

泛珠三角基礎建設發展 研究系列

I. 高速公路

楊汝萬
紀緯紋

香
港
亞
太
研
究
所



HONG KONG INSTITUTE OF ASIA-PACIFIC STUDIES
THE CHINESE UNIVERSITY OF HONG KONG
SHATIN, NEW TERRITORIES
HONG KONG

泛珠三角基礎建設發展研究系列

I. 高速公路

楊汝萬

紀緯紋

香港中文大學
香港亞太研究所

作者簡介

楊汝萬為香港中文大學香港亞太研究所所長及滬港發展聯合研究所所長。

紀緯紋為香港中文大學香港亞太研究所研究助理。

© 楊汝萬、紀緯紋 2005

ISBN 962-441-153-0

版權所有 不准翻印

泛珠三角基礎建設發展研究系列

I. 高速公路

前言

廣東、廣西、福建、江西、湖南、四川、雲南、貴州和海南九個省區，以及香港和澳門兩個特別行政區（特區）在2004年6月3日於廣州簽訂《泛珠三角區域合作框架協議》，正式啟動了中國境內最大規模的區域經濟合作。較早時，在中國加入世界貿易組織後，內地與香港於2003年簽署了《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》（CEPA）協議，以便讓香港多種貨品貿易、服務貿易和專業資格人士比其他世界貿易組織成員更早進入內地市場。與此同時，內地的個人和公司亦將得到相同待遇，可更容易赴港消費與投資。連接兩地的基礎建設與跨界運輸服務也就需要不斷發展。

基礎建設與區域內經濟活動的關係微妙，在時間上和投資上適度超前的交通基礎建設，可以帶動區域和經濟的發展（張文嘗、金鳳君，2003）。在中國的運輸體系中，公路的營運里程和處理的客貨運量最長最多，可見它在中國基礎建設和運輸業中的重要性。近年來，社會綜合實力的增強、區域流動的增加，以及對區域協調發展的重視，推動了區域高速公路網絡的發展。

香港自1997年回歸祖國以來，與內地尤其是珠三角區域的各種交流急劇上升，不單是跨界貨物運輸，北上工作、消費和

娛樂的人數亦以倍數增長（規劃署, 2004）。然而，跨界高速公路的規劃與里程的增加卻未能反映和配合這多方面的增長。幸好，近兩年粵港澳政府在大珠三角交通基建的發展有良好的配合，不少項目已經開展或進入籌備階段。與此同時，泛珠三角框架協議亦以發展區域交通為十大合作領域之一；九省區加上重慶市就交通基建事項曾於2003年11月召開「泛珠江三角洲經濟圈」交通發展研討會，並於2004年3月簽訂《泛珠三角經濟圈九省區暨重慶市道路運輸一體化合作發展議定書》，開放區域交通市場。這一系列的決定，對參與區域經濟活動的港商來說實在是個喜訊，他們在區域流動的便利將大大提高，參與交通基建發展項目的機會亦同時增加。面對這些新形勢，香港特區政府在處理好現有的大珠三角公路建設的同時，需要更好地把香港的高速公路網絡融入泛珠三角區域。

高速公路現況、運輸與社會發展

自新中國成立以來，公路的發展極為迅速。除了公路里程的快速上升外，從前許多缺乏交通連接的偏遠山區、邊疆地區都改善了交通接駁條件，並形成了以省會為中心，輻射縣、鄉的公路網絡雛型。與此同時，雖然在建國初期的16年間（1949-1965年），中國政府以發展鐵路幹線為主以配合工業，然而公路亦以接駁鐵路、江河航運的角色而得以發展（張文嘗、金鳳君, 2003:225-26）。

公路網絡雖然不斷擴大，但鑒於中國當時社會經濟水平普遍偏低、政治發展滯後、人和貨物的流動較少，沒有發展高等級公路的空間。1978年開始的改革開放進行了十年之後，還沒有一個省份的汽車專用高等級公路（指高速、一級及二級路）超過1,000公里，大部分省區只有數十至數百公里的高等級公

