

軌道上的灣區 運營里程超5000公里

「黃金內灣」跨江通道 助港高質量發展物流業



灣區融通，交通先行。打開灣區交通規劃圖，眾多大型跨江、跨海通道猶如一條條巨龍橫躺在珠江口兩岸。已建成的4條公路跨江通道以及1條鐵路通道，與在建的獅子洋通道、深中通道等架起大灣區東西聯繫線，貫通「黃金內灣」形成1小時生活圈，助港參與內地物流業高質量發展。近年來，在軌道交通方面，「軌道上的大灣區」建設持續推進，交通出行邁向「內灣半小時、灣區一小時」。根據規劃，未來粵港澳大灣區鐵路、城際軌道等線路將超過30條，運營里程將超過5000公里，將實現每年客流量超過1億人次旅遊、商務和購物的共享共利。

大公報記者 方俊明廣州報道

4月17日，粵港澳大灣區超級工程深中通道項目完成海上非通航孔橋架設，高度最高的一片箱梁架設。



「近年我特別關注跨江通道的建設進展，像南沙大橋建成通車，一下子就促使東莞到廣州南部的路程縮短了10公里，車程也縮短約半小時。」在東莞、中山都有投資業務的港人劉曉偉表示，他在珠三角工作十多年，見證了這裏的交通網絡越織越密。

珠江東岸往粵西交通成本趨降

「之前從東莞廠區出貨，要經深圳鹽田港或廣州南沙港出口，去南沙經常遇到虎門大橋堵車；而南沙大橋開通後，深圳、東莞、廣州的港口資源都可更加合理選用。譬如，以往從東莞運一個集裝箱到南沙和鹽田成本差不多，但如今經南沙大橋到南沙港單程可節省時間約1小時及運費約200元人民幣。」劉曉偉說，南沙大橋的通車，不僅讓東莞與廣州的連接更加緊密，同時也激活了廣州、東莞乃至深圳的創新要素，促進灣區的產業、創新優勢融合發展。

面對粵港澳大灣區日益繁忙的人流和物流，更便捷的直線連接——深中通道應運而生，目前「海上長龍」蜿蜒曲折雛形已現，將於明年建成通車。「深中通道通車在即，珠江口東西兩岸「天堑變通途」，大大縮短深中兩地的通勤時間，灣區11城也將融入「1小時生活圈」。中鐵大橋局深中通道項目部相關經理魯慶表示，中山與深圳之間車程不到半小時，中山等珠江西岸城市有望承接深圳、香港等產業轉移；同時進一步降低珠江東岸往粵西的物流成本，灣區將形成深入緊

密合作，令物流交通進入新格局。中山大學港澳珠三角研究中心教授鄭天祥認為，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通道一起，在珠江口形成「灣區跨海跨江通道群」，將粵港澳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」。深中通道的建設，構成了珠江口跨海的「內三角」，港珠澳大橋是珠江兩岸的「外三角」，而地處中間位置的深珠通道，則正好成為一個中型三角形，在「黃金內灣」發展融合上能夠發揮出更穩定的多重疊加優勢。

將實現每年客流超1億人次

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，與前海、河套等重點平台連成線，發揮香港獨特優勢，吸引大型合作項目落地，在促進「+香港」高質量合作發展的同時，形成「黃金內灣」超級城市群。

軌道交通是區域聯動發展的「大動脈」。如今，大灣區軌道建設「三鐵並進」，國家鐵路「大發展」、城際鐵路「大建設」、城市軌道「大跨越」。根據規劃，未來粵港澳大灣區鐵路、城際軌道等線路將超過30條，運營里程將超過5000公里，將實現每年客流量超過1億人次旅遊、商務和購物的共享共利。



2月23日，廣汕鐵路正線鋪設軌道正線最後一組500米長軌。

加快建成「軌道上的大灣區」

廣東全省鐵路運營里程達5328公里，大灣區鐵路運營里程近2500公里，「軌道上的大灣區」加快形成。目前從香港乘車前往珠海、澳門的路程縮短至半小時，乘高鐵路往廣州最快僅需48分鐘，基本形成「1小時生活圈」。

打造世界級機場群、港口群

目前，大灣區機場群旅客年吞吐能力達2.2億人次，貨郵年吞吐能力1040萬噸。2022年大灣區港口完成貨物吞吐量約15.4億噸，集裝箱吞吐量約6665萬標箱，成為全球貨運量最大的灣區港口群；目前大灣區港口貨物年通過能力超16億噸，其中集裝箱年通過能力約8500萬標箱。

