

成渝联动创新合作 探索内陆自贸区新模式

《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》提出，高水平推进开放平台建设，建设川渝自贸试验区协同开放示范区

□ 沈雪

2017年4月1日，作为同属于我国第三批自贸试验区，四川、重庆自贸试验区正式挂牌成立，川渝两地携手开启在西部率先探索内陆自贸区新模式的新征程。

2021年10月20日，中共中央、国务院印发了《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》（以下简称《规划纲要》）提出，高水平推进开放平台建设，建设川渝自贸试验区协同开放示范区。

挂牌成立四年多来，中国（四川）自贸试验区成都区域以制度创新为核心，探索形成430余个改革实践案例，其中13项制度创新成果被面向全国复制推广。成都自贸试验区目前建设情况怎样？未来将如何参与川渝自贸试验区协同开放示范区建设？

共同名称“成渝号”中欧班列

今年1月1日，既是新年的第一天，也是“十四五”开局的第一天。这一天，成都和重庆两地铁路港同时鸣响了中欧班列的汽笛声，紧接着两地的中欧班列同时驶离铁路港，满载货物一路向西奔向欧洲。

这是国铁集团首次批准成渝两地统一品牌，统一使用名称开行中欧班列。自这一天开始，成渝两地中欧班列拥有一个共同名称——中欧班列（成渝号），不再分彼此，开启了两地携手合作推动中欧班列高质量发展，打造合作共建、高效运营样板的新征程。

成渝两地是全国开行最早、运行最稳定、影响力最大的中欧班列城市。今年以来，中欧班列（成渝号）开行数量超过3500列，为行业“领头羊”。

成渝两地采用“枢纽集散+干线

直达+多式联运”模式，中欧班列线路覆盖欧洲全域，辐射“一带一路”沿线国家和地区，把我国内陆腹地与欧洲中心腹地紧密地串联起来，构建起辐射欧亚、串联东盟、多向互联的国际流通体系，高水平服务“双循环”新发展格局。

“加强协调联动，推动中欧班列高质量发展，打造向西开放前沿高地，紧密对接丝绸之路经济带。”《规划纲要》为成渝两地中欧班列发展指明了方向，也赋予了更高的要求和使命。

按照《规划纲要》的重大决策部署，目前成渝已就中欧班列共商共建共享达成一致意见，形成近、中、远“三步走”合作目标，将依托成渝占全国中欧班列大约四成的份额优势，在统一品牌、定价机制、整合资源、提升服务、降低成本等方面开展深度合作，助力加快建设成渝地区双城经济圈对外开放大通道。

四川自贸试验区青白江片区是全国自贸试验区中唯一一个以铁路港为核心的自贸片区。据介绍，成渝两地中欧班列合作的近期目标“统一品牌、整合数据、协同机制”已达成，今后在彼此合作基础上，成渝两地将进一步深化西部陆海新通道、航空及水运等国际物流大通道全方位合作，通过通道带物流、物流带贸易、贸易带产业，延展全球供应链前后端服务，同时将推进在统一订舱、提高服务、降低成本、探索标准、合资经营等方面稳步开展全面合作。

共建川渝自贸协同开放示范区

今年9月8日，成渝两地共同签署了“关银一KEY通”川渝一体化合作备忘录。成都、重庆海关通过数据分

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，两地企业可根据业务需要自行选择在四川或重庆地区办理电子口岸业务。

这一变化带来的益处，企业深有感触和体会。鸿富锦精密电子（成都）有限公司关务主管谭礼彬表示，公司虽然是在成都注册的企业，但是在重庆也开展有业务，今后在重庆当地的受理网点即可申请办理电子口岸业务，不用两地往返，极大地节约了成本，也提升了业务办理效率。

“关银一KEY通”川渝一体化，是川渝两地积极贯彻落实《规划纲要》中关于“建设川渝自贸试验区协同开放示范区，加大力度推进首创性、差异化改革”的要求，聚焦两地企业跨区域办理电子口岸业务需求，共同推出的一项自贸试验区海关监管创新举措。

