

# 又踏层峰望眼开

## ——写在深中通道通车之际

□董柳 孙晶 林洁

(上接A1)

(二)

世界桥梁界流行着这样一句古语：世界桥梁建设20世纪70年代以前看欧美，20世纪90年代看日本，21世纪看中国。

桥梁是需求的产物。先秦老子笔下的小国寡民，“民至老死不相往来”……“虽有舟舆无所乘之”，桥无用武之地。古代诗词中“桥”的出现频次很高，“长桥卧波，未云何龙”“烟柳画桥”“小桥流水人家”……桥除了连通水之两岸，还被赋予诗意图化表达。现代诗人艾青笔下桥的作用，正如其《桥》诗中所写的那样，“苦于跋涉的人类，应该感谢桥啊”。

从近处看，大湾区经济社会发展的需求造就了深中通道。

深中通道地处粤港澳大湾区几何中心，这一区域是目前中国乃至全球最具经济活力的地带之一，是中国改革开放以来敢为人先、敢闯敢试取得巨大发展成就的代表性区域。

大自然有造化之美，也有“未竟之憾”。“天堑”珠江口成为阻挡深圳“西进”、中山“向东”的天然障碍。发展愈深、愈之切，珠江东西两岸在高端产业集聚、创新要素吸引、政策支持力度等方面存在差距，人流、物流的畅通受到“天堑”影响。

通过比较得出的结论最直观。以深中通道连接的深圳、中山两市为例，2023年，深圳地区生产总值为34606.40亿元，比上年增长6.0%。同一年，中山实现地区生产总值3850.65亿元，同比增长5.6%。

当广东按下区域协调发展的快进键，粤港澳大湾区迈入高质量发展的快车道时，深中通道的出现恰逢其时。作为环珠江口100公里“黄金内湾”“A字形”交

通网络骨架的关键“一横”，深中通道的通车打通了珠江口东西两岸的“任督二脉”，大湾区内的经济血液将加速循环。

深中通道的通车，受惠的不止深、中。它联通珠江口两岸，人们经深中通道东人工岛，可东往惠州、深圳龙岗，西往中山、珠海，北往广州、东莞，南往深圳前海合作区、香港方向。它的开通直接连接起广东五大都市圈中的深圳都市圈和珠江口两岸都市圈，连接起广东省内的深圳前海、广州南沙和珠海横琴三大自贸区，它也成为连接粤东与粤西地区的便捷通道。自此以后，珠江口两岸都市圈能够更为便捷地接受深圳的辐射带动，珠江口东岸地区的经济优势能够借此向纵深腹地延展，形成珠江口两岸东西呼应、联动协同的发展新格局。

深中通道的通车，人民群众是受益者。它提升了粤港澳大湾区交通互联互通水平，促进港澳的开放优势向内地辐射。它对包括私家车在内的车辆没有特别的通行限制，通行效率和利用率大大提高。

从远处看，深中通道是中国经济长期向好的一个印证。

大型桥梁建设折射一个国家的综合国力。世界桥梁建设“21世纪看中国”的论断，立足于改革开放以来特别是新时代以来中国经济发展的现实需求。

2013年至2021年，我国国内生产总值年均增长6.6%，对世界经济增长的平均贡献率达到38.6%；2023年，我国国内生产总值超过126万亿元，增长5.2%，增速居世界主要经济体前列。畅通国内大循环对人、财、物的流动提出了更高要求，构建全国统一大市场要求生产要素在更大范围、更广领域实现流通。新时代，经济发展带来“水涨船高”，要求“水到渠成”，

催生出桥梁建造的层出不穷和桥梁技术的迅猛发展。

大型桥梁建设反映一个国家的科技实力。世界桥梁建设“21世纪看中国”的论断，立足于新时代高水平科技自立自强的技术支撑。近年来，世界最长跨海大桥、世界跨度最大双层悬索桥、世界最长跨海峡公铁两用大桥等带有“世界之最”性质的桥梁在中国问世。没有“金刚钻”、没有关键核心技术，就没有傲立在祖国大地上的座座“钢铁巨龙”。

