



2020年1月19日
星期日

第3596期 (总第4781期)
每周一、三、五、日出版

今日 4 版

国内统一刊号 CN42-0058
邮发代号 37-45

行业主流媒体 水运权威报道

沪苏浙皖共同发力

绘就长三角一体化最大同心圆

□ 全媒体记者 陆民敏

1月16日,《安徽省实施长江三角洲区域一体化发展规划纲要行动计划》正式出炉。该行动计划提出,安徽要积极参与长三角港口联盟建设,加强安徽港航集团与上海港、宁波舟山港等在联合运输、江海联运等领域开展合作,打造世界级港口群……1月8日至16日,浙江、上海、安徽相继出台关于贯彻《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》的具体实施方案或规划。对此,业内人士表示,可以预见,2020年长三角一体化将驶入“快车道”,区域内港航产业一体化发展也将迎来发展“春风”。

优化顶层设计 下好“先手棋”



▲嘉兴港乍浦港区码头。

能力。落实《长三角港航一体化发展六大行动方案》,推进区域港航协同发展。大力推进长湖申线、杭平申航道项目建设,开展苏申内港线规划衔接和前期工作。推进长江集装箱江海联运综合服务信息平台建设。鼓励上港集团与长三角港航企业开展多层次合作,联合浙江省开展上海国际航运中心洋山深水港小洋山北侧作业区规划编制工作和项目前期工作,推进项目建设。深化沪苏长江口港航合作,以市场化为导向优化集装箱航线布局。

在江苏省第十三届人民代表大会第三次会议上,江苏省省长吴政隆表示,2020年,江苏将全力推动长江高质量一体化发展。在更高质量推动长三角区域一体化发展中展示江苏作为,作出江苏贡献、实现互利共赢,深入实施全省“1+3”重点功能区发展战略,进一步发挥区域中心城市和城市群的辐射带动力,加快完善现代综合交通运输体系,制定实施交通强国江苏方案,基本形成“三纵四横”铁路主骨架。此外,还将与沪浙皖携手打造“轨道上的长三角”,优化高速公路和干线公路网,加快过江通道建设等。

1月16日,安徽就《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》发布具体行动计划。计划提出,要积极落实长三角港航一体化发展六大行动方案,加快建设畅通、高效、集约、智慧的现代水路运输体系。在1月13日举行的安徽省两会新闻发布会上,安徽省发展改革委党组书记、主任张培培表示,2020年,安徽要深化沿江港口与上海港、宁波舟山港等港口合作,合力打造世界级港口群,扎实推进长三角一体化发展和区域协调发展。

“各地陆续出台推进长三角一体化发展的各项方案或行动计划,是对长三角一体化国家战略的具体落实,有利于各地在顶层设计上加强合作、明确分工,以及在各领域根据需求制定相应差异化的发展策略。”上海国际航运研究中心高级分析师谢文卿表示,无论是在《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》中,还是在各地的行动方案中,港口与航运产业的一体化都是不可或缺的重要组成部分。

“无疑,港航一体化发展将促进长三角地区国际贸易成本降低和综合物流效率提升,进一步推动我国外向型经济发展。”谢文卿说。



▲上海洋山港。

港航联动 共享共赢

当前,长三角各省市正加强合作,绘制区域发展“一张图”,建设基础设施“一张网”,共下产业提升“一盘棋”。

1月6日,浙江海港集团、宁波舟山港集团董事长毛剑宏拜访江苏省港口集团,在与江苏省港口集团董事长王永安的交流中,双方均表示将围绕长江经济带、长三角区域一体化等国家战略继续合作。毛剑宏提出,希望双方以管理、资本为纽带,进一步加强合作,充分发挥各自特色与资源优势,共享长江发展机遇。

1月7日,上海市委书记李强调研洋山深水港,了解整体建设运营及上港集团与宁波舟山港共同合作开发的小洋山北侧区域开发情况。李强表示,要主动靠前、积极作为,推动形成合理分工、相互协作、各扬所长的长三角世界级港口群,为进一步提升我国在全球开放合作中的整体竞争力作出更大贡献。

2019年2月19日,上海国际港务(集团)股份有限公司就与浙江省海港投资运营集团有限公司就签署了《小洋山港区综合开发合作协议》,双方将通过股权合作,共同推进小洋山综合开发。11月5日,沪浙合作共建的小洋山北侧综合开发项目开工建设,标志着长三角港口一体化发展加快进程。

对此,谢文卿表示,江苏、浙江和上海同处长三角地区,区域位置相邻,在空间布局上虽各有侧重但依然共享区域经济腹地,与日本东京湾、美国纽约新泽西等港口群相似,从参与国际竞争的发展角度看,应当进一步加强合作,无论在

航线设置、业务发展、物流网络还是航运服务等方面都可以探索形成互为支撑的区域港口群,以不同货种、不同目的地、不同运输方式等为侧重,进行差异化业务发展,并在资源利用上争取实现共享。

“而安徽省港口以内河为主,与其他两省一市发展模式有所不同,重点可以加强与上海、宁波舟山、连云港等沿海港口合作,发展便捷、高效、低价的江海联运、河海联运模式,同时与海港在通关、驳运等业务上实现高度合作。”谢文卿进一步建议。

