

80年初心如磐

《烟台日报》创刊80周年特别报道

1945-2025

与城同行

开放之城

烟台港建立通达全球180多个国家和地区的150多条航线网络

港城共生，赴远阔山海

YMG全媒体记者 童佳怡 通讯员 张磊 摄影报道

一座港如何塑造一座城？每个城市都有不同的答案。对于烟台而言，“因海而生，凭港而兴”便是最生动的注脚。

回望烟台港的发展历程，这份“港城共生”的紧密联结清晰可辨。地处烟台主城区的大港，自1861年开埠通商至今，始终与城市发展同频共振：从新中国成立初期年吞吐量仅4.7万吨的小型港口，逐步蜕变为年吞吐量突破5.02亿吨的现代化综合性大港，担起了烟台发展的“硬核脊梁”。

如今，站在万亿之城与全省港口一体化改革发展的平台上，烟台港已完成从古代海上丝绸之路枢纽到世界级港口的华丽转身：建设“中非双向物流黄金大通道”，架起中非经贸“海上高速公路”；贯通德龙烟铁路，打开沿黄陆海新通道；构建多式联运模式，建立起通达全球180多个国家和地区的150多条航线网络……当下的烟台港，正以更开放的姿态完善全球航运服务体系，推动烟台更好地融入全球经济大循环，更让这座兼具历史底蕴与现代活力的港城，持续传递出开放包容、动能澎湃的独特声量。

从通商口岸到开放枢纽：开放基因的百年传承

从古至今，烟台与烟台港始终有着千丝万缕的联系，而在这众多联结之中，“开放”无疑是最深沉的基因。

1984年，烟台被确定为全国14个沿海开放城市之一，烟台港的开放“基因”被彻底激活，由此迎来千载难逢的发展机遇，正式步入了全面发展的新阶段。于港口而言，航线的开通是“开放”最真实的写照。1996年，烟台港开通至韩国釜山、群山的客货班轮航线，中韩间的国际客货运输量持续增长，为烟台的对外开放和经济发展提供了有力支撑。紧接着，烟台港的建设得到了国家层面的高度重视，其一、二、三期建设工程均被列为国家重点工程。经过多年的持续攻坚，2001年12月，随着三期工程通过竣工验收，烟台港的规模实现了质的飞跃——拥有泊位47个，其中21个为深水泊位，为后续更深层次的开放、更广泛的国际合作奠定了坚实的硬件基础。

随着港口实力不断提升，烟台港的发展版图持续拓展，背后是烟台对外开放的深度和广度不断延伸。2004年9月，烟台港务局改制成立烟台港集团有限公司，启动烟台港西港区的建设，这不仅带动了烟台“西进”的步伐，还开启了多港区协同发展的新格局，城市对外开放空间进一步扩大。山东省港口集团组建成立后，全省港口一体化改革纵深推进，烟台港吞吐量5年增长1.5亿吨，经营利润、利润总额分别是5年前的7倍和3.8倍；烟台港5年向烟台市纳税47亿元，纳税额升至全市前十，贡献外贸进出口额1600亿元。港口对外开放的能级进一步提升，港口、产业、城市就此形成互相促进的良性机制。不难发现，烟台港的每一次跨越，都深刻影响着烟台这座城市的发展轨迹。

从曾经的百年老港到五大现代化港区，从通商口岸到全球枢纽，如今的烟台港已成长为世界级港口：拥有各类生产性泊位100个，其中万吨级以上深水泊位87个，泊位岸线长度约24公里，跻身全球沿海港口吞吐量前十。

借势机遇：打造对外开放新高地的双向突破

港口，是烟台对外开放的最大资源，更是这座城市实现陆海统筹、迈向世界舞台的关键支点。

在共建“一带一路”、区域协调发展战略等重大机遇叠加的背景下，烟台港正以建设一流港口为坚实依托，全力开辟对外合作的海上大通道，致力于打造对外开放的新高地。

盛夏烈日炙烤下的烟台港西港区矿石码头，一派繁忙而有序的景象。来自非洲几内亚的铝土矿船“沙钢信心”稳稳停靠在泊位，各项装卸作业有条不紊地推进。“如今，几内亚铝土矿船平均每周到港6—7艘，在海上还有多艘矿船正陆续驶来。”矿石公司生产调度中心主任崔建伟介绍道。自2015年11月“中非双向物流黄金大通道”正式贯通以来，这条全长11400多海里、横跨太平洋、印度洋、大西洋的多式联运全程物流方案，已累计接卸非洲铝土矿近2.4亿吨，成为中非贸易往来的重要纽带。

依托这一成熟的物流链，烟台港进一步创新探索，打造出“铝土矿一件杂货”重去重回模式，有效提升了物流通道的利用效率。如今，中非件杂货班轮航线已成功通达20余个非洲国家，返程件杂货发运总量突破1200万吨，为中国与非洲各国的商品流通搭建了更为便捷的桥梁。“双向大通道”的高效运转，不仅密切了中非贸易联系，更让烟台港逐步构建起件杂货的“全球生态圈”。近年来，烟台港持续发力，相继开通“烟台—意大利”“烟台—巴西”“蓬莱—圭亚那”“龙口—开曼群岛”等多条新航线。这些新航线加速推动烟台港构建起直达亚洲、非洲、南北美洲、欧洲的28条件杂货全球航线网络，涵盖项目物资、风电设备、工程建材、机械车辆等200余个货类，让更多“中国造”“烟台造”沿着这些海上通道走向更广阔的海外市场。

