

编者按

千年运河奔流不息,时代浪潮激荡新生。昔日仅作物资转运的古水道,如今已然蝶变赋能区域发展的黄金水道。齐鲁晚报·齐鲁壹点推出“运河之变”系列报道,记者实地探访济宁港区,从河、港、船、航四大维度,全景解码济宁港从传统码头迈向北方内河航运中心的蜕变之路。从“运煤通道”到亿吨大港,从内河腹地到通江达海,济宁依托运河优势,走出一条港产城融合、绿色智慧共生的高质量发展之路。



济宁正以运河为脉,锚定北方内河航运中心战略目标,重塑内陆城市的物流成本公式与产业竞争逻辑。

运费砍掉三分之二,亿吨大港通江达海

济宁借力京杭运河,算好产业发展成本账

“只要运河水流淌,我们就能一直吃运河这碗饭。”站在济宁龙拱港码头,望着刚刚卸完货的千吨级货船,济宁市承航物流有限公司总经理李治国语气笃定,“运河是我们的安身立命之本。运河的价值,可以在我们身上体现出来的。”

这句朴素的感慨,道出了京杭大运河对沿线物流企业的硬核支撑,也映照出济宁港航产业的蓬勃生机。

2025年,济宁港以1.16亿吨货物吞吐量,加冕北方内河首个亿吨级大港。2026年一季度,济宁港再交亮眼答卷:完成货物吞吐量3099.4万吨,同比增长23.1%;集装箱吞吐量12.8万标箱,同比大涨54.2%,增速领跑国内内河港口。

记者 魏银科 尹睿
通讯员 尹茂领 武剑 济宁报道

黄金水道 万家营生的底气所在

“港口、航道,就是为物流服务的;而物流,是为产业服务的。”济宁市港航事业发展中心党委委员、副主任陈永刚语气干脆,“我们建港口、挖航道、建船闸,核心是畅通水上物流通道,服务临港产业,带动区域经济发展。”

济宁作为京杭运河通航最北端城市,发展内河航运拥有得天独厚的先天优势,济宁段主航道210公里,占全省通航里程80%、京杭运河通航里程25%。2000吨级货船、万吨船队,可以从梁山港一路直达长江。

更直观的优势,来自成本。数据显示,内河运输成本约为铁路的三分之一,公路的七分之一。以煤炭运输为例,过去,晋陕蒙西部煤炭经瓦日铁路至日照港转海运,全程1260公里;如今,仅需820公里至梁山港,再经京杭运河转运至江浙沪,每吨可节省运费约50元。

“我有个做钾肥的客户,有一部分以色列钾,俄罗斯钾需要先进口到镇江。因为成本关系,他每次招标总也招不上,后来通过同行找到了我。”李治国告诉记者,“以前他从镇江发货,最低也要60元一吨,现在用船运,20元就发过来了。运河给企

业带来的是真金白银的实惠。”

事实上,内河航运的拉动效应早已超越物流范畴,正深度赋能产业集聚与城市发展。以总投资110亿元的莱赛尔纤维项目为例,其最终落户济宁鱼台县,核心考量正是运河物流。陈永刚解释道:“企业生产需要大量进口木片,从沿海港口转内河直达厂区,物流成本大幅降低;加上鱼台当地有生物质发电厂可利用废料发电,综合成本优势明显。”他打了个比方,“航道就是梧桐树,树栽好了,凤凰自然会来。”

从更大的视角看,济宁作为“一带一路”重要节点城市,联通晋陕蒙能源基地与长三角经济区,“水陆铁空”四位一体立体交通网络发达:日兰高速、济微高速纵横交错,中欧班列直达德国汉堡,京沪高铁、鲁南高铁构建同城交通圈,瓦日铁路与运河交汇形成“铁水联运”核心枢纽。

水道生金

低成本优势赋能产业发展

当前,济宁港货物仍以煤炭、铁矿石、钢材等大宗货物为主,占比超过95%,高附加值货物占比偏低。“我们发往长三角的箱子较多,但回程箱量不足。”陈永刚坦言,“‘南货北上’箱源有限,双向物流互动有待加强,企业的传统思维模式也需要改变。”

此外,内河运输还存在倒箱装卸成本高、时间长等问题。“港口一装一卸产生费用,汽车一装一卸又产生费用。多次倒运后,水运的成本优势就会被大大削弱。”陈永刚表示。为此,济宁推动港口从“单一装卸”向“综合物流服务”转型,“一单制”“钟摆式运输”等新模式陆续落地见效。

