蓝黄大旗下潍坊港闻风而动

小清河复航箭在弦上

本报记者 杨传忠 崔滨 摄影 戴伟

“上世纪末对建不建潍坊港争议很大,就像东风大街需不需要拓宽似的。现在你看看,港口都忙不过来了。”为配合支撑“蓝黄战略”实施,2010年底我省重新调整修编港口布局规划,潍坊港连同东营港和滨州港,由“一般性港口”破格提升为“地区性重要港口”。尤其是随着小清河今年启动复航工程,被纳入潍坊港西港区的羊口等海河联运港口将重新焕发青春。

繁忙的港口。 本报记者 戴伟 摄

小清河复航 进入实质性操作

小清河,由济南诸泉汇聚,经淄博、滨州、东营、潍坊,于寿光羊角沟入海,全长237千米。自羊口港至下游的小清河南岸便是新规划的潍坊港西港区,寿光羊口经济开发区便依河而建。按照定位,西港区主要为寿光后方农业产业园及现代制造业园服务,积极开展海河联运。

2月中旬,记者来到羊口港时,只有一条船靠岸卸着铝矾土。港池中的几条船已经锈迹斑斑,几年没动过地方了。当时专门延伸进港区的益羊疏港铁路,已经被野草覆盖。“1997年,小清河进行了一次治理,航运功能已彻底被取消了,沿线的5大港口除了我们羊口港接驳一点海上转运业务外,其余港口都已经废弃了。”羊口港务局局长郝新起感慨地说。

在小清河岸住了60多年的王平老人在接受记者采访时表示,上个世纪五六十年代,是小清河最鼎盛的时期,船可以通过小清河、工商河、护城河进入市区,一直开到成丰桥和大明湖边上卸货。“当年济南吃的海盐全靠小清河运送,建东营胜利油田的时候也是运送货物的主渠道。”

随着人们重新认识到水路运输大运量、低耗能的优势,在沿线大企业的迫切要求下,小清河复航在喊了几年后,终于在2012年进入实质性操作阶段。根据规划,小清河复航工程自济南机场高速桥至羊口港,长约173公里,总投资约37亿元。

“复航设计运能为3000万吨/年,但实际可达5000万至6000万吨。沿线汇聚着山东钢铁、魏桥集团、晨鸣纸业等多家大型厂矿企业,为小清河的复航提供了充足的货源。大宗货物运输成本能降低50%以上。”山东省小清河航运局局长、山东交运集团陆海联运公司总经理李兴龙告诉记者。根据规划,山东交运将扩建羊口港,这条数百年的黄金水道将重现辉煌。

潍坊港脱胎换骨 纳入国家规划

“谁都没有想到,潍坊港能发展这么迅速。”2012年1月10日,山东省政府正式批复了《潍坊港总体规划》,一个远期亿吨大港的蓝图从此打开。“潍坊坐拥近150公里海岸线,之前没有个能拿得出手的码头。当时对于建港问题,一直存在很大争议,因为潍坊滩缓水浅,建港条件差,投资大。”潍坊市港航局办公室主任王立民说。

事实的确如此。潍坊港需要引堤长驱直入伸到大海深处10公里,才能建3000吨的泊位。而在建港条件好的地方,万吨级的一个泊位3000万就足够了,潍坊港两个3000吨的泊位就花了2.3亿元。也难怪当时就有人说,潍坊港的建设是项失误,是劳民伤财。

“但转头看看天津港,它和潍坊港同处渤海滩头,建港条件不相上下,却成了在世界上都屈指可数的亿吨大港,还催生出一个滨海开发区。从港口目前的发展来看,潍坊港就是另一个天津港。”王立民说道。

广阔的潍坊腹地有着潍北大盐田和海化等多家大型重化企业,丰富的货源让潍坊港在1998年开港后一年便达到了初期的设计能力。潍坊港的逆势而兴,让“决策失误,劳民伤财”之说不攻自破。

潍坊努力 打造沿海城市

坐拥如此之长的海岸线,但在人们印象里,潍坊从来就不是一个沿海城市。好在潍坊港经过曲折争论开港之后,逐渐改变了这种尴尬。但如何像日照港、青岛港那样,因港兴市?

2005年,潍坊市委市政府引进马来西亚最大的国企——森达美集团。这就是新规划的潍坊港的中港区,也叫森达美港。

从寿光西港区驱车半小时,沿着两侧栽满大风车的引堤深入海中,便到了潍坊港森达美港区。这里3个万吨级码头异常忙碌,装船的卸船的,一直在现场指挥的西港区负责人段桂杰忙得几乎没有时间回答记者的提问。

“包括春节也这样,船进出没停过,别的港口因为结冰封港,我们这航道一直正常。”段桂杰说,“由于码头不够用,我们计划上半年再开工3个2万吨级通用泊位,力争上半年实现集装箱装卸作业的‘零突破’,并创造条件开拓对台直航业务。”段桂杰介绍道。万吨大港,已不再是潍坊人心中的一个梦。

更重要的是,万吨大港的兴建,不但对于潍坊北部沿海的开发和潍坊全市的发展,都具有引领性的作用,而且改变了潍坊150公里长的海岸线没有城区的现状。在蓝黄大旗下,滨海经济开发区一座座大楼已经拔地而起,潍坊已经成为了一座真正的“沿海城市”。