

習近平主持政治局會議 推動長江經濟帶高質量發展

【大公報訊】據新華社報道：中共中央政治局11月27日召開會議，審議《關於進一步推動長江經濟帶高質量發展若干政策措施的意見》《中國共產黨領導外事工作條例》。中共中央總書記習近平主持會議。

會議指出，長江經濟帶發展戰略是以習近平同志為核心的黨中央作出的重大戰略決策。戰略實施以來，思想認識、生態環境、發展方式、區域融合、改革開放等方面發生了重大變化，發展質量穩步提升，發展態勢日趨向好。

會議強調，推動長江經濟帶高質量發展，根本上依賴於長江流域高質量的生態環

境。要毫不動搖堅持共抓大保護、不搞大開發，在高水平保護上下更大功夫，守住管住生態紅線，協同推進降碳、減污、擴綠、增長。要堅持把科技創新作為主動力，積極開闢發展新領域新賽道，加強區域創新鏈融合，大力推動產業鏈供應鏈現代化。要統籌抓好沿江產業布局和轉移，更好聯通國內國際兩個市場、用好兩種資源，提升國內大循環內生動力和可靠性，增強對國際循環的吸引力、推動力。要堅持省際共商、生態共治、全域共建、發展共享，提升區域交通一體化水平，深化要素市場化改革，促進區域協調發展。要統籌好發展和安全，維護國家重要產業鏈供應鏈安全穩定，

提升流域防災減災能力，以一域之穩為全局之安作出貢獻。要堅持中央統籌、省負總責、市縣抓落實的工作機制，加強統籌協調和督促檢查，加大政策支持力度，在重點領域推動一批重大改革。沿江省市各級黨委和政府要切實履行主體責任，強化工作落實，步步為營、扎實推進、久久為功，推動長江經濟帶高質量發展不斷取得新進展。

形成系統完備涉外法律法規

會議指出，《中國共產黨領導外事工作條例》對黨領導外事工作作出規定，把黨長期以來領導外事工作的思路理念、體制機制和成

功實踐轉化為制度成果，對於確保黨中央對外大政方針和戰略部署得到有力貫徹執行具有重要意義。

會議強調，要進一步加強黨中央對外事工作的集中統一領導。要加快形成系統完備的涉外法律法規體系，不斷提升外事工作的制度化、規範化、科學化水平。要深刻認識新征程上黨的外事工作使命任務，把習近平外交思想貫徹落實到外事工作全過程各方面，為推進強國建設、民族復興偉業創造有利條件，為維護世界和平與發展、推動構建人類命運共同體作出更大貢獻。

會議還研究了其他事項。

「海底長城」竣工 深中通道主線即將貫通

助建珠江口「黃金內灣」 打造大灣區超級城市群



▲深中通道主橋之一的「伶仃洋大橋」橋面鋪裝刷新單日「世界紀錄」。受訪者供圖

▶6月8日，沉管運輸安裝一體船將E23管節和最終接頭浮運至安裝現場。新華社



▶深中通道正加速建設，擬明年全線建成通車。圖為深中通道伶仃洋大橋進行鋼橋面鋪裝。受訪者供圖

粵港澳大灣區核心工程深中通道海底隧道預計於28日實現貫通，這意味着深中通道主線全線即將貫通，邁向2024年通車的收尾工程階段。28日，深中通道舉行主線貫通暨收尾工程建設動員會。當天，隨着海底隧道管內壓艙混凝土澆築完成，標誌着海底隧道實現貫通。深中通道正式通車後，深圳與中山的車程將從現在的2小時縮減為約20分鐘，成為連通珠江口東西兩岸城市群的交通大動脈，與其他通道形成「灣區跨海跨江通道群」，助力打造環珠江口100公里「黃金內灣」，構築大灣區超級城市群。

綜合南方網、大公報記者方俊明

作為粵港澳大灣區核心交通樞紐工程，深中通道全長24公里，集「橋、島、隧、水下互通」於一體。其中，沉管隧道長6.8公里，分為32個管節和最終接頭，分步安裝。每節標準沉管重達8萬噸，相當於一個中型航母的重量，立起來就是一棟55層的大樓。首先把巨型沉管運來，準確放進幾十米深海底的基槽，然後使它與前面的管節嚴絲合縫地首尾對接，還要安全使用100年。

