



唐利民：成都申報自貿區
聯動打造長江經濟帶「升級版」

上海自貿區成立半年來，其制度創新所帶來的改革成效正在逐步顯現。據悉，目前已有天津、廣東、成都、重慶等近20個省市表態將申報自貿區。全國人大代表、四川省發改委主任唐利民今日接受記者採訪時表示，希望成都都能建設中西部地區首個自貿區，並通過與上海的合作，聯動長江經濟帶首尾城市，打造出長江經濟帶「升級版」。



▲全國人大代表、四川省發改委主任唐利民

唐利民認為，成都申報內陸自由貿易區至少有六方面優勢。首先，成都在中西部擁有獨一無二的現代航空運輸優勢，2012年成都雙流國際機場旅客吞吐量首次突破3000萬大關，成為中國第五個、中西部唯一進入「3000萬級機場俱樂部」的機場；同時，成都第二機場選址和審批工作最快預計明年初動工，成都將成為繼上海、北京後全國第三個擁有兩個機場的城市。

「成為自貿區的重要條件之一在於交通是否便捷，除空港優勢外，四川有30多條高速公路和鐵路，加上在建的交通工程，將使四川成為未來中國西部的綜合交通樞紐，為成都申報自貿區增加了籌碼。」唐利民表示，無論是陸上絲綢之路，還是21世紀海上絲綢之路，成都都處在重要節點甚至是起點，這為成都未來的發展爭取到了優勢。

同時，成都的開放意識和發展軟硬件環境也居中西部前列。截至目前，在川落戶的世界500強企業達269家，居中西部首位，同時，成都是繼上海、廣州後外國領事館數量最多的城市，還是繼北京、上海、廣州後第四個72小時過境免簽的城市。唐利民說，「這些都說明，成都已經成為西部的開放高地。」

「一個地區有多少產品需要出口，同樣影響到這個地區是否需要自貿區。」唐利民認為，在這一方面四川和成都也有着絕對的優勢。「近幾年成都大型成套設備、IT電子產品和元器件的出口增速都很快。去年通車的蓉歐國際快鐵，把四川和中西部的產品直接輸送到歐洲，很大程度上解決了西南地區產品的出口難題。」

曾到上海自貿區實地考察過的唐利民表示，成都申報內陸自貿區可以直接借鑒上海自貿區的模式，目前成都有關方面正和上海洽談，「如果能達成合作，成都設立內陸自貿區的腳步便能加快。」

大公報記者 陳明、向芸、甘球

廣西正申報北部灣自貿區
料花落欽州

3月6日，記者在全國「兩會」廣西代表團開放日上獲悉，廣西正在申報其首家自由貿易區——北部灣自貿區，並有可能落戶在北部灣的中心點欽州市。

去年底召開的中央經濟工作會議提出建設21世紀海上絲綢之路，並要求轉筋制定戰略規劃，加強基礎設施、海上互聯互通建設，拉緊亞太國家間的利益紐帶。彭清華書記亦在廣西兩會上表示，2014年廣西對外開放合作的一項重大工作，就是積極參與建設海上絲綢之路和打造中國—東盟自貿區升級版工作，拓展國際合作新空間。

在新的形勢下，北部灣自貿區的成立，將為中國與東盟國家發展好海洋合作夥伴關係、構建更加緊密的命運共同體、共同建設21世紀「海上絲綢之路」，提供新的動力。

廣西首家自貿區「胎動」

上海自貿區已正式運營，粵港澳自貿區也即將獲批，而廣西也正在積極申報其首家自由貿易區，名稱擬定為北部灣自貿區，由北部灣辦牽頭運作。

據了解，廣西已有二家綜合保稅區，其中欽州港保稅區運作最為成熟，一期2.5平方公里已於2011年2月開港運營，二、三期已通過預驗收，即將封關運營，在政策、功能上與自由貿易區最為接近。在欽州保稅港區的基礎上，整合周邊50平方公里的中國—馬來西亞欽州產業園、18平方公里欽州港綜合物流加工區、138平方公里的欽州港工業區的資源，可形成政策功能互補、產業聯動發展、經濟腹地廣闊的新格局，將成為廣西謀劃首家自由貿易區的最佳選擇。

