

# 粵高速網將增3000公里 港澳車疾馳「9+2」城市 灣區路路暢通 產業融合提速

「過去我從香港自駕車回老家開平，需3個多小時，現在大概2個多小時就到了，一路暢通。」在粵港澳大灣區投資的港商黃日榮，對大灣區的高速路網讚不絕口。自港珠澳大橋通車後，大灣區「9+2」城市群正式實現了交通閉環，港澳地區首次在高速公路網上連通內地。記者從廣東省交通運輸廳了解到，今年廣東還將大力推進基礎設施建設，穩步推進62項（段）3193公里續建高速公路建設項目。便捷的高速路網將助力城市間一二三產業的有機融合。其中，高速公路將助力第一產業提效發展，促進第二產業融合發展。

## 首屆灣區媒體峰會 基建聯通

大公報記者 盧靜怡 特約通訊員袁佩如、李赫、劉倩

「對我們生意人來說，時間就是金錢。所以我們從香港來廣東，多數都以開車為主。」在內地投資製造業接近40年的港商黃日榮說，路通財通，在密集的高速路網布局下，港商到大灣區貿易、投資、生活都更便利。4月初，灣區「超級工程」南沙大橋正式通車，它不僅是連通珠江東西兩岸的過江通道，更是促進廣州、深圳、東莞、佛山四城互聯互通的黃金戰略要道。看着南沙大橋通車，黃日榮說：「今年最直觀的感受是，廣東公路交通改善了很多，道路擴寬了，擁堵路段少了很多。」

### 路網密度超三大灣區

據統計，截至2018年底，粵港澳大灣區高速公路網密度已經達到7.96公里/百平方公里，是全國高速公路網最密的地區之一，核心區的路網密度已超過紐約、東京、倫敦三大灣區。

除了南沙大橋外，在不久的將來，珠江又將有兩條新的跨江通道屹立兩岸。與此同時，預計2024年建成通車的深中通道，已經進入整個項目最難的「沉管隧道時光」。此外，連接江門和珠海的黃茅海大橋，工程可行性報告順利通過評審，將在明年正式開工建設，將與港珠澳大橋、虎門大橋、黃埔大橋、南沙大橋、深中通道以及正在進行前期籌建的蓮花山過江通道等，組成粵港澳大灣區重要跨江通道。

「四通八達的高速路網，將為港澳地區車輛進出內地、港澳居民在內地的生產、生活，以及各類物資的流通提供便利。」戴德梁行華中區研究部助理董事及主管袁雪玲認為，《粵港澳大灣區規劃綱要》

提及將研究制定港澳單牌車輛進入內地的政策，擴大其在內地的行駛範圍。而廣東高速公路網的完善，將促進港澳和內地在經濟、文化等全方位的融合發展。

根據廣東省有關方面在今年一月份透露，目前共登記港澳兩地牌車約9萬輛，其中往來粵港就有7萬輛。隨着大灣區高速路網越織越密，香港、澳門車輛從陸路穿梭大灣區各城市將進一步提速。

### 城市間產業鏈銜接更順暢

高速路網帶來「高速」生活，當中的受惠者也不僅僅是粵港兩地牌車主，還有大灣區城市群各項產業。「產業離不開物流，物流離不開交通。」飛力達物流有限公司在大灣區深圳、東莞和香港均有布局，其東莞區2018年業務量達到6000萬元人民幣。「在大灣區多地布局之後，每年業務量都有30%左右增長。」飛力達物流華南區總經理溫錦波告訴大公報，大灣區產業將迎來一輪新發展機遇。

「便捷的高速路網將助力城市間一二三產業的有機融合。其中，高速公路將助力第一產業提效發展，有效促進農副產品流通。惠州、肇慶作為大灣區的重要農產品供應基地，農產品豐富多樣。」袁雪玲認為，高速公路還將促進第二產業融合發展，灣區各城市在土地、人力、稅收上實現優勢互補，有效促進區域間製造業的協作、升級與轉移，城市間產業鏈的銜接將更加順暢。



▲港珠澳大橋於2018年10月24日通車。圖為港澳地區車輛在大橋上疾馳 資料圖片

▲旅客通過港珠澳大橋珠海口岸自助安檢通道 資料圖片

## 旅客流量破兩億 機場群建設提速

【大公報訊】粵港澳大灣區擁有世界上最繁忙的機場群。此外，香港、廣州、深圳、澳門和珠海機場，直線距離不到150公里。粵港澳三地攜手，大灣區世界級機場群建設不斷加速。專家表示，香港、廣州、深圳三大機場開展更多合作，將讓大灣區市民有更多選擇，加快協同發展的步伐。

據公開資料顯示，2017年，粵港澳

大灣區五大機場（香港、澳門、廣州、深圳、珠海）的總體旅客吞吐量超過2億人次，貨郵吞吐量近800萬噸，運輸規模已經超過紐約、倫敦、東京等世界級機場群，位於全球灣區機場群之首。

