

聚焦 珠三角新规划

# 珠三角新规划指引城市圈升级大变局

证券时报记者 颜金成 建业

**编者按:**8月上旬广东省政府出台的珠三角“五个一体化”规划不仅为该区域产业升级增添了马力,而且还将促使该区域城市圈出现升级大变局。这个局具体将如何变?且看证券时报记者发自一线报道。

## “五个一体化”所涉大项目一览

### ●港珠澳大桥 总投资 729.4 亿

港珠澳大桥是一座连接香港、珠海和澳门的巨大桥梁。港珠澳大桥在促进香港、澳门和珠江三角洲西岸地区经济上的进一步发展具重要的策

略意义。港珠澳大桥主体建设工程于2009年12月15日开工建设,以期于2015至2016年完成,大桥投资超700亿元,约需6年建成。

### ●广东西部沿海铁路 总投资 420 亿

广东西部沿海高速铁路又称粤西沿海高速铁路,是国家规划东北经沿海城市至海南三亚纵向沿海高速铁路的一部分。线路起于深圳市北站,途经广州南沙、中山、江门、阳江,

终于茂名市(南站)塘口站。广东西部沿海高速铁路建成后,从深圳到茂名将由现在的6-9小时减少至不到3小时,广州到茂名的时间将由现在的5-8小时减少至不到2个小时。

### ●广佛环线(除佛山西站至长隆段外) 总投资 413 亿

广佛环线全称珠三角城际轨道交通广佛环线。首通段(佛山西站-广州长隆),远期将延伸至广州白云国际机场。其中,2009-2012年计划

投资80亿,2010-2020总计完成投资413亿。佛山西站至长隆站段预估算总额为112.29亿元。

### ●深圳至中山过江通道(含南沙港连接线) 总投资 300 亿

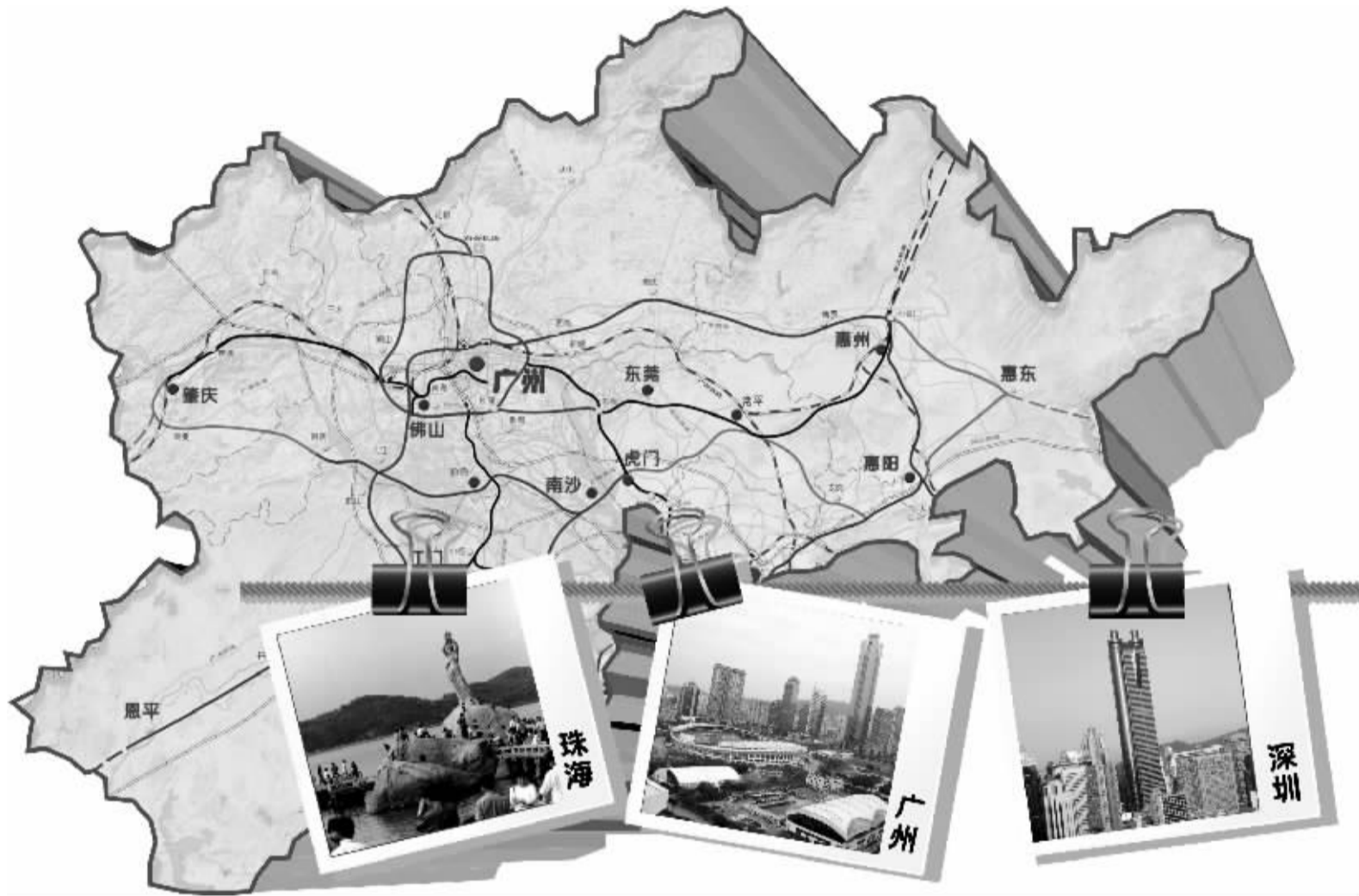
深中跨江通道(简称深中通道)的特点是前期工作非常复杂,一是要穿越繁忙的航道,二是沿线工业布局和港口非常密集,三是要考虑到铁路是否一起跨江,从复杂性和工程规模来看,深中通道不亚于目前正在动工

