



□衢州市政协委员江山小组

发挥优势,打造交通物流桥头堡

近年来,衢州借助浙、闽、赣、皖四省边际交通枢纽和物资集散地的区位优势,发挥江山、龙游、常山和开化四县市阵地作用,在建设交通物流桥头堡方面,作了尝试和探索。

今年,衢州市委全会提出打造十个方面桥头堡,交通物流桥头堡便是其中之一。这是对衢州交通发展定位的迭代升级,必将为衢州及周边四省高质量发展注入新动能。

现状

物流基础设施建设相对滞后。一是物流园区集聚功能不突出。具有社会公共属性、适用于第三方物流、平台型特征的物流项目,无论是数量还是质量均有较大上升空间。二是物流园区基础设施简陋,主要以零担中转、场地租赁等为主,对整合、提升、积聚市场资源,提高市场自身的综合竞争力缺乏发展战略和整合机制。三是物流园区要素保障不足。物流园区项目普遍具有收益低、回收期长的特征,如对其准公益性性质认识不到位,单纯按照工业用地亩均税收标准衡量,将造成土地取得难、运营成本高。

对外贸易物流需求难以有效解决。衢州对外贸易呈现良好的发展态势,对外贸易催生的国际物流需求随着进出口贸易的发展而大幅提升。但国际物流所需的监管环境、通关服务企业、保税监管场所,以及具备国际物流服务经验的人才引进与培育仍是痛点。

物流运输方式难以适应企业发展需求。一是公路运输比重偏大。综合运输体系建设尚处于初期阶段,从近几年的货运量情况就可以看出,公路货运量约为铁路货运量的十几倍,铁路的货运优势尚未得到发挥。二是各种运输方式场站设施衔接不

畅。货运场站功能单一,不平衡、不充分、不多元的运输结构,使得各种运输方式的比较优势难以发挥。三是运输结构亟待调整。货运方式较为单一,基本依赖公路和铁路,水路运输仍处于起步阶段,航空运输所占比例极低。四是物流成本偏高,除衢州市本级以外,其余县市物流成本均高于省内发达地区。目前,全省物流成本占商品总成本平均为18%,而江山市大宗物品物流成本中,水泥为23%左右,木业为21%左右,均高于全省平均水平。

物流企业市场竞争能力弱。一是物流企业规模较小。据不完全统计,衢州从事道路运输服务的物流企业,年营业收入1000万元以下的占3/4左右;企业自己购置营运车辆达20辆以上的只有9家,运营规模、内部管理及创新发展等方面依然任重道远。二是物流服务功能单一。高水平的第三方物流企业欠缺,多数企业只能简单地提供运输、仓储及物业管理服务,现代物流服务产品与服务水平有待提升。三是国际物流货代企业总体偏少。对就近开展国际物流组织、报关通关业务,服务本地企业的进出口通关需求尚有较大提升空间。

组建专业工作机构,注重人才保障。一是成立物流管理专项工作小组(办公室),赋予该机构物流业发展统筹协调、规划拟定、市场监管等职责,增强部门合力。组建物流行业协会及各县市分会,搭建起政府与企业沟通协调的平台,为维护行业秩序、加快物流资源整合等提供可靠保障。二是加强物流从业人员培养与引进,建立完善从业人员职业资格管理体系,强化从业人员职业素质建设,研究建立物流从业人员职业能力评价制度。加强高端物流人才引进,设立专项引进计划。三是加强物流管理队伍建设,制定货运物流管理队伍中长期规划,优化队伍结构,健全选拔机制。注重不同专业人才培养,加快智能装备推广应用。

融入全球发展格局,打通国际物流大通道。积极参与“一带一路”和长江经济带建设、主动融入长三角区域一体化发展。拓展开放通道,依托浙西铁路货场综合物流园(公铁联运无水港),纵深发展“公铁联运”业务,打造公路铁路联合运输的物流平台,实现企业一铁路一口岸“三位一体”的运输路径,将进出口企业产品以公铁联运、海铁联运模式,直接抵达港口出海(或港口到工厂)。围绕货物运输条件较好的作业区大力发展水运物流,构建东向出海通道。

加快区域互联互通,夯实国内大循环支点。聚焦对外开放大通道,加强跨区域交通设施对接。依托国家铁路、市域铁路、高速公路、区域快速路、内河水运航道等,完善交通基础设施跨区域互联互通,对接融入粤港澳大湾区,深化产业合作,实现对长三角城市群和杭州都市圈的重点支撑。

加强区域资源共享,推进区域物流一体化。主动承接上海、杭州等地区外溢的物流活动,利用区位优势吸引江西、福建物流活动。培育以多式联运为重点的区域物流服务链。贯穿公路物流通道,重点推进干线公路建设;完善铁路物流通道,开工建设重点铁路专用线项目;推进物流通道设施建设,逐步完善市域内部物流疏解通道。

