

大橋收費宜低不宜高 促三地人流物流是首要

港珠澳大橋今年底具備通車條件，廣東省發改委昨日於珠海舉行大橋車輛收費的聽證會，諮詢粵港澳三地專家及運輸業界的意見。修建港珠澳大橋的目的和意義在於加速粵港澳大灣區融合，加快區域經濟一體化，且面對交通競爭日益激烈，大橋收費不宜過份以財務收益為重，特別是對貨車、巴士等營運性車輛，應採取具吸引力的收費標準，才能發揮大橋促進人流、物流的最重要功能，帶動珠三角西部乃至泛珠地區與港澳的共贏合作，創造更大的社會及經濟效益。

港珠澳大橋全長50多公里，投資1200億元港幣，上世紀80年代已提出興建建議，直至2009年12月才正式動工，估計明年年初可通車。30年來粵港澳三地市民對大橋建設、通車引頸以盼。由於大橋投資大、耗時長，本港有意見認為，大橋落成之時，已錯過珠三角發展的黃金期，日後車流數量能否達到預期目標，大橋是否具有經濟效益，乃至能否收回成本，都抱有懷疑態度。甚至有人攻擊，港珠澳大橋勢將淪為「大白象工程」。

還有一個值得留意的因素，就是連接深圳與中山的深中通道預計2024年開通，該通道距離24公里，其造價約為500億港幣，上述兩項都不到港珠澳大橋的一半，未來深中通道的收費或較港珠澳大橋更具競爭力，或會分薄港珠澳大橋車流量。另外，目前本港有不少客運、貨運航船來往澳門和珠三角沿江城市。因此，如何釐定一個獲大多數人接受、又有競爭力的港珠澳大橋收費方案，備受粵港澳三地關注。

昨日的聽證會提出大橋收費的兩種方案，唯一分別是過境巴士收費，一為每程450元人民幣，另一為每程200元人民幣；其餘車輛收費則為私家車及跨境出租車每程150元人民幣、穿梭巴士每程450元人民幣、貨櫃車每程115元人民幣及普通貨車每程60元人民幣。本港業界傾向過境巴士收費較便宜方案。道理很簡單，對於制訂港珠澳大橋的收費，固然要考慮回本的財務問題，卻不應作為首要的考慮。尤其是在大橋開通初期，盡可能降低收費以吸引車流，吸引更多用家使用大橋，才能充分發揮大橋的經濟和社會效益。有內地媒體報道，粵港澳三地政府也有共識，希望盡量調低大橋收費，冀吸引更多車流。

中央提出的建設粵港澳大灣區規劃正在穩步落實，港珠澳大橋通車後，香港來往珠海、澳門、廣東西部沿海城市和廣西只需要幾十分鐘，珠江西岸的城市正處於大發展期，希望借港珠澳大橋通車的契機，加強與香港的合作，拉動本地經濟增長，這也將給香港帶來更大的發展空間，鞏固香港的競爭優勢。

因此，對巴士、貨車等營運性車輛採取較低收費，將有利刺激港澳和珠江西岸的人流、物流、資金流的往來，香港的四大支柱行業——金融業、貿易物流業、工商專業及支援業、旅遊業，將可以擴展市場至珠三角西部地區，通過港珠澳大橋促進大灣區互利合作，推動粵港澳大灣區經濟轉型升級。

表達環保訴求也須守法及顧後果

中環摩天輪前日剛剛恢復對公眾開放，環保團體綠色和平十多名成員昨日就爬上摩天輪支架，試圖掛上巨型橫額，呼籲政府和社會關注塑膠污染問題。綠色和平的行為導致摩天輪未能開放，影響了正常的秩序，市民、遊客大受影響，大眾對此表示相當反感。香港是享有言論和表達自由的社會，環保團體並不代表表達訴求的場合和機會，但即使是再崇高的訴求，亦需要以守法、和平、理性的途徑來表達，絕不能為了吸引眼球而危害公眾秩序，否則只會適得其反，不但不能贏得公眾的支持，而且還要負上法律責任。

