



「香港回歸後，粵港過境交通發生了翻天覆地的變化。」住在香港，工作在深圳的港人陳富泉如是說：「由於交通暢順，香港和深圳已越來越像同一個城市，而現在到廣州也只要一個多小時。」陳富泉的感受不無道理，上世紀80年代香港和內地只有九龍鐵路一條通道，但回歸後粵港不單開通更多口岸，兩地跨境基建合作更加速，隨着港珠澳大橋、廣深港高鐵、深圳東部過境高速公路等工程的動工，粵港澳距離實現3小時生活圈、穗港同城愈來愈近，更重要的是香港跟內地高速公路、高鐵網絡等連接後，將跟京滬等主要城市實現「一日生活圈」！

■香港文匯報記者 古寧

跨境交通無縫接經濟腹地

高鐵大橋路網工程加快 京港一日生活圈在望

90年代中期，港人陳富泉因工作需要往返香港和珠三角，他邊回憶邊說：「從表面上看，香港毗鄰深圳，但當時兩地往返一次，一般都要花一天，而廣深鐵路深圳到廣州也要5至4個小時！自廣深高速公路通車，深圳與廣州縮短為兩個多小時的車程。」但兩地交通網絡真正提速是在香港回歸後，由於香港與內地經貿聯繫日益密切，過境旅客和車輛大幅增加，粵港跨境工程加快建設，廣深鐵路的行程也縮短為一個小時，香港跟內地的距離逐步拉近。

西部通道推進粵港同城

而讓香港跟內地時空拉近距離的則是深圳灣公路大橋（即深港西部通道），儘管1991年深圳就提出建設相關項目，但一直未有實質的推動。直到粵港合作聯席會議及港深直接溝通機制建立後，口岸合作和大型跨境基建工程協作有了更高的效率。1997年底，該項目獲得國家批准，香港回歸十周年的2007年7月1日，深圳灣公路大橋正式開通，從深圳蛇口到香港元朗僅1小時車程。當年8月，深圳福田口岸正式開放。深圳福田口岸北接深圳地鐵4號線，南經通橋與香港九龍鐵路落馬洲支線相連，從深圳中心區乘坐軌道交通到香港市區，全程只要半個小時，港深進一步同城化。

作為國家幹線公路網連接香港的唯一高速公路通道，深圳灣公路大橋成為港深之間第四條陸路行車通道，不僅紓緩深港跨境交通瓶頸，推動深港兩地在金融、物流和旅遊業的發展，也為兩地機場接駁互動提供便利。此外，粵港兩地的貨運將不必繞行深圳市區，縮短時間成本，加速粵港經濟融合。

東部通道再拓泛珠合作

香港回歸祖國後，隨着與內地經濟融合的加快，交流的規模也在逐步放大。以旅遊業為例，內地與香港雙向旅遊交流規模持續擴大，2010年互訪人數超過1億人次，雙方已互為最大客源地。2011年，在全年4,193萬人次訪港旅客中，內地遊客就有2,810萬。而隨着《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》(CEPA)的實施，港粵經濟融合的深化，港深經濟一體化加速，泛珠區域經濟合作的推進，香港與內地經貿聯繫必將更加緊密，人流、物流、車流往來也必然更加頻密。

目前，更多粵港澳交通網絡對接仍在進行中。港珠澳大橋、廣深港高鐵、深圳東部過境高速已開工，未來包括蓮塘/香園圍口岸等更多跨境基礎設施項目將陸續開工，相關項目完成後，香港和內地將形成「無縫銜接」。專家指，歷經波折的港珠澳大橋建成後，珠三角西岸將納入香港「3小時生活圈」，重慶等泛珠三角省市當天就可達港，港經濟腹地得以拓展。廣深港高鐵全線通車後，不僅使香港與廣州趨同城，香港也將融入內地高鐵網絡中，與北京、上海等城市都將納入到「一日生活圈」中。屆時，香港將更有效發揮其區域性貿易和物流樞紐的角色，作為亞洲區域國際運輸和物流樞紐的地位也將更穩固。

