

长江经济带背景下江苏航运绿色发展的长效机制设计

李上康,刘银芬,王 厦,魏 昕,杨 燕

(南通航运职业技术学院 管理信息系,江苏 南通 226010)

摘 要:江苏航运绿色发展长效机制的建设不但有助于以长江黄金水道为主骨架构筑综合立体交通走廊,而且通过江海联运协作功能与交通资源优化配置,衔接“一带一路”战略,推动江苏省长江经济带先行先导区建设与沿江沿海区域协同发展。对于江苏航运绿色发展而言,长江经济带国家战略实施既带来了生态投资增加、流域合作加强等历史机遇,也带来了建设标准提高、利益博弈加剧等诸多挑战。因此,江苏航运要整合其产业链相关资源,推动产业链的各方秉持创新、协调、绿色、开放、共享等发展理念,协同构建江苏航运绿色发展长效机制。

关键词:绿色发展;长江经济带;江苏航运;长效机制

中图分类号:F552.753

文献标识码:A

文章编号:1671-9891(2018)03-0015-06

0 引言

王利强提出从船型标准化、船舶防污设备、船员环保意识等方面实现绿色航运的科学途径和对策。^[1]李碧英分析了航运业污染存在的三大特征及我国航运业节能减排现状,指出我国运力结构调整缺乏适应市场经济体制的激励政策和手段,并提出我国航运业低碳发展的路径。^[2]袁群提出了内河航运水污染控制的机制与政策研究思路框架,并从过程控制视角提出了“市场准入(源头控制)—激励规制(过程控制)—行政绩效考核和问责(结果控制)—污染赔偿(补偿控制)”的四位一体联动控制机制。^[3]熊璞分类梳理了长江航运污染源并提出了发展长江绿色航运的 3 条路径。^[4]郭斌提出了绿色价值导向及基于三大绿色需求的企业绿色发展五大动力机制。^[5]高波等从三个层面、三种角色、四种分类及五种对象方面图示并阐释了交通绿色发展长效机制架构体系,提出了交通绿色发展长效机制的实现路径与任务清单体系。^[6]《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》从总体要求、主要任务和保障措施三部分,提出了长江经济带绿色航运发展的总目标与具体目标及其实现的时间节点。^[7]上述文献都对长江航运绿色发展研究具有借鉴意义,但对长江经济带背景下江苏航运绿色发展长效机制的研究涉及较少。

1 江苏航运绿色发展的历史担当

长江干线货运量已连续 13 年稳居全球内河第一,是密西西比河的 4 倍,莱茵河的 10 倍,其中 75 %集中在江苏段,则长江江苏段的运量已超过莱茵河与密西西比河。^[8]但是作为长江运能与运量最大的区段,长江江苏段受到生态脆弱、水质较差、土地污染、空间狭窄、岸线不足等严峻的资源与环境约束,江苏航运业亟待进行新旧动力转换,提质增效升级。同时,长江经济带等国家战略的实施为江苏航运现代化注入了强大的推动力,江苏乃至整个长江经济带航运绿色可持续发展处于最佳机遇期。

第一,江苏航运绿色发展是长江经济带“畅通、高效、平安、绿色”黄金水道建设的区域实践,江苏率先垂范进行高起点谋划建设不但促进本省航运绿色可持续发展,而且必将为全流域航运发展树立新的标杆。绿色航运因其丰富的生态意蕴而具有巨大的社会价值与经济价值,以其为目标引领整合航运产业链相关资源,推动各方企业、各级政府、相关部门、行业协会秉持创新、协调、绿色、开放、共享等发展理念,协同构建长效机制,为江苏乃至长江经济带航运绿色发展提供持久动力与路径策略,进而推动安全便捷、绿色低碳的沿

收稿日期:2018-06-04

基金项目:江苏高校哲学社会科学基金资助项目(2016SJB630105),2018 年江苏省大学生创新训练计划项目(201812703012Y)

