



## 发挥独特文化优势 提升文化感召力

江西省中国特色社会主义理论体系研究中心

近年来,各地在文化上更加自觉、更加主动,纷纷提出建设文化强省、文化强市战略目标,历史、传统、民俗等文化资源日益成为经济发展的基础资源。景德镇作为历史文化名城,在建设繁荣和谐魅力瓷都的新征程中,要顺应文化大繁荣大发展的时代要求,全面而深刻地彰显陶瓷文化的独特魅力,实现“文化名城”向“文化强市”跨越。

### 领悟历史文化的独特魅力

景德镇陶瓷历史源远流长,留下了宝贵而独特的民族文化遗产,成为当今建设特色鲜明文化强市的不竭源泉。从物质形态陶瓷文化遗产上看,境内高岭土古矿、古窑等遗址,属于没有同构性的精品级文化旅游资源。青花、青花玲珑、粉彩、颜色釉是四大传统瓷,集中体现了我国历史上瓷器制作的艺术成就。从精神形态陶瓷文化遗产上看,所蕴含的人文精神丰富而鲜明:一是开拓创新、精益求精。景德镇陶瓷每一次发展和飞跃,都伴随着创新与突破。正是这种领风气之先的创新精神,使景德镇成为我国陶瓷生产与艺术中心。二是兼收并蓄、包容开放。景德镇瓷业历千年而不衰,一个重要原因是门户开放、兼收并蓄。三是崇文尚德、悦和亲仁。陶瓷艺术深刻反映人们追求和美、崇尚正气的价值取向。以福、禄、寿、龙、凤、鹤为题材,直接表达了人们对幸福吉祥的向往,以松、竹、梅、荷、兰、菊为题材,传递了人们对刚正气节的赞颂。

### 与时代特征深度融合

深入转化陶瓷历史文化资源,在促进陶风瓷韵与时代特征的深度融合中,努力建设文化凝聚力和引领力强、文化事业和文化产业强、文化人才队伍强的文化强市。

文化强市要建立在文化感召力的基础上,有自己独立的文化品格,有令人钦佩的文化价值。要把建设社会主义核心价值观体系与弘扬优秀的陶瓷历史文化相结合,凸显思想和精神力量。在统筹经济社会发展中,不能将文化看成是经济的附庸和装饰品,也不能把文化建设只看成是有形的文化遗产宣传,而要以挖掘和传承陶瓷文化所蕴含的精神内涵为中心,使人们从文化遗产中看到人文精神,最大限度地吧优秀传统文化转化为推动科学发展、构建和谐社会的精神动力。

无论是文化事业,还是文化产业,都要坚持把现有的文化资源优势转化为丰富的精神文化产品,让人民群众共享文化发展成果。要合理规划文化发展布局,建设一批富有特色的文化产业园区和基地,积极引导文化工作者通过深度的创意创作,推动文化资源与科技、旅游融合,推动文化旅游、文化创意等产业快速发展,提高陶瓷文化资源转化的质量和效益。

相对于美术和陶瓷专业的人才济济,景德镇文化创意人才和经营管理人才缺乏,严重制约把陶瓷文化资源优势转化为产业发展的优势。因此,应把文化创意人才和经营管理人才的培养和引进纳入人才发展战略,着力培养更多的文化企业家、文化经纪人和文化创意策划大师,打造一支能充分挖掘和利用陶瓷文化资源,与陶瓷文化产业发展相适应、相协调的人才队伍,使景德镇由主要依靠专业美术人才为支撑的“陶瓷艺术之都”,逐步转化为同时依靠文化创意和经营管理人才为支撑的“文化产业之都”。

### 走特色鲜明文化发展之路

基于对陶瓷历史文化资源与精神内涵的认识,按照建设特色鲜明文化强市的目标要求,努力走出一条特色鲜明文化强市之路。

一是要坚持把提炼宣传景德镇精神作为主要抓手。利用历史文化资源不仅要挖掘有形的文化遗产,更要挖掘无形的精神内涵。景德镇优秀的陶瓷文化凝聚着中华民族自强不息、厚德载物的精神追求。要加强优秀陶瓷文化思想价值的挖掘和阐发,精心组织开展提炼“景德镇精神”活动,使提炼的精神表述语既反映景德镇恢弘的历史进程,又深刻诠释景德镇人的文化内涵和精神境界。着力把景德镇自古具有创新创业的品质、海纳百川的情怀、悦和亲仁的理念,融入到当今先进典型人物宣传和陶瓷文艺作品创作中去,使优秀陶瓷传统文化的人文精神,在春风化雨、润物无声中成为全市人民共有精神家园的重要支撑。

