

李克強：「中國製造」升級靠工匠精神



總理加油

李克強在湖北十堰考察東風商用重卡新工廠，在裝配生產線旁應邀為新型重卡加油。



李克強專門看望了二汽建廠老領導、老專家、老工人。

中新社



湖北十堰市民爭相與總理握手。

網上圖片

香港文匯報訊 據中國政府網消息，國務院總理李克強23日赴湖北十堰考察。在東風商用重卡新工廠，李克強談到，「中國製造」的品質革命，要靠精益求精的工匠精神和工藝創新，其中關鍵是以客戶為中心。要以客戶不斷提升的消費需求，倒逼「中國製造」全面升級。

精益求精 客戶為本

李克強在工廠內裝配生產線旁，應邀為新型重卡加油。李克強說，這不僅是為東風加油，也是為中國製造加油！隨後他登上一輛重卡並強調，東風發展要力戒「大而全」。只有做強主業、做優品質，才能在世界市場一爭高下。一個班組的工人正研討論過工藝創新提高零部件裝配效率。李克強說，「中國製造」的品質革命，要靠精益求精的工匠精神和工藝創新，其中

關鍵是以客戶為中心。要以客戶不斷提升的消費需求，倒逼「中國製造」全面升級。

他還專門看望了二汽建廠老領導、老專家、老工人。總理說，你們是二汽的「元勳」，也是中國汽車工業的先驅，在大山溝裡披荊斬棘建起一座現代化汽車城，對中國裝備製造業的發展功不可沒。

簡政放權 讓利市場

營改增全面實施已近1個月，李克強前往湖北十堰市民服務中心，細詢實施效果，並再次重申「所有行業稅負只減不增」。當了解到營改增後稅收額雖有所減少，但稅基卻在擴大後，總理說，我們推出這項改革目的就是為企業減稅，通過放水養魚，激發市場主體的更大活力。在湖北十堰市民服務中心，李克強得知該市推

出權力、責任、負面和收費四個清單，做到目錄之外無審批、清單之外無收費，他進一步要求，入駐服務中心的政府部門要切實轉變職能，讓群眾和企業辦事少跑腿。簡政放權就是以政府讓利換取市場紅利。

李克強說，現在各地都建起了政務大廳或服務中心，這不是一個形式，而要做到一個窗口對外、一站式辦結。老百姓到了政務大廳，就不要讓他們再到部門跑腿。要堅決杜絕群眾和企業到窗口辦理後還需轉到後台部門辦理的情況。

在十堰農村商業銀行北京路支行，他詳詢營改增後金融機構稅負變化。10多分鐘詢問，央行行長周小川、稅務總局局長王軍等一直參與討論。總理重申，營改增要確保所有行業稅負只減不增，金融行業營改增尤其要力戒稅負增加轉嫁實體經濟。

中方組團競標新馬高鐵

中鐵總帶隊赴馬 勢勝日企拿大單

香港文匯報訊（記者 馬琳 北京報道）在東南亞基礎設施建設項目中備受關注的新馬高鐵項目（連接新加坡與馬來西亞首都吉隆坡之間的高速鐵路），預計在今年年中簽署備忘錄。作為該項目中方競標聯合體的牽頭機構，中國鐵路總公司總經理盛光祖23日率領中國鐵路代表團訪問馬來西亞。據內地媒體報道稱，盛光祖此行的主要目的是爭取新馬高鐵項目，包括中國中車、中交建、中鐵建、中國鐵路通信信號股份、中國進出口銀行、中投等至少六個單位的負責人隨同出訪。目前，中方企業面臨的最大競爭者是來自日本。

中國對新馬鐵路項目可謂勢在必得。據中鐵總方面透露，中方競標聯合體已經跟蹤新馬高鐵項目三年多，現在要力爭其成為中國高鐵走出去的第三個標誌性項目。

據星馬媒體報道，日本JR東日本鐵路公司的高層和日本駐吉隆坡使館的官員近期與馬來西亞交通部官員會面，表達日本對參與新馬高鐵項目的熱切期望。

印尼項目華先勝日

事實上，這已不是中國第一次與日本在高鐵領域展開競爭。一般高鐵路可賣的市場，就一定少不了中日之間的競爭。這其中，在去年競標的印尼爪哇島高鐵路項目中，中國戰勝了早在4年前就完成可行性報告的日本。

印尼方面認為，中方提出的無須印尼政府債務擔保的條件比日本更優，中方給出的建造時間也比日本更短。另外中方選擇的合資經營模式，以及承諾向印尼轉移高鐵路技術，進行設備本地化生產

等，同樣具有吸引力。

工程快成本低吸客

業內人士分析，在新馬高鐵競標中，中方企業在融資模式、建設周期與成本等方面依然較日本有優勢。

中國商務部研究院國際市場研究部副主任白明就指出，雖然日本擁有高鐵路技術較早，品牌在國際上形成影響力時間長，但中國的高鐵路建設成本比日本低一半甚至三分之二，高鐵路這樣的動輒百億美元的大項目，低價對於一些國家來說還是很有誘惑力的。

