

湖州港何以成内河港“头雁”？

文/ 记者 徐斌姬 董梁 本版图片由湖州市港航管理中心、湖州交通集团提供

清晨6时30分，湖州上港码头，港口集装箱空箱运往订舱企业；上午10时30分至次日1时许，满载湖州企业货品的集装箱陆续返港，其间，一艘艘货轮有序停靠，满箱发船；次日2时起，来自上海港的空箱抵达，2台龙门吊沿轨道

道高效运转。这是湖州港24小时“不打烊”的日常，也是这座内陆港口活力的缩影。

从市交通运输局传来的数据更显分量，如今，湖州水路货运量占综合货运量比例达到38%，港口货物和集装箱吞吐

量，均居全省内河第一、全国内河前十。没有海岸线的先天禀赋，这座长三角腹地的港口，何以在“大航海时代”的港口竞争中突围，成为内河水运的“头雁”？连日来，记者进行了走访调查。

破“空间桎梏”立“通江达海之基”

从高空俯瞰湖州港，京杭运河、长湖申线等内河水网纵横交错，然而，“先天优势”却曾面临“后天瓶颈”。

“上世纪90年代开船，就像‘老虎钻猫洞’！”跑船50余年的刘殿魁一开口满是感慨：那时航道船多、弯多、桥多、浅滩

多、河道窄，堵航是常事，“无船无堰、无桥无堰”成了船老大们的无奈调侃。市港航管理中心航道工程科科长俞中奇也坦言，当年航道能级低、码头散乱、老桥“卡脖子”，硬是困住了这片水网的潜力。

困境面前，湖州主动破题。20年

来，京杭运河湖州段、东宗线湖州段四改三航道整治、长湖申线航道西延、浙北高等级航道网集装箱运输通道建设等工程接连推进，一点点给航道“扩能”。

2023年12月，吕山乡金村埠新桥通车，村民顾利强念叨“桥又高又宽”，殊不知老桥拆除是为未来三层集装箱船让道；月末，南浔马腰大桥主跨拆除，湖州成为浙江省内率先实现内河三层集装箱通达的城市。如今，全市已拥有四级及以上高等级航道344.995公里，占全市航道总里程的29.39%，千吨级船舶得以畅行无阻直抵沿海大港。

码头“散乱差”曾是另一块绊脚石。上世纪八九十年代，长湖申线沿岸“打桩架吊机就是码头”，小散泊位超1000个，污染与安全隐患丛生，外国专家考察后直言“看不到像样的现代化港口”。

转机始于2005年，湖州锚定“全国内河现代化大港”目标，港航部门牵头整合资源，与地方政府反复协调后，将21个港口归并为六大港区、24个作业区，规划岸线1.7万余米。原航道科科长朱维平为了环境影响报告，在北京住了半个月反复修改，终于在2008年推

动《湖州港总体规划》获部省联合批复；2009年，湖州港首次跻身“亿吨港”。

此后，700多座小散码头陆续拆除，安吉上港、长兴港务、德清港务、湖州上港4个集装箱港口先后崛起。2016年，湖州港纳入浙江省海港集疏运网络体系、获批全国首个内河水运转型发展示范区，船老大们纷纷转向集装箱运输。

截至去年底，湖州港累计完成集装箱吞吐量566.08万标箱，从年910标箱跃升至90万标箱，连续10年居浙江内河首位，货物与集装箱吞吐量双双跻身全国内河前十。

这一突破藏着“小港大港联姻”的智慧。湖州港开辟12条集装箱航线，外贸货经嘉兴乍浦港中转至宁波舟山港或直达上海港，内贸线串联太仓、苏州等长三角枢纽。“弃陆走水”成了企业共识，湖州凯瑞五金电器有限公司总经理李惠明算过账：工厂距码头10分钟车程，走水路能省20%至30%物流成本，空箱还能提前一周调配。

从老桥拆建到航道提级，从千座小码头退场到综合性大港崛起，湖州港以“破立并举”打破空间桎梏，昔日受限的内陆港，如今已是集装箱、中转、产业联动于一体的通江达海枢纽。



港口集装箱货场

破“污染高耗”立“绿色智慧之核”



新能源船舶下水



湖州境内航道

19岁跑船的许传达，如今驾着1800吨纯电动船，往返于湖州长兴港与嘉兴乍浦港，一趟能装64个标箱，抵得上32辆卡车。而2000年春天，他开着“湖新3号”满船石子航行的场景，是湖州港“石子时代”的缩影。那时港口超75%货物是矿山石子，“上海高楼靠湖州石子”的自豪背后，是黄泥水河道的生态伤疤。

2012年，湖州痛下“壮士断腕”的决心：矿山开采量从近2亿吨骤减至2014年的4505万吨，湖州港也因此暂时跌出“亿吨大港”行列。但阵痛换来了新生，如今，许传达的电动船安静清静，黑烟滚滚的旧景彻底消失，正是“破污染高耗、立竞争内核”的转型写照。

