

长三角协调会第二十次联席会议今在连云港举行

20多年来,“联谊会”渐成“议事会”



江苏自贸试验区连云港片区区位优势独特,这里成功探索出“保税+出口”混拼、“车船直取”零等待、多式联运“一站式”监管等新模式。

视觉中国供图

■本报记者 任俊猛

今天,长三角城市经济协调会(以下简称“长三角协调会”)第二十次联席会议在江苏连云港举行,长三角41座城市代表到齐。

1992年,15个长三角城市协作部门主任自发倡议设立联席会议制度。1997年,长三角协调会正式成立。前4次会议两年一开,2004年起一年一开。本是个“联谊会”,悄然变成了“议事会”,20多年来,长三角区域合作就此从“务虚”逐步走向“务实”,每年都要定下一些专题,逐条研究解决。

协调会拥有自己的传统。开会时,各城市排序不按行政级别,而按首字笔画排序。2002年以后加入的城市,则按加入先后排序,话语权平等。有意思的是,会议举办地的确定,也是按照加入先后顺序。

此次联席会有创新,更注重市场力量。筹备人员透露,此次采用分论坛形式,由南京、合肥和宁波等城市,分别围绕科技、环保和园区话题,供各城市代表按照兴趣参加,并发动企业和园区等市场力量参与其中。

长三角一体化正酣,各类平台与合作机制也愈发多样和成熟。这个“老牌”的协调会,依旧值得关注。

当年入会有点难

长三角协调会诞生之时,长三角一体化还有点冷门。长期关注长三角发展的华东师范大学

教授、南通大学特聘教授徐长乐告诉记者,20世纪90年代,几乎没人讲长三角,“江苏就是江苏,上海就是上海”。不仅政府层面不敢越雷池,学界也对于跨省协同有异议。虽然,苏南与浙江的一批乡镇企业、民营企业已经在长三角跑起来了,上海等大城市的“星期日工程师”也跑出去了,徐长乐总结,大家都知道要“借力”上海,但话不能明说。苏南地区当时有几句顺口溜:“白天向西看,晚上向东看”“听南京的,看上海的,干自己的”。说白了,白天开会、听报告、贯彻会议精神,朝向南京;而晚上打开电视就是看上海的电视台……长三角一体化,从某种程度上讲,最初是企业家和老百姓用脚跑出来的。1994年,中国与新加坡合作建设苏州工业园,选址就在苏州园区最东端,这里最靠近上海,园区基础设施的第一件大事就是修一条公路——能够从工业园直通虹桥机场的快速干道,被称为“机场路”。园区产品以“小轻贵”为特色,供给全球,因此需要国际枢纽机场。在当时人们的意识中,“虹桥机场也是苏州、无锡的机场”。

徐长乐认为,2003年可以称为“长三角年”,沪苏浙高层领导率团互访,方方面面的合作忽如一夜春风来。“但是热闹了几年之后,随着一体化进入深水区,骨头就变得难啃了。”徐长乐说,协调会的联席会议也随之有些冷淡下来,比如各城市出席代表的“重量级”变小,一些代表连凳子还没坐热就离开了……但是总体来看,加入协调会、融入长三角,还是一件“正经事”。

有一段时间,想要加入长三角协调会,

并非易事。

浙江台州是幸运的。10多年前,台州就开始积极谋求加入协调会,当时台州市政府工作人员一敲开专家的房门,只为推介自己的城市,为此还进行了一场答辩。2003年,台州被正式接纳为协调会成员,这是协调会首次扩容,成员城市由15个增至16个。徐长乐对此印象很深:台州能够加入,很大程度上是因为台州与宁波等协调会成员在产业方面合作很多,最典型的是台州的吉利汽车,公司总部位于杭州,工厂建在宁波。

长三角协调会办公室原总干事程建新告诉记者,当时,要加入长三角协调会,考虑的指标有很多。比如在区域范围内的区位、城市推动一体化能够起到的作用,以及加入协调会的主动性等。让程建新印象深刻的是,那段时间,马鞍山等安徽城市,在产业、交通等方面,都积极参与一体化发展,数次向协调会递交入会申请,却迟迟未果,直到2010年,马鞍山与合肥一起加入协调会——10多年前,马鞍山就明确提出,要建成南京的“后花园”,吸引南京企业来投资。后来,马鞍山还与南京签订了全面合作框架协议,其中旅游还被纳入“宁镇扬马”旅游线路整体向外推介。至今,马鞍山依然是南京都市圈的积极参与者和受益者。

