
国家一级出版社 全国百佳图书出版单位

智 · 库 · 丛 · 书
(2015年)

重庆发展 新方略研究

CHONGQING FAZHAN
XINFANGLUE YANJIU

陈文玲 童小平 陈 澍
王济光 易小光 李 敬
等著



西南师范大学出版社
国家一级出版社 全国百佳图书出版单位

图书在版编目(CIP)数据

重庆发展新方略研究. 2015年 / 陈文玲等著. — 重庆 : 西南师范大学出版社, 2015.11
(智库丛书)
ISBN 978-7-5621-7680-0

I. ①重… II. ①陈… III. ①城市发展战略—研究—重庆市 IV. ①F299.277.19

中国版本图书馆CIP数据核字(2015)第256486号

重庆发展新方略研究(2015年)

陈文玲 童小平 陈 澍 等著
王济光 易小光 李 敬

责任编辑:胡靖雯 李远毅

封面设计:  品墨
CASTALY

排 版:重庆新思维电脑图文有限公司

出版发行:西南师范大学出版社

地址:重庆市北碚区天生路2号

邮编:400715

印 刷:重庆紫石东南印务有限公司

开 本:720mm×1030mm 1/16

印 张:14

字 数:240千字

版 次:2015年11月第1版

印 次:2015年11月第1次

书 号:ISBN 978-7-5621-7680-0

定 价:30.00元

“智库丛书”编审组

编审组组长：童小平

主 编 审：吴家农

编审组副组长：严晓光 陈 澍 欧阳林 易小光

编 审 委 员：马明媛 黄朝永 张 波 李 敬

丁 瑶 米本家

“渝新欧”国际贸易大通道战略研究

一、战略意义	5
二、战略基础	10
三、战略考量	20
四、前景展望	24
五、战略举措和政策设计	29
分报告一：“渝新欧”在新丝绸之路中的重要 战略地位研究	35
分报告二：“渝新欧”国际贸易大通道 重庆铁口岸开放专题研究	53
分报告三：新丝绸之路体系下的“渝新欧”国际物流 大通道集货能力分析与对策研究	120
分报告四：“渝新欧”国际贸易大通道贸易和 物流功能分析与建议	133

重庆在国家“一带一路”和长江经济带战略

中的新定位和新任务研究

一、新开放格局下的国家“一带一路”和 长江经济带战略	149
二、国家“一带一路”和长江经济带战略中 重庆的新定位和新要求	157
三、国家“一带一路”和长江经济带战略中 重庆的新任务	169
四、国家“一带一路”和长江经济带战略中 重庆的“新思维”	184
五、研究结论与相关建议	186
分报告一：对接国家“一带一路”和长江经济带战略，积极 发展口岸经济，促进五大功能区域协调发展	194
分报告二：充分发挥重庆长江经济带 西部中心枢纽作用	212

“渝新欧”
国际贸易大通道战略研究

YUXINOU GUOJI MAOYI DATONGDAO
ZHANLUE YANJIU

“渝新欧”国际贸易大通道战略研究*

• (2014年7月) •

“渝新欧”国际贸易大通道是重庆市近年来顺应国家向西开放重大战略调整,服务自身外向型经济快速发展需要建设的一条重要跨国铁路物流交通干线。“渝新欧”国际贸易大通道从重庆团结村铁路集装箱站出发,经兰州通过新疆出境进入哈萨克斯坦,再经俄罗斯、白俄罗斯、波兰到德国杜伊斯堡,并延伸到比利时、荷兰、立陶宛、捷克、匈牙利等国,全长11 000千米,运行13~16天。“渝新欧”国际货运班列改变了传统意义上单一的海运运输方式,比从东部沿海城市海运到欧洲节省20天,比北线欧亚铁路节省8天。目前“渝新欧”国际贸易大通道国外段箱千米运价已降至0.70美元,与海运和航运相比,时间效率高,交货期稳定,表现出明显的综合性价比高、安全风险小的优势。

“渝新欧”国际货运班列自2011年1月28日正式开通以来,已

*课题指导:魏礼群、聂振邦、张大卫;课题组长:陈文玲、童小平;课题副组长:田青、徐占忱、严晓光、易小光;专家组成员:秦玉才、冼国义、赵革、管涛、汪鸣、王源、曾慧欣、梁婧、赵长江、杨昌学、杨丽琼、王济光、何宗海、李天泉、杨云峰、李斌;总报告课题组成员:曾少军、王天龙、黄志龙、张莱楠、王鹏;联络员:王秀模



