

连云港：后发以何先至

本报记者
刘学奎、刘兆权、杨绍功、陆华东

港，河海深曲之处，车船川流之地。中国以“港”为名的城市不多，不少都因享有内外通商之便而发展迅速。然而，连云港的发展之路却走得更为曲折。

作为全国最早的沿海开放城市之一、新亚欧大陆桥的“东方桥头堡”，连云港地区区位优势，多重国家战略聚焦。但当地的发展与人们的期待有不小差距。“连云港为何没能迎来大发展”一度成为待解迷局。

改革开放以来，连云港干部群众不断思索。新华每日电讯记者近期在连云港调研发现，进入新时代以来，当地锚定“后发先至”的目标，以新发展理念破局，鼓舞不甘落后的士气，努力打开战略转型空间，逐步摆脱后发之困，积极营造先至之势。

追溯历史，连云港是一处点燃中华文明的薪火之地，“东海名郡”一度繁华；眺望未来，连云港有机遇成为海洋经济的明星之城，沟通东西弄潮时代。将美好愿景变为现实图景，唯有干在当下。后发以何先至？连云港人正以行动来回答这道时代命题。

“迷局”不迷 正视“后发”

传说太阳升起之处是“阳谷”，就在连云港云台山中。向阳花木易为春：1984年，连云港成为我国首批14个沿海开放城市之一；2011年，国务院批准在连云港设立国家东中西区域合作示范区；2013年，“一带一路”倡议提出，连云港新亚欧大陆桥和新丝绸之路“东方桥头堡”的地位凸显……

然而，战略机遇叠加没能促成发展提速。在首批14个沿海开放城市中，GDP居于下游；作为国家东中西区域合作示范区，发展在陇海线上并不亮眼；作为新亚欧大陆桥“东方桥头堡”，港口主要承担过境中转运输……连云港发展之慢仿佛是又一部“东方天书”，成为各界求索的迷局。

没找准定位，也没踩准节奏。南京大学长江产业经济研究院特聘研究员申斯春等，如是评价连云港之困：搞港口，却与日照、青岛、烟台等毗邻，面临激烈的同质化竞争；搞化工，获批国家七大石化基地之一，却集中了大量质地不一的中小企业；搞物流，却长期是江苏交通格局的“神经末梢”……山中中方七日，世上几千年。连云港发展之慢与苏南甚至苏北其他地市形成鲜明反差，让“连云港为何没能迎来大发展”几度成为热议话题。从基层接待、招商引资到出差开会，许多连云港的领导干部都被问到过这个话题。通过讨论、反省，他们清楚地认识到：“连云港已没有任何退路，加快发展、奋起直追才是唯一的出路。”

“正视落后，反思落后，才能摆脱落后。”连云港市委书记方伟认为，“迷局”其实不迷，新发展阶段、新发展理念、新发展格局中蕴藏着连云港发展的新定位、新路径和新目标。新时期，连云港旗帜鲜明地加快推进“后发先至”，这是跨越崛起的战略取向，是接续奋斗的宏伟目标，是必须完成的历史使命。



后发也可以说是待开发。沿“东方天书”向东攀上云台山顶，“江苏最高峰”的石碑赫然在望。今年中秋之夜，“最高峰上看月亮”活动吸引了许多游人到此。连云港市文化广电和旅游局副局长王兴化说，从将军崖岩画到藤花落遗址，从《西游记》到《镜花缘》，连云港有很多历史遗迹、文化IP亟待开发。文旅产业如此，其他产业和领域也不例外。

“后”在何处 忧患深切

在连云港街头与当地人聊天，内容离不开当地落后的忧患、对发展的期盼。忧患之频可见连云港人自省之深，期盼之切。

《西游记》里，从傲来国到花果山需乘舟渡海，神仙腾云驾雾也要费些工夫。现实中，前往花果山所在的连云港，也曾颇费周章。连云港交通基础设施长期落后，为东部少见。1925年，陇海铁路修到连云港。2018年，青盐铁路建成，连云港才有了第二条铁路。从连云港到省会南京长期只有K字头火车，须绕道京沪线，300公里的直线距离，竟需10个小时。徐州通高铁9年后，连云港才通高铁。此前，连云港人外出办事习惯坐汽车。当地车牌号以苏G开头，人们期盼着有一天连云港的发展成果在全省的排名也能按照车牌号顺序来。

