



热烈庆祝 浙江省十二届人大五次次会议 隆重召开
浙江省政协十一届五次次会议

助力三重项目 打造海上交通枢纽

—舟山市图书馆—

浙江省公共图书馆信息服务联盟

目 录

全景解读	5
舟山：发挥交通先行作用 助力新区跨越发展	5
规划解读：加快构建立体综合交通运输体系	7
交通布局：三位一体“目字形”	8
项目聚焦	9
重大项目有序推进	9
媒体聚焦	11
区域联动	15
推进沪舟甬三地深度合作	15
加快宁波-舟山港海铁联运大发展	16
互联互通：抓好义甬舟开放大通道建设的重点	20
建言献策	21
建设舟山群岛新区北向大通道的对策建议	21
以抓重大项目全力推进舟山江海联运服务中心建设	23

免责声明:

浙江“两会”专题信息产品由浙江省公共图书馆信息服务联盟各成员单位联合编辑。信息内容采自公开的报纸、图书、期刊、数据库资源以及各大主流网站,每份专题我们都准确标明来源和出处,摘选信息内容的真实性、准确性和合法性由发布单位负责。

本期专题由舟山图书馆编辑,如您需要更为详细的内容及跟踪报道,请与该馆联络。

助力“三重”项目 打造海上交通枢纽



全景解读

舟山：发挥交通先行作用 助力新区跨越发展

舟山市市长 温暖

交通是一个城市发展的命脉，是城市经济动能的传输系统。交通的便捷度，一直以来都是决定地区经济社会发展的基础条件之一。有“政治经济学之父”之称的英国经济学家威廉·配第（William Petty）在《政治算术》中提出：“发达的交通运输是一国经济繁荣的重要特征。”现代经济学之父亚当·斯密在《国富论》中指出：“一切改良中，以交通改良为最有实效。”国内外发达国家和地区的成功实践，都印证了经济学家的理论，只有以加强交通发展为先导，才能带动经济社会的持续快速健康发展。

“四面皆海，非舟楫不能往来”，是历史上舟山最形象的写照，交通一直是最大的发展瓶颈。作为海岛地区，舟山尽管地处我国东部黄金海岸与长江黄金水道的交汇处，是我国东部地区的重要海上开放门户，拥有举世罕见的深水岸线资源，但由于交通末梢的现状，极大制约了舟山作用和地位的发挥。通过多年的发展，特别是舟山跨海大桥的通车，新区的交通状况有了极大的改善，但交通基础设施总量不足、衔接不畅，综合交通运输服务水平偏低、功能滞后等问题，仍是新区的一大短板。改善滞后的交通状况，早日告别“风潮阻渡”的历史，舟山人民有更深刻的感受，具有特殊的憧憬、特别的期待。

“十三五”期间，是舟山群岛新区服务“一带一路”和长江经济带等国家战略的重要机遇期，更是新区负重奋进、创新突破的关键时期。省委、省政府把以交通为重点的基础设施建设作为全省工作的重中之重，明确提出了“5411”发展战略。这对舟山群岛新区的交通发展来说，是一个重大机遇。我们将以五大发展理念为引领，切实强化交通先行意识，围绕都市经济、海洋经济、开放经济、美丽经济“四大交通走廊”建设，持续加大交通项目建设力度，力争完成综合交通基础设施投资 700 亿元以上，着力构建以港航为龙头、公路为骨架、

水运为特色和基础、民用航空为支点、通用航空为亮点的海、陆、空“三位一体”“目”字型的现代综合交通运输体系，切实增强新区发展新动能，更好地助推新区跨越发展，满足人民群众便捷出行的需求。以综合客货运枢纽为重点，构建都市经济交通走廊。围绕“四岛一城一中心”目标，坚持群岛一体发展，综合谋划城市空间格局和综合交通规划布局，重点推进一批综合客运枢纽、地市级公路客运站、港航货运枢纽和陆岛交通码头等项目建设，加快形成城际、城乡、岛际和岛内交通一体化的客货运站场网络，提前谋划轨道交通等建设，更好地促进都市经济发展，发挥同城效应。以港口集疏运体系为重点，构建海洋经济交通走廊。着眼于服务舟山江海联运服务中心、舟山自由贸易试验区和绿色石化产业基地等国家战略的实施，加快启动鼠浪湖矿石码头二期、马迹山三期码头等配套港区建设，加强重要航道、锚地、引航基地的规划建设；加快推进宁波舟山港主通道、六横公路大桥、329国道舟山段改建工程等疏港公路建设，更好地把舟山的港口岸线资源优势转化为现实的经济优势。继续深化连接上海的北向通道研究。以大交通物流平台为重点，构建开放经济交通走廊。推进义甬舟开放大通道建设，加快甬舟铁路前期工作，力争“十三五”期间尽早开工建设。推进普陀山机场扩能改造和对外开放，打造具有区域辐射力和服务能力的中型国际空港。加快构建“以物流园区为核心、物流中心为骨干、配送中心为基础、农村配送站点为补充”的交通物流体系。推动港口发展由单一货物运输向综合物流贸易转变，主动对接长江航运物流公共信息平台 and 沿江干线主要港口，加快完善江海联运公共信息平台。以旅游交通网络为重点，构建美丽经济交通走廊。牢固树立共享经济、全域旅游的理念，以“国际生态休闲岛”“海上花园城”为方向，进一步提升改造陆岛码头和岛际运输船舶，提高岛际交通的便捷性和舒适度。坚持把“修一条路、造一片景、富一方百姓”的理念，贯穿到交通设计、建设、管理的全过程，充分发挥美丽公路在海岛旅游中的独特作用。

（来源：浙江省交通运输厅网站 2016-07-19）

规划解读：加快构建立体综合交通运输体系

舟山市国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要指出：着力构建以港航为龙头、公路为骨架、水运为特色和基础、民用航空为支点、通用航空为亮点的海、陆、空“三位一体”“目”字型的现代综合交通运输体系的空间布局，畅通新区内外交通，形成与上海、宁波的同城效应。加快研究沟通衔接公路、铁路、水路、航空等多种交通运输方式的综合交通枢纽中心的规划布点。

