十年科学发展 铸就港航辉煌

◆党的十六大以来的十年，在山东港航事业发展历程中极为重要，在这十年中，山东港航事业呈现出快速、高效、优质的发展态势，在省委省政府、交通运输部和省交通运输厅的正确领导下，山东港航坚持解放思想、实事求是、与时俱进、勇于创新，不断探索港航发展路子，稳步推进各项改革，积极扩大对外开放，港航现代化建设取得了辉煌成就。

“十一五”以来，我省沿海港口吞吐量以每年跨越亿吨台阶的增长速度，相继突破了4亿吨、5亿吨、6亿吨、7亿吨……2011年，沿海港口吞吐量一举突破9亿吨，而今我省沿海港口吞吐量更有望超越10亿吨大关。2011年青岛港集团吞吐量达3.72亿吨、日照港集团吞吐量达2.5亿吨、烟台港集团也达到2.4亿吨，我省也是全国唯一拥有三个2亿吨海港的省份。

十年磨砺，十年发展，山东港航事业大而强的发展轮廓越来越清晰地展示在人们眼前。

□ 陈 明

港航进入黄金发展时期

改革开放初期，我省港口吞吐量只有3000多万吨，经过改革开放17年的努力，1995年突破亿吨大关。

2002年，全省港口吞吐量突破2亿吨，港口生产实现亿吨跨越用了7年时间；2004年，港口吞吐量突破3亿吨，从2亿吨到突破3亿吨只用了短短2年的时间；2005年全省沿海港口吞吐量达到3.84亿吨，2006年突破4.5亿吨，实现港口生产四年翻一番。“十一五”期间，我省沿海港口吞吐量实现了每年亿吨幅度的增长，2009年突破7亿吨，2010年突破8亿吨，2011年，全省沿海港口吞吐量突破9亿吨。

港口是国民经济的重要基础设施，也是反映国民经济的晴雨表。

进入21世纪以来，随着经济全球化的步伐加快，港口对一个国家国民经济发展的影响力和重要性日益突显。作为在世界范围内吸纳人流、物流、资金流、技术流、商流和信息流等各种生产力要素的重要平台，港口使各种资源不断得到优化配置，并形成了诸多具有经济中心、贸易中心、金融中心和国际航运中心等功能的国际港口城市，加速各种生产要素在港口城市的集聚，促进中国港口城市以及区域经济乃至国民经济的协调发展。港口经济作为对内、对外的双向开放型经济，在一国经济的发展中占有至关重要的地位。

△蛟龙畅游

面对良好的发展机遇，省委省政府高度重视，2005年以来，省政府连续6年7次召开沿海、内河水运建设发展会议，出台加快发展的意见，掀起全省港航建设发展新高潮。

作为一个老国有企业，青岛港成功进行了老港改造和新港建设，拥有了世界级的集装箱、铁矿石、原油、煤炭和散粮码头，不但使这个百年老港焕发了青春，更展现出了蒸蒸日上的态势。今年以来，青岛港全面主导董家口港区的开发建设，并且提出了5年再造一个青岛港的响亮口号。日照港是在改革开放中诞生和发展起来的年轻港口，经过短短20多年建设，特别是近5年的快速发展，已成为以煤炭、铁矿石、集装箱、粮食、液体化工等10大主导货物装卸为主的现代化综合大港，日照港岚山北港区30万吨级原油码头等一大批深水泊位和后方仓储设施的建成投产，为港口生产经营增加了新的活力。同样是历史老港的烟台港，通过资源整合实现了客货运输、储存加工、中转代理、工业生产、工程建筑、旅游服务等多种功能，形成了以散杂货、客运、集装箱装卸三大架构，港口功能日趋完善，而新建设的烟台港西港区汇集了液体化工、散杂、集装箱等综合功能，将使烟台港发展更具竞争力。在打造以青岛港、日照港、烟台港、威海港为核心的港口群的同时，我省涌现出了一批充满活力的地区性重要港口，潍坊港、东营港、滨州港的崛起使得环渤海港口经济发展进入“黄金时代”。

