



岸上,一辆辆满载煤炭的汽车来来往往,装煤、卸煤,一片繁忙;运河内,一艘艘满载货物的运输船,激荡着千年运河水一路南下,推开了江北内河航运的“新航路”。4月9日,济宁港航梁山港水路通道正式通航,形成了瓦日铁路连通东西,京杭运河直下江南的通江达海“黄金大通道”,为沿运河城市经济发展注入新动力。

北煤南运,准备出发的拖船船队。  
齐鲁晚报·齐鲁壹点记者 康岩 摄

## 梁山港通航,江北内河航运开辟北煤南运新航路

# 煤炭无需频繁中转,成本大幅降低

齐鲁晚报·齐鲁壹点  
记者 褚思雨 康岩 晋森

### 大运河+大通道 西煤东输咽喉要地

4月13日下午,伴随着悠长的船舶鸣笛声,运载着8900吨煤炭的9艘货船拖队缓缓启动,从济宁港航梁山港出发,驶向枣庄峰州港。这也是梁山港通航后迎来的首批船队。

“我驾驶的这艘LNG新能源船舶动力足,续航也不错。现在大家都特别重视环境保护,水环境好了,我们跑船也更舒适。”这艘标注“绿动”的新能源货船船长李岳根说,他经常往返济宁周边城市跑船运煤,梁山港通航后,无论是船主还是货主,都受益良多。“水运拉煤相对铁路、公路运输便宜,港口的建成让运输成本大幅降低,使得煤碳在价格上更具有竞争优势。”李岳根说。

“瓦日重载铁路在梁山北与京杭大运河交汇,‘大运河+大通道’的特殊区位优势,成就了今日的‘梁山港’。”济宁港航集团梁山港有限公司主要负责人陈哲说。“十三五”期间,山东省提出了加快内河水运发展的规划,济宁市

是京杭大运河流经最长的城市,梁山港是山东省内最大的内河港口,也是国家重点建设的6个运河港口之一。梁山港上乘瓦日铁路,下依京杭运河,与国道G220、董梁高速紧紧相连,占据了西煤东输咽喉要地,吸纳晋陕蒙优质煤炭资源,沿运河下联华东、华中,成为连接中西部煤炭、粮食产地和长三角经济带的重要港口。

截至4月13日,梁山港共装船52艘,拖船一条(9只)装煤4万余吨,火车来煤51列共28.12万吨,汽车发运20万吨,实现销售收入1.58亿(含税)。梁山港的正式通航,不仅更加凸显了济宁“东西互济、南通北达”的枢纽地位,也为服务全国全省战略、融入国内国际双循环注入强劲动力。

### 运煤减少一次周转 每年节省8亿至10亿元

目前,我国西煤东输主要有朔黄线、大秦和瓦日线三条铁路运输线,北煤南运主要依靠京沪、京九、京广等国家主要干线,其中京九、京广是客货混用线,运力有限且运输成本高。在铁路、水路和公路三种煤炭运输方式中,水运具备运量大、成本低的优势。“梁山港位于梁济运河右岸,距瓦日

铁路直线距离仅1.8公里,距离黄河直线距离10公里,港区处于瓦日铁路与京杭运河的黄金交叉点。从这一点来看,梁山港具备得天独厚的区域优势。”陈哲说。

从运输成本上来看,梁山港优势更加明显。陈哲表示,晋陕蒙系部煤炭主要通过瓦日铁路、港口码头、京杭运河转运至济宁当地电焦企业以及江浙沪一带的电钢企业,货物由梁山港下水,大大减少了运输成本。

“比如,过去晋陕蒙的煤炭南下输入长江中下游城市要先走瓦日铁路运到日照港,货物下火车上海轮,跨越整片黄海进入长江口,然后再换装成小型货船进入运河河道,最终抵达江南各地,每吨运输成本在240元左右。现在梁山港开通后,不仅同时缩短了铁路和水运运输的距离,还减少了一次周转环节,大大降低了运输成本。”梁山县委交通运输局水运科科长刘涛表示,如今,煤炭通过瓦日铁路运输到梁山港直接装内河货轮,走京杭大运河从镇江入长江,不需要频繁地装卸货,不需要走海运,每吨运输成本能节约50元到60元。以梁山港每年1500万吨运输能力来算,每年约8亿到10亿元。

济宁市交通运输局水运科相关负责人介绍,济宁港岸线资源

丰富,主要口岸线位于京杭运河济宁段支流河道上,城镇依托条件好,为港口开发建设提供了良好条件。“梁山港区地理位置优越,京九铁路穿境而过,正在建设中的山西中南部铁路通道在寿张集镇和京杭运河交汇,规划寿张集作业区1处,是发展铁水联运的重点港区。”该工作人员进一步补充说,梁山港共规划港口岸线1710米,其中新规划港口岸线1190米,已利用岸线520米。货运码头主要运输煤炭、集装箱、件杂货、矿石等货种,为山西中南部铁路通道通过京杭运河中转,实现铁水联运服务,兼顾物流中心的集装箱和件杂货装卸服务。

