



梁山港准备出港的货船

省内超部分沿海城市大港,省外超区域沿河港口 逆袭中的济宁内河港口物流

记者 马晓伟 褚思雨 孔媛媛
通讯员 张善斌 田春雨

整合港口资源 培育内河航运增长极

不沿边、不靠海的济宁,如何融入新发展格局,如何在鲁南经济圈城市、淮海经济圈城市中抢抓崛起的新增长极?

回望历史时空,京杭大运河曾造就元、明、清时期济宁的繁荣,这里曾是江北最大的商贸物流集散地。时过境迁,昔日的黄金水道能否转化为今天的经济高质量发展的引擎之一?济宁市委市政府依托区位优势等作出长远发展规划。

2019年12月,济宁市委市政府从城市长远发展、水环境保护、运河文化传承、物流产业发展等角度出发,作出“以济宁能源为主体,以梁山港为龙头,组建济宁港航发展集团,整合全市港航资源,全力打造北方最大的内河航运中心”的重大决策部署,由此拉开济宁港航产业大发展的序幕。

“煤炭资源分布不均,南方地区对煤炭的巨大需求加剧了煤炭资源跨地区调配的压力。在此情况下,如果利用好京杭大运河和铁路、公路,打造完善的现代综合交通运输体系,将为济宁内河航运注入无穷的活力和运能。”济宁能源发展集团党委委员、副总经理闵维表示,随着国家“双碳”目标的提出,运能大、能耗低、占地小、环境友好的水运成为构建“安全、便捷、高效、绿色、经济”的现代化综合交通体系中不可或缺的一环。

如果说航道是水上的“高速公路”,港口则承担了水陆交通的集结点和枢纽的重要职能,是国家和地区发展的战略性资源。统计数据显示,济宁内河通航里程约1100公里,约占山东省内河航道里程的70%,沿岸分布着港口企业45家,拥有水运企业120家,“小散乱”曾是行业突出问题。

2020年以来,港口资源整合成为济宁港航发展集团做大、做强港口水运的重要事项,通过兼并收购等方式对跃进港、龙拱港、太平港实施统一管理,完成原森达美三港口由装卸港向贸易港转变,快速扭转多年亏损局面,有序推进济宁港主城港区泊位工程、龙拱港铁路专用线工程,以及铁路专用线和各港口疏

今年1月至4月,济宁市45个运营港口完成货物吞吐量1634.8万吨,同比增长29.2%,其中港口集装箱吞吐量13778标箱,同比增长183.2%。不仅货物吞吐量看涨,在通江达海方面也实现突破。首条外贸快航航线正式开航,金乡30标箱,800吨集装箱化肥从跃进港上船,开赴上海太仓港,转至越南胡志明港。前4个月,济宁港口货物吞吐量跃居全省第5位,赶超省内部分沿海城市大港;同时,超越淮海经济区的徐州、常州,逐渐在全国内河港口物流发展中崭露头角。



扫码看视频

港通道建设,推动形成港航物流“黄金水道”,实现济宁港航发展握指成拳、优势集聚。

作为未来江北大宗货物交易中心所在地,济宁港航服务中心(港航大厦)项目主体结构正在进行砌体、二次结构及装饰装修施工阶段。港航服务中心集大宗货物交易、航运调度、资金结算等多功能于一体,是推动济宁港由运输港向物流港、金融港、贸易港升级的主要交易平台,也是济宁市打造“中国北方内河航运中心”的重要载体。

发力设施建设 贯通多式联运大通道

在综合立体交通网络大力发展的现代社会,单单一种运输方式已不能满足社会发展需求,“公铁水空海”多式联运建设成为全国各地发展重点。为此,济宁在打造多式联运全国交通枢纽城市上寻求突破。如何让多式联运“叫好又叫座”、实现货运枢纽间舒畅衔接?

如今宽阔的京杭运河之上,满载煤炭、大宗原材料的新能源船队川流不息,这条“水上高速公路”畅行的背后,得益于济宁不

断提升基础设施建设。2021年,济宁聚力推动港产深度融合,现代港航强势崛起。京杭运河济宁至台儿庄(济宁段)航道“三改二”、湖西航道竣工验收,京杭运河济宁以南实现二级航道通航;规划整合港口岸线,梁山港、济州港投入运营,新开通武汉、南京等6条集装箱航线。

2021年4月9日,梁山港多式联运项目一期工程通航,新增2000万吨年货物吞吐能力。港口依托瓦日铁路与京杭大运河交汇于梁山境内的特殊位置而建,占据西煤东运咽喉要地,形成“工”字形多式联运大通道,晋陕蒙的优质煤炭能沿京杭大运河入长江,辐射江浙沪,成为连接西部煤源产地和长江三角经济区的重要物流枢纽。

