

绿色是一支悠扬的曲

唐山环保是一首

动听的歌

绿色的旋律

绿色的旋律

郑立波 主编

中国环境科学出版社·北京

图书在版编目(CIP)数据

绿色的旋律/郑立波主编. —北京: 中国环境科学出版社, 2006.5

ISBN 7-80209-304-X

I. 绿… II. 郑… III. 环境保护—唐山市—通俗读物 IV. X321.222.3-49

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 046571 号

责任编辑 刘 璐

责任校对 扣志红

封面设计 晓 妍

出版发行 中国环境科学出版社
(100062 北京崇文区广渠门内大街 16 号)
网 址: <http://www.cesp.cn>
联系电话: 010-67112765 (总编室)
发行热线: 010-67125803

印 刷 唐山丰电印务有限公司
经 销 各地新华书店经销
版 次 2006 年 5 月第一版
印 次 2006 年 5 月第一次印刷
印 数 4500
开 本 880×1230 1/32
印 张 9.5
字 数 251 千字
定 价 26.00 元

【版权所有。未经许可请勿翻印、转载, 侵权必究】

如有缺页、破损、倒装等印装质量问题, 请寄回本社更换

编委会

顾问：谈歌 关仁山

主编：郑立波

执行主编：王军善

编委：	方明	刘德政	张论典	邢国军
	王新华	段东海	杨国军	贾鹏普
	张存宽	常云亮	马世平	杨慧丽
	晓妍	王军善		

序

唐山是一座享誉中国北方近代工业摇篮的重工业城市，也是一座 1976 年大地震后重新崛起的城市。在震后恢复、重建和振兴过程中，环保工作功不可没。

唐山的环保工作是与我 国环保事业同步开展并发展壮大 的。1972 年联合国召开全球首次环境会议——斯德哥尔摩会议之后的第二年，唐山就组建了环保机构，1978 年正式成立环境保护局，这在全国同级别城市中是为数不多的正县级机构。30 多年来，唐山的环保事业走过了不平凡的历程，取得了令世人瞩目的成就。从 20 世纪 70 年代单一的工业污染源治理，到 80 年代工业污染防治并重，到 90 年代城乡环境综合整治，以及进入 21 世纪以来，坚持可持续发展道路，初步实现经济社会与环境保护协调发展，无不凸显着环保工作的光辉业绩。

《绿色的旋律》一书，以报告文学的形式，热情地讴歌了震后唐山人民艰苦奋斗、追求和谐的环保情怀和先进事迹。在选材上虽有择一漏万之嫌，却生动地记述了广大人民群众锲而不舍、献身环保的奉献精神 和美德，真实地再现了唐山震后 30 年防治污染、绿染大地的蓝色轨迹，为我们做好 21 世纪的环保工作树立了一组光辉的群像。在唐山市迎来抗震 30 周年之际，这本书的出版，

对于回顾唐山环保历程，树立与时俱进的环保理念，动员全社会进一步认识、支持和参与环保事业，更加坚定地落实环境保护这一基本国策，是一件非常有意义的事。

随着“十一五”规划的实施和曹妃甸开发建设的进展，发展循环经济，建设资源节约型、环境友好型社会，实现人与自然和谐发展，已成为唐山市环境保护工作的主旋律。环境保护是可持续发展的重要保证，环保事业的发展有赖于全社会的共同努力。环境文化作为环保事业的重要组成部分，对增强全民环境意识，提高全民环境素质，发挥着越来越重要的作用。唐山市悠久的历史、丰富的历史底蕴和扎实的社会基础，是支撑各项事业腾飞的重要力量。培育环境文学，倡导环境文化，对于树立唐山良好的外在形象，提高唐山在国际国内的竞争力，必将起到积极的促进作用。

