

七月颂歌

——写在中国共产党成立九十八周年前夕

七月，似火骄阳，
颂歌，齐声高唱！
九十八岁的中国共产党，
步伐坚定，激情浩荡，
这是一种信仰千年不变，
这是一种精神万古流芳。

九十八年前，您是一轮红太阳，
冉冉升起在世界的东方，
从此中华民族就有了前行的航向。
您是鲜明的旗帜高高飘扬，
指引千万热血战士前赴后继、蹈火赴汤；
您是不灭的灯塔光芒万丈，
唤醒灾难深重民族奋勇前行，乘风破浪。
九十八年的历程，您凝聚着无穷的力量，
九十八年的沧桑，您扛起着民族的希望！

中国共产党，您是中华民族的荣光，
您无愧于历史，无愧于天地，

您以磅礴的生命力，抗争，倔强，
创造出中华民族璀璨的未来和辉煌！
历史的长河，依然映着无数先烈的血浆，
时光的琴弦，依然奏出无数先烈的畅想，
嘹亮的赞歌，伴随着迈进的步伐更响亮，
飞扬的党旗，激励着我们走进自由富强！

镰刀铁锤，把我们锻造得无比坚强，
鲜红的党旗必将迎来新时代的曙光！
与时俱进，让我们的步伐有力铿锵，
不变的信念必将实现全民族复兴的梦想！
让七月的骄阳更加灿烂明朗，
让心中的颂歌更加悠扬嘹亮！



目录 Contents

编委会成员

主 任: 韩尚富

副 主 任: 董 忠

委 员: (以姓氏笔划为序)

朱兴波 任 瑜 吕 洁

江行洲 朱加刚 李占超

李 莉 单晓敏 胡传宏

高美峰 韩尚富 董 忠

主 编: 董 忠

副 主 编: 孙京海 马 东

责任编辑: 胡勇明 刘永飞

主 管: 连云港市人民政府

主 办: 连云港市人民政府办公室(研究室)

编辑出版: 《新经济》编辑部

地 址: 连云港市海州区朝阳东路 69 号

邮 编: 222006

电 话: 0518-85802415

传 真: 0518-85825579

投稿邮箱: lygyjsxjj@163.com

lygxjj@lyg.gov.cn

准印证号: 苏新出准印 JS-G013 号

印 刷: 连云港报业印务有限公司

封面题字: 陈凤桐

卷首语 Juanshouyu

- 1 七月颂歌——写在中国共产党成立九十八周年前夕

本刊特稿 Benkantegao

- 4 关于打造城市文化品牌的思考与建议 仲几吉

专题研究 Zhuantianjiu

- 08 关于打造省内民营经济政策最低洼地的调研与思考
孙京海 邓洪鹏

- 12 连云港海州湾黄金海岸旅游发展的主要问题与对策
建议 张振克

课题研究 Ketianjiu

- 16 “高质发展、后发先至”背景下连云港市石化物流
发展对策研究 滕 罕

- 19 连云港建设“一带一路”交汇点的优势及路径研究
张怡跃

新经济

调查研究 *Diaochayanjiu*

- 30 加快对外开放提升连云港市海洋产业竞争力研究 翟仁祥
- 34 新形势下连云港发展现代物流业现状及对策研究 刘连喜
- 38 深化青年人才建设 打造高质青年队伍——连云港
市青年人才培养工作调研报告 王 雷 徐 涛 薛梦莎

建言献策 *Jianyanxiance*

- 42 中欧班列补贴乱象问题的解析与对策研究 黄海波
- 44 文稿起草：心有“六图”，胸有成竹 吴 迪

发展动态 *Fazhandongtai*

- 46 上传下达 统联舒畅 促进政府系统值班工作提质增效
——关于我市政府系统值班工作的调研报告
曹 辉 刘永飞

双月出版

2019年第3期（总第163期）

2019年6月30日

内部资料性出版物

彩页说明：不忘初心、牢记使命、
争当先锋——市政府办公室党建工作
风采

关于打造城市文化品牌的思考与建议

文 仲几吉

历史文化是城市的灵魂。一座城市富有历史文化资源，也就意味着它拥有强大的竞争和发展优势。当前，探索地域文化的形成、演变及其发展规律，把握地域文化与城市发展的互动关系，开发利用好历史文化资源，找准新的增长点和爆发点，推动经济社会持续健康发展，已成为各地竞相发展中的热门话题。连云港作为一个历史底蕴深厚的海滨城市，在打造“一带一路”战略支点的时代实践中，如何能创造性转化、创新性发展地域文化，推动历史人文与城市发展互促并进、有机融合，是一个值得深入探讨的新课题。

一、在江苏地域文化版图上， 正视连云港处境“尴尬”

地域文化是一个地区独特的精神标识，不仅是一个地区人民共同的精神家园，也是地域发展的源头活水。作为中华文明发源地之一的江苏，历史文脉源远流长，地域文化积淀深厚，有着南北交汇、兼容

并蓄、开放包容的鲜明特色。学界一般认为，从地域上看，江苏历史文化分区大致可以分为“四主区”和“三亚区”。“四主区”分别是：

（一）吴文化。以环太湖流域的苏锡常为主要区域，它肇始于新石器时代的马家浜文化、崧泽文化、良渚文化，成型于春秋时代定都姑苏的吴国。

（二）楚汉文化。以国家历史文化名城徐州为中心，覆盖徐、淮、盐、宿、连地区，它起源于新石器时代的青莲岗文化、大墩子文化，形成于秦汉之际的“楚汉争霸”时期。

（三）维扬文化。以国家历史文化名城扬州为中心，覆盖江苏的新通扬运河以北、苏北灌溉总渠以南、大运河以东、串场河以西区域，它地处漕运要冲、得渔盐之利，其形成发展与大运河的兴衰息息相关。

（四）南京古都文化。南京是“六朝古都”（东吴、东晋、宋、齐、梁、陈），南唐、明朝、太平天国、

中华民国也曾在此建都，又称“十朝都会”。因此，古都文化（或称金陵文化）是南京历史文化的主要内涵。

此外，江苏地域文化还包括“三亚区”：一是镇江京口文化，二是南通江海文化，三是盐城海盐文化。

综上所述，不论是在“楚汉文化”区，还是在江苏地域文化版图上，连云港都属于被严重“边缘化”的角色，处在一个极为尴尬的境地。连云港文史界学者经常提及的淮盐文化、西游文化、徐福文化等地域文化概念，与江苏地域文化“四主区”和“三亚区”相比，其影响力和话语权显然都相去甚远。究其深层次原因：一方面，外界包括江苏省内学界对连云港地域文化的认识普遍不足；另一方面，也是主要方面，连云港自身对本地历史文化的研究挖掘不够深入，没有推出真正有分量、有影响的城市文化品牌。

二、在中华文明肇始阶段上， 挖掘连云港历史“辉煌”

传承地域文化，不仅要传承那些依然植根于本地居民日常生活、体现居民主体意识的活态文化，也要传承那些已经脱离本地居民生活的地域文化符号。与其他城市尤其是国家历史文化名城相比，连云港地域文化之所以相形见绌，一个重要原因，就是没有摸清、也没有真正认清自己的“家底”，更没有传承好自己特有的“地域文化符号”。

(一)连云港地域文化的源头“不简单”。从考古学文化角度看，连云港地域文化起源于以二涧遗址（下层）、大村遗址等为代表的大汶口文化（有学者认为是青莲岗文化）、以二涧遗址（上层）和藤花落古城遗址为代表的典型龙山文化。研究表明，连云港地区的典型龙山文化，无疑是中华文明起源的主要源头之一，其最直接证据、最独特标志就是以将军崖岩画为代表的“东方天书”（如图1—2）。

将军崖岩画是上古先民在特定的时空环境下创制而成的人文经典之作，它深刻地表达了先民对天地、日月、星辰、神鬼等有形无形的万有世界的独特思想认识，已初步具备了一套涉及敬天地、祭祖先等多方面内容的天人合一的自然伦理秩序观念。在某种意义上可以说，将军崖是一个集天文、宗教、祭祀等多重功能于一体的古老圣坛，是中国龙山文化时代的一颗璀璨明珠。

(二)连云港地域文化的符号“不多见”。如图2所示的岩画类型，在海州蜘蛛山、刘志州山以及灌云大伊山、东海羽山等地均有发现，累计岩画点近50处。在中国龙山文化时代，可以与连云港此类岩画相媲美的，仅有以河南具茨山岩画（如图3—4）为代表的中原岩画。中原岩画数量多、分布广，已引起众多领域学者的极大关注。总体而言，除了连云港和河南部分地区外，这类传说时代的岩画天书在国内外都十分罕见、弥足珍贵，它们是中华文明可考的源头。

(三)连云港地域文化的价值“不得了”。

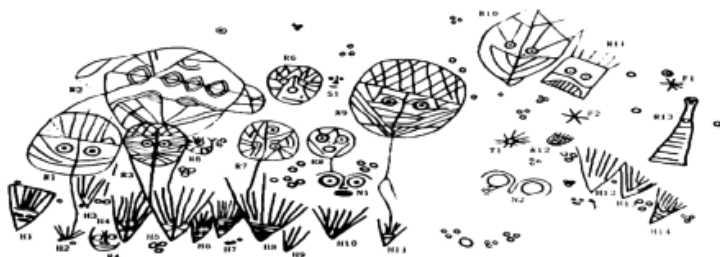


图1：连云港海州区将军崖岩画A组

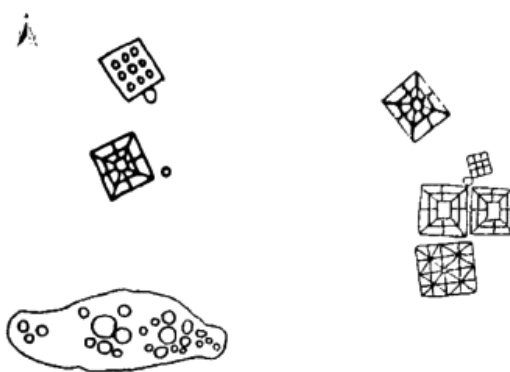


图2：连云港海州区将军崖岩画D组

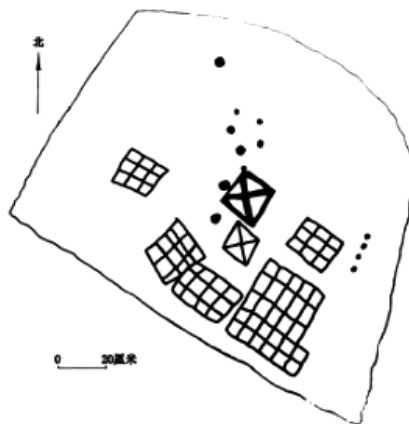


图3：河南具茨山岩画之一



图4：河南具茨山岩画之二

研究表明，藤花落新石器时代古城遗址，就是古典文献《山海经》记载的“羲和之国”。遗址周边的华盖山岩画、狮子山岩画等等，正是上古天文官羲和“历象日月星辰”“敬授民时”的文化遗产。它们与将军崖岩画、二涧遗址等文化遗产一道，共同构成了连云港极为宝贵的战略性文化资源。这类文化遗产，总体上可以概括为“羲和文化”。从某种意义上说，它们与其说是连云港的“地域文化符号”，还不如说是古老中国的“历史文化符号”，其人文价值、历史地位在中华文明史上可谓首屈一指。毫无疑问，这是连云港城市文化自信的最大底气所在。

三、在城市文化品牌塑造上， 强化连云港机遇“意识”

一个城市的地域文化复兴和崛起，也有一个机缘问题。时难得而易失。连云港要把自身独特的历史文化资源创造性地转化为造福当代百姓的文化事业和产业，在“一带一路”人文交流中开辟蹊径、先人一步，必须审势度势、抢抓机遇，才能走出一条弯道超车、后发先至的新路子。

首先，国家战略机遇期。历史经验表明，封建王朝定都中原，古海州地区就必然成为其“东方门户”，不论是与中原地区交往还是对外经贸交流，无不得益于独特的地理区位优势。如北宋时期，朝廷专门设立六大榷茶机构，海州是长江以北唯一一个设有榷茶机构的茶叶集散中心，同时还是设有“高丽亭馆”（专门接待高丽使者和商人）

的沿海主要口岸之一，是宋时“海上丝绸之路”的重要门户。相反，如果王朝定都北方或南方，或是在纷争之世，海州的开放门户优势丧失，经济社会发展走向衰落，很难留下具有标志性意义的历史遗存。当前，国家“一带一路”建设和江苏沿海开发战略的实施，激活了连云港的“东方门户”基因，为地方经济发展和文化繁荣创造了千载难逢的机遇。

其次，经济转型窗口期。随着当前我国文化产业的勃兴和知识经济的繁荣，文化与经济之间的天然联系和共生互动的关系更加紧密，经济的文化性与文化的经济性已成为当代经济社会发展的显著特性。近年国家出台《关于实施中华优秀传统文化传承发展工程的意见》，要求各地区更加自觉、更加主动推动中华优秀传统文化的传承与发展，推动文化与经济社会融合发展的“大气候”已初步形成。国内一家知名智库研究指出，“十三五”时期是我国经济转型升级的最后“窗口期”。把握这一时机，可能一举成功；错过这一时机，可能一事无成。在此背景下，顺应服务型消费全面快速增长的客观趋势，加快转型升级步伐，推动地域文化与经济社会互促并进、融合发展，正是顺势而为、乘势而上的应然之举。

第三，城市发展关键期。地域文化是城市形象的内核，城市形象是地域文化的外显，两者互为表里、相互影响。在城市发展的过程中，城市的外在形象和内在特质都是在特定的地域文化中孕育而成，不同

历史时期、不同地域的人们创造了不同的城市文化环境，从自然环境到文化景观，从古迹文物到传统民居，从价值观念到城市精神，各种文化形态组成一座城市的记忆。当前，连云港正处在加快发展的“风口”，城市建设进入了加速崛起的关键时期，如何在城市有机更新中保护与利用好、在城市拓展提升中传承与发展好自身地域文化，显得尤为重要。

第四，文化旅游井喷期。文化是旅游的灵魂，旅游是文化的载体。当前，文化和旅游部按照新发展理念要求，大力推进旅游业供给侧结构性改革，“以文促旅，以旅彰文”，围绕满足人民群众旅游消费需求，不断深化文旅融合，不断丰富旅游产品供给。目前，国内文化旅游初现“四广四高”特征：文化需求和旅游市场呈现文化参与范围广、频度高；旅游消费类型广、意愿高；文化惠民覆盖面广、品质高；理性消费参与度广，文明旅游认同度高等，文化与旅游融合发展开启了新时代文化建设、旅游惠民新篇章。可以说，中国旅游业正处于新一轮发展黄金期，文化旅游呈现出加速发展的井喷现象。在此背景下，连云港作为“一带一路”战略支点城市，决不能再自甘于江苏文化版图上的“边缘化”角色，必须抢抓发展机遇，必须亮家底、谋创新，加快打造城市文化特色品牌，重现光荣历史，再造时代辉煌。

四、在加快战略支点建设上， 实现连云港文化“逆袭”

当前，连云港围绕“高质发展、

后发先至”主题主线，矢志不渝推进“一带一路”战略交汇点强支点建设，在加快集聚“硬实力”的同时，大力提升和彰显与战略定位相适应的“软实力”，在城市文化品牌塑造上有所作为，正是加快发展的题中应有之义。仅就连云港“地域文化符号”保护和开发利用而言，在高层面、大视野中“树标杆”“做示范”，连云港可以聚力做好“五个一”文章：

（一）把准一个名副其实的城市文化定位。在连云港的地域文化中，淮盐文化、徐福文化、西游文化乃至羲和文化，都有着极为深厚的底蕴，但都不宜作为地域文化核心而领袖群伦、定于一尊。也有学者认为，连云港城市文化定位可命名为“海州湾文化”或“山海文化”等，但因缺乏地方历史因子而应者寥寥。我们认为，可以参照《史记》记载“立石东海上胸界中，以为秦东门”一事，借用“东海上”一词，把连云港城市文化定位为“东海上文化”。这一命名可涵盖历史沿革、地理方位等丰富内涵，也契合当前连云港海陆统筹、双向开放的区位特征，对于统合和彰显羲和文化、西游文化、徐福文化等有着独特的象征意义。建议整合西游记文化节、徐福文化节等资源，在推进“一带一路”战略支点建设中，打造“东海上文化论坛”这一高端文化交流平台。

（二）建设一个内涵丰富的大遗址公园。藤花落新石器时代古城遗址，是中华上古文明肇始阶段的典型代表，也是连云港地域文化的

主要根脉。对于这类平常看不见、摸不着的历史文化资源，需要通过专业化设计、景点化打造等途径，才能重现其昔日的历史镜像，展现其当代的文化价值。建议借鉴山东城子崖国家遗址公园、浙江良渚国家遗址公园等地成功经验，高标准、高水准打造藤花落国家遗址公园，充分彰显“羲和文化”在中华文明乃至世界文明史上的巨大影响和独特价值，让连云港在“一带一路”人文交流舞台上挺起脊梁骨、赢得主动权。

（三）打造一个光怪陆离的雉文化之都。建议海州区借鉴国内外岩画开发的成功做法，吸收国内其他城市岩画博物馆建设经验，规划建设将军崖岩画博物馆。规划设计可分为露天展馆和室内展馆，室内展馆可设立“世界岩画展厅”“中国岩画展厅”，精选世界各地具有代表性的岩画图录、拓片、实物以及同时代的原始艺术展品，加以集中展示。与此同时，重点围绕将军崖岩画A组的人面像岩画，深入挖掘中国“雉文化”（面具文化）起源、发展与传播，广泛收集国内现有雉文化影像资料和实物、东北亚日韩乃至非洲、美洲等地各有代表性的面具文化实物，高起点规划建设世界雉文化博览园，打造“一带一路”独具魅力、光怪陆离的雉文化之都。

（四）培育一个前景广阔的文化产业群。文化有着天然的跨界融合特点。结合连云港地域文化资源禀赋，探索实施“文化+”战略，融合更多文化元素不断催生产业蝶变，可以重点在三个方面发力：一

是保护和开发好历史遗存，在文化旅游上实现突破。重点围绕藤花落古城遗址、二涧遗址等独特文化资源，打造一批上层次、上规模的文化景观，着力提升我市旅游业的文化品位和产业品牌。二是挖深挖全神仙文化资源，在健康文化产业上实现突破。海州地区神话传说、神仙故事等源远流长，挖掘其中极为丰富的中医学、长寿养生学等文化资源，依托我市医药产业的突出竞争优势，把传统的神仙文化资源与“健康连云港”建设结合起来，做大做强健康产业大有作为。三是用好用活经典名著，在文化创意产业上实现突破。作为《西游记》《镜花缘》两部名著的诞生地，在文化产业蓬勃发展的当下，尤其是在影视制作、西游动漫、《镜花缘》动画片开发等领域，连云港加快文化创意产业发展潜力巨大、前景广阔。

