

和重庆一起走过

CHONGQING SHI FAZHAN GAIGEREN SANSHI NIAN WENJI ■ 杨庆育 主编 ■

——重庆市发展改革人三十年文集



重庆大学出版社

<http://www.cqup.com.cn>

和重庆一起走过

CHONGQING SHI FAZHAN GAIGEREN SANSHI NIAN WENJI

杨庆育 主编

——重庆市发展改革人三十年文集

重庆大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

和重庆一起走过: 重庆市发展改革人三十年文集 / 杨
庆育主编. —重庆: 重庆大学出版社, 2009. 7
ISBN 978-7-5624-4943-0

I. 和… II. 杨… III. ①城市发展—重庆市—文集②城
市规划—重庆市—文集 IV. F299.277.19-53 TU984.271.9-53

中国版本图书馆CIP数据核字(2009)第110988号

和重庆一起走过

——重庆市发展改革人三十年文集

杨庆育 主编

责任编辑: 张立武 版式设计: 陈 林

责任校对: 夏 宇 责任印制: 张 策

*

重庆大学出版社出版发行

出版人: 张鸽盛

社址: 重庆市沙坪坝正街174号重庆大学(A区)内

邮编: 400030

电话: (023) 65102378 65105781

传真: (023) 65103686 65105565

网址: <http://www.cqup.com.cn>

邮箱: fxk@cqup.com.cn (营销中心)

全国新华书店经销

重庆市鼎元印务有限公司 印刷

*

开本: 787×1092 1/16 印张: 19.75 字数: 396千

2009年7月第1版 2009年7月第1次印刷

ISBN 978-7-5624-4943-0 定价: 80.00元

本书如有印刷、装订等质量问题, 本社负责调换

版权所有, 请勿擅自翻印和用本书
制作各类出版物及配套用书, 违者必究

序

见证改革开放盛世

改革开放30年，之于中国，是5 000年历史长河的一朵浪花，带给中国和世界的却是凤凰涅槃、迈向富强的华美转身。一个占全球人口1/5的社会主义发展中大国，经济从濒于崩溃的边缘跃迁到总量世界第四，人民生活从不足温饱发展到总体小康。波澜壮阔的中国变革为全世界提供了社会形态的新范式、新航标。

改革开放30年，是中国共产党坚定不移引领着伟大变革，将一代又一代人矢志追求的现代化梦想和民族复兴大业不断推向前进，一个又一个瞬间镶嵌成改革开放断代史，让我们有太多理由为之击节赞叹。如果把这30年比作一首交响乐，那么最磅礴的，一定是经济特区的设立和西部大开发战略的提出；最果断的，一定是国企改革的深化和社会主义市场经济体制的确立；最自豪的，一定是漫步太空、挺进蓝海和奥运梦想的实现；最激动的，是抗击非典等重大疫情和汶川特大地震时全国一心的壮举。

改革开放30年，而今迈步从头越，一个面向现代化、面向世界、面向未来的社会主义中国巍然屹立在世界东方，科学发展观辉映下的中国成为抗击全球金融危机的中流砥柱。

改革开放30年，之于重庆，是抢机遇、促崛起的历史跨越。从计划单列到中央直辖，从三峡工程到西部开发，从“314”总体部署到2009年国务院3号文件，从经济体制综合改革到城乡统筹试验，国家战略照亮重庆新征程，内陆开放高地风生水起展现重庆新雄心。

改革开放30年，重庆演绎着“化蛹成蝶”的传奇，从“山重水复”“歧路难行”蝶变成西部综合交通枢纽，迈向“半小时主城”“4小时重庆”“8小时出海”新梦想；从举步维艰的老工业基地蝶变成西部产业高地，迈向国资、民资、外资竞相角逐的新舞台；从闭守两江、坚壁四山的内陆城市蝶变成首家内陆保税港区和“中国第三区”，“五个重庆”灿然隆起，40个区县虎虎生风；重庆从三峡工程建设保障地蝶变成全国性公共产品提供区，迈向移民安稳致富奔小康的新天地。回望来时路，留下的是一串串浓

