

老报道 新故事

45 庆祝改革开放45周年
全国15家副省级城市党报大联动



国内最现代化的大型深水集装箱泊位 前湾港二期工程三号泊位投产

本报讯 前日,全国沿海港口唯一可停靠第五代大型集装箱船的专用深水泊位——青岛港前湾二期工程三号泊位建成投产。青岛港前湾二期工程位于胶州湾西海岸,是1995年唯一获国务院批准的全国沿海港口基本建设工程项目,也是“九五”期间第一个国家重点工程建设项目。工程总设计16个泊位,年吞吐能力为510万吨,总投资为15.74亿元,由海务二公司负责施工。新建成的三号泊位是我国唯一

的大型深水集装箱专用泊位,也是亚洲新诞生的第六深水泊位。码头总长400米,水深14.5米,年通过能力为30万标准箱,随着青岛港成功地挖深,堆高了自己独居优势的新经济增长点。进一步增强了港口竞争力和发展后劲,向建成国际亿吨大港迈出了坚实的一步。

国家开发银行交通信贷局局长叶江,中国海务职工思想政治工作研究会副会长夏耀成、交通部和中远集团有关负责人以及市领导徐国轩、王培农等出席了剪彩仪式。(本报记者 宁方正)



山东港口青岛港: 在改革开放大潮中与城市共成长

□青岛日报/观海新闻记者 周晓峰

旧闻新读

荒滩上崛起的枢纽

“因海而生,凭港而兴”,回望青岛港的发展历程,可以清晰地看到港口与城市共生共荣的关系。

历经百年风雨的大港位于青岛主城区,是城市历史起航的原点,也是港口航运发展的开端。改革开放之初,青岛港大港区发展空间狭小,只能接卸5万吨级左右的矿石船舶,年吞吐量仅2000万吨。港口泊位和疏港能力严重不足,常常出现压港压船压货,这一局面随着青岛港的大规模投资建设而得以扭转。

1984年,青岛被确定为全国14个沿海开放城市之一,青岛港迎来千载难逢的发展机遇。在全国沿海港口争相建设深水码头的背景下,青岛港提出将主要装卸生产由大港区向西海岸的前湾港区转移的目标,并确立煤炭、原油、矿石、集装箱、粮食为重点货种。

从上世纪80年代末到世纪之交,在西海岸曾经的沙石滩涂之上,青岛港建设者建成了黄岛原油码头二期工程、前湾港区一期工程、前湾港二期工程三号泊位等六大工程和八大码头,港口年通能力由2000多万吨扩大到1亿多吨。

当时,从青岛市区到西海岸没有隧道和大桥,出行极不方便,唯一的过海方式就是坐渡轮,职工一周只能回一趟家。没有办公楼,就带着小马扎在露天开会;没有宿舍,就住在建港指挥部的临时工棚里;只管一顿午饭,早饭、晚饭就自带方便面将就一下……凭借着自力更生的“马扎子”精神,青岛港建设团队在这片土地扎下了根,迅速打开了局面。

这一时期,《青岛日报》推出的《黄岛二期原油码头试装成功》《前湾港二期工程三号泊位投产》等系列报道,记录了港口发生的巨变。

进入新世纪后,青岛吹响了“挺进西海岸”的号角,强力推进前湾港区建设,最终使青岛港横跨胶州湾,摆脱了老港区吞吐能力受限的束缚,跨入了真正意义上的“前湾时代”。位于西海岸的董家口港区也启动开发,建设液体散货码头、通用散货码头区、集装箱码头作业区及物流园区,打造服务腹地物资运输和临港产业的又一综合性港区。

持续大规模的港口建设,极大提升了青岛港的航运枢纽能级。2001年,青岛港吞吐量首次突破1亿吨,此后每隔几年就跃上一个亿吨级新台阶——2006年超越2亿吨,2008年超越3亿吨,2012年超越4亿吨,2016年超越5亿吨,2019年超越6亿吨,逐步成长为集煤炭、矿石、集装箱、原油四位一体的世界级大港。

改革开放使青岛港以前所未有的速度和规模成长壮大,更驱动着港口生产方式由劳动密集型转向技术密集型。2017年,青岛港全自动化集装箱码头一期工程投产运营,此后又投产了二期工程,并建设三期工程。码头运行以来先后9次刷新自动化码头装卸效率世界纪录,在效率上全面超越人工码头,开创了港口行业高质量发展的新模式,为全球自动化码头建设提供了低成本、短周期、全智能、高效率、更安全、零排放的“中国方案”。在智慧绿色港口建设中成长起来的“连钢创新团队”,被中宣部授予时代楷模称号。

