

重塑北方内河航运新坐标

济宁港航成就现代物流“黄金通道”

通讯员 高峰 武剑 徐青春

春潮涌动大运河，千帆竞发势如虹。2025年开年，济宁港航交出一份亮眼成绩单：1-2月货物吞吐量突破1598万吨，同比飙升18.2%；集装箱吞吐量达5.4万标箱，同比增长10.4%。去年，济宁港口货物吞吐量突破9600万吨，连续三年保持30%以上的增长；开通集装箱航线26条，物流贸易覆盖全国152个城市；国内首个标准化内河新能源船舶制造基地建成投产……“运河之都”济宁借水而兴、加速起势。数字跃动的背后，是济宁锚定“打造北方内河航运中心”战略目标的全方位突破。从政策红利的精准承接，到港产城融合发展的创新实践，从传统煤炭码头单一水运节点到智慧物流枢纽、港产城融合生态，济宁正以“黄金水道”为支点，撬动千亿级临港经济新蓝海。

内河航运“通江达海”

济宁不沿边、不靠海，却是京杭大运河最北端的通航城市，也是“北煤南运、南货北调”的重要航运枢纽。近年来，通过内河航运的转型升级，济宁实现了工业发展与港口经济的深度融合，其内河航运也成为了工业物流的“黄金通道”。

“水运运能大，运费仅有铁路的三分之一、公路的七分之一。”济宁能源发展集团相关负责人介绍，水运相比公路、铁路运输更为环保，运量大、污染少、耗能低。以太阳纸业为例，企业从梁山港采购煤炭，运到邹城，汽运费每吨51元，从梁山港到邹城太平港改用水运，每吨可以节省运费14元，一年就可节省运费1000万元。

而为助力企业物流货运“通江达海”，济宁依托黄金区位优势，将“铁路”“内河”等关键词串联起来，实现了“公铁水”多式联运畅达。梁山港位于瓦日铁路、京杭运河的黄金交叉点，龙拱港全面接入新菏兖日铁路主线，还有太平港、跃进港等组成内河航运港群，沿着京杭运河可直达长江，绘就“丰”字形的大通道，山西、内蒙古等地借助济宁的内河航运与长三角、珠三角等区域相互连接，形成运输无缝的货运大动脉。此外，通过抢抓“粤苏皖赣一港澳一南亚一国际物流大通道”向北延伸的机遇，

精准对接“一带一路”合作伙伴，济宁已开通直达越南、泰国等国家的外贸集装箱航线，成为通江达海的新门户。

而聚焦“联通世界”，龙拱港设立了山东省内河首家海关监管作业场所，打通了借港出海新通道，实现在“家门口”直接报关“出海”，为企业提供优质便捷的低成本外贸服务。

如今，全市京杭运河主航道210公里，占全省的80%、京杭运河通航里程的24%，主航道通航里程和船舶运力在京杭运河沿线13个城市中居第一位。一条条载有货物的船只，更是织密了物流贸易网。2024年，济宁港口吞吐量超9600万吨，40万标箱，稳居全省内河首位。截至目前，已开通内河航线64条，集装箱航线26条，物贸网络覆盖全国152个城市，国际航线通达16个国家。

千年运河的“数字新生”

近日，国家发展改革委印发《国家物流枢纽布局优化调整方案》中，济宁入选港口型国家物流枢纽。这无不彰显出运河这条黄金水道效能持续奋力释放中。

在国家级战略棋盘上，济宁落子铿锵。2025年以来，20.61亿元资金、24项政策项目密集落地，构建起立体化政策支撑体系。湖西航道（上级湖段）改造工程争取中央补助20.48亿元，创下历年来省内水运项目补助纪录；济宁跻身“港口型



国家物流枢纽承载城市”，标志着其枢纽地位获国家层面战略认证。

更引人注目的是项目矩阵的强势崛起——淄海铁路专用线、顺达港铁路专用线等5个项目入选2025年山东省重大实施类项目名单，微山三线船闸等4个项目入选2025年山东省绿色低碳高质量发展重点项目名单，龙拱港智慧物流园区等5个项目列入2025年度山东省现代服务业重点项目名单。

