

珠江三角洲前沿报告

梁桂全 主编

中国文联出版社

珠江三角洲前沿报告

梁桂全 主编

中国文联出版社

图书在版编目(CIP)数据

珠江三角洲前沿报告/梁桂全主编. —北京:中国文联出版社,2002. 12.
(当代学者论丛/张振金、陈剑晖主编)

ISBN 7-5059-4182-8

I. 珠... II. 梁... III. 报告文学—作品集—当代 IV. I25

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2002)第 087702 号

出 版	中国文联出版社
发 行	中国文联出版社发行部
地 址	北京农展馆南里 10 号(100026)
经 销	全国新华书店
责任编辑	赵小贤
印 刷	广东科普印刷厂
开 本	850×1168 1/32
字 数	204 千字
印 张	8.5
版 次	2002 年 12 月第 1 版第 1 次印刷
书 号	ISBN 7-5059-4182-8/I·3259
总 定 价	166.00 元(全十册)

您若想详细了解我社的出版物

欢迎惠顾我们出版社的网站 <http://www.CFLACP.com>

二〇〇一年度国家社会科学基金项目

二〇〇一年度广东省哲学社会科学规划特别委托项目

MULU 目录 MULU

珠江三角洲城市交通现代化战略研究

……罗旗帜 曾小明 李丽芬 区显璋 黄文忠 刘凤奎 (1)

国外城市交通发展趋势与经验借鉴

……罗旗帜 曾小明 李丽芬 区显璋 黄文忠 刘凤奎 (31)

珠江三角洲轨道交通模式的研究

……罗旗帜 曾小明 李丽芬 区显璋 黄文忠 刘凤奎 (50)

经济结构与观念心态……………莫安达 (71)

实现“龙头企业(组织) + 农户”向“市场 + 企业”的转化

——珠三角农业现代化途径探索……………侯宗肇 (77)

顺德城市化若干问题的理论与实践研究……………王世豪 (83)

与外资配置的人力资源比较

——东莞与苏州、昆山……………莫安达 (101)

珠江三角洲率先基本实现现代化进程中, 各级地方政府的地位和作用……………罗余才 (110)

珠三角率先实现现代化的目标取向研究	
——探索后发展国家区域现代化的参考系·····	戴激波 (119)
顺德建立高效政府运行机制的研究	
·····	刘晓顺 张良桥 胡 蓉 招汝基 郑年胜 (135)
高等教育毛入学率目标研究·····	张碧晖 (152)
广东出口竞争优势的形成、提高与经济增长研究	
·····	傅江景 (170)
“珠三角”现代城乡一体化的模式与格局研究	
·····	黄伟雄 徐 颂 郑坚强 黄耀丽 李 凡 (199)
珠江三角洲率先实现现代化进程中，国际直接投资的作用及其影响研究·····	罗余才 (230)
“珠江三角洲”区域内平衡发展研究·····	徐建平 (253)
后记·····	(262)

珠江三角洲城市交通现代化战略研究

佛山科学技术学院 罗旗帜 曾小明 李丽芬
南海西岸镇 区显璋
珠海市规划国土局 黄文忠
兰州铁道学院 刘凤奎

1 研究概况

1.1 研究背景

“十五”时期,广东要率先基本实现现代化,珠江三角洲起着关键的作用。经省人民政府同意,决定组织有关省、市直单位对珠江三角洲地区率先基本实现现代化具有全局性影响的重大问题进行深入研究。根据省委、省政府的精神,珠江三角洲率先基本实现现代化研究由省委宣传部牵头,省直有关单位共同参加。根据广东省社会科学院关于“珠江三角洲率先基本实现现代化研究”课题立项通知,委托佛山科学技术学院承担“珠江三角洲城市交通现代化战略研究”专项课题研究。

1.2 指导思想

(1) 以党的十五届三中全会和省八届六次会议关于基础设施发展的有关精神为指导,以珠江三角洲经济区 2010 年率先基本实现现代化为依据,以珠江三角洲经济区城市群规划为指引,科学合理地建立城市交通体系,为珠江三角洲经济区率先基本实现现代

化提供城市交通运输支持和保障。

(2) 现代化的城市,应该要有现代化的交通,才能发挥现代化城市的功能,城市交通水平是一个城市经济实力和城市生活质量的重要标志之一。要在城市交通可持续发展思想指导下,最大限度满足市民日益增长的物质文化生活的需要和对城市交通越来越高的要求,提供足够的城市交通运能,满足安全、高效、经济、舒适的交通条件。

