

借鑒大橋制度創新經驗 深化拓展灣區協同發展

港珠澳大橋昨迎來開通後的首個周日。截至昨晚8時，經大橋入境共有67,000人次、約2,000車次，人流車流逐漸提升，大橋效益正逐步顯現。港珠澳大橋在創下橋樑建設多個世界第一的同時，亦探索了「一國兩制」下粵港澳合作共建共管大型跨海交通工程的「大橋經驗」，如珠澳採取「合作查驗、一次放行」通關模式，三地車輛「一站式」通關模式等創新，對大橋發揮良好效益有很大作用。粵港澳大灣區建設，促成生產要素自由流動的制度創新是重大挑戰，大橋的三級治理架構、共建共管的管理模式，對粵港澳大灣區多領域協同發展極具啟示性，三地未來可借鑒相關經驗大膽推進制度創新，深化拓展灣區協同發展。

港珠澳大橋是圓夢橋、同心橋、自信橋、復興橋，是「一國兩制」下三地解決法規差異、技術標準對接、建設程序規範等合作問題的「創新橋」。作為我國第一座在「一國兩制」框架下跨越粵港澳三地海域的跨境海洋基建工程，大橋獨創的建設和管理模式，成為粵港澳大灣區三地協同發展的試驗田。

一方面是建設合作機制創新。粵港澳三地政府2010年簽署協議，承諾共同對港珠澳大橋大型跨境項目的各項事務進行處理，確立了「港珠澳大橋專責小組——三地聯合工作委員會——項目法人（大橋管理局）」三級治理架構、共建共管的管理模式創新；在協議基礎上創造性地建立了非訴訟的爭議解決機制。即在大橋建設過程中產生的爭議或分歧，均應通過協商解決；標準「就高不就低」。即大橋建設的每項要求均採用三地當中的最高標準。

正是環保上的就最高標準，最終港珠澳大橋實現了環境「零污染」。

另一方面是運管合作機制方面。珠澳「合作查驗、一次放行」的「兩地一檢」通關創新。即「背靠背聯合檢查」一次查驗通關，珠澳旅檢樓出境層，只用查一次證件直接過澳門，旅客衛生檢疫由出境方負責公共衛生篩查，入境方負責進一步排查處置，並建立雙方全面的工作信息交換和通報制度，將傳統模式的出入境雙方各自分別進行的衛生檢查驗工作，變為雙方合作共同實施。三地客貨車通關作業模式則創新為「一站式」快速通關，做到車輛在每道卡口的海關驗放時間平均在10秒內、從入場到離場一般不超過3分鐘。

港珠澳大橋這些「大橋經驗」對粵港澳大灣區9市兩特區解決合作發展中的問題極具借鑒價值。以車輛收費為例，港珠澳大橋自動收費做到了內地粵通卡和香港快易通的自動收費，人工收費做到了用信用卡靠近設備，系統即可感應扣除卡裡的相應港幣、終端收到相應的人民幣，此「銀聯移動支付應用平台」若可擴展至大灣區各類消費場景，無疑將為解決三地融合中關鍵的支付環節打下堅實基礎。

粵港澳大灣區建設，以如何讓人流、物流、資金流、信息流等生產要素能在灣區自由流動為最大挑戰；三地要發揮「一國兩制」制度優勢，三地合作的制度創新尤為關鍵。事實上，目前灣區合作遇到的通關信息互換、監管互認、執法互助、貿易便利化、科創合作等難題，均需要制度創新來解決，而借鑒推廣「大橋經驗」，相信是灣區制度創新的重要途徑。

新來港人士對香港發展的貢獻不容詆毀

勞福局局長羅致光昨日在網誌中反駁少數人妖魔化單程證制度的謬論，用數字指出，內地新來港人士過去20年為本港帶來了40萬勞動人口，是人口「生力軍」。回顧過去，大量內地新來港人士對香港上世紀的經濟奇跡發揮了重要作用；展望將來，這些「新血」有助延緩本港人口衰老，提升社會生產力。再者，單程證來港人士，不是夫妻團聚就是子女投靠父母，讓這些人來港團聚是保障基本人權。一小撮人將種種社會問題歸咎於內地新來港人士，無視歷史，歪曲事實，這些論調反人道、反智而且別有用心。

羅致光在網誌中算了一筆賬，本港去年較1997年增加了90萬人口，其間若沒有約96萬持單程證的新來港人士，今天香港的人口會減少74萬，勞動人口會少40多萬。網誌直指有不少時事評論喜誇大，這些評論「有刻意、惡意，還有是純屬創意的」。

