

他们敢为人先、勇立潮头；他们筚路蓝缕、开拓进取。将近40年时间，一代创业者奔赴深圳，在这片试验田中寻找自己的人生坐标。他们与特区同呼吸，共甘苦，一起展翅腾飞。岁月沧桑，时光沉淀出最深的记忆。勇气、环境、创新——三代深圳企业家勾勒着自己眼中的特区。

中国经济增长率连续11个季度稳定在6.7%到6.9%区间，稳中向好的发展背后，消费动力更加强劲，结构优化更趋明显。实践已经并将继续证明，中国经济发展奇迹得益于改革开放。在新时代新起点上继续把全面深化改革推向前进，是中国经济迈向高质量发展的必由之路，也是实现中华民族伟大复兴的强大动力。

抓住制度创新这个自贸区发展的“棋眼”

□ 叶前

国务院日前印发进一步深化广东、天津、福建自由贸易试验区改革开放方案，再一次向世界宣示中国开放的大门不会关闭，只会越开越大。

自由贸易试验区自诞生之日起，就被中央赋予“大胆闯、大胆试、自主改，尽快形成一批可复制、可推广的新制度”的使命和职责。新时代，自贸区进一步深化改革开放，更要大胆闯、大胆试、大胆改，对一切不符合新发展理念的思想观念都要坚决摒弃，一切不符合高质量发展要求的体制机制都要大胆改革，一切制约创新的管理方式都要促其改变。

自贸区是制度创新的试验田，是“种福地”，不是“栽盆景”。它是废、改、立的先行者——把握国际通行规则，废除不符合市场规则的制度，改革行政审批制度、海关监管制度、企业登记制度；建立新的与国际投资、贸易通行规则相衔接的基本制度体系和监管模式。

进一步深化广东、天津、福建自由贸易试验区改革开放，要以制度创新为核心，以风险防控为底线，继续解放思想、先行先试，以开放促改革、促发展、促创新，率先建立同国际投资和贸易通行规则相衔接的制度体系，形成法治化、国际化、便利化营商环境。

自贸区制度创新关键在于，以负面清单为核心的外商管理制度创新，以便利化为重点的贸易监管制度创新，以资本项目可兑换和金融开放为内容的金融制度创新，以政府职能转变为核心的事中事后监管制度创新。可以说，自贸区的制度创新，已经结出一串串成果，并在各地逐步结出果实，激发出新一轮改革开放红利。

当前，这三个自贸区各有各的实践，各有各的优势，发展势头良好。广东自由贸易试验区迎来了粤港澳大湾区发展的新契机，天津自由贸易试验区与建设京津冀协同发展示范区协同，福建自由贸易试验区有深化两岸经济合作和加快建设21世纪海上丝绸之路的机遇，接下来完全可以发挥出各自优势和积极性，相得益彰，并肩前行。

以更高的站位、更宽的视野、更大的力度谋划和推进改革开放，自贸区是先锋队、排头兵。进一步深化自贸区改革开放，需要继续以敢为人先的勇气和智慧，在制度创新方面着力突破，将自贸试验推向更高水平、更深层次。

改革视野编辑部
执行主编：明慧
新闻热线：(010)56805016
监督电话：(010)56805167

在开放中合作共赢

——宝马扎根中国启示录

□ 王振宏 石庆伟 徐扬 汪伟

仲春的海南，习近平总书记向世界宣布，“中国开放的大门不会关闭，只会越开越大！”

中国坚定推进改革开放的宣示，传遍全球。

站在新的历史起点，保守还是开放，博弈还是共赢？扎根中国15年的世界汽车巨头宝马集团以其“投资变奏”的历程，向世界讲述了合作共赢的发展故事。

宝马抓住了中国开放机遇

上世纪70年代末，拥有一辆私家车，在中国家庭是难以想象的。因而，中国也成为世界上最具潜力的汽车大市场，恰恰是改革开放激发出汽车产业的巨大活力。

“轿车可以合资”——改革开放大门刚刚打开，邓小平做出批示，拉开了外资进入中国市场的序幕。美国吉普、德国大众、日本丰田等一批外资车企迅速入驻，获得了中国汽车业开放的最先回报。

然而，面对中国不断扩大开放释放的市场红利，宝马集团却是一位迟来者，从观望，到试探，再到倾力投入，演奏了一场对中国改革开放信心不断增强的“变奏曲”。

1994年，中国首个《汽车工业产业政策》发布，首次提出鼓励个人购买汽车。借汽车走入中国家庭的东风，宝马集团在北京设立代表处，并开始与中国车企接触，寻找合资合作伙伴。

“相比宝马的迟疑，中国企业的积极态度让宝马感受到了中国开放的热度。”曾任华晨汽车集团副董事长、总裁，现任辽宁省政府副秘书长蒯晓刚说。

上世纪90年代末，刚刚投资数亿美元准备打造高端汽车生产线的华晨汽车，在获悉宝马寻找合资伙伴的消息时，迅即登门拜访，邀请宝马方面考察新建的生产线。

“合作诚意打动了宝马，双方一拍即合，2003年5月，合资公司华晨宝马汽车有限公司成立。”蒯晓刚说。

“选择与华晨合作，很重要的原因是宝马便于采取租用生产线的轻资产投资策略。”沈阳市大东区政府代区长李刚说，“当时华晨与宝马是共用生产线生产。”