1.3 研究范围

珠江三角洲经济区范围包括广州、深圳、珠海、佛山、东莞、中山、江门和惠州市的惠城区、惠阳、惠东、博罗和肇庆市的端州区、鼎湖区、四会、高要、以及港澳地区。现区内总面积 41698 平方公里(文中具体数字未计港澳地区),占全省面积的 23%。港澳总面积 1119 平方公里,占珠江三角洲面积的 2.6%。

1.4 研究方法

(1) 采用比较法,较系统地了解和研究国内外城市交通现代化的情况和最新实践,评估珠江三角洲目前城市交通的发展水平和中长期发展目标的准确定位。

(2) 采用经验加模型系统预测法,掌握珠江三角洲社会经济、城市群、人口规模、交通运输等发展趋势,为确定城市交通发展战略提供依据。

(3) 采用定性和定量相结合的综合法,研究珠江三角洲社会、经济、人口、资源、环境等与城市交通的相互关系,为选择珠江三角洲城市交通发展模式提供较为全面的决策依据。

1.5 研究内容

本课题主要研究以下内容:

- (1) 珠江三角洲社会经济发展状况;
- (2) 珠江三角洲城市交通发展状况;
- (3) 珠江三角洲城市交通发展分析;

(4)珠江三角洲城市交通发展战略;

(5)珠江三角洲城市交通政策措施。

为了更深入研究珠江三角洲城市交通问题,本课题除了主报告外,还进行二个专题研究,即:

专题报告一:国外城市交通发展趋势与经验借鉴;

专题报告二:珠江三角洲轨道交通模式的研究。

2 珠江三角洲社会经济发展状况

2.1 经济状况

1980~2000年,珠江三角洲经济年均增长达到16.9%,大大高于同期9.6%的全国平均增速和13.8%的广东平均增速。2000年该地区工农业总产值13104亿元,比1999年增长14.4%;国内生产总值和财政收入分别为7378亿元和599亿元,比1999年分别增长13.1%和20.6%,占全省比重分别由1980年的40.7%和59.9%,大幅上升到69.6%和65.8%;人均GDP达27863元,按现行汇率计算超过3300美元,分别为全国和全省水平的3.85倍和2.16倍,跨过世界中等收入国家平均线。

珠江三角洲外向型经济迅猛发展,进出口地区已遍布世界100多个国家和地区。2000年,进出口总额和出口总额分别达1592亿美元和847亿美元,实际利用外资累计121.76亿美元。进出口额和出口额分别占全国的33.6%和34.0%的高份额,出口额比1999年增长25.7%。

2.2 人口状况

珠江三角洲按第五次全国人口普查统计总人口4077万人,占广东省的47%;按公安户籍人口统计为2306.56万人,占广东省的30.76%。五普资料显示,珠江三角洲地区流动人口达2152万人,占广东省流动人口的82%。2000年国际游客1138.40万人次,比上年增长37.2%;接待过夜旅游者人数6244.69万人次,比上年增长15%。流动人口数量居前三位的分别为深圳(606万人)、东莞

(500万人)、广州(427万人),这三个城市的流动人口占全省的58%。流动人口集中分布趋势十分明显,它加大了广东中部的人口密度和资源承载力。珠江三角洲以全省四分之一的土地承载了全省将近二分之一的人口,人口十分稠密,人口平均密度达到每平方公里978人。

2.3 城市化水平

改革开放20多年,珠江三角洲经历了一个历史性的经济社会大跨越,工业化进程迅速,以广州—深圳为龙头的城市群快速崛起,城市化整体水平明显提高。目前,珠江三角洲城市群集,有城市26个,其中近10个大中城市,20多个县级中心城区,400多个建制镇正逐步形成较优等级的现代化城市群落。2000年,珠江三角洲人均GDP介于世界下中等收入和上中等收入国家地区之间,按2000年第五次全国人口普查统计,城市化水平为72.2%,接近世界上中等收入国家地区的平均水平,与世界发达国家如美国(76.1%)和日本(78.1%)相比差距也不大。

