

运河之变·港

初夏的运河,水面泛着白光,站在梁山港观景平台,万吨重载列车正从瓦日铁路驶入港区;沿运河南下至龙拱港,无人集卡无声穿梭;再往南,太平港调度员的对讲机里传出清晰的靠泊指令……

如今,济宁港正经历着一场从“旧码头”到“新枢纽”的脱胎换骨,依托分港区提质改造、设施迭代与模式革新,一座座港口从单纯的“装卸工”转型为“物流服务商”,持续夯实北方内河航运中心的建设根基,一幅内河航运高质量发展的实景图徐徐展开。

▶太平港腹地范围扩展至整个鲁西南地区。



从“旧码头”到“新枢纽”,从“装卸工”转型“物流服务商” 亿吨大港重塑内陆城市竞争力

记者 尹睿 魏银科 邓超
通讯员 王广蓬 张壮 济宁报道

联运,煤炭每吨节省运费约50元,内河运费仅为公路的七分之一、铁路的三分之一。

视同离境。”栗友文说,企业可在这里一站式完成申报、查验,放行全流程。

量,挥发分的煤炭品类。这一做法吸引了宁德时代、陕煤化、中船集团等龙头企业入驻,初步形成“前港后厂”的产业联动格局。袁庆海还透露,邹城作为全国核心砂石集散地,年砂石产能达1200万吨,其中40%通过太平港水路南下销往苏皖地区。

“黄金连接线”上的亿吨枢纽

“项目建成后,梁山港货物集疏能力将达到8800万吨,集装箱吞吐能力突破40万标箱,将成为江北第一个‘亿吨内河港口’。”站在梁山港观景平台,济宁港航梁山港有限公司生产技术部负责人董龙水,指着如火如荼建设中的梁山港二期项目,语气中透着笃定。记者了解到,总投资29亿元的梁山港二期项目建成后,静态储煤能力将达到350万吨,园区年营收将突破400亿元。

作为瓦日铁路与京杭运河的交会点,梁山港进港航道全长17.5公里,按三级航道标准建设,目前具备准二级通航能力,可通行2000吨级船舶。这条航道北连瓦日铁路,南接京杭运河,在山东省“一纵两横、三千多支”内河航道布局中,被定位为晋陕蒙能源基地与长三角经济区之间的“黄金连接线”。航道的建成,使梁山港从内陆货运点升级为通江达海的枢纽港。

董龙水向记者展示了通航前后的数据变化:2021年4月通航前,集疏港量仅1200万吨,营业收入24亿元;到2025年,集疏港量突破4100万吨,集装箱吞吐量达20万标箱,营业收入攀升至98亿元。业务种类从单一煤炭拓展至粮食、铁矿石、石油焦、木材等近200种,开通航线26条,通达50余个港口。

在作业现场,记者看到一列万吨重载列车经铁路专用线进园区,双翻车机轰然翻转,煤炭倾泻而下却不见扬尘。董龙水介绍:“从火车进港到装船离港,全程不超过5小时,煤不落地、水铁无缝换乘。”通过多式

无人集卡的“智慧码头”

从梁山港沿运河南下,龙拱港呈现出完全不同的景象。如果说梁山港是铁与煤的轰鸣世界,那么龙拱港则是另一种节奏:安静,但高效得令人惊叹。

记者站在码头边,自动化轨道吊正无声地将一个个集装箱从无人集卡上吊起,稳稳放到停泊的货船上。全程没有人工干预,没有口哨声,没有手势指挥。无人集卡按照预设路线穿梭,轮胎碾过路面发出细微的沙沙声。

走进智能控制中心,一名监管员坐在屏幕前,同时操控着16台无人集卡的运行。“2025年集装箱吞吐量突破38万标箱,较2024年提升69%。”济宁港航龙拱港业务主管栗友文指着调度中心大屏介绍说,“2026年至今,港区集装箱吞吐量已突破20万标箱,同比增幅高达90.48%。”