作者简介:李上康(1981—),男,广东湛江人,南通航运职业技术学院管理信息系副教授,硕士。

江综合立体交通走廊建设,同时也必将引领江苏交通系统的绿色发展。

第二,航运绿色发展将有助于江苏更好地发挥国家战略叠加效应,促进江海联动与协同发展。航运绿色发展长效机制不但有助于以长江黄金水道为主骨架构筑综合立体交通走廊,而且通过江海联运协作功能与交通资源优化配置,衔接“一带一路”战略,串联苏南现代化建设示范区、通州湾江海联动开发示范区与国家中东西区域合作示范区,推动江苏省长江经济带先行先导区建设与沿江沿海区域协同发展。

2 江苏航运绿色发展的特色条件

江苏具有长江航运全产业链的优势与特色,船舶造修、船队规模、港口能级、港口生产、水路货运量、航道等级、船舶定线制、通航保证、执法能力、排放控制等在长江经济带九省二市中均处于先进水平,这为江苏构建航运绿色发展长效机制奠定了坚实基础。

船舶方面,据历年《中国船舶工业年鉴》,江苏省造船三大指标(造船完工量、新接订单量、年底手持订单量)居全国榜首,江苏造船完工量占全球的份额保持在 15%以上,占全国的份额保持在 35%左右,形成从船型开发、船舶配套、船舶制造、船舶修理、船舶改装、船舶拆解的全产业链。

港口方面,据历年《中国交通运输统计年鉴》,截至 2017 年底,江苏省拥有包括沿江八港以及连云港港在内的 9 个亿吨大港,其中,苏州港口吞吐量逾 6 亿吨,位居全国内河港口第一,南京、南通、连云港、泰州、无锡 5 个港口吞吐量超过 2 亿吨,镇江、扬州、常州 3 个港口吞吐量超过 1 亿吨,不仅亿吨大港近年来一直位居全国第一,而且港口吞吐能力、万吨级以上泊位数、港口货物吞吐量也居全国第一,形成了规模化、专业化、高效化的沿江沿海沿河港口布局。江苏坐拥长江最佳航区和京杭运河最深最长航道,江河湖海兼备,13 个地级市皆有港口与内河航道网,均可实行水水联运与多式联运,水运在各地级市之间具有完全的通达性(江南运河三级航道 1000 吨级内河船舶通达各地级市,南京以下 12.5 米深水航道竣工投产,江苏沿江八港全部实现海港化。^[9-10]2017 年 5 月 22 日,江苏港口集团已经正式运营,实质性推进了江苏江海港口一体化发展。在港口与航运的有力支撑下,江苏沿江地区已经形成了冶金、电子、机械、汽车、石化、钢铁、电力、物流等为主体,高新技术产业为主导的产业集群,成为长江经济带乃至我国的经济中心、贸易枢纽与活力之区。因水而兴、因水而灵是江苏全省的基本特征,也是建设美丽江苏的独特资源。同时,在长江经济带绿色发展中江苏职责重大、任务艰巨,既面临千载难逢的历史机遇,也需应对日益严峻的现实挑战。

3 江苏航运绿色发展的机制现状

江苏省政府积极落实国家战略部署,逐级分解落实节能减排绿色发展指标,形成了省级、市厅级、县区级的三级绿色航运工作机制,主要涉及船型机制、政策体系,并且配以港航基础设施建设、运输设备研制、示范项目带动、系统平台建设,取得了一定的经济效益与社会效益,也存在着若干问题。

概括来讲,江苏绿色航运方面的成绩主要包括老旧船舶拆解与船型标准化及相关工作机制运作、港航系统的节能减排、船舶排放控制方案实施以及多式联运平台运营,这些成绩是初步的、浅层的,而各方面存在不足的总体原因在于已有措施主要是针对末端治理且呈碎片化状态,没有基于绿色发展理念对江苏航运的组织机构、监管考核、评价反馈等相关行政职能与社会资源进行系统性协调与整合,江苏航运绿色发展的长效机制未能有效构建。

