

成都市提升对外开放水平路径研究

欧林 秦铃枝

成都市服务业研究院，四川成都，610000；

摘要：成都市作为中国内陆地区对外开放发展的重要门户，近年来，在门户枢纽功能、对外开放平台和贸易投资质效等方面取得显著成效，高水平对外开放实现新的突破，但目前依然存在战略通道水平低下、全球供应链建设存在差距、开放合作平台建设有短板等问题。文章阐述了成都市对外开放发展现状，分析存在的问题，从国际物流体系建设、多平台支撑、国际资源转化等4个方面提出推进成都市高水平对外开放的对策建议。

关键词：对外开放；国际物流；国际资源转化；开放合作平台

DOI：10.69979/3029-2700.25.12.029

1 成都正处于提升对外开放水平的“窗口期”

1.1 新格局为成都打造链接全球的贸易投资枢纽 明确前进方向

党的十一届三中全会以来，我国从沿海向沿江沿边延伸，从东部向中西部拓展，逐步构建起全方位、多层次、宽领域的对外开放布局，推动了中国与世界经济的不断融入和协同发展。党的十八大后，习近平总书记基于新时代的新形势、新使命和新考验，创造性的提出了“一带一路”倡议，是我国为应对全球经济格局的深度调整、科学谋划深层次、全方位对外开放的一项宏伟大战略^[1]。在此背景下，成都应紧抓机遇，积极主动的服务国家“一带一路”“长江经济带”等重大战略，加快提升对外开放水平，逐步构建与国际高标准经贸规则接轨的制度体系，推动贸易和投资双向发力，推进与全球产业链供应链深度融合。

1.2 新形势对成都参与高水平国际贸易投资提出 更高要求

尽管受国际市场需求转弱、美国关税规则不断变化、欧盟经济体收紧对华贸易投资审查等影响，近年来经济发展压力不断增大，但全球贸易和投资合作依然具有广阔发展空间。一方面，世界贸易组织等主流国际组织预测全球贸易仍将维持增长态势，且国际研究咨询机构和多国工商界人士看好中国发展前景。另一方面，RCEP、CPTPP等区域贸易协定正引领贸易全球化新方向，推动跨国贸易企业近岸化、区域化、本土化布局趋势日益明显，扩大“近岸外包”强化区域供应链稳定性成为跨国企业投资布局的重要考虑因素。在此背景下，成都应抢

抓跨国贸易企业重构布局机遇，全方位优化立体通道网络体系与贸易投资重点区域的适配性，招引培育跨国企业、大型外贸企业等贸易型“链主”企业。

1.3 新任务为成都发挥平台通道优势全面提升对 外开放指明路径

2021年，四川省委与省政府联合发布《关于推进高水平对外开放加快建设内陆开放战略高地的意见》，文件中确立了以打造内陆开放战略高地为核心任务，旨在逐步增强国际合作的层次与效能。2024年，成都市结合对外开放实际情况和通道枢纽建设情况，印发了《关于加快建设国际门户枢纽城市以高水平开放推动高质量发展的决定》，提出要着力推进国际门户枢纽高能级平台的建设进程，聚力构建内陆改革开放的新标杆，并以前瞻性思维和全局视角规划了具体的落实举措与核心发展领域。省市叠加的政策文件明确了成都着力建强开放平台的新任务。在此背景下，成都作为四川省首位城市，必须强化担当、有力作为，积极推进本地国别合作园区、航空和铁路港口、自贸试验区、综合保税区、服务业扩大开放试点等高能级开放平台建设，为“一带一路”战略贡献独特的成都力量。

2 成都对外开放发展现状

2.1 门户枢纽功能不断强化

航空枢纽建设方面，近年来成都以核心外贸企业航空物流需求为依托，不断提升航空通道通达水平，开辟新的航线，通达中亚、东盟、欧洲等各国的货运骨干航线网络基本形成，航空物流通道对货物进出口流通支撑保障作用进一步提升。2024年，成都国际航空枢纽在旅

客和货邮运输方面均创下新纪录，年旅客运送量突破8000万人次，年货邮处理量突破100万吨，成都也成功跻身“全球航空大都市二十强”之列。国际铁路物流方面，成都国际班列联通境外城市增至118个、累计开行量超3.1万列^[2]。口岸服务方面，成都双流海关特殊监管区域外保税维修业务试点成功落地，成都天府国际机场综合保税区成功获批，青白江国际铁路港获得启运港退税政策试点。“一市两场+国际铁路港+口岸服务体系”的立体贸易枢纽体系已基本形成，成都正成为联动东西、辐射欧亚、集聚内外的“转换中枢”。



