

兩會聚焦 2011

落實雲南橋頭堡向西開放戰略

昆明入緬鐵路爭取今年動工

商務部部長陳德銘在參加雲南團討論時表示，對於雲南省代表提出的加快審批橋頭堡的建設，盡快實施滇中引水，盡快實行瑞麗開發開放區的試點及與邊富民第三輪政策等意見，會後整理完將上報給國務院。對於雲南橋頭堡戰略，陳德銘表示，中央決定「十二五」向西開放，這樣雲南就能打通與周邊東南亞國家的聯繫，加快自身的發展。

【本報記者劉林秋北京十三日電】



商務部部長陳德銘

陳德銘就交通問題做了專門說明。他說，商務部對此已經做了兩年規劃，規劃由商務部牽頭，包括國家發改委、財政部、鐵道部、交通部等參與其中。針對周邊的6個通道，鐵路、公路、電網、通訊網、油氣管線及港口碼頭如何跟中國對接進行了規劃。國內的規劃由發改委、鐵道部、交通部，包括發改委的能源局和工信部的通訊局來做，國外的部分則委託一些國內最大的國際諮詢機構調查各國情況。在此基礎上，經過兩年左右的論證、討論，原則上已經有了一個指導意見，現在在推行實行這個意見的基礎上，重點首推鐵路，其中重點是昆明到緬甸皎漂和廣西到越南的兩條線。根據目前形勢，決定先打通昆明到皎漂這條線，該線路經過德宏瑞麗的木姐到緬甸。去年國家在撥外資金上安排了8000多萬，讓緬甸做前期的勘探，目前有一段已完成勘探。本來打算今年開工，但是鑒於緬甸目前的局勢，還需要再協調。

軌距問題待解

陳德銘說，目前一個比較重要的問題就是軌距問題。緬甸是窄軌，參照的是英國標準，路軌只有1.06米寬，而中國是世界標準軌，為1.435米寬。如果不用中國的軌距，火車到了邊境就要換車，十分不方便，



雲南省推動橋頭堡戰略，瑞麗將扮演重要角色

另外中國的技術體系和設備都用不上。所以目前正爭取不換軌，火車從雲南出去能一直開到緬甸去。據媒體報道，連接緬甸若開邦皎漂深水港至昆明的鐵路將於2015年前建成。該項目將併入皎漂至瑞麗的大通道項目，並將與緬甸目前實施的全國鐵路網項目連接。該鐵路將貫通緬甸若開邦、馬碭省、撣邦等地。此外，連接皎漂—敏布—安—敏巴—妙吾—皎多—一那那—實兌的鐵路將與敏布—巴丹—安路段相連，並將新建通往皎漂深水港的敏布—巴丹—安長約65英里路段。皎漂—安—敏布鐵路建成後將連通緬甸—馬碭—曼德勒—臘戍—木姐。該項目完成後，緬甸撣邦將與中國雲南省連通，成為輸送雲南物資的大通道。

銅川破解「礦竭城衰」難題

【本報記者任麗北京電】全國人大代表、陝西省銅川市委書記馮新柱告訴記者，作為一座因煤而興、先礦後市的傳統老工業基地，銅川在如何破解「礦竭城衰」這難題中，為陝西乃至西部其他工業城市提供了重要樣本，並於今年率先在城市中提出「為民服務零距離」活動。



全國人大代表、銅川市委書記馮新柱

「計劃經濟年代主要是靠賣煤、賣水泥，但這種單一產業給銅川留下了沉重包袱、污染嚴重，滑塌區、沉陷區、棚戶區到處都是。」馮新柱告訴記者，隨著銅川被列為國家資源型可持續發展試點城市，銅川獲得國家和省上的大力支持，轉型工作邁出了實質步伐，步入良性發展軌道。

目前，銅川已經跳出了「挖煤賣資源、挖石頭燒水泥」的圈子。馮新柱代表認為，推進資源城市轉型，不僅要「轉」，還要加快「轉」，即因地制宜，創新思路，發展符合本地實際的特色產業，注重差異化發展，優化經濟結構，從而實現資源型城市的可持續發展。

馮新柱在交流時表示，「十二五」開局之年，銅川在全市上下深入開展了以「千名幹部下基層促增收」、「千名幹部下企業包項目」、「千名幹部幫扶貧困群眾」、「千面旗幟引領工程」為主要內容的「為民服務零距離」活動，希望以此能夠凝聚全市力量，實現富民強市。

