

一桥飞架激活深中“新动能”

从深圳视角解读深中通道通车首月成绩单背后的流量密码

通行车流量总数300万车次、跨市公交日均客流量过万人次、脆肉鲩“卖疯了”、乳鸽被“吃完了”登上热搜……深中通道开通一个月后，一项项“纪录”不断刷新，各种“成绩单”接踵而来。

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。作为粤港澳大湾区核心枢纽工程，深中通道是连接珠江口东西两岸的交通要道，一经开通，便将深圳、中山纳入了“半小时生活圈”，显著提升了跨珠江口通道的通行能力，加快了珠江口东西两岸人流、物流、资金流、信息流等要素的流动，推动粤港澳大湾区加快融合发展。

深中通道何以开通即“顶流”？深中一体化的新气象，能为湾区融合发展提供怎样的示范？近日，中山日报社“大桥时代·走读湾区”大型专题报道采访团来到深圳，通过实地采访感受深圳改革创新澎湃动力，从深圳视角解读深中通道的“流量密码”，充分展现区域协调发展国家战略背景下，深圳、中山两座湾区城市的变化，以及城市间日益紧密的联系。

本报记者 陈伟佳 何鑫 张瑞剑 见习生 陈梓博



领存公司深圳总部搭建了直播间推广自家产品。

产业牵手无问西东

深圳南山区，顺丰前海总部大厦里，丰翼科技(深圳)有限公司(以下简称“丰翼无人机”)的无人机运营大屏上，密密麻麻的蓝色光点代表正在空中运行的无人机，分布在电子地图上。一条蓝色线路从珠江口东岸向西延伸，横跨伶仃洋，止于西岸的中山市小榄镇。

丰翼无人机是国内无人机载货运输领军企业，今年1月获得全国首张《民用无人驾驶航空器运营合格证》，今年3月首次开通运营“深圳-中山”跨城航线。截至今年6月30日，丰翼无人机在粤港澳大湾区开通了300多条航线，日均飞行近千架次，日均运营单量突破20000件。

“这条航线是深圳与中山之间开通运营的首条低空飞行商业化物流航线。”7月24日下午，丰翼无人机物流产品负责人冯上广指着蓝色线路上的移动的光点说，这条空中“深中通道”4月份已开始常态化运营，服务范围内的用户可通过“丰翼配送”无人机物流小程序下单。目前，每天可飞行20多架次，单程大约40分钟。如果客户有应急需求，可以随时起飞。

“看，在那边，来了！”当天下午3时许，深圳市南山区涌南河体育产业园二期内一栋建筑楼顶，丰翼无人机赤湾航站长孙振洋指着空中一个黑点说，还有2分钟左右，从中山小榄飞来的无人机将在跨城急送基地降落。

“嗡嗡嗡……”螺旋桨的声响由小变大，一架丰舟90型号白色无人机呼啸着悬停在降落点正上方，缓缓下降、停稳。孙振洋打开机舱，抱出一个快递箱子。里面的两个袋子，装有19个快

件，包括文件、服装、食品等。“载重不能超10公斤，每个快件目前收费40元。”孙振洋说。

除了日常快递，这种无人机还应用在医疗、救援等应急领域，包括群众的应急需求。冯上广举例说，前不久的一天晚上，一家中山翠亨新区马鞍岛上的企业求助，希望紧急运送一个产品零件到深圳。当天晚上11时许，这个零件搭载丰翼无人机跨越伶仃洋，顺利抵达深圳。

“中山航线的开通，得益于中山政府对低空经济的重视。”冯上广介绍，首条“空中深中通道”开通后，带来了新需求。深中通道通车，两地联系将日益紧密，公司正酝酿再开通一条从深圳至中山城区的新航线。

在低空经济这个“新赛道”，深圳早早按下了起飞键，将低空经济纳入深圳“20+8”战略性新兴产业集群。统计数据显示，2023年深圳低空经济行业产值突破900亿元，产业集群已形成成熟，产业发展走在了前面。

对中山而言，充分发挥区位优势，加强与深圳产业互动，促进产业协同创新，拓展应用领域，是加快发展低空经济和新质生产力的关键。今年4月23日，中山市低空经济产业协会正式揭牌成立，与深圳签订深中低空经济产业联盟协议，明确两地加强产业互动和全面合作。中山市还制定发布《中山市低空经济高质量发展行动方案(2024—2027年)》，打造低空经济特色产业园，努力培育百亿级产业。低空经济融合发展的新格局，已然形成。

无缝衔接“商机”落地

国内航线旅客量位居全国第二、国内货邮吞吐量稳居全国第一的深圳宝安国际机场，每天游客往来如梭，货物中转集散，从深圳出发，通往世界各地。

深中通道通车后，深圳宝安国际机场成为距离中山最近的机场，经深中通道到机场的车程约30分钟。作为深中通道配套项目，位于中山博览中心的深中航空港，已搭建起与机场互通的便捷通道。

7月24日，深圳宝安国际机场T3航站楼，一辆从中山驶来的深中机场快线巴士稳稳停靠在6号门，已办妥值机、行李托运手续的乘客鱼贯下车，径直走向安检通道。

“从下车地点步行到安检口，只需两分钟。”深圳巴士集团下属鹏翔旅运公司市场部副经理梁希源表示，深圳机场不仅在中山市中博览中心布局深中航空港，也在宝安国际机场T3航站楼为机场快线巴士设置最佳停靠位置，极大方便旅客登机。国内到达的旅客，下飞机进入到达大厅后，走几步即可看见深中机场快线巴士购票服务台，候车区近在眼前，可快捷办理购票上车。

