

北粮南运 产销协作走向深入

本报记者 刘慧

区域看点

随着东北地区粮食综合生产能力的逐步提高,源源不断的商品粮行销全国,我国粮食生产的“北粮南运”格局已悄然形成。

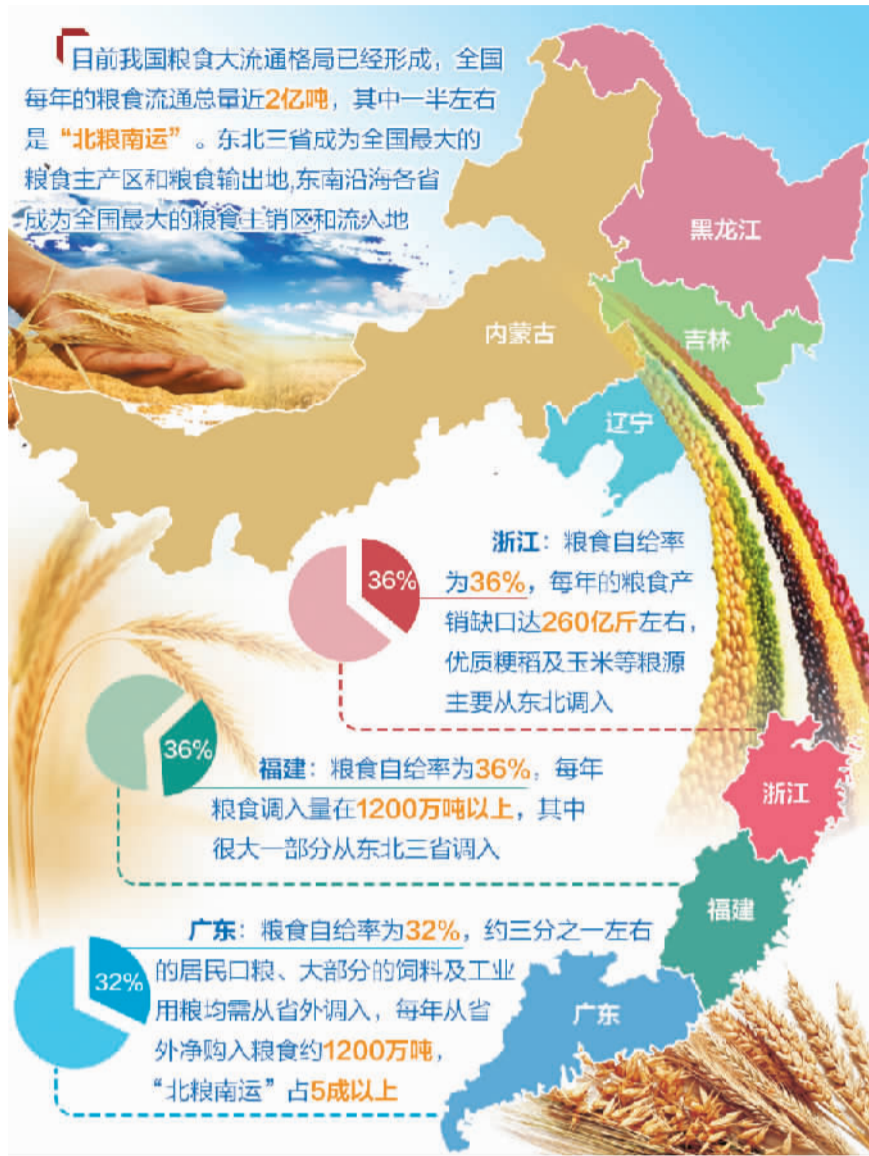
北粮南运,一方面增加了粮食产区种粮农民收入,推动产区粮食支柱产业做大做强;另一方面,为销区居民提供了优质粮源——

粮达天下,惠泽四方。目前我国粮食大流通格局已经形成,全国每年的粮食流通总量近2亿吨,其中一半左右是“北粮南运”。北粮南运已成为名副其实的促进粮食区域供求平衡的大动脉。去年新上市的粮食通过铁路、公路、水路,从黑龙江、吉林、辽宁、内蒙古等北方粮食主产区,正源源不断地运往广东、浙江、福建、四川等南方主销区,过去一度萧条的北粮南运大通道现在变得十分繁忙。

从“南粮北调”到“北粮南运”

“北粮南运”生产供应格局是随着工业化、城镇化的快速发展而悄然形成的。千百年来,“湖广熟,天下足”,是我国“南粮北调”生产供应格局的真实写照。京杭大运河在南粮北调中发挥着举足轻重的作用。在京杭大运河畔曾经有两个著名的粮仓,位于杭州市霞湾港的富义仓是清代国家战略粮食储备仓库,始建于清代光绪年间,是南粮北调的始发站;位于北京东四十条桥西南角的南新仓是明清两代的皇家粮仓,是南粮北调的终点站。这两个粮仓当时并称为“天下粮仓”,素有“北有南新仓,南有富义仓”之说,共同见证了京杭大运河“南粮北调”的兴盛与衰落。

