宁波日报 NINGBO DAILY
2014年12月23日 星期二 网址 www.nbrb.com.cn
责任编辑/李磊明 电话/87685227
电子信箱/llm@cnnb.com.cn

加快打造港口经济圈 主动服务国家战略

□周昌林 贺向阳

本期特稿

打造宁波港口经济圈，是市委市政府进一步贯彻落实习近平同志重要指示，立足宁波实际、着眼宁波未来，所提出的重要发展思路和重大战略部署，受到了广泛的社会关注和支持。打造宁波港口经济圈是一个创新性、突破性的发展思路，需要我们全面、准确地把握其内涵、重点和要求，需要我们尽快进行系统谋划和顶层设计。

一、产业、市场、空间共同筑起宁波港口经济圈

宁波港口经济圈是一个以宁波—舟山港为核心，以贸易、物流和临港工业等港口产业为纽带，以宁波、舟山以及海陆腹地城市为依托，由产业圈、市场圈和空间圈所组成的动态发展、系统开放的区域经济体系，其中，产业圈和市场圈是港口经济圈的经济内涵，空间圈是港口经济圈的地理载体。

1、港口产业是宁波港口经济圈的经济纽带和核心内容

港口产业是指与港口相互联系的具有集聚效应的各类产业集合。按照各产业的性质及其与港口的关联程度，港口产业分为直接产业、依存产业和关联产业。直接产业包括港航物流、临港建筑、渔业等，依存产业包括临港石化、钢铁、船舶汽车制造、能源、造纸和其它临港工业，关联产业包括临港贸易服务、港口金融服务、信息技术服务、租赁和商务服务、公共管理及其他服务业。

港口产业发展具有阶段性、层次性和联动性特征。阶段性上，港口产业发展是先直接产业、再依存产业、后关联产业。层次性上，港口产业发展核心是港口、内层是临港产业集群、外层是相关区域协同产业链，呈现出围绕核心港口“波浪”式向外扩展的同心圆；联动性上，港口直接产业、依存产业、关联产业通过生产、交换和服务活动，产生商品、资本、信息、技术、资金和劳动力等的密切联系，港口产业的发展演变呈现规模不断扩张、结构不断优化的态势。

港口产业主导着港口经济圈的增长。根据增长极理论，增长极是一组具有引领、带动且高度联合的一组产业所构成。在港口经济圈中，港口产业成为当然的主导产业和增长极，它是港口经济圈的经济纽带和核心内容。一般来说，港口产业发展总体呈现由区域竞争的不平衡增长转向市场开放条件下区域合作的协同增长。

2、国际国内市场开放融合是宁波港口经济圈的主要特征

面向国际国内双向开放是由市场开放性决定的。港口经济圈是经济全球化和区域经济一体化的必然结果，其形成与发展充分体现了市场的开放性，即向国际国内市场的双向开放特征。宁波港口经济圈拥有国际大港和对外开放的优势，形成以港口产业为引导，煤炭、原油、铁矿石、液化品、天然气等大宗生产资料市场和工业品、消费品市场为主体，劳动力、信息、技术、金融等生产要素市场为支撑的开放型市场体系，是其形成和发展的内在要求。

开放的区域大宗商品市场是宁波港口经济圈的重要特色。宁波—舟山港是国内最大的矿石中转基地、最大的原油转运基地、沿海最大的液体化工储运基地和华东地区重要的煤炭运输基地。我国又是大宗商品生产、贸易和消费大国，对外依存度高。宁波港口经济圈在现有的大宗生产资料市场规模基础上，发展现货、期货及衍生品多层次市场体系，建立面向各种经济成分市场主体、具备一定国际议价权的区域大宗商品市场，是其重要特色。