经三年多常态化运行。2011年开行17班次,货运量1 404标箱;2012年开行41班次,货运量3 576标箱;2013年开行45班次,货运量4 024标箱,货物聚集效应初步显现。华东、华南等地区的一些电子产品已开始“借道”大通道出口欧洲,一批世界知名物流运输企业也开始入驻重庆开展业务。

在国家有关部门大力支持和沿途各国的积极协作下,目前“渝新欧”国际货运班列主要采取“定线路、定站点、定车次、定时间、定价格”的“五定”模式。重庆市政府代表中方已与哈萨克斯坦、俄罗斯、德国的铁路龙头企业合资组建了“渝新欧(重庆)物流有限公司”,更好地解决了沿途各国通关问题,做到了一次报关、一次查验、全线放行。

“渝新欧”国际贸易大通道首次从陆路把我国西部内陆地区和长江经济带、中亚国家、俄罗斯和欧洲各国全程直接连接起来,对新时期我国沿海、沿边、沿江、沿重要交通干线全方位对外开放总体布局具有重要的引领和支撑作用。“渝新欧”国际货运班列的开通,顺应了在国际金融危机后全球经济大变革、大调整的新形势下,中国与中亚内陆国家以及欧洲各国推进互联互通、重构贸易发展格局的战略起势,可以说是我国推进丝绸之路经济带建设的先导性工程。

目前“渝新欧”国际贸易大通道建设,还面临一系列重大体制机制性问题,需要从国家层面予以重视和解决。一是口岸资质问题。重庆铁路口岸于2013年年底虽然获批临时对外开放,但尚未正式对外开放,汽车整车等相关指定口岸功能还不具备,口岸辐射力和竞争力不够。二是回程货不足问题。受制于指定

口岸功能不具备,汽车整车等大宗高附加值货物还不能通过“渝新欧”运抵重庆清关。三是货运成本偏高问题。“渝新欧”国内段以及俄罗斯段运价高,且关税按到岸价计征,相较于海运高出的运费进入税基,增加了企业成本。四是“X新欧”无序竞争问题。“渝新欧”开通后,各地纷纷效仿,甚至以大部分空车作“形象宣示”,直接导致沿途国家进一步抬高运价并开展侵入式查验,货物运输安全得不到很好的保障。

目前国家已把“丝绸之路经济带”和“海上丝绸之路”建设作为新时期对外开放的重要战略突破口,通过基础设施建设,加快与周边国家互联互通。以经贸和人文交流推进实现睦邻、富邻、安邻是我国周边外交的战略重点。重庆市作为我国西部地区唯一的直辖市和长江上游中心城市,从国家层面采取切实措施支持以重庆为起点的“渝新欧”国际贸易大通道建设,可以收到一箭多雕、一举多赢的成效。

一、战略意义

(一)实施国家“西进”战略的迫切需要

“西进”战略作为新时期中国实施全方位对外开放的重大举措,对于推进我国周边外交、维护战略经济利益、保障地缘安全具有重要意义。向西开放战略,需要建设以铁路大动脉为支撑的交通物流体系。从我国周边外交来看,向西开放有利于我国实现“睦邻友好带”“紧密朋友圈”的目标;从维护战略经济利益



来看,“西进战略”有利于打造一个联系紧密、互利共赢的“经济合作带”,实现国家“沿海开放”与“向西开放”两大重点方向的平衡发展与联动配合,推动我国经济发展重心从主要依靠沿海向东、中、西协调推进迈进;从保障地缘安全来看,向西开放有利于打造我国西部周边“战略稳定带”,形成可以长期持续发展的战略大后方。

中亚五国均为内陆国家,中国是其陆上商品最大输出国,同时中国对其能源需求逐渐增大。跨境铁路作为连接我国与中亚、俄罗斯和欧洲的大通道,是我国“经营中亚”不可或缺的工具和载体。建设“渝新欧”国际贸易大通道,推动欧亚沿线各国协力打造“丝绸之路经济带”,依托以铁路为主体的交通走廊扩大投资和贸易往来,带动丝绸之路沿途各国政治、经济、文化共同繁荣,有助于落实我国经营中亚战略,深化中俄战略和经济合作。中亚地区拥有丰富的石油、天然气和矿产资源,“渝新欧”的开通可以缓解中国海上能源运输的压力,优化传统的运输路线,特别是能有效防止“马六甲困局”,保障国家能源安全。

