

# 穿云破海连通深中 粤港澳大湾区协同发展按下“加速键”

证券时报记者 卓泳 周春媚

晴日里,从空中俯瞰深中通道,人工岛在海面上悠然展翅,洁白的高塔耸入云霄,宽阔的桥面如一条矫健的游龙蜿蜒盘亘在茫茫的伶仃洋上,时而腾跃天际,时而沉入海底,尽显逶迤磅礴之势。

6月30日,经上万名建设者历时七年辛勤建设,我国又一项世界级工程——深中通道正式建成通车。作为粤港澳大湾区的核心交通枢纽工程,深中通道横跨珠江口东西两岸,承载的不仅仅是车来车往,还有厚重的区域一体化发展期望。深中通道将给珠江东西两岸的区域经济格局带来什么变化?又将如何影响粤港澳大湾区的融合发展?

## 交通互通 “黄金内湾”添关键一“横”

深中通道是一个集桥、岛、隧、水下互通于一体的跨海集群工程,全长约24公里,北距虎门大桥约30公里,南距港珠澳大桥约31公里,是环珠江口100公里“黄金内湾”A字形交通网络骨架的关键一“横”。

造双岛、通隧道、搭大桥……每一项都面临着巨大的技术挑战。经过无数个日夜的钻研与建设,深中通道顺利拿下了世界最大跨径全离岸海中钢箱梁悬索桥、世界最长双向8车道海底沉管隧道、世界首例水下高速公路枢纽互通一机场互通立交等10项“世界之最”,用过硬的实力成为屹立于伶仃洋上的基建奇迹。

更重要的是,深中通道通车前,往返深圳与中山只能绕道北上,经由虎门大桥,车程100多公里,耗时约两小时。如今,这一时间变成了半小时以内,而且全程衔接丝滑、畅通无阻。

“作为关键的交通枢纽,深中通道补齐了深圳与中山之间没有直连交通通道的缺口。”国家高端智库CDI研究员宋丁向证券时报记者表示。具体而言,港珠澳大桥连接了香港、珠海与澳门,而虎门大桥和南沙大桥则实现了广州、东莞和佛山的互通。随着深中通道这关键一“横”的补齐,“黄金内湾”自此实现了“城城通”。

从地理位置看,环珠江口100公里的“黄金内湾”上,分布着香港、深圳、东莞、广州、佛山、中山、珠海、澳门这8座城市,其中,以广州为中心形成广州都市圈、以珠海为中心形成珠中江都市圈,以及以深圳为中心形成深莞惠都市圈,而深中通道则成为“深莞惠”与“珠中江”两大经济圈唯一的直连通道。

中国(深圳)综合开发研究院常务副院长郭万达接受记者采访时表示,深中通道开通将降低三大成本产生四大效应,分别为商务成本、通勤成本和物流成本,以及产业转移效应、创新外溢效应、产业集聚效应和营商环境趋同效应。

## 产业协同 东西岸企业双向奔赴

夜幕降临,深中通道灯火通明,点亮了漆黑的海域,好似一条“火龙”,绽放着璀璨的光芒。

这壮美的景色背后,有洲明科技的一份功劳。总部位于深圳的LED显示屏公司洲明科技为深中通道提供了低位照明护栏灯、隧道灯、路灯、投光灯等合计12000余套“多系列多场景”的LED照明灯具。

早在几年前,公司就将洲明智能制造基地项目落在中山,计划于今年8月底投入使用。洲明科技董秘陈一帆告诉证券时报记者,中山作为“中国灯饰之都”,是中国照明电器的重要生产基地之一,拥有成熟的LED产业链和产业集群。洲明科技入驻中山,可以充分利用产业集群效应,降低物流成本,提高生产效率,同时快速响应市场变化。

事实上,珠江东西两岸一直存在产业分工协作,深中通道将越发加速人员、信息、技术、商品、资金等各类要素高效流动,“深圳总部+中山制造”“深圳研发+中山转化”“深圳链主+中山配套”……深中协作、分工有序的生态共建新模式正加速形成。

位于深中通道“东承”桥头堡的翠亨新区,由江波龙投资的中山存储产业园二期项目正建设得热火朝天。“深中通道开通将加快公司货物的流转速度,有利于我们更好地优化库存管理和供应链策略,同时,更便捷的交通也有助于我们业务的拓展和客户关系维护。”江波龙有关负责人对记者表示,公司将根据新的交通条件重新进行成本效益分析,并根据区域市场的变化调整其生产和投资计划,全盘考虑在中山的整体生产以及投资计划。

LED产业链之外,具备低空经济制造业配套优势的中山,也成为许多无人机企业的上游供应商。“几年前我们就已经和中山一些无人机配件工厂有紧密的合作,目前有40%左右的配件是在中山及周边生产的,深中通道将大大缩短供应商配货的效率,我们能更快进行组装生产。”深圳市鼎峰无限电子有限公司是一家植保无人机生产厂家,其市场总监赵海峰对记者表示,深中通道开通之后,将考虑在中山设立销售中心,覆盖包括中山在内的珠江西岸及粤西地区市场。