（五）成立一个专家云集的历史文化研究院。当前我市地域文化研究分散于各高校、科研院所、研究会、部分事业单位等，难以形成推进历史文化资源保护、研究、弘扬和传承的整体合力。建议由市社科院或江苏海洋大学牵头，积极联合知名高校、科研机构，整合校地研究力量，成立一个专家云集的历史文化研究院，建立“一带一路”人文交流载体平台，设立系列专项研究课题，推进地域文化研究和对外人文交流上水平、结硕果，为打造城市文化特色品牌、实现新时代城市文化“逆袭”提供强大的智力支撑。

（市政府办公室）

关于打造省内民营经济政策最低洼地的调研与思考

孙京海 邓洪鹏

2018年11月1日，习近平总书记主持召开民营企业座谈会，充分肯定我国民营经济的重要地位和作用，并要求大力支持民营企业发展壮大。之后，全国各地也陆续召开民营企业座谈会议，纷纷出台文件，制定相关政策，民营经济发展再次迎来加速发展期。去年底，方市长对如何推动我市民营经济发展做出重要指示要求，根据方市长指示精神，我们联合市发改委、工业和信息化局等十余家单位，首先对2014年出台的《连云港关于促进民营经济加快发展的意见》执行情况进行了评估，在此基础上开展了专题调研。现将我们的调研情况和思考建议汇报如下，供领导参阅。

一、我市民营经济占“半壁江山”的地位更加巩固

近年来，我市深入贯彻落实中央省市关于加快民营经济发展的决策部署，不断加大对民营经济的扶持引导力度，推进民营经济取得了长足发展，民间投资活力得到有效激发。

（一）民营经济贡献稳步增加。2018年全市民营经济实现增加值1457.9亿元，比2013年末增长60.42%；比全市GDP增速高2.6个百分点。民营经济占全市GDP比重为52.6%，比2013年末提高了1.7个百分点。全市民营经济实现税收248.4亿元，比2013年末增长了27.32%，占全市全部税收68.9%；其中私营个体经济实现税收129.7亿元，比2013年末增长了98.62%。民营经济增加值和民营经济税收占全市经济的比重都超过了50%，“半壁江山”的地位更加巩固。

（二）个私经济活力显著增强。截至2018年末，全市私营个体户数累计达37.6万户，比2013年末增长126.51%；全市私营个体经济总注册资本达到4654.7亿元，比2013年末增长了241.58%；共计吸纳就业人员86.6万人，比2013年末增长了58.32%。个私经济总体实力显著增强，全市私营个体不但数量和总量实现较快增长，质量

也是明显提升，户均注册资本已达123.8万元/户，比2013年末增加了41.71万元/户，实现增长超过50%。

（三）规上民营工业发展态势良好，企业创新能力大力提升。截至2018年末，全市共有规模以上民营工业企业1319户，比2013年末增加了140户；共计实现销售收入1632.8亿元，实现利润总额125.3亿元。初步建立了科技型中小企业—市级科技小巨人企业—省级科技小巨人企业—工信部制造业单项冠军的企业梯次培育库。截至2018年末，全市共培育科技小巨人企业63家，中小企业专精特新产品53个，建成4家省级中小企业公共技术服务平台，2个企业（产品）获工信部制造业单项冠军企业（产品）。

（四）服务体系建设逐步完善。建成市中小企业网及各县分网，打造“市中小企业服务中心”、建成省级网络服务平台3个、星级公共服务平台64个，小微企业创业基

地 25 个，初步构建“1 + 3 + N”的服务网络体系。围绕企业提升素质要求，重点开办了中小企业竞争力大讲堂、中小企业主研修班和清华大讲堂系列培训等，参培人员已达 7000 余人次，促进了中小企业主提升经营管理水平。

二、民营企业在资金、用工、用地和办事等方面仍然存在不少问题

(一) 融资难、融资贵、融资慢。目前，民营企业融资主要遇到融资条件严苛、融资成本高、缺少银行要求的抵押物等问题。大量中小民企难以从银行获得贷款，小微企业更成为信贷融资中“被挤出”的首要对象，“融资难”“融资贵”“融资慢”问题依然存在。受限于市级财力不足等多方因素影响，我市制定出台的促进民间投资发展政策的“含金量”往往不够，政策落地见效慢，保障力度不足，政策效果欠佳。比如，2014 年我市出台的《连云港市关于促进民营经济加快发展的意见》中提出“市财政 2014 年新增民营经济发展专项资金 3000 万元，以后年份纳入预算，并根据需要逐年递增，且不低于财政收入增长速度”，但在实际执行过程中，并未设立民营经济发展专项资金，也无法加大对民营经济的总体支持。

(二) 招工难、留人难、用地难。全市共有户籍人口 534 万，常住人口不足 452 万，有近 80 万人选择了外出就业，这部分人以青壮年人口为主，劳动力往外流失十分严重，这也给本地企业招工造成了

很大的制约。同时，由于很多技术工人都是公司自己培养，从新入职大学生中储备，直至成长为能够独当一面的专业技术人员，往往需要两三年甚至更长的时间，但现在很多年轻人不愿意进入车间，耐不住漫长的成长期，加上传统就业观念影响，技术工人招工难得问题长期存在。而且，部分培养成的技术人员，也往往被苏南、上海等地高薪挖走，培养不易、留住更难也成为了许多企业面临的现实问题，招工难、留人难的问题也长期存在。同时，围绕促进新产业、新业态等领域民间投资，在行业领军人才、高新技术人才招聘上难度较大、力度不够。近年来，国家对土地使用的调控日益严格，土地资源的不可再生性使土地供需矛盾日益突出，“用地难”正渐成为民营企业发展的又一瓶颈。

(三) 安全保障不足。由于社会信用制度建设不完善，民间投资安全保障不够，部分民间投资企业缺乏安全感。一是政府的承诺的兑现问题。一些基层部门和基层政府因为吸引投资心切，给予民间投资人诱人的承诺，而在兑现时往往又与企业出现矛盾，导致部分民营企业对政府诚信的危机。二是政府扶持政策的公平问题。部分国有企业承担的全市重点工程、重大项目，往往具有紧迫的时限性，需要的推进力度大，上级关注度高，所以在政策上往往存在一些特殊照顾，这让其他民营企业感觉受到不公平对待。三是选择性执法和不文明执法仍然存在。近年来，“双随机一公

开”执法得到有效推广，但是也还存在一些问题，尤其是有区别对待的问题，一些部门执法关注点主要集中在中小民营企业上，一些国企和大型企业只要不被举报明知违规也不去主动查处，而且执法过程中还存在着不按规定出具证件、文书、书面答复等不规范不文明的现象。

(四) 政务服务质量不高。一是政务服务的程序繁琐。部分民营企业反映，在项目审批过程中，流程不够优化，关键环节仍然存在“串联”审批、互为前置现象，影响审批效率。二是服务的意识和便利程度有待提升。一些部门尽职调查、主动反馈、一条龙服务、领导靠前指挥和超前服务等服务意识不强，民营企业在办事和经营活动中的便捷程度与宿迁等兄弟城市仍有较大差距。三是权力监督机制的不够健全。权力的运行在个案操作上没有建立起完善的监督机制，高效的投诉处理机制、严肃的问责机制，往往导致简政放权操作层面的落实困难。

(五) “亲”“清”政商关系尚未有效建立。在今年的市政府工作报告中，我们提出了构建“亲”“清”政商关系，做到敢“亲”、真“亲”，又品“清”、行“清”，围着企业转，跟着项目跑，多与企业家交朋友，积极帮助解决难题，推动民营企业做大做强。但是在具体实践中，“亲”“清”的界限没有明确，关系非常模糊，政府官员和企业家们都不好把握交往的界限和尺度，所以常常就造成了有的官员和企业家就互不来往，有的甚至

还刻意回避。当然，也有的官员把握不慎，和企业家交往过密，以权谋私的现象也时有发生。

三、工作建议

(一) 切实解决民营企业历史遗留问题。有的民营企业土地“两证”不全，长期得不到解决，没法抵押贷款，企业很着急。市级层面要出台专门解决历史遗留办证问题政策，对于企业土地使用权和房屋所有权“两证”不全的历史遗留问题，可由权利人或使用人申报，提供土地、房屋相关材料，并摸底调查工作，分门别类，对具体问题实行“一企一策”“一事一议”尽快予以解决。

(二) 解决民营企业“钱”的问题。一是落实中央关于加强金融服务民营企业的意见精神。2月14日，中共中央办公厅、国务院办公厅印发了《关于加强金融服务民营企业的若干意见》。去年10月份国务院常务会议也决定设立民营企业债券融资支持工具，以市场化方式帮助缓解企业融资难。我市也要主动对标中央文件和国家有关会议精神，加大金融政策支持力度，着力提升对民营企业金融服务的针对性和有效性。二是鼓励引导金融机构加大对民营企业支持力度。支持银行机构在守住风险底线基础上，创新金融产品，对符合条件的优质小微企业开展无还本续贷业务。鼓励支持驻连金融机构探索提高民营企业抵押物的抵押比例。对经营暂时遇到困难，但产品有市场、项目有前景的企业，鼓励金融机构不盲目抽贷、压贷。鼓励金融机构加大

不良资产清收处置力度，盘活信贷存量，腾出更多资金支持民营企业。严格执行小微企业贷款“两增两控”要求，实施贷款风险补偿政策，加大对小微企业的信贷支持力度。三是扩大直接融资规模。加强民营企业上市培育服务工作，支持民营企业通过主板、中小板、创业板、科创板和新三板、区域性股权市场融资，对境内外上市民营企业给予适当奖励。推广应用民营企业债券融资工具，支持信用优良、经营稳健的民营企业发行企业债券、小微企业增信集合债券。

(三) 解决民营经济“人”的问题。一是支持民营企业培养实用人才。深化产教融合、校企合作，为民营企业发展精准培养人才。鼓励民营企业自主或联合高等院校、职业院校建设职业技能培训学校，支持在校内建设满足用工需求为导向的教学工厂、股份制工作室、技能大师工作室。保障职业技能培训学校依法行使专业设置权、收费定价权、招生自主权。二是支持民营企业引进人才。以大数据技术引入，搭建人才信息云平台，定期向民营企业发布重点引才目录、产业人才地图和人才招聘活动信息。以灵活的待遇引入，鼓励企业对聘用的海内外高层次人才和人才团队等实行股权制、期权制等收入激励方式。以特殊的政策引入，各地要针对蓝领技工出台特惠举措，允许企业按规定实施高技能人才自主评价，可在子女入学、人才住房等方面同等享受当地人才政策。以优质的环境引入，加快改造开发区和各类产业

园区，优化生产生活生态环境。三是支持民营企业稳定新业态员工。适应新形势下民营企业用工关系灵活化、工作碎片化、工作安排去组织化的新特点，研究完善新业态劳动用工和社会保险政策，实现新业态员工集聚并稳定就业。

(四) 解决民营企业“地”的问题。一是加大民营企业新增用地保障。对符合条件的民营企业重大项目优先列入市重大产业项目，优先保障用地。二是建立存量工业用地“只增不减”机制。对“三改一拆”、土地综合整治等盘活的工业用地，原则上用于工业项目，不轻易改变土地用途。对“零土地”技改增加厂房容积率的民营企业，不再增收土地价款。三是建立民营企业灵活供地机制。在规划许可的前提下，鼓励盘活商业用房、工业厂房、企业库房、物流设施、家庭住所等资源，为创新创业者提供办公场所和居住条件。对利用现有房屋和土地兴办“互联网+制造业”等新业态企业，实行继续按原用途和土地权利类型使用土地的5年过渡期政策，实施期满后符合条件的可办理协议出让手续。

(五) 解决民营企业“死”的问题(退出市场)。一是提高民营企业依法破产效率。进一步完善市场主体退出机制，设立“僵尸企业”破产处置绿色通道，简化破产办理流程。着力解决民营企业“注销难”问题，对未开业、无债权债务、未办理过涉税事宜的企业，由企业作出书面承诺，即可通过政务服务网申请简易注销登记。各级法院要依

法简化破产案件审理模式，高效推动“僵尸企业”破产处置工作。地方政府应尽快设立专项破产援助资金，支持管理人在破产案件中依法履职，缩短破产处置时间。在符合税法规定的条件下，允许破产清算程序中实施税费优惠和破产重整中债务豁免部分所得税特殊性处理。二是完善重整企业的信用修复机制。银行业金融机构、税务系统和法院要对重整企业及时开展信用修复，恢复重整企业信用，保障重整企业正常经营和后续健康发展。

（六）解决民营企业发展“环境”问题。推出更多“减证便企”举措，让企业办事像‘网购’一样便捷。一是所有政务服务“零收费”。目前，我市 50 余家 1705 项政务服务事项已全部向政务服务网集中，实现不见面审批办理。下一步，要围绕民营企业发展需求，营造一流的营商环境，进一步提升服务水平，制定《连云港市行政审批和政府服务“零收费”管理办法》。二是首次违规只提醒不罚款。建立健全民营企业容错纠错机制，针对部分发现早、危害小、初次犯的问题，以帮助纠正教育为主，杜绝简单以罚代惩、严罚代刑的执法行为，做到首次违规只提醒不罚款。三是政务人员存在“吃拿卡要”，一经查实就地下岗。围绕打造最优营商环境目标，加强对政务工作人员的管理监督，严禁出现任何形式的“吃拿卡要”行为，一经发现，严惩不贷。四是搭建民营企业诉求直通平台。在连云港政务服务网设立“连云港民营企业服务云”和“连云港民营

企业服务热线”，建立诉求快速反馈机制。建立民营企业大数据全景信息视图，为企业提供产业链协同、技术创新咨询和市场风险预警等服务。五是建立民营企业参与决策机制。建立邀请民营企业企业家列席各级党委、政府重要会议制度。各级党委、政府在编制涉及民营经济发展的相关政策和规划等过程中，必须充分征求民营企业的意见。

（七）确实建立新型政商关系。新型政商关系的内涵是“亲”和“清”，要理解和把握好“亲”和“清”的辩证统一关系。对党政机关及其公职人员而言，“亲”就是要主动靠前服务、积极担当作为、为企业排忧解难，对企业家多关心、多交流、多引导、多帮助；“清”就是要同企业家规范交往，关系清白、纯洁，不能有贪心私心，不能以权谋私，不能搞权钱交易。对企业和企业家而言，“亲”就是要积极主动同党政机关及其公职人员沟通交流，多联系、讲真话、说实情、建诤言，满腔热情支持地方发展；“清”就是要洁身自好，讲诚信、守商规、走正道，遵纪守法办企业，光明正大搞经营。政商交往要严守法律法规、党纪政纪，既防止“亲”而不“清”，官商勾结、权钱交易；又防止“清”而不“亲”，为官不为、懒政怠政，共同营造守法诚信、风清气正、交往有道、和谐高效的良好政商环境。各级政府切实履行与民营企业依法签订的各类协议，对“新官不理旧账”进行严肃问责追责。进一步细化落实容错纠错管理办法，消除党政干部与企业

交往的后顾之忧。全面实施“双随机、一公开”监管，推进跨部门联合检查，合理确定随机抽查的比例和频次，做到“一次检查，全面体检”。

（市政府办公室）



连云港海州湾黄金海岸旅游发展的 主要问题与对策建议

张振克

【摘要】发展滨海旅游是国际和国内旅游业的热点。江苏位于中国大陆的中部，发展滨海旅游的位置优越。在前一轮沿海开发的基础上，应重新审视江苏沿海宝贵的海岸海洋空间资源保护与开发战略问题。事实上，南通启东沿海围垦基础上的恒大威尼斯房地产及海滩旅游项目已经获得极大成功，但利润流向恒大公司；江苏在大规模沿海围垦基础上，向海一侧海岸环境正在向砂质海滩转化，黄金海岸开发的条件已经具备，建议省政府加强海岸线附近土地资源管理和海岸空间规划，保留更多的公共空间，为江苏沿海未来打造“黄金海岸”与滨海旅游业腾飞奠定基础。本报告在实际调查基础上，聚焦连云港海州湾黄金海岸的旅游发展问题，阐明主要问题并提出相关的对策建议。

海州湾拥有江苏独有的砂质海岸，砂质海岸线长近 30 公里，潮间带宽度超过 1 公里，水下岸坡平缓，发展滨海旅游条件得天独厚，素有“江苏北戴河”、“江苏黄金海岸”之美誉。然而从十多年的开发实践来看，海州湾黄金海岸旅游开发虽然在前期投入、规划建设和开发中取得了从无到有的巨大的成绩。但与海州湾特别是江苏社会经济快速发展的要求和远景规划还不相适应，滨海旅游发展还存在很多制约因素，滨海旅游的发展现状还不令人满意，游客稀少、海滩质量

不高且吸引力不大等问题，其背后的原因值得深入的思考和探讨。在国家进一步对外开放和连云港作为“一带一路”交汇点大战略背景下，加快海州湾黄金海岸旅游发展具有深远的战略意义。

一、海州湾开发现状和国内外滨海旅游动态

欧美国家十分重视滨海旅游的发展，世界旅游经济最发的国家和城市都和滨海旅游联系在一起，如美国、西班牙、意大利等。海滩是滨海旅游赖以生存和发展的基础，对海滩的保护和养护国外发达国家

进行了半个多世纪的实践，积累了大量可供借鉴的经验。在美国最近十多年来一直把滨海旅游作为一个经济支柱来经营，并称之为“海滩经济”（beach economy）在美国每年到海滩旅游的总人数比到国家公园、休闲地、公共地旅游的人数要多很多，大量的游客汇集海滩是美国很多海岸的一大景观，目前滨海旅游已经成为美国最大的产业，就业人数、税收和外汇的主要来源。

《世界旅游经济趋势报告（2017）》正式发布，报告显示，2016 年全球旅游总人次和旅游总

收入保持相对较高增速，成为全球经济复苏的重要动力。同时，报告还显示，2016年全球旅游总人次首次突破百亿，达105亿人次，较上年增长4.8%，为全球人口规模的1.4倍；全球旅游总收入达5.17万亿美元，较上年增长3.6%，相当于全球GDP的7.0%。

根据世界旅行与旅游理事会（WTTC）与英国牛津大学2发布的2017年度全球旅游经济影响研究显示：2017年，全球旅游业增速为4.6%，其增速超过制造业（4.2%）、零售业和批发业（3.4%）、农业、林业和渔业（2.6%）和金融服务业（2.5%），旅游业已连续第7年超过全球经济增速，成为全球增长最快的行业经济体。据WTTC预测，未来10年，预计全球旅游业平均增长为3.8%，直接或者间接贡献约25%的就业机会。而中国和印度将创造超过三分之一的绝对GDP增长和近一半的就业增长。到2028年，全球范围内支持4亿多万个就业岗位，相当于世界上9个工作岗位中就有1个来自旅游业，旅游业成为世界最大的产业。