綠色和平的項目主任並不諱言，選擇在中環摩天輪掛布條，就是因為這裡是著名地標，希望傳遞訊息予市民、政府和企業，要解決嚴重的塑膠污染問題。至於選擇這個時機，則明顯是因為摩天輪剛剛恢復開放，並大幅調低票價，獲得大批市民和傳媒的目光關注，可以達到良好的宣傳效果。雖然行動負責人聲稱，他們無意影響摩天輪運作，亦不想威脅或造成人命傷亡。但從行動產生的後果來看，則未免顯得他們低估影響。首先，該行動造成摩天輪全日無法運作，由於該組織成員未能在上午11點前離開開放前爬下來，加上該行為已經涉嫌違法，警方不僅要將其拘捕，更要進行取證，管理公司亦要做安全檢查，根本不可能不影響摩天輪運作。其次，雖然他們聲稱受過專業訓練，但現場所見，他們不僅未能成功展示標語，並且過程中多次有攀山用的金屬扣從高處墜下，幸好沒有人被擊中，否則後果不堪設想。

重視環境保護，減少使用塑膠，其訴求無疑是高尚和正確的，但再好的訴求都必須用合法、合理的途徑來表達。極端的行為固然可以吸引眼球，但對社會傳遞的信息卻未必是正面的。昨日就有不少被他們阻礙的市民感到不滿和憤怒，甚至有人大叫「有膽跳落來」。到中環坐摩天輪的市民，不少是全家從很遠的地方過來，甚至有外地訪港的遊客專程來搭乘。試問，這些人來此的目的是旅遊和消遣，卻被迫睇環團分子「做騷」，無法享受坐摩天輪觀景的樂趣，將心比己，環保人士的做法是否顯得太自私呢？

香港社會素來崇尚言論自由、表達自由，但自由的底線是不能觸犯法律，不能危害他人的合法權益。涉事的19名環保團體人士昨日已被警方以涉嫌公眾妨擾罪拘捕。根據香港法例，這個罪名可大可小。如果只是一些騷擾他人的行為，例如隨處大小便、無理按動門鈴等，循《簡易程序治罪條例》最高只被判罰款500元及監禁3個月。但如果行為可能對他人生命或利益造成威脅或影響，而且令許多市民受影響，就可以引用普通法就妨擾罪提出刑事檢控，一經定罪會留下刑事案底，最高刑罰為入獄7年。因此，社會大眾都呼籲這些環保人士一定要遵守法律，不應為了追求「高尚理想」而不顧一切地製造轟動效應。

港珠澳橋聽證會三地代表公平參與 方案呈粵政府批准

九成挺過境巴士每程收兩百

香港文匯報訊（記者 敖敏輝 珠海報道）港珠澳大橋開通在即，備受關注的大橋通行收費標準即將出爐。昨日，廣東省發改委在珠海就兩套收費方案舉行聽證會，在來自內地和港澳的22名代表中，有包括全部港澳代表在內的20人均贊同方案二，即推薦過境巴士收費從450元/次降為200元/次（其餘項目收費兩套方案標準一致）。廣東省發改委表示，將充分尊重和吸納各方意見，作進一步完善，待按程序報廣東省政府批准後實施。

此次聽證會共有22人參與，另兩名因故未能出席聽證人員提供了書面意見。其中，消費者參加人方面，共有15人，內地、香港、澳門分別佔5席，體現公平公正原則。廣東省交通廳、省發改委和省財政廳提供的兩套方案大部分收費細則相同，包括私家車、出租車150元/車次，穿梭巴士450元，貨櫃車115元，普通貨車60元。唯一的區別是過境巴士方面，方案一與穿梭巴士一樣為450元，而方案二為200元，兩者相差250元。

5港人代表一致贊成

對於收費標準，以及大橋交通流量、車型分類等，聽證人員紛紛發表意見並給出建議。由於大橋對香港貨運和客運行業將帶來一系列利益關切，來自香港5名消費者從行業發展和大橋運營方面，積極建言，成為現場最先舉手發言的聽證人。由於方案二過境巴士費用大減一半以上，他們無一例外地贊成該方案。

「落馬洲中港貨運聯會」主席蔣志偉指出，目前，珠海、中山以及澳門的貨物，九成都是通過內航船運到香港，大橋通車後，由於公路是門對門的服務，將大大增強競爭力。「如果選擇收費450元的話，我相信大家是吃不消的，選擇港珠澳大橋的意願不大。在削弱陸路運輸的優勢同時，也不利於大橋的高效利用。」

