

1976年,狼山港围堰吹填正式动工,长江沿线上第一个深水大港建设拉开帷幕——

# 港口峥嵘,通江达海开放向未来

岁月留痕

采访手记

南通是江苏省唯一同时拥有长江岸线和黄海岸线的城市。因为没有万吨级深水泊位,南通曾被定性为轻纺城。1973年,国家开始重视利用长江下游深水航道,加强港口建设。南通港抢抓机遇,于1976年开工建设,最终建成了长江

岸线上的第一个深水大港。工人肩扛手提地建设码头,第一艘外籍货船停靠狼山港,崭新的客运楼建成使用……9月27日,记者走进南通港(口)集团,一张张泛黄的老照

片和史料,一张张伴随南通港建设成长的笑脸,热情述说着南通港口建设的翻天覆地。如今,南通港早由一个内河小港逐渐发展壮大为江海组合大港,不断远航着未来和希望。

### 积力之举无不胜

百年沧桑听歌起,潮声跃上江海旗。作为江苏唯一滨江临海的城市,南通集“黄金水道”与“黄金海岸”于一身。南边面向国际大都市上海,北边背靠广袤的苏北大平原,南通的区位优势可谓得天独厚。

1904年,张謇先生对天生港的营造,敞开了南通大门。“城因港兴,港为城用”,是人们对港口与城市关系的最好概括。南通港拥有万里长江优质的港口资源。自改革开放以来,长江第一个万吨级泊位、5万吨级泊位、10万吨级泊位、20万吨级泊位均在南通港首建。从江岸线未开发的原始状态,到江海联动的大港崛起,南通一路走来颇为不易。

“我们的青春都献给了港口”“港口人是有一种精气神的,这么多年都没有变”“港口是我生命中很重要的部分……”采访过程中,港口建设的不易、客运的消逝、港口搬迁的不舍、转型发展的坚定,几位港口人口述的历史片段令我们深深动容,“积力之所举”的坚韧不拔更令人印象深刻。因为篇幅所限,动人细节无法在文中一一展现,不失为一种遗憾。

记录并传承的是历史,面对和创造的是未来。从崛起到跨越再到腾飞,南通港口建设积力所举、屡创奇迹。站在新的历史起点上,我们期待南通港再出发,以港口新质生产力为翼,持续成为集聚国内外资源要素的“强磁场”,为南通描绘出更加绚丽的强港画卷。 张辉



扫码看视频

### 行板如歌

## 还江于民,探索经济生态共赢之路

早上不到6时,崇川区狼山镇街道闸桥社区居民王瑞华开始晨跑。现在他所居住的小区东临啬园,南有植物园,西边还有森林公园和滨江公园,这些都是南通五山及沿江地区生态修复和南通港搬迁的成果。他笑着说:“以前沿江码头上堆满了硫磺、铁矿砂,邻居们连被子都不敢晒。现在就像是住在森林里,是真的面向长江、鸟语花香!”

南通因港而兴,亦为港所困。随着港口的发展,狼山水源地保护,散货码头扬尘、噪声,后方陆域用地不足制约港口发展等问题凸显,也给南通生态环境保护带来压力。

“很多同事在码头边流下了不舍的泪水。”范宇梅动情地说,南通港打响了“大转移、大建设、大融合”的攻坚战。2018年,集装箱分公司码头整体搬迁至下游新建的通海港区,2019年又完成了狼山港务分公司和江海港务分公司的整体搬迁工作,把岸线腾出用于生态修复,兑现了“还江于民,还岸于民,还景于民”的承诺。

记者走进南通港横港沙作业基地,只见卸船机抓取货物后,经由输送廊道全封闭送至仓库,再不见以往“用抓斗抓出,借助车辆短驳运输”而造成的扬尘场面。

“我们加快资源整合、业务衔接与功能再造。”华正东介绍说,目前已初步形成沿江通海港区、横港沙作业区、沿海大通州湾港区三大基地经济与生态“双优”、江港与海港“联动”的高质量发展新格局。去年,南通港货物吞吐量超3.4亿吨,位列全国主要沿海港口第14位。

通海港区集装箱吞吐量连年攀升,今年上半年增速位列全国主要港口增速前列;横港沙作业区正在建设长江沿线最大的粮食专用码头,预计2026年投入使用;通州湾港区吕四作业区集装箱码头持续推进智慧绿色港口建设,加快发展港口新质生产力……“铁路进港区、内河到码头、港口通大洋”的现代化港口综合集疏运体系日趋完善。

随着长江经济带、长三角一体化等国家发展战略的阵阵春潮,“八龙过江”逐渐成势,南通正昂首阔步在通江达海向未来的道路上。瞄准“优江拓海、江海联动”高质量发展主线,南通港正持续探索一条可持续、系统性、高质量的港口发展新路,推动港产城融合发展,以道江赶海的精神奏响江海大地的改革强音,为推进中国式现代化南通新实践做出应有的贡献。

