

目 录

1. 一带一路战略及长江经济带·····	澳新银行 (1)
2. 关于构建物流综合信息平台助力 重庆打造内陆开放高地的建议及展望 ·····	野村证券 (18)
3. 互联互通·····	三井物产 (36)
4. 对接自贸试验区战略, 打造内陆开放高地·····	ENGIE (38)
5. “走出去”与“引进来”——对重庆实施“一带一路”战略的建议·····	拉法基 (47)
6. 从商用车价值链延伸的视点看传统制造业转型升级·····	五十铃 (55)
7. 互联互通之资金融通: 构建多元高效的融资服务体系 ·····	三菱日联金融 (67)
8. 依托“一带一路”和“长江经济带”推动重庆基础设施建设——案例分析政府引进社会资本的作用 ·····	瑞穗金融 (72)
9. 借力“一带一路”战略, 提升重庆软实力·····	施耐德电气 (80)
10. 制度的力量: 推动政府职能转变·····	星桥腾飞集团 (87)
11. 推进人才培养助力“一带一路”——提升城市对人才的吸引力·····	双日株式会社 (95)
12. 实现“一带一路”构想中金融应发挥的作用与市场完善的方向·····	三井住友 (99)
13. 为了顺利推进“一带一路”战略构想~从风险管理的观点出发~ ·····	东京海上控股 (103)
14. 强化重庆区位优势 and 枢纽功能, 加强互联互通·····	ABB (109)
15. 充分实现渝新欧大通道的潜力·····	马士基 (116)
16. 加强基于 ICT 的转型, 为重庆找到下一个经济增长点·····	爱立信 (119)
17. 重庆: “一带一路”和长江经济带·····	怡和集团 (121)
18. 对接自贸试验区战略, 打造内陆开放高地·····	SK (128)
19. 科学定位 转变职能 主动融入“一带一路”战略·····	BP (139)
20. 进一步提升重庆软实力以支持“一带一路”战略·····	汇丰集团 (143)
21. 一带一路战略与社会创新实现发展·····	日立 (150)
22. 从中亚的角度看重庆·····	巴斯夫 (155)
23. 产业互联网——打造创新型的世界城市·····	惠普 (157)

一带一路战略及长江经济带

邵铭高

澳大利亚和新西兰银行集团有限公司总裁

本研究报告为重庆市市长国际经济顾问团会议第十届年会准备，并力图为重庆这个对全球具有重要意义的城市建言献策，推动其作为一带一路战略和长江经济带的一部分持续发展。

城市应由城市内部建设着手，努力在区域集群中成为龙头城市，并连通世界各地。本研究围绕着这一观点展开，探讨如何借鉴一些世界领先城市的经验来实现重庆自身的发展愿景，并着眼于从以下三个方面取得进展：

- **打造具有凝聚力的经济**——要成为吸引全球企业和劳动力的地方，重庆须持续致力于城市内部建设。通过对当地的交通网络、社会基础设施、电信和人力资本（仅举几例）进行明智的投资，重庆可以进一步发展成为一座运作良好、经济繁荣的大城市。

- **区域焦点**——凭借规模效益、经济规模和战略位置，重庆具备成为未来中国西部经济中心的能力。通过区域集群，例如与成都形成的长江经济带集群，重庆及其周边地区可以为企业提供竞争优势，并形成产业和劳动力集群。重庆创造有利于企业（见第一方面）的环境的能力越强，就越能够进一步发展成为区域龙头。

- **连通全球**——随着第一、第二方面的成功，重庆将具备跻身“全球城市”先进行列的条件。国际城市不仅仅是人和企业的集合，更确切地说，是知识繁荣、创新及战略互联的中心，也是对外商投资极具吸引力的城市。重庆处在“一带一路”的战略、经济、交通和通信节点，该战略为其利用这一优势带来了机会。

城市是劳动力、资本和思想的大熔炉，是历史上全球经济发展和增长的中心。

然而，经济增长中收益与挑战并存。通过与中央政府、市政府、当地企业和居民以及全球企业合作，成功的城市仍能够以创新的方式应对发展中的困难。

纽约、伦敦或东京等连通世界各地的领先城市虽然情况各异，但却有一些关键的共同点。这三座城市规模庞大，因此需要不断完善城市规划及投资基础设施建设。

如今，利用创新型数字技术至关重要。关键是，交通基础设施以及通信和信息共享能力在促进经济活动和社会效益增长的同时，也会有所限制。

许多世界领先城市最初作为贸易枢纽，不断吸引不同的行业。各行各业开始在这些城市集聚，受益于产业集聚的优势，比如集中的专业劳动力、共享基础设施以及知识和思想转移能力。

其中，政府的作用不是试图选出赢家，而是改善和维持经济和社会状况，促进产业集群的形成，比如洛杉矶娱乐产业集群和硅谷技术中心。

国际城市的高连通性使其顺理成章地成为众多跨国企业总部的所在地，而且众多金融和信息服务以及最高层决策也出自这些城市。国际城市能够吸引并调动资金，促进信息和思想的自由流动，并能维护民众的健康和创造力。

在德勤经济研究所的协助下，本报告提供了来自亚洲、澳大利亚、北美和欧洲成功和失败的鲜明例子。

1. 打造具有凝聚力的经济

如果要成为通往中国西部乃至更远地区的战略门户，重庆就要继续加强该城市的内部建设。

随着全世界城市化的加速——人类文明史上最大的趋势之一，城市成为全球经济繁荣的引擎。城市化的不断扩张为企业带来了空前的机遇，全世界的决策者都越来越关注城市及其腹地，企业也日益认识到城市对其服务全球新客户的重要性。

城市发展也带了一些社会最紧迫的问题，包括拥挤、不公平、城市贫困、污染和犯罪等。在寻求解决方案时，这些问题也排在最前面。

当城市有效地动用资源解决这些问题时，当地的企业和居民就是最大的受益者。运作良好的城市还会吸引外国企业。了解吸引外国企业的原因，可以全面地评估使城市成功的因素。

伦敦经济学院(LSE)和《金融时报》(FT)最近展开的两项研究指出了拥有大量外商直接投资(FDI)的城市特征。

伦敦经济学院的“城市中心”报告认为，吸引外国企业的是具有强大市场特征的城市地区——人均国内生产总值(GDP)高（和/或靠近高 GDP 地区）、地面和空中交通便利、竞争力强、人口密度高以及失业率低。

然而，除了这些基本因素外，城市地区还需要具有较高的知识指标，比如研发力度、专利数量、高素质的劳动力、一流大学、中高科技生产专业化或知识密集型服务（2011 年伦敦经济学院城市报告）。

《金融时报》的“2014/15 年未来全球城市”报告通过衡量对外商直接投资决策过程有重要作用的因素，评出了 130 个城市。

新加坡是外商直接投资吸引力最强的城市，也是 2008-2013 年外商直接投资项目的首选目的地（2014 年《外商直接投资情报》）。上海和北京的排名也很高，分别排在第 8 和第 10 位。作为新兴市场城市（人均 GDP 低于 35,000 美元），重庆的总排名为第 10 位，成都是第 7 位。

在日益全球化的世界，吸引区域和国际投资以及人才是必要的。区域连通性有助于获取资源，增强发展能力，提高宜居性。运作良好的城市包括以下四个关键特征：

- 成为“智慧”城市；
- 交通基础设施建设；
- 通讯和信息共享；及
- 积极的社会效益。

案例分析：东京——一座颇具吸引力的现代“超级城市”

东京作为连通全球的城市，其表现在 2014 年仲量联行商业吸引力指数榜单上名列前茅。仲量联行商业吸引力指数评估的是城市的关键商业指数，比如经济产量、人口、企业现状和航空连通性。作为国际城市，东京在两项著名的国际城市指数榜单中排名第四位，这两项指数分别是日本森纪念财团的全球电力城市指数——评估城市在市场规模和人力资本方面的吸引力，和科尔尼全球城市指数——评估城市的全球参与度。

东京之所以获得这样的国际城市指数排名，因为其都市年均市值达 14,000 亿¹，吸引了比其他任何城市都多的彭博 500 强企业，而且拥有快速发展的人力资源环境（仲量联行 2014）。根据科尔尼的评估，东京拥有高等教育学位的居民数量位居世界第一。

东京优越的高科技和研发证书使富有远见的投资者和技术工人对其充满信心，并看到其活力。2015 年西班牙 IESE 商学院的东京城市运动指数排名进一步证明了这一点，该指数强调城市通过运用知识型和创新工具来应对城市挑战的能力。

为了支持东京以创新为导向的发展前景，及其近 3,800 万人的消费者基础，当地政府已经投资建设基础设施，以促进企业发展，提高生活质量。

尽管公共基础设施主要集中在内城区，但是东京也强调将内城区与郊区“生态城”连接起来，以推动同城流动性。例如，所谓的“生态城”将把太阳能电池板和蓄电池等装置与空调、洗衣机和地板供暖系统相互结合起来，最高效利用能源。东京也在致力研发智慧流动性解决方案。

东京居民通过市场领先的光纤连接互联网。Nuro 光纤服务由索尼的一家子公司所有，提供 2Gbps 的网速——世界上最快的网速之一，这无疑使一座具有全球竞争力的现代城市极具吸引力。

1.1 智慧城市

智慧城市是城市空间未来的愿景，可以积极响应居民的行为活动要求。通过创新数字技术优化使用基础设施，高效利用公共空间，并提高公共安全。

拥挤是城市面临的首要交通问题之一，造成的代价巨大，相当于 GDP 的 1.5%-4%(IBM, 2010 年)。

智能交通系统等智慧城市技术能够极大地缓解城市拥堵，的确，欧洲联盟就将智能交通作为其改善市民生活质量的关键举措之一（欧盟委员会，2015 年）。

另一个关于智慧城市技术的例子是芬兰的一家废物收集公司，该公司在废物收集系统中采用传感器，测量垃圾箱有多满，从而决定什么时候需要收集垃圾。这一技术使成本降低了近 50%，同时也减少了温室气体排放量（Charlton, 2013 年）。

建设智慧城市的基础是将最佳的数字技术用于城市，运用数字化技术完善现有的规则和管理。但有时候这也是一个艰难的过程。

去年的 CMIA 主题专门探讨了“智慧城市与大数据”，涉及智慧城市如何完善城市交通网络、供水系统、废物处理、照明和供暖等话题。

1.2 交通基础设施建设

市民和来访者对交通基础设施的使用情况制约着一座现代城市的成功。交通基础设施范围广阔，包括

¹ 2014 年仲量联行日本首都圈国内生产总值评估

公共交通、私家车、人行道、铁路、航运港和机场。

政府和私营部门都越来越倾向于投资交通基础设施，这突显出了其重要性。自 2007 年以来，中国已经新建近 10,000 公里的高速铁路线，预计 2020 年还将翻一番（亚洲开发银行，2015 年）。

城市交通收益最大化往往通过减少通勤时间来衡量，而降低其基础设施建设成本也需要统筹综合规划。

从根本上来说，由交通基础设施带动和加强的活动对城市的日常运作非常重要。在中国，尽管交通基础设施开支庞大，但估计物流费用仍占 GDP 的 18%。

据《经济学人》（2014 年）称，这一比例是发达国家的两倍。优越的交通基础设施可以为城市提供商业机遇竞争优势，创造文化机遇，最终改善城市居民的生活方式。高效的交通网络可以大幅降低在一座城市居住的成本。

完善的连通性，尤其是全球连通性，可以转化为经济增长，中国云南省就是一个极佳的例子。在 20 世纪 90 年代，云南是中国最闭塞和最贫困的地区，道路状况不佳，通信基础设施不发达，与南部邻国的贸易往来很少。随着重点投资该省交通基础设施建设，加强与另外五个大湄公河次区域国家的战略联系，为新的高速公路沿线家庭提供了便利的医疗服务、更好的就业机会，也吸引了更多的游客。目前，新高速公路沿线居民的收入比非沿线居民的收入高 50%（Groff，2015 年）。

1.3 通信与信息共享

互联网已经改变了个人生活的方方面面，带来了巨大的经济和社会效益。当城市，尤其是像中国这样快速发展的国家的城市，由资源密集型的投资经济向知识型的服务经济转变时，扩展互联网的规模至关重要。

互联网有助于创新以及新企业的兴起。例如 Airbnb（空中食宿）网站最初只是用来为两位难以支付房租的室友创收。如今，信息和通信技术提供了创新的思路，Airbnb 上列出了来自 190 个国家的 100 万个房间，成为重塑酒店行业的一股力量。

互联网的广泛使用推动着技术中心的发展。这些中心给予创新者和创业者平台分享想法，并将他们与世界各地的投资者联系起来。反过来，这又促进了新行业的出现，从而推动经济增长，增加就业。重要的是，这些高科技新兴行业往往需要技术工人，从而带动了一个城市工资水平的提高。

最近，德勤研究表明，欧洲卓越的专业服务中心伦敦在技术、媒体和通信行业创收超过英国 GDP 的 8%（德勤，2014 年）。另外，这些行业有助于整合创新技术，推动企业、院校和政府间的协作，使更多资金投入技术型创新。

大城市的经济社会发展需要针对互联网的使用和知识的获得进行投资，使技术发挥最大的益处。

2011 年，麦肯锡全球研究所发现，对于占全球 GDP70%的发达经济体来说，互联网收入占其 GDP 的 3.4%。重要的是，研究还表明，在 2011 年之前的五年，发达经济体的 GDP 增长有 21%来自互联网，而包括中国在内的新兴经济体的 GDP 增长只有 11%来自互联网（麦肯锡，2011a）。

1.4 社会效益

连通性可以提高公共服务水平，加强社会凝聚力，如果设计合理，还会促进城市公平。提高城市连通性可以带来更广阔的市场，促进竞争，帮助居民降低物价和服务费用。

然而，如果城市的生活成本得不到解决，全球商业中心也可能因为取得成功而带来负面影响。“大城市的喧嚣”可能使基础设施不堪重负，加重城市不公平，并造成污染。纽约、伦敦、巴黎和东京都是著名的商业中心，具有丰富的娱乐活动，但也都受到严重的犯罪、拥挤和公共交通问题的困扰（经济学人智库，2014 年）。

世界上许多城市面临人口和人口结构的挑战。人口增长导致使用和改善公共基础设施的需求增加，加重了城市管理和资源的压力。为了达到成为大城市的要求，领导者和规划者需要采取新举措来提高整体效

率。

在雅加达，城市规划者正尝试通过改善企业和市民使用手机和互联网的情况，来解决交通拥堵。印度尼西亚交通协会(Indonesian Transport Society)认为，得益于完善的通信网络，市民平均每天减少一次往返出行，或者 1/4 次，从而提高城市有形的连通性（爱立信，2014）。

在缓解城市面临的负面社会经济问题时，企业、决策者和居民有多重选择。接下来两章将讨论其他城市如何通过打造有利的商业环境，增强企业和院校间的联系，投资创新科技，以及利用数字通信（仅列几例）带来的机遇来解决这些问题。

2. 区域焦点

如果一个城市实现了内部建设和管理，就能利用与周边区域在经济与社会方面的联系所带来的机会进行发展。单个城市不可能满足所有行业的需求，然而通过区域（数字和实体）联系，各个城市可以在利用各自的规模与范围优势的同时，减少城市规模带来的城市拥堵等负面影响。

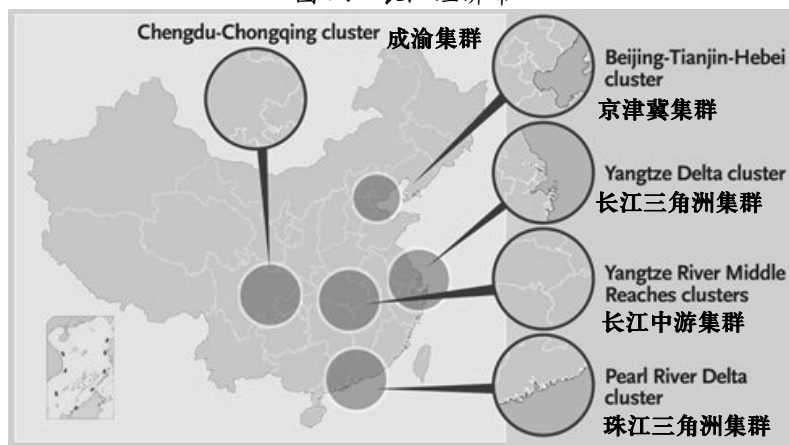
目前，重庆正处于利用长江经济带战略机会的重要阶段。正是这样的战略地位使得重庆成为推动区域集群发展、促进西部经济增长新兴计划的核心（见图 2.1）。

政府的发展重点在于充分利用各个区域的产业优势以及区域产业集群，这使重庆企业和人民受益匪浅。

然而，要成为长江经济带区域中的佼佼者，重庆需要营造一个有利于竞争性行业可持续发展的经济环境。

地区经济专业化（包括集群化）不是一个新兴概念，同时重庆的决策者也有很多机会从其他专业化和集群方式吸取（成功或是失败）经验。以下部分详述了集群对经济增长促进作用以及集群的价值在像伦敦、新加坡和洛杉矶这样的城市是如何实现的。

图 2.1 长江经济带



来源：环球时报（2015 年）

2.1 集群和聚集经济

过去几十年来，经济活动全球化迅猛增长，由于通讯成本不断降低，而且繁多的获取信息的渠道使人们更容易发现世界各地知识密集型产业，因此这种全球化趋势将在未来取得长足发展。

托马斯·弗里德曼(Thomas Friedman)等人由此认为，地理与全球生产的关联性越来越不紧密。

然而，聚集和集群所带来的竞争优势及其成就表明，在同一地理区域内集聚给经济发展带来了诸多益处。

这种专业组织体系可以为经济发展带来很多机遇，而营造集群化发展的良好环境也成为了城市的企业和规划者面临的挑战。

集群不能生硬地创建，而需要在城市和城市区域，获得必要的机构、生产要素市场、商业环境和创业者的支持才能发展。集群应该成为新一轮经济增长的领导者，成为当地的创业者，或者区域里的创业城市。

通常“集群”被定义为“在某一领域中产业联系密切的企业和机构在空间上集聚，从而带来经济效益。”

企业选址集群（以及集群城市）是因为人口密度、专门化以及城市规模能为他们带来优势。产业区位集中可以让企业之间进行合作与竞争，增加下游供应商的需求，形成专业人才库，促进专门化的地区基础设施发展，同时通过竞争和邻近性，激发创新，取得新发展。

全球化的企业在一系列专业产业集群中选址，一些集群已经成长为全球网络中的战略需求和控制中心。

全球网络集群最成功的一个例子就是美国硅谷。硅谷聚集了大量互补又互相竞争的高科技企业，包括建立多年的龙头企业（如谷歌、Facebook、苹果和惠普）以及创业公司。

与知名研究机构（如斯坦福大学和加州大学）以及风险投资人同在一个区域会积累必要的知识、创业精神和资金，从而确保该集群是电子行业的创新和控制中心。

2013 年，硅谷职工人均增值额近 160,000 美元，约高出全美平均水平 40,000 美元。该地区创新和创业精神带来的回报也相当可观，硅谷注册专利占加州的 47%、全美的 12%。此外，美国 40% 的风险投资都在硅谷和旧金山（2014 硅谷指数报告）。

2.2 集群形成的推动因素

案例分析：新加坡的生物科技集群

新加坡积极鼓励生物集群的发展，让新兴企业有机会与研究机构、企业研究所和公立医院合作，开发新型药物和未来疗法。

全球 30 多家领先的生物医学公司（包括葛兰素史克(GlaxoSmithKline)、诺华(Novartis)、武田(Takeda)等）都已在利用该综合研究体系及其网络（新加坡经济发展局，2015 年）。

作为该生物集群中的一个构成要素，医疗科技产业在 2000 年至 2011 年期间的制造产出从 15 亿美元增长至 43 亿美元，几乎翻了 3 倍。该产业里的公司、大学和公共部门机构共有 7000 余名研究人员。该集群表明与研究机构同在一个区域有助于形成知识密集型产业。

● 集群的演变——伦敦金融服务集群

在罗马人占领不列颠期间（公元 43 年起），伦敦发展为全球商业中心，至今一其全球经济中心的地位一直保持至今。在航海和全球贸易加强的时代，伦敦成为贸易商人和贸易经纪人偏爱的见面地点。到 16 世纪中期，伦敦已建立起伦敦皇家交易所和英格兰银行等重要机构，用于支持并管理商人。

作为国际贸易交流中心，伦敦货币市场日渐成熟，到 20 世纪伦敦成为世界第一经济体的中心，为商人之间借贷提供短期票据。

伦敦蓬勃发展的银行业、贸易市场（如伦敦金属交易所）和支撑产业（如律师、会计和保险行业）使得伦敦成为世界上最重要的金融服务集群之一。

伦敦金融服务集群以建立证券交易所和场外交易市场为核心，（在网络时代之前）二者在个人交易中必不可少。与交易相关的业务聚集在同一区域意味着伦敦几乎完全掌控了金融服务行业。

在现代，互联网和其他通信技术的发展已经减弱了行业聚集的重要性，但集群化带来的其他好处保证

了伦敦金融服务群的顺利运行。

一项在伦敦城进行的研究总结出推动伦敦金融集群发展及可持续的四大因素：劳动力供给、面对面对触产生的个人关系、创新以及聚集和竞争过程（伦敦市，2003 年）。

● **劳动力市场**——技术工人的供给是保证伦敦金融服务集群持续发展的重要因素。与欧洲其他国家相比，伦敦劳动力市场具有灵活性，成为金融集群充满活力的重要来源。此外，集群内拥有可用的“知识基础架构”，因此全球顶尖的劳动力被伦敦所吸引，劳动力市场鼓励企业和部门间的人员流动。

● **个人关系**——企业、客户、供应商、监管者和决策者之间面对面的接触也是该集群的重要组成部分。正式和非正式的商业网络保证在日常工作环境中人们进行面对面对触，从而产生信任、产出知识并有助于进行复杂的多方交易。研究还发现社交互动，如在健身房、俱乐部以及网球中心的互动，也对该集群尤为重要。

● **创新**——劳动者、顾客和供应商之间关系的区域性本质有助于企业获得有创意的方案。与互补性供应商聚集在同一区域能够促进竞争从而推动金融服务集群的创新，大型企业将竞争作为发展的主要因素，进而推动整个集群内的创新。

● **聚集和竞争过程**——除推动创新之外，聚集还能帮助企业拓展新市场、在获得市场份额利润的同时以更有效的方式为客户提供服务和产品。伦敦 43 家银行中有 24 家接受了调查，他们表示从地域上邻近在行业中处于领先地位的竞争者非常重要。

案例分析：洛杉矶娱乐集群

利用供应链优势形成产业集群的著名例子就是美国洛杉矶地区的娱乐集群。好莱坞乃至洛杉矶地区占据了全球英语电影市场。

加州宜人的气候、相对廉价的劳动力以及主要电影工作室聚集使得众多娱乐公司、投资者以及技术工人在 20 世纪 20 年代移居到此。集群内部强化产生了诸多好处，从而使得该区域目前成为供应链行业的优选之地，吸引了音响师、摄影师、服装设计师和化妆师。

2011 年，洛杉矶娱乐行业从业人员超过 247,000 人，人均收入达 117,000 美元（超过当地平均水平的两倍）。此外，娱乐产业每年创造 1200 多亿美元，其中 470 亿美元为附加价值（洛杉矶县经济发展局，2012 年）。

● 判断竞争优势

决策者和企业如果认识到本区域集群的竞争优势和劣势，就能为该区域的经济做贡献。

根据迈克尔·E·波特(Michael E. Porter)的“竞争优势钻石模型”理论，运作良好具有竞争力集群里的企业比同行业中不在集群里的企业更能获得明显优势。这个理论是基于四种因素：生产要素、需求条件、相关产业和支持产业的表现以及企业的战略、结构和竞争对手（如下图所示）。集群使企业和政府具备必要的能，利用这四个方面的竞争优势。

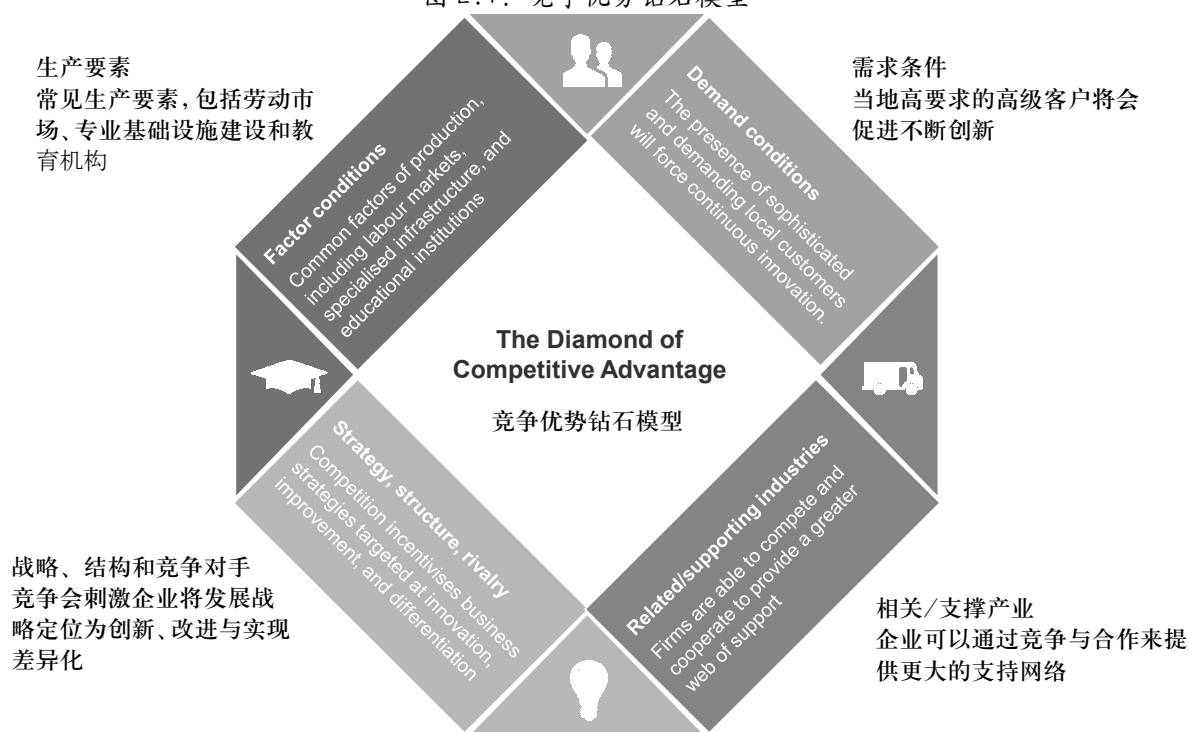
集群能够促进产生有利的生产要素，在集群内的企业可以从常见的生产要素中获益，如劳动市场、专业基础设施建设以及利用教育机构资源的能力。

集群促进有利需求条件的产生，常客和高级客户引起企业间的竞争。

集群催生相关产业和支撑行业聚集，鼓励在集群内建立上游和下游企业。

集群引起竞争对手之间的竞争、促进公司战略和结构的改进。

图 2.1：竞争优势钻石模型



来源：波特（1990 年）

2.3 可吸取的集群发展经验

尽管上述所提到的框架讲述了集群如何运作，但没有提出一套能够让所有集群都成功运作的政策或条件。比如，科技集群可能要求有研究或资金的支持，而金属产业集群则可能需要职业培训或技术部署支持。

但指明了一点：集群政策不是一种“挑选胜者”的方式，决策者应该创造并维护集群产生所需要的经济和社会条件。

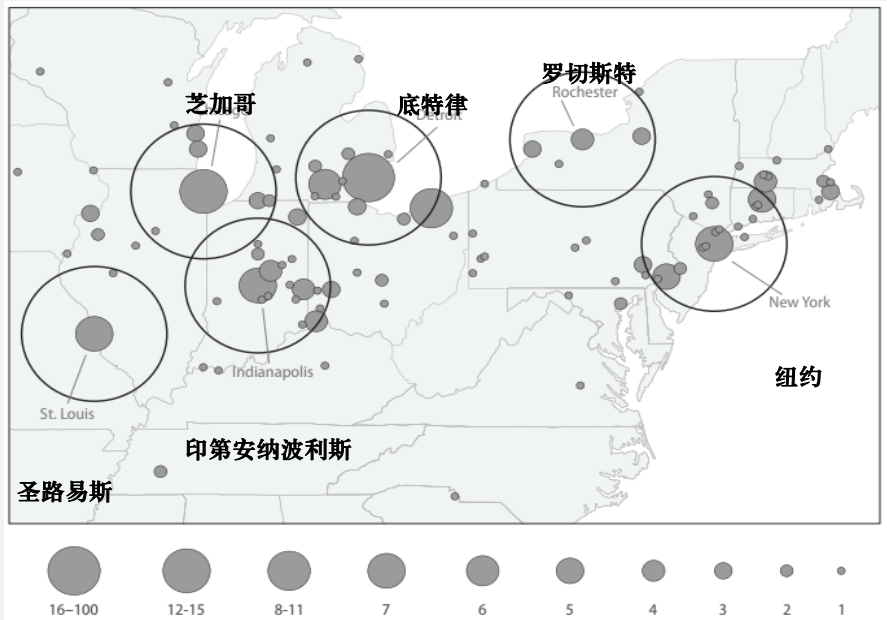
案例分析：美国汽车集群

美国汽车制造集群的兴衰众所周知，底特律最近发生金融危机使其一度成为全球头条。该行业很好地说明了如果企业和决策者的集群化方式不够灵活，集群化和专门化则可能带来负面影响。

自诞生汽车行业时代以来，美国一直位于运输工具制造的中心。制造的本质表明通过集群实现聚集经济对于行业成功发展很重要，同样地，汽车制造产业在地理上越来越集中。

到 1905 年，四分之一的主要汽车制造商都聚集在底特律地区，总产量超过行业产量的一半。到 1983 年，美国三分之二的汽车制造商都把总部定于底特律，随之带来了大量就业机会和经济产出。

图 2.2 美国汽车制造集群，1910 年



来源：里士满联邦储备银行（2012 年）

然而，由于汽车制造行业险象环生，如石油危机、全球竞争等，底特律人口快速减少、大量资金撤出、就业基础逐渐减弱。1950 年底特律人口达 180 万人，到 2010 年仅为 700,000 人（里士满联邦储备银行）。

2.4 对政府的建议

集群的创意为经济发展提供了宝贵经验，它让决策者和实践者：

打造本区域独特的优势，而不是复制其他区域的发展方式；

直接与集群成员一起发现产业的要求、成为研究和发展的支撑力量或对世界级的培训进行投资；

营造一种鼓励新兴集群发展的环境，而不是自上而下地创建集群。

人们普遍认为，专门制定公共政策来使产业集群从无到有是困难的或是几乎不可能的。

因此，决策者应该着力为新的产业集群的产生创造合适的条件（制度上支持知识创新、降低企业的创业门槛和资金门槛），然后认可并支持产业集群的蓬勃发展。

3. 连通全球

“一带一路”战略强调与世界相连给中国带来的益处。如果重庆能够成功地发展成为中国西部的“龙头城市”，就能够占据极佳的优势地位，成为杰出的国际城市中的一员。

国际城市不只是人员和企业的聚集地。更确切地说，它们是战略上互联的发达创新型知识中心，对外资具有极大的吸引力。

全球共有 300 多个人数超过一百万的城市区域，其中有 20 多个人数超过一千万。为最大限度地从快速城市化过程中获益并降低成本，大型城市区域的决策者和企业领导人会利用与国际市场接轨所带来的机会。

国际城市的出现清楚地证明了通过商业、技术、交通联系和开放式对话与其他区域相连接可以实现的价值。

麦肯锡全球研究院的研究表明到 2025 年，全球前 50 大城市（按 GDP）中亚洲城市将超过 20 个，同时现今排行榜中超过半数的欧洲城市将跌出榜外（麦肯锡，2011b）。

麦肯锡称，城市经济实力调整将对企业发展重点、国家经济关系以及世界的可持续发展战略产生重要影响。

如图 3.1 所示，重庆有望登上 2025 年世界前 50 大城市榜单。借助自身的成长优势，重庆具有成为国际城市的潜力，实现方法为增加在交通、通信设施、人力资本和智能技术等方面的投资，创造一个有利于创新和创业的商业环境。

如果这些条件都满足的话，通过“一带一路”战略与其他城市相连接将给重庆和重庆人民带来前所未有的大好机会。



来源：麦肯锡（2011b）

3.1 国际城市

一想起世界上著名的重要城市，人们通常会想起纽约、伦敦、东京、巴黎、香港、新加坡和悉尼这些名字。

原因何在？是什么让这些国际城市取得现在的发展？它们仅仅是因为天时地利吗，又或者是因为长期战略规划中深厚的历史和焦点重现所带来的结果？为什么伦敦的经济会比英国平均水平高出 72%（莱坊国际，2015 年）？纽约的经济会比美国平均水平高出 36%，这又是如何实现的？²

要利用日益多样化的、信息日益丰富的经济发展时机，就要持久而反复地花费大量精力建设所需要的战略、经济和社会环境。

进一步来说，任何战略和战略机制都要具有灵活性，虽然其组织方式是为了吸引合适的人才和机构共同应对新出现的问题（比如不平等和可持续性发展）。

3.2 什么是国际城市？

关于国际城市，或者更确切的说，世界上被归为国际城市的城市，尚无统一的定义。

然而，正如一批知名研究者所述³，国际城市可以描述为“跨国公司总部、商业服务、国际金融、机构、电信和信息加工的中心，是决策和互动的纽带。”

这些“层次化、系统化并在其他方面紧密相连的世界城市一般都是各路移民的主要入境口岸和最终目的地，它们构成了世界经济建筑的一个重要部分。”

当代对国际城市的认识起源于 20 世纪早期，当时城市规划经典文献《城市进化史》一书的作者帕特里克·格迪斯（Patrick Geddes）可以说首次提出了这一术语。为响应 20 世纪 70 年代中期经济大萧条以后开始出现的全球宏观经济变化，比如全球化和信息经济，从那以后，国际城市化领域的领先人物对这一术语进行扩充。

● 全球化

在 20 世纪早期初次使用“国际城市”这一术语时，全世界只有 10% 的城市人口。2009 年以来，这种充满活力的经济文化中心所提供的机会吸引了世界上超过一半的人口在城市生活。

人口集中化和全球化在 20 世纪 70 年代迅速发展，当时外国直接投资受资本市场的流入和流出控制，而不是直接投资生产。

尽管起初很多人认为新信息技术的发展会促进人口的区域性回归，但随着新信息技术的崛起，城市化进程在当今全球化的大环境下反而得到巩固，呈现出愈演愈烈的态势，进展速度也明显加快。

● “信息经济”

信息经济，或者说发达经济体从产品生产向知识生产的转变，成为了当今推动全球领先城市产生的一大因素。

城市研究理论家理查德·弗洛里达（Richard Florida）认为信息经济的崛起及其对城市中心的功能作用和城市居民的影响至少是 20 世纪早期社会工业化的影响的两倍。他认为创造性是经济发展的驱动力。

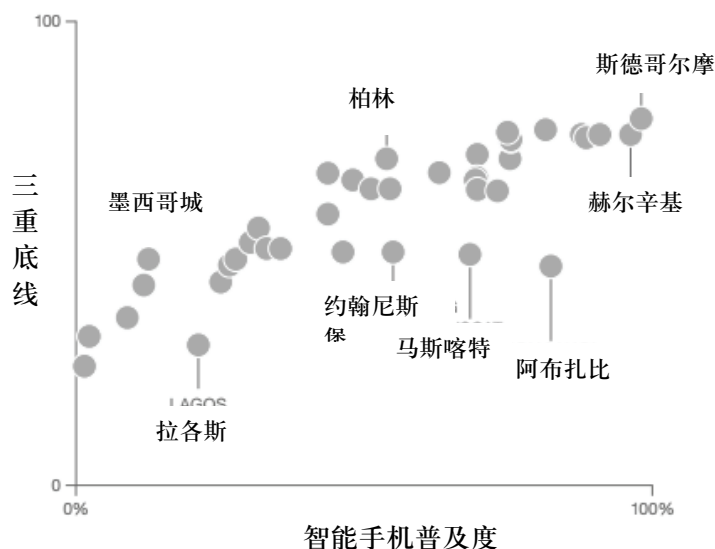
2012 年，弗洛里达估计美国有超过 4300 万人在科技、商业管理、法律、卫生保健、教育和艺术等领域从事创造性工作。此外，据估计，到 2020 年创造性工作岗位的数量将增加 700 万个（弗洛里达，2012 年）。

爱立信“网路型社会城市指标”根据城市的资通讯技术成熟度对 40 个国际城市进行评估。2014 年，瑞典首都斯德哥尔摩得分最高，随后是伦敦、巴黎、新加坡和哥本哈根。图 3.2 说明了国家三重底线（经济、社会及环境）绩效和智能手机普及度之间的关系。在智能手机普及度高的国家，高度发达的资通讯设施给经济、社会及环境带来益处，而移动技术的运用则使这些益处最大化。

²按人均计算

³ Knox 和 Taylor (1995), Sassen (2000), Brenner & Keil (2006) 和 Friedman (2009)

图 3.2：智能手机普及度和国家三重底线绩效



来源：爱立信（2014 年）

● 当代国际城市……为什么不仅在于经济

全球化和信息经济崛起共同促成了一批领先的顶级国际城市（如纽约、伦敦和巴黎）和约 20 个低一级国际城市中心（如东京）的形成。

然而，国际城市却不仅仅立足于繁荣的经济。这些强大的经济趋势引发了许多热烈而紧张的争论，旨在探讨现代城市生活的变化特征——确保城市安全、适合居住和工作的必要因素。

领先的国际城市都在努力不断超越自身。当代的复杂问题，比如气候变化、能源和可持续性发展以及不平等，都已成为各大城市制定发展战略需要考虑的首要问题。考虑这些因素对保持城市对创新文化的吸引力至关重要，而创新文化又是国际城市关键驱动因素。

3.3 国际城市的特点

在全球化、信息和创造性之外，国际城市还需要必要的系统和政策，以：

- 提供吸引和调动各种资本的能力；
- 保证内部和外部更远距离的通讯及信息和观点的自由流动；
- 创造合适的环境以吸引并维持健康的创造性经济。

下图从未来发展战略的各个方面——经济、人文、连通性、环境和关系——总结了五个共同要素。下文也附有未来发展战略的简要案例研究。

图 3.3：国际城市要素⁴



纽约和悉尼最近提出了未来发展战略，旨在解决它们作为自己国家的全球代表城市在未来发展之路上的主要障碍。二者的战略都提供了今后 10 至 15 年内将逐步实施的关键行动和倡议。分析这些战略有助于我们了解国际城市的特点。

案例分析：悉尼——未来发展战略

悉尼是一个名副其实的国际城市，也是澳大利亚的重要经济中心。悉尼市部分地区每年创收 1000 亿美元，占全澳大利亚的 7%（悉尼，2015 年）。

连通性在悉尼市的经济中发挥着至关重要的作用。每天约有 100 万通勤人数使用汽车、公交车、火车和自行车等交通工具在悉尼市工作、学习或购物。国际连通性对悉尼作为澳大利亚的国际城市至关重要，英国拉夫堡大学的“全球和世界城市”研究将悉尼列为与世界经济关系第 7 密切的国家。

悉尼提出了一项 15 年计划，叫做《可持续发展的悉尼 2030 战略计划展望》(SustainableSydney2030)，准备在悉尼现有的国际城市地位的基础上，在 2030 年前使其尽可能发展成一个绿色的、国际化的互联城市。为达到这个目标，该计划集中于 10 个战略方向，包括打造具有全球竞争力的创新型城市（包括增强集群），打造一体化交通体系实现城市互联，打造文化创造型经济并通过有效的合作来实施。

一些关键行动包括：

到 2030 年，通过使用可再生能源、分散式发电和采用节能措施，使电力网络成本和碳排放量降低 70%。

⁴ 来源：德勤经济研究所，根据悉尼、纽约和伦敦城市未来发展战略中的主要战略目标总结而成。

通过城域再生水网将减少 10% 的饮用水需求，同时减少 50% 的城市雨水径流污染；
利用新型交通模式，如主动运输和车辆合乘，为传统公共交通方式留下更多空间，在有限的城市空间中寻求发展。
确保悉尼市 15% 的房屋为社会保障型住房；
在城镇中心、广场和公园开展艺术活动，宣传艺术和创造力的重要性。

案例分析：纽约——未来发展战略

纽约（2015 年）最近发布了“一个纽约”计划以庆祝其建立 400 周年，并以充满活力、适宜居住和安全城市的形象走进第五个世纪。
该计划涉及的主要问题包括：
城市基础设施老化落后，而所服务的城市人口却在不断增长并进入老龄化；
通过改善交通网络、基础设施和劳动力发展计划支持经济转型；
经济不平衡超过国家平均水平——45% 的纽约市民处于或者接近贫穷状态；
环境和气候变化影响健康，并导致极端天气；
支持区域联合，解决当前司法管辖范围分割给区域交通规划、城市改进和清洁能源工作造成困难的局面，促进司法一体化；以及
让市民发出自己的声音，这一点目前受网络渠道和投票能力缺乏的限制。

4. 总结

在未来十年内，重庆必将在经济和人口方面成为世界上最大的城市之一。通过利用自身的战略位置，及其与长江经济带和一带一路战略的联系，重庆将面临前所未有的经济增长和繁荣机遇。

但是如果成功的基础没有打好，许多机遇可能无法彻底实现。考虑到人口规模以及城市的地理范围，重庆所面临的挑战规模是当前许多（有着数十年，甚至几个世纪发展历程的）国际城市前所未见的。

重庆的机遇在于继续集中精力进行城市内部建设，其次将重点放在成为中国西部的“龙头城市”（利用长江经济带战略），然后依托一带一路战略，与世界相连。拥有如此强大的基础，重庆必将成为一个真正的国际都市。

参考文献

- 亚洲开发银行(2015),“城市门户:改善中国的交通枢纽”,2015年8月8日查看
- Batty,M.,Marshall,S.(2009),“百年论文:城市的演变:格迪斯、艾伯克龙比和新物理主义”,《城镇规划评析》,卷80(6),551-574页
- Brenner,N.,Keil,R.(2006),“全球城市阅读器”,2006,劳特利奇、牛津大学和纽约出版社
- Charlton,A.(2013),“‘愤怒的小鸟’之外:除了移动游戏,芬兰技术初创企业还有更多”,2015年8月6日查阅,<http://www.ibtimes.co.uk/beyond-angry-birds-supercell-finland-technology-startup-478379>
- Chatterji,A.,Glaeser,Kerr(2013),“创业和创新集群”,2013年4月,美国国家经济研究局,2015年8月1日查阅,<http://www.nber.org/papers/w19013>
- Chinitz,B.(1961),“集聚的对比:纽约和匹兹堡”,《美国经济评论》,卷51,279-289页
- 伦敦市(2003),“金融服务集群及其对伦敦的重要意义”,2015年8月1日查阅,
<http://www.cityoflondon.gov.uk/business/economic-research-and-information/research-publications/Documents/2007-2000/Financial-Services-Clustering-and-its-significance-for-London-publishedreportWeb.pdf>
- 悉尼市(2015),“2030年可持续发展的悉尼:掠影”,2015年8月1日查阅,
http://www.cityofsydney.nsw.gov.au/__data/assets/pdf_file/0010/199495/2030-snapshot-booklet_FA1.1.pdf
- 德勤(2014),“连接性的价值:拓宽网络接入的经济和社会效益”,2015年7月1日查阅,
http://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/ie/Documents/TechnologyMediaCommunications/2014_uk_tmt_value_of_connectivity_deloitte_ireland.pdf
- 德勤经济研究所(2013),“高速宽带为澳大利亚家庭带来的好处”,2015年8月1日查阅,
<http://www2.deloitte.com/au/en/pages/economics/articles/benefits-high-speed-broadband-australian-households.html>
- 爱立信(2014),“网络化社会指数”,2015年8月1日查阅,
http://www.ericsson.com/thinkingahead/networked_society
- 欧盟委员会(2015),“智慧城市”,2015年8月7日查阅,<https://ec.europa.eu/digital-agenda/en/smart-cities>
- Fainstein,S.(2012),“全球城市区域的不平等”,《规划评析》,卷37(144),20-25页
- 《外国直接投资情报》(2014),“2014/15全球城市的未来:胜者”,2015年8月2日查看,
<http://www.fdiintelligence.com/Locations/Global-Cities-of-the-Future-2014-15-the-winners>
- Florida,R.(2005),“城市和创意阶层”,英国:劳特利奇出版社
- Florida,R.(2012),“如何在2020年找到一份创意工作”,2015年8月7日查阅,
<http://www.citylab.com/work/2012/03/where-creative-class-jobs-will-be/1258/>
- 世界城市研究小组和网络(2014),“全球化和世界城市”,2015年8月1日查阅,
<http://www.lboro.ac.uk/gawc/>
- Glaeser,E.(2010),“聚集性经济”,美国国家经济研究局会议报告
- Glaeser,E.L(2007),“城市的经济学手段”,美国国家经济研究局工作论文 No.13696
- Glaeser,E.(2007),“企业家精神和城市”,美国国家经济研究局工作论文 No.13551

Gray,M.,Golob,E.和 Markusen,A.(1996),“大企业、长手臂、宽肩膀:西雅图地区的‘中心辐射型’工业区域”,区域研究,卷 30(7),651-666 页

Groff,S.(2015),“新经济走廊:连接性的催化剂”,2015 年 7 月 1 日查阅,

<http://www.adb.org/news/op-ed/new-economic-corridors-catalyst-connectivity-stephen-groff>

Hall,P.(1996),“联合国大学高级研究院报告 No.12:全球化和世界城市”,2015 年 7 月 31 日查阅,

http://archive.ias.unu.edu/resource_centre/UNU-IAS%20Working%20Paper%20No.12.pdf

IBM(2010),“智慧城市,智慧发展”,2015 年 7 月 17 日查阅,

<http://public.dhe.ibm.com/common/ssi/ecm/gb/en/gbe03348usen/GBE03348USEN.PDF>

仲量联行(2014),“仲量联行全球 300 强:新的城市商业地理学”,2015 年 8 月 2 日查阅,

<http://www.jll.com/research/127/Jll-global300-cities>

KnightFrank(2015),“全球城市:2015 年报告”,2015 年 8 月 7 日查阅,

<http://www.knightfrank.com/global-cities-index-2015/articles/global-cities>

Knox,P.,Taylor,P.(1995),“世界体系中的世界城市”,英国:剑桥大学出版社

洛杉矶县经济发展局(2012),“娱乐产业和洛杉矶县经济”,2015 年 8 月 2 日查阅,

<http://laedc.org/wp-content/uploads/2012/04/EntertainmentinLA.pdf>

伦敦经济学院城市报告(2011),“两个区域的传奇”,2015 年 8 月 2 日查阅,

http://v0.urban-age.net/publications/reports/2011/the-tale-of-two-regions/media/2011_TheTaleOfTwoRegions.pdf

Markusen,A.(1996),“经济地理学”,卷 72(3),293-313 页

Marshall,A.(1920),“经济学原理”,伦敦:麦克米伦出版公司

麦肯锡(2011a),“大变革:因特网对经济增长和繁荣的影响”,2015 年 8 月 2 日查阅,

http://www.mckinsey.com/insights/high_tech_telecoms_internet/the_great_transformer

麦肯锡(2011b),“经济影响力东移”,2015 年 8 月 2 日查阅,

http://www.mckinsey.com/insights/economic_studies/urban_economic_clout_moves_east

纽约市(2015),“一个纽约,一个国家”调查,2015 年 8 月 1 日查阅,

<http://www1.nyc.gov/html/onenyc/index.html>

Porter,M.(1990),“国家的竞争优势”,2015 年 8 月 2 日查阅,

http://dl1.cuni.cz/pluginfile.php/50387/mod_resource/content/0/Porter-competitive-advantage.pdf

RichmondFed(2012),“如何解读一个产业集群:以 1895-1969 年的美国汽车制造商为例”,2015 年 8 月 2 日查阅,

https://www.richmondfed.org/~media/richmondfedorg/publications/research/economic_brief/2012/pdf/eb_12-10.pdf

Scott,A.,Agnew,A.,Soja,E.,Storper,M.](2001),“全球城市区域”,纽约:牛津大学出版社

《硅谷指标》(2014),“创新和企业家精神”,2015 年 8 月 1 日查阅,

<http://www.siliconvalleyindex.org/index.php/economy/innovation-and-entrepreneurship>

新加坡经济发展局(2015),“制药和生物科技”,2015 年 8 月 7 日查阅,

<https://www.edb.gov.sg/content/edb/en/industries/industries/pharma-biotech.html>

经济学人智库(2014),“全球宜居性指标”,2015 年 8 月 1 日查阅,

http://pages.eiu.com/rs/eiu2/images/Liveability_rankings_2014.pdf

Turnbull,M.(2014),“澳大利亚通信基础设施投资”,2015 年 7 月 16 日查阅,

http://www.minister.communications.gov.au/malcolm_turnbull/news/joint_release_with_the_hon._paul_fletcher_mp_investing_in_australias_communications_infrastructure

联合国(2014), 2014 版《世界城镇化展望》之亮点, 2015 年 8 月 1 日查阅,

<http://esa.un.org/unpd/wup/Highlights/WUP2014-Highlights.pdf>

关于构建物流综合信息平台助力 重庆打造内陆开放高地的建议及展望

古贺信行

野村控股株式会社会长

野村证券株式会社会长

目录

第一章 一带一路的建设与重庆的机遇

- 一、一带一路的目标及内容
- 二、一带一路的基础建设
- 三、重庆在一带一路中的作用

第二章 长江经济带的建设与重庆的机遇

- 一、长江经济带的目标及内容
- 二、重庆在长江经济带中的作用

第三章 自贸试验区建设与区域的对外开放

- 一、自贸试验区的建设现状及发展动向
- 二、自贸试验区对于区域发展的影响
- 三、中国内陆区域的自贸试验区建设

第四章 重庆建设内陆开放高地的课题及机遇总结

- 一、重庆的对外开放度现状
- 二、重庆的机遇
- 三、重庆的课题及发展着眼点

第五章 重庆建设物流综合信息平台的建议

- 一、国外案例
- 二、信息平台的理念
- 三、信息平台的模式
- 四、重庆政府的课题和项目推进
- 五、信息平台的效果

全文摘要

重庆的目标是打造内陆的开放高地，但目前的开放度水平勉强在全国省市的前三分之一，同时也远低于其他三个直辖市，提升空间巨大。在提高对外开放度方面重庆面临着三大机遇，分别是一带一路战略，长江经济带战略以及自由贸易试验区扩容。三大机遇的基础都是物流体系建设，一带着重于铁路运输，长江经济带突出水运，自贸区则是由公路运输连接其他运输方式。因此打造完善的物流体系应当是重庆进一步利用三大机遇提升开放度的首要任务。为了突破这一物流体系高效融合发展的瓶颈，最大程度发挥物流体系的协同作用，需要构建一个便于开展相关方共同协调，相互协作，共享信息的物流综合信息平台。

物流综合信息平台的运营和建设，根据其主导主体的不同，也体现着不同的优势和局限性。虽然企业主导运营的模式实现了市场化运作，便于建设现代的企业制度，可以根据应用灵活调整平台功能，完善服务水平，但缺少政府统一引导的单一企业会欠缺整体规划，难以从宏观的角度以实现区域经济增长为前提做出蓝图设计，难以实现预期的规模。因此在运营模式上，通过政府主导运营可以有效地获取政府资源和政策环境，为平台的运营提供保障，便于整体规划、建设以及运营管理。从具体内容来说，政府在平台构建中最重要的是协调相关政府部门，企事业单位，行业协会，业界企业等确保信息收集渠道通畅，信息更新及时。

物流综合信息平台最终能够提高城市竞争力和开放度。在物流功能不断提高的同时，在物流费用方面的节减将有助于产业集群的形成。强大的产业集群将汇聚各方优秀人才，促进区域经济活力的提升，同时也有助于提高区域的核心竞争力，为未来城市更快更好的发展奠定重要的经济基础。对于重庆而言，通过打造信息平台提高城市竞争力，将吸引国内外优秀企业入驻，重庆将有机会成为中西部经济核心城市，内陆地区开放的桥头堡。

第一章 一带一路的建设与重庆的机遇

一带一路战略是中国对外开放的全新方式，通过一系列的措施着力推动沿线国家间实现合作与对话，建立更加平等均衡的新型全球发展伙伴关系，夯实世界经济长期稳定发展的基础。重庆是一带一路战略中西部地区的重要节点，以建设长江上游综合交通枢纽为基础，以物流机能凝聚周边区域，连通欧亚实现跨国跨区域的协同发展。

一、一带一路的目标及内容

2013 年 9 月和 10 月由中国国家主席习近平分别提出建设“新丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”的战略构想，两个战略合并简称一带一路，旨在促进中国与沿线各国经济繁荣和区域经济合作，加强不同文明交流互鉴，促进世界和平发展。

图 1 一带一路路线



依据规划作为一带的陆上丝路经济带将依托国际大通道，以沿线中心城市为支撑，以重点经贸产业园区为合作平台，共同打造新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国－中亚－西亚、中国－中南半岛等国际经济合作走廊。丝绸之路经济带战略涵盖东南亚经济整合、涵盖东北亚经济整合，并最终融合在一起通向欧洲，形成欧亚大陆经济整合的大趋势。作为一路的海上丝绸之路将以重点港口为节点，共同建设通畅安全高效的运输大通道，海上丝绸之路经济带将从海上联通欧亚非三个大陆和丝绸之路经济带战略形成一个海上、陆地的闭环。

一带一路建设横跨欧亚非，涉及沿线 60 多个国家、44 亿人口(约占世界人口的 63%)，是中国在当前的双边、多边、区域合作机制框架基础上的整合优化升级和全面的统合，是推进中国与沿线国家经济发展战略和经贸政策相互协调对接、优势互补、资源共享、互利共赢的合作平台。通过一带一路的建设，也利于深化中国沿海地区开放和促进中西部地区开放发展，加快对国内资源、人才、要素与国外资源、人才、

要素的充分开发和利用，实现国内市场与国外市场全面对接，进而全面提升中国对外开放水平，形成多元开放格局，打造出中国全方位对外开放的升级版。

二、一带一路的基础建设

基础设施互联互通是“一带一路”建设的优先领域。中国计划在尊重相关国家主权和安全关切的基础上，沿线国家宜加强基础设施建设规划、技术标准体系的对接，共同推进国际骨干通道建设，逐步形成连接亚洲各次区域以及亚欧非之间的基础设施网络。

交通基础设施建设优先打通缺失路段，畅通瓶颈路段，配套完善道路安全防护设施和交通管理设施设备，提升道路通达水平。推进建立统一的全程运输协调机制，促进国际通关、换装、多式联运有机衔接，逐步形成兼容规范的运输规则，实现国际运输便利化。此外进一步推动口岸基础设施建设，畅通陆水联运通道，推进港口合作建设，增加海上航线和班次，加强海上物流信息化合作。拓展建立民航全面合作的平台和机制，加快提升航空基础设施水平。

由中国通向欧洲的铁道建设已初见成效，形成了新的欧亚大陆桥，其中重庆的渝新欧早在一带一路规划之前就已建成，较长的运营时间使得其成为目前中欧铁路中货运量最大也最稳定的路线。

表 1 欧亚铁路路线

线路	开通日	路线	距离
渝新欧	2011 年 3 月	重庆-比利时	11,500Km
蓉欧快线	2013 年 4 月	成都-波兰	9,826Km
汉新欧	2012 年 10 月	武汉-捷克	10,863Km
郑新欧	2013 年 7 月	郑州-德国	10,214Km
西新欧	2013 年 11 月	西安-荷兰	9,850Km

三、重庆在一带一路中的作用

重庆是一带一路战略的重要节点，以建设长江上游综合交通枢纽为基础，以改革创新为动力，以扩大对内对外开放为牵引，在融入大局中发展，在服务大局中提升，促进经济转型升级、提质增效，努力将重庆建设成为西部开发开放重要战略支撑。

重庆计划紧扣丝绸之路经济带战略，将加强与德国等欧盟国家在高端技术、高端装备、研发设计、新能源、新材料等领域方面的合作；积极探索与中东欧国家开展货币互换、跨境贸易本币结算等金融融合，共建中国—匈牙利—两江创新创业中心，积极研究对接“丝路基金”；同时深化与俄罗斯伏尔加河沿岸联邦区经贸合作，鼓励重庆汽车、化工、矿产资源开发等领域优势企业进入俄罗斯市场，并引进俄罗斯的通用航空、材料等领域先进技术和企业。

第二章 长江经济带的建设与重庆的机遇

长江经济带是中国打造立体交通走廊的发展战略,力图打破区域行政区划壁垒,促进区域经济一体化,是实现经济体制增效“第二季”以及推动全面深化改革而在中国转型经济棋盘上迈出的重要一步。重庆作为长江经济带中重要经济支柱,未来将成为长江经济带建设中具有显著带动力的战略增长极。

一、长江经济带的目标及内容

中国国务院在 2014 年 9 月印发《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》,部署将长江经济带建设成为具有全球影响力的内河经济带、东中西互动合作的协调发展带、沿海沿江沿边全面推进的对内对外开放带和生态文明建设的先行示范带。

①长江经济带的主要建设目标和内容

长江经济带的发展内容强调进一步打破各区域壁垒,促进各区域整体协调发展,提高对外开放水平,而其中的作为基础的物流体系建设是重点的方向。

创新区域协调发展体制机制。打破行政区划界限和壁垒,加强规划统筹和衔接,形成市场体系统一开放、基础设施共建共享、生态环境联防联控、流域管理统筹协调的区域协调发展新机制。

培育全方位对外开放新优势。发挥长江三角洲地区对外开放引领作用,建设向西开放的国际大通道,加强与东南亚、南亚、中亚等国家的经济合作,构建高水平对外开放平台,形成与国际投资、贸易通行规则相衔接的制度体系,全面提升长江经济带开放型经济水平。

提升长江黄金水道功能。充分发挥长江运能大、成本低、能耗少等优势,加快推进长江干线航道系统治理,整治浚深下游航道,有效缓解中上游瓶颈,改善支流通航条件,优化港口功能布局,加强集疏运体系建设,发展江海联运和干支直达运输,打造畅通、高效、平安、绿色的黄金水道。

建设综合立体交通走廊。依托长江黄金水道,统筹铁路、公路、航空、管道建设,加强各种运输方式的衔接和综合交通枢纽建设,加快多式联运发展,建成安全便捷、绿色低碳的综合立体交通走廊,增强对长江经济带发展的战略支撑力。

②长江经济带建设的背景和意义

长江经济带的建设是中国政府针对中国经济局势变化这一大环境所作出的既利当前又惠长远的重大战略决策。长江经济带覆盖上海、江苏、浙江、安徽、江西、湖北、湖南、重庆、四川、云南、贵州 11 个省市,面积约 205 万平方公里,人口和生产总值均超过全国的 40%,横跨东中西三大区域。目前长江经济带沿线经济体已经发展成为中国综合实力最强、战略支撑作用最大的地区之一。在国际环境发生深刻变化、国内发展面临诸多矛盾的背景下,依托黄金水道推动长江经济带发展,有利于挖掘中上游广阔腹地蕴含的巨大内需潜力,促进经济增长空间从沿海向沿江内陆拓展;有利于优化沿江产业结构和城镇化布局,推动中国经济提质增效升级;有利于形成上中下游优势互补、协作互动格局,缩小东中西部地区发展差距;有利于建设陆海双向对外开放新走廊,培育国际经济合作竞争新优势。

二、重庆在长江经济带中的作用

重庆是中国中西部地区唯一的直辖市,是长江经济带中的极为重要的组成部分,未来将成为长江经济带建设中具有显著带动力的战略增长极。在长江经济带建设中,重庆在提升长江黄金水道功能、建设综合立体交通走廊、创新驱动促进产业转型升级、培育全方位对外开放新优势等诸多方面都将会发挥重要作用。

