江苏

高质量打造沿海海洋经济隆起带

本报记者 何 聪 尹晓宇

江苏的沿海地区正迎来新的发展机遇。

去年底，国务院批复了《江苏沿海地区发展规划（2021—2025年）》（以下简称《规划》），以深入推进连云港、盐城、南通三市一体化发展为重点，赋予沿海地区“高质量打造沿海海洋经济隆起带”的重任，明确“接轨上海和苏南地区”，“增强对苏北和皖北地区辐射带动”的要求。

江苏省发改委主任李侃桢告诉记者，与《江苏沿海地区发展规划（2009—2020年）》相比，新一轮沿海《规划》更加突出转型发展、产城融合、绿色生态等特点，进一步彰显新发展阶段的新要求新作为。向海而兴，是江苏推进高质量发展的必然选择。

新气象 新作为

锚定特色产业

位于黄海之滨的盐城有着丰富的风能和太阳能资源，近海100米高度年平均风速超过7.6米/秒，远海风速接近8米/秒，年等效满负荷小时数可达3000至3600小时；年平均光照时间在2280小时左右，年发电利用小时数1200小时左右。

良好的自然条件吸引新能源企业纷纷落户。在天合光能（盐城）科技有限公司16GW电池项目生产车间，几百台自动化生产设备正在满负荷运转。

通过实施“风电与光电立体布局、开发与制造联动发展”战略，盐城将产业纳入世界产业分工链条中，招引了金风科技、远景能源、天合光能、协鑫集团等风电光伏行业巨头，建立了较为完备的产业链条。

作为长三角地区首个“千万千瓦新能源发电城市”，盐城正把新能源产业打造成自己的名片。截至2021年，盐城市新能源发电装机容量达1204万千瓦，在这里，每使用100度电，有近60度来自于新能源。

按照《盐城市“十四五”新能源产业发展规划》，到2025年，盐城将迈入两个“2000”的蓝海，即新能源累计装机容量力争达到2000万千瓦，新能源产业开票销售达到2000亿元。

在盐城北部的连云港，世界一流的万亿级石化产业基地正在崛起。作为全国七大石化产业基地之一，盛虹、卫星、中化等高端化工产业项目均在此落户。去年底，盛虹集团旗下斯尔邦石化二期丙烷产业链项目——26万吨/年丙烯腈（Ⅲ）装置，一次性开车成功并产出合格产品，这使得丙烯腈的年产能达到78万吨，跃居国内第一、全球第三，对发展风电等清洁能源具有重要推动作用。

目前，连云港产业体系雏形已经形成，国家石化产业基地加快建设，“中华药港”建设全面铺开，新医药、硅材料、高性能纤维及复合材料、装备制造四大国家级产业基地初步建成。

江苏唯一的滨江临海城市南通把重大项目快速集聚作为推动高质量发展的首要突破，正在构建“龙头带动、配套跟进、全产业链发展”的产业格局，打造长三角临港产业新空间。

“多项战略机遇交汇叠加，南通成为江苏高质量发展新增长极的态势日益明显，正处在大有可为的黄金发展期、跨越赶超的重要窗口期。”南通市委书记王晖说，南通既有跨江出海链接全球的海港优势，也有溯江而上服务内陆的通道优势，还有依托上海融入世界的窗口优势，天然具有门户功能。

仅3平方公里的阳光岛是长三角地区规模最大的液化天然气接收站。2021年接卸20多个国家和地区的天然气运输船87艘次。目前阳光岛正加速推进3个液化天然气接收站项目，未来将打造成国家级“能源岛”。

目前，南通市船舶海工产业产值超1000亿元，形成了东起长江入海口启东寅阳、西至如皋长青沙的沿江海工装备和高技术船舶产业带。总投资1000亿元的中天精品钢项目建成后将形成超500万吨精品钢生产能力。洋口港围绕高性能纤维材料、可降解新材料、高性能树脂等产业，可形成千亿元产值规模。按照《南通市关于贯彻落实〈江苏沿海地区发展规划（2021—2025年）〉的行动计划》，2025年，南通的海洋生产总值占全省比重将突破30%，沿海前沿区域经济总量占全市比重达30%，分别比目前提升3.1个百分点和5个百分点。

打造“三大片区”

