

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017年8月30日 (第1698期)

◆ 航运业发展之三大机遇.....	1
◆ “智能船舶”的背后：技术创新与制度变迁.....	3
◆ 绿色邮轮港口发展态势及突围路径.....	3
◆ 长三角内河集运的光荣与哀愁.....	8

航运业发展之三大机遇

在航运新形势下，唯有发现机遇、创造机遇，重塑企业竞争优势，航运业才能尽快走出困境持续发展

全球金融危机爆发以来，受全球经济放缓和运力供应过剩影响，国际航运市场呈现持续过度竞争和运力粗放式扩张的新常态。航运企业营收下滑，经营惨淡，普遍缺乏竞争优势。

航运业竞争优势现状

著名管理学家迈克尔·波特将企业竞争力归结为企业的竞争优势，定义企业竞争力为“一家企业对其行为效益有贡献的各项活动。”并在《竞争战略》一书中提出了影响产业竞争态势的五大因素，即五力分析架构：新加入者的威胁、购买者（客户）的议价力量、替代品（或服务）的威胁、供货商的议价力量及现有竞争者之对抗态势——波特五力模型。

根据波特五力模型，目前，全球航运企业竞争优势正呈现全面下降趋势。可以预期，航运业全面复苏必然艰难而漫长——现有船东间的竞争加剧，同质化竞争挑战不断升级；船东与上游客户（供货商）、与下游客户（购买者）议价能力全面下降；象征国际航运市场晴雨表的波罗的海干散货运价指数（BDI）屡创新低，2015年12月BDI创历史新低471点，与2008年5月的11793历史高点比较，跌幅超过九成，国际航运运价持续在成本线下震荡；新造船价格大幅下跌，船东的船舶资产持续贬值。根据克拉克森新船价格指数报告，去年12月新船价格指数跌至历史低点123点，与2008年8月历史高点191点比较，跌幅超过三成；“互联网+”的商业模式将逐步弱化同质化、易复制的传统运输模式的优势。

长期以来，中国航运业受贸易条款、市场开放政策等因素影响，与世界海运强国相比，竞争优势相对不足。截止“十二五”末，中国拥有海运船队规模1.6亿DWT，位居世界第三。但是，在货物贸易保持巨额顺差和服务贸易持续攀升的同时，服务贸易逆差却始终居高不下，其中旅游逆差居首，运输逆差其次。国家外汇管理局公布统计数据显示，2014—2016年，中国国际收支口径的国际货物贸易年均顺差5018亿美元、出口和进口比为1.31：1；服务贸易年均逆差2254亿美元、收支比为0.49：1，其中运输贸易逆差年均505亿美元、收支比为0.42：1，中国运输业承担的服务贸易额仅占运输贸易总额的29.7%。国际航运是中国对外贸易的主要运输方式，运输贸易收支格局持续大比分逆差局面，充分体现中国航运业的国际竞争优势相对不足（见图）。

航运业的发展机遇

迈克尔·波特在其《竞争战略》一书中指出：“企业盈利能力取决于其竞争优势，企业可以通过其战略对竞争力产生影响，并影响产业结构，甚至改变某些竞争规则，进而赢得竞争优势”。面对航运业愈演愈烈的竞争局面，中国航运业要摆脱困境、持续发展，唯一出路是寻找和创造发展机遇，重塑企业竞争优势。

机遇一：政策导向优势

中央企业重组、改制工作将为航运企业建立现代企业管理制度，提升内生竞争力奠定基础。

竞争优势的产生，首先取决于企业的内生竞争优势。内生竞争优势是企业综合竞争力的基础，是确保企业持续竞争力的核心。目前，中国航运企业与国际先进同行比较，在成本领先、人才集聚、快速应变、高效协调、战略布局、优质服务和信息化建设等方面还有较大上升空间。随着中国航运企业兼并重组、公司制改制工作顺利完成，国有航运企业市场化经营机制将逐步完善，大型国有航运企业将深入引进现代企业管理制度，进行混合所有制改革、董事会建设、市场化人才选聘等制度建设，这些政策措施将极大地激发中国大型航运企业的内生动力，提高企业的经营效率和效益。

国家出台的一系列扶持政策，将助力航运物流企业降本增效、战略转型。

为了帮助航运业走出困境，交通运输部出台扶持中国航运业的四大措施，意在推进航运企业进行战略重组，真正将企业做强做优做大；鼓励航运企业与上下游产业实施战略合作，促进航运企业进一步实施大客户合作的差异化经营战略，满足大客户的个性化服务需求，实现产业链资源、服务、利益共享的愿景。

7月，国务院召开的常务会议确定减税降费降低物流成本、以及加强国家级物流枢纽和重要节点集疏运设施建设等五大举措。这些举措将有效降低包括航运业在内的物流业经营成本；同时，也为中国开展第三方物流提供良好的发展环境，促进航运业向现代物流转型，形成线上线下、运输、仓储、装卸搬运、配送和流通信息等完整的供应链服务体系。

机遇二：贸易发展优势

中国的崛起不但改变了世界海运贸易格局，也为中国航运业快速发展奠定了基础货源。

中国GDP于2008年首度超过日本成为世界第二大经济体，又于2014年首度突破10万亿美元大关，与美国成为世界上仅有的两个突破10万亿美元的经济体。去年，中国外贸进出口业务继续保持全球第一大货物贸易出口国和第二大货物贸易进口国地位；同期，中国规模以上港口货物吞吐量完成118.3亿吨，外贸货物吞吐量完成37.6亿吨，集装箱吞吐量完成2.18亿TEU，连续多年位居世界第一。

在中国政府对航运物流业的高度重视下，航运物流业的经营成本将刚性下降，企业成本优势将明显提升；中国对外贸易的法律法规、管理体制和贸易条款也将随着国家贸易地位的提升得到完善。可以预期，中国对外货物贸易的快速发展和运输贸易的持续逆差终将成为中国航运业的发展优势，中国航运贸易逆差也将得到根本改善。

机遇三：发展战略优势

“一带一路”战略的实施，将进一步释放国际贸易和航运需求，为中国航运业提供更为广泛的发展空间。

中国提出的“建设21世纪海上丝绸之路”和沿线基础设施建设，以及“对接各国政策和发展战略”的倡议，将极大地激发东亚、南亚、西亚、非洲、欧洲等国家的经济活力，推动亚非欧贸易快速发展，也为中国航运业创造了拓展亚非欧市场的良好机遇。国家统计局数据显示，去年，中国与“一带一路”沿线国家进出口贸易总额62517亿元，占货物进出口贸易总额的25.7%。