(二)加快形成对外开放新格局的必然选择

长期以来,我国进出口货物运输主要依靠海运,我国目前一半以上进出口货物要通过马六甲海峡。对海上运输的过度依赖使我国对外开放通道面临很大风险,构建多元化的安全与便利并重的综合运输体系,开辟以陆地运输为依托的西向国际物流大通道势在必行。西部地区远离出海口,与东部地区平均167千

米出海距离相比,西部地区平均出海距离高达2 052千米,约是东部地区的12.3倍。破解西部内陆地区区位优势,需要依托铁路通道发挥其在区域发展中的独特作用。“渝新欧”国际贸易大通道。作为欧亚第二大陆桥的重要组成部分,将有力带动我国西部地区尤其是西南地区和长江上游地区的发展,进一步向南延伸至广东、我国的港澳地区直至东盟地区,促进向西开放、向南开放战略的落实。

“渝新欧”国际贸易大通道的建设,将缓解长期以来我国内陆地区因不靠边、不靠海等制约条件导致的付开放困境。加快我国西部地区、珠三角(含港澳)和东南亚地区的连通,弥补传统欧亚大陆桥辐射力的缺失,将西部地区、珠三角和东南亚地区横向地连在一起,进一步加大对欧贸易和产业联系,改变目前以东部沿海城市为重点的一枝独大的对外贸易格局,增加我国对外开放回旋空间。

(三)推进我国区域经济协调发展的重要环节

现阶段我国区域发展不平衡,很大程度上体现为区域间开放程度的不平衡。内陆地区作为我国未来经济发展的重要回旋空间和增长动力源,其目前的进出口贸易和外资利用额在全国占比却不到15%。“渝新欧”国际贸易大通道途经我国多个西部省区,作为西北与西南地区重要的物流通道,将为中西部地区各省提供产业发展联动、经贸合作的新渠道、新途径,同时也为加快推动西部地区产业结构升级,促进西部地区外向型经济发展,形



成上中下紧密联系、充分互动的长江流域经济带发挥着重要作用。

建设“渝新欧”国际贸易大通道,有利于促进长江流域经济带加快形成,破解我国区域、城乡、内外开放不平衡问题,形成中国未来发展新动力。同时也将极大地推动内陆地区发展国际性产业集群。对重庆市而言,有助于彻底改变已有的内向型经济结构,推进建立世界级产业集群,使重庆尽快成为我国内陆地区开发开放的战略高地。对于同为内陆的成都、武汉、郑州、西安等其他内陆城市来说,也具有强大的示范带动作用。

(四)提升西部地区产业竞争力的必要途径

长期以来我国西部地区发展相对缓慢,其中的一个重要原因是自然地理条件相对恶劣造成的交通基础建设不健全和物流成本偏高。西部地区国际、省际交通运输网密度低,运输装备和信息系统技术水平偏低,各种运输方式和区域运输系统之间缺乏有效衔接。物流通道建设滞后在相当大程度上限制了西部地区外来产业的进驻和转入,而产业支撑缺乏形成物流量不足,反过来又影响物流业本身的发展。

“渝新欧”国际贸易大通道建设,立足于重庆市外向型经济发展对便捷高效国际物流通道的现实需要,实现了国内跨地区和外部跨国境的物流通道的充分整合,破解了西部地区长期以来物流通道与产业发展相互掣肘的局面,为内陆地区积极融入国际大物流和现代联运物流体系奠定了基础。我国是欧盟第二大贸易合作伙伴出口市场和第一大进口来源地,每年有超过

400万标箱货物输往欧洲。近年中西部地区与欧洲市场的关系也越来越密切,重庆生产的笔记本电脑走“渝新欧”国际贸易大通道顺畅、便捷地运往欧洲,展示出广阔的发展前景。“渝新欧”国际贸易大通道建设将极大地增强我国西部内陆地区的发展后劲和国际竞争力。

