

从登陆艇到万吨巨轮

潍坊港:滩涂上挖出来的黄金航道

每公里落差不超过半米的北海滩涂,曾经将潍坊人的远洋梦想阻挡了近一个世纪之久,也一直是这个沿海城市心中的隐痛。

为了不让“蓝海时代”的发展机遇再次擦肩而过,滨海人在上个世纪90年代迈出了深海航道建设的步伐,凭借着几代人的心力传承和艰苦奋斗,硬是挖出了一段拥有着近10米水深的黄金航道。

从只能接纳登陆艇到轻松停靠万吨级巨轮,凭借着这个大肚量,潍坊拥有外贸大型货轮大型港口已不仅仅是梦想。

大货轮曾经望港兴叹

追溯潍坊港航历史,可至清末时期羊口、下营的自然岸坡装卸作业的民间码头和帆船捕捞业,新中国成立后,港航业开始步入发展建设轨道,渔港逐步向商港过渡。

1974、1976和1982年,羊口、下营和央子港先后开始筹建,且陆续运营投产,但受条件所限,年通过能力不过60万吨。

1986年,潍坊北港通航,使每个建港者激动万分。那时北港的运输方式主要是用拖船拖泊船,效率很低,如今的拖挂车一般。当时的设计年运力是15万吨,如今3天便可完成的任务,在当时已经是“天文数字”。

潍坊北港初建时,艇小船陋,船员们的小艇经常在往返途中遇到六七级的大风。每当遇到大风大雨,船员们驾驶的登陆艇便晃动得厉害,艇身的倾角在10度以上。那时候,登陆艇避风都要驶到白浪河中。

1990年,潍坊港务局购买了潍坊港的第一条货轮“鸢飞号”,然而令人遗憾的是,3700吨级的“鸢飞号”却因潍坊北港的容纳条件不够,无法进入潍坊。

正是看到了潍坊北港的容纳条件有限,潍坊人决定开建一处能容纳更大吨位船只,吞吐量更大的深水港口。正是这个决定,拉开了潍坊走向海运重要港口城市的序幕。

挖出来的万吨级港口

1996年5月13日,潍坊港正式开工建设,虽然没有多少经验,但是,建设者们从点滴的细节做起,航道开深了,就用石块回填;挖浅了,就再度劳动,开的航道基础,基本都是一次验收通过。

到了2020年,森达美港的港口航道将浚深到5万吨级,这并非简单意义上的数字增加,而是意味着,届时将有数不少的大型外贸船只前来潍坊港“报到”,潍坊也将真正成为可以与兄弟城市港口相比的深水大港。

但是用不了多久,潍坊港便可以独当一面,成为可以接纳外贸大型货轮的大型港口了。

到了2020年,森达美港的港口航道将浚深到5万吨级,这并非简单意义上的数字增加,而是意味着,届时将有数不少的大型外贸船只前来潍坊港“报到”,潍坊也将真正成为可以与兄弟城市港口相比的深水大港。

2003年9月5日,潍坊港有限责任公司与马来西亚森达美集团合资成立潍坊森达美港有限公司,森达美集团投资15亿元人民币,建设万吨级码头和万吨级航道及防波挡沙堤工程。自此,潍坊港中港区有了新的名字——“森达美港”。

2010年12月20日,“金航宇9号”货轮缓缓驶入潍坊森达美港万吨级码头,成为第一艘停靠在该码头的万吨级货轮。从只能容纳两三千吨级的货轮到一跃成为万吨级大港,万吨级码头给潍坊港带来的意义,比它本身所能承载的还要多。

2011年7月8日,交通运输部增加了潍坊港、安庆港为两岸海运直航港口。这使得潍坊港实现了对台湾

的海运直航。这其中的意义,不仅仅在于使两地的海运成本大大降低,或者提高潍坊本地企业的竞争力那么简单。更重要的是,潍坊—台湾的通航,使众多台商投资潍坊的兴趣骤然提高,对于整个滨海新区来讲,这才是价值所在。

5万吨级深水大港的期盼

如今双堤环抱下的森达美港,每天都有来自不同地域的船舶投入她的怀抱,随着吞吐量的增加和通用码头容积量的不断攀升,森达美港的胸怀也正在宽阔起来。

港口初建时,码头只能容纳几千吨级的小型货轮,货物范围和业务往来地区都很有限,然而,这已经使当地企业受益匪浅,从外地港口通过陆路运输的运费可省去许多,以进一吨原油为例,省去的运费便可省四五十元,若以年为单位测算,企业省去的费用便相当可观。

2010年,潍坊港有了万吨级码头,而两万吨级码头也在规划当中。目前,潍坊港的进出口货物主要为原盐、纯碱、油和液化品、矿石、煤炭、粮食等货物,韩国、朝鲜、日本、俄罗斯等国家和东南亚国家与地区是潍坊外贸业务往来的主要对象。

