

交通强国背景下钱塘江中上游水运发展思路

刘万锋 李宇芊 任小龙

(浙江数智交院科技股份有限公司 杭州 310030)

[摘要] 在交通强国、长三角一体化发展等一系列新时代战略背景下^[1]，浙江内河水运呈现快速发展势头，随着富春江船闸等中上游船闸建成投用，2019年钱塘江中上游航道实现全线通航，2020年金华港吞吐量突破80万吨，衢州港吞吐量突破290万吨，钱塘江内河水运发展迎来历史性发展机遇。作为钱塘江中上游内河航运发展重要枢纽的金华港、衢州港，迎来崭新的发展篇章。

[关键词] 交通强国；内河水运；钱塘江中上游

1 交通强国背景下钱塘江中上游水运发展背景

2019年中共中央、国务院印发《交通强国建设纲要》^[2]，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，推进大宗货物运输向铁路、水运有序转移，内河水运发展迎来重要发展机遇。浙江省水运“十四五”将提出加强内河高等级航道网建设^[3]，推动钱塘江中上游、京杭大运河和浙北集装箱运输通道建设，提升钱塘江中上游航运服务能力，提高集装箱水水中转比重。2020年金华港吞吐量突破80万吨，衢州港突破290万吨，港口发展快速起步。内河水运发展有助于转变运输方式，促进港口、航道沿河产业带拓展提升。通过利用浙江省内河主干航道水运资源拓展海河联运，加强钱塘江中上游-沿海港口的有效衔接，完善内河港口的集疏运系统，降低货物集疏运成本，实现可持续发展。在交通强国建设背景下研究钱塘江中上游水运发展策略，对于打开浙江内河水运发展新局面具有重要的现实意义。

截至2020年，金华市内河航道呈现“三千二支一库”的主干航道网，形成衢江、兰江、金华江等高等级航道网；衢州市随着衢江航道全面投入运行，航道网络将逐步向上游延伸，

逐步开发江山江、常山江，谋划浙赣运河建设，适时开展与江西内河水运沟通的前期工作。随着2019年1月钱塘江中上游航道全线通航，浙江内河海河联运航道的提升改造，浙北集装箱运输通道的改造提升，钱塘江中上游海河联运辐射能力大力拓展，通过水运可联通宁波舟山港、嘉兴港、上海港和长江下游港口。总体而言，钱塘江中上游内河水运近年来呈现高等级航道占比提升、吞吐量稳步增长、货种结构不断优化特点，为未来内河水运发展奠定良好基础。但仍存在内河航道辐射能力有待加强、海河联运作用有待发挥、水运集疏运占比低、港产城联动发展弱等问题。

2 把握“十四五”内河水运发展黄金机遇期

2.1 国家与浙江省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（2018-2020年）》、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，各基层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”，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。

收稿日期：2021-06-16

作者简介：刘万锋（1985-），男，高级工程师，主要从事港口工程规划、发展战略研究等相关工作。

2.2 钱塘江中上游航运复兴发展新机遇

随着钱塘江中游富春江、安仁铺、姚家、小溪滩、塔底等船闸正式建成投用，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”^[4]。经统计，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，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，大幅扩大内河水运的辐射范围。

2.3 港产城融合发展是“十四五”重要方向

临港产业作为城市经济发展重要支撑，以开发建设现代港口及临港工业区块为突破口，推进完善港口腹地的集疏运、城市配套功能，培育壮大临港产业集群，以港产城联动的一体化效应引领特色产业港的发展之路，研究制定港、产、城一体的总体布局方案。港产城融合发展为钱塘江中上游港口发展的重要指引，随着相关配套设施需同步发展，港口物流的建设，可加快区域水运发展，促进区域经济发展，加快区域经济产业结构转型升级显得尤为迫切。

2.4 数字经济、临港产业发展激发水运高质量发展新要求

数字经济、临港产业是推动融合水运发展的重要支撑，金华市、衢州市拥有较为完备的工业产业体系，原材料、产成品及临港物流业需求增长强劲。十四五围绕“千亿规模、物流强市”“四省边际多式联运中心”的总体要求，数字经济赋能现代物流产业。以金华为例，围绕义乌小商品市场，2020年“义新欧”海铁联运班列开行量位列全国第4，开行班列970列以上，发运量达8万个标准箱。十四五将重点构建义东浦磐、金义、金兰和永武东等四大产业带，产业拓展上重点发展新能源汽车、五金机械、高端装备制造和小商品贸易等产业。随着