我省实施京杭运河集中整治，激发了千年古运河青春活力，京杭大运河山东段再次重现昔日“黄金水道”的繁盛景象。京杭运河山东段171公里的主航道，改造升级为三级航道，船闸达到二级通航标准，内河重要支线航道及港港航道等级逐年提高，1000吨级船舶可由济宁区域南下通江达海。

2011年，国务院出台了《关于加快发展内河水运发展的意见》，我省高度重视，积极出台政策推进内河航运工程改造项目。目前京杭运河山东段的提能改造工程，通过建设复线船闸、京杭运河北延至东平湖等项目，新增船闸4座、通航里程延长100公里，提升了运河的通过能力，堵船现象将彻底消除，相当于再造一条京杭运河。而洙水河航道改造、小清河复航等工程也在稳步推进之中，这对于带动地方经济发展、推动交通节能减排将起到决定意义。

港航基础设施全面增强

十六大以来，我省颁布了《山东港口条例》，填补山东港口法律空白，并相继实现了《山东省沿海港口布局规划》和《山东省内河航道和港口布局规划》的编制工作，并先后出台了一系列和港航生产息息相关的地方性法律法规，为我省港航健康有序发展奠定了坚实基础。在确定了沿海各港口功能定位和发展重点后，全省港航规划体系基本形成。山东省沿海港口在“十一五”期间基础建设累计投资380亿元，新增港口通过能力2.15亿吨，核定能力达6.3亿吨，内河通航里程达1150公里。

△壮观的青岛港集装箱码头

为调整我省港口结构、促使港口有序高效发展，我省对港口资源进行了整合，将沿海24个港口、26个企业专用码头整合为7个港口、32个港区；将内河17个港，整合为4个港口，使得我省港口综合实力更加强大。

随着经济的快速发展，我省港口、航运功能逐步由传统产业向现代服务业转变，充分发挥港口、航运优势，大力发展临港产业、沿运产业和现代物流业，成为我省沿海、沿运城市经济增长的重要方式，依托港口建设的两个保税港区和一批临港、沿运工业区、物流园区成为当地经济新的增长点。

为加强行业管理，在全省沿海和内陆沿通航水城市，县地区都设立了港航管理机构，内陆10个市全部设立海事管理机构，强化规场监管和经营行为管理，不断增强市场监管能力，促进了水路运输市场秩序的不断规范和水运工程建设质量的提高。

我省还进一步加强了港航安全监管和应急能力建设。突出重点，把“两湾两湖”重点水域、“四客一危”重点船舶和客滚码头、危险品港口作业场所等“两大重点区域”作为港航安全管理的重中之重，强化管理，落实责任，深入开展各项专项整治活动、隐患整改，港航企业本质安全系统建设等做法走在了全国的前列。针对我省水路运输管理面广点多，情况复杂，先后印发了针对客滚运输企业，浮桥企业，水上旅游运输企业和内陆水域渡运的本质安全建设标准和实施意见，加大了局应急管理平台和信息化建设。针对我省沿海地区危化品运输安全，建立了港口危化品安全管理专家库，通过监督，抽查等方式加强对我省沿海港口危化品安全监管。

按照交通行业精神文明建设总体部署，全省港航系统积极开展多种形式的文明创建活动，行业文明建设取得丰硕成果，全省港航系统保持了“全国交通文明行业”荣誉称号，京杭运河山东段自2004年以来连续保持“全国文明样板航道”荣誉称号。港航系统先后浦现出了许振超、皮进军、孙波、日照女子叉车班等全国学习的先进个人和先进集体。通过连续六届举办劳动技能竞赛，促进了全省港航企业对于技术型、知识型人才的培养与选拔，各港口“比学赶帮超”已蔚然成风。目前，我省港口企业技术型职工占港口工人的比例已经超过50%，远超西方发达国家的港口企业，而青岛港更高达70%以上。