美国旅游业是美国最大的产业、最大的就业部门和最大的外汇来源部门，而其中海滩旅游在美国旅游业中占据重要地位。2001年，在GDP构成中，美国旅游业的比重占11.6%，达到1.2万亿美元，并为美国各级政府财政提供了2239亿美元度的年度税收。旅游业雇员总数2001年达到1690万个，而美国最著名的企业IBM、通用汽车和英特尔公司的雇员1880

万个，更重要的是预计2001—2011年期间美国新增加的就业岗位有95%来自服务业，其中大部分与旅游业相关。

海滩是美国重要的旅游资源和主要的旅游目的地，夏季有75%的旅游者选择海滩作为旅游的目的地。美国每年有1.8亿人到海滩、海湾和内陆湖滨沙滩（五大湖地区）旅游，美国加利福尼亚国家海滩只有该州公园数量的2.7%，但却接纳了72%的观光者。2000年佛罗里达州接待了71百万名游客，其中2300万游客将海滩作为旅游的第一个目的地；旅游业提供了442000个就业岗位，消费税收高达7亿美元。2000年佛罗里达海滩游客直接开支高达219亿元，间接开支197亿美元，总的开支高达416亿美元。

支撑美国滨海旅游业发展的是大量的实施人工海滩工程，也称海滩养护工程。为了防止海岸侵蚀，营造良好的滨海沙滩旅游环境，20世纪美国海滩养护工程广泛地得到应用。在美国的东海岸，从纽约的长岛到佛罗里达州的渔民岛漫长的海岸线上，最早的海滩养护可以追溯到1923年；截止到1996年，美国东海岸有154处海岸进行过长期的人工海滩养护，至少有573项海滩养护工程在上述154处海岸实施。大规模的海滩养护工程不仅保护了美国东部海岸免受海岸侵蚀，降低了大西洋飓风带来的海岸带风暴雨潮灾害，而且在改善美国东部海岸环境、发展旅游业方面发挥巨大的作用。在大西洋沿岸、西南部太

平洋沿岸（加利福尼亚）、墨西哥湾沿岸以及五大湖沿岸实施了规模堪称世界第一的海滩养护工程，带来了巨大的海滩经济效益。

中国海洋经济来强劲崛起，2018年中国海洋经济统计公报显示，滨海旅游业在我国海洋经济构成中已经名列前茅，滨海旅游业在全国海洋产业增加值构成中占30%左右，2009—2017年以来，中国滨海旅游业一直是海洋产业结构中的领跑行业。

二、海州湾旅游开发与规划中存在的主要问题

根据多年在连云港海州湾地区特别是海头镇附近“江苏北戴河旅游区”的实地调研，结合国内外滨海旅游的经验，我们认为海州湾沿岸开发中制约滨海旅游发展的关键问题主要有以下几个方面：

（一）滨海旅游规划建设对科学问题的认识不足。

海州湾前期规划、开发建设中特别是旅游规划对旅游的资源基础的研究深度不够，直接的原因是项目规划设计者缺乏对旅游资源基础的科学认识和了解，从感性出发做规划设计，没有很好的进行理性的科学分析和探讨，因此，在前期“江苏北戴河”建设的基础上，“江苏北戴河景区”并没有给海州湾的滨海旅游带来强烈的拉动作用。国内外滨海旅游快速发展的经验告诉我们，海滩是滨海旅游发展的基础，对现有海滩旅游的适宜性没有人做过深入的探讨，什么样的海滩最能吸引游客？如何提高海滩的旅游吸引力？海州湾要打造什么样的海

滩? 前期的海州湾旅游规划方案、工程建设都没有对这些根本性的问题给予重视和回答。

(二) 海岸侵蚀、海堤工程影响下高潮滩以上滩面狭窄或者缺失。

二十世纪八十年代中期, 国际著名的海岸侵蚀专家指出, 世界70%的砂质海岸存在侵蚀现象, 平均的后退速度达1 - 2 m/a。海州湾的砂质海岸也不例外, 从“江苏北戴河”旅游区向北, 野外可以看到50 - 60年代修建的军事岸防工事已经在大堤靠海一侧的海滩上, 不同程度的受到破坏, 是海州湾海岸侵蚀的明显证据。为了防御风暴潮灾害, 在海州湾沿岸修建了长达数十公里的滨海大堤, 滨海大堤的坡底在高潮线附近, 对海岸的泥沙搬运和自然海滩的塑造造成了巨大的影响。在国外的砂质海岸, 非城市岸段已经很少用工程措施来防护海岸, 而是采用人工养护海滩的办法来处理, 在国外普遍被接受的是“软”(soft)工程(海滩养护), 而不是“硬”(hard)工程(海堤)。由于海岸侵蚀和人工海堤的建设, 导致海滩高潮线以上沙滩不能持续增长, 目前“江苏北戴河”景区高潮线以上的海滩狭窄或者缺失。对依托海滩资源的滨海旅游发展带来的巨大的影响, “江苏北戴河”旅游景区给偶尔光顾的游客留下徒有虚名的感觉, 海滩的吸引力不足, 极大影响了海州湾滨海旅游的发展。

(三) 海滩浮泥多, 在潮汐波浪作用下悬浮造成近岸水域浊度

大, 影响海滩旅游。

在长期的海岸变迁进程中, 河流泥沙供给充裕, 在偏东南风的影响下, 从废黄河口一直向北漂移的泥沙可以到达海州湾, 同时, 海州湾沿岸入海河流众多, 每年有数百万吨的泥沙进入海州湾。海州湾附近海域水下浮泥多, 浮泥在潮间带的厚度从数厘米增加到数十厘米, 从潮间带一直延伸到海湾的中心区域, 在波浪和潮汐的影响下, 近岸水域悬浮泥沙造成水体浊度增大, 与游客理想的“碧海蓝天”的滨海景观相差甚远, 滨海旅游的视觉效果很差。浮泥和浊度问题是影响海州湾滨海沙滩旅游的又一大自然因素。

(四) 对海州湾滨海旅游资源开发的重视程度不够。

海州湾作为连云港市拥有的黄金海岸, 岸线漫长, 长期以来连云港与旅游相关的基础设施建设的重点在连岛和云台山风景区。连云港在沿海开发战略中提出了一体两翼的港口经济发展规划, 港口建设、临港产业、滨海新城和海洋交通运输占据规划建设主导地位, 由于近海海域渔业资源丰富, 海洋捕捞和养殖具有投入少、见效快的特点, 捕捞和水产品养殖成为连云港海洋经济工作的重心; 盐业和盐化工产业的利润客观, 多年来平稳发展, 在国内也具有重要的地位。对滨海旅游的开发比较重视, 但新招不多, 没有从根本上转变意识, 把海州湾滨海旅游当作新型产业来有效地组织开发, 财政投入更是稀少。海州湾滨海旅游资源的开发长期以来没

有纳入连云港旅游开发的建设重点, 严重制约了连云港海州湾滨海旅游业的发展

(五) 旅游基础设施条件的制约。

长期以来游客进入海州湾沿岸的主要通道要绕行赣榆县城再转到海头, 从连云港市区到海州湾“江苏北戴河”旅游景区要较长的路程。由于滩涂面积广大, 海州湾沿岸大面积盐田、养鱼虾池塘分割了外地游客进入海岸的通道。尽管连云港滨海新城到赣榆新城的快速通道已经建成, 但配套设施和海滩旅游设施落后, 本来应该成为旅游线路的交通干线, 处于极度不饱和状态。江苏沿海高等级公路向海州湾延伸并贯通, 但现状海滩的不足(不适合旅游开发)影响了海州湾黄金海岸的高水平旅游开发。

三、海州湾黄金海岸开发的对策建议

笔者2008年以来结合指导学生实习, 在连云港进行了连续多年的调查和研究, 前期调查和研究基础上, 提出如下海州湾黄金海岸开发的战略构想和建议, 供领导参考。

第一、依靠科学的方法和海滩养护工程, 解决海州湾海滩结构不合理的问题, 采取科学的方法, 妥善处理滨海旅游与海堤工程的矛盾; 通过2-3年的努力, 第一阶段打造3-5公里的优质海滩(大沙湾和苏马湾的海滩总长度不到1000米), 远景是打造10-20公里的连云港“海州湾黄金海岸”, 使得海州湾成为名副其实的“江苏北戴河”! 力争社会募集和财政资金(海

域使用金补偿)支持,做好沿岸配套设施建设,实施非常必要的海滩养护工程,塑造理想海滩剖面。海州湾沿岸陆域500米范围内禁止新上相关的建设项目,为滨海旅游区的统一规划建设开发做准备。

第二、发挥政府的主导作用,成立海州湾旅游度假区管委会,做好组织和实施海岸和海滩整治工程的投入,与回报相比,投入产出非常理想,在规划基础上可以做进一步的核算。初步估算的经济回报:海州湾旅游地成熟之后,按照年外地游客500万人到海州湾旅游,平均滞留2天计算、人均消费(交通、住房、餐饮、海上活动与旅游购物)1000元计算,则当地旅游消费可

以达到100亿元。伴随高铁等基础设施运行,海州湾海滩旅游,持续发展前景可观。没有海州湾旅游的兴起,江苏连云港滨海旅游的发展总是一个极大的缺憾!海州湾砂质海滩的自然禀赋优势一定要尽快发挥出来。

第三、做好海滩旅游为中心的区域旅游规划和设计。分两个阶段进行,其中第一阶段主要是海滩的整治修复工程,结合国家海洋局海岸修复项目进行有计划的实施,可以减少当地政府的资金压力,采用人工突堤和吹砂模式,可以快速修复海滩;第二阶段是区域的旅游规划和设计。将海滩旅游开发与秦山岛、离岸岛屿旅游结合起来,可以

增加游客滞留时间,大大增加旅游收入。

第四、海州湾黄金海岸的开发是连云港滨海旅游开发的重要组成部分,重视海州湾砂质海滩的规划、整治和开发具有重要意义,长远看,对带动整个连云港旅游业的发展是个核心和关键问题,也是重要的旅游发展的突破口。应将海州湾黄金海岸的开发列入连云港近期和未来重点建设工程项目中,对增加税收、经济增长和增加就业意义重大。

(中国地理学会理事、海洋地理专委会主任委员,南京大学海岸与海岛开发教育部重点实验室副主任,南京大学华智研究院研究员、教授、博士生导师)



“高质发展、后发先至”背景下 连云港市石化物流发展对策研究

滕 罕

摘要：连云港市委、市政府作出“高质发展、后发先至”的重大决策部署对连云港石化产业的发展提出了更高的要求，而物流活动是石化产业发展的基础保障与推动力，为了促进连云港石化物流良性发展，本文通过调研，以盛虹炼化一体项目作为蓝本，对盛虹炼化一体项目的物流发展情况进行分析，得出目前石化物流存在体系滞后、资源欠缺整合、基建水平不足等问题，并针对所存在的问题提出调整物流发展格局、加大资源整合、提升基础建设等对策，旨在为连云港的石化物流发展提供参考和借鉴。

一、引言

经过 40 年的改革开放，江苏连云港市以石化工业作为自身的发展主轴，也探索出了一条可持续发展的新路，尤其是近 10 年，全球金融危机之下的江苏连云港市，也在积极调整自身石化物流体系，并取得了傲人的成绩，而 2018 年连云港“高质发展、后发先至”决策中也明确了工业立市、产业强市战略，着力打造世界一流的石化产业基地。不过在看到江苏连云港市的石化物流的发展取得的成绩之余，也要看到连云港石化物流存在的转型升级瓶颈等一系列问题，这些问题来自于连云港市石化物流的体系架构发展滞后、缺乏对于有限自身的立体整合以及市场化、现代化程度不高等方面，所以这也给了连云港市的石化物流发展带来了一些挑战，以往连云港的石化物流发展偏向于“求大求全”，这种思维的引导之下石化物流发展很难取得质的

突破，

二、连云港市石化企业的物流发展现状

连云港市作为新亚欧大陆桥东方桥头堡，拥有一定的工业基础，在 1993 年连云港市成立了第一家石化企业，现在已经走过了 26 年的发展历程，目前连云港市的石化企业以盛虹炼化最富盛名，而 2018 年 12 月 14 日盛虹炼化一体项目投资 775 亿的盛虹炼化一体项目正式开工，建成后预计可以每年加工炼化 1600 万吨的原油，这也标志着连云港市的石化产业又达到了一个新的里程碑，同时也对连云港的石化物流提出了更高的要求，目前连云港市的石化企业大多都有自家的码头、仓库，可以实现产销一体化的石化运营体系，不过由于连云港市的石化物流多数是初创型企业，一些老牌物流企业也存在转型升级的问题，这也给连云港石化产业的物流发展提出了艰巨的挑

战，就以盛虹炼化举例，盛虹炼化在过往的发展中就把 PTA 物流的业务外包给了第三方的物流公司，由于第三方物流公司缺少石化物流运作经验、缺少专用物流设备，同时物流业务外包会造成企业对物流业务的控制能力减弱，基于此盛虹炼化等连云港石化企业就需要搭建其一套适应自身发展的物流服务体系，以便于可以保证石化企业的长远发展。

三、连云港市石化物流发展存在的问题

（一）石化物流体系滞后

通过实地调查，笔者观察到连云港市的很多石化企业都没有一套对于石化物流体系的发展规划，即使部分石化企业拥有物流体系的布局，也并没有上升到战略层面，石化物流的体系内部也缺乏一套行业

内的标准，发生问题往往就会各家扯皮，且石化物流的规范化也存在漏洞，物流业务参与方过多对于环保与安全的操作要求不统一，基于石化产业的特殊性，一旦发生事故就会酿成惨烈的后果，尤其是哪些“有毒、易燃、易爆”的石化产品，如果没有一套相对应的物流管理政策，在运送过程中就会对居民的生命财产安全带来威胁，另外连云港石化也没有建立起一套现代化的管理模式，体系内缺乏创新，不能跟随我国转型升级的脚步，这些都是连云港石化物流体系亟待解决的方面。

（二）对有限资源缺乏立体整合

连云港石化物流因为缺乏有效的立体整合，也推高了石化物流运送成本，据了解现在连云港市的石

化企业的物流运送成本甚至于比发达国家还要高，且石化产品的运输周期漫长，大概是发达国家的 3 倍以上，个别的石化物流企业的石化产品运送周期甚至比发达国家多 4 倍以上，且连云港很多石化企业也存在盲目扩张的一面，资源浪费现象频繁发生，本来就稀缺的物流资源还被闲置，还有石化企业内部资源分散，很多资源都没有得到合理的利用，这也在无形中增加了连云港市石化企业的物流成本，从而对物流运送效率造成负面影响。

（三）石化物流产业链存在短板

不可否认连云港经过 40 年的改革开放，石化企业的国际化程度日益加深，和国际同行业的石化企业竞争也丝毫不落下风，但是同时连云港的石化物流的管理运



营水平却大大落后于这个时代，这也给连云港石化企业发展带来了一些挑战，其根本原因在于市场化之后，现代化的物流产业链没有建立起来，比如笔者在探访过程中发现连云港石化物流平台的人才较为缺乏、基础设施老旧、信息共享程度较低，这些都影响了连云港石化物流的发展，虽说连云港市的大型石化企业自身都搭建有独立的物流系统，但由于现代化程度较低、缺乏现代化的管理手段、资源建设重叠等一系列的问题，也加大了物流企业的运营成本，所以这时候石化企业对第三方石化物流平台就出现了需求。

四、连云港市石化物流发展对策

（一）积极调整物流发展格局

连云港市的石化企业应该积极的改善自身的认识不足，虽然说石化物流不是企业的主导产业，但是石化物流对于石化企业实力的提升也具有重要意义，连云港的石化企业应该根据新时代的石化发展特点，制定出一个长期的发展目标，以便于可以改进目前的这套石化物流体系。首先连云港石化企业应该放弃过往“求大求全”的思想观念，认识到第三方物流平台的重要地位，可以和第三方的石化物流平台进行合作，按照市场经济的模式进行石化业务拓展，其实这在发达国家早有先例，如美国石化行业基本上都是由专业的物流企业提供服务，如KVAERNER公司、CEVA公司等，并且侧重于提供一体化、个性化物流服务。所以现代石化企

业应放弃一味求全的发展模式，才可以着眼于企业的核心产业，打造企业的优势品牌，提高石化企业的核心竞争力。

（二）加大对资源的整合力度

石化企业可以加大自身的区域整合力度，将那些分散在各处的资源有效的统合在一起，为此连云港的石化企业之间可以进行战略合作，共同组建起一家专业化的石化物流股份有限公司，根据石化企业的规模分配所持有的股份，避免了资源的浪费以及闲置，将连云港市各家物流企业的资源都在一个平台共享，集中全市石化企业的优势打造独属于连云港的石化物流品牌，连云港的石化企业也才可以动用更少的资源创造更大的价值，从而实现优势互补，且因为专业化物流平台的搭建，连云港的石化企业还可以对外扩张，扩张石化物流的服务范围，利用外包这一优势，在全国乃至世界攻城略地。

（三）提升物流链现代化水平

连云港石化企业可以提升物流的基础设施水平，虽说目前连云港的石化物流基础设施已经具有相当的水准，但是和发达国家的石化物流系统相比较还存在很多发展滞后的地方，基于此连云港市的石化物流企业就需要加大对于基础设施的资金投入力度，及时的更新石化物流的硬件和软件设备，从而让连云港石化物流可以集体迈向现代化。另外也要加大对于人才的引入力度，石化物流横跨两大行业，涉及到两个行业的专业知识，石化企业内部同时精通石化专业知识又具备

物流管理能力的人员非常少，这里可以考虑由石化或物流行业协会组织培养与引进石化物流人才，在连云港地区可以考虑建立石化企业与本地职业院校合作培训办学机制，培养与选拔出一批高素质、技能型、实用型石化物流技术人才。除此之外政府也应该从中发挥作用，政府应该积极的改善连云港的物流运输道路，制定出相关的石化物流政策，从而帮助连云港的石化物流企业效率提升创造出最大的可能。

五、结论

随着2019年的到来，连云港的各家企业竞争已经日趋白热化，作为连云港支柱产业的石化产业，现在也面临着转型升级的压力，基于此石化企业就应该调整自身的发展战略，从大局出发，积极调整自身战略布局，对物流的各个环节进行精准的调整，通过加大石化物流的资源整合力度、提升石化物流的现代化水平等渠道改变石化物流滞后的发展模式，促进连云港石化产业长远、良性发展，从而推动“高质量发展、后发先至”。

（江苏财会职业学院）

连云港建设“一带一路” 交汇点的优势及路径研究

张怡跃

摘要：伴随中哈物流基地、上合组织物流园以及连新欧班列等项目落地，连云港“一带一路”交汇点战略地位日趋显著，连云港应抢抓机遇构建东西双向“陆海大通道”，精准营销锁定苏北五市、淮海经济区核心区主要城市、沿陇海、兰新沿线内陆省、区以及中亚、日、韩主要客户为连云港港稳定的客户群体、夯实港口货物吞吐量、实现从“搬运工”到“交易市场”华丽转身、夯实产业发展、打造支柱产业，形成港、产、城良性互动、搭上江苏自贸区设立快车，为连云港全面对外开放插上腾飞的翅膀。

