

时隔三十多年,大运河和钱塘江借由二通道再度牵手 26.4公里,打通水运任督二脉

本报记者 张帆 张彧 应陶



千年古运河再发新枝——7月18日,沟通钱塘江的京杭运河杭州段二通道通航仪式在杭州下沙八堡船闸举行。这是浙江省建设现代化内河航运体系示范省的最新成果。今后,千吨级船舶可满载货物从北方直达杭州并进入钱塘江,浙北、浙东及浙中西部的航道贯通成500吨级及以上高等级内河水运网,为奔涌千年的黄金水道注入新活力。

京杭大运河作为世界上里程最长、工程最大的古运河,是活着的世界文化遗产,更是国家高等级航道网“四纵四横两网”的重要组成部分,也是唯一纵贯我国南北的内河水运主通道。作为国家综合交通立体网规划蓝图中内河航道发展的主骨架,在未来,还将是区域经济持续发展的重要支撑。

此前,大运河目前通航的山东济宁至杭州段,大都达到了通行千吨级船舶的三级航道水平,只有杭州市区段和钱塘江相连的三堡船闸标准只是五级航道,通三百吨级船。即使在管理方精心调度管控下,也只能有条件通五百吨级船,且经常拥堵,连接浙东、浙中西部至浙江航道的三堡船闸运量常年高于设计通过能力6倍,不堪重负,已成浙江航道网发展的瓶颈。

既然发展所需、民心所向,为何二通道足足等了34年?这条众望所归的“黄金水道”,究竟会给杭州乃至浙江带来什么?

缘何等了34年之久?

杭州之名缘起大禹弃舟,有人调侃,当初若有二通道,大禹就不用弃舟,也就没后来杭州这称谓。

准确讲,余杭是杭州有记载的最早地名。传说是因大禹治水南巡,大会诸侯于会稽(绍兴),禹自北方乘舟到杭州,舍其杭(“杭”意为方舟)于此,故名“余杭”,一说禹航,而后发展壮大才名杭州。

大禹为何到了水乡杭州要舍其杭?因为在古代杭州内河水系和钱塘江并不相通,到隋炀帝依托原有自然的内河水系修通大运河时,大运河和钱塘江也是隔断不通航的。原因无它,因钱塘江涌潮等因素作用,钱塘江水面比大运河在内的杭州内河水系要高出好几米。

二通道,可谓京杭运河和钱塘江三十多年后的第二次“握手”。

1989年2月,三堡船闸的建成结束了江河相望、咫尺不通的历史,却也加重了原本拥挤的京杭运河杭州段的负荷。同年9月,运河二通道的设想首次提出。34年后的今天,这个设想终于变成现实。

34年,相比千年古运河来说只是弹指一挥间,但对素有“基建狂魔”之称的国内基建而言,确实慢了些,堪称是省内酝酿时间最长的水运项目了。

为何这么久?只因二通道从方案比选到建设都经历反复磨炼。最耗时的是方案选择。现在二通道选择的是从博陆沿杭州与嘉兴交界往南新辟航道,在江边八堡建船闸进入钱塘江。这在当时被称为东线方案。

中线方案则是沿现有京杭运河杭州市区段拓宽改造,即加宽一通道。使之从原来满足300吨级的内河船通航的五级航道,提升至1000吨级的三级航道。这意味着杭州市区跨运河的所有桥梁都要拆除重修,连带与桥相连的道路都要抬高,不但耗资巨大,单座杭州地标之一跨运河的古桥拱宸桥如何改,就无解。因此,中线方案最先被排除。

最初最看好的是西线方案,大体沿现在杭州绕城高速西线的位置,过转塘双浦进入钱塘江,连如何克服西线上的那些青山,当时专家也想好了,尽量用隧道穿越减少对山体的破坏。方案提出后,当时地方媒体就纷纷报道,未来杭州城西将现船在山中行。

当时看好西线的最大原因是,转塘、双浦一带建船闸,受钱塘江涌潮影响小,通航有保障。东线八堡在钱塘江下游,靠近江口,涌潮影响大,通航保障率低。

30多年城市的发展,杭州城西已从一片湿地、山地转身为电商中心和巨大的商住区,再开辟内河航道成本巨大还破坏景观。而通航技术的进步,又对八堡建闸的影响有所减小。反复比较后,优化后的东线方案胜出。

今天开通的京杭运河杭州段二通道由新开挖航道段和八堡船闸段组成,起自博陆,终于八堡,全长26.4公里,总投资167.7亿元。项目自2017年12月开工,于2023年6月全线建成。



京杭运河杭州段二通道开通后,千吨级船舶可以从山东南下直达杭州,通过八堡船闸进入钱塘江。 本报记者 林云龙 摄



京杭运河杭州段二通道示意图 浙报制图:戚建卫

相比公路铁路有哪些优势?

