

《青岛港总体规划(2035年)》获交通运输部、省政府联合批复,提出建成“世界一流强港、航运物流枢纽、区域经济引擎、魅力活力空间”的发展愿景——

“一湾两翼辖六区”,加快再造一个青岛港

□青岛日报/观海新闻记者 周建亮 通讯员 王筱梅

9月9日,市交通运输局发布消息:《青岛港总体规划(2035年)》获得交通运输部、山东省政府联合批复。

青岛地处“一带一路”重要节点和黄河流域经济出海口,海洋特色优势突出,港口资源条件优越,青岛港是全球领先的综合性港口之一。随着城市经济社会快速发展,2010版《青岛港总体规划》已不适应新一轮港口发展需求。为此,我市及时启动《青岛港总体规划(2035年)》的编制工作。新版总规衔接《全国港口与航道布局规划》,从服务构建新发展格局、交通强国、海洋强国、黄河流域生态保护和高质量发展等国家重大战略,以及山东沿黄腹地经济社会发展全局的高度出发,提出将青岛港建成“世界一流强港、航运物流枢纽、区域经济引擎、魅力活力空间”的发展愿景,加快再造一个青岛港。

以港兴市,向海图强。港口是海洋经济发展的强大引擎,当下,青岛正积极发挥海洋资源优势,加快建设世界一流海洋港口和国际航运中心。在这一关键“窗口期”,新版总规的获批恰逢其时。市交通运输局将围绕青岛国际航运中心建设目标,强化规划引领,推动港口转型升级,加大新材料、新工艺、新装备、新技术等新质生产力在港口领域的布局,全力打造世界一流的港口基础设施,更好发挥总规在提升港口门户枢纽功能和城市对外开放能级进程中的“新引擎”作用。

构建“一湾两翼辖六区”总体发展格局

港口是基础性、枢纽性设施,是经济发展的重要支撑,在产业链供应链中发挥着重要的核心节点作用。数据显示,全球贸易的近90%通过海运完成,全球财富的50%集中在沿海港口城市。

青岛港始建于1892年。历经130多年的发展变迁,青岛港从一个老港区起步,到“挺进西海岸”,再到布局开发前湾港区和董家口港区,港口功能布局不断完善。特别是2019年以来,随着山东港口一体化改革实施,青岛港综合竞争力稳步提升,在山东港口发展中的“龙头”地位更加高昂。

立足合理配置全港资源,拓展港口功能、优化空间布局,新版总规全面对接国家区域发展战略,进一步明确了青岛港口的发展重点,提出构建“一湾两翼辖六区”的总体发展格局,即青岛港将环胶州湾和南翼董家口、北翼鳌山湾布局发展,下辖老港、黄岛、前湾、海西湾、董家口和鳌山湾共六大港区。

老港区:结合青岛城市发展要求,与青岛建设国际邮轮港城的目标深度融合,以转型升级、提质增效为重点方向。规划老港区以国际邮轮等旅客运输为主,兼顾集装箱和城市物资运输功能,积极拓展商贸、金融、信息、文旅服务等功能。

黄岛港区:以液体散货运输为主,为国家石油储备基地、临港石化企业及腹地炼化企业提供运输服务。与临港产业发展实际相协调,适时调减液体散货运输量。

前湾港区:是青岛港综合运输核心枢纽的骨干和主要基础、集装箱运输的重点港区。规划以外贸集装箱干线运输为主,兼顾部分散杂货、商品汽车滚装运输功能。矿石等大宗干散货逐步向董家口转移,积极提升港口现代港航服务和综合保税物流、商贸、信息服务等功能。

海西湾港区:海西湾港区是我国主要的船舶产业基地之一。规划海西湾港区以服务造船、修船、海洋工程建造等临港工业为主,加快推进产业转型升级,深化融合功能,逐步发展成为先进海工装备制造基地。

董家口港区:是青岛港持续发展的重要港区,承担青岛港主要的增量运输需求以及老港、前湾、黄岛等港区的部分货种运输功能转移,以石油及制品、金属矿石、粮食、煤炭、液化天然气(LNG)等大宗物资和集装箱运输为主,兼顾钢铁、木材等货物运输功能,拓展港口冷链物流等特色功能,逐步提升商贸、综合服务等功能。

鳌山湾港区:是青岛港可持续发展的重要战略资源,近期服务地方经济社会发展和海洋战略性新兴产业,远期结合青岛东部湾区城市、产业发展或国家重大生产力布局需要,逐步拓展港口运输、商贸物流、综合服务等功能。

值得一提的是,此次新版总规在国内创新提出了“战略留白”方案,对董家口港区棋子湾作业区(18.16平方公里)、鳌山湾港区(16.36平方公里)相应远景发展空间实施战略留白。

