济宁运河重构“北延穿黄”规划

“黄金水道”的财富冲动

本报记者 崔滨 杨传忠

一波清流南去,千帆道尽繁华。如今,迤逦南去的京杭大运河,已经成为济宁引以为傲的“黄金水道”,煤炭、化工原料、建材,都在这条千年古水道里,上演着现代财富故事。

眼下,打通至泰安东平湖水道的北延冲动,正在奔流不息的大运河水中涌动。未来,一路贯穿山东、穿越黄河、直达北京,让京杭大运河重现1800公里水道的梦想,正迈出坚实的一步。

济宁森达美郭庄港期待运河北延的一天。崔滨 摄

运河向北,船闸先行

在济宁市港航局办公楼的大厅里,一台巨大的济宁市河道沙盘,展示出济宁市山东内河航运老大的气魄。作为京杭大运河的起点,济宁市水网密布、航道纵横,全市通航里程达到1100公里,约占全省内河通航里程的80%。

不过,在济宁市港航局办公室主任程鹏雷看来,济宁的航运只有南向一条路,不能不说是种遗憾。“在济宁市港航系统的航运图上,出了济宁市区向北的航道,都是蓝色的虚线,这说明航道还未开通。然而在历史上,济宁的运河里,南来北往的船只那可是络绎不绝的。”

的确,曾有我国水道交通大动脉之称的京杭大运河,历史上曾贯通山东,连接京津,但由于黄河改道,造成河道淤积等原因,如今只有山东济宁以南到杭州可以通航,济宁以北至京津河道自上个世纪初期就已经完全断航。

“目前济宁市的运河北延工程,可以说是船闸先行。”程鹏雷告诉记者,在济宁市的运河北延工程中,一共有长沟和邓楼两座船闸。“船闸可以说是内河航运的重要组成部分,它像一个个节点,将一段段水平面落差不同的航道连接起来。”

济宁市港航局提供的最新数据显示,邓楼船闸,初步投资5.2亿元,目前已完成前期征地和补偿工作;长沟船闸目前也已完成征地补偿工作,同样预计在今年完成船闸的基础建设工作。

“长沟船闸和邓楼船闸预计会在2013年12月竣工。”程鹏雷告诉记者。

期待向北,航运倍增

相比加班加点进行运河北延工程的济宁市港航局,济宁辖区内的航运从业人员,对运河北延的期盼更加强烈。

16日,济宁市森达美郭庄港里车走船鸣,一片繁忙景象。来自河北、内蒙古以及周边菏泽、泰安等地的货车,将化工原料、粮食、玻璃等各类大宗货物,卸满了数千平方米的装卸区。

郭庄港货运部的负责人刘鹏告诉记者,2011年,郭庄港货物运输量超过200万吨,成为济宁市最大的杂货运输港。“2009年,济宁整合河道周边的小港口,与马来西亚森达美集团合作建立了现代化大型港口。”

济宁市港航局办公室主任程鹏雷介绍,之前济宁的航运,煤炭占据了运输量90%以上,“这几年有了大港口,运河水道的吸引力大大增加,木材、建材、粮食、化工原料等货物的运输量显著提升,现在能占到总运输量的20%以上了,可以说,济宁的水运结构比以前更优化了。”程鹏雷介绍。

“和铁路、公路运输相比,航运其实是成本最小、性价比最高而且最低碳环保的运输方式。”刘鹏告诉记者,“现在油价这么高,水运每公里运输成本,只有公路运输的1/6,而且比铁路运输也便宜至少一半以上。”

“这就是为什么好多内蒙古、河北的企业,都愿意不远千里把货运到济宁装船运往南方,就是因为经济实惠。如果运河能向北延伸,那对于这些企业来说,物流运输的成本就更低了。而且,我们港口除了南下,还可以承接北上货物的运输工作,业务量肯定会大大增长。”刘鹏告诉记者。

继续向北,如何穿黄?

一条水道,不仅是一条运输动脉,更能成为带动一方经济活力的引擎。随着运河生态建设和相关人文、民俗风情旅游资源的开发,济宁借助京杭运河,已初步形成了鱼米满仓、两岸秀色的繁华鲁南经济产业带。

济宁市航运局的规划显示,争取到“十二五”末,全市通航总里程达到1200公里,港口吞吐能力达到1亿吨,货运量达到7500万吨,货物周转量达到400亿吨公里。

仅仅济宁一地的繁华远远不够,京杭大运河的巨大带动力,使得山东各地都期盼着运河能够早日北延,打通山东段。不过,记者了解到,目前济宁段的运河北延工程,尽管早已实现了纸上规划,但依然要经过环保、国土等多项审批,而且涉及的拆迁、征地较为复杂,通航目标任重道远。

更为重要的是,在大运河北通泰安东平湖后,如何跨越黄河衔接京津,将是一项更为复杂的工程。众所周知的原因,黄河是悬河,京杭运河从黄河上空通过基本没有可能,通过的办法只能是开挖隧道,从地下穿越。