公路铁路。进一步推进连岛通道建设，开工建设宁波舟山港主通道（舟山绿色石化基地疏港公路）、六横公路大桥、甬舟铁路。开展沪舟甬大通道（岱山—洋山段）、甬舟第二陆路通道、舟山本岛轨道交通、舟山本岛南部诸岛景观通道、普陀南部大通道等前期研究工作。加大港口集疏运通道建设和普通国省道改造力度，建成 329 国道舟山段改建工程，526 国道岱山官山至秀山公路、普陀至开化公路舟山朱家尖段（规划 310 省道）等。打造一批美丽公路设计、建设、运营示范项目，深入推进农村公路的升级改造。

陆岛交通。进一步优化水路客运布局，建立以区域性水路客运码头、水上巴士配套码头、旅游海岛配套码头以及民生客货运码头为节点的多层次、通达便捷的陆岛交通网络，重点建设沈家湾客运码头三期工程、枸杞车客渡码头等 75 座陆岛交通码头。推进客运船舶、装备更新改造，加快客运船舶舒适化、高速化、滚装化发展。

航道锚地。加强重要航道、锚地、引航基地的规划建设，推进樱连门、蛇移门、黄泽山等公共航道及条帚门外、虾峙门北、衢山南、佛渡等锚地建设。

机场。推进普陀山机场扩能改造和对外开放，加密通向国内主要城市的航线航班，适时开辟港澳台和国际客货运航线，打造具有一定区域辐射力和服务能力的中型国际空港。加快发展通用航空，提高岛际旅游、紧急救助配套服务能力。

公路站场。建设以综合客运枢纽为中心，地市级公路客运站为支撑，县乡级公路客运站为依托的城际、城乡、岛际和岛内交通一体化的公路客运网络。加强公共停车场、充电桩等设施建设。重点建设 2 个综合客运枢纽、一批重要地市级公路客运站和 10 个公路货运枢纽

（物流园区）。

运输服务体系。加强与周边省市集散中心和交通枢纽的衔接，进一步优化城际快速客运网络，提高线路覆盖率，增加快客发车密度，提高快客服务质量。完善城市公交与城乡客运的有效衔接机制，加快推进城乡客运一体化，提高城乡公交站覆盖率和城市公交分担率。到2020年，全市具备条件的行政村通班车率达到100%，主城区300米覆盖率达到80%，城市公交分担率达到25%，公共交通乘客满意度达到80%。

（来源：〈舟山市国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要〉节选）

交通布局：三位一体“目字形”

《浙江舟山群岛综合交通规划》提出舟山群岛新区在未来交通建设与发展中，应该加快构建以港航为龙头、公路为骨架、水运为特色和基础、民用航空为支点、通用航空为亮点的海、陆、空“三位一体”的“目”字型综合交通运输通道格局。

“今后十年，舟山将通过桥、路、舟，‘三位一体’全面发展，打造四通八达的海陆通途。”舟山市交通运输局规划计划处处长柳杰说。从舟行到陆行，舟山不再是非舟楫不能往来的历史格局。根据规划，舟山将计划投资500亿元，建设“两纵四横”陆路大动脉。柳杰说，这个“目”字形交通规划实施后，舟山将由交通末端走向交通枢纽。

一体	两纵四横	两纵（位于舟山的东 西 两翼）	西翼：以公路运输为主，通过沪甬甬大通道实现舟山本岛、金塘、岱山与宁波、上海的连接。
			东翼：以水路运输为主，以高速客轮、通用航空、邮轮游艇为辅，打造蓝色海洋公路，实现六横、桃花等南部诸岛与普陀山、岱山和嵊泗列岛的连接
		四横（自	洋山与嵊泗的连接通道

		北向南)	鱼山、岱山、衢山、长涂的连接通道
			舟山本岛与朱家尖连接通道
			金塘、六横与宁波的连接通道
三位	水路系统	四横	“四横”大进大出的货运网络（由 11 个港区构成铁矿石、煤炭、油气、粮油集装箱五大运输系统）
		一纵一横	“一纵一横”的客运网络（一个邮轮游艇基地和 16 个车客渡陆岛码头）
	陆路系统	一纵	沪甬甬大通道
		三横	鱼山-岱山-长涂陆路通道
			本岛朱家尖快速陆路通道
			六横宁波陆路通道

（来源：《浙江舟山群岛综合交通规划》；中国台州网 2016-5-14<梦想从大桥启航>）

项目聚焦

重大项目有序推进

2015 年 11 月 6 日，舟山市委市政府印发了《舟山市加快“三重”项目推进工作实施办法》，首次提出在“三重”项目推进中要实施“项目中心制”，加快推进重大在建项目进度、加快促成重大在谈项目落地、加快深入研究重大谋划项目。今年 4 月 5 日，舟山市委市政府再度发文，公布第二批“三重”项目通知，新增 8 个，“三重”项目总数达到 26 个。目前全市在建或拟建的涉及交通运输体系、港航物流等项目有以下几方面：