墨重彩的印记，是3 000万市民“爬坡过坎”的勤劳，是率先西部小康的豪情。

改革开放30年，重庆再次成为国家战略聚焦点，“重庆模式”成为时代骄子，改革的步伐越迈越大，开放的足音越来越响，一个拥抱世界、宜居宜业、满怀幸福的重庆正快步而行。

改革开放30年，之于重庆发展改革人，是负重开拓、不断收获的奋斗历程。在激情澎湃的流金岁月，发展改革委三易其名，深深镌刻上了时代脉动的烙印。1952年，重庆市计委破茧而出，用计划调节重庆发展的梦想；1998年，重庆市发展计划委脱胎换骨，促进直辖重庆的飞翔；2003年，重庆市发展改革委横空出世，领命推动重庆改革发展远航。无论世事如何变迁，名称怎么改变，发展改革人始终胸怀改革开放，肩担科学发展，“思全局、谋大事、抓改革、促发展”大旗永远高高飘扬。

改革开放30年，在历届市委、市政府领导下，发展改革人贡献智慧，既统揽全局，又专精一隅，肩负“参谋部”和“作战部”，拟制和推进一系列的战略、规划、计划、政策和项目，见证着城乡的变与迁；展现勤劳，牢记3 000万市民的嘱托，铭刻不进则退的警醒，让办公室的灯光与星光对话，让汗水撒向巴渝大地；释放激情，胸怀对国家的忠诚，对重庆的眷顾，主动思考发展问题，研究改革大计，为重庆富强谋篇布局，为祖国繁荣添砖加瓦。

改革开放30年，激励着我们铭记历史，拥抱未来。薄薄一册文集，是发展改革人捧出的一掬思维清泉，希望让大家看到朝气蓬勃的活力，看到热血沸腾的激情，看到谋划千里的智慧。也以此为纪念，继续披荆斩棘在科学发展大道上，为“314”总体部署的实现和内陆开放高地的崛起作出更大贡献。

杨庆育

二〇〇九年五月四日

目 录

渝怀铁路建设的启示·····	陈之惠	001
国际贸易和投资对内陆经济的影响·····	吴家农	005
重庆市的经济开发与融资·····	赵公卿	010
在回眸与展望中加深对科学发展观的理解·····	童小平	015
加快构筑重庆安全可靠的能源保障体系·····	于学信	026
发展战略的转变与体制的转变应很好地结合起来·····	王复初	034
充分利用计划和市场两种经济手段使社会主义商品经济更快地发展·····	李 义	035
回顾与前瞻——宏观紧缩下的重庆金融及八点建议·····	孔繁涛	040
借西部开发之机推进重庆生态环境建设·····	郭长生	048
重庆在改革开放中崛起·····	吴志君	055
论省级行政区划体制改革·····	马述林	058
创建国家产业基地 增强重庆直辖效应·····	伍源德	067
一个成功的战略决策——西南六省区市经济协调会发展回顾·····	唐坤虎	075
回顾改革开放历程 谋划科学发展道路·····	杨庆育	081
完善最低工资制度的思考·····	沈晓钟	089
重庆市统筹城乡综合配套改革试验探索与实践·····	徐 强	095
新时期重庆经济发展高成本及对策初探·····	吴 刚	102
重庆推进城乡协调发展的模式和政策选择·····	欧阳林	109
实施“一江两翼”大战略 谋求物流发展新跨越·····	王 平	116
推进形成重庆市主体功能区及“四规叠合”的探索研究·····	罗清泉	120
加快渝东北能源建设·····	詹成志	124
三峡库区的新转折·····	陈 明	129



