

四“龙”汇聚 向海图强 浙江海河联运奏响新华章

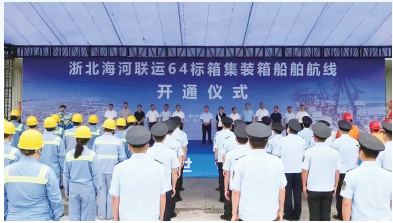
继 2023 年 8 月底桐乡宇石—嘉兴乍浦 64 标箱集装箱航线开通后,同年 12 月 28 日,杭州下沙、湖州长兴、湖州德清至嘉兴乍浦三条 64 标箱集装箱航线相继开通,浙北地区 64 标集装箱航线实现全覆盖。回望浙江海河联运的铿锵步履,浙江用“向海图强、海河联运”八个字,打开了一条波澜壮阔的发展途径。

海河联运作为水运高质量发展的重要组成部分,是助推世界一流强港建设的重要内容。2023 年 2 月,省委副书记、省长王浩在全省加快实施世界一流强港建设工程动员部署会上强调,要以更大力度更快速度更高标准更过硬措施推进世界一流强港建设。2023 年 11 月,副省长柯吉欣在现代化内河航运体系示范省推进会上强调,要把建设现代化内河航运体系示范省作为“省之大计”,全力以赴加快推进、抓好落实,为当好“两个先行”开路先锋贡献港航力量。一项项指示、要求为构筑海河一体发展新蓝图指明了前进方向。



构建海河相牵
发展格局

浙江交通深入贯彻落实省委、省政府决策部署,积极构建“一体两翼多联”全省海洋港口发展格局,进一步培育稳固现有浙北集装箱箱源,拓展对苏南、皖南地区的市场空间,拓宽长江沿线、中西部的物流通道,努力提高宁波舟山港陆向腹地和市场综合竞争力,推动宁波舟山港加快建设“世界一流强港”。到 2024 年,三层集装箱船舶可通达嘉兴港;到 2025 年,内河集装箱运力突破 1.8 万标箱,全省海河联运货量达到 6000 万吨,集装箱海河联运量突破 200 万标箱。其中嘉兴港集装箱海河联运吞吐量突破 160 万标箱、比 2020 年增长 300% 以上。



打造海河联运枢纽港

浙江交通以“立足浙北,辐射浙西,拓展省外”的总体思路,着力打造海河联运“大枢纽”,内河港口相继完成杭州下沙、湖州长兴、德清、桐乡宇石等 16 个海河联运泊位建设,嘉兴海宁、独山等海河联运作业区建设加快推进,实现浙北地区新增集装箱海河联运公共泊位 50 个以上。同时,浙江积极申报国家多式联运示范工程,推进湖州铁公水多式联运示范工程、衢州四省边际多式联运枢纽港建设工程等一批试点示范工程建设。2023 年 11 月,全省内河集装箱航线增至 54 条,外贸精品航线实现内河地市全覆盖,腹地延伸至长三角内河主要城市。



嘉兴作为全省海河联运的枢纽,同时拥有海港、河港——嘉兴港、嘉兴内河港,是全省海河联运发展的“心脏”。浙江交通进一步优化嘉兴港“一港三区”功能布局,推进沿海万吨级和内河千吨级专业化码头建设。目前嘉兴港已拥有外海万吨级及以上生产性泊位 20 个、海河联运内河 500 吨级泊位 33 个,已开通 4 条近洋航线,2 条外贸内支线,12 条内贸航线,以及 21 条海河联运内河班轮航线,海河联运量稳居全省第一,海河联运枢纽建设效能进一步发挥。到 2025 年,嘉兴港要建设成为长三角海河联运枢纽港,确保建成外海万吨级以上泊位超 50 个,万吨级泊位数和港口吞吐能力省内仅次于宁波舟山港。内河泊位超 100 个,推进码头技术改造和功能调整,推动实现海河直达运输。

搭建浙北陆海互联互通道

构建高等级航道网是水运高质量发展的重要前提,近年来,浙江加快形成以内河千吨级航道为基础,干支衔接、通江达海的内河高等级航道网络,初步形成较为完善的海河联运基础设施。“十三五”以来,累计完成水运投资超 1400 亿元,连续 7 年位居全国首位。相继完成杭平申、京杭运河“四改三”等重大项目,建成京杭运河杭州段二通道,打通乍浦塘海河联运“最后一公里”,内河船舶通行能力从 300 吨级提升到 1000 吨级,实现全省所有设区市通江达海,全省“一体两翼多联”海河联运发展格局基本形成。放眼外海航道建设,鱼腥脑航道建成通航,打通杭州湾海上“断头路”,万吨级以上船舶来往宁波舟山港与嘉兴港的通过能力提升到 53.1 艘次/日,实现翻番。航行距离缩短约 130 公里,每年可为企业节约成本约 2.6 亿元。嘉兴港在长三角海河联运中的枢纽功能和世界一流强港重要北翼的支撑作用不断增强。