曾经的码头是“晴天一身土,雨天一身泥”,如今现场没有一个人,自动化桥吊舒展长臂,AGV导引车往来穿梭,装卸作业彻夜不息,科技感满满。

2019年,山东省港口集团在青岛挂牌成立,山东省7个市级港口由“群雄逐鹿”进入一体化融合发展新时期,港城融合翻开更为激越的新篇章,铸就了青岛港发展史上新的里程碑。在短短4年时间里,依托山东港口一体化平台优势,青岛港高昂“龙头”,加快建设东北亚国际航运枢纽中心,货物吞吐量跃居世界第四,集装箱吞吐量跃居世界第五,航线总数稳居中国北方港口首位,海铁联运箱量稳居中国第一,国际航运枢纽竞争力指数位居东北亚之首。

从1978年吞吐量2000万吨到2022年完成货物吞吐量6.58亿吨,从一个百年老港到五大现代化港区,从肩挑手扛的“汗水经济”到自动化、无人化的“智慧经济”……正是在改革开放大潮中,青岛港从支线小港成长为世界第四大港,竖起中国港口建设的标杆。

人物回访

“30年”老码头重生

前港公司是青岛港在前湾港区重金打造的第一个现代化、机械化干散货装卸公司,重点发展铁矿石、煤炭、铝矾土等业务。谈起这段倥偬岁月,今年83岁的严林海有说不完的话,退休前他是青岛港前港公司党委副书记,经历了前湾港区从拓荒到腾飞的过程。

1992年,严林海来到项目现场报到的时候,前湾港区还是一片荒滩,码头建设运营面临着吃住行等诸多困难。“既然来到了前港,就要死心塌地,安下心来把工作做好。我们反复跟职工灌输前港是一块风水宝地,建设的是一座现代化码头,提高大家对前港建设重要性的认识。”他说。

1993年,前港公司首个干散货码头投入使用,成为国内铁矿石、煤炭、铝矾土等大宗干散货进口首选码头之一。2009年,前港公司全年吞吐量一举跨越1亿吨大关,成为全国港口首个年过亿吨的装卸公司。由此,青岛港逐渐发展成为中国北方最大的矿石中转枢纽,张开怀抱迎接来自巴西、澳大利亚等国的巨型矿船,满足国内钢铁企业的进口需求。

如今,运行了30年的前港干散货码头没有丝毫老迈的气息,高强度、重污染、危险性作业早已消失不见,海岸边的大型机械昼夜不歇地“接力”,现场“空无一人”。

人都到哪里去了?答案在几百米外的控制室——工人们穿着西装、打着领带,足不出户就实现了抓料、卸船、堆取料全程自动化,屋内的安静舒适与室外的风吹日晒形成了巨大反差。

铁矿石、煤炭、铝矾土等干散货的自动化作业,是港航界的一道世界性难题。青岛港在没有成熟经验可借鉴的情况下完成了传统码头的升级改造,攻克了600余项行业难题,建成无人机械、无人堆场、无人登船等多功能的智慧化码头,平均作业效率较以往传统码头提升20%、平均能耗率降低10%、人员配置压减15%、安全风险点降低70%,打造了传统干散货码头自动化升级改造的“中国样板”。

虽然退休已经23年,但这些新变化严林海都看在眼里。“前港公司的职工现在很幸福,他们的工作环境与当年相比有了翻天覆地的变化。”在前港公司象征着全海区首个亿吨公司辉煌的雕塑旁,看着港口繁忙的作业区和堆积如山的矿石,严林海由衷感叹道。



■上世纪八十年代青岛港矿石作业场景。

数说成就

跻身世界一流港口

1978年 青岛港吞吐量达到2000万吨,集装箱业务刚刚起步。

1990年 青岛港吞吐量完成3068万吨,年出入港船舶达3000多艘。

1992年 青岛港开通第一条国际航运干线,停靠第一艘第三代集装箱船。

1995年 青岛港承担起太平洋地区集装箱中转业务,成为国内第一个国际集装箱中转港。

1996年 青岛港前湾港二期工程三号泊位建成投产,结束了西海岸没有大型集装箱专用泊位的历史,全年吞吐量突破6000万吨。

2001年 青岛港吞吐量突破1亿吨,成为当时世界15个亿吨大港之一。

2002年 青岛港外贸集装箱航线“西移”,煤炭、原油、矿石、集装箱四大主力货种全部实现在西海岸吞吐。

2009年 青岛港董家口港区启动开发,建设40万吨级矿石码头和45万吨级原油码头。

2017年 青岛港全自动集装箱码头一期工程投入商业运营。

2022年 青岛港完成货物吞吐量6.58亿吨,位居世界第四,完成集装箱吞吐量2567万标箱,位居世界第五,在《世界一流港口综合评价报告(2022)》中位于世界一流港口前列。



■青岛港全自动集装箱码头。



■青岛港前湾港区崛起一批世界级专业化码头。



■扫码观看
老报道新故事