

大丰港,向大海收获梦想

到2020年,大丰港将拥有33个泊位成为年吞吐能力超过亿吨的大港



5万吨级鹏和号货轮停靠在大丰港二期码头卸载作业 现代快报记者 陈泓江 摄

“

日前,现代快报记者前往大丰港二期码头采访。只见,一艘5万吨级的“鹏和号”货轮正停靠在泊位,码头工人忙碌地操作抓机卸载货舱里的原煤。运载原煤的货车川流不息,在连接码头和陆地的大桥上排起了长龙。

“太忙了,我们两个码头的人和设备24小时连轴转,也忙不过来。”大丰港集团港务公司副总经理储卫东指着远处的海面说,锚地还有20多艘货轮在等着卸货,码头现在的实际吞吐量需求早已远远超过了当初的设计。“积压在锚地的船,倒逼着我们要加大码头建设的力度。”

而在20多年前,位于黄海之滨的大丰港还是一片芦苇荡和鱼塘星罗棋布的盐碱滩涂。如今,这里已是一个货物吞吐量达3000万吨的繁忙海港,一座座高楼大厦拔地而起的现代化新城……这一切都源于20年前“大丰要建码头”的一个梦想。

□现代快报记者 陈泓江 刘国庆 陶展

追梦,8年论证出滩涂有建港优势

建海港,是大丰人的一个梦想。实现这个梦想,仅论证就经历了8年。

储卫东是大丰港最初建造时的参与者之一。他说,上世纪九十年代初,大丰人把目光瞄准了自己的大海,要在茫茫滩涂上建港口。但是当时这个设想一提出,即遭到了不少人的反对和质疑,“大丰这个沿海的滩涂地能建码头吗?怎么建?建了干什么?”

对沿海港口码头有所了解的人都明白,码头遭受到最大的考验就是淤积。经过多轮的勘测和论证,大丰建港的可行性有了希望。储卫东还清楚地记得,当时一位专家在论证会上富有激情地说:“你们大丰建港口不要怕!大丰只有建港口才能面向大海,才能在未来有大发展!”

储卫东说,经过勘测发现,在大丰沿海滩涂往外延伸不远处有一条“西洋深槽”,这条西洋深槽很巧妙地形成一个洋流,能将堆积在沿海滩涂附近的淤泥冲刷掉。这条20多公里的西洋深槽成了大丰建海港得天独厚的优势。

“通俗地说,就是我们大丰港码头所在的位置是条10几米深的海沟,这条海沟因为洋流的冲刷而不会形成淤积。而且,现在码头建成后,停泊的货船吨位越大,其带来的冲刷力也越大,这条海沟的深度也因此越来越深。这也就意味着我们码头能停泊的吨位越来越大。”储卫东说。

1997年9月,大丰港口建设终于被列入国家“九五”港口发展计划,同时列为江苏省“九五”重点基础建设工程项目。1998年1月,江苏将大丰港建设列为省政府25件必办实事之一。

“大丰港规划起步于1991年,经过8年科学严谨的论证,1998年才开工建设。”大丰港务局副局长陶莹介绍说。

牛车拉建材,8年建起第一个码头

“论证完成后,码头也是历经8年才建成。”回忆起当初码头建设的艰辛,储卫东很是感慨。但是,向省海事局提出靠泊申请获准后,承运方却以大丰海域没有海图拒绝停靠。数次协调运方同意后,大丰港专程从外地租借2条5000马力拖船和高级引航员前来保驾护航。

储卫东说,2001年初,大丰港区只有44个人,港口一切建设都是靠自己想办法,动脑筋来解决。港口的一期码头建设2002年正式开始打桩,由于没有经验,加上大丰海边属于淤积性海岸,施工条件十分艰苦,“我们采取从陆上架桥向大海推进的办法,往往打一根桩要3天时间。两年过去了,一共才打下600根桩。”

而资金的缺乏导致材料供应困难,加上技术等方面的原因,港口建设进度十分缓慢,施工单位也先后换了4家。作为港口建设项目负责人的倪向荣顶着多重压力,多方奔走协调解决。2005年10月,通过8年的努力,大丰港一期的5000吨级码头,终于建成通航。

“说实话,当初我们建码头,心里是没底的。”陶莹说。大丰港码头建设起步阶段,账面上只有36万

元。当时,大丰港区的年财政收入是靠水产养殖税收的100万元。仅靠36万元的启动资金和百万元的财政收入,对一个投资2.5亿的港口码头来说真可谓是杯水车薪。

那么多钱砸进去,是不是真的就扔进大海了?采访中,一些参与港口建设的人坦言,他们当初对大丰港的建设满是疑虑。港口建设,是一种高资本、高集聚度投入的建设工程。港口建设与经济发展的关联度究竟有多大?是带动经济发展的龙头,还是羁绊地方发展的包袱?

