“河海穿梭巴士”有望驶入小清河

特定船舶海河直达，远洋货物水路入鲁将更便捷

一头深居内陆，一头连接大海。即将复航的小清河，让沿岸五座城市在“家门口”有了“出海口”。

6月30日，小清河滨州港博兴港区波澜不惊，和其他三个港区一样，一起静待复航的到来。沿线企业更是翘首以盼，复航后的小清河如果采用联运模式，一艘艘“河海穿梭巴士”将让这条黄金水道的含金量更高。

▶小清河滨州港博兴港区正在静待复航的到来。

文/片 记者 王杰 于泊升 杜春娜 夏侯凤超 李梦瑶

水深已达试航要求 两艘船停靠码头

博兴县是滨州市县域经济发展强县。

沿着228省道往东，离博兴港七八公里远，便是博兴县经济开发区，京博控股、香驰控股等省内知名工业“巨头”都集聚于此。沿小清河一路行驶，重卡货车往来不断，彰显着此地工业的发达、物流的繁忙。

6月23日，“清河入海”徒步小清河系列融媒报道团队来到港区，远远望去，整个港口主体形态已经完成，码头沿线配备有一台龙门吊和三台固定吊，与记者此前探访的济南港、章丘港、高青港一样，该港口也已做好复航准备。

根据相关规划，博兴港区一期建有8个1000吨级泊位，泊位总长度810米。记者了解到，小清河的四个港区共26个泊位，四个港口作业区全部取得经营许可证。

从体量上看，博兴港与济南港规模相当。

“3米多深，快两个人的高度了！”停下手中的农活，附近村民老周用手比划着水深。在沿岸农田里耕种了一辈子，老周对眼前的这条河很熟悉，“从去年年底开始，水位就上来了。”

2022年12月30日，小清河博兴港以下段试航活动在博兴港举行。试航活动上，“鲁清001”“鲁清101”两艘试验船首次亮相小清河。

“水深了，才能停得住船。”顺着老周手指的方向，记者看到，三台固定吊下的水域停放着两艘黑底蓝身的货船，其中一艘船的船头位置标着“鲁清101”的字样，这就是此前小清河试航的试验船。

目前，小清河全线水深已基本接近复航要求。

昔日成就众多老字号 如今再给企业带福音

小清河复航能带来什么？经历过通航的企业最有发言权——

“过去，小清河里全是装载着货物的船只，便利的水运支撑起老济南的繁荣与昌盛。”百年企业东元盛染坊第四代后人张炼回忆说。彼时，东元盛借水运发展逐渐兴盛。“这更是一条山东的水上‘丝绸之路’。”百年老字号瑞蚨祥创始人孟洛川第五代玄孙孟钢常听老人讲起，小清河为瑞蚨祥带来了南方的丝绸、茶叶，一度让家族企业开到日本等国家。

曾经见证繁盛场面的“黄金水道”复航在即，小清河沿岸的企业也已经摩拳擦掌。

山东京博物流公司是一家靠交通运输生存的企业，物流年吞吐量达2300万吨。厂区与博兴港区相距仅6公里。“复航可以拓宽物流通道。”企业物流方案专家孙成林介绍，“走水路不仅货运量更大了，单位物流成本也更低了。”

博兴县进出口总额连年位列滨州第一，对国际货运需求巨大。孙成林说，这半年多来，他每次与沿线企业相关人员会面时，复航带来的价值成了必谈话题。

“内陆港等于将港口功能搬到我们博兴，将外贸企业通关时间由原来的一到两天缩短到一到两个小时，同时为外贸企业减免了出口集装箱在港口产生的退关、换船、堆场使用等环节的费用。”博兴县商务局党组成员李晓兵说。

不仅博兴，连通五城的小清河通航后，沿线企业受益直接而明显。淄博的博汇集团所需化工原料原盐主要从寿光羊口采购，目前全部由公路运输到厂；进口木片、煤炭主要运输港口为龙口港、烟台港以及潍坊港，然后转公路或公铁联运到厂。“小清河复航后，将加速要素流动，为我们企业发展带来更多机遇。”博汇集团物流部经理康鹏说，经初步估算，部分原材料改为水运后，运输成本每年可减少上千万元。

将大大降低运输成本 远景年运量8000万吨

“60多家企业、200多位代表参加，十多家企业现场签约。”近日，小清河现场宣介会在济南举办，这场推介会，让山东省小清河复航工程工作专班负责人、省交通运输厅二级调研员王继宏对复航后小清河的未来信心满满。

小清河流经山东中部工业走廊，沿线产业聚集度较高，规模以上的大企业有20多家，如魏桥、西王、博汇、香驰、京博等，涉及行业包括钢铁、铝业、造纸、化工、纺织、粮油等。

“这些企业每年所需铁矿石、铝矾土、原盐、煤等主要原材料大多依赖进口，类似大宗货品最适合水运。”王继宏说，小清河断航以来，上述企业货物主要采用“港口——公路或铁路”的运输方式。