2019年1月16日市委书记项雪龙表示，要把连云港打造成为“一带一路”强支点。这既是连云港新一轮的发展机遇，也是连云港必须承担的光荣使命。我们将坚决贯彻省委省政府的决策部署，高举“一带一路”大旗，做好“一带一路”文章，体现“一带一路”成效，为

建好“一带一路”强支点、书写新时代“西游记”而努力奋斗。

一、精准营销锁定连云港港稳定的客户群体、夯实港口货物吞吐量

2013年9月7日和10月3日习近平主席分别在哈萨克斯坦的纳扎尔巴耶夫大学和印度尼西亚国



图 1-1：连云港港南北竞争港态势图

会发表重要演讲，首次提出共同建设“丝绸之路经济带”和共同建设“21世纪海上丝绸之路”战略倡议，“一带一路”战略初见端倪。

1. 连云港港发展竞争态势不容乐观

伴随“一带一路”战略推进，中哈物流基地建设、上合组织物流基地建设、“连新欧”班列开通这些利好成果、连云港港成为中国十大海港之一，集装箱吞吐量居全世

界前30名，取得辉煌成就，但现实面临的竞争也非常激烈，北面有天津港、青岛港、烟台港、日照港，南面有南通港、太仓港、上海港、宁波舟山港以及长江沿岸张家港、江阴港、南京港等诸多港口的货物分流，无论是北向还是南拓收揽业务都异常困难。

2. 连云港港要明晰主要业务客户拓展方向，尽快构建稳定客户生态体系

连云港港应基于居于苏北、位居淮海经济区关键出海通道、辐射内陆河南、安徽、陕西、甘肃、山西、宁夏、青海、新疆等省份、上合组织多数国家重要便捷出海通道这一优势，精准营销锁定连云港港稳定的客户群体。最终形成以苏北五市为核心群、淮海经济区主要城市为紧密群、陇海兰新沿线主要省、区为半紧密群、中亚主要国家为拓展群的主要客户群体体系，维系相



图 1-2：连云港港客户营销：苏北五市核心群



图 1-3：连云港港客户营销：淮海经济区紧密群



图 1-4：连云港港客户营销：主要省、区半紧密群



图 1-4：连云港港客户营销：主要省、区半紧密群

互之间关系、积极对接这些地区客户的主要进出口业务，使连云港港业务吞吐量在短期内有重大数量突

破，从而最终形成有影响力的沿海开放港口。

3. “一带一路”战略实施以来

连云港港营销主要业务客户进出口态势

年份 地区	2014 年外贸进出口 (亿美元)		2015 年外贸进出口 (亿美元)		2016 年外贸进出口 (亿美元)		2017 年外贸进出口 (亿美元)		2018 年外贸进出口 (亿美元)	
	总额	增速	总额	增速	总额	增速	总额	增速	总额	增速
连云港	80.30	20.9%	80.45	0.18%	70.40	12.5%	82.14	16.6%	95.47	16.2%
徐州	59.88	-4.8%	54.13	-9.6%	62.48	15.4%	78.01	24.8%	117.4	50.6
盐城	75.2	15.1%	81.2	8.0%	79.5	-2.1%	86.5	8.8%	95.5	10.4%
淮安	41.1	12.2%	41.3	0.6%	35.04	-15.1%	46.36	34.5%	50.1	8.1%
宿迁	37.55	13.0%	25.99	-30.8%	24.22	-6.8%	29.48	21.7%	36.01	22.1%

(资料来源：连云港市、徐州、盐城、淮安、宿迁 2014 年到 2018 年统计年鉴)【1】

表 1-1：苏北五市 2014 年 -2018 年进出口数据

年份 地区	2014 年外贸进出口 (亿美元)		2015 年外贸进出口 (亿美元)		2016 年外贸进出口 (亿美元)		2017 年外贸进出口 (亿美元)		2018 年外贸进出口 (亿美元)	
	总额	增速	总额	增速	总额	增速	总额	增速	总额	增速
连云港	80.30	20.9%	80.45	0.18%	70.40	12.5%	82.14	16.6%	95.47	16.2%
徐州	59.88	-4.8%	54.13	-9.6%	62.48	15.4%	78.01	24.8%	117.4	50.6
盐城	75.2	15.1%	81.2	8.0%	79.5	-2.1%	86.5	8.8%	95.5	10.4%
淮安	41.1	12.2%	41.3	0.6%	35.04	-15.1%	46.36	34.5%	50.1	8.1%
宿迁	37.55	13.0%	25.99	-30.8%	24.22	-6.8%	29.48	21.7%	36.01	22.1%
商丘	3.41	35.3%	3.01	-11.7%	2.46	-18.1%	2.95	21.6%	3.53	19.5%
开封	4.40	0.3%	4.44	0.8%	4.15	-2.9%	4.69	32.5%	8.6	53.9%
周口	7.92	7.0%	7.82	-8.1%	7.85	13.1%	9.20	19.1%	13.99	21.6%
淮北	5.48	17.0%	5.77	5.3%	6.13	6.3%	6.08	-0.9%	7.18	18.1%
宿州	6.51	21.8%	7.59	17.0%	4.70	-36.7%	5.79	23.2%	7.42	28.3%
阜阳	16.1	17.9%	15.0	7.1%	11.2	-24.9%	11.1	-1.3%	13.8	24.0%
蚌埠	20.80	21.7%	23.41	12.6%	17.6	-23.6%	17.71	0.5%	14.8	16.4%
亳州	3.7	13.4%	5.0	35.9%	5.2	3.7%	6.6	27.8%	8.3	25.4%
济宁	52.3	0%	54.37	3.9%	57.90	6.5%	61.85	15.2%	63.67	3.5%

年份 地区	2014 年外贸进出口 (亿美元)		2015 年外贸进出口 (亿美元)		2016 年外贸进出口 (亿美元)		2017 年外贸进出口 (亿美元)		2018 年外贸进出口 (亿美元)	
	总额	增速	总额	增速	总额	增速	总额	增速	总额	增速
菏泽	21.58	23.3%	43.25	21%	52.4	30.0%	59.65	12.9%	76.81	25.8%
临沂	107.9	14.4%	87.4	-19%	86.60	6.5%	101.06	16.6%	101.60	0.6%
枣庄	14.40	15.1%	15.95	10.97%	13.41	-9.4%	17.86	12.0%	18.75	5.0%
日照	347.69	5.2%	151.85	-56.3%	132.57	-12.7%	135.76	5.1%	133.64	-1.5%
泰安	29.7	19.5%	22.8	-23.2%	20.09	-5.1%	23.04	14.5%	24.0	5.3%
莱芜	22.19	-11.4%	18.97	-14.4%	19.33	1.9%	15.98	-5%	并于济南	并于济南

(资料来源: 淮海经济区 20 市 2014 年到 2018 年统计年鉴)【2】

表 1-2: 淮海经济区 20 市 2014 年-2018 年进出口数据

淮海经济区 20 市应主要关注苏北、鲁西南、豫东、皖北主要城市, 连云港在这些地区拓展港口业务大有机会。

年份 地区	2014 年外贸进出口 (亿美元)		2015 年外贸进出口 (亿美元)		2016 年外贸进出口 (亿美元)		2017 年外贸进出口 (亿美元)		2018 年外贸进出口 (亿美元)	
	总额	增速	总额	增速	总额	增速	总额	增速	总额	增速
河南	596.17	7.5%	686.60	12.4%	703.69	2.6%	781.01	10.9%	822.79	5.3%
山西	162.5	2.9%	147.2	-9.3%	164.03	20.5%	173.42	5.6%	204.46	17.8%
陕西	251.27	35.0%	282.93	12.8%	294.75	4.2%	405.21	37.4%	524.44	29.3%
甘肃	86.5	-15.4%	74.28	-5.4%	67.64	-8.3%	51	23.9%	58.90	21.2%
宁夏	54.36	69.0%	37.91	-30.3%	32.27	-6.4%	50.94	58.9%	37.19	-27.0%
新疆	276.69	0.4%	196.78	-28.9%	179.63	-8.7%	206.60	17.1%	200.10	-2.7%
青海	17.19	22.5%	17.89	13.6%	15.04	-15.9%	6.63	-55.9%	6.87	3.5%

(资料来源: 相关省、区 2014 年到 2018 年统计年鉴)【3】

表 1-3: “一带一路”沿线重要 7 省、区 2014 年-2018 年进出口数据

陇海、兰新沿线腹地, 重点拓展河南、陕、甘、宁、青、新区域, 加快实现连云港和这些省、区重要节点城市无水港联动建设, 拓展营销连云港港集装箱业务的快速增长

年份 地区	2014 年外贸进出口 (亿美元)		2015 年外贸进出口 (亿美元)		2016 年外贸进出口 (亿美元)		2017 年外贸进出口 (亿美元)		2018 年外贸进出口 (亿美元)	
	总额	增速	总额	增速	总额	增速	总额	增速	总额	增速
俄罗斯联邦	952.8	6.8%	687.92	-27.8%	747.77	8.7%	840.71	20.8%	1070.6	27.1%

年份 地区	2014 年外贸进出口 (亿美元)		2015 年外贸进出口 (亿美元)		2016 年外贸进出口 (亿美元)		2017 年外贸进出口 (亿美元)		2018 年外贸进出口 (亿美元)	
	总额	增速	总额	增速	总额	增速	总额	增速	总额	增速
哈萨克斯坦	172.5	-22.8%	105.67	-38.4%	78.8	-25.4%	180	37.4%	198.85	10.47%
吉尔吉斯斯坦	9.28	-28.48%	10.65	14.7%	15.485	50%	15.976	3.2%	20.03	25%
塔吉克斯坦	25.2	28.5%	18.47	-26.62%	5.91	-33%	13.7	56.86%	15.05	9.78%
乌兹别克斯坦	42.75	-6.1%	34.97	-18.27%	36.16	3.4%	49.61	15%	64.28	35.2%
巴基斯坦	124	17.6%	130	4.8%	155.97	19.98%	132	-15.37%	97	-26.52%
印度	716.0	8.6%	716.2	1.4%	711.8	-0.6%	844.11	20.5%	955.43	13.2%

(资料来源: 中华人民共和国海关、商务部关于相关国家 2014 年到 2018 年统计年鉴)【4】

表 1-4: “上合组织”重要国家 2014 年-2018 年和中国进出口数据

上合组织重点关注哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦、塔吉克斯坦四国借道连云港实现

面向美、加、日、韩、澳、新以及东盟十国的进出口业务拓展。

4. 构建贯通欧亚大陆连接太平洋

洋的“陆海大通道”

2019 年 5 月 16 日陕西与原来的重庆、广西、贵州、甘肃、云南、宁夏、青海和新疆九个省市区在重庆开幕的中国西部国际投资贸易洽谈会上签约, 共同就合作共建陆海新通道签约, 西部经济大省四川相信不久后也会加入“朋友圈”。该项目是新加坡与中国政府合作的中新(重庆)战略性互联互通示范项目旗下的“国际陆海贸易新通道”(简称陆海新通道)。

对标“陆海新通道”, 连云港要创造条件邀约哈、吉、乌、塔中亚四国, 日、韩以及东盟十国构建形成贯通欧亚大陆、连接太平洋的“陆海大通道”, 从而壮大连云港港的强支点地位。相较于“陆海新通道”日、韩经济体量以及外贸规模要远胜于新加坡, 应积极寻求国家层面出台相关政策及建立相应机构, 早日实现这一多国参与的“陆海大通道”机制建设。

5、连云港港稳定的客户群体精准营销目标设定



(图片来源: 2019 年 5 月 17 日新加坡联合早报)【5】

图 1-6: 中新合作国际贸易陆海新通道

检验港口营销工作成效可以借助目标设定为导向，力争实现连云港地区进出口业务 100% 通过连云港港、苏北四市（除连云港）进出口业务 90% 通过连云港港、淮海

经济区主要城市进出口业务 70% 通过连云港港、陇海、兰新沿线 7 省、区进出口业务 50% 通过连云港港、中亚四国进出口业务 30% 通过连云港港。

基于上述目标设定，现已 2018 年相关区域外贸进出口数据为例，可以推算整个港口进出口业务规模。



图 1-7：贯通欧亚大陆连接中亚四国、日、韩及东盟主要国家的“陆海大通道”示意图

地区	项目	2018 年外贸进出口 (亿美元)	营销目标	预估进出口通关 (亿美元)
连云港		95.47	100%	95.74
淮安、盐城、徐州、宿迁四市		299.01	90%	269.11
淮海经济区 12 市 (除苏北 5 市、日照、临沂、莱芜)		260.76	70%	182.53
豫、晋、陕、甘、宁、青、新 7 省、区		1854.75	50%	927.38
哈、吉、乌、塔 中亚四国		118.21	30%	35.46
合计				1510.22

表 1-5：连云港港客户精准营销 2018 年预估进出口数据

二、实现从“搬运工”到“交易市场”华丽转身

很长时间内连云港主要拉中西部地区的货，到“一带一路”战略背景下主要拉中亚各国及我国中西

部地区的货，仍然扮演“搬运工”角色。结合“新时代”我国社会主要矛盾是人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分的发展之间的矛盾这一客观实际，连云港应创造

条件实现从“搬运工”到“交易市场”华丽转身。

1. 构建苏北五市及淮海经济区主要城市以及陇海、兰新沿线省区消费升级的主要国外商品交易市场

年份 地区	2014 年全社会消费品零售额 (亿元)		2015 年全社会消费品零售额 (亿元)		2016 年全社会消费品零售额 (亿元)		2017 年全社会消费品零售额 (亿元)		2018 年全社会消费品零售额 (亿元)	
	总额	增速	总额	增速	总额	增速	总额	增速	总额	增速
连云港	740.47	13.0%	830.71	12.4%	933.31	12.4%	1038.31	11.3%	11121.31	8.3%
徐州	1664.45	13.0%	2358.45	12.4%	2659.39	12.8%	2977.20	12.0%	3102	7.5%
盐城	1314	13%	1468.6	11.9%	1630.9	11.1%	1806.2	10.8%	1778.7	6.8%
淮安	814.81	13.1%	970.74	12.3%	1083.83	11.7%	1197.09	10.5%	1239.7	7.8%
宿迁	497.96	12.6%	626.24	11%	705.54	12.6%	781.39	10.8%	833.82	70.%

(资料来源：连云港市、徐州、盐城、淮安、宿迁 2014 年到 2018 年统计年鉴)【6】

表 2-1 苏北五市 2014 年-2018 年消费数据

年份 地区	2014 年全社会消费品 零售额 (亿元)		2015 年全社会消费品 零售额 (亿元)		2016 年全社会消费品 零售额 (亿元)		2017 年全社会消费品 零售额 (亿元)		2018 年全社会消费品 零售额 (亿元)	
	总额	增速	总额	增速	总额	增速	总额	增速	总额	增速
连云港	740.47	13.0%	830.71	12.4%	933.31	12.4%	1038.31	11.3%	1112.13	8.3%
徐州	1664.45	13.0%	2358.45	12.4%	2659.39	12.8%	2977.20	12.0%	3102	7.5%
盐城	1314	13%	1468.6	11.9%	1630.9	11.1%	1806.2	10.8%	1778.7	6.8%
淮安	814.81	13.1%	970.74	12.3%	1083.83	11.7%	1197.09	10.5%	1239.7	7.8%
宿迁	497.96	12.6%	626.24	11%	705.54	12.6%	781.39	10.8%	833.82	70%
商丘	579.69	13.6%	666.21	13.1%	754.00	12.9%	1032.30	12.4%	1121.49	10.9%
开封	661.9	13.0%	747.14	12.9%	840.99	12.6%	944.81	12.3%	1048.74	11.0%
周口	852.90	12.7%	974.73	12.8%	1094.09	12.2%	1227.16	12.2%	1322.57	10.7%
淮北	219.8	12.8%	283.4	12.1%	315.9	11.5%	353.1	11.8%	394.05	11.6%
宿州	344.24	13.6%	424.50	12.6%	476.92	12.3%	533.68	11.9%	554.34	13.0%
阜阳	573.3	13.2%	674.7	12.8%	759.4	12.5%	852.0	12.2%	962.2	14.1%
蚌埠	481.50	13.7%	570.65	12.7%	643.99	12.9%	725.13	12.6%	823.46	14.3%
亳州	388.4	13%	436.4	12.4%	492.1	12.8%	550.7	11.9%	590.0	11.6%
济宁	1664.1	12.8%	1910.98	10.5%	2071.89	8.4%	2259.19	9.0%	2288.07	8.3%
菏泽	1215.22	13.0%	1352.1	11.3%	1503	11.2%	1650.45	9.8%	1811.37	9.8%
临沂	2008.4	12.8%	2235	10.7%	2488	11.3%	2721.6	9.4%	2482.2	8.5%
枣庄	706.3	12.7%	805.4	10.8%	892.3	10.8%	982.1	10.1%	1066.56	8.6%
日照	535.98	12.6%	603.87	10.3%	660.09	9.3%	720.29	9.1%	774.10	7.5%
泰安	1188.1	12.8%	1331.6	10.8%	1462.8	9.9%	1608.3	10.0%	1593.8	8.8%
莱芜	290.36	12.7%	320.88	10.5%	347.80	8.4%	380	9.3%	并于济南	并于济南

(资料来源: 淮海经济区 20 市 2014 年到 2018 年统计年鉴)【7】

表 2-2 淮海经济区 20 市 2014 年-2018 年消费数据

年份 省、区	2014 年全社会消费品 零售额 (亿元)		2015 年全社会消费品 零售额 (亿元)		2016 年全社会消费品 零售额 (亿元)		2017 年全社会消费品 零售额 (亿元)		2018 年全社会消费品 零售额 (亿元)	
	总额	增速	总额	增速	总额	增速	总额	增速	总额	增速
河南	13835.90	12.7%	15740.43	12.4%	17618.35	11.9%	19666.77	11.6%	20594.74	10.3%
山西	5549.9	11.3%	6030.0	5.5%	6480.5	7.4%	6918.1	6.8%	7338.5	8.2%

年份 省、区	2014 年全社会消费品 零售额 (亿元)		2015 年全社会消费品 零售额 (亿元)		2016 年全社会消费品 零售额 (亿元)		2017 年全社会消费品 零售额 (亿元)		2018 年全社会消费品 零售额 (亿元)	
	总额	增速	总额	增速	总额	增速	总额	增速	总额	增速
陕西	5572.84	12.8%	6578.11	11.1%	7302.57	11.0%	8236.37	11.8%	8938.27	10.2%
甘肃	2410.4	12.6%	2907.2	9.0%	3184.39	9.5%	3426.6	7.6%	3680.17	7.4%
宁夏	673.22	10.3%	789.57	7.1%	850.10	7.7%	930.45	9.5%	975.11	4.8%
新疆	2279.65	11.8%	2605.96	7.0%	2825.90	8.4%	3044.58	7.7%	3186.97	5.2%
青海	614.61	13.0%	690.98	11.3%	767.30	11.0%	839.03	9.3%	835.56	6.7%

