连接欧亚的国际联运大通道

□沈 扬

今年3月，国家主席习近平访问德国北威州杜伊斯堡港，现场观看重庆至杜伊斯堡港的“渝新欧”铁路国际班列到达。习主席强调，“中德位于丝绸之路经济带两端，是亚欧两大经济体和增长极，也是渝新欧铁路的起点和终点。两国应加强合作，推进丝绸之路经济带建设”。遵循这一旨要，笔者认为，研究目前已连通亚欧、贯穿丝绸之路经济带的“渝新欧”铁路国际联运大通道的建设实践和未来发展，对推动新一轮扩大开放和营造有利周边环境具有重要的战略意义和影响。

“渝新欧”铁路国际联运大通道于2011年7月份开通，全程11179公里，起于重庆，经西安、兰州、乌鲁木齐、向西经阿拉山口或霍尔果斯进入哈萨克斯坦，途经俄罗斯、白俄罗斯、波兰，到达德国杜伊斯堡。全程货运最短运行时间16天，比海运到欧洲节约一半以上的时间。目前，该线已实现每周开行3班，有望增加到5班。“渝新欧”已成为连通亚欧的一张新“名片”，吸引着全球投资者的目光。

“渝新欧”铁路国际联运大通道开通以来，截至2014年8月，“渝新欧”共开行赴欧国际集装箱班列130趟次，货物运输总量1.12万标箱，货值30.83亿美元。与随其后全国各地再开行的中欧铁路集装箱班列相比，“渝新欧”在运行的班列总数、运输总量、货物总值和货物种类上均占到65%左右，优势明显。在连通中欧铁路集装箱国际联运的三条主要线路中，以“渝新欧”为代表经新疆阿拉山口或霍尔果斯出境走第二亚欧大陆桥的西线通道异军突起，一枝独秀，比原经满洲里、经二连浩特出境后走欧亚大陆桥的东线、中线通道更具有竞争力和发展前景。

“渝新欧”的诞生，是承东启西产业转移与内陆开放开发有机结合的成果，是市场动力与政府作为有机结合的结果，是各方支持与改革创新有机结合的结晶。“渝新欧”的开通，不仅为中西部内陆地区通往欧洲架起了一座桥梁，改变了以海洋贸易为主的物流格局，为我国进出口货物运输增加了多元选择，而且重建了我国陆海并重的战略构架，为破解“马六甲困局”，增添了对外回旋的战略空间，其作为内陆开放开发和向西开放的安全战略通道正逐步显现出独特的战略价值和作用。

“渝新欧”的建设发展要与国家发展战略相融合。“渝新欧”始发于重庆。从国家发展战略上看，重庆目前正好处在国家实施西部大开发、长江经济带和丝绸之路经济带建设三大发展战略的交汇点上。这也为“渝新欧”的建设发展提供了指向，也要求“渝新欧”的建设发展要进一步与国家发展战略相融合。要站在推进国家三大发展战略实施的角度，以“渝新欧”铁路国际联运大通道为展开空间，向西依托新丝绸之路连通丝绸之路经济带，加强与我国西部各省区及与沿线国家和地区的经贸交流合作，扩展市场和发展空间；向东依托黄金水道衔接长江经济带，进一步畅通向长江流域特别是中下游发达地区开放通道，承接东部沿海产业转移，推动产业转移，参与国际竞争，从而形成横连东中西的水陆联运物流大动脉，将繁荣的东亚经济圈与发达的欧洲经济圈有机联结起来，带动“渝新欧”沿线地区和国家的经济社会发展，实现互利共赢。因此，“渝新欧”既要依托重庆作为老工业基地城市业已形成的电子、汽摩、机械、化医、材料、能源等多元化的优势产业集群，为“渝新欧”的建设发展奠定基础，又要把服务区域经济带建设作为着力点，遵循区域经济带建设的基本内涵和规律，以沿线交通基础设施和中心城市为依托，以区域内贸易和生产要素自由流动优化配置为动力，以区域一体化安排为手段，以实现区域内运输、贸易和投资便利化，促进经济社会的繁荣发展为目的，使“渝新欧”从展现内陆对外开放、服务产业转移的一条铁路国际联运大通道变身成为促进跨区域、跨国界大合作经济带建设的重要战略支点。

“渝新欧”的建设发展要与产业布局和优化整合相融合。“渝新欧”的建设发展一方面需要产业的发展为其提供源源不断的支撑，另一方面又能为产业的发展和转型升级带来新的机遇。当前，部分产业从东部地区向中西部地区梯度转移是大势所趋。同时，中西部地区经过西部大开发战略、中部崛起战略的实施，已具备了优于周边地区和国家承接产业转移的条件和基础。优化在这个区域的产业布局，提升产业发展能力和水平，对我国扩大对周边国家的影响力、辐射力、带动力至关重要。要依托“渝新欧”沿线重要节点城市，支持沿线产业错位发展，使传统产业与现代制造业，承接的转移产业与方兴未艾的新兴产业共生共荣。在选择发展产业的过程中，要统筹国际国内两大市场，把产业制造、贸易生成和投资布局结合起来，把“渝新欧”视为产业配套的重要资源要素，是改变传统产业链、供应链、价值链和服务链的重要条件和变量，在推动东部产业、产能和要素向中西部地区转移和流动中，在提升中西部自身传统优势产业升级转型和促进新兴产业的发展中，形成更为合理的产业布局和产业链条，促就制造业与国际贸易融合参与全球竞争的新优势。

