

中国(海南)改革发展研究院院长迟福林：

以广东为重点建立面向东盟的单边开放大通道

■ 本报记者 张凡

今年是改革开放45周年，也是党的十八届三中全会召开10周年。45年的改革开放，深刻改变了中国和世界的关系。45年来，广东在改革开放方面敢为人先，以开放促改革、促发展，在探索推进现代化进程中取得重大历史性成就。在日前举办的第十二届南方智库论坛上，中国(海南)改革发展研究院院长迟福林表示，推进以高质量发展为首要任务的中国式现代化进程，广东仍需要在全国率先实现向东盟高水平开放的重要突破，打造我国向东盟高水平开放新前沿。这其中，需要以广东为重点建立面向东盟的单边开放大通道。

“当前，百年变局加速演进，我国发展的内外环境深刻复杂变化。在这个背景下，稳定并强化与东盟经贸合作，事关我国高水平开放全局，并将对推动中国式现代化产生重大影响。”迟福林认为，广东与东盟经贸合作正处于重要关节点，有条件形成向东盟高水平开放的新优势。

数据显示，2020年，东盟成为广东第一大贸易伙伴，广东与东盟进出口额占中国—东盟进出口总额的

23%。随着国内其他省份加大对东盟市场开拓力度，这一数字略有下降。2022年，广东与东盟进出口额占中国—东盟进出口总额的20.7%，比2020年下降2.3个百分点。

在这样的背景下，尽快形成广东与东盟经贸合作的新优势，成为广东高水平开放的重大任务。迟福林认为，未来需要以高水平开放实现广东与东盟自由贸易的新突破。目前，东盟正加快由地区合作中心向增长中心的转变。预计到2028年前后，东盟将成为全球第四大经济体。总结广东45年扩大开放的经验，并适应深化中国—东盟经贸合作的现实需求，广东要对东盟主动开放商品市场、制造市场、投资市场、劳务市场，增强东盟开展与广东合作的积极性与吸引力。

在迟福林看来，广东有条件成为我国向东盟高水平开放的战略枢纽。从贸易结构看，2023年1至8月，广东向东盟出口的机电产品占广东对东盟出口总额的54%。未来，东盟打造增长中心将对广东的制造业、数字经济产生更大需求。从产业链看，截至2023年7月底，广

东企业对东盟投资额达49.55亿美元，初步形成了“广东研发+东盟生产+全球销售”的产业分工模式。因此，以稳定并强化中国—东盟产业链供应链为导向，以制造业合作为重点，广东有条件在未来3至5年实现向东盟高水平开放的重要突破。未来需要以稳定产业链供应链为目标推进广东制造业向东盟开放，以蓝色经济为重点推进广东海洋产业向东盟开放进程，适应产业变革趋势推进广东数字经济、绿色经济向东盟开放。

“广东需要率先全面落实RCEP开放承诺。中改院课题组初步估算，广东2022年企业出口与进口原产地规则利用率分别为1.32%和1.03%。”迟福林提出了以下建议：创新原产地规则适用机制，优化RCEP原产地证书应用服务系统，指导企业提高自贸协定应用利用率和获益率；争取在未来5年左右广东全面落实我国在RCEP中的“零关税”承诺标准；对农产品、关键原材料等商品进口，全面实施“绿色通道”“单证预审”等通关便利措施，做到“即到即查、即验即放”，大幅度压

缩东盟进口商品在口岸停留时间。除此之外，广东还可以对东盟实施服务贸易高水平开放政策与制度，以制度型开放为重点推进粤港澳服务贸易一体化。

迟福林说，广东对东盟的高水平开放，不仅将带动形成大湾区高水平融合发展新格局，也将形成新阶段广东高水平开放新优势。建议以广东为重点建立中国—东盟东部增长区单边开放大通道。这包括以下内容：

一是实施面向东盟东部增长区的制造业单边开放政策。率先在广东实施RCEP中零部件的关税减让承诺，支持广东与东盟东部增长区合作共建一批产业转移合作示范园，支持广东优质制造业在东盟东部增长区布局“海外仓”或加工中转基地。

