

《「十一五」與香港發展》經濟高峰會

交通基建發展

前言

本文是從政府及公營機構的角度初步分析「十一五」規劃與香港發展的機遇與挑戰，希望藉此引發社會各界的討論，以便高峰會在未來數月制訂一份務實可行的「行動綱領」。

目的

2. 在全球一體化的大趨勢下，國際間的經濟活動日益頻繁，人流貨流亦隨之增長，對交通運輸基建的需求，亦日益增加，完善的運輸網絡對提升城市的競爭力將扮演重要角色。國家「十一五」規劃提出要積極提升和完善交通運輸基礎設施，配合快速經濟發展需求。本文旨在探討香港如何能加強與內地在交通基建規劃和建設方面的協調發展，以構建相互銜接、有利於跨界客貨流的綜合交通運輸系統，繼續發揮在珠三角區域城市群的帶動作用，承擔輻射內地及國際的功能，並鞏固香港國際金融、貿易、航運等中心的地位。

背景

3. 國家「十一五」，亦肯定了香港國際金融、貿易、航運等中心的地位，支持香港發展金融、物流、旅遊、資訊等服務業。為配合規劃，及進一步發揮香港的國際橋樑作用，構建完善的跨界交通運輸網絡至為重要。

「十一五」規劃下內地交通基建發展新形勢

4. 國家「十一五」規劃並沒有以獨立的章節闡釋有關交通基建的建議，而是將其納入「促進區域協調發展」和「加快發展服務業」的章節(附件一)。在必須保持經濟平穩較快發展及完善市場經濟體制為主要目標的前提下，交通基建的作用主要是支撐及帶動經濟發展，有關重點歸納如下：

(一) 促進區域協調發展

- 促進城鎮化健康發展，形成合理的空間格局。除要加強珠三角、長三角和京津冀城市群內各城市的分工協作和優勢互補外，還應繼續發揮對周邊地區的帶動和輻射作用。健全市場機制，打破行政區劃的局限，促進生產要素在區域間自由流動，引導產業轉移。在基礎設施方面，要建設出境、跨區鐵路和加強跨省區公路運輸通道等。
- 廣東省「十一五」規劃亦提出提升粵港澳合作水平，按照“前瞻、全局、務實、互利”的原則，發揮粵港澳各自的優勢，全方位加強合作，加快跨境基礎設施建設。此外，加強連接周邊省區及泛珠三角區域出省高速公路的建設，重點建設出省鐵路。

(二) 加快發展服務業

- 拓展生產性服務業，以優先發展交通運輸業和大力發展現代物流業作為支撐。
- 透過統籌規劃、合理佈局交通基礎設施，做好各種運輸方式相互銜接，發揮組合效率和整體優勢，建設便捷、通暢、高效、安全的綜合運輸體系。
- 公路方面，繼續完善國道、省道幹線公路網絡，打通省際間通道，發揮路網整體效率(圖一、圖二)。

而鐵路方面要加快發展，重點建設客運專線¹和城際軌道交通(圖三、圖四)。

- 完善沿海沿江港口佈局，擴大港口吞吐能力，建設珠江三角洲高等級航道網。廣東省「十一五」規劃建議目標形成以深圳港、廣州港為幹線港，重點建設西江水運主通道和珠江三角洲“三縱三橫”(圖五)。
- 優化民用機場佈局，擴充大型機場，完善航線網絡。廣東省「十一五」規劃提出以廣州新白雲國際機場作為樞紐，並擴建深圳機場。
- 推進江海聯運，集裝箱多式聯運，以及加強鐵路集裝箱運輸系統的建設。廣東省「十一五」規劃亦提倡加快建設“三大系統”，分別為集裝箱、能源和民用航空運輸系統。在集裝箱運輸系統中，特別強調與鐵路、公路相銜接。

5. 在「九五」(1996-2000)至「十五」計劃(2001-2005年)期間，內地大力發展交通基礎設施，其中新增的公路、鐵路里程和港口泊位數目均十分顯著。同期，內地經濟展現了躍進式發展(附件二、三)，印證了經濟發展和交通基礎發展的密切關係。

香港與內地的聯繫

6. 目前，香港和內地有三條公路通道，分別位於落馬洲、文錦渡和沙頭角，經過深圳市的道路網絡接駁至內地主要城市。即將建成的深港西部通道，可增加口岸通關能力。當建設中的廣深沿江高速公路落成後，香港的跨界公路可更直接通往廣州及其他城市。在鐵路方面，目前香港主要透過東鐵與深圳的鐵路連接，上水至落馬洲支線於2007年落成

¹鐵道部於2004年制定的《中長期鐵路網規劃》提出，為滿足快速增長的旅客運輸需求，建立省會城市及大中城市間的快速客運通道，規劃“四縱四橫”快速客運專線以及三個城際快速客運系統，其中客運專線客車速度目標值達到每小時200公里及以上。

後，香港的鐵路網可更方便地連接深圳的地鐵線。在內河水運方面，近年香港處理的內地貨運量有顯著的增長²。而香港港口和機場的發展，與內地的經濟發展尤為密切，華南地區、特別是珠三角的經濟持續高速增長，為香港港口和機場的發展提供了不可多得的機遇。

7. 1997-2005年，香港與內地跨界人流量年均增長9.5%，車流量年均增長5.6%³(附件四)，大部份跨界人流(95%)⁴及車流(99%)⁵的起訖點均為珠三角城市。隨著「十一五」期間區域交通基礎設施的改善和擴展，兩地在人流、車流和貨流方面的連繫預料會持續加強，而跨界行程的出行目的亦隨社會經濟的發展而轉變。

機遇和挑戰

機遇

(一) 為區域協調發展造就環境

8. 國家「九五」和「十五」計劃均有提及內地與香港的關係，「十一五」規劃更明確支持香港發展物流業和維持航運中心的地位，同時提出促進區域協調發展，加強珠三角城市群內各城市的分工協作和優勢互補。在交通基礎設施方面，訂下了“統籌規劃、合理佈局”的方針和目標，為區域的交通基建合作提供了策略性的依據和方向。在此框架下，廣東省「十一五」規劃強調提高粵港澳合作的水平，加快跨境基礎設施建設，為粵港的進一步合作造就了良好的環境。

9. 要加強粵港之間的進一步合作，地區之間需遵循各自社會經濟發展的需要，發揮本身的比較優勢，互補合作。為此，香港須把握「十一五」規劃帶來的機遇，以互惠互利的原則與鄰近城市加強合作發展跨界交通基礎設施，藉此拓展

² 根據香港政府統計處資料，1997-2001年的年均增長為7.6%，2001-2005年的年均增長為9.7%。

³ 運輸署數字。

⁴ 2003年跨界旅運統計調查，規劃署，2003年

⁵ 跨界旅運統計調查2004年補充調查，規劃署，2004年

經濟腹地和鞏固香港在金融、貿易、物流、旅遊、資訊、專業及工商支援服務等行業的領導地位。

(二) 連接內地交通網絡有助鞏固香港樞紐地位

10. 近年來，廣東省交通運輸系統的優化，特別是水運和鐵路運輸加快發展，為經濟發展提供了大運量、低成本的交通支撐體系。廣東省「十一五」規劃加強對交通運輸網絡的規劃和建設，大大改善了省內交通運輸系統的通達性和承載力。在省際聯繫方面，廣東銳意加強與周邊省區連接，特別是與泛珠三角區域的聯繫。目前，廣東省規劃了12條出省高速公路⁶和12條出省鐵路⁷。