雄安新区、大湾区和城镇化建设的设计蓝图将为中国航运业提供更为广阔和持久的市场动力。

雄安新区的设立、大湾区和城镇化建设，是中国经济发展模式创新，将带动中原地区崛起，优化城乡结构，扩大消费，形成跨行政区域融合发展的经济带，推动经济结构转型，促进中国经济贸易持续发展。

在经济全球化、信息电子化、交易网络化的今天，“变”已经成为市场不变的主题。在事物的发展变化中，内因是事物发展变化的源泉，决定着事物发展的方向；外因是事物发展变化的条件，在一定条件下，对事物的发展有着重大的影响。外因必须通过内因而起作用。

国家政策的引导、资源环境等机遇优势是航运业发展的外因，航运企业的内生竞争优势是内因，是决定企业战略转型成败的关键。中国航运企业要抓住当前的发展机遇，更好地发挥企业主体作用和国家环境优势，建立现代企业管理制度，在人才、战略、经营模式等方面实现突破，提高企业的经营效率和效益，审时度势，适应时代发展，确保企业持续健康发展。[返回](#)

“智能船舶”的背后：技术创新与制度变迁

据统计，2017年上半年我国集装箱铁水联运量继续保持高位增长，完成了153万标箱，相比公水联运可减少运输费用40亿元。铁水联运是我国多式联运体系的重要组成部分，也是一种集约高效型运输形态。铁水联运在提高运输效率、降低运输成本的同时，实现低污染的环境友好型运输，是发展现代物流运输的重要内容。

1、加快铁水联运发展具有重要意义

铁水联运是货物由铁路运到海港再由船舶运出，或是反之，由船舶运到海港再由铁路运出的一种将铁路和水路运输有机结合起来的多式联运运输方式。加快发展铁水联运有利于完善综合运输体系建设，提升现代物流发展水平，协调区域经济发展，促进节能减排。

2、我国集装箱铁水联运发展迅速

交通运输部、原铁道部联合发布的《关于加快铁水联运发展的指导意见》中提出选定大连、天津、青岛、连云港、宁波和深圳为代表的六条集装箱铁水联运示范通道，主要示范内容包括：形成铁水联运合作机制；完善基础设施规划与建设；加大铁路运力保障力度；实现铁水联运信息共享；培育和发展铁水联运市场主体；争取地方政府扶持政策；实现操作流程和相关技术标准化。目前，这6个示范项目都取得了一些实际成效，如下表所示。

六大示范港口都在积极的开发铁水联运新市场新业务，推进海铁联运基础设施建设，开启更深层次的区域合作。青岛港铁水联运主要朝着内陆港方向发展，以山东省为核心，向西部城市和国家延伸。宁波舟山港与全国铁路网相互连接，开通了宁波舟山港与其他省外城市之间的铁水联运物流通道。连云港中哈国际物流有限公司打造了连云港与华南地区的铁水联运物流通道。大连港铁水联运业务主要朝着沈阳、哈尔滨等东北城市以及韩国、俄罗斯等东北部国家发展。天津港与北京铁路局合作，共同推进天津港铁水联运发展。深圳港地处我国的华南地区，铁水联运线路密集，特别是盐田港区作为华南地区国际航线枢纽港，将成为跨境铁水联运接驳服务的核心港口。

除了上面6个示范项目，营口港的海铁联运走出了一条市场化运作的道路，近几年海铁联运运输量稳居全国之首，并且营口港市场开拓非常迅速。2015年9月，营口港与俄罗斯铁路股份公司共同打造从中国东南沿海、东北亚、东盟经济圈，经营口港，再经满洲里、后贝加尔口岸去往俄罗斯西部广大地区及欧洲的海铁联运大通道；2016年4月，开通了营口港到莫斯科、华沙、岑特罗力特、多布拉、卡卢加和盘锦港至莫斯科等7条国际直达班列；2016年10月营口港发起铁水联运与跨境运输企业联盟正式成立；2017年1月，营口港俄罗斯莫斯科海外仓正式投入运营。

总体来说,2016年全国铁路集装箱发送量达761万标箱,其中铁水联运吞吐量只有279万标箱,占铁路总发送量的36.66%,中欧班列累计开行2964列。从下表中可以看出,营口港集装箱铁水联运量已连续四年居全国首位,2016年更是突破了50万TEU。营口港铁水联运量占港口集装箱吞吐量的比例约为8.8%,而全国铁水联运量占比仅为1.2%左右,都远低于发达国家的20%~40%。虽然我国的铁水联运发展在不断深入,铁水联运量也在逐年增长,但与发达国家相比,我国铁水联运发展还存在着一些缺陷和不足。

3、铁水联运发展面临的问题

铁水联运的相关政策不完善。自从2011年交通运输部、原铁道部联合发布的《关于加快铁水联运发展的指导意见》设定的6条示范项目后,就没有给出明确针对铁水联运相关的法规政策,铁水联运的建设本就涉及多个部门之间的协调发展,如果没有政策方面的支持,铁水联运管理的制度和标准也就很难统一。

在基础设施建设方面,我国铁水联运的基础设施尚未完善,有的港区没有直接与铁路相连。铁水联运涉及到港口和铁路两个部门,但是实际建设方面是由港口承担全部的投资,对于港口来说面临投资与收益不平衡的问题。铁水联运应在货物抵达港口之后,直接运送到火车上进行铁路运输,然而,我国部分港口需要汽车来进行中转,才能完成运输,降低了运输效率。

在信息技术与共享方面,我国铁水联运的信息技术和共享程度低。铁路和港口的相关部门、船公司、船代、货主、货代之间信息互相独立,无法建立起统一的信息共享平台,实现信息的互联互通,如果信息不能共享,货物是很难实现快速流通的。此外,由于铁路与水路运输信息交换未能打通,导致信息服务有所欠缺,例如,集装箱在船、港、堆场可以查询到货物位置信息,但是进入铁路后,就查询不到相关信息。

与内陆省份配合方面,目前来说沿海城市与内陆省份的配合还不够。铁水联运最终是为了解决了内陆省份的外贸进出口需求,对促进地方经济发展作用很大,从一般意义上来说,商业模式中获益者对整个模式建立的推动作用非常关键。

4、铁水联运发展的建议

根据上述几个问题着手,未来我国可以根据以下几个方面来重点推进:

