

《西部陆海新通道总体规划》正式印发

长江经济带牵手北部湾共拓一带一路

■ 本报记者 刘禹松

近日,国家发展改革委印发《西部陆海新通道总体规划》(以下简称《规划》),提出到2025年,基本建成经济、高效、便捷、绿色、安全的西部陆海新通道。

根据《规划》,到2020年,一批重大铁路、物流枢纽等项目将开工建设,重庆内陆国际物流分拨中心初步建成,广西北部湾港和海南洋浦港资源整合初见成效,铁海联运和多式联运“最后一公里”基本打通,通关效率大幅提高,通道物流组织水平显著提升,陆海新通道对西部大开发的支撑作用开始显现。铁海联运集装箱运量达到10万标箱,广西北部湾港、海南洋浦港集装箱吞吐量分别达到500万、100万标箱。

到2025年,经济、高效、便捷、绿色、安全的西部陆海新通道将基本建成。一批重大铁路项目建成投产,主要公路瓶颈路段全面打通,形成以铁路为骨干、高等级公路为补充的陆路交通通道,具有国际影响力的北部湾深水港基本建成,广西北部湾国际门户港、海南洋浦的区域国际集装箱枢纽港地位初步确立,实现与广东湛江港协同发展;西部地区物流枢纽分工更加明确,设施更加完善,重庆内陆口岸高地基本建成,通关便利化水平和物流效率大幅提升更好引领区域协调发展和对外开放新格局。铁海联运集装箱运量达到50万标箱,广西北部湾港、海南洋浦港集装箱吞吐量分别达到1000万、500万标箱。

到2035年,西部陆海新通道将全面建成,通道运输能力更强、枢纽布局

更合理、多式联运更便捷,物流服务和通关效率达到国际一流水平,物流成本大幅下降,整体发展质量显著提升,为建设现代化经济体系提供有力支撑。

《规划》显示,西部陆海新通道位于中国西部地区腹地,北接丝绸之路经济带,南连21世纪海上丝绸之路,协同衔接长江经济带,在区域协调发展格局中具有重要战略地位。中国人民大学重阳金融研究院研究员刘英告诉《中国贸易报》记者,此前西部包括重庆在内有不少地区也在结合“一带一路”,致力打造陆海贸易新通道。此次《规划》的印发,将以往各省点状分布的政策努力结合成整体规划,有助于提升西部地区参与“一带一路”建设的水平,有利于引导西部地区进行高质量基础设施建设,促进西部地区贸易投资便利化,助力西部崛起。

记者注意到,在本次印发的《规划》当中,西部陆海新通道被定义为推进西部大开发形成新格局的战略通道;连接“一带”和“一路”的陆海联动通道;支撑西部地区参与国际经济合作的陆海贸易通道;促进交通物流经济深度融合的综合运输通道。

《规划》指出,当前世界正处于大发展大变革大调整时期,我国发展仍处于并将长期处于重要战略机遇期。随着区域协调发展战略深入推进,西部大开发依然面临艰巨繁重任务,需要进一步强化西部地区交通基础设施建设,扩大既有通道能力,协同衔接长江经济带发展,提升物流发展质量和效率。按照高质量高标准高水平共建

“一带一路”的要求,我国与东南亚等地区经贸合作更加紧密,西部地区应进一步发挥毗邻北部湾港的区位优势,提升与东南亚等地区的互联互通水平,进一步扩大对外开放。加快西部陆海新通道建设,对于充分发挥西部地区连接“一带”和“一路”的纽带作用,深化陆海双向开放,强化措施推进西部大开发形成新格局,推动区域经济高质量发展,具有重大现实意义和深远历史意义。

对此,刘英表示,本次《规划》的印发表明国家正在以开放引领开发,将打造西部陆海新通道放在更加突出的基础性、战略性、先导性的作用,放在十分重要的高度上。西部地区属于经济发展的洼地,经济增长潜力和基础设施建设潜力都很大。当前随着“一带一路”建设地高质量持续推进,西部地区的区位优势、后发优势显得尤为重要。由于地处“一带一路”对外开放的前沿,地处长江经济带的核心位置,连接“一带”和“一路”,贯通南北、陆海统筹、双向互济,又辐射粤港澳大湾区,打造西部陆海新通道展现出的带动作用将是非常显著的。

刘英告诉记者,我国的西部地区是对外开放的前沿地区,也是与“一带一路”建设结合最经济、便捷、高效、绿色、安全的地区之一。打造西部陆海新通道,实现重庆与北部湾相连接,将有助于带动我国西部乃至中部的经济崛起。《规划》还明确提出,打造陆海新通道要加强创新,统筹陆南北形式和整体的网络平台的建设,增进互