图1 2024年机场旅客吞吐量排名前十的城市（单位：万人次）

数据来源：民航局



图2 2024年机场货邮吞吐量排名前十的城市（单位：万吨）

数据来源：民航局

2.2 对外开放平台不断完善

开放平台体系建设方面，目前成都已基本形成由5大核心功能平台构成的平台体系，主要包括以自贸试验区为主的制度创新平台，4个国际口岸、3个综合保税区和3个保税物流中心，由跨境电商综试区、进口示范区等各类试点示范及6大国别合作园区构成的产业开放平台，由“一市两场”及国际铁路港构成的口岸通道平台，以及由“西博会”“糖酒会”各类展会、“成都马拉松”“世运会”赛事为载体的赛事论坛开放平台。开

放平台体系的不断完善，将大幅提升成都对全球要素资源的运筹配置能力^[3]。

2.3 贸易投资质效持续提升

对外直接投资方面，2024年，成都市新设外商投资企业711家，聚集世界500强企业315家，外商直接投资(FDI)达到16.71亿美元，利用外资规模排名中西部城市第一。对外贸易方面，2024年，成都外贸进出口总额达8390亿元，居中西部第一。对外交往方面，2024年成都与突尼斯首都突尼斯市、塞舌尔首都维多利亚、澳大利亚墨尔本建立友好合作关系，国际友城和友好合作关系城市总数增至113个，外国获批在蓉设立领事机构达23家，获评“国际友好城市杰出贡献奖”。“外资、外贸、外经”平稳有序发展、规模不断扩大，为成都在全球产业分工及国际竞争中影响力提升创造基础条件。

2.4 对外开放不断向“规则引领”转型

作为中国西部对外开放的关键节点城市，成都规则引领方面的实力正不断增强，特别是借助自贸试验区、综合保税区、国家级新区等重要开放创新载体，在贸易规则、规制、标准等制度型开放领域积极探索，走在前列，目前成都自贸试验区已累计探索出740多项改革实践成果，其中10项被纳入国家层面的复制推广清单，97项在四川省内得到推广应用，首创多式联运“一单制”改革被纳入联合国贸法会相关法律框架修订提案，“中欧班列集拼集运”等创新成果在全国复制推广。另一方面，成都积极主动对接RCEP、CPTPP等国际经贸规则，在知识产权保护、数字贸易、服务业开放等领域先行先试，如设立知识产权法庭、试点数据跨境流动安全管理、开展便利的政务服务等为外资企业提供更透明的制度保障^[4]。

3 成都扩大对外开放的短板弱项

3.1 战略通道建设水平仍需提升

从国际货运航班运力对比情况来看，目前成都虽已建立通达北美、欧洲及亚洲的全货机骨干网络，但全货机国际航线数量、全货机航班频次较沿海发达城市仍有不足，舱位供给相较上海等成熟枢纽仍不充分，企业可自主选择面较小。国际铁路运行方面，从2024年中欧班列开行数量对比，成都排名全国第2位（全国占比11.8%），开行数领先于同属中西部城市的重庆（多226

列)、郑州(多233列),但重载率、回程比例等指标偏低,还有待进一步提升。

3.2 全球供应链建设存在差距

从国内部分城市百强企业中物流服务企业对比来看,成都物流企业总数较少,且缺乏上百亿规模的领军型、龙头型物流企业,物流企业以中小企业为主,总体能级较低;从城市物流企业中全球网络物流企业占比来看,成都、重庆、郑州等中西部城市远低于上海、深圳等沿海城市,成都能提供国际物流服务的企业选择较少。从供应链金融服务来看,成都国有银行和商业银行为供应链行业提供的金融服务,仍然以传统客户担保模式为主,仓单质押、动态质押、保理和再保理等创新业务处于起步阶段,使用传统信用证结汇仍然是主要方式,在供应链金融服务创新上与上海、深圳等城市还有较大差距。

3.3 开放平台建设有短板

成都市目前搭建的国际化平台,主要还处于招商引资甚至推介宣传的初级阶段,功能种类单一,特别是对于企业“出海”缺少统一的服务体系,无法提供咨询、金融、法律、国家风险提示等相关咨询服务。另外,在功能上,目前成都未形成国际化区域分拨中心、跨境电商全球资源服务中心和等开放合作平台,虽然在青白江国际铁路港、双流国际机场等口岸建设了进口商品展销中心,但价格发现、国际贸易、结算等功能缺乏,集散能力和腹地范围与国家中心城市的地位不匹配,对周边省市的辐射能力较弱,辐射范围相对较小,多是川内一些地(市)州,与广州辐射华南地区、上海辐射华东地区等仍有差距。

3.4 开放水平有待提高

当前,成都制度型开放在关键领域与高水平开放要求存在一定差距,在数据标准、交易流程标准、商品和服务质量标准等建设较为滞后,跨境金融服务等仍面临制度约束。聚焦优势产业发展关键环节的政策突破和改革措施还不多,数字贸易、绿色贸易等新兴贸易规则创新探索不足,知识产权涉外纠纷解决机制不完善,目前仅有一家本地涉外商事与法律服务中心、尚无境外仲裁机构,国际综合涉外商事法律服务能力存在一定短板。此外,天府国际机场综合保税区因为还未启用,保税航空维修、融资租赁等临空特色业务尚未开展,限制了机