毫米級「海底穿針」領建世界標準

深中通道擁有世界首例雙向八車道鋼殼混凝土沉管隧道，為超大跨度、深埋、特長沉管隧道，沉管規模屬當前世界罕見，工程建設難度極高。中交一航局深中通道項目部透露，北斗系統助力深中通道「海底穿針」，沉管隧道每節沉管實現了毫米級對接。據悉，為引入北斗的力量，建設團隊在陸上、海上、沉管上反覆做了上千次試驗驗證，最終形成方案。由船上的北斗衛星天線和附近的參考基準站配合，對沉管進行差分定位，精度可達毫米級，比世界現行厘米級標準更嚴格。入水後，沉管隧道在水下的位置、姿態清晰顯示在屏幕上。同時，深中通道管理中心牽頭承擔「複雜海洋環境下鋼殼混凝土沉管隧道建設關鍵技術」項目，在設計、施工、檢測及關鍵裝備進行了系統性革新，創造了沉管安裝連續6個月每月2節的世界速度、40米水深毫米級對接的世界精度，進一步擴大了中國

在沉管隧道建設領域的技術領先優勢。而「深中通道鋼殼混凝土沉管預製關鍵技術及核心裝備」項目技術成果也推動了中國沉管隧道建造技術的進步，成果達到國際領先水平。該項目研究成果還已納入交通運輸行業相關標準，有效填補行業空白，未來可為後續類似工程提供科學、可靠的技術支撐。

專家倡做好新規劃 對接北都發展

廣東省交通運輸廳指出，近年來廣東全力推進粵港澳大灣區、深圳先行示範區「雙區」交通基礎設施互联互通，珠江口兩岸城市群正被這一條條交通大動脈串聯起來，構建起粵港澳大灣區百公里的「黃金內灣」。中山大學港澳珠三角研究中心教授鄭天祥表示，深中通道將與已通車的虎門大橋、南沙大橋、港珠澳大橋，規劃建設的深珠通道等工程一起，在珠江口形成「灣區跨海跨江通道群」，將大灣區城市群串珠成鏈，構建大灣區一小時乃至半小時經濟圈的新格局，同時助力打造環珠江口100公里「黃金內灣」。據悉，「黃金內灣」涵蓋了橫琴粵澳深度合作區、珠海高新區、中山翠亨新區、南沙粵港澳全面合作示範區、東莞濱海灣新區、前海深港現代服務業合作區、河套深港科技創新合作區等重點平台。鄭天祥建議，粵港澳攜手共同做好「黃金內灣」新規劃，可明確將香港北部都會區等納入，真正形成大灣區「超級城市群」。

話你知

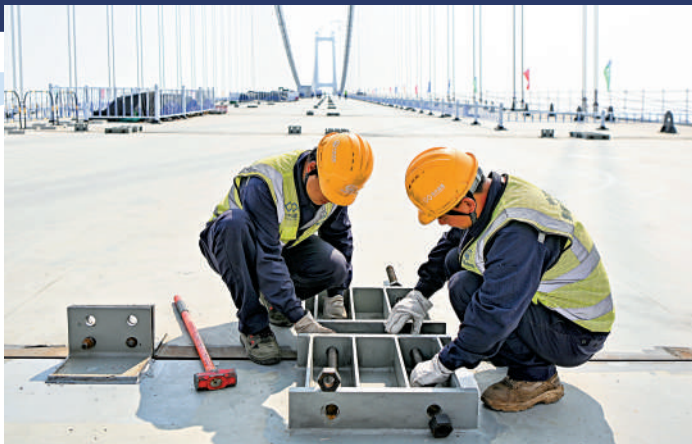
深中通道

- 定位：**國家重大工程、粵港澳大灣區核心樞紐工程
- 投資額：**約424億元人民幣
- 長度：**24公里
- 工程：**西橋東隧；雙向八車道；集「橋、島、隧、水下互通」於一體的世界級跨海集群工程；橫跨珠江口東西兩岸，跨越珠江口7條航道；聯通深圳、廣州、中山3地
- 海底隧道：**長約6.8公里，總用鋼量約32萬噸。其中，鋼殼混凝土沉管隧道長約5公里，分32個管節和1個最終接頭。每個標準管節重近8萬噸，立起來就是一棟55層的大樓
- 通車時間：**擬於2024年
- 直接便利：**深圳到中山車程將從現時2小時縮短為20分鐘左右