开放的劳动力、信息、技术、金融等要素市场，是宁波港口经济圈的重要支撑。促进资本、金融、劳动力、技术、信息、产权等各类生产要素自由流通，是港口经济圈发展壮大的主要因素。充分利用好国际、国内两个市场、两种资源，特别是利用好劳动力、信息、技术、金融等资源，通过市场机制引导生产要素合理流动，消除生产要素的部门垄断、地区垄断以及行业垄断，是宁波港口经济圈发展的前提条件和重要支撑。

3、港口、城市、区域梯度拓展成宁波港口经济圈的空间结构

宁波—舟山港是宁波港口经济圈的空间核心。类似于大都市经济圈以中心城市为核心的“中心—外围—网络”的空间结构，“港口—港口城市—国内腹地城市—国际相关地区”组成了宁波港口经济圈的空间结构。其中，宁波—舟山港作为国际深水枢纽港，在宁波港口经济圈中占据着核心地位。

宁波和舟山市是宁波—舟山港的主要依托。港口与港口城市的发展相辅相成，港口为城市带来了贸易、物流、临港工业等港口产业的繁荣发展，形成了城市的重要产业集聚区。城市为港口的发展提供岸线、土地、劳动力等要素支撑和市场需求，提供集疏运体系的支持，可以说离开了城市就没有港口的发展，港口所在城市是港口发展的主要依托。

国内腹地城市是宁波港口经济圈的主干节点。宁波—舟山港沿海、沿江、沿河国际航线、内支、内贸线联接的港口及其依托的海向腹地城市，与沿铁路、公路、管道联接的内陆无水港及其依托的陆向腹地城市，共同组成了宁波港口经济圈的外围网络和主干节点。

国际上与宁波有着经贸合作的相关国家和地区，是宁波港口经济圈拓展的重要空间。作为中国首批对外开放城市，宁波通过港口和航线与世界200多个国家和地区建立了联系，成为全国第七大口岸和第八个进出口超千亿美元的城市。宁波已经与“一带一路”沿线的中东欧、东盟等国家和地区建立了广泛的贸易、投资等合作关系。2013年宁波与中东欧16国进出口额占全国总量的5%左右，宁波与东盟在资源结构、商品结构和产业结构等方面也各具特色，存在着很强的互补性。在经济全球化和“一带一路”国家战略实施的大背景下，这些国家和地区也必然成为宁波港口经济圈辐射和拓展的重要空间。

二、打造港口经济圈是宁波主动服务国家战略、突破发展瓶颈的必然要求

1、打造宁波港口经济圈是“一带一路”和“长江经济带”国家战略在宁波的具体实施

2013年中央提出了“一带一路”丝绸之路的战略构想，是我国主导推动经济全球化、区域一体化的时代要求，是我国主导构建新的国际贸易和投资体系的内在要求，也是我国主导构筑全新国家安全体系的现实要求。宁波作为“一带一路”主要节点和综合枢纽城市，必然要发挥国际大港和港口经济圈作用，率先加强与沿路的国内外城市间的贸易往来与交流与合作，成为“一带一路”建设的先行区。2014年国务院又出台了《依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》，提出要依托黄金水道推动长江经济带发展，打造中国经济新支撑带。宁波作为长三角南翼中心城市和长江经济带海上门户城市，也必然要发挥国际大港和港口经济圈作用，利用全国性综合交通枢纽的便利条件和雄厚的经济实力，助力长江流域产业结构的优化、东中西部区域的协调发展、和沿海沿江沿边的全面开放。可以说打造宁波港口经济圈既是国家战略在宁波的具体实施，又是宁波主动服务和对接“一带一路”、“长江经济带”国家战略的主要载体。