11. 內地在交通運輸網絡佈局中特別強調運輸樞紐(亦稱為節點)的功能，以發揮組合效率。例如在主要港口、鐵路和機場所在地的城市，按照客運零換乘、貨運無縫銜接的概念，規劃集多種運輸方式的有機銜接，使這些城市發展成為區域性重要的客貨集散地和綜合交通樞紐。按照國家交通部編制的《泛珠三角區域合作公路水路交通基礎設施規劃綱要》，廣州和深圳已被列為泛珠三角區域的重要綜合交通樞紐，而東莞、佛山、中山和珠海亦被列為區域公路運輸樞紐城市(附件五)。

12. 隨著內地交通運輸網絡的優化，香港應改善跨界通道和通關能力，以高效便捷的方式直接駁通鄰近的綜合交通樞紐，促進區域內、外的經濟要素快速流動，拉近和內地的距離，與全國各省市建立更緊密的聯繫。目前，香港公路的半日交通圈⁸基本可以覆蓋珠三角區域，預計在建議的省內及出省高速公路建成後，半日交通圈將可擴闊至廣東省主要城市，一日交通圈更可抵達廣東鄰近省份的主要城市。在鐵路方面，隨著杭福深和武廣客運專線的落成，半日交通圈有機會透過規劃中的廣深港高速鐵路，伸延至杭州和武漢等主要

⁶ 廣東省高速公路網規劃(2004-2030)，廣東省交通廳，2004年

⁷ 廣東省鐵路建設規劃建議，廣東省發改委，2004年

⁸ 按照《廣東省高速公路網規劃(2004-2030)》，“一日交通圈”的定義是指兩個城市之間可以實現當天到達。

沿線城市，有助增強與內地主要經濟合作伙伴城市的連繫。然而，有關交通運輸系統若能在舒適及暢達度方面再進一步改善，提供多元化的直通服務或便捷的轉乘設施，則可大大提升服務水平。

13. 內地交通運輸設施的改善亦有助加強香港機場和港口的幅射能力。目前，粵港澳三方正積極推動港珠澳大橋的興建，隨著大橋與珠江西岸交通基建的落成，將可加強兩地在社會經濟各方面的融合，吸引更多的客、貨源利用香港機場和港口往來世界各地。水路方面，香港港口亦將受惠於西江水運主通道和珠三角“三縱三橫”水路交通網的建成，增加港口的貨源。

挑戰

(一) 區域競爭加劇 面對挑戰增加

14. 國家及廣東省「十一五」規劃，均十分重視加強機場和港口的發展，並規劃交通設施配合其運輸需要，作為支撐經濟進一步發展的重要策略。廣東省「十一五」規劃提出，到2010年港口吞吐能力達12億噸，其中集裝箱吞吐能力達5,000萬標準箱。珠三角集裝箱港口的建設以及交通配套的改善，例如鐵路集裝箱運輸，增加了香港集裝箱港口的競爭壓力。機場方面，廣州新白雲機場的落成及擴建為香港機場的進一步增長造成了壓力。新白雲機場二期工程已被列為廣東省「十一五」規劃的重點項目，由於其土地資源的限制較少，在短時間內的擴容能力較大。

15. 在鐵路方面，內地提出重點建設客運專線、城際快速軌道及城市軌道交通網絡。香港的鐵路發展必須繼續加強接合內地的鐵路網絡，並提升現有的服務水平，以配合內地不斷改善及提速的鐵路服務，方便香港與內地商旅的往來；否則，香港整體交通服務在區域內的競爭力將會弱化。

(二) 內地交通發展迅速 香港配合需時

16. **兩地城市處於不同發展階段**:目前,內地尚處於急速發展階段,現有交通基礎設施還未能完全滿足經濟發展和市民出行的要求,投放大量資源興建有關設施是必須的。值得指出,香港的發展已達成熟階段,交通基礎設施基本上可以配合社會經濟發展及跨界旅運的需求,因此,兩地在交通基礎發展速度上有所差異是正常的(附件六)。香港應按本身的需要,適時規劃及興建新的交通基礎設施,並應積極探討如何透過理念的創新和制度的完善來把握新的發展機遇。

17. **交通基礎發展理念有別**:內地採用“優先發展交通運輸業”⁹和“適度超前發展基礎設施”¹⁰的概念,以基建帶動經濟發展,並將之視為支撐生產性服務業發展的重要措施。同時,政府會以行政手段保障重要交通基礎項目的實施,例如由各級政府資助興建或在政策上大力推動。香港方面大致遵循市場運作的機制,個別項目的興建取決於短期可預見的需求是否足夠,並需進行嚴格的成本效益分析。雖然按市場規律能避免行政干預帶來的不確定性,確保有關設施不會重複興建,造成資源浪費,但局限是未能對政策性因素的改變作出適時的回應,可能出現未能適時提供交通基礎設施的情況。此外,若繼續依循過往啟動發展的機制,將可能削弱香港在整體區域發展的競爭力。

18. **兩地發展機制及程序不同**:內地的重要及區域性交通基礎項目均由各級發展及改革委員會(發改委)負責規劃和審批,一般以產業發展的戰略來協調、銜接和平衡各主要行業和交通基礎設施的規劃,具有較強的統籌能力。香港方面,不同的跨界基建由不同的政策局/部門/委員會負責,多以個別項目作為規劃及興建的基礎,在制訂區域運輸發展策略和協調不同項目的發展配合,尚有改善空間。在個別項目的發展時間方面,香港需經過一定的法定程序,例如廣泛的公眾諮詢等,由構思到落成需要十多年時間,變數較多(附件七)。此外,雖然兩地的大型項目均需經過環境評估及徵用土地的程

⁹ 根據國家「十一五」規劃第十六章。

¹⁰ 根據廣東省「十一五」規劃第三章。

序，但內地在這兩個環節中所需的時間相對較少，而已被列入五年規劃或近期規劃的重點建設項目，更會以行政措施爭取項目盡快實施。由此可見，兩地的制度各有優劣，但若比較規劃及興建的流程，內地機制所需的時間相對較少。

19. **需與內地加強前期規劃研究**:目前粵港之間有關跨界交通基建的協調機制，主要是以項目為基礎，即當粵港雙方就有關項目達成共識後，才對工程和技術問題作出跟進研究。在跨界交通基建的整體規劃方面，必定要與內地加強合作，使雙方能就共同關心的課題以及影響區域發展的事項盡早進行深入討論和研究。此外，內地納入五年規劃的重點建設項目一般已完成前期研究及論證工作，因此在規劃公佈後，有關項目已進入全速推進的階段，往往形成香港未能適時配合發展。再者，在「一國兩制」的方針下，內地單位對於提供仍未公開的資料或邀請香港參與規劃的前期討論亦有制肘。由於香港未能有效掌握鄰近城市重要交通基建項目的最新資訊以及作出適時的回應，容易使外界產生香港欠缺主動的誤解。