助推黄蓝战略 服务经济发展

2011年1月7日，国家发展改革委正式印发《山东半岛蓝色经济区发展规划》，加上我省已经全面推进的黄河三角洲高效生态经济区建设，山东将出现两大新的经济增长极。

全力推动的山东半岛蓝色经济区和黄河三角洲高效生态经济区建设与海洋息息相关，更与港航业密不可分。港航业属于服务业，就是要服务于我省的经济建设，尤其是为目前正在全力推动的半岛蓝色经济区和黄三角经济区建设，以及中西部板兴战略服好务。我省港航业发展的质量与速度将对半岛蓝色经济区和黄三角经济区建设产生至关重要的影响。为此，我省港航系统采取提高工作效率、简化审批手续等方式为企业提供优质高效的服务，也吸引和鼓励港航业者投资。目前世界主要发达国家和世界主要国际集装箱班轮公司均在我省设立独资、合资公司或办事机构，开辟航线。全省无船承运人305家、国际船舶代理企业315家，船舶管理企业103家，海运辅助业的快速发展和服务质量，水平的明显提高为国际航运中心的建设作出了重要贡献。

近年来，我省积极推进港航转方式、调结构，全省水上运力结构出现了可喜变化。一是运输船舶年轻化。渤海湾省际运输老旧客滚船陆续退出市场，滚装客船平均船龄由2005年底的13.7年降至2011年4.95年；京杭运河省际运输船舶平均船龄7.77年。分别成为渤海湾客滚运输、京杭运河水系船龄最年轻的省份。二是普通货运船舶大型化。全省沿海货运船舶平均吨位达到6541载重吨，同比增长7.5%；全省新上船舶平均吨位10828吨/艘，大型化趋势明显；其中京杭运河省际运输船舶平均吨位达700吨/艘，高出长江水系货运船舶平均吨位近200吨，船舶安全环保性能及主要技术指标均有较大提高，三是保持运力持续增长，2011年全省省际运输企业达到347家(其中，沿海180家，国际船舶运输企业24家)，沿海、内河省际船舶运力总规模达到10153艘，1030.17万载重吨，其中沿海船舶435艘、284.5万载重吨、1.3万客位、2.1万ETU，船龄平均8.21年；内河船舶9718艘、746万载重吨。全年沿海、内河新增运力497艘/91万载重吨，增长10%。

为了大力推进中韩陆海联运汽车货物运输项目山东试点实施工作，省交通运输厅与省港航局积极推进港口甩挂运输项目试点，目前我省青岛、日照、石岛、龙眼、威海、烟台6个试点口岸均已开通。我省还积极同日韩港口企业进行交流，开展东北亚地区港口间的互利互惠合作，探索东北亚物流枢纽和国际航运中心建设。

今后，山东港航将紧密围绕服务于山东半岛蓝色经济区、黄河三角洲高效生态经济区和中西部板兴战略的实施，坚持在加快建设中调结构，在加快发展中转方式，大力发展港口现代物流，积极推进现代航运业发展，强化港口的枢纽地位，着力提高港口经济发展的规模和效益，打造山东北亚物流枢纽和国际航运中心，为经济文化强省建设提供强力支撑。

扩能转型 提速跨越

潍坊港航：全力助推蓝黄经济发展

核心提示：随着我国第一个以海洋为主题的区域发展战略山东半岛蓝色经济区发展规划获批，蓝色浪潮以前所未有的气势席卷齐鲁大地。在此之前，黄河三角洲高效生态经济区建设上升为国家战略，建设胶东半岛高端产业聚集区作为省级战略隆重推出。作为集蓝黄两大国家战略和一个省级战略于一身的潍坊市，把港口作为推动、支撑区域发展的战略核心资源，打造山东半岛蓝色经济区及环渤海地区最具活力、最具影响力城市。

潍坊港航事业发展得天时、承地利、占人和，迎来了加快发展的战略机遇期。潍坊市与马来西亚森达美集团合作建设潍坊港，在较短的时间里使潍坊港迅速崛起，由地方一般港口提升为地区性重要港口，获批对台海运直航港口，走出了一条特色鲜明的中外合资建设港口之路。“十一五”以来，潍坊港货物吞吐量以年均30%以上的速度增长，2011年完成货物吞吐量1906万吨，成为同类型港口中成长最快、效率最高、效益最好的港口。