(1) 加大政府对铁水联运及多式联运发展的支持,梳理现有相关政策法规和标准体系,建立更适合行业发展的规章体系,并发布相应的扶持政策和指导意见。从政府层面统筹各铁路局和水运各部门之间的沟通协调,鼓励铁路企业和港航企业进行合作和交流,整合各方资源,发挥各方优势,来完善铁水联运市场的管理。并加快推进铁水联运各项标准化工作,统一单证、作业、技术等相关标准,制定统一的多式联运提单。并且政府应统筹铁水联运建设的各方投资及收益事宜,实现政府指导,促进市场化运行机制。积极支持地方政府及部门在促进海铁联运方面发展的先行先试。

(2) 逐步完善铁水联运基础建设,结合港口的铁路运输需求规模和港口布局情况,规划适合实际运行的铁水联运方案,建设铁路进港方案,强化铁路与港口码头的无缝衔接,尽量减少多次倒运的环节。

(3) 加强铁水联运各部门之间的合作,建立统一的信息共享机制,为客户提供便利的信息服务。此外,在建立信息共享平台的同时,还要考虑信息安全的问题,对铁水联运的重要数据做好保密工作。为了防止铁水联运的重要数据丢失或外传,要完善铁水联运信息共享机制的制度标准,加强信息共享平台的设计和维护,提高数据的完整性和保密性。

(4) 充分发挥内陆省份无水港、保税区的作用,探索在全国通关一体化环境下,结合铁水联运探索“白卡”火车模式,把内陆无水港和保税区与沿海港口和保税区连接起来,上车即出关,即可退税,从而使铁水联运显现出相比公路运输更好的保税物流监管优势。

5、总结

近年来，铁水联运问题受到了各界的广泛关注，铁水联运有很大的发展潜力，是运输发展的核心内容。目前，与其他发达国家相比，我国铁水联运发展相对落后，我国应该抓住“一带一路”的战略机遇期，加强铁路、港口各部门之间的交流和合作，解决我国铁水联运发展中存在的问题，从而推进我国铁水联运快速有序地发展。[返回](#)

绿色邮轮港口发展态势及突围路径

随着世界邮轮产业的快速发展，邮轮对港口环境的影响引起广泛关注，建设绿色邮轮港口成为国际邮轮产业发展的必然趋势和共同追求。欧美国家在绿色邮轮港口建设方面成就显著，其在环境管理体系、管理政策、污染监控、低碳减排技术方面经验丰富。我国邮轮港口在岸电技术等方面已经取得成就，但整体与国外相比存在差距。

国外绿色邮轮港口发展态势

邮轮能源物质消耗和废弃物排放远高于其他类型船舶，且因邮轮多以母港为轴心开展旅游活动，因此，其对港口周边的环境累积影响极其显著。邮轮污染导致海洋生态环境恶化，破坏海洋生物重要栖息地，降低海洋旅游资源质量，甚至对沿海周边居民身体健康造成损害，增加了生态成本和社会成本。

目前美欧等西方发达国家对邮轮港口所涉及的环境保护问题非常重视，在绿色邮轮港口建设方面已经取得了很大进展，如美国洛杉矶-长滩两港联合实施的“圣佩洛湾洁净空气行动计划”、纽约-新泽西两港联合实施的“洁净空气措施和港口空气管理计划”、荷兰鹿特丹港实施的“里吉蒙地区空气质量行动项目”、澳大利亚悉尼港“绿色邮轮港口指南”等，这些行动极大改进了港口环境质量，提高了港口绿色度。

美国

美国邮轮港口的绿色建设、环境保护在全球属于领先。其中，西海岸的绿色邮轮港口建设又是其中佼佼者。西海岸的几大邮轮港口，如西雅图、洛杉矶、旧金山、圣地亚哥等，是最早开展绿色邮轮港口建设，并将自身定位为可持续发展和环境保护的引领者。以西雅图港口为例，其致力于成为北美领先的可持续发展港口，其在以下四个方面做出了巨大成就：一是开始发展业务伙伴关系，使港口可再生天然气减少了70%的碳排放量；二是实现90%的建筑垃圾回收率；三是发展环境绩效指标的、发达的交通网络公司，如Uber、Wingz和Lyft；四是在大门区域内安装新的推广信息，突出其所采取的可持续发展举措。此外，美国还有很多港口制定了绿色发展计划。比如，纽约和新泽西港拥有广泛的环境保护计划，既包括航运碳减排的战略探讨，又有环境管理系统战略考虑，以减少港口设施运营的环境影响。纽约和新泽西港推出了清洁空气战略、清洁车辆奖励计划、卡车替代战略等，并推动邮轮港口排放清单等研究。长滩港的绿色港口计划包括：保护社区免受港口运营的环境影响，使港口成为环境管理和操作的领导者，促进可持续性，采用现有最好的环保技术。

欧洲

欧洲等地历史悠久，航海文化底蕴深厚，从事邮轮业务的港口也比较多，其选址既继承了欧洲城市港口发展的传统，又体现了现代文明对城市发展的影响，同时还处处体现着邮轮港口“以人为本”的发展思路。德国阿尔托那绿色港口岸电在防治污染方面表现突出，它的技术在上世界上遥遥领先于其他国家，该港口配备了变频交流站，配合岸电设备可以自如转换频率为不同电源需求的邮轮供电，并且供电装置可移动，方便邮轮停靠。

英国

英国政府非常重视邮轮港口的环境保护问题，各港口向港务局提供环境保护和应急预案。港口方努力发挥高科技的技术水准，预防和控制各种污染，做到环境友好。采用“干、湿”两种基本除尘方式对港口作业进行粉尘控制。在废水处理技术方面，港口

建成了雨水、生活污水收集系统，处理后的各种废水，或循环利用（主要是喷淋头）或达标排放。

澳大利亚

澳大利亚也非常关注邮轮环境问题，除了出台相关法律要求邮轮船舶降低硫排放和碳排放之外，还推进绿色港口建设和可持续发展。悉尼港颁布的“绿色邮轮港口指南”提出重点关注水质健康，物种的多样性从而保证生态平衡以及噪音管理，废物排泄管理，危险品合理处理等方面的培训，提高员工与公众的环保意识，促使悉尼港带领绿色邮轮港口建设走在世界港口工业的前沿。

全球绿色港口大会每年举行，将港口当局、码头运营者、航运公司、物流企业等聚集一起共同讨论最新的可持续和环境保护实践，以更加有效地采取减少碳足迹和对环境考虑更加敏感的决策。随着邮轮旅游规模的不断增长，邮轮发展带来的环境影响关注度的提升，2016年第11届全球绿色港口大会开设邮轮专场，讨论邮轮发展带来的环保问题，旨在通过强调设备和技术领域的革新来促进港口环保新政策的加速出台和实施。