具体来讲,江苏航运绿色发展机制的不足主要在于:绿色发展理念宣传效果欠佳,全社会绿色航运生产与消费的自觉性不高,激励机制的有效性、持续性不足,需要继续优化,效果有待评估;约束机制、监督机制、考核机制、问责机制、惩罚机制不健全不得力,存在着约束不足、监管漏洞、考核盲区、问责不力、惩罚滞后等情况,导致有规不循、有法不依现象仍较普遍;政府与市场边界有时含混不清,部分地方政府越俎代庖,市场在航运绿色发展基础资源配置中未能起到决定性作用。政府责任与作用发挥不足,市场准入与淘汰制度未能有效运行。加上主体性差异等因素的严重制约,导致绝大多数时候都是政府推动、企业被动甚至抵触,货主无视或无感,特别是广大的民营码头与航运企业绝大部分尚未建立专门的绿色发展低碳营运相关部门或机构,甚至无人专司其职。航运企业绿色发展的战略目标、运营机制、动力机制尚未建立,也没有将绿色发展理念内化为企业前进的持久动力。

4 长江经济带航运绿色发展长效机制的构成要素与特征要求

4.1 构成要素

(1)主要内容。在长江经济带战略背景下,绿色发展理念得以在全流域迅速推动落实,长江生态环境修复与保护已经成为压倒性的中心任务。针对已有机制的不足,长江经济带航运绿色发展长效机制设计必须包含:覆盖航运全流程全产业链和生态承载力范围的更高更严标准之下的市场准入与淘汰退出、有效激励与低碳约束、全程监管与评价反馈、生态补偿与制度保障、利益分享与风险共担等内容。因此,需要建立健全长江经济带航运绿色发展的工作机制、激励机制、约束机制、风险防控机制、市场机制、保障机制、补偿机制、反馈机制等相关机制。

(2)运行逻辑。首先,要建立职权统一的领导机制,开展对长江航运相关行政资源的有效整合,保证对区域航运绿色发展进行统一谋划所需各种人、财、物等资源进行配置保障的能力,畅通政令。第二,要全面宣贯绿色发展的理念,营造氛围并凝聚共识,减少理念落地与机制改革的阻力,在长江经济带全流域形成绿色共识,引领绿色生产与绿色消费潮流,提升社会公众对长江航运绿色价值的认同度及对绿色政策的参与度。第三,要为航运企业基于绿色理念进行供给侧改革增加航运绿色度,为形成绿色航运服务供需结合的市场机制创造绿色氛围。

在官民结合的政府统筹协调与平台整合推动下,区域航运绿色发展的行政资源与要素体系得以实现系统性优化。在此基础上,厘清政府、企业、民众三方的责权利边界,针对已有航运发展机制的不足之处推进一系列重点领域改革。要对所有环节与改革的效果进行有效的评价反馈,考运行核问责与淘汰退出机制。为保证持续改进与有效运行,该机制必须坚持绿色需求与绿色价值的双核驱动、过程严格监管、反馈有效落实。

4.2 特征要求

(1)权威性。该长效机制的设计与运行要做到常态化运作、可持续发展。首先,要确保政府组织领导的统一、坚强、到位。旧机制效能不高的原因主要在于行政资源缺乏整合,职权分散,导致长江航务部门“位轻言微”,政令不畅导致部分地方政府机构有规不循、有法不依、执法不严。即使制定了更严格的标准规范也有人敢于在实践中突破生态红线。因此,在长江经济带航运绿色发展中必须坚持省级交通运输厅一把手负责制,有了政府的统筹协调,才可能整合行政资源,吸引民间力量,协同发展绿色航运,保证该长效机制的权威性。

(2)持续性。理念宣贯、严格监管、有效激励、反馈互动等机制内容都要求持续实施才能取得长期效果。五大发展理念的宣贯,特别是“生态优先绿色发展”、“绿水青山就是金山银山”等绿色发展理念必须以更大力度和更接地气的方式进行宣贯,凝聚区域共识才能有效开展工作,主动作为才能推动落实。

