

# “浙东黄金水道”春潮涌动

□ 全媒体记者 陈俊杰 通讯员 金春华 金燕翔 孙国栋

## 新闻观察

近日,随着首次船闸断航大修圆满结束,杭甬运河全线复航。杭甬运河是我国高等级航道网“四纵四横两网”中“四纵”之一京杭运河的延伸段,也是浙江“Y型”千吨级海河联运大通道的重要组成部分。

根据《绍兴市实施世界一流强港建设改革工作方案》,东西走向的杭甬运河,与南北走向的曹娥江、浦阳江,作为绍兴三条骨干航道,构建成一个“H型”千吨级航道网。该航道网,将开拓一个东联宁波舟山港、南向又甬甬开放大通道、西融浙北高等级航道网、北接上海港的新格局。

## 沿线船闸大修 “焕新上阵”

过了姚江船闸,货船从“通江”进入“达海”阶段。新修建的姚江船闸,看上去与周边的高楼大厦一样,极具现代感。

杭甬运河的部分航道可追溯到春秋晚期开凿的“山阴故水道”。进入21世纪,浙江大力发展海河联运,杭甬运河全线迎来发展“东风”。2013年底,经十多年改造,这条只能通航数十吨小船的运河,升级为可通航500吨船舶的四级航道。改造后的杭甬运河分为杭州、绍兴和宁波三段,西连京杭大运河,东接北仑港,全长239公里,成为内陆货物出海的重要通道,辐射大半个中国。

2019年5月出台的《浙江省大湾区建设行动计划》,将环杭州湾经济区作为大湾区核心,其中重点打造的“四区”中,杭州江东新区、宁波前湾新区、绍兴滨海新区都可以由杭甬运河串联,再通过京杭运河等与南太湖新区连接。

数据显示,2023年,杭甬运河全线船闸过闸船数累计13.7万艘,过

闸货运量(船舶载重吨计)4236.4万吨。其中,绍兴段货物吞吐量1906万吨,通航船舶10.5万艘次;宁波段货物运输量436.29万吨,通航船舶1.5万艘次。

船闸是杭甬运河上的重要节点,发挥着防洪、排涝、调节流量等多种功能。此次大修,涉及宁波段的蜀山、姚江船闸,与绍兴段的大厍、通明船闸。四闸同步施工,总体工期6个月,其中断航施工期2个月,均于3月10日8时恢复通航。

在通明船闸,记者看到,运河上,一座外形酷似城堡的船闸矗立航道中间,四艘庞大的货船依次排队入闸,首尾相连,如一条百米长龙;待到闸门打开,又鱼贯而出,十分顺畅。

“这是一次计划性大修。一方面,投运十多年来,船闸设备部分部件老化,水工建筑物出现局部破损,需要保养更新;另一方面,过闸船舶货运量逐年增加,船舶吨位亦大幅提升,设备也要升级,提升过闸效率。”绍兴市公路与运输管理中心党委书记、主任韩凤雷介绍,本次船闸大修主要工程内容涉及水工建筑物、金属结构及启闭机械、电气工程及配套工程等,修复后的船闸,结构上更坚固、操作更高效,船舶过闸时间缩短,安全性也更强。

## 航运企业畅享 “黄金效益”

大修后的船闸带来全新效益,航运企业最有感触。“早年过闸时不时要等一下,调度效率比较慢;现在过闸基本不用等,跑起来更舒心。”绍兴益盛航运有限公司自2013年起,开始经营宁波到绍兴之间的业务,董事长陈坤荣对运河沿线的变化如数家珍。

集中见证杭甬运河巨变的船闸,也有新使命。作为联通曹娥江和杭甬运河宁波段重要节点的通明船闸,2016年货运量120万吨,2019年增至650万吨。之前过闸船舶以绍

兴籍船舶为主,现在安徽、江苏等地地货船越来越多。为更好地服务过闸船舶,船闸运营时间早在2018年10月就从8小时调整为10小时。“相比年双向最大货运量855万吨的设计值,通明船闸未来发展还有很大空间。”上虞区港航管理中心建设管理室副主任谷顺梁说。

