

提案工作研究参考

2023年第03期(总第33期)

6月6日



本期主题

关于统筹开展环珠江口交通体系规划，打造我省高质量发展重要动力源的提案

内容导读

◆ 11条通道连通大湾区打造“黄金内湾”

面对粤港澳大湾区日益繁忙的人流物流，越来越多的跨江通道和入海隧道应运而生，为粤港澳大湾区百公里“黄金内湾”架起沟通的桥梁

◆ 大湾区综合立体交通网络越织越密

大湾区跨江跨海通道“成团出道”，“轨道上的大湾区”建设加速推进，综合立体交通网络正越织越密，让大湾区“1小时生活圈”照进现实

◆ 广州：东部枢纽联动穗莞深连结粤东华东

◆ 深圳：织密立体交通网“支撑”高质量发展

◆ 珠海：综合立体交通体系骨架渐成

◆ 东莞：交通建设提升湾区重要节点城市地位

◆ 中山：十年投资千亿推进交通建设

广东省政协提案委员会
广东省政协提案工作研究会

主办

目 录

【政策】

- ◆中央相关政策文件 2
- ◆广东相关政策文件 6
- ◆全国主要省份的相关政策文件 10

【现状】

- ◆十年间我国从交通大国迈向交通强国 12
- ◆长三角综合交通体系带来一路畅通 15
- ◆11条通道连通大湾区打造“黄金内湾” 16
- ◆大湾区综合立体交通网络越织越密 19
- ◆广州：东部枢纽联动穗莞深连结粤东华东 21
- ◆深圳：织密立体交通网“支撑”高质量发展 22
- ◆珠海：综合立体交通体系骨架渐成 23
- ◆东莞：交通建设提升湾区重要节点城市地位 26
- ◆中山：十年投资千亿推进交通建设 28
- ◆专家对环珠江口交通建设的建议 30

【问题】

- ◆政协委员反映在共建环珠江口交通建设方面存在的问题 32
- ◆跨区域交通一体化协调发展水平亟待提升 32
- ◆珠江口道路过江通道存在问题 34

【经验】

- ◆推动区域交通一体化建设发展的国内经验 34
- ◆推动区域交通一体化建设发展的国外经验 40

【线索选登】

- 一、推动非国有博物馆蓬勃健康发展 41
- 二、缓解“用工荒”“就业难”矛盾 43

【工作动态】

- ◆梅州市政协对系列提案办理落实开展督办调研 45
- ◆肇庆市政协提案法制委开展“百千万工程”调研献策活动 46

建设粤港澳大湾区，是习近平总书记亲自谋划、亲自部署、亲自推动的重大国家战略，是新时代推动形成全面开放新格局的新举措，也是推动“一国两制”事业发展的新实践。

习近平总书记强调：“要抓住粤港澳大湾区建设重大历史机遇，推动三地经济运行的规则衔接、机制对接，加快粤港澳大湾区城际铁路建设，促进人员、货物等各类要素高效便捷流动，提升市场一体化水平。”

广东省十三次党代会报告明确提出，着力打造环珠江口 100 公里“黄金内湾”，带动广州、深圳、珠江口西岸三大都市圈协同发展、聚势腾飞。

近 5 年来，粤港澳三地基础设施“硬联通”不断推进，“轨道上的大湾区”正在加快形成，“一小时生活圈”基本形成。本期《参考》围绕“环珠江口区域交通一体化建设”工作，汇编了相关政策文件、跨区域综合交通建设发展现状、各地经验做法，为下一阶段广东统筹推进环珠江口跨区域综合交通体系规划、建设、协调工作提供参考。

【政策】

◆ 中央相关政策文件

(1) 中共中央 国务院印发《国家综合立体交通网规划纲要》

发布时间：2021 年 2 月 24 日

简介：《纲要》提出了建设现代化高质量国家综合立体交通网的发展目标，到 2035 年，基本建成便捷顺畅、经济高效、绿色集

约、智能先进、安全可靠的现代化高质量国家综合立体交通网，实现国际国内互联互通、全国主要城市立体畅达、县级节点有效覆盖，有力支撑“全国123出行交通圈”和“全球123快货物流圈”。部署了优化国家综合立体交通布局、推进综合交通统筹融合发展、推进综合交通高质量发展等三方面12项重点任务。

（2）中共中央 国务院印发《交通强国建设纲要》

发布时间：2019年9月19日

简介：《纲要》提出，建设现代化高质量综合立体交通网络，构建便捷顺畅的城市（群）交通网，形成广覆盖的农村交通基础设施网，构筑多层次、一体化的综合交通枢纽体系。明确到2035年，基本建成交通强国，形成“三张交通网”“两个交通圈”。

（3）国务院关于印发《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》的通知（国发〔2021〕27号）

发布时间：2022年1月18日

简介：《规划》确定的主要目标是，到2025年，综合交通运输基本实现一体化融合发展，智能化、绿色化取得实质性突破，综合能力、服务品质、运行效率和整体效益显著提升，交通运输发展向世界一流水平迈进。《规划》明确提出加强互联互通和一体衔接，推进城市群和都市圈交通现代化；完善跨部门、跨区域重大项目协同推进机制，强化重点项目资源要素保障。

（4）国务院办公厅转发国家发展改革委等单位《关于推动都市圈市域（郊）铁路加快发展意见》的通知（国办函〔2020〕116号）

发布时间：2020年12月17日

简介：《意见》为市域（郊）铁路发展进一步指明了发展方向，将有力支撑现代化都市圈发展。明确都市圈所在地城市政府为发展市域（郊）铁路责任主体，提出重点支持发展区域，支持科学编制市域（郊）铁路建设规划，明确规划的报批和审核比照城市轨道交通建设规划管理的相关规定执行。提出积极吸引社会资本、长期资本参

与投资，支持通过多渠道、多方式融资，鼓励金融公司创新适合市域（郊）铁路项目的金融产品和服务；在坚持公共交通属性基础上，建立多层次、差别化的票价体系，同时城市政府应做好项目补贴安排；加大综合开发强度和方案研究，有效盘活可开发铁路土地资产。提出加强路地协商合作，公开市场化收费标准、清算规则，规范加快相关手续办理；尽快完善市域（郊）铁路建设运营等相关标准规范体系，加大装备技术研发力度和国产化应用。

（5）国家发展改革委 交通运输部关于印发《国家公路网规划》的通知（发改基础〔2022〕1033号）

发布时间：2022年7月4日

简介：《规划》提出，充分发挥公路交通对实体经济发展的基础支撑作用，强化国家公路与相关产业融合发展。一是依托国家公路网发展通道经济，注重与沿线旅游业、制造业、物流业、电子商务等关联产业深度融合发展，提升国家公路对旅游景区、产业园区等节点的覆盖水平和服务能力，引导优化区域产业布局，促进产业链供应链畅通运转；二是丰富拓展国家公路服务区、沿线配套设施服务功能，提升服务区品质，并注重与公路沿线自然景观、历史人文等融合设计，强化国家公路文化、旅游、休闲等服务功能，满足人们休闲旅游生活需求。

（6）交通运输部 国家铁路局 中国民用航空局 国家邮政局 中国国家铁路集团有限公司联合印发《加快建设交通强国五年行动计划（2023—2027年）》（交规划发〔2023〕21号）

发布时间：2023年4月10日

简介：《行动计划》注重服务构建新发展格局，推动高质量发展，在“现代化综合交通基础设施建设行动”中提出，要以“联网、补网、强链”为重点，优化完善综合立体交通网布局，加快建设国家综合立体交通网主骨架，加快建设京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝地区双城经济圈等国际性综合交通枢纽集群，建设一批综合客运

枢纽，支持一批城市加强综合货运枢纽及集疏运体系项目建设，推进一批交通基础设施重大工程建设，努力构建现代化综合交通基础设施体系。

(7) 交通运输部 国家铁路局 中国民用航空局 国家邮政局 中国国家铁路集团有限公司联合印发《现代综合交通枢纽体系“十四五”发展规划》（交规划发〔2021〕113号）

发布时间：2022年1月29日

简介：《规划》提出了5方面13项具体任务。在“推进枢纽多层次一体化发展”方面，以开放协同为主题，推进京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝地区双城经济圈等枢纽集群建设；以内畅外联为主题，加快枢纽城市建设；以一体化为主题，促进枢纽港站建设、完善集疏运体系和连接系统，着力推进旅客一体化换乘和货物高效多式联运。在管理创新方面，推动建立部省协作共推的枢纽集群建设发展机制，引导完善以地方政府为主导的枢纽城市发展机制，鼓励创新枢纽港站一体化开发建设模式。

(8) 交通运输部印发《珠江航运“十四五”发展规划》

发布时间：2022年1月29日

简介：《规划》提出，到2025年，新增国家高等级航道2500公里左右，基本连接内河主要港口。世界一流港口建设提质增效，保障能力适度超前。智慧绿色安全发展水平显著提升，支撑国家战略能力明显增强。《规划》共提出七个方面27项重点任务以及6项重点工程，包括：提高航道发展质量，巩固西江航运干线主轴作用，完善珠江三角洲高等级航道网，提升支流航道等级，提高航道养护水平，加快建设干支衔接、区域成网、江海联通的高等级航道体系。推动港口转型升级，优化港口结构，强化内河枢纽港口建设，以资本为纽带引导港口资源整合，推动港城协调发展，加快建设布局合理、资源集约、区域协同的现代港口体系。