在提升长江黄金水道功能方面,重庆是长江上游最大的航运中心。西部地区唯有重庆拥有长江一级航

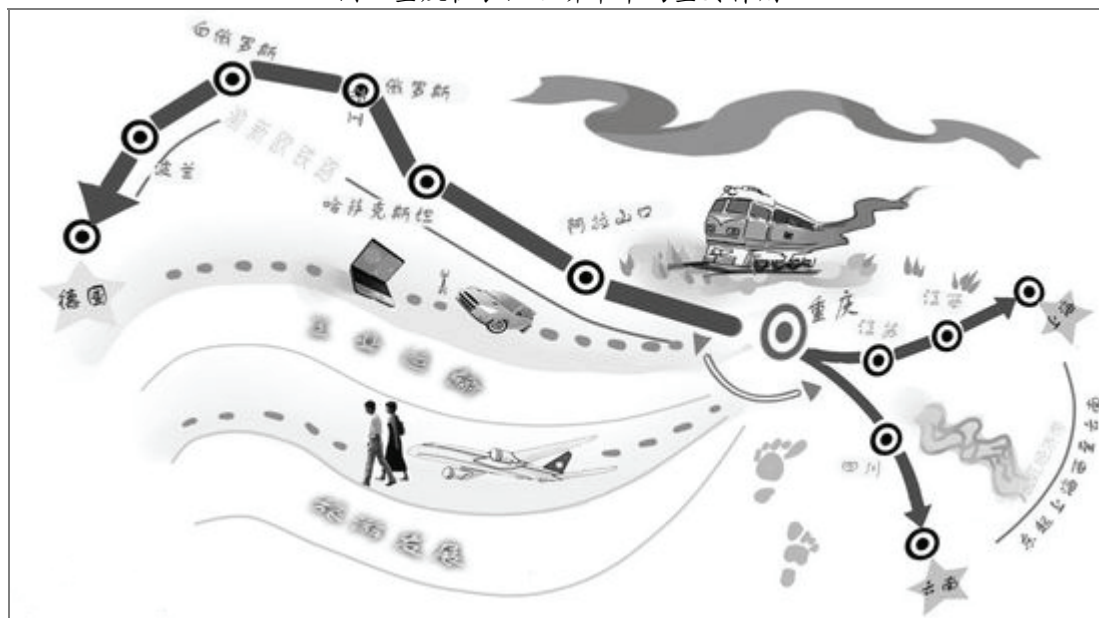
道、5000 吨级深水码头，水运集装箱年通过能 300 万标箱。去年周边地区经由重庆港口转口的集装箱占比达 50%，辐射能力巨大。因此，口岸经济成为推动重庆在长江经济带中未来发展的强大引擎。

在建设综合立体交通走廊方面，重庆将发挥长江经济带西部中心枢纽作用，增强对丝绸之路经济带的战略支撑，构建多层次对外交通运输通道，加强各种运输方式的有效衔接，形成区域物流集聚效应，打造现代化综合交通枢纽。为了充分发挥重庆在长江黄金水道上的功能，重庆大力发展铁路，公路，航空运输。重庆已经形成了西南地区唯一集“水、陆、空”交通综合一体的国家一类口岸城市，拥有长江上游规模最大的内河港，作为国家一类航空口岸的江北机场吞吐能力位居西部前列，铁路集装箱中心站也是全国 18 个铁路集装箱中心站之一，优势十分明显。

在创新驱动促进产业转型升级方面，重庆具有较好的产业基础。重庆的经济持续较快发展，GDP 年均增速 12.1%，居全国前列。电子信息、汽车、装备制造、综合化工、材料、能源和消费品制造均成为千亿级产业，多业支撑格局基本形成。此外，电子商务、离岸金融等新兴服务业快速发展，成为国家互联网骨干直联点和国家首批互联网与工业融合创新试点省市，金融业增加值占全市生产总值的比重达到 8.4%。良好的产业基础将极大增强重庆的自主创新能力以及推进信息化与产业融合发展的能力，未来将会更有机会培育出世界级的产业集群，并实现现代服务业的快速发展，增强长江经济带产业竞争力。

在培育全方位对外开放新优势方面，借助“渝新欧”国际铁路联运大通道的辐射带动作用，有利于加快丝绸之路经济带建设和沿线国家与地区经济交流合作。重庆向西北通过“渝新欧”国际铁路联运大通道，为打造丝绸之路经济带提供了有效平台，丰富沿线国家及地区合作的内涵；向东通过长江黄金水道贯通长江经济带；向西南通过云南和滇缅公路直达中印孟缅经济走廊，连接 21 世纪海上丝绸之路，加上国家级开放开发新区——两江新区和西永综合保税区、两路寸滩保税港区等对外开放平台，重庆在两带战略中具有左右传递、联动东西的枢纽功能。

图 2 重庆在长江经济带中的重要作用



第三章 自贸试验区建设与区域的对外开放

目前中国已经有上海、广东、天津、福建四个自贸试验区。自贸试验区是中国经济的试验田，在区内实行政府职能转变、金融制度、贸易服务、外商投资和税收政策等多项改革措施。上述四个自贸区依托其各自的地缘经济特征，在不同的产业和区域形成对经济的提振效果。与此同时，内陆城市在“一带一路”和“长江经济带”大战略背景下，也在积极申报自贸区建设，以期形成“内陆性改革开放新高地”。

一、自贸试验区的建设现状及发展动向

① 自贸试验区的建设现状

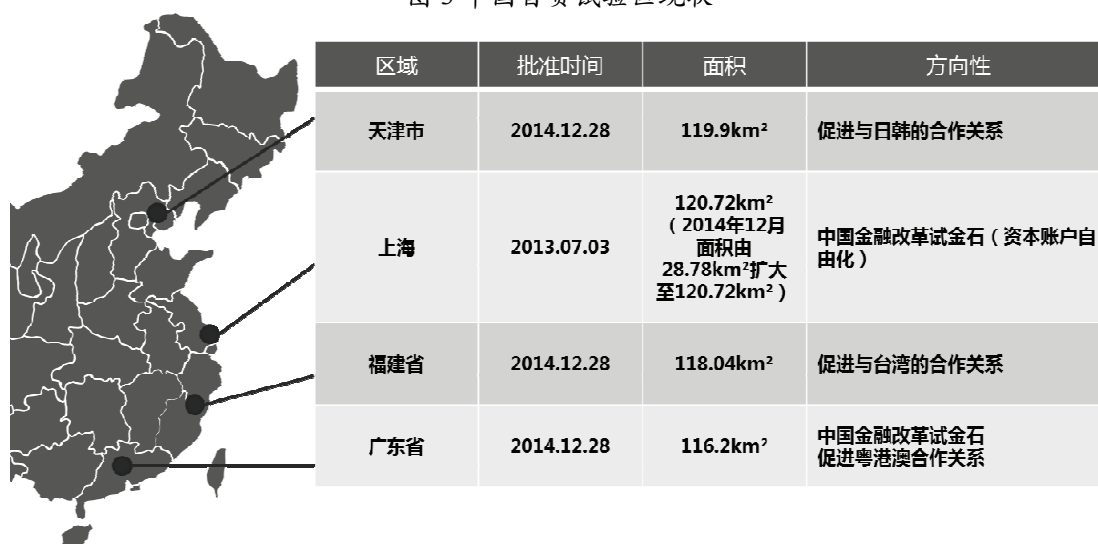
中国的自由贸易试验区建设始于 2013 年。2013 年 7 月 3 日中华人民共和国国务院常务会议原则通过《中国（上海）自由贸易试验区总体方案》，在上海外高桥保税区等 4 个海关特殊监管区域内，建设中国（上海）自由贸易试验区。该试验区以上海外高桥保税区为核心，辅之以机场保税区和洋山港临港新城，成为中国经济新的试验田，实行政府职能转变、金融制度、贸易服务、外商投资和税收政策等多项改革措施，并将大力推动上海市转口、离岸业务的发展。

依据国务院通过的《中国（上海）自由贸易试验区总体方案》，上海自贸区试点将有以下规划与政策：先行试点人民币资本项目开放及逐步实现可自由兑换等金融措施，并采用循序渐进的开放政策，优先开放企业法人的人民币自由兑换；上海自贸区试点也有望成为中国加入“泛太平洋伙伴关系协议”（TPP）的首个对外开放窗口，为中国加入该协议发挥重要作用。该方案最终将落实到金融、贸易、航运等五个领域的开放政策，以及管理、税收、法规等五个方面的改革措施。此外，在金融领域，上海自贸区试点还将试点利率市场化、汇率自由汇兑、金融业的对外开放、产品创新等，也涉及一些离岸业务；在贸易领域，上海自贸区试点将实现“国境线放开”、“国内市场分界线安全高效管住”、“区内货物自由流动”的监管服务新模式。

2014 年 12 月 28 日，国务院常务会议讨论通过的《关于授权国务院在中国（广东）自由贸易试验区、中国（天津）自由贸易试验区、中国（福建）自由贸易试验区以及中国（上海）自由贸易试验区扩展区域暂时调整有关法律规定的行政审批的决定（草案）》经提请十二届全国人大常委会第十二次会议审议并通过。在上海自贸区扩展区内，对国家规定实施准入特别管理措施之外的外商投资，暂时停止行政审批，改为备案管理。2015 年 4 月 21 日，上海自贸区扩围，陆家嘴金融片区、金桥开发片区以及张江高科技片区正式挂牌。

截至目前，中国共有 4 个自由贸易区，其中上海自由贸易区经过扩容后目前面积达到 120.72 平方公里；中国（广东）自由贸易试验区总面积 116.2 平方公里，主要涵盖广州南沙新区片区、深圳前海蛇口片区以及珠海横琴新区片区；中国（天津）自由贸易试验区位于天津滨海新区内，总面积 119.9 平方公里，涵盖天津港片区、天津机场片区、滨海新区中心商务片区；福建自由贸易试验区的三个园区分别位于福州、厦门和平潭综合实验区，总计面积达到 118.04 平方公里。

图 3 中国自贸试验区现状



② 自贸试验区的发展动向

伴随着经济发展进入“新常态”形势，中央采取了全面深化改革，扩大开放探索的新途径。在上海自贸区运行取得了积极进展之后，形成了可复制和可推广的经验。自贸区的战略布局就是要藉由更多自贸区的试点效果，进一步在全国各地形成拉动经济的新引擎。

广东、天津、福建自由贸易试验区和扩展区域后的上海自由贸易试验区要当好改革开放排头兵、创新发展先行者，继续以制度创新为核心，贯彻“一带一路”建设、京津冀协同发展、长江经济带发展等国家战略，在构建开放型经济新体制、探索区域经济合作新模式、建设法治化营商环境等方面，率先挖掘改革潜力，破解改革难题。

而与此同时，包括青岛、大连等沿海城市以及河南、四川、安徽、陕西等都在争取建设内陆自贸区，云南、广西则根据其地域特点，酝酿建立边境经济合作区，未来预计自由贸易试验区的数量将进一步在发展中进一步提升。

二、自贸试验区对于区域发展的影响

随着广东、天津、福建三个自贸区相继成立，包含上海在内的每个自贸区都依托其自身的优势和发展，形成了特色的未来发展方向。

上海自贸区的扩展区域，包括陆家嘴、金桥开发片区以及张江高科技片区。其中陆家嘴的发展重点是金融，金桥是发展出口加工区和高端制造业，张江则是创新创业，三大片区纳入自贸区后，在原有的功能基础上，将金融和产业结合起来，有助于产业升级。上海自贸区长远的发展目标是建立金融贸易、供应链的亚太中心，打造中国企业的海外投资重要高地，增强服务中国经济发展和配置全球金融资源的能力。

广东是中国第一大外贸省份，广东自贸区将立足于打造新型国际投资贸易规则试验区，以及在国际投资、贸易、知识产权等领域探索对接国际高标准规则体系，并为国家参与新一代投资贸易协定谈判先行先试。从经济地缘关系来看，广东自贸区毗邻港澳，将会是粤港澳深度合作机制的升级版，进一步推动粤港澳服务贸易自由化，制度创新和提高竞争力，同时推动要素的自由流动、贸易往来和金融创新等领域深度整合，同时对仓储、港口贸易、物流、加工制造、金融等领域提供良好的发展基础，最后带动珠三角区域整体发展和繁荣。

天津自贸区将复制上海自贸区的探索经验,发展偏重中国北方经济产业发展背景的投资服务贸易便捷化和自由化的新模式。天津自贸区讲发挥融资业务功能为重点,增加对内辐射效应,且要与京津冀协同发展战略对接,同时更要凸显自由贸易港功能。从更长远的发展战略来看,天津自贸区对外联通东北亚的韩国和日本,是韩日企业投资热点,将来更渴望成为中韩贸易区架构下的实验先导区,以及进一步对接将来可能成型的中日韩自贸区。

福建自贸区的战略定位是要打造改革创新的试验田,两岸经济合作示范区以及面向“21 世界海上丝绸之路”沿线国家和地区开放合作的新高地。福建自贸区包括平潭片区、厦门片区、福州片区,在功能定位上各有分工。平潭是目前大陆唯一对台的综合实验区,也将建设为自由港和国际旅游岛。福建自贸区隔着海峡与台湾相望,具有地理优势和闽台之前的传统合作基础,将是推进对台深度合作的重要发展区域。

自贸试验区将改善商业环境,有助于形成产业集群,形成竞争优势。自贸试验区的建立,将在区内大幅度改革行政审批、市场准入、海关监督、检验检疫等管理制度实施,实施准入前国民待遇,实施负面清单管理方式,实行统一的市场监督,将有利于加快建构法治化、国际化的商业环境。自贸区各种投资便捷化的措施将吸引大量企业投资,在“新常态”形势下提振经济,各种竞争机制在地方政府之间发生作用,投资贸易自由化的趋势将会进一步加快。

三、中国内陆区域的自贸试验区建设

目前中国自贸试验区集中在沿海地区,并形成自北向南分布的格局。与此同时,例如郑州、西安、兰州等城市也在积极申请成为内陆自贸区,相关方案已经呈报上级部门。

内陆自贸区建设自贸区有助于内陆核心城市形成“内陆性改革开放新高地”,通过贸易、投资、通关便利化等为突破口,积极有效地将内陆融入国际经济一体化的大潮流之中,充分分享国际经济贸易带来的地区经济繁荣和就业的持续增长。纵观主要发达国家的经济历程,为促进国内区域经济协调发展,先沿海后内陆是普遍做法。中国东部凭借得天独厚的海港区位优势,率先打开对外开放的绿色通道,与内陆地区之间的经济发展差距逐步拉大。在内陆后发地区,通过完善基础设施,整合区位优势,拓展开放通道,设立自贸区,可以缩小与沿海地区在政策运用不对等和经济发展水平方面存在的差距。

目前中国已经经过两批自贸区的批准,第三批自贸区的批准尚在酝酿之中,内陆区域建立自贸试验区将形成“一带一路大自贸区”或“长江经济带大自贸区”的战略构想,在国家战略层面构建沿线国家以及国内有关省市相应的自由贸易区或经济合作区,填补现有自贸区建设的空白,从而增加中国在国际贸易中的话语权和引导力,打造新形势下的国际贸易伙伴关系。

第四章 重庆建设内陆开放高地的课题及机遇总结

重庆的目标是打造内陆的开放高地，但目前的开放度水平勉强在全国省市的前三分之一，同时也远低于其他三个直辖市，提升空间巨大。在提高对外开放度方面重庆面临着三大机遇，分别是一带一路战略，长江经济带战略以及自由贸易试验区扩容。三大机遇的基础都是物流体系建设，一带着重于铁路运输，长江经济带突出水运，自贸区则是由公路运输连接其他运输方式。因此打造完善的物流体系应当是重庆进一步利用三大机遇提升开放度的首要任务。为了突破这一物流体系高效融合发展的瓶颈，最大程度发挥物流体系的协同作用，需要构建一个便于开展相关方共同协调，相互协作，共享信息的物流综合信息平台。

一、重庆的对外开放度现状

国家发改委国际合作中心发布了“中国区域对外开放指数研究报告”，报告综合了经济开放度、技术开放度和社会开放度三大系列的指标，对中国各省市自治区进行了对外开放度评价。报告评选出中国区域对外开放的金牌省市、银牌省市和未来之星省市。其中，上海、北京、广东位列前茅，评为对外开放金牌省市；天津、福建、江苏、浙江、辽宁紧跟其后，为银牌省市；海南、山东近年来发展态势良好，评为对外开放的未来之星。在四大“经济圈”排名中，珠三角和长三角的开放程度最高，环渤海地区次之，川渝地区与上述区域相比仍有较大差距。

重庆的排名为第 11 位，得分仅为 18.9（满分 100），是第一名上海的四分之一。尽管位列内陆地区的第一名，但作为直辖市远落后于其他 3 个城市，上海，北京，天津分列第 1，第 2，第 4 位。

重庆的目标是打造内陆开放高地，其开放程度不应当仅仅局限于领头内陆地区，需要提升到在国内具有优势的地位从而引领和带动内，陆区域的周边省市。综合来看重庆目前的对外开放程度仍然较低，具有很大的提升空间。

表 2 中国地区开放度排名

排名	地区	得分
1	上海	84.7
2	北京	68.1
3	广东	56.9
4	天津	46.2
5	福建	41.4
6	江苏	38.1
7	浙江	36.3
8	辽宁	28.7
9	海南	24.8
10	山东	22.1
11	重庆	18.9

此外,预计未来自贸区的数量及面积将进一步扩大,内陆地区也将设立自贸区。自贸区通常从现在发展较好的综合保税区升级而来,而重庆拥有西永综合保税区和两路寸滩保税港区2个综保区,将有利于未来设立自贸区。自贸区的设立将会从产业功能上进一步提高重庆的对外开放程度,吸引更多的投资。

The map illustrates China's economic zones and trade routes. The **丝绸之路经济带** (Silk Road Economic Belt) is shown as a dashed line extending from the northwest to the east. The **海上丝绸之路** (Maritime Silk Road) is shown as a dashed line along the coast. The **长江经济带** (Yangtze River Economic Belt) is highlighted in the central-eastern region. Key cities marked include **天津** (Tianjin), **重庆** (Chongqing), **上海** (Shanghai), **福建** (Fujian), and **广东** (Guangdong). Two **自贸区** (Free Trade Zones) are indicated: one in the northeast near Shanghai and another in the south near Guangdong. Text boxes provide context: **对外贸易** (Foreign Trade) notes Chongqing's role as a hub connecting China's west to Europe; **国内贸易** (Domestic Trade) notes Chongqing's role in the Yangtze River Economic Belt; and a bottom box notes Chongqing's experience in building comprehensive free trade zones.

对外贸易 重庆是丝绸之路经济带上重要的交通枢纽，将中国西部与欧洲相连接。

国内贸易 在长江经济带中，重庆是除了长三角以外经济较为发达的区域，连接上海，带动经济带上城市的发展。

丝绸之路经济带

海上丝绸之路

长江经济带

天津

重庆

上海

福建

广东

自贸区

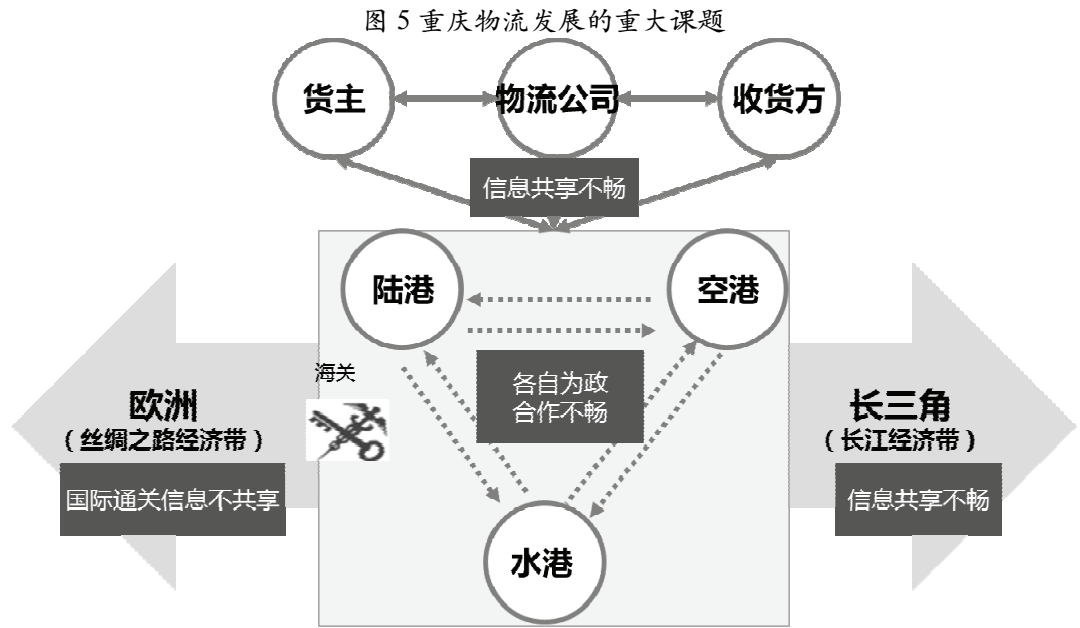
自贸区

重庆拥有建设综保区的丰富经验，未来进一步提升内陆地区的开放度和经济发展的过程中，重庆有机会设立自贸区。

三、重庆的课题及发展着眼点

重庆所在的上述物流网络在方式上涉及到铁路、公路、航空、水运等多种物流形式，区域上则要求贯通东西，连接中外，不仅跨越国内多个省份，国际运输时还需要打通沿途国家的通道。多方式跨区域使得这一体系异常复杂，独立分割的运作方式不能够满足这一要求。

目前重庆面临两个层次的课题,首先从内部来说,不同的设施的管理各自为政,相互协调和沟通不畅,政府,物流业者,用户,设施管理者之间的信息也都相对割裂,使用者无法获得期望的信息用以调节和改善。从更大的范围来说,重庆与长江经济带以及通往欧洲的沿途国家之间的信息沟通依然滞后,影响到跨国运输的管理和追踪。以上课题导致大跨度的物流体系整体效率无法进一步提升,无法达到整合的效果,而重庆的枢纽功能也只能停留在构想层面,进而影响以此为基础的商贸投资和重庆对外开放度提升。



为了突破这一发展的瓶颈，最大程度发挥物流体系的协同作用，需要构建一个便于开展相关方共同协调，相互协作，共享信息的物流综合信息平台。这一平台将各方的信息汇聚整合，并向相关方开放。

第五章 重庆建设物流综合信息平台的建议

物流综合信息平台是伴随信息化技术不断发展应运而生的产业基础设施,目前国际上虽然有不同规模的物流信息平台存在,但是尚未构建起成熟的、可多方共享的物流综合信息平台。由政府主导的、具备多功能模块的平台将在极大提高物流效率,并最终提升城市的开放水平,提高核心竞争力并最终促进贸易和经济的繁荣。

一、国外案例

①日本物流综合信息平台的形态与功能

面对着不断提升的国际物流运输和频繁贸易的需求,在IT创新在不断发展的大背景下,各国都在积极推进物流综合信息平台的建设工作,以便相关企业、政府部门能够更高效处理物流过程中各相关主体对信息交换的需求。

日本作为贸易大国,同时掌握着先进的物流技术和经验,然而目前尚未构建起成熟的、可多方共享的物流综合信息平台。目前日本对于进出港口的船舶、飞机以及进出口的货物等,已经构建了针对海关和其他有关的行政机构所必须的相关手续的在线处理系统,但是对于国际多式联运而言所必须的所有功能而言,目前的功能和水平还存在一定的差距。

由于日本的地理特征,其物流综合信息平台主要针对海上以及航空两个维度实施信息系统的对接工作,陆路(包括长距离铁路和公路)运输方面尚未统合在该系统中。目前日本的官民共用物流信息系统是NACCS(NipponAutomatedCargoandPortConsolidatedSystem,由进出口港湾关联处理情报中心株式会社开发),所处理的信息包括针对海上和航空相关物流企业在保税仓库手续、海关手续、报关业务、委托人业务、银行业务、管理统计资料以及进出口相关的申请受理/批准等业务。在国际物流中,进出口货物的企业、负责运送货物的企业、保管货物的企业等之间需要频繁的交换信息,同时也要应对海关、检验检疫等行政部门的手续等作业要求,因此在整个物流信息体系中,存在的大量的、多样化的、频繁的信息传递。日本的物流综合信息平台将上述各个主体结合起来,将所有信息整合到平台之上,沿着货物的流向,综合处理期间需要发生的各种作业要求,实现了国际物流信息的一元化处理。

具体而言,在例如NACCS平台中,使用该平台的主体包括船运公司、船运代理公司、集装箱场、保税仓库、无船承运人、航空公司、航运代理公司、班机混载代理、报关代理、银行等主体;而在平台系统中,相关政府部门也接入,提供在线的审批等业务,其中包括财务省和海关负责海关手续,国土交通省负责出入港手续,法务省负责乘员入境手续,经济产业省负责贸易管理,农林水产省服务动植物检疫手续,厚生劳动省负责其他检疫手续和食品安全卫生手续等。通过上述政府行政部门的对接,形成了平台使用者在线即可完成各种手续的申请和批准,大大节约了物流手续所耗费的时间,提高了物流效率。

②日本物流综合信息平台存在的课题

在日本的物流综合信息平台中,系统虽然官民共用,然而开发主体依然为民间机构,因此系统平台向缴纳使用费用的单一企业开放,虽然在系统中可以实现集中处理包括海关手续等在内的多种业务,但某地区所有物流相关企业都可以使用的可以发挥全部功能的平台尚不存在。与此同时,介入的行政机关为海关、检验检疫、劳动部门等审批机关,但接入气象部门等关联政府部门、并发挥其功能的信息平台尚未建立。

物流与金融的结合是物流业得天独厚的优势,也是物流产业不断提升其附加价值的重要发展趋势。目前虽然日本的物流综合信息平台能够完成一部分收支(如关税的缴纳)在银行账户中的结算功能,充分调动物流企业发挥其商流金融功能的平台还未建立起来,因此在考虑未来物流综合信息平台的建设时,也应

与时俱进地结合产业发展的趋势和特征，将金融功能加入其中，以实现金融产业对实体经济的辅助和支撑作用。

二、信息平台的理念

物流综合信息平台作为一套系统，其通过互联网或专线等将各主体连接起来，并设置专项接口，实现不同主体之间的信息传递、申请和批复、信息共享等功能，其本质是信息和通信技术在相关主题之间进行信息交互的一种应用形态，同时也是一种特殊的跨组织信息系统。

物流综合信息平台是汇聚了沿货物流向，各个关联主体提供并为其其他主体所需要的节点信息的整合系统。在该系统中，包含了物流企业方面的信息、行政机关方面的信息以及与交易有关的信息三大模块。

①物流企业方面的信息

在企业层面，包括船舶公司、船舶代理公司、NOVCC、航空公司、空运代理公司、长途货运公司、铁路货运代理、报关、仓储企业等诸多主体。在国际多式联运的情况下，一批货物的物流业务需要多方同时参与，因此各方需要实时掌握在物流过程中所有的信息，例如陆路运输的车辆时刻、位置信息、空驶情况，航空运输的航班信息，海上运输的船舶信息，进出港信息等，在这些基础信息之上，很多周边信息也非常重要，例如气象部门发布的天气信息可供企业判断交通工具的运行情况、是否可能出现延误，港口附近的停车信息可方便企业尽快安排联运的车辆调度等。这些信息共同构成了在物流业务中企业需要掌握的信息模块，这些信息的高效传递支撑了企业高效物流体制的运作。

②行政机关方面的信息

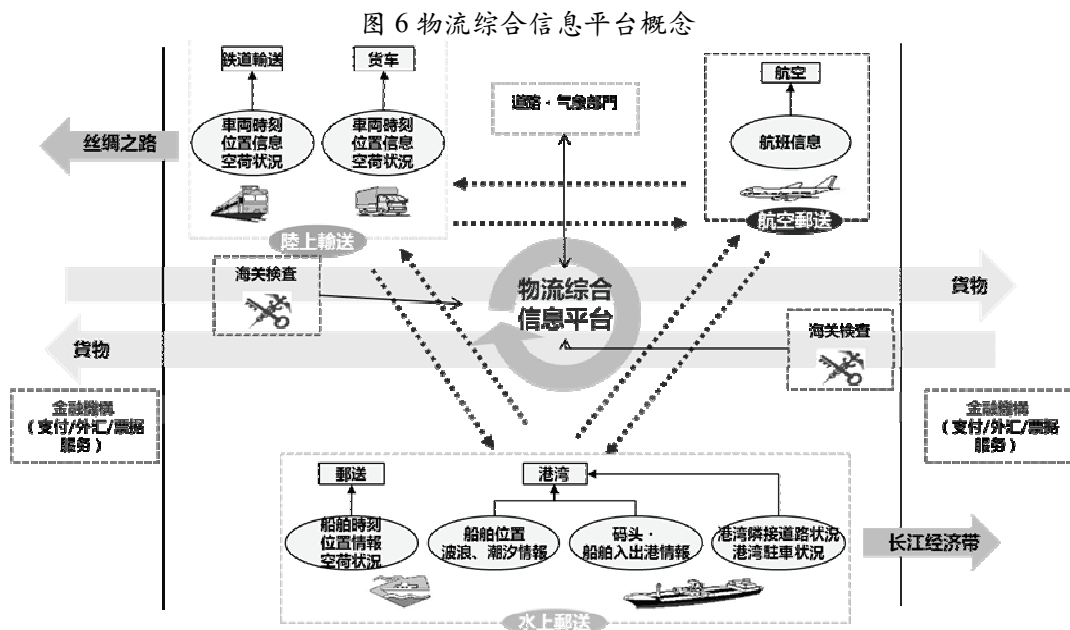
物流综合信息平台上需要将行政机关的功能介入，以便企业和行政机关实现网上无纸化的申请和批复等工作流程。具体而言，在国际物流中，货物出入境需要涉及海关、检验检疫部门、税务机关的行政手续工作，例如在出口的通关手续中，需要企业办理出口商品检验证书，行政机关需要接受报检、抽样检查、检验、签发证书，而后需要有报关人员持箱单、发票、报关委托书、出口结汇核销单、出口货物合同副本、出口商品检验证书等文本赴海关业务大厅办理通关手续。除此之外，在涉及到出口退税等业务时，还需要企业的有关证件的送验以及登记表的领取，退税登记的申报、受理，税务机关在核准后发放出口退税登记证，在企业经营状况发生变化或某些退税政策发生变动时，还需要根据实际情况变更或注销退税登记等。中国目前电子口岸已经借助国家电信公司资源，将国家各行政管理机关分别管理的进出口业务信息流、资金流、货物流的电子底账数据集中存放到公共数据部门、跨行业的联网数据核查，企业可以在网上办理各种进出口业务。

③与交易有关方的信息

在与交易有关的信息方面，包含现有交易信息以及未来以加强金融服务为目的的融资信息两个层次。

在现有交易体系中，与进出口有关的支付结算信息主要包括交易双方的付款、关税的支付、出口退税、结汇等内容。涉及到这些内容的支付和结算需要金融机构的参与。在物流综合信息平台中，如果金融机构的信息也能及时与企业互联互通，不仅能够节省时间提高效率，也有助于各方准确的掌握信息，避免出现谬误等情况。

金融机构的参与还可以扩大金融服务的水平和层次。特别在国际物流环节中，金融机构的参与可以增加商流融资的机会，为以提单质押、应收账款保理等金融服务为核心的供应链金融的扩大和发展提供扎实基础。金融水平的提高不仅有利于金融机构扩大其业务规模，更可将金融服务融合到实业中，为各方企业未来做大做强提供支持，最终可以促进产业集群的形成，提高区域的综合竞争力，最终促进贸易和经济的繁荣。



三、信息平台的模式

物流综合信息平台作为区域产业支撑的重要基础设施，其可以实现不同主体所需的多种功能，这些功能包括：

- ①电子单证交易功能：如企业间的单证处理、与行政机关有关的单证处理
- ②GPS/GIS 定位服务功能
- ③物流在线交易功能：如物流业务管理、物流仓库管理、物流配送/配载服务、货运业务代理等
- ④监管及信息发布功能
- ⑤会员服务功能：如通过 IC 卡或 RFID 技术等实现会员货物状态和位置的跟踪、交易跟踪、交易/运输/仓储等统计
- ⑥区域办公自动化功能：如车辆管理、会员管理、担保服务、代理服务管理等
- ⑦供应链管理功能：如货物运输全过程跟踪查询、公司间帐目核算和结算、电子订货等以及电子支付功能等。

一个稳健、有效运营的物流信息平台要有参与主体、信息技术、信息化功能、物流功能、子平台系统构成。其中信息技术是平台运行的基础条件，信息化功能和物流功能将影响到平台整体运营的效率效益，各个子平台系统承担了模块建设的任务。

以物流信息平台为核心，其外部数据通过接口可以将电子物流平台、电子通关平台、行业平台以及电子金融平台连接，通过标准化数据将外部信息导入平台内部，同时实现使用者和上述子平台系统的互联互通；内部数据将通过服务层面的数据库将其分为平台门户网站管理系统、电子政务管理系统、数据信息管理系统、数据维护管理系统以及企业业务管理系统等模块，并可根据需求的变化深化模块内容。

四、重庆政府的课题和项目推进

政府在平台构建中会面临 4 大课题，分别是各机构企业信息汇总课题，构建运营体制课题，系统合理化设计课题以及投资课题。

表 3 政府构建平台的课题

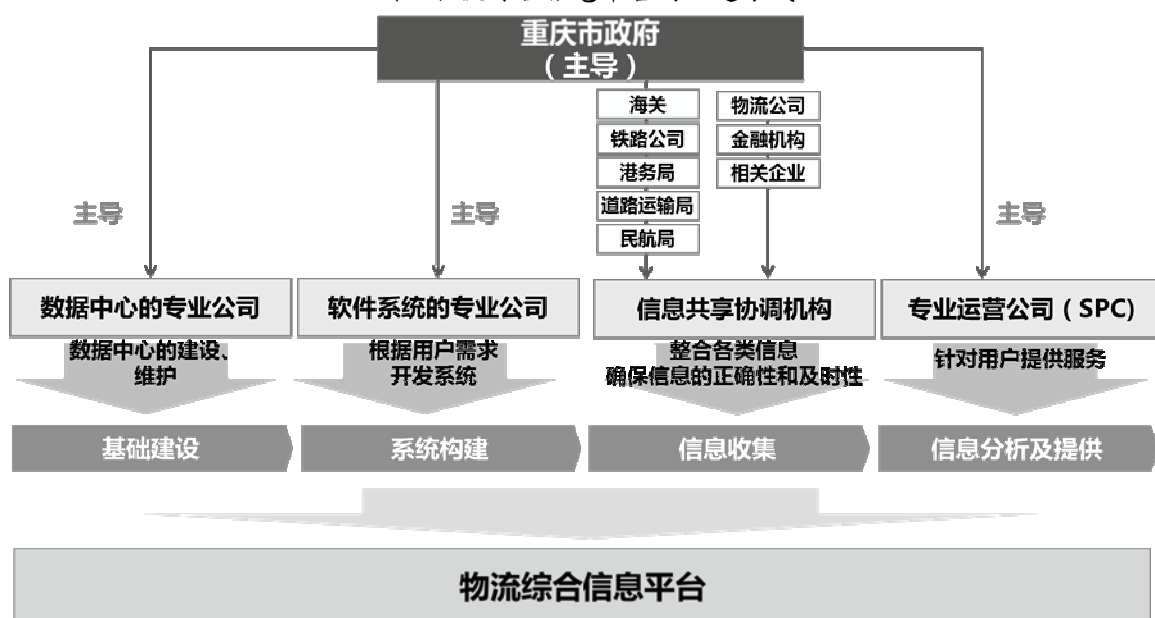
政府的课题	详细内容	解决难度
各机构企业信息汇总	● 海关，检验检疫，物流，保险等各种相关信息都分别掌握在不同机构和企业中，信息来源非常分散。 ● 从不同信息源获取信息进行汇总整合难度非常大。	高
构建运营体制	● 平台涉及到诸多信息来源，各类用户，同时专业性要求也非常高，需要有相应的专业运营体制。 ● 此外，最初以哪个政府部门进行牵头构建运营体制也非常重要。	中
系统合理化设计	● 政府机构，物流企业，货主等对信息的需求都不同，需要设计合理高效的系统满足各方需求，使得系统的使用可以进一步普及。	中
投资	● 本平台的定位是政府主导的非营利性电子系统设施。 ● 因此需要保障最初的基础建设，系统构建以及未来的运营投入。	低

表 4 政府的课题应对策略

政府的课题	解决对策
各机构企业信息汇总	● 首先打破市内的政府机构，企业的信息封闭，在与市外的机构和企业进行协作，共同设立一个信息共享协调委员会。 ● 制定相应的规章政策，确保信息的正确性和及时性。 ● 可以考虑向中央政府要求相应的政策支持。
构建运营体制	● 在政府的监督下设立专门的运营公司。 ● 由较高规格的政府部门牵头，较高职位的领导作为负责人。
系统合理化设计	● 准确把握客户的各种需求，设计面向不同用户的信息呈现方式和功能模块。
投资	● 基础投资及运营资金：重庆市政府 ● 补助金：中央政府、国际机构 ● 其他：广告投放等

四大课题中难度最大的是各机构企业信息汇总课题，其牵涉的面较广，要做到意见统一，互相协作，及时沟通的难度非常高。因此作为重庆市政府最重要的工作是协调相关政府部门，企事业单位，行业协会，业界企业等确保信息收集渠道通畅，信息更新及时。从操作层面来说可以将相关信息的机构企业组织起来设立一个协调委员会，以此推进信息汇总统合的工作。

图 7 物流综合信息平台的投建方式



对于物流综合信息平台的运营和建设，根据其主导主体的不同，也体现着不同的优势和局限性。虽然企业主导运营的模式实现了市场化运作，便于建设现代的企业制度，可以根据应用灵活调整平台功能，完善服务水平，但缺少政府统一引导的单一企业会欠缺整体规划，难以从宏观的角度以实现区域经济增长为前提做出蓝图设计，难以实现预期的规模。因此在运营模式上，通过政府主导运营可以有效地获取政府资源和政策环境，为平台的运营提供保障，便于整体规划、建设以及运营管理。此外，考虑到平台信息安全等方面的因素，也需要政府的监督 and 关注。因建议以政府主导设立专业公司运营平台。

基础建设和信息系统建设方面，可以委托专业的公司机构进行规划设计，但事先需要由政府主导的专业运营公司对用户的需求进行充分的确认，确保建设完成的平台具有较高的实用价值。

五、信息平台的效果

物流综合信息平台能够强化物流功能，因此可以吸引更多物流相关企业入驻重庆，形成更具广度和深度的产业集群效应，促进区域贸易发展，有助于重庆实现更高的开放度，并在国家大战略背景之下发挥重庆进一步的重要功能。

① 强化物流功能

物流综合信息平台能够实现更顺利、更迅速的物流功能。利用物流综合信息平台，在通关、进出港口手续等业务能够实现完全的网络化、电子化处理，因此从装货到发货等流程方面，能够极大节省时间，实现更高效的物流功能。

物流综合信息平台能够提高业务效率。物流综合信息平台在使用者与行政机构之间搭建了互动接口，提交通关手续等业务的相关企业不必人为奔赴行政机构业务大厅排队等候处理，而在办公室即可直接将手续通过电子化、无纸化方式提交传递，获得审批后直接拿到回执，可以节省人力资源，减轻企业的负担，同时能够将业务效率最大化。

物流综合信息平台能够实现物流信息的可视化。在以往的物流业务中，各个关联主体需要进行频繁的信息交换，这些信息主要通过电话、邮件等传统方式进行，在此过程中，业务关键节点的信息往往需要人

为的通知和指示，因此交流是点对点的状态，在未得到通知之前，相关人员对目前业务的进展不甚了解，因此信息的公开程度及其有限。物流综合信息平台的使用，可以将各个主体所掌握的信息集中起来供所有关联方参阅照会，因此陆路、海上、航空的班次信息、位置信息、空驶状况、通关信息、天气信息、支付信息、检验检疫信息等都可以被实时监控，便于相关企业据此作出工作安排，实现了物流的可视化。

②提高城市开放水平

物流综合信息平台可以促进国际贸易发展。物流综合信息平台是实现无缝对接的国际多式联运的重要手段，在日趋复杂的国际物流业务中，结合重庆具备水路（内河）、空路、公路、铁路多种港口结构的天然优势，为了灵活安排最具效率的物流方式实现货物最快速、最安全的送达，需要物流关联企业通过物流综合信息平台全面掌控货物的流向和状态，也因此能够让物流关联企业享有更便利、更具服务体验的物流方式，实现企业的成本削减，最终促进区域贸易的繁荣和发展。

物流综合信息平台最终能够提高城市竞争力和开放度。在物流功能不断提高的同时，在物流费用方面的节减将有助于产业集群的形成。强大的产业集群将汇聚各方优秀人才，促进区域经济活力的提升，同时也有助于提高区域的核心竞争力，为未来城市更快更好的发展奠定重要的经济基础。对于重庆而言，通过打造信息平台提高城市竞争力，将吸引国内外优秀企业入驻，重庆将有机会成为中西部经济核心城市，内陆地区开放的桥头堡。

互联互通

饭岛彰己

三井物产株式会社代表取缔役会长

论点：①在更大的框架下谋求更大的发展

②基于“Market China”的视点“走出去”和“引进来”

①在更广的框架下（谋求更大的发展）

本次会议的主题是“连结 Connectivity”（日语：繋ぐ），我对此深感兴趣。这是因为我们三井物产，作为一家综合商社，我们的工作正是“连结”，就是要把企业与企业、地区与地区、国家与国家进行连结，从而创造出新的附加价值。

中国自从 1978 年开始实行改革开放以来，一直到 2012 年，长期都保持了年均 9% 以上的惊人的高度经济增长。中国以丰富的廉价劳动力为武器，以制造业为中心吸引了众多外资企业，成长为“世界的工厂”，而引进外资的方法是各省、直辖市、省以下各市的相互竞争（引资）。其结果是众多的外资企业纷纷进入中国，对中国的经济发展做出了贡献，但同时也进一步拉大了在招商引资上条件有利的沿海地区与条件不利的内陆地区的差距，其负面效应也日趋明显。

我认为，习近平主席和中国政府提出的“一带一路（One Belt One Road）”、“丝绸之路基金”以及亚投行（AIIB）等，看似其重点在于“连结中国与海外（Connectivity）”，但事实上，在“连结”的构想中，更重要的在于“更加顺畅地连结中国国内”。中国国内不能更顺畅地连结起来，那么，即使连结海外也没有多少意义。这一点也体现在“推进长江经济带发展（Promote the development of the Yangtze River Economic Belt）”、“京津冀协同发展（Beijing-Tianjin-Hebei Collaborative Development）”等战略上。这也表明，“省市层面上相互竞争的时代已经过去”，要“以更大的构想，现在要把中国经济提升到更高更稳定的层面”。

日本也曾经在经济高速发展时期，打破“东京都”、“大阪府”等行政单位的界限，打造了从东京到名古屋、大阪的相互连结产业集群地带，即：“太平洋工业带”，沿线诞生的各种产业板块（cluster）以铁道和公路连结起来，形成推动日本经济发展的原动力。

今后的重庆，正如中国最近提出的“长江沿岸 11 省市”或者“渝蓉鎬地区”那样，需要从“以往的省市层面的框架（点）”提升到“更大的框架（面）”，以谋求整个地区的协同发展。

重庆市，充分利用了地政学上的优势，已经在电脑产业和汽车产业的培育上取得了成功。今后，为了培育继此两个产业之后的第 3、第 4 个产业，有必要进一步有意识地研究其他不同产业的价值链。

与以往相比，现在外资企业在进入包括中国在内的海外市场时，拥有了更多选择性，随着亚洲、非洲新兴经济体的蓬勃兴起，选择性还会增加。我们已经进入到一个新的时代，即“中国已经不过是候选国之一，其他国家也同样具备很多可选性”；而且，在中国国内，到哪个城市去的可选择性也比以前增加了很多。

在这样的情况下，如何使得外资企业选择中国、选择重庆市，就需要重庆市比以往展现出更大的特征。我想，从这次中央政府提出的战略政策，可以解读为“更大的框架”这一视点得到某种启示。

另外，开始考虑更大框架下广的经济增长和发展时，还有一件好事情。就是从这次重庆在主题介绍时提出的“保护生态系统”或“绿色环保走廊”等，即从所谓的“环境问题”方面入手，会比较容易一些。

自不待言，长江并非只是一条通航的河流。为了保护宝贵的“水资源”，需要长江沿岸所有的省、市携手合作，全力以赴地采取治水和防止水质污染、保护生态系统的具体措施。不单是水的问题，整体环境问题的解决，对中国而言已是“迫在眉睫”的重大课题。我认为，在“长江经济带”的构想中，也包含了“不解决环境问题，就没有国家的未来发展”这样一层含义。

②基于“Market China”的“走出去（Going out）”和“引进来”（Bringing in）

迄今为止，中国基于“引进外资，使用廉价劳动力生产并出口产品”这一“资本引进来=物流走出去”的概念发展至今，结果是国家经济实力的迅猛提升，现在中国资本已经在向外发展，开始进入“资本走出去”的时代。

“走出去/引进来”随着“一带一路”的构想会产生什么样的变化呢？这是一道难题。但无论是“一带一路”还是“长江经济带”，都无需从零开始起步。可以把现有的基础设施、价值链、或者正在建设的基础设施更加紧密地进行“连结”，从更高的层面构筑价值链。目前，渝新欧（重庆—新疆—欧洲）国际铁路（Chongqing-Xinjiang-Europetrains）已经开通，从重庆到德国只需 12 天的时间；在“海上丝绸之路”方面，目前也存在多条海上航线，很多船舶在往来利用；“长江经济带”堪称是长江黄金水道（Golden Water course of the Yangtze River）的交通枢纽，长江沿岸有 11 个省市，无论是人口还是 GDP 均占中国整体的 40% 以上。此外，从重庆经昆明到东南亚的“中印半岛经济走廊”（China-Indochina Economic Corridor），道路已经修通，只剩下铺设连结昆明至缅甸的铁路。因此我认为，上述政策均是从进一步有效利用“既有的基础设施”、提升其价值的观点出发，而提出来的。

作为“渝新欧”、“长江经济带”以及“中印半岛经济走廊”形成一个 Y 字形布局，重庆在关键的连结点上，从物流的观点而言，重庆市已经在“资本的引进来”方面大获成功，因而在“物流的走出去”方面也拥有丰富的资源。重庆现成为全球最大的笔记本电脑生产基地，其出口贸易就是一个有代表性的事例。

另一方面，毋庸待言，重庆市作为“渝新欧”、“长江经济带”以及“中印半岛经济走廊”的连结点，物流不应该是单方向的，而应该是“双向通行”。

非常重要的是，中国已经从“Factory China”即单向出口生产的产品时代，逐步转向“Market China”，为使国民生活变得更加丰富，要“从海外进口什么”与伴随着“资本的走出去”而产生的“物流的引进来”结合在一起考虑。

现在，中国企业已经开始，进入到非洲、东南亚、欧洲及美国等广大的地区。虽然现在还是以国有企业在海外开展的基础设施建设为主流，但是今后，预计会有包括民营企业在内的更多的制造业、服务业等企业陆续走出国门，进入海外市场。

“资本的走出去”未必一定引发“物流的引进来”。中国资本在国外生产的产品，可能在当地销售或者被出口到其他国家，未必全部返回中国。

重庆市的企业今后在进入海外时，为了使该海外事业成为可持续发展的事业，一种做法就是“在中国具有附加价值的产品在海外生产，并把其带回到中国市场”，我认为，这样的观点也是很重要的。

对接自贸试验区战略，打造内陆开放高地

热拉尔·梅斯特雷
ENGIE 集团董事长兼首席执行官

内 容

1. 打造基于重庆自贸区的区域性天然气交易中心
 - 1.1 为什么建立区域性交易中心
 - 1.1.1 市场导向的天然气价格
 - 1.1.2 供需平衡
 - 1.2 区域性交易中心的建立要求
 - 1.2.1 拥有充足天然气供应的，成熟的现货和期货交易平台
 - 1.2.2 良好的天然气运输位置和完整的基础设施
 - 1.2.3 开放的市场架构以及合法的、受监管的和透明的体系
 - 1.2.4 SWOT 分析
 - 1.3 如何建立区域性天然气交易中心
2. 生态城概念助推重庆内陆经济和生态发展
 - 2.1 实现低碳生态城市的要求和措施
 - 2.2 如何建立低碳生态城

背景

作为中国最大的直辖市，重庆位于丝绸之路经济带，中国-中南半岛经济走廊（连接二十一世纪海上丝绸之路）与长江经济带“Y”字形大通道的联接点上，具有承东启西，连接南北的独特区位优势。《国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》中，重庆也被赋予了更多的角色定义，包括：

- 发挥重庆长江经济带西部中心枢纽作用，增强对丝绸之路经济带的战略支撑；
- 提升“渝新欧”等中欧班列国际运输功能并加快重庆长江上游航运中心建设；
- 把成渝城市群打造成为现代产业基地、西部地区重要经济中心和长江上游开放高地。

在最近几年，重庆市在内陆开放高地建设中取得了显著的成绩：扩大并协调了西部省市间的合作、推动长江流域中游和长江三角洲的城镇化建设。重庆市也正在积极寻求国家支持，推进重庆自贸区的批准和建设，以期：

- 推动贸易便利化与自由化；
- 建设内陆金融开放试验区，稳步推进金融领域开放创新；
- 推动两江新区加快建设国际贸易中心、国际物流中心、先进制造研发转化中心；
- 适当扩大两路寸滩保税港区、西永综保区范围；
- 推动整合航运交易资源，依托上海和重庆航运交易所，建立长江航运一体化服务联合机制。

与此同时，作为西部地区经济发展中心，国家的“一带一路”和长江经济带战略的实施也给重庆带来了新的机遇和使命，文章的主题也针对这些机遇进行详细的阐述。

1. 打造基于重庆自贸区的区域性天然气交易中心

作为中国西南的经济中心，重庆旨在建立中国第一个内陆自由贸易区。实质是创造一个国际化的投资环境和行政体系，为投资者提供更多的便利。在 2015 年上半年，重庆的 GDP 增长达到了 11%，位居中国省市自治区排名第一。特别是在“新常态”的发展政策下，这是一个令人瞩目的成绩。并且，重庆是中国的主要天然气消费中心，位居国内天然气总消费量排名第二，年人均天然气消费量几乎是全国平均水平的两倍。在此情况下特别是考虑到天然气相对于其他化石能源带来的环境利好影响，可以预见，该区域快速的经济发展需要更高的天然气消耗量。因此，随着天然气需求量的增加和快速的经济发展，建立专有的天然气交易中心势在必行。特别是考虑到重庆有意成立第一个内陆自由贸易区，这给区域天然气交易中心的建立提供了更好的机遇。

1.1 为什么建立区域性天然气交易中心

随着经济的发展和节能减排政策的出台，天然气的需求在过去的几年里快速增长。2013 年，中国天然气消耗量为 1680 亿标方，位居世界第 3。根据十二五的预测，2015 年天然气需求为 2300 亿标方，包括 940 亿标方的进口量。尽管由于价格原因和经济增长速率减缓，目前普遍认为该目标在 2015 年很难实现，但保守估计天然气需求量依然能达到 2000 亿标方。因此，天然气的稳定供应和价格竞争力，对于重庆这个天然气消耗量极大的地区会有直接的影响。为了解决天然气价格问题，满足传统市场的需要，应对在供需平衡中不可预估的变化，区域交易中心的建立将有利于建立市场化的交易平台并确定天然气价格机制。从实体上看，天然气交易中心是多种气源的交易场所，包括国内开采的天然气，进口管道气，进口液化气以及非常规气例如页岩气，煤层气等；也是金融层面的现货/期货合约的电子商务交易平台。因此，作为金融期货市场和现货市场的结合，天然气交易中心将使得天然气价格趋于合理，并帮助交易者避免供求和价格风险。

更具体来说，重庆建立区域天然气交易中心，可以通过市场机制来反映供需平衡，以期稳定天然气价格并促进天然气市场的发展。

1.1.1 市场导向的天然气价格

- 根据天然气气源不同，中国天然气存在不同的定价机制；
- 国产天然气采用与燃料油和液化石油气挂钩的市场净回值法；
- 进口液化天然气与日本清关原油价格（JCC）挂钩；
- 进口管道气采用双边垄断的政府谈判价格。

不同的定价机制导致了国产气价与进口气价衔接不畅，并且不能完全体现天然气基础设施投资的价值。因此，需要深化天然气市场改革，理顺我国的天然气价格体系。

在欧洲，传统的定价机制通过长期供应合同建立，并与原油价格挂钩。自从在欧洲不同国家建立了多个交易中心，天然气市场玩家发现现货价格更能反映市场价值，符合自身利益。因此，最终建立了以油价挂钩为主，现货天然气气价为辅的混合定价机制，并逐步提高现货天然气气价的比重。重庆区域性天然气贸易中心的建立，作为中国天然气贸易中心的补充，有利于加强天然气定价机制的改革。

1.1.2 供需平衡

目前，由于天然气供需短期的剧烈变化包括工商业用户的急剧增加或减少（例如天然气电站、能源站等）、不同季节、天气和供应条件的紧急需求，天然气市场的供需关系无法通过中长期合同来得到满足。这些问题都可以通过区域性天然气交易中心来解决，但需要注意的是，天然气基础设施，特别是储气设施的投资是必不可少的，通过储气设施的注气抽气用来满足天然气消耗的变动，包括季节性和调峰需求。

除了价格和供需平衡，建立区域天然气交易中心可以帮助该区域中的市民更好的了解天然气以及相关的天然气附属设施的真正价值，使得天然气交易更加简便，增加交易量和天然气消耗量。另外一个优势则是减少温室气体的排放，天然气利用率的增长有助于实现中国二氧化碳减排目标，在 2030 年达到二氧化碳峰值排放，并尽最大努力尽早达到峰值。此外，大气污染，尤其是在城市区域的大气污染，已经成为了人类健康和生态环境的威胁，因此我国政府展开了能源革命，目标是一次能源中天然气比例高于 10%，而区域性天然气交易中心的成立可以进一步促进和加速这一目标的实现，在重庆乃至全国，优化和调整能源结构。

1.2 区域性天然气交易中心的建立要求

为了建立区域性天然气交易中心，需要满足三个必要条件：

- 拥有充足天然气供应的，成熟的现货和期货交易平台；
- 国际能源和金融公司的参与，良好的天然气运输位置和完整的基础设施；
- 开放的市场架构以及合法的、受监管的和透明的体系。

1.2.1 拥有充足天然气供应的，成熟的现货和期货交易平台

尽管天然气现货交易在中国还处于初期，但 2010 年底上海石油交易所首次推出天然气现货交易后，交易量迅速增加。因此，重庆区域天然气交易中心可参考运输方式和配送地点等方面的反馈和经验。区域中心的交付地可以从川渝地区扩展到长江三角洲，直至珠江三角洲这些天然气供应短缺地区。

上海自贸区内设立的上海国际能源交易中心涵盖了多个功能包括交易的组织架构，能源产品的结算和交付。同时，天然气期货市场概念得到了很好的认识和推广，尤其是在风险控制，定价和供需调整方面，这些都得到了能源和天然气玩家的大力肯定。在此条件下，再加上重庆市政府为打造第一个内陆自贸区所做的努力，在重庆建立区域性天然气中心的困难将低于预期。

重庆最大的优势是充足的天然气供应，这主要来源于国产天然气，非常规天然气以及进口管道天然气。2014 年，重庆天然气消费总量为 82 亿标方，比 2013 年增长了 13.7%。2015 年第一季度天然气消费量达到 19 亿标方，比 2014 年同期增长了 3.1%。预计 2015 年，天然气在一次能源中的消费比重将提高至 14% 以上。此外，重庆在非常规天然气方面拥有巨大发展潜力。重庆涪陵页岩气生产量（11 亿标方），占到国内页岩

气总产量的 73%。预计 2020 年重庆页岩气产量将达到 200 亿标方。充足而快速增长的天然气供应为重庆建立区域性天然气交易中心奠定了坚实的基础。

1.2.2 良好的天然气运输位置和完整的基础设施

重庆享有明显的地域优势：靠近天然气产地，位于多条天然气管道的交汇处，拥有极佳的运输条件：

— 重庆地理位置靠近川渝主要的天然气产地，共计 125 处天然气气田，其中 14 块大型气田（单个气田可开采储量大于 300 亿标方）。此外，重庆连接有多个天然气供应管道，如中哈油气管道，西北方向的中亚天然气管道，西南方向的中缅油气管道，I&II 期西气东输管道，川气东送天然气管道等；

— 重庆致力于建设成为国际金融中心，为国际性银行和金融机构提供了极有吸引力的入驻条款。由于经济的快速发展所带来的大量的商业机会，商务活动的开展以及国内和国际公司注册和落户更为便利，越来越多的国际能源和金融公司在重庆设立了代表处和区域总部。重庆将受益于已有的金融经验，以及未来自贸区所带来的包括交易税收优惠等有利政策和条件；

— 重庆市场环境良好，能耗相对集中并且能源需求不断增长。目前重庆拥有一个副省级开发区：两江新区。该区域由多个工业园区，两路-寸滩保税港区 and 西永综合保税区组成。随着未来该开发区的不断扩大及能源消耗结构升级，天然气消耗量将不断增大。

上述所阐述的重庆地理位置优势和天然气资源优势，将在很大程度上促进区域天然气交易中心的建立和发展。同时，重庆市应该继续加强自身在上述方面的自身竞争力，特别是通过新建和扩大天然气基础设施规模，包括天然气输气管道，进一步确保和增加来自外部区域的天然气供应量。

根据伍德麦肯兹全球天然气库的数据称，在亚太地区，2013 年日本拥有最大的天然气储存量，即 220 亿标方。中国将通过建造数个天然气地下储气库（包括重庆相国寺储气库，西南地区第一个地下储气库），储气量将超过日本，达到 480 亿标方。随着相国寺地下储气库项目调试成功，该地下储气库储存能力达到 20 到 25 亿标方。但是该地下储气库的目的是负责周边五省市的天然气调配，包括：云南（2014 年天然气消耗量 5 亿标方），贵州（8 亿标方），四川（73 亿标方），重庆（82 亿标方）和广西（30 亿标方），同时这些省市也是重庆区域性天然气交易中心主要的交付目标地。2014 年相国寺地下储气库的可储存气量占据上述五省市天然气消耗量的 10%。然后，根据这五省市十三五规划中的天然气预计消耗量，天然气需求量将增加 3 倍，这样将使可储存气量与消耗气量的比值在未来几年内大幅度下降，并将远远低于 15% 的世界平均水平。因此，天然气储能能力不足以及储气基础设施的不完善仍然是重庆地区天然气基础设施方面的薄弱环节。而这个问题不仅出现在重庆地区，整个中国的天然气储气能力都远远未达到世界平均水平，无法满足目前出现的季节性供热和工业生产的天然气需求波动和预计的调峰作用。

1.2.3 开放的市场架构以及合法的、受监管的和透明的体系

总的来说，中国的市场结构改革尚未完全完成。天然气交易中心的成功建立通常与合同模式和市场机制的演变息息相关。2013 年中国开始转变天然气价格机制，并采用市场净回值法计算天然气价格，实现了从政府管制下的成本加成法到与能源衍生物（如燃料油和液化石油气）挂钩的定价机制改革。价格管理转变成成为城市门站交付或天然气站交付的方式。但这种变化还是不能完全满足市场要求，因为价格的调整并不及时，导致价格仍然不能反映市场供需平衡，并且这种方法也没有考虑天然气价值链相关基础设施投资的回报。

此外，到目前为止，我国还没有独立的天然气监管机构以保证天然气市场的公正以及相关法律条款的到位，因此大部分的天然气玩家对于中国天然气市场还存在很大顾虑。在这种情况下，参考美国¹，欧洲²甚

¹ 美国：1938 年《天然气法案》；1978 年《天然气政策法》；1989 年《天然气井口价法案》；1938 年成立联邦电力委员会；

至亚太地区其他国家³的经验反馈非常重要，明确天然气管网第三方准入制度和管理框架，保证市场发展规范化。

以法国为例，天然气交易市场被分为 3 个平衡区域或虚拟交易中心，其中 2 个是 ENGIE 集团在完全开放的原则下，通过其天然气输气子公司 GRTgaz 在完全透明的第三方准入机制下作为独立输配电运营商（TSO）进行运营。2013 年 60 家天然气公司通过这两个中心交易了大约 450 亿标方的天然气。

