

创新海域使用管理 建设集疏运体系

江苏南通江海联动探新路

投入资金600多亿元

内蒙古基础设施将对农牧区全覆盖

本报讯 记者陈力报道：为加快推进城市基础设施向农村牧区延伸、城市公共服务向农村牧区拓展、城市文明向农村牧区辐射，内蒙古打造“十个全覆盖”工程，得到广大农牧民的欢迎。据该区农牧办介绍，2014年至2016年3年内，全区将投入资金600多亿元，实施危房改造、安全饮水、街巷硬化、村村通电、村村通讯、校舍安全、卫生建设、文化建设、超市配送、社会保障等十项工程对全区行政嘎查村和农牧林场合场的全部覆盖。

内蒙古自治区省级干部去年起全部包扶贫困旗县，在农村牧区建立了各自的联系点。据测算，此次对保留村庄的覆盖式“反哺”，将改造农牧民危房52万户，让170万农牧民喝上干净水，为7000多个嘎查村完成街巷硬化，解决3020户农牧民用电问题，实现电视户户通、广播村村响，恢复和新建小学74所、教学点114个、幼儿园550所，建成5894个卫生室、10000个文化室、2534个农家店，为农村牧区常住人口发放养老金50亿元。

5年培养1500名致富带头人

新疆兵团培养创业“领头雁”

本报讯 记者乔文汇报报道：新疆生产建设兵团近日启动团场青年创业致富“领头雁”培养计划，计划在5年内培养1500名40周岁以下的致富带头人，力争各团场连队都有带头人。

“领头雁”培养计划将发挥兵团组织优势，挖掘、培养、鼓励基层青年人才发挥才智，创业致富，确保各师都设立带头人协会，创造条件让优秀的团场青年增长才干、脱颖而出，培养储备一批有志于扎根兵团、屯垦戍边的青年人才。兵团将通过开展创业培训、小额贷款贴息、项目资助、实用技能培训等方式，培养青年人才。

成立景区联盟

东北景区联手做强旅游市场

本报讯 记者苏大鸣报道：随着哈大高铁即将执行夏季运行图，4月中旬，东北14家4A级以上景区在大连成立东北景区联盟，以资源共享等形式联手打造“大东北”旅游线路。

包括大连金石滩旅游集团、大连老虎滩海洋公园、黑龙江镜泊湖景区、太阳岛风景名胜、吉林净月潭国家森林公园、长春伪满皇宫博物院、长影世纪城在内的7家东北著名景区是此次建立东北景区联盟的发起者，他们以区域联盟形式联手角逐全国旅游市场。

记者获悉，今后，游客在这14家景区的一家景区购票游览，就可以享受到其他景区的优惠票价。他们还推出东北景区联票供游客选择。

促进青藏资源综合利用

格尔木拉萨航线复航

本报讯 记者马玉宏、通讯员张敬霞报道：日前，青海格尔木、西藏拉萨间再一次建起了便捷的空中桥梁。格尔木至拉萨航线的再次开通，翻开了两市交流新篇章。

格尔木至拉萨航线的再次开通，将进一步促进青藏两省区资源综合利用，对加快推进两省区新型工业化进程，促进经济发展方式转变和实现跨越式发展发挥重要作用。此次通航不仅打破了该条航线停航29年的历史，也结束了格尔木机场目前仅有一家航空公司运行的局面。“义新欧”将成为“丝绸之路”上一条新绿色长龙。



2013年以来，贵州省湄潭县消防部门依托“一村一书屋”工程，建立5个“消防书屋”，免费赠送消防图书、资料2万余份，提升了当地群众的消防认识水平和自救能力，受益群众逾2万人。图为该县龙凤村群众正在“消防书屋”内阅读消防书籍。

本报记者 吴秉泽撰

本版编辑 魏永刚 喻剑

GDP增长的贡献率达到34.3%。

经济的快速发展也让南通遭遇了土地资源紧张、环保压力较大、发展资金不足等“成长中的烦恼”。南通一直尝试在陆海统筹发展中打破思想束缚和制度藩篱，取得显著成效。2012年12月，南通在全国地级市中率先实施海域使用权直通车制度；2013年1月，南通在全国率先出台《南通市海上构(建)筑物抵押管理暂行办法》，盘活海上沉睡多年的上千亿元资产；南通海域使用权融资规模居全国地级市首位；2013年，经国家海洋局特批，南通成为全国唯一海域使用管理创新试点市。

