

《我为浙江做什么·2016浙江两会》专辑



热烈庆祝 浙江省十二届人大四次会议 **隆重召开**
浙江省政协十一届四次会议

江海联运

舟山市图书馆

浙江省公共图书馆信息服务联盟

目 录

| | |
|--|----|
| 江海联运 | 4 |
| “江海联运” 解析 | 4 |
| 江海联运的战略意义 | 6 |
| 江海联运的发展规划建议 | 7 |
| 国内外江海联运的发展状况 | 9 |
| 欧美航运发达国家江海联运的成功经验 | 10 |
| 高层决策 | 11 |
| 李克强部署长江经济带：建综合立体交通走廊 | 11 |
| 国务院印发《关于促进海运业健康发展的若干意见》 | 12 |
| 国务院印发《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》 | 13 |
| 加快建设黄金水道 推进江海航运一体化发展 | 15 |
| 国务院法制办、交通运输部负责人就《国内水路运输管理条例》答记者问 | 17 |
| 区域联动 | 18 |
| 西江流域江海联运的发展现状 | 18 |
| 三方六港联合构建江海联运大交通 | 20 |
| 宜宾南京唐山携手开辟江海联运通道 | 21 |
| 构建以南通港为枢纽的多式联运体系 | 22 |
| 合肥港“牵手” 郑蒲港打造江海枢纽联运中心 | 23 |
| 武汉—宁波江海联运航线将开通 | 24 |
| 加快推进江海联运 | 24 |
| 新区聚焦 | 25 |
| 总理部署“一号工程” 27 个重点项目助推舟山“江海联运” | 25 |
| 舟山全力推进江海联运服务中心建设 | 27 |
| 加快推进江海联运 全面实施国家战略 | 28 |
| 舟山江海联运服务中心建设发力 | 29 |
| 加快推动江海联运发展 | 30 |
| 宁波港合并舟山港 | 31 |
| 舟山江海联运公共信息平台上线运行 | 32 |
| 舟山江海联运产业投资基金设立 | 32 |
| 江海联运重振舟山航运业 | 33 |

| | |
|------------------|----|
| 信息汇编 | 36 |
| 江海联运重要信息选编..... | 36 |
| 国家家级媒体报道简目 | 36 |
| 省内外媒体报道简目 | 37 |
| 期刊简目..... | 37 |
| 网页新闻简目..... | 38 |

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。信息内容取自公开的报纸、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。联系电话: 0580-8063609

江海联运

“江海联运” 解析



江海联运 (River-and-Sea Coordinated Transport) 是指货物不经中转, 由同一艘船完成江河与海洋运输的全程运输方式。江海联运是多式联运的一种形式, 把海洋运输和内河运输进行有机的结合。内河航运为海运提供广阔的腹地和充足的货源, 是海运发展的重要支撑和保证; 海运为内河航运对接国际市场提供运输通道, 是内河航运发展的延伸和拓展。江海联运是具有可持续发展优势的运输方式。江海联运可以减少中转运输环节, 提高内河运输效率, 减少货物损耗, 可以显著降低单位运输费用, 有助于发挥水道运量大、单位能耗低、环境污染少的优势, 从而提高社会效益。江海联运的操作主要分为两个部分, 即江段运输和海上运输。

受诸多因素影响, 传统水运被分为内河与海洋两个相对独立的闭合循环, 货物进出内陆通常采用一二三程运输方式, 即货物要通过不厌其烦地转运, 或者在大的直航海船与小的江船之间转卸搬运, 或者经陆路将集装箱运往码头装船, 运输的环节多、周期长、货损大、成本相对高。江海联运则实现了内河运输和海上运输之间的连续运输, 体现出许多的优越性:

(1) 减少运输环节、转船次数和操作手续, 缩短运输周期, 从

而适应货主对快速化和物流化的服务要求。如由于运输速度提高，从重庆发出的船只 10 天就能到达上海，再过 1 天就能到达温州，到北方所有港口只需要 14 天，到南方最远的海口也仅需 18 天。

(2) 节省重复无意义的卸货、载货人力物力，降低了运费。据测算，与传统的中转方式比较，江海直达能使每吨矿石运输费节约 10%—20%，从重庆至温州、宁波、福州等地的货物运输江海联运价格最为便宜，一个集装箱从重庆经江海直达到东北，价格比铁路直达要便宜 1/3。

(3) 降低货物的途中损耗 1%以上，既减少了货损货差，又降低了环境污染。

(4) 为运输企业拓展市场、地方政府发展经济创造了条件。长江航运集团通过江海联运将滚装船运输业务从长江线延伸至东南亚、中东和南非，扩展了企业的运输业务。黑龙江省通过江海联运，将满载大米的千吨货轮从乌苏里江东安港和松花江同江港运抵浙江温州（经抚远、俄阿穆尔河、鞑靼海峡、日本海、朝鲜海峡、东海），开辟了商品粮的新市场。

(5) 为内河航运发展提供了基础，为国家综合运输体系新格局的形成提供了支持。通过集装箱江海联运，重庆港从重庆延伸到了涪陵、万州，港口腹地扩张到了四川、贵州，内河航运得到振兴；由于江海联运的发展，长江三角洲、珠江三角洲、黑龙江流域的运力结构更趋合理，一定程度上缓解了铁路运力紧张的局面；提高了上海国际航运中心的地位。

江海联运的江段运输在出口联运中主要发生在海运之前；在进口联运中主要发生在海运之后。而在陆海联运中，无论是进口，还是出口，陆运阶段均可发生在海运之前，也可发生在海运之后。

目前，江海联运一般都办理整船中转，统一由船公司负责办理，手续相对比较简单，货主和货代相对比较省心，等待货物到达提单上标注的目的地即可，届时再办理清关手续；陆海联运特别是海铁联运的中转手续相对较为繁琐，需逐票申报办理转关。公海联运一般由于其运距短，往往在同属一个关区或者关区间关系比较密切，办理转关相对较为简单，只要提交海关手册就可以了。海铁联运由于没有海关

备案的手册，而且运距一般较长，不同的关区间协调难度较大，办理转关手续所需的资料寄送时间长。所以，在海铁联运不是太成熟的地区，办理海铁联运转关需提前做好与海关、商检等部门的沟通工作，提前与货主联系相关资料，以便在载货船舶抵港后的第一时间办理中转，避免不必要的滞期。

(来源：网络资料综合)

江海联运的战略意义

1、江海联运是贯彻国务院《关于加快长江等内河水运发展的意见》的重要体现。

2011年1月21日，《关于加快长江等内河水运发展的意见》正式印发，明确提出在10年左右的时间里，将长江等内河建成绿色高效、安全畅通的现代化内河水运体系。2011年2月18日，交通部审议并通过了《关于贯彻落实〈国务院关于推进长江等内河水运发展的意见〉的实施意见》(交通运输部已于2011年3月1日以“交水发[2011]76号”文颁发)，要求把加快内河水运发展摆在更加突出的位置，按照国务院确定的指导思想、主要原则、发展目标和主要任务，加大投入，强化管理，凝聚合力，乘势而上，共同促进内河水运又好又快发展。

2、江海联运是长江流域与东部沿海两大经济带可持续发展的要求。

2013年9月23日，国家发改委启动《依托长江建设中国经济新支撑带指导意见》，标志着长江经济带升级为国家战略。其战略定位，一是依托长三角城市群、长江中游城市群、成渝城市群；二是做大上海、武汉、重庆三大航运中心；三是推进长江中上游腹地开发；四是促进“两头”开发开放，即上海及中巴(巴基斯坦)、中印缅经济走廊，依托这个定位，最终拓展我国经济发展空间，形成转型升级新的支撑带。

其次，具有泛长三角地区一体化发展的需求。目前，从货物流向来看，宁波-舟山港经济腹地主要是包括上海、浙江、江苏、安徽等三省一市的泛长江三角洲地区。宁波-舟山港可以充分发挥深水岸线

的优势，建设大型水水中转港和集装箱枢纽港，通过发展江海联运，为最广大的沿河经济腹地服务。

另外，具有沿海开发的需求。我国正在实施沿海率先发展战略，部署了 13 个国家沿海开发战略、6 大海洋经济区、5 大港口群为核心的沿海发展布局。

3、江海联运是实施《浙江海洋经济发展示范区规划》，进一步推进浙江省“港航强省”战略需要。

2011 年 3 月，《浙江海洋经济发展示范区规划》正式获批，标志着浙江海洋经济发展示范区被列入了国家发展战略。浙江将充分挖掘浙江丰富的“海洋生产力”，并把海洋经济作为经济转型升级的突破口。到 2015 年，浙江省的海洋生产总值将突破 7200 亿元。

4、江海联运是构建综合运输体系、实现绿色交通可持续发展的内在要求。

内河水运运能大、占地少、能耗小，加速内河水运的发展，实现水运与公路、铁路、航空、管道等运输方式的有机衔接，发展多式联运，发挥各种运输方式的比较优势和组合效益，有利于优化交通运输结构，降低社会综合物流成本，构建现代综合运输体系。

5、江海联运是增加港口集疏运方式、降低对城市的干扰、缓解港口周边地区交通压力的必然选择

在海河联运港区规划和建设中，将外海码头的货物直接转运至内河，由内河航道来承担货物运输，不仅能大大增加外海码头的货物运输能力，也能缓解港口周边道路的集疏运压力。随着经济的迅速发展，土地资源、环境、能源越来越受到重视，经济发展过程中土地、环境、能源等因素对经济的制约也日益明显，使得内河运输优势更加凸显。浙江省大力发展海河联运符合可持续发展的要求，也是最现实、最经济的港口集疏运方式。

（来源：《宁波—舟山港发展海河直达联运研究》2014 年 5 月）

江海联运的发展规划建议

1、制定长期发展规划，加快推进江海联运项目建设。

建议尽快编制《浙江省内河码头布局规划》等规划或战略的衔接，

积极争取国家部委对有关项目的支持。对内河码头、内河航道、物流园区等相关建设项目要合理规划，整合资源，避免重复建设。在规划港口和周边区域建设中，内河码头用地要优先考虑，严格控制邻近港区和规划港区的后方用地。同时，浙江省省内各有关部门对重点项目建设应给予大力支持，在项目审批方面，简化程序，加快审批；在土地使用方面，对重点建设项目优先安排，加快推进。

