

大运河文化带下浙江内河水运高质量发展策略

望灿, 刘冲

(浙江省交通规划设计研究院有限公司, 浙江 杭州 310030)

摘要: 航运是大运河文化的起源和灵魂, 浙江内河水运现代化发展取得显著成效。在大运河文化带建设背景下, 提出浙江内河水运发展要与保护传承、生态绿色、文化旅游、产业转型相结合, 并提出浙江内河水运高质量发展的策略: 科学划分大运河文化带保护利用空间; 发展生态绿色航运, 促进资源集约利用; 完善水上客运体系, 助推文化旅游发展; 推广湖州内河水运示范区, 促进内河转型升级。

关键词: 大运河; 文化带; 浙江; 内河水运; 高质量发展

中图分类号: F550 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006—7973 (2020) 06—0015—03

大运河是中华民族历史发展长河中展现巨大民族凝聚力、向心力和文化力的一项重大标志性工程。2017年, 习近平总书记作出“大运河是祖先留给我们的宝贵遗产, 是流动的文化, 要统筹保护好、传承好、利用好”的重要批示。2019年, 中共中央办公厅、国务院办公厅印发《大运河文化保护传承利用规划纲要》, 对大运河文化保护传承利用进行顶层设计。

航运是大运河文化发展的精髓和核心, 姜师立^[1]提出浙江等地要抓住大运河文化带建设的机遇, 提升大运河水运功

能, 铸造黄金水道; 曹兵武^[2]认为大运河文化带应该是水运、旱涝调节、生态景观、旅游、文创等经济社会文化的综合体; 吕梦倩^[3]提出浙江大运河文化带建设要打造文化、生态、精神、发展4大重点工程; 陈江^[4]对杭州段大运河文化带建设进行了思考; 王文倩^[5]在分析新时代航运文化特征基础上, 提出镇江大运河航运文化建设的实现路径。大运河浙江段包括江南运河浙江段、浙东运河及其故道、复线等, 涉及京杭大运河与浙东运河两大运河体系, 至今仍发挥着航运、水利、生态、

东盟海上基础设施互联互通建设的过程中, 中国政府首先应当增进与东盟国家间的协商和沟通, 积极开展全方位、多层次、机制性对话交流, 深化中国与东盟国家间的双边经贸合作发展, 加强双方战略伙伴关系, 不断提升双边政治互信水平。

2.2 完善风险防范机制

目前, 由于东道国政治环境或政策法规发生变化而造成我国企业在进行国际投资的过程中无法完成既定目标的情况时有发生。而东盟国家多数属于发展中国家, 在一定程度上存在着政治风险高、经济环境差、法律不健全等诸多不确定性因素。因此, 我国企业对东盟国家进行投资的时候, 在深入对其政治环境进行研究的基础上, 制定一套完善的风险防范机制以尽可能地规避风险是非常必要的。与此同时, 国家有关部门可以与当地使领馆取得联系, 在咨询有关专家学者及华人商会的建议后, 为我国企业提供咨询服务, 帮助企业及时掌握东盟国家的政治环境和政策法规最新动态, 从而对可能发生的政治风险进行预警, 提前采取防范措施。

2.3 创新海上合作机制

中国与东盟间的海上互联互通建设合作离不开机制的保障, 合作机制建设也成了中国与东盟间海上互联互通合作发展的关键因素。因此, 我国应当创新海上交通合作机制。目前, “21世纪海上丝绸之路”暂未形成统一的交通合作以及运输协调机制。出于实现区域交通一体化, 提升区域内整体物流绩效的考虑, 我们应当在平等互利的前提下主导建立起相应的法律标准以及规章制度, 努力把因制度原因而带来的各方面成本降至最低, 确保贸易活动的顺利进行。

