

各界讚利港物流業發展 促人流物流信息流資金流

三地一橋牽 四流更完善

港珠澳大橋由2009年12月動工，至今正式建成、通車在即，歷時9年。這條長29.6公里、擁有世界上最長的沉管隧道及世界跨海距離最長的橋樑組合公路，將成為跨越粵、港、澳三地、連接珠江東西兩岸的陸路運輸新通道，促進粵港澳大灣區的融合發展，可謂大灣區的標誌性基建。大橋通車在即，物流貨運界及工商界人士在接受香港文匯報訪問時，均指大橋開通後將帶動香港物流業的發展，而粵港澳大灣區的運輸網絡將更趨完善，促進人流、物流、信息流及資金流。

■香港文匯報記者 陳珈瑋



■各界均指大橋開通後粵港澳大灣區的運輸網絡將更趨完善，促進人流、物流、信息流及資金流。資料圖片

港珠路程激減 省逾六成時間

香港文匯報訊（記者 范童）港珠澳大橋香港口岸坐落大嶼山，地理位置上毗鄰的香港國際機場，將成為粵港澳三地的交匯點。特區政府預期大橋會發揮促進珠三角西部，以至大灣區內人員、資金、技術等流動的重要作用。

政府2008年向立法會提交的文件指，大橋項目的直接經濟效益包括節省的交通費用、旅客節省的時間、大橋項目為三地帶來的交通量及陸路貨運減省的時間。文件指出，港珠澳大橋啟用後，香港與珠三角西部的相關行車時間會大幅縮減，取道大橋往來珠海與葵涌貨櫃碼頭，可節省逾60%行車時間；往來珠海與香港國際機場的行車時間更節省逾80%。

跨境貨運量料2035達9300萬公噸

間接經濟效益方面，政府預計珠三角西部與香港之間的經濟活動會轉趨頻繁，客貨運輸會顯著增長。文件引述中交公路規劃設計院的評估，指每年珠海、江門和中山往來香港的跨境貨運量將

由2005年的1,600萬公噸，增至2035年的9,300萬公噸。

文件指，珠三角西部有待開發的土地資源亦相對較為充裕，工資和資源均較便宜，發展潛力優厚，港珠澳大橋正好提供必需的基礎設施，連接香港與這個發展潛力巨大的地區，本港投資者在發展步伐較慢的珠三角西部投資應會得益。

而本港入境的航空旅客亦會增加，香港因而受惠；飛機乘客抵達香港國際機場後，可取道大橋經香港往來內地，十分方便。港珠澳大橋也把珠海機場的內地航線網絡連接到香港國際機場完善的國際航線網絡，為兩機場產生協同效應。

運輸及房屋局今年向立法會提交的文件指出，粵港澳三地聘請的顧問曾進行中長期大橋車流量的估算，預測於2030年及2037年每日分別會有約29,100架次及約42,000架次行經大橋，每日客流量則分別為126,000人次及175,000人次不等。

林健鋒：港青機遇空間更大

香港文匯報訊（記者 范童）商界立法會議員林健鋒指出，粵港澳大灣區是香港融入國家發展的切入口，將來大灣區規劃出臺時，必須有硬件和軟件配合，港珠澳大橋便是重要的硬件之一。他解釋，港珠澳大橋開通，加上廣深港高鐵路日前已通車，將拉近香港與大灣區其他地區的距離，大幅提升香港與內地的人流、物流方面的互聯互通，並協助打通資金流和信息流。

他認為，內地人對有關香港各方面投資的興趣與日俱增，相信大橋落成通車將為香港金融業帶來商機。同時，憑藉香港金融界克服過多次的環球金融危機及對國際金融市場風險管理、金融危機的認知與良好的企業管治經驗，將能為內地投資者提供專業服務。

他並指，日後大橋除方便現時在內地工作的港人外，相信亦能夠為有意到內地工作、讀書及退休的港人提供交通上的誘因，吸引港人到內地發展，讓他們的生活模式有更多選擇，為年輕人帶來更大的發展機遇和空間。他期望社會各界同心協力，將九市二區拼湊成一幅互容互補的發展藍圖，共同將大灣區打造為國際一流灣區。

盧文端：增外商港投資意慾

香港中華總商會永遠榮譽會長、中國和平統一促進會香港總會理事長盧文端表示，港珠澳大橋落成後，將全面深化大灣區跨區域交通基礎建設，由於陸路車程大大縮短，大橋為商貿往來、投資者及市民帶來便利，免卻虎門大橋的塞車之苦，進一步實現「一小時生活圈」，為深化區域融合發展提供重要基礎，同時提高粵港澳大灣區的國際競爭力。

他形容港珠澳大橋及廣深港高鐵路香港段相繼開通是「雙喜臨門」，加快大灣區城市間人流、物流來往及發展，並帶來連鎖經濟效益，一方面灣區城市可互相尋商機，發展各自的優勢產業，另一方面大橋於世界馳名，交通便利將提升外商到香港的投資意慾，對香港而言絕對是一件好事。