项目名称	建设进度
------	------

舟山江海联运服务中心 核心港区重点项目	已建成或基本建成的项目包括鼠浪湖矿石中转码头一阶段、光汇石油储运码头、新港公用码头等大型码头；加快建设鼠浪湖矿石中转码头二阶段、兴海汽车滚装码头等项目；正在加快推进项目包括万向石油转运二期、舟山港外钓岛原油码头、金塘集装箱物流基地等，积极谋划的项目包括小洋山北侧集装箱内支线泊位、黄泽山作业区油品储运基地、中澳现代产业园配套码头等。
宁波舟山港主通道项目	主线起于富翅岛，连接甬舟高速，经舟山本岛西端、长白岛，止于岱山岛西端双合，全长约 29.3 公里，舟山富翅门大桥于 2016 年 2 月开工，截至 7 月份，该工程海上部分的施工栈桥和施工平台已建设完毕，大桥主体部分施工实质性启动，陆域部分的山体开挖、基础平整工作已在抓紧实施中。鱼山大桥主桥 9 月开工，预计全线贯通将于 2021 年，其中鱼山支线将于 2018 年完工。
329 国道提升工程	329 国道舟山段改建工程起于定海鸭蛋山码头，终点位于普陀区徐家村，路线总长近 50 公里。11 月初，位于定海区岑港街道涨次村的 329 国道舟山段改建工程新建 I 标段复工，暂缓施工 3 年多的 329 国道舟山新建段开始加速推进。与此同时，新建段的其他标段也正在进行政策处理和招投标等前期各项工作，将于今年年底前后全线开工建设。预计于 2019 年 9 月底之前实现全线通车。
百里滨海大道	百里滨海大道改造分为定海、新城、普陀三段。2015 年 7 月 11 日，定海段改造工程开始，2016 年 4 月，百里滨海大道（普陀段）一期 I 标段完成施工招标工作，施工单位正式进场施工。
六横公路大桥	2014 年 11 月，六横公路大桥项目选址获批，2016 年 4 月，六横公路大桥（六横梅山疏港高速公路）正式被列为舟山市第二批“三重”项目。

甬舟铁路项目	甬舟铁路项目前期准备加快推进，项目建设方案目前正在研讨中。
航空产业园区	波音 737 完工和交付中心落户舟山。

（来源：信息汇编）

媒体聚焦

舟山江海联运服务中心总体方案获批

国家发展改革委近日印发《舟山江海联运服务中心总体方案》（以下简称《总体方案》），明确了服务中心的四大功能定位及六大建设任务。《总体方案》提出，到 2020 年，将基本建成通江达海、功能健全、服务高效的现代化江海联运服务体系，江海联运运量达到 3.5 亿吨；到 2030 年，将全面建成现代化的江海联运服务中心，使之成为我国乃至世界重要的大宗商品资源、交易和定价中心。

根据区位条件和发展基础，舟山江海联运服务中心将划分 3 个功能片区——大宗散货联运片区、集装箱联运片区和现代航运服务集聚区。建成后，该中心将具备国际一流的江海联运综合枢纽港、国际一流的江海联运航运服务基地、国家重要的大宗商品储备加工交易基地、我国港口一体化改革发展示范区等四大功能。

为实现四大功能，该中心将逐步完成六大任务，即完善大宗商品及集装箱中转运输体系、打造大宗商品储备加工基地、提升现代航运服务功能、培育大宗商品交易市场体系、完善江海联运集疏运网络、创新体制机制。具体包括打造以“水水中转”为特色的便捷、安全、高效的大宗商品及集装箱中转运输体系；推进船舶技术服务、海事服务、航运咨询和信息平台等建设，创新航运金融保险服务，加快江海直达船舶研发与设计，提升现代航运服务能力；完善江海联运集疏运网络，推进水路通道建设和陆路通道建设，增强江海、海陆联运能力，打造面向长三角、辐射长江中上游的有机衔接、运转高效的综合集疏运体系；发挥政府的协调作用，在港口体制改革、口岸服务便利化、区域港口合作开发等方面加大创新力度，探索建立舟山自由贸易港区等。

舟山市发改委有关负责人表示，舟山江海联运服务中心的建设，

有利于发挥推动长江经济带发展的支撑作用，推进长江经济带与“一带一路”建设互动，增强我国经济安全保障能力，推动我国海洋经济加快发展。《总体方案》的批复，标志着舟山江海联运服务中心迈入全面建设阶段。（来源：中国海洋报 2016-06-28）

水陆并进，宁波至舟山交通更便捷

“十三五期间，舟山将重点建设公路通道、陆岛码头、货运枢纽、客运枢纽等四大类重点项目。”舟山市交通局规划处处长柳杰告诉记者，其中，宁波舟山港主通道（鱼山石化疏港公路）和宁波舟山港六横公路大桥及宁波北仑峙头客运码头项目等与宁波密切相关，“此外我们也正在研究谋划沪甬甬甬大通道以及甬舟第二陆路通道。”

据介绍，宁波舟山港主通道线位方案目前已通过专家评审，将连接舟山和岱山两岛。主线起于富翅岛，连接甬舟高速，经舟山本岛西端、长白岛，止于岱山岛西端双合，全长约 31 公里，采用双向四车道高速公路标准，设计速度每小时 100 公里。

该通道在进一步发挥甬舟高速公路功能、打造便捷高效的新区综合交通体系、进一步完善宁波舟山港海陆联动集疏运网络、为舟山江海联运服务中心国家战略实施提供交通保障等方面具有重要意义。

记者来到主通道组成部分之一的富翅门大桥施工现场，看到在大桥栈桥平台上，两辆汽车吊挥舞着长长的“臂膀”，将材料放置于平台上。汽车吊另一旁，施工人员正在焊接平台模块。目前，平台建设已完成 90 % 多，接着将开始铺设栈桥。

“富翅门大桥是宁波舟山港主通道的起点，今年 2 月 21 日开工，力争在 2018 年年底竣工通车，实现甬舟高速与宁波舟山港主通道及 329 国道舟山段的快速连接。”

（来源：宁波晚报 2016-05-14）

甬舟铁路有望 2018 年开工 坐火车去舟山只要半小时

西起宁波市鄞州区，经宁波市镇海或北仑区、舟山市金塘岛，东至舟山本岛定海区白泉镇。线路全长 87 公里左右，项目估算投资约 240 亿元。

开工时间：力争 2018 年开工

工程作用：宁波到舟山只要半小时左右

客运为主兼顾货运

目前有两套接驳方案

记者在三年行动计划中看到，甬舟铁路的建设时间是确定了，2018 年的重点推进项目当中，就有甬舟铁路的名字。这就意味着，如果进展顺利的话，甬舟铁路可能 2018 年就开工了。

根据《浙江省铁路网规划(2011—2030)》，甬舟铁路的初步功能定位是客运为主，兼顾货运。有专家建议，甬舟铁路可以考虑研究客运专线的可行性。线路具体怎么走，目前已经形成两种方案。一种选择在北仑接驳，另一种则选择在镇海接驳。