政府及業界的回應/行動

20. 在跨界交通基建發展上，香港特別行政區政府一直通過粵港合作聯席會議等組織與內地保持聯繫，以期能進一步推進有關項目的實施。目前，興建及規劃中的跨界交通基建項目(圖六、圖七)包括：

(一) 深港西部通道

深港西部通道作為第四條跨界行車通道，不但可紓緩目前跨界公路口岸的交通情況，更可應付未來的需求。目前，香港段的工程已完成，深圳灣口岸工程正在進行中，粵港雙方會推動該通道於2007年通車。

(二) 上水至落馬洲支線

上水至落馬洲支線是為了應付不斷增長的跨界客運需求而建。該線由上水以北的現有東鐵分支，通往接近邊

界的新落馬洲總站，由行人天橋連接至深圳福田口岸，跨界乘客可轉乘深圳地下鐵路前往深圳各處。粵港雙方將於 2007 年上半年開通有關口岸。

(三) 北環線

北環線將由現有西鐵錦上路站伸延至興建中的落馬洲支線總站，並與落馬洲支線在新田洲頭交匯，乘客可在該站轉乘東鐵列車。九廣鐵路公司會就北環線和廣深港高速鐵路香港段以綜合形式作進一步的規劃。項目完成後，該線不但可方便新界東西流向，同時可為新界西的居民提供更便捷的跨界鐵路服務，以便轉乘深圳地鐵。

(四) 港珠澳大橋

三地政府已成立了港珠澳大橋前期工作協調小組，協調並推展前期工作。在剛舉行的粵港合作聯席會議第九次會議，有關各方均贊同在口岸設置和查驗模式上，採用「三地三檢」¹¹的方案，並同意委託設計單位中交公路規劃設計院盡快開展「三地三檢」模式下具體口岸設置方案及選址安排的各項論證，與此同時對大橋的投融資方案繼續抓緊研究和論證。有關方案經論證可行並上報中央政府批准後，即啟動大橋建設工程。大橋除縮短香港與珠江西岸城市的距離，擴闊客貨源外，更能幫助帶動內地中西部地區發展。

(五) 廣深港高速鐵路

廣深港高速鐵路將會經深圳龍華站連接香港與廣州石壁新客站，組成國家快速鐵路網絡的一部分。經該城際鐵路通道，往來廣州與香港的行車時間可由現時的一百分鐘縮短至一小時以內。有關鐵路的香港段將由建議的西九龍總站延伸至落馬洲邊界，與內地段連接。廣州石壁至深圳龍華段建設工程已於去年 12 月正式開展；香港段方面，廣深港高速鐵路及北環線已於今年 2 月獲批准，以綜合形式作進一步規劃。項目的建設配合國家「十一

¹¹「三地三檢」模式下，香港、珠海及澳門會各自在境內，設置口岸和查驗設施。

五」規劃加快發展鐵路運輸，可加強與珠三角及東部城市的聯繫。

(六) 東部通道(蓮塘/香園圍口岸)

香港和深圳已就東部通道(蓮塘/香園圍口岸)的建設，成立聯合研究小組，共同探討興建蓮塘/香園圍口岸的需求、功能及效益，致力在最短時間內完成發展東部通道(蓮塘/香園圍口岸)所需的評估及規劃研究。香港將繼續透過研究小組，與深圳共同尋求一個最有效的方案，以改善深港之間東面的跨界交通及提供一條通往粵東的便捷通道。

21. 除以上項目外，香港與內地亦就跨界發展及交通基建進行前期研究，例如《大珠江三角洲城鎮群協調發展規劃研究》和《泛珠江三角洲區域綜合交通運輸體系合作專項規劃研究》：

(一) 《大珠江三角洲城鎮群協調發展規劃研究》

粵港城市規劃及發展專責小組於2006年初開展了《大珠江三角洲城鎮群協調發展規劃研究》，旨在以具前瞻性的視野考慮和分析大珠三角的發展路向，藉此制訂區域發展策略，有利區域的整合和協調發展。有關研究預計於2008年完成。

(二) 《泛珠江三角洲區域綜合交通運輸體系合作專項規劃研究》

香港、澳門與泛珠三角九省區政府共同委托國家發展和改革委員會綜合運輸研究所，開展《泛珠江三角洲區域綜合交通運輸體系合作專項規劃研究》。目前泛珠三角行政首長聯席會議已原則通過有關《綱要》，並要求廣東省發改委作為牽頭單位，完善《綱要》技術問題，印發各方共同實施，加快構建泛珠三角區域綜合交通運輸網絡。

建議討論重點範圍

22. 作為國家未來五年發展的藍圖，「十一五」規劃在產業升級、發展服務業、促進區域協調發展等方面提出多項發展目標，並肯定了香港的優勢地位，更首次表明了對香港在國家發展過程中的角色和功能定位。因應國家及廣東省「十一五」規劃的建議，政府應與各界人士，特別是運輸業和與內地有業務往來的人士，就未來跨界交通基建發展的理念和運作措施作出討論，集思廣益，以促進區域發展和互惠共贏，並有利於實現國家「十一五」規劃的發展目標。為方便討論，本文嘗試提出一些初步構思，以起拋磚引玉的作用。

23. 請各專家成員就以下的建議提供意見以及推薦其他值得研究的課題。

(一) 如何以新思維促進區域協調發展

24. 國家及廣東省「十一五」規劃為香港未來交通基建的發展帶來了挑戰和機遇，顯示出香港與廣東省，尤其是珠三角城市之間，既有競爭亦有合作的關係。內地提倡以交通基建帶動經濟發展的策略，加劇了區域內城市之間的競爭。在合作方面，國家「十一五」規劃提出健全區域協調互動機制，打破行政區劃的局限，廣東省「十一五」規劃亦提出積極推進粵港澳在物流和口岸通關等領域的合作，加快跨境基礎設施建設等，均為區域的進一步合作締造良好的環境。

25. 因應「十一五」規劃的新機遇，香港在跨界交通基建發展上，是否需要調較以需求帶動的發展模式？如何更有效地採取前瞻角度配合區域發展，以促進區域發展的思維來落實跨界交通運輸項目？如何加快跨界交通基建的發展，以避免出現未能適時配合的情況，影響香港整體的競爭力？我們是否需要考慮建立一個高層次的跨部門統籌協調機制，確保不同部門提供有效的支援，其工作範圍可包括：

- 定期從宏觀的角度討論跨界基建的發展，加強研究工作，並廣邀業界參與討論，以便制訂跨界基建的整體

發展策略；

- 在不同跨界交通基建項目上，擔當統籌和協調的角色，讓各政府部門/業界人士作出配合和跟進；
- 除改善硬件設施外，對現時有關跨界交通運輸的制度、程序以及政策等進行更深入的研究，探討如何透過管理體制的創新和資訊科技的運用等，進一步提高人流、車流和貨流的效率。