杭州自古因水而兴。清丽婉约的西湖、脉动千年的大运河、奔腾的钱江潮流淌着杭州数千年发展的荣光,也深刻影响着杭州城市格局。

三面云山一面城,是对杭州老城的传统说法。三面云山围住了西湖,一面城却因大运河和钱塘江这个杭城发展轴的拉扯,成了长条状。

一座拱宸桥,半部杭州史。偏居杭州城北大运河上的拱宸桥为何有这样的影响力?因为数百年来,拱宸桥一带是杭州京杭运河南端的货物集散地。连浙江第一条铁路——江墅铁路也因它决定走向,从钱塘江畔的闸口,到拱宸桥,运送往来客商、百姓之外,接驳转运当时并不联通的钱塘江和大运河运来的货物,是催生江墅铁路诱因之一。

小河、半山、半水、杭钢、杭玻、杭一棉、浙江麻纺厂……还有大量的粮库、钢材、建材仓库,运河支发达的杭州城北,自解放后直到新世纪初,曾一直是杭州的主要工业区。

如今,随着城市的发展,杭州城北已经从工业区蜕变为商住区,工厂、仓储业已纷纷外迁。面对区域发展的新态势,尤其在当前复杂多变的经济形势下,如何给城市和地方经济注入新活力,营造竞争新优势,为产业发展打造新方舟,这或许是浙江和杭州历届党委政府接力推进二通道建设的最大发展定力。

“在当前空、铁、公路体系日趋成熟的情况下,水运正在成为物流升级的新方向。”中国大运河研究院常务副院长黄杰认为,“过去一段时间,大家看重铁路、公路等基建,但近年来不少地方把目光投注到水运体系,想要依靠立体交通网络

向枢纽进化。”

究其根本,水运的价格优势太大了。据测算,在大宗货物运能方面,一条千吨级船舶相当于40辆货车运量;而水运的成本仅为铁路的1/3,公路的1/7。这节约的运输成本就是竞争力。

为此近年来,全国各地群雄逐“水”——江西修建赣粤运河、浙赣运河、湘赣运河,剑指中国水运的中心枢纽;广西瞄准平陆运河发力,想以最短距离打通入海口;湖南准备修建湘桂运河,意图深化沟通长江水系和珠江水系……

二通道开通前夕,杭州邀请了当地外贸企业提前“打卡”运河二通道。“我们想借此探探口风,发现企业都很积极。”杭州港务集团副总经理兼下沙港公司董事长王勤说。按测算,下沙港开港后,集装箱船舶可通过海河联运的方式,经乍浦港中转后抵达宁波舟山港,相比此前的公转水运输模式,可为企业降低综合物流成本约20%。

可别小看这20%的物流成本变化带来的影响。经验表明,以高等级航道为主体构建起的内河水运网络,对推动产业集聚、引导产业优化布局能起到重要作用,很多地区的装备制造、电子电器等产业集聚带都邻近大江大河。

而二通道北部紧邻当地经开区,南部紧邻临平新城核心区、临平高铁站片区,并穿过下沙开发区,未来或将依托新运河形成以产业制造和消费促进、贸易服务互为支撑的产业圈。二通道开通后,随着未来水上“大动脉”的畅通,或将推动杭州发展出新的通过海河联运、江海联运等多式联运体系连接全国乃至连接全球的通道,为城市发展助力。

为什么对连接长江如此执着?

二通道项目投资近170亿元,但在航道开通后,按照目前三堡船闸免费通行的政策,经营收入几乎为零。“浙江之所以不计成本去做这件事,算的是一笔通往江海的大账。”浙江省港航管理中心副主任丁武雄说。

在他的办公桌上有一幅地图,二通道被标注为显眼的红色,丁武雄告诉笔者,别小看这26.4公里,它打通了浙江水运格局的任督二脉——

往北,进一步拓展浙江与上海、江苏、山东的水运联系;往东经杭甬运河,直通宁波舟山港,可实现海河联运;向西,通过钱塘江中上游航道直达金华、衢州,未来还可进入江西境内,与正在规划中的浙赣粤运河相连,进而深入长江经济带的腹地。

这样的预判,并不是无的放矢。在二通道开通前,运河杭州市区段仅能承载500吨级的内河船舶,千吨级船舶从山东驶至江浙交界后便无法再南下。杭州的船舶只能通过上海,连通长江经济带的东部末梢。而二通道开通后,其整体航道将达到三级标准,能通航千吨级船,无论是向北扩容,还是向西与鄞阳湖、赣江、长江贯通,都将不再“削足适履”。

为何浙江对于水运西进和北上连接长江,如此执着?