二是实施面向东盟东部增长区的数字经济单边开放政策。探索在广东建立面向东盟的数字贸易试验区，推进东盟东部增长区的传统产业数字化转型，推广信息基础设施标准。

三是实施可再生能源与节能环保的单边开放举措。

DHL 快递深耕山东市场30年



本报讯(记者 张凡)DHL快递山东分公司近日迎来了30周年。1993年，DHL快递山东分公司在青岛注册成立，成为首家在鲁落户的国际快递企业。三十年来，DHL快递持续在鲁投资建设物流基建，目前已搭建起了包括服务中心、口岸和末端网点等在内的20余处物流设施，直营服务网络覆盖全省80%以上的地级市。

DHL快递山东分公司总经理裴明炜表示，作为较早落户山东的外资企业之一，三十年来，DHL是山东省发展红利的受益者。山东是我国的经济强省和外贸大省，作为中国重要的制造业基地之一，山东有着完整的供应链体系，丰富的对外贸易经验和庞大的业务规模。“我们对在鲁业务长期、可持续发展充满信心，也将持续投资深耕。”

自成立之初，DHL快递山东分公司就与山东省多个行业的多家头部企业合作，助力当地企业全球化发展，让高质量“鲁货”高效出海。如今，DHL快递在山东的多处服务中心成为所在地区的主要纳税企业之一。

除了基础设施，DHL快递在航线方面也积极投资。2022年8月12日，随着青岛胶东国际机场的启用，DHL快递正式开通了青岛至韩国仁川的直航货班。目前，该航班每周执飞6班，货物按时转运率接近100%，为青岛及周边城市提供了更充足的运力 and 更稳定的转运时间。

近年来，跨境电商加速发展，成为外贸增长新引擎。为加快跨境电商发展，促进经济新旧动能转换，山东省今年先后发布了《山东省跨境电商跃升发展行动计划》、《持续优化口岸营商环境促进外贸高质量发展若干措施》等文件，旨在推动外贸新业态提质增效，着力促进外贸高质量发展。

国际物流作为跨境电商的组成部分，起着重要的作用。DHL快递是山东省首家对出口跨境电商客户提供“9610、9710、9810”全方位申报的国际快递公司，通过这些申报模式，企业可享受到当地机场和海关所给予的简化申报手续，优先安排查验等便利化操作，进一步提高货物通关效率，提升派送时效，有效助力当地企业跨境电商业务发展。

底格里斯河畔的“电力守护者”

在瓦西特省底格里斯河畔一隅，坐落着伊拉克最大热电厂——华事德电厂，6台总装机容量2540兆瓦的发电机组昼夜轰鸣，通过粗粗的电缆传输着“光明之源”，守护着伊拉克的万家灯火。

两伊战争、海湾战争、伊拉克战争、极端组织“伊斯兰国”暴乱……连年的战乱使得伊拉克的电力系统破败不堪。不仅如此，盛夏时节这里的最高气温时常超过50摄氏度，曾经巴格达夏季用电高峰时期有一半时间都在停电，民众苦不堪言。

上海电气集团承建的华事德电厂的出现，为当地带来了改变。

“作为中国企业在战后伊拉克启动的第一批重建项目之一，华事德电厂项目合同于2009年开始正式执行，建设全部采用中国设备和标准。”上海电气集团伊拉克华事德项目部常务经理吕国清说。

截至目前，华事德电厂累计发电量近1500亿千瓦时，上网电量约占伊拉克全国总发电量20%，高峰时段保证了首都巴格达70%的电力供应。

阿里·优素福是巴格达大学的应届毕业生，今年8月刚刚入职上海电气华事德项目部。“不到半年的时间里，我学到了很多机械工程领域的经验和技能，中国工程师们总是毫不吝啬地倾囊相授。”谈及同中国员工共事，他止