路，同時，到1991年末仍然有六個省區不通高等級公路（見表一）。

然而，國家經濟改革開放的成功，加速了經濟增長，各地特別是沿海開放城市所在的省區開始面對巨大壓力，對高等級公路以至高速公路的建造有愈來愈大的需求。終於，中國高速公路在1988年作出了零的突破。當年開通了上海至嘉定和瀋陽至大連兩條高速公路（肖志光, 2003）。此後經過了十多年不斷而迅速的發展，加上在1998年國家實施積極財政政策後（《中華人民共和國交通部交通新聞》，2004d），在2002年末，全國已有25,130公里的高速公路，位列全球第二，僅次於高速公路網絡非常發達的美國。2003年，全國共有15個省區擁有超過1,000公里的高速公路（交通部綜合規劃司交科院統計信息中心, 2004:7）。根據交通部2004年10月下旬公布的數字，全國的高速公路里程已經超過三萬公里，穩佔全球第二位（《中華人民共和國交通部交通新聞》，2004a）。

隨著泛珠三角區域合作框架的建立和九省區暨重慶市的合作，區域道路運輸將一體化，區域交通基建及運輸的現狀與

表一：中國內地各省區高等級公路里程，1991年末

高等級公路里程	省/自治區/直轄市
0公里	內蒙古、海南、西藏、甘肅、青海、寧夏
少於100公里	吉林、上海、浙江、安徽、福建、江西、湖南、廣西、雲南、陝西、新疆
少於500公里	北京、天津、山西、黑龍江、江蘇、河南、湖北、廣東、四川、貴州
少於1000公里	河北 (822公里)、山東 (800公里)、遼寧 (528公里)

資料來源：整理自中國交通年鑒社（2000:224）。

發展頓時成為關注焦點。泛珠三角九省區及重慶市的公路里程可見於表二。在2002年末，十省區/直轄市的高速公路共長8,407公里，佔全國高速公路總里程的三分之一。從顯示泛珠三角區域高速公路情況的圖一可見，區域內高速公路現有的發展以廣東省和四川省（成渝地區）最為密集和具有系統。原因是廣東省是華南沿海經濟活動最頻繁和經濟實力最強的地區，對公路運輸有巨大需求；四川省則是中國西部地區經濟發展的重要省份和人口大省，該省的國內生產總值（GDP）在泛珠三角區域排名第二，出口額亦僅次於廣東及福建，人口向沿海省份流動的數量亦十分巨大，所以對公路運輸同樣有很大需求（中國交通年鑒社, 2003:625; 國家統計局, 2003:62, 668）。據最新統計數字，2003年末十省區/直轄市的高速公路里程已經達1萬公里以上。廣東省已擁有2,303公里的高速公路，廣西、江西及雲南的高速公路亦成功突破1,000公里，發展迅速（中國交通年鑒社, 2004:640）。

在泛珠三角的高速公路網絡內，不乏全國重點公路建設，例如有通向首都北京的公路——北京至珠海高速公路，和穿越四川、貴州和廣西省區的高等級公路——西南公路出海通道。還有不少在建設中。2002和2003年是中國公路發展最快的年頭，兩年間新建或改造的高速公路超過1萬公里，中央和地方政府投入了龐大的資金。在2003年，全國單是投放在公路建設的固定資產投資達3,715億元人民幣，佔總交通固定資產投資的九成，比2002年總交通固定資產投資的3,490億元還要多225億（中國交通年鑒社, 2003:13, 2004:640; 交通部綜合規劃司交科院統計信息中心, 2004:2）。在泛珠三角區域內，不少省區在高速公路的投資佔其全部公路建設的一半以上，公路建設的投資又佔交通固定資產投資的一半，有些省區甚至將絕大部分資金投放在公路建設方面。