◆ 广东相关政策文件

(1) 广东省第十三次党代会报告

发布时间：2022年5月22日

简介：《报告》提出全面加强现代化基础设施体系建设。坚持系统谋划、整体协同，让支撑经济发展、促进内外循环的“骨骼”更强壮、“血脉”更畅通。要强化网络型基础设施的先导支撑，聚焦联网、补网、强链，大力发展高速铁路、城际铁路、城市轨道和货运铁路，完善东联闽浙、西接桂黔、北通湘赣、南至海南的省际交通网络，加快建设“12312”出行交通圈和“123”快货物流圈。要提升一体化水平，把珠江口东西两岸融合发展作为突破口，深化基础设施、产业发展、社会治理等对接融合，推进粤港澳大湾区珠江口一体化高质量发展试点，着力打造环珠江口100公里“黄金内湾”，带动广州、深圳、珠江口西岸三大都市圈协同发展、聚势腾飞。

(2) 广东省人民政府办公厅关于印发《广东省综合交通运输体系“十四五”发展规划》的通知（粤府办〔2021〕27号）

发布时间：2021年9月29日

简介：《规划》提出打造国际一流的综合交通枢纽、构建立体互联的综合交通网络、发展高品质的运输服务、建设面向未来的智能交通系统、发展生态友好的绿色交通、提升交通运输安全应急保障能力、推动交通运输与关联领域融合发展、提升交通运输现代化综合治理能力等八项重大任务。到2025年，枢纽机场全部实现轨道交通或高速公路引入，沿海主要港口重要港区基本实现铁路进港，旅客联程联运和货物多式联运加快发展，基本实现“12312”出行交通圈（珠三角地区内部主要城市间1小时通达、珠三角地区与粤东粤西粤北地区2小时通达、与国内及东南亚主要城市3小时通达、与全球主要城市12小时左右通达）和“123”快货物流圈（省内1天送达，国内及东南亚主要城市2天送达，全球主要城市3天送达）。

(3) 广东省交通运输厅关于发布《广东省智慧高速公路建设指南（试行）》的通知（粤交科〔2022〕451号）

发布时间：2022年10月26日

简介：广东作为交通运输部新一代国家交通控制网和智慧公路的首批试点省份，《指南》以应用场景为抓手，以构建路网的数字化能力、提高路网运行效率、降低安全事故和提高服务水平为目标，提出了1个感知传输体系、3级数据中心和N类应用场景的“1+3+N”智慧高速公路建设体系，为全省智慧高速公路建设提供指引。

(4) 广东省交通运输厅关于印发《广东省数字交通“十四五”发展规划》的通知（粤交科〔2021〕646号）

发布时间：2021年11月8日

简介：《规划》顺应新技术新形势发展要求，结合国家、交通运输部等重点工作部署，以“数据链”为主线，构建交通要素感知全面、运输服务便捷智能、技术应用高效融合、网络安全保障有力的1个数字交通体系，提出感知传输、基础设施、综合运输、安全应急、数字政务、数据赋能、产业生态、数据安全共8大重点任务，聚焦5G、北斗卫星导航等7大类新技术新业态创新应用，最终实现交通设施数字化、运输服务智慧化、行业监管协同化、技术创新融合化、安全保障主动化的5大转型，支撑广东交通运输行业高质量发展。

表 1：广东部分地市的相关政策文件

地区	时间	文件	主要内容
广州	2022年8月17日	广州市人民政府办公厅 佛山市人民政府办公室关于印发《广佛全域同城化“十四五”发展规划》的通知	《规划》提出，以城市功能对接耦合为核心，链接各大交通枢纽和发展平台，打造“一区、三轴、一环”的空间格局，以推动城镇空间、产业空间、生态空间协调发展。根据《规划》，广佛地区将统筹提升交通、信息、能源、水利基础设施同城化水平。明

地区	时间	文件	主要内容
		(穗府办〔2022〕18号)	确要立足广佛产业比较优势,强化产业分工协作和产业链共建,打造一批跨区域制造业产业集群,共同提升服务业发展水平,深入推动4个万亿级产业集群发展。
深圳	2022年3月3日	深圳市人民政府办公厅关于印发《深圳市综合交通“十四五”规划》的通知(深府办〔2022〕1号)	《规划》提出两阶段发展目标——2025年,深圳将基本建成“开放畅达、立体融合、低碳智慧、安全宜行”的交通强国城市范例,“12312”出行交通圈和“123”快物流圈更加完备。2035年,深圳将率先建成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系,全面建成“三个1000公里”骨干交通网。
佛山	2022年1月13日	佛山市人民政府办公室关于印发《佛山市交通发展“十四五”规划》和《佛山市高快速路网规划(2021—2035年)》的通知(佛府办函〔2021〕215号)	《规划》按照“十四五”期间全市综合交通发展总体部署,规划布局“十纵十三横”920公里高速公路网和“十纵十二横”1064公里快速路网。提出,“十四五”期间,佛山市交通项目共安排342项,计划投资总额2800.7亿元。《高快速路网规划》提出,高快速路总投资约4995.7亿元,规划高快速路总规模达1984公里,密度达到52公里/百平方公里,路网覆盖水平大幅提升。
	2022年3月1日	佛山市轨道交通局发布《佛山市轨道交通发展“十四五”规划》(佛轨道通〔2022〕8号)	《规划》提出强化湾区间互联互通,实现中心城区内部30分钟互达,与粤港澳大湾区主要城市实现1小时互达。建设更具综合性的湾区西部和全国联动的交通枢纽城市,实现与京津冀城市群6小时可达,与长三角

地区	时间	文件	主要内容
			和成渝城市群 5 小时可达,与泛珠三角地区 4 小时可达,融入全国城市群发展。
惠州	2022 年 2 月 16 日	惠州市人民政府关于印发《惠州市综合交通运输“十四五”发展规划》的通知(惠府〔2022〕8 号)	《发展规划》提出到 2025 年,惠州总体形成承东接西、连南带北、顺畅安全、智慧低碳的综合交通运输体系,海陆空大交通格局初步成型,“丰”字交通主框架建设成效显著,打造内联外畅,互联互通的“12345”综合交通发展格局,初步建成联通珠三角、辐射粤东北的大湾区综合交通枢纽,以及大湾区乃至全国南北出海新通道。
东莞	2023 年 2 月 24 日	东莞市轨道交通局发布《东莞市轨道交通发展“十四五”规划》	《规划》结合大湾区城市空间结构,布局与城市核心区耦合的多级轨道交通体系。积极谋划并引入广深第二高铁至东莞中心区,衔接两大广深枢纽,显著提高东莞在国家高铁网中的可达性,向东南西北全面辐射,也实现东莞中心城区 15min 快速到达广州、深圳核心区。
中山	2022 年 8 月 12 日	中山市人民政府办公室关于印发《中山市综合交通运输“十四五”规划》的通知(中府办〔2022〕15 号)	《规划》提出,到 2025 年,中山将形成“四纵五横”高速公路网、“三环十二快”高快速路网、“二纵三横”轨道交通网,实现“60 30 15”时空圈。完善深中通道接驳体系,构建大湾区一小时高速互联网,推动轨道交通建设,构建大湾区半小时轨道通勤圈。

地区	时间	文件	主要内容
江 门	2021年12月29日	江门市人民政府关于印发《江门市综合交通运输体系发展“十四五”规划》的通知（江府〔2021〕16号）	《规划》明确积极参与大湾区组合港建设,主动对接广州、深圳都市圈城际铁路网。提出布局“三横三纵”运输通道,其中三横分别是沿海通道、深中江阳通道、北部横向通道,三纵分别是东部城市带轴线通道、沈海通道和中西部陆海通道。
汕 尾	2022年4月28日	汕尾市人民政府办公室关于印发《汕尾市“十四五”综合交通运输规划》的通知（汕府办〔2022〕11号）	《规划》提出,到“十四五”末,基本形成高速通达周边城市、快速联通组团和乡村、有力支撑产业发展的高效优质现代化综合交通运输体系。沿海经济带重要交通枢纽、粤港澳大湾区东翼枢纽门户城市地位基本确立,与大湾区城市城区90分钟左右通达。充分发挥汕尾交通优势,打造铁路网、公路网、水运网、航空网相结合的综合立体交通运输网络,助力汕尾建设成沿海经济带靓丽明珠。

◆ 全国主要省份的相关政策文件

表 2：全国主要省份的相关政策文件

地区	时间	文件	主要内容
北 京	2022年5月7日	北京市人民政府关于印发《北京市“十四五”时期交通发展建设规划》的通知（京政发〔2022〕	《规划》明确建立对外交通体系、交通枢纽体系、城市综合交通体系、综合治理体系。区域协同高效率,京津冀交通一体化水平显著提升。提出推进轨道交通高质量融合发展,全面实施轨道建设规划,