(资料来源:相关省、区 2014 年到 2018 年统计年鉴)【8】

表 2-3 “一带一路” 沿线重要省、区 2014 年 -2018 年消费数据

通过表 2-1、2-2、2-3 可以看出“一带一路”战略实施以来尤其是“新时代

中国特色社会主义思想”形成以来上述各区域全社会消费品零售额不论是规模

还是增长率都表现较好势头,契合中国大规模消费升级的趋势。连云港应结合这一消费趋势打造苏北五市及淮海经济区主要城市以及陇海、兰新沿线省区消费升级的主要国外商品交易市场这一角色新定位,借助于便利的陆海大通道和完善的物流枢纽地位引进国外高品质商品积聚连云港(设立免税商店、综合保税区等形式),使连云港成为苏北五市及淮海经济区主要城市以及陇海、兰新沿线省区消费升级最便利、最经济的进货市场,连云港不应错过消费升级所带来的历史机遇。

2. 构建跨境电子商务综合试验区及物流枢纽中心建设

2015 年,中国跨境电商交易规模为 5.4 万亿元,同比增长 28.6%。其中跨境出口交易规模

达 4.49 万亿元,跨境进口交易规模达 9072 亿元。中国跨境电商的进出口结构比例中出口电商占比 83.2%,进口电商占比 16.8%【9】。

连云港应结合跨境电商快速发展趋势定期举办跨境电商博览会,吸引全球顶尖的全球电商平台参与,举办全国跨境电子商务产业联盟论坛,邀约国内卓越的跨境服务商参与论坛,向国务院申报跨境电子商务综合试验区及物流枢纽中心布局。借助跨境电子商务试验区建设冲破连云港港既有的我国中西部地区以及中亚各国便捷出海口便签禁烟,使连云港的国际贸易走向无国界贸易,拓宽了进入国际市场的路径。

3. 申请设立面向日、韩的“中国邮轮旅游发展实验区”

2017 年 6 月,上海、青岛、大连等 6 个地区获批“中国邮轮旅游发展实验区”,青岛积极打造东北亚区域性国际邮轮母港,连云港可以申请设立面向日、韩的“中国邮轮旅游发展实验区”。

发展邮轮经济除了邮轮、邮轮

码头等硬件投入,还应考虑日、韩游客来了如何提供有特色的旅游产品、提升服务的问题,连岛、秦山岛、前三岛、开山岛的海岛游如何提升品质(比如打造连岛自由港离岛旅客免税购物)、没有拿得出手上规模的海洋馆、特色风味餐饮、源远流长的盐、茶、渔文化、西游记、镜花缘文化开发、号称东方天书距今 7000 多年的我国最古老的将军崖岩画,距今 6000 多年的藤花落史前人类古城址,比敦煌石窟还早 300 年的东汉摩崖造像等历史文化遗存、临洪河湿地公园如何进一步提升知名度等等一系列能够整合连云港丰富的自然资源、人文资源问题。

2019 年 7 月 6 日在阿塞拜疆首都巴库召开的第 43 届世界遗产大会上宣布:中国的“良渚古城遗址”正式列入《世界遗产名录》,同时中国黄(渤)海候鸟栖息地(第一期)被列入《世界遗产名录》,盐城黄海湿地申遗成功填补了中国滨海湿地类型遗产空白。它们的申遗成功应该为临洪河湿地公园、藤

花落遗址如何进一步提升知名度问题指明了方向。

4. 举办中国连云港进口博览会，大力发展会展经济

进一步响应国家“一带一路”倡议，积极推进连新欧及“陆海大通道”的建设，努力打造连云港“中国连云港进口博览会”，以打造“一

带一路”知名会展品牌为目标的、把举办已经六届的中国（连云港）丝绸之路国际物流博览会升格为“中国连云港进口博览会”。

5. 设立中日、中韩物流园区

参照中哈物流园区和上合组织物流园区模式，在国与国层面高层设计、推动中日、中韩物流园区落

地连云港，从而快速推进韩、日对外贸易对连云港“陆海大通道”，丰实连云港港口东西双向物流桥梁作用。

三、夯实产业发展、打造支柱产业，形成港、产、城良性互动

1. 港口发展在产业要素方面先天不足

年份 地区	2014年		2015年		2016		2017年		2018年	
	总额	增速	总额	增速	总额	增速	总额	增速	总额	增速
规模以上工业总值(亿元)	-	-	5574.55	13.2%	6225.87	12.2%	6150.2	16.3%	6537.66	6.3%
固定资产投资(亿元)	2090	23.6%	2077.35	21.0%	2385.16	14.8%	2603.63	9.2%	1859.28	6.7%
工业投资(亿元)	1040.24	22.5%	1265.61	21.7%	1487.34	17.5%	1645.42	10.5%	1073.92	13.7%
新兴产业投资	352.4	26.3%	329.30	20.1%	-	-	-	-	235.51	23.5%
港口货物吞吐量(亿吨)	2.10	4.2%	2.11	0.3%	2.21	5.0%	2.28	3.2%	2.36	3.2%
GDP总额(亿元)	1965.89	10.2%	2160.64	10.8%	2376.48	7.8%	2640.31	7.4%	2771.70	4.7%

(资料来源：连云港市2014年到2018年统计年鉴)【10】

表3-1 连云港市2014年-2018年相关产业发展数据

通过表3-1相关数据可以看出，连云港地区GDP规模偏小，产业发展尤其是临港产业发展和港口不匹配，这与上海港与上海经济、青岛港与青岛经济匹配度是天壤之别，就是比较南通港与南通经济、宁波港与宁波经济也不在一个量级，跟相距不足100公里的日照港与日照临港产业（钢铁产业）相比较也逊色一筹。

而连云港赣榆区柘汪临港产业却发展异军突起，以新海石化、镇鑫特钢为代表2012年产值就分别位列全市第1位和第2位，为临港产业发展起到示范效应。

2. 抓住历史机遇重点发展石

化、钢铁等临港产业

连云港是国家规划的七大世界级石化基地之一，结合工业用地、环境承载能力以及港口资源等方面的优势，让连云港抓住历史机遇发展包括石化在内的临港产业，重点抓好盛虹炼化、东华能源、中化国际、卫星石化等重大项目建设，随着2018年12月14日，连云港石化产业基地千亿元项目集中开工，奠定了我市在全国乃至全球石化领域的突出地位。同时承接我省沿江地区的石化产业向连云港转移创造条件。

3. 做大做强医药产业、建设医药科技园

恒瑞、豪森、康缘、正大天晴等一批医药产业是连云港市在国内知名医药企业，它们分别行成了抗肿瘤药、抗肝炎药、手术用药、新型中成药、新型药用包装材料、医用消毒灭菌设备六大生产基地。结合医药产业各自优势资源规划建设生物医药科技产业园，推进恒瑞、天晴、康缘、豪森等重点项目，建设省级现代中药制造业创新中心，申报国家医药创新中心，争创国家原料药生产基地，全力打造“医药科技产业园”。

4. 促进新材料、新能源等战略性新兴产业发展

发展战略性新兴产业，是增强

自主创新能力、抢占科技制高点的重要契机，谁掌握了核心关键技术，谁就会在竞争中处于主动。连云港在硅材料、复合材料、高性能纤维以及核电、风电装备、光伏设备制造业发展成就显著，应明确发展目标、工作重点、主要措施、考核体系，力争尽快培育成为引领下一轮经济发展的主导产业。

5. 结合江苏海洋大学成立契机积极引智、引资抢占海洋产业

21 世纪非常具有发展前景的海洋产业包括人工岛、海洋能源、天然气水合物、海水生物资源利用等，连云港应结合江苏海洋大学成立契机积极引智、引资并利用海洋资源优势，及早布局，加快发展海洋产业。

6. 设立中日、中韩产业园区

连云港面向日、韩，具有得天独厚的地理优势，在吸引日、韩企业落地连云港方面虽有一定成果，然而却无集聚效应，没有明显的域标特色。没有形成类似于重庆的日资，美资集聚效应、青岛的韩资集聚效应、太仓的德资集聚效应、昆山早期的台资集聚效应、淮安近期的台资集聚效应、更不要比较苏州的中新工业园区模式效应。

面对当前深刻的国际经济、贸易大变局，日、韩国家及企业也急需贸易、投资多元化尤其是在中、美之间平衡化需求，连云港应全速推进中日、中韩产业园区建设与发展，最终形成具有明显的日资、韩资集聚效应的、域标特色鲜明的外商投资产业效应地区。

7. 产业发展既要考虑迎进来也要考虑走出去

连云港在发展产业层面既要考虑迎进来也要考虑走出去，石化产

业发展也可以引进中亚、中东等能源国家和企业注资发展，这样更有利于产业快速发展。医药科技产业园建设可以引智美国、德国、日本、韩国等发达经济体知名企业合作。

各大行业名企组团对“一带一路”沿线国家进行产业推介，合力打造“一带一路”沿线国家连云港产业园项目，使连云港成为发展“一带一路”战略的命运共同体，生死如共的好兄弟，最终使得连云港市及其企业在发展“一带一路”战略方面成为江苏地区进入某些国家的先行者和排头兵，取得先入为主的竞争优势和在位优势。

四、搭上江苏自贸区设立快车，为连云港全面对外开放插上腾飞的翅膀

6 月 28 日二十国集团领导人峰会上习近平主席宣布将新设 6 个

自由贸易试验区，这无疑对苦盼设立江苏自贸区已久的江苏省打了一针强心剂。

1. 自贸区的获批将带来制度、政策、投资、金融等诸多利好

自贸区将成为引领中国经济增长的新引擎，能够带来更加质优、价美、安全、放心的进口商品，购买到更便宜的进口车，更贴心的境外医疗、旅游、娱乐服务，更多的外商投资和更多的外企就业机会。设立自贸区是顺应全球经贸发展新趋势，更加积极主动对外开放的重大举措，有利于培育我国面向全球的竞争新优势，构建与各国合作发展的新平台，拓展经济增长的新空间，打造中国经济“升级版”。

2. 江苏自贸区设立的必须与必然

自 2013 年设立上海自贸区至



图 5-1：江苏自贸区（连云港）组成部分

今，我国已设立了三批 12 个自贸区，而江苏却一次次于自贸区擦肩而过，错失发展新机遇，这与经济总量全国第二（2018 年经济总量突破 9 万亿），外向型经济高度发达的江苏是格格不入的，客观上江苏存在增设自贸区的需求。

3. 连云港搭上江苏自贸区条件

连云港拥有中哈连云港国际物流基地、上海合作组织成员国连云港国际物流基地、国家出口加工区、保税物流中心等开发开放载体，国家级经济技术开发区、国家级高新

技术产业开发区、国家东中西区域合作示范区以及一系列的免税、免费、免土地费上缴、享有土地与金融改革试点权、省级项目审批权、海域开发权等等政策。

4. 江苏自贸区（连云港）规划布局

江苏自贸区（连云港）有国家级出口加工区、中哈物流基地、上合组织物流园、中日、中韩物流园（申请规划）、连岛（自由贸易港）、花果山机场（在建）、连云港高铁站七部分划定相应区域组成，基本

能够满足“陆海大通道”沿线国家及企业运营需求，为连云港全面开放创造腾飞条件。

结束语

“新时代”赋予连云港新使命，基于上述路径选择，经过 5 到 10 年建设，连云港必将迎来对外贸易、国际市场、外商投资、临港产业、优势产业高质发展，促进港口良性运转，增强港口抗风险能力，形成“以产促港、以港促贸、以贸促市、产港贸促城”的全面发展新格局。

（连云港职业技术学院）

参考文献

- [1] 资料来源：连云港市、徐州、盐城、淮安、宿迁 2014 年到 2018 年外贸进出口统计年鉴
- [2] 资料来源：淮海经济区 20 市 2014 年到 2018 年统计外贸进出口年鉴
- [3] 资料来源：相关省、区 2014 年到 2018 年外贸进出口统计年鉴
- [4] 资料来源：中华人民共和国海关、商务部关于相关国家 2014 年到 2018 年外贸进出口统计年鉴
- [5] 图片来源：2019 年 5 月 17 日新加坡联合早报
- [6] 资料来源：连云港市、徐州、盐城、淮安、宿迁 2014 年到 2018 年全社会消费品零售总额统计年鉴
- [7] 资料来源：淮海经济区 20 市 2014 年到 2018 年全社会消费品零售总额统计年鉴
- [8] 资料来源：相关省、区 2014 年到 2018 年全社会消费品零售总额统计年鉴
- [9] 《2015 年中国跨境电商交易规模达 5.4 万亿 同比增长 28.6%》
<http://www.199it.com/archives/472421.html>, 2016 年 05 月 17 日海淘电子商务
- [10] 资料来源：连云港市 2014 年到 2018 年相关 GDP 及产业发展统计年鉴

加快对外开放提升 连云港市海洋产业竞争力研究

翟仁祥

摘要：“十三五”时期是我国海洋经济转型升级的关键期，面对全球海洋经济发展格局深度演变、海洋科技创新步伐不断加快、海洋经济新增长点不断涌现、低碳环保产业成为海洋经济发展新的主题等新趋向，为江苏和连云港海洋经济迎来高质量发展的重要机遇期。科学规划海洋产业布局，加快海洋产业集聚发展，加大海洋产业对外开放，培育新的海洋经济增长点，具有重要实践意义。

一、连云港市海洋经济发展现状

“十三五”以来，连云港海洋经济总体呈现稳定增长态势，海洋生产总值（GOP）由“十二五”期初 2011 年的 381.44 亿元上升到 2017 年的 728.7 亿元，GOP 年均增长 15.17%，高于同期全市 GDP 年均增长 14.53% 的发展速度，对区域经济发展贡献率明显提高，海洋经济已成为我市经济发展的重要支撑。海洋产业结构逐步优化，初步形成了海洋渔业、海洋交通运输业、海洋工程建筑业、海洋船舶工业、滨海旅游业、海水利用业、海

洋化工工业、海洋生物医药业、海洋盐业和海洋电力业等十大产业协同发展的良好格局。滨海旅游业、海洋渔业、海洋船舶工业、海洋交通运输业是四大海洋主导产业。在海洋生物、海洋高端装备等领域突破并转化了一批关键技术成果，以现代海洋渔业、海洋生物医药和制品、海洋工程配套装备、船海智能制造装备等为代表的海洋新兴产业集聚效应初显。

二、连云港市海洋经济发展主要问题

连云港市海洋经济发展虽取得较好成绩，海洋生产总值占地区生

产总值接近 30%，由海洋资源大市逐步转向海洋经济强市，但是海洋经济发展对外开放不够和竞争力不强问题依然存在，主要表现为海洋经济综合实力不够强大、海洋产业结构不够合理、海洋主导产业链集聚发展不够充分、海洋科教支撑能力不够明显、陆海统筹发展效应不够明显等。

（一）海洋经济纵向有发展，横向相对落后其他沿海地市

作为全国首批沿海对外开放的港口城市，连云港市区位优势独特，自然资源丰富，环境条件优越。但与其他沿海城市相比，海洋

经济总量仍然偏小，海洋经济发展相对滞后。连云港海洋生产总值是全省的十分之一，是沿海三市的19.6%，是南通的37.4%，是盐城的70.1%。在14个沿海开放城市中，多数城市海洋经济总产值达到千亿级，仅连云港周边重要海洋经济城市青岛而言，2017年青岛海洋生产总值达到2909亿元，同比增长15.7%，占地区生产总值的26.4%。特别是海洋新兴产业规模和比重偏低，2017年海洋新兴产业增加值占比约5%，而其他沿海开放城市，海洋新兴产业增加值占比普遍超过10%，有的沿海城市如宁波海洋战略性新兴产业增加值占比甚至高达40%左右。

（二）连云港作为江苏沿海经济带增长极作用不明显

从连云港的战略区位和地位、江苏沿海开发背景下，对照连云港现有海洋经济发展总量和结构层次，尚未充分发挥连云港作为“一带一路”交汇点核心区先导区作用和区域性国际枢纽功能。与鲁、浙等沿海发达地市相比，临海经济增长极不显著，腹地支撑严重不足，涉海产业基地和海洋主导产业等临海产业载体，以及科技、人才、资本等涉海高端要素的虹吸集聚能力，与其他沿海发达地市相比存在不同程度的差距和劣势，特别是连云港港口建设、重大产业项目、城市规模、经济总量等方面还存在较大发展差距。

（三）海洋产业体系引领带动作用不强

连云港新城、徐圩新区、连云港经济技术开发区、赣榆海洋经济开发区等涉海经济开发区、海洋经济创新示范园区建设加快推进，装备

制造、石化产业产值突破千亿，海洋生物医药业、海水利用业、海洋化工工业、海洋新能源利用业等加快发展，海滨旅游业、海洋渔业和海洋交通运输业逐步成为全市的海洋优势产业。但是海洋主导产业和海洋新兴产业引领带动作用不强，特别是海洋产业特色不突出、海洋产业分工还有待深化、涉海园区产业辐射和吸纳高端要素功能不强，和周边沿海地区相比，现代铁路、港口基础设施支撑体系和海河联运、铁水联运和江海联运集疏运体系还不完善；现代海洋经济从产业构成主要包括海洋战略性新兴产业、现代海洋服务业和改造升级后海洋传统产业。连云港现有海洋支柱产业为海洋渔业、海洋交通运输、滨海旅游、海洋装备制造，存在海陆产业关联度偏弱、产业集聚发展不够，高附加值、高技术含量的临海产业和产品比重不高，没有形成上下游拓展延伸的产业链和龙头骨干产业基地。

三、连云港市海洋经济发展优势

（一）海洋资源禀赋优势

连云港标准海岸线长204.85公里，包括江苏唯一的基岩港湾海岸40公里和仅有的砂质海岸30公里，全市滩涂160万亩，领海基线以内海域面积约7000平方公里，占全省的26.8%。作为铁路和航运交通枢纽，港航资源丰富；海岸带地貌类型复杂，岛屿众多，旅游资源丰富；海产品种类繁多，生物资源丰富；海滩坡度和缓，盐类资源丰富；海洋能源蕴藏量大，可利用能源主要有风能、潮汐能和波浪能。

（二）海洋科技创新优势

连云港通过建设涉海科研院

所，开展产学研合作、共建创新载体，有效提升海洋科技创新能力，具备产业创新发展的科技基础。在海洋化工、海洋食品加工、海洋生物医药、海洋新能源领域培育出一批创新能力较强的科研院所及企业研发中心。相继与中科院海洋所、中国海洋大学、水科院东海所、水科院黄海所、江南大学等国内知名涉海科研单位建立长期的技术合作关系，依托淮海工学院、江苏省海洋资源开发研究院、赣榆海洋资源综合利用研究院、海洋生物产业技术协同创新中心、江苏省海洋水产产业技术创新战略联盟提升连云港海洋资源开发技术水平与产业化水平。

