發改委：將設大灣區建設協調機制

【大公報訊】記者張帥北京報道：發改委18日表示，將研究推動設立粵港澳大灣區建設協調機制，並會同粵港澳三地和國務院有關部門編制大灣區城市群發展規劃，盡快按程序上報。中智科學技術評價研究中心主任、中國區域經濟學會副理事長李閩榕表示，建設協調機制的設立，將有助打破大灣區內各城市長期以來的融合阻礙，眞正實現一體化發展。

7月1日，國家發改委、廣東省人民政府、香港特區政府、澳門特區政府共同簽署了《深化粵港澳合作推進大灣區建設框架協議》。發改委新聞發言人孟瑋在18日的發布會上表示，合作重點主要是7個方面：推進基礎設施互聯互通；進一步提升市場一體化水平；打造國際科技創新中心；構建協同發展現代產業體系；共建宜居宜業宜遊的優質生活圈；培育國際合作新優勢；支持重大合作平台建設。

李閩榕指出，粵港澳大灣區內各城市此前邊界明顯，影響了整體的融合發展。加速粵港澳大灣區城市群一體化，需要大灣區建設協調機制，從政治、經濟、社會等各方面探討相關的機制方式。

三措並舉推進大灣區建設

針對大灣區城市群發展規劃的編制，他倡議可先設立一個融合過渡區域，在此區域嘗試便捷通關試驗，一起辦公共同創業等。

孟瑋介紹，在推進粵港澳大灣區建設上，下一步國家發改委將結合自身職能重點做好以下三方面工作：一是定重點，制定年度工作要點，確保每年推動實施若干有影響的重大工程和重點工作。二是做方案，會同有關方面啓動國際科技創新中心建設，在廣泛調研基礎上，着手研究編制實施方案。三是抓示範，進一步發揮廣州南沙、深圳前海、珠海橫琴等重大合作平台在深化內地與港澳合作方面的試點示範作用，確保大灣區建設早出成果、快出成果。

李閩榕表示，粵港澳大灣區試點要做好，必須拿出新的方式出來。作爲一體化的融合試驗區，試點要以內地爲主體，充分吸收港澳發展經驗中有用的營養，爲融合一體化貢獻經驗。

深中「水巴」開航 45分鐘抵中山

連通珠江東西兩岸 助力大灣區交通樞紐

【大公報訊】備受關注的深中「水上巴士」18日正式開通，人們從中山港客運碼頭乘坐「水上巴士」，45分鐘即可抵達深圳機場碼頭。專家認為，深中「水上巴士」的開通有效聯結了珠江東西兩岸，有助於更好地發揮深圳機場作為粵港澳大灣區內重要綜合交通樞紐的功能，提升深圳機場的國際競爭力。

大公報記者黃仰鵬深圳報道

據了解，此次新開通的深圳機場碼頭與中山港客運碼頭間的客運航線，單程航程約21海里、航行時間在45分鐘左右。其中，成人單程普通艙票價人民幣120元，往返優惠票價220元。

船班覆蓋早中晚各時段

開航初期，深中「水上巴士」每天往返各4班，船班時刻覆蓋早、中、晚各時段，滿足不同時段需求。機場碼頭相關負責人表示，船班運營一段時間後，將根據客流情況調整時刻和優化頻次。

作爲深圳機場發力「空海聯運」模式的重要舉措，深圳機場還在中山港客運碼頭設立城市候機樓，並實現「行李直掛」等服務。

在中山從事貿易經營的李先生表示，以前他前往深圳機場乘機一般要提前4-5小時出發，因爲要經過虎門大橋，正常情況下路程要兩小時左右，如果遇上堵車，時間就更久了。

最快一小時抵達深圳機場

隨着深中「水上巴士」開通、深圳機場中山港城市候機樓同步啓用，該情況將得到徹底改變。從中山港客運碼頭乘坐深中「水上巴士」，45分鐘即可抵達深圳機場碼頭。之後，可在此無縫換乘免費接駁車前往航站樓，加上路上接駁時間，最快一小時即可到達航站樓。目前在深圳機場碼頭和機場地面交通中心，平均每隔15分鐘就有一班免費穿梭巴士往返於機場碼頭和航站樓之間，方便快捷。