2.4 加强人文文化交流

习近平主席曾在“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上的演讲中指出: “国之交在于民相亲, 民相亲在于心相通”。人文文化交流作为中国和东盟国家双边关系的重要基石, 已逐渐成为继政治安全、经济贸易后双边关系中第三大关键领域^[4]。目前, 中国—东盟人文文化交流已经取得了一系列的成绩, 但仍然存在一些亟待解决的问题, 比如: 诸如合作规模较小, 广度深度不够; 民间参与度较低, 相互了解不够等等。为了进一步增进中国和东盟国家在人文领域的交流合作, 我们应当加强交流机制建设, 创新交流方式, 简化签证手续, 加强民间交流。此外, 针对目前大部分东盟国家教育发展较为落后的情况, 还可以对其进行基础教育投资。

参考文献:

- [1] 夏苇航, 刘清才. “21世纪海上丝绸之路”倡议视域中的中国—东盟关系 [J]. 社会主义研究, 2017(06):133-142.
- [2] Tu, N., Adiputranto, D., Fu, X., Li Z., 2018. Shipping network design in a growth market: The case of Indonesia [J]. Transportation Research Part E 117, 108-125.
- [3] 张红艳, 杨光海. 增进中国与东盟战略互信的意义 [J]. 黑河学刊, 2016(02):71-72.
- [4] 陆建人, 蔡琦. 中国—东盟人文交流: 成果、问题与建议 [J]. 创新, 2019, 13(02):45-54.

基金项目: 国家自然科学基金 (71871036)

旅游等功能。在大运河文化带建设背景下，针对浙江内河水运高质量发展提出具体发展原则和对策。

1 浙江内河水运现代化发展成效

1.1 港口规模化集约化

浙江水网密布，航运发达，港口是大运河生命活力的体现。浙江大运河文化带拥有杭州港、嘉兴内河港、湖州港3个全国内河主要港口和宁波内河港、绍兴港2个地方重要港口。近年来，浙江大力推动现代化码头建设，杭嘉湖地区运河两岸港口作业区规模化、集约化程度大为改善，500吨级以上码头泊位占总数比例达到28%，成为地区经济发展的有力支撑。在整治散小码头方面，2007—2016年淘汰散小码头近2000座，占码头总数的约40%。客运方面，杭州开通全国第一条水上巴士线路，对拱宸桥、武林门等老码头进行改造提升，保障码头运营安全，提升文化景观要素，实现码头客运与文化传承相融合。

1.2 航道网络不断完善

2011年，浙江省人民政府印发了《浙江省内河水运复兴行动计划》，提出“北提升、南畅通、东通海、西振兴”的浙江内河航运复兴宏伟蓝图。目前已建成长湖申线、富春江船闸改扩建、衢江航运开发等工程，正在加快实施京杭运河、湖嘉申线嘉兴段二期等工程，谋划杭甬运河宁波段三期工程。随着富春江船闸通航瓶颈彻底打通以及衢江、兰江航道建成通航，钱塘江中上游迎来全面复兴。浙江航道网由浙北地区向全省拓展，四级及以上高等级航道达到1600公里，“北网南线、双十千八”的骨干航道网格局基本形成，通江达海的内河水运优势初步显现。

1.3 运输结构不断优化

通过不断加快老旧船舶改造，推行船型标准化，优化船舶运力结构，浙江内河船舶逐渐趋向大型化、标准化，内河货运船舶平均吨位达到481吨。随着产业转型升级，浙江以大宗散货为主的货种结构进一步优化，矿建材料占比由2005年的66%下降到2018年的55%。近年来，集装箱运输方式发展迅速，自2010年浙江首个内河集装箱作业区运营以来，2018年浙江内河集装箱吞吐量达到77万标箱，成为内河水路运输新的增长点。内河水路运输的平均距离进一步增加，从124公里增加至166公里，大宗货物中长距离运输的比较优势进一步增强，水运现代化发展成效明显。

2 浙江内河水运高质量发展原则

2.1 内河水运发展与保护传承相结合

统筹大运河保护、传承、开发、利用之间的关系，合理划分大运河文化带航道保护利用空间分区。统筹大运河保护与航道提升改造的关系，列入世界文化遗产的航道实行保护性利用，列入大运河文化带核心地带的骨干航道实行包容性发展，列入大运河文化带辐射地带的骨干航道实行集约性开发，支线航道或不通航河道实行配合性整治。