国内绿色邮轮港口建设现状

我国正在积极推动绿色邮轮港口建设，不少邮轮港口相继推出绿色港口发展规划，并发展邮轮岸电工程建设。但是，港口的日常运营中缺少相应的明确的体系来指导建设，港口工作人员对于环保的意识较为薄弱，还缺乏对绿色指标的有效监督和跟踪，大众对于环境友好方面等问题关注不够。

交通运输部于2011年7月发布“公路水运交通运输节能减排十二五规划”，提出在国际邮轮码头、主要客运码头和有条件的大型集装箱和散货码头实现靠港船舶使用岸电。2014年3月发布的“交通运输部关于促进我国邮轮运输业持续健康发展的指导意见”要求，港航企业应优先选用技术先进、能耗低、安全环保的设施设备；鼓励使用清洁能源；新建邮轮码头、船舶宜使用岸电，鼓励改造现有邮轮码头、船舶使用岸电。因此，岸电实施将有助于我们向国际社会展示减少碳排放的具体行动。

在中国，当前邮轮绿色港口建设可以参考的相关环境法律法规是《中华人民共和国海洋环境保护法》、《中华人民共和国自然保护区条例》、《海洋自然保护区管理办法》。除此之外，推进绿色邮轮港口建设还应修订、完善行业环保规章制度，推动我国主要港口编制交通环保专项规划。随着国务院《关于加强环境保护重点工作的意见》、《大气污染防治行动计划》等指导性文件的出台以及《大气污染防治行动计划》的推出，对从事环境友好保护生态的工作开展提出了进一步的要求。我国相关法律规定，在国内巡游的邮轮所排放的污水，务必处理达到国标再排放，在河流与沿海4海里内，强制要求处理到与其他海域相同水质标准再排放。

从实践来说，我国邮轮港已经开始进行岸电等绿色港口建设的实践与尝试。上海宝山吴淞口国际邮轮港既是我国接待邮轮旅游人数最多的邮轮码头，也是最早开始为邮轮提供岸电设施的邮轮港口。2016年7月13日，上海吴淞国际邮轮港岸基供电一期项目正式投运，这是目前世界最大邮轮变频岸电系统，也是亚洲首套邮轮岸电系统，不仅可为用电频率为60赫兹的国际邮轮供电，也可用于频率为50赫兹的国内客轮、货轮充电，实现了供电对象的全覆盖。上海吴淞国际邮轮港岸基供电项目整体建设共分两期，全面建成后将覆盖4个泊位。目前投运的一期项目，配置总容量为1.6万千伏安，覆盖2个泊位。天海邮轮公司已经率先使用岸电设施，公主邮轮公司也已经在进行供电测试。另外，厦门邮轮港口对靠泊的游船早已经提供岸电设施，目前也在探索邮轮岸电设施，并且已经开始推进滨海邮轮中心绿色技术改造。改造后，邮轮将不再使用船上的辅助设备和锅炉，而是使用陆上供电，以减少邮轮在厦门港的污染物排放。

绿色邮轮港口建设待加速

我国邮轮绿色港口的建设已经刻不容缓，外部环境压力和内部减排压力使得绿色邮轮港口建设亟待推进。

1 “限硫令”和氮氧化物排放的挑战

2016年10月底，IMO海上环境保护委员会在第70次会议通过了一项有关限制硫化物排放的决议。该决议提出于2020年强制实施所有船舶燃料0.5%的硫化物排放上限生效，从而控制含硫污染物的排放量。对此，我国提出响应新政，设立“船舶排放控制区”，并且自今年4月起，长江三角洲核心区使用的燃料油的含硫量不超过0.5%。对于氮氧化物排放，国家从“十二五”开始，将氮氧化物的排放量作为约束指标，这项政策的启动将推动港口环境改善和节能减排实施。

2 发展岸电面临的挑战

靠泊邮轮连接岸电，不仅仅节省了能源，还降低了污染，而且要比使用高硫含量燃油或低硫含量燃油都更加有利于减少港区污染物排放，尤其是能够有效减少氮氧化物的排放，从而有效改善港区及周边的环境空气质量。邮轮国际化的特点决定其岸电技术标准必须考虑国际通行做法。船舶岸电技术逐渐成熟，国内外都开始应用。邮轮岸电在国内尚属首次使用，技术还没有像德国汉堡的阿尔托那港口那样炉火纯青，对于邮轮绿色岸电建设的技术标准尚未出台，当时相关的货运码头有类似指标，可以供邮轮港口借鉴参照。一些细节方面还略有不足，比如我国的岸电连接是不可以移动的，还没有变频设备，导致我国岸电类型单一，只能适应部分邮轮的需求，不利于邮轮港口的产业结构升级。随着经济和科技水平的发展，邮轮也会更新换代，我国无法保证现在的适配频率适应未来的邮轮，这将会导致我们逐渐陷入被动局面。倘若在未来邮轮仅仅是根据自身适配性来选择岸电设备、供电方式和接口，势必给邮轮港口和邮轮方的长远发展带来不便。

3 资源与自然条件的限制

自然条件是港口环境承载力的前提，是港口环境承载力的基础和实质。在港口的生产、使用和维护过程中，将消耗各种资源。此外，港口腹地的各类交通设施建设、运营和维护都将占用资源，在一定程度上，资源水平决定了港口发展的潜力，若港口资源缺乏，则意味着发展潜力不大。

4 制度政策的限制

与西方发达国家相比，中国绿色邮轮港口建设仍处于起步阶段，尽管有些港口在某些方面进行了探索和尝试，且取得了一定效果，但整体来看，国内大部分港口关于绿色邮轮港口的建设尚不全面，港口环境建设大多聚焦于港口造林、污染控制等低水平的环保工作中，环保体系有待健全。

路径与对策

开展绿色港口规划，保持空间生态平衡。加强规划引导，优化港口空间布局，合理设立海岸线，保护码头海岸线的资源，兼顾码头功能的升级与发展模式，进一步考虑公共港口和海岸线资源和货物运输能力的比例，合理利用公共资源。邮轮港口应结合海域水源条件，判断其环境承载能力，适当调整海域工业布局，减少污染物排放总量。建设绿色高能效型邮轮港口，码头发展应当符合邮轮港口与环境生态相平衡，并且有效利用周围的资源，尽可能使用清洁可再生能源，注重生态健康可持续发展。在规划邮轮港口产业升级时把握核心，确保港口生态平衡的可持续性发展。将环保的观念贯彻在绿色邮轮港口建设的始终，推动港口功能升级以及绿色邮轮港口的形成。

