

2013

宁波发展论集

NINGBO FAZHAN

LUNJI 2013

主编◆卢子跃



宁波出版社
Ningbo Publishing House

宁波发展论集（2013）

主编 卢子跃



图书在版编目 (CIP) 数据

宁波发展论集. 2013/卢子跃主编. —宁波: 宁波出版社, 2014. 6

ISBN 978-7-5526-1589-0

I. ①宁… II. ①卢… III. ①区域经济发展—宁波市—文集②社会发展—宁波市—文集 IV. ①F127.553-53

中国版本图书馆CIP数据核字 (2014) 第103745号

宁波发展论集 (2013)

主 编: 卢子跃

出版发行: 宁波出版社

地址邮编: 宁波市甬江大道1号宁波书城8号楼6楼 315040

责任编辑: 钱升升 沈建国

印 刷: 浙江开源印务有限公司

开 本: 787mm×1092mm 1/16

印 张: 10

字 数: 116千

版 次: 2014年6月第1版

印 次: 2014年6月第1次印刷

标准书号: ISBN 978-7-5526-1589-0

定 价: 35.00元

目 录

宁波建设国际商贸物流中心的对策研究	1
宁波市加快深化行政审批制度改革研究	26
宁波中心城环境品质提升规划对策研究	45
宁波建设中国一流休闲旅游目的地的对策研究	55
宁波市医疗机构纵向分工协作的现状与对策思路	65
以贸易便利化推进宁波自由贸易园区建设研究	81
关于扩大宁波工业有效投资的对策研究	106
城乡一体化背景下宁波新农村建设路径研究	127

宁波建设国际商贸物流中心的对策研究

商贸物流业是现代服务业的重要领域，在城市经济中居于核心地位。国际商贸物流中心建设，对优化经济结构、改善投资环境和提升城市竞争力具有十分重要的战略意义。市第十二次党代会明确提出了把建设贸易物流中心作为基本建成现代化国际港口城市的主攻方向，全力推进商贸物流业发展。但目前而言，与建设国际商贸物流中心的要求以及世界公认的国际商贸物流中心城市发展水平相比还有较大差距。加快国际商贸物流中心建设，是我市当前推进发展方式转变、实现经济社会持续健康发展的一项重大而紧迫的任务。

一、国内外商贸物流中心建设的实践探索

（一）发达国家和地区商贸物流中心建设

的实践探索。目前，世界公认的国际商贸物流中心有纽约、伦敦、东京、新加坡、香港等城市。从其发展的历程来看，通常都经历了传统型向现代型发展的过程，辐射范围由小区域向较大区域再向国际化发展，商贸物流功能则由商业集散向资源配置和市场整合转变。具体来看，国际商贸物流中心建设都有相同的共性特点：

1. 注重制度创新和环境优化。世界重要商贸物流中心在初期发展阶段，大多是凭借优良的港口、便捷的交通、齐全的设施、广阔的腹地等因素成长起来。伦敦在 19 世纪初开始规划实施自由贸易战略，并制定宽松的税收政策。纽约在吸收和保留英国自由贸易区发展的政策经验的基础上，推行多边贸易战略，并采取一系列的支持性措施。东京不仅制订了积极的贸易政策，同时还不断完善与贸易相关的其他措施，如有关港口、物流等方面的法律、法规，促进出口货物竞争力的产业政策等。

2. 集聚高端商贸物流主体。国际商贸物流中心一般是跨国公司最为密集的地区，依托跨国公司的全球生产和营销网络成为世界经济神经中枢。2011 年世界 500 强全球总部地区分布中，东京有 49 家，纽约有 20 家，伦敦有 18 家。伦敦从 20 世纪 60 年代起，全面实施了以引进国际总部为主的开放型战略，使伦敦成为欧洲吸引海外公司最成功的城市，目前共有 90 多个国家和地区的 1 万多家海外公司落户伦敦，有 1/3 的公司将欧洲总部设在了伦敦。纽约于 1976 年开始实施调整战略，通过实施城市工业园区战略和区域经济发展战略，营造更好的“总部环境”，努力使人口和外迁的企业总部回流。

