

“新金增2”货船昨从舟山豪舟码头 驶抵姚江必利盛码头

从东海到运河

“一船通达”

杭甬运河只能“通江” 不能“达海”的历史宣告结束



“新金增2”货船昨驶入姚江。记者 刘波 摄

本报讯(记者 范洪 刘波 通讯员 宋兵)昨天,从浙江舟山豪舟码头驶来的“新金增2”货船,载着500吨机制砂靠泊杭甬运河宁波段姚江江畔的必利盛码头,完成首趟“河海直达”之旅,杭甬运河与东海进入“无需换乘,一船通达”的新阶段,杭甬运河只能“通江”不能“达海”的历史宣告结束。

杭甬运河古称浙东运河,至今已有2500多年历史,是我国至今仍在沿用和保存最好的运河。2000年10月,杭甬运河启动改造,2013年全线开通。但囿于河、海船舶通航的限制,有着浙东“黄金水道”之称的杭甬运河,迟迟未能实

现“江海直达”的梦想。

负责“新金增2”货船检验的宁波港航中心验船师陈帅介绍,由于设计方面的区别,河船无法出海,吨位大的海船无法进江,以往通过杭甬运河出海的货物,须在甬江口换驳。同样,进入杭甬运河的货物大多也要在甬江口换驳。

为开拓河海联运市场,2019年,金增海运投资建造“江海直达”船舶——“新金增1”、“新金增2”货船。陈帅介绍,“江海直达”型船舶兼顾河船和海船的特点:相较于一般海船,其吃水较浅,上层建筑高度很低;相较于河船,其通导设备较为齐全,抗风浪能力更强。

“河海联运”成本优势明显,金增海运总经理周方平算了一笔账:以“新金增2”货船为例,从舟山到宁波,运载货物不用中转换驳,节约了一半的时间,费用也节省了10元/吨。

宁波港航管理部门表示,从杭甬运河到东海的“河海联运”有许多优势:减少运输环节、转船次数和操作手续,极大缩短了运输周期;节省了重复卸货、载货的人力物力,降低了运费开支;降低货物的途中损耗1%以上,既减少了货损货差,又降低了环境污染。据测算,与传统的中转换驳方式比较,“河海联运”能使每吨矿石的运输

费用下降10%-20%。

业内人士测算,每运送一吨货物,水运价格是公路运输的四分之一,废气排放却是公路运输的二十五分之一;在运力、运量以及运速方面,两者相当。

对此,宁波市交通发展研究中心副主任、高级经济师戴东生表示:“‘河海联运’实现了沿海与内陆的直接联系,畅通了国内国际直接链接的供应链循环,完善了宁波综合运输体系,有助于宁波舟山港世界一流强港建设,对于宁波服务构建‘双循环’新发展格局、加快建设国内国际双循环枢纽城市具有重要作用。”

宁波晚报



在一起

2020的盛夏
我们共同见证
高温炙烤下,“打工人”的平凡一天
新的一年
我的期待中,希望有你
2021,我们在一起



《宁波晚报》2021年度
订阅价格360元

8月20日,油漆工李定华在清洁渔船。记者 张培坚 摄