南通与许多沿海城市一样，面临着加快推进产业转型升级、新型城镇化、

海洋经济发展、生态文明建设等新课题，面临着资源、环境双重约束和利益多元化、诉求多样化带来的新考验，迫切需要通过争创陆海统筹综合配套改革试验区破解发展制约，以改革创新赢得新的发展空间。

去年底，江苏省委、省政府正式印发《南通陆海统筹发展综合配套改革试验区总体方案》，南通市委、市政府迅速印发了《实施意见》，将统筹利用和合理配置陆海资源要素、统筹陆域产业和海洋经济转型升级、统筹江海联动特色发展和跨江融合发展、统筹城镇化建设和城乡一体化发展、统筹社会建设促进基本公共服务均等化、统筹环境保护和生态文明建设6方面目标，分解为100项具体任务，把改革

的路线图、时间表具体化为各地区、各部门、各单位的“施工手册”。全市联动、挂图作战，不断积小胜为大胜。

成效正在显现：南通市洋口、东灶、吕四港等沿海港口深水航道，连接上海的临海高等级公路，纵贯南北的连申线内河高等级航道等一批交通基础设施建设相继竣工或加快建设，区域集疏运体系初步形成，陆海统筹发展关键交通环节打通；去年以来新增4个国家级开发开放平台，载体功能大大完善和提升；与苏南、上海合作建设的园区达12个，呈现遍地开花状态，其中苏通科技产业园、锡通科技产业园等9个合作园区已进入规模化产出阶段，区域融合发展机制进一步健全。

东部义乌、中部郑州、西部重庆,都有火车直接开行欧洲——

中欧铁路架起开放“大陆桥”

本报记者 齐慧

视线

通往欧洲的铁路，总能勾起人们浪漫的想法。现在，火车汽笛代替了悠悠驼铃，让“丝绸之路”重新展开，将中欧大陆紧密相连。

丝绸之路经济带，沿线人口规模接近30亿，被认为是世界上最长、最具有发展潜力的经济大走廊。建设好这条大走廊，对我国对外经济交流意义重大。今天，从我国东部的小商品城义乌，从中部交通枢纽郑州，从西部重镇重庆，都有专列和班列直接开行欧洲。

西部“渝新欧”“长安号”

运输时间节省一半

渝新欧铁路自重庆始发，经西安、兰州、乌鲁木齐，穿越哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯、波兰，抵达德国杜伊斯堡港，全程运行16天，比海运节省20多天，比空运便宜五分之四。此前渝新欧班列均为专列，由今年4月8日起开通的公共班列将常态化运营，每周共发出3班。

“渝新欧”自2011年1月28日开行后，上海、江苏等地的货物花两三天时间就可从沿海运到重庆，再从重庆花16天到欧洲，比原来沿海集装箱运到欧洲36天减少近一半。”成都铁路局相关负责人介绍说。截至3月底，“渝新欧”货运班列总共开行95列，安全运送货物4180车。其中今年已开行2列，预计全年将开行114列。

为了更好地发挥西部既有赴中亚欧洲地区线路的运力，2013年底，中国铁路总公司将陕西、河南、四川、重庆等相关省市开往中亚及欧洲等快运班列，整合为“中欧快线”，每周开行6列，接点站设在西安。2013年11月28日，首趟“长安号”国际货运班列从西安出发，经宝鸡、乌鲁木齐、阿拉山口，抵达哈萨克斯坦阿拉木图，全程运行线路3860公里。

“以往走公路运输或海运，耗时长、成本高，‘中欧快线—长安号’运输时间仅为6天至10天，比公路运输的

时间减少了20多天，运输资金成本也比公路运输降低30%左右，成为我国中东部地区通往中亚最便捷的货运线路。”西安铁路局相关负责人表示。

中部“郑欧”

5个月运货值超3亿

2013年11月23日，首列“风神号”郑欧国际铁路货运班列满载着41个集装箱1万多套“风神”牌全钢载重子午胎，在郑州铁路集装箱中心站正式启程。

这是郑欧班列第一次以企业名称命名专列，也是企业独家承包的专列。而这离郑欧班列开通仅仅4个月。2013年7月18日，郑欧班列第一班列从郑州铁路集装箱货运中心站开出，经新疆阿拉山口出境，穿越哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯和波兰，最终到达德国汉堡。正因为有着速度和经济上的优势，郑欧班列迅速受到企业青睐，各种专列不断