1.2.4 SWOT 分析

基于对区域性天然气交易中心 3 个要求的分析，重庆在天然气供应，以及汲取上海已启动的现货和期货市场经验等方面具有明显优势。但同时也存在例如天然气基础设施不足，法律法规不到位，监管体系和监管机构不健全等缺陷。SWOT 分析如图 1 所示。

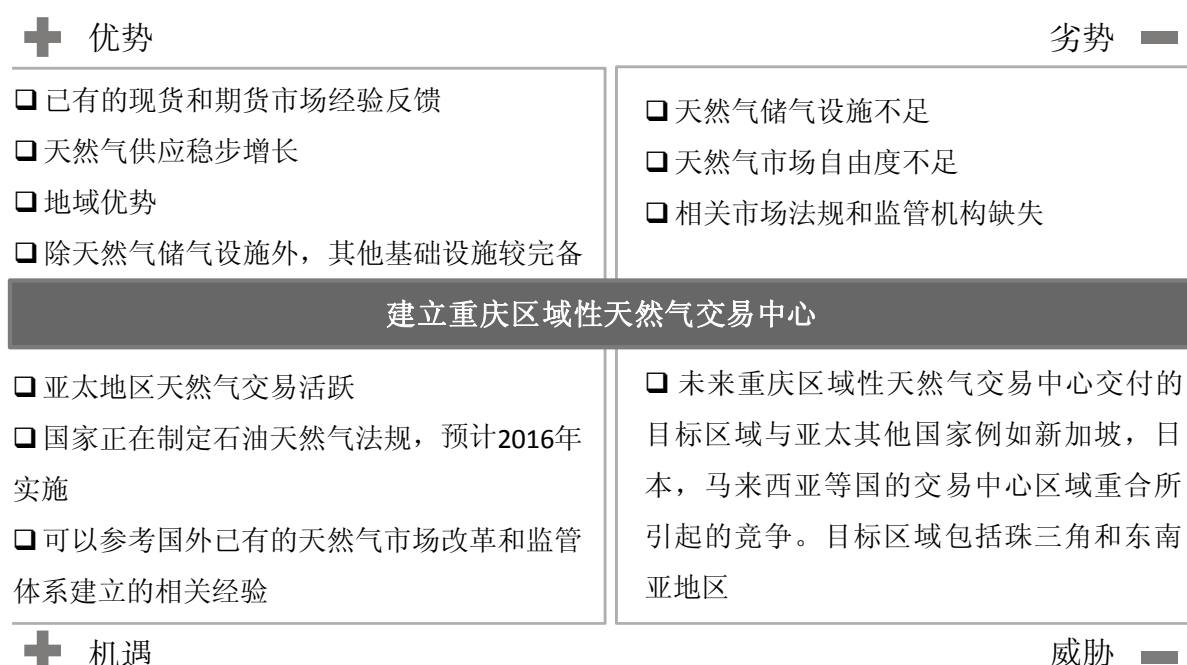


图 1. 建立重庆区域性天然气交易中心 SWOT 分析。

1.3 如何建立区域性天然气交易中心

天然气市场的发展伴随着市场结构，合同模式，定价机制的和监管机构的不断演变，以此来确定不同的改革阶段，如图 2 所示：

1978 年成立联邦能源管理委员会。

² 英国：1982 年《石油与天然气企业法案》；1986 年和 1995 年《天然气法案》；1996 年《官网准则》；1986 年成立天然气供应办公室；2000 年成立天然气和电力市场办公室。

³ 新加坡：2001《天然气法》；2008 年《天然气管网准则》；2001 年成立能源市场管理局。

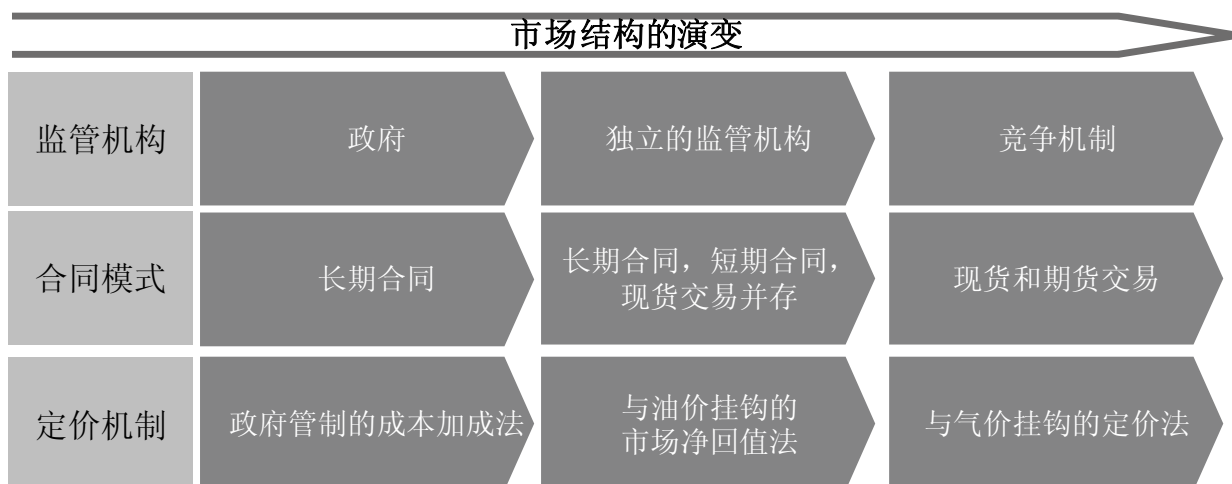


图 2. 重庆区域性天然气交易中心市场机构改革阶段。

从重庆的具体情况分析，需要注意以下四点：

— 实现从石油价格挂钩到天然气价格挂钩的定价机制转变。以上海为例，通过季节性需求波动和战略性的调峰功能考虑，加强现货交易的发展。进行期货交易的尝试，实现现货和期货共同发展的市场。这一过程逐步有序的进行，以保证市场结构，合同模式和定价机制的平稳过渡来满足重庆地区天然气市场现状以及未来的发展的需求；

— 根据天然气供应条件和天然气气田资源的分布，联合其他条件满足要求的区域，共同推进市场发展，其他区域特指有油气产量高的气田，有相对比较完整的天然气输配和储存设施的，如西北部的新疆，青海，陕西，甘肃，宁夏等省（拥有塔里木，克拉玛依和苏里格油气田等）。此外在中国南方，尤其是珠江三角洲也可以作为补充的液化天然气的进口渠道。这种多层级和区域间的联接有利于建立一个成熟的天然气交易体系；

— 经过逾 10 年的讨论，我国政府正考虑在于近期颁布实施《油气法》，旨在建立规范化的市场监管，在法律框架内发展现货和期货交易市场。同时建议设置独立的天然气监管机构来落实生产、输配气、销售和产业标准，以建立统一的天然气市场法规。同时建议重庆市政府根据重庆区域的具体情况，主动参与到《油气法》的颁布以及独立天然气监管机构的设置过程中。另外，重庆市政府可以在采取更多的行动，包括建立：

- 区域性天然气交易中心战略路线发展规划；
- 未来 10 年天然气基础设施发展规划；
- 加强国际合作，获取国外的经验反馈。

— 重庆政府应该加强领导和协调的作用，使天然气生产商，供应商和大型工业用户更积极地参与其中，加大在天然气基础设施上投资的鼓励力度。考虑到相关设施巨大的资本投资和技术壁垒，可以邀请外商参与其中，加快重庆区域性天然气交易中心的建立。

区域性天然气交易中心的建立不仅仅是政治决策的结果，更是创建自由和透明市场的直接结果，所有与天然气相关的玩家，包括生产者，使用者，运输者，银行和其他金融机构可以在最小的限制条件和最好的交易条件下进行彼此产品和服务的交易。作为国际化的天然气企业，ENGIE 集团在不同地域和不同的监管环境下，运营了 2 座交易中心，3 座液化天然气接收站和 20 多个天然气地下储气设施。ENGIE 非常乐于分享这方面的经验并根据重庆地区天然气市场的特点，与本地的合作伙伴建立最有效的系统。

2. 生态城概念助推重庆内陆经济和生态发展

中国政府在国家 and 地方层面的政策都鼓励发展城市低碳绿色技术方案即生态城市。随着城市化进程的不断加快，中国必须解决随之带来的挑战以降低碳排放，确保可持续性的经济增长，更具体来说，要保证能源的安全、价格的竞争性、人民的接受能力以及最大限度地减少环境恶化。

城市化正在迅速成为我国现代化建设和经济发展的主旋律。过去五年间，中国政府至少颁布了五项部级举措来鼓励生态城市发展。2013 年 1 月，国家城乡住房建设部公布了生态城市发展方案。国家开发银行将投资 800 亿元来支持该方案在“十二五”计划中最后三年的实施。根据国家发改委 2015 年 8 月 4 日发布的消息称，长三角地区，川渝地区，哈尔滨-长春地区的城市化发展将成为重点，集中体现在：农村人口和城市人口的融合；培育新的中小城市；促进新型城市建设。值得关注的是，一些地方政府在推动生态城市概念的时候缺乏足够的规划，更强调经济的增长，而忽略发展对环境的影响。一些地方政府更寄希望于通过这些概念，以获得更多的国家财政补贴和银行贷款、吸引投资和推动旅游产业。在伙伴关系，融资模式和实施能力上，生态城市的概念对于一些地方政府来说还不明确。城市低碳排放技术方案必须进行全盘考虑，包含如何有效减少排放、资源利用效率和环境保护措施，以实现经济和社会的可持续发展。当然，经济发展仍然是目前的首要任务，但周全的规划必不可少。

中国正在采取一些列举措来应对日益增长的环境挑战，在十二五框架内，制定了节能减排和资源管理的明确目标，并通过颁布相关的法律法规来实现这些目标。最近中国的一系列举措和国家领导人在不同场合的讲话也表明了中国政府向低碳生态发展模式转型的决心。但地方政府将如何与民营资本及外资进行有效的合作去执行这些决心仍不明确。一些挑战仍然存在，尤其是如何协调设施建造者、建筑师、工程师和技术方案供应商的关系。此外，生态城市技术方案的研究方面目前在中国还不成熟。

2.1 实现低碳生态城市的要求和措施

作为中国最大的城市，建议重庆市建立自己的未来十年低碳生态城市总体规划，并且应该以追求长期可持续发展道路为目的，而非单纯的吸引投资。因此，重庆需要一个清晰的战略方针来支持其在 2020 年向低碳生态城的转变，并在十三五初期规划阶段，提供明确的方向，这意味着低碳生态城应该与本地区特点相适应。其中有几点建议可供参考：

— 在未来 5 年，应该在城市规划和设计的初期就考虑低碳生态城市的方案。重庆地区是一个综合发展体，其能源供应，交通，建筑，商业，公共服务和人民群众有着紧密的联系和不断的相互作用。因此，建立有效的低碳排放战略和绿色科技解决方案需要优化不同类型的基础设施规划，包括区市级的城市规划、交通、供水和能源规划；

— 低碳生态城市发展并不是一个严格的观念，这意味着要完全适应当地的条件、需求和优先发展方向。随着城市化的发展，规划或建设中的新区域将带来更多的机会。例如，城市里废弃物的管理系统以及城市周边农业地区的农作物废弃物可以提供生物质，继而可以生产生物沼气，用于城市公共交通能源需求。类似于此的方式完全符合重庆以天然气为基础的战略走向和循环经济：生物质/生活废弃物的产生-循环处理利用-生物沼气生产-用于公共交通。当然，本地的具体条件也影响着低碳技术方案的可实施性，例如与中国其他城市相比，重庆在太阳能和风能资源上有缺陷，这将很大的影响可再生能源发电，制热，制冷等项目的决策；

— 随着当地政府对经济发展的观念从单一追求数量和速度向经济发展质量转变，毫无疑问，低碳绿色技术方案会带来新的商机。例如：通过发展绿色能源的创新应用完全可以吸引外资企业，例如生物沼气、液化天然气在轨道交通上的新应用，基于天然气的数据中心能源解决方案和建筑节能；

— 政府的领导作用、商业模型、融资和技术是实现生态城市的基础。商业模式是推动技术产业化、合作关系和商业可行性必不可少的条件。同时，绿色科技必须是可用的，有较好性价比并且相对成熟的，

这样才能达到经济和生态双发展的目标。此外，融资方案是一个关键因素，尤其是对于一些初期投资大、收益周期长的绿色技术，如风能、生物质和太阳能电站等。所有这些因素中，最重要的仍然是政府的政策引导，这也被认为是低碳生态城市发展的催化剂，特别是可以鼓励和吸引在城市规划与设计、交通、建筑、供水、可再生能源和分布式能源方面的中外投资者的参与。政府监管机构也需要建立合理的关键绩效指标来跟踪进度，实施监管。

为了更好的适应重庆的特色，我们给出在重庆低碳生态城市发展需要长期考虑的领域：

— 技术创新：重庆拥有大约 70 所大专院校，研发和创新实力雄厚，通过这些软实力与大中型企业相结合，加速低碳生态城市目标的实现；

— 现有绿色技术方案的广泛应用：致力于发展新兴和成熟的低碳产业，如小规模太阳能分布式能源解决方案，电动汽车、液化天然气/压缩天然气汽车以及液化天然气船舶等领域；

— 减少能耗提高能源利用效率：作为中国最大的城市以及最大的能耗消耗城市之一，减少能源和水资源的消耗、改善废弃物管理和提高能源利用效率对重庆有更大的意义。具体可以通过以下方式来实现：

- 建立完善的能源回收系统，回收的能源如生物沼气等可提供给生产地附近的工商业客户，如工业园区等；

- 通过使用以天然气和新能源为基础的多级能源利用，提高其在工商业和民用领域的利用效率，为工商业和民用客户减少能源支出，并降低二氧化碳排放。

2.2 如何建立低碳生态城

尽管中央政府在建立低碳生态城市发展政策和出台激励政策中有主导作用，但更为重要的是需要地方政府、国有单位、私有企业和外企把具体的方案落地。此外，尽管在新建区域能更有效的实现环境和经济效益，但在同样需要低碳方案改建的老城区运用相同的原则，也会有很好的效果。但是老城区改建将会带来更多的挑战，包括成本更高，和现有设施所有者谈判的难度增加，具体实施有限制条件等。例如解放碑 CBD 区域极其复杂的地下管网和复杂的业主组成，为我们实施区域能源供给提出了非常大的挑战。但困难之外，通过这样的方案实施，还是可以带来很多的商机，并可以改善当地居民的居住环境。

因此，在上述分析的基础上，我们建议 3 个阶段的行动计划：

— 工程单位、市政规划单位、设计师、方案提供商、地方政府、投资方和承建方的精诚合作，是生态城市成功的基础。这种合作关系需要在初始阶段就建立完成，防止城市或区域规划各自为战，没有充分考虑相互依存的关系。尽管中国在生态城市的某些领域具有较先进的专业水准，但总的来说还仍然缺乏相关的实例参考和运行经验反馈。因此，在初期合作时，也要发现所需能力和现有能力之间的差距；

— 一旦在初期各个领域开展了有效的合作，则需要把重点放在示范项目以及运行数据的获取上。低碳生态城所需的目标和数据涵盖了局部排放目标、阳光、风力、水资源、天然气等能源来源的数量和质量数据，以及历史人口增长数据、收入趋势和其他局部气候条件等数据。这些结果可以与所有合作方共享并作为下阶段的参考依据。在第一阶段建立的多方良好合作关系需要继续得到加强，并可以根据具体情况的演变进行灵活的适应。与此同时，在第一阶段确定的现有和所需能力之间的差距，可以通过培训、工作交流、与国外企业建立合作关系使其分享国外项目的经验和真实案例的反馈等方式来解决；

— 在拥有了足够的专业技能和示范项目经验反馈的基础上，需要政府、国有和私营企业在相关领域进行投资。需要发展新的商业和融资模式来更好的平衡在投资者短期的财务回报和政府长期的经济、环境和社会效益的要求。同时，新的合作模式也可以引入进来，例如国家近期倡导的公私合作模式。地方政府在政策支持和奖励机制的落实方面起着关键性作用，大量的经验反馈证明，鼓励成功实施的方案比单纯的奖励设计方案更有效。此外奖励机制中，应该设置关键性指标用来规范和评估覆盖了规划、设计、施工、运营和维护等整个过程的低碳技术方案。

实施低碳绿色方案必定会在未来几年为重庆市带来大量的合作和商业机会。ENGIE 集团希望通过与相关政府部门以及本地合作伙伴分享其在国内外其他城市和项目的经验，帮助重庆市政府在十三五期间实现低碳生态城市的目标。



“走出去”与“引进来” 对重庆实施“一带一路”战略的建议

乐峰

拉法基、豪瑞联合集团董事长

一、“一带一路”的背景信息

2013年9月和10月，中国国家主席习近平在出访中亚和东南亚国家期间，先后提出共建“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”（以下简称“一带一路”）的重大倡议。该倡议以和平发展、合作共赢为基础，得到了国际社会高度关注。2015年3月，中国政府特制定并发布《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》文件。

“一带一路”连接了亚洲、欧洲与非洲，连接了太平洋、印度洋，未来甚至接至北冰洋；连接了生机勃勃的东亚经济圈和发达的欧洲经济圈。“丝绸之路经济带”穿过中亚和西亚，将中国与波斯湾和地中海相连；“21世纪海上丝绸之路”则将中国与东南亚、南亚和印度洋紧密相接。“一带一路”串起了65个国家（包括中国在内），44亿人口，占世界总人口的62.5%，年国内生产总值共21万亿美元，占世界年生产总值的28.6%。中国与这64个国家2013年的贸易总额为1.04万亿美元，占中国当年贸易总额的1/4。



二、“一带一路”倡议与重庆

“一带一路”倡议为重庆带来了巨大的发展机遇。21世纪，重庆，这个内陆城市，已成为中国改革开放的前沿，一个连接东西贯通南北的战略支点。

在这个宏伟的计划中，重庆与其他西部城市相比有无可比拟的地理优势。重庆处于丝绸之路经济带、中国—中南半岛经济走廊（连接21世纪海上丝绸之路）与长江经济带“Y”字形大通道的联结点上，具有

承东启西、连接南北的独特区位优势，是丝绸之路经济带的重要战略支点、长江经济带的西部中心枢纽、海上丝绸之路的产业腹地。特别是可以依托长江黄金水道和“渝新欧”国际物流大通道和渝昆东南亚三大国际贸易大通道，形成“铁、公、水、空、管道”多种运输方式无缝衔接的综合立体交通网络，把重庆建设成为连接长江经济带和丝绸之路经济带的重要枢纽，进而有力推动两带融合发展。这种交通网络将为中欧货物贸易提供有力支持，而重庆也将成为外国产品集散分拨中心和展示展销中心。同时，交通的改善会极大地带动重庆与“一带一路”沿线城市的交流与合作。



重庆有机会且更有责任成为长江中上游地区和西部地区经济发展的“领头羊”。除了前面提到的交通网络优势之外，“一带一路”还为重庆在已有的坚实的工业基础上升级经济结构提供了可能。重庆市政府提出了发展十大战略性新兴产业集群，例如环境友好产品，机器人及智能装备、新能源及智能汽车等。重庆在这些领域有着从原材料、人力资源和市场需求等方面的明显优势。如今全球三分之一的智能终端设备都产自重庆。

重庆正提升自己的贸易体系和扩大口岸经济。“渝新欧”国际物流大通道正逐渐成为中国-欧洲货物输送的主动脉，江北国际机场和寸滩保税港区也在交通中扮演关键角色。保税区和海关的政策也顺利运行。

“一带一路”倡议促进了重庆与“一带一路”和长江流域经济带沿线城市的密切经济合作。例如，重庆和四川签署了共筑成渝城市群备忘录。重庆与贵州也签署了备忘录携手开发乌江（长江的一条支流）水运大通道。双方将在航运信息共享和航道管理等方面建立合作机制。

而且，重庆的投资政策从以“引进来”为主进入了“引进来”和“走出去”并重的阶段。通过本地市场重要性增强，重庆的投资环境会进一步成熟。政府在批准和管理投资方面通过更多的合作和创新取得的成绩有目共睹。政府在扩大直接投资领域花了很大气力。同时，新的投融资方式也不断被介绍到重庆。为早日实现“一带一路”倡议的蓝图，基础设施建设将是重点投资领域之一。“一带一路”倡议也为中国企业提供了前所未有的机遇。它们可以在沿线国家投资建厂。

总之，“一带一路”倡议对重庆的发展、转型和进一步开发有着重大意义。

三、对重庆实施“走出去”战略的建议

伴随“一带一路”给重庆带来的巨大机遇，重庆进入了“走出去”与“引进来”并重的阶段。考虑到渝新欧铁路驶经的中亚多国对重庆的各种投资存在着刚需，我们认为重庆必须加快“走出去”的步伐。

但“走出去”对重庆政府自身和对众多重庆的企业而言都不是一项简单的任务。我们建议重庆从以下三个层面实施“走出去”战略。

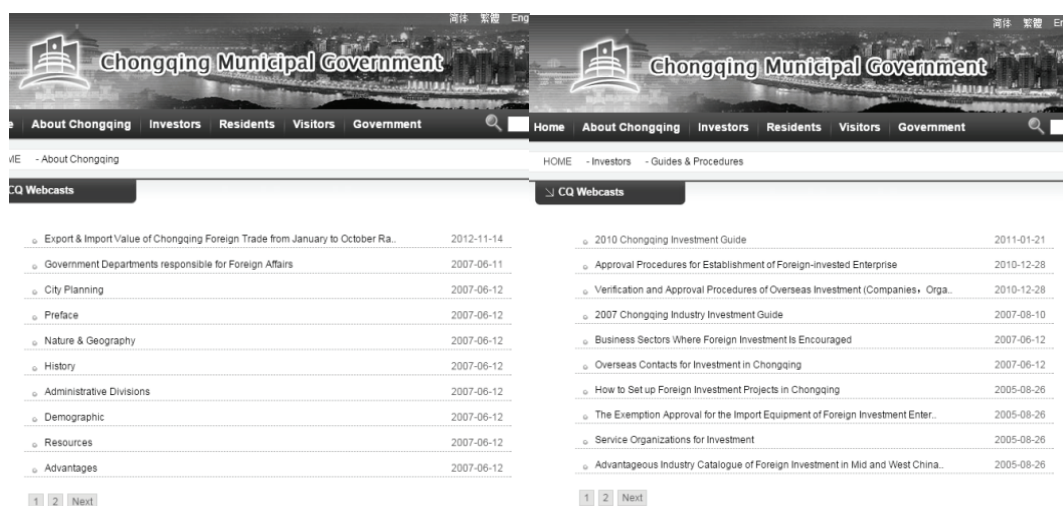
第一个层面：宣传重庆自身的城市品牌

重庆应该增强和改善自身的品牌宣传并在国际舞台争取更多展示的机会，尤其是在“一带一路”的国家。尽管重庆现在已经是世界上最大的城市之一并得到了越来越多在国际场合展示的机会，但与北京和上海相比它在许多国家和商业社会中的知名度相对还是不高的。我总是要向我的朋友们和商业伙伴们宣传重庆位于中国西部，在中国近代史中扮演了举足轻重的角色，它的经济在近十几年一直保持强劲增长等等。我建议重庆可以采用以下一种或多种方式来改善现有的处境。概括而言就是，争取更多在国际舞台展示的机会，建设一个更好用的英文网站和充分利用 CMIA 的顾问资源。

提到在国际舞台展示的机会，2015 年 7 月 24 日在米兰世博会上的“重庆日”是一次很好的尝试。此外，重庆在承办或赞助其他国际论坛或活动时应该更加积极主动（如世博会、奥运会等），这能有效地吸引国际社会的关注和塑造积极正面的形象。



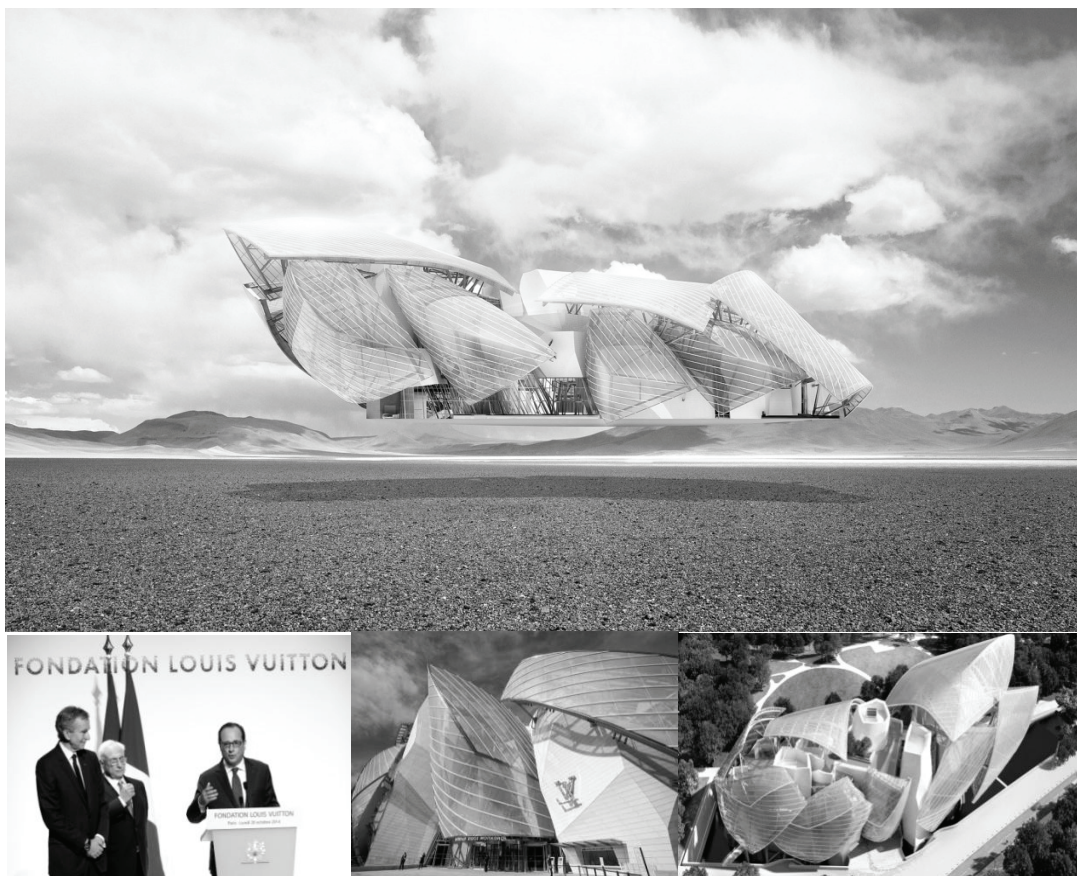
第二，建设一个功能更强大的英文网站是增强重庆海外形象的必要措施。尽管目前的重庆市政府网站有英文版、法文版和日语版等，但网站的信息更新不及时（以下的图片是从八月份的政府网站上选取的），页面设计也不够友好，至少不如网站的中文版好用。为了帮助国外的商业人员了解重庆并在重庆工作生活得更高效，英文版的微信、大众点评或其他有用的 APP 的开发也有巨大商机。



第三，重庆市政府应该充分用好 CMIA 的人脉资源。今年是 CMIA 的第十个年头。重庆已积累了上百位 CMIA 的顾问和贵宾的信息。这些 CMIA 人脉数据库里的资源在世界政界和商界都有巨大的影响力。如果重庆政府创新地用好这些人脉资源，他们一定能更好地向世界推介重庆。

第四，重庆可以考虑建造一个世界级的充分展示其文化或艺术的地标性建筑。实际上，很多人可能还不知道川美（四川美术学院），中国最好的艺术学院，就坐落在重庆（而不是成都）。而且重庆过去的一百年有丰富的文化积淀，尤其是抗战时期的文化。把这些耀眼的文化和艺术传递给大众是政府的责任。

作为一个非常关注文化和艺术的国家，法国在支持和传播文化活动上不遗余力。比如，在巴黎，除了卢浮宫、埃菲尔铁塔和凯旋门等，目前最耀眼的文化地标非 2014 年 10 月落成的路易威登基金会当代艺术博物馆莫属。美国著名设计师弗兰克·盖里设计的基金会外观造型奇特，全玻璃建筑像展开的一面面船帆，又像张开的贝壳，还像一大团玻璃云朵，在周围水池和森林的簇拥下显得生机盎然，被称为科技与艺术完美融合的杰作。奥朗德总统在路易威登基金会当代艺术博物馆开幕式的发言中再次强调了文化对社会和经济发展的巨大作用，称基金会博物馆这一建筑杰作显示法国的力量在于艺术、想象力和创新活力。为了完美地呈现设计师 Frank Gehry 的设计构想，他选用了 29000 片拉法基集团的超高强混凝土 Ductal 饰片来构建建筑那薄如蝉翼的外形轮廓。这样的建筑对于提升一个城市的形象将带来难以估量的回报。它已成为巴黎最新的地标名胜，也引发人们对艺术、建筑 and 材料科技的热烈讨论。它已经成了巴黎的新名片。



第二个层面：经济活动

除了打造城市自身的品牌，重庆在经济活动中的“走出去”步伐也要加快。更确切地说，重庆应该既鼓励对外投资也要鼓励产能/生产设施的“走出去”，而不仅仅是产品的交换与出口。

在这里我们想与大家分享一个拉法基帮助中国企业“走出去”的案例。拉法基，作为世界领先的水泥制造企业，与中国最大的建材设备制造商，中材集团（Sinoma），建立了战略合作伙伴关系。现如今，拉法基已和中材集团在中国共同建造了 7 条水泥干法生产线，合同总额超过 50 亿人民币。而且，这种合作还延伸到海外。比如，我们双方已在印度、俄罗斯、尼日利亚、阿尔及利亚、伊拉克、赞比亚、坦桑尼亚等国建成了 7 条干法水泥窑生产线，合同金额超过了 100 亿欧元。通过这种独特的合作机会，中材集团被西方的水泥生产商所熟知，在国际市场获得美誉并成功地从海外市场获取了市场份额和利润。

重庆在汽车、摩托车、轨交设备及配件以及机器人等领域都有领先的企业。他们可以从拉法基-中材的案例中学习，与他们的全球伙伴一起沿着“一带一路”把他们的生产线/产能输送出去。

当然，我们也必须要向重庆的企业提及当他们在“走出去”时可能面临的风险和可以采取的预防措施。我们通常采用三个层面的风险评估体系，宏观（国家层面），中观（行业层面）和微观（企业自身的层面）。在评估宏观层面的风险时，我们通常采用 PESTEL 分析工具（P 政治，E 经济，S 社会，T 技术，E 环境和 L 法律）。在行业层面，主要是对企业所处行业本身的分析。波特的“五力模型”常用来做行业竞争力分析。与此同时，在微观层面上，我们更关注“走出去”战略与企业整体战略以及企业内部资源（如资金、人才、技术等）的匹配度。重庆的企业不仅要掌握这些原则，更要实实在在地在企业内部建立起这样的制度并付诸实施。道理易懂但执行力的打造是一个长期和系统性的工作。重庆的企业需要耐心，更重要的是实践。

第三个层面：文化和旅游

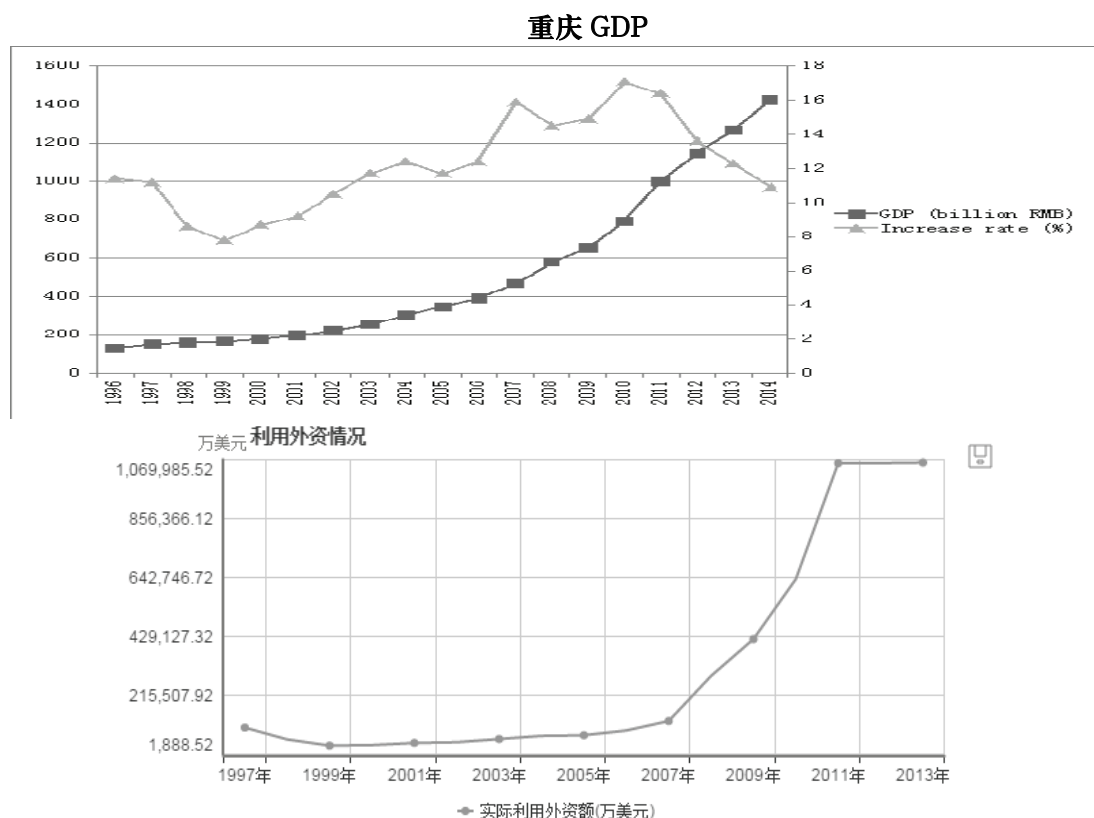
在城市品牌自我营销和经济投资之外，我们不要忘了软实力的力量。更多双边和多边的文化活动以及旅游行业的发展也会发挥很好的作用。

重庆有独特的高质量的旅游资源，在扩大旅游规模和提升旅游产业质量方面大有可为。重庆不仅是渝新欧铁路的终点站，更应成为世界旅游爱好者的理想目的地。合作共赢尤其适合一带一路的兄弟城市。这些城市，包括重庆，可以举办旅游周推广活动，宣传月活动向这些城市的人们介绍彼此。而且，城市间还可以共同开发出有竞争力的有丝路特色的国际旅游线路和旅游产品。同时，一带一路的国家间也要为旅游签证的申请提供更多便利。如果这样，渝新欧铁路一定能在一些主流的旅游指南上，如孤独星球，得到更高的推荐，重庆也将成为一带一路中不能不来的城市。

文化间的交流也要加深。在教育领域，交换学生项目应该得到更多的资金资助。更多的学校、研究生和研究项目可以用合作开发的模式进行。吸引学生（及实习生）赴渝深造学习是有益之事，然而能否获取签证是他们在各地所面临的一个大问题。如果重庆相比国内其他城市，更易获得签证，便可促使此类人潮涌入重庆。这是推广重庆当地文化，介绍新文化和科技的重要而有效的方法，也必将推动重庆经济的发展。我们很高兴地看到中国政府每年将为一带一路沿线国家的学生提供一万个奖学金名额。重庆也需要支持新型文化产业的发展，如动漫、游戏、电影等。文化年，艺术节，电影节，电视周，书展应该在每个国家举办。在影视广播节目制作方面也需要更多的支持政策。

四、关于重庆的“引进来”战略

2015 年 6 月《中韩自由贸易协定》的签署，第三个中新工业园在重庆的动工，以及“一带一路”的宏伟蓝图，标志着这座城市进入了“引进来”的新黄金时代。借此良机，重庆应提高“引进来”的标准，不仅要招商引资项目本身精挑细选，也要对投资者有所考量。应该优先考虑来自增强互联互通性的物流、文化和服务等行业的投资者。



当然，政府应意识到口碑宣传的重要性，投资者之间的口口相传胜过任何的宣传资料。许多投资者都见证了重庆在硬件基础设施和投资软环境方面的长足进步。我们从重庆的可持续增长中获益颇多，同时我们想从三个方面谈一谈重庆如何进一步做好“引进来”的工作。

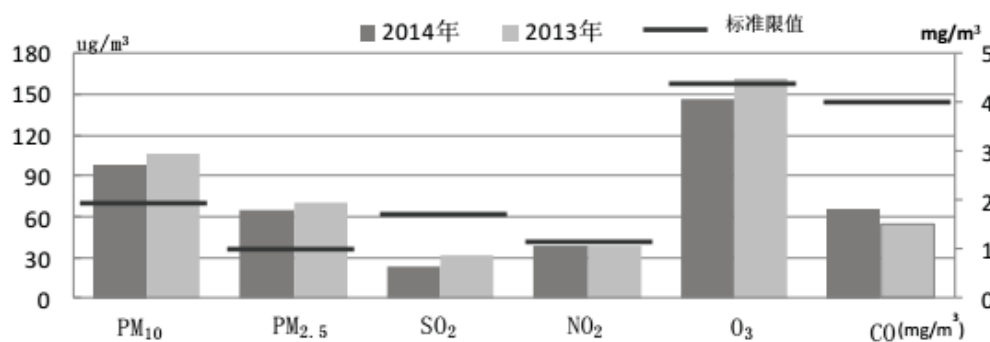
首先，重庆应继续改善商业软环境。从招商引资的数据来看重庆的招商工作是做得很好的。但近些年，一些公司在中国市场挣钱越来越变得有挑战性。除了更激烈的竞争和整体的经济压力之外，可能还有一些原因，如政府部门的服务效率，一些政策的透明度和一致性（如落实一些投资激励政策）等。在这些方面，重庆市政府可以借鉴一些其他国家或地区的好的做法。

第二，环境已成为中国很多城市的主要挑战。重庆应采取更加积极的态度和符合实际的措施应对环保问题。对此我们有两点建议。

一方面重庆可以考虑在建设新建筑和基础设施时使用更加绿色可持续的建筑材料。这方面重庆在建筑节能材料（楼地板保温材料等）的应用和标准方面已经走在全国的前列。2011年，我们在重庆建立了拉法基第一个海外“可持续建筑研发中心”，它是法国里昂研发中心的延伸。悦来国际会展中心特别关注环境的可持续性，我们荣幸合作了广场项目。中心在广场上使用了拉法基 Hydromedia 透水混凝土，可有效避免地面积水，环保而且价格合理。这是一个应用新技术帮助城市可持续发展的很好的例子。2015年八月我们又在重庆引进了拉法基设计师俱乐部。100多名国内外著名设计师和当地设计师分享了景观，艺术和创新的设计理念 and 案例，共同推动节能和可持续创想。



另一方面,重庆应当在合适的行业倡导“在家办公”。这或许是降低汽车尾气污染的新思路,而不是象北京上海采取严厉的汽车控制政策。数据显示,因为重庆主城区内大多数工厂都已搬迁,相当部分的大气污染物来自汽车尾气。如果有 20%至 30%的员工可以在家工作,车流量将会明显减少并显著改善城市空气质量,同时市民的生活质量也得到改善。这样合理安排工作并不会减低工作效率,毕竟在上班时主要是打电话和网上工作。



2014年主城区空气中主要污染物年均浓度与2013年比较

此外,这种在家办公的方式能改善员工的 IT 工作技能,为重庆的云技术和其他 IT 设施新创出一个市场需求。这也符合“万众创业,大众创新”的时代潮流。重庆,由于具有在 IT 产业和基础设施方面的雄伟计划(如云计算),将成为西部 IT 相关产业成长的孵化器和高地。与其出台一些不太实际的严苛限制,重庆还不如试试这些既简单又快乐方式来引导降低污染。

第三,重庆应加强在文化与艺术方面的“引进来”,同时,也更加注重保护发掘抗战文化和相关的历史遗迹及独有的美术资源。在主城区,重庆主城区内有十几家美术场馆,但迄今只举办过不多的几次有影响力的展览。2014 年拉法基赞助了“ChiFra 中法艺术交流展”重庆巡展,在重庆市美术馆展出了由 30 位中法当代艺术家的两百多件作品。展览取得了巨大成功,是重庆至今最大规模的中法油画艺术展览。但类似的文化艺术盛事在重庆却不常有也不容易实现。重庆应当在文化和艺术领域与“一带一路”沿线国家发起更多的引进来活动。这种形式的“引进来”将对重庆市民产生更长期更积极的影响。



五、总结：在“一带一路”大背景下，对于重庆“引进来”和“走出去”的建议概括来说，我们相信，“一带一路”为重庆的发展带来了更广阔的平台，重庆应抓住这个历史性机遇。

重庆应采取以下四项措施在“走出去”的道路上辟出新路：（1）营销重庆自身的城市品牌；（2）鼓励当地企业走出去，不局限于产品，还要解放思想，多探索新方法，例如出口生产线，与国际合作伙伴携手“走出去”等；（3）充分用好 CIMA 积累的人脉资源；（4）加速在旅游业和文化交流方面的“走出去”的步伐。

在“引进来”方面，重庆应抓住《中韩自由贸易协定》的签署和第三个中新工业园兴建等有利契机，对投资项目更加精挑细选。与此同时，重庆应进一步提升投资的软环境质量，尤其注重提升政府的服务效率，增加政策的透明度和保持政策的连贯性。在环保方面政府应采取更积极务实的措施，鼓励以计算机技术为支撑的家庭办公模式的发展。当然，引进更多文化艺术领域的活动和相关投资对重庆的发展也很重要。

拉法基和豪瑞集团于 2015 年七月合并。新集团在全球 90 个国家有 2500 个运作单位。净销售额达到 326 亿瑞士法郎。作为重庆的老朋友，也是重庆最大的外资企业之一，拉法基将继续在重庆扎根和发展，也祝愿重庆的未来更美好！

从商用车价值链延伸的视点看传统制造业转型升级

细井行
五十铃汽车公司会长

一、中国的经济转型推进政策

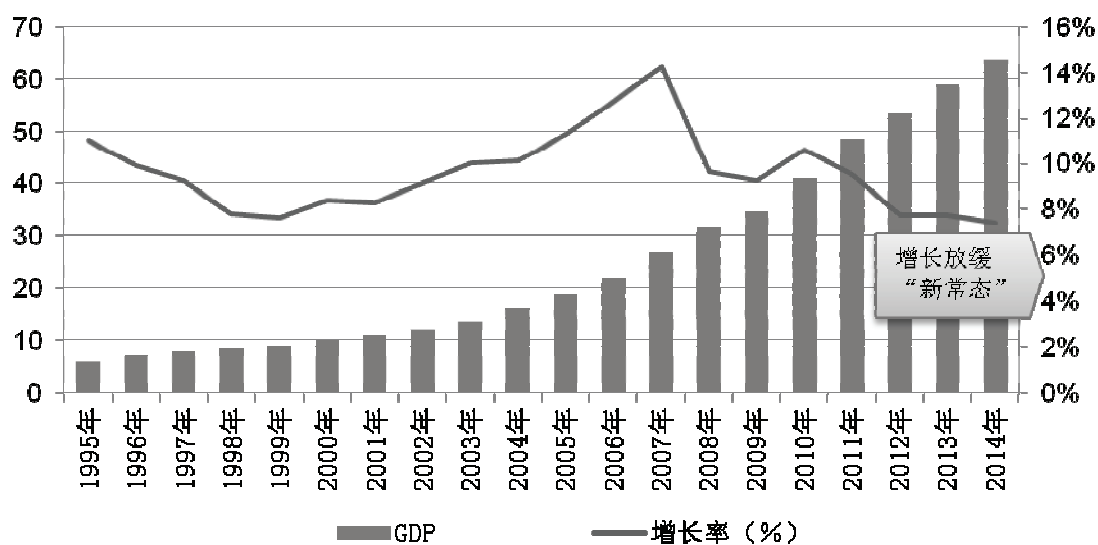
1. 经济结构转型：中国经济进入“新常态（New Normal）”时代

1.1 中国经济增长减速与“新常态（New Normal）”

改革开放以来，中国经济实现了高速增长。2010 年中国成为世界第二大经济体，2014 年 GDP 达到 63.6 万亿元。

然而，2012 年以来，中国经济增长呈放缓态势，在市场供求结构发生变化、劳动力成本上升、人口老龄化、资源和环境问题突显、全球化开发竞争日趋激烈等诸多因素的共同作用之下，中国经济已经进入一个新的经济发展阶段，即“新常态（New Normal）”时代。

图 1 中国 GDP 及增长率推移（单位：万亿元，%）



出所) 中国国家统计局

1.2 经济增长结构调整

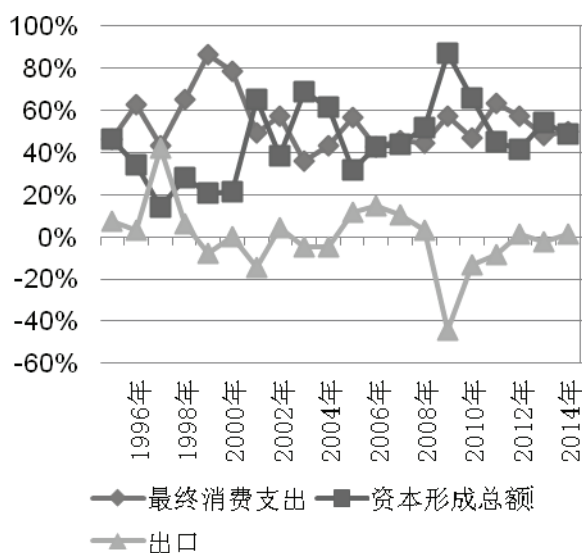
以往中国经济实现增长，得益于积极的投资需求和出口需求（外需），而在新常态下，拉动经济增长的主要动力将转变为国内消费需求（内需）。目前，消费对中国 GDP 的贡献度约为 50%，而在发达国家以及其他 BRICs 各国，消费对 GDP 的贡献度高达 70~80%。2014 年召开的中共中央经济会议上，对中国

经济新常态的特征进行了系统总结。就消费特征而言,个性化、多样化的消费将成为主流,产品品质、安全、创造需求的重要性日益提高,因此必须挖掘潜在的消费力,通过消费推进经济发展。¹

而且,随着经济的发展,中国的产业结构也在不断发生变化。1995 年第一产业对经济的贡献率 9%,而到 2014 年,该比率已下降至 4%;第二产业的贡献率从 1995 年的 63%下降至 2014 年 46%,所占比例平缓降低。而另一方面,第三产业对中国经济增长的贡献率在明显提高,2014 年贡献率已超过第二产业,达到了 49%。今后,在继续扩大服务业的同时,还将推动制造业的转型升级,可以说中国开始进入“后工业化”时代。我们再看一下日本,第三产业在 GDP 中所占比例在高度经济发展期末约占 55%,而现在已超过 70%,并且第三产业就业人数所占比例也从不到 50%逐渐提高到约 70%。²

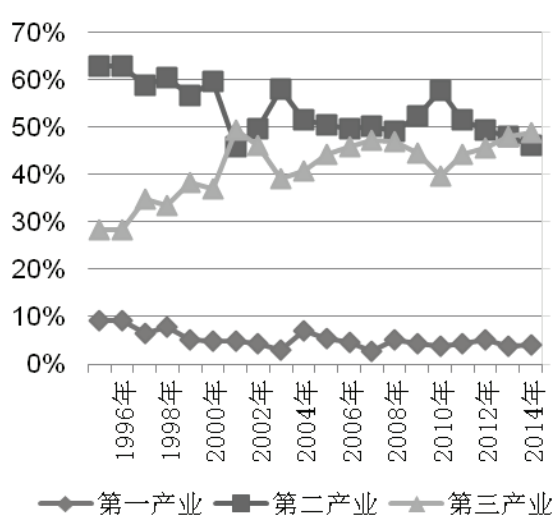
由于第三产业的发展与扩大内需、扩大就业紧密相关,对于中国而言,今后要通过扩大最终消费支出拉动经济增长、稳定就业,第三产业是至关重要的因素。

图 2 中国三大需求对 GDP 增长贡献率推移
(1995~2014)



出处) 国家统计局

图 3 中国三次产业对 GDP 增长的贡献率推移
(1995~2014)

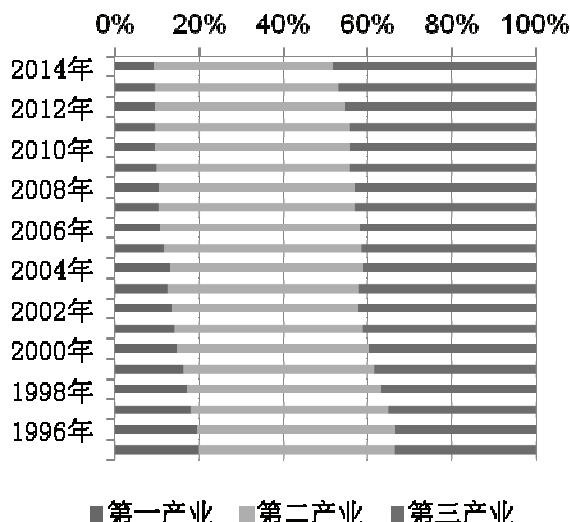


出处) 国家统计局

¹ 出处) 新华社 2014 年 12 月 11 日

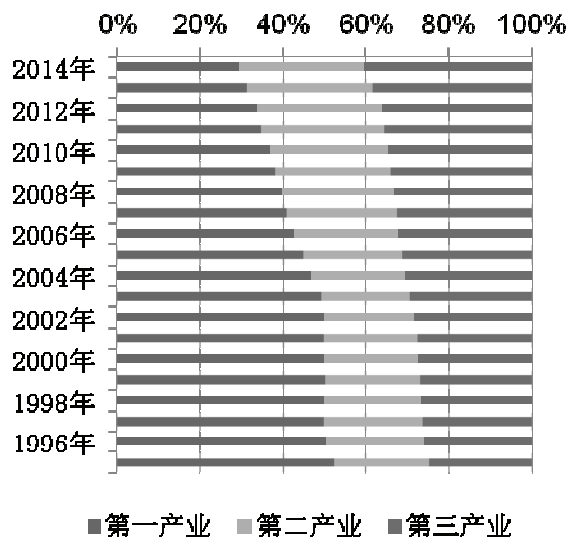
² 出处) 日本内阁府统计数据

图 4 中国三次产业的 GDP 构成推移
(1995~2014)



出处) 国家统计局

图 5 中国三次产业就业人口构成推移
(1995~2014)



出处) 国家统计局

二、重庆市在“一带一路”（丝绸之路经济带+21 世纪海上丝绸之路）和长江经济带战略中的地位

在中国经济增长放缓的大背景下，中国政府提出“一带一路”、长江经济带以及京津冀协调发展三大战略，作为新形势下中国新的外交和经济战略。其中“一带一路”、长江经济带两大战略都与重庆市密切相关，重庆市肩负着重大的历史使命。

从下列政策文件中，重庆今后所承担的重任可略见一斑。

1. “一带一路”

《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》中明确提出，打造西南等地区开放发展的战略支点，形成 21 世纪海上丝绸之路与丝绸之路经济带有机衔接的重要门户；利用内陆纵深广阔、人力资源丰富、产业基础较好优势，依托成渝城市群等重点区域，推动区域互动合作和产业集聚发展，打造重庆西部开发开放重要支撑和成都等内陆开放型经济高地；建立中欧通道铁路运输、口岸通关协调机制，打造“中欧班列”品牌，建设沟通境内外、连接东中西的运输通道；优化海关特殊监管区域布局，创新加工贸易模式，深化与沿线国家的产业合作。

2. 长江经济带

《国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》中明确提出，发挥重庆作为长江经济带西部中心枢纽的作用，增强对丝绸之路经济带的战略支撑；提升“渝新欧”等中欧班列国际运输功能；加快重庆长江上游航运中心建设；把成渝城市群打造成为现代产业基地、西部地区重要经济中心和长江上游开放高地。

3. 重庆市的战略地位

如前所述，就地理位置而言，重庆处于“一带一路”与长江经济带的联结点，是丝绸之路经济带的重要战略支点、长江经济带的西部中心枢纽。因此，重庆在今后中国经济、社会的发展中将发挥至关重要的作用，尤其体现在以下两点。

- 作为内陆地区核心城市推进产业结构转型升级

重庆位处内陆地区广域经济区的中心，业已构建起坚实的产业基础、积累了雄厚的技术能力，今后有望在推进产业转型升级的进程中发挥率先作用。

此外，重庆作为西部地区的重要增长极、内陆地区的核心城市，通过推进现代产业的区域合作发展，不仅有利于带动西部地区的快速发展，还将有利于产业从沿海地区向内陆后腹地转移。

- 作为广域交通·物流的枢纽，发挥经济辐射作用

今后，在以往公路交通的基础之上，依托“渝新欧”国际物流大通道和渝昆东南亚三大国际贸易大通道以及长江黄金水道，形成“铁、公、水、空、管道”多种运输方式无缝衔接的综合立体交通网络，重庆作为广域交通·物流枢纽发挥的作用值得期待。

而且，通过构建合理、高效、低成本的现代物流体系，重庆市发挥其交通·物流枢纽功能，将会在两带建设中发挥“领头羊”作用，为广域地区的经济和产业发展贡献更大力量。

三、汽车产业在重庆产业结构转型和实现交通·物流功能中的战略地位

重庆市的汽车制造业产值从 2010 年的 1,952 亿元，在短短的 4 年内提高到 2014 年的 3,847 亿元，过去 5 年中年平均增长率（CAGR）达到 18.5%。³近年来，由于重庆市积极发展电子信息产业，规模不断扩大，使得汽车制造业在重庆市工业产值中所占比重从 2010 的 31%降低至 2014 年的 21%。尽管如此，汽车制造业在工业产值中所占比例依然最高，其作为重庆市支柱产业的战略地位没有改变。

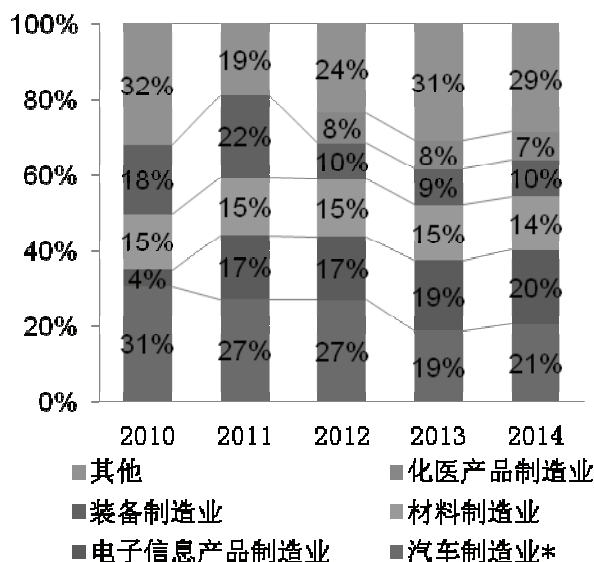
2014 年重庆市汽车产量达到 262.89 万辆（其中，商用车 111.32 万辆），超过上海（240 万辆）、广州（220 万辆）、武汉（120 万辆）、吉林和长春（合计 250 万辆），业已发展为中国最大的汽车生产基地。⁴

今后，重庆市要推进产业结构调整，可以说汽车产业是不可回避的重中之重。反过来说，汽车制造产业链长，积极调整汽车产业结构，将对重庆市转换经济发展模式做出重大贡献。

³重庆市经济和信息化委员会汽车处、重庆市各年国民经济与社会发展统计公报

⁴ 2015 年 1 月 14 日《重庆晨报》报道

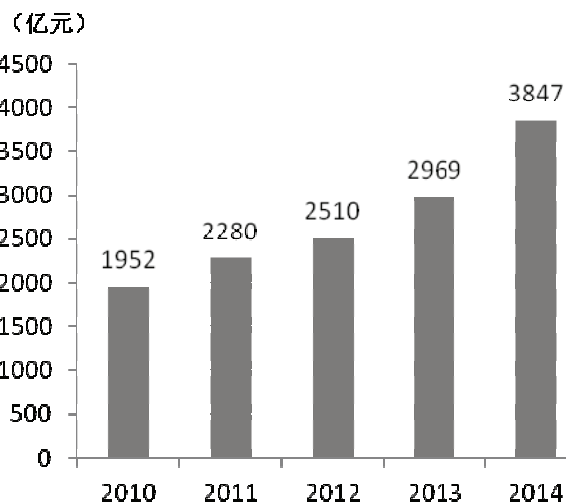
图 6 重庆市工业产值构成推移
(2010~2014)



*注) 2010~2012 年数值中包含摩托车制造。

出处) 重庆市各年国民经济与社会发展统计公报

图 7 重庆市汽车制造业产值推移
(2010~2014)



出处) 重庆市经济和信息化委员会汽车处、重庆市各年国民经济与社会发展统计公报

此外，由于重庆市肩负着广域交通·物流枢纽功能，在推进交通网络基础设施建设和管理系统构建的过程中，承担重庆市绝大部分货物运输量的公路交通显得尤为重要。2014 年重庆市货运量为 9 亿 7377 万吨，其中公路货运占 83%，水运占 15%、铁路占 2%。而公路货运主要是以货车物流为主，因此可以说，如何对商用车及其运行进行管理是非常重要的。

四、中国商用车市场环境变化

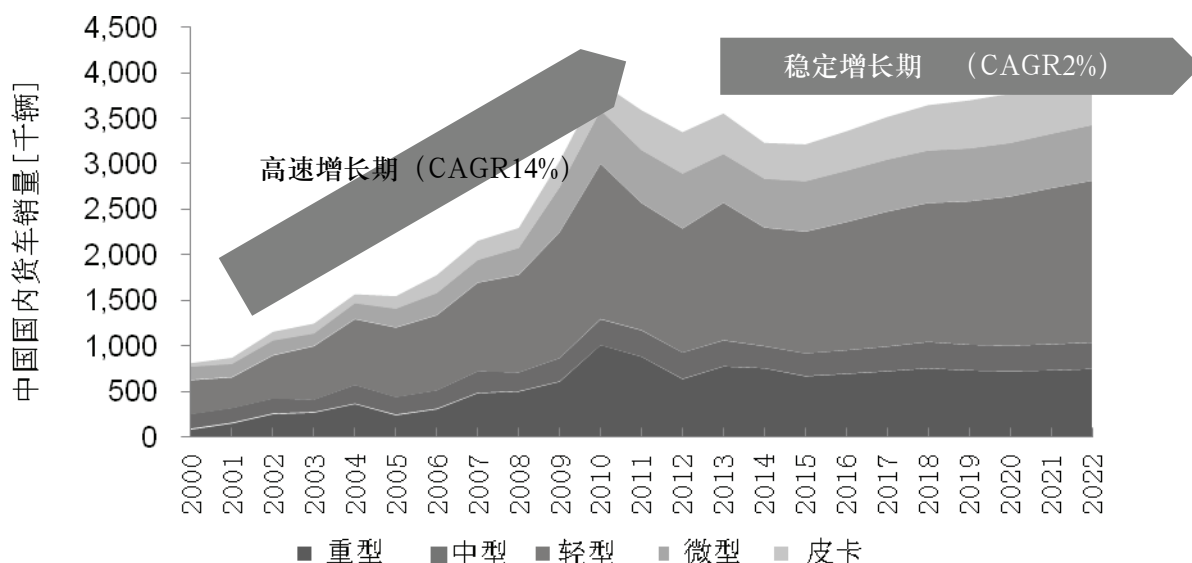
下面将分别从厂商和用户所处市场环境的变化这一视点出发，来描述中国商用车市场的发展状况。

1. 商用车厂商所处的市场环境

从 2000 年到 2010 年的 10 年间，中国货车销量的年平均复合增长率高达 14%，实现了高速发展。然而，在 2010 年年销量达到 390 万辆这一峰值之后，销量开始呈减少趋势，可以说现在货车销售已进入稳定增长期。

