

长三角内河水运“复兴”

安徽明确将建设高质量“航道上的安徽”

近期，一批并不沿海的长三角城市，突然就成了港口城市。

上个月，湖州铁公水内河枢纽港开港，港口所在的湖州上港码头位于太湖南岸，与湖州铁路西站同处于湖州铁公水综合物流园区内。开港后，依托上海港的辐射效应，不仅能服务湖州当地，还可辐射浙西北及皖南地区。

10月22日，宣城定埠港首发集装箱航线，同时港口二期建设已全面开展，建成后预计年吞吐能力1500万吨、30万标准箱，将成为苏浙皖交界处的重要综合港；10月24日，蚌埠港总投资10.5亿元的五河县城南综合码头项目签约，即将开工建设，建成后将优化皖北港口布局，打造淮河航运中心。

很多人熟悉上海港和宁波舟山港这样的海港。其实，长三角水网密布，腹地许多内河港口的实力不容小觑。2007年交通运输部核定的全国28个内河主要港口中，有10个位于长三角地区。其中，苏州港是全球第七大货运港、全球第一内河港。

当下，在绿色低碳发展的大背景下，长三角内河水运快速发展，将有更多内河港口通江达海，吞吐量越来越大。不过，目前内河水运发展仍面临航道标准不高、联运中转不够便捷等困境。长三角距离世界级港口群目标还有距离，未来仍需完善海河联运、江海联运、海铁联运等多种联运体系和港口协调合作等多方面持续发力。

“进击”的内河航运

今年7月，《长三角一体化发展规划“十四五”实施方案》(以下简称《方案》)公布，其中，共同建设“水上长三角”备受关注，长三角内河高等级航道网建设、江河海集装箱联运体系建设方案均作为一体化发展重大事项被提上日程。

《方案》提及，将重点推动长江淮河流域、京杭大运河、洋山港河海直达通道和浙北高等级航道网集装箱运输通道建设；高品质推进舟山江海联运服务中心建设，积极推动南通通州湾长江集装箱运输新出海口建设，优化整合长江干线江海联运港区布局和功能，合力实施“内河集装箱高速公路”及碍航桥梁改建示范性工程，构建分工协作、运转高效的集装箱、干散货江海河联运系统。

除新建港口和码头外，近一个月内，嘉兴、湖州等地相继发布首个

据新华社电 12月8日11时许，随着载有76个标箱出口货物的“江苏号”中老铁路国际货运列车从中国铁路上海局集团有限公司南京货运中心尧化门铁路货场启程，长三角地区开行的首趟中老铁路(南京—万象)国际货运列车正式开行。

首趟中老货运列车将经云南磨憨铁路口岸出境，最终抵达老挝首

2007年交通运输部核定的全国28个内河主要港口中，有10个位于长三角地区

今年9月，安徽发布《关于进一步加强水运基础设施建设和管理的通知》，明确将建设高质量“航道上的安徽”。根据规划，到2025年，安徽四级及以上航道里程达到2300公里、占全省航道通航里程的40%。此外，安徽还将加快长江、淮河干流航道整治，建成引江济淮航运工程，沟通江淮航运，全面融入长三角地区高等级航道网

水运发展五年规划，旨在支撑当地水运高质量发展。嘉兴提出，到2025年，基本建成长三角海河联运枢纽，海河联运枢纽争创全国示范。湖州则锚定了全国一流内河强港的目标，计划建设干支通达的千吨级航道网、打造港产城联动的现代化港口、构建便捷高效的运输服务体系、发展先进适用的绿色数字水运等。

相较于其他运输方式，长期以来，内河水运以运能大、边际成本低、环境友好等优势著称——一艘1000吨级船的运力，相当于20节火车皮，或者30多辆载重30吨卡车的运能。此外，与公路每年因道路损毁等原因产生的养护费用相比，内河水运航道的养护投入更为低廉。

在碳达峰、碳中和背景下，水运低碳的特点被进一步放大。有专家测算，水运在减碳方面的难度比水泥和钢铁等高耗能产业都更容易，在几种常见的运输方式中，水运的单位收入碳排放强度最低，比公路低66.6%，比铁路低84.8%。由于内河水运与铁路运输、公路运输存在一定程度的可替代性，其在碳排放强度上的优势因此成为“公转水”“铁转水”的政策依据。

航运不只是“建码头”

尽管近年来内河航运发展提速，但从事港航工作多年的绍兴市公路与运输管理中心副主任吴惠国发现，浙江尤其是绍兴等地内河航运的综合利用能力还没有完全发挥，其中症结在于高等级航道网尚未建立。