从“南粮北调”到“北粮南运”的转变,只用了短短几十年时间。实际上,直至上世纪70年代末,我国粮食生产总量大部分来源于黄河以南(包括黄淮海地区),粮食供给格局一直是“南粮北调”。自改革开放以来,随着工业化、城镇化的快速发展,“两湖、两广”“江南鱼米乡”“蜀地天府国”等传统的粮食主产区的粮食贡献率逐年下降,东北三省已成为全国最大的粮食主产区和粮食输出地,东南沿海各省成为全国最大的粮食主销区和流入地。



和流入地。

据了解,目前广东省的粮食自给率仅为32%,是全国第一缺粮大省,约三分之一左右的居民口粮、大部分的饲料及工业用粮均需从省外调入,每年从省外净购入粮食约1200万吨,“北粮南运”占5成以上。浙江省是全国第二缺粮大省,粮食自给率只有36%,每年的粮食产销缺口达260亿斤左右,优质粳稻及玉米等粮源主要从东北调入。福建省是全国第三缺粮大省,粮食自给率仅为36%,每年粮食调入量在1200万吨以上,其中很大一部分从东北三省调入。

“北粮南运”一方面对于保障粮食供应、粮食市场稳定等起到积极作用,另一方面对于深化福建与北方粮食主产区之间粮食产销协作、拓展引粮入闽渠道、减轻主产省库存和仓容压力也发挥了积极作用。”福建省粮食局有关负责人在接受记者采访时说。

从“供需合作”到“供应链合作”

粮食购销市场完全放开后,产销区之间的粮食实现了自由流通。随着粮食生产区域越来越集中,粮食供求区域矛盾越来越突出。北方粮食主产区和南方主销区充分发挥各自优势,以经济利益为纽带,以市场需求为导向,建立形式多样、长期稳定的粮食产销合作关系。

记者在采访中了解到,广东、浙江、

福建、北京、上海、重庆等主销区通过“走出去”“引进来”的双向流通渠道,深入推进产销合作,由以前的单纯供需关系发展到供应链的合作,主销区企业深入产区建立产销合作基地,建立异地储备库,建立合作合资企业,推动形成粮油收购、储存、加工、中转、销售一条龙整体经营优势,形成快捷、高效的现代化粮食物流体系,服务粮食宏观调控。

北京市与吉林省吉林市两地在粮食产销合作方面不断进行有益探索。北京是特大型的粮食主销区,粮食自给率只有10%,粮食外调90%以上。吉林市是国家重要的商品粮生产基地。2011年,京粮集团在吉林省投资建设了年稻谷加工能力30万吨、仓容20万吨的京粮集团古船米业吉林榆树稻谷加工物流园区,构建起特殊时期东北至北京大米12小时进京应急保障机制。2016年底,京粮集团与吉林市粮食局签署协议,共同出资组建跨省市区域合资合作国有粮食企业,建立加工能力30万吨、仓储能力65万吨、政策性储备50万吨的粮食收储加销一体化基地。

“双方合作为两地或者更大范围的产销合作开拓了一种合作的新模式,能够充分发挥国有粮食企业在粮食流通领域的主体作用,利用吉林市粮食局所属国有粮食企业的地域、资源优势 and 京粮集团企业的实力、品牌、市场渠道及政策优势,实现粮食产品产销的深度开发与

融合。”北京市粮食局局长李广禄说。

产销区之间实现了粮食互补协作,促进了北粮南运,增加了产区种粮农民收入,推动了产区粮食支柱产业做大做强。同时,为销区居民提供优质粮源,稳定了销区粮食企业加工所需粮源,拓展了企业发展空间。但是,南方销区企业在开展跨省粮食产销合作的过程中,在信贷、享受国家扶持政策等方面都受到较大的制约。建议国家出台相应的扶持政策,在固定资产投资、增强信贷扶持力度等方面,鼓励、支持销区企业实现产销合作。

打通粮食流通“最后一公里”

货物畅流,方能行之天下。而北粮南运常常受到粮食价格、运力不足、流通方式落后等因素制约而被阻滞。

产销区粮食价格倒挂严重曾经是制约北粮南运的一个重要因素。去年3月玉米临储政策取消之前,记者在东北地区采访时看到,中粮松原粮库的4条铁路专用线长期闲置不用,辽宁锦州港、大连北良港货船寥寥。玉米临储政策取消后,产销区粮食价格、国内外粮食价格回归合理价差,激活了北粮南运。

