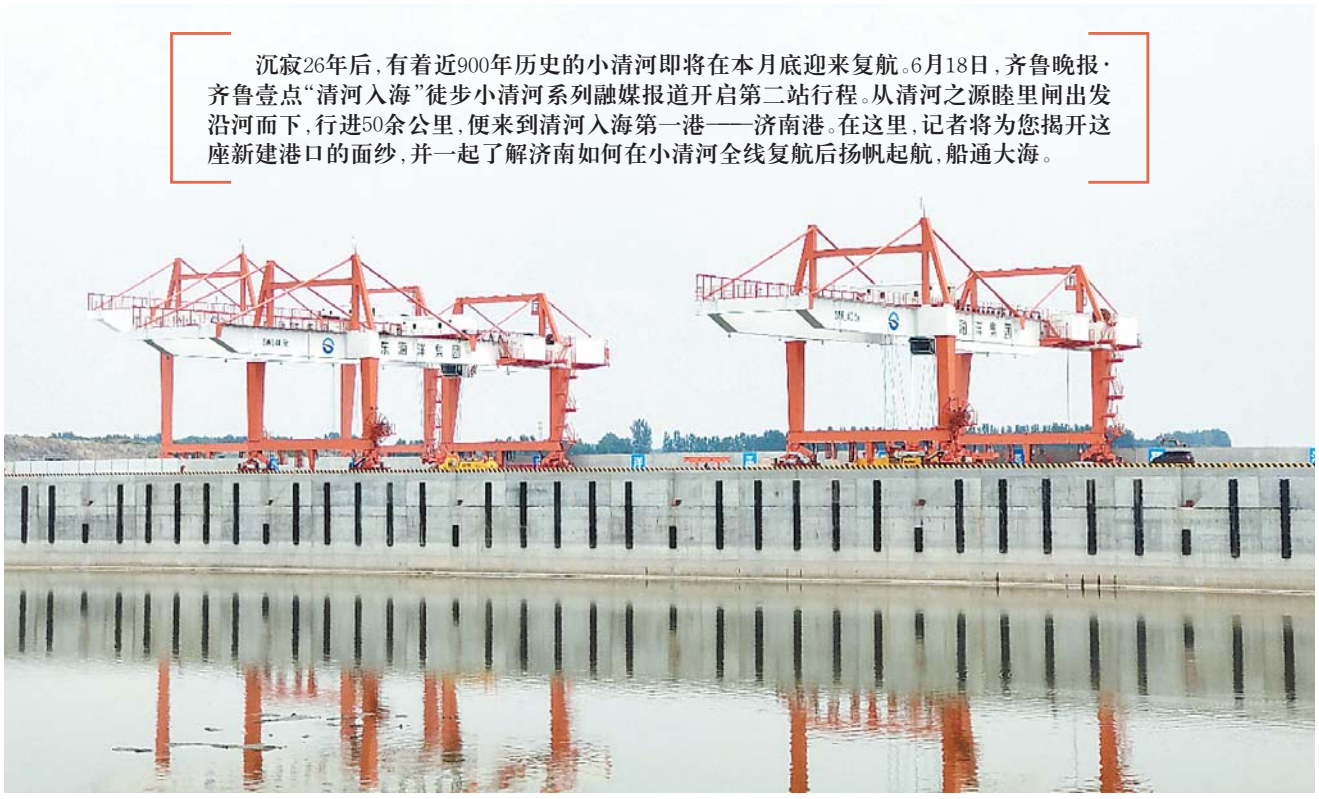
万事俱备待船来 不日扬帆东入海

小清河济南港主城港区和章丘港区均已具备使用条件

沉寂26年后，有着近900年历史的小清河即将在本月底迎来复航。6月18日，齐鲁晚报·齐鲁壹点“清河入海”徒步小清河系列融媒报道开启第二站行程。从清河之源睦里闸出发沿河而下，行进50余公里，便来到清河入海第一港——济南港。在这里，记者将为您揭开这座新建港口的面纱，并一起了解济南如何在小清河全线复航后扬帆起航，船通大海。



