

長江經濟帶意見將出台 涵蓋七省二市

香港文匯報訊 據《第一財經日報》在首屆長江經濟帶合作論壇上獲悉，國家發改委《推動長江經濟帶轉型升級綜合發展指導意見》(下稱《指導意見》)將出台。「長江經濟帶」將涵蓋長江七省二市(湖北省、湖南省、四川省、雲南省、江蘇省、安徽省、江西省、重慶市、上海市)，覆蓋包括主流、支流在內的長江全流域(如流經湖北省的漢江、清江，不含流經貴州省的烏江)。

六大領域促轉型升級

該指導意見將從綜合交通物流、產業分工合作、新型城鎮化、開放開發先行、生態環保、機制協調等六個方面推動長江經濟帶轉型升級。

今年9月，國家發改委會同交通運輸部召開了關於依托長江建設中國經濟新支撐帶的相關會議，國家發改委指出中國經濟要保持長期穩定增長，當務之急就是要壯大能夠支撐轉型升級的長江經濟帶。

中國區域經濟研究中心主任楊開忠認為，中國要實現從中等收入國家向高收入國家的轉變，僅依靠沿海經濟帶的支撐引領作用是極不利的，要實現李克強總理提出的「中國經濟第二季」，需要一個新的經濟增長帶。

楊開忠說，長江流域人口4.87億，佔全國36%，「36%的人口能不能高收入，我想直接關係到我們國家能不能高收入(的問題)」。

行政分割突出 宜設綜合機構

楊開忠認為，建設長江高收入經濟帶，未來七到九年長江流域經濟增長率必須保持在10%左右。要實現這一增長，就不能走過去的老路，靠廉價勞動力、土地等驅動發展，而是要建立有利於全流域開放的要素自由流動、商品自由貿易的共同市場之路；加快形成長江沿線對內、對外的無縫銜接的高效、便捷的綜合交通運輸體系，實現規模報酬遞增；重點建設長三角城市群、長江中游城市群和成渝城市群；積極打造上海、武漢、重慶等三個航運中心。

但現實情況是，現行的行政分割問題較為突



出，區域之間沒有建立統一的市場監管體系，產品要素和資源制約流通受到限制。為此，楊開忠建議，建立一個綜合農業、水利、交通、生態、能源等相關方面的綜合機構——長江流域管理局，推動長江經濟帶向高收入水平經濟帶轉型。

深中通道公示 擬投資334億

全程24公里 93%跨海 預計2020年建成

香港文匯報訊(記者 郭若溪 深圳報導)備受關注的深中通道項目近日對外公示。這座建成後將把深圳、中山兩個城市車程，從兩個小時縮短至30分鐘的跨江通道，不僅可將前海、橫琴、南沙三大粵港澳合作平台通過陸路交通連接，也將大幅拉近珠三角和粵西部分欠發達區域的距離。據估算項目總投資將達334.4億元人民幣。

根據公示，深中通道由東向西跨越珠江口，路線起於廣深沿江高速機場互通立交，與深圳側連接線對接，在中山市翠亨新區馬鞍山島上岸，終於橫門互通。此次公佈的推薦方案中，路線全長約24.005公里，跨海長度22.405公里，約93.3%的路程將在海面經過。其中深中通道主線橋樑總長17,198米，隧道總長6,720米。海上工程中，接近深圳海域近7公里的海底隧道將連通2個人工島。

海中設置兩處人工島

根據此前的環評公示，深中通道工程的海中橋樑工程全長22公里，將採用橋隧組合方案，共設兩處通航孔，穿越深圳機場支航道與礮石水道處採用海底沉管隧道，隧道總長6.72公里，兩側分別設置一座625米乘150米的人工島，伶仃西水道採用橋樑跨越，橫門東水道橋樑採用雙塔鋼箱斜拉橋。

公示也顯示，線路面擬採用雙向八車道高速公路技術標準，設計速度為每小時100公里，路基寬度41米。預計將在2015年年底開工，2020年建成。

貫通「深莞惠」「珠中江」經濟圈

規劃了近9年的深中通道項目，是《珠三角改革發展規劃綱要(2008—2020)》中的「重大交通基礎設施」，項目建成之後不僅將會把珠江東岸的深圳、東莞、惠州，和西岸的珠海、中山、江門用陸路交通直接連接起來，加速「深莞惠」與「珠中江」兩大經濟圈的進一步融合，也有助於輻射帶動粵西欠發達區域經濟發展。

深圳綜合開發研究院副院長譚剛也表示，該項目的建設對於珠三角產業轉型升級、加快粵東西兩翼的經濟發展具有重要的戰略意義。「建設深中通道最重要的作用就是能加強珠三角9大城市之間的聯繫，促進區域平衡發展。」