“没有钱,自己筹集;没有经验,自己摸索;再艰难也要自力更生把港口建设好。”时任大丰市委常委、常务副市长的倪向荣一边谈,向省海事局提出靠泊申请获准后,承运方却以大丰海域没有海图拒绝停靠。数次协调运方同意后,大丰港专程从外地租借2条5000马力拖船和高级引航员前来保驾护航。

储卫东说,2001年初,大丰港区只有44个人,港口一切建设都是靠自己想办法,动脑筋来解决。港口的一期码头建设2002年正式开始打桩,由于没有经验,加上大丰海边属于淤积性海岸,施工条件十分艰苦,“我们采取从陆上架桥向大海推进的办法,往往打一根桩要3天时间。两年过去了,一共才打下600根桩。”

而资金的缺乏导致材料供应困难,加上技术等方面的原因,港口建设进度十分缓慢,施工单位也先后换了4家。作为港口建设项目负责人的倪向荣顶着多重压力,多方奔走协调解决。2005年10月,通过8年的努力,大丰港一期的5000吨级码头,终于建成通航。

大船不愿停靠,被逼2年造就深水港

陶莹说,2005年下半年,港口

码头建成投入运营后,当初同样面临很多困难。比如,港口码头很关键的引航员、拖轮都没有,如果有大船要停泊,还得从别的地方租用。“租用拖轮的费用就要20多万,很可能让人家停泊一次,我们不说赚钱,就要倒贴20来万。”

大丰港一期码头建成后,一件事让大丰港集团港务公司副总经理储卫东刻骨铭心。

2006年10月,大丰市一家粮油公司从加拿大进口了一批菜籽,货主想让货轮停靠在在大丰港码头卸货。可是,承运这批菜籽的轮船为5万吨级散装货轮,大丰港一期码头设计靠泊能力仅仅为1万吨级。港区采取相应的安全保障措施完全可满足这艘货轮的靠泊。但是,向省海事局提出靠泊申请获准后,承运方却以大丰海域没有海图拒绝停靠。数次协调运方同意后,大丰港专程从外地租借2条5000马力拖船和高级引航员前来保驾护航。

储卫东说,2001年初,大丰港区只有44个人,港口一切建设都是靠自己想办法,动脑筋来解决。港口的一期码头建设2002年正式开始打桩,由于没有经验,加上大丰海边属于淤积性海岸,施工条件十分艰苦,“我们采取从陆上架桥向大海推进的办法,往往打一根桩要3天时间。两年过去了,一共才打下600根桩。”

而资金的缺乏导致材料供应困难,加上技术等方面的原因,港口建设进度十分缓慢,施工单位也先后换了4家。作为港口建设项目负责人的倪向荣顶着多重压力,多方奔走协调解决。2005年10月,通过8年的努力,大丰港一期的5000吨级码头,终于建成通航。

大船不愿停靠,被逼2年造就深水港

陶莹说,2005年下半年,港口

上,本着不放弃主权原则,利用股份制形式,融合社会资金募集来的。大丰市委书记倪峰说,“大丰港的论证和建设过程,也是大丰人思想解放、眼界开放的过程。”

显优势,货物吞吐量呈几何级数增长

“现在回想起来,当初我们的眼光真是太浅了。”面对眼下大丰港的快速发展态势,储卫东说,当初一期码头的泊位只有1万吨级,而随着码头货运吞吐量的加大,大丰港码头的发展呈现突飞猛进的势头。

储卫东介绍,2006年,大丰港货物吞吐量是27万吨,第二年就开始翻番达到了50多万吨,而之后,大丰港货物吞吐量更是呈现“几何级数”连年快速增长,从100万吨,到200万吨,到500万吨,到去年达到了1200万吨。“到明年3期码头完工,货物吞吐量将突破3000万吨。”