北仑接驳方案的设计路线走向是这样的：从舟山本岛出发，途经册子岛、金塘岛后，在宁波的北仑登陆，接入宁波穿山铁路支线，沿着沿海铁路并入甬金铁路，到达宁波火车东站。目前初步计划的设计时速是 200 公里。照此计算，基本上半个多小时就能从宁波到舟山了，去沈家门吃海鲜或者去普陀山旅游都方便很多。

专家倾向北仑接驳

如何跨海也是个难题

比较纠结的是，甬舟铁路到底是选择北仑接轨方案还是镇海接轨方案，目前尚无定论。在 5 月中旬，浙江省发改委组织了甬舟铁路的预可行性研究报告预审会议。对线路的接驳方案、线路走向以及时速多少等问题，专家组讨论激烈。但会上专家意见更倾向北仑接驳方案。昨天记者采访了业内一位不愿意透露姓名的专家。他认为，镇海接驳方案对既有的金塘公路大桥存在冲刷影响，且不利于引航和通航。更主要的是，如果选择在镇海接驳，将对周边业已紧张的锚地资源造成破坏。

除了接驳问题目前尚未敲定，线路如何跨海同样是个大难题。在论坛上就有网友提出，备选方案中有选择在北仑走海底隧道的，但安全和资金都是问题。听起来似乎前期工作困难重重，就在前两天，浙江甬舟铁路发展有限公司的相关负责人说，将积极争取甬舟铁路列入国家和省中长期和“十三五”铁路建设规划，确保甬舟铁路在“十三

五” 期间开工建设。

（来源：新蓝网 2016-07-15）

六横公路大桥

六横镇是舟山的第一大镇，也是舟山着力发展船舶修造、港口物流、临港石化等临港产业的重镇。但是因缺少陆路交通六横的发展空间受到极大制约。2013 年 3 月，国家发改委批复同意建设宁波舟山六横公路大桥。宁波舟山港六横公路大桥横跨舟山六横和宁波北仑，路线全长 30 多 km，舟山境内约 16.8 km，宁波境内约 14.6 km，总投资约 175.34 亿元。

六横公路大桥与舟山大陆连岛工程相比，功能略有不同，靠北的大陆连岛工程主要方便游客进出舟山，而靠南的六横大桥则主要承担港口物流的重任。大桥建成后就可以看到大量装满集装箱的货车，往返于宁波与舟山的第二条跨海大桥之上。六横公路大桥将于“十三五”期间开工建设，建成后从六横岛到宁波市区的通行时间至少将缩短 1 h，六横港区的深水良港作为大型物流中转基地得天独厚的地理区位优势，将充分得到发挥。六横港区和梅山保税港区的联系将更加紧密，有利于进一步提高宁波舟山港的竞争力。

（来源：科技导报 2016，34（21）P72）

波音首个海外工厂落户舟山 每年将造出上百架飞机

10 月 28 日下午，美国波音公司、中国商飞公司在杭州举行发布会宣布，波音 737 飞机完工和交付中心落户浙江舟山。据悉，舟山交付中心将于 2018 年正式建成，年底交付第一架飞机。建成后的完工和交付中心计划每月交付 8 至 10 架飞机，年交付量约为 100 架。

至此，波音中国项目落地之争落下帷幕，不过为此事奔走逾三年之久的浙江省政府并未停步。浙江省委书记夏宝龙在发布会上表示，浙江将举全省之力支持项目建设。

根据规划，波音 737 飞机的完工中心和交付中心将建在舟山航空产业园，位于舟山市普陀区朱家尖岛，规划面积约 7.88 平方公里，划分为飞行服务区、综合配套区、零部件制造区、总装维修区和生态景观区。初步估算总投资额 100 亿元。

记者了解到，本次波音 737 的舟山中心共有两个部分组成，分别是波音公司与中国商飞合资的 737 飞机完工中心，以及波音公司独资的 737 交付中心。完工中心将开展 737 飞机机上娱乐系统、座椅等内饰安装，还有机身涂装及飞机维修和维护服务，之后通过交付中心，将完工的 737 飞机交付给波音。

浙江省代省长车俊在讲话时指出，波音公司是世界上最大的民用飞机制造商之一，此次波音项目落户舟山，必将对中美两国合作和波音公司的未来发展产生深远影响。（来源：每日经济新闻 2016-10-31）

区域联动

推进沪舟甬三地深度合作

在今年市政协六届五次会议上，市政协经科委所提交的《谋划东方大港建设 促进沪舟甬深度合作》被大会确定为重点提案。昨天上午，市政协就这个重点提案的办理情况听取了市发改委和市港航局的情况汇报。市政协副主席夏文忠参加了督办。

区位、港口、岸线、海洋、海岛是舟山最大的资源和优势，也是新区实现跨越式发展的最大资本。如何推动这些资源的大开发、大利用，经科委认为，要主动接受上海、宁波的辐射和带动，从而实现借力发力、开发开放。

舟山江海联运服务中心和上海国际航运中心两大战略的实施，将同处长三角的宁波舟山港和上海港进行有机整合，这样便可实现资源共享、优势互补。市发改委相关负责人表示，从洋山港的建设、宁波舟山港的一体化等一系列合作过程中均得到了充分体现。

加强与上海、宁波的区域合作等相关内容列入了我市“十三五”规划。在主动接轨大上海经济都市圈方面，“十三五”期间，我市将继续以洋山开发为纽带，推进沪舟合作。“这其中包括推进小洋山北侧综合开发和推进小洋山北侧部分区域纳入洋山保税区扩区范围。”市发改委相关负责人透露，目前小洋山北侧围垦项目一期已基本完成，二期区域建设用海规划环评和海域使用论证报告待国家海洋局审批。“上海需要我们优良的深水岸线资源来推进上海国际航运中心的

建设，我们也需要借助上海强大的经济实力和航运资源优势，来推进舟山江海联运服务中心的建设。”