不住夸赞道。

吕国清介绍说，截至目前，华事德电厂已为当地创造了近3000个就业岗位，近200名伊方员工赴上海接受相关技术培训，在华事德电厂接受中方运维培训的伊方员工达到上千人次。如今，伊方已基本具备运维电厂的能力。

华事德电厂不仅为当地民生带来了实实在在的福祉，更见证了中伊的深厚友谊。

除了承建和运维发电厂，上海电气集团还在当地建设了一条“华伊路”，给附近一所小学捐赠了学习物资。来自瓦西特省的工程师奥马尔回忆道：“孩子们收到中国礼物时脸上洋溢出的灿烂笑容，我至今仍记忆犹新。”

“中国朋友用实际行动向伊拉克人民传递了一个信息，伊中友好根深蒂固、源远流长。”奥马尔说。

2015年12月，中国和伊拉克建立战略合作关系，并签署共建“一带一路”合作文件，为中伊关系注入新动力，两国经贸合作日益密切。如今，中国是伊拉克最大贸易伙伴，伊拉克是中国在阿拉伯国家中的第三大贸易伙伴。

“相信在建‘一带一路’倡议下，伊拉克曾被战争摧毁的贸易、工业和基础设施等能够不断恢复并蓬勃发展。”华事德电厂副厂长穆罕默德·贾西姆说。

(李军 董亚雷)

投资环境

中国将在泰国设立汽车研究院

据《曼谷邮报》报道，泰国政府近日表示，中国将在区域汽车制造中心泰国建立中国汽车技术研究中心(CATARC)，这是该中心在全球的第四个此类设施。据了解，泰国政府的税收优惠和补贴已经吸引了比亚迪和长城汽车等中国汽车制造商，他们已承诺在该国投资14.4亿美元建设新生产设施。泰国政府发言人Chai Wacharonke是一份声明中表示，CATARC是中国政府下属的汽车研究所，在德国、瑞士和日本设有中心，最新的一个中心将为泰国的中国电动汽车制造商提供便利。

德国工业材料短缺情况有所改善

路透社网站报道称，德国伊福经济研究所(Ifo)近日发布的一份调查报告称，今年10月，18.2%的受访企业表示材料短缺，低于9月的24.0%。德国工业的材料短缺现象有所改善。在汽车行业，大多数公司仍然表示其存在供应短缺问题，相应的比例从9月的53.3%大幅下降到10月的36.8%。在其他行业，这一比例都低于30%。在机械制造和电气设备制造商中，约四分之一的公司报告存在供应链短缺。尽管供应情况有所改善，但德国工业仍处于危机之中。目前，高利率和经济衰退抑制了需求。此外，能源成本居高不下，德国政府希望通过日前出台的电价补贴计划来解决这一问题。

世界银行支持乌兹别克斯坦发展数字经济

《乌兹日报》近日消息，世界银行执行董事会已经批准5000万美元优惠贷款，实施“乌兹别克斯坦数字包容”项目，支持乌兹别克斯坦发展数字经济，包括发展青年数字技术教育培训、必要的基础设施建设、增加偏远地区青年人信息技术服务培训和就业机会、吸引信息技术领域投资等，推动乌信息技术服务出口增长。该项目还包括制定监管文件，为信息技术服务企业生产、支持乌兹别克斯坦发展数字经济，包括发展青年数字技术教育培训、必要的基础设施建设、增加偏远地区青年人信息技术服务培训和就业机会、吸引信息技术领域投资等，推动乌信息技术服务出口增长。该项目还将对加快乌信息技术产业发展，扩大IT服务出口发挥积极作用。

(本报编辑部综合整理)

中国造地铁列车在欧盟首次商业载客运营



本报讯 中国中车旗下中车唐山公司研制的地铁列车近日开始了在欧盟首次商业载客运营，成为中欧轨道交通合作领域的重要标志。葡萄牙总理安东尼奥·科斯塔，环境部部长杜阿尔特·科代罗，波尔图市长卢瑞·莫雷拉，波尔图地铁公司总裁蒂亚戈·布拉加，中车唐山公司副总经理黄烈威及双方代表、市民和媒体记者共同见证了这一重要里程碑时刻。