引育专业物流,推进物流品牌升华。一是围绕工业设计、供应链管理、数字化转型、物流运输、检测认证等各类需求,大力发展生产性服务业,大力引进专业化的智能供应链、商贸批发、电子商务、现代物流等各类企业,构建电商物流、冷链物流、公铁联运、供应链物流等多业态协同的工业物流服务体系。二是推进物流企业转型升级。重点培育本地物流龙头企业,在资源整合、企业重组、业务创新等方面转型升级,积极参与A级物流企业国家标准评估认定,推进小微物流企业

“出城入园”,依托入选浙江省物流示范县(市、区)综合改革创新试点契机,打响各县(市、区)物流品牌。三是打造多式联运经营人。招引有铁路专用线需求的汽车制造企业、钢构建材企业、大宗物资流通企业(粮食、棉花、钢材、木材、水泥构件等),以及各省级别的物产集团,吸引有大宗物资集采与网络化运输资源的多式联运经营企业落户各县(市、区)。

重视配套物流发展,推进电商物流互融。一是打造电商线上线下平台,加速与物流融合发展。依托各县(市、区)特色农产品特色产业,打造商业物流发展区。推进专业市场、特色街区、商圈改造与建设,集聚企业交易、办公、仓储物流等功能,构建以城区为龙头、乡镇为骨干、农村为基础的三级县域物流配送体系。打造包含物流、仓储、销售、结算等功能的电商快递分拨中心。二是加速两化融合企业培育,增加电商网点布局。建立规上工业企业动态数据库,鼓励企业与省、市交通物流公共信息平台对接,提升企业两化融合发展速度。推进工业品与电商产业的融合,加快对外贸易发展模式的转换,加快企业物流需求的释放,推动电商产业转型升级。推广“网商孵化+实体店+二维码分销”全民电商营销模式。鼓励具备优势条件的企业布局推广新零售社区小店,推广网

上菜篮子工程,助推电商企业和快递物流企业的快速协同发展。三是推进电商服务下沉,挖掘农村电商物流发展潜力。鼓励各乡镇开展农村电子商务配送体系工程建设,积极引进知名物流企业建立乡镇物流配送站,推进快递村村通。引进专业数据平台,提升用户对配送网点、电商平台的粘性,提高网点、平台数字化、智能化的运营水平。积极对接淘宝、抖音、小红书等知名电商平台,推动电商直播进田间地头。继续推进五农一体“丰收驿站”“邮掌柜”等项目,加快推动农村电商、农村物流的网络化及渗透性发展。

探索“新基建”,推进物流智能化发展。一是实现跨运输方式、跨部门、跨区域物流信息充分共享。完善物流信息服务系统顶层设计,鼓励企业建设自用型信息平台,推进企业自用信息平台与国家交通运输物流公共信息平台实现信息互联互通。二是加快智能装备推广应用,建设智能化仓储等现代物流设施,推动场内无人驾驶智能卡车、自动驾驶车、智能穿梭车、智能机器人、无人机等装备规模化应用,推进区块链、互联网+、物联网、云计算、大数据、新一代移动通信和北斗导航等先进信息技术应用,建设5G网络、布设边缘计算设备、共建算力云平台,建设发展智慧型货运枢纽。

减船转产,推进渔业转型升级

□象山县政协石浦镇联委会

象山是海洋渔业大县,2020年在册渔船2747艘,渔业人口5万余人,从业船员超1.5万人。面对当前近海渔业资源逐年衰减,渔业安全生产形势日渐严峻等现状,开展减船转产工作势在必行。县政协石浦镇联委会组织委员就此开展专题调研,提出相关意见建议。



存在问题

2020年,象山水产品总量59.07万吨,渔业总产值106.4亿元,其中海洋捕捞产量34.47万吨,占水产品总量的58.36%,在象山渔业经济中占据重要地位。但目前海洋捕捞业发展面临困境,亟需转型提升。主要表现在:

科技支撑弱,经济效益较低。海洋捕捞属于传统产业,捕捞产品仍处于原料产出阶段,主要进入批发领域或直接进入水产加工企业,产品开发附加值低。2020年全县海洋捕捞总产值30.15亿元,平均吨价格0.87万元。随着近年来近海渔业资源和海

洋作业渔场日益衰减,“船多鱼少”矛盾日益突出,捕捞效益逐年下降。老旧渔船多,安全风险较大。目前象山共有各类老旧渔船975艘。现有渔船组织化经营程度低,大多为船东自有。以石浦镇为例,310艘老旧渔船船东独资占66.7%,其余均为2人合股,实际作业人员中外来短工务工人员占70%以上,人员素质不高,作业安全隐患风险较大。

