大运河北段：“通则不痛”能否实现？

据新华社电 作为新晋世界文化遗产，世界上最长、最古老的人工水道中国大运河在济宁以南部分依然发挥着重要航运功能，运力与京九铁路相当。但在济宁以北段落，大运河却已断航多年，不少地方出现污染、干涸等衰败现象。作为活态世界遗产，不少业内人士认为恢复和保持通航才是对大运河最好的保护，那么，就济宁以北段落而言，“通则不痛”能否真正实现？

大运河在城市下游成垃圾场

济宁因为地处鲁中山区海拔较高而被称作“运河之脊”，是整个运河的分水岭。事实上，在济宁以北部分，它的通航在历史上也面临缺水等许多问题，古代朝廷为了保证漕运而采取了许多技术上和政策上的手段。但清代末年，由于南方太平天国运动等原因，清政府停罢漕运，大运河的北方段落开始走向衰落。

天津大学城市规划设计研究院副院长朱阳说，直到上世纪60年代，随着气候变化和许多河流中上游兴建水库闸坝截留水源，济宁以北的运河最终失去航运功能，随之而来的是运河进一步的衰败。

记者在北京、天津、河北、山东等地调研发现，在许多地方，大运河在城区是人工拦截的景观和水柜，但在城市下游却成了垃圾场。在北运河屈家店枢纽附近河段，记者看到河道两侧堆满垃圾，部分河床中种植着作物；在南运河独流镇附近河段，许多村民的平房甚至楼房就建在河边，河道最窄处仅一米左右，河水表面“绿膜”覆盖，两岸垃圾成堆。

复航意义已不在物资运输

运河的衰败因历史上的断航而起，在接受记者采访的专家中，几乎所有人都认为“不通”是运河“痛”的重要原因，因此对于运河复航业内一直存在较高的呼声。

水利专家李殿魁认为，全线“复航”是对大运河最好的保护。“水运成本仅相当于公路的1/7、铁路的1/3，运量大的同时还可促进南北交流。”济宁市文物局副局长杨义堂也认为，如果济宁以北河段恢复通航，运河流域两侧将是绝佳的林业生态带，有助于改变区域的生态环境。

但是，除了缺少足够的水量及工程问题等客观困难之外，关于通航价值到底有多大、该不该复航这些根本问题，争议之声也很大。

山东省文物局副局长由少平认为，现在陆路交通十分发达，水运虽然成本低，但牵扯到河道疏通、水源补充等工程，需要投入较大成本；沧州市文物局局长王玉芳认为，济宁以北大运河失去航运能力已有半个世纪，泄洪排涝成为其主要功能，北方多平原，陆路交通发达，可以满足需求，通航的经济价值不大。

“如果仅仅做物资运输，谈论运河的复航没有意义，因为现在其他的交通途径已经非常发达，关键要看到复航所带来的科研、休闲、生态等一系列产业价值是不可估量的。”北京市社会科学院管理研究所所长施昌奎说，运河复航后，可以在其两岸打造一条集科研、旅游、生态、休闲等多种产业于一身的经济带，从引水、环保等研发到应用，产业链是完整的。

事实上，大运河在京津之间及山东境内部分河段，其复航工作已经列入规划，以通水、通航解决运河“痛”的问题。

复航难题之一是“穿越黄河”

专家表示，大运河在济宁以北段落的复航虽然面临一系列的难题，但也并非不可实现。首先，复航工程本身存在的难度需要突破。运河复航从济宁向北面临的第一个难题就是如何“穿越黄河”，因为黄河在下游这部分已属地上悬河，贯通黄河两岸的运河施工难度不小。但是，李殿魁说，这种悬河为在其河床下开挖隧道让运河跨越提供了便利，这种方式目前在技术上是可行的。现在已经建好的运河与淮河的立交模式事实上就是一个很好的样本。

其次，复航须保证足够的水量来源。天津等地的运河保护规划均规定，运河水质需控制在五类以上，朱阳表示，城市每天会产生大量的工业和生活废水，经过处理的中水一般是四类以上，完全可以排放到河道。

最后，复航河道不能影响其他功能。南水北调中线工程通水在即，而其东线工程有部分输水线路规划使用大运河河道，按照饮用水标准，今后其流淌的河水水质需达到三类以上，高于通航要求。

