

# 济宁市“公铁水”多式联运推动物流增效降本 “通江达海”畅通双循环

邓超 通讯员 高峰 张凯旋 济宁报道

## 港航基础提档升级

位于鲁西南地区的济宁因运河而立、因运河而名、因运河而兴。通达南北的京杭大运河不仅是济宁引以为傲的名片，更滋养出一个富庶丰饶、四通八达的“运河之都”。

济宁高规格成立市港产城融合(现代港航物流)发展指挥部,坚持市县一体、部门联动,统筹推进内河航运发展。研究出台《关于加快实施现代港航物流战略推动内河航运高质量发展的意见》等政策文件,从政策、资金、土地等方面给予支持保障。针对客观实际,济宁市确定了一揽子重点任务,包括优化港口功能布局、建设通江达海的内河航道网,打造协同一体的区域性港口群及经济开放的水运物流网,拓展现代航运服务功能、提高水运服务保障能力、提升水运智慧化发展水平和推动水运绿色低碳转型等。

如果把“航”比作连接河、江与海的通道,那么“港”就是它们的支点。如何以港口赋能航运,让贸易更“聪明”,济宁龙拱港走的是智慧化之路。在龙拱港堆场内,一辆辆无人集卡正在有序运行,凭借北斗导航、5G通信、多传感器融合智能感知,实现车辆任务分配、路径自动规划。龙拱港自动化场桥和自动化岸桥全部采用远程监管和操控,全面实现了现场装卸无人化,无人集卡全场高精度定位2厘米以内,停车对位时间5秒钟以内,比传统的人工集卡对位效率提升30%以上。

“龙拱港率先将‘海港先进理念’全面引入内河,借鉴海港全自动化码头布置经验,创新性融合京杭大运河水运特点,投用了自动化岸桥、全自动化场桥,部

2024年,济宁港货物吞吐量超9600万吨,集装箱吞吐量突破40万标箱,居全省内河首位、全省港口第4位……作为通江达海、贯通南北的水运主动脉,高质量发展的济宁内河航运正在书写新的篇章,形成“东拓西联、南北贯通”的对外开放新格局。而集装箱“公铁水”多式联运,为推动物流提质增效降本、临港产业集聚发展提供了坚实的物流保障,也成为济宁高水平对外开放的“硬支撑”和服务地方经济社会高质量发展的“强引擎”。



署工业5G专网,人工智能、数字孪生、在线仿真、3D箱区扫描等前沿科技赋能,TOS系统高效协同,集装箱作业高效智能。全部港机设备电力驱动,配置能量回馈利用装置,让港口生产更绿色。”龙拱港科技信息中心技术员刘文斌说,如今的龙拱港,已成为全国第一家实现无人智能运输常态化运行的内河港口,全国唯一实现自动化系统全域国产化的集装箱港口,还是北方规模最大、自动化程度最高的集装箱内河港口。

在济宁,内河航道越来越“聪明”。为加快高等级内河航道网数字化转型升级,济宁沿京杭

大运河主航道建设水位、气象、航标遥测、电子卡口等感知传输设备356套,实现航道、港口、船闸、船舶全程可视化动态管理,形成全省内河第一张水陆融合电子航道图,里程达183公里。济宁还完成主航道“三改二”、湖西航道下级湖段改造工程,建成全省内河第一条二级航道,三级以上高等级航道增至360公里,济宁以南全部实现双向双线船舶通航。此外,通过汇聚航道、港口、船闸、船舶、水文、天气等基础信息和物流信息,济宁市港航事业发展中心打造以“济港通”平台为核心的港航“微服务”矩阵,船民可以通过手机端查看水位水情、航道航标、辅助航行等信息,享受平台提供的信息发布、船舶检验、物流信息等40余项服务内容。“使用‘济港通’可以查看航道水位水情、航行密度、船闸通航等情况,合理选择航行路线、安排过闸时间。而且,平台将货物、船舶、仓储、物流等信息进行整合,向我们进行智能推送,有效解决了船找货难和货找船难的难题,降低了回程船舶的空驾率,让我们更有得赚。”船主王云海说。

