

舟山推进江海联运服务中心建设的思考^{*1}

徐嘉璟 王芬

(浙江海洋大学 经济与管理学院, 浙江 舟山 316000)

【摘要】：近年来，海洋经济快速发展，随着长江经济带战略发展的稳步推进和“一带一路”国家发展战略的快速展开，舟山新区在其中的支点地位愈发突出。从保证国家战略安全、充分参与世界市场竞争的角度来确定舟山新区的地位，即可发现，推进舟山群岛新区建设是确保长三角地区大宗战略物资安全高效运输中转、进一步推进长三角及周边地区经济进一步发展的必然选择。故在舟山布局江海联运服务中心不仅是国家现行战略规划的要求，更是当今时代发展的要求。结合舟山江海联运服务中心建设现状及长江航运情况，归纳总结出舟山建设联运服务中心的相对优势与不足，并针对不足之处，提出了若干应对措施。

【关键词】：舟山港；江海联运；江海直达；物流服务中心

【中图分类号】:F127

【文献标识码】:A

1 江海联运及服务中心的概念

江海联运，即江河与海洋的联合运输，通过专用的船舶在内河和海洋两个不同航道内实现货物的高效统一运输，主要形式有：江海直达运输、江海中转运输、载驳运输。由于其减少了货运的中间环节，缩短了运输周期，降低了货物损耗，故可适应货主对快速化和物流化的服务要求，大幅节省货物运费，加快货物调配速度。早在 20 世纪早期，欧洲就出现了江海联运的雏形，20 世纪 50 年代，前苏联便着手布局江海联运，并在之后 20 年内步入快速发展阶段，美德等国也在同时期大力发展江海联运。我国江海联运自 20 世纪 70 年代起步，经不断发展实践，其运输潜力被不断发掘，尤其是在推进长江航线江海物流系统向一体化、批量化、高效低成本化转型过程中发挥着无可替代的作用。就舟山所在的长江沿线而言，国内方面，从重庆出发的船只 10 天可达上海，14 天可达北方所有港口，江海联运能使矿石等大宗货物每吨运输费用节省十分之一到五分之一；国际方面，江海联运能将现有的长江线滚装船运输业务延伸至东南亚，中东和南非，为运输企业拓展市场，地方政府发展外向型经济创造了良好条件。

江海联运服务中心相比于一般港口，除了可提供一般港口码头能提供的运输、工业、商业等服务功能外，联运服务中心更注重提高江海联运物流过程的中转效率。江海联运服务中心可通过发展江海联运相关产业，依托航运服务，形成以装卸、仓储、包装、配送、加工为载体，集运输、贸易、金融、保险、信息为一体的联运中心平台。联运中心平台通过专业的物流人才、物流公司以及政府部门等其它专业人群的参与，在整合仓储、中转、货运代理、包装加工等服务功能的基础上，实现江海联运有关的数据交换，以此来推进周边地区与航线可到达地区的贸易交流；将城市服务功能、政府服务功能、航运服务功能有机结合起来，成为发展江海联运基础建设的软框架，在充分利用专业知识、先进技术的基础上实现江海联运物流效率的提高。

¹ 收稿日期:2017-05-12

基金项目:课题名称及编号:浙江省哲学社会科学研究基地“浙江省现代服务业研究中心”课题(新常态下港航服务产业转型升级路径研究:浙江实证,编号:16JDGH099)。

作者简介:徐嘉璟(1996—),男,浙江杭州人,学生;王芬(1977—),女,湖北汉川人,副教授,研究方向:港口物流。

2 舟山江海联运服务中心发展现状

2.1 相对优势

2.1.1 地理位置及航运条件优越。舟山是我国第一大群岛，地处长江黄金水道入海口，位于长江经济带与东部沿海经济带的相交点，也是长江经济带与海上丝绸之路主要航道的交叉处，作为建设长江经济带与发展海上丝绸之路的重要战略支点，舟山将长三角丰富的内河航运与途径的国际航线相连接。同时，舟山拥有大量已开发与适宜开发建设的海岸线，已拥有万 t 级航道 17 条，万 t 级以上深水泊位 48 个。此外，随着连岛计划的推进，已建和拟建的跨海大桥扩大了港口腹地，极大提高了舟山港的辐射能力和集疏运能力。