地区	时间	文件	主要内容
		17号)	推进多层次轨道网络建设；推进“四网融合”，构建全域快速轨道网；推进融合发展，提高轨道交通出行占比。
天津	2021年8月12日	天津市人民政府办公厅关于印发《天津市综合交通运输“十四五”规划》的通知（津政办发〔2021〕35号）	《规划》提出到2035年基本建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量综合立体交通网，基本实现“2—3—6—18出行交通圈”（双城之间20分钟通达、京津雄30分钟通达、京津冀主要城市60分钟通达、全国主要城市180分钟通达）、“3—1—2—3快物流圈”（京津冀主要城市3小时送达、国内1天送达、周边国家2天送达、全球主要城市3天送达）。推进京津塘高速扩容改造，强化与北京城区、通州副中心、大兴国际机场快速联系。
沪浙苏皖	2022年1月11日	《长三角跨省市交通基础设施快联快通建设实施合作协议（2022-2025）》	《协议》确定三省一市未来4年将实施的20项省际铁路、16项省际高速公路、21项省际普通公路、9项省际航道项目清单，着力打造一体化、多层次区域综合交通网络。
重庆	2021年10月13日	中共重庆市委重庆市人民政府关于印发《重庆市综合立体交通网规划纲要（2021—2035年）》的通知（渝委发〔2021〕22号）	《规划》明确到2035年，基本形成“123出行交通圈”（成渝地区双城经济圈4个“1小时交通圈”，市域2小时畅行，全国主要城市3小时覆盖）和“123快物流圈”（国内1天送达，周边国家2天送达，全球主要城市3天送达）。提出以共建成渝地区双城经济圈国际性综

地区	时间	文件	主要内容
			合交通枢纽集群为导向，以打造西部国际综合交通枢纽为目标，形成“1+1+6+22”的多层级一体化综合交通枢纽体系，推动轨道交通引领主城都市区同城化发展，强化“一区两群”直连直通，全面构建“1带1圈2射4联”市域交通主骨架。
四川	2022年7月1日	关于印发《四川省加强成渝地区双城经济圈交通基础设施建设规划》的通知（川办发〔2022〕56号）	《规划》提出到2025年，成渝地区双城经济圈综合立体交通网络建设取得重大突破，轨道上的双城经济圈初步建成，对外运输通道、城际交通快速网、都市圈通勤网基本形成，交通基础设施互联互通水平大幅提升。提出了畅通多向进出川运输通道、完善双核辐射综合交通网、建设高水平国际枢纽集群、打造高品质出行服务体系、构建高效率货运物流体系、打造全国智能交通新高地、提升交通绿色发展水平、创建一体化协同治理样板等8项重点任务。

【现状】

◆ 十年间我国从交通大国迈向交通强国

党的十八大以来，我国加快建设“八纵八横”高速铁路主通道、“71118”国家高速公路主线、世界级港口群、世界级机场群，综合

交通网突破 600 万公里，2012 年到 2021 年底，铁路、公路增加里程约 110 万公里，高速铁路、高速公路对 20 万以上人口城市的覆盖率均超过 95%。

公路广泛覆盖。高速公路通车里程超过 16 万公里。公路网密度达到每百平方公里 55 公里，比 2012 年增长 24.6%。十年来，我国累计新建改建农村公路约 253 万公里，解决了 1040 个乡镇、10.5 万个建制村通硬化路的难题；农村公路总里程从 2011 年底的 356.4 万公里增加到 2021 年底的 446.6 万公里，增加 90 多万公里。

铁路四通八达。这十年，铁路固定资产投资累计超过 7 万亿元，增产里程 5.2 万公里，到 2021 年底，全国铁路营业里程达到 15 万公里，其中高铁 4 万公里，基本形成了布局合理、覆盖广泛、层次分明、安全高效的铁路网络。

民航快速发展。这十年，民航新建、迁建运输机场 82 个，机场总数达到 250 个，新增航线 3000 余条，航线总数达到 5581 条，在脱贫地区新建运输机场 47 个，航空服务对脱贫地区的人口覆盖率达到 83.6%，比 2012 年增加 13 个百分点。

水运基础设施体系加速完善。到 2021 年底，我国内河航道的通航里程达 12.8 万公里，其中高等级航道超过 1.6 万公里，拥有生产用码头泊位 20867 个，其中万吨级及以上泊位 2659 个，基本形成了长三角、津冀、粤港澳等世界级港口群。

十年来，我国综合交通服务能力大幅提高，人民群众获得感明显增强。我国已成为世界上运输最繁忙的国家之一，铁路、公路、水运、民航客货周转量、港口货物吞吐量、邮政快递业务量等主要指标连续

多年位居世界前列，“人享其行、物畅其流”初步实现。

铁路运输服务品质提升。这十年，铁路客运更舒适，推出网络购票、电子客票、在线选座等服务新举措，复兴号动车组开行已经覆盖 31 个省（区、市）；铁路货运更高效，2021 年货运量完成 47.74 亿吨，较 2012 年增长 22.3%，粮食、化肥、电煤等重点物资运输得到有力保障。

民航服务水平提质增效。这十年，民航旅客周转量在综合交通运输体系中的占比提升了 18 个百分点，达到 33.1%，推行“干支通、全网联”服务模式，推广通程航班服务，激活三、四线城市的需求潜力，中西部机场旅客吞吐量占全行业的比例从 2012 年的 36.5% 增长到了 2021 年的 45.2%。

邮政公共服务不断优化。我国基本构建起覆盖全国、深入乡村、通达世界的邮政快递网络，高铁快递、航空快递运能不断增强，无人仓、无人车、无人机等智能设施装备加快应用，快件最高日处理能力近 7 亿件。快递网点基本实现乡镇全覆盖，建制村快递服务覆盖率超过 80%，这十年，快递业务量从 57 亿件增长到 1083 亿件，已连续 8 年位居世界第一。

到 2021 年底，全国有 51 个城市开通运营了城市轨道交通，运营总里程比 2012 年增长 4.2 倍。网约车已经覆盖 300 多个地级以上城市，日均订单量约 2100 万单。27 个省份开展了定制客运服务，人民群众“门到门”的出行服务得到有效满足。

（来源：人民日报）

◆ 长三角综合交通体系带来一路畅通

自长三角一体化发展上升为国家战略以来，沪苏浙皖都以前所未有的力度和速度，加快推进各项基础设施的衔接、互联、互通。依托快速运输通道，以城际铁路、轨道交通建设等为重点，密织“公铁水空”交通网，长三角区域互联互通步伐在加快，综合立体的长三角交通网迎面而来。

据铁路部门统计，“十三五”期间，长三角地区铁路营业里程由9868公里增加到12846公里，其中高铁里程由3250公里增加到6008公里，增幅达到84.9%。展望“十四五”，长三角铁路建设预计建设项目投资总规模超过1万亿元，新增营业里程4000公里，其中新增高铁3500公里。

2021年的长三角地区主要领导座谈会要求，推进基础设施互联互通，携手促进资源要素流动畅通和安全保障。加快建设轨道上的长三角，推动北沿江、通苏嘉甬、沪乍杭、扬镇宁马等高铁项目开工建设，优化干线公路通达能力，打造世界级的港口群和机场群，全面提高区域能源安全保障水平，加快新一代数字基础设施布局，打造长三角国家级区域数据中心集群，加快建设国家级超算中心。

长三角地区高铁网络已覆盖苏浙皖沪三省一市范围内，除舟山外所有地级以上城市，形成以上海、南京、杭州、合肥为中心，地级市3小时覆盖、省内地级市2小时覆盖、相邻地级市1小时覆盖的高铁出行圈，为区域经济社会一体化发展提供了有力支撑。未来，正在建设中的沪苏湖铁路等交通项目，将与沪杭高铁、宁杭高铁、湖杭铁路

相连，共同构筑起长三角核心区城际快速客运铁路网络。

在 2020 年 6 月举行的长三角主要领导座谈会上，三省一市交通部门共同签订《长三角地区省际交通互联互通建设合作协议》，纳入协议的 54 项重点项目包含铁路、公路、航道等多种类型。目前，协议中各项目均按计划稳步推进，例如苏台高速、申嘉湖高速西延、临建高速等 9 条省际“断头路”已全部开工，杭州湾大桥北接线二期、千黄高速等 5 个项目已经建成。

长三角地区综合交通体系的构建完善正在不断加速。放眼未来，交通基础设施的支撑作用，将在助推长三角更高质量一体化发展过程中更加彰显。

（来源：建筑时报）

◆ 11 条通道连通大湾区打造“黄金内湾”

一个倒 V 字形的入海口，将珠江口东西两岸分隔为二。倒 V 字顶端是广州和佛山，西岸是中山、珠海、江门、肇庆等城市，东岸是深圳、东莞、惠州等城市。东西两岸，短短几十海里的路程，因为缺少直线通道，只得取道广州、绕弯而至。尽管已有虎门大桥、南沙大桥等通道连接，但面对粤港澳大湾区日益繁忙的人流物流，仍然难称便捷。因此，越来越多的跨江通道和入海隧道应运而生，为粤港澳大湾区百公里“黄金内湾”架起沟通的桥梁。

已建成四条通道

有资料显示，珠江口过江客流需求为 12.8 万 pcu/d，其中广州与东莞、深圳等湾区东岸城市联系需求占比约 44%，经广州番禺、南沙

的区域东西联系需求占比约 56%，可见过江通道区域交通服务功能明显。珠江口过江客流中，采用道路通道的约 63%，采用铁路通道的约 36.5%。此外，过江道路通道日均车流中货车占比达到 43%，可见两岸跨江产业联系需求旺盛。

珠江口已建成的跨江通道共 4 条，自北向南依次为：黄埔大桥、南沙大桥、虎门大桥、港珠澳大桥。从道路过江通道运作来看，黄埔大桥由于收费较高，日均流量约 8-9 万 pcu（标准车当量数，是将实际的机动车和非机动车交通量按一定的折算系数换算成某种标准车型的当量交通量），主要承担广州南部与东北部地区的交通出行，东西向过江需求仅占 10% 左右；南沙大桥自通车后流量增长迅速，分流虎门大桥部分流量，日均流量约 13.8 万 pcu；南沙大桥开通前，虎门大桥是珠江口唯一过江道路通道，一直在饱和流状态上下波动，节假日以及高峰期间更是成为区域路网中的瓶颈路段，南沙大桥通车后分流部分虎门大桥流量，目前虎门大桥日均流量约 7.3 万 pcu；目前港珠澳大桥仅限于粤、港、澳三地牌跨境车通行，日均流量约 0.55 万 pcu。