26. 「十一五」期間，區域合作將逐步加強，預計內地不同地區和城市之間對交通基建的規劃會進行更多的磋商和協調。為了落實與內地加強聯繫的各種可行方案，香港應如何更積極地與內地進行更多、更深入和更廣泛的研討和合作？除繼續與廣東省完善高層次的統籌和協調機制外，可考慮與內地有關交通基建的部委如交通部、鐵道部和發改委等加強溝通和交流，爭取機會了解內地重要交通基建的前期研究及論證工作，務求香港能掌握最新資訊和作出適時回應，確保兩地交通基建的發展能相互配合，發揮最大的協同效益。

(二) 如何優化跨界交通網絡 提升香港競爭力

27. 內地交通運輸網絡的完善為香港帶來了新的契機，香港若以連繫區域為目標，改善與鄰近綜合交通樞紐的銜接，便可有效促進區域內、外的經濟要素快速流動，拉近和全國各省市的距離，拓闊香港的經濟腹地，為香港金融、貿易、物流、旅遊、資訊、專業及工商支援服務等行業的發展提供新的動力，同時亦有助促進及支援內地有關行業的發展。因此，為完善跨界交通設施，可從多方面考慮，包括：

- 加強與內地綜合交通樞紐的連接，香港可因應各種交通工具的功能與服務範圍，考慮是否需要重新檢視各項跨界交通基建設施的定位和分工，包括公路、鐵路和水路，以充分發揮各種運輸方式的功能，改善相互之間的銜接和增加互補性，形成層次清晰、功能明確的綜合交通運輸系統。

- 研究如何更有效地與深圳東部通道連接，為香港通往粵東提供更快捷的通道。此外，由於香港的土地資源有限，難以應付大幅增加的跨界車流，長遠來說，除增加公路網的聯繫外，香港在可持續發展的基礎下，如何加強與內地其他大運量交通運輸方式的銜接？
- 以暢順、快速和舒適為大原則，研究如何加強與內地鐵路網絡的銜接及與內地有關城市就鐵路口岸設置及配套設施的規劃作出交流，務求將來兩地的鐵路網絡可以無縫接駁。除了廣深港高速鐵路香港段採用「共用通道」¹²方案外，香港仍會因應策略發展的需要，繼續研究以「專用通道」方式接駁國家高速鐵路網絡。此外，為促進社會經濟發展，香港應否考慮與內地主要城市之間開拓更多點到點的跨界直通鐵路服務？
- 如何以交通運輸網絡促進機場和港口的發展，加強和鄰近城市及貨物集散地的水、陸交通聯繫，促進客、貨的便捷流通，並不斷擴大航空網絡？
- 建議香港進一步了解內地港口鐵路多式聯運的構思、實際發展情況以及推行時間表，以便決定跟進研究和下一步工作，使香港能更有效承接內地貨源。此外，隨著西江水運主通道和珠三角“三縱三橫”的建設，水路交通將會加強，探討如何更有效地吸納珠三角的水路貨源。
- 因應深港西部通道口岸和落馬洲鐵路口岸啓用後的新形勢，研究如何進一步優化口岸的資源運用及功能分工。

¹² 廣深港高速鐵路香港段的「共用通道」方案是指與現有的西鐵、擬建的北環線及現正施工的九龍南線共用路軌，「專用通道」方案則是指鋪設一條通往邊界的專用路軌。

邀請專家成員意見

28. 我們誠意邀請專家成員提出意見：

- (i) 上文就完善交通基建對提升國家和香港的國際競爭力的分析是否充分全面及深入？有哪些須補充的地方？
- (ii) 上文就交通基建發展策略在國家「十一五」規劃中的機遇與挑戰的分析是否充分全面及深入？有哪些須補充的地方？
- (iii) 上文就交通基建發展策略在廣東省「十一五」規劃中的機遇與挑戰的分析是否充分全面及深入？有哪些須補充的地方？
- (iv) 上文就進一步發展香港交通基建所提出的一系列回應措施是否對題？有哪些策略方向須加以調整？
- (v) 上文就進一步發展香港交通基建所提出須進一步研究及考慮的課題是否恰當？

房屋及規劃地政局

2006年9月

附件清單

- (一) 國家及廣東省「十一五」規劃有關香港定位及發展交通基礎設施方面的內容
- (二) 國家及廣東省五年規劃/計劃期間交通建設情況
- (三) 1995 年至 2005 期間香港及內地 GDP 增長率比較
- (四) 1995 年至 2005 期間香港跨界人流、車流增長情況
- (五) 《泛珠三角區域合作公路水路交通基礎設施規劃綱要》所確定的區域公路運輸樞紐佈局方案
- (六) 香港與內地人均 GDP 比較
- (七) 香港、內地大型交通基建發展主要程序比較

國家及廣東省「十一五」規劃有關香港定位及發展交通基礎設施方面的內容

全國「十一五」規劃

全國「十一五」規劃明確提出支援香港發展金融、物流、旅遊、資訊等服務業，保持香港國際金融、貿易、航運等中心的地位，加強內地和港澳在基礎設施等方面的合作。在促進城鎮群發展方面，特別提出珠三角、長三角和京津冀形成的城市群，要加強城市群內各城市的分工協作和優勢互補，增強每一個區域的整體競爭力，繼續發揮對周邊地區的帶動和輻射作用。

在優先發展交通運輸業方面，全國「十一五」規劃提出了以下建議：

- 統籌規劃、合理佈局交通基礎設施，做好各種運輸方式相互銜接，發揮組合效率和整體優勢，建設便捷、通暢、高效、安全的綜合運輸體系。
- 加快發展鐵路運輸。重點建設客運專線、城際軌道交通，初步形成快速客運網絡。
- 進一步完善公路網絡。打通省際間通道，發揮路網整體效率。
- 積極發展水路運輸。完善沿海沿江港口佈局，擴大港口吞吐能力。建設珠江三角洲高等級航道網。推進江海聯運。
- 優化民用機場佈局。擴充大型機場。完善航線網絡。
- 優化運輸資源配置。強化樞紐銜接和集疏運配套，促進運輸一體化。

廣東「十一五」規劃

廣東「十一五」規劃提出按照“前瞻、全局、務實、互利”的原則，進一步落實內地與香港、澳門關於建立更緊密經貿關係的安排，發揮粵港澳各自的優勢，全方位加強合作，提升粵港澳合作水平。積極推進粵港澳在物流、旅遊、金融、仲介諮詢、科技、教育、文化、衛生、資訊、環保和口岸通關等各領域的合作。加快跨境基礎設施建設。

另外，廣東「十一五」規劃提出推進泛珠三角區域合作，創新合作機制，制定和實施合作規劃，以落實合作專案和消除行政壁壘為重點，整體推進、分步實施，共同推動泛珠三角區域內各方合作。完善區域綜合交通網絡，重點推進區域內高速公路、鐵路幹線、沿海港口、內河航道和機場建設，進一步提高區域綜合運輸能力。逐步消除影響區域合作的障礙，建立公平開放的區域市場。