早在2016年,深中通道就已开工建设,随后的几年间,两城互联互通的预期带动了不同投资者和上市企业纷纷布局中山。2019年,崧盛股

份在中山小榄成立全资子公司广东崧盛;2020年,易天股份启动了中山基地建设……如今,在这波深中通道带来的产业“超级流量”中,越来越多珠江东西岸企业上演“双向奔赴”,除深圳和中山以外,珠海、江门、湛江等地也同样受益,安永大中华区战略与交易咨询合伙人廖增卿认为,这些城市可利用中山这个“桥头堡”,积极推进与东岸城市更高层次、更宽领域的产业合作。

“东岸要扩大腹地,西岸要走向世界,各城市可以在合作中将‘蛋糕’做大,大湾区正在构建一个具有世界竞争力的制造链、服务链和创新链供应链网络体系。”中国(深圳)综合开发研究院区域发展规划研究所所长时鲲鹏表示。

## 物流提速 外贸商品加速“出海”

中山的灯具照明、珠海的家用电器、江门的纺织服装……通过深中通道,珠江西岸的外贸商品将加速走向海外。

“现在珠江西岸的传统企业也开始注重内外贸协同发展,但跨境电商企业大多集中在东岸的深圳,西岸企业需要把货寄到深圳再运往海外,深中通道一方面缩减了这些货物送达深圳的时间,另一方面也促进一些跨境电商企业在西岸就地建仓,推动‘跨境电商+产业带’建设。”深创建控集团有限公司副总经理吴瑞国接受记者采访时表示,深中通道通车,为珠江西岸的企业利用跨境电商这个新型外贸方式“出海”创造了更便利的契机。

珠江西岸企业急需通过新模式拓展新订单渠道的同时,深圳跨境电商企业也可借助深中通道的便利性,与西岸地区的产业带紧密结合,两者各取所需碰撞出不一样的火花。据了解,目前中山共有超百万平方米园区可用于承接跨境电商企业落地扎根发展,中山保税物流中心已建成3600平方米的跨境电商监管场所和16万平方米保税仓,为跨境电商企业提供便利化通关条件和保税仓储服务。

物流兴则商贸旺,珠江西岸商品顺利“出海”的背后,离不开畅通的物流支撑,深中通道通车,将给企业提供更加多元的物流方式。一直以来,受制于交通,珠江西岸的货物多选择北上至广州走空港或海运,随着深中通道开通,珠江西岸及粤西地区能更快捷接入深圳空港及各大港口,大幅缩短运输时间,降低运营成本。

“中山等珠江西岸地区是跨境电商出口商品的主要聚集地,目前,遒四方每天有30吨货物,用6辆货车从中山揽收点通过南沙大桥运到深圳分拨中心。深中通道开通后,中山到遒四方公司分拨中心总里程对比途经南沙大桥减少近一半的距离,仓库间的调拨时效将极大提高。”遒四方首公里事业部总经理吕超算了一笔

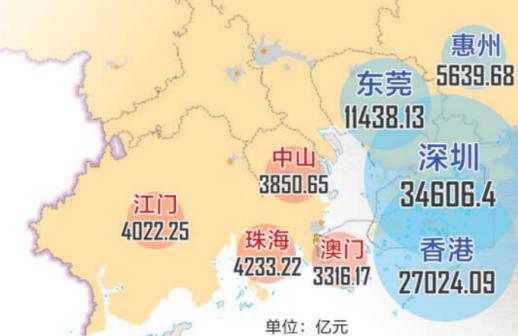
账,以9.6米的揽收车辆为例,公司每辆车节约运费210元左右,每天预计能为公司节约成本1250元,预计全年能够节约运费50万元左右。

以商贸物流为优势产业的前海自贸区为例,这里聚集了马士基、中外运、东方嘉盛等国际物流、供应链服务巨头,还连接蛇口港、妈湾港、赤湾港三个码头,成为深圳跨境电商出口货物的重要通道。“我们之前在中山、珠海的空运快件客户,更多通过广州白云机场或者通过港珠澳大桥赴香港进行处理,没有享受深圳的洲际货运航班。”DHL深圳口岸总监杨梅对记者表

示,深中通道开通后,企业的出口转运模式选择会更加多元,物流公司的转运服务也更加灵活和高效。

此外,物流企业还可借助深中通道拓展珠江西岸乃至粤西地区的客户。美邦国际总经理汤玲丽对记者表示,深中通道开通之后,中山、珠海、江门等地的货会快速流向深圳聚集,然后再从深圳流向全国乃至全球,“珠江西岸的货更愿意来深圳这边,我们也可借此扩大营业范围和业务体量,目前已为中山、珠海、江门等地的客户做好相关方案。”汤玲丽说。