早年间，绍兴水运曾一派繁荣，总量占绍兴运输量的60%以上。但在上世纪90年代以前，绍兴的航道没有进行过大规模建设，主航道也

只是部分能通航40吨左右船舶。

直到2016年1月，杭甬运河宁波段(东线)正式通航500吨级船舶，实现全线通航以后，作为沿海城市的绍兴才真正“通江达海”。那一年，绍兴水运货运量超过120万吨；一年后，这个数字迅速增长至300万吨。杭甬运河的通航，带动了绍兴水运经济的蓬勃发展，内河船舶的平均吨位也持续提高。2017年，绍兴全市内河船舶平均吨位385吨，较2012年的198吨几乎翻倍。

类似的改变也发生在湖州。湖州港已经连续多年吞吐量破亿吨，其中集装箱吞吐量多年领跑浙江省内河港口。

多式联运破题

“内河水运要发展，重点在于基础设施投入。”吴惠国说，港口和码头只是其中一部分，对航运而言，河网密布有时候不一定是优势。湾多、河窄、水浅、跨河桥梁净空不够等都会影响通航能力。但内河航道的整治和提升又涉及岸线、桥梁等方面，投资大但见效可能很慢，容易陷入投资不足导致效益不佳，继而影响后续投资的恶性循环。“目前，水运投资在综合运输体系中并不高。但其实航道同公路、铁路一样，也是重要的交通基础设施，一旦形成规模就能发挥更大的作用。”吴惠国说。

好消息是，自提出“内河水运复兴计划”以来，从水运投资和航道建设方面，浙江正积极补短板。2016年至2020年，浙江水运投资连续5年位居全国首位，去年达到204亿元，创历史新高。到去年底，浙江内河补短板取得突破，基本建成京杭运

河“四改三”、杭平申线等一批标志性航道工程，建成长湖申线西延等千吨级航道68公里，四级及以上高等级航道里程达1669公里。

不只是浙江。得益于京杭运河和长江为主干的内河航道，早在2018年，江苏就坐拥3455公里的四级及以上高等级航道，里程数居全国各省市之首。根据江苏省“十四五”水运发展规划，京杭运河苏北段和淮河入海航道都被列入二级通航标准，可通航2000吨以上的船舶。今年9月，安徽发布《关于进一步加强水运基础设施建设和管理的通知》，明确将建设高质量“航道上的安徽”。根据规划，到2025年，安徽四级及以上航道里程达到2300公里、占全省航道通航里程的40%。此外，安徽还将加快长江、淮河干流航道整治，建成引江济淮航运工程，沟通江淮航运，全面融入长三角地区高等级航道网。

航道以外，长三角各地还寻求从多式联运中破题。

比如，湖州港正以湖州铁公水内河枢纽港建设为契机，整合邻近的公路、铁路资源实现三种运输体系的无缝对接。“港口所在的湖州上港码头，按国际集装箱码头标准提标改造，按洋山深水港无人码头配置各类设施设备。上港集团将利用其优质资源，通过衔接信息化管理服务平台，延伸港口服务，在湖州港设立上海港ICT中心。”徐一丹告诉记者，未来，集装箱进入湖州铁公水码头就视同进入上海港，客户不需要再考虑中间所有的转运环节，可以为当地制造业和外贸企业大大降低物流成本，提高物流效率。

徐一丹认为，ICT项目会成为长三角一体化物流发展的一种创新模式，将内河港口和大型海港有效联结起来，在现代物流领域互联互通、共建共享，从而有效构建区域循环新格局、服务国内循环大战略。

这是一种思路。当前，长三角已基本形成了以上海港为核心，江苏、浙江港口为两翼的“一体两翼”结构。随着长三角一体化向更深层次发展，推动区域内的港口间优势互补、深度融合势在必行。未来，通过港口的区域化，借助海河联运、江海联运、海铁联运等多种航运体系的升级，可以将原本就已广大的腹地进一步拓展、打通，或许也能给长三角打造“世界级港口群”注入一针强心剂。

据解放日报

长三角首趟中老铁路国际货运列车发车

都万象，全程3500余公里，预计运行时间6天。列车主要装载了由江苏及周边地区企业生产的我国援助老挝的远程教育工程配套物资，以及建材、电缆、电器、汽车配件等支持老

挝基础设施建设及经济社会发展的重点物资，总计货值近300万美元，货重超600吨。

为了确保列车及时、安全、顺利运达，中国铁路上海局集团有限公

司、江苏省交通运输厅、南京海关等企业及部门，在计划申报、通关模式、跨关区协调、运输组织等方面进行统筹协调。铁路部门落实、落细常态化疫情防控措施，实行承运、吊装、挂运“三优先”，提前挑选优质箱源，做好空车车源调配，科学组织装车 and 挂运，确保各个环节有序衔接，高效运转。