大公報記者方俊明整理



▲深中通道E16沉管安裝完成後，專家團隊總結工作。新華社



◀4月28日，工作人員安裝伶仃洋大橋最後一片鋼箱樑配件。中新社

兩大主橋路面鋪裝 屢創世界紀錄

智能施工

作為世界最大跨徑海中鋼箱樑懸索橋、世界最高的海中大橋，深中通道伶仃洋大橋從今年11月起開始鋼橋面鋪裝，首次鋪裝單日面積便近2.6萬平方米。這是繼今年以來深中通道另一主橋「中山大橋」單日鋪裝兩創世界紀錄後，第三次刷新由自己創造的鋼橋面熱拌環氧瀝青單日鋪裝世界紀錄，跑出了「中國速度」。

據了解，深中通道的中山大橋和伶仃洋大橋兩座重交通大跨徑主橋及其東西洩洪區引橋的鋼橋面鋪裝，其工程規模達約38萬平方米，相當於53個標準足球場，是同類型鋼橋面鋪裝工程的世界之最。

其中，伶仃洋大橋主跨1666米，主塔高度270米，是世界上最高通航淨

空尺度的跨海橋樑。而該大橋鋼橋面鋪裝面積超10萬平方米，在單個大型橋樑中亦屬於熱拌環氧瀝青鋪裝世界之最，全橋均處海洋環境，高溫、高濕、多突發極端天氣及重載交通，要求橋面鋪裝具有良好的抗高溫、疲勞及水損壞性能。

據悉，該通道建設團隊研發應用了環氧富鋅漆智能噴塗系統、環氧樹脂智能塗刷系統及環氧樹脂自動稱量投放系統，全環節機械化、智能化施工，實現每小時塗刷面積超6000平方米、拌合樓環氧樹脂添加零失誤。深中通道管理中心透露，深中通道計劃明年初完成深中通道全線鋼橋面鋪裝。同時抓好收尾工程，為2024年建成通車創造條件。

大公報記者方俊明

與港珠澳大橋優勢互補 形成交通「內環」

專家建言

隨着深中通道主線全線貫通，與港珠澳大橋的「競合」關係備受關注。中山大學港澳珠三角研究中心教授鄭天祥表示，要避免兩者在客貨源方面出現惡性競爭，需要港珠澳大橋進一步加大開放，與深中通道優勢互補。他建議兩者將來在珠江口形成交通「內環」，設立灣區交通管理委員會等類似共管機構，發揮最大效益。

鄭天祥坦言，目前港珠澳大橋的效益低於預期，需進一步加大開放。否

則，香港限制內地車輛經港珠澳大橋入港；而行駛深中通道的車輛沒有牌照限制，加上未來全國沿海通道也會走深中通道，車流量更多，兩者會在客貨源方面出現較大競爭。

「港珠澳大橋要全面放寬上橋牌照的申請條件，提升大橋利用率，才能更好地發揮大橋作用。」鄭天祥建議，香港在研究探索「粵南南下」的同時，可靈活採取「分區」、「收費」等措施引導車流。

「在港珠澳大橋開放內地車上橋的

基礎上，與深中通道將來在珠江口形成一個交通「內環」，而且要共同管理。如此「打配合」，才能發揮出兩者的最大效益。」鄭天祥建議，兩者形成「內環」一個整體，可設計成類似於城市環路作用的「單向行」，沿途設施配套好。「旅客希望不走回頭路，旅遊就更適合環狀的交通；而忙着要辦事的車主則找最短路程的、收費最低的，各種需求不同。所以也要有個共同管理的機構來進行協調，避免兩者相互競爭。」

大公報記者方俊明