



■央視發佈「一帶一路」版圖，首次加入「21世紀海上絲綢之路」的南線。網上圖片

張蘊嶺

「創造性轉移」構建大通道

全國政協委員、中國社科院國際學部主任張蘊嶺近日指出，「21世紀海上絲綢之路」的核心是推動海洋新秩序建設。中國成為世界第二大經濟體，自身發展處於新的轉型期，需要新的對外戰略。中國製造要「創造性轉移」，需要大通道，雙向互通資源，這是「一帶一路」的重要經濟背景。建設「一帶一路」挑戰猶存。

香港文匯報·人民政協專刊記者 馬曉芳

張蘊嶺說，中國需向世界回答如何和平崛起的問題，而「一帶一路」戰略是以中國發展為契機，實現地區和世界和平發展，走新型大國之路。

戰略平衡中國東西部

張蘊嶺指出，「絲綢之路經濟帶」是陸地戰略，主要強調「經濟帶」，「過去是『絲綢之路』，現在是『AREA』，是片，是區域上的。『帶』就是要大家共同發展，要構建基礎設施，

互聯互通，產業園等，同時為中國提供新的開放空間。」

他表示，內地改革開放自沿海開始，相關地區亦成為經濟重心，「但中國是一個陸海國家，首先是個陸地國家，只有沿海發展，內地、西部不發展，中國就不能穩定。」中國設立沿邊開放城市、鼓勵西部大開發，希望能將東部資源轉移到西部，但都不足以平衡整個中國東西部，因此需要更多地開放西部，往西延伸到中亞、西亞、歐洲，建立一個區域的產業鏈、供應鏈，打開出口。

亞投行面臨兩挑戰

張蘊嶺認為，推行「一帶一路」戰略需要推動國際合作機制建設，一方面要利用現有的雙邊或多邊的合作機制，另一方面要推進建設新機制，包括推動「亞投行」、「金磚銀行」的建設。

「亞投行並非突發奇想，而是緣起於東盟推行的互聯互通戰略。」他表示，互聯互通包括基礎設施、法規、人員等，其中最重要的是將公路、鐵路等道路連成網，這需要大量資金。以前唯有世界銀行和亞洲開發銀行才能支持地區基礎設施建設，而亞洲基礎設施建設需要的資金遠超出這兩所銀行的能力範圍，因此中國在博鰲論壇上正式倡議建立「亞投行」。他表示，「亞投行」將對二戰以後建立的、由發達國家主導的國際金融體系產生衝擊，因此使美日等國感到緊張。

他說，「一帶一路」面臨的首個挑戰是戰略疑慮，即其他國家對中國倡議的戰略意圖可能有所疑慮。所以要通過現有的各種論壇以及雙邊和多



張蘊嶺

邊合作機制來形成共識，加深理解。他指出，消解這些疑慮不僅需要技巧，更需時間，只有艱苦卓絕的工作才能逐步解決問題。第二大挑戰是國際爭端，「海上絲綢之路」第一站就是南海，如何有效地掌控局勢，使爭端不升溫是值得思考的重要問題。



■3月1日，斯里蘭卡科倫坡的工人對一艘集裝箱貨輪進行吊裝作業。新華社

徐冠巨：現代物流亟待「互聯網+

香港文匯報·人民政協專刊訊（記者何凡）國家統計局最新數據顯示，內地工業企業利潤同比降幅有所收窄，但生產增速放緩，經濟形勢依然嚴峻。近期，全國政協委員、全國工商聯副主席、傳化集團董事長徐冠巨（見圖）向記者表示，在經濟新常态下，物流運行效率低下仍然是影響資源配置效率和國民經濟轉型發展的重要瓶頸。他建議，加快發展以信息化武裝的現代物流體系，並將公路港城市物流中心建設納入國家「十三五」發展規劃。

物流效率提升1% 經濟效益增6千億

徐冠巨認為，中國擁有達到歐美水平的公路基礎設施，不過公路物流的服務效率和質量遠遠落後於基礎建設的速度和水平，這給製造企業增加了很多成本。「我國是物流大國，但還不是物流強國。目前國家物流總費用佔GDP比率約18%，與世界平均水平相比高了近一倍。按2014年中國GDP63.6萬億元測算，社會物流總費用高達11.4萬億元。如通過提高物流運行效率一個百分點，每年可新增6000多億的經濟效益。」



徐冠巨行遍全國，走訪大量卡車司機、貨主企業、物流公司等後發現，公路物流運行效率低的原因，在於貨運需求與運力資源沒有得到有效的整合與匹配。他認為，物流基礎設施網絡缺少科學規劃與合理佈局，缺少真正意義上的城市物流中心，公路、鐵路、水路、航空等多種運輸方式之間的聯動不協調。從企業微觀層面看，居高不下的物流成本削弱了企業的競爭力。

倡建公路物流港 線上線下融合

為此，他建議借鑒航空、鐵路等運輸網絡系統經驗，運用現代信息技術和互聯網，構建全國化的、線上線下融合與互動的公路物流網絡運營系統。徐冠巨說，物流是非常綜合、龐大的產業，需要更多資源參與其中，特別是需要現代信息技術，互聯網加入。「消費互聯網、信息互聯網現在已形成，但產業互聯網，比如物流的互聯網還沒真正形成，我們大力呼籲這些互聯網企業進來。」