(3)系统性。长江经济带航运绿色发展事业是一项长期的系统工程,不但涉及上中下游,还涉及地域差异与多元文化,覆盖从船型开发到货物交付的全产业链,必须以系统性思维做好顶层设计和规划布局,系统性地推进有效运行、严格监管、融合发展。具体来讲,主管部门要协同推进船舶、港口、航道和运输组织的绿色低碳循环发展,以长江经济带绿色航运先行示范区、生态文明示范区和系列绿色示范工程建设为载体,对规划布局、基础设施、技术装备、运输组织、监督考核等方面的任务限期落实,制定完善考核标准和监控机制,逐级落实责任,加强监督检查,强化绿色监管、绩效考核与严格执法,确保任务完成和有效反馈。

(4)协同性。长江经济带航运污染的跨区域、流动性、扩散性特点,决定了长江经济带各省市必须协同治理。各省级交通运输厅除了加强与长江航务管理局、上海海事局和浙江海事局等组织机构沟通协作外,还需加强与环保等有关部门的沟通协调,在船舶污染、油料使用、事故应急、风险预警、危险品业务等方面探索建立长江经济带联动协作机制。要在全流域加强绿色船型开发、船舶低碳营运监管、船舶排放控制惩处、生态智能航道建设、绿色港口规划布局、环境风险预警防控等方面的信息共享与协同合作。长江航运涉及海事、港务、航道、航务、海关、商检、环保等相关部门和船企、船代、货代、车队、物流仓储、船舶服务等企业,需要协同贯彻绿色发展理念和标准。在“生态优先绿色发展”的基本原则下,执行“责任共担、污染共治、环境共育、生态共建、利益共享”的原则要求,政府、企业、民众协同打造并不断提升绿色航运价值链与产业链。

(5)市场化。没有更严格的市场准入与淘汰、价格调节、碳排放交易等市场机制,就无法倒逼企业将环保成本内部化。市场化不足导致绿色发展机制多是政府主动、企业被动,特别是广大民营码头与航运企业尚未

建立专门的绿色发展低碳营运相关职能部门或机构,甚至无人专司其职。港航物流企业大多对能直接获利的节能工作相对重视,而对具有长远经济社会价值的减排工作缺乏热情,他们并不愿主动实现长江环保成本企业内部化,其绿色发展的战略目标、运营机制、动力机制尚未构建,绿色发展的社会责任感不足、价值认同度不高,没有将绿色发展理念内化为企业前进的持久动力。

