

社評
雙語道

大橋利促灣區交流 有序開放便利融合

Further opening Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge promotes Greater Bay Area integration

原文

港珠澳大橋開通一周年之際，運輸署宣佈，粵港澳三地政府同意分階段推出港珠澳大橋大灣區配額計劃，合資格的港澳跨境私家車可利用大橋通行三地。港珠澳大橋作為「一國兩制」下粵港澳三地的大型跨境基礎設施，開通一年來，對大灣區融合發展發揮積極作用，極大便利了大灣區的人流物流，促進創新創業。

此次三地政府落實港澳跨境私家車使用大橋的新舉措，顯示有序放開大橋使用限制的大趨勢，符合三地共同利益。三地政府有必要根據發展需要，推出更多便利化措施，更充分發揮大橋促進三地共贏的重大效益。

港珠澳大橋被譽為「圓夢橋、同心橋、自信橋、復興橋」，建成通車對香港融入大灣區具有心理和現實的重大意義。大橋開通一周年，超過1,400萬人次經過大橋往來粵港澳三地，單日高峰達13萬人次，

平均每日約5.9萬人次出入境，符合預期。經大橋收費站總車流突破150萬車次，經大橋進出境貨物達21萬多噸，日均車流量4,100架次。

大橋開通便利更多港人到大灣區創業，「家在香港、工作在大灣區」的模式日益盛行，目前在深圳前海、廣州南沙、珠海橫琴的港澳青年創業團隊達到360多個。

港珠澳大橋跨越三個關稅區，進一步強化大灣區互聯互通。

大橋珠海公路口岸珠澳旅檢通道實現了全國首創的「合作查驗、一次放行」，珠澳衛生檢疫首創「出境查驗、入境監控」通關模式；珠港、珠澳車檢通道實行「一站式」查驗模式，車輛一次停車，海關、邊檢同時處置、聯合驗收，貨車平均3秒完成驗放。

大橋三地共同營運、磋商創新的實踐，對大灣區人才、資金、科創等合作機制的創新，發揮了重要的示範和探索作用。

為更好發揮大橋的經濟、社會效益，粵港澳三地政府以循序漸進方式，增加大橋跨境車輛的配額數目，推動港澳單牌車進入內地，現有合資格通行大橋的車輛已超過7萬輛。

早前宣佈的大橋大灣區配額計劃下，合資格的跨境港澳私家車，利用大橋行走三地，除原有口岸的配額，將獲加簽橫琴口岸，並按需要加簽澳門口岸或深圳灣口岸，意味着跨境港澳私家車利用大橋行走三地更方便，可以進一步善用大橋和配合粵港澳大灣區發展。

港珠澳大橋打通港澳與珠江西岸的聯繫，對大灣區融合、物流格局重組、外貿優勢發揮，皆有重大戰略意義。如何發揮大橋更大效益，需要三地政府創新合作，有序放開使用限制，加大口岸物流設施、旅遊項目建設步伐，多管齊下。

（摘錄自香港《文匯報》社評24-10-2019）



■港珠澳大橋通車，對香港融入大灣區具有心理和現實的重大意義。 資料圖片

Q&A

1. 珠江三角洲 2. 關稅區 3. 粵港澳大灣區 4. 深中通道

1. Pearl River Delta 2. Shenzhen-Hong Kong-Macao Greater Bay Area 3. Guangdong-Zhongshan Bridge

Answer

譯文

As the Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge celebrated its first anniversary, the Hong Kong Transport Department announced that the three governments have agreed to implement a new scheme that will increase quotas for the mega bridge. The new scheme will be implemented in phases, and will enable eligible Hong Kong cross-boundary private cars to travel between all three places. The Hong Kong Zhuhai-Macao Bridge, a cross-boundary infrastructure marvel connecting Guangdong, Hong Kong, and Macao under "One Country, Two Systems", has played a positive role in the integration and development of the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area over the past year. By facilitating greatly the flow of both people and goods, it has also promoted innovation and nurtured entrepreneurship in the region. Jointly approved by the three gov-

ernments, the new measures that allow cross-boundary private cars from Hong Kong and Macao to use the bridge indicate that a gradual opening up of the bridge will be a new trend that could benefit the whole region. Governments from the three sides should work on more facilitation measures according to development needs, so as to use the bridge to its full potentials and create a win-win situation for all three places.