的港珠澳大桥。据报道,2009年4月已完成了路线方案的研究报告,总共做了5个方案,经过专家评审保留了3个方案(通道路线方案),以进行下一步深度评选。

### ●厦深铁路广东段 总投资 296.95 亿

厦深铁路位于闽粤两省的东南滨海地区,线路东起厦门西站,西至新深圳站,全长502公里,途经福建省厦门、漳州和广东省潮州、

汕头、揭阳、汕尾、惠州、深圳等8市。其中,福建省境内144公里,广东省境内357公里。



①珠海标志——珠海渔女 ②广州天河体育场 ③深圳地标性建筑——深圳地王大厦 制图/程超

“这个资料能不能给我一份?”9月初的一天,当记者带着从广东省政府网站上打印的一纸文件来到老李办公室时,身为一家工程类公司副总经理的老李对该文件表现出了浓厚兴趣,他一边招呼记者就坐喝水,一边不停地翻动着文件打印稿。不久前,广东省政府出台了珠三角五个一体化规划,记者给老李看的,实际上就是该规划中涉及的《珠三角基础设施建设一体化重大项目表》。这些总投资额达19767亿元的项目,牵动着老李的神经。

#### 城市圈整体升级

看着《珠三角基础设施建设一体化重大项目表》,老李想起了他前段时间去长沙的事。长沙、株洲、湘潭也在建设类似于珠三角的城市圈,老李说,感觉到现在在全国包括长株潭在内的一些城市圈都在学珠三角。实际上,除了珠三

角和长株潭外,武汉城市圈、环渤海地区城市圈和长三角地区城市圈的建设均有声有色。

老李认为,这五个一体化,也是在推动珠三角城市圈升级。最主要的一块就是在以往由高速公路连接城市的基础上,完善高速网络;另外,再建设城市、城际轨道;同时,以信息化、公共设施等一体化来加强城市之间的联系。

在五个一体化规划中,相关的高速公路及轨道交通都有详细的规划。

一体化中要求:加快完善高速公路网。加快广佛、佛开、广三、广清、梅观、水官等高速公路的扩建工程,扩大主要通道的通行能力;轨道交通方面,重点加快建设广州-东莞-深圳、广州-珠海、广州-佛山、佛山-肇庆、佛山-东莞、东莞-惠州等城际轨道及广州、深圳、东莞、佛山等城市轨道交通。到2012年,力争珠三角九市基本建成城际轨道交通;到2020年,基本形成“三环八射”的城际轨道交通网络架构。