有序承接沿海产业转移的对策研究	黄朝永	133
“大部制”背景下重庆市发改委职能转变和工作机制创新的思考	汪钦琳	139
适应统一管理要求, 认真履行监督职责	程庆荣	146
重庆杂交水稻种业现状调查及发展建议	李有余	152
中国医改路径究竟如何选择	周林军	157
重庆市农村经营体制改革及新型经济组织发展的研究思考	胡毓奇	159
把重庆建设成为综合性的开放型的经济中心城市	罗 洵	168
发挥资源优势, 加快重庆区县市经济发展	张道齐	174
开创内地对外开放新局面 在重庆建立内地开发区	蒋世万	177
尽早尽快把旅游业培育成重庆市支柱产业	陈敏清	184
做好节材工作 提高经济效益	罗禄勇	189
从世界材料发展趋势浅谈重庆材料结构调整	张宫权	192
改革行政事业单位国有资产管理体制势在必行	张海荣	196
建立农村富余劳动力稳定转移机制初探	胡华文	200
奋力开拓中心城市的活动天地——重庆市经济联合协作十年回顾	胡国强	204
三峡水库对重庆环境的影响与国土整治对策初探	肖 挺	211
SARS危机启示录	张 凤	216
深化直辖意识, 为国家科学发展勇探新路	张银政	220
特色产业园区的管理体制与机制创新研究	徐涌先	228
目前重庆市行政审批存在的问题及对策	吴良亚	234
创新重大项目前期工作机制	戴 明	237
用法律保障西部大开发的持续进行	米本家	242
构建重庆市城乡统一的人力资源市场的思路	王祖勋	248
做大做强重庆生物产业	张海雁	254
重庆市招商引资政策体系研究	贾永强	258
准确把握科学发展的重大战略问题 奋力开创重庆直辖市建设的新局面		266



大视野 高起点 创造性谋划重庆更好更快发展·····	269
率先在西部地区实现全面建设小康社会目标·····	273
加快把重庆建设成为西部地区的重要增长极·····	276
为建设“一小时经济圈”提供新动力·····	280
实施大城市带大农村战略·····	284
新阶段中国改革走向的重要标志·····	289
重庆在西部地区率先实现全面建设小康社会目标的强大引擎·····	291
重庆统筹城乡发展若干重大问题思考·····	293
开启重庆统筹城乡改革和发展的新航程·····	297
放眼世界看未来 锐意进取大开放·····	301
辩证看形势 主动谋发展·····	303
谋求跨越发展新路径·····	306

渝怀铁路建设的启示

陈之惠

渝怀铁路建设项目在1992年出版的《重庆十年发展蓝图1991—2000》一书中明确提出：渝怀铁路“八五”期间立项，做好前期工作，力争“九五”期间获批开工建设。

渝怀铁路建设项目，从1990年4月重庆市计划委员会（以下简称重庆市计委）在国家计划委员会召开的全国“八五”及十年交通规划座谈会上提出项目建议，到2000年12月开工建设，其间经历了近11年时间。用11年时间办成一件事，可谓历经艰辛，“功德圆满”。这个建设项目的提出和实施，有许多可以总结的经验启迪后人，本文仅就该建设项目对从事实际工作的同志的启示，谈一些粗浅的看法。

一、从事实际工作的同志应多研究一些与本职工作相关的理论问题，搞一些软科学研究

重庆市计委在20世纪80年代和90年代是重庆市的软科学研究先进单位。重庆市计委的有关部门和许多同志研究的课题，曾受到市政府和市科委、市科协、市社科联等单位的表彰和奖励。渝怀铁路建设项目的提出和促成其实施，就是在这样一个有浓厚理论研究和具有实际操作能力的单位完成的。

渝怀铁路建设项目的始议人是重庆市计委马述林同志，他在1988年中国科学院西南资源开发综合考察队来渝考察时，提出了建设渝怀铁路的初步想法，在考察队的综合报告中，也简列了川湘线这个项目名称。当时所谓的川湘线，按铁路规范以起至点命名应谓渝怀线。

（对渝怀铁路的建设始议人，有一种说法是“早在1903年（清光绪29年）清政府就开始议修西起成都东至武汉的川汉铁路”。还有一种说法是“孙中山的建国方略就把川汉铁路列为铁路网的横向主干线”。这两种说法有一个共同点，就是川汉线等于渝怀线，或者说渝怀线是川汉线的一个组成部分。我认为，川汉线和渝怀线是两个项目。因为川汉线是由成都到武汉，是东西走向，而渝怀线是由重庆到怀化，是西北东南走向。因此，渝怀线的始议人是重庆市计委的马述林同志。）

