

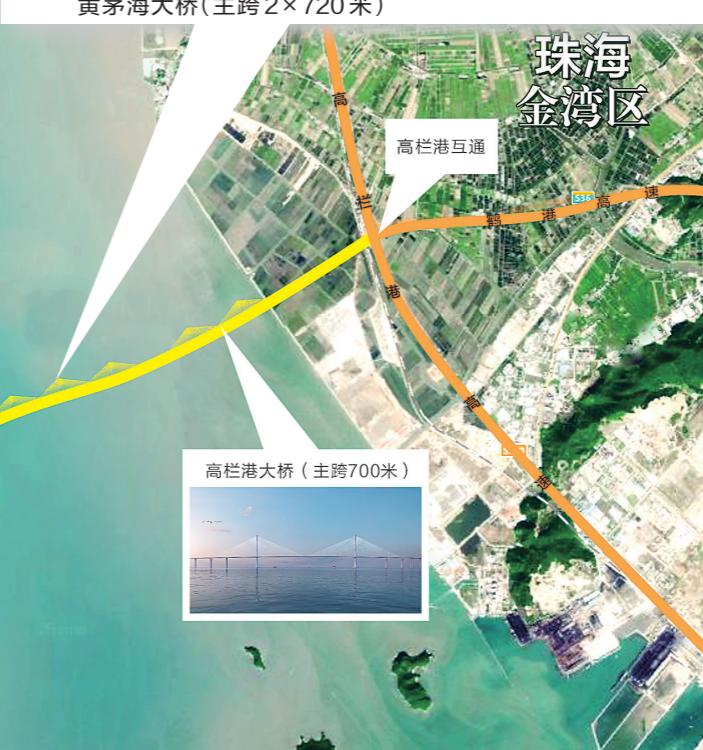
# 「超级链接」不止通江达海

黄茅海跨海通道今日通车，大湾区融通开新篇

羊城晚报记者 王丹阳 孙晶



黄茅海大桥(主跨 2x720米)



珠海 金湾区

高栏港大桥 (主跨700米)

黄茅海跨海通道示意图 黄茅海跨海通道管理中心供图

黄茅海跨海通道在“丁达尔光”的映照下显得格外耀眼

羊城晚报记者 蔡嘉鸿 摄

## 羊晚快评

### 黄茅海跨海通道如何连接起大湾区新未来?

□李妹妍

在粤港澳大湾区蓬勃发展的宏大叙事中，交通基础设施始终扮演着极为关键的角色。12月11日，黄茅海跨海通道正式通车，连接起珠海金湾和江门台山。这也是继6月深中通道开通以来，粤港澳大湾区年内通车的第二条跨海通道。

那么问题来了：珠海与江门本就相邻，为何要斥巨资建一条比深中通道还长的跨海通道？这背后，是推动区域经济一体化发展的深远布局，更是提升区域经济活力的关键之举。

摊开地图可清晰看到，珠江口南端以西80公里内有3个小三角洲，都与珠海金湾区有关，也因此，尽管珠海金湾区平沙镇与江门台山市斗牛镇的直线距离最短处不超过20公里，但两地通行只能绕行西部沿海高速。而黄茅海跨海通道通车后，珠海与江门实现双向“携手相牵”，大大便利了两地乃至整个大湾区内部的资源流动和人员往来。

不仅如此，黄茅海跨海通道还将被赋予连接更远处的期待。往东看，黄茅海跨海通道、鹤港高速、洪鹤大桥与港珠澳大桥构成的超级跨海通道，将江门、珠海、澳门、香港四座城市连成一线；往西看，黄茅海跨海通道与新台高速、西部沿海高速相交，直通粤西。至此，粤港澳大湾区沿海交通被拉“直”，形成一条“香港—澳门—珠海—江门—粤西”大通道，湾区核心区域向西辐射能力进一步增强。

如果将目光放得更远，我们不难发现，经过多年的建设发展，珠江口已形成“三环”跨海跨江通道群：黄埔大桥、南沙大桥和虎门大桥是“内环”，深中通道是“中环”，港珠澳大桥和黄茅海跨海通道构成“外环”。这些跨海跨江通道的努力显然都奔着一个目标：完善大湾区交通路网建设，进一步推进珠江口东西两岸融合互动发展。

