

代表委员热议高质量发展

春风浩荡,万象更新。当前,高质量发展已成为时代强音,产业焕新则是奏响这曲强音的关键乐章。今年全国两会期间,多位代表委员围绕“产业焕新”这一主题,从区域、技术、基础、模式等多个维度,深入探讨了传统产业转型升级与新兴动能培育的路径与前景。这些真知灼见,既直面现实挑战,又擘画未来蓝图,生动诠释了高质量发展的丰富内涵与实践指向。

区域焕新

全国政协委员黄宝荣:

破解“三重三轻”让西北轻工业“老树发新芽”



□ 本报记者 黄芷凌

“十五五”规划建议将“建设现代化产业体系,巩固壮大实体经济根基”列为首要战略任务,其中明确要求“优化提升传统产业”“推动重点产业提质增效”。作为国民经济的传统优势产业和重要民生产业,轻工业在2025年实现全国工业16.5%的营业收入和18.8%的利润,其转型升级不仅关乎产业发展,更关乎实体经济根基的稳固。

全国政协委员、甘肃省工业和信息化厅副厅长黄宝荣长期关注传统产

业的转型升级问题。今年全国两会期间,黄宝荣聚西北地区轻工业发展痛点,围绕培育新质生产力、强化品牌建设、优化产业生态等方面建言献策。

“西北地区资源禀赋独特、产业基础厚实、区位优势明显,具备发展轻工业的有利条件和坚实基础。”黄宝荣说,“以甘肃为例,当地中药材、特色农产品、棉纺等资源

丰富,食品加工、文创工艺、民族服饰等特色产业优势突出,轻工业已成为经济高质量发展的重要支撑。”然而,在调研过程中,黄宝荣发现,西北地区的轻工业仍存在“三重三轻”的突出问题:一是重生产、轻研发,创新能力不足。多数企业缺乏核心技术创新能力,产品难以向价值链中高端攀升。二是重产品、轻品牌,市场竞争力不强。产品多以原料和初级加工品为主,缺乏具有全国影响力的终端消费品牌,难以有效扩大市场。三是重固投、轻运营,产业

生态不健全。产业链条缺乏能够系统整合产业链上下游的“链主”企业,园区专业化运营水平低,物流、融资等要素保障不足,尚未形成特色鲜明的产业集群效应。

黄宝荣认为,要解决以上痛点,促进西北地区轻工业高质量发展,需支持实施“人工智能+”行动,推动科技创新与产业创新深度融合,激发产业升级新动能;强化品牌建设,打造一批具有地域特色的轻工IP,并实施品牌出海战略,提升“西北制造”的文化影响力与国际竞争力;聚力链式发展,重点培育“链主”企业引领产业链协同发展,孵化一批国家级轻工特色产业集群。

“轻工业一头连着民生福祉,一头连着产业升级,市场需求稳、就业吸纳能力强。近年来,国家高度重视轻工业发展。去年8月,工信部等三部门联合印发的《轻工业稳增长工作方案(2025—2026年)》为我国轻工业,特别是西北地区轻工业提质增效、补齐短板指明了方向,提供了发展机遇。”黄宝荣表示,机遇当前,西北地区唯有立足资源禀赋,积极探索和发展新路径、新模式,才能将资源优势转化为产业竞争力,让传统轻工业在西北大地上焕发新的生机。

技术焕新

人工智能(AI)浪潮席卷而来,传统产业该如何应对?这是当下许多企业家心中的困惑,也是全国政协委员、新希望集团董事长刘永好在今年两会期间重点关注的问题。面对普遍存在的“转型焦虑”,这位在民营经济领域深耕四十余年的“老兵”给出了清晰答案:不焦虑、不躺平、不畏难,要有信心、要拼搏、要转型,以乐观积极的心态拥抱AI时代,在变革中探寻新的发展机遇。

“害怕、担心、焦虑都没有用,唯一的办法就是了解它、熟悉它、拥抱它。”刘永好直言,在数字经济快速发展的今天,人工智能已成为推动产业转型升级的核心驱动力,目前已有不少企业率先行动,但仍有大量传统企业陷入转型迷茫。他认为,企业家首先要摆正心态,在转型的过程中增强信心、发掘新机会,进而把握并运用AI,实现高质量发展。同时他强调,拥抱AI不能仅停留在企业家个人的认知层面,企业家一个人明白不行,更要落实到整个企业的行动中。刘永好分享自身实践经验,他要求新希望的研究人员、销售人员、管理人员都主动运用大模型,让AI工具广泛融入学习与工作,结合企业核心业务探索新思路、新办法,唯有当AI赋能的效果真正显现,企业才算“真正动起来了”。