去年下半年，省委、省政府作出推进全省海洋港口一体化发展的重大决策部署，这将促进宁波舟山港与周边港口的协同发展和深入合作。六横、金塘作为宁波舟山港一体化综合开发的先行区将着重在基础设施、港口项目开发等方面来推进与宁波合作平台的建设。据该负责人介绍，目前大浦口集装箱码头工程和凉潭武港矿石中转码头项目的合作已取得显著成效。

备受关注的沪甬甬甬大通道同样列入了我市“十三五”规划纲要。当前我市就通道建设的相关问题与上海、宁波及国家有关部委进行了前期对接，并以大洋山开发为契机，推进东海二桥建设。

（来源：舟山日报 2016-07-22）

加快宁波-舟山港海铁联运大发展

秦诗立

一、海铁联运大发展时机已成熟

从上世纪 90 年代启动以来，我国集装箱海铁联运发展总体较慢，占铁路运输量比例仅约 1.5%，相对国外一般为 20%-40%，差距明显。就其原因，可能包括铁路建设相对滞后、货运能力较弱；铁路运输政企不分，经济和组织效率低下；铁路运输信息化水平较低，难以与海运对接等。随着铁路改革推进和运输能力提升、多式联运技术逐渐成熟，以及绿色低碳运输倡导，包括宁波—舟山港在内，加快海铁联运大发展的时机已经成熟。

铁路运输改革实施为海铁联运发展带来活力。以 2012 年铁道部取消为标志，铁路运输终于实现政企分开，将改变海铁联运独家垄断、市场活力严重不足局面。随后，国务院出台加快铁路运输改革指导性文件，明确铁路货运要变部门管理为一体化管理，实现全过程服务；港口企业可利用自身优势，参与到铁路一条龙服务流程中去，做到优势互补；鼓励社会资本组建企业参与铁路运输，逐步实现多元化竞争。

铁路大建设及内陆场站完善不断增强海铁联运能力。近 10 年来，以铁路复线和电气化改造、高速铁路和城际铁路新建为重点，我国铁

路迎来大建设时期，运营里程突破 10 万公里。铁路大建设及其客货分流，已较好缓解海铁联运能力不足问题。同时，我国正建设一批大型集装箱中心站，形成运输、仓储、装卸、一关三检、信息服务等功能完善，技术装备先进的铁路集装箱运输中心，可适应海铁联运大型化、规模化、现代化发展趋势。

海铁联运作为绿色运输模式日益受到国内外关注。集卡运输不仅造成公路资源大量挤占，使包括上海、宁波、深圳等在内的城市交通日益拥堵，集卡排放的大量废气也加剧了空气污染，日益不受欢迎。海铁联运是一种绿色低碳运输模式，在等量运输情况下，铁路、公路、航空的能耗比为 1：9.3：18.6，铁路的 CO₂ 排放量仅为公路运输的 1/2，是短途航空的 1/4，而日益受到关注和倡导。

海铁联运作为长距离运输模式可满足区域一体化扩展。随着我国区域均衡战略实施，近年来中西部地区经济发展增速已超越东部沿海，沿海企业生产基地向中西部搬迁成为潮流。海铁联运作为联系内陆到沿海的快捷通道，其发展既有利于扩大沿海港口的集装箱生成腹地，也将增强内陆与国际经贸合作的能力，在长江经济带、新丝绸之路、新海上丝绸之路等国家战略规划中受到重视。

二、发展不易、问题突出

宁波一舟山港海铁联运启动较晚，2009 年才开通宁波—义乌集装箱班列，到 2010 年集装箱海铁联运量就达 2.8 万标箱；2011-2013 年，分别达 4.7 万、5.95 万、10.51 万标箱，保持高速发展态势。宁波一舟山港海铁联运发展成绩取得源于多方努力、大胆创新，实属不易，同时也应看到面临的系列问题。

多方合力营造良好环境。2009 年，宁波市政府建立海铁联运发展联席会议制度，市长担任总召集人，下设办公室；出台《关于加快宁波港海铁联运发展若干扶持政策的意见》，对相关运营公司予以扶持；与原铁道部签署《关于加快宁波地区铁路建设与发展的会谈纪要》，支持宁波发展海铁联运。同时，宁波积极组织铁路、港口、海关、国检等与腹地城市对口部门签署合作协议，改善通关环境，为海铁联运创造便利条件；市交通运输委与宁波出入境检验检疫局、宁波海事局签署合作备忘录，推广“一站式”通关模式。

积极提升海铁联运服务水平。宁波海铁联运以宁波港集团为主体，近年来积极加大投入、主动拓展市场、推进服务体系建设，包括支持码头公司、港站、铁路代理、无水港平台、揽货体系、集卡车队等资源互动，组建高效服务团队，保障业务顺畅运作；成立宁波港海铁联运营服务中心，制定海铁联运转码头纸面单证简化流程，推进无纸化运作，提高操作效率；支持物流经营主体培育，加强物流经营、管理人才引进、培养和储备；创新运营模式，稳步推进集装箱海铁联运班列化运作，提高海铁运行重箱率。

大力拓展省内外腹地。宁波坚持“巩固省内、深耕江西、开发三北”的海铁联运腹地拓展策略，积极与腹地省市开展产业对接和区域合作，包括推进浙赣铁路沿线等地的“无水港”建设，主动与腹地城市建构产业联盟或合作关系，完善“无水港”网络布局；共同制定海铁联运物流方案，开发和维护重要客户，拓展揽货渠道。目前，宁波—舟山港已开通海铁联运城市达 17 个，初步形成了浙赣铁路沿海 1000 公里物流大通道。

但也应看到，宁波—舟山港海铁联运规模总体还明显偏小，占全港集装箱货运量比重不足 1%，亟须积极正视和解决好宁波—舟山港海铁联运发展面临的突出问题。主要包括：海铁联运发展主要由宁波市推进，尚未提升到省级战略层面；宁波—舟山港铁路集疏运体系建设滞后，关键性项目迄今未启动；海铁联运市场主体培育较滞后，市场竞争水平与能力有待提升；海铁联运物联网示范工程建设尚未完成，推广应用需各级政府多方支持；与海铁联运相关产业链建设滞后，海铁联运经济尚待培育做强。

