

渤海新区：协同发展美丽之约

■ 本报记者 汪晓东

10年积蓄,在京津冀一体化中厚积薄发,以协同发展破解制度壁垒,“塑”一个新的沿海增长极,“捏”一个三地协同发展的重大战略平台,这就是沿海经济崛起的新主角——沧州渤海新区。

“事实上,渤海新区对接京津,充分发挥渤海新区港口、区位、交通、空间、产业、政策等比较优势,并初步取得‘5+5+2’协同发展的优秀‘气动布局’,这是实现赶超跨越的有利时机。”沧州渤海新区党工委委员张振民说。

造势： 产业转移热门首选

7月,连续数日的高温,似乎环京津、环渤海地带没有哪个地方更比渤海新区拥有高昂的斗志。

从2017年3月份起,沧州渤海新区整合全区招商资源,向京津派驻了13支招商队伍,全面打响“对接京津百日攻坚行动”。持续攻坚100天,签约项目493个,总投资1994.2亿元,涉及京津30个县区。

上述成绩是坚持积极承接、主动对接,更精准定向、筑巢引凤的结果。事实上,在张振民看来,充分发挥渤海新区港口、区位、交通、空间、产业、政策等比较优势,



聚焦新能源、商贸物流、现代农业、文化旅游等“十大协同发展板块”功不可没。

值得一提的是,渤海新区下大力打造装备制造产业园、北京汽车产业园、北京生物医药产业园、轻工食品产业园、新材料产业园、科创产业园及彩印包装、新型建材等“十大产业承接平台”,此举吸聚了京粮集团仓储物流加工、北京赛诺膜技术、北京约基长距离运输设备制造等一批大项目、好项目,而且实现各项目接得住、接得好、接得牢,让渤海新区成为当前京津产业转移的热门首选。

突破： 跨区域管理体制

渤海新区地处环京津、环渤海核心地带,与京津地缘相近、人缘相亲,虽然一直保持着产业协作关系,但却始终“近而不亲、密而不深”。

张振民表示,协同发展首先是改革创新的过程,必须要向改革找出路、向创新要办法,最首要的是在创新协同模式上积极探索、大胆突破。渤海新区按照“共建共管共享”模式,引进建设了北

京生物医药产业园。

该园区已全面落实北京药企异地延伸监管政策,在国内首开“企业在河北、监管属北京”的跨区域管理体制先河。

对此,津冀药企反响强烈。目前,中国制药百强企业石家庄四药投资40亿元的医药工业园等省内和国内规模药企纷纷跟进入园。到2020年,将承接北京医药企业100家,完成投资500亿元,产值达到1000亿元,实现税收100亿元。

张振民介绍,渤海新区按照“企业总部在北京、生产基地在新

区”模式,引进建设了北汽华北产业基地;按照“科技研发在北京、成果转化在新区”模式,着力打造渤海新区北京科创产业园。

融合： 在互补共赢中推进

渤海新区处于沿海开放前沿,更应在协同发展中做好优势互补、互利共赢。

渤海新区重点推进了与天津合作,实现了津冀协同发展的新突破。去年启动了与天津东丽区共建“津冀协同发展示范园区”工作,全球化工分销巨头德国布伦塔格公司中荣化工仓储等6个项目签约入园,全区累计承接天津合作项目151个,总投资386.5亿元。

“借沧州市与天津滨海新区签订战略合作协议的难得契机,今年我们全力推进与天津滨海新区的多元合作。”张振民说。

在政策共享、港口发展、基础设施建设上,渤海新区实现与天津协同发展,又积极与雄安新区错位承接北京非首都功能疏解。仅今年以来,签约亿元以上产业项目和高新技术项目就达到637个,同比增长64%。

在张振民眼里,协同发展的迅速突破有效带动和活跃了开放招商全局,这个美丽的“协同约定”即将实现。

渤海新区物流大考：是坚守还是突破？

■ 本报记者 汪晓东

从躁动到无数次洗牌,沉默许久的中国物流业正经历一场翻天覆地的变化。

而对于河北沧州渤海新区而言,是延续传统运输商自建采购、生产和物流配送模式还是转型为以综合性系统化服务为主,供应链体系完善的专业物流服务商?这是未来发展所面临的重要抉择。

“在国家‘一带一路’倡议下,面对日渐崛起的黄骅港和诸多园区,要实现渤海新区物流发展,企业要做到的不仅仅是搭建贸易服务平台、实现信息化等,转型升级已势在必行。”2017年7月,渤海新区大陆桥国际物流有限公司总裁刘振义如此形容企业转变的大背景。