廣東「十一五」規劃具體列出了廣東省內的交通基礎設施規劃。「十一五」期間，廣東將繼續完善交通運輸網路，重點加強高速公路及縣鄉公路網、軌道交通網、高等級航道網、集裝箱運輸系統、能源運輸系統和民用航空運輸系統等“三大網路、三大系統”的建設。到2010年，全省公路通車里程達14萬公里，其中，高速公路達5000公里左右；公路密度達到78公里/百平方公里。鐵路營運里程達約2900公里，地鐵達到300公里以上。民航機場旅客吞吐能力達到9000多萬人。港口吞吐能力達12億噸，其中集裝箱吞吐能力達5000萬標箱。

廣東「十一五」規劃提出建設綜合運輸重大專案62項，估算總投資約5500億元，“十一五”期間投資約4320億元。

內地「十一五」規劃與香港有關的交通基礎設施重點工程

設施類別	國家「十一五」規劃	廣東省「十一五」規劃
(A) 高速公路	<ul style="list-style-type: none"> - 北京至香港(澳門)高速 - 瀋陽至海口高速 - 包頭至茂名高速 - 廣州至昆明高速 	<ul style="list-style-type: none"> - 廣深沿江高速 - 珠三角外環高速
(B) 鐵路	<ul style="list-style-type: none"> - 北京至廣州至深圳(客運專線) - 上海至寧波至深圳(客運專線) - 廣州至珠海線(城際軌道) 	<ul style="list-style-type: none"> - 武廣客運專線 - 廈深沿海鐵路 - 廣州—珠海、廣州—深圳的珠江三角洲城際快速軌道交通主軸線 - 廣州、深圳地鐵 - 廣深四線
(C) 港口	<ul style="list-style-type: none"> - 建設大連、唐山、天津、青島、上海、寧波—舟山、福州、廈門、深圳、廣州、湛江及防城等沿海港口的煤炭、進口油氣、進口鐵礦石中轉運輸系統和集裝箱運輸系統。 	<ul style="list-style-type: none"> - 重點建設廣州、深圳、珠海、湛江、汕頭等5個主樞紐港的集裝箱、油氣、鐵礦石等專業化碼頭，以沿海主樞紐港為重點，形成以深圳港、廣州港為幹綫港，珠海、虎門、湛江、汕頭等港為支綫港，中山等其它港口為喂給港，並與鐵路、公路集裝箱運輸相銜接的集裝箱運輸系統。加強樞紐港內集疏運系統的銜接配套，推動多式聯運的發展。
(D) 航道	<ul style="list-style-type: none"> - 珠江口出海及珠江水系航道整治工程 	<ul style="list-style-type: none"> - 建設由西江水運主通道和珠江三角洲“三縱三橫”三級及以上骨幹航道組成的高等級航道網 - 疏浚主樞紐港出海航道及整治千噸級及以上骨幹內河航道
(E) 航空	<ul style="list-style-type: none"> - 擴建廣州機場 - 擴建深圳機場 	<ul style="list-style-type: none"> - 廣州新白雲國際機場二期工程 - 深圳機場擴建 - 建設潮汕民用機場

國家及廣東省五年規劃/計劃期間交通建設情況

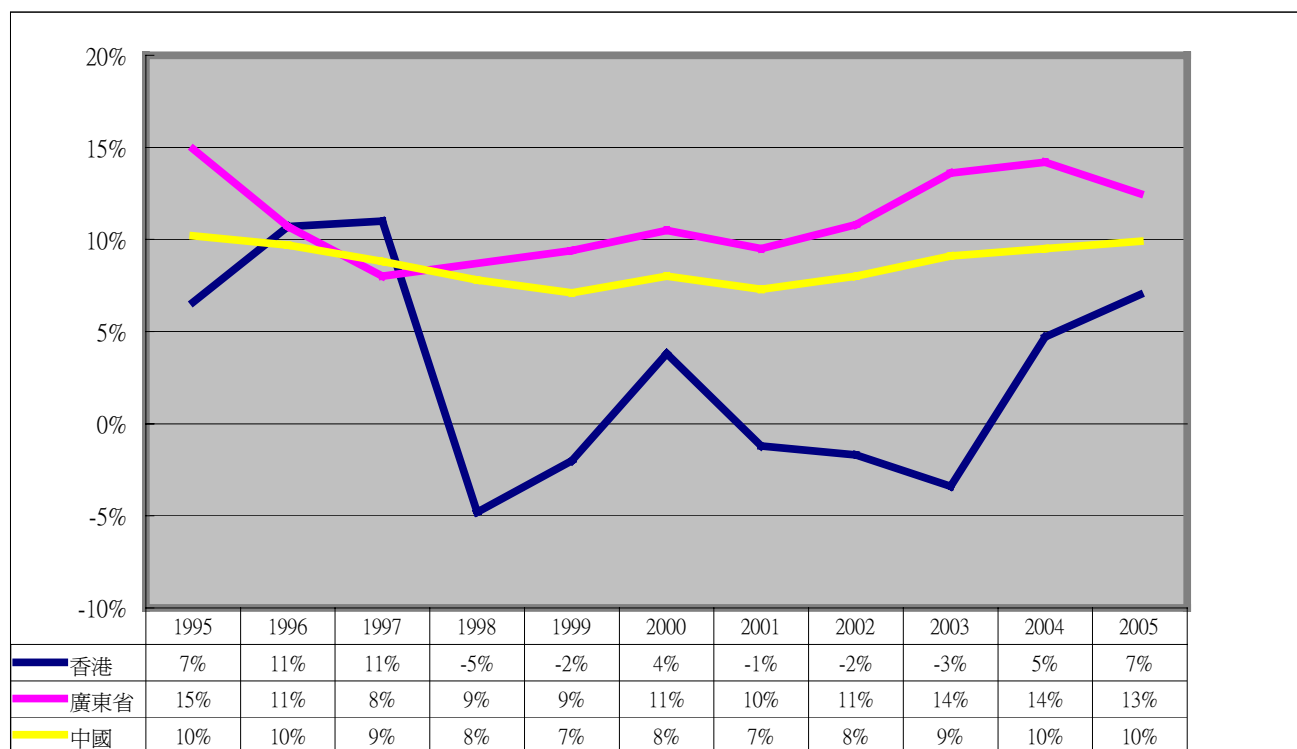
	全國			廣東省		
	“九五”期間 1995-2000	“十五”期間 2000-20005	“十一五”規劃 2006-2010	“九五”期間 1995-2000	“十五”期間 2000-2005	“十一五”規 劃 2006-2010
新增公路 通車里程	24 萬公里	25 萬公里	38 萬公里*	1.8 萬公里	1.3 萬公里	2.5 萬公里*
其中：新增 高速公路 通車里程	1.3 萬公里	2.5 萬公里	2.4 萬公里*	828 公里	1954 公里	2000 公里
新增鐵路 營運里程	5600 公里	6500 公里	1.7 萬公里	401 公里	414 公里	1100 公里
其中：新增 客運專線 里程			7000 公里			
新增沿海 港口萬噸 級以上碼 頭泊位	130 個	196 個	N.A	33 個	65 個	150 個*