祝贺唐山市环保局在环境宣传方面的尝试，衷心希望继《绿色的旋律》之后，唐山的环境文化更加异彩纷呈，不断繁荣。

姬振海

2006年5月

目 录

沧海湛蓝	龙全忠	1
弹指一挥锁“孽龙”	鲁连胜	25
悄吟还乡河	王家惠	41
唐山绿色	张笑非	59
长城揽翠	王伊明	78
和谐的洗礼	李 晗 聂宝巨	93
守护那一片湿地	张中武 韩志英	112
✓唐山农民的“福气”	常云亮	123
保卫滦河	王新华 赵丽辉	133
有这样一位环保局长	闫 雁	143
话说陡河	雪 地	157
环保树	高国华	170
故乡的芦苇荡	王军善	183
走笔青山绿水间	吴润国 张 薇 金丝柳	198
✓个人和一座山的故事	范丽丽	212
百年启新 环保百年	高树贵	223
蔬菜档案	张笑非	234
✓滦河岸边的绿洲	李 妮	249
鹭峰画意	鲁金英	262
旗舰的风采	江 雁	269
德国环保行	吴作汉	275
环境保护，一个升温的话题	关仁山	284
城市记忆	谈 歌	289
后记	郑立波	293

沧海湛蓝

——曹妃甸：将成为我国沿海循环经济的引擎

龙全忠

2005年12月16日，浩瀚无际的渤海湾波涛汹涌，海风阵阵。往来行驶的大小轮船在阵阵汽笛声中缓缓放慢了速度，好像在告诉人们这里有条海下深水通道。尽管周围仍是一眼望不到边的茫茫大海，但是行驶不了多长时间，人们便可依稀看到凸起于渤海湾的一片沙岛。在这里看不到一栋标志性建筑，只有空旷的建港工地，来往穿梭的大小车辆和热火朝天的劳动场景。远处传来的阵阵号子声仿佛告诉人们这就是被誉为“东方鹿特丹”的唐山曹妃甸，也是我国未来北方最有发展潜力的深水大港所在地。

当日上午，曹妃甸港区周围彩旗飘扬，鼓乐喧天，来自全国各地的建港大军和省、市领导一起汇聚在建港指挥部广场，共同庆祝首批两个25万吨级矿石深水码头竣工通航。当河北省省委书记白克明在热烈的欢呼声中庄重宣布：“曹妃甸港正式开港通航！”会场一片欢腾。掌声、鲜花、锣鼓，伴随停泊在港口的中外货轮汽笛长鸣，四周燃放的礼花鞭炮，响彻整个海滩。这一天，着实来之不易。

为了这一天，唐山人民锲而不舍，殚精竭虑，整整奔波忙碌了12年；为了这一天，来自祖国四面八方的建港大军冬战严寒，夏熬酷暑，从2003年开始开发兴建，已经连续奋战了三个春秋。

其实，曹妃甸在人们眼里并不陌生。历史的渊源与诸多机遇似乎总有它的内在联系。曹妃甸地处唐山南部渤海湾西侧，位于天津港和唐山港之间。“面向大海有深槽，背靠陆地有浅滩”是最具吸引力的地理和海运优势。自然形成的深海通道，广阔的海滩腹地，便

捷的水、陆交通，无疑为大型深水港口和临港工业的开发建设提供了得天独厚的条件。也许正基于此，早在1919年，孙中山先生在《建国方略》就提出，要在“直隶湾”建设一个与“纽约等大”，“世界贸易通路”的“北方大港”。从海域图上我们可以看到，当年孙中山所描绘的大港位置就是现在唐山港至曹妃甸这一带海域。

当然，新世纪曹妃甸深水港区建设与一百多年前孙中山先生所规划的单纯港口海运功能不可同日而语。作为国家首批确定的循环经济示范区和以25万吨深水码头著称的曹妃甸大港，将以它的腹地工业开发为支撑，着力打造大电力、大钢铁、大石化、大码头四大支柱产业。集中财力、物力、人力，用最短的时间不但要使港口形成北方最大的海运吞吐能力，而且随着首钢生产系统的整体搬迁，港口工业区也将面对国内外两个大市场需求。遵照循环经济的科学发展观，最大限度地利用有限资源，在实现最大产能的同时，保护好这里的蓝天碧水，保护好渤海湾的花草飞禽，自然成了当地人关注的重点话题。