安东尼奥·科斯塔在接受媒体采访并发表简短演讲时说：“感谢波尔图地铁公司和中国中车在此项目中所作的努力，从最开始的项目发标、合同签订到现在车辆正式运营，我均到场参加，对此深感荣幸。此项目的成功将成为

后续减碳工作的良好开端和典范。”他表示，这项投资是普惠工程，将造福于全体市民和广大来访游客。

杜阿尔特·科代罗表示，来自中国的新型地铁投入运营，既满足了市民对出行更加舒适安全的要求，也极大地提高了波尔图地铁网络的运营效率，政府还将继续投入资金购置新车。

波尔图是葡萄牙第二大城市，历史悠久，文化丰富。波尔图共有6条地铁线路及81个车站，总长度67公里，服务范围包括波尔图市区及郊区。新型地铁列车由中车唐山公司与波尔图地铁公司联合设计，具有轻量化、低能耗、智能化等特点，能够降低运营成本，是符合

欧洲标准的新一代地铁列车。

2020年1月21日，在安东尼奥·科斯塔的见证下，中车唐山公司与波尔图地铁公司签署地铁整车及维保服务合同，包括18列共计72辆(4辆编组)地铁列车，并提供为期5年的维保服务。

2021年11月该项目在中车唐山公司正式开工。2022年12月，首列车运抵波尔图。2023年2月，首列车交付暨“公众开放日”活动举行。在此期间，中国地铁列车进行了超过100项试验验证和严格检测，通过了第三方独立安全评估，首次取得欧盟ISA认证。按计划，项目所有车辆将在2023年内交付完毕。

(中国中车提供图文)

持续构建东南亚“一带一路”互联互通网络

■ 梁海明 冯达旋

近年来，印尼雅万高铁、中老铁路、中泰铁路等中国和东盟国家高质量共建“一带一路”交通基建合作项目陆续建成和修建，有效缓解了东盟国家基础设施投入不足、区域互联互通相对滞后等发展瓶颈。随着中国宣布以构建“一带一路”立体互联互通网络为首的支持高质量共建“一带一路”的八项行动，国际社会纷纷猜测：未来是否可能修建一条从中国云南直通印尼的铁路，从而提升中国、老挝、越南、柬埔寨、泰国、马来西亚、新加坡和印尼等沿线国家互联互通水平，开辟共同繁荣发展的新通道。

其实，早在1995年12月，时任马来西亚首相马哈蒂尔曾在东盟第五届首脑会议上提议修建由中国云南经老挝、泰国、马来西亚到新加坡的国际铁路，之后陆续得到有关国家的赞同。各东盟国家并于2006年10月签署《泛亚铁路网政府间协定》，将中国云南至新加坡的铁路纳入该计划中。规划中的泛亚铁路网分为三条线：中线是从中国云南出发，途经老挝、泰国、马来西亚和新加坡；西线则是从中国云南出发，途经缅甸、泰国、马来西亚和新加坡；东线也是从中国云南出发，途经越

南、柬埔寨、泰国，南下连接马来西亚和新加坡。

有外界将这个国际铁路网形容为“一把伞”，伞尖位于中国云南，伞柄位于新加坡。随着印尼雅万高铁的开通，未来也可规划将铁路网进一步延伸至印尼，这是因为新加坡距离印尼最西面的苏门答腊岛，中间只隔着马六甲海峡，海峡的最窄处距离不足20公里，未来如果要修建新加坡到印尼苏门答腊岛的铁路，完全可借助中国修建港珠澳大桥的成功经验和成熟技术。而这把伞的中心则位于泰国曼谷、缅甸、老挝、越南、柬埔寨和马来西亚等国铁路则形成这把伞的伞面。