建立稳定的环境管理体系，加强风险应急体系建设。创造高效能的邮轮港口发展经济，建设绿色友好的邮轮码头。加强“绿色心脏港”的形象塑造，倡导绿色环保理念的文明港，实现社会整体稳定和谐，内陆港及其环境与经济复合环保系统协调统一发展，争取做到港区内部资源的持续利用。合理利用港口开发和资源利用，降低能源消耗，保持可持续发展的良好增长方式，最终实现港口运营与环保生态的和谐发展：新港从污染源建设规划环境友好与口岸经济效益平衡的可持续发展。

完善邮轮港口海洋环境预警机制与应急制度，修订应急预案。从交通量、规模和布局三个方面对风险因素综合分析，多部门、多区域建立邮轮港口与沿海水域重大污染事

件风险预警与应急响应联动体系，建立沿海水域主要污染情况通报和地区潜伏的周遭环境风险评测，预警消息共享机制；完善区域的海洋环境应急响应体系。

建立绿色邮轮港口评价体系和建设范式。发展绿色邮轮港口，建立科学合理的绿色邮轮港口评价指标体系，需要熟悉绿色发展的相关理论，针对国内外代表性港口开展专门研究，包括可持续发展理论、绿色经济理论、绿色邮轮的概念和内涵，以及绿色邮轮的价值。要加强对国家政策的解读，以可持续发展为基础，以生态学为导向，协调好邮轮港口区域发展和生态资源保护之间的相互关系。同时注重公众参与，有计划地选择评价指标，并开展其定量化研究。要根据中国港口实际情况及评价指标的特点，尝试把一些新理论、新方法引入到评价指标体系中，最终选择具有实用性和可操作性的评价模型。建立绿色邮轮港口评价体系还要以“绿色优先、预防为主、综合治理”为指导，改善邮轮港口环境，把绿色建设的思想贯彻进港口的运营中和对未来港口的建设和设计之中，创新港口发展模式，创造绿色港口的建设范式。

政府鼓励，采取限硫低碳等减排措施。目前船东有三种选择：一是使用低硫油，这是最简单的措施。然而，由于低硫油的价格约为重油的两倍，昂贵的低硫油的使用将给货主的燃油成本带来沉重的负担。此外，还需要将发动机及其相关系统进行改造。二是采用 LNG 燃料代替燃油。配置相应设备与辅助系统造价较高，一定程度上提高了造船的成本预算。与此同时，加气网络布局问题也存在一定影响。三是加装船舶脱硫设备。

改进岸电技术设施，完善相关政府补贴政策。目前，我国现有节能减排、保护环境的举措大体有两类：一是建立限制污染物排放区域，在该区域内所排放的一切污染物必须经过处理达标后才允许排放；二是征收排污费，这可以让企业意识到排污对环境污染的危害性，尽量减少排放。目前，岸电技术作为能明显减少沿海地区空气污染的显著手段，已经在国内吴淞口国际邮轮港进行了应用，并得到了天海邮轮公司和公主邮轮公司的响应。但是，岸电技术的推广还面临几个方面的挑战，建议政府，一是对岸电研发和建设给予先期的资金和政策扶植，鼓励和吸引邮轮港口和邮轮公司进行岸电建设和设施改造；二是对民营高新技术企业进入岸电领域提供扶持，在资格审查、资金获取、岸电定价、技术推广等方面给予更多灵活优惠措施；三是对沿海地区空气污染进行监管，加强对邮轮公司空气过滤装置使用的登记，对邮轮公司的环境行为进行公开监督与信息披露，促进岸电技术在更多港口和邮轮公司得到应用。[返回](#)

长三角内河集运的光荣与哀愁

随着航运市场逐渐复苏，集疏运体系中的内河集运呈现出一片繁荣景象。上半年，长三角内河集运“领头羊”——安吉上港货物吞吐量连创新高，预计全年有望突破 25 万 TEU。其他利好消息也层出不穷：去年年底，沪杭高速公路桥和铁路桥两座桥梁的通航高度从原来的 5 米多升至目前的 7.5 米，终于解决了横亘于上海与嘉兴内河航道上的“卡脖子”问题，三层集装箱得以装载在内河集装箱船上，极大提高了相关船舶的经济效益……

然而，事实上，就长三角内河集运而言，相关企业的境遇一直都不是很好，即便是安吉上港——由其龙头带动的湖州市已被列为全国内河水运转型发展示范区——据悉，运营安吉港与上海港间的相关内河航运企业效益也不是太好，“若没有上海市财政的 50 元/TEU 的补贴，这些航运企业恐怕也是会亏损的，”相关人士的一席话可谓惊醒梦中人。“有关内河问题，学术界最温和的评价是‘复杂’”。

那么，有着极大低碳效应的内河集运，在长三角地区在同时面对光荣与哀愁时，究竟该何去何从呢？

安吉港所在的湖州地区外贸量在长三角城市——苏锡常、杭嘉湖中并非翘楚，其成功事例或预见了一个潜力巨大的长三角内河集运区。

光荣：潜力巨大

7月,《航运交易公报》记者来到安吉上港国际港务有限公司(安吉上港)。今年,安吉港生产形势大为喜人,全年集装箱吞吐量有望突破25万TEU。以安吉港为代表的湖州地区成为全国首个内河水运转型发展示范区,可见安吉港在内河水运领域具备标杆性。

事实上,安吉港所在的湖州地区外贸量在长三角城市——苏锡常、杭嘉湖中并非翘楚,其成功事例或预见了一个潜力巨大的长三角内河集运区。

“金名片”安吉上港

安吉港于2010年12月16日开港,2011年集装箱吞吐量为1.2万TEU;2012年吞吐量为4.8万TEU;2013年吞吐量为8.6万TEU;2014年吞吐量为12.7万TEU;2015年吞吐量为16.3万TEU;去年吞吐量为15.88万TEU;今年上半年吞吐量为12.5万TEU——安吉港集装箱吞吐量连年上升,目前已经成为国际贸易始发港和目的港,是浙西北地区最大的内河集装箱码头。安吉上港在低碳运输、打通内河运输、水水中转等诸多领域进行了有益的探索和开拓,也助推了安吉当地的转型升级——在经济增长的同时保护了绿水青山。

2005年10月16日,时任浙江省委书记习近平在杭州西子宾馆会见时任澳门特别行政区全国政协委员视察团团长颜延龄一行,并向视察团介绍了近年来的经济和文化建设情况,颜延龄当即表示要投资浙江。巧合的是,2005年9月安吉正在向浙江省发改委报建省重点项目安吉港,颜延龄得知这一消息后,立即派助手来安吉考察和洽谈。最终达成“恒和”方控股82%、安吉县占股18%共同投资2.1亿元建设安吉港。在经过近10年的筚路蓝缕的开创之后,2014年9月,安吉港与上海港按7:3比例投资3.8亿元扩建安吉港。

