

清河运河把手牵 两条大河波浪宽

山东欲实施小清河与京杭大运河连通工程，“黄金水道”有望带来“黄金效益”

小清河复航已经过去一年。自2024年2月复航以来，小清河运力不断壮大，还以“公水联运”方式搭建起了与京杭运河的联运通道，实现了小清河与京杭运河货物的“双向互动”。记者从有关方面获悉，山东交通运输部门还有更为宏大的构想，那就是要实现小清河与京杭大运河的连通。

“一条大河波浪宽”，两条黄金水道相连又会给我们带来什么？记者在小清河复航一周年之际进行了采访。



装载法兰大件的船舶驶离小清河济南港章丘港区。



文/片 于泊升 徐晓磊 济南报道

小清河复航一年交出答卷

3月5日上午，一声汽笛声穿过田野进入济南市章丘区白云湖街道辛丰村，董道鑫闻声从村头跑到小清河边，看着一艘现代化船舶驶向大海的方向。这让他想起了30多年前，与同伴一起追火轮船的场景。

“谁能想到，27年后小清河复航了。”看着远去的船舶，董道鑫回忆起上世纪小清河的航运场景，那时候还只是从济南往下游运木材，或从潍坊寿光往上游运盐。

而现在的小清河，河海直达的现代化船舶运送的是工业大件、集装箱或生产原料，货物运输方向不局限于省内，而是全国多地。

小清河航道全长169公里，途经济南、滨州、淄博、东营、潍坊5市，在潍坊寿光汇入渤海，是山东省的“陆海新通道”。2024年正式复航后，小清河为济南、淄博等不靠海的城市打开了入海通道。

“开年到现在，港口一直有货物发运。”济南市城乡交通运输局航空与水运处二级调研员严久旭告诉记者，复航一年以来，小清河货源不断增多，航运能力进一步增强。

据统计，2024年，济南港主城港区、济南港章丘港区、淄博港高港区、滨州港博兴港区完成货物吞吐量52.87万吨，其中集装箱吞吐量5874TEU(标准箱)。小清河在运货种目前已达20余种，铝矾土、方解石等实现常态化运输。

小清河复航除了为企业节省运输成本，也让困难的大件货物运输变得简单。近日，20件总重573吨的法兰大件从小清河济南港章丘港区启运，通过水路发往目的地。这些法兰大件由位于章丘区的伊莱特公司制造，属于超大货物。此前，这些“大圆环”只能通过公路离开济南，每次都需要拆掉公路护栏才能上高速，沿途收费站还会封闭。小清河复航使得济南本土制造的“大圆环”坐上船直接就能驶向目的地。

小清河航运能力的壮大，得益于多式联运业务的拓展，通过公路、铁路联运，邻省及更远地区的物资汇入各港口。

记者从山东海洋集团海河港口公司获悉，小清河以“公水联运”方式搭建起了与京杭运河的联运通道，实现了小清河与京杭运河货物的“双向互动”。

今年以来，小清河与京杭运河通过“多式联运”，全程物流等方式，构建了“京清运河物流大通道”。2月份，通过“公水联运”方式，完成了京博聚丙烯经京杭运河至浙江台州的运输。这次运输数量有数千吨，与公路运输相比，每吨为企业节省运输成本30元左右。

此外，小清河还与中欧班列开展了“水铁联运”，从国外进来的物资在济南的铁路货运枢纽转运后，再通过小清河发运至目的地。

济南市口岸和物流办公室党组书记、主任翟立波接受记者采访时曾表示，今年，济南将强化多式联运功能，加强中欧班列、国内班列与周边港口、小清河的联动发展。

运河山东段焕发生机

“山东的内河上，船多了，货多了，有外省口音的人也多了。”董道鑫对江河湖泊有着独特的感情，在小清河边长大的他，年轻时还去过京杭运河济宁段。那时候的京杭运河还没有升级航道，跑船人也多是本地人。去年，他再去济宁时，发现这里正在变成一座区域性的港城。

5日下午，在距离小清河济南港230公里外的京杭运河济宁港，工人正在紧张有序地忙碌着。从山东发往江苏方向，或从江苏方向沿京杭运河北上的船舶在梁济运河汇聚，航道上汽笛声不断，水上物流往来不停。

江苏人段义超祖辈都在吃航运这碗饭，京杭运河养活了三代人。随着京杭运河山东段航运市场不断壮大，段义超选择到济宁定居。“京杭运河山东段占总长的三分之一，穿过德州、聊城、济宁、泰安、枣庄5市，是连接苏、浙、沪等省市的重要通道。”在段义超眼里，这条大运河相当于“山东的莱茵河”。

