

总第10985号 国内统一刊号:CN33—0018
 邮发代号:31—2 热线电话/传真:(0571)88852349 88860470
 电子版:www.zjgrrb.com
 E-mail:alan0104@163.com
 地址:杭州市余杭塘路69号12号楼109室 邮编:310012

1979年1月,北仑港10万吨级码头打下第一根桩。两年后,港区第一代码头工人像新郎迎接新娘一般,首次迎来10万吨级“宝清海”轮的靠泊,从此掀开了北仑发展崭新一页;

改革开放40年,北仑迎来了不可同日而语的40年。如今,北仑港区已发展壮大成了“宁波舟山港”,这里不仅可以靠停20万吨、30万吨级船舶,40万吨级的码头也建成了两个。去年,宁波舟山港跻身成为全球首个年货物吞吐量达10亿吨的大港;

依托港口优势,北仑临港工业也从无到有,从小到大,成为宁波的支柱产业——在北仑港区后方,一条绵延几十公里的临港产业带已经崛起,这条产业带上,密集着数百个重量级大项目,形成了石化、能源、钢铁、造纸、汽车、船舶等6大临港产业基地……

“东方大港”:昂首挺进新时代



宁波舟山港北仑矿石码头分公司大码头生产作业场景。蒋晓东 摄

■记者杜成敏 通讯员蒋晓东 陈力琦

2017年12月27日。这是一个普通却又值得铭记的日子。这天,宁波舟山港的年货物吞吐量首次超过10亿吨,跻身成为全球首个年吞吐量达“10亿吨大港”。

“书藏古今,港通天下”,这句宁波市的宣传口号,不仅寓意港口是宁波的最大资源,它更是作为海洋大省浙江的一张闪亮“金名片”。

宁波舟山港的发展历史纷繁复杂,但顺着时光追寻其曲折的经历时,总会回到一个关键的时间点——

那是1982年,新中国第一座10万吨级矿石中转码头在北仑港区竣工验收,标志着原宁波港从河口港向海港发展的历史性跨越。它的背后关系着国家钢铁工业的发展,关系着中国进一步对外开放和大规模开发港口资源的战略目标的实现。

10万吨级矿石码头,是北仑港区的发端,而有了北仑港区后,整个原宁波港的发展也加快了进程。改革开放40年,历史一次次地把北仑矿石码头推上了港口发展的桥头堡,并渐渐浓缩成另一条清晰的港口发展“矿脉”。

一个港口牵系的国家战略

1978年12月25日,18岁的陈亚光怀着激动的心情,迎来了他人生的第一份工作——北仑港区10万吨级铁矿石中转码头卸船机司机。和他一同报到的,还有19岁的知青方军。

新员工欢迎仪式上,领导告诉他们:“你们将成为北仑港区第一代港口工人,将建设中国第一座现代化10万吨级矿石中转码头!”

光听到这些,就让两位血气方刚的青年热血沸腾。当时的他们还没意识到,这个国家级重点工程项目的意义绝非仅此而已。

就在9个月前,宁波港建设指挥部工程办公室党委书记萧群接到通知,让他调到北仑港工作。

这位曾经的浙东游击队江南武装工作队队长一边听任务,一边想:“又回来了,30年前在那里当武工队长打天下,30年后又要率队搞建设,到底是什么工程这么重要?”

时间再倒回两个月,1978年1月,在杭州西子宾馆的一个会议室里,坐着4路人马:国家计委、交通部、上海市和浙江省的领导,参会的还有各个领域的专家。

会议的重点,主要是围绕为正在上海兴建的宝山钢铁总厂进行矿石中转码头的选址。当时的方案共有两处——舟山市的绿华山

岛和北仑山岛附近的海岸。

最终,北仑港以不可多得的“天然深水良港、港池航道水深、锚泊条件好”等无可比拟的天然优势胜出。

这就是为什么10万吨矿石中转码头出现在北仑的原因。

上头给萧群的要求是,这座港口必须是20世纪70年代后期国际上最先进的港口,让人一想到中国港口,就会想到“她”。

当年国际上最先进的港口是什么样子?萧群没见过,很多专家也没见过。在此之前,中国还没有一个真正意义上的“海港”。原宁波港在解放前是一个只有4个破旧浮码头的内河港,年吞吐量仅4万吨。

