

海河携手 蝶变嘉兴

□ 全媒体记者 陈俊杰 通讯员 吴婷竹 洪思思



嘉兴港乍浦港区。

时间无声，奋进有痕。
党的十八大以来，嘉兴海河联运迎来跨越式发展的黄金期。

十年来，挑战与机遇并存，嘉兴港航依托长三角桥头堡区位优势，抢抓长三角一体化国家战略机遇，深耕长三角经济腹地，在改革浪潮中搏击勇进、负重前行，擘画出一幅波澜壮阔的海河联运发展画卷。

十年间，嘉兴累计完成水运投资280多亿元，海河联运堵点瓶颈全面打通，“三横三纵一通道”高等级航道网逐步建成；沿海万吨级港口与内河港口联动发展，集装箱吞吐能力稳步跃升，排名全球第83位，海河联运箱量今年预计突破75万箱，增速居浙江全省首位。

十年间，嘉兴海河联运数字化平台投用，实现“海河联运一张图、船舶货物一线牵、物流信息一点清、企业申报一路通、政府监管一体化”。

嘉兴十年，动力澎湃。

海河同奏 升级扩容

翻开嘉兴海河联运建设史册，一项项航道扩容升级关键水运工程，织就了五彩斑斓的梦想，奏响了高质量发展的时代凯歌。

2012年3月，浙江省人民政府出台了浙江省内河水运复兴行动计划；同年6月，嘉兴市人民政府正式发布《嘉兴市水运复兴行动计划》，嘉兴成为浙江全省首家制订地市级水运复兴计划的城市，海河联运建设发展大幕由此拉开。

航道通则海河联运。“我记得很清楚，2012年12月18日，杭平申线（浙江段）航道改造工程开工，嘉兴海河联运发展步入了新时代。”时至今日，回忆起这一海河联运主通道工程建设情形，嘉兴市港航管理中心的郑松仍难掩激动。

2020年，历经8年建设，投资总概算71.14亿元，全长116公里的杭平申线（浙江段）航道改造工程顺利完工，通过黄姑塘支线、乍嘉苏线、海塘支线及何家桥线实现与嘉兴港独山、乍浦和海盐三大港区无缝对接，千吨级海河联运船舶由此畅行无阻。

杭平申线的建设是10年间嘉兴港航打造“三横三纵一通道”高等级航道网，推动海河联运发展的生动缩影。10年来，为破除制约海河联运发展的关键瓶颈，嘉兴港航先后建成了湖嘉申线航道一期工程、京杭运河浙江段三级航道整治工程嘉兴段等一大批高等级航道，补齐了水运发展基础性短板，航道里程达1978公里，其中三级航道163公里，四级航道192公里，四级以上高等级航道

（355公里）占比约18%，通航里程、四级以上航道里程、航道密度均列浙江全省第一。

高等级航道网络越织越密，让嘉兴与湖州、杭州、上海、江苏等长三角省市的联系更为紧密，一条贯通长三角地区的“水上黄金通道”雏形初现，开始发挥出“流金淌银”的效益——

嘉兴平湖以乍浦港区为核心，通过杭平申线拓展港口经济腹地辐射范围；海盐则形成了以上海隧道、上海城建等企业为主的装配式建材产业带；

海宁已逐步形成特色粮食产业带和集装箱产业带……

以海宁港区海昌作业区为例，依托杭平申线高等级航道，货物从海宁港出发可以通

过水水中转，直接对接嘉兴港、上海港、宁波舟山港、苏州港，根据估算，该模式将有效降低企业物流成本30%，提高物流效率40%。

“内河航道条件在改善了，沿海万吨级航道建设也在加快，沿海万吨级码头不断投运，集装箱码头能力提升，老旧码头的改造提升，特别是海河联运中转港池等一系列关键工程的建成投用，让嘉兴海河联运能力爆发式增长。”嘉兴市港航管理中心副主任步海滨说。

一条条航道、一座座码头赋予了嘉兴海河联运无限潜力，而嘉兴也在继续稳步推进浙北高等级航道网集装箱运输通道、湖嘉申航道二期工程、京杭运河二通道等一大批航道工程建设，为海河联运航道网持续升级扩容。

枢纽发力 振翅高飞

运枢纽；

2019年又将嘉兴海河联运列入全省“四港联动”“141”示范工程；

2020年4月，嘉兴海河联运枢纽示范项目纳入了浙江省交通强国建设试点；

2021年9月，浙江省政府专门印发了《支持嘉兴建设长三角海河联运枢纽港行动方案》，对嘉兴发展海河联运给予政策和资金支持；

2022年4月，嘉兴市交通建设和管理工作委员会办公室印发了《嘉兴市建设长三角海河联运枢纽港实施方案》，嘉兴海河联运发展利好不断。

目前，嘉兴已形成“一枢纽、十通道、八联”的海河联运总体布局。

与政策引导对应的是嘉兴不断提升海河联运服务水平，提增海河联运“黄金效益”。早在2012年8月，嘉兴就出台了《嘉兴市支持航运业发展资金操作细则》，此举有效改善了水运物流企业的经营环境——

