

# 跨省开放 川渝打造区域合作和对外开放典范

重庆日报首席记者 杨骏

## 核心提示

《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》提出,川渝两地要联手打造改革开放高地,扩大全方位高水平开放。

几年来,川渝通过建通道、搭平台、创新举措,多维度发力,形成了一批在开放领域的跨省合作案例,其中不乏国内首创。

随着成渝地区双城经济圈建设的推进,川渝两地相关部门在开放领域的合作不断加深,正逐步成为区域合作和对外开放的典范。

## 故事①

### 最强中欧班列炼成记

欧亚大陆间,如今,每天都有铁路列车来回穿梭。这些“钢铁驼队”,便是开启亚欧贸易新通道的中欧班列。

截至2022年底,全国中欧班列开通运行82条线路,覆盖24个国家200多个城市,运输货物超过600万标箱,货值3000亿美元,基本形成覆盖亚欧地区的交通物流网络。

全国数十个中欧班列中,哪一个最强,或者说最具竞争力?

答案,无疑是中欧班列(成渝)。

数据显示,这趟从川渝出发的国际班列,自诞生以来,每年开行量均在5000列左右,连续两年位居全国首位。

市政府口岸物流办副主任胡红兵介绍,川渝两地累计开行中欧班列超过2.2万列,占全国开行总量的30%以上。同时,中欧班列(成渝)采用“枢纽集散+干线直达+多式联运”方式,“互补”后可覆盖欧洲全域。

此前从重庆和四川各自开行的中欧班列,在发车频率、运输量等诸多主要指标上,均为全国中欧班列翘楚。它们为啥还要“强强联合”?

胡红兵介绍,中欧班列开行已超过10年,开行城市多、路线密,但各自为战的情况也很突出。物流行业的高质量发展,需要在货物的组织、分拨等诸多方面形成规模优势,以此降本增效。所以,不少业界人士呼吁对中欧班列进行整合。

成渝地区双城经济圈建设,则为川渝两地中欧班列的联合,提供了契机。

2020年3月28日,中欧班列(成渝)两大始发地——重庆国际物流枢纽园区和成都国际铁路港,通过云端签署战略合作协议,就两港通道互联、港区互通、产业互补等达成一致。

同一天,中欧班列第1万列从上述两大始发地同时发车。两趟车,均首次挂上“中欧班列(成渝)”标示牌。

为提升这趟联合中欧班列的运输效能,当年8月,成渝中欧班列平台公司签订《成渝两地中欧班列运营平台战略合作框架协议》,明确了双方合作原则、合作内容和合作机制。

10月,川渝两地相关部门在中欧班列合作上达成一致意见。

12月4日,双方口岸物流主管部门同时向国铁集团去函,恳请支持成渝中欧班列合作发展。当月8日,国铁集团复函,同意支持使用统一名称“中欧班列(成渝)”开展品牌宣传推广,并从2021年1月起,合计开行数并发布相关指标数据,支持当地政府与国铁集团共建联席会议机制。

至此,中欧班列最具竞争力的品牌诞生了!

“双方不是简单你开你的、我开我的,还有资源的共享与互补。”渝新欧公司相关负责人说,例如,中欧班列(成渝)开行第一年的上半年,受新冠疫情影响,成都班列货



果园港集装箱码头,五颜六色的集装箱鳞次栉比。重庆日报记者张锦辉摄/视觉重庆

源不足,重庆直接给予支持;下半年,成都又将货源移交回重庆,帮助重庆班列整体上量。

相互“帮衬”,让中欧班列(成渝)保持了稳定运行。今年1—4月,中欧班列(成渝)开行1915列,同比增长73.5%,运输箱量15.7万标箱,各项数据持续保持全国第一。

## 故事②

### 海关事务如何跨区通办

电子口岸卡,具有网上报关、结付汇核销、出口退税、网上支付等功能,是外贸企业必备的工具。

根据规定,这张卡不能跨关区使用。比如贵阳海关的电子口岸卡,无法申报在昆明海关的业务。

不过,在川渝两地,完全不会有这样的尴尬。

2021年9月,中国电子口岸数据中心重庆分中心、成都分中心,建设银行四川省分行、重庆市分行四方共同签署“关银一KEY通”川渝一体化合作备忘录。随后,重庆、成都海关通过数据分中心系统互通,在全国首次实现了“电子口岸卡”业务跨关区通办。

重庆海关相关负责人称,川渝两地共有2000余家企业有办理跨区域进出口业务的需求。这项新举措实施以来,川渝两地已设置37个受理点,服务企业7000余家次,累计办理业务逾万次,办理时长压缩2/3。

“‘关银一KEY通’川渝一体化合作,是探索建设川渝自贸试验区协同开放示范区的重要创新案例。”市商务委自贸区制度创新处处长王欣说。

《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》明确,要建设川渝自由贸易试验区协同开放示范区。在王欣看来,作为全国首个跨省域的自贸试验区合作平台,川渝自贸试验区协同开放示范区是推动川渝两地打造改革开放新高地的重要载体。

2020年下半年,示范区建设启动。几年来,双方按照立足现有区域、纵深推进多层次多维度协同开放的思路,着力强化目标、领域、政策、产业、机制和时序协同,形成共推“一体化”、共下“一盘棋”的自贸试验区协同开放局面。