（三）海洋产业基础优势

连云港业已形成包括海洋渔业、港口航运、滨海旅游三大海洋优势产业。在现代海洋渔业发展趋势引导下，通过调整渔业结构，开发新渔场新资源，产业产值提升较为明显，形成多种高附加值、规模化养殖基地，培育省市级渔业产业化龙头企业30余家，海水养殖产业关键共性技术的研发攻关取得突破，带动了水产多品种快速发展新格局。海港建设成果丰硕，服务区域发展的集疏运体系进一步完善，集装箱干线港、区域性航运中心基本形成。建成30万吨级航道，30万吨级矿石、30万吨级原油、LNG等专业化深水码头，港口吞吐量达到2.5亿吨、集装箱运量800万标箱，港口功能大幅增强。沿海和海岛旅游基础设施有了较大改善，以“海古神幽”和“山海一体”为特色，建设连岛旅游度假休闲区和国家级海州湾海洋公园等著名旅游景点园区，休闲度假、海洋文化

体验、水上运动等新兴旅游项目逐渐做大做强，区域性海洋文化旅游中心已现雏形。

四、连云港市海洋经济发展劣势

(一) 区域战略地位受到国家宏观政策重心偏移影响

长期以来，连云港的区位优势释放速度始终偏慢，“一带一路”战略规划并未重点圈及江苏，连云港区域战略地位势必会受到一定程度的影响。如何在新形势下维持并利用好连云港“东方桥头堡”的区位优势更好地向海洋经济产业转化，将面临更多的难题和挑战。

(二) 江苏沿海三市海洋产业同构化、城市同质化竞争加剧

江苏省沿海三市海洋产业发展虽相对滞后，但同质化、低端化竞争态势在传统渔业、滨海旅游业中业已显现，海洋新能源尤其是风电产业也现苗头。需要江苏沿海三市在江苏海洋经济规划的基础上，形成更为科学合理的顶层设计，推动江苏沿海三市的良性错位竞争，实现优势互补、共赢进步的良好格局。

(三) 海洋资源优势开发利用中低效益化

虽然连云港港口、渔业、盐业、矿产、土地、旅游、能源等海洋资源配置齐全，但除港口航运资源强于盐城之外，和周边沿海地市相比优势并不显著；海洋资源的开发利用也多集中于渔业、盐业、港口和旅游等海洋传统产业，且属于低水平、低层次开发利用，综合效益尚未得到充分发挥。以海洋水产为例，渔业养殖资源虽然丰富，但食品加工行业却落后于盐城、烟台、威海

等周边城市，沿海养殖粗放，效益不高，精细养殖和高效养殖技术有待进一步推广。

(四) 海洋科技投入产出相对严重不足

作为海洋资源大市，连云港海洋科技投入规模和比重相对严重不足，海洋科技创新成果少，海洋科技研发及成果转化能力较弱，海洋科技进步对区域经济增长贡献率较低，对海洋经济发展支撑作用没有完全体现。海洋科技力量分散，海洋科研机构及院校数量较少，海洋科技研发人才相对缺乏，特别是高层次海洋科技人才的引进和培养与兄弟沿海地市相比较弱。从事海洋科技创新活动的企业数量不多，大多数涉海企业创新能力较弱，海洋科技创新投入和产出短板亟待弥补。

(五) 海洋经济发展规划宏观指导效能不明显

同周边海洋城市类似，连云港海洋产业参与管理部门较多，包括科技、经信、发改、渔业、公安边防、水上交通安全、盐业、旅游、环保等，多头管理造成协同配合难度较大，综合组织协调效果降低。连云港需要加强海洋经济发展顶层设计，特别是对标学习深圳国家级海洋中心城市的功能定位和发展重点、积极创建全国海洋经济科学发展示范市，努力在海洋运输、海洋石化、滨海旅游、海洋医药、海洋装备等海洋产业方面走在全省乃至全国前列。

五、提升我市海洋经济对外开放竞争力的政策建议

(一) 全面提高海洋渔业对外开放水平和质量

以连云港一带一路交汇点政

策优势，以国家东中西合作示范区为载体，发挥海洋资源优势，以更加开放的姿态深度融入全国和世界海洋经济，进一步扩大海洋与渔业领域对外交流与经贸合作，培育国际合作和竞争新优势，进一步扩大海洋与渔业领域对外交流与经贸合作。争取江苏和国家海洋局的支持，通过做大做强渔业特色产业、保障海/水产品质量安全、推进渔港经济区建设、培育休闲观光渔业、抓好渔业科技创新等促进渔业发展方式转变，真正形成更有效率、更有效益、更可持续的供给。

充分利用第一次全国海洋经济调查数据，摸清海/水产品出口企业，分析每个品种和出口地区的市场需求，研判海/水产品出口的优势和增长潜力，提升海/水产品出口竞争力。加强基地建设，培育企业发展。依托省级赣榆海洋经济开发区及其紫菜交易中心等平台，建设海/水产品出口示范区，扶持出口龙头企业发展壮大，加快培育和建成集育苗、养殖、加工、销售为一体的全产业链海洋牧场特色产业。抓好品牌建设，争创国际品牌。打造连云港市紫菜、泥鳅、螃蟹、对虾、黄鳝等渔业品牌，组织企业积极参与省级出口自主品牌和出口产品认证。依托赣榆海洋经济开发区积极申报国家农业对外开放合作试验区建设试点。组织参加展会，搭建交流平台。组织海/水产品出口企业参加国际性参洽会、经贸会，展示连云港市名优水产品，宣传树立企业形象，建立广泛贸易合作伙伴关系。为企业提供国际水产品市场信息，拓宽水产品贸易市场和出口渠道，扩展水产品出口的渠道。加强部门协作，合力推动渔业发展。

市海洋与渔业局积极沟通协调市出口办、出入境检验检疫局等部门，共同做好出口海/水产品质量安全监管工作，与海关检查部门加强联系，积极帮助企业建立诚信档案，提高对外贸易服务水平和工作效率。及时采集水产品出口相关数据，分析和掌握贸易发展动态，合力推动水产品对外贸易稳步发展。

(二) 以建设连云港自由贸易港为突破口，建设海洋经济开放合作示范城市

一是坚持“引进来”与“走出去”相结合。以港口中心港区、中哈(连云港)国际物流园、上合组织(连云港)物流基地和国家东中西合作示范区为依托，积极申报和培育建设连云港自由贸易港，打造全方位对外开放新高地；

二是以深圳市为学习对象，集聚产业、物流和人流，培育海洋经

济新动能，发展高新技术产业，依托国家东中西合作示范区等国家级政策优势，积极申报国家海洋经济创新发展示范城市，积极培育建设国家海洋经济开放合作示范城市和国家陆海统筹发展示范城市，努力建设成为海洋经济开放合作新高地和示范城市。三是加大国内国际作力度。结合国家“一带一路”建设，深化与沿线国家特别是日韩、中亚交流合作，不断提高国家东中西合作示范区的先行先试功能。鼓励和吸引国内国外领先的海洋工程装备制造企业、设计企业、工程公司、配套商等在连云港设立研发分支机构和产业基地。

(三) 持续加大对外开放合作，拓展海洋经济发展新空间

一是统筹用好国际国内两个市场、两种资源。积极参与区域和全球经济合作，主动融入“一带一路”

建设，发挥沟通东西、连接南北的区位优势，积极参与国际海洋产业分工与合作，进一步提高海洋经济对外开放水平；

二是以国外开放推进合作发展。充分发挥连云港在“一带一路”建设中的双向开放窗口和海陆枢纽作用，加强与日韩、中亚等国及丝绸之路经济带沿线地区的友好交流与合作，加大对其招商引资、宣传推介活动，借助国家战略全面提升对外合作水平。深化与日韩海洋经济合作，扩大对港贸易和转口贸易。以国家东中心合作示范区、中哈物流园等为载体，探索和创新跨区域合作机制，在促进跨区域生产要素共享、推进重大基础设施对接、加强产业合作等方面大胆尝试，创新合作模式，探索新路径。

(淮海工学院商学院)



新形势下连云港发展现代物流业 现状及对策研究

刘连喜

摘要：随着连云港建设“一带一路”有机衔接的重要门户城市、将连云港——霍尔果斯串联起的新亚欧陆海联运通道打造为“一带一路”合作倡议的标杆和示范项目”以及连云港高铁时代的到来，连云港现代物流业迎来良好的发展机遇，现代物流业发展成为连云港经济社会发展的新引擎，为连云港经济和社会发展不断新添加速力。文章在经济新常态新形势下，总结连云港现代物流业发展取得的成绩、存在问题，分析研究连云港现代物流业发展的潜力与面临的挑战，有针对性提出连云港现代物流业发展对策建议。

现代物流业属于国民经济和社会发展的第三产业，是支撑区域经济发展的基础性产业。以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面落实国家“一带一路”建设和省推进连云港建设“一带一路”交汇点核心区先导区的部署，发挥独特区位优势，提升发展站位，强化使命担当，坚持“高质发展、后发先至”主题主线。

一、连云港现代物流业发展现状

（一）取得的成绩

2017年，连云港市紧紧围

绕习近平总书记提出的“将连云港——霍尔果斯串联起的新亚欧陆海联运通道打造为‘一带一路’合作倡议的标杆和示范项目”目标定位，抓机遇、促落实、树标杆、做示范，主动融入“一带一路”倡议，“一带一路”建设不断取得新突破。

2017年，上合物流园专用铁路、铁路装卸场站、大宗商品交易中心、智慧物流信息中心等一批重点项目加快建设，成功获批国家级示范物流园区，物流量已近千万吨规模。中哈物流合作基地效益不断提高，散粮筒仓建成运营，成功开

行哈国过境小麦和乌国通用汽车东行过境班列，进出货物和集装箱量分别增长37%和85%。上合物流园形成450万吨堆存能力，智慧物流中心建成投用。

与此同时，一批配合两基地建设的基础设施项目快速推进，连盐铁路建成调试，连淮扬镇、连青铁路加快推进，连徐高铁全面开工，我市加速迈向“高铁时代”。30万吨级航道二期开工建设，徐圩港区防波堤主体建成，赣榆港区10万吨级航道延伸工程可获批，燕尾港口岸临时开放。多式联运监管中心挂

牌运行，国际贸易“单一窗口”建设成效明显，口岸通关和贸易便利化水平显著提升。空港口岸正式开放，旅客年吞吐量突破100万人次。在各方面条件联动带动下，连云港高度重视现代物流业的发展，现代物流业取得了良好的成效。

连云港最大的优势在港口，2017年，连云港市扩大向东开放优势，进一步加强日韩、东南亚港航贸易合作。加快做好向西开放文章，强化与上合组织、欧洲等陆桥运输合作，不断深化与哈国铁、欧亚资源、立陶宛克莱佩达港、格鲁吉亚波季港等港航企业合作关系。

（二）存在的问题

物流发展专业化、信息化水平较低。受到连云港市经济社会发展水平影响，目前，连云港的交通设施还不够完善，物流业起步较晚，物流业信息化程度低，

物流业规范的统计标准尚未形成，成为阻碍现代物流业发展的掣肘，物流标准化、专业化、信息化程度仍需不断提高。

物流园区集聚效应不够突出。目前，仍存在着部分园区布局不够合理，有些园区并未发挥集聚发展作用，受到经济发展下行压力影响，物流园区投入使用率不高，部分港口、码头货运量低，导致物流园区没有发挥相应的聚集作用。

物流企业核心竞争力有待加强。

连云港大部分物流企业发展较慢，竞争力弱，规模小，物流服务能力不完善，大部分物流企业以提供单一的仓储或者运输业务为主，没有形成一条完善的物流服务体系，功能单一，物流企业核心竞争能力弱。多式联运的物流运输体系

尚未形成。连云港拥有通江达海的区位优势，铁路、公路、机场交通运输的不断建设完善，为多式联运物流发展奠定良好的基础，但是由于各种交通运输方式间没有形成有机衔接的网络体系，物流中转、转运无缝对接服务体系不完善，尚未形成多式联运的物流运输体系。

二、连云港现代物流业发展环境分析

（一）发展趋势分析

高铁物流将成为现代物流发展新亮点。随着连云港高铁时代的到来，高铁经济给连云港物流业发展释放了巨大的发展运能，高铁物流成为连云港现代物流业发展的重要趋势和亮点。其中，《连云港高铁经济带规划》中提出，要构建以高铁站场为核心的仓储物流体系，建立以铁路、公路、机场与高铁无缝衔接的高铁物流体系，明确了新形势下连云港高铁物流发展的方向。

多式联运物流成为现代物流转型升级的驱动力。加快推进“覆盖全市、功能完善、高效便捷、互联互通”的高速铁路建设，建成连盐铁路、连青铁路、连淮扬镇铁路和连徐高铁，力争开工建设连临铁路。加强连淮、沿海高铁前期方案研究，积极争取连临城际铁路纳入国家中长期铁路网规划，全面推进连云港铁路综合客运枢纽建设。到2020年全面迈进高铁时代，构筑支撑“一带一路”战略支点建设的高铁枢纽格局，新增铁路里程306公里，全面融入上海2小时、南京1.5小时交通圈。

这些举措为多运物流奠定坚实基础，加快公路、铁路、水运、航空等运输方式有机衔接，实现海港、内河港、公路港、铁路港、航空港

五港联动发展，多式联运发展成为连云港物流业转型升级的重要驱动力。

区域经济发展拓展物流需求新空间。随着“一带一路”发战略，还有区域发展战略的实施，区域间资源、产品流动将更加频繁，增加了区域内企业物流需求，为连云港现代物流业发展拓宽了需求空间，物流区域合作发展趋势十分明显。物流信息化成为提升竞争力的重要手段。“互联网+”的实施，对互联网与物流业的融合发展提出了更高的要求，物流信息信息化、智能化发展势不可挡，在更高程度上实现物流信息互通共享，提高物流信息化水平是抢占物流市场、提升竞争力、适应时代发展的重要手段。

（二）发展潜力分析

港口是连云港最重要的资源，连云港必须发挥好这样的资源，让其成为全球瞩目的焦点。从港口层面，连云港发挥港口对大宗商品交易、保税加工、自由贸易、海洋产业集聚等方面的带动优势，推进港口由传统运输平台向物流平台、信息平台、贸易平台、产业平台、金融平台拓展，加快建成一流的现代化枢纽港、一流的航运服务基地和重要的大宗商品储运交易加工基地。

对城市，连云港市要以构建互联互通对外交通通道为导向，会同宿迁、徐州、淮安、盐城、河南、安徽、浙江等省市联合推进了一批跨区域重大交通基础设施项目建设，有力促进了纵横沿海南北、贯通沿江东西、连接苏皖豫等多地的对外综合运输通道的构建，扩大了周边城市的辐射范围。从产业方面说，连云港市要把握全球经济脉动，



以加快产业结构升级、提升核心竞争力为目标，推动恒瑞医药、康缘药业、日出东方和天明机械等一大批企业或跨国并购，或设立境外产能合作园，在更大范围里进行国际资源配置，进一步优化连云港在全球产业价值链上的分工地位。这些政策将会推动国际、国内资源、市场的开发和互动，要素资源将得到更大范围内的配置和流动，将会为连云港现代物流业发展迎来新的发展动力。

信息技术潜力 - 互联网信息技术高速发展。随着“互联网 +”时代的到来，“互联网 + 物流”也应

运而生，物联网技术、云计算等新一轮信息技术也将广泛应用，连云港现代物流业也将发生一次技术变革，为其现代物流业朝着低成本、高效率、精细化方向发展提供信息平台支撑。

（三）面临挑战分析

资源紧缺和环境约束加大。中国目前处于经济新常态，经济下行压力大，工业发展不景气，对物流业的带动作用动力明显不足。随着江苏省环境保护压力的不断加大，土地、资源等传统生产要素短缺问题逐渐突出，物流业发展面临着转型升级新挑战，智慧物流、绿色物

流也将成为发展方向。

周边省份物流行业竞争激烈。从全国范围来讲，连云港属于苏北地区，远离江苏省核心经济区域，经济社会发展滞后，物流业也是后发展的产业，经济、交通、人才等方面相对于周边城市等经济发展较好的地方是滞后的，物流行业发展面临的竞争十分激烈。

三、连云港现代物流业发展对策建议

（一）从基础设施入手，提升物流业与交通运输融合程度

交通运输基础设施是物流业发展的基础，交通运输基础设施建

设完善程度直接关系到物流业发展水平的高低,因此,在进行交通基础设施建设的同时要充分考虑物流业发展需求,推动物流通道、物流节点与交通基础设施有机衔接。突出物流大通道建设,重点推进连云港沿边、沿海等重要物流枢纽的铁路、公路、港口等交通基础设施建设,完善空中物流体系建设,推进公路、铁路、水路、航运等交通运输方式无缝对接,形成有机衔接“一带一路”、新亚欧大陆桥经济走廊重要节点城市优势等物流大通道,推进连云港物流业与交通运输融合发展。

(二)从发展载体入手,加快提升物流园区建设水平

发展绿色物流已经成为当代物流业转型升级、健康发展的需求,物流园区、物流集聚区的建设是物流集约优势发展的重要环节。加强原有物流园区、物流企业的整合,形成物流发展集聚发展区;以江苏的汽车、机械、钢铁等物流需求量大的特色优势产业为基础,加强物流园区、物流集聚区的建设发展的规划、指导,形成有序发展、布局合理的物流集集聚约发展区。加快完善园区内物流基础设施、

信息网络设施,推动园区内基础设施、信息技术共享,以物流园区、物流集聚区建设为推手,形成连云港现代物流业转型升级、加快发展合力。

(三)从物流合作入手,拓展物流发展需求新空间

连云港作为“一带一路”建设的有机衔接重要门户、新亚欧大陆桥经济走廊重要节点城市,对于物流业区域合作发展有重要的促进作用。发挥新亚欧大陆桥经济走廊重

要节点城市优势,扩大向东开放,引领向西开放,不断提升开放能级。在现代物流业发展领域的合作进程中,加快建立完善服务于东盟国家的物流信息平台,推动区域物流信息互联互通,推进物流领域资金、货运、信息等方面的合作。充分利用“一带一路”合作发展机遇,做好水运物流,带动连云港物流业与其他周边城市等经济发达地区的区域合作,打造沿海物流经济带。发展海铁联运物流,进一步提升广西物流业区域合作水平。

(四)从自身优势入手,建设服务亚欧跨境运输的综合物流港

建成启用中哈散粮筒仓项目,推进连云港中哈物流合作基地和哈国霍尔果斯(东门)场站提质增效。上合组织国际物流园建成一批物流设施,开发面积达到27平方公里,年物流量达到3000万吨。稳步推进中欧班列发展,日均运输达到6.4列,打造成为全国知名的中欧班列品牌。优化提升西安等内陆无水港布局,有序推进阿拉木图、阿克套等沿线物流合作,串联起沿线重要节点城市。加快大宗散货交易中心建设,培育多式联运全程物流运营商,与中远海运合作打造区域物流中转中心。加快推进铁路集装箱中心站、港航交易所建设。搭建港口共享共用信息平台,推动港口从传统装卸企业向供应链服务商转变。大力发展现代港航服务业,加快集聚航运新要素、新业态,提升港航物流发展水平。

