日照港谋求国家能源桥头堡

铁矿石第一大港 发力煤炭、原油板块

本报记者 杨传忠 崔滨

日照港一公司煤码头。杨传忠 摄

一座港口,对一个城市的经济带动到底有多大?恐怕,国内再没有比日照港与日照市比肩共荣的例子具有代表性。日照因港而立,因港而兴。作为中国最年轻的亿吨大港、全国铁矿石第一大港,尤其是在“半岛蓝色经济区”上升到国家战略后,日照港正悄然布局能源板块。随着山西中南部铁路大通道快马加鞭的建设,随着30万吨级油码头和多条输油管线的规划建设,一个国家重量级的煤炭与原油大港,正逐渐掀起盖头来……

◓特写

从渔民到工人看着港长大:“没港前吃顿白面都难!”

时空更迭,小渔村成为亿吨大港;依港而兴,小县城变身海洋特色新兴城市。日照市1982年设港之前,就是一个处在荒滩上的小渔村。日照港的工人张宏是一名渔民出身的港口工人,这位土生土长的日照人见证了家乡这30年来的沧桑巨变。

“以前这叫石臼,一提起石臼,大伙都这么说:打鱼撒网海上跑,到处是石头,粮食收得少,想吃顿白面都很难。其实当时就是这样子。”张宏告诉记者。1982年,历史的机遇降临到石臼这个荒滩渔村,拉开了日照港建设发展的序幕。

“当时石臼有500人进了港,从渔民、农民变成了工人,出海打鱼的家伙什都扔了。”张宏说,“1986年刚开港时一天才靠四五条船,不敢想象现在都是亿吨大港了。过去石臼的荒滩建成了物流园、保税仓库,高楼大厦一幢幢起来了。”

“村变港拆迁补偿后,我们家现在有了三套房子,日子富裕起来。我儿子也进入日照港当了门吊司机。”51岁的张宏一脸幸福地告诉记者。从枕海而眠的海滨渔村,到屹立于黄海之滨的现代城市,日照在港口发展与区域经济同频共振中弹奏出强音。“吞吐量突破3亿吨大关。”张亮告诉记者。

抢得晋中南煤炭新出海口

日照港或与秦皇岛试比高

2月,临沂莒南三皇山脉铺子山隧道现场,施工人员正在紧张地为一条铁路的建设忙碌着。因为不是客运铁路,很少有人对它的建设投去太多的关注。但这条投资过1000亿元的铁路,却牵涉到国家的能源战略调整,对于我省经济社会发展有着重大意义。

它就是横跨山西、河南、山东三省的晋中南重载铁路。记者从中铁十四局获悉,随着2011年底铺子山隧道的贯通,全长1260公里的晋中南铁路全线进入架梁阶段。2013年底通车后,它将是世界上一次建成里程最长、运量最大的运煤大通道。

“这条铁路的东末端就是日照港。它建成后,日照港也将成为全国唯一一个有两条千公里以上疏港铁路的大港。”日照港投资发展部副部长张亮告诉记者。另外一条就是新菏兖日铁路,其东段就是最早的兖石铁路。

“日照港建立起初,货种就是煤炭。作为兖矿煤炭的出海口,日照港当时在全国煤炭界还是举足轻重的。”张亮说。然而,上世纪90年代,随着大(同)秦(皇岛)铁路的贯通,秦皇岛港迅速崛起,成为我国第一煤炭大港。其港上环渤海煤炭价格指数的波动,甚至成为洞察我国经济的晴雨表。

一条铁路对于一个港口来说,至关重要。“目前我们有4500万吨的煤炭装船能力,而2009年、2010年实际完成煤炭装船量分别为1066万吨、1338万吨,装船能力富余3000余万吨。可以说我们厉兵秣马,正在迫切等候着这条铁路的贯通。”张亮表示。

据了解,山西中南部铁路大通道设计运量2亿吨/年,将承担山西中部与南部的煤炭外运,而大秦铁路承担的是山西北部的煤炭出海疏运。“这比之前绕道渤海湾缩短海、陆运距离1500公里;日照港在保持铁矿石第一大港的同时,煤炭板块也将迅速崛起,成为国家能源战略中新的‘北煤南运’、‘西煤东运’出海口。”张亮心中充满了希望。