三、把海铁联运上升为省级战略

作为集装箱运输最有潜力的增长点，宁波—舟山港海铁联运需从浙江海洋经济示范区、港航强省建设的战略高度，加强战略规划与技术创新、制度改革与主体培育、优势发挥与短板弥补，加快形成强大合力。为此，提出以下建议供决策参考：

把海铁联运上升为省级战略。目前，宁波—舟山港海铁联运发展主要由宁波市在组织推进，省级层面尚未建设相关组织领导机制。建议省里研究成立浙江海铁联运发展联席会议制度和办公室，有效协调

交通、商务、海关、银行等部门间关系，出台管理体制机制改革方案和扶持性政策意见，指导海铁联运各项工作；由省海铁联运联席会议办公室出面，主动与江苏、江西、安徽、福建、上海等省市举办跨省会议，协调、解决好跨省海铁联运中面临的规划、标准、通关、税费等系列问题；支持把宁波-舟山港海铁联运发展纳入相关国家战略规划、重大项目示范、政策创新试点等，为其发展赢取良好环境。

积极健全宁波-舟山港铁路集疏运网络。目前，宁波一舟山港海铁联运对外主要靠萧甬铁路，对内仅有镇海、北仑支线，运输能力严重受限，建议加快以下海铁联运干线建设。一是甬金铁路。这是宁波一舟山港便捷辐射浙江中西部及江西、湖南、湖北等中部省市的关键项目，也可分担目前萧甬铁路货运压力，需尽量提前建成时间。二是九景衢铁路及其与长江中游港口间连接线。这是宁波一舟山港对接长江黄金航道，带动沿线及其江北海铁联运发展的重要通道，也是宁波-舟山港应对上海港长江战略的重要举措。三是杭州湾跨海铁路。这将是宁波一舟山港海铁联运业务辐射江苏及其沿海北方地区的重要通道。四是通梅山保税港区、穿山北港区铁路支线及专用站，重点要解决好最后一公里设施衔接问题，实现海铁联运无缝对接。

加快海铁联运物联网示范工程建设。继连云港后，国家交通运输部 2013 年 2 月同意宁波开展集装箱海铁联运物联网应用示范工程建设，以解决铁路运输信息化建设滞后问题。建议省交通、经信、海关等部门积极支持工程建设，包括加快改造港口业务应用系统、数据交换平台，建成现代化海铁联运计划管理系统、货物跟踪系统、增值服务体系；加快建立集装箱海铁联运物联网信息采集终端，建成宁波-舟山港集装箱海铁联运数据资源中心；加快探索形成集装箱海铁联运技术标准规范，力争成为国家标准；加快建成宁波-金华-上饶海铁联运示范线。

加强海铁联运市场主体培育。坚持以市场为导向，加大浙江海铁联运市场主体培育力度，鼓励铁路、航运、港口企业扩大经营范围和物流服务网络，为客户提供多式联运全程物流服务。支持宁波港集团与铁路总公司等合资合作，组建全国性、国际化海铁联运集团。支持浙江有条件的船公司、物流企业、大宗商品运营商等联合，或与省外、

境外优秀企业合作，组建一批以宁波—舟山港为主基地的新型海铁联运企业。支持引进一批国内、国际优秀海铁联运运营商，提升市场竞争水平。同时，支持港口、船公司和铁路企业对海铁联运运营管理深化创新，探索建立多形式的互惠多赢合作机制。

培育做强海铁联运经济。海铁联运不仅是一种绿色低碳的先进运输模式，也是现代港航经济的重要组成，需积极加强相关产业链的建设完善。建议重点加强与海铁联运相关的物流、金融、保险、信息，以及货代、船代、理货等服务业发展，建成高效、现代的海铁联运增值服务体系；加强进口商品海铁联运业务培育，改变目前出口为主、中转为主模式，繁荣进口商品的交易、分拨、配送及理货、车代等新业务，丰富海铁联运经济内涵；加强与中国南车等央企合作，支持中国南车宁波基地、杭州基地提升建设，吸引中集集团到浙江建立基地，加快适应海铁联运的集装箱和新一代列车设计、改造与制造，力争浙江成为我国海铁联运技术装备研究、制造重要基地；支持浙江企业参与海铁联运相关装备、零部件等的研制，培育一批海铁联运服务集成商，实现集群化、基地化发展。

（来源：浙江经济 2014（8）P40-41）

互联互通：抓好义甬舟开放大通道建设的重点

义甬舟开放大通道是浙江省“十三五”时期规划建设的重大战略平台之一。2016 年省政府工作报告明确提出：“以舟山自由贸易港区、舟山综保区、宁波保税区、梅山保税港区、金义综保区等平台为基础，以宁波舟山港、义乌陆港、甬金铁路为支撑，规划建设义甬舟开放大通道，成为贯穿浙江沿海山区、连接丝绸之路经济带和海上丝绸之路的战略桥梁。

义甬舟开放大通道建设的基础和重点就是互联互通，不仅是大通道内部的互联互通，更是与长江经济带和“一带一路”进行互联互通；不仅是在交通上的互联互通，也要在经贸、文化等各个领域实现互联互通。

