

20<sup>TH</sup>

如东洋口港 耕海走在前

如东洋口港建设二十周年系列报道①



从南通前往洋口港,一路高速,大约五六十分钟的车程。穿过港口新城、临港工业区、黄海大桥,就到了阳光岛。

站在阳光岛观光塔上举目四顾。蓝天白云下,一群LNG储气罐昂然挺立;黄海大桥从岛上向陆地延伸,槽罐车在大桥上穿梭来往;码头栈桥向大海伸去,码头上正停靠着一艘远洋轮船在卸载液化天然气;临港工业区三座热电厂的烟囱在天地间耸立,一栋栋厂房在大海与陆地连接的地平线上若隐若现。

这就是今天的洋口港。

原来这个地方,潮来,是一片茫茫无边的大海;潮退,是一片仅露出海面一点点的沙洲。

从历史视角看,江苏有三分之一的土地,曾经都是大海,但因为长江淮河带来的泥沙堆积,才让大海在江苏后退。目前,我们看到的江苏海岸线,其形成至今只有168年,跟1855年黄河北归山东入海之前不同,已经演变成淤泥质海岸。

这淤泥质在南黄海西南部形成特殊地貌,具有庞大的规模,高高隆起的沙脊和深切的沙槽水道和举世罕见的海洋水动力等特点,地理学上称辐射沙洲。

位于南黄海的洋口,正处于辐射沙洲上。在辐射沙洲上建港口,是教科书上的禁忌。

然而,这个港口,真的在辐射沙洲上建了起来。有人说,这是如东敢想的产物。

干大事,创大业,往往从梦想开始。如东就有这种气魄,善于放大自身优势,建立远大的目标,敢于去想;建立寻梦的路径,然后一步步向前迈进。纵然知道,前进的路上,会遇到许多意想不到的困难,但他们毫不畏惧,用自己智慧和能力,啃下一块又一块硬骨头,终于梦想成真。成就梦想,要有务实的根基,这一点如东深知,一切不切实际的梦想,就是瞎想、空想、胡思乱想。

20世纪80年代初,原交通部水运规划设计院组织全国港址普查,推选出全国七个最大的深水港址,洋口港是其中之一。在原交通部出版的普查报告中指出“洋口港地处辐射沙洲中最大深水道上,是江苏省最大深水大港的选址。”

1982年后,原国家科委、原国家海洋局组织全国海岸带与海涂资源综合调查。在此前后,结合辐射沙洲课题研究,南京大学对如东海岸及洋口黄沙洋、烂沙洋水道开展地形、潮流、泥沙、地质、海岸演变等勘测。

历时100余天,通过多次重复测验,为洋口建港积累了宝贵的资料。中国科学院院士、南京大学教授王颖经过勘察、研究,发现洋口黄沙洋、烂沙洋水道是3万年前古长江入海口,还首次测到洋口外最大潮差为9.28米,而当时全国最大的钱塘江潮差为8.6米。通过研究,王颖提出了辐射沙洲可以建港的理论。

梦想建立在科学的基础上,那么梦想的成色就会丰富。专家的研究成果,将如东人的建港梦想彻底激活,他们的敢想又加深一步。其实,如东的敢想是被逼出来的。

新中国成立后,如东在历史上辉煌过,曾经的农业大县,皮棉生产全国闻名。但进入工业时代,如东被边缘化了,最大的短板是区域的偏僻,如东是交通的终端,是全省最后一个通高速的县。



王建南摄



赵敏 摄

对一个地方而言,敢于梦想会带来发展的动力。没有梦想,连成功的机会都没有。洋口港有今天的成就,就是从地方敢想开始的



穷则思变。这个思,就是要有梦想。这个思,就是要有思考,用自己的长板谋划未来。

如东最大的优势,就是靠海,拥有100多公里的海岸线;最大的资源,就是拥有近5000平方公里占全省九分之一的海域面积和经过26次围垦的广袤腹地。

瞩目中国长长的海岸线,许多傍海而生的城市,都因港口而发达。如东未来的发展必须向海而生,向海而生必须有港。

如东太需要港口了。

1989年,时任如东县政府常务副县长,后任如东县委书记的汤桑林,在一次去北京的旅途中,偶然听到南通临海有可能建港的消息后,一个闪念就从脑海划过,如东人的梦想萌芽了。

