

清河入海

小清河复航大型融媒报道 ⑦



小清河上再鸣汽笛 千吨大麦济南出港

半载试航开启,来自哈萨克斯坦的36箱大麦乘船至淄博港

本报济南7月21日讯(记者 于泊升 王杰 夏侯凤超 李梦瑶 杜春娜 实习生 李奕萱) 继全线空载试航后,7月21日,小清河济南港再鸣汽笛。港口集货完成后,36个集装箱在主城港区完成装船,这也是断航26年后,小清河运送的第一批货物。半载货物的“鲁清101”试航船从复航第一港——济南港起航,向下游的淄博港高青港区驶去。

21日上午7点,小清河济南港主城港区水面一片平静,码头上高大的龙门吊一头伸向船舶,一头伸向堆场。“鲁清101”试航船缓缓从码头驶出,穿过港池进入航道。

小清河复航全长169公里,按三级航道标准建设,穿过济南、滨州、淄博、东营后,在潍坊羊口入海。经过三年建设,小清河全线航道拓宽完毕,沿线船闸、节制闸全部建成,新建港口均已竣工并取得经营许可。

7月1日,具备通航条件的小清河开始全线空载试航,磨合每座港口、船闸以及航道。7月4日,小清河结束空载试航,船舶靠泊济南港。7月20日,主城港区集货完成后,首批集装箱在码头装船,小清河复航21日开始新一轮试航。

“本次试航主要检验载货状态下,船舶的运行能力及航道通行状况。”济南港工作人员介绍,船舶装载了36个集装箱,箱货总重1080吨,试航航程66公里。

首批集装箱装载了哪些货物,是怎样运到港口来的?“集装箱内是大麦,产地为哈萨克斯坦。”济南市物流口岸办有关处室负责人称,第一批装船货物是中欧班列(齐鲁号)带回的农产品,从哈萨克斯坦直达济南董家铁路货运中心,在该枢纽完成卸货,转运汽车,走公路运到济南港主城港区。这批货物装船下水到达高青港区后,将在港口卸货,再由陆路运往滨州惠民。

记者获悉,21日下午4时30分,“鲁清101”试航船靠泊淄博港高青港区。试航船停靠目的地高青港区,标志着小清河首次载货试航结束。

对山东而言,小清河复航后,将为沿线五座城市带来新的物流通道,水运可为企业节约综合运输成本,从而提高整体竞争力。在规划中,小清河复航将依托内陆港口与疏港铁路、公路,可与中欧班列连接,水铁联运。同时,出海后,小清河还可通过山东沿海港口接上海上丝绸之路,成为真正意义上的“黄金水道”。

延伸阅读

“一头是西北边陲开放口岸,一头是山东腹地内河港口,中欧班列(齐鲁号)接上小清河后,济南港与新疆阿拉山口‘牵手’。”7月21日,山东高速齐鲁号国际陆港发展有限公司副总经理付世豪来到小清河济南港主城港区,目送首批货物出港。

▶装载36个集装箱大麦的试航船,驶出小清河济南港主城港区。



乘“一带一路”东风,搭上中欧班列快车

复航后的小清河将变身山东境内“黄金水道”

文/片 记者 于泊升 王杰 夏侯凤超 李梦瑶 杜春娜 实习生 李奕萱

从阿拉山口直奔济南 进口大麦集结第一港

静如镜面的河水,清晨的小清河济南港上一片静悄悄。

21日6时30分,一阵轮船汽笛声打破了这份安静,几声低沉有力的“嗡”“嗡”声响彻整个港口,济南港一下子热闹起来。

再次检查货物装载、解开船上缆绳、拉上船锚……船员们做完开船前的最后准备工作,载着36个货物集装箱的“鲁清101”试航船缓缓启动,朝着下游淄博港高青港区驶去,小清河负载试航正式开始。

“现在只能说是放松了一半!”河面上的“鲁清101”越行越远,围观群众渐渐散去,付世豪的视线却一直跟随着船影,直至试航船真正驶出港口,“今天下午到达高青港,到港后如何转运出去,我们还得及时做好协调对接。”

“这批货是来自哈萨克斯坦的大麦,第一批是36个集装箱。货物在新疆阿拉山口口岸办理手续后,中欧班列(齐鲁号)一路运至济南。”港口相关工作人员介绍说,“半个多月准备了151个集装箱的货,两趟中欧班列(齐鲁号)先将集装箱运到济南董家铁路货运中心。这期间,该批货物陆续运抵济南港主城港区装船。”

小清河复航,让中欧班列深入山东腹地多了新选择。

“董家铁路货运中心离济南港不远,而且小清河复航串联起了省内五市,这有利于放大中欧班列的通道作用。”山东大学交通

规划设计研究中心主任张汝华说。

一般而言,中欧班列(齐鲁号)从济南、青岛等城市出发后,沿陆上丝绸之路开行,不仅要送去货物,返回时还会从他国带货。

“对济南来说,这是回程中欧班列(齐鲁号)第一次用水路转运。”张汝华认为,21日的小清河半载试航给欧亚班列转水运输开了个好头。

坐完火车汽车再坐船 “铁公水”多式联运

“远道而来”的哈萨克斯坦大麦是怎样从中欧班列(齐鲁号)转到小清河港口的?

