向高端产业和质量型发展发力——

粤港澳大湾区："三核"融合谋求新作为

经济日报·中国经济网记者　喻　剑

区域看点

粤港澳三地紧密分工合作、优势互补，以香港、广州、深圳为"三核"的城市群，已在产业和功能分工上形成秩序。随着国际一流湾区与世界级城市群建设的推进，粤港澳大湾区将成为更具活力的经济区、宜居宜业宜游的优质生活圈和内地与港澳深度合作的示范区

从珠海横琴新区磨刀门水道附近眺望，珠海澳门美景尽收眼底。　本报记者　喻　剑摄

珠江水滔滔入海，伶仃洋碧波万顷。6800万常住人口、5.65万平方公里广阔天地，堪与世界级湾区媲美的经济总量与增速……由珠三角9个城市和香港、澳门组成，地处"广佛肇""深莞惠"和"珠中江"三大城市群以及香港、澳门深度融合区域的粤港澳大湾区，已是最具发展空间和潜力的世界级经济区域。随着国际一流湾区与世界级城市群建设的推进，粤港澳大湾区将成为更具活力的经济区、宜居宜业宜游的优质生活圈和内地与港澳深度合作的示范区。

最具想象空间的"大湾区"

10多年前，香港人黄竞从香港理工大学毕业后，北上深圳从事家居设计业。这些年，他在深圳罗湖与南山创办设计空间，频繁往来于深圳、香港、米兰、东京等地，将国际顶尖设计资源持续不断地带入深圳。

像黄竞这样生活在深港双城乃至粤港澳三地的青年创客，何止千千万。随着港珠澳大桥、广深港高铁香港段、穗莞深城际轨道、深中通道、虎门二桥、香港国际机场第三跑道等大型交通工程陆续启用，粤港澳大湾区形成"1小时生活圈"，他们将成为实实在在的受益者。

创客在城市间奔波，如同寻找机会的"都市候鸟"。在产业基础十分雄厚、产业分工相对明确、内部往来日益密切的粤港澳大湾区，区域要素的快速流通已成常态。在广东省委党校教授陈鸿宇看来，正是无障碍的市场要素流通，发达的市场网络、交通网络与信息网络，强大的濒海产业集群，大规模的城市群，共同构筑起粤港澳大湾区的发展基础。

改革开放以来，粤港澳三地紧密分工合作、优势互补，至今已形成参与国际竞争的众多优势：制造业基础扎实，是久负盛名的"世界工厂"，正向先进制造业升级；拥有全球最繁忙的港口群和机场群，客货运量都位居全球前列；金融、科技、物流等高端服务业快速发展，形成与制造业"双轮驱动"的现代产业体系；以香港、广州、深圳为"三核"的城市群，已在产业和功能分工上形成秩序，被世界银行报告评为"东亚最大的城市连绵区"；形成了"一国、两制、三关税区"的多元制度格局，为对接国际经济合作提供了灵活的制度安排。

数据显示，城市群和濒海产业结合形成的"湾区经济"，已成为推动我国乃至全球经济发展的重要增长极。目前，全球60%的经济总量集中在入海口，75%的大城市、70%的工业资本和人口集中在距海岸100公里的"湾区"。陈鸿宇研究发现，在全球化、信息化的大环境下，三大世界级湾区——东京湾区、纽约湾区和旧金山湾区经历了由工业经济向服务经济和创新经济的过渡，已经形成了以服务业或信息产业为主导的产业体系。而且，三大世界级湾区今天已是"高等级基础设施交汇的枢纽""高等级功能的集聚体"与"高价值产业链的平台"。

陈鸿宇认为，与三大世界级湾区相比，粤港澳大湾区在"高端"与"质量型发展"上，仍有较大差距。但是，"粤港澳人口众多、地域宽广、经济腹地辽阔，地区生产总值已超越旧金山湾区，再加上深圳等城市引领的创新经济异彩纷呈，无疑是'最具想象空间与发展潜力'的湾区"。

融合发展释放新动能

在狮子洋与内伶仃洋交汇处的深圳大空港地区，去年9月份启动建设的全球最大会展中心——深圳国际会展中心项目目前已进入钢结构主体屋面施工阶段。施工现场如一片钢结构森林，19个标准展厅呈鱼骨式排布徐徐展开，蔚为壮观。