預算大減 僅留「西橋東隧」

香港文匯報訊(記者 郭若溪 深圳報導)最新公佈的深中通道可行性研究顯示，深中通道的起點和終點有變，全長由去年環評時的51公里縮短至約24公里。據相關人員解釋，深中通道的主體未變，海上部分依然保持「西橋東隧」(伶仃航道橋樑+礮石水道隧道)的A3方案，陸上的部分工程則劃分至其他項目名下。

去年11月，《深圳至中山跨江通道工程海洋工程環境影響報告書第二次公示》中，推薦採用A3「西橋東隧」方案，路線全長約51公里。

今次公佈的方案中，深中通道的起點從原定的深圳市寶安區西鄉機荷高速黃鶴互通收費站中心，變為廣深沿江高速機場互通立交。終點從原定的中江高速公路新隆互通，變為橫門互通。路線全長大幅縮減為24.005公里，93%的路程都在海上。同時，項目預算亦大幅縮減至約334.4億元，而原來光是海中橋樑工程部分投資就達到324億元。

據深圳至中山跨江通道項目前期工作辦公室相關工作人員介紹，有變化的主要是陸上部分，海中部分基本不變。「中山港口的新隆互通到馬鞍山島的橫門互通這段中，原來規劃有中江高速延長線，線路長十多公里。雖然不再列入深中通道，但仍會配套建設。」

專家：兩橋定位不同 共促珠江兩岸發展

香港文匯報訊(記者 郭若溪 深圳報導)目前珠江下游區域兩岸之間過江交通並不暢通，「深莞惠」與「珠中江」兩大經濟圈直接交通往來仍需繞行至虎門大橋或虎門輪渡通行。隨著深中通道建設規劃的日漸明朗，這條比橫跨珠江口伶仃洋海域的港珠澳大橋更寬更長，建在港珠澳大橋以北約32公里的通道與港珠澳大橋的功能定位是否重疊、存有競爭等引起兩地專家熱議。

香港浸會大學政府與國際研究教授戴高禮認為，深圳興建深中通道意在向港珠澳大橋展開正面競爭。受益於臨近香港而崛起的深圳，隨著自身產業的不斷發展亟需外移。而香港則試圖減少對深圳地緣上的依賴，通過港珠澳大橋將讓香港進一步輻射珠三角，以提升競爭力。

深中通道可帶動粵東西發展

深圳綜合開發研究院副院長譚剛表示，深中通道建

成後，或許在一定程度上會分流港珠澳大橋的部分人流，但由於受到行政政策的影響，港珠澳大橋主要服務的是珠江西岸南部城市與香港間跨江交通，而不能解決珠江口東西兩岸的交通需求。因此在虎門大橋至港珠澳大橋之間約70公里長區域內仍需要直連通道，「規劃了近9年的深中通道項目已經在建設時間上給足了港珠澳大橋先機，但隨著粵東西兩岸產業結構優化升級以及珠江三角洲區域經濟一體化的推進，建設通行能力大的直接跨江通道，加強兩大經濟圈交通聯繫，已是當務之急。」

譚剛指出，規劃港珠澳大橋時曾有人建議採用「雙Y」可連接深圳，但事實上，「雙Y」的設計不論對香港還是深圳，都會增加一方到對岸的距離。相比之下，對深圳而言，「雙Y」只增加了與珠海和澳門的聯繫，而深中通道可連接中江高速、開陽高速、陽茂高速一路高速到粵西、廣西。通過深中通道將粵東與粵西相連才是關鍵。



深中通道將融合「深莞惠」、「珠中江」兩大經濟圈。圖為深圳市區。

珠三角問題政經評論員金心異亦認為，無論是目前的虎門大橋，還是未來的港珠澳大橋，都無法承擔國家沿海高速公路戰略大通道在珠江口的過江功能。「虎門大橋偏北太繞，港珠澳大橋由於要經過兩個特別行政區，過關手續很難簡化，較難便利溝通珠江東西兩岸。」

粵謀劃將清遠融入珠三角



地產商已搶先進駐清遠的廣清城軌沿線。

本報廣州傳真

香港文匯報訊(記者 古寧 廣州報導)區域發展不平衡是粵目前最受關注的話題，而如何提升粵東西北發展，也成為廣東省政協本年度調研考察的重點。在經過兩個月深度調研後，廣東省政協調研組日前認為，應促進清遠融入珠

三角。有專家也表示，清遠尤其是南部的清城、清新、佛岡、英德，發展重點是和廣州、佛山一體化合作，粵應將此納入全省發展戰略。清遠在粵東西北十二市中，與廣州地緣最為接近，被稱為廣州的後花園。

