

## 顾问委员会 Advisory Committee

姜增伟 中国海事仲裁委员会主任 Jiang Zengwei China Maritime Arbitration Commission President  
徐祖远 原交通运输部副部长 Xu Zuyuan Former Deputy Minister of MOT  
叶剑 原中国口岸协会会长 Ye Jian China Association of Port-of-Entry President  
张晓利 中国对外贸易经济合作企业协会会长 Zhang Xiaoli China Shippers' Association President  
何黎明 中国物流与采购联合会会长 He Liming China Federation of Logistics & Purchasing President  
胡汉湘 海峡两岸航运交流协会荣誉理事长 Hu Hanxiang Cross-strait Shipping Exchange Association Honourary President  
张守国 中国船东协会常务副会长 Zhang Shouguo China Shipowners' Association Standing Vice President  
陈英明 中国港口协会常务副会长 Chen Yingming China Port Association Standing Vice President  
陈建华 中国引航协会常务副会长兼秘书长 Chen Jianhua China Pilotage Association Standing Vice President  
刘学德 中国国际货运代理协会秘书长 Liu Xuede China International Freight Forwarders Secretary-General  
孙军 中国船舶代理及无船承运人协会会长 Sun Jun China Association of Shipping Agencies & NVOCC President  
许立荣 中国远洋海运集团有限公司董事长 Xu Lirong China Shipping (Group) Company President  
赵沪湘 中国外运长航集团有限公司董事长 Zhao Huxiang SINOTRANS & CSC Co.,Ltd President  
李建红 招商局集团董事长 Li Jianhong China Merchants Group Chairman  
高彦明 河北远洋运输集团董事局主席 Gao Yanming HOSCO Group Chairman  
陈成源 上海国际港务(集团)股份有限公司董事长 Chen Xuyuan Shanghai International Port Group President  
唐冠钢 天津港(集团)有限公司董事长 Tang Ruigang Tianjin Port Group President  
唐冠军 交通运输部长江航务管理局局长 Tang Guanjun Changjiang River Administration of Navigational Affairs, MOT Commissioner  
孙玉清 大连海事大学校长 Sun Yuqing Dalian Maritime University President  
黄有方 上海海事大学校长 Huang Youfang Shanghai Maritime University President

## 编辑委员会 Editorial Board

主任 钱永昌 中国交通运输协会会长  
副主任 王德荣 杨盛福 董永昌 顾岷 李育平

## 专家委员会委员 Experts Committee

(按姓氏拼音排序) 蔡家祥 陈德明 董文俊 费维军 贾大山  
李凤岐 李维双 刘改新 刘巽良 潘伟平 施欣 孙光圻 赵东野  
赵洪祥 真虹 朱建海

## 界上传媒 Advanced Media

总裁兼首席执行官 (CEO) 倪玮  
副总裁兼首席运营官 (COO) 陈宏兵  
副总裁兼首席学习官 (CLO) 杨潇  
首席财务官 (CFO) 廖智斌  
首席市场官 (CMO) 兰宇鑫  
首席商务官 (CCO) 陈晓旭

### 全媒体经营中心

总经理 王娜  
副总经理 朱林 张津京 冯超 黄伟

### 整合营销中心

总经理 陈晓旭(兼)  
常务副总经理 陈桂莲

### 项目运营中心

总经理 章彩云  
副总经理 陆莉  
综合部主任 廖意萍  
项目经理 李高爽 郭琛丽 程亚丽 李业京

### 研究发展中心

常务副总经理 阎建华  
研发部主任 杨雪  
大数据公司负责人 金正喜

### 华东营销中心

总经理 黄珊  
执行总经理 陈天云  
营销总监 缪振宇  
营销部主任 傅晓

### 界上传媒旗下公司

界上传媒华北公司总经理 孙春华  
界上传媒东北公司总经理 许友恒  
界上传媒海西公司总经理 何丽琴  
界上传媒锦家界上公司总经理 万益锋  
界上中金国际会展公司总经理 孟海军

## 中国航务周刊杂志社

社长 倪玮  
总编辑 陈宏兵  
副社长 杨潇  
副总编 王娜 章彩云  
总策划 陆文法

执行总编 王娜(兼)  
执行副总编 张津京 朱林  
主编 王禹  
副主编 张彦超  
编辑 孙亚南 田艳红 张学刚 吴迪 常梦  
美编 王京 孙宾  
销售经理 郑继琼  
广告客服 曹小丹  
发行主管 李世全