## 城市GDP



吴少龙 李丹/文 宋春雨/摄 周平希/制表

## 推进城市一体化共生 要“硬联通”更要“软联通”

证券时报记者 卓泳

对粤港澳大湾区乃至我国都市圈建设来说,深中通道不仅是物理空间上的跨越,更是城市与城市之间、国家重大战略平台之间深层次互动和融合的“加速器”。随着深中通道通车,长期发展不协调的珠江东西岸或将迎来转机,粤港澳大湾区再向建设为国际一流湾区和世界城市群迈进一步。

截至2023年底,粤港澳大湾区经济总量突破14万亿元,工商企业数量超600万家。但长期以来,珠江口东西两岸城市的发展呈现东强西弱的格局,比如东岸的深圳、广州和东莞三个城市,企业数量超460万家,占大湾区企业总数的76%。相较于珠江口东岸,西岸城市产业发展的速度和层次都有待提升。根据中国(深圳)综合开发研究院调研,以中山为例,2013年—2023年,GDP年均增速为4.5%,低于东岸深圳的8.5%,低于广东平均水平的7.28%。此外,这十年内,中山市占全省GDP比重也持续下降,从3.68%降至2.84%;从工业发展水平来看,深圳和广州已经进入后工业化时期,而佛山、东莞、中山、惠州仍处于工业化后期。

“两个城市之间从经济总量到开发时序,再到发展阶段,都呈现出比较大的落差,深中通道把处于不同发展阶段、不同发展水平的地区连

接在一起,主要体现在人员、资金、物流、产业、供应链等方面要素的连接。”中国(深圳)综合开发研究院副院长兼前海分院院长曲建表示,深中通道将实现两岸的生产要素快速流动,进一步促进东西两岸的协调发展。

促进珠江东西两岸一体化发展的同时,也有人担心,随着交通越便利,中山优质项目和人才也会被吸引到深圳,城市间产业竞争加剧。曲建对此并不担心,他认为,东西岸的企业是相互流动和合作的,中山企业走向深圳的同时,许多深圳企业也会将生产基地设在中山,只要企业能发展壮大,两地都能受益。

以深圳和东莞的协同为例,深圳的生产性、生活性要素辐射带动东莞成为广东又一个万亿级GDP城市。同样的情况也出现在上海和浙江之间,上海凭借强大的金融服务能力吸引了许多企业到上海设立总部,并借此转型发展为跨国公司,但他们的制造环节仍在浙江。

“要致富先修路”,重大基础设施落成固然能为城市发展提供硬件上的支撑,但城市之间的经济落差并非简单的一座桥能填平,“桥只是‘硬联通’,更重要的是‘软联通’,就是东西岸城市的营商环境要趋同,比如政府的行政效率、投资便利化、市场化水平等,这样才能促进企业畅通流动,两边快速融合。”中国(深圳)综合开发研究院常务副院长郭万达表示。

自《粤港澳大湾区发展规划纲要》发布以来,粤港澳大湾区一直努力朝着建设国际一流湾区和世界城市群方向迈进。在研究人士看来,世界级的湾区,必须要有湾区内有一个世界级的交通网络。

“比如旧金山湾区呈现‘U’字形,南北跨度不到100公里,海岸线平均每30公里就有一座跨海大桥,还有5条环湾轨道,但整个湾区的人口仅有700多万人,还不到粤港澳大湾区人口的十分之一。”郭万达对记者表示,相比之下,粤港澳大湾区的交通网络覆盖密度远远不够。

根据最新的统计数据,粤港澳大湾区以5.6万平方公里的面积、8600万人口,贡献了超14万亿元的GDP,约占全国经济总量的11%。从地理空间来看,整个湾区无论是南北纵横还是东西跨度,人口、车辆的密度等,都比旧金山湾区要大,仅珠江口“黄金内湾”就达到100公里。因此,郭万达认为,交通高密度广覆盖,是形成大都市圈的关键因素,深中通道这个东西向的“硬联通”对粤港澳大湾区来说,有巨大的

战略意义。

事实上,在《粤港澳大湾区发展规划纲要》中,“协同”被多次提及,大湾区建设就是在更高层次上推进优势互补、融合发展。随着深中通道通车,珠江口“A”字形交通网络骨架正式形成,其与已经建成的港珠澳大桥、南沙大桥、虎门大桥等跨海跨江通道,组成了一张连接珠江东西岸的庞大路网,打开了沿线城市的合作交流和融合空间。

“过去三十年,珠三角城市的相互竞争,一定程度上推动了中国经济的发展,但在当前经济发展阶段中,竞争要开始走向合作、融合,经济一体化变得更加重要。”深圳大学中国经济特区研究中心副主任袁易明接受记者采访时表示,从世界几大湾区的发展情况来看,区域经济从高速发展阶段走向发达阶段中,城市一体化共生是核心特点,这不仅体现在物理空间方面的沟通,更是城市之间分工明确、协同互利。

可以预见,随着深中通道通车,粤港澳大湾区将进一步实现“融合聚变”,向打造国际一流湾区和世界城市群的目标再迈出坚实的一步。

