



找 记者 上 壹点

A14-15

齐鲁晚报

2020年5月16日
星期六

洞
／
察
／
趋
／
势
预
／
见
／
未
／
来

□美编：徐凌
□策划／编辑：李晓东
□组版：洛菁

编者按

从城市到经济圈，新的时代已经到来。

近段时间，深圳、重庆、成都等城市纷纷软性扩容、合并，打算做大做强。山东三大经济圈中的胶东经济圈一体化也率先发力，于上周进入实操阶段。显然，城市协同发展、发挥资源积聚效应发展是大势所趋。新经济周刊本周透过一条河和一个圈，聚焦经济圈，看山东如何下好区域发展这盘棋。

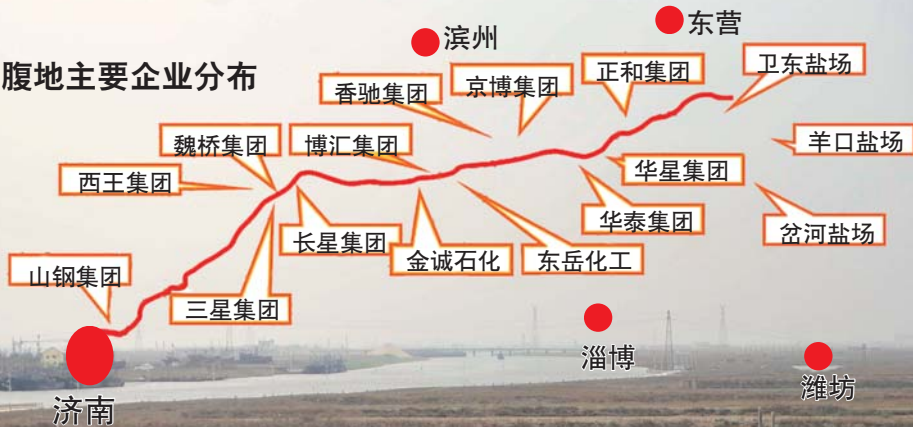
泄洪排涝是沿线城市对于小清河的“刚需”。

随着汛期临近，小清河复航工程建设指挥部接到了来自省里的命令：必须要在6月30日前完成一半航道开挖任务。

泄洪排涝之外，高铁时代，耗资136亿元恢复一条已断航30年水运通道，价值又有多大？这个项目几经搁置到现在又重启，释放出一个信号：随着中国经济核心逻辑发生变化，水运的价值被释放出来。以济南为中心的省会城市圈，又将借助这条170公里长的水运航道撬动多大力量？

位于寿光羊口镇入海口的小清河，河道蜿蜒而又宽广。（资料片）
齐鲁晚报·齐鲁壹点记者 王媛 摄

小清河腹地主要企业分布



齐鲁晚报·齐鲁壹点记者 蔡宇丹

小清河复航 含着一笔大账

2019年，中国社会物流总费用为14.27万亿元，占GDP比重为14.7%。如果降低1个百分点，意味着降低约9900亿元，比济南2019年的GDP总量还要高。

物流成本降低一个百分点，就能创造出一个省会城市一年的GDP，这么大的增量，殊为可观。对于山东尤其是以济南为中心的省会城市圈而言，小清河复航工程含着一笔“降本增效”的大账。

在山东省交通规划设计院有限公司水运规划设计分院主任工程师杨尊伟的笔记本里，还记下了这样一笔账。作为小清河复航工程的项目设计单位，多年来，杨尊伟和同事对小清河沿线企业多次进行了深入调查。

小清河途经济南、滨州、淄博、东营、潍坊5市12县，全程237公里，流域逐渐成长为山东中部地区重要的工业走廊，仅规模以上工业企业就有20余家，运输物资增长迅速。

像德州的永锋钢铁、邹平的西王、传洋、广富、三星集团等大型炼钢企业，每年对铁矿石的需求量在3000万吨，主要从巴西、澳大利亚进口，从青岛港、日照港、龙口港上岸，再经公路或铁路运至厂区。

小清河腹地还集结了信发集团、魏桥集团、中铝山东分公司三家大型企业，对铝矾土的需求量巨大。据公开信息，从2015年至2019年11月，魏桥集团从几内亚博凯港运到烟台港的铝矾土达1.2万吨。

香驰集团、西王集团、三星集团、渤海实业需要大量的玉米、大豆等散粮，2018年用量达1500万吨以上，80%以上的大豆需从美国、巴西进口，玉米需从东北调入。这些物资从青岛港、日照港、龙口港上岸，再经公路或铁路运至厂区。

小清河复航后液体散货货源主要集中在滨州、淄博和东营。

来自山东交通规划设计院有限公司实地货运量调查显示，2018年小清河腹地的京博石化、博汇集团、金诚石化、正和集团、金岭集团、东岳化工、海力化工、齐润石化等一批大型小清河腹地化工企业集团，每年成品油的中转量就达3500万吨。

“这些大宗商品、原材料，体积庞大，对物流时效性要求不高，最适合水运。”杨尊伟说。

为降低运输成本 企业跑到码头边

2008年，位于桓台县马桥产业园的博汇集团第一个提出恢复小清河复航。博汇集团从事造纸、化工、热电产业，年产机制纸300万吨、化工产品400万吨、发电700兆瓦。这家企业每年盐的需求量达110万吨，木片需求量100万吨，电厂用煤需求量约750万吨，而距金家堰船闸下游百公里的羊口地区是全国盐业主产区，货