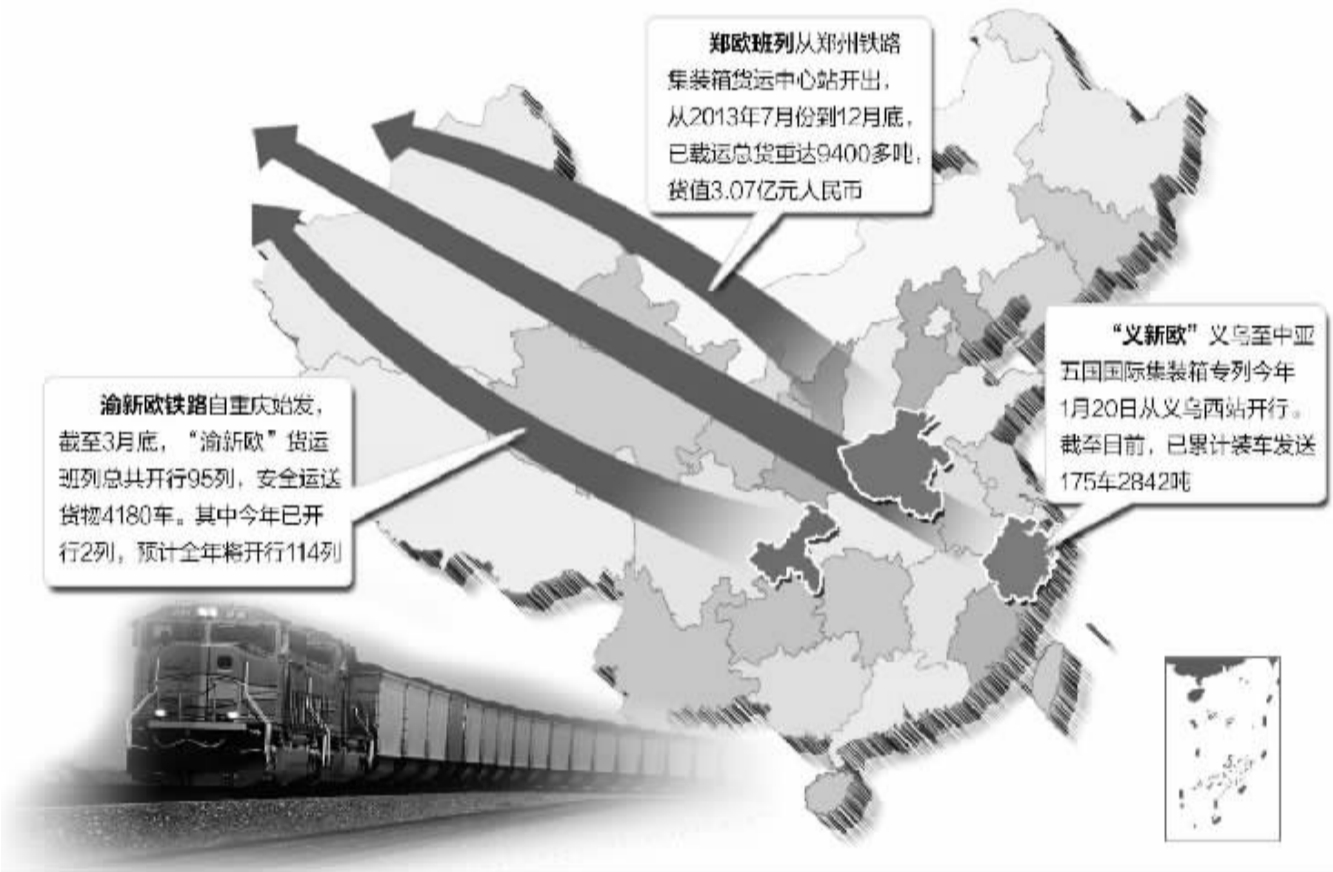
开行。从去年7月到12月5个月时间，郑欧班列已载运总货重达9400多吨，货值3.07亿元人民币。

目前，郑欧班列的货物种类从轻纺类、汽车配件，到工程机械、医疗器械等工业产品，再到笔记本电脑、移动硬盘等电子产品等，品种越来越丰富。原来，省外货源占班列总发货量30%左右，现在是70%左右。国内搭乘郑欧班列的货物，主要来自长三角、珠三角地区，东到沿海、南到深圳、西到西安、北到吉林，几乎涵盖大半个中国。今年5月份郑欧班列将由每周一班增加到每周两班。河南正在成为我国中部、西北、华北、东北地区货物的主要集散地和中转站。