实际上,五个一体化里面涉及的项目很多都是之前已经公布过的项目的延续。”对于五个一体化中涉及的上万亿的投资,老李所在的企业早有感知。目前,行业景气度高企,我们选择优质的工程进行操作;行业低迷时,我们到处找工程,只要是工程都做,这就是公司的生产策略。”据了解,在享受建筑工程行业充裕订单的同时,老李所在的公司还投资了一家从事市政、公路绿化等业务的企业。

珠三角推出的大规模交通项目建设,当然为从事公路绿化等业务的公司提供了发展机会。”北京一家创业投资公司的刘总分析称,四万亿投资推出后的两三年左右,工程建设类公司将面临景气度的高点,但是,从事公路绿化等业务的公司面临的景气周期可能会延后。公路绿化主要是公路两旁的草皮及苗木,一般而言,要等到公路建好后再进行绿化。除了行业景气度本身的延后外,他还认为,在类似于珠三角这样的有新增投资、经济又较发达的区域,公路绿化行业则面临更为明显的发展机遇。为此,他所在的公司近期也投资了一家从事绿化的企业。

从公开资料可以看到,深圳铁汉

生态环境公司这家从事城市绿化等业务的企业,就吸引了无锡力合创业投资有限公司、中国风险投资有限公司、深圳市创新投资集团有限公司、深圳市木胜投资有限公司等风投机构的投资。

#### 交通建设呼吁整体协作

在五个一体化中,大部分投资都被应用于交通工程类项目。

规划显示,重大工程项目是规划实施的支撑和载体,规划建设交通、能源、水利、信息化四类重大工程共150个项目,总投资19767亿元,其中,2009至2012年计划投资9387亿元。包括轨道交通、高速公路、港口航空、机场和综合枢纽等工程,共安排重点建设项目80项,总投资约12191亿元,其中,2009至2012年投资6365亿元。

在五个一体化规划出台的前后,正是白云机场经营上的重要时期——亚运前夕。在白云机场旁边的一栋不起眼的办公楼里,白云机场董秘徐光玉谈到对一体化规划的看法时,更多的是期待。

实际上,白云机场在珠三角一直被定义为交通枢纽。五个一体化规划中也谈到,重点加快铁路、广州白云机场等综合枢纽的建设步伐。

不过,在白云机场董秘徐光玉看来,作为承担亚运重任的企业,白云机场应该得到政策上的更多支持,通过地面立体交通网的构建和地方政府的支持,使得货源更加集中于白云机场。

此外,有分析人士指出,虽然五个一体化中明确提到了白云机场的枢纽地位,但是对白云机场的地位并未突出处理。规划中的表述为,重点加快铁路广州南站、广州北站、广州流花站、佛山西站、深圳北站,广州白云机场、深圳机场、珠海机场,广州港、深圳港、珠海港等综合枢纽的建设步伐,进一步增强交通枢纽的运营能力和换乘功能。几乎涵盖了所有的机场。

实际上,在珠三角,大型的机场就有深圳机场、珠海机场、白云机场三个,这三大机场在客户资源方面,仍然面临一定的竞争。在白云机场门口,就能够看到通往深圳、江门、佛山等地的大巴。

随着港珠澳大桥的建设,相信

西部的客流会有一定分流。但是这个影响应该是微乎其微的。”徐光玉对公司未来的发展仍然很有信心,他同时呼吁,在规划时应该站在更高的位置考虑问题,统一协作。

#### 城市的升级 企业的变局

在五个一体化大量投资的背后,工程建设等受益企业面临着发展的机遇,而对机场、公路、铁路的运营者而言,则是一个不小的变局,能否在变局中把握机会,对他们尤为重要。

2009年,武广高铁开通时,有不少投资者担忧广深铁路会受到分流影响。但在2010年上半年,广深铁路却交出了一份靓丽的半年报,1-6月份,广深铁路实现营业收入63.10亿元,同比增长7.71%;归属于上市公司股东的净利润为6.92亿元,同比增长16.97%。

