



江苏沿海大开发特别报道·调查

东进东进！ 一个城市的战略升级

盐城，从背对大海到面向大海

荒芜滩涂

“盐城的海岸具有很强的生命力。”盐城一名官员笑着告诉记者。

他的一语双关既讲述了一个事实，更寓意未来开发的广阔空间。事实是，盐城的海岸每年都在生长，官方资料称每年都能长出来两万多亩——冲积型海岸使泥沙不断堆积，形成了新的国土，海岸线也因此不断东进。

响水县的云梯关现在位于内陆的黄圩乡。在北宋年间，这儿是灌河的人海口，而现在距离海边已有80公里之遥。与之类似，现在的盐城市区当年就在海边。

滩涂盛产海盐，到了海边滩涂盐场，最常见的就是一块块巨大无比的盐田，以及堆积于路边小山似的白盐。千百年来，盐城人在此晒盐，再源源不断地运走。

“盐城一直是一个盐业生产基地，而扬州则是一个集散地，因此在古代汇集了大量富可敌国的盐商。”盐城市市长李强说，自古以来，政府都管控盐的生产，因此盐城人无法从盐的生产中获得什么实惠。

在盐城一些临海的县里，如果一个人来自海边乡镇，那就意味着落后。在那儿生活，意味着没有好的交通，庄稼的收成因是盐碱地而甚少，教育和医疗都较为落后。这些县的县城大多远离海边，踞于离海边几十公里的内陆——这与全国其它地方的沿海市县截然相反。

盐城从南向北有多个农场在滩涂上依次排开。在大丰市，还有几个曾经的劳改农场，现在的监狱散落其间，与世几乎隔绝的滩涂成了监管犯人的绝佳场所。

8月6日的大丰滩涂，映入人眼帘的是几十年没有变过的景象。即使是盛夏时节，还是透出人迹罕见的荒芜，海风扑面而来，带着浓浓的咸味。适逢涨潮，黄色的海浪泛着白沫一次次扑向海岸，终于将海堤外生长着的滩涂植被席卷浸漫。

海边劳作的渔民们的生活也没变过，他们在每一次涨潮前，将平行于海岸线的桩子立好，在桩间拉网，等着潮起潮落。海潮退去，赶海的人们便背着篓，在一个个桩间捡拾被网罗的鱼虾和各种叫不出名字的贝类动物。

“几十年来，我们一直这样，”赶海人老许说，赶海看似简单，实则充满了危险。涨潮的时间如果把握不准，则命悬一线，因为涨潮的过程极其短暂，在短短几分钟内，海水就可漫过头顶，而泥泞的滩涂地又让人迈不开步子。

而世居于此，老许并没有其它选择，水产养殖需要承包鱼塘以及大量的流动资金作为保障。虽有多邻靠此发家致富，但对他和大部分乡亲们而言，赶海仍然是现在补贴家用的主要途径。

有一些有出海渔港的乡镇，比如响水的双港、陈家港一带，人们也从事着与老许规模不同，本质却区别不大的劳作。出海捕鱼，冒着风暴的危险，留下提心吊胆的一

海边孩子的童年应该是浪花、海滩和贝壳，但盐城的孩子除外。

有人说，盐城人去过自己海边的，十个里面不会超过三个，而记忆还不一定美好：即使住在沿海的乡镇，也要骑超过一个小时的车才能到达所谓的海边。这就是当地人所谓的“临海不见海”。地图上看去，这儿的海岸线与其他地方的海岸线并无不同，但这儿的海岸线是一条纵深十几公里、甚至是几十公里的漫漫滩涂，即使你到了“海边”，想要脚踏海水，也需要运气——等到涨潮时分。

临海而不见海，盐城人的遗憾不仅是没有风景怡人的沙滩，还有千百年来依海而居却守着贫穷。如何跨出海岸线，东进出海，是盐城人的心结，一个几代人的蓝色海洋梦。从“背对大海”到面向大海，盐城吹响了新的“东进序曲”。



