

本报北京12月5日讯(记者齐慧)中国铁路集团有限公司最新数据显示,1月至11月,中欧班列累计开行16145列,发送货物174.9万标箱,同比分别增长7%、19%,综合重箱率100%,其中货物运量已超2022年全年。国铁集团货运部负责人介绍,国铁集团坚持共商共建共享原则,加强

国内国际协调合作,持续推动中欧班列高质量发展。加快中欧班列通道建设,兰新铁路精河至阿拉山口段增建二线工程今年11月30日开通运营,年运输能力由1500万吨提升至6000万吨。持续实施扩编增吨措施,中欧班列编组辆数和牵引质量不断增加,班列运输能力提升10%。全程时刻表中

欧班列稳定开行,运输时间较普通班列平均压缩20%以上,截至11月底累计开通5条线路。下一步,国铁集团将推动中欧班列朝着更高质量、更好效益、更加安全方向发展,为促进国际经贸往来、增进沿线人民福祉、服务和支撑共建“一带一路”高质量发展注入强劲动能。

国内旅游服务环境待改善

——入境游问题调查之一

本报记者 张雪

11月17日,文化和旅游部举行中国入境旅游政策发布会,介绍近期采取的优化签证和提高入境旅游便利化政策措施。此时,距离3月份我国宣布恢复开放来华旅游签证已过去大半年。

在这段时间里,入境游虽已重启,但复苏速度远不及国内游。据文化和旅游部统计,上半年全国旅行社入境游接待人次为47.78万,而2019年上半年该数据为856.16万人次,巨大的数据落差折射出了行业复苏乏力。与此同时,从业者在接受外国游客时也遇到了意想不到的状况:抢不到景区门票,酒店会说英语的服务员少了,外国人买东西“不会”结账……

人们不禁要问:入境游难题怎么破解?

难抢的门票

“客人到北京,约不上故宫门票,只能拿宫子监代替;到陕西,又约不上兵马俑门票,只能拿碑林代替。”桂林唐朝国际旅行社有限责任公司总经理周晓光说,门票是横在游客面前的一只“拦路虎”。

张维立来自马来西亚,今年10月份,在结束北京公务行程后,给自己留了几天自由活动时间。“来了才知道,现在去景区要预约,各个景区都有自己的预约程序和界面,麻烦不说,有的还找不到针对外国护照的预约选项。”

“十一”假期,上海虹桥一家旅行社导游李莉带着外国游客到哈尔滨,也遇到了尴尬事。“我们预约了门票,但到景区门口后,工作

编者按 11月24日,我国宣布对法国、德国、意大利、荷兰、西班牙、马来西亚6个国家持普通护照人员试行单方面免签。消息一经公布,入境旅游相关搜索猛增。有关部门表示,今后还将进一步加大政策出台力度,推动行业加快复苏。

今年以来,与国内游、出境游的快速复苏、持续火爆相比,入境游复苏相对缓慢。入境游被普遍认为是旅游市场增量机会所在,也是旅游业均衡发展发展的关键。针对当前入境游市场存在的堵点和短板,本报即日起推出“入境游问题调查”系列报道。

人员仍让每名客人扫码填写姓名、护照号,逐一核对后才放行。”李莉说。

长期从事入境游研究的北京联合大学旅游学院教授孙梦阳发现,景区门票预约问题困扰着从业者。“入境游的计划性强,国外组团社上架的旅游产品通常在一年前就确定了线路,但现在国内景区预约周期通常在3天到一周,这会造成之前确定的点位有可能因为约不到门票而去不了。”孙梦阳说,这种情形下,国外组团社担心违约,自然会慎重考虑上架中国的旅游产品。

断裂的服务

贺菲是桂林一家旅行社的英语导游。她告诉记者,原来桂林的四星级、五星级酒店都有具备英语交流能力的服务人员,疫情3年中很多人转行了,客人有问题都来找导游翻译。她还发现,西式菜肴、外币兑换等

