

前言：防止“建设性破坏”

许学强

香港“九七”回归，世人关注，粤人尤甚。就其原因，无外地缘、人缘、政缘。地缘引致人缘，地缘、人缘难免产生政缘。1840年以前，香港与广东其他地方的政体一样，同属广东省管辖，1840年以后虽政体各异，但从地缘上看，香港仍属广东珠江三角洲的一部分。1949年后虽然两地实行彼此隔离政策，但合法的、非法的联系依然十分频繁。1978年后，中国大陆实行对外开放政策，广东，特别是珠江三角洲与香港之间开展了广泛的、多元的、高强度的联系，双方从这种联系中获益。虽有“天涯如毗邻”之说，但毗邻毕竟是毗邻，具有近水楼台先得月的优势。由于广东，尤其是珠江三角洲毗邻香港，人员交流频繁，可以说，大多数香港人直接或间接地均与广东人有血缘关系或乡亲关系，有着共同语言和较接近的文化背景。香港的资金、技术以及对外交往的渠道，加速了珠江三角洲的发展。广东，主要是珠江三角洲的发展，为香港进一步发展提供了条件，两地经济唇齿相依，密不可分。广东人关心香港的前途，正如香港人关心广东的发展一样，是完全可以理解的。

最近，珠江三角洲经济发展与管理研究中心的几位同仁，出于对香港前景的关心，从个人的业务背景和研究兴趣出发，对香港的基础设施和生态环境作了些研究，发表了些个人看法，这里汇成一集，以飨读者。

人所共知，基础设施和生态环境建设是关系到一个地区能否“可持续发展”的重要问题。今天的发展应为明天、后天的持续发展创造条件，而不是制造障碍，带来麻烦。只要我们翻开任何一个国家或地区的发展历史，就不难看到，不少开明而有远见的统治者或领导人，在他们在任期间开展的基础设施和生态建设，为他们的国家或地区带来了繁荣和昌盛。虽然，这种繁荣和昌盛也许是他们卸任，或者去世之后才出现，但是，人们永远不会忘记他们的功劳。然而，也有不少的统治者或领导人，可能出于各种各样的目的，只顾满足部分人的眼前利益，收买部分人心，采取“不可持续发展”的方针，表面看来，也许是成绩辉煌，但实际上是一种“建设性破坏”，为后人带来灾难，成为历史罪人，遗臭万年。

举一个简单的例子。一个临海城市，港口是对外门户，是这个城市的生命线。同时这个城市逼近海域，可供开发的陆地也许不是很多。这样，就出现了这样一个问题，由于有港口，城市要发展，由于要发展，在陆域有限的条件下，就会采用“填海造田”的发展方式。如处理不当，就可能造成水域缩小，港池淤塞，港口功能衰退，城市也自然随之萧条。这就是一个简单而典型的“不可持续发展”的例子。为了向历史负责，决策者就必须进行充分论证，哪里可填？哪里不该填？哪里不能填？填多少？正面、负面效应如何？必须三思而行！当然，实际的情况往往比这个简单的例子要复杂得多，但其原则精神都是一样的。

按性质来分，“建设性破坏”可分为两类，一为“无知型”，一为“预谋型”。“无知型”属对客观规律认识不够，或者估计不足，或者遭到了无法预测的事件。这类“建设性破坏”对未来发展也会造成障碍，遇到后人臭骂，骂他们无知，但有的会慢慢为人们理解、原谅。“预谋型”是深知事物发展

规律，明知会带来恶果，但是，出于某种不可告人的目的，依然实施的一种“深谋远虑”的“建设性破坏”。由于它是“建设性”，往往相当一部分人洞察不到这种“建设性破坏”的真正目的而上当受骗。防止这种现象发生的最好办法，是把事实真相告诉群众，让群众作出选择。

“区域协调发展”也是我们关心的一个重要问题。由于技术进步，产业区位理论发生了很大变化。跨国公司数量不断增加，并在世界经济发展中起着越来越重要的作用。新的国际劳动地域分工正在形成，经济全球化的趋势越来越明显。为了适应这种经济发展的新格局，国家或区域间的人流、物流、资金流、信息流正以空前的规模，空前的速度在进行。国家或区域间的互赖性、互补性日益增强。任何一个国家和地区都会利用区域间的相互联系来发展自己。作为各种“流”的载体，区域基础设施的建设，大容量、便捷、通畅的区域基础设施网络的形成是整个区域经济发展的基础。区域的每一个部分都会从这种现代化的区域基础设施网络中得到好处。