要在交通物流上互联互通，努力构建最便捷畅通、最有效率、成本最低的交通物流大走廊。省内，要加快甬金、甬舟铁路等重大交通

干线建设，推进义乌国际陆港与宁波-舟山港一体化发展，使义乌国际陆港成为宁波-舟山港在内陆地区的区域分拨配送中心和货源集港中心。同时，推进杭绍台高铁、杭温高铁、杭绍台高速、跨杭州湾铁路、金台铁路、沿海高速公路等项目建设，打通义甬舟大通道向北联通环杭州湾、苏南地区，向南辐射带动浙西南和温台沿海地区的通道。省外，重点向西推进金建、杭黄铁路、九景衢铁路，以及临金、千黄高速公路建设，连通浙赣铁路、杭长客专以及国家规划衢州至丽江铁路等干线通道，打通向江西、湖北、湖南等地区拓展空间，形成长江南岸、贯穿东中西的大通道，拓展港口腹地。同时，要积极适应港口物流发展的新趋势，加快舟山江海联运服务中心、中欧和中亚班列、宁波海铁联运综合实验区的发展，布局建设宁波栎社国际机场、宁波梅山公路集装箱综合场站、义乌市保税物流园区、中国·金义电子商务新区、金塘保税物流中心（B型）、“义新欧”公路运输中心等一批综合交通物流节点，形成多式联运优势；通过参股、控股等多种形式加强与长江中下游、海上丝绸之路沿线港口的战略合作，形成港口联盟优势；实施“互联网+”物流发展战略，推动大数据、云计算、物联网等先进信息技术与物流活动深度融合，形成智慧物流优势；依托中国（杭州、宁波）跨境电子商务综合实验区等的建设，支持宁波栎社机场、舟山普陀山机场、义乌机场建设，积极搭建“网上丝绸之路”，引导和推动电商平台和电商企业在“一带一路”沿线交通枢纽和节点城市建立海外仓，形成跨境电商物流优势。

（来源：浙江经济 2016（19）P25）

建言献策

建设舟山群岛新区北向大通道的对策建议

李增航，耿相魁

2014年11月李克强总理在浙江考察调研时强调指出，要将舟山建设成为江海联运服务中心、石油炼化一体化的重要基地，为浙江舟山群岛新区今后建设发展指明了新方向。浙江舟山群岛新区要实现跨越式发展，首先必须实现交通的大发展。而舟山北向大通道作为舟

山群岛新区规划中的三个亮点之一，则是撬动新区大开发、大发展的先导工程和关键工程，是舟山群岛新区规划建设的中中之重。

一、舟山群岛新区北向大通道的内涵与外延

舟山群岛面向太平洋，背靠长三角，打通舟山群岛北向陆路出口极为迫切。一是舟山本岛-岱山本岛-大洋山岛的跨海大桥。这是完善综合交通网，推进连岛通道建设，加强与上海、宁波快速便捷陆岛交通联系的重要内容。这条通道不仅把舟山本岛与国际航运中心联系起来，而且使得舟山、岱山港与大洋山国际航运中心连在一起，既方便了货运客运，也方便了资源调配，是一条发展经济、联结港口、共同发展、协调发展的桥梁。二是从舟山到上海的跨海大桥——舟沪通道。根据规划，舟沪通道与目前已建成的宁波到舟山的跨海大桥接连，同时还将在北仑到金塘岛之间新建海底隧道，与舟沪跨海大桥连通，从舟山直通上海浦东。建设舟山至上海陆路通道，“舟沪通道，南起宁波北仑，建海底隧道到舟山，再建大桥到上海浦东。

二、建设舟山群岛新区北向大通道的对策建议

建设舟山群岛新区北向大通道受到了全国两会代表、委员的高度重视，他们纷纷提写议案提案，要求加大建设力度。

1.上下形成共识，统一思想认识，尤其是领导层面要高度重视建设舟山北向大通道，提升舟山交通基础设施总量供给、弥补国际门户功能缺失，大力发展舟山群岛新区交通，实现各交通方式发展的有效衔接，不仅社会各界要高度关注，而且应该统一思想认识，各级领导尤其应重视。只有对加快推进建设舟山北向大通道的重要性和必要性有清醒和一致的认识，更好地发扬“勇担使命、四千（大干、实干、苦干和巧干）兴舟”精神，才能推动北向大通道项目尽快上马建设。社会舆论和新闻媒体要加强对建设北向大通道的宣传和造势工作，以统一各方面的认识。

2.争取将建设北向大通道列入国家和浙江省的“十三五”规划

将舟山北向大通道建设作为舟山群岛新区建设的重要内容，作为新区建设1号工程——国家江海联运服务中心建设的重要工程。在邀请有关专家对舟山北向大通道线路方案等既定的研究成果进行反复研究和深入论证的基础上，对原来提出的舟山北向大通道建设方案

进一步完善，编写有关报告，积极争取列入国家和浙江省的“十三五”发展规划。

3. 尽快推进舟山北向大通道建设项目成熟和尽早开工

北向大通道规划线位起于富翅岛，途经岑港、马目、岱山至大洋山，连东海二桥与上海相接，期间经过的大桥很多，不可能全面开工，应先易后难，成熟一个推进一个，分步实施建设。现阶段，作为北向大通道的起点——富翅大桥施工图已制作完毕，进一步优化基础上，争取 2016 年就开工建设。岱山大桥也已经进行工程可行性研究，正进入争取政策支持、申报立项阶段，要努力争取在明后年上马。岱山至洋山的大桥，应全面开展工程可行性研究，以便早日建设。

4. 切实加强舟山北向大通道建设涉及有关部门和地域的沟通协作

舟山北向大通道建设涉及浙江和上海，同时涉及舟山、上海、宁波等城市。因此，做好项目建设，决非单方面意愿就可行，必须加强沟通协调。一方面，要通过各种渠道，加强与国家、省级层面的领导以及有关部门汇报、沟通工作；另一方面，要加强与上海、宁波等地的对接和联系，做好两省市之间的主动沟通协调工作，争取两省、市对大通道项目的支持。

5. 建立健全坚强、功效卓越的舟山北向大通道建设领导班子

舟山北向大通道工程浩繁，投资巨大，工程复杂，涉及面广，国家层面必须成立由长三角地区主要领导任总指挥的协调工作领导小组，甚至可以由国务院派员任领导小组组长，涉及的省市、城市都要成立北向大通道工程指挥部，抽调有关人员组建专门工作机构，协调建设涉及的相关问题，保障落实工程经费，探索和创新资金筹集的途径和方式，不断拓展建设资金的来源和渠道，确保舟山北向大通道工程建设顺利进行。（来源：现代物流 2016.7(P36-38)）