2.2 内河水运发展与生态绿色相结合

坚持水运开发的全寿命周期理念，提升水运开发的品质，降低水运发展成本。坚持水运开发与环境生态持续改善相结合，提升环境保护、水土保持能力，全面改善生态环境质量。坚持水运开发与美丽航道相结合，合理布置沿河景观，应用生态护岸，规划设置沿河绿道等。坚持水运与污染防治相结合，大运河沿线岸电系统“全覆盖”，船舶污染“零排放”。

2.3 内河水运发展与文化旅游相结合

水运开发注重对历史文化遗迹的保护和传承，保护和开发与航运文化相关的博物馆、码头遗迹等。水运开发注重与周边景观相呼应，体现航运文化元素，实现船在水中行、人在景中游的体验要求。水运开发注重客运旅游航线和旅游码头的规划布置，客货相宜，同步发展，赋予大运河新时代文化内涵。

2.4 内河水运发展与产业转型相结合

以浙江湖州创建全国内河转型发展示范区为引领，促进运输方式转型升级，大力发展以集装箱运输为主的现代化运输方式。促进运力转型升级，大力发展标准化、专业化船型，推动船舶大型化发展。促进港口码头转型升级，大力发展现代化综合作业区。促进行业管理转型升级，大力提升管理信息化、智能化水平，实现大运河航运管理水平全国领先。

3 浙江内河水运高质量发展策略

3.1 科学划分大运河文化带保护利用空间

大运河集航运、生态景观、文化旅游等多种功能于一体，浙江内河水路运输量占全社会比重在12%以上，杭嘉湖地区更是高达50%—60%。为充分发挥大运河在用航运功能和活态遗产特性，浙江大运河文化带航道保护利用空间宜划分为4类：一是保护性利用空间，对京杭运河、杭申线、乍嘉苏线列入世界文化遗产的河段实行保护性利用，坚持保护优先的方针，兼顾航运需求；二是包容性发展空间，对京杭运河、杭甬运河等列入大运河文化带核心地带河段实行包容性发展，坚持融合发展的方针，统筹航道建设与文化带建设需求；三是集约性开发空间，大运河文化带辐射地带航道实行集约性开发，坚持合理利用的方针，充分发挥航运功能，服务经济社会发展；四是配合性整治空间，大运河文化带核心地带范围内的支线航道或不通航河道实行配合性整治，利用航道自然水深条件，做好旅游等功能恢复工作。

3.2 发展生态绿色航运，促进资源集约利用

重点做好以绿色航道、绿色港口、绿色船舶、绿色运输组织方式为核心的绿色航运体系建设。加快港口节能环保技术改造，降低能耗，公用码头和锚泊服务区岸电设施“全覆盖”。推进船舶大型化标准化，提升船舶环保节能水平，逐步达到船舶污染物“零排放”。大力发展以内河集装箱为代表的绿色运输组织方式，引导内河航运品质全面提升。加强大运河文化带沿线航道养护，注重生态保护，提升沿河景观带建设。

交通运输部关于印发《内河航运发展纲要》的通知

各省、自治区、直辖市交通运输厅(局、委), 部属各单位, 部内各司局:

现将《内河航运发展纲要》印发给你们, 请结合工作实际, 认真组织实施。

交通运输部

2020年5月29日

(此件公开发布)

抄送: 中央纪委国家监委驻交通运输部纪检监察组, 审计署交通运输部审计局。

内河航运发展纲要

内河航运是综合运输体系和水资源综合利用的重要组成部分, 在促进流域经济发展、优化产业布局、服务对外开放等方面发挥了重要作用。为贯彻落实交通强国建设战略部署, 推动内河航运高质量发展, 服务国家战略实施, 助力中国特色社会主义现代化强国建设, 特制定本纲要。

