

政治局：經濟發展調速不減勢

【大公報訊】中共中央政治局12日召開會議，討論國務院擬提請第十二屆全國人民代表大會第三次會議審議的《政府工作報告》稿，審議《關於巡視31個省區市和新疆生產建設兵團情況的專題報告》。中共中央總書記習近平主持會議。

據新華社報道，會議指出，2014年，面臨的國際國內環境複雜嚴峻，全球經濟復甦曲折乏力，國內經濟下行壓力持續加大，多重困難和挑戰相互交織。在以習近平同志為總書記的黨中央堅強領導下，我們科學把握大勢，堅持稳中求進，繼續創新宏觀調控思路和方式，統籌稳增长、促改革、調結構、惠民生、防風險，全面完成經濟社會發展主要目標任務，全面深化改革實現良好

開局，全面推進依法治國開啓新程，全面建成小康社會邁出堅實步伐。一年來，我國經濟社會發展總體平穩，穩中有進，經濟運行處於合理區間，經濟結構有新的變化，發展品質有新的提升，對外開放有新突破，人民生活有新的改善，發展的協調性和可持續性增強。這些成績來之不易，是全黨全國各族人民團結奮鬥、迎難而上的結果，堅定了我們奮勇前行的信心。

會議指出，完成今年經濟社會發展主要預期目標和任務，關鍵是穩和進相促進，要着眼於實現經濟中高速增长和邁向中高端水準，堅持穩政策預期、促改革調結構，激勵大眾創業、萬眾創新，增加公共產品、公共服務，推動經濟發

展調速不減勢、量增質更優。要穩定和完善宏觀經濟政策，繼續實施積極的財政政策和穩健的貨幣政策，堅持區間調控，更加注重預調微調和定向調控。要深化改革擴大開放，深入推進簡政放權和投融資、價格、財稅、金融等體制改革，構建開放型經濟新體制。

減腐敗存量 遏腐敗增量

會議要求，要擴大居民消費和增加有效投資，加快推進農業現代化和新型城鎮化，拓展區域發展新空間，推進產業結構優化升級。要加強以改善民生為重點的社會建設，做好教育、就業、社會保障、醫藥衛生等工作，打好節能減排和環

境治理攻堅戰。要加強政府自身建設，堅持依憲施政、依法行政，創新管理、強化服務，切實做到勤政為民。

會議強調，全黨要清醒認識反腐敗鬥爭依然嚴峻複雜的形勢，深刻認識全面從嚴治黨的重大意義，擔負起管黨治黨的責任。從嚴治黨，關鍵在治、要害在嚴。巡視工作必須鞏固成果、深化拓展，做到利劍高懸、震懾常在，用最堅決的態度減少腐敗存量，用最果斷的措施遏制腐敗增量。要把巡視監督作為黨風廉政建設和反腐敗鬥爭的重要平台，作為上級黨組織對下級黨組織監督的重要抓手，作為黨內監督和群眾監督結合的重要方式，為全面從嚴治黨提供有力支撐。

深貨櫃吞吐量 拋離香港

去年逾2400萬箱 蟬聯全球第三

繼2013年反超香港後，深圳港2014年貨櫃吞吐量實現了3.26%的增幅，全年突破2400萬標箱，連續第二年蟬聯全球第三大貨櫃港口。深圳港與香港的差距在拉大，2013年深圳港超港92萬標箱，2014年擴大到175萬標箱。

【大公報記者唐剛強深圳十二日電】

據深圳港航貨運局負責人受訪時透露，深圳港總箱量增長超50%的貢獻來自國際中轉量。與之形成對比的是，國際中轉業務佔比高的香港港口全年表現差強人意，去年貨櫃吞吐量錄得0.3%跌幅，同比減少了6.9萬標箱，其中葵青碼頭以外的貨櫃碼頭的月度箱量出現了「十二連跌」。看來香港港口短期內已難奪回全球「三哥」位置。

連續6個月衝破200萬箱

2014年，深圳港繼續保持着領先的優勢。全港完成的貨物吞吐量達2.23億噸，其中外貿貨物吞吐量為1.84億噸，同比增長了1.21%。深圳港全年的貨櫃吞吐量為2403.67萬標準箱，同比增長3.26%，再次問鼎全球第三。

往年，深圳港的旺季一般集中在第三季度。但2014年下半年，深圳港的貨櫃吞吐量出現了連續6個月「衝高」的罕見行情，6月至12月的單月貨櫃吞吐量均突破了200萬標箱。其中，8月份深圳港貨櫃吞吐量更以233.3萬標箱刷新單月最高箱量紀錄。