2、打造宁波港口经济圈是浙江海洋经济国家战略的重要内容

2011年国务院批复了《浙江海洋经济发展示范区规划》，这是浙江承担的重大国家战略。该规划将宁波与舟山共同确立为浙江海洋经济发展示范区的核心区，要求两地发挥港航资源和区位优势，加快推进以宁波—舟山港为核心的大宗商品储运加工贸易基地和集装箱干线港建设，着力构筑由大宗商品交易平台、海陆联动集疏运网络、金融和信息支撑系统组成的“三位一体”港航物流服务体系，将示范区建成我国重要的大宗商品国际物流中心。2013年国务院批复实施《浙江舟山群岛新区发展规划》，要求围绕共同建设上海国际航运中心，进一步完善上海、宁波、舟山三地港口合作机制，加快宁波—舟山港一体化进程。宁波港口经济圈建设完全符合这两个国家战略的要求，是促进浙江海洋经济转型、实现海洋强省目标的重要内容和必然要求。

3、打造宁波港口经济圈是推进上海“四个中心”建设国家战略的必然要求

按照国家赋予上海国际经济中心、国际贸易中心、国际航运中心、国际金融中心“四个中心”的战略定位，上海正着力构建以现代服务业为主、战略性新兴产业引领、先进制造业支撑的产业体系。宁波作为紧临上海的长三角区域性中心城市，必须要服务和服从于上海“四个中心”建设国家战略，特别是要立足于上海国际航运中心的重要组成部分，以港口经济圈建设为抓手，充分发挥港口、区位、岸线、土地、劳动力等比较优势，主动接受上海“四个中心”的产业辐射，主动承接港口、物流、贸易和临港工业的产业转移，共同推进上海“四个中心”国家战略的实施。

4、打造宁波港口经济圈是落实习近平同志指示、建设现代化国际港口城市的内在要求

2006年，时任浙江省委书记的习近平同志在宁波调研考察时，要求宁波充分发挥港口和开放的比较优势，打造辐射长三角、影响华东片的港口经济圈，这是习近平同志从优化区域战略布局、深化对外开放格局的战略高度对宁波提出的要求和期望。2007年，宁波市第十一次党代会提出要努力把现代化国际港口城市建设全面推进新阶段，2012年宁波市第十二次党代会再次提出到2016年基本建成现代化国际港口城市的发展目标。当前，宁波现代化国际港口城市建设已经进入一个新时期，面临着结构调整、经济转型的新形势新要求，打造港口经济圈，促进产业升级、经济转型，既是宁波进一步贯彻落实习近平同志重要指示的需要，又是宁波现代化国际港口城市建设的内在要求。

三、着力破解宁波港口经济圈建设的重大问题

1、立足国家改革开放大局，切实推进宁波—舟山港一体化

一是立足“四个统一”，推动两地港口经营管理一体化。按照“统一品牌、统一规划、统一建设、统一管理”的整体部署和要求，深入推动宁波港集团和舟山港集团的资本、技术、管理和业务的一体化。以优化存量资产结构为基础，以合作经营增量资产为突破，建立以资本为纽带、统一建设、统一经营、互利共赢的合作新体制。发挥宁波港集团业务信息化系统优势，推进两港基于集装箱和大宗散货的物流业务系统一体化。鼓励宁波港集团利用资本优势、舟山港集团利用资源优势，加大双方交叉持股比例，推动港口运营主体的合作和一体化。

二是改革岸线管理体制机制，推动两地口岸管理一体化。在岸线开发上，统筹两地政府搞好岸线、航道、锚地和集疏运等设施建设。创新岸线开发管理体制机制，建立宁波—舟山港岸线管理委员会，统筹开发管理和利用岸线资源。在口岸监管上，利用好长三角“无纸化”区域大通关的政策，推动两地电子口岸、港口EDI以及海事、边检监管信息的互联互通和数据交换，逐步实现港口物流信息一体化。逐步实现浙江省内海关和检验检疫的统一管理与服务，营造高效、通畅、便捷的口岸环境。