資料來源：

*來自新聞報道，未正式公佈

1. 國民經濟和社會發展第十一個五年規劃綱要
2. 交通部:2005 年公路水路交通行業發展統計公報
3. 國家統計局:“十五”期間交通運輸業取得長足發展——“十五”時期我國社會經濟發展回顧系列報告
4. 鐵道部：鐵路第十個五年計劃
5. 交通部:關於印發公路水路交通十五發展計劃的通知
6. 廣東省綜合運輸體系“十五”計劃
7. 廣東省統計局:“十五”時期廣東交通郵電業發展情況回顧
8. 廣東省統計局:“九五”廣東基礎設施建設回眸
9. 廣東省統計局:“九五”期間廣東交通運輸和郵電發展情況回顧
10. 南方日報 2006-01-27 “十一五”廣東交通新藍圖 計劃新增 25000 公里

1995 年至 2005 期間香港及內地 GDP 增長率比較

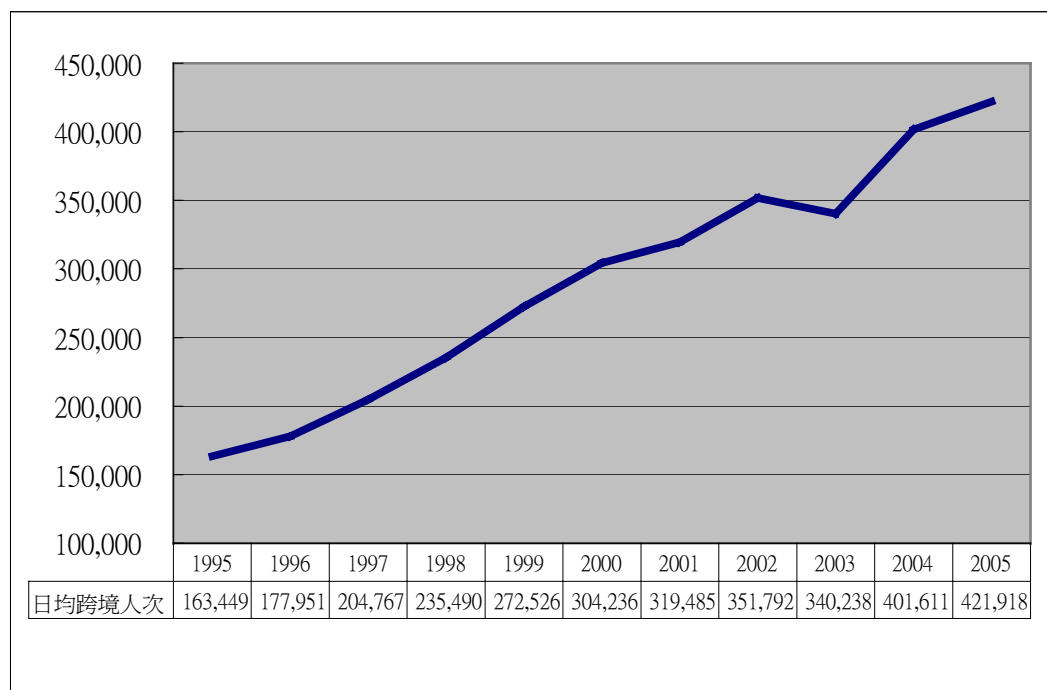


資料來源：

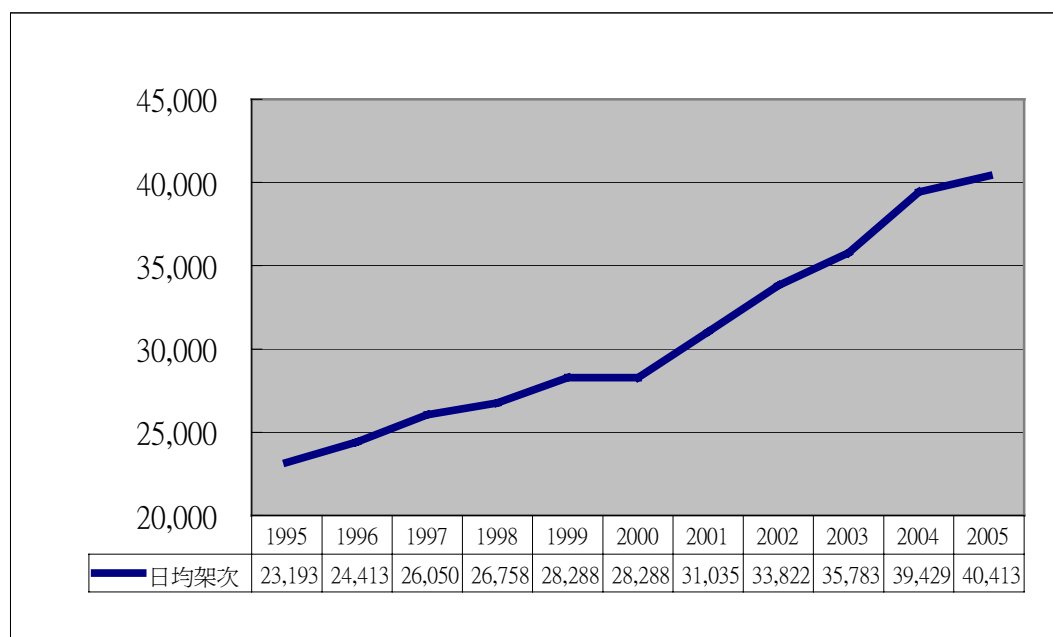
1. 中華人民共和國 2005 年國民經濟和社會發展統計公報 (1990-2005)
2. 廣東省政府工作報告 (2000-2006)
3. 廣東統計年鑒 (1991-2000)
4. 香港統計年刊(1990-2005)

1995 年至 2005 期間香港跨界人流、車流增長情況

1995 年至 2005 期間香港跨界人流增長情況



1995 年至 2005 期間香港跨界車流增長情況



资料来源:

香港運輸署網頁資料

《泛珠江三角區域合作公路水路交通基礎設施規劃綱要》所確定的區域公路運輸樞紐佈局方案

泛珠江三角洲區域公路運輸樞紐是依託區域高速公路網，位於重要節點城市，與其他運輸方式有機銜接，具有重要經濟意義的公路運輸中心，由國家公路運輸樞紐和重要的區域性公路運輸樞紐城市構成，共計65個。

區域公路運輸樞紐城市佈局方案表

省份	城市
廣東	廣州 佛山 東莞 深圳 汕頭 湛江 珠海 茂名 梅州 江門 韶關 肇慶 惠州 中山
福建	福州 廈門 泉州 漳州 南平 龍岩 三明
海南	海口 三亞
廣西	南寧 柳州 防城港 桂林 百色 河池 梧州 北海 崇左 貴港
貴州	貴陽 遵義 六盤水
湖南	長沙 株州 衡陽 岳陽 常德 邵陽 懷化 湘潭 張家界
江西	南昌 鷹潭 贛州 宜春 九江 上饒 吉安
雲南	昆明 曲靖 大理 景洪 瑞麗 開遠
四川	成都 宜賓 內江 南充 綿陽 樂山 瀘州