过去酒店提供的服务也基本消失了。

孙梦阳表示,这几年旅游市场经历了剧烈变化,国内游需求爆发,很多酒店更愿意接待预订“灵活度”更高的内宾,对外国游客的服务因为种种原因“萎缩”。

张维立此行非常想体验一下民宿,“我在国外的预订网站上看到几家不错的民宿,不知道是商家信息存在偏差还是其他原因,打电话询问,对方却告诉我,他们不具备接待外国人的资质”。

住宿和餐饮是入境游链条上的重要环节,亟需重塑与整合。孙梦阳建议,入境游企业可集中客户需求,寻找长期酒店战略合作商或考虑与在线旅游平台开展合作。同时,政策应给予民宿行业和国际青年旅社更多支持,进一步开放涉外接待,更好契合入境游散客化、个性化和年轻化的住宿需求。

中国是美食大国,越来越多的外国游客期待到中国体验“饕餮之旅”。“国内大部分

餐厅还没有针对外国游客进行国际化升级,提供双语菜单、培训员工英语、准备西式餐具,这些便利外国人的举措,更能让他们有宾至如归之感。”孙梦阳说。

待破的壁垒

“入境游的计划周期长,去年海外客源地只有少数甚至没有中国的旅游产品在售,所以现在很难见到大规模外国旅游团。”中青旅控股股份有限公司首席品牌官徐晓磊表示。除去客观因素,现在真正应该引起重视的问题是:我们的旅游环境有没有足够吸引力?这种吸引力体现在很多细节之中,笼统地说,是旅游服务的便利化程度。

张维立说,他在中国乘坐高铁,体验很好,美中不足的是使用护照只能到人工窗口排队取票,并且不能直接刷票进闸机,必须通过人工检票、验护照。“闸机上明明贴有护照标识,但不明白为何外国游客不能像中国乘客一样通过机器核验乘车。”张维立说,他在大街上看到了共享单车,很想体验,“但扫码后发现需要实名认证,就操作不下去了。”

孙梦阳看到了两个“壁垒”:其一,我国互联网发展迅速,移动支付、网络订票、共享单车等,给国人带来很多便利。但这种便利与外国游客之间存在“壁垒”,如何让入境游客也体验到互联网服务的便利,需要加以解决。其二,打通国际和国内交通的所有环节,让外国游客享受到出行的便利与快捷,也是入境游产业链重构的重要一环。(下转第三版)

自上世纪90年代初党中央作出开发开放上海浦东的重大决策,浦东新区成为我国首个国家级新区,到2017年党中央、国务院决定设立河北雄安新区,我国已有19个国家级新区。推动国家级新区为中国式现代化建设贡献更大力量,是新时代的重要课题。国家发展改革委近期召开第八次国家级新区工作经验交流会暨新区工作推进会,对有关工作进行了研究部署。

经过多年努力,国家级新区综合实力不断壮大,在引领区域经济发展、全方位扩大对外开放、创新体制机制等方面发挥了重要作用。例如,上海浦东新区累计布局11个国家重大科技基础设施,集成电路、生物医药、人工智能三大先导产业规模近7000亿元;广州南沙新区发挥国际大港开放优势,携手港澳建设高水平对外开放门户,南沙港区已发展成为全国最大内贸集装箱枢纽港。

金观平

推进国家级新区建设,目的是打造引领带动区域经济发展的新引擎、新时期深化改革创新的新载体、新形势下对外开放的新窗口、新格局下促进协调发展的新示范。国家级新区肩负国家重托,应聚焦“国之大者”,在“新”字上进一步做好文章,充分发挥引领示范作用。

不断塑造发展新动能新优势。国家级新区应牢牢把握高质量发展这个首要任务,提升产业链供应链韧性和安全水平,努力做实做强做优实体经济特别是制造业,打造自主可控、安全可靠、竞争力强的现代化产业体系。把创新驱动发展摆在更加重要的位置,积极吸纳和集聚创新要素,引领发展战略性新兴产业和未来产业,加快形成新质生产力,塑造新动能和新优势,为高质量发展夯实基础。