联互通等内容也将使得西部陆海新通道所属的各条线路建设得到整体推进。“这对于促进西部地区经济的发展,会起到很强的带动作用。”

据了解,重庆、广西等西部省(区、市)近年来积极参与共建“一带一路”,加强与新加坡等东南亚地区国家经贸合作,中新互联互通项目持续推进,通道建设取得积极成效。基本形成重庆、成都分别经贵阳、怀化、百色至北部湾港(钦州港、北海港、防城港)的三条铁路运输线路,实现集装箱班列每日开行,并与中欧班列保持有效衔接;初步形成至中南半岛的跨境公路班车和国际铁路联运等物流组织模式;北部湾港口设施条件持续改善,航线网络不断拓展,为促进西部地区经济发展、外贸增长和产业转型升级作出了重要贡献。但与区域经济社会发展相协调和扩大对外开放要求相比,既有通道仍存在交通运输瓶颈制约、物流成本偏高、竞争能力不强、缺乏有效产业支撑、通关便利化有待提升等突出问题。这就需加强通道建设顶层设计,研究完善总体方案,明确各阶段发展目标,协调推进国际合作,推动形成区域协调发展和对外开放新格局。

在刘英看来,西部陆海新通道未来将会为区域经济带带来更多机会。“各类基础设施建设将会大力推进,绿色发展的理念和行动也会在这里得到体现。”此外,她还表示:“在本次印发的《规划》当中,促进区域经济融合发展,创新投融资模式等内容,也是非常值得关注的亮点。”

■ 本报记者 刘禹松

自特朗普政府执政以来,中美两国关系起伏不断。第12轮中美经贸高级别磋商刚结束,特朗普就表示要向中国输美的3000亿美元商品加征10%的关税,这让中美贸易谈判进程再现波折。近日,全球化智库(CCG)学术委员会专家、美国丹佛大学约瑟夫·科贝尔国际关系学院教授兼美中合作中心主任赵穗生,就“中美竞争关系的变化,原因与走向,新冷战可否避免”发表主题演讲时呼吁,中美两国要避免走入大国冲突的陷阱,两国间应避免冲突,加强合作、理解与交流。

赵穗生介绍,当前美国国内在对待中美关系问题上,很多方面都发生了巨大的变化,这也使之成为中美关系变化之中的重要变量。目前中美两国正面临持续性的危机、对峙和紧张,这在两国建交40年的历史上前所未有。地缘政治、意识形态和发展道路、经济上的零和冲突三个方面导致了目前中美之间出现战略上的竞争态势,也使得“新冷战”的可能性不能完全被排除。因此,需要尽一切努力防止这种情况的发生。

但他同时也认为,当前形成冷战的国际条件并不具备。东盟刚发表的一份由印度尼西亚牵头起草的发展报告就表示,要塑造开放和包容的印太地区。这与冷战期间,社会主义阵营和资本主义阵营泾渭分明,所有的国家都必须选边站队的情况完全不同。“所有的国家都不愿意选边站,而且也不用选边站,他们两边讨好,根本就没有阵营的明确概念。”

赵穗生表示,目前中美之间的相互依存度仍然很高。尽管两国间竞争态势日益加剧,双方政策也发生了较大变化,但是中美关系的重要性不但没有改变,反而不断加强。中美贸易摩擦让两国受到的伤害都很大,而且美国的制造业并没有回归,这表明国际分工中的产业链和产业分工并非政府能够简单左右。

在他看来,中国目前并没有所谓的取代美国的意愿,美国对中国在很多方面都存在误判。“中国是现存国际秩序的受益者,中国现在倡导的不是一个由中国主导的极权世界。”赵穗生说,美国主导的极权世界肯定难以继,世界需要多极来支撑。“中国现在追求和推动的也是一个多极世界。”

他还介绍,当前的中国正在不断发展和变化,美国所提出的很多问题,实际上都是中国在发展过程中所要面对和解决的,但中国的发展道路并不是按照美国的时间表或者要求来规划的。中国会加入到世界体系当中,也会变得更加自由和开放,这是一个不可改变的趋势,也是中国发展的必由之路。

赵穗生说,中国的敌人不是美国,美国的敌人也不是中国。两国的敌人实际上都是自己。中国和美国都存在各自的问题,这些问题共同导致了中美关系的变化,所以美国要改变,中国也要改变。“越来越多的美国有识之士已经清楚认识到,现在美国国内的问题很多。所以目前的总统选举辩论当中,外交政策只占很小的一部分,而这也反映了美国的现实。如果大家把自己的事情办好,相信每个人也都有把这些事情办好的意愿,那么中美之间的冲突就有可能减缓,甚至避免。”