“企业人”掌舵省港航协会

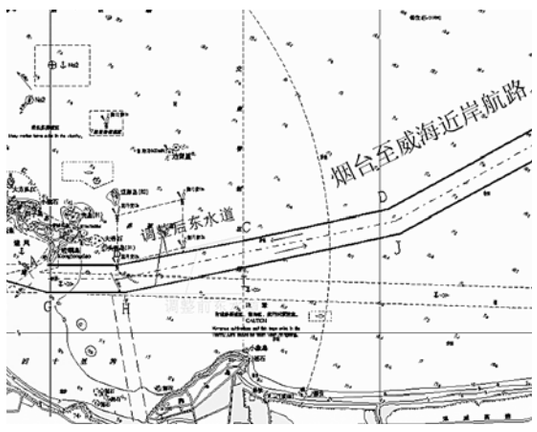
□记者 陈 明 报道

本报日照11月10日讯 今天，山东省港航协会第三届会员代表大会暨三届一次理事会在日照市举行。本次会议选举产生的新一届理事会领导机构中理事、会长、副会长、秘书长和监事长、监事等协会领导职务均由全省港航企业的有关人员担任。此举不仅是交通系统首例，在全省范围也走在前列，为我省行业协会改革迈出关键一步。

据了解，山东省港航协会成立于2002年1月，是我省交通系统一个重要的行业协会，为提高整个行业管理水平，推动港航事业又好又快发展、转型发展，发挥了积极的作用，作出了积极的贡献。

新当选的山东省港航协会会长，日照港集团有限公司董事长、党委书记杜传志表示，将把“面向未来，互联互通，协作共赢”作为新一届港航协会理事会所致力的目标，努力将港航协会打造成为政府和港航业之间坚实的桥梁和纽带，成为一个务实高效、沟通协调的平台，为促进全省港航系统转型升级，应对经济“新常态”作出积极贡献。

烟台海事局首次划定辖区海上近岸航路



□赵晓明 报道

本报烟台讯 近日，烟台海事局首次划定辖区烟台至威海近岸航路，并对原烟台港东水道进行了调整，旨在明确船舶通航水域，依法使用海域资源，促进海洋经济健康发展。

据介绍，烟台港东水道是船舶由威海方向进入烟台港的主要通道，也是船舶进出牟平港区的必经之道。目前，烟台港东水道及其东侧的烟威习惯航路已被养殖区域包围，近海海域的航运用海、农渔用海、工业用海间的矛盾日渐突出。划定近岸航路，保障航运用海需求势在必行。

烟台海事局在考虑船舶习惯航路、养殖分布等因素的前提下，与烟台市海洋与渔业局反复磋商，确定了烟台港东水道调整范围，并划定烟台至威海近岸航路。同时，对航路中禁止养殖等侵占航路，以及未经批准的水上、水下活动等违法行为进行明确。

调整后的烟台港东水道西段保持不变，东段宽度调整为1海里，之后顺延至烟威交界，形成烟台至威海近岸航路，总长25.8海里。

烟台牟平旅游船舶11月起停航

□费洪宾 报道

本报烟台讯 自11月1日起，烟台市牟平区旅游船舶按照有关规定全部进入季节性停航，停止一切营运活动，以消除冬季季风时节小型旅游船海上事故隐患。为保障运营安全，烟台市规定每年的11月1日至次年的3月31日为旅游船舶停航期，任何旅游船舶不得出海经营，12座以下的游艇需调离海面实行陆地存放。停航期间，牟平区交通运输局航务管理机构将加大执法检查力度，严禁开展一切海上营业性和非营业性活动，确保海上运输安全。

京杭运河济宁至枣庄段航道扩建工程推进会召开

□黄文中 报道

本报济宁讯 近日，山东省交通运输厅京杭运河工程建设办公室会同济宁市港航局、枣庄市港航管理局和中诚国际海洋工程勘察设计有限公司在济宁召开推进会，研究加快推进京杭运河济宁至枣庄段航道扩建工程前期工作相关事宜。

京杭运河济宁至枣庄段航道扩建工程全长172公里。该工程的建设，对扩大交通运输能力，提高河道行洪能力等有重要意义。

打通“最后一公里”情暖村民心

□ 王 燕 谢 峰 报道

本报枣庄讯 枣庄市薛城区沙沟镇郭洼村的主干道上，机器的轰鸣声此起彼伏，一辆辆大型混凝土罐车在自南往北的道路上浇筑着混凝土，郭洼村的第一书记刘东正戴着安全帽蹲在刚刚浇筑的路边，用一把小锤子帮修路工人压着钢丝线。

刘东是枣庄市港航管理局派驻到郭洼村帮扶的第一书记。到村任职后的刘东挨家挨户地走访，询问村民的所需所求。他建议把帮扶重点落在修路民生工程上，为村民铺好路，再也不让崎岖不平的村路成为影响服务村民的“最后一公里”。

刘东介绍说：“村里的两条主干道由于年久失修，路面破损得厉害，给村民出行和生产都带来了诸多不便。枣庄市港航局对此非常重视，专门召开党委会研究，要求尽快给村民修好路。这个工程总共需要25天的时间，等修好以后，村民就能用上4米宽，12厘米厚，约1000米长的新路了。”