3. 完善市场体系和市场机制。围绕全球化战略，引导建立既符合市场经济规则又符合自身利益的市场体系，形成资源集聚的全球

主要大宗商品的要素交易平台,达到增强对全球贸易影响力的目的,是国际商贸物流中心建设的重要途径。纽约是全球最重要的贸易信息枢纽之一,通过纽约交易所等生产要素市场、商品期货市场,每天产生和消费着数量庞大的数据、信息,并通过贸易实践,使得数据、信息升华为风向标,指导全球贸易运行,并在全球范围内进行贸易生产要素配置。

4. 促进城市功能多样化。国际商贸物流中心除具有货物进出口功能外,与之相关的会展、金融、保险、商业等服务功能都高度发达,国际商贸物流中心同时也是国际金融中心、国际商业中心、国际会展中心等,尤其是金融服务功能十分突出。伦敦主导着全球最大的金融市场,占外汇交易额的三分之一以上。纽约是实力与伦敦最为接近的竞争对手,占全球外汇市场 16.6% 的份额。其他领先的外汇交易中心是东京、新加坡,各占全球外汇市场的 6% 左右。

5. 依靠信息技术提升商贸物流现代化水平。新加坡在宽带接入、移动电话普及率等方面领先于许多亚洲城市。近年来强调运用信息通信技术来提升商贸物流。新加坡通过编制《智慧国 2015 总体规划》,面向全国提供超高速、普及性、智能化、可靠的基础架构,通过信息通信技术,缩短与世界各国的交易主体在空间和时间上的距离,在更大范围内迅速地集聚来自全球的商业信息,提升交易效率。

(二)我国相关城市国际商贸物流中心建设的实践探索。近年来,我国相关城市纷纷提出建设国际商贸物流中心发展目标,并将此作为推动创新发展的一项重要任务。特别是上海、广州、义乌等地,在国际商贸物流中心建设中的思路日趋明确。

1. 上海:2010 年以来,市政府先后制定了《关于加快推进上

海国际贸易中心建设的意见》、《上海建设国际贸易中心“十二五”规划》和《上海市推进国际贸易中心建设条例》。上海将围绕“到2015年基本拥有比较完备的国际贸易中心核心功能框架，2020年基本建成上海国际贸易中心”的总体目标，重点采取四大措施：一是全力推进战略性项目建设。目前与商务部合作共建的“中国博览会会展综合体”启动建设，国际技术进出口促进中心也正式挂牌，同时着重突破现代服务业综合试点的体制机制瓶颈。二是聚焦平台项目提升。外高桥国际贸易示范区建立了汽车、钟表、医药分销等十个专业化进口贸易平台，国际设计与贸易促进中心、国际贸易技术标准服务中心等外贸公共服务平台已正式启动，数个国别商品中心已经成立或正在推进之中。三是突出抓好贸易领域创新发展。以各类新模式、新业态和新领域为重点，大力推动贸易方式转型发展。已累计吸引跨国公司地区总部393家、投资性公司259家和研发中心349家。四是推动研究探索相关政策保障。进一步扩大国际贸易结算中心外汇管理试点规模和范围，推进外高桥保税区贸易便利化创新试点，推动海关特殊监管区域的功能创新和转型升级，探索建设自由贸易试验区。

2. 广州：2012年9月，市政府制定出台《建设国际商贸中心实施意见》，提出了广州市建设国际商贸中心宏伟蓝图，重点推进八大功能建设：一是通过打造会展之都，将广州建设成为会展服务功能完善、专业性会展高度发达、展会场馆设施较为齐全的全球会展中心。二是通过打造购物天堂，将广州建设成为国内外知名品牌的集聚地、潮流时尚的重要传播地、观光消费的首选地。三是通过打造贸易枢纽，形成以技术、品牌、质量、服务为核心的外贸新优势，促进广州由“贸易大市”向“贸易强市”转变。四是通过打造

