

舟山群岛新区研究内参

2015年5月24日（第67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>

舟山发展江海联运：产业链一体化

纪永波

一、“江海联运”：欧洲概念及其运行

在国外，欧盟莱茵河委员会对“江海联运”的概念是“江海直达”即“river sea shipping”。对它的定义是，一种通过海运直达内河的特殊运输方式。它既包括海运又包含内河运。但对“内河运”和“海运”的界限，每个国家又有不同。欧洲概念一般是指，货物不经过第三方港口中转就完成了内河运输和海洋运输两个传统运输渠道和方式的转换。从这个概念看，欧洲的“江海直达”定义是，从海运的角度出发通过内河运输来完成运输任务的。由此看，欧洲的“江海直达”的运输距离不像中国那么长。欧洲四大海港除了一个之外，其它的像汉堡、安特卫普等都是河口港。这是典型的所谓海港在河里，而且深入河口区四五十公里远，所以它的陆运面积特别大。因此，中国的“江海联运”从概念上是和欧洲完全不一样的，“江海直达运输”实际上是用江海运输的专用船

船。

二、江海联运的特点

从运量和运输方式的技术特点来看，江河联运有如下优点和缺点。

1、**优点**：一是它没有江海港口转运成本，节约了时间和装卸成本；二是质量效益，因为没有中转运输，对于货物运输质量、减少耗损是有提高的。

2、**缺点**：一是减少了规模效益，特别是就拿欧洲来说，因为它海洋运输距离长，**能够体现海运最大规模经济效益的优势**，如果使用江海直达船，因为船型较小，减少了规模效益；二是江海直达船只能在有限的内河中航行，并且出于安全原因考虑，它的尺寸不能太小，这导致它在某些河流航行中**要**受到一些限制。

三、“江海联运”现实运行情况

1、海船进江

海船进江，这也是江海直达的运输方式。欧洲的海江直达船型采用了许多新技术，包括吃水技术。它吃水更浅，目的是扩大它在内河的航运范围。目前所谓的大量海船进江或者江海直达的情况，实际从规范的角度来讲它采用的是海船的规范，只不过是结合了内河特别是关于操作性方面的要求来进行设计。主要包括煤炭，矿大等大宗散货运输，从沿海港口到中下游干线主要港口，主要到南京以下，使用海船，

到武汉一般采用海船并结合内河航行要求。另一个将出海，主要是集装箱。近年来，到上海洋山港区的江海直达运输快速发展，它能减少运输时间、提高运输的保障性和降低成本。2014年达到约370万ETU，航线最远到武汉。

2、有关问题

(1) 长江中上游航道的水深问题。这个问题目前提到比较多。特别是安庆以上的中游航道问题对江海联运有影响。到底是航道适应船型，还是船型适应航道？从经济角度看，无限挖航道也不太合适，需要改进运输方式。如果采取换装，就意味着损失，使最大的优势——连续性没有了。从中长期来看，如果航道继续往上挖到汉中，能够达到6米水深的话，这对于江海直达是有利的，也可提升江海直达的经济规模效益。

(2) 江海直达船型造价相对较高。目前来说这又是一个比较突出的问题。

四、对江海直达船发展及对舟山发展的建议

1、加快系统整治

航道尺度的统一，透明，稳定。我们现在的规划都是分段规划、集中建设，而像美国欧洲他们是长远规划。建议根据航道特点进行规划，江海直达如果能进到支线那对于扩大营运范围非常有利，航道要加快统一规划，统一建设。

2、促进产业链一体化

即船舶、港口以及上游港一体化的经营模式。目前这个市场结构比较散乱，存在恶性竞争、无序竞争，所以现在需要引入沿海有实力的大型港口集团来介入、整合。从需求整合资源做起，整合产业的资源，调整结构，创新方式，稳定船型，形成产业链一体化的发展模式。

3、制定规范和标准

制定合适的标准规范、安全管理的规定。结合我国现有包括洋山、舟山等出海口港口的具体情况，对江海直达船型制定合适的标准规范和安全管理规定。

4、研发新型直达船型

国务院去年 6 月份开常务会议，克强总理提出来推广研究三大船型，其中就包括“江海联运”直达船型。

5、经济鼓励政策

江海直达船纳入船型标准化，在十三五期间纳入鼓励范畴。江海直达这种运输组织方式的创新完全可以作为舟山建设江海联运服务中心一个重要的突破方向。

（责任编辑：王建友）