

# 钱塘江内河水运发展的“黄金十年”

刘万锋<sup>1</sup>, 王军<sup>2</sup>

(1. 浙江数智交院科技股份有限公司, 浙江 杭州 310006; 2. 宁波市港航管理服务中心, 浙江 宁波 315000)

**摘要:** 2019年中共中央、国务院印发《交通强国建设纲要》, 提出到本世纪中叶, 全面建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国, 要求推进大宗货物及中长距离货物运输向铁路和水运有序转移, 内河水运发展迎来重要发展机遇。钱塘江是浙江省最大河流, 以南段源头衢江上游马金溪算起全长520km, 流域面积5.5万平方公里, 流经衢州、金华、建德、桐庐, 从杭州湾注入东海, 钱塘江湖被誉为“天下第一潮”闻名遐迩, 但上游断航多年、航运开发受限。随着钱塘江富春江船闸建成、航运瓶颈彻底打通, 2019年钱塘江中上游航道全线通航, 标志着钱塘江内河水运发展迎来“黄金十年”, 进入快速发展的机遇期。

**关键词:** 交通强国; 钱塘江内河航运; 黄金十年

**中图分类号:** U612      **文献标识码:** A      **文章编号:** 1006—7973 (2021) 10—0013—02

## 1 钱塘江内河水运发展的历史基础

钱塘江(含富春江、兰江、衢江等)全长520km, 是浙江省第一大河, 是浙江省八大水系之一, 分属杭州、绍兴、金华、衢州四市所辖, 浙江中部、西部等地区水上交通主通道。自古以来是浙、赣、徽、闽等地往东出海的交通要道, 长江三角洲水网向浙江西部的延伸, 浙赣地区向江苏、上海及浙江省内其他地区水上运输动脉, 具有十分重要的战略意义和水运价值。

钱塘江航道在上世纪五六十年代曾有辉煌的水运历史, 但因富春江水电站的建设、富春江老船闸无法满足日益增长的市场需求, 钱塘江中上游断航数十年, 富春江老船闸成为航运发展的卡脖子。随着2011年钱塘江中游富春江船闸改扩建工程正式启动, 2017年富春江船闸正式投入运行, 2019年衢江、兰江航道建成通航, 彻底打通钱塘江中上游航运瓶颈, 使浙江省中西部地区拥有了高等级航道, 打通了金华、衢州地区与沿海港口的水路运输大通道, 与长江三角洲内的其他高等级航道连接成网, 钱塘江内河航道打通、水路运输迎来发展机遇。

2017年富春江船闸建成通航以来, 钱塘江沿线已陆续建成衢州桥头江作业区、衢州大陆章作业区、金华女埠作业区、建德十里埠作业区等内河公用作业区, 建成安仁铺、姚家、小溪滩、塔底、富春江等沿线船闸, 钱塘江内河水路货物运输迎来跨越式发展。2020年, 钱塘江全线船闸运行接近6900闸次, 过闸船舶48400艘, 货物过闸量2319万吨, 同比分别增加91.4%、71.0%和71.7%, 运输货种以煤炭、建材为主, 龙游桥头江作业区、女埠作业区等开通内河集装箱航线以来, 集装箱运输呈

现快速发展。尽管受到疫情的影响, 2020年钱塘江中上游地区的金华港、衢州港吞吐量达到382万吨, 中下游杭州港吞吐量达到1.5亿吨, 详情见表1。

表1 钱塘江航道规划

航段	现状/规划等级	通航吨级	航道里程(公里)	备注
上游常山江	不通航/三级	500-1000	51	规划
金华江	四/三级	1000	78	
衢州~萧山赭山	四/三级	1000	276	
萧山赭山~杭州湾大桥	不通航	/	101	前期研究

## 2 钱塘江水运迎来历史性的发展机遇

### 2.1 双循环格局下浙江内河水运迎来新发展机遇

在交通强国、长三角港口一体化等一系列新时代战略背景下, 浙江内河水运呈现快速发展势头, 2020年浙江省内河港口吞吐量4.4亿吨, 较2015年年均增长9.4%; 集装箱吞吐量108万标箱, 较2015年年均增长23.8%。随着内河高等级航道建设和内河水运转型深入推进, 浙江内河水运发展将迎来新的发展机遇, 被阻断半个多世纪的钱塘江中上游航道全线通航, 浙江省内河水运复兴计划“北提升、南畅通、东通海、西振兴”中的“西振兴”昂首迈入新时代。

### 2.2 “十四五” 国家与浙江省市层面大力推进运输结构调整

在国务院印发《推进运输结构调整三年行动计划》、浙江省出台《关于加快发展海河联运的若干意见》等总体要求背景下, 各层面大力推进内河高等级航道网络化、出台内河集装箱运输政策、促进“公转水”“公转铁”, 突出发挥内河水运运量大、成本低、占地少、污染小等比较优势, 提高货物水运占比、发展海河联运并鼓励财政补贴、推进“内河码头+配套园区+物流服

