



# 兩國在京舉行雙邊合作指導委員會會議 中越簽署跨境標軌鐵路合作協議

【大公報訊】據新華社報道：中國—越南雙邊合作指導委員會第十六次會議10日在北京舉行，中共中央政治局委員、外交部長王毅同越南副總理兼外長裴青山共同主持。王毅表示，兩黨兩國最高領導人就推進中越命運共同體建設達成重要共識。中越兩國社會主義建設事業進入關鍵階段。明年是中越建交75周年暨中越人文交流年。我們願同越方從戰略高度和長遠角度規劃下階段合作，服務各自現代化建設事業。

王毅指出，雙方要把穩戰略方向，保持高層交往和對口合作交流，共同提升執政能力。要築牢安全根基，發揮好中越外交、國防、公安「3+3」戰略對話作用。要促進互利共贏，構建穩定暢通的跨境產業鏈供應鏈，加強新興領域合作。要培育民間友好，支持增開兩國往來航班。要加強協調配合，踐行真正多邊主義。要管控妥處分歧，推動海上合作取得新進展。

## 越方堅定奉行一個中國政策

裴青山表示，越方堅定奉行一個中國政策，認為台灣、涉港、涉疆、涉藏問題是中國內部事務，反對外部勢力干涉中國內政。越方願同中方緊密圍繞落實兩黨兩國最高領導人重

要共識，以明年建交75周年為契機，保持高層經常性接觸，持續增進政治互信，深化經貿、基建、農業、人文、地方等領域互利合作，加強多邊事務溝通協調，妥善管控分歧，推動中越命運共同體建設邁向更高水平。

雙方一致同意積極探討深化中越命運共同體建設的方向和舉措，宣布簽署關於跨境標軌鐵路合作項目的政府間協議。

中越雙方9日在雙邊合作指導委員會會議前，召開外交、國防、公安「3+3」戰略對話機制首次會議，兩國外交、軍隊、公安部負

責人共同主持。雙方就中越全面戰略合作和共同關心的國際地區問題坦誠、深入交換意見，達成廣泛共識。雙方認為，中越「3+3」戰略對話機制的建立，充分體現了中越關係的高水平和戰略性，為兩國加強戰略溝通提供了平台，為周邊國家增進政治互信樹立了典範。同意堅持兩黨兩國高層戰略引領，深化外交、國防、公安等戰略領域機制化合作，持續提升政治安全合作和多邊協作水平，扎實推進中越命運共同體建設，為地區乃至世界和平、穩定、合作與發展作出貢獻。



12月10日，中共中央政治局委員、外交部長王毅同越南副總理兼外長裴青山共同主持中國—越南雙邊合作指導委員會第十六次會議。

中方：敦促加方反躬自省 停止干涉中國內政

【大公報訊】據新華社報道：針對加拿大方面以違反人權為由宣布對中方人員進行制裁，外交部發言人毛寧11日表示，中方對此堅決反對，予以強烈譴責，強烈敦促加方反躬自省，停止干涉中國內政。

毛寧說，加拿大政府罔顧事實，打着所謂人權幌子對中方進行污蔑抹黑，並對中方人員實施非法制裁措施，粗暴干涉中國內政，嚴重違反國際法和國際關係基本準則，中方對此堅決反對，予以強烈譴責。

「中國政府堅持以人民為中心的發展思想，高度重視尊重和保障人權，推動中國人權事業取得巨大成就，為世界人權事業發展作出巨大貢獻。」毛寧說，「這是任何不帶偏見的人無法否認的事實。」

毛寧說，加方自身人權劣跡斑斑，問題成堆，至今原住民仍面臨系統性種族歧視和不公正待遇，非但不思悔改，反而肆意抹黑污蔑其他國家，散布所謂中國人權問題的謊言，這是典型的賊喊捉賊，倒打一耙，令世人恥笑。在事實面前，加方的雙重標準和虛偽面目暴露無遺。加拿大沒有任何資格充當「教師爺」對別國人權狀況指手畫腳，沒有任何權力以「人權裁判官」自居，濫施非法制裁。