坚持向改革创新要动力。国家级新区因改革而生、因改革而兴,建设的关键是制度创新。要在推进更深层次改革、更高水平开放上出实招、见实效,争当改革高地,把体制机制优势更好转化为发展动能,探索更多可复制可推广的经验做法。千方百计激发各类经营主体活力,充分调动一切积极因素。

打造宜居宜业现代化新城区。国家级新区不同于一般的开发区,除产业集聚外,还应在新型城镇化建设中积极探索实践,做到产城融合、宜居宜业,让人民群众在新区建设发展中产生实实在在的获得感和幸福感。

19个国家级新区各自的发展基础、发展阶段、发展水平、发展重点和承担任务不尽相同。各新区要因地制宜、因区施策,与时俱进践行党中央、国务院赋予的目标任务,努力形成各具特色、百舸争流的发展局面。

导读

- “零容忍”监管食品安全 3版
- “生鲜灯”何时能彻底关闭 5版
- 斩断不法助贷背后利益链 7版
- 推广低碳交通需久久为功 8版
- 精准有效实施宏观调控 10版



12月5日,浙江省玉环市干江镇断岙海边,台州1号公路西沙门大桥项目正在加紧桥墩施工。

台州1号公路玉环段主线路长约75公里,采用一级公路标准设计,将助力当地打造长三角新兴海岛旅游目的地、浙东南重要滨海休闲度假城。段俊利摄(中经视觉)

2023年是全面贯彻党的二十大精神开局之年。这一年,我国深入实施创新驱动发展战略,强化战略科技力量,现代信息、人工智能、大数据等技术广泛应用,创新成果不断涌现,新产业新产品增长势头良好。科技创新已成为带动经济转型升级、增强经济活力的重要力量。

2023年经济观察③

科技创新为发展注入澎湃动能

□ 本报记者 余惠敏

向科技创新要新质生产力

“整合科技创新资源,引领发展战略性新兴产业和未来产业,加快形成新质生产力。”习近平总书记关于新质生产力的重要论述,为新时代新征程加快科技创新、推动高质量发展提供了科学指引。

今年前10月,我国高技术产业投资同比增长11.1%,快于全部投资8.2个百分点。从各项经济数据看,新动能持续增长。10月份,高技术产业和智能制造业发展向好,规模以上航空航天器及设备制造业增加值同比增长12.3%;规模以上智能车载设备制造、智能无人飞行器制造业增加值分别增长89.2%和53.2%。

我国凭借人口规模等优势,建立起完整的工业体系,形成了产业体系配套完整的供给优势和超大规模市场的需求优势。但我们并未满足于“人口红利”,而是把人口优势转化为人才优势,形成“工程师红利”,如今又在将其转化为新

质生产力的优势。

新能源汽车就是一个典型代表。

11月24日,比亚迪公司宣布第600万辆新能源汽车下线。第一个“100万辆”用时13年,第六个“100万辆”仅用时3个多月。

今年上半年,我国的汽车出口已经超过日本,跃居世界第一,其中新能源汽车表现尤为亮眼。中国汽车工业协会数据显示,前10月,我国汽车出口392.2万辆,同比增长59.7%,其中新能源汽车出口99.5万辆,同比增长99.1%。

“当前,全球经济绿色低碳转型加速,我国打造绿色低碳增长点成效凸显,带动了以电动载人汽车、锂电池和太阳能电池为代表的‘新三样’出口快速增长。”海关总署新闻发言人、统计分析司司长吕大良介绍,“新三样”产品出口已经连续14个季度保持两位数增长。今年前三季度,我国“新三样”产品合计出口7989.9亿元,同比增长41.7%,