作为舟山最直接也是最主要的沟通对象，长江全长 6300 余 km，凭借干支流水量丰沛、四季不冻的优良通航条件，在流域内逐步形成了横贯东西、沟通南北的航运体系。作为世界上最具航运价值的河流，长江流域通航里程、高级航道里程分别占全国的 51%、63%，船舶货运量、港口吞吐量分别占全国的 65%、46%。目前，5 万 t 级海轮可从长江口直达南通港，10 万 t 级及以上海轮克乘潮减载抵达，3 万 t 海船克直达南京，洪水期，万 t 级海轮克直达安庆港，5000t 级海船克直达武汉，3000t 级海船克直达城陵矶。随着长江中游“645”工程的快速推进，长江港口也向码头大型化，专业化的方向发展，安徽省目前已有 17 个万 t 级泊位，九江港、武汉港则多为 5000t 级兼顾万 t 级码头，岳阳港、宜昌港、重庆港码头多为 3000 ~ 5000t 级。长江沿线发达的航运为流域产业发展提供了经济便捷的运输服务，有效促进了流域内资源、技术、资金等要素的高效流动，优化了流域物流经济布局 and 产业结构，支撑起了长江经济带 40 多个地市、约 6 亿人口，近 200 家全国 500 强企业的工农业生产生活、城市基础设施建设、对外贸易等物资的流转运输，拉动了约 4 万亿元的 GDP 增长。长江航运尤其是江海联运作为支撑流域经济社会发展的主骨架、主动脉，在长江经济带发展中肩负着越来越重要的使命。舟山作为长江航道通海的必经之地，坐拥良好航运条件，在沟通江海方面具有无可比拟的天然优势，理应挑起建设江海联运服务中心的担子，承担起联运支点的任务。

2.1.2 发展江海联运服务中心的宏观条件较成熟。经济全球化作为世界发展的必然趋势，十分有利于舟山港口物流业的成长与发展，航运作为国际货物周转的主要物流方式，在海洋经济被高度重视并不断发展的大环境下拥有广阔发展前景，而沟通内地与海洋的江海联运则必将得到来着整个航运业和物流业的巨大支持。在经济全球化不断发展和我国日益融入国际市场的大环境下，我国进出口货物吞吐量不断增长，尤其是东部沿海城市因人口稠密，制造业发达，对石油、铁矿、煤炭、粮食等大宗战略物资的需求日益增长，与之对应的则是大量工业制成品的出口。舟山位于长江出海口，应顺应发展趋势，将自身建设为大宗战略物资中转、仓储、配送的服务中心以及散货集装箱的集散基地，使舟山在确保我国大宗战略物资安全、保持海洋经济稳步发展方面具有极高战略地位。

就国内而言，随着长三角经济一体化成为国家战略，国家的发展形势要求长三角必须起到辐射带动沿海经济发展的作用，成为能适应世界市场剧烈竞争形势的沿海经济中心。作为我过重要的工业走廊和现代化服务业聚集区，长江沿线尤其是长三角地区电力、钢铁、化工、建材、机电、汽车工业密集，电子信息、装备制造等战略性新兴产业规模占全国比重的一半以上。长江经济带特别是长三角地区的资源分布和消费结构的特点决定了该地区在原材料输入和商品输出两个环节极其依赖航运的支持。特别是近年来，随着长江沿江地区工业化进程的加快，大宗干散货江海联运的需求迅速增长。从舟山港的角度来说，就是舟山港必须建设发展江海联运物流服务中心，挑起自己在长江沿线特别是长三角地区经济发展过程中的担子。同时，浙江省“港行强省”等一系列相关战略的实施为舟山港的发展提供了大量优惠政策，在这些良好外围环境的促进下，舟山江海联运服务中心的建设可以说正处于发展的黄金时期。

