

聚焦「双通道」

# 通途

——深中通道建成通车特别报道

## 通之道

2024年6月30日，深中通道建成通车，这个日子必将载入史册。

伴随着此次深中通道、中开高速的建成，以及今年底黄茅海跨海通道的通车，海天相隔的深圳、香港和中山、珠海、澳门、江门之间，物理“缝合”的针脚进一步加密，“9+2”内部发展的不平衡也将加快破局。粤港澳大湾区建设的战略规划与宏大愿景，正以肉眼可见的速度落地、变现。

通则有道，道亦有门。诚然，今天是一个值得庆贺的好日子；但更好的庆祝，则是发挥好“双通道”效用，无负“今日”。“双通道”极大地便利了珠江口两岸城市的交流；但是，从硬联通到人流、物流、资金流、思维意识流全方位融通，依然任重而道远。

把握“像”和“融”两个维度。高差带来势能，位置越高，势能越大。从发展水平来看，以深港莞惠为代表的珠江口东岸，与以珠中江为代表的珠江口西岸，“高差”是客观存在的。深中通道的开通，犹如挖掉两级梯田之间的水坝，短期内势必形成水往低处流的洼地效应。面对这波“流量”，江门应该怎样学习、对接东岸？有些领域，和发展基底关联度不高，无须一环套一环的积累，可以直接“拿来主义”，短时间内做到“像”，比如深圳的市容管控；有些领域，无法复制、移植，离开深圳、香港的土壤就无法存活，不妨融入其中，就地共享，比如深港的金融业务。“像”是因时制宜，“融”是因地制宜，如果不加区别地生搬硬套，则可能画虎不成反类犬。因此，学习、对接东岸，要尊重经济规律，契合发展节奏，把握好“像”和

“融”两个维度。

平衡“协同”与“错位”两种力道。没有大桥的两岸，发展也会继续向前；大桥通车，则为新的发展方式提供了契机，为更高的发展质量提供了可能。首先，在大桥两岸，众人拾柴火焰高的协同式发展，有了更为广阔的空间，其实也更为必要。比如，高速发展40多年的深圳，当前正面临产业空间瓶颈，其“工业上楼”计划发出了“向天借地”的信号；而陆地面积占大湾区1/6且开发强度仅11.65%的江门，这两年一直在推广“深圳总部+江门基地”“深圳研发+江门生产”“深圳服务+江门制造”跨市战略组合布局。除了这种大桥两岸的协同，大桥一端的珠西内部，同样需要协同。另外，不同城市间资源禀赋不同，注定彼此间必然有一些无法平替的“独门生意”——比如江门可利用陆海统筹、山海互济的先天优势，在产业布局上与珠三角其他城市错位，重点谋划超级枢纽港、海洋未来产业等。类似的，还有港深的都市感、科技感、年轻态与江门的休闲属性、农文旅属性的错位等。一方面抓好合作共赢，一方面注意扬长避短，平衡好“协同”与“错位”两种力道，才能发挥大桥效应，最大程度激发江门发展潜能。

兼顾“深港”和“珠西”两个方向。“双通道”为江门发展拓展了新的空间，但是，大桥开通后的珠江口两岸，犹如阻隔东西的高墙被推倒，人们习惯性地极目远眺，羡慕东岸相对新奇、更为繁盛的姿彩；殊不知，没有

了高墙的遮挡，更多阳光也照进了西岸，西岸同样在快速崛起，展现新的生机。面对新机遇，我市在策略上表现出高度清醒：不仅在湾区范围内注重加强与港澳、广深等核心城市的创新协同、产业合作，加强与珠海、中山等西岸城市错位发展、优势互补，而且高瞻远瞩地把眼界拉长，强化与长三角、京津冀、中西部等的经济联系，推动资源共享、市场相通、产业相融，共享大湾区建设大机遇；同时，向成功的中外合作案例取经，在江门布局中欧合作、RCEP合作，谋划建设中国—新西兰“两国双园”等。方向选择至关重要，只有兼顾对接“深港”和携手“珠西”两个方向，在此基础上放眼全球，江门才能更快地达成所愿。

通江达海的天然条件，赋予了江门人开放的视野和勇于革新的精神。便捷的交通，对江门而言，既是机遇的催化剂，也是考验我们智慧的试金石。广珠城际铁路和江门的开通，让我们见证了交通带来的巨大变化；而今，两条跨海通道更是为我们打开了通往未来的新篇章。

在这新的历史节点上，我们不仅要把握机遇，更要清醒地认识到，挑战与机遇并存。在“双通道”的机遇面前，江门不仅要奋力“外拓”，更要加大力度“内修”。我们要以更加坚定的信念和更加务实的行动，不断提升自身的实力和竞争力。我们要做有准备的人，做有力量的人，确保在机遇来临时，我们能够稳稳地接住它，引领江门走向更加辉煌的明天。

江门日报记者 曹乃付

深中通道正式开通，江门区位优势迎来历史性突破和提升。  
毕松杰 沈仲 粤交集宣 摄

出品人：张永源  
出品：江门日报社  
策划：谷江民 谢敬  
统筹：王平强 曹乃付 王鼎强