

智 · 库 · 丛 · 书
(2015年)

重庆市生产力发展中心 决策咨询录

.....
CHONGQINGSHI SHENGCHANLI FAZHAN ZHONGXIN
JUECE ZIXUNLU
.....

童小平 吴家农 严晓光 等编著



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

智 · 库 · 丛 · 书
(2015年)

重庆市生产力发展中心 决策咨询录

.....
CHONGQINGSHI SHENGCHANLI FAZHAN ZHONGXIN
JUECE ZIXUNLU
.....

童小平 吴家农 严晓光 等编著



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

重庆市生产力发展中心决策咨询录. 2015年 / 童小平等编著. — 重庆: 西南师范大学出版社, 2015.11
(智库丛书)
ISBN 978-7-5621-7679-4

I. ①重… II. ①童… III. ①区域经济发展—重庆市—文集 IV. ①F127.719-53

中国版本图书馆CIP数据核字(2015)第256487号

重庆市生产力发展中心决策咨询录(2015年)

童小平 吴家农 严晓光 等编著

责任编辑: 米加德 唐 倩

封面设计:  品源
CASTALY

排版: 重庆大雅数码印刷有限公司

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: 16

字数: 170千字

版次: 2015年11月 第1版

印次: 2015年11月 第1次

书号: ISBN 978-7-5621-7679-4

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

把握好国家“一带一路”和“长江经济带” 战略中的重庆新机遇(2014年8月25日)	3
高度重视重庆口岸经济发展新引擎 (2014年12月9日)	17
加快城市发展新区工业化城镇化进程 (2014年7月3日)	26
重庆户籍改革的实践与深化路径 (2015年6月2日)	40
重庆保障性住房改革的实践与深化路径 (2015年6月2日)	49
重庆要素市场改革的实践与深化路径 (2015年7月10日)	61
探索构建社会风险评估指标体系 (2014年11月12日)	71
推动优化区县政府性债务与金融创新 (2014年11月12日)	81

二

加快构建重庆航空大都市 (2015年3月13日)	91
科学选择重庆主城与各卫星城之间的 轨道交通方式(2014年4月8日)	98
关于改造利用小南海铁路的建议 (2013年10月21日)	106
重庆主城适宜采取分散取暖方式 (2014年4月8日)	111
加快推行主城生活垃圾“干湿分开” (2014年7月3日)	118

三

关于重庆石化和化学工业发展构架的建议 (2013年7月23日)	131
关于重庆通用航空产业发展构架的建议 (2014年10月27日)	140
关于构建重庆电子商务产业链的建议 (2014年10月27日)	150