宝马的试探，换回的是中国市场的巨大回报。2003年~2008年间，宝马在华销量从1.9万辆猛增至6.6万辆，最高一年增速达52%。

“华晨宝马是中国加入WTO之后成立的合资车企，恰逢中国汽车市场的井喷式增长。”蒯晓刚说，销量迅

猛扩大，租线生产已难以适应市场需求，投资建厂提上日程。

更重要的是，宝马确立了“在中国，为中国”的全面本土化战略。

2009年，华晨宝马宣布实施产能扩张战略，次年投资建设沈阳铁西工厂。到2017年年底，华晨宝马在沈阳形成两大整车工厂和一个动力总成工厂，整车产能达到45万辆。

今年1月，华晨宝马第200万辆汽车下线。从2003年~2015年间生产第一个100万辆车用了12年，而生产第二个100万辆车仅仅用了3年。

明者因时而变，知者随事而制。

宝马在本土化过程中，最初只投放两款通用车型，但宝马很快发现，中国客户对汽车的尺寸和空间有独特要求。华晨宝马迅速推出长轴距车型，开创了宝马为单一市场个性化定制的先河。

“2009年至今，宝马集团在沈阳生产基地的投资超过520亿元人民币。”华晨宝马总裁兼首席执行官魏岚德说，“我们把最先进的产品和最先进的工厂带到中国，中国是世界最大的汽车市场，也是到目前为止，宝马集团最重要的市场。”

合作带来了互利共赢

“共赢是成功合作的灵魂。”魏岚德说。

40年前，部分外资面对中国改革开放释放的市场犹豫不决；40年后，大批抓住中国机遇的企业已经开始深耕市场，扩大布局。

效益互惠。目前，宝马在全球每销售4辆汽车，就有1辆销往中国；在中国销售的宝马汽车中，每5辆中就有3辆是由在沈阳的合资厂生产的。

高速发展的中国市场，已经成为推动宝马产品转型升级的动力。魏岚德表示，中国市场不仅持续了量的增长，品质需求也在提升，宝马产品质量和技术也要不断提升。

今年5月，在宝马(中国)北京研发中心揭幕仪式上，宝马集团董事长傅乐希说：“在电动化和数字化领域，中国已经成为当今的主导市场，必将为我们全球研发做出贡献。”

互惠也让中方受益。不仅中方股东华晨汽车集团每年稳定分得红利，中方获得的税收和就业回报也十分可观。

合作也加速了中国产业升级。中国动力电池制造商宁德时代新能源科技股份有限公司最近获得IPO审核通过。这家成立于2011年的年轻企业成长迅速。

“宁德时代的高速发展得益于与宝马的合作，他们为我们提供技术和应用支持。”宁德时代公司宝马项目



在沈阳华晨宝马大东工厂涂装车间，涂装机器人进行车身喷涂。

新华社发

总监朱凌波说，华晨宝马专门派出专业技术人员帮助研发，携手攻克了动力电池技术。

目前，华晨宝马在中国的本土供应商从2005年的10家增加到2018年年初的750余家。位于沈阳的中德高端装备园内，一批因宝马而来的汽车配套企业，也在合作中实现产品升级。

互促发展，人是关键。东北老工业基地为华晨宝马提供了充足的产业技能人才，华晨宝马也为当地带来双元制培训体系。他们与沈阳市装备制造工程学校共建“宝马班”，专门培训当地技工。

理念互鉴。德国质量与中国效率结合，加速了合资企业的成功。

华晨宝马铁西工厂开工建设周期仅为18个月，比产能相近的宝马莱比锡工厂少了一半左右时间。沈阳市大东区创新审批模式，一天之内就为华晨宝马大东工厂扩建办妥涉及土地、税务等三四个证照；一年之内完成了基础设施“七通一平”。

华晨宝马带来的现代工厂模式，也为国内供给侧结构性改革提供有益借鉴。为防止生产振动带来误差，华晨宝马工厂的地基全部进行了换土，夯实后再打入1.3万根静压桩。

“在服务宝马中，政府也增强了规则和诚信意识。”沈阳市铁西区政府代区长刘克武说，华晨宝马与政府打交道中，从不“拍胸脯”决策，搞“差不多”就行，而凭借细到“头发丝般”的合同说话，必须分毫不差。

拥抱全方位开放的新时代

5月14日，宝马成为获得国内首家自动驾驶路试许可牌照的国际整车制造商。

在中国进入全方位开放的新时代，华晨宝马现象不断诠释互利共赢的现实逻辑，展现出经济全球化的广阔前景。

“宝马集团与合作伙伴华晨汽车集团已于2014年签署协议，将合作延期至2028年。”宝马集团有关负责人说，“因为我们认为在中国市场有光明的前景。”