2.1.3 建设江海联运服务中心的经济基础相对扎实。舟山在 2010 年实现地区生产总值 1021.66 亿元，人均 GDP1.45 万美元，列浙江省第三位，由船舶修造业、港口物流业、城市旅游业、渔业为支撑的现代化海洋经济体系已逐步成型。渔业作为舟山一直以来的支柱产业，在长期发展过程中积累了丰富的经验，随着远洋捕捞、海水养殖业的发展，渔业目前仍在舟山经济体系中占据极大比例并为舟山经济上层建筑的发展提供坚固的基石。船舶工业作为舟山的重要产业，当仁不让地占据了浙江省船

船工业的半壁江山。舟山的船舶工业经长期的扶持和发展，已形成包括船舶建造维修，船舶配件制造，船舶交易在内的，具有明显舟山特色、分类详细的产业体系，这使拥有十分明显的船舶修造优势，能满足江海联运对船舶所具有的高要求。另一方面，舟山旅游产业发展繁荣，旅游产业带来的社会效益和经济效益不断增长，海天佛国，朱家尖沙雕等旅游产品成功塑造了舟山在全国乃至世界范围的良好旅游形象，这为舟山打造江海联运服务中心提供了一定的经济基础和品牌知名度基础。

2.1.4 江海联运服务中心的服务提供者和需求者相对丰富。服务提供者，是指利用现有港口码头、集疏运系统、仓储配送系统等已有的江海联运物流设施，结合相关的物流运作知识，为需求者提供物流管理和运营服务的公司或个人。服务需求者是指需要被物流公司或个人提供相关物流服务的贸易公司、加工企业和其它一些涉及到物流相关业务，自身却缺乏经营相关业务的能力的公司。舟山作为崛起中的港口城市，在近年来不断吸纳物流专业人才，在舟山不断发展的过程中培养、锻炼出一大批符合自身发展需要的“舟山型”物流复合型人才，充实了联运服务中心的人员队伍。同时，舟山对海洋大学的，国际海运学院等高等院校的大力扶持，为舟山江海联运服务中心的队伍建设，提供了持续、稳定的新鲜血液，确保这支队伍在前进路上紧跟时代步伐。另一方面，近年来舟山的发展日新月异，随着舟山新区建设的不断推进、舟山港综合保税区的建成，大量贸易企业和跨国公司落户舟山，舟山也涌现出一大批依托海产品的加工制造企业与贸易企业，这些公司迫切的需要一批复合型物流服务人员为其提供相关服务。

2.1.5 舟山保税区的不断建设发展，自贸区建设逐步推进。舟山港综合保税区在 2011 年纳入“十二五”日程安排，2012 年国务院正式批复设立，保税区分为舟山群岛本岛分区和衢山分区，预计完全建成后，保税区将具备石油、铁矿石等大宗商品和精尖工业制品的流通中转功能。舟山港保税区依靠舟山优越的航运自然条件，依托地处长江入海口、两大经济带交汇点的地缘优势，抓住国家战略规划的重点，争取政府政策和资金上的扶持，在正式成立后不久就进入飞速发展阶段。截至目前，舟山港为保证保税区的运作，建设了近 400 个生产性码头，40 多个万吨级以上的深水泊位，这些基础设施的不断建设完善使舟山港综合保税区的成长发展速度大幅提升，舟山建设自由贸易区的步伐也开始向前迈进，这为舟山江海联运服务中心的建设提供了重要的推动力量。