马述林、孙力达、胡际权同志在1990年还将他们对渝怀铁路的理论研究撰写成

《川湘铁路的建设应尽快进行》一文，公开发表在《重庆经济研究》1990年第4期上。这份研究报告获得重庆市第三次社会科学（1988—1990）优秀科研成果二等奖。

重庆市计委非常重视他们的研究成果，在1990年启动了渝怀铁路建设项目前期工作。同年7月市计委以重计委能[1990]433号文件委托铁道部第二勘测设计院编制川湘铁路初步可行性研究报告，8月将交付文件定名为预可行性研究报告。随后市计委将渝怀铁路建设项目的建议意见上报国家计委和重庆市政府，市政府以重府[1990]114号文报请四川省人民政府转报国务院。铁二院在同年9月完成了预可行性研究报告，市计委旋即向国家计委和铁道部作了汇报。

好事多磨，尔后就是长达十年的反复论证、研究、争论。直到重庆直辖市成立，国家决定实施西部大开发战略后，渝怀铁路的建设方案才取得比较一致的意见。国家计委在2000年，一年连发两个文件（计基础[2000]619号和2231号），批准了渝怀铁路的项目建议书和可行性研究报告，为渝怀铁路的建设完成了审批程序。

按照地方计委和铁道部的分工，渝怀铁路的建设应由铁道部提出，地方计委何须操这份心思。但是重庆市计委的同志们，他们在工作中从全国经济发展的大局出发，认为从铁路路网布局，从西部大开发，从重庆大发展的需要出发，应建设这条出海大通道，而这条大通道的建设，是一步走动，全盘皆活的妙棋。所以，该项目一经提出，就得到了从上到下不少领导同志的支持。虽然由于思维方法、决策习惯、管理体制等多方面的因素干预延误，但是终究办成了此事，这也是重庆市计委和马述林等同志对全国铁路路网建设和重庆市经济建设作出的一个比较突出的贡献。

二、软科学研究，应从我国和我市实现现代化的战略目标出发，选好课题并组织专家论证

研究理论问题，搞软科学研究，选好课题十分重要。从事社会科学研究的同志们在选题时，我认为一定要按照邓小平同志教导的：“用一百年时间把我国建设成中等水平的发达国家”和江泽民同志“三个代表”的重要论述，作为选题的指导思想。因为只有发展先进生产力、弘扬先进文化、为全国人民谋利益，才能在21世纪中叶把我国建设成为中等水平的社会主义的发达国家。

理论要联系实际，这是马克思主义者的学风。在重庆工作的同志们，要以马克思主义、毛泽东思想、邓小平理论和江泽民“三个代表”的论述，研究解决重庆市的实际问题。重庆市计委的同志们早在1994年出版的《四川省铁路东通道建设研究》一书中就明确提出：“中国21世纪的希望西部，而开发西部的前提在交通建设。”

重庆市计委在1990年承办了国家计委在重庆市召开的全国“八五”及十年交通规

划座谈会。会后在众多的交通项目中，选定了涉及省市较多、投资金额最大的渝怀铁路作为一个重要研究课题，深入研究、调查论证其可行性。

建设渝怀铁路这个课题确定后，重庆市计划学会和四川省铁道学会于1994年7月在重庆召开了“四川铁路东通道研讨会”，邀请了国家计委、重庆市计委、铁道部、成都铁路局、重庆铁路局、四川省交通工程协会、重庆市重点建设前期工作办公室、四川省涪陵地区、湖南省计委、湘西土家族苗族自治州、西南交通大学、重庆交通学院等15个单位，41位专家对渝怀铁路的建设进行前期论证，共提交30篇重要论文。与会专家论述了渝怀铁路的必要性、重要性和可行性，并达成以下共识：

渝怀铁路的修建，对扩大西部地区对外交流，完善西南路网布局，形成川渝地区便捷的对外运输通道，促进这一地区乃至整个西部地区经济的持续发展有着重要的战略意义。目前川渝东通路区域的襄渝、川黔、焦柳、湘黔四条干线东西相距400公里，南北相距800公里，在面积近24万平方公里、人口1 400万的广大区域内，没有铁路干线，致使这一革命老区、少数民族集居地区长期交通不便，经济发展缓慢，至今大部分地区仍是国家的重点扶贫区。渝怀铁路途经重庆市区、长寿、涪陵、武隆、彭水、黔江、酉阳、秀山、铜仁、怀化等区、县、市，铁路修通后，沿线贫困地区和少数民族居住地会为此而逐步富裕起来，还将使重庆市至广州市的路程缩短330公里，为西部地区增加一条便捷的出海大通道。