货车销售市场产生这一变化，很大程度上是由于受到了中国整体经济环境变化的影响。在 21 世纪头十年，中国通过积极进行公共类投资拉动经济，在发展至上型的经济结构体系下，资源、水利、建设等国大型企业有对货车需求旺盛。然而，2010 年以来经济增长开始放缓，公共投资比重不断降低，货车销量也开始减少。此外，随着互联网+等先进管理模式的普及，货车运营效率应该得到提高，这也对未来的货车需求造成一定的影响。

图 8 中国货车市场规模推移 (2000~2022 年)



出处) 截至 2014 年的实际值出自中国汽车工业协会、2015 年以后的数值为野村综合研究所预测值

在新车销售达到峰值的状况下，以往厂商仅依赖于新车销售获取收益的模式难以为继。在发达国家，也经历过新车销售低迷期，商用车厂商围绕业已销售、正在使用中的车辆开展“售后业务”，将之作为新的收益来源，实现了收益结构的转换。具有代表性的售后业务包括维修保养服务（检查、整備、更换消耗品等）、运行信息管理系统、金融服务（贷款、金融租赁）、保险销售、二手车买卖等。在发达国家的成熟市场，现在商用车厂商的收益中，有超过一半的收益来自于售后业务。在中国市场，也开始有厂商不止步于做研发、制造、销售，他们也开始积极延伸价值链，开拓售后业务，提供综合性地解决方案。

2. 用户（物流企业）所处的市场环境

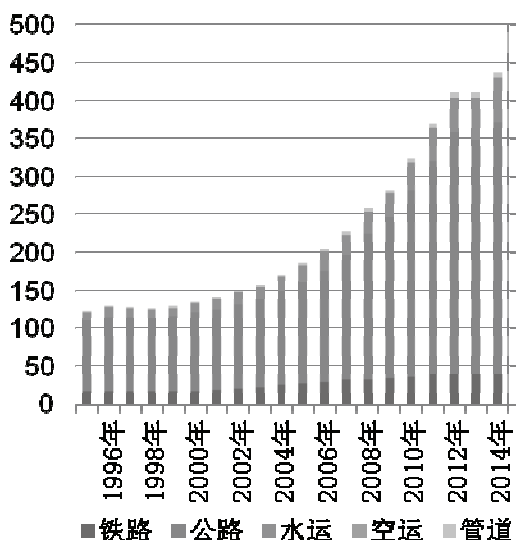
尽管近几年来中国 GDP 增速放缓，但总体而言，仍维持着较高的增长率。而且，由于社会消费以超过 GDP 增长率的态势持续攀升，中国的货物运输量年年增加。随着中国经济增长方式向消费主导型转换，今后拉动中国货车市场发展的主力军将变为以物流企业为首的民间企业。

然而，中国物流行业也存在着诸多问题，其中比较突出的是一个课题是物流成本高。随着物流量的增加，社会物流总费用不断扩大，2014 年已达到 9.7 万亿元。社会物流总费用在 GDP 中所占比例在 2014 年虽然有所下降，但仍保持在 18% 左右的水平，这一比例约是发达国家的 2 倍，可以说中国的物流效率低、物流成本高。

2014 年中国物流与采购联合会对 128 家大中型规模物流企业实施的调查⁵结果显示，2013 年被调查企业主营业务收入同比增长 6.2%，而主营业务成本则同比增长了 7.9%，净利润同比减少 7%。随着经济发展，物价不断上涨，物流行业人力成本保持年 10~15% 的增长速度，此外还有价格水平处于高位的燃油费、过路过桥费等，物流企业成本负担不断加重。因此，为改善收益状况，如何提高车辆运转率、削减成本、提高效率成为物流企业特别关心的问题。

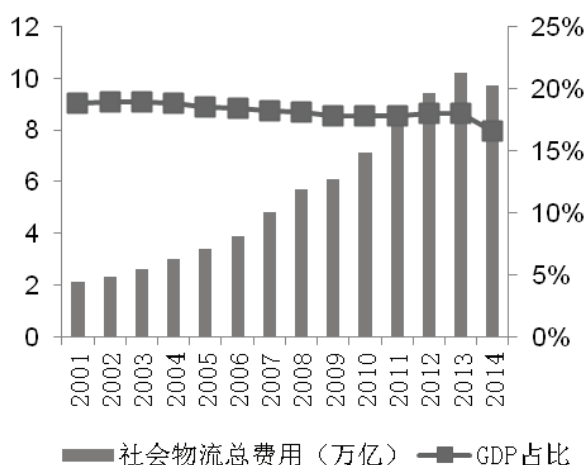
⁵ 中国物流与采购联合会《2013 年度减轻物流企业负担调查报告》（2014 年 5 月）
<http://www.chinawuliu.com.cn/lhhkx/201405/09/289443.shtml>

图9 中国货物运输量推移 (单位: 亿吨)



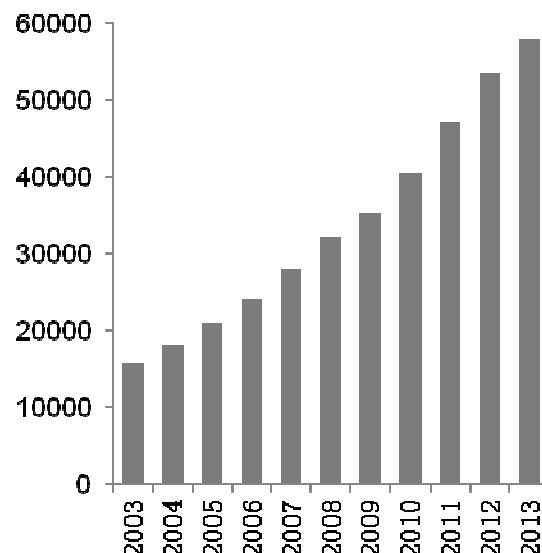
出处) 国家统计局

图10 中国社会物流总费用及其在GDP中所占比重推移 (2001年~2014年)



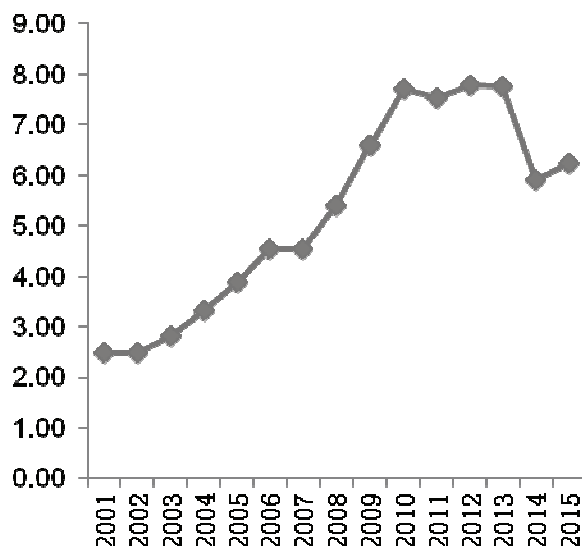
出处) 国家发改委、国家统计局、中国物流与采购联合会

图11 交通运输·仓储·邮政行业从业人员平均工资推移 (2003~2013年、单位: 元/年)



出处) 中国统计年鉴

图12 中国柴油平均零售价格推移 (2001~2015年、单位: □/元)



出处) 各种公开资料

五、国外商用车企业开展服务业务的案例

如前所述，一方面中国商用车市场新车销量已达到峰值；另一方面，随着经济发展货物运输量激增，物流行业的业务收入虽然在不断提高，但成本上升压力巨大，物流行业亟需在各方面提高效率。因此可以说，今后市场需求不仅来自于车辆购买，对物流车辆在运转、成本等方面进行支援的需求也将不断扩大。

长期以来，五十铃汽车致力于商用车的开发和制造，以“支撑运输、作为被信赖的合作伙伴，为创造富裕生活做贡献”为企业理念，通过物资运输助力经济发展。作为一家制造型企业，研发和制造理所应当

是主营业务，同时也认识到要发挥商用车作为物流载体这一社会性功能，不仅要凭借技术和商品来支撑“运输”，还可以通过对用户在长年累月实际进行“运输”的这一过程（生命周期）提供运行支持服务，产生更多的价值。

近年来，五十铃汽车也积极开展了商用车服务增值业务。下面介绍一下主要服务增值业务内容。

1. 维护保养服务

车辆的日常维护保养，对于确保车辆在日常运转过程中的安全性和运转效率是非常重要的。厂家发挥其在商用车领域深厚的知识和技术积累，为车辆提供售后维护保养服务。具体特点是将车辆在使用过程中的维护保养服务打包，用户只需签订维护保养相关合同，一切维护保养均托付给厂商来做。

1.1 服务内容

1.1.1 签订维护保养合同

将车检、定期检查、定期更换易耗品等在车辆使用过程中所涉及的维护保养项目打包，用户只需每月交纳固定费用，就可以将与车辆维护保养相关的事宜全部外包。同时也提供包含故障修理、保险赔付在内的合同签订形式。

1.1.2 高品质的车辆整备

由受过专业培训的技术人员、机械工程师实施可靠的整备。先将相关数据存储在车载记录仪内，然后通过计算机诊断仪器对数据进行分析，使零配件、易耗品的更换达到最合理、最佳化，并提供能最大限度发挥车辆性能的交换部件。

1.1.3 车辆监控

用搭载在车辆上的仪器监测车辆的运转状况，随后信息被传输到监控中心，实现对车辆的监控。这样可以在第一时间发现可能引发车辆故障的迹象，在发生故障前进行预防整备。

1.2 效果（提供的价值）

1.2.1 削减整体成本

预防整备是指在车辆出现故障之前提前采取措施进行应对，所以容易让人觉得会另外产生不必要的维护保养成本。一般来讲，一旦发生故障以后再进行维修的故障修理成本要高于预防整备成本，整体成本会降低。

1.2.2 提高车辆运转率

如果车辆故障率降低，那么因为车辆故障而停运的时间就会缩短，车辆运转率就会提高。对于物流企业而言，车辆不能运转就意味着损失机会，所以提高车辆运转率能产生明显的经济效果。

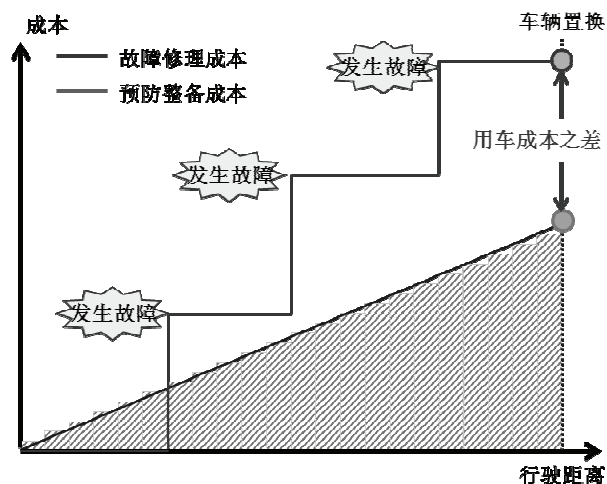
1.2.3 促进环境保护

通过恰当地对车辆进行维护保养，使车辆保持最佳状态，这样车辆的燃油效率高、尾气排放处理妥当，从而有利于节能环保。

1.2.4 财务的稳定化

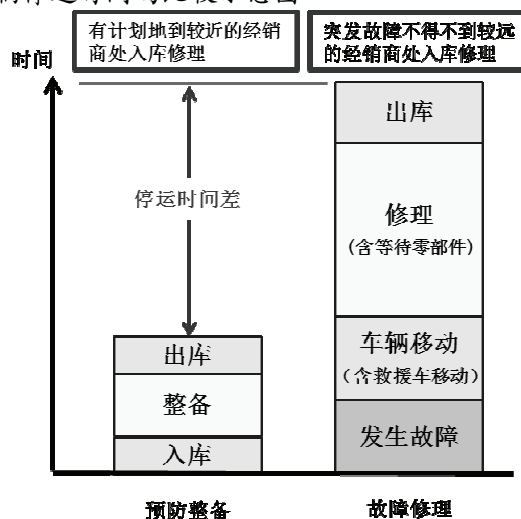
通过利用每月支付固定金额的外包服务，避免在某一时间内需要集中支付保险费等需要一次性支付的费用、发生故障时的大额修理费，从而保持资金方面的稳定性。

图 13 车辆预防整備和进行故障修理两种情况下整体成本比较示意图



注) 故障修理成本中，包含装货赔偿、车辆停运所产生的损失。

图 14 车辆预防整備和进行故障修理两种情况下车辆停运时间的比较示意图



2.IT 运行管理服务

五十铃汽车还提供支持物流业务的高效运行管理系统和在线服务。该系统是在车辆上搭载数字式行驶记录仪，通过网络通信向车辆中心传输运行数据。通过该运行管理系统，可收集车辆位置信息、传动装置、加速器、制动器等部件的运转操作状况，以及温度、油耗等信息，从而提高车辆运行管理水平。

2.1 服务内容

2.1.1 实时把握车辆运行状况

通过 GPS，将车辆当前所在位置、状态信息显示在地图界面上，可以把握车辆实时状态。信息内容不仅包括位置信息，还包括车辆行驶方向、车辆状态（如休息、装卸、待命、空车、已装货车辆以及装载量）、温度、车门开闭等信息。通过与大屏幕监控器连接，可以实时把握车辆运行状况。此外，还可将顾客想知晓的信息（如延迟、车辆出发及到达、操作状况等）实时发送到预先注册好的电脑、手机上。

图 15 车辆位置通知服务界面



出处) 五十铃汽车官网

2.1.2 节能驾驶监控

高效运行管理系统还具备节能驾驶监控功能。通过在车辆运行过程中实时监控节能驾驶的实施情况，根据燃油费、油耗、时间、距离成本以及污染物排放量等详细数据，形成分析报告，该报告可以明确指出驾驶方法中有待改进之处。

2.1.3 故障警报服务

通过监控车辆运行数据，检测出有急刹车等可能引发事故的驾驶情况，自动进行报告。通过实时发出警报，可以迅速应对车辆故障、事故等紧急状况。此外，当发生突发事故和车辆故障时，只要摁下一个按钮，就可以将车辆所属公司名称、车辆信息、当前位置等信息通知监控中心。

2.2 效果（提供的价值）

2.2.1 提升车辆运转效率

通过实时把握车辆当前位置、状况信息，可以对车辆运行进行集中管理，当出现紧急运送订单、追加配送等情况时，也可实现车辆的合理调配，从而提高车辆运转效率。

2.2.2 提高顾客满意度

物流企业对于车辆的运行状况非常关心，所以通过向顾客实时提供车辆运输状况、运输途中车辆温度、车门开闭状态等信息，可以提高顾客满意度和信任度。

2.2.3 通过实施节能驾驶削减成本、减轻环境负担

通过监视并记录车辆运转状况，进行节能驾驶指导，不仅可以削减燃料消耗、抑制尾气、CO₂ 的排放，还可以削减燃油费用，减轻环境负担。某日本货车公司通过导入该服务，大型货车的燃油消耗量降低了 11.0%。此外 9 成以上驾驶员的怠速时间为 0。⁶

2.2.4 通过早期发现故障实现迅速应对

通过即刻把握车辆故障等意外状况，可以迅速开展应急处理、联系顾客，从而将故障给车辆运行和顾客带来的影响降至最低。

从上述案例可以看出，通过将维修保养服务外包，减轻了顾客的业务负担、削减了整体成本；凭借 IT 运行管理系统，提高了货车运转效率、削减了燃油成本、并减轻了数据收集管理业务负担。总之，这些售后服务措施给顾客（物流企业）带来了诸多良好效果，受到了顾客的好评。汽车制造商围绕商用车开展的相关服务业务，通过提供符合顾客需求的新价值，不仅提高了企业自身的综合能力、还开拓了企业新的收益源，成为汽车制造商今后着力强化的业务领域。今后，汽车制造商将进一步扩大价值链，向顾客提供综合性解决方案。

六、对重庆市政府的建议

近年来，重庆市发展取得了令人瞩目的成就。但在社会、经济、技术等外部环境发生变化的形势下，在国家政策方针的指引下，客观上要求重庆市不断调整发展重点和发展内容。而且，重庆市作为“一带一路”和长江经济带战略的核心城市，承担着率先推进经济转型的历史重任。今后，重庆市政府应借鉴过去发达国家的经济发展经历、结合当前各产业的动向，采取新的举措。重庆市可以凭借自身独有的产业基础、地理环境等特征和优势，更高效、更迅速地发展重庆经济。

作为核心城市，重庆在向“推进产业转型升级、实现交通·物流枢纽功能”这一战略地位迈进的历史节点，我们提出以下两点建议。

⁶ 公益财团法人交通 Ecological・Mobility 财团《环保驾驶活动竞赛优秀事例集》（2013 年）

1. 产业融合有利于促进产业综合能力提高和产业结构变革, 要为产业融合提供良好的政策环境

随着经济发展, IT 日益普及、信息·知识不断累积、专业性不断提高、消费者的消费观念从购买“商品”向购买“解决方案”变化, 在此背景下, 经济发展的中心逐渐向第三产业转移, 我们从过去全球发展变化中也能看出这种趋势。

今后, 重庆市在转变经济发展模式的过程中, 振兴第三产业不可松懈。而现代第三产业(服务业)并不一定是独立存在的, 服务程度越高, 越会超越产业界线, 不断地与第一产业、第二产业融合在一起。今后, 各产业的边界线越来越模糊, 也就是说产业融合的范围会不断扩大。第三产业在发展过程中, 与其他产业不断融合, 这样各产业的综合能力日益提高, 又进一步推进产业结构升级, 从而实现经济增长方式的转变。

如前所述, 五十铃汽车在延伸商用车价值链的过程中, 在传统的开发、生产业务的基础上, 开展了诸如维护保养服务、车辆信息服务、二手车、金融、保险等各种相关增值服务业务, 不断扩大产业价值链。而在向顾客提供服务的过程中积累的信息、改进方案反过来又可以反馈到研发·生产中, 从而有助于提高车辆品质, 形成良性循环。

重庆市政府在今后制定产业政策、相关制度时, 应该打破传统的第一产业、第二产业、第三产业之间的界限, 从大局出发, 构建有利于促进产业融合的开放的政策环境。这样, 不仅有利于第三产业自身的发展, 还可以使重庆市长期以来培育发展起来的支柱产业(制造业)的优势得到发挥, 实现产业结构的转型和升级。

2. 为提高经济效率, 打造交通和物流枢纽, 积极导入 IT 运行管理系统

重庆市位于“一带一路”和长江经济带交汇处, 是西部开发战略和长江经济带战略中的西部核心城市, 肩负历史重任。为实践上述国家战略, 支撑经济发展, 今后重庆市应该会积极进行公路、铁路、水路、航空等基础设施投资。同时, 还会推进诸如自贸区、保税区等相关政策的实施。

上述交通基础设施、政策性区域的建设固然很重要, 而要发展整体交通和物流, 则必须对整体交通网络进行系统性管理, 确保运行效率。特别是重庆市 85% 的货运量是通过公路交通完成, 因此可以说对道路交通进行管控尤为重要。目前, 有许多城市通过发放通行证、规定通行时间·通行路线等交通管制措施对商用车的运行设限。为缓解交通拥堵, 采取一定的管制措施当然是必要的, 但如何设定通行证数量以及管制路线和时间则是非常重要的。如果管制路线、时间的设定不合理, 那么就会对运输效率产生很大影响, 反而会引起交通拥堵。因此, 应切实把握逐渐变化的状况, 采取更为细致的应对措施, 平衡好交通·物流需求与缓解交通拥堵之间的关系。

要解决以上问题, 灵活应用 IT 系统可以视为行之有效的对策之一。将 IT 系统导入到交通、物流体系中, 把握车辆的运行状况、状态, 实现效率化管理, 从而为提高经济效率、加速经济发展做出贡献。

现在, 随着民营物流企业的发展以及外资企业的进入, 各企业都分别导入了物流管理系统等 IT 工具, 用来把握车辆运行位置、管理运行时间, 将之作为提高物流效率的有效手段之一。如果仅仅是考虑各个企业的经济效率的话, 这种运用也只是限定于各个企业。而要实现更广阔地域的城市交通以及地区经济效率的提升, 建议在政府的主导下, 通过公示各企业的数据传递协议等手段, 将主要信息整合到统一平台上, 灵活应用于构建地域交通系统。这样, 政府就可以宏观把握地域内交通·物流的全貌, 通过恰当的交通管理和疏导, 有效利用交通网络, 实现整体效率的最大化。

今后, 随着重庆市作为交通枢纽的功能不断强化, 重庆市的交通量、物流量还将会进一步增加。而且, 随着这种功能的不断发酵, 重庆市对周边区域的经济产生的辐射效应也会进一步加强。建议重庆市尽早着手, 积极提升 IT 运行管理系统, 致力于提高交通、物流的经济效率, 从而加速重庆以及地区的协同发展。

改革开放政策实施 30 多年后，当前中国进入了“新常态（NewNormal）”这一新的历史过渡阶段。在经济发展从沿海城市向内陆延伸的过程中，在中国与周边国家共同推进外交·经济战略的进程中，重庆市的战略性地位，以及国家对重庆市的期待将日益提高。我们期待重庆市在这关键的过渡时期，通过采取切实有效地措施，实现更长足的发展。

互联互通之资金融通：构建多元高效的融资服务体系

永易克典

三菱东京日联银行股份有限公司董事长

今年，能够再次有机会在重庆市市长国际经济顾问会议上进行顾问报告，我感到非常荣幸。

关于今年的年会主题-“一带一路”战略，在此不必过多赘述。这是以亚洲、欧洲为中心的涉及 60 多个国家和地区、40 亿多人口规模的全球性发展项目，倍受世界瞩目。

我本人作为银行的经营管理者，至今参与过各种各样规模不等的项目。但是像“一带一路”战略这样，全方位、大规模同时在全球范围内开展的项目，我想还没有谁经历过。

此次，我将遵循命题，针对年会第二专题“互联互通”中有关资金融通、以及如何构建多元高效的融资服务体系发表意见。下面结合我们迄今为止运作的一些项目经验，为顺利推动这个全球规模项目的平台的构建，阐述一下我的想法。

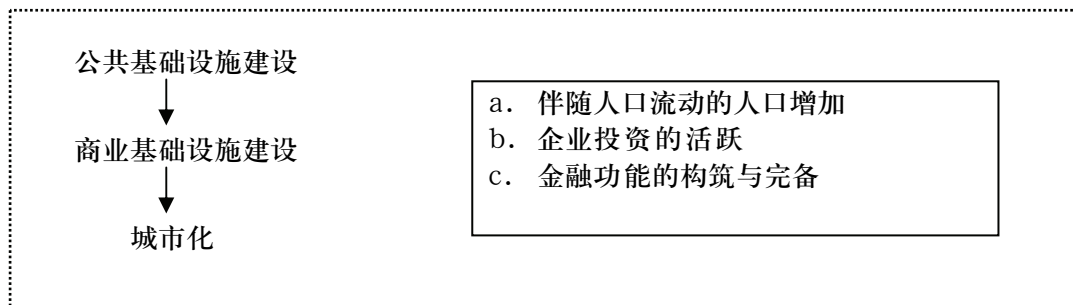
1. “一带一路”战略的发展模式

在“一带一路”战略中，作为行动指针，已经明确了应优先完善连接亚、欧各国和地区的基础设施网络，同时加强在贸易和投资等领域内与丝绸之路经济圈周边国家的合作。

我认为，在此基础上，面向发展的具体步骤是：在初期阶段，完善相关地区的道路、港口、铁路和通信网络的建设，即从“公共基础设施”的建设开始，进而构建城市建设必须的“商业基础设施”，推进“城市化”进程。

在此过程中，伴随着人员的流动，人口的增加、企业投资的活跃、金融功能的构筑与完善等必将取得进展。而上述每个方面也都需要采取相应的战略推动措施，其中，能否顺利地公共基础设施、商业基础设施等工程项目提供所需的资金，则是影响战略整体结果的重要一环。

【图表 1：“一带一路”战略的发展模式】



2. 提供基础设施项目所需的资金

基础设施项目所需的资金支持，一般由①ODA（政府开发援助）、②MDBs（国际开发金融机构）、

③GFI（政府性金融机构）・ECA（出口信用机构）、④PFI（民间金融机构）等来承担,特别是公共基础设施投资,则多以①~③的方式为中心。

在「一带一路」战略中,针对公共基础设施的投资,正在逐步形成以 ODA（丝路基金）、MDBs（AIIB、BRICS 银行、ADB 等）、GFI・ECA（中国国家开发银行、中国进出口银行、中国出口信用保险公司）等为主的融资支持机制。

另一方面,上述公共基础设施建设,以及后续的商业设施的建设,除上述机构之外,发挥民间商业资金的作用,亦是必不可少的。把这些投资在基础设施项目中的民间商业资本集中起来,建立有效的投资平台,应是整个项目成功与否的关键所在。

【图表 2：基础设施建设项目资金的提供方及资金提供对象】

资金的提供方	资金提供对象	「一带一路」战略中的实施者
ODA（政府开发援助）	公共基础设施投资	丝路基金等
MDBs（国际开发金融机构）	公共基础设施投资	AIIB、BRICS 银行、ADB 等
GFI（政府体系金融机构） ECA（出口信用机构）	公共基础设施投资 商业基础设施投资	中国国家开发银行、中国进出口银行、 中国出口信用保险公司
PFI（民间金融机构）	公共基础设施投资商业 基础设施投资	国内商业银行、外资银行等

3. 构建统筹民间商业资本的基础设施融资“金融平台”，建设有特色的国际金融中心

（1）在重庆市构建面向基础设施融资的金融中心

重庆市是中国西部地区最大城市,地处「一带一路」战略中「丝绸之路经济带」的 3 个战略走向的交会点,地理位置优越。所以,能否有效利用这个地理优势,构建一个有重庆特色的国际金融中心,为「一带一路」战略、长江经济带的商业基础设施建设,提供资金的支持呢?

刚才我提到,充分利用民间资金是引导整个项目成功的关键。那么,在不久的将来重庆也可能设立的「自由贸易试验区」,能否构建一个对基础设施融资提供支持的民间资本的聚集区,使之成为各项优惠措施健全、“基础设施融资”特色鲜明的国际金融中心,并引进拥有基础设施建设方面的专业人才,同时尝试允许金融机构设立专事基础设施融资业务的分支机构。

当然,仅仅凭借地理位置便利,是无法吸引国内外投资者的。下述在政策层面的大胆改革和创新,才是实现目标的有效保障。

【图表 3：主要具吸引力的政策措施】

【制度、手续方面的政策措施】

允许选择准据法

允许选择会计标准

受理英语的申请文件、接受英语的决算报告等信息披露文件

【补贴优惠等经济鼓励措施】

优惠税率（利息、分红、资本利得的免税；营业税、所得税及个人税的减免等）

擅长英语的金融专业人才的培养

通信线路及办公空间等相关的费用优惠

(2) 与其他金融中心城市的关系

虽然，上海、深圳等现有的国内金融中心，如果对法律及税制的框架予以调整亦可实现同样的效果，但毕竟其制度体系已经形成。与之相比，包括「丝绸之路经济带」中所处的交通之便，在西部最大城市的重庆设立有独创性的新型国际金融中心，一定会吸引更多商业资金参与「一带一路」建设，获取更高的收效。

此外，建立具有基础设施融资特色的国际金融中心，可以带动相关的 IT、后台操作功能产业的集聚效应，为重庆创造新的就业机会，促进区域社会经济的进一步发展。

(3) 构建国际金融中心所需的条件

构建国际金融中心，体现完善的城市功能的硬件基础设施固然重要，投资、金融相关的税收等制度、以及人才等软件方面的建设，才是成功与否的关键所在。

【图表 4：构建国际金融中心所应具备的软件方面的主要条件】

投资信息的可信度、多样性、透明度以及获取的便利性

市场的开放性、公平性

简洁明了的投资、金融税收体制

金融、投资机构等的竞争力、金融创新能力及高品质人才保障

英语应对程度

其中，对于非英语圈国家的我们来说，⑤“英语应对程度”是一个很高的要求。以我们以往经验，比如对于东京市场的投资家调查问卷中，海外投资家对于规章制度英文版的及时提供、金融监管英语沟通窗口的设置、市场基础信息的英文提供等提出了要求，强烈希望提高信息提供和行政手续面的英语应对水平。

另外，关于④“高品质人才保障”方面，为了使行政及金融机构，包括业务后台职能部门，能够聚集国内外的英语人才和基础设施业务领域的专业人才，为之提供常驻外来人才的优惠政策，扩充国际学校和先进的医疗及休闲设施，完善居住环境等，必不可少。同时，建设与世界各地紧密相连的机场枢纽，完善城市基础设施，也是确保高品质人才的不可或缺的条件。

除此之外，现代的金融中心，得力于 IT 等通信基础设施的支持。因此，大容量的通信管道和数据中心等基础硬件的完备，非常必要。所以，积极引进金融 IT 企业，尤为关键，应该重点扶植，大力给予政策倾斜。

建设以基础设施融资为重点的国际金融中心，重庆不仅应在实施投资优惠政策上积极创新，在推进人

才保障和提高整体英语服务水平等软实力建设方面,也要力争缔造魅力城市。通过一系列举措的贯彻实施,重庆定会阔步发展,以崭新的姿态迎接国内外资本的聚集,为“一带一路”战略,长江经济带的发展,发挥更加重要的作用。

4. 构筑“官民一体”的企业海外投资“信息平台”-支持重庆企业“走出去”

上面阐述了重庆如何通过构建基础设施融资特色金融中心,在“一带一路”战略和建设长江经济带中发挥重要作用的相关浅见。“一带一路”战略在完善相关地区基础设施建设的同时,还将推动相关地区间的贸易、投资等商业往来,促进产业整合。从这个角度来看,鼓励和支持重庆企业“走出去”,亦是落实战略实施的重要任务。

下面,就如何构建进一步加快重庆企业走出去的新框架谈几点想法。

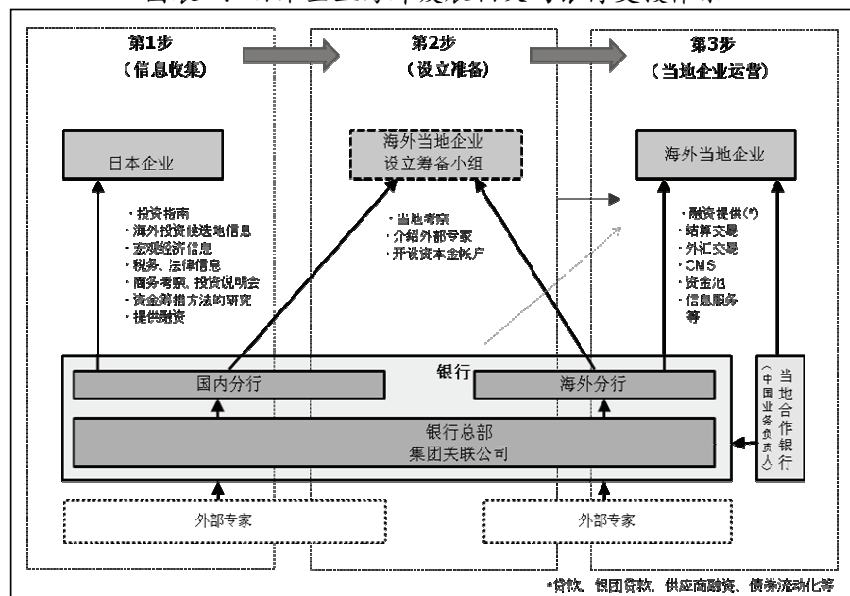
(1) 金融机构在企业进军海外过程中发挥的作用

根据统计,2015年上半年(1-6月),重庆民营企业的对外直接投资额为5.1亿美元,占全部对外直接投资的84.5%,同比增长1.9倍,达到非常高的增长水平。有理由相信,伴随着“一带一路”战略及长江经济带的发展建设,重庆企业“走出去”的步伐将进一步加快。

日本从八十年代开始,企业的海外投资快速增加。1990年以后,尤其是2000年之后,有实力的中型及小型企业,向亚洲各国发展的步伐加快。根据我们的经验,“走出去”的企业对金融机构的期待,不局限于融资需求,还需要包括信息提供和各种手续支援在内的企业海外投资一站式服务。特别是中坚·中小企业,其本身缺乏进军海外的经验,企业内部人才有限,与精通海外业务的律师、会计师及人才中介等日常接触较少。在考虑“走出去”的时候,多数首先会向身边业务往来密切的银行进行咨询。

在日本,从企业“走出去”与为企业海外发展提供支持的银行之间的关系图来看,银行已成为企业海外投资的多方面的咨询窗口,并已建立起信息提供(投资候选地的比较、提供投资政策·税务·法务等相关一手信息)、投资支援(关于公司设立的间接支援、介绍外部专家)及融资支持(当地的融资建议、提供贷款等)等满足企业多种需求的综合性支援体系。

图表 5: 日本企业海外发展相关的银行支援体系



然而，也并非所有日本的银行都有能力满足企业的这些需求。包括我行在内的日本“三大银行”如上所述，已经建立起综合的企业支援体系，而日本的地方性银行，因其单独提供信息的能力有限，多通过与关系密切的“三大银行”、及有合作关系的为企业海外投资提供援助政府机构等的途径，向企业提供多元化信息，满足企业的需求。

（2）构建“官民一体”的支援海外发展的信息平台

在重庆，对外贸易经济委员会正管理着一个非常充实的海外发展支援平台（“重庆市走出去促进网”），为企业提供政府掌握的各种信息。与企业有日常业务往来的当地金融机构，如果能够在理解企业需求、及时提供相关信息的同时，强化咨询职能、成为企业“走出去”的咨询窗口的话，将会与政府形成互补，为重庆企业的海外发展，构建更强有力的推动机制。

我相信，政府与金融机构携手共进，充分发挥和完善现有信息平台的作用，为企业“走出去”提供包括金融在内的综合性咨询服务，定能进一步提升重庆企业在“一带一路”战略中的优势地位。

依托“一带一路”和“长江经济带” 推动重庆基础设施建设

——案例分析政府引进社会资本的作用

佐藤康博

瑞穗金融集团公司执行总裁、集团首席执行官

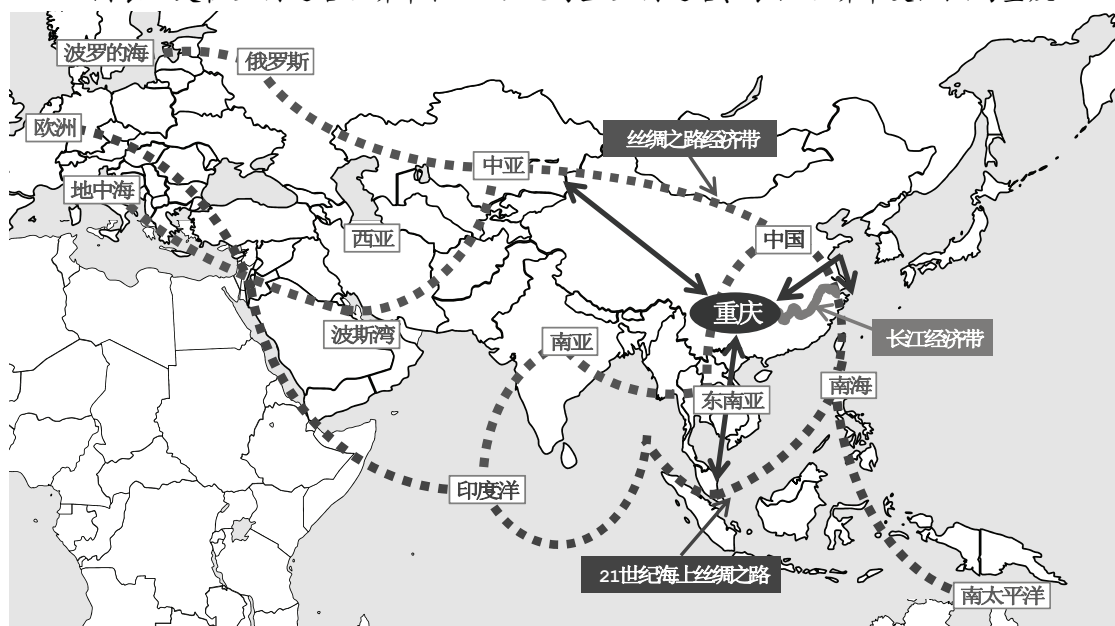
1. “一带一路”和“长江经济带”的建设与重庆

(1) 重庆的基础设施建设在“一带一路”和建设“长江经济带”中的重要作用

作为进入“新常态”的重大部署，中国政府相继出台了以沿线国家经济合作、对外开放和对外发展为主的“一带一路”战略（“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”）以及国内区域经济发展规划的“长江经济带”战略，并大力推进。

在上述国家战略中，重庆在地理上位置重要，它不仅是“丝绸之路经济带”的支撑点，连接中欧的国际铁路运输线的起点，并且通过中国-中南半岛经济走廊与“21 世纪海上丝绸之路”相连，又是“长江经济带”上游的经济中心城市，处于“三叉交汇点”上（图表 1）。

图表 1 处在丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路、长江经济带交汇点的重庆



（来源）根据国务院《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》、国家发改委、商务部《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》、“央视发布权威‘一带一路’版图”（观察者网 2015 年 4 月 13 日）编制

今后重庆要充分发挥地利，成为两大国家战略的重要基地，作为中国经济发展的枢纽实现更大的发展，则必须建设和扩充交通和运输基础设施，使大量的人员、物资顺畅地流通起来。实际上重庆为提高水陆空运和系统配套能力，已经规划和实施各种重要项目，比如提升长江上游水路航运及港口的功能，建设上海与重庆-成都间的高铁，建设上海至重庆的国家级高速公路，增加江北国际机场的功能以及建设全国性的综合交通枢纽等。

（2）市场和政府在基础设施建设中的作用

迄今在基础设施建设时，政府承担了从规划、建设直到运营的核心作用，可在近年开始调整、改变这种做法。

中国政府于 2013 年 11 月召开的三中全会上提出在资本及劳动力等的资源分配中由“市场起决定性作用”的方针，以期通过充分引进社会资本和经验来促进提高经济效率及创新发展。充分引进民间活力的方针亦适用于基础设施建设。我们推测财政收入的增速将随着经济成熟而下降、社会保障支出等财政负担随着老龄化社会的演进而增加是该政策的背景。今后，中国财政面临的环境将愈发严峻。中国政府具体设想的是通过普及 PPP（Public-Private-Partnership，公私合伙制、政府和社会资本合作）模式来高效率有效地提供基础设施，并且减轻财政负担。

可是，仅靠市场的力量是不足以期待社会资本会进入基础设施领域的。尤其是基础设施建设和运营的公益性质在收费水平及制度安排上存在约束，还有需要较大规模的资金、扭亏为盈费时较长的特点，这些都会成为阻碍民间参与的因素。对此，三中全会明确提出了在“市场起决定性作用”之同时要“更好地发挥政府作用”，政府建立健全让社会资本可以放心投资的制度安排是必不可少的。具体来说，切实地构建好能区分政府和市场双方责任与应承担风险的制度机制将成为重要课题。

受中国整体的趋势性影响，重庆的财政状况可能也会变得困难些，故其近年来积极地推动在基础设施投资采用 PPP 模式。市政府于 2014 年 8 月公布了“重庆市 PPP 投融资模式改革实施计划”，有 1300 亿元的项目签订了 PPP 合同，并且明确从 2015 年到 2020 年的 6 年里将有 8000 亿元的项目采用 PPP 模式。今后，能否有效并且可持续的运营 PPP 模式会受到检验。因此，作为重庆市解决方案的参考，下文介绍日本等发达国家的案例和启示。

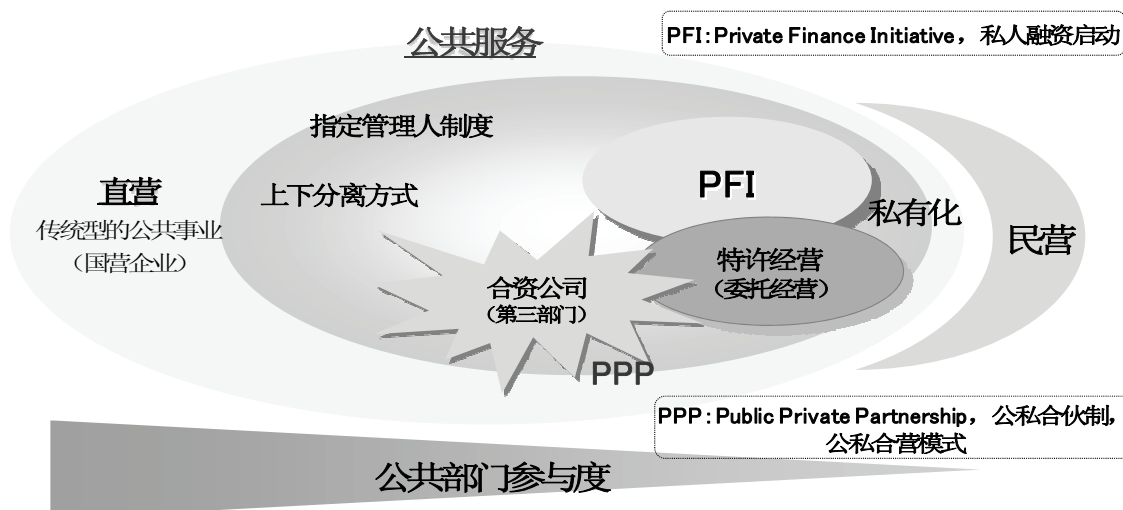
2. 迄今在日本及世界各国开展的 PPP 模式

（1）PPP 的定义

PPP 的定义因国家、机构而不尽相同，按世界银行的分类大致分为①新建方式(也称为绿地投资，greenfield)、②特许经营(concession)、③外包、④出售股权这四类。而在日本，PPP 被当作政企合作事业的更大的概念，分为①PFI（Private-Finance-Initiative，私人融资启动）、②特许经营（委托经营）、③合资公司（第三部门，thethirdsector）、④指定管理人制度等（图表 2）。

图表 2 日本的 PPP

PFI是公共部门通过向民营企业采购公共服务来开展公共事业的政策性手法之一，所谓PPP则是表示包括PFI在内的政企合作的、一个更大的概念。



(2) 世界上开展的 PPP 模式～以法国高速铁路为例～

在英国、加拿大、美国、澳大利亚等开展 PPP 模式的先进国家，交通基础设施（铁路、公路、港口等）、医院、教育设施、政府宿舍和机关大楼等领域都在广泛地应用 PPP。

以 2012 年的法国高速铁路 Nimes-MontpellierHighSpeedRailLine 项目为例，介绍发达国家是如何在基础设施建设中应用 PPP 的。该项目用于新建、运营及维护连接法国南部的尼姆、蒙彼利埃等城市的客货铁路，项目公司与法国铁路公社(RFF)签订项目承包合同，总投资约 22 亿 8 千万欧元(约合 157 亿人民币)，其中 6 亿欧元(约 41 亿人民币)来自于欧盟和法国政府（52%）、地方政府（28%）和 RFF（20%）的补贴，另外约 12 亿欧元(约 83 亿人民币)来自于金融机构融资。

由该案例提炼出的要点如下。

①采用 Availability Payment(可用性付款)框架（※）（由购买服务的 RFF 承担一部分运营风险）

（※）Availability Payment 框架：在该案例中，只要铁路维持在可运行的状态，项目公司即可从 RFF 获得一定收入

②RFF 保证竣工时继承在建过程中企业举借的贷款

③总投资的一部分由欧盟、法国政府和地方政府以补贴的方式提供支援（拿出了 22 亿 8 千万欧元中的 6 亿欧元）

④采用由欧洲投资银行、法国的政策性金融机构等提供资金，加上包括日本瑞穗银行在内的 11 家银行提供融资的分散融资框架（政企分担）

(3) 日本开展的 PPP 模式～第三部门的教训和采用 Private Finance Initiative 模式～

日本开展 PPP 是以上世纪六十年代成立政企联合投资的合资公司（第三部门）为主开始的，目的是通过将社会资本引入原本由国家及地方政府承担的基础设施建设、城市开发，来减轻政府的财政负担，但是，1990～2000 年代发生了因背负巨额债务而被迫依法清算的情况。第三部门被较多指出的问题如下。

①利益相关方为数众多，导致决策花费很多时间，延误了重建工作。

②由于政企的分工不明，第三部门接收地方政府干部形成官商勾结等，结果为了救济向效益恶化的第三部门投入了巨额的公款。

为了克服第三部门框架上存在的分工不明、项目主体企业不在的弱点，自 1999 年起开始施行《PFI 法》。作为反思，还制定了在事前明确政企分工的指导性文件。经过法规的多次修订，PFI 模式在多个领域被采用，2014 年达到了 489 件项目、投资总额 4 万 5 千亿日元(约 2300 亿人民币)¹。

日本在上世纪七十年代修建的公路、河道管理、下水道、港口设施等基础设施不久将迎来重修的高峰，鉴于持续多年的财政困难，政府计划进一步推进 PFI 模式。为此，推进基础建设，2011 年修订《PFI 法》增加了公共设施等的运营权制度（特许经营方式），2013 年成立“引进社会资本事业推进股份公司”（即 PFI 基金），加强了对 PFI 进行支援的机制。

在 2014 年 6 月内阁会议通过的《日本复兴战略》中，作为“充分利用社会资本、智慧来建设、运营和重建社会资本（PPP/PFI）”的措施，提出了“今后 10 年 PPP/PFI 的规模达到 12 万亿日元(约 6 千亿人民币)（当前 4.1 万亿日元，约 2100 亿人民币）”的数字目标。尤其重点推广公共设施的特许经营权。目标是 2014 至 2016 年的 3 年内，机场、上下水道和公路的重点领域要达到 2-3 万亿日元(约 1000-1500 亿人民币)的规模。

（4）介绍日本的实例～关西国际机场～

第一期：第三部门方式

关西国际机场（下称“关西机场”）于 1984 年 10 月以政企联合投资的第三部门方式成立（图表 3）。最初，因是仅一期工程的总投资就达 1 万亿日元(约 500 亿人民币)²的大型公共项目，从引进社会资本的角度采用了第三部门方式，其中总投资的 30%是事业主体的关西机场股份公司的资本金（出资比率是国家：地方政府：民间 = 4：1：1），其余的 70%通过政府保证债券、银行贷款来筹集。然而，由于航站楼规模的扩大、地基下沉处置费用、渔业损失补偿费的增加等，最终一期工程的总投资膨胀到了 1.5 万亿日元(约 750 亿人民币)³。

1994 年机场投入使用，随后 10 年连续亏损。以第三部门方式进行的机场建设和运营管理未能发挥有效作用，最终在 2012 年决定进行资产重组。

第三部门方式之所以不起作用，理由可举出以下 2 点。

图表 3 关西机场发展史

	关西航空行政的大事记	其他大事
1958	大阪国际机场(伊丹机场)投入使用	
1964	伊丹机场通喷气式飞机	东京奥运会
1967		施行《防止飞机噪音法》
1970		大阪世博会
1974	关西机场选址定在大阪府泉佐野海上	
1978		成田国际机场通航
1984	成立“关西国际机场株式会社”	
1987	关西机场第一期工程动工	
1990	决定伊丹机场续存	
1994	关西国际机场(关西机场)通航	
1996		阪神淡路大地震
1997	批准建设神户机场	
1999	关西机场第二期工程动工	制定《PFI法》
2006	神户机场通航	
2007	B跑道投入使用	
2009	将机场连续桥国有化	
2011		修订《PFI法》(引入特许经营方式)
2012	与伊丹机场合并 LCC(低成本航空公司)专用航站楼投入使用	
2014	制定并公布了出售关西机场及伊丹机场的设施运营权的方针	
2015	正在实施出售设施运营权的招标准和审查	

¹ 摘自内阁府民间资金等活用事业推进室的《PPP/PFI 事业案例集》(2015 年 5 月)。489 件项目的明细：教育和文化设施等 165 件 (33.7%)、医疗和废物处理设施等 85 件 (17.4%)、公路、下水道设施和港口设施等 73 件 (14.9%)、机关办公楼等 56 件 (11.5%)、警察、消防及监狱等 24 件 (4.9%)、福利设施 22 件 (4.5%)、旅游设施等 14 件 (2.9%)、其他 50 件 (10.2%)。

² 摘自 1984 年 2 月有关关西国际机场的内阁会议记录。

³ 摘自 1995 年度预算编制。

第一，作为事业主体的关西机场股份公司没能在机场的经营上取得领导权。由于关西机场投资人国家、地方政府、民企之间存在利益冲突，决策耗时过长，阻碍了关西机场株式会社的自主经营。

第二是政府的支持不够。日本政府让与关西机场有竞争关系的伊丹机场继续经营，还新建了神户机场，这成为关西机场客运量难以增长的原因。而且，政府在财政上对开港就背负巨额债务的关西机场支持也不够充分。

第二期：特许经营方式（图表 4）

鉴此，2003 年以来日本政府采取了向关西机场支付补贴⁴，于 2009 年把机场大桥国有化，帮助其改善财务状况。关西机场在 2011 年与大阪国际机场（下称“伊丹机场”）合并，在 2012 年 7 月再拆分为两家公司，一家是专以持有和管理关西机场用地为业务的“关西国际机场土地保有株式会社”，另一家是从事除此以外其他业务的“新关西国际机场株式会社”（下称“新关西机场公司”），现在新关西机场公司正在办理审批手续，准备通过特许经营方式将该公司拥有的关西和伊丹机场的运营权出售给私营企业。2015 年 6 月，“欧立士万喜机场企业联合”⁵宣布已经通过了一次审查，今年 11 月还有二次审查和谈判，争取在 16 年 3 月移交项目。

该特许经营的 PFI 从政企分工来看要点如下。

①对关西国际机场及大阪国际机场设定运营权，让私营企业从事运营（确立私营企业自负盈亏自担风险的体制）。

②新关西机场公司拥有两个机场的资产，向获得经营权的企业收取相应费用，用此偿还债务及向土地持有公司支付租金等。

③私营企业在项目运营期内，每年向新关西机场公司缴付运营权的对价。为了保证履约，向新关西机场公司缴付保证金。

④该项目的风险原则上由获准运营权的私营企业承担，但是，那些只有公共设施的管理方才能承担的主要风险，则由新关西机场公司负责。

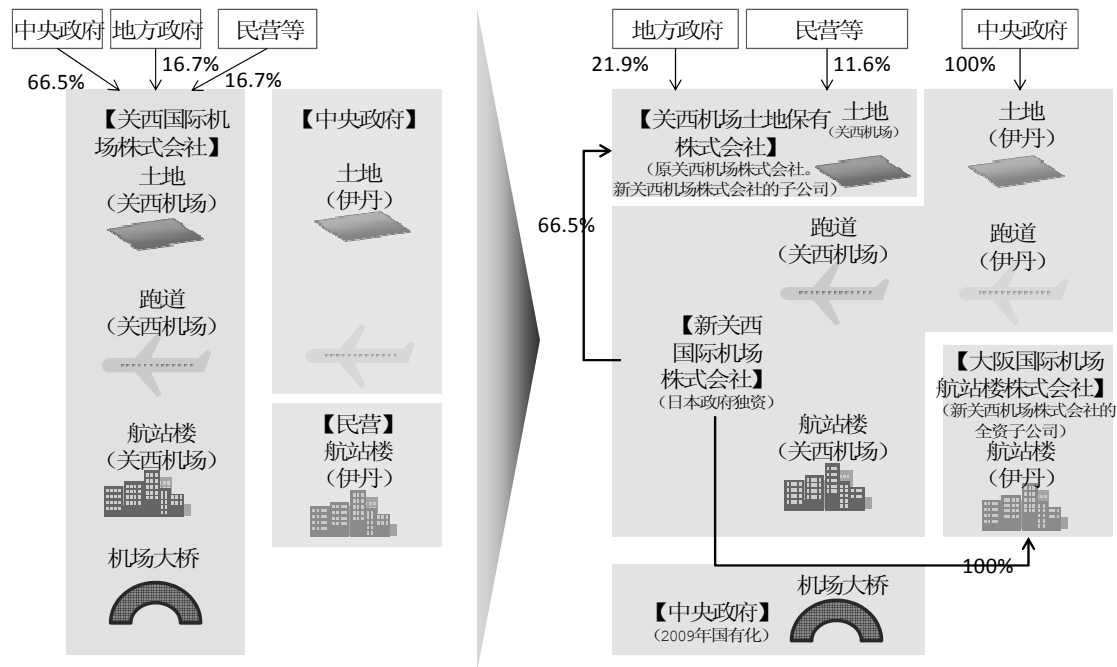
- 1) 当发生地震、海啸等不可抗力事由，超过了私营企业应当投保的金额时
- 2) 在合同期内发现机场设施存在物理性隐患时
- 3) 当特别适用或是分类适用于该项目法令等的变更对项目产生不利影响时
- 4) 当发生影响两个机场安全运营的情形，新关西机场公司命令中止运营权时
- 5) 当关西国际机场下沉超过预期，需要采取补救措施时

为了促进民营企业参与大型公共事业，并且能够长期稳定经营，明确政企的分工和政府的支持态度并付诸实施是重要的。为此政府的承诺、制定和健全法律及指引、政策性金融机构及投资基金的参与、政府财政的担保（支付补贴、Availability Payment）等是必须的。即使是 PPP、PFI 项目，政府应承担的风险还是要由政府来承担，为了灵活地引进社会资本来提供高质量的公共服务，中央和地方政府根据实际情况合理地提供支援。

⁴ 补贴金额：2003～2009 年度 90 亿日元、2010～2011 年度 75 亿日元、2012 年度 69 亿日元、2013 年 40 亿日元、2014 年 20 亿日元。

⁵ 万喜机场公司是法国的大型机场运营公司，大型建筑承包商万喜集团(VINCI)的子公司。致力于高速公路、机场的运营等 PFI、特许经营业务，2014 年销售额为 387 亿欧元。自 1995 年以来，在全球从事共 24 个机场的运营。

图表 4 关西机场组织重组框架



3 . 中国开展 PPP 的现状

(1) PPP 在中国的发展

中国在 1995 年实施了首个由国家计委批准的 BOT 项目以来，PPP 方式在国内逐步得到发展，主要用于环保、水利、交通基础设施、公共服务等领域。

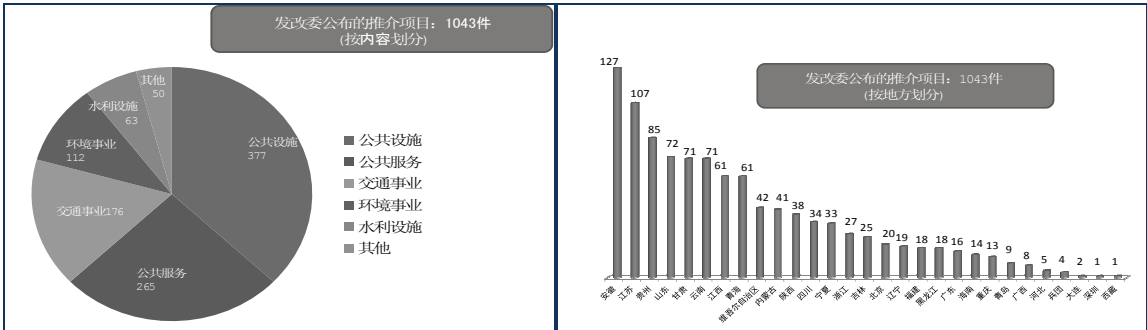
2013 年 11 月召开的三中全会也鼓励社会资本投资城市基础设施及通过特许经营（类似于日本的特许经营）等方式参与运营。2014 年，财政部及国家发改委相继发出了有关 PPP 的通知，并与地方政府携手推进，PPP 迎来了新的发展阶段。

(2) 推广 PPP 模式的背景

2014 年中国的城市人口突破 54.8%，城市化快速发展。随着城市化过程和经济水平的上升，基础设施的需求日益高涨，仅靠政府有限的财政收入难以满足巨额的基础设施投资，因而期待 PPP 发挥弥补资金缺口、边进行基础设施建设边改善地方财政的作用。

2015 年 5 月 25 日国家发改委会公布了 1043 个 PPP 推介项目，投资总额达 1 万 9700 亿元（图表 5）。推广 PPP 模式不仅有利于基础设施建设，还可以获得投资拉动的经济增长效应。

图表 5 PPP 推介项目分类

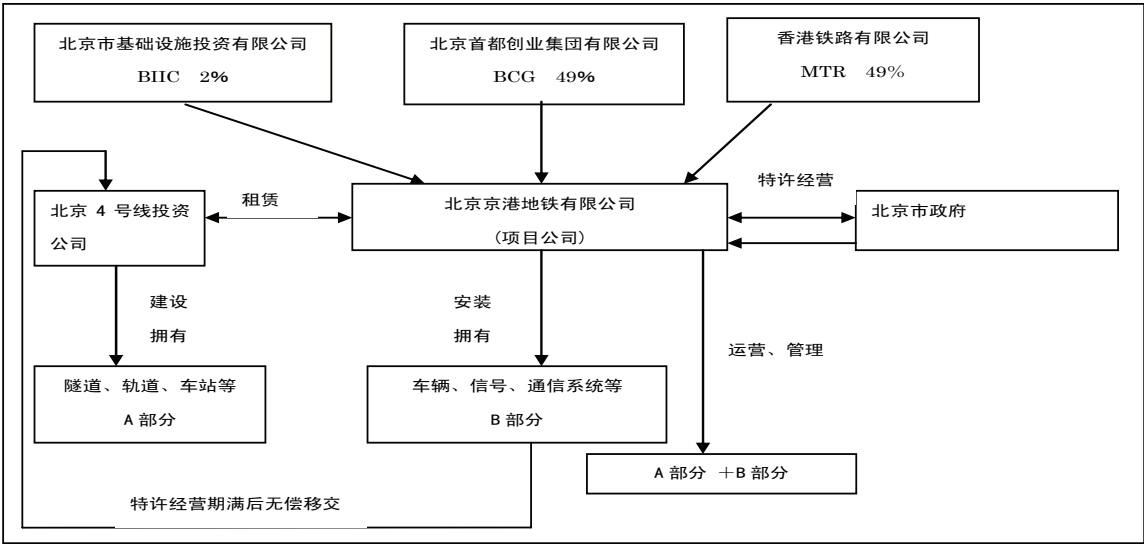


(3) PPP 模式的实例

北京地铁 4 号线项目 (图表 6)

2006 年由香港铁路有限公司、北京首创集团有限公司(国企)及北京市基础设施投资有限公司(国企)按 49%、49%、2% 的比例出资成立了北京京港地铁有限公司 (下称“京港”), 成为外资与国有的合资项目。建设由政府(政府投资公司)负责轨道、隧道、电路等基础工程, 京港负责车辆、信号、设备及系统。竣工后, 把政府的资产以 30 年特许经营的方式出租给京港, 特许经营期结束后再无偿地归还给政府。在特许经营期内, 政府拥有票价权, 每年给京港 6.2 亿元补贴运营成本和经济损失。

图表 6 北京地铁 4 号线框架图



该案例成功的关键如下。

- ①通过特许经营方式, 减轻了项目主体的负担
- ②作为维护公益 (政府掌握票价权) 的补偿, 政府提供补贴
- ③利用第三方专业机构 (交通咨询机构 “MVA”)

(4) 今后的研究课题

健全融资环境及建立健全法规是政府在推出和实施 PPP 项目时的主要课题。

今后，随着项目数量的增加，特别是大型项目的增加，仅靠国内金融机构作为主要资金来源满足所有项目是不现实的，迟早会需要境外金融机构作为融资方或者财务顾问参加。届时瓶颈将是 PPP 项目运营周期一般都是长期的问题。因为对于境外金融机构来说，要通过市场来筹措为期 15 年~20 年的长期、且固定利率的人民币资金，目前非常困难。同时，也有必要加强融资的抵押担保等相关法律保护。这些措施如果不能早期解决的话，实事求是地说要境外金融机构合理承担利率风险、项目风险是有困难的。

4. 总结

日本等世界各国在上世纪九十年代后，从由政府包办建设、运营公共设施转向利用社会智慧和资本的 PPP/PFI 模式，实现了高效的事业运营及减轻公共投资压力。而在中国，尽管有 BOT 模式等的 PPP 范例，真正普及 PPP 模式还有待时日。

