

責任編輯：顏成忠  
美術編輯：劉國光

二〇〇九年十月三十日 星期五

# 聚焦港珠澳大橋

▼國務院拍板大橋今年底前動工，圖為珠澳口岸人工島所處海域 (資料照片)

# 中央六項新策 挺建港珠澳橋

國務院昨日正式批准港珠澳大橋工程可行性研究報告，大橋主體建造工程將於今年年底分階段動工。參與大橋報告的權威部門人士對本報記者透露，中央在批准大橋的同時，也將在參與協調工作、工程項目管理、融資及跨界施工等涉及中央事權的多項事宜，出爐至少六項「新政策」給予支持，以保證大橋項目順利建設推進。

【本報記者方俊明廣州二十九日電】

港珠澳大橋跨越珠江口伶仃洋海域，被大橋前期工作小組辦公室專家組定為世界級項目、大型跨海陸路通道，囊括了交通行業內路橋隧島各項工程，「一國兩制」三地不同法律體制、基建程序、技術標準體系等。權威消息人士說，大橋前期工作小組辦公室在上報中央的大橋工程研究報告中便明確提出，本項目協調工作量大，且存在涉及中央事權的多項事宜，項目融資、建設等過程中需中央給予一定的政策支持。

## 「特事特批」加速上馬

該消息人士透露，中央可望「特事特批」出台至少六項新政策支持大橋加速上馬。首先，成立以中央政府牽頭、粵港澳政府參與的協調機構，負責協調解決項目建設、運營過程中涉及三地的重大問題；監督落實粵港澳三方政府簽訂「三地協議」，為項目建設和運營及有關的管理體系的设计和三地協調提供基本的法律基礎。

其次，大橋項目收費還貸期可超過《收費公路管理條例》規定的最長收費期限，具體以還清貸款所需期限為準。據目前的財務評價研究結論，大橋需在營運第二十九年後才能還清所有貸款，而考慮到項目建設期五年半，即項目收費期為三十四年半，該收費期超過了內地《收費公路管理條例》規定的最長收費期限，需特別批准項目收費年限。

## 收費期延至34年半

第三，大橋還清貸款後可繼續收費以滿足項目運營維護開支。在項目收費還貸期滿後，項目日常運營維護成本較大，如果由三地政府出資將增大政府財政負擔，考慮到項目跨三地的特殊性，參考香港和國外類似項目運作模式

►大橋將促使跨界客貨運三十年內均以百分之四速度增長，圖為拱北口岸入境車龍潮 (資料照片)



，建議批准大橋繼續收費，但收費標準將大大降低，以項目收費收入與項目營運支出基本平衡為目標。  
第四，澳門口岸可在內地水域填海修建。經大橋工程研究報告顯示，對多個澳門登陸點及附近用地情況進行了比選研究，大橋澳門登陸點附近沒有可供建設澳門口岸的用地，據最新規劃，敲定澳門口岸將與珠海口岸共設於同一人工島，亦要在內地水域填海修建，需經請國務院批准。  
第五，大橋項目法人可向港澳銀行融資借貸。據粵港澳政府的共識和建議，項目資本金以外部分將由未來的項目法人（暫名「大橋管理局」）通過貸款解決。考慮該法人由粵港澳三方共同組建、港澳兩地的銀行有參與大橋海

中橋體工程貸款的意向，參考《外債管理辦法》，建議在項目能做到外匯收支平衡的情況下，申請批准項目法人可向港澳兩地的銀行進行借貸。

## 港澳銀行可參與融資

第六，商業銀行可提供短期融資以支付大橋運營前期現金流不足部分。據目前的財務評價研究結論，大橋項目運營前期將會出現現金流不足的情況，為此，在內地政府提供擔保或承諾或類似支持的情況下，參考中國銀監會有關政策規定，經向國務院或中國銀監會申請特批允許商業銀行在項目運營前期提供短期融資以支付現金流不足部分。

►大橋開建促使粵港澳的旅遊、物流業從中受益，圖為內地客密集出遊

►大橋開建，將促使國家高速公路網「珠三角地區環線」真正連接成型，圖為環線其他路段施工現場 (資料照片)

## 大橋未來呈「八大效能」 港澳改變無陸路局面

【本報廣州二十九日電】國務院昨日召開常務會議批准港珠澳大橋工程可行性研究報告。消息人士對本報記者獨家透露，會議一致認為大橋的建設具有完善國家高速公路網、加快珠三角西岸發展、擴大港澳經濟腹地，以及促進泛珠三角乃至東盟自貿區的經濟發展與廣度輻射聯繫等「八大效能」，明確指出珠三角西岸將是未來大珠三角經濟發展最具潛力的地區，是香港進一步拓展發展空間最理想的地區。

國務院會議指出，大橋建成後，將從根本上改變珠江西岸地區與香港之間的客貨運輸以水運為主和陸路繞行的狀況，也將改變香港和澳門之間無陸路通道的局面，具有「八大效能」：一是完善國家高速公路網建設的重要關鍵工程；二是促進港澳經濟持續繁榮和穩定發展；三是加快珠三角西岸社會經濟發