據了解，除了此次開通的深中「水上巴士」，深圳機場碼頭目前每天還有45班高速客船往返於香港機場和澳門，其中香港機場航線每天8班、航程約45分鐘，澳門航線每天37班、航程約70分鐘。此外，新建成的機場遊艇碼頭也已於7月21日正式啓用。

中國（深圳）綜合開發研究院港澳經濟社會研究中心主任張玉閣表示，深中「水上巴士」不僅是深圳和中山城際之間的互聯互通，更是粵港澳大灣區交通運輸體系的組成部分乃至重要節點。在一定意義上，深中「水上巴士」開通是一個重大事件，標誌着粵港澳大灣區交通基礎設施互聯互通在城際水上運輸的重大進展。

▲18日上午10時30分，首趟深中「水上巴士」從深圳機場碼頭開船 大公報記者黃仰鵬攝

▶旅客從深圳機場碼頭檢票登船 大公報記者黃仰鵬攝

粵港澳大灣區供應鏈研究院揭牌

【大公報訊】記者帥誠廣州報道：18日上午，廣州南沙開發區與上海海事大學簽訂戰略合作協議，同時揭牌宣布粵港澳大灣區供應鏈研究院成立。研究院主要開展粵港澳大灣區供應鏈發展的戰略規劃、政策創新、產業聯動等方向研究。

南沙區委書記蔡朝林表示，南沙建設國際航運中心，打造高水平對外開放門戶樞紐，需要各類高端要素的集聚。這次簽署協議並揭牌研究院，將爲南沙發展提供強大的智力支撐和人才資源，也將爲上海海事大學在教學科研、社會實踐、成果轉化等方面提供基地平台。他還指出，南沙開發區將爲上海海事大學在南沙發展做好服務，充分發揮上海海事大學的學科專業優勢，加強在航運、物流、供應鏈、自貿區等領域的合作；同時致力於將研究院打造爲粵港澳供應鏈研究的國際化智庫、高端人才集聚區、協同化合作基地，使研究院成爲政校合作的亮點和樣板。

據悉，粵港澳大灣區供應鏈研究院是廣州南沙開發區和上海海事大學「1+N」合作框架下的一個重要合作項目，是雙方本着「立足南沙，服務粵港澳，面向全球」的宗旨和理念，聯合其他四家單位共同發起成立。

▲粵港澳大灣區供應鏈研究院正式揭牌成立 大公報記者帥誠攝

深圳「限外令」擴至全市 港牌車例外

【大公報訊】記者黃仰鵬深圳報道：深圳市交警局透露，從8月21日開始，深圳將開始實施全方位外地車限行，非深號牌載客汽車（下稱外地車）高峰期限行區域擴大至全市，9月1日起正式執法。香港號牌（含香港內地牌和內地香港牌）車輛不受外地車限行措施限制。

深圳市交警局情報科科長鄧偉軍介紹，此次外地車限行區域擴展至深圳全市範圍，限行時間仍爲工作日早晚高峰7時至9時以及17時30分至19時30分。

◀深圳將開始實施全方位外地車限行 網絡圖片

金融失信黑名單發布 首批300個案

【大公報訊】據中新社報道：國家發改委18日透露，該機構已會同有關部門、行業協會通過國家信用信息共享平台等公共信息數據庫篩選確定涉金融領域失信聯合懲戒黑名單。首批在「信用中國」網站上公示的涉金融黑名單，合計約300個嚴重失信市場主體，其中僅涉嫌惡意逃廢債的嚴重失信債務人合計涉案金額就達62億元人民幣。

