

一盘棋，大协同。2023年的山东交通基建，透露出国家政策和时代变迁的风向。当西安、重庆生产的新能源汽车通过山东港口出口到欧洲，“汽车出海”成为山东港口新增量，一条“航线+班列+内陆港”构建的国际陆海大通道，将区域一体化推向深入。小清河在山东第一条高速公路开建时断航，在中国第一条高速铁路京沪高铁开建时启动复航前期调研，又在低碳时代的2023年复航，充满时代隐喻。（蔡宇丹）



一系列重大项目落地，山东交通通道加速崛起为“经济走廊”

水陆空齐发力，打开城市发展新格局

1 “通江达海”背后的 城市蝶变

今年，内河航运在山东交通基建中展现出崭新气象，“通江达海”成为关键词。

在断航26年后，今年7月，小清河历史性复航，总计投资136亿，成为建国以来山东内河港航史上一次性投资最大项目。

小清河复航之外，今年5月，投资727亿的平陆运河全线动工开挖，一系列水运大事指向一个新的坐标系——高质量发展下，降本增效加上低碳优势，内河水运在国家战略中地位提升，一个属于水运的低碳时代正在开启。

小清河通航同一时段，《山东省加快内河航运高质量发展三年行动方案（2023—2025年）》发布。在这个最新顶层设计中，2025年，山东内河港口年货物吞吐量要超过1.6亿吨，集装箱吞吐量达到50万标准箱。这意味着，山东要改变长期以来公路运输占据80%以上份额的状况，提高水运在交通构成中的占比，通过“通江达海”走多式联运路子，降低社会物流成本。

目前小清河全线规划4港8个港区11个作业区，泊位达到164个，综合通过能力近8000万吨。对于小清河沿线邹平、桓台、博兴、广饶这些拥有厚重制造业“家底”的内陆市县来说，“内陆港口”这颗棋子一盘活，不光可以提升产业竞争力，还能带动沿河产业带兴起。

小清河复航后，山东内河航运迈出“达海”的关键一步，11月7日颁布的《规划纲要》，将“通江”也提上日程——通过小清河与京杭运河相连，进入国家航道网，通过水路直达长江、赣江、湘江，真正把山东内河水路运输全面盘活。

今年山东省内河航道通航里程达到1100余公里，山东水运网络正在加紧连接，各个内河航运港口城市闻风而动。

11月7日，山东省重点交通基础设施建设推进会上，被“点名”的济宁龙拱港，是全国内河港口中首家实现全流程自动化智能集装箱操作的先锋。

2023年前三季度，济宁港以5178万吨的货物吞吐量位居全省第四，仅次于青岛港、日照港和烟台港三个海洋港口，其中集装箱吞吐量14.5万标箱，同比增长304.5%，取得历史性突破。

历史突破背后，是区域经济版图的变化。

2022年，济宁市政府工作报告指出，济宁要打造北方内河航运中心，推进千亿港航物流产业。济宁敢开“北方内河航运中心”这个局，关键是正好坐在了通过京杭大运河链接长三角和京津冀这两大城市群“棋眼”位置。



12月27日，大批商品车在山东港口烟台港集结等船“出海”。 新华社发

新发展格局下，2023年，山东出台的内河航运和港口建设两个三年行动方案，凸显内河水运和山东港口战略地位的提升。11月出台了《山东省综合立体交通网规划纲要（2023—2035年）》（以下简称《规划纲要》），这个山东交通规划最新顶层设计提出，未来，山东不光要“市市通高铁、县县通高速”，还要“市市通机场”。

公路、铁路、水运、航空、海运齐发，一系列重大项目背后，新枢纽、新经济走廊崛起，带动新的产业赛道，为城市发展打开新空间。

京杭运河济宁段主航道251公里，占全省通航里程的80%，占京杭运河通航里程的25%，2000吨级货船、万吨级船队从梁山港可直达长江。

济宁港之后，京杭运河航道最北端的泰安港也在强势崛起，这个由山东能源集团兖矿投资建设，以煤炭运输储备为主的内河港口，服务省会经济圈，以“双子座”态势，进一步打开山东内河航运发展新格局。

区域经济一体化加速推进的时代，高铁继续扮演关键角色。

12月8日，随着郑济高铁通车，山东高速铁路运营里程突破2800公里，跃居全国第一。

这个总投资348亿元、全长约208公里（山东段168公里）的项目，结束了聊城不通高铁的历史，实现

了鲁豫两省高铁直达，山东半岛城市群与中原城市群互联互通。

从区域来看，济郑高铁开通后，济南、郑州、西安、西宁等黄河沿线省会城市经高铁连成一条线，黄河流域交通网络格局迈出一大步，山东出海口优势和河南郑州陆空枢纽优势相结合，一个新的物流大通道沿黄陆海大通道正在加速形成，山东港口群又有了一个全新定位——打造黄河流域最便捷出海口。