对四川铁路东通道的走向，当时有两种意见：一种意见是川渝东通道的线路方向应是万枝线，这是中国第二条东西走向的“陇海线”，沿江铁路和长江水运配合，可形成重庆至上海的沿江运输大通道。另一种意见是渝怀线，它适应川渝地区东出客货运输主要流向（长江以南运量约占2/3），路网布局合理，后方道路能力充足，能较好地解决与华东、华南客运交流，缓解川黔、襄渝等线运输紧张局面。两种意见各有利弊，最后统一的意见是从四川和西部地区经济发展看，两条铁路都该修。但从当前急需考虑，应先建渝怀线，接着建设万枝线。

在建设顺序确定后，需要确定渝怀铁路线路的走向。当时有两种意见：一种意见是到湖南吉首接轨，另一种是经贵州铜仁到湖南怀化接轨。权衡再三，还是选择了后者。按此测算线路经过的区、县、市路长为644公里。2000年国家计委批准的渝怀线路建议方案，与原建议经过的区、县、市基本一致，路长为624公里，足见当时所提线路走向的可行性。渝怀铁路建设项目由于选题准确，工作扎实，准备充分，因此能得到各方面的支持。

三、组织课题成果的实施，要靠各级政府及有关部门、各方面的专家和社会各界的不懈努力

研究理论，组织课题的论证，其目的是要实现课题的成果。而实现课题的成果，特别是实现项目较大、涉及方面较多的成果绝非易事。渝怀铁路建设项目的实施，就是全国和重庆有关部门、社会各界通力合作的硕果。

从政府部门来说，从1990年重庆市政府上报《关于尽快建设川湘铁路的建议》算起，其间重庆市政府主要领导四易其人，但每届市政府主要领导都向四川省政府、国家计委、铁道部和国务院的有关领导汇报请求修筑渝怀铁路，四川省、湖南省、贵州省政府及有关地区也全力支持修建这条铁路，其间虽发生过在湖南接轨地点的不同看法，但都能服从国家的安排，促使铁路早日开工。

从铁道部门来说，虽然在国务院发展研究中心编制的《2000年的中国[交通运输卷]》对2000年全国铁路网布局设想中未提及和标绘川湘线，铁道部的十年规划和“八五”计划初稿中也未标绘川湘线，但他们在接到重庆市政府建设渝怀铁路的建议报告和多次聆听了重庆市政府主要领导的登门详细汇报后，表示支持将渝怀铁路纳入部的“八五”项目前期工作计划，并指示铁二院、四院做好该项目的前期工作，还增拨了前期工作经费，争取“九五”开工建设。这条铁路在现有铁路客车平均超员70%，货运能力严重不足的情况下开工建设，建设时间是延迟了一点，但由于他们和地方政府的密切合作，反而提高了效率，节省了时间。

从社会各界来说，重庆市的全国人大代表和政协委员在全国人大和政协会上，多次建议国家加快川渝东通道的建设，修建渝怀铁路。人民代表还督促国家计委和铁道部加快渝怀铁路建设的前期工作和完善审批手续。特别是第九届全国人大代表中的重庆代表孙永福同志（铁道部副部长）为渝怀铁路的加快建设做了许多促进工作，使渝怀铁路的审批进度加快。

从计划部门的工作同志来说，组织课题实施，要争取领导重视，争取主管部门支持，要多听取专家、学者的意见，不断完善项目的可行性。在遇到困难的时候，不能动摇，千方百计克服困难，争取办成、办好。而要做到这一点，就要不断学习马克思主义理论和业务知识，提高政治理论和业务水平，增强全局观念，树立超前意识，发扬一心扑在工作上的奋斗精神。这样，计划工作者所编制出的计划，提出的建设项目，一定是一个令国家领导、市领导和全市各族人民都满意的发展蓝图。

