



京杭运河航道济宁段将升级为二级航道。本报记者 黄广华 摄

升级京杭大运河，货畅其流

济宁段140公里航道加深0.6米，可通航2000吨级船舶

京杭大运河纵贯济宁210公里，发挥着重要的运输作用，“货畅其流，船有其运”的景象依然能够看到，但基础设施不完善，制约着港航发展。今年，济宁计划将京杭大运河升级为二级航道，同时加快船闸建设，解决船舶通行问题，充分发挥“黄金水道”的作用。

本报记者 庄子帆 黄广华

主航道将升“二级”

京杭大运河运营发展至今，最明显的一个变化就是航道上的船舶越来越大了。现在京杭大运河航道上船舶平均营运吨位在800吨级，船舶的大型化成为一个趋势。大部分船舶在1000吨级，1500吨级的船舶越来越多，而现在的航道等级只能满足1000吨级的船舶通行，装满货容易发生搁浅。

京杭大运河济宁至徐州段航道由三级升级为二级，涉及里程共178公里，其中济宁段为140公里。升级后的航道可通航2000吨级的船舶，水深比三级航道加深了0.6米，单线直线航道宽度增加了10米以上。“航道升级后，最明显的变化就是船舶运量增大，这样一来能够降低运营成本。”济宁市港航局局长玄志祥说，目前，这个项目已经完成了行业审查，计划今年年底前后开工建设。

京杭大运河湖西航道也属于京杭大运河的主航道，是一个六级航道，部分通航，一直以来不能投入正常使用，因此从二级坝至苏鲁交界处的52公里航道

也将升级为二级。湖西航道升级后，能够实现双线运行，交通分流，大大提高了船舶的通行能力。这一项目也已完成行业审查，计划今年年底开工建设。

升级主航道，健全支流航道，未来的京杭大运河将形成一个干支直达的网络。济宁境内汇入南四湖的支流共有53条，能通航的有28条。下一步将重点升级洙水河、老万福河、北大溜河、新万福河、白马河、泉河、郟城新河、西支河等8条支线航道，还将复航包括梁济运河梁山至邓楼船闸段航道、新万福河航道等在内的支线航道。

到2020年，济宁市的二级航道将达到192公里，高等级航道总里程达到765公里。

破解“瓶颈”建船闸

与南方船闸不同，济宁境内的京杭大运河主航道上的船闸全部为单线运行，通行能力严重不足，船舶待闸时间长，这也是制约内河航运发展的一大因素。破解这一难题，需要建船闸。

京杭大运河微山南至峯城段是运河最繁忙的航段之一，是京杭大运河进出南四湖的咽喉要道，承担着北煤南下和南方砂石料等物资北上的重要运

输任务。位于该航段的济宁辖区内的韩庄船闸，2000年建成，自通航以来，始终处于单线运行状态。近几年，随着京杭大运河航运船只的数量不断增加，而且船只逐渐大型化，船闸单线运行已经满足不了现在过往船只的通行。该船闸设计通过能力为2100万吨，但在2011年韩庄船闸货运量就已达4265万吨，早已超过设计能力。

经过几年的前期准备工作，去年11月份，韩庄复线船闸开工建设。设计级别为二级，年通过能力2900万吨，概算投资5.4亿元，预计在三年内完工。除此之外，还将建设微山三线船闸。

目前在建的船闸除了韩庄复线船闸之外，还有微山一线船闸，长沟船闸主体工程已完成，进入了调试阶段。“通过船闸建设，将从根本上缓解京杭大运河长期以来单线运行通航能力不足的情况，大大缩短待闸时间，提高船舶运输效率，进一步提高京杭大运河黄金水道的通行能力。”玄志祥说。

总体规划八港区

大型化、专业化、现代化码头相对较少，难以适应现代物流发展的需要，这成了济宁航运发

展的一大瓶颈。《济宁港总体规划》就是要对原零星分布在京杭运河及其支流上的码头进行整合，除少数建设较规范的码头保留下来外，大部分需要拆并、改造，对于拆除码头的运量重新规划到新建的作业区内。