为此，有关专家评价：“曹妃甸的科学规划蓝图，凝聚了无数人的智慧、汗水、胆识和气魄，是在最大限度保护周围环境的前提下出台的。无疑，为全国临港工业的开发建设树立了一面旗帜，也奏响了一曲回荡在燕赵大地催人奋进的绿色凯歌。”

一

2005年6月初的一天，当我们驱车沿青林公路，过滦南经唐海驶过阡陌纵横的稻田，跨过海鸥成群的海滩，最后进入横亘在海面上人工筑就的18.47公里通岛公路，终于迎着习习海风又一次登上了仰慕已久的小岛——曹妃甸。

记忆中，几年前随省、市领导第一次来到曹妃甸，是从滦南县嘴东码头绕道至此。狭窄坎坷的乡间土路，遍地泥泞的海滩，浅海木船不能下水，只得用气垫船运载才能到达凸起于渤海水面仅几平方公里的曹妃甸。当时沙岛除了一座几十年前兴建的航海灯塔标志，

周围几丛稀疏的芦草，满目黄沙，别无它物。由于四面环海，人迹罕至，站在孤岛最高处，视野所及，无际的大海中只有风帆点点和偶尔听到的海鸟鸣叫声，那种原始、苍凉、空旷浩瀚的孤独之感至今记忆犹新。

短短三年时间，昔日被人们称为“不毛之地”的曹妃甸，一改数千年寂寞荒凉的历史，宽敞的通岛公路，往来穿梭的大小车辆，热火朝天的施工人群，铁塔耸起的高压线路……海滩的陆域在人工吹沙造地中逐渐扩大；一个个建设工地在高亢的号子声中浇灌打桩；新规划的百公里迁曹铁路 2006 年年底将要竣工通车；两个 25 万吨级深水矿石码头已经启用，开始大吨位运送国外矿石。曹妃甸大规模开发建设，像汹涌澎湃的海潮一浪高过一浪。我们在赞叹人类伟大创造力的同时，也似乎看到数年以后的曹妃甸，这个北方深水大港的宏伟发展蓝图。

无论在计划经济时代还是在改革开放的今天，环渤海区域经济发展的需要，已催生了沿线众多大小不一的港口。但是，由于受各方面条件限制，大多船舶运力在 5 万~10 万吨之间，运输成本偏高，加之重复建设，区域利益雷同，在一定程度上影响了海运市场的正常发展。以大港口、大电力、大钢铁、大石化为主要项目的曹妃甸工程，可谓高关联度、强带动力。特别是钢铁、石化和能源项目，对唐山、河北产业结构调整和经济增长方式的转变，对河北释放沿海大省的区位优势及其蕴藏的巨大能量，有着不可估量的深远意义。特别是在促进我国北方重化工业的聚集和产业集群化的同时，曹妃甸工程很大程度上避免了环渤海地区的盲目建设、分散布局、区域内争夺资源导致的粗放增长和低水平重复建设，并促使区域经济在合理分工基础上开始联合协作。曹妃甸所在区域恰好位于我国四大经济区交接地带，也是南北东西物资交换量最大的地区。依托三北地区特别是京津地区成熟的交通和其他基础设施，大力发展以多式联运为特点的物流服务，形成一个开放、互通型的物流服务体系，曹妃甸是当之无愧最理想的选择。这也许正是曹妃甸的令人神往之所在。

有许多海运专家和经济学家预言：曹妃甸拔身成为我国沿海地区重要的现代物流基地之时，就是对环渤海经济隆起带和“三北”地区未来的经济发展，提供最为重要的战略支撑之日。按现行规划的建设规模和速度，用不上 20 年时间，在这荒无人迹的海滩不仅要形成有雄厚运输和加工能力的临港工业城市，而且它所创造的产值和财富也将达到或超过唐山市现有总体经济水平。