記者了解到，該市相關政府每年投資十餘億元，集中力量建設民生重點工程，計劃兩年內完成棚戶區和沉陷區滑塌區群眾的全部搬遷安置，並通過項目建設、發展勞動密集型產業等，每年新增就業1.5萬人次，開發公益崗位1.3萬個，消除了城鎮「零就業」家庭。而藥王山、玉華宮、佛教文化、陶瓷文化、紅色文化等旅遊資源，更是賦予這座城市養生休閒般的舒適感。

醫企藉商業模式創新升級

【本報記者劉衛東、王慧北京電】在京參加「兩會」的全國人大代表、海王生物董事長張思民接受採訪時表示，醫藥企業要重視通過商業模式創新推動產業升級。他說，提到產業升級，大家首先想到的往往是技術創新，事實上，商業模式創新同樣是產業升級的重要形式，甚至在某種程度上更加重要。特別是對中小企業來說，短期內可能無法通過技術創新實現轉型，但可以通过商業模式創新實現轉型。



全國人大代表、海王生物董事長張思民

張思民說，目前醫藥行業產業結構的多層次性，以及低消費為主體的龐大國內市場，這兩大特點使醫藥企業的存在形態充滿無限的可能性，醫藥企業通過商業模式創新轉變發展方式有雄厚根基。

張思民認為，長期以來中國藥品行業尤其是流通領域體制落後、秩序混亂，存在太多的小型藥品批發企業，他們大多數分散經營，缺乏規模。這現象也將在「十二五」期間漸漸向集約化靠攏。「十二五」規劃明確提出鼓勵醫藥流通企業兼併重組，鼓勵零售連鎖業態的發展，培育國家級、地市级醫藥流通企業龍頭航母。鼓勵和支持大型藥品流通企業通過收購、兼併、託管、參股、控股和強強聯合等方式，打造一批年經營額過百億甚至千億的藥品流通龍頭企業，連鎖藥店比例將達到藥店總數的2/3。

寧夏盼建國家級能化基地

【本報記者田育紅、林淑斌北京十三日電】記者從十一屆全國人大四次會議寧夏代表團獲悉，寧夏有關代表建議在寧夏建立國家級大型能源化工基地。

代表們建議：國家盡快開展在寧夏建立國家級大型能源化工基地的可行性研究，並將寧夏油氣儲備和加工轉化基地項目列入西部大開發重大項目，在政策、項目和資金等方面給予支持。在編制能源化工「金三角」綜合開發規劃中，統籌考慮區域發展，將寧夏中衛列入承接中東、中亞油氣儲備加工基地；並在中衛布局建設大型石油儲備基地和油氣加工轉化項目，形成銀川—寧東—中衛地區規模化、現代化綜合能源深加工基地；將寧夏列入陸路油氣管道建設規劃，規劃建設中東、中亞經新疆至寧夏中衛油氣運輸管網；配套建設交通、水利、外送電等基礎設施，提升基礎設施保障能力。

在寧夏建立國家級大型能源化工基地，是保障國家能源安全的迫切需要。中國總體富煤缺油少氣，能源對外依存度較高。目前石油進口主要依靠海上運輸通道，進口石油的80%要途經馬六甲海峽，受地緣政治緊張和海盜猖獗等因素影響，存在重大安全隱患。而從陸路油氣進口看，東北通道、西南通道也存在一定變數和安全隱患，因此建設西北油氣進口管道成為保障中國能源安全的重大戰略選擇。

青島當好「藍色經濟」排頭兵

【本報記者丁春麗北京十三日電】「未來5年，青島發展的定位非常明確：改善民生，當好藍色經濟發展的排頭兵。」在北京召開的全國「兩會」上，全國人大代表、青島市市長夏耕表示，藍色經濟將成為推動青島發展的主要動力之一。

夏耕表示，溫總理報告提出的「要堅持陸海統籌，推進海洋經濟發展」的要求，為青島發展海洋經濟指明了方向，提供了新動力。今年1月國務院批覆了山東半島藍色經濟區上升為國家戰略，這是青島發展海洋經濟的重大機遇。