### 各地分支机构

河北办事处 马勇 (0311) 88997280 / 13810676507  
大连办事处 许友恒 (0411) 82788927 / 82788927 (F)  
天津办事处 孙春华 杨春艳 (022) 23355180 / 18920408097  
青岛办事处 张光敬 (0532) 84085820/85790111 (F)  
上海办事处 傅晓 叶旭 陈杰凡 (021) 65088719 / 55151703 / 55151812  
宁波办事处 张国栋 (0574) 27808577 / 27806822 (F)  
厦门办事处 何丽琴 黄丹阳 (0592) 5326306-16 / 5326316 (F)  
广州办事处 游丽敏 戴志彪 (020) 84436695 / 81304109  
成都办事处 吴文 (028) 13880023511  
香港、澳门、深圳办事处 黄小燕 (0755) 33398556

邮发代号 82-105  
国际标准刊号 ISSN 1006-2149  
国际发行代号 WK5130  
国内统一刊号 CN11-4150/F  
国外发行 中国国际图书贸易总公司  
出版日期 2017年06月21日出版 总第1216期  
广告经营许可证 京朝工商广登字20170164号  
开户名称 中国航务周刊杂志社  
开户银行 中信银行北京三元桥支行  
帐号 7113510182600026285  
定价 每册20元(国内,含邮费)  
业务总代理 北京界上传媒投资管理有限公司  
开户名称 北京界上传媒投资管理有限公司  
开户行 中国银行北京三元桥支行  
账号 348059165621

### 本刊授权律师声明

本律师经《中国航务周刊》授权声明如下:《中国航务周刊》对其首次出版的作品享有专有出版权,未经其事先书面允许,任何他人(包括报刊、网站等各类媒体)不得以摘编、选编、改编等形式转载,否则将追究法律责任。

北京大成律师事务所 王英波律师

## 20 | 眼观六路 VIEWS

### 向南进军

2017年6月26日，新巴拿马运河将迎来通航一周年的纪念日。就北京时间6月13日，中国和巴拿马宣布建立外交关系的消息，让业界提前把目光聚焦到了这里。

## 29 | 数据 DATA

### 5月份长江运价涨跌不一

需求总体稳定 运价持续回暖

五月流火

## 40 | 观察 WATCH

### 两万箱船是对市场和排放控制的妥协

两万箱船的技术革新不大，但在能效与环保方面更具优势，是对航运市场低迷和排放控制趋严的妥协。

### 赫伯罗特成定海神针

赫伯罗特在“中东之乱”前完成收购阿拉伯轮船，毫不夸张地说，其无意之中扑灭了一场航运业的惊天大灾难。

## 42 | 热点 HOT

### 中远海运 下好港航协同这盘棋

中远海运集运会首选中远海运港口旗下码头挂靠，其他海洋联盟成员也将优先选择挂靠。同时，庞大的船队支撑，也将为中远海运旗下港口带来稳定的业务来源。中远海运集团的港航协同效应正在显现。

## 45 | 市场 MARKET



### 我国江海直达运输的“3W”

江海直达运输具备宏观需求的土壤和社会经济效益的保障，但也受到多种现实问题的羁绊。随着全面布局的完成，江海直达运输业务有望获得突破。

## 48 | 全球供应链 SUPPLY CHAIN

### 英国“脱欧”物流业“很受伤”

英国退出欧盟的决定，使其运输业无法掌握供应链的未来。

## 50 | 律师信箱

### LAWYER'S LETTER BOX

车队在拖箱业务操作过程中，涉及集装箱滞期费等特殊费用时，如何保护自身利益？

#### 各地通联站

##### - 天津市通联站

天津港（集团）有限公司  
站长：何明波 特约记者：薛力强  
TEL: 022-25705162

##### - 武汉市通联站

长江航务管理局  
站长：胡利民 特约记者：李璐  
TEL: 027-82763389

##### - 青岛市通联站

青岛港（集团）有限公司  
站长：杨辉敬  
通讯员：焦兰坤 薛景文  
TEL: 0532-82982659

##### - 大连市通联站

大连港集团有限公司  
站长：许辉  
TEL: 0411-82623306

##### - 宁波市通联站

宁波市港航管理局  
站长：宋兵 通讯员：张晓宇  
TEL: 0574-87875873

##### - 烟台市通联站

烟台市港航管理局  
站长：于长俊  
通讯员：王建波 栾红状  
TEL: 0535-6856991

##### - 连云港市通联站

连云港港口集团有限公司  
站长：鞠海涛  
特约记者：王从昱 通讯员：贺成旭  
TEL: 0518-82388733

##### - 深圳市通联站

深圳大铲湾现代港口发展有限公司  
站长：郭亚丽  
通讯员：吴丹 郑心桃  
TEL: 0755-29022185  
盐田国际集装箱码头有限公司  
站长：储昕  
通讯员：王喆 吴萌  
TEL: 0755-25296238