構建中國—東盟港口合作網絡

廣西在欽州保稅港區的基礎上構建自由貿易區的一大優勢，就在於其良好的港口條件。

欽州市委書記肖鶯子代表說，欽州是古代「海上絲綢之路」的始發港地之一，是當前中國對東盟開放合作的前沿窗口和重要門戶，在共建21世紀「海上絲綢之路」中具有獨特優勢。

「為擴大港口開放合作，廣西正加快構建中國—東盟港口城市合作網絡欽州基地建設，已列入第16次中國—東盟領導人會議成果清單，成為中國—東盟海上合作基金2014年重點支持的18個項目之一，以推進海上互聯互通戰略。」肖鶯子說，欽州將加大北部灣港建設力度，全市萬噸泊位已達98個，並全部對外開放，今年底30萬噸航道和碼頭投入使用，港口吞吐能力將超億噸，並積極引進國際港航企業等戰略投資者，並鼓勵廣西企業到東盟國家參股港口建設，推進港口公共信息共享平台建設，打造北部灣區域性國際航運中心。

此外，廣西將充分利用廣西北部灣經濟區的地緣優勢、港



▲全國人大代表、欽州市委書記肖鶯子

口優勢、海洋資源優勢以及人文優勢，加強與東盟國家在海洋環保、海上搜救、海洋資源勘查、海洋產業、濱海旅遊等領域開展廣泛合作。構建「海上絲綢之路」客貨運「穿梭巴士」，加強與東盟各國港口城市之間的互聯互通。

加快構建臨港產業帶

在欽州保稅港區基礎上打造保稅區的另一個優勢，就是其周邊正在形成一條臨港產業帶。肖鶯子表示，目前欽州以重大產業項目建設為支撐，在臨港後方規劃建設一批雙邊、多邊合作的產業園區，促進產業集聚發展，港區企業的產值，今年將突破800億元，明年將超千億元。

據了解，工業方面，將加快中馬「兩國雙園」和中印尼、中泰、中越園區建設，加強新能源與可再生能源合作，加強石化及海上油氣勘探開採合作，建設低敏感海域產業合作交流示範基地等。農漁業方面，開展海產品養殖加工合作，建設海上漁業走廊，建立熱帶農業合作基地，建設中國—東盟水產種苗繁育中心等。

加快構建金融合作區

肖鶯子表示，為深化開放合作機制體制改革，全面融入21世紀海上絲綢之路建設，形成全方位開放新格局，欽州將抓住國家批准滇桂沿邊金融綜合改革試驗區機遇，推動跨境人民幣業務創新，發展離岸金融和票據業務，加快完善金融組織體系，培育發展多層次資本市場，加強金融基礎設施建設的跨境合作，促進跨境貿易投資便利化，推動跨境電子商務平台和大宗商品現貨和期貨交易中心建設。

據透露，欽州有意籌建一家新的股份制商業銀行——欽州銀行，以更好地為海上新絲路建設和北部灣自由貿易區增強金融服務和保障能力。

大公報記者 胡進

黃石市長：加快建成棋盤洲港區

作為長江中游重要的工業城市和港口城市，湖北黃石市無疑是長江經濟帶的重點開發區域。當前黃石正加快推進棋盤洲港區建設，建成後港口年吞吐量將超過8000萬噸，不僅能輻射鄂東、贛北、皖西地區，還將充分發揮一類口岸功能，承擔部分西部向東部港口物流中轉功能。

黃石港長江岸線70多公里，是長江十大良港之一，湖北省地級市唯一的一類開放口岸，也是湖北距離出海口最近的港口。但當前城區、棋盤洲、陽新和大冶四個港區裡真正形成規模的只有城區港。目前一半以上貨物從城區港完成，城區港無法堆放大批量貨物，易造成市區交通擁堵，很多貨物被迫逆流而上武漢陽邏港中轉，這已成為制約黃石經濟發展的一大因素。

全國人大代表、黃石市長楊曉波指出，現狀不能滿足企業發展需求。全市每年約100多萬噸出口貨物在陽邏港中轉，直接增加企業成本近6000萬；隨着城市的快速發展，黃石亟待打通沿江道路，以減輕城區交通擁堵問題，而城區港口就是最大的「攔路虎」。

他介紹，為解決好這兩大難題，當前重點是加快推進總投資約37億元的棋盤洲港區建設，項目建成後港口年吞吐量將超過8000萬噸，可以滿足黃石乃至鄂東地區企業「出港」需求；在棋盤洲港區投入使用後，該市將



