



1996年9月1日,一声嘹亮的汽笛,划破聊城晨空,也叩开了这座城市联通内外的时代大门。那一刻,“天下不敢小聊城”豪情,随京九铁轨一同延伸,南北纵横,气贯长虹。

三十年光阴如梭,汽笛声早已融进城市的脉搏——每天,8000名旅客踏上列车奔赴远方,270列列车呼啸而过;铁路专用线稳稳托住“聊城制造”,公铁携手联运让集装箱直抵港口送达海外。京九三十年,与聊城,共奔赴。

历史上,聊城依托漕运商贸繁华,因运河兴盛数百年。后来黄河决口淤堵河道,漕运衰落,昔日交通优势彻底消失,区位优势慢慢变成城市发展的壁垒。一代代聊城人满心期盼铁路的到来,希望借此打破封闭僵局。

京九铁路全线开通当天,时任大众日报社聊城记者站长宋庆祥,以记者身份登上了京九铁路首发列车。翌日,《大众日报》头版头条便刊发了他的报道《鲁西结束无南北干线铁路历史》。时至今日,当年乘车的那份激动与新鲜,依然历历在目。宋庆祥说,乘客第一次看见火车、乘坐火车,来不及交头接耳,都是静望窗外,体验坐火车的快感。

在宋庆祥珍藏的1996年剪报本里,一页页泛黄的新闻纸,完整留存着当年聊城人对京九铁路寄予的深切期待,展现出聊城人信心倍增、迎接全新发展机遇的振奋面貌。

立足鲁西老区脱贫、区域均衡发展,当时的聊城地委行署全力攻坚京九落地,力保京九主线过境聊城并设立地级大站,将聊城纳入山东段核心节点规划。“建设京九铁路目的就是开发京九沿线,形成一个南北走向纵横交错的鱼池型经济增长带,京九铁路的铺通,为山东西部的经济腾飞,提供了难得的历史性机遇”,三十年间,理想——照进现实。

聊城火车站

三十年枢纽崛起,聊城嵌入全国发展脉搏

聊城火车站的建成与升级,不仅是交通设施的更新,更是聊城从封闭走向开放、从边缘走向枢纽、从传统走向现代的关键转折点。它重塑了聊城的区位价值,为城市能级跃升注入了强劲动力。

京九铁路全线开通,对多数聊城人而言,第一次触摸“京九”二字的温度,是在“聊城站”的站台前。排队长购票,候车的拥挤,绿皮车缓缓进站——无论出发还是抵达,都是一代人的青春刻度。

聊城站客运党支部书记陈学民的职业生涯,与京九同程。在这座车站,他目睹了一次又一次升级变迁,也亲历了那些被数字标刻的巨变——

1996年到2026年,聊城站从最初日均7趟列车,增至106趟;日均发送旅客从数百人到8000余人,翻了20倍。列车时速从40公里到160公里,四次大提速,整整翻了两番。最初3591平方米的老站房已经扩建为14950平方米的现代化候车楼,双层分流、恒温候车、无障碍设施与数字化管控,让三十年的老站安全与高效并存。

北至牡丹江南至海口,南北通达的京九铁路将聊城稳稳嵌入全国发展的脉搏。从聊城出发,三小时进北京,一日达全国,陈学民在这日复一日的车辆穿梭中,见证了一条铁路赋予一座城市的无限生机,他也始终牢记人民铁路为人民的服务宗旨,把旅客当成亲人,让旅客安全高效出行的同时,体验美好旅程。

聊城北站

三十年效能跃升,鲁西动脉再添强劲动能

京九铁路作为贯通我国南北的交通大动脉,它带来日复一日永不停歇的人员流动,也带来四通八达便利快捷的物资流动。铁路运力持续释放,为鲁西及周边地区经济社会高质量发展源源不断注入强劲动能。

1996年,刚刚参加工作的徐宗浩在自己的工作岗位上迎接了首趟列车驶入聊城。30年后,他又在这里见证了一项重大升级改造任务的完成:2026年5月11日,京九铁路聊城北站上行线改建工程全线竣工,工程新建正线全长约7.6公里,设计时速160公里,涵盖特大桥、涵洞、轨道铺设及“四电”系统改造等多项内容。