如今，这把伞正在徐徐打开。随着中老铁路于2021年12月正式开通，标志着中国云南至新加坡的铁路链接实现部分开通。泰国首条高铁中泰铁路也已开工建设，一期工程预计2026年通车，二期工程将于2029年建成，并将与中老铁路衔接。在泛亚铁路网上，还有一条同样是由中国承建的铁路——马来铁(马来西亚东海岸衔接铁道)，也正在修建当中，计划于2027年年底完工。

未来如果泛亚铁路网所有线路

均建成开通，人口总量达6.78亿的沿线国家都可以直接通过铁路和中国云南省连接，从而进一步连接到中国国内各大城市。届时各国都将从中获得可观收益。

一是东南亚铁路运输不足状况能够得到很大缓解，以及改变东南亚国家现有运输条件，铁路与机场、铁路与公路、铁路于港口之间将形成国际多式联运大通道，成为区域经济发展的重要基础设施和支撑力量。

二是泛亚铁路连接中国铁路网，可实现中国与沿线国家的货物贸易一体化，进一步提升中国与东南亚要素和产品的流动水平，促进区域经贸和产能合作。

三是有利于加强文化交流和人员往来。随着泛亚铁路网所有线路开通，加强沿线国家的经贸合作和往来，无疑将为沿线国家的民众增加更多的就业机会。

有研究分析，仅是泛亚铁路中线与东线路建成通车，便能为沿线的中国的GDP带来0.55%的增长，老挝GDP则增加2.3%，缅甸GDP增加3.84%，新加坡GDP增加4.58%，马来西亚GDP增加5.46%。而泰国的收益更大，GDP将增加

6.03%，这是因为无论中线、东线或西线，最后均汇集在泰国首都曼谷，然后由泰国往南到达马来西亚、新加坡和印尼。

虽然修建中国延伸至印尼的泛亚铁路网能带来巨大机遇，但是，修建期间也将带来至少以下四个挑战：一是不少东南亚国家团体政党多，政权更迭频繁，新政府上台后有可能撕毁泛亚铁路的修建协议；二是由于铁路建设周期长，需要投入大量资金且资金回收周期长，但部分东南亚国家经济水平偏低，政府融资能力较差，容易出现债务问题，导致铁路无法继续修建；三是部分欧美国家，以及日本、印度等国一直在宣扬“一带一路”交通基建项目是“债务陷阱”，国际势力介入和挑拨离间，引发了个别东南亚国家对修建泛亚铁路的无端猜忌；四是泛亚铁路的规划涉及众多国家，线路也途经多国，由于各国发展情况不一，且都有各自修建意见和设想，各方利益诉求不同，较难统一意见，国家间协调难度加大，这对泛亚铁路的修建带来拖延和阻碍。

虽然遭遇上述困难，但随着雅万高铁、中老铁路等的开通，泛亚铁路网已跨越了开头难的阶段。尤其

是《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)已签署，中国铁路建造技术、成本控制世界领先，中国交通运输部更于今年10月在云南省提出要与云南共同打造陆海“丝绸之路”新通道，建设面向印度洋国际陆海大通道的规划之后，相信东南亚各国未来更有意愿与中国合力打造更加便捷的交通网络，以提升贸易往来和降低贸易成本。因此，泛亚铁路网未来的建设速度预计会比较过去10年有更大提高。

交通设施联通是共建“一带一路”的优先领域，只有加快推进多层次、复合型基础设施网络建设，才更有助于东南亚各国与中国在促进经贸和产能合作、加强文化交流和人员往来等领域奠定坚实基础。尤其是中国和东盟分别是世界第二和第五大经济体，且中国是东盟国家的第一大贸易伙伴，双方互有发展机遇，合作潜力巨大。在共建“一带一路”提出的下一个10年，双方更应携手修建中国与东南亚“一带一路”新通道，通过泛亚铁路网打造区域经济增长中心，推动双方实现更大的发展。(作者分别是海南大学“一带一路”研究院院长、名誉院长)