對主要港口、重要鐵路樞紐、樞紐機場所在地的區域公路運輸樞紐城市，要統籌規劃集多種運輸方式為一體的樞紐港站，按照客運零距離換乘、貨運無縫銜接的先進理念，實現3種以上運輸方式轉換，使這些城市發展成為區域性重要的綜合交通樞紐。區域重要綜合交通樞紐是區域綜合運輸網路的重要節點，是泛珠江三角洲對內、對外主要的客貨集散地，對泛珠江三角洲區域合作與發展具有重要的支撐作用。泛珠江三角洲區域重要的綜合交通樞紐包括：廣州、深圳、福州、湛江、廈門、汕頭、岳陽、長沙、南昌、南寧、成都、昆明、貴陽、柳州、桂林、海口等16個城市。

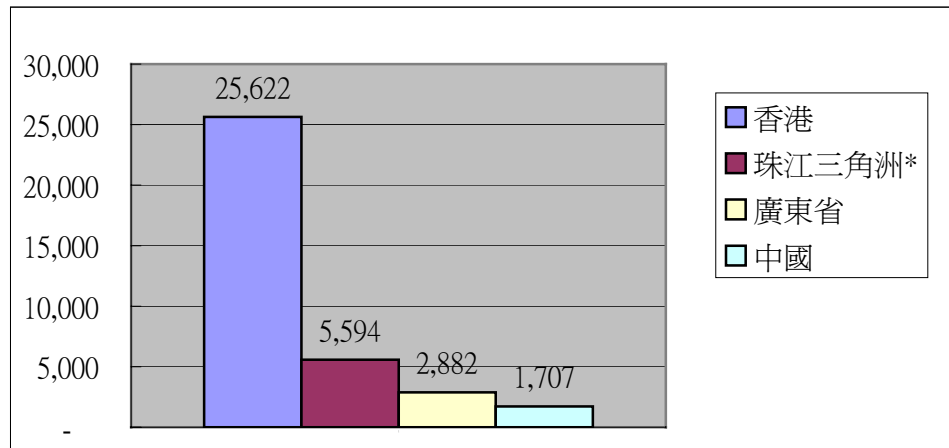
按照“統籌路站、同步發展，突出重點、引導方向，以點帶面、逐步成網”的總體原則，儘快開展樞紐城市公路運輸樞紐總體規劃，在規劃基礎上，以構建省際快速客貨運輸系統、國際集裝箱向內陸延伸的運輸保障系統、旅遊客運服務網路以及區域城際、城市、城鄉交通一體化的客貨運輸系統為方向，2010年前重點建設：

- (1) 以9省區省域中心城市為重點的綜合客運樞紐，結合主要港口和重要鐵路樞紐佈局的綜合貨運樞紐。
- (2) 結合集裝箱幹線港及鐵路集裝箱節點站建設集裝箱中轉站。
- (3) 主要公路口岸城市的口岸貨運站。
- (4) 重要旅遊城市具有旅遊集散功能的綜合客運站。
- (5) 高速公路沿線重要的配客點。

香港與內地人均 GDP 比較

香港與內地人均 GDP 比較（2005 年）

單位：美元

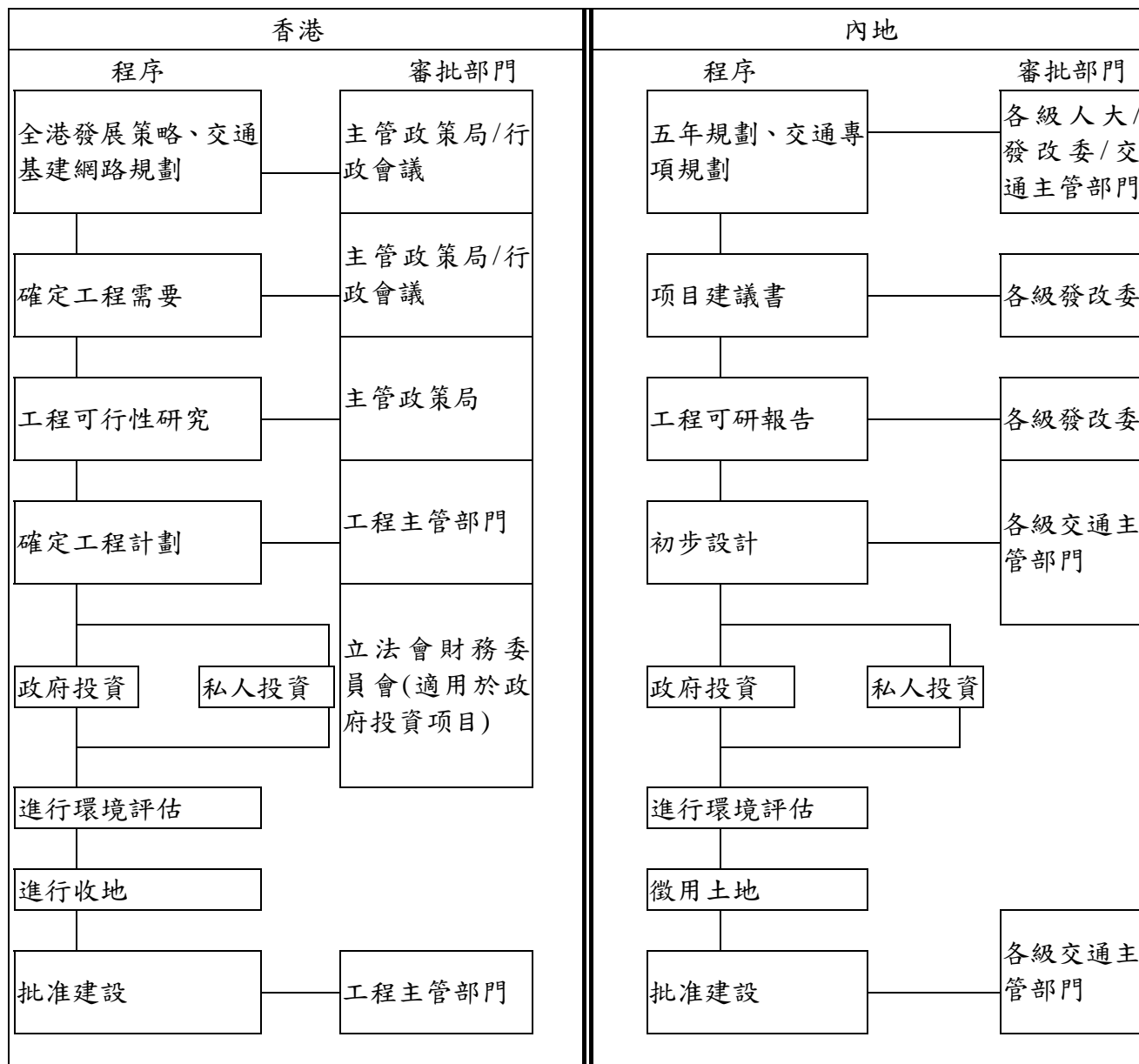


*珠江三角洲為 2004 年數字,2005 年數字有待廣東省統計局公佈。

資料來源：

1. 中國統計摘要 2006
2. 2006 廣東省政府工作報告
3. 2006 香港統計數字一覽

香港、內地大型交通基建發展主要程序比較



資料來源:

1. Project Management for the Public Works Programme, Hong Kong Government
2. 《關於更新改造措施與基本建設劃分的暫行規定》，原國家計委、原國家經委、國家統計局，1983年
3. 《國家計委關於重申嚴格執行基本建設程序和審批規定的通知》，原國家計委，1999年
4. 《國務院關於投資體制改革的決定》，國務院，2004年

附圖清單

- 圖一 國家高速公路網佈局方案
- 圖二 廣東省高速公路網
- 圖三 國家中長期客運專線網
- 圖四 廣東省鐵路網
- 圖五 廣東省主要航道及港口分佈
- 圖六 香港跨界高速公路網
- 圖七 香港跨界鐵路網





資料來源 Source :
 此圖資料蒐集自多處來源包括廣東省「十一五」規劃，
 以及其他規劃報告、報章新聞、研究文獻等。
 The information on this plan is extracted from various
 sources including Guangdong 11th Five-Year Plan, and
 other planning reports, newspapers, research papers etc.

