

百年激荡

1921-2021  
庆祝中国共产党建党100周年

追 寻

浙江交通的发展脉络

# 嘉兴港以蓬勃之姿 开启高质量发展新征程

嘉兴港,位于长江三角洲南翼、杭州湾北岸,背靠美丽富饶的杭嘉湖平原和环太湖流域,是浙北在杭州湾沟通外海出口的唯一门户。港口所辖自然岸线东起平湖金丝娘桥,经益山、郑家埭等地至海盐县澉浦长山闸,总长71.1千米,自东至西分为独山、乍浦、海盐三大港区。随着腹地经济、临港产业和集疏运系统的不断完善,嘉兴港逐步发展成为以海河联运为特色的多功能、现代化综合性港口。



## 前尘往事 几多坎坷

宋理宗淳祐六年(1246年),乍浦开埠,港埠随后形成。元代后期,乍浦港务渐盛,外国商船纷聚于此贸易。清顺治十八年(1661年),“迁海令”禁止出海贸易,乍浦港遂成死港。

民国7年(1918年),孙中山撰《建国方略》,首次提出建设东方大港的宏伟设想,并设计了两项建设方案。第一个方案是理想方案,即在浙江乍浦建设深水港。孙中山认为“因其所挟卓越之地位,此港实有种种与纽约媲美之可能”。然而,在那战乱频发的时代,孙中山的计划也只能是历史的浩叹。

1949年中华人民共和国成立之初,乍浦港主要担负解放沿海诸岛的军运任务和少量民用物资的转口。1953年后,乍浦港成为嘉兴专区海河

中转港口,主要为浙北与浙东物资交流服务。

1974年,上海石化总厂在乍浦镇东南的陈山岸线段开建原油码头,拉开乍浦港建设的序幕。1986年,乍浦港第一期工程开工建设。1991年12月,嘉兴市乍浦港务管理局建立。1992年7月4日,嘉兴港乍浦港区一期工程顺利通过竣工验收。

2001年,乍浦港一类口岸对外开放并通过交通运输部验收。此时,独山港区、乍浦港区、海盐港区对外同时称乍浦港。自此,乍浦港步入全国中型港口行列,为浙北地区以及苏南、皖南等地的经济发展和对外开放发挥积极作用。

十年磨一剑,2002年“乍浦港”更名为“嘉兴港”,真正实现港城同名。



## 追忆峥嵘 从无到有

岁月似白驹过隙,在嘉兴这片古老而神奇的土地上,孕育和激励了一代又一代国人怀揣着海洋的梦想,追逐着时代的步伐前进。

原浙江省交通厅副厅长黄廷兰表示:“嘉兴港口的发展给城市带来了巨大的变化,没有党制定的发展规划,嘉兴不可能有现在的样子。”

1986年,东方大港设想重启,当时交通部批复同意将乍浦港列入国家“七五”计划地方补助项目。同年1月13日,省计经委批准乍浦港扩建方案;4月,乍浦港工程指挥部建立;12月12日,乍浦港第一期工程开工建设。自此围堤、道路、栈桥、码头平台、内河港池及码头、闸桥、内河航道、仓库和堆场等多个单项工程陆续开工建设,这片沉寂千年的海滩从此喧闹了起来。

当时的乍浦港第一期工程项目包括建设外海万吨级泊位1个、千吨级泊位1个,设计年吞吐能力45.4万吨,同时建内河港池码头100吨级泊

位,改造乍浦至平湖航道。

“我是乍浦本地人,1989年大学毕业后,就来到乍浦港工程指挥部工作,希望通过港口建设,改变自己家乡的面貌。我们现在脚下的这片码头,当时还是滩涂一片。”丁家红见证了嘉兴港的蓬勃发展,“那个时候条件真的艰苦,我们的工棚就建在老的海塘上,夏天台风、冬天冷风,我们吃住都在里面,不像现在设施好专家多,那时候建港技术并不完善,忙的时候根本没时间回家,指挥部就扎在工地里,但是大家还是逐步摸索,攻坚克难,完成了建港任务。”