这项铁路重点改造工程顺利建成投用,一举打通了京九铁路与邯济铁路交会区段长期存在的通行瓶颈。改造完成后,聊城北站场站通行效能实现大幅跃升,区间列车通过能力近乎翻倍,货物列车周转速度的明显加快,区域货运运行效率持续提升,为鲁西地区物资流通、产业发展注入强劲运力支撑。

徐宗浩介绍,聊城北站地处京九铁路、邯济铁路两条干线的交会节点,是区域铁路运输组织的关键枢纽。本次上行线改造工程落地,有效优化了场站线路布局,理顺列车接发、调车作业流程,两条干线整体运输组织能力提升至少60%。

滚滚车流穿梭不息的京九铁路,不仅承载着南北往来的客货运输任务,也见证了徐宗浩扎根一线,从初入岗位的青涩青年,一步步历练成长为沉稳干练的业务骨干。三十年间,这条国家铁路大动脉从未停下迭代升级的脚步,持续发生着日新月异的变革。场站线路不断优化、行车设备迭代更新、运输组织愈发高效,这些看得见、感受得到的变化,就如同列车车轮碾过钢轨,传递到站场作业人员脚底那一阵阵震颤——踏实厚重,充满奔赴远方的奋进力量。

数据显示,1996年开通时,聊城北站日均办理货物列车数仅有十余列,2026年改建工程开通运营后,日均到发270余列、作业量超13600辆,效率更高、运力更足。

聊城货场

三十年筑基聚力,聊城制造联通内外

一条铁路,能改变什么?三十年后,在聊城货场,我们看到聊城制造的出发点,找到了产业振兴的活力之源。

聊城货场是鲁西北最大的铁路货场和重要的货物集散地,化肥、氧化铝、钢管、煤炭、面粉、淀粉、医药等多个产业的原料与产品自此北上南下联动全国市场。陈文儒,自1996年就参与聊城货场的筹备与开通工作,直到1998年5月6日聊城货场正式运行,他办理了首次货运发出业务。他清楚地记得,当时的第一个货运业务是外运两车120吨鲁西化工的化肥。30年来,陈文儒与众多铁路职工一道,修路、建仓、调车、排期,用铁路人特有的韧劲与干劲,让“聊城制造”源源不断地走向市场。1998年,聊城货场全年发送量为3万余吨;2008年,全年发送量达到181.6万吨;预计到2026年,总吞吐量将达400万吨。这期间,正大、铁力、石油、海昌四条专用线接轨大京九,将服务不断延伸。让陈文儒印象最深的是,京九铁路开通后,“聊城制造”从聊城货场驶向全国,钢管、轴承则从聊城货场远销海外。

京九铁路的贯通,为工业产业集聚发展筑牢根基。三十年间,聊城持续优化营商环境、精准招商引资,培育主导产业,已连续三年跻身“全国先进制造业百强市”。12条制造业重点产业链将基础原料变身精深产品抢占市场高点;鲁西化工产品矩阵从基础化学品延伸至高端聚碳酸酯、尼龙6、有机硅等高性能材料;临清轴承占全国市场的十分之一,年营收超500亿元,从锻造到贸易形成全产业链闭环;东阿钢球国内市场占有率超70%,是亚洲最大生产基地;中通客车出口全球100多个国家,海外销量占国内客车半数。

京九铁路的开通,为聊城打开了通往外部世界的大门;“聊城制造”的崛起,则在这条钢铁动脉上写下了最生动的时代注脚。这两条轨迹的交织,正是这座城市与时代同频共振的最佳见证。陈文儒这位老铁路人负责京九铁路包括聊城货场在内24个货运站点的运输组织工作,同步协调机车、装卸、编组,青年职工夏祥苏在原有的货场上,正以全新的方式为客户服务。夏祥苏介绍,以前货运的纸质票据已经变成了电子票据,运单、支付、变更、领货、发票全流程数字化,24小时在线办理。客户只需用一部手机打开95306平台,就能完成发货、收货,还能像查快递一样看到货物走到哪里,预约什么时间取货。时光流转,快速便捷的铁路服务让“聊城制造”走得更远更顺。夏祥苏表示,老一辈铁路人将货物安全送达视为天职,而新一代青年铁路人,是在把货安全送到的基础上,让客户感受到铁路贴心的服务。

