

■特别报道

加速粤港澳经济一体化

港珠澳大桥 珠三角再次腾飞新支点

本报记者 龚小磊 广州报道

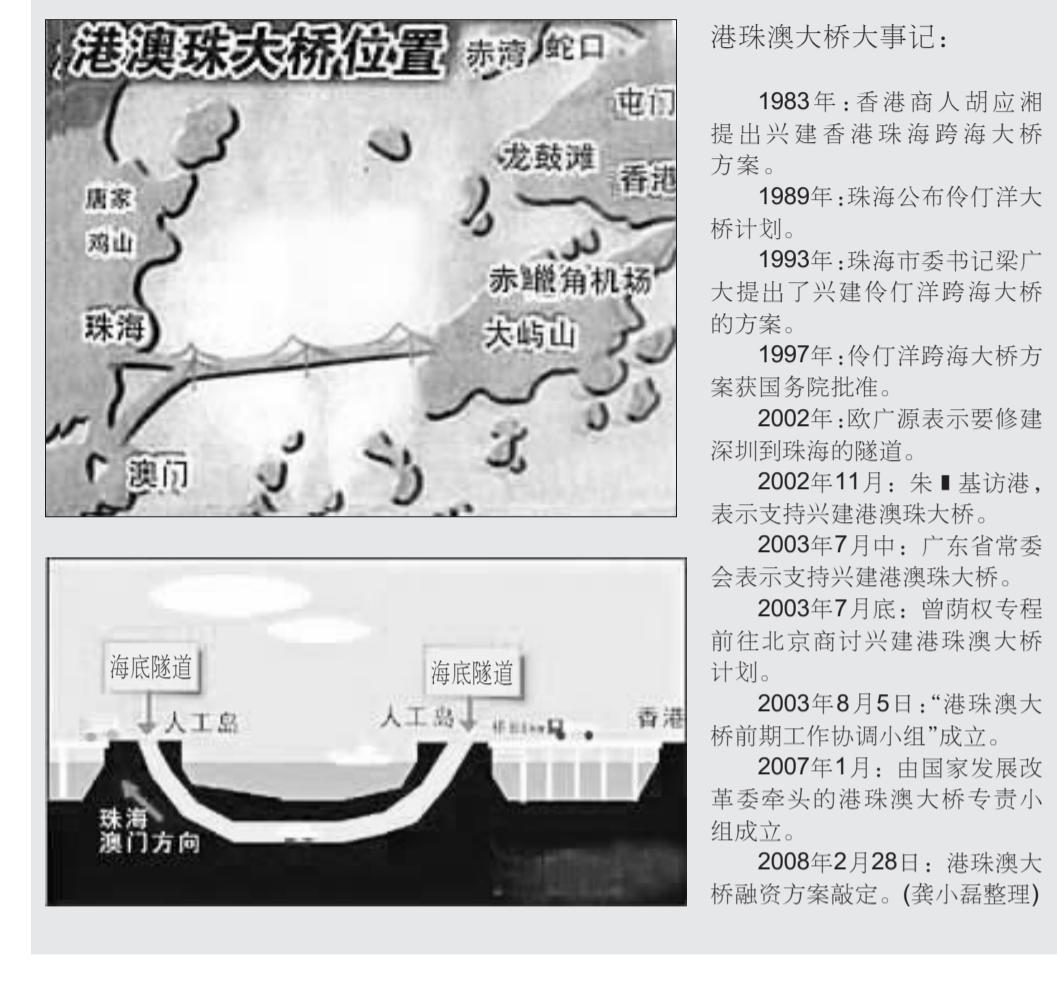
日前,港珠澳大桥融资方案敲定。经香港、珠海、澳门三方多轮协商,大桥主体工程融资方案以企业投资加政府补贴的形式,由财团以BOT(兴建—营运—转移)形式建造,并承担大部分投资额,项目的资金差额由三地政府按各自的受益情况按比例分摊作出补贴,最终确定香港承担差额补贴50.2%、珠海补贴35.1%、澳门分摊补贴14.7%。至此,港珠澳大桥最难的一个环节获得突破性进展。

港珠澳大桥是一座连接香港、珠海和澳门的跨海桥梁,这个计划总长达29公里的大桥估计耗资600亿元,建成后将成为世界最长的大桥。目前敲定的大桥起点是香港大屿山,经大澳,跨越珠江口,最后分成“Y”字形,一端连接珠海,一端连接澳门。据介绍,港珠澳大桥的建设将加速粤港澳经济一体化进程,提升珠江三角洲的综合竞争力,对保持港澳经济繁荣稳定意义重大。