亮眼的数据背后,是5G、人工智能、数字孪生等前沿技术与港口运营的深度融合。装卸效率提升80%,现场人员减少60%,单个集装箱装卸时长压缩至2分钟。作为全国内河首个全流程自动化集装箱港口,龙拱港的智能化作业场景已全面落地。

9公里长的铁轨,将新兖铁路与京杭运河主干航道无缝衔接。“公、铁、水在这里相交,货物下了火车就能上船,上了船就能直达全国。”目前,龙拱港已开通30条国内集装箱航线,覆盖全国14个省份的51个城市,同时稳定开通通达越南、泰国等地的20多条国际航线。

让记者感到“不一样”的,是港区落地的“CCA”便捷通关模式。“以往货物出口,得拉到沿海港口通关。现在,在港区装船就

支流航道撬动的“效率革命”

在邹城的太平港,白马河航道升级为Ⅲ级航道后,港口发生了结构性变化。太平港副总经理袁庆海介绍,货种从以煤炭、焦炭为主,拓展至煤炭及制品、钢铁、矿建材料、集装箱等。吞吐量从2019年的254万吨增长至2025年的354万吨。腹地范围扩展至整个鲁西南地区,可承接山西、河南等省外煤炭中转,货物可通过京杭运河直达长三角地区,同时具备海河铁联运能力。

更重要的是,白马河支流航道与京杭大运河主航道连通,使太平港从装卸点升级为干支联动枢纽。港口构建了“干支直达+水水中转”的联运体系,形成“内河支线汇集-太平港中转-干线船舶外运”的完整网络,实现“以小换大、以散改集”。依托“水铁公”三位一体的综合交通枢纽,货物周转速度明显加快。

效率提升数据具体可感。目前,港口吞吐量较升级前增长超过35%,单船平均在港作业时间缩短了28%,航道整体通过能力提高了40%。以煤炭为例,升级前货车到港平均等待卸车时间达4-6小时,货物堆存时间平均7-10天;升级后,货车平均等待时间不超过半小时,货物平均堆存时间缩短至3-4天,整体在港时间压缩了60%以上。综合装卸成本下降约25%,货损率从1.2%-1.5%控制在0.3%以内,降幅超过75%。在新能源适配方面,太平港靠泊设施100%配备岸电系统,已充分考虑LNG动力和电动船舶的尺度需求。

此外,太平港的另一项核心能力是“掺配煤”定制服务。依托货源优势,港口可根据客户需求,精准调配不同发热量、含硫

打通“最后一公里”的产业链“组织者”

嘉祥港聚焦物流转运“最后一公里”痛点。港区综合办公室主任张冲介绍,港区将于6月中旬启动铁路线改扩建工程。目前港区3条铁路线每日仅可接卸4列车,改造后铁路线将扩充至5条,同时配套升级自动翻车机设备,每日接卸能力将提升至7.5列。

此外,当地嘉冠粮油厂正建设一条直通港区的高架皮带输送通道。通道建成后,大豆集装箱可直接通过皮带输送进厂,省去中途短途倒运环节。张冲表示,每吨货物能节省一笔转运费用,真正让港口服务贴近企业生产一线。目前,科伦普重工钢卷、嘉冠粮油大豆等大宗货品,已实现港区与厂区高效联动、无缝转运。

“港口的升级,受益最直接的是企业。”济宁市承航物流有限公司总经理李治国表示,内河航运低成本、大运量的优势十分突出。山东史丹利、金正大、施可丰等大型化肥企业,生产所需的磷酸一铵、磷酸二铵等原料,大多通过京杭运河从南方运输磷矿石;济宁本地阳光化学企业所需的铁矿石,也依托运河航道从安徽转运入场。

如今,济宁港口早已跳出单一装卸转运的传统定位,转型为串联产业、整合资源、赋能实体经济的产业链“组织者”。这条流淌两千五百年的黄金水道,正持续涌动发展活力,成为滋养区域实体经济高质量发展的“黄金血脉”。

齐鲁晚报

绿色低碳每个人都能做一点

少用一个塑料袋减少碳排放0.1克。



“讲文明树新风”公益广告