众所周知，珠江口两岸“东强西弱”——2023年，珠江口东岸深圳、东莞、惠州的GDP合计5.17万亿元，而西岸珠海、中山、江门只有1.21万亿元。日前发布的《中共广东省委关于贯彻落实党的二十大精神进一步全面深化改革，在推进中国式现代化建设中走在前列的意见》明确提出，健全珠江口东西两岸融合发展体制机制，发挥粤港澳大湾区高质量发展动力源作用，促进粤港澳大湾区融合发展。

湾区融合，交通先行。如今，依托越来越便利的交通，大湾区一体化发展也迎来了新的契机。一方面，珠江口东西两岸城市从“大江两岸”变成了“大桥两端”，高端人才、技术、资金等关键要素的双向流动更加便捷，从而更好地实现产业协作和优势互补，为两岸城市带来了前所未有的发展机遇。

以广大海湾经济区为例，目前江门把这里作为对外开放合作的重点区域，计划携手港澳规划建设港澳科教产业滨海新城，与香港谋划建设港邑绿色产业园，携手深圳共建深江经济合作区，进一步激发区域经济活力。另一方面，充分发挥港珠澳大桥西延线的功能，港珠澳地区与两岸城市的互动更加深入。“港车北上”“澳车北上”后，港澳居民不仅可以便捷地前往两岸旅游、消费，还能在此投资兴业、安居生活，进一步促进了大湾区东西两岸在经济、文化、社会等多方面的深度融合，开启大湾区融合发展全新时代。

路通，则财通；桥连，则心连。在粤港澳大湾区，这句话的含金量仍在攀升。“大桥经济”黄金机遇下，珠江口东西两岸携手并进，跑出高质量发展“加速度”，毫无疑问将为粤港澳大湾区的未来带来更多美好想象。

“一毕业就来到这样的超级工程，非常幸运。”毕业工作刚两年的西北姑娘马倩倩，是黄茅海跨海通道上为数不多的女工程技术员。走出校园，她选择来到风华正茂的粤港澳大湾区，投身于世界最大跨径三塔斜拉桥黄茅海大桥的建设。

总投资超130亿元的黄茅海跨海通道全长31公里，其中跨海段长14公里，全球排名第八，在粤港澳大湾区仅次于港珠澳大桥和深中通道。项目设高栏港大桥和黄茅海大桥两座主桥，采用双向六车道高速公路标准，设计时速100公里，设计使用寿命100年。

位于珠江西部入海口的黄茅海海域，是全球台风发生频率最高区域之一。“天鸽”“山竹”“海高斯”“苏拉”等台风都曾造访这里，历史最大风力17级。既要确保航运通道安全通行，又要有效抵御强风，还要解决海洋腐蚀性强等技术问题……建造跨径700米左右的悬索斜拉桥是留给建设团队解决“既要又要还要”问题的唯一选择。

最终，在这座凭借720米的

单孔跨径和2200米的桥梁全长成为世界跨径最大三塔公路斜拉桥的黄茅海大桥上，建设者们利用全漂浮设计，即完全依靠塔柱与斜索的拉力使桥身处于全悬浮状态，并使用创新力学设计和技术，令大桥可抵抗17级台风。

时针拨回到2020年6月6日，黄茅海跨海通道项目先行施工标段打下第一根钢管桩；

仅仅过去半年，黄茅海跨海通道正式进入主体工程全面施工阶段；2023年，五座主塔全部封顶；2024年，高栏港大桥、黄

茅海大桥相继合龙，项目全线贯通……

过去，从珠海金湾到江门台山，若想抵达对岸，需要北上绕道，先进入西部沿海高速公路，再通过崖门大桥跨越崖门水道，最后向南折返。

现在，经由黄茅海跨海通道，从珠海高栏港到江门台山变为跨海直达，车程由1小时缩减为30分钟以内。

除了创造“黄茅海速度”，在这四年里，建设者们也走过了第一条“敢吃螃蟹”的创新爬坡之路：世界范围内首次开展全

桥涡振风洞试验、环氧沥青混凝土钢桥面单次铺装面积和长度均创世界纪录；在国内高速公路桥梁中首次应用幅式TY型桥墩、首次建立以北斗系统(BDS)为主的跨海桥梁工程北斗连续运行参考站(CORS)，攻克基于单北斗的跨海工程精密控制测量技术……