而由于码头容纳条件所限,韩国、日本等东亚国家以及不少东南亚国家的数万吨级货轮,往往无法直接行驶到潍坊,潍坊港周围的6万吨级莱州港、10万吨级龙口港以及30万吨级的黄岛港,接纳着巨轮货轮运来的货物,像用小型货轮转运到潍坊港。也是因此,潍坊港与周边深水大港建立了密切的合作关系。

但是用不了多久,潍坊港便可以独当一面,成为可以接纳外贸大型货轮的大型港口了。

到了2020年,森达美港的港口航道将浚深到5万吨级,这并非简单意义上的数字增加,而是意味着,届时将有数不少的大型外贸船只前来潍坊港“报到”,潍坊也将真正成为可以与兄弟城市港口相比的深水大港。

2003年9月5日,潍坊港有限责任公司与马来西亚森达美集团合资成立潍坊森达美港有限公司,森达美集团投资15亿元人民币,建设万吨级码头和万吨级航道及防波挡沙堤工程。自此,潍坊港中港区有了新的名字——“森达美港”。

2010年12月20日,“金航宇9号”货轮缓缓驶入潍坊森达美港万吨级码头,成为第一艘停靠在该码头的万吨级货轮。从只能容纳两三千吨级的货轮到一跃成为万吨级大港,万吨级码头给潍坊港带来的意义,比它本身所能承载的还要多。

2011年7月8日,交通运输部增加了潍坊港、安庆港为两岸海运直航港口。这使得潍坊港实现了对台湾

的海运直航。这其中的意义,不仅仅在于使两地的海运成本大大降低,或者提高潍坊本地企业的竞争力那么简单。更重要的是,潍坊—台湾的通航,使众多台商投资潍坊的兴趣骤然提高,对于整个滨海新区来讲,这才是价值所在。

如今双堤环抱下的森达美港,每天都有来自不同地域的船舶投入她的怀抱,随着吞吐量的增加和通用码头容积量的不断攀升,森达美港的胸怀也正在宽阔起来。

港口初建时,码头只能容纳几千吨级的小型货轮,货物范围和业务往来地区都很有限,然而,这已经使当地企业受益匪浅,从外地港口通过陆路运输的运费可省去许多,以进一吨原油为例,省去的运费便可省四五十元,若以年为单位测算,企业省去的费用便相当可观。

2010年,潍坊港有了万吨级码头,而两万吨级码头也在规划当中。目前,潍坊港的进出口货物主要为原盐、纯碱、油和液化品、矿石、煤炭、粮食等货物,韩国、朝鲜、日本、俄罗斯等国家和东南亚国家与地区是潍坊外贸业务往来的主要对象。

而由于码头容纳条件所限,韩国、日本等东亚国家以及不少东南亚国家的数万吨级货轮,往往无法直接行驶到潍坊,潍坊港周围的6万吨级莱州港、10万吨级龙口港以及30万吨级的黄岛港,接纳着巨轮货轮运来的货物,像用小型货轮转运到潍坊港。也是因此,潍坊港与周边深水大港建立了密切的合作关系。

但是用不了多久,潍坊港便可以独当一面,成为可以接纳外贸大型货轮的大型港口了。

到了2020年,森达美港的港口航道将浚深到5万吨级,这并非简单意义上的数字增加,而是意味着,届时将有数不少的大型外贸船只前来潍坊港“报到”,潍坊也将真正成为可以与兄弟城市港口相比的深水大港。

2003年9月5日,潍坊港有限责任公司与马来西亚森达美集团合资成立潍坊森达美港有限公司,森达美集团投资15亿元人民币,建设万吨级码头和万吨级航道及防波挡沙堤工程。自此,潍坊港中港区有了新的名字——“森达美港”。

2010年12月20日,“金航宇9号”货轮缓缓驶入潍坊森达美港万吨级码头,成为第一艘停靠在该码头的万吨级货轮。从只能容纳两三千吨级的货轮到一跃成为万吨级大港,万吨级码头给潍坊港带来的意义,比它本身所能承载的还要多。

2011年7月8日,交通运输部增加了潍坊港、安庆港为两岸海运直航港口。这使得潍坊港实现了对台湾

的海运直航。这其中的意义,不仅仅在于使两地的海运成本大大降低,或者提高潍坊本地企业的竞争力那么简单。更重要的是,潍坊—台湾的通航,使众多台商投资潍坊的兴趣骤然提高,对于整个滨海新区来讲,这才是价值所在。