中国（深圳）综合开发研究院宋丁认为，建成后的深圳国际会展中心将串起深圳西部海岸线，汇聚商务、金融、贸易、物流等产业要素，成为延展前海自贸区优势、衔接东莞滨海新区、联动广东南沙自贸区、带动珠江口东岸增长的强劲引擎。"因为辖区土地匮乏，发展空间受限，深圳早早就把目光投向湾区，重视对260公里海岸线的战略开发与布局，是深圳探索大湾区融合的经验之一。"

"在改革开放的大环境中，以市场力量为主导，城市之间与企业之间充分竞合，是30多年来推动珠三角迅速崛起的根本原因。"深圳创新发展研究院理事长、原深圳市委常委张思平说，今天粤港澳大湾区仍要推进大融合，并借此寻求资源合理配置、降低成本提升效率、释放更强功能。

在产城集聚的规模效应下，打破现有体制机制壁垒，继续推动互联互通，共享全要素无障碍流通带来的高效与便利，最大限度地降低交易成本，是大湾区企业所盼。在广深港三地从事科技企业孵化的松禾资本合伙人张云鹏说，"在资质互认、协议落实、金融合作等与营商密切相关的微观活动上，现有部分体制机制已经形成难以突破的'天花板'和'玻璃门'，直接阻碍了企业经营发展，也不利于粤港澳成为'团体冠军'，三地要破除阻力实现充分对接，还有很长的路要走"。

张思平理想中的粤港澳大湾区是"一个无边界共同体"，"在坚持'一国两制'基本原则下，形成共识、大胆改革，打破粤港澳大湾区现存的隔离，直至取消边界，打造全球一流的大湾区经济社会共同体"。

共谱"一带一路"新篇章

上世纪八九十年代，粤港两地形成了"前店后厂"的双赢合作模式：港商北上带来资金、技术和国外市场，珠三角提供土地和劳动力，双方优势的结合推动了珠三角的工业化，也推动了香港在全球供应链管理层级上的跃升。时移世易，珠三角劳动力成本上升、产业结构调整，粤港澳原有的合作模式发生了改变，广州、深圳等城市实力迅速攀升，与香港共同构成粤港澳大湾区的"三核"。

"多年竞合中，广深港形成了一定的错位发展格局：香港在珠三角对外联系网络中扮演重要角色，广州集中了众多央企、国企、跨国公司的华南分支机构，深圳汇聚了大量民营企业、创新实体的总部。"广东省规划设计研究院总工程师马向明说，"广深港的关系有了微妙的变化。如何重建'三核'的共赢合作模式，减少无序竞争和资源内耗，充分发挥引领带动作用，是粤港澳大湾区融合发展的关键"。

"港澳发展仍然具有很多有利条件和独特优势。"中山大学教授陈广汉说。以香港为例，香港是重要的国际金融、航运、贸易中心，是连接内地和国际市场的重要中介，是国家"引进来""走出去"的双向服务平台。更为重要的是，香港享有"一国两制"的制度优势，不仅能够分享内地的广阔市场和发展机遇，而且经常作为国家对外开放"先行先试"的试验场，占得发展先机。香港只要巩固和提升这些优势，就可在经济全球化和区域合作中把握机遇，促进本地创新创业，开发新的增长点。

陈鸿宇认为，在产业合作上，深圳、广州的创新企业要走向"一带一路"，可能需要香港在项目投融资、会计审计、法律仲裁等方面的服务，内地互联网技术的进步也可以推进香港相关产业在数字化、网络化和智能化等领域的发展。"作为'21世纪海上丝绸之路'的起点之一，粤港澳大湾区将成为'一带一路'最重要的门户枢纽。伴随越来越多内地企业走向'一带一路'，香港作为'超级联系人'将在高端服务业领域发挥越来越重要的作用，共谋'一带一路'的广阔市场，粤港澳大湾区将大有可为。"

链接

深圳力推大湾区互联互通

本报记者　喻　剑

南坪快速三期工程龙岗段主线路段提前亮灯，深茂铁路深圳至江门段今年开工，东部过境高速公路今年建成……深圳交通建设喜报频传，高效能高融合城市交通运行体系正在加快建设，致力成为粤港澳大湾区互联互通核心引擎。