纵览航运资讯  
关注《中国航务周刊》  
E-mail: hangwuzhoukan@126.com



# 我国江海直达运输的“3W”

文 / 骆义 编辑 / 张彦超

江海直达运输具备宏观需求的土壤和经济社会效益的保障，但也受到多种现实问题的羁绊。随着全面布局的完成，江海直达运输业务有望获得突破。



近期，《交通运输部关于推进特定航线江海直达运输发展的意见》（以下简称《意见》）发布，随后，舟山江海直达船舶首制船开工建设。江海直达船舶被认为是解决江海联运瓶颈、提升长江黄金水道运输效率的关键工具，江海直达复兴发展的态势正日益明朗。不过，探讨江海直达的未来前景，先要搞清楚3个“W”，即何为江海直达（WHAT）、发展江海直达的必要性（WHY）、如何发展江海直达（HOW）。

## 何为江海直达？

江海直达运输是指使用江海通用船不经货物换装，实现内河港口与沿海港口间货物空间位移的一种运输方式。

根据海上运距和内河运距的差异性，江海直达运输又分为两种，一种是海上运距较长的江海直达运输，如我国北方沿海港口至长江中下游港口的大宗散货运输；另一种是内河运距较长的江海直达运输，如长江沿线港口至上海洋山港区、宁波-舟山港

的集装箱和大宗散货运输。前者是“海进江”运输，承运企业资质、船舶适航条件和安全监管都是按照沿海运输管理，船型与内河航道的适应性差，船舶营运成本高，通达性有限。后者是“江出海”运输，也是现阶段江海直达推进工作的重点内容。

船型方面，广义的江海直达船是指既满足《内河船舶法定检验技术规则》，又满足《国内航行海船法定检验技术规则》的船舶。狭义的江海直达船是指在特定航线上航行，介于内河船与海

船之间，且更加适海、宜江、先进和经济的第三类船型，也是满足2017年3月1日生效的CCS《特定航线江海通航船舶建造规范》（2017）与3月6日交通运输部海事局发布实施的《特定航线江海通航船舶法定检验暂行规定》（海政法〔2017〕112号）相关技术要求的新船型。

## 为何发展江海直达运输？

江海直达相比传统的江海联运，具有运输环节少、货损货差低、运达速度快等优势，且具备宏观需求的土壤和经济社会效益的保障。

首先，江海直达运输是黄金水道提档挖潜的需要。作为先进、高效的运输方式，江海直达运输有利于提升长江黄金水道功能，增强通江达海能力，充分挖掘长江水运服务潜能，促进长江经济带建设。

其次，江海直达运输是“两个中心”筑牢发展的需要。江海直达运输可以优化上海港集疏运方式，有效减少上海国际航运中心公路集卡运输压力，缓解城市道路拥堵和污染等问题，有利于增强上海国际航运中心和舟山江海联运服务中心对长江经济带发展的带动能力。

第三，江海直达运输是水运行业提质增效的需要。可以有效降低物流成本，优化服务模式，提高服务质量和品质，有利于推动长江内河水运由规模速度型向质量效益型转变。

第四，江海直达运输减少了运

- 江海联运的推进价值与拓展难题 -

### 价值

提升黄金水道潜能-增强航运和联运中心能力-运输提质增效-降低物流成本-减少运输污染和事故-缓解城市拥堵

### 难题

建造、运营成本高-船型较为落后-航道能力不足-港口作业缺乏协同-信息沟通不够通畅

输环节，降低物流成本。集装箱直达运输与水水中转相比，武汉至洋山可节省2-3天，南京、无锡至洋山可节省1-2天；铁矿石、煤炭直达运输与水水中转相比，仅中转环节就能节省装卸费用5-8元/吨。发展江海直达运输，有利于降低长江沿线货主企业的物流成本。

第五，江海直达运输可避免中转环节的环境污染，提高运输系统的安全性。目前，长江进口铁矿砂主要在太仓（主要为12.5米吃水船舶）和江阴、南通、张家港（主要为10.5米吃水船舶）四个港口过驳中转，过驳多采用浮吊趸船两舷分别为海船和江船进行装卸，对水域航行环境及水资源、大气环境带来不利影响。直达运输可以有效减少这些污染，也可以减少中转作业安全事故的发生。

最后，江海直达运输能缓解城市道路拥堵，减少汽车尾气污染。当前，长三角地区集装箱集疏运过于依赖公路，引起道路拥堵、空气污染等社会问题。发展江海直达运输，有利于促进集装箱运输“陆转水”，实现节能、减排和疏堵。据测算，目前洋山港区通过公路集疏运的集装