（《重庆经济》2001年第11期）

国际贸易和投资对内陆经济的影响

吴家农

由于多种自然及社会因素的作用，内陆地区和沿海地区在经济发展的模式和水平上存在较大的差异，从而形成不同的地区经济形态。在中国，上述差异主要表现为：

地区经济对国际市场的依存度不同。沿海地区有靠近国际市场的地理优势，进出口贸易占国民生产总值的比重较高，吸引国外投资的条件好，利用外资规模较大，其经济的对外依存度远远高于内陆地区。内陆地区远离海岸线，开展国际贸易和吸引国外资金均受地理区位条件制约，其现有生产能力的发挥更多地取决于本地和国内市场的容量。从总体而言，内陆经济的对外依存度不仅低于沿海地区，而且往往低于全国平均水平。

地区经济发展的战略取向不同。沿海地区的经济发展战略普遍带有明显的外向型倾向，国际贸易的比较利益论和国际竞争理论对其经济发展目标和产业政策的设计具有较大的影响，其着眼点并不局限于在国内现存的经济分工格局中去寻求发展机会，而是利用处于国内国际两个市场的过渡地带的特殊空间位置，强调先行引进资金、技术及其他生产要素，实现产品结构的适时转换和升级，带动出口增长，从而促进当地经济发展。内陆地区的经济发展战略往往强调依托自然资源优势和较低的劳动力价格，通过改造现有产业，提高其产品在区域市场或国内市场的占有率，从而获得经济发展的机会。尽管内陆地区的发展战略也十分注重内陆经济参与国际分工的问题，但对这一问题的阐述往往是以资源禀赋论为基础，这与沿海地区发展外向型经济的理论依据也是不尽相同的。

经济体制上的差异。过去十年，中央政府在沿海地区实行了一系列特殊的经济政策，使这些地区得以首先突破高度集中的计划经济体制，迅速发展市场经济，其非国有经济的比重和经济的市场化程度都远远高于内陆地区。内陆地区国有经济比重较大，在资源配置、价格制定、劳动就业、贸易渠道等方面国家指令性计划控制的过程相对漫长，经济市场化进程较慢，与沿海地区形成经济体制上的巨大反差。

经济管理观念和方法上的差异。沿海地区作为对外开放的窗口，为了同国际上通行的管理方式接轨，率先引入并吸收了现代管理观念和方法，形成了不同于内地的企业制度、经营方式和激励机制。而内陆地区的多数国有企业至今仍处于从计划经济向市场经济转型的痛苦过程之中，正在逐步引入沿海企业行之有效的现代管理观念和方法。

上述这些差异，最终体现为经济发展速度的差异。近十年来，沿海地区的经济年



均增长率比内陆地区高出1~2倍,沿海地区人均国民生产总值和居民收入也大大高于内陆地区。中国内陆地区和沿海地区在经济发展水平上的差距日益扩大,已成为中央和地方政府十分关注的问题。

内陆地区各级政府从沿海地区的成功经验中看到,扩大对外开放,加快本地经济与国际市场的融合,是提高经济增长率和改善经济素质的重要途径,因而纷纷把发展对外贸易和扩大利用外资作为经济战略的重要目标来加以推进。重庆作为中国内陆地区重要的工商业城市,早在70年代末80年代初就意识到主动参与国际经济活动对于内陆地区经济发展的巨大推动作用。近十年来,重庆市政府积极推行对外开放政策,大力促进国际贸易,不断扩大利用外资规模,并有意识通过扩大对外开放来克服内陆经济固有的弱点,缩小同沿海地区的差距。通过改革开放,经济情况已发生了巨大变化。分析重庆实行对外开放政策以来,在经济国际化,产业结构调整,投资环境改变,经济体制改革等方面取得的进展,有助于揭示国际贸易和投资对内陆经济增长的推动作用。

首先,实行对外开放政策,迅速提高了重庆经济对世界市场的依存度,加快了重庆经济国际化的进程。这一趋势可以从两个方面反映出来:

——1983年重庆市的经常项目收支总额不到5 000万美元,约占当年全市国民生产总值的2.5%;经过近十年的对外开放,1992年重庆市经常项目收支总额达到10亿美元,占当年国民生产总值的21%。

——重庆市从1985年开始大规模引进外资,到1992年底,协议外资总金额达到15.47亿美元,已实际使用的外资金额10.4亿美元,占这一时期全市固定资产投资总额的16%;1992年实际利用外资2.85亿美元,占当年固定资产投资总额的22.4%。