前文已述，广东，特别是珠江三角洲与香港同属一个地理单元，是珠江三角洲的一个重要组成部分，其经济日趋一体化。与此相适应，必须建设一个现代化的区域基础设施网络。这个地域单元内的所有大型基础设施，如机场、港口、区际交通干线，都应自觉地纳入这个网络内，明确自己的地位和分工，从而合理确定自己的建设规模和功能。为了充分发挥整个网络作用，应避免重复建设，避免耗费巨资，盲目地、重复建设大型设施，造成整个网络效益低下，造成不必要的浪费。协调发展还有一层意思是，一个地区也许由不同的行政单位，甚至不同政体组成，要使区域基础设施网络顺畅、通畅，必须使各行政单元或不同政体的基础设施标准相互衔接，避免出现“肠梗阻”，出现“瓶颈”，以致整个网络效益低下。

例如，珠江三角洲和香港两边的交通设施都很完善，通过量大，但相互联系的口岸的通过能力却很低，成为相互联系的“瓶颈”，那么，两边交通设施再完善，也会由于口岸不畅，而降低效益。因此，一种有远见的决策者，在进行大型基础设施建设时，必须牢牢树立“区域协调发展”观。

上面所说的这番话，并无特指，只是在看了同行们的文章之后有感而发，只是希望，天下的人们，都应努力采取“可持续发展”的方针，避免“建设性破坏”，为人类子孙后代造福！

本书分六章。第一章由李邨讲师执笔，郑天祥教授指导。本章主要分析了香港与珠江三角洲航空运输、铁路运输、公路运输、水路运输及其交通网络的现状、发展规划、存在问题 and 相互协调与衔接的对策。本章有一个基本观点，香港与珠江三角洲交通设施网络是一个区域性的大型设施，其建设必须有一个区域观点，不能各自为政。要把地方发展的积极性和区域发展的必要性结合起来，形成一个充满活力的交通设施建设机制，强调交通设施的配套、联网、协调。

第二章由罗章仁教授撰写。作者介绍了香港的港口现状特征，分析了港口发展的综合环境，然后着重讨论了香港港口发展策略，并对香港政府的《港口发展策略》提出了作者自己的看法。本章十分强调港口是香港经济的晴雨表。港口航运业是香港经济赖以生存、发展、起飞和继续繁荣的基础。过去，香港政策利用港口，抓住机遇，促进香港经济繁荣。香港主权回归后，我们仍要十分注意，充分发挥港口作用，保持香港经济继续繁荣与稳定。

第三章香港填海造地与城市发展，由罗章仁教授撰写。文章总结了香港填海造地的历史过程，正面肯定了填海造地在香港发展过程中的作用，同时严肃地指出了填海造地可能造

成的不良影响。提醒人们填海造地要慎重，要进行总体影响的咨询论证，防止蚕食海港。要将港口发展、城市发展与生态环境综合考虑，协调建设，以走可持续发展道路为原则。

香港新机场问题曾引起过激烈的讨论，现已成定论并在紧张施工。为此，由卢泰宏教授撰写的第四章，则把重点放在粤港澳机场群的协调发展和香港新机场的财务与顾问研究问题上。作者在分析了机场群发展及其前景分析之后，提出了机场群协调发展的建议，分析了机场财务安排的种种问题，最后作者从顾问选择、忽视香港学者研究成果、透明度低、对研究的限制和有倾向性利用研究成果等多方面剖析了香港新机场顾问研究过程中的种种缺陷。

第五章和第六章都由何博传教授和张蓉博士撰写。作者首先分别对大气环境、噪声、固体废物、水体的污染反控制作了详细介绍和分析。然后，作者重点介绍、分析评价了香港政府“策略性污水排放计划”。这项计划相当庞大，几乎包括了全港的污水处理。工程实施后，必将影响南中国海的水质环境。并且香港水域、珠江三角洲和南中国海是一个整体，涨潮落潮水质相互影响密不可分。因此在考虑香港污水治理，评价“策略性污水排放计划”时，必须从更大范围、更深入的一个层次对可行性作科学性论证，对环境的影响作出全面评估。与此同时，我们还必须对规模大、工期长建设资金来源和成本效益进行认真细致分析，才能作出正确判断。