大丰港码头的货物吞吐量为何能如此快速增长?储卫东给记者举了几个例子。以盐城电厂煤的运输为例,没有大丰港之前,盐城电厂的煤从山西用火车运到徐州,从徐州再用货车运到内河港口,再经内河运到盐城,这样运输不仅成本高,而且运输周期长。有时候一条船2万吨煤最终到达盐城电厂需要20多天。遇到枯水期更加要命,甚至长达一个月时间。“与我们大丰港运输相比,他们运1吨煤的成本要高出10元,如果再算上运输周期所占用的财务成本,那就更高了。”

储卫东说,大丰港建成后,盐城电厂的煤可先用货车运到秦皇岛,这个时间是两天,再经秦皇岛用货轮直接运到大丰港大概也是2天时间,最终到达盐城电厂需要6天。这缩短了运输成本。盐城电厂一年的用煤量以80万吨算,这样一来至少节约了800万元的运输成本。

“兴化有众多不锈钢企业,每年需要数量惊人红土镍矿。大丰港未建成之前,这些企业使用的红土镍矿,都是先运到连云港或者山东日照的港口,再用卡车转运到兴化。大丰港建成后,仅卡车的运费就能每吨节约30元左右。规模一般的不锈钢企业,年需红土镍矿60多万吨,算一算就能知道节约多少运输成本了。”储卫东说,“节约下来的物流成本,对企业的发展起到了很大的支撑作用。”

大丰周边一些粮食加工企业,原材料主要从澳大利亚进口过来,过去要经过宁波港转运。储卫东

说,大丰港建成后,进口粮食从大丰港卸载,每吨的物流成本要下降10元左右,这对粮食加工企业的发展都起到了一定的促进作用。

航线四通八达,向亿吨大港进军

从地图上看,大丰港码头像一条条件向黄海的长龙。

“大丰港处于江苏1040公里海岸线港口空白带的中心位置,距上海港250海里、连云港120海里、秦皇岛港490海里、距日本长崎港430海里、韩国釜山港420海里……”大丰港经济区有关负责人告诉记者,大丰港是江苏沿海中部唯一的深水海港,建港岸线长29公里,利用平行于海岸的潮汐通道“西洋深槽”作为天然航道,深15米,等深线宽3—4公里,长65公里,并与外海相通,可建10万吨深水码头。“西洋深槽”东侧有一小阴沙带,形成天然屏障,可为港口避风防浪。

该负责人介绍,大丰港一类口岸于2006年6月获得国务院批准,2007年9月20日正式对外开放。大丰港口也是国家在江苏中部沿海设立的唯一一类开放口岸,开放岸线15公里。先后开通了大丰港至韩国仁川港、釜山港,日本门司、博多港,及经上海至欧美等国际集装箱班轮航线和日本、俄罗斯的杂货航线,和台湾基隆港实现了直航,开通了秦皇岛、锦州、天津、青岛、舟山、宁波港等航线。

“2011年,大丰港吞吐量已达3000万吨,完成货物吞吐量1200万吨,同比增长136%。实现海关关税12亿元。”

这位负责人颇为感叹地说,回想2005年,大丰港一期码头建成通航之时,港口年吞吐量仅为10万吨,港区财政总收入只有1000多万元。时至今日,大丰港的货物吞吐量翻了100多倍,财政总收入翻了近70倍,社会固定资产投资翻了60倍,年均增长率分别达

145%、90%、70%。大丰港实现了由无到有、由不知名到成为江苏中部沿海唯一对外开放的口岸。

据大丰港经济区管委会有关负责人介绍,为实现“十二五”宏伟目标,大丰港在“十二五”期间总投资将突破1000亿元,其中外海深水航道和码头建设80亿元,集疏运体系建设60亿元,港城建设100亿元,海洋生物产业30亿元,港区基础设施建设80亿元。到2015年,大丰港将建成15万吨级外海深水航道,建成疏港四级航道、通港快速通道、大丰港铁路支线等完善的疏港集疏运体系,关税收入超60亿元,使大丰港成为江苏沿海功能齐全的海、河、铁联运口岸。到2020年,大丰港将拥有33个泊位,成为年吞吐能力超过亿吨的大港。

大丰市政协副主席、大丰港经济区管委会主任倪向荣介绍说,大丰港经济区坚持“依港兴工,以工兴区、集约开发、保护生态”的建港兴区方针,大力实施港口、港区、港城“三港”联动战略,“三港”建设突飞猛进,已成为江苏沿海开发的主战场、先发区,进入了全面发展、跨越发展的新时期。