采购中心和价格中心，将广州建设成为“全球采购、广州集散、辐射全国”的大宗商品采购与定价中心。五是通过打造物流中心，加快建设立足华南、辐射亚太、与港澳深错位发展、具有全球影响力的亚洲物流航空航运中心。六是通过打造区域金融中心，推动广州建设成为市场体系完善、商贸服务功能强大、专业机构集聚发展的国际区域性金融中心。七是通过打造电子商务中心，加强电子商务应用的广度和深度，加快建设国家级电子商务示范城市。八是通过打造美食之都，加快建设一批具有国际影响力的美食集聚区，进一步凸显广州“中华美食之都”和“国际美食之都”的城市形象。

3. 义乌：2011年3月，国务院正式批复同意义乌开展国际贸易综合改革试点，根据国务院批复精神，义乌市研究制定了改革试点三年实施计划及试点内容细化方案并报送国家有关部委会审。重点改革任务是“确立1种贸易方式、制定5项配套监管服务政策、打造9大发展平台、完善7方面服务体系”。1种贸易方式即量身定制“市场采购”新型贸易方式；5项配套监管服务政策就是制定实施与“市场采购”新型贸易方式相适应的海关、检验检疫、税务、外汇、工商等监管服务办法；打造9大发展平台，就是积极构筑有利于实施“市场采购”新型贸易方式的重要载体，主要包括建设义乌商贸服务业集聚区、建设国家级小商品国际贸易区、打造重要的国家级会展平台、建设境外经贸合作区、设立综合保税区、建设“义乌港”等；完善7方面服务体系，就是着力创新有利于实施“市场采购”新型贸易方式的体制机制，包括创新电子商务发展管理模式、构建市场综合服务体系、构建品牌和质量提升体系等内容。

二、建设国际商贸物流中心的现实意义

打造国际商贸物流中心是宁波建设现代化国际港口城市的重要组成部分，是破解宁波发展中的深层次矛盾和问题的有效途径，对于推进结构调整和发展方式转变、支撑现代化国际港口城市建设和经济社会持续、快速、健康发展具有十分重要的作用。

（一）建设国际商贸物流中心是推进产业结构调整，打造宁波经济升级版的必由之路。目前，全球产业结构呈现出由“工业型经济”向“服务型经济”转变的总趋势，以商贸物流业为主体的现代服务业越来越成为促进经济发展的主导性力量，世界发达国家服务业增加值占 GDP 的比重超过 60%，其中美国服务业所占比重达 80% 以上。可以说，没有现代化大商贸、大流通，就不可能有现代化大生产。长期以来，我市工业占 GDP 的比重始终保持在 50% 以上，现代服务业对经济发展的贡献度明显不足。2012 年宁波服务业占生产总值的比重仅为 42%，远低于世界水平。国际商贸物流中心建设，有助于带动现代服务业全面发展，提升服务业在经济中的比重，促进服务业与制造业融合发展，加快产业结构向高附加值环节转移升级，进一步增强经济实力。

（二）建设国际商贸物流中心是提升城市功能，增强城市综合竞争力的有效途径。2010 年出台的国务院《长江三角洲地区区域规划》中，宁波被国家确定为区域性中心城市，担负着带动全省、乃至长江三角洲南翼地区整体发展的重任。带动周边地区发展，实质就是要为周边地区提供服务，这也是中心城市存在的价值所在。而城市服务功能是通过商贸物流业来体现的。国际商贸物流中心建

设,有利于优化城市发展形态,完善城市服务功能,提升城市品位,增强城市综合竞争力和辐射效应,更好地服务周边发展。

(三)建设国际商贸物流中心是加快港口转型发展,建设国际强港的内在要求。从港口发展阶段来看,第三代港口是以物流功能为主要标志,第四代港口是以全球资源配置为主要标志,港口贸易物流已成为港口的核心功能,发展港口贸易物流已成为当今世界国际强港发展的主要趋势和方向。近几年来,我市港口发展取得了历史性突破,基本确立了我国深水枢纽港和国际集装箱远洋干线港的战略地位。但总体上看,仍属于大进大出的交通运输港,港口增值服务能力比较薄弱,港口生产附加值不高。国际商贸物流中心建设,有利于瞄准第三、四代港口,拓展港口资源配置和增值服务功能,加快推动货物运输港向物流贸易港转变、国际大港向国际强港转变。

