



# 启东:从“神经末梢”到交通枢纽

6月4日,通州湾新出海口吕四起步港区——疏港公路工程举行开工仪式。疏港公路从通港大道至天江公路,长约6公里,建成后连接吕四港西港池和启扬高速吕四港出口,成为通州湾新出海口吕四作业区的重要集疏运通道。

作为长三角一体化发展国家战略的重点工程,通州湾新出海口建设是省委省政府赋予南通的重大任务,是南通未来发展的重要引擎。今年1月5日,南通市委市政府组建通州湾港口开发建设委员会,将沿海港区纳入“大通州湾”,明确以吕四港为起步港区、通州湾为主体港区,谋划推进江苏新出海口建设。

## 跨越长江梦 天堑变通途

启东,位于长江入海口北侧,南依长江,东枕黄海,三面环水。曾经,这片江海平原,在享受着滔滔江水滋润的同时,也承受着天堑阻隔、区位闭塞的痛。

“虽然启东离上海的直线距离只有50公里,但长江阻隔使启东成为交通‘神经末梢’,严重制约了启东的经济社会发展。”启东市港口开发研究会秘书长、原启东市大桥办总工程师李洪斌感叹,“长期以来,我们启东人一刻也没有停止编织‘跨越长江’的梦想。”

启东最早通往上海的轮船码头在三和港,当时设施十分简陋,轮船只能停泊在很远的长江里。所谓码头,不过是在内河边架座木桥,先用小木船,后改用机关船,接送客人到轮船,很不方便。逢水浅而无法开进港汉时,只好将客人放在

外边江滩上,需要蹚水走上一段沙地才能上岸。

落后状况亟须改变。20世纪60年代初,在征得长江管理局同意后,南通港务局拨款3万元,决定建造一座新港口。1967年7月15日,启东港建成并首次通航。启东市民倪建新当时在新港初中读书,他和同学们一起骑自行车前去观看,只见上海东方红405号轮船彩旗披挂,停靠在启东港新建的码头上。

回忆当年坐船去上海的经历,倪建新至今十分感慨:那时候去一次上海真不容易!早晨很早从家里出发,往往半夜两三点钟到上海。从上海回来,就是船到了启东港外边,也要等几小时,潮水上来才可以靠码头。

1990年,李洪斌放弃了大城市的优越环境和高等学府的优厚待遇,作为港口研究专家回到家

乡启东。1998年,经过详细考察和科学论证,李洪斌撰写了1万多字的《建设启东大桥的设想》。此后十年,他不断细化数据、完善论证材料,呕心沥血、四处论证,终于迎来了大桥的奠基。

2011年12月24日,崇启大桥建成通车。那一刻,一步过江的百年梦想终于从蓝图变成了现实。启东一跃成为承启南北、沟通东西的交通枢纽,发展空间全面拓展。此后,启东加大了对接上海、融入上海的力度,沪启两地往来日益密切,启东迎来了发展黄金期。

沿启东市区江海路,驱车往南,走到尽头便到了长江边。往东远眺,雄伟的崇启大桥,横跨在长江北支宽阔的江面上。一桥飞架南北,天堑变通途,启东由交通的神经末梢,一跃融入上海一小时经济圈。



## 交通大改善 带来大发展

交通的改善,改变的不仅是交通格局,来自大上海的产业、资金、人才等不断涌入,大桥撬起了启东经济的发展。

每天,启东市农武蔬果合作社上午采摘的新鲜蔬菜,下午就到了上海市民的餐桌。合作社有195户会员,种植5000多亩蔬菜,是启东向上海直供无公害绿色蔬菜的重要基地。菜农陈新说:“最早走摆渡,后来走苏通大桥,上海来回一次的运输成本在2300元~2500元,有时更多。现在走崇启大桥运输成本在1600元左右,降低了30%左右。”

旅游产业同样收获惊喜。每逢节假日,位于圆陀角旅游度假区的恒大海上威尼斯酒店“一房难求”。启东拥有南黄海、东海及长江三水交汇、江苏“第一缕曙光”、千年渔港古镇、生态滩涂湿地等特色旅游资源,成了上海市民短途游的“新宠”。去年共接待游客400多万人次,八成以上来自上海,旅游总收入58.96亿元。

