

舟山群岛新区研究内参

2015 年 7 月 25 日（第 74 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>

立体构建：打造舟山江海联运服务中心

耿相魁

舟山群岛新区建设的一号工程——打造江海联运服务中心，努力建设世界东方的枢纽大港——舟山江海联运综合枢纽港，使舟山群岛新区成为我国著名的大宗商品储备加工交易基地，构建我国江海联运现代服务中心体系。

一、加强骨干航道建设，科学布局江海物流互联网络

要发挥优势，以京杭运河、杭甬运河为主轴，依托浙北航道网和浙东航道网的全面提升和钱塘江和甬江航运全面开发，让浙江江河通海，互联互通。同时，借助国务院和部级会议协调，以长江、京杭运河为主轴，以三级及以上航道为主体，形成以京杭运河、连申线和淮河出海航道、通扬线、长江干线、芜申线等“两纵四横”可通行千吨级船舶的干线航道网，大力推进长江 12.5 米深水航道延伸至南京工程，尽快破解宁波——舟山港和长江航运的无缝对接，形成江海直达的集疏运通道。同时，加强岸线资源整合，对某些适宜挂靠

的沿海码头设施进行必要改造，增加江海联运船舶装卸点、挂靠点，形成并完善依托宁波—舟山港的集装箱和大宗散杂货江海联运网络。

二、优化港口网络资源，努力提升新区港口的综合功能

江海联运服务中心项目是把宁波—舟山港和新区城市功能相融合，既作为港口运输的集聚区，又作为生活服务的集中地，以港口功能转型为依托来集聚高端服务功能。因此，舟山江海联运中心建设必须打破港口集疏运体系的瓶颈制约，形成全方位、开放型、一体化的集疏运网络体系。

三、加快发展江海联运，尽量提高水水中转比重

江海联运包括“海进江”和“江出海”两种形式。但是，当前由于各种政策的限制，加之“江船难以入海”和“海船入江成本过高”的现实，仍然阻碍着江海联运的顺利发展，故应充分考虑强化江海联通政策创新，根据目前航运条件和资源，积极开发适合长三角区域航道特点的系列化、标准化江海联运船舶，努力推进长江直达舟山海域深水港区的江海直达船型研发和船型标准化；充分利用长江黄金水道，科学预测运量需求，将支线经营公司纳入江海联运联盟，鼓励支线经营江海直达，降低因换装而增加的客户运输成本；鼓励支线经营人开展定航线、定航班、定作业点的班轮化运输，提高运输效率；鼓励支线经营人共用舱位，提高利用率；增加支线泊位，抓好干支线船舶衔接，扩大沿海中转比重，实

现沿海内支线与国际中转干线无缝对接。

四、完善区域协调机制，推进江海联运发展的区域分工合作

当前，长三角港口功能趋于重叠，港口建设自成体系，这是影响江海联运一体化发展的主要因素。因此，打造舟山江海联运服务中心，需要处理好区域周边邻里的协同关系。舟山与上海、宁波等城市不是简单的竞争，而是发挥自身优势实现深度合作，协作发展、共同发展、联合发展、错位发展。可以设立相应的组织架构和协调机制，实现政府、航运企业等各个层面的联动合作，建立整合江海联运、内河航运和港口资源的航运联盟。

五、突破现有技术制约，加大政策扶持的创新力度

当前必须加快联盟信息一体化建设，统一代码，实现信息共享，设立统一的物流信息、航运支持保障、联盟公共服务信息平台，尤其要花大力气解决江海联运船舶的技术规范问题。江海联运船舶的营运环境复杂多变，既要解决内河航道的水深限制和船舶载货量尽可能大的矛盾，同时还应考虑船舶的稳定性、抗沉性和船舶的结构强度，以适应海上航行的要求。在2008年中国船级社专门为江海联运船舶出台的《特定航线江海通航船舶检验指南》基础上，继续加快开发适合特定航线航道特点、保证安全航行的标准化、系列化江海联运专用船舶。同时，各级政府应多搭平台、少设门槛，积极

创造体制机制条件，制订优惠政策，促进运力结构调整，培育航运龙头企业，避免恶性竞争，提高航运业规模化、集约化程度。可联合建立沿海联运同盟，并以此为平台，组成大型航运船队，利用规模效应，降低航运企业经营成本，加强航运业信息沟通、共享，及时掌握市场动态，从根本上解决江苏、浙江中小型船公司居多、市场竞争力差的问题。另外，要加强与国内外大型船公司的合资合作，以“码头股份换航线”的形式，鼓励船公司参与集装箱干线港建设、建立箱管中转基地，开辟和加密航线航班，增强港口集装箱运输竞争力。同时，要主动争取航运企业内贸多式联运配套政策，争取航运权对外开放及新式的准入规则，设计一套全新的江海联运贸易规则，叠加自贸区政策，为江海联运中心建设创造更加宽松的空间和良好的氛围。

（责任编辑：王建友）