(四)建设国际商贸物流中心是适应经济新形势,扩大内需和对外开放的客观需要。从当前面临的形势看,全球金融危机的后续影响仍在持续,外部需求持续收缩,亟须扩内需增外需。商贸物流业发展与扩大内需息息相关,世界平均消费率约为77%,而宁波消费率不到40%,远低于世界水平。商贸物流中心建设,有利于加快建立城乡一体化、畅通高效的商品流通网络和服务体系,增强消费需求拉动力,为城市经济可持续发展注入新的活力。同时,通过改变目前商流环节过多和物流配送体系落后的局面,有利于改善投资环境,增强对国际生产要素的吸引力,促进开放型经济的又好又快发展。

三、建设国际商贸物流中心的现状分析

从规模上讲,宁波国际商贸物流中心建设已初具雏形。但总体

上看，宁波商贸物流在综合实力、资源配置能力还比较薄弱，贸易便利化还有较大的改进空间，打造国际商贸物流中心还任重道远。

（一）商贸物流业发展迅速，但综合实力还不强。2012年，全市商品销售总额首次突破万亿元大关，达10610.8亿元，完成限上社会消费品零售总额1249.8亿元，在全省排名第二位、长三角南翼地区城市中排名第一位。贸易规模逐年提高，外贸进出口总额达到965.7亿美元，在15个副省级城市中位列第三位，仅次于深圳和广州。物流产业持续快速发展，宁波港货物吞吐量达到4.53亿吨、集装箱吞吐量1567万标箱，均居中国大陆港口第三位。但以先进城市为参照，宁波商贸物流业综合实力还不强，主要表现在：一是商贸流通业发展水平有待提高。在2013年发布的中国城市竞争力蓝皮书中，宜商城市竞争力排名居于第20位，名次远落后于上海（第3名）、广州（第4名）等城市。现代流通方式发展不够快，传统业态仍属主导，特别是在管理信息系统、网络服务等技术应用方式较为落后。在国际著名品牌吸引力和地标性商业方面缺乏有影响力的名街、名品、名店。目前我市共有老字号企业31家，但总体知名度较低。二是服务贸易发展相对落后。当前，宁波对外服务贸易模式多为经营租赁等劳动密集型或资金密集型低附加值项目，金融、保险、计算机信息服务、技术咨询，专有权利和特许、广告宣传 and 电影音像等技术密集型高附加值服务产业发展水平较低，国际竞争力不强。据统计，宁波的国际服务贸易进出口总额与货物贸易比重仅为1:26，远低于全国1:10的平均水平。三是物流增值服务能力较弱。集疏运结构不合理，公路运输比例偏高，海铁联运比例不足1%。空港物流尚处起步阶段，除了至香港、澳门、台湾的地区航线外，没有一条定期的直飞国际航班，2012年货邮吞吐量

9.1 万吨，仅占货运总额 3%，不到上海的 7%。物流产业布局分散，产业链不长、价值链不高，发展水平与港口地位和吞吐量规模不相匹配。物流成本相对偏高，目前宁波社会物流总费用占地区生产总值的比重高达 18.54%，高于国内平均水平。

（二）市场体系建设加快推进，但市场定价和资源配置能力较弱。拥有各类商品交易市场 779 家，2012 年实现交易额 2681 亿元，网上市场交易额 398 亿元，分别占全省的 16.9% 和 21.1%，液体化工、原油、铁矿石、塑料等交易量均居全国前列。同时，中国余姚塑料城网上市场发布的中国塑料价格指数已成为国际塑料行情风向标，宁波镍金属交易额占全国的 40%、全世界的 10%，初步掌握了亚洲镍金属市场的价格话语权。但市场体系总体上还不够完善，市场定价和资源配置能力较弱，主要表现在：一是市场交易模式创新不足。目前，宁波大宗商品交易市场沿袭传统现货交易模式，服务内容和方式单一，交易、结算、物流、金融全方位、集成化的服务模式尚未形成。而国内天津渤海商品交易所现货连续交易方式为主，中国不锈钢交易所、天津稀有金属交易市场、青岛国际商品交易所则以中远期交易为主，在中国市场已经形成一定影响力，宁波很难再以现有的交易模式抢占市场份额，亟须创新发展。二是电子交易市场交割仓库容不足。宁波大宗商品交易市场除浙江塑料城网上交易市场目前初步形成了辐射华东、华南、华北等地区的交割仓网络，其他大多都分布在宁波及周边地区，辐射面较为狭隘。如华商商品交易所的交割仓主要分布在宁波、舟山、金华、南通、无锡等江浙地区；宁波汇金大通有色金属储备交易中心交割仓则分布在鄞州、镇海等地，难以形成辐射长三角甚至全国的大宗商品交易“宁波品牌”。三是市场集聚力不强。目前宁波木材、钢材等实体交易市场

