

杭州交投集团:织密新天堂一体化交通网

应陶 陆玮琪 程文静

杭千、千黄高速一路西进,纵深拉近杭州西部与主城区的交通距离;杭州西站顺利投运,杭州“西翼”崛起一颗城市新星;八堡船闸开闸迎客,京杭运河杭州段二通道正式通航,补齐浙江高等级内河水运网络……随着一项项重大交通工程交付使用,杭州这座人间天堂,正加速构建起便捷、高效、安全的一体化交通网,直奔“到2035年杭州要基本建成国际性综合交通枢纽城市”的目标。

这一路上,杭州交通基础设施建设主力军——杭州交投集团的身影,始终存在。

2003年10月,在“交通西进”大背景下,杭州交投集团应运而生,以国企担当,高效推进杭千高速、之江大桥、铁路西站枢纽、京杭运河二通道等交通基础设施建设。

而今,杭州正在奋力打造世界一流的社会主义现代化国际大都市,努力成为长三角南翼核心增长极。杭州交投集团也将继续在深化改革中,奉献交通人的使命与担当。

杭州

给世界一个
人间新天堂



俯瞰杭州西站



钱塘枢纽效果图

初心:做大交通 助力构建一体化交通网

想要富,先修路。这句口口相传的老话,说透了交通作为“开路先锋”的本质。在大交通时代,“修路致富”不再局限于开山造桥修公路,而是构建包括铁路、公路、水运、民航、邮政等现代综合交通运输体系。

在2018年至2022年的5年间,杭州抓住了亚运会前的黄金建设期,开启了现代综合交通大会战:新建总里程552公里的快速路和高速公路,新建400公里轨道交通,还有运河二通道、铁路西站枢纽、萧山机场T4航站楼及综合交通中心项目等水陆空三大枢纽工程齐头并进……这其中,杭州交投集团扛起了大交通项目投资建设的大梁。

2023年7月18日,一声鸣笛响彻天空,全国首个建于钱塘江强涌潮区的千吨级双线船闸——八堡船闸,缓缓打开闸门,迎接着一艘艘货船依次过闸。与此同时,谋划、建设30余年之久的京杭运河二通道正式通航试运行。由此,杭州内河运力突破,升级为三级航道水平。千吨级船舶满载货物可从山东直达杭州,并经过八堡船闸进入钱塘江。

这是浙江省建设现代化内河航运体系示范省的最新成果,也是杭州交投集团成立20年来规模最大、耗时较长的水上投资项目。“之所以要在杭州,花大力气去再建一条运河,一方面是可以提高40%左右的内河运力,加码‘海河联运’,为杭州城东智造大走廊上的制造业企业、外贸企业降本增效;另一方面也是为了给老运河‘解压’,争取做到还河于民。”杭州交投集团主要负责人说,“兼顾经济效益和社会效益,即便是花了6年时间建设,我们也要把这个‘硬骨头’啃下来。”

在突破杭州内河航运能级的同时,杭州交投集团也已构建起“公铁水基并进、

建设开发并重”的综合交通发展格局——

铁路方面,作为“西翼”通道的杭州西站枢纽,于2022年9月开通运营。乘客从西站出发,乘坐时速“300公里+”的列车,2个小时左右可直接到达

合肥、南京等地。

公路方面,2006年建成通车的杭千高速,拉开杭州西进的帷幕。而

后随着千黄高速公路全线通车,这条“美丽高速”不仅实现了杭州市域“县县通高速”,还将杭州

高速路网延伸至周边地区,扩大浙江海洋经济向浙江西部及内陆省份辐射。

“无论是向东接轨上海,还是向西拥抱长三角,我们都在公路、铁路、水路等综合交通运输体系建设下,打造符合杭州特色的一体化交通网,也是为杭州成为长三角南翼核心增长极提供交通互联的助力。”该负责人说。

转型:干大项目 由建站向建城转变

今年20周岁的杭州交投集团,已经迈上了“千亿级”台阶。特别是近三年,杭州交投集团迎来快速成长期。据统计,2022年底,杭州交投集团总资产达1120亿元,较2019年底增长超500亿元,实现了三年翻一番。

正在经历国企改革的杭州交投集团,如何掌握快速发展的秘诀?答案还要落在从“干大交通”到“干大项目”的转型上。“从大交通建设延伸至做大项目,又在

做大项目中稳定企业的基本盘。新时代新使命,我们既要推动交通发展也要引导产业创新。”杭州交投集团主要负责人说。

杭州西站枢纽就是转型的典型范例。

在2017年批复的新一轮杭州铁路枢纽规划中,明确提到“一轴两翼六客站”的总体布局。其中“两翼”分布杭州东西,“西翼”是已全线通车的杭州西站、合杭高铁湖州至杭州段,“东翼”则包括正在规划建设中的杭州机场高铁、钱塘枢纽项目。

