

凝聚共识 提振信心  
推动中国经济高质量发展

# 西部陆海新通道是双向开放的金色纽带

## ——访全国政协常委、广西政协副主席钱学明

本报记者 李元丽

畅联陆海,联动西部,拥抱世界。随着西部陆海新通道基础设施建设的稳步推进,我国西部地区对外开放水平不断提升,正更快地融入世界朋友圈,迈向国际开放合作新征程。

西部陆海新通道建设有哪些可圈可点的业绩?还存在哪些亟须破解的问题?如何促进西部陆海新通道高质量发展?围绕上述问题,一直关注、推动西部陆海新通道建设的全国政协常委、广西政协副主席、民建广西区委会主委钱学明,接受了人民政协报记者采访。

**记者:**通道带物流,物流带经贸,经贸带产业。近年来,西部陆海新通道联动效应日益显现,已成为畅通双循环的一条重要纽带。在您看来,有哪些可圈可点的业绩?

**钱学明:**近年来,西部陆海新通道建设取得显著成绩,已成为带动西部地区开发开放的重要引擎,目前已覆盖我国18个省69个市138个站,其物流网络已覆盖118个国家和地区的393个港口,有效改变了西部地区长期以来面向东盟而面临“西货东出”的局面。

随着西部陆海新通道基础设施网络的不断完善,通道运行效率的显著提升,物流市场需求也会随之加速扩张。要高质量建设好西部陆海新通道,加快推进基础设施建设显得尤为重要。在各类政策的合力加持下,广西在西部陆海新通道项目建设中跑出“加速度”。

比如,2022年钦州市就新开工钦州港海铁联运服务中心等一批重点物流项目,建成钦州港冷链保税交易中心、北部湾大宗商品交易平台等项目,新增3家产值超百亿元临港工业企业、新开工5个百亿级工业项目。2022年南宁机场累计开通国际货运航线17条,其中东盟货运航线占航线总数的一半以上,南宁机场国际货邮吞吐量全年突破7.3万吨、增长207%,增速居全国千万级机场前列。今年3月,首列装载有50辆新能源汽车的专列到达钦州港东站,通过钦州港乘船出海发往欧洲地区。这是从重庆开出的首班新能源汽车陆海新通道铁海联运专列,标志着川渝地区新能源汽车出口再添新通道。

**记者:**在您看来,西部陆海新通道在建设过程

中还存在着哪些亟须破解的难题?

**钱学明:**西部陆海新通道建设是跨领域、跨区域、跨行业的一项复杂性、系统性、长期性工程,仍存在不少短板弱项。

一是通道不畅。从主通道来看,虽然中线“重庆—贵阳—柳州—南宁—钦州”、东线“重庆—怀化—柳州—南宁—钦州”铁路全线贯通并实现电气化,但西线“成都—泸州(宜宾)—百色—南宁—钦州”尚未贯通,其中贵州黄桶—广西百色铁路最近才开工建设,五年之后才能建成。原有贵阳—柳州—南宁铁路、南宁—昆明铁路运力基本饱和。

二是运营缺环。尚未搭建多式联运物流基础数据平台,公路、铁路、海运等各运输方式之间,以及与口岸监管部门之间未能实现信息互联互通。省际协作水平亟待进一步提升,规则、标准、政策存在不统一不配套现象。通道沿线省市区物流信息的协调联动程度不高,并未实现信息有效联通。要素资源跨区域跨国际流转不畅、效率不高。国际运输通道促进物流、贸易和产业联动发展的服务水平不高。

三是产业缺链。尽管在西部陆海新通道海铁联运班列上行货物中,外贸箱占比从2017年的24%增至2022年的34%,但货物品类主要还是粮食、铜铝矿和建筑材料。由于与东盟各国贸易顺差较大,通道货源区域间不平衡现象比较突出,通道沿线地区之间没有形成产业空间分工体系。依托国际运输通道的跨区域产业链和供应链体系尚未真正形成。

**记者:**如何加强西部陆海新通道的基础设施建设,让其织“线”成“网”?

**钱学明:**我们要进一步完善通道,推动省际基础设施互联互通,统筹铁路、公路等各种运输方式发展,提升交通运输能力。建议国家加大投入力度,重点加快推进黄桶—百色等铁路建设,尽快开工建设黔桂铁路二线、南昆铁路二线。强化成都、重庆、贵阳、南宁、钦州等综合运输枢纽衔接,提升通道联运服务水平。

进一步提升物流。加强通道沿线省市区海关、检验检疫、口岸等部门之间对接沟通,促进信息资源互联互通。争取将陆路启运港退税政策试点扩大到成都、重庆等主要城市。建设与国际接轨的铁路