2、加大资金投入力度，增强研发实力。

政府应该加大资金投入用于内河航道的升级改造建设与之相配套的保障体系的建设，浙江省的内河航道建设和航运相关配套设施的建设应该争取纳入中央和地方财政预算中，积极争取交通运输部的重点资金或专项资金的支持。还应该建议省政府出台相关鼓励政策，引导地方政策出台相关优惠减免政策，来支持内河航道的建设。同时积极鼓励有自主研发能力的企业进行自主研发，帮助企业进行研发成果转化，尤其是对新技术、新能源、新工艺的应用和重点领域船舶标准化、船舶绿色化、港口装卸设备先进化等突出问题加大推广力度。

3、做好水运发展规划，加快建设内河港口航道。

从国内外目前的港口联运体系发展来看，如联运方式的形成和联运线路的位置及距离的远近等，关键还是港口与内河码头联运体系的货源集中度、规模、运距、货种结构及内河航道情况。内河码头的建设要因地制宜，本着服务于腹地经济，协调好周边码头关系，防止盲目建设，无序竞争。内河码头只有集约化、规模化、专业化高标准建成，才能加快推动浙江内河沿线产业的聚集和沿河产业带的形成，江海联运的发展将更利于促进浙江外向型经济的发展。

4、加强对外宣传力度，专项解决通航问题。

发挥港口协会、航海学会等社会团体的桥梁作用，为企业和政府搭建沟通平台，促进海港、河港、航运、货代、船代及货主等行业参与者以货源为引线、以资产为纽带，形成利益共同体，合作开发、经营海河联运航线。

5、建立健全各种机制，加快建立海河联运人才保障机制。

借助船联网等信息化平台，加强水上交通控制管理，对进出港、离靠作业区的船舶进行有效的管理和监督，杜绝发生重大水上交通事故

故。

现代内河运输要求新型复合人才，具有公海和内海船舶驾驶理论和技术，掌握现代化的企业管理和经营知识，尤其是在现代物流环境中需要具有一定战略眼光的高级经营管理者。

6、完善海河直达运输体系，加强事关海河联运发展的法律法规体系建设。

完善水上穿梭巴士停靠码头建设，开设河运定期班轮或快运航线，经停 1-2 个地区性枢纽节点，将腹地延伸到广阔的内陆地区，形成完善的江海联运体系。

明确执法内容，统一执法标准，简化执法程序，加强协调和管理。在口岸建立综合信息共享平台，将生产信息楼和口岸信息楼的信息互联共享，提升口岸的工作效率，营造良好的通关环境，保障海河联运健康发展。

（来源：《宁波—舟山港发展海河直达联运研究》2014 年 5 月）

国内外江海联运的发展状况

早在上世纪 20 年代，欧洲的封闭水域与内河之间便出现了江海联运的雏形，当时所使用的船型主要是性能较好的内河船或小型海船。上世纪 50 年代前苏联就开始组织江海联运，上世纪 70 年代后进入大力发展时期。同时，德国和美国等西方国家的江海联运也得到了迅猛发展。

目前，国际港口向深水化的方向发展，运输船舶向大型化发展，国际贸易中有 90% 的货物是通过水路来实现的，水路货物主要通过枢纽港进行中转、集散。其运输方式相比于铁路、公路、航空具有明显的价格优势。因此，通过联运可简化转换手续，降低物流成本，提高配送效率。举例来说，上海市为了将上海港打造成国际航运中心，以满足每年近 30% 的货流量增长，于 2005 年底建成了可直接靠泊第六代集装箱船的洋山港区和连接港区的东海大桥，使上海港由河口港转变成了海港。为确保洋山港的经济效益，上海港集团公司经过市场分析，将货源的增长点落在“江海联运运输模式”上，即利用腹地经济和“一环十射”的内河黄金航道网，先后与长江上游的重庆港、南京

龙潭港等开通多条江、海集装箱运输航线，实现了洋山海港与长江内河的“无缝转运”，取得了较好企业经济效益和社会效益。

季翔/文

“八大工程” 打造江海联运枢纽中心
(来源:《中国水运》2014 第 10 期)

欧美航运发达国家江海联运的成功经验

作为西欧第一大河，莱茵河流经列支敦士登、奥地利、法国、德国和荷兰，在鹿特丹以西注入北海，干流通航里程约 1000 公里，年货运量约达 3 亿吨，相当于 20 条铁路，年货运密度 1168 万吨/公里。莱茵河航道最大的两个特点是国际化和标准化。莱茵河是国际河流，但由莱茵河航行中央委员会(CCR)统一代表各国建设管理。根据 1861 年的曼海姆·莱茵航道公约制订的 C C R 的组织法，CCR 负责协调莱茵河管理工作，对航行于莱茵河的船型尺度、航行要求、技术要求、建造质量以及航道规划等方面进行规范性管理。经过 CCR 多年的不懈努力，莱茵河已经基本实现了航道统一标准化：1000 吨级以上航道占 41.7%，400 吨级以上航道占 57.6%。其中以欧洲 IV 级航道为主，水深 2.5 米，宽 150 米以上。从荷兰鹿特丹，7000 吨级船舶可达科隆，5000 吨级可达曼海姆，2000 吨级可达斯特拉斯堡，1500 吨级洪水季节可达巴塞尔。船舶载运工具标准化，莱茵河运输方式多为自航船和自航船顶推船队，以吃水 -2.5 米、长 85 米、宽 9 米、1350 载重吨船舶为标准的欧洲内河自航驳船，顶推船队有 2、4、6、9 艘驳船组成；集装箱船型主要为 208TEU 驳船，500TEU 为最大船型。同时为了适应多式联运，莱茵河里的大多数码头配有多式联运的铁路线和运输设施。

密西西比河是世界上最发达的水系之一，货运量及货运周转量都居世界第一位，货运量占全美内河货运总量的 60% 以上。密西西比河位于美国经济发达的东部，流经美国 31 个州，北通五大湖。近几十年来，由于内河运输业的竞争条件不断加强，到上世纪末，密西西比河的年货运量已经达到 10 亿吨左右，密西西比河的货运量相当于同等长度的 19 条铁路，年货运密度达到 1027 万吨/公里，从 1824 年

开始进行统一规划、设计、施工、运行管理及维护。现今密西西比河干流上游及除密苏里河外的各主要支流都已基本实现了航道统一标准化，通航里程约 2 万公里，其中水深在 2.74 米以上的航道约占 2/3，可航水道总长 2.5 万公里。密西西比河干流全长 3766 公里，主要航道水深 3.65 米，可通行 1350-2720 载重吨驳船队。密西西比河航道尺度和船闸基本上实现了标准化。同时密西西比河拥有一个高效的大型散货运输系统，以顶推无人分节驳顶推船队运输方式为主，上游和支流都可以航行 8~15 艘驳船组成的顶推船队，载重量 1~2 万吨；中游可航行由 15~25 艘驳船组成的顶推船队，载重量为 2~3 万吨；下游最大的顶推船队由 30~40 艘驳船组成，载重量 4~6 万吨。顶推船队一律采用无人驳，推轮的自动化程度很高。密西西比河的港口机械化程度基本上达到 100%，2 万吨级的船队只要 8 小时就可完成装卸作业；吞吐能力大，件杂货码头为 10~20 万吨，散货码头吞吐能力都在 100 万吨以上，有些码头吞吐能力达到 900 万吨。

通过莱茵河和密西西比河江海联运现状的分析，我们可以看到中国内河发展的差距所在，究其原因，技术层面上是由于船舶标准落后、航道标准与通过能力不足、管理水平低下、港口功能单一，体制层面上缺乏统一有效的协调机制也是制约江海联运发展滞后的重要原因。一句话，良好的江海联运需要良好的综合配套设施和政策的支撑。

（来源：《加快长江江海联运体系建设》——〈中国远洋航务〉2007 年第一期）

高层决策

李克强部署长江经济带：建综合立体交通走廊

国务院总理李克强 6 月 11 日主持召开国务院常务会议，部署建设综合立体交通走廊打造长江经济带，提出要发挥黄金（1085.80，24.60， 2.32%）水道独特优势，建设长江经济带。

会议提出，将加快实施重大航道疏浚整治工程，消除通行瓶颈，扩大三峡枢纽通过能力和干线过江通行能力，提升长江黄金水道功能。适应这种需要，推进内河船型标准化，研究推广三峡船型和江海

直达船型，鼓励发展节能环保船舶。

李克强在会议上强调，建设长江经济带，要注重发挥水运运量大、成本低、节能节地的优势，抓好综合立体交通走廊建设。

为此要建设快速大能力铁路通道、高等级广覆盖公路网和航空网络，加强各种运输方式与港区的衔接，完善油气运输通道和储备系统，大力发展江海联运、干支线直达和铁水、空铁、公水等多式联运。

这意味着以后长江经济带交通的建设将采取综合立体的方式，且与丝绸之路经济带相关联。

国务院本次会议的一大重点，是加快实施重大航道疏浚整治工程，消除通行瓶颈，扩大三峡枢纽通过能力和干线过江通行能力，提升长江黄金水道功能。

为此要推进内河船型标准化，研究推广三峡船型和江海直达船型，鼓励发展节能环保船舶。

国家发改委综合运输研究所战略与规划室副主任罗萍认为，万吨巨轮要到达重庆仍难度大，但是 3000 至 5000 吨的货轮是可行的。

“推行改船的好处是，不必拆除长江上一些高度比较低的桥。”罗萍说。此前南京长江大桥因影响航运，是否该拆除，一度引起争议。

另外，中西部地区货物通过长江出海，往往在一个地方装上小船，然后到下游换大船，或者到上海洋山港再换海轮。罗萍指出，“推行江海直达船型的另一好处是，以后货物出海时，换船的次数将减少。”

