

交通一體化 促灣區發展



在香港回歸 20 周年前，「粵港澳大灣區」戰略被首次提升至國家層面，可謂是中央帶給香港的一份厚禮。粵港澳大灣區是珠三角城市群的升級概念，加入了港澳兩個特別行政區，意味著粵港澳大灣區既在一國之內，又分屬兩種經濟制度和三個獨立關稅區。粵港澳三地的法律制度、行政體系不盡相同，這是大灣區一體化的一個瓶頸。現今，為促進灣區一體化，一大批交通項目正在加快推進，力圖實現粵港澳一小時生活圈。隨著工程的推進，體制的改革也越來越迫切。粵港澳大交通，不僅能促進灣區各地的文化交流和經濟交流，更是打破行政壁壘的強大力量。通過近十年香港與內地經濟發展對比，香港應該認識到，機遇要靠主動把握，應更主動地融入粵港澳大灣區中。

香港商報記者 伍敬斌

立體交通 黃金通道

中國的農村在致富之時，總結出了一條真理：「要想富，先修路」。這句話放在經濟基礎較為發達的粵港澳大灣區仍然適用。在目前一大批交通項目開工前，粵港澳 3 個地區的交通並不算特別通暢，廣東省境內的交通也仍然有很大提升空間。有專家稱，珠三角城市與香港的陸運距離每減少 1%，製造業、服務業中外資投入金額便可分別增加 0.2% 和 0.7%。大通道對於經濟的拉動作用顯而易見，並且在廣深高速公路和虎門大橋這一縱一橫大通道中已得到了實踐。作為連接廣州和深圳的「黃金通道」，廣深高速公路日均出口車流量由 1997 年的 7.11 萬輛次增長到 2016 年的 55.06 萬輛次。車流量的快速增長，方便廣州、東莞、深圳及香港四地經濟貿易往來，大大推動沿線地區農村工業化、城鄉一體化、經濟國際化進程，形成了以高速公路為軸線的經濟走廊。

融貿易和專業服務、科技文化、醫療教育、環境保護等領域的交流合作，繼續推進粵港澳服務貿易的自由化，推動出台前海深港跨境金融創新若干措施，要共建粵港澳優質生活圈，大力提升通關效力，探索建設國際遊艇自由港，率先實現灣區物流、資金流、信息流高效便捷流動。粵港澳大灣區不僅要打造互聯互通的經濟圈，更要將大灣區建設的紅利分享給灣區居民，打造大灣區優質生活圈。隨著交通的進一步通暢，將來粵港澳大灣區內部的貨物、人流、勞務、資本、技術、信息等要素的流通必然會高度活躍。廣東省交通集團總經理劉曉華認為，廣東省內的大通道建成後，將把區域內高密度的港口、機場、城際軌道、高速公路等貫通連接成爲暢順對接的立體交通體系，極大促進沿線經濟要素流動，形成規模和集聚效應。隨著大通道建成和廣東鄰近省份的交通建設大提速，粵港澳大灣區的經濟能量和輻射力也將極大增強。

三地共享優質生活圈

目前正在進行的交通基礎設施建成後，珠江口西岸城市群與港澳地區的融合將進一步深入，珠三角區域一體化將迎來全新發展階段。深圳市發展與改革委員會副主任吳曲波表示，今後 30 年將是消費全球化的 30 年，灣區中的各市都要抓住這個機遇，也要構建大灣區的優質生活圈，這裏面包括深化與香港在金融

中國（深圳）綜合開發研究院常務副院長郭萬達也指出，粵港澳大灣區「內強腹地，外接東盟，重塑周邊經濟」。粵港澳大灣區崛起，成爲中國對外開放的新平台，不僅推動廣西、湖南、江西等地的產業梯度轉移加快，還有助於其產業要素將加速通達北部灣和南寧等地，形成面向東盟的海、陸國際大通道，成爲「一帶一路」重要樞紐，打開開放新局面。