务”运作模式，新一轮以高等级航道建设为标志的内河水运发展迎来了新的发展机遇。

### 2.3 高等级航道建设为钱塘江中上游水运复兴奠定了基础

随着钱塘江中游航运瓶颈彻底打通，2019年衢江、兰江航道建成通航，金华江、以及衢州上游等航运开发工作稳步推进，钱塘江中上游航运开发进入高质量发展的“黄金时代”。据统计，2020年富春江船闸过闸量达到1500万吨以上，在连续断航多年的基础上，内河航运迎来跨越式发展，建材、钢材、集装箱等为主要货种。钱塘江中上游航运复兴的深入推进，使浙江省中西部地区高等级航道便捷畅通，已建成富春江、兰江、衢江等四级航道，打通了建德、桐庐、金华、衢州等地区连接沿海港口的水路运输大通道，通过长三角高等级航道网可直达长江下游港口，大幅度扩大内河水运的辐射范围。

### 2.4 数字经济、临港产业发展激发钱塘江水运新要求

钱塘江沿线富阳、桐庐、建德等杭州西部地区，金华、衢州等钱塘江中上游地区，是浙江省制造业、进出口加工和物流较为集聚的区域，拥有完备的工业产业体系，原材料、产成品及临港物流需求强劲。临港产业作为沿江、沿河经济发展重要支撑，重点以建设现代港口及临港工业产业为突破，赋能数字经济，推进水运物流与临港产业、内陆物流业的深度融合。钱塘江中上游水运重点服务金华、衢州地区，以数字化手段，推进海港、空港、陆港和信息港深度融合，打造四省边际多式联运中心港和浙中西地区重要的公铁水联运枢纽。

## 3 钱塘江内河水运发展总体思路

以国家交通强国建设和运输结构调整为契机，按照双循环发展格局总体要求，在钱塘江中上游航道全线通航基础上，利用十年左右时间，形成钱塘江内河水运规模化、高质量发展格局，再现钱塘江内河水运新辉煌。主要分为以下三个阶段：

2019年在打通钱塘江中游和兰江、衢江四级航道基础上，建设衢州大陆章、桥头江、金华女埠等港口作业区，为钱塘江内河水运的发展奠定了基础；2021 - 2025年为钱塘江内河水运“黄金十年”的第一个五年期，紧紧抓住运输结构转型和交通强国等发挥机遇，实现钱塘江内河水运规模化发展，形成衢州、金华、建德、桐庐等地区10个规模化港口作业区，钱塘江在浙江省水运地位逐步增强；2025 - 2030年为钱塘江内河水运“黄金十年”的第二个五年期，钱塘江内河航道及支线航道

连接成网，主要航道提升至1000吨级，打通上游至江西、下游至杭州湾的出海口，沿线规模化港口作业区达到20个以上，形成高质量、网络化发展格局，在浙江省乃至长三角水运网络辐射能力明显增强，有效服务区域经济与产业发展。

## 4 开创钱塘江内河水运发展新篇章

### 4.1 构建钱塘江海河联运千吨级出海通道

钱塘江(含富春江、兰江、衢江、常山江、金华江等)共411公里航道规划为千吨级航道，纳入区域骨干航道规划，全面提升钱塘江沿线富春江、八堡船闸等沿线船闸通过能力，形成横贯浙江省东西高等级海河联运大通道。钱塘江上游通过规划建设常山江千吨级航道，谋划浙赣运河建设，钱塘江水系和长江水系的连接线，形成浙赣两省水上物资交流主要通道。钱塘江下游依托京杭运河、杭甬运河、杭平申线等千吨级航道，打造钱塘江 - 京杭运河 - 杭平申线至嘉兴港、钱塘江 - 京杭运河至长江下游港口、钱塘江 - 杭甬运河至宁波舟山港、钱塘江 - 京杭运河 - 杭申线至上海的四条海河联运大通道，构建钱塘江下游四大海河联运出海通道。提升钱塘江上下游五大海河联运出海通道能力，积极发展集装箱、钢材、建材等大宗物资海河联运运输，提升区域辐射能力。

### 4.2 打造黄金水道上的港口“珍珠项链”

在千吨级航道基础上，打造以1000吨级为主的规模化内河作业区，形成钱塘江黄金水道上的港口“珍珠项链”。钱塘江中上游衢州金华地区，按照衢州“四省边际多式联运中心”和金华“国家级综合交通枢纽”的目标定位，结合铁路、公路等多种运输方式形成区域水路运输枢纽，形成以大路章、桥头江、罗洋、方下店和女埠作业为主体，常山江、江山以及金华江沿线码头为补充的码头布点格局；中游形成以桐庐江南、富阳场口、建德十里埠等为主体的港口作业区，辐射建德、桐庐、富阳等杭州西部地区。鼓励港口作业区规模化、专业化发展，加强内河与沿海港口的互动衔接，与宁波舟山港、嘉兴港等沿海港口形成一体化运行网络。

