

京杭大运河经济带进入“重塑时间”

济宁切换赛道牵手长三角“顶流”，助力山东分享新经济走廊红利



记者 蔡宇丹

京杭运河登上“主航道” 现代水运体系成要素资源

“国家提升京杭大运河的战略地位，这是一个非常重要的信号。”在济宁举行的京杭运河(济宁)港航经济发展论坛上，国家发改委综合运输研究所所长汪鸣说。

这个论坛，不光请来了发改委、交通运输部、水利部和山东省有关领导与知名专家，上海港、江苏省港口集团、安徽省港航集团、中远海运、中集、中铁、浙商中拓、河北物流集团等业界龙头企业负责人也跑到济宁，开这个会。

一个来自政策层面的风向，正猛烈地吹向京杭大运河沿线城市。

在这个论坛上，有关人士透露，正在审议的《全国港口与航道布局规划》，将京杭运河纳入国家四纵四横高等级航道布局规划。

此前，国家出台了加快建设全国统一大市场的意见，提出要促进现代流通体系建设，进一步降低全社会流通成本。

汪鸣指出，京杭大运河是连通中国南北经济的大通道，这个时候走向高质量发展“主航道”，也给沿线经济欠发达地区带来一次宝贵的发展机遇。京杭大运河贯通海河、黄河、淮河、长江、钱塘江五大水系，是我国唯一的纵向高等级航道，山东微山湖以南到杭州约800公里河段运量，是全球货运量第四河道，比欧洲最大的航运河莱茵河还多1亿吨。

现在，京杭运河已成为北煤南运、北粮南运、南货北调、集装箱运输的重要通道。相关数据显示，每年，我国西北地区可供煤炭5亿-6亿吨，京杭大运河下游沿线及长江两岸焦、钢、电企业繁多，每年有7亿吨炼焦、炼钢及电力用煤需求。

论坛上，相关专家透露，国家正在规划水系运河连通工程，规划建设浙赣粤运河以及京杭大运河穿黄工程，届时京杭大运河将联通珠江水系，直达广州，升级为京广运河，形成北京至广东、广西，贯穿东、中、西三大经济板块20个省(区、市)的水运大通道。

目前，我国已形成长江、西江航运干线、京杭运河、珠江水系为主的干支网络。今年5月，广西平陆运河动工，这个总投资680亿元的超级工程，将从根本上改变珠江流域的发展版图。

江浙两个水运大省正在猛踩油门。浙江提出“内河水运复兴计划”以来，2022年完成水运投资235亿，水运投资连续4年突破200亿。

今年3月，江苏提出打造“水运江苏”。在这个计划中，江苏省要求2级及以上航道要达到1000公里，3级航道达到2100公里，内河水运要通达全省87%以上县区。

现在，江浙皖正加码内河集装箱码头建设，高效进行江海联运。江苏省数据显示，目前，水路承担着江苏90%以上能源和外贸物资运



济宁建设内河港口，打造家门口的“出海口”。(资料片) 新华社发

近日，在山东最大的内河航运港口城市济宁举行的一场高规格论坛上，杭州、苏州、无锡、常州、徐州、济宁、枣庄、菏泽等京杭运河沿线15个城市，共同签署了一份推动运河沿线城市内河航运高质量发展协作机制的共同宣言，透露了区域经济最新动向——

新发展格局下，内河水运在国家战略上的地位提升。在长江经济带之后，京杭大运河经济带进入重塑时间，新的经济走廊正在形成。

在这个囊括杭州都市圈、苏锡常都市圈、南京都市圈、徐州都市圈和鲁南经济圈的“新群”中，山东，如何分享新经济走廊的红利？



输，水路货运周转量占全省综合货运周转量的62%。苏北运河堪称全球最繁忙的内河航道，连续8年货运量突破3亿吨，与公路运输相比，2022年节约运输成本约248.7亿元。

公路运输占大头的山东，今年6月出台了《加快内河航运高质量发展三年行动方案(2023—2025年)》，济宁能源14个项目列入政策支持。

2022年，山东全年综合交通累计货运量为33.2亿吨，其中公路货运量27.7亿吨，居全国第一；沿海港口货物吞吐量18.9亿吨，全国第一；铁路货运量3.34亿吨，同比增长10.1%；内河港口吞吐量8397万吨，创历史最高，增长27.5%。