这个任务对萧群来说,一点不比扛枪打仗轻松。但他知道,这场仗必须要打,而且要赢得漂亮。

解放后,中国百废待兴,尤其是钢铁行业的基础非常薄弱。1978年,党的十一届三中全会确立了改革开放的重大战略,国家发展转向以经济建设为中心,上海宝钢的战略地位不言而喻,但矿石海上运输通道不打通,一切都无法实现。

1979年1月10日,北仑港区10万吨级铁矿石中转码头打下第一根桩,顿时,大地喧闹,大海沸腾。

北仑港的建设接受交通部直

接领导,调集了全国的专家、技术人员。据统计,参与工程建设人员最多时达1.8万人,大小施工船100多条,连当地的老百姓也组成民工大队参与施工。

“整个北仑港建设就如同一场大会战,没有大型设备,全靠人推手拉,非常艰苦。”萧群说。

陈亚光、方军也在其中,除了学习卸船机技术,上头派什么任务,他们就干什么。当时的他们,也通过一个现象了解到这个港口的“厉害”。

“不断有国家级的领导来视察慰问,前后不下200多位,包括乔石、李瑞环、杨尚昆等党和国家领导人,还不断有中央级媒体来采访。”方军反问记者,“试问全国有哪一个地方有这样的待遇?为这样的港口出力,本身就是一种荣誉。”

为了配合宝钢工程,10万吨级铁矿石中转码头经国家验收通过,总造价3.6亿元人民币。国家经委和交通部给出了高度评价:“速度是快的,质量是好的,水平是高的,投资是省的。”

40年过去,陈亚光和方军仍记得当时的心情。那一天,他们如新郎迎娶新娘一般,早早地在码头等待着巨轮的到来。在他们已有的阅历中,万吨级轮船已经算是巨轮。“10万吨级的有多大?都不敢

想象!”

当天下午4时,“宝清海”轮在拖轮的助推下,稳稳地停靠在全国第一座10万吨级现代化码头上。它的到来,刷新了原宁波港停靠船舶的多项纪录。

陈亚光和方军顾不得惊叹船的体积、大小,赶紧和工友们一起驾驶着卸船机开始作业,两眼紧紧盯着上下穿梭的抓斗,生怕矿石粉从抓斗的缝隙中散落。

“都是国家用外汇真金白银买来的,一点都不能浪费。”方军说。

5天后,卸货任务圆满完成了。当时的宁波港务管理局和北仑作业区两级领导对小伙子们的表现很满意,局领导亲临码头慰问,还以“宝清海”轮为背景,留下了一张19人的珍贵合影。

1982年12月,这项“六五”期间国家重点工程项目之一——北仑矿石中转码头经国家验收通过,总造价3.6亿元人民币。国家经委和交通部给出了高度评价:“速度是快的,质量是好的,水平是高的,投资是省的。”

萧群圆满完成了任务,以新中国第一座10万吨级矿石中转码头为代表的北仑港,很快成为中国港口的代表。一座港口凝聚世界目光,第一代港口建设者们做到了。

竣工的北仑港区马上要投入生产经营了,但在这关键时刻,一个意外出现了。

这期间,国家对经济发展节奏进行了重大的调整,“宝钢”一期工程因此也延期进口矿砂。这给作为专用配套设施的北仑港区带来了很大的压力,意味着此后两年之内码头将无矿可卸。

怎么办?来自各方的意见建议不少,归纳起来主要是两条:一是建议封港,直到宝钢恢复生产。另一种意见是开港,即在“宝钢”未投产前的较长时间里,对专用设备进行适当改造,试装卸其他货物。