以抓重大项目全力推进舟山江海联运服务中心建设

舟山市发改委投资处

五点建议

打造大宗商品储运加工及集装箱中转基地。发挥港口资源优势，

坚持集散并举，推进建设一批江海联运专业化码头，着力打造铁矿石储运加工、油品储运加工、粮油储运加工、煤炭中转储运、中澳现代产业园、液化天然气(LNG)供应及集装箱中转物流等7大基地，重点加快推进鼠浪湖和马迹山三期矿石中转、衢山港区油品储运贸易基地、舟山国际绿色石化基地、国际粮油产业园和小洋山北侧集装箱中转等一批重点项目，建设国际一流的江海联运综合枢纽港。

提升现代航运服务功能。加快推进传统航运服务产业转型升级，着力补齐航运服务短板，重点推进国际海事服务基地、江海联运信息平台 and 江海直达船队建设；打造新城航运服务集聚区，培育发展航运法务、金融保险、航运咨询等现代航运服务业，提升现代航运服务功能。一是加快发展国际海事服务。打造保税燃料油供应基地，做大做强保税燃料油供应业务；建设外轮供应服务中心，丰富供应品种；建设国际海员服务基地，提升舟山国际海事服务基地功能。二是加强江海直达船型研发与应用。加快制定江海直达船舶技术标准、安全及运政管理体系，打造江海直达船队；强化船舶技术服务，完善船舶研发平台，形成一定规模的江海联运船舶研发、设计、建造和维修等产业链。三是提升江海联运信息服务能力。实施互联工程，完善信息与服务体系，提升服务功能，打造集“港、船、货”于一体的江海联运公共信息平台。四是拓展航运咨询服务。提升航运咨询服务水平，形成江海联运港航相关产业技术咨询服务体系；增强法律服务功能，完善海事法律服务体系。五是培育航运金融保险服务。引进开发性金融机构，重点推进与国家开发银行战略合作；培育航运金融服务市场，创新航运金融产品。

培育大宗商品交易市场体系。做大做强大宗商品核心交易平台，扩大交易规模；依托大宗商品储运加工基地，设立场外市场，逐步建成大宗商品交易、结算和定价中心，不断提高在国际市场中的影响力。一是加快中国(浙江)大宗商品交易中心建设。依托中国(浙江)大宗商品交易中心有限公司，做大做强大宗商品核心交易平台。二是打造现代化大宗商品交易市场。重点建设亚太铁矿石分销中心、推进油品自由贸易、做强浙江船舶交易市场。三是完善大宗商品价格形成机制。加强大宗商品价格指数研发与权威发布，加快形成“舟山价格”

“舟山指数”。

完善江海联运集疏运网络。以港口为枢纽，统筹发展多式联运，加快构建高效便捷的综合集疏运体系。一是加快陆路通道建设。抓紧谋划环杭州湾东方大通道，加快推进宁波舟山港主通道、六横公路大桥和甬舟铁路等项目。二是加快水路通道建设。重点推进鱼山作业区进港航道和配套锚地、虾峙门 45 万吨级航道提升一期工程和条帚门外锚地等工程。三是完善能源管网建设。重点推进外钓、黄泽作业区至鱼山的输油管道和新奥 LNG 项目舟山至宁波输气管道等项目。

创新体制机制。加强规划统筹和衔接，积极在港口体制改革、口岸服务便利化、区域港口合作开放等方面加大创新力度，建设港口一体化改革发展示范区。一是促进港口一体化协调发展。紧紧依托省海港集团、宁波舟山港集团，发挥舟山主战场作用，加快布局实施一批重大江海联运港口项目。二是推进江海联运口岸服务一体化。积极推进区域口岸监管一体化，力争实现“一次申报、一次查验、一次放行”口岸监管机制，承接国际贸易“单一窗口”落地，进一步扩大港口对外开放。三是深化区域港口合作开放。加强与周边沿海沿江港口城市的战略合作，创新浙沪合作模式，有序推进大小洋山综合开发；深化与长江沿线管理部门、港航企业合作，创新联合运营模式；加强对外合作，建立跨区域港口联盟、港航联盟。

（来源：浙江经济 2016（19）P28-29）

舟山港城一体化建设的对策

以桥为脊、陆岛相连、加强联系。舟山港口分布在各个岛屿之中，没有形成完善的陆岛交通网络，这就是舟山港区发展的巨大瓶颈。发展舟山港区必须要加强舟山群岛港域之间的联系。首先，加强应该可以形成产业集聚的港域的联系，如舟山本岛的马岙和老塘山为主体的南部主体港区和由马迹山、衢山岛组成的北部主体港区可以实现交通相连，形成煤炭、铁矿石主体港区，共享产业基础资源。同时，舟山港口建设也离不开各个港域与陆上腹地的联系，以桥为脊，加强舟山港域与上海、宁波、舟山本岛的联系，建设陆岛大桥，有利于舟山及其辐射腹地共享基础设施，共用资源。加强舟山岛际之间、陆岛之间

的联系，有利于舟山、宁波、上海形成有机的整体，发挥最大的港口效能，同时加强这三地区的联系，促进经济发展。

建造港口设施，促进供需平衡。及时建造港口基础设施是舟山港口发展过程中必不可少的环节。随着经济的快速发展，日益增长的货物运输的需求对舟山港口的基础设施愈发严格，这就要求舟山政府增加对港口的投资，使其生产能力适应船舶装卸的能力和货物堆放集输的能力。及时适时地建设港口的基础设施成为港口发展的关键。与此同时，舟山港口的建设要搞好港口规划和布局，以保证港口各个环节的生产能力都能充分地发挥出来，包括港域内各个企业和行政管理部门、港域内各类人员的配置以及港域的功能布局。而供需平衡是指在港口的作业中应该根据货物的特点，采取积极的措施，深入观察货源信息，安排货物均匀到港。例如煤炭等大宗资源可以在港口淡季或非高峰期内进行运输，避免货物运输拥挤。

（来源:农村经济与科技 2015，25（02）P137-138）