现在,嘉兴港已逐步发展为功能齐全的现代化综合性港口,成为浙江省港口“一体两翼多联”发展格局的重要组成部分、长三角地区重要港口、全省海河联运枢纽港。目前建成外海生产性泊位50个,其中万吨级以上泊位37个;建成内河生产性泊位50个,全港年设计吞吐能力达到9325万吨。



## 升级转型 特色发展

多年来,嘉兴港全面落实习近平总书记“一个出海口、两个积极配合”的重要指示精神,确立了“彰显海河联运优势的最佳特色港、带动区域经济发展的最佳产业港、服务周边国际大港的最佳合作港”的发展定位,坚持特色发展、错位发展、合作发展,在激烈的区域港口发展竞争中,走出了一条具有嘉兴特色的港口发展道路。

在从“大起来”迈向“强起来”的过程中,三大港区的错位、协调发展是最主要的发展思路。独山港区推进成片开发、规模经营,重点发展集装箱、石油化工品及煤炭、粮食等大宗散杂货的专业化公用码头,为独山综合物流园区、化工园区发展提供支撑;乍浦港区主要是推进已建码头的功能调整和货种优化,提升集装箱和液化品中转能力,保障乍浦化工新材料园区及交易市场发展;海盐港区则聚焦万吨级码头集群,支撑后方核电关联、装备制造等产业发展。随着特色定位的调整,港口后方产业平台也

实现了能级提升。

海河联运作为嘉兴港的独特优势,也是嘉兴港特色发展的一个亮点。为充分发挥这一优势,嘉兴围绕打通海河联运“最后一公里”做了大量工作,先后开辟了乍浦到长兴、绍兴、德清等八条航线。“六纵、一横、多点”的海河联运网络不断完善,不仅促进了绿色环保运输,有效缓解了道路交通压力,也利于吸引更多客户改变物流模式,“奔陆从水”,进一步转变了运输结构方式。

除了内部挖潜、做强自身外,嘉兴港在发展中还十分注重立足优势互补、合作共赢。如:深化与上海港、宁波舟山港的战略合作,做强嘉兴至宁波、洋山集装箱内支线,推动日本近洋航线良性运营,积极开辟新的近洋航线;完善杭嘉湖港口联盟机制,拓展绍兴衢州地区物流通道,并间接延伸至上海、江苏、安徽部分地区,推动嘉兴港与腹地互动发展。当下,长三角一体化发展风起云涌,也给嘉兴港发展注入了新动力。

## 蝶变跃升 点亮沧海

2019年,嘉兴港货物吞吐量突破一亿吨,成为全球百大集装箱港口。2020年,嘉兴港全年完成货物吞吐量1.17亿吨,集装箱吞吐量195.6万标箱、外贸集装箱吞吐量41.24万标箱,三项指标均高于全国沿海港口平均增速。

下一个五年的冲锋号已经嘹亮吹响,嘉兴港区怎么干?嘉兴港区党委书记戴锋的回答很干脆:“当先锋,打头阵。”“十四五”期间,嘉兴港区将基本建成长三角海河联运的“最佳特色港”、服务上海港及宁波舟山港的“最佳合作港”、带动区域创新发展的“最佳产业港”和杭州湾北岸“最美和谐生态新港城”,为嘉兴市打造“重要窗口”最精彩板块中当先锋打头阵,争创社会主义现代化先行区,努力为嘉兴全市发展大局多作贡献。

“发挥前河后海独特优势,嘉兴港正在打造全省海河联运中心,2020年集装箱海河联运业务约占整个港口业务的30%,‘十四五’期末要争取达70%左右。”浙江海港嘉兴港务有限公司党委书记、董事长符岳全干劲满满地说,“此外,嘉兴港务也在不断推进智慧港口建设。我们最近正在打造嘉港通电子商务平台和海河联运的一体化电商平台,以实现从外海到内河港口短驳运输的一站式服务,有效提升客户量。”

到2035年,嘉兴港将初步建成现代化强港,嘉兴港口货物吞吐量和集装箱吞吐量,预计都将实现再翻番,全部走在长三角主要港口的前列。到那时,港口结构更优、码头功能更全、货种附加值也更高,真正实现高质量发展,成为平安港口、绿色港口、人民满意港口。

本版图均为乍浦港码头一景。浙江海港嘉兴港务有限公司供图

□记者王君 通讯员吴婷竹洪思思