“封港,当然是最省事省力的,也无风险可担。因为封港后职工的工资、奖金一分不少,码头每年700万元的维护保养费仍可由国家支持。”时任宁波港务局副局长邵尧定说,“但是,我们不能采纳这条建议。国家花那么多钱建造起来的这座现代化码头,赋闲起来,让谁心里都受不了,我们要做到不等、不靠、不要。”

宁波港务局最终决定,无论如何也要让北仑开港。

邵尧定了解到,当时的化肥灌包中转业务长期为东南亚诸港所把持,中国大陆急需进口的散化肥都要在这些港口中转,国家为此每年要多支付大量的外汇。

“北仑能不能先搞化肥灌包中转?”邵尧定似乎找到了方向:“散化肥灌包的装卸灌包费率是相当可观的,至少能养活港区众多的职工,而且更重要的是可以借此机会打破海外港口的‘垄断’,为国家省下不必要的开支。”

但是,搞化肥灌包中转,还得先解决三个问题:一是要争取国家有关部门的支持;二是要对被视为“禁区”的洋设备进行改造;三是要保证有足够的货源。

因此,这项业务虽有赚头,

风险却很大。好在时任国家交通部部长的李清,对邵尧定给予充分支持,他明确指出:“北仑要搞化肥灌包,一定要走一专多用的路,有什么问题我来承担。”

既要能运肥,又要保证日后正常运矿,同时还要研究袋肥装船工艺,否则就会影响装船质量。为此,港区的技术人员花费了不少心血,技术人员和工人一起动脑筋,土法上马,不仅把这几个问题都解决了,并且还研制成了矿肥同时装卸作业的新工艺流程。

此外,还建立并完善了一整套的防腐蚀体系,有效保障了设备安全。

经过充分的准备后,1982年6月,北仑港区与美国阿索玛公司签署了每年灌包40万吨散化肥的协议。同时,从意大利引进了8套灌包设备安装在北仑港区堆场。

1982年11月30日,“云海”轮从美国装载2.7万吨散化肥抵达北仑港区,港区新建造的灌包系统正式启动运转。

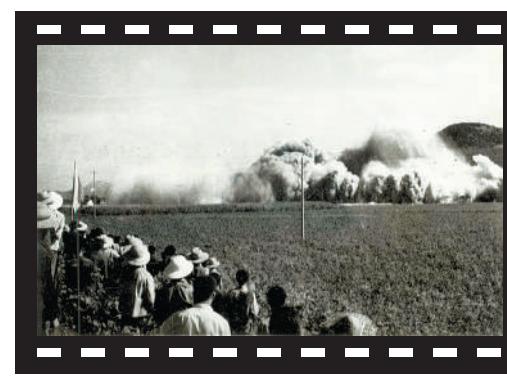
结果表明,各项质量标准均优于国际标准。

“云海”轮的到来,证明了北仑港区搞化肥灌包中转的成功,并由此开始投入试生产。这一年,港区灌包中转进口散化肥30万吨,营业收入878万元。

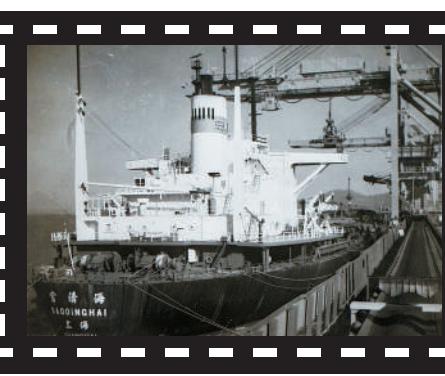
接着,北仑港区又开展了进口纯碱、原油出口等多项中转运输业务。到1987年底,港区经营中转的货物已达11种。在“宝钢”投产前的3年中,北仑港区不仅没有向国家要一分钱的维护保养费,反而向国家缴纳了大量税金。(下转第3版)

辉煌40载

特别报道



1978年5月,北仑林大山大爆破,北仑港区开发建设启动。蒋晓东 摄



1981年10月,北仑港首次迎来10万吨级矿石船“宝清海”轮。蒋晓东 摄



接卸完首艘10万吨级矿石船“宝清海”轮后,宁波港务管理局领导与工友开心合影。