占我国出口比重同比提升1.3个百分点,达到4.5%。

新材料产业是加快形成新质生产力的重要抓手。

今年前9月,中国新材料产业总产值超过5万亿元,保持两位数增长。据统计,我国新材料规上企业超2万家,其中,专精特新“小巨人”企业1972家,制造业单项冠军企业248家,大中小企业融通发展生态正在加速形成。

新材料产业的迅猛发展与新材料领域的科技创新相伴而行。我国已建立7个新材料领域国家制造业创新中心,建设3类35个新材料重点平台,形成较为完善的创新支撑体系。一批重大关键技术取得突破性进展,涌现出高温超导材料、钙钛矿太阳能电池材料等前沿技术成果。

“新材料产业是战略性、基础性、先导性产业,事关现代化经济体系建设大局。”工业和信息化部新闻发言人、运行监测协调局局长陶青表示,新材料领域

现已培育形成7个国家先进制造业集群,成为推动区域经济增长的“加速器”。

把科技的命脉牢牢掌握在自己手中

科技自立自强,是强盛之基,是安全之要。如果核心元器件严重依赖外国,供应链的“命门”掌握在别人手里,就好比在别人的墙基上砌房子,再大再漂亮也经不起风雨,甚至会不堪一击。今年以来,我国组建中央科技委员会,重新组建科学技术部,以国家战略需求为导向,继续深化科技体制改革,健全新型举国体制,强化国家战略科技力量,护航高水平科技自立自强。关键核心技术攻坚战在一个又一个重要领域顺利推进,并相继取得阶段性突破。

5月28日,C919圆满完成首次商业飞行,中国人实现了自己的“大飞机梦”。大飞机项目是《国家中长期科学和

技术发展纲要(2006—2020)》确定的16个重大专项之一。C919大型客机是我国首款按照国际通行适航标准自行研制、具有自主知识产权的喷气式干线客机。让中国的大飞机飞上蓝天,是国家的意志,也是人民的意志,是中国创新驱动发展战略的重大时代成果。

C919大型客机带动形成了我国的民用航空产业链、价值链、创新链:以上海为龙头,陕西、四川、江西、辽宁、江苏等22个省市,200多家企业、近20万人参与大型客机项目研制和生产;推动建立16家航电、飞控、电源、燃油和起落架等机载系统合资企业,提升了中国民用飞机产业配套能力。

11月4日,由中国船舶外高桥造船有限公司建造的首艘国产大型邮轮“爱达·魔都号”正式命名交付。航空母舰、大型液化天然气运输船、大型邮轮,被称为造船业皇冠上的“三颗明珠”,代表全球船舶工业的最高水平。现在,中国已集齐“三颗明珠”。

大型邮轮是浮动的“海上城市”,是全球最复杂的单一机电产品。“爱达·魔都号”整船零部件数量达到2500万个,相当于C919大飞机的5倍,“复兴号”高铁的13倍;全船总电缆布置长度达到4200公里,相当于上海至拉萨的距离。外高桥造船邮轮办公室主任、大型邮轮工程项目副经理易国伟表示,国产首艘大型邮轮命名交付体现了我国强大的经济实力和齐全的整体工业门类,以及打造顶尖的集成类产品能力。

从产业现状看,中国造船业不仅集齐了“三颗明珠”,还在国际市场上全面领先。中国船舶工业行业协会发布的统计数据显示,今年前10月,中国造船完工量、新接订单量、手持订单量分别占世界市场份额的49.7%、67%和54.4%,三项数据均排名世界第一。

11月28日,龙芯中科发布了新一代中央处理器(CPU)龙芯3A6000。测试结果显示,龙芯3A6000的总体性能与英特尔公司2020年上市的第10代酷睿四核处理器相当。龙芯采用完全自主研发的龙架构,不需要任何国外授权。新一代龙芯的性能已跟市场主流产品基本接轨,与国际最先进同类产品的差距缩小到3年。这标志着国产CPU在自主可控程度和产品性能上均已达到新高度,也证明了国内有能力在自研CPU架构上做出一流产品。(下转第二版)