在建五条通道

深中通道——跨海集群工程未来深圳至中山仅需 30 分钟。深中通道位于内伶仃洋海域，是集“桥、岛、隧、水下互通”于一体的跨海集群工程。项目计划 2024 年建成通车。通车后，深圳到中山只需 30 分钟可直达，大大减轻虎门大桥交通压力，深中两地进入“半小时生活交通圈”。

黄茅海通道——湾区南侧高速路香港至江门 1 小时可达。黄茅

海跨海通道项目预计 2024 年建成通车。建成后，黄茅海跨海通道将与港珠澳大桥、西部沿海高速共同构成大湾区最南侧的一条东西横向高速运输通道，使香港到江门的车程只需 1 个小时，形成“香港—珠海—江门—粤西”大通道，推动大湾区主要城市间 1 小时通达。

狮子洋通道——跨江双层高速广州连接东莞的第三条通道。狮子洋通道位于南沙大桥与虎门大桥之间，是珠江口第一条双层过江通道。项目计划 2027 年建成通车。

澳门轻轨横琴线——珠澳两地首个跨境轨道澳门融入湾区“1 小时生活圈”。作为澳门的重点民生工程，该项目是澳门与横琴粤澳深度合作区之间的重要纽带，将为两地居民创造舒适便捷的跨境出行环境，为澳门融入粤港澳大湾区“一小时生活圈”的目标打下坚实的基础。

深江铁路珠江口隧道——国内最大埋深海底隧道南沙 4 分钟直达东莞。深江铁路珠江口隧道是中国目前最大水压、最大埋深的海底隧道工程。预计 2025 年建成通车，隧道建成后，从南沙到达东莞只需 4 分钟车程。

规划建设两条通道

深珠通道——高铁城际双铁路。深珠通道是连接深圳与珠海的一条跨海大桥，规划该通道承担高速铁路和城际铁路两种功能（分别命名为深珠城际、深珠高铁），采用西桥东隧方式铺设。计划显示力争“十四五”末期启动深珠城际建设工作。

莲花山过江通道——双向 8 车道。莲花山跨江公路通道，又称

“莲花山过江通道”，为广东省高速公路网组成部分。该通道的建设对加强广州番禺、佛山与东莞西北部、惠州北部地区之间的交通联系，加速大湾区互通互联、联动发展将发挥重要作用。

（来源：深圳晚报）

◆ 大湾区综合立体交通网络越织越密

大湾区基础设施正加速互联互通，跨江跨海通道“成团出道”，“轨道上的大湾区”建设加速推进，综合立体交通网络正越织越密，让大湾区“1小时生活圈”照进现实。受益于内部城市间的紧密联系与产业协同，总面积5.6万平方公里的粤港澳大湾区正加快朝世界级城市群目标发展。

“硬联通”打通交通动脉

已通车的港珠澳大桥、广深港高铁，与在建的深中通道、深江铁路通道等，架起大湾区横向“黄金走廊”；通车多年的广深高速公路、广珠城际轨道，与在建的中山西部外环高速公路等构成纵向骨架。目前，大湾区核心区高速公路密度达到每百平方公里8.7公里，媲美纽约、东京等世界主要湾区。

铁路城轨也在加快建设、无缝对接。“十三五”期间，粤港澳大湾区城际铁路建设全面铺开，穗莞深城际新塘至深圳机场段、莞惠城际、广清城际广州北至清远段等建成通车，城际铁路里程达476公里。

《广东省综合立体交通网规划纲要》进一步提出，构建以广佛、深港、珠澳三大发展极为核心，以广深港、广珠澳、跨珠江口三大主轴为集聚的城际铁路网，打造“轨道上的大湾区”。

协同打开产业空间

在深中通道的第一出口马鞍岛，将率先承接深圳前海的产业、人口、资本等外溢红利，吸引优质总部企业和研发机构落户，建设成为高端科技创新资源集聚区。

以广佛同城为例，近年来两地大力共建先进装备制造、汽车、新一代信息技术、生物医药与健康 4 个万亿级产业集群，凸显了“广州服务+佛山制造”的协同效应。在先进装备制造领域，广州在智能制造、检验检测等领域的优势，与佛山领衔打造珠江西岸先进装备制造产业带的优势实现互补，促进了产业链延伸与跨界融合。在汽车领域，广佛则重点发挥广汽集团、一汽大众（佛山）等龙头企业引领作用，在整车及零部件产业链开展合作，重点培育出了小鹏汽车等造车新势力，促进了汽车产业创新能力的提升。广佛地区先进装备制造和汽车 2 个产业总规模已超过 2 万亿元。重大产业的集群优势为两地经济的发展带来了强劲的动能，广佛地区生产总值从 2015 年的 2.6 万亿元增长至 2021 年的超 4 万亿元，在全国发展全局中的地位进一步强化。

跨海跨江通道群“成团出道”

黄茅海跨海通道作为粤港澳大湾区新的跨海工程，是港珠澳大桥的西延线，其建设对优化区域高速公路网络，改变粤西沿海地区与湾区核心区域通道单一的现状，实现大湾区经济发展向粤西和沿海地区辐射具有重要意义。项目预计 2024 年建成通车，建成后，将与港珠澳大桥、深中通道、南沙大桥、虎门大桥，共同组成大湾区跨海跨江通道群，助力大湾区早日形成世界级交通枢纽。

未来市市通高铁

近年来，随着高铁新线的陆续加入，广东高铁网不断织密，粤东粤西粤北与大湾区的时空距离大幅度压缩，随之带来的跨区域“同城效应”在深刻改变着人们的生活方式和区域发展格局。广东实现市市通高铁后，全省 21 市全部可以在 3 小时左右通达。

高铁为沿线经济提速，拉动旅游热、投资热，沿线居民通过高铁出勤已成为日常。未来，随着广湛、广汕汕、深江、深汕等高速铁路建成通车，广东有望在全国率先实现“市市通时速 350 高铁”，接入国家“八纵八横”高速铁路网，进一步发挥粤港澳大湾区的辐射作用，带动周边地区高质量发展。

（来源：南方日报）

◆ 广州：东部枢纽联动穗莞深连结粤东华东

广州东部枢纽，包括国家增城开发区、广州东部公铁联运枢纽、广州东部交通枢纽中心等多个重大平台，涵盖核心区、延展区、启动区等部分，与东莞水乡片区隔江相望。东部枢纽成为广州寄予厚望的战略空间载体。

在广州和深圳两大都市圈之间，东部枢纽的“中间机会”优势明显——联动穗莞深、连结粤东华东，将广州东部的交通要素转变为发展要素，实现广州东部地区从交通枢纽到发展枢纽的转化，打造广州新的动力源和增长极。

充分发挥东部枢纽作为广州与深圳、东莞、惠州合作互联的空间载体作用，打造直连湾区的交通新枢纽。聚焦新塘站、增城站，以城

市更新储改结合挖掘空间潜力，推动周边区域客运枢纽集群整合。

从产业协作上看，广州东部枢纽位于广深港和广珠澳两大科技创新走廊交汇点，增城开发区、广州开发区的制造业集聚规模可观，有着强烈的要素虹吸需求。依托科技创新走廊，东部枢纽有望进一步打破广深两大都市圈的要素流动藩篱，推动区域产业集聚发展，带动大湾区整体实力提升。

从基础设施上看，广州东部枢纽的交通网络日趋完善。穗深城际铁路串联了珠江东岸 GDP 总和超 7 万亿的城市组团，构建起粤港澳大湾区 1 小时经济生活圈。新塘南站、地铁 13 号线首期相继建成通车，广汕铁路、新白广城际等重大项目有望今年建成通车。东部枢纽有望打通快速连接长三角，直抵京津冀的战略通道。变交通优势为发展胜势，促进交通、产业和城市融合发展是其中的核心要义。

（来源：南方日报）

◆ 深圳：织密立体交通网“支撑”高质量发展

2023 年以来，深圳市道路基础设施建设进展不断，以春风隧道、妈湾跨海通道为代表的深圳“交通强国”示范工程，正在先行探索城市立体交通体系建设的前沿实践，成为我国交通新基建发展的标志性工程。

近年来，深圳轨道交通发展不断刷新纪录，保持平均每年 200 公里以上的建设速度。深圳地下的“城市动脉”仍持续保持高速发展势头，在 2023 年，深铁集团共承担 17 条总长 430.5 公里“三铁”项目

(城市轨道交通、城际铁路、国家铁路)、3个综合交通枢纽、4个共建综合管廊工程的建设任务，所有在建项目均有序推进中。

深圳立体交通网不断织密，为城市高质量发展提供有力的“硬件支撑”。深圳交通基础设施建设正全力推进“三个一批”计划：高质量建成一批，力争完成滨海大道（总部基地段）交通综合改造、布坂联络道、葵涌环城西路、盐港东立交等项目；尽全力开工一批，开工建设机场东枢纽、彩梅立交、鹏坝通道、盐坝高速市政化改造工程一期等项目；大力度推进一批，推进妈湾跨海通道、深江铁路、深大城际、深惠城际、东部滨海旅游观光公路等项目建设，加快构建综合立体交通网络，促进区域交通协同一体化，推动交通与产业深度融合。

