

2022年,湖州铁路、水路集装箱吞吐量达107万标箱,海铁联运量同比增长3.45%,海河联运量同比增长16.3%——

# 多式联运内河枢纽港突围的背后

2022年,公路物流运输受到了不同程度的冲击。

中国内河水运转型“模范生”的湖州,却凭借着多式联运内河枢纽港集聚优势,画出上扬曲线:铁路、水路集装箱吞吐量达107万标箱,海铁联运量同比增长3.45%,海河联运量同比增长16.3%。其中,湖州港内河水运集装箱吞吐量71.26万标箱,位居全省内河第一。

湖州多式联运内河枢纽港实现突围,凭借的是什么?

文/记者 董梁 实习生 宋曹禹 本版配图由市公路与运输管理中心、市交通集团提供

## 内河底蕴有优势

湖州地处长三角区域中心,是沪杭宁三大都市圈共同腹地,贯穿南北,承东启西战略区位优势突出。

湖州是长三角新兴的“十字型”区域交通中心,构建起河海联运、水陆并举、铁公水衔接配套的立体化交通体系,形成G25长深、G50沪渝、S12申嘉湖、S13练杭、S14杭长“五路成

网”,宁杭高铁、商合杭高铁、沪苏湖高铁、湖杭高铁“四铁交汇”。

同时,长湖申航道、申嘉湖航道、杭湖锡航道“三流贯穿”,周边拥有上海虹桥、上海浦东、杭州萧山和南京禄口四大空港,上海港、洋山深水港、宁波舟山港、嘉兴乍浦港四大海港,推动着湖州逐步从长三角地理中心向交通枢纽

中心转变。这些年,湖州在长三角地区大宗物资和集装箱运输体系以及长江中上游地区江海物资转运体系中也占有十分重要的地位。

湖州作为全国首个内河水运转型发展示范区,全市四级及以上高等级航道345公里,航道密度和高等级航道里程均位列全省第二,湖州港在全省内河的水运优势明显。

在我市,坐拥铁路货场、港口码头的湖州多式联运枢纽多临港而建。近年来,长三角区域一体化发展战略赋予湖州重要的多式联运枢纽使命,内河底蕴为湖州多式联运高质量发展提供了重要支撑。

近年来,我市积极建设规模化临港物流园区,重点发展平台物流、多式联运、供应链物流等新业态、新模式,打造“一核多园”的新格局。以湖州铁公水综合物流园区建设为核心,创新发展“保税物流+多式联运”一体化运营管理,统筹协调长兴综合物流园、安吉上港国际物流园、德清临杭物流园、德清港国际物流园,共同实现了高质量发展。

多措并举攥指成拳。围绕《推进多式联运发展优化调整运输结构工作方案(2021—2025年)》《深化“四港联动”发展推进运输结构优化实施方案》等政策,去年以来,我市及下属各县纷纷出台了一系列以大宗货物运输“公转水”“散改集”为主攻方向的运输结构调整政策,取得了初步的成效。

在积极引导企业“公转水”的同时,去年,我市港航部门与上海港、宁波舟山港等大港加强联动,通过加大“车、箱、仓、船”调配力度,对接企业陆改水用箱、用船,助企水路集装箱运输绿色畅通。眼下,湖州“水运物流”网已经与全球港口实现互联互通,可抵达50多个国家。

安吉川达物流有限公司负责人说,公路运输受限,水路运输受到青睐,许多货主纷纷选择“公转水”,公司现有的船舶忙得不可开交,新增运力需求迫切。好在交通港航管理部门加大服务,加紧推进新增运力向运输市场投放,极大缓解了企业运力供给紧张的现状,解决了企业的运输难题,切实保障了货主需求。

2022年,湖州继续全力推进浙北高等级航道网集装箱运输通道建设工程,加快构建通江达海的千吨级航道网络,1至12月共完成投资3.03亿元,占年度计划的101.02%;工程累计投资10.1亿元,占项目概算总投资的69.9%。同时不断拓展集装箱运输网络,持续优化集装箱航线布局,形成11条主要内河集装箱航线。

交通兴则百业兴,近年来,我市聚焦货畅其流,瞄准推进运输结构调整的重要契机,重点发展多式联运,推动港口码头规模化、集约化发展,补齐铁路货运服务短板,优化完善扶持政策等,助推交通运输高质量发展。

而作为交通强国建设浙江省区域性综合枢纽的试点城市之一,今年我市将继续大力发展集约高效的多式联运,并按照《关于促进物流业降本增效的若干意见》,对集装箱吞吐量、开辟新航线或铁路专线、购买集装箱船舶以及成功申请多式联运试点示范项目的企业给予一定政策补助,助力企业降本增效,更加精准高效地引导、激励物流企业做优做强,全力冲刺2023年一季度“开门红”。