港珠澳大桥的前世今生

港珠澳大桥的设想发端于民间。早在1983年,香港合和集团主席胡应湘就提出建设伶仃洋大桥的建议,并积极奔走呼吁。此后,这个以海域命名的大桥,被泛称为港珠澳大桥。至今25年间,围绕这座耗资巨大、涉及中国两个经济特区和两个特别行政区的跨海大桥,其建与不建、怎么建、谁来建的问题,多次山穷水尽,又多次柳暗花明。

从1983年提出构想后的20年间,此事在粤港两地政府间都是议而不决。首先是香港政府对于这座大桥表现得颇为冷淡,认为要到2020年才有这个需求;同时,广东省政府担心生态环境问题也犹豫不决。香港政府实际上低估了珠三角地区经济的发展速度。2002年,深汕高速已经通到汕头,西部沿海高速公路就要修到珠海。为了进一步发展珠江两岸经济,广东省有了打通西部交通脉络的需求。同年4月份,广东省副省长欧广源在香港一次高层会议上公布了深圳到珠海的“隧道计划”,认为要促进珠三角西部的发展必须首先打通当地的交通脉络,存在接驳西部沿海高速的需求。随后,美国商会驻香港主席回应这件事情说,假如广东修了隧道,香港就会被“边缘化”。香港这时才开始醒悟,在经济转型的压力下,兴建大桥可以拉动需求刺激香港经济,



创造就业机会,带动相关产业发展。另一方面,将香港与珠三角西部地区连接起来,也符合香港政府整合珠三角区域经济的发展战略。

2002年11月,朱镕基总理访港,表示支持兴建港珠澳大桥;2003年7月,广东省表示支持兴建港珠澳大桥;2003年7月底,曾荫权专程前往北京商讨兴建港珠澳大桥计划;2003年8月,粤港两地高层第一次就港珠澳大桥进行正式交流。当时,广东省省长黄华华率团参加粤港合作联席会议,会后粤港澳三方决定成立“港珠澳大桥前期工作协调小组”。至此,空谈了近20年的大桥才真正进入实操阶段;2007年1月,由国家发改委牵头的“港珠澳大桥专责小组”成立。

港珠澳大桥前期工作不断取得新进展,大桥在三地的着陆点已定,大桥采用桥隧结合的工程方案、口岸采取“三地三检”查验模式;港珠澳大桥的可行性研究报告已完成,大桥的建成将把大珠三角的影响力延伸至大西南地区……

将加速粤港澳经济一体化

专家学者普遍认为,港珠澳大桥的建设将加速粤港澳经济一体化进程,提升珠江三角洲的综合竞争力,对保持港澳经济繁荣稳定意义重大。中山大学教授、资深港澳问题专家郑天祥指出,港珠澳大桥不仅仅是粤港澳的事情,也是全国的事情。大桥可带动粤西乃至大西南等地的经济发展。

国家发改委综合运输所运输战略与规划研究室研究员陈元龙,曾受托主持了《香港与珠江西岸交通运输研究》的课题研究。研究表明,区域经济发展与运输网络格局的关系密不可分,而现在的珠三角运输网络被珠江给分割开来,是“喇叭口”状的交通结构,成不了环状,这个结构对经济发展不利。要解决“喇叭口”状的交通结构,最根本的是要建桥。珠江口的陆路交通大桥是建设“大珠三角”非常重要的一个链条。

陈元龙认为,香港需要扩张,珠江西岸需要发展,两者加起来是“1+1>2”的结果。这种大珠三角的未来经济发展模式将进一步稳定和巩固香港在亚洲地区物流、服务和金融中心的地位。珠三角经济相当大的一个特征是来料加工的外向型经济,主要靠香港的辐射作用带动,如资金、技术、人员等。香港能够产生辐射作用的一个重要条件就是交通方便,资金、产品、人员往来都处于“3小时经济圈”内。现在珠江西岸城市

发展的空间还很大,珠江西岸不加快发展,大珠三角就不会发展。

港珠澳大桥的首倡者胡应湘也表示,他非常清楚地感觉到,香港的未来发展将基于珠三角的整合,港珠澳大桥可满足香港与珠三角西岸沟通和联系的需要,把香港在法律、物流、金融、国际贸易方面的优势和珠三角制造业的优势紧密联系互动起来,可为双方赢得广阔的发展空间。

港珠澳共同受益

郑天祥认为,香港在未来10余年内仍可保持世界第一货柜港的地位,仍是珠三角港口群的龙头;大桥的建成将大大降低香港航运界的经营成本,使几万家珠三角的港企受益。在运输功能方面,港珠澳大桥主要肩负香港迪士尼乐园、机场与澳门博彩旅游,珠海及粤西商务、旅游度假等之间的客运,香港主流方面对港珠澳大桥的货运也寄予厚望。