（来源：21 世纪经济报道 2014-06-12）

国务院印发《关于促进海运业健康发展的若干意见》

新华社北京 9 月 3 日电 近日，国务院印发《关于促进海运业健康发展的若干意见》（以下简称《意见》），部署促进海运业健康发展，加快推进海运强国建设。这是我国第一次国家层面发布海运发展战略。

《意见》指出，海运业是经济社会发展的重要基础产业，在维护国家经济安全和海洋权益、推动产业转型升级、促进对外贸易发展等方面具有重要作用。近年来，我国海运业发展迅速，成就显著，但仍存在一些矛盾和问题，不能完全适应经济社会发展的需要。

《意见》明确，促进海运业健康发展，要保障经济安全、维护国家利益，深化改革、优化结构，企业主体、政府引导，全面推进、协同发展，到 2020 年，基本建成安全、便捷、高效、经济、绿色和具有国际竞争力的现代化海运体系，海运服务贸易位居世界前列，国际竞争力明显提升。

《意见》安排部署了七项重点任务。一是优化海运船队结构。打造规模适度、结构合理、技术先进的专业化船队，大力发展节能环保船舶和原油、液化天然气、滚装、集装箱、特种运输船队，有序发展干散货运输船队和邮轮经济。二是完善全球海运网络。优化港口和航线布局，完善主要货类运输系统。推进深水航道和集疏运体系建设，大力发展铁水联运和江海联运。三是促进海运企业转型升级。完善企业治理结构，创新技术和产品。加快兼并重组，有序发展中小海运企业。适度开展多元化经营，实施“走出去”战略。四是大力发展现代航运服务业。加快发展和创新航运金融（保险）、航运交易、研究咨询、海事仲裁等现代服务业。五是深化海运业改革开放。积极发展混合所有制海运企业，稳步扩大开放，在上海自由贸易试验区稳妥开展外商成立独资船舶管理公司、控股合资海运公司等试点。六是提升海运业国际竞争力。构建国际海运交易和定价中心，加快国际航运中心建设。打造国际一流的船舶检验、海运科研及教育机构。七是推进安全绿色发展。完善规章制度，落实责任，强化隐患排查。加强应急体系建设，提高海上搜救、溢油等应急处置能力。进一步理顺安全监管体制，加大监管力度。加强船舶能源消耗和污染排放管理。

（来源：中央政府门户网站 2014-9-3）

国务院印发《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》

新华社北京 9 月 25 日电 近日，国务院印发《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》（以下简称《意见》），部署将长江经济带建设成为具有全球影响力的内河经济带、东中西互动合作的协调发展带、沿海沿江沿边全面推进的对内对外开放带和生态文明建设的先行示范带。

《意见》指出，长江是货运量位居全球内河第一的黄金水道，在区域发展总体格局中具有重要战略地位。依托黄金水道推动长江经济带发展，打造中国经济新支撑带，有利于挖掘中上游广阔腹地蕴含的巨大内需潜力，促进经济增长空间从沿海向沿江内陆拓展；有利于优化沿江产业结构和城镇化布局，推动我国经济提质增效升级；有利于形成上中下游优势互补、协作互动格局，缩小东中西部地区发展差距；有利于建设陆海双向对外开放新走廊，培育国际经济合作竞争新优势；有利于保护长江生态环境，引领全国生态文明建设。

《意见》明确，要以改革激发活力、以创新增强动力、以开放提升竞争力，依托长江黄金水道，高起点高水平建设综合交通运输体系，推动上中下游地区协调发展、沿海沿江沿边全面开放，构建横贯东西、辐射南北、通江达海、经济高效、生态良好的长江经济带。

《意见》提出了七项重点任务。

一是提升长江黄金水道功能。增强干线航运能力，改善支流通航条件，优化港口功能布局，加强集疏运体系建设，扩大三峡枢纽通过能力，健全智能服务和安全保障系统，合理布局过江通道。

二是建设综合立体交通走廊。形成快速大能力铁路通道，建设高等级广覆盖公路网，推进航空网络建设，完善油气管道布局，建设综合交通枢纽，加快发展多式联运。

三是创新驱动促进产业转型升级。增强自主创新能力，推进信息化与产业融合发展，培育世界级产业集群，加快发展现代服务业，打造沿江绿色能源产业带，提升现代农业和特色农业发展水平，引导产业有序转移和分工协作。

四是全面推进新型城镇化。优化沿江城镇化格局，提升长江三角洲城市群国际竞争力，培育发展长江中游城市群，促进成渝城市群一体化发展，推动黔中和滇中区域性城市群发展，科学引导沿江城市发展，强化城市群交通网络建设，创新城镇化发展体制机制。

五是培育全方位对外开放新优势。发挥上海对沿江开放的引领带动作用，增强云南面向西南开放重要桥头堡功能，加强与丝绸之路经济带的战略互动，推动对外开放口岸和特殊区域建设，构建长江大通关体制...（来源：中央政府门户网站 2014-9-25）

加快建设黄金水道 推进江海航运一体化发展

2014年9月，国务院印发了《关于促进海运业健康发展的若干意见》以及《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》(简称《指导意见》)，标志着推动长江经济带发展和促进海运业健康发展成为国家两大重要战略。这两大战略的结合部就是把水运放在优先发展的位置，着力点就是通过江海航运一体化连接国内国际两个市场，为中国经济转型升级走向世界提供可靠的运输保障。

一、江海一体化已成为航运发展的新常态

在经济全球化、区域经济一体化发展的时代背景下，江海航运的传统界限早已打破。随着我国经济转型升级的步伐加快，对外开放领域的不断扩大，东中西部的梯次发展，沿海经济与内河经济进入了相互促进、共同发展的新时期，江海航运一体化已经成为航运发展的新常态。

二、国家战略为江海航运一体化发展创造了新机遇

长江经济带发展和海运业发展都已经上升为国家重要战略，这是江海航运一体化发展的历史性机遇。无论从依托黄金水道推动长江经济带发展的客观需要，长江流域综合立体运输体系建设的远景规划，还是建设海上丝绸之路的内在要求，加快推进江海航运一体化发展时不我待，势在必行。

第一，充分发挥长江黄金水道功能，发展江海联运。

依托黄金水道推动长江经济带发展，首次在国家战略层面确定了长江黄金水道的主通道地位，推动长江经济带发展，就是要依托黄金水道构建综合立体交通走廊。国家明确提出要提升长江黄金水道功能，加快推进长江干线航道系统治理，整治浚深下游航道，有效缓解中上游瓶颈，改善支流通航条件，优化港口功能布局，加强集疏运体系建设，发展江海联运和干支直达运输，打造畅通、高效、平安、绿色的黄金水道，这必将为推动江海航运一体化提供更加坚实的基础保障。同时，依托长江黄金水道，统筹铁路、公路、航空、管道建设，加强各种运输方式的衔接和综合交通枢纽建设，加快多式联运发展，建成安全便捷、绿色低碳的综合立体交通走廊，对促进上中下游要素合理流动和提升江海联运效率具有重要的战略支撑作用。

第二，海陆统筹推进双向开放，培育对外经济。

长江经济带建设，不仅将深入发挥长江三角洲地区对外开放的引领作用，更将建设向西开放的国际大通道，加强与丝绸之路经济带的战略互动，统筹沿海内陆开放，扩大沿边开放。用好海陆双向开放的区位优势资源，推动对外开放口岸和特殊区域建设，加强内陆海关与沿海沿边口岸海关的协作配合，不仅能创新开放模式，培育内陆开放高地，构建高水平对外开放平台，更能促进优势互补，进一步推动“引进来”和“走出去”相结合，构建开放型经济新体制，形成全方位开放新格局，为江海航运一体化发展提供更加广阔的空间。

三、建设长江黄金水道，推进江海航运一体化发展

实施国家战略，推进江海航运一体化发展，长江航运要重点从以下四个方面来努力。

第一，进一步提升长江黄金水道功能。

一是加快干线航道建设。坚持“深下游、畅中游、延上游、通支流”，加快推进长江干线航道系统治理，不断改善航道条件和提高通航标准，建设好高等级航道、智能航道、生态航道。

二是积极推进支流航道建设。积极推进嘉陵江、乌江、汉江、赣江、合裕线等长江主要支流高等级航道建设，并强化干流与支流的沟通衔接，加快形成干支联通、辐射流域的高等级航道网络。

三是加快智能航运建设。加快推进黄金水道现代化步伐，加快推进长江干线数字航道建设、长江航运物流公共信息平台试点工程建设、电子口岸建设等，整合信息资源，不断提升长江黄金水道的智能化水平。

第二，进一步提升发展的支撑能力。

一是加快推进运输结构调整。加快推进船型标准化建设，深入研究江海直达标准船型。坚持“开前门、关后门、调结构、推示范”的方针，推进长江船型标准化建设。

二是提升港口枢纽专业化水平。积极支持上海、武汉、重庆三大航运中心和南京区域性航运物流中心建设，大力推进沿江重要港口建设，着力构建以三大航运中心为骨干、以沿江重要港口为支撑、其他港口为补充的现代化长江港口体系...

(来源: 中国交通新闻网 2014-11-25)

国务院法制办、交通运输部负责人就《国内水路运输管理条例》答记者问

2012年10月13日,温家宝总理签署国务院令,公布了《国内水路运输管理条例》(以下简称条例)。条例自2013年1月1日起施行。日前,记者就条例有关问题采访了国务院法制办和交通运输部负责人。

问:为什么要制定这个条例?

答:水路运输具有运量大、成本低、污染少等特点,对于大宗物资的远距离运输发挥着不可替代的作用,需要大力发展。

国务院1987年发布施行的《中华人民共和国水路运输管理条例》对推动国内水路运输的发展发挥了积极作用,但其中不少规定已明显不适应社会主义市场经济发展和转变政府职能的要求,实际已不适用;条文的规定也过于粗略,可操作性不强。为了建立健全与社会主义市场经济发展要求相适应的水路运输市场法律制度,依法规范水路运输经营活动,促进水路运输业健康发展,经广泛调查研究,总结实践经验,制定了新的国内水路运输管理条例。

问:政府对水路运输市场可以采取哪些必要的调控措施?