## 构建多式联运体系

“公铁水”多式联运的畅达,得益于济宁的黄金区位优势,也是济宁疏通东西、联通南北的“核心配方”。

济宁港航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”沿线国家,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。京杭大运河犹如一条丝线,当一件件货物流通起来,便串联交织,形成四通八达的物流贸易网,构建了“公路+铁路+水路+集装箱+内河口岸”多式联运新体系。同时,以贸易为引领,重点发展“煤、焦、钢、粮、铁矿石、农副产品”等大宗商品物流运输,在上海、浙江、湖北、海南等地布局物流贸易中转基地。2024年,济宁港货物吞吐量超9600万吨,集装箱突破40万标箱,稳居全省内河首位。截至目前,已开通内河集装箱航线26条,外贸内支线5条,外贸网络覆盖全国152个城市,国际航线通达16个国家。

多式联运的发展,依赖于多种运输方式组合发挥优势的“接力跑”,这就离不开“公、铁、水、空”交通基础设施网络的建设,以内河航运为强项的济宁,也是公路、铁路、水路、航空等综合交通运输全要素城市。随着内环高架、崇德大道、济商高速、济邹高速等一系列交通干线、枢纽的建设,济宁“内部循环畅通,外部通畅通达、公铁水空齐备”立体化交通体系已然成形,成为助推经济社会高质量发展的新引擎:公路方面,日兰高速、济徐高速、枣菏高速、济广高速、327国道等多条高等级公路干线在境内交织成网,高效实现“从门口到门口”的物流运输网络;铁路方面,曲阜东高铁站,济宁高铁东站,北站2小时可达北京,3小时可抵上海;年吞吐量达2000万吨的兖州北站是省内三大铁路货运编组站之一,从兖州站始发的“齐鲁号”中欧班列可直达欧洲;航空方面,大安机场的转场通航,不仅便捷着旅客出行,也与文旅、招商等深度绑定,拓宽着城市的向上生长空间,轻松实现全国重点城市“半日达”。截至目前,全市公路、铁路、航道(通航)总里

程分别达到2.16万公里、836.7公里、1100公里,济宁大安机场通达航点城市33个,旅客吞吐量突破140万人次,全市综合立体交通运输网加速形成。

## 打造对外开放新高地

前不久,一批钢管由龙拱港报关出发,经运河、长江抵达上海,无须排队等待二次报关,于洋山港转海船直接发往迪拜,成为山东内河水路运输类海关监管场办理的首笔业务。“入了海就联通了世界,路子广了贸易旺。”济宁港航龙拱港物资贸易公司业务主管栗友文介绍,2023年12月20日,济宁港航龙拱港海关监管场投用,让周边外贸企业实现在“家门口”直接报关“出海”。如今,从济宁港出发,向西全面融入“丝绸之路经济带”,向南直达“长江经济带”,向东与“21世纪海上丝绸之路”相连接,向北沟通“环渤海经济圈”,构建起“贯通东西、连接南北、通江达海”的全国性互联互通大通道。

内河航运的复兴,不仅带来航运业繁荣,更推动临港经济快速发展。近年来济宁以京杭运河为轴线,加速建设梁山港煤钢物流园、跃进港百亿级钢铁和百万吨级粮食物流园等“六大临港百亿园区”,推动港口和腹地产业板块高效协同、深度融合。梁山、任城、邹城、微山、嘉祥等县区充分发挥港口带动作用,布局建设一批临港工业园区、物流园区,推动临港产业集聚,“以港聚产、以产兴城、港产融合”的恢宏图景,正在孔孟大地徐徐展开。

从单打独斗到握指成拳,从散货小港到智慧新港,2025年,济宁市围绕打造北方内河航运中心,聚焦现代港航物流突破战略,规划建设17个港航基础设施项目,优化“一港八区23个作业区”整体布局。全面开工建设湖西航道(上级湖段)改造工程、复兴河航道扩建工程;推进老万福河及支流(湖西白马河)航道改造工程;加快建设微山三线船闸工程,推进顺达港、祥城北港、跃进港(潘海铁路)3条进港铁路专用线建设,开工建设G237济宁线改造工程,提升“公铁水”多式联运衔接水平。同时重点建设7个港口项目,着力提升航道、船闸、港口、配套设施“四个能级”,加快构建“公铁水”多式联运体系,计划全市港口货物吞吐量突破1亿吨,集装箱吞吐量突破45万标箱。

“通江达海不仅是区域空间的联通、地理距离的拉近,更是生产方式的变革、产业结构的重整,将为我们融入新发展格局、实施优势再造战略,提供强有力支撑。”济宁市现代港航物流发展指挥部相关负责人说,济宁将锚定打造北方内河航运中心,积极融入国内国际双循环,加快建设亿吨大港口、发展亿吨大物流、培育千亿大产业,推进内河航运绿色低碳高质量发展,建设山东对内陆和国际开放桥头堡。

