舟山群岛新区研究内参

2015年3月25日（第64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>

基于物流网络的“舟山江海联运服务中心”的建设

王芬 方晨 叶俊 全永波

物流网络是为了满足客户网络化物流需求由物流网络组织、物流基础设施网络和物流信息网络三者结合起来的物流服务体系，其中，物流网络组织是物流网络运行的组织保障，物流基础设施网络是物流网络运作的前提，物流信息网络是物流网络运行的技术基础。三者相互关联，物流基础设施网络、物流信息网络体现物流服务所依托的资源特征，物流网络组织体现物流服务所依托的组织特征，是完成高效物流服务所不可缺少的。下面，基于物流网络的内涵，探讨“江海联运服务中心”的建设。

（一）打造富于竞争力的江海联运组织

1. 激活舟山港区节点的活力。舟山建设成为“江海联运服务中心”，除了依靠自身的地理位置优势外，必须首先激活舟山港区运营的活力，从港口网络化发展的角度来看，舟山

要建设成为“江海联运服务”中的核心轴点，必须增强自身的活力，才能形成对长江及其它内河沿线港口的辐射带动作用。激活舟山港区的活力，需要提升运作效率和服务质量，这是一个大的系统工程，涉及到多个利益主体（港区运营主体、海事系统、海关系统等），这些利益主体必须自身运作效率高，服务质量好，同时要促使利益主体间协同运行。因此，在港区运营中，必须吸纳富有活力、港口运营水平高的民营资本进入，改变当前仅有国有资本的局面，同时，要积极争取海事系统、海关系统等机构的支持，促进协同运行。

2. 培育江海联运经营人。组织先进高效的江海联运需要将沿海港口集团、航运公司、内陆物流企业、内河码头企业等与江海联运相关的企业以资源为纽带构建利益共同体，培育江海联运经营人，并促进协同运行，利益共享。在具体航线上根据货物实际情况选择不同的合作伙伴，两个港口之间货运量很大且货量平稳，可直接采用两点之间的班轮运输，合作对象直接是两个港口及航运企业，航线较长且途经港口较多、每个港口货量不大时，采用穿梭巴士的方式进行多点停靠运输，多个港口之间可以展开合作。

3. 建立高效的口岸服务组织。口岸服务是对外贸易的重要环节，也是江海联运的一个重要环节。江海联运服务平台建设要完善大通关口岸设施、改革海关通关制度、加快电子口岸建设、进一步完善通关一体化。可以利用船舶运输易于

海关监管的有利条件，积极争取海关商检部门的支持，建立一个具有明显优势的口岸服务平台。将海关、出入境检验检疫局、边检站、海事局、港口管理局、内河码头、船代、货代、拖车、报关行、外经贸企业全部纳入口岸服务平台，实行信息化管理，采用网上电子报关的方式，由外贸出口企业网上申报进出口货物。以属地报关为原则，改革现行海关通关制度，在各内河港口设立海关监管点，货物在内河港货运站转船时就进行报关报检工作，并装箱上锁施封，通过内河港卡口。从内河港将货运运送至海港码头时，直接开锁解封，装入海运船舶出港，不再进行关检等各类查验工作，减少通关时间。

（二）优化江海联运基础设施网络

长三角地区水资源丰富，水系发达。但总体来看，舟山及周边地区内河航运的发展水平还不高，航道等级较低，港口功能单一、船型发展杂乱，合理、高效、优质的航道系统尚未建立，内河航运的优势和潜力还没有充分发挥。为此，要有效的改善通航条件势在必行，但是一味的拓宽河面，加深河道并不现实。所以在有效的改善航道通航条件的同时，必须充分利用现有的集疏运系统和进一步完善集疏运体系，统筹发展铁路、公路、水路、航空、管道等各种运输方式来共同集散货物。

（三）搭建物流信息网络平台

信息服务系统是整个港航管理、生产和服务安全、高效运转的现代化保障。由于管理体制、机构设置等多方面的复杂原因，各管理部门的信息数据平台处于相对独立的状态，互联互通不完全，资源共享水平较低。同时，管理部门对信息资源共享认识不统一，仅仅出于自身职能管理主体的考虑。

江海联运综合信息平台的功能包括客户服务支持、全程物流跟踪、江海联运管理、决策支持、水上交通安全管理、市场监控、港监、港政、海事、航道等监控等模块，可实现如下功能：提供江海联运货物运输的各类车辆、集装箱班轮、穿梭巴士及所运货物、主要站点情况的全程动态信息查询服务；实现江海联运信息资源的整合，保证江海联运全程可控的信息跟踪，提升客户服务的水平；与外贸、内贸尤其是进出口等业务操作紧密绑定，促进业务流程的优化，提高物流协作效率，缩短办理各种手续的时间。利用综合信息平台可以对航道网和航线进行统一协调，对由船舶运输进出各个港区的集装箱实行统一计划、统一调度、统一配载，有效避免空载航运、多次靠泊，实现各港区码头间的协同运作。

（责任编辑：王建友）