第一章 香港与珠江三角洲交通运输网络协调建设研究[※]

香港与珠江三角洲交通设施网络是一个区域性的大型设施,只从本地区来考虑往往会造成区域内设施的重复投资、资源浪费、效益不高,因此其建设须有区域观点,不可各自为政。但考虑整个区域发展时,应该考虑到各地方发展的条件与能力。每个地区都希望在本地区搞大型基础设施以带动当地经济发展,故须把地方发展的积极性和区域发展的必要性结合起来,形成一个充满活力的交通设施建设机制,促进香港与珠江三角洲交通设施配套、联网、协调地发展。

第一节 香港与珠江三角洲航空运输的协调与衔接

一、香港与珠江三角洲航空运输的现状

珠江三角洲现有广州白云机场、深圳黄田机场两个民用机场,以及佛山、惠州、珠海三个军民合用机场,占全广东省机场总数的60%。其中广州白云机场、深圳黄田机场都是国际机场。

※ 本书面积单位换算 1 公顷=1/100 平方公里。

广州白云机场是我国三大国际机场之一，也是中南、华南地区最大的航空中心，跑道长3 380米，可起降波音 747 等各种大型客机。1993 年白云机场客运量达到 926 万人次，1994 年达1 100万人次。白云机场与除青海、西藏、宁夏外的全国大中城市有直达航线，与新加坡、马尼拉、吉隆坡、曼谷等 14 个城市有定期航班，每日飞往香港的班次有 3 架次，节日加班。随着经济的不断发展，白云机场已达饱和状态。

深圳黄田机场是 1991 年后第一期投入使用，是一个大型机场，是仅次于北京、上海、广州、成都的全国第五大航空港。黄田机场跑道长3 400米，1993 年旅客吞吐量为 254.2 万人次，1994 年达 320 万人次。黄田机场开通了 49 个国内城市的航线，3 个国际城市航线。黄田机场的第二期工程正在抓紧进行。

珠海三灶机场原为军民合用机场，现正在大规模改造建设。距珠海市区 31 公里。1995 年初已进行了波音 747 的试航，机场跑道长4 000米。

珠江三角洲机场建设发展较快，广州白云机场的吞吐量以每年 12% 的速度增加，其他几个机场的客运量也不断增加。从数量上来看，珠江三角洲的机场还是较多的。但由于飞机小、机型落后、管理不善、技术不先进，使整个珠江三角洲的总航运量还比不上一个香港启德机场的客运量。

珠江三角洲的航空运输是以客运为主，货运占很少的比例，广州白云机场还是全国至香港客运的中转站。

香港启德机场是世界上最繁忙的国际机场之一，也是世界上占地面积最小，设备最完善，操作效率最高的机场之一。启德机场占地面积 2.1 平方公里，跑道长3 390米，沿东南方向伸到维多利亚港。香港机场现有 38 家航空公司，每周提供 1 000班次的定期客货运航班，另外还有多家航空公司提供不

定期的包机航班，直接与美洲、欧洲、大洋洲及亚洲等 90 多个国家的大小城市通航。启德机场的客运量 1986 年突破 1 000 万人次大关，1993 年航空客运量达 2 450 万人次，货运量为 114 万吨，总值 3 900. 96 亿港元。空运进口货占香港进口货总值的 19%，出口货占香港出口贸易总值的 30%，转口货占其转口货总值的 14%。启德机场航班总数为 13. 51 万，其中 80% 是使用广体式航机。启德机场的管理已达世界先进水平，提供的服务每年为香港政府增加约 7 亿~8 亿港元的收入。

香港启德机场对香港的经济、对外贸易以及与世界各地联系的重要性是显而易见的。启德机场只有一条跑道，其处理量已接近每年 2 600 万人次的饱和点；另外，启德机场在市区内部对周围居民的噪音污染大，其净空限制也制约了四周土地使用强度的提高。香港赤𪚭角新机场的建设正在进行。

二、香港与珠江三角洲航空运输发展与规划

随着我国改革开放的不断深入，香港与珠江三角洲的航空业发展十分迅猛。从珠江三角洲空运的具体情况来看，现有机场普遍存在即将饱和的情况。香港启德机场虽经不断扩建、改建，吞吐能力逐渐增加，但其扩宽能力已达极限。