“第一次坐这个大巴。原来从机场去中山，要绕一圈走虎门大桥，两个多小时，现在听说快多了。”10时许，背着背包的吕先生和同事来到候车区，“踩点”乘车。吕先生说，他来自宁波，就职于一家上市公司，此次专程到中山市沙溪镇一家服装企业考察合作项目。以后，到中山洽谈合作直接从机场乘车，节省时间，非常方便。

尽管不是高峰时段，但陆续有跟吕先生一样的“背包客”赶来购票乘车。一位经常出差的企业高管介绍，按照每年飞行50次来算，原来经过虎门大桥到深圳宝安国际机场，单程将近两个小时，现在至少节省一半时间。一年下来，至少节省100个小时。这种便利程度，相当于中山多了一个机场。

这种说法有数据支持。深中机场快线巴士开通至今，工作日日均送客500人次，周末日均送客最多约700人次。“深中机场快线的上座率每周有15%的增长。根据预测，上座率还会持续增长。”梁希源说，正值暑假，很多旅客带孩子到中山旅游，陆续有旅行团抵达机场，当天凌晨4时许，最后一班满载旅客发往中山。

公交火爆日均客流过万人次

深圳是全国热门的旅游目的地城市，深中通道“流量效应”与暑假旅游旺季高度重合，群众选择跨市公交出行的热度不减。

在深圳前海，经常能看到蓝色车身的深中跨市公交车，穿梭在车水马龙之中。每天都有大量游客来到深圳前海湾地铁站站点，乘坐深中跨市公交前往中山。

市交通运输局提供数据显示，6月30日至7月30日，深中跨市公交专线两市双向共发班约9800车次，发送旅客约31.7万人次。其中，T01A线(博览中心-前海湾地铁站)共发7500车次，发送旅客约25.4万人次；T01B线(中山国际人才港至前海湾地铁站)共发2300车次，发送旅客约6.3万人次。

“日均客流过万人次，周末大部分班车都是满座发车。”中山公交集团相关负责人表示，深中跨市公交上座率非常高，现在是满负荷运行。可以看出，深中两地以及其他地区的

旅客，来往深中两地的需求是很强烈的。

“我们看到了旅客出行的需求，适时开通新线路，方便旅客实现东、西岸联游。”梁希源说，深中通道带来了交通需求变化，粤港澳大湾区旅游群体规模不断扩大。7月17日，深圳巴士集团下属鹏翔旅运公司开通福田口岸深中快线，旅客可由深圳福田口岸直达中山，每日双向发车16个班次。

珠江口东岸的中山，同样要面对这种新变化。记者从市交通运输局获悉，考虑到跨市公交常态“满员”和暑期旅游高峰特点，该局不断优化完善配套措施。比如，将跨市公交月票调整为班次制，实时更新余票数量、发车时间、座位情况等票务信息，引导乘客错峰出行，同时实行应急调度，通过增加临时车次、增设临时售票点和候车区等措施，动态调整运力配置，不断提高运营效率和精准度，不断提高群众的满意度。

“双城”加速变“同城”

地处宝安中心区核心商务区的深圳前海人寿金融中心，由2栋46层的双子塔楼构成，是深圳前海及宝安双中心区的地标建筑，定位为全球龙头企业总部大厦。

“从这里到中山翠亨新区半个多小时，比我到深圳城区还要快。”在前海人寿金融中心深圳市领存技术有限公司，董事长楚一兵望着窗外说，正是看到了深中通道的便利性，企业已提前在中山布局。

像领存一样，一批企业已形成“深圳总部”+“中山基地”发展模式。深中通道的开通，带来了新的变化。

“变化太大了，现在不用早上5点多起床躲早高峰了。”近两年，领存公司国内电商总监毛宁经常往返于深圳与中山之间，平均一周4次。毛宁住在深圳北，不堵车的时候，每天去中山要花费约3个小时，碰到虎门大桥堵车，时间还要更久，有时候晚上11时许才能到家。毛宁说，现在走深中通道，1小时20分钟便可到中山，时间节省一半，不用焦虑出行成本，工作时间更充足，效率也更高。“有时候走得早，还

可以在翠亨新区看日出。”毛宁笑着说。

对于跨珠江口通勤的上班族而言，深中通道的开通，是重大利好。中山上班、深圳周末，是戴昕的工作日常。戴昕家住深圳，是深中(广东)高新产业园发展有限公司营销部高级经理，在中山湾区未来科技城工作。之前上下班，要么绕虎门大桥，要么选轨道交通，都可需要2个小时。深中通道开通后，戴昕乘坐深中跨市公交通勤，早上7点半出门，8点上车，8点40分左右到达中山国际人才港，9点准时上班，时间成本压缩，极大提高了工作舒适度和幸福感。

湾区未来科技城项目副总经理徐明晓说，企业有1/3员工居住在深圳，在中山上班。深中通道的开通，让员工来中山工作更舒心，也让深中同城深入人心。近一个月来，园区也发生了显著变化，来访企业数量明显增加，比起开通前提升约30%。

深中通道一桥飞架，珠江口东西两岸要素加快流动，湾区融合发展有了更多可能。



工作人员从刚抵达的无人机上取出快件。

丰翼无人机赤湾航站，一架从中山起飞的无人机即将降落。