关于加快发展重庆大数据产业的建议
(2014年12月9日)160

关于优化大都市区四大类工业品
市场布局的建议(2013年12月23日)167

发挥专利服务企业产业创新发展的建议
(2014年12月9日)174

四

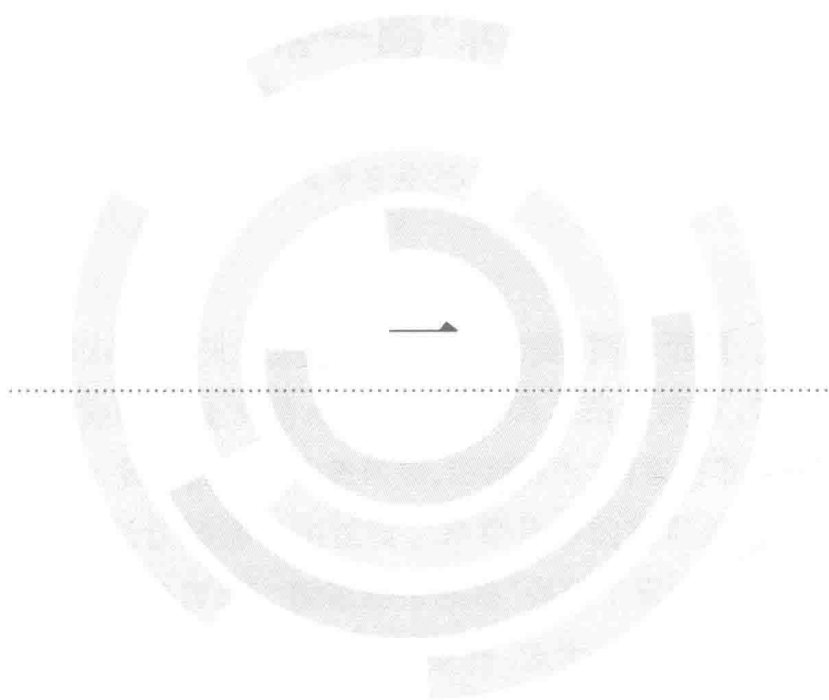
促进重庆混合所有制经济发展的
政策建议(2014年5月6日)187

适当加快原水价格市场化改革节奏
(2013年12月24日)201

重庆水务资产经营有限公司转型升级
建议方案(2014年8月25日)210

重庆轨道交通实现“轨道+物业”开发模式的
基本构想(2014年8月25日)219

重庆企业经营环境指数构建方案
(2014年7月3日)235



把握好国家“一带一路”和“长江经济带” 战略中的重庆新机遇

• (2014年8月25日) •

十八大以来,中央着眼于世界发展大势,高瞻远瞩,立足统筹全国区域协调发展大局,提出建设丝绸之路经济带、21世纪海上丝绸之路、长江经济带战略构想,可统称为“国家路带战略”。

重庆位于长江经济带和丝绸之路经济带的交汇处,也是海上丝绸之路的战略腹地。“国家路带战略”强化了重庆向东、向西开放的战略支撑,使重庆成为连接欧洲、亚太、东盟三大经济圈的重要节点。“国家路带战略”必将赋予重庆在国内和国际开放开发格局中新的战略机遇。抓住新机遇、找准新定位、实现新发展是重庆的新使命。

重庆的“成长”与国家战略密切相连。1997年,重庆成为中西部地区唯一的直辖市,这是从行政体制上对重庆的战略定位,是邓小平谋划中国改革开放战略思想的产物,也是中国加快中西部地区经济社会发展的重大战略决策。2007年,胡锦涛总书记对重庆发展明确了“三大定位”,要求努力把重庆建设成为西



部地区的重要增长极、长江上游的经济中心、城乡统筹发展的直辖市,并且国务院出台了《关于推进重庆市统筹城乡改革和发展的若干意见》(国发[2009]3号)文件,给予了重庆加快开发开放的若干政策措施。2010年,中央再一次从规划的角度对重庆进行国家中心城市定位,将重庆与北京、天津、上海、广州一起确定为国家五大中心城市。2014年4月底,中共中央政治局常委、国务院总理李克强全面考察了重庆经济社会发展情况,提出“努力把重庆建设成为西部开发开放的重要战略支撑、长江经济带的西部中心枢纽,在改革创新中走出新路、打造样板”。这一新定位将重庆置于“国家路带战略”之中,要求重庆发挥中心枢纽功能,实现路径是改革创新。把这些内涵集约起来,就是重庆在“国家路带战略”中要担当起新的使命。具体可从以下八个方面予以推进。

一、抓紧建设西部综合立体交通枢纽

强化综合交通运输体系和功能,更好地统筹向西、向东两个维度,把握好对外综合交通建设和对内立体交通网络建设两方面,在功能上要实现“立体化”,在通道上要实现“网络化”,在线路上要实现“密集化”。

1. 建设向东对外综合大通道

向东需要建设“一主”(渝汉沪)、“两辅”(渝郑京、渝湘闽)交通大通道,实现水路与铁路的衔接,建立客货分线运行机制,

形成有效运行的铁水联运体系。向东大通道的建设目前受多方面的制约,主要有三方面的问题急需解决。一是三峡过坝能力瓶颈制约明显,2011年三峡大坝过闸运量已达到1.1亿吨(设计能力为2020年1亿吨),涪陵以上航道、荆江河段航道等级偏低,目前5000吨级单船常年仅能到达重庆涪陵龙头港作业区,长江中上游水运能力不能充分发挥。二是重庆至武汉段沿江铁路客货混线,渝利铁路时速200千米,利川至宜昌段时速仅160千米,严重影响通道功能作用。三是形成西部中心枢纽的重要干线还没完全“接起来”,如渝郑京铁路大通道万州至郑州段铁路尚没有开工,成渝城市群与长株潭等长江中游城市群之间缺乏快速铁路通道。

