长三角 周刊
Yangtze River Delta
解放日报 13
主编:孔令君 责编:陈煜骅 视觉设计:王晨 金涛
2019年9月11日 星期三

沪通长江大桥即将主跨合龙,沟通南北的交通枢纽蓝图正在展开

南通:告别“难通”向南通

■本报记者 任俊锰

9月3日,无人机航拍云雾缭绕中的沪通长江大桥,沪通长江大桥即将迎来重大工程节点——主跨合龙。 视觉中国供图

数日之后,沪通铁路跨长江大桥(以下简称沪通长江大桥)即将主跨合龙,这座跨度超千米的公铁两用斜拉桥,不仅是世界首例,还将成为南通交通腾飞的起点,也将为长江南北联系带来巨大变化……

除去已经通车的苏通、崇启长江大桥,以及即将通车的沪通长江大桥,未来的南通与长江南岸的沪苏等地的沟通,还将有通沪(北沿江)、崇海、苏通第二、张皋过江通道以及预留的海太过江通道项目。到那时,南通将不再“难通”,南通以及通过南通对南联络的广大苏中、苏北乃至北方地区的跨江联系,都将更为顺畅。

受益于长江,也受制于长江

南通,被称为近代中国民族工业发祥地之一,其中,以张謇为代表的清末民初有识之士构建的陆水交通网络功不可没。

中共南通市委党校教授季建林对此有过深入研究。他介绍,为了发展工业,张謇于1903年组建大达内河轮船公司,开辟数条苏北内河航线;1905年,建设港闸公路,这是江苏的第一条公路;1919年,张謇铺架了三厂至青龙港的轻便铁路。此外,为畅通南通纱与布的外销渠道,张謇将目光投向上海,在上海的十六铺“自立码头,自开航路”,建造大达码头,作为南通至上海的通申线的终点。客运方面,开辟了上海至海门、南通、扬州等航线,经营通沪两地货客运输业务。

改革开放后,南通在长江北岸异军突起。1980年,继常州后,南通成为我国又一个人均工业产值超过万元的中等城市。次年,成为全国220个城市中工业经济效益名列前茅的“明星”城市。当时,不少国家和地区团体到南通参观,季建林回忆,“不下上千个”。

“南通既受益于长江,也受制于长江。”南通市交通运输局副局长曹晓见说。历史也有明证:进入上世纪90年代后,市场经济蓬勃发展,苏南凭借铁路、公路、航空、港口等构成的立体化交通网络,经济社会快速发展。南通由于缺少过江通道,原有陆水交通优势衰退,地区发展竞争力下降,与苏南地区的差距越拉越大。时任南通市委书记周福元曾回忆,南通在“九五”期间,经济增长速度低于苏南、苏北,甚至到1997年4月,全市工业经济连续13个月出现负增长。

对此,很多人说,“不是南通不努力,而是确实是受制于交通”,而“南通南通,向南不通”,也成了南通此后多年的常态。

南通当时没有铁路,只有公路,但是由于没桥,难以过江,只能乘坐轮船摆渡。“进出南通的交通一直是个问题”,上世纪80年代,陈卫东辞去南通县政府机关的工作,来到家乡南通平潮镇上的一个乡镇企业——江海电容器厂,1992年,出任江海电容器厂厂长,现为南通江海电容器股份有限公司董事长。他现在回想,当时每次给来自上海、杭州等地客户介绍,从苏州到南通“摆个渡就到”,真的是“心虚”,因为毕竟要“看天过江”,能否摆渡全看当天是否有大雾、大风等恶劣天气,过江其实只需要三四十分钟,但是,排队可能要一两个小时甚至半天都过不了江,后来客户甚至都“怕来了”。

当时,也正是长江汽渡的荣光时刻。“最早,长江汽渡被称为‘流动的长江大桥’”,江苏通沙汽渡有限公司党委副书记谢海斌介绍,通沙汽渡是南通的第一个过江通道,最早是为打通204国道由于长江天堑造成的断头路。当时最快半小时便可到对岸,而从江阴的汽渡到对岸,因当时公路路况不佳,则要花费四五个小时。那时,通沙汽渡两岸都非常“红火”,约500米长的道路两侧有数个停车场,还有鳞次栉比的小旅馆、小饭馆,几乎处处客满。

