

# 宁波:加快建设多式联运国际枢纽港

□戴东生

## 本期特稿

推进“一带一路”、“长江经济带”国家战略是党中央作出的重大决策,具有极其重要的意义。为积极参与和服务国家战略,市委政府提出将打造“港口经济圈”作为宁波抢抓国家“一带一路”和“长江经济带”战略机遇、引领“十三五”经济社会发展、重塑城市竞争优势的龙头战略。“港口经济圈”是以港口经济为依托形成的经济圈,突出了港口城市与海陆双向腹地的相互关系,其重要着力点是多式联运国际枢纽港建设。

### 一、建设多式联运国际枢纽港是打造港口经济圈的重要着力点

1、多式联运国际枢纽港具有丰富的内涵和特征

多式联运国际枢纽港是指港口具备海港、陆港、空港“三位一体”的港口体系以及公、铁、水、空、管多种运输条件,以港口城市为依托,以完善的港口设施和畅通的多式联运网络为基础,以广阔的海陆双向腹地作为服务范畴,以发达的贸易、物流、金融、信息等服务业为支撑,以功能齐全、集约高效的机制为保障,具有很强的全球商贸物流集聚能力、资源要素配置能力的综合性国际枢纽中心。

多式联运国际枢纽港是国际强港的更高级别和更具体体现。建设多式联运国际枢纽港,就是充分发挥港口经济增长极作用,更加注重港口与产业、港口与城市、港口与腹地经济的有机融合,更加注重港口对资金、信息、人才等生产要素的集聚,更加注重港口综合运输体系与高效、低成本物流通道的构建,更加注重港口与人文环境和生态环境的和谐,更加注重港口对国际国内资源的引导与配置作用。

多式联运国际枢纽港具有五方面的显著特征:

一是港口地位突出。港口位于国际主航道的重要区位,港口码头基础设施完善,集装箱、大宗散货、件杂货、液体化工等货物吞吐能力强,外贸货物比重高,港口管理作业水平较高,在全球港口中具有突出地位。

二是多式联运便捷。港口具备多式联运基础条件,衔接内陆腹地的公、铁、水、管道集疏运方式齐全,通达海向腹地的国际航线和航班密度高,沿海、沿江、沿路的多式联运发达,集疏运网络在全国沿海港口具有优势地位。

三是海陆腹地广阔。港口和城市高度对内对外开放程度高,依托港口形成完备的临港产业体系 and 产业集聚区,港口腹地经济发达,港口与腹地经济的有机融合,并以港口经济为动力,向海陆腹地辐射范围不断扩大。

四是商贸物流便利。港口国际、国内贸易发达,口岸贸易便利化程度较高,大宗商品(战略物资)、高附加值进出口商品区域配置能力较强,现代物流体系完善,物流信息网络健全,是全球港口商贸物流的重要节点。

五是港航服务发达。航运及航运交易、

船舶及船员服务、海事法律、人才培养等现代航运服务功能全、质量高,金融产品丰富,服务优质高效,航运金融发达,金融保障在全国沿海城市中处于领先水平。

2、多式联运国际枢纽港是打造港口经济圈的核心和基础

宁波建设的港口经济圈有“三大主攻方向”:一是以全方位布局来提升港口辐射力,构建互联互通的海陆集疏运网络,完善公铁水空一体化的对外综合交通,推动宁波一舟山港口一体化取得实质性进展,特别是加快甬金铁路建设,打通宁波通往长江中上游和中西部的铁路大动脉。加快中西部地区以及中亚、中东欧国家陆相腹地开发,优化重点城市“无水港”布局,打造宁波—华东地区集装箱海铁联运“黄金通道”,推进“甬新欧”贸易物流体系建设,使宁波港成为多式联运国际枢纽港。抓住中国—东盟自贸区、中韩自贸区建设等机遇,深化与海外港口资本合作、经营合作,提升宁波在建设海上丝绸之路中的地位。