在日前举办的2018年深圳市交通运输工作会议上，深圳市交通运输委主任于宝明介绍，深圳海、铁、空、轨道交通等立体交通网已形成。

2018年，深圳将聚焦前瞻引领，通过深化战略规划研究，制定粤港澳大湾区背景下深圳交通发展策略和行动方案，开展深港深度合作的交通枢纽规划研究，进一步强化交通规划引领作用。据悉，今年内广深港客运专线香港段开通，东部过境高速实现与莲塘口岸接通。深圳还谋划港深西部快轨，预留城市轨道延伸至河套地区，并争取纳入粤港澳大湾区线网规划。

在聚焦通道拓展，完善铁路公路网络方面，加快城际铁路建设，研究粤港澳大湾区城际线深圳地区布局规划方案。

同时，加快国家铁路建设，研究谋划深圳至河源或梅州新线路、深圳至湖南新通道、深珠公铁复合通道，推动深圳铁路枢纽总图规划获批，开工建设深茂铁路、赣深客专深圳段；加快高速公路建设，完成外环高速、沿江高速二期、东部过境高速土地整备，项目进入全面施工，惠盐高速改扩建工程全面建设。

在深化区域交通一体化研究上，将推进深圳至深汕特别合作区高速新通道、高铁新通道规划建设，支撑合作区建设开发。完成深莞惠路网衔接交通设计修编，取得了初步成果。

作为粤港澳大湾区核心城市之一，深圳着力推动区域互联互通。按照相关规划，到2020年，深圳将着力完善集疏运体系，深圳港集装箱吞吐量将达到2800万标箱；着力拓展国际航线网络，开通国际航线60条，深圳机场旅客吞吐量将达到5500万人次，成为粤港澳大湾区机场群的中坚力量；着力发展现代供应链，物流业增加值将达到2800亿元；广深港客运专线香港段开通运营后，形成"东西贯通、互联互通"的国家铁路通道体系。

广东肇庆积极融入大湾区

本报记者　张建军

一年一度的"肇庆金秋"经贸洽谈会是广东肇庆连续15年举办的招商引资活动。以拥抱粤港澳大湾区发展机遇为主线的本届"肇庆金秋"共有78宗合同项目签约，投资总额980亿元，吸引的项目数量和投资规模创新高。

新能源汽车产业是本次动工、投产的重头戏。不久前，在广东省肇庆高新区的广东中电汽车有限公司生产车间内，肇庆自主研发的首辆新能源汽车整车下线，成为肇庆打造千亿元规模新能源汽车产业集群的里程碑。

新年伊始，新能源整车、新能源电池等项目纷纷动工、投产。"这将助力肇庆加快打造千亿元新能源汽车产业集群。"肇庆市委书记赖泽华说。

新能源汽车产业只是肇庆大踏步发展的缩影。赖泽华表示，肇庆正在着力培育"大产业"、构筑"大平台"、搭建"大交通"，形成更强大的开放气魄，最大限度地赢得发展优势，着力建设成为大湾区连接大西南枢纽门户城市、珠江西岸重要经济增长极、大湾区与西部地区合作发展示范区，全面开启"大湾区时代"。

"大交通"的建设使肇庆的空间优势更加凸显。"十二五"以来，肇庆基础设施建设明显加速。贵广、南广高铁于2014年建成通车，广佛肇城际铁路于2016年通车，肇庆先后进入"高铁时代""城轨时代"。作为国家公路交通枢纽和全国重要内河港口，肇庆已形成"一条黄金水道、一条城轨、两条高铁、七条高速"纵横交汇的格局，未来将形成"十横八纵"全新格局。据肇庆市交通运输局局长吴冠儒介绍，肇庆正积极融入广佛肇"半小时"、大湾区"1小时"的交通圈。

随着交通的不断完善，肇庆把产业建设摆在更加突出的位置。当前，肇庆正按照广东关于"制造业立省"的决策，坚定不移地把实施工业发展"366"工程作为壮大产业的"头号工程"，即用5年时间打造新能源汽车、先进装备制造、节能环保3个超千亿元产业集群，培育6家年主营业务收入超百亿元企业，新增600家年主营业务收入超亿元企业。

京津冀协同发展

北京产业禁限目录拟规范细化

京津冀产业一体化布局步伐加快

本报讯　记者杨学聪报道：京津冀一体化战略实施3年多来，三地产业一体化布局步伐逐步加快。数据显示，北京市属企业近3年在津冀的计划投资已达1219亿元。自北京推出新增产业禁限目录以来，累计不予办理登记业务已达1.86万件，新增产业禁限成效初显，今年北京将对禁限目录作出进一步规范细化。