建设向东对外综合交通大通道,重庆负有五个方面的重要任务。一是沿江铁路重庆至武汉段实现客货分线,提升向东铁路通道能力。建议新规划建设一条货运铁路,从重庆枢纽出线,沿长江至涪陵、万州、巫山、宜昌;或改现有重庆至利川、利川至宜昌铁路为货运线,新规划建设宜昌至巫山客运专线连接郑万铁路。二是加快郑万铁路建设,尽快形成重庆至郑州、北京的快速铁路通道。三是争取将黔张常铁路从黔江延伸至重庆枢纽,打通成渝城市群与长株潭城市群的快捷联系。四是采取推广船舶标准化、加强运行调度等综合措施,挖掘三峡、葛洲坝船闸通过潜力;开展三峡船闸新通道研究论证。五是尽快实施涪陵至江津、永川段长江航道整治工程,提升航道等级。

2.建设向西对外综合大通道

向西需要建设“两主”(渝新欧、渝川藏)、“一辅”(渝昆至南



亚)的对外综合大通道。目前向西大通道建设还受到以下三方面的重要制约:一是重庆至宜宾段长江航道等级偏低(仅为三级),制约了长江上游水运功能的发挥;二是重庆至西安缺乏快速直达铁路通道,导致未来将增加兰渝铁路的运输压力;三是渝昆铁路建设工程项目进度迟缓,目前尚未开工建设。

重庆建设向西对外综合大通道的主要任务有五个方面。一是启动渝昆铁路建设前期工作,争取“十三五”初期开工,打通西南通道,通过云南和滇缅公路直达孟中印缅经济走廊,连接21世纪海上丝绸之路,实现我国与欧洲、中亚和东南亚内外对接。二是加快兰渝铁路建设,力争2016年全线建成投运,缩短“渝新欧”国际物流大通道国内里程,提高运输效率。三是积极向中央争取将重庆—广安—巴中—西安客运专线铁路纳入全国铁路网规划,进一步释放“渝新欧”货运通道能力,并提高重庆至西北、华北地区的通道能力。四是结合小南海电航枢纽建设,研究重庆至宜宾段长江航道标准的提升方案,并尽快实施。五是培育重庆始发或经停重庆至南亚、中亚、西亚、中东欧等地区的国际客货航线,择机开通重庆至印度和斯里兰卡航线,打通海上丝绸之路和丝绸之路经济带的空中交通走廊。

3.建立对内立体交通大网络

充分开发利用长江黄金水道,加快建成长江上游航运中心,全面提高航道整体通过能力。抓紧开展主城朝天门以上的长江航道整治前期工作,加快嘉陵江、乌江航道全江渠化以及三峡库区重要支流航道整治,及早启动利泽、白马枢纽建设,提升干支联动效益。加快打造规模适度的现代化港口群。按照“港口、物

流、产业”三结合原则,全力推进主城果园、万州新田、涪陵龙头山等5 000吨级大型化、专业化枢纽型港口建设,完善航运综合服务体系。以重庆航运交易所为平台,打造航运服务聚集区,实施航运企业增值税补助、集装箱“铁水联运”补贴等政策。

加快规划和实施地方铁路建设,建成重庆铁路枢纽外环线,在城市发展新区逐步形成1 000千米的地方铁路网络,并连通国家干线铁路,建成内外通达的国家级铁路枢纽。加快完善高速公路网络建设,不断提升区域间通道的通行能力,在抓好新1 000千米在建项目的同时,有序推进第四个1 000千米高速公路建设,加快形成内畅外联的公路大通道。完善城际联系通道,根据五大功能区发展规划,丰富和扩充五大功能区之间的交通连接线,推进“三环”高速公路建设。推动“铁、公、水、空”协调发展,促进各种交通方式高效衔接。统筹抓好各种交通运输方式的规划和建设,加强相互间的有机衔接、高效换乘,提升客运舒适度、货运便捷度。建设中西部复合型航空枢纽,加快江北国际机场改、扩建进度,全面推进第三跑道及T3航站楼建设。加快建成一批综合换乘枢纽,加快推进西永、两路等7个换乘枢纽建设。