和海运货物管理互认体系,统筹推进陆海新通道多式联运“一单制”改革,推动跨国互认“一单制”运单。

进一步加强协作。建立职责清晰、分工明确的省际协商合作机制,推动建立统一运营主体,统筹协调推进各省市“硬联通”和“软联通”建设。建立和完善国际协作协商机制,吸引“一带一路”更多共建国家共同参与西部陆海新通道建设。

进一步带动产业发展。不断优化通道沿线产业空间布局,建立区域产业链条上下游联动机制,共同推动沿线产业发展。积极共建“西部港”,探索创设“飞地园区”,大力推进通道产业合作园区建设。

**记者:**面向未来,如何助推沿线地区产业转型升级,让这条“路”越走越宽广?您有何思考与建议?

**钱学明:**今年7月,习近平总书记在四川考察时强调,四川是我国发展的战略腹地,要积极服务国家产业链供应链安全,高质量对接东部沿海地区产业新布局。不久前,习近平总书记在长三角一体化调研座谈会上要求,充分发挥长三角产业体系完备和配套能力强的优势,与中西部地区加强产业合作,着力提升产业链供应链韧性和安全水平。

我认为,西部陆海新通道在我国打造新安全格局、构建新发展格局中,尤其是在维护产业链供应链安全上具有重要作用。眼下,应当重点做好如下几项工作:

第一,发挥北部湾国际门户港作用,建设国家大宗产业基地。充分发挥北部湾地区背靠大西南、毗邻粤港澳、通衢东南亚的独特区位优势,立足正在建设的北部湾国际门户港,尽快建设以油气、钢铁、铜铝、化工、粮食等为主的国家大宗商品产业基地,并在用地、产能、能耗、排放等要素给予保障。借助西部陆海新通道建设,确保成渝、关中等中西部地区大宗初级产品保供稳价,更好维护我国产业链供应链整体安全。

第二,承接东部产业转移,发挥通道作用,建设西南战略腹地。着眼我国区域产业布局调整,鼓励、支持和引导西部地区尤其是西南地区强化与长江经济带、粤港澳大湾区等衔接协作,积极承接东部沿海产业转移。强化进出口协同发展,把西部陆海新通道沿线打造成连接东部与西部、协同沿海和内地,既承接东盟与中亚、又面向“一带一路”共建国家的国家战略腹地,以新安全格局保障新发展格局。

全国政协委员苟护生:

# 让西部陆海新通道织“线”成“网”

本报记者 李元丽

建设西部陆海新通道是以习近平同志为核心的党中央作出的重大战略部署,是“十四五”规划纲要确定的一项重大工程。目前,西部陆海新通道已成为中国西部地区货物出海出边的主通道和RCEP框架下连接中国与东盟地区最快速、最便捷的通道。

12月7日,全国政协召开议题为“高水平共建西部陆海新通道”的双周协商座谈会。会后,全国政协委员、中咨公司党委书记、董事长苟护生接受人民政协报记者采访时表示,西部陆海新通道是我国西部地区一条重要的南北向陆海联动战略通道,其北接丝绸之路经济带,南接21世纪海上丝绸之路,协同衔接长江经济带,是服务“一带一路”倡议和新一轮西部大开发的重要部署。4年多来,在社会各方的共同推动下,西部陆海新通道建设取得了显著成效。主要表现在:一是主通道建设不断完善。铁路方面,东、中通道已全线贯通并实现电气化,西通道未贯通路段黄桶至百色铁路近期将开工建设。港口方面,钦州港自动化集装箱码头建成投产,通江达海的平陆运河加快建设。二是运输组织效能加快提升。截至2023年9月底,西部陆海新通道铁海联运班列已累计突破3万列,线路通达我国18省份69个城市138个站点、联通全球118个国家和地区,中越跨境班列班车稳步拓展,北部湾国际门户港、洋浦区域国际集装箱枢纽港作用不断加强。三是对外开放合作持续加强,沿线省市区坚持共商共建,通道产业呈现快速发展势头。

在苟护生看来,随着西部陆海新通道建设的

持续推进,一些制约通道高质量发展的“堵点”“卡点”等问题开始暴露出来。如,通道基础设施仍有短板。当前,一批基础设施重大项目持续推进,西部陆海新通道主干道正加速形成,但三条主通道基础设施建设仍不尽完善。东通道虽已全线贯通并实现电气化,但线路等级较低运输能力有限,西通道缺失路段,黄桶至百色铁路建成尚需时日、中通道通而不畅等瓶颈制约仍然存在,川黔铁路、黔桂铁路均为单线,货运能力利用率不到80%,沿线货场、中心站等关键节点设施老旧、效率不高;再如,基础设施功能不够均衡。一方面,部分交通基础设施规模过大、标准过高,例如高速公路建设速度远大于需求增长的速度,智慧高速公路的投资存在一定盲目性。另一方面,主通道提质升级不均衡,部分已建成路段技术等级低、运输能力小,影响通道整体效应的发挥。