据中国汽车工业协会统计，我国已经连续9年成为世界最大的汽车产销市场，年产量将很快超过3000万辆。

“我们在这里遇到了相向而行的最好合作伙伴。”魏岚德说，“我与同事们的共同感受是，当地政府特别希望宝马大获成功。中方称我们不会说中国话的‘中国人’。”

李刚说，为了给宝马提供全方位服务，政府定期邀请德方到食堂就餐，以餐会的形式议事定事；负责审批的部门领导、工作人员手机24小时开机，随时可以沟通解决问题。

中国百姓对高品质生活的追求，带动中国市场需求持续升级。

位于沈阳市的一家宝马4S店内，刚刚完成交车任务的销售顾问侯春志显得有些疲惫。“销量不断攀升，交车任务也日趋繁重，甚至有不少消费者排队等候。”他说。

中国已成为世界最大的新能源汽车市场，去年产销量超过80万

辆。“在中国，我们看到了很多机会。”魏岚德说，比如数字化、无人驾驶。

据了解，预计到2025年，宝马新能源车比重将达15%~25%，在中国比重可能更大。

目前，宝马集团已经在中国布局建设了北京、上海、沈阳三大本土研发中心，构建了在德国之外的最大研发网络。“我们凭借本土化的研发能力，希望能够更快、更精准地满足中国客户的期望。”傅乐希说。

落其实思其树，饮其流怀其源。

40年改革开放，是中国和世界共同发展进步的伟大历程。中国连续多年对世界经济增长贡献率超过30%。

海纳百川，有容乃大。

今年4月，国家发改委对外发布了汽车行业进一步开放政策的时间表，2018年，取消专用车、新能源汽车外资股比限制；2020年取消商用车外资股比限制……

商务部也向社会公布开放举措进程，正在会同有关部门完善扩大开放、优化外商投资环境等一揽子政策，争取上半年尽早完成外商投资负面清单修订工作。

5月，国务院关税税则委员会印发公告称，自今年7月1日起，将税率分别为25%、20%的汽车整车关税降至15%；将税率分别为8%、10%、15%、20%、25%的汽车零部件关税降至6%。

一个个合作项目结出硕果，一项项开放政策落地生根，一张张美好蓝图接续绘就。在扩大开放承诺之下，中国汽车业开放不断迈出坚实脚步，必将释放出更广阔的互利共赢空间。

让审批进一步“瘦身”

海南极简审批跑出“放管服”加速度

□ 涂超华 朱雨博

注册成立一个公司只需花3个小时。海南一村一品农业发展有限公司副总经理杨春国说，若非亲身经历，肯定会觉得这是天方夜谭。

该公司落户海南生态软件园时，杨春国在园区的企业服务超市“一站式”搞定了工商注册、税务登记、银行开户、公章刻印等一系列程序。很多地方可能一个月才能完成的程序，在园区只用了3个小时。

极简审批就是最大限度提速增效，以实现审批极简的目标。2015年，海南省进行省域“多规合一”改革试点，把深入简化行政审批作为改革最核心的问题加以推进，选择了3个不同类型的产业园区作为试点，推行极简审批。

海南省工信厅厅长、海南省政务服务中心原主任王静说，通过充分利

用经济特区立法权，海南为3个产业园区暂时变通实施部分法律法规的行政审批，探索试行“规划代立项”、园区区域评估评审取代单个项目评估评审、“准入清单”和“项目技术评估”制度、企业“承诺公示制”“联合验收”机制、加强事中事后监管“项目退出”机制等6个试行措施。

“以项目规划选址为例，整个园区的规划做得很详细，单个项目规划选址审批就不用做了。通过用规划代立项，可以大大缩短审批流程。”王静说。

与此同时，海南还对3个试点园区实施“一个授权”，即对产业园区管

委会充分授权，省政府授予园区管委会行使省级或地市级政府经济社会管理权限，以此实现管理重心下移，减少审批层级和环节。

极简审批最大限度减少行政审批事项和简化行政审批流程，让行政审批进一步“瘦身”成为现实。

海南省政务服务中心协调管理处副处长洪秀春说，改革后项目审批环节由70个减至4个，审批时间由过去的几百个工作日缩短至57个工作日，项目从立项到开工可提速80%以上。

“极简审批”大大降低了企业的制度性交易成本，为企业赢得时间和效益。作为项目遍布国内众多省市的

物流企业，林安物流集团的项目建设最快纪录是在海南创造的。林安(海南)物流城(一期)项目从选址、供地、开工，到建成开业运营，仅用不到半年的时间。

“以往同等规模的项目，至少要一年半以上的时间。极简审批为企业节省了3000多万元的财务成本，更抢得了市场先机。”林安(海南)商贸物流发展有限公司总经理云天龙说。

以极简审批不断推动放管结合、优化服务等方面的探索创新，海南将工作重点从事前审批，转向注重事中事后监管和服务。博鳌乐城国际医疗旅游先行区一