贸易战也难改变中美贸易格局

国际分工和产业链并非政府决定

● 国际商情

越南进口整车迅猛增长

据越南海关统计,2019年上半年,越南进口整车75437辆,价值16.8亿美元,而2018年全年进口整车为81609辆,价值18亿美元。主要进口自泰国,其次是印尼。越南工贸部进出口局局长潘文征表示,进口整车最迅猛的是小汽车(占比72.8%),原产地是东盟,进口税率为零。工贸部工业局预计越南汽车业贸易逆差将达34亿美元,将不利于越南本土汽车生产和贸易平衡。

工贸部部长陈俊英要求进出口局监测分析汽车进口情况,在本土汽车工业发展背景下进行综合评价,在平衡国内工业发展和保护消费者利益的基础上计算各种进口额度方案。

中国或将成为达沃榴莲的最大出口市场

据《马尼拉公报》近日报道,达沃榴莲产业行业协会主席Larry Miculob表示,三位中国大买家已经与当地种植者联系,预订了大量榴莲,中国很快将成为达沃地区榴莲的首选出口目的地。菲律宾统计局称,2018年菲生产了59027公吨榴莲,比2017年增加14%,其中,达沃的少量榴莲向新加坡、日本和中国香港出口。

Miculob表示,希望至少出口一半的榴莲,特别是在每年第三季度的旺季期间,以便提高当地农民收入。Miculob称希望中国政府将榴莲列入可以直接从菲律宾出口到中国的作物名单。目前中国只允许自菲进口芒果、菠萝、香蕉和椰子。上个月,总部位于达沃的Eng Seng食品公司向中国广州和厦门运送了48吨椰子。

坦桑尼亚钢铁企业呼吁提高进口关税

坦桑尼亚主流媒体《公民报》近日报道,南共体代表团访问坦桑尼亚滨海省姆库蓝加区的一家钢铁厂时,该厂负责人呼吁政府将钢铁进口关税从目前的25%提高至35%,以保护当地钢铁产业。

该人士表示,由于目前钢铁进口关税较低,坦桑尼亚境内在建的大型工程承包商大多从境外进口钢材,使得本地钢铁产业缺乏竞争力,政府应当提高关税,为本地钢铁企业营造公平竞争环境。代表团内来自坦桑尼亚工贸部的代表回应称,政府已经收到了相关诉求并高度重视,目前正在研究处理中。据悉,乌干达和肯尼亚已经把钢铁进口关税提高至35%,目前坦桑尼亚的钢铁进口关税在东非地区是最低的。

(本报编辑部综合整理)



近日,厦门首台二手车在海沧完成出口流程测试,标志着厦门口岸二手车出口工作正式启动。厦门作为中国首批十个开展二手车出口业务的城市之一,进行二手车出口将有利于激发汽车消费市场活力,促进汽车产业健康发展。图为工作人员将二手车开进集装箱。

黑龙江加快发展外向型农业

■ 王妮娜

据黑龙江省农业农村厅近日发布的消息显示,近年来,黑龙江省加快发展外向型农业,对标国际标准,让农产品走向国际市场。今年前5个月,该省农产品出口贸易额达25亿元人民币,同比增长3.4%。

黑龙江是中国农业大省,地处世界仅存的“三大黑土区”之一,生产的农产品量大质优,同时,拥有2900多公里边境线,15个边境口岸,也是中国边境大省。

黑龙江深入对接共建“一带一路”,参与“中蒙俄经济走廊”建设,利用毗邻俄罗斯的地缘优势,站稳对俄合作开发的“桥头堡”位置,实现对外型农业高质量发展,形成了以俄日韩朝周边市场、欧美市场和东南亚市场为主的“三大农产品贸易圈”。

今年,黑龙江拓展农业“走出去”的领域,借助各类国际展会,不断提升农产品的国际知名度。上半

年,黑龙江40家优质农产品企业参加“第十届北京国际现代农业博览会”,与外商共达成39项合作项目和意向协议,签订合作项目和意向协议总额达4832万元人民币;企业还参加“中俄中小企业实业论坛”和“龙合绿色食品对接交流会”,推介黑龙江优质的农产品。

为带动更多农业企业走向国际市场,黑龙江实施出口型龙头企业培育计划,支持企业开展跨

国经营,规范发展标准化农产品出口基地,培育一批对接国际市场和国际标准的“龙字号”农产品和深加工产品,提高农产品的国际市场竞争能力,打造全链条外向型农业产业体系。其中,哈尔滨高泰食品有限责任公司连续10年草莓、蓝莓、树莓、红豆果的出口量在国内名列前茅。今年前7个月,农产品出口创汇额达1207万美元,比去年同期增长了499万美