答:水路运输市场的资源配置,应当主要由市场机制发挥作用。对市场机制不能有效发挥作用,确需政府采取必要调控措施的,应当规范化、制度化,做到公开、公平、公正。总结近年来为维护国内水路运输市场秩序,保障航道资源合理有效利用而采取必要调控措施的成功经验,条例就交通运输主管部门可以对水路运输市场采取的调控措施作了规定:

一是,为保障水路运输安全,维护水路运输市场的公平竞争秩序,国务院交通运输主管部门可根据水路运输市场监测情况,决定在特定的旅客班轮运输和散装液体危险货物运输航线、水域暂停新增运力许可。采取上述运力调控措施,应当在开始实施的60日前向社会公告,说明采取措施的理由以及采取措施的范围、期限等事项。

二是,针对内河运输中部分老旧船舶技术标准过低,船型过于杂

乱，既不利于保障安全和节能减排，也严重影响航道和通航设施通过能力，大大降低了部分主要内河航道通行效率的突出问题，总结近年来主要采用经济手段引导内河船舶实行船型标准化的成功经验，条例规定：国家根据保障运输安全、保护水环境、节约能源、提高航道和通航设施利用效率的需要，制定并实施新的船舶技术标准时，对正在使用的不符合新标准但符合原有标准且未达到规定报废船龄的船舶，可以通过采取资金补贴等措施，引导、鼓励经营者进行更新、改造；需要强制提前淘汰的，应当对船舶所有人给予补偿。

（来源：中华人民共和国中央人民政府 2012-10-22）

区域联动

西江流域江海联运的发展现状

2009年12月17日，由西江沿岸的南宁市、贵港市、来宾市、柳州市、梧州市、云浮市、肇庆市、江门市、佛山市、中山市和珠海市等主要城市的港航企业组成的西江港口联盟在珠海成立。西江联盟的成立旨在加强西江流域沿岸港口的合作，发挥珠海港作为西江入海通道的作用，促进江海联运的发展。

西江流域江海联运的影响因素

1、航道条件 西江航运干线西起南宁东南至珠海，全长 876 公里，是连接广西、云南、贵州、广东及港澳地区的重要交通枢纽和经济纽带。由于西江跨越广东广西两省，航道条件较为复杂。西江目前的江海联运干线航道规划为：肇庆至广州为二级航道通行 2000 吨级货船，肇庆至珠海为一级航道通航 3000 吨级货船。梧州至肇庆为一级航道通行 3000 吨级货船，但是肇庆港上游有一条铁路桥使得丰水期高水位时无法通行 3000 吨级船舶，港澳线船舶通行需要放倒桅杆。贵港至梧州二级航道已于 2009 年底建成通航，航道条件得到极大地改善，2000 吨级的船舶可直达粤港澳地区，目前贵港至梧州一级航道规划已经通过审批，马上要进行建设。南宁至贵港二级航道已经通过审批，2010 年开工建设。

2、货源

西江流域农林资源多种多样,旅游资源别具一格,矿产资源富集,其中有多种矿产的保有储量居全国前列,如重晶石、煤炭、锰等。曾被称为“广西煤都”、“中国糖都”、“世界瑶都”,是全球重要的铝生产基地,中国最大的锰铁合金生产基地。它是兼备沿海、边、沿江的大河流域,其战略地位十分重要,对外开放条件特别有利。广东肇庆、云浮、广西贵港等地,正成为世界最大的水泥、石材、陶瓷生产基地,供应珠三角和世界各地,而其所需的原料,如煤炭等,也通过黄埔港、南沙港、珠海港由国外、中国北方沿江而上解决,而西江承担了这些货物的中转和流通重要任务。西江航运的主要货种主要是煤炭、水泥、矿建材料和粮食等。

3、船舶运输

珠江内河船舶以 500~2000 吨级自航船为主,海轮航道的营运船舶以 1000~3000 吨级江海直达船型为主,山区河流以 300~500 吨级自航船为主。2008 年珠江水系共拥有运输船舶 17463 艘、588 万载重吨、285.8 万千瓦功率,船舶平均载重吨位由 1990 年的 53.7 吨增加到 2008 年的 336.7 吨。船舶大型化明显,专业化运输船舶比重加大,专业化运输逐年上升。目前珠江水系水运量稳步发展,2008 年珠江水系完成外贸吞吐量 5046 万吨,珠江水系水路运输拥有客船 3039 艘、载客量 14 万客位、功率 26 万千瓦。珠江经济水系内河航运已成为流域社会经济和外贸发展的重要支撑。

珠江水系内河水运量中以矿建材料、煤炭、水泥、石油等为大宗。2008 年,珠江水系完成水路货运量 3.6 亿吨,其中矿建材料、煤炭、水泥、石油运量分别为 12887 万吨、3398 万吨、2933 万吨和 1950 万吨,分别占珠江内河水运总量的 35.8%、9.4%、8.2%和 5.4%。

4、通关和船型

2009 年国家出台的《珠江三角洲地区改革发展纲要》把珠海确立为珠江口西岸核心城市和交通枢纽城市,珠海港作为重要交通资源被重新定位。这些都为珠海港发展同西江港口的联运提供了机遇^③。然而目前珠海港通关时间很长,即便石粉类的普通货物,海关检查都非常严格,货物需要进行化验,导致通关时间有时候要一个多星期。同样的船只,走香港、深圳一天之内就能通关。另外,目前内河船只

无法到达珠海高栏港区也是制约高栏港区发展的一个因素，只有破除了船型限制这个高门槛，为内河船只提供便捷的通道，才能推进整个江海联运的发展。

（来源：《价值工程》2011年第27期）

三方六港联合构建江海联运大交通

本报讯 4月10日，位居长江上游的四川宜宾港与长江下游的南京区域港口群（南京港、合肥港、马鞍山港、淮安港）、环渤海湾的重要港口唐山港签署战略合作协议。今后，三方将在货物装卸、业务拓展、口岸通关、战略规划等方面携手合作，延伸江海联运服务功能，促进长江流域与东北地区和东北亚地区的商贸物流发展。当天，宜宾—南京—唐山（环渤海湾）、宜宾—南京—日本、韩国集装箱班轮航线正式开通。

作为华北、东北和西北地区最近的出海口，唐山港自1992年开港以来，依托腹地唐山市丰富的自然资源和雄厚的工业基础，重点强化煤炭、钢铁、矿石等优势货种的运输，同时开拓汽车、机电产品、化工产品、农产品等新货种的运输市场，吞吐量逐年增长，如今已成为吞吐量排名全球港口前十位的“金牌港口”。南京港作为亚洲最大的内河港口，正在开展长江经济带区域航运物流中心建设，以带动南京区域港口群发展。宜宾港则是长江黄金水道起点，是长江经济带与丝绸之路经济带交叉点，也是四川乃至西部地区通江达海的桥头堡，正在打造长江起点国家级航运中心。

此次签订的协议，明确提出了宜宾港将建成南京区域港口群的重要联盟港，同时也将把南京区域港口群建设成为西部地区通向环渤海湾地区、东北亚海外地区的快速中转港。

据悉，此次六港强强联合，拉开了长江上下游以及环渤海湾港口合作的序幕，将实现跨区域联盟、资源共享、优势互补、协同联动发展，共同构建东中西区域大交通体系，推动区域物流合作便利化、一体化。作为战略合作协议中的重要举措，宜宾—南京—唐山（环渤海湾）、宜宾—南京—日本、韩国集装箱班轮航线的正式开通，为我国西部地区、中部地区和环渤海湾东北地区、乃至东北亚地区串起一条

通江达海的水路运输新纽带,通过各港口的统筹协调,配合铁水联运、公水联运系统化运营,将为北粮南运、西煤东运等规模化运输打开新通道,能有效提高综合运输的物流链管理服务水平,最大限度降低大宗物资往来成本。

(来源: 《中国海洋报》2015-4-16 第A2版: 综合)

宜宾南京唐山携手开辟江海联运通道

一条西部地区通往环渤海湾地区、东北亚海外地区的快速通道日前正式开通。六港联合,拉开了长江上下游以及环渤海湾港口在货物装卸、水水中转、业务拓展、口岸通关、战略规划等方面合作的序幕,将推动区域物流合作便利化、一体化

4月10日,位居长江上游的四川宜宾港与长江下游的南京区域港口群(南京港、合肥港、马鞍山港、淮安港)、环渤海湾的重要港口唐山港签署战略合作协议。当天,“宜宾—南京—唐山(环渤海湾)”、“宜宾—南京—日本、韩国”集装箱班轮航线正式开通。

协议明确,宜宾港将建成南京区域港口群的重要联盟港,同时也使南京区域港口群成为西部地区通向环渤海湾地区、东北亚海外地区的快速中转港。

宜宾港有限责任公司董事长刘征宇介绍说,此次六港“强强联合”,拉开了长江上下游以及环渤海湾港口在货物装卸、水水中转、业务拓展、口岸通关、战略规划等方面合作的序幕,将有助于延伸江海联运服务功能,实现跨区域联盟、资源共享、优势互补、协同联动发展,共同构建区域大交通体系,推动区域物流合作便利化、一体化;而作为战略合作协议中的重要举措,“宜宾—南京—唐山(环渤海湾)”、“宜宾—南京—日本、韩国”集装箱班轮航线的正式开通为我国西部地区、中部地区和环渤海湾东北地区、乃至东北亚地区串起一条通江达海的水路运输新纽带,通过各港口的统筹协调,配合铁水联运、公水联运系统化运营,将为“北粮南运”、“西煤东运”等规模化运输打开新通道,能有效提高综合运输的物流链管理服务水平,最大限度降低大宗物资往来成本。

位于西部内陆的四川正加紧建设空地、公铁、铁水、公水等7大

物流服务联盟，以提高物流运行效率，降低综合物流成本。

宜宾港的建设正是四川建设现代物流大通道的重要举措。宜宾港位于长江、岷江、金沙江三江汇合处，是长江上游以内外贸集装箱运输为主的现代化内河枢纽港。

经过近年来的建设，宜宾港已经跨入长江重点集装箱码头行列，大批“四川制造”从这里出发，走向全国，走向海外。

资阳南车 58 台火车头通过宜宾港中转上海出口到巴基斯坦；华西能源生产的 203 件锅炉部件经宜宾港出口到阿根廷、印度尼西亚；成飞集团生产的 C919 大飞...

