大公報 社評

金橋飛架連三地 特區建設大發展

連接珠西、貫通三地的港珠澳大橋即將開通；對香港特區來說，一項具有劃時代和里程碑意義的重大跨境基建工程項目，終於落成有日、開通在即，是一件值得全港市民都為之歡欣和慶祝的大事，三地政府和中央同樣也給予高度重視。

事實是，港珠澳大橋的興建與落成啓用，絕對值得全港市民和全國人民高興。單從基建規模與工程技術而言，大橋由橋樑、隧道、人工島三者結合而成，是目前全世界同類型公路橋中最長的一條，建設難度極高，加上珠江水文複雜，工程技術人員採用了大型化、標準化、工廠化、裝配化四大先進理念來推進大橋的建設，其間一系列新材料、新標準、新技術、新裝備應運而生，大大充實和提高了我國橋樑建設的工藝標準和施工能力，不少領域達到了國際先進水平，大橋的建成和開通在即已引起國際矚目。

而在這一過程中，無疑從工程技術而言，主要承擔和貢獻來自內地，但從整個決策和運作方面來說，包括監管標準和相關法規的制定等，香港特區提供了重要的意見和參與，有助大橋在管理營運上與國際準則更好接軌。

而更為重要的是，整個港珠澳大橋建設概念的提出和得到落實，香港確實是起到了無可替代的關鍵作用。大橋興建的最終目的和最大意義，在於打通整個珠三角地區的交通網絡，推動廣東省西部的經濟建設和物流發展，直接連通廣東省和港、澳兩個特區，建設粵港澳大灣區一小時生活圈，全面提升粵港澳大灣區經濟的創新和競爭能力，為國家整體經濟發展提供新的動力。而這裏面，已經擁有國際金融中心、航運中心、物流中心地位的香港，在多方面都居於領先位置，只要「一橋飛架」，灣區各地就可以大大擴闊對外渠道，借船出海、併船出海，香港特區也將從中找到自己前所未有的地位和價值。

因此，可以說，對港珠澳大橋以至整個粵港澳大灣區建設來說，香港既是重要的推動者和參與者，同時也將會是最大的得益者；未來特區發展離不開國家整體的經濟建設和發展，大灣區是港人未來創新、創科和創業的新天地，而一條港珠澳大橋就是創造灣區經濟奇跡的金橋。

今天，港珠澳大橋已經開通在望，但回首前事，卻仍然使人不無感慨。大橋早在上世紀八十年代便已經提上議事日程，到九七回歸後決定落實興建。但反對派「公民黨」等慫慂一位居於東涌公屋的阿婆以健康為由，利用「法援」入稟法院反對大橋的興建，官司纏訟經年，其間工程建設費用大幅上升，完工日期大大延後，結果大橋歷時十五載始告建成。反對派出於抗中亂港的政治需要，阻撓特區政府依法施政，拖慢整個香港的發展和阻礙兩地融合，全港市民為此付上沉重代價，教訓是深刻和必須記取的。

井水集

反對「明日大嶼」才是「明日大罪」

特首林鄭月娥在「施政報告」提出「明日大嶼願景」填海計劃後，反對派一如既往，不但不從全港市民利益和特區長遠發展着想，而是挖空心思提出一些不盡不實的質疑與指控，彷彿填海是什麼「十惡不赦」的罪行，甚至將「明日大嶼」諧音改為「明日大罪」，其罔顧事實和橫蠻無理實在令人不齒和氣憤。

對此，林鄭特首前天在行政會議前作出了四點回應，一是「明日大嶼願景」是一個跨越二、三十年的長遠發展計劃，目標是為香港提供土地，滿足未來市民對房屋特別是公營房屋的需要；二是不能再重蹈今日土地供應匱乏的覆轍；三是規劃會分階段進行，首階段是先填交椅洲一千公頃土地；四是一切步驟會按既定程序進行，開支也將會是特區政府和香港可以負擔的。

事實是，林鄭特首說出了一個很重要的事實，就是「明日大嶼願景」，顧名思義、名正言順，是為明日的香港籌劃土地、儲備土地；而反對派卻一味用眼前的什麼棕地、農地以至粉嶺高爾夫球場的有限土地面積來作「抗辯」，這實在是本末倒置和「牛頭唔搭馬嘴」的。收回部分棕地、農地以至高球場，改劃用途，無疑在未來數年間可以提供數以萬個公屋單位，但市民需要的、香港需要的，就是這幾萬個單位嗎？