深圳充分发挥交通对经济发展的先导性、战略性和服务性作用，强化20大先进制造业园区配套交通设施建设，完善多层次道路网络功能、强化轨道交通服务，全面提升先进制造业园区综合交通服务水平，支撑园区高质量发展和产业要素高效流通。深圳市交通部门规划建设“八横十三纵”高快速路网体系，促进产业要素便捷流通。努力实现各园区“15分钟上高快速路、20分钟抵达对外物流枢纽、具备轨道交通站点服务”的发展目标，为“20+8”产业集群和园区发展提供坚实交通支撑和保障。

(来源：深圳特区报)

◆ 珠海：综合立体交通体系骨架渐成

珠海交通基础设施正加速升级，以“千帆一道带风轻”的姿态，向“奋楫逐浪天地宽”的新格局迈进。如今综合立体交通体系骨架渐

成。即将形成的“3060 通勤圈”和“12312 交通时空圈”将为珠海打造大湾区畅通国内国际双循环的门户枢纽城市、珠江口西岸综合交通新枢纽，促进澳门经济适度多元发展和横琴粤澳深度合作区发展提供坚实保障。

打造珠江口西岸轨道交通中心

参与“轨道上的大湾区”建设，珠海未曾停下挺身向前的步伐。2020 年 8 月，珠机城际一期开通运营，广珠城轨借此向西延伸，串联横琴这片发展热土。伴随珠机城际二期建设如火如荼开展，2023 年全线将具备运营条件。跨越山海，穿城而过，香洲城区至珠海金湾机场，将形成“香洲—横琴—机场”的城际铁路大通道。在市域轨道环线方面，珠斗城际已形成线站位方案研究初稿，广佛江珠城际珠海中心站至珠海机场段开启前期研究工作已箭在弦上。

设计时速 350 公里的高铁网串联起国内大中城市，珠海也即将“加入群聊”。加快珠海至肇庆高铁等项目规划建设，打造珠江口西岸轨道交通中心成为珠海冲刺的目标。珠海至肇庆高铁先行开工段已蹄疾步稳展开施工。市轨道交通局的公开信息显示，2022 年上半年，该项目隧道工程已开工，桥梁桩基已经打下，其中珠海至江门段的建设，争取 2022 年三季度全面铺开。珠海至肇庆高铁自珠海鹤洲，经江门、佛山抵达肇庆，设计时速 350 公里，是珠江口西岸衔接贵广铁路的便捷通道。而另一条设计时速 350 公里的高铁——广州至珠海（澳门）高铁将与之交会于珠海中心站（鹤洲）。该站与横琴口岸间长约 23 公里的高铁线路，正深化线位方案研究。

“内外兼修”优化交通网络和枢纽节点

《粤港澳大湾区发展规划纲要》明确提出，加强基础设施建设，畅通对外联系通道，提升内部联通水平，推动形成布局合理、功能完善、衔接顺畅、运作高效的基础设施网络。广东省第十三次党代会报告提出，广东要着力打造环珠江口 100 公里“黄金内湾”，带动广州、深圳、珠江口西岸三大都市圈协同发展、聚势腾飞。奋力建设珠江口西岸核心城市的珠海，正抢抓新一轮发展机遇。

2020 年，洪鹤大桥、金琴快线等一批项目通车，珠海隧道等项目相继动工；2021 年，鹤港高速一期通车；2022 年香海大桥及其支线将通车，鹤港高速二期、兴业快线北段即将贯通；2023 年，金海大桥具备通车条件；2024 年，黄茅海跨海通道、珠海隧道、对接深中通道的金琴快线北延段计划通车。九洲大道、珠海大道西段快速化升级改造等项目也即将开工，构建直通深中通道和港珠澳大桥的战略走廊……湾区西岸的珠海“内外兼修”，紧扣内联外拓路网基础设施建设，全力织密“八横十一纵”高快速骨干路网，综合立体交通体系骨架渐成。珠海正在构建支撑产业高效联动、城市定位稳步提升、城市空间有序拓展、民生诉求全面保障的多层次、一体化综合交通系统，与粤港澳大湾区各城市高效衔接的格局已跃然而现。市第九次党代会报告提出，全面深化珠中江阳合作，推进珠海—江门大型产业集聚区和大湾区（珠西）高端产业发展集聚区等重大产业平台建设。加快珠江口东西两岸融合互动发展，谋划推进伶仃洋（深珠）通道建设，构建区域经济发展新轴带。黄茅海跨海通道等一系列交通基础设施无疑

在产业集聚中发挥着引擎作用。

从推动珠澳港交通体系深度衔接，开创珠澳港合作新局面，加快提高综合交通辐射能力，服务珠海产业能级量级提升等方面提出了 110 项工作任务，并将高速公路、重要市政道路等在内的 5 类 85 个项目作为 2022-2024 年重点推进项目，其中续建项目总投资 1096 亿元，新开工项目 49 个，总投资 1951 亿元。珠海持续优化交通网络和枢纽节点的决心彰明较著。

（来源：珠海特区报）

◆ 东莞：交通建设提升湾区重要节点城市地位

东莞市着力完善基础设施网络、提升综合交通品质、增强管理服务能力，着眼于加快交通强市建设，充分利用国家、省重大战略机遇，主动谋划，积极打造区域交通枢纽，充分释放交通区位优势，深度融入大湾区以及深圳、广州都市圈，巩固提升大湾区重要节点城市地位。

道路网络持续完善、轨道网络加快形成、东莞港跻身“亿吨俱乐部”……东莞品质交通千日攻坚行动纵深推进，2020 年至今实际完成投资 547.53 亿元，完成道路建设 256.86 公里、轨道建设 37.3 公里。全市轨道通车总里程 290.3 公里、道路总里程 7952 公里，广深港高铁、虎门大桥等全国性重要路桥、轨道都在这里经过，东莞已逐步发展成为连接广深、贯通大湾区的交通大都市。

“左右逢源”的东莞，位于广深两大一线城市之间、距离香港不远，具有得天独厚的地理位置。作为经济社会发展的“先行官”，十

年来，东莞交通勇当“开路先锋”。广袤大地上，交通网络日益密集，各种交通运输方式协调推进。

道路网络持续完善。重要通道建设提速，博深高速、广深沿江高速、从莞高速、莞番高速一期二期、南沙大桥、深圳外环高速主线等顺利通车，搭建起东莞与大湾区主要城市互联互通的骨架。S120、环莞快速路、东莞南站周边配套道路、滨海湾大桥、港湾大桥等重点工程，支撑着东莞“三心三副多节点”的城市功能格局不断优化。

轨道交通加快成网。2016年，东莞正式步入轨道时代，积极参与“轨道上的大湾区”建设，随着轨道交通2号线、莞惠城际、穗深城际、赣深客专东莞段正式通车，区域辐射力持续提升。重点轨道站点TOD开发加快推动，虎门高铁站TOD核心区综合开发项目施工现场一派繁忙景象，东莞人在这里向全国出发。

东莞港跃升“亿吨俱乐部”。强港口、兴产业、育新城，东莞抓住广东自贸试验区带来的商机和外溢效益充分发挥港口辐射带动作用，发挥紧靠货源腹地的优势，加快港口航道建设。东莞港成为广东省继广州港、深圳港、湛江港之后，第四个跨入全国亿吨大港行列的港口。

莞番高速三期全面建设，将实现与市内四大高速高效转换；轨道交通1号线稳步推进，进一步融入大湾区轨道交通网络；莞深、常虎高速公路改扩建加紧实施，狮子洋通道加快建设，莲花山通道稳步推进……东莞紧跟国家、省市重大基础设施发展规划编制，有针对性抓紧谋划推进一批重大基础设施项目，跑出建设“加速度”。

数读

●东莞市道路总里程 7952.335 公里，其中，公路里程 5266.217 公里、城市道路里程 2686.118 公里，全市道路网密度约为 323.27 公里/百平方公里。

●2020 年，东莞市启动品质交通千日攻坚行动，至今推动完成投资 547.53 亿元，完成道路建设 256.86 公里、轨道建设 37.3 公里，交通设施互联互通水平进一步提升。

●“十四五”期间，东莞谋划交通类项目共 166 个，项目总投资约 4516 亿元，计划完成投资约 2883 亿元，其间市财政计划完成投资约 964 亿元。

（来源：南方日报）

◆ 中山：十年投资千亿推进交通建设

中山正以深中通道通车为节点，推进珠江口东西两岸高速公路、轨道交通、水上交通、公共交通谋划对接，建立高效便捷、衔接顺畅、分工协助的基础设施体系，争取在“十四五”期末总体建成东承西接、南联北融、内通外联的珠江西岸综合交通枢纽。

据介绍，近 10 年，中山全市共完成交通固定资产投资 1047.2 亿元，中山市连续两年半，公路水路固定资产投资位居全省第二，2022 年上半年完成投资 130 亿元，占全省交通设施投资比重超过 1/7。

数据统计显示，中山市高速公路的通车里程，从 2011 年 117.4 公里，增长到目前的 189.3 公里，“高速外环”正快速成型。同时，

中山加快完善“三环十二快”的高快速路网，G105 国道、黄圃快线、三角快线等 19 个交通项目已实现通车。此外，2015 年至 2016 年，中山全面完成群众出行“最后一公里”畅通工程，两年共完成 1444 条 608 公里农村公路建设，成为中山公路建设史上项目数量最多、里程最长、惠及面最广的创举。