工业薄弱一直让连云港人忧心。长期以来，除了医药产业一枝独秀，连云港的工业缺少亮色。2018年左右，“两灌”（灌云、灌南）化工园区关停整治，让地方GDP塌掉了一大块。翻开当地的政府工作报告，几十年来一直以“产业强市”为重要发展方向，但许多项目机遇在踌躇中错失。“产业不强特别是工业不强，是连云港的最大短板。”连云港市发改委副主任王龙说。

产业不强让连云港的GDP与周边城市相形见绌。从2009年到2017年，连云港与西边徐州的差距从1450亿元扩大到3965亿元，与南边盐城的差距从976亿元扩大到2443亿元，相对宿迁（长期是江苏经济体量最小的地市）的优势从114亿元缩小至29亿元。

产业不强拖累港口壮大。连云港港口集团有关负责人认为，尽管港口集装箱吞吐量较大，可主要是过境运输，本地货源相对较少，这让坐拥江苏省内唯一一段基岩海岸的连云港港口长期只能作为廉价的“搬运工”。

有道是，莫生懒惰意，休起怠荒心。发展长期落后难免影响干部的精气神。2018年，江苏省研究室战略研究小组调研连云港时曾指出，国家和省里给了较高定位和诸多“光环”，也导致部分干部存在“等靠要”的心态，积极主动的干劲不足，对标和接

轨意识不强。

不冷不热，五谷不结。因为有深切的忧患和期盼，连云港人胸怀变革的热情。当地下辖区县的一名干部曾把部分干部的不良作风总结为：小农意识、小富即安、小进则满等“十小文化”。为此，该县专门开展了历时一年的干部作风专项整治，一面查摆整改问题，一面争创“国家百强县”。结果，该县不仅干部状态得到提振，还因部分发展成果突出入选第三方机构评测的百强县市名单。

铁腕转型开辟发展新空间

花果山山里，吴承恩的塑像面容清瘦，眼中透着倔强。踏平坎坷成大道，斗罢艰险又出发。40年前，不懂外语的连云港农民漂洋出国淘水晶，把东海县“淘”成了“世界水晶之都”；近年电商浪潮下，大批“网红青年”搞直播，让苏鲁乃至全球的海鲜借道连云港行销各地。在《西游记》的发源地，连云港人不畏艰险，为生存发展而奋斗的脚步从未停歇。

面对“后发”这道坎，连云港人将怎么跨过去？

为摆脱后发，连云港人走过“捡到篮子里就是菜”的弯路。灌河是苏北最大的人海潮汐河流，灌河口在连云港市东端。2005年以来，灌河口建起多个化工园区，最高峰时灌云、灌南两县聚集了200多家化工企业。有的企业工艺落后，偷排废水废料，严重破坏生态环境。

迷路不止，越走越迷。2017年11月的卫星照片显示，褐红的污水从灌河口绵延到深海，仿佛海陆之间被划开一道伤口，正在汨汨流血。那几年，当地化工企业事故不断，媒体曝光不断，政府行政处罚不断，中央环保督察警示不断。2018年5月，江苏省环保厅对“两灌”区域实施环评限批，小化工被亮起红灯。

是要“带毒”的GDP，还是刮骨疗毒彻底整治小化工，成为连云港主政者面临的重大抉择：鼎盛时期，化工产业曾贡献了“两灌”一半的GDP、1/3的财政收入。彻底整治，企业、工人和地方经济将遭受冲击。同时，关停不达标企业，需要定标准、走程序、做工作。搞不好，极易引发各种次生问题；继续维持，环境污染可能随时吞噬发展成果，连云港的产业空间也将被严重压缩。出了事，没法向历史和人民交代。

最终，连云港市委市政府痛下决心：生态底色一失万无。不仅要彻底整治化工园区，还要探索制度，让难以达标、整改无望的企业平稳腾退，努力引导居民和企业走上新路。

以海为生者，同海浪沉浮。经过三年治理，“两灌”的化工企业从2017年底的200多家削减到目前的30家。生

态成效立竿见影：连云港的空气质量步入全省领先行列，地表水大部分点位达到Ⅲ、Ⅳ类标准，入海河流全面消除劣Ⅴ类，灌河口海水水质达到Ⅰ类、Ⅱ类。消失了十几年的伪虎鲸重现灌河口。2021年2月的卫星照片显示，灌河口的“伤痕”消失了，河水与海水恢复了悦目的绿色。