3年多来，北京推动完成了一批有共识、看得准、能见效的疏解项目，累计关停退出一般制造业企业1992家，调整疏解各类区域性专业市场594家，部分学校和医院疏解稳步推进。产业转移对接协作成果丰硕，2014年以来北京在津冀两地投资认缴出资额累计超过5600亿元。

北京市京津冀协同办副主任刘伯正日前接受记者采访时表示，京津冀全面创新改革试验深入推进，科技创新园区链初步形成，中关村企业在津冀设立分支机构超过6100家，输出到津冀的技术合同成交额近470亿元。市属企业近3年在津冀投资1219亿元。

国家信息中心、新华网大数据分析显示，网民对协同发展的满意度始终保持在90%以上，北京市统计局调查显示，超九成居民认为协同发展为自己或家庭带来积极影响。

刘伯正表示，在梳理总结过去3年来工作进展的基础上，北京研究制定了推进京津冀协同发展2018年—2020年行动计划及2018年工作要点。到2020年，计划再退出一般制造业企业1000家，疏解提升市场、物流中心约300家。

北京率先在全国出台《新增产业的禁止和限制目录》，对明显不符合首都城市战略定位的行业严格禁止准入，对部分行业作出区域限制、规模限制和产业环节、工艺及产品限制。但在执行中仍面临一些问题，部分条目、业态的概念还需进一步细化、清晰等。今年禁限目录将再次修订完善，进一步规范、细化、完善管理措施和实施细则，提高可操作性。

刘伯正说，北京正着力建立疏解配套政策体系，健全激励引导机制，产业疏解配套政策出台实施，腾退空间管理和使用意见完成制定，联合津冀印发产业承接重点平台建设意见。针对存量，到2020年北京将再退出一般制造业企业1000家左右，疏解提升市场和物流中心约300家。其中，今年调整退出一般性制造业500家，疏解提升市场和物流中心176家。今年内北京市域内国家高速公路的"断头路"将全部清零。

广西实施县域路网攻坚工程

今年底通高速公路率达88%

本报讯　记者周骁骏　童政从广西壮族自治区政府举行的新闻发布会上获悉：广西正推进实施县域路网攻坚工程，重点针对县域对外运输通道不完善、内部衔接不畅、运输服务质量水平不高，以及部分地区县县之间、乡镇之间、村村之间通道尚未形成等县域路网发展的短板，着力推进县县之间、重点开发区域、重要交通节点等公路互联互通，为广西县域经济发展提供有力支撑。

2017年11月份，广西印发了《实施县域路网攻坚工程支撑引领县域经济发展的行动方案》。根据该方案，县域路网攻坚工程与全区公路水路交通运输发展"十三五"规划相互承接，并适当拓展延伸，按照近期规划和长期规划两个步骤实施。近期实施2017年至2020年3年行动计划，投资420亿元，建设4100公里县域公路，确保到2020年支撑县域经济发展的路网功能得到显著发挥。远期规划是2020年至2030年，计划投资920亿元，建设1.34万公里县域公路，建设形成骨干路网高效、支线路网通畅、毛细路网完善的路网体系。

据了解，广西县域路网攻坚工程，主要围绕两个重点和一个关键开展工作。重点推动建设县城到设区市、到相邻县的高等级公路，逐步实现有条件的相邻县通二级及以上公路；重点建设县城到乡镇、相邻乡镇之间的顺畅通道，逐步实现通三级以上公路。一个关键是打通制约县域经济发展的关键通道，建成一批园区公路、产业公路和景区公路等致富道路，加速助推县域经济发展。为确保取得实效，广西加大相关政策资金保障，一方面自治区本级每年统筹新增10亿元用于支持列入县域路网攻坚工程的项目建设，充分发挥有限财政的撬动作用。另一方面按照集中统筹原则，国土部门对项目新增建设用地计划指标予以优先安排。

近年来，广西公路建设快速发展，以高速公路、国省道为主骨架，县、乡道等农村公路为主体的县域路网逐步形成。预计到今年底广西高速公路里程将超过5200公里，县县通高速公路率达88%。

本版编辑　陈　艳　陶　玛