(五)从优化服务入手,不断降低物流发展成本

全面推进物流业运输结构优化,以铁路和水路的低成本运输优势为依托,加强资源整合和分配,

合理确定水路、铁路、公路、航运的物流运输结构。优化通行环境,简化通关程序,推动通关一体化建设。加快建立完善水路、铁路、港口等无缝对接体系,完善农村物流配送体系,全面提高物流转运、配送的效率,降低“物流最后一公里”成本。加快推进物流业发展标准化、专业化建设,广泛推广货物自动化分拣等操作流程,全面降低物流成本。

(六)从发展模式入手,加快发展物流业新业态

顺应物流业发展新形势,加快发展第三方物流,培育发展第三方物流企业,推动企业将物流采购、运输等环节外包给第三方物流企业。加快物流业与其他产业融合步伐,推动物流业与制造业、商贸服务业等行业融合发展,提高物流服务业一体化、集约化水平。顺应“互联网+”发展趋势,加强互联网、物联网、云计算、大数据等先进信息技术在物流领域的应用,加快搭建物流信息平台,加快发展“互联网+物流”,推动连云港物流业进入发展“快车道”。加快发展绿色物流,推广绿色包装、绿色交通运输,构建循环的物流网络运转系统。

四、结语

在新形势、新战略发展环境下,连云港现代物流业发展机遇与挑战并存,连云港要紧抓良机,克服挑战,充分挖掘现代物流业发展区位、政策、交通、信息技术等潜力,加快完善基础设施,构建物流业集集聚约、区域合作、优化服务、与时俱进的发展格局,推动连云港现代物流业跑出新速度。

(江苏财会职业学院)

深化青年人才建设 打造高质青年队伍

——连云港市青年人才培养工作调研报告

■ 王雷 徐涛 薛梦莎

编者按：“青年人才”是指45周岁以下，具有一定的专业知识或技能，能够进行创造性劳动，在建设中国特色社会主义中积极奉献，对国家和人民的事业做出贡献的劳动者。习近平总书记指出，发展是第一要务，人才是第一资源，创新是第一动力。人才是实现民族振兴、赢得国际竞争主动的战略资源，青年人才是人才中最富创新创造活力、最具建功立业潜力的群体，也是助推“高质发展、后发先至”的中坚力量。只有把青年人才工作摆上战略性、基础性、先导性位置，不断优化支持青年人才创新创业的政策和社会环境，才能为推动经济社会发展提供强大的智力支持和保障。



“青年人才”是指45周岁以下，具有一定的专业知识或技能，能够进行创造性劳动，在建设中国特色社会主义中积极奉献，对国家和人民的事业做出贡献的劳动者。近期，为深入贯彻落实《2018年度连云港市人才工作要点》精神，了解我市青年人才培养现状，有针对性地开展青年人才服务工作，市人才办、团市委、市青联组建专题调研组，以全市青年人才群体为调查对象，设计并发放“连云港市青年人才工作调查问卷”748份，通过线上微信和线下书面问卷调查相结合的无记名调查方式，收回有效问卷731份，初步掌握了我市青年人才培养的基本现状及存在问题。现将有关调研情况汇报如下：

一、我市青年人才现状

（一）青年人才基本信息分析

调研取样的731人里，男性占比58.96%，女性占比41.04%；年龄在28岁以下的占33.79%，29—35岁之间占45.28%，36—40岁之间占14.5%，40—45岁之间占6.43%；其中，连云港籍占62.79%，非连云港籍占37.21%。本科及以下学历，在企业工作，个人工资、薪金构成的应税年收入超过20万元的占14.91%，硕士研究生及以上学历占44.32%，副高及以上职称占48.61%，其他占34.34%。

（二）青年人才需求状况分析

1. 自主创业需求方面。超三成的青年高层次人才有创业的需求。调查数据显示，在“您是否有创业的计划”的问题中，173人

有创业计划，占高层次人才群体的36.04%。这176人中有117人（67.63%）认为“需要政府提供的主要支持”最重要的是“专项资金支持”，其次分别是“税收优惠政策”（50.87%）和“净化创业环境、减少行政干扰”（42.2%）。

2. 发展环境需求方面。半数的青年人才对产业前景和生态环境有需求。这两点需求反映在连云港在引才方面的优势。调查数据显示，有369人认为“连云港在吸引人才方面的优势”在于“医药、石化、材料等产业发展良好”，占总数的50.48%；有365人认为优势在于“环境优美，生态宜居”，占总数的49.93%；其次则是“生活压力不大，幸福度高”（42.13%）。

3. 会员活动需求方面。超七成的青年人才创新创业促进会（筹）会员最感兴趣的活動形式是参观、调研和学习。接受调查的青年高层次人才有65名促进会会员，这些会员中有50人表示最愿意“参观、调研和学习”，占这部分对象的76.92%，这些会员中大部分人表示更愿意在周末参加团体活动，不与本单位工作时间相冲突。感兴趣的活动内容还包括“创业经验分享”（60%）和“拓展训练”（35.38%）。

4. 工资待遇需求方面。青年高层次人才最关心的是工资待遇。调查数据显示，在“工作生活中急需解决或者压力最大的问题”中，69.58%的青年高层次人才认为是“工资待遇偏低”，其次分别是“深造机会少”（40.63%）和“职称晋升困难”（35.63%）。另外，

在“引进和留住青年高层次人才的关键因素”中，有85.21%的青年高层次人才认为是“工资待遇”，其次分别是“发展机会”（81.46%）和“工作环境”（58.54%）。

5. 婚恋交友需求方面。四分之一的青年高层次人才需要解决婚恋交友问题。调查数据显示，单身有122人，占总数的25.42%。另外，这部分单身青年高层次人才在参与活动形式方面，有74.58%的人愿意参加“线下交友活动”，而不是“线上交友活动”；在活动时间方面，有90.16%希望选择“周末”，而不是“工作日”。

二、青年人才培养面临的问题

1. 青年人才观念比较淡薄。全社会包括部分领导干部的青年人才观念不强，对青年人才培养工作的紧迫性和重要性认识不足，缺乏主动服务青年人才意识，对如何积极开发人力资源和合理利用等问题缺乏系统的深入思考，造成高层次人才资源短缺。作为用人主体的企业青年人才培养意识不强，急功近利的思想较重，忽视对青年人才的引进和培养，舍不得在青年人才培养上投入。

2. 青年人才政策相对滞后。我市现有高层次人才引进办法于2009年开始实施，已经9年未进行调整，相关的提法已经过时，许多优惠政策已经不具有操作性，滞后于发展的要求。同时，政策的系统性不够强、集成度不够高、支持力度不够大，对人才尤其是尖端人才、创业类人才缺乏吸引力，无法与周边各市展开人才竞争。

3. 青年人才结构分布不均。高层次专业技术人才大多集中在机关单位，农牧业生产一线人才紧缺，企业拥有的专业技术人员明显不足。机关事业单位单功能的人才过多，复合型的人才过少。同时青年人才年龄比例失调也是在调研中存在的一个重要问题，在市县各单位的青年人才中，20-28 周岁的青年居多，36-45 周岁的青年人才较为缺乏，造成一些单位中层骨干资源不足，出现了“断层”现象。

4. 青年人才平台载体不强。在企业层面，虽然近几年我市规模以上企业、高新技术企业、企业研发平台等有一定增长，但由于基数太小，总量仍然很少，承载和吸纳人才的能力较弱。目前，我市规模以上企业为 1681 家，处于全省末位；高新技术企业 226 家，处于全省末位；科技企业孵化器面积为 72 万平方米，居全省倒数第二。此外，市留学人员创业园、南京大学连云港研究院、南京理工大学连云港研究院等机构，因种种原因，运营不正常，未能发挥应有的作用。

三、青年人才培养的重要意义

1. 青年人才培养是实现中华民族伟大复兴的必然要求。青年人才是党和人民各项事业发展的后备力量，是未来党和人民各项事业的主力军。习近平总书记指出，实现“两个一百年”奋斗目标以及中华民族伟大复兴，归根结底要靠人才。如果没有一支宏大的高素质的人才队伍，那么实现中国梦就是一句空话，而有了源源不断的人才优势，中华民族的伟大复兴必将指日可待。青

年人朝气蓬勃，是全社会最富有活力、最具有创造性的群体，他们每成长一步，离实现“中国梦”就会更接近一步。因此，要重视青年人才“引、育、用”，为各行各业不断注入新鲜血液。

2. 青年人才培养是服务经济发展中心工作的内在要求。人才是经济社会又好又快发展的重要资源，人才资源已经成为经济社会发展的第一资源，尤其是青年人才的培养与利用对经济又好又快发展起着至关重要的作用。当前连云港市第一产业比重偏大，第二、第三产业比重偏小，面临着调整产业结构的任务。这不仅与未来社会发展方向不符，也与科学发展观的理念是相背离的。当前，我们亟待需要转变经济发展方式，把经济增长的动力由过去主要依靠物质自然资源消耗和人力投入向依靠科技进步、高素质劳动者、创新管理转变。为此，必须要加快推进经济结构的战略性调整，包括青年人才结构的调整，只有这样才能加快推进城市自主创新能力的提升，从而更好地服务经济发展中心工作。

3. 青年人才培养是实施创新驱动发展战略的根本要求。人才是科技创新最核心的因素，青年人才更是重中之重，一个国家的创新事业必然呼唤创新青年人才。党的十八大以来，习近平总书记多次提到创新驱动，而每一次几乎都涉及青年人才问题。青年人才是创新活动的根基，创新驱动实质上是人才驱动。连云港有着丰富的自然资源优势、劳动力资源优势，但是这些优势都

没有形成强劲的产业规模，反映出当前我市并没有实现资源优势转化，没有实现从“资源”到“资本”的过渡，没有实现从“人才”到“人财”的良性转化。近几年来，连云港人才引进的结果已经从事上证明了青年人才在政府机关以及企事业单位的重要作用。在实施创新驱动战略、推动经济社会的可持续发展中，越来越需要一大批青年才俊脱颖而出，发挥“关键因素”的作用。

四、我市青年人才培养情况

1. 注重人才培养，提高创新创业能力。建立健全“政策扶持 + 资金融通 + 阵地建设”三位一体青年创新创业服务体系，与市金融控股集团、东方农商行等金融机构合作推出小微贷金融产品，共发放青年创业小额贷款 7810 万元。打造集“项目孵化 + 交流展示 + 学习培训”三位一体的青年创新创业孵化基地，建成“点子咖啡”等苏青 C 空间 29 个，开办创业培训班 128 期，举办企业家沙龙、创业大讲堂、创业分享会 309 场次，举办连云港市首届“互联网 +”青年创新创业大赛等科技创新比赛，共培育优秀创业项目 80 个，争取风投资金 800 余万元，覆盖青年群体超过 1 万人。

2. 拓展平台载体，增强引才纳才功能。成立连云港市青年人才创新创业促进会，吸纳首届会员 202 人，其中博士 41 人，硕士 126 人，联合多部门为青年人才提供政策扶持、交流考察、培训学习、学术论坛、联谊交友等资源平台，充分发挥留才引才的重要作用，及时掌握、帮助解决青年人才在事业发展、工作

生活中遇到的困难和问题，营造全市服务青年人才发展的良好氛围，提升青年人才的归属感。同时实施新生代企业家培养“新动力”计划，联合淮海工学院成立市“新动力”青商学院，开展“每月一主题”系统化培训，覆盖青年企业家300人次以上，其中5家企业为上市公司，8家企业在江苏股权交易中心连云港分中心挂牌并筹备上市。

3. 优化人才环境，提升人才服务水平。树立“贴身、贴心、贴本”服务理念，努力营造各级干部爱才、各类企业聚才、各种载体育才、各方配合惜才的青年人才工作氛围。加大青年人才投入力度，为企业送去青年人才，帮助企业转型发展。与高校合作在部分规模以上企业设立实习生岗位，为想来企业实习的学生提供实习机会，引导大学生毕业后到连云港工作。定期组织走访青年人才活动，集中走访慰问青年人才，帮助青年人才排忧解难。

五、青年人才培养的对策建议

1. 优化引才政策，创新青年人才工作体制。坚持创业导向，建立起覆盖顶尖人才、领军人才、专门人才、行业人才、技能人才、大学生等各种类别人才的引才政策体系，让来连云港创新创业的人才都能享受到相应的政策支持。特别要注重对创业类人才进行重点引导扶持，提供全方位的集成政策支持，让青年人才创业无忧。

2. 强化金融保障，加大青年人才投入力度。根据我市经济社会发展需要，进一步扩大青年人才发展专项资金规模，并随着财力增长逐

年增加。充分发挥各类财政性资金的引导和撬动作用，推动建立政府、企业、社会多元投入机制。积极发展创业投资引导基金，鼓励金融机构创新产品和服务，加大对青年人才创新创业资金扶持力度。

3. 搭建交流平台，做好青年人才服务工作。加强青年人才对外交流交往，利用连云港市青年人才创新创业促进会，加强与高校、科研院所合作交流。探索服务青年人才留连新路径，开办以相亲交友为目的的优秀青年拓展训练营，批量服务产业一线单身青年，为广大单身青年在连安心工作做好软件保障。坚持做好“两对接 两拓展”，即对接青联、青商组织，对接市人才工作领导小组各成员单位和会员单位，拓展活动内容向内部覆盖，拓展活动向外部延伸。

4. 创新工作思维，转变青年人才培养理念。探索打破职称和学历限制的岗位聘任新方式，提高青年

人才福利待遇。建立健全高层次人才、急需紧缺人才优先落户制度。鼓励青年高层次人才创新创业，在资金方面给予一定支持。在市内外打造创新创业学习标杆，推动创新创业经验分享和推广。青年人才的绩效考核统筹落实，实施单位和人才部门双重考核制度，统一标准，统一管理，统一考评。

5. 营造良好氛围，优化青年人才发展环境。推进建立各级领导联系人才和企业制度，定期走访慰问人才，定期深入企业调研，帮助人才排忧解难，帮助企业创新发展，积极营造尊重人才、见贤思齐的社会环境，鼓励创新、宽容失败的工作环境。做好重点企事业单位的政策落地“回头看”，掌握高层次人才的信息和诉求，重点解决人才住房安居、子女入学和配偶调动等问题，切实增强人才的成就感、认同感和归属感。

(连云港市团市委)



中欧班列补贴乱象问题的解析与对策研究

■ 黄海波

一、国内中欧班列补贴现状乱象

近年来,在经济全球化以及“一带一路”倡议的持续深化下,中欧班列已经成为推进“一带一路”建设的旗舰项目,在促进亚欧各国之间的经贸往来、拉动区域经济发展等方面发挥了重要作用,也保持着强劲的发展态势。截止2018年底,全国中欧班列累计开行约15000列,通达境外15个国家50个城市;海运航线通达200多个国家600多个主要港口,海运互联互通指数保持全球第一;我国与96个共建“一带一路”国家签订了双边航空运输协定,与其中的51个国家实现了直航,我国航空公司共开通40个“一带一路”合作国家的467条国际定期航线,每周航班数量超过3500班。中欧班列发展势头迅猛,辐射范围快速扩大,货物品类逐步拓展,开行质量大幅提高,使得从中国出发经欧亚大陆中部直达欧洲的陆路铁路交通线呈现爆发式增长。与此同时,一场没有硝烟的货源争夺战也愈打愈烈。当前,在几

乎全线亏损的窘境下,各路中欧班列纷纷将政府补贴作为争夺市场的利器,大打价格战,甚至“赔本赚吆喝”,这引发了一些争议,也为中欧班列蒙上阴影。

此前,中欧物流大部分靠海运,送运时间久且变数较多。相比海运,火车运输虽然成本高出3-5倍左右,但至少能节省10天以上运输时间,可加快货物周转,提高资金使用效率。对于一些易变质或附加值较高的商品,是极具吸引力的替代选择。但是因在陆地上穿行多个国家,需多次转关换轨,中欧班列运营成本每标准集装箱超过1万美元。为吸引客户,各地中欧班列都在以接近海运的价格来报价,兼之运营初期承揽的货源不足,而且从欧洲返程时普遍缺乏返程货物。在此情况下,各地政府纷纷推出了相应的补贴措施。各地的补贴办法,可谓五花八门。比如,甘肃对中欧班列运营企业和货运企业均有补贴,其中货运企业每标箱可获得6000元补贴;重庆对品牌笔记本企业的产品,直接参照海运价格

进行专项补贴;郑州除参照海运价格对班列公司进行财政补贴外,还对1500公里以内货源地的货物实行免费集结;武汉则是补贴铁路运价的60%-70%,标准不低于重庆、郑州等地。

高额补贴的背后是市场货源争夺的价格战。为获取更多货源,各地中欧班列将价格战当作竞争的杀手锏,政府补贴力度“一浪高过一浪”。对各地政府而言,开行中欧班列,有利于紧密与国际市场的联系,化解部分产业产能过剩的矛盾,带动当地经济发展。但各地政府的过度参与和补贴,会扰乱市场的自我调节能力,对少数始终采取纯市场化运作的中欧班列造成很多不利影响。对此,国家相关部委也曾发文规范中欧班列补贴,要求补贴标准根据市场化运营情况合理控制、只降不升,但实际上对补贴退坡政策落实情况缺乏监督机制,各地政府在补贴力度上你高一尺,我便高一丈,已成为阻碍中欧班列健康发展的一大乱象。这不仅令多数业内企业产生对政府的过度依赖,导致

有补贴兴、无补贴亡的命运，最直接的结果就是导致“老实人吃亏”，执行退坡政策的地方政府面临价格上涨，货源大量流失的问题，各地货主也都在比，哪里补贴力度大就在哪里发货，有些货物甚至舍近求远，绕了一大圈才到达班列始发地，浪费了大量物流资源，扰乱了正常的市场秩序。

以笔者所在的连云港港来说，作为新亚欧大陆桥的东桥头堡在国内最早开行中亚国际集装箱班列、发展路桥国际联运，20多年来累计承担全国50%以上的国际联运量。但是受近年来中欧班列补贴恶性竞争的影响，货源形势面临严峻挑战。目前，连云港中欧班列沿线货源腹地均已开通出口班列，且通过高额补贴人为形成了相对连云港的运价优势，导致连云港通道货源大量流失。西行方面，鲁西南地区青岛、临沂、淄博等地享有山东省给予10989元/40英尺的补贴政策，青岛市还追加3000元/车达到了16989元/车；郑州和成都年度补贴资金安排分别达到5.1亿元和10亿元，西安实际补贴标准已超过全程运输费用的40%，形成少则3800元、多则上万元的运价差距。东行方面，西安、武汉、成都均给予了高额补贴，如西安补贴中亚回程班列50万元/列，日照通过给予5000元/标准箱、青岛提出“零运费”补贴方案来争揽欧亚资源集团的铁合金货源，在全方位的竞争挤压之下，连云港国际班列补贴受制于财力而陷入开行数量直线下降的困境。