5 长江经济带背景下江苏航运绿色发展长效机制的内涵分析

遵循长江经济带航运绿色发展长效机制的运行逻辑,体现其特征要求,融合江苏特色构建长江经济带背景下江苏航运绿色发展的长效机制(如图1所示)。

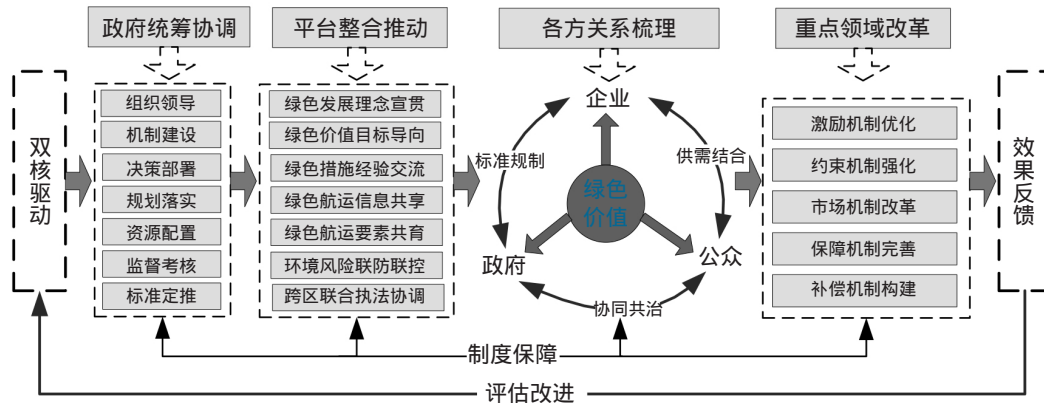


图1 长江经济带背景下江苏航运绿色发展长效机制的内容框架与运行流程

5.1 主要内涵

(1)政府作用领域方式。众所周知,因为污染治理与低碳运营的企业成本较高而监管缺位等原因导致市场失灵,“企业污染,公众埋单”的“公地悲剧”不断上演,包括港航企业在内的企业绿色发展动力不足、治理不力、互相推诿,亟需政府之手发挥关键作用。中共十八大以来,绿色发展理念已经逐渐在各行各业得以推行,但各行业“绿化”程度与进度存在明显“差异”,同时还存在区域性差异。长江经济带航运存在着污染跨区域、无界限、易扩散、难治理等特性,因此政府的责任更加重大,只有政府的统筹规划才能保证航运绿色发展资源配置的代际公平与区际公平。

江苏航运绿色发展涉及的一系列工作机制、预警机制、支撑体系等的制度安排、机制建设及重点改革,成功与否在很大程度上都取决于政府作用的发挥效果。江苏航运绿色发展相关的重大战略决策部署、各级规划落实依赖于政府的主导作用。长江经济带航运绿色发展资源配置的规模质量、方式方法、时序安排、区域差异等也都依赖于政府的主导作用;政府的监督考核与严肃问责是绿色发展得以贯彻落实的必然要求,必须坚持和完善。

(2)区域平台整合推动。设立江苏航运绿色发展联盟作为区域整合平台,对江苏省推动长江经济带发展领导小组直接负责,组织机构上接受政府领导以保证权威性,日常运作上更多地整合民间力量以增强联盟的代表性与活跃度。联盟可以整合江苏省的航海协会、港口协会、航道协会、海事协会、报关协会、货代协会、运输协会、物流协会、环保协会等官方或半官方机构,广泛吸纳区域港航物流企业参与,与船舶工业协会、金融学会、律师协会等关联协会一起整合推动。

通过联盟平台整合推动各种媒体资源形成统一宣传渠道,创新媒体运作方式,以群众喜闻乐见的形式共同宣传贯彻五大发展理念,营造长江航运绿色发展的浓厚氛围,助力提升企业职工生态环保意识、政府职员环保责任意识、社会公众绿色消费意识。通过产学研用结合或政产学研结合等方式组织交流,分享航运绿色发展的各种措施与经验。此外,还要推动绿色港航规划、设计、施工、环保等方面信息的共享,加强政策与法规沟通,合作共育绿色港航发展的相关要素(如人才、企业、设施设备租赁等经营模式、航运金融与保险、保理等业务),实现全流域环境特别是水环境污染风险预警与联防联控,做好跨区域联合执法的协调。

(3)基于绿色价值打造政企民三方命运共同体。政府、企业、社会公众(民众)三者的关系都是双向开放、互动并进的,必须以绿色价值作为基石才能得以长久维系。只有基于绿色价值进行江苏航运全产业链的重

构,打造政府、企业、民众三方命运共同体,才能彻底解决传统航运的可持续发展问题。由于传统粗放发展模式的透支,长江生态承载力已经接近使用的极限,港航建设与营运过程中的垃圾投弃与环境破坏是其重要推手。^[13]就双边关系而言,政府主导制定推行绿色航运标准、基于社会责任的规制来约束企业行为,在此过程中,作为主体的企业必须享有知情权与协商权。在《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》等框架内,企业公正、全程、充分地参与到这些涉及切身利益的标准与规制的制定过程中,才能保证标准的可行性、接地气并减少推行阻力。政府在提升绿色航运治理能力的同时,通过宣传动员、教育培训等各种方式提升社会公众的绿色理念认同与绿色航运认知,可以激发广大民众对长江航运绿色发展方面的理性认知水平与参政议政能力,进而监督政府与企业的航运绿色发展政策、标准执行情况,与政府形成航运绿色发展的协同共治关系,共同提高长江经济带航运绿色治理能力与水平。同时,消费者(货方)绿色意识觉醒会优先甚至溢价购买绿色航运服务产品,与航运企业形成绿色航运供需结合的新型市场关系。