2.1.6 长江沿线推进江海联运已有一些成效。江海联运作为长江航运发展的必然趋势，国家政策高度重视江海直达运输发展。2017 年 3 月，《特定航线江海通航船舶法定检验暂行规定》和《特定航线江海通航船舶建造规范》正式发布，两个规范对江海直达船型技术规范、配布要求等做了详细的规定。2017 年 4 月 11 日，交通运输部印发了《关于推进特定航线江海直达运输发展的意见》，明确提出建立健全长江经济带江海直达运输规范和管理制度的要求，提出到 2020 年基本形成长江和长三角地区至宁波—舟山港和上海洋山港区江海直达运输系统，2030 年建成安全、高效、绿色江海直达体系的任务和目标。长江沿线城市也积极对接舟山江海联运国家战略，马鞍山市、武汉市等先后与舟山签署了《舟山江海联运服务中心对接长江经济带战略共识》；长江沿线包括重庆、宜昌、武汉、南京、泰州等港口和舟山港共同发布江海联运港口联盟《舟山宣言》，双方围绕“船港货”一体化开展了广泛的业务合作和交流。在信息共享方面，长江航运物流公共信息平台与舟山江海联运公共信息平台进行了港口、船舶等 30 余万条江海数据交换共享测试，实现了基础数据的定期交换和物流数据的实时交换。

2.2 存在问题

2.2.1 港口集疏运体系不完善。港口及周边交通运输体系是指为港口货物中转、仓储服务，与港口紧密衔接的一套交通运输系统，包括基础设施，运输方式，交通运输管理手段。舟山港经过不断建设和发展，虽然已初步形成一套集疏运网络，但其港口物流业在总体看来上仍缺乏畅通高效的物流系统支持。舟山港与上海港，宁波港对比，其吞吐量巨大却缺乏铁路及成型公路网的有效支撑，无法在本岛，本岛及宁波间实现高效的海公联运，海铁联运。就舟山本岛而言，已建成的公路等级偏低且结构不合理，环岛公路建设不完善已经导致岛内各港口无法实现高效的物流集疏中转。且舟山港口周边仓储、堆场、配送等相关基础设施相对不足，物流资源未有效整合也导致港口运作效率降低。

2.2.2 港口发展迟滞，缺乏统筹规划。舟山港码头数量庞大，但其功能并未得到全面开发，形成巨大的资源浪费。港口吞

吐量虽大，却并未带动港口及岸线资源的合理化集约化利用，部分地区甚至出现港口码头多占少用，深水浅用，优线劣用等不合理现象，部分老港区规划建设过程中还出现了因业主码头占用岸线，导致港口无法实现集约化、规模化布局，极大降低了港口资源利用率，无法实现港口快速综合发展。加上舟山港周围上海、宁波，上海港等港口早于舟山开始布局江海联运，使舟山港与周围港口的竞争中处于相对劣势。

2.2.3 港口服务水平低，服务功能不健全，信息平台不完善。舟山港大部分港口由于基础设施建设不完善，信息化管理不全面等原因，无法实现规模化、集约化发展，一直停留在只能提供单一的货物运输中转的物流基础服务，在加工配送等物流增值服务方面毫无作为，更无法为过往船只、船员提供相对完备的海事服务，金融服务以及生活服务。信息服务体系建设的不完善更加剧了这一问题，由于缺乏电子信息平台的有效支撑，舟山港在港口信息处理方面相对薄弱，大量港口公共信息、物流企业信息无法有效进行传导、处理，造成港口无法对港口内部和外部的信息资源进行整合，拉低港口服务水平。

2.2.4 保税区对服务中心建设的带动作用未完全发挥。江海联运服务中心的建设发展，本质上是舟山物流行业的建设发展，现代化的港口物流业，正逐步成为舟山群岛经济增长的战略性支柱产业。舟山市综合保税区作为拉动舟山市港口物流经济增长的重要一环，在不断建设完善的同时，也存在着不少问题。在基础设施建设方面，虽然舟山保税区码头基数大，但是公共码头所占的比重仅为三分之一左右，这导致政府无法有效地统筹规划保税区内整体的物流运作，造成保税区内物流运作的效率尤其是其中的航运效率偏低。在参与保税区运作的物流企业方面，舟山保税区在成立时吸收了大量市场热钱，这部分投资者本身并不具备物流行业的运作能力或者缺乏物流行业的运作经验，导致保税区内物流运输作业的质量偏低。在信息化平台搭建方面，舟山保税区内因缺少一套成体系的信息化管理系统，导致货物吞吐作业效率低，加大了保税区流通加工、物流金融服务等项目的建设难度。