临清内陆港

三十年提质升级,聊城陆港接轨国际

铁路让聊城这座内陆城市通江达海,让钢轨上的“聊城制造”走进海港、走上轮船、走向远洋。

在非洲,蜡印花布是不可缺少的传统服饰面料。作为世界最大的蜡染布生产基地,临清三和纺织集团占据中国对非洲纺织品出口总量的三分之一,这就意味着,在非洲街头,你看到的每一件蜡染服饰里,就有一件来自这家企业。

在位于临清的鲁西国际陆港,临清三和纺织集团有限公司销售经理李扬说,三和集团每个月向非洲出口大约220余集装箱的蜡染布,原来是通过汽运运输到青岛港再办理出口业务,时间长、手续多。现在实现了海铁联运,货物直接集港,交期有了保障,集装箱的整体运输费用也比原来节约了三分之一,企业享受到了切切实实的实惠。

京九铁路自北进入山东省的第一站就是临清站。2014年7月4日,鲁西地区首列集装箱专列——临清至青岛港的集装箱专列“临清号”正式开通,也正是这段铁路将产品“出海口”拉到了“家门口”。临清市青港国际物流有限公司副总经理张凯表示,现在班列定点、定线、定时间、定车次、定价格,铁路运输的物流优势叠加“一单制”服务的全程代理,将服务对象由临清周边进出口企业拓展至河北、河南、山西等周边省市,临清至广州、成都、重庆、乌鲁木齐的班列也陆续开通。陆港从最初的一年发送2万标箱,到2025年的20.6万标箱,已连续11年位居山东省所有港口集装箱发送量第一。

与聊城共奔赴

目前,陆港经

过提质升级工程,四条货运线全部为1050米标准化线路,班列实现整列进出、一站式装卸作业,场站作业效率直接提升4倍以上,年作业能力突破80万吨。2025年,2000平方米保税仓库获批,1.7万平方米海关监管场站扩建完成,鲁西国际陆港成功获批联合国“CNLCH”国际港口代码。2026年1月,山东首单海铁多式联运业务在临清鲁西国际陆港顺利通关,实现了“一次申报、一单到底”;集装箱“不换箱、不开箱”直达出境口岸。就地报关、就地商检、就地查验,完整复刻青岛港全套口岸功能,集装箱在临清本地即可办结全部通关流程。临清市商务和投资促进局局长朱荣光说,国际港口代码是参与国际贸易的官方身份,标志着鲁西国际陆港成为国际运输的始发港、目的港。保税物流中心最大的特点是境内外关,具备进口保税、出口退税、免证的功能,便利企业开展高端物流业务,开拓国内国际市场,节省资金及物流成本。

聊城工务段

三十年风雨坚守,守护每一寸钢轨安全

京九铁路的开通,使聊城走向了全国,走向了世界。铁路的畅行无阻,离不开铁路人全天候的守护。

2026年8月4日,正值酷暑,地表温度高达60多摄氏度。烈日下,阳谷火车站首次大规模道岔集中更换工程正在进行,国铁济南局聊城工务段综合维修车间主任孙建伟负责项目的全线施工指挥。孙建伟1995年参加工作,在京九铁路聊城段106公里的铁轨上,留下了他年复一年来来往往的足迹。每一条钢轨、每一组道岔、每一段道床的日常检查,每一次设备的修理与更换,都记录着他与工友们的坚守,讲述着京九铁路三十年来平稳运行背后的故事。他们用像道钉一样坚韧的精神,像石渣一样朴实无华的品格,把青春与汗水洒到了京九线上。

京九铁路通车三十年,聊城工务段实现施工零误差,成为支撑京九铁路大动脉安全、高效运转的基石。

三十年前,京九铁路打破了聊城区位闭塞的困局,物流、人流、信息流奔涌而入;三十年后,京港高铁雄商段开通运营,京港高铁与之前开通的济郑高铁形成全新的“十字高铁枢纽”,聊城的交通区位优势全面凸显。

铁轨的延伸,丈量着城市的成长;枢纽的崛起,昭示着发展的前景。锚定山东向西高水平开放桥头堡、全国优质农产品重要供给基地、冀鲁豫交界先进制造业基地、区域性文旅康养目的地这四个鲜明特质,聊城这座黄河与运河交汇的“两河明珠”城市更加自信,更加开放,高质量发展的步伐更加坚定,更加有力。