作为长期关注“三农”问题的“老农人”,刘永好的目光始终聚焦于畜牧业等传统农业领域。他表示,让传统产业插上AI的“翅膀”,既是让农民挑上“金扁担”的关键路径,也是建设农业强国的重要基础。刘永好观察到,当前工业机器人的硬件水平已较为成熟,但“大脑”与“小脑”的智能程度仍有提升空间,必须与具体应用场景深度融合才能发挥最大价值。据他介绍,新希望已在冷链物流、调味品生产等领域率先尝试,形成了人工智能与传统企业结合的实践案例,并通过持续总结复盘稳步推进,力求在AI挑战中化被动为主动。刘永好同时鼓励传统企业要立足自身主业,在降低成本、提升效率、优化设备等核心环节,挖掘AI的应用潜力,积极探索与AI深度融合的新模式、新业态。

在刘永好看来,传统产业转型升级的核心在于发展思路的根本转变。他鼓励企业家坚定转型信心,走出“向上卷”的发展路子——聚焦科技、品质与服务的提升,通过科技创新实现价值增长,而非陷入低水平扩张和价格战的恶性竞争。同时,他也关注到中小企业在转型中面临的现实困境,尤其“转型即亏损”的难题让不少企业望而却步。为此,刘永好建议,将传统行业所需的人工智能设备纳入国家购置补贴目录,降低企业智能化改造的成本门槛;将传统产业应用的人工智能数据平台纳入数字农业试点范围,通过政策引导与支持,推动农业数据的规范采集、深度分析与高效应用,为AI赋能传统产业筑牢根基。

“希望大家都能动起来!”刘永好呼吁传统企业以更积极的心态、更务实的行动拥抱AI时代的新挑战,在转型升级的浪潮中实现新发展、迈上新台阶。



集团媒体

传统产业要大胆拥抱人工智能

全国政协委员刘永好:
□ 本报记者 胡静

模式焕新

推广「粤港澳全运会模式」 打造国际级会展活动品牌

全国政协委员朱鼎健:
□ 本报记者 赵曦 王雅舒



1月23日发布的《中国展览经济发展报告2025》显示,2025年中国共举办经贸类展会4095项,展览总面积达1.59亿平方米,同比分别增长6.53%和2.5%,两项核心指标均刷新历史纪录。在全球范围内,中国以1366.22万平方米的室内展览总面积位居第一,占全球展览总量的30.9%。会展业已经成为城市及区域经济发展的“助推器”,在许多地方被当作重要支柱产业,被赋予招商引资、打造城市名片、促进产业发展、激发消费活力的新使命。

全国政协委员、观澜湖集团主席兼行政总裁朱鼎健长期关注粤港澳大湾区国际会展活动。在他看来,粤港澳大湾区拥有广州、深圳、香港三大会展中心城市,以及珠海、东莞等特色会展城市,每年举办展会超千场。“然而,当前展会多以单一城市举办为主,区域间在活动衔接、议程协同、资源共享等方面尚未突破,未能充分发挥大湾区整体优势,放大会展经济的综合效益。”朱鼎健说。

如何实现吸引全球要素集聚、强化大湾区整体产业形象?朱鼎健表示,由粤港澳三地联合承办圆满落幕的第十五届全国运动会(以下简称“全运会”),实现了赛事组织、通关便利、社会参与的全方位突破。它的成功模式,值得大湾区会展业借鉴。

朱鼎健认为,推广“粤港澳全运会模式”,打造国际级会展活动品牌,可以从三个层面发力:一是强化跨区域协同制度安排,建立合作机制与政策支持体系。鼓励贸促机构、行业协会、会展企业及场馆成立跨界合作联盟,推动市场化协作;建立重点展会清单,形成整体品牌效应。二是构建“大湾区主题展”品牌矩阵。选取现有重点展会为核心节点,规划科技、贸易、艺术、航空、文化等系列主题;推动同一主题下的展会展商互荐、观众互通。例如,将中国进出口商品交易会与香港国际珠宝展、东莞工业装备博览会等在档期与内容上协同安排,形成“主题展季”模式。