苟护生告诉记者,值得注意的是,目前,受建设资金、生态环保、项目用海以及倾废等因素影响,港口基础设施建设较为缓慢。如,防城港港池港区西货运道现通航等级为10万吨级,但对应作业区散货泊位等级仅为15万吨级;深水航道深水泊位数量不足,港口的集疏运体系尚不完善,综合运输枢纽作用没有充分发挥;防城港30万吨级散货泊位和30万吨级干散货泊位等一些工程项目建设,因新规划修编进展以及资金原因推进缓慢。“这些堵点使得临港产业的快速发展,所需配套的基础设施项目推进还需对已有规划进行修编,此外受环评等专题影响,港口规划修编历时长,制约了港产融合发展。”苟护生如是说。

展望未来,如何加强西部陆海新通道的基础设

施建设,让其织“线”成“网”高质量发展?苟护生表示,一方面要以实现西通路贯通、打通中通路瓶颈路段和持续完善东通路为重点,抓紧推动黄桶至百色铁路建设,补齐西线通道短板。推进川黔、黔桂铁路增建二线,扩能中线通道。推动重庆至贵阳高铁前期研究工作,尽快形成规模化运输能力。另一方面,要强化出海出境大通道高效衔接,着力解决港口与航道、锚地等能力匹配问题,提升港口和航空运输能力。深入挖掘新通道与长江经济带的联动发展,依托平陆运河—西江干线,强化新通道与粤港澳大湾区建设的深度衔接。

为此,苟护生建议:一是持续完善协调体制机制。充分发挥省际协商合作联席会议机制作用,推动开展政府定期协商、企业互利合作。完善国际贸易“单一窗口”平台建设,加强与铁路、公路、港口等信息对接。加强铁海联运标准规则衔接,促进铁路、海运、海关报关货物品名、分类标准等协同互认。

二是着力推动多式联运融合。支持北部湾港加快推进港口与铁路集装箱中心站数据互联互通,探索一体化运营管理模式。支持重庆等地“一单制”实践探索,以通道沿线区域为试点范围,推进单证电子化和标准化,探索提升单证物权效力,开展基于多式联运单证的金融服务,深化“一单制”推广应用。

三是不断拓宽资金筹措渠道。可采用扩大预算内投资、发行建设国债、更好发挥政策性金融机构作用、吸引社会资本投资等方式,加强资金筹措,创新投融资模式,建立多元可持续的项目资金筹措渠道,加大西部陆海新通道重点项目的资金支持力度,确保重点项目的有序开工建设和正常运营。

今年9月,江苏省苏州市吴江区收到一则喜讯,《吴江纺织循环经济产业园总体规划(2021—2035年)环境影响报告书》顺利通过苏州市生态环境局审查。这为吴江优化产业布局、完善产业链建设、推动绿色低碳发展提供了保障,也是推动入园印染企业建成投产取得的关键性进展。

“产业园通过环评对于盛泽纺织产业向‘绿色、科技、时尚’转型升级发展绝对利好。”区政协委员、吴江区荣良化纤有限公司董事长鲍惠荣是今年提案《关于加快推进吴江纺织循环经济产业园建设的建议》的提出者。

作为纺织人,他期盼代表吴江传统产业转型升级的示范区早日建成,推动吴江印染产业迈向高端化、智能化、绿色化。

如今,期盼正在一点一点变成现实。

# 先立后破的改革智慧

## ——中国经济怎么看之一百三十五

杨朝英

12月8日,中共中央政治局会议指出,明年要坚持稳中求进、以进促稳、先立后破,强化宏观政策逆周期和跨周期调节,继续实施积极的财政政策和稳健的货币政策。

先立后破,作为经济发展指导原则出现在重要新闻稿件里,引起广泛关注。其实,在党的重要文件或公报中,这并不是第一次出现。比较近的一次是,党的二十大报告就明确提出,立足我国能源资源禀赋,坚持先立后破,有计划分步骤实施碳达峰行动。