二是以全链条发展来提升产业竞争力。一方面,发展壮大现代物流服务产业,加快物流供应链系统建设,完善“三位一体”港航物流服务体系,发展大宗商品交易,现代航运、国际会展、市场交易、金融结算、航运保险、商务服务等临港现代服务业,全面增强港口物流产业的核心竞争力和衍生效益。另一方面,择优发展临港大工业,围绕石化行业的补链型项目,装备制造行业的先进项目以及国家布局的重大生产项目,打造若干个优势产业集群。

三是以全球化运作来提升国际影响力。支持企业加强与“一带一路”沿线国家的投资贸易和资本技术合作,“走出去”建立境外资源开发、生产加工和产品营销基地,不断增强跨国经营能力。

上述可见,港口经济圈三大主攻方向的核心和基础是多式联运国际枢纽港。建设多式联运国际枢纽港,可以发挥港口这一最大的资源优势,提升宁波港口核心竞争力,促进港口经济圈圈层带动;可以利用综合运输体系的连接作用,全力打造多式联运体系,提升港口经济圈线性辐射;可以加强现代航运物流的粘性作用,全力打造港航物流服务体系,做强港口经济圈网络牵引;可以发挥交通产业的基础支撑,全力打造现代商贸物流产业和航运服务产业,做实港口经济圈产业支撑。

### 二、建设多式联运国际枢纽港具备良好的禀赋条件

1、区位优势比较突出

宁波地处我国长江经济带与国家南北沿海运输大通道的T型交汇点,紧邻亚太国际主航道要冲,是长三角地区与海峡西岸经济区的联结纽带。对外直接面向东亚、东盟及整个环太平洋地区;对内沟通京杭大运河、长江、腹地覆盖长江流域、中西部地区。随着杭州湾跨海大桥、甬台温铁路的建成和杭甬运河通航设施不断完善,宁波由交通末端发展成为连接上海、江苏和海峡西岸地区的枢纽城市。同时,宁波港是我国古代海上丝绸之路的重要始发港,是长三角地区开展对外贸易的战略要地,也是

是当今亚太地区的重要枢纽港。

2、港口条件得天独厚

宁波港口资源丰富,拥有深水岸线183公里,已建万吨级以上泊位102个,10万吨级以上大型深水泊位25座,是全国大型深水泊位最多的港口之一。国际枢纽港地位确立,已与世界180多个国家和地区的600多个港口开通了235条航线。2014年完成货物吞吐量5.26亿吨,稳居大陆港口第3位,世界第4位,集装箱吞吐量1870万标箱,位列全球第5位。港口集疏运体系完善,“一环六射”高速公路网已经建成,可以快速连接沿带沿路各节点城市;铁路枢纽地位逐步形成,是国家确定的6个集装箱铁水联运示范通道之一;管道已经形成了甬沪宁进口原油管道、甬杭天然气管道为主体的管道网络;杭甬运河全线通航,实现宁波港口与京杭运河、长江水道的沟通;机场是国内重要的干线机场之一。

3、多式联运已具规模

宁波已初步构建了公路、水运、铁路、空运和管道等方式协调发展的多式联运体系。海公联运、海铁联运、江海联运、水水中转、海管联运等多式联运业务规模不断扩大,辐射范围延伸至“一带一路”、长江经济带主要节点城市。

4、现代航运快速发展

物流产业体系齐全,是全国性物流节点城市和长三角区域三大物流中心,拥有5000多家物流企业,物流业增加值占GDP的比重连年超过10%。航运金融与保险、咨询评估、信息服务等高端航运服务业基础良好。

### 三、加快建设多式联运国际枢纽港的主要任务

宁波加快建设多式联运国际枢纽港,将以建设综合枢纽港、立体交通走廊、多式联运体系、现代产业服务高地为重点,促进海上入门功能提升和综合交通枢纽地位提升,着力加强与“一带一路”、长江经济带各节点城市的协同联系,至2020年,基本建成多式联运国际枢纽港,使其成为我市建设国际综合运输枢纽、国际商贸物流中心、国际金融服务中心和国际航运服务中心的重要支撑。