港珠澳大桥给珠海的机遇是使珠海走出边缘。但陈元龙同时表示,大桥并没有直接给珠海创造经济总量。如果只是单纯搞旅游、高科技,而没有工业发展基础,珠海不可能有大量的物流、资金流。

专家分析,大桥建成后港珠澳之间的海上客运会受到影响,但是却带来更多的博彩业

人流,综合效益会比现在的收益还要高。而珠海专门经营珠海、香港之间海上客运的企业,可能需要面对变化积极调整产品结构。

此外,陈元龙认为港珠澳大桥不会影响到深圳和广州的发展。环状交通的通达度加强了,整个区域内的物流、人流更加快,对该地区的海运也不会产生巨大影响,该走海运的还是走海运。据他透露,在调查研究中听取各个方面意见并进行了综合。对这座大桥的建设,虽然有不同的观点,但是总体上都以为整体利益大于局部的损失。

珠江口建一座大桥还不够

据了解,港珠澳大桥的设计方案,社会各界先后提了不下十几种,比如,把港澳、深圳、珠海四地联通的“双Y”方案就很有诱惑力。但最终敲定为“单Y”方案,即一桥贯通香港、澳门及珠海三地。

香港的起点为大屿山散石湾,西岸落脚点最终选择为珠海的拱北和澳门的明珠。有关方面对外正式公布大桥确定为桥隧结合方案,港珠澳大桥主体长为29.6公里,另修6.7公里的海底隧道和两个长1公里、宽100米的人工岛进行桥隧接驳。大桥贯通后,由香港开车到珠海或澳门,只需要15至20分钟。

那么,大桥建成之后,未

港珠澳大桥大事记:

1983年:香港商人胡应湘提出兴建香港珠海跨海大桥方案。
1989年:珠海公布伶仃洋大桥计划。
1993年:珠海市委书记梁广大提出了兴建伶仃洋跨海大桥的方案。
1997年:伶仃洋跨海大桥方案获国务院批准。
2002年:欧广源表示要修建深圳到珠海的隧道。
2002年11月:朱镕基访港,表示支持兴建港珠澳大桥。
2003年7月中:广东省常委会支持兴建港珠澳大桥。
2003年7月底:曾荫权专程前往北京商讨兴建港珠澳大桥计划。
2003年8月5日:“港珠澳大桥前期工作协调小组”成立。
2007年1月:由国家发展改革委牵头的港珠澳大桥专责小组成立。
2008年2月28日:港珠澳大桥融资方案敲定。(龚小磊整理)

来几年之内,对泛珠三角经济圈最直接的影响会是什么呢?相关专家学者也作出了一系列的预测和假设:珠江东岸和西岸的产业布局是否将出现一次大范围的深刻调整,外向型企业将大量进入珠海—中山—江门直至粤西沿海一线;香港的资金、技术与西岸的土地、人力资本、环境等生产要素相结合,是否有可能形成以澳门、珠海为中心的科技水平更高的新兴产业集群;与香港距离的拉近,是否会促进澳门与珠海腹地互动发展成为更高档次的旅游、休闲、娱乐中心,外向型第三产业的发展将大大加快珠海国际化的进程;珠三角经济是否会由此形成继港深、广佛之后的“第三极”等等。当然,他们也指出,这些猜想能否成真,取决于大桥的通行成本、管理水平和通关效率,更取决于粤港澳三地产业政策的协调性和长期互惠的立足基点。

《香港与珠江西岸交通运输研究》一文提出,大桥建成后,到2020年,珠江口的运输水平、交通网络结构又将很难满足日益增长的珠江西岸客运、货运量的需求,届时在珠江口再建设新大桥的动议又将提上日程。这一研究成果或许可以从一个侧面证明了港珠澳大桥将在珠三角经济圈中发挥的重要作用。

那么,大桥建成之后,未

香港 获益最大当然掏钱最多
澳门 激活旅游越快开工越好

本报记者 齐铁 香港报道

港珠澳大桥前期工作协助小组已就投融资建议实施方案及下一步工作达成共识。除私人投资外,三地政府同意按获益比例分担补贴成本,港方将承担50.2%费用,大陆和澳门分别承担35.1%及14.7%。

代表香港出席会议的运输及房屋局局长郑汝桦形容三方态度非常积极,并称“会议成果是大桥项目重要的一步。”

