

&gt;&gt;&gt; 記者手記

# 一座橋， 重構大灣區經濟新格局

文 | 本刊首席記者 陳佩珍

從2015年正式獲得批覆、到2016年開工建設，再到2023年主線貫通，造價約450億元的深中通道距通車已進入“倒計時”。

作為珠三角“深莞惠”及“珠中江”兩大城市群之間唯一的公路直連通道，深中通道是粵港澳大灣區的核心交通樞紐。

深中通道東端登陸點位於深圳西面的寶安區，即前海深港現代服務業合作區範圍內及深圳機場以南；而西端的登陸點為中山東面的翠亨新區的馬鞍島，再經其他支路連接到中山其他地區及其他主要高速公路及主幹道。另外，深中通道近西面末段設有支路及橋樑連接鄰近中山的廣州南沙南部的萬頃沙，形成一道連接深、廣、中的Y型道路，然後再經其他連接路接駁至南沙中心城區及其他跨區高速公路。

事實上，珠江口西岸經濟發展不及東岸。深圳、東莞及惠州3市2023年GDP合計2023年的經濟規模已達5.2萬億元，較中山、江門、珠海及佛山四市合計約高出一倍。

深中通道的正式通車，將有效釋放珠江口西岸經濟發展潛力。僅從交通時長來看，深中通道正式通車後，深圳到中山將實現30分鐘內直達，節省一半以上時間，粵港澳大灣區互聯互通將再上新台階。深中通道通車後，深圳巴士集團與深圳機場集團，也將聯合開通中山航空港至深圳機場的機場專線，從目前的約兩個小時車程縮短至50分鐘以內。

從產業格局來說，“深圳總部+中山基地”將會成為越來越多企業逐漸展開的發展藍圖。5月31日，廣東省委副書記、深圳市委書記孟凡利帶隊蒞臨中山，用一天時間進行深入考察，指導推進深中高水平全方位務實合作。會議指出，要謀深做實深中經濟合作區，加快完善深中產業協作機制，促進兩地產業鏈深度融合，探索形成“深圳總部+中山製造”“深圳研發+中山轉化”“深圳鏈主+中山配套”等協作模式。

今年5月中旬，深圳還召開了一場影響深中兩城未來關

係的會議，會上首次披露《關於深入推進深圳-中山規劃一體化發展的行動方案(2024-2025年)》概要及進展，為兩地一體規劃、雙翼齊飛、協同發展描繪出藍圖。

深、中兩地聯合編制的《行動方案》涵蓋空間、交通、產業、城市風貌等多個領域，不僅涉及跨市域5項規劃和研究，如空間協同規劃、科技創新走廊空間規劃研究、跨江低空飛行網絡方案研究、城際軌道交通詳細規劃研究、產業關聯與客貨流動特徵研究，還包括3項重點領域規劃的聯動編制，如深圳臨空經濟策略研究、中山綜合交通重點專項規劃，以及各自開展的深中環珠江口門戶地區風貌研究等。

除了通往中山，深中通道將建有支路連接鄰近中山的廣州市南沙新區。根據粵港澳大灣區發展規劃綱要，南沙作為自貿區，將發展為粵港澳全面合作示範區，在創科、金融、服務等方面與港澳深度合作，並協同港澳共同發展南沙成為高水平對外開放的門戶。同時，南沙將強化與周邊地區在城市規劃、綜合交通、公共服務設施等方面的一體化銜接，構建“半小時交通圈”。

深中通道或將重塑粵港澳大灣區經濟格局。粵港澳大灣區、紐約灣區、舊金山灣區、東京灣區是當前世界最重要的四大灣區。而在四大灣區中，只有粵港澳大灣區擁有“一個國家、兩種制度、三個關稅區”的獨特經濟優勢。深中通道通車，不僅可以改善珠江口東西岸之間經濟發展不平衡現狀，還將促進整個粵港澳大灣區的一體化發展，增強大灣區內的科技創新及應用轉化能力，提升產業水平及完善產業鏈，實現整個區域的高質量發展。



掃碼聆聽原文



掃碼閱讀原文