不要說公屋輪候冊上的名單長達二十五萬戶，未來香港的長遠整體發展和住屋需要，就能單靠收棕地、收農地和收球場嗎？香港又真的有那麼多棕地、農地和球場可收？都收完了土地還不夠用又怎麼辦？難道再要去收更多的私樓和其他私人土地嗎？那時的香港還是不是香港？

因此，可以說，「明日大嶼願景」是香港長遠發展的必然需要，是未來二、三十年解決香港土地供應和房屋問題的唯一出路。反對派阻撓「明日大嶼」，才是「明日大罪」。

關　昭

即將舉辦開通儀式「一小時生活圈」來臨

一橋飛架三地 大灣區共贏

一橋飛架三地，港珠澳大橋開通儀式下周二（23日）在珠海舉行，粵港澳大灣區邁入大橋新時代，由香港前往珠海、澳門之間的陸路車程，將由四小時大幅縮短到30分鐘。兩地民眾熱切期待藉世界最長的跨海大橋實現「大灣區一小時生活圈」。有學者指出，珠江西岸城市直通香港，對接香港乃至全球的創新資源，有效帶來全球優質人才、資金、信息和技術，提升大灣區的整體科創能力。

大公報記者　方俊明　謝進亨

全長接近50公里的港珠澳大橋，連接香港大嶼山和香港國際機場、澳門和廣東省珠海市。大橋落成大幅縮減穿越三地的交通時間。大橋啓用後，珠三角西岸地區將納入香港三小時車程內可達的範圍，不但大幅減省兩地間陸路客貨運的成本及時間，亦使來自珠三角西岸地區，以至廣東省西部和廣西自治區的貨物更能便捷地使用香港機場及葵涌貨櫃碼頭的完善設施，令香港更有效地發揮其區域性貿易和物流樞紐的關鍵作用，同時有助促進香港與珠江鄰近省份的經濟融合。

大橋旅行團蓄勢以待

旅遊業熱烈期待大橋通車，香港旅遊促進會總幹事崔定邦稱，已計劃在通車首星期內籌辦至少45團兩日一夜「大橋團」，每團約40人，人均收費約800元，由香港經大橋前往珠海。他透露，現時在羅湖集散的內地旅行團，部分將轉移至港珠澳口岸集散，「特別是廣東西部(如順德和珠海)及澳門旅行團，會利用港珠澳口岸集散。」

跨境司機「走多兩轉」

大橋短期內即將通車，航運交通界立法會議員易志明表示，本地陸路貨運量近年持續下跌，主因是營運成本高企。業界將來取道大橋，可大幅縮減往來香港與珠三角西部行車時間。跨境司機每日「走多兩轉」，陸路貨運量有望止跌回升。

「目前，我公司貨物出口香港走水路經洪灣港、高欄港約兩天時間，走陸路取道虎門大橋經深圳過關約一天時間。港珠澳大橋口岸開通後，物流時間將壓縮至短短幾個鐘頭，企業經營成本有望大大降低。」珠海邁科智能科技公司商務部蔣經理坦言，港珠澳大橋開通，珠港物流也迎來「新時代」。

提升大灣區科創能力

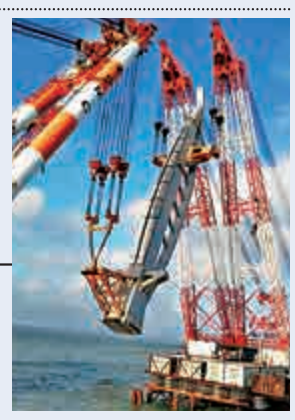
中山大學港澳珠三角研究中心教授鄭天祥從大橋前期研究到建設一直保持緊密關注，他直言大橋通車給香港乃至整個大灣區帶來共贏。「香港的金融、貿易、航運等服務業可更快捷地延伸到珠江西岸、粵西乃至大西南地區，發展腹地進一步縱深。而珠江西岸城市直通香港，對接香港乃至全球的創新資源，帶來全球優質的人才、資金、信息和技術，提升大灣區的整體科創能力」。

除了港珠澳大橋外，深中通道、虎門二橋、深茂高鐵深圳至江門段等跨越珠江東西岸的三大通道亦正在加速建設，構築起粵港澳大灣區城市間「一小時生活圈」。同時，圍繞上述四大通道，西岸城市群還在建設與之銜接的高速路網、港口、機場、城軌的立體交通網絡，僅珠海在今年便斥資3741億元（人民幣，下同）建設129個重點項目，中山六年內也將投資1400億元部署大交通。如此，珠江西岸有望改變現有格局，成爲接受深圳及港澳產業溢出的黃金腹地。