源充足。

粗略测算，假如通过小清河水运，仅每年110万吨盐的运量，就可为这家企业节约超过3000万元的运输成本。

随着小清河复航几起几落，企业等不及了。2014年，博汇集团在黄海沿海城市江苏盐城大丰临港工业园区投资数十亿元建设新厂。

这十余年来，小清河沿线许多企业迫于巨大运输成本，纷纷选择在靠近港口的沿海地区新选厂址。

2011年，魏桥创业在滨州北海经济开发区和沾化区布局铝产业，并配套建设铝矾土物流配送专用码头。从几内亚进口的铝矾土抵达烟台港后，再转运至滨州港码头，直接送入魏桥的氧化铝生产车间。

2012年，香驰控股在龙口投资建厂。这期间，魏桥、信发、博汇、香驰、正和石化等和龙口港建立了长期业务合作关系。2015年龙口港吞吐量达到7000万吨，仅小清河腹地企业通过龙口港转运的货运量就超过2000万吨。

小清河复航后，可将烟台、龙口、潍坊等莱州湾地区港口作为大宗物资的转运平台，经海河联运至小清河沿线各港口。那么，仅这2000万吨货物通过水路运输就比陆路运输节约成本约5亿元。预计2030年小清河货运量将达到4000万吨，这相当于另外建了一条胶济铁路。

成本只有公路的1/7 水运成了新动能

那么，小清河复航，是否意味着水运在和公铁抢生意？

2020年，山东省交通运输目标是全省货运总量达到38亿吨，其中公路货运量33.4亿吨，铁路货运量2.8亿吨，机场邮货吞吐量49万吨，水路货运量1.8亿吨。从这个交通构成来看，公路运输占据高达88%的分量，这使得山东省最重要的公路干线济青高速长期处于运力饱和状态。专家预计，扩建至八车道的济青高速在2030年交通量又将达到饱和。

济青北线改扩建完工不到一年，济青中线建设就提上日程，其中潍坊至青岛段预计今年6月开工。

然而，土地资源毕竟有限。复线铁路平均每公里要占用土地2.7万平方米，四车道公路平均每公里要占用土地约7.1万平方米，但水运利用原有河道基本不占耕地。从货运成本看，水运为铁路的1/3、公路的1/7。当土地作为生产要素开发利用已到极限，这时候水运优势凸显，成为经济发展的“新动能”。

目前，江苏水路货运周转量占比超过2/3，内河航运降低综合物流成本的效果显著。在浙江，2019年杭甬运河宁波段货运量达到600万吨。按照浙江省交通运输厅调查，杭甬运河全线货运量相当于4-5条萧甬铁路运量或整条杭甬高速公路运量。2017年杭甬运河宁波段货运量300万吨，比公路运输节约运费1.37亿元，节约燃油0.91万吨，减少碳排放2.3万吨。

小清河则是山东省现阶段唯一一条具备海河联运开发利用条件的航道。

小清河通航后全部采用千吨级的标准化船型运输，最大载货量达3000吨。现在山东省交通规划设计院有限公司正委托专业机构研发可海河直达的运输船型，这样中途就不用再换船了，货船可直达沿线码头。矿石、煤炭、原盐等大宗散货采用箱式化运输，船舶燃料有望全部采用LNG清洁能源。

在港口建设上，正在规划可以从卸货码头直达企业生产厂区的专线。这意味着，未来香驰集团从东北采购的大豆，可以从营口到达潍坊港等小清河周边港口后，可以沿小清河直达博兴的港口，沿内河码头通过专线将大豆直接运输到厂区。

济南提高首位度 货运量是硬指标

公转铁、公转水是大势所趋，关键交通是物流服务要以最优配置切实帮助企业降低生产成本。

2018年，随着国家物流枢纽城市建设的推进，多式联运的时代到了，各种交通运输要素互联、互补，优化配置，构建一个国际、省域、地区间互通共享、高效快捷的交通更运输大通道。

多式联运为什么在这个时代被提倡？因为中国经济的核心逻辑正在发生深刻变化，经济增长的驱动力正在向全要素生产率倾斜。

每一个省会城市，都有成为物流交通枢纽城市的梦想。

2018年12月，在国家公布的127个国家物流枢纽承载城市中，济南集陆港、商贸服务型两大枢纽于一体。负担了创建国家中心城市重任和强省会战略的济南，必须要承担起对外辐射和带动作用。

来自济南市统计局的数据显示，2019年度，济南市公路货运量3.4亿吨，航空货邮吞吐量13.5万吨。货物大量流出，意味着这个城市的支柱产业产能向外输出；货物大量流入，意味着这座城市的资源的集聚能力很强，同样也要靠产业来吸纳。济南要提高省会城市的首位度，水陆空货运量是一个硬指标。

2019年4月25日，由济南市自然资源和规划局公布《济南城市发展战略》社会公众意见梳理及落实情况，在完善出海建通体系方面，修改为构建“两主四副通道，九大出海口”。这一细节也充分体现了—一个省会经济圈的强烈渴求。

济南到底有多渴望拥有一个出海口？这场区域中心城市的流量争夺战，每个区域中心城市都全力以赴。

济南这“九大出海口”中，作为渤海湾与济南府之间最便捷水运通道的小清河无疑是济南“最正牌”的出海口。

2008年4月，山东省交通规划设计院正式拉开了小清河复航工程前期调研工作，截止到2019年5月小清河最后一份施工图设计——数字化航道施工图设计获得省交通运输厅批复，复航工程前期工作整整历时11年。