

济宁全力打造北方内河航运中心,以港聚产、以产兴城、以城育港

“港产城”循环驱动“运河之都”蓄势崛起



千年运河已成为一条黄金水道。

文/片 记者 孔茜 康岩
通讯员 杜浩

河港对标先进海港 智慧化提升吞吐量

今年1至10月份,济宁港航经济运行呈现快速发展、稳步提质的良好态势。全市港口完成货物吞吐量4806.7万吨,同比增长25.9%,港口吞吐量位居全省内河第一、全省港口第五,超过常州、徐州等江苏大港。港口集装箱吞吐量42224标准箱,同比增长148.6%。

增长势头强劲的背后,是基础设施提标。太白湖西侧,是济宁龙拱港,碧水连天、水深河阔。龙拱港河港对标海港,全面对标青岛港,打造智慧化集装箱示范港。

港口内,岸桥起重机、场桥起重机等设备,均由龙拱港自动化轨道吊吊运,姑娘们远程操控。“我一人可以操控4台自动化轨道吊,两分钟可以完成一套装船收箱作业。”龙拱港自动化场桥司机高秀芝介绍,随着自动化设备投入使用,场桥司机无需再高空作业,在中央控制室内通过4块电脑屏监控整个作业流程,使用操纵杆、鼠标即可完成操作,作业效率较传统方式提升80%。

“从10月份起,我们对智慧化港口最难、也是最重要的水平运输进行突破,11月10日开始大批量调试RGV车辆。”龙拱港技术信息中心主管张艳东介绍,为将传统件杂散码头蝶变成现代化集装箱港口,龙拱港在全国范围内,率先将海港先进理念和智慧化方案全面引入河港,采用“自动化岸桥、无人智能水平运输机器人、全自动化场桥”技术路线,部署工业5G专网,实现港机自动化、融合定位、无人智能驾驶等多生产场景应用。

有了智慧化载体,龙拱港集装箱运输亦有优势。以焦炭运输为例,集装箱虽比散货焦炭运输每吨多20元,但散货运输能损耗1%,即1万吨焦炭损耗100吨,按市场价3000元一吨来算,100吨焦炭即30万元。而集装箱运输几乎无损耗,这30万元即为企业纯利润。就这样,试运一单后的洪达焦化,成为内河航运第一家“散改集”企业。每月运输量也从最初的几百吨增加至1万吨—2万吨。

如今,从焦炭、钢材,到粮食、农资,集装箱货物品类逐渐多样化,龙拱港运力未来可期。“龙拱港是济宁集装箱枢纽港、示范港,梁山港、跃进港、太平港作为喂给港,货物将集中至龙拱港出运。”中交润杨(山东)国际物流有限公司董事、副总经理胡杰介绍,龙拱港开通主航线,采用大舱位船舶统一运输,其他港口使用新能源船舶向龙

济宁不沿边、不靠海,却是京杭大运河最北端的通航城市,也是“北煤南运、南货北调”的重要航运枢纽。山东省支持济宁发展在内河航运,同时推动鲁南经济圈转型跨越,培育鲁南物流能源廊带。内在优势、外在机遇推动,济宁构建起“以港聚产、以产兴城、以城育港”的港产融合发展新格局,着力打造大运河文化经济带先行区、产业集聚区、转型升级示范区。



龙拱港全力打造智慧化港口。

拱港往返运输,形成“以点带面,以线带片”的网络布局。2023年,中交润杨集装箱航线全面开通,在传统点对点航线基础上,开启全程加挂航线模式,开通河海联运,打通济宁直达上海的外贸新通道。

一港五区差异发展 港产融合越走越宽

运河之畔的济宁,既有能源基础加持,亦有制造业的良好底子。当内河航运与制造业不期而遇,港产城融合发展的路子即成为区域性经济发展的又一战略支点。

差异化定位是济宁探索以港聚产、港产融合的“先行棋”。为此,济宁推动形成“一港五区 多点协同”的发展格局,规划建设了梁山港京杭多式联运物流园区、龙拱集装箱示范园区、跃进港临港产业园区、邹城临港产业园区、微山临港产业园区五大产业园区。

在距梁山港仅1.5公里处,济宁市及梁山县规划了临港产业园,吸引河北物流集团金属材料有限公司、山东柏颐车业有限公司与济宁港航发展集团合作,成立济宁港航金属材料公司,共建济宁港航钢

铁物流加工基地。目前,5条国内先进的高强钢加工生产线建成投产,具备钢材年加工50万吨、仓储和贸易50万吨的能力,成为物流与制造业融合创新发展的典型。

位于济宁城区的跃进港,以智慧物流钢城为未来发展定位。“随着城区高质量发展,港口将进入转型阶段。”山东京杭智慧新钢投资运营有限公司董事、副总经理李哲表示,跃进港目前是以散货为主,年吞吐量达800万吨。为实现差异化发展,经过市场调研,发现济宁市钢材需求量大约2000万吨,主要集中在装备制造产业与建筑工程行业。为此,聚焦港口新定位,规划以跃进港港口为核心,围绕综合服务平台、金属加工(共享加工中心)、再生资源园区、金属专用设备产业园区,设立钢厂前置仓、交割仓(园区),打造钢材相关智慧物流园区。