3 珠江三角洲城市交通发展状况

3.1 城市交通现状

(1)城市道路面积

2000年,广州、深圳、珠海、佛山、东莞、惠州、中山、江门和肇庆九个市的市辖区土地面积为11978平方公里,占全省的65.96%;市辖区建城区面积917平方公里,占全省全部市辖区建成区面积的64%。八个市的市辖区的(东莞市缺乏统计数据)铺装道路面积9508万平方米,占全省全部市辖区的38%;八个市的市辖区内道路面积约占城市建设用地的12%,介于国家标准8—15%之间;人均道路用地为 9.0m^2 (按户籍人口计),介于国家标准7— 15m^2 /人之间。

(2)机动车拥有量

随着经济的增长,珠江三角洲经济区机动车增长迅速。到2000

年,全区(九个子)机动车总数为 5460999 辆,比上年增长 23.14%,其中汽车总数为 1330478 辆,比上年增长 23.36%;摩托车总数为 4069123 辆,比上年增长 23.28%。

到 2000 年,广州、珠海、佛山、惠州、中山、江门和肇庆等七个市的市辖区拥有公共汽(电)车营运车辆 9261 辆,比上年增长 38.47%,公共汽车拥有率每万人 7.17 辆,略低于国家标准 8-12 辆/万人指标。

3.2 城际交通现状

(1) 公路交通

2000 年统计,珠江三角洲经济区公路通车里程达 26939 公里,占全省的 26.3%。其中高速公路 806 公里,占全省的 68.0%;一级公路 3424 公里,占全省的 63.5%;二级公路 3704 公里,占全省的 27.7%;三级公路 3973 公里,四级公路 13160 公里,等外公路 1872 公里。公路网密度 64.6 公里/百平方公里,高于全省公路网密度 57.5 公里/百平方公里。

珠江三角洲现已通车的高速公路有广州市环城高速公路、广佛、广深、广花、广三高速公路、广肇高速公路三水大桥至上官员段、广珠东线塘坑至外砂段、深圳北环、梅观、机荷高速公路、惠深高速公路、深汕高速公路、增(莞)深高速公路深圳至东莞段、花清、佛开、江鹤高速公路、虎门大桥、太平立交、惠河高速公路博罗小金村至惠州柴联村、新台高速公路新会段、西部沿海高速公路新会段等,已经呈现出珠江三角洲经济区高速公路网的雏形。初步统计,2000 年全区共完成货运量 43537 万吨,货物周转量 220.63 亿吨公里,客运量 102077 万人次,旅客周转量 428.20 亿人公里。

(2) 铁路(轨道)交通

广东省经珠江三角洲的铁路(轨道)交通有京广、京九、广茂、广梅汕铁路以及平南支线、盐田支线、陈澳线等,铁路线网长度 682.86 公里,铁路密度为 1.64 公里/百平方公里。广州市地铁 1 号

线已通车运行,总长 18.5 公里,地铁 2 号线正在建设之中。

(3) 水运

珠江三角洲是水网区,水运比较发达,现有航道 823 条,通航里程 5823 公里,占全省的 53.88%,其中水深 2 米以上的航道里程 1483 公里,水深 1 米以上的航道里程 3142 公里,分别占珠江三角洲航道里程的 25.4% 和 53.92%,全区航道密度约为 0.14 公里/平方公里。

珠江三角洲已初步形成以广州、深圳、珠海为中心的港口群。主要有广州港、南沙港、中山港、盐田港、惠州港、新会港、高桥港、江门港等港口。1999 年珠江三角洲经济区港口泊位为 1999 个,其中万吨级以上的泊位 89 个,占全省万吨级以上泊位的 68%。1998 年全区水运共完成货运量 12161 万吨,占全省的 82.3%;完成客运量 1369 万人次,占全省 92.2%。1999 年全区港口货物吞吐量达 21336.4 万吨,占全省的 87.7%;完成旅客吞吐量 1364 万人次。

(4) 民航

20 世纪 80 年代和 90 年代珠江三角洲的经济获得了快于全国的发展,航空运输市场迅速形成,机场建设突飞猛进。目前,粤港澳已建有 5 个(香港新机场、澳门机场、广州机场、深圳机场、珠海机场)可以起降现役各类大型客机的现代化机场。其中 2000 年广州机场、深圳机场、珠海机场的运送旅客分别为 1272.46 万人次、640.95 万人次、55.73 万人次;货运总量分别达 48.94271 万吨、20.22456 万吨、0.88091 万吨;起降架次分别达 129996 次、72744 次、9018 次。上述三个机场运送旅客量占全省总量的 92.93%;货运总量占全省的 96.69%;起降架次占全省的 90.22%。1998 年澳门机场年运送旅客 22 万多人次,货运总量达 6.5 万多吨,分别比 1997 年增长 13.4% 和 43.1%,起降的航班次数比 1997 年上升 21.1%。