今年年初，南通通州湾吕四起步港区码头迎来了启用后最大的一批货物，由南通海门一家企业生产的总价值2亿元的风机叶片从这里装船出海发往荷兰。

“过去，这些出海的货物需要通过陆路运到长江码头，然后通过长江码头的驳船运往上海出海。”南通通洋港口有限公司工作人员赵忠祥告诉记者，“现在，货物可以从工厂直接运到我们这个码头，缩短了100多公里的陆路距离，大大降低了运输成本。”

江海联动区、陆海联动区、河海联动区，这是《规划》中提出的要打造的“三大片区”。

南通着力打造“大通州湾”，由南通206公里海岸线上的洋口港、通州湾、海门港和吕四港组建而成，定位为江苏的新出海口。“通州湾新出海口是服务临港工业发展、服务长三角一体化发展、服务长江经济带集装箱中转运输的综合性港口，目前正全力构建‘内河到码头、铁路进货场、海港通大洋’的集疏运体系。”在南通通州湾港口开发建设委员会办公室主任沈捷看来，这样一个集疏运体系将充分发挥公铁水、江海河联运体系的作用，预计到2035年，集装箱吞吐能力达到1300万标箱，货物吞吐能力达到3亿吨。

1月27日下午，一列满载着机械配件的中亚班列从连云港中哈物流合作基地驶出，沿着新亚欧大陆桥一路向西经霍尔果斯出境，途经哈萨克斯坦，最终到达乌兹别克斯坦塔什干，行程5000多公里，用时12天左右。

据了解，中哈物流基地先后推出同一集装箱“海铁空”联运、“内陆中亚东南亚中亚”循环利用等运输模式，同时发挥自贸试验区政策优势，创新实施“保税+出口”混拼、“船车直取”零等待等模式，不断提高作业效率，压缩货物在港时间。

作为“一带一路”的海陆交汇点，连云港将深入推进国家东中西区域合作示范区建设，打造服务中西部地区对外开放的重要门户。以建设“一带一路”国际枢纽海港为重点，推动连云港海港、徐州国际陆港、淮安空港“物流金三角”联动发展，深化与共建“一带一路”国家经贸合作，建设成为陆海通道战略枢纽。

连云港市委书记方伟表示，“连云港将建设好国家东中西区域合作示范区，深度融入长三角一体化和长江经济带建设，以服务带动区域协调发展。加快建设枢纽城市、发展枢纽经济，用好自贸试验片区、综保区等开放平台，探索制度型开放，加强联动创新，构筑高水平全方位开放高地。”

自古就是淮河流域最直接的出海门户的盐城，河海联动，蓄势而为。滨淮高速、滨海港铁路、滨海港20万吨级航道正加紧建设，响水、滨海、射阳等港口、码头和内河航道资源整合为盐城港控股集团并通过与淮安、蚌埠、周口等地港航合作，打通西向水运通道。

目前，盐城正积极承接长三角产业转移，与上海、杭州等地形成生产要素、现代产业、生态环境和基础设施四大循环，同时依托中韩贸易产业园，规划建设综合保税仓库，建设一批国际产能合作示范基地。

擦亮绿色发展底色

每年冬天，超过全球数量一半的丹顶鹤到盐城越冬。为了更好地保护黄海湿地，盐城曾放弃已获批准的条子泥、高泥和东沙区域百万亩滩涂围垦计划，转而打造湿地保护修复科研基地，积极实施退耕退渔退养、还林还湿工程。2019年，第43届世界遗产大会上，中国黄（渤）海候鸟栖息地（第一期）项目获准列入世界遗产名录。