去年秋天,新粮集中大量上市以来,东北四省区收购的粮食,受到铁路运力不足、公路运输成本上升等因素影响,不能及时南下。为此,国家发展改革委、交通运输部、财政部、粮食局和中国铁路总公司建立了粮食调运协调机制,铁路总公司加大东北运力调度倾斜的基础上,优先保证东北玉米外运。目前东北地区铁路日装车量增加到3000车,创造了新的纪录,有效缓解了东北运力不足的问题。

物流方式落后也是制约北粮南运的一个重要因素。近年来,北粮南运大通道建设成绩斐然,铁路专用线全面开花,公路、水路建设快速发展。但是,仍然存在物流成本高、信息化滞后、流通效率低等问题,物流体系建设呈现“北重南轻”“主线强支链弱”的情况,长江流域沿线、广西西江沿线、西南地区、西北地区仓储物流设施建设薄弱,制约了北粮南运物流通道的“最后一公里”。

专家认为,要真正疏通北粮南运大动脉,还需从根本上提升粮食流通现代化水平。应该完善发展改革委、财政、粮食、交通、铁路、商务、质检等部门的会商协调机制,加强粮食物流体系建设,全面推广散粮运输,强化公路、铁路、水运等无缝衔接,大力发展多式联运等运输组织方式,满足多层次需求。充分发挥市场机制,整合中央企业、地方国有企业以及其他不同所有制企业的粮食物流资源,培育大型粮食物流企业。支持粮食物流企业采取联营、租赁等形式联合铁路、航运企业优化粮食物流链条,构建跨区域、跨行业的粮食物流战略联盟。加快粮食物流与信息化融合,推动全国和区域性粮食物流公共信息平台建设,逐步实现公路、铁路、水路和航空运输的信息共享,促进粮食物流和电子商务融合发展,提高粮食物流运营水平和组织化程度。

发现

“我们有用工需求。”利源轨道公司的招聘“喇叭”似乎分贝不大够。这时,政府“扬声器”主动找上门来。

利源轨道公司在沈阳沈北新区实际投资已超过100亿元,填补了辽宁省高铁整车生产的空白。今年全面正式投产,用工需求迫在眉睫。新年伊始,沈阳市沈北新区副区长王宏新组织政府相关部门召开专题协调会,协助企业设计个性化招聘方案,并在省市人才市场、人力资源网、微信平台,同时免费发布企业招聘信息。沈北新区“微信”平台、“美丽沈北”官方微博平台以及个人“公众号”齐上阵,一同帮助企业发声。到2月,8日,企业已招入技术员工1300多人。

作为沈阳经济区国家新型工业化综合配套改革先导示范区,沈北新区率先搭建企业智慧服务平台。企业可通过互联网或手机APP登录平台提出相应诉求,平台自动将诉求分解至相关职能部门及责任人,机关干部实行“一对一”全程跟踪服务企业,确保对企业诉求急事急办、难事快办。切实解决企业对问题解决途径不了解、责任部门不熟悉、解决进度不知情、办结时限不掌握的问题,有的放矢提升政府服务效能。同时,沈北新区成立全国首个区级行政审批服务局,组建市场监管和综合行政执法局,建立跨部门、跨行业的市场准入、日常监督、行政执法、消费维权的大监管体系。实现了一个公章管审批、一个部门管市场、一支队伍管执法。

排忧解难作预案就得想到企业前面。今年,沈北新区加大改革力度,打通发展“堵点”,纾解创业“痛点”,扫除监管“盲点”,行政部门压缩一半,下放52项职能权限,下沉700余名机关人员通过“双进双解”活动走进企业、走进项目,提高行政效能,激发市场活力。目前,通过上门服务,精心组织收集的86个各类问题目前已全部解决,促进了项目建设和企业健康发展。“让企业愿意来,更要让其留得住、发展好。”沈北新区区委书记金志生认为,政府服务要从此出发,热乎劲不能只停留在招商这一段,更要做好安商、壮商、强商等优化营商环境的后续工作。

各地传真

推动软件和信息服务业发展

北京打造创新型产业发展格局

本报讯 记者杨学聪报道:随着云计算、大数据、企业互联网、北斗导航等领域一批重大应用取得突破,北京正积极打造与科技创新中心功能定位相适应的创新型产业发展格局。

来自北京市经信委的数据显示,2016年,北京信息传输、软件和信息服务业实现增加值2697.9亿元,同比增长11.3%,增速居各行业首位;占全市GDP的10.8%,较2015年提高0.5个百分点;占第三产业GDP比重排名第二,仅次于金融业。