越来越多的鸟类愿意飞抵盐城国家级自然保护区湿地栖息 图 CFP

家老小。这就是盐城的海，和大海世代相邻的人们过着千百年从未改变的生活。与中国东部的黄金海岸相守，他们不知道这片海如何改变自己的命运。

从凶滩到黄金海港

与老许赶海之地相距不远处，则是另一番热火朝天的景象，那儿发生的一切或许将可以改变老许子孙的命运。这是一个“凭空”出海的港口，之前这儿的名字叫王港，现在被命名为“大丰港”。

大丰港曾经创下过一个全国之最：拥有当时最长的码头引桥，引桥1500余米，导堤更长达4.3公里。长长的引桥由滩涂海岸跃出，在引桥的顶端，有一个长269米的码头。如此长的引桥，当然不是为了气派，而是不得已而为之：盐城的海都和这儿一样，是浅海浅滩。在海岸边筑港，不要说万吨巨轮，就连一个小渔船也会搁浅。

“最初建成时，码头前沿的水深7米不到，现在长期维持在9米左右，”港口工作人员告诉记者。这个说法打消了人们的另一个疑虑，人们一直担心盐城海岸线存在“淤积”特性，担心从岸边伸出去的码头会随着年月的增长而被越淤越浅，到时清淤的花费无疑巨大。

据港口工作人员介绍，实际上这也是当时大丰港前期建设的主要阻力之一。由这个话题说开，记者才知道大丰港的建设过程，可以用“一波三折”来形容。

在我国漫长的海岸线上，有三段“空白海岸”，连

云港至上海港之间的淤积型海岸就是其中之一。之所以一直没有建港，是因为没有人敢承受这个风险。“在这儿建的海港，命中注定是要建在大海之中。大浪的侵袭、泥沙冲刷加上海水浸泡，都将使港口风险加大，谁还敢冒这个险？”

盐城海岸是“建港禁区”的说法，一直以来是学术界的主流观点。转机出现在1988年底，著名水利专家严恺致信江苏省领导，指出在大丰的王港外有一宽阔海槽，可能适宜建深水港。江苏省交通厅随即对这一信息进行了调研论证，论证时间长达8年。

在经过风流推算、潮流数学模式推算等一系列复论论证后，专家认定，在王港外约20公里处，有一负20米的海底深槽，适宜建大型深水港。这个结论最终被批复时已到了1997年，大丰港“准生证”出炉。1998年，大丰的全市财政收入仅有一千三百元，还要养活15000人的财政供养人口，大丰港经济区管委会主任倪向荣回忆说，当年大丰港开工兴建时，启动资金仅有180万元，用区区180万兴建一个深水海港，可能也创了一个全国之最。

那一年，大丰港动工，建设又花了整8年。

没钱没经验，却又屡屡遇险情。一个参与施工的船队在海里打下了三根桩后竟不辞而别。面对大丰港追上门来的工作人员，船队的人给出了一个啼笑皆非的理由：“大丰港凶滩恶水。”他们拒绝回该海域施工。时隔不久，另一作业船只在该海域打桩时又遇到了风暴，作

业船舶体呈30度倾斜，几十名工作人员被困船上，险酿大祸。

过程无比艰辛，但大丰港最终还是建成了。2005年10月18日，大丰港通航，盐城史上第一个海港建成，开启了盐城的东大门和一个全新时代。

大丰港提供的数据显示，2008年该港已完成年吞吐量101万吨，16万标箱，超过设计能力30%。而这还是发生在去年金融危机的背景之下。“因为我们的客户最会算账，”港口工作人员说，“你说淮安的企业要运材料，是选择上海港还是大丰港？”

大丰港经济区管委会主任倪向荣则给记者算了一笔账：“水运每吨每公里的运费是9分钱，铁路是1毛3分钱，公路则至少在5毛钱以上，驳载通过陆路转运的费用巨大，企业自然会选择离他们最近的港口。”

而港口和码头无疑是一部动力巨大的引擎，驱动着产业向其周围集中。大丰港就是在盘算着这件事，规划了多个临港产业区。用港口吸引工业项目，再用工业项目支撑港口货物吞吐量，然后壮大港口规模。