守住生存底线才可能追求发展高线。在整治“两灌”化工园区的同时，连云港在全国率先试水战略环评制度改革，于2018年2月成为全国首个完成“三线一单”（生态保护红线、环境质量底线、资源利用上线和环境准入负面清单）制度体系建设的地级市。战略环评要求必须先给环境负担做减法，才能给发展做加法。连云港人像孙悟空一样，给自己戴上了紧箍。

没想到，头上的紧箍变成了花环，绿色转型为连云港撬开了发展的新空间：2018年12月12日，在生态环境部“三次过堂”的盛虹炼化一体化项目环评报告获批。相隔一天，这个预计年产值约1200亿元的项目与其他9大石化项目集中开工。仪式上人们感慨，连云港人孜孜以求的世界级石化产业基地终于突破了。

一法通，万法通。连云港人找到了发展的新方位。按照“三生融合”原则，当地梳理出“一体两翼”的城市发展格局：“北翼”赣榆主要发展海洋经济；“南翼”徐圩力争打造世界级石化基地；作为“一体”的中心城区主要发展生命健康、先进材料、高端装备制造等战略性新兴产业，并适时“退港还城”，打造高端商贸旅游“黄金海岸”。

新格局激发新憧憬和新干劲。走进连云港市、县、乡镇的政府大楼，门厅里的展板多是当地年度重大项目名单，上面不仅有责任人，还定期更新进展。重大项目挂表作战，新的发展机遇被连云港人紧紧抓在手里。

显露“先”的气象

别有世间曾未见，一行一步一花新。依靠绿色发展实现战略转型的连云港，把“生态立市”作为鲜明导向和主动选择，这次没有错过时机，还逐渐走出了新的发展节奏。

清晨的连云港在海一方公园，金色的阳光照耀着北固山，峻峭的山石倒影在波浪揉抹的沙滩上。市民在岸边晨练、散步。东南方向，连岛的山峦间烟岚渺渺，连云港港一排红色的岸桥十分惹眼。又一艘巨轮进港，忙碌运转的岸桥变身画笔，连岛的山峦成了画布。

山海之间的港城这个普通的清晨，“味道”与早些年已大不相同。“现在空气质量指数全年多数时候都是优良，是有监测以来最好水平。”连云港市生态环境局副局长姚宁说，环保优先在连云港已经深入人心。为了守住这片生态底

色，市委市政府创新市县长直抓环保等工作机制，许多区县干部大半的精力用来想环保、抓环保。

连云港港外，“俊海2”等三艘耙吸式挖泥船正全力打造一条30万吨级航道。这是我国在开敞海岸淤积质浅滩建设的等级最高的人工深水航道，被连云港人视为港口和产业发展的交通生命线。这条航道完工后，30万吨级原油船和矿石船可以畅达连云港。在陆上和空中的交通短板也在加速补齐：2020年底，连盐、连徐、连淮扬镇、青连4条高铁全部通车；花果山国际机场于12月2日通航，未来年旅客吞吐量将达1000万人次，有望成为江苏三大空港枢纽之一。

敢问路在何方，路在脚下。软硬条件逐步向全省前列看齐，“后发”的连云港已然敢于争先。如火如荼建设中的徐圩新区，化工园内很少看到工人，人员、物料的进出在数字化后台一目了然；创下诸多“世界之最”和“全国唯一”的大型化学装置里，炼化反应由智能化系统掌控；集消防指挥、医疗救援、防汛抗灾、应急疏散等为一体的应急救援基地成为园区最重要的设施。为了“不让一滴不达标污水流入大海”，园内污水处理后要求优于国家A类水质，尾水都要流经一个观赏鱼池，再通过管道排入深海。

连云港石化产业园有限公司董事长曹泓涛说，目前园区软硬件标准都达到了世界先进水平，有望成为全国乃至全世界的化工园区标杆。“十四五”末，园区年应税销售收入将超3000亿元。届时，连云港将成为江苏乃至全国沿海的重要增长极。

