

嘉兴港海河联运集疏运体系

沈士军¹, 王雅明²

(1. 嘉兴市港务管理局, 浙江 嘉兴 314051; 2. 嘉兴市嘉通高速公路管理有限公司, 浙江 嘉兴 314000)

摘要:在介绍嘉兴港发展现状和嘉兴港现有海河联运集疏运体系的基础上, 结合嘉兴港的实际情况, 分析了其发展的优势及存在的问题, 提出了从基础设施建设和综合配套管理系统建设两个方面的发展对策, 指出海河联运集疏运体系的建设对于嘉兴港统筹水运资源, 充分发挥水运集疏运优势, 促进港口建设、经济发展等方面具有重要意义。

关键词:嘉兴港, 海河联运, 集疏运体系

中图分类号: F550.3

文献标志码: A

文章编号: 1006-7647(2013)S1-0022-02

随着浙江省海洋经济发展示范区国家战略的稳步实施, 给全省现代化水运体系建设带来了宝贵的发展机遇, 构建畅通高效、安全绿色、低碳环保的综合交通运输体系, 充分发挥水运运能大、占地少、能耗低、污染小的比较优势, 对于全省各地促进经济转型升级和发展方式转变都具有重大意义。

嘉兴港作为浙江沿海地区性重要港口, 兼有外海深水良港和内河高等级航道网的双重区位优势, 如何统筹利用外海和内河两种资源值得深入研究。经过实践检验, 进一步打造并完善嘉兴港海河联运集疏运体系建设, 是一种行之有效的科学发展方式, 可为建设大交通和促进大发展提供重要的基础保障。

1 嘉兴港现状分析

嘉兴港位于长江三角洲南翼、杭州湾北岸, 地处沪、杭两市中间的浙江省嘉兴市, 背靠美丽富饶的杭嘉湖平原, 区位优势明显, 是长江三角洲港口群和上海国际航运中心的组成部分, 也是杭嘉湖及周边地区发展外向型经济的重要口岸, 为国家一类开放口岸。

嘉兴港由乍浦、独山和海盐3个港区组成, 自然岸线长度74.1 km, 可供建设生产性码头岸线约26.5 km, 全港规划将建成外海码头泊位131个。2011年嘉兴港完成货物吞吐量5258万t, 接卸集装箱51.49万标箱, 均创历史最高水平, 且增速始终处于全国前列。预计到2015年, 嘉兴港货物吞吐量将达到1亿t, 其中集装箱吞吐量将突破200万标箱, 届时, 嘉兴港将真正呈现“海河一体”、“成百上

亿”、“东方大港”的宏伟面貌^[1]。

2 嘉兴港海河联运集疏运体系

2.1 海河联运集疏运体系内容

港口集疏运系统是指与港口相互衔接, 主要为集中与疏散港口吞吐货物服务的交通运输系统, 是港口与广大腹地联系的通道, 可以具体分为公路、铁路、水运3种主要集疏运方式^[2]。

本文主要针对港口水运集疏运方式进行重点分析, 其中海河联运集疏运体系是其最具有特色和亮点的地方。海河联运由沿河产业带、内河枢纽、内河运输网络、沿海港口等多个要素组成, 如图1所示。

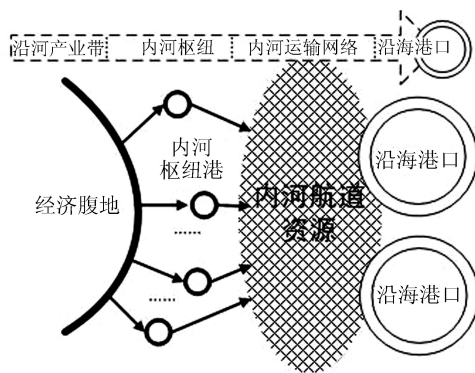


图1 海河联运集疏运体系示意图

海河联运的主要形式有两种: ①海河直达运输, 是指使用江海两用船, 直接将货物从内河出发港运输到沿海港口, 或者通过沿海港口运输到内陆目的地; ②海河中转运输, 是指采用分段运输的方式, 中