1、建设国际化综合枢纽港

一是加快港口基础设施建设。高水平推进港口开发建设,提升岸线利用效率,加快建设梅山港区集装箱码头、滚装及杂货码头,北仑港区多用途码头、穿山港区中宅矿石码头二期、石浦港区主航道等一批重点码头航道项目。二是加快“无水港”网络布局步伐。重点推进浙赣铁路沿线等地“无水港”建设,推进襄阳、新余、景德镇、长沙、合肥、重庆、成都等省内外“无水港”建设和相应的营销网络节点,拓展海向和沿海、沿江腹地和辐射范围。三是加强港口对外投资合作。加快推进宁波一舟山港一体化,统筹港口泊位、航道锚地建设,建立港航管理、口岸监管、海事服务等领域的统一管理或综合执法。加快宁波港集团参与沿海港口的投资建设和综合管理,鼓励宁波港集团以控股或参股形式与泰国、印尼等东盟国家开展码头基础设施、经营管理、EDI信息系统对接、腹地开发等方面合作,发起设立国际港口合作机构,促进与21世纪海上丝绸之路港口有机融合,全面提升宁波港口的地位和影响力。

2、建设综合立体交通走廊

铁路方面,加快谋划我市贯通南北、辐射中西的铁路通道,合力推进甬金铁路、跨杭州湾铁路建设,形成“一环线、二枢纽、三支线、三通道”铁路网络。公路方面,重点推进杭甬高速复线宁波段一期等7条高速公路建设,构筑“二环十射四连四疏港”高速公路网,实施新一轮国道提升工程,重点推进G228等3条国道新改建工程,进一步提升公路网服务水平。水路方面,发挥通江达海优势,以杭甬运河为依托,积极连通长江黄金水道,对接京杭大运河,融入长三角地区高等级航道网络,加快构筑加快实现东海—长江—京杭大运河—杭甬运河—东海的“江海河环环互通”水运网络。航空方面,重点推进栎社机场三期建设,加快开辟面向“一带一路”和长江经济带地区客货运和全货机新航线,建成区域性枢纽机场。

3、建设江海陆多式联运体系

创新综合运输管理体制,推进“一票到底、货物其流”的多式联运服务。江海联运方面,进一步发挥宁波港口承担长江黄金水道矿石、煤炭、液化气等大宗物资和集装箱江海联运、水水中转的功能。加甬宁港口服务主要港口的集装箱班轮密度。加强与沿路沿线城市合作,探索建设“江海联运巴士型”物流运输通道。海铁联运方面,重点打造集装箱海铁联运物联网应用示范工程,培育壮大集装箱海铁联运经营主体,创建国家级海铁联运示范通道样板工程,争取建立国际、省、市三级海铁联运协调机制,申报和建设国家级“一带一路”海铁联运综合试验区。加强与中东欧、东盟、日韩等有关国家合作,提升“甬新欧”班列。探索以宁波港和铁路公司共同组建合资公司的模式运营宁波港海铁联运业务。海河联运方面,在杭甬运河500吨级试通航的基础上,加快内河港区、锚泊区、通航安全等配套设施建设,促进与京杭运河、长江水道互联互通。

4、建设现代航运产业高地

一是大力发展商贸业。要充分整合宁波和舟山交易平台资源,建设“一个交易所+多个分中心”的大宗商品交易市场体系,不断完善网络交易、融资结算、区域交割、专业配送等功能,增强国家战略物资安全保障能力与国际市场话语权。做大做强贸易电商试点,实现电商引领贸易发展。二是着力打造高端航运服务业。实现与上海及周边港口合作和错位发展,重点提升船舶交易、船员交易、航运订舱等平台的辐射能级。推进航运金融、航运保险等业务,加快航运资源要素集聚。三是扶持航运业发展。扶持发展地方航运业,发展壮大国际海运、沿海运输和内河运输的船队规模,改变“大港小航”局面。