场的开放能级提升。合格境外有限合伙人(QFLP)基金注册周期偏长,且涉外业务办理中仍存在附件证明材料繁琐、数据互认共享覆盖范围有限等问题,整体便利度与企业期待存在差距,制约了外资流入和国际业务开展效率。

4 提升成都对外开放水平的对策建议

4.1 打造以供应链为基础的国际物流体系建设

围绕生物医药、电子信息、智能网联汽车等重点产业链,整合天府国际机场、双流国际机场与青白江铁路港优势,探索建立稳定、高效的“门对门”国际物流通道,依托“一带一路”国际供应链服务站,整合本地化物流资源,通过“海外仓+同城配送”“散货集拼、整柜发运”等服务模式,降低企业运输、仓储等成本,更好地服务“成都造”产品出海^[5]。瞄准全球物流100强和中国物流50强企业,支持其在成都设立区域总部基地和平台型功能性项目,其中聚焦东盟、中亚、日韩探索构建国际化的区域分销企业配送核心枢纽,以跨国企业的实际需求为出发点,着力搭建高效能、富弹性且低成本的全球配送网络体系,帮助跨国分销企业降低运营成本。

4.2 打造高能级开放平台支撑贸易发展

高效能推进国省级开发区建设,高质量推进国别合作园区差异化发展,高水平建设自贸试验区和国别合作园区,促进成都建成西部对外交往中心核心区、国际化大都市集中展示区和全球投资创业首选地。加强成都国际铁路港经开区运行管理、政策措施等制度安排,打造适欧适铁适东盟的开放型产业,培育外贸新增长点。以“中国—欧洲中心”为依托,构建中欧地方层面的合作机制。同时,不断推进国别合作园区的建设工作,打造更多具备人文交流、经贸往来等多元化的国际合作平台。探索建立“出海”综合服务平台,为企业提供对外投资的一站式服务,持续拓展西博会、创交会、欧洽会等重要展会平台的价值链,提升成都国际马拉松、中国乒乓球公开赛等国际赛事平台的影响力。借助“一带一路”国际合作高峰论坛、中国国际进口博览会等全球性重大活动,加大城市营销力度,全面展现成都的发展成果、开放氛围及国际品牌风貌。

4.3 持续加强外经交流建设国际资源集成转化高地

系统梳理领事机构、国际友城、世界 500 强企业、外国商协会、境外媒体、海外侨团、国际赛事组织等“人脉”资源，切实提高国际资源转化效益。建立“领事馆、所在国企业或资本、市投促部门”交流合作渠道，着力招引高能级 500 强企业和全球行业领军企业，扩大有效投资。定期召集驻蓉世界 500 强企业、外国商协会、本地龙头企业，以及经贸投促部门，召开联席会议，为成都营商环境建设建言献策，邀请国外主流媒体来蓉访问，宣传“成都服务”。

4.4 积极对接国际规则提升市场和产业开放程度

把握 RCEP 机遇，对标 CPTPP，在数字经济、互联网和电信、金融、教育、医疗、文化、知识产权等领域先行先试高标准经贸规则。^[6]鼓励企业通过股权和项目合作、战略联盟等方式“借船出海”。主动研究区域工业化进程地图和区域产业链全景图，加快形成有利于区域一体化发展的产业组织形态，推动建立跨区域城市间产业协作配套、科技协同创新、金融区域协作等机制，精准带动省内各市州、联动中西部城市共同“走出去”引导企业承揽境外道路、桥梁、水利、能源、电力等基础设施建设工程。支持有条件企业在境外开展绿地投资、

并购投资、股权投资、联合投资，支持以引进核心技术为主的海外并购，鼓励企业海外布局^[7]。

参考文献

- [1] 伍星, 向梦婷. “一带一路”倡议对成都中小型加工贸易企业发展影响的实证分析研究 [J]. 成都工业学院学报, 2019(1):82-89.
- [2] 《2024 年成都市国民经济和社会发展统计公报》, 《成都日报》2025 年 3 月 8 日.
- [3] 兰传海. 成渝双城经济圈建设背景下成都做强极核功能对策研究 [J]. 今日国土, 2021(9):27-30.
- [4] 张金泉. RCEP 对成都开放格局的影响及建议 [J]. 先锋, 2022(4):60-63.
- [5] 在“双循环”发展中做强国际门户枢纽城市功能——基于成都的探索实践. 彭星; 刘军伟; 廖清凤. 经济导刊, 2023(10).
- [6] 任晓刚, 付宏, 周京艳, 等. 北京推动企业创新、推进高水平对外开放的调研报告 [J]. 中国发展, 2025, 25(03):86-90.
- [7] 郭帅新. 国家中心城市高水平对外开放评价与推进策略 [J]. 区域经济评论, 2024, (06):147-156.