今后在中国预计将快速普及 PPP，前述的别国经验可以成为非常有价值的借鉴。具体的：①用好“特许经营方式”、②按项目做好政企分工、③充分听取外部专家意见、④有关融资环境、资金管理、项目贷款保全等相关的法律保护建设。

①用好“特许经营方式”

- 通过所有权与经营权分离，避免民营企业负担过重，将有助于民营企业积极地参与项目建设。
- 同时，通过专注于运营，通过民间提案的铺设收费设施和利用设施收费（有效利用公共资产）的做法来增加收入，用于收回投资。期望今后在机场、高速公路、铁路等领域得到充分使用。

②按项目做好政企分工

- 随着基础设施项目内容增多，在政企之间按项目既灵活又合理地分担风险，将促进高效率、有效益的运营。
- 尤其应指出的风险有需求风险、维护风险、利率（汇率）风险、制度审批风险等。如法国高速铁路的案例所示，作为规避需求风险的手段是引入 Availability Payment 的机制，政府在财政上提供部分担保的做法能够保障项目的可持续性。
- 此外，支付补贴、政策性金融机构再融资等措施也很重要。

③充分听取外部专家意见

- 从经济效益和投资效应等角度出发，把独立于政府的专业机构的意见建议反映到政策上是重要的。在专业的第三方机构积累经验和技巧，并积极地运用到项目中去。
- 具体的在选择项目参加企业的时候充分利用咨询功能；为确保合理切实地提供公共服务，对服务质量进行全程计量、评估的监控。

④有关融资环境、资金管理、项目贷款保全等法律保护

● 下述事项有待建立健全

- 1) 健全筹措长期固定利率的人民币资金的市场环境
- 2) 建立利用第三方托管帐户来管理项目收入的机制
- 3) 明确土地使用权、公共设施所有权的归属（特别是 BOT 方式时）
- 4) 建立健全对特许经营权、项目预期收益权等设定抵押权的相关法规

瑞穗金融集团愿汇集迄今在日本和全球参与 PPP、PFI 项目获得的经验，继续全力以赴地为重庆市的发展贡献绵薄之力。

借力“一带一路”战略，提升重庆软实力

赵国华

施耐德电气全球董事会主席兼首席执行官

摘要

“一带一路”已成为中国外交和国内经济政策的核心战略，这给中国地方政府和企业带来了巨大的机遇和挑战。重庆作为中国四个中央直辖市之一，同时是中国西南部的经济枢纽，将在这一战略蓝图中发挥重要作用。这篇向重庆市市长国际经济顾问团第十届年会提交的论文，旨在为重庆在“一带一路”战略下如何提升软实力建言献策。具体内容主要分为以下三个方面：

- 提升重庆企业在国际国内市场的软实力
- 倡导城市可持续发展，提升重庆软实力
- 吸引并留住高素质国内国际人才

1. 重庆——“一带一路”战略的重要枢纽

1.1 中国的新常态和“一带一路”战略

经过三十年的高速增长，自 2012 年起，中国经济开始稳定在年均 7.5% 左右的增速。2015 年上半年，中国 GDP 增长 7%，较 2014 年第四季度 7.3% 的增长速度有所回落。中国政府积极引领中国经济的“新常态”转型，在多个部门主动推进转型升级。为此，中国政府开展了一系列大刀阔斧的改革，以实现环境友好型、更具社会包容性和更高效的中高速增长。在“新常态”战略之下，中国政府提出了“一带一路”倡议，为进一步提升中国在世界政治经济舞台上的影响力提出了战略蓝图。这一倡议涉及沿线 64 个国家，惠及 44 亿人口，这些国家的经济总量达到 21 万亿美元，占全球经济总量的近 30%。

“一带一路”沿线国家的政治体系，经济规模和人口总量相差甚远，基础设施发展情况，资本储备及发展展望也不尽相同。各方需要经过反复磋商研讨才能达成实质性共识，并以各方满意的方式推进区域经济一体化。中国作为这一宏大战略的绘制者，对如何推进胸有成竹。在营造“共建、共商、共赢”良好氛围的过程中，中国充分展示了其软实力。

今年 3 月份，国家发改委、外交部和商务部联合发布了《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景和行动》，确定了具体合作方案。该文件指出，“一带一路”战略的合作重点不仅仅是加强沿线国家政策沟通和设施联通，还包括资金融通，贸易畅通和民心相通。

1.2 新一轮增长中的重庆

重庆是中国西南地区的经济中心，是五大中心城市之一，是中国第四个中央直辖市，也是中国内陆地区唯一的直辖市。

重庆自 1997 年成为第四个直辖市以来，取得巨大发展成就。经济总量从 1997 年的 1510 亿元人民币上升到 2014 年的 1.43 万亿元，年均增长 14.1%，高于全国平均增速。2015 年上半年，重庆以 11% 的增长速度，在各省区直辖市中处于领先地位，比全国 7% 的平均增速要高出 4 个百分点。

重庆经济的持续发展归功于诸多因素，其中包括大力发展新兴产业，推动服务业快速发展，提升金融

服务业使其更好地支持实体经济发展，以及充分抓住开放新机遇，积极参与“一带一路”建设等。

今年 3 月发布的《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景和行动》清楚地阐明了重庆在“一带一路”中的战略地位。

《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景和行动》中与重庆直接相关的部分

2015 年 3 月国家发改委、外交部和商务部联合发布

1. 西南地区：

打造西南、中南地区开放发展新的战略支点，形成 21 世纪海上丝绸之路与丝绸之路经济带有机衔接的重要门户

2. 内陆地区：

2.1 利用内陆纵深广阔、人力资源丰富、产业基础较好优势，依托长江中游城市群、成渝城市群、中原城市群、呼包鄂榆城市群、哈长城市群等重点区域，推动区域互动合作和产业集聚发展；

2.2 打造重庆西部开发开放重要支撑；

2.3 打造“中欧班列”品牌，建设沟通境内外、连接东中西的运输通道

2.4 创新加工贸易模式，深化与沿线国家的产业合作。

为贯彻落实国家“一带一路”和建设长江经济带战略，2014 年年底，重庆市政府提出了“三大目标，五个原则，六项任务”，以积极顺应国家经济发展的新格局，主动融入到国家的发展战略之中。重庆市市长国际经济顾问团第十届年会为我们提供了绝佳的平台，来探讨重庆如何抓住“新常态”下国家规划中的机遇，实现新一轮发展，尤其是提升其城市软实力。

为提升软实力，重庆可关注以下重点领域：促进产业基础设施的升级换代，加快向价值链高端迈进，强化重庆的交通枢纽功能，支持多元化、高效的融资体系建设。

2. 借力“一带一路”战略，提升重庆软实力的政策建议

软实力

约瑟夫·奈在他 2004 年出版的著作《软实力：世界政治中的成功之道》中提出

“软实力是一种能力，它通过吸引力而非威逼或利诱达到目的……它源自一个国家的文化、政治理念和政策。当我们的政策在他人眼中具有合法性时，我们的软实力就提升了。”

约瑟夫·奈就此问题的研究对全球外交产生了深远影响。这个术语和概念现在被其他诸如公司管理、政策设计、人才管理及生态友好型发展等领域广泛引用。

就如何在“一带一路”战略框架内提升重庆软实力，施耐德电气提出如下建议：

— 提升重庆企业在国内国际市场的软实力

— 倡导城市可持续发展，提升重庆软实力

— 吸引并留住高素质国内国际人才

2.1 提升重庆企业在国内国际市场的软实力

根据商务部统计数据，2014 年，非金融类对外直接投资位列前三名的是广东、北京和山东，分别达到 96 亿美元，55 亿美元和 44 亿美元，重庆仅为 6.88 亿美元(数据引自商务部 2015 年 2 月发布的“2014 年我

国非金融类对外直接投资分省市情况表”)。虽然重庆目前排名靠后,但我们相信重庆的企业有能力在“走出去”方面与广东、北京和山东的企业相竞争。

中国企业“走出去”进入国际市场通常面临诸多挑战,包括缺乏在海外投资和运营的能力和經驗,以及缺乏在全球市场竞争的软实力等。借用约瑟夫·奈对国家软实力的定义,一个公司的软实力由其公司文化、品牌、创新能力、人力资本、客户关系、公共关系及总体治理能力等因素决定。

施耐德电气有近 180 年历史,足迹遍布全球 100 多个国家。从其自身发展经验出发,施耐德电气提出如下建议,提升重庆企业在国内和国际市场的竞争力。

2.1.1 与国外机构和跨国公司合作

在过去几十年中,中国企业主要在国内运营,对国外法律法规相对实践较少。目前,越来越多的中国企业开始进军国际市场,它们需要了解并遵守国际及东道国的法律法规,甚至在有必要时面对国外的司法和诉讼程序。

除了法律法规之外,中国企业在海外还面临着知识产权、劳工、技术标准和税收等问题。缺少这方面的能力和经验,将会使企业在复杂多变的国外市场环境中面临挑战,甚至难以在国际竞争中取得优势。推动企业内部变革,解决这些方面的弊端,帮助中国企业练好在国际市场投资和竞争的内功,是目前亟待解决的问题。

积累这方面的能力和人才是一个需要投入大量资源的长期过程。国外机构和跨国公司经过几十年的积累和创新,在公司治理、知识产权、诉讼和仲裁、劳工问题、税收以及技术标准等方面具备了出色的能力和丰富的经验。本地企业可以通过与外国机构和跨国公司建立战略伙伴关系来间接获取这些知识和经验。这样的合作能够极大缩短中国企业的学习曲线,更快更有效地建立起自身的能力。在这个过程中积累的专长和经验还可以用于国内市场,从而使企业在国内外的竞争力均得到提高。

2.1.2 提高品牌影响力

随着中国经济规模的增长和国际影响力的提高,缺少享誉国际的中国品牌将有可能成为今后发展的短板。中国正在逐渐从一个制造业大国向服务业主导的经济转型。

根据国际独立品牌咨询机构世界品牌实验室发布的《世界 500 最具价值品牌》排行榜,中国企业在全球的品牌影响力正在逐步提高。根据 2014 年发布的最新结果,美国名列第一,有 227 个品牌上榜,排在美国后面的是法英日,分别有 44 个、42 个和 39 个品牌上榜,中国有 29 个品牌名列其中。

品牌权益是指品牌给产品带来的市场溢价,或者说,产品在有品牌时与无品牌时的市场效益之差。一件商品越容易记忆、辨识,质量越高,越可靠,品牌权益就越高。

为提升全球名牌知名度,我们建议中国企业在关注产品质量、辨识度等方面之外,还应充分践行企业社会责任,将其融入自身运营的核心。企业社会责任应作为一个企业自我监督的机制,确保其运营符合法律法规,道德标准,本地及国际规范。投资者和消费者现在越来越关注一个品牌在海外市场的社会责任担当。他们甚至会抵制一个他们认为在道德和环保上不负责任的品。这不仅会对企业的声誉以及短期收入,而且会对一个品牌的长期形象和盈利能力产生不可逆转的影响。

此外,一家具有长远眼光的企业不应只关注财务状况等方面的责任,还应该积极参与相关行动,为环境和客户、员工、投资者、供应商、国际机构和社区等利益相关方带来正面影响,为整个社会创造价值。

2.1.3 提升人才管理的多元化和包容性

中国企业传统上倾向于雇佣有相同文化背景的员工,但这些人才并不一定具备在国际市场运营的经验和对东道国市场的了解。想要在全球市场取得更大成功,中国企业应调整人才管理的战略思维,积极提升员工管理的多元化和包容性。

多元化涵盖种族、性别、年龄、国籍、健康状况、性取向、教育和宗教,以及观点、工作经验、文化

等多种要素。包容性指的是把各种不同背景的人放到一个环境里，培养他们的责任心、相互尊重、团队精神和创造力。包容性促进多元化发展，有助于兼收并蓄各种不同的想法和观点，并创造商业价值。

跨国公司一贯以来比较注重利用多元化和包容性优势，实现自身发展。麦肯锡最近发布的一份报告显示，企业的多元化和财务状况之间存在着一种正向联系。在种族、性别多元化方面排在前 25% 的公司，其财务回报比同行业中的平均水平分别高出 30% 和 15%。多元化和包容性的概念对很多中国公司来说可能还有些陌生，但确实是值得中国公司去研究、尝试和实践的理念。

2.2 倡导可持续发展，提升重庆软实力

可持续发展是城市软实力不可或缺的组成部分。重庆的经济发展和现有规模，已对重庆的环境和居民生活带来巨大的压力。

重庆是全球最大的特大城市之一。截至 2013 年，重庆户籍人口 3300 万人，常住人口 2970 万人。重庆市常住人口的城镇化率达 58.3%，户籍人口城镇化率达到 40%，比全国平均水平高 3.5 个百分点。重庆计划进一步提高其城镇化率，在 2020 年实现常住人口城镇化率 65%，户籍人口城镇化率 50% 的目标。

高速的经济发展和城镇化带来巨大的生态环境压力。相比很多其他中国城市，重庆在资源短缺、环境污染、交通拥堵等问题上面临着更加严峻的挑战。而另一方面，重庆市地处长江上游，有国家重要淡水资源战略储备库三峡水库，因此，重庆对于保护生物多样性和环境有着义不容辞的责任。2014 年，重庆市人民政府出台《关于加快推进生态文明建设的意见》，提出了到 2020 年将重庆建成绿色低碳、可持续发展的生态文明城市的目标。

作为全球能效管理专家，关于重庆市的可持续发展，施耐德电气提出以下两个方面的建议。

2.2.1 提高能源效率

当今世界正酝酿着新一轮工业革命。信息科技、能源科技和材料科技的融合，催生一系列革命性的发明创造、新兴产业和商业模式。

分散化、数字化技术方兴未艾，信息技术（IT）和操作技术（OT）日益融为一体，我们生产和使用能源的方式将被逐步改变，而推动这一变革的主要力量，是信息科技在能源领域的广泛应用。

不论是在能源密集型产业，还是在商业楼宇等其他领域，能效技术都已被广泛应用，以实现节能降耗。通过实施这些解决方案，能源管理质量得到改善，进而保证能源的安全、可靠、绿色和高效。人、设备和智能电网联结为一体，也使能源使用者可以更好、更有效地管理能源。能效解决方案如自动关闭照明和空调、使用“基于需求的价格体系”（即在价格更低的波谷时段使用能源）等，可以帮助节省至少 30% 的能源消耗。而这些措施并不会对最终用户造成很大的限制或干扰，也不需要大规模的配套整修工程。

以银河 SOHO 为例，施耐德电气为其量身定制了 MRV 体系（Measurable, Reportable, Verifiable），即“可监测、可报告、可核证”体系：

- M-可监测

云计算能效管理平台，将 SOHO 已建成和待开发的所有物业都纳入监测范围中，并将建筑信息模型（BIM）与远程能源管理平台（REM）完美结合，呈现 3D 视觉效果；

- R-可报告

基于改善后完整的数据系统，施耐德电气通过行业内尖端的技术和独到的解决方案，构建设业内首个移动应用的能源管理 APP，对数据进行分析、评估，并通过微博进行碳披露；

- V—可核证

此外，施耐德电气还为 SOHO 中国提供定期咨询服务，进行及时反馈，并通过云储存，确保数据安全性、及时性和完整性。

2014 年 5 月，北京银河 SOHO 碳排放强度降至 0.53kgCO₂/m²，远低于同类型建筑的碳排放强度水平

(4.54kgCO₂/m²)，即 SOHO 当月的电耗一项就可以减少 659,177kg 的二氧化碳排放。在施耐德电气的支持下，SOHO 中国成功提升了能源利用效率、减少了温室气体排放，树立了中国商业地产界“低碳优秀企业典范”。

施耐德电气强烈建议重庆市政府考虑采取如下方案，提高能源使用效率：

(1) 完善一般能源和可再生能源的定价机制

为鼓励能源使用者选用更环保的替代性能源使用方案，建议制定和实施财政补贴措施。市政府的投资可提高公众对高能效和可再生能源的认识，以促使其改变能源消费习惯。

(2) 在民营经济中推动绿色产业发展

大力发展如分布式发电、能效和管理服务等产业。竞争推动创新和研发，因此，应当通过给市场松绑、发放许可等方式，达到鼓励竞争的目的。政府和金融机构都应鼓励“公私合作”（PPP）的模式，向绿色产业提供资金，支持其可持续发展。

2.2.2 推进采用智能城市技术，支持重庆可持续发展

在城市中，效率改变一切。尽管城市的面积仅占地球表面的 2%，但却居住着全球一半的人口，消耗着全球 75% 的能源，碳排放量更是达到全球的 80%。到 2050 年，城市人口占世界人口的比例将高达 66%。为此，在未来 40 年内，我们必须完成的城市建设规模要相当于我们祖先过去 4,000 年中完成的城市建设规模。

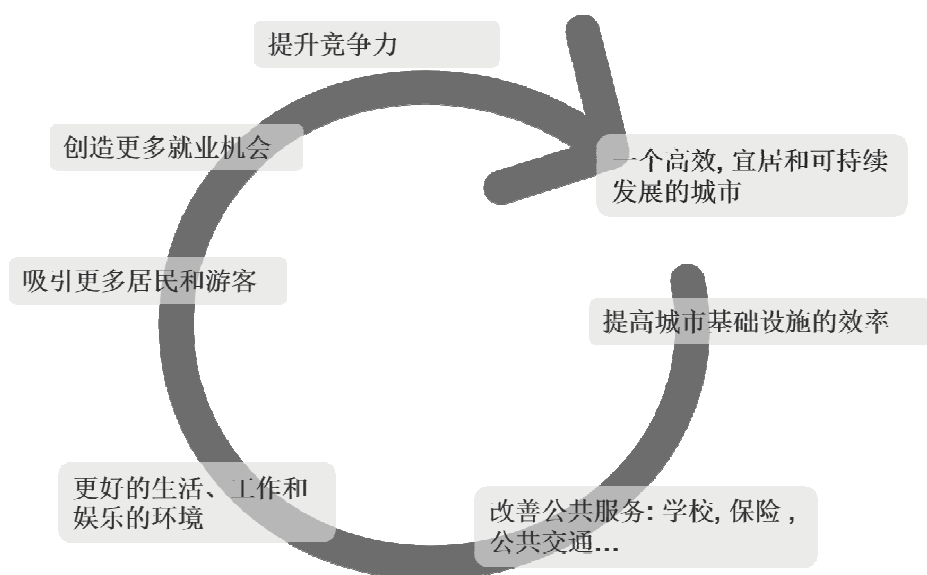
鉴于城市环境和基础设施压力不断加大，能使城市实现可持续发展、更适宜居住、更具竞争力的智慧城市解决方案应运而生。

智慧城市的概念是信息化、工业化与城镇化发展的一个深度融合。施耐德电气已在全球部署完成了 200 多个智慧城市项目。我们帮助城市改进已有基础设施，提高城市整体运行效率，向着可持续发展的长期目标稳步迈进。城市能够从这些项目中受益匪浅，包括：

- 实现高达 30% 的节能
- 高达 20% 的节水
- 利用闭路电视（CCTV）安置摄像头，将街道犯罪率降低 30%
- 出行时间和交通延误减少 20%

城市基础设施效率的提高，带动公共服务整体质量的提高，使城市变成一个更适合居民生活、工作和娱乐的地方，吸引更多的居民和游客，从而提高对当地企业产品和服务的需求。城市的竞争力也将由此提升，形成经济、社会和环境可持续发展的良性循环，请参见图表 1。

图表 1: 智慧城市的良性循环



例如，2010 年，美国城市芝加哥在能源、交通、安全、公共效率和可持续性发展方面，都面临着巨大的挑战。芝加哥的发展受到供电大幅下降、交通耗时、高犯罪率的严重阻碍。在施耐德电气的支持下，芝加哥实施了智慧城市解决方案，包括智慧电网自动化、能源操作系统、交通管理和视频监控系统。该项目帮助芝加哥节省了 26 亿 MWh 的能源、200 万立方米的水、13% 的交通时间，并且，随着交通事故的减少，每年交通事故死亡人数也下降达 50 人。

从芝加哥的案例中可以看出，实行低碳发展计划，有助于提升重庆的发展。

2.3 吸引并留住高素质国内国际人才

重庆市政府提出了“三大目标，五个原则，六项任务”，旨在提升重庆的对外开放水平和全球合作。重庆计划打造独具特色的领先产业集群，使重庆成为长江经济带上中国西部的经济和政治中心。重庆面临着吸引、培养和留住人才资源的新要求，尤其是在集成电路、物联网、生物制药和高端机械制造等战略性新兴产业领域。

为帮助重庆吸引和留住高素质国内国际人才，我们提出以下建议：

2.3.1 创造良好环境，吸引国际人才

(1) 减轻行政负担，放宽移民政策

重庆市应致力于推动改革，减轻行政负担，放宽移民政策和法律。国际人才选择去国外工作和生活时，必然会考虑当地改革的稳定性和可预测性，以及移民程序的简便程度。如果程序过于繁琐，一些国际人才就会选择落户临近的城市。

例如，在硅谷——全世界最著名的创新中心之一，三分之二的工程师出生于国外。香港在 2006 年 6 月推出了优秀人才入境计划。根据这项计划，国际人才可以定居香港，无需提供当地就业证明。

(2) 改善生态环境，建设环境友好型城市

与很多其他中国城市相比，重庆的雾霾问题并不算严重，但仍然不容忽视。在大雾天气，重庆的空气流通就相对较差。“一带一路”战略的实施，会带来大规模的城市建设和工业发展，空气质量也会面临更严峻的挑战。

一些城市在确保安全、环保和改善空气质量方面做出了不懈的努力。例如，加拿大城市温哥华在“全

球宜居城市”排名中表现出色。由于水电占全市能源供应的 90%，温哥华的人均二氧化碳排放量在北美所有城市中是最低的。它提出了到 2020 年成为“世界上最绿色城市”的宏伟目标，包括减少 33%的碳排放。它还实施了严格的绿色建筑标准，要求所有新建筑都必须是碳平衡的，而既有的建筑必须提高 20%的能效。温哥华还实施了智能交通，包括公共交通，248 英里的自行车道，绿道、汽车出行分享计划等。

（3）创造有吸引力的个税环境

个税环境是影响国际人才落户的关键考量因素之一。为了抓住“一带一路”和“中国制造 2025”的战略机遇，我们建议重庆市政府在制定税收政策时，参考国内外一些国际化城市的做法。

以香港为例，香港不征收增值税，不收资产、收益及股息所得税，对于 12 个月内在香港工作不超 60 天的人，免征个人所得税。香港还签署了 18 个避免双重征税的财政协定。又如，广东省深圳市对落户的海外高素质人才和稀有人才提供 15%的个人所得税减免。

2.3.2 继续加强知识产权保护，推动知识产权商业化

为吸引和留住合格的国际人才和有实力的企业，重庆应当创造一个良好的创新环境，加强知识产权保护，加大对侵权行为的惩处力度。虽然中国在知识产权保护方面取得了长足的进步，但在加强执法方面还有较大的改进空间。

此外，尽管每年知识产权的申请和许可数量巨大，但只有一小部分得到了商业化转化。重庆市政府应鼓励大学、智库、本地企业、外国机构和跨国公司之间的产学研合作，加快研究成果的市场化转化，以及知识向产品和服务的转化。

2.3.3 加强职业教育，提高劳动者素质

从人口构成来看，中国劳动力数量整体呈下降趋势，重庆也不例外。为释放新的人口红利，中国需要加强教育体系建设，尤其是产业工人的职业技能培训。随着“一带一路”和“中国制造 2025”战略的提出，迫切需要提高劳动力素质。

为此，我们建议重庆市采取行动，积极落实国务院 2014 年发布的《关于加快发展现代职业教育的决定》，顺应“一带一路”倡议及重庆市提出的“三大目标，五个原则，六项任务”，打造高技能高素质的劳动力队伍。随着工业机器人、集成电路、大数据分析和生物医药等颠覆性技术的兴起，新一代高素质的产业工人将成为重庆经济、政治、社会和环境建设的主力军。

3. 结论

“一带一路”是中国“新常态”下最为重要的战略之一。鉴于重庆的经济规模，区位优势和经济多样性，重庆应当在新的发展阶段发挥战略性作用。为此，重庆正积极推进产业结构升级，加快向价值链高端迈进，充分发挥其交通枢纽作用，提高金融体系效率。与此同时，提高重庆的软实力对于新战略的成功也至关重要。

本文就重庆如何提升软实力提出客观建议：提升本地企业在国内外的软实力；通过大力提高能效和推广智慧城市技术，促进重庆的可持续发展；吸引并留住高素质的国内外人才。虽然重庆尚需通过试点项目，来验证上述建议的有效性，但我们坚信重庆将在“一带一路”战略中大有作为，成为中国内陆开放高地。

制度的力量：推动政府职能转变

黄根成

星桥腾飞集团有限公司董事长

目录

1. 序言

2. 新的起点

3. 新加坡发展经验—“互联户通”

a. 外向型的“互联户通”——合作互助、共塑友好

i. 国际性的商贸协议

ii. 双边、多边组织和计划

iii. 提供技术和知识援助

iv. 提供人道主义援助

b. 内部协调 - 创造经济与社会发展的条件

i. 催化市场的发展

ii. 吸引人才

iii. 人才发展

iv. 创造一个宜居的环境

4. 总结

1. 序言

新加坡的历史不长，今年是我们建国的 50 周年，也是新中建交的第 25 周年。自独立以来，在新加坡人民的辛勤和有识的领导带领下，国家赢得了阶段性的成果，在国际间也略享好评。但我们自知，尤其相比中国等世界大国，新加坡作为一个小国所具备的软实力是十分有限的。新加坡有别于重庆市，围绕“软实力”的专题，我司谨以此专题报告，分享新加坡的一些成功发展经验，希望对重庆市下一阶段的整体发展能起到启迪的作用。

专题报告以“互联互通”为主轴，这也是中国倡议的“一带一路”的核心元素。这篇报告将先外而内，首先，面向世界新加坡参与多边国际性和区域性组织，以合作开拓机遇，换取共赢。积极地参与这些多边组织使得新加坡虽小而能立足于世界舞台，有我们发声的平台，同时也是新加坡把握全球动态的方式。面向新加坡国内，我将论述政府、私营部门、人民，三足之间的“分工”和良性互动的重要性。

2. 新的起点

改革开放 35 年以来，中国经济的飞速发展让世界各国投以羡慕的眼神。站在下一发展阶段的起点，重庆市作为长江经济带和“一带一路”交汇点，尤能发挥优势和作用。

毋庸置疑，重庆市将继续蓬勃发展，其经济也将和其他省市乃至世界更密切的联系起来。重庆市是长江经济带西部的中心枢纽，拥有完善的综合交通网络。通过铁路、公路、水路和航空，衔接周边通向亚欧。这是重庆市掌握长江经济带和“一带一路”双战略下衍生的历史性发展机遇的基础。

和重庆市相同的，新加坡优越的地理位置使其成为 18 世纪以来全球重要转口贸易港口的优先条件。但新加坡政府意识到经济的长足发展，并不能单单的依靠东西海上货运主要航线带来的转口贸易，而应该及时掌握趋势、提升政府职能（外向和内向）、适时与世界经济同步。

3. 新加坡发展经验——“互联户通”

全球经济融合的大环境下，“互联户通”不再是物理范畴内的距离概念。国与国、城市与城市之间的“互联户通”可以通过政策上的协调和双边（或多边）协议构筑起来，使贸易畅通。

新加坡是东西海上货运主要航线的交汇点，优越的地理位置确实让我们获得了不少发展的机会。但更为重要的，是新加坡政府能有效地以开放型经济模式对接世界贸易膨胀的大趋势，并从世界供需不平衡中争取经济飞速发展的先机。

a. 外向型的“互联户通” 合作互助、共塑友好

自取得独立以来，新加坡就致力于发展、深化与周边国家的外交关系，以塑造一个良好的国际环境。为此，新加坡积极参与国际和区域性组织，并为其他国家提供物质和技能援助。新加坡虽国力小，却深刻意识到这些对于我们的经济发展和社会建设的重要意义。

i. 国际性的商贸协议

新加坡是个弹丸小国，没有腹地。通过和其他国家、经济体签署商贸协议，新加坡把自己和世界联系起来，逐渐的将自己打造成世界顶级的投资目的地。今天，全球石化、钢铁、食品商品、金属、矿产等产业的巨头中，60%-80%的龙头企业都在新加坡设点。这个成果可以归功于我们的开放型经济，和超过 100 国际性的商贸和投资协议，如：避免双重征税协定、投资保障协议、自由贸易协议、经济伙伴协议等。¹

¹<http://www.iesingapore.gov.sg/Trade-From-Singapore/International-Agreements>

新加坡明白，我们需要和全球市场对接、公平的贸易规则，才能加强新加坡在国际间的作用、活动空间和话语权。

ii. 双边及多边组织和计划

除了通过贸易及投资协议建立国际交流之外，与全球网络的联盟对新加坡的发展极其重要。通过在多个国际组织内的积极参与和互动，新加坡不仅有了发声权，更加获得其他国家的重视。

迄今为止，新加坡已参与了超过十个国际组织和计划，其中包括亚太经济合作组织、联合国和世界贸易组织等。²新加坡与中国的良好关系也酝酿出相关的双边合作联席理事会，如苏州工业园区指导委员会和天津生态城指导委员会。这些联席会的主席则均由双方的国家副总理担任。此外，新加坡与中国各区域内的合作项目也是由新加坡部长和相关省领导担任联席主席。

在外交政策上，新加坡延续其一贯的主动。近年，新加坡开始在国际舞台上扮演更积极的角色。其中就包括受委为国际货币基金组织政策指导委员会的主席、联合国安理会的非常任理事国，以及北极理事会永久观察员。

此外，新加坡也主办多个国际会议及活动，分享新加坡的发展经验和提升新加坡的国际形象。比如由宜居城市中心（由新加坡国家发展部和环境与水资源部设立）所筹办的两年一次的世界城市峰会，以及 2013 年的泛太平洋合作伙伴自由贸易论坛。体育赛事方面包括青少年奥林匹克运动会以及新加坡一级方程式赛车大奖赛。

新加坡旨在通过积极参与和主办相关活动来促进不同国家和地区间的合作共赢。

iii. 提供技术和知识援助

在 1965 年独立后，新加坡受益于很多发达国家和国际组织的技术援助。新加坡意识到提供技术支持和共享在打造相互信任和友好关系中的重要性。

1992 年，新加坡设立了新加坡合作计划（SCP）作为提供技术援助的平台。新加坡在多元领域分享其成功经验和专业知识，如公共治理、经贸发展、环境与城市规划、教育、医疗，以及通讯技术。迄今，新加坡合作计划培训了自亚太、非洲、中东、东欧、拉丁美洲及加勒比海等地区近 170 个国家超过 80,000 名政府官员。³自 1997 年，超过 50,000 名中国官员和上千位新加坡官员进行互访并学习双方的成功经验。

iv. 提供人道主义援助

除了通过分享和培训提供技术援助之外，新加坡也积极地向其他国家伸出援手，对发生危机和自然灾害的国家和地区提供人道主义援助。除捐赠物资外，新加坡武装部队、新加坡警察部队和新加坡民防部队都参与了数起地区及国际性的和平支持行动和人道主义赈灾援助任务。

通过分享我们的发展经验和在需要时提供援助，新加坡建立了良好的声誉，并在建设国际关系中扮演着高效性、有建设性、和有原则性的积极角色。

b. 内部协调 创造经济与社会发展的条件

新加坡政府为维持国际与国内的联系，付出了不少努力。有鉴于此，新加坡政府自身的功能也正不断地蜕变，从而保持国际竞争性，应和商界和社会的需要。

i. 催化市场的发展

减低国家参与市场经济体

现今的国际经商环境常受到市场、科技和政治波动等影响而变得不稳定、不确定、以及复杂。这些因素都提升了大环境的风险。相应地，市场运作理应由社会资本来操作和主导，国家则不应该对各个产业进

²<http://www.mfa.gov.sg/content/mfa/index.html#>

³http://www.scp.gov.sg/content/scp/about_us/introduction.html

行资源支配。⁴

顺着大环境的促使，新加坡政府把所有持有账本底线的政府职能私营化，并分类为由市场运作的一般企业，或向有关政府部门汇报的法定机构。以新加坡政府关联公司（GLC）为例，这些关联公司都是根据商业原则而操作的。它们公司的运作和投资全权负责，并无获得任何政府补贴或特别政策。就因如此，新加坡政府关联公司可以对市场的趋势作出相对敏捷的回应。⁵

新加坡的各个政府部和法定机构在成立公司时也实行自律。其中一个重要原则包括政府部和法定机构成立的公司所提供的服务不应该是一般私营企业能够提供服务。这个重要原则俗称为“黄页指南”原则。⁶

范例：淡马锡控股

独立九年后，为了引进国外投资商协助新加坡经济从转口贸易转型至工业化，新加坡政府成立了数家企业以满足当时经济转型所需要的资源。这些公司所参与的生意包括了银行，酒店和飞禽公园。其中，政府所设立的银行是由早期政府贷款成立的新加坡发展银行（目前是东南亚最大银行的“星展银行”）。这导致了新加坡政府逐渐成为拥有最多商业企业的新加坡业主。

随着这些企业的成功发展，政府意识到持有商企的迫切性也逐渐下降。1974年，为了区别政府的立法、监管和私营生意股东等角色，新加坡财政部成立了淡马锡控股（淡马锡），该公司也就顺应地接管了当时财政部旗下所监管的35间企业。

这些企业都以自由市场原则而运作，对自己公司的投资和运作可以全权负责。同时，这些公司也并没有获得任何政府补贴。新加坡航空公司（新航）就是一个例子。为了生存，新航从早期就意识到创新和打进国际市场的重要性。新航的操作也是独立的，无论在购买客机或开辟新航线，新航并没有和新加坡政府或淡马锡进行讨论，而是以商业可行性为基准来作决定。就算是现金，如此商业独立的国际航空公司在该产业里是非常罕见的例子。

作为一间投资公司，淡马锡控股，在董事会的监管下，可以对投资，管理和套现所持有的资产作出经商业考量的决定。淡马锡章程阐述了淡马锡章的定位，操作范围和企业社会责任。淡马锡也和其他公司一样地遵守新加坡宪法和新加坡公司法，每年的财务报表是由国际会计公司审批的。

目前，淡马锡关联公司占有少于10%新加坡国内生产总值。这体现新加坡政府意识到过渡依赖政府关联公司或政府持有公司的弊端，削减新加坡经济在环球经济体的敏捷性。

法治体系

法律法规是新加坡成功的核心关键，是支持国家和经济发展的整个生态系统中的重要环节之一。除了人身安全，一个国家法律法规的稳定性和执行的有效性也是外国投资者高度重视考量的因素。

公开透明且强健有力的法律框架

新加坡拥有一套基于国际最佳准则的强有力的法律体系，透明且亲商。新加坡因其公平公正、行事严谨及严守按法律法规签订的协议和合同而广受赞誉。根据瑞士格桑国际管理与发展研究院在2013年所推出的报告里，新加坡是亚洲官僚作风最少的国家。排名次序基于政府的干预程度、政策的吸引力、透明程度和责任感等考量而得出。这意味着在新加坡经商的企业无需为琐碎繁杂的制度而烦恼，公司的运作也不会为此受到干扰。在过去的十年里，新加坡的法律法规同样在纠纷调解和知识产权保护方面取得了重要的长足发展。

⁴<http://www.straitstimes.com/opinion/taking-economic-stock-at-50>

⁵[https://www.cscollge.gov.sg/Knowledge/Ethos/Ethos%20Issue%201,%202002/Pages/Using%20The%20Markets%20to%20Govern%20Better%20in%20Singapore%20\(Part%20II\).aspx](https://www.cscollge.gov.sg/Knowledge/Ethos/Ethos%20Issue%201,%202002/Pages/Using%20The%20Markets%20to%20Govern%20Better%20in%20Singapore%20(Part%20II).aspx)

⁶https://www.mti.gov.sg/ResearchRoom/Documents/app.mti.gov.sg/data/pages/507/doc/7%20ERC_EISC_Govt_in_Business.pdf

纠纷调解与仲裁

随着越来越多的国际企业在新加坡驻足，一个成熟高效的纠纷调解和仲裁中心将有助新加坡加强其国际商务网络。新加坡国际仲裁中心是全球发展速度最快的仲裁机构之一，其案件处理数量在过去十年间上升超过九倍。新加坡相信，通过仲裁可以为商业竞争纠纷提供更有效的解决渠道，并进一步提升新加坡作为商业中心的吸引力。

新加坡同样不断支持提供有关纠纷调解方面的指导、研究和教学机构的发展。为此，新加坡管理大学在 2008 年设立了纠纷调解中心，主要开展仲裁和调解，促使新加坡成为区域性的纠纷调解中心。

2015 年，新加坡设立了新加坡国际商业法庭（SICC）为审理跨国商事纠纷。新设立的 SICC 与颇有成绩的国际仲裁中心的结合，将有助新加坡成为亚洲区域的纠纷调解枢纽。

知识产权保护

一个资本密集上升至知识密集的经济转型，必须得到高科技产业的支持和研发机构的发展才能足以实现。对此，知识产权的保护及其他拥有商业价值的无形资产将成为其中的重要因素。新加坡知识产权局于 2001 年成立，主要负责执行知识产权相关法规、普及知识产权知识、并为新加坡的知识产权保护和提供必要的基础支持。

根据相关的国际调查，新加坡的知识产权制度被公认为是全世界最好的知识产权制度之一。根据 2012-2013 年的世界经济论坛发布的全球竞争力报告显示，新加坡在知识产权保护方面位列全世界第二、亚洲第一。并且，新加坡签署了主要的相关国际知识产权协议和条约，使得在新加坡注册的知识产权得以在全世界范围内受到保护。2005 年，世界知识产权组织在新加坡设立了其第一个亚洲区域办公室。

利用电子政务平台提高效率和可信度

信息技术的使用对新加坡成为亚洲主要贸易中心的发展史扮演着举足轻重的角色。信息技术的使用，有助提升贸易便利、增强法规遵行、改善供应链的整合，以及提高信息的交流。在上世纪 80 年代，新加坡就开始统筹规划发展国家信息通讯技术，加强政府与企业团体之间的联系，并已开发一个更通畅的系统，简化企业与政府部门间的商务往来手续，提高公共服务效率。

1989 年，新加坡政府推行世界首个使用国际贸易单一窗口的贸易网（Trade Net）。贸易网在全国范围内实现数据交换，连接 35 个政府部门和企业（贸易和物流商家），与进出口相关的手续均通过贸易网进行。

通过即时地与多个有关机构连接，贸易网的使用有效地提升了数据提交的及时性和准确度，并且简化了供应链全链所需遵行的程序。一般需要花上 2 至 7 天办理的手续，在贸易网的推行后，缩短至仅仅几分钟的时间，从而加以巩固了新加坡的贸易中心地位。

新加坡的网上商业执照服务（OBLS）则是另一个实际例子。商家只需花费数分钟和很少费用就可通过该服务完成一项商务注册。

为了保持对市场需求转变的敏捷度，新加坡政府会进行定期的内部验收和完善，这包括了解学习世界上最好的操作实践方式并持续改进。这对保持世界领先的具有竞争性的亲商环境而言，非常重要。从长远来看，这种仅专注于简化商务和法规的流程还不能为经济发展提供长期的优势，必须要不断地回顾和改进已提供的设施。

科技的使用也有其妥协之处。为了简化手续和缩短时间，有些讯息的忽视和细节的省略是不可避免的。对此，新加坡政府不时地衡量其中的利害关系，并从中采取折中的方式以满足最迫切的需求。各政府机构也定期进行审查，加以完善电子平台系统，把疏失的几率减至最低。

为中小企业提供发展空间

引进如财富 500 强榜单中大型跨国企业可以加速一个国家的经济增长速度。但是，政府也须有机地发

展其经济以确保其长期可持续性。新加坡认识到这一点的重要性，并着重培养中小企业作为其经济实力的来源。

新加坡政府接受了经济战略委员会（ESC2010）的方案，即在国家处于经济结构调整时，培养一个充满活力的中小企业集群和具有全球竞争力的公司。在近期的预算中，作为采纳 ESC2010 方案而制定明文政策用以甄选及培育 1000 家营业额过亿元美金的新加坡企业，中小企业获得了更丰厚的资金支持。新加坡的中小企业也可获得完善的系统支持，如新加坡生产力与创新局为提高生产力和追求创新的研发成果，新加坡企业发展局对企业拓展海外市场的协助，和劳动力发展局推出的以提升和培训劳动力的举措。

中小企业可受益于这些机构通过各种政府项目以协助中小企业集群的长期制度支持。通过提供跨国公司和中小企业可共存的一个亲商环境，创造良性竞争的生态系统，并确保经济的长期可持续发展。

ii. 吸引人才

人才一直都是新加坡经济增长的一个关键资源支柱。因为没有腹地和自然资源，新加坡在很大程度上依靠国人及在新加坡工作、投资、生活的人的群体智慧和资源。随着新加坡转型为知识型经济及全球竞争的逐步升级，利用全球人才的专业技术来加强市场份额和创造新的增长领域至关重要。

有鉴于此，新加坡及其各个政府部门，如经济发展局、人力部、联系新加坡，努力为全球人才及其家人创造工作、投资和生活的优惠条件。除了在世界银行 2015 年报告中被评选为全球最便利经商的国家外，新加坡也在世界经济论坛发布的全球竞争力报告中被评为亚洲最适宜工作国家。这不仅考虑到城市的生活标准，而且包括在有效的劳工政策、工作与生活的平衡方面的工作条件。在美世 2015 生活质量调查中，新加坡的生活质量更是位列亚洲国家第一位。

新加坡包容多样性的精英社会也吸引着全球人才。新加坡政府以精英制度作为核心原则，在个人价值和能力的基础上提供公平机会和奖励。

iii. 人才发展

人口是新加坡唯一可以依仗的资源，因此新加坡必须充分激发出每个国民的全部潜能。主要采取两个措施：一、发展高质量的教育；二、确保在职劳动力不断提升其知识技能以适应快速发展经济的要求。

正规教育系统

新加坡的教育系统在过去数十年里得到了很大的发展。新加坡教育体系确保所有儿童能接受到高质量严谨课程的教育。在此基础上，新加坡现在还强调因材施教，为儿童们提供多种教育方式。在高等教育方面，新加坡目前建立了 6 所大学、2 所艺术学院、5 所理工学院和 1 所工艺教育学院，为新加坡多元化的经济体系提供了具有不同相关知识和技能的毕业生。

值得一提的是，新加坡的大学，理工学院和工艺教育学院都要求注重与实际相关产业的紧密联系，并根据国家经济长期和短期发展的需求调整课程。例如，它们会根据国家经济措施，设定其研究和教学计划；而且会不断复审调整其教学课程，以培养出适合经济发展需要的毕业生。

由于培养核心的知识型劳动力需要花费数年的时间，要满足新型产业的发展需求，及时提供充足的知识型劳动力，提前规划就十分有必要。即使在技能层面，新加坡的理工学院也不断设置新的课程以适应发展的需要。例如，为发展实里达航空枢纽发展，而及时培养维护、维修和操作（MRO）技术员工。

继续教育

新加坡同样重视不断提升在职员工的知识和技能。新加坡政府在 2015 财政年所发表的预算案里，就宣布设立了“技能培训计划理事会”（Skills Future Council）。该理事会的宗旨是鼓励更多社会人士继续提升技能。通过教育、培训，以及产业领域的支持，工作人士可以通过不同管道在职业生涯里的不同阶段提升自我，有助事业发展。在新加坡国人的共同努力下，通过各行各业不同的技能，热忱和对国家的贡献，新加坡政府旨在打造一个成功提升经济、充满包容性的社会。新加坡政府将推动打造一个成功提升经济、

充满包容性的社会。⁷

iv. 创造一个宜居的环境

家庭与社会的融合

家庭是国家的基石，新加坡政府着重于满足不同种族和收入人民的期望，带动国民一起跟随国家前进。鉴此信念，全国家庭理事会于 2006 年成立（2014 年更名为“凝聚家庭理事会”），以促进适应性强的家庭。

⁸此外，由建屋发展局（HDB）实施的公共住房政策，目标是促进家庭关系。建屋发展局也制定方案，并定期修订政策，以确保国民能够负担起公共房屋。此外，建屋发展局提供优惠，鼓励国人组织家庭，以及购买父母居房附近的房屋。

随着生活方式的改变，更多的新加坡人选择迟婚。政府也意识到了这些转变，因此定期修订住房计划，以解决单身国民所关心的居住问题。

新加坡是一个多元种族的社会，必须维护种族和谐融合的平衡。这种和谐的建立，是基于公平与妥协、不分种族、宗教或信仰，并相互信任和理解。

政府推出了各项举措，包括民族融合政策（EIP），确保各族群可以生活在同一个社区里。除了公共住房不鼓励族群聚居外，国民学校也对所有种族一视同仁。此外，政府鼓励社区自助的精神，如华社自助理事会（CDAC），回教社会发展理事会（Mendaki，马来/回教自助组织），新加坡印度人发展协会（SINDA），和欧亚人协会（The Eurasian Association）等协会的设立。

把多元种族融和成一个“属于新加坡人的新加坡”，是一个建设社会融合的重要的关键之一。

社会融合不局限于种族和宗教，它也包含不同社会阶层之间的流动性，以及为有需要的人士提供社会援助。因此，新加坡政府提供社会保障制度，以建立基本安全网。其中就包含四个支柱：公积金制度（CPF）、房屋拥有权、医疗保健和就业奖励补贴。⁹

公积金制度（CPF）是新加坡公民和永久居民的一个全面性的社会保障体系。该资金来自于雇主和雇员，并且是一个强制性的社会保障储蓄计划，为满足人民退休、医疗和住房的需求。公积金有规定的利率，政府也会定期调整利率，跟上不断变化的人口结构和社会需求。此外，政府不时地把预算盈余注入于新加坡人民的个人公积金帐户里。

因为新加坡建屋发展局所推出的实惠的公共住房计划，大约 90% 的新加坡家庭都享有房屋的保障。政府也提高住房补助金，确保中低收入家庭有能力购买他们的第一套住房。

新加坡政府也着重于医疗保健。1980 年代，新加坡政府推出了国家医疗储蓄计划，以满足人民未来的个人或直系亲属的医疗保健需求。2015 年，为了跟上新加坡的人口结构变化的需求，政府推出了“终身健保计划”（MediShield Life）的全民健康计划，以便更好地满足人口老龄的趋势。此外，政府也推出“建国一代配套”（Pioneer Generation Package）。

最后，由几个政府部门联合推出的“就业奖励计划”（Workfare），则通过培训资金，不断地促进及提高人民的技能。这也是新加坡政府在社会保障领域里的一个重要支柱。

重新定义公众参与

随着国家日益进步、人民素质日益提升，公众在不同领域中的持续参与对于提升其国家荣誉感和使命感十分重要。2012 年，新加坡发起了“国民对话会”机制¹⁰，旨在听取新加坡国民对于国家未来发展的愿景，并在一些关键问题上取得共识。

⁷<http://www.skillsfuture.sg/>

⁸<http://www.familiesforlife.sg/about.html>

⁹http://www.singaporebudget.gov.sg/budget_2015/pe.aspx

“国民对话会”涉及了社会各层次及各部门。在“国民对话会”委员会及秘书处的综合协调下，更广大的基层社区会通过各种形式组织基层讨论会，以确保“国民对话会”涉及新加坡各种族和各语言社区。另外，为听取海外新加坡国民的想法，海外新加坡组织也在英国伦敦、华威、美国旧金山、中国北京、上海等地举行相关的海外讨论会。

同时，在线讨论也在各种网络社交平台上展开，如脸书¹¹、“国民对话会”官网、YouTube 视频网站等。不同政府部门也组建了各自的在线平台以吸引国民发表建议，如通信和信息部、卫生部、国家发展部等。

4. 总结

中国政府新近提出了长江经济带和“一带一路”的发展战略，全国各城市都在积极努力地争取成为其中的重要节点，而重庆也将面临强大的竞争和考验。

对于身处局外的我们，很难真正了解重庆所面临的考验及其复杂性，并试图给出全面的解决方案。但我们希望新加坡的经验可以为重庆提供有关的借鉴。

新加坡的经验告诉我们，只有当政府及相关决策与其所处的大环境相联系、相适应，才能使国家保持竞争力。

对外来说，政府可以通过与国际伙伴的交流合作来更好地预测未来发展形势，例如，不断地参与各种国际活动和论坛，并进而积极地组织相关研讨和论坛，就不同的话题与国际各界展开讨论。

例如，博鳌亚洲论坛就是一个吸引中国及国际各个城市注意力的国际论坛。以世界经济论坛为模板，博鳌亚洲论坛旨在促进区域经济融合，带动亚洲国家朝着既定发展目标前进。同样的，自重庆市市长国际经济顾问团成立已是第十个年头，这为重庆在中国新的经济发展阶段中继续保持竞争力提供了保障。

对内来说，要打造重庆的“中国梦”，政府也需要持续地与当地企业和社区保持沟通、交流和互动。只有拥有共同的愿景和目标，整个城市才能更加协同一致地向前发展。随着经济的不断发展和开放，通过市场经济力量更加高效地配置资源也显得十分关键。

我们理解重庆在城乡一体化和社会和谐方面的决心，看到了重庆为此所作出的巨大努力，也期望重庆能够取得成功。

我们很荣幸能够在此分享一些新加坡的发展经验，也希望这些对重庆城市发展的各方面有所借鉴。值得注意的是，以上提出的各项建议都是相辅相成的。只有从各个方面协同考虑、推进和发展，才能在政府职能的转变和完善、城市的发展和转型上取得成功。

推进人才培养助力“一带一路” ——提升城市对人才的吸引力

加濑丰

双日株式会社董事长

一、序言：提升重庆软实力

本文将针对此次会议的第三专题“提升重庆软实力”，就如何进一步提升重庆市对人才的吸引力，助力“一带一路”战略的发展，从人才培养和人力资源建设的角度提出建议。

二、推进一带一路战略的人才——国际化人才的必要性

重庆市近年以汽车、电脑生产等 IT 通信领域为中心快速发展，已成长为中国主要的制造业基地，取得了远超全国平均水平的经济成长。笔者认为重庆市重点产业人才队伍建设规划在其中起到了重要作用。

重庆在推进“一带一路”战略的过程中需要大量的人才，一方面需要能做大做强制造业的高端技术人才，更重要的是需要能够促进新丝绸之路地区的经济和产业协同发展的国际化人才。这类人才具备国际化的视角和积极思考的能力，同时具备较强的知识储备、经验积累、交涉和协调能力。

要成为国际化人才有 3 个必不可少的要素，分别是：1、自我主张能力、2、专业性、3.包容力。在此基础上灵活运用英语这一世界通用语进行商务沟通是最基本的条件。

1、自我主张能力是指明确主张自己的想法并将此传达给对方的能力。一带一路战略覆盖了 40 多个国家和地区，面向相关的国家和地区的合作伙伴明确主张自己的立场和想法，通过较强的沟通能力提高对方的理解度和接受度非常重要。

2、专业性是指在某一领域具有较强的专业知识的职业型独立性人才。一带一路战略中最为重要的一点是开拓新的市场吸收中国过剩的生产能力，因此笔者在这里将职业型人才定义为成套设备和工厂建设等基础设施建设领域的专业性人才。

3、包容力是指能够理解并尊重外国文化、社会和习惯，具备不排斥他民族的包容性的能力，这在从事全球化工作中是非常重要的。

三、双日的国际化人才培养

下面就本公司国际化人才培养的具体实例进行介绍。

双日是一家拥有 100 年以上历史的综合商社，在世界各国各地区开展过成套设备和工厂建设、水处理项目、太阳能发电项目、工业园区建设和运营等多个基础设施建设项目。

例如，本公司在 2010 年与三菱重工等共同承接了俄罗斯鞑靼斯坦共和国的大规模肥料工厂建设项目。该项目是全球最大规模的氨、尿素和甲醇并行生产的项目，其建设工程由中国化学工程集团公司承担。今年该项目建设完工，最近开始试运营。该项目是俄罗斯、日本和中国 3 国共同参与的项目，因此在项目建设过程中需要开展较为复杂的协调工作。这要求现场的项目负责人及项目建设人员具备较高的交涉能力和

协调能力。

为此，本公司负责成套设备和工厂建设的营业部门通过开展社内研修、日常业务传授和工程现场教学等方式，致力于具备以下能力的国际化人才的培养。

- 1、超越国家和企业，与合作伙伴和对象国的相关人员构筑良好的合作关系。
- 2、不仅主张本公司和本国的利益，在充分考虑对象国和对象企业的利益基础上，构筑双赢关系。
- 3、能够协调统领各领域的专家和企业，为了达成目标构建团队并率领整个团队开展工作。
- 4、具备基础的技术专业知识、同时具备法务、税务、金融、贸易、物流和劳务管理等领域的知识和经验。
- 5、通过现场工作，让职场新人能够学习并积累以上 1~4 项能力和经验的业务领导。

另外，本公司还通过公司内部研修等方式，加强公司职员运用英语这一世界通用语进行沟通交流的能力，致力于全球化人才的培养。

需要注意的是，上述第 4 项是可以通过学习积累和工作经验逐步掌握的，但是第 1~3 项和第 5 项，是必须将具备一定资质潜力的人才放在项目现场锻炼才能逐步掌握。同时，上述第 5 项是通过言传身教的方式开展人才培养，将业务经验在企业内部传承下去的重要一环。

上述是培养项目现场人才即“项目负责人”的过程中需要重视的要素。对于项目可行性的判断、项目相关国的风险分析、结构性金融等辅助项目顺利开展的职能领域的人才培养也非常重要。

四、建议制定重庆市“一带一路人才培养规划”

上面提到重庆市近年来为了加速产业升级，确立了“6+1”等优先发展的重点产业，同时在指定各产业的龙头企业的基础上，确立了龙头企业“在人才培养和人才集约方面发挥重大作用”的人才培养规划。（参照 2011 年 10 月 25 日颁布的《重庆市工业重点产业人才队伍建设中长期规划（2011-2020 年）的通知》）

政府制定的人才培养规划通常较为抽象和框架性，但在上述规划中将人才培养战略与各领域的龙头企业的人才培养工作相结合，这种具体化的人才培养规划形式非常新颖，可以说是一个反映重庆市务实精神的人才战略。

鉴于以上情况，建议重庆市首先选取推进“一带一路战略”的重点领域和龙头企业，在此基础上制定出与指定企业的人才培养战略相结合的《一带一路人才培养规划》。

同时建议依据上述人才培养规划，由重庆市的政府部门、产业界和学界共同合作，制定出包括以下要素在内的“国际化人才培养项目”，并尽快实施。

1. 多语言培养项目的导入

未来推进一带一路战略所需的国际化人才除了世界通用语英语以外，还应该对一带一路对象国的语言进行学习并通过语言学习了解当地的文化和商业习惯。这种“多语言”人才培养如果能够成为现实，无疑将培养出更具魅力的国际化人才。在上述的巴勒斯坦共和国的肥料工厂建设项目中，通晓日语、英语和俄语的多语言人才发挥了重要的作用。

例如东京大学在 2013 年导入了多语言课程。具体来说是在大学入学考试中英语成绩优异的前 200 名学生中选出约 60 名学生教授汉语，加上作为母语的日语，培养能熟练使用日语、英语和汉语 3 国语言的多语言人才。考虑到中国在全球发挥越来越重要的作用，在英语学习的基础上教授汉语，旨在培养出能掌握欧美与中国间平衡的人才。

学习的最后阶段还会在南京大学进行为期 3 周的研修，通过该研修在提高汉语能力的同时，通过与中国老师和学生的交流，加深对中国社会的理解，提供构筑个人间友好关系的平台。

在研修中交到值得信赖的异国朋友，构筑个人间的友好关系，进一步发展为国际化人才所必备的“包

容性”。相信通过此类课程可以培养出很多未来充当中日友好桥梁的人才。重庆市也可以对大学生和企业的年轻员工开办同类型的多语言培养项目。

另外,在开展多语言培养项目时可以利用在渝留学的外国留学生。2014年重庆市从134个国家和地区接收了6127名留学生,在培养项目中定期设定与外语母语国家留学生的交流机会,不但可以提高语言能力,同时能极大促进对该语言国家的理解,提供发展个人友谊的平台。

2. 企业实习制度的导入

与上述并行,建议导入企业实习制度,具体来说是在海外开展工厂建设和基础设施建设的中国国内企业和外国企业作为接收方的实习制度。

近年来日本已逐渐普及了企业的实习制度。该制度旨在促进大学生在未来希望就职领域的企业进行实习,以此加深对企业 and 行业的理解。重庆市的国际化人才培养规划如将企业实习制度纳入其中,可以让大学生们了解从事全球化工作时需要的专业知识和经验是什么,进而加速国际化人才的培养进程。

另外,企业如果能打造让实习生在第三国开展的成套设备和工厂建设等基础设施建设项目现场进行实习的实习项目,相信能取得更大的效果。

3. 项目现场锻炼学习的早期开展

将上述国际化人才培养项目结业的人才尽早输送到项目现场,让他们尽早在项目现场接受锻炼积累经验非常重要。

企业也应该构筑让年轻有为的职员尽早承担海外出差、海外研修和海外驻在等工作的体制,重庆市政府可以根据需要采取由市政府向企业支付一定财政补助等的鼓励政策。

年轻意味着灵活发散的思维方式,在这个时候增加他们与外国人和外国文化接触的机会,在项目现场接受锻炼积累经验的同时学习掌握必备的专业知识,可以加速兼具“自我主张”、“包容力”和“专业性”的国际化人才培养进程。

从留学生、大学生或者企业的年轻员工中选拔具有工作热情和学习能力的人才,通过政府、产业界和学界的共同努力,希望能尽早制定和实施包括上述提案内容在内的“国际化人才培养项目”。

五、关于如何提高重庆市魅力的提案

助力一带一路战略,一方面需要培养优秀人才,同时提高重庆对外部优秀人才的吸引力让其长期稳定为重庆市发展服务也是非常重要的。为此有必要提高重庆的城市魅力,以下是具体提案。

1. 将重庆市打造成政府产业界学界联动配合的综合性城市

为了使优秀人才能在工作中持续创新,不断谋求提升自己的职业路径,有必要将重庆市打造成产业界学界联动配合的综合性城市。具体来说,重庆市的大学等高等教育机构和包括企业的R&D中心在内的研究机构,以及拥有高端技术和管理能力的企业群能够联动配合,互促发展。

2. 重庆市促进战略新兴行业的发展

重庆市已发展成为汽车制造和以计算机生产为中心的IT、通信领域的全国大型制造基地。同时,在十二五规划中进一步规定通信设备产业群、电子回路产业群、节能·新能源汽车、环保设备、轨道交通和生物医药等新领域为未来“做大做强产业”,此外出台了一系列促进机器人产业发展的方针并付诸实施。

希望重庆市在充分发挥传统制造基地优势的基础上,以更长远的视角促进战略新兴行业的发展。例如为了解决目前中国和世界各国共同面临的高龄化问题的相关战略产业的发展。

在日本,由SOFTBANK开发的可以与人类对话的机器人PEPPER售价为20万日元,价格不菲。但目前PEPPER机器人已经作为日本普通家庭的一员被广泛接纳,月产1000台的机器人每个月都销售一空。

高龄化问题不光是中国的课题,也是世界很多国家都面临的课题。介護机器人等家用机器人领域蕴藏

着巨大的商机和成长潜力，通过该领域的发展如果能为世界各国提供一个解决方案，重庆在全球的声誉必将大幅提升。

希望重庆市着眼于未来 10 年、20 年的发展积极促进战略新兴行业的发展，从海外积极招募企业 and 人才，提升产业附加值，升级产业结构，不断提升重庆的城市魅力。

3. 打造魅力之都从人才培养开始

近年来，重庆市一直将建设宜居之城，打造魅力之都作为城市发展目标。我们欣喜地看到看到街道绿意盎然，单轨电车等城市轨道交通逐步完善，大气环境等得到大幅改善。

丰田公司的创业者曾说过“制造业最重要的是人才培养”，这句话放到重庆来说就是“城市建设最重要的就是人才培养”。城市建设中基础设施等硬件的完善非常重要，然而真正提高城市魅力的是提升当地居民的魅力，即提升城市的软实力。