作为连接内地与世界各地（特别是东南亚各国）的国际航空枢纽的广州白云机场，1992 年平均每天起降飞机达 200 多架次，每 5 分钟~7 分钟便有一架飞机起降。虽然白云机场也进行了不断的扩建扩宽工作，但与香港启德机场一样受到临近市区的限制，扩建已没有多大余地，从城市规划角度来看也不符合安全要求。其在近两年也将达到饱和状态。

广州新机场的选址工作从 1984 年就开始进行，当时国务院在对广州城市总体规划的批复中明确指出，“白云机场紧邻市区，对城市建设高度限制和噪音干扰影响较大，其飞行区

不宜再扩建，为适应民航事业的发展需要，结合三角洲经济开发和城镇布局进行新机场选址工作。”当时经过一段时间考察，初步选定两个地方，一个是太平场，位于花都市钟落潭镇东侧，观音山以西；二是官桥，位于番禺市桥东北部，市莲公路以东。

经过长时间的论证，广州新机场最后定在广州市北郊，即白云区人和镇与花都市交界处，距广州市的海珠广场直线距离 28 公里，占地面积 12 平方公里。根据国家民航总局意见，规划建成拥有 3 条~4 条 4 000 米跑道，年客运量最终可达 8 000 万人次的国际大机场。规划建设分为两期，1996 年—2000 年先建两条跑道，候机楼面积 28 万平方米。机场旅客吞吐量达到 2 700 万人次，估计投资 148 亿元人民币。2001 年—2010 年，按两条跑道满负荷规模建设相应设施。届时，广州将拥有一个多功能、吞吐量大、具有国际一级机场标准的大型国际机场，它将是一个功能齐全、服务一流、环境优美、安全运行的具有现代化标准的国际航空枢纽之一。

另外，广州市规划将建设一条机场专用高速公路，从机场候机楼前直通市区，广州地铁二号线地面轻轨远期规划也将从新市车辆段延伸至机场。还将规划一条铁路联络线从花都市新街火车站接轨，经新机场南侧，穿越白云山至夏元编组站。新机场两侧的京广线的新街火车站已规划每日 30 对旅客列车发车规模，这样便可与机场实现客货运的陆空联运。

深圳黄田机场虽然启用仅两年，但已露出接近饱和的迹象。现在每月由深圳始发航班 246 班，高峰时已达每 8 分钟有一架飞机出港。

深圳黄田机场的第一期的扩建已开始进行，约投资 28 亿元人民币，按第一条跑道饱和度来扩建其余的功能设施和配套设施。第二期从 2000 年开始将投资近 200 亿元人民币兴建

第二条跑道、第二座候机场和 29 万平方米的候机坪；使市区往机场仅需 20 分钟；以及处理 12 万吨货物的货运站和货运代理大厦。第二期工程完成后，黄田机场将可起降更大型飞机，能成倍提高运输能力，到 2000 年，在深圳黄田机场起降飞机可达 90 万架次以上，旅客吞吐量达到 1 000 万~1 400 万人次，货物吞吐量为 35 万吨~40 万吨。到 2010 年，吞吐量达到 2 000 万人次。

珠海机场占地 10.472 平方公里，本期设计飞行量 10 万架次，年旅客吞吐量 1 200 万人次以上，货运量 40 万吨，跑道 4 000 米长，本期一条，远期两条跑道。远期吞吐量达 2 000 万人次，目标是国际机场。

珠江三角洲内的其他机场如佛山、惠州等机场虽然规模不大，但也从广州白云机场、深圳黄田机场分流了相当部分客流，特别是佛山联合航空公司，在航运高峰期在广州白云机场减少了压力。但总的来说，由于机场使用性质所限，仍不能最充分地发挥各机场的潜力。

航空运输在经济发展中地位的重要性已受到各地的充分重视，扩建和兴建机场已成为有条件的地区优先考虑的项目之一。惠州市将在平潭机场基础上改建、扩建，以达到可降落大型喷气客机的二级机场。肇庆已决定在旅游区兴建一个肇庆机场，1996 年—2000 年投入了 3 亿多元人民币，修建一个跑道长 2 500 米的 4D 级机场，旅客吞吐量达到 250 万人次，以促进肇庆市旅游业的发展和带动珠江三角洲西部发展。第二阶段 2001 年—2010 年将投资 30 亿元人民币继续完善各项设施，提高机场档次，到 2010 年吞吐量达到 350 万人次。