毛寧表示，中方強烈敦促加方反躬自省，停止干涉中國內政，停止打着人權幌子損害中方利益和形象，停止拙劣的政治表演，立即撤銷對中方有關人員的非法制裁。中方將採取一切必要措施，堅決維護國家主權、安全、發展利益。

中國駐加拿大大使館發言人10日表示，加拿大外交部打着所謂人權的幌子對中國進行栽贓抹黑，宣布對中方有關人員實施非法制裁，有關行徑嚴重違反國際法和國際關係基本準則，嚴重干涉中國內政，性質十分惡劣，中方對此堅決反對，予以強烈譴責。

## 大灣區再添「關鍵一橫」方便港人赴粵西

# 黃茅海跨海通道開通 可抗17級颱風



12月11日，黃茅海跨海通道正式通車後，車輛行駛在黃茅海大橋上。

## 黃茅海跨海通道譜多個「首次」「之最」

- 抗颱風**：世界範圍內首次開展全橋渦振風洞試驗，可抵抗17級颱風
- 鋪橋面**：環氧瀝青混凝土鋼橋面單次鋪裝面積和長度均創世界紀錄
- 造橋墩**：中國高速公路橋樑首次應用整幅式TY型橋墩，研發全離岸海洋環境下TY型墩施工技術
- 超精密**：首次建立以北斗系統為主的跨海橋樑工程北斗連續運行參考站，攻克基於單北斗的跨海工程精密控制測量技術

繼港珠澳大橋、深中通道之後，粵港澳大灣區又一跨海通道重大工程「黃茅海跨海通道」11日通車試運營，再添「關鍵一橫」，使港珠澳通道向西「拉直」，形成「香港—澳門—珠海—江門—粵西」大通道，將粵港澳大灣區三大極點中的港深極點、澳珠極點與珠江西岸、粵西地區連成一線，承東啟西，方便港澳人士赴粵西工作生活和旅遊。黃茅海跨海通道海上主橋可抵抗17級颱風。

江門今後可直接把珠海高欄港作為家門口物流樞紐，加速融入與珠澳深港產業協作，大灣區資源要素將更快速地流動與整合、分工與協作，實現區域能級躍升。

11日15時，隨著連接珠海與江門的首輛大巴通過高欄港收費站，黃茅海跨海通道正式開通試運營。從澳門駕車前來的余女士告訴記者，聽到黃茅海跨海通道開通消息後，加上試運營初期暫免過橋費，便提早趕來「嘗鮮」，今後港珠澳地區往返江門、粵西地區遊玩與商務活動更加快捷了。

## 港人：進一步帶火「港車北上」

香港居民呂小姐表示，之前從香港經港珠澳大橋到珠海金灣後，如果要到江門台山，需要北上繞道，先進入西部沿海高速，再通過崖門大橋跨越崖門水道，最後向南折返。「如今，經由黃茅海跨海通道，從珠海高欄港到江門台山變為跨海直達，車程由1小時縮減為30分鐘以內。」她說，該跨海通道開通，將進一步帶火「港車北上」。以後港人自駕通過這條港珠澳大橋西延線，到粵西工作和經商更加方便，新一輪「北上」旅遊觀光、休閒消費的熱潮蓄勢待發，催谷粵港澳地區出行「周末熱」「節假日熱」。

黃茅海跨海通道管理中心主任朱超表示，黃茅海跨海通道創新性採用「三塔兩跨」獨特設計、主

塔高達85層樓高的「小蠻腰」造型的黃茅海大橋與高欄港大橋一起形成五座「小蠻腰」出海，以碧海游龍之姿，成為粵港澳大灣區又一醒目地標。

## 江門研對接北都 發展綠色經濟

總投資超130億元人民幣的黃茅海跨海通道全長31公里，其中跨海段長14公里，全球排名第八，在粵港澳大灣區僅次於港珠澳大橋和深中通道。該通道建設創下多個「首次」與「之最」，其中針對該通道地處珠江口西側颶風多發海域，在世界範圍內首次開展全橋渦振風洞試驗。「主橋的鋼箱樑外側設置了風嘴，中央上設水平的隔板板，在連接箱下方設置了豎向的穩定板，在抗大風、抗颱風的同時還能減小在中低風速下渦振的風險。」朱超說，首次開展了全橋渦振風洞試驗，結果優於世界最嚴的渦振評價指標，還可以抵抗17級的颱風。

