

争夺出海枢纽,山东港口群加码基建

多式联运体系日趋完善,大大降低综合成本

记者 蔡宇丹 报道

群雄逐鹿

南北大港加码基建

近日,青岛董家口至日照五莲铁路及胶新铁路扩能改造工程开工建设。这条直通董家口港区的货运铁路全长约196.3公里,总投资约175.77亿元,是近年来山东省投资规模最大、线路里程最长的货运铁路。

董家口至日照五莲铁路贯穿青岛、潍坊、日照、临沂四市,沿途与瓦日、新菏兖日等干线铁路连通,正好覆盖了山东“东片区”半数城市,建成后预计远期每年新增铁路集疏港运量约8000万吨,董家口港区外部铁路通道能力将突破1.1亿吨。

成为出海枢纽就要有更强的链接力、更便捷的多式联运网络,而多通道互联互通的铁路运输网络是核心硬件。齐鲁晚报·齐鲁壹点记者注意到,这条货运铁路通过连通瓦日、新菏兖日等干线铁路,构建起董家口港区与沿黄流域核心腹地的快速运输通道。

沿黄陆海大通道已经成为青岛港在港口竞跑中的最强后援。在青岛港建成56个内陆港,开通86条海铁联运班列后,经济腹地一下延伸上千公里。在海铁联运上,青岛港长期持续保持在全国沿海港口首位。

保持全球竞争力要放大规模优势。2024年公布的《青岛港总体规划(2035年)》,将青岛港的综合通过能力扩大到8.3亿吨,相当于再造一个青岛港。近日,青岛港发布公告,宣布拟合计投资157亿元,在董家口港口建设两大码头工程,为巩固东北亚航运枢纽再加注。

头部阵营的角逐异常激烈。2025年,宁波舟山港货物吞吐量突破14亿吨,集装箱吞吐量首破4000万标箱,成为世界第三个突破4000万大关的港口。为增加通行能力,这座超级大港投资8.8亿元提高配置,搞起大船进出港“双通道”,日前完工的条帚门航道扩建工程让舟山港有了两条直通核心港区的30万吨级航道,在港口通行效率上再上一个能级。但在海铁联运业务量上,宁波舟山港稍逊青岛港一筹,2025年在200万标准箱量级。

山东竞速

各港精准定位破局突围

坐拥京杭大运河,链接全球第一集装箱大港上海港的济宁港,如今已卡位“北方内河航运首个亿吨大港”,近日又启动梁山港二期项目,在规模上再上台阶。

身为沿海港口,货运吞吐量仅为济宁港一半的潍坊港正在奋起直追。上月25日,潍坊港启动了5万吨级航道项目,这将为潍坊港带来每年超过4000万吨的吞吐增量,每年为腹地企业节约物流成本超过15亿元。

2024年,潍坊港货运吞吐量4207万吨,仅为内河航运港口济宁港的1/2。2025年,潍坊港吞吐量、集装箱吞吐量、外贸出口分别增长10.1%、7.6%和31.1%。外贸出口强劲增长,但受航道等级限制及黄河淤泥影响,潍坊港目前只能通行2万吨以下满载船舶,大量货物要绕行周边港口。

坐拥万亿营收工业大盘这样的厚实家底,货源却在外流。2025年,潍坊港开始谋划“国际物流大通道”这盘棋,锚定“黄河流域重要出海门户”这个新定位。这是一项“门槛”很高的重资产投资,光航道清淤成本就在2亿元,要成为“出海门户”,必须搭建一个四通八达的多式联运体系。2025年,潍坊谋划总投资超345亿元的“潍坊港多式联运大通道”,要新建约71公里的

新建码头,深挖航道,修铁路。中企出海热潮正将沿海港口基建推向高潮。为“中国项目”“中国制造”走向世界提供“主力出海口”的竞跑下,基建热横扫各大港口,山东各大港口也在进行一场卡位战,争夺出海枢纽的位置。



2025年,烟台港件杂货年度发运量突破1600万吨。

潍坊滨海至潍坊西疏港铁路,将港口与胶济铁路干线直连,还要与小清河海河联运枢纽、现代化临港物流基地等重大项目协同联动。

位列全国港口货物吞吐量TOP10的烟台港,正在被广西北部湾港紧追。上月底,北部湾港集装箱吞吐量突破1000万标箱,迈入千万标箱大港行列,向烟台港发出了跨级挑战。在集装箱吞吐量上,烟台港仅为北部湾港一半。

2026年平陆运河建成后,西部陆海新通道打通,将成为北部湾港能级跃升的一大跳板。面对这个强劲追兵,烟台港要找到更强的增长极,这就是成为“中国对非贸易第一港”。上月12日,搭载着2万余吨成套炼油化工设备、工程建材及机械车辆的“金澳”轮,从山东港口烟台港龙口港区起航驶向尼日利亚奥尼港,烟台港中非件杂货班轮航线年发运量正式突破500万吨。