也有业内人士指出,在港口一体化过程中,上海港和宁波舟山港还需进一步发挥带动作用。上海港应调整货物结构,将长江流域内货物分流给其他港口,充分发挥集装箱运输的优势,强化自身在国际上的优势地位。宁波舟山港应大力发展传统物流之外的港口业务,向国际枢纽港继续靠近,与上海港形成优势互补的“双龙头”发展模式。

与此同时,还需要优化长三角区域内的港口群功能分工,突出上海全球航运资源配置能力,成为长三角港口群参与国际竞争合作的领头羊。在此基础上,增强江苏和浙江两省港口的实际运输功能,使长三角港口群在服务国际、国内两个市场的重要性愈发凸显。

上海市人大代表、上海社科院副院长王振坦言,可以将上海港优势不太明显的国际航运货物运输调整布局到宁波舟山港和南通港,上海自身则积极放大组合港效应,集中优势兵力建设高端航运枢纽。



▲连云港。

口岸“一体化” 助力港口合作

有专家指出,长三角一体化进入全面实施阶段,一体化发展就是要打破行政单元束缚,发挥各地比较优势,促进各类资源的自由流动和高效运转,形成优势互补、高质量发展的区域经济格局,口岸一体化是很好的抓手。因此,要想推进长三角港口一体化,口岸一体化必不可少。

谢文卿告诉记者,早在2007年,苏浙沪三地签署《长三角区域“大通关”建设合作备忘录》,开展三地电子口岸通关信息平台的合作、加强优化通关环境的合作,以及长三角口岸船舶动态信息互联互通。2014年9月,上海、南京、杭州、宁波、合肥海关正式启用区域通关一体化通关模式。同年12

港口,企业申请集装箱通关突破了时间和空间的限制。

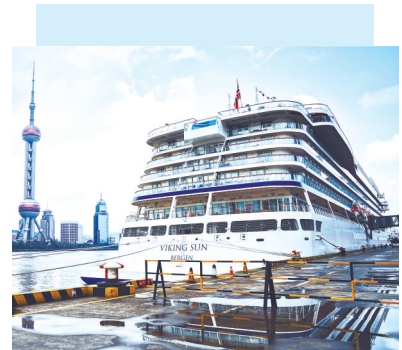
“电子交接单的使用是口岸通关效率大幅提高的核心竞争力,在长三角通关一体化建设中发挥重要作用。”谢文卿进一步解释,长三角区域口岸的通关一体化建设,有效实现信息互联互通和各口岸数据共享,大幅提高各口岸之间的通关效率,提升供应链互联互通和贸易便利化水平,通过长三角区域间政务协同、监管协同、服务协同为长三角港口整合提供了有利的条件。

那么,长三角口岸“一体化”建设该如何推进?

安徽省政协委员、民革蚌埠市委副主委、安徽财经大学教授杨莲娜建议,应进一步完善国际贸易“单一窗口”,以推进长三角通关一体化发展。她表示,长三角三省一市“单一窗口”可建立统一的公共平台,在统一的领导层、统一的数据标准、统一的监管模式下更容易实现跨区域通关数据互换,实现贸易更加便利化;这方面可以借鉴日本NACCs系统,以现有的电子口岸为基础,不断提高技术和服务功能;长三角区域的海关要加强合作,积极开展跨省通关,实施海关通关一体化,提高长三角区域内贸易便利化水平;长三角三省一市可在运输、通关、检验、监管等方面实现跨区域合作,在不同关区之间,实现跨区域监管系统对接、卡口信息互换、运抵监管互认、配载数据共享,使口岸功能向腹地延伸。

还有专家建议,推动长三角地区国际贸易“单一窗口”跨区域互联互通,可加强海关特殊监管区域合作,促进跨关区保税物流流转便利化,推动港航物流信息接入“单一窗口”,进一步简化进出境备案清单;可推动浙江自由贸易试验区复制推广上海自由贸易试验区新片区政策制度,放大上海自由贸易试验区新片区辐射带动效应。

此外,长三角区域营商环境一体化建设的好坏,也将影响该地区的港口一体化的发展。目前,长三角区域内开放合作程度较高,营商环境位居国内前列,但和国际先进水平对比,仍存在着机制瓶颈、行政壁垒,区域内各地营商环境差异也较大。对此,在江苏省政协十二届三次会议上,致公党江苏省委建议,应加强协同合作,推动长三角区域营商环境一体化发展。比如,建立重点领域规则和重大政策协调机制,加强政策协同,实现区域内由商品和要素的合作向规则等制度一体化转变;构建跨区域政务服务网,加快实现民生保障、一般企业投资项目备案和企业登记等事项“一地受理、一次办理”;充分利用三省一市现有的大数据中心和数据共享交换基础,探索制定长三角区域数据共享目录,统一数据标准,建立共享交换平台和一体化数据库。



▲上海邮轮码头。



▲合肥港。

2017年7月,在上海口岸服务办公室牵头组织下,集装箱设备交接单(EIR)电子化公共平台项目的基础设计开发及推进工作得到落实。2018年5月开始正式大规模上线试用。当前该平台已完成业务标准化、标准接口开发和基础传输平台搭建,实现所有业务实体信息接入和共享的全流程操作,平台涉及业务主要有“空箱调运”“进口提重还空”及“出口提空送重”等。

目前,该平台已与长三角10家船公司、100家堆场合作,在900家车队及货代企业中普及,涉及23个港口,包括宁波、南京、太仓等

本版图片由本报资料室提供



▲宁波舟山港。