市公路与运输管理中心货运物流科副科长陈琦介绍,我市将持续加大运输结构调整力度,大力推动“公水”“公铁”等多式联运发展,高质量创建“国家多式联运示范工程”,加快推动铁公水综合物流园对接冷链和电商供应链、联通中欧班列多式联运项目建设,实现运输更高效、服务更便捷。



1月23日,湖州上港码头新年第一标箱装船出港。实习生 金颐宁 记者 董宁盈 摄

## 陆改水后降成本

去年,浙江湖州华凯国际货运代理有限公司收到了很多光伏组件需要发往中东、欧盟的订单。湖州上港为他们量身定制了集装箱包船服务,顺利出海。

“去年湖州铁公水综合物流园内的湖州铁路西货场和湖州上港码头,为我们开辟了铁路、水路集装箱运输的绿色通道。”浙江湖州华凯国际货运代理有限公司负责人说。

同样是去年,外贸企业桐昆集团的货物需发往日本,运输时间非常紧张。湖州铁公水综合物流园码头为该公司提供陆改水运输方案,在24小时内将货物

运至上海港,依托母港联动优势,仅用75分钟就完成了抵运发送、海关放行、码头放行、配载、装干线等流程,顺利发往日本市场。

桐昆集团代理上海经贸货运有限公司工作人员介绍,为应对疫情,该公司货物逐步从陆运改为水运,集装箱由湖州铁公水综合物流园码头运出,月均出口量在500高柜左右,相当于1000标箱。

经常奔波在企业和湖州铁公水综合物流园的货代专员孟女士告诉记者,由于很多外贸企业出口货物都要运抵上海

的大港码头。去年受多重因素影响,公路运输改走水路和铁路运输的企业,不在少数。

“公路运输和铁路、水路运输,各有其优点。”孟女士介绍,在众多运输形式中,公路运输速度最快,当天下单,第二天货就能抵达上海的码头,但是运输费用也是最高的。铁路和水路的运输速度差不多,一般都需四五天时间,不过运输成本可以省下10%至15%。按照标箱来算,汽运改走水运和铁路运输,一个标准集装箱能省下两三百元。一年下来,对于企业而言就能省下不少。

## 上门推介增客源

铁路货运专线、集装箱陆改水,越来越多湖州企业看到了铁路运输和水路的便利与实惠,也让湖州铁公水综合物流园在去年实现“全年红”。

去年以来,该园区湖州上港国际港务有限公司积极推广陆改水物流模式。通过走访客户及业务推介会等形式,拜访各区县的本地企业,通过市场拓展使众多企业对湖州上港和陆改水物流模式有了进一步的认知,仅去年,共引进16家外贸船公司,服务尤夫高新、金三发、诺力机械等本地企业近400家。

湖州铁公水综合物流园1443米的码头,忙碌作业的吊机、来往的船舶尽收眼底,只见机械吊臂一把抓住集装

箱,沿着轨道慢慢移到货船上……码头位于太湖南岸,由湖州市交通投资集团有限公司、上海国际港务(集团)股份有限公司、浙江湖州环太湖集团有限公司共同投资建设,于2021年10月28日正式启动运营。去年12月12日上午10时46分,在湖州铁公水综合物流园码头,随着最后一箱集装箱起吊入船,完成10万标箱吞吐量目标。

“别的码头需要三四年才能实现的目标,我们运营仅一年时间,就突破10万标箱,实属不易。未来,我们将打造内陆地区集装箱集散中心、长三角一体化的铁公水多式联运平台及内河集装箱示范性港口。”市交通集团湖州上港国际港务有限公司总经理赵红卫说。

赵红卫告诉记者,去年以来,能够感觉到“试水”水路运输的客户明显增

加,码头进出港的货种从单一室内家具,逐步扩展为无纺布、地板、五金、光伏板、日用品等诸多货种。

去年以来,我市充分发挥内河航道网优势,聚焦水路运输业,吸引大宗货物运输“公转水、散改集”。同时,周边皖南、苏南等邻省腹地箱源水路运输需求增长,也是去年实现内河集装箱吞吐量逆势增长的原因之一。

码头不远处,是湖州铁路西货场集装箱装卸区,一辆满载货物的火车从远处平稳开来……作为长三角地区最大的铁公水多式联运铁路货场,去年以来,这里的海铁班列每日开行到上海芦潮港1列以上,到宁波穿山港2列以上,日发送量300标箱左右。

“我们整个西货场6条作业线已经趋于饱和。”南太湖新区园区办主任徐一丹介绍,2022年,铁路西货场累计运输收入达到近9100万元,发送货物124.6万吨,呈逐年递增趋势。



湖州铁路西货场



长湖申线

攥指成拳提运力