目前，川渝两地2000余家企业在成渝地区双城经济圈范围内存在跨区域进出口业务办理需求，该项目落地实施后，可为企业单次业务办理节约近1000元，业务办理时间压缩2/3以上。

“川渝一盘棋”，伴随成渝地区双城经济圈建设深入推进，成渝两地自贸试验区之间创新合作成果频频落地。

成渝两地高新区共同推动成立成渝地区高新技术产业开发区协同创新战略联盟，助力共建具有全国影响力的科技创新中心，联合争取重大科技创新平台布局。开展成渝地区双城经济圈建设重大项目储备，推动4个产业化项目纳入川渝共建具有全国影响力的科技创新中心2021年重大项目集中开工仪式，总投资323.8亿元，占开工项目总投资的30%。

同时，成渝两地高新区共建“市

场准入异地同标”便利化准入机制，互设成渝双城经济圈企业开办综合窗口，协同构建跨区域“同一标准办一件事”的市场准入服务系统，推动营业执照“一体受理、一体办照”，截至目前两地已互办互发企业营业执照10份。成渝两地高新区税务局签署了《税收战略合作框架协议》，推进两地征管一体化和办税便利化，联合推进便捷办税，推进增值税一般纳税人登记、跨区域涉税事项报告等20项川渝通办涉税事项落地生根，探索跨区域经营企业联合监管新模式，建立数据交换机制，实现资质互认互助两地企业要素流动。

与此同时，紧紧围绕建设川渝自贸试验区协同开放示范区，四川天府新区与重庆两江新区也频繁开展多层次线上线下互动交流，推动多项战略合作落地生根。围绕推动同等申报要件的一事在两地同标准受理、无差别办理、行政审批结果互认，天府新区政务服务中心设立“两江新区企业专窗”，已发出首张两江新区执照。两个新区还共同发起成立成渝地区双城经济圈企业服务专业委员会，服务于两地企业高质量发展。

针对推动企业跨区域享受更加便利通关服务，天府新区海关与重庆两路寸滩海关签署合作备忘录，提升通关一体化效率。畅通跨境立案渠道，实现两地法院跨域立案，四川自贸试验区人民法院与重庆自贸试验区人民法院签署《川渝自贸区司法合作共建协议》，并联合发布《诉讼指引》和《典型案例》促进裁判尺度统一，而且还签署了《川渝自贸区知识产权司法保护合作备忘录》。

在共建产业体系方面，两江新区、

天府新区发挥重大产业平台旗舰作用，组建数字经济、总部经济等八大产业联盟，积极搭建企业交流合作平台。依托四川省港投集团、重庆渝欧集团等国资力量，探索共建跨境电商产业园，共同招引外贸总部企业和供应链企业，探索共建成链集群的外向型经济产业生态圈。

下一步，天府新区将继续推动与两江新区自贸试验区制度创新、开放通道共享、开放平台共建、营商环境共优等方面合作。年内，双方将实现开放资源互动，推动相关部门、平台公司、直属国企交流互访，同时做好将天府新区“电子居民”境外开办企业试点创新改革复制推广到两江新区，以及两区金融机构互设、金融黑名单共享等合作事项先行准备工作。

共同畅通国际物流供应链

今年6月27日，作为我国“十三五”期间规划建设的最大民用运输枢纽机场，成都天府国际机场正式开航投运。在成渝之间，正式运营的成都天府国际机场已为未来呼啸而过的成渝中线高铁预留了地下空间。如今，重庆新机场已确定布局在渝西地区，未来成渝地区双城经济圈1小时通行半径内，有望覆盖4座国际机场。

当前，我国机场网络布局总体仍呈东强西弱、东密西疏的态势，在广大西部地区，机场网和航线网尚缺少一个有力的战略支撑。因此，加快打造成渝世界级机场群，形成与京津冀、长三角、粤港澳大湾区三大机场群协调联动发展，进一步完善我国机场网络布局，优化提升整个航空运输网络结构，这对我国乃至亚太、全球航空运输格局都将产生重要影响。

