

20TH

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。

千大事，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，然后一步一步向前迈进。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。

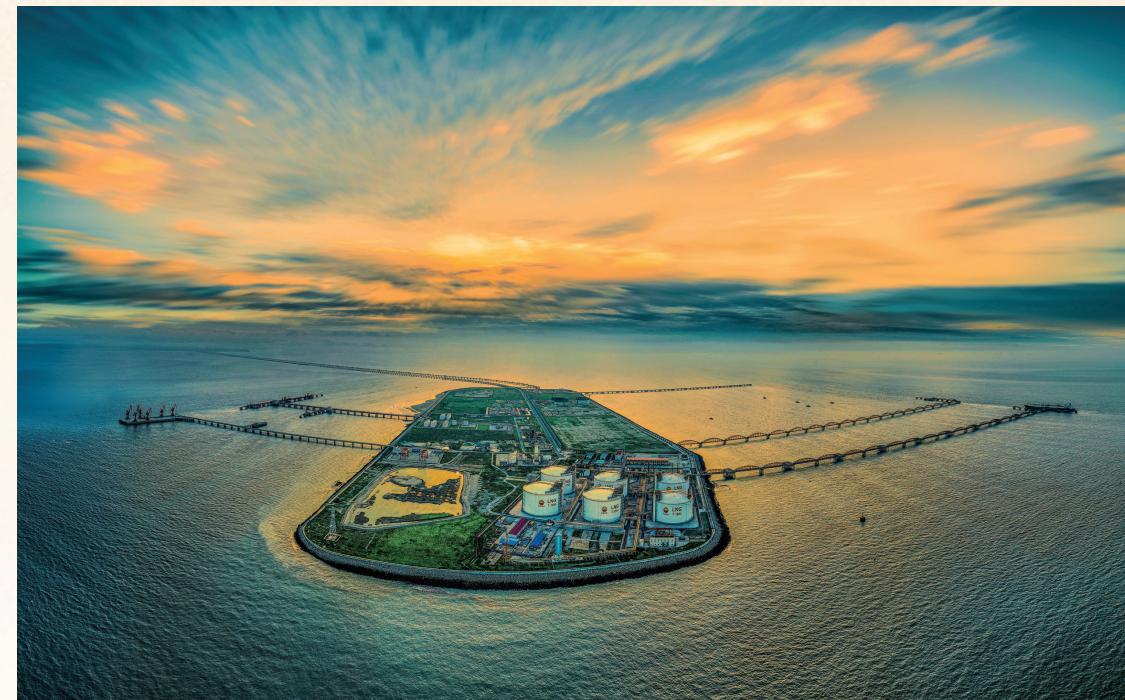
历时100余天，通过多次重复测验，为洋口建港积累了宝贵的资料。中国科学院院士、南京大学教授王颖经过勘察、研究，发现洋口黄沙洋、烂沙洋水道是3万年前古长江入海口，还首次测到洋口外最大潮差为9.28米，而当时全国最大的钱塘江潮差为8.6米。通过研究，王颖提出了辐射沙洲可以建港的理论。

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得满满一墙，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，获得更多的力量的支持？

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