梁山港是这一转型的典型。通航前,该港仅靠铁路运输,货种单一、集疏港量仅1200万吨;航道升级后,“公铁水”多式联运贯通,货种拓展至近200种,集装箱



近日,梁山港集疏港量突破2000万吨。

运输从无到有,2025年吞吐量达19万标箱。

在运营层面上,梁山港积极对接先进企业,上联晋陕蒙、下联江浙沪,稳定双向货源市场,形成上下游一体化供应链模式,打造“钟摆式”货物运输格局,优化往返货源配置,提升船舶利用率,告别“重去空回”的低效模式,显著降低物流综合运输成本,实现业务体量新突破。同时,“铁水直连”实现铁路与水路无缝衔接,减少中转环节;“一单制”打通多式联运单据壁垒,客户凭一单即可完成全程运输。

多式联运的协同效应持续释放物流红利。龙拱港至青岛港铁路线开通,打通“河海联动”最后一环。内陆生产的电池既可经运河通江达海,也能经铁路直连青岛港出海,物流成本降低10%至30%,鲁西南由此从内陆腹地变身新能源产品的出海跳板。

目前,济宁已开通至苏州、上海、杭州等32条集装箱航线,主攻长三角市场。2025年,发往长三角集装箱15.3万标箱,其中,苏州、常州、泰州集装箱11.3万标箱,同比增长52%。

短支航道

打通产业末梢节点

“下一步的核心发展方向是进港、达园、进厂的短支航道,可能只有3公里、5公里,但能彻底打通物流的微循环。”陈永刚指出,“短支航道如同航运体系的‘毛细血管’,深入园区、直达企业,才能让水运的优势真正渗透到产业末端。”

当前,内河运输的“最后一公里”梗阻明显:货物经干线航道运至港口后,需多次倒箱装卸,再经公路短途运输进厂,“一装一卸都是成本,多次倒运后,水运的成本优势就被稀释了”。短支航道直接将航道延伸至企业厂区、产业园区,实现“原料进厂、成品出港”全程水运,彻底消除中转环节,最大化释放水运红利。

以上述鱼台县莱赛尔纤维项目为例,因企业存在大量原料运输需求,济宁专门为其打通十几公里短支航道,进口木片经内河直达厂区,物流成本大幅降低,也增强了企业的投资信心。

这是一项投入大,但必须推进的基础设施工程。挖航道涉及拆迁、疏浚、桥梁改建等工程,投入动辄数十亿元。“钱从哪来?我们将探索‘谁投资,谁建设,谁运营,谁收益’的模式。”陈永刚说,政府补贴一部分,剩余由企业出资。航道建成后,企业可

以收航道费,依托园区产业集聚效应实现长效收益。这种市场化运作模式,既减轻财政压力,又让企业共享物流红利,形成“政府引导、企业参与、互利共赢”的良性循环。

按照规划,济宁将以干线航道为骨架,加密短支航道网络,实现“干支联动、港园互通”,让航道真正成为企业的“物流生命线”。短支航道全面铺开,也将彻底打通内河航运“最后一公里”,让水运低成本、大运量的优势覆盖全产业链。

锚定方向

聚力建设北方内河航运中心

站在新的发展阶段,山东省与济宁市两级战略同频共振,为济宁建设北方内河航运中心保驾护航。山东省政府工作报告明确将“开工建设京杭运河与小清河航道连通工程、梁山港二期,打造济宁北方内河航运中心”列为2026年重点工作;济宁市将“打造北方内河航运中心”纳入“十五五”核心任务,力争港口货物吞吐量达1.8亿吨,冲刺更高目标。

“长江流域有南京、武汉、重庆三大内河航运中心,济宁是长江以北第一个明确提出建设内河航运中心的。”陈永刚表示。目前,《北方内河航运中心“十五五”规划》虽未正式发布,但已勾勒出清晰发展蓝图:到2030年,全面建成功能完善、要素集聚、绿色智慧的区域性内河航运中心,形成“港产城融合、江海陆互联、数智赋能驱动”格局,打造国家内河航运高质量发展示范区、北方内陆开放型经济桥头堡。

具体目标定位精准:建成商贸物流中心,融汇数易平台线上交易额突破1万亿元,形成2到3个大宗商品交易指数;建成多式联运中心,集装箱航线达40条,铁水联运量占港口集疏运总量比重提升至45%到50%;建成临港产业集群中心,培育7个百亿级临港产业园区,带动临港工业产值5000亿元以上……到2030年,港航产业年产值突破2000亿元,吸引龙头企业及配套企业200家以上,直接带动就业8万人以上。

此外,京杭运河与小清河航道连通工程将于2026年底开工,项目全长72.9公里,总投资245亿元,起点东平湖,终点济南长清港区。建成后,2000吨级船舶可从梁山港北上,经东平湖、小清河从潍坊出海,新增北向出海口,将显著改变山东内河航运格局。届时,济宁港将实现“南下长江,东入渤海”双向出海通道,服务产业能力大幅跃升。