三是优化港口产业布局，统筹两地经济社会发展。按照《宁波—舟山港总体规划》的分区功能布局，发挥大企业的龙头作用，加快调整港口产业内部结构，妥善解决两地码头同功能、产业同质化、市场同定位的竞争矛盾。在石化产业上，调整两地临港石化工业的布局，宁波重点发展精细化工，舟山重点发展基础化工，逐步形成较完整的石化产业链。在先进制造业上，宁波重点利用上海大众、吉利集团汽车整车以及南车集团轨道和新能源车辆的产品优势，带动上下游汽配机电产业、新材料产业和新兴产业的发展；舟山重点整合发展船舶修造业，拓展海上平台制造相关产业。在现代服务业上，继续完善港航物流“三位一体”服务体系，巩固提升宁波—舟山港在全球供应链中的地位，打造支撑亚太贸易格局的物流产业集群。

2、创新区域合作模式，建立港口经济圈网络扩散机制

一是拓展多渠道的港口联盟形式。发挥宁波港集团资本纽带和运营管理优势，完善沿海、沿江、沿河港口和沿边、内陆无水港合作网络。以浙江省港口联盟为基础，重点加强与上海、南京等长三角港口的合作，不断深化与南北沿海港口和长江沿线其他港口的交流合作，进一步提升与内陆城市和丝绸之路经济带支点城市无水港的合作水平，努力丰富港口联盟合作内容，创新合作形式。支持宁波港集团参与海上丝绸之路沿线国家和地区的港口码头投资建设和综合管理，加强宁波港与相关国家和地区港口间的合作。建立APEC港口论坛理事会与上海合作组织、欧洲海港组织(ESPO)、亚太地区中国——东盟港口城市合作网络论坛的沟通交流机制，推动APEC港口网络服务高峰论坛正常化。

二是构建多层次的市场开放机制。推动宁波与海陆腹地城市建立起政府、行业协会、大型企业三个层面的市场衔接沟通机制，推动双边多边合作。搭建好宁波与亚太、中东欧、东盟和国内中西部的经贸合作平台。着重加强地方政府间产业政策的沟通，逐步消除大宗生产资料、工业品、消费品和劳动力、技术、信息、金融市场的准入壁垒及歧视性政策，推动港口经济圈内市场进一步开放。建立完善统一的产权交易体系和开放的资金融通体系，优化投资便利化制度环境，提升宁波要素集聚和辐射功能。

三是推进宁波与“一带一路”及“长江经济带”沿线城市主题文化交流。挖掘宁波“海上丝绸之路”文化底蕴，以人文交流为引领，以国际友好城市为依托，输出宁波开放包容的城市品牌形象。举办中东欧部长论坛、国际港口文化节、中国航海日等活动，打造海丝文化产业品牌，唤起“一带一路”沿线国家“丝路情结”共鸣，扩大“21世纪海上丝绸之路”友城群、中东欧友城群规模。巩固甬港澳台合作交流平台，积极开展与东盟国家和地区的文化交流活动。

3、对接国家“一带一路”和“长江经济带”规划，谋划一批重大工程

实施道路联通工程，打造“一带一路”和“长江经济带”江海陆联运枢纽。按照“一带一路”战略要求和长江经济带综合立体交通“一江两横四纵”的总体布局，重点谋划一批江海联运和海铁联运工程。积极开展杭州湾跨海铁路、甬金铁路、甬舟铁路前期工作，加快谋划甬新欧大陆桥建设。申报创建宁波海铁联运综合试验区，参与丝绸之路经济带支点城市西安、成都、昆明、乌鲁木齐等地无水港站建设，做好宁波海铁联运与“成新欧”等国际铁路联运的运营衔接。开辟新航线，完善宁波全球航线网络。加快机场建设和改革步伐，提升宁波空港辐射能级。

实施贸易畅通工程，完善贸易合作网络。借鉴上海自贸区经验，推进国际贸易便利化与宁波综保区及各类贸易示范区建设的有机结合。推动宁波大宗商品市场和跨境电子商务市场发展，提升宁波大宗商品交易所功能，完善宁波航交所海上丝路指数。申报“网上丝绸之路”试验区，筹建跨境电商欧洲馆、东盟馆等区域网上市场和境外宁波馆展销平台，启动东盟、中东欧及东中非等国家的宁波境外产业园、科技园、经贸合作区等建设，创新与腹地产业合作新模式。