2.2.5 服务中心发展理念落后，人才短缺。舟山大量港口将港口的经济增长与码头数量增长作为发展的参照标准，将港口作为货物装卸、中转的场所，把对管理理念与管理机制的改革和港口间资源共享、相互合作置于“吞吐量”这一硬指标之下。在港口管理上各部门衔接协调不畅，机构繁琐，运作效率低下，加上舟山现有港航人才总量，人才素质、结构与现阶段要求的港口服务中心建设的目标存在较大差距。一方面，舟山高素质的航运物流业人才相对匮乏，缺少一批能熟练掌握、应用现代物流技术并从事现代物流运作管理的高端物流人才，另一方面，舟山大量港口企业的领导阶层不重视企业软实力建设，企业缺乏与时俱进的文化精神引领，加之部分企业领导者目光局限于眼前经济利益，对企业就业者的综合素质要求偏低，导致港口从业人员中高端人才尤其是复合型人才十分短缺。这造成舟山无法全面提升港服务水平和层次以适应现代化港口服务的要求。

3 对舟山江海联运服务中心建设的思考

3.1 优化船型，加快港口及周边基础设施建设

江海联运的本质是降低物流运输成本，其基础是江海联运专用船舶的投产、运营。舟山在现阶段船舶修造业发达，有能力进行江海直达型船舶的制造及维修的优势上，应将更多资源投入到新型江海联运船舶研发和与之匹配的船队建设等方面。现阶段舟山有必要加强与上海、宁波等地船舶研究机构的合作，确定江海联运船舶的技术标准与设计建造规范，加快研发高质量高效率的江海联运专用船舶，培养专门服务于江海联运船舶的船队，充分发挥江海联运专用船舶的优势，为建设江海联运服务中心提供坚固基石。在优化船型的基础上，通过构建高效物流运输体系，支撑舟山江海联运服务中心的不断发展。如欧洲的安特卫普港，凭借大量的专业码头，多样化的装卸设备、仓储设施以及紧密联系的水陆路运输构成的完善交通集疏运网络，发展成为世界先进的港口并且保持较快的发展速度。舟山虽已建成跨海大桥及部分公路网，但其对大宗物资的集散能力依旧较弱，内河水运能力薄弱，铁路运输正在起步，水路、公路、管道运输急需整合。在推进物流运输网建设过程中，舟山应充分利用现有的深水港口、深水航道等优势资源，有序推进公共航道的扩建工作并加强港口之间，港口内地之间的共铁路建设，畅通港区与外部的交通连接，做到海上集疏运和后方集疏运相结合，尽早实现腹地延伸，海陆统筹，江海通达的目标。

3.2 科学规划港口布局，优化区域协作

舟山坐拥优越的深水良港的自然条件，但是从上海洋山港的发展不难看出，深水航道和泊位只是航运中心健康发展的一个必要的基本因素。洋山港舟山港在岸线资源不可再生性的制约下，要持续有力的发展江海联运的基础设施建设，就必须做到对岸线的科学利用，坚持深水深用，浅水浅用的原则，力求将岸线资源优势转为港口数量与质量优势。对非法占用岸线资源的行为进行整治，严格对新申请岸线使用的审批，优化配置已使用的岸线资源，减少低水平重复建设和港口间恶性竞争的出现。同时以荷兰鹿特丹港为参照，在靠近江海联运货物集散区域的周围布局功能齐全的物流园区。舟山可依托老塘山港区、金塘岛、中国国际水产城等分别布局各类港口物流服务区，促进一批集成各项功能，集约化经营，布局集中的港口物流服务中心的迅速崛起。同时积极推进舟山港与周围港口的合作与竞争，克服周边地区的行政壁垒，积极推进舟山-宁波一体化，舟山-上海一体化建设，逐步实现与周围港口信息一体化，服务一体化的局面，有效发挥出舟山在江海联运建设中的战略支点作用，将经济腹地延伸出浙江省，拓展至安徽、江苏、湖南等长三角周边地区。