□ 陈明 吴荣欣 王立民

拥有140公里的海岸线，市区距离大海不过几十公里，然而过去的近一个世纪潍坊人却承受着“与海而邻，望海兴叹”的尴尬。俗话说“靠山吃山，靠海吃海”，但每公里仅30厘米的落差、泥质滩涂等一系列不利条件拒丞了潍坊人扬帆远洋的梦想。

当发展的机遇再次降临的时候，潍坊港航人用自己的顽强拼搏和艰苦奋斗书写了潍坊港口的发展。仅仅十几年的时间，潍坊北部的荒凉偏僻的盐碱滩涂崛起了一座现代化港口。从投产当年就完成百万吨吞吐量，到近年均32.6%的增速冲刺2000万吨吞吐量大关，潍坊港在港航人的努力下创造了一个又一个奇迹。

小码头变身大港口

潍坊港伴随着改革开放发展起来。1988年10月，潍坊北港通航，使用效率低下的拖船拖泊船，设计年运力仅15万吨，尽管这些数字在今天看来微不足道，但却让当时的港航建设者们欢欣鼓舞。

1990年，潍坊港第一条货轮——3700吨级的“鸢飞号”登上港航史的舞台，然而潍坊北港却无法容纳。潍坊的船进不了潍坊港，让港航人决心建设吞吐量更大的深水港口。由此，也拉开了潍坊走向海洋重要港口城市的序幕。

1996年，潍坊港正式开工建设。对于建设大型港口没有多少经验的港航建设者摸着石头过河，边探索，边建设。一场台风突袭，刚刚建好的大堤被巨浪打毁，建设者们没有怨天尤人，而是继续鼾踏实地地工作。正是凭借着这种艰苦奋斗的精神，为潍坊港的发展奠定了坚实的基础。

1998年10月21日，能停靠3000吨货船的潍坊港建成开港，运营第一年吞吐量就基本达到100万吨，在建港史上增添了浓墨重彩的一笔。在通过能力严重不足的条件下，2008年潍坊港年货物吞吐量首次突破千万吨大关，2011年完成货物吞吐量1906.88万吨，“十一五”以来以年均吞吐量递增32.6%的速度，成为同类型港口中成长最快、效率最高、效益最好的港口。

身处潍坊港中港区，东西两个作业区码头船来往往，与之对应的是装卸货物的车辆来往穿梭。繁忙工作场景从一个侧面反映了潍坊港腹地特别是北部沿海区域经济的快速发展，企业对港口的需求越来越大。目前，潍坊北部沿海区域配套面积385平方公里，引进过亿元项目654个，总投资2315亿元，累计完成规模以上固定资产投资1100多亿元。潍坊港作为北部沿海开发的重要支撑和经济发展的强力引擎，运输枢纽地位越来越凸显。

良好发展前景引来世界500强

潍坊港能有今天的跨越式发展，森达美集团发挥了举足轻重的作用。

栽下梧桐树，引来金凤凰。潍坊港优越的腹地经济优势引来了众多的投资瞩目。当潍坊市政府寻求海外合作，想利用外资发展万吨级港口时，作为马来西亚有影响力的国有企业森达美集团立刻投身其中。2005年，潍坊市政府与来西亚森达美集团进行合作，并共同投资成立了潍坊森达美港有限公司开发建设潍坊港中港区。

借助森达美集团强大的资金、人才、管理和技术优势，潍坊森达美港有限公司在秉承森达美集团的核心价值观的同时，根据为每个森达美人创造可持续未来的企业愿景，不断改善服务并创建了自己的企业文化和知名品牌——“森达美效率”，多次荣获山东省和潍坊市港航系统优秀服务品牌等荣誉，潍坊森达美港的年吞吐量也由初期的380万吨迅速发展壮大为目前的2000余万吨。

按照“高起点规划、高标准建设、现代化管理、跨越式发展”的总体思路和发展布局，潍坊森达美港充分利用区域地理的特点，通过积极采用浅滩淤泥陀螺造地等创造性的方式将人工港建设的劣势成功地转化为了自身的优势。目前已建成港口面积1959亩，码头总岸线2375米，生产性泊位12个，其中7个3000吨级码头，2个5000吨级码头，3个10000吨级码头。双堤环抱、单一口门的平面格局已经初步形成，为潍坊港的下一步腾飞奠定了坚实的基础。