通过制定一带一路的人才培养规划，加速国际化人才培养，将重庆打造成更为开放的宜居城市，重庆将无疑成为优秀人才的最大集聚地。

六、结语

重庆市以 2011 年新开通的渝新欧（重庆--新疆—欧洲）铁路为契机，在今年 6 月陆续开通了与哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦和乌兹别克斯坦等中亚各国的货运铁路线路，重庆作为一带一路战略中国际物流网的枢纽，其区位优势重要性不断提高。同时重庆市是全球屈指可数的汽车、钢铁、IT· 通信领域的大型制造基地。重庆市作为中国中西部地区的核心城市，在物流、制造和区位三个方面都极具优势。一带一路战略是“向西前行”的战略，在推进一带一路战略的过程中，重庆市正在构筑其绝对性的优势地位。

通过进一步发挥以上优势，积极培养一带一路战略所需人才，不断提高城市魅力，重庆势必发展成为对全球优秀人才都极具魅力的城市。最后，衷心希望本公司的提案能为重庆市的发展提供参考。

实现“一带一路”构想中金融应发挥的作用与市场完善的方向

宫田孝一

三井住友金融集团总裁、三井住友银行董事

1. 序言
2. 为实现“一带一路”构想而完善资金供给体系
3. 银行金融服务的专业化、国际化
4. 基础设施建设投资者的多元化及跨境交易的促进
5. 结束语

1. 序言

我们认为，中国所倡导的“一带一路”构想是指构筑连接中国内陆地区与亚洲、欧洲、非洲的陆地及周边海洋的大型经济走廊，通过与沿线各国在文化观光、商务交流、交通物流、能源及电信网等方面的联动，使中国经济与周边各国经济相辅相成，从而实现高增长的广域经济开发和对外开放战略。

通过构建这样的经济走廊，约 60 个国家有望被纳入同一个经济圈。这些国家所拥有的多样性将成为区域内贸易、投资，甚至是经济增长的巨大原动力。而作为前提条件，各国不但应寻求充分互联互通（Connectivity），完善交通物流及能源、通信等方面的基础设施也非常重要。

作为“一带一路”构想的基点城市，重庆位于中国内陆地区，是目前仍然保持经济两位数高速增长的西南地区最大的商业和工业城市，尽管地处内陆，但一直致力于发展成为国际化都市，很早就开展了对外开放并积极引进外资。因此，在实现本构想的过程中，预计重庆市将发挥较大的作用。

本文将围绕构筑广域经济圈的核心要素--“互联互通（Connectivity）”，从副标题--《构建多元高效的融资服务体系》的观点出发，结合日本以往的经验、日资银行的各种见解、知识以及具体的金融服务内容来阐述今后重庆市应发挥怎样的作用。

2. 为实现“一带一路”构想而完善资金供给体系

如前所述，为实现“一带一路”构想，完善基础设施以确保沿线各国充分互联互通十分重要。为了从金融层面提供支持，去年 11 月，中国表示将设立规模为 400 亿美元的基金，进而今年 5 月还与相关各方达成协议，设立资本金约为 1 千亿美元的亚洲基础设施投资银行（以下简称“AIIB”）。

尽管上述金融层面的支持有望填补世界银行、亚洲开发银行（以下简称“ADB”）等现有开发金融机构对基础设施建设资金的供给不足，但据 ADB 预测，仅亚洲地区，今后 10 年中每年将产生相当于 8 千亿美元的基础设施建设投资需求。这些资金需求相对于基础设施所在国的财政资金和来自发达国家的政府开发援助以及包含 AIIB 在内的国际开发金融机构等的公共支持而言金额过于庞大，因此，在推进具体项目时如何借助民间活力和资金将成为关键。

关于将民间资本引进基础设施建设方面,积极采用 PPP(Public-PrivatePartnership,即公私合作模式)/PFI(PrivateFinanceInitiative,即民间主动融资)是非常有效的。出于确保行政效率和公共财政的健全性需要,日本于 1999 年制定了所谓的 PFI 法(“促进民间资金进入公共设施建设的相关法律”)。除此之外,2013 年日本基于该法设立了向 PFI 事业提供风险资金的公私投资基金(利用民间资金的事业推进机构)等。

在此背景下,日本的 PPP/PFI 项目逐渐增多,而部分已积累 PPP/PFI 相关知识、技术等的日系企业则对于铁路、发电厂发电等海外项目的投资越发积极。目前中国有关 PPP/PFI 的制度建设也在不断完善,对于一直致力于积极推进对外开放和产业政策的重庆市而言,努力推进 PPP/PFI 及设立提供资金支持的基金等,中期而言,促进重庆当地企业参与“一带一路”构想相关的基础设施建设项目均非常值得探讨。

一般而言,推进基础设施建设等规模较大、时间周期较长的项目会伴随一定风险。尤其在“一带一路”构想下推进新兴国家的基础设施建设方面,由于相关法制的健全、新兴国家政策变化等因素,导致风险相对较高。对于此类与基础设施建设相关的资金需求,民间资本的应对能力较为有限,因此为了提高民间资本的参与度,应积极发挥公共金融机构的担保功能,促进官民合作。

在这一方面,日本正在加强国际协力银行(JBIC)、日本贸易保险(NEXI)、国际协力机构(JICA)等公共金融机构的风险承担功能的同时,为了灵活运用 PPP 促进发展中国家基础设施建设,已在为参加该类项目的日本企业及金融机构提供包括上述公共金融机构的融资·担保功能以及贸易保险等组合型支持措施。目前,中国的国家开发银行及中国进出口银行等政策性银行也正在酝酿改革以提高对政策性项目的参与度。我们认为,平衡公共金融机构与民间金融机构的风险、共同构筑促进基础设施建设的合作关系是一个值得讨论的课题。

3. 银行金融服务的专业化、国际化

如上所述,在灵活运用 PFI 进行基础设施建设时,项目的赞助企业通常将设立 SPC 等 PFI 事业公司,并通过以该公司基础设施建设项目产生的现金流及事业资产作为还款资金来源的无追索权融资,即所谓的项目融资进行资金筹措。

项目融资的贷款方通常为银行。由于制定交易方案需要丰富的法律知识以及对事业风险的把握等高度的专业知识技能,因此,目前主要由一些在全球开展业务的欧美大型金融机构担任牵头行。近几年来,东南亚等地的金融机构也通过参与当地的基础设施建设事业,积极致力于吸收项目融资相关的各种专业知识和技能。

随着“一带一路”相关基础设施建设的推进,本国企业在国外参与事业项目的机会逐渐增多,对于该国本土金融机构的融资需求也将有望增加。因此,重庆的本地银行也有必要作为贷款行积极参与项目融资,努力吸收各种专业知识和技能的同时,提升外币筹措能力以应对项目所在地的当地货币贷款需求,致力于提高金融服务的专业化、国际化。

我三井住友金融集团旗下的三井住友银行,作为在全球开展业务的金融机构,通过最大限度使用众多网点资源和行内专业部门所拥有的知识技能等,牵头组建了国内外众多大型项目融资案件。2014 年更是在该领域的行业杂志 ProjectFinanceInternational 中第三次获得“globalbankoftheyear”奖项,其金融服务水平也受到外部的广泛好评。在“一带一路”构想相关的基础设施建设项目中也将贡献绵薄之力。

除了项目融资等先进的融资方式以外,伴随沿线各国的互联互通,各国间的贸易、资金交易等将有所扩大,这将对区域内的金融机构在国际业务等基础性金融服务的专业性上提出更高的要求。

在这一方面,日本的银行在 20 世纪 50 年代至 60 年代贸易自由化推进的过程中,强化了贸易金融和外汇业务,70 年代伴随对外直接投资的监管放宽,日本企业走向海外步入常态化,日本的银行也加速进行海外拓展并加强了在当地的融资服务。进而,80 年代在海外基础设施建设需求高涨的背景下,日本的银行

在不断参与项目融资的同时，还在外汇业务自由化的进程中扩大了外国证券交易等，切实提升了自身业务水平，并对于客户需求的变化等进行了细致而周到的应对。

如上所述，在金融自由化稳步推进的过程中，日本的银行实现了金融服务的专业化和国际化。今后，在“一带一路”构想的具体推进过程中，对于沿线国家的金融机构而言，被要求短期内实现在国际范围内做出专业性应对的可能性有所增加。

在与“一带一路”构想有关的完善基础设施建设方面，对于本地金融机构而言，在从金融方面发挥主体作用外，在切实应对伴随区域内交易量扩大而产生的客户需求多元化的过程中，应不断完善自身体制的同时，对于知识技能尚薄弱的领域，摸索如何与已拥有先进经验的外国金融机构进行合作也值得探讨。

4. 基础设施建设事业投资者的多元化及跨境贸易的促进

为了满足旨在实现“一带一路”构想的庞大的基础设施建设需求，除了上述以银行为中心的贷款以外，从多元化的国际机构投资者处跨境吸收投资资本也必不可少。

在这一方面，从全球对基础设施建设事业的资金提供来看，一般贷款（Senior Loan）主要由政府系金融机构或民间金融机构提供，次级贷款（Junior Loan）等夹层贷款（Mezzanine）则主要由投资银行为中心提供，而股权融资方面，则主要由基础设施建设事业公司、主权财富基金（sovereign wealth fund: SWF）、养老基金及基础设施建设项目基金构成主要资金提供方。

在这些股权投资者中，养老基金和企业年金的管理机构等拥有雄厚资金和投资团队等的机构大户，经常会对作为项目主体的项目公司进行直接投资，而自身没有投资团队的投资者在单独进行投资时则可能会委托基金经理等，且通常会通过基础设施建设项目基金进行投资，因此即使资金规模相对不大，也能轻松获得分散投资效果。该基金的运用能有效实现基础设施建设项目投资者的多元化以及资金的跨境运作等。

我三井住友金融集团也正在积极参与基础设施建设项目基金的相关业务。2013年，三井住友银行联合已签署业务合作协议的印度民营大型综合金融集团（Kotak Mahindra Group）、加拿大大型资产管理公司（Brookfield Asset Management Inc.）以及 JBIC 共同为持续高速发展、基础设施建设需求较大的印度设立了专门的基础设施建设项目基金，致力于为机构投资者等提供投资机会。

对于此类基础设施建设项目基金的投资，由于目前其价格受市场变动的影响甚微，因此大多数为非上市型基金。事实上，由于该类基金的交易缺乏流动性及透明性，因此部分投资者对此抱有谨慎的态度。若要在全球范围内扩大投资者基础，顺利获得更多资金，建设基础设施建设项目基金上市市场也值得探讨。实际上，数万亿日元规模的基础设施建设项目基金已在澳大利亚、多伦多及新加坡证券交易所上市，而韩国与泰国也在推进相关市场的建设。

日本也于今年4月在东京证券交易所开设了基础设施建设项目基金市场。对于基础设施建设项目基金的全球投资者及机构投资者而言，建设和完善上述市场将可以扩大投资渠道，并加大与投资对象的接触机会。若要实现“一带一路”构想，中国也应推进基础设施建设项目基金市场的建设，同时，致力于发展成为国际化大都市的重庆市应将其作为产业政策的一环，在其中发挥主导性作用。

此外，项目的事业主体向养老基金等投资者发行的项目债券作为基础设施建设融资方式的重要性正在日益提高，在美国和英国的发行量也在逐渐增多。我三井住友金融集团旗下 SMBC 日兴证券也正在纽约和伦敦加强项目债券相关业务。

目前，在亚洲仅有马来西亚等部分国家发行过项目债券。为了完善亚洲债券市场，ASEAN+3（中韩日）各国正在携手推进“亚洲债券市场倡议”（Asian Bond Markets Initiative）。在此背景下，相信中国建立项目债券市场也将有效地扩大投资者范围。

5. 结束语

我三井住友金融集团旗下三井住友银行自 1982 年进驻中国以来，稳步扩大网点布局，为当地企业提供了多样化的金融服务。其中，鉴于发展迅速的重庆市在业务方面的重要性，于 2012 年在重庆开设了分行，并作为当地唯一一家日资银行，发挥自身优势致力于为客户提供优质的产品和服务。今后，我们将继续为当地企业的发展提供支持。相信重庆市将在“一带一路”构想中发挥主导作用，我们将最大限度发挥作为日资银行以及我集团所独有的优势，在金融方面做出相应的贡献。

为了顺利推进“一带一路”战略构想 ～从风险管理的观点出发～

隅修三

东京海上控股株式会社董事长

序言

2013年中国国家主席习近平发表了“一带一路（one belt, one road）”的战略构想，提出构建一个贯穿欧亚及非洲大陆的庞大经济圈。该构想由“陆上丝绸之路（one belt）”与“海上丝绸之路（one road）”构成，蕴藏着推动区域经济发展的巨大潜力，同时也面临各种各样的风险。

本文将就“一带一路”构想在实施过程中如何管理所面临的风险，并最终实现该构想进行探讨。本文将重点强调收集并分析与“一带一路”构想有关风险数据的重要性，因为通过收集与分析这些数据，可以明确各国、各地区应重点应对的各种风险。本文首先对“风险”及“风险管理”进行研究，其次讨论“一带一路”构想有可能面临的风险，最后提出具体的风险管理方针。

1. 何谓风险管理？

本文中提到的“风险（risk）”，是指“不确定性对目标的影响（effect of uncertainty on objectives）¹”，并且这种不确定性既可以向积极方面转化，也可以向消极方面转化。因此，本文中提到的“风险”，不仅包括自然灾害和火灾爆炸等只具有消极影响的“纯粹风险（pure risk）”，同时还包括汇率变动、原材料价格波动等兼具消极与积极影响的“战略性风险（strategic risk）”。

过去提及风险，通常指的是消极性的“纯粹风险”。但自2009年11月“ISO31000（风险管理的原则和方针）”发布以来，上述将风险分为两种性质的思维方式正逐渐获得越来越多人的认同。（“一带一路”构想相关风险将在第2章涉及）

掌握、评估并管理这些风险的过程，便被称作“风险管理”²。那么，组织（政府、企业等）应如何管理风险呢？首先，为进行有效管理，应全面把握可能面临的风险，并对风险的特性进行评估。其次，应构建一种可对每种风险分别采取措施、持续进行风险处置的机制。这一风险管理流程用示意图体现，则如图表2所示。

在探讨与“一带一路”相关的风险管理时，由于下列第1项“建立机制”因各组织（政府、企业等）而异，

¹ISO 31000 在对风险进行定义时补充了以下说明：

①所谓影响是指预期向好的或坏的方向偏离。

②各种目的定义为各种实现目标、各级水平，譬如：财务、安全卫生、环境、战略、项目、产品、过程等等。

③所谓不确定性是指与事件及其结果、其发生可能性相关的信息、理解、以及知识等任何一部分缺少的状态。

④风险多数情况下是由事件（包括周围环境的变化）的结果及其发生的可能性两者结合进行表述。

²上述ISO 31000中，将风险管理定义为“一个组织对风险的指挥和控制的一系列协调活动（coordinated activities to direct and control an organization with regard to risk）”。

因此本文主要探讨第 2、3 项的“风险摸底”和“风险评估”。

图表 1 常见的风险管理流程

No	阶段	简介
1	建立运行机制	构建推进风险管理的机制（包括制度及其运用）、确定组织内最高决策者的职责、确定每个具体风险的负责部门（风险所有者）、建立风险管理的长效机制（PDCA 循环）。
2	风险摸底 （风险评定）	全面实施风险摸底，将对象扩展至与业务发展相关的风险，而非局限于纯粹风险。
3	风险评估和分选	针对调查出的风险，对其相关数据进行收集，并分别评估。尤其要对风险的发生频率及影响力进行定量分析。分选出各国和地区分别应优先应对的风险。
4	采取必要措施	对需要处理的风险，采取具体的措施进行处理。对需要重点对待的风险，集中投入经营资源。对需要处理的单个风险，分别采取具体的措施。
5	持续性的调整、监控	对于目标风险进行定期检查和管理。 对需要处置的风险实施持续性的管理。

在走过 1~5 的流程后，重回到 1，如此循环往复。

（出处）笔者原创。

2.“一带一路”的相关风险

（1）“一带一路”相关风险的梳理

“一带一路”构想涉及的国家和地区超过 60 个，相关风险分布在各个领域，不胜枚举，此处仅列举部分风险示例。在“陆上丝绸之路”方面，特有的风险包括：物资调配及物价上涨风险、地震及地质风险、毁约及企业被征用风险、河流泛滥及洪水风险、试运营及开业后的火灾爆炸风险、土壤及环境污染风险，等等。此外，“海上丝绸之路”方面特有的风险包括：气象及海啸风险、海盗风险、港口设施停用风险、船只触礁、沉没及倾覆风险等。而陆海双方面都可能面临的风险包括：人才配置及劳务管理风险、项目及管理风险（工期延误等）、政策变动风险、外汇变动风险、赔偿责任风险等。

这些风险的分类方法、归纳方法也多不胜数。如前所述，可以从风险的所处的“空间”进行划分（如陆上、海上、海陆），也可按照“时间”（基建阶段、运营阶段、流通阶段）进行分类。

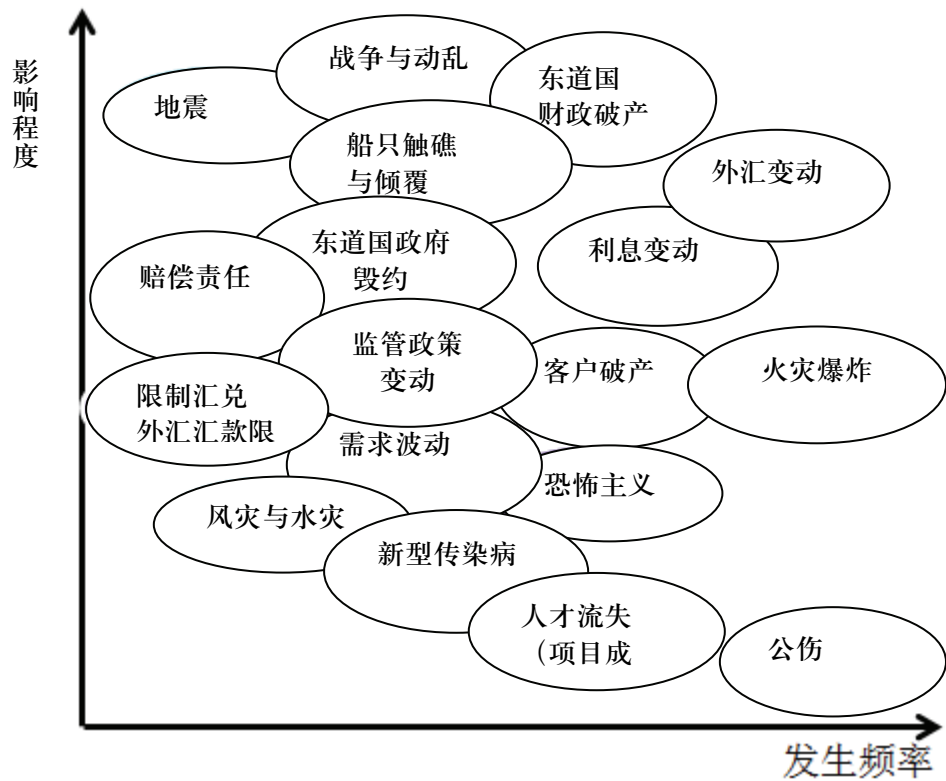
但重要的是，要从各个维度、无一遗漏地梳理出所有的风险，并确定何种风险是本企业、本单位面临的最重要的风险。在不同国家、地区，重要风险不尽相同。另外，随着“一带一路”的推进，将涉及到各行各业，各行各业面临必须优先处置的风险也各不相同。具体来说，“一带一路”构想主要将拉动公路、铁路、工厂、通信等基础设施和能源基础设施（原油、天然气管道）等施工企业及相关设备制造企业的需求，卡车、船舶等物流运输企业，以及旅游业也将获得更大的商机。上述行业所面临的风险也不完全相同的。

（2）“一带一路”相关风险的评估

单个风险评估通常由①风险的发生频率、②风险的影响程度（经济损失金额、对业务及组织的影响等）来表述。除此之外，有时也加上③风险的控制情况（组织现状对策）进行评估。图表 2 是 X 国的风险评估

(风险图示) 示例。

图表 2X 国的风险评估结果 (示例)

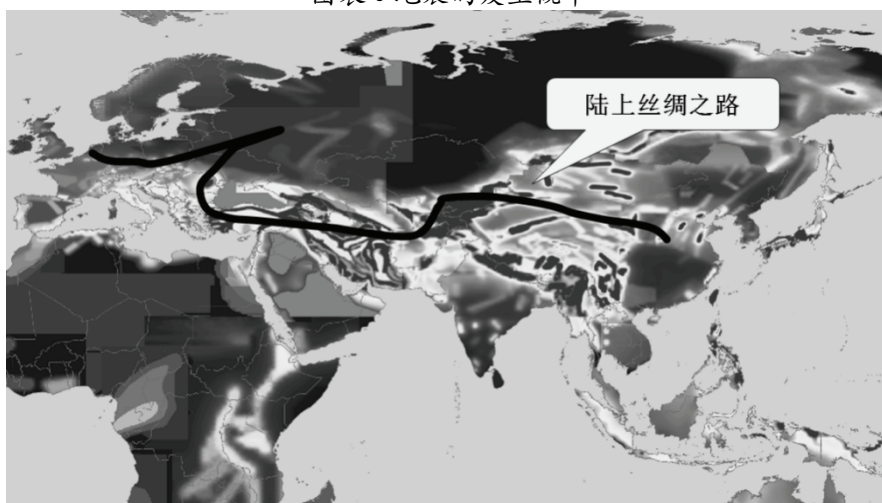


为了对梳理出来的风险进行正确评估，必须收集和分析有关的量化数据，而不是仅凭感觉和经验进行推测。尽管并不是所有风险都可进行定量分析，但应尽最大可能收集定量的数据，以便有效地推进风险管理。

下面举一些风险量化分析的实例。

<地震风险> 图表 3 是可视化的全球地震风险情况。这是利用东京海上集团公布的信息整理出来的全球地震发生频率示意图。将“陆上丝绸之路”途经之路与地震分布图对照分析，可见从中亚开始，横亘伊朗、土耳其的“陆上丝绸之路”的地震风险普遍较高。不过本图仅表示任意震级的地震发生概率，而实际上的损失程度根据地震级别、烈度、建筑物和地基强度而存在很大区别，因此需另做详细调查。总之，通过这样对地震损失的统计情况，便可对各国和地区的地震风险进行定量分析。

图表3地震的发生概率

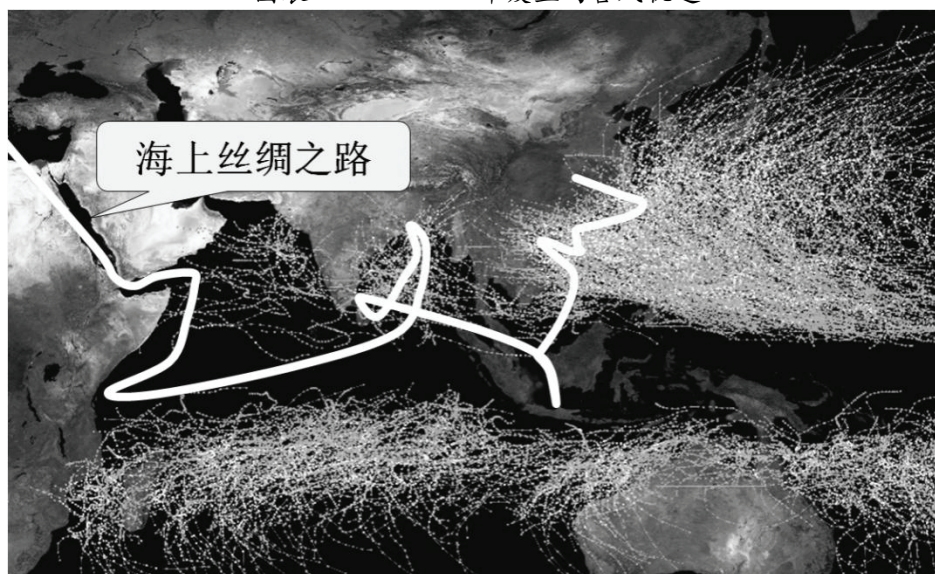


越接近红色表示地震发生的频率越高。

(出处) 东京海上日动风险咨询服务公司数据库

<台风风险>图表4表示1985年至2005年的20年内发生的台风(季风、旋风)的轨迹。在地图上与“海上丝绸之路”对照观察,可见中国、菲律宾、越南一带的台风风险发生频率极高。印度次大陆两岸偶有台风经过,而其他地区的台风风险微乎其微。将这些台风发生频率的数据,结合过去台风强度(气压)以及损失规模的数据,对其进行定量分析,便可对台风风险进行评估。

图表4 1985~2005年发生的台风轨迹



(出处) WikiProjectTropicalcyclones/Tracks

<海盗风险>图表5是2014年海盗事件发生地点的图示。将其与“海上丝绸之路”途经之处重叠后,可以看出海盗事件是在特定地点发生的。首先,主要集中在东南亚海上交通要道的马六甲海峡,其次是孟加拉国的吉大港近海,第三,是经过苏伊士运河时必须通过的曼德海峡(亚丁湾外海)。同时定量分析海盗

事件造成的损失（人员损失、经济损失、声誉和信任降低等），便可将“海上丝绸之路”上的海盗风险转为可视化图表。

图表5 海盗事件发生的地点



（出处）IMBPiracy&ArmedRobberyMap2014

3. 单个风险的应对

通过收集与分析风险相关数据，可以明确判断，对于企业在某个具体国家、地区的业务活动而言，什么是最重要的风险。对最重要的几个风险群，应投入更多的应对资源。

对于单个风险，应制定出应对风险的策略，采取具体的措施。策略是指应对风险的基本思路，而措施则是指完善书面资料、设备投资以及投保等具体的应对方法。下面主要针对策略进行说明。

具有代表性的风险管理策略，主要有①降低风险（消除风险源、改变风险发生机率、改变后果），②与合作伙伴共同分担风险，③保留风险，④规避风险。

图表6 应对单个风险的策略

分类		概要
降低	消除	消除风险源（例如，为防止信息泄露，禁止个人信息保存在私人终端上）。
	改变风险发生机率	改变发生风险的概率（例如，将工厂用地选在地震发生概率较低的地区）。
	改变后果	改变事故一旦发生后造成的影响（例如，火灾爆炸事故发生时使用应急灭火设备）。
共同分担		与另一方共同分担风险，包括合同、风险融资等（例如，加入国家保险和商业保险）。

分类	概要
自留	通过有事实依据的决策，决定对某些风险不采取措施，而是自行承担（主要为轻度风险）。
规避	决定不开展或停止从事产生风险的活动(例如，不在治安风险较高的地区开展业务)。

（出处）笔者原创。通常，除了上述降低、分散风险的措施外，在某种情况下还应有意识地“增加”风险（例如：可能具有积极影响的“战略风险”）。本文从略。

为了有效应对单个风险，不应简单地从上述各种措施中选择一个，而应该考虑综合性采取多种策略。譬如，就“陆上丝绸之路”中比较凸显的地震风险而言，通过评估一个地区地震发生概率或地质情况后建厂，就属于上表中的“改变风险发生机率”。完善地震发生时的应急处理，建立业务可持续管理体制（BCM）属于“改变后果”。除了通过上述措施降低风险外，一般还可投保财产保险公司的地震保险，与其共同分担风险。不过，即使对风险进行了降低和分担，在地震发生时也必然会产生业务上的混乱。这些混乱也被视为风险的一种，企业方面可以自行判断对这些风险是否予以自留。

综上所述，在推进“一带一路”战略构想所面临的大量风险中，对于特定国家和地区以及特定行业和企业所面临的最重要的风险群，必须采取适当的、有效的应对策略和措施。

4. 总结

“一带一路”战略构想是划时代的巨大的项目。但是项目愈大，与其相关的风险所涉及的领域便愈多，对风险发生频率及其影响程度的把握也愈加艰巨。为了顺利推进“一带一路”战略构想，适当的、有效的风险管理是不可或缺的。在风险管理的最初阶段，最为重要的是收集并分析与“一带一路”战略构想相关的风险数据。通过风险数据的收集与分析，可对各种风险进行评估，明确应重点应对的风险。

强化重庆区位优势 and 枢纽功能，加强互联互通

伯纳德·尤柯尔

ABB 集团电力产品业务部总裁

ABB 集团执行委员会成员

1. 引言

“一带一路”是“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”的简称。“一带一路”被普遍视为中国打造地缘经济中心，促进“一带一路”地区乃至全球经济增长的宏伟构想。“一带一路”致力于在继承中国古丝绸之路精神的基础上解决当下经济发展需求，强调国家间、尤其是欧亚大陆的互联互通和合作。现已有近 60 个国家和地区对此表示积极响应¹。其中，基础设施建设得到了热烈的欢迎和有力的政策支持。沿线的中国各主要地区与城市已投入到全面建设的最前线，通过铁路、电网和信息基础设施网络实现全面的实体和虚拟的互联互通，旨在尽早为当地创造收益，并打造充满机遇的工业基地和共同市场。

中国商务部最新统计数据表明，“一带一路”沿线地区的贸易和投资额得到了显著提升。2015 年上半年，中国对“一带一路”沿线国家的双边贸易额达 4853.7 亿美元，占全国进出口总额的 25.8%；中国企业共对“一带一路”沿线的 48 个国家进行了直接投资，投资额合计 70.5 亿美元。我国企业在“一带一路”沿线的 60 个国家承揽对外承包工程项目 1401 个，新签合同额 375.5 亿美元。²一季度，俄罗斯、蒙古和中亚各国对中国的直接投资同比翻一番，中东欧、西亚和北非对中国的直接投资同比增长 400%³。这些数据清晰表明中国具备向“一带一路”沿线国家输出生产要素的能力。与此同时，这些国家也意识到与中国发展贸易与投资合作的巨大需求⁴。

“一带一路”包括沿线国家和地区之间在公共政策、基础建设、贸易投资、金融和人文交流等领域的协调、整合和互联互通。其中，通过基础设施和投资实现互联互通是首要目标。这或许也是唯一贯穿经济互动所有领域的共同因素。

位于中国西南部的重庆由于其区位优势已成为西部发展和开放的重镇。重庆是连接区域经济的枢纽，进一步延伸至俄罗斯伏尔加河沿岸地区，最终与西欧经济中心连接。重庆带领中国内陆城市圈率先建立了全方位交通互联网络，提升了货运和客运的运力和效率。现在，“一带一路”将重庆定位为西南地区 and 长江经济带综合交通枢纽，为重庆这个特大城市提供了具有划时代意义的机遇。重庆可藉此追求更宏伟的发展目标，最终融入范围更广、整合度更高的市场。不过，这一地位的提升也为城市规划者和当地工业带来了挑战。

¹ 外交部部长王毅在“中国发展高层论坛 2015”的演讲：《构建以合作共赢为核心的新型国际关系》，<http://new.caijing.com.cn/economy/20150323/3846290.shtml>

² 《商务部：与“一带一路”沿线国家经贸合作效果超预期》，http://www.chinadaily.com.cn/micro-reading/china/2015-08-05/content_14077908.html

³ 商务部新闻发言人沈丹阳例行新闻发布会讲话
http://www.ce.cn/xwzx/gnsz/gdxw/201505/05/t20150505_5283108.shtml

⁴ 《“一带一路”促进中欧经贸关系发展》，<http://www.yicai.com/news/2015/06/4638691.html>

(1) 要加强与周边省份的互联互通,重庆需要升级、完善并整合其水陆空交通、电力基础建设和油气管道网络。此外,重庆需要将陆地交通基础建设延伸至贵州、云南、广西和四川,建设覆盖西南地区的综合交通枢纽。因为地处多山盆地地区,重庆经常面临土地、投资和人才方面的局限⁵。因此,重庆应该大力应用先进科技和管理,最大限度地提升其生产能力和效率。

(2) 对于城乡间的互联互通,人们需要高效、便利、舒适和安全的交通工具。富裕的中产阶级不断崛起,其日益增长的旅行需求也对交通方式提出了也越来越高的要求。然而,快速增长的交通带来的污染也在影响着经济增长和稳定。要提升城乡间的互联互通和人员往来,先进的管理控制系统、环境友好型交通方案、更优质的通勤服务至关重要。

(3) 在现代化城市环境下,互联互通不只限于地方和人之间的实体连接,更意味着实体系统和信息系统之间先进的深层次互联。互联互通不仅是孕育科技和经济创新的基础,还是新一代信息通信技术产业的经营理念。建设覆盖“一带一路”沿线国家和经济体的信息通信系统,机遇与挑战共存。

本文基于对各领域互联互通的研究和 ABB 的全球经验,探讨了各种方案和最佳实践,旨在帮助重庆实现发展战略目标。

2. 案例研究

随着“一带一路”和“长江经济带”发展战略的深入,重庆若要在既有区位优势 and 工业基础上促进城市全局地位提升,就需要在服务全国大局之中发展自己、在加强与周边省市合作中提升自己。其中,交通、通信、能源等领域应该得到优先发展⁶。

此外,在“长江经济带”发展过程中,重庆也面临着加快老工业基地转型升级以及与长江中下游地区携手并进的新机遇。本文将就能源、制造、交通及信息基础设施领域分享四个案例。

2.1 能源网络的互联互通

现状

作为中国西部唯一的直辖市和“一带一路”战略的重要节点城市之一,重庆在区域经济发展中扮演着重要角色。然而,重庆也在电力供应和环境保护上面临着严峻的挑战。

经济社会的快速发展带来了刚性能源需求,而由于缺乏一次能源⁷,重庆能源对外依存度较高,尤其是夏季的持续高温天气会增加空调系统对电力的急剧需求,带来用电高峰。据重庆社会科学院统计,自 2004 年成为能源净调入区以来,十年内重庆能源对外依存度已接近 50%⁸。

重庆地处盆地边缘,空气湿度较大、流动性差,不利于污染物自然净化,这对解决工业、交通以及电力生产等领域的环境污染问题带来了更大的挑战。另外,重庆还面临着改进能源基础设施布局的艰巨任务。

目前,重庆已经做出诸多努力以应对上述挑战,比如大力发展了智能变电站,以提高电力网络的效率和可靠性。同时,在能源改革和“一带一路”战略背景下,中国正在积极推动区域及国家之间能源、尤其是非化石能源的互联互通⁹,这也为重庆加速能源发展提供了更多的机遇。

⁵ 《西南地区综合交通枢纽打开重庆发展新空间》, 08-26-2014,

<http://www.chinahighway.com/news/2014/865894.php>

⁶ http://news.xinhuanet.com/politics/2015-05/27/c_1115429796.htm

⁷ <http://www.chinasmartgrid.com.cn/news/20140217/491258.shtml>

⁸ <http://www.cqfz.org.cn/webSite/yjbg/yjbg/html-1714/7737.html>

⁹ http://www.indaa.com.cn/tbdc/201506/t20150629_1608502.html

解决方案	能源网络的变革可以促进各个国家和地区间电网的互联互通,加快清洁能源的开发和电网整体的发展,其关键是建立以特高压电网为骨干网架的坚强智能电网¹⁰。智能电网的远程管理及可再生能源发电并网能确保电网的可靠性和可持续运行,因此对能源网络也十分重要¹¹。 在 2015 年初各省两会期间,“高压输电”已作为热门词出现在包括重庆、四川、新疆和内蒙古在内的十多个省市的政府工作报告中。各地方政府对高压输电的重视与国家电网公司的工作计划不谋而合¹²。 高压直流输电技术是由 ABB 开创的,因其高效、经济、环保等优点,十分适用于长距离大容量输电。因此,高压直流输电技术是以最小的损耗将电力从能源富集区域输送至用电负荷的中心区域的理想方式。
益处	高压直流输电是保证电力网络互联互通、优化地区间能源配置的关键技术。通过将四川、西藏等周边地区的清洁电能高效地输送至重庆,该技术能有效缓解重庆的电力短缺。此外,高压直流输电能够实现可再生能源的有效利用,减少对化石燃料的依赖,有利于环境保护。
成功案例	欧洲高压直流输电应用 目前,欧洲最长的高压直流输电电力网络 NordLink 项目正在开展建设,预计 2020 年投入运营。作为实现挪威和德国电网首次互通的重要项目,NordLink 已被欧盟委员会列为促进欧盟能源市场的一体化的共同利益项目之一。 该项目将加强两国能源安全,通过把德国的富余风电和太阳能电力输送到挪威,同时把挪威的富余水电输送到德国,来支持可再生能源并入国家间输电网络。NordLink 项目由 ABB 参与实施,可以传输 1400 兆瓦的可再生能源,满足 360 万个德国家庭的用电需求。

2.2 制造业的互联互通

现状	作为老工业基地,制造业已成为过去几十年来重庆发展的主要驱动力。2014 年,重庆全市大、中规模工业企业产值 1.86 万亿元(约 3000 亿美元),增长 14.6%,增速位于全国领先行列¹³。面对中国经济“新常态”和“一带一路”、“长江经济带”战略带来的新机遇,重庆正在加速工业转型升级,以巩固和发展制造业的竞争力。 通过延伸产业链和建立产业集群,重庆发展起大规模的加工贸易,成为世界最大的笔记本电脑生产基地¹⁴和全国最大的汽车生产基地。在雄厚的工业基础支撑下,重庆于 2011 年提出打造“全球机器人之都”的宏大计划¹⁵。 随着“中国制造 2025”及“互联网+”战略的深入执行,重庆紧跟国家政策,计划进一步推动信息技术产业的整合,并选定了包括液晶面板、机器人及智能装备、新能源汽车及智能汽车等在内的十大新兴产业集群进行深入发展。 因此,把握政策机遇、加强与长江经济带上其他城市的合作、做好产业升级准备,成为重庆承接长江中下游产业转移、带动周边地区可持续发展的关键。
----	--

¹⁰<http://www.chinapower.com.cn/newsarticle/1230/new1230362.asp>

¹¹<http://www.abb.com/cawp/seitp202/689cde1fc799c75cc1257c1500265d6d.aspx>

¹²http://www.indaa.com.cn/xwzx/yw_btxw/201502/t20150213_1589423.html

¹³http://www.gov.cn/xinwen/2015-01/10/content_2802801.htm

¹⁴http://www.cq.xinhuanet.com/2015-01/14/c_1113984928.htm

¹⁵http://media.workercn.cn/grrb/2015_03/04/GR0601.htm

解决方案	移动通信技术、云计算和大数据分析促进了工业自动化网络的发展。这将提升工厂产量及其正常运行时间，提升产能利用率，实现柔性生产，兼顾标准产品规模化生产和设备装置定制化生产。 只有重视“物、服务与人的互联”，才能实现有意义的整合，提升生产率和效率。在这一过程中，工业机器人起了非常重要的作用，其中的智能技术实现了远程管理和维护¹⁶。
益处	工业机器人等智能制造技术的应用能大幅度提高生产率和效益，提升产品质量，降低生产成本。这能帮助中国实现制造业转型升级，进入高效智能的发展新阶段。 应用远程管理的机器人能诊断自身的“健康状况”，分析运作情况，并通知维护工程师在故障前介入。这些技术进步可以推动工业生产力进一步发展，促进企业全球供应链管理模式的转型¹⁷。 这项技术能够支持重庆在未来更好地发挥“机器人之都”作用，建立规模更大、联系更紧密的产业集群。
成功案例	机器人远程服务 ABB 为比利时包装巨头 DeufolBelgiëN.V.的包装物流中心提供远程服务机器人。通过无线远程监控系统，ABB 机器人远程服务可以对机器人性能实施不间断评估，尽可能降低计划外停产的可能性。 例如，客户曾通过远程服务的提示，迅速找到一台机器人触发碰撞监测警报的原因，原来这台本应采用悬挂安装的机器人误用了落地安装的设置。通过电话指导，ABB 快速解决了这个问题，帮助客户节省了大量的生产、差旅以及现场排除故障的时间。 目前，ABB 在全球安装了 30 万台机器人，大部分机器人已应用智能技术，并能够提供远程维修服务。

2.3 高效可靠交通系统的互联互通

现状	重庆有着承东启西、连接南北的独特区位优势，通过建立高效可靠的交通系统加强城市的互联互通对于重庆发挥西部枢纽城市的战略作用至关重要。依托长江流域黄金水道、“渝新欧”国际物流大通道和渝昆东南亚三大国际贸易大通道，重庆可以打造“铁路、公路、水路、航空、管道”多种运输方式无缝衔接的综合立体交通网络。 在重庆的城市公共交通运输网络中，轨道交通因其客运量大、便捷、环保等优点，已成为公共交通发展的第一选择。截至 2014 年，重庆轨道交通运营路线共计 202 公里，覆盖主城九区，日客运量达 180 万人次，与奥地利首都维也纳的人口相当。重庆计划在 2020 年前将其轨道交通运营路线提升一倍至 400 公里。届时，60%的市民将能在 10 分钟内抵达轨道交通车站¹⁸。 除传统的地铁系统外，重庆还致力于开发世界领先的跨座式单轨交通技术，目前已在两江新区建成中国第一个单轨交通产业基地。截至 2014 年底，重庆单轨交通运营路线已占
----	---

¹⁶<http://www.abb.com/cawp/seitp202/6c6df4eb9832f420c1257e2500280056.aspx>

¹⁷<http://www.abb.com/cawp/seitp202/85175f3cd1a37487c1257d680072bab0.aspx>

¹⁸http://www.cq.xinhuanet.com/2015-06/18/c_1115658612.htm

	轨道交通路线总长度的 44%。此外，重庆的单轨交通产业基地还实现技术输出，帮助巴西、韩国等国家建造单轨交通系统¹⁹。“中国制造 2025”战略对轨道交通的重视及“一带一路”战略带来的巨大商机，为重庆进一步发展轨道技术提供了无限可能。 然而，全球交通运输行业的能源消费预计每年将增长 1.9%，这意味着到 2020 年底交通行业将成为排名第一的耗能大户²⁰。交通基础设施开发商已充分认识到将长期环境成本纳入经济核算的必要性。轨道交通网络的能效与环保性能与其互联互通效益同等重要，需要进行长期投资。 从能耗的角度来看，单轨列车一般采用橡胶轮胎²¹，其滚动摩擦阻力比传统地铁采用的钢轮高出几倍²²，这使得列车的行进和制动过程需要消耗更多能量；另一方面，传统地铁所必需的照明、通风等系统也导致其能耗居高不下²³。因此，随着重庆轨道交通运营路线不断增加，发展更加高效节能的轨道交通系统十分重要。
解决方案	列车动能占据了轨道交通系统总能耗的 50%²⁴。一旦列车进站，刹车能源再生系统可以将列车动能转化成电力，并返还给电力系统。
益处	轨道交通能源存储和能源再生系统还可以降低运营成本、能源消耗和二氧化碳排放量。比如，ABB 的 ENVILINE 能源恢复系统（EnergyRecuperationSystem）通过将制动能量返还到电力系统中降低能源成本，借此降低的能耗可达轨道交通系统总能耗的 10%~30%。这种系统升级还能消除扰民的噪音，创造一个更加宜居的城市环境。
成功案例	美国宾夕法尼亚州轨道交通 东南宾夕法尼亚州交通局负责美国第六大公共交通系统的运营，为费城及其周边近 400 万居民服务。 在该交通系统每年 5 亿千瓦时的总用电量中，80%是为整个轨道网络提供动力。其中又有 60%是列车的动能。但是很大一部分动能在列车频繁进站的过程中耗损了。捕捉并重复利用这部分能量可以为该系统降低超过 10%的能耗。 东南宾夕法尼亚州交通局自 2012 年 4 月起开始使用 ABB 的 ENVILINE 能源恢复系统（包括直流供电、保护技术和电能管理解决方案），总体电力消耗节约高达 30%。该系统配备了锂离子电池，可以重复利用制动能源，降低 10%的制动能耗，同时为“地区输电组织”（RegionalTransmissionOrganization）提供电频调整服务。该系统每年节省的开支和产生的收入总计达 270 万元（约 44 万美元）。

2.4 信息基础设施的互联互通

现状	作为一座人口众多并占据重要战略经济地位的枢纽城市，重庆一直在寻找基于自身优势的新增长点，如加深与世界领先 IT 企业的合作，推动云计算、电子商务和其他新兴产业的发展²⁵。
----	---

¹⁹<http://www.chinahightech.com/html/760/2015/0601/638383531343.html>

²⁰http://www.pwc.com/en_GX/gx/transportation-logistics/tl2030/infrastructure/pdf/tl2030_v2_transport-infrastructure.pdf#P31

²¹http://digitalpaper.stdaily.com/http_www.kjrb.com/kjrb/html/2014-03/13/content_251429.htm?div=-1

²²<http://wenku.baidu.com/view/d3ee44c35fbfc77da269b100.html>

²³http://digitalpaper.stdaily.com/http_www.kjrb.com/kjrb/html/2014-03/13/content_251429.htm?div=-1

²⁴<http://mobile.163.com/14/1106/02/AAB7KAA5001166V4.html>

²⁵http://cqcbepaper.cqnews.net/cqcb/html/2015-06/30/content_1847495.htm

	数据中心是新兴技术产业的核心基础设施。因此，重庆在 2010 年推出了“云端计划”²⁶，并成立了两江国际云计算中心。重庆还计划在 2015 年底前建成有 100 万台服务器的产业级数据中心²⁷。2015 年 6 月，腾讯第四个云计算中心在中国西南开工建设，最终将拥有 10 万台服务器的计算能力。重庆数据中心产业在满足当地云计算需求的基础上，还将进一步影响全国、亚太地区乃至全世界的应用市场。 尽管市场潜力巨大，重庆数据中心的运营仍面临诸多挑战，如电力短缺、稳定性及天气高温潮湿的不良影响等。 • 数据中心每平方米的耗电量是普通写字楼的 30 倍²⁸ • 数据中心对电力可靠性有极高的要求。数字设备对供电中断和功率波动非常敏感，一旦这类情况发生，极有可能导致数据丢失，造成严重后果。研究表明，数据中心断电 1 小时造成的经济损失可高达 100 万美元²⁹ • 数据中心需要干燥、清洁、方便服务器散热的环境³⁰，重庆湿热的气候环境将导致数据中心维护费用大幅增长
解决方案	数据中心断电带来的经济损失远远超过生产类设施。供配电系统的高可用性、高能效和灵活性对于数据中心的运营至关重要³¹。此外，完善工作负荷和能耗管理等日常运营也是保障数据中心安全可靠的关键因素³²。 通过综合管理平台，数据中心运维人员可以实现大量组件和系统之间不同层次的集成和操作，集中控制基础设施和 IT 技术的自动负荷迁移和实时优化，利用双向分布式发电系统平衡数据中心电力供求³³。一个卓越的数据中心基础设施管理系统可以满足数据中心用户对动态管理柔性网络的需求，确保数据中心各项资产的可靠、高效及利用率最大化。
益处	通过在开放平台上提供可视化服务、决策支持和自动化技术，数据中心基础设施管理方案能够对系统性能和环境因素进行远程监控，及时发现问题，实现运维人员与机械、电气和 IT 系统的双向交流，确保安全运营³⁴。 数据中心基础设施管理系统方案的优势涵盖基础设施和运营的多个领域，能够支持数据中心成本、容量和控制的管理，包括系统可用性与性能、容量规划、电力、制冷和空间管理、资源预测和能源规划、设施和 IT 自动化、故障排除和根本原因分析。 有效的管理控制优势能够帮助重庆更好建立大规模的数据中心集群。
成功案例	曼哈顿数据中心 Telx 是美国一家重要的数据中心托管服务商，在美国国内 13 个战略市场设有 20 个数据中心，服务 1200 多家客户³⁵。2014 年上半年，Telx 为其位于纽约美洲大道 32 号数据中心的第十层配备了 Decathlon®数据中心系统，以优化能耗和冷却系统。Decathlon®数据中

²⁶<http://cq.people.com.cn/news/201471/201471916556042966.htm>

²⁷http://cqrpaper.cqnews.net/cqrb/html/2012-03/23/content_1514854.htm

²⁸<http://new.abb.com/substations/data-center-electrification>

²⁹<http://new.abb.com/cn/en/smart-technology/smart-grid-and-city/tencent-cloud>

³⁰<http://www.miit.gov.cn/n11293472/n11293832/n12843926/n13917072/15121870.html>

³¹<http://new.abb.com/substations/data-center-electrification>

³²http://www.lead-central.com/AssetManager/02427e68-6f15-4f3a-9749-d37abf613741/Documents/Data%20Centers/ABB-564-WP_O_Data_center-risk.pdf

³³<http://new.abb.com/cpm/decathlon-software/decathlon-datacenters/introducing>

³⁴<http://new.abb.com/cpm/decathlon-software/decathlon-datacenters>

³⁵<http://www.abb.com/cawp/seitp202/abdc0ab97dfdf90c1257da8005657a7.aspx>

心系统是唯一个能同时实现工作流程和基础设施建设流程自动化，并帮助运营商持续优化数据中心性能的数据中心基础设施管理系统。目前，Telx 计划在同一数据中心的第 24 层再次安装这一系统，进一步优化公司的运营。

通过 Decathlon®数据中心系统，Telx 可以连接和监控任何第三方供应商的设备并实现自动化，这样，运营商可以在数据中心任一位置管理全部的制冷系统设备，并从一个中央位置监测全国 20 个数据中心的所有客户情况，比较客户收益和户均用电量。以这种方式，运营商也可以通过一个整合的系统了解自身的盈利状况。

3. 结论

互联互通的本质是为资本、劳动力、技术、信息、服务等生产要素的通畅流动创造条件。经济原理表明，生产要素在不同国家或者地区之间的流动会提高资源的配置效率³⁶。

经济体无论大小，它们之间的互联互通都是实现双赢的关键。互惠、紧密的连接和双赢互为因果。背离这一趋势，经济体就无法从国际劳动力分工中受益，阻碍自身经济增长³⁷。

今年 6 月底，李克强总理出访欧盟，收获颇丰，同时，亚投行也顺利成立。在这一大背景下，“一带一路”已成为中国改革开放的新动力，紧密联系了欧洲和“一带一路”沿线国家的发展战略。可以预见在将来，一个由铁路、公路、空中航线、海上航线、管道、电网和信息技术组成的综合网络，将更紧密地把中国和欧洲以及世界联系起来³⁸。这将显著地增强亚欧合作，促进全球化发展，提升生产要素自由分配的成本效益。

为“一带一路”沿线国家带来生产效益的同时，中国城市群仍需要大规模的有效投资和技术升级³⁹。我们很高兴看到重庆市政规划人员和重庆高层战略家将中国及其枢纽城市群视为未来欧亚大陆统一共同市场不可分割的一部分。欧洲公司将其视为重要契机，愿意积极参与，帮助重庆建设成强大的地区经济交通枢纽。这将给“一带一路”地区甚至整个欧亚大陆创造共赢局面。

³⁶彭刚、任奕嘉：《互联互通：经济新常态下的国家战略》，
<http://www.rmlt.com.cn/2015/0409/381093.shtml>

³⁷John Ross: Key strategic significance of One Belt and One Road, 03-05-2015,
http://www.china.org.cn/opinion/2015-03/05/content_34962895_2.htm

³⁸王义桅：One Belt One Road: Opportunities for Europe-China cooperation, 05-08-2015, 中国人民大学重阳金融学院网站，
<http://rdcy-sf.ruc.edu.cn/displaynews.php?id=12130>

³⁹《“一带一路”促进中欧经贸关系发展》，<http://www.yicai.com/news/2015/06/4638691.html>

充分实现渝新欧大通道的潜力

费逸凡

马士基码头公司首席执行官

马士基集团执委会成员

在 2014 年 11 月 8 日 APEC 峰会的‘加强互联互通伙伴关系东道主伙伴对话会’上，习近平主席做了重要讲话，强调增强地区间的互联互通才是推动亚洲乃至世界贸易增长与经济繁荣的源动力。

习主席认为，正如中国提出的“一带一路”框架倡议，亚洲应当以经济走廊为依托，充分考虑不同国家的需求，大力发展内陆和海路互联互通的基础框架。接下来，我们将侧重于分析这一重要倡议对于重庆作为一个主要的交通枢纽连接中国与欧洲及东南亚地区的机遇和挑战。

重庆渝新欧大通道对于提高重庆和中国整体的经济活力具有很大的潜力。它为出口到欧洲市场开拓了新的通道并为消费者直接选择众多高品质的进口商品提供了便捷。这种新的运输方式是一个历史性的突破，为内陆国家及人口众多的中国西部进入国际市场提供了前所未有的快速通道。根据经验，我们开始看到很多中国中西部的客户转向铁路，以减少运输时间，并避免货物中转到沿海港口产生的额外费用。

不过，即使渝新欧大通道提供了很多机会，我们亦有必要认识到这种新运输方式发展所面临的挑战。成本，运力和开行频率都是影响发展的关键因素。

接下来，我们将就渝新欧大通道的优势，劣势，机遇和风险进行概要总结，并为充分发挥渝新欧全部潜力提出建议：

一、优势

1.重庆是中国西部唯一一个水、陆、空运输一体化的交通枢纽。它紧邻长江，有多条线路直达中国其他地区。

2.重庆是一个位于中国西部规模巨大的工业中心。惠普，宏碁，富士康科技，巴斯夫等公司都建有生产基地。长安福特，上汽通用五菱，现代，北汽，东风和华晨等 14 家汽车公司在重庆都有生产线。到 2014 年底，世界 500 强企业有 243 家在重庆设立了公司。

3.2014 年，重庆的汽车生产商年产量达到 260 万辆，使重庆成为中国最大的汽车生产地。

4.从德国来说，杜伊斯堡是世界上最大的内陆港口之一。它连接着一个有几十个货物集散点的成熟的网络，其中包括荷兰鹿特丹，比利时安特卫普，俄罗斯莫斯科和切尔克斯克，波兰库特诺，捷克帕尔杜比采，和哈萨克斯坦的阿拉木图和科斯塔奈。

5.重庆市占中国总人口总数 2.3%，2014 年 GDP 增长率达到 10.9%，是中国经济增长率最高的城市，比国家整体增长率高出 3.4%。

6.重庆产业多元化使进出口产品呈多样化分布：

— 出口：电子产品，汽车配件，机械设备，玩具，食品，纺织品等。

— 进口：来自德国的汽车配件，高档消费品，木材，机械设备，仪器仪表，化工产品，食品和饮料。

2014 年，高新技术产品出口增长了 25%，达到 310 亿美元。其中笔记本电脑出口增长了 28%，达 253

亿美元，约占重庆市出口总额的 40%。

7.国家重点进一步加强重庆作为航运枢纽的战略地位，据报道，到 2020 年重庆市将会投资高达 1.2 万亿元用于基础设施建设。

8.渝新欧班列：

- 在该地区有先发优势，拥有庞大的客户群体。
- 2014 年，渝新欧货运量占欧亚铁路总量的 33%。
- 根据提供铁路沿线物流服务的渝新欧物流公司的数据，运抵重庆的货量增长了 8.3%。
- 一站式报关报检落户重庆。
- 安全度高：列车和货物实行 24 小时监控，并配备电子锁和 GPS。
- 温度和湿度控制：具有绝缘温功能的集装箱可承受摄氏零下 40 度的低温，解决了冬季低温的问题。

二、劣势

1.国内的竞争激烈。渝新欧面临 7 个主要来自中国西部的竞争对手，包括蓉新欧班列（成都-罗兹），郑新欧班列（郑州-汉堡），苏满欧班列（苏州-华沙），汉新欧班列

（武汉-捷克/波兰），湘欧快线（长沙-杜伊斯堡），义新欧班列（义乌-马德里）以及哈尔滨到俄罗斯的中欧班列。

2.贸易不平衡：欧盟与中国的贸易逆差意味着从中国去欧盟的去程货量远远超过从欧盟到中国的回程货。据渝新欧（重庆）物流公司统计，自 2014 年到 2015 年 8 月，从重庆开出 225 趟班列，但数据显示从德国开回重庆的班列数量大大低于预期。这让有规律地运行重庆到欧盟之间的往返班列遇到了一些困难。

3.把集装箱空箱从欧洲运回中国，或者由于缺乏运输货物到中国的需求而使空箱滞留在欧洲，都会给物流运输带来挑战，使其效率低下。

4.渝新欧班列：

- 渝新欧班列途中需要两次换装换轨：第一次在中国与哈萨克斯坦边境换成俄罗斯的宽轨，第二次在波兰和白俄罗斯边境换回标准轨道。
- 班列缺乏人性化的 IT 平台便于订舱及在途中追踪货物下落。
- 缺乏一个专业的公司可以针对欧洲市场向潜在的欧洲代理和客户营销渝新欧班列及其服务。
- 渝新欧物流公司负责从欧洲揽货回中国，但他们不熟悉欧洲市场，而且在当地缺乏专业声誉以及欧洲的合作伙伴。
- 目前渝新欧班列英文版网站的文化意识和语言不适合欧洲市场，并不能传递班列的专业形象。

三、机遇

1.在重庆继续成长为经济中心的过程中，不断发展的互联网贸易等行业会需要在重庆建设大量仓库，这能增加渝新欧服务的需求。

2.如果通道沿线铁轨标准能够统一，可以缩短运输时间。

3.如果沿线国家的检疫标准统一，能创造一个更高效的进出口环境。

4.新建铁路延伸：中国已经或即将开始修建 10 条新的铁路线。

5.在欧洲的新合作伙伴可以在欧洲扩大影响，拓宽渝新欧的客户群和影响范围。

6.允许渝新欧转运国内集装箱（或者简化批准外商独资集装箱运输）将更好地无缝连接后续运输。

7.和海运相比，渝新欧铁路运输在重庆不受洪水和河流潮汐的影响。

四、风险

1. 铁路沿线的国家检疫标准差异很大，必须统一标准。
2. 将来有可能取消提供给现行渝新欧客户的补贴，给班列运行带来价格提高和需求下降的风险。
3. 货币波动对运输价格和客户的货值带来双面影响。
4. 国内网络：中国铁路网在重庆周边严重拥堵，这使得渝新欧的货物运出重庆面临极大挑战。
5. 渝新欧大通道线路：温控集装箱容易遭遇断电，这在食品运输时会导致麻烦。

根据以上分析，我们就如何提升渝新欧大通道的竞争力提出建议如下：

首先，渝新欧需要提升其他地区货物运至重庆铁路中心的便利性。速度、成本、集装箱设备的可用性都是可以提升的要素。

第二，铁路集装箱拼箱业务是一个尚未开发的市场，具有巨大的潜力。渝新欧的优势在于运输成本低于空运而运输速度快于海运，这意味着其更适合为货主提供相对低成本、高速度和高灵活度的服务。激励物流服务供应商在战略位置上建立集货仓库和高效的公路配送网络是渝新欧的优先关注事项。

第三，对整箱和拼箱而言，通关都是至关重要的一环。许多现有的规定限制了在一个集装箱里所装商品类别和商品种类的数量。这些限制来自中国之外的渝新欧沿线各国的海关。

第四，引入更多的目的地将会加强渝新欧实用性和灵活性。目前渝新欧班列在西欧仅有一个站点。如果途中能卸载集装箱并运往中亚和东欧，渝新欧能吸引更多的箱量和提高开行频率。这恰恰也是支持一带一路倡议的关键。在渝新欧的覆盖范围增加这些目的地，将大大增加其在市场上的竞争力并为中国和这些地区的贸易做出极大的贡献。

最后，打开重庆-昆明-东南亚铁路线并和现有的渝新欧、长江驳船、陆路运输及空运相结合，是实现重庆打造无缝连接的多式联运综合交通网络的关键。让东南亚货主能够使用渝新欧是首要任务，开放出口到东南亚和其他西向目的地的新线路可为重庆增添独特的竞争优势。将重庆成功建设成为多式联运的枢纽的关键是速度和成本。

关于最后两点，我们进一步建议重庆市政府邀请主要货主和物流企业就最具吸引力的线路、时间安排、站点等方面提出意见和建议。

降低港口成本、港口和铁路枢纽及机场之间的拖车费用是增强重庆作为多式联运枢纽港的吸引力并与沿海枢纽港竞争的关键。成本越低，越能吸引更多货量从而又进一步实现规模经济带来的成本节约。