■廣深港高鐵全線通車後，將大大拉近兩地距離。資料圖片

■「小蠻腰」廣州塔迎客。

■港珠澳大橋建成後，珠三角西岸將納入香港「3小時生活圈」。圖為大橋設計圖。網上圖片

部分在建將建粵港跨境工程

項目	開工時間	建成時間	預算投資
廣深港高鐵	深圳段：2005年12月18日	深圳段：2011年12月26日	深圳段：超200億元人民幣
	香港段：2010年1月16日	香港段：預計2015年	香港段：超600億港元
港珠澳大橋	2009年12月15日	預計2016年	超700多億元人民幣
深圳東部過境高速公路	2010年04月22日	預計2014年	61.8億元人民幣
蓮塘/香園圍口岸	預計2013年	預計2018年	深圳擬投14億元人民幣，香港擬投164.5億港元



港具服務優勢 成內企走出去平台



■香港銀行提供多元化人民幣服務。資料圖片

隨着經濟全球化的發展，內地企業「走出去」參與全球競爭和資源分配已成大勢所趨。面對多樣化的國際市場，內企需要一個良好的平台為他們提供服務，香港正好成為這些企業走出去的良好據點和練兵場。中國企業近年走出去的步伐加快，但也不無障礙，一方面是海外投資併購活動常受到非市場因素干擾，另一方面是即便成功實現海外投資或併購，由於文化差異及缺乏對當地法律制度與管理體制的認識等原因，中國企業在當地的生產經營和管理中也遇到不少困難。

國務院副總理李克強此前訪港時提出，應推動內地與香港企業聯合走出去，充分發揮香港在金融、法律、會計及投資諮詢等服務業優勢，鼓勵兩地企業以多種方式，共同開拓國際投資和基礎設施建設市場。

不無障礙，一方面是海外投資併購活動常受到非市場因素干擾，另一方面是即便成功實現海外投資或併購，由於文化差異及缺乏對當地法律制度與管理體制的認識等原因，中國企業在當地的生產經營和管理中也遇到不少困難。

國務院副總理李克強此前訪港時提出，應推動內地與香港企業聯合走出去，充分發揮香港在金融、法律、會計及投資諮詢等服務業優勢，鼓勵兩地企業以多種方式，共同開拓國際投資和基礎設施建設市場。

在港上市內企 市值佔六成

他的說法得到本地工商界的認同。香港經緯集團董事局主席陳經緯此前也指，香港是中西文化匯聚的地方，深諳內地和國外情勢，如果把香港的特殊優勢，與渴望走出去、但又不熟悉國際市場且缺乏跨國

經營經驗和融資渠道的內地企業密切結合起來，定為內企走出去開闢一條捷徑，同時還能促進香港經濟的轉身。業界人士指，香港可發揮金融市場的實力，通過成熟的市場在融資方面提供協助，內企可較容易進行融資。

從數據上看，這種合作已有所體現。目前香港上市企業有1,400多家，600家是內地企業，數量上超40%，市值則近佔60%。此外，香港將作為離岸人民幣中心，不斷完善人民幣業務，將協助中國內地推動金融體系現代化。而憑借香港的設計創意實力，也可幫助內企進行產品包裝、創新和建立品牌，實現從「中國製造」到「中國設計」的轉變。目前，已有內地的金蝶軟件、同仁堂、水晶石等多家企業在香港設立了地區總部或研發中心，利用香港優勢提升研發能力和產品質量，投身國際競爭。

穗莞深港連線 加速城市融合

由於粵港兩地的經貿合作持續加強，跨境交通基礎設施已開始出現飽和。為充分發揮香港中心城市的集聚和輻射功能，鞏固香港國際金融中心、貿易中心、航運中心、營商中心地位，港珠澳大橋、廣深港高鐵、深圳東部過境高速公路等跨境項目陸續動工。相關工程建成後，港穗將納入一小時生活圈，粵港聯繫更趨緊密，粵港一體融合也將加速。