规划综合通过能力达到8.3亿吨

根据港口资源现状和发展潜力,新版总规将黄岛、前湾、董家口作为重要港区,规划综合通过能力8.3亿吨,较现有通过能力再翻一番。

近年来,青岛不断加大港口基础设施建设力度,扎实开展港口项目建设攻坚,持续锻造经济发展的“硬核力量”。市交通运输局港口处处长姜佐臣介绍,2023年以来,前湾港区自动化码头三期、振华原油库工程等12个项目相继竣工,新增年通过能力643万吨、70万标准箱,新增库容200万立方米。积极争取将青岛港董家口港区北三突堤7-8号泊位工程、琅琊台湾作业区湾底通用码头工程和东部集装箱码头工程列入《全国港口与航道布局规划》。目前,青岛港共拥有生产性泊位126个,其中万吨级泊位100个。40万吨级矿石泊位、30万吨级原油泊位、集装箱自动化码头陆续建成,青岛港成为我国北方最大外贸原油接卸港、北方三大外贸铁矿石接卸港之一、北方最大集装箱干线港。

以新版总规获批为契机,前湾港区将加快推进总投资168亿元的前湾港区集装箱升级改造工程,对已建成的集装箱、件杂货、多用途泊位进行升级改造,全力建设东北亚领先的集装箱枢纽;董家口港区将加快启动董家口港区北三突堤7-8号泊位、董家口港区琅琊台湾湾底通用码头、董家口港区琅琊台湾东部集装箱码头等总投资310多亿元的重点工程建设,届时将新增年通过能力1.3亿吨、1160万标准箱,为再造一个“青岛港”提供强力支撑。

董家口港区拥有国内首个投产运行的40万吨级矿石码头。一座长长的码头直伸入海,码头上鲜见忙碌的工作人员,只见抓斗在码头、大船间忙碌工作……日前,第391艘40万吨级大船“远真海”轮靠泊董家口港区40万吨级矿石码头。“远真海”轮长360米,宽65米,载重39.2万余吨,是名副其实的“超级巨轮”。山东港口青岛港董矿公司安全环保科技部部长助理高玉军介绍,“远真海”轮来自巴西,载有高硅巴粗矿石,一般42小时之内便能完成接卸。

距离这座码头不远,董家口港区第二座40万吨级矿石码头——万邦矿石码头正驶入建设“快车道”,将于2025年6月建成。届时,董家口港区铁矿石接卸能力将提升1600万吨,堆场面积增加125万平方米,与原矿石码头形成联动效应,提升腹地铁矿石贸易运输效益,将进一步放大董家口港区辐射带动能力,助推港口结构调整和转型升级,优化港口功能。

▲新版总规将助力青岛加快建设世界一流海洋港口。

▼山东港口青岛港前湾集装箱码头作业繁忙有序。

“一湾两翼辖六区”

新版总规提出构建“一湾两翼辖六区”的总体发展格局,即青岛港将环胶州湾和南翼董家口、北翼鳌山湾布局发展,下辖老港、黄岛、前湾、海西湾、董家口和鳌山湾共六大港区。

老港区:结合青岛城市发展要求,与青岛建设国际邮轮港城的目标深度融合,以转型升级、提质增效为重点方向。规划老港区以国际邮轮等旅客运输为主,兼顾集装箱和城市物资运输功能,积极拓展商贸、金融、信息、文旅服务等功能。

黄岛港区:以液体散货运输为主,为国家石油储备基地、临港石化企业及腹地炼化企业提供运输服务。与临港产业发展实际相协调,适时调减液体散货运输量。

前湾港区:是青岛港综合运输核心枢纽的骨干和主要基础、集装箱运输的重点港区。规划以外贸集装箱干线运输为主,兼顾部分散杂货、商品汽车滚装运输功能。矿石等大宗干散货逐步向董家口转移,积极提升港口现代港航服务和综合保税物流、商贸、信息服务等功能。

海西湾港区:海西湾港区是我国主要的船舶产业基地之一。规划海西湾港区以服务造船、修船、海洋工程建造等临港工业为主,加快推进产业转型升级,深化融合功能,逐步发展成为先进海工装备制造基地。

董家口港区:是青岛港持续发展的重要港区,承担青岛港主要的增量运输需求以及老港、前湾、黄岛等港区的部分货种运输功能转移,以石油及制品、金属矿石、粮食、煤炭、液化天然气(LNG)等大宗物资和集装箱运输为主,兼顾钢铁、木材等货物运输功能,拓展港口冷链物流等特色功能,逐步提升商贸、综合服务等功能。

鳌山湾港区:是青岛港可持续发展的重要战略资源,近期服务地方经济社会发展和海洋战略性新兴产业,远期结合青岛东部湾区城市、产业发展或国家重大生产力布局需要,逐步拓展港口运输、商贸物流、综合服务等功能。

完善航运服务集聚区港口功能配套

当前,全球航运市场正向全程供应链转变,主要港口加速向复合型和组合式枢纽发展,对航运服务业和综合服务环境提出了更高要求。

若论港口条件,青岛位列全球前列。目前,青岛港开通航线220余条,通达全球180多个国家和地区的700多个港口,航线密度稳居中国北方港口首位,货物吞吐量、集装箱吞吐量稳居全球第四和第五。由中国经济信息社与交通运输部水运科学研究院联合发布的《世界一流港口综合评价报告(2024)》显示,青岛港在“世界前列”方阵中居第四位,并且连续两年在“世界前列”排名中位次前移。

