

推动宁波舟山港集装箱内河集疏运体系建设 设方舟

李倩雯

发展形势分析

2018 年，宁波舟山港水水中转比例为 27%，其中绝大部分为国际中转、内支线等沿海中转，陆向腹地内河集疏运比例相对偏低，90%以上腹地集装箱仍需通过公路集疏运。目前，宁波舟山港主要有两条内河集装箱运输通道。其一为长江江海联运通道，即通过长江黄金水道展开一票单程的江海直达或一票多程的江海中转运输，多为宁波舟山港沿江间接腹地；其二为浙江海河联运通道，与第一种路径不同的是，其主要依托长江以外的省内内河水网展开，主要腹地为浙北杭嘉湖地区，并可随钱塘江上游航道整治的推进延伸至金华、衢州等浙西腹地，均为宁波舟山港直接腹地。

浙江省内河固定资产投资与内河集装箱量速齐增领跑长三角。自浙江省内河水运复兴计划推动以来，内河固定资产投资稳健增长，内河集装箱量取得不断突破，分别录得 30.64%与 27.16%的五年复合增长率，领跑长三角地区。随着钱塘江中上游航道的全线通航，浙江省域内所有地市均满足了集装箱内河集疏运的基本条件。通过改善内河多式联运通道的通达条件，可进一步提升枢纽节点的集聚与辐射功能，内河水运持续的投资与政策扶持有效提升了内河集疏运通道的活跃度，而内河集装箱通道与远洋干线枢纽、内贸集运枢纽的连通，将有助于提升集疏运效率、缓解道路运输压力。

集装箱长江干线直达宁波舟山港优先级上升。2017 年 4 月，交通运输部下发了《关于推进特定航线江海直达运输发展的意见》，明确优先发展长江干线至宁波舟山港干散货、长三角地区至上海港洋山港区集装箱江海直达运输；2018 年 9 月，交通运输部发布《深入推进长江经济带多式联运发展三年行动计划》，提出了“重点发展长江干线及长三角地区至宁波舟山港干散货和集装箱江海直达运输”。措辞中，悄然提升了长江干线及长三角地区至宁波舟山港“集装箱运输”的优先级，然而配套的相关政策尚存在缺位。

海河联运通道通而不畅桎梏集装箱运输。杭甬运河作为宁波舟山港唯一的集装箱内河集疏运通道，存在通过能力严重不足。宁波姚江船闸设计为 300 吨级的通航能力，桥梁最低净空高度不到 4 米，影响了全段的通达性。杭甬运河穿越多个水系，跨越水系便有船闸，船闸作业时间对运输时效性造成了明显的影响。即使抵达终点镇海港区，与宁波舟山港远洋主港区穿山、梅山、北仑依然存在短驳需求。海河联运角度，考虑到经济性，内河集装箱水网要求为三级以上航道，至少不能低于四级航道。通达条件尚好的浙北内河水网，存在集装箱运输主通道的升阶需求；规划航道运能的有效释放，需要有针对性地研发符合长三角内河水网特点、可有效提高单船载箱量的船型。

上海港已然占据内河集疏运通道先发优势。2018 年，上海港水水中转比例达到了 46.8%，长江内支线完成 543.7 万 TEU，在对沿江箱源的生成控制上，上海港较宁波舟山港形成了压制优势，在江苏（南京、江阴、太仓）、安徽（芜湖）、江西（九江）、湖南（长沙、城陵矶）、湖北（宜昌、武汉）、重庆等沿江区域性枢纽上均有合资合作。此外，上海市全力支持上海国际航运中心建设，推出的专项资金亦有针对调整优化航运集疏运结构优化的分项，针对江海联运、海河联运推出了专项资金补贴，有效吸引了浙北内河箱源向上海集聚。

思路和路径

内河集装箱水路运输具有大运量、降成本、低排放的优点，是综合交通运输体系的重要组成部分，是对国家降低综合物流成本、推进大宗货物运输“公转水、公转铁”、统筹推进江海直达和江河海联运发展等相关政策的积极响应。浙江省应以全力打造交通强国示范区、更高质量发展先行区和人民满意交通样板区为愿景，以做大做强做优宁波舟山港、推进集装箱集疏运体系运输结构调整为目标，推进大运量交通流量有序向内河集疏运通道转移，促进内河水运向多式联运集成，实现浙江省综合交通运输体系的高质量可持续发展，进一步丰富区域港口一体化“浙江样板”的可推广内涵。浙江省内河水运网络的高质量发展将为未来长三角一体化下多式联运体系的构建打下坚实基础，而长三角一体化战略也将为浙江省内河水运带来综合利用长三角资源、统筹协调推进长三角江海联运的新一轮发展机遇。