澳门酒店旅业商协会会长陈志杰认为,兴建大桥令港珠澳往来更加便利,增加了两地旅客访澳机会,有利于澳门旅游业的发展。

三贏局面

众多业内人士认同港珠澳大桥的建设将促进粤港澳三地旅游业、房地产业的发展,同时有助吸引香港投资者到珠江西岸投资。

香港东亚银行首席经济师邓世安表示,香港作为一个国际化的都市,在达到一定程度后,进一步发展需要周围地区的支持。香港以服务业为主,主要依赖人流、物流以及资金的流入流出。香港航空方面的流量很大,但陆路流量受条件限制,流量有限。港珠澳大桥的建设,将有助于突破陆路运输的限制,给香港物流运输带来新的希望。

邓世安介绍,大桥的建成将直接促进香港的旅游业,还将促进房地产的发展,“当然也有助于广东更加有效地使用香港这个平台,也必将促进珠海房地产的发展。”

对港珠澳大桥融资方案达成共识,香港合和公路基建董事总经理胡文新表示,港珠澳大桥创造香港、澳门及广东三地的三贏局面,他同时透露合和会研究竞标。

大手笔显示战略眼光

根据国内有关研究机构估算,港珠澳大桥主体预算约为300亿元。香港财务和工程专家表示,由于通胀和利率等动态因素影响,加上建设难度大,主桥预算可能超过400亿元。

担任大桥前期研究专家组成员的中山大学港珠澳大桥研究所教授郑天祥指出,香港是大桥的最大受益方,因为可打通与粤西地区联系,开拓中国西南地区乃至东盟市场“腹地”,而且将深化港澳之间在会展、旅游等产业的全面合作。因此,在大桥具有长远战略意义但近期回报可能不太理想的情况下,需要三方都作出让步。

对于港方在达成共识的融资方案中同意的补贴,郑认为,此举颇具战略眼光,如此负责任的作出“适当”承担,必将加速大桥建设。

香港《明报》撰文指出,港方负责大桥主体工程费用的一半以上,表面看来偏高,但随着时日推移和经济活动流向的转变,经济效益比例不会一成不变,因此现在一口咬定香港“吃亏”或“占便宜”都是言之尚早。结果取决于使用后人流、物流的现实形态,才可以知道谁得到最大经济效益。因此,目前的融资安排,应该以更高的视角来监视,首先三地都得到实际利益,粤港澳三方都愿意做成这个项目。另外,这将为其他涉及多地合作、融合的事物开一个好的先例。

“以此逻辑发展下去,港珠澳大桥之后,广深港高速专线、深港机场合作等跨境大型基建项目,应该可以较顺利地进行。”

澳门获益不菲

澳门酒店旅业商协会会长陈志杰表示,大桥的兴建增加了香港及广东省旅客访澳机会。他还认为,有了港珠澳大桥之后,只要澳门旅游元素和内容能丰富多元化,留澳过夜的旅客将会增加。

澳博行政总裁何鸿燊持同样观点。据报道,何鸿燊表示,港珠澳大桥通车后,最大得益者是澳门的赌场及旅游业。对于此项重大投资项目,他坦言“有兴趣”参与投资,并希望愈快开工、愈快完成。

何鸿燊相信港珠澳大桥落成后,将有大批人流经大桥沿西江而上,有利于中央对西江的发展策略,对粤港澳三地都有好处。

珠海引领西岸城市群崛起
相关产业影响深远

本报记者 王成盛

一旦港珠澳大桥修通之后,珠海将成为唯一同时陆路连接香港和澳门的国内城市,整个珠江西岸的中山、江门、阳江等城市必将将其作为前往香港首选的陆路通道,这将彻底把珠海从一个边缘性的城市真正地放到了区域性中心枢纽城市的战略发展位置上。

在整个珠三角经济地图上,届时将形成以香港为经济明珠,深圳与珠海双龙戏珠的格局。两条经济巨龙分别是珠江东岸以深圳为龙头,后带东莞、惠州等地区;珠江西岸则以珠海为龙头,后带中山、江门、阳江等地。

香港环境运输及公务局的报告显示,2020年港珠澳大桥预计客流量将达到4486万至6510万人次,货物将达到256万至441万标准货柜,散装货物将达156万吨至288万吨。

庞大的人流和物流,必然会引起整个西岸行业格局的巨变。

房地产闻声即涨

反应最为迅速的当属珠海的房地产市场。同深圳中心城区房价相比,珠海仅相当于三分之一,作为今后西岸的龙头,珠海房地产的升值潜力巨大。

尤其是被誉为“再造一个深圳”的大铲湾物流园区项目,计划新增物流总操作能力180万吨/年。大铲湾码头将建设15个以上的集装箱泊位,所有泊位建成后,预计可新增集装箱吞吐能力700万标准箱,最终设计能力将达到1000万标准箱,相当于深圳现有的吞吐能力。