5、推进贸易和投资便利化

推进国际贸易便利化综合改革试点,推进自贸区政策向宁波覆盖。推动国际贸易便利化与宁波国际航运服务中心、金融服务中心以及各类贸易示范区建设的有机结合。加快推进宁波口岸“单一窗口”建设和“一站式作业”,协助推进关检合作“三个一”,协助推进与其他口岸部门执法信息和数据的共享共用。加强与“一带一路”沿线内陆口岸的合作,拓展“属地申报、口岸验放”、“属地申报、属地验放”,积极加入丝绸之路经济带海关区域通关一体化“一地注册、多地报关”,完善口岸服务功能。建设国际海事物流服务中心,统一国际船舶调度指挥,提升口岸通关效率,进一步促进贸易便利化。

(作者单位:现代物流规划研究院)

## 观点聚焦

# 社会治理三题

### 我党有丰富的社会治理思想资源

宋学勤在《人民日报》刊文说,十八届三中全会《决定》提出“创新社会治理体制”以来,很多学者从不同视角解读这一新的时代命题,成果颇丰,但也出现了一些值得深思的现象。有些学者大量运用西方社会治理理论和话语来解读我国社会治理实践,并认为中国缺乏社会治理思想资源,甚至提出中国搞社会治理必须引入西方社会治理模式,这种认识无视历史,缺乏现实观照,步入了误区。

这种认识误区的出现,与学界对我们党的社会治理思想史研究不足有很大关系。虽然“社会治理”这一表述近年来才在党的文件中出现,但回顾历史不难看出,中国共产党自成立之日起,就把改造社会、创新社会治理作为党的历史使命,实际上是我们党社会治理思想发展的自然延续。不能割裂历史而仅仅依据概念表述就错误地认为直到改革开放初期我们党才有社会发展层面的思考,也不能据此认为党的十八届三中全会以来我们党才有社会治理的目标和探索。

从人类文明发展史来看,照搬别国社会治理模式没有成功案例,社会治理必须植根于本民族的历史资源和文化传统。我国发展实践也表明,总结国内成功做法在任何时候都是创新社会治理体系和提升社会治理能力的基点。所以,我们必须站在历史的高度和时代的制高点,系统总结我们党社会治理思想和实践及其经验教训,在此基础上思考今天我国社会治理体制创新和社会治理能力提升问题,在这一过程中,借鉴西方有益经验是必要的,但绝不能盲目照搬。

推进网络法治化治理,首先要实现有法可依。我国已出台一系列有关网络和信息安全的法律制度,为网络健康有序安全发展提供了有力保证。但也存在有的法律制度过于原则或笼统,可操作性不强的问题,不能很好适应网络空间的发展变化。应进一步完善我国网络和信息网络安全法律制度,提高立法质量,把握和尊重网络空间特点,增强针对性、有效性和可操作性。

推进网络法治化治理,还要抓好严格执法。法律制定后,执法就是网络法治化治理的关键。不让网络成为法外之地,必然要求依法惩治各种网络违法犯罪行为。应进一步丰富执法手段,提高执法能力,规范执法行为,加快解决网络执法中的管辖权、证据的获取保存等问题。

推进网络法治化治理,也要立足全民守法。目前,我国有6亿多网民、5亿手机网民,数亿万家网站,实现依法治网,需要互联网的管理者、网站主办者以及广大群众的共同参与、建设和努力。

(李伦)

### 新常态下社会治理创新

丁元竹在《光明日报》刊文提出,认识新常态,适应新常态,引领新常态,是当前和今后一个时期我国经济发展的重大任务。马克思主义认为,经济基础决定上层建筑,认识、适应和引领新常态,必须关注与经济相

# 抢抓机遇推动宁波快递业跨越发展

赵海忠 王依依

近年来,快递业持续高速增长,去年全国快递量达到140亿件,创历史新高,已连续4年年均增幅超过50%;全年快递业务收入达到2040亿元,吸纳了超过百万人的直接就业。亿万个包裹牵动的快递业,已成为新常态下中国经济转型升级的重要支撑。5月7日,国务院发布《关于大力发展电子商务加快培育经济新动力的意见》,部署进一步促进电子商务创新发展。“电商听及、快递必达”,“互联网+”催生出“快递+”,为更好服务经济、服务民生,宁波快递业要实现跨越发展。