原油码头辐射千里

东北亚能源大港悄成型

“日照港天然吃水很深,不冻不淤,是巨型油轮良好的停泊地。我们的原油板块也是能源布局中的重头戏。”日照港投资发展部副部长张亮介绍说。目前,日照港已规划3座30万吨级原油码头,这是目前国内最大级别的原油码头,其中一座已于2010年底投入使用。

根据布局,日照港大型原油码头还将主要配套日照-仪征、日照-东明、日照-濮阳三条输油管线规划建设,三条输油管线的总能力为7600万吨,再加上地炼、储运企业以及临港石化基地的原油需求,到“十二五”末日照港原油年接卸需求量将超过9200万吨。

“这三个码头即使全部建成,再加上其他的10万吨泊位,我们还有2800多万吨缺口,急需规划建设新的大型原油码头,为腹地原油炼化产业提供配套服务。”张亮说道。

依靠输油管线的延伸,日照港已延伸到江苏、河南、安徽这片千里腹地。张亮说,“目前日照到仪征管线的输油量有约1500万吨的富余,如果这条全国最粗的输油管线能满负荷输送,未来南京等长江中下游沿线的炼油厂,都可能用我们的油。”

煤炭、原油的双双发力,让日照港悄然崛起成为我国最大的能源港口之一。来到日照港一公司煤炭堆场,大型配煤设备正在不停地忙碌着。陪同的张亮副部长告诉记者,这些煤都是从俄罗斯、澳大利亚、菲律宾、越南进口的,配煤或洗煤后将再转运日韩等国。“不光作为我国的能源出口,我们还要将日照港打造成国际能源中转中心。”

而在日照港岚山港区,6拱连跨的橙色拱桥飞架在湛蓝的海面上,一艘10万吨级的油轮正在卸货,不远处是一片片矗立的储油罐。“山东半岛蓝色经济区战略规划的实施,为日照港带来千载难逢的发展机遇。‘十二五’期间我们计划投资117亿元,加快原油、煤炭等生产性泊位建设,到2015年力争使吞吐量突破3亿吨大关。”张亮告诉记者。

董家口港:

启动蓝色经济新引擎

与日照接壤的胶南琅琊台湾畔,一个世界级深水大港也正在逐渐成型,成为我省蓝色经济的一个新引擎。它就是青岛董家口港区。

2009年3月1日,国家交通运输部与山东省人民政府联合批复了《青岛港董家口港区总体规划》。作为国家枢纽港青岛港的重要组成部分,董家口港的定位是国家大宗散货集散中心和重要的能源储运中心;同时,也是青岛市“环湾保护、拥湾发展”战略实施的核心组成部分。

董家口港区近海自然水深平均-15米,距岸1000米水深可达-20米,是不可多得的天然优良深水港,港区规划面积70平方公里,临港产业区规划面积65平方公里,码头岸线长约35.7公里,泊位数112个,建成后总吞吐能力将达到3.7亿吨。

记者从青岛市交通运输委港航管理局获悉,董家口港预计三到五年内可达到亿吨能力,入驻项目可创造20万个就业岗位。

龙口港:

打造中非最大口岸

龙口港的杂货轮船。

始建于1914年的龙口港地处渤海南岸、胶东半岛西北部,与辽东半岛隔海相望,是烟台市和烟台港集团规划建设的三大核心港区和两个亿吨港区之一、中国最大的对非散杂货出口贸易口岸、铝矾土进口第一口岸。

“目前港口竞争十分激烈,虽然集疏运条件、港口腹地赶不上青岛、日照等亿吨大港,但龙口港却一直在走特色发展之路。”龙口港集团有限公司总经理张海军告诉记者。

为实现建设现代化亿吨强港的宏伟目标,龙口港加快实施港口战略转型,打造现代物流中心,着力建设特色品牌物流链,迄今为止,龙口港已拥有“‘大包水泥’效率”、“中非杂货班轮”、“木材全程物流服务”、“环渤海黄金水道集装箱运输服务”和“港口现代物流融资支持平台”五个省级服务名牌。

2003年1月,龙口港发出了第一艘驶向非洲的杂货轮船——“雪绒花”号。9年过去了,龙口港已逐步树立起自己的物流服务品牌,中非杂货班轮完成了从无到有,再到全国第一的历程。“有些硬件设施虽暂时比不上其他港口,但我们靠无微不至的服务留住了客户,越做越大,最终成为中非物流圈中最具影响力的港口。”张海军说道。