重复建设的问题较为突出，造成市场的过度竞争。龙头型实体市场较为较少，缺乏广辐射半径和能够满足跨区域需求的市场，纳入统计的 86 家亿元以上商品市场，其中 10 家市场规模在 50 亿元以下，5 家市场规模在 10 亿元以下。

（三）贸易主体经营多样化，但大型龙头企业较少。2012 年，奇美电子、中基集团、宁波钢铁等 10 家企业入围中国对外贸易 500 强企业名单，21 家企业入围中国对外贸易民营企业 500 强。此外，还涌现出海商网、余姚塑料城网上交易市场、中塑在线等优秀的电子商务企业，以及宁波中远物流、浙江中外运、富邦物流等一大批国内著名物流企业。但贸易主体整体实力不强，规模化、集约化程度不高，主要表现在：一是缺乏引领性强的商贸龙头企业。宁波外贸企业九成上以是中小外贸企业，实力型、领军型、总部型外贸企业数量不多，尤其缺乏拥有自主性国际营销渠道和网络的外贸大企业、大集团。我市进入全国 500 强企业数量低于深圳（53 家）、上海（21 家），且排名处于中下游水平。二是电子商务平台企业发展比较分散。在建设电子商务特色产业园，缺少产业核心企业，难以形成有效地市场竞争力和适合产业发展的上下游产业链。在占整个电子商务交易额超过 80% 的 B2B 模式中，宁波发展相对缓慢，金华在 2012 年发布的全国电子商务平台百强中占据 10 席，宁波仅占 3 席，而杭州上榜则达到 19 家。从平台交易量来看，仅绍兴网上轻纺城，2012 年产值就达 800 亿元，比宁波所有交易平台产值之和还多。三是增值服务能力较强的物流龙头企业严重不足。目前，宁波大多数物流企业业务比较单一，基本停留在装卸、仓储、运输等传统业务，并且规模较小，如全市从事道路运输企业拥有 100 辆车以上的仅有 25 家。货检、分装、包装、贴标等物流增值服务能力

力比较薄弱，能够参与需求方企业物流运作，提供第三方物流服务的大型物流企业极少，供应链管理能力和严重滞后于企业发展需求。此外我市的跨国公司无论从数量还是规模、质量来看，比其他国际商贸物流中心城市都有很大的差距。

（四）商贸物流配套服务体系日益完善，但整体功能有待提升。2012年宁波跨境人民币结算额逾1000亿，涉及的境外区域分布在五大洲126个国家（地区），基本实现与宁波有经贸往来国家的全覆盖。电子支付体系日趋完善，建成了以中央银行支付清算系统为中枢，银行业金融机构支付清算系统为基础，第四方物流市场支付平台和第三方支付系统为补充的电子支付系统架构，支付效率在国内处于领先地位。尤其是浙江余姚中国塑料城网上交易有限公司，已成功取得国内唯一的互联网支付牌照。会展服务水平不断提高，年度规模展会总数和展览总面积处于省内首位、国内同类城市前列。一批大型会展项目进入全国先进行列，家博会、服博会先后通过国际展览联盟（UFI）认证，成为省内会展项目取得UFI认证最多的城市。但配套服务体系与国际商贸物流中心的要求还有一定距离，主要表现在：一是现代化的金融支撑体系还不够健全。银行评估体系和风险管理机制不够完善，信用信息支持不足，企业资信证明获取效率不高，严重影响在线融资业务发展，融资效率较为滞后。金融品种过于单一，主要涉及进出口贸易、船舶购置、港口建设相关的融资、结算汇兑和货运、财产保险等传统金融业务，尚未针对商贸物流产业形成系统、成熟的金融配套产品。物流交易支付模式比较传统，与交易行为容易脱节，交易信息处理平台和支付平台难以形成无缝对接，支付成本较高，与上海、深圳等地区难以形成比较优势。二是会展服务总体竞争能力还较弱。在国内外有影响的实力