据了解，目前粤港澳大湾区铁路运营里程近 2500 公里，城轨已经成为了广州、中山、江门、珠海市民首选跨城通勤交通方式之一，“轨道上的大湾区”正逐渐成形。

中山正联合深圳、江门等沿线城市积极推进深江铁路，争取今年实现全线开工建设；联合广州加快推动南中珠城际，争取西线（南沙至中山段）今年年底落地；加快广中珠澳高铁前期工作，争取 2023 年开工建设；研究布局城市轨道交通线网，并谋划与广州、佛山等城市轨道交通线网互联互通，推动中山与周边城市同城化发展。

在 2024 年深中通道通车前，中山市将形成“四纵五横”高速公路网结构和“三环十二快”高快速路网。高速公路在中山市境内规划设置出入口 55 个，未来各镇街均可实现高速出入口 5 公里全覆盖，15 分钟到达邻近高速出入口。通过已建成的高快速路网，各镇街也可实现 30 分钟到达深中通道（中山出入口）的目标。中山将通过深中通道这条“黄金通道”进入“深中半小时、湾区一小时”通行圈，大大地促进产业、科技、人才等资源要素便捷流通、汇聚，把区位优势转化为发展胜势，实现经济社会更高水平的发展。

（来源：中国新闻网）

◆ 专家对环珠江口交通建设的建议

深中通道作为国家重大工程、粤港澳大湾区的关键交通枢纽，是打通环珠江口 100 公里黄金内湾的主动脉，将促进粤港澳大湾区城市群在人文、物流、经济、文化等领域的快速发展及互联互通。建成通车后，中山将能更好地对接深圳、香港的产业、技术、人才、资本等各种创新资源要素，有利于数字科技赋能装备制造产业升级，为“双碳”新经济产业提供广阔的平台。

（张传卫，全国人大代表，明阳集团党委书记、董事长）

在积极建设粤港澳大湾区的过程中，广东可发挥土地空间优势，主动作为，在基础设施建设和交通互联互通方面积极对接港澳。在硬联通方面，广东应实现与港澳海、陆、空的互联互通，包括三地机场群的建设。在软联系方面，三地还要共同探讨制度、法律法规、标准等方面的对接。现在主要是过江通道的问题，珠江东西岸，特别是深圳到澳门、深圳到珠海仍然要绕一下，未来随着虎门二桥、深中通道、莲花大桥、深茂铁路等的建设，三地之间的交通将更便利。尤其要加快珠江口的建设，这样加上城际轨道交通、高速公路网的连通，才能形成粤港澳大湾区一小时生活圈。

（熊晓冬，全国人大代表）

建议抓紧出台大湾区珠江口一体化高质量发展试点的政策方案和总体规划，支持广州、深圳等城市相关平台积极参与大湾区珠江口一体化高质量发展试点，推动该试点与横琴、前海、南沙三大平台的互学互鉴、协同发展，打造珠江口 100 公里“黄金内湾”。

（李键，省人大代表、民革省委会秘书长、民革广州市委会副主委）

大量通江过道的建成，将对珠江口东西两岸的不同城市的交通基建和发展规划产生深远的影响，城市群基建发展将产生协同效应。珠江东西两岸将会有多座桥梁和隧道贯通起来，从基建角度为粤港澳大湾区的整体格局的形成打下坚实的基础。大湾区基建打通之后，将迸发出庞大的经济活力和市场商机，从而反过来影响湾区时代珠三角城市的产业规划和城市规划。相关城市在城际交通基建和发展规划上的协同上作出更多的努力，例如东莞在制定城市产业和交通规划的时候将考虑佛山、深圳、中山等城市与其对接的程度和产业合作等因素，这将形成区际融合背景下的产业规划、交通规划和土地规划，这在我国区域经济发展过程中也是属于首创。在湾区的新基建、新交通的规划下，佛山市民已经可以通过乘坐地铁进入深圳，这实际上已经是打破了地铁属于本市市区大规模交通工具的传统定义，换言之，湾区的新交通和新规划已经在全球范围内对“地铁”的含义进行了重新定义，赋予新的内涵，这是粤港澳大湾区对经济全球化和区域一体化进程所作出的贡献。

（林江，中山大学教授）

交通是珠江口一体化发展的基础。目前，珠江东西两岸已经有虎门大桥、深中通道等重要交通通道建成或在建。未来，还可以加强轨道交通建设，打造1小时的都市圈，推动环珠江口100公里“黄金内湾”建设。交通基础设施使珠江口东西两岸之间的产业联系更紧密，“黄金内湾”的打造也要注意产业的差异化发展。

（陈耀，中国区域经济学会副会长兼秘书长）

【问题】

◆ 政协委员反映在共建环珠江口交通建设方面存在的问题

面对快速增长的融通需求，环珠江口的交通短板日益凸显，已有的规划方案也面临着协调落实难度大、落地进展缓慢等问题，极大的制约了环珠江口两岸（广州、深圳、珠海、东莞、中山）社会经济的融合发展，主要体现在以下几个方面：

一是珠江口跨江通道交通负荷普遍较高，交通设施供需矛盾长期未能有效解决。

二是珠江口缺少市级层面的交通专项规划，各类规划项目难以较好的统筹协调。

三是缺少珠江口的交通一体化建设发展工作机制，造成跨市交通衔接工作推进缓慢。

四是缺少临江交通走廊将环珠江口东西两岸优质资源串珠成链。

五是既有珠江口规划项目侧重于高等级交通，难以形成多层次融合的交通体系以支撑“黄金内湾”的发展。

六是珠江口沿岸未能较好的依托交通走廊形成区域协同发展的产业集群与示范区。

◆ 跨区域交通一体化协调发展水平亟待提升

一、地方政府突破行政边界合作动力不足

跨区域重大基础设施的节点选址、廊道线位，建设运维资金与运

营模式等与各地方利益直接关联，即使是实力相当、产业趋同的毗邻城市，也很难抛开自身利益最大化导向达成共识。

二、市场在资源配置中发挥的作用有待提升

现有的跨区域交通一体化重大建设决策协调机制，无论从组织性质、牵头主体、参与主体还是决策方式来看，多采用政府间松散协议的方式，以政府行政领导协调作为机制核心驱动力。特别是铁路、民航、港口等综合运输领域，对地方和企业损益缺乏充分论证的情况下，依靠行政力量强推“资源整合”思想依然存在，市场不能在资源配置中发挥应有作用。

三、公众参与的深度有限

区域及城市层面的交通规划、建设和各项重大决策多由政府主导，公众参与深度不足。虽然《中华人民共和国城乡规划法》等相关法律对于“公示”也有明确的要求，但由于公示资料时间短、途径有限、不易获取、存在技术门槛等原因，利益相关者难以实质性参与，知情权、话语权难有保障，真实的利益诉求得不到自下而上的有效传导。

其次，各环节缺乏全链条统筹。由于责任主体、事权相互独立，规划、建设、管理、运营到服务等各环节由于相互参与深度不够，极易造成各环节衔接不畅、建设成果与规划意图相悖等问题。

第三，区域统筹考虑不足，往往导致一定规模的利益相关者的诉求被忽视。重大基础设施的区域辐射能力、共享水平与其应有定位存在差距，对于区域经济、产业升级，以及科教文娱等公共服务均等化的带动能力有限，不利于区域的统筹发展。

（来源：城市交通）

◆ 珠江口道路过江通道存在问题

一、珠江口道路过江客货交通需求为 22.4 万 pcu/d，目前建成通车的 4 条道路过江通道通行能力不足 30 万 pcu/d，大部分过江通道饱和度高，节假日、高峰期拥堵严重，过江通道供小于求，是两岸发展不均衡、西岸发展不充分的重要制约因素，是湾区综合交通体系最大短板。

二、广州与东岸城市交互的过江需求主要来自番禺、海珠、南沙，但其中番禺、海珠与东岸的过江需求没有直连过江通道承担，需向北绕行黄埔、向南绕行南沙，过江通道布局与需求存在错位，引起大量绕行需求，出行距离增加 20km 以上，出行时耗增加 15~20min。

三、由于两岸城市及地方诉求不同、通道规划控制不对等、征拆难度大等原因，多条规划通道反复协调，推进缓慢。

（来源：交通与港航）

【经验】

◆ 推动区域交通一体化建设发展的国内经验

➤ 京津冀交通一体化，从蓝图到现实

积极落实京津冀协同发展战略，把握交通基础设施发展、服务水平提升和协同发展机制完善的关键机遇，着力打造与世界级城市群相适应的综合交通网络，推进京津冀交通一体化发展从“蓝图”迈向“现实”，实现京津冀交通领域率先突破，京津冀核心区 1 小时交通圈、

相邻城市间 1.5 小时交通圈基本形成。

一、基础设施互联互通加速三地资源流通

“轨道上的京津冀”初步建成。以北京、天津为核心枢纽，贯通连接河北各地市的全国性铁路网已基本形成，有力支撑“轨道上的京津冀”多层级铁路网络衔接、融合。高速公路路网结构得到优化。以北京为核心的京津冀“单中心、放射状”路网结构得到有效优化。随着一条条高速的通车，对于完善京津冀道路路网结构，改善居民出行条件，带动相关旅游、产业发展以及区域经济增长的作用十分显著。