大桥飞架，天堑变通途；大桥飞架，中国再腾飞。

(三)

1929年5月4日，上海《生活周刊》刊登了一篇《十问未来之中国》，提出了十个锥心之问：“吾国何时可稻产自丰，谷产自足，不忧饥馑？”“吾国何时可自产水笔、灯罩、自行表、人工车等物什，供国人生存之需？”“吾国何时可产巨量之钢铁、枪炮、舰船，供给吾国之边防军？”……20世纪20年代，风雨如磐，故园暗淡，食尚且不能果腹，“水笔、灯罩、自行表、人工车”等物件尚且不能自产，遑论现代桥梁。

新中国成立前，6300多公里的长江上没有一座大桥。新中国成立后，在苏联专家帮助下，1957年10月15日，新中国第一座公铁两用长江大桥——武汉长江大桥通车，结束了“数千年未有长江天堑有舟无桥的历史”。武汉长江大桥通车11年后，完全由我国自行设计和建造的南京长江大桥正式竣工，它成为当时世界上最长的公铁两用桥梁被收入吉尼斯世界纪录……2019年通车的杨泗港长江大桥创下世界最大跨度双层悬索桥纪录、2020年通车的沪苏通长江公铁大桥创下世界最大跨度公铁两用桥梁纪录，

用斜拉桥纪录。75年来，浩荡长江见证了中国建造从依赖外国到自主创新的转折。

新中国成立前，从由比利时公司投资建造的平汉铁路郑州黄河大桥，到由美国桥梁公司设计、德国泰来洋行承建，中国工匠施工的兰州黄河铁桥，黄河上的大桥“外国含量”极高。新中国成立后，从第一座大铁桥兰新铁路黄河大桥建成，到世界最大跨度三塔自锚式悬索桥山东济南黄河凤凰大桥通车，75年来，九曲黄河见证了中国建造从“含外量高”到自主设计建造的跨越。

新中国成立前，珠江上第一座跨江大桥海珠桥建成于1933年，当时安装桥身的钢桁架所用钢材先在国外造好再运回广州装配。1960年由我国自主建造的广州第一座横跨珠江的公铁两用桥梁珠江大桥通车……2021年6月25日开通的跨江行人桥海心桥获颁2023“世界人行桥奖”金奖；在珠江入海口伶仃洋海域，港珠澳大桥、深中通道勇攀世界桥梁技术高峰，均在多个领域取得关键技术突破，成为国家桥梁名片。75年来，壮阔珠江见证了中国建造从落后到领先的转变。

75年来，从无到有、从弱到强、从学习追赶到超越引领，中国桥梁建造技术经历了从“跟跑”到“领跑”的飞跃。

75年来，从公路桥到公铁两用桥，从满足人车通行到保证火车、汽车等重荷载和高速度条件下运行的安全性和平稳性，中国桥梁功能完成了从简单到复杂的迭代。

2018年10月23日，广东珠海，港珠澳大桥开通仪式举行。美国《华尔街日报》当时写道：世界上最长的跨海大桥——港珠澳大桥23日开通，它的长度是美国加州金门大桥的20倍，将连接一个拥有近7000万人口的经济区

域——“大湾区”。

有形的桥在发展，无形的桥也在进化。千百年来，桥的功能从有形拓展到无形、从符号走向意义。“智者搭桥，愚者筑墙”，“桥”中所蕴含的智慧启人深思；“逢山开路，遇水架桥”，“桥”中昭示出的决心一往无前……

越来越多有形的桥不断涌现，越来越多无形的桥不断搭建，越来越多桥梁纪录不断刷新，中国迎来的是一个四通八达的新时代。

(四)