高速公路發展如此快速，除了是政府大力推動外，與國內的經濟增長及人民出行活動增加有密切關係。表三列出國內生

表二：泛珠三角省區暨重慶市公路里程，2002年末（公里）

地區	等級公路				合計	等外公路	總計	全國排名		
	高速	全國排名	一級	二級					三級	四級
全國	25130		27468	197143	315141	818044	1382926	382296	1765222	
福建	583	17	278	5573	3601	31185	41220	12935	54155	17
江西	666	15	314	6731	5628	22731	36070	24626	60696	13
湖南	1012	10	412	4958	5308	26743	38433	46375	84808	5
廣東	1741	2	6255	15160	10384	64171	97711	10827	108538	3
廣西	822	13	449	4773	5348	30763	42155	14142	56297	16
海南	626	16	160	1315	1254	8420	11775	9101	20876	27
四川	1501	6	1480	8612	13179	49171	73943	37955	111898	2
貴州	311	27	73	2191	5656	22273	30504	13716	44220	21
雲南	746	14	164	2192	9968	94545	107615	57237	164852	1
重慶	399	23	154	3383	3814	14186	21936	9124	31060	25
十省區/直轄市總計	8407		9739	54888	64140	364188	501362	236038	737400	
佔全國百分比	33.45		35.46	27.84	20.35	44.52	36.25	61.74	41.77	

資料來源：整理自中國交通年鑒社（2003:616）。

表三：全國國民經濟、消費及出行數據，1993及2002

項目	1993	2002	年增長
國內生產總值(十億元 ¹)	3463.44	10479.06	13.09%
人均國內生產總值(元)	2939	8184	12.05%
公路客運量(億人)	86.07	147.53	6.17%
平均每人利用公路旅行次數(次) (公路客運量/全國總人口)	7.26	11.48	5.22%
公路貨運量(億噸)	84.03	111.63	3.21%
貨運量與國內生產總值彈性系數	0.49	0.73	
人均國內旅遊花費(元)	328.10 ²	441.80	6.13%
城市居民人均消費性開支(元)	2110.81	6029.88	12.37%
其中的人均交通通訊支出(元)	80.63	626.04	25.57%
交通通訊支出佔消費性開支的百分比(%)	3.82	10.38	

注：1. 所有金額單位元為人民幣。

2. 缺1993年數據，此數字為1997年數據。

資料來源：國家統計局（1996, 2003）。

產總值、公路的客運和貨運量、相關的彈性系數、人民的交通支出增長的數據。城市居民人均消費性開支九年間每年平均上升12.37%，當中交通通訊支出的升幅卻高達25.57%，在2002年佔城市居民消費性開支的10.38%；另外平均每人利用公路旅行次數亦在十年內上升了4.22次，升幅超過50%，相信城市居民的有關升幅會更高，可見人民對此方面的需求龐大。這些數據說明，經濟活動的快速增長帶動了對高速公路這現代化建設的需求，而高速公路的建造又帶動社會經濟的進一步發展。交通運輸是生產和產品銷售的必需部分，而公路，包括現代化高速公路是交通運輸的組成部分。高速公路為客貨運提升了運輸的質量，減少了運輸的時間。

然而，泛珠三角和全國的高速公路及運輸仍然存在一系列有待解決的問題，簡述如下。

第一，高速公路發展未完全發育和發揮效應。自1988年第一條高速公路建成至今，中國高速公路的發展只有十多年歷史，仍在發展的初期，許多已計劃的高速公路還沒建成，高速公路的里程只有美國的三分之一左右。因此，不少幹線存在著由高低等級路面混合組成的情況，汽車未能在整條幹線完全暢順行駛。此外，泛珠三角地區高速公路的網絡多自省會向省區其餘地方輻射，仍有不少「斷頭路」的現象。不但全省高速公路網絡未完全形成，跨省區的連接亦有嚴重缺憾。目前只有廣東省藉同（江）三（亞）高速公路及京珠高速公路分別與福建及湖南連接，而成都與重慶亦已完成連接，其他跨省通道基本上還是靠原有的國道等幹線連接。例如廣東與廣西五個高速公路接點中，沒有一個可以順利對接，在邊界對接的位置還存在不少起伏不平的低等級路面（《新華網廣西頻道》，2003）。這反映出省區內的網絡發展快速，但邊界連接卻普遍被忽略。

