

记者观察

增强互信，中美合作将造福世界

周明阳

近日，中美经贸谈判传来新消息，中美双方同意10月初在华盛顿举行第十三轮中美经贸高级别磋商，此前双方将保持密切沟通。商务部新闻发言人表示，10月初举行的这轮磋商将力争取得实质性进展。这些重要信息让外界在中美经贸摩擦升级的阴霾中看到了阳光，双方决定举行新一轮经贸高级别磋商，再度表明唯有以理性和冷静态度，通过磋商和合作解决问题，才是中美双方最好的选择。

这种认识，在上周末举行的“2019中国发展高层论坛专题研讨会”上得到了中外嘉宾的广泛认同。研讨会汇聚了众多美国前官员、跨国公司领导人和专家学者等，他们认为，中美关系非常重要也非常复杂。诚然，中美两国在很多领域内有竞争关系，但不是敌对的竞争关系，而是一种兼具竞争对手与合作伙伴双重身份的关系。中美经济一旦“脱钩”，会给世界经济造成严重后果。

美国财政部前副部长尼尔·沃林说，在这个世界上没有比中美关系更重要的双边关系了。中美双边关系取决于如何在未来走正确的路，如果走错就会失去机遇。美国前商务部长古铁雷斯直言，没有更加稳定和运转良好的中美关系，就难以形成全球领导力，也就不能解决影响国际贸易体系的严重问题。美国美中关系全国委员会会长欧伦斯更坦言，中美两国不应把彼此看作生存威胁，两国可以也必须在全局的体系下共存。面对贸易金融和投资、科技发展、环境治理、防止大规模杀伤性武器扩散等方面的难题，需要两国通力合作来解决。

不少嘉宾提出，中美之间增强互信至关重要。《纽约时报》专栏作家、畅销书《世界是平的》作者托马斯·弗里德曼谈到了《火星救援》这部电影。在电影里，中美航天管理部门通力合作，救回了被困在火星的美国宇航员，这个想象中的场景深深打动了他，也让人不禁思考，电影里的精神能不能照进中美合作的现实？弗里德曼认为，如今两国的分歧是一场“信任之战”。如果能彼此信任，可以走得远走得快。但如果缺乏信任，走远、走快也就无从谈起。美国前副国务卿罗伯特·霍马茨也说，中美间最大的赤字不是贸易的赤字，而是双方互信的赤字。眼下的当务之急，就是以过去几十年的合作为基础，建立一个合作的框架，使得双方能够找到可以长期合作的领域，并在这一框架下解决分歧。

增强互信的关键是要理性对话、积极沟通。作为往届美中贸易谈判的参与者，古铁雷斯表示，自己见证了在有关争议的问题上达成共识是多么的困难，但他始终认为，通过对话解决这些问题是符合两国利益的唯一办法。如果把中美经济“脱钩”当作解决两国分歧的办法，这个所谓的“药方”将比“疾病”更糟糕。耶鲁大学高级研究员董云裳也表示，双方要正确地看待目前的机会和挑战，对话和合作是解决问题的唯一办法。中美两国都应该去说服对方，履行作为大国的义务和责任，为人类的共同利益而努力。

今年是中美建交40周年。中美关系的发展凝聚着老一辈领导人的心血和智慧。论坛上，几位中美“外交二代”忆历史话未来，成为本次论坛最动人动容和感慨的一幕，他们的父辈为中美关系正常化付出了艰辛努力。他们认为，中美合作则造福世界，中美对抗则危害世界，中美应该从过去40年的交往中吸取经验，为中美关系改善、世界贸易开放作出贡献。

美国前国家安全顾问兹比格涅夫·布热津斯基之子马克·布热津斯基说，考虑到两国在全球的影响力，两国的合作事实上是全球经济政治稳定的重要来源。中国外交部原副部长章文晋之子章百家说，形势发生重大变化时，中美出现矛盾时，双方要保持冷静、克制和远见，尽可能避免紧张关系升级，特别要防止陷入对抗。美国前总统乔治·赫伯特·沃克·布什之子尼尔·布什则表示，如果了解中国历史，就会看到中国历史上并没有在强盛时入侵别的国家。如果美国政府认为中国是一个朋友，认为美国可以从中国的经济增长和双方贸易关系中受益，那么我们可以想象未来两个国家都会是更加伟大的国家。