▲全國人大代表、黃石市長楊曉波
張傳斌攝

逐步關停老港區碼頭，計劃於2018年底將老城區所有碼頭全部搬遷或者關停。

棋盤洲港區擁有長江岸線7.7公里，規劃了現代化碼頭、工業園、物流園等，總投資約37億元。棋盤洲港區處於長江物流通道和中部地區南北物流通道結合部，上可達武漢、重慶，下可通南京、上海，貫通東西，聯通南北，位置十分重要。港區建成後，對黃石而言，有利於促進臨港經濟發展，形成港城聯動格局，必將為建設鄂東特大城市和長江中游區域性中心城市插上騰飛的翅膀。對周邊地區而言，不僅能輻射鄂東（主要是黃岡、鄂州、咸寧）、贛北、皖西地區，還將充分發揮一類口岸功能，輻射四川、重慶、陝西等省市，承擔部分西部向東部港口物流中轉功能。

楊曉波表示，港區從建設之初就高標準要求，所有34個生產性泊位全部按5000噸級建設，並兼顧停靠1萬噸級船舶，建成後將形成吞吐能力5000萬噸以上、集裝箱吞吐能力80萬噸噸箱以上。港區功能以集裝箱、大宗散貨、件雜貨、危化品等貨物的公共運輸為主，服務臨港產業、現代物流和區域經濟發展；除具備港口基本功能外，重點拓展口岸聯檢、保稅物流、電子交易平台等功能，目前黃石（棋盤洲）保稅物流中心項目（B型）已經獲批，擬於今年底開工建設。產業布局上則堅決杜絕重污染產業。

大公報記者 李曉波

兩會代表委員
願天津濱海激發區域活力

119次、80次——這是「發展」與「經濟」兩個詞彙在李克強總理所作的《政府工作報告》中出現的次數。針對天津濱海新區的「發展」「經濟」，兩會代表委員紛紛建議新區要增強創新動力，激發區域活力。

「總理提出要在上海自由貿易試驗區的基礎上推動其他區域的試點。濱海新區是國家綜合配套改革試驗區，已經打下了良好基礎，包括東疆保稅港區、天津港、空港經濟區以及中心商務區等在內的區域，都是發展對外貿易的重要區域。」全國人大代表霍兵表示，下一步將積極推動這些區域的發展，為國家自由貿易區的試點工作作出應有的貢獻，加上中央提出的關於京津冀協調發展的這一重要國家戰略，兩個政策結合，必將推動濱海新區在更廣領域、更大空間上的發展。

「濱海新區要繼續保持平穩快速發展，應該牢牢抓住發展實體經濟這條主線不放鬆，加快提升金融、航運、研發三大服務功能，進一步夯實政府服務環境、商務運營環境、人才聚

集環境、生態宜居環境四大基礎，促進相關的優質企業與高端人才快速集聚。」全國政協委員郭景平認為，濱海新區要繼續保持平穩快速發展，就必須準確把握全國發展改革的大氣候和自身發展的小氣候，認清形勢，找準位置，比如圍繞擴大對外開放繼續深化改革。當前，新區對外開放的重點要圍繞自由貿易區試點建設，「自貿區」建設的關鍵是推進制度創新，核心是建立促進投資與服務貿易便利化的良好環境。要用「環境」這把尺子丈量政府的服務水平和效率，用環境建設這個核心來統領「自貿區」這張大牌。

在濱海新區工作多年的全國政協委員榮建勳說，高新區要實施更加積極的開放戰略，不斷提高利用外資、內資質量，引資、引技、引智相結合，引導資金投向優勢產業、戰略性新興產業、現代服務業和節能環保等領域，不斷提升產業層次。堅持科技引領，打造創新高新區，提高發展質量與效益。

大公報實習記者 胡衛娜

東莞市長：轉型升級拐點將很快到來

近年東莞經濟增長逐步走出低谷，從2012年第二季度起，GDP增速連續7個季度加快，2013年更是實現了9.8%的增速，高於全國和全省的增速，實現了「十二五」時期以來的年度最高。全國人大代表、東莞市長袁寶成受訪時表示，2014年定為東莞的「攻堅年」，集中力量推動改革攻堅、項目攻堅、效能攻堅，力爭在重點領域改革、重大項目招引和落地、政府效能提速等方面取得突破性的成效。「我們堅信，只要按照既定目標持之以恆地推進，東莞今年的經濟增長將持續向好，邁過『爬坡越坎』階段和突破轉型升級「拐點」將很快到來」。

