



# 中国水运报

行业主流媒体 水运权威报道

## 绘就交通蓝图 点燃长三角发展引擎

□ 全媒体记者 张涛 张弛 陈珺

在人类的发展历程中,交通的进步总是同人口和需求的增加以及生产力的发展呈同步的趋势。生产技术的革新、生产管理方式的进步,通过交通,便可以成千成万倍地扩大影响,从而推动整个社会的前进。

随着长三角区域一体化发展上升为国家战略,在体制机制上将强化一体化规划建设,加快长三角区域一体化发展进程,为长三角区域经济发展和一体化开放创新提供广阔空间。由于全域尺度的分工合作,长三角区域内各地之间的产业及经济社会活动都会在“一个链”和“一条船”上,形成高质量发展的区域集群。于交通而言,这是一次难得的机遇,将长三角地区打造成为交通运输高质量发展先行区。



江苏港口集团。



洋山港全景。

### 一笔一划 勾勒交通一体化蓝图

交通互联互通是长三角区域一体化的基础和先导,对构建长三角一体化格局的重要性不言而喻。长三角一体化发展,交通先行。

今年5月,交通运输部成立推进长三角地区交通运输更高质量一体化发展领导小组(以下简称“领导小组”),形成了《长江三角洲区域交通运输更高质量一体化发展规划》初步研究成果。交通运输部部长、领导小组组长李小平在领导小组第一次会议上,给长三角交通运输更高质量一体化下了“定义”——在推动区域交通运输提升服务和管理水平、完善体制机制创新、促进市场开放和资源共享上有新突破。

同时,“行动路径”也清晰可见——对标世界级城市群,借鉴国内外先进经验,拓展公共交通服务网络覆盖范围和深度,构建一体化出行体系和经济高效的物流体系;进一步优化和完善长三角综合立体交通网布局,打造世界级港口群、机场群,构建一体化轨道网、高密度干线公路网和现代化高等级航道网;推动技术、信息、人才等创新要素优化配置,强化管理创新、制度创新、服务创新、文化创新,加快培育新技术、新业态、新模式,建设交通科技创新高地。

事实上,区域合作也已开始。目前,沪苏浙皖三省一市正在积极对接,一份份交通规划“蓝图”相继出炉。

交通运输部与三省一市联合印发《关于协同推进长三角港口一体化发展六大行动方案》,以内河航道网络化、区域港口一体化等六大行动为抓手,协同推进港口一体化发展、绿色发展、率先发展。

随着《长三角区域城际铁路网规划》的编制,区域内的轨道交通互联互通,已在规划研究。未来,长三角地区的整张轨道交通网络将通过高铁城际列车、市郊市域铁路、城市轨道交通(地铁)、以及有轨电车全部铺就,实现区域内轨道的有效衔接。

《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》提出,要合力打造“世界级机场群”。长三角民航协同发展战略规划正在编制,未来航空需求规模约3亿人次的长三角地区正在加速航空一体化进程。巩固提升上海国际航空枢纽地位,优化提升杭州、南京、合肥区域航空枢纽功能……

如今,在高质量发展战略导引

下,长三角地区的交通建设进入全面实施、加快推进的新阶段,长三角交通运输更高质量一体化建设迈出了坚实的脚步。

——长三角港口更高质量一体化发展工作已率先启动。据了解,长三角“一体两翼”港口群已基本形成。以上海港为核心,突出上海全球航运资源配置能力,以江苏、浙江港口为两翼,做强实体运输功能,成为长三角港口群服务国内外市场的“中转区”。深入推进江苏、安徽港口资源整合,继续推进引江济淮航运工程、长江航道整治“645工程”、12.5米深水航道工程,发展江海联运通道,不断提升港口一体化运营水平、干支航航道通航能力……

——多层次轨道交通网正在加快建设。2019年,长三角铁路建设全年计划投产新线996公里,新开工上海至苏州至湖州铁路等4个项目。预计到2020年末,长三角铁路营业里程将达到1.3万公里,覆盖“三省一市”范围内除舟山市以外所有的地级以上城市。

——道路建设项目抓紧推进。为了提升跨省市区域路网功能、改善周边交通环境,沪苏浙皖已打破行政区划所带来的交通阻隔,着力打通省界“断头路”。同时,改扩建宁杭高速浙江段、合宁高速、沪陕高速、芜合高速、G310国道等交通大动脉,不断推进高速公路扩容升级。完善互联互通的干线公路网络,取消省界收费站、开通跨省公交,不断提高生产要素跨区域的流通效率。