如今作用更突显

协调会不能光务虚,要做实事。程建新在协调会办公室工作了近10年,对长三角交通一卡通印象很深。他回忆,当时

上海用的是第一代交通卡,与杭州、宁波都不同,制式差异巨大,最多单向兼容,还有资金沉淀等都是难题。协调会也努力过。当时恰逢2002年上海申世博会成功,长三角多地提出“抢抓世博机遇”,推动长三角公交卡一体化。2006年,协调会办公室组织召开“实行一卡通互通、促进长三角交通一体化”课题研讨会。课题组认为,长三角相关城市至少要进行一次以上的系统改造,可究竟谁向谁靠拢,谁来取代会,依旧是问题。

好在世博会前,另一件事靠着协调会的工作做成了。上海世博会举办前,协调会推进的世博旅游标识系统,让成员城市尝到一体化带来的甜头。由协调会办公室牵头,制定有关标准、引导示范,吸引了长三角16个城市开展世博旅游标识的统一工作。这是国内首个区域标准,得到国家有关部门的认可。程建新回忆,世博旅游标识系统在颜色、图形、中英文以及距离标注等方面都借鉴了国际标准。

程建新认为,在梳理问题和提供思路等方面,这些年来,协调会默默做了很多基础性工作,包括异地养老、医保结算、金融合作等,只是进一步突破往往受阻。

协调会未来应当如何定位?连云港市发改委区域处处长陈振华告诉记者,现在成员城市之间需要多地协调的专题合作事项,由协调会牵头推动,比如徐宿连运河项目就纳入协调会年度重点工作。不少专家表示,以前协调会政策执行力度不足,现在从国家战略层面推动长三角一体化,这个“老牌”协调会有望释放新动力。

用“情”招商 串“链”发展

一批日本企业家近日来到“日资高地”无锡,12个高端制造业、现代服务业项目集中签约

■本报见习记者 朱凌君

9月10日,无锡日本产业链对接合作大会举行,旨在搭建无锡日本友好交流平台,加强区域产业链合作。无锡要把“日资高地”的城市名片叫得更响亮。

无锡与日本的合作及对日招商已经持续了20多年。自1995年起,无锡每年都在东京组织与日本企业的交流会。今年受疫情影响,活动会场从东京转移到无锡,一批日本企业家来无锡参会。截至今年7月,日本在无锡投资项目1248个,投资总额174.2亿美元,去年在无锡纳税前十的外资企业中日企数量最多。日资为何青睐无锡?

“日资高地”缘起于《无锡旅情》

关于无锡“日资高地”的缘起,一种比较浪漫的说法是,这与一曲20世纪80年代在日本广为流传的《无锡旅情》有关。1986年,《无锡旅情》单曲在全日本发行了130多万张,第二年还登上了日本红白歌会的舞台。许多日本青年,就是听了这首歌后选择到无锡旅行的。直到2017年,无锡市领导率经贸代表团赴日本东京,举办的活动还冠以“《无锡旅情》30周年”之名,双方共同唱起《无锡旅情》。与之相随的,还有坂本敏四郎和长谷川清已在无锡发起共建“中日樱花友谊林”,已衍生出“国际赏樱周”,使无锡成为国际三大赏樱地之一。

既有情缘,无锡坚持精准发力,将主攻日本作为重点招商目标。曾任无锡市外经局局长的周谦,在接受媒体采访时介绍无锡当时“全方位包装”的经验——对外,将“无锡旅情”的文化品牌贯穿于对日招商活动中,几次富有针对性、广泛性、连续性的推介,影响了日本政界、企业界和金融界;对内,以无锡新区为核心,将优势迅速向无锡全市扩散,全市29个园区瞄准日资产业转移,接受新区日资辐射,串起了条条产业链。