这也恰恰说明它的极端重要性。仅从一名经济记者的观察,至少有三个角度可以深入探讨。

一是实践有效性。回顾改革开放以来的经济实践和治理探索,我们发现,先立后破其实正是我国培育新产业、新增长点的一条基本经验。

如,改革开放初,我国率先在农村采取一系列措施,农业生产力得到极大解放,为城市经济改革创造了物质条件和人力储备。伴随农村和城市经济改革,乡镇企业异军突起,成为中国经济改革一大亮点,并形成了三大模式,即以集体兴办乡镇企业带动农村全面进步的苏南模式,以个体经济为主的温州模式,共同构成公有制经济、非公有制经济携手共同发展的基本格局。

此后,中国经济运行中出现了民企重工业化、互联网经济崛起、民企造车浪潮、新能源全面突破、制造业数智化等阶段性热点,无不沿着坚持传统产业、发展新兴产业进而带动全产业转型的路径演化,生动演绎了先立后破的历程。

需要注意的是,立是一个新事物成长的过程,但破并不代表湮灭,而是旧事物随时代需要而不断升级、迭代实现涅槃的过程。

二是经济合理性。

市场经济有基本运行规律。经济合理性是检验一种治理原则、理论是否科学的基本标准。20世纪初,社会系统论代表人物、意大利经济学家帕累托提出一个理论,后世经济学界称之为“帕累托最优”。内容大致为,一个方案或治理原则、方针,在没有使任何人境况变坏的前提下,能使至少一个人变得更好。帕累托最优曾一度被视为评价一个经济体或政治方针优劣的重要标准。

在经济理论日新月异的当下,这个理论虽然距今已有一百多年历史,却依然有巨大影响力。既因其不仅表达了学者们的良好愿望,也因其在经济治理理论中的基石地位。我国改革开放以来探索形成的先立后破原则,正与其高度契合。

三是治理匹配性。橘生淮南则为橘,生于淮北则为枳,叶徒相似,其实味不同。所以然者何?水土异也。经济治理手段与资源的匹配性,有极高要求。

先立后破原则要有效适用在经济治理领域,需要两个基本要素共同支持。一是经济体量要足够大。这与军事领域讲的“战略纵深”有相似之处。立新,需要资源支持,而且面临极高风险,没有足够体量,必然要挤占传统产业资源。这也是三百多年来,西方经济危机频发的现实逻辑。以巨大的经济体系破坏为代价,换取新兴产业的未来,即先破后立。我国改革开放以来没发生经济危机而实现新旧动能转换,正是建立在日益庞大的经济体量基础之上。二是执政团队要有足够前瞻性和战略执行定力。舍与立,是经济形态的转变,是对资源的舍与取,也是对战略耐心、智慧,以及对不确定性把握能力的考量。这两个要素,恰恰是我国的优势。我国超大经济体规模和结构特征,给予新产业无限试错空间和发展潜力。中国共产党百年历史已经证明了其强大的战略执行力和动员能力,以及对发展规划编制、执行的高度重视。

历史正在书写新的篇章,未来已来!

# 如何走稳储能高质量发展之路?

## ——访北京市海淀区政协委员,海博思创董事长张剑辉

本报融媒体记者 李京

“十四五”是加快构建新型电力系统、推动实现碳达峰目标的关键时期。新型储能不仅可促进新能源大规模、高质量发展,助力实现“双碳”目标,同时还有望成为新的经济增长点。

目前,新型储能产业面临哪些挑战?如何加快推动新型储能健康高质量发展?带着这些问题,本报融媒体记者采访了业内专业人士,北京市海淀区政协委员,海博思创董事长张剑辉。

### 储能发展正当时

储能能在能源革命中扮演着重要角色,具有广阔市场空间。有人评价储能是“蓝海”,有人评价储能是“看不懂的蓝”,有人说储能是消纳过程中最贵的“奢侈品”,而在张剑辉的眼里,作为传统电力系统源、网、荷之外的第四类新兴能源产业,储能行业是当前推动传统能源向可再生能源更替的关键。

“在碳达峰、碳中和总体目标的指引下,储能行业处在高速发展期。到‘十四五’末,预计储能行业每年可以保持60%—70%的复合增长率。中国储能电池的产量占全球近80%,产业国际影响力和竞争力提升,未来将成为我国领先世界的优势产业之一。”张剑辉一语道出发展新型储能产业的重要性。

虽然我国新型储能技术仍处于商业化和规模化发展初期,但张剑辉对未来充满信心,他表示,“随着我国‘双碳’目标的提出,绿色高质量发展成为经济发展的重要底色,国家政策密集出台,储能行业发展方向愈发清晰,发展空间巨大。随着行业规模化优势的显现,以及辅助服务收益的提高,储能的经济性有望得到解决”。