开发建设曹妃甸，相当于再建一个新唐山。说它是唐山沿海循环经济的引擎毫不为过。

也许就因为曹妃甸深水大港对我国北方运输、加工、贸易等诸多领域产生如此重大影响，加之投资巨大，重大生产项目的布局涉及国计民生，所以在高层决策者心目中，在众多专家学者的眼里，选择曹妃甸较之一般的工业生产项目更显得异乎寻常，举足轻重。所以在研究考虑曹妃甸港区开发立项时历经了漫长的 12 个年头，冲破了数不尽的关隘和坎坷。

且不说，曹妃甸港区的前期工作投入就达 6 000 余万之多，仅就它不同寻常的发展历程就足以让人感慨不已。

历史凝重地记录下它的发展轨迹，也再现了它由无名到有名的不平凡历程。

20 世纪 70 年代初，当以开发海洋资源为主要内容的“蓝色革命”在全球蓬勃兴起的时候，曹妃甸就被国家港口专家列为北方深水备选港址，但由于种种原因，这片富饶、充满希望的海域最后并没有纳入人们的视线。

“八五”末期，伴随我国改革开放的步伐，国家有关部门为促进和保证环渤海特别是华北地区冶金、石化工业跨世纪持续发展，决定在渤海湾一带选址建设接卸进口矿石、原油的深水泊位。他们在与大连、烟台、青岛等重点港口进行比评论证中，仍把曹妃甸列为该区域 20 万吨以上大型泊位建设的深水港址。

当时，唐山人民自己动手兴建的唐山港已经正式通航，宽阔的海岸线船来人往，为华北、东北、西北地区贸易往来打通了便捷的海上通道。但是，唐山港由于规模和海洋地质条件的限制，和周边

的秦皇岛、天津港一样，只能接卸 10 万吨左右的货轮。而国内的钢铁、石油越来越多地从国外进口已经成了不争的事实。人们都知道，运输吨位越大，成本越低。国内大型企业集团都以经济 and 发展的眼光，在全国沿海范围搜寻最便捷的 20 万吨以上巨型远洋货轮出海通道。显然，新建的唐山港难以担此重任。唐山的决策者和国内企业巨头，又把审视的眼光投向曹妃甸这片蔚蓝色的海域。

二

据史料记载，曹妃甸为沙坨之意，形成在数千年以前，为古滦河三角洲湖区，系滦河经由老诉河中、下游海道在这里入渤海而形成的巨大三角洲。滦河东移后，这里在海水经久冲刷作用下，三角洲渐渐脱离河口和陆地而形成了海岛。

早在唐代，岛上就建有一座庙宇名为曹妃庙。相传这位美貌如仙的曹妃是唐太宗李世民的爱妃，随军东征病殁于此，而后化作海神娘娘保佑出海的人们免受风浪吞噬。当时的寺庙主持法本携弟子在岛上开荒耕种，化缘参禅，一年四季寺庙香火兴旺。法本心地善良，于岛上多行善事。每逢大雾封海，法本恐航船渔舟不辨方向，即专派一望海僧击鼓敲锣，以警迷航之船。

古来，岛上航海标志的灯楼皆为燃油灯，每遇海风强烈，灯火在纸罩中摇曳如豆，难已将光线远传。故，历年时有误撞沙礁遇难者。法本上岸化缘时，闻当地道台衙门有一盏水晶灯，燃之火光明彻，不惧风吹，正好用于甸上灯楼，决心去登衙门化缘讨要，为舟船指航。结果道台难舍其爱，吝啬如割，化缘难果。实出无奈，法本竟用手指缠上棉花沾油点燃，打坐在衙门前燃指化缘。围观百姓愤而成堵，道台怕激怒当地百姓，引发上司见责，只得忍痛拿出水晶灯相送。自此岛上航灯豁明，海上遇难者渐少，曹妃甸也因法本燃指化缘而更加名声远扬。这虽说是悠久的古代传说，但却证明了沙岛曹妃甸在渤海湾一带海域地理位置的复杂性和特殊性。