1、快速化发展,成为经济发展重要增长点

近几年来,我国快递业抓住邮政体制改革的重大的机遇,与迅猛发展的电子商务携手共进,发展速度与规模取得了跨越式的良好发展。去年我国快递业推动出口近千亿元,支撑国内网购交易额突破2万亿元,占社会消费品零售总额的比重超过7%。在快递“向下、向西、向外”工程的引导下,快递网络广度与深度大幅提升,尤其是农村快递网点发展到50多个,乡镇覆盖率提高到50%以上。快递业已经成为关系百姓民生、服务生产生活、优化结构调整、点燃消费激情、促进社会公平的重要力量。

2、专业化发展,市场和服务不断细分

随着快递市场不断细分,快递业将向专业化转型,其中,跨境快递和制造业企业仓储配送快递是两种需求最大的专业快递服务,跨境快递由于需要国际网络、报关渠道、通关人才、国际航空资源等需求,需要更加专业的企业去经营;制造业企业面临转型升级,需要快递企业提供更加专业化的物流服务。快递的专业化服务将有效降低物流成本,提升物流水平。

3、融合化发展,快递上下游产业粘合力不断提升

随着快递业的不断发展,许多快递企业逐步拓展服务功能,实施多元化发展战略,探索仓储、销售、金融、电子商务等服务,有的快递企业开展搭载于快递网络的增值业务,如保险服务、代收货款、代收保险、代理报关等,有的甚至可以提供一体化全程物流服务,向总部型、集团型龙头企业转型。

4、集聚化发展,电商快递园区日益壮大

快递业集聚化发展是产业专业化、规模化和集约化发展的必然趋势。集聚化发展可以打破单打独斗,打破行业界限,提供综合化服务,发挥集聚效应、规模效应,并避免重复建设。建设快递物流园区是各地快递业集聚化发展的重要途径,杭州、长春、无锡等城市都在规划建设专门的快递物流园区,上海、金华等城市在物流园区或电子商务园区中开辟快递专区。

5、国际化发展,市场开放合作力度不断扩大

随着全球经济一体化进程不断加快,快递市场将进一步开放,势必将有更多的国际快递企业抢滩中国市场。对于内资快递企业来说,以自主品牌向外扩张是必然趋势,并且将逐步从国际“专线”代理、代理合作的初级阶段,向在国外以自主品牌设立快递网络的高级阶段转变。

6、网络化发展,城乡快递服务便捷化水平不断提高

对现代快递服务而言,必须有健全

的城乡节点网络和先进的信息网络支撑。目前,政府部门和相关企业都在致力于打造覆盖城乡、辐射海内外的完善便捷的快递网络,全国快递业将出现各大集团营运网络大规划、大投入、大建设、大整合的发展趋势。

二、推动快递业健康快速发展

近几年来,宁波快递业持续快速发展,2014年全市快递企业业务量累计完成2.11亿件,比上年同期增长79.4%;快递业务收入累计完成30.5亿元,比上年同期增长33.4%。全市现有快递法企业及其分支机构644家(其中法人企业175家),国际快递行业的四大巨头DHL、UPS、TNT、FedEx都已先后进入宁波设立了分公司,全国各主要网络型快递企业在宁波均设立了独立的分支机构。宁波快递业对制造业、电子商务、国际贸易的支撑带动作用愈加明显,当前70%以上的网络零售需要通过快递来完成。去年10月,市政府出台《关于推进我市快递业健康快速发展的实施意见》,为全市快递业发展奠定了政策保障。要适应新形势,推动我市快递业健康快速发展。

1、借力国际港口优势,推动快递“向外”发展

抓住国家实施“一带一路”战略,扩大对外投资和增加自贸区等诸多机遇,力争宁波国际邮件互换局项目落地,努力推进宁波跨境贸易电子商务出口部分试点市场,加快“走出去”的步伐,拓展国际市场,鼓励快递企业积极开拓国际航线,推动宁波保税区跨境电商基地、宁波电商城、宁波物流园区等快递园区建设,培育快递产业集群,更好地服务向外发展,提升和发挥宁波国际港口城市地位作用。

