

# 沧桑东风港, 迎来新契机

从500吨级的小港到扩建为1000吨级,再到万吨大港,滨州港口建设走过了不平凡历程

文/片 本报记者 张卫建 孙珊 李运恒 本报见习记者 杨玉龙 本报通讯员 张振东 薛瑞明

滨州,地处环渤海经济圈与胶东半岛的交汇点,既是京津冀和山东半岛两大经济发达地区的连接地带,也是黄河三角洲中心地区,环渤海经济圈的崛起、黄河三角洲的开发,为滨州的发展奠定了基础,山东半岛蓝色经济区建设更为滨州发展带来新的契机。然而,多年来港口建设的滞后,使滨州这个省会都市圈七城市中唯一的临海城市,一直处于临海不见海的尴尬局面。

1969年,东风港开始建设并于1971年正式投产,成为滨州最早的港口,而多年来,东风港也一直行使着实际意义上的滨州港的职能。本月,滨州港2×3万吨级码头即将投入试生产运营,数代滨州人的梦想即将成为现实。从无港到有港,从500吨级的小港到扩建为1000吨级,再到万吨大港,滨州港口建设走过了不平凡历程。

开建到现在,东风港几经沿袭变革,如今,“东风港”这个称呼在正式场合已经很少用到,其所在的套儿河港区已成为滨州港的三大港区之一,随着滨州港的陆续建设并投产,沧桑的东风港也将迎来新的发展机遇。



▶正在行驶的渔船,远处是一艘大型货船。

## >>> 东风港, 滨州最早港口

“在东风港之前,整个滨州还没有真正的港口,那时所谓的港口,其实就是沾化、无棣两县在通海河道里的码头,并且只能停靠小型木船。”滨州市港航局副局长李文明介绍说。从1976年刚参加工作被分配到东风港,李文明就再也没离开过港口。

1968年,省交通厅准备在滨州修建港口,在大口河、套儿河和马颊河三条直接入海河流中确定一处。“滨州并不具备建港的先天有利条件,近海地势平坦,落差小,涨潮时一片茫茫海水,但退潮后就全是滩涂了。”李文明介绍,“经过对三河流域实地考察,最终

将选址定在套儿河流域。选在套儿河,主要是因为其上游流域面积广,径流变化稳定,水深条件也较好,再就是河两岸有天然屏障,建港的话有良好的掩护条件。”

确定好选址后,东风港于1969年开始建设,并在1971年投产使用。当时码头长120米,

为重力式板桩结构,建设有500吨级泊位两个,设计年吞吐能力30万吨。东风港以出口原盐和进口建筑用砂石料,化肥为主,另有少量杂货,当时惠民地区每个县区都在港口设有物资站,而那时进出惠民地区的大宗货物也基本都要通过东风港进出。

## >>> 几经沿袭变革, 东风港在徘徊

当时东风港归山东省交通厅青岛海运局直接管理,而在此后的数十年里,东风港的隶属和名字关系几经变革。“1969年建港时,名字叫山东省交通厅青岛海运局东风港;1985年,省交通厅撤销青岛海运局,成立山东省航海管理局,管理全省航运及船舶,东风港也由原来的企业改制为事业单位,名字改为山东省东风港办事处;2002年,山东省航运体制改

革,东风港划归地方,名字改为东风港务办事处;2005年,滨州市港务资源整合,以套儿河中心航线为界,当时套儿河两岸已都有码头,以东区域改叫东港公司,由沾化县管理,以西区域叫西港公司,由无棣县管理,包括东风港在内以及之前建设的多个码头泊位都归西港公司。为加强对港口管理,无棣县在2006年成立滨州港西港经济园区。”李文明介绍。

东风港以出口原盐和进口建筑用砂石料,化肥为主,另有少量杂货,建成后首年,东风港货物吞吐量为11.5万吨,在此后的数年内,数字一直在20万吨上下徘徊。到1978年,东风港货物吞吐量为13.4吨。之后,由于上游兴建水闸,水闸下游淤积严重,港口吞吐量还有逐年下降的趋势。

1989年,东风港泊位升级为1000吨级;1991年5月,惠民地区行署设立港口建设

办公室,专门负责港口建设工作,同年7月,经批复同意升级为滨州港两个3000吨级散盐泊位在套儿河东西两岸动工兴建。1995年,交通部批复滨州两个万吨级泊位申请,但由于资金问题,项目暂时搁浅。

2005年,滨州启动万吨港建设,并决定跳出套儿河,在深海外建港,并对港口资源进行整合,成立东、西港公司,分别由沾化、无棣两县管理。

## >>> 滨州港开发, 为临港产业发展打造良好平台

“以前印名片时,我总要在单位后面加一个括号,内容注明是‘东风港’,因为你和外人说起滨州港西港,很多人眼神里透着疑惑,你还得再去解释一遍。但你说到东风港,他们就都知道了。”滨州港西港经济园区副书记、副主任罗建军这样说。

2006年6月,西港经济园区成立,并提出打造北方中小船舶建造基地的口号。当月,滨州中盛海运船务有限公司

成立,成为全市首家落户的造船企业。当年,两艘5000吨级货轮成功下水,结束了滨州无船舶制造的历史。

一船入水,引来千帆竞渡。在此后的三年时间里,20余家造船企业及配套项目入驻西港园区,园区内一派热火朝天局面,先后有25艘各式轮船从这里入水。“2008年是个分水岭。当年上半年,园区里还是一片繁忙景象,各造船企业的合同已经接到2012年,仅到园区考察有人驻意向的客商,我每天就得接待五六帮,那时真是……”罗建军欲言又止。

2008年

的金融危机,船舶制造业受创巨大,造船企业进入严冬。造船企业受到的影响,罗建军称园区到现在也没真正缓过来,“造船业的冬天可能就是拆船业的春天,我们又提出打造北方船舶拆修基地的想法,但受技术瓶颈和套儿河航道制约,项目一直没运行起来。”

单一项目和产业受限,西港园区提出三条腿走路的思路:在坚持北方船舶拆修基地的基础上,大力发展海洋装备制造和港口物流。“物流这一条路,我感觉绝对是走对了,尤其是在建设滨州港海港及北海新区开发的大背景下,东风港最初每年货物吞吐量只有十余吨,到后来多年一直徘徊在20吨左右,东风港一直不温不火。但在去年,园区货物吞吐量一举突破200万吨,今年上半年每月也保持在20吨上下,滨州港海港的建设和即将投产,我们迎来新的机遇。”

罗建军说。

目前,套儿河港区东风作业区共有7个泊位,随着众多物流企业的入驻,新的码头泊位正在设计及建设中,新的码头群已见雏形。

据了解,作为滨州港三大港区之一的套儿河港区将在今年下半年进行梯级综合整治,具体是将自沾化富国港至东风港的40公里河道整治为1000吨级的内河航道,从东风港至入海口的36公里河道将按3000吨、5000吨、10000吨分段整治。该工作将提升套儿河港区的吨位等级,提高港口吞吐能力,有效开发河海联运。

按照滨州“十二五”港航基础设施发展规划,“十二五”期间,包括东风港在内的套儿河港区为滨州港发展的次重点,按照梯级开发的原则,打造套儿河码头群,完善套儿河港区四个作业区功能,完善临港物流及基础设施配套工程,为临港产业发展打造良好平台。



▲滨州港地标是一只巨大的锚型雕塑。