小清河济南港已经准备就绪，等待船舶进港。

文/片 记者 于泊升 夏侯凤超 王杰 李梦瑶 杜春娜

第一港具备使用条件

沿小清河一路顺流而下，穿过荷花路，视野中的河道变宽，清河入海的起点柴庄节制闸伫立在水面之上，横跨两岸，河水从上游缓缓通过闸洞，汇入复航河段。柴庄节制闸一侧就是济南港的主城港区，随着蓄水工作的推进，港池水位明显比前几日高出一部分。

“主城港区是复航全线的第一个港口，通江达海从这里开始。”中建筑港集团有限公司主城港区一期工程项目经理蔡江波当天一早查看了码头的水位，作为入海第一站，复航前的水位决定了船舶能否正常靠岸停泊。“目前已经开始蓄水，按照标准，港池附近的水位要达到4米左右。”蔡江波说，主城港区港口工程已经完成了交工验收，已经具备使用条件，装卸设备、货物堆场已经准备就绪。

进入主城港区，第一眼就能看到码头上安装完毕的龙门吊和固定吊，它们设置在泊位一侧，用于装卸船舶上的货物。龙门吊横跨码头，一头伸向泊位，一头伸向堆场，看上去有十几米高。与码头仅一墙之隔的就是港区的码头堆场，用于存放货物，目前堆场的集装箱区域和储存仓库已经收拾出来。

记者了解到，小清河复航工程全长169.2公里，横跨济南、滨州、淄博、东营、潍坊五市，与黄河下游呈平行状态，沿线规划了4个港口11个作业区，规划泊位数达到了164个。其中，济南港建设了主城、章丘两座港区。

“主城港区建设了8个1000吨级通用及多用途泊位，港口岸线的长度达到了650米，每个泊位前后有80米左右。”蔡江波说，主城港区的综合通过能力每年在650万吨，集装箱每年能通过41万个。按照规划，主城港区未来可形成19个泊位。

第一批船蓄水结束后将入港

沿主城港区顺河出发，过了国道308就到了济南港的第二个港区——章丘港区，与主城港区相同，章丘港区港口工程也已经完成交工验收，具备使用条件。从规模上看，章丘港区比主城港区少了一个泊位，有6个通用及多用途泊位以及1个支持性泊位。

“通用及多用途泊位用来装卸集装箱、大件和散货，停放的是货船，而支持性泊位用于停放检测船，用来巡逻、清理。”中铁二十五局小清河复航章丘港区总工程师冯廷明正在为复航做准备，码头是他重点关注的部分。“章丘港区一期工程的泊位总长度560米，设计吞吐量为每年510万吨，港口综合通过能力每年570多万吨。”冯廷明称，章丘港区可用来停放多用途船型和集装箱船，复航后，船舶从下游进入，在港池调头，就可以进入泊位。航道经过拓宽后，可以满足船舶在河道内双向运行。

目前，济南港两港区都已经具备船舶进港后的使用条件，第一批船在蓄水结束后将进入济南港停靠。复航后，港口的主要货类为集装箱、钢材、矿建材料、工业盐、铁矿石、铝矾土等。

值得注意的是，由于内河船与海河船都有各自的标准，从济南港发出的船舶在入海处要与海洋衔接也需要做一番功课。山东省交通运输厅二级调研员王继宏称，小清河复航后有三种方式运输，一种是海船河海直达运输，满足通航条件的海船可从事沿海港口至小清河内河港口的河海直达运输。第二种是内河船+海船的河海联运，符合通航条件的内河船可在小清河内河段至河口中转港之间通行，货物在河口港中转到海船运输，实现海河联运。

最后一种是海上顶推+内河拖带（或自航）的驳船运输，这种运输方式驳船按海船标准建造，货物无需在小清河河口港进行倒载，可实现货物河海直达运输。

除了船舶已准备就绪之外，复航时的首批货物也即将前往港口。据了解，复航首批货物将在济南港装船下水，目前计划的是进行集装箱外运以及大件外运。

将形成多式联运航运模式

济南港两港区对外交通情况如何，衔接是否顺畅？记者在济南港周围徒步探访发现，主城港区陆路距济南市中心30公里，附近有胶济、京沪、邯济等铁路干线，形成济南港通往直接腹地和间接腹地的铁路集疏运干线网。