不同运输模式间中转速度是重庆成为极具吸引力的多式联运枢纽的重心。码头操作效率、卡车资源是否充足、通关速度和灵活性，以及世界级的物流供应商数量（拥有经验丰富的团队，能够管理和无缝整合多式联运运输模式的 IT 系统）都是其重要的组成部分。

如何才能最大地支持世界级物流服务供应商在重庆更好地发展，需要注意的两个关键因素：

重庆需要一个竞争力强和透明度高的市场，以刺激提高码头操作、仓储、卡车运输和通关效率，降低成本。

简化重庆进口通关和法规并提高灵活性，以减少因无效流程导致的不必要延误。

五、总结

综上所述，我们相信，在一带一路倡议下，重庆市政府刺激提升渝新欧的竞争力和建设重庆成为多式联运枢纽将会对重庆的发展和民生带来深远的积极影响。

加强基于 ICT 的转型，为重庆找到下一个经济增长点

马志鸿

爱立信集团高级副总裁兼爱立信亚太区执行总裁

本次会议的主题是“一带一路”和长江经济带战略与重庆的开放发展。

多年来，爱立信积极参与中国发展高层论坛、博鳌亚洲论坛等众多论坛与会议，长期在中国开展广泛的商业活动，这些都帮助我们对“一带一路”的哲理、内涵和精神获得了大量有益的洞察和领悟。

在中国国家发改委于今年三月发布的“携手共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路”的“一带一路”发展规划中，我们注意到，重庆作为开发新丝绸之路经济带之西部地区的重要对外开放口岸和枢纽，将成为进一步推进中国改革开放政策的新平台。

这一发展规划无疑将为重庆带来巨大的发展机遇。

围绕如何将重庆的下一个经济增长点立足于重庆的经济转型与“一带一路”和“长江经济带”战略的结合这一分题，我们认为，从通信的角度出发，转型的成功亟需大量的 ICT 基础设施和解决方案。因为正如蒸汽机或电力曾经在历史上发挥巨大作用一样，ICT 正日渐成为我们这个时代变革的推动力。

一、先进的 ICT 基础设施是实现转型的关键所在

为了最大限度地发挥 ICT 的潜力，我们提出的一个建议是，大力发展高质量的通信基础设施，使 ICT 无处不在，高效运行。

我们注意到，中国最近宣布了一项“互联网+”行动计划，旨在将互联网融入传统产业，推动经济增长。要实施这一行动计划，恰恰需要先进的 ICT 基础设施，这包括价格合理的通信基础设施，其中包括互联网、固定和移动窄带和宽带，以及其他数字连接工具。

我们正在步入一个全新的时代，数十亿个物理对象内置了在线智能，附加了层层叠叠的数字连接。这些连接，无论是可穿戴设备、汽车和家庭自动化系统之间的连接，还是联网城市基础设施和配备了传感器的工业机械之间的连接，都将推动更多创新产品的问世，它们将带来丰富的新业务，提高产品的性能，实现更高水平的实体网络效率。

因此，我们认为，把握数字转型的过程可能会成为现在及未来的决定性核心竞争力。

目前，产业界向数字化迁移的势头正猛，这一态势在不久的将来还将继续发展。

实现数字化的关键在于各行各业适应 ICT 的方式，特别是对于即将到来的全球连接的新标准——5G 技术。

爱立信一直积极参与展示、衡量和发展 ICT 的转型潜力，我们认为，5G 是通信网络的下一个篇章，将满足更先进、更复杂的性能要求，它代表了移动技术升级换代的新思路。

5G 技术的两大优势分别是网络安全性和低功耗，它们将帮助企业以高效且具有成本效益的方式实现数字化。

5G 网络将是高效和高速的网络，能够同时支持更多的用户、设备、服务和新应用，而不会影响成本或碳排放。

二、ICT 促进开放式协作创新

ICT 基础设施正在从单纯的连接手段转变为日益重要的数据驱动的创新源，从数据和信息模式所获得的新洞察将为企业和社会创造巨大的价值。

ICT 既是提高生产率的关键，也是实现创新的重要元素。例如，经合组织发现，一个企业利用 ICT 的力度越大，其创新几率就越大，而且这一发现适用于制造业和服务业企业的各种创新。同样，在欧盟，32% 的企业自称“积极创新者”，这些企业超过 50% 的产品创新和 75% 的流程创新来自 ICT 的推动。

由 ICT 推动的创新已迅速成为生产力和经济增长的主要驱动力。

越来越多的国家正在制定政策，积极鼓励创新。

最近，中国政府也出台了一系列政策，旨在促进大众创业和创新，为国家经济增添更多活力。

我们完全赞同这一新举措，只有当个人、企业和公共机构广泛接受创新的意识和作法，才能对经济和社会产生长期的可持续影响。我们相信，创新的传播和采用对社会和经济发展至关重要。

在某种程度上，我们已经看到，对于技术人员短缺的劳动力市场，ICT 所带来的好处通常比较有限。

我们都知道，技术娴熟的人力资源是 ICT 革命的核心。策略、技术和变革管理技能、广泛的信息和数字化素养，以及技术创业精神都是必要的技能。

因此，我们为重庆市政府提供的第二个建议是，通过制度保证技能配给，让个人和企业都能够参与基于 ICT 的创新，获得更多的开放式协作机遇。

我们希望重庆市政府能够引导并鼓励大众创业万众创新，将经济一体化与国家的一带一路计划结合起来，全面实施创新政策，如加大对实体和数字基础设施投资，实施提升创新水平的税收政策（如合作研发税收抵免），或引入激励机制，支持创业或推动高校向产业领域的技术转化等。

以瑞典为例。瑞典政府通过一项国家创新战略及其补充性 2012 研究与创新法案，对研发的投资从 2012 至 2016 年增加了 25%。该战略呼吁制定具体政策来推动对于瑞典经济至关重要的生命科学、ICT、高端制造、林业和矿业领域的创新。上述法案还引入了“卓越需求”的概念，奖励高校加强其知识和技术转让活动，并与产业界开展更紧密的合作。

最后，我们希望与大家分享“向网络社会转型：政策制定者指南”这份报告的亮点。

爱立信委托撰写了这份报告，旨在为各国的利益相关方和政策制定者提供指导，帮助他们利用信息技术（ICT）的力量实现经济和社会的转型。

该指南收集了经历数字化转型的多个国家的数据，并根据这些数据为政策制定者提出了十项建议：

1. 采纳全面、长期的转型战略，使之成为国家发展战略不可或缺的组成部分。
2. 鼓励利益相关方参与并建立联盟，为实现数字化转型目标建立共同的愿景和承诺。
3. 挖掘电子转型生态合作体系参与者之间的协同效应，并充分利用供需方规模效益。
4. 参与软基础设施或地方能力建设，通过领导、政策和机构把握数字化转型。
5. 积极寻求公私部门合作，利用私营部门的创新、资源和专业知识实现变革。
6. 强调数字化传播和包容性，实现广泛而公平的转型。
7. 采用战略融资方法，覆盖数字化转型所有环节所需的创新、灵活性、协调和时间跨度。

8. 平衡战略方向与地方计划，产生强大的动力，在地方进行试点并调整，在全国范围推行，快速实现规模效应。

9. 通过权力下放、知识共享、创新基金和变革管理流程实现变革、创新和学习。

10. 从一开始便执行敏捷的、参与性监控和评估，并贯穿整个转型过程。

这些建议可相辅相成。采纳这些建议可帮助国家和地方政府打造强大的能力，把握数字化转型过程。我们希望这些建议对于推动基于 ICT 的转型能够发挥作用，帮助重庆市政府实现下一个经济增长点。

重庆：“一带一路”和长江经济带

艾特·凯瑟克
怡和集团副行政总裁

摘要和建议：

- 重庆处于整合“一带一路”和长江经济带战略最理想的联接点，将借此机会提升其在经济和商业方面的国际地位。
- 跨国企业有待提高对重庆未来发展的认识，包括“渝新欧”铁路和其他基础设施建设奠定的坚实基础，将使重庆成为联接“一带一路”和长江经济带的中心枢纽。
- 跨国企业还应该更好地理解其他内陆城市的作用，以及和重庆相关的其他政策，比如两江新区和成渝经济带的规划建设。
- 和“渝新欧”铁路沿线的欧洲重要城市建立战略伙伴关系有助于把重庆发展成联接“一带一路”和长江经济带的中心枢纽。重庆和这些城市之间可以通过实现贸易增长建立战略关系，包括开展跨境电子商务、国际邮政和物流服务等。
- 未来，以市场为导向的基础设施投资，将会更加高效。采用公私合营机制（PPP）有助于实现高效投资。
- 打通“一带一路”和长江经济带的互联互通有助于重庆汽车产业升级转型，重庆可以利用现有政策发展汽车业自由贸易中心。
- 重庆在吸引跨国企业比如惠普（HP）及其供应链方面的经验可以应用到其他新兴战略产业，比如新材料、核心电子元件和生物技术等产业。
- 重庆可以建设一个商业服务中心，协助中资企业管控在“一带一路”沿线国家运作的政治和商业风险。
- 上述战略的实施，有赖于重庆在人才培养、软技能开发、政府高效管理和金融系统稳定等方面取得进展。
- 重庆在经济和商业领域深度参与“一带一路”建设，可以凸显“一带一路”战略愿景的经济理念，及其为亚洲国家创造的价值。
- “一带一路”和长江经济带战略对重庆发展的重大意义彰显了跨国企业在中国市场的积极发展空间。重庆可以和跨国企业合作，为他们创造机会，让他们和中国合作伙伴共同发展壮大。

引言

本文将探讨“一带一路”（OBOR）和长江经济带（YREB）战略对重庆发展的意义。文中指出，两大战略的实施，为重庆带来了提升经济和商业发展的国际地位、联接“一带一路”和长江经济带建设的重大机遇。

本文提出了我们关于两大战略对重庆这个唯一的内地直辖市发展有何影响的观点。首先对全球发展以及中国地方区域发展趋势提出看法，接着分析重庆现有的国际化战略，最后找出“一带一路”和长江经济带建设为重庆带来的机遇和挑战。

我们相信，重庆在中国和世界经济格局中的地位 and 潜力，中国当前的区域政治经济发展趋势，及其与亚洲其他经济体之间的关系等，都会促进重庆未来的成功。与此同时，重庆也正面临一系列挑战，下文我们会谈到这一点。

中国政府建设贯通欧、亚、非的海陆“丝绸之路”的愿景引起了国际社会广泛关注。2013 年秋天，习近平主席在出访中亚和东南亚国家期间提出，要建设联通欧亚大陆的丝绸之路经济带，以及连接中国和东南亚、南亚、非洲东海岸以及欧洲的 21 世纪海上丝绸之路。

这两大愿景（下文简称“一带一路”或 OBOR）构想了物流和交通的联接，以促进贸易、投资、资金流动、旅游和人员交流。加上已经规划的中巴经济走廊和连接中国西南与东南亚大陆及南亚东部地区的经济带（尤其是孟中印缅经济走廊），这些宏伟规划有望把“新丝绸之路”战略覆盖的 60 多个经济体更加紧密地联接起来。对于谋求在中国内地获得商业机会的跨国企业而言，这是非常值得关注的。

从国内来看，我们注意到，作为区域协调发展战略的一部分，中国政府一直致力促进国内各区域的联接和整合。和重庆直接相关的是新近提出的长江经济带战略，该战略将确保沿长江流域这一东西中轴地区的基础设施建设，同时进一步推动该地区的贸易投资。尽管长江经济带取名于长江，但其覆盖范围不仅远远超越了长江本身的开发，同时还包括了长江流域主要城市的经济发展和联接这些城市的公路和铁路网络建设。长江经济带战略强化了国家十二五规划提出的建设主要城市群和联接中心城市的纵横干道（“两横三纵”）的计划。

今年年初，习近平主席在博鳌论坛发表了重要讲话，此后围绕建立亚洲基础设施投资银行的宣传开始展开。今年 5 月，中国政府发布了《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》后，跨国企业纷纷开始思考“一带一路”战略对他们在中国以及欧亚地区运作的意义，但国际社会对长江经济带战略的关注仍然不够。

背景：世界经济和中国经济的状况

两大战略是在全球经济和政治环境呈现不确定性和复杂性的背景下提出的。全球经济的重要变化包括相应的经济影响力从发达经济体转向新兴经济体，这是 20 世纪 80 年代以来全球化进程加速发展的结果。

发达经济体和新兴经济体之间劳动力成本差距的缩小，经合组织（OECD）之外消费者市场的增长，都推动着跨国企业改变其全球生产网络，把生产基地转移到更接近终端市场的国家，并开始考虑新兴市场的消费潜力及其作为低成本生产基地的可能性。诸如劳动力国际化分工的变化是我们评估“一带一路”和长江经济带未来潜力，以及重庆如何参与国际经济和商业领域的关键因素。

向新兴经济体的转移以及全球价值链结构的变化，表现在与发展中国家相关的贸易和投资额已相对增长，从 20 世纪 90 年代占全球总额不足 40% 上升到 2012 年的 60%，同一时期，“南南”贸易也从约占总贸易额 5% 上升到 15%¹。亚洲，尤其是中国，是增长最快的地区，特别是在制造方面。因此，中国和中亚、南亚、东南亚和西亚（中东）发展中国家之间的贸易潜力将是衡量“一带一路”战略效果的关键因素。

最重要的变化是中国将崛起成为全球经济强国。用购买力平价来计算 GDP，中国已经成为全球最大的经济体，最大的商品贸易国，以及外汇储备最多的国家之一。与此同时，中国的人均 GDP 依然相对较低——按世界银行的排名大约占全球第 88 位²。中国各省份间的差距也很大：天津 2013 年的人均 GDP（按购买力平价计算）达 30,363 美元，而贵州只有 6,351 美元。但是，像重庆这样的内陆城市的飞速发展又表明，中国内陆有多个高速增长极。世界银行指出，最大的挑战来自区域内部的差距，而不是区域之间的差

¹ https://www.bbvaresearch.com/KETD/fbin/mult/EWSouthSouthTrade_i_tcm348-390302.pdf?ts=3082013

² <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD/countries?display=default>

距，具体而言，就是城乡之间的差距³。

中国国内区域发展的巨大差距是经济高速发展的产物，也是中央政府为缩小这些差距需要优先考虑的政策导向。上个世纪 80 年代和 90 年代，中央政府有意识地倾向沿海地区的发展，使得东西部发展差距迅速扩大。沿海地区（始于 1980 年的 4 大经济特区）通过发展制造业、加工出口业，利用低成本劳动力以及政府的土地和税收减免政策的支持，逐渐融入全球经济体系，进一步巩固了区域优势。

为解决区域发展不平衡的问题，中国政府在 2000 年提出了“西部大开发”战略，过去 10 年来，又进行了政策调整。2007 年以来，中国内陆 GDP 总量增长最快，尤其是在重庆这样的城市。形成这个趋势的部分原因是由于经济危机给高度依赖向发达市场出口的沿海经济造成了冲击。2008 年后，中国政府采取经济刺激计划，大幅增加内陆地区投资，包括铁路网络建设，从而增强了这一发展势头。

但是，2012 年以来，内陆省份享有的这些相对优势又受到新出现的中国经济“新常态”的挑战。政府主导投资的减少对内陆省份的影响尤为明显，许多内陆省份与沿海地区相比，投资/GDP 比率更高。有些内陆省份还受到政府限控高污染产业措施的挑战。总体而言，沿海省份在沿价值链上升中具备更大优势，从经济重组中受益更多，能够找到更好的产业升级政策，从而增强中国的全球竞争力。2015 年 3 月，李克强总理在政府工作报告中指出，政府的目标之一是“支持东部地区率先发展”。

同时，中国政府持续强调发展中西部地区的重要性，大力引进外资，通过基础设施建设为经济发展打下坚实基础。十二五规划中确立了加大中西部对外开放力度的相关政策⁴。按照十二五规划的设想，西部地区要“向西开放”，内陆边境地区要加强基础设施建设，建立边境贸易区，充分利用与周边国家相邻的便利。同时，内陆地区要吸引国内和国际企业转移到内陆，建立加工贸易和服务外包基地。沿海地区要深化对外开放，实现产业重组，向经济活动高附加值领域转移。

重庆的国际化战略

所有这一切构成了重庆参与“一带一路”和长江经济带的重要背景。只有在这些政策环境和现有的政治经济发展势头的前提之下，重庆才能最有效地参与“一带一路”和长江经济带建设。

过去 10 年来，重庆改变了参与世界经济的方式。重庆是传统的重工业城市，国际经济和贸易往来并不多。1997 年重庆由当时的四川省第二大城市升格为直辖市，1999 年国家实施“西部大开发”战略，更加重视西部地区发展。此后，重庆的工业结构开始转变。越来越多的国家，包括日本、加拿大、英国等，开始在重庆设立领事机构，来自海外和台湾地区的投资逐渐增长，最早的重要投资者包括 BP、福特和 ABB 等。

正是由于重庆的持续发展和中产阶层的壮大，才吸引怡和集团通过香港置地来重庆投资，并开拓消费者服务产业，比如万宁健与美和永辉超市（怡和系持有永辉 20% 股份）。

就发展国际经济而言，重庆推动贸易增长的一个主要挑战是物流。重庆市政府积极应对物流建设的困难，修建了联接邻近各省的公路和铁路网络，打通了可以联接边境地区和外部市场的通道，建设了果园多式联运港口，并投资提升了航空货运量和客运量（2014 年重庆江北机场客运量居全国第 8 位，货运量居全国第 12 位）⁵。

重庆的物流业战略发展常常领先于邻近省区。2000 年代中期，三峡大坝工程竣工，使得 5000 吨级的货轮可以沿长江向上航行至重庆，打通了重庆直通沿海市场和长三角各港口的航道，尽管长江航道的自然通行能力对贸易运输量有所限制。物流运输的发展促进了外资直接投资额和重庆对外贸易的快速增长。重

³ <http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/Poverty%20documents/Inequality-In-Focus-0813.pdf>

⁴ 《中华人民共和国国民经济和社会发展的十二个五年规划纲要》，北京：人民出版社，2011 年，第 130-131 页。

⁵ <http://www.caac.gov.cn/I1/K3/201504/P020150403321490187521.xls>

庆企业也通过对外直接投资开始“走出去”，仅 2015 年前 5 个月签订的对外投资额已达 6.4 亿美元。

然而，重庆发展国际贸易面临的最大困难依然是其远离沿海港口的地理位置，毕竟中国几乎所有的国际贸易都是通过这些港口实现的。就连与亚洲邻国的陆上贸易，重庆同样不具备广西、云南、新疆或黑龙江等省享有的地理优势。但是，重庆如今正好处于“一带一路”和长江经济带的联接点，这是中国国家战略的结果，是重庆市政府前瞻性筹划的结果，也是全球经济中心转移导致亚洲内部贸易增长的结果。

重庆位于三条贸易通道的交汇处。

首先，丝绸之路经济带的核心、连接欧亚大陆的通道直接依赖于 2010 年年末始发于重庆的欧亚班列。重庆（渝）—新疆（新）—欧洲（欧）铁路，或中国所称的渝新欧铁路，引起了期望从重庆出口货物到欧洲的跨国企业的关注。开通该铁路的目的是打通重庆和欧洲之间的物流运输，而就在 2009 年重庆和惠普公司（HP）签署了合作协议。根据该协议，惠普将重点投资于重庆的 IT 装配加工业务。

2010 年 10 月，第一班试运行班列从重庆出发，行驶至位于新疆的边境口岸—阿拉山口。同年 11 月，中国与俄罗斯、哈萨克斯坦通过谈判，达成了跨境班列一次通关检查的协议。到 2011 年初，第一批跨境班列成功驶出，首先抵达俄罗斯，随后开往德国的杜伊斯堡（Duisburg）。2011 年，自重庆始发的班列达 17 班，2012 年增加到 41 班。到 2012 年底，每周有 3 班列车由重庆出发开往欧洲，出口货物总值超过 10 亿美元⁶。此后，渝新欧铁路作为贸易通道的使用率持续增长。从 2011 年 1 月开始运行到 2014 年底，往返于渝欧之间的货运列车共有 233 班，进出口货物总值达 68 亿美元。

重庆从渝新欧铁路中获益显著。铁路运输比通过海运出口欧洲花费的时间更短，同时运输成本又比空运更低。列车从重庆出发抵达杜塞尔多夫（Dusseldorf），大约需要 14 天（只需要 5 天就可以到达阿拉山口—中国最繁忙的内陆边境港口）。相比之下，重庆经沿海港口通过海运到达欧洲则需要 30 天时间。

开行渝新欧班列不是没有困难的。比如，铁路途经不同国家时有轨距的变化，列车在不同的气候条件下运行时需要调整集装箱的温度。此外，为了高效运作，还需要寻找可以进口到重庆的货物，用于返程运输。2013 年 3 月，重庆开始进口福特汽车零件；2014 年，中央政府批准重庆设立汽车整车进口口岸，为充分利用“一带一路”和长江经济带战略提供了具体的政策支持。

铁路国际贸易开辟了通往出口市场的新通道，这对公司开展具体业务尤为重要。渝新欧铁路的广泛意义有两点：其一，如果这个通道能吸引国内公司投资重庆的制造业和集成业，并通过铁路运输出口到欧亚市场（不一定是西欧市场），那么渝新欧铁路将对重庆的经济发展产生影响；其二，铁路将影响全球贸易流动。“一带一路”建设有望把中国内陆和世界经济更紧密联系起来，不仅包括亚洲和位于中国西侧的欧亚经济体，同时也包括中东欧国家。

重庆拥有的第二组贸易大通道是向东通往长三角的已有港口和市场，向南通往珠三角。前者是待建的长江经济带走廊，近年的基础设施投资已经奠定了一定的基础。考虑到从重庆沿长江而下到达沿海出口市场所需的时间，长江经济带对重庆的价值更多体现在该战略能够整合中国市场，并使重庆进入沿海市场。正如三峡大坝的竣工为长江航运提供了便利，长江经济带覆盖地区近年来在铁路和高速公路建设中也有了大幅投资。

例如，从重庆主城区到万州的铁路已经获得投资，扩能改造工程有望于 2016 年底完工。改造升级后，重庆到万州 247 公里的火车旅程会缩减到 1 个小时。沪蓉铁路联接内陆省份和长三角地区，并且延伸至长

⁶本段及其他有关渝新欧铁路的资料参加以下网址，检索时间 2015 年 6 月 29 日：

<http://wapbaike.baidu.com/view/6875758.htm?adapt=1&>; <http://wapbaike.baidu.com/view/4545843.htm?adapt=1&>;
<http://www.yuxinoulogistics.com/detailed.asp?sid=136>; <http://www.yuxinoulogistics.com/detailed.asp?sid=596>;
<http://www.yuxinoulogistics.com/detailed.asp?sid=600>.

江流域以外的地方，从万州往东到湖北宜昌和武汉的铁路是沪蓉铁路的重要组成部分。万州—宜昌段可以说是中国铁路建设史上难度最高的项目之一，在 200 公里长的巫山—宜昌段内就有 138 座桥梁、39 个隧道。该段在 2014 年 7 月通车后，重庆到武汉的时间从原来的 11 个小时降到 6 小时 40 分钟⁷。规划中的 800 公里长的郑万铁路（郑州—万州）也将改善铁路运输。

第三条贸易通道是重庆沿西南方向经云南及中缅边境的瑞丽，与东南亚和南亚相连。由于特殊的地质环境，打通这条通道极具挑战。在华中和西南地区投资基础设施建设需要高昂的花费，修建每公里公路和铁路的成本常常是沿海地区的两倍以上。2013 年中国和东盟 (ASEAN) 10 国之间的贸易额为 4440 亿美元，2020 年的目标是每年达到 1 万亿美元，可见有巨大的增长空间。如果中国和东盟自由贸易协议得以升级，那么，增长的空间将会更大。

重庆市政府为第十届市长国际顾问团会议准备的文件明确指出，重庆的地理位置正好处于三大贸易通道的交汇点：往西北通往新疆，往西南通向云南，往东可以沿长江而下。重庆市政府的十二五规划（2011—2015 年）明确将三条通道确定为重庆国际贸易走廊的重要组成部分。这些规划，加上已有的基础设施建设和重庆独有的区位优势，使之成为联接“一带一路”和长江经济带的理想枢纽。

机遇与挑战

纵观重庆的发展状况和“一带一路”及长江经济带战略的背景，不难发现重庆正面临着一系列机遇和挑战。

重庆主要的机遇源于其独有的中心地理位置，既处于“一带一路”和长江经济带的联结点，也可以向西南通往云南，向南通往珠三角。过去 5 年来，重庆市政府成功地沿着这些走廊——特别是渝新欧铁路——进行了基础设施建设，为重庆充分利用地理优势奠定了良好的基础。

未来，重庆市政府应当巩固这方面的成果，让跨国企业增强前瞻性投资的意识，认识到渝新欧铁路和丝绸之路经济带产生的巨大增效作用，以及重庆作为连接“一带一路”和长江经济带重要枢纽的坚实基础。

鉴于国际经济和商业界需要时间来观察这些发展和变化，并了解与重庆相关的一系列重要政策，建议重庆市政府开展更多研究，深入挖掘“一带一路”和长江经济带战略的意义，以及这些战略和其他重要政策的相互影响，诸如设立自贸区和建设重庆两江新区等。

与此同时，跨国企业将会注意到，重庆并非唯一开通了经中亚通往欧洲铁路运输的中国内陆城市，其他在此之列的还有成都、苏州、郑州、西安等城市。这些铁路班列的开通表明由重庆率先发起的中欧铁路运输的积极意义，但同时也对重庆的地位带来了挑战。重庆有机会提升其竞争优势，但同时也需要和其他城市开展合作，确保“一带一路”战略的整体实施。

正如第十届市长国际顾问团会议会前传阅的文件指出，重庆市政府还需要持续保持优先投资政策，进一步改善渝新欧铁路运输。在这一方面，**至关重要的是确保基础设施投资高效，以市场为导向，保障基础设施建设，明确满足市场需求。**我们认为，可以通过引入公私合营机制（PPP）来实现这个目标，由市场来承担公共产品的供给。重庆在建立公私合营机制方面领先于其他省市。去年，重庆通过公私合营项目引入资金达 1300 亿元，并致力从 2015 年到 2020 年的 5 年中，每年都保持这一水平。

正如本文开头中所指出，在“一带一路”和长江经济带这样的战略计划之下进行互联互通建设的一个最大特点是，这些主要干线常常跨越遥远的距离把主要的城市群联接起来。在我们看来，重庆的情况更是如此。重庆已经具备相当的优势，全市人口近 3000 万，中心城区人口相对密集。过去十多年来，政府已经

⁷ http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-07/01/c_133453059.htm

采取了大量措施把重庆市区和四川盆地中的主要城市,尤其是成都,更紧密联系起来。如今成渝高铁已经把两地间的行程缩短到了 2.5 小时。从全球经济和国际贸易的角度来看,成渝经济带的建设将把更多的投资吸引到该地区,也会提升“一带一路”和长江经济带战略主要基础设施的价值。这个问题在 2013 年市长国际顾问团会议关于城镇化的主题中已有讨论。

实际上,我们注意到,李克强总理 2014 年 4 月考察重庆时,特别强调了成渝经济区在长江经济带建设中的作用⁸。长江经济带能把重庆和长三角沿海港口联接起来,能够提升“一带一路”战略的价值,其对跨国企业的主要作用在于其整合国内市场的潜力,使得商品、人员、服务在这个地区内流动更容易、更快捷。重庆市政府可以加强与该地区其他省份的合作,寻求长江经济带战略蕴含的具体涵义,把这些信息传达给已经进入中国市场的跨国企业,使他们能充分利用基础设施优势,谋求商业机会。

重庆市政府还可以考虑更具体的欧洲发展战略,深入发掘重庆在“一带一路”和长江经济带中的地位。这就需要依靠欧洲各国在重庆设立的政府机构和投资项目,并充分利用 2015 年 6 月在渝举办的中欧峰会搭建的交流平台,和渝新欧铁路沿线的欧洲主要城市建立战略合作关系,增加和这些欧洲城市的贸易来实现这个目标,包括开展国际邮政和物流服务,把重庆建成联接中欧的跨境电子商务枢纽。

上述目标的实现,均有赖于重庆持续进行其他方面的基础建设,包括人才素质提升、软基础设施建设、政府的透明和高效管理,以及稳定的金融体系。要从“一带一路”和长江经济带战略中获益,重庆经济需要沿着价值链持续向上攀升。

“一带一路”和长江经济带能够推动重庆产业转型的一个领域在汽车业。汽车行业一直以来是重庆制造能力的主要支柱。作为唯一可以为整车进口清关的内陆城市,加上目前已经通过渝新欧铁路进口汽车零部件,重庆可以利用“一带一路”和长江经济带战略建立汽车业自由贸易中心。

重庆市政府还可以把运作渝新欧铁路的成功经验用来扩大 IT 产品的制造能力。重庆吸引跨国企业——比如惠普(HP)及其供应链——的经验可以应用到诸如新材料应用、核心电子元件(如芯片)和生物技术在内的其他新兴战略产业。对于重庆能在制造过程中扮演重要角色的产业而言,这个办法尤其能起到很好的效果。

中国公司要利用“一带一路”战略,挑战之一是如何管控在欧亚国际市场运作中的政治和商业风险。风险评估和保险将成为重要的工具。怡和集团正好具备这个领域的专业知识,怡和集团下属的怡和保险顾问专门开展国际保险经纪和风险咨询业务。重庆在参与“一带一路”战略规划时,可以考虑把自身建设成国际保险业务和风险评估中心。

实施“一带一路”战略面临的另一个挑战是应对国际社会对该战略的认识,即把该战略看作中国为扩大地缘和政治影响而量身定制的。“一带一路”背后的经济理念,该战略给亚洲带来的利益,以及与此相关的成立亚洲基础设施投资银行(AIIB)的动议,都极具说服力。重庆成功运作中欧铁路的例子有力地 from 经济和商业角度诠释了“一带一路”战略。我们深信,这些倡议将会为所有亚洲国家和活跃在这一地区的跨国企业带来益处,重庆对“一带一路”的经济和商业诠释便是最好的证明。强调经济理念能够更好地宣传“一带一路”战略意义。

最后,这些问题牵涉到目前跨国企业对中国的广泛认识。通过国家层面——如欧盟商会调查得出的结果显示,跨国企业担心中国正在转变成一个更难运作的市场。显然,他们需要应对一些挑战,尤其是中国同行的竞争力在持续增长。本届市长国际顾问团会议为我们更大范围地讨论商业环境提供了有用的渠道,重庆市政府对国际商业界的观点保持开放的姿态,这是令人欣喜的。

⁸ Xinhua, 28 April 2014, available at <http://english.cntv.cn/2014/04/29/ARTI1398726618783350.shtml>.

在我们看来，考虑“一带一路”和长江经济带对重庆发展的战略影响有助于凸显跨国企业在中国市场的积极发展空间。中国政府仍然在积极寻求对内陆地区的投资，随着“一带一路”和长江经济带战略走向成熟，重庆与国际国内市场间的距离会缩短，重庆经济融入全国市场的程度会提高。由此带来的结果就是跨国企业将迎来新的机会。通过将“一带一路”和长江经济带融入到未来的发展中，重庆可以和跨国企业合作，为他们创造机会，让他们和中方合作伙伴共同成长。

对接自贸试验区战略，打造内陆开放高地

俞征准

SK E&S 社长兼 SK 集团全球成长委员会委员长

目录

1. 设立自贸区的背景和意义

- (1) 自贸区设立背景
- (2) 自贸试验区设立战略意义
- (3) 对接自贸试验区战略对重庆融入“一带一路”和长江经济带意义重大

2. 沿海自贸试验区及国际传统自贸区对重庆建设自贸试验区的经验启示

- (1) 沿海自贸试验区设立现状
- (2) 沿海自贸试验区建设成果
- (3) 国际自贸区运行经验

3. 重庆建设自贸试验区的优势条件剖析

4. 总结、建议与祝愿

- (1) 总结
- (2) 建议
- (3) 祝愿

重庆是中国中西部唯一的直辖市，是世界通往中国的西部之门。

作为内陆地区对外开放的重要门户，重庆通过充分利用国际、国内两个市场和资源，打造内陆开放型经济体系，已成为西部对外开放发展最快的地区，形成了自己的优势和吸引力。

2014年，重庆实现地区生产总值14265亿元人民币，位居西部第四；同比增长10.9%，增速全国第一。进出口总值为955亿美元，增长39%，排名全国第十位；出口全国第七，进口总额升至全国第十，均为中西部第一。实际利用外资达106亿美元，连续4年保持在100亿美元以上；世界500强落户243家，在中西部名列前茅。服务贸易额131亿美元，增长25%。

为促进全域对外开放，积极主动融入国家对外开放和区域发展战略，经济社会发展再上新台阶，重庆提出了对接自贸试验区，打造内陆开放高地的战略。

1. 设立自贸区的背景和意义

(1) 自贸区设立背景

金融危机后全球化进程大大加快，全球要素重组使得高端资源也开始向发展中国家流动。全球企业越来越多地参与到地方性的竞争格局中，经济板块化和地域化特征日趋明显。在发展中国家与发达国家对全球优质资本和资源的争夺中，制度与体制因素起着越发重要的作用。

中国加入WTO后，对外贸易发展迅速。2013年进出口贸易总额已达4.16万亿美元，超越美国成为全球最大贸易国。危机中受挫的发达国家在意识形态上趋于保守，在新一轮全球贸易金融规则制定中，有意无意地把中国排挤在外，如TPP(跨太平洋战略经济伙伴协议)、TTIP(跨大西洋贸易与投资伙伴协议)和PSA(多边服务业协议)等。这些协议一旦达成，中国将会处于被边缘化的不利局面。如果中国不采取有效措施予以应对，则必将在未来的国际贸易规则中处于被动地位，贸易发展将举步维艰。

经过三十多年的改革开放，中国经济面临新的发展困境。国际需求疲弱及人民币对外升值致使中国外贸出口大幅回落，过去严重依赖出口的发展模式面临挑战。内需增长缓慢，产能过剩矛盾突出，国内面临产业升级、结构调整等压力。此外，服务业、金融业因缺乏蓬勃发展的制度土壤，一直处于探索发展的初级阶段。国内外发展环境和条件的变化和制约，迫使中国改革进入深水区。

面对这一新常态，为了赢得经济发展和国际竞争的主动，中国政府明确提出了“一带一路”、长江经济带战略。希望通过开展全方位、多层次的国际合作，打造区域利益共同体和命运共同体，打破发达国家在全球经济金融规则中的话语霸权。

如果说改革开放前30年的对外开放是开“小门”、有限度开放，主要手段是差别待遇、优惠政策与提升硬件环境，新常态下的对外开放则是对世界经济全方位的融入与整合，倚重的是对接标准、明确规则与优化软性环境。这是一种全新的开放模式，没有现成的经验、途径与模式，需要一个创新载体与着力工具，而这正是自贸区设立的宗旨与定位。

上海自贸区正是在这一背景下应运而生。它的设立，不仅顺应了全球经贸发展新趋势，增强了中国国际竞争力，同时对中国积极主动实施对外开放战略起到积极作用。上海自贸区旨在通过建立自由贸易试验区，实现以开放促改革，建立融入全球新格局、新规则的“倒逼”机制，达到开放型经济转型升级的目标。设立上海自贸区的主要任务是为中国扩大开放和深化改革探索新思路和新途径，形成可复制、可推广的经验，为全国其他区域的发展提供参考。

(2) 自贸试验区设立战略意义

1) 接轨国际通行规则的试验基地。

自贸区的职责是试验规则，测试风险，提前发现问题，尽量做好应对预案。为“二次入世”破除市场壁垒和体制机制的障碍，并为开展国际贸易新格局的相关谈判积累经验。

2) 全面深化改革的制度创新高地。

熟悉与适应规则之后是进行必要的制度创新，营造国际化、市场化、法治化的营商环境。自贸试验区强调在政府服务模式、行政管理体制、金融运行机制等深水区改革中“先行先试”，更强调经验的可复制与可推广。自贸试验区“不是优惠政策的洼地，而是制度创新的高地”。其设立是为中国经济体制改革提供示范，进而推动全国改革由点及面、深入推进。

3) 助推中国深度参与国际分工与合作，提升中国开放型经济水平。

自贸区的设立有助于加强中国与国际多领域合作，进一步深度参与国际分工，构筑中国参与国际竞争的桥梁，促进商品贸易和资本往来，突破商品贸易壁垒，提高贸易管理水平。提升中国商贸服务业的产业形态，形成国际商品集散中心，提高中国在大宗商品方面的定价权，并逐步成为国际定价中心，提高中国在国际贸易中的地位。拓展中国对外开放的广度和深度，提高开放型经济水平，改变中国对外开放的格局，推进中国全面融入世界经济、金融、贸易体系。

4) 国家战略的支撑点。

自贸区作为中国联通世界的管道，不仅可以在探索区域经济合作新模式上大有作为，而且可以通过其区域内的各类国际平台发出“中国声音”，在“一带一路”、“长江经济带”、“西部大开发”等国家战略中扮演纲举目张的撬动作用。

5) 提升当地经济产业竞争力，推动第二产业转型升级，为第三产业发展注入活力。

① 资本市场的开放使得企业能以更加灵活的方式和渠道筹资、融资；

② 服务市场的扩大，将给自贸区港口、机场、仓储物流、金融类企业带来实质利好，便利的金融、贸易和通关服务将吸引更多加工、制造、贸易和物流企业聚集，自贸区企业将迎来新的活力和发展契机；

③ 通过产业链延伸与价值链融合，自贸区将实现高端制造与高科技研发、设计、营销、服务产业的相互渗透和支持，成为跨国公司总部和高端制造业集聚区；

④ 开放的金融、航运、商贸、文化服务均是单位产出能力较大的高端行业企业，这些高端服务业的兴起，将带动区内服务业发展，因此，服务贸易将迎来更大的发展机遇。

6) 提高对外资企业吸引力

建设法律环境规范、投资贸易便利（负面清单管理模式）、监管贸易高效的自由贸易试验区，并通过金融创新，将对外资企业产生吸引力，促进其加快入驻。如 2014 年 1-9 月，上海自贸区吸引外企数量同比增长 8 倍以上。

7) 对周边区域产生辐射影响

上海自贸区面向全球经济一体化并与其国际经济、金融、贸易和航运四个中心建设紧密结合；广东自贸区面向粤港澳合作；天津自贸区探索京津冀协同发展，对接中韩自贸区建设、辐射东北亚；福建自贸区侧重海峡两岸经济合作和海上丝绸之路沿线国家和地区的交流合作。

(3) 对接自贸试验区战略对重庆融入“一带一路”和“长江经济带”意义重大

实施一带一路战略，依托黄金水道建设长江经济带，是中国政府把握国内外大势作出的重大战略决策，重庆积极主动融入国家对外开放和区域发展战略，首先是打造大平台，以重庆市铁、水、空三大枢纽三大口岸和三个保税区为载体，联动各级开发区(园区)，构建覆盖全市的对外开放平台体系，促进全域对外开放。

重庆处于丝绸之路经济带、中国-中南半岛经济走廊(连接 21 世纪海上丝绸之路)与长江经济带“Y”字形大道道的联节点上，具有承东启西、连接南北的独特区位优势，是丝绸之路经济带的重要战略支点、长江经济带的西部中心枢纽、海上丝绸之路的产业腹地。

作为一带一路与长江经济带的战略交汇枢纽，重庆提出要建设内陆国际物流枢纽，把自己放在欧亚大

市场中来进行资源的优化和配置，这无疑与国家三大战略高度一致。

对接自贸区战略，顺应了新一轮全球产业大转移的趋势，把城市、产业、市场、生态等要素置于全球市场综合考虑，将使重庆迅速成为全球重要投资目的地。

通过对接自贸区，可以使区内企业延伸和整合产业链，推动汽车、笔电等传统优势产业的转型升级。利用渝新欧铁路开展对欧贸易，极大改善了产品的进项物流和出项物流，对地方现代服务业也是极大利好。

通过内陆新兴市场的形成撬动战略新兴产业，将在未来对冲传统产业的下行和调整，很好地支撑经济可持续发展，从而保持较好的增长。

对接自贸试验区，可以充分发挥重庆区位、交通、市场等综合优势，强化西向开放、东向联系的枢纽作用，更好地服务于西部发展大局，并且有利于充分挖掘重庆航空港和内陆交通枢纽等平台的对外开放和要素集聚潜力，打造内陆开放高地；其次，有利于重庆以开放促改革、促发展，加快政府管理和监管体制创新，营造国际化、法制化的营商环境。

招商引资做增量，传统优势产业转型升级提质量，培育 10 大战略新兴产业增后劲，这就营造了持续增长的一个态势。通过对接自贸试验区与融入“一带一路”和长江经济带国家战略相结合，可以较好的处理区域战略与国家战略的关系。

2. 沿海自贸试验区及国际传统自贸区对重庆建设自贸试验区的经验启示

(1) 沿海自贸试验区设立现状

2013 年 9 月 29 日，上海自贸区正式挂牌成立，成为中国大陆首个自贸区。2015 年 3 月 24 日，中共中央政治局审议通过了广东、天津、福建自由贸易试验区总体方案、进一步深化上海自由贸易试验区改革开放方案。2015 年 4 月 21 日，广东、天津、福建三省市自贸试验区同时挂牌。截至 6 月 30 日，国务院有关部门出台了 16 个支持自贸试验区建设发展的政策文件，上海及 3 个新设自贸区省市人民政府也共计出台了 80 余个政策文件。

目前，上海、广东、天津、福建自由贸易试验区的定位依次是面向全球经济自由化、粤港澳深度融合、京津冀协同发展和对台经贸合作，四个自贸园区彼此间具有相互辐射、相互促进、协同发展的积极作用，必将成为中国新一轮改革开放的孵化器和引擎。

1) 中国(上海)自由贸易试验区：自贸区先行先试的样板

上海自贸试验区新纳入了陆家嘴金融片区、张江高科技片区和金桥开发片区，扩容后面积由原来的 28.78 平方公里增至 120.72 平方公里。其中，陆家嘴金融片区未来将着重于金融产业发展，张江高科技片区将积极推动自贸区政策开放与科技创新的有机结合，金桥开发区片区则定位于高端制造业和生产性服务业聚集区。整体而言，上海自贸区是面向全球、功能最为齐全的自贸区，未来将与上海国际经济、金融、贸易及航运中心(四个中心)建设紧密衔接，金融创新是各项工作的重中之重。

尽管中国自 1978 年起不断开放国内市场，吸引外资，但在自贸试验区政策实施以前，与迪拜、阿姆斯特丹等国际自贸区相比开放程度并不高。上海自贸区的设立，也就意味着全方位、深层次、更大程度的开放。上海自由贸易试验区运行近两年来取得了积极进展，形成了可复制可推广的经验。

2) 中国(广东)自由贸易试验区：依托港澳，服务内地

广东自贸试验区总面积为 116.2 平方公里，包含广州南沙新区片区(60 平方公里)、深圳前海蛇口片区(28.2 平方公里)以及珠海横琴新区片区(28 平方公里)。广东自贸试验区借助毗邻港澳区位优势，以深化粤港澳合作为重点，推进粤港澳服务贸易自由化，促进加工贸易转型升级，带动泛珠三角和内陆地区产业转型升级，力争建设成为粤港澳深度合作的示范区、21 世纪海上丝绸之路的重要枢纽和全国新一轮改革开放的先行地。

3)中国(天津)自由贸易试验区:依托自身优势,服务国家战略

天津自贸试验区面积为 119.9 平方公里,包含滨海新区中心商务片区(46.8 平方公里)、天津机场片区(43.1 平方公里)和天津港片区(30 平方公里)。天津自贸试验区致力于推动实施京津冀协同发展,促进区域产业合作转型升级,共同建设区域科技创新和人才高地,增强口岸服务辐射功能,构建京津冀协同发展高水平对外开放平台,同时也将进一步提升区域国际竞争力。

天津自贸区是中国长江以北的第一个自贸区。根据规划,天津自贸区将充分依托自身实体经济、港口、国家战略等方面优势,服务于京津冀协同发展和“一带一路”两大国家战略。

4)中国(福建)自由贸易试验区:探索对外对台合作新路径

福建自贸试验区面积为 118.04 平方公里,包括福州片区(31.26 平方公里)、平潭片区(43 平方公里)和厦门片区(43.78 平方公里)。福建自贸试验区以深化两岸合作为着力点,将扩大开放与深化体制改革相结合,培育功能与制度创新相结合,积极推进和台湾地区投资贸易便利、人员往来、服务业开放合作模式,打造两岸经济合作示范区、21 世纪海上丝绸之路建设核心区和改革创新试验区。

四大自贸区担负着改革开放排头兵、创新发展先行者,贯彻“一带一路”、京津冀协同发展、长江经济带发展等国家战略的重要角色。

(2)沿海自贸试验区建设成果

沿海自贸试验区投入运行以来,在制度创新、投资开放、服务国家战略、风险防控和辐射周边区域方面都取得了一系列成熟经验。

1)制度创新

自贸试验区推进了投资管理制度创新、贸易监管模式创新、金融制度创新和事中事后监管制度创新,提出了建立行政咨询体系、审查管分离、审批归口和政府职能社会化、专业化等创新做法。4 个自贸试验区实行了统一的、更加便利的与负面清单管理相配套的外商投资企业设立及变更备案制度。地方政府简政放权取得明显成效,贸易投资便利化水平大幅提高。

上海自贸区的创新贸易模式主要有两点:

- 推动贸易转型升级。主要措施有:深化国际贸易结算中心试点;支持试验区内企业发展离岸业务;探索在试验区内设立国际大宗商品交易和资源配置平台;扩大完善期货保税交割试点等。
- 提升国际航运服务能级。主要措施有:发展航运运价指数衍生品交易业务;先行先试外贸进出口集装箱在国内沿海港口和上海港之间的沿海捎带业务;支持浦东机场增加国际中转货运航班;实行国际船舶登记政策等。

上海自贸区在金融领域有两项创新:

- 在风险可控前提下,对试验区内人民币资本项目可兑换、金融市场利率市场化、人民币跨境使用等方面先行先试;

2014 年 3 月和 5 月,花旗银行和德意志银行在上海自贸区设立的支行相继开业。花旗重点发展人民币跨境集中收付和资金池等财资管理业务。德意志银行主要开展双向人民币资金池业务,为其境内外关联企业提供经常项下集中收付业务。

- 支持在试验区内设立外资银行和中外合资银行,允许试验区内符合条件的中资银行开办离岸业务。

与其他自贸区金融试点相比,上海自贸区金融试点更有全局性,是以全球视野应对全球金融新格局。在风险可控下,自贸区内可进行人民币自由兑换。

福建在借鉴上海经验的同时,着重从对台合作的角度,专门提出了两岸间金融合作政策。同时,自贸区推行人民币资本项目限额内可兑换。

福建自贸试验区通过开展跨境金融业务,包括跨境人民币贷款和境外直贷,大大降低了企业融资成本。

2)服务国家战略

各自贸区加大服务“一带一路”建设、长江经济带等国家战略的力度。

广东自贸试验区推动内地与港澳深度合作，陆续推出扩大粤港澳通关“绿色关锁”实施范围、深港直通物流渠道、第三方检测结果互认等新举措。

福建自贸试验区围绕深化两岸经济合作，推进对台贸易便利化、拓展金融合作，在台湾地区引起很大反响。

广东、福建自贸试验区港澳台资企业集聚效应明显。自贸试验区运行以来，港澳投资者在广东自贸试验区设立企业 351 家，合同外资 241.6 亿元人民币，占区内外商投资企业数量及合同外资金额的比重分别为 84%和 91.7%。福建自贸试验区新设台资企业 152 家，合同外资 17.3 亿元人民币，占区内外商投资企业数量及合同外资金额的比重分别为 57.8%和 25.1%。

3)建设开放高地(投资开放创新)

重点建立“负面清单”管理模式，简化投资流程。借鉴国际通行规则，试验区将对外商投资试行准入前国民待遇，制订试验区外商投资与国民待遇等不符的负面清单，对负面清单之外的领域，按照内外资一致的原则，将外商投资项目由核准制改为备案制。

经国务院批准对外发布统一适用于 4 个自贸试验区的负面清单，条目数由上海自贸试验区 2014 版负面清单的 139 条缩减至 122 条，进一步降低了外商投资限制。

实行促进投资和贸易的配套税收政策，如资产评估增值分期缴纳所得税、股权激励分期缴纳所得税。注册在试验区内的企业或个人股东，因非货币性资产对外投资等资产重组行为而产生的资产评估增值部分，可在不超过 5 年期限内，分期缴纳所得税。对试验区内企业以股份或出资比例等股权形式给予企业高端人才和紧缺人才的奖励，实行股权激励个人所得税分期纳税政策。同时对试验区内注册企业的出口退税和进口环节增值税进行了规定。

自贸试验区运行以来，吸收外资效果明显。

4)辐射带动周边区域方面，自贸试验区各有侧重积极推进

上海自贸试验区通过建设长三角区域国际贸易“单一窗口”、亚太知识产权中心，助推长江经济带快速发展；

广东自贸试验区通过促进加工贸易转型升级、打造区域发展综合服务区等，带动泛珠三角区域和内陆地区产业转型升级；

天津自贸试验区在促进京津冀协同发展的基础上，利用口岸协作等机制辐射带动内陆发展；

福建自贸试验区着力加强闽台产业对接，创新两岸服务业合作模式，辐射带动海峡西岸经济区发展。

5)有效防控风险方面，各自贸区事中事后监管稳步推进

4 个自贸试验区都设计了与开放措施相配套的多领域风险防控机制。

在外商投资领域，国务院办公厅印发了《自由贸易试验区外商投资国家安全审查试行办法》，拓宽了安全审查的范围，丰富了安全审查的内容；

在贸易领域，遵循“一线放开、二线安全高效管住”的原则，在推进口岸监管制度、检验检疫监管模式创新的同时，严格防范偷漏税和质量安全等风险；

在金融领域，完善跨行业、跨市场的金融风险监测评估机制，构建宏观审慎的金融管理体系。

目前，上海自贸试验区扩区后建立了“浦东新区公共信用信息服务平台”。福建自贸试验区梳理出放宽行业准入可能出现的 55 个风险点，提出了 88 条防控措施。广东自贸试验区 3 个片区市场主体信用信息数据库已初具规模，信息管理系统和公示平台已投入使用。

(3)国际自贸区运行经验

1)香港自由港

香港自由贸易港设立于 1841 年。1872 年以来,香港自由贸易港的内涵和功能逐步扩展,成为全世界最自由、最开放、最多功能的自由港,是全球最大的贸易、金融和航运中心之一。经过百余年的积淀与提炼,地方政府已经形成了“积极不干预”的管治风格。

香港的主要产业为服务业、金融业、旅游业以及贸易业,没有实体经济的支撑,经济发展很容易受到其他国家经济波动的影响。同时,由于实体经济的不足,香港在科技方面的发展也受到了制约,尽管香港高度开放,但未能通过自贸区实现技术外溢,带来核心金融利益。因此,中国自由贸易试验区建设在注重贸易、服务、金融领域的同时,也要注重科技,将科技教育放在重要的战略地位,力争通过自贸区的建立带动内地企业技术和管理方式的创新,通过“干中学”吸收外国企业的先进技术,注重人才培养,提高自身国际竞争力。

2)荷兰阿姆斯特丹港

阿姆斯特丹港建于 13 世纪,港口自由贸易区属于保税仓储型贸易区,定位是转口贸易和加工,这需要大面积的土地作支撑。为解决土地面积对经济发展的限制,荷兰在自贸区外设了若干海关监管库,从而进一步延伸自贸区的功能。上海自贸区面积由最初的仅 28.78 平方公里扩容为 120 多平方公里,也是一定程度上借鉴了这方面的经验。

此外,荷兰阿姆斯特丹港与机场空港自由贸易区业务联系紧密,推动了海空两港物流的联动发展。同时航空运输还与金融密切相关,可以作为中国自贸试验区航运和金融合作发展模式的借鉴对象,如开展可能的飞机融资租赁业务等。

3)阿联酋迪拜港

迪拜港自由港区建于 1985 年,由港口和自由贸易区组成,面积 135 平方公里,是目前世界上最大的自由港区。其主要功能为港口装卸、仓储物流、贸易及加工制造。政府建设自由港的初衷是想通过自贸区来推动国内经济转向投资驱动型。凭借优越的地理位置、优惠的税收政策以及完备的基础设施,迪拜吸引了大量外资企业投资,极大助推了地方经济发展。迪拜自贸区具有非常独立的监管机构,这也是迪拜取得成功的一个至关重要的原因。

中国自贸试验区可以迪拜自贸区的发展规模为目标,借鉴其成功经验,真正实现自贸区对经济的拉动作用。同时,注重发展金融和服务业,突破传统的自由贸易区运营模式,立足更高的起点。

4)美国纽约港

纽约港自由贸易区始建于 1979 年,为美国最大的自贸区,属于以加工为主,以转口贸易、国际贸易、仓储运输服务为辅的综合自贸区。其采取的主要措施是通过 22 条减税优惠政策吸引企业。这可作为中国自由贸易试验区对于税收优惠政策方面的借鉴。

尽管美国有 267 个自贸区,但其产值在美国贸易总量中所占的比例只有 20%,不能体现出自贸区对贸易应当起到的促进作用。其主要原因是美国同世界其他自贸区一样,仍然局限于“制造加工+转口贸易”的旧模式,在相关产业带动,特别是在服务、金融业方面的突破并不明显。着重于货物贸易,而忽视了服务业和金融业在区内的发展。

通过与国际自贸区的比较可以看到,中国建设自贸试验区,应当突破传统自贸区着重贸易和加工的运营模式,拓展金融和服务业。同时,注意吸收利用先进技术对传统产业进行改造和升级。

5)韩国自贸区建设

韩国自贸区的发展起步较早,上世纪 70 年代即设立了第一个外国人专用出口加工区-马山自贸区。出口加工区占地 0.79 平方公里。

加工区向入园外企提供税务减免、低廉租金、设施支援等各种优惠政策。同时，全额减免收购、登记、产权和土地税。进口到自贸区的商品暂免征收关税及增值税，对入区外国企业实行“三免两减半”的所得税征收优惠。加工区还对制造业企业和物流企业分别设置了 1000 万美元及 500 万美元的进驻门槛。通过各项税收优惠政策，马山为企业创造了优良投资环境。

借助马山出口加工区，韩国吸引了大量日资企业，引入了大量技术和人才，极大助推了韩国经济发展。

2000 年，马山出口加工区通过扩建和整合被正式更名为马山自由贸易区。

进入 21 世纪，韩国各地自贸区如雨后春笋，但也产生了诸多问题，一些园区因引资困难被迫关闭或转型。目前，韩国共有马山、金堤、群山、大佛、栗村、东海、蔚山等 7 处产业型自贸区，以及釜山港、仁川港、平泽港等多处物流型自贸区。其中，运营最成功和知名的当属仁川自贸区。

仁川自贸区是包括仁川港自贸区和仁川机场自贸区在内的综合物流通道，总面积约 4.4 平方公里。其中，由航空货运区和机场物流园区构成的机场自贸区面积约占 47%。

自贸区用税收和土地方面的优惠政策吸引企业入驻，例如进驻园区的外资企业根据不同行业和投资规模，在 5 至 15 年内，可享受减免税收、土地使用费等优惠政策；积极鼓励货运航空公司入驻或拓展新货运航线；不断完善机场物流配套设施，提升物流服务水平，提高物流效率，降低物流成本等。同时，发达的信息平台也极大提高了清关效率。

目前，仁川机场自贸区航空网络发达，客货运增长稳定，正在向航空城转型。截至 2013 年，约有 700 多家物流运营商选择使用仁川自贸区。自贸区巩固了仁川机场在东北亚乃至更大范围内的货物枢纽地位。

受占地面积所限，自贸区对本土企业入园设厂进行面积上的限制（如必须小于 500 平方米）。为保障国内信息和半导体等尖端技术企业也能顺利入驻，政府正计划变更用地性质（将绿化用地变更为工业用地），以期入住更多本土企业。

通过韩国自贸区的发展进程可以看出，自贸区的定位必须准确，否则将会落到无商可招的境地。同时，区内的运输网络及配套设施必须完善，可以接纳货物的大进大出并保持较低的物流成本。考虑自贸区发展，远期规划面积必须留有余地。自贸区的设立可以吸引大量技术和人才，助推企业技术升级和产业转型。韩国自贸区的一些税收优惠政策也可供重庆方面参考借鉴。

3. 重庆建设自贸试验区的优势条件剖析

近年，重庆市持续实施开放带动主战略，对外开放载体平台日益完善，开放型经济发展水平大幅提升，布局建设自贸试验区的基础条件已经具备，目前已经具备“四大突出优势”：

(1) 区位优势

重庆地处中国西部中心地带，水、陆、空综合多式联运条件优越。

重庆拥有位居全国第一的高速路网密度(每百平方公里高速路网密度 2.4 公里)和西部最大的铁路枢纽。重庆寸滩国际集装箱港是目前中国内陆航运技术最先进、吞吐量最大的专用集装箱码头，江北国际机场也是全国十大机场之一。

以重庆为中心的高铁路网、覆盖全球的航空运输中转中心加快形成，未来物流运输更加便捷。

(2) 市场潜力优势

重庆是中国五大国家中心城市之一，人口最多的直辖市。投资、消费需求空间广阔，进出口总额位居西部各省市首位，贸易增速也位居前列。

重庆保税港区经济影响力达云南、贵州、四川、陕西、湖南及湖北六省，覆盖区域内 3 亿人口。

(3) 载体平台优势

重庆拥有中国内陆首个保税港区-两路寸滩保税港区，这也是中国目前唯一拥有“水港+空港”一区双核

模式的保税港区。多式联运监管中心在加快建设，电子口岸上线运行、关检合作“三个一”通关试点全面开展，跨境贸易电子商务服务试点、渝新欧国际货运班列运行走在全国前列，建设自贸试验区的基础平台比较完善。

(4)体制机制完善

重庆正以保税港区空港和水港功能区为突破口，加快开放型经济体制机制创新，在航空管理、海关监管、服务外包、财税政策体制机制等方面积极探索，形成了不少好的经验。

4. 总结、建议与祝愿

(1) 总结

推进自由贸易试验区建设，是中国经济发展进入新常态的形势下，为全面深化改革、扩大开放探索新途径、积累新经验而采取的重大举措。加快实施自由贸易区战略，对中国以更加积极的行动推进更高水平的对外开放事业，具有十分重要的意义。

来自贸区发展将顺应“一带一路”、长江经济带、京津冀协同发展三大国家战略，推进区域扩容、聚焦投资金融与政府职能领域深化核心改革、明确时限加速经验的复制与推广。具体趋势如下：

1)从区域布局上看，自贸区未来将进一步扩容，并将重点布局于能够实现对“一带一路”影响与辐射的枢纽城市。

四大自贸区从地理上看仍主要集中于东部沿海区域，未来存在着向中西部延展与扩容的必然性。总体呈现“连点成线，由线到面”的布局趋势。

2)从工作重心来看，自贸区改革正由贸易便利向投资促进、金融创新、政府职能转变、新兴业态培育等核心议题上加速转变。

- 投资领域加速向内外资遵循统一、透明、公平、便捷的规则体制转变；
- 在构建风险管控体系基础上，金融领域加速实现资本项目可兑换和对内对外开放；
- 以负面清单管理为核心，进一步推动政府简政放权和税收优惠，做好投资促进；
- 利用制度创新，推动大众创业，在培育互联网+等新型产业与新兴业态上先行先试。

3)从改革步伐来看，自贸区深化改革与对外开放经验的复制与推广将持续加速。

目前，自贸区“制度创新-经验推广-倒逼改革”的良性效应已初步形成。可以预见，在十八届三中全会全面深化改革蓝图的规划指引下，未来中央政府对于上海、广东、天津、福建自贸区改革步伐的时限要求将进一步收紧，1-3 年之内将有一批系统性的经验复制并推广到全国。长远来看，自贸区改革的目标将是在全国推行同一份投资负面清单、同一套金融开放与监管体制、同一类政府管理与服务模式。