——加速航空一体化进程。已集聚了23家机场的长三角地区正在加快推进世界级机场群建设。目前江苏正与长三角兄弟省市一道,共建轨道上的机场群,重点提升南京禄口机场国际运输能力,建设南京都市圈机场国际运输能力,建设南京都市圈机场系统建设,还将积极融入上海都市圈机场系统建设,契合合肥都市圈机场系统建设。

目前,随着交通网络的日益完善,其对区域经济发展的推动作用也将不断加大。再加上铁水联运、公路协同,实现多种运输方式联通互补、快捷高效的运输格局,将进一步增强客货运输集散能力,促进整个东部和长江经济带的发展要素流通,激发出区域更强大的发展活力。

交通基础设施互联互通如同有力的羽翼,将助推长三角展翅高飞。

随着长三角区域一体化不断深入,众多港航企业积极顺势而为,通过资本、技术、管理模式等内引外联,充分发挥各地区企业比较优势,大力减少区域内要素流通的成本,为长三角经济结构的一体化布局提供了有利条件。

区域合作,最重要的是区域内的经济主体在市场和资源共享、投资、贸易、产业发展等领域相互合作,形成利益共同体的过程。在长三角一体化的背景下,港航企业以资本为纽带的经济合作态势方兴未艾,而上海港与宁波舟山港这两家巨无霸的互动,成为驱动长三角港航合作的双引擎。

今年7月,交通运输部副部长刘小明在航海日论坛上表示,要推动航运业高质量发展,加强港口互动,发挥骨干港口企业的龙头作用,合作建设完善专业化码头服务网络,构建互利共赢的生态圈。

上海港的集装箱吞吐量全球第一,宁波舟山港的货物吞吐量居全球第一,这是长三角港口群中最重要的两个港口。今年2月19日,上海国际港务(集团)股份有限公司与浙江省海港投资运营集团有限公司签署了《小洋山港区综合开发合作协议》,双方将通过股权合作,共同推进小洋山综合开发。浙江省海港集团以人民币现金增资的方式入股上港集团下属全资子公司上海盛东国际集装箱码头有限公司,合资后的盛东公司将继续经营洋山深水港区一、二期集装箱码头,并作为小洋山北侧集装箱支线的建设和经营主体。

营主体。

这是一次意义深远的合作,两大引擎的资本注入,将为洋山深水港在航线开辟、市场运营方面的竞争力带来显著提升。

目前,长三角的港口布局已基本形成以主枢纽港为骨干、区域性港口为辅助、小型港口为补充的层次分明的体系。以资本为纽带,不仅是枢纽港延伸服务触角的手段,也是中小港口打开发展视野的机会。

以德清港为例,今年2月,浙江省海港集团下属内河公司收购了湖州德清港运营主体——浙江德泰港务有限公司100%的股份。这个地处浙北核心腹地的小港口,收购完成后将纳入浙江省海港集团、宁波舟山港集团海河联运体系,打造成为浙北地区内河枢纽平台和综合物流园区。近年来,该集团加快在浙江全省各片区和主要干线航道重点项目的投资建设。目前,衢州港龙游港区桥头江作业区、绍兴港诸暨港区城郊作业区已投入使用。

以上这些正是在长三角一体化背景下,资本逐鹿的一个缩影。自2003年以来,上港集团全面铺开“长江战略”,先后在长江沿线投资了13个码头公司和港口集团,包括

### 资本助力 港航合作硕果累累

长三角的芜湖、南京、太仓等长江沿线港口,为上海港提供了近四成的集装箱“水水中转”吞吐量。此外,上港集团还投资了上海集海、江苏集海等航运企业,构建起长江集装箱运输网络。

浙江海港集团则以宁波舟山港为主体,先后投资了太仓万方国际码头有限公司、南京明州码头有限

公司,并参股了太仓武港码头、苏州现代货箱等企业。宁波舟山港2018年年报表示,行业发展趋势上港口整合将继续深入,该公司将着力增强辐射力,推动投资建设高质量,以长江、沿海和国际化战略为指导,坚持业务联动原则,积极寻找推动优质港口项目,为公司长远发展蓄势蓄力。



宁波舟山港接卸油船。

### 资源整合 港口物流网络完善布局

港口作为重要物流节点,强势港口在区域内的布局,最大限度促进了长三角经济圈协同发展,排他性的纵向一体化流程构建,改变了货物商品流向,降低了区域物流成本。

以太仓港为例,2014年太仓港与上海港开展战略合作,开辟了太仓港至洋山港每8小时1班“定点、定时、定线、定航次、定价”五定班轮“太仓快航”。这种模仿外高桥至洋山穿梭巴士平台的运输模式,比陆路集装箱卡车中转运输更便捷、更安全。大量苏南地区集装箱运输“陆改水”,从太仓港出运。重庆、武汉、长沙、九江等长江中上游地区的外贸集装箱也全部转移到太仓港集并,再中转至洋山港。太仓港一跃成为长三角的“明星港口”,2018