記者查閱香港港口局的數據發現，香港港口去年全年最高的單月貨

櫃吞吐量出現在5月份，達198.9萬標箱，未有一個月突破了200萬。而在2012年、2013年，香港港口貨櫃吞吐量單月破200萬標箱，分別有4個月份、2個月份。

深圳港全年貨櫃吞吐增加了76萬標箱。深圳港航貨運局負責人對大公報透露，受內地經濟增速放緩影響，深圳港內貿貨櫃吞吐量去年下降了20%以上，但佔深圳港總貨量九成以上的外貿貨櫃吞吐量則同比增長了4.99%，拉抬了深圳港的整體增長。

國際中轉貨量創新高

值得注意的是，深圳港去年國際中轉量390萬標準箱，同比增長11%，對總箱量增長的貢獻超過50%。深圳港航貨運局負責人表示，在深圳港區中，鹽田港的貨櫃吞吐量全年增長7%至8%，其中在國際中轉業務上表現搶眼，中轉箱量錄得超兩位數的漲幅，對深圳港增量的貢獻最大。其次是蛇口港的外貿貨櫃吞吐量的大幅上揚。

有業界觀察人士稱，深圳港的吞吐量一半的貢獻來自非本地貨源，這意味著深圳港由出口港向中轉港的轉型加速，料對香港港口中轉業務帶來的衝擊進一步加大。

香港除了葵青貨櫃碼頭保持正增長，葵青以外

的貨櫃的碼頭吞吐量「失血」不止，全年12個月錄得跌幅，有8個月的跌幅超過了2位數，其中1月份的跌幅更高達28.9%，從而拖累香港港口整體箱量的表現。

超大貨櫃船首選泊深圳

深圳港航貨運局負責人表示，深圳港繼續超越香港的一個重要原因是，全球貨櫃船舶趨於大型化，相比香港，深圳港作深圳港作為全球超大型船舶首選港優勢明顯。

據悉，全球90%以上的超大型貨櫃船選擇在深圳港靠泊，目前，深圳港擁有各類泊位159個，其中萬噸級以上67個，貨櫃專用泊位46個。去年底，全球最大1.91萬標準箱貨櫃船泊首航靠泊深圳鹽田港。

全球港口排名

名次	港口	吞吐量 (標準貨櫃)
1	上海	3528.5萬
2	新加坡	3386.9萬*
3	深圳	2403.67萬
4	香港	2228.3萬

(大公報整理)

「含金價值」亦將超港

大公報記者 唐剛強



專家意見

深圳港連續第二年超越香港，穩居全球貨櫃港口「第三把交椅」的位置。深圳大學物流研究所所長王江受訪稱，深圳港的貨櫃吞吐量超越香港，目前尚不能等同於競爭強度超越香港，但隨着深圳港的貨物向高附加值發展，單位貨櫃的「含金價值」亦將趕超香港。

深圳大學物流研究所所長王江受訪認為，深港兩地港口貨櫃在世界排名的變化，也是深港經濟發展增進對比的一個體現。同時，也說明深圳對內地的經濟拉動更加到位，內地的經濟發展對外輻射增加，令深圳港逐漸成為泛珠三角乃至更廣大經濟區對外開放的重要門戶。

他認為，深圳港直接經濟腹地以珠江三角洲地區為主，但依託綜合運輸大通道以及與內地更為密切的經濟往來，深圳港輻射的地域逐年擴展，內陸貨源長遠來看呈現增長趨勢。

王江還表示，深圳港深圳外貿出口貨櫃的「含金量」穩步上升，1萬美元的出口貨物單位附加值在增加。

綜合開發研究院物流與供應鏈研究所王國文則認為，粵港澳自貿區獲得批覆即將實現，深圳港的制度潛力將得到進一步挖掘，香港港口自由港的制度優勢則會縮小。

【深圳十二日電】

5年後勢破2900萬箱

【大公報記者唐剛強深圳十二日電】深圳港順應國際貨櫃船舶大型化趨勢，實施「深水戰略」，預計2020年達到2900萬標準箱，料未來5年將進一步拋離香港。

自2013年香港受累於碼頭工潮，深圳港反超香港港口「得手」，2014年繼續拉大差距，由92萬標箱擴大到175萬標箱，差額增幅接近一倍。對此，綜合開發研究院物流與供應鏈研究所王國文認為，深圳港超香港的貨櫃吞吐量的絕對值佔總量的比例不高，但需要注意的是，其中增量多是非本地貨源，而是由國際中轉業務帶來的箱量，這說明深圳港在逐步由出口港向中轉港轉型。