在南通,交通与心通是相辅相成的。“交通不通,自然心不通。”陈卫东说,南通离苏州很近,一江之隔,与上海之间的距离不过100多公里,但是很多客户宁愿从上海到千里之外的广州、深圳,也不太愿意到一江之隔的南通。这便是空间距离对于心理距离的影响,这在当时是非常普遍的。

受限于交通,思想确实“难通”。上世纪90年代中后期,杨任远任南通市长,一度被称为“杨疯子”。因为以前从主城区到狼山都是土公路,但是他当时力主建设工农路,并且建设六车道,成为一条如今串联起通州区、港闸区、崇川区、市经济技术开发区的南北方向的城市发展轴。当时在很多人看来的疯狂举动,现在很多人在说:“如果当时能修八车道、十车道,甚至是高架多好。”今年初,这条路正式进行提升改造,原来的双向六车道将提升为双向八车道,整个提升改造工程将在2019年底前全面完工。

只要大桥建成,就是成功

上世纪90年代后期,南通的一个小朋友,因为外公、外婆在苏州生活,经常因天气原因,不能去看望他们,就想到“能否在南通与苏州之间架座桥”。他写信给时任南通市委书记周福元,并且把自己的压岁钱一并寄给他,作为“建桥资金”。而这,更加坚定了南通市领导将建长江大桥作为头等大事的决心,“大桥如果能建成,即使其他什么都不做,也是成功了;反之,则就是失败。”

一度,在长江上架桥,被南通当地人视为“异想天开”。陈卫东说:“那是可想而不可望,更不可即的事情”。那时,确实有很多的技术难题。曹晓见分析,过江通道难建,有其重要的技术原因,江面宽广的长江水面,自古被称为“天堑”的确有其原因,还牵涉长江入海区域复杂的水利、水文条件、工业园区布局以及保护区等。此外,在当时资金短缺的情况下,投入产出比也是重要考量,而且,彼时战略还不清晰,造成江南、江北对于过江通道的认识存在着一定的偏差。

话虽如此,但敏锐的企业还是“闻风而动”。季建林说,当时很多上海等地的企业在正式建造大桥前来到南通落地。那时候,南通主要领导提出,南通要接轨和服务上海,很多民众乃至干部都不理解。其实,生活中,南通的上海印记随处可见,南通人看上海报纸、电视,市领导高度关注上海动向,甚至南通籍学生考入名校者中,有一半进入上海高校。

最终,苏通大桥于2003年6月开工,2008年6月30日建成通车。自此,南通进入了“全天候便捷过江”的时代。统计显示,苏通大桥开通后的10年,南通地区生产总值排名从2008年的全国第28位,上升至2018年的前20位。

敢想敢为,也是大桥赋予南通的思想之变。2006年,宁波被国务院定位为“长三角南翼经济中心”,南通则提出建设“长江三角洲北翼经济中心”,10年后的2016年5月,国务院下发《关于长江三角洲城市群发展规划的批复》,南通正式被定位为“长三角北翼经济中心”。

“没有人走,怎么办?”苏通大桥试通车不久,季建林来到苏通大桥指挥部讲课,相关领导看着近来稀少的车流,不禁对季建林发出疑问。当时,季建林便告诉他,苏通大桥是交通咽喉要道,甚至可以说是沟通长江南北的生命线。

但最近一次,季建林从上海回到南通花了五个小时。“我这次不算长的”,季建林说,他一位苏州的朋友,曾花了20个小时到南通,这位朋友刚开始走苏通大桥,太堵,随即到江阴大桥,同样拥堵,最后来到崇启大桥,结果仍然难到对岸,最终只得通过崇海汽渡来到长江对岸。