第二，地區保護主義仍然存在，各方缺乏協調，影響到公路的使用及服務。上述的邊界連接問題，正是由於過去的發展以自身網絡為主，缺乏區域整體發展的意識與協調。同時，由於各省區在交通管理（收費、規章、政策）上的差異，跨省區的交通服務、資訊交換缺乏相對接，對人和貨物的流動造成障礙，跨界公路運輸服務亦相應發展緩慢。例如在廣西許可經營的運輸業務，在泛珠三角區域的其他省份卻未必可以從事，跨省運輸於是無法形成；駕駛跨省業務汽車的司機亦要申請各省區發出的不同牌照，如駕駛證、汽車營運證、行駛證、線路牌等等（《新華網廣西頻道》，2003）。這情況對業務經營者及有關司機不但造成不便，而且增添不少額外開支。

第三，道路使用、安全與護養水平參差不齊。在春節、「五一」和「十一」黃金周的大節期，高速公路使用量過分集中；另一方面，不少高速公路不時處於修補路面和路基不良的

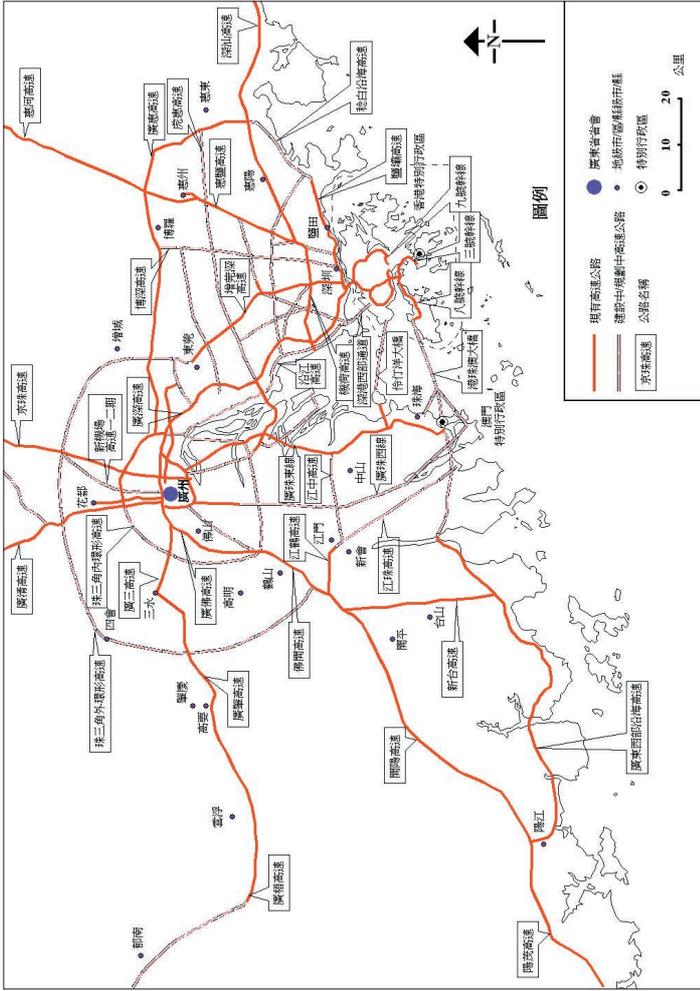
狀態，導致高速公路的可使用線路減少，交通擠塞情況亦嚴重，正常行車速度受到影響，失去高速公路應有的作用。這已在社會上引起嚴重的不滿。此外，諸如四川九寨溝、湖南張家界等著名旅遊景點，由於缺乏高等級及安全的公路接駁，嚴重的公路意外不時發生，造成巨大的人命及經濟損失。

在社會及整個區域高速發展，人民對公路運輸有愈來愈多和愈高的要求下，以上的問題是尖銳的。泛珠三角區域合作框架和道路運輸合作協議等區域協調和規劃，為解決這些問題提供了契機。

