



潍坊临沂济宁等竞跑综合交通枢纽城市建设 国家交通枢纽体系中的“山东画像”

记者 蔡宇丹

枢纽只是手段 产业发展才是目的

全国性综合交通枢纽意味着什么?意味着撬动的巨大流量:人流、物流、资金流,还有随之而来的商贸、消费和税收。

在国家综合交通枢纽网络中,山东的位置在哪里?

2021年2月发布的《现代综合交通枢纽体系“十四五”发展规划》中,属于第一层级的20个国际性综合交通枢纽城市中,青岛上榜;属于第二层级、国家重点建设的80个全国性综合交通枢纽城市中,被点名的山东城市有济南、烟台、潍坊、临沂。

山东省“七网”建设计划中,被点名要加快建设培育的全国性综合交通枢纽城市不光多了菏泽,还将建设10个地区性综合交通枢纽城市,加快推进济南、青岛、临沂、日照、烟台、潍坊等六座国家物流枢纽承载城市建设。

国家物流枢纽承载城市不同的定位,从一个侧面给山东这六座城市的资源禀赋进行了画像。

2018年公布的总计127个国家物流枢纽承载城市中,青岛集港口型、空港型、生产服务型、商贸服务型四大枢纽于一体,济南为陆港、商贸服务型两大枢纽,临沂为商贸服务型枢纽,潍坊为陆港型枢纽,日照、烟台为港口型枢纽。

青岛之所以成为山东唯一一家生产服务型枢纽承载城市,作为山东第一工业大市,雄厚的产业基础给这个生产服务型枢纽提供了有力支撑。

对生产服务型国家物流枢纽的定位,国家发改委和交通运输部的文件这样描述——依托大型厂矿、制造业基地、产业集聚区、农业主产区等,主要为工业、农业生产提供原材料供应、中间产品和产品成品储运、分销等一体化的现代供应链服务。

潍坊寿光作为全国“菜篮子”,有中国最大的蔬菜集散中心,日均交易蔬菜820万公斤、年交易额100亿元;济宁煤炭储量250多亿吨,年产原煤8000万吨以上,占山东省一半以上;临沂正在全力做长三角的“菜篮子”“果盘子”“米袋子”,打造长三角产业链转移的大后方。这样一个产业基础,成为物流枢纽的硬核支撑——有了产业,就得有运转良好的道路、港口,有稳定的能源、原材料等供应链服务,有居住、餐饮、医疗、教育等配套,当然,还有稳定的税收和就业。

国内智慧物流龙头企业传化智联相关负责人在接受记者采访时说,物流枢纽的根子还是在产业,枢纽是手段不是目的,是为了一个区域的产业发展。这六大类枢纽城市中,生产服务型枢纽城市最具潜力。

这位负责人说,各城市打造枢纽是为了流量,但要的是有价值、高质量的流量,对产业没有贡献,要这个流量有什么用?



济宁能源梁山港一角 (资料片)

近日,山东省发布《基础设施“七网”建设行动计划》(以下简称“七网”建设),强调要加快建设培育烟台、潍坊、临沂、菏泽等全国性综合交通枢纽城市。同时,济宁能源梁山港山东京杭多式联运中心、龙拱港山东京杭集装箱多式联运中心两个项目列入山东省《现代物流网建设行动计划》重点项目清单。

目前,潍坊、临沂等区域非中心城市竞跑全国性和地区性综合交通枢纽城市建设,济宁打造多式联运全国交通枢纽城市背后,是一场发展模式的嬗变。



京沪二线的“潍坊弯”是沿海高铁的重要一环。(资料片)

潍坊快速衔接 京津冀、长三角城市群

2021年11月15日,潍坊市交通运输局局长于世文在线访谈时透露,“十三五”以来,潍坊累计完成交通基础设施建设投资549.9亿元。

于世文在访谈中表示,近年来,交通项目建设资源要素供给形势更加严峻,行业治理能力面临挑战更加突出,迫切需要推动交通运输由传统规模扩张向提高发展质量转变。

构建全国性综合交通枢纽,少不了机场。在山东省“七网”建设计划中,2023—2025年,规划迁建潍坊机场,2026—2030年规划布局潍坊滨海、安丘、诸城等一批通用机场。

潍坊新机场选址寿光稻田镇,总投资87亿元,规划2030年旅客吞吐量290万人次,货邮吞吐量9万吨。

2021年3月,顺丰在潍坊投资6.5亿元建设新的产业园,这个项目落户在潍坊高新区,潍坊一系列“高大强”项目,比如潍柴国际配套产业园二期、歌尔光学产业园、国家电力投资集团储能产业园、潍坊半导体产业园贝瑞康

万吨抗体蛋白等都集中在这里,总投资1835亿元的224个重点项目正在潍坊高新区加快建设中。

这些半导体、消费电子、生物医药产业为航空物流提供了丰富货源,也给潍坊再建一个新机场提供了充分理由。

2021年,潍坊GDP以9.7%的增速跑在山东最前面,一年净增1138亿元,超过8000亿量级的常州、烟台、唐山、徐州,也超过了万亿之城西安和南通,一般公共预算收入656.9亿元,跑进2021全国地级市财政收入十强,增速位列“全国十强”榜首。