从这个交通构成来看，公路运输占据83%的份额，客观上导致全区域综合运输成本较高，山东最重要的公路干线济青高速长期处于运力饱和状态。

7月，小清河在断航25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，具有风向标意义。

水运成为新的发展要素后，内河建设投资将成为重要方向。

高质量发展，追求的是多式联运的高效配置。上海海事大学原校长黄有方说，京杭运河与瓦日铁路、长江、新菏兖日铁路等重要通

道连通，多式联运基础优越，一个全新的大运河经济带正在形成。

建立京杭运河 航运联动协调机制

多式联运改变中国能源运输通道故事，正在京杭大运河的重要港口济宁港上演。

在西煤东输大通道上，我国现有大秦线、朔黄线、瓦日线三条运煤铁路。此前，晋陕煤炭都是铁路转海运，然后由海进江，中间还要换船，然后运往长江沿线省市，绕了一个大圈。现在，这些煤炭在梁山港卸下来，装船通过京杭运河、长江航道运到南方，最远至武汉、重庆，运输成本每吨下降30-50元。

新的资源配置和优化组合，引发一系列连锁反应，最新动作就是跨区域组建“新群”。

这次论坛上，杭州、嘉兴、湖州、苏州、无锡、常州、镇江、扬州、淮安、宿迁、徐州、济宁、枣庄、菏泽、泰安等京杭运河沿线15个城市，共同签署《京杭大运河沿线城市推动内河航运高质量发展共同宣言》，标志着京杭运河沿线城市内河航运高质量发展协作推进机制正式建立。

这个合作机制，将浙江的杭州都市圈、江苏的苏锡常、南京、徐州三大都市圈和山东的鲁南经济圈纳进来，包括苏州、杭州、无锡这3座长三角GDP万亿城市。

长三角几个最核心都市圈集体拥抱鲁南经济圈，释放出的信号耐人寻味。京杭运河沿岸城市的产业体系相对错位，北段济宁在能源、重工、农业上有优势；中段宿迁、淮安、扬州在化工领域有优势；下游苏锡常的轻工、电子信息产业发达。

在能源供给上，依托瓦日铁路和西北能源生产基地，为大运河中下游提供充足的能源供应；在农产品供应上，山东这个农业大省可以为长三角提供优质蔬果产品；北方辽阔的腹地，又为大运河下游轻工、电子信息产业提供广阔市场。

这样的产业契合度下，依托运河航运促进相关城市合作，优化产业链、供应链布局，进行更高效的市场配置，促进一体化发展，形成新的经济走廊，重塑京杭大运河经济带正逢其时。汪鸣说，如何把交通廊道升级为在全国有竞争力的经济走廊，就要搞枢纽经济，实现规模化发展。

从《共同宣言》看，这个经济廊带要共同建立现代港航物流公共信息平台，推动信用信息共享互认，建立京杭运河航运联动协调机制，推动人才、资源的共享。

目前，江苏省港口集团已整合长江沿线多个内河航运港口，济宁

港携手江苏省港口集团，可实现“运输接力”。2022年，济宁将现代港航物流战略列为全市九大战略之一，构建北方内河航运中心，推动内河航运超常规、跨越式发展。

济宁本身的产业结构，很需要水运体系——

梁山挂车产业三分天下有其一，每年需求钢材200多万吨；曲阜东宏管业，是全球最大的工程管道全产业链制造基地。龙拱港周边有焦炭、鱼台大米、金乡大蒜等大量货源，像东宏管业，产品通过公路运输每年运费5000万元以上，水运预计每年可节约物流成本1000万元。

借助水运通道，济宁这个制造业强市可以更便宜地输入原材料，更快地输出制成品，形成京杭大运河经济带一个新的区域生产中心，也利于承接发达地区的产业转移。

京杭大运河的钟摆式运输已体现这种趋势。现在，江苏泗洪县的粮食运到梁山面粉厂加工，大运河通道效力也进一步提升。

从山东三大经济圈看，鲁南经济圈临沂、济宁、菏泽、枣庄四市的经济总量全省占比不到20%，济宁是一个被深度锁定在内陆的城市，鲁南经济圈要提速，在资源要素汇集上就要突破瓶颈。但放在京杭大运河经济带来看，济宁的区位优势一下被放大了。

京杭运河全长1794公里，济宁段通航里程251公里，占京杭运河全年常年通航里程近1/3，是京杭大运河通航里程最长、运力最大的枢纽城市之一；瓦日铁路、新兖铁路在济宁与京杭运河交汇，形成轴心位于济宁，连通长三角、珠三角和闽三角的“丰”字形物流大通道。这样的“黄金坐标”下，切换到新赛道的济宁，表现出极强的扩张性。