安吉是上海黄浦江的源头,流经安吉的长湖申线西延线横跨京杭运河,直通黄浦江。长湖申线湖州段是浙江省内河率先建成的千吨级航道,被誉为“黄金水道”和“中国小莱茵河”,是长三角城市建设的运输生命线。安吉港开港以来,突破了此前安吉外贸货物只能经由公路抵达上海港的“自古华山一条路”的局限。由于水路的经济性——安吉港现在所用的一艘48TEU型船所能运载的货物相当于24辆40吨级集卡的运量,物流成本降低约25%,按照全港吞吐量计算,历年来为企业减少直接物流成本5.25亿元。

除了优越的地理位置,安吉港公认的核心竞争力是其提供的完善的服务。目前,安吉港设有海关、检验检疫等办事机构,能提供报关报检“一条龙”服务;配备的海关H986系统能代替人工对集装箱进行快速查验;“FOB安吉”的设立弥补了内河不具备开放口岸的短板,安吉港作为上海港的延伸腹地,其辐射区域内的外贸企业在家门口就能让外贸产品驶向蔚蓝大海;逢年过节不存在支线船停运问题,因此形成了强大的客户黏性……安吉港能提供如此服务需打通各个环节,此中艰辛自不待言。

优越的地理位置、完善的服务,吸引了以中远海运集运、马士基航运为代表的世界著名的25家干线班轮公司进驻安吉港。去年,以安吉港为代表的湖州地区成为全国首个内河水运转型发展示范区。据统计,今年上半年,湖州港完成集装箱吞吐量14.4万TEU,同比增长68%。据悉,目前湖州港的长兴、德清港区均已复制安吉港模式。

展望未来,据对安吉港腹地的调查发现,安吉港15公里半径范围,年出口箱量达40万TEU,60公里半径范围,年进出口箱量达360万TEU,可见安吉港还有巨大的发展空间。因此,安吉港的一期扩容将于9月份动工。

安吉经济原先主要依赖“运石子”,其对环境的破坏毋庸置疑,“绿水青山就是金山银山”,习近平当年对安吉的殷殷劝勉目前已经成为现实。凭着椅业和竹业两大传统产业,以及安吉港对安吉物流的巨大改善,目前安吉已是外贸大县,去年财政收入为60.33亿元,而全县外贸企业对财政的贡献率达到55.68%;安吉港建港前,安吉外贸企业只有200多家,到去年已猛增到600多家。如今只需递上一张安吉上港的“金名片”,

就能让外商看重，安吉为此设立了临港经济区，全县引进在建的近百个重大项目总投资超过 1500 亿元，安吉港无疑是招商引资的新引擎。

安吉港带动起来的内河水运，直接促进了节能环保。截至目前，安吉港集装箱吞吐量达到 70 万 TEU，同等货物量与陆路运输相比共节约柴油 4.1 万吨，减少二氧化碳排放量 13.02 万吨，呵护了绿水青山；与此同时，水运 70 万 TEU 的吞吐量相当于减少 35 万辆 40 吨级集卡在城市道路上的行驶。

安吉港发展也改变了当地人民的生活方式。据悉，安吉港征用安吉部分农民的土地，但也使其中相当数量的农民成功转型为物流企业的老板——目前失地农民成立多家物流企业，为安吉港提供 150 辆配套短驳车服务，“股东一个月有 1 万元的工资，一年还有 18 万~20 万元的分红；集卡司机每月也有 1 万元工资。”安吉上港董事总经理黄少远介绍。

曾有江苏人士希望将安吉港模式复制过去，而“贯通申苏浙皖，实现江河海联运”正是安吉港的理想之一，当然建港要考虑的因素还有很多。

另外，值得一提的是，已与“一带一路”沿线国家拥有可观贸易额（贸易额达 6.03 亿美元）的安吉港，目前已经入选浙江省参与“一带一路”建设重大项目——浙澳（安吉）经贸合作区，该项目计划于 2020 年建成，总投资额达 15 亿元。

长三角货源充沛

安吉港依托上海港取得长足发展，反过来讲，其实安吉港也给上海港带来滚滚货源。上港集团成为全球第一大集装箱港，这与其腹地——长三角内河区域充沛的货物相关，长三角是中国最主要的制造业基地。

长三角区域中苏锡常、杭嘉湖六市强劲的外贸生成大量箱量，2012 年的数据显示，长三角两省一市完成水路货运量占全国水路货运总量的 40.2%。

上半年，苏锡常、杭嘉湖等市外贸形势依然向好。苏州外贸进出口 9892 亿元，同比增长 17.7%，其中出口 5773 亿元（增长 14.9%），进口 4119 亿元（增长 21.8%）；杭州实现进出口总值 2414.0 亿元，同比增长 15.2%，其中出口 1624.1 亿元（增长 4.1%），进口 789.9 亿元（增长 47.2%）；常州实现外贸进出口总值 1019.5 亿元，同比增长 18%，其中出口 759.4 亿元（增长 14.9%），进口 260.2 亿元（增长 28.2%）；嘉兴实现进出口总值 1189.5 亿元，同比增长 22.4%，其中出口 853.1 亿元（增长 17.2%），进口 336.4 亿元。

2012 年的数据显示，进出上海港的集装箱中，陆路集疏运量约占 70%，若都能像安吉港那样走水路“出海”，则长三角内河集运有着很大的潜力可挖。

如果没有上海市财政 50 元/TEU 的补贴，恐怕连经营效益很好的内河集运企业也很难实现盈利。如果长期亏损经营，不排除将来会发生现有内河航线夭折停航的情况。

哀愁：问题复杂

的确，在上海港涉及内河集疏运的腹地中，安吉港所在的湖州市，货量并不是最大的，“苏锡常、杭嘉湖”的称呼中，湖州市排名最后，大致反映了这些城市进出口外贸额的排名。

那么，除湖州市外其他 5 座城市以及上海，在内河集运中的发展现状如何呢？有没有像安吉港那样充分发挥内河集运的优势呢？

哀愁一：跨区域之竞合纠结

内河航道，被业界形象地称为“毛细血管”；内河航运，被形容为“末梢运输”。顺畅“末梢运输”的微循环功能，发展长三角内河集运将对上海蓬勃发展的长江航运、国际海运起到重要的配套服务作用。交通运输部制定的《长江三角洲高等级航道网规划》要求注重内河发展，提倡低碳环保和可持续发展，上海港成为其中集疏运的枢纽港。