十年间，嘉兴积极推广“散改集”“陆改水”，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；

十年间，嘉兴细化并落地海河联运、“公转水”等补助政策，出台集装箱海河联运资金补助、免征嘉兴港外贸集装箱货物港务费等减费政策，助力企业降低物流成本，仅2021年，嘉兴共发放集装箱补助资金1600万元，免征嘉兴港外贸集装箱货物港务费约350万元，实现助企纾困、带动发展；

嘉兴一以贯之的发展决心，精准谋划的顶层布局，优质高效的贴心服务，让海河联运发展突飞猛进。

“在2021年全球百大集装箱港口排名中，嘉兴港排名第83位，较2020年上升了6位。而且今年嘉兴港口集装箱吞吐量预计突破75万标箱。这两个指标可以在一定程度上反映我们海河联运的发展。”步海滨告诉记者，今年1—7月，嘉兴港沿海港口集装箱吞吐量增长率达29%，在全国沿海港口排名第一，其增长的主要动力就来源于海河联运。

如今，海河联运已成为嘉兴乃至浙江交

通的“金名片”。

从集装箱数据来说，目前嘉兴海河联运在内贸方面已经服务于安徽、上海等地20余个码头，建立了12条内贸航线，21条海河联运内河班轮航线，最远到达河南。

随着嘉兴海河联运体系逐步完善，嘉兴港海河联运的集装箱航线航班也从内贸扩展到内外贸兼备。目前，嘉兴港已开通至日本、越南、俄罗斯、泰国4条近洋航线，乍浦港区至宁波舟山港、独山港区至上海港2条外贸内支线，海河联运枢纽建设效能进一步发挥。

立足嘉兴港，辐射长三角，嘉兴海河联运枢纽建设风生水起，带动港产城融合发展不断加速，为共同富裕和现代化建设提供强劲的“蓝色引擎”。数据显示，2021年，嘉兴滨海岸域以占全市5.8%的土地面积，贡献了15.5%的规模以上工业总产值、14.3%的规模以上工业增加值、16.2%的利税总额，滨海岸域“百亿企业群、千亿产业带”培育成效显著；嘉兴港万吨级泊位数、集装箱吞吐量均列浙江全省第二位。

党的十八大以来，互联网、云计算和人工智能等新技术快速发展，这为嘉兴海河联运建设发展带来了新的时代命题。

把舵定向，答好新考题，嘉兴海河联运瞄准“数字化”。聚焦“前海后河”的优势和发展中的难点痛点，嘉兴成功搭建海河联运在线平台，作为浙江全省重大改革（重大应用）“一本账S2”营商环境集成应用“一流强港”子场景的重要内容，该平台实现了海河联运全要素协同和智能化服务，推动海河联运高效运转，健全了海河联运企业服务平台，提升了政府治理能力，获浙江省副省长高兴夫批示肯定。

“今年1—9月，我们有6300箱货物出口到国外，都是通过海河联运实现的，节省了454万元运费。”谈及今年8月上线的海河联运在线应用平台，嘉兴顾家家居物流部经理乐开了花。他告诉记者，只要在该平台上输入货物运输的起运地和目的地，平台的“比价格”功能就会自动规划出海河联运和公路运输两种物流方式，所需要的时间和费用对比一目了然，“最终我们选择了物流成本更低的海河联运方式。”

立潮头之上，行创新之举，嘉兴港航骨子里透出一股走在前列、敢为人先的奋进精神。

十年前，嘉兴港航就以信息化智能化为引领，推进智慧港航建设，“内河船舶免停靠报港信息服务系统应用”项目成为交通运输部节能减排支持项目，补助资金254万元。

十年后，嘉兴港航以需求为牵引，坚持改革破题，打造了一批接地气、减负担、惠民生的场景应用。船舶污染物零排放精准管控被列入浙江省交通运输厅“基层和社会谋划的数字化改革应用场景清单”；全航区建成激光流量监测点29个、AIS基站22个、RFID读卡点30个和航道视频监控点239个，运用多种现代化信息感知技术，实现航区内全面感知与互联互通；在浙江全省率先试点启用“码头企业信息化管理”平台，实现码头安全监管智能化、港口船舶防污全流程电子化。

“以水运基础设施建设强支撑，以数字化改革创新提能级，时光流转间，嘉兴海河联运实现了从无到有、从有到优、从优到强的华美蝶变。”步海滨说：“曾几何时因为怕堵航，嘉兴航道严禁120吨以上船舶通行的日子已经一去不复返了。”

非凡十年，海河联运对嘉兴而言，既有深远的历史意义、实践意义、时代意义，更有催人奋进、奠定未来的深刻启示。面向“十四五”，嘉兴又锁定新的目标：力争集装箱海河联运吞吐量突破160万标箱，基本建成效率高、服务优、成本低的长三角地区海河联运枢纽港。

万里征程风正劲，千钧重任再扬帆。嘉兴港航正沿着省委确定的“八八战略”路径，紧扣浙江海洋经济发展脉搏，深度融入服务长三角一体化国家战略，在建设世界一流强港、长三角海河联运枢纽港的新征途中奋楫先行！