□记者 郝雪莹 报道

11月6日，渤海轮渡股份有限公司斥资近4亿元建造的亚洲最大最豪华客滚船——“渤海玛珠”轮，在黄海造船有限公司船厂顺利下水。目前该轮已进入内部装修阶段，预计将于2015年2月前后投入烟台至大连航线的运营。该轮总长178.8米，型宽28米，总吨位为3.5万吨，是目前国内吨位最大、载客数量和载车数量最多的客滚船。同时，也是具有自主知识产权的国内最先进、最安全的客滚船。

全省港航系统首个“女状元”花落烟台

□记者 陈 明 报道

本报烟台讯 日前，全省港航系统第八届劳动技能竞赛最后一个项目——大型车辆违禁物品识别竞赛在烟台举行，来自烟台港股份有限公司客运滚装分公司的张君丽以总成绩177分（理论成绩满分，实操成绩第一名）的优异表现夺得该项目的第一名，成为我省港航系统劳动技能竞赛举办八届以来的首位“女状元”。

据了解，渤海湾客滚运输安全是我省港航安全风险的一个监管重点。经过近年来有序调整与高效发展，目前渤海湾客滚运输实现了船龄年轻化、船舶大型化，船舶舒适性和安全性得到有效提升。但与此同时，渤海湾客滚运输船舶越来越多、航线越来越密、吨位越来越大、载客量越来越多，相对的风险也在不断扩大。中韩客货班轮航线船舶老旧，安全监管手段、管理水平明显落后于国内运输，存在着很大的安全隐患和风险。特别是大型车辆夹带各种危险品的情况仍时有发生。

为了消除安全隐患，确保渤海湾客滚运输安全，省交通运输厅港航局协调各客滚运输企业及港口在各客滚码头全部安装了滚装车辆大型安检仪，取代了“问闻看摸”等原始检查手段。

记者在安检通道看到，车辆进站前须先申报，然后停在通道接受X光扫描检测，每一辆上船车的载货情况都直观地显示在电脑监控屏幕上。烟台港客运总公司相关负责人介绍，倘若司机瞒报漏报，将受到严厉处罚。电子安检对载运危险货物车辆产生了极大震慑，车辆夹带危险品的查出率大幅下降。

通过对多年来渤海湾客滚运输安全管理的积极探索和认真研究，省交通运输厅港航局在吸取事故教训的基础上，总结了“逢七不开”、实行大型车辆及旅客行李安检、配备二氧化碳灭火系统、视频监控系统和保温救生服等一系列行之有效的安全管理制度措施。这些制度措施从本质上保证了渤海湾客滚运输的安全。

“中华泰山”号邮轮取得韩国免签证许可

□记者 郝雪莹 报道

本报烟台讯 11月7日，渤海轮渡有限公司运营的“中华泰山”号邮轮取得韩国法务部免签证许可。免签证后，既可减少游客办理签证的繁琐手续及时间，又可以为游客免去签证费用。

据悉，“中华泰山”号邮轮自8月16日正式投入运营以来，已安全运营中韩航线13个航次，运载游客近万人次。10月5日，“中华泰山”号邮轮在韩国济州港进行的PSC检查和CIC集中大检查中，以“零缺陷”的优异成绩顺利通过。

韩国法务部官员及代理认为，“中华泰山”号邮轮设备先进，服务设施豪华，优于同等级的中型豪华邮轮，因此予以其免签资格。

山东海运境外发债成功

□记者 郝雪莹 报道

本报青岛讯 11月5日，山东海运股份有限公司成功在香港发行2亿美元5年期中长期债券，票面利率3.625%，实现了在境外资本市场直接融资的突破。

此次债券发行获得了中国农业银行的备用信用证增信，该信用证是农行首笔5年期美元债信用证。农银国际、汇丰银行为此次发行的联席全球协调人，国际评级机构标普对债券的信用评级为“A”。

据悉，本次发债工作自9月4日正式启动，仅用时2个月即成功发行，体现出资本市场对于公司信用亮点、经营成果及发展前景的认可。顺利发行美元债券，进一步拓宽了公司在国际资本市场上的融资渠道，降低了融资成本，优化了资本结构，为长远发展提供了有力的资金保障。同时，提升了公司在境内外资本市场知名度，为后期资本运营打下了良好基础。

山东海运股份有限公司董事长包剑英纵论航运发展——

生不逢时，恰又正逢其时

交通访谈 大交通 好生活

□ 本报记者 郝雪莹 吴荣欣

“山东海运股份有限公司成立伊始就赶上了全球航运业历史上影响最为严重、最为广泛、最为持久的一次严冬期，可以说是‘生不逢时’。”10月28日，面对来访的记者，山东海运股份有限公司董事长包剑英娓娓道来，“换个角度看，山东海运恰恰又‘正逢其时’。航运严冬期虽然影响了行业整体利润，但也为我们低成本购置运力提供了契机。更重要的是，严峻的市场形势倒逼着我们转方式、调结构，通过改革创新、降本增效，不断强健我们的肌体，增强核心竞争力，实现公司可持续发展。”