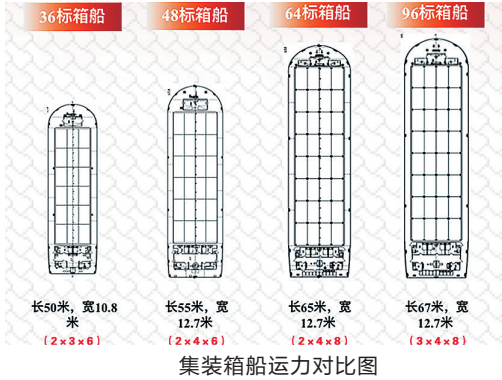
此前,浙北集装箱航线的营运船型主要以 36 标箱集装箱船为主,64 标箱集装箱船甚至更大船型将逐渐成为主流船型,提升航道通航能力迫在眉睫。浙江交通港航部门聚焦目标导向与问题导向,边调研、边破题,边攻坚,边深化。省市企联动实施,以“设施扩能、组织提效、保障提级、服务提优”四大举措及“1234”总体思路,采用“分地区、分航道、分航段”的形式,对各航道的基本情况与碍航桥梁、转弯半径、碍航管线、服务区、锚泊区等现状与问题展开调查,绘制并更新通航卡点“一张图”,“一点一策”破解碍航管线、弯道、浅点等堵点卡点 13 处,拆、改碍航桥梁 24 座,圆满完成乍浦—海昌段、海昌—长兴段等共 300 余公里 64 标箱船舶实船试验和通航安全论证,创新京杭运河杭州段二通道、乍浦塘“一水一监”监管机制改革,制发三个通航规则,成功举行浙北海河联运水上突发事件应急演练,全面构建水上交通安全监管新机制,保障浙北海河联运安全畅通。



推动运力结构迭代增效

船舶是海河联运的关键。截至 2023 年 11 月,全省内河集装箱运力突破 1.7 万标箱,同比增长 5%;集装箱海河联运量快速增长,从 2015 年的 36.5 万标箱增长到 2022 年的 143 万标箱,年均增速超 21%。航道条件的改善加之海河联运需求的快速增长,为船舶大型化发展提供基础条件。浙江明确提出加快组建集装箱海河联运“大船队”,不断推进船舶改造提升,推动运输集装箱化、标准化。先后培育形成年运量、年代理量均超 10 万标箱的骨干运输、货代企业各 5 家。

目前,浙北集装箱营运船型主要是 36、48、64 标箱三种,分别占比 57.3%、22.3%、20.4%。据省港航管理中心相关负责人介绍,按照浙北海河联运典型航线运距(150km)测算,采用 64 标箱船型比 36 标箱船型单航次运力增加 77.8%,单箱运输成本下降 22.9%;单箱运输碳排放减少 19.2%。船舶大型化速度将明显加快,海河联运运力结构进一步优化。浙北地区相关航运企业将优先投入 64 标箱船舶运营,预计到 2024 年 48 标箱以上船舶运力占比将超 50%。针对浙北内河集装箱主通道建成后的航道条件,浙江将加快研发三层集装箱船舶,最大限度发挥高等级集装箱主通道效能。



发挥水运经济辐射作用

如果说高标准建设、高质量落地是海河联运谱新篇的五线谱,那么优质的海河联运服务,便是一个个跃动的音符。浙江以创新促效益,推广“散改集”、“公转水”,整合空箱资源,推行“港到门”,实施“一企一议”,实现货物由港口到企业门口快速直达;同时,为统筹区域空箱调度管理,增强海河联运箱源保障能力,浙江加快打造浙北箱管中心,以宁波舟山港为依托,以嘉兴港为支撑,建设海河联运集装箱箱管中心。

此外,强有力的补助政策,则以强势姿态带动企业乘势发展。自 2019 年起,浙江采取直接让利企业和降低港口物流通道成本相结合的方式,年均投入 3000 万元补助资金,用于促进运输结构调整、降低物流成本、服务外贸企业;推出海河联运、乍浦支线物流模式组合产品,倡导“促散改集、弃陆从水”理念,为企业节省 100—500 元/标箱不等的物流成本。

“选择内河水运替代传统公路运输,不仅是交通运输面向绿色、低碳发展的体现,更是为了降本增效,提升效益。对于企业而言,与通过母港直接陆路运输的成本相比,‘公转水’模式能为腹地企业节省上百元的单箱成本。”浙江海港内河物流有限公司相关负责人表示。

海河联运模式一经开启,便为浙北腹地企业带来了实实在在的效益。“64 标箱集装箱航线的开通有效提升了内河水路运输的船舶装载率,降低了腹地货主企业的物流成本,极大提升了码头至‘乍浦—宁波’海河联运航线的竞争力。”长兴港务有关负责人介绍。以长兴海信工厂为例,原本企业主要走公路运输到乍浦,现在 64 标集装箱航线开通后,企业立即调整运输方式,弃路走水。接下来,包括永艺家具、爱康广电、安吉赛文家具有限公司等在内的外贸企业都可以通过已开通的 64 标箱集装箱航线顺利出海。与此同时,相关陆路运输压力得到缓解,陆路运输产生的环境污染等问题也得到有效遏制,“环保通道”更加健康。不仅如此,海河联运形成一种强有力的“虹吸效应”,可吸引更多的企业前往水运沿岸布局,对全省产业结构、经济转型等有莫大益处。

推进海河联运,是加快建设世界第一强港的重要支撑,是推动“现代化内河航运体系示范省”建设的重大牵引。接下来,浙江交通将紧抓海河联运的契机,乘势而为,从东西南北中五个方向发力,加快建设高等级航道网,奋力当好海河联运建设主力军。