上述情况表明,尽管重庆位于中国内陆腹地,但其经济活动已在一定程度上融入世界经济体系,重庆自身经济发展已同国际市场紧密联系在一起。

其次,国际贸易和投资促进了重庆经济结构的转换。重庆是中国内陆重要的工业基地,新中国成立后的三十年中,国家在重庆地区投资建设了数百家大中型工业企业。但在高度集中的计划经济体制下,这些企业主要是为满足国内市场和军事订货的需求来布局和建设的,企业的技术、装备和产品结构难以适应国际市场的需要。针对这种情况,重庆市政府于80年代初期开始实行老企业改造同发展国际贸易相结合的产业调整政策,一方面通过扩大出口带动企业的技术和产品的升级;另一方面通过引进资金、技术和设备改造原有企业,进一步提高其出口创汇能力。在过去十年中,重庆市利用国外先进技术和设备改造了冶金、化工、医药、电子、仪表、通信设备、机器制造和汽车制造等行业的数百家企业,不仅改变了出口产品结构,提高了工业制成品在出口商品中的比重,而且也为重庆经济发展培植了一批具有市场竞争潜力的新兴产业,从而带动了全市经济的稳定增长。从1983年至1992年重庆市的出口总值增长了18.5倍,工业制成品在出

口产品中的比重由70%提高到95%以上。近年来,出口增长最快的是冶金、机器制造、电子及通信设备等行业。1992年与1983年相比,机器设备出口增长271倍,电子产品出口增长204倍,冶金产品出口增长105.6倍。目前上述行业出口已占全市出口总值的46.2%。

重庆地区的军工企业是运用“引进—改造—进口替代—再引进—再改造—出口创汇”发展模式的成功例子。80年代初期,重庆地区的军工企业基本上是为军需订货进行生产。随着国际形势的缓和,这些企业面临着将庞大的生产能力从军工生产转向民品生产的压力。但重庆的军工企业并没有进入低档民品市场同其他民用工业竞争,而是立足于自身较强的机械加工能力,引进国外先进技术和设备,高起点地开发汽车、摩托车等具有广阔市场前景的高档民用产品。到80年代中期,重庆军工企业通过引进实现了第一轮技术改造,生产出摩托车和汽车等进口替代产品,并不断提高这些产品的国产化率。自80年代中期以来,重庆军工企业销售的摩托车一直占全国摩托车市场的50%左右,微型汽车在全国市场的占有率也达到30%以上。80年代后期至90年代初期,重庆地区的军工企业采用与外国公司合资的方式启动了第二轮技术改造,一方面使初具规模的汽车、摩托车尽快达到经济批量,另一方面着手开发新一代产品。目前,第二轮技术改造尽管还没有完成,但其效果已初步显示出来。进入90年代以后,重庆军工企业依托其不断更新的技术,在稳步提高国内市场占有率的同时,还迅速将其制造的民用产品打入国际市场。1992年重庆地区军工企业出口的民品比1991年增长一倍,达到9 200万美元,约占全市出口总值的15%左右。可以说,国际贸易和投资在重庆军工企业从军需生产转为民品生产的产业调整过程中起了关键的作用。

第三,通过大规模的技术引进,重庆工业企业的产品创新能力和资源利用水平迅速提高。据统计,在20世纪80年代末至90年代初的几年中,全市大中型企业每年投产的新产品大约占其当年产值的13%~15%。特别是引进技术比较集中的电子、通信设备,汽车制造、仪器仪表、电气机械、机器制造、医药、化学纤维等行业,每年投产的新产品往往占当年产值的20%~70%。由于产品更新速度加快,产品的附加值增加,单位工业产值的能源和材料消耗大幅度下降。按可比价格计算,1991年重庆工业企业每创造一万元产值所消耗的能源和钢材,分别比1983年下降42.5%和44.4%,工业制品中的物质含量和技术含量发生了历史性的变化。通过引进推动技术进步和产品升级换代,重庆企业在国内和国际市场上的竞争能力有所增强。