从最初寄望的“双Y”方案,到深中大桥的提出和多个物流园的建设,深圳在积极应对自己在区域格局变化中遇到的新挑战和新机遇。深港研究学者认为,深港双方都清楚而客观地认识到港珠澳大桥对各自物流业的重大意义,但这并不影响双方在这种挑战与竞争中寻找合作发展的良机。

珠海房地产网进行的一项网上调查显示,约90%的被访者认同大桥动工时,珠海房价会上涨,逾10%的人更认为届时珠海一线物业平均尺价会升至2000元。

而作为珠海地区目前最大的房

地产将可以极大地推动公司的招商引资工作,加快园区的开发进度。

农业服务业长期受益

大桥修通后,由于交通时间缩短,到珠海、中山、江门等地旅游对香港居民的吸引力无疑会增大很多。

珠海著名的旅游景点御温泉的相关负责人表示,从香港来御温泉从陆路走现在要4个小时左右,但大桥修通后将缩短到1个小时。

珠海农业局的相关负责人则认为,对于保鲜度要求比较高的农副产品的而言,同样由于时间缩短,珠三角农副产品的集聚将通过深海运输往香港,时间、成本高的问题。

现有的部分物流行业将引来阵痛,但长期将推动整体产业的腾飞。目前经营珠海至香港两地海上运输的企业,在大桥修通后客货量必然会大为减少。但从长远来看,珠海当地的航空和公路物流业将会因此而带来长足的发展。

(本版策划 赵维)

“单Y方案”已定

深圳物流业压力下寻求新空间

本报记者 万晶 深圳报道

港珠澳大桥融资方案的最终敲定,与深圳不相连接,这种“无关”让深圳的物流业感到些许紧张与压力。

大桥修通后,香港和珠江西岸从此可以直连,货物运输可以绕开深圳而直通香港。将不再是香港与内地相连的唯一通道,深圳对此早有心理准备,其物流业正在拓展新的空间。

珠三角物流格局

“因桥而变”

融资方案刚出炉,即有学者提出,香港主导推动港珠澳大桥项目,可能对深圳港口和物流行业分流其业务的担忧,欲避免自身物流业被削弱的一种积极反应。

从近几年深圳物流业的发

展来看,深圳的港口不断从被称为世界货运中心的香港分流码头业务。

尤其值得一提的是,深圳盐田港被国务院批准为“区港联动”的试点之一,建立了盐田港保税物流园区。盐田港保税物流园区启动以来,每年以50%的速度增长,已稳居世界第四大集装箱港,进而蚕食了香港的货柜吞吐量,造成香港货柜吞吐量连续两年下降为世界第二位。

力推港珠澳大桥,香港依靠打通珠江西岸通道,保持自己在物流业的核心地位。

目前物流通道是,从珠海、佛山、中山发出的集装箱必须先运到广州,然后转到东莞、深圳,再到香港,途中必须经过三个运输环节才能出口。仅一个集装箱的运费就比深圳和东莞贵2000元港币,虎门大桥修成后,依然贵1000元港币左右。而且耗时时间较长,兜这样

一个圈需要六七个小时。

而港珠澳大桥修通之后,香港驱车到珠海只需45分钟,比绕道广州虎门大桥要减少3个多小时。来自珠江西岸和西南省份的货物可以不必经过深圳而直达香港,从而使深圳港口货物吸纳能力面临影响,进而对深圳设想的“海铁联运”计划产生冲击。

待大桥最终敲定“单Y”方案,不与深圳相连后,深圳学界已开始对其可能产生的影响产生担忧。多位深圳学者指出,港珠澳大桥的兴建,将大大削弱深圳港口的货物吸纳能力,作为深圳四大支柱产业之一的物流业将受到冲击。

为消解港珠澳大桥对深圳物流业的分流,深圳曾经积极努力希望能够加入港珠澳大桥项目,即“双Y”设计方案:一桥联通东西,西接珠海与澳门,东接深圳与香港,通过该方案将深圳纳入打通珠江东西的交通网络之中。

早在2004年,李鸿忠在任深

圳市代市长时曾对港珠澳大桥建设方案作出回应,认为大桥修成后,依然贵1000元港币左右。而且耗时时间较长,兜这样

一个圈需要六七个小时。

而港珠澳大桥可能带来的物流业新格局,深圳开始主动拓展物流业新的空间,一方面积极主导兴建深中大桥,即深圳至中山的大桥,另一方面建设大型物流园区。根据《深圳市现代物流业“十一五”发展规划》,从2006年开始

到20