從事過境巴士行業的香港志雄旅遊有限公司發展總監李少鳴，亦從自身行業角度表達相同觀點。他指出，過境巴士和穿梭巴士有基本性的不同，後者在投標的時候已經知道只能走港珠澳大橋，已經過橋費計算票價。而過境巴士六成以上是從其他口岸轉過來，如果費用過高，他們就會選擇其他口岸。「我相信，要是過橋費為450元，過境巴士成本會增加13%到22%，他們競爭壓力很大。」

業界倡首三年打八折

除了就已有的方案進行選擇，來自三地的行業代表和專家，也就港珠澳大橋收費的動態及靈活收費建言。香港匯通策略有限公司董事總經理侯伯堅建議，大橋開通初期，可以給予一定收費優惠，以吸引工商界和市民更多使用大橋，發揮其融通三地的功能。「比如前3年可以八折優惠，之後再視情況延長或終止。」

部分聽證會參加人建議，區分不同時間和交通流量差別定價，對經常往來的車主設置月票或套票優惠。部分聽證會參加人建議，考慮到交通量、收費、成本預測可能存在偏差，政府應該定期檢討和跟蹤評估，對收費標準進行動態調整。



來自內地和港澳的20名代表贊同過境巴士收費從450元/次降為200元/次。圖為港珠澳大橋珠海出入口收費處。資料圖片



港珠澳大橋主體工程車輛通行收費標準聽證會21日在珠海舉行。

聯通利港固物流中心地位

在港珠澳大橋管理局自報各項成本和運營數據後，廣東省發改委相關部門最終進行了審核，最終預估大橋年均標準車輛量為2,072.57萬次。對此，港澳代表亦看好大橋未來的聯通作用，並稱數據仍顯保守。而隨着大橋功效的發揮，香港貨運業將迎來一個新的增長契機。

「中港澳直通巴士聯會」秘書長陳宗彝以一連串數字，指出港珠澳大橋車流量的巨大潛力所在。他以深圳灣舉例稱，深圳灣開

通後前8年人流量平均複合增長率是20%，而目前公佈的港珠澳大橋前8年的車流量增長率只是9.84%。「深圳有四個陸路口岸通過香港，但是珠海、澳門只有一個大橋口岸，香港經由大橋前往澳門和珠江西岸的車流增長率，沒有理由比深圳灣口岸低。」

港珠澳大橋管理局相關負責人亦在現場表示，從運營角度看，港珠澳大橋將充分考慮港澳因素，特別是支持鞏固香港作為國際物流中心的地位和作用。

■香港文匯報記者敖敏輝 珠海報道

兩聽證方案內容

方案一

私家車、出租車150元/車次，穿梭巴士、過境巴士450元/車次，貨櫃車115元/車次，普通貨車60元/車次。

方案二

私家車、出租車150元/車次，穿梭巴士450元/車次，過境巴士200元/車次，貨櫃車115元/車次，普通貨車60元/車次。

整理：香港文匯報記者 敖敏輝

運營管理費審核適度從緊

聽證會透出的消息指，鑒於大橋未正式通車，運營管理費不採用專題研究中的數據，而是適度按照工程可行性報告中的有關測算數據進行審核，運營管理費用採取適度從緊原則。

從價格管理部門審核情況，港珠澳大橋車輛通行收費定價主要依據大橋主體工程折舊、運營管理費、養護費、貸款利息支出及通車後收費期限內的總交通流量等。

在港珠澳大橋管理局自報各項成本和運營數據後，廣東省發改委價格管理部門最終進行了審核，並最終確定大橋年均標準車輛量為2,072.57萬次，年平均通

行成本為21.9975億元。其中，除資產折舊核增外，職工薪酬、養護費、大修理費、綜合事務費、財務費用均核減。其中，職工薪酬核減4,094萬元，日常養護費核減4,634萬元，財務費用核減3.626億元，綜合事務費核減3,178萬元。

最終，廣東省交通運輸廳會同省發展改革委、省財政廳以「收費總收入應當基本補償成本、各類車具體收費標準可參考替代交通運輸方式制定」為定價基本原則，擬定了兩套港珠澳大橋主體工程車輛通行收費標準聽證方案。

■香港文匯報記者 敖敏輝 珠海報道