创造良好的中美关系，需要智慧，更需要有打破常规的勇气。我们相信，解决中美经贸问题需要更多理性而非对抗，我们更相信，“中美关系总要好起来”，最终会携起手来，为创造一个更安全、更繁荣和更可持续发展性的世界作出更大的贡献，因为这符合包括美国在内的世界人民的利益。

首个物流新业态管理办法出台

2020年1月1日起施行

本报北京9月9日讯 记者齐慧报道：交通运输部、国家税务总局近日发布《网络平台道路货物运输经营管理暂行办法》，这是我国首个物流新业态管理暂行办法，将于2020年1月1日起施行，有效期2年。

《办法》依据既有法律法规，以培育壮大物流新业态、新动能为目标，坚持鼓励发展、包容审慎、问题导向、创新监管的原则，构建了网络货运经营监督管理的制度体系：——坚持鼓励发展。按照党中央、国务院关于推动实施“互联网+”行动计划、发展“互联网+”高效物流及促进平台经济规范健康发展的有关部署，鼓励现代信息技术在道路货运领域的创新应用，积极支持网络货运新业态创新发展。——坚持包容审慎。在鼓励创新

的基础上，着力强化网络货运经营者的全程运输责任和依法纳税义务，坚守运输安全“底线”和税收安全“红线”，加强对不规范运营行为的监管，引导网络货运新模式健康发展。——坚持问题导向。系统总结全国无车承运人试点经验，针对新业态发展中存在的法律定位不清晰、行为不规范、监督管理不完善等突出矛盾和难点问题，着力健全完善相关管理制度，为新业态、新模式发展营造良好的制度环境。——坚持创新监管。以提高监管效能、优化服务水平为目标，充分利用信息化手段加强网络货运经营的利用监测和监管，建立交通运输、税务部门信息共享机制，积极探索创新监管手段和方式，营造公平公正的市场环境。

大兴机场9月15日前具备开航条件

已完成全部6次综合演练

本报北京9月9日讯 记者崔国强报道：在9日举行的民航局例行新闻发布会上，民航局机场司司长刘春晨表示，北京大兴国际机场（以下简称“大兴机场”）已完成了全部6次综合演练，共模拟旅客5万名，模拟航班402架次、行李32900余件次，6次综合模拟演练中发现的问题逐次减少，大部分问题已得到整改。大兴机场同时顺利完成了行业验收总验和使用许可审查终审。根据目前整改情况看，大兴机场将于9月15日前完全具备开航投运条件。

目前，大兴机场建设及运营筹备工作已接近尾声，进展顺利。为了全面模拟仿真开航初期到2022年（4500万旅客吞吐量）各阶段高峰时段的运行情况，6次综合演练每次都设定了不同的侧重点。6次综合演练分别从安全、运行和服务3个维度对综合演练开展评估，共采集了11873份旅客服务调查问卷，收集了1112项问题。通过多次大规模、多科目的综合演练，基本达到了依托演练充分暴露问题、解决问题的基本目的。

近期，民航局已对大兴机场开展了行业验收总验和使用许可审查终审工作。此次总验和终审是我国民航史上验收和审查规格最高、工作最细、规模最大、准备时间最长、检查手段最先进的一次，行业总验和终审共确认投运前整改项157项，限期整改项50项，整改完成后大兴机场将获得使用许可证，具备开航投运条件。

推进“一带一路”建设，“六廊六路多国多港”合作格局基本成型——

“硬联通”与“软联通”互促互进

经济日报·中国经济网记者 熊 丽

8月27日，3457米长的莫郎山隧道顺利贯通，中老昆万铁路玉磨段建设取得新进展。中老铁路是“一带一路”倡议提出后，首个以中方为主投资建设、共同运营并与中国铁路网直接连通的境外铁路项目。建成通车后，将北接中国境内正在建设的玉磨铁路，南连泰国境内规划的曼谷至廊开铁路。中方在开展中老铁路项目建设的同时，还努力与当地民众提供实惠和便利。据不完全统计，中方参建企业聘用老挝籍工人39278人次，采购当地水泥、砂石料、粉煤灰等建筑材料34亿元。当地人民深切感受到“一带一路”建设带来的获得感、幸福感。