(2)建议

对接自贸试验区，深度融入“一带一路”和长江经济带，除了吸收、借鉴国际自贸区经验和复制推广上海、广东、福建、天津四大自贸试验区新的改革措施经验外，还需结合自身优势和区域战略，积极推动改革工作持续创新。如上海自贸区为服务好“一带一路”战略，主要在推动国际贸易合作、扩大金融开放和加快建设和完善枢纽型、功能型航运基础设施和服务体系方面做好工作。

建议未来的重庆自贸试验区主要从以下几方面考虑：

- 建设国家级物流中心枢纽

贸易自由化有助于提高货物流转率；贸易便利化将给自贸区保税仓储带来利好；为更好适应自贸区外部环境，需要引进国外先进物流企业，多元化发展，提高物流国际竞争力。这些因素都将对地方物流行业产生巨大的带动作用。

重庆可根据自贸区的发展和与“一带一路”、“长江经济带”战略结合需要，依托渝新欧铁路、长江内河

航运和重庆空港，构建陆、水、空联运网。合理规划物流基础设施，使得重庆与其他自贸区间形成一条特殊的免税运输通道。

以“三基地三港区”国家级物流枢纽平台为核心，加快物流枢纽与物流园区建设，着力构建“一核心、多节点”物流基础设施网络。大力提升物流业信息化水平，创新物流模式，加快提升国家级物流中心枢纽功能。

借助空港保税区的政策优势，重庆可以借鉴天津、上海以及福建厦门自贸区的经验探讨开展飞机融资租赁业务的可行性。

借助“保税展示交易”，可大幅减轻进口企业资金压力，加快商品流转速度，大大缩短货物上架时间。

发展第三方物流企业的竞争机制是发展自贸区汽车物流的重要保证。政府可以建立绩效评价体系，公平公开地为重庆自贸区的汽车企业选择第三方物流企业，提高物流信息化水平。

● 负面清单的制订

上海、广东、天津、福建四大自贸试验区目前共用一张负面清单。统一的负面清单让自贸区处于同一起跑线上，不易产生恶性竞争。同一张负面清单，有利于未来复制到全国，也有利于将来可能的双边自贸谈判。新申请自贸区将延用这一清单。

● 发展特色优势产业集群

自贸区强调服务业开放为主，将改变过去以工业制造为主的开放模式。因此，自贸区建设可带来产业结构的优化升级和生产性服务业的提升。同时，自贸区建设也会带来外贸出口上台阶的机遇，出口型产业带来利好。另外，招商引资的大发展，可使更多国际机构和跨国公司总部、研发机构、财务中心、运营中心入驻，从而对产业的发展产生带动作用。

为借自贸试验区建设之机，进一步推动地方经济快速发展，摆脱传统产业的发展制约，重庆可根据当地资源优势和产业基础，培育产业新的支撑点。发展集成电路、平板显示、物联网、机器人等高端智能装备、新材料、新能源及智能汽车、页岩气、MDI 一体化、生物医药、环保等十大战略性新兴产业。

● 金融创新及风险防控

重点在跨境人民币业务创新发展、投融资便利化及资本项下开放先行先试，全力建设“金融业对外开放试验示范窗口”和“跨境人民币业务创新试验区”。

研究补充适当放宽对经常交易和资本交易限制。

自贸区内的金融改革可能会带来资本转移和企业套利的风险，存在短期资本跨境流动和区内区外套利的风险，需要提高市场效率加以防范并对资本项目中的部分子项目实行适当管控。

● 区域辐射

建设为内地企业和个人“走出去”的重要窗口；打造“一带一路”重要的金融创新中心、国际贸易门户、现代物流枢纽、对外投资中心、专业服务基地和国际交往平台。

加强重庆与周边六省的协同效应。

● 加深中韩在贸易和产业方面的合作

中韩 FTA 的建立将使双边关税壁垒降低和取消，韩国汽车、电视、手机和化妆品等优势产品和物美价廉的中国农产品、水产品、纺织品和工艺品的出口竞争力都会明显增强。同时，中国企业采购韩国产品的成本将大大降低，企业中间材料选择范畴扩大。这将带动双边贸易额快速增加和物流量的大幅增长。

若重庆自贸区的开放程度比中韩 FTA 更大，这将更加有利于吸引韩国企业来到重庆拓展事业。

中国的“一带一路”、长江经济带与韩国倡导的“欧亚合作”相融合，也将给自贸试验区的贸易和物流带来更多机遇。

借助长江内河航运及渝新欧铁路，韩国企业可以开辟一条新的从东亚通往欧洲的新通道，而重庆作为

其中重要的节点，必将发挥更多的产品物流中转作用。

另外，2015年4月发起设立的亚洲基础设施投资银行（AIIB），也为今后中韩合作开发中亚（欧亚的中心）的交通基础设施提供了可能。这将进一步促进渝新欧通道的开发与利用。

与韩国相比，中国高端技术制造业落后，产品性能和质量有待提高，附加值低，所以在中韩自贸区协定倒逼下，中国企业必须加强研发投入，加快技术升级，科学管理，增强产品竞争力。这也将给重庆产业转型和企业合作带来更多机会。

中韩两国服务贸易目前主要集中在旅游、运输、通信、金融等服务上，其中旅游和通信占据主导地位。中韩自贸区对两国服务贸易中的旅游业发展会起到巨大推动作用，与之相关的运输和通信行业同样会面临快速增长。

通过“允许设立外商独资医疗机构”，韩国高端美容业可以落地重庆，让大众不出国门就可以体验韩国高水平的医疗美容服务。

● 高端人才的吸引和政府理论智库的充实

随着外资企业的增加，自贸区对人才的需求日益旺盛。可以通过对试验区内企业以股份或出资比例等股权形式给予企业高端人才和紧缺人才奖励，实行股权激励和个人所得税分期纳税政策。同时，设立人才中介机构，为企业主招聘海外高端人才提供服务。

自由贸易试验区不仅是新一代贸易投资规则的探路者，更是中国经济升级的突破口。在自贸试验区发展过程中，面临着试验区总体方案的设计及升级，各项制度的创新，负面清单的拟定，各项条例的论证、起草、咨询和制定工作。需要借力专业研究机构理论优势充实智库，为政府决策提供服务。这需要地方与专业研究机构或大学进行合作，共同打造自贸试验区人才培养和智力服务的高端平台，为自贸试验区建设提供智力支持和人才支撑。

3) 祝愿

中国的“一带一路”、“长江经济带”和“自贸试验区”的建设，必将给中国带来新一轮的经济增长。重庆做为西部地区唯一直辖市、未来的内陆经济增长枢纽和开放高地，也将在其中扮演更加重要角色并发挥更大的区域协同效应。

祝愿重庆今后获得更大的发展！

科学定位 转变职能 主动融入“一带一路”战略

韦森

BP 公司乙酰业务首席执行官

“一带一路”战略对于推进中国新一轮对外开放和沿线国家共同发展具有重要的意义。但是，“一带一路”战略是一项长期、复杂而艰巨的系统工程，不容忽视在推进、实施过程中的诸多风险和挑战。企业参与“一带一路”国际合作需要创造良好的环境和条件，需要地方政府主动融入“一带一路”战略，科学定位，主动转变观念和职能，在正确处理政府与市场的关系的前提下，做好服务和保障工作，帮助企业提高国际化经营能力。

一、“一带一路”：应对挑战、扩大开放的战略选择

当今世界正发生复杂深刻的变化，中国经济进入新常态。推进“一带一路”建设，将促进中国进一步扩大和深化对外开放，并有助于加强与沿线各国的互利合作。

（一）一种新型的区域合作机制

“一带一路”战略不是一个简单的战略调整构想，与自由贸易区协定框架一道，有助于中国适应内外部环境变化。多元化与开放性是“一带一路”战略的突出特征。这种机制如何推进实施、如何构建和协调多元合作机制，以及实施效果如何评价都需要深入研究和设计。

（二）主动应对经济挑战的战略调整

从国际看，世界经济虽保持缓慢复苏趋势，各国仍面临持续发展的问题。不同经济体发展分化，国际投资贸易格局和多边投资贸易规则酝酿深刻调整，存在着贸易保护主义，国际资本市场动荡和汇率风险。尤其是近期国际金融市场剧烈动荡、新兴市场国家货币持续贬值、原油等大宗商品价格屡创新低，给世界经济复苏增加了新的不确定因素。

从国内看，受国际、国内发展环境和条件变化的影响，中国经济增进入了所谓的“增长速度换挡期、结构调整阵痛期、前期刺激政策消化期”三期叠加的“新常态”。随着经济增速放缓，需要处理好内需不足、产能过剩、结构失衡和环境保护等问题。在经济发展新常态下，“一带一路”的提出对于中国而言具有重要的战略意义。

（三）促进开放、扩大与沿线国家经贸合作的现实选择

中国经过多年的发展和积累，已经成为全球第二大经济体，在资金、技术、装备等方面具有一定的优势，开展对外互利合作前景广阔。“一带一路”沿线 60 多个国家经济发展水平高低不一，但该地区从全球金融危机中恢复速度较快，近年来 GDP 也保持了较高的增速，处于经济发展的上升期，具有较高的投资或潜在投资价值。目前，中国与这些国家的经贸往来并不多，有巨大的互补空间和发展潜力。

能源合作是“一带一路”建设的重要内容，世界能源格局变化提供了更多能源合作的机遇。在较长时间内，随着经济增长、居民生活水平提高和城镇化建设不断推进，中国的油气需求仍将保持增长，但增速将

不断放缓,但能源供应安全依然重要。而“一带一路”沿线国家资源禀赋优势突出,尤其是中东、中亚和俄罗斯等国家及地区具有丰富的油气资源,是中国石油企业进行战略布局、开展油气合作的重要选择。推进“一带一路”资源国、消费国、过境国的能源合作,共同构建新型能源合作机制对于中国的能源安全具有重要的意义。

总之,“一带一路”战略符合中国和沿线国家的共同需求,为沿线国家优势互补、开放发展提供了新的动力和发展机遇。围绕“一带一路”国家战略,进一步扩大对外开放,加强与沿线及相邻各国的深入合作和互联互通,有助于将国内经济增长的可持续性与推动亚洲经济一体化和全球经济一体化有机结合,最终实现区域发展、共同繁荣的目标。

二、“一带一路”战略所面临的风险和挑战

“一带一路”沿线国家的政治、经济、民族、文化等差异巨大,国内、国际关系错综复杂,风险和挑战前所未有,诸多因素决定了这一战略的实施将是一项长期而艰巨的系统工程。

(一) 经济环境因素

受资源禀赋、社会制度、区位优势及所处的发展阶段等因素影响,沿线各国经济发展水平和市场开放程度高低不一,在基础设施、税收、市场准入和投资保护制度等方面存在种种可以改进之处,有一定投资风险,因此“一带一路”战略的成功实施要建立在和中国和沿线国家合作的基础上,通过良性互动来规避和管理诸多困难和风险。

(二) 地缘政治因素

“一带一路”沿线各国社会制度差异大,国内政治形势复杂,政策变动性大,国际地区关系错综复杂。而“一带一路”战略中的基础设施建设投资大、周期长、收益慢,在很大程度上有赖于有关合作国家的政治、政策稳定和中外关系状况,一些大型的基础设施还要在多个国家之间进行协调。

(三) 民族宗教因素

“一带一路”涵盖 60 多个国家和地区,民族众多,宗教关系复杂,增加了中国与沿线各国合作的难度。一些地区恐怖主义、宗教极端主义、民族分裂主义势力和跨国组织犯罪活动等非传统不安全因素,造成局势长期动荡不安,威胁企业人员和设备安全,将对“一带一路”战略推进和实施,尤其是能源和基础设施的合作构成严峻挑战。

(四) 区域文化因素

“一带一路”区域文化多元,利益协调难度大。鉴于社会制度、文化传统、价值观念等差异较大,沿线国家对“一带一路”战略的认知、理解不尽相同。

(五) 应对风险能力

“一带一路”战略在一定程度上考验企业的国际化经营能力,挑战应对和控制突发性风险和事件的能力。企业在积极参与“一带一路”建设的同时,需要较强的人才、技术、资金实力和跨国经营管理经验,以适应不同地域、不同国家、不同市场竞争环境。

总体而言,“一带一路”沿线多数国家经济基础高低不一,政治风险和社会弹性不同,存在投资风险。推进实施“一带一路”战略,既要看到一些国家丰富的自然资源和发展经济的迫切需要,同时又要客观认识和评估这些国家的政治、经济风险,积极防范因政权更迭、社会动荡、债务违约等因素所带来的风险。

三、“一带一路”战略中的政府职能转变

在“一带一路”战略平台上,政府与企业应发挥不同的作用。“一带一路”建设面临的首要问题是处理好政府与企业的关系。作为地方政府,在主动融入国家战略的同时,应正确定位,加快自身职能转变,主动

按照市场经济原则引导、服务企业参与国家战略。

（一）政府和企业的定位

“一带一路”首先是国家层面的合作，国家的职责主要有五个方面：一是外交推动协调。通过外交和宣传，努力消除一些沿线国家和区域外大国的误解和猜疑；二是构建合作机制。“一带一路”战略既有经济领域的合作，又有非经济领域的合作，未来的合作将在多种合作机制下进行，国家层面应合理规划在不同的地区、甚至不同国家之间构建相应的合作机制；三是建立政府投融资机构。中国所倡导和牵头组建的亚投行和丝路基金已经进入实施和运行阶段，未来应满足国际金融机构的标准，兼顾参与国家的利益诉求。四是加快推进国内的市场化改革步伐。对内开放是对外开放的前提和基础，应主动消除国内能源和基础设施等领域的市场准入和投资限制，消除阻碍人员、资本等资源流通的体制机制障碍，提高资源配置效率。总之，政府的主要职能和作用应当以非经济领域的合作为主，如保障运输通道安全、推动区域层面的反恐合作、推动海洋资源共同开发、促进区域内环境保护领域的合作，以及扩大人文交流等。五是在特定领域对相关产业或企业进行政策扶持。例如，在近年来国内经济增速放缓、国际金融市场波动和大宗商品价格下降等因素的影响下，一些公司受到了不同程度的冲击，不得不大幅削减海外投资，这些企业需要政府在财税和资金方面予以扶持；一些国家的市场开放程度较低、海外直接投资阻力大，需要政府加大工作力度，协调当地政府给以便利。

经济合作是非经济合作的基础，而企业是市场的主体，是践行和实施“一带一路”战略的主要力量。中国的一些公司已经在“一带一路”建设上取得了进展和突破。企业的投资行为应按照市场经济的原则，首先考虑投资风险和投资收益。经济合作一定要引入市场机制，避免经济合作项目演变为对外援助项目，这是“一带一路”建设成功的基本条件。企业投资要遵从国际经济合作的比较优势原则，在发挥比较优势的基础上开展经济合作，既要充分利用既有的比较优势，又要创造新的比较优势。

（二）地方政府的职能转变

如前所述，“一带一路”沿线的国家经济发展水平高低不一，社会环境不同，存在投资风险。地方政府是国家和企业之间的桥梁和纽带，在全方位对外开放新格局下，应主动适应形势变化，积极调整角色。一方面，做好国家战略的宣传和引导，积极维护市场经济规则，提供和完善公共产品，为企业跟进创造条件；另一方面，积极为微观主体的经济活动提供有效的服务，包括目标国的投资环境研究、投资风险评估、人才和资金支持等。同时，努力发掘本地区的市场和资源潜力，促进本地投资和消费，为走出去的企业提供良好的国内市场环境，同样可以创造需求和就业。

四、国际能源市场形势及 BP 的“一带一路”机遇

（一）国际能源市场形势

2014 年以来国际能源市场的剧烈震荡是回归正常状态而非特例。持续变化是能源行业的常态。能源结构发生变化。需求平衡状况出现转变。页岩气、致密油、超深水石油或可再生能源等资源不断涌现。各经济体在扩张和收缩。能源生产和消费受到从战争到极端天气等破坏因素的影响。解决气候变化或增强能源安全的新政策出台。能源企业需要调整——BP 此时正在采取这种做法；为了进行更长期的战略性建设，我们不仅需要控制投资和成本，还应提出明确的方向。

根据 2015 年度《BP2035 世界能源展望》，未来国际能源市场有以下三个关键特征尤其值得关注。

首先，贸易模式正在转变。近年来，美国致密油的蓬勃发展影响巨大，石油流动日益从西至东，而非从东至西。随着中国和印度的强劲增长推动能源需求，上述状况可能延续。随着液化天然气推动区域市场一体化并导致全球价格走势更趋一致，我们还预计天然气市场将更加全球化。

其次，能源结构继续转变。预计大部分的全球能源需求将继续依赖化石燃料。到 2035 年，化石燃料

将满足三分之二的新增能源需求。然而，能源结构将发生变化。可再生能源和非常规化石燃料以及天然气的比重将有所提高。天然气必然是增长最快和最清洁的化石燃料，其满足的需求增量是煤炭和石油的总和。与此同时，随着新兴亚洲经济体的工业化趋缓以及全球能源政策日益严格，预计煤炭将是增长最慢的燃料。

全球气候变化、环境保护仍面临严峻挑战。随着全球领导人开始规划在今年年底巴黎会议上的方针，气候问题显然会成为关注的焦点。有一点是肯定的，没有任何一种变革或政策可以独木成林。

（二）BP 的“一带一路”机遇

国际能源市场和区域格局的变化为中国进一步调整能源战略布局，进而推进“一带一路”能源合作提供了难得的机遇。

而 BP 作为世界领先的石油和天然气企业之一，在全球约 80 个国家从事生产和经营活动，这其中就包括很多“一带一路”上的国家，如海上的印尼、陆上中亚俄罗斯、中东地区等。而且，BP 与中国能源企业早已在海外开展广泛合作。BP 与中石油在伊拉克，与中石化在西非安哥拉，与中海油在澳大利亚、印度尼西亚和阿根廷均开展了卓有成效的合作。

其中，BP 与中石油在伊拉克鲁迈拉油田的合作是世界能源领域合作的典范。

鲁迈拉油田是世界十大在产油田，由于战乱和投资不足，油田产量持续低位。2009 年，BP 公司联手中石油共同开发，发挥 BP 对油田的认识、对伊拉克当地情况的了解和大型油田运营经验，同时发挥中石油油服工程一体化特长和成本优势。合作伙伴重视当地员工培训，处理好当地利益相关方关系，支持当地经济发展，保护环境和资源，赢得了伊拉克政府、企业和当地民众的尊重。

未来，BP 愿意更多的利用我们在全球的投资经验，包括对

各地文化、经济人文差异的深刻体验，在风险识别、规避和管理上的丰富经验，与更多的中国企业开展海内外合作，积极参与中国的“一带一路”战略，与中国共成长。

进一步提升重庆软实力以支持“一带一路”战略

黄碧娟
汇丰集团总经理
香港上海汇丰银行有限公司
大中华区行政总裁

目录

引言

对重庆市政府的建议

1. 在“一带一路”沿线最大程度地加强“城市品牌”的影响力
2. 在丝绸之路沿线推广文化和旅游业
3. 大众创业、万众创新
 - (1) 促进私营部门的创业和创新
 - (2) 推进更多创业教育
4. 创新融资渠道
 - (1) 政府直接投资
 - (2) 专为初创企业而设的商业基金
 - (3) 众筹

结语

引言

从地理位置上来看，重庆位于我国当前两大国家战略规划的核心联接点处：

- “一带一路”战略构想旨在重新振兴始于中国、横跨中亚、直通欧洲的古丝绸之路，以及在南线连接中国与东南亚、印度乃至非洲地区的海上丝绸之路。共约 1.5 万亿人民币的投资将用于建设“一带一路”沿线各国间的基础设施和跨境互联¹。

- 长江经济带发展规划中，重庆位于长江经济带西部的核心城市，在国家全力支持长江中上游地区发展的形势下，重庆必然处于规划中的枢纽位置。

目前，中央政府正尝试将更多的经济活动从沿海向内陆转移，从而缓解长三角等沿海地区经济集中度过高的状况。以上两大国家战略规划无疑是贯彻这一想法的重要组成部分。此外，“一带一路”战略还将有助于吸收部分国内过剩工业产能，并促进海外贸易和投资——这将同时刺激国内的生产和消费。

依托“一带一路”战略和长江经济带发展规划，重庆有望进一步加强互联互通能力和城市影响力：一方面，巩固其作为长江中上游地区航运中心和全国物流枢纽的战略地位；另一方面，加速其金融中心和科技中心的建设步伐。

重庆具备良好的商业“硬件”条件，主要集中在高效的基础设施以及高科技相关的制造业领域。包括来自台湾的富士康、和硕联合和英业达等一批计算机和相关产业制造龙头企业，已相继在重庆设立了工厂。去年，重庆高科技类产品的出口增长了 25%，总额达到 310 亿美元。

此外，重庆市政府早先已发布了关于落实“一带一路”战略和建设长江经济带的实施意见。重庆计划在 2020 年之前，在基础设施方面投资 1.2 万亿人民币，包括提升与相关重点地区的互联互通²。此举必将为建设、规划、管理、金融等领域带来大量合作机遇。

然而，如果重庆志在成为区域经济发展的引领者，成为一带一路沿线各国以及长江经济带上首选的货源和服务提供者，还需要继续加强其城市的“软实力”。

“软实力”概念的定义者约瑟夫·奈伊（Joseph Nye）指出：“流行娱乐往往包含个人主义、消费者选择和其他具有重要政治效应的价值的潜意识形象和信息。”³

有很多方式可以展现一座城市的“软影响力”，例如，创意、形象、理论、知识、教育、论述、文化、传统、国家或城市名片、生活质量、对创业和创新开放的良好声誉。

重庆已经拥有丰富的“软实力”资产，它拥有充满活力的文化、厚重的历史、美食、创新、以及针对外国企业的一系列优惠政策。

本论文重点探讨了关于重庆如何达成以上目标的可行性举措，尤其是为重庆在“一带一路”战略和长江经济带发展规划下，进一步加强和部署城市“软实力”提供了一些建议，期间借鉴了其他城市和国家打造“软性”影响力和吸引力的成功案例和方法。

通过“软实力”的提升，重庆不仅可以在中国国内，还将在“一带一路”沿线国家中获得一定优势。

¹ 汇丰环球研究 – One the New Silk Road III

² <http://economists-pick-research.hktdc.com/business-news/article/Research-Articles/One-Belt-One-Road-Yuxinou-Railway-Development/rp/en/1/1X000000/1X0A2XUF.htm>

³ Joseph Nye, “Soft Power and Higher Education”（“软实力与高等教育”），发表于高等教育的未来论坛，2005 年 1 月

2014 年主要经济指标⁴

城市总人口：2,990 万

GDP：14,265 万亿元，同比增长 10.9%

人均 GDP：47,859 元

工业：国内汽车、军工、钢铁和铝工业中心；电子和相关产业近期增长强劲。

著名景点：长江三峡、大足石刻等

对重庆市政府的建议

关于重庆应如何提升和利用“软实力”，以支持国家的“一带一路”战略，我希望重庆市政府考虑下列一些建议：

1. 在“一带一路”沿线最大程度地加强“城市品牌”的影响力

城市品牌主要取决于当地居民以及其他地区居民对于该城市的感知和看法。一座城市的品牌（或者说形象）可以重点体现在多个方面，比如，积极的城市品牌可以建立在下述这些特征之上：

- 高质量的生活，有吸引力的社会环境
- 本土文化和历史遗产
- 充满活力、多元化的经济和商业环境
- 友好的商业氛围，新公司成立和融资更加便利
- 对旅游业和外籍人才的开放态度
- 现代化的基础设施
- 完善的教育设施

拥有正面的城市品牌可以使一座城市从国内其他城市中脱颖而出。大力吸引商业、旅游者和优秀人才，将有助于城市产生良好的经济效益。重庆已经具备上述很多特征，接下来的工作就是将这些特征进一步发扬光大。

“一带一路”是一座联结东西方，文明和经济交汇互通的具有重要意义的桥梁。强大的城市品牌有利于重庆在这一战略规划中找准自身定位，确立正确的发展轨道。

我建议重庆应充分重视和利用其文化历史遗产和良好的商业环境，例如工业园区和一流大学集聚等优势条件，树立可以体现重庆特色的“品牌”。在“一带一路”战略的背景下，将其自身定位为开展商业、银行业、跨境贸易、投资和旅游的理想目的地。

重庆立志成为中国内陆金融中心、信息技术行业的制造中心、自由贸易区、以及同时坐拥长江水运能力和与欧洲海陆空三线互连的交通运输枢纽。通过提升重庆的城市形象，一个强大的城市品牌有助于实现这些抱负。

这里我想谈两个具有启发性的实例，供重庆市政府参考。

新西兰是首个在国家层面开展大规模营销宣传的国家。该国于 1999 年启动了全球宣传口号“100% 纯净新西兰”（100% Pure New Zealand），并在两年间投入 4,100 万美元进行电视广告宣传，其成果是，其间外国游客数量猛增 53%，葡萄酒出口额增长了七倍之多。

⁴ <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/Fast-Facts/Chongqing-Market-Profile/ff/en/1/1X000000/1X06BPV2.htm>

从 2003 年起，该国打出了第二个宣传口号——“新西兰，新思维”（New Zealand New Thinking），主要目标是扶植创新产业。经过多年努力，新西兰已经打造了坚实的国家品牌和形象，被普遍认为是居家、旅游和开展商业活动的首选地之一。

近年来，韩国首尔作为设计、时尚和科技的温床而崭露头角。然而作为拥有一千万人口的大都市，首尔志向不止于此，它迫切渴望重塑城市形象，将自身转型为分享型经济的大型试验田。首尔市政府已正式将“共享经济”作为城市新品牌，积极与非政府组织和私营企业合作，为广大市民打造共享服务体验，重建信任感和社区感，减少浪费和过度消费，并借此激活当地经济。

2. 在丝绸之路沿线推广文化和旅游

“丝路精神”是全世界所有国家共同认可的历史和文化遗产。同样，重庆拥有超过 3,000 年的光辉历史，更是中国耳熟能详的历史文化名城。

重庆位于古代巴渝地区的中心，是长江上游最具特征的文化之一——巴渝文化的发源地。重庆山水秀丽，是著名旅游胜地，拥有长江三峡、大足石刻等不胜枚举的自然景点。2014 年，重庆共接待了 264 万海外游客，带来 13.5 亿美元的外汇收入⁵。

谨在此建议重庆通过以下多种方式，传承丝绸之路的友好协作精神：

- 推动广泛的文化、学术和人员交流活动，鼓励多种文化相互学习、共同繁荣，并促进各国人民之间的友谊。

- 考虑在“一带一路”沿线其他国家举办重庆旅游推广周和宣传月活动。近期在米兰世博会中国馆的“重庆日”活动便是一个很好的例子，它展现了中国古典民乐与现代时尚民乐的融合，展示了重庆的魅力，让游客有机会近距离接触神秘的巴渝文化。

- 与“一带一路”沿线国家合作，推出具有丝绸之路特色的国际旅游路线和产品。

- 为“一带一路”沿线国家申请中国旅游签证予以便利。

- 在重庆和其他国家举办文化年、艺术节、电影节和美食节，以及电视周和书展等宣传活动。

- 在社交媒体和网站上建立数字化传播工具，展示重庆的旅游特色和大型社会活动。这些社交工具是创建城市品牌，并向国内和全世界的广大受众传播的有力形式。

- 鼓励企业界向世界宣传重庆，同时让本地市民和游客得以体验和感受本土文化所具有的精神和情感魅力。对于公司投资者而言，与旅游和文化机构合作推动这些项目，也有望带来显著的商业利益。

3. 大众创业、万众创新

充满活力的创业氛围以及对创新的开放态度，是促进经济增长和繁荣的关键因素之一。鼓励创业和创新同样是“软实力”的重要组成部分，一座永远张开双臂欢迎创业者和创新商业想法的城市，必然具有其吸引力。

“一带一路”战略规划为超过 65 个国家呈现了宏大的发展前景，建立在中国加大对外开放的基础上，“一带一路”将拓展和深化跨境经济合作，为创业和就业提供大量机会。

（1）促进私营部门的创业和创新

- 建议重庆继续努力深化改革，为私营部门的“大众创业、万众创新”释放出新的创造力。此举将最终使政府鼓励创新的重心，从国有企业转向私有机构。

- 建议重庆鼓励企业家和私有企业参与基础设施建设项目，以及新一代信息技术、生物科技、新能源技术和新材料等新兴产业。

⁵ 《2014 年国民经济和社会发展统计公报》之重庆市统计数据

（2）推进更多创业教育

在中国的高等院校中，鼓励学生具有“创业精神”仍是一个相对较新的概念。

创业教育的关键之处在于为人们带来文化和行为上的改变，鼓励他们追随企业家的脚步，而不是惧怕变化，死抱着“铁饭碗”工作。

诸如阿里巴巴公司的励志传奇，应该并且足以鼓励更多雄心勃勃的中国年轻人投身于创业大潮。

- 建议重庆政府与本地大学和公司合作成立旨在培育学生创业者的创业中心。这样的中心可以向年轻创业者提供创建和运营公司的专业指导，例如为初创企业组织研讨会、业务规划教程以及就业指导等。

- 建议重庆政府整合现有资源，打造和巩固成功模式。例如，两江新区于2010年正式成立，它是继上海浦东新区和天津滨海新区之后，经国务院批准的中国第三个，也是内陆第一个国家级开发开放区。两江新区通过一系列举措，如投资培训和初创企业服务等，为大学毕业生和创业者构建良好的创业环境。这种模式应该在重庆进一步推广，政府可以考虑和各公司和工业园区合作，为创业提供坚实的资源支持。

- 除了技能缺乏，初创企业往往也缺少开发项目所需的物质资源和设施。政府应考虑为这些企业推出孵化器和加速器计划等，通过提供公用设施的共享，帮助企业克服初创阶段的顾虑和困难。

- 建议重庆政府建立初创企业专属社区，为创业者们提供分享经验、想法、进行人才交流的平台，更为重要的是，在“一带一路”沿线各国间建立人脉联系。

一个可供参考的案例是香港中文大学2005年5月24日启动的创业研究中心项目(CIE)，该中心结合了研究、教育和社区服务领域的学者专家，激励学生的创业精神，培育创业思维。

去年，香港中文大学与谷歌公司的“年轻创业家计划”（Empowering Young Entrepreneurs Program）联手主办了一项为期一年的活动，聚集全球最优秀的人才共同讨论和交流想法，主题正是全球绝大多数经济体都关注的焦点：创新和创业。

创业学员们除了有机会从专家的丰富教诲中受益之外，还可以在整个活动过程中获得大量建立和扩充人脉的机会。这样的初创企业社区为整个生态系统的健康发展提供了宝贵资源。

2014年下半年，谷歌公司和香港中文大学创业研究中心发布的一项研究显示，香港的初创企业生态系统自2009年以来扩大了三倍，初创企业加速器和孵化器及融资渠道显著增多。

4. 创新融资渠道

软实力不仅限于上文提到的组织会议和协作项目，还有一些重要的组成部分，特别是构建良好的商业环境和欢迎创新的氛围，都必须由可靠的融资渠道来支撑。

要想把商业创意变为现实，筹集资金是最困难的部分之一，许多初创企业在这个环节都需要帮助。

我建议重庆政府考虑多种方式的融资协助来支持创业，其中可以包括地方政府投资，与知名公司共同成立基金，以及众筹等新型融资理念。以下是一些可供采纳的成功模式。

（1）政府直接投资

所有公共投资计划都旨在鼓励新型和成长型企业创造财富和就业岗位。为了实现这一目标，政府可以直接出资，由相关政府部门和机构进行分配和拨款，以小微企业补助金的形式来帮助初创企业；同时放宽申请资格，使大多数企业都有机会通过多种途径申请这类初创企业资助金和支持计划。

有多种具体投资模式可供重庆政府考虑和采纳：

- 直接补助，通常发放给资本投资项目、培训、雇佣等用途。

例如，在香港有许多支持初创企业的事业机构，政府可借此向广泛的领域投资——从创意和设计行业、到环境管理、融资贷款或保险、研发、以及培训经费等。

- 贴息贷款是一种特殊类型的补助，其还款的条款相比正常贷款要更为宽松，比如低息甚至无息贷款，或者延长还款期限等。

有众多机构提供软贴息贷款和担保，其中颇为值得一提的是英国一项名为“初创企业贷款”（Start Up Loans）的政府投资计划。它为初创企业提供利率 6%，还款期 12 个月，最高可达 25,000 英镑的贷款。迄今，该计划已向超过 10,000 家初创企业出资，总投额资超过了 5,000 万英镑。

（2）专为初创企业而设的商业基金

除了政府直接出资以外，我还建议重庆政府考虑与相关公司合作，为初创企业提供资金支持。

以下是一个可以参考的案例：

汇丰是英国企业发展基金（Business Growth Fund）的主要倡导者和参与者。企业发展基金是一家拥有高达 25 亿英镑（折合人民币 247 亿）资金的跨行业私营风险投资公司，得到包括汇丰在内的五家英国主要银行集团的支持。

该基金是与英国政府合作成立的，旨在帮助中小企业获得更多的长期成长资本，从远景来看有助于提升英国的软实力。

企业发展基金寻求投资于具备巨大成长潜力（销售额在 500 万英镑到 1 亿英镑）的中小型英国企业，提供最长期限为十年的资金。企业发展基金目前已经进行了超过 50 项投资，它锁定的对象都是具有良好过往业绩，有成功的商业模式并渴望成长，有潜力成为家喻户晓品牌的公司⁶。

企业发展基金旨在填补英国金融市场长期以来的结构性缺口。由于当前金融环境自身的困难，特别是信贷支持不足和企业一直以来对债务融资的过度依赖，这个缺口正在加剧扩大。此外，私人股本公司更注重大额交易和管理层收购，而非提供成长资金，已使得很多企业投资选择匮乏。

该基金旨在为难以获得股权投资资金的成长型公司提供长期融资支持，并由经验丰富的商人和投资专家对这些公司提供有效的指导。

（3）众筹

近年来，多个新兴融资概念为西方国家的企业家提供了筹集资本的新方式。

Kickstarter 和 Indiegogo 等众筹网站已经成为越来越受欢迎的，为初创企业的创新想法和业务募资的方式。

例如，只要创业者的项目可以归属于 13 个指定类别之一，就能通过总部位于纽约的 Kickstarter 网站募集资金。申请人需要发布一个简短视频并说明其项目成长方向，通过竞标来获得支持。任何人都可以捐款，项目的支持者通常会收到推广品或首次发布的产品。

根据其网站的资料，在过去四年中约有 470 万人已为 47,000 个 Kickstarter 项目贡献了超过 7.6 亿美元的款项。

诸如此类的众筹网站正在帮助希望将首批产品推向市场的有抱负的电影制作人、漫画作家和网络企业家，得到支持的成功初创企业通常后续会通过这些网站来寻找用户以及对其技术有兴趣的评论者。

在类似的模式中，我建议重庆政府仅作为监管者，确保通用标准的遵守以及相关法律框架的到位。

5. 吸引人才

每个企业都需要积极向上、充满动力的员工。好的员工能帮助激发创新、推进业务发展、为企业注入活力，提升或保持公司的良好声誉或“软实力”。

同样的概念也适用于城市。有动力的、快乐和多元化的居民构成了一座城市品牌和吸引力的关键要素。对于重庆而言，能够吸引和留住来自中国国内或全球各地的优秀人才，是打造城市品牌进程中的重要一步。

⁶ <http://startups.co.uk/business-growth-fund/>

为此，重庆应努力打造宜居、有吸引力、高效且运行良好的城市环境，继续完善基础设施建设，并全面提升其整体文化实力和覆盖面。

吸引和留住外籍员工的重要工作之一，是让他们能够便利地获得迁入重庆和扎根重庆的必要许可。

重庆市政府可以借鉴上海市实行的下述方法：

上海近期启动了一系列移民政策，吸引来自全世界的人才共同建设上海科技创新中心。新政策放宽了海外人才认定标准和永久居民条件，并引入相关监管措施简化和加快审批流程。

此外，上海还实行了一系列鼓励海外人才在上海创办企业和进行投资的便利措施。上海在其城市人才计划中，制定了2015年吸引16万海外人才，至2020年预期引进21万外籍专家的目标。

结语

综上所述，围绕大会主题，我谨对重庆市市长做如下建议：

1. 在“一带一路”沿线最大程度地加强“城市品牌”的影响力

- 充分利用重视重庆市文化历史遗产和良好的商业氛围，树立体现重庆特色的城市品牌
- 广泛推广和深化城市的特点，提升重庆的城市形象，这将有助于重庆成为访问，业务，跨境贸易和投资的首选目的地。

2. 在丝绸之路沿线推广文化和旅游业

- 与“一带一路”沿线国家合作，举办具有丝绸之路特色的国际旅游路线、文化年、艺术节、电影节、美食节、电视周，以及书展等交流活动
- 鼓励跨境教育文化交流项目
- 通过社交媒体和网站等数字化工具，推广城市旅游特色或社会活动
- 鼓励企业界共同参与，向世界宣传重庆的文化魅力

3. 大众创业、万众创新

- 促进私营部门的创业和创新，并且大力鼓励企业家和民营企业参与基础设施建设“一带一路”沿线项目
- 推动更多的创业教育工作，诸如，与当地高校和企业合作建立创业中心，并且启动创业专属的社区，为创业者们提供分享经验、想法和人才交流的平台。

4. 创新融资渠道

- 政府直接出资或者软贷款的形式，向初创企业提供资金支持
- 重庆政府也应考虑与私营部门或企业进行更密切的合作，实现多元化融资渠道
- 多个新兴融资概念为西方国家的企业家们提供了筹集资金的新方式。诸如 Kickstarter 和 Indiegogo 类的网站，已经成为初创企业募资的新方式

5. 吸引人才

- 加强基础设施的建设，将重庆建设成为即宜于居住、又具有吸引力、高效运行的良好城市环境
- 吸引国内国际人才，让他们能够更舒适和便利地扎根重庆

一带一路战略与社会创新实现发展

日立株式会社

1. 适应“新常态”，发展“众创空间”

当前，中国经济增长正进入一个“新常态”，为此，产业界也需要加速顺应这种“新常态”。制造业要从以“大量生产和廉价劳动力”为优势的增长模式转型为注重“质量和效率提升”的增长模式，投资对象的重点也需要从以“扩大规模、增强能力”为目的的投资转变为以“实现高品质和高效率”为目的的投资。另外，从能源和资源的角度来看，其消费模式正从“能源的大量消费”转变为“环保型消费”。总而言之，各个产业都在进行能效的改善，与此同时，经济发展的模式也将发生转变，经济发展的重心将由“环境负荷大的产业”转为“第三产业”。

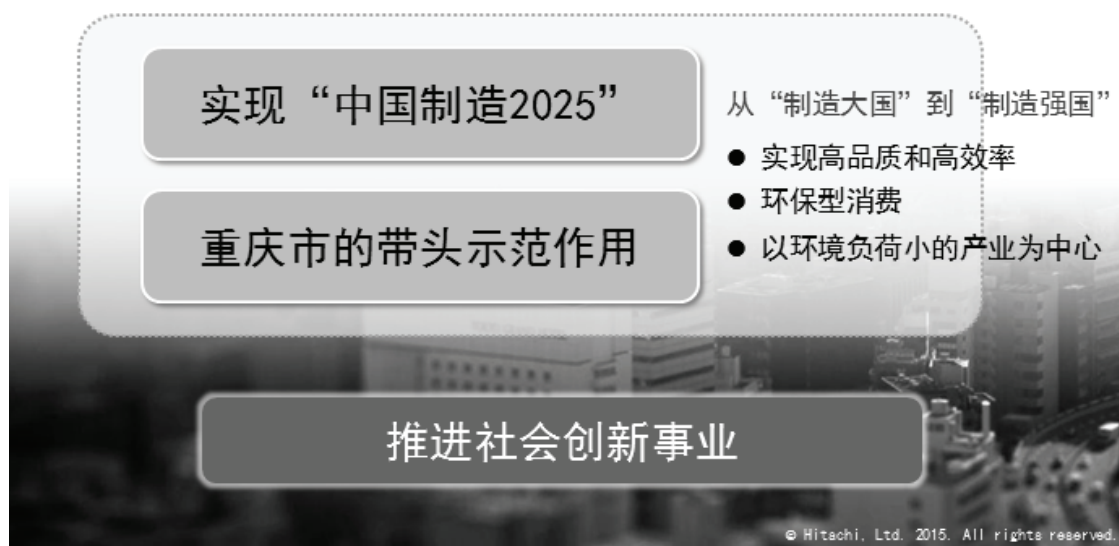
实现这些转型的路径，在一带一路战略与“中国制造 2025”中得以一一明确。以创新驱动引领经济发展、打造高品质优势竞争力、向绿色制造转型、向服务型制造转型等等，“中国制造 2025”为中国从“制造大国”转型为“制造强国”提出了一系列的战略举措，今后将是拷问这些战略举措如何实现的一个阶段。

目前，重庆市经济发展取得显著成就，经济增速远远高于全国平均水平。因此，我们认为在实现“中国制造 2025”的过程中，重庆市应该发挥带头作用。从另一个角度来看，重庆市由于先行发展，劳动力成本上升、产能过剩等亟需解决的问题在快速凸显，从这个意义上来讲当前相关战略规划也急需具体化。又由于战略的实施比战略的制定需要更多的努力和智慧，所以我们认为外界对于重庆市采取何种举措，期望值越来越高。

中国的制造业为了实现“中国制造 2025”，今后势必采各种举措。在此，我想介绍一下日立的“社会创新事业”，希望能对中国的制造业的发展有所帮助。

顺应“新常态”，发展“众创空间”

产业界对“新常态”的顺应



日立在 2006 年，也就是 9 年前提出了“社会创新事业”的概念，推出了“通过 IT 技术的应用，构建更加合理更加便于使用的社会基础设施”的方针。消费电子业务过去一直是日立公司的支柱产业，但是由于残酷的全球竞争，其收益急剧恶化。为此，公司及时转变业务结构，将其重心转为拥有更高附加价值的业务，强化了“社会创新事业”。消费电子业务是需要优秀的人才、高度的研发以及巨额的设备投资的资本集约型、知识集约型产业，但那时感觉这些高的投入未必能带来高的收益。

此后，为了加强“社会创新事业”，日立公司采取了各种对策，这些对策的关键是“扩大 IT 技术的应用”和“与客户的协创”。通过灵活运用 IT 技术，将客户面临的课题和新的事业机会实现可视化，与客户一起探讨如何重新审视价值链、开展新事业。因此，要想实现这些战略构想，IT 技术的高度活用不可或缺。

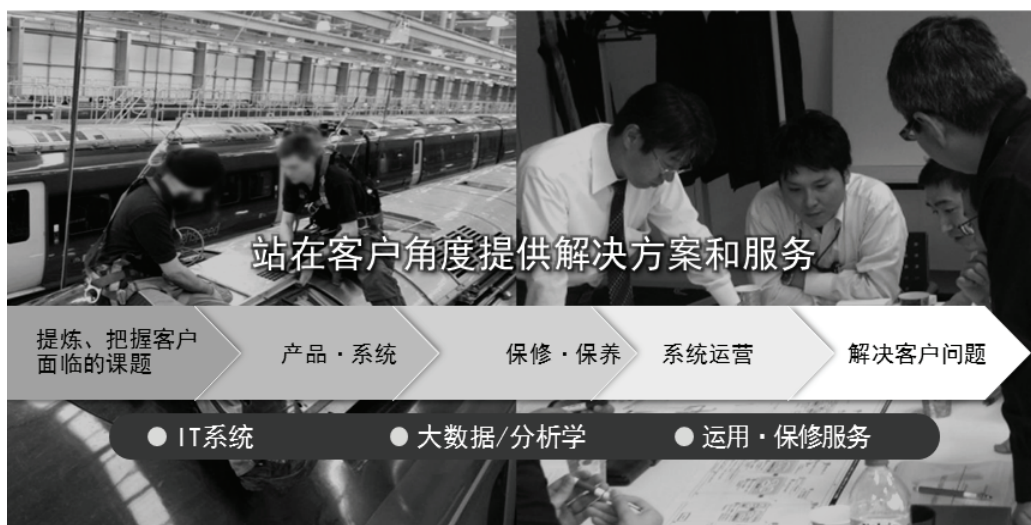
2. 通过“与客户的协创”和“扩大 IT 技术的应用”实现制造业的升级

首先说明一下“与客户协创”的重要性。所谓“协创”，指的是与客户充分对话、以客户的视角理解客户的课题和需求，然后一起采取措施对应。为了推进和客户的相关对策，我们不但要提供产品，还要提供相关的服务。

举个例子，日立不但向客户提供很多设备和机器，同时还承包了点检维修以及运营管理等服务业务，并且还在不断扩大这些服务业务。在这里很重要的一点是，日立所承包的这些服务业务的效率比以往有了很大改进。而且，因为大数据、分析学的应用日益关键，所以为了帮助客户创造价值，日立认为扩大 IT 技术的应用必不可少。

“与客户的协创”和“扩大IT技术的应用”

- 通过与客户的协创，明确提供产品的价值、扩大服务
- 通过扩大IT技术的应用，提升服务生产性



© Hitachi, Ltd. 2015. All rights reserved.

3. 通过与众多利益相关者的“协创”实现制造业的升级

实现社会创新事业，有时也需要与诸多利益相关者进行“协创”。比如说节能和低碳化，从发电到电力流通和需求方，需要各种各样的供应商来提供各种各样的设备、机器和服务。

与诸多利益相关者“协创”：关于能源解决方案

- 为了实现节能，从发电到电力流通和需求方、各方“协创”
- IT技术的扩大应用、数据经验等的共享是关键



© Hitachi, Ltd. 2015. All rights reserved.

实现社会整体的节能和低碳，不仅需要提高单个设备和机器的效率，还要实现这些机器和设备整体运营的最佳化。为此，很重要的一点就是要扩大 IT 技术的应用，明确“能源的供给是否超出了需求方的需要，是否存在浪费”、“能源的分布是否存在不均”、“系统间是否存在矛盾”等问题，然后找出解决方案。智能电网、需求响应、FEMS (Factory Energy Management System)、BEMS (Building Energy Management System)、HEMS (Home Energy Management System) 等等，如图所示的种种举措如果要发挥最大的效果，那么“扩大 IT 技术的应用”、与客户、设备供应商、能源供应方等利益相关者的“协创”是必不可少的。

举个一带一路战略的例子来说明一下与诸多利益相关者进行“协创”的重要性。目前，全球物流市场正以 8% 的年增长率增长，特别是中国等亚洲国家地区的需求急剧扩大，有望实现两位数的增长。但是，与经济发展同步增加的物流需求相对，由于物流基础设施还未十分完善等原因，中国物流的效率还很低，与日本相比，与 GDP 相比的物流成本，特别是运作成本的占比还非常高。

日立集团内的 IT 部门、物流部门等部门相互合作，正在中国开展智能物流。我们不但要利用 IT 技术改善物流的运作，还要将信息化得到的大数据整合分析、最佳化，为客户中长期提升经营效率、创造新的服务做出贡献。

与诸多利益相关者“协创”：关于物流解决方案

推进智能物流的各项举措

整合各种各样的物流数据，通过信息技术进行分析、实现最佳化

- 通过共同集货配送实现物流成本的削减和环境负荷的减少
- 实现供应链的高效化
(据点配置计划、库存计划、运输/搬入计划等)
- 支持经营战略的实施
(成本分析、风险可视化等)
- 创造新服务



© Hitachi, Ltd. 2015. All rights reserved.

4. 为能对重庆市的可持续发展做出贡献建言献策

要实现制造业的升级，通过“协创”实现创新非常重要。特别是要发展社会创新，除了“与客户的协创”，与政府和学术机构的“协创”也非常重要。重庆市要先行实现“中国制造 2025”，那么就必须要将消费者、政府、学术机构和产业界一体化的相关举措具体化。而且，对于战略新兴产业，必须通过扩大 IT 技术的应用（数据解析和技术共享），进一步采取措施进行强化。

日立拥有的经验和技術可以对制造业的升级、低碳节能做出贡献。我们希望与产业政策相结合的创新在重庆市生根发芽，期待与重庆市的继续合作。

为能对重庆市的可持续发展做出贡献建言献策

通过“协创”实现创新

- 推进消费者、政府、学术机构、产业界一体化的相关举措的具体化
- 通过扩大IT技术的应用（数据解析、技术共享），进一步强化战略型新兴产业
- 日立希望凭借在日本积累的经验和技术，为中国产业构造的升级、低碳和节能做出贡献



从中亚的角度看重庆

甘尚杰

巴斯夫欧洲公司执行董事会成员

本次会议我们将探讨一个如今在中国很重要的话题：一带一路。

从一方面来讲，这个话题有其历史背景——丝绸之路自古就是连接欧亚的重要桥梁

另一方面，这个话题有着崭新的现代意义。它使重庆有机会带头支持中亚市场的开发。作为通往中国西部的要道，重庆使我们这样的企业有独特的机会发掘此地区的市场潜力，壮大自我也促进当地经济的发展。

中亚市场有着什么样的需求？这些需求将如何转化为商机？

连接中欧需要克服许多实际困难，如遥远的路途，极端多变的气候，以及食物、交通、能源与住宿等基本需求。

这些困难为许多行业带来了新的机会。保温隔热面板、高质量建筑材料、冷藏车与仓库的制造商都将在此找到市场。回首 2010 年，中国国家发展与改革委员会发布了冷藏行业发展蓝图，聚焦农产品冷藏领域，重点指出了在 2015 年前增加 1000 万吨冷藏容量与 40,000 辆冷藏运货卡车的需求。今天，这一需求还在不断上升：中国的冷藏容量长期增长速度之快，位居世界前三。

遥远的货运路程与崎岖的地形决定了无论是铁路还是公路运输，都需要耐用、轻质且燃油效率高的载具。能够接受这一挑战的汽车制造商与零部件生产商都将在此获得极佳的商机。

最后，同样重要的是，食品可持续生产与分配意味着能在恶劣条件下生长耐旱的作物。随着营养需求亦导致对农作物产量的需求——这正是农业化学行业的用武之地。而对于高效灌溉的需要则为产品可靠耐用的灌溉系统生产商提供了市场。同时，不断发展的制造业需要对废水进行净化处理，以免污染耕地，因此，新的废水处理厂与过滤系统必不可少。

所有这些行业的从业者都需要耐用，高质量的衣物与鞋具。过去的模式是，中国制造，销往西方。如今，我们对于“西方”有了全新的定义：重庆制造，进而销往中国西部的其他地区。

重庆对中国西部市场的发展可被视作一个试验场，从中可以研究如何更好地满足泛中亚市场不断增长的需求。

作为通往中国西部的要道，重庆有着悠久而辉煌的历史。现在，让我们从不同的视角来审视重庆，看看它在连通中亚的道路上所处的战略位置。

重庆需要进一步开发价值链，尤其要吸引二、三、四级企业，充分发挥本地的原材料资源优势，向上游与下游全面拓展价值链。

加强应用科学领域的研究——这是在各行各业提高就业能力的绝佳途径。物流与运输等服务业的发展将为制造业提供支持。

新丝绸之路正是实现进一步加强连接重庆与西部其他地区的基础设施。重庆与其他西部重镇——如成都——之间的物流需要更加经济且高效。“渝新欧”铁路就是一个极好的开拓榜样。经由此条铁路，重庆与中亚诸国建立了联系，为扩大合作奠定了良好的基础。

返乡的重庆人看到了家乡对于高技术劳动者的巨大需求：通过使用这些从沿海地区返乡的高技术劳动者所具备的知识，重庆不断增长的商业可为极富竞争力，高质量的制造业提供强有力的支持。

我们所有人都能做出贡献的一个重要途径就是秉承对可持续性的共同承诺，这意味着在做每一项商业决策时，我们都需权衡三方面的因素：社会、环境与财政。

与此同时，我们还能运用手中的资源提升重庆在我们行业或行业价值链中的重要性。在我们自身的业务中，我们力争成为一个工业枢纽的连结点，为多样化的市场提供服务。当然，我们不可能独自做到这一点！

巴斯夫是世界领先的化学品公司，以“创造化学新作用”为目标。所以，我们十分期待与诸位共同创造化学新作用。

未来，当重庆为发展中的中国西部提供服务的同时，我希望重庆能建立可持续性的高标准：在排放控制、水管理、人才培养、土地管理等重要领域广泛学习世界先进经验。

我们都知道，在中亚发展业务并非易事——但恒心、耐心与热情将帮助我们将机遇转化为现实成果。中国引领为中亚设立一个高标准，并与世界各国携手努力，让这一区域成为新丝绸之路上的蓬勃枢纽。

产业互联网——打造创新型的世界城市

毛渝南

惠普公司高级顾问，中国区董事长

重庆位于丝绸之路经济带和长江经济带的交汇处，同时也是海上丝绸之路的战略腹地，具有极其重要的战略地位。当前，在国家“一带一路”战略和建设长江经济带的战略背景下，重庆将如何找准定位，实现地方战略与国家战略的有机对接，并致力打造创新型的世界城市。

“一带一路”和长江经济带战略构建了横跨东中西部三个不同发展区域、高中低三个不同经济发展水平的区域协调发展新体系。在新体系中重庆如何实现产业转型升级、产业链的延伸以及如何实现向价值链高端产业迈进。

中国正处于从“中国制造”向“中国创造”和“中国智造”的转型期，大力发展产业互联网将是大势所趋。产业互联网是全球工业发展的必然趋势，德国的工业 4.0 概念，美国的工业互联网概念，及我国提出的将互联网与工业进行融合创新，或将信息化和工业化即“两化”深度融合，作为未来产业发展的重要方向。随着物联网、大数据、云计算、移动互联等技术的日趋成熟，我国正由消费互联网向产业互联网转型。产业互联网将实现传统产业的跨界融合发展，推进整个产业链的重塑。产业互联网同时也将推动企业的转型升级。我国大部分传统制造企业处于全球供应链低端，企业面临较大的产业转型升级的压力。产业互联网涵盖了从研发、设计、生产、销售到协同合作等在内的各产业链环节，并将产业链的上下游企业连接起来。此外，产业互联网让供应链信息变得透明，从而提升企业的转型效率。

从“互联网+”说起的产业互联网，旨在改变过去工业时代的生产环节、服务环节、消费环节的脱节，即基本上是个单向链条，生产决定消费，东西没做出来就没得买，消费的东西大多是千篇一律。一般是从生产到传播，再到零售体系，然后到达消费者，这是单向的宏观链条。现在互联网+的社会不一样了，这是一个双向的链条，消费者的选择权更大，决策权在消费者那里，这是生产资源在发生变化。

互联网过去发展的二十年，叫消费互联网，在消费端解决了人们的吃喝玩乐的问题，从而诞生了国内的腾讯、百度、阿里巴巴，国外的亚马逊、Google 等著名的互联网公司。消费互联网的成熟进一步推动了产业互联网的发展，农业、工业和服务业都需要与互联网融合，形成以生产性的服务为主的产业互联网。

惠普公司作为世界著名的 IT 企业，不仅率先提出 IT 新型态，使云计算、安全、大数据、移动计算等技术形成融合的解决方案，为打造现代化创新型的智慧城市提供信息技术支撑平台，将所有的大数据相关的技术整合在一起，打造出业界领先的、综合全面的、极具可扩展性的开放式大数据平台产业中心。而且惠普公司将在全球云计算领域的深厚积淀与中国的产业实践相结合，依托创新的融合基础架构、开放的 HP Helion 混合云及惠普成熟的全行业解决方案，将帮助传统行业与互联网实现有机的对接，帮助企业实现业务的快速转型，实现“一带一路”最核心概念的互联互通。

信息技术与经济社会的交汇融合引发了数据迅猛增长，数据已成为国家基础战略资源。坚持创新驱动发展，加快大数据部署，深化大数据应用，已成为稳增长、促改革、调结构、惠民生和推动政府治理能力现代化的内在需要和必然选择。

惠普公司始终致力于全球创新型城市的建设，在全球已经帮助了很多城市实现了创新型智慧化的建设。

- 我们帮助伦敦检查总署实现了覆盖 22 种社交媒体渠道的舆情分析，之前需要超过 10 天时间对恐怖分子的面部排查，现在通过采用惠普视频分析功能，只需要不到 30 分钟就可以完成。

- 我们帮助迪拜实现综合的视频监控处理，为警务人员提供移动化的实时远程监控。

- 我们帮助洛杉矶实现公共系统的集成，建设了互联智能的虚拟运营中心。无论城市中任何地点出现事件，处理人员都会在 10 分钟内到达现场进行处理。

一直以来，惠普公司与重庆亦有着紧密的合作，在笔电产业、物流贸易、金融领域以及云计算和大数据产业方面都展开了全方位的战略合作。惠普中国云更是通过引领产业升级和加速服务创新两个纬度，与重庆市政府合作搭建汽车大数据云公共服务平台，透过云和大数据技术，聚合汽车后市场的各类业态，为汽车产业链条打造大数据开放与共享体系，打破传统产业壁垒，推动产业结构优化，进一步挖掘汽车产业的市场活力。同时惠普产业社区云在重庆的落地，是惠普与重庆新一轮战略合作的良好开端，惠普将围绕大数据、云计算、信息安全、移动互联等技术核心，继续助力重庆建设创新型的产业社区云平台，加速产业生态聚集，促进产业链协同，拉动区域经济发展。基于 HP Helion 建设的云平台将实现：

- 两化融合：将 IT 新技术与重庆的产业战略结合，实现两化融合，促进产业升级与城市发展

- 产业聚集：基于产业社区云的行业公共服务，加速产业聚集，促进产业链协同，拉动区域经济

- 生态营造：建设云服务生态，聚集产业、技术人才及服务商，提升产业环境

- 资源整合：通过惠普打造的产业社区云平台及 Helion 合作伙伴联盟，将重庆的云资源逐步整合，形成产业服务社区的网络。

惠普中国云旨在通过云计算技术为各产业连通上下游资源，打破地域限制，形成聚集效应，为产业升级，实现产业互联网提供全面解决方案。

一场数字革命正在中国风起云涌，互联网正在从根本上重构中国人的生活方式。随着互联网更深入地渗透到各个行业，企业将更紧密地拥抱互联网。企业拥抱互联网的程度越高，它们的运营将会越高效，并最终转化为生产效率的提升。互联网不仅成为未来中国经济的新引擎之一，更加重要的是，它将改变经济增长的模式。互联网能够在生产力、创新和消费等方面为 GDP 增长提供新的动力。预计到 2025 年，互联网将帮助中国 GDP 年增长率提升 0.3% 到 1.0%，相当于 GDP 增长总量的 7% 到 22%。而最终能够挖掘多大潜力，取决于政府对互联网经济发展的重视与支持力度，企业推进数字化的意愿，以及劳动者的适应程度，而在各行业中，互联网创造价值的最大潜力集中在以下四个方面：

- 交易成本的降低：互联网可以实现公司、消费者、研究者和公共部门的即时沟通和合作，互联网也可以通过电子商务及网络驱动的供应链管理促进生产率提升，还可以实现制造商直接与消费者对接。

- 大数据分析的使用：机器和人力共同生成了庞大的数据流，大数据分析则有能力帮助公司收集并分析这类数据，用于提升决策力、培养市场洞察力。

- 满足长尾需求的能力：互联网的应用及其交易的自动化可以使企业用更低的成本满足更多元小众市场和定制产品的需求。

- 新竞争的引用：互联网大大降低了进入市场的门槛，因此新企业能够快速启动、壮大并参与竞争。过时的经营模式和无法快速适应新形势的公司都可能会在激烈的竞争中被淘汰。

中国互联网已经创造了充满活力的信息通信与技术产业、蒸蒸日上的社交网络和全球最大的网络零售市场。而随着传统产业开始利用互联网技术提高效率并开创新的商业模式，互联网将具有更大的潜力。发展产业互联网是我国实施创新驱动战略的重要抓手，是推进产业转型升级的重要途径，是提升我国企业国际竞争力的关键手段。我们要抓住难得的历史机遇，采取切实有效的措施，加快发展具有国际竞争力的产业互联网。

中国正迈向数字化转型的新时代，惠普愿助力重庆打造创新型的世界城市，率先进入新时代。