汤桑林知道,建港仅有梦想不够,应该在自己手上开个好头,哪怕先做一些基础工

作。回来后,他立即责成有关部门为建港做些研究工作。

如东的建港梦启航了。

1992年初,南通市政府根据有关方面要求考虑30万吨原油进口的单点系泊的布点。为此专门召开过一次会议,那次会议,南通市政府所有在家的副市长、二三十个部门的一把手都参会,足见南通对港口建设的重视,况且这还是一个单点系泊项目。

在会上,另外一个参选单位的资料挂了满满一墙,水文记录、航道潮汐等方面都做了详细的功课,而如东提供的资料,仅是请美术老师画了一个想象中的港口。

这次会议的结果是这个单点系泊项目不放在如东。

这件事对如东的冲击很大。如东县政府连夜开会,痛下决心,决定成立洋口港开发办公室,组织专门力量推进洋口港开发工作。

敢于梦想的关键,是敢于去作为。梦想的背后,是奋斗,是拿出实实在在的举措,去执行,去抓好落实。要不然,光有梦想,就是花架子一个,到头来一事无成。

从此,在实现梦想的路上,如东开始提速。

随着洋口港办公室建立,建港的基础工作他们一坚持就是几十年。下海测量,积累水文、潮汐等数据,邀请专家考察调研。经年累月,论证的资料足够装上一大卡车。

实现梦想的路上,有许多障碍需要打通,有许多难题需要破解,每一步都要付出心血和汗水,敢想的最高境界,就是把梦想的设计图,逐步转化为现实的施工图。

在洋口港人不懈的追梦中,港口逐步具备建港条件。

2002年7月,新加坡金鹰集团创始人、主席陈江和考察洋口港后说,长江就是一条龙,长江口是龙的龙头,两个眼睛,北边是洋口港,南边是洋山港。从发展海洋经济战略看,洋口港这个地方的未来潜力无限。

这两个毗邻长江口的离岸式深水大港,尽管都带一个“洋”字,但一个有“山”,意味着建港有依靠,而一个“口”,就是入海口,潮来茫茫大海,潮退后是一望无际的泥沙滩。

洋口港是长江这条龙的一个眼睛,在这个形象的比喻面前,如东人终于认识到,敢于梦想,还要拓展梦想的空间。地方不仅要敢想,不拘泥于一个地方,应该放到更高层面去看待这个梦想,让梦想飞得更高、飞得更远。

世纪之初,南通提出“依托江海、崛起苏中、融入苏南、接轨上海、走向世界、全面小康”的总体思路,将以“依托江海”为支撑点,实现一次经济跨越发展的撑杆跳,具体有实现大学、大港、大桥梦等举措。正中下怀,大港梦就是建设如东洋口港。

地方敢想,要融入全市、全省、全国的发展大局。如东人想,建洋口港对国家有没有意义?其经济价值如何?能不能将洋口港开发建设上升到更高的层面,获得更多力量的支持?

洋口港还没开工,如东又想得更深远一步,开始提升梦想的含金量。

2002年下半年,如东的领导在江苏省委党校学习,找到党校的教授,提出能不能把洋口港的开发建设,作为一个课题,放在全省、长三角的视野去探讨其发展意义。

党校的课题组认为,当时省委、省政府提出新一轮沿江开发,这时候讲沿海开发,讲洋口港的开发建设,与大局可能不协调,于是就提出一个概念,叫做江海联动,并给予充分论证。

2003年2月27日,课题组的研究成果《洋口港开发建设与江苏“江海战略”研究》一文刊发在江苏省委研究室编印的《参考》上。从此,洋口港的开发建设进入上级党委、政府的视野。

这个研究成果与南通市委的决定不谋而合。时任南通市委书记,后任江苏省政协副主席的罗一民十分赞赏洋口港的开发建设。

2004年12月,省政府在南京专题召开洋口港项目汇报会。南通的发展思路,很快得到省委、省政府的支持,洋口港的开发建设又向前大大地推进了一步。

想人之没有想、想不到、不敢想,这是如东敢想的特点。这敢想,造就了今天的洋口港;这敢想,造就了如东人咬定目标、不言放弃的追梦形象。

洋口港,一个遥远的梦想已成现实。洋口港,正在长三角一体化发展舞台上展现英姿。

洋口港的寻梦历程告诉我们,对一个地方而言,敢于梦想会带来发展的动力。没有梦想,连成功的机会都没有。

本报记者 赵勇进



许丛军 摄