### 科技创新铆足劲

“2023年用户侧储能进入快速发展时期,尤其是工商业储能进入了市场爆发期。在分时电价机制下,工商业储能可以通过谷时充电、峰时用电,节省工商业用户的电费成本,在浙江、海南、广东等多个区域,已经展现出良好的经济性。”张剑辉介绍说。

不过,张剑辉坦言,“目前,电化学储能面临着成本偏高的挑战,随着上游碳酸锂价格的回落,锂离子电池的成本开始下降,风光大基地等配套储能的成本也有所降低。从现实来看,现有市场机制并不能全面反映‘新能源+储能’的多元价值,收益模式尚未清晰。”

如何破局?张剑辉表示,科技创新是破解新型储能高质量发展瓶颈的重要抓手。

毕业于清华大学电机系,在美国加州大学伯克利分校深造之后,又在海外高科技公司工作多年的张剑辉,对行业发展趋势有深刻洞察。

海博思创通过十余年研发与工程经验积累,形成了从电芯参数提取、电池模型设计、控制策略开发到电池系统集成、工程实施,再到大数据分析、远程告警及电站运维的储能电池全生命周期全流程闭环技术体系。

在张剑辉看来,加快培养支撑储能领域核心技术突破和产业发展的高层次紧缺人才,这是实现我国储能领域高水平科技自立自强的基础。

“当前,中国正处于从‘制造’向‘智造’、从‘中国速度’向‘中国质量’、从‘中国产品’向‘中国品牌’转变的关键时期,坚持人才战略、科技兴企,重视技术研发和科研创新,使人才成为企业快速发展的助推器。需要大力弘扬工匠精神,要培养具备‘知识型、技能型、创新型’特点的新时代工匠。”张剑辉进一步建议。

### 顶层设计再升级

“如今,储能赛道发展火热,充满前景,但同时也要看到,其存在着安全困境犹存、成本疏导难等诸多复杂问题。”张剑辉认为,新能源与储能产业发展结合面临着诸多问题,通过产业链单一环节的局部优化难以应对,需要高层建瓴地进行全链条、全要素的系统思考和顶层设计。

对此,张剑辉给出三点建议:“第一,建立健全的研发体系和研发管理制度,加强对研发组织管理和研发过程管理,从严落实研发立项、产品设计、功能测试及改进等各个环节;第二,推动储能充分参与电力现货市场,支持储能等灵活性资源盈利;第三,建议健全储能灵活调度管理机制,促进各类储能灵活优化调用。”

立足储能系统的安全性,张剑辉提出,作为一个复杂的系统,电化学储能需要从电池本质安全、电气安全、管理系统安全、消防安全、信息安全及故障早期预警安全等角度入手,全方位保障系统的全生命周期的安全,采用多级主动和被动安全防护技术,将系统失效的概率降至最低。

最后,张剑辉呼吁,提升整个行业的系统性安全水平,需要各方共同努力,协同建设更安全的储能产业链。如开展相关行业标准的制定,为储能产业的可持续健康发展创造更有利的条件等。

# 苏州吴江:一座产业园 五年政协情

通讯员 曹国荣 严以待 本报记者 江迪

“产业园已取得项目建设用地1193亩,其中道路用地359亩。已安排入园企业14家。”日前,记者从江苏苏州市吴江区了解到,吴江纺织循环经济产业园建设已经取得了实质性进展。

吴江纺织循环经济产业园(以下简称“产业园”)自2014年经区政府批准成立以来,在区委、区政府坚强领导下,紧紧围绕“传统产业转型升级示范区”的规划定位,积极推进印染产业高端化、智能化、绿色化转型。

正是在一次次调研座谈中,区政

“提案办理和回应社会关切的过程,也是发现问题、解决问题、推动各项工作落实的过程。”今年6月,吴江区政协主席李斌主持召开区政协《关于加快推进吴江纺织循环经济产业园建设的建议》提案督办座谈会,围绕推动产业园项目建设与政协委员、企业家代表交流探讨。

连续5年,5件提案,吴江区政协持续关注产业园建设过程中遇到的各种困难,为企业发声,积极向上级部门建言献策。

正是在一次次调研座谈中,区政

协委员们积极提出问题和方案,为助推吴江盛泽打造国内领先、国际一流印染行业示范园找出对策,形成共识和行动合力,以加快推进产业园建设。

针对事关产业园建设的提案涉及部门较多的问题,吴江区政协推出共同主办机制,强化提案承办单位责任感,提升提案办理质量。

吴江区政协提案委与各镇(街道)工委联合搭建协商平台,通过提案办理中环节跟踪问效,让委员与部门更好地交流,努力推进提案办理取得实效。