建立长三角协调推进机制，加强顶层设计。内河集疏运结构的调整涉及跨区域、跨部门、供需多方等有关单位的协调，为保障集疏运体系结构调整的顺利推进，应成立由浙江省交通厅牵头、各有关方面参与的省级协调小组，统筹推进运输结构调整。积极响应交通运输部《关于推进长江经济带绿色航运发展的指导意见》《深入推进长江经济带多式联运发展三年行动计划》等要求，增进与有关议事部门、有关地方政府就江海河联运相关重要问题的沟通，以健康发展为导向，协同补贴政策，聚焦发展合力，推动形成“干支衔接、江海河融合、江浙沪一体”的内河集装箱运输通道。

积极探索长三角监管优化，扩大洋山政策范围。交通部的最新政策已对长江干线及长三角地区至宁波舟山港集装箱江海直达运输有所放开，应围绕该突破尽快出台相关配套扶持措施，支持宁波舟山港通过长江深水航道同步开展集装箱与大宗商品江海联运。密切与交通运输部海事局的联系，争取将2006年发布的《关于长江至上海洋山深水港区船员航线签注的通知》政策复制推广至宁波舟山港。联动上海港，推进跨航区海事监管、应急处理与江海直达船员资质监管及考核体系的优化，推动长江黄金水道—长江口—宁波舟山港集装箱江海联运通道形成稳定、安全的物流体系。强化市场监管，探索内河集装箱运输价格监测与信息发布试点。

加强长三角区域通关合作，提升跨关服务体验。依托长江经济带区域通关一体化、上海自贸区海关商检一体化改革成果，建立跨关区的执法协调机制，增进与海关总署、地方海关等多方面的协调，自上而下建立多层次、多领域的区域协调组织和机制，统一执法标准、共享风险信息、协同处置措施、强化执法配合。借助长三角区域合作办公室的日常协调功能，推动口岸管理各相关部门的信息互换、监管互认、执法互助。全面深化宁波舟山港通关一体化改革，提升江海河联运通关便利度与跨关联检效率。加快提升并联通关效率，推进“一次申报、一次查验、一次放行”。改善服务体验，以属地报关为原则推进下沉式管理，将通关场景由海港向内河码头、工厂仓库延伸。

加快基础设施建设，保障集装箱通过能力。有序推进集装箱内河集疏运通道建设，形成以宁波舟山港为核心，杭甬运河内河直达、嘉兴—宁波舟山海河联运、长江—宁波舟山江海联运的“一核三轴”集装箱内河集疏运体系。落实主体责任，充分保障资金、土地等要素供给。全面融入长三角港口一体化，优化与上海国际航运中心的互联互通水平，大力推进浙北高等级航道网集装箱运输通道工程。打造内河集疏运通道的走廊经济，形成通江达海的对外开放新格局，重点推进杭甬运河、京杭运河、长湖申线、杭申线、杭平申线等内河集装箱集疏运主通道工程建设。健全杭甬运河集装箱通航短板，加快启动杭甬运河宁波段三期工程。

完善浙江省综合交通规划，打造联运示范项目。内河港是现代物流大运量运输的最后环节，是多式联运的重要节点。应进一步完善综合交通规划，在规划层面赋予内河港综合交通枢纽的内涵，将重点由单一

性转移至综合性，完善内河港的多式联运集成功能，密切其与铁路、公路等多种运输方式的联系，发挥内河港作为区域物流枢纽对地方经济与产业的辐射作用。进一步完善省域内集装箱运输通道规划，合理布局水上候泊服务区。近期应重点打造集装箱内河水运示范项目，发展以“箱源生成/集散地—内河港—枢纽港”为联结的大流量通道，以线带面提升集疏运质量与效益。

成立浙江省专项扶持资金，引导运输流量分流变向。设置专项资金，加强对江海河集疏运体系的投资与补贴。以外部成本内部化的理念，将公路大运量运输的交通拥堵、空气污染、路面破损等负外部性因素纳入统筹范畴，就集装箱集疏运结构改善推出专项扶持资金，以“宜水则水、宜铁则铁”为指导原则引导运输流量变向。加大对基础设施改进的扶持，加快“北网南线、双十千八”内河骨干航道网建设；通过规费减免与补贴等价格杠杆鼓励集装箱集疏运流量向内河水运与铁路运输分流；激励标准化船型研发，推进设计、研发、建造符合长三角地区营运条件、兼具运输合理性与经济性的内河集装箱船舶。

整合内河水运信息资源，提升数据共享服务水平。以集装箱标准化运输为切入点，全面推进物联网技术在内河水运领域的应用，整合内河集装箱运输相关信息要素，形成可供多方接入使用的内河集装箱公共服务平台。通过电子测绘等手段实现对航道水深、航标等静态要素的收集录入，通过 GPS 全球定位系统、AIS 船舶自动识别系统、RFID 射频识别、CCTV 视频监控、遥测遥控等技术手段实现对水位、船舶流量等要素的动态感知与即时上传，形成支持导航功能的内河航道信息服务系统。通过交互性的感知与反馈，改善水上交通流量的动态分布，实现船方的高效经营与港航管理部门的安全监管。