作者简介: 沈士军(1982—), 男, 安徽蚌埠人, 工程师, 硕士, 主要从事质量安全管理。E-mail: ssj001612@163.com

途在内河枢纽港或者沿海港口进行换装作业,进行水水中转。

随着内河航道条件不断改善,专业化泊位和船型不断发展,海河联运的模式将成为内河水网发达地区连接沿海港口的重要集疏运方式,内河、外海运输分割的格局将逐步打破。

2.2 嘉兴港海河联运集疏运体系现状

a. 发展优势:嘉兴港地处长三角水网地带,前海后河的区位优势得天独厚,内河高等级航道网密布,水运条件十分优越。按照嘉兴市内河水运复兴计划,嘉兴内河将以“内畅通,外通海,海河并举”为发展目标,以三级、四级航道为建设重点,完善布局、改善结构,至2015年全市四级及以上高等级航道里程达352 km,为海河联运集疏运体系提供有力支撑。

b. 存在问题:目前嘉兴港的内河集疏运仍处于起步阶段,且基本采用海河中转运输的方式,以公路为主的疏运方式增加了货物运输成本,降低了内河水运的竞争力,也给区域交通带来较大压力。究其原因,主要还是由于现状疏港航道等级过低、港口设施条件落后、运输设备发展滞后等软硬件设施不完善,以及航运组织管理的体制、机制不健全等方面存在较多问题。

3 嘉兴港海河联运集疏运体系发展对策

“十二五”时期是浙江省海洋经济发展的战略机遇期,也是嘉兴港海河联运集疏运体系建设的关键时期,在客观分析其发展的现状、特点和问题的基础上,拟从硬件和软件建设两个方面采取切实可行的措施,推动嘉兴港海河联运集疏运体系的快速发展。

3.1 加快海河联运配套基础设施建设

a. 以“浅水深用”新视角,探索港口资源利用的突破性进展。港口岸线是不可再生的稀缺资源,为确保有限的岸线资源能发挥最大效益,应引入“浅水深用”的创新性发展思路^[3],即采用航道疏浚、修建整治工程、水深动态维护、封闭式港池等工程措施,以及合理利用潮汐,使码头靠泊能力和航道通行吨位比天然状态有明显提高,改良航道、岸线的水深,提高港口吞吐能力、优化码头泊位布局结构,适应船舶大型化发展的需要。

b. 以“水运复兴”为契机,全面提升海河联运航运通道。依托嘉兴市水运复兴计划,乍嘉苏线、黄姑塘线、杭平申海塘支线作为嘉兴港三大港区与内河水网联通的关键航运通道,将全面进入整治、提升的实施阶段。杭平申线航道及支线采用三级航道标准建设,同时乍嘉苏线也将按四级航道标准进行改造,预计千吨级船舶通江达海的美好愿景将在2015

年前成为现实。其余湖嘉申线、东宗线、京杭运河、丁诸线等航道整治工程也将陆续实施,为海河联运的跨越式发展提供有力支撑。

c. “内外兼修”,打通连通的关键节点。正在建设的独山港区海河直达枢纽工程,与杭嘉湖南排延伸拓浚独山排涝应急工程相结合,成为沟通内河和外海的关键节点。依托此项目建设的浙能嘉兴独山煤炭中转码头建成后,3.5万~5万t级煤船可候潮进港,煤炭可由外海码头卸船机接卸后,通过传送带输送至内河码头,直接装上内河船舶,实现海河无缝运输,成为通江达海的新枢纽。

由此可见,此类枢纽节点的作用至关重要,类似于乍嘉苏线闸桥改造、内河港池贯通等项目需尽快启动实施,并优化设计,完善节点的功能,强化连通的使命。

3.2 完善综合配套管理系统建设

海河联运集疏运体系建设,除了需重视基础设施等硬件系统的建设,还应完善相应软件系统建设。具体而言,主要包括信息服务系统、口岸服务系统、应急保障系统和政策支持系统等保障和促进体系有效运行的支撑系统。各子系统的主要内容分别为:

a. 信息服务系统,包括港口信息支持系统、水上交通安全管理系统、市场监控信息系统,以及港监、港政、海事、航道等监控系统。

b. 口岸服务系统,包括完善“大通关”口岸设施、改革海关通关制度、加快“电子口岸”建设、进一步完善通关一体化等。

c. 应急保障系统,是指预警系统和应急机制的建立。

d. 政策支持系统,是指全方位支持海河联运集疏运体系发展的各项配套政策和措施。

4 结 语

本文从嘉兴港海河联运集疏运体系概念入手,分析了嘉兴港的发展现状,介绍了海河联运集疏运体系的研究内容,结合嘉兴港的实际,分析其发展的优势以及存在的问题,从基础设施建设和综合配套管理系统建设两个方面提出相应的发展对策。海河联运集疏运体系的建设,对于嘉兴港统筹水运资源,充分发挥水运集疏运优势,促进港口建设、经济发展等方面具有重要意义。

参考文献:

- [1] 嘉兴港总体规划[R]. 嘉兴:嘉兴市港务管理局,2007.
- [2] 浙江省沿海港口集装箱内河集疏运系统研究[D]. 杭州:浙江省港航管理局,2011.
- [3] 刘洪义,陈晓峰,王志平,等. 港口岸线浅水深用探析[J]. 水运工程,2009(9):59-62.

(收稿日期:2013-01-26 编辑:熊水斌)