(4)稳妥推进重点领域改革。综合运用物质激励与精神激励等手段优化激励机制,收紧长江江苏段投融资条件,强化航运绿色发展的约束机制。政府及社会公众等各方戮力推动市场机制改革,让市场在江苏航运绿色发展中逐渐发挥决定性作用,激发内生动力培育绿色航运产业链。企业投资最害怕的是政策不明或政策摇摆,导致绿色发展的投资血本无归,产生“劣币驱逐良币”现象,因此,应当建立和完善保障机制,让企业放心去发展绿色航运,构建全流域、跨区域、跨行业绿色航运发展的生态补偿机制(可借鉴天津与河北的黄河生态补偿模式)。^[14]

5.2 运行特征

(1)聚焦长效,价值导向,形成闭环。针对已有机制效能不能持久发挥的缺陷,着眼长远,凝聚共识,狠抓落实,根据“事前源头控制—事中过程控制—事后补偿控制”的思路进行系统设计,实现良性循环。

为解决传统模式的不可持续问题,首先将社会责任与绿色价值打造成为长效机制的双核驱动。基于社会责任的规制是最有效和最直接的外在约束,它与基于绿色价值的内在自律形成内外互促的双核驱动。绿色价值的认知与取向,是基于消费者需求导向、企业需求导向、社会责任需求导向的科学价值观,需要具有高度环境责任担当的政府进行宏观层面的统筹协调,与航运绿色发展联盟等区域平台的资源整合进行互补互促。政府、企业、社会公众需要基于绿色价值梳理三方关系,重点进行激励机制、约束机制、市场机制、保障机制、补偿机制等领域改革,并进行有效反馈和评估改进。

可见,绿色价值观的认同与践行,是该长效机制设计与运行的一条明线,贯穿于各个环节,而航运绿色发展的社会责任作为双核驱动之一,是贯穿该长效机制设计与运行的一条暗线。一明一暗两条线串起各环节,从双核驱动至重点领域改革,加上各环节、各方面的实施效果形成反馈机制,打造江苏航运绿色发展绩效持续优化提升的良性循环局面。

(2)突出重点,协同发展,系统推进。以绿色价值为导向,政府应勇担责任,采用一切合法手段规制和引导长江经济带航运企业生产经营活动,以创造符合日趋严格的环境保护标准的绿色航运产品(服务)。

长江经济带背景下江苏航运绿色发展是一项伟大的事业,涉及面广,耗时费力,需要综合采取技术性、市场性及操作性措施,抓住重点,协同发展,系统推进。重点领域改革方面,应从物质与精神两个层面,综合运用财税、融资、信贷等手段进行激励机制的优化,还可采用市场激励、政府激励(绿色税收优惠、绿色信贷、绿色专利优先制度、对推动绿色制造的关键技术直接投入研究等方式)及企业团队内部激励等激励方式。政府应从航运市场准入、运力控制、环保责任承诺履约、航运服务方式(生产方式)等方面强化机制约束,运用政府之手形成航运企业绿色发展的倒逼机制,完善价格机制,建立碳排放、碳交易等市场机制,让市场在绿色航运基础设施资源配置中起决定性作用,逐步建立能够反映长江绿色航运资源稀缺程度、供求关系和环境成本的价格机制,从绿色信贷、金融支持、投资回报、利益分享、法律制度等方面完善江苏航运绿色发展的保障机制,以提升航运绿色生产率。

6 结束语

对于江苏航运绿色发展而言,长江经济带国家战略实施既带来了生态投资增加、流域合作加强等历史机遇,也带来了建设标准提高、利益博弈加剧等诸多挑战。区域航运绿色发展长效机制的成功构建与有效运