新加坡國立大學土木工程系教授李德斌對媒體透露，中企可在兩年內完成工程，是日企無法做到的。

不過，日本高鐵路素來以安全性、可靠性高聞名，日方一直力推新幹線「零死亡率」，並以2011年的中國溫州動車追尾事故質疑中國高鐵路安全性。

中國鐵建相關人士則表示，在新馬高鐵路項目上，中國有優勢，但因為是招標，誰都無法說自己百分之百能中標。



中鐵總去年在馬來西亞吉隆坡舉辦中國高速鐵路展。資料圖片



長350公里 造價千億

規劃中的新馬高鐵路全長約350公里，連接新加坡與馬來西亞首都吉隆坡，預計時速250至280公里，耗資120億至150億美元（約930億至1,160億港元），建成後來往兩地交通時間將由現在的4至5小時縮短為90分鐘。

中企近年修建外國鐵路一覽

項目	長度及最高時速	進度	
雅萬高鐵路	印尼雅加達至萬隆	全長152公里，時速300公里	2016年1月開工，預計2018年底建成
中老鐵路	中國昆明至老撾首都萬象	全長417公里，時速160公里	2015年12月開工，預計2020年建成
匈塞鐵路	匈牙利布達佩斯至塞爾維亞貝爾格萊德	全長350公里，時速200公里	2015年12月啓動，預計2018年通車
中泰高鐵路	泰國廊開府至羅勇府、沙拉武里府至曼谷	全長867公里，時速180公里	推進中
莫喀高鐵路	俄羅斯莫斯科至喀山	全長163公里，時速400公里	2016年工程勘測，2018年前投運
美西快線	美國拉斯維加斯至洛杉磯	全長370公里，時速240公里	預計2016年9月開工

記者 馬琳 整理

萬鋼：鋼鐵業去產能 要轉型非關廠

香港文匯報訊（記者 劉凝哲 北京報道）鋼鐵產業轉型升級，是內地近期的熱點話題之一。國家科技部部长萬鋼昨日表示，鋼鐵產業的產能過剩是現實問題，但解決方式不是把廠都關掉，而是促進產業的轉型升級。他認為，建築業發展鋼結構，及研發新材料例如合金鋼等，都是未來升級的方向。



科技部部长萬鋼。

整合百計劃 形成新五類

中央日前發佈《國家創新驅動發展戰略綱要》，凸顯創新驅動發展在國家戰略中的重要性。萬鋼表示，中國目前已基本形成新的五類科技計劃（國家自然科學基金、國家科技重大

專項、國家重點研發計劃、技術創新引導專項（基金）、基地和人才專項），並在信息、海洋、空間、國家安全等領域率先啟動36個重點專項，現在已經全部發佈指南，開展立項的評審工作。

萬鋼表示，中國原有的100多個科技計劃現在已經整合了89項。正在實施的國家科技重



萬鋼強調鋼鐵業亟需轉型升級。圖為工人在河北交馳生物科技的生產車間工作。資料圖片

大專項的管理改革，已在寬帶移動通信、轉基因、新藥創製、傳染病這四個專項開展試點，年內在具備條件的重大專項當中全面落實。在技術創新引導專項方面，已啟動的有國家科技成果轉化的引導基金，有新興產業創業投資的引導基金，有中小企業的發展基金。

官員：跨境電商新政 暫緩部分條款

香港文匯報訊（記者 海嵐 北京報道）河南省出入境檢驗檢疫局局長李忠榜昨日在北京出席經濟每月談話會上證實，頗受爭議的跨境電商新政近日作出了一些微調，主要內容是暫緩執行檢驗檢疫按照一般貿易出具通關單放行的規則，設置了延遲一年的過渡期。專家建議，內地實行普惠貿易，對低值貨物免稅。

幾步。

專家倡低值物品免稅

中國對外經貿大學國際商務研究中心主任王健則指出，目前全球都在推行普惠貿易，發達國家基本上都推行低值貨物免稅的政策，比如，歐盟150歐元以下貨物過境免增值稅或免全部的稅。美國800美元以下也是免一切稅，令內地眾多小商品通過跨境電商賣到當地，促進了跨境電商的迅速發展。他認為，海關監管當中沒有必要區分個人物品和貨物，應實行徹底的改革就是不區分個人物品和一般貨物，實行統一稅，低值貨物免稅。

「中國應和其他國家一塊推動建議新的基於普惠貿易的規則」，王健建議，稅制與國際接軌，設定免稅額度，推單一稅制，稅制簡化透明，符合跨境電商的特徵。

李忠榜認為，2015年跨境電子商務規模不到150億元人民幣，只佔去年全年外貿進口10.45萬億總規模的千分之1.4，產業處於發展過程，更需政策支持，要再寬容一下，讓跨境電子商務保稅模式進口「再多走