山东省粮油集团、德能生物等粮食加工企业，也在小清河复航里看到了“甜头”。粮食加工的大豆、玉米等原料大部分来自北美，这些物资通过青岛港、日照港、龙口港上岸，再通过公路、铁路运往厂区。小清河复航后，这些散粮物资通过海河联运方式，在龙口港等海港转水，沿小清河上行至腹地粮食加工企业，将大大降低运输成本。

此外，伴随着济青高速、胶济铁路运输能力接近饱和，运输成本高和运输能力低的矛盾愈加突出。同时，随着油价上涨，各大企业运输成本大幅度提高。

在山东全省新旧动能转换先行先试、黄河流域高质量发展的时代大背景下，小清河航运作为一种新动能，竞争力满满。“经过测算，小清河复航后，预计到2030年运量可达4000万吨，远景年运量预计突破8000万吨，届时它将成为一条真正通江达海的‘黄金水道’。”王继宏说。

内河海洋无缝衔接 真正实现“船通大海”

内河船体态小、吃水浅，进入海洋经不住大风大浪，在航运中，内河船无法直接驶向大海，只能在入海段倒货，与海船“接力”，进行海河联运。

在内河船不能直接入海的现实情况下，小清河如何实现真正意义的“船通大海”？

“太仓港到洋山港的模式或许可以借鉴，特制船型加特定航线，船舶从内河一口气跑向近海。”孙成林指着办公区的国内交通图说，内河与海洋“一船直达”完全可以实现，南方已有先例。

据了解，小清河复航规划的航运模式有三种，除了倒货外，还有“内河自航+海上顶推”的方式。去年，小清河下游60公里试航时亮相的试验船，就属于自航船。这种船自带动力和货舱，在内河上自由航行，到达羊口港时，海洋动力船接入船舶后部，自航船不再使用自身动力，而是由后方的动力船将其顶推到大海上航行。

“倒货和换船虽然操作简单，但效率低，最有效的方法还是海河直达。”孙成林称，江苏太仓港到上海洋山港间有定制航线，长江上的特制船舶进入航线后，可以由内河直接驶向近海。这种一站直达的快速航运，被称为“太仓快航”，使用的船舶也有一个动听的名字——水上穿梭巴士。

“这种模式可以引入到小清河，打造山东的‘河海穿梭巴士’。”孙成林说。

海河直达的设想也出现在小清河复航规划中，相关部门计划学习长江、珠江近海与内河间航运模式，向海事部门申请定制航线。符合特定标准的船舶可从近海进入小清河，驶向内河港口。反之，从小清河沿线港口出发，也可顺河而下，在入海处直接进入大海，驶向莱州湾，提高货运效率。

6月30日召开的山东省政府新闻办新闻发布会上，省交通运输厅副厅长高立平介绍说，山东制定了小清河市场培育期政策，包括航道、船闸收费、航行船舶建造、小清河航行船舶运营、港口装卸等在内，将进行优惠奖补。

孙成林期待着，未来小清河船来船往，目的地是星辰大海。

相关链接

我省将尽快组织小清河首次试航

记者 白新鑫

6月30日上午，山东省政府新闻办召开新闻发布会，解读《山东省加快内河航运高质量发展三年行动方案（2023—2025）》及《关于支持内河航运高质量发展的若干措施》。

会上，省交通运输厅副厅长高立平介绍了小清河复航工程的总体进展情况。截至目前，一期工程四个港口作业区全部取得经营许可证，建成数字化航道系统、港口运营管理系统及监管服务系统，并完成联调联试。总体看，航道、港口等设施条件已满足试航要求。

6月13日，省水利厅、省交通运输厅正式启动全线蓄水、调试。截至目前，小清河全线水深已基本接近试航要求。考虑到即将到来的主汛期对船舶航行影响较大，为最大程度确保航行安全，将在综合研判、统筹考虑防汛度汛要求与通航安全基础上，尽快组织首次试航，首次试航将采取空载试航模式。同时，抢抓新一轮内河航运高质量发展机遇，充分利用刚刚出台的若干政策优势，加快培育小清河航运市场。

对小清河船舶通行费实施减免优惠政策

记者 白新鑫

6月30日，山东省财政厅二级巡视员韩志毅介绍，省委、省政府高度重视内河航运发展，将其作为深化新旧动能转换、推动绿色低碳高质量发展的重要手段来抓。我省实施支持内河航运高质量发展的若干政策。

对建造载重1000吨级、2000吨级内河航运船舶，最高分别奖励72万元/艘、96万元/艘。对在小清河沿线港口进行货物装卸的船舶，按照货物装卸量给予每吨5元的运营奖励。

加快内河基础设施建设。对连接内河港口的疏港公路，给予每公里最高450万元补助，支持打通公路、水路联运“最后一公里”。

从今年7月1日起3年内，对通过京杭运河山东段船闸的集装箱船舶过闸费免收部分，由省级财政承担。对小清河航行船舶通行费、过闸费，实施收费减免优惠政策，省级给予60%奖补。通过出台这些减免优惠政策，降低内河通行成本，培育内河航运市场，壮大内河港航经济。

编辑：彭传刚 组版：刘淼