■港珠澳大橋 資料圖片

行車時間大幅縮減

起點—目的地	現時路程及行車時間	取道大橋路程及行車時間	路程及時間減幅
珠海—葵涌貨櫃碼頭	約200公里、約3.5小時	約65公里、約75分鐘	>60%
珠海—香港國際機場	超過200公里、大約4小時	約40公里、約45分鐘	>80%

資料來源：立法會文件 整理：香港文匯報記者 范童

陸運競爭力增 物流界讚雙贏

香港文匯報訊（記者 范童）香港運輸物流學會前會長梁剛銳表示，香港國際機場的貨運量已連續多年位居世界第一，吞吐量亦不斷增加。在大灣區的發展下，珠三角西部的經濟增長甚至比中部高，大橋既促進西部到港的物流，並利用青馬幹線連接機場，將可加強機場的樞紐角色，發揮香港空運優勢。他建議在法例上設法配合，參照海天客運碼頭的做法，令香港口岸至機場的路亦列為禁區，「貨櫃不需要入關再出關，更添效率及競爭力。」

他續說，香港的設備及冷鏈技術成熟，可吸引不同企業來港建立地區配送中心，例如貴價產品、鮮活貨品及冷藏貨品均可空運至全球各地，陸運輻射粵港澳大灣區，在物流上亦充分發揮「超級連繫人」的角色。他分

析，大橋開通對海運的效益較少，但相信前往葵涌碼頭的珠三角貨櫃仍會選用內河船。陸路客貨運輸業議會主席蔣志偉形容，港珠澳大橋通車對業界而言是很大的機遇，因為過去連接澳門及西部的路程較長，陸路運輸收費會較水路貴大約60%，故主要物流訂單被水路內河船運壟斷，「用船一定不可以即日，而陸運實際上可以做到即日，故以往很趕急的單才會選用陸運。」

稱前景不俗勉港青投身

他指出，大橋通車後陸運最快3小時便可完成，競爭力較以往大大增加，即使內河船日後調整價格，他相信陸運亦有很大的空間，預計在大橋開通後半年可展現實際效益，「始終是一件好事，對我們來說是生財道路。」

他並指，任何經濟環節亦會為運輸業帶來機會，故粵港澳大灣區發展配合大橋的通車，促進人流及物流，對業界而言是雙贏。他直言，業界前景不俗，鼓勵年輕人可以投身行業。港粵運輸業聯合會主席謝浪坦言，港珠澳大橋的真正意義在於把粵港澳連接於一起，令大灣區經濟帶城市來往交通愈來愈便利，為各行各業創造條件。他指，廣東一帶過去工業發展蓬勃，不少貨品透過香港轉口至其他地方，隨着大橋通車，以往珠江以西以水路來港的高貨值品，如手機、電腦、高級玩具，將可改由陸路貨運至毗鄰的機場，「沒有以前轉車、轉船那麼轉折，亦可避免貨品受碰撞而損毀。」

他認為大橋通車無疑對業界有好處，預計至少每天增加數百車次，而業界亦已作出相應準備。

2002年拍板去馬 廣泛研究規劃

話你知道



特區政府於2002年向中央政府提出興建港珠澳大橋的建議，翌年國家發展和改革委員會與特區政府共同完成《香港與珠江西岸交通聯繫研究》，研究結果表明港珠澳大橋最具迫切性和必要性，國務院正式批准三地政府開展港珠澳大橋前期工作，並同意粵、港、澳三地成立「港珠澳大橋前期工作協調小組」。

2004年2月，協調小組委聘中交公路規劃設計院就港珠澳大橋進行可行性研究。該項研究涵蓋的專題範疇廣泛，包括航運淨空、水文、環境、交通、經濟效益和財務可行性等。其後舉行了多次專家評審會議，以蒐集內地、香港及澳門專家的意見，工程可行性研究內的各項專題研究在2005年大致上完成。

立法會財委會分別於2005年及2008年批准撥款，以支付特區政府就港珠澳大橋的概

念設計及進一步技術研究所需承擔的費用、委聘顧問為港珠澳大橋香港口岸進行勘測及初步設計工作，及支付本港就港珠澳大橋施工前工作所需承擔的費用。

2009年12月15日，港珠澳大橋工程開工儀式盛大舉行，正式展開施工。工程內容包括海中橋樑工程、香港、珠海和澳門三地口岸，以及香港、珠海、澳門三地連接線。香港口岸設於機場東面的人工島，相關填海工程於2010年展開，翌年西、東人工島主體的結構工程相繼完成。大橋的橋樑工程於2012年全面展開，包括建造九洲港航運橋、江海航運橋及青洲航運橋共3座斜拉橋。

今年2月，港珠澳大橋主體工程正式完成交工驗收，確認具備通車試營運條件。三地政府於上月進行聯合試運，確保各口岸運作順利。雖然正式通車日仍未公佈，但大橋開通儀式已定於下周二在珠海舉行，相信通車指日可待。 ■香港文匯報記者 范童