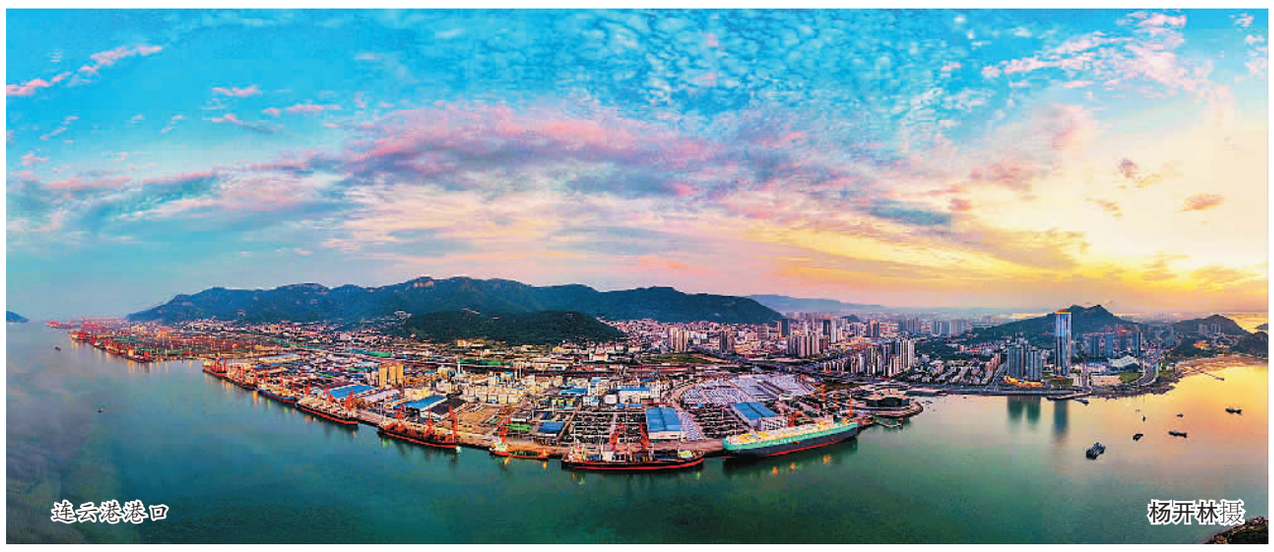
此次《规划》中，特别提出坚持生态优先绿色发展，统筹推进生态建设、环境保护和特色风貌塑造，重点打造蓝湾百里、生态百里、缤纷百里，维护海洋自然生态和自然再生产能力，展现海洋生态价值、景观价值，共享美好蓝色家园。

坚持绿色发展，已是沿海三市的共识，美丽海湾建设也将展开。

盐城市正积极探索淮河生态经济带环保联防联治长效机制，成立长三角生态产业链联盟，努力为淮河流域高质量发展提供生态环境支撑。盐城市市长周斌表示，盐城将和其他城市共建沿淮绿色生态走廊并共同打造淮河出海通道，组建海河联运战略联盟，协同推进出海二级航道建设，真正实现“直连出海、河海联动”。

南通提出打造绿色生态新沿海，推进绿色生态发展，提升海洋生态环境质量。连云港则在提升海洋生态系统功能、提升陆海污染协同防治水平、推进生产生活方式绿色化、打造特色海洋文化旅游名片上皆有布局。坚持做好“治污”“添绿”“留白”文章，深入推进入海河流系统治理，坚持“陆海统筹、河海兼顾”，完善全流域上下游协同整治机制，确保入海河流水质稳定达标。

潮平两岸阔，风正一帆悬。站在“两个一百年”历史交汇点，江苏沿海地区高质量发展面临难得机遇和条件，



连云港港口 杨开林摄

盐城境内的风机 马焘焘摄

南通港通海港区集装箱作业区 许从军摄

新实践 新思考

向海发展 时至势成

尹晓宇

江强海弱，这是江苏高质量发展面临的困局。

江苏拥有954公里的海岸线，沿海滩涂面积约占全国滩涂总面积的1/4，但是，江苏省的海洋经济长期偏弱，2020年江苏省海洋经济生产总值为7828亿元，而同为临海省份的广东，同期海洋生产总值达1.72万亿元。

其实，江苏沿海发展的基础并不薄，沿海三个设区市——连云港、盐城、南通，都有一定的自然禀赋、区位优势以及产业基础。江苏沿海地区处在东部沿海的中心地带，北连环渤海地区，南接长三角中心区，东与日韩隔海相望，西连新欧亚大陆桥，地处“一带一路”、沿江沿海交汇点，具有河湖连通、海河交汇、江海联动等独特优势和条件。但长期以来，这些优势却被产业层次不高、城市能级不够、港口功能不全所掣肘。

近几年，随着“一带一路”、长江经济带发展、长三角区域一体化发展等重大战略的推进，沿海三市的发展潜力开始显现。以连云港港、盐城港、南通港为核心的沿海港口群布局基本形成；沪苏通铁路、盐通铁路、连徐高铁等相继建成运营；盛虹炼化一体化、中天钢铁等一批重大产业项目有力推进；江苏自贸试验区等载体平台加快建设……2021年，三市的地区生产总值超过2万亿。