长三角地区开展内河集运业务起步于 1992 年，开通外贸集装箱内支线则始于 2001 年。2001—2005 年，无锡、嘉兴、湖州、杭州与上海之间先后开通外贸集装箱内支线。

但自 2007 年以后，杭州、嘉兴、湖州至上海的集装箱内支线相继停航，只有无锡至上海“一支独存”。

直到 2010 年，湖州和嘉兴才恢复至上海的集装箱内支线。截至 2013 年，上海市连接江浙两省的内河集运通道主要涉及 4 条航道，分别是苏申外港线、杭申线、长湖申线和平申线。

上海港内河集运有 4 条航线分别是：嘉兴内河港—杭申线—黄浦江—外高桥港区；湖州安吉港—梅湖线—长湖申线—黄浦江—外高桥港区；无锡内河港下甸桥港区—京杭大运河—苏申外港线—黄浦江—外高桥港区；宜兴港区—锡溧漕河—京杭大运河—苏申外港线—黄浦江—外高桥港区。2012 年，嘉兴港、湖州港和无锡港至上海港内河集运量分别为 7.5 万 TEU、4.1 万 TEU 和 0.2 万 TEU，合计 11.8 万 TEU，同比增长 96.3%。可见，长三角内河集运具有天然的增长力。

2014 年，上港集团推进浙江独山和江苏太仓港实施“陆改水”，其中上海港与太仓港合作推介的“沪太通”服务方案将苏南地区远洋货物从太仓港转运洋山港区出口，这比传统陆路直运洋山港区节省成本 200~400 元/TEU。“沪太通”物流新模式启用后，每年可吸引苏南地区约 30 万 TEU 远洋货物改从太仓港中转洋山港区。

内河集运之所以被国家看重，且具有天然的增长力，主要源于内河集运的低碳环保和经济性。

然而，在发展内河集运的过程中，地方利益一直是一个无法忽视的问题。此前，为保护本省港口干线港地位，江浙两省加快整治通往省内主要港口的航道，因此，即便上海段航道通航状况全面改善，仍有江浙两省因素影响区域内河集装箱船适度大型化和运输经济性的发挥，阻碍区域内河集装箱航道等级提升。部分净空不达标桥梁因改造费用巨大暂未列入相应改造规划中，极大地限制内河集装箱船箱载量的提升。

此外，江浙内河港口至上海港外高桥港区经过 A 级、B 级、C 级航区，需要绕过长江口，内河集运航程虽短，但不仅跨行政区域，还涉及国家和地方不同海事部门管辖，存在跨航区运输问题。因执法部门间欠缺有效沟通和适用不同法律法规及标准等，导致行政管理低效重复，给行政相对人带来不合理负担。

哀愁二：船舶之经济 PK 安全

早在 20 年前，长航局曾指出：“500 吨船，只够吃饭”。可见，在经济性上大船具有明显的优越性。

目前，长三角内河集运主要船型载重量在 300 吨级左右，载箱量仅 16TEU 或 24TEU，少数载重量在 600 吨级以上，载箱量为 36TEU 或 48TEU。四级航道通行 500 吨级为单位的船舶（16~24TEU），其运输效益仍存在根本性问题。

整体而言，内河集运规模小，受碍航桥梁通航净空高度限制，每船运量大多仅能装两层高，大大限制了内河运输的经济性（见表 3）。

目前，上海港内河集运主要有 4 条航线，除无锡—上海航线由无锡苏华船务公司与上海泛亚航运有限公司（泛亚航运）共同经营外，宜兴—上海航线、嘉兴—上海航线和安吉—上海航线分别由泛亚航运、嘉兴内河国际集装箱码头有限公司下属嘉兴内河航运有限公司和安吉上港下属安吉川达船务有限公司独家经营。

上海籍航运企业中，目前仅泛亚航运一家从事区域内河集运业务。

除泛亚航运主要承运其母公司中远海运集运的箱源外，其余 3 家航运企业均主要由本码头公司投资成立并作为公共承运人从事本码头航线运输业务。

当前经营内河集运的企业基本处于亏损状态。据相关人士向《航运交易公报》记者透露，如果没有上海市财政 50 元/TEU 的补贴，恐怕连经营效益很好的集运企业也很难实现盈利。如果长期亏损经营，不排除将来会发生现有内河航线夭折停航的情况。

船舶的大小受到多种因素的影响：一是航道；二是桥梁净空高度。当然，还有政策方面的因素，这些因素归根结底影响的是航运的安全性，这是长三角内河集运船舶大型化面临的主要障碍。

随着更多 2 万 TEU 等型船不断投入运营，大型港口的集疏运要求将愈益紧迫。事实上，长三角两省一市间在内河集运领域已有所合作。

展望：省际合作

长三角内河集运固然存在着这样或那样的问题，但毕竟发展内河集运，既是低碳环保的要求，更是像诸如上海这样的超大型城市解决道路拥堵的重要途径。而随着更多 2 万 TEU 等型船不断投入运营，大型港口的集疏运要求将愈益紧迫。

事实上，长三角两省一市间在内河集运领域已有所合作。

7 月 12 日，沪浙两地分别签订《关于深化推进小洋山合作开发的备忘录》《关于小洋山港区综合开发合作协议》《沪嘉杭 G60 科创走廊建设战略合作协议》和《深化合作加快推进张江长三角科技城建设框架协议》等合作协议，或可预期沪浙之间港口竞争的缓和。虽然没有在内河集运方面签署明确协议，但若在小洋山港区实行合作，或将削弱宁波舟山港与上海港间的货源竞争，或将间接有利于减少浙北货源去上海港还是去宁波舟山港“出海”的纠结。

沪浙合作见成效

沪浙共解“卡脖子”问题

近日，嘉兴内河航运有限公司旗下“嘉集 006 号”船满载着 96TEU 驶向上海港，这是嘉兴内河集运开港以来，首次有满载三层的船舶驶往上海，标志着嘉兴内河港从此告别内河集运船舶只能装载两层集装箱的历史。

据了解，自 2010 年年底嘉兴市开通内河集运航线以来，由于受到杭申线上海松江境内沪杭高速公路桥和铁路桥两座桥梁通航高度的影响，从嘉兴内河港出发的三层集装箱船前往上海、太仓等港口时只能装载两层集装箱，这在一定程度上影响了船舶的运营效率和营运收入，制约了嘉兴内河集运的快速发展。