本报记者张辉 高阳



通州湾吕四起步港区。记者徐培钦

通港仅作为苏北地区门户港的历史。从此,南通港由小港变为大港,由老港变为新港,使南通的对外开放具备了能力和条件。

## 全面开放,江河时代迈向江海时代

随着狼山港区的建成通航,南通开启了“从长江走向海洋”航运的新篇章,开始了“通向世界”的新历程。

1982年11月,第五届全国人大常委会批准南通港为首批长江对外籍船舶开放的港口之一。

1983年5月24日下午,狼山港作业区码头锣鼓喧天,猎猎彩旗迎风招展。长140米、宽19.13米、吃水9米的巴拿马籍“格陵兰海”号装载着11019吨朝鲜磁铁矿粉,在1号泊位稳稳地靠泊。这是南通港对外轮开放后,靠泊卸载的第一艘万吨级外国籍货轮,现场一片欢腾。

“我是1983年进单位的,正好赶上第一艘外轮‘格陵兰海’号靠狼山港作业。”回忆当年的情形,原港口理货员顾贵新非常自豪。

南通港的对外开放,也促进了城市的对外开放。1984年4月6日,国务院宣布南通市为进一步对外开放的14个沿海港口城市之一。南通也逐步与世界许多国家和地区建立了贸易关系。

1985年,南通港实现货运吞吐量和利润突破“双一千万”的奋斗目标,客运量达341.5万人次,南通港跃入全国大港行列。1986年11月15日,时任中共中央总书记的胡耀邦同志视察南通港并题词:“南通港口通天下”。

1989年,投资1000万的南通港新候船室矗立江边,客运服务蒸蒸日上。1998年1月,狼山港区二期集装箱、多用途泊位通过验收,南通港诞生长江上第一座5万吨级码头。南通港由此踏上中兴之路,逐渐发展成为长江流域内外贸货物中转基地,货物吞吐量中的70%为长江中上游转运。

20世纪80年代末,南通港(口)集团安全总监华正东刚工作时被分配到外轮理货公司。他回忆说:“白天港口人流不息,夜晚灯火通明,忙得不得了。”

## 抢抓机遇,建设长江首个深水大港

20世纪70年代,我国航运事业发展较快。但因南通港泊位条件限制,年运量远远不能解决上海港的分流。南通市建港领导小组及办公室曾于1973年和1974年分别形成《南通建港经济调查报告》,报告阐明了建港意义:“使外轮进江,有利于对外开放,能承担上海分流任务,能组织江、海、河物资联运,对加速占全省人口五分之四的广大苏北地区的工农业发展,缩小南北差距,有重大的政治和经济意义。”报告引起了上级领导的重视和专家的兴趣。

1974年4月,江苏省委在镇江召开长江下游建港合理选址论证会,挑选南通建港的倾向性意见几乎成为与会专家的共识。

长江南通河段可以建设港口,最佳港址该建在哪里呢?经专家仔细勘察,有两处可供建造深水泊位的岸线。一处为南通港附近、任港河东侧,姚港油库码头上游1000米间的岸线,这里船舶从长江即可入内河,可以充分利用现有港口设施。另一处则为姚港至狼山之间的江岸线,主航道水深,江面开阔,等深线顺直。两个港址有利有弊,两种倾向争论不下。市建港办公室发动全体工作人员讨论,开展实地考察。考虑到姚港至狼山之间的江岸线地段有利于停泊万吨级船舶,并有较大的腹地,发展深水泊位潜力很大,最终选定其为港址。

1975年10月,国家计委批准了南通狼山港建港计划,同意在狼山港区建造两座万吨级深水泊位。1976年1月,交通部批复同意建设南通狼山港区一、二泊位工程。同年5月,狼山港的先期工程——围堰吹填正式动工。1978年,改革开放的春风大大加快了港口建设的进程。

“受当时技术条件限制,施工建设基本要靠人力,难度较大。”南通港码头管理有限公司副总经理胡伟曾以建港指挥部副指挥的身份参与狼山港三期工程建设。在狼山二十八丈一带,水深达到58米左右,需先通过抛填作业进行水下地形整治,稳固后再施工打桩。指挥部曾紧急调度了很多小船,在沿江边日夜抛石,确保码头建设顺利推进。他动情地说:“20世纪70年代港口建设的条件差,但是大家齐心协力,一定要把狼山港建好。”

1980年12月21日,码头边人山人海。瞭望台上的喇叭里发出了洪亮的响声:“远洋轮已驶进狼山畔的江心,快到了!”不一会儿,船舷上“战斗11号”的大字映入眼帘,远洋轮鸣起汽笛。在喜庆的锣鼓声中,狼山港区两个万吨泊位顺利竣工通航。

狼山港作业区的码头泊位是长江最早的万吨级海轮泊位,南通港因此而成为长江上第一个深水大港,结束了一段南

1927年7月1日,江海关南通分关移设天生港。图为天生港海关楼。



1985年12月,南通港装卸吞吐量、利润双双突破“一千万”,跃入全国大港行列。



1982年11月,三泊位打桩施工。



1983年5月,第一艘外籍货船“格陵兰海”号停靠狼山港。



1990年10月,新客运楼建成使用。



## 1970年—1979年南通大事记

●1971年和1973年 周恩来总理关心天生港电厂扩建,天生港电厂两台2.5万千瓦发电机组相继投产,电厂装机总容量增至9万千瓦,新增装机容量超过此前40年的总和。

●1978年 启东县成为全省第一、全国第二个实现皮棉年产100万担的县,引起全省、全国关注。如东县又于1979年突破了皮棉生产百万担。

●1979年 南通实行农业生产责任制,农业体制改革全面开启。