（来源：《经济日报》2015-04-15 第 10 版：区域）

构建以南通港为枢纽的多式联运体系

南通滨江临海靠上海，集黄金水道、黄金海岸、黄金港湾于一身，南通港口已与全球 100 多个国家和地区的 300 多个港口通航开展贸易。近年来，我市围绕江海联动、陆海统筹，不断提升江海港口核心竞争力，全面推进港口交通集疏运体系建设，努力实现江海河、公铁水多式联运无缝对接，一个江海交汇的现代化国际港口城市、上海国际航运中心组合强港初步呈现在与会专家学者的面前。

当天的港口交通集疏运体系建设研讨会上，来自交通运输部规划研究院、江苏省交通规划设计院、中铁第四勘察设计院、中交第一航务工程勘察设计院等单位的专家们纷纷从各自专业的角度，对南通港口、交通集疏运体系建设提出了许多真知灼见。

“建议加快构建以南通港为枢纽的多式联运体系，进而形成地理区位、交通条件、战略定位的叠加优势。”省交通规划设计院副院长王仙美给出了南通江海联运集疏运体系建设的目标思路：打造以长江干线为支撑、以长江口北支航道为辅助，服务长江流域为主的江海联运体系；以省干线航道网和内河疏浚航道为支撑，服务苏中、苏北为主的江海河联运体系；以铁路网和进港铁路支线为支撑，服务对接丝绸之路经济带为主的海铁联运体系；以高速公路、国省干线公路和疏港快速路为支撑，服务苏中、苏北为主的海公联运体系。

（来源：《江海晚报》2015-5-29 第 A03 版）

合肥港“牵手”郑蒲港打造江海枢纽联运中心

合肥的水上之路正不断拓展，更多货物从合肥港出发，搭乘班轮通达远方。记者昨天获悉，今年前三季度，合肥港国际集装箱码头累计完成集装箱吞吐量 14.1 万标箱，同比增长 25%。合肥港还将“牵手”郑蒲港，不断升级打造江海枢纽联运中心。

集装箱吞吐量快速增长

今年以来，受全球经济影响，国内进出口总额大幅下滑，合肥经济圈外贸集装箱生成量增速也放缓，相邻港口竞争也更加激烈。

不过，合肥港集装箱发展逆势上扬，业务持续较快增长。1-9 月份，合肥港国际集装箱码头累计完成集装箱吞吐量 14.1 万标箱，同比增长 25%，完成外贸报关箱量 2.8 万标箱，同比增长 84%。

“集装箱吞吐量稳步增加，在于港口不断加大外贸报关箱量比率，今年争取到将外贸奖励政策范围扩大至六安、淮南等周边地区外贸企业，放大了政策效果。”合肥港国际集装箱码头公司相关人士介绍，港口还与海关保持密切沟通，积极争取便利通关政策，吸引了大批外贸企业选择在本地通关，港口外贸报关箱量增速超过八成。

“散改集”启动物流新模式

今年 9 月 23 日，马钢首批 16 个卷钢装“散改集”完成装箱，由合肥港始发，10 月 2 日安全运抵广州港，仅用时十天。这也是合肥港国际集装箱码头首次尝试“散改集”业务，大大缩短客户的交货时间，降低了货损货差和物流成本。

目前，合肥港正逐步扩大内贸箱量货源种类，受到不少客户的认可，今年的港口集装箱量因此增加数千标箱。“散改集”业务的推行，增加了船公司在港空箱的使用率，增加了港口箱量，实现了客户、船公司、港口三方共赢。

唯有创新，方能突破。合肥海关已正式批准在合肥港国际集装箱码头设立海关陆路监管点，使港口获得“水陆”口岸功能兼具的独特优势，码头能深化与海关、与合肥地区各外贸进出口企业的合作，在服务腹地开放型经济发展中实现港口的全面转型升级。

“牵手”郑蒲港联动发展

10 月 27 日，推进合肥港与郑蒲港发展战略合作协议正式签订，

合肥、皖北乃至中原经济区城市集装箱从合肥港水水中转至郑蒲港集并中转，不断升级打造江海枢纽联运中心。

协议决定，打通合肥港与郑蒲港水水中转的通道，联手深度开发皖中、皖北集装箱市场；立足两港区区位优势，推介引进国际集装箱班轮公司、支线班轮公司及船、货代公司进驻...

（来源：《合肥日报》2015-11-6 第 A06 版：经济新闻）

武汉—宁波江海联运航线将开通

楚天都市报讯（记者黄永进 通讯员闵利娟）前日，记者从在汉举行的“武汉·宁波周”获悉，武汉—宁波港江海联运航线即将开通，未来武汉将建设国家级的“多式联运示范城市”。

据了解，目前武汉市包括武钢、东风在内的大型企业产品进出口均使用江海联运方式。但不少小型企业却因为码头和仓库等原因无法使用此种方式。前日的武汉至宁波港江海联运航线推介会上，不少企业对这一新航线满怀期待。这一新航线的具体开通日期尚未确定。

湖北宝丰码头发展有限公司董事长王凯崑告诉记者，“目前，武汉的江海联运航线主要是从武汉到上海，但不能满足需求，武汉经济技术开发区现有的货物吞吐量是 4000 万吨，预计 2020 年会达到 7000 万吨，需要开辟一条新航线来满足需求。”

宁波航运交易所副总经理许晓蓉认为，宁波地区航运以远洋干线为主，武汉在长江、汉江干线运输上更有优势，双方可在“江海联运指数”方面展开合作。

（来源：《楚天都市报》2015-11-6 第 15 版：经济）

加快推进江海联运

本报讯（记者 鄢琦 通讯员 朱根胜）11 月 6 日，记者从马鞍山市港航管理局获悉，该局与舟山市港航管理局就围绕两市政府签订的《加快推动江海联运发展战略合作协议》框架，按照近、远期目标，深入对接，并对方案进行了细化，携手分步推进合作事项。

首先将加快研发江海直达船型。按照规范性、经济性原则，加快研发新船型，促进舟山北部港区至马鞍山港航线江海直达，研发载重

吨为 2—3 万吨、抗风等级拟定为 9 级的新型散货船型。其次在马鞍山建立远洋渔业分基地。据了解，舟山远洋渔业年捕捞量 40 万吨左右，其中鱿鱼捕捞量占全国 60%以上，被誉为“中国鱿钓渔业第一市”，远洋渔业在长江中上游市场潜力巨大，下一步将发挥郑蒲港得天独厚的区位优势，运用肉类指定口岸平台，依托御香园冷链物流园，推进与舟山国家远洋渔业基地深度合作，在马鞍山设立远洋渔业分基地及海鲜交易市场，让全市、全省、南京周边乃至中西部地区在马鞍山购买到新鲜、便宜、品质好的远洋海产品，大力促进冷链物流业发展。

同时建立信息交换共享的合作平台，推进“互联网+”运用，将两市港口、码头、船舶、仓储、货源、物流等信息纳入平台建设，提升公共服务，集约社会资源，为两市港航企业合作提供实惠。并对相关工作进行市场调研，合作建立船舶交易市场、船舶建造基地、建材用砂中转基地等。加强调度引导，进一步发挥两市大型企业的市场主体作用，促进中海联运公司与舟山一海海运公司、马钢公司与鼠浪湖 40 万吨矿石中转码头等深入合作，减少成本，共同发展。

（来源：《中国水运报》2015-11-9 02 版：综合新闻）

新区聚焦

总理部署“一号工程” 27 个重点项目助推舟山“江海联运”

浙江在线·舟山新区网 3 月 26 日消息（记者 夏艺瑄）3 月 27 日是浙江舟山群岛新区挂牌两周年的日子。为加快推进以舟山江海联运服务中心为核心载体的舟山群岛新区建设，进一步扩大有效投资，加大招商引资力度，今天下午，舟山江海联运服务中心建设大会在新城召开。会上，舟山各县区政府、各功能区管委会的负责人等与 27 个重点项目的相关负责人签订政企推进服务承诺书；2014 年度招商服务先进单位受表彰。副省长、新区党工委书记、市委书记孙景森作重要讲话。

李克强总理在 2014 年 11 月调研浙江期间，明确提出要发挥舟山区位优势、岸线及航运综合优势，建设江海联运服务中心。按照这一要求，舟山把建设江海联运服务中心作为新区发展的重大生命线来加以重

视和落实，充分发挥舟山区位、资源优势以及现有港航服务条件，完善江海联运集疏运体系，深化长江经济带与 21 世纪海上丝绸之路对接，努力为长江经济带的发展起到“画龙点睛”的战略支撑作用，更好地服务国家发展大局。

会上，副省长、新区党工委书记、市委书记孙景森围绕“使命、机遇、奋斗”作了重要讲话。他指出，舟山江海联运服务中心建设是当前和今后一个时期新区发展最好的机遇，抓住并抓好这个市委确定的“一号工程”，从某种意义上讲就是抓住了舟山的明天和未来。它是新区跨越发展的发动机，将给舟山带来实实在在的快速发展良机；它是海上花园城市的助推器，为加快新型城市化发展提供了强大引擎；它是富民惠民的聚宝盆，带给大众创业、万众创新、全面发展的新条件。

孙景森指出，舟山要勇担使命，全力以赴落实国家战略。建设江海联运服务中心，是加快长江经济带发展的需要，是保障国家资源能源保障安全的需要，也是推进 21 世纪海上丝绸之路的需要。我们要站在顺应和引领新常态，着眼于保持中高速增长和迈向中高端水平“双目标”的高度，最大程度地利用好舟山的海洋、海岛、港口、区位优势，支撑长江经济带发展，为国家在新常态下保持经济持续健康发展作出贡献。我们要更加突出新区先行先试特色，大胆闯，大胆试，主动改，积极创新对内对外开发体制机制，推动大宗商品、现代服务、海洋产业等领域的投资贸易便利化，全力打造更富效率的交流平台和开放高地。