“渝新欧”的建设发展要与口岸资源和功能的丰富完善相融合。当前，全球政治经济格局发生深刻变化，构建陆海并举、东西并进，更加均衡、更加安全的全方位对外开放格局，已是我国的战略基点。“渝新欧”的建设发展无疑与国家战略定位和选择相契合。但是，要建设发展好“渝新欧”，需要利用重庆及沿线重要节点城市各自独特的口岸优势，促进口岸资源和功能的丰富完善，在更广领域集聚发展要素，构建发展战略平台。要在进一步发挥重庆及沿线重要节点城市拥有铁路、水运、航空、公路交通枢纽和开放口岸的基础上，以已建成和将布局建设的海关特殊监管区域为重要依托，发展内陆口岸经济，不断拓展以进口蔬菜、水果、冻品、种苗、肉类、汽车整车、国际邮政等功能性进口口岸资源，构建铁、水、空、公多式联运交易中心、产业加工中心、商品展示展销交易中心、内陆国际货物集散中心等各类要素市场交易中心，汇集贯通东中西不同区域的信息流、资金流、货物流，为“渝新欧”的可持续发展创建更多元化的要素条件和资源环境。要充分发挥口岸要素集中优势，运用现代科技信息手段，优化整合开放平台、开放通道、开放政策等资源，不断完善口岸平台功能。大力发展贸易、仓储、分拨、保税加工、保税物流、展示展销，以及与口岸配套的金融、物流、中介、电子商务等现代服务业，进一步推动口岸与产业发展互动，以产业发展推进口岸建设，以口岸建设促进产业发展，逐步形成内陆与沿海、沿边联动开放开发的新格局，将口岸优势转化为经济发展优势，使“渝新欧”的建设发展既在扩大对外开放中不断兴旺，又在口岸繁荣中不断发达。

“渝新欧”的建设发展要与口岸管理的改革创新相融合。伴随经济全球化的浪潮，全球供应链中全球开发、全球采购、全球生产等模式应运而生，只有实现贸易的安全和便利化，零库存、准时制等先进供应链管理方式才能为制造业等提供生产保障。而与之紧密相关的口岸管理体制和运作模式却是能否实现贸易安全和便利化的关键环节。在贸易安全与便利的双重要求下，积极推行“信息互换、监管互认、执法互助”的口岸协作执法机制，提升口岸整体通行效能；科学设计新的口岸通关模式，构建一体化的标准规范和执法平台系统；运用物联网、云技术等新兴科技，实现执法监管流程再造和管理创新，进一步优化口岸管理体制，整合口岸管理资源，提高口岸大通关效能，已是加大深化口岸管理改革创新力度的题中之意。面对口岸管理的改革创新的新格局，“渝新欧”的建设发展，一方面要紧趋口岸管理、通关监管等领域改革创新的新举措、新成果、新规则，及时将其运用或转换到“渝新欧”上来，不断降低物流成本，提高通关效益，另一方面要积极争取将“渝新欧”作为各种改革创新的试验平台，先行先试，成功一项运用一项，成熟一项固化一项，使“渝新欧”的建设发展始终是口岸管理、通关监管等领域改革创新的先导者、集大成者和受益者，真正把“渝新欧”打造成为连接亚欧两大市场的最安全、便利、高效的国际联运大通道。

“渝新欧”的建设发展要与新的区域性贸易投资格局相融合。经济全球化和区域经济一体化是当今世界经济的发展大趋势，尤其是区域经济一体化不仅产生了贸易创造效应，也推动了贸易投资一体化。作为区域经济一体化标志之一的自由贸易区，对形成新的区域性贸易投资格局产生着十分重要的影响和作用。纵观当前我国已建成的自贸区和已签署的自贸协定，“渝新欧”与中国—东盟自贸区，内地与香港、澳门的更紧密经贸关系安排（CEPA），大陆与台湾的海峡两岸经济合作框架协议（ECFA），以及备受世人瞩目的中国（上海）自由贸易实验区，在贸易投资上都有着非常紧密的关联度，具有互补发展的潜力和空间。因此，“渝新欧”的建设发展要与贸易和投资的富集地——自贸区相关联，既要着眼于现实的自贸区已形成的贸易投资格局，又要放眼未来丝绸之路经济带可能建立的自贸区所将形成的贸易投资新格局，顺应自贸区的贸易流向、贸易集散地、主要贸易伙伴所需贸易货物，以最小的物流成本和最合理的物流流程设计，来服务于区域经济一体化发展的需要，有效扩大区域内的贸易总量，同步促进区域内生产的迅速发展，不断扩大自身的市场容量，促进贸易和投资的稳步增长和良性循环，最终为“渝新欧”的建设和发展输送源源不断的货源。同时，要关注上海自贸区在转变政府职能、促进贸易和投资、金融制度创新、资本市场和保险市场开放等方面所形成的可复制、可推广的经验，并结合内陆实际和特点，吸收借鉴，为在重庆率先建立内陆第一个自由贸易区创造条件，以不断增强“渝新欧”自身的发展基础和实力。

（作者系海关总署关务保障司副司长）