效果很快显现,2002年无锡吸引的日资超过大连,那年日本企业的对华投资有1/6集中于无锡。仅2002年,世界500强前30名的12家日本公司中,到无锡的就有8家;日本八大商社中,4家在此扎根。资金和尖端产品的汇入,改善了无锡当地的产业结构,索尼公司曾经将无锡视为其在“网络时代的数码梦想的起源地”。有趣的是,日资的迅速涌入,一度让无锡有些措手不及。当年大量日资企业落户投产,无锡当地的日语人才和技术人才却供应不足,特别是高级人才常出现紧缺状况。无锡市重金招聘急需人才,其中“对日招商首席代表”一职开价年薪50万元,而招商业务员,月薪也在6000元以上,这在十几年前的无锡,确实是高薪。

◆《无锡旅情》歌词中,有一句深情的“再一次重新开始”,无锡也希望在对日产业链合作中,强链、补链、延链、造链,将整个长三角的产业链做大做强

一句深情的“再一次重新开始”

如今,人才早已不是问题。为进一步借助国际智慧,加快无锡城市、企业、人才和环境国际化步伐,今年,无锡还新聘及续聘了共26名企业高管与行业专家,担任第三届无锡国际经济技术顾问,其中有4位来自日本——三菱日联金融集团会长平野信行,瑞德银行行长藤原弘治,索尼公司执行副总裁、索尼集团中国总代表御供俊元,喜开理株式会社代表取締役社长梶本一典。

“日资高地”带给无锡的不仅是一张特别的城市名片,也被视为无锡经济后续发展的有力支撑。近年来,由于日本的集成电路、机械制造、车联网、生命健康、新能源等优质产业与无锡的发展方向高度契合,无锡也在努力加深双方在相关产业方面的合作。此外,本次大会还见证了12个高端制造业、现代服务业项目集中签约,包括总投资约1亿美元的阿尔卑斯新型电子元器件项目、总投资约3500万美元的联合包装三期基地项目、总投资3000万美元的中达商事株式会社金属制品加工生产项目等,12个项目投资总额达4亿美元。

自1986年由日本东京急行电铁株式会社投资的第一家日资企业——无锡大饭店开业以来,目前无锡已有超过1200家日资企业集聚。去年,无锡进出口总额924.3亿美元,累计实际利用外资642.8亿美元。批准外商投资企业1.4万家,均居江苏省前列。目前我国正在形成国内国际双循环相互促进的新发展格局,内需潜力不断释放,对外开放不断扩大。无锡作为产业门类较全、流通条件较好、消费市场较大、开放水平较高的城市,地处长三角地理中心和沪宁杭连线城市中心,有很大的发展潜力——《无锡旅情》歌词中,有一句深情的“再一次重新开始”,无锡也希望在对日产业链合作中,强链、补链、延链、造链,将整个长三角的产业链做大做强。

第二代“普陀山”轮到期退役

源自“上海制造”,曾是浙江投资兴建的最大客轮



新“普陀山”轮。采访对象提供

■本报记者 陈抒怡

9月9日,经过40轮竞价,在“上海—普陀山”客运航线上已经行驶15年的“普陀山”轮通过“拍船网”竞拍成交,成交价格299万元。本次竞拍后,“普陀山”轮也将到期退役,等待下一位继任者。

在“上海—普陀山”航线上,已有两代“普陀山”轮先后服役。第一代“普陀山”轮,俗称老“普陀山”轮,1961年由丹麦哥本哈根船厂建造,1961年1月20日下水,同年6月完工。该船原名“BORNHOLM”,1980年卖给中国,1987年进入舟山海运服务,改船名为“普陀山”号。老“普陀山”轮专门跑“上海—普陀山”的客运航线,单行航程12个小时,在上海港靠泊外滩十六铺码头。2001年4月30日,老“普陀山”轮最后一次跑完“上海—普陀山”航线后开往江苏张家港市常顺船舶拆除公司报废拆解。为接替这艘丹麦产的老“普陀山”

轮,1990年国产“浙江406”轮改名为“普陀山”号,成为第二代“普陀山”轮,又被称作新“普陀山”轮,即本文开头竞拍成交的“普陀山”轮。资料显示,新“普陀山”轮船长78米,设计满载吃水3.4米、荷载2811吨,设计吃水时的载重量385.7吨、航速13.2节。