“水运本就低碳，但我们要做得更好。”市港航管理中心党委书记、主任郭丹说，2017年，湖州启动港口岸电建设；

2021年推出全国首个岸电使用专项补贴，电价从每千瓦时1.4元降至0.314元。价格杠杆下，湖州岸电使用量连续7年居浙江内河首位，仅今年上半年就已减碳438吨。

船舶升级更显魄力：从2022年“东兴100”运营到今年“惊蛰号”吉水，湖州已下水8艘千吨级电动货船，预计年底将达30艘。目前，全市注册营运货船3600艘，数量位列全省内河第一，其中200艘集装箱船和多用途驳运力占全省内河近半，大船化、绿色化趋势明显。

绿色转型的同时，数字赋能让效率飙升。湖州上港码头，操作员丁甲在中控室下达指令，轨道龙门吊精准吊运空箱，全程安静高效。智能算法自动规划吊运路径，200余米岸线的2台轨道吊，年均处理30万标箱，数据居全国同类型内河港口前列。

多式联运更让物流“提速降本”。吉利汽车长兴基地的零部件，以往公路运至上海港需3700元/40英尺箱，如今走水路到宁波舟山港，费用省近半，且登船即完成通关；德清港的CCA物流通道，让进口合成橡胶每箱省700元。

去年，湖州外贸进出口额1664亿元，对欧洲、共建“一带一路”国家出口分别增10.3%、5%，港口动能尽显。今年5月，湖州发布电动船舶发展方案，计划2030年投运1800艘千吨级电动船，打造500亿级船舶制造集群。目前，中国能建、国家电投、亿海蓝等头部企业已落地湖州，完整产业链正在形成。

如今，许传达的电动船驶过湖州航道，两岸绿树成荫、河水清澈，这条航道早已不只是运输线，更是高效低碳的运转系统。

当湖州港货物吞吐量连续多年超亿吨，时任市交通运输局副局长赵列克却敏锐察觉到“隐忧”：“绿色水运不能只盯着‘运’字，要跳出水运看水运，实现水运、产业、城市‘三位一体’。”这番思考，成为湖州破解“边界割裂”、探索港产城融合的起点。

2016年，湖州成为全国首个内河水运转型发展示范区。这座不沿江不靠海的城市，凭借1173.69公里内河航道，悄然织就融合网络——以铁公水综合物流园区为核心，长湖申线、京杭运河为活力带，地标产业沿航道集聚，临港产业竞争力持续攀升。如今，长75.1公里的长湖申线湖州段，已串起南浔木地板、吴兴特种钢材、长兴新型建材三大百亿级产业集群，港产城协同成为全市高质量发展的新引擎。

在京杭运河畔，德清临杭物流园三区码头作业区的堆场仓库拔地而起，近11万平方米的空间将为长三角内河最大钢材集散地“扩容”。

“园内集聚了100多家钢贸企业，年钢材到港量超800万吨，老码头早满负荷了。”德清升华临杭物流常务副总经理温加华说，正是产业的旺盛需求，倒逼三区项目加速推进。

西苕溪畔，安吉数字物流港也在紧锣密鼓建设，安吉交投集团工程管理组负责人陈家阳介绍：“这是浙北精细化工产业园的‘生命线’，建成后能填补西苕溪经济带的物流空白，辐射浙北皖南。”

成就背后，挑战仍在。《湖州市临港产业发展规划（2024—2030）》直指痛点：全市水运设施能级有待提升，港口与产业融合度不高、临港产业结构有待优化。

目前，湖州航道等级最高仅三级，相比之下，江苏已全面启动“水运江苏”建设，苏南运河无锡段、常州段航道等“三改二”工程加快推进，无锡、常州等地将实现二级航道“零”的突破。2023年，湖州千吨级泊位仅17个，占总泊位数比重仅2.3%，且全在长兴，区县分布不均；八大新兴产业与港口货物契合度低，散货仍以矿建材料为主。

“没产业支撑，港口只能往外拓业务，成本高还制约发展。”一货代公司负责人应利斌的话，点出“港产脱节”的核心矛盾。记者调查发现，目前全市新能源汽车零部件、数控机床等新兴产业水运需求挖掘不足，以技术密集性高、运载量大为特征的综合型临港产业尚未形成集聚态势。集装箱货物以家具、纺织、化工等产品为主，缺乏稳定的高附加值货源。

直面挑战，湖州率先在全省出台临港产业规划。“要以规划破堵点，让港口真正融入长三角世界级港口群。”市港航管理中心胡林建设。据悉，湖州港2027年目标已清晰：临港制造业规上工业增加值突破500亿元，物流装备、新能源汽车等产业形成集群，千吨级泊位数达30个。

如今，湖州的内河航船正驶向港产城融合的“深水区”。航道不再是孤立的运输线，而是串联产业、滋养城市的“血脉”，在长三角一体化的浪潮中，书写着内陆港“以港兴产、以产促城、港城共生”的新答卷。



水上服务区岸电设施

破「边界割裂」立「港产城之局」



湖州上港码头