泛珠三角區域的高速公路建設如此一日千里，只以一條狹窄的深圳河與廣東省深圳市相隔的香港理應很方便就可以對接上述高速公路系統，司機可以容易地、高速地駕車前往珠三角密集路網內的不同城市（圖二）。然而，由於受到過去的歷史、政治，出行模式與現時行政制度的影響和限制，香港與內地公路連接的程度，是與跨界的經濟和社會活動發展不成正比例的。

目前，在香港境內只有環新界的九號幹線新田公路經落馬洲管制站與深圳皇崗口岸對接，通到廣深高速公路及107國道；沙頭角及文錦渡口岸則由次要路線連接。香港與珠三角西岸因缺乏橋樑，暫時未有任何公路接駁。香港人北上內地的目的地與使用交通工具的情況，部分反映了跨界公路基建趕不上近年發展步伐的原因。根據香港規劃署近年對跨界旅運的統計調查，深圳羅湖區在過去數年一直是香港人北上最熱門的目的地，佔使用羅湖管制站過境人數將近一半。這中心地區鄰近接駁香港的羅湖管制站及火車站，這是一個絕對優勢，給香港人帶來便捷運輸，所以，在2003年，選擇以邊界列車（非跨界列車）作為過境交通工具及選用羅湖管制站的旅客，佔總跨界旅客的68.6%（規劃署，2004:8）。而設立三個公路過境管制站的最初目的，主要是供跨界貨運之用，公路客運並非當時的主要考慮。然而，跨界公路客運的發展超出了原有的預算，其迅速

圖二：大珠三角現有及建設/規劃中的高速公路，2004



注：港珠澳大橋珠海一方走向未定，本圖含珠海市中心及橫琴兩著陸點。

程度有目共睹。事實是落馬洲管制站自1989年通關後，使用率不斷急升，成為全國最繁忙的公路過境口岸。加上特區政府在2003年1月27日實施24小時旅客通關，使用口岸過關車輛數目和人數不斷上升，對九號幹線落馬洲一段公路形成巨大的壓力，警方需要不時發出落馬洲交通繁忙的新聞公報，以確保交通安全。其中跨界到珠三角（如廣州、惠州）的直通巴士的普及和公路貨運數字的連年上升是主要因素，反映出社會對公路運輸的需求有增無減。此外，落馬洲管制站的設施不斷完善、處理能力提升，因此，跨界公路建設的改善已是必不可少。