从济宁港出发，2000吨级船舶、万吨级船队可直达长江。2021年以来，梁山港陆续开通了至武汉、太仓(上海)、南京、淮安、连云港的定班制集装箱航线，5天可达太仓，10天可至武汉。2022年上半年，济宁能源与南京港、武汉港等82家客户建立贸易关系，开通济宁—上海、广州、南通等8条集装箱航线。

2022年，济宁能源到京杭大运河和长江交汇的南京举办物流推介会，与江苏省港口集团、上海钢联等11家企业签署战略合作协议。

这笔账谁都能算得清——

从梁山港到南京约600公里，运河通行船一个拖队运输量1万吨左右，运费55万元；汽运1万吨煤炭，按照每辆车载33吨计，需要300辆车600名司机，汽运运费130元/吨，运费130万元。2022年，梁山港首次为湖南大唐电力运输电煤，河北邯郸产的钢铁通过铁路运到梁山港，再往长三角、武汉方向走。

目前，济宁港已开通济宁至武汉、太仓、上海等集装箱航线21条，通达南京港、连云港、镇江港、宁波港等50多个港口，运输货物100多种，物资版图辐射全国100多个城市，国际物流拓展至9个国家。

济宁能源董事长张广宇透露，现在，济宁能源2/3营收来自港航物流。2022年，济宁港实现吞吐量5850万吨，集装箱吞吐量5.85万标箱，位列山东第5；2023年上半年实现吞吐量3456万吨，集装箱运营9.1万标箱，分别同比增长22%、

295%，跃居全省第4；预计今年港口吞吐量突破7000万吨。

汪鸣说，追求吞吐量就是汇集要素，搞规模经济。那么，怎么把7000万吨吞吐量做出产业价值？

把朋友 变成“亲戚”

构建大循环经济体系，上海港是先行者。2010年，上海港首次成为世界集装箱第一大港，并连续霸榜13年。上海国际港务(集团)股份有限公司副总裁王海建透露，2025年上海港集装箱吞吐量4700万标箱以上。要实现这个目标，上海港就要寻找新的经济腹地，向内地拓展。王海建说，2022年，临沂、济宁、菏泽这三座鲁西南都市圈城市的集装箱净出口达180万箱，增速明显。

现在，金乡大蒜通过京杭运河运到上海港，再海运到东南亚，物流成本较陆运节省30%。这些便宜且便捷的出海通道的形成，将济宁这样的三线内陆城市与上海这个“中心节点”紧密连接。

7000万吨吞吐量背后，“黄金水道”的腹地资源和产业基础，为济宁引来一个越来越大的“朋友圈”。2022年，济宁高端装备产业年营收突破千亿元，高端化工年营收900多亿元，宁德时代投资140亿元在济宁建设新能源电池生产基地，山能智能矿山装备制造基地、小松智能制造产业园两个项目投资均过百亿元。

济宁市市通航里程1100公里，占山东内河通航总里程80%左右，内河船舶运力山东第一，现有注册船舶6950艘，船舶运力737.3万载重吨。在这种掌控力下，济宁能源开辟一条新赛道——推广新能源船舶运输，引来宁德时代、江苏省港口集团、中集这些行业龙头。

2022年10月，全国首艘120标箱纯电动内河集装箱船在江苏太仓首航。江苏省港口集团总经理关永健透露，三五年内，江苏境内的苏南运河、苏北运河的集装箱船全部电动化。济宁的新能源船舶制造能力，正好可以配套江苏水运的电化升级。

济宁正在打造梁山港等亿吨大港。王海建说，上海有全球最先进的自动化港口，可以向济宁港分享在智慧港口建设上的全球最先进的理念和技术。

济宁正在培育千亿物流大产业，打造煤钢、粮食等六大产业园区，吸引了中铁八局、厦门国贸、浙江中拓等供应链企业。

这些跨区域的产业链、供应链在济宁聚集，关永健说，关键是实现资本的深层次流动，通过建立合资公司、股权投资等方式，“把朋友变成亲戚。”这次论坛上，上港集团、江苏省港口集团都表达了要和济宁港进行资本层面深度合作的意愿。为提升腹地能级，现在上港集团已投资连云港、安吉、湖州、淮安等20余个内河港口。济宁能源董事长张广宇透露，济宁港正在深化与江苏、安徽、浙江、武汉、重庆等省市港航企业的合资合作，打造港口联盟。

一条水上大动脉，掀起了区域版图上的资源要素大腾挪。济宁的赛道切换，也为非核心地带的城市“突围”提供了一个典型样本。