

·基础设施“硬联通”持续升级，粤港澳大湾区协同发展不断迈上新台阶·

黄金动脉串联，世界级城市群由“通”向“融”

2025年11月7日 / 星期五 责编 陆德洁 / 美编 李金宝 / 校对 彭继业

大潮起珠江。在超级工程上“桥”见未来，对粤港澳大湾区居民来说已不是新鲜事。

港珠澳大桥，璀璨灯火，宛如星河；深中通道，长虹卧波，美不胜收；黄茅海跨海通道，为大湾区互联互通再添“关键一横”。一座座宏伟工程，不仅是钢铁与混凝土的交响，更是粤港澳大湾区世界级城市群澎湃向前、加速融合的生动写照。

自《粤港澳大湾区发展规划纲要》发布以来，作为基础性、先导性的关键一环，“硬联通”以前所未有的速度与激情，架起一道道“黄金走廊”，一个安全、便捷、高效、绿色的现代化综合交通网络系统在南粤大地加速铺开。“天堑”变“通途”的物理连接背后，是经济要素、文化观念、生活方式的深度交融，为粤港澳大湾区协同发展注入了源源不断的动能。



深中通道车流量持续高位运行，骨干通道效应明显
粤交供图

跨江跨海，万顷碧波变通途

珠江流域，三江汇集，八门出海，孕育了千年商都。珠江口，浩瀚而壮阔，曾是隔开东西两岸的天然屏障。因此，曾有“粤道难，难在过渡口”之说。

而在粤港澳大湾区建设的宏大叙事中，征服天堑、化“分隔”为“连接”，成为“硬联通”最具标志性的篇章。

世界桥梁看中国，中国桥梁看广东。2018年建成通车的港珠澳大桥，早已成为粤港澳大湾区互联互通的标志。它如一条巨龙，横卧于伶仃洋之上，将香港、澳门与珠海紧密相连，不仅极大缩短了三地时空距离，更成为人流、物流、资金流高效流通的关键动脉。

港珠澳大桥见证了世界级湾区的诞生。近年来，粤港澳大湾区跨江跨海通道群的建设热潮从未停歇。

2019年，南沙大桥投入使用，显著缓解珠江口过江交通压力。2024年，深中通道建成通车，更为“黄金内湾”装上强劲的“中轴引擎”。作为集桥、岛、隧、水下互通于一体的跨海集群工程，深中通道使分处珠江东西两岸的深圳与中山“执手相牵”。这不仅是交通意义上的连接，更是产业链、创新链在珠江口“A”字形中的一次历史性握手。

紧随其后的黄茅海跨海通道则是《粤港澳大湾区发展规划纲要》发布后首个开工的跨海通道工程。历经4年多建设，黄茅海跨海通道于2024年12月正式通车，有效改变了粤西沿海地区与粤港澳大湾区核心区区域通道较为单一的现状，实现大湾区经济发展向粤西和沿海地区辐射。世界级湾区加速“拓圈”，更多城市和区域共享发展红利。

时间来到今年10月24日，横跨珠江口、建成后创5项“世界第一”的狮子洋大桥主塔节节攀升，建设高度超三分之二，“长高”至220米。作为粤港澳大湾区又一超级工程——狮子洋通道项目的关键控制性工程，它的最终建设高度为342米，约110层楼高，与上海东方明珠太空舱的观景高度相当。

这些超级工程不仅是体量上的“巨人”，更是科技创新的集大成者。以正在建设中的狮子洋大桥为例，主跨2180米的双层钢桁悬索桥，是目前我国乃至世界上技术难度最大、建造工艺最为复杂的桥梁之一。

未来，随着狮子洋通道、深江铁路等重大项目扎实推进，将进一步提升跨江跨海的通行能力，为珠江口“黄金内湾”的崛起提供坚实的基础保障。

轨道飞驰，织就湾区生活圈

如果说跨江跨海通道群是“桥”见未来，那么四通八达的轨道交通网络则让“轨道上的大湾区”加速从蓝图驶向现实。

作为深入粤港澳大湾区肌理的大动脉和毛细血管，轨道交通的“国铁干线、城际铁路、城市轨道交通”三级网络，正以前所未有的密度与速度，将11座城市串联成一个紧密的“超级都市群”。