但与沿江发展相比，沿海发展还是相对滞后，江强海弱的局面尚未改变，江苏要实现高质量发展，发展沿海就显得非常迫切。

从服务构建新发展格局来看，江苏沿海地区是新亚欧大陆桥沿线地区、长江经济带、淮河生态经济带重要出海门户。从区域发展来看，江苏加快沿海地区高质量发展，能够为长三角更高质量一体化发展提供产业转移、创新转化、功能拓展空间，促进长三角区域更加协调均衡和一体化发展。从江苏本省的协调发展来看，加快陆海统筹发展、推进沿海地区加速隆起，可以形成全省高质量发展的新增长极，形成沿江沿海沿河沿湖优势互补。

目前，江苏省级层面已成立江苏沿海地区高质量发展领导小组，配套《江苏沿海地区发展规划（2021—2025年）》的各种方案正在陆续出台，江苏上下正以最大合力推动沿海区域的高质量发展。

江苏向海发展，其时已至，其势已成！

走特色发展之路

南向发力，西藏培育外贸新增长点

本报记者 鲜敢

“顺利完成订单，收到全部货款。”2月底，接到银行通知后，西藏自治区九熙商贸有限公司负责人李超华激动不已。李超华长期从事口岸进出口贸易，今年首票国产汽车出口业务就实现了“开门红”。“2021年，我们公司自西藏口岸出口的国产汽车超过500辆，年内预计能实现翻倍。”李超华说。

虽是近两年才开始做国产汽车出口业务，但李超华对“一带一路”沿线国家和地区的汽车贸易政策可谓是门清儿。“比如，尼泊尔提出了‘电动出行国家计划’，积极鼓励新能源车辆进口，新能源汽车进口关税比传统燃油汽车低一半左右。”李超华说，“目前尼泊尔国内汽车生产主要依赖进口整车和零配件组装。近几年随着尼泊尔交通、电力等基础设施不断完善，加之我国电动汽车技术迅猛发展、技术产业不断升级，国产新能源汽车在南亚市场备受青睐。”

据拉萨海关统计，2021年西藏自治区与32个“一带一路”沿线国家和地区有贸易往来，进出口贸易总值19.82亿元，同比增长38.4%，占西藏外贸总值的49.4%。其中，出口18.88亿元，增长54.5%。对南亚8国进出口总值18.25亿元，增长69.8%。

如今，国产汽车自吉隆、樟木口岸整车出口已然成为拉动西藏外贸的一个新增长点。在拉萨海关业务一处副处长琼达看来，西藏进出口额迅猛增长是乘了政策的“东风”，压缩整体通关时间、口岸减税降费、“两步申报”等系列政策实施后，西藏自治区外贸主体参与热情明显提升。2021年有进出口实绩的企业达104家，较2020年增加21家。

同时，针对西藏外贸发展的新形势、新动态，拉萨海关设立专用窗口和关企联络员，通过“一对一”指导企业规范申报，针对性开展法制宣传，引导企业树立“质量第一”意识，同时开通整车出口专用临时验放通道，采取无纸化通关、随到随查等便利化通关措施，确保出口尼泊尔整车验放工作“零延时”，为国产汽车出口搭起口岸通关快车道，获得了中尼企业的高度赞赏。2021年拉萨海关共监管验放国产汽车出口806辆、贸易值1.45亿元，同比分别增长792%和760%。其中，新能源汽车出口419辆，增长974%。

近年来，西藏自治区积极融入“一带一路”和南亚大通道建设。2021年12月15日，首列“青海海东—西藏日喀则—尼泊尔”公铁联运南亚班列发车，30节车厢搭载1350余吨日用百货、农副产品等物资，总价超180万美元。南亚国际班列的开通，则是根据西藏、青海等西部五省区商务部门达成的《推进中尼贸易陆路通道合作建设协议书》，畅通国际贸易“南向通道”的一项举措，更是西藏积极融入“一带一路”建设的具体表现。

新年新机遇，稳外贸有利因素正在积聚。今年1月1日《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）正式生效，为西藏外贸发展注入新动力。未来，西藏自治区还将持续深入实施“便民利企工程”，加大外贸企业培育力度，不断完善外贸企业“问题清零”长效工作机制，为企业纾难解困，为西藏特色产品扩大出口保驾护航，大力支持国产汽车整车出口，持续优化口岸营商环境，进一步提升贸易便利化水平，高质量共建“一带一路”，推动实现地区长治久安和高质量发展。

拉萨海关关员在西藏高原天然水有限公司矿泉水生产基地现场检验监管。 资料图片