不过,与世界先进港口相比,青岛港“港强航弱”的特征非常明显。基于此,今年的青岛市政府工作报告明确提出,“大力发展航运金融、航运保险、海事仲裁等高端航运服务业,打造现代航运综合服务示范区”。

以建设世界一流海洋港口为目标,今年,青岛发力建设国际航运中心,加快从物流港向枢纽港、贸易港、金融港、服务港转型,努力在山东打造世界级海洋港口群、打造现代海洋经济发展高地中“打头阵、当先锋”。

一座国际航运中心既要有关港口基础条件,也离不开发达的航运金融、航运保险、航运经纪、海事仲裁、信息咨询等现代航运服务业。放眼全球,伦敦、新加坡、上海等全球领先的国际航运中心城市也用实践证明“软实力”的重要性。就吞吐量而言,青岛港早已远超伦敦敦。但伦敦仍然是公认的国际航运中心,全球20%的船级管理机构常驻伦敦,海事仲裁占据全球90%份额,船舶租赁、船舶融资、航运保险等航运要素高度集聚。

前不久发布的2024新华·波罗的海国际航运中心发展指数报告显示,新加坡、伦敦、上海居全球航运中心城市综合实力前三,青岛居第15位。这份报告主要从港口条件、航运服务和综合环境三个维度,衡量国际航运中心港口城市综合实力。其中,港口条件所占权重为0.2,航运服务所占权重为0.5,综合环境所占权重为0.3。该报告透露的信息显示,与世界先进国际航运中心城市相比,青岛现代高端航运服务业产业要素不全,航运保险、融资租赁、航运经纪等发展基础较弱,具有很大的提升空间。

着眼打造引领型现代海洋城市,建设国际航运中心的发展定位,新版总规抓重点、固强项、补短板,进一步完善了航运服务集聚区港口功能配套——依托国际邮轮港区加速聚集金融保险、船舶管理、海事仲裁等航运服务企业和机构;依托山东自贸区青岛片区重点发展国际贸易、航运物流等产业,强化发展国际中转、跨境电商、汽车整车进口等贸易新业态新模式;依托董家口经济区积极发展原油、铁矿石、液化天然气等大宗商品贸易,全面提升青岛国际航运中心竞争力。

构建快捷连通的网格放射型集疏运格局

每一个国际航运中心都有强大的腹地作为后盾。以国际知名的航运中心鹿特丹和纽约为例,鹿特丹的腹地包括荷兰、德国、瑞士等欧共体国家,欧共体30%的外贸出口、75%的莱茵河转运货物都通过鹿特丹;纽约的核心腹地是纽约和新泽西州,中转腹地有14个州,是美国传统的制造产业带。

黄河重大国家战略的推进实施,为青岛港扩大经济腹地、打造国际航运中心提供了有利条件。

青岛港作为北方第一大大外贸口岸,长期以来是黄河流域进出口企业的首选,河南、陕西半数以上的出口货物从青岛港出海。目前,青岛港在主要物流枢纽城市建设内陆港50个,开通海铁联运线路80余条,初步形成覆盖山东、辐射黄河流域的陆海联动发展格局,进一步增强了青岛作为沿黄流域“经济出海口”的地位,构建起黄河流域与世界无缝衔接、高效运转的“黄金通道”。2023年,青岛海铁联运箱量达221万标准箱,同比增长16%,连续9年位居全国沿海港口城市首位;从集装箱货物流向区域看,沿黄九省(区)占比超过90%。

物流运输通道的畅达,需要构建高效便捷绿色低碳的港口集疏运体系。目前,青岛前湾港区集装箱公路疏港压力较大,港区南岸无铁路疏港通道。董家口港区疏港铁路、管线配套滞后于码头建设,公路集疏运占比仍较高。新版总规强化了港口后方公路、铁路、管道等集疏运通道规划配置。围绕环胶州湾港区运输结构调整,有序推进前湾港区北岸公路、铁路改造,力争打造客货分流的立体化港城综合交通体系。着眼董家口港区发展需求,加快推进董家口至五莲铁路及胶新铁路扩能改造工程,力争2027年建成通车;加快推进沈海高速(南村至青岛日照界段)改扩建项目、董家口至梁山高速公路建设,分别计划于2025和2026年完工通车,构建港口快捷连通的网格放射型集疏运格局。

面向辽阔的海洋,青岛将加快打造通达全球的航运物流网络。深化拓展东南亚、印巴、澳新等“一带一路”及RCEP航线组群。2024年计划新增集装箱航线10条,海铁联运量预计突破235万标准箱。

港兴通天下。沿着新版总规擘画的蓝图,青岛将加快迈向世界一流海洋港口,港产城融合发展也将打开更大的发展空间。