今年9月到10月，粵政協在清遠進行實地調研後建議，將清遠列入省實施《珠三角規劃綱要》領導小組成員單位，在產業轉移和對接、規劃編制、重大項目佈局與選址建設、一體化合作等方面與珠三角地區統籌考慮，優先給予政策和資金支持。同時，應盡快出台主體功能區規劃建設的相關配套政策。此外，清遠作為廣東主體功能區規劃的唯一試點市，亟須相關部門研究制定區域協調發展指標評價體系。而粵財政等部門應在生態補償、財政轉移支付以及公共服務均等化等方面加大政策引導和財政扶持力度，支持「三連一陽」地區爭取成為國家級

生態重點功能區。

地產商佈局 搶同城化商機

據介紹，1988年清遠建市以前，現清遠市清城區、清新區和佛岡縣管轄區域都隸屬廣州市。而2016年廣清城軌建成後，廣州北站到清遠站只需25分鐘，清遠廣州實際上已同城化。目前，在清遠地界與廣州交界的城軌沿線，包括萬科、恒大等內地地產商早已進駐，搶先佈局搶佔廣清同城化商機。

清遠市委黨校副校長黃榮茂則指，清遠南部四縣(區、市)擁有10,580平方公里的土地，相當於廣州與佛山之和，是粵重要的後發空間。推動「廣清一體化」，可以在空間上以廣清高速公路為軸線，讓清遠市和南沙並列為一根扁擔上的「兩個籬筐」，用「廣清雙核」的理念統領清遠南部地區發展。



紀念孫中山誕辰

2013年11月12日是孫中山先生誕辰147周年紀念日，廣東、江蘇等全國多地紛紛舉行儀式紀念。圖為全國政協昨日上午在北京中山公園中山堂舉行紀念儀式。

新華社

平潭船籍港准設 助推對台交流

香港文匯報訊(記者 翁舒昕 福州報導)記者從福建省海警局獲悉，中國海警局已正式批覆同意增設平潭船籍港，登記管轄範圍為平潭綜合實驗區內航運公司船舶，並可發展為中資方便旗船舶的特案免稅登記。這將有力推進「兩岸三通」和對台交流合作的發展。

據介紹，平潭設立船籍港後，實驗區內航運公司的船舶就可以平潭為船籍港獨立進行登記註冊。據悉，平潭籍船舶大部分在內地登記註冊，登記地點廣泛分佈於全球方便旗國家和全國沿海及長江區域。目前在福州登記註冊的平潭籍船東船舶只有約70艘，約17.9萬總噸，其中在平潭本地經營的只剩7家公司，25艘船舶，約7.5萬總噸。

另據了解，目前福建省海警局正積極爭取在平潭設立分支機構——平潭海警局，具體負責平潭綜合實驗區水域水上交通安全和船舶防污染工作。平潭海警局管理機構正式設立後，平潭籍船舶的登記註冊將全部由平潭海警局管理機構承擔。

遇重污染 穗停駛三成公務車

香港文匯報訊(記者 古寧 廣州報導)廣州準備在空氣嚴重污染時停駛30%公務車，並重點監管企業減排30%。此外，全城限行黃標車和機動車，並將分單雙號行駛。《廣州市環境空氣重污染應急預案》日前經廣州市政府常務會議審定通過，上述相關措施近期將付諸實施。

廣州市環保局局長楊柳表

示，廣州一共有10個空氣監測國控點，如果有超過一半的國控點出現重度污染或嚴重污染，則啟動相應的應急響應。

據介紹，相關應急響應措施主要分為強制性措施、建議性措施和健康防護措施3大類。而中小學生因為空氣污染而停課，屬於健康防護措施，這個措施具體的操作將在教育部門牽頭的子預案中體現。

城鎮居民收入 上海最高

香港文匯報訊 國家統計局近日公佈的數據顯示，2012年城鎮居民人均可支配收入24,565元，比1978年增長71倍。上海在31個省(區、市)的2012年城鎮居民人均可支配收入排行中，以40,188.3元位居榜首。

據中新網報道，國家統計局近日發佈報告稱，2012年城鎮居民人均可支配收入24,565元，比1978年增長71倍，年均增長13.4%，扣除價格因素，年均增長7.4%；農村居民人均純收入7,917

元，增長58倍，年均增長12.8%，扣除價格因素，年均增長7.5%。城鄉居民擁有的財富顯著增加。

根據國家統計局公佈的數據，在31個省(區、市)的2012年城鎮居民人均可支配收入排行中，上海、北京、浙江這3個地區位列前三名。其中，上海2012年城鎮居民人均可支配收入最高，達到了40,188.3元。北京排名第二，為36,468.8元；浙江排名第三，為34,550.3元。甘肅以17,156.9元排名末位。