## 物流旅遊搶飲頭啖湯

【本報廣州二十九日電】國務院拍板興建港珠澳大橋，促使香港與內地特別是珠三角西岸的互補產業結構更為凸顯。據已獲國務院批覆的大橋工程研究報告顯示，粵、港、澳三地物流業和旅遊業將從中受益。大橋工程可報告指出，大橋的建設，將香港和珠海直接相連，由於縮短兩地之間的交通運輸時間，面對珠江西岸相對低廉的勞動力與土地和與香港互補的產業結構將吸引更多港資，有利於香港進行新一輪產業結構調整；另外由於縮短港澳間的交通運輸時間，將進一步拓展澳門經濟發展的空間，促進澳門旅遊業和整個經濟的發展。

參與大橋報告的權威部門人士表示，珠三角雲集廣州、深圳、珠海、澳門和香港五大機場，通過強化五機場間的快速地面交通連接和聯合協作，不僅把粵港澳的優勢、潛力整合成一體，而且將促使大

珠三角共同成為中國走向世界的重要門戶和口岸。大橋的建設，可使機場間時空距離縮短，使五大機場的整體效益更能得到發揮，從而逐步確立珠三角地區為國際航空中心的地位。同時，使珠三角西部主要城市集裝箱及貨物到香港國際航空市場不斷湧現和發展。

粵港澳三地旅遊資源各具特色，旅遊結構相異，大橋直接將三地聯成一體，有助於共同聯合開發旅遊線路，合理使用三地的旅遊設施。香港迪士尼樂園、澳門拉斯維加斯式的博彩城、深圳民俗文化村、世界之窗、珠海圓明新園、番禺野生物園等各具特色的旅遊資源連成一體，形成世界上唯一的不同社會制度並存、中西文化交匯、現代繁華都市與鄉村田野風光交映的特色旅遊區，從而提高在國際旅遊市場上的競爭力。

## 廣東省在港開規劃說明會 橫琴開發倡港澳參與

【本報訊】記者石瑞麟報導：《橫琴總體發展規劃》說明會昨日在港舉行，目前橫琴規劃正研究細化方案，建議港澳有關機構共同參與。發改委地區經濟司司長范恆山在會上說，目前橫琴規劃正研究細化方案，建議香港有關機構共同參與。廣東省副省長萬慶良表示，橫琴開發會優先考慮港澳投資；他還透露，橫琴口岸通關會有創新安排。

萬慶良和范恆山聯同中聯辦副主任王

志民、政制及內地事務局局長林瑞麟、港澳辦交流司司長錢力軍、外交部駐港副特派員高玉琛、珠海市委書記甘霖，以及廣東省和本港多個相關部門的官員及本港工商界代表近五百人出席了昨日的說明會。

## 工商界五百人出席

范恆山在致辭時說，港澳的全面有效參與，是橫琴開發成功的關鍵所在。他表示，橫琴開發需要向香港借資金、借技術

、借經驗，而目前橫琴開發的細化方案仍在制定中，建議香港有關機構參與進來，逐漸形成港澳參與橫琴開發的長效機制。

萬慶良表示，橫琴未來重點發展商務服務、休閒旅遊、科教研發和高新技術四個產業。他強調，橫琴開發會優先考慮港澳投資進入，優先考慮港澳投資機構參與資源配置。萬慶良說，為推進橫琴開發，將創新通關制度，實施「分線管理」通關政策。據悉，在「分線管理」下，粵澳人員和交通運輸工具出入境，只需備案放行。

## 港可發展第三產業

林瑞麟表示，香港需要進一步發展第三產業，需要在內地尋找新的基地，橫琴是個重要的地區。他指出，在橫琴發展的四方產業與香港進一步提升作為國際金融貿易中心、物流中心的地位非常契合。他還說，有了港珠澳大橋，相信到珠海、到澳門、到橫琴一定不需要一個小時。

國務院今年八月正式批覆《橫琴總體發展規劃》，是繼《珠三角改革發展規劃綱要》後，中央支持珠三角進一步深化改革和擴大開放的重大舉措。



《橫琴總體發展規劃》說明會昨日在港舉行，左起：甘霖、錢力軍、林瑞麟、萬慶良、王志民、范恆山和高玉琛 (蔡文豪攝)

## 碼頭巴士站俱往矣

昔日佐敦碼頭是市民往返新界與香港島的重要樞紐，船隻來往佐敦碼頭至中環統一碼頭之間，新界的白領往往會乘巴士到碼頭，然後搭船過海上班。

但碼頭經不起時代巨輪運轉的考驗，早於十多年前已經停用。人去樓空，原來的碼頭已難逃填海厄運，化身今日的西鐵柯士甸站，繼續扮演交通樞紐的角色，如今又有誰記得曾經有過佐敦碼頭的存在？

憑藉巴士站內一輛110路線的巴士，與巴士站內的目的顯示牌，也許多少令人回憶起昔日佐敦碼頭的熱鬧景象。

本報記者 黃洋港 (圖、文)



大城風景