为此，嘉兴市交通港航部门主动接轨上海，多次与上海市交通委、航道部门进行密集沟通与对接，并达成共识，加快实现高等级航道的互联互通。双方不断加大资金投入，对航道进行改造提升，去年年底，沪杭高速公路桥和铁路桥两座桥梁的通航高度从原来的 5 米多提升到目前的 7.5 米，终于解决了横亘于上海与嘉兴内河航道上的“卡脖子”问题，这不仅促进了嘉兴地区货主和航运企业进一步降本增效，也为嘉兴创建浙江省全面接轨上海示范区提供了水运样板。

海宁受益杭平申线

6 月 28 日，在嘉兴内河港海宁港区尖山码头，一艘 36TEU 型船缓缓驶离，通过硖尖线、杭平申线航道驶往上海港，进行海宁港尖山作业区至上海港集运航线首次试运行。航线开通后，海宁企业的集装箱可以直送上海、乍浦、太仓等地，大大减少中间环节，航运时间从 12 小时缩短至 9 小时。这意味着海宁内河集运实现零的突破，一个历史的航运瓶颈就此打通，海宁海河联运、通江达海的盘棋由此而活。

长山河此前一直是海宁境内等级最高的主要航道，但也仅为五级航道，通航 300 吨级船舶。近几年来，随着杭平申线全线开工建设，海宁市区外围近 50 公里的航道条件不断改善，海宁的尴尬局面逐步化解。

新航道新码头成为地方政府招商引资的一张“金名片”，尖山新区已有海宁汽车新能源项目、联鑫板材、万凯新材料等 80 多家企业进驻，总投资近 200 亿元。如今，除了在建的海昌作业区（集装箱港区）外，位于杭平申线的星光作业区已达成招商引资战略合作，位于京杭运河许村段的许村作业区也完成初步规划和设计。届时，海宁市年集装箱作业能力将超过 100 万 TEU，将充分发挥与嘉兴港、上海港和杭州港的区位联动，减少经济活动运行的流通成本，更好地服务地区经济发展。

上海内河“十三五”规划

作为长三角内河集运的枢纽港，上海的规划显然对长三角内河集运的发展有着至关重要的作用。在《〈“十三五”时期上海国际航运中心建设规划〉工作目标任务分解表》中对内河水运进行了详细规划。

一是，加快推进洋山深水港区四期工程建设并发挥自动化码头示范效应，推动外高桥港区后续项目建设。推进军工路、张华浜及黄浦江老港区码头迁移，推动罗泾港区功能转型。加快实施外高桥内河港区建设，研究芦潮港内河集装箱港区扩建项目。

二是，杭申线航道整治工程中沪昆铁路圆泄泾特大桥新线建成，新老铁路拨接基本完成。大芦线航道整治二期工程5个项目航道部分工程全线开工，21座需新建、改建桥梁中的11座进入施工阶段。长湖申线航道整治工程航道1标新防汛墙基础打桩施工已新建141.6米。平申线航道整治工程一期航道工程累计新建护岸4235米；G1501泖港大桥改建工程老桥拆除70%，第一幅钢栈桥、施工便道施工完毕。赵家沟东段航道整治工程新建驳岸1000米。平申线叶新公路泖港大桥工可上报并完成评估。苏申内港线西段航道整治工程前期研究完成。油墩港航道整治工程项建书上报。外高桥内河港区一期工程与赵家沟东段（桥梁部分）工可获批。

三是，推进杭申线、大芦线二期、平申线、长湖申线及赵家沟东段等内河高等级航道整治工程，适时启动油墩港、苏申内港线等内河高等级航道建设，实现外高桥港区内河集疏运通道高标准贯通。

四是，加快推进上海内河运输船舶标准化，推进内河集装箱船型的研发应用。推动长江集装箱运输服务标准化和市场“一体化”，推动江海直达船型的研发应用，积极发展江海联运、江海直达运输。

安吉上港有梦想

作为铸造安吉上港“金名片”的功臣——安吉上港董事总经理黄少远一直梦想着在沪浙交界处建设集装箱内河换装点，当然这也是协调各地各部门的复杂工作。

黄少远表示，上海要治堵，使集装箱运输“去陆走水”就应有大手笔。上海背靠长江、东海，面朝江苏、浙江的腹地，处于上海西南面的货物要从上海港“出海”需穿越整个上海市，给上海的城市交通造成极大压力。黄少远认为，如果能在沪浙交界处开拓集装箱内河换装点，上海市区道路拥堵的问题就可解决。以安吉港为例，其到上海外高桥港区的距离为270公里，到沪浙交界处只有150公里，还有120公里可以用大型船舶如上海港的穿梭巴士来完成，一艘穿梭巴士能运三四百只箱子，内河运输的成本就能降下来；同时理论上可以把原先横穿上海市区的集卡拦截于此。

黄少远认为这个集装箱内河换装点的理想位置就在上海西郊分水龙王庙附近，该地连接全国5条内河航线——苏申外港线、长湖申线、湖嘉申线、杭平申线、黄浦江。黄少远表示，一旦该地成为集装箱内河换装点，将吸引江浙皖1200万TEU的箱量，存在着巨大的经济效益。黄少远举例介绍，从安吉港到上海外高桥港区拖车费用为1150元/FEU，安吉港到洋山港区为1400元/FEU，如果改为穿梭巴士，到上海外高桥港区只需120元/FEU，到洋山港区只需300元/FEU，分别节约1000元/FEU。

黄少远表示，此前沪浙对货源腹地有所竞争，该换装点的建设或将损害浙江利益，因此存在障碍。如今沪浙合作趋势日趋明晰，换装点可以效仿洋山港区的“飞地”模式，可保双方利益。不过，据《航运交易公报》记者调研，分水龙王庙一带是水源地，黄少远的梦想或还面临环保困境。[返回](#)

微信公众号“航运评论”



公众微博



安卓手机 APP



苹果手机 APP



自 2006 年开始原《信息传真》时事经济评论专刊改为《时事经济与航运》。《时事经济与航运》以全球宏观经济形势、国内政策变化趋势、国内外重大经济事件和航运市场、航运管理为主要研究、观察对象，即时分析。对涉及广泛的经济面各领域、各行业的发展走势，与经济相关的政策、社会、事件及其相互关系进行深入分析与精练解读决策咨询，旨在帮助企业高层决策人员获取对各类经济事件的分析观点和参考依据，以便做出科学有效的经营管理决策及适合市场的企业发展规划。

中国海洋运输情报网

联系电话：021-65853850-8006 传真：021-65373125

<http://www.chinashippinginfo.net> E-mail: tong@sisi-smu.org



上海国际航运研究中心 Powerd by SISI
CHINA SHIPPING DATABASE
中国航运数据库