孙景森说，奋斗昭示希望，奋斗凝聚力量，奋斗造就伟业。我们要致力奋斗，同心合力实现辉煌梦想，必须坚持政府主导、市场主体、企业主力、市民主人，党政干部、企业家们、全体市民要齐心协力，共同奋斗。“一号工程”作为全市上下共同关注、共同受益的重大工程，更需要全体市民的共同参与、自觉行动。

孙景森最后说，大战略赋予新使命，大机遇铸就新梦想。早日建成“一号工程”是舟山群岛新区的奋斗目标。我们要坚持世界眼光、国际标准，发扬精卫填海精神，凝心聚力、全力四千，在建设“一号工程”的征程中，干出“新区速度”、创出“新区标准”，营造激情创

业的良好氛围，创造改革发展的崭新地标。

新区党工委副书记、市长周江勇就舟山江海联运服务中心建设和扩大有效投资作了部署。

(来源： 舟山新区网 2015-3-26)

舟山全力推进江海联运服务中心建设

本报讯 2月7日，浙江省舟山市六届人大五次会议第三次全体会议表决通过了《关于积极实施国家战略推进舟山江海联运服务中心建设的决定》(以下简称《决定》)，提出重点建设完善的江海联运综合枢纽，打造集装箱转运基地和大宗散货集散中心。

《决定》指出，建设舟山江海联运服务中心，是实施国家“一带一路”和长江经济带战略的需要，是加快浙江海洋经济发展示范区建设、推进浙江省经济转型升级的需要，也是推进舟山群岛新区发展规划实施的重大举措和突破口，对于推动新区经济跨越发展、全面深化改革开放、提升人民生活水平具有重要意义。

建设舟山江海联运服务中心，必须坚持先行先试、全面开放、区域联动、生态和谐。《决定》指出，要重点建设完善的江海联运综合枢纽，打造集装箱转运基地和大宗散货集散中心；建设我国最大规模的大宗商品储备加工交易基地，增加国家原油战略储备与商业储备，扩大铁矿砂贸易储运园区和保税堆场，建设一批粮油、钢材、有色金属、煤炭、木材等大宗商品储备基地、港航物流园区。

《决定》还明确建设我国现代示范的江海联运服务体系。加快发展以保税燃料油加注为核心的国际海事服务，培育和拓展服务新业态，集聚发展江海联运服务产业，建设江海联运服务总部，建设江海联运大数据平台，打造江海联运船队，增强国际海运市场竞争力。切实加强要素保障和制度创新，强化能源、供水、用地、用海等基础性支撑，全力争取舟山本岛—岱山—洋山—上海的北向大通道和甬舟铁路列入国家“十三五”规划。打造多式联运、便捷高效的综合交通网络，完善对外开放、行政管理、区域合作等方面的体制机制，为舟山江海联运服务中心建设营造良好的环境。

《决定》强调，当前要全力争取舟山江海联运服务中心建设列入长

江经济带发展规划，早日获批建设方案，落实支持政策；要认真谋划和推进一批重大港口项目，力促重大项目加快建成投产。

（来源：《中国海洋报》2015-02-12 第A2版：综合）

加快推进江海联运 全面实施国家战略

本报讯（记者 张正柱）经过一段时间的交流、协商和走访，4月14日，交通运输部长江航务管理局（以下简称长航局）、中国船级社、舟山市人民政府在舟山举行座谈会，共同推进江海联运工作，加快实施国家战略。

长江黄金水道连接我国东中西部三大区域，是长江经济带建设发展的核心依托，外向型经济十分发达。长江黄金水道以其通江达海的优势，实现了江海联合、江海直达、多式联运，现在已经有六成左右的货运量是通过江海联运方式实现的，江海联运已经成为长江航运发展的新常态。

舟山地处我国东部黄金海岸线和长江黄金水道的交汇处，区位优势突出，海洋和航运经济发达。近年来，舟山市以打造“舟山江海联运服务中心”为核心载体，加快舟山群岛新区建设。尤其是舟山充分发挥港航经济优势，加快航运基础设施建设，加快发展现代物流和现代航运服务业，已经成为大宗商品的集散地和交易中心，为建设舟山江海联运服务中心奠定了坚实的基础。

座谈会上，三方领导均表示要加强协作，全面合作，加快江海联运发展，降低物流成本。长航局与舟山市人民政府签订了战略合作协议。长航局、中国船级社、舟山市人民政府签订了江海直达船型研究合作备忘录，发布了江海联运港口联盟宣言。

浙江省副省长、舟山群岛新区党工委书记、舟山市委书记孙景森指出，建设舟山江海联运服务中心是中央领导的殷切希望，是舟山群岛新区发展的现实需要，离不开长江黄金水道的大力支持。舟山将举全市之力，联合各方力量，共同打造江海联运中心，实现江海共赢。长航局局长唐冠军表示，长航局与舟山的合作是国家战略的深度融合，是发展优势的融合与转换，对于推进长江黄金水道和舟山群岛新区发展至关重要。该局将创新合作机制，以政府引导、企业主导的方

式推进江海联运工作。

舟山市市长周江勇，长航局党委书记黄强、副局长朱汝明，中国船级社副总裁孙峰，浙江省交通运输厅副厅长王德宝等领导参加座谈会并讲话。长江和舟山港航企业进行了合作意向交流。

（来源：《中国水运报》2015-04-15 01版：头版）

舟山江海联运服务中心建设发力

4月14日，浙江省舟山市政府与交通运输部长江航务管理局签订战略合作协议，确立双方合作新机制，搭起江海联运发展新平台。同时，长江航务管理局、中国船级社、舟山市政府联合签署江海直达船舶研究合作备忘录；中国港口协会长江分会与舟山港口协会签订了合作协议。

签约仪式上，南京、武汉、重庆、宜昌、泰州等长江沿线主要港口与舟山共同发布了江海联运港口联盟舟山宣言。

而在此之前，舟山刚组建100亿元规模的舟山江海联运服务中心建设基金。在3月27日举行的舟山江海联运服务中心建设大会上，签署了27个与江海联运服务中心相关的重大项目合作协议。

这一系列动作，无不显示着舟山江海联运服务中心建设开始发力。

舟山江海联运服务中心到底“是什么、干什么、怎们干”？结合当下实际深入理解，“江海联运”是载体，“服务”是核心，“中心”是舟山的地位。“中心”建设范围包括宁波—舟山港，核心区域为浙江舟山群岛新区。近期“中心”开发重点：开发建设舟山港域北部港区，联动发展浙江沿海港口城市，成为上海国际航运中心的南翼港区。

“中心”落脚点之一，建设面向世界的江海联运综合枢纽港。加快建设一批矿砂、油品、煤炭、粮油、LNG等大宗商品泊位，配套完善一批交易分拨配送平台、保税仓库等，增强服务长江经济带的能力。在舟山北部区域抓紧布局建设集装箱内支线泊位，开辟内支线及内贸航线，解决长江沿线集装箱出海滞港问题。

落脚点之二，建设大宗商品储备加工交易基地。进一步提高原油、铁矿砂、煤炭和粮油等的储运加工交易能力，成为国家大宗商品储备

中心、加工基地、交易中心，增强大宗物资的国家战略储备和商业储备，切实提高国家经济安全保障能力。

落脚点之三，构建我国江海联运现代服务体系。拓展以保税燃油加注为核心的国际海事服务基地建设，培育海事仲裁、航运金融、航运教育培训等高端服务业。优化江海联运船型。增强船舶交易、保税加工配送、国际采购集拼、汽车平行进口、进出口商品集散交易等贸易服务功能。

落脚点之四，推进江海联运信息化建设。适应当前“互联网+”的发展大趋势，加快推进海洋数据中心建设，完善江海联运信息与数据服务体系，建立一体化电子口岸公共服务平台，完善北斗导航和安全管理信息...

（来源：《中国水运报》2015-4-27 08版：港口）

加快推动江海联运发展

本报讯（记者 鄢琦 通讯员 朱根胜 周华军）8月20日，马鞍山市市长魏尧与舟山市市长周江勇在舟山签订了两市加快推动江海联运发展战略合作协议，长江航务管理局党委书记黄强出席签字仪式。

魏尧表示，马鞍山是长江沿岸重要的港口城市，也是中国十大钢铁基地之一，马鞍山港货源充足，经济腹地广阔，口岸高度开放，工业基础扎实，在区域经济发展中具有独特的战略地位。近年来，马鞍山市坚持“以港兴市”发展战略，全力推进江海联运枢纽中心建设，这与舟山江海联运服务中心建设战略定位高度契合，为两市实施战略合作奠定了基础。他希望两市共同推进协议内容的全面落实，实现互利共赢、共同发展。

周江勇简要介绍了舟山群岛新区和舟山江海联运服务中心建设情况。他说，随着区域经济发展一体化的推进，马鞍山和舟山在服务“一带一路”、长江经济带建设战略和江海联运体系建设中，合作领域非常广阔。此次两市签订战略合作协议，建立合作协调机制，开启了两市互利合作的新篇章。希望双方携手合作，互联互通，共同推进协议内容的全面落实，共同谋求新的跨越式发展。

根据协议，马鞍山市与舟山市将在港口建设、货源组织、江海联运等领域建立相互支持、相互依托、共同发展的长期合作战略伙伴关系，共推港航经济发展。两市战略合作内容包括江海联运发展合作、发展规划及政策研究合作、成果研究应用合作、加强信息网络互联互通、组建跨区域合作联盟、成立战略合作领导小组等6个方面。在江海联运发展合作方面，将依托两市深水港口资源优势 and 综合交通运输体系，引导两地港航企业深度合作，积极发展江海联运直达运输，促进两市临港产业、临港经济进一步发展。