行是一项伟大的系统工程,需要凝聚全社会绿色理念共识,全方位、多层次、多模式形成绿色发展合力,推动港航企业供给侧结构性改革、货主企业绿色消费、政府绿色采购,以尽快形成供需结合的绿色航运市场。需要综合运用人工智能、大数据、云服务等技术,因地制宜,系统推进,实现江苏航运绿色发展机制的持久有效运行。

参考文献:

- [1]王利强.内河绿色航运和船舶防污染[J].中国水运(下半月刊),2011,(2):3-4.
- [2]李碧英.航运业节能减排现状及其低碳发展的途径[J].工程研究——跨学科视野中的工程,2012,(3):260-269.
- [3]袁群.内河航运水污染控制的机制与政策研究[J].中国航海,2013,(1):121-124,130.
- [4]熊璞,邵俊岗.长江绿色航运现状分析及发展路径研究[J].中国集体经济,2014,(15):33-34.
- [5]郭斌.绿色需求视角的企业绿色发展动力机制研究[J].技术经济与管理研究,2014,(8):43-46.
- [6]高波,刘宝双,邓东德.交通绿色发展长效机制及实现路径探析[J].综合运输,2017,(12):19-23,52.
- [7]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[EB/OL].[2017-08-10].http://zizhan.mot.gov.cn/zfxxgk/bnssj/syj/201708/t20170810_2806536.html.
- [8]王志武.全力推进长江经济带绿色发展[J].决策与信息,2016,(2):65-71.
- [9]中国水运网.江苏省港口集团成立 8 港纳入江苏交通控股为最大股东[EB/OL].(2017-05-23)[2018-08-14].http://www.zgsy.com/html/content/2017-05/23/content_636972.shtml.
- [10]江苏省交通运输厅.长江南京以下 12.5 米深水航道二期工程通过交工验收[EB/OL].(2018-04-25)[2018-08-14].http://td.jiangsu.gov.cn/art/2018/4/25/art_41904_7599057.html.
- [11]航运界.长三角水域船舶排放控制区取得显著成效[EB/OL].(2017-07-25)[2018-08-14].http://www.sohu.com/a/159919393_173888.
- [12]交通运输部.江苏多式联运踏上深度融合之路[EB/OL].(2016-12-13)[2018-08-14].http://www.mot.gov.cn/jiaotongyaowen/201612/t20161212_2137678.html.
- [13]李上康.绿色发展理念下长江航运与生态的耦合关系研究[J].武汉交通职业学院学报,2017,(2):38-44.
- [14]李惠茹,刘永亮,杨丽慧.构建京津冀生态环境一体化协同保护长效机制[J].宏观经济管理,2017,(1):60-63.

(责任编辑 范可旭)

Design on Long-term Mechanism of Green Development of Jiangsu's Shipping under the Background of Yangtze River Economic Belt

LI Shang-kang, LIU Yin-fen, WANG Xia, WEI Xin, YANG Yan

(Dept. Management and Information, Nantong Vocational & Technical Shipping College, Nantong 226010, China)

Abstract: The construction of long-term mechanism of green development of Jiangsu's shipping not only helps build a comprehensive three-dimensional traffic corridor framed by the Yangtze River golden waterway, but also through the coordinated function of river and sea transportation and the optimal allocation of transport resources in combination with "the Belt and Road Initiative". It helps to promote the construction of pioneer zones in the Yangtze River Economic Belt and the development of the coastal areas and those along the Yangtze River in Jiangsu Province. For the green development of Jiangsu's shipping, the implementation of the national strategy of the Yangtze River Economic Belt has brought about historical opportunities such as increased ecological investment and enhanced cooperation in river basins, as well as many challenges such as higher construction standards and intensification of interest gaming. Therefore, Jiangsu's shipping should integrate its industrial chain related resources and promote the development of the industry chain to foster innovative, coordinated, green, open, and mutual-sharing development concepts to jointly build a long-term mechanism for the green development of Jiangsu's shipping.

Key words: green development; Yangtze River Economic Belt; Jiangsu's shipping; long-term mechanism