▲珠澳口岸人工島上的港珠澳大橋收費廣場，設有20條行車通道，是大橋的門戶

港珠澳大橋「世界之最」

- 國際上最大的一個單體跨海交通項目，集橋、島、隧於一體。
- 全長55公里，是世界最長的跨海大橋，也是世界最長的跨海鋼橋，用鋼量可修建近60座艾菲爾鐵塔。
- 「海豚」橋塔是高105米、重達3000噸的巨型鋼塔，整體吊裝在海內外也是無先例可循。



- 33節沉管在13米至44米不等的海底處對接，對接誤差控制在2厘米以內，堪稱世界最精準的「深海之吻」。

- 世界最大的現代化沉管預製，每一節沉管製造經156道程序，創造世界紀錄；每節的排水量約7.5萬噸，世界最大。
- 海底隧道長5664米，是當今世界上最長、埋深最深、綜合技術難度最高的沉管隧道。
- 重約6000噸的「最終接頭」由世界最大單臂全旋迴起重船「振華30」起吊，完成90度後轉向沉放。

大公報記者方俊明整理

大橋公共交通收費

口岸穿梭巴士

- 預計每日行走超過200班次，繁忙時段平均不超過5分鐘一班，非繁忙時段約10至15分鐘一班，票價料約80元。

機場接駁巴士

- 往來香港國際機場至澳門口岸管理區，票價待定。

跨境出租車

- 港澳發出合共100個配額，營辦商可以載客取酬形式，接載乘客往來港澳，費用待定。

跨境巴士

- 港澳一號（ONE　BUS），每日38班次，由觀塘APM直達澳門金沙、威尼斯人及巴黎人，平日日間單程170港元，平日晚上及公眾假期190港元。
- 「港澳快線」（多間聯營），每日64班次，全日24小時服務，西九龍站附近「圓方」商場及旺角等上車，車費介乎160至180港元。

大公報記者賴振雄整理

「大橋標準」填補「世界空白」

【大公報訊】記者方俊明珠海報道：參與大橋主體工程交工驗收的專家表示，港珠澳大橋在技術與裝備、施工安全和環境保護等領域，填補了諸多「中國空白」乃至「世界空白」，形成了一系列「中國標準」，可爲跨境項目輸出成體系技術標準。而大橋管理模式可爲大灣區建設的前期頂層設計與重大決策工作提供管理範式。

作爲世界最長的跨海鋼橋，港珠澳大橋可謂「塊頭大、身板硬」，僅橋樑上部結構的用鋼量超過42萬噸，可用來修建近60座艾菲爾鐵塔。大橋還打破了內地的「慣例」，提出「120年」設計使用壽命的要求。爲了這高出的「標準」大橋從設計到施工、工程管理到質量控制都進行突破。

港珠澳大橋項目開創性地提出了四大理念：大型化、標準化、工廠化、裝配化，在全世界是第一次。而爲了保障工程的「耐久性」，一系列新材料、新技術、新裝備應運而生，在多個領域填補了中國行業標準和國家標準的空白，諸多施工工藝及標準皆達國際領先水平，「港珠澳大橋標準」正在成爲走向世界的「中國標準」。大橋管理局負責人表示，大橋建設對今後大灣區乃至海內外通道建設項目提供成套、成體系的管理理論及技術標準輸出。

拉近三地科創生態鏈 港青：我哋等咗好耐！

【大公報訊】記者方俊明報道：「我哋等咗好耐！」在珠海、深圳、廣州等地都有創業項目的港青戴健進，對於大橋確定通車的消息感到興奮，他說，無論是高鐵還是大橋開通後，港人往返內地更便捷、交通成本更低，將帶動更多科創青年團隊北上體驗，進而與內地同行互補進行項目合作。

「我近年都有組織香港的青年科創團隊北上珠三角考察尋找商機，而大橋通車將讓珠江東、西兩岸聯繫更爲便捷緊密，也大大拉近了三地科創生態鏈」。戴健進透露，他參與合作的創意社區項目正計劃從廣深珠向大灣區其他城市拓展。目前還有計劃組織更多香港科創青年團隊考察珠江西岸城市乃至泛珠三角九個省區，期待與當地的科創團隊、產業基地形成協同效應聯動發展。

青年民建聯主席顏汶羽表示，港珠澳大橋快將開通，標誌着粵港澳大灣區的發展里程碑。大橋的開通加快了兩個特區與內地的往來，有助人流、物流的交流。

顏汶羽認爲，短時間有港珠澳大橋及高鐵香港段開通，有助青年更準確認識內地，對把握國家發展機遇有極大的幫助。