京津冀区域交通基础设施的建设有效推动了三地间人流、物流、信息流等要素加速流通和周转，提升了社会资源的配置效率，促进了区域产业结构调整优化。据统计，八年间，京津冀 GDP 总量增加了 44.9%，北京市第三产业占比由 78% 提升到了 82%。同时，基础设施建设的加快极大支撑了北京非首都功能的疏解，城市副中心配套设施逐步完善，行政办公区第二批搬迁稳步推进，超 1.6 万家企业入驻运河商务区。

二、探索多种运输方式便利三地群众出行

随着京津冀三地经济不断发展，人员往来越来越紧密，对出行的需求不断增加。针对环京地区通勤人员进出京交通不便、出行时间长等难题，2022 年 7 月，率先开通北三县至国贸的定制快巴，并持续对北三县进京快巴线路进行动态优化，燕郊至国贸通勤时间由 2 小时缩短至 1 小时以内。北京 38 条公交线路实现跨省常态化运营，服务河北省廊坊市、保定市、张家口市、承德市的 17 个县市及地区，日均客运量约 27 万人次，有力支撑了环京地区居民日常和通勤出行。

三省市不断扩大互联互通城市数量，推广交通一卡通移动支付便民应用，居民出行更加便捷。推进城市交通一卡通全国互联互通，实现与全国 357 个城市公共交通乘车刷卡互通，一卡走遍京津冀乃至全国的出行模式基本形成。

三、机制体制创新加速三地协同发展

通过改革创新不断健全和完善协同发展机制，加速实现“规划同图、建设同步、运输一体、管理协同”，有效保障交通一体化的高质量发展。从 2015 年开始，北京市交通委与津冀的交通主管部门联合成立了京津冀三省市区域交通一体化统筹协调小组，下设专项推进组，专门负责协调推进跨区域规划、建设、运输、法规、信息化等有关具体工作。三地交通主管部门每年还会定期召开区域交通一体化统筹协调小组联席会议，对接研究重点项目推进情况，并结合项目推进中遇到的困难和问题不断完善对接协调机制。2021 年京津冀三省市区域交通一体化统筹协调小组第 6 次联席会议上新增了京津冀市区（县）对接协同工作机制，就推进跨省道路运输便利化和信息共享等达成了新共识；在 2022 年的第 7 次联席会议上新增“推进区域交通一体化联合工作专班”机制，有针对性地对区域重点基础设施推进过程中遇到的问题开展集中调度、协调，充分发挥属地政府职能。

（来源：北京市交通委员会）

➤ 长三角交通一体化按下“快进键”

《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》明确提出，提升长三角基础设施互联互通水平，到 2025 年，基础设施互联互通基本实现。

全面提升区域内交通通达能力，服务地方经济社会发展

加快省际高速公路建设，是长三角交通一体化的重中之重。为提升省际公路通达能力，安徽着力实施省际公路畅通工程，开展高速公路网规划修编。围绕 2025 年全省高速公路密度达到 4.85 公里/百平方公里目标任务，全力推进高速公路建设，计划“十四五”期间全省新增高速公路 1900 公里以上，完成扩容改造 490 公里以上。立足于完善全省高速公路网络，服务地方经济社会发展，谋划了一批东连沪苏浙、西接中西部的省际高速公路通道，强化省际交通互联互通。

科学确定省际项目时空节点，确保规划“一张图”

当前长三角交通条件显著提升，但区域发展不平衡不充分的问题仍比较突出，省际公路仍是薄弱环节。由于各地规划建设不同步等原因，仍然有些路断而不通，有些路通而不畅。为提升省际公路通达能力，今年安徽对联通苏浙地区的省际公路建设需求进行全面梳理，形成清单上报长三角区域合作办公室。加快与苏浙地区相连的普通国省干线公路建设，提升“瓶颈”路段通行能力。

“在规划、项目前期、项目建设各个阶段，做好与沪苏浙的沟通协调工作，协调推进一市三省互联互通。”安徽省交通运输厅负责人表示，目前安徽已经建立省际高速公路项目协调事项清单，明确专人对接并通过省长三角办反馈至苏浙两省，两省均及时反馈；建立项目对口协调机制，明确了高速公路、水运项目前期工作阶段、建设阶段的具体联系人，强化与苏浙两省交通运输厅的沟通协调。

安徽正谋划出台《安徽省贯彻落实长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划实施方案》。在规划编制过程中，广泛征求邻省意见，积极沟通协调，科学确定省际项目空间节点和建设时序，确保

规划“一张图”、建设“一盘棋”。

互联互通，聚合发展动能

加快建设现代综合交通运输体系是长三角区域一体化发展的内在要求，也是长三角区域经济高质量发展的必由之路。

近年来，沪苏浙皖一市三省共同强化长三角综合交通高质量一体化发展，共同深化长三角综合交通规划有机衔接，共同加快长三角综合交通基础设施互联互通，共同促进长三角综合交通科技创新示范引领，共同推进长三角综合交通生态环境保护治理，共同推动长三角综合交通管理服务高效协同，各项工作取得了积极进展，为加速长三角区域一体化发展进程提供了重要支撑。

2020年度长三角地区主要领导座谈会提出，要共同加强现代化基础设施建设。其中明确，要协同推进交通基础设施互联互通。进一步推进长三角地区交通基础设施互联互通、运输服务一体衔接、区域环保联防联控、交通政策和管理协调创新，加快建设高质量一体化的现代综合交通运输体系，推进长三角更高质量一体化发展。

高速公路、省际公路仍是薄弱环节。长期以来，由于跨区域缺乏统一编制主体，各地发展需求有所不同，省际之间沟通机制不够顺畅，导致部分省际通道建设标准不统一、建设时序不一致、监督管理不协调。一市三省有关部门进一步加强沟通协调，科学确定有关公路项目空间节点和建设时序，解决“断头路”“瓶颈路”问题，不断放大沿线地区人口红利与资源优势，加速释放通道经济和枢纽经济效应，为长三角更高质量一体化发展增添更多动力。

（来源：安徽日报）

➤ 成渝地区双城经济圈交通一体化“成绩单”

2020年，中央提出推动成渝地区双城经济圈建设，要求“交通先行”。当年，“成渝地区双城经济圈交通一体化发展”被交通运输部批复为川渝交通强国建设试点任务之一，两地试点推进规划、网络、枢纽、服务、管理“五个一体化”。

在“一体化”发展推动下，从规划到招商，再到建设，两省市协同联动的交通建设项目越来越多。快速落地与顶层设计有关。川渝两省市建立健全常态化联系机制，多次召开交通合作联席会议，联合印发《成渝地区双城经济圈交通一体化发展三年行动方案（2020—2022年）》，签署普通公路、内河水运、运输服务、智慧交通、执法管理、万达开交通融合发展合作备忘录及“四好农村路”示范区建设框架协议，形成川渝交通“1+8”合作框架。

2021年，四川省对高速公路网规划进行调整，新版规划（2022—2035年）将川渝间高速公路通道从25条增加至36条，实现了两省市毗邻地区所有县份全覆盖。“这是基于双城经济圈建设对发达快速网的极大需求。”四川省交通运输厅相关负责人介绍，对标全省“一轴两翼三带”区域经济布局需要，在既有路网布局基础上，按照“强化主轴、密实两翼、畅通三带、联动三州”的思路进行布局，不仅强化了成都直连重庆的大通道，更进一步加强了四川纳入双城经济圈的15个市和重庆的互联互通。

这三年，国家层面出台了“双城经济圈”的系列规划，两省市协同编制综合立体交通网规划，在路网布局规划、“十四五”规划编制

和实施过程中充分对接，形成了不同阶段的多层次综合交通规划体系，实现了规划布局、建设时序、技术标准的有机衔接。目前规划川渝省际通道总数达到 118 条（新增 36 条，新增数量超过 30%），其中铁路 13 条（新增 1 条）、高速公路 36 条（新增 11 条）、普通国省道 65 条（新增 24 条）、水运 4 条。

目前，川渝建成及在建高速公路通道达 18 条，较 2019 年增加 4 条。四川省交通运输厅相关负责人介绍，此前为适应国家公路网规划调整，四川省对普通省道网布局进行了完善，新增约 1 万公里普通省道，这些省道此前为县道或乡道，建设标准较低，需要进一步提档升级。这三年，四川省加快实施都市圈城际快速公路及川渝省际普通国省道项目，着力打通瓶颈路，加快实现互联互通。2022 年 9 月，成都联合重庆以城市群名义申报，成为全国首批 9 个综合货运枢纽补链强链城市（群）之一，“双核”将携手构建“4+3+N”综合货运枢纽体系。

（来源：四川日报）

◆ 推动区域交通一体化建设发展的国外经验

➤ 日本：以“非规划”方式推动区域交通一体化发展

自 1960 年起，由日本国土交通省牵头，每五年开展一次针对都市圈的交通普查工作，辅助跨区域交通一体化服务的改善。其都市圈活动空间范围的划定并非严格的行政边界，而是由轨道交通的时间圈层决定：以东京车站、名古屋车站、大阪站为起点出发，轨道交通

1.5~2h 出行所到达的车站构成的封闭空间区域；来东京区部、名古屋市、大阪市上班上学的人数总量超过 500 人，或者占当地通勤通学人数的比例超过 3%的市区町村。日本每五年组织一次的都市圈交通普查，其中，都市圈年报要与各城市交通发展年报形成呼应，深化跨区域规划、建设、运营以及客货流交往数据的跨区域公开与共享。