新“普陀山”轮总造价为1218万元,有728个旅客舱位,是当时浙江投资建造的最大客轮。该船由上海船舶设计院设计,于1988年7月开始由上海东海造船厂负责建造,1990年10月建成,为沿海Ⅲ类航区的第三类客轮。

根据历史资料,1992年3月,浙江省舟山市轮船公司安排老“普陀山”轮和“梅岑”轮对驶,使上海至普陀山每天有客轮。2003年9月25日,十六铺码头仅存的两条上海至普陀山、定海的客运航线,全部迁到吴淞客运中心。21世纪初,上海到舟山群岛的航线曾是中国最火热的沿海客运航线。

南通力推“首席质量官”

■本报记者 任俊猛

近日,南通办了一场以“质量”为主题的全国性大会——2020年全国首席质量官大会暨江苏省“质量月”活动启动仪式。啥叫首席质量官?和南通有什么关系?

不同于原本企业的质检员、品质部等设置,首席质量官被视为企业的第一质量人和质量发展人才中的关键少数,他们熟悉并组织执行质量相关政策,负责制定、实施企业质量品牌战略,以及行使质量安全一票否决权等。

南通是首席质量官制度的发源地。2009年,南通在全国率先设立企业首席质量官制度;2012年,江苏将这一制度在全省范围全面推行;同年,企业首席质量官制度在全国试点。

南通市场监管管理局质量发展处处长周鸣鹤告诉记者,南通企业中天科技可能是最早设立首席质量官制度的企业之一。走进中天科技如东县的总部,能看到一块石碑,上面写着“痛定思痛”,下面还刻有“1998年3月3日行业抽检,通报中层绞式光缆渗水试验不合格”等小字。从那一年起,企业将3月3日定为“质量耻辱日”,每年这天,公司将组织全员观看产品质量警醒专题片。该企业设置的首席质量官,进厂发动员工针对企业运行中存在的问题,多提意见、建议。

大企业有能力设置企业质量官,小微企业也有办法。南通家纺占据全国约一半市场份额,其中不乏罗莱家纺等龙头企业,主要是3万多小微企业主和个体工商户。为了带动他们重视质量问题,2017年,南通在家纺行业成立全国首个质量合作社,目前已吸纳企业、个体工商户1000多家。小微企业在原材料把关和产品检验等方面,条件相对薄

◆在首席质量官制度的发源地,质量合作社规范小微企业运作,实现订单共享

弱,要稳定产品品质,确实有些困难。为此,质量合作社的发起单位中,有南通市纤维检验所,能给予企业检测优惠价,政府部门也为小微企业检测提供部分资金。

小投入带来大效应。南通家纺行业的小微企业和个体工商户规范运作后,订单更多了——有些品牌企业来发生产的订单,会分给质量合作社内的小企业来做,质量可靠——如此,让一批小企业得到进一步发展。

南通的质量合作社越来越多,启东在今年7月成立了电动工具的质量合作社,海安则围绕化纤产业成立质量合作社。

如今,南通首席质量官已增至5000多人,实现规模以上企业全覆盖。产品质量监督抽查合格率比2009年整体提高3.61个百分点,江苏省质量奖获奖企业全省第一,主导起草国际、国家、行业标准1180多个,承担20多个国家、省标准化试点项目,数量位居全省第一。

以“质量官”“质量社”为抓手,南通提出全力打造质量强市“升级版”。南通已考虑在市长质量奖中,单列一个首席质量官奖,让这批“官员”更有获得感。首席质量官也将入选南通的质量管理专家库,作为市长质量奖的评委专家,为企业提供咨询服务。南通还将聚焦高端纺织、船舶海工、电子信息等本地主导产业和企业主打产品,加快建成国家家用纺织品、电动机产品质量中心和省船舶智能制造产业计量测试中心。

今年4月,江苏出台相关文件,要求每年江苏省规模以上企业新增首席质量官5000名左右,并明确到2025年,力争实现江苏规模以上企业首席质量官制度全覆盖,中小微企业覆盖率不低于80%。