数据显示，截至2024年年底，粤港澳大湾区内地9市的铁路运营里程超2800公里，城市轨道交通运营里程达1477公里。

在粤港澳大湾区建设向纵深推进的壮阔进程中，广深港高铁作为区域互联互通的又一“黄金动脉”，正以蓬勃活力持续释放发展动能。截至9月25日，广深港高铁今年累计运送跨境客流已达2287.2万人次，同比增长16.3%。香港西九龙站至深圳北站最快仅需18分钟的通勤速度，让“同城效应”从愿景变为现实。

作为国家“八纵八横”高速铁路网的关键组成部分，广深港高铁重塑了粤港澳三地的时空格局。得益于口岸“一地两检”通关模式、高铁一站直达等便利优势，今年以来，香港西九龙站口岸入出境外籍旅客突破100万人次，总量位居全国陆路口岸第一。

城际铁路网络也在加速形成。2024年5月，广佛南环城际、佛莞城际铁路开通，与已建成的佛肇城际、莞惠城际铁路实现“四线贯通”，形成全长258公里、横贯粤港澳大湾区的最长城际铁路。被大湾区居民亲切地称为“湾区大号地铁”的城际轨道，从西向东连通肇庆、佛山、广州、东莞、惠州5座城市，随到随走，和地铁一样便捷。

交通项目的建设速度与激情，正筑牢大湾区不断向上发展的坚实基础。9月29日，大湾区轨道交通“五箭齐发”：广州东环城际（番禺—白云机场北）、琶洲城际（琶洲站—广州莲花山站）和广惠城际北延段（小金沙—惠州北）3条城际铁路，以及广州地铁13号线二期（天河公园—鱼珠）、14号线二期（嘉禾望岗—乐嘉路）2段地铁同日开通运营，国铁、城际、城市轨道交通交会衔接，大湾区城际铁路向“连线成网、无缝衔接”再迈出一大步。“多城”逐渐凝聚为“同城”，湾区生活圈半径越来越大，发展天地越来越广。

开放枢纽，构建世界级门户

粤港澳大湾区的雄心，不止于内部的互联互通，更在于构建高水平开放、联通世界的国际性综合交通枢纽集群。如今的大湾区，海陆空立体化的开放通道更加畅通，枢纽链接全球的能力位居前列。

看空港，世界级机场群振翅高飞。粤港澳大湾区内有广州、深圳、香港3座枢纽机场，珠海、澳门2座干线机场以及惠州、佛山2座支线机场。2024年，大湾区7座机场的旅客吞吐量历史性突破2亿人次。据国际航空运输协会预测，到2030年，粤港澳大湾区的航空客货运需求将分别达到惊人的3.87亿人次和2000万吨。不久前，广州白云机场T3航站楼正式投入运营，更是让全世界的目光再次聚焦大湾区的天空。

看海港，广东是全国海岸线最长的省份，发达的珠江水系让粤港澳大湾区这3个港口的集装箱吞吐量均位列全球前13名。

看地面，一张全球罕见的高密度公路网覆盖粤港澳大湾区。今年10月7日，广东高速公路网单日车流量攀升至1053.5万车次，在国庆假期三刷历史峰值。其中，大湾区内地城市公路车流量占据主导地位，单日车流量突破800万车次。

宏大的交通基础设施建设，最终要落脚于服务民生、提升民众的幸福感和获得感。“硬联通”不仅构建了经济发展的骨架，更铺就了通往美好生活的幸福路。

今年，全长218公里的惠州环南昆山—罗浮山“最美旅游公路”建成通车。它以独特的“8”字形串联起2座岭南名山，连接博罗县和龙门县9个乡镇、54个行政村和200多个景点。这条公路不仅是一条交通线，更是一条风景线、经济线、一条致富路、生态路，让“交通+旅游+文化”的融合发展模式展现出勃勃生机。

发展是硬道理，项目是硬支撑。从跨越天堑的“超级工程”，到织线成网的轨道交通，从海陆空齐发的全球枢纽，到延伸至乡村的民生路网，粤港澳大湾区的“硬联通”建设，正以“开路先锋”的姿态，为湾区一体化发展提供了最坚实的物理支撑和保障。

羊城晚报记者 王丹阳

羊城快评

交通“筋骨强健”，湾区动能奔涌

伶仃洋上“巨龙”腾飞，“轨道上的大湾区”飞驰前行、航空枢纽联通全球，粤港澳大湾区正以“逢山开路、遇水架桥”的闯劲与魄力，将曾经的地理“天堑”变为畅行无阻的发展“通途”，一幕幕基础设施“硬联通”的实景图，以震撼人心的湾区速度，铺展新时代的壮阔发展画卷。