梦想有多么伟大，奋斗就有多么豪迈。

“广东是改革开放的排头兵、先行地、实验区，在中国式现代化建设的大局中地位重要、作用突出”“在推进中国式现代化建设中走在前列”“使粤港澳大湾区成为新发展格局的战略支点、高质量发展的示范区、中国式现代化的引领地”——2023年4月，习近平总书记视察广东，作出谆谆嘱托、提出殷切期望。

中国式现代化是强国建设、民族复兴的康庄大道，大国重器、重大工程犹如这条大道上座座闪亮的路标，构成民族复兴图景中最壮阔的笔画。

新时代，以广州国家实验室、鹏城实验室为代表的国重器，以深中通道、港珠澳大桥为代表的重大工程，在广东星罗棋布，灿若星辰，照亮着中国式现代化广东实践的进程。

从“广州造”火箭到冷泉生态系统，广东制造、重大科技基础设施集群实现“上天”“入地”梦想；从广州国家实验室、鹏城实验室到中国散裂中子源，从前年揭牌的粤港澳大湾区量子科学中心到正在布局的人类细胞谱系大科学设施，一流实验室、一流科技基础设施集群瞄准

探索宏观宇宙、探究微观世界……“重大科技创新成果是国之重器、国之利器，必须牢牢掌握在自己手上，必须依靠自力更生、自主创新。”新时代的广东，大国重器厚植新质生产力成长的良土沃壤，勃发出高质量发展的强劲势能。

从港珠澳大桥到深中通道，自主创新的伟力托起巨龙飞跨伶仃洋；从汕头湾海底隧道、黄茅海跨海通道到珠江三角洲水资源配置工程，走在前列的动力驱动建设者们攀登“科技高峰”……“真正的大国重器，一定要掌握在自己手里。核心技术、关键技术，化缘是化不来的，要靠自己拼搏。”

新时代的广东，重大工程焕发大国荣光，映照民族复兴的伟大梦想。40多年前，东方风来、大地回春、天光云影。在伟大的觉醒中，伶仃洋上书写下明快的改革开放华章。

今天，百舸争流、千帆竞发、无边光景。在日新月异的新时代，伶仃洋上书写着绚丽的传奇篇章。

深中通道于今天通车，就是这传奇篇章中的厚重内容。今天，这座凝聚了重大技术创新成果，凝结着高水平科技自立自强的超级工程，再次让中国中国特色社会主义新时代升腾起的万千气象有了最新注解。

从遭受外侮到屹立于世界民族之林，从落后挨打到自信自强，从改天换地到走向复兴，经历风雨才知彩虹难得，穿过泥沼方知大道珍贵。百转千回，勿忘昨天的苦难辉煌；千锤百炼，无愧今天的使命担当；万般回首，不负明天的伟大梦想。号角在身，击鼓催征，习近平总书记的话犹在耳畔：“新征程是充满光荣和梦想的远征。蓝图已经绘就，号角已经吹响。我们要踔厉奋发、勇毅前行，努力创造更加灿烂的明天。”

今天，是无数奋斗的昨天的终点。

今天，是无限可能的明天的起点。

# 驶上“双通道” 江门向“万亿城市”更进一步

文/陈卓栋 江轩

当夏季的南海季风如往常一般吹进伶仃洋，世界工程史上又一奇迹：深中通道正等待它的吹拂。

广阔得令人叹息的伶仃洋上，一桥飞架东西，粤港澳大湾区“黄金内湾”A字形交通网成型。深中通道推动大湾区城市群价值版图重构。加上年底建成通车的黄茅海跨海通道，“大桥经济”风口吹向江门。江门敞开怀抱迎接“大湾区1小时经济圈”时代，朝着“万亿GDP”城市的长远目标更进一步。

## B 跻身经济产业新轴线

从实践看，受益于跨海通道的城市不少。以江苏南通为例，在过去10年，南通依托苏通大桥、崇启大桥、沪苏通长江大桥，融入上海大都市圈，GDP在2013至2021年年均增长达到8.4%，名列万亿之城。