型专业会展企业极少，整体策划营销能力不强，难以与国际知名会展机构、品牌企业开展合作。随着上海建成世界上规模最大、水平最高的国家级会展中心，南京、苏州、无锡等长三角同类城市竞争加剧，宁波会展产业优势更加难以凸显，服务于商贸物流发展的能力将受到影响。同时，受基础设施影响，宁波民航、铁路发展相对薄弱，特别是国际航线极少，不利于国际客商来甬参展与会。三是其他中介服务水平有待进一步提高。以法律财务中介为例，除了注册税务所在全国具有一定影响（全国45个注册税务大所中，宁波占有6家），其他中介服务机构在全国排名均比较靠后，这与目前宁波经济地位不相适应。同时，上海、杭州、苏州等政府有关部门已专门制定出台相关优惠政策措施，加快中介服务业发展，抢占新一轮改革发展制高点，宁波已显现出了较大差距。

（五）商贸物流发展环境不断改善，但贸易制度和政策创新仍显滞后。口岸大通关建设不断推进，分类通关改革不断深入，无纸化通关试点从当初宁波、杭州关区转关业务扩大到口岸通关业务，推行浙江省域出口商品直通放行机制，海事高效审批通道开通，边检一次性办结、“一港式”服务等便民通关服务进一步优化。建立了以宁波国际航运服务中心为主体、宁波海港口岸通关中心和空港口岸通关中心为两翼的通关服务平台，实现“一站式”报检报关通关服务。大力开展电子口岸建设，开发了进境空箱一单两报、船勤统一申报、海关企业办事系统、检验检疫信息服务系统等一批政务项目，并推出了“外贸八通达”、“企业E管家”、“沪甬直通关”等十大商务产品，先后与上海、浙江、江西、安徽等地方电子口岸实现互联互通。但与贸易便利化相适应的政策制度仍显滞后，主要表现在：一是国家相关部门给予宁波口岸优惠政策力度与宁波口岸地

位尚未完全匹配。宁波无论从港口基础设施建设、航线规模、货物吞吐量等硬指标，还是具备多年各类型特殊监管区运作经验的软实力来看，建立自由贸易园区和自由港区的条件已经成熟。当前的政策体制已经越来越不能满足宁波开放型经济进一步发展需要，滞后效应明显。同时，2013年1月《舟山群岛新区规划发展规划》获批，国家同意舟山条件成熟时探索建立自由贸易园区和自由港区，对宁波经济发展而言无疑是更大的挑战。二是口岸管理协调机制不顺。相对于欧洲国家的“单一机构”管理体制和新加坡的“单一窗口”管理机制，宁波海关、国检、海事、边检联合参与的“多头管理、多头对外”的管理模式，大大影响了宁波口岸通关效率。部门之间口岸信息资源难以实现互联互通和充分共享，容易造成重复查验、重复掏箱收费等现象，通关成本大大提高。三是中央与地方对口岸管理工作难以协调。口岸监管部门均为中央垂直管理机关，地方政府在口岸管理协调工作中没有法律法规可依，难以就地方经济社会发展做出直接高效的部署和安排。同时，中央与地方管理权限的协调不足，也造成地方难以及时解决口岸监管专项行动引起的系列问题。受查验人员及场地限制，易导致宁波港海关查验箱积压严重，影响口岸正常通关，亟须在体制机制上予以解决。

四、建设国际商贸物流中心的总体思路和目标

（一）总体思路。当前和今后一个时期，推进国际商贸物流中心建设，必须以邓小平理论、“三个代表”重要思想和科学发展观为指导，全面贯彻党的十八大精神和十八届三中全会精神，认真落实市第十二次党代会部署，以加快转变商贸物流发展方式为主线，