### 4.3 强化海河联运政策引导和扶持

站在区域一体化发展的角度，统筹钱塘江沿线海河联运政策引导。从省级层面统筹跨区域内河主干航道建设管理，统筹船闸运行效率整体管控，利用信息化手段做好钱塘江干线已建富春江、红船豆、安仁铺、姚家、小溪滩、塔底船闸，以及常山江、江山江、金华江规划船闸的统筹调度，促进船闸一体化运行、维护和管理。

# 运河宿迁港高质量发展水平定量研究

王逸楠

(南京林业大学经济管理学院, 江苏 南京 210037)

**摘要:** 如何发挥宿迁内河集装箱运输物流体系优势赋能经济绿色高质量发展, 聚力打造运河宿迁港成为“千里运河第一港”显得至关重要。通过构建港口经济发展水平评价指标体系, 选择 10 个城市内河港口作为研究样本, 利用因子分析模型对运河宿迁港的经济发展水平进行量化评价。研究表明, 运河宿迁港的直接发展能力相对于其他内河港所处水平较低, 而潜在发展能力处于平均水平。最后, 提出完善绩效管理闭环体系、促进绿色临港产业发展、系统谋划临港产业布局等策略建议。

**关键词:** 内河港口; 航运物流; 因子分析

**中图分类号:** U651

**文献标识码:** A

**文章编号:** 1006—7973 (2021) 10—0015—04

## 1 引言

2020 年我国港口货物及集装箱吞吐量均位居世界第一, 已经成为世界最具影响力的水运大国, 我国水运作为综合交通运输体系的有机组成部分, 在交通强国战略指引下, 正在开启交通强国水运建设新征程。我国内河货运量连续多年保持世界第一位, 长江干线和京杭大运河成为全球运输量最大的内河运输黄金水道。宿迁市是长江三角洲北翼的一个重要内河港口城市, 宿迁港

作为京杭大运河南北运输通道的重要节点, 可以有效链接高速路网与铁路。为充分挖掘大运河水上运输优势, 2021 年宿迁市办公室印发的《宿迁市扶持运河宿迁港集装箱运输发展 (2021 - 2023) 年实施方案》中, 特别强调了对水运集装箱运输的补助, 进一步降低运输成本, 推动港口经济发展, 有利于鲁南、皖北等周边区域的发展。自市政府出台相关的扶持政策以来, 运河宿迁港港口集装箱吞吐量不断创造新高, 2020 年港口集装

培育海河联运市场主体, 鼓励建设内河集装箱、散货运输专业船队, 对内河港口与航运企业“散改集”内河集装箱业务进行扶持。完善促进各区域海河联运和内河集装箱运输的财政补贴政策, 引导内河集装箱运输“弃路走水”, 大力发展内河水运“散改集”运输, 支持在浙江、浙西地区设立“散改集”海河联运外贸起运港。

## 4.4 打造高效智能的内河水运信息平台

打造覆盖钱塘江水运信息平台, 打通与宁波舟山港、嘉兴港等沿海港口业务通道, 建立涵盖水运设施、监测管控、生产运营和物流服务等内容的高效水运信息平台, 促进内河水运设施全过程数字化管理, 有效对接长三角内河水运一体化运行。以交通强省和港航数字化建设为抓手, 推进新建港口智能化转型, 以钱塘江中上游衢州、金华等码头为契机, 探索推进水运生产运营的资源协同、调度合作、业务联动和信息共享, 加强内河水运港口、贸易、物流企业及公铁水集疏运网络等船港货的物流公共信息的连通。建立政府、企业共享的动态信息采集机制, 助力货主货代与承运方之间实现需求供给匹配, 提高内河水运营商环境。

## 4.5 促进内河水运标准化与全程物流发展

利用“四港”联动建设契机, 统筹内河港口设备标准化配置, 推广内河运输标准船型, 促进内河水运业务标准化。探索海河联运、铁公水联运“一单制”模式, 形成内河水运、海运、铁路、公路、货主按合同标准共同约定高物权效力的统一单证格式。协调与内河水运相关的多式联运经营主体在运输合同、票据单证、运价计费规则等方面的全程互联互通。在内河水运信息系统生成出多种海河、铁公水联运的全程物流方案并能够在线办理, 助力“一单制”业务实现。推进内河港口物流园区开发, 引进培育内河港口临港产业, 并完善内河水运大宗商品等物流交易与金融服务, 延伸内河港口物流全产业链。

参考文献:

- [1] 中共中央、国务院. 交通强国建设纲要 [Z]. 2019 年 9 月.
- [2] 中共中央、国务院. 长江三角洲区域一体化发展规划纲要 [Z]. 2019 年 12 月.
- [3] 季大闯, 刘洪义, 刘万锋. 内河水运发展的黄金十年 [J]. 中国港口, 2011(2):23-24.