另外，中山市也有修建机场计划，江门则计划在鹤山兴建江门机场。

香港早在 70 年代就聘请顾问公司对新机场进行研究，并

于 1989 年确定了在大屿山北面的小岛赤𪚭角建设国际机场，并准备在 1997 年建成启用。新机场计划是香港港口机场整体发展规划的“玫瑰园”计划的主要部分。新的国际机场按照严格的现代化标准兴建，修建 3 800 米的跑道两条，第一期修建一条，第二期于 1999 年完成第二条跑道。香港新机场将全日 24 小时开放，占地 10 平方公里，年运输旅客最终将达到 8 000 万人次和货物 400 万吨，是现启德机场运力的 4 倍。与新机场相配套兴建一条高速铁路系统，一条六线行车公路和西区海底隧道，使人们能方便快捷往返新机场与九龙、港岛之间。按港府计划，新国际机场一旦启用，将同时关闭启德机场，旧启德机场将作为城区发展之用。

香港赤𪚭角新机场因是建在一个小岛上，其填海工程和附属工程十分庞大，故其投资额十分巨大，且建设周期跨越 1997 年。中英双方对机场的预算案一直争执不下。从 1992 年 6 月公布的机场核心预算看，工程总投资为 1 253 亿港元。

香港新国际机场选址于赤𪚭角，在 90 年代初一直是一个受争论的问题，当时香港一群学者曾对可能的 7 个选址即赤𪚭角、稔湾、海港西、后海湾、吐露海峡、清水湾及南丫岛进行讨论，反复强调和主张可以在赤𪚭角之外“找寻出一个更好，成本更低而在规模上既能满足本港空运长远发展，建设期又可缩短的选址。”但在港府最后所确定的新机场发展策略与计划并未体现该思想。

三、香港与珠江三角洲航空运输存在的问题

珠江三角洲地区机场的兴建、扩建，十分有利于改变整个地区机场供求矛盾的状况。香港新国际机场、深圳黄田机场、广州新机场的建设都是十分必要的，它们分布在珠江三角洲北、中、南地区，在规模上和功能上形成了三足鼎立之

势。深圳黄田机场担负着深圳、东莞这一范围的空运任务；广州新国际机场是南来北往的交通枢纽，担负着广州及其周围的花都市、清远、番禺、佛山、南海等地的国际、国内空运任务；香港新国际机场将巩固香港作为国际航空运输枢纽之一的地位，更可促进和带动珠江三角洲经济的发展。

从另一个角度来看，①珠江三角洲的机场若都按现规划建成后，其数目之多是惊人的。在珠江三角洲 4.2 万平方公里的面积上共有 9 个机场，有些机场相距不到 30 公里，达不到最低安全距离，将来空中安全措施将十分复杂而不好管理。②包括珠江三角洲在内的广东省将建成 18 个机场，总吞吐能力为 4 亿人次，是 2010 年粤港澳预期总人口 8 000 万的 5 倍，而 1993 年香港机场吞吐能力还不到本港总人口的 4 倍；预计 2010 年粤港澳全部机场的吞吐量也难达总人口的 4 倍，更不用说超达 5 倍，届时各机场效益将会令人担忧。③机场建设是一个投资规模巨大的工程，香港新机场的预算还突破 1 200 亿元，珠江三角洲 9 个机场建设总投资也超过几百亿元，如深圳机场第一期投资 10 亿元人民币，第二期将是 40 亿元人民币，珠海机场一期是 38 亿元人民币，广州新机场第一期将超达 100 亿元人民币，如何安排好地区财政，充分发挥资金效益，在现时资金紧张的状况下，是一个十分重要的问题。

机场建设对地区经济有巨大的带动作用，这也是珠江三角洲机场建设热的一个重要原因。因此，机场之间相互关系的处理十分重要。

广州机场与佛山机场：广州机场与佛山机场相距 17 公里，佛山机场在客运高峰期分流了广州白云机场的部分客流。但佛山机场是一个军民合用机场，担负保护广州的任务，因此佛山机场只能是广州机场的辅助机场。广州新机场将通过广花高速公路和广佛高速公路与佛山机场相连。

深圳黄田机场和香港新国际机场：在香港新机场论证时，有不少国内学者提出在香港新机场选址时应充分考虑到深圳黄田机场对香港机场的辅助作用，理由是黄田机场距九龙油麻地约 70 公里，可通过广深高速公路和香港相连，只需 45 分钟～50 分钟车程。另外机场所设计的码头和口岸也可以从海上相连。但必须考虑到现时和今后珠江三角洲与香港的过境交通的压力是很大的，而且还有一系列的口岸检查手续。现时，黄田机场对香港机场的分流作用仍然是有限的。但随着两地经济的一体化和香港新界的发展，深圳黄田机场仍不失为香港新机场的辅助机场。