矿集团等大型企业合作,规划建设韩庄、留庄临港产业园,打造京杭运河物流集散地。邹城主动融入“任充邹曲嘉”都市区一体化发展,加快推进济枣高铁邹城段、邹济高速邹城段、太平港专用铁路、铁水联运物流园等项目建设,构建空铁公水立体交通体系。

内河航运再迎机遇 有望打通北向通道

港航经济引得活水来,港产融合的探索实践,让济宁有了崛起之势,让产城融合有了更多可能。

聚焦“一港五区、多点协同”发展格局,济宁统筹规划了安居煤矿转型升级、火车西站扩容升级和龙拱港集装箱多式联运,建设龙拱港—安居煤矿港产融合片区。“龙拱港地理位置优越,临近安居煤矿,且距济宁火车西站直线距离仅7公里,能够实现公铁水联运模式。”卢冠一介绍,按照“前港—中厂—后城”理念和“产业隔离、有机整合、一体发展”思路,通过发展现代物流、综合商贸和高端服务产业,打造港、产、居、游“四位一体”的现代化港产融合片区,构建“以港聚产、以产兴城、以城育港”港产城融合发展新格局。

“当前,济宁正面临因运河再度繁盛的重大战略机遇。”济宁市现代港航物流发展指挥部办公室副主任、市国资委党委委员、副主任张猛说,省十二次党代会报告中提出“积极发展多式联运,开辟货运航线,布局建设一批内陆港,支持有条件的地方发展内河航运”,可以说这是为济宁“量身定制”的难得的重大机遇。《山东半岛城市群发展规划》提出,支持济宁打造中国北方内河航运中心,济宁内河航运迎来战略性发展机遇期和窗口期。同时,我省以济宁为核心的“一纵三横”航运主骨架建设也在逐步推进,小清河复航工程基本建成,京清运河、穿黄河北延工程也在积极推进,济宁通江达海的“北向”通道即将打开。

现代港航物流作为济宁“三大突破”战略之一,赋予千年运河新的使命。经过多年积累,济宁现代港航物流发展到了乘势而上、跨跃升级的关键阶段,通过发挥济宁临河的独特优势,叠加铁路、公路、航空资源,集聚物流、贸易、产业能量,打造港航物流高地,对于推动全市产业转型升级和高质量发展具有重要意义。

借着这一东风,2023年,济宁市现代港航物流发展指挥部将紧扣我省对内陆和国际开放的桥头堡建设,全力加快“物流、贸易、产业”一体融合、互促并进,更大力度推动内河港口向开放港口、散货运输向集装箱运输、传统运输向新能源运输三个转变,争创“港口型国

家物流枢纽”。

“十四五”期间,济宁超前谋划了一批港航项目,到2025年,基本形成干支直达、联运高效、安全绿色的“一干双线十二支”内河水路运输体系,210公里主航道和117公里湖西航道全部实现二级通航标准,白马河、洙水河、新万福河、北大溜河等主要支流航道实现三级通航标准,全市三级以上航道占比由现在的30%提升到60%;京杭运河主航道船闸全部实现双线通行;港口吞吐能力过亿吨,集装箱运输突破20万标箱,力争达到30万标箱。

放大枢纽驱动效应 融合发展蓄势崛起

在航道阔、港产融的双重助推下,济宁现代港航物流、港产城融合发展未来大有潜力。

“推动港产城融合发展,是顺应全球港口城市发展趋势,打造高质量发展动力源的重要举措。”在北京交通大学交通信息管理工程系书记、副主任,济宁港航内河经济研究院院长沈孟如看来,构建双循环新发展格局,济宁港应展现更大作为。放大港口枢纽驱动效应,融合发展也必将蓄势崛起。

济宁港产城融合发展围绕建港、聚产、兴城三大核心元素展开,建港是面向城市产业发展需要,完善以港口为核心的综合运输体系,增强集装箱运输、多式联运等港口功能,提升新技术应用水平,创新智慧绿色发展模式,建设绿色化、智慧化、规模化、现代化的综合性港口。聚产则是依托港口物流发展带动,通过原有产业转型升级一批、港口辐射吸引一批,实现制造、商贸等临港产业聚集发展,培育发展高端服务、现代物流、总部经济等新业态,提升产业发展综合实力。而兴城便是依托港口、产业发展带来的基础设施提升、资金人才等资源汇集,逐步拓展智慧社区、文化教育、医疗健康、休闲旅游等产业,推动城市的经济繁荣、宜居乐业。

以港口为龙头带动,以产业为核心发展,将促进城市基础设施建设,并吸引汇聚南北东西的物流、人流、信息流、资金流和技术流资源,为区域经济发展提供助推器。以城市为经济载体,城市商贸交易、金融信息等城市功能不断提升,对周边地区辐射能力增强,为港口提供发展腹地,同时多元化城市功能提升培育先进制造、现代服务业等临港产业发展,不断外延城市经济内涵。



扫码下载齐鲁壹点
找记者 上壹点

编辑:于梅君 美编:陈明丽 组版:刘森