“停航2个月本不算长,而且施工还特意挑在春节这个航运淡季,但对我们而言还是蛮久的。因为杭甬运河实在太重要了。”绍兴市王氏物流有限公司副总经理朱凤林说,公司有三十多条船走绍兴到宁波航线,主要为浙能滨海电厂和浙江新中港热电股份有限公司运煤。尤其后者,是嵊州市的主力电厂,王氏物流每月要为其运送5万吨左右煤炭。

杭甬运河的重要作用,可见一斑。

“水运具有投资省、运能大、成本低等优点。而且随着航运高质量发展,其占地少、能耗小、排放低等生态优势愈发凸显。杭甬运河,对浙江从企业降本增效,到优化城市产业布局、加强产业链建设,再到高质量发展,都有着非常重要的作用。”浙江省发展规划研究院区域发展研究所副所长、首席研究员秦诗立说。

目前,一艘500吨级的船舶,运量相当于10节铁路车皮;算运价,普通货物走水运每吨/公里只要1分5厘左右,铁路是2.5角—3角,公路需5角—1.1元;算生态账,水运、铁路、公路的单位运输排放量为1:1.2:14.8。

## 加速升级畅通 “毛细血管”

浙江水运发达,但相比海运,内河航运是相对的短板。去年7月,京杭运河杭州段二通道开通后,千吨级船舶可从山东南下直达杭州,通过八堡船闸进入钱塘江,打通了浙江内河水运“任督二脉”。

作为京杭运河浙东段延伸,杭甬运河的升级日益迫切。一年前

出台的《浙江省建设现代化内河航运体系示范省实施方案》(简称《实施方案》),将杭甬运河定位为浙江4大海河联运通道,也是“Y型”千吨级航道主骨架之一。在此之前,浙江省人民政府办公厅印发的《世界一流强港建设工程实施方案(2023—2027年)》,明确7大重点任务,其中包括推进港口集疏运体系建设,畅通内河航运通道网络。2021年12月,宁波印发的《锻造硬核力量 加快推进世界一流强港建设行动方案(2021—2025年)》,也有杭甬运河宁波段相关部署。

“《实施方案》明确,加快推进杭甬运河‘四改三’,即从四级航道升级为三级航道,意味着全线可通航1000吨级船舶,这是绍兴的工作方案的底气所在。杭甬运河的作用将进一步凸显,成为杭州湾南翼海河联运枢纽建设的重要一环。”韩凤雷指着航道图说。图上,杭甬运河如同一条“主动脉”,连着无数条“毛细血管”,覆盖着浙东地区。

运河等级提升,也在升级着运输方式。这几年,杭甬运河上集装箱船明显多了。据宁波镇海海事处数据,2023年杭甬运河宁波段集装箱吞吐量达9192标准箱,创历史新高,同比增长逾15%。

“相比传统散货运输,内河集装箱运输具有运量大、装卸率高、货物损耗少、运输保障性好等多种优势。而且随着内河集装箱船过闸成本降低,其经济性的优势愈发明显。”朱凤林说,2018年,王氏物流一口气打造了10条千吨级集散两用大货船。

“公司二期码头投用后,我们年煤炭需求目前是426万吨左右,现在大幅提高了镇海码头的煤炭供应比例,到达60%。相对从上海运煤,不仅运费便宜了,而且供货的稳定性得到了保障。”浙能滨海电厂能源部主任李向前说。

“航道等级提升,运货量一下上去了。但大船和小船燃油涨幅有限,人工成本差不多,换大船后公司经济效益肯定会提升。”跑了多年水运的船员陈坤荣,对此充满期待。

## 汉江兴隆至蔡甸段 2000吨级航道整治工程开工

本报讯(全媒体记者 杨瑾)3月26日,汉江兴隆至蔡甸段2000吨级航道整治工程正式开工建设。

汉江兴隆至蔡甸段2000吨级航道整治工程全长233km,按照Ⅱ级航道标准建设,可通航2000吨级货船及2000吨级驳船,航道尺度为3.0m×75m×550m,通航保证率为98%。主要建设内容包括整治工程、疏浚工程、生态工程、智慧航道工程、配套工程