### 打通北煤南运大动脉 通江达海对接“一带一路”

为满足北煤南运的运输需求,梁山港建有8个2000吨级泊位、3个集装箱泊位,3台移动式装卸船机等。港区坚持高标准建设,多项指标全国第一。

“梁山港现拥有国内最大跨度的钢结构储煤棚、万吨列车智能卸车机房、国内首台智能火车清车机等多项全国第一。”济宁港航发展集团总经理闵维表示,储煤棚在储煤高峰期可同时容纳

90万吨煤堆放。同时,彩钢瓦上面设计了6兆瓦的光伏发电系统,年发电量可达720万千瓦时,每年可为企业节约电费约216万元,项目预计6月底并网发电。

梁山港项目总概算投资68亿元,一期工程已全部完工,具备了1500万至2000万吨年货物吞吐能力;二期工程已开工建设,项目整体竣工后,将具备5000万—7000万吨年吞吐能力,可实现营业收入300亿元。

新通航的梁山港不但打通了“西煤东输、北煤南运”大动脉,同时还规划建设了现代物流、储存基地、互联网+金融+服务+大物贸、临港工业于一体的辐射晋陕蒙豫鲁,连接京津冀和长三角的现代物流园区,整合车、船、货物、上下游客户等资源,建设智慧港航运营平台,实现了港口生产管控自动化、物流服务智能化、商品交易线上化,丰富整个能源大动脉的“毛细血管”。

今后,凭借京杭大运河的内河航运优势,梁山港的煤炭、钢材、粮食、化肥、铁矿石、农用物资等大宗货物可以沿运河入长江,辐射江浙沪,连接西部煤源产地和长江三角洲经济区。近可助推山东地方经济发展,远可通江达海对接“一带一路”。

## 近10公里的路修了四年还没完

### 即墨城区主干道文峰路何时全线畅通



齐鲁晚报·齐鲁壹点  
记者 宋祖锋

日前,青岛市即墨区文峰路(店子山一路至店子山二路)路段开始了为期4个月的全封闭施工,对周边居民出行造成影响。从2017年开始,文峰路开始逐段实施改造,如今4年过去了,全线何时能通畅,成为即墨市民关注的焦点。

即墨区文峰路(原文化路)是即墨城区一条东西向主干道,全长近10公里,道路横穿即墨中心城区,两侧商铺、酒店、小区、学校林立,是名副其实的交通运输大动脉。文峰路历史悠久,路况不佳,即墨区自2017年开始逐段实施延伸及拓宽改造。2018年1月6

日,文峰路(天井山一路至墨城路)段开始封闭改建,原计划180天的工期,修了20多个月,虽然主干道已完工,但是两侧人行道直到去年下半年才完善。

没想到道路刚通畅不久,今年3月26日,文峰路(店子山一路至店子山二路)开始了为期近4个月的道路全封闭综合整治,施工时间为3月26日至7月23日。

“怎么又要修,以后出行可怎么办呢?”一位市民说,此次整治的路段商业繁华,小区众多,封闭施工势必造成交通拥堵,不但增加出行成本,也会对两侧商户造成影响。“尤其是早晚高峰时段,好几个信号灯才能通过一个路口。”住在附近的一位市民说。日前,针对该路段全封闭施工造成的交通拥堵,即墨区交警部门对周边道路交通组织进行了优化。

记者通过地图软件测量发现,此次整治的路段长约660米。修路本是方便居民出行的好事,

但是长度不到700米的路段为何要封闭施工4个月之久呢?4月15日下午,记者从即墨区市政部门了解到,文峰路该路段整治工程具体由即墨区城投公司负责实施,记者联系到即墨城投公司相关部门后,工作人员称该路段具体施工情况需要落实具体负责人,但是截至记者发稿仍没有收到回复。

“每次修路修到你生无可恋。”即墨一位市民抱怨。记者检索相关信息发现,2018年8月,即墨区共和路大修工程开始,这条1.5公里的道路原本计划当年10月完工,但是施工7个多月后,道路仍迟迟没有开通;即墨区的潍蓝路规划为蓝色硅谷对外连接线,如今修了五六年,还没有竣工通车。

此外,今年文峰路除了将实施店子山一路至店子山二路路段改造外,还将实施天井山一路至G204段改造。即墨文峰路全路段何时能通畅?齐鲁晚报·齐鲁壹点将持续关注。

## 谷雨祭海祈丰年

### 荣成乡村文化旅游季暨渔民节启动



盛大的祭海场面,吸引了众多游客和当地民众。

齐鲁晚报·齐鲁壹点  
记者 田佳玉

谷雨时节,百鱼上岸。4月18日上午,“好客山东·乡村好时节(谷雨)”2021荣成乡村文化旅游季暨渔民节开幕式在荣成市宁津街道东楮岛村举行,人们用传统的方式,祈愿风调雨顺、鱼虾满舱。盛大的祭海场面,吸引了众多来自北京、济南等地的游客。

渔民节源自威海当地渔民传统的谷雨节。活动当天,由渔家大鼓、渔家秧歌、渔家号子、舞龙、舞狮等各队组成的逾千人的团队齐聚东楮岛,上演具有荣成胶东特色的民俗表演,再现谷雨祭海场景。活动现场还设有非遗展演区,现场展示柳编、花饽饽、糖画、根雕、面塑等非遗制作。美食区则支起大锅,现场蒸煮海鲜,供嘉宾及游客免费品尝地道的荣成海鲜美食。