烟台港在山东港口的大盘中定位为“山东港口件杂货基地”,现在,烟台港瞄准的是全球件杂货物流需求。上述这条件杂货航线已成为带货非洲20余国的“爆款热线”。通过公转水,华北、东北、华中等地区12个省市的钢结构、工程机械设备材料汇集烟台港装船发往几内亚,避免多次装卸和转运,降低综合物流成本30%。

格局重构 供应链迭代催生竞争新维度

烟台港这条带货非洲20余国的“爆款热线”,是当下全球供应链重组的生动写照。

2025年的前11个月,中国货物贸易顺差首次突破1万亿美元大关。根据服务于中国企业出海的新型智库EqualOcean分析报告,越来越多企业通过在海外设厂、合资组装、本地采购等方式,把生产和供应环节前移到市场所在地区。这种变化影响了出口货物构成,除了成品商品,设备、零部件以及与生产相关的配套能力占据更重要的位置。

这种趋势变化深度影响到各大港口的货运吞吐量。数据显示,近3年,在货物吞吐量上,广州港与青岛港的差距拉大,而日照港已甩开内河航运第一大港苏州港,紧追广州港。为巩固现有仓位,硬核条件绝佳的深水良港日照港,2024年建成投

产,2025年续建及新开工重点工程就有55项,项目总投资约616亿元。在集装箱吞吐量上,虽然TOP10排位无变化,但宁波港、青岛港涨势强劲,深圳港、广州港增长放缓肉眼可见。紧盯对非出口这个最强增长极,烟台港进行了深度布局。中非件杂货班轮航线网络通达几内亚、坦桑尼亚、尼日利亚、南非、纳米比亚等20余个国家和地区,发运货物涵盖油罐车,铁路车厢、钢轨等项目物资、机械车辆、工程建材、农资化肥等200多个品类的生产生活资料物资。

依托全球最大铝土矿进口港地位,烟台港快速搭建起这条“中非双向物流黄金大通道”,形成月均10余艘的高频次班轮。抢建“水上高速公路”,进行“全球组网”。2025年,烟台港开通烟台至古巴、越南、坦桑尼亚坦噶港等4条件杂货新航线,现有30条件杂货班轮航线覆盖非洲、东南亚、南美、欧洲等多个国家和地区。2025年,烟台港件杂货年度发运量突破1600万吨,同比增长35.5%,作业规模跃居全国港口第二。为构建超级链接力,各大港口正在积极扩大朋友圈,出海央企成为争相招揽的对象。在几内亚,国家电投投资约10亿美元,规划建设了年产120万吨氧化铝厂及配套附属工程。这个项目是几内亚独立以来首个现代化氧化铝

厂。近日,烟台港争揽的国电投几内亚氧化铝项目建设物资完成首航,满载工程机械、板材、钢管等建设物资的外贸货轮从烟台港驶向几内亚。一旦踏上全球物流的竞争舞台,港口暗战卷的不仅仅是运价、码头规模和多式联运的效率。2019年完成整合重组的山东港口,货物吞吐量从13亿吨到如今突破19亿吨,集装箱超越4700万吨;原油、铁矿石、铝矾土、粮食进口量分别占全国1/3、1/4、3/5、1/5。

量级跃升下,山东港口出现三个结构性变化:集装箱化率持续提升,意味着高附加值货物占比增加,贸易结构优化;国际中转能力显著增强,提升了供应链的韧性;随着腹地深入,多式联运体系日趋完善,大大降低综合成本。但在中国供应链深度融入全球供应链体系的调整中,港口竞争的护城河又在发生改变。2025年,济宁能源旗下新能船业为紫金矿业设计建造4艘用于坦桑尼亚境内货运的2000DWT散货船,在山东工厂完成的部件,国际物流由紫金矿业承接,通过散货和集装箱两种形式发货,根据舱位情况分别从连云港、天津、青岛三个港口发往非洲。2000DWT散货船的部件要从三个港口发往非洲,精细的成本核算下,国际物流到了“即时零售”时代,将山东港口带到了新的竞争维度。

催款通知

山东齐山旅游开发有限公司:

现将如下情况向贵司通报:

经核实,截至2013年底贵司与我方签订的广告宣传合同中,尚有76000元(柒万陆仟元整)未付款。我公司人员多次催要,贵司至今未还,已严重超出合同约定及我司规定客户欠款的最长期限。

为维护贵司声誉和我方合法权益,望贵司于2026年1月9日前对该欠款予以说明并结清,否则,我方将在付款截止日期三日后对该笔欠款进行催告,并保留进一步采取法律措施的权利。

特此函达,顺祝商祺!

2026年1月8日