共建“一带一路”，关键是互联互通。中老铁路的顺利推进，正是一个缩影。“一带一路”倡议提出6年来，在各方共同努力下，“六廊六路多国多港”的互联互通架构已基本形成，基础设施“硬联通”与政策规则标准“软联通”互促互进，一大批互利共赢项目成功落地。

“六廊六路多国多港”，是中国按照共建“一带一路”的合作重点和空间布局提出的合作框架。“六廊”指六大国际经济合作走廊，包括新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛、中



巴和孟中印缅经济走廊；“六路”指铁路、公路、航运、航空、管道和空间综合信息网络，是基础设施互联互通的主要内容；“多国”是指一批先期合作国家；“多港”是指若干保障海上运输大通道安全畅通的合作港口。

6年来，六大经济走廊建设都取得了重要进展。以中巴经济走廊为例，截至2018年年底，走廊框架下已启动或建成项目19个，总投资近200亿美元。其中，能源领域已投产运营项目7个，总装机340万千瓦，可满足860万户家庭用电需求。交通建设项目已启动3个，喀喇昆仑公路省级改造二期、卡拉奇至白沙瓦高速、拉合尔橙线稳步推进。

“道路通，百业兴”。在设施联通方面，聚焦“六廊六路多国多港”主骨架，一批标志性项目取得实质性进展。以中老铁路、中泰铁路、匈塞铁路、雅万高铁等合作项目为重点的区际、洲际铁路网络建设等扎实推进；瓜达尔港、比雷埃夫斯港、哈利法港等进展顺利；空中丝绸之路

建设加快，中国已与126个国家和地区签署了双边政府间航空运输协定；能源资源通讯设施合作力度加大，中国与沿线国家在电力、油气、核电、新能源、煤炭等领域开展了广泛合作，中俄原油管道、中国—中亚天然气管道保持稳定运营，中缅油气管道全线贯通。

国家发展改革委区域开放司司长肖清明表示，这些合作项目的稳步推进，使得亚洲经济圈与欧洲经济圈的联系越来越紧密，为建立和加强各国互联互通伙伴关系，构建高效畅通的亚欧大市场发挥了重要作用。

位于雅典西南的比雷埃夫斯港，是地中海地区重要的交通枢纽。2016年8月，中远海运集团与希腊资产发展基金签署协议，以3.685亿欧元收购比雷埃夫斯港67%股份，正式成为比雷埃夫斯港经营者，通过充分发挥集团各业务板块和比雷埃夫斯港的协同作用，在效益和管理两方面都取得了显著成效。今年上半年，比雷埃夫斯港完



“最宽长江大桥”主体工程基本完工

这是建设中的武汉青山长江大桥（9月9日无人机拍摄）。当日，随着桥面全面开始铺设沥青，桥宽达48米的武汉青山长江大桥主体工程基本完工，标志着这座“最宽长江大桥”进入后续沥青铺设、亮化施工阶段。全长7548米的青山长江大桥，主跨达938米，是武汉市的第11座长江大桥。桥面比武汉沌口长江大桥还宽两米，成为目前跨越长江桥面最宽的桥梁。大桥为双向10车道高速公路，设计时速为100公里。新华社记者 熊 琦摄

人社部推行职业技能等级制度

技能人才将实行差别化技能评价

本报北京9月9日讯 记者韩秉志从人力资源和社会保障部获悉：人力资源和社会保障部近日印发《关于改革完善技能人才评价制度的意见》，明确提出建立并推行职业技能等级制度。用人单位和社会培训评价组织要根据不同类型技能人才的工作特点，实行差别化技能评价。

“随着职业资格改革深入，技能人才职业资格大幅减少，作为技能人才评价的主要方式，职业资格评价已难以满足技能劳动者需要，亟需改革完善技能人才评价制度，建立职业技能等级制度，并做好与职业资格制度的衔接。”人力资源和社会保障部有关负责人说。

意见要求，建立职业技能等级制度，由用人单位和社会培训评价组织按照有关规定开展职业技能等级认定。符合条件的用人单位可结合实际面向本单位职工自主开展，符合条件的用人单位按规定面向本单位以外人员提供职业技能等级认定服务。意见强调，实行分类评价。用