钱塘江航运复兴，兰江、衢江、金华江等沿江产业园区迎来重要发展窗口，对水运升级、产业融合发展提出新发展要求。

3 开创钱塘江中上游内河水运发展新篇章

3.1 构建钱塘江通江达海的水运大通道

依托钱塘江中上游规划三级航道，促进钱塘江中上游与嘉兴、宁波舟山港联动一体化发展，构建钱塘江三级航道水运通道，建设嘉兴港、宁波舟山港、长江下游等三大出海口，突出海河联运优势打造长三角海河联运枢纽。运输通道上，经衢江、兰江、钱塘江中段进入杭甬运河，经过绍兴段可达宁波舟山港；经衢江、兰江、钱塘江中段向东北进入京杭大运河、黄浦江，可达杭州、湖州、嘉兴、上海等长三角地区，沿京杭大运河向北可至徐州、山东济宁。衢江、兰江500吨级航道已全线通航，“十四五”期将谋划三级航道提升，打通钱塘江中上游地区与宁波舟山港、嘉兴港、上海港等沿海港口的水路运输大通道。远期谋划经衢江向西联通衢州、江西等地区的浙赣运河建设，打造长江黄金水道“第二出海口”，加强金华、衢州与江西等西部区域内河港口的联动对接，建设通江达海的水路运输大通道。

3.2 构建区域内河水运发展枢纽

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，提升枢纽内港口作业区能力，争取“十四五”期间大路章作业区二期、罗洋作业区一期工程、女埠作业区工程、方下店作业区基本建成，形成大路章、桥头江和罗洋港口物流中心 etc 等为主，其它港口为补充的港口基本格局，成为钱塘江中上游地区重要的物流节点。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，提升海铁联运枢纽能级。在此基础上，远期提升常山江、江山江和金华江、义乌江航道通航能力，规模化推进港口枢纽建设，逐步建立网络化、相互衔接的港口网络体系节点，使钱塘江中上游地区通江达海能力有效提升，各作业区之间

的合作机制逐步成熟，以此构建现代港口物流体系、提升区域内河水运枢纽辐射能级。

3.3 大力拓展现代临港物流业

以钱塘江中上游三级航道规划建设为契机，重点服务造纸、纺织、电力、水泥建材等本地和周边地区大宗物资水运需求，在大路章、桥头江、罗洋、女埠作业区建设基础上，重点谋划建设一批现代化港区，推进四省边际多式联运中心港、浙中公铁水联运基地等一批物流园建设。积极拓展多式联运，提升港口、铁路、公路装卸中转运输能力，加快推进铁水联运、公铁联运，提升钱塘江中上游多式联运能力。积极发展保税仓储业务，做大做强造纸、纺织品物流、医药物流、农产品物流等特色物流，培育煤炭、钢材、集装箱等大宗产品临港物流，适度发展石油化工物品等特种物流服务。加快出台水运运输扶持政策，加大内河集装箱海河联运和海铁联运骨干企业培育力度，扩大本地集装箱运输企业的运力规模，有效提高“陆改水”“散改集”的运输比例。积极培育做大一批具有核心竞争力的第三方物流服务企业，打造信息可追溯、健康有保障、监管有效的第三方全程物流企业。

3.4 打造内河水运信息化平台发展智慧水运

建立以水运为主的多式联运信息管理平台，涵盖区域港口设施、航运企业、运输物流、船闸调度等内容，促进内河物流水运的全过程数字化管理，提升水运运输运营质量与安全信息

化水平。加强水运与宁波舟山港、探索推进港口生产运营资源协同、船闸智慧调度、政务信息的互通共享，加强水路运输、物流贸易、公铁水集疏运等船港货的物流公共信息联通共享。建立港口、航运、政府等多方共享的信息采集机制，助力动态化实现水路运输需求柔性供给匹配，提高内河水运营商环境。

3.5 促进水运标准化与全程物流的发展

加强海港、陆港、空港、信息港互动融合，促进内河水运与其它运输方式的深度融合，推广内河集装箱、散货运输的标准化船型，促进水运业务的标准化流程。以“义新欧”为基础，探索衢州、金华地区特色的水路运输、公铁联运一单制模式。在浙江省“四港联动”大框架下，协调与水运物流相关的铁路、公路等多式联运经营人主体合同票据、单证、计费标准等互联互通，全省共享。积极拓展全程物流，助力内河水运信息系统与海河、铁公水联运的全程物流方案无缝衔接，并能够在线办理，助力“一单制”业务实现，高标准促进全程物流的发展。

参考文献

- [1] 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.
- [2] 中共中央、国务院. 交通强国建设纲要 [Z]. 2019年9月.
- [3] 浙江省水运发展“十四五”规划. 2021年6月.
- [4] 浙江省内河水运复兴行动计划. 2012年3月.