“董家铁路货运中心是济南开行中欧班列(齐鲁号)的集结地。”21日上午,济南港码头上,中欧班列(齐鲁号)工作人员介绍,回程班列一般进董家铁路货运中心,再从这里分散到各目的地。

紧接着,该工作人员拿出一份地图,指了指上面董家街道的位置,“它们距离很近,汽车在董家铁路货运中心装上中欧班列上的来货,走公路到济南港,一趟最多一小时。”

经过近几年发展,中欧班列(齐鲁号)箱货分拨、转运等已经有了比较成熟的体系。当决定要用小清河航道后,两列哈萨克斯坦回程班列开始“铁转公”。

上午7时40分,试航船载货驶离济南港主城港区后,港口管理人员在码头清点了剩余的集装箱。“现在码头上还有一百多箱货,正在准备后期的运输计划。”

按照首次载货试航计划,“鲁清101”在济南港主城港区起航后,直奔下游,在淄博港高青港区卸货。

小清河复航一期工程的四座港口都有完善的公路网支撑,济南港主城港区、章丘港区周围国省干道、高速公路纵横交错;淄博高青港区以及滨州博兴港区也有支撑货物转运的路网。在规划中,沿线港区打造临港产业,通过建设疏港公路、疏港铁路发展多式联运。

“这批货的目的地是滨州惠民,在高青港区卸货后,36箱大麦将依次装上货车,走公路运到目的地。”山东省交通运输厅二级调研员王继宏说,从阿拉山口入关,到济南,再到淄博、滨州,小清河的首批货物实现了铁路到公路,到水路,再到公路的转换,完成“铁公水”多式联运。

小清河搭上中欧班列 海外货物入鲁“一单解决”

对于多式联运,山东省内物流专家孙成林也有共鸣。“小清河的发展,不仅是依靠一条航道,100多年前,这条古河道就与铁路有过交集。”孙成林在山东京博物流供职多年,对于山东省内的内河航运、陆路运输颇有研究。

“那时候的联运不在现在的济南港,而在城区的黄台。”王继宏在其著作《小清河通航》中介绍,1904年,近代民族工业的萌芽发展期,济南开埠,小清河沿岸分布着不少工厂,轻工业比较发达。济南工厂生产的布匹、食用油、加工品会通过小清河运往沿线城市,沿线城市的农产品也会顺河而上到济南。

济南开埠后,小清河货运需求增多,而随着胶济铁路的运营,两条大通道自然而然地产生了联系。“1906年,连接小清河和胶济铁路的清沂小铁路建成,相当于早期的一种‘疏港’铁路,在一定

历史时期,实现小清河与胶济铁路的联运。”王继宏说,现在的小清河宽了、水深了,通过欧亚班列还能出国了。

在孙成林看来,这次联运,小清河“搭上”了中欧班列的快车,中欧班列则借助小清河水运优势,真正实现了“双赢”。

“济南开行的中欧班列(齐鲁号)回程时,在董家货运枢纽卸货,一般是走公路,需要货主找车前来提货,现在转运小清河,多式联运‘一单解决’。”付世豪称,这次运送,他们与海河港口公司联合签发国际多式联运“一单制”提单,客户凭提单进行提货,最后运抵客户工厂。“这种方式可以节约客户时间,简化提货手续,多种运输方式全覆盖,为客户提供铁路转运、水路运输、港口堆场提货等服务。”付世豪算了一笔账,由董家铁路货运中心转水路运送至目的地,比走公路要节省一部分成本。“大宗、时效要求不高的货物,由中欧班列转运小清河,是一种不错的选择。”

“通过中欧班列,小清河接上丝绸之路经济带,进一步扩大了陆海新通道的作用。”孙成林认为,中欧班列稳定的开行数量,持续增长的进出口量,也将为小清河变身“黄金水道”提供更多助力。

除了通过中欧班列连接陆上丝绸之路,小清河复航后,还可利用山东沿海港口接上海上丝绸之路。小清河计划打造海河直达船型,申请特定航线,船舶从内河港口可直接驶入近海,在近海港口换船后,进入海上丝绸之路航线。

目前,小清河复航正在开拓货源,吸引沿线货源向内河聚集。本次半载试航后,中欧班列(齐鲁号)计划继续利用小清河转运合适货物,壮大内河水运通道。