《规划纲要》提出，构建一体化综合交通运输体系，打造国际航空门户枢纽。高质量建成成都天府国际机场，打造国际航空枢纽，实施双流国际机场扩能改造，实现天府国际机场与双流国际机场“两场一体”运营。推进重庆江北国际机场改扩建，规划研究重庆新机场建设，提升重庆国际枢纽功能。

天府国际机场通航前，成都双流、重庆江北两大核心枢纽机场年旅客吞吐量已突破1亿人次，年货邮吞吐量突破100万吨，在成渝机场群中占比均达约九成。数据显示，目前成都双流、重庆江北两大枢纽开通国内航线超过500条，国内机场覆盖率增至近八成，国际及地区航线数已超过240条。

当前，航空运输仍然是全球最为高效的运输方式。而电子信息业、汽车产业、现代服务业等都是成渝两地的优势产业，对高效的国际航空物流供应链都有着较强的需求。紧贴成渝产业链供应链流向和需求，成都双流区成功引进顺丰西部航空货运枢纽、递四方国际中转中心等货运重大平台项目，先后新开通成都至阿姆斯特丹、伦敦、达卡等国际全货机航线。截至目前，双流国际机场已开通航线373条，其中国际及地区航线131条，国际定期全货机货运航线15条，不断为成渝两地的高端产业发展提供畅通的国际物流供应链支撑。

成渝地区双城经济圈位于“一带一路”和长江经济带交汇处，是西部陆海新通道的起点，具有连接西南西北、沟通东亚与东南亚、南亚的独特优势。当今世界正经历百年未有之大变局，新一轮科技革命和产业变革深入发展，国际分工体系面临系统性调整。我国已转向高质量发展阶段，共建“一带一路”、长江经济带发展、西部大开发等重大战略深入实施，供给侧结构性改革稳步推进，扩大内需战略深入实施，为成渝地区新一轮发展赋予了全新优势、创造了重大机遇。



重庆立体城市景观与长江、嘉陵江的自然水景交相辉映

新华社记者 刘磊 摄

自贸百家说

我们需要什么样的川渝自贸试验区协同开放示范区

□ 邹悦

近日，中共中央、国务院印发《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》（以下简称《规划纲要》），引发社会广泛关注。“自由贸易试验区”一词在《规划纲要》中多次出现。比如，明确将“重庆、四川自由贸易试验区等重大开放平台建设取得突破，协同开放水平显著提高，内陆开放战略高地基本建成，对共建‘一带一路’支撑作用显著提升”作为双城经济圈建设的发展目标之一。同时，还提出了“建设川渝自由贸易试验区协同开放示范区”的具体任务。

如何理解自贸试验区对推进双城经济圈建设意义？又该如何提升自贸试验区发展水平，特别是建设好川渝自由贸易试验区协同开放示范区？

西南财经大学成渝经济区发展研究院院长杨继瑞：

以“动车组”的意识来促进双方

的合作

在杨继瑞看来，川渝自由贸易试验区协同开放示范区应该是一个在川渝两地自贸试验区现有基础上，对标国内外自贸试验区，尤其是上海自贸试验区、海南自贸港等先进地区自贸试验区，打造一个“准自贸港”创新开放平台，因此它对于双城经济圈的意义是非常重大的。

他表示，地处内陆的川渝自贸试验区上，在与南亚、东南亚的联系合作上有得天独厚的优势。随着去年RCEP签署，即将在2023年左右落地，川渝在南向开放中的门户地位将更加突出。同时，中国已经提出加入CPTPP的申请，川渝区域对于今后我国融入这一多元化的开放平台将发挥十分重要的作用。