实施资金融通工程，构建金融合作平台。积极配合实施人民币国际化国家战略，推动跨境人民币业务创新，依托跨境电子商务和港口优势，重点筹建跨境人民币支付结算平台。构建基金投融资体系，筹建海洋银行，创新融资模式，鼓励民间投资，培育多层次资本市场。加强金融基础设施建设的跨境合作，促进跨境贸易投资便利化。

（作者单位：市规代物流规划研究院）

新论

中国一个重要的“比较优势”

张维为在《北京日报》“理论周刊”刊文认为，能组织起来，是中国的一个独特而重要的优势。当然，这里说的“组织起来”，不只是指政府组织民众，而是指任何一种可以形成秩序和规范的作为。它可以是政府的，也可以是非政府的；可以是正式的，也可以是非正式的；可以是部分人自发组织的，也可以是全体国民共同去做的。只要确立基本秩序和规范，大家既可以劲往一处使，力往一处用，也可以各尽其责，各司其职。

世界上各个民族似乎都有自己的相对长处与短处，用经济学的术语就是都有自己的“比较优势”和“比较劣势”。我们当然可以也应该借鉴别人之长，但我们千万不要放弃我们的“比较优势”。在中国这么一个超大型国家里，建立秩序和规范总是第一位的。没有秩序和规范，什么事情都做不成。其实，历史上的西方也是这样做的。西方自称其民主制度比较稳定，但纵观历史，西方几乎都是在经历了革命之后，由富人建立起一个富裕阶层主导的社会秩序和法律框架，确保他们自己首先掌控社会主要资源（政治、经济、媒体、法律等），然后再把这种法治覆盖到更多的人。

在一个国际竞争日益加剧的世界上，“组织起来”也包括一个国家的组织能力、整合能力、规划能力。总体上中国的这些能力均超过西方。以整合能力为例，中国加入世界贸易组织后，政府通过自己较强的整合能力，更好地实现了产业调整与整合。欧洲不少国家，如意大利、西班牙、葡萄牙等南欧国家明显缺乏这种整合能力，所以他们到现在都无法适应中国加入世贸组织后带来的产业竞争。

理论漫谈

“走心”的要义

赵 畅

近来，翻阅报刊，打开电视机，“走心”这个词很是流行。“走心”，意谓把人把事放在心上，让人们心生感激之情而默默领受。古人有“心之官则思”的说法，古人以为“心是思维器官”，所以把思想的器官、感情等都都说作“心”。“走心”之“心”，其实就是指人的心理和思想、情绪和感情。只是，“走心”一词的出现，将人的“心”赋予了人类美好的愿望和追求。这里的“心”，就是爱心、善心、敬畏心、责任心。“走心”，意味着人们要饱蘸爱心、善心去拥抱祖国、拥抱人民，用敬畏心、责任心去升华事业、升华世界。

台湾著名诗人余光中有一首《乡愁》，侧重于写个人在大陆的经历，从年少时的“一枚邮票”写到青年时的“一张船票”、未来的“一方坟墓”，以至写到“乡愁是一湾浅浅的海峡，我在这头，大陆在那头”，都寄寓了诗人的也是万千海外游子的绵长乡关之思、桑梓之情，祖国之爱、民族之恋。这首被人称之为“有如音乐中柔美而略带哀伤的‘回忆曲’，是海外游子深情而美的恋歌”的《乡愁》，之所以打动两岸同胞，不就是因为其丝丝缕缕“走心”而拨动人们真真切切的心弦吗？

