



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“一千双线十二支”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。

## 『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,济宁加快基础设施提标,加快商贸

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,单机船可实现逾越,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“一千双线十二支”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“一千双线十二支”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吨级及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“一千双线十二支”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“一千双线十二支”内河航道总体规划布局的核心,其中“一千”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月中旬前全部完成交工验收。

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