



交通兴，则城市兴；交通旺，则百业旺。嘉兴秀洲，地处长三角都市圈的“黄金枢纽”，位于沪苏杭甬四大城市的地理中心。千年前因京杭大运河水运兴盛带来了城市繁荣。百年前因沪杭铁路建成通车促进了城市发展。二十年前，高速公路让秀洲迈上了接轨沪杭、借势发展的“快车道”。十年前，高速铁路形成了与沪杭同城的“半小时交通圈”。当前，嘉兴机场和圆通嘉兴全球航空物流枢纽正在建设，在生产服务型国家物流枢纽的基础上，争创国家级临空经济示范区、打造全球航空物流枢纽，将改变秀洲乃至嘉兴城市的发展格局。

潮涌长三角，秀洲正奋楫。如今，集空铁公水多式联运于一体的秀洲区，犹如长三角一体化发展中的一颗璀璨明珠，正在冉冉升起，熠熠生辉，先行脚步也正走向更宽、更深、更实。

2023年，经省政府综合考核评定，嘉兴市秀洲区“交通强省强港工程”为“A档”；完成当年交通投资28.9亿元(统计口径)，同比增长231.8%以上，增速嘉兴第一；524国道王江泾至新塍公路，创造秀洲交通项目前期工作速度最快、投资最大两个历史纪录；油黎公路获评中国公路协会最美公路称号……这份“含金量”十足的成绩单背后，是秀洲区又一次里程碑式突破，是秀洲交通奋力谱写中国式现代化秀洲篇章的绝佳印证。

□本版文字
王君 徐跃 苏亚 孙秀娟
□本版图片
由嘉兴市秀洲区交通运输局提供



奋楫扬帆勇先行 高质量发展绘宏图

互联互通 强区位优势提枢纽能级 造发展胜势

“在家门口坐飞机”一直是嘉兴人的梦想。嘉兴机场项目可行性研究报告获国家层面正式批复，让众人翘首以盼的“航空梦”照进现实的同时，也为秀洲区带来了全新的机遇。

“机场是一座城市离世界最近的地方，以机场为依托的临空经济，是推动地区经济发展的重要引擎。嘉兴机场投入运行后，不仅能填补嘉兴市民航空空白，还将形成公路、铁路、水运、航空相结合的立体交通运输网络，大幅提升嘉兴在长三角地区综合交通枢纽的地位，助力加快打造长三角核心区枢纽型城市。”嘉兴市秀洲区交通运输局局长高峰介绍：“客货并举、以货为主”是嘉兴机场与周边机场最大的不同。从货运方面看，长三角地区产业基础雄厚，经济活跃，周边80公里范围内聚集了36个省级以上产业园区，进出口总额达到5万亿元。长三角区域GDP为29.03万亿元，占全国总量的24%，电子商务交易额占全国的29%，空运进出口货量占全国的48%。在我国航空货运枢纽规划布局中，嘉兴机场将成为长三角唯一、全国第二货运主机场，打造全球航空枢纽，是我省打造现代物流体系的重要一环，是世界一流强港和交通强省建设“十大标志性工程”之一，也是嘉兴未来发展的重要引擎。

如何让嘉兴机场实现从“城市的机场”向“长三角的机场”转变，透过机场枢纽来拓展对内对外的发展空间？秀洲交通与嘉善县、吴江区分别签订了一体化合作框架协议，并编制印发《秀洲区全面融入长三角

逐浪潮头 以项目为王建推进机制 保高效落实

打开秀洲交通图，全区有4条高速公路7个出入口，3条普通国省道，公路网密度达215公里/百平方公里，“七纵七横”骨干路网已现峥嵘，一条条通道构筑起城市发展的骨架，将秀洲各功能板块主城区与各县(市、区)紧密相连，快速立体交通新时代的来到，奏响城市蝶变最强音。

交通是基础性、服务性、引领性、战略性产业，是兴国之要、强国之基。2023年，嘉兴市秀洲区交通运输局抢抓机遇，勇担责任，坚持“项目为王”导向，“大干交通、干大交通”，重点实施交通建设“312”工程(即三年时间，谋重点交通工程10个，实现投资超200亿元)，以项目建设为抓手，全力提质增效，加快构建公铁空水综合立体交通体系，奋力当好中国式现代化秀洲实践的开路先锋。

“近年来，秀洲区掀起‘大干交通、干大交通’热潮，公路里程大幅增长，骨干路网逐渐成型，但部分县道公路技术标准仍旧偏低，尤其是北部区域缺少骨干道路。这也就是524国道王江泾至新塍公路工程项目为什么如此重要——它对内串联秀洲五镇，对外加强与吴江联通，形成嘉兴货运通道。”指着地图，刘立伟介绍道。