如今双堤环抱下的森达美港,每天都有来自不同地域的船舶投入她的怀抱,随着吞吐量的增加和通用码头容积量的不断攀升,森达美港的胸怀也正在宽阔起来。

港口初建时,码头只能容纳几千吨级的小型货轮,货物范围和业务往来地区都很有限,然而,这已经使当地企业受益匪浅,从外地港口通过陆路运输的运费可省去许多,以进一吨原油为例,省去的运费便可省四五十元,若以年为单位测算,企业省去的费用便相当可观。

2010年,潍坊港有了万吨级码头,而两万吨级码头也在规划当中。目前,潍坊港的进出口货物主要为原盐、纯碱、油和液化品、矿石、煤炭、粮食等货物,韩国、朝鲜、日本、俄罗斯等国家和东南亚国家与地区是潍坊外贸业务往来的主要对象。

而由于码头容纳条件所限,韩国、日本等东亚国家以及不少东南亚国家的数万吨级货轮,往往无法直接行驶到潍坊,潍坊港周围的6万吨级莱州港、10万吨级龙口港以及30万吨级的黄岛港,接纳着巨轮货轮运来的货物,像用小型货轮转运到潍坊港。也是因此,潍坊港与周边深水大港建立了密切的合作关系。

但是用不了多久,潍坊港便可以独当一面,成为可以接纳外贸大型货轮的大型港口了。

到了2020年,森达美港的港口航道将浚深到5万吨级,这并非简单意义上的数字增加,而是意味着,届时将有数不少的大型外贸船只前来潍坊港“报到”,潍坊也将真正成为可以与兄弟城市港口相比的深水大港。

2003年9月5日,潍坊港有限责任公司与马来西亚森达美集团合资成立潍坊森达美港有限公司,森达美集团投资15亿元人民币,建设万吨级码头和万吨级航道及防波挡沙堤工程。自此,潍坊港中港区有了新的名字——“森达美港”。

2010年12月20日,“金航宇9号”货轮缓缓驶入潍坊森达美港万吨级码头,成为第一艘停靠在该码头的万吨级货轮。从只能容纳两三千吨级的货轮到一跃成为万吨级大港,万吨级码头给潍坊港带来的意义,比它本身所能承载的还要多。

2011年7月8日,交通运输部增加了潍坊港、安庆港为两岸海运直航港口。这使得潍坊港实现了对台湾

的海运直航。这其中的意义,不仅仅在于使两地的海运成本大大降低,或者提高潍坊本地企业的竞争力那么简单。更重要的是,潍坊—台湾的通航,使众多台商投资潍坊的兴趣骤然提高,对于整个滨海新区来讲,这才是价值所在。

如今双堤环抱下的森达美港,每天都有来自不同地域的船舶投入她的怀抱,随着吞吐量的增加和通用码头容积量的不断攀升,森达美港的胸怀也正在宽阔起来。

港口初建时,码头只能容纳几千吨级的小型货轮,货物范围和业务往来地区都很有限,然而,这已经使当地企业受益匪浅,从外地港口通过陆路运输的运费可省去许多,以进一吨原油为例,省去的运费便可省四五十元,若以年为单位测算,企业省去的费用便相当可观。

2010年,潍坊港有了万吨级码头,而两万吨级码头也在规划当中。目前,潍坊港的进出口货物主要为原盐、纯碱、油和液化品、矿石、煤炭、粮食等货物,韩国、朝鲜、日本、俄罗斯等国家和东南亚国家与地区是潍坊外贸业务往来的主要对象。

而由于码头容纳条件所限,韩国、日本等东亚国家以及不少东南亚国家的数万吨级货轮,往往无法直接行驶到潍坊,潍坊港周围的6万吨级莱州港、10万吨级龙口港以及30万吨级的黄岛港,接纳着巨轮货轮运来的货物,像用小型货轮转运到潍坊港。也是因此,潍坊港与周边深水大港建立了密切的合作关系。

但是用不了多久,潍坊港便可以独当一面,成为可以接纳外贸大型货轮的大型港口了。

到了2020年,森达美港的港口航道将浚深到5万吨级,这并非简单意义上的数字增加,而是意味着,届时将有数不少的大型外贸船只前来潍坊港“报到”,潍坊也将真正成为可以与兄弟城市港口相比的深水大港。

2003年9月5日,潍坊港有限责任公司与马来西亚森达美集团合资成立潍坊森达美港有限公司,森达美集团投资15亿元人民币,建设万吨级码头和万吨级航道及防波挡沙堤工程。自此,潍坊港中港区有了新的名字——“森达美港”。

2010年12月20日,“金航宇9号”货轮缓缓驶入潍坊森达美港万吨级码头,成为第一艘停靠在该码头的万吨级货轮。从只能容纳两三千吨级的货轮到一跃成为万吨级大港,万吨级码头给潍坊港带来的意义,比它本身所能承载的还要多。