(5) 公路站场

珠江三角洲公路客运站从九十年代以来开始加快建设步伐,目前已初具规模。广州、深圳、珠海、中山、东莞、佛山、惠州、江门、肇庆等9个市已建成一批高等级公路客运站共116个,占全省客运站的47.54%;占地面积1166053平方米,占全省的37.95%,停车场面积384614平方米,占全省的41.04%,实际发送量450104人/日,占全省的40.72%。

珠江三角洲公路货运站场(除东莞缺乏统计数据外)共有37个,占全省货运站场的61.67%,占地面积480288平方米,占全省的60.86%,仓储面积33307平方米,占全省的57.01%。

3.3 城市交通存在的主要问题

(1) 城市道路用地较少,负荷重珠江三角洲八个市的市辖区(除东莞市缺乏统计数据外)城市道路面积人均拥有量低于发达国家的城市人均拥有量(见表1)。道路用地指标偏低,远远满足不了经济高速发展对城市交通运输的需求,使城市道路负荷过重,交通严重堵塞。

表1 部分城市人均拥有道路面积($\text{m}^2/\text{人}$)

城 市 (地区)	珠工三 角洲	东 京	巴 黎	伦 敦	纽 约	芝加哥	旧金山	慕尼黑
人均道 路面积	9.0	10.3	15.8	26.3	28.3	45.9	25.3	13.4

(2) 私人机动车剧增,公共交通受冲击

珠江三角洲私人机动车由于没有强有力的限制,近年来急剧增加。私人机动车中以摩托车增长速度最快,2000年,摩托车数量占机动车总量的74.51%,平均每千人拥有摩托车158.73辆,特别是东莞、中山、佛山等三市的每千人拥有量属极高水平(见表2)。私人交通工具急速增长,形成私人交通膨胀而公共交通萎缩的恶性循环局面,大大冲击公共交通的发展。

表 2 摩托车拥有量(辆/千人)

城市	广州	深圳	珠海	惠州	东莞	中山	江门
摩托车拥有量	135.10	43.38	39.94	85.48	316.25	256.32	147.15
城市	佛山	肇庆	珠江三角洲平均值		台北	曼谷	新加坡平均值
摩托车拥有量	338.75	74.81	158.73		210	200	50

珠江三角洲各市市辖区人均拥有公共汽(电)车除广州市、珠海市、惠州市较高外,其它各市的该项指标较低,与国外部分城市相比差距较大(见表3)。

城市公共汽车拥有量较少,直接影响公交发车频率、运营速度、准点率等,使公共交通服务水平难以提高。

(3)城际间公路总量不足,公路密度较低,地区发展不平衡。珠江三角洲城市间现有的公路密度,不仅远低于日本、德国、英国、法国的公路密度,也低于国土面积大、人口密度低的美国的公路密度,珠江三角洲经济区公路网与国外公路网比较如表4。公路密度可以用面积密度、人口密度和综合密度表示,面积密度反映公路的空间分布,人口密度反映人均拥有道路的情况,而综合密度是两者的综合反映。从表中可知,珠江三角洲经济区公路密度各项指标与发达国家相比差距较大。

珠江三角洲公路的发展也不平衡,深圳、东莞、顺德、番禺、南海等市公路建设速度很快,公路密度较高,但有些地区公路发展较为缓慢,公路通达深度不够,公路技术等级偏低,明显不能适应经

表3 珠江三角洲与国外部分城市人均公交车拥有率比较

城 市	广 州	珠 海	惠 州	中 山	江 门
人均拥有率 (辆/万人)	12.39	9.05	9.27	3.51	3.54
城 市	佛 山	肇 庆	珠江三角洲平均值		波哥大
人均拥有率 (辆/万人)	6.55	5.91	7.17	15.6	
城 市	伊斯坦布尔	伦 敦	纽 约	巴 黎	悉 尼
人均拥有率 (辆/万人)	45.5	14.9	10.8	11.8	16.9
城 市	斯德哥尔摩	德黑兰	东 京	多伦多	雅 典
人均拥有率 (辆/万人)	12.5	9.1	10.0	11.1	8.3