跨江跨海通道的成群崛起，是“硬联通”最鲜活直观的注脚。港珠澳大桥已成串联粤港澳三地的“黄金大动脉”，深中通道化身连接珠江口东西两岸城市群的重要纽带，黄茅海跨海通道为大

湾区互联互通再添“关键一横”，狮子洋通道等项目正紧锣密鼓推进……曾经横亘的地理阻隔，随着一条条“圆梦通道”“同心通道”的不断延伸，悄然消融。

轨道交通网络的蓬勃“生长”，让“硬联通”更具密度与温度。广深港高铁实现“公交化”运营，广佛南环、佛莞城际、佛肇城际、莞惠城际“四线贯通”，跨城跨境通勤如同同城穿梭……大湾区“1小时生活圈”的美好愿景已然照进现实，资源要素沿轨道加速流动，创新活力在跨城联动中持续迸发，协同发展效应

不断放大，发展红利浸润更多角落。

世界级机场群的加速形成，为“硬联通”拓展广度与高度。目前，大湾区内广州、深圳、香港等7座机场的航线网络遍及全球200多个城市，不仅让大湾区与国内其他城市的联通更加高效便捷，更促进了大湾区与世界的“零距离”对接。

基础设施“硬联通”，构成粤港澳大湾区“强健筋骨”，让人流、物流、资金流、信息流等发展动能奔涌不息，从而汇聚成推动高质量发展的磅礴之力。（景瑾瑾）

港珠澳大桥管理局党委书记、局长李斌：

大桥车畅人旺，成湾区“超级纽带”

2018年10月23日，历史性的时刻定格于伶仃洋，港珠澳大桥正式开通运营。7年间，这一“世界级工程”如何实现“世界级运营”？为中国式现代化背景下的区域协同和跨境治理，提供了怎样的“大桥样本”？记者就此采访了港珠澳大桥管理局党委书记、局长李斌。

羊城晚报：港珠澳大桥通车7年，取得了哪些新突破？

李斌：通车7年以来，港珠澳大桥车畅人旺，不仅成为粤港澳大湾区融合发展的“超级纽带”，也成为外贸增长的强劲引擎。截至今年10月23日，经大桥往来的旅客累计超过1亿人次，通行大桥车辆超1350万车次。

据边检、海关部门相关统计，港澳居民自驾“北上”需求大幅增长，备案港澳司机超19.9万人、车辆超16.4万辆。经大桥珠海公路口岸进出口货物值从开通初期的月均41亿元跃升至目前的月均254亿元，增长逾5倍。截至今年9月，经大桥珠海公路口岸进出口货物总值累计1.24万亿元。

羊城晚报：在运营管理、服务创新中，如何发挥“一桥连三地”的独特优势？

李斌：作为大桥主体部分的建设、运营、维护和管理单位，7年来，港珠澳大桥管理局时刻牢记习近平总书记嘱托，将“为用户提供优质服



港珠澳大桥蓝海豚岛旅游受捧，截至今年10月已累计接待游客超46万人次
羊城晚报记者 梁喻 摄

务，运营世界级品牌，创造社会和经济价值”作为发展使命，不断推动运营管理优化和服务创新，释放大桥社会效益，保障了大桥安全通畅、有序便民的运营目标。建立的三地运营协作机制不断完善，三地协同防台有效应对以来强度等级最高的台风“桦加沙”，实现了大桥受损情况最小、恢复通行时间最快的目标。

2024年年底，大桥管理局全力配合做好粤港澳大湾区公路自行车赛暨第十五届全国运动会公路自行车测试赛的交通保障工作。赛事开创了跨境办赛的全新模式，进一步凸显了港珠澳大桥“一桥连三地”的重要意义，也为十五运会自行车（公路）赛顺利举办打下了坚实基础。

羊城晚报：展望未来，如何继续“用好用好大桥”？

李斌：将持续确保大桥安全稳定运营，推进数字大桥的建设和应用，促进以新质生产力推动高质量发展。大桥管理局依托国家重点研发计划“港珠澳大桥智能化运维技术集成应用”项目，推动绿色低碳转型，全面提升港珠澳大桥智能化运维水平。大桥形成的“桥岛隧智能运维数据标准体系”已纳入粤港澳大湾区标准三大样板工程。

随着“粤车南下”香港政策落地实施，大桥管理局将继续认真履行职责，为粤港澳三地车辆“北上南下、双向奔赴”持续做好服务。（王丹阳）