二是要坚持把健全文博设施体系作为主要载体。陶瓷历史文化博物馆最能生动显现景德镇作为陶瓷之城的独特城市风貌。推进陶瓷特色图书馆建设,打造藏书多、影响大的陶瓷文献信息中心。加强非物质文化遗产的发掘、抢救,以国家级手工制瓷技艺、传统瓷窑作坊营造技艺为重点,建立一批非物质文化遗产展览传习基地。加快形成以御窑遗址博物馆为核心,众多国有专题博物馆为支撑、民办博物馆为补充的文博体系。

三是要坚持把壮大陶瓷文化产业作为主要任务。建设文化强市要以陶瓷文化魅力为“魂”,以陶瓷文化产业实力为“体”,实现“魂”“体”相依相融。面向全国、全球打造陶瓷文化创意产业城,规划建设陶瓷文化科技产业园、陶瓷文化创意新区;做大做强文化旅游业,重点开发陶瓷古码头、里弄堂居文化旅游工程,打造以陶瓷文化为特色的精品旅游文艺节目,形成更多更好的陶瓷民俗风情游、工艺流程游、古迹寻踪游、珍品鉴赏游等精品线路;大力发展陶瓷会展业,拓展海内外的文化交流空间和陶瓷会展市场,力争取得更丰厚的经济和社会效益。

四是要坚持把文化改革创新作为主要途径。以改革的精神构建文化科学发展的体制机制,以创新的活力彰显陶瓷文化魅力。全面完成文化管理体制改革;深入推进文化企事业单位改革;建立人才培养、激励机制,采取合作培养、人才租赁等多种方式,引进一批懂文化产业经营、懂资本运作的急需紧缺人才,探索建立灵活多样的分配方式,让人才引得进、留得住;建立健全现代文化市场体系,加快成立文化产业协会,完善经纪、评估等中介机构,构建文化创意产业保护、服务交易平台;推动文化与现代资本、现代科技、现代生活融合,加快陶瓷文化内容、形式和传播方式的创新,进一步提升瓷乐、瓷舞、艺术瓷的创意水平,不断增强陶瓷历史文化的时代性和感召力。

(执笔:汪立耕 陈新剑)

本版编辑 赵登华

邮箱:jjrbll@163.com



## 在转型升级中实现货畅其流

物流业作为现代服务业的一个重要组成部分,在我国经济建设中发挥着越来越重要的作用,与人民生活关系也很密切。比如,铁路货运组织改革的主要内容之一,就是要大力发展铁路“门到门”全程物流服务,推动铁路货运加快向现代物流转变。又如,随着电子商务的发展,网上购物走进了千家万户,这种既省钱又省时间的购物方式需要发达的物流业作保障,才能做到准时、便捷、安全。再如,由于人们生活水平的不断提高,对

农副产品的多样化、新鲜度、营养性和安全性等方面要求也越来越高,应运而生的冷链物流已成为农副产品物流发展的大势所趋。

近年来,我国物流业总体规模快速增长,服务水平显著提高,发展的环境和条件不断改善,但与国际物流业的发展情况相比,仍有不小的差距。我国物流业总体水平落后,已经成为国民经济效益提高的严重制约。以农产品为例,许多农副产品从乡间地头收购上来时价格只有几毛钱,

可是经过层层转运流通之后变成了几十甚至十几元,在一定程度上是高昂的流通成本和低效的运输环节造成的。因此,如何充分发挥物流提高效率、降低成本的作用,尽快建立起一个符合国民经济发展要求的现代物流体系,已成为亟待解决的重要课题。