创新性采用“三塔两跨”独特设计、主塔高达85层楼高的“小蛮腰”造型的黄茅海大桥与高栏港大桥一起形成五座“小蛮腰”出海，以碧海游龙之姿，成为粤港澳大湾区又一醒目地标。

总投资超130亿元的黄茅海跨海通道全长31公里，其中跨海段长14公里，全球排名第八，在粤港澳大湾区仅次于港珠澳大桥和深中通道。项目设高栏港大桥和黄茅海大桥两座主桥，采用双向六车道高速公路

跨过大海，连接珠海，这个“梦”在大桥西岸的江门萦绕已久。

100多年前，孙中山在《建国方略》中写道：“在西江河口，东起澳门，西至铜鼓洲，可用之地约二百万英里”。

当初的铜鼓洲，就是今天黄茅海跨海通道的西登陆点，江门台山广海湾。

如今，从台山大广海湾经济区出发，经由黄茅海跨海通道，向东连接的是全国沿海主枢纽港之一的高栏港，广东省第三大机场珠海机场和珠海西部中心城区。

对于不少港澳居民而言，曾经憧憬的出行速度成为现实。

有澳门网友表示，黄茅海跨海通道开通后，在澳门吃猪肉脯，在珠海品生蚝，再过台山尝黄鳝饭、泥虫粥的周末1小时自驾或成为新生活休闲模式。

而在香港，不完全数据显示，每10个香港人中至少就有一个祖籍在江门。包括刘德华、梁朝伟、谭咏麟等约百位香港明星，都

来自“世界侨都”。黄茅海跨海通道开通后，香港人返乡祭祖自驾行程有望缩短至1.5小时。

大桥效应不止“逛吃”出行。交通发展是推动区域经济活力升级的助燃器。

在五年前的2019年，由江门广海湾、银湖湾、城镇海和山群岛组成的大广海湾经济区被写入《粤港澳大湾区发展规划纲要》。

纲要明确提出，支持江门与港澳合作建设大广海湾经济区。

作为广东省最大的省级新区，大广海湾经济区的“大”在于规划面积3240平方公里，相当于南沙的4倍、前海的26倍、横琴的30倍、河套的832倍。然而，这里的开发强度不到6%。交通无疑是掣肘之一。

也是五年前，澳门回归20周年之际，港珠澳大桥开通一年之时，著名爱国人士马万祺之子马有礼以全国政协常委身份在当年全国政协上，提出了《关于加快黄茅海大桥建设，推进港澳与粤西部融合发展》的提案。马有礼当时接受羊城晚报记者专

访时表示，提案初衷就是港珠澳大桥还要不断延伸，才能物尽其用，特别是与粤西地区联系起来，发挥出更大的效益。

“黄茅海跨度大，是一个天然的屏障。如果能建起大桥，与港珠澳大桥连起来，效益不可估量。”马有礼说，为此，他专门到江门、中山、珠海考察，发现当地政府和民间对加快建设黄茅海大桥呼声高，有迫切的需求。

此后，马有礼的提案得到了广东省政府积极响应，黄茅海跨海通道开工时间比原定的2020年底提早了半年。

时光不负实干者。如今，在

即将迎来澳门回归25周年之际，黄茅海跨海通道的开通，将澳门至江门台山广海湾的行车里程缩短了18公里，构建起连接粤西沿海地区与湾区核心区的重要纽带。

寸土寸金的粤港澳大湾区，

不断“桥”见广阔空间的拓展。

在大广海湾经济区核心区之一的银湖湾滨海新区，今年6月就以深中通道通车为契机，携

手深圳共建深江经济合作区，意图实现跨市战略组合布局。

在另一核心区广海湾经济区，江门则计划把握黄茅海跨海通道通车战略机遇，携手港澳规划建设港澳科技产业滨海新城，谋划建设港邑绿色产业园，承接香港北部都会区、河套深港科技创新合作区成果转化，发展绿色循环经济。