朱鼎健说:“全运会的成功证明了三地可以通过机制创新实现高效协同,其在赛事联办、通关便利、服务一体化等方面的做法值得会展业借鉴。故推行全运会便利化经验,优化大湾区会展服务环境,便为其三。”

“以创新协同为路径,加强联动,打造粤港澳大湾区区域会展活动品牌,是整合粤港澳大湾区资源,提升能级、强化形象的重要举措。”朱鼎健强调。

基础焕新

全国政协委员唐俊杰:

加快铁路冷链物流发展 为农产品流通“降本提速”

□ 本报记者 闫利

2月11日,海南省乐东黎族自治县打通三亚崖城站铁路冷链出岛新通道,冬季瓜果铁路冷链运输首单正式发往湖南长沙。2月26日,一趟满载巴西进口果汁的冷链班列从广州南沙港南站驶出,1天后抵达江西赣州国际港,标志着粤港澳大湾区通往江西地区的冷链物流“公转铁”新通道正式打通。然而,这样的场景在全国冷链物流版图仍属“少数派”。

“有关数据显示,2025年我国冷链物流需求总量预计达3.814亿吨,同比增长4.5%,但在这庞大的运输网络中,铁路冷链运输的市场份额不足2%。鲜为人知的是,在上世纪九十年代之前,铁路冷链运输曾在我国中长途食品冷链运输中占据主导地位,市场份额一度高达80%以上。随着公路网络的日益完善,特别是国家为保障鲜活农产品供应实施公路“绿色通道”政策,减免过路过桥费用后,公路运输逐渐取代铁路成为冷链运输的主力。”长期深耕农产品流通领域的全国政协委员、北京首农食品集团知联会会长唐俊杰今年将目光投向了铁路冷链物流的发展。她指出,在冷链物流需求持续增长的背景下,我国铁路冷链运输占比不足2%的现状亟待改变,建议通过政策引导和促进冷链物流基地与铁路运输融合发展等方式,充分发挥铁路运输优势,为农产品流通“降本提速”。

唐俊杰在调研中发现,铁路冷链运输“掉队”背后存在深层次原因。一方面是铁路冷链物流配套设施不足,公路有“绿色通道”,铁路却没有同步政策,导致铁路运输鲜活农产品在价格上缺乏竞争力,货源大量流向公路,不利于鲜活农产品的“公转铁”。尽管部分地方对海铁联运、铁路冷链班列出台了补贴政策,但全国层面缺乏统一的补贴标准和实施细则,难以形成合力,市场主体参与铁路冷链运输的积极性不高。另一方面是冷链物流基地与铁路运输融合发展不够,“十四五”期间规划建设的105个国家骨干冷链物流基地已实现31个省(区、市)全覆盖,为构建“四横四纵”冷链物流通道奠定了基础,但绝大部分基地在规划时并未同步考虑与铁路运输的衔接方式,导致铁路冷链运输比公路运输模式增加了两端“短驳”环节和成本,使得铁路无法更好地为其提供服务。

唐俊杰认为,随着我国“双碳”目标的深入推进,以及国家《有效降低全社会物流成本行动方案》的出台,优化调整冷链运输结构,推动中长途冷链物流“公转铁”,有效降低农产品流通成本已成为当务之急。她建议,应从国家层面完善支持政策,研究设立铁路“绿色通道”,参照粮食、化肥等铁路运输的减免政策,免征铁路冷藏运输的建设基金。同时,对于国家骨干冷链物流基地投资建设配套的铁路专用线、多式联运设施设备,应给予一定比例的国家财政补贴。此外,还应完善铁路冷链班列支持政策,参照“中欧班列”等成功模式,对铁路冷链班列的运营主体给予补

贴,并对铁路冷链物流中涉及的国产车载制冷机组、锂电池冷藏箱等新装备,以及区块链、物联网、人工智能等新技术给予一定比例的国家财政投资补贴。

在推动冷链基地与铁路运输融合发展方面,唐俊杰建议将国家骨干冷链物流基地与铁路运输网络的融合发展纳入国家冷链物流“十五五”发展规划。对于新规划建设国家骨干冷链物流基地和大型冷链物流园区要同步规划建设铁路专用线;对于既有的基地,应开展“一园一策”研究,具备条件的要接入铁路专用线,暂不具备接轨条件的也应配备补强冷链(充)电、充冷、转运等多式联运设施。



十四届四次会
中心采访
Room of the Press
tion of 14th Nat
olitical Consult
2026年3月