《規劃綱要》提出，要建設世界級機場群，其中提到要提升廣州機場國際樞紐競爭力。據了解，今年是白雲機場T1、T2兩個航站樓首次聯袂保障春運。自去年T2

航站樓和綜合交通中心正式投入使用以來，廣州白雲國際機場的硬件設施得到了極大提升，綜合交通樞紐功能初步形成。2018年，擁有兩個航站樓的白雲機場，年旅客吞吐量近7000萬人次。民航專家基琦表示，白雲機場T2為粵港澳大灣區拓展了地面保障資源，為粵港澳大灣區航空樞紐建設提供了硬件支撐，為白雲機場進一步增加客運量提供了有力保障。

### 大灣區重要跨江通道



▲內地旅行團經粵港澳大橋入境香港 資料圖片



▲大灣區擁有五大「億噸級」世界大港。圖為南沙港 大公報記者盧靜怡攝

## 港深穗為核心 打造「海絲」門戶

【大公報訊】「灣區城市群一體化需要高度發達的基礎設施網絡，包括陸海空交通以及信息化等。」中山大學粵港澳大灣區研究院常務副院長毛艷華認為，在粵港澳大灣區城市群規劃的大背景下，大灣區各城市應該抓住內外連通的大開放格局，推進基礎設施的互聯互通。強化內地與港澳交通聯繫，打造便捷和高效的區域交通圈。

毛艷華指出，大灣區可加強港口群和空港群的合作與協調，以香港、廣州、深圳為核心，聯合其他港口和機場共建國際港口群和機場群，打造「海上絲綢之路」國家門戶。

戴德梁行華中區研究部助理董事及主管袁雪玲認為，大灣區交通一體化，還將助力第三產業如貿易、物流、旅遊在密集的高速路

網布局下，迎來新的發展機遇。她舉例，廣州定位為「一帶一路」重要的樞紐城市及國際商貿中心，佛山、東莞則是重要的生產製造基地，密集的高速路網使商品貿易更方便快捷，產品能更迅速地走向全國乃至國際市場，在此帶動下，物流業（尤其是冷鏈物流）亦將得以騰飛發展。便捷的高速路網還將給惠州、清遠等旅遊資源豐富的城市導入大量遊客，周邊遊、自駕遊等商業機會日益增多，旅遊業將擁抱新機遇。

客貨運站場及其他項目 + 20億元

航運項目 + 10億元

港口項目 + 60億元

農村公路 + 110億元

普通國省道 + 120億元

高速公路 + 880億元

總投資 1200億元

### 數讀廣東省2019年基建計劃投資情況

（單位：人民幣）

## 極點帶動 研灣區交通「一票制」

【大公報訊】廣深港高鐵線上的高速列車以近200公里的時速穿梭。「當列車經過福田站四五分鐘以後，手機信號會變成香港信號，手機上網也會另外計費。」在飛馳的廣深港高鐵上，廣九客運段高鐵動一車隊列車長滕文恆告訴記者，每次值乘都會特意廣播提醒旅客。

2018年9月，廣深港高鐵全線貫通，香港與內地44個城市可高鐵路直達，香港自此融入全國2.9萬公里的龐大高鐵路網。香港和廣州、深圳之間旅行時間大幅縮短，人們的心理距離更近了。飛速奔馳的列車，也成為粵港澳大灣區建設加快速度的見證。記者了解到，目前，大灣區基礎設施互聯互通規劃和城際（鐵路）建設規劃初步方案

已經完成，正在審議修改過程中。據悉，整體框架是根據《規劃綱要》中提出的極點帶動的理念，按照香港—深圳、廣州—佛山、澳門—珠海三個極點內部，以及極點兩兩之間的軸帶架構進行規劃。除了粵港澳大灣區內部的鐵路規劃之外，還有規劃灣區往外通道接入國家鐵路網。不僅如此，廣東省近期從地鐵、城際鐵路和高鐵無縫連接上，探索大灣區軌道交通能否實現「一票制」，形成「一張網、一張票、一串城」的格局。據統計，粵港澳大灣區內地9個地級以上城市中，城際軌道交通和城市軌道交通已開通運營總里程超過1100公里，規劃總里程近6000公里。



▲大灣區城市軌道交通正在加速聯通 大公報記者盧靜怡攝

### 大灣區機場群和港口群數據一覽

#### 機場群：

**大灣區五大機場：**香港、澳門、廣州、深圳、珠海  
**總體旅客吞吐量：**超2億人次  
**貨運吞吐量：**近800萬噸  
**地位：**已超越紐約、倫敦、東京等世界級機場群，位於全球灣區機場群之首

（數據來源：南方日報及南方都市報公開報道）

#### 港口群：

**五個「億噸級」世界大港：**廣州、香港、深圳、東莞、珠海  
**貨物吞吐量：**超16億噸  
**地位：**集裝箱吞吐量是東京灣區、紐約灣區和三藩市灣區總和的4.6倍

記者盧靜怡整理