若说向外是烟台港锚定全球、贯通四海的开放之姿，那么向内便是其串联陆海、畅联腹地的融合之势。6月13日，满载3100吨几内亚铝土矿的货运班列一声长鸣，沿着崭新的德龙烟铁路“拉直”通道，昂首西进，直抵千里之外的内蒙古召盟。这条被寄予十余载厚望的德龙烟铁路海铁联运跨省新通道宣告全线贯通，烟台终于拥有了一条真正贯通东西的铁路大通道。

“这条千公里‘黄金动脉’的贯通，其意义远非缩短距离这般简单。”烟台港生产调度中心副主任、德龙烟铁路一体化推进办公室主任赛伟说，“它不仅精准地将港口的腹地和经济触角强力推向广袤的中西部，还为烟台建设全国性综合交通枢纽增添了至关重要的铁路砝码。”

西行列车扬起的风笛声还在回荡，7月24日，“烟台—马场壕”铝土矿海铁联运班列首列开行，德龙烟铁路跨省通道再添新支点，烟台向内融合、联动腹地的路径也愈发宽广。

双向赋能下的港城融合：从流量到能量的质变

迈向万亿城市之列后的烟台，对产业项目的需求愈发迫切。港口，无疑成为承载临港产业集群的核心阵地。

8月1日，“盛达联航”轮在山东港口烟台港顺利完成装船首发，船上搭载的3支153米超大尺寸海上风电叶片备受瞩目。这是继此前创下126米风叶吊装纪录后的又一突破，再次刷新了全球已下线最长风电叶片的吊装纪录。

从126米到153米，纪录频频“上新”的背后，是中国（蓬莱）海上风电国际母港日趋完善的海上风电装备制造体系，也是烟台港通过技术创新与业务拓展，助力烟台打造绿色低碳高质量发展示范区的重要支撑。以港口为支点，深化港产城融合，已成为烟台港“加快建设世界一流港口”的关键一环。

今年3月，烟台港首次大规模发运371台出口二手车，标志着中国北方二手车集散基地在此落地。仅仅3个月，全球最大9500车位汽车滚装船“安吉宏盛”轮在烟台港完成首航，装载4000余台出口汽车前往欧洲。短短数月的两次突破，足见烟台港在商品物流领域的实力。近年来，烟台港率先集成滚装、吊装、集装箱、框架箱全运输模式，开通16条内外贸航线，形成覆盖全球主要商品车码头的物流网络。2024年，其商品车作业量突破73万辆，国际中转量居全国首位；更通过应用AGV无人搬运车、建设自动化立体堆场、部署太阳能供电系统等，构建了一个高度集成化、智能化和绿色化的码头运营体系，成为智慧化港口建设的标杆。这种从“流量”到“增量”的转化，不仅巩固了港口作为城市经济“压舱石”的地位，更通过物流链与产业链的深度耦合，为临港产业集群的崛起奠定了基础。

如今，全球港口正加速向适应国际经济、贸易、航运和物流发展要求的第四代港口转型。抓住机遇，烟台港紧紧围绕山东港口打造“依托港口的一流供应链综合服务体系”的战略部署，通过数字化转型、绿色能源应用和“港口+物流+金融+贸易”的全链条服务，不断提升自身的核心竞争力。

事实上，烟台与烟台港始终是双向赋能、彼此成就：

从顶层设计看，烟台接连出台《关于推进港产城深度融合发展的实施意见》《烟台国际航运中心建设规划（2023—2035）》等文件，明晰了烟台港作为港口型国家物流枢纽建设运营主体的定位。烟台港以港口为依托，带动物流、经贸、产业协同发展，持续推动港区、城区、园区“三区互融”迈向新高度。

从项目建设看，5年来，烟台港累计建设项目535个，其中30万吨级原油码头二期、原油管道复线、裕龙原油管道等工程已相继投入使用，中石化龙口LNG接收站项目基本完工，供应链综合服务中心“双子塔楼”项目、西港区LNG接收站工程加速推进。

当港口的“硬实力”与城市的“软环境”深度融合，烟台的空间格局与品质内涵正经历深刻变革：芝罘湾港区通过“一突堤”开发，将工业岸线转化为滨海文化休闲带；蓬莱港区联动临空经济区，构建“海空铁”多式联运枢纽；莱州港区与银海化工产业园协同，推动烟台绿色化工联动发展。港口与城市的“空间折叠”，让生产、生活、生态有机融合——曾经的码头作业区变身文旅新地标，传统的工业走廊升级为创新走廊，城市的“滨海基因”与港口的“开放基因”相互激荡，勾勒出现代化国际滨海城市的独特轮廓。

从1861年开埠时的舢板帆影，到如今智能码头的巨轮穿梭；烟台港与烟台市的共生史，本质是一部以开放促改革、以改革谋发展的奋斗史。在百年未有之大变局下，这对“港城CP”正以更开放的姿态、更创新的思维、更协同的机制，共同书写新时代海洋强市的新篇章。“港口是城市跃迁的物流枢纽、资源聚集的平台窗口以及转型升级的产业引擎，我们将持续放大这些功能优势，做城市发展最稳固的合伙人。”烟台港党委书记、董事长刘国田表示。

装载着出口汽车的汽车运输船从烟台港起航。



德龙烟铁路海铁联运跨省新通道全线贯通。