

清河入海

小清河复航大型融媒报道⑨

小清河复航,打开内陆城市竞争新赛道

从济南、淄博等沿线5市到内河港口城市济宁,如何把握机遇“借水行舟”?

记者 蔡宇丹

一项时间跨度长达15年的超级工程

2008年4月,小清河启动复航前期调研,刚刚工作两年的杨尊伟加入团队中。自此,杨尊伟全程参与小清河复航整个过程,一干就是15年。现在,杨尊伟已经是山东省交通规划设计院集团有限公司水运规划设计研究院副院长。在他眼里,小清河从断航到复航不是人为因素,而是时代的选择——

1997年,小清河断航。1998年底,山东高速公路通车里程达到914公里,跃居全国第一位。

2008年,小清河启动复航前期调研。这一年,中国第一条高铁京沪高铁开建。

2017年,小清河复航工程立项,核定总投资136亿元,从投资强度比,同期山东大多数高速路建设都是上百亿元投资。

2018年,山东开始新旧动能转换,小清河复航工程被列入山东新旧动能转换重大项目建设第一批优选项目。

2019年5月,小清河数字化航道施工图设计获山东省交通运输厅批复。小清河复航工程前期工作,竟历时整整11年。

这样一个巨大时间跨度,无形中增加了工程复杂性。

杨尊伟说,2008年,他们进行了一次调研。从永锋钢铁、西王、传洋、广富到三星集团,小清河沿岸分布的大型钢铁企业每年对铁矿石需求量在3000万吨。位于小清河入海口的寿光,是中国北方主要盐业生产基地,年产800万吨原盐。

当时的调研结果显示,小清河复航后,运输货种主要有铝矾土、铁矿石、工业盐、散粮、造纸原料、建材等。

这期间,山东新旧动能转换的大幕正在开启。产业调整的巨大变化下,2019年,杨尊伟和团队对小清河腹地企业货运量又进行了一次调研。与10年前的调研相比,小清河腹地整体年货运量在5100万吨左右,粮食依然稳居运输大户,铝矾土货运需求量在1050万吨,铁矿石缩减到300万吨,沿线钢铁、铝业、造纸、化工、粮油等企业运输物资增长迅速,其中80%的原材料需要进口。

在一些超大件运输上,水运显示了独特价值。去年8月,“世界第一环”、重155吨、直径15.673米的环轧钢环从伊莱特章丘厂区经济青高速北线,再到潍坊港上船运到大连港,沿途拆除高速路国省县乡道护栏、绿化带及新修道路等,费用不菲。小清河复航后,这个“大块头”可直接从济南章丘港装船,沿小清河直达大连港,可

小清河在断航26年后复航,这个新中国成立以来山东内河港航史上一次性投资最大项目在这个节点完工,一个属于水运的低碳时代正在开启。

那么,小清河复航,离全面盘活山东内河航运还有多远?围绕小清河复航,从鲁中的内陆区县到省会济南,再到山东最大内河港口城市济宁,如何把握机遇“借水行舟”?



“鲁清101”在小清河济南港主城港区港池掉头,济南“通江达海”迈出坚实一步。记者 杜春娜 摄

以极大地节省运费。

山东要“通江达海”,小清河复航是第一步

小清河复航起点定在济南市荷花路小清河桥下200米处,终点为潍坊港西港区羊口作业区,全长169.2公里。

杨尊伟说,200公里以内属于公路经济运距,小清河最大弱点在于运距短,但也有一个巨大优势,它是山东省现阶段唯一一条具备海河联运开发条件的航道。

2022年6月,山东省基础设施“七网”建设行动计划发布,提出构建“通江达海”的内河水运网。“通江达海”这四个字,隐含着这个经济大省的几多期许——

内河水运一旦通江达海,山东内陆腹地制造业就能享受更多低成本物流,提升产业竞争力。杨尊伟说,小清河复航工程,是山东打造“通江达海”的内河水运网的起步工程。“起步”之后就是连接,将小清河航道中的济南港、淄博港等内河港,和青岛港、烟台港等沿海港口联动,这对山东经济发展将是一大突破口。

河海联动,少不了运输工具的“革命”。2022年7月,专门为小清河复航研制的2000吨级电动河海直达船舶开建。山东版河海直达船按海船标准建造,还能跑内河,在内河港和沿海港口无缝对接。

城市竞争新赛道:借水运,开新局

随着小清河复航,沿线及腹地城市都

在畅想如何借水运开新局。而《山东省加快内河航运高质量发展三年行动方案(2023—2025年)》的公布,更是给了沿河城市以巨大驱动力。

这些城市中,山东最大内河港口城市济宁动作最大。2022年,济宁市政府工作报告指出,济宁要打造北方内河航运中心,推进千亿港航物流产业。

济宁敢开“北方内河航运中心”这个局,关键是正好坐在了通过京杭大运河连接长三角和京津冀这两大城市群的“棋眼”位置。2022年,济宁港货物吞吐量稳居全省内河港口首位。今年上半年,预计济宁港口货物吞吐量仍将保持26%的增幅,集装箱运输实现3倍增长。截至目前,济宁港累计开通济宁至武汉、太仓、上海等集装箱航线15条;通达南京港、连云港、镇江港、宁波港等50多个港口;物流贸易覆盖100多个城市。