济宁市有8个县(市区)通航，每个县(市区)都将建一个港区，根据《济宁港总体规划》，济宁港划分为主城、微山、梁山、汶上、嘉祥、邹城、金乡、鱼台8个港区。其中主城港区为核心港区，微山港区为主要港区，其它港区为一般港区，八大港区下设26个作业区，规划新建泊位228个，预留泊位24个，新增陆域面积1473万平方米。

社会资金补“短板”

将水资源优势尽快转化为航运经济优势，需要通过建设航道基础设施来完成，而航道升级、船闸建设等项目都需要大量的资金，动辄上亿资金的投入，多则几十亿。除了从省财政获得一部分资金之外，大部分是市县两级财政资金，但资金压力难以承受，造成了一些航道基础设施建设缓慢。

洙水河航道改造工程在2008年就已经实施，但进度较

为缓慢，主要原因就是资金瓶颈。这个项目一共投资4亿多元，投资主体为政府，后来引进社会资金1.6亿元。“国家财政拨付的资金不能满足该工程建设的需要，制约着航道升级的进度，这是吸引社会资金注入的主要原因。”玄志祥说，社会资金用于公共基础设施建设符合国家政策要求，也是破解资金瓶颈的途径。

玄志祥介绍，洙水河航道升级改造工程的“政府+市场”运作模式是山东省内河航道基础设施建设的首例，济宁境内纯市场化运作的还有白马河、老万福河、北大溜河等支线航道。“航道基础设施建设投资大，回报周期长，纯市场化难以运作，政府占主体投资，社会资金补齐政府投资不足的短板，也是破解资金不足的最佳途径，这种方式能够加快航道基础设施建设。”玄志祥说，同时政府占投资主导地位，能够降低收费额度，减轻企业、船主的负担。

“政府+市场”运作模式将成为推动济宁港航基础设施建设的主要模式，即将建设的韩庄复线船闸、老万福河航道升级改造、梁山段老运河复航等工程都将采取这种模式推进。

韩国客携1496株多肉植物入境被截获

这是我省截获全国单批数量最大案例

本报青岛4月27日讯(记者 赵波 通讯员 张刚 高瑞刚) 27日上午，山东出入境检验检疫局通报了2016年一季度山东口岸截获疫病疫情及进口货物检出情况和近期典型案例，我省截获全国单批数量最大违规携带入境多肉植物。

27日上午，山东出入境检验检疫局通报，近日，青岛机场检验检疫局在对来自韩国某航班入境人员查验时，从一名韩国籍旅客行李中截获韩国产多肉植物8箱，共1496株。根据《中华人民共和国动植物检疫法》及其实施条例和《出入境人员

携带物检疫管理办法》，多肉植物属于禁止携带入境物品名录内物品，工作人员依法对该批多肉植物予以截留，并在规定期限内进行销毁处理。这是我国截获入境旅客携带单批数量最大的一批多肉植物。

多肉植物一般是指植物营养器官的某一部分，如茎或叶或根具有发达的薄壁组织用以储藏水分，在外形上显得肥厚多汁的一类植物。近些年，随着人们生活水平的提高，民众对于各类新奇可爱的植物苗木尤为喜爱，因此多肉植物逐年走俏，从境外非法携带入境的行

为时有发生。

多肉植物包括景天科、番杏科、仙人掌科等59科1万余种，由于产地主要在海外，产地有害生物发生情况极其复杂。经初步风险评估，危害多肉植物的有害生物多达上百种，其中包括新菠萝灰粉蚧等检疫性有害生物10种。多肉植物大都生命力顽强，在常温、无根、无保湿状态下可以存活多日，体积小、耐旱耐高温，携带和邮寄极其方便，一旦入境，可在短时间内迅速传播，其携带的有害生物亦可进行大量繁殖，存在较高的疫病疫情风险。



检验检疫部门截获韩国客违规携带入境的多肉植物。