东部“义新欧”

义乌成为又一新起点

今年1月20日，“义新欧”义乌至中亚五国国际集装箱专列从义乌西站开



行。浙江义乌直达中亚欧洲的国际铁路联运物流大通道基本建成。截至目前，上海铁路局金华货运中心已累计装车发送175车2842吨。

义乌汇集7万多个商铺的市场。在上海铁路局支持下，“义新欧”国际集装箱专列以义乌为起点，经新疆阿拉山口等边境口岸，直达中亚、欧洲等国家和地区。

义乌海关工作人员表示，中亚五国已成为义乌外贸出口的重要目的地。出口中亚五国的义乌小商品金额去年达到6723万美元，同比增长50.87%，义乌海关监管中亚五国的集装箱量由2012年的52标箱爆发式地增长至去年的618标箱。

日前，上海铁路局正在积极实施义乌西货场扩能改造工程。这为建成义乌铁路物流中心和铁路口岸奠定了基础，同时，也为“义新欧”铁路国际集装箱班列的持续常态化开行创造了条件。“义新欧”将成为“丝绸之路”上一条新绿色长龙。

贵港：航道升级振兴西江龙头大港

本报记者 童政 通讯员 张智荣

走进广西贵港中心港区，崭新的桥吊繁忙作业，现代化的港口气息扑面而来。熟悉贵港航运变迁的贵港市交通运输局局长宁德林表示，近年来的航道建设活跃了港口经济，使贵港港从小码头发展为大港口。今年第一季度，贵港港继续呈现良好的发展势头。全市完成港口吞吐量1086万吨，完成集装箱吞吐量27993标准箱，正朝着全年突破5000万吨大关的目标迈进。

去年12月28日，广西西江黄金水道建设重点项目南宁至贵港二级航道正式投入试通航。从此，2000吨级船舶可直航粤港澳。该项目的建成，标志着西江航运干线广西段实现了全线扩能。南宁至贵港二级航道工程起于南宁港

中心港区，止于贵港航运枢纽，按满足2000吨级内河船舶和1000吨级港澳线船舶通航的标准建设。据估算，仅西江航运干线航道从三级提高到二级，贵港至梧州段每年可省运费约1.3亿元，南宁到贵港段可省约4500万元。南宁至广州千吨级航道全部升至2000吨级，相当于12条单线铁路的运量。广西内河货运量和货运周转量均超过铁路。

从2009年12月贵港至梧州二级航道建成，到去年南宁至贵港二级航道工程建成，航道升级改造为贵港港的振兴提供了历史机遇。目前，贵港至广州南沙港“穿梭巴士”转关航线和集装箱定期班轮、贵港至珠海集装箱班轮航线都已相继开通。2013年，贵港港完成货物吞吐量4900.56万吨，

占全区内河货物吞吐量1.066亿吨的45.96%。港口吞吐能力、年新增吞吐能力均居广西内河港口首位，货运船舶运力占广西内河总运力的65.3%。

贵港市提出港口、园区、城市互动发展战略，建设西江流域核心港口城市。从2012年开始，以港口、园区、城建、农业、民生等五个方面为突破口，大力实施“三年目标任务行动计划”。

按照规划，“十二五”期间，贵港市大力推进贵港至梧州一级航道、来宾至桂平二级航道、南宁至贵港二级航道工程和贵港航运枢纽二线船闸等重大项目的前期及建设工作，续建罗泊湾作业区20万标准箱等一批项目。依托港口的优势，贵港

市加快发展以冶金、建材、电力等为主的工业产业集群，并加快物流产业发展，将贵港港从长期以来的“中转港”发展成为“货源港”。

通过发展临港工业，构建沿江经济带，贵港市先后引进中国华电等知名企业，产生了较强的产业集聚效应。如今，依托贵港港的发展，贵港沿江经济带初具规模。制糖、造纸、建材、能源、化工、冶金、饲料、农副产品等一批支柱产业链条不断拉长，形成了临港工业和资源型加工业两大产业集群，进一步繁荣了港口。2013年，贵港市实现规模以上工业总产值750.5亿元，同比增长19.5%。目前，贵港市每年港口及相关产业创造经济效益逾百亿元。