“港口、港区、港城”三港建设涵盖方方面面,投资主体各种各样,如果没有开放的态度不可能吸引来自世界各地的投资者,如果没有包容的心态不可能留住投资者,这些投资者也不可能将大丰港作为自己的家园进行建设。可以说,开放包容已成为大丰港人的行事风范。”倪向荣说。

以港兴市,耸起现代化新城

宽阔的黑色柏油路,两旁生长茂盛的高品质绿化,一座座高楼大厦矗立在黄海之滨。蓝天下,“莎士比亚”小镇展现出迷人的身姿。不远处,18.5亩的人工湖——日月湖像明珠一样闪闪发光。驱车从大丰市城区沿着332省道往东,汽车开行10几公里后,映入眼帘的是一个现代化的新城区——海港新城。

2010年春节后,海港新城建设全面开工。海港新城经过“做规划、拉框架、搞绿化、挖大湖、建宾馆、开楼盘”,经过两年多时间的精心打造,一个初具规模的海港新城呈现在大丰海港之滨。

“海港新城建设的规划是20平方公里,10万人口的副中心。”夏爱根说,海港新城将建设成“海洋慧谷、苏东水城、商旅福地、宜居家园”。

家乡变美了,去外地发展的他回来了

“你别看现在五星级宾馆、超市、公园、现代化小区啥都

有,可13年前我到这里创业的时候,还只有草棚。”位于海港新城的海洋大酒店总经理杨友良说,他13年前,他和妻子来到海边,在路边搭了个20多平方米的小棚子卖日杂货。后来因为大丰港的工地增多,人也增多,他又将草棚扩大了一点,开起了小饭店。到现在,海洋大酒店已是他的第六个店面,“大丰港发展了,我的事业也跟着发展起来了。”

今年26岁的宋海螺家住大丰王港闸南新村。作为一个土生土长的丰人,宋海螺在苏州一所学校上学的时候,就没打算过回老家。因为在他看来,那个时候的大丰港就是一片荒芜的滩涂,而回老家对他来说,他学的园林专业根本是学无所用,没有发展前途。他说,当时一期码头也在建,但是只是看到有人进来,却看不到什么效益。

2008年,宋海螺一毕业就应聘到浙江一起企业做园林工程。但是,一年后家里人告诉他,现在大丰港经济区也发展起来了,开始搞园林绿化,而且工资和他在浙江差不多。他在浙江上班,每个月要交房租。在老家,这笔钱就可以省下来。”2009年10月,宋海螺回到了大丰港,从事园林设计、施工方面的工作。目前,宋海螺已买了一套新房,结婚成家。

“大丰港这几年的发展可以说是日新月异、突飞猛进。家乡的发展,把我吸引了我回来的。”宋海螺说,“以前从大丰市区来趟海港边得一个多小时,如今,海港新城已经通了快速公交BRT,出行非常便捷。”

“按照大丰港经济区相关规定,凡是到港城定居并经开区统筹安排购房的农民,除按规定享受医疗、养老保险外,达到一定年龄每人每月还可享受200元生活补助。”大丰港经济区有关负责人告诉记者,为全面推进小康建设和城乡一体化,大丰港区还制定了城乡统筹发展的实施意见。预计到2015年,大丰港农民人均收入达到全市人均收入的1.5倍,农村城市化率达到全市平均水平的1.5倍,将实现农村养老保险全覆盖、农民医疗保险全覆盖、农村路电网及污水处理全覆盖。

此后,大丰港经济区花了3个月时间对海港新城的规划进行了提升和修编。“高手才能出高招,我们规划的起点很高。”夏爱根说,海港新城的规划邀请了美国一家规划公司,所有的城市设计、节点规划,乃至路桥的冠名,都由这家公司把关,保证了规划的系统性。

2010年春节后,海港新城建设全面开工。海港新城经过“做规划、拉框架、搞绿化、挖大湖、建宾馆、开楼盘”,经过两年多时间的精心打造,一个初具规模的海港新城呈现在大丰海港之滨。

“海港新城建设的规划是20平方公里,10万人口的副中心。”夏爱根说,海港新城将建设成“海洋慧谷、苏东水城、商旅福地、宜居家园”。

家乡变美了,去外地发展的他回来了

“你别看现在五星级宾馆、超市、公园、现代化小区啥都



大丰港区建起的莎士比亚小镇 现代快报记者 陈泓江 摄