人单位和社会培训评价组织要根据不同类型技能人才的工作特点，实行差别化技能评价。在统一的评价标准体系框架基础上，对技术技能人才的评价，要突出实际操作能力和解决关键生产技术难题要求，并根据需要增加新知识、新技术、新方法等方面的要求。对知识技能型人才的评价，要围绕高新技术发展需要，突出掌握运用理论知识指导生产实践、创造性开展工作要求。对复合技能型人才的评价，应根据产业结构调整和技术进步发展，突出掌握多项技能、从事多工种多岗位复杂工作要求。

从无到有、从线到网，“网红”轻轨站成独特风景

重庆：轨道交通加速推动产城融合

本报记者 冉瑞成 吴陆牧



在重庆轻轨2号线李子坝站，轻轨“穿楼而过”。这一奇特景观每天都吸引不少游客前来打卡。9月8日，来自山西的游客陈先生对经济日报记者说：“重庆特殊的地形地貌造就了轨道交通的独特风景，令人印象深刻。”

在重庆，像李子坝这样的“网红”轻轨站还有很多。从地下到地上、穿楼跨江的轨道交通，不仅是重庆市民通勤的便捷工具，更是重庆一张城市名片。

“重庆主城区具有四山两江、一城三片的城市形态，城市规模大、空间尺度大。与平原城市相比，重庆轨道交通具有穿山隧道多、跨江桥梁多、地形高差大、工程实施难度大等显著特点。”重庆市住房城乡建委会相关负责人告诉记者，自2000年首条城市轨道交通2号线开工建设以来，重庆市轨道交通实现了从无到有、从线到网的跨越式发展。目前，全市轨道交通建成通车线路264公里，建成运营线路里

程位居中西部第一、全国第六。重庆市轨道交通现已通达主城九区15个组团，覆盖机场、高铁站、客运枢纽、各大商圈、各行政中心等主要客流集散地。轨道交通在拓展城市发展新空间、培育城市发展新引擎、推动产城融合发展方面的作用逐步凸显。比如，6号线礼嘉至北碚段2013年12月通车以来，先后有数十家一线企业的大型商业、产业和居住项目入驻北碚区，为区域经济发展增添了活力；江跳线开工建设以来，多家房地产开发商在轨道沿线进行开发建设，形成了围绕轨道站点的核心住宅区，新增就业岗位约7000个。重庆市住房城乡建委会同相关部门和单位，经过10余年积极探索和不懈努力，以跨座式单轨交

通2号线、3号线作为依托，在单轨交通车辆整车系统集成、转向架关键技术等10大方向及其应用上取得一系列重大成果。重庆轨道交通建设通过自主创新使多项技术走在了国内乃至国际的前列：建成了城市轨道交通工程领域国内第一、世界第二大跨径的轨道交通专用斜拉桥——蔡家嘉陵江大桥；成功穿越具有“地质博物馆”之称的中梁山山脉；复合式TBM在软硬岩层中广泛使用；建成国内城市轨道交通工程领域最长的山岭隧道——全长5633.4米的铜锣山隧道，成功将轨道交通与城市路桥有机融合……同时，重庆抢抓“一带一路”建设机遇，积极开展跨座式单轨交通技术的对外推广工作，逐步

培育了全球最大的跨座式单轨装备制造基地，形成了由40多家产业单位组成涵盖规划设计、装备制造、施工承包的全产业链，设备国产化率达95%以上，本地化率达80%以上。此外，重庆针对山地城市特点，吸收国内外先进技术，牵头编制了《跨座式单轨交通设计规范》等3项国家、行业标准及《重庆市地铁设计规范》等17项地方标准，取得了121项发明专利和实用新型专利，形成了具有重庆特色、较为完善的轨道交通技术标准体系。目前，重庆市全市187公里在建轨道交通线路加速推进，当前在建线路大部分为穿越中心城区的骨干线路，预计2020年全部建成。届时，内环以内的轨道交通线路将由目前约90公里增至约180公里，站点500米半径覆盖率由27%增至46%，轨道交通环线将实现贯通运营，轨道交通服务水平得到显著提升。