

# 港珠澳大橋西延線 香港至江門車程僅1小時

# 黃茅海通道全線貫通 料年底啟用



作為灣區「超級工程」黃茅海跨海通道的關鍵控制性工程，黃茅海大橋19日完成合龍，標誌着黃茅海跨海通道項目全線貫通，為該項目今年底建成通車奠定基礎。而作為港珠澳大橋的西延線，黃茅海跨海通道通車後，將改變粵西沿海地區與灣區核心區域通道單一的現狀，屆時從香港到江門的車程僅需1個小時，較目前省時半小時左右，大灣區「1小時生活圈」的輻射範圍正在進一步擴大。

大公報記者 方俊明珠海報道

## 大灣區「1小時生活圈」擴大

據了解，黃茅海跨海通道是《粵港澳大灣區發展規劃綱要》發布後首個開工建設的跨海通道工程，起於珠海市高欄港區，止於江門市台山市斗山鎮；全長約31公里，海域段長度約15公里，設置高欄港大橋和黃茅海大橋2座主橋。其中，高欄港大橋已於今年3月合龍，目前正在進行路面鋪裝及鋼箱樑橋面鋪裝施工。

### 大橋精準合龍 偏差2毫米以內

黃茅海大橋跨越黃茅海海域的兩條航道，採用「3塔2跨」的獨特設計，是一座採用「獨柱式雙索面」全漂浮體系斜拉橋。大橋橋面採用分體式鋼箱樑設計，由兩個鋼箱樑及橫向連接箱組成，橋面總寬50.4米，寬度在同類橋型中位居廣東省內第一，也是分體式鋼箱樑在廣東首次大規模應用。而大橋整體TY型橋墩也是中國高速公路分幅斷面橋樑中首次採用。

黃茅海跨海通道管理中心主任朱超表示，主橋鋼箱樑吊裝工期正處於颱風多發季，主橋施工面臨極大挑戰。自去年10月黃茅海大橋首個鋼箱樑架設成功，歷時9個月，建設團隊在氣候多變的黃茅海海域「穿針引線」，攻克線形控制、合龍與體系轉換等多方面的安全風險和技術難題，最終實現合龍偏差在2毫米以內。

黃茅海大橋設計創新性採用了「小蠻腰」造型的獨柱異形索塔，與已實現合龍的高欄港大橋一起形成「5塔連續聳立」效果。黃茅海大橋索塔塔高254.7米，相

當於90層樓的高度；三座主塔牽拉、跨徑2×720米，成為世界最大跨徑三塔斜拉橋。建成後的黃茅海跨海通道，將是粵港澳大灣區醒目地標之一。

### 創新力學設計 可抵抗17級颱風

針對強颱風下橋樑顛振穩定性問題，黃茅海大橋建設提出「中央分體式鋼箱樑+獨柱塔」方案，綜合多項力學設計優化創新，有效提高了結構體系剛度和抗風能力，使黃茅海大橋可抵抗17級颱風。

黃茅海跨海通道採用「雙向6車道」高速公路標準建設，設計時速100公里，預計今年底全線建成通車。廣東交通集團有關負責人表示，黃茅海跨海通道跨越珠海與江門台山之間海域，是港珠澳大橋西拓通道的重要組成，其建設對改變粵西沿海地區與灣區核心區域通道單一的現狀，實現大灣區經濟發展向粵西和沿海地區輻射具有重要意義。屆時，從珠海駕車到江門及粵西地區的時間將縮短約30分鐘，從香港到江門的車程也只需1個小時，大灣區「1小時生活圈」的輻射範圍正在進一步擴大。而黃茅海跨海通道還將與港珠澳大橋、深中通道、南沙大橋、虎門大橋等一起，共同組成大灣區跨海跨江通道群，促進大灣區發展更加均衡。



## 黃茅海大橋工程特色

- 1 黃茅海大橋採用「3塔2跨」的獨特設計，創新性採用「小蠻腰」造型的獨柱異形索塔，與已實現合龍的高欄港大橋一起形成「5塔連續聳立」效果
- 2 黃茅海大橋索塔塔高254.7米，相當於90層樓的高度；三座主塔牽拉、跨徑2×720米，成為世界最大跨徑三塔斜拉橋，躋身大灣區醒目地標之一
- 3 黃茅海大橋橋面採用分體式鋼箱樑設計，橋面總寬50.4米，寬度在同類橋型中位居廣東省內第一，也是分體式鋼箱樑在廣東省內首次大規模應用

大公報記者方俊明珠整理

▲6月19日，黃茅海跨海通道項目工作人員在黃茅海大橋上焊接最後一片鋼箱樑。中新社

▼6月19日，黃茅海跨海通道項目黃茅海大橋實現合龍，黃茅海跨海通道全線貫通。中新社

## 灣區向西輻射 港資創業新機遇

珠江三角洲是全中國重要的經濟引擎和創新中心，但目前珠江口兩岸的發展仍有差異，東岸強於西岸，西岸卻擁有更加廣闊且相對低價的土地空間。

計劃在江門投資建廠的港商馮先生表示，黃茅海跨海通道將進一步助力珠江口兩岸攻克空間距離的阻礙，在更大區域內實現產業鏈融合發展。他期待深中通道、黃茅海跨海通道建成通車，屆時香港到江門車程僅需約1個小時。他的投資項目在香港獲得融資，資源要素成本低成為他選擇江門創業、投資建廠的因素。