文化程度低,渔民转产较难。对石浦镇老旧渔船船主的调查表明,平均年龄46岁,从业时间平均28年,文化程度为小学的占28.39%,初中的占

52.58%。他们长期从事简单且封闭的操作,技能单一,和外界交流不多,行业适应性不强,转产转业难度大。同时,即便是继续从事海洋捕捞业,由于技术要求和捕捞工具跨度大,渔民转产其他捕捞作业方式依然较难。

渔船体量大,作业能耗较高。象山机动渔船总吨位35.07万吨,功率50.72万千瓦,约占全省海洋捕捞渔船数的17%,居全省第一,位列全国前三。大多数渔船技术装备普遍不高,部分机动渔船柴油发动机老旧、能耗高等问题凸显。

强度,帮助渔民转产转业。参照外地标准,结合象山实际,确定符合市场规律的渔船回购标准,并采取分期支付方式。二要精准减船。把捕捞强度大、捕捞能力强的渔船以及安全风险大的老旧渔船作为减船重点,加大回收力度,确保渔业持续健康安全发



展。具体以收购184~440千瓦(250~599马力)钢质渔船为主,尽量不涉及收购60马力以下的近海生计渔船,对于限制使用船龄的老旧渔船要实行强制报废。建立渔业责任事故船东退出机制,主动征收渔船。三要逐步减船。率先建立渔业领域产能调整机制,制定长期的减船转产政策,加大补偿力度,鼓励海洋捕捞渔船所有人将渔业资源破坏性较大的拖网渔船转为钓具、流网等资源友好型渔船。引导交回海洋捕捞渔船马力指标,统一由国有公司管理使用,探索开展减船后马力指标碳交易。

多措并举,持续帮扶推动转产。研究制定系列扶持政策,拓宽渔民转产转业渠道。一要加强就业引导。以石浦310艘老旧渔船为例,平均功率224.6千瓦,以8500元/千瓦计算,回购额190.9万元,渔船拆解后残值平均20万元,扣除调查反馈的户均债务100万元,渔民实际到手资金不多,建议改革减船补偿机制,成立象山县渔民转业介绍所,定向引导本地渔民上本地渔船就业,不再新购渔船。二要加强产业帮扶。转变渔民经营模式和理念,提高渔船组织化程度,保障安全生产,提

高团队协作效益。建议增加渔业营销船数量,组建以渔业营销船为核心的合作社单元,鼓励产供销协作经营。水产城管理中心降低营销船收费标准,增加船上已经精细分类可直接供市场的鱼货物交易场地。协调央企和大型商场超市,拓展市场供应渠道,以销售集聚产能,以效益引导变革。加强水产养殖科学指导,引导绿色健康养殖,淘汰鲜饲料使用,压缩低值水产品的捕捞空间。三要拓展转产渠道。积极培育休闲渔船、休闲海钓、渔家民宿、电商平台等新业态,对渔民从事休闲渔业、渔家民宿、海上运输、设施化养殖或者跨行业自主创业的,加大补助力度。建设石浦渔业电商园,设立象山渔业电子商务创业基金,吸引和扶持专业团队创业,做大做强梭子蟹、大黄鱼等象山海鲜区域品牌,充分发挥现有产能的经济效益。四要

水平。一要推进渔船公司化管理。组建国有公司对捕捞渔船实行统一的公司化管理模式,完善“捕捞船+营销船+电商+加工企业”产业链,建立企业化、组织化经营模式,提高渔业捕捞安全管控和规模作业效益。大力推进渔业安全数字治理,强化“全天候、全时段、全区域”海上安全智治监管,增强海上预警研判、动态管控和应急处置能力,提高渔业生产安全水平。二要完善配套政策措施。在实施减船转产政策后,出台渔业补助、渔船保险、渔船贷款等配套政策,促进渔民转产转业。将渔业从生计向产业重新定位,实施更加规范的安全监管标准,加大安全生产政策保障力度。三要优化服务措施。履行渔船管理属地和属人责任,把象山籍人士拥有的县外籍渔船纳入安全服务范围,引导他们参照象山标准,提高安全管理水平。在实现所有渔船安全管理标准一致的情况下,开放市场,吸引更多的渔货来象山交易,填补本地渔船逐步退出后的市场容量,使象山从做原料向做产品转变,从做生产向做市场转型。

构建长效机制,提升渔船规范化管理

对策建议

从海洋捕捞业发展现状看,加快推进减船转产,既是保障渔业安全生产的迫切需要,也是推动渔业可持续发展的客观要求。要明确目标、加大力度,加快推进减船转产工作,推动渔业转型发展。

政策引导,实现渔船减量提质。把减船转产作为推进海洋捕捞业转型升级,实现渔业可持续发展的重中之重,逐步减少数量,提高综合效益。一要合理减船。建立保护海洋捕捞资源的“东海粮仓基金”,定向用于回购海洋捕捞渔船,减轻海洋捕捞