珠海机场和澳门机场：今后珠海机场和澳门机场启用后，在广州新机场和香港新机场建成以前可以起分流作用，但要协调好空中管理，分别开拓国际国内市场，起互补作用。

肇庆机场和中山、江门机场：肇庆是珠江三角洲西部地区的经济中心，且有特别丰富的旅游资源，建设肇庆机场有利于发展其旅游优势带动地区经济的发展。中山、江门机场可暂缓考虑，或建设地方小机场。

四、香港与珠江三角洲航空运输的协调

（一）建立功能清晰、等级有序的香港与珠江三角洲航空运输网络

香港是国际航空运输枢纽，其区域性辅助机场应是深圳黄田机场和澳门机场。广州是华南的航空运输中心，也是未来的国际航空运输中心；佛山机场是其辅助机场。肇庆机场是珠江三角洲西北部航空运输中心，珠海机场、惠州机场、江门机场以及中山机场都应是地方性机场。

（二）合理安排机场建设时间，充分利用资金

香港新国际机场、广州新机场都是急需建设的项目。肇

庆机场是第二批重点建设机场，惠州机场应适时、适度规模地扩建。中山机场、江门机场应作为远期考虑。

(三)建立一套完善空中管理系统和飞行导航系统来协调香港与珠江三角洲的机场的飞行空域

(四)关于机场发展规划的协调

珠江三角洲的机场是多了还是少了，众说纷纭。有人说，一些著名国际大都会均有好几个机场，不过，这些大都会皆只有一个国际机场，其余是一些区域内的或专业的小机场。珠江三角洲与港澳面积达4.2万平方公里，未来有香港、澳门、广州、深圳、珠海5个国际机场，还有肇庆、佛山、惠州、江门、中山、南沙等6个规划建设的地方机场，有些机场相距不到24公里，将给空中调度带来许多困难。

再从客源市场来分析，现时香港启德机场已处于准饱和运作，年客运量2 600万人次，广州白云机场年吞吐1 100万人次，居全国首位，由于机型小，效率低等问题亦告饱和。在港、穗两大机场准饱和的情况下分流出来的客源，加上深圳市本身发展的需求，使深圳市场三年来平均每年增加100万人次的客运量，但刚建成不久，达到300多万人次就想扩建第二条跑道。广州白云机场三年来平均每年亦增加100万人次的客运量，也就是说，在经济高速增长时期以及香港启德机场准饱和的情况下，珠江三角洲航空客运量年净增约200万人次，以1994年1 500万人次为基数，2000年亦不过3 000万人次，2010年不过5 000万人次。今年澳门机场和珠海机场同时启用，空运负荷大为舒缓。1997年香港赤鱓角新机场落成，预期两岸直航亦将实现，在香港机场中转的近300万台湾旅客将直飞内地，都会使这个地区的空运进一步舒缓。按珠江三角洲和港澳机场的最终客运规模每年可达2.8亿人次，是未来总人口的9倍，而目前香港的航空客运量只是其

总人口的 3 倍多，香港还要负担 700 万国际游客的空运。因此珠江三角洲这么多机场若都建成，其效益实在令人担忧。

由于各自为政、缺乏协调，失去了在南沙、横琴等建设两个市以上共用的机场这个机遇。现时最迫切需要协调的是扩建深圳机场还是新建广州机场。从区位分析来看，深圳机场处在港穗两大机场之间，只要港穗两个新机场建成，深圳机场的客源市场就限于深圳市及东莞市的部分地区，因此，是否有必要扩建成双跑道的机场就值得商榷，至少在近期内没有这个必要。广州则不同，它是全省政治、经济、文化中心，处在西、北、东三江汇合处，是京广、广湛、广九、广梅汕和即将动工的广珠等铁路的枢纽，全省公路与高速公路网的放射中心，是华南最大的海陆空综合运输网的主枢纽，旅客总吞吐量早在 1990 年就已超过香港，只有航空客运量次于香港，广州新机场早就该兴建了，且应与香港新机场一样，是一个拥有双跑道的国际机场。