现在五个一体化规划里又有很多公路和城际轨道建设,这和武广高铁是比较类似的。”广深铁路董秘郭向东说,实际上武广高铁开通后,在分流的同时又带来了新的需求。虽然短期来看被分流,但交通便利后,人们的出行意愿也增长了。郭介绍说:广深铁路刚刚开通时,日均客流仅3万人次,但是随着珠三角交通网络的便捷及经济的发展,日均客流达到了10万人次,最高的时候一度达到18万人次。”

另外,武广高铁开通后,一些老的线路停运,使得广深铁路可以开通新的货运线路,促进货运业务的发展。半年报显示,2010年上半年,公司的货运业务就大幅增长。货运方面,上半年实现营业收入6.15亿元,同比增长21.35%,其中货运发送收入增长明显,同比增幅达73.79%。

与广深铁路类似,运营深圳诸多高速线路的深高速也要面对珠三角一体化带来的改变。

五个一体化对路网整体的促进,会提升大家出行的愿望,车流量大了,总体是有利于发展的。”深高速证券部负责人的观点和广深铁路郭向东极为相似,并分析称,就各个线路是否会有所分流来看,要待相应的线路修好后结合当地的具体情况来分析。一个车流量很大的地区,即使分流,可能影响也不大,而反之亦然。

## 东莞:世界工厂的上市难题

东莞科创研究院院长林江在推动当地企业上市方面的工作并不顺利。2007年初,东莞市科创投资研究院正式成立。这个由10多家企业共同设立的非盈利机构,旨在推动东莞市科技企业的创业融资、科技成果产业化以及民营科技企业进入资本市场。然而,时隔三年多,林江在谈及东莞企业上市的成绩时仍然不满意。“东莞上市公司少,现在东莞类似的推动创投发展、企业上市的机构更少。这很不利于东莞企业的发展,你看LED、锂电池等新兴产业的大基地,都没有东莞的份儿。”

在五个一体化规划中,东莞的定位可谓重量级。根据五个一体化规划,东莞位于东岸知识密集型产业带;广州东部和中部-东莞-深圳等东岸地区重点布局发展金融、物流、会展、信息服务、专业服务、文化创意等现代服务业。东莞依托制造业发展优势,着力打造国际产业制造中心,建设完善现代金融服务体系,加快银行、证券、保险等金融机构聚集发展,加强对中小企业的服务,建设全

省地方金融机构改革先行区。然而,东莞这个世界工厂当前却面临着尴尬的局面:身为珠三角经济实力最强的城市之一,东莞的上市公司数量在该区域内却是倒数。目前,仅有粤宏远A、生益科技、众生药业、东莞控股、锦龙股份等寥寥数家上市公司。

林江说,东莞企业上市少的问题,其实反映了东莞的产业困局。就传统产业而言,房地产行业现在明显受了限制,即使是东莞规模较大的地产公司粤宏远A,发展得也一般;而酒店业虽然是东莞的强势产业,但是东莞的酒店不是连锁输出管理的模式,难以复制和做大,要上市也很难;除了酒店和房地产,传统产业里加工制造业现在上市又非常困难。

具体来看,登陆中小板要求具备一定规模。“东莞的企业,利润能上5000万的可以说是少之又少。”林江感叹道,创业板方面,东莞企业的整体成长性比较弱,很多企业的上市积极性不高,有的企业能做到1000万的利润,老板就觉得很满意了。

其实,前些年,东莞市成立了首家本土专业风险投资机构——东莞市科技创业投资合伙企业。不过记者多番表示希望对其采访后仍被婉拒。林江说,创投机构缺失和银行支持力度较弱也影响了东莞企业的上市。“有些企业积极寻求上市,可银行不给融资。而风险投资这一块,也非常薄弱,有些深圳的创投也曾来东莞,不过都没什么成果。”

东莞一家房地产公司高管则对记者表示,东莞企业上市的较少,有部分原因是东莞很多企业都是家族企业,意识跟不上,同时也跟政府宣传力度不够也有一定关系。

“东莞的整个产业需要动一次大手术。”林江认为,如果东莞企业通过上市走出了一条路,对于整个广东省制造业的发展都是有示范意义的。近日,深圳证券交易所港澳台事务办公室主任隆武华也在公开场合表示:“东莞未来10年打造30家上市公司只是个规划,但如果真的只有30家,我认为东莞并没有重大的突破,东莞在转型升级中要打造自己的上市品牌。”