应该看到,加快建立社会化、专业化、信息化的现代物流服务体系,实现传统物流业向现代物流业的转变,不仅是物流业自身结构调整和产业升级的需要,也

是我国经济结构调整和产业升级成功实现的必要保障。促进物流业自身升级和平稳快速发展,既能够支撑其他产业的调整与发展,还有利于扩大消费和增加就业,对产业结构调整、转变经济发展方式和增强经济竞争力都不可或缺。尽快突破物流业发展的制约因素,积极探索推进我国物流业发展的科学路径,才能使我国生产效率、流通效率和消费效率联动提高,让货物畅流,实现物流业由大变强的根本性转变。(华音)

# 物流业中长期发展的战略思考

国务院发展研究中心产业经济研究部 魏际刚

## 我国物流业发展总体状况

其一,我国是物流大国,但还不是物流强国。经过三十多年的发展,物流业已经成为国民经济的支柱产业和重要的现代服务业。在规模快速扩展的同时,物流基础设施的大发展为物流能力的提升奠定了坚实的基础。但我国物流能力仍明显落后于主要发达国家。2012年,我国全社会物流费用占GDP比重约为18%,高出发达国家一倍以上。

其二,物流市场开放程度比较高。凭借规模、资金、技术和管理等优势,跨国物流企业已从原先主要以合资为主逐步走向独资,从单一业务走向综合物流业务,从集中于中心城市物流业务向构筑全国性物流网络展开。我国开放的物流市场成为世界物流市场的重要组成部分,成为跨国企业竞逐的焦点。

其三,物流发展不平衡性明显。受经济、生产力、基础设施、市场化程度、信息

水平、需求等因素的影响,我国物流业东部发展快,中西部发展慢,城市物流相对发达,农村物流滞后且水平低。物流企业、物流设施、物流活动高度集中在交通、信息更为发达的大中城市。从社会物流总额的绝对值构成来看,工业物流在国民经济发展中占据主导地位,是推动社会物流总额增长的主要动力。与消费市场紧密连接、竞争激烈、技术水平要求较高的家电、日用化工、医药、汽车、连锁零售和电子商务等行业物流需求旺盛。居于产业链上游、资本密集型的钢材、煤炭、矿石等大宗物资以及农产品与农资等物流发展相对滞后。

其四,物流业增长方式粗放。一是物

流系统性不强,网络化程度低,基础设施的配套性、兼容性较弱。综合交通运输体系尚未完全形成,综合交通运输枢纽建设滞后,不同运输方式难以进行合理分工和有效衔接,沿海和内陆集疏运体系不配套,各种运输方式之间信息不共享,交通运输资源综合利用效率不高;一些地方盲目大量兴建物流园区、物流中心造成闲置;仓储设施分布在不同行业和部门,缺乏有效的资源整合;地方保护、部门封锁比较严重。二是公平竞争、规范有序的物流市场尚未形成。三是物流业整体创新能力弱。物流业企业创新动力不强,研发投入低,商业模式创新、组织创新、技术创

新、管理创新等滞后,尚未进入以创新引领的发展阶段。四是可持续问题突出。表现为不合理运输、过度包装等问题严重;超载、超速造成的人身安全和货物损害事故时有发生等。

其五,物流业总体滞后于经济社会发展要求。一是物流基础设施结构性短缺。二是与制造业、农业、商贸联动不足,物流速度慢、成本高、渠道不畅、模式陈旧已经成为制约制造业由大变强、解决“三农”问题、商贸服务和电子商务持续发展的瓶颈。三是滞后于全球化进程。与高增长的国际贸易相比,物流业尚未形成与之相配的全球物流和供应链体系,进出口所需的物流服务很大程度需要依赖国外跨国物流企业。四是应急能力薄弱。在应对各类重大突发性事件时,难以做到“第一时间”应急物资的保障。

## 我国物流业中长期发展趋势

**趋势之一:**经济增长和结构升级带来物流市场的广阔前景。在工业化推进过程中,大宗能源、原材料和主要商品的大规模运输方式和物流需求仍将旺盛。同时,产业结构的逐步升级以及生产方式的变化,带来“短、小、轻、薄”商品以及小批量、多频次、灵活多变的物流需求快速增加。居民消费、心理、方式和结构的变化,要求物流发展更加注重效率、特色、个性和人性,基于更高时间和空间价值的物流需求会越来越大。

