

### 橫跨珠江大橋數據

	黃埔大橋	南沙大橋	虎門大橋
全長	18.694公里	12.891公里	15.76公里
車道	雙向8車道	雙向8車道	雙向6車道
限制時速	全程限制100公里	全程限制100公里	隧道80公里，非隧道100公里
收費(人民幣)	小汽車單程30元	小汽車單程42元	小汽車單程40元

整理：香港文匯報記者 敖敏輝



香港文匯報訊(記者 敖敏輝 廣州報道)虎門大橋運營20年之際，相鄰的姊妹橋——南沙大橋(又稱「虎門二橋」)今日正式通車。歷經五年建設，南沙大橋項目將成為《粵港澳大灣區發展規劃綱要》發佈後首個投用的重要交通基建工程。大灣區核心區珠江口又增添一條重要的過江通道，其串聯起珠江東岸和西岸，將極大加速大灣區人員流動、貨物流通，助力構建灣區一小時生活圈、經濟圈。有受訪企業表示，若今後走南沙大橋，15分鐘之內便可過珠江，省時半個鐘。

港人郝桂良是廣州志桂設備租賃有限公司總經理，公司是高空作業車、柴油空壓機、柴油發電機、柴油發電機和供油商。自從南沙大橋開工建設，郝桂良就一直盼着它早日通車，因為他和這座橋緣分不淺，大橋的落成更對公司發展意義重大。

郝桂良和其公司與南沙大橋的緣分之一，是志桂公司3年間親自參與了大橋的建設，負責大橋排水、刷漆以及為大橋平衡檢測提供設備平台。

「作為香港公司，我們很榮幸有份參與大橋建設，見證其逐步建成和投入使用。」郝桂良說，他經常往返於大橋工地，和這座宏偉的超級工程有着深厚感情。

第二重緣分，則是公司正好位於大橋南沙一側上橋位置附近，這位置對物流和時間效率要求很高的設備租賃業務來說，是一個直接利好。

#### 虎門大橋限行 運貨曾需兜路

郝桂良告訴香港文匯報記者，之前，虎門大橋堵塞和對特種車的限行，一度令他們非常困擾。

他指，公司每天至少有10輛以上設備車輛，從南沙出發前往珠江東岸的東莞、深圳等地。如果走虎門

大橋，過江需耗時45分鐘，若今後走南沙大橋，則可從公司直接上橋，15分鐘之內便可過江，省時半個鐘。

另外，由於虎門大橋常年高負荷運行，目前已對10噸以上的車輛限行，而大型設備車輛往往自重10噸以上，多數車輛已不能行經虎門大橋。如去到深圳、東莞，則需要繞行廣州黃埔大橋，路程比經虎門大橋多了100公里。

#### 基建相繼落實 灣區企業受惠

「比如設備車輛前往深圳前海，經黃埔大橋需要2小時30分鐘左右，經虎門大橋大約一個半小時可抵達，若今後經南沙大橋，則最快一個小時可抵達，比虎門大橋節省約半小時，效率大為提升。除了路橋費、油費降了，更重要的是設備使用效率更高了。」郝桂良說。

郝桂良說，公司業績隨粵港澳大灣區各類基建相繼建設和落實而逐年上升，近年來年均增長50%以上。而包括南沙大橋等大型工程的投入使用，大灣區物暢其流，又進一步助推公司向好發展。他相信在灣區建設下，公司發展會越來越好。



# 南沙大橋通車 過珠江省半個鐘

## 灣區人流物流再添翼 助形成一小時生活圈

■南沙大橋將極大加速大灣區人員流動、貨物流通，助力構建灣區一小時生活圈、經濟圈。 資料圖片

## 分流減塞車 速遞真速遞



特稿

隨着南沙大橋通車，從東莞到廣州南部的路程可縮短10公里，比現在縮短約30分鐘車程，將大大緩解珠江口東西兩岸的繁忙交通。東莞的中國郵政速遞物流處理中心，是中國郵政速遞在珠三角地區最繁忙的轉運中心，「最高峰的時候，這裡的快遞商品多達25萬件。」處理中心副班長肖檢波表示，180名工作人員24小時輪班，不間斷處理，才能確保所有的快遞商品及時送達。