(五)联结亚欧两大文明、打通亚欧两大市场的关键步骤

亚欧两大洲居世界最主要大陆的东西两端,是人类古代文明的重要发祥地。中国是东方文明的代表,欧洲是西方文明的摇篮,历史上借助骆驼队跋涉大漠瀚海,古丝绸之路连通了中国长安(现西安)和今天的罗马,实现了两大文明的交流和对话。

文明交流互鉴、合作发展共荣是今天亚欧各国的共同追求。自中欧全面伙伴关系建立以来,在60多个领域建立了对话磋商机制。当前中国正努力实现“两个一百年”奋斗目标,贯彻落实“十二五”规划,而欧洲也在加紧推进“欧洲2020战略”,双方各自的战略发展规划为合作提供了广阔空间。中国和欧洲经济总量占世界经济总量的三分之一,是世界最重要的两大经济体。目前欧盟是中国第一大贸易伙伴、第一大出口市场,中国是欧盟第一大进口市场、第二大贸易伙伴。2013年中欧双方贸易额达到5 591亿美元,2014年第一季度,中欧双边贸易总值为8 357.3亿元(人民币),增长6.3%。到2020年,中欧贸易额有望达到一万亿美元。

2013年,双方共同制定的《中欧合作2020战略规则》,达成



包括“4大领域”“16个方面”“92项”的全面合作意向。特别是在交通和基础设施方面,双方提出“加强在智能、高端和互联互通的基础设施网络方面的合作,扩大在亚欧供应链物流网络兼容、海上运输市场和航线、铁路服务、物流、交通安全、能源效率方面的合作”。“渝新欧”国际贸易大通道的开通,将中欧合作和丝绸之路经济带建设结合起来,使中国和欧洲两大市场更加紧密地连接起来,必将使亚欧两大洲的人员、企业、资金、技术活起来、火起来,也将为打造中国和欧盟世界经济增长双引擎做出贡献。

二、战略基础

(一)区位和地缘综合优势突出

“渝新欧”国际贸易大通道是在原欧亚大陆桥的基础上,进行完善优化、加强沿线国家合作、提高通关效率而形成的便捷运输铁路,是国际物流的新通道和新的欧亚大陆桥。通道两端,一端是经济相对发达,但饱受债务危机困扰的欧洲;另一端则是发展势头迅猛、潜力巨大的亚洲内陆市场。

原来的欧亚大陆桥物流圈的辐射范围主要在中国北方,对于中国南方的珠三角及广袤的西部地区辐射能力有限。“渝新欧”国际贸易大通道以重庆为起点,经兰州、乌鲁木齐,向西过北疆铁路到达我国边境阿拉山口,进入哈萨克斯坦,再转俄罗斯、

白俄罗斯、波兰,至德国的杜伊斯堡。通过杜伊斯堡这个交通枢纽,从重庆运出的货物可直达欧洲各大港口。这条纵贯欧亚的国际物流大动脉,将改变世界物流格局。

新欧亚大陆桥以重庆为中心,构建起辐射中国南方及东南亚的大物流圈,使亚欧大陆南部没有横向连接的铁路成为历史,将有效破解内陆地区发展外贸特别是加工贸易的物流瓶颈问题,也使得以重庆为中心,辐射中国南方及东南亚的大物流圈初现雏形。这条线路在有效满足重庆对铁路国际经贸大通道需求的同时,极大地提升了重庆作为长江上游物流中心的地位,从而进一步完善服务功能,发挥辐射带动作用,为重庆及西部地区进出口企业提供更便捷、更畅通、更高效的通关条件。

中亚是联结亚洲和欧洲大陆的中间地带,中国与中亚国家有长达3 300多千米的共同边界,开展经贸活动有天然的地缘优势。经过多年发展,中国与中亚国家的经贸关系快速发展,双方已经成为重要的经贸伙伴。从中欧贸易的运输方式来看,水路运输占比超过60%,是目前中欧贸易的主要途径,但水路运输耗时较长。航空运输占比约为20%,但航空运输成本太高。目前铁路运输规模很小,占比仅在2%左右。“渝新欧”国际贸易大通道将为中欧贸易开辟更多陆上通道,节约更多贸易成本,且相对更加安全,对中欧贸易将起到积极推动作用。

新欧亚大陆桥铁路开通后,上海、江苏等地的货物从沿海运到重庆,再从重庆走“渝新欧”12天到欧洲,较原来沿海集装箱运到欧洲36天,时间大大减少。从确保中国能源供给安全来