2011年7月8日,交通运输部增加了潍坊港、安庆港为两岸海运直航港口。这使得潍坊港实现了对台湾

的海运直航。这其中的意义,不仅仅在于使两地的海运成本大大降低,或者提高潍坊本地企业的竞争力那么简单。更重要的是,潍坊—台湾的通航,使众多台商投资潍坊的兴趣骤然提高,对于整个滨海新区来讲,这才是价值所在。

如今双堤环抱下的森达美港,每天都有来自不同地域的船舶投入她的怀抱,随着吞吐量的增加和通用码头容积量的不断攀升,森达美港的胸怀也正在宽阔起来。

港口初建时,码头只能容纳几千吨级的小型货轮,货物范围和业务往来地区都很有限,然而,这已经使当地企业受益匪浅,从外地港口通过陆路运输的运费可省去许多,以进一吨原油为例,省去的运费便可省四五十元,若以年为单位测算,企业省去的费用便相当可观。

2010年,潍坊港有了万吨级码头,而两万吨级码头也在规划当中。目前,潍坊港的进出口货物主要为原盐、纯碱、油和液化品、矿石、煤炭、粮食等货物,韩国、朝鲜、日本、俄罗斯等国家和东南亚国家与地区是潍坊外贸业务往来的主要对象。

而由于码头容纳条件所限,韩国、日本等东亚国家以及不少东南亚国家的数万吨级货轮,往往无法直接行驶到潍坊,潍坊港周围的6万吨级莱州港、10万吨级龙口港以及30万吨级的黄岛港,接纳着巨轮货轮运来的货物,像用小型货轮转运到潍坊港。也是因此,潍坊港与周边深水大港建立了密切的合作关系。

但是用不了多久,潍坊港便可以独当一面,成为可以接纳外贸大型货轮的大型港口了。

到了2020年,森达美港的港口航道将浚深到5万吨级,这并非简单意义上的数字增加,而是意味着,届时将有数不少的大型外贸船只前来潍坊港“报到”,潍坊也将真正成为可以与兄弟城市港口相比的深水大港。

2003年9月5日,潍坊港有限责任公司与马来西亚森达美集团合资成立潍坊森达美港有限公司,森达美集团投资15亿元人民币,建设万吨级码头和万吨级航道及防波挡沙堤工程。自此,潍坊港中港区有了新的名字——“森达美港”。

2010年12月20日,“金航宇9号”货轮缓缓驶入潍坊森达美港万吨级码头,成为第一艘停靠在该码头的万吨级货轮。从只能容纳两三千吨级的货轮到一跃成为万吨级大港,万吨级码头给潍坊港带来的意义,比它本身所能承载的还要多。

2011年7月8日,交通运输部增加了潍坊港、安庆港为两岸海运直航港口。这使得潍坊港实现了对台湾

的海运直航。这其中的意义,不仅仅在于使两地的海运成本大大降低,或者提高潍坊本地企业的竞争力那么简单。更重要的是,潍坊—台湾的通航,使众多台商投资潍坊的兴趣骤然提高,对于整个滨海新区来讲,这才是价值所在。

如今双堤环抱下的森达美港,每天都有来自不同地域的船舶投入她的怀抱,随着吞吐量的增加和通用码头容积量的不断攀升,森达美港的胸怀也正在宽阔起来。

港口初建时,码头只能容纳几千吨级的小型货轮,货物范围和业务往来地区都很有限,然而,这已经使当地企业受益匪浅,从外地港口通过陆路运输的运费可省去许多,以进一吨原油为例,省去的运费便可省四五十元,若以年为单位测算,企业省去的费用便相当可观。

2010年,潍坊港有了万吨级码头,而两万吨级码头也在规划当中。目前,潍坊港的进出口货物主要为原盐、纯碱、油和液化品、矿石、煤炭、粮食等货物,韩国、朝鲜、日本、俄罗斯等国家和东南亚国家与地区是潍坊外贸业务往来的主要对象。

而由于码头容纳条件所限,韩国、日本等东亚国家以及不少东南亚国家的数万吨级货轮,往往无法直接行驶到潍坊,潍坊港周围的6万吨级莱州港、10万吨级龙口港以及30万吨级的黄岛港,接纳着巨轮货轮运来的货物,像用小型货轮转运到潍坊港。也是因此,潍坊港与周边深水大港建立了密切的合作关系。

但是用不了多久,潍坊港便可以独当一面,成为可以接纳外贸大型货轮的大型港口了。

到了2020年,森达美港的港口航道将浚深到5万吨级,这并非简单意义上的数字增加,而是意味着,届时将有数不少的大型外贸船只前来潍坊港“报到”,潍坊也将真正成为可以与兄弟城市港口相比的深水大港。