Dubbed as "the bridge of fulfilled dreams, united hearts, confidence and renaissance", the completion and commissioning of the Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge is of great significance to Hong Kong's integration into the Greater Bay Area. On its first anniversary, over 14 million passengers had already travelled through the bridge to and from Guangdong, Hong Kong, and Macao, averaging 59,000 passenger trips per day. With the single-day peak amount of passengers also reaching 130,000, the passenger flow was falling in line with expecta-

tions. As for vehicles, more than 1.5 million had already passed through the toll booths of the bridge, averaging 4,100 vehicle trips per day, while some 210,000 tonnes of goods had been exported through the bridge. The commissioning of the bridge has also facilitated more Hong Kong people to start businesses in the Greater Bay Area, and the pattern of living in Hong Kong and working in the Greater Bay Area is becoming more and more popular. At present, there are over 360 Hong Kong and Macao youth start-ups operating in Shenzhen Qianhai, Guangzhou Nansha and Zhuhai Hengqin.

Spanning across three customs zones, the Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge further strengthened the interconnection between cities in the Greater Bay Area. For instance, the Macao and Guangdong authorities have agreed to adopt a "joint boundary control system" for travellers commuting between Zhuhai and Macao via the bridge. Also, Macao and Zhuhai health authorities have also reciprocally

eased health control measures for travellers arriving from the bridge. In addition, Chinese customs authorities and border patrol have integrated their inspections on vehicles to Zhuhai into a one-stop check that could be completed in around three seconds. As the three governments collaborate in managing the bridge, the practical experience gained will have a pioneering effect in the innovation of cooperation mechanisms in the fields of talent, capital, and research in the Greater Bay Area.

In order to use the bridge to its full potentials in bringing socio-economic benefits, the Guangdong, Hong Kong, and Macao authorities have increased the cross-boundary vehicle quotas in a gradual and orderly manner. More and more Hong Kong or Macao-licensed vehicles can now enter mainland China, and the number of vehicles that are eligible to use the bridge has reached over 70,000. Under the new quota scheme announced, eligible Hong Kong and Ma-

cao cross-boundary private cars will be able to go to Guangdong via the Hengqin port on top of the existing approved ones. Current quota holders may also use the Macao and Shenzhen Bay ports, so that they can travel freely between Guangdong, Hong Kong, and Macao. The new scheme will no doubt further unleash the potentials of the bridge and facilitate the development of the Greater Bay Area.

The Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge has opened up new links between Hong Kong, Macao, and the western Pearl River Delta. It is of great strategic value to the integration of the Greater Bay Area, the reshaping of logistics movement, and the exertion of competitive advantage in foreign trade. In order to bring the benefits of the bridge into full play, the three governments must cooperate in the gradual opening up of the bridge, while speeding up the construction of logistics and tourism facilities near the ports of entry.



■電動汽車製造的污染比汽油車少。 作者供图

就算同用石油 電動仍算環保

科技暢想

目前的電動汽車比內燃機的污染少得多，隨着技術變得愈來愈主流，它有可能變得更加高效和可持續性。通過提供更好的基礎設施，更有效的製造技術，回收選擇並減少對新材料的開採需求，使電動汽車製造業受益。電動汽車不是萬能藥，但結合可再生能源的普及和電網的脫碳，將提供了一條大幅減少溫室氣體排放的途徑。