作为嘉兴市秀洲区投资额度最大的交通工程项目，524国道秀洲王江泾至新塍公路工程项目总投资54.08亿

元，计划于2024年2月全面开工，2026年10月完工，时间紧、任务重。为此，自2022年1月项目实质性启动以来，区委区政府主要领导亲自挂帅督办，成立了“主要领导领衔的协调专项组、分管领导任指挥长的建设指挥部、在秀洲区交通运输局设立项目推进专班”的工作格局，构建了强有力的作战指挥体系，以交通做好总协调，业主当好排头兵，发改、财政、资规等部门鼎力支持、全程投入，实现了破难题、强执行、提速度。

“我们梳理了53关键节点，并一一排定了时间节点和责任分工，将工可、初设、施工图等设计，风评、环评、水保等专项并联进行、同步开展，做到精简环节、提高效率，仅用了差不多一年半的时间，就完成了全部前期工作，打破了全区交通项目前期工作速度进展的纪录。”展示着一张张项目线路图、推进节点图，刘立伟的语气里满是自豪，在做好资金与用地保障的同时，项目推进专班第一时间成立区、镇两级征地拆迁指挥部，实现项目未动、征迁先行。新塍、王江泾镇于2022年3月提前启动征迁工作，在短短3个月内，完成红线内房屋拆迁100%。



优化营商 优交通服务促企业减负 创一流环境

近日，湖嘉申线航道嘉兴段二期完成交工验收，即将进入试运行环节。据了解，湖嘉申线航道嘉兴段二期建设航道全长14.92公里，起始于与京杭运河交汇的石汇头，终于乍嘉苏航道口，涉及秀洲北部新塍、王江泾两镇。嘉兴段二期项目中，完成桥梁改建10座，主线水闸新建1处，支河水闸新建4座，同时完成沿线锚泊区、绿化、信息化、航标工程、区域设施改建工程等。

“湖嘉申线航道是国家发改委、交通运输部《全国内河航道与港口布局规划》《长江三角洲高等级航道网建设规划》及《浙江省大通道建设行动计划》建设项目，是浙江省第一条内河限制性三级航道。”嘉兴市秀洲区交通运输局局长高峰介绍，作为浙北水乡的一条金色水道，湖嘉申线航道是东西向的重要运输通道，也是长三角的内河骨干航道。湖嘉申线航道全线连通了湖州、嘉兴、上海等城市，真正意义上打通水上“断头路”，沿线企业不用再绕行，千吨级船舶可由湖州经嘉兴直达上海黄浦江。

与此同时，秀洲区南虹码头实现了公建码头零突破，桃园公建码头也在加快推进。“桃园公建码头主要依托湖嘉申航道，是区域重要大宗货物港区，支撑产业建设和城市更新，兼顾周边企业集装箱运输需求。水运有运量大、成本较低等优势。随着经济回暖，企业对物流运输的需求快速增长，越来越多的企业选择借助水运‘出海’。”高峰表示，该码头的建设将填补秀洲区水运大型专业化公建码头的短板，进一步提升秀洲区内河水运服务水平和服能级，加强区域综合交通运输体系。

目前，嘉兴市秀洲区境内河道纵横密布，航道资源优渥，现有Ⅲ级航道3条：湖嘉申线、杭平申线、京杭运河，杭申线航道“四改三”工程也即将开工建设。特别是近年来，秀洲区码头经过内河码头生态环境综合整治，陆续关停取缔、清理腾退了一批不符合条件的“低、小、散”码头，并通过积极推进专业化、现代化码头建设，区域到港吞吐量逐渐上行，内河水运互联互通逐步成熟。

随着河海直达运输模式的发展，水运优势已转化为经济发展动力，切实助力物流降本增效，也吸引了越来越多的高端产业产生大量集装箱水运需求。以光伏产业为例，目前秀洲区已集聚光伏上下游企业250多家，平均每日运输货物量大约为500—600个集装箱，此前全部为公路运输。改为水路运输后，预计每天可节约成本22.5万—30万元，一年可节约0.82亿元—1.09亿元。

“海河联动，直连出海，广阔空间，大有可为。”高峰表示，嘉兴“江海河空铁”联运枢纽建设工程是浙江省建设世界一流强港建设十大标志性项目之一，眼下，湖嘉申线航道二期这条重要的水运航道，将成为秀洲交通运输的大动脉，也预示着内河航道运力的进一步释放，与航运事业的再一次腾飞。

2024年，嘉兴市秀洲区交通运输局将进一步提升“三横三纵”高等级航道网络，实施杭申线“四改三”工程秀洲段，加快公建码头建设，深化与长三角海河联运枢纽港合作，对接海河联运集装箱业务，推出陆改水、海河联运等物流新模式，打造最佳成本物流体系，持续优化水运市场环境，为嘉兴市秀洲区实现高质量发展提供有力支撑。