發改委表示，此舉針對非法集資、金融詐騙、惡意逃廢債等嚴重干擾金融市場秩序，破壞地方金融生態環境的突出亂象，旨在促進金融活動參與主體守法守信，建立健全金融市場信用環境制度。

該名單按照失信類型分爲「嚴重失信債務人名單」「非法集資名單」和「其他嚴重違法」三類。目前，這批名單已推送給21個部門正式開展聯合懲戒。懲戒措施包括：限制參加工程建設項目招投標，限制申請補貼性資金或享受優惠政策，限制設立金融機構等。

珠三角地鐵連網部分規劃

廣州—東莞：東莞1號線二期起點為望洪城際站，終點為莞穗邊界，擬與廣州5號線銜接

廣州—佛山：除了廣佛線外，佛山還規劃9條地鐵線，經高明、南海、順德等地連通廣州

廣州—中山：廣州時速最快的地鐵線「18號線」從廣州東站到南沙跨4個區，並擬向南延向中山市

深圳—東莞：東莞1號線三期、2號線三期延伸線、5號線、3號線支線擬分別與深圳6號線支線、20號線、13號線、11號線銜接；深圳10號線經龍崗東延東莞鳳崗

深圳—惠州：深圳地鐵14號線將延伸至惠州南站，與惠州地鐵1號線銜接；深圳21號線、8號線、16號線、19號線均分別擬延伸至惠陽或大亞灣

深圳—中山：借謀劃深肇鐵路新開闢的跨江通道資源，兩市建議共同謀劃推動「深圳地鐵直通中山」項目

（記者方俊明整理）

東莞擬增六條地鐵線對接廣深

【大公報訊】記者方俊明廣州報道：東莞新一輪地鐵線網規劃環評近日公示，與廣州、深圳地鐵銜接成爲重頭戲，擬新增的7個項目中有6條線路將對接廣深地鐵，另新設「1號線支線」與途經東莞的京九高鐵接駁。隨着粵港澳大灣區規劃建設加快，珠三角未來不僅高鐵、城軌建設成網，地鐵也將「一網通」。

據規劃，東莞地鐵「1號線二期」擬與廣州地鐵「5號線」銜接，其他5條線路則將對接深圳。東莞「1號線三期」起點爲黃江中心站，擬與深圳「6號線支線」銜接。東莞「2號線三期延伸線」起點爲長安新區站，擬與深圳「20號線」銜接。東莞「5號線」起於「1號線」松山湖北站，擬與深圳「13號線」銜接。東莞「3號線支線」起點於「3號線」長安汽車站，擬與深圳「11號線」銜接。此外，深圳「10號線東延線」（東莞段）起點位於東莞鳳崗與深圳龍崗西側邊界，終點爲鳳崗與龍崗東側邊界。

爲讓東莞地鐵盡早引入京九高鐵廣東段（贛深高鐵），今輪規劃新增了「1號線支線」，其起點爲「1號線」富民南路站，預計將途經贛深高鐵東莞南站，終點爲塘厦南站，線路全長約31公里。

另外，據新近發布的《惠州市城市軌道交通線網規劃》顯示，除了現已通車的厦深高鐵和正在開展前期工作的深惠城際之外，還有5條地鐵線將與深圳對接。同時，據佛山市交通局透露，佛山地鐵也新規劃9條線路連通廣州。其中，佛山2號線（高明—廣州南站）一期工程擬2019年底試運行。佛山5號線（廣州石圍塘—南海九江）擬在滘口接入廣州地鐵網，力爭明年動工。

此外，在廣州地鐵18號線擬經南沙延伸到中山市後，近日深圳市有關部門赴中山調研，借謀劃深肇鐵路新開闢的跨江通道資源，提出建議兩市共同謀劃推動「深圳地鐵直通中山」項目，實現從翠亨新區至前海自貿區15分鐘內快速通達。