一、总体要求

(一) 指导思想。

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导, 紧紧围绕统筹推进“五位一体”总体布局和协调推进“四个全面”战略布局, 贯彻落实新发展理念, 以交通强国建设为统领, 以高质量发展为导向, 坚持生态优先、绿色发展, 坚持衔接协调、融合发展, 坚持整体推进、协同发展, 坚持创新驱动、科学发展, 科学开发和保护内河航运资源, 着力补齐发展短板, 加强与其他运输方式衔接, 加快提升效率效益, 充分发挥比较优势, 有力促进运输结构优化, 实现内河航运现代化, 更好服务交通强国建设和国家重大战略实施。

重点推进美丽航道建设, 坚持质量好、环境美、服务优、带动大, 通过美丽航道与特色经济、历史人文融合发展, 助推沿河产业经济发展, 弘扬地域文化。

3.3 完善水上客运体系, 助推文化旅游发展

依托浙江丰富的内河航运资源优势, 加快钱塘江中上游、瓯江等天然河流航运开发建设, 结合沿线旅游资源, 完善旅游客运码头和游艇码头布局, 加快旅游客运集散中心建设, 提供水上旅游客运综合服务。加快京杭运河杭州二通道建设, 缓解运河杭州市区段货物运输压力, 改善杭州主城区生态环境, 促进古运河的旅游客运发展。完善千岛湖、滩坑等库区交通码头设施, 改善库区交通出行条件, 服务库区旅游的快速发展。大运河文化带核心地带支线航道, 在有条件的航段结合旅游客运的需求, 完善航道标志标牌、加强信息化监控, 促进运河历史文化、旅游产业的融合发展。

3.4 推广湖州内河水运示范区, 促进内河转型升级

以湖州市创建全国首个内河水运转型发展示范区为引领, 全面推进“五个转型”(即港口向集约化专业化转型, 航道向标准化网络化转型, 运输方式向集装箱河海联运多式联运

(二) 发展目标。

到2035年, 基本建成人民满意、保障有力、世界前列的现代化内河航运体系。内河航运基础设施、运输服务、绿色发展、安全监管等取得重大突破, 在综合交通运输中的比较优势得到充分发挥, 服务国家战略的保障能力显著增强。内河千吨级航道达到2.5万公里; 主要港口重点港区基本实现铁路进港; 内河货物周转量占全社会比重达到9%; 重要航段应急到达时间不超过45分钟, 主要港口(区)应急到达时间不超过30分钟; 新能源和清洁能源船占比显著提高, 船舶污水垃圾等污染物实现应收尽收、达标排放; 物联网、人工智能等新一代信息技术在内河航运广泛应用。

到2050年, 全面建成人民满意、保障有力、世界前列的现代化内河航运体系。东西向跨区域水运大通道高效畅通, 南北向跨水系联通, 以一流港航基础设施、一流航运技术装备、高品质航运服务、智能化安全监管, 全面实现治理体系和治理能力现代化, 服务社会主义现代化强国。

转型, 行业发展向绿色智慧可持续转型, 水运经济向港口产业城市融合协调发展转型), 并推广至杭州港、嘉兴内河港、绍兴港、宁波内河港等大运河文化带港口, 形成边创建、边推广, 全面引领内河水运转型升级, 形成大运河文化带范围内内河水运、临港物流园区、临港产业三位一体的集聚发展新模式。

参考文献:

[1] 姜师立. 论大运河文化带建设的意义、构想与路径[J]. 中国名城, 2017(10):92-96.

[2] 曹兵武. 大运河遗产化与当下的中华文明复兴——兼谈大运河文化带建设的有关问题[J]. 中原文化研究, 2018,6(04):61-66.

[3] 吕梦倩. 大运河(浙江)文化带建设研究[J]. 中国工程咨询, 2017(11):29-30.

[4] 陈江, 曹岚, 沈旭炜. 战略视角下的杭州段大运河文化带建设[J]. 杭州(周刊), 2019(19):12-15.

[5] 王文倩. 镇江交通大运河航运文化建设初探[J]. 中国水运, 2019(07):43-44.