灣區一體 交通先行

與回歸之初相比，如今香港雖仍然保持著繁榮，但面對的環境已遠非 20 年前可比，中國內地對外開放的格局已從資本輸入向資本輸出轉變。香港要繼續保持繁榮穩定，離不開內地，特別是中央的戰略支持。如此看來，粵港澳大灣區的建設，無疑是中央爲了保持香港下一個 20 年仍然能夠保持繁榮穩定的一份大禮。粵港澳大灣區的建設，首要就是打破空間壁壘。從「粵港澳灣區」的港口、公路、鐵路、機場的各自發展情況來看，由於珠三角及香港、澳門長期的經濟發達地位，三地交通都形成了成熟、發達的網絡體系或群體。但從三地交通方式的聯合運輸方面來看，灣區之間整體的協調性、一體化程度仍然較低。不過，這也同時意味著巨大的產業空間和行業升級潛力，和打造灣區交通「一體化」的良好基礎。

將實現「12312」交通圈，即廣州與珠三角各市 1 小時通達，城際鐵路將對珠三角九市實現全覆蓋。珠三角與粵東西北各市陸路 2 小時左右通達、與周邊省會城市陸路 3 小時左右通達，廣東與全球主要城市 12 小時通達。與此同時，規劃中還提出了，3 年內廣東將重點打造「5+4」骨幹機場，即珠三角地區打造廣州白雲機場、深圳寶安機場、珠三角新幹線機場、珠海金灣機場、惠州平潭機場等 5 大機場，粵東西北打造揭陽潮汕機場、湛江機場、梅縣機場、韶關機場等 4 個機場。這些規劃雖然沒有將港澳囊括在內，但是作爲粵港澳大灣區腹地的廣東，其交通的進步必將成爲粵港澳大灣區發展的重要基礎。

多個重要工程齊頭並進
自從今年全國兩會上粵港澳大灣區寫入政府工作報告以來，粵港澳地區的所有大型交通工程都進入了提速階段。5 月 1 日，深中通道西人工島首個鋼筒筒完成振沉施工；5 月 2 日，港珠澳大橋海底隧道最終接頭成功安裝；虎門二橋 4 座主塔也已成功封頂，大沙水道橋貓道鋪設完成，大橋進入主纜施工階段。這些大通道建成後，粵港澳大灣區作爲一個地理名詞才真正成型，各個地市之間的交流，空間上的阻礙大大降低。如果能實現「一小時生活圈」，那麼香港居民在珠三角居住，而在香港上班都完全有可能成爲現實。廣東省發改委發布的《廣東省綜合交通運輸體系發展「十三五」規劃》明確提到，3 年內交通基礎設施

以交通建設破除行政壁壘

目前來看，政府層面並未對打破行政壁壘做任何文章，但儘管話不多說，路是已經修起來了。爲了加強整個「灣區經濟」的一體化及協同性，政府也著手開動了一系列的工程，其中包括：港珠澳大橋、深中通道、穗莞深城際鐵路和廣深港高速鐵路。而這些交通設施都將成爲打破行政壁壘的重要助力。廣東省內，深中通道大大方便了深圳與粵西中山江門珠海等城市群的經濟流通需求，減輕虎門大橋的交通壓力，提升整個區域效率，實現了公、鐵、機、港的「全聯通」。深中大橋設計爲公鐵兩用橋，可輕鬆實現公路、鐵路聯運。同時建成後，中山市前往深圳機場只

需 30 分鐘，而一小時內便可到達周邊四大機場和深水港。穗莞深城際鐵路則實現了廣州、東莞、深圳等城市群之間的便捷快速的公共式交通。城際聯絡的暢通使得珠三角的城市協同度大大提高。涉港交通的建設，對打破行政壁壘的意義更大。以廣深港高鐵路爲例，如果以傳統模式開通香港與內地的高鐵「過關」，十分費時費力，「高速鐵路」也就有名無實。而正是因爲廣深港高速鐵路的建設，才引發了香港對於「一地兩檢」的廣泛討論。雖然目前得出的「一地兩檢」的方案或許並不是最令人滿意的，但這或許開啓了一個簡化香港與內地交流程序的窗口。如果沒有廣

深港鐵路的建設，這個窗口或許要晚很久才能打開。而港珠澳大橋方面，預計今年年底，大橋即可通車，它的出現，在行政區域上使得「粵港澳」三地直接的快速交通往來實現了可能，並且通過延長交通線直達沿海及內陸地區；交運方式的串聯上，連接了公路、機場及港口，理論上極大的提升了客流的聯合運輸以及貨物流多式聯運的能力和效率。如果在未來的發展中，交通的便利與行政壁壘所造成的阻礙出現了強烈的對比，自然而然要求打破壁壘的聲音就會出現。如此看來，交通的建設將成爲倒逼粵港澳地區行政改革的巨大力量。