而穿黄工程不仅技术难度高,且耗资巨大。山东省交通科学研究所原研究员、现浙江省交通科学研究所副总工程师许云飞曾估算,隧道有两种挖掘施工方法,也就是盾构法和敞开式,这两种方式将分别耗资30亿至40亿元和近100亿元。

菏泽古运河期待重生

巨野港:只等通航那一天

本报记者 崔滨 杨传忠

重开黄河古水道,贯通京杭大运河,开辟山东内河航运新“黄金水道”的梦想,正逐渐在菏泽苏醒。洙水河航道已具备通航条件、年吞吐能力百万吨级的巨野港,早已屹立洙水河边。

只是,由于打通洙水河至大运河的航道,牵涉征地、桥梁改造、船闸修建等诸多环节,航道至今仍未完全贯通,万事俱备的巨野港,只能继续期盼。

嘉祥船闸改造进度的加快,使得洙水河通航有望。崔滨 摄

繁华水道 期待今日重现

进入巨野县麒麟镇,一片占地约10平方公里的巨大产业园,将巨野港如明珠般簇拥其中。由于正在修建港口上游的拦水坝截断了河水,30余米宽、能容纳千吨级货轮通行的航道河床一览无余。

如今,设计装卸能力千吨级的煤炭泊位和散货泊位已建设完成。巨野县航运站站长刘建国告诉记者,货物装卸区和进出港服务大厅都已准备就绪,塔吊也早已订货,只要航道一通航,一个月就能到位运营。

与巨野港隔河相对的,是江苏华尔润集团投资20多亿元兴建的巨润浮法玻璃生产厂,高耸的烟囱吐着烟雾,向人们展示着繁忙。刘建国指着工厂内一条直伸入码头的斜坡告诉记者,“未来通航后,工厂的原料和产品,都可以通过航道运输,基本不需要用货车了。”

“现在,洙水河航道改造工程菏泽段全部完成,巨野港口码头也基本完工,进出港的10多公里道路也全部建设完成。可以说菏泽港航所要做的工作,已完成了95%以上。”陈军告诉记者。

一座港带动一方经济

驱车穿行在巨野县,满载着煤炭、玻璃以及沙石的重型货车络绎不绝。

随着路桥费的一涨再涨,水运的价格优势越发显现。巨野县航运站站长刘建国告诉记者,同样的一吨煤,内河水运的价格能比铁路运输便宜40元左右,比公路运输便宜近百元。正是看中了水运的巨大经济价值,“洙水河航道一动工,好多大企业就蜂拥来到巨野投资。”

2009年,江苏华尔润玻璃集团率先发现了菏泽未来内河航运的潜力和价值,投资27.6亿元在巨野兴建了日产700吨优质特种浮法玻璃的巨润玻璃厂。在巨润的带动下,一大批玻璃企业纷纷进驻巨野,它们有的为巨润玻璃提供生产原料,有的利用巨润的玻璃产品进行深加工,短短几年便形成了一条完整的玻璃产业链。

看中菏泽航运潜力的,除了玻璃产业链还有巨野当地的能源集团,投资60亿元的铁雄新沙焦化项目,看准的就是洙水河航道优势,该集团人士估算,其目前年产量300万吨的焦炭,如果全部通过航运销往南方的沙钢、永钢,每年可节约运输成本近7000万元。

一河出多门 通航仍艰难

不过,尽管通航后的前景无限美好,但如今的洙水河航道和巨野港,仍在苦苦等待真正通航的那一天。沿河企业以及巨野港的共同心声只有一句话,“现在巨野万事俱备,只盼通航。”

为何一条航道的开通会如此艰难,是什么延缓了洙水河汇入京杭大运河的脚步?

菏泽市交通运输港航局表示,由于洙水河道穿越济宁、菏泽两市,涉及多个部门、多项工作,资金和审批手续繁多,工程进展一度非常缓慢。

菏泽市交通局人士介绍,洙水河航道需要疏浚和开通的航道51.849公里,其中菏泽境内6.952公里,济宁段44.897公里,途中要在济宁嘉祥县建设一座长约3公里的大型船闸,其余还要在沿途改造和建设16座桥梁,同时航道开通涉及众多的土地征用、拆迁和补偿问题。“既有交通航运和其他部门间的配合,也有两个城市以及同省里相关部门的协调沟通。”

当然,最为重要的还是资金问题,菏泽市交通局人士表示,洙水河航道改造工程预计总投资近3亿元,“可目前的资金总缺口约2.5亿元。”菏泽市交通运输局在反复核算建设资金后,做出上述结论。

“洙水河航道建设,从论证到有了今天的模样,菏泽人花费了十年的时间和辛苦,就是再多困难,我们也要让它通航,但现在,除了期盼再期盼,我们只有在不断的申请、协调中等待。”菏泽市交通局人士表示。