各项关键经济数据显示,潍坊经济正处在强劲上升通道。这样的竞跑速度下,就必须成为一个全国性综合交通枢纽,在全国交通运输网中找到自己的位置,寻找发展机遇。

在国家综合立体交通网络的6条主轴中,京津冀—长三角的大通道中,北京经潍坊至上海;7条走廊中,京藏走廊中青岛经潍坊至拉萨。潍坊被列为全国性高铁枢纽城市。于世文在线访谈时指出,京沪高铁辅助通道落地实施,强化了潍坊与京津冀、长三角城市群的快速衔接。

在全国性高铁客货运版图中,潍坊正在推动潍坊高铁北站

综合客运枢纽和潍坊北站高铁物流园区建设,要发展成为冀鲁暨环渤海地区高铁物流中心。这个定位已经跨过了胶东都市圈和山东半岛城市群。

在加密城际铁路网络上,潍坊重点推进胶东经济圈城际铁路公交化。

在港口建设上,潍坊市积极争取省渤海湾港口集团入驻潍坊,扩大港口能力,潍坊港现已发展成为黄三角地区最具潜力的综合性港口。

这样一个竞跑方向,点出了建设全国性综合交通枢纽城市的两大方向:城市群和都市圈抱团发展的时代,只有更多地融入、链接国网大通道、大走廊,才能找到更多产业机会;只有公路、铁路、港口、机场建设全线发力,形成一个综合、立体的交通网络,发力多式联运,才能优化资源配置,补齐枢纽设施短板,在全国交通网络中高效地、低成本地进行要素聚集,提升枢纽体系整体效能。

济宁打造 北方内河航运中心

全国性综合交通枢纽,对于区域经济的影响至关重要。

6月22日,中央全面深化改革委员会召开会议,通过了《关于加强和改进行政区划工作的意见》。新一轮行政区划调整即将开始这一信号的释放,使得撬动巨大流量的全国性综合交通枢纽、国家物流枢纽承载城市的竞跑更趋白热化。那些未进入“国家队”大名单的城市,正在加紧顶层设计,寻找新出路。

现在,济宁正在举全市之力,依托济宁港航发展集团打造“北方内河航运中心”。

在鲁南都市圈,济宁经济体量排名第二。在淮海经济区这个横跨四省的经济圈中,济宁经济体量排名第三。淮海经济区里的中心城市徐州,是中国铁路枢纽,同时还是江苏省的省域副中心城市。鲁南都市圈里的临沂,是中国北方商贸之都,经济体量在鲁南四市中排名第一。作为国家商贸服务型物流枢纽承载城市,今年,临沂市政府工作报告中提出,5年内计划投资1260亿元,完善临沂的交通网络,高速

公路通车里程力争突破1000公里,约占全省1/10。

夹在这两个“流量大户”中间,如果不有所作为,很容易被虹吸。

济宁的流量入口在哪里?济宁梁山港,正处在瓦日铁路与京杭大运河的黄金坐标点,前者是中国东西部重要的煤炭运输通道,年运输量超过2亿吨,运力空间非常大,后者内河航运运力全国最大。晋陕蒙的优质煤炭资源,通过瓦日铁路、新兖铁路转送到梁山港,不仅是山东煤炭保障供应的主力军,还能沿运河入长江,辐射江浙沪。

随着双碳目标落地,内河航运的价值凸显,特别是今年京杭大运河全线通水,长江经济带的内河航运体系在竞争中优势凸显。

水运成本低,吞吐量大。在中国经济最为活跃的长三角地区,内河航运是重要的物流通道。江苏省交通运输厅的数据显示,京杭大运河江苏段2020年运输量达到5.3亿吨,相当于8条京沪高速公路的货运量。浙江省港航管理中心的数据显示,2021年浙江省内河吞吐量达到4.4亿吨。

记者注意到,山东省“七网建设”中,内河水运方面,要完善提升京杭运河、小清河等“一纵两横、三干多支”航道网;加快推进小清河复航,实现海河联运;积极推进京杭运河与小清河连通工程前期研究。

目前,京杭大运河全年通航里程877公里,其中济宁段通航里程251公里,占了接近1/3。在济宁举行的一场行业沟通会上,上海亚东国际货运有限公司供应链总监邵建提出,济宁要抓住全国统一大市场建设的机遇,打造现代港航物流全产业链。

全国统一大市场的建设、京杭大运河全线通水,使济宁这样的三线城市一下撞上了历史机遇期。

在这场转变中,多式联运成为构建交通枢纽城市,进行快速资源整合的一个巨大优势。

占据西煤东运的咽喉要地,现在,济宁市正在把梁山港这个内河航运港口打造成千亿级港口,成为京杭大运河上“西煤东输、北煤南运、南货北调、集装箱运输”的大型航运物资集散地;同时构建连接中欧班列、海运、公路、航空等各种运输体系,组成高效、经济的多式联运网络,才有了拓展更多业务的可能。

构建这样一个北方内河航运中心,苏州是典型样板。苏州既有京杭大运河这样的三级航道,又有江苏(苏州)国际铁路物流中心。2021年,苏州港货运吞吐量达到5.66亿吨,位列全国第六,其中内河吞吐量达到1.77亿吨。

2022年,济宁市提出实施制造强市、现代港航物流等九大战略,支持济宁能源打造千亿企业,建设亿吨大港,发展亿吨物流,培育千亿产业,通过港口贸易带动大宗货物交易,最终实现港产城融合。

这样以市场交易驱动为主的发展模式之变,正是交通运输由传统规模扩张向高质量发展转变的生动体现。