暢通路網織密交通走廊

截至2022年底，粵港澳大灣區公路通車里程約6.2萬公里，其中高速公路約5126公里，珠三角核心區密度約9.4公里/平方公里，超過紐約、東京都市圈水平。

數看灣區「內聯外通」

大公報記者方俊明整理

「港車北上」掀自駕旅遊熱

高效運作

「港車北上」將於7月1日實施，港珠澳大橋管理局行政總監韋東慶表示，「港車北上」不僅是車要北上，生活方式與國際化



海關關員解答車主關於「港車北上」手續辦理的疑問。

視野、市場機制與國際規則等也隨「北上」。「澳車北上」「港車北上」政策的實施，促進粵港澳制度創新與規則銜接，包括海關、邊檢備案更快捷，車道「一站式」查驗系統自動化、智能化改造等，進一步完善了灣區互聯互通制度。

珠海市商務局局長沈巖表示，7月1日零時起，符合條件的香港機動車車主，在港方預約通關獲准後，可駕車經港珠澳大橋珠海口岸駛入廣東，每次進入內地後在內地可連續停留30天，每年在內地停留累計180天，預計約45萬名香港車主將享受到這一政策紅利，預計掀起港人自駕赴粵短期商務、探親及旅遊熱潮。

港人張東奇表示，相比粵港兩地牌車，「港車北上」申請條件更寬鬆，譬如港人只要年滿18歲、持有回鄉證，本人名下登記持有1輛香港機動車就可以申請；沒有配額限制，沒有投資納稅及特定身份等條件限制。同時，香港單牌車可以直接進入內地，不需再掛金屬號牌，辦牌手續也更簡化，他計劃和家人7月開車在大灣區城市自駕遊。

大公報記者方俊明

大灣區珠江口跨海跨江通道群

大公報記者方俊明整理

- 南沙大橋** 已通車。全長12.89公里。
- 獅子洋通道** 擬2027年竣工。項目總長約35公里。
- 虎門大橋** 已通車。全長15.76公里。
- 深中通道** 擬2024年建成通車。全長24公里。
- 深珠通道** 又稱「伶仃洋通道」。規劃建設中，「公鐵兩用」複合型通道。
- 港珠澳大橋** 已通車。全長約55公里，是世界最長的跨海大橋。



一卡暢行兩地逾300城市

方便快捷

為助力粵港澳大灣區建設及全國交通一卡通互聯互通工作，粵港兩家公共交通一卡通運營單位（廣東嶺南交通、香港八達通）在前期聯合發行粵港公共交通互通卡基礎上，目前已聯合發行具有全國交通一卡通功能的公共交通互通卡。廣東省交通運輸廳有關負責人表示，民眾持該公共交通互通卡，可在香港與內地300多個城市搭乘公共交通，交通出行支付更便捷。

廣東省交通運輸廳有關負責人透露，目前粵港澳大灣區「一票式」聯程客運試點示範穩步推進。通過印發《粵港澳大灣區「一票式」聯程客運試點（一期）創建方案》，試點推進大灣區「一票式」聯程客運體系建設，探索建設統一賬戶、統一入口、統一支付、統一清算、統一標識的「一票式」聯程客運服務產品，打造具有粵港澳大灣區特色的聯程客運服務新模。在珠三角創業的港商吳暉表示，期待「一卡通」能從公交巴士、地鐵逐步擴展到更多的城際鐵路、渡輪乃至高鐵等領域，全方位立體式覆蓋全國交通網絡。

深圳通「一碼通深港」業務已於6月1日起正式上線，使用深圳通、AlipayHK（港版支付寶）、支付寶中任意一個APP，即可在深港兩地掃碼乘坐公交和地鐵。

大公報記者方俊明



6月1日，深港公共交通互聯互通，現乘車掃碼互聯互認互通。

「背着來走路回」港桂合作助患者重見光明

【大公報訊】記者曾萍、黃寶儀南寧報道：2021年3月，香港共享基金會與廣西衛健委在南寧簽署消除白內障致盲項目合作備忘錄，攜手開展援外消除白內障致盲項目。自2022年9月開始，廣西分派派出醫療隊分赴老撾、柬埔寨為當地白內障患者實施復明手術，在當地取得了良好的社會效應。

正如首批援外的廣西醫務人員、第一期援老撾和援柬埔寨醫療隊隊長徐帆所言，這與其他援建項目不同，是能讓當地群眾直接受益、直達群眾的「小而美」的公益項目。「我們通過項目促進了中國與「一帶一路」沿線國家的民

心相通。」第二期援柬埔寨醫療隊隊長陳潔說，看着很多病人「背着來、走路回」，望着他們恢復視力後的激動模樣，總有一種感動在心頭。

在赴柬埔寨和老撾的援外醫療隊伍中，總能見到來自香港大學醫學院在讀學生忙碌的身影，她們作為志願者，協助廣西醫療隊開展白內障治療手術的準備工作、病人分流和術前檢查工作等。在廣西醫療隊的隊長眼中，兩名香港學生「非常棒」，為醫療隊順利開展工作提供不少幫助。「香港志願者幫我們解決了很大的問題，他們不僅要承擔翻譯工作，還要負責協調物資，為了完成工作還向學校請假，非常不容易。」陳潔說。



第一期援柬埔寨醫療隊隊長徐帆為患者檢查眼睛。受訪者供圖