



原址复建的通海垦牧公司。摄影 / 沈琳

回看通海垦牧公司，再看启东目前 10 个镇，以及 8 个园区、开发区，不免令人感觉到种种关联。

启东人有向海而生的气魄。当年的通海垦牧公司，某种程度上就是一个围绕农业和加工业的产业园区。而如今启东的各个产业园区、开发区，似乎骨子里存有垦牧精神的种子。通海垦牧公司提前规划，“考诸图卷，征诸实事”，将“天下最难垦之地”逐渐变为“旷土生财，齐民扩业”之地。而如今的启东，作为南通市接轨上海的桥头堡，充分利用对接上海的优势——重点优势产业对接、现代服务业对接、治理对接，令越来越多的朋友从上海来到启东——不仅周末到启东小住、品尝海鲜，更在一年中更长久的时段里在启东享受“慢炖”，发展事业。

何建华告诉记者：“我认为目前的启东，不仅因为距离上海较近、交通逐步改善而有了更强的区位优势，值得注意的还有——启东基础教育较好，有教育优势；有改革开放以来逐步夯实的产业根基优势；有生态优势；还有营商环境较好之优势。”何建华称，通过近年的跟踪研究，他认为，这五大优势叠加，构成了启东融入苏南、连接上海方面的综合优势。

“2011 年以来，启东累计承接来自上海的亿元以上产业转移 563 个，占全市落户产业项目的比重达 65%，其中来自上海浦东地区的项目占比达 70%。”启东市发改委相关负责人向记者表示，“如今，启东充分利用交通、区位等优势，积极承接上海辐射带动，正打造上海现代服务业拓展延伸的重要承载地。”

记者实地了解到，随着近年来引入药明康德、睿智医药、钢企管家等一批科技研发、平台运维业态企业，加速催动启东形成江苏省现代服务业高质量发展聚集示范区。这与之之前蜚声海内外的海工船舶重装产业等等，共同夯实起启东产业的厚度，托举起启东产业与发展的明天。

更快更强的启东呼之欲出

8 月 8 日，上海长途客运站开出上海至启东定制班线。这是具有省际客运班线资质的上海市首条跨省定制班线。它不再是从客运站到客运站这样点对点的模式，而颇有公交化的味道。比如在上海，目前暂时有五角场（翔殷路）和翔殷路（沙岗路）两个上下客点；而在启东，旅客可选择启东城东客运站、启东紫薇花苑、伊顿公馆下客点或启东客运总站下客。

有乘坐定制班线的体验者如此表示：从上午 6 点 50 分到下午 5 点 30 分，每天四班从上海客运总站发车的沪启定班车，一方面感觉这是长途汽车在改进服务、转型；另一方面，既然启东与上海的长途汽车公交化了，启东就更名副其实是上海的卫星城了。乘坐这种大巴，感觉就像去上海的某个远郊——同样花费几十元车资、一个多小时路程，点对点到达城市的核心区域，或是离家、目的地不远的地方。

而在启东，为了方便一些引进自上海的企业员工，部分园区开通了往返上海的班车，启东市层面于 2021 年开通了往返上海的人才定制 1 号线。今年 9 月 8 日，在“人才定制 1 号线”成功运作的基础上，启东市开通了“人才定制 2 号线”，对全市沪上人才集聚度较高的区域做到全覆盖，极大便利了沪启人才往返交通出行。

记者从启东市交通局了解到，随着启东经济的发展，与周边地区交流愈加频繁，在高速公路方面，启东正同时优化沿江通道和沿海通道，加强启东与周边地区之间高速公路的联通水平。正在规划建设中的 S11 通沪高速及其北延，对于缓解目前南通过江通道资源的紧缺，未来加强南通、启东与上海的联系有着积极的意义。

G40 沪陕高速启东至九华段，是启东人印象深刻的市域内第一条高速公路。2004 年建成通车时，该段高速公路为双向四车道。在此之前，记者曾因深入采访宁启铁路规划、建设过程而走访启东。当时了解到之所以选择双向四车道布局，是启东方面由地方经济发展水平以及未来 20 年交通流量增长趋势而得出的答案。

近二十年过去，启东市交通局近日向记者披露，G40 沪陕高速南通至扬州广陵段扩建工程由江苏省交通厅实施，项目采用“两侧拼接加宽”方法，将老路双向四车道扩建为双向八车道，按计划将于 2023 年底建成。由此不难看出，过去的时