潍坊森达美港在2009年正式成为国家一类开放口岸，在2010年12月17日经山东省人民政府商交通运输部同意成为地区性重要港口。客户由2005年的70多家发展到目前的400多家，港口腹地进一步扩展到潍坊以外的周边地区。货种主要有原盐，纯碱，油及液体品，铝矾土，煤等30多个品种。货物涵盖化工、能源、粮食、造纸、建筑、机械加工等多个行业领域。

提速发展抢占市场先机

“潍坊港航当前的主要任务是如何加快发展。”潍坊市港航局局长刘庆祥说。据了解，2007年，潍坊市批复实施了《潍坊港总体规划》；2010年4月，潍坊又启动了《潍坊港总体规划》修编工作。短短的3年时间，《潍坊港总体规划》为何再次进行修编？“山东半岛蓝色经济区、黄河三角洲高效生态经济区建设上升为国家发展战略，滨海经济开发区晋升为国家级开发区，潍坊港的发展环境发生重大变化，运输需求进一步增长，基础设施薄弱的弱点就显现出来了，原规划已不适应新形势发展的要求，需要一部新的规划来指导潍坊港健康，有序发展。”

潍坊正处于“蓝黄”两大经济区的叠加地带，在“两区”建设中处于十分重要的地位。而潍坊市也将潍坊滨海新区和滨海产业园作为“三区三园”的重要一环，潍坊港则是潍坊市及周边地区经济社会发展和临港产业发展的重要依托，更是山东省建设黄河三角洲高效生态经济区和山东半岛蓝色经济区的重要支撑。潍坊港发展将有利于带动滨海经济区在黄河三角洲开发建设中率先崛起，在山东半岛蓝色经济区发展中实现突破，扩展潍坊港成为当务之急。

在新修编的《潍坊港总体规划》中，潍坊港将划分为东，中，西三个港区，并且分别明确了各港区的服务范围和发展目标，除了森达美集团控股的中港区和依托省级昌邑下营经济开发区的东港区外，依托省级寿光羊口经济开发区的西港区由于小清河复航工程的推进也极为引人注目。据了解，目前西港区有羊口港和寿光港两个港区。寿光港有限公司成立于2011年8月，为龙口港集团公司控股子公司，注册资金2亿元。

寿光港项目一期工程占地4600余亩，岸线2200余米，建设5000吨级泊位9个，其中多用途泊位6个，液化品泊位3个，中间预留4个5000吨级液化品泊位，配套建设港口物流园区。“十二五”期间港口吞吐量争取突破1000万吨，争取一类港口对外开放，形成码头岸线8000余米、占地近20000亩、年吞吐能力5000万吨(其中集装箱吞吐能力100万TEU)的中型港口。

通过开展环渤海战略布局，龙口港推动港口向西部内陆延伸，打造和提升了核心竞争力，降低物流成本，寿光港将被着力打造为转水和喷给港。寿光港建成后将构建港口转水主通道，进而完善港口集疏运结构，有效降低集疏运成本。最终形成鲁西北重要的矿石、煤炭和液体化工中转基地，江北重要的河海联运港，黄河三角洲重要的集装箱中转基地。

新修编的《潍坊港总体规划》初步构成了潍坊港“一主两辅、功能互补、多点并进、统筹发展”的框架。

全力做好服务保障工作

今年1月，省政府正式批复《潍坊港总体规划》，明确了潍坊港在全省综合运输体系中的功能定位，标志着港口发展定位更加科学。为了科学发展潍坊港航事业，潍坊市港航局围绕市委，市政府“以港兴区”、“港航强市”等一系列重大战略，确定了潍坊港三个港区“一主两辅，功能互补，多点并进，统筹发展”的发展思路框架，推动港口功能由单一提供货物集散服务向客运，仓储，物流，临港产业，信息交流等多功能综合服务转变；港口集疏运由单一公路运输向公路、铁路、管道、转水多通道，多方式转变；按照“政府引导、规划调控、市场化运作”模式，扩大港口基础设施建设投融资渠道，港口建设投资由单一主体向财政，社会，企业、资本市场等多元化转变。