➤ 美国：成立区域规划管理机构或建立协调机制

为促进城际交通联系或实现区域内交通资源共享，成立了区域规划管理机构，制定区域交通规划，成立统一的管理机构，加强交通监管等。

纽约和新泽西州于 1921 年共同成立了纽约—新泽西港务局，目前该局仍然控制着纽约、新泽西州内多数交通运输设施，包括机场、桥梁、隧道和海港设施等。旧金山湾区于 1970 年成立（湾区）都市交通委员会，专门负责整个旧金山湾区交通的规划、融资和协调。

【线索选登】

一、推动非国有博物馆蓬勃健康发展

事由：

广东是博物馆大省。广东省文化和旅游厅发布的《广东省 2022 年度博物馆事业发展报告》显示，截至 2022 年末，全省博物馆达 377 家，比上年增加 10 家；其中，国有博物馆 252 家，占全省博物馆总量的 66.8%；非国有博物馆（别称“民间博物馆”）125 家，占 33.2%，

非国有博物馆中无国家一级博物馆，有国家二级、三级博物馆共 7 家；主要集中分布于深圳（42 家）、佛山（17 家）、广州（15 家）和东莞（10 家），4 市非国有博物馆数量占全省非国有博物馆数量的 67.2%，清远、揭阳 2 市暂无非国有博物馆。2022 年，全省 125 家非国有博物馆接待观众 338.95 万人次，占全省博物馆观众总数的 9.9%，其中，接待未成年观众 95.78 万人次，境外观众 5.69 万人次。按照博物馆题材类型划分，全省 125 家非国有博物馆中，有历史文化类博物馆 53 家，占 42.4%；艺术类博物馆 22 家，占 17.6%；综合地志类博物馆 6 家，占 4.8%；自然科学类博物馆 4 家，占 3.2%；革命纪念类博物馆 2 家，占 1.6%；其他类型博物馆共计 38 家，占 30.4%。

由于非国有博物馆在运营过程中，需要大量资金维持，除了各级政府补贴和企业补贴，目前主要大部分只能依靠提供展览有偿服务的方式进行自我造血。有的民间博物馆目前还尝试着做一些文创产品开发和策划，与地产、传媒、汽车行业进行跨界合作办展，让文化为产业赋能，维持正常运转。有的民间博物馆重视挖掘间接隐藏效益，借发挥博物馆满足人们精神需求的“不可估量”价值，间接为整体效益服务。

问题点：

1.省内各地市的非国有博物馆发展不平衡不充分的问题，博物馆公共文化服务均等化水平还有待进一步提升；

2.非国有博物馆中自然科学领域博物馆建设较为薄弱，多元化博物馆体系有待进一步健全；

3.非国有博物馆如何通过“博物馆+”增强自我造血功能。

二、缓解“用工荒”“就业难”矛盾

事由：

随着经济和社会秩序加快恢复，制造业、服务业等领域加足马力复工复产，用工需求也大大增加，企业用工成本上升、季节性用工短缺问题集中爆发，导致实体产业“用工荒”问题格外突出。另一方面，新的社会发展形势使务工者的就业意向产生变化，外出打工不再是养家致富、自我实现的唯一途径，“归雁”返乡风潮渐起。

广东统计局发布数据显示，2022年，广东省16-59岁劳动年龄人口较上年减少87.9万人。劳动力资源更加紧张背景下，以制造业为代表的实体产业缺工现象屡次被“点名”。

人社部、工信部发布的《制造业人才发展规划指南》显示，中国制造业10大重点领域在2025年人才缺口将接近3000万人，缺口率高达48%。

广东省人力资源和社会保障厅在2021年发布《粤港澳大湾区（内地）急需紧缺人才目录》显示粤港澳大湾区内地9市制造业人才缺口近20万人。

广东省人力资源和社会保障厅2022年的数据显示，广东每年培养大约80万名技能人才，但每年技能人才需求量约达120万人，每年技能人才缺口仍有将近40万人。

广东一家从事烤具制造的企业负责人表示，公司出现了约1000

名的用工缺口，主要是一线生产工人。另一家制造企业的行政经理表示，近年来，一些互联网企业吸引了大量年轻人就业，而传统制造业的年轻劳动力却在减少，目前企业一线工人的年龄基本上集中在 40 岁到 55 岁。

另一方面，广东最近两年的城镇调查失业率略有增加，2021 年广东省全年城镇调查失业率均值为 4.9%，全国城镇调查失业率为 5.1%；2022 年广东全年城镇调查失业率平均值为 5.3%，全国城镇调查失业率为 5.5%。

劳动力供给和需求存在错位，招工难与就业难并存的结构性就业矛盾成为就业领域的主要矛盾。一方面，企业招工难问题突出，服务员、操作员等一线普工常年短缺，技能人才供给不足；另一方面，产业转型升级加快，企业数字化、智慧化程度不断提升，对人才的要求也越来越高，部分劳动者技能转换需要时间，求职就业难度或将进一步加大。

问题点：

- 1.重视劳动力供需错位，实体产业缺工成“老大难”；
- 2.增加地区软实力，影响“候鸟”去留抉择；
- 3.提高人岗匹配率，保障劳动力市场动态平衡；
- 4.用心“留人”，完善劳动力市场配套制度；
- 5.厚植工匠文化，加强用工和就业观念引导。

【工作动态】

◆ 梅州市政协对系列提案办理落实开展督办调研

5月26日，按照梅州市政协年度协商工作计划安排，市政协副主席曾祥海率队到梅县区松口镇，对《关于推进松口古镇保护利用开发的建议》系列提案的办理落实开展督办调研。

调研组一行来到松口古镇，参观移民纪念广场、火船码头、历史街区等地，实地察看古镇风貌和乡村人居环境，听取相关汇报，了解提案办理进展及落实情况；并召开座谈会，针对当前存在的差距和不足，由提案人和承办提案单位进行协商交流，提出意见建议。

调研组充分肯定各级各有关部门在推进松口古镇保护开发利用方面所做的工作。对下一步工作，调研组建议，要深入学习贯彻党的二十大精神，以及习近平总书记视察广东重要讲话、重要指示精神，认真贯彻落实省、市部署要求，加大文物和文化遗产保护力度，切实将推进松口古镇的保护开发利用工作融入全市发展大局，聚焦建设苏区融湾先行区、实施“百县千镇万村高质量发展工程”、乡村振兴等发展战略，坚持以文塑旅、以旅彰文，打造广东文旅产业融合发展的新标杆。要广纳良策，科学谋划，听取专家和主管部门意见建议，立足原有传统风貌、建筑特色，在保护中活化、在活化中保护，科学专业保护修复历史街区，重拾古街烟火气，让松口古镇在保护发展中焕发新的生机与活力。坚持政府投入和社会资本相结合，加强古镇保护修缮和人居环境整治，力争取得新的突破。

◆ 肇庆市政协提案法制委开展“百千万工程”调研献策活动”

近期，肇庆市政协提案法制委第三委员小组联合民革市委会组成调研组，围绕“促进新型农业经营主体加快发展，大力培育农业龙头企业”主题，深入开展调研献策活动，助力我市“百县千镇万村高质量发展工程”。

调研组深入四会、高要、德庆等地农村基层，了解肇庆市推动现代特色农业产业，支持新型农业经营主体，培育农业龙头企业的发展情况。先后走访调研正利农牧公司、万绿兴公司、振业水产冷冻有限公司、活道姚村家欢米厂、双华食品厂、超盛农产品专业合作社、巢顶山茶业公司等国家级农业经营主体和省、市级重点农业龙头企业，深入种植户基地、育苗大棚、生产车间、展厅、仓库等参观调研，仔细询问企业经营现状、未来发展计划以及存在困难问题等，认真倾听企业诉求。

每到一处，边看边听边交流，农业龙头经营主体、企业家们围绕壮大经营规模，做强做大特色农业产业，更好发挥龙头企业联农带农作用，助力乡村振兴等内容谈设想、摆问题、提建议、话发展，让委员们看到农业一线的真实状况和听到企业主的心里话，进一步增强建言献策的针对性，表示将调研情况充分收集、分析提炼，形成社情民意信息、调研报告等，为市委市政府提供决策参考。

值得一提的是，在调研过程中，来自政府职能部门的委员，针对农业经营户、龙头企业提出在农业生产融资、增资扩产、技术创新中遇到的实际问题和困难，现场进行业务指导和政策解读，为企业主们

提供了及时的指引和帮助，大大增强了调研的效果。

“我们会对公司出口供港禽类屠宰加工厂及养殖场办理海关备案手续给予指导，企业在发展的同时务必统筹安全，要按照我国相关法律法规、国家标准和双方协定的要求做好供港食品安全工作和动物疫情防控等公共卫生安全工作，以夯实发展的基础，为持续发展提供保障。”肇庆市政协委员、肇庆海关副关长邱亚林对省龙头农业企业四会正利牧业公司提出的扩增早禽屠宰加工项目实现产值倍增需向海关申办备案手续的业务困惑，作出上述回应。

邱亚林委员还对高要预制菜产业园建设进展情况和相关预制菜企业在拓展国际市场、办理出口业务过程中遇到的问题及对海关帮助的诉求等，从企业创新产品出口、通关物流路径选择和充分用好通关便利措施等方面给予政策指导。

围绕农业企业生产用地注意事项、农业生产技术支持和政府政策支农、金融惠农等问题，肇庆市政协委员、肇庆市农业农村局吴松建议，企业在生产用地方面要严格落实国家有关“农地农用，粮地粮用”等保障粮食安全生产政策要求，不能一味只讲经济效益。在生产经营方面也要注重发挥自身优势，做到与当地龙头企业形成优势互补，共同做大做强，推动农业高质量发展。