廣東省高速公路網

EXPRESSWAY NETWORK IN GUANGDONG PROVINCE



資料來源 Source :
國家鐵道部《中長期鐵路網規劃》
"The Medium & Long Term Railway Network Plan",
Ministry of Railways
國家「十一五」規劃
National 11th Five-Year Plan

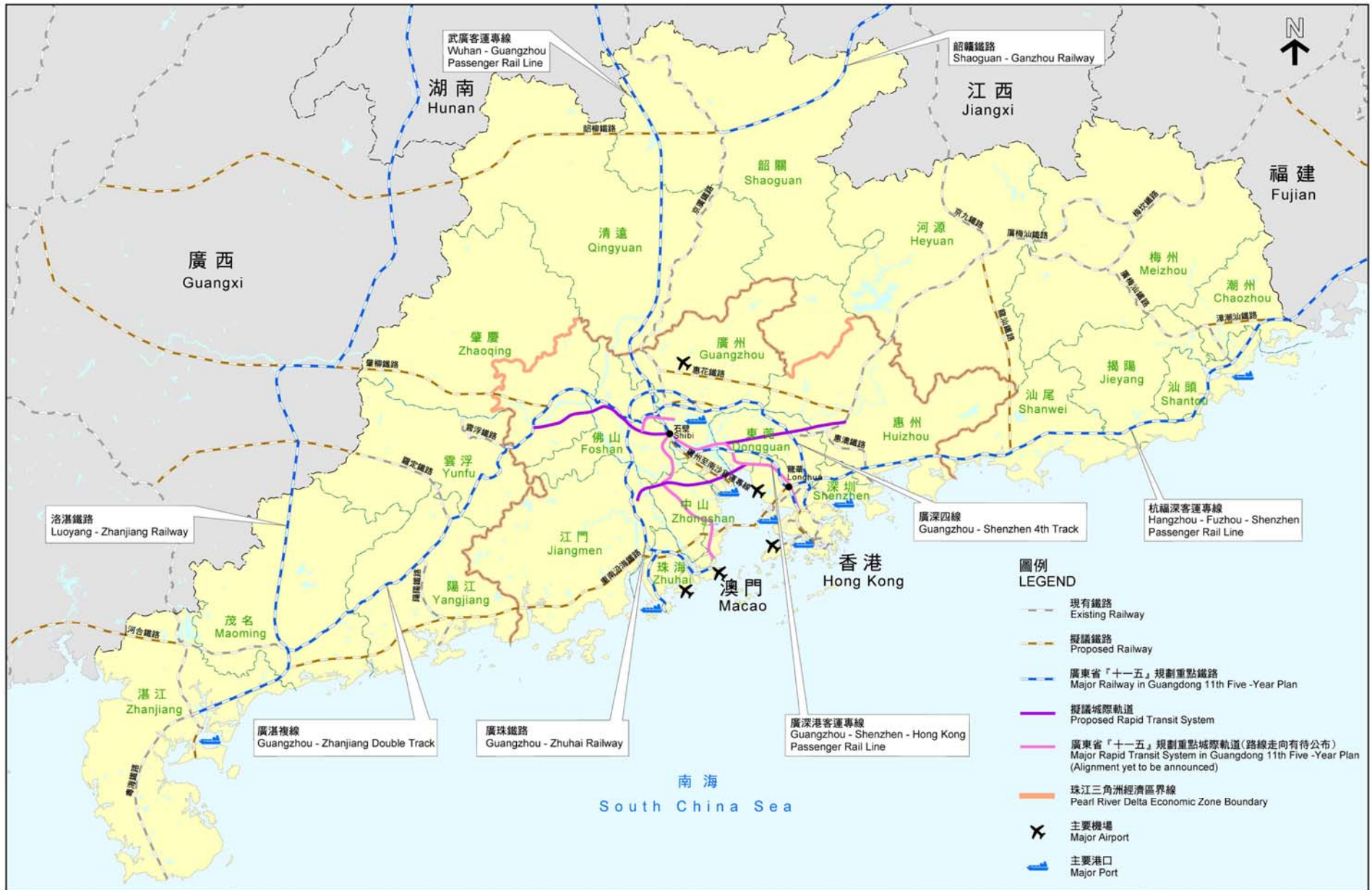
國家中長期客運專線網
THE MEDIUM AND LONG TERM NATIONAL PASSENGER RAIL LINES

PLANNING DEPARTMENT 規劃署

Plan No. 圖則編號: M/SP/06/063

Date 日期: 04-09-2006

PLAN 3



資料來源 Source :
 此圖資料蒐集自多處來源包括廣東省「十一五」規劃，
 以及其他規劃報告、傳媒新聞、研究文獻等。
 The information on this plan is extracted from various
 sources including Guangdong 11th Five-Year Plan, and
 other planning reports, newspapers, research papers etc.

廣東省鐵路網

RAILWAY NETWORK IN GUANGDONG PROVINCE

PLANNING DEPARTMENT 規劃署		
Plan No. 圖則編號	M/SP/06/066	
Date 日期 : 04-09-2006		PLAN
		4



資料來源 Source :
 廣東省交通廳
 Guangdong Provincial Communications Bureau
 國家交通部《珠江三角洲高等級航道網規劃》
 "Pearl River Delta High-level Navigation Course
 Network Plan", Ministry of Communications

廣東省主要航道及港口分佈
 MAJOR INLAND RIVER WATERWAYS AND PORTS IN GUANGDONG PROVINCE



資料來源: Source
 此圖內地部份資料蒐集自多處來源例如規劃報告、報章新聞、研究文獻等。
 The information of Mainland on this plan is extracted from various sources such as planning reports, newspapers, research papers etc.

香港跨界高速公路網 HONG KONG CROSS-BOUNDARY EXPRESSWAY NETWORK



資料來源 Source:
 此圖內地部份資料蒐集自多處來源例如規劃報告、
 報章新聞、研究文獻等。
 The information of Mainland on this plan is extracted
 from various sources such as planning reports,
 newspapers, research papers etc.

香港跨界鐵路網

HONG KONG CROSS-BOUNDARY RAILWAY NETWORK