“走心”而爱祖国爱人民，绝非空穴来风，其总是与爱事业爱世界联系在一起的，且从一件一件小事、一桩一桩平凡事做起，累积而成。“千里之行，始于足下”“不积跬步，无以至千里，不积小流，无以成江海”，乃此之谓也。雷锋之爱祖国爱人民，究其实，就是从普通一兵做起、从甘心为螺丝钉做起，从车上为老人让座做起，从而将自己的一点一滴、一言一行的小爱融入到爱祖国爱人民的大爱之中，进而升华为伟大的雷锋精神。雷锋精神之所以感人，之所以得到有效的传承弘扬，一个重要的原因，就是“走心”，就是“接地气”。

“走心”，要义在于一个“走”字。记得郭明义说过：“什么最幸福？我做好事就最幸福。因为只有做了，我才能保持与善良人们的沟通，才能感受这个世界的气息，感受这个社会的力量。”如何“走”？郭明义的答案是：要做好事。好事一做，“心”也随之一“走”。须知道，这“保持沟通”的过程、“感受气息和力量的过程”，不就是“走心”的过程么？事实上，“走心”绝非被动的产物，“走心”是能动的，它总能激发带动效应，引发互动效应。

有哲人说过：“一个境界低的人，讲不出高远的话；一个没有使命感的人，干不出有责任感的活。”是啊，一个人能否“走心”，一个社会能否集体“走心”，取决于这个人这个社会的价值取向。“走心”与一个人的身份、地位无关，与一个人的知识、财产无关，要紧的在于挟裹一颗爱心而敢“走”、勤“走”、善“走”。总有一种情怀，能够让人穿越名利的藩篱；总有一种追求，能够让人舍弃纠结的得失；总有一种感动，能够让人荡气回肠、热泪盈眶，那就是“走心”。“走心”，改变的不啻是一个人而是一群人，升华的不只是一个单位一个地方而是一个社会一个国家以至是整个世界。

引导社区社会组织参与社区治理

冯全国

实践与思考

深化社会体制改革是全面深化改革的重要任务，党的十八届三中全会对深化社会体制改革作出了全面部署，强调要创新社会治理体制，改进社会治理方式，激发社会组织活力。如何引导社会组织参与社会治理，是新形势下街道和社区工作必须认真破解的新课题。近年来，江东区百丈街道坚持以社会组织培育发展为抓手，引导居民以组织化方式参与社区建设，推进政府和社会协同治理，使社区自治功能明显加强，社会活力得到有效激发。

搭建组织成长平台，使社会组织发展土壤从“稀松”变“肥沃”

在社区中，居民之间多由于地缘上的紧密联系和兴趣上的志同道合，自发形成了以公益或互益为目的的社会组织。这类组织发起于居民，服务于社区，为其提供必要的阵地资源，是保证活动顺利开展的前提。为此，近几年，百丈街道在社区普遍建成“开放式”服务大厅、有效压缩了办公空间，还通过腾挪、置换、改造等方式，新建社区文化宫、教育活动中心等一批个性化活动阵地，总面积逾8000㎡，80%以上为社会组织共享。在这个过程中，社区社会组织对阵地定位也提出了更高的要求，它们不仅需要充足的活动空间来维系组织的“生存”，还需要更具功能性的阵地来保障组织的“成长”。

基于这一现状，我们做了两个创新。第一，是在社区层面普遍建立邻里中心这一枢纽型平台，该平台将居民的个性化服务需求与社区内的社会组织进行对接调配，并为社会组织提供包括活动监管、项目策划、技能培训、场所保障等多项支持。第二，是在街道层面建立“百·和”社会创新基地，创新孵化社会公益机构，并通过社会联络、资源分配、需求对接等方面的协调，解决社区外的社会公益组织和社区服务需求之间的信息不畅问题。三年来，该基地已成功孵化天音心理援助中心、新宁波人网等11家公益机构，通过为新市民开展“一技之长”培训、为矫正人员提供心理疏导等形式，把更多的专业服务力量注入到了社区之中。