在公路通道上，主城港区周边有济青高速公路、绕城高速公路、机场路等，拥有便捷发达的公路运输网络。此外，主城港区所在的位置在济南“四港三区”范围内，临近遥墙国际机场、董家铁路货运枢纽。港区投用后，货物可以通过公路、铁路、航空等方式集散，形成复合运输廊道。

章丘港区位于国道308小清河大桥下游，陆路距济南市中心约50公里，距章丘城区约30公里，干线公路国道308直通港口，与省道242、省道244及济青高速公路交叉，形成了南接淄博，东联潍坊，西通济南的公路交通网。

记者在主城港区发现，堆场附近建设了现代化的港航大厦，用于港口的办公以及调度。大厦内部设置了智慧调度中心，不仅能对济南港两港区调度管理，还可以调度复航全线的运输。据介绍，济南港将发展智慧物流，完善多式联运供应链，一站式委托，全程物流跟踪，进行多式联运一单制服务。通过对济南两港区的探访，一个立体清晰的内河航运模式呈现在记者脑海里。

千帆静待，只等风来。沿小清河一路东行，便是齐鲁晚报·齐鲁壹点“清河入海”徒步小清河系列融媒报道的下一站——高青金家堰船闸，我们将一路前行并继续为您发回相关报道。

相关链接

全线未来布局164个泊位，小清河港口建设开始最后冲刺

记者 于泊升 夏侯凤超 王杰 李梦瑶 杜春娜

济南港两港区在准备复航的同时，全线其他港口也开始了最后冲刺。一期工程中，项目在下游投资建设了淄博港高青港区和滨州港博兴港区，4个港区的生产性泊位已经达到了26个。

据了解，高青港区各项工程已经收尾，达到了复航的条件，蓄水工作也在推进。作为直通起点，并连接下游作业区的中间港区，高青港区的占地面积在32万平方米左右，一期工程建设了4个1000吨级泊位，包括2个通用泊位、2个多用途泊位，岸线总长度330米，设计年吞吐量320万吨。

博兴港区占地面积46.51万平方米，一期工程建设8个1000吨级泊位。在泊位分布上，博兴港区有2个通用泊位、3个散货泊位、3个多用途泊位，岸线总长度810米，设计年吞吐量650万吨。

根据测算，4个港口设计年吞吐量共计2110万吨，可以满足初期运输需要，据山东海洋集团消息，后期将根据货运量和市场需求适时开展小清河复航的二期工程建设。按照总体规划，小清河沿线未来将形成4个港口11个作业区，泊位达到164个，综合通过能力近8000万吨，形成一条连接海上丝绸之路的“黄金水道”。

将与更高等级航道连接，小清河沿线航运市场不断做大

记者 于泊升 夏侯凤超 王杰 李梦瑶 杜春娜

对于内陆城市来说，通过内河港口抓住海洋经济发展红利，相当于给地区经济发展打开了一扇新大门。小清河上的港口将助力腹地经济发展，为沿线带来新的经济效益。

小清河复航工程概算总投资136亿元。与铁路、公路项目相比，内河航道工程主要利用天然河道，可以节约不少土地资源。复线铁路平均每公里要占用2.7万平方米土地，双车道公路平均每公里要占用2.1万平方米土地，在土地利用上，相比于其他交通工程，小清河复航具有明显优势。

随着国家“双碳经济”“公转水”战略的实施，小清河沿线水运需求将日益增加。小清河复航后，航运市场将不断培育壮大，港口和临港物流园区及服务配套设施也会逐步完善，相关产业将不断向港口集聚，项目运营收入大幅度提高，中后期项目运营效益可观。

这条“黄金水道”被越来越多的企业关注，小清河复航后，临近博兴港的山东京博物流有限公司，计划利用博兴港，走水路发货进货，以提高整体运输效益。

目前，山东省正制订“小清河综合工程规划”，推进小清河与京杭运河的联通工程，计划在小清河复航工程的基础上，将小清河建成生态修复工程、文化旅游工程、绿色景观工程，构建小清河运输长廊、生态长廊、景观长廊、文化长廊。

在航道对外连接方面，有关部门计划实现小清河与山东乃至全国更高等级的航道网连通，在更大范围、更高层次上发挥小清河的经济效益和社会效益。

编辑：马纯潇 美编：马秀霞 组版：侯波