等,建设工期48个月,工程总投资19.98亿元。项目完工后,汉江兴隆至蔡甸段航道将由现在的1000吨级提升到2000吨级。

据悉,汉江兴隆至蔡甸段2000吨级航道整治工程项目是湖北省交通强国建设试点的重点项目,已纳入交通运输部水运“十四五”发展规划。项目的实施有利于充分发挥内河水运优势,适应汉江航运船舶大型化发展趋势,对于调整优化沿江地区产业布局,加快转变经济发展方式,促进流域经济协调发展具有重要意义。

## 吉辽跨省合作 推进“吉货出海”

本报讯(全媒体记者 陆民敏 臧永亮)3月27日,辽港集团与吉林省商务厅,辽港股份公司与长春兴隆综保区、长春国际陆港发展公司在长春分别签署战略合作框架协议,深入推进政企跨省合作,助力吉林省物流组织效率和对外开放水平持续提升。

此次合作是辽港集团携手吉林省商务厅深入落实吉辽两省“1+14”合作协议关于共同建设东北海陆大通道的具体行动,为吉林省深入推进“借港出海”战略,打造国家向北开放重要窗口和东北亚地区合作中心枢纽注入强劲动能。

根据协议内容,合作各方将充分发挥政策、区位、服务、资

源等优势,在优化运输服务、加快内陆港建设、推动海关监管模式创新、畅通多式联运物流通道、实现信息互联互通等方面,全面提升合作层次和水平。

辽港集团是吉林省加快全面振兴发展的重要战略伙伴。2023年,吉林省经辽港集团进出的货物吞吐量达5012万吨,发运商品车20.6万辆,滚装车29万辆,占吉林省海运货物量的80%以上。海铁联运模式更是为吉林省企业降低内贸海运成本75%左右、外贸海运成本50%左右。“长春—大连”海铁联运班列的常态化运行,将进一步推动吉林省“散改集”“公转铁”“公转水”多式联运模式加快形成。

## 鲁豫携手打通 内陆企业高效出海通道

本报讯(全媒体记者 马榕蔚 通讯员 张天明)3月26日,山东港口供应链综合服务(河南)推介会在河南郑州举行,旨在加强鲁豫两省经济联系,构建“一站式”供应链综合服务体系,携手打通内陆企业高效出海通道。

推介会上,“关港铁”三方联合发布“陆海联运、海铁直运”跨关区通关项目。山东港口青岛港与风神轮胎、日照港与安钢国贸、烟台港与河南心连心国际商贸、渤海湾港与中铝物资河南分公司分别签署战略合作协议;山东港口物流集团与河南省数字贸易有限公司、国铁郑州局郑州铁路物流中心、长治铁路物流中心,邮轮文旅集团与郑州市旅游协会,投控集团与濮阳恒润筑邦石化分别签署战略合作协议;山东港口贸易集团与河南丰利石化,医养集团与九州通(河

南)医疗装备公司,海外发展集团与瑞丰新材料、航运集团与河南省旅行社协会分别签署战略合作协议。

近年来,山东港口依托在河南的9个内陆港、10余条集装箱海铁联运班列,畅通河南省出海大通道。2023年,河南地区完成海铁联运操作箱量9.8万标箱,同比增长143.2%;今年1—2月完成1.7万标箱,同比增长34.6%。此外,去年9月,鲁豫两省签署《关于加强交通互联互通 服务支撑黄河流域生态保护和高质量发展发展的合作协议》,充分发挥山东作为黄河流域唯一出海口省份和河南郑州国际航空货运枢纽、全国铁路枢纽的引领作用,共建沿黄陆海大通道,以交通基础设施互联互通推动山东半岛城市群和中原城市群协同发展。

## “宁德—厦门” 海峡精品支线首航

本报讯(全媒体记者 王有哲)3月27日,“广星398”轮从宁德港漳湾作业区起航,驶向厦门港海沧码头,福建港口集团新开通的“宁德—厦门”集装箱海峡精品支线正式上线运营。