3.3 建立健全港口服务体系

从上海洋山港的发展不难看出，深水航道和泊位只是航运中心健康发展的一个必要的基本因素，良好的港口物流服务体系才是港口保持自身竞争力和发展速度的必要保证。舟山港要形成一套具有舟山特色的港口服务体系，一方面，舟山要扎实推进已有港口航运服务体系的建设。做好货物集疏运等核心服务，拓展船代、货代、报关等辅助服务项目，提高船检、法律、金融、教育等高端服务能力。舟山应在现有服务体系基础上积极沟通港口服务业涉及的物流、教育、保险、船代、货代、海关、检验检疫等一系列行业，促进变革，提高现有港口服务体系的运转效率。另一方面，现代物流港口的建立和发展以及后续的服务提供都离不开电子信息技术的支持，舟山想要提高港口物流服务的效率和水平，就必须将电子信息技术应用于港口的日常服务和管理过程中去。洋山港为了保持自身的不断发展，在港口信息服务体系建设上投入大量人力物力财力，最终建成了集公共信息服务功能、现场信息交换共享功能、应急处置功能、业务支持功能四大功能于一体的信息服务平台。舟山港应结合现状，以航运服务为核心动力，拉动城市综合服务发展，利用已有的资源条件，结合互联网+的手段为驻扎或途经舟山港的服务需求者提供其所需要的各类服务。就目前而言，舟山港可通过现有的信息传媒传播舟山及舟山港的各类综合信息，如地方政策、天气海况等。通过构建网上信息平台，在保障信息安全的前提下，克服不同服务单位、不同需求者在沟通过程中时间、空间上的障碍，在线上完成大量的物流单证的递交和共享，同时帮助服务双方获得大量可靠、高质量的外来服务信息和舟山本地产生的服务信息，为其进一步的服务诉求提出及满足打下基础。依托该办公系统，舟山港还可在发送公告突发事件的时候，快速形成能有力指挥协调涉事各方的指挥中心，显著提高政府部门对紧急情况的控制能力和处理效率。同时，通过信息平台资源共享的能力，进一步加强舟山各港口之间、货物起运港与目的港之间的联系，以此巩固航运服务的优势地位。平台构建成熟后，还可利用该平台衔接电商等其他平台，为客户提供便捷的信息网络及电子商务的服务，带动舟山自由贸易试验区的建设步伐。综合信息平台还可对接出入境监管、检验检疫等政府已经构建成熟的信息化系统，带动金融、保险、人才、法律等行业参与到江海联运服务中心的建设过程中，有效提高江海联运运作效率，提升舟山高端航运服务水平和综合服务水平。

3.4 推进自由贸易港区建立

改革开放成为我国基本国策已有 30 余年，作为江海联运服务中心，舟山要做好服务中心建设所必须具备的一个条件就是开放。以香港为例，香港政府通过坚持自由贸易的原则，为入驻的企业提供良好的竞争发展环境，逐步成为当前功能最多、最开放的港口之一。现阶段，舟山江海联运服务中心可通过将服务开放与自贸区政策叠加，通过对已建立的综合保税区进行具体改革，实现综合保税区向综合自由贸易园区的转变。改革的措施包括：政府应加强基础设施建设，通过一些必要的地方政策，提高政府统筹规划以港口码头为基础的物流活动的能力；政府应敦促本地的物流企业学习、借鉴跨国物流企业的发展方针政策，在必要时向跨国物流企业寻求合作，促进整体物流行业的参与者本身素质的提高，加快具有舟山特色的物流企业在全国乃至全球范围扩展业务；政府应借鉴国内外港口自贸区的管理经验，在必要时引进相对成熟的自贸区信息管理系统，以此来加快舟山保税区向自贸区发展的步伐，并以该套系统的建立为基础，逐步形成通关便利、投资便利、登记审批便利的优势，加大开放力