按照地理经济学及城市经济学理论，跨海通道让隔海相望的城市间要素流动和产业发展关系发生变化。通过跨海通道形成的人流、物流、资金流、信息流互联互通，核心城市的辐射能力突破地理限制，催生新的产业链供应

## A “截湾取直”迎来发展新机遇

的“新宠”。

江门地处珠江口西岸。城市群发展是以中心城市为核心辐射带动周边城市，因而地理位置对非核心城市接受核心城市辐射程度具有重大影响，如何更便捷地跨越伶仃洋，进一步与珠江口东岸更紧密地互联互通，是江门各界的共同心愿。

所幸，飞速发展的现代交

通工程科技实现了“截湾取直”。一座深中通道，让“叹零丁”成为历史。加上计划在今年年底建成通车的黄茅海跨海通道，江门对接“双通道”，将实现1小时内直达香港、澳门、深圳，快速连通横琴、前海、南沙等重大合作平台，真正融入大湾区“1小时经济圈”，迎来发展新机遇。

比如，江门陆地面积9535平方公里，占大湾区的1/6，超过香港、澳门、深圳、珠海、东莞、中山6个城市面积总和，开发强度仅11.65%，可利用建设用地空间大；江门是大湾区具备超100平方公里可连片开发土地的城市，正加快推进1395平方公里、全省新一轮布局面积最大的大型产业集聚区；江门承接产业有序转移主平台是

## C 争当“腹地”有“硬实力”

经济学意义上的城市地位，由很多因素构成，如发展空间、资源、产业结构等。在这些“硬”指标上，江门有巨大优势。

比如，江门陆地面积9535平方公里，占大湾区的1/6，超过香港、澳门、深圳、珠海、东莞、中山6个城市面积总和，开发强度仅11.65%，可利用建设用地空间大；江门是大湾区具备超100平方公里可连片开发土地的城市，正加快推进1395平方公里、全省新一轮布局面积最大的大型产业集聚区；江门承接产业有序转移主平台是



深中通道深中大桥 周巍 摄

## D 争创“一流”对接“一流”

省重点支持建设的五个主平台之一，也是大湾区唯一；位于江门的大广海湾经济区被写入《粤港澳大湾区发展规划纲要》，列为紧随前海、横琴、南沙、河套之后的粤港澳合作重要发展平台，具备建设30万吨级深水港条件，拥有超千万千瓦级电力装备，规划建设广东省最大LNG储备集散基地；江门是百年工业城市，产业基础扎实，在工业的41个大类行业中，江门就拥有35个，还拥有25个国家级产业基地和6个省级产业基地。广东省20个战略性产业集群在江门均有布局，其中有8个战略新兴产业把江门定位为“核心城市”。

落户江门的深圳企业中鹏电子总经理洪秋鹏，这样点出了江门的最大吸引力：广阔的发展空间。深圳要实现建设全球领先的重要的先进制造业中心，可以充分利用珠江口西岸提供土地等资源要素，进而让深圳强大的创新能力、资本能力和资源整合能力找到合适的沃土。

江门看到了自己的优势，瞄准大湾区东西向经济产业新轴线关键坐标，提出在银湖湾滨海新区加快规划建设深江经济合作区，实现“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。江门正加速发力，不断对接珠江口东岸的优质资源。

## E 踏上“大桥”奋斗不息

深中通道通车，引发了时间维度以10年为单位计算的大湾区城市群价值版图重构。变动之中，领先者可不断巩固优势、后来者可加速乘势而起。

时间属于奋斗者，历史属于奋斗者。江门清醒地认识到，下

更多的苦功实功，用奋进的脚步丈量时间与距离，才是最终的成功之道。

踏上“双通道”，乘“大桥经济”之“东风”，“万亿GDP城市”目标不再遥远。新的十年，锲而不舍、力争上游，江门的前景值得期待。