原本苏通大桥设计通行能力为标准车辆8万辆,而在今年五一小长假首日,苏通大桥迎来持续汹涌车流,全天通行量达15.6万辆,创下大桥2008年通车以来的历史新高,几乎是设计通行能力的两倍。记者近日亲身体验了南通这一跨江“堵点”。8月的一天下午4点,记者坐上从南通东站前往上海的大巴,恰逢苏通大桥北向南施工,过桥用了不下一个半小时,到达上海客运站已经是晚上7点半,而正常情况下应该是6点左右到。同行的人中,一个人在驶入苏通大桥前问司机:7点的飞机能赶上吗?得到的答案自然是否定的。采访中多次被当地人提及的“不确定性”,变得感同身受。

南通市发展和改革委员会基础设施发展处处长孙星也常听负责招商工作的同事讲,由于经常堵塞,苏通大桥存在着巨大的“不确定性”,顺畅时,从南通1小时15分钟就能到上海虹桥机场,但是很多时候,乘飞机改签是常事。

大桥通了,理念也要通

多年来,每到江苏“两会”时,南通企业、园区等人大代表、政协委员就会呼吁“过江通道建设”。

“从来没有想过”,这是当时听说沪通长江大桥将要落地南通,而且就落户在公司所在地平潮时,陈卫东的心情。如今回忆,他还是不住地在讲:“那时真的非常激动。”

后来,陈卫东和同事们每每见到客户、供应商、合作伙伴等,都会第一时间把这一喜讯带给他们,而这些人听到后由衷地开心,仿佛他们最担心的一件事儿——“交通”落了地。“现在告诉他们未来从上海到南通不过1小时,不会再有丝毫心虚”。

其实,相比长江以南的城市,南通等长江以北的城市并不差,无论是在基础教育,还是在工农业基础等方面。这也正是为何南通从改革开放最初10年能够与江南的苏锡常并驾齐驱的原因,而后来差距逐渐拉大,“根本原因就是交通”。

孙星也有类似想法。南通不是不努力,改革开放后也是明星城市,后来因与中国经济最发达的上海一江之隔却不通,带来的是资金、技术、人才的进一步外流,投资环境恶化。“经济一体化,必须依靠交通一体化提供支撑。”他说。

去年,国务院总理李克强在南通视察时指出,要以国际一流水平规划建设通州湾海港,把通州湾建设成为长江经济带战略支点。南通的交通腾飞,不只通州湾。季建林介绍,《〈长江三角洲区域一体化发展规划纲要〉江苏实施方案》中,北沿江高铁、通州湾新出海口、过江通道等都列入了国家规划的项目,南通发展面临千载难逢的历史机遇。“从滨江临海的孤岛,成了沟通南北的交通大枢纽。”季建林说,“未来,沪通长江大桥通了,发展思想和理念也要通。交通对于南通的发展,就如同点豆腐的‘卤水’。”

公开信息显示,沪通长江大桥建成后,将成为沿海重要铁路、公路过江通道。以铁路为例,通过沪通长江大桥联系江南与江北的沪通高铁,于上月底顺利接入宁启铁路。未来,沪通铁路建成后将与盐通铁路、青盐铁路、徐盐铁路无缝对接,将极大地缩短上海与苏北地区的时空距离,有利于推动长三角一体化发展,并且缓解东部地区过江能力的紧张局面,尤其是京沪铁路的运输紧张状况。

“过去是江南江北,而有了更多的桥,就变成了桥南桥北,‘归零’的不只是距离,更是心理。”在曹晓见看来,交通能级的提升,不仅将重塑南通的发展方式和速度,在拉近心理距离的同时,必将带来发展理念的变化,未来,南通人敢拍着胸脯,底气十足地讲:“我们也能做到。”

交通的改善,让长三角区域内企业纷纷在南通落子。总投资1380亿元的中天钢铁项目,被作为通州湾的开港项目,未来的通州湾将打造成为江苏出海新通道、江海联动新引擎和上海国际航运中心北翼核心港口。在南通中央创新区,今年7月,上海电气集团在上海以外建立的首个区域总部——上海电气南通中央研究院正式落地。在上海电气集团副总裁、环保集团党委书记顾治强看来,南通拥有的工业基础和区位优势很有吸引力。尤其是未来从上海到南通高铁仅需1小时,“我已经咨询了一些高端人才,他们说愿意来”。