一条海岸线 四座港口

眼看大丰港红火，其它各县也跃跃欲试。于是，盐城五个临海县市，有四个已经启动了海港项目。大丰港自己也在扩建，在一期码头南面约8公里处，二期码头的引桥土建工程已经完成。

引桥有双向四车道，最多时曾有700个工人在此不分日夜地开工建设。因为土建工程已近尾期，现在只有70余人留守扫尾。

这儿更像是个填海造田的工程。在引桥南侧，有一个巨大的工地。工人在从事他们称为“匡围工程”的项目。这个工程就是筑一个很高的海坝，把海水拦截在外面，再将里面的海水排出，里面这块地就成了陆地。

站在放眼望去几公里的大工地边，人们不得不佩服决策者的想像力。

滩涂施工的难度有多大？一名施工人员都不敢去回忆：“你看这引桥边的木电线杆，平时买不过50元一根，当时500元一根都买不到。”他说，滩涂的土质很软，不拿重物一脚踏下去就陷到小腿，“如果扛着电线杆，

很容易就陷到腰，因此这些电线杆很多都是匍匐着一步步拖过来的。”

开工之初，他做的是测绘放线工作，“从一期码头那儿过来六七公里，我要走上一天，遇到涨潮就爬上船，潮退了就下来继续一步步挪过来，那罪真不是人受的。”

港口工作人员介绍，有一次大丰市领导来慰问，因为突遇海潮，海水倒灌进工地，滩面松软，人一站起来就陷下去一米多深。这些领导只得趴在滩面上爬进了工地，完成了一次奇怪的慰问——爬着进来，趴着握手，又爬着出去了。

艰难的施工没有挡住后来者的步伐。滨海县的滨海港工程已经上马，这个滩涂一下子涌进了操着不同口音的人。

相比大丰港的走出去，滨海港的建设更具“创意”，他们不修引桥入海，而是在现有陆地上挖一个巨型大坑。这个超过10米深的大坑就是准备停靠10万-15万吨级巨轮的港池。在港池东面，就是大海方向，加筑两个防浪防沙堤。

“我们和大丰港的海岸是相反的，这个海岸线是侵蚀型的，就是港池会越冲越深，能容纳的船吨位也会越来越大。”工作人员说。

这个独特的海岸线以前曾是滨海县人的包袱，为了海堤能达标，该县的几乎所有干部职工都从不多的工资里捐过钱，支援海堤建设。而现在，这道海岸线却将成为他们的福利，除了侵蚀型海岸，他们惊喜地发现，那条从大丰港延伸向北过来的海槽，竟然离他们很近，仅15米等深线离海岸线只有3公里多的距离，这为港口提供了一条天然的深水航道。

滨海港曾经广告语是“淮河门户，亿吨新港”，后来又觉得太过惹眼，悄悄改成“淮河门户，产业大港”。“我们自觉地摆正了自己的位置，”滨海县县长李逸浩说，因为没有连云港就没有沿海开发的国家战略。

但滨海“野心”不小，目标直指北邻的连云港，私下说法是未来要在吞吐量上超过连云港。其目标就是要在三年内建成65个3万吨到15万吨级的码头，而他们的“产业港”口号也很有底气，因为多个超大型的项目已经落户港区。而这些项目的落户都是冲着码头而来。

据介绍，滨海港成功引入了中电投参股，因此也没有了大丰港当年艰难起步的窘迫。滨海港仍是个雏形，防波防沙堤的施工推进迅猛。与大丰港不同，堤是由石块填海而建，要知道盐城全市没有一座山，所有石料都要从外面运进来。施工车沿着起伏的滩涂轰鸣开过，将一车车沙石填入浩瀚的大海，犹如衔石填海。这样的景象在盐城从南到北随处可见，大丰、射阳、滨海、响水，沿海五县中的四个都在做着同一件事情：向大海进发，只为了一个遥远的海洋梦。

快报记者 言科



盐城市区图

责任编辑：郑晓蔚 美编：王莺燕 组版：陈德武

24小时读者热线：96060 都市圈圈网www.dsqg.cn

现代快报