**趋势之二:**城镇化和区域增长新格局对物流空间分布、效率、获得性等提出更高要求。城镇化进程推动着物流活动集中于城市群、大中小城市和城际间,激增的物流量、机动车量以及能源短缺、环境污染、交通拥堵和道路安全等,迫切需要提升城市内、城际间物流效率,构建集成

式城市物流配送体系。区域经济协调发展以及一体化要求加快区域物流一体化,构建有利于东中西协调发展的物流服务体系。

**趋势之三:**全球化纵深和开放新格局推动物流市场深刻调整。全球化推动我国与世界经济的联系和相互作用日益加深。短期内,贸易格局的变化带动国际物流活动此消彼涨。中长期看,国际贸易仍将具有相对较高增长,带动国际物流继续高速发展。我国扩大对外开放推动物流市场朝着更高层次的竞争发展,以价格作为主要竞争手段的状况会有所改变,以服务、品牌、创新、社会责任等非价格竞争方式会得到

加强,专业性国际物流企业和基于专业化基础上的综合性国际物流企业将会得到更大发展。激烈竞争的物流市场推动物流领域的兼并重组持续发生,市场集中度会进一步提高。

**趋势之四:**新技术突破和广泛应用促进物流业升级。交通运输、物流、信息、新能源、新材料等领域在孕育新的技术突破,高速铁路、大型高速船舶、绿色航空、新能源汽车、智能交通、智能仓储、新材料技术、节能环保技术、物联网、现代管理科学和技术等将在物流领域得到推广和应用,电子商务、信息技术将与物流业深度融合,这些都对物流业升级带来重大促进作用。未来

物流技术创新将反映安全、快速、大型化、信息化、智能化、个性化、人性化、精细化、绿色化和节能化等时代性特点。

**趋势之五:**可持续发展要素成本上升等驱动物流发展转型。未来一二十年,我国物流能源消耗仍处于快速增长期。由于物流企业运营所需的能源、劳动力、土地价格持续上涨,依赖“高投入、高消耗、高排放、低产出、低效益、低科技含量”传统物流运作模式难以为继,面临着降低成本、提高效率、可持续发展的转型要求。

**趋势之六:**应急和民生物流的重要性日益凸显。在加快推进工业化、城镇化和经济社会转型时期,应急物流体系建设十分迫切。“三农”问题、医药卫生、社会救助、生活用品服务、可追溯食品供应链管理等方面要求加快发展服务于民、方便于民、受益于民的民生物流。

## 物流业未来发展的主要着力点

首先,构建高效的现代物流服务体系。运用系统的思想和理念,对运输、仓储、装卸搬运、包装、流通加工、配送、信息等功能系统进行完善和优化,积极发展物流技术装备系统。加强铁路、机场、港口、码头、货运枢纽等重要基础设施以及物流枢纽、物流基地、物流中心、配送中心、公共仓库等节点建设。重视宏观物流系统内各要素的组织和重组,使之相互联系与协调。通过整体优化,提高组织化程度,发挥整体效能,获取整体效益。抓好物流功能、企业内物流、企业间物流、区域物流、物流基础设施、物流信息、人力资源和管理体制等方面的整合。

其次,促进物流业和相关产业联动发展。充分发挥物流业在各次产业采购、生产、销售、配送以及供应链建设中强有力

的支撑作用。一是加快物流业与制造业互动发展。结合制造业改造提升、转型升级和由大变强的战略需要,加快与制造相配套的现代物流体系和供应链管理体系建设,实现制造和物流的高效对接;二是加快物流业与农业互动发展。构建现代化农产品物流体系,改变原有的农产品流通组织模式,解决农户小生产和大市场的矛盾;三是加快物流业与电子商务融合发展,找到电子商务和物流业合作共赢的模式,促进物流和电子商务相互延伸;四是推动物流业与商贸、产业集群等互动发展。在重要商贸区域、重点专业市场、产

业集群区,大力发展集展示、交易、仓储、流通加工、运输、配送、信息功能于一体的物流平台,建立以物流配送中心和高效信息管理系统为支撑的“电子商务+物流”基地。

再次,完善物流市场体系。完善公路货运、海运、内河航运、铁路货运、货运代理、仓储、邮政普遍服务、装卸搬运、流通加工、信息服务等基础性物流市场,加快培育和发展供应链物流服务、一体化物流服务和第三方物流、快递、航空货运、集装箱多式联运、冷链物流、应急物流等新兴物流市场。加强城市群物流、特大城市物流、大城