业内人士认为,沿长江流域形成的长江经济带,是我国最重要的工业走廊之一,钢铁、汽车、电子、石化等现代工业的精华大多集聚于此,这类工业产品及原料大多依赖于水路运输。二通道打通了限制浙江内河船大型化发展的桎梏,不仅可以为浙江实体经济的高质量发展导入优质要素,进而还能通过多式联运,将优势产业链延展至长江腹地,形成战略性的经济走廊。

在黄杰看来,浙江的水运发达,位居全国前三,但相比海运,内河航运是相对的短板,所以二通道的意义不在一城一地:“我

们不能将二通道简单地视为一条河,站在更高的视角上看,它是让长三角城市群和长江经济带的联系再进一步的钥匙。”

牵头投资建设二通道的杭州市交投集团显然早看到了这些,在二通道关键点八堡船闸附近的下沙,同步配套投用9个千吨级作业泊位,欲通过内河航道网直接辐射整个环杭州湾港区。

位于临平区国家级经济技术开发区的杭州福斯达深冷装备股份有限公司是主攻深冷设备的制造业企业,物流是生命线,其产品体积一旦超过道路限高限宽的要求,就寸步难行。“原来京杭运河和杭申线虽然经过临平,但附近没有大型的作业区,我们的货上不了船。需要靠货车运到35公里外的湖州码头,再上船,运输成本还是高。”福斯达物流组长张明说。

“从临平到下沙港可比去嘉兴、湖州作业区近多了,今后我们的产品可以沿河而出,甚至向东出海,订单量还能再往上走。”张明对二通道的启用充满期待。

浙江省发展规划研究院区域发展研究所副所长、首席研究员秦诗立同样看好二通道的未来,随着二通道这个浙江水运网络任督二脉的打通,“整个环杭州湾港区的产业结构或将迎来新的聚变,而新航道所在地的杭州,其地理优势也将得到重塑。”

当然,所有进步不是一蹴而就、一劳永逸的。二通道虽然开通了,但浙江内河网还有不少节点、技术难点需要攻克,比如二通道通过杭甬运河连接宁波舟山港目前只能连到宁波市区、镇海港区,且因当地船闸通过能力低,只能有条件放行500吨级内河船。钱塘江中上游航道状况目前也只满足500吨级船到衢州,二通道1000吨级船的通过能力,在钱塘江流域暂时还发挥不出太大的优势。

通江达海的格局已然打开,畅行八方还需岁月沉淀。

专家观点

这一“捺”饱含减负的决心

耗时34年,京杭大运河杭州段二通道,今日终于顺利通航。至此,京杭大运河在终点杭州成“人”字形和钱塘江相连,除了运河市区段这一“撇”外,又多了二通道这一“捺”。

相比于通江达海的美好未来,为杭州运河老航道减负,是二通道更直观的现实意义。

今年4月,一则有关杭州运河中船舶破损沉没的消息登上热搜,同时被摆到台前的还有杭州运河老航道的“不堪重负”:2020年以来,杭州航区船舶过闸量破亿吨,且逐年增长。作为唯一出口的二堡船闸,年货运量达到了6000万吨,几乎7倍于其设计通过能力。

“小马拉大车,还一刻不能停。三堡船闸几乎是24小时过闸运行。”杭州市交通投资集团党委书记、董事长章舜年说,类比江苏、山东等地,大多都只需要8小时通行,就足够满足运力需求了。

24:8的背后,是航道等级和船舶通过能力的全面差距。据章舜年估计,二通道的开通,将让杭州内河运力提高40%，“好好地松一口气”。

二通道更大的“减负”价值,则不在水上。在浙江省发展规划研究院区域发展研究所副所长、首席研究员秦诗立看来,沿线企业,也是二通道的直接受益者,可以降低企业成本负担。

如果仔细研究过二通道的走向,就会发现,它不仅横穿临平、钱塘,与杭州的城东智造大走廊、临空经济带高度重合,且同时接壤绍兴、嘉兴的制造业新区,几乎串联了浙江近60%以上的制造业版图。

对于制造业企业来说,享受不到水路运输带来的实惠,也就难以形成产业集聚的态

势。“浙江的制造业依赖水运的,多是高端装备制造、电子设备这些高附加值的产品,货运量越大,意味着周边区域的产业结构升级的速度越快。但这需要大型且成熟的作业区支持。”秦诗立认为,对于企业来说,航道拥挤带来的困难,不如作业区远来得难。

二通道的出现,将可能改变这一切。秦诗立看好二通道的未来:“整个环杭州湾港区的产业结构或将迎来新的聚变,而新航道所在地的杭州,其地理优势也将得到重塑。”

中国大运河研究院常务副院长黄杰认为,从横向对比上看,欧洲、北美、东亚之所以成为世界工业最发达地区,除了与其庞大的经济体量有关外,更是与发达的内河航运有直接的关系。

以德国的莱茵河为例,其全长只有1320公里,大致与松花江相当,只有长江的1/6。但它的航道全线能让1350吨的机动驳船畅行无阻,同时与多瑙河、罗纳河等水系连接,年均货运量达到3亿吨,排名世界第五。

反观中国,尽管水运的基础设施总体规模是无争议的世界第一,但对比国际上的“黄金水道”,依然短板明显:北方河流干涸,南方众多河流淤塞,大多航道自然通航能力差,目前我国可通行千吨级以上船舶的航道只有1万公里,占比不到8%,只相当于美国的15.2%。

因此,从目前中国国情角度来看,发展内河航运,降低大宗货物运输成本,将是未来决定我国制造业竞争力最重要的因素之一。(本报记者 张彧 应陶 张帆 整理)