本港正面臨嚴峻的人口老化和勞動力不足，大部分單程證人士年齡較輕，無疑是香港社會的「生力軍」。回顧香港上世紀七八十年代的經濟騰飛，正正與大量內地新來港人士湧入有着必然的關係。近些年的內地新來港人士，主要是源於港人北上跨境婚姻。根據統計處數字，在2016年50,008宗香港登記結婚數字中，新郎及新娘均為香港人的婚姻佔54.6%，香港與內地跨境婚姻佔35%，後者的比例遠高於1991年。隨着兩地交流融合，跨境婚姻增多是必然，當中不少更是社會的中上階層人士，只有3成屬於基層。另外內地新來港人士受教育程

度明顯上升，由過去6成人有中學或以上程度提升至現在的9成人有中學或以上程度。應該說，單程證制度帶來的內地新來港人士，不僅不是香港社會的負累，更是重要的人口紅利，是經濟發展的助推器。

至於有人散播新移民搶佔香港福利的論調，亦是毫無事實根據的惡意攻擊。根據扶貧委員會2016年的貧窮報告書，內地新來港人士在貧窮社群中的自力更生能力最強，當年57,387名內地新來港人士當中，只有559名申請綜援，比例不足1%，遠遠低於社會整體比例。

事實上，單程證制度本來是為了讓內地居民有秩序來港與家人團聚。現時每年批出的單程證配額當中，約一半是夫妻團聚，一半是與父母團聚，另有少數是與子女團聚、無依靠兒童投靠親屬等，這些都是《公民權利和政治權利國際公約》所保障的基本人權。因此特首林鄭月娥在面對一些反對派議員無理提問的時候，亦曾反問「點樣可以唔畀人哋家庭團聚呢？」確實，從人道角度，單程證議題根本沒有討論的空間。

必須看到，近年有一些人將單程證視為社會問題的「罪魁禍首」，土地房屋不足、醫療教育不足、水貨等問題，都將矛頭指向單程證政策，這完全是近年激進反對派策動的仇視內地、煽動「港獨」等等荒謬邏輯的翻版，其本質上就是要將香港與內地切割，煽動社會分裂、製造仇恨，相信多數港人能夠看清其中的反智和反人道本質，不會讓煽動仇視新來港人士的目的得逞。

渝巴越線撞欄 逾10人墮江

巴士沉江水深約68米處 搜救工作仍在進行中

本報萬州直擊

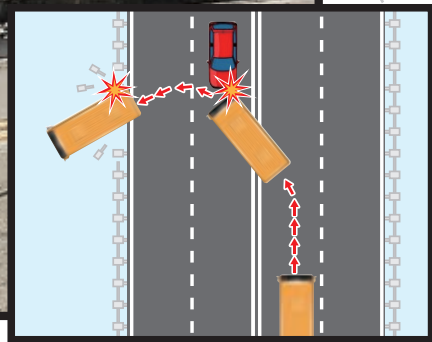
香港文匯報訊（記者張蕊、孟冰重慶報道）重慶萬州區昨日上午發生一宗巴士墮江事故，當地一輛巴士行駛至長江二橋時，突然越過中心實線，撞擊對向正常行駛的私家車後衝上路沿，再撞斷護欄後墮入江中。初步確認當時巴士上共有駕乘人員10餘人，截至昨晚10時，現場已打撈起2具遇難者遺體。現場搜救人員基本判明巴士位於水下約68米處。截至昨晚23點止，搜索工作仍在進行，但恐凶多吉少。



長江二橋巴士墮橋事故現場。新華社



萬州22號巴士路線圖



香港文匯報製圖

內地近十年巴士事故一覽

2018年10月28日	重慶萬州區巴士與私家車碰撞後巴士墮江，傷亡未明。
2018年5月11日	深圳一巴士司機疲勞駕駛，在福田深南大道路口與另一巴士發生碰撞，造成巴士上多名乘客受傷。
2017年8月10日晚	一輛從四川成都開往河南洛陽的巴士途經陝西西漢高速秦嶺隧道時撞向隧道牆壁，造成36人死亡13人受傷。
2016年10月17日	在廣東順德105國道本壇路口，容桂往廣州方向的跨線橋上，有貨車墮落並砸到途經的巴士，造成4名乘客受傷。
2015年10月28日	深圳龍崗區一名男子吸毒致幻，駕駛其父親巴士沿途撞壞10餘輛車，所幸並未造成人員傷亡。
2015年6月10日	西藏自治區一旅遊巴士墮崖，致11人死8傷。
2013年9月15日	四川達州市渠縣縣內一輛貨車與巴士相撞，致16死9傷。
2010年2月23日	雲南省昆明市一高速公路貨車與巴士相撞，致6死5傷。
2013年6月7日	福建廈門發生的BRT巴士縱火案致47死34傷。
2011年7月22日	一輛山東威海至湖南長沙的中巴在京珠高速信陽港段發生火災，致41死6人嚴重燒傷。
2009年10月28日	浙江衢州江山市一輛送喪中巴翻落山崖，致10死18傷。
2009年6月5日	四川成都巴士燃燒事故致27死74傷。

