



何以济宁

融媒系列报道

孔茜 济宁报道

2025年上半年,济宁以京杭大运河为轴,以港口为支点,以产业为引擎,在港产城融合发展的赛道上跑出加速度。1-6月份,全市完成港口货物吞吐量5575万吨,同比增长10.4%,集装箱吞吐量20.9万标箱,同比增长20.1%,稳居全省内河首位。这一亮眼成绩的背后,既有白马河航道升级、新能源船舶制造等重大项目的硬核支撑,更彰显了“以港聚产、以产兴城、以城育港”发展理念的实践成效。随着《山东省港口与航道布局规划(2025—2035年)》明确济宁港为全国内河主要港口核心,政策红利持续释放,济宁港航融合发展的蓝图更趋清晰。



码头上正在进行舾装作业的LNG动力船舶。

绿色船舶需求增大 订单排满还出了海

7月的邹城,白马河碧波轻漾,这条串联起运河文脉与现代港航的黄金水道,正见证着一场港产城融合发展的“半年答卷”。河畔的山东新能船业车间里,工业机器人的嗡鸣与激光切割的弧光交织成韵,标准化模块分解、分段式建造工艺让船体、涂装、舾装实现一体化、批量化作业,使得造船周期压缩至3个月,材料利用率提升15%。

作为港产城融合的重要产业支点,新能船业的半年成绩单亮眼夺目。“今年订单已排满,上半年订单量是往年同期三倍。”山东新能船业有限公司工作人员的话语里透着底气。这份底气,源于技术创新的硬核支撑——首创船型实现新能源动力、低阻力等4项突破,船阻降低6%,节能3%,自重降低5%,污染物排放量降低90%以上;纯电动船舶则实现零污染、零排放。经济效益同样显著,同等吨位LNG船每百公里运费较柴油船能省300元,核算下来单船年均可节省费用达10万元左右。

而京杭运河山东段新能源船舶免费过闸的利好政策以及国家补贴,也为新能源船舶的推广应用注入强劲动力,有效激活了内河绿色航运需求。“今年2月与法国达飞海运集团签约的182TEU纯电动车集装箱运输船,已于6月正式开工建造。”据介绍,这艘总长79.9米、搭载宁德时代电池系统的绿色船舶,是我国纯电动车内河集装箱船的首次出海。

不仅如此,目前,山东新能船业有限公司已形成2000-5000吨级内河新能源船舶批量化建造能力,累计签约船舶订单168艘,开工建造新能源船舶90艘,成为区域船舶制造市场复苏的“主引擎”。今年6月,新能船业与济宁天河达海供应链公司签约的29艘智能运输船舶意向,不仅是企业的市场拓展,更是“港航

货运需求—船舶制造供给—城市配套服务”闭环的生动实践。

半年考的港产联动更显融合深意。截至6月底,全市在建船舶102艘,同比增加38艘、环比增加4艘,船舶建造市场止跌回稳态势明显。其中,在建新能源船舶86艘,占全市在建船舶的84%。这一数据更加清晰表明了内河新能源货运船舶市场需求正呈现快速增长态势,济宁依托先进制造能力,在服务绿色港口、绿色航运,推动“港产城”深度融合发展的道路上迈出了坚实步伐。

港航能级聚势跃升

物流通道持续突破

从顺达港码头改造工程竣工验收,到梁山港货3线提前投入运营,再到龙拱港集装箱堆场纳入中欧班列共享堆场……一系列关键节点的突破,勾勒出济宁港航能级聚势跃升的清晰轨迹,更让这座城市的物流通道在内外联动中持续拓展延伸。

“全市航道通航里程突破650公里,稳居全省内河首位。”济宁市港航事业发展中心航道事务部部长李先锋介绍,作为全国内河智能化程度最高的集装箱示范港,龙拱港上半年吞吐量14.65万标箱,韩庄港1-4#泊位工程通过交工验收,全市港口吞吐能力可突破1亿吨。

走进龙拱港作业区,高度自动化的场景令人瞩目,无人驾驶集卡车承载着集装箱,在北斗导航厘米级精度的指引下,精准驶向目标货轮。百米之外的智能控制室内,操作员轻触控制屏,依托5G网络毫秒级回传的高清画面,远程瞬时完成抓箱、放箱的整套动作。高效协同之下,单名操作员可同时精准操控4台自动化轨道吊,人工介入环节准确率始终保持100%。