从位于浦东的上海第二工业大学办公室出发,一个多小时后,上海第二工业大学工学部副主任兼计算机与信息工程学院院长汪志锋便出现在启东高新区的博士创业园,这里有他创办的启东威艾信息技术有限公司。汪志锋告诉记者:“我从上海的家到学校上班也要1个小时,说启东跟上海是同城效应,名副其实,当初选择在这里创业,这也是主要的原因之一。”

2006年,上海姚记扑克股份有限公司总经理姚朔斌第一次踏上启东的土地。那时候交通不便,姚朔斌说:“崇启大桥奠基还是两年后的事,记得当时是从海太汽渡走的,路上花了近4个小时。”随着交通的不断改善,姚记扑克在启东的投资不断扩大,目前,在启东经济开发区世纪大道北侧,全球规模最大的扑克牌生产基地已落户这里。

从交通末梢到交通枢纽的飞跃,启东已经成为大批企业追捧的经济热土。依托港口资源和临港产业区、渔港经济区、新材料园区三大平台,吕四港重点发展新材料、新装备和港口物流产业。目前,华峰超纤、广汇能源、大唐电厂等一批重点企业不断发展壮大,全球最大的超纤材料生产基地、长三角最大的能源储运中心和智能装备“中国制造2025”标杆产业基地、千亿级临港产业将变为现实。

文/黄海 图/潘杨

## 喜圆高铁梦 放飞新希望

交通强市,铁路先行,启东高铁发展迈出具有标志性意义的重要步伐。6月5日,江苏省铁路集团有限公司发布了《北沿江高铁(江苏段)土地报批技术服务项目BYJGT-TDBP-1、2、3标段招标公告》和《北沿江高铁(江苏段)林地可行性报告编制及林地组卷报批技术服务项目招标公告》。

北沿江高铁线路有了定论。北沿江高铁上海至合肥段西起合肥南站,向东经过滁州、江北新区、六合、仪征、扬州、泰州、泰兴、如皋、南通、海门、启东,跨长江口北支上崇明岛,从崇明岛穿长江口南支引入上海枢纽。全线运营长度554.59km,新建线路长度519.87km。设计速度

350公里/小时,等级为高速铁路。

早在去年1月5日,宁启铁路二期工程正式开通。宁启铁路分两期建设,一期南京至南通段通车,2016年通车;二期为南通至启东段,途经海门、临江,东至启东、吕四,全线共设南通站、南通东、海门、临江、启东和吕四站6个车站。正线全长102公里,设定时速为160公里,2014年年底开工建设,历时4年建成通车,改变了启东无铁路的历史。

2016年10月正式开工的启扬高速海启段项目,是江苏省“十三五”时期重点交通工程,是南通历史上里程最长、投资规模最大,同时也是江苏在建高速公路中里程最长的项目。去年9

月28日,启扬高速海启段正式通车,启东到海安时间一下子缩短到一个小时。全长127.64公里、总投资达109亿元的启扬高速海(安)启(东)段高速公路,是启东境内继宁启高速(G40)后的又一条高速公路。

早在2006年,启东启动公路网规划研究,构建“六纵六横两沿一环”的市域干线公路网与“两高速一通道”的通往市外公路相结合的综合交通网络体系。启东正成为南接上海、苏南,西接南通市区、苏北,延伸西北、东北腹地的交通枢纽节点,原先的交通末梢成了名副其实的交通枢纽。

早在100年前,孙中山先生就在《建国方略》中提出在吕四建立东方大港的战略设想:“吕四港者,将夹于扬子江北端处,建立渔港也。”

20世纪90年代初,“吕泗”号渔船装载着近百吨安康鱼首次“出访”日本,拉开了吕四港二类口岸开放的序幕。1989年10月,江苏省政府正式批准吕四港为国家二类口岸,对中国籍远洋船舶开放。1990年,吕四港被批准开通日本、香港及国际航线,水产品可通过该口岸直接运销国外及港台地区;2014年启东港国家一类口岸开放获国务院批复,意味着启东港作为国家一类口岸对外开放从梦想走进现实。

吕四港拥有30公里深水岸线,是上海一小时经济圈内不可多得的深水良港。吕四港经济开发区党工委书记王裕兵介绍,目前,吕四港区航道正式通航,一个10万吨级LNG液化码头、两个5万吨级综合海运码头投入使用;港区主体工程环抱式港池围堤工程、防沙导流堤工程已竣工验收,港区10万吨级进港航道一期工程基本完工。随着江苏新出海口起步港区的快速建设,吕四港发展前景广阔。

