

旧时繁华常入梦 古老运河待新生

发力内河航运，“运河之都”济宁谋划港产融合新布局



文/片 齐鲁晚报·齐鲁壹点
记者 马辉 晋森
通讯员 田玉庆 张善斌

挖矿的要建港

11月19日，记者来到位于山东济宁的龙拱港和安居煤矿一探究竟。

安居，让人能迅速联想到“安居乐业”这个成语。这是一个煤矿的名称，又因所在地安居街道而得名。

研究生毕业后回到家乡，朱凯成为安居煤矿的一名井下技术人员，十年后，他成为副矿长。矿上不少课题任务，都是由他牵头去执行的。

“无论是提升系统、井下采掘，还是安防、通信等各方面，实际上，这座矿井的智能化水平非常高。”安居煤矿副矿长朱凯告诉记者，通过技术团队近10年持续不断地攻坚克难，才使得千米井下的采掘工作游刃有余。

有句话叫顺势而为，尽管他们如此努力，但依旧感觉到了力不从心。最近，他们要转移精力了。

按照安居煤矿所属的济宁能源发展集团的规划，安居煤矿两年后就要关停了，除了一部分员工要分流到外埠矿井外，还有一部分员工则要就地转岗，而港产融合的内河港口产业集聚区就是安居煤矿的未来。

这个大胆的想法来自于济宁能源发展集团党委副书记、总经理张广宇，他有一次来考察码头时发现，这个龙拱港地理位置优越，距离安居煤矿非常近，而且和济宁火车西站的直线距离仅有7公里，能够实现公铁水联运模式。基于差异化经营、绿色环保的目的，又因为龙拱港靠近城区，张广宇对龙拱港的定位是：高端，而对标对象是青岛港。

就在今年8月，济宁市委市政府专门成立了济宁港产融合发展工作专班，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，按照“前港—中厂—后城”理念和“产业隔离、有机整合、一体发展”思路，培育发展一个大运河的临港产业园。

济宁号称“运河之都”，也称“运河水脊”。这其实是一语双关，济宁既曾是运河流经城市的最高点和中间位置，也曾是当时国家治河最高机关的驻地所在。

时过境迁，如今的济宁，有关当年古运河的故事已经随波远去。这座城市因煤炭资源储量丰富，又是一座典型的资源型城市，在这片土地上，大大小小的煤矿就有40多个。但是，再过二三十年，当煤矿陆续枯竭，接续发展的路又在何方？深具忧患意识和前瞻意识的济宁人当然不会坐以待毙，他们已经开始了壮士断腕般的超前布局。



通过梁山港，来自北方的煤炭可以通过京杭大运河运往南方。

重塑大河新生

出安居煤矿向南驱车10分钟便是龙拱港。龙拱港就设在京杭大运河的支流——龙拱河上。这里航道宽敞，深度足有四五米，十分适合做港口。有几艘单机船停靠在岸边，正在装货或等待装货。目前，关于港产融合的探索，龙拱港与安居煤矿的相互融通已进入实操阶段。整个龙拱港除了留了两三个泊位装货外，大部分区域都在进行提升改造。

值得一提的是，蒋凌强除了担任安居煤矿矿长外，他还有一个职务：龙拱港股份公司董事长。“当下，港口最需要的就是技术人员。”蒋凌强告诉记者，他们将原本矿上技术攻关办公室的原班人马派到了青岛港去学习，回来后他觉得还不够，这不，又让团队负责人张艳东带队去青岛港“当学徒”一个月。“一定要好好学习，把那些智能化的全自动化集装箱装卸模式都学回来。”张艳东告诉记者。

“济宁是一座典型的资源型城市，但是再过上二三十年，煤矿也会陆续枯竭，以济宁能源发展集团为例，1万多煤矿职工何去何从呢？”济宁市国资委主任丰家雷

说，在一次济宁市委常委扩大会议上，市委市政府将组建港航集团、重塑大河新生的重任，交到了济宁能源发展集团手中。

随后，以济宁能源为主体，2020年5月，济宁港航发展集团正式组建，并整合全市港航资源，全力朝向打造北方最大内河航运中心而努力。一年半的时间里，整合全市优质港口资源3家，形成货物吞吐能力3300万吨/年；全国最大的钢结构储煤棚建成投用；组建全市第一支LNG新能源车船队，开辟省内外货运航线8条；“济宁港—武汉港”集装箱班轮航线开通……