元,增幅为70.48%。

“今年上半年,大兴安岭野山红豆果出口量价齐增,每吨价格从1.9万元人民币上涨到了2.8万元人民币,出口2600万吨。”该公司负责人于永丰说。公司有2.1万亩基地经过欧盟有机认证,从产品种苗选育,到种植、管理、加工,已实现了完整的出口产业链条,产品远销俄罗斯、美国、加拿大等30多个国家和地区。

维护发展中成员地位保障世界贸易公平

■ 任彦 苑基荣 陈效卫

近一段时间以来,世界贸易组织的发展中成员地位问题受到各界关注。对此,联合国贸易和发展会议(贸发会议)日前发布的研究报告(以下简称报告)和接受记者采访的专家学者均认为,世贸组织目前关于发展中成员地位的分类是合理的。一个国家是否是发展中成员,应由广大世贸组织成员协商确定,特别是尊重广大发展中国家的意见。中国作为世界上最大的发展中国家,为维护多边贸易体制作出了重要贡献。

贸发会议这份题为《从发展到分类:世界改变了多少》的报告指出,尽管一些发展中国家在过去25年里发展很快,但与发达国家之间的差距依然巨大。报告撰写人之一、贸发会议全球化和发展战略司司长理查德·科祖尔

一赖特指出,世贸组织并非“富人俱乐部”,其“特殊与差别待遇”原则体现出包容性,是世贸组织核心价值和基本原则的重要体现。这一原则承认发展中国家受自身经济能力、管理能力等诸多限制,在履行贸易规则时比发达国家面临更多挑战。

《报告》指出,为了让发展中国家更好地融入世界经济,国际贸易体系引入一系列补偿机制,如发展援助、多边贷款安排、关税减让等,帮助发展中国家加快发展。世贸组织“特殊与差别待遇”原则就是这种补偿机制的体现,对不平等的贸易体系的一种矫正。报告认为,该原则对于世界经济可持续发展至关重要,只要发展中国家与发达国家还存在巨大差距,这一原则就不应撤销。研究发展问题的国际非营利性智库“第三世界网络”发表的声明称,“特殊与差别待

遇”是联合国可持续发展框架的核心原则。发展中定位是维护世界多边贸易体制的基石。

《报告》强调,发展的概念包括经济、社会和环境等各领域的发展。因此,仅从贸易角度来衡量或定位一个国家的阶段,既不现实也不可能。数据显示,在过去25年里,尽管不少国家经济增长迅速,但发展中国家和发达国家间的发展鸿沟依然存在。此外,由于发达经济体对国际发展合作的承诺减弱,在基础设施、就业、数字化等领域,南北差距不仅没有缩小,还在进一步扩大。

印度孟买观察家基金会前主席库尔卡尼说,事实表明,发展中国家上升的通道没有改善,发达国家正在减少发展中国家赶超发达国家的机会。

欧洲研究国际中心欧洲—中国项目主任乔治·佐戈普鲁斯表示,世贸组织谈判机制的传统是尊重多方意见。在世贸组织改革问题上,也应听取大多数成员的意见,而不是由个别国家说了算。“只有维护发展中成员地位,才能实现真正的贸易公平。”

“动摇中国的发展中成员地位会削弱多边主义为基础的世界贸易体系。”库尔卡尼认为,中国作为最大的发展中国家,在很多领域取得了举世瞩目的成就,但中国还不是发达国家。中国的发展中国家属性不容置疑。

《报告》认为,中国的人类发展指数在全球排名第86位,略高于世界平均水平,但仍然低于经合组织1990年的水平;2000至2016年期间,中国与美国的人均收入绝对

值差距从4.3万美元拉大到4.6万美元;中国农业占国内生产总值的比重是7%,仍高于中等的中等收入国家;尽管中国已成为数字化领域新兴力量,但在2017年信息技术发展指数排名中,中国仍排在第80位。

巴西里约天主教大学教授保罗·罗贝尔指出,中国是贸易大国,但中国人均GDP尚不足1万美元,而且还面临着应对城乡、区域发展不平衡的挑战。科祖尔一赖特指出,整体而言,包括贸易在内的多边体制正面临比以往更大的挑战。试图随意重新界定“发展中国家”身份的做法将进一步损害人们对多边体系的信心。他强调,世贸组织有必要给不同发展阶段的国家提供灵活的政策空间,以促进经济、社会、环境、就业等全方面发展。