年排名跃居江苏全省第一、全国第十,增量约占全省规模以上港口总增量的70%。

宁波舟山港则通过内陆无水港建设,切实增强了龙头的辐射带动能力。近年来,宁波舟山港坚持把发展集装箱海铁联运,作为调整运输结构、转变发展方式、实现高质量发展的重要战略举措,2018年12月与中国铁路上海局集团联合首开“宁波舟山港—绍兴双层集装箱班列”,重点发展的腹地城市不仅有省内的金华、义乌、丽水,还延伸到江西上饶和南昌、安徽合肥和阜阳、湖北襄阳、河南驻马店等地。义乌班列单月业务量已常态化超1万标准箱,成为全国最大的海铁联运班列。渝甬(重庆—宁波)沿江海铁联运班列实现铁路直达码头,将重庆

地区企业生产的50个品类货物,顺利通过宁波舟山港出口至46个国家和地区,赢得了良好的客户口碑。

在长三角区域一体化的背景下,任何一个港口的兴起和发展,除了先天条件和自身努力以外,与其腹地有着高度相关的依存关系。对货流走向的构建和引导,是港口发展的关键手段。通过支线港口的高度紧密合作,大大降低了收发货人的物流成本,为沿海大港赢得了更多发展空间,同时也带动了支线港口货物吞吐量快速上涨,促进了纵深腹地的经贸发展。

随着区域港口整合进入升级版,通过资本纽带链接已不足以应对形势的需要,如何应对经营模式一体化的挑战,成为新成立的省域港口集团的重要课题。

2015年8月,浙江率先开启了海洋港口一体化进程,沿海实现“五港合一”,确立了“一体两翼多联”的港口发展格局。在“浙江经验”的示范下,江苏省抢抓战略窗口,较早实施了省域港口整合,江苏省港口集团纳入了沿江沿海8市国有港口企业。安徽省港航集团成立后,一举终结了安徽省港口资源长期“小散弱”格局。

问题是,众多形态各异的码头企业,如何捏合成为一个整体?江苏省港口集团直面这一难题,在深入实施一体化发展的同时,持续推进生产经营体制改革,按照“区域一体化+专业化经营”的方式,对生产经营体系进行了重塑。“区域一体化”是以江阴大桥为界,上游以南京港为核心、下游以苏州港为核心打造两大区域枢纽港。“专业化经营”是建立专业化经营体系,集装箱事业部集商务、财务、生产调度于一

体,统筹港口、航运、物流要素,构成高度集中的管控模式;大宗散货板块、液体化工板块统筹发展;建立长江综合揽货体系,逐步形成网络化的揽货体系和市场开发网络。

通过行政之手推动的省域港口整合,最终仍要落到市场上来。一体化整合,让浙江海洋港口经济以更高的全球战略眼光,迈向“四个一流”。针对“大而不好”“大而不强”,浙江省海港集团制胜绝招就在于一个“高”字,高标准推进规划建设、高质量发展港航服务、高起点锻造集团品质。随着港口运营板块迈向协同,精细化运营带来了业绩的高成长。2018年年报显示,该公司全年完成货物吞吐量7.76亿吨,同比增长7.8%;完成集装箱吞吐量2794万标箱,同比增长7.6%,增幅在我国沿海主要港口中处于领先水平。

通过整合现有资源,放大了宁波舟山港主平台、主枢纽的作用,成功实行了全港一证通、锚地共享使用及口岸限定区域人车证取消等一体化措施,大幅减少了集装箱船舶非作业时间。该公司推出的“浙江海洋港口统一调度平台系统”,实现了在全省管理范围内,沿海港口船舶调度的统一申报、统一受理、统一发布、统一查询。

“区域一体化”的主动权在企业而不是政府。”复旦发展研究院关于长三角深度一体化的课题研究提出,要充分发挥市场的基础性配置作用,“顺其自然”地尊重企业的发展选择。随着长三角区域一体化的深入推进,港产城深度融合,港口发展将与城市经济、经济带、经济圈的联系更加紧密,错位竞争、分工合作、各展其能的港口新格局正在形成。



合肥港。

本版图片由本报资料室提供