现在的南通,已提出交通建设由单一体系向综合枢纽转变,依托空铁枢纽、江海联运枢纽,明确将建设全国性的综合交通枢纽。除了高铁干线外,南通还在期待与上海开行城际列车,实现公交化通行,充分对接上海的溢出红利,毕竟那时,南通到上海不过1小时。

以前有人说,南通是“有江无大桥,有海无深水港”,现在,这些都将不再成立。南通的“难通”历史,正被一体化的决心与行动改写着……

产业转移促进中心在漕河泾成立至今,落地资金逾1360亿元

产业资本碰撞 望向长江经济带

■本报记者 任俊锰

9月4日,2019长江经济带国家级经开区协同发展联盟交流日活动在上海漕河泾开发区举行。本次活动以“产业与资本的碰撞”为主题,是当日上午开幕的第四季漕河泾科创嘉年华系列活动之一。

成立35周年的漕河泾开发区,在2018年商务部全国219家国家级经开区综合评价中,位列上海第一,全国前十。在漕河泾科创嘉年华开幕式上,漕河泾开发区总公司总经理詹锋介绍,此前,漕河泾开发区还获批国家“专业资本集聚型”创新创业特色载体。开幕式上,漕河泾开发区正式成立了“产业资本融通发展联盟”。

“长江经济带”和“产业与资本”在漕河泾开发区“碰撞”。据了解,长江经济带国家级经济技术开发区协同发展联盟成立于2017年1月10日,由商务部外资司指导,长江经济带沿线11个省(区、市)的108家国家级经开区和4家国家级边境经济合作区组成,首届理事长单位正是上海市漕河泾新兴技术开发区。此次活动的承办方之一、在漕河泾开发区挂牌启动的产业转移促进中心(商务部上海基地),自2008年成立至今,落地项目179个,落地资金总额超过1360亿元,其中,“绝大多数项目落地长江经济带重镇——武汉、重庆、成都等”。

产业转移促进中心(商务部上海基地)副主任孙韬回忆,之前就有一家漕河泾开发区的软件公司找到他,希望能够为他们在重庆落户“牵线”,因为产业转移促进中心“手握”全国超过300家地方园区的共享资源。问及原因时,企业老板说,一些技术骨干家在重庆,上海高昂的生活成本让他们希望回家,“如果不设公司,这些技术骨干就要流失”,此外,西南地区也已成为该公司的业务主要来源地。值得一提的是,如能在重庆设立子公司,这些骨干们甚至甘愿工资“打八折”。从中牵线,促成的是“双赢”。

在长三角地区,产业转移促进中心也有考虑。孙韬透露,计划在今年第四季度和明年上半年,组织一些企业到苏浙皖等地对接,如南京、无锡、绍兴等地,充分利用长三角的产业集聚效应,形成跨地域产业链,“降低研发、物流和销售等方面的成本”,更好提升联动发展的竞争优势。

位于南京的江宁经济技术开发区,也在探索围绕长江经济带开展多层次合作。作为此联盟的首届副理事长单位,目前已经与联盟成员单位重庆万州经济技术开发区形成共建关系,积极支持万州经开区发展。“在省内,江宁经开区还与连云港经开区、淮阴经开区等合作共建。”江宁经开区管委会经济发展局局长邵松林告诉记者,与上海的合作方面,除了上海总部外,上汽大众在江宁有全国最大的基地,每年产能36万辆,这也是当年“上南合作”的产物。回望上汽与南汽重组的“上南合作”,已走过近12年。值得一提的是,今年6月12日,江宁经开区管委会还与上海张江高科技园区商会等签署长三角经济一体化发展战略合作协议。一个个新的合作,值得期待……

导读

从临港打开通往全球之窗

一体化 刊14版▶

江南明月夜,踏歌彩云桥

最江南 刊15版▶