箱约764.2万TEU，如果有30%转移到水运，每年可减少CO2排放量25万吨、NOx2314吨、颗粒物（PM）229万吨。

需要注意的是，多年来，江海直达运输的发展受到多种现实问题的羁绊。

首先是相关法规标准亟需完善。“江出海”船舶必须符合海船安全规范，对船舶强度、干舷等要求高于内河船舶，造成江海直达船舶造价较高，运营成本较高，同时相关监管措施标准也偏高。

第二，集装箱江海船型较为落后。长三角地区内河集装箱船仍以16-48TEU的集装箱自航船为主，成本偏高，适用性较低，与欧洲类似条件航道的船舶装载量有较大差距，直达船型更是空白。

三是航道通航能力亟待提升。由于水运长期投入不足，长江航道维护水深、码头岸线资源、泊位锚地数量、桥梁净空高度等建设标准、规格不协调，内河航道与沿海港口难以衔接。

此外，港口资源配置不合理。辖区诸多港口缺乏分工和特色，腹地重叠、功能雷同、结构

性矛盾突出，同质化竞争严重。

最后，管理服务水平有待提高。港口之间以及“一关三检”口岸信息系统互不连通，造成资源共享不足，影响港口的生产效率和服务质量。同时，江、海监管要求不同，管理制度和程序繁杂。

## 如何发展江海直达运输？

2016年9月，交通运输部水运科学研究院和中国船级社历时一年半的联合研究，完成了《长江江海直达船型标准系列及政策研究》。2017年4月18日，《交通运输部关于推进特定航线江海直达运输发展的意见》正式发布。

《意见》明确提出，2020年前重点建立法规规范和标准体系，2030年建成比较完善、高效的江海直达运输系统，为长江经济带综合立体交通走廊提供有力支撑。同时提出，要制定完善江海直达船舶法规规范；推进江海直达系列船型研发设计；加快港口航道等基础设施建设；积极培育江海直达运输市场；促进江海直达运输安全绿色发展；优化江海直达运输管理；提升江海直达运输应急能力等七项具体任务。

不过，在加强江海直达船型系列研发应用中提出的两类重点推进船型，直接应用的经济性还有待提升。

宁波-舟山港至长江干线的2万吨级江海直达散货船与同吨位的新造海船相比，平均装载量提高10%，载重量系数提高3.85%，单位功率推载量提高20%，千吨/

当前，江海直达运输的直接应用经济性还有待提升，但其社会效益显著。应该在覆盖范围、政策扶持和技术标准三个方面重点推进，若得央地两级政府的更多政策支持，航线得以延伸更大发挥水运经济性，有望获得突破。

公里油耗下降17.5%，经济性有所提高。但在实际运营中，新船型主要替代现有海进江船舶，江海直达船初始投资相对较大，而在二手海船价格较低的当下，竞争力不容乐观，特别是回程货组织不利的情况下，有亏损风险。

长江干线和长江以南地区至上海洋山港的江海直达集装箱船，包括长江干线的700TEU集装箱船，以及长三角地区的124TEU和64TEU集装箱船，新船型主要从事替代现有短途公路的集卡运输。然而，由于水运无法做到“门到门”，如加上公路短驳费和内河码头装卸费，以长江下游地区到上海洋山港为例，江海直达运输的全程物流成本较公路运输仅降低约8%，运输时间却增长4倍，对货值较高的货物，吸引力有限。

但总体而言，《意见》首次对我国江海直达运输业的发展进行了整体部署和全面布局，包括法规规范、船型系列、基建保障、培育市场、管理模式等基本框架，并采用了“总量控制+试点示范”分步分类稳妥推进的工作原则，为打造行业支撑性平台、争取金融财政补助保驾护航。

下一步，江海直达运输应该在覆盖范围、政策扶持和技术标准三个方面重点推进。覆盖范围方面，目前《意见》涵盖了江海直达运输需求比较迫切的区域和货类，主要是特定航线的江海直达散货船和集装箱船。未来，船型有望扩大到滚装船和集滚两用船，航线延伸至长江中上游，并评估设立至宁波-舟山港的集装箱班轮航线。政策扶持方面，目前交通运输部正组织开展“十三五”期内河船型标准化政策研究，争取将江海直达船纳入补助范围。技术标准方面，主要包括65米以下的江海直达船标准，过闸船舶的主尺度系列标准，船舶燃料消耗限值和CO<sub>2</sub>排放限值标准，最终形成江海直达船型系列标准。

江海直达运输的社会效益显著，可有效减少长三角地区公路集卡运输带来的城市拥堵、空气污染和港口集疏运等问题。若得央地两级政府的更多政策支持，航线得以延伸，更大发挥水运的经济性，江海直达运输业务有望获得突破。

※作者系交通运输部水运科学研究院研究员