“水运运能大、运费低,相比公路、铁路运输来说更为环保,污染少、耗能低。”济宁能源梁山港党委书记、董事长陈哲表示,以往晋陕蒙地区煤炭通过瓦日铁路运到海港,然后通过海轮运输到南方地区,运输成本每吨240元,如今通过瓦日铁路运输到梁山港,然后经京杭大运河运到南方,成本缩减至每吨180元。在刚过去的五一假期,装有600吨神木精煤的23个集装箱,从济宁港航梁山港集装箱码头出发,驶向宁波。集装箱水运新模式的开启,将梁山港“公铁水”多式联运的优势充分释放,对于区域经济带带动作用明显。1月至4月份,全市港口吞吐量方面较去年同期增长645.1万吨,梁山港、济州港是主要增长点。

当前,济宁辖区内共规划航道47条,覆盖10个县市区,航道里程1100公里,居全省第一位,其中京杭大运河高等级主航道237公里,在运河沿线通航的12个城市中也居第一位。航道通,产业兴。目前,梁山港建设8个2000吨级泊位和3个2000吨级集装箱泊位,连接瓦日铁路的专用铁路线以及亚洲最大的钢结构储煤棚,高峰时段储煤量达90万吨。今年第一季度,梁山港来煤218万吨,较去年同期增加56.64万吨;发运煤炭共计199.8万吨,较去年同期增加32.4万吨,实现首季“开门红”。

河港陆港空港 布局港航物流新支点

为把港口打造成区域性经济发展的重要战略支点,济宁推

动港口与腹地产业板块高效协同、双向联动,吸引加工制造、物流商贸、供应链金融等产业集聚,发展临港产业集群。

在距梁山港仅1.5公里的地方,济宁市及梁山县规划了临港产业园,吸引来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。项目已投产两个多月,5条国内先进的高强钢加工生产线可年产50万吨高强度钢材,打通北钢南下、南钢北运新通道。

依托港口功能加快港产融合,济宁布局高端装备制造、食品加工、商品贸易及信息服务等产业,构筑运河物流产业带。今年济宁港航发展集团与梁山专用车龙头企业——山东曙岳车辆合作签约,建设港航运输装备和集装箱制造基地项目,投用后可年产30000台标准集装箱和10000台(辆)港航物流装备;在邹城太平港规划建设港航新能源船舶修造项目,一期可形成年建造千吨级运河船舶240艘、修理改装100艘的生产能力。

优化整合港口资源,推动形成“一港五区、多点协同”的发展格局。济宁统筹规划安居煤矿转型升级、火车西站扩容升级和龙拱港集装箱多式联运,建设港、产、居、游“四位一体”的现代产城融合片区。“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有7公里,能够实现公铁水联运模式。”济宁港航龙拱港有限公司总经理王志国介绍,截至5月10日,龙拱港集装箱多式联运项目已完成投资2.3亿元,施工进度达到85%,计划今年7月底试运行。待二期10个泊位投入运营后,可实现年吞吐量集装箱80万标箱,年吞吐货物超2000万吨,有力推进大宗货物“公转水”“散改集”,每吨货物运输成本能比公铁运输降低30%。

现代港航物流作为济宁市“三大突破战略”之一,将持续推进内河航运提档升级。深化河港、陆港、空港联动,加快铁路物流园等重点项目建设。结合安居煤矿总体规划,龙拱港区将成为龙拱港—安居煤矿港产融合片区,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。

港产城三融合 建设山东开放桥头堡

今后五年,济宁持续推进现代港航物流,建设亿吨大港口、发展亿吨大物流、培育千亿大产业,畅通国际大通道,打造北方内河航运中心,建设山东对内陆和国际开放桥头堡。

“通过梁山港、龙拱港、跃进港、太平港的增量提质,将使得济宁港的价值大大提升。”济宁市国资委主任丰家雷认为,梁山港建成通航,为济宁市港航产业发展蹚出了一条路子;而龙拱港及临港园区升级完成,还会带来更大的想象空间。

“港”是产业和城市发展的基石,“产”是港口和城市发展的支撑,而“城”则是港口和产业发展的依托。根据《济宁市“十四五”综合交通运输发展规划》,济宁将立足于“畅主线、通支流、补短板”的思路,推进主城港区、梁山港区、微山港区等港产融合,加快济宁港由运输港向金融港、贸易港、生态港转型;重点推进龙拱港、跃进港等千万吨以上的大型现代化港口建设,争取用3至5年时间,济宁港口吞吐能力达到1亿吨;加快推进梁济运河、龙拱河、白马河、洙水河等干线和支流航道改造提升等工程;建设济宁港航新能源船舶建造基地项目;打造智慧港航物流交易平台,培育运河数字经济。

此外,在现代化水运发展体系中,港口正从单纯地追求吞吐量增长的规模型发展,向质量效益型发展转型,港口的功能和业态正在不断升级、更新、融合。今年济宁能源发展集团集中优势培育港口新兴业态,推动港口业务向物流、金融、贸易等板块延伸发展。目前,济宁市国资系统已在北京、上海等城市设立上下游办事处5个,开通内河运输航线12条,联通河北、山东、湖北、安徽、江苏等省的部分中心城市和产业园区,有效推动产业聚集和承接产业转移,实现京杭大运河与长江流域进一步深度合作、畅通畅联,擦亮新时代“运河之都”新名片。



扫码下载齐鲁壹点
找记者 上壹点

编辑:武俊 美编:马秀霞 组版:刘燕