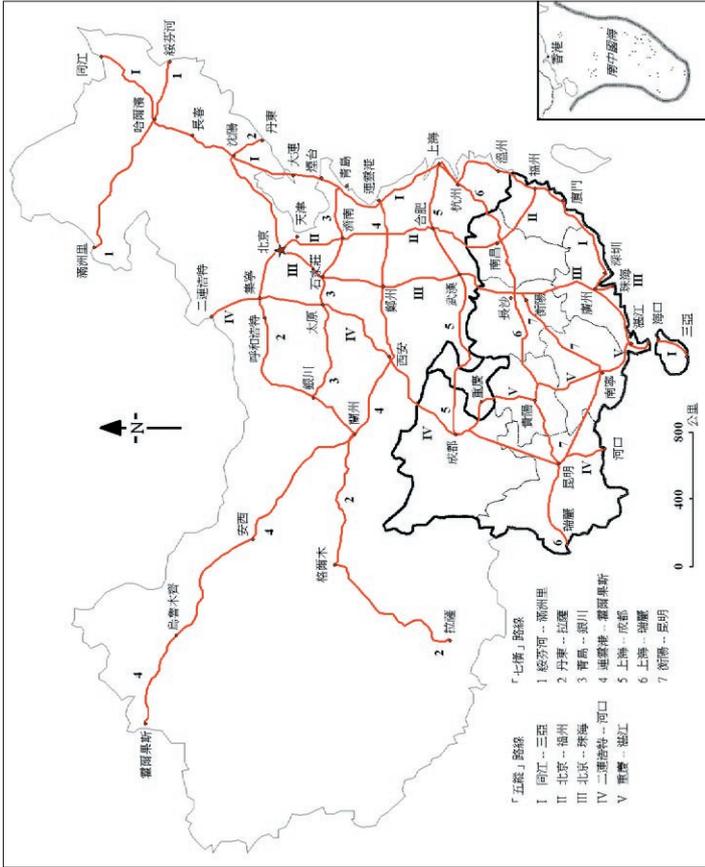
區域高速公路的發展、香港與 珠三角未來的接駁

高速公路的建設既然對區域、甚至全國的發展有著深遠的影響，設計長遠發展和覆蓋全國的國道幹線及區域性高速公路網絡是國家必須承擔的責任。

現在全力建設中的「五縱七橫」國道主幹線，是以高速公路為主，並全部由高等級高速公路組成的國道骨幹，總里程將超過3.5萬公里，預計於2007年全部建成。12條幹線中的其中8條將穿越泛珠三角及重慶市，或以區域內的城市為終點，除海南省外，其餘省區均享用其中的兩至三條高速公路，有關情況見於圖三及表四。區域內所有目前100萬以上人口的特大城市和大部分目前50萬以上人口的中等城市將由這八條幹線接上（《雲南交通信息網》，2004）。

另據剛完成的《國家高速公路網規劃》，公路網將由7條首都放射線，9條南北縱向線和18條東西橫向線組成。規劃總里程將超過8萬公里，連接全國319個人口在20萬以上的城市；至2002年末其中2.5萬公里高速公路已建成，1.6萬公里在建，餘下的4萬多公里將在20年內建造。與此同時，此規劃還為長三

圖三：「五縱七橫」國道主幹線



資料來源：修改自Yeung and Shen (2004:116)。

表四：途經泛珠三角區域及重慶市的「五縱七橫」幹線

經泛珠三角的 「五縱七橫」幹線	所經過的省/ 自治區/直轄市	香港如何 直接接駁
縱：		
I 同江—三亞	福建、廣東、 海南	可從深圳接駁（北向） 可經籌建中的港珠澳 大橋從珠海接駁（南向）
II 北京—福州	江西、福建	
III 北京—珠海	湖南、廣東	可從籌建中的 港珠澳大橋接駁
IV 二連浩特—河口	四川、雲南	
V 重慶—湛江	重慶、貴州、 廣西、廣東	
橫：		
5 上海—成都	重慶、四川	
6 上海—瑞麗	江西、湖南、 貴州、雲南	
7 衡陽—昆明	湖南、廣西、雲南	

角、珠三角和環渤海經濟區築成城際高速公路網，為這三個區域的發展提供良好的交通基礎建設（中國交通年鑒社，2003:13；《中華人民共和國交通部交通新聞》，2004c；《網易新聞中心》，2004）。

從上述兩個發展規劃可見，全國大部分地區尤其是沿海三個經濟圈，公路的接駁將更完善和更密集，運輸亦將更便捷。在泛珠三角範圍內，以泛珠三角區域合作框架為基礎，並參照上述的全國性交通規劃，國家交通部將為泛珠三角制定一個公路網計劃，22條公路線將覆蓋整個區域，遠景規模的里程約三萬公里。當中最為重要的是高速公路網絡將以香港和廣州為中

心點，呈扇形向泛珠三角其餘地區輻射。從香港出發，預計福州、南昌、長沙、海口、南寧和貴陽六個省會城市可在一天內到達；而成都、昆明兩省會城市、重慶市，加上泛珠三角外的上海、西安亦可在兩日內到達（《中華人民共和國交通部交通新聞》，2004b）。