山东高铁新增量已转向区域交通连通，16市即将呈现完整的“高铁拼图”，山东“三圈”内部连接越发紧密，为县域经济发展带来更多想象空间。

12月8日，莱荣高铁开通，串联起莱西、莱阳等多个区县，对促进胶东经济圈一体化发展具有重要意义。12月16日，济枣高铁开工建设，济南“米字型”高铁再添一笔。

2023年最后一天，潍宿高铁开工建设。这个京沪高铁辅助通道又被称为京沪高铁二线，将一举结束东营、滨州不通高铁的历史，实现山东“市市通高铁”，省会经济圈济南、淄博、东营、泰安、德州、聊城、滨州7市的交通将实现质的飞跃。

2024年，山东还将加快推进雄商、津潍、潍烟、济滨、济枣、潍宿及青岛联络线7条高铁建设，建成通车潍烟高铁。

近期出台的《山东省县域经济高质量发展三年行动方案（2023—2025年）》指出，要以济南、青岛等大城市为依托，加快基础设施互联互通，实现1小时或半小时通勤，推进县城融入邻近大城市建设发展。

高铁对区域经济影响多大？正在菏泽境内建设的两条铁路最具代表性。鲁南高铁正在打通菏泽到兰考这一段，明年建成通车后，菏泽可接入郑州“米字型”高铁网，实现与中西部、西南、南方主要城市的高铁直达。雄商高铁

菏泽段建成通车后，菏泽东站日开行动车组列车超过100对，全国绝大部分地区都将纳入菏泽的“一日高铁圈”。

对于经济体量迈入4000亿量级的菏泽来说，交通上实现“1小时济郑、2小时进京、3小时抵沪、4小时到达全国主要城市”的目标，对于菏泽进一步聚集要素资源，提升城市能级将起到关键作用。

3 机场建设开启 狂飙突进模式

12月28日，济宁大安机场正式通航，首航飞往海口机票580元，飞往长沙机票低至250元，这个民用支线机场通航城市达到21个，包括北京、广州、深圳、成都、西安、长沙这些重点城市。

今年，山东机场加快了济南机场二期改扩建、烟台机场二期、临沂机场改扩建、威海机场迁建、枣庄机场新建等重大民航基础设施建设。其中，济南机场二期改扩建工程作为山东民航史上建设标准最高、规模和投入最大的机场建设项目，创造了近年来全国机场项目立项批复、可研批复、初步设计批复“三个用时最短”纪录。

以总投资近700亿的济南机场二期改扩建工程为标志，山东机场开启了狂飙突进模式。

11月7日发布的《规划纲要》中备受关注的一点，就是提出到2035年山东的运输机场达到16个，覆盖所有设区市行政中心、规划布局100个以上通用机场，覆盖所有县级行政区。

这意味着，山东未来要实现“市市通机场”的目标。“市市通机场”还不够，济南、青岛两个特大城市，还要超前谋划第二机场，省内还要规划第3座4F机场。

“超前谋划”中，释放出山东机场建设提速的信号。在公路和铁路建设进入稳定期后，机场无

疑成为基建狂飙的突破口。

4 港口群成为 山东核心战略资源

“山东港口正向着成为山东的核心战略资源、国家区域协调发展的关键‘棋眼’和拉动区域经济增长的重要引擎加快迈进。”12月26日举行的山东世界级港口群建设发展研讨会上，山东省港口集团董事长霍高原的这句话，描述了山东港口群在当前经济发展状况下的战略地位。

截至12月27日，山东港口2023年货物吞吐量、集装箱吞吐量实现17亿吨、4000万标准箱“双突破”，完成历史性量级新跨越，体量规模雄踞全球首位。

2023年，山东港口新开通航线32条，总数达340余条，航线总数和密度稳居北方港口首位。

在内陆重要物流节点城市，山东港口开通海铁联运班列90条，开发建设内陆港39个，覆盖国内13个省份；通过阿拉山口、霍尔果斯等口岸构建“航线+班列+内陆港”的国际陆海大通道，直达中亚、欧洲以及东盟，海铁联运箱量突破300万标箱，连续八年保持全国港口第一。

2023年，山东港口商品车吞吐量同比增长超过20%。5月30日，青岛港商品车码头揭牌启用，7月以来，青岛港提速开设两条新能源汽车海铁联运班列，将比亚迪集团西安工厂和上汽集团郑州基地生产的新能源汽车发往海外。

其中，“西安造”比亚迪汽车先通过内贸铁路，经过2-3天运抵青岛港，再经长荣明星航线CEM，30天抵达荷兰鹿特丹，全程运输时间仅为30—35天。

在烟台港，“汽车出海”已成为一项特色业务，由此嵌入全球商品车供应链体系，成为通往北美、非洲、欧洲、中东等地的全球商品车物流通道。

国际局势和地缘政治的变化中，中俄贸易爆发性增长，山东正在加码和俄罗斯的贸易往来，在能源、粮食、汽车等领域迎来更深度合作，山东港口群迎来打造东北亚地区桥头堡的历史性机遇。

山东对于山东港口群的期许，体现在今年7月发布的《山东省世界级港口群建设三年行动方案》上。在打造世界级港口群目标下，山东要打造服务全球的一流港口基础设施，建成东北亚国际集装箱运输、客滚运输“两个主枢纽”，国际大宗干散货中转分拨、东北亚油品储运、中国粮食储运“三个集散基地”等具体目标。未来三年，山东世界级港口群建设涉及的续建项目和新开工项目将超过100个。