黃茅海跨海通道項目還首次建立了以北斗系統為主的跨海橋樑工程北斗連續運行參考站，滿足施工全天候實時動態定位需求，實現了毫米級的長距離海中塔柱自動化變形監測，推動了國產單北斗設備及軟件在跨海橋樑工程中的應用，實現了精密控

制測量技術和裝備的國產化。

隨着黃茅海跨海通道開通，適逢澳門回歸25周年，港珠澳通道向西「拉直」，將澳門、香港至江門台山廣海灣的行程縮短了18公里，形成了「香港—澳門—珠海—江門—粵西」大通道，極大地改變粵西沿海地區與粵港澳大灣區核心區域通道單一的現狀，將大灣區三大極點中的港深極點、澳珠極點與珠海西、粵西連成一線，打通灣區核心區域向西輻射的強勁動脈。據悉，江門計劃把握黃茅海跨海通道通車戰略機遇，攜手港澳規劃建設「港澳科技產業濱海新城」，謀劃建設「港邑綠色產業園」，承接香港北部都會區、河套深港科技創新合作區科研成果轉化，發展綠色循環經濟。

值得一提的是，黃茅海跨海通道海上主橋可抵抗17級颱風。根據國際熱帶氣旋名稱和等級劃分標準，氣象部門把12級以上的熱帶風暴列為颱風，其中12—13級為強颱風，14—15級為強颱風，而16—17級為超強颱風，近中心風力可高達60米/秒。17級颱風風速每秒60米，一小時長驅約220公里，堪比動車時速。港珠澳大橋能抵抗16級颱風，深中通道的大橋能抵抗17級颱風。

## 產供鏈對接創新鏈 灣區科研提速

【專家解讀】隨着黃茅海跨海通道開通，不僅將極大改善江門與珠海、澳門及香港等城市之間的交通網絡，還拉近與廣深港、廣珠澳科技創新走廊的時空距離。廣東外語外貿大學大灣區建設與區域協調發展重點實驗室副主任楊永聰表示，江門可依托該通道發展好「大廣海灣產業發展平台」，通過高水平共建「港澳科教產業濱海新城」等方式，建設一批承接廣珠澳科技創新走廊產業轉移的標桿性示範項目，為打造國家級新一輪開放合作平台奠定基礎。

楊永聰指出，隨着黃茅海跨海通道開通，貨物從珠海高欄港運輸至江門大廣海灣經濟區的時間有望減少50%以上，物流成本將大幅降低，這為加強江門與廣珠澳科技創新走廊的供應鏈聯繫創造了有利條件。在產業鏈方面，江門在產業下游生產加工環節的競爭優勢與廣珠澳科技創新走廊在產業上游研發設計環節的競爭優勢有很強的互補性，黃茅海跨海通道的通車有助於將上述互補型競爭優勢轉化為互利型合作優勢。楊永聰表示，以黃茅海跨海通道的開通為契機，推動江門深度融入廣珠澳科技創新走廊，也將為區域協調發展注入新的澎湃動力。



民眾在黃茅海跨海通道高欄港收費站前合影留念。

## 黃茅海通道 收費標準

根據《收費公路管理條例》第十六條規定，基於成本審核結論，結合項目應繳交的稅費情況，定價機關擬定了以下兩個定價聽證方案。

方案一：按照收費總收入基本補償成本的原則  
方案二：按照保障項目可持續運營的基礎上降費引流的原則

	客一(7座及以下)	客二(8至19座之間)	客三(20至39座之間)	貨一(小型貨車)	貨二(中型貨車)	貨三(重型貨車)
方案一	34.00	51.00	68.00	34.00	71.40	107.44
方案二	33.00	49.50	66.00	33.00	69.30	104.28