“川渝区域对国际市场而言是一个重大红利，川渝自贸试验区也就可以利用国际市场，更好地促进地区开放。”杨继瑞说。

值得注意的是，成渝地区双城经

济圈作为中国经济增长第四极，与其他3个城市群相比的重要区位优势是地处内陆——这意味着，市场回旋余地更大。

杨继瑞表示，四向拓展的市场没有“断面”，在带动西部大市场方面有着得天独厚的区位优势，所以在川渝自由贸易试验区协同开放示范区建设上，可以先行先试，在内陆开放的新平台上，承担国家使命，体现我们川渝地区在开放方面的担当。

意义如此重大，如何推进川渝自由贸易试验区协同开放示范区建设呢？杨继瑞表示，眼下，川渝两地要根据《规划纲要》尽快报送建设川渝自由贸易试验区协同开放示范区的总体方案，争取获得国家授权和批准。

“要划定一些区域先行先试，更大力度推进协同改革先行区建设，强化川渝毗邻地区先行先试，更好地发挥川渝自由贸易试验区协同开放示范区的体制和区位优势。”他还特别提到，要对标学习，向国内先进发达

地区自贸试验区、自贸港学习，学习他们先进的体制机制。

此外，杨继瑞还表示，川渝两地都要以合作协同为前提，建立良性的竞合关系，注重换位思考，以“动车组”的意识来促进双方的合作，共同把川渝自由贸易试验区协同开放示范区的体制机制示范好。硬件上，也要进一步加强互联互通，尤其是利用好3个国际机场，加密国际和地区航线，在落地第五航权的基础上，继续在第六航权和第七航权等方面进行探索。

成都市经济发展研究院区域经济研究所所长刘军伟：

主动把自贸试验区的创新成果在成渝地区进行推广应用

《规划纲要》中明确提出要建设川渝自由贸易试验区协同开放示范区。在刘军伟看来，这对推进双城经济圈建设来说有重要意义。

“一方面，有利于双城经济圈统一市场的建设，促进包括物流、人流、资金流、信息流等要素在成渝地区的

自由流动。”刘军伟表示，这有利于“两中心两地”这一战略定位中改革开放高地的建设，更好发挥自贸试验区本身先行先试，引领高水平开放的作用，对成渝地区未来更加高效地引进外资，推动企业走出去，参与国际竞争，实现国际贸易的高质量发展都有重要意义。

此外，发挥自贸试验区在制度创新发面的优势，有利于双城经济圈建设成为具有全国影响力的科技创新中心，吸引国内国际先进要素集聚，提升整个区域的创新能力，进而更好引领整个西部高质量发展、开放发展。

于成都而言，应该如何推进川渝自由贸易试验区协同开放示范区建设呢？刘军伟提出了三个建议。

一是要进一步细化明确川渝自由贸易试验区协同开放示范区落在哪里以及行动改革的重点。比如在成都可以考虑设立自贸试验区协同开放示范区。又比如可以在金融制度或者其他一些产业政策上进行协

同改革创新，从而为整个区域今后的制度创新，开展成渝双城对比试验提供平台载体。

二是要充分发挥自贸试验区先行先试的优势，依托这一平台共同积极争取一些试点或平台落地。比如科技方面的国家大科学装置、重点实验室、国家级科技研发中心等创新设施落地，建设各类特殊的货物进出口口岸、国际投资贸易平台、免税消费的综合体等，以及在资本市场方面，争取引进包括深交所、上交所、北交所等交易所分支机构或者平台，通过推动一些资本、产权的交易市场落地，提升川渝对资本要素的配置功能。

三是应以推动区域共同富裕为目标，不仅注重成渝互动，而且更要带动周边城市发展，主动把自贸试验区的创新成果在成渝地区进行推广应用。可以考虑在现有的自贸试验区协同改革先行区基础上，在遂宁、绵阳等地再新建一批协同改革先行区，由此进一步提升整个区域对外开放投资贸易的便利度，更好引领成渝地区的发展，实现将双城经济圈打造为带动全国高质量发展的重要增长极和新的动力源的目标。