資料來源：香港文匯報資料庫

據重慶警方通報稱，10月28日上午10點08分，萬州22號巴士在經過萬州長江二橋橋面時，突然越過中心實線，撞擊對向正常行駛的私家車後衝上路沿，再撞斷護欄後墮入江中。警方通報前，網上大量流傳係私家車司機逆行駕駛導致事故發生，亦有不少網友情緒激動，批評女司機不負責任。不過警方通報最新情況後，網友們紛紛向女司機致歉。

事故原因仍在調查中

巴士墮入長江後，相關部門正在積極搜救。私家車駕駛員已被警方控制，並在醫院接受治療。相關事故原因正在調查中。據香港文匯報記者了解，巴士已經沉入江底，當被問及事發水域水深時，上述工作人員表示，事發水域水深約68米。

事故發生後，重慶公安、交通等部門第一時間前往現場救援，海事部門對上下水船舶進行管控，要求周邊船舶減速慢行，統籌水面搜尋和通航管理，防止發生次生事故。國家應急管理部黨組書記黃明立即視頻連線，進行指揮調度，並派出由應急管理部副部長孫華山帶隊的工作組趕赴現場，指導救援處置。香港文匯報記者在靠近事發

現場看見，事發大橋已經被封鎖，無車輛通過，橋面離水面有60米左右。大橋下方江面上有打撈船及衝鋒舟等多艘船隻正在搜救，偶爾會有貨船正常通行。

據新華社報道，16時30分左右，水下機械人開始第一次下潛，準備通過其攜帶的高清攝像設備，將相關視頻信息傳輸給救援人員。但由於水下情況複雜，水下機械人在第一次下潛30多米後，被迫上升返回。救援人員準備另擇下潛地點，盡快到達巴士沉沒位置。

已打撈2遇難者遺體

昨夜萬州區天氣良好，江上救援船隻亮起燈光繼續搜救，工作人員繼續忙碌。事故現場應急救援指揮部的消息稱，目前，已有20多艘救援船隻到達事故水面開展救援打撈工作。現場已打撈出2具遇難人員遺體，正在進行身份信息核實。相關部門正在組織街道、社區工作人員對可能的事故人員進行走訪排查。



墮橋前兩站 8乘客上車

香港文匯報訊（記者張蕊、孟冰重慶報道）根據調查訪問和調取的巴士沿線監控視頻，初步確認當時巴士上共有駕乘人員10餘人，該車最後兩名乘客上車刷卡的時間為9時59分。據了解，在9時52分至9時59分也就是在墮橋的前兩個車站，共有8名乘客上車刷卡，其中3張卡為老人卡。但此前仍留在車上的具體人數，官方還未統計到。

據悉，萬州22號巴士係環江大巴，隸屬重慶公共交通集團萬州分公司，起點與終點均為「港口」站，途徑34個站點，票價2元，全程27公里。上長江二橋前的最後一個巴士站，是第10個站點「二橋北橋頭」。

據當地市民介紹，22號巴士是萬州人乘坐較多的一條「黃金線路」。

民眾翹首盼奇跡

在離事發大橋附近的萬州濱江路，香港文匯報記者看到有許多市民聚集在此，向長江二橋方向駐足觀望，期待江面上的搜救人員能傳來好消息。

萬州市民劉先生指着江面說：「22號車經過的長江二橋，連接着濱江路和江南新城，是我們萬州人心目中最漂亮的一座大橋，外地朋友來，我還會專門開車帶他看長江二橋。今天發生這樣的悲劇，我非常難



市民駐足觀望長江二橋。香港文匯報記者孟冰攝

過，希望搜救中能有奇跡發生。」在一旁的陳姓大爺則表示，他家就住在旁邊的小區，白天從窗戶上看到有搜救人員潛水搜救，「深秋是長江蓄水期，江水又深又冷，這些搜救隊員不容易。」陳大爺說。