（来源：《中国水运报》2015-8-26 02版：综合新闻）

宁波港合并舟山港

本报讯（记者 程绩）宁波港9月1日发布公告称，宁波港股份有限公司接到控股股东宁波港集团有限公司通知，为进一步推进宁波—舟山港一体化，宁波港集团拟合并舟山港集团有限公司。同一天，浙江省交通运输厅在其官网发布了名为“浙江省海港集团在舟山市揭牌成立”的消息。据了解，浙江海港集团主要定位于作为省级海洋资源开发建设融资平台，以市场化运作方式，贯彻落实省委省政府统筹管控和高效利用全省港口、岸线等海洋资源的战略意图，积极打造全球一流的港口投资运营集团，加快推进全省海洋和港口经济一体化、协同化发展。

“在不到一个月时间里，浙江省相继设立省海港委（筹）和海港集团，目的就是进一步理顺浙江港口管理体制和发展机制。”浙江省发展规划研究院研究员秦诗立表示。

2014年，浙江全省海洋生产总值近6000亿元，比上年增长10%左右，高于同期GDP增长幅度。目前，浙江全省已建成万吨级以上深水泊位210个，吞吐能力达12.5亿吨。其中，宁波-舟山港完成货物吞吐量8.7亿吨，连续五年保持世界首位，国际枢纽港地位进一步确立。

宁波—舟山港的吞吐量长期位居全国各大港口第一位。据交通运输部数据，今年前7月，宁波-舟山港吞吐量为53252万吨，上海港同期的吞吐量为37834万吨。不过从效益来看，宁波-舟山港相比

上海港仍有较大差距。2014年，上港集团净利润为67.7亿元，而宁波港和舟山港的利润之和只有约30亿元。

（来源：《新民晚报》2015-9-8 第A15版：中国新闻/长三角）

舟山江海联运公共信息平台上线运行

“想知道每天有多少货物从舟山运往长江吗？想知道每天有多少船只进出舟山港口吗？想了解长江港口、航道情况吗？”关注舟山江海联运公共信息平台（www.zsport.com.cn），就能告诉你更多航运信息。

11月26日，舟山江海联运公共信息平台上线运行。作为舟山江海联运服务中心的重要支撑，该信息平台集“港、船、货”物流信息于一体，可实现舟山港口与长江沿线港口、船公司、物流企业、商贸企业、电子口岸等航运信息平台的互联互通，实现江海联运物流信息有效衔接和共享。

舟山江海联运公共信息平台建设结合了智慧港航二期项目和港口EDI系统，依据规划具备交换、交易、服务三大功能，当前交换和服务功能已实现。通过交换功能，可满足企业间、政企间、政府间、区域间的江海联运物流数据交换需求。其服务功能中，通过构建统一的互联网门户网站，能随时获取码头泊位、进出港船舶、海进江货物及长江航道、水位、调度计划等信息，可满足企业对政务、物流等公共服务的需求。

此外，作为落实长江航务管理局、舟山市政府合作协议内容的江海联运信息交换共享工程也取得初步成效，目前舟山江海联运公共信息平台与长江航运物流公共信息平台已率先实现了港口、船舶等8类江海联运物流数据的交换共享，累计数据交换量超过30万条，随着江海大数据的不断完善，今后只需点点鼠标，就能对江和海上某条船的船型、载货品种、船舶吨位、航线等信息了如指掌。

（来源：舟山江海联运公共信息平台 2015-12-1）

舟山江海联运产业投资基金设立

本报讯（通讯员 胡伟民 朱申路）10月28日下午，在浙江舟

山江海联运产业投资基金暨战略投资签约仪式上，总规模 100 亿元的舟山江海联运产业投资基金宣布正式设立。此举旨在通过金融杠杆作用，推动舟山江海联运服务中心等建设。

舟山江海联运产业投资基金由舟山市交通投资集团牵头发起设立，中国工商银行（工银瑞投）等 7 家合伙人共同出资组建。基金投资方向主要为舟山群岛新区的航运企业、船舶修造企业、港口物流企业、海洋新兴产业和土地围垦项目等。投资方式为股权投资、夹层投资和资产回购。原则上，基金投资新区和港航产业的比例，均不低于基金总规模的 70%。

投资签约仪式上，12 家重点航运、船舶修造、港口物流企业与基金管理公司签订了战略投资合作协议。据悉，首期 20 亿元的基金投资，有望在 2016 年全部完成，剩余基金按投资项目分期到位。

（来源：《中国水运报》2015-11-2 01 版：头版）

江海联运重振舟山航运业

去年 11 月 20 日，国务院总理李克强提出建设舟山江海联运服务中心。如今，舟山已将此作为“一号工程”建设，希望以此为抓手，重振舟山航运产业。这，真的可以吗？

舟山独一无二

对于舟山江海联运服务中心的选址，《航运交易公报》记者注意到网上有一些质疑：“江船只能在长江或内河走，而舟山港是一个海港，只能走海船，海船的安全标准要比河船高，因此舟山港不会成为江海联运中转港。太仓、常熟、南通、泰州等大型锚地都能抛锚过驳 5 万吨级海船，舟山港江海联运与之相比没有优势。”

对此，舟山港航局航运管理处处长满舟海向《航运交易公报》记者介绍了舟山江海联运服务中心概念的缘起：“李克强去年 11 月在浙江调研时明确提出建设舟山江海联运服务中心，将其建成‘长江经济带’和长三角发展的一个战略支点。他形象地把‘长江经济带’比作一条龙，龙头在长三角，并指出画龙还需点睛，龙的两只眼睛一是大小洋山，另一是舟山的大宗散货转运中心。大小洋山以‘江出海’的集装箱为主，舟山大宗散货转运中心以‘海进江’的散货为主。”

舟山港航局局长方敏进一步介绍：舟山成为江海联运服务中心得天独厚。舟山处在长江口上，既有深水岸线又带有 1400 平方公里陆域面积，连接江与海的节点唯独舟山。方敏认为江海联运的“海”不是指沿海——沿海最大货运无非是“北煤南运”，基本都是 5 万吨级船——江海联运的“海”是指外海，对接的是国际大宗物资。

舟山的蓝图

在李克强讲话之后，舟山市去年的《政府工作报告》提出，今年的中心工作是全力抓好舟山江海联运服务中心建设，并以此统领突破舟山新区全方位的开发建设，加快形成舟山新区综合竞争力。

2 月份，舟山市部分人大代表政协委员（代表委员）对舟山江海联运服务中心建设提出诸多建议。

首先，做好陆上综合性集疏运体系建设文章。舟山市政协经科委调研员庞美蓉认为：“建设舟山江海联运服务中心，不仅需要海上集疏运网络，也需要铁路、公路等与重要港区连接的陆上综合性集疏运体系。”庞美蓉认为，要把加快推进舟山北向大通道、甬舟铁路等重大基础设施建设作为重要先导工程，打通宁波、舟山、上海的沿海陆路通道，使舟山从交通末端变为中心枢纽或关键节点。依托舟山跨海大桥和甬舟铁路连接宁波，依托北向大通道连接上海，使上海港与宁波-舟山港连为一体，形成长三角东部沿海环形的集疏运公路网络，为舟山江海联运服务中心建设提供关键交通支撑。

其次，做好舟山北部港区开发文章。舟山市代表委员认为，舟山江海联运服务中心必须要有自己的“母港”，舟山北部港口无疑是最理想的建设之地。应将这一区域作为舟山江海联运服务中心的核心港区来加强规划和建设，通过若干年努力，把衢山港区（岱山港区）和洋山港区分别建设成为中国重要的大宗货物和集装箱集疏运中心。

第三，做好产业文章。去年，舟山口岸进出口货运量 1.01 亿吨，主要进口商品中的油品、铁矿石、大豆占全国进口总量的比重分别为 8.23%、5.78%、5.37%。舟山市工商联主席王海斌认为，要将粮油加工业作为舟山支柱产业加以扶持，发展就地加工，带动航运业、国际贸易、金融服务等上下游产业的融合，提高物流中转附加值。舟山市代表委员认为，重点是要做好大宗商品的储运中转加工交易以及金

融、海事等配套服务。同时，根据国家战略规划，在实行最严格的环保准入和监管措施前提下，选择在合适的区域发展绿色生态的石化产业。

第四，做好服务文章。浙江海洋开发研究院船舶海工与机电研究室副主任周枫认为：“舟山港在‘海进江’中的作用决定急需开发江海联运系列船。”舟山市人大财经委主任委员何军认为要加快发展保税燃料油业务。

4月15日，经交通运输部长江航务管理局（长航局）和舟山市政府共同倡议，重庆、宜昌、武汉、南京、泰州等长江沿线各主要港口和舟山港共同发布江海联运港口联盟《舟山宣言》。《舟山宣言》内容共6条，一是探索融入“长江经济带”的国家战略；二是探索以资本为纽带的紧密型合作，共同为货主和航运企业提供高效服务；三是建立江海联运物流公共信息平台；四是探索港口共赢合作机制，加强在重大课题调研、重点货物流向等方面交流合作；五是争取国家对“长江经济带”发展和舟山江海联运服务中心建设的政策、项目和资金扶持；六是强化行业自律，推动长江港口物流行业公平、有序竞争的市场环境。

这些内容不仅采纳了舟山市代表委员的建议，还加入了与长江沿线各港口的合作内容。若能贯彻落实，或许能达到目的：“有效解决江海联运瓶颈，提升长江干线航运能力，推动舟山港与长江沿线港口战略合作，加快推进舟山江海联运服务中心建设。”

蓝图如何落地

对舟山市绘就的蓝图，具体到航运业，舟山港航局提供了操作层面的思路。张军华介绍，为建设舟山江海联运服务中心，舟山肯定要做大码头，提升仓储能力，基础设施要跟进，船队要优化。

基建方面，舟山将切实加快核心港区开发建设。围绕增强“海进江”大宗商品集散和“江出海”集装箱中转能力目标，加快推进小洋山北侧集装箱支线泊位、鼠浪湖矿砂码头、马迹山三期矿砂码头等项目建设，提升舟山港域的大宗商品储运中转加工交易能力和洋山港集装箱枢纽港地位。同时，推进蛇移门、樱连门公共航道和条帚门外锚地等港口配套设施建设，完善港口集疏运网络，夯实江海联运服务中