肖檢波表示，每天處理中心都要將分揀後的快遞商品運送到珠三角各個城市，而陸運去往粵西、粵中的多個城市，虎門大橋都是此前的必經之路。

肖檢波說：「目前我們的貨車去往廣州南沙、番禺、佛山、珠海、中山、江門這些城市地區的車次最多，經過虎門大橋也是現在最快捷的一條路。」但正因為虎門大橋一直以來都是連接東莞至粵中西部地區的關鍵點，無論是在早晚行車高峰，這座橋都車流不斷，通行壓力非常大。

據了解，每天貨車從東莞南部的郵件處理中心出發，途徑虎門大橋到達廣州南沙區西部的轉運中心，全程約110公里，耗時1小時50分鐘左右，如若遇上堵車，這個時間還將更長。

肖檢波還透露，近期虎門大橋因為道路維修，禁止大型貨車通行，這使得陸運線路不得不調整為繞行黃埔大橋，繞行後不僅路程多了40公里，時間也增加了半小時以上。「對於物流業來說，客戶最關注的是運送時長，如果一件快遞在路上的時間超過3天，很可能客戶就會選擇其他快遞公司。」

也正是在這樣的情形下，南沙大橋的通車顯得尤為重要。肖檢波指出，南沙大橋通車後，處理中心到廣州南沙的路程將可縮短20公里，「不僅路程減少，車輛分流後堵車情況也會大大減少。」

#### 東莞郵件中心業務料增35%

早在今年初，東莞的中國郵政速遞處理中心就對南沙大橋通車後對業務便利的影響作出評估。統計數據顯示，目前珠三角地區物流業務量佔廣東省總業務量的40%，而南沙區又佔到珠三角地區業務量的10%。在南沙大橋通車後，通過路程縮短、車輛分流等交通便便利帶來的正面影響，處理中心的業務量預計將達35%。

肖檢波還透露，去年港珠澳大橋通車後，中國郵政速遞在香港與珠三角地區的物流業務也得到極大便利，原本只能以貨輪海運的貨物，現在通過港珠澳大橋跨海陸運快捷了不少。他說：「我們也抓住這個契機開通了香港『次日達』快遞業務，珠三角大部分地區的快件第二天就能到達香港。」

■香港文匯報記者 帥誠 廣州報道



## 直通巴有路揀 乘客企業雙贏

香港文匯報訊(記者 敖敏輝 廣州報道)當前，香港有大量往來廣東各地的直通巴士，多年來，從香港出發經深圳灣前往珠江西岸，虎門大橋幾乎是唯一的通道。常年塞車，已令直通巴士運行效率大打折扣，而隨着南沙大橋的開通，直通巴士又新增通道，將更方便安排旅客及調配大巴，運營效率將大為提升。

中港通集團旗下志雄旅遊有限公司企業發展總監李少鳴表示，公司每天有10餘趟車往來香港和廣州、江門等地。他表示，虎門大橋近年來日益擁堵，已嚴重影響巴士運營效率，公司備受困擾。

「周末和節假日是旅客往返香港和珠三角地區的高峰，而這正好又是虎門大橋擁

堵的時段。」李少鳴指，虎門大橋不擁堵的情況下，從香港到廣州4小時內可抵達，而若堵車，則需耗費5小時以上，嚴重堵車時甚至在10個小時以上。

新開的南沙大橋，令巴士過江多了一個選擇，且比虎門大橋多了兩個車道，將更為順暢。李少鳴指，由於交通預警地圖和信息發達，在現時條件下，司機已可以做到對道路擁堵實時監控，及時調整選擇過江路線，而不像之前，即使虎門大橋擁堵也只能硬着頭皮前往。

路線的小變動，卻對巴士運營有着全局影響。李少鳴解釋，有此前提，包括車輛的調度、旅客安排，將有最優方案。對旅客來說，往來粵港路途將更為快捷順暢，

對巴士公司來說，則意味着整體效率的提升。

李少鳴指，南沙大橋開通後，公司還將進一步評估大橋對巴士運營帶來的各方面影響，適時調整站點、車輛等安排。



■隨着南沙大橋的開通，直通巴有望避開塞車。 香港文匯報記者帥誠 攝