理顺组织培育机制，使社会组织发展状态从“草根”变“树林”

社区社会组织在发展中多面临三个问题：一是发展初期多规模小、组织松弛、管理粗放；二是中坚力量多以退休人员为主，热情有余而能力一般的现状普遍存在；三是居民参与动因多系兴趣所致，自觉的参与意识尚显不足。这三个问题，归根结底，就是规范管理、能力提升、激励引导三个环节不到位。

为此，在实践中，我们创新标准化管理机制，推行了社会组织“八个一”标准，要求所有组织在运作中都要具有一份章程、一份登记备案表、一名团队领袖、一个固定场所、一份年度计划、一份年度总结、一本活动记录册和一份重大活动报告表。我们创新分类提升机制，围绕组织领袖，侧重运用小组工作模式，定期组织交流，共同分享组织运作和项目培育经验；围绕组织成员，侧重依托“道德讲堂”、“墙门读书会”等，以学习交流形式渗透互助服务理念。创新积分激励机制，对居民参与服务的内容进行量化积分，实行积分兑换制；还举办“百丈百星”评选活动，为社会组织和社区居民创造“走红毯”、“领奖杯”、“秀风采”的机会，使社区参与成为一种新风尚。目前各社区共有118个社会组织，增长速度连续三年超过10%。

培育组织品牌特质，使居民对社会组织从“认识”变“认同”

社区社会组织不仅要有活动人员、场地、经费等基础要素，还要有自己特有的价值理念、服务内涵和品牌影响力，这样才能使更多的居民产生共鸣、乐于参与。可以说，社区社会组织的品牌知名度和感召力一定程度上体现着组织生命力，和居民的参与度密切相关。

近年来，我们对内突出品牌塑造，推行社区工作特色项目建设机制，鼓励社区社会组织积极申报特色，由街道在综合论证基础上，择优立项，全程予以指导和经费支持，并通过经验交流、现场观摩等形式，帮助理清发展思路。对外突出形象展示，经常性依托爱心义卖、文艺汇演、主题节庆活动等形式，综合展示组织风采。同时，由街道、社区牵头，通过编制服务“菜单”，依托IPTV电视界面推送服务项目等形式，进一步扩大知晓率。如今，已有不少社会组织有了自己的展示舞台，如划船社区Z372助残服务梦工坊定期举行爱心义卖、演武社区清风艺术团每年举办清风艺术节、舟孟社区邻里守望协会创新举办邻里文化节等，包括阳光八号、新市民俱乐部、为民活页社、小巷公议会、书报之友社等一批“明星”组织脱颖而出，不少在全区、全市乃至全省都小有名气。

拓展组织伙伴资源，使社会组织参与主体靠“余热”变“火热”

俗话说，“社区工作重千斤、社会组织挑八百”，要挑起“八百重担”，光有社会组织成员的满腔热情和满身干劲是不够的，需要把企业、学校、专业组织、机构、基金会等多方力量都纳入到社会组织中来，才能使这份重担挑得名副其实。

我们在实践中，创新了项目合作模式，通过居民提服务需求，社区出项目策划，社会组织出人力，企业出资源的形式，保证社区公益服务项目实施，有效解决了社会组织面对服务对象“心有余而力不足”，爱心企业“满腔热情却无的放矢”这一难题。例如，如针对空巢、独居老人需求，设计家庭安全服务项目，由兴光燃气公司提供技术支持，社区安全检查志愿团队承接实施。又如，针对社区0-3岁婴幼儿及家长的早教服务需求，社区推出了BABY早教乐园服务项目，由南方贝贝早教中心提供专业师资，社区计生协会承接实施。以划船社区为例，基于这种模式，已经有13个社会组织找到了合作伙伴，成功实施了春风就业、周五帮办、美丽窗台打造、单亲家庭幸福扶手等一批特色项目。

（作者为江东区委常委、百丈街道党工委书记）