比如,在领域协同方面,川渝两地自贸试验区围绕市场需求,聚焦数字经济等重点领域,主动开展压力测试和风险测试。目前,双方已签署了“1+9”项大数据协同发展合作协议,共同推进数字基建、共建共享共用中新数据通道等9方面重点工作,合力打造数字产业高地。

再如,在时序协同方面,双方从能做的先做起来、动起来,逐步探索重庆联动创新

区与四川协同改革先行区“双区联动”新模式,以打造川渝协同开放新样板,共享自贸改革红利。

这样的创新成果还有不少。今年5月,第五届西洽会期间的自贸试验区高质量发展论坛上,发布了包括“关银一KEY通”在内的8个“川渝自由贸易试验区协同开放示范区”创新案例。

“目前,川渝两地已经起草了关于川渝自贸试验区协同开放示范区的三年行动方案。这一方案也将成为两地后续推进示范区建设的重要纲要。”王欣透露。

## 故事③

### 龙泉驿有个果园港无水港

成都龙泉驿,川渝两地最著名的汽车产业集聚区之一。从2022年1月起,这里多了一块功能区域:重庆果园港无水港。

所谓无水港,是指非港口地区建立的具有报关、报检、签发提单等港口服务功能的物流服务平台,其所在区域内的企业通过无水港进出口货物,享受港口相关优惠政策。

位于龙泉驿的这个无水港,为啥前面有果园港三个字?

原来,这里不仅可以进出口货物,还能享受果园港的各种政策优惠。换句话说,它就是重庆果园港的“分支机构”。

一般来说,一个港口设立无水港,会选择距离较远的区域,这样更能充分体现其价值。而龙泉驿和果园港距离仅300多公里,果园港为何要在这里设立无水港?

故事还要从头说起。

果园港是长江上游最大的多式联运港口,一直与上游地区多个港口有联动,四川宜宾、泸州等港口都有大量货物在果园港中转。同时,龙泉驿也有大量货物从果园港转运而来。

成渝地区双城经济圈建设启动后,果园港国家物流枢纽与成都经开区商讨,能否以汽车产业为基础,依托果园港国家物流枢纽、中国西部汽车物流多式联运示范工程,共同探索推进长江港口功能延伸和川渝两地通关便利化?

一个大胆的想法——在龙泉驿设立果园港无水港,由此萌生。

重庆果园港集装箱码头有限公司商务部长胡斌回忆,为了实现这个想法,双方在一年多的时间里来往了六七次,商讨了很多细节。

2021年9月,双方签署战略合作协议,确定共同建设无水港,通过商品车物流、水公铁空多式联运体系建设,促进两地港口整合资源,共同助力整个西部地区对外开放。

目前,从运行效果上来看,该无水港已经达到预期。

“通过这个无水港,从成都经开区经果园港公水联运至上海的集装箱货物,时间可以节约8天,货物周转率可以提升40%,为企业降低物流成本10%以上。”胡斌说,运行一年,通过该无水港运输的货物已突破1000集装箱标箱。

## 故事④

### 川渝联合招商为哪般

今年4月26日,深圳迎来了一支特别的团队——川渝两地联合招商团队。

为啥说特殊?

招商,一直是区域竞争最激烈的环节之一。重庆和四川区位相近、产业相似,竞争不可避免。但就是这样本该激烈竞争的两个区域,却选择联合招商,自然让人不解。

然而,这并非川渝两地首次联合招商。

2021年6月,川渝两地在上海联合举办“成渝地区双城经济圈全球投资推介会”。现场,重庆和四川立足川渝两地,以“双城记”概念,向各方抛出“橄榄枝”。

重庆市招商投资局相关负责人介绍,以前,川渝两地招商竞争大于合作,引进企业、项目,基本都是“互相盯着”,唯恐自己落了后。

成渝地区双城经济圈建设改变了这样的状况。川渝两地招商部门认识到,应该打破过去“单打独斗、你拼我抢”的做法,形成“优势互补、合作共赢”的局面。无疑,川渝抱团出击、相向而行,有利于提升两地整体的招商引资吸引力。

按照这样的思路,川渝两地决定联合举行推介会。

川渝联合招商,收效明显:首次联合招商,吸引了来自全球十多个国家和地区百余家知名企业、商协会和机构莅临参会,其中应邀参会的世界500强、中国500强、中国民营500强企业达37家;第二次联合招商,来自美国、韩国等十余个国家和地区的130多家知名企业、商协会及机构参会。

同时,两地招商部门还与香港中华工商总会、上海产业合作促进中心等商协会组织,在产业园合作、代理招商及信息共享等方面建立了常态联系机制。

联合招商,只是川渝两地在招商领域加速协同合作的载体之一。四川省经济合作局相关负责人透露,今年3月,双方达成新的合作共识:两地围绕五大方面开展协同招商,包括重点产业分析研究基础工作、协同招商品牌和平台共用、产业链招商和招商资源整合、招商信息共享和营商环境共优、协同招商机制建设,进一步整合两地优势资源,培育壮大区域主导产业,在携手打造世界级产业集群上实现更大突破。

据《重庆日报》