可以想见，黄茅海跨海通道开通后，“香港—澳门—珠海—江门—粤西”大通道，将极大地改变粤西沿海地区与粤港澳大湾区核心区通道单一的现状，将大湾区三大极点中的港深极点、澳珠极点与珠西、粤西连成一线，打通湾区核心区向西辐射的强劲动脉。

最显而易见的改变，在于珠海横琴自贸区、高栏港和江门大广海湾经济区联动发展的进一步强化。若将视野放得更远，则是位于珠江口西岸的“珠中江”三兄弟，三座经济总量在4000亿元左右的城市“组团出道”，效应叠加。

湾区融合，交通先行。如今，依托越来越便利的交通，大湾区一体化发展也迎来了新的契机。一方面，珠江口东西两岸城市从“大江两岸”变成了“大桥两端”，高端人才、技术、资金等关键要素的双向流动更加便捷，从而更好地实现产业协作和优势互补，为两岸城市带来了前所未有的发展机遇。

以广大海湾经济区为例，目前江门把这里作为对外开放合作的重点区域，计划携手港澳规划建设港澳科教产业滨海新城，与香港谋划建设港邑绿色产业园，携手深圳共建深江经济合作区，进一步激发区域经济活力。另一方面，充分发挥港珠澳大桥西延线的功能，港珠澳地区与两岸城市的互动更加深入。“港车北上”“澳车北上”后，港澳居民不仅可以便捷地前往两岸旅游、消费，还能在此投资兴业、安居生活，进一步促进了大湾区东西两岸在经济、文化、社会等多方面的深度融合，开启大湾区融合发展全新时代。

路通，则财通；桥连，则心连。在粤港澳大湾区，这句话的含金量仍在攀升。“大桥经济”黄金机遇下，珠江口东西两岸携手并进，跑出高质量发展“加速度”，毫无疑问将为粤港澳大湾区的未来带来更多美好想象。



▲11月30日，300名建设者及家属提前体验黄茅海跨海通道

羊城晚报记者 梁喻 刘畅 摄

▶黄茅海跨海通道钢桥面铺装现场

通讯员供图

## 黄茅海跨海通道如何收费？听证会12月30日召开

两个听证方案：34元/标准车次、33元/标准车次

羊城晚报讯 记者杭莹报道：12月10日，记者从广东省发展改革委获悉，黄茅海跨海通道车辆通行费收费标准听证会将于12月30日召开。

广东省发展改革委表示，前期广东省价格成本调查队依据成本监审有关规定，对黄茅海跨海通道车辆通行费定价成本进行监审的结论为：黄茅海跨海通道收费期年均总成本353347708.69元，年均标准车次量10849787车次，成本测算单车成本32.57元/车次。

基于成本审核结论，结合

项目应缴交的税费情况，定价机关对黄茅海跨海通道收费标准拟订的相关方案如下——

听证方案一：按照收费总

收入基本补偿成本的原则，拟

定车辆通行费收费标准为34

元/标准车次，执行全省高速

公路统一的车型分类方式和

收费系数。

听证方案二：按照保障项

目可持续运营的基础上降费

引流的原则，拟定车辆通行费

收费标准为33元/标准车次，

执行全省高速公路统一的车

型分类方式和收费系数。

听证方案三：按照保障项

目可持续运营的基础上降费

引流的原则，拟定车辆通行费

收费标准为33元/标准车次，

执行全省高速公路统一的车

型分类方式和收费系数。

听证方案四：按照保障项

目可持续运营的基础上降费

引流的原则，拟定车辆通行费

收费标准为33元/标准车次，

执行全省高速公路统一的车

型分类方式和收费系数。

听证方案五：按照保障项

目可持续运营的基础上降费

引流的原则，拟定车辆通行费

收费标准为33元/标准车次，

执行全省高速公路统一的车

型分类方式和收费系数。

听证方案六：按照保障项

目可持续运营的基础上降费

引流的原则，拟定车辆通行费

收费标准为33元/标准车次，

执行全省高速公路统一的车

型分类方式和收费系数。

听证方案七：按照保障项

目可持续运营的基础上降费

引流的原则，拟定车辆通行费

收费标准为33元/