他表示，隨着珠三角地區的產業升級轉型，製造業外遷，本地產生的貨源增量非常有限，因此未來深圳港與香港港口都將轉向國際中轉業務尋求增長。實際上，香港港口的國際中轉貨量佔比一直居高不下，這意味着兩地港口同質化競爭日漸明顯。

王國文呼籲，在這種背景下，深圳港與香港港口的出路在於兩地合作，重新規劃中轉的國際航線，共同對抗新加坡、釜山等國際港口的競爭。



中歐下月舉行新一輪投資談判

【大公報記者李理、實習記者張帥北京十二日電】歐盟與中國今年正式建交40周年。歐盟駐中國大使史偉（Hans Dietmar Schweigut）12日在介紹歐盟與中國今年的計劃會議和相關訪問時表示，今年3月份雙方在北京將召開第四輪雙邊投資協定之後的新一輪談判，並將着重加強國際安全和防務方面合作。

今年第二次世界大戰勝利70周年，中俄兩國舉辦的一系列慶祝和紀念活動受到全球矚目。在被問到是否將參加相關慶祝活動時，史偉表示「歐盟方面目前還沒有收到相關邀請」。但是，史偉同時稱已經注意到中方在此方面所公布的一些信息。

史偉提到的中方公布的信息中，包括中國國家主席習近平將出席5月9日在莫斯科舉行的紀念活動，以及俄羅斯駐華大使安德烈·傑尼索夫本月5日向大公報獨家披露的「一個由60名中國軍人組成的代表團將赴紅場參與閱兵」。

同時，傑尼索夫當日還對大公報表示稱「相信俄羅斯總統普京將於9月來華，參加中國的紀念活動」。

歐盟駐中國大使史偉表示，隨着中歐領導人會晤準備工作的運行，目前正是把承諾付諸行動的時候。其中一個行動就是，加快雙邊談判，達成一個全面的、有抱負的雙邊投資協議。

「一帶一路」沿線國可分享紅利



▲劉奇葆稱，中國堅持和平發展、合作共贏，建設「一帶一路」為沿線各國分享中國發展紅利創造了條件

【大公報記者蔣煌基泉州十二日電】中共中央政治局委員、中央書記處書記、中宣部部長劉奇葆12日在福建泉州表示，中國堅持和平發展、合作共贏，歡迎世界各國搭乘中國經濟發展的快車，建設「一帶一路」為沿線各國分享中國發展紅利創造了條件。

當天上午，21世紀海上絲綢之路國際研討會高峰論壇在福建泉州舉辦，劉奇葆出席並發表主旨演講。

劉奇葆提五倡議

劉奇葆在演講中表示，「一帶一路」是知古鑒今面向未來的合作倡議，相融相近相輔相成，洋溢着創新進取的時代精神，為沿線各國共謀發展共同繁榮創造

了重大契機，得到了國際社會特別是沿線各國的積極響應。

劉奇葆還提出五點倡議，即沿線各國共同建設開放包容的互信之路、共同建設互利合作的共贏之路、共同建設和諧共處的和平之路、共同建設文明互鑒的友誼之路、共同建設對接夢想的圓夢之路。

國家發改委副主任何立峰表示，中國將與海絲沿線國圍繞八大領域展開合作，重點暢通運輸大通道，共同建設一批海上樞紐港口。在此基礎上，深入開展產業、能源資源、貿易投資等多領域的合作，不斷豐富合作內涵。

美國庫恩集團主席庫恩提出，「一帶一路」是一項涉及多國發展的新構想，體現了中國國家領導人的戰略思維。

李肇星：開船要開迎風船

大公報記者 蔣煌基

外交部原部長李肇星，12日在高峰論壇上依舊延續其風格，妙語連珠。他將建設新海絲綢喻為「是交響樂，不是獨奏，是團體操，不是獨角戲」，倡議亞非歐國家共同積極參與。

同時，他還用老家山東漁民的諺語「撒網要撒迎風網，開船要開迎風船」，為建設21世紀新海上絲綢路鼓勁壯膽。

李肇星認為，今天的「一帶一路」是亞洲經濟騰飛的「兩隻翅膀」。「一帶一路」一頭連着亞太經濟圈，一頭連着歐洲經濟圈，南亞和西亞是「一帶」和「一路」的交匯之地，因此陸上與海上合作應互相呼應。「一帶一路」是相輔相成、同等重要的。

李肇星建議，建設新海上絲綢，需要乘風破浪的勇氣，「有風浪不要緊，要緊是認清風向，借風行船。有暗礁不要緊，要緊是認準暗礁，有的暗礁可以漲潮時大膽地走，有的暗礁則要繞着走。」