市物流、中小城市物流等城市物流市场建设,加快县域物流、乡镇物流、乡村物流等农村物流市场建设。加强钢铁、石油化工、汽车、轻工、纺织、医药、农产品等行业物流市场,加快小商品、大宗商品、快速消费品等综合性物流市场建设。

除此之外,我国物流业未来发展,还要在优化物流产业组织结构、推动物流可持续发展、推进区域物流协调发展、加快国际物流发展、加强物流技术创新等领域加强重点建设。

同时,实现物流业由大变强的转变,离不开体制机制和政策优化的保障,包括改革和完善物流管理体制,完善物流市场机制,完善财税、金融和工商等政策和物流国际化政策,完善物流标准和统计制度,加强物流学科建设和人才保障等。

## 治理地下水污染应注重制度创新

次多

近来,我国地下水资源水质恶化的状况令人堪忧,地下水污染的防治已成为社会关注的热点。

从问题形成的原因来看,固体废物堆放、填埋场渗滤液、农药化肥过量使用引起的地表水污染,都可能导致地下水污染。然而,最让人不能容忍的,是一些企业直接向地下排放污水。日前环境保护部组织的排查发现,有多家企业存在利用渗井、渗坑或无防渗措施的问题。黑幕终于暴露于阳光之下,然而,深层次的忧患仍值得深思。细究起来,地下水污染背后的复杂矛盾和问题,已难以通过简单的办法进行根治。调查发现,除了违法成本过低、执法力度不够,造成有的企业宁愿交罚款继续排污外,利益关系的盘根错节,也使得地下水

污染越来越严重。由于某些排污企业是地方政府招商引资的项目,对本地经济发展往往有一定“贡献”,甚至企业“排污费”成为基层环保部门的“人头费”,这种复杂的利益关系使一些地方政府有意保护排污企业,也使个别基层环保部门对企业排污睁只眼闭只眼。

上述问题表明,治理地下水污染,必须在加强和完善立法、严格执法、推动重拳治理的同时,推动制度机制创新。比如,企业排污,不仅要追究企业责任,对于监管的不到位,也应追究相关责任。此外,还要建立健全信息公开机制、公众参与机制等,依靠全社会的力量共同治理污染,使一切违法排污的企业都能够被强力追责,真正给宝贵的地下水资源撑起“保护伞”。

## 城市群建设要以产业优化为前提

甄珍

目前,我国城市群建设发展很快,但一些地方仍未摆脱单纯做大的“老路子”。在城市群的建设中,地理范畴的城市群显然已经存在,但经济功能合理配置、产业结构优化的城市群却比较少。比如,一些城市群产业布局雷同和互斥,导致区域内整体竞争力下降等。

从我国现有城市群的发展状况可以看出,城市群的形成和建设,有其自身的规律和前提条件,违背规律和缺少必需的前提条件,城市群建设均可能出现各种经济发展与产业发展失衡的问题。国际经验也表明,发达国家进入工业化后期阶段后,城市群的建设普遍体现在城市功能互补、产业配置密切,主导产业的聚集度高度集中,辅助产业对主导产业的依存不断提高等方面。如,美国华盛顿城市群,就是以华盛

顿为政治中心,以周边服务业、金融业为主体的城市群组建的,其城市分工明确,产业互补突出,各类经济要素流动顺畅,对外辐射性强,对内集中性高。

越来越多的实践证明,城市群建设要符合经济发展和产业布局的客观要求,强制性地在某一区域搞规模化建设,或拉郎配式地组建城市群,都会产生一系列的不良后果,不仅会导致资源的破坏和浪费,还会带来一些“城市病”。

因此,城市群的规划应以产业优化为前提,按照国家整体的产业分工和布局进行,引导城市群建立产业链条和集群上的关联配套,减少产业重复建设和恶性竞争,提升城市群产业体系的核心竞争力。地方政府应在城市群规划中充分考虑未来产业布局和主导产业的定位,强化城市群内产业链的衔接及经济要素的有效流动。