二、加快建设内陆开放口岸平台

1.提升口岸高地能级,充分发挥水陆空“三枢纽、三口岸、三保税区”的综合协同功能

充分发挥“渝新欧”向西开放的“火车头”作用,用好国务院



确定的量价挂钩政策,积极推进国际铁路邮政专列开行,尽快提高“渝新欧”通道的运量。充分发挥内陆汽车整车进口口岸功能,积极谋划,充分考虑进口汽车整车的市场半径,进一步降低综合物流成本,做好营销策划,建立有机的配套产业,充分发挥其在西部开发开放中的作用。积极推进铁路保税物流园封关运行,开展启运港退税试点,建立水、陆、空口岸协同运作机制,降低综合物流成本,切实提高口岸运行效率。充分发挥口岸对经济的促进功能,大力发展各类口岸经济。

2. 基于五大功能区升级开发开放平台

进一步完善体制机制,推进简政放权,充分发挥两江新区、保税港区、国家级开发区等主要平台的作用,促进功能升级。建立区域间的联动发展机制,优化开放平台区域空间结构,积极争取国家支持在城市发展新区的江津等地布局设立国家级经济技术开发区,为工业化、城镇化的主战场升级“装备”。

3. 积极争取建立新的内陆开发开放平台

主动对接国家自贸区发展战略,积极争取开展内陆自由贸易区试点,争取国务院及相关国家部委的支持,邀请相关国家部委及研究机构参与,尽快形成重庆市自贸区实施方案,争取成为上海自贸区经验复制推广的第一批地区之一。在拓展现有口岸功能的基础上,争取国家部委支持,把万州港建成长江国际集装箱多式联运枢纽港和国家开放口岸,通过“腰部发力”推动长江经济带建设。

三、加快打造西部国际物流综合枢纽

目前重庆的物流发展水平与“国家路带战略”的要求和重庆的新定位存在一定差距:一是物流信息共享平台建设滞后;二是物流园区在城市发展新区和长江沿岸的布局有待优化;三是物流费用总体偏高(重庆市集装箱码头建设成本相当于长江中下游集装箱码头建设成本的2倍,导致集装箱港口装卸费用较长江中下游高50%~60%);四是物流企业散、小、弱,规模化程度不高,缺乏重点龙头物流企业(8 000家物流企业中全国百强仅2家,10强重点物流企业去年营业收入仅291亿元,全国5A物流企业仅5家)^①。基于新的发展要求,重庆需要立足“两带一路”定位,在物流园区建设、物流成本控制、信息平台建设方面积极作为,将重庆打造成西部国际物流综合枢纽。

1. 优化物流园区和货场布局

都市功能核心区除寸滩港外,建议不再新建、扩建货运码头,现有的逐步关闭或外迁;调整寸滩港业态并控制货物总量,集装箱以外贸、保税物流为特色,滚装运输等全部调迁至果园港。都市功能拓展区建议只保留重庆西部现代物流产业园(团结村)、航空物流基地、南彭贸易物流基地、果园港区、东港港区、西部涉农物流加工区(白市驿)、洛碛化工物流园;建议伏牛溪危化品库择机外迁;北碚、黄磛、唐家沱等物流园区部分功能逐步外迁至合川渭沱、江津珞璜和果园港区。

^①本书数据由课题组提供。



2. 多渠道促进降低物流成本

积极发展水运和铁路等低成本运输方式。发挥“一干两支”内河航道低成本优势,优化万州、涪陵、江津等港口布局,加快进港铁路专用线规划建设,增加铁路货运线路和提高集疏运设施覆盖率,实现枢纽节点、国铁干线间快速转换与疏解,减轻市内公路物流压力,提高水运和铁路货运量占比,加快完善“铁公水”多式联运体系。加快建设铁路枢纽环线,串接西部现代物流产业园、航空物流基地、东港港区、南彭贸易物流基地等物流园区或港口、货场。

3. 优化物流服务体系

促进第三方物流发展,大力扶持甩挂运输、干线运输、“五定”运输方式,提高物流组织化程度,提高水、铁货运量占比,降低存货比。完善政策支持,继续对市级重点物流园区、项目、企业给予财税支持。开辟专用物流通道连接枢纽港、大型货运场,降低通行费,采取措施降低多式联运的装卸费,增强对周边地区货物集聚能力。推进物流信息化,加强物流园区信息化建设,统筹研究全市物流公共信息平台,通过网络将企业经营网点、用户、制造商、供应商连接起来,整合政府部门、行业组织、企业物流信息,实现资源共享,保证对物流各环节的实时跟踪、有效控制和全程管理。

四、构建开放型金融服务体系

1. 建立开发性金融服务体系

推进向西开放,跨境基础设施建设是关键。重庆可通过开