實現一小時生活圈

深圳灣公路大橋通車後，從實際通車量來看，目前並沒有達到預期的效果。業界人士指，這主要是與深圳灣公路大橋相連接的廣深第二條高速公路、廣深沿江高速公路沒有同步建好有關。目前，廣深沿江高速已動工，建成後將緩解現有廣深高速公路的交通量，從而進一步發揮深圳灣公路大橋的效能。同時，從廣州到香港的車程，也將從目前的兩個多小時縮短至1個半小時左右。

為緩解過境交通壓力，深圳東部過境高速公路也已在建設中。這是香港與內地無

縫銜接的又一重要交通大通道。借此通道，香港至深圳東部的車程將縮短至半小時以內。東部通道可分流深圳三成左右的過境交通，主要服務往來香港和粵東乃至贛南、閩南之間的跨界貨運兼客運。

輻射粵西桂北部灣

儘管歷經波折，港珠澳大橋將與2016年如期開通。屆時，香港與珠江西岸城市的聯繫將改變。專家表示，通過大橋的連接，香港的輻射影響不單在珠江西岸地區，更可擴至粵西的湛江和茂名，乃至廣西北部灣，進而形成連接越南等東盟國家的東南亞國際商貿通道。

而真正把香港和廣州拉近的則是廣深港高鐵，建成後香港到廣州僅51分鐘。在《中長期鐵路網規劃》中，廣深港高鐵是「四縱四橫」快速客運幹線網絡中「北京—廣州—香港」高鐵的重要組成部分。更重要的是，珠三角的軌道交通網絡日漸成型，廣深港高鐵在珠江口東岸將廣州、東莞、深圳、香港四個城市連成一線。



■深圳灣公路大橋開通，減少粵港物流成本。

專家：世界級城市群 大珠三角有條件打造

在全球的城市格局中，紐約、倫敦、東京等是世界的金融、信息中心，而中國卻還沒這樣級別的城市。中山大學港澳珠三角研究中心教授鄭天祥(見圖)表示，香港的金融業、現代服務業及港口運輸業在全球具有的影響力，最具建成全球一級城市的潛力。但土地規模和人口基數等瓶頸限制其發展，在

經濟規模將達倫敦兩倍。這一提法也並不是想當然，國家「十二五」規劃中提出，要深化粵港澳合作，促進區域經濟共同發展，打造更具綜合競爭力的世界級城市群。而在《珠三角規劃綱要》則明確，到2020年形成粵港澳三地分工合作、優勢互補、全球最具核心競爭力

粵港澳同城的背景下，大珠三角都市圈浮出水面，香港可聯合珠三角發揮各自優勢，共建全球金融中心、港口物流中心、旅遊中心和製造業中心。

經濟規模將達倫敦兩倍

這一提法也並不是想當然，國家「十二五」規劃中提出，要深化粵港澳合作，促進區域經濟共同發展，打造更具綜合競爭力的世界級城市群。而在《珠三角規劃綱要》則明確，到2020年形成粵港澳三地分工合作、優勢互補、全球最具核心競爭力

的大都市圈之一。有報告指，到2020年，保守估計，珠三角都會區GDP將逾2.6萬億美元，經濟規模將超過紐約、東京、倫敦三大國際都會區，甚至達倫敦都會區的四倍。

鄭天祥指，高鐵、輕軌、地鐵等基礎設施同城化的建設，使大珠三角城市群的規模效應逐漸凸顯。相關項目建成後，珠三角地區城際軌道交通基本將形成以廣州為中心，連通區內9個地級市，及延伸至清遠市區的城際軌道交通網絡構架，使大珠三角城市群正在向世界級都市圈邁進。