据了解,为推动软件和信息服务业发展,北京可信开放高端计算系统产业发展基金和国科嘉和基金完成了对重点企业的投资,新设2只云计算与大数据领域并购基金。同时,还推动软件和集成电路产业企业所得税优惠政策在北京落地,共为企业减免所得税约24.6亿元。随着首个国家级制造业创新中心、中国航空发动机研究院在京落户,石墨烯创新中心、北京国际大数据交易中心有序推进,北京工业和信息服务业创新动力进一步增强。目前,金山公有云平台服务规模化企业2300家;用友企业互联网运营平台服务近400家创新创业企业;应用北斗终端9.4万台/套,北京成为全国北斗应用最广泛、终端推广量最大的城市之一。

加快服务业深度融合

上海推进“互联网+”商务创新实践

本报讯 记者沈则瑾报道:上海市推动各区开展“互联网+”商务创新实践区建设。自2015年普陀区开展首个“互联网+”商务实践区建设以来,金山、长宁等区先后开展了产业服务、生活性服务业等商务领域的“互联网+”创新实践,均取得了较好成效。

日前,上海市商务委员会与上海杨浦区人民政府签署“互联网+”科技服务创新实践区建设合作协议,这是上海市商务委推动各区开展“互联网+”商务创新实践的又一成果。杨浦区开展“互联网+”科技服务创新实践区将围绕国家创新型城区、上海科创中心重要承载区、更高质量国际大都市中心城区和国家双创示范基地“三区一基地”的战略目标,发挥区内产业集聚、空间载体、科技创新等优势,加快互联网与科技创新、服务业发展深度融合,充分激发市场活力,推动供给侧结构性改革,打造经济新引擎,培育经济新动能,助力上海建设具有全球影响力的科技创新中心和国际贸易中心。

本版编辑 陈艳 陶琦

努力打造长江经济带重要战略支撑

——访安徽省发改委主任、安徽省推动长江经济带发展领导小组办公室副主任张韶春

本报记者 白海星 文 晶

《安徽省人民政府关于贯彻国家依托黄金水道推动长江经济带发展战略的实施意见》提出,把安徽省建设成为长三角世界级城市群的新兴增长极、全国重要的自主创新示范区和先进制造业基地、内陆对外开放的新高地、长江流域生态文明建设先行区,努力打造长江经济带重要的战略支撑

权威访谈 聚焦长江经济带

安徽省自2015年4月出台《安徽省人民政府关于贯彻国家依托黄金水道推动长江经济带发展战略的实施意见》以来,安徽推动长江经济带建设重点在哪?实施进展如何?记者近日专访了安徽省发改委主任、安徽省推动长江经济带发展领导小组办公室副主任张韶春。

记者:作为长江经济带一个重要组成部分,安徽建设的总体思路是什么?

张韶春:首先就是保护生态环境,增强绿色发展优势。国家强化长江水资源保护和合理利用,加大重点生态功能区保护力度,加强流域生态系统修复和环境综合治理,有利于安徽省加强污染治理和生态保护,进一步将生态优势变成发展优势。其次是依托长江黄金水道,构建综合

交通枢纽。在此基础上,促进区域融合、扩大东西双向开放,承接产业转移、加快转型升级。在绿色发展的基础上,优化城镇化布局和形态,提高城镇化质量。

绿色发展是安徽省近年来一直倡导的方向。加快推进生态文明建设,是安徽省坚持绿色发展的抓手。为此,我们出台新安江水资源与生态环境保护综合实施方案。实施重大生态修复工程,强化长江防护林体系建设、水土流失治理、退耕还林还草、水土保持、河湖和湿地生态保护修复,启动实施天然林保护工程,加强湿地保护与恢复工程建设,加快小流域综合治理及退田还草还湖还湿。与此同时,实施最严格的环境保护制度,推进大气、水、土壤三大污染治理,继续加强长江、淮河、

巢湖等重点流域水环境综合治理与保护。

记者:在推进长江经济带建设、坚持绿色发展安徽如何保护岸线资源?

张韶春:安徽省编制了《安徽省长江岸线资源保护和开发利用总体规划》,把水安全、防洪、港岸、交通、景观、生态等融为一体,实现岸线资源的有序利用和有效保护。目前,规划已编制完成,并已征求沿江各省市和省有关部门意见,待修改完善后报省政府审定。安徽严格港口深水岸线审核,优化港口功能布局,加快现有港口码头改造,提升港口的集约化水平和运营效率。

下一步,安徽省将把修复长江生态环境摆在压倒性位置,共抓大保护,不搞大开发,努力构建人与自然和谐的皖江绿

沈北

「堵点」

「纾解」

「智慧」

「痛点」

「盲点」

「扫障」

「为企业」

「为企」

「为企」

「为企」

「为企」

「为企」

「为企」

「为企」

「为企」

「为企」