經近幾年大力推動轉型升級，東莞產業結構有了較為明顯的優化，外向依存度從2008年的208.1%下降到2013年的169.8%，工業品內外銷佔比差距從2008的16.8個百分點縮小到2013年的3個百分點，高新技術產品產值佔比從2008年的30.6%提高2013年的36.5%。其中，全市外資企業內銷總額從2008年的1339.2億元增加到2013年的2800多億元，企業內銷佔內外銷總額的比重提高到30%以上。

袁寶成表示，為重塑東莞產業結構、提升產業質量，近年東莞選以「三重」（重大項目、重大產業集聚區、重大科技專項）建設為主抓手，這兩年先後引進了1億美元或6億人民幣以上重大項目146宗

、總投資額達2899億元。僅2013年便啟動了兩批48個總投資600億元的重大項目建設，同時，總投資600億元的粵海項目、100億元的華為手機終端等一大批重大項目也在加快推進。

今年東莞正力爭新引進一批投資數十億元的重大項目，爭取年內新增主營業務收入超百億元企業2家、超50億元企業2家；力爭年內新啟動兩批總投資600億元以上的重大項目，迅速掀起項目動工投產的新高潮。同時，推動水鄉特色經濟區、粵海產業園、長安新區等建設取得重大成效，為重大項目落戶提供有效載體。

其中，東莞水鄉特色經濟區囊括了10個鎮街和虎門港，總面積519平方公里，約佔全市總面積的五分之一，目前東莞市政府每年投入20億元推動其加快統籌發展。2013年作為水鄉經濟區規劃建設的起步之年，獲批成為國家農村綜合改革試點、廣東省水生生態文明建設示範區試點。已啟動了總投資486億元的20個先期啟動項目，以及10個示範片區、6條特色村落和4段標誌岸線的規劃建設。初步構建了規劃頂層設計體系，基礎設施、產業、文化、旅遊、民生、新報社設計等一系列規劃有望在今年3月底前基本完成報批，6月底前全部印發出台。

大公報記者 周子灝

王曼利：冀城市公交駕駛員提前5年退休

全國人大代表、西安公交總公司第二分公司司機王曼利，「兩會」間接受大公報記者採訪時建議，將城市公交車司機納入「特別繁重體力勞動」工種，允許公交車司機提前5年辦理退休，以此保障公交汽車在運行當中的安全。

目前，內地汽車銷售市場正在以前兩位數增幅井噴，城市交通擁堵和汽車尾氣污染為民衆所詬病，擴大和改進公共交通系統開始得到政府的重視，但交通安全所面臨的新形勢並未引起重視。

王曼利說，1992年國家交通部下發過《關於印發〈交通行業提前退休工種範圍表〉的通知》（交人勞發【1992】663號），明確提出長途客運駕駛員作為「特別繁重體力勞動」工種，可以提前5年辦理退休手續（即男年滿55周歲，女年滿45周歲）。由於1992年以前，城市公共交通行業管理隸屬於建設部，不屬於交通部，所以公交車駕駛員未能按上述文件執行。



▲全國人大代表、西安公交總公司第二分公司駕駛員王曼利
李望攝

據了解，城市公交駕駛員無論風吹日曬都要堅守工作崗位，每天在狹小的駕駛座保持一個姿勢，往往在8小時之上。其中一些公交司機為了完成運營任務，工作時間甚至高達10小時以上。在私家車與日俱增的大都市，道路擁堵日趨嚴重，駕駛員必須集中注意力保障行車安全，在這樣高度緊張的工作狀態下，公交司機承擔着巨大的精神壓力。近年來，公交車駕駛員在工作崗位上猝死的新聞不時見諸報端，這不僅是駕駛員及其家屬的不幸，還關係着公交車上以及道路上的衆多乘客、市民的生命財產安全，一旦發生交通事故，後果不堪設想。

王曼利代表說，公車駕駛員在50歲以後，其精力、體力銳減，在高強度工作狀態下難免發生意外。她希望相關部委能將公交車駕駛員列入交通行業提前退休工種範圍，給予提前5年辦理退休手續的政策。

大公報記者 李望、任麗