心基础。

(来源:《航运交易公报》2015年17期)

信息汇编

江海联运重要信息选编

国家国家级媒体报道简目

| 题名 | 媒体 | 日期 |
|---|--------|------------|
| 马鞍山：以港兴市 打造江海联运枢纽中心 | 中国水运报 | 2015.02.09 |
| 舟山全力推进江海联运服务中心建设 | 中国海洋报 | 2015.02.12 |
| 张晓麟代表：以港兴市，打造江海联运中心 | 经济日报 | 2015.03.08 |
| 舟山江海联运产业投资基金成立 | 中国海洋报 | 2015.03.30 |
| 宜宾南京唐山携手开辟江海联运通道 | 经济日报 | 2015.04.15 |
| 加快推进江海联运 全面实施国家战略 | 中国水运报 | 2015.04.15 |
| 三方六港联合构建江海联运大交通 | 中国海洋报 | 2015.04.16 |
| 舟山江海联运服务中心建设发力 | 中国水运报 | 2015.04.27 |
| 舟山江海联运需实施自贸区政策——访上海交通大学科技创业研究中心主任、浙江舟山群岛新区发展研究院院长李湛 | 中国经济时报 | 2015.06.15 |
| 江海联运，长江中上游出海近多了 | 新华日报 | 2015.06.30 |
| 港航代表齐聚武汉 共谋江海联运大发展 | 中国水运报 | 2015.07.13 |
| 加快推动江海联运发展 | 中国水运报 | 2015.08.26 |
| 潮涌风帆劲 | 中国国门时报 | 2015.08.31 |
| 宁波港拟合并舟山港浙江海港整合拉开序幕 | 每日经济新闻 | 2015.09.02 |
| 宁波港合并舟山港 | 新民晚报 | 2015.09.08 |
| 新增一条国际江海联运通道 | 经济日报 | 2015.09.25 |
| 舟山江海联运产业投资基金设立 | 中国水运报 | 2015.11.02 |

| | | |
|----------|-------|------------|
| 加快推进江海联运 | 中国水运报 | 2015.11.09 |
|----------|-------|------------|

省内外媒体报道简目

| 题名 | 媒体 | 日期 |
|-------------------------------|-------|------------|
| “宁波-舟山港一体化”迈出实质性步伐 | 今日早报 | 2015.09.02 |
| 舟山市地税局 助推江海联运中心建设 | 今日早报 | 2015.10.14 |
| 港口一体谋跨越—看舟山如何推进江海联运（上） | 台州日报 | 2015.11.09 |
| 劈波斩浪帆高扬 | 台州日报 | 2015.11.11 |
| 宁波舟山港：剑指江海联运 | 浙江日报 | 2015.11.24 |
| 发挥职能作用 持续优化服务 积极打造“江海联运”税收新机制 | 今日早报 | 2015.11.25 |
| 共同推进江海联运新发展 | 马鞍山日报 | 2015.11.28 |
| 海港牵手江港 共促江海联运 | 浙江日报 | 2015.11.28 |

期刊简目

| 篇名 | 刊名 | 年 |
|---------------------------|----------------|------|
| 江海联运能否重振舟山航运业 | 航运交易公报 | 2015 |
| 贯通江与海：建设舟山江海联运服务中心的路径选择 | 今日浙江 | 2015 |
| 舟山江海联运服务中心建设的思考与对策 | 政策瞭望 | 2015 |
| 舟山江海联运服务中心建设面临的问题与对策 | 党政视野 | 2015 |
| 舟山江海联运服务中心的建设策略与战略考量 | 江苏商论 | 2015 |
| 舟山江海联运产业投资基金成立 | 港口经济 | 2015 |
| 舟山江海联运服务中心建设背景下岱山港口经济发展刍议 | 浙江国际海运职业技术学院学报 | 2015 |
| 舟山江海联运服务中心建设的思考与对策 | 政策瞭望 | 2015 |
| 贯通江与海：建设舟山江海联运服务中心 | 今日浙江 | 2015 |

| | | |
|--------------------------|--------|------|
| 的路径选择 | | |
| 基于国家战略背景的舟山江海联运服务中心建设研究 | 江苏商论 | 2015 |
| 舟山江海联运服务中心建设或被提至更高层次谋划 | 航运交易公报 | 2015 |
| 江海联运能否重振舟山航运业 | 航运交易公报 | 2015 |
| 擦亮舟山群岛新区龙眼 | 今日浙江 | 2015 |
| 从五个方面全面推进舟山群岛新区建设 | 政策瞭望 | 2015 |
| 舟山国际海事服务基地建设相关策略分析 | 世界海运 | 2015 |
| 全力加快舟山群岛新区发展 | 今日浙江 | 2015 |
| 主动适应经济发展新常态努力开创发展改革工作新局面 | 政策瞭望 | 2015 |
| 夏宝龙：抢抓机遇谋发展 只争朝夕抓落实 | 党政干部参考 | 2015 |
| 实现海洋经济发展新突破 | 今日浙江 | 2015 |
| 舟山：扮好“一带一路”新角色 | 中国检验检疫 | 2015 |
| “港口经济圈”描绘新蓝图 | 中国检验检疫 | 2015 |
| 加快推进舟山“一中心一基地”建设 | 浙江经济 | 2015 |
| 全面融入一带一路：大布局与新作为 | 浙江经济 | 2015 |

网页新闻简目

| 题名 | 媒体 | 日期 |
|-----------------------------------|---------------|------------|
| 国务院关于加快长江等内河水运发展的意见 | 国务院 | 2011.01.30 |
| 国务院关于印发全国海洋经济发展“十二五”规划的通知 | 国务院 | 2012.09.16 |
| 国务院法制办、交通运输部负责人就《国内水路运输管理条例》答记者问 | 中华人民共和国中央人民政府 | 2012.10.22 |
| 《交通运输推进物流业健康发展的指导意见》解读 | 新华社 | 2013.06.06 |
| 李克强主持召开国务院常务会议部署建设综合立体交通走廊打造长江经济带 | 中国政府网 | 2014.06.11 |

| | | |
|----------------------------------|----------|------------|
| 国务院关于促进海运业健康发展的若干意见 | 国务院 | 2014.09.03 |
| 国务院印发《关于促进海运业健康发展的若干意见》 | 新华社 | 2014.09.03 |
| 国务院关于印发物流业发展中长期规划（2014—2020年）的通知 | 国务院 | 2014.09.12 |
| 国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见 | 国务院 | 2014.09.12 |
| 交通运输部印发贯彻落实国务院促进海运业健康发展《意见》实施方案 | 交通运输部网站 | 2014.10.31 |
| 专访：我国将大力推进江海航运一体化 | 新华社 | 2014.11.11 |
| 点赞 2014——通江达海：水运复兴 梦想渐成真 | 交通旅游导报 | 2015.01.20 |
| 拓宽视野 突出重点 做好江海联运大文章 | 交通旅游导报 | 2015.01.27 |
| 《宁波-舟山港总体规划（2012-2030年）》通过部省联合审查 | 浙江交通 | 2015.02.27 |
| 聚焦两会：政协委员建议推进江淮贯通江海联运 | 海事局 | 2015.03.05 |
| 聚焦两会：政协委员建议推进江淮贯通江海联运 | 海事局 | 2015.03.05 |
| 海关总署解读《落实“三互”推进大通关建设改革方案》 | 海关总署网站 | 2015.03.24 |
| 总理部署“一号工程” 27个重点项目助推舟山“江海联运” | 舟山新区网 | 2015.03.26 |
| 全年预计投资超 46 亿 内河水运建设投资将再创历史新高 | 交通旅游导报 | 2015.03.30 |
| 舟山国际粮油产业园区争当建设舟山江海联运服务中心先行示范区 | 浙江省交通运输厅 | 2015.04.01 |
| 国务院关于改进口岸工作支持外贸发展的若干意见 | 国务院 | 2015.04.01 |
| 为浙融入“一带一路”画龙点睛 舟山海运启 | 交通旅游导报 | 2015.04.01 |

| | | |
|---|--------------|------------|
| 动 | | |
| 省委书记、省人大常委会主任夏宝龙在舟山专题调研舟山江海联运服务中心建设情 | 浙江省交通运输厅 | 2015.04.07 |
| 以《航道法》颁布实施为契机 全面推进浙江交通运输新发展 | 浙江省交通运输厅 | 2015.04.07 |
| 舟山江海联运产业投资基金全面启动 | 浙江省交通运输厅 | 2015.04.09 |
| 宜宾南京唐山携手构建西中东江海联运新纽带 | 新华社 | 2015.04.11 |
| 唐山港与南京港群和宜宾港战略结盟 构建江海联运新通道 | 中港网 | 2015.04.14 |
| 加快推进江海联运 全面实施国家战略 | 中国水运报 | 2015.04.16 |
| 交海批 [2015] 16 号交通运输部关于同意国际航行船舶临时进靠抚远莽吉塔江海联运深水港的批复 | 交通运输部 | 2015.04.16 |
| 长航局与舟山市签订江海联运战略合作协议 江海直达巨龙舞 千帆“浙里”入深蓝 | 长江航务管理局 | 2015.04.24 |
| [浙江]江海联运物流公共信息平台首次对接会在鄂召开 | 浙江省交通运输厅 | 2015.04.28 |
| 舟山江海联运服务中心建设政策初探 | 航运界 | 2015.05.21 |
| 长江南京以下 12.5 米深水航道二期工程开工建设 | 中央政府门户网站 | 2015.06.30 |
| [长航局]江海联运信息互联时间敲定 | 长江航务管理局 | 2015.07.07 |
| 江海联运信息互联时间敲定 | 长江航务管理局 | 2015.07.07 |
| 7 个布局我国沿海接靠 40 万吨矿石船的泊位舟山市占 3 席 | 舟山市港航局 | 2015.07.10 |
| 舟山江海联运公共信息平台上线运行 | 舟山江海联运公共信息平台 | 2015.12.02 |