二、市场补贴乱象的成因

各地补贴乱象的背后，实则是

运输成本高居不下的困局。尽管近年来，国内中欧班列开行迎来了爆发式的增长，但因货源集聚、运行方式、服务质量、运行成本、运作效率及公共服务等原因，中欧班列目前运行运营状况并不理想。主要表现在四个方面：

一是货运量不足难以实现盈亏平衡。铁路班列运费通常依照集装箱数量计算。据测算，如果回程班列数量能达到去程的60%以上，则可实现盈亏平衡。由于中欧贸易结构的先天性差异，国内各班列线路都面临从欧洲很难揽到足够回程货物的问题，部分企业在发货到中亚或欧洲后，由于没有返程货物，运出去的集装箱在卸货后无法运回，不得不在国外直接廉价卖掉。长期无回程货源的困境直到2014年才开始实现零回程突破，2017年返程班列数仍仅为去程的一半。

二是各班列在国内拼抢货源，竞相压价、线路过于集中、在国际谈判中则抬高价格和各地政府补贴，严重扰乱了市场正常秩序，影响中欧班列长期健康运行。低价竞争使不少班列处于亏损运营状态。不少班列靠地方政府的补贴维持运转，一旦取消补贴就将面临停运。而在境外，由于各班列纷纷找国外铁路公司或代理商谈运费，反而又被抬高代理价格。

三是线路重复问题严重。目前，中欧班列径路重复现象较为严重。国内各地开往欧洲主要区域或同一目的地的班列线路重复，既造成往返空载率居高不下，资源浪费，提高物流成本，也导致对外谈判铁路运价难度增加，不利于行业健康发展，影响我国国际形象。

三、对策与建议

一是积极拓展双向货源。解决回程货源不足问题。国家要在内陆地区增设进口口岸、减少货物进口限制；鼓励企业开拓市场，与欧洲当地物流、货代等企业紧密合作，发挥“比海运省时，比空运便宜”的特色优势，以更优质、更精准的服务吸引适合铁路运输的货源。积极开发跨境电商货物和国际邮政运输业务，改善铁路、海关和邮政信息互享机制。努力增加适合通过班列运输的高附加值商品运量，在欧洲建立货物集散地或集结中心。

二是合理布局中欧班列。为避免线路重叠，当铁道运输管理部门和地方政府计划开设新的中欧班列时，有必要设立较为统一的准入标准，避免新开设班列城市为了打开市场，采取高力度财政补贴破坏原本市场的价格体系，进而使中欧班列在未来运营降低成本时面临更大的困境。中国铁路总公司也需在平衡与各地政府利益的基础上，统一对当前中欧班列线路进行规划，实现中欧班列运输效率的提升。

三是规范地方政府补贴行为。国家相关部门针对班列补贴恶性竞争问题应进一步完善监管办法，规范中欧班列开行，实现优胜劣汰，逐步实现市场主导，培育出经济、合理的班列运营线路，尽快实现市场化运作，避免恶性竞争造成国家财政资源的巨大浪费。

（连云港市财政局）

文稿起草：心有“六图”，胸有成竹

■ 吴迪

在机关从事文字服务工作，经常会碰到一些大稿难稿急稿，这就需要文秘人员苦练内功，确保遇稿淡定，举重若轻。而在平时注重对知识谱系、地方发展、重点任务、领导思维、工作方法及写作技巧等“六图”的构建完善，是练就这过硬本领的关键支撑。

一是构建知识谱系图。办公室文秘日常能够接触到纷繁的学习资料，这些资料或内容重复，或各说各事，很多人对其是看不完，学不深。而且，碎片化的知识信息大大削弱自身有效价值，只有把这些信息合成一体，筑成体系，才能提高统领运用实效，实现集成创新。所以，每个文秘人员心中都应有一张相对完善的知识谱系图。可以把这张图形象描绘为“多维立体世界地图”，就是指在地理区域的基础上，历史、经济、文化、政治、宗教等多元结合、浑然一体的知识架构。有了这张图，能够将日常零散的信息“镶嵌”进图中，通过日积月累，实现集腋成裘。而对这张谱系图中各领域的清晰程度，是随着学习积淀，有一个由粗到细、由浅入深的

长期完善过程。构建这张知识谱系图，只有起点，没有终点，也决定着大家要活到老，学到老，永不止步。

二是构建地方发展图。不谋全局者，不足以谋一隅，不谋大势者，不足以谋一时。不管是从事文稿写作，还是干其他工作，只有站在全局才能理性思考问题，只有抓住根本才能科学谋划发展。作为文秘人员，如果领到一篇文稿任务，单纯地就事论事开始起草，容易脱离主骨，失之偏颇，只有把当下工作放到大的形势、大的思路之下去谋划，顺势而为，主动作为，才能契合要求，满足需要。所以，每个文秘人员心中都应有一张相对科学的地方发展图。这张图是指本单位、部门未来一段时期的发展思路、发展方向、发展重点等，这方面知识信息可以从当地的“十三五”发展规划、城市发展规划、党代会报告、全委会报告、政府工作报告等纲领性文件中摄取。这张图的内容相对比较固定，只要一次下足功夫，长期都能受益，并能确保起草文稿纲举目张、执本末从。

三是构建重点任务图。只有抓住关键矛盾，一切问题才能迎刃而解。起草一篇文稿，如果能对重点项目、重大工程、重要事项这“三重”情况如数家珍，就会手中有粮，心中不慌。所以，每个文秘人员心中都应有一张相对完整的重点任务图。这张图是指本单位、部门当前和今后一段时间需要主抓的重点任务，这方面知识信息摄取渠道与地方发展图信息摄取渠道相近，只是更加具体和详细，不仅要知道任务是什么，还需要知道任务的规模体量、年度计划、当前进展、存在问题以及需要协调解决的事项等。这些信息内容，都是文稿中的“干货”，有了这些鲜活的“干货”，文稿才能言之有物。这张图的内容是动态变化的，需要文秘人员在工作实践中，持之以恒做好信息更新，与时俱进跟上服务步伐。

四是构建领导思维图。一篇优秀文稿，既要上“接天线”，下“接地气”，充分体现工作意图，又要对上领导“胃口”，尽量符合领导逻辑思维和语言习惯，这就要求每个文秘人员都应有一张相对贴切的

领导思维图。这张图需要涵盖领导常用的逻辑、常讲的理论、常举的事例以及工作方法、工作重点等内容，要求文秘人员必须及时做好总结提炼、丰富拓展。构建完善这张图，可以实现两个目的，一方面，提高以文辅政水平，另一方面，促进文秘人员向领导深入学习。因为作为一名领导，过去必然经历过、处理过很多大事难事，实践中也会产生很多新观念、好办法，当他讲出这些案例和经验，文秘人员通过身临其境地梳理总结，必然能够提高自身分析和解决问题的能力。毕竟，领导就是文秘人员成长最棒的老师，案例就是文秘人员进步最好的教材。

五是构建工作方法图。起草综合文稿，既要言之有物，更要说内行话，否则纸上谈兵，容易贻笑大方。这就要求文秘人员平时要通过向领导学、向一线人员学、向书本学、向实践学等途径，加强对工作方法的学思感悟，在心中构建一张相对合理的工作方法图。比如，处置一起突发安全事故，首先得解决最急事情，就是把事态控制在最小范围，把损失降低到最低程度，对应的就是成立现场救援、伤员救治、舆情信息、事故调查、善后处理和后勤保障等工作组，确定任务，明确分工，各司其职，各负其责。接下来还要解决最根本问题，就是以点带面，举一反三，在辖区范围内迅速开展大排查大整治活动，通过强基础、补短板、抓规范、压责任等具体举措，从根本上杜绝此类事故的再次发生等。只有将这些方法研究深、学习透，才能确保文稿中有更新颖的思路，有更富指导性的建议，这也是文秘人员当下跳出文

稿写文稿、未来跳出文稿在各行各业独挡一面的重要历练。

六是构建写作技巧图。从事文秘岗位，既需要加强学习，强化内功，增强“艺”的能力，又需要善用总结，修炼外功，提高“技”的水平，通过内外兼修，保障成为“大手笔”。这就需要文秘人员不断发掘写作技巧，构建一张相对成熟的写作技巧图。具体就是对别人的写作技巧，认真做好学习借鉴；对自己写作过程中闪出的“火花”，及时做好记录总结。当这些零散的经

验积累到一定程度，就能够形成一套自己的、相对完整的写作方法体系。这个体系是自己总结出来的，感受会更深刻，运用会更灵活，同时随着知识量增加以及实践磨砺，又会与时俱进获得更新和提升。在“技”与“艺”双轮驱动下，就能驾轻就熟地面对任何文稿。有此态度韧劲，如此循环推进，必能保障文秘人员在文稿服务的岗位上越干越顺、越干越好，在人生成长的道路上越走越开阔，越走越宽广。

（市政府办公室）



上传下达 统联舒畅 促进政府系统值班工作提质增效

——关于我市政府系统值班工作的调研报告

曹辉 刘永飞

值班工作是保障各级政府上下联动、高效运转的基础性工作。切实加强和规范值班工作，对于及时妥善应对各种重要紧急情况，提高政府治理能力和服务水平具有重要作用。今年以来，中办秘书局、国办秘书局，省委办公厅、省政府办公厅，市委、市政府先后下发文件，就加强和规范政府系统值班工作以及节假日期间值班工作提出明确要求。为加快推进值班工作制度化、系统化、规范化建设，确保联络畅通、信息畅通、政令畅通，近期我们就全市各级各部门值班、信息接报和办理处置等工作情况开展了专题调研，主要采取实地调研督查、召开重点部门及热线服务单位座谈会的形式，全面了解基本情况，梳理存在的主要问题，并提出下一步工作建议。

一、全市政府系统值班工作取得一定成效

近年来，我市认真贯彻落实国家和省关于加强值班工作的决策部署，强化政治意识和责任意识，切

实做好值守应急、信息报送、协调指导等工作，取得了一定成效。一是组织体系进一步健全。各县区、功能板块均明确了负责值班工作机构，有专职人员、值班场所和基本设施设备，值班工作职能得到强化。市各部门和单位认真安排值班工作，建立完善制度，加强队伍建设，值班工作逐步实现常态化、规范化。一些乡镇、村委也开始组建值班队伍，配置值班设备，开展节假日值班工作。二是值班制度进一步完善。在全市组织开展政务值班标准化建设工作，督促推动各县区、各部门建立完善带班值班、信息接报、应急预案、处置跟踪、督促检查以及工作考核等制度，进一步规范政务值班、突发事件信息报告以及请假报备等工作。三是信息报告时效进一步提高。把信息报告作为值班工作的重要任务，及时报送重要紧急情况，争取第一时间处置。特别是对较大及以上突发事件，各县区、各部门及时报告市政府，去年全市接报较大突发事件及重要敏

感信息 15 件，其中及时报告处置了“4.12”连霍高速东海段交通事故，得到省政府总值班室、省应急办充分肯定。相关部门重视网络舆情、社情民意的监测研判，积极报送《舆情快报》《公安信息专报》《信访专报》等信息。四是值班工作责任进一步压实。在推进政务值班标准化建设的同时，每年元旦春节、中秋国庆等节假日期间，市两办均印发做好节日期间有关工作通知，严格落实值班、信息报告等工作责任。今年春节前，印发了《关于进一步做好 2019 年节假日期间值班工作的通知》，明确地方、部门值班带班分类要求，春节期间总值班室对各级各部门值班情况进行了全覆盖电话检查，总体上都能认真落实值班岗位责任，严格执行领导带班、24 小时值班等制度。

二、政府系统值班工作存在的问题与不足

近年来，我市政府系统值班工作采取了一系列措施，取得一定成效，但在具体工作及调研督查中，

我们发现还存在一些需引起重视的问题，亟待在下一步工作中加以改进和完善。

一是值班工作存在不平衡。市、县政府和各部门加快建立完善值班工作制度，按要求落实值班人员和设施设备，能规范开展值班、信息接报及协调处置等工作，但调研中发现乡镇（街道）、村（社区）值班工作比较薄弱，有的乡镇值班人员不在岗，村委会大门紧锁，没有人员值班，也没有公布值班表及值班电话，市县两级与镇村基层的值班值守工作存在较大不平衡。

二是值班制度体系尚需完善。原政务值班工作标准对值班纪律、岗位职责、人员设备以及工作流程等作了原则性要求，已不适应新时代新形势值班工作需要，有待进一步细化完善。部分市级机关、县区、乡镇（街道）没有建立带班值班、来电接报、首接负责、请示报告、交接班以及管理考核等制度，或者仅流于形式，值班工作秩序较为混乱，增加了重要紧急情况处置不到位的风险。

三是值班信息接报不畅通。信息接报是值班工作的第一环节，调研中发现一些单位没有单独配置值班电话、传真机，有的单位还存在值班联络电话与传真机、其他电话共用现象，有的值班人员临时外出、就餐等不设置呼叫转移或携带移动值班电话，造成拨打电话忙音或无法接通，严重影响信息接报效率。有的单位虽有值班电话，但没有对外公开号码，网上也无法查询，群众投诉反映问题渠道不畅。

四是信息转报转办难度大。相关部门（包括热线电话）首接群众报告的情况信息，因不属于自身职

责处理范围，需转办到相关主管部门落实解决，但因没有建立完善部门联动协作机制，难以及时准确派件给主管部门或具体联系人，甚至有的部门之间还相互推诿扯皮，特别是周末、节假日期间转办难度更大，导致一些问题处置滞后，群众意见较大。

五是值守人员能力有待提升。部分值班人员不熟悉值班操作流程、缺乏综合分析能力和协调处置能力，不能妥善解决值班工作中的具体问题。一些服务热线接线人员对相关部门职责特别是机构改革职能调整后的职责分工不熟悉，导致转办错误被退件，耽误了问题的处置时机。一些部门、乡镇不仅配备值班人员数量少，还用临时人员顶替值班，甚至以门卫室代替值班室，值班人员业务素质有待强化提升。

六是跟踪督办督查不到位。一些单位对接报办理事项缺乏及时有效的跟踪督办、情况反馈机制，事情交办后不闻不问，对处理结果不知情、不反馈。一些值班人员对接到重要紧急信息缺乏基本的判断，仅作常规事项来办理。部分热线单位转办交办相关问题后，不分轻重缓急，呆板原则要求几天内办结反馈，不完成就扣分，导致重要紧急情况不能及时处理。部分县区、单位缺乏敏感性，没有及时研判上报、有效处置群众集中反映的问题，导致一些问题不断发酵扩散。

三、进一步加强和规范政府系统值班工作的建议

值班工作是上下联动、联络沟通的重要环节，是处置和化解各类矛盾的前哨阵地。各级各部门要聚焦“发挥信息上传下达中枢机构作用”的目标定位，严格落实值班责

任，健全完善制度体系，畅通信息报告渠道，充分发挥职能部门及基层组织作用，切实补短板促提升，确保发现问题及时反应、快速处置，以高质量值班服务促进全市“高质量发展、后发先至”。

（一）加强组织领导，确保值班工作有序进行。各级各部门要高度重视值班和重要紧急信息报告工作，发现问题要第一时间组织协调处置。进一步加大基层值班值守工作力度，各乡镇（街道）、村（社区）要严格落实节假日期间领导带班、24小时值班制度，各乡镇（街道）、有条件的村（社区）要设立值班室，做好日常值班安排，对外公布值班电话，确保信息畅通，力争把问题化解在基层和萌芽状态。各级各部门值班室要在单位领导下，加强统筹协调，发挥好信息中枢机构和参谋助手作用。各级值班管理干部要提高政治站位，强化责任担当，增强业务本领，将值班值守与应急管理、社会稳控、疫病防控、防灾减灾等工作紧密结合起来，确保有效处理化解工作中遇到的问题。

（二）注重协同联动，积极发挥值班工作合力。一是尽快理清部门职责。建议由市政府办公室牵头，根据市级机构改革职能调整情况，尽快收集梳理各部门、各服务热线的职责分工、联系方式等内容，汇编成册，普遍发放，并在政府网站公布，确保群众投诉有门、部门（热线）准确派件。二是建立联络协调机制。市政府各工作部门、各服务热线单位各选派一名负责人，作为值班、信息接报处置工作联络员，畅通联系渠道，及时互通情况、沟通协调问题，确保快速妥善处置。三是调动社会力量共同参与。积极

发挥村(社区)自治功能,各村(社区)要选派一些老党员、志愿者、积极分子兼任信息报送员、矛盾调解员,既可及时发现问题,又有利于提高事件处置水平。

(三)完善规章制度,加快推进值班规范化建设。各县区、各部门要把值班制度建设作为强基础、管长远的工作来抓,进一步完善值班工作制度体系。一是修订完善政务值班工作标准。根据国家和省里关于值班工作的最新要求,抓紧组织修订完善政务值班工作标准,特别是重点加强基层值班工作,做好顶层设计,明确建设标准和相关要求,3月份以市政府办公室名义印发,用制度指导规范工作。二是建立健全研判机制。相关部门(热线)对一段时期反映集中、多发的问题,要及时报送市政府、市委网信办及公安等部门,及时分析研判,做好应对防范。三是建立健全典型案例库。由市应急管理局牵头,归纳整理相关县区、部门(热线)接报、

处置重要紧急情况较好的典型事项,汇编形成案例库,发放到各相关部门和热线单位参照,更好指导工作开展。四是提高值班信息化水平。按照政务值班标准化要求,及时配备更新值班设备设施,确保可靠管用,有条件的单位可配置值班手机,保持联络畅通。

(四)严格督查考核,压实值班工作责任。强化值班和信息报送工作督查。市政府总值班室通过明查暗访、随机抽查、走访调研等形式加强督查指导,定期通报情况,督促整改发现的问题,对值班工作问题突出或迟报、漏报、谎报、瞒报信息的予以通报批评,对造成重大影响或重大损失的,依据有关法律法规和规定严肃问责。建立落实首接负责制。各相关部门、单位接到属于自身职责范围处理的情况(包括热线转办件),首接人员要负责到底,全程跟踪办理,掌握进展情况,事项处理完毕要及时回访或反馈反映人。12345、12369、

12315等热线接到相关电话,要结合实际情况及时登记转办、跟踪督查、反馈情况,防止问题处置延误。积极学习外地成功经验,依托12345、110热线,适时研究推进服务热线整合工作,提高政务服务整体效能。

(五)加强培训学习,提升值班队伍素质。各部门、各热线单位值班人员是值班工作事务的具体执行者,业务能力直接影响值班工作效果,将定期开展政务值班专题培训,邀请工作经验丰富、综合处置能力较强的人员进行授课。加强与上级值班机构的联系交流,选派人员跟班学习,县区、部门也可选派人员到市政府总值班室跟班学习,加强业务沟通交流,促进实际工作能力提升。各级各部门配齐配强值班力量,选派责任心强、熟悉情况、有较强协调处置能力的干部充实值班工作岗位,全面提升全市政务值班工作质量和水平。

(市政府总值班室)