这里不仅有智能高效的装卸场景,更有畅通全球的物流脉络。每周三固定发车的冷链班车,装载着金乡大蒜12小时直达黄岛站,经青岛港将百余条国际航线发往全球各地。龙拱港堆场配备132个冷

以港聚产
以产兴城
以城育港

「港产城」融合,济宁书写内陆国际化都市转型新篇

藏柜供电位,构建起“装箱—运输—出海”全链条保障体系,让鲁西南农产品“鲜”通世界。

“铁路运量大、受干扰小的特点,让金乡大蒜国际竞争力大幅提升。”龙拱港业务主管栗友文说,这条物流新通道不仅降低了企业物流成本,更推动鲁西南农产品加速向“种植+加工+物流+外贸”全链条升级。

通道的突破不止于水路。“梁山、龙拱、顺达3条铁路线入选国家‘一港一策’集装箱铁水联运重点项目。”济宁市港航事业发展中心水运服务部负责人周志华介绍,上半年济宁新开通龙拱—南京龙潭等3条内河集装箱航线,累计达29条。并开辟济宁至青岛、内蒙古至济宁、德州至徐州等多式联运新通道,龙拱港堆场纳入中欧班列集装箱共享堆场,“公铁水空”多式联运体系日趋完善。

在大宗贸易补链强链的赛道上,济宁港航同样步履铿锵。通过举行推介会精准开拓内外贸货源,济宁成功开拓中欧班列下水业务124大柜,龙拱港—黄岛港外贸班列与中远海、马士基等外贸船公司达成合作意向,也为腹地内货物出海打通新通道。加大港港联动、敲门串链力度的同时,济宁新延伸10余条业务链条。成功开拓东南亚及南美大蒜出口、化肥出口等国际业务,直接进出口业务已覆盖澳大利亚、巴西、埃及等十余个国家,海关直接进出口额同比增长43.51%,书写了港航能级跃升的生动答卷。

“港产城”深度融合 崭新蓝图愈发清晰

济宁港航的发展,远非孤立的港口运营,而是“港产城”深度融合的生动实践。依托京杭运河黄金水道,济宁以七大港口作业区为支点,差异化建设“七大百亿临港园区”,构建核心港产融合区,强力辐射带动腹地产业协同发展,织就一张港、产、城共生共荣的网络。

“临港煤钢物流园营收突破

100亿元,吸引158家世界500强企业投资,正加速形成千亿级产业集群。”济宁市港航事业发展中心副主任吕成标介绍,以梁山港煤钢物流园区为例,作为“七大百亿临港园区”的重要一环,建设梁山港23个2000吨级泊位、铁路专用线等配套工程,并布局金属材料公司钢铁物流加工基地、山东曙光产业园区等港航装备制造项目,重点培育煤炭物流、钢材物流、港航装备制造三大主导产业,让港口功能与产业发展同频共振。

而鱼城港莱赛尔纤维物流园区则聚焦新材料赛道,走出了特色化港产融合之路。园区分两期建设4条世界单线体量最大的15万吨莱赛尔纤维生产线,配套建设鱼城西码头(莱赛尔码头)。项目达产后,将成为国内产能最大的莱赛尔新材料生产基地,可实现年营业收入120亿元,带动“莱赛尔纤维—纺织—高档面料—服装和生活应用产品”全产业链发展。

站在新的发展节点,济宁港航的蓝图愈发清晰。《山东省港口与航道布局规划(2023—2035年)》明确了京杭运河“骨干航道”、济宁港“核心港”地位,为济宁内河航运发展带来了重大战略机遇。”济宁市交通运输局党组书记、局长陈鹏表示,下一步,济宁市将锚定“打造北方内河航运中心”总体目标,加快修编《济宁港总体规划》,启动编制《北方内河航运中心建设五年规划(2026—2030年)》,出台《关于加快推动北方内河航运中心建设的实施意见》,聚力打造具有内河航运全要素资源配置能力和全国影响力的北方内河航运中心。

依托沿运河综合立体交通走廊,以港口型国家物流枢纽为中心,以梁山、主城区、微山等航运物流要素集聚区为支撑,济宁将加快建设商贸物流中心、多式联运中心、临港产业集群中心、航运服务创新中心、绿色船舶制造中心“五大中心”,构建山东对内陆和国际开放的桥头堡,让“港产城”融合的故事在运河之畔持续书写新的篇章。