



找记者上壹点

读者热线>>>

0531-85193700

13869196706



『一纵』构建全省航运骨架，济宁内河航运的新生

## 船舶通江达海，又见黄金水道

### 东部港区航道扩容 船舶吨位实现翻番

明清时期，济宁曾是河道总督衙门所在地，也曾是江北最大的商贸物流集散地。济宁内河通航里程约1150公里，约占山东省内河航道里程的70%。如今，济宁加快基础设施建设、加快商贸

记者 孔茜 康岩 通讯员 高峰

山东省助力全国统一大市场建设，大力推进国家物流枢纽建设。济宁狠抓现代港航物流，在打造多式联运全国交通枢纽城市上求突破、扩航道、兴百业，济宁布局的“一干双线十二支”内河航道总体规划取得阶段性成效，如今京杭大运河济宁至台儿庄（济宁段）航道“三改二”工程、湖西航道（下级湖段）改造工程已交工，达到二级通航标准，通航船舶吨位由1000吨级提升至2000吨级，开通济宁—上海、广州、南通等12条集装箱航线，实现通江达海的现代港航物流发展格局，助力山东省以济宁为核心的“一纵三横”航运主骨架建设。



航道升级，济宁内河航运通江达海。

物流提质、加快港产融合提效，聚力打造北方内河航运中心。

11月中旬，邹城白马河航道升级改造工程施工现场，施工机械忙着作业，该工程实行边施工、边通航，不影响船只通航。

微山人张运赋经常驾船往返白马河航道，他对航道的升级改造感受颇深。航道拓宽了，2000吨级船舶可以通航了。”对于自小伴河而生、伴船而长的张运赋而言，32年的跑船经历，张运赋见证着济宁内河航运升级的历程。从散货运输到集装箱运输，通过梁济运河、白马河两大支流航道直通京杭大运河航道，曾是他最高频率的运输路线。

俗话说，一寸水深一寸金。对于跑船人而言，通航效率、装载货物量，都与收益紧密相连。“现在跑得趟数多了，载得货多了，收益自然提高不少。”谈及济宁内河航道的变化，张运赋坦言，作为济宁东部地区与京杭大运河主航道连通的唯一航道，白马河如今变化很大。未升级改造前，白马河是支流河道，河道较窄，航道较浅。1000吨级船舶可单向通行，如遇对向来船，一方船舶需停泊在较宽的位置等候，对向船舶通过后，方可继续行驶。这一等少则半小时、多则一小时。进入枯水期，航道浅窄不

仅容易造成船舶拥堵，就连货物也不敢装满，生怕被搁浅。升级改造后，单机船可实现追越，行船时间缩短三分之一。

“白马河航道疏浚工程目前已经完成95%，预计11月底全部完工。”济宁市港航事业发展中心工程建设部部长张明建称，白马河最初为天然航道，历经两次提升至底宽30米。去年年初，按照Ⅲ级航道标准再次提升。项目工程起点为京杭大运河与白马河航道交汇处，终点为邹城港区太平作业区，航道全长26.4公里。航道扩建后，底宽为45米，水深可达4.1米，通航的船舶吨位由1000吨级变为2000吨级，通航能力大大提升。

### 构建高等级航道网 4条支线陆续升级

白马河航道升级改造工程，是济宁市逐步构建的“一干双线十二支”高等级航道网络中“十二支”中的重点支线航道。目前，还有三支航道也陆续实现升级。

9月30日，交通运输部水运“十三五”规划重点建设项目——京杭运河湖西航道（二级坝—苏鲁界）改造工程全部完工。此次配套建设的支线刘楼河航道连接了东、西两线水路大动

脉，实现了湖东、湖西双线主航道互联互通，标志着湖西航道（二级坝—苏鲁界）所有配套工程全部完工，全线达到二级通航标准，可通行2000吨级船舶、万吨级船队，航道整体通航能力实现翻番。

新万福河航道是京杭大运河的支航道，也是横跨济宁、菏泽两市的重要航道，途经巨野、成武、金乡、鱼台、任城五县区，入南四湖与京杭大运河主航道相交。新万福河复航一期工程于2018年开工建设，由菏泽市交通部门负责实施，航道全长61.3公里，其中菏泽段约20公里，济宁段约41.1公里，设计为三级航道，航道底宽45米，平底河槽，设计水深3.5米。目前一期工程关桥至新万福河河口段已经建成，万丰作业区已投入运营。今年7月中旬，新万福河复航二期工程可行性研究报告通过专家评审。

梁山港进港航道于2021年4月通航，17.1公里航道、加上9.18公里铁路专用线，瓦日铁路与京杭大运河在梁山县实现“手挽手”。2000吨级满载船舶在梁山港集装箱码头首航直长三角地区，标志着京杭大运河具备2000吨级船舶满载航行条件的航道向北延长近57公里。

此外，“十二支”中的洙水河、复兴河、北大溜河等另外八支航道的升级改造，济宁市也将陆续推进。

随着“一干双线十二支”内河航道总体规划的推进，济宁继续优化整合港口资源，“一港五区、多点协同”的发展格局逐步由蓝图变成现实。

### 航道不再“卡脖子”

### 大型船舶通江达海

京杭大运河是《全国内河航道与港口布局规划》确定的“两横一纵两网十八线”中的“一纵”，在我国内河航运布局中占有极为重要的战略地位，也是山东省以济宁为核心的“一纵三横”航运主骨架建设的重要组成部分。

“促进京杭大运河航道的发

展，基础设施需先行。”济宁市港航事业发展中心规划发展部部长陈梅坦言，随着船舶大型化发展，2000吨级以上船舶通航需求量的日益增加，京杭大运河济宁段受限于航道水深和宽度，水域的航运能力“捉襟见肘”。航道的全面提档升级迫在眉睫。航道“三改二”系列工程的实施，意味着更长、更宽的大型集装箱货船可通江达海，加速释放京杭大运河济宁段的“黄金效能”。

“从祖辈开始跑船，到我这代已是第三代了。”张运赋说，他首次接棒时已是500吨的铁质船。如今能开上载重2500吨的新能源船，完全得益于京杭大运河“一干双线十二支”航道的升级。

“目前，主航道济宁以南段全线达到二级通航标准。”陈梅介绍，京杭大运河是济宁“一干双线十二支”内河航道总体规划布局的核心，其中“一干”指京杭大运河，“双线”则是微山湖东线主航道与湖西航道。

为提升通航能力，济宁对航道进行有计划、系统性的整治，实施京杭运河湖西航道（二级坝—苏鲁界）改造工程及京杭运河济宁至台儿庄（济宁段）航道“三改二”工程，对航道、船闸进行升级，并于今年10月中旬前全部完成竣工验收。

航道底宽增至60米，水深分别增加至4.1米、4.2米的航道，则可通航2000吨级船舶和万吨级船队，使航道整体通航能力实现翻倍。至此，京杭大运河济宁段1000吨至2000吨级船型实载率可提升近60%，2000吨级提升近30%，每年可节省直接物流成本近10亿元，减少航运油耗约15万吨，碳排放和运输成本都将大幅降低。其中，依托京杭大运河“三改二”工程，2000吨级船舶可以从梁山港直达长江，开启通江达海新局面。

(下转B02版)



京杭运河主航道上的锚泊区。



扫码下载齐鲁壹点

找记者 上壹点

编辑:刘凯平 组版:曾彦红 校对:褚思雨