率先建現代海洋產業體系

「青島擁有眾多國家級海洋科考機構，承擔全國50%以上的國家級海洋科考項目，青島應充分發揮好在海洋科技方面的獨特優勢。」夏耕表示，青島作為山東的龍頭城市，發展海洋經濟、建設藍色經濟區具有得天獨厚的優勢條件，將在海洋科考創新、優勢產業培育、陸海生態保護、



青島海洋資源豐富，該市去年7月舉辦過國際海洋節

國際交流合作等方面實現突破，率先建立現代海洋產業體系。

2010年，青島GDP達到5000多億元，其中海洋產業增加值為550億元。夏耕說，未來5年，青島發展海洋經濟的目標為：到2015年，海洋產業增加值增加到1150億元，年均增長16%。到2020年，青島海洋產業增加值達到2200億元，年均增長14%。

據夏耕介紹，青島今年就將開工建設國家深海基地，加快海洋國家實驗室、海洋科考船等創新載體建設，建立藍色經濟重點項目庫，加強海洋資源與環境保護技術開發，規劃一批海洋自然保護區、濕地保護區和海島保護區。

「今年，青島將按照《報告》的要求，把控制物價、房價放在更加突



全國人大代表、青島市市長夏耕 本報攝

出的位置，進一步提高群眾收入。」夏耕告訴記者，經濟越發展，越要重視加強社會建設和保障改善民生。青島今年將啓動新一輪住房建設3年規劃，認真解決中低收入家庭住房困難，加強房地產市場調控，提高住房保障水平。

代表籲水利建設遵科學規律

【本報記者孔嘉北京電】「在當前舉國大興水利的背景之下，水利建設要遵循自然科學規律，不能搞「大躍進」式投資，成爲一場水利建設的全民「運動」，甚至淪爲一些地方政府展現政績工程的「舞台」。而應該是借鑒水利建設歷史經驗與教訓，對項目進行科學論證、統籌規劃，建設真正利國利民、不遺餘的水利工程。」全國人大代表、湖北聯投集團董事長李紅雲對本報記者如是說。

李紅雲曾在湖北水利戰線工作20

餘年，深感中央興水利、除水害，扭轉農業「靠天吃飯」局面的良苦用心。他認爲，水利工程重在「疏、堵、導、截」，是一個科學規劃、統籌推進、循序漸進的建設過程。

重點關注小水利

爲此他建議：一是突出重點，關注「小水利」。建國後，國家開展了對長江、黃河、淮河、遼河等七大江河的持續治理，「大水利」防洪體系基本形成，各大江河幹流足以抵禦百年一遇的

最大洪水。再將資金過多的投入到流域域引水等大型水利項目上，已沒有實質意義。

而造成近年頻繁發生區域嚴重內澇、乾旱災害的主因是中小水利長期欠帳積弊：全國耕地中有灌溉條件的不到50%，大型灌區骨幹工程損壞率近40%；中小型灌區骨幹支渠完好率只有50%左右。

根據中央「要把農田水利作爲農村基礎設施建設的重點任務」的指導思想，基於「小水利」的修復建設面廣線多，工程量大的特點，建議由水利部組織力量科學論證，編制全國「中小水利修復建設項目庫」，將宏觀政策細化爲必要的項目目標，由地方政府組織有序推進。

二是科學統籌，合理安排水利建設資金。未來10年，國家平均每年在水利建設方面的投入爲4000億元，中央政府與地方政府各承擔50%，其中，中央政府的直接投資佔中央公共投資總額的20%。儘管已經明確建設資金主要來源於土地出讓收益、車輛購置稅收入、鐵路建設基金、地方行政事業性收費收入等渠道，但在中國同步推進城市化進程，全力開展基礎設施與民生工程



全國人大代表、湖北聯投集團董事長李紅雲

建設的大背景下，水利建設資金的安排不當或透支使用，將勢必擠佔其他重大項目建設資金，對中國經濟社會的全面和諧發展產生巨大影響。

據此，建議開展水利建設還應量入爲出，科學控制投資規模，避免產生不可控的財政赤字；充分利用市場機制，拓展水利籌資渠道，調動社會投資水利的積極性；同時進一步完善水利資金管理制度，避免超前、無序投資，防止水利投資「一陣風」、「一窩蜂」，讓一號文件真正成爲建立水利建設長效機制的政策基石。



水利建設的成敗關乎農業的盛衰