该负责人说:“既然是要以铁路枢纽点亮城市版图的新星,那交通大项目的建设也不能止步于建站,而要向建城做延伸。”

因此,在杭州西站已稳定通车运行的当下,杭州交投集团西站枢纽公司仍在对枢纽周边区域进行新城建设及双铁上盖项目的开发。

杭州西站枢纽南北两侧,项目施工如火如荼。不足5年,这里就将建成多个百米以上的摩天大楼。其中“金钥匙”综合体项目将承担五星级酒店、国际会议中心、剧场、超级总部基地办公群、杭州第一高观景平台等高端业态。“到那时候,西站

就不只是铁路枢纽,更是人才集聚、产业高端、功能完善的城市‘心脏’。”

西站枢纽公司相关负责人说。

从建站到建城,杭州西站“站城融合”的经验

也被杭州交投集团应用到“东翼”。

2023年3月,杭州机场高铁项目主线全面开工。与

之同步谋划的,还有钱塘高铁新城。不同于城西,杭州城

东既是杭州发展临空经济的主阵地,也是智能制造的集聚地。“所以我们在对钱塘

高铁新城做规划时,把交通功能与城市服务功能紧密结合。”钱塘高铁新城公司相关负责人举例说,“像是通过串联现有轨道交通设施,用复合的机场、铁路、轨道交通网来吸引人们集聚,同时以新湾路地铁站为核心打造TOD青创未来社区,嵌入24小时青年社区生活场景,满足各类人群

的需求。”

当交通枢纽有了城市烟火气,杭州交投集团以“站城融合”蹚出了“大交通”向“大项目”转型的发展新路子。

改革:提竞争力 做大做强练就硬实力

2021年,国务院国有资产监督管理委员会对“十四五”国资国企改革发展新

看点解读指出,做强做优做大国有资本和国有企业、建设世界一流企业,目的是更好发挥国有经济战略支撑作用。

也就是说,国有企业需要练就过硬实力,才能为服务推动国家重大战略和

地方经济社会发展做出更多的努力和贡献。作为杭州“千亿级”国有企业之一,扎实推进

“凤凰行动”计划是杭州交投集团实现这一目标的定心丸。

当前,杭州交投集团已形成集综合交通工程建设、道路客货运输、收费公路养护运营、港口码头船闸经营、现代交通物流、房地产开发、土地开发收储等多业态于一体的发展新体系。多业态,不代表多样性强。深谙其中道理的杭州交投集团深耕在每一业态的延链补链强链中。

“比如在承接施工项目的能力上,我们还有待提升。”杭州交投集团主要负责人给出一组数据,“在每年杭州市本级和各区县(市)政府类的固定资产投资中,我们市属企业只能拿到其中5%的施工项目。”

为此,杭州交投集团正在用“市场换产业”的思路,精准培育施工类上市企业,努力增强杭州建设市场中的供应链自主可控能力。

除了在建设行业中查漏补缺育“凤凰”,杭州交投集团也在为提升杭州对外开放水平,创新合作模式,做强交通保障提供硬支撑。京杭运河二通道及杭州港钱塘港区下沙综合作业区(以下简

称“下沙港”)的通航启用,正是它瞄准的机遇。

于杭州内河运力而言,下沙港的亮相,无疑是新添了重磅级选手。

据悉,下沙港建设有9个1000吨级泊位以及集装箱、仓库区、海关查验区等配套设施,设计年吞吐量300万吨,是杭州首个千吨级内河港口。

下沙港的“重磅”,不只体现在吞吐量上,更在于为浙江开展“集装箱海河联运、海铁联运”等政策措施

添砖加瓦的助力上。

早在2017年,浙江省海港集团与杭州交投集团在港口码头开发经营、航道建设、现代物流等方面,签订战略框架协议,共同打造黄金水道,践行浙江省海洋强省战略,推进内河水运复兴计划。今年,双方共同出资成立的杭州港务集团,又与浙江海港嘉兴港务有限公司签订合作框架协议,推出了“下沙—乍浦—宁波”集装箱海河联运精品航线,在进一步优化地区营商环境等方面开展后续合作。

试运行近2个月以来,下沙港集装箱吞吐量已破万箱,为周边140余家制造业企业、外贸企业节约综合货运成本20%以上。

国企改革号角持续吹响,杭州交投集团也将紧跟时代浪潮,以企业活力、创新力和市场竞争力,助力杭州全面构建便捷、高效、安全的一体化交通网,加快打造世界一流的社会主义现代化国际大都市。



建于钱塘江强涌潮区的千吨级双线船闸八堡船闸



正在试运行中的下沙港



“美丽高速”杭千高速 陈巍 摄

(本版图片由杭州交投集团提供)