第二节 香港与珠江三角洲铁路 运输的协调与衔接

一、香港与珠江三角洲铁路运输的现状

珠江三角洲最繁忙的铁路为京广铁路，它也是我国最早的铁路之一。改革开放以后，铁路建设有了很大的发展，先后改造了衡广复线，修建了通往粤东的广梅汕铁路和通往粤西的三茂铁路，1994 年年底开通了广深准高速铁路。到 1993 年底铁路营运里程达 581 公里，其中干线铁路 352 公里。铁路支线有平南和盐田支线。

但珠江三角洲铁路的供需矛盾仍然十分突出，铁路运输能力不能满足需求。珠江三角洲铁路覆盖密度小，仅为 139.78 公里/万平方公里，每万人拥有铁路长度仅为 0.28 公里。

广州是珠江三角洲的铁路枢纽，也是华南地区的铁路枢纽，它是内地直通深圳、香港的客运、货运进出渠道，它通过京广铁路吸引北方的人流、货流，通过广茂、广梅汕铁路沟通广东东西两翼的腹地，同时还是黄埔港转运世界各地货物的渠道。

香港对外交通铁路是广九铁路香港段，广九铁路长 34 公里，它不仅是大陆与香港的主要陆上通道，而且为新界的新市镇提供郊区列车服务并与香港地铁接轨直通港岛。

珠江三角洲与香港之间的铁路运输主要是依靠广九铁路和广深准高速铁路。现每日上下各有 4 班直通客车往来于九龙和广州之间，在高峰期每日上下可开出 5 班。1994 年平均客运量高达 25.7 万人次，16 年来共安全运送旅客 2 500 多万人次。另外还开有九龙至佛山、九龙至肇庆的直通客车。

国内对香港的出口货流部分是从京广铁路至香港，深圳北站是香港货物运输的交接点。一般货物先汇集至深圳北站，然后运送到九龙车站，它的全过程由国内铁路和香港段铁路运输两部分组成，京广铁路运输每日上下各行 12 班车运送货物，1993 年运送货物 228 万吨。广九铁路共有 5 个货物，分别设在红磡、何文田、旺角、沙田及火炭，调车场则设在罗湖。近几年通过铁路的货运量保持相对稳定。

来往于珠江三角洲与香港的旅客 90% 都是利用广九铁路，有的利用直通车，有的在罗湖出境。随着两地经贸合作日益紧密，客流量不断增加，1993 年九广铁路流量达 20 785.5 万人次，其中罗湖过境旅客增幅最大，近两年的年均

增幅达 35%，1993 年通过罗湖过境人数达 400 万人次。

二、香港与珠江三角洲铁路运输发展与规划

珠江三角洲地区的铁路建设是广东省基础建设的重点，其重点是珠江三角洲出口铁路通道和港、澳铁路通道建设，珠江三角洲将修建 11 条铁路共 725 公里，估计投资 134 亿元，比现时铁路增加一倍，几乎相当于 2 年~3 年就要建设一条广深铁路。届时，珠江三角洲地区各大城市都能通过铁路与各地联系，并且可重点地解决和提高珠江三角洲物资从陆路出省和出入港澳通道的能力，以形成京广铁路、京九铁路为南北纵线，通过广湛铁路、广梅汕铁路两横线汇集东西两翼的铁路网络。

珠江三角洲铁路建设的具体规划是：

①京九线：由东莞常平经惠州、龙川、江西九江至北京，在珠江三角洲境内 144 公里，京九线将成为我国第二条南北大动脉，它将缓解现在京广铁路的客货运压力，也会大大增加南下货物的运输量。京九线对发挥香港的“窗口”作用极大，它将使香港更直接、更广泛地辐射内地，特别是珠江三角洲地区。

②至香港的第二通道：由平南支线至元朗，在珠江三角洲区内长度为 14.3 公里，投资 116 亿元人民币。这条线将开辟至香港的第二条铁路通道，减轻现有铁路过境压力。

③陈江澳头线：陈江至惠阳再至澳头港全长 51.45 公里，投资约 4.67 亿元，是为京广铁路、广梅汕铁路寻找最便捷的出海口，同时也可促进地方经济的发展。

④澳汕线：由澳头到汕尾，长度约 41 公里，投资约 2.87 亿元，它是沿海铁路的一个组成部分，有利于扩大香港、广州与东部的联系。今后可延伸到汕头市，构成广东省沿海的