为适应“蓝黄”两大国家战略需要，潍坊市港航局积极推动市委，市政府与森达美集团高层、执行层建立定期沟通交流机制和工作协调推进机制，搭建了潍坊市与森达美集团全面深化合作定期沟通的交流平台；明确了在森达美集团有优先发展权的原则下走开放办港、多元办港的建设经营思路。

为了进一步拓展潍坊港的辐射能力，为腹地经济和“蓝黄”战略服好务，潍坊还积极探索研究开通山东潍坊港至辽宁营口港航线，启动华东华北“陆海集装箱甩挂运输”黄金通道建设。

为了适应航运市场发展形势，积极引导全市航运企业加快运力结构调整，强化行业监管，维护竞争有序、公平规范的市场秩序。目前，全市有水路运输企业53家，拥有内贸营运船舶109艘，运力总规模达到87.3万载重吨(最大单船运力3.7万载重吨)，平均船龄3.8年，船龄结构趋向低龄化，船舶安全环保性能得到进一步增强。内贸运输船舶总载重吨连续多年保持全省前茅。

潍坊滨海经济技术开发区是山东半岛蓝色经济区三个国家海洋经济新区，三个中外合作园区和黄河三角洲高效生态经济区“四点四区一带”优先发展区域之一。

按照潍坊港“一主两辅，功能互补，多点并进，统筹发展”的发展原则，地处滨海经济技术开发区内的中港区是潍坊港的主体港区、国家一类对外开放口岸，是服务、带动潍坊及周边地区经济社会和开发区临港产业发展的综合性港区。为了更好地服务港口建设、促进临港产业发展，滨海经济技术开发区港口服务管理局紧紧围绕建设和谐港航的目标，牢牢把握“服务港口建设、发展水路运输、壮大水上旅游、监管安全生产”主题，以开拓进取谋发展、创先争优促和谐为动力，服务“三区”经济发展，服务滨海新城建设。

△潍坊森达美港重点工程项目建设启动仪式在潍坊举行

△集装箱运输

△“十一五”期间，潍坊港口货物吞吐量保持了32.6%的年平均增长率，成为黄三角港口群中成长最快、效益最好的港口

目标指向亿吨大港

在潍坊港中港区东作业区，一排体积巨大的钢筋混凝土沉箱预制完成，沉箱单体长17米、宽11米，高13米，重达1200多吨，单个造价100多万元，这些庞然大物将用于新增泊位建设。

在潍坊港西港区，吹填造地等前期工作正在紧张进行。依托港区新建的高标准厂房连绵长达数公里，让前来参观者不住赞叹：“再过几年，这里了不得！”

在今年6月14日的潍坊森达美港重点工程项目启动仪式上，森达美集团、潍坊市政府和相关客户签订了份谅解备忘录。森达美集团也确定了港口建设发展规划：今年，3个2万吨级通用泊位工程1个泊位实现简易投产，试运行并开通集装箱业务；启动5万吨级深水航道疏浚工程，2013年上半年达到2万吨级，2015年达到3.5万吨级；结合航道疏浚，启动5万吨级液化品专用泊位围堰吹填工程；启动3万吨级通用散杂泊位、3万吨级集装箱泊位、2万吨级客货滚装泊位和港内铁路项目前期工作。在未来3年时间里，森达美集团投资28亿元人民币，用于潍坊港的业务扩展和港口建设，这是过去5年来森达美集团在潍坊港资金投入的两倍。双方讨论并原则通过2012年港口建设投入不低于6亿元人民币，2013年不低于10亿元人民币的计划。

而在未来5年里，潍坊森达美港将扩建3个3万吨集装箱泊位，3个3万吨级通用泊位，2个5万吨级液体码头，2个2万吨级客运滚装泊位，并进一步改善港口基础设施，修建疏港铁路、输油管线及连接东西作业港区公路，到2017年，潍坊森达美港吞吐量将达到5000万吨。业内人士估计，“随着5万吨级航道的疏浚，与之配套的泊位也将开设，到2020年，潍坊森达美港有望成为黄三角地区百亿吨大港”。