从产业洼地艰难转型为产业高地，连云港人认识到，想要领先就必须鼓励创新。今年9月，连云港市委市政府分别给恒瑞医药、正大天晴两家企业颁发上亿元的奖励。同时，获奖的还有其它23家企业。这些企业来自石化、生物医药、高性能纤维及复合材料等10条产业链，是当地重点扶持的创新企业。恒瑞医药董事长孙飘扬说，巨额重奖企业显示了连云港打造良好营商环境、鼓励企业创新的坚定决心。

得风气之先，不一定能领先。有先行先试的自觉，才能入无人之境。从国家东中西区域合作示范区、国家海洋经济发展示范区，到中国（江苏）自由贸易试验区连云港片区，连云港拥有不少试验示范的牌子，具有率先领先的巨大潜力。但是，把多重叠加的国家战略当机遇和鞭策还是当饭碗，决定了先至还是后发。越来越多连云港人认识到，接了牌子不是让人等政策支持，而是要担起

为政策探路的责任。

有领先的意识，还要有领先的行动。连云港市委副书记、代市长马士光说，“干”字当先，“细”字着手，“实”字托底，连云港要全力以赴把中央和省市各项决策部署落实落地出成效，奋力推动连云港在新时代的“后发先至”，带领全市人民共同创造美好生活。

以何先至 孜孜求索

徐圩新区开拓广场，由干部职工捐资树立的石碑上刻着“后发先至”几个大字。在连云港人心里，这几个字是关怀希望更是方向目标，分量比这块80多吨的石碑还要重。

2009年，连云港人郑重地将“后发先至”作为发展战略和目标。至今，“后发先至”还没有系统成功的路径和样本可循。但是，经历了以绿色发展破题的战略转型，连云港人逐渐弄清了“后发先至”的内涵。

“新时代的后发先至，既要速度，更重质量；既看总量，更重水平；既求全面，更重突破；既比数据，更重感受。我们追求的‘先至’，是高质量发展之‘至’、高层次开放之‘至’、高颜值家园之‘至’、高效能治理之‘至’、高品质生活之‘至’。”连云港市委书记方伟说。

高水平的先至是补齐发展短板，让群众更有获得感。苏鲁两省交界的石梁河水库是连云港的重要水源地。由于长期无序采砂、围堰养殖，水库生态受损、水体污染严重，周边30万居民生活困难。

连云港持续投入6亿元资金，实施库区整治，理顺采砂和渔业养殖产业，扶持村民实现稳定增收。从事渔业养殖多年的村民王之桥高兴地说，整治后，水清了，鱼抢手了，卖到北京、上海还供不应求。目前，当地还在加大投入，要将石梁河水库打造成新时代生态文明建设示范样板，让连云港实现清水进城、活水绕城。

高水平的先至是延伸特色长板，拓展形成新的优势。11月23日，一列满载生活用品、家用电器的班列从连云港发出，驶向俄罗斯莫斯科沃尔西诺。这是连云港中哈物流合作基地首次开通到俄罗斯的中欧班列。至此，中哈合作借助中欧班列实现了向中亚五国、蒙古、西亚、欧洲、俄罗斯等国家和地区的联通和拓展。连云港中哈国际物流有限公司总经理左学梅说，在新通道、新业务的支撑下，连云港中欧班列正转向高质量运营。双向开放将为连云港的发展拓展更多蓝海。

远路无轻担。后发先至需要比拼谁的肩膀更能担当。今年8月，连云港召开了一场以“转变作风、狠抓落实”为主题的大会，激励全市上下把状态紧起来、把节奏提起来、扑下身子狠抓落实。

在中国（江苏）自由贸易试验区连云港片区里，规划面积30平方公里“中华药港”备受行业瞩目。与以往以园招商的模式不同，“中华药港”将建成一片新城，不仅有制药工厂、研发机构、金融中心，还有人才公寓和各种生活设施。与药港建设配套，连云港对人才的优惠政策迅速跟上：今年11月，当地博士科研项目资助、生活补贴等最高标准，从原来的几万元上调到十几万、几十万元。连云港市人才办主任朱晓云说，提高奖励标准帮助人才更快融入这座城市，变“以产留人”为“以城聚人”，连云港正加快破解引才留人难题。