記者從廣東省交通網絡亦發現，黃茅海跨海通道與既有的西部沿海高速、瀾海高速和規劃建設中的斗恩高速、開春高

速、陽春至信宜高速公路相接後，將構築起粵港澳大灣區南部沿海與粵西、廣西及大西南等地區聯繫的快速通道。向西輻射，正在成為大灣區交通網絡布局的一大趨勢。

隨着珠江口兩岸更多通道打通，「大橋經濟」先導效應顯現。其中，江門成為投資建設熱門之一，因為其陸地面積佔大灣區的六分之一，但開發強度不足12%，是大灣區唯一具備可大規模連片開發土地的城市。數據顯示，江門繼2022年招商引資規模首次突破1800億元（人民幣，下同）大關後，去年又創新高，引進投資超億元項目430個，計劃投資額約2100億元。

大公報記者方俊明珠

## 港人北上掀熱潮 江門料迎旅業黃金期

素來有「中國第一僑鄉」美譽的江門，近年宜遊指數不斷提升。深中通道、黃茅海跨海通道將於今年相繼建成通車，江門將全面融入灣區「1小時生活圈」，港人北上遊熱潮可望更多湧往江門等珠江西岸城市，帶動江門等地旅遊業進入黃金期。

「深中通道、黃茅海跨海通道今年建成通車後，江門到深圳、香港等車程將大大縮減，江門將進一步成為大灣區承東啟西的交通樞紐門戶，為江門文旅品牌的建設和推廣創造更多機

遇。」江門赤坎華僑古鎮旅遊度假區有關負責人喬建偉表示，赤坎華僑古鎮作為江門代表景區之一，期待兩大通道發揮「文化橋樑」的作用，將更多粵港澳遊客帶到僑鄉，通過了解赤坎的騎樓和故事，加深對華僑文化的認識。

江門市旅遊行業協會也已經提前和深圳、珠海、香港等旅行社對接，計劃吸引更多遊客到江門旅遊。而目前江門也圍繞濱海、溫泉旅遊、僑鄉等重點資源，推進川島宿集、浪漫海岸等項目建設，進一步完善當地旅遊產業鏈。



▲江門素有「中國第一僑鄉」美譽，其中開平碉樓就是僑鄉文化代表之一。

## 中企揭內幕：歐委會假借調查窺探中國電池技術

【大公報訊】據微信公眾號「玉淵譚天」報道：6月18日，中歐新能源車企在商務部一起開了個閉門會。會上，中歐車企都反對歐盟對華加徵關稅的做法。有中國企業請求中國政府對歐方採取最嚴厲措施，建議在世貿組織規則允許範圍內，針對自歐進口的大排量汽油車實施更高的暫定關稅，進口關稅最高可提升到25%。

### 以畸高補貼率「勒索」機密數據

會上，中國車企也透露了更多歐盟濫用調查權肆意擴大調查範圍的內幕。首先，歐委會要求中國企業提供電池配方等核心秘密，甚至精確到每項主要原材料使用量。這些信息的洩露，不僅會嚴重威脅企業的技術安全，還會影響中國相關產業的安全。除了技術相關數據，歐委會還要求中國企業提供核心商業秘密和核心運營秘密。與其說這是反補貼調查，倒不如說這是對中國新能源車企核心競爭力的一次「大摸底」。



▲5月29日，在馬耳他比爾基卡拉，當地汽車商人介紹一輛比亞迪純電動汽車。新華社

其次，除了車企本身的信息，歐委會還想要整個中國新能源汽車行業的數據。此次反補貼調查中，歐委會要求中國企業提供的相關信息範圍遠超此前任何一次。在調查過程中，歐委會要求三家抽樣企業及其關聯企業等共204家企業填寫問卷，企業提交的信息數量多達21GB。今年1月上旬以來，歐委會又向3家抽樣企業發放了十幾輪補充問卷。其中一些信息，歐委會要求中國企業在7-10天之內補充完成，甚至是在實地核查現場立即補充。如果中國企業不給，歐委會會認定該企業不配合，在後續流程中，歐委會會使用自行搜集的信息來作出「判斷」。在這場會上，就有中國企業表示，因為自己沒有提供相關數據，歐委會就認定該企業不合作，最終歐委會給該企業定出畸高的補貼率。

出席這場中歐車企閉門會的內部人士還透露，歐洲企業對加徵關稅的擔憂，比中國企業更甚。他表示，這些傳統車企在新能源轉型階段，跟中方在技術上的合作都在如火如荼地進行，很多產品都是準備銷往歐洲和世界各地的。在這一背景下，中方即將可能採取的針對歐洲大排量汽油車的反制措施，無疑將使這些傳統歐洲車企的市場遭遇又一重重創。歐委會如果真的要對華電動汽車加徵關稅，歐洲車企面臨的將是「雙倍打擊」。

**憂中方反制 歐洲各行業憂心忡忡**

**燃油車** 德國股東網報道認為，如果中國對燃油車實施關稅，德國汽車製造商，尤其是高端和豪華車領域，則存在進一步失去中國市場份額的風險，尤其是保時捷。

**酒類** 中國國內產業曾於今年1月依法對法國白蘭地提起貿易救濟調查申請。法國葡萄酒新聞網站Vitisphere報道稱：「中國預計對於歐盟加稅的反制，只會讓法國葡萄酒行業感到憂心忡忡。」

**農業** 歐洲最大農民組織Copa-Cogeca的高級貿易政策顧問西莫維奇表示：「歐盟委員會必須確保我們不會為這場爭端買單。」歐盟農業專員雅努什在4月底訪華期間也曾對路透社表示，他將「盡可能避免農業為其他領域的問題付出代價」。

**乳製品** 歐盟統計局的數據顯示，去年歐盟對華乳製品出口額達18.2億美元。新西蘭交易所數據和洞察商業經理阿爾瓦拉多表示，中國如果針對歐盟乳製品徵收關稅或設置貿易壁壘，可能恰好會幫助新西蘭進一步擴大在華市場份額。