山东海运股份有限公司成立于2010年10月。在此前后，航运业经济指标BDI（波罗的海干散货指数）从2008年5月的11440点急速下滑，一度下跌至680点，达到近10年的低点，并在低位持续震荡。好望角型散货船运价从20多万美元/天，下跌至目前的1万多美元/天，航运企业普遍亏损。面对恶劣的市场形势，山东海运要想站住脚跟，必须努力寻找、不断打造自身发展优势。

千方百计降低成本

“我们具有先天的成本优势。”包剑英说，“在BDI最高点时，一艘18万吨船的造价是1.2亿美元，我们订造的时候是5600万美元。因此，我们的船舶成本是低的，更具有市场竞争力。”成立4年来，山东海运采取买租结合的方式快速扩张运力，运营运力达342万吨26艘，另有在建运力213万吨20艘。

山东海运成本控制上可谓下足了力。一方面以深化国有企业改革为契机，推进体制机制改革，激发企业内生动力，降低了管理成本，向管理提升要效益。另一方面，积极采用新技术、新工艺，向技术创新要利润。山东海运新建造的25万吨级矿砂船是全球首制船，配备了船载高压岸电系统，在船舶靠港装卸货期间岸基供电，节约燃油及降低有害气体的排放，该船燃油消耗与18万吨级矿砂船持平，却多拉了7万吨货。该型船舶被省交通运输厅评为“2013年度节能减排示范项目”，成为新一代超大型矿砂船的设计标杆。

实施稳健的经营策略

“国家的产业政策只是为企业提供了一个好的外部环境，但企业不可能单靠政府的政策就能发展起来，关键是企业自身怎么做，山东海运必须走出一条差异化、集约化、高效化的创新发展之路。”包剑英表示。

山东海运船队结构合理、特色鲜明，适货性、适港性、适航性优异，具有较强的市场竞争力。新造船舶均提前锁定货源，实现了船货匹配，有效规避了市场经营风险。山东海运重点推行大客户战略，与必和必拓公司签订了1亿吨铁矿石运输项目，巴西淡水河谷也将4艘世界最大的40万吨级矿砂船交由山东海运运营，合约总金额逾5亿美元，这是近年来全球航运业为数不多的大额合约。山东海运还与知名贸易商、石油化工公司结成战略合作伙伴，这些大合作确保了主营业务形成稳定收益。

山东海运以轻资产模式整合航运资源，发起设立“山东海运联盟”，为处于长期低增长市场环境下的航运企业提供规范的市场环境和全新的行业发展思路。目前，入盟船舶超过200万载重吨，体现了其市场价值。

紧盯市场调整结构

“生于忧患，让我们时时刻刻具有危机意识，也促使我们形成了敏锐的市场嗅觉。”包剑英说。2013年，山东海运准确研判市场行情，进军航运细分市场液化石油气运输领域。山东海运组建了国内首个超大型液化石油气船运营团队，运营着3条超大型液化石油气船，另有6艘新船正在韩国建造，打破了国外公司在该领域的长期垄断。

同时，山东海洋投资有限公司和山东海运携手布局海洋工程装备产业，在上海外高桥造船厂建造2艘CJ46、2艘CJ50高性能自升式钻井平台，组建了由国家千人计划专家领衔的国际化运营团队，使其成为国内少数具备运营自升式钻井平台能力的企业。此外，山东海运还投建了航运垂直产业园——青岛国际航运中心，定位为“第四代国际航运产业服务集聚区”，将于2016年底投入使用。

“山东海运在航运严冬里成立、成长，经历了市场风雨的洗礼，就像一株破土而出的幼苗，虽然生长环境差，但比温室里的花朵竞争力更强。”包剑英说。截至今年9月30日，山东海运实现营业收入25亿元，资产总额达88亿元。实现净利润7185万元，比去年全年翻了一番。未来，山东海运的目标是打造现代海洋运输物流企业集团，成为国际一流的综合物流服务供应商。

山东港湾建设集团项目获水运交通优质工程奖

□李石磊 报道

本报日照讯 近日，由山东港湾建设集团第二工程公司承建的日照港岚山港区南作业区15#、16#泊位工程荣获2014年度水运交通优质工程奖。该奖项由中国水运建设行业协会组织评选，奖项采取项目申报、初审、现场复查、评审会等评审程序进行评选。

据介绍，该工程位于岚山港南作业区，2010年10月29日开工，2013年12月竣工验收，新建7万吨级（15#）和10万吨级（16#）通用泊位各一个，配套建设候工楼、供电、照明、给排水、消防等设施，设计年吞吐能力450万吨。