港口强不强，还要看集装箱。定位为集装箱多式联运的龙拱港是一个突破点，他们计划明年建成集装箱码头，2023年达到10个泊位，年吞吐量40万标箱（1300万吨—1500万吨）；长远规划18个泊位，年吞吐量实现100万标箱（3000万吨以上）。而运输的货物主要为适箱货物，如汽车零配件、铝棒、钢材、化肥等，此外，园区还将具备仓储、临港加工、金融、配套服务等功能。

吞吐量反超海港

原本通过公路运输运送管道

的东宏管业，运送一趟产品去武汉需要34辆大车，但是用2000吨单机船走运河、进长江运输的话，一船就够了，仅成本就能节省30%，而且长度不受限制，而船本身也成了移动的仓储空间。

据统计，今年前三季度，济宁港口货物吞吐量达3440万吨，同比增长27.2%。作为内河港口的济宁，吞吐量成功超越潍坊、威海、滨州等几个沿海城市大港，位居山东第五位。单以内河吞吐量而言，济宁则是山东第一。

不沿边、不靠海的济宁，做好内河航运文章显得尤为重要。真正让济宁港口发挥威力的，还要数今年4月份正式通航的梁山港（公铁水多式联运）。

“煤炭通过瓦日铁路运输到梁山港直接装内河货轮，走京杭运河从镇江入长江，每吨运输成本能节约50元到60元。”张广宇说，今年以来，梁山港实现吞吐量1173万吨，平均每天4万吨，节约物流成本近4000万元。

济宁港航发展集团梁山港有限公司负责人陈哲说，依托瓦日铁路连接了一带一路，通过京杭运河能够直达长三角，就把京津冀、黄河经济区，一带一路和长三角通过公铁水联运进行了连接，形成人流、物流、货流、金融流的

集聚，形成产业的带动。

今年9月，梁山港开通了济宁港至武汉、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。通过内河水运，大幅降低了运输成本，以到武汉为例，集装箱内河运输综合成本仅相当于公路运输的三分之一。

货源从哪来？

据介绍，除了龙拱港这一项目外，济宁目前还规划建设了主城港区、梁山港区、微山港区等港产融合区，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3年至5年时间，济宁港口吞吐能力达到1亿吨。

然而，济宁港未来这么大的吞吐量，货源去哪里找呢？

“这个基本不用担心。”张广宇认为，首先这些港口是分批次建成的，与市场开拓大抵是同步的；其次，价格低、装载量大是内河航运的优势，对于企业而言，物流成本是十分关键的，目前很多企业的物流运输只是形成了惯性思维，或是信息不对称，除了煤炭，其他如汽车、汽车零部件、装饰材料等南方工厂较为集中的商品，都可以借助集装箱通过大运河北上，从而大大降低物流成本。丰家雷举例说，他们之前就通过做工作，说服了河北邯钢集团，将原本走海运到上海港口再分装小船后进入内河航道进行转运，转为通过铁路到梁山港再进京杭大运河转运。起初人家怎么也不同意，后来，他们就让对方试一次，结果这一试才发现，运输成本真的大大降低了。

就这样，济宁市国资委充分利用水运成本低的优势，积极帮助港口寻找、对接实体经济上下游企业，先后承接了河北邯钢集团、聊城信发铝电、东宏管业、西王钢铁等大宗货物物流运输，为企业极大地降低了成本。

“济宁港航发展集团组建一年多来，企业资产规模已达75.6亿元，有力推动了煤电、港航、物流、贸易、制造等产业融合发展，实现了握指成拳、优势集聚。”丰家雷说。

正在谋划大文章的济宁人有勇气，更有自信。

扫码下载齐鲁壹点
找记者 上壹点

编辑：马纯潇 组版：颜莉

FORTE复地

复星国际中心
FOSUN INTERNATIONAL CENTER

天际225m² CBD 冠位豪宅

精奢大平层 仅此48席 耀世登临 | TEL+0531 8888 9988