第四,对外开放促进了城市基础设施的建设。这种推动主要来自两个方面:一是随着国际贸易的扩大和国外投资的增长,对于增加能源供应,改善交通、通信条件提出了迫切的需求;二是国外资金的引入,在一定程度上弥补了内陆地区发展资金的不足,为实施一些投资巨大的基础设施项目提供了资金保证条件。在过去几年中,重庆市利用



外国政策贷款，建成了燃煤电站、燃气电站和小型水电站各一座，增加了85万千瓦的发电能力；引进了程控电话和移动电话系统，使电话的用户增加了两倍；建成了一座自来水厂，并正在建设另一座自来水厂和跨越长江的一座公路桥；利用世界银行贷款建造的成渝高速公路也即将完工；采用BOT（Building Operation and Transfer）方式由外商独资建造的地下轻轨交通工程正在实施；通过合资方式建造了一批星级饭店；引进先进的导航设备建成江北机场，并通过国际租赁方式增加飞机，大大提高了重庆的空中交通能力。上述基础设施项目的建成和实施，已经并将继续改善重庆地区的投资环境，为进一步吸引国外投资和发展国际贸易创造了良好的条件。

目前，内地政府和民间人士对于国外投资可以弥补当地发展资金不足的作用已有了足够的认识。实际上，国外投资并不仅仅是一种资金来源，国外资金的引入，同时也对内陆地区经济资源的配置方式产生了深远的影响。一般说来，国外投资主要是用来购买建设项目所需的设备和技术，项目的土建工程投资需用国内资金配套。国外资金投向何处，也就在客观上引导着国内资金、物资、劳动力等生产要素流向何处。这就是国外投资对国内资源配置的诱导作用。国外投资大体上可以分为两大类：一类是政府贷款和国际金融组织贷款，另一类是外国公司和私人的民间投资。外国政府和国际金融组织贷款主要是支持受援国改善基础设施，改进环境质量，发展农业生产和文化卫生事业等。这类贷款越多，越能诱导内地政府将其有限的资源投入本应由政府兴办的事业上去，而把商业性的投资更多地让给本地的企业和国外的民间投资者去运作。就重庆的情况而言，在过去几年中政府为使用国外投资建设的基础设施项目提供的内配资金多达二十几亿元人民币。由此看来，国外投资对于内陆地区资源配置的诱导作用有利于当地政府转变职能，集中财力发展公益事业，减少对商业性企业投资活动的直接干预。

第五，国际贸易和投资对内陆地区经济体制的转换具有催化作用。本文开头已经提到，由于中央政府地区经济政策上的差异，内陆地区从计划经济转向市场经济的进程滞后于沿海地区。但随着国际贸易的发展和国外投资的增加，在客观上迫使内地政府必须加快其经济体制的转换过程，以适应扩大对外开放的需要。重庆市政府为促进国际贸易和吸引国外投资，在过去十年中对原有的经济体制作出了一系列重大的改革：把指令性计划削减了90%；解除了对绝大多数生产资料和包括粮食在内的生活资料的价格控制；实行了职工退休养老保险、职工失业保险和合同就业制度，以推进劳动力的流动和实施企业破产、兼并；鼓励非国有经济的发展，在国有企业中推行股份制；实行了利税分流的财政体制改革，试行更靠近国际标准的企业会计制度；制定了鼓励外商投资、简化项目审批程序、便利外国投资者取得土地使用权的政策；按照有利于扩大进出口的原则对外贸管理体制进行了改革，建立了外汇公开市场，大大扩展了外汇买卖业务；鼓励银行发展资金拆借、证券交易和国际结算业务，并实行更加灵活的利率政策；发展咨询

和信息服务业，等等。这些改革措施，缩小了重庆同沿海地区的体制差距，促进了重庆与国外的经济技术交流。

中国即将重返关贸总协定，内陆地区各级政府都面临着一个共同性的问题，即进一步发展同外部世界的联系，因而迫切要求加快经济体制的改革。这种呼声已对中央政府的决策产生了影响。近几年，中央政府对内陆地区的对外开放给予了更多的关注和政策支持。可以预见，在今后几年内，中国内陆地区的对外贸易将有较快的发展，外国投资活动也会更加活跃。有意进入中国市场的贸易商和投资者应该充分注意这一趋势，并采取积极的对策。

（《经济通讯》1993年第6期）