传统之惑

沧州渤海新区在京津冀一体化中展现出一片生机勃勃,显而易见,物流如何发展将成为重中之重。

2016年10月之前,沧州渤海新区黄骅港吞吐量达到2.04亿吨,同比增长49%,增速名列全国沿海主要港口首位,成为我国第一大能源港。

然而,光鲜数据的背后是沧州渤海新区与日俱增的物流压力。事实上,在此之前,2015年渤海新区物流业增加值达到158亿

元,增长10.7%。刘振义认为,多年以前传统意义上的运输商已无法应对如此庞大的物流集群。

“这个时期全区物流贸易企业达到2062家,物流贸易总税收达到18.2亿元,同比增长25%。”刘振义说。

在刘振义办公室有这样一幅场景——不大的办公桌上整齐摆放着一摞摞材料,包括针对各种货品定制的运输方案,渤海新区公路港物流项目情况汇报,其中最引人关注的是物流贸易企业的研究材料。

刘振义认为,传统物流企业在采购、生产、物流配送等环节或多或少存在功能单一,不能有效建立综合系统化服务问题,没有支撑平台加之供求信息扁平化,在物流一线竞争中丝毫不占先机。

“这些成为传统物流企业的切肤之痛。”在刘振义看来,随着渤海新区公路、铁路和机场的陆续启动建设,以港口为龙头,连接京津及周边省份和中西部地区的物流贸易大通道将更加快捷、更加密集。

“而传统物流由于技术手段、运行规模、标准化等方面发展滞后,存在诸多弊端。”刘振义说,作为渤海新区的物流国企,如何突破物流市场“瓶颈”,避免传统物流企业“围城”是要解决的问题。

十年磨一剑

2007年至今,沧州渤海新区的脚步始终萦绕着物流转型发展。

德、法等国家的港口物流学习让刘振义意识到,中国物流成本不仅远远高于发达国家,也高于亚太和南美洲国家平均值。而这一切给予渤海新区物流业很大警示。

数据显示,发达国家物流成本占成品最终成本的10%—15%,发展中国家此成本值大约在15%—25%,而中国的物流成本占生产成本则更高。

刘振义认为,要解决上述弊端,则要注重物流需要占用大量车辆、油气、人力等资源的问题。因此在黄骅综合大港建设和渤海新区物流业的发展中,他率先提出了建立航运中心,提供“一站式”服务建议。

沧州渤海新区十年发展使物流业呈现一片欣欣向荣的景象,也让渤海新区大陆桥国际物流有限公司实现盈利。

数年间大陆桥国际物流有限公司迅猛发展,服务功能强大,交易平台、支付平台、金融保险、诚信体系、商业配套、信息化结构等一系列平台型运营规划为“东出西联”、“北上南下”多角度开辟运输新航线提供了有力支撑。

记者手记

标准化时代猜想

“春播”、“夏长”,对于沧州渤海新区的物流业来说,尽管实现标准化过程难度不小,但“秋收”季节不会太晚。

对于物流业而言,传统企业向创新型企业转型中大都会遇到管理不规范、信息化滞后和仓库没有标准化等问题,可以说非标准化充斥在物流行业几乎各个角落。

但问题是,互联网的发展已经让物流开始担任崭新角色。信息化已经开始,而标准化却没能跟上时代。

怎么办?这就要求物流企业要对货品规格、运输工具、仓库、运营管理以及信息平台实现标准化流程。

而对于跻身国内“一线”的沧州渤海新区来说,物流的流通和共享,首先就要建立在标准化的前提下。

以新区建设者自己的话说,即将开建的沧州渤海新区公路港项目,将作为当地物流产业链聚集的综合性服务支撑平台,极大加快实现标准化的进程。

蓝图正在绘就,沧州渤海新

区公路港项目将立足于当地,链接南北物流有形市场、辐射新亚欧大陆桥,是实现公铁海多式联运和公路物流有机衔接的综合性交通枢纽。

沧州渤海新区物流业将引进落户新区的所有生产制造企业实行“零仓储”模式。“当然,前提是生产制造企业首先改变‘大而全、小而全’的传统落后理念。树立‘物流外包’的现代物流标准化运作模式。”

对于沧州渤海新区能否实现物流标准化建设,记者感受到,包括刘振义在内的新区建设者都雄心勃勃。比如,大陆桥国际物流有限公司正在实现“互联网+智能物流”新模式,刘振义作为沧州渤海新区的国企负责人,突破就意味着尽快实现标准化。

2017年已然过半,物流创新依然会持续走高。当然,刘振义最大的心得在于,将自己纳入员工的考核中,取消了岗位任命制、积分制等。他说,良好运营管理团队将会极大加速沧州渤海新区物流标准化进程。

(汪晓东)