曹妃甸前缘临岸水深数丈，波涛万顷，航道通畅，可直通黄海

而无阻。出东海、经黄海、入渤海、进京畿之舟船必经此地。当地土人及熟悉海道者，虽百石粮船，群艖巨艘，由口出入，纵如蚁穿九曲往来无碍。然而，不熟谙海道者，则如进“水乡八阵图”，百转而不得出。旧时，于地险风急浪高中，舟毁蒙难者亦不在少数。此地有文人墨客道：“潮来拍岸浪如山，潮落渔人满海滩。张得鲜鱼三百尾，一时齐唱棹歌还。”形象地表明，曹妃甸一带海域地形复杂，深浅海道分明，但是熟悉这里的渔民、客商照样天天出海，满载而归。

几千年形成独特的海洋地理条件，确是一般港口无法比拟的。科学的海洋勘察资料告诉我们，这里的深海通道，自然天成，不用人工挖掘，而且直通外海。如此优越的建港条件，除宁波北仑港外，国内少见。从曹妃甸前伸 500 米，水深即达 25 米，前深水槽水深 36 米，是渤海最深点。30 米水深海岸线长达 6 公里多，且不淤不冻，是渤海湾内唯一不需要开挖航道和港池、不需疏浚维护即可建设 30 万吨级大型深水泊位的天然港址。因与陆地暗接，曹妃甸后的滩涂和浅海，能够为临港产业布局和城市开发提供数百平方公里的建设用地。不用搬迁居民、不占用耕地，可为临港工业提供更广阔的发展空间。

曹妃甸诸多的地域经济优势自然要吸引有胆量、有远见的企业家到此探询问路。

最先进入曹妃甸选深水港址的当属国家特大型企业首都钢铁总公司。早在 1992 年，他们为解决秘鲁铁矿石的接卸问题，增加逐年增多的进口量，就曾选派工程技术人员亲临曹妃甸勘查建港条件。随后，在省、市政府的大力支持下，唐山市主要领导多次与首钢公司就曹妃甸建港事宜协商。1996 年 9 月，唐山市政府与首钢签订了联合开展深水码头前期工作的协议。同年 11 月，时任中石化总经理的盛华仁也专程来到曹妃甸，并就解决华北地区石化企业原油进口、寻求大型深水泊位接卸港与地方政府进行了协商，于 1997 年 3 月完成了《曹妃甸进口 25 万吨级原油码头可行性研究报告》。

首钢率先果断决策，绝非出于简单的人缘地缘关系，而是以发

展的眼光，从企业的前途大计出发。按照国家钢铁工业中长期发展规划，进入新世纪后，华北地区的首钢、唐钢、天钢、包钢、宣钢、承钢六大钢铁企业年进口矿石总量将超过 1000 万吨，如此庞大的进口量，仅仅依靠现有的多港口、小泊位的分散接卸方式非常不经济。据交通部规划院测算，首钢从巴西进口矿石，用 15 万、20 万、25 万吨级船舶比用 10 万吨级船舶，每吨运输成本分别节约 41 元、65 元、76 元。如果不用第二次装卸，进口矿石就可通过传送带直接运到钢铁厂冶炼，每吨钢的成本就可下降 200 元。

在国内大多数铁矿石铁含量品位较低，价格不断上扬而铁矿石资源逐年萎缩的大环境下，众多钢铁企业面对生产成本不断攀升，矿石供不应求的现状，选择大宗进口矿石，千方百计从运输费用上寻求降低成本的空间。同时，在节能、环保、废物利用上挖掘新的利润点，已经成为各大钢铁企业的共同呼声。