在运输结构不断优化的今天，京杭运河山东段焕发出了新生机。据了解，仅济宁港，2024年就完成货物吞吐量9665.5万吨，增长37.9%，居全省内河首位、全省港口第4位；集

装箱43.2万标箱，增长138.7%，连续三年翻番。

目前，以济宁港为支点，京杭运河山东段已形成向西对接中原经济区、西北能源基地，向东连通青岛港和日照港，向南直达苏皖、珠三角地区的辐射态势。

按照规划，京杭运河济宁港将打造北方内河航运中心，围绕建设亿吨大港口、发展亿吨大物流、培育千亿大产业，实施现代港航物流突破战略。

两河有望在济南城区北部连通

“小清河复航了，京杭运河壮大了，这两条河要是能连起来，山东的内河不就打通了。”从小清河边“追船”时，董道鑫萌生了一个想法。

他的这个想法正逐步变为现实。

2023年，《山东省综合立体交通网规划纲要(2023—2035年)》发布，提到山东将规划形成以京杭运河、小清河、新万福河为骨干，其他支线为补充的“一纵两横、三干多支”内河航道网总体布局。

去年，山东省交通运输厅组织召开了《京杭运河黄河以北山东段通航及与小清河连通航道交叉工程方案穿黄工程研究报告》专家评审会。

记者从有关部门获悉，小清河与京杭运河连通工程的前期工作正在进行，并论证了多个设计方案。按照规划，连通工程有望从济南城区北部进行，新建河道并借助南水北调部分区段，从聊城向南接入东平湖，全程两过黄河。

在山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华看来，该工程将使小清河与京杭运河这两大水系实现互联互通，构建起更密集、更完善的内河航运网络，让货物运输无需频繁中转，可直接通过连贯的水路运输网络运往各地，加强山东与运河沿线地区的贸易往来与经济联系。

小清河与京杭运河连通后，将依托济南、济宁两大节点城市，连线成网，壮大航运，发挥内河航运更大的运输效能。通过京杭运河牵手长江，山东也将形成“东海—长江—京杭运河—小清河—渤海”的通江达海航运网。

张汝华认为，依托便捷高效的综合立体交通网，一条条经济通道将带来通道经济的发展。

微纪录



扫码看视频

王震 于佳霖
威海报道

“通勤快线真的很方便，发车时间跟我的上下班时间几乎差不多，再也不用担心挤公交了。”自T2路通勤快线试运行以来，威海市民刘先生每天早晚下班都乘坐T2路公交车。春节后，威海公交相继推出T1、T2、T3路通勤快线，公交线路的优化调整，让不少市民对智慧公交赞不绝口。

在桥头公交站点，威海市民王女士正在等待T1线路的公交车。“我在蒿泊上班，这条线路的开通真的太适合我了，之前每天早晚挤公交，车上很多老年人，自己基本都是站着。”王女士说，有了这条线路，真是我通勤的福音，再也不用挤公交车了，上车就有座位。

T1、T2、T3路及之后要陆续开通通勤快线，可谓威海公交细分客运市场、满足上班族出行需求、探索发展新生产力的一次创新尝试。

在特快通勤线路运行前，威海公交集团通过客服热线和网络平台收集乘客建议，基于数字公交管理平台分析热点区域的乘客出行规律，对热门区域、出行需求进行数据叠加分析，成功分析出桥头—长峰等跨区域公共交通廊桥。在掌握区域内的乘客出行规律后，依托沿途109路、1路等线路出行OD分析，逐站点分析乘客群出行规律，掌握包括乘客上下车站点、途经道路、出行高峰时刻信息等。

站点客流分析模块，具有对工作日内乘客数十万条集散量信息进行规整分类的功能，工作人员利用此模块对通勤廊桥内各站点进行数据分析，将各卡类乘客群、站点集散量、乘客通过人次等信息进行分类汇总，遴选出集散量较为密集的站点作为通勤快线的停靠站点。

通过缜密的数据分析，威海公交集团先后开通通勤特快线T1、T2、T3等线路，“目前，我们正在研究能否在初村区域开通通勤特快线。后期，公交集团将加大数据分析力度，适时开通符合乘客出行规律的跨区域出行的通勤特快线。”威海公交集团城市公交研究所副所长毕裕德说。

据了解，威海公交现在共有88条公交线路、550辆车，每天发送4000余车次，还会根据工作日和节假日对班次进行动态调整。

威海开通首批城乡通勤『定制公交』