灣區發展可完善「一國兩制」

世界上一流的灣區大概有 3 個，包括紐約大灣區、東京大灣區和三藩市大灣區。粵港澳大灣區與這些灣區相比，有很多共同點。它們都擁有天然良港口，交通便捷，配套的交易中心，重要的製造業中心，還有衆多高校和科研機構。而粵港澳大灣區與它們最大的不同則是「一國兩制」，粵港澳大灣區既在一國之內，又分屬兩種經濟制度和三個獨立關稅區，粵港澳三地的法律制度、行政體系不盡相同，這成爲粵港澳大灣區發展的最大瓶頸。粵港澳灣區內部三大獨立行政區塊的種種差異，造成了各區塊之間的公共資源等無法獲得共享，加上人流、資源流以及產業流不能自由地進行流動，這終將可能導致產業的協同無法建立，而這恰恰是灣區經濟最重要的要素。如果粵港澳大灣區將來與三藩市灣區或者紐約灣比肩，成爲世界級大灣區，那麼打破行政壁壘應該是順理成章的事情，但這顯然不是一句話就能擺平的事，這需要一系列的社會討論和制度創新。從這個角度來講，粵港澳大灣區在建設過程中遇到問題並解決問題，也是對「一國兩制」的完善過程。方證券首席經濟學家邵宇認爲，粵港澳大灣區畢竟是一國兩制，所以還要突破中國的這個現有行政區管轄範圍，這個其實是蠻大的動作，如果能夠突破的話，各類資源就能在一個更大的範圍內聚集、共享，這個自然就會產生規模效應。華南城市研究會副會長孫不熟認爲，如果說一個城市群建成了灣區之後，它的實際邊界基本上已模糊不清。國家頂層設計中提出打造粵港澳大灣區，意味著這裏的城市群將以更加融合的態勢去參與全球競爭，承擔更多國際化職能，拉動中國經濟的前進。

本港應積極融入大灣區

香港是聯結內地與世界的重要戰略樞紐，隨著改革開放的深度推進，香港與內地的互聯互通、開放合作日益頻繁、緊密，不但對於促進內地「引進來」和「走出去」發揮了巨大的積極作用，而且也進一步鞏固和加強了香港的經濟紐帶地位。幾十年來，香港一直是內地沿海城市，特別是廣東珠三角地區的榜樣。粵港和深港合作發展也是廣東方面多年來的期望。十年前，時任深圳市委書記的李鴻忠曾經公開提出，深圳願接受香港「輻射」，向香港學習，爲香港服務，可是港方反應冷淡。但今日，深圳的地位卻差不多可以與香港比肩，有人預計，至遲到 2019 年深圳的經濟總量便會超過香港。擁有絕對優勢的一方被另一方迎頭趕上，其中緣由應是香港過去十年來未能深度參與到珠三角崛起的浪潮中。

抓住內地改革開放機遇

作爲金融中心的香港，與創新型產業爲主的城市深圳，本應「天造地設」的一對，過去十年深圳的發展中，香港錯失了一些機遇，如今粵港澳大灣區的發展機會香港不能再坐視，且應更加主動的參與其中。正如香港特區行政長官梁振英曾說的，粵港澳大灣區城市群無論是人口規模還是經濟規模，都等於歐洲一個

中型或者大型國家的規模，香港和廣東一直以來，尤其在改革開放之後合作的效果非常好，所以香港應該做好這方面的工作。可惜的是，香港還有很多喉舌以傲慢的態度認爲，內地「應該放下姿態來與我合作」，實在是愚不可及。如今，香港之外，大交通建設正熱火朝天進行著，內地輿論多談項目如何建設，多少項目完工；而本港一些輿論還在談政治問題，對現實的焦慮和徬徨，這種對比彷彿一邊朝陽

冉冉一邊暮氣橫秋。如今應該「放下姿態」的是香港，當珠江九市真正地完成了整合，香港各個優勢產業恐怕要被九市瓜分，失去了珠江這一腹地，香港就會被徹底邊緣化。如今路已經修到了家門口，來的不是強盜，而是機遇，香港應該主動把門打開。