由过去的能源输出大国，变为现在的能源输入大国，仅仅十几年的变迁，中国的海运市场就发生了大转型。开发建设曹妃甸，兴建深水矿石业主码头，降低钢铁行业原材料成本，保护有限资源，启动蓝色循环经济链条，已是大势所趋。

1997 年 6 月，国家计委、冶金部、交通部有关领导和北方六省市（区）的 12 家主要钢铁企业代表再度会聚唐山，共同出谋划策，商讨“曹妃甸建港”事宜。会议得出的结论令人振奋，大家一致认为曹妃甸是我国北方沿海一带少有的深水海域，建港配套条件好，且腹地辽阔，发展空间大，在华北、东北一带具有独一无二的建设深水大港优势。

建设深水大港，工程浩大，动则投资上千亿元，涉及方方面面的利益，可谓事关大局。更何况环渤海一带的大小港口密度很大，北方深水大港上马与否，各有争议。中央决策层不但要考虑到钢铁、石化行业的企业发展需求，更要考虑到全局性的发展战略，尽管唐山市委、市政府领导为曹妃甸早日审批立项，邀请各路专家学者，从海洋基础勘测到规划设计，从业主码头的投资比例到周边自然环保测评……凡属地方能做的工作都做了，几乎无一纰漏。在漫长的

申报等待阶段，他们以坚韧不拔的毅力，艰苦奋斗的精神，百折不挠的工作态度，组成专门班子，日夜奔波忙碌，跑省进京，疏通各方面的关系，企盼曹妃甸早日开工立项。但是，中央决策层面对唐山一次又一次的申报，却一直持审慎的态度，对曹妃甸这个事关全局的大项目，尽可能多地倾听各部委来自不同方面的意见反映。拍板决策慎之又慎，时间也就一拖再拖。

1998年8月，全国人大副委员长、农工民主党主席蒋正华来曹妃甸视察。他认真听取了省、市领导汇报，查阅了相关资料，认为曹妃甸大港建设应尽快启动，打开大吨位船舶的进海门户。希望加快港区比选、论证，做好前期准备，并以农工民主党中央的名义给党中央、国务院提交了《关于河北省唐山港曹妃甸20万吨级进口矿石码头建设项目尽早立项的建议》。

2000年6月，受国家计委委托，中国国际工程咨询公司组织对《唐山港曹妃甸港区矿石专用码头项目建议书》进行评估。大家认为：曹妃甸是建设大型深水矿石码头的理想港址，工程建设规模合适，布局合理，工艺方案基本可行。但考虑到“十五”期间全国钢铁行业，特别是华北地区处于调整阶段，首钢搬迁尚无定论，建议本项目暂缓立项。直到2003年6月，中国国际工程咨询公司受唐山市的委托，再次对曹妃甸20万吨级矿石码头建设的必要性和紧迫性论证。最后的结论是：利用国内、国外两种资源发展我国钢铁工业是一项长期的战略。在曹妃甸港区建设大型矿石专用码头符合我国北方地区进口矿石接卸港的合理布局规划，有利于华北地区钢铁企业提高经济效益，增强国际市场竞争力，并可带动河北省临港工业的开发，促进环渤海经济的快速发展。曹妃甸港区具备建设20万~25万吨级矿石码头的良好自然条件，铁路后方通道可为矿石疏运提供运输保障。鉴于该地区矿石进口量逐年增多的趋势，现有港口的接卸能力严重不足，尽早建设曹妃甸20万~25万吨级矿石码头是必要的。

2001年，河北省“十五”计划纲要提出“加快曹妃甸深水泊位前期工作，争取早日立项开工”。

2002年，唐山市将曹妃甸工程列为“全市四大兴市工程”之首，投入人力、物力，开始了紧锣密鼓的谋划。

沟通世界经济通道的是海洋，向海洋进发，港口建设就是开启的门户。正是基于对这种发展海洋经济的高度认识，2002年，尽管兴建曹妃甸深水大港立项尚未通过，但是首钢、唐钢、省建投、唐山港投四大巨头已经率先迈出建港实质性的第一步，以股份制形式组建曹妃甸实业开发有限公司，出资两亿元首先启动码头通路工程。