在龙拱港，自动化场桥与岸桥远程操控，无人集卡定位精准、对位高效，率先将海港先进理念融入内河，这座全国首家实现无人智能运输常态化、唯一自动化系统全域国产化的集装箱港口，正是济宁内河航运创新突围的缩影。《内河智慧港口建设指南》填补省内行业标准空白；梁山港入选2024年山东省公共视频智能应用示范案例，是全省唯一一家入选的港口企业；《融合京杭运河济宁段航道数据，打造内河航运管理服务新模式》数据应用场景以全省唯一成功入选国家数据局重点联系示范场景；龙拱港国际多式联运智慧物流园区项目和融汇物链融汇数易平台项目申报的重要物流流通基础设施“两重”建设项目、梁山港铁路专用线改扩建工程申报的基础设施“两重”项目及新能源船舶制造项目申报的产业领域“两重”建设项目材料已报送国家发改委。这些场景印证着济宁内河航运的“数智蜕变”，树立了内河港口智能化建设新标杆，更让济宁成为全国内河航运数字化转型的“试验田”。

绿色航道的“能源革命”

日前，京杭运河最大尺寸LNG动力集装箱运输船“济宁港航9001”轮从山东济宁龙拱港正式启航，满载4130吨焦炭开启首航之旅，7天后抵达江苏常州，卸货完成后，装载铁矿石等物资返航济宁。

据悉，该船为济宁能源集团携手武汉理工大学共同研发设计的首创船型，可装载161个标准集装箱，载重近5000吨，是京杭运河可通行最大尺寸船型。相较于传统内河船型，新船型能效提升3%，搭载两台LNG燃料发动机，与传统动力相比，碳排放量降低15%以上。

在白马河畔的山东新能源船舶生产基地，其船舶订单从“1”发展到“165”，仅用时100多天。走进济宁新能源船舶制造项目现场，联合车间、分段车间、舾装车间、涂装车间和船体搭载平台，到处热火朝天，一派紧张繁忙景象。据介绍，济宁新能源船舶制造项目首创内河船舶标准化生产新模式，可同时建造10多艘船，效率是传统造船的两倍，建设形成集产业化集成、市场化运作、规模化应用等于一体的内河新能源船舶制造基地。

“济宁全市运营船舶有7000艘左右，大部分为柴油动力，船舶载重吨位小，亟需更新换代。这次新型智能商品船的下水，将有利于加快老旧船舶淘汰，减少京杭运河污染。”济宁市港航事业发展中心相关负责人介绍，去年以来，济宁把推动老旧船舶更新作为加快建设交通强国山东示范区的重要内容，全面加强发改、工信、生态环境等部门沟通衔接，确保到2028年底，淘汰1200艘15年

以上老旧货船。

日前，法国班轮运营商达飞海运集团(CMA CGM)与山东新能船业有限公司签订合同，建造全电动集装箱船。山东新能船业与法国班轮运营商达飞海运集团电动集装箱船订单签约，标志着济宁能源集团携手国际合作伙伴，加速构建“研发-制造-运营”一体化新能源船舶生态圈。

近日，随着装载着62个铁路箱的船舶驶入龙拱港进行作业，标志着水富港、宜宾港至龙拱港铁水联运“南磷北运”航线成功打通，开辟了西南地区至济宁货物往返运输新通道。贵州的磷肥通过铁路运输至水富港和宜宾港，随后铁路箱直接下水，沿长江转京杭运河，抵达龙拱港后再通过集改散运输至周边腹地区域。

以往运输过程中，货物在不同运输方式转换时面临诸多繁琐环节，而如今铁水联运实现了铁路与水路运输的高效衔接，大大缩短了运输时效，降低了物流成本。同时，对于云贵川地区的企业来说，拓宽了产品运输渠道，能够更便捷地将货物运往目标市场，有助于提升企业竞争力。

更深层次的变革在于产业生态重构。融汇数易平台、多式联运等项目，将物流数据转化为供应链金融、贸易服务等增值产品；新能源船舶制造、临港智能制造等项目，则推动港口经济向先进制造领域延伸。这种“通道经济”向“枢纽经济”的质变，催生出高端制造、数字贸易等新质生产力集群，一个集智慧物流、绿色航运、港产融合于一体的北方内河航运中心，正在运河之畔加速崛起。