度，以此吸引各类企业来港中转、贸易，拉动江海联运物流业和服务业的发展。

3.5 变革发展理念，培养、引进人才

舟山在江海联运服务中心建设发展过程中，应抛开原有的只看量而不重质的发展理念，注重改善港口服务质量。通过市场配置资源、政府积极引导干预的手段摸索、建立起一套属于舟山本地，具有舟山特色的可持续的服务中心发展理念。并以该理念为核心，借鉴香港、新加坡等港口的成功经验，注重建设江海联运服务中心相关人才挖掘和引进，以提高舟山港软实力和服务水平。舟山可通过一定的政策倾斜，引进高层次物流人才，在已有的提供人才公寓、创业基金、子女入学等优惠政策的基础上，加大政策优惠力度，扩大人才吸纳范围，面向全球，吸纳符合舟山建设联运服务中心要求的高层次物流人才，同时鼓励人才在舟山及周边地区流动起来，进一步提升人才的实践水平、扩大人才的发展空间。舟山还应积极推动本地的院校将教育计划与舟山当前及未来规划的实际需求结合起来，将学校的教育宗旨目的与学生的实际情况结合起来，帮助、督促本地院校制定符合舟山建设江海联运服务中心需求的学生培养计划和方案。院校应重点培养能熟练掌握并运用计算机技能、外语技能、物流专业技能、职场技能、统筹管理技能的综合型人才并通过实训、实践等手段使培养对象能在接受专业技能教育的同时，开始逐步积累实践生产工作经验、职场经验，从而缩短培养对象由学校进入企业或政府部门入职工作后的过渡过程，降低企业和政府部门在吸纳人才时产生的不必要的人才流失。如此开源节流，不断地培养、吸纳符合联运中心发展需要的人才，舟山在不久的将来就可以为建设舟山江海联运服务中心打造一支多层次、多渠道、高质量的人才队伍。

4 结语

舟山的江海联运服务中心建设工作正处于稳步发展阶段，未来舟山要立足国家战略，面向世界市场，拓宽发展思路，充分利用已有优势条件，整合资源，正视不足，通过不断的探索、实践来解决问题。舟山要不断建设群岛新区，加快推进自贸区的建设发展，接轨国际，在当前天时地利人和的条件下，迅速形成一套“舟山标准”的国际物流体系和江海联运体系，通过这套体系为来港靠泊中转的各类企业和组织提供多样化、专业化的服务，形成以港兴城、区域反哺港口的良性循环，拉动本岛及长三角地区海洋经济的腾飞，成为指引我国特色海洋经济发展的一面旗帜。

参考文献：

- [1] 沈最意,游甜,艾万政. 舟山港与上海港的竞争合作关系及舟山江海联运服务中心建设建议[J]. 水运管理, 2016(09): 16-18+21.
- [2] 王捷. 建设国家舟山江海联运服务中心的研究与思考[J]. 中国水运(下半月), 2015(06): 22-24.
- [3] 李宗峰. 珠海港江海联运水运系统建设研究[D]. 大连: 大连海事大学, 2011.
- [4] 唐冠军. 长江航运: 为中国长江经济带建设提供有力保障[J]. 综合运输, 2014(02): 13-18.
- [5] 蒋革. 江海联运: 推进长三角水运发展的对策[J]. 综合运输, 2011(02): 53-56+79.
- [6] 李隼. 珠江水系江海联运运输网络研究[D]. 大连海事大学, 2011.
- [7] 阮敏敏, 胡高福. 基于国家战略背景的舟山江海联运服务中心建设研究[J]. 江苏商论, 2015(11): 45-49.
- [8] 刘涛, 罗胜平. 基于内河航道等级比较的长江航运发展分析[J]. 水利水运工程学报, 2012(05): 72-77.

-
- [9] 衡强. 长江至洋山港区江海联运发展战略模式研究[D]. 南京: 河海大学, 2007.
- [10] 王申迎. 上海国际航运中心与长江航运联动发展研究[D]. 上海: 上海海事大学, 2006.
- [11] 蒋革. 浙江省发展江海联运的可行性研究[J]. 中国水运 (学术版), 2006, (11): 192-194.
- [12] 黄强. 长江航运物流发展战略研究[D]. 武汉: 武汉理工大学, 2006.