世界上平均60%的電力來自煤炭和天然氣，即化石燃料。這是否意味着，電動汽車每公里產生的二氧化碳，與汽油或柴油汽車產生的二氧化碳相同呢？

實際上，多項研究發現，電動汽車比僅由內燃機驅動的汽車更高效，的確可以減少溫室氣體排放和其他排放。一項基於2020年預

期性能的歐盟研究發現，僅使用燃油發電廠發電的電動汽車，將僅消耗行駛相同距離的汽油汽車的三分之二的能量。

不過，歐洲情況比預期中要好得多。例如在比利時，電力主要使用零排放能源發電，即比利時的電動汽車每公里產生的二氧化碳，比傳統汽車少三四倍。

除了二氧化碳之外，化石燃料汽車對健康還有更多負面影響。柴油和汽油車會散發其他有害的空氣污染物，例如氮氧化物（NOx），就被認為具有致癌性。

儘管電動汽車的動力可能都是來自化石燃料，與其所替代的汽油車相同，但電動車所消耗的數量少得多。

儘管溫室氣體排放無論發生在何處都具有類似的危害性，但其他一些對人類健康有害的排放，在城市以外的發電廠發生的危險性，要比在學校和房屋附近的路邊發生的危險性小。

■洪文正

簡介：本會培育科普人才，提高各界對科技創意應用的認識，為香港青年人提供更多機會參與國際性及大中華地區的科技創意活動，詳情可瀏覽www.hknetea.org。



太空船撞開國門 外星人走進江戶

流行歷史

在世界近代史中，日本明治維新可謂其中一件重要事件。然而，明治維新並不是「宇宙大爆炸」式突然出現，而是經歷了一段長時間的社會動盪時期後，最終演變出來的結果。

在明治維新以前，日本由稱為幕府的官方機構管治，最高領導人稱為將軍，以世襲制形式把權力傳給下一代。歷史上日本曾有幾個不同的家族擔任將軍，最後一個家族姓德川，因此這個時候的幕府又稱為德川幕府，統治了日本大約260年。將軍以下則由各個不同家族統治各地，這些家族稱為「藩」，各位可以代入中國的春秋時代來理解，將軍是最大最強的家族，以霸主身份領袖群雄，即類似齊桓公的角色，而其他藩就是諸侯國，服從霸主的指示，不過日本的是和平版，也就是諸侯國沒有互相攻伐。

自從德川幕府在17世紀建立後，日本享受了約200年與世無爭的日子，在大致鎖國的政策下，外面世界天翻地覆的改變都沒有傳入日本國內。直到1853年，美國海軍將軍培理率領艦隊抵達位於江戶（現東京）南方的浦賀港，向幕府交付要求開國通商的總統國書，一切從此改變。這件事在歷史上稱為黑船來航，對當時的時局影響甚大，幕府眼見自己身邊的清朝被英國打得大敗，自己又經歷了悠久的太平日子，根本無力對抗船堅炮利的美國艦隊，因此決定與美國簽下通商協定，正式結束鎖國政策。

這件事亦象徵德川幕府走向統治的完結，史稱幕末時代。

幕府被迫開國，武士們開始質疑將軍的管治能力，更不巧的是將軍德川家定在未有子女的情況下過世，各大臣分門



■《銀魂》人氣驚人，即使真人版亦大受歡迎。

資料圖片

分派擁立自己支持的候選人，一輪明爭暗鬥後，擔任大老一職的井伊直弼光天白日之下被人在江戶街頭暗殺，史稱櫻田門外事變。大老即是當時的首席大臣，將軍之下的第二把交椅，連大老都被殺，幕府的管治權威自然插水式下跌，令更多人想推翻幕府政權。

這時候，各地武士想起了天皇的存在。天皇自有幕府以來就大致退出政治，無權又無錢，靠各藩接濟度日，就像東周末年的周天子一樣可憐。這些武士認為幫助天皇重新執政，就可以帶領日本抗衡外國勢力，因此策劃多宗政要暗殺計劃，令社會變得動盪不安，隨後事件不斷升溫，由治安問題演變成全面內戰，最終幕府軍戰敗，明治天皇執政，開始稱為明治維新的全面改革，結束德川幕府三百年未滿的管治。

如此亂世，理所當然出不少英雄，成為後世創作的來源。漫畫方面，剛在今年結束連載的長壽漫畫作品《銀魂》可

說是當中的佼佼者。《銀魂》以幕末時代為題，但是將黑船來航中的美國人變成外星人，繼而將外星人的科技帶入地球，一口氣提升當時日本的科技水平，猶如幕末時代的人活在當今社會一樣。

《銀魂》以搞笑的作風，但又不離開傳統的王道故事，不止在日本，甚至在全球也大受歡迎，甚至連真人電影版也推出了續集，可見人氣驚人。

故事當中除了原創角色之外，亦不乏以歷史人物作為背景的角色，例如一眾新選組的角色就真實存在，是德川幕府成立來維持京都治安的部隊；而敵對勢力鬼兵隊，就是位於現今山口縣的藩建立的軍隊。

下周開始，將以《銀魂》為基礎，為大家介紹在作品中具有歷史背景的登場人物，以及他們在真實歷史中的角色。

■Ken Fung