经济发展的需要。

(4) 城际轨道交通覆盖密度小, 铁路网布局不均衡

珠江三角洲经济区轨道交通发展缓慢, 铁路密度远低于伦敦、纽约、巴黎、东京等国际大都市圈如表5。本区铁路主要分布于北部和东部, 珠江三角洲西翼地区, 如珠海、江门、中山、顺德等地区至今未修建铁路, 尤其仍无铁路与澳门联结。西翼地区缺少铁路网, 直接影响人流、物流流转速度, 经济发展受到制约。

(5) 客货运站场建设相对滞后, 缺乏合理的综合交通换乘枢纽站

珠江三角洲公路、铁路、港口等的站场建设滞后, 尤其是站场

表 4 珠江三角洲经济区公路网与部分国家公路网比较

国家或地区	年份	总人口 (万人)	土地面积 (万公厘)	总里程 (万公厘)	公路密度 (Km/100Km ²)	公路密度 (公厘/万人)	综合密度
珠三角	2000	2307	41698	2.6939	64.6	11.7	28.0
美国	1995	26317	9372614	629.61	67.2	239.2	126.8
日本	1995	12545	337835	114.44	338.7	91.2	175.8
德国	1995	8354	356910	65.07	182.3	77.9	119.2
英国	1995	5849	244820	36.7	149.9	620.7	97.0
法国	1995	5832	547030	81.77	149.5	140.2	144.8
意大利	1991	5676	301000	30.19	100.3	53.2	73.0
荷兰	1993	1529	37000	10.58	285.9	69.2	140.7

的数量、面积及发送能力严重不足。综合运网中各种运输方式彼此不协调、不匹配、不衔接,客货运输时间长、中转次数多,造成集疏能力不足。尤其在人流物流高度集中的中心城市,未形成衔接多种交通方式的紧凑型综合立体换乘枢纽站,致使城市内部交通严重

表 5 珠江三角洲与国外部分城市轨道交通密度比较

大都市圈	土地面积 (Km ²)	总人口 (万人)	线路长度 (Km)	密 度	
				Km/100Km ²	Km/万人
伦 敦	27224	1755	3485	12.8	1.99
纽 约	33165	1984.3	2022	6.1	1.02
巴 黎	12011	1066.1	1602	13.3	1.50
东 京	13143	3179.7	3128	23.8	0.98
珠江三角洲	41698	2307	682.86	1.64	0.30

受阻,造成乘车难、行车难、停车难的后果。

(6)城市建设缺乏交通整体认识和交通工程观念

城市空间布局合理与否制约着城市客货系统,而客货需求总量和分布与城市内部的经济结构和服务结构布置密切相关。珠江三角洲的城市建设,曾经在经济发展高潮的一段时期,缺乏对城市建设的统一规划和科学性引导,形成条块分割、各自为政的局面。造成城市道路交通过分追求近期和自身发展利益,出现城市道路交通的整体与局部、内部与外部、近期与远期的不协调,导致道路网布局不合理、道路建设不规范、断头路多。

交通工程是探讨人、车、路、环境等四者最佳关系的科学。它以汽车、自行车、行人在道路上的交通现象为对象,通过交通管理,交通安全措施、道路设计等,实现交通安全、畅通、舒适。当前,珠江三角洲地区的城市建设普遍缺乏交通工程的意识,在动态交通中片面追求经济效益和市中心的繁荣,在闹市区修建大容积率的建筑和人流集中的场所,致使客流集中,交通严重受阻。在静态交通中缺乏考虑停车场的规划建设,停车大量占用道路,降低道路通行能力。

4. 珠江三角洲城市交通发展分析

4.1 城镇发展与城市交通

珠江三角洲城市群是我国四大城市群之一,与辽中南、京津唐、长江三角洲城市群齐名。根据珠江三角洲城市群的功能结构和经济发展特点,广州市是华南地区最大的中心城市,是商业贸易和金融中心,是全国综合性运输枢纽之一,是未来建设成为区域性国际城市和珠江三角洲的核心城市。香港主权回归,促进深圳与香港对接,构成“一国两制”的集团式国际大都市,成为珠江三角洲的另一核心城市。因此,珠江三角洲将会形成港深核心和广州核心之间的穗港核心轴,核心轴间辅有珠海、中山、大良、市桥、莞城、常平、虎门、南沙等重要节点。各节点间通过交通基础设施而联成一体,