

舟山群岛新区研究内参

2015 年 6 月 7 日（第 69 期）

浙江舟山群岛新区研究中心 舟山市社科联 浙江海洋学院社科联

传真：0580—2551319 电子邮箱：czzc@zjou.edu.cn 网址：<http://czzc.zjou.edu.cn>

江海联运存在的问题与舟山的应对

王军

一、要注意发展江海联运的潜在问题

从国家总体经济需求来看中国江海港口发展，从整体来看国际航道，舟山相比与舟山以北的港口，更靠近国际海运主航道。为什么刚才大家提到上行货多，为什么下行货比较少，这和船型和港口有关，和港口吃水量有关，长江航道不具有通大型船的能力，不能停靠大型货船。在发展江海联运，有技术限制、自然条件限制。舟山没有干线，如果要转移到上海去，会增加很多成本。长江沿岸 29 个港口，许多港口提出要发展江海联运，但国家适合江海联运的，有黑龙江流域和珠江流域适合江海联运。黑龙江冬天有冰期，但是黑龙江在解决大舰船运作用明显，珠江流域和长三角比较相似，珠江港口分散，东江、西江、北江航道条件（水深）比长江要差，整个吞吐量比长江有很大差距。长江流域可以达到甚至超过 10 亿吨，南京一下可以保证 5 万吨级船通航，一直到武

汉可以保证万吨级船通航，越往上逐步减小。在整个运输的过程，海进江的船，如果要想保证在干线上降低运费，必须使用大船，但是进入长江必须换小船，必须使用换江船的这么一个过程。在短的航线，比如说东南亚、东亚航线上，实际上都可以实现江海直达业务，都不必到舟山转运，5000吨的船也不必到舟山这转运，因为周转一次会有这个费用，这个费用一个体现在钱数上面，另一个体现在时间衔接上面，在这些方面来讲，周转是有一定劣势的。那么主要方法及存在问题，我个人认为：虽然从大的观点来讲，无论从国家、地方政府甚至企业，大家都认可这样能力的这种状况，而且也都是是一级一级的再扩运。

短期看，发展江海联运需要地方政府的大量补贴。但是在目前情况来说的话，由各个港口分散式决策的这样一种做法并不利于我们整个长江的通航能力，我们仅仅有这个想法是不够的，其他的一些地区来解决这些问题的时候，他们的这种需求，我们可以看到，长江沿岸有很多港口提出了这样一个做法，其实上午很多专家也都说过了，这个江海联运并不是什么新鲜事，过去一直有人在做，武汉一直在做，做了一段时间发现做不下去，一个主要原因成本太高，所以有政府给船公司补贴的这种做法，就会存在着竞争性不公平问题，另外一个他长期补贴的这个做法，我去年在北京 辽宁做过类似的课题，就是环渤海经济带，那么这个课题我们一直在

解这个情况，一直到去年年底的时候辽宁省政府的投入是 10 个亿，但是一直做到去年年底一直还没有做到收支平衡，做江海联运真的不是说你去做就一定能做的起来的，这还要看企业在这方面的收益到底可行不可行，如果这个东西不具有可行性显然是没有办法去完成。

二、长江沿线的江海联运需要全面考虑、科学规划

我们看一下国外的一些经验，鹿特丹港它主要是往欧洲的中部和南部运输货物，它的成功主要是三个方面原因：一是**船型标准化**。二是**港口布局的规划**。水路联运的方式可以大量减少费用，但是如果沿江都造港口的话会增加费用而且也会对资源破坏极为严重。三是**实现共享**。因为欧洲不是一个国家，没有一个机构专门协调各个国家资源。目前做的最好的就是美国的密西西比河，密西西比河做的好的地方，首先就是统一规划，因为它毕竟是在一个国家境内，他现在的航运能力已经达到 10 亿吨，和我们 2020 年规划是一样的，我们达到 10 亿吨是 16 条铁路运输的能力，可是在美国现有的条件下，同等程度的话，它却达到了 19 条铁路运输的能力，换句话说在目前解决江海联运的效益上，它远高于我们现在所想到的一些做法，所以在发展这方面需要从另一个高度，这个会议的开非常好，有舟山的各位专家领导，也有国家发展中心的，所以我觉得这件事不是从舟山出发，而是从为整个国家战略服务的角度，我认为舟山是有条件的，长江干线

的这些港口资源相对有限，就是港口的水运和航运条件都有限，那么继续走这条路，还在长江流域建这个航运中心，会对整个航道安全以及各种治安条件的利用形成一定的限制，第二个舟山具有一个非常好的区域优势和资源优势，它的资源优势主要体现在水深资源非常好，区域优势主要体现在长江下游。

三、舟山发展江海联运的优势

舟山确实有一个很好的条件，它的国际化主要是来自长江转向国际以及国际转向长江内陆，在这适合做江海联运的港口，这就是舟山发挥作用的地方，我们应该在实际过程中切切实实思考，这个行业需要什么，怎么样从服务的角度、从精细化的角度，去完成一个从国家整体规划的条件发挥舟山作用这方面的研究，这可能是保证舟山在参与这个战略的一个前提。

（责任编辑：王建友）