机遇不等人。当各路建设大军集聚在茫茫的海滩，安营扎寨开始兴建时，伴随往来的车辆、机器的轰鸣，便打破了沙岛沉寂千年的历史。其后，秦皇岛港务局也加入到建港工程的行列，形成五家携手联手开发港口的格局。继而通往横跨滦南、唐海两县高等级直达曹妃甸公路也拉开了开工的序幕。

2004年12月，国务院总理温家宝主持召开国务院常务会议，审议并原则通过了包括曹妃甸进口矿石码头和进口原油码头在内的《渤海湾区域沿海港口建设规划》。

2005年2月，国家海洋局对曹妃甸工业区用海一期工程海洋环境影响评估报告给予正式批复。

同年2月初，国务院总理温家宝，副总理黄菊、曾培炎、吴仪和回良玉分别签批同意《关于首钢实施搬迁，结构调整和环境治理的方案》，至此，首钢搬迁曹妃甸已成定局。

3月底，国家发改委主任马凯到唐山调研，认为曹妃甸建设是我国“十一五”期间的重大项目，进展如何在全国举足轻重。要从经济发展的大局考虑，抓好运力、资源和电力的平衡。

4月初，中央政治局常委、国务院副总理黄菊带领国家有关部委领导，在省委书记白克明、省长季允石及唐山市主要领导的陪同下，来到曹妃甸视察。黄菊在听取了省、市领导汇报，视察了曹妃甸港区后，面对热火朝天的建港工地感慨很深。他站在灯塔附近的沙包上，遥望着浩瀚无际的大海和西部广袤的滩涂，若有所思。他说，我去过全国大部分港口，像曹妃甸这样优良的建港条件在南方已经

很少了，这的确是国宝之地。我们要珍惜这个时机，一定要把港区规划好、建设好。

面对黄菊副总理的首肯和期望，陪同视察的河北省常委、唐山市委书记张和感慨更深。这位在唐山市委、市政府工作了十余年的老领导，参与了港口勘测规划的每个环节。从一个个大项目的引进，到与各大业主建港投资比例的协商，他为此付出了太多的艰辛。他向中央领导表示，一定不辜负国家对曹妃甸港区的期望，要举全市之力，精心规划，精心施工，建设好曹妃甸，发挥港口工业区对唐山腹地经济的推动作用，加快唐山迈向沿海大城市的步伐。

曹妃甸，在唐山人民心目中，是一块高高耸起激人奋进的路标，只不过历经艰难跋涉，到达这个目标的时间太漫长了。

2004年12月，当唐山人民得知曹妃甸港区已由国家立项时，全市700万人民为之欢呼雀跃，全国各地的新闻媒体对曹妃甸的宣传也随之铺天盖地。

这不仅是世人瞩目的国家港口重大投资项目，也是唐山人民企盼已久的大喜事。

这不仅是曹妃甸命运历史性转折的开始，也将为唐山沿海经济大开发书写浓墨重彩的一笔！

三

资料显示，我国东部沿海各省市，特别是“珠三角”和“长三角”地区总面积仅占全国的13%，人口占全国的40%，而经济总量却占全国的60%以上，这与海洋优势有着重要的关系。多年来，海洋产业的增长幅度在国民经济增长比例中一直名列前茅。海洋被人们誉为“蓝色国土”，这里和陆地一样是那样的辽阔、富庶。进入新世纪，面对陆地人口众多、资源匮乏、环境污染，人类辅之先进的科学技术，已从利用海洋的时代迈向开发海洋的时代。

面对曹妃甸这片充满希望的海域，人们形象地喻为，这里是通往国际大港的“黄金水道”。在这里建设大型深水泊位，既不需要开