正如人才的聚集不是朝夕之功，连云港的“后发先至”也不可能一蹴而就。连云港人期待着，再从花果山出发，以实干在新时代创造更多传奇。

自动驾驶出租车在北京试点上路，距大规模商用还有多远？



新华社北京12月14日电(记者郭宇靖、鲁畅)通过手机下单，“自动驾驶出租车”提供出行服务。近日，全国首个自动驾驶出行服务商业化试点在北京市启动。

一分钟叫到车

近日，北京市高级别自动驾驶示范区工作办公室宣布，正式开放全国首个自动驾驶出行服务商业化试点，百度和小马智行成为首批获许开展商业化试点的企业，在北京经开区60平方公里范围，投入不超过100辆自动驾驶车辆开展商业化试点服务。

11月25日，试点在北京正式启动，记者进行了体验。

在北京经济技术开发区宏达南路，记者通过百度公司旗下“萝卜快跑”App叫到一辆自动驾驶车辆。“萝卜快跑”App打车界面类似于常用的网约车软件，不同的是乘客需要在设置好的站点上下车，这些站点间的距离约500米。

发送订单约1分钟后便有车辆接单。3分钟后，一辆白色的红旗SUV驶来停靠路边。自动驾驶车辆驾驶员位置坐着一位安全员，但他并不主动干预任何操作。车辆全程自动驾驶，十分平稳，约7分钟后到达目的地。由于试点有商业补贴，实际收费1.42元。

按照北京地区自动驾驶出行服务商业化试点管理要求，每辆车需配备安全员。这些安全员经过专业训练和考试后持证上岗。安全员不同于传统司机，只在遇到紧急情况时才会“接管”车辆。

为提升车辆的安全可靠性，百度



在商业化运营的自动驾驶车辆中提供了“车路协同”和5G“云代驾”双重保障。“云代驾”人员可随时为无人驾驶系统“补位”。

自动驾驶正快速发展

目前，北京、上海、广州、长沙、沧州等多地已经开放自动驾驶常态化运营，但商业化收费尚属首次。在北京开展商业化运营的基础是

什么？据了解，今年4月，依托北京市高级别自动驾驶示范区，北京设立了国内首个智能网联汽车政策先行区，通过先行先试“监管沙盒”，推动道路测试、示范应用和商业运营服务。先行区设立以来，已发布无人配送车上路、高速公路测试、无人化测试等政策，目前累计安全测试里程接近300万公里。

北京市高级别自动驾驶示范区工作办公室主任孔磊说，目前管理政策创新成效良好，已具备条件开展商业化试点。自动驾驶形成产业闭环，必然需要经过商业化试点的最终环节。

百度智能驾驶事业群副总裁、首席安全运营官魏东说，截至目前，测试总里程超过1600万公里，旗下“萝卜快跑”已在北京、上海、广州、长沙、沧州五地开放常态化运营。今年三季度，“萝卜快跑”共提供11.5万次的乘车服务。

目前，我国多地已经加速探索自动驾驶发展。在上海、嘉定、临港、奉贤、金桥4个测试区开放了自动驾驶测试道路253条，测试场景超过5000个；江苏无锡将常态化运营3条5G自动驾驶网约巴士……

距离大规模商用有多远

魏东认为，短期看，自动驾驶商用服务还是传统出行方式的补充，但长远看，随着允许自动驾驶测试的路网越来越多，城市中一个个区域将逐步扩大连接，提供更多的空间来测试各类应用场景。

“政策、技术以及公众的接受度，是自动驾驶行业加速商业化的关键。”小马智行联合创始人兼CEO彭军认为，自动驾驶技术已经过了处理常规场景的1.0阶段，需要在更大规模以及更极端的场景中去验证其安

全性。

据中国信息通信研究院相关部门统计，过去5年间，黑客对智能汽车攻击的次数增长了20倍。360集团创始人周鸿祎认为，车联网和车厂的网络存在被攻击的风险，可能导致车辆被控制。因此，车厂的安全能力评估是未来的必修课。

值得注意的是，此次北京发布的配套政策明确，在商业化试点时所采集的业务数据等，应当在中国境内存储和使用，未经批准不得出境，企业也需要具备建立完整的网络安全防护体系。

孔磊表示，先行区将以安全可控为第一原则，在与传统出行服务体系互补、互利和共赢的基础上，适时逐步扩大商业化试点路段或区域范围，阶段性推进商业化规模化运营，支持企业从无人化道路测试逐步过渡到无人商业化试点。