该航线投入2艘固定船舶,以“周双班”的形式运行,根据客户需求,可配备灵活机动的运力,提供舱位保障,确保货物快速周转。此次“广星398”轮满载量为240标箱,主要运输卷钢、冻鱼等货物,其中大部分将经由厦门港出口到泰国、韩国等国家。

“除了支线服务以外,我们还重点推出‘散改集’‘路改水’

等一些特色服务,提升集疏运体系低碳、经济效益,助力福建省公共支线平台建设。”厦门集装箱码头集团有限公司业务发展部副经理郭俊卿告诉记者。

福建省公共支线平台,是以福建省港口为中轴核心,集内外贸服务为一体,横跨闽粤两省港口的海上公共支线平台。2023年4月17日,平台推出首条“福州—厦门”海峡精品支线,目前已累计装载福建进出口货物超11万标箱。此次开通的“宁德—厦门”海峡精品支线是平台推出的第二条航线,接下来,平台还将陆续拓展更多省内支线服务,不断织密东南沿海支线航运网络

## 中老铁路“澜湄快线”货物列车 累计开行超1000列

本报讯(全媒体记者 许愿)3月26日,记者从中国铁路昆明局集团有限公司获悉,中老铁路在推进货物列车“客车化”运营方面取得显著成果,截至3月25日,中老铁路“澜湄快线”国际货物列车累计开行突破1000列,运输

货物量达到39.5万吨。

据了解,中老铁路“澜湄快线”首趟列车于2022年1月10日开行。自开通以来,货运量持续攀升,列车开行频率从初期的隔日开行增至现在的每日开行,有效满足了果蔬、鲜花、生活快消品等各类

对时限要求较高的货物运输需求。两年多来,通过中老铁路“澜湄快线”,来自泰国、老挝的榴莲、山竹等进口水果以及云南的白菜、石榴等特色出口果蔬得以快速销往国内外,促进了中国与老挝、泰国等国的农业合作与贸易往来。



3月24日,3200余辆出口比亚迪新能源汽车在深圳市深汕特别合作区小漠国际物流港(简称“小漠港”)等待出运,将运至巴西维多利亚港。

今年以来,小漠港出口新能源汽车14415辆,取得良好开局。据深圳市交通运输局深汕管理局相关负责人介绍,今年小漠港计划出口汽车7万至10万辆;预计到

2025年,小漠港将实现汽车外贸年运输量超10万辆,到2030年,汽车运输能力达100万辆。

张植凡 叶群 黄健昕/文 深圳市交通运输局/图

## 2024中国(上海)第二十七届国际船艇及其技术设备展览会举办

本报讯(全媒体记者 孙木子)3月26日,2024中国(上海)第二十七届国际船艇及其技术设备展览会暨2024上海国际游艇展(简称“CIBS”)在上海新国际博览中心举办。

CIBS是亚洲历史最悠久的综合性游艇盛会,展品覆盖实船、船艇设备及配件、船艇服务和水上运动等。

本次展会面积达4.5万平方米,600余家优质品牌及展商亮相,将举办数十场新品发布和行业交流论坛,以及150余场体验互动活动。

展会现场汇聚了大昌行、飞驰船艇、法伊等来自全球的实船及配件、船艇服务和水上运动展商。紧扣“双碳”发展趋势,诸多企业展示了电动推进器解决方案,法伊展示了42C双体新能源帆船最新技术,Sunreef展示了旗下Sunreef Eco系列。

现场还举办了水星Avator电动舷外机“超凡”等一系列新品发布会,呈现全球精尖绿色产品,为用户提供更多水上环保出行解决方案。

中国船舶工业行业协会常务副会长吴强在开幕致辞中表示:“游艇不仅是人类享受海洋的工具,更是连接世界的方式。在这里,我们可以看到不同国家和地区的创新成果,可以感受到不同文化的交流融合。相信通过这次展会,我们不仅能够增进相互了解,促进合作,还能共同为推动全球游艇行业的发展作出贡献。”