從顯示泛珠三角區域未來高速公路網絡的圖四所見，整個泛珠三角區域的主要城市和邊境城市均得到高速公路連接，包括與甘肅和西藏接壤的四川西北部地區以及雲南和廣西邊境地區，都覆蓋在不同的國道主幹線或其他縱橫幹線上，這些幹線亦得以形成不同網絡。另一個特點是除大珠三角範圍內擁有密集的網絡外，鑒於成都和重慶在中國西部地區的重要性，成渝地區亦會建設成較密集的網絡，以便分流經成都和重慶兩城市穿梭於西南部地區的交通。此外，十省區/直轄市的網絡進一步形成後，十個網絡大致可分為兩種模式：大部分省區/直轄市的高速公路網絡都是以省會為中心向其餘地區輻射；而這模式在江西和福建相對不是太明顯。此兩省之網絡縱橫交錯，應該是按該兩省省會及省內較大城市所在位置進行規劃而形成的結果。「斷頭路」和跨界接駁不善的情況亦將會得到大大改善，省與省之間最少有一條完整的高速公路接駁，沿海省區更有兩條或以上的高速公路接駁，加上一級和二級公路的高等級公路連接，在交通基建上的跨界障礙可以說是消除了。區內省會城市之間亦得到最直接的連接。聯合國亞洲及太平洋經濟社會委員會計劃的亞洲公路網，中國路段是其中一部分，泛珠三角在此計劃中將有五個高速公路出口，可以便捷地通到緬甸、老撾和越南三國，因而得以加強與東南亞國家的聯繫。¹然而政策、法規的著實執行和跨界運輸服務的改善等無形障礙，在地圖上是無法看到的，必須由各個政府及各營運商著力協商解決。

不論對香港整體發展還是對香港的使用者而言，泛珠三角的高速公路系統非常重要，但同時，大珠三角高速公路的整體發展更絕對不容忽視，因為如果未能完滿地接駁大珠三角區

域，更大範圍的泛珠三角區域就更談不上了。在高速公路發展方面，雖然在地圖上看到大珠三角擁有最密集的網絡，但存在的問題亦最尖銳，最影響香港的使用者。例如上一部分所述的安全與擠塞問題，在交通流量極大的廣東省，常見於廣深高速公路和深汕高速公路；粵港兩地不同的行車方向和駕駛法規對部分香港司機也是一個挑戰和難題。但更大的障礙，是大珠三角各城市除欠缺實際的高速線路連接外，在交通基建規劃方面也缺乏協調。有見及此，廣東省政府在致力溝通周邊省區的同時，制定了《珠江三角洲城鎮群協調發展規劃》，甚至將香港納入發展規劃內，計劃以快速軌道及高速公路串聯起大珠三角所有大城市，形成一個一小時生活圈。例如剛於2004年10月下旬被國家發展和改革委員會確定為重點急需建設項目的廣深沿江高速公路，就可以將穗港之間目前兩個多小時的車程，大幅縮短至一小時左右（《新華網廣東頻道》，2004）。與香港作最前線對接的深圳市，正在興建的深港西部通道，將會為香港提供接駁廣深高速公路及廣深沿江高速公路的新通道。深港西部通道同時將加強香港與深圳西部新城區之連接，將並非以深圳為目的地的交通帶離深圳現時的市中心，有助疏導深圳市內的交通（見圖五）。另外，規劃中的港珠澳大橋不單讓環大珠三角公路圈成形，更讓香港首次通過陸路交通直接輻射到珠三角西部地區。大橋不僅方便了兩岸客貨運的往來，同時更紓緩香港與珠三角東岸的交通，還進一步開拓香港在珠三角西部、粵西以至大西南腹地的發展機會。

對香港的影響及香港應如何回應

經歷了亞洲金融風暴和其他內外重大事件衝擊後，香港正從疲弱的經濟中復甦過來。在眾多的支持要素中，一連串有利香港的政策如CEPA和內地居民個人赴港旅遊（俗稱「自由

圖五：香港與深圳市的跨界公路接駁，2004



資料來源：修改自規劃署（2001：圖3）。

行」)，都發揮著非常重要的作用。雖然香港目前的優勢仍繫於其國際金融市場、外向型經濟體系、擁有馳名國際的服務業和旅遊業等，但香港不得不同時加強與內地的合作。作為中國的一個特區，香港更應完全地背靠內地、融入泛珠三角經濟體系，這都是理所當然的。何況現今國家以香港和廣州作為中心點規劃泛珠三角的高速公路網絡，肯定了香港在區域內的地位。因此，特區政府應積極把握這個黃金機會，處理好與廣東省的交通連接，發揮交通樞紐的作用。而泛珠三角高速公路網絡的規劃亦勢必對香港的不同產業帶來影響。以下將探討香港四大支柱產業的發展機遇和將受到的影響。