2、以“互联网+”为契机,推进快递业与先进制造业、现代农业等深度融合

加快快递与制造业的联动、互动,积极推广“EMS-罗蒙”、“顺丰-太平鸟”等仓配

一体化服务模式,引导和鼓励企业创新产品和服务模式,嵌入先进制造业及电商产业链,实现上下游产业无缝对接,抢占市场先机。以“线上线下新消费”为依托,挖掘新兴市场需求,强化快递与综合交通运输体系的衔接,推进与深度融合,努力实现交通运输部网络资源共享,探索建设便民惠民的末端投递网,拓展快递“最后一公里”服务范畴。

3、以“科学发展、转型升级”为指导,鼓励扶持快递企业做大做强

大力提升快递业信息化、智能化、标准化水平,鼓励企业在甬设立区域总部、分拨中心以及高层次管理人才引进培养等项目,推动企业做大、做强、做优,实现提质增效,服务城市、服务民生,促进邮政业在新常态下跨越发展。

4、围绕发展大局,创新快递业扶持政策举措

谋划建设一定数量和规模的快递物流园区,在有关物流园区、电子商务园区中划出快递业务专区,在园区选址、用地、审批等方面予以支持。按照通行便利、保障急需和控制总量的原则,建立和完善快递车辆通行制度。推进“快递下乡”工程,引导支持快递企业依托现有村邮站开展农村快递服务,激发农村网络消费市场。统筹谋划,合理推进“E邮站”建设,作为解决城区物流末端配送的一个节点。

5、围绕规范有序,抓好快递业的监督管理

加快推进县级邮政监管机构建设,完善分级监管体系,增强监管力量,加强监管队伍建设,建立快递业发展联席会议制度,强化行业部门协同监管。创新监管手段,建设信息化监管平台。加强对行业管理和从业人员的培训,建立快递从业人员诚信档案,完善行业统计调查制度和信息管理制度,建立快递业信息数据库。

(作者单位:市邮政管理局)

## 理论漫谈

习近平总书记指出,营造良好的政治生态,要突出领导干部这个关键,形成一级抓一级的示范效应。这表明党中央对修复政治生态的坚决态度,体现了党员干部责任与担当的根本要求,有着深刻的现实意义。

政治生态是一个地方政治生活现状以及政治环境集中的反映,是党风、政风、社会风气的综合体现。政治生态具有社会性的特点,

# 你就是“生态”

毛海清

是社会成员从政行为的结果,同时又对每个从政者的思想和行为产生影响,两者相互关联,相互作用。某种程度上,政治生态是由人的因素决定的。

每个党员干部都是政治生态的组成元素,其中领导干部是关键,对政治生态有着举足轻重的作用。当前政治生态出现问题的现象,其根本原因是一些党员干部从政心态发生了变化,党性原则缺失,滋长了“政客”作风。像对群众的疾苦无动于衷,对群众的意愿诉求麻木不仁,热衷于追名逐利,搞歪门邪道。就连腐败问题,曾经为人们深恶痛绝,群起而攻之,可是后来在不少干部那里演变成不知不覺、见怪不怪,再后来一些干部从众随俗,争相仿效,俨然成为一种官场常态。官场沉沦又加剧了政治生态的恶化,干部队伍素质居然成为公众一再拷问和质疑的焦点,每个党员干部都身处其中,经受着挑战和考验,对重塑政治生态也责无旁贷,毫不例外负有责任和担当。

党员干部的责任和担当,贵在有自觉意识和“慎独”精神。要按照习总书记提出的“立正身、讲原则、守纪律、拒腐蚀”的要求,做到自重、自省、自警、自励,时刻保持共产党人的浩然正气。在当前,要防止和纠正正等待观望的思想和相互攀比的意识。有人认不正之风和腐败现象到处都有,谁先改,谁吃亏,不愿当“先行”,只想“随大流”。这是党性不纯的表现,应当通过补足精神上的“钙”来清除思想障碍,做到“横不攀、竖不比,老老实实正自己”。要认清政治生态恶化的危害性,明确自