在他的構想中，公路物流港即提高物流效率的載體。「數據，對貨運司機而言，意味着貨源，意味着效益。在已有的實踐中，我們的數據中心實施貨物的運輸、配送定位，防止司機空跑，提升車貨匹配效率。經估算，空載率下降，減少了3.9億公里里程、19.2萬噸碳排放，節約了5900多萬升柴油，推動了環境改善。」徐冠巨說。

已連任四屆全國政協委員的他亦於今年兩會呈交相關提案。他建議，進一步明確公路港城市物流中心的公共基礎設施屬性，完善相關政策，並將其納入國家「十三五」發展規劃及「一帶一路」和長江經濟帶發展規劃，並推動各省區市納入城市發展規劃；支持公路物流信息化發展，將具有跨區域服務能力的公路港信息平台納入示範工程，並以此為突破口，推進大數據、雲計算在公路物流領域的應用，促進互聯互通。

交通部發佈首個物流園區O2O

據悉，該提案已被立案、交辦的同時，近日在國家交通部和浙江省政府牽頭下，國家交通運輸物流公共信息平台聯合傳化物流集團發佈了內地首款應用於全國物流園區的互聯網產品「園區通」，平台上日信息交換量達200萬條，集合了30多萬中小物流企業的大數據。

毛大慶：中國迎來空前創業潮

香港文匯報·人民政協專刊訊（記者馬玉潔）十一屆北京市政協委員、萬科集團前高級副總裁毛大慶（見圖）近日在「全球創新論壇2015年會」表示，中國正經歷一次集體創業潮，此次創業潮不僅「全民總動員」，互聯網帶來的寬廣創業空間也前所未有，將是一次「不得了的革命」。

毛大慶說，中國歷史上曾有三次創業潮，第一次是1984年，從個體戶開始，後來出現「萬元戶」；第二次是在1992年，張瑞敏、柳傳志等走出體制「下海」，誕生了海爾、聯想等企業；第三次是以馬雲為代表的互聯網創業，造就了十年以後的百度、阿里巴巴和騰訊。

他表示，此次創業潮是在非常明確的政策推動背景下產生的，創業人群五花八門，有農民、軍人、學生、官員、企業高管、海歸精英，全面總動員的程度歷史罕見；同時創業內容五花八門，因應用互聯網產生的創業多種多樣，差異化和小型的創業也層出不窮。

創業服務團隊將越來越多

在毛大慶看來，創業在未來十年是「沒有選擇的選擇」。一方面隨着經濟結構轉變，很多大的平台包括央企和國企都在碎片化過程中，迫使未來的前景和希望只能在創業中尋找。另一方面從人口結構上看，2033年中國60歲以上人口將超過4億，在此之前會迎來一次人口就業高峰。

毛大慶說，全球創業的失敗率遠超過成功率，在這個過程中會有大量的創業者失敗。他以自己創辦的「優客工場」為例表示，類似的「孵化器」將越來越多，創業服務團隊將幫助更多創業者盡可能成功。



專家看香港政改(四)

香港政制改革由中英「聯合聲明」起步

齊鵬飛

目前香港特區以「雙普選」為目標導向和主要內容的政制改革和民主化進程，究竟是在哪裡起步的？它的憲制基礎和法理根據是什麼？這裏，有四句話可以說明問題——源自香港回歸的大背景，源自「一國兩制」、「港人治港」、高度自治的基本國策，源自「一國兩制」的「大憲法」——香港「基本法」，源自中央政府的發動、推動和依法授權。

而結合歷史發展來看，有五個重要的「歷史的關節點」或曰「推動力」——1984年的中英「聯合聲明」、1990年的香港《基本法》、2004年的「人大4·6釋法」和「人大4·26決定」、2007年的「人大12·29決定」、2014年的「人大8·31決定」。

首先，一直到1984年中英談判成功正式簽署「聯合聲明」時，對於回歸以後香港特區的政治安排尤其是行政長官和立法會的產生問題，僅僅是中國政府在「正

文」和「附件」中原則性的政治承諾：

中英「聯合聲明」「正文」載明——「香港特別行政區政府由當地人組成。行政長官在當地通過選舉或協商產生，由中央人民政府任命。」

中英「聯合聲明」「附件一」《中華人民共和國政府對香港的基本方針政策的具體說明》載明——「香港特別行政區政府和立法機關由當地人組成。香港特別行政區行政長官在當地通過選舉或協商產生，由中央人民政府任命。……香港特別行政區立法機關由選舉產生。」

這也就是說，在1984年中英雙方通過外交談判達成的國際協議——中英「聯合聲明」正文及其附件中，對於未來香港特區行政長官和立法會的產生，僅僅有兩句話：一句是「行政長官在當地通過選舉或協商產生，由中央人民政府任命」。另一句是「香港特別行政區立法機關由選舉產生」。這裏第一次指明了未來香港特區政

治發展和政制改革之民主化的目標和路向，但是無論是行政長官的產生還是立法會的產生，都還沒有任何涉及「普選」的字樣。

而且，需要特別說明的是，香港回歸後新香港要搞民主政治、搞民主選舉，這也並不是中英雙方外交談判「談」出來的東西，不是英國政府為香港人民向中國政府施加壓力爭取來的，而是中國政府依據「一國兩制」、「港人治港」、高度自治的基本國策，從實現和保障香港人民在新香港「當家作主」之民主權力的戰略考量出發，單方面作出的政治安排和政治承諾。道理很簡單，香港回歸以後，未來香港特區政治發展和政制改革怎麼搞，完全是中國的內政，英國人是沒有資格、沒有權力參與和干涉的。

（作者係北京市政協委員、全國港澳研究會副會長、中國人民大學台港澳研究中心主任）