东营港：勇当黄三角发展强力引擎

东营“四高”标准 打造现代港航业

□ 项松 陈明 吴荣欣

东营市作为唯一整体全部纳入黄蓝国家战略的城市，面临着重大的发展机遇。东营市港航管理局按照高起点定位、高标准建设、高效能管理和高水平服务“四高”标准，强化基础设施投入，严格执法行政，努力提高服务水平，充分发挥了东营港对两区建设的支撑作用。去年，全市港口累计完成货物吞吐量612万吨，较上年增长32%。

高起点定位，圆满完成《东营港总体规划》编制工作。按照建设区域航运中心、滨海生态新城区和新型经济区的目标，坚持高起点定位、高水平规划，突出生态与滨海城市特色，科学编制了《东营港总体规划》及临港产业区相关发展规划。交通运输部，省交通运输厅先后组织专家对《规划》进行论证审查并通过。2011年11月，省政府对《东营港总体规划》进行了批复，标志着东营市港航事业进入新的发展时期。

高标准建设，扎实推进东营港工程建设。重点推进东营港2×5万吨级液体化工码头、2×5000吨级液体化工码头工程建设，总投资共计11亿元。积极推进万通集团2×2万吨液体化工码头、宝港国际2×5000吨级精细化工码头项目进展顺利。

仅仅一年时间，东营港又新添了很多大项目，整个港区严然成了一个巨大的工地。“别说是一年，你就是隔个把月来一次，也会发现港口又有新变化。”9月21日，东营市港航管理局东营港分局局长杨阳对笔者说，这些项目全部建成后，东营港将拥有泊位60个，涵盖客滚、散杂货、液体化工品等货类，年吞吐能力将达2200万吨。到“十二五”末，东营港将发展成为黄三角首屈一指的海港和山东半岛蓝色经济区重要的经济增长极。

△东营港经济开发区“项目攻坚年”夏季重点项目集中开工仪式

△东营港3万吨级液体化工品码头

车船直取将变管线运输

9月21日上午，来自浙江的“绪扬8”油轮靠泊在东营港3万吨级码头2号码头，正在进行卸货作业。

东营市港航管理局东营港分局局长杨阳介绍，东营港的7公里引桥和已投入使用的2个3万吨级码头，总投资14.9亿元，于2009年4月26日正式启用，由中海油管理运营。其中，2号码头设计年吞吐量120万吨，今年以来已完成吞吐量110万吨，效益非常好。

2号码头目前的卸货方式是车船直取，即船舶到港后由油罐车转运到炼油企业。油罐车装卸比较慢，安全系数低，卸完一条船需要使用油罐车800多台次，耗时长达3天，车辆的组织调度都成问题。

很快，东营港的油品码头就将实现效率高、成本低的管线运输。目前，沿东营港引桥正在进行管线施工。这些管线一头连接着港口码头，一头直通储油库区，总长17公里，综合投资达10亿元，预计年底就可以投入使用。届时，油品将通过管线直接运输到储油罐，然后从储油罐输送给相关企业。“建这些管线对东营港来说非常重要。”杨阳说，现在即一船油品需要3天，改成管线以后，只要10个小时左右就可以了。

△东营港南港池规划

△坐落在龙口的胜利码头

△东营港5万吨液体化工码头建设现场

在2号码头海城，海水干净清澈，不时有鲈鱼跃出水面。杨阳说，很多人认为油品运输污染肯定很严重，实际上，只要保证安全上不出问题，海上油品运输不会污染环境。油轮都是双壳的，以保证油品不泄露；装卸是封闭作业，基本和外界不发生联系。只要严格按照规范操作，油品运输的安全和环保是有保障的。

港口拉动作用显现

沿着东营港长长的引桥继续向渤海湾延伸，是中海油投资7.58亿元建设的2×5万吨级液体化工码头，目前施工已进入尾声，预计下个月具备试通船的条件。建成投产后，将新增港口年吞吐能力534万吨。