济宁要开辟“千亿港航物流”这个新赛道,必须把盘子做大。在济宁港航提交有关部门的建议中,就有结合南水北调东线二期工程,积极推进京杭大运河穿黄工程和黄河以北段复航工程的论证。

“小清河复航,带动的只是济南、淄博等沿线五个城市;如果小清河和京杭运河连起来,带动的是半个中国。”济宁能源中交润扬(山东)国际物流有限公司副总经理杨永高说。这就是说,通过小清河与京杭运河相连,进入国家航道网,通过水路直达长江、赣江、湘江,才能真正把山东内河水路运输全面盘活,济宁港这个山东最大内河港口才能达到价值最大化。通过京杭运河连接长三角和京津冀这两大城市

群,北方货运格局或将一变,进而改变地方产业发展格局。

现在,济宁正在以临港产业园为依托,打造煤炭、粮食、农产品、汽车等区域性大宗商品交易市场,其中梁山港突出煤电,龙拱港突出集装箱运输,跃进港突出钢材及粮食加工交易。太平港开工建设国内首个新能源船舶制造基地,预计年底前三艘新能源船舶实现下水。

在内河航运这个新要素搅动下,谁将是中国北方最重要的内陆枢纽港?那就要答好“深度挖掘内河资源对新兴产业的拉动潜力”这张新考卷。

对济宁这个山东腰部城市而言,要发挥自身禀赋找到“新赛道”加速成长;对于济南而言,在提升城市能级和首位度上,这是一场必须全力以赴的流量争夺战。

2020年,济南入选商贸服务型国家物流枢纽建设名单,小清河复航让济南多了一个面向渤海的“出海口”,空水公铁“四港合一”的配置下,多式联运的价值才能充分释放。

对于济南都市圈而言,小清河复航的战略价值更大。从山东“一群两心三圈”发展格局看,小清河腹地撑起了整个省会经济圈,走好小清河这盘棋,汇聚物流、商流、信息流和资金流,提升省会经济圈一体化广度和深度,重要性不言而喻。

对于小清河沿线邹平、桓台、博兴、广饶等颇有“家底”的内陆县市来说,盘活“内陆港口”这局棋,不光可以提升产业竞争力,还能带动沿河产业带兴起。

目前小清河全线规划4港8个港区11个作业区的泊位达到164个,综合通过能力近8000万吨。

以博兴为例,石油精细化工、粮油食品深加工、金属板材、高端铝箔、商用厨具这五大产业集群使博兴进出口总额连续多年位列滨州第一。

2019年,博兴县政府、青岛港国际物流有限公司、京博物流三方签署协议,打造滨州(博兴)内陆港,使博兴成为全国首个同时以公铁、海铁两种联运方式融入“一带一路”的县。现在,博兴正依托小清河复航机遇和京博物流铁路专用线站场,加快建设现代物流产业园。香驰等企业厂区则建到了博兴港区后方,未来板材交易中心、加工物流园区等有望落户港口周边。

《山东省加快内河航运高质量发展三年行动方案》中,专门针对小清河市场培育出台多种奖补政策,包括在小清河沿线港口装卸货物的船舶,每吨给予5元奖补。

对于身处内陆的黄河下游,尤其是黄河以北的山东县域城市来说,如何盘活土地资源,在黄河流域生态保护和高质量发展中破题,当下山东力推的内河航运无疑带来一个新的发展契机。

市场监管总局等四部门发文

集中清理妨碍统一市场和公平竞争政策措施

新华社北京7月5日电 市场监管总局、国家发展改革委、财政部、商务部近日联合印发通知,部署全面清理妨碍统一市场和公平竞争的各种规定和做法。

这是记者5日从市场监管总局获悉的。此次清理范围涵盖国务院各部门和县级以上各级人民政府及其所属部

门2022年12月31日前制定、现行有效的涉及经营主体经济活动的规章、规范性文件和其他政策措施,重点清理妨碍市场主体准入和退出、妨碍商品和要素自由流动、影响生产经营成本、影响生产经营行为等妨碍建设全国统一大市场和公平竞争的规定和做法。清理工作按照“谁起草

、谁清理”、“谁实施、谁清理”和分级清理的原则,政策措施的主要内容与统一市场和公平竞争要求相抵触的,要按相关程序予以废止;部分内容与统一市场和公平竞争要求相抵触的,要按相关程序予以修订,确保“应清尽清”。

下一步,市场监管总局将会同有关

部门,切实抓好专项清理工作的组织实 施,坚决破除影响各类经营主体公平竞争、妨碍商品要素资源畅通流动障碍和隐性壁垒,积极营造市场化、法治化、国际 化一流营商环境,推动建设高效规范、公平竞争、充分开放的全国统一大市场。