此外，宝港国际2×5000吨级精细化工码头、万通集团2×2万吨液化码头港口岸线使用权分别获得省交通运输厅和交通运输部批复；万佳集团4×1万吨级液化码头、宝港国际二期2×5000吨级液化码头和万通集团南港池2×1万吨级客货滚装泊位，4×3000吨级液化码头工可报告均已通过了省交通运输厅行业审查。以上项目建成后，东营港将拥有泊位60个，涵盖客滚、散杂货、液体化工品等货类，年吞吐能力将达2200万吨。到2015年，初步形成液体化工、精细化工、散杂货等码头组成的港口集群。

油品是东营港的重要货源，也是东营港的一大特色。东营市设立了东营港经济开发区，建设临港化工园区，将原来散落在东营各地的化工企业集中起来发展。目前临港化工园区在建项目有20多个，其中中海油、中石化、联合石化各建设一个500万吨大炼油项目。港口发展带动了园区建设，园区企业的发展也为港口带来了充裕的资金和丰富的货源，港口对东营市及周边地区的经济拉动作用已经显现。

临港储油库区已经形成相当规模，万通、中海油、宝港等企业均建设了储油库区，储存能力可达400多万立方米，不仅能保证东营的炼油需求，还能为淄博、济南、滨州的炼油厂提供服务。在万通集团东营海欣仓储有限公司，储罐林立，管道密布，储存能力达236万立方米，公司将与新加坡的炼油厂合作，将燃料油从国外运至东营港，通过管道输送到储油库区，为各大炼厂提供原料供应。

客滚运输将成东营新名片

“将来能从这里坐船去东北吗？”在东营港南港池附近游玩的东营市民李先生，向东营市港航管理局东营港分局局长杨阳询问。

得到肯定的答复后，李先生说：“那太好了！以后再走海路去东北，肯定从这里走，这里近啊。”

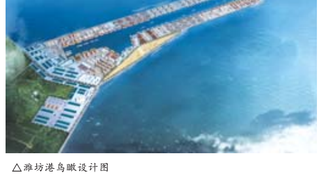
随着东营市及东营港经济开发区的快速发展，特别是东营市及周边地区与辽东半岛间的经济互补性逐渐增强，两地间经济联系日益紧密，车，客流量不断增加，对客滚运输的需求日益迫切。山东的轮胎、陶瓷与东北的木材、粮食等，形成了互补。山东万通集团东营港航有限公司拟在东营港区南港池南岸，现有3000吨级散杂货码头的西侧，建设2个1万吨级客滚泊位及后方陆城配套设施。项目建成后年吞吐量可达到车辆18.4万辆，旅客45万人次。同时，建设3000吨级液体化工码头4个，3000吨级散杂货码头7个。

据介绍，客滚码头项目总投资3亿多元。从东营港到旅顺海上距离是112海里，单程8个小时左右，所服务的区域将涵盖潍坊以西的东营、淄博、济南等地。济南至东营将修建高速公路，通车后，从济南出发，走210公里高速公路，就可到东营港乘船去东北。“从带动区域发展的角度来说，建客滚码头非常必要，它将是东营市一张漂亮的新名片。”杨阳说。

东营港客滚码头建港模式为陆上建港，先在陆地上将港池港池挖出来，再放水通航。采用这种建港模式，汽车、挖掘机等可以直接进工地施工，人员上去也简单，而在海上施工都需要船，成本高、效率低。万通集团把建港池挖出来的土，用来建设一侧的货物堆场。在东营港取土很困难，一方土的价格高达80元，此举可以节省大量成本，一举两得。

万通集团每年向南方供应成品油60万吨，原来都是走其他港口，仅陆上运输增加的费用，一吨就达150元，4个3000吨级液体化工码头建成后，综合估算，仅60万吨成品油运输一项，万通集团年可节约成本6000万元。

△完备的规划体系为潍坊港的未来发展勾画出清晰蓝图



△潍坊港鸟瞰设计图

△寿光港鸟瞰效果图