近年香港旅遊業的發展明顯得益於內地旅客的到來。來港旅客中內地人士所佔比例持續上升，從1998年的26.3%上升到2003年的54.5%（政府統計處，2004）。除廣東及鄰近香港的省區外，其他較遠省區的旅客多會選擇乘坐飛機或經深圳來港。因此區內高速公路網絡的改善，短期主要是便利了廣東省的旅行團，以及以個人簽證並乘坐跨界巴士赴港的內地旅客。²倘若過關程序得到簡化及邊界基建進一步有所改善，對吸引更多已獲個人簽證的國內旅客尤其廣東人來港，以及增加他們的來港次數將有幫助。另外，隨著省際公路的建設、交通服務的改善及自駕旅遊的普及，港府可以繼續提升與深圳及珠海的高速公路接駁，亦可與全國及泛珠三角省區在政策、審批和服務提供上多加協調和配合，例如允許開辦更多省際巴士路線往來香港及泛珠三角各城市，同時為配合愈來愈多城市市民可申請個人簽證來港，在協商了兩地的入境和保險手續後，亦可考慮讓私家車及司機在得到批准後自行駕車來港旅遊，港方車輛與司機亦可在得到批准後自行駕車北上旅遊，雙方可在聯網電腦上作出紀錄而不必另行申請對方的行車牌照。政府亦應允許相關的租車行業作跨界經營，以便此類公司可提供甲地租車乙地還車的服務。與此同時，旅遊發展局不單要與特區政府的有關部門商討改善香港內部旅遊點的交通基建，亦要繼續強化並完善大

珠三角及泛珠三角的旅遊合作計劃，例如合作推出不同的旅遊「套包」，加強不同城市相關主題旅遊點的連接。在吸引內地旅客來港的同時，亦應吸引外國旅客到訪大珠三角和泛珠三角區域內其他城市。

香港物流業近年有長足發展，無論是公司、從業員的數目，還是貨物處理量，均有所提升。目前，香港的貨櫃碼頭和機場貨運站每年處理的貨櫃和貨物數量均是世界第一，貨櫃碼頭在2003年處理了2,000萬個標準貨櫃箱（TEUs）（政府統計處，2004），機場貨運站在同年則處理了264.2萬公噸貨物（香港國際機場，2004）。絕大部分貨櫃和貨物從公路和水路運輸進出香港，在2003年，進出香港的所有貨物，有83%經水路，16%經公路，只有1%是利用空運及鐵路（政府統計處，2004）。主要的貿易對口是珠三角。政府和業界在物流業方面的目標是繼續成為區域物流中心，這是明顯不過的。然而，現時香港與區域內的黃埔港、南沙港和深圳港，以及區域外的上海、新加坡競爭非常激烈，估計日後可能湧現更多競爭者，如廣西和福建的港口，香港領導地位隨時受到挑戰，區域內物流城市的結構佈局亦因此有所變動。

隨著泛珠三角區域高速公路網在未來20年逐漸形成，下列影響物流業界的形勢將會出現。第一，沿海的同三線包括當中福建到廣東湛江一段的高速公路、港珠澳大橋、廣東西部沿海高速，加上湛江到廣西南寧的高速公路，將連接上泛珠三角區域沿海擁有貨櫃港口的城市，形成一條相關的高速公路走廊。這些城市包括福建省的福州、泉州、廈門，廣東省的惠州、深圳、廣州、珠海，香港，以及廣西省的北海、防城港，現時以香港、廣州和深圳港口最為繁忙。第二，大珠三角環線將現時廣東省工、商業和消費活動最蓬勃的地區及港澳兩個特區串連起，同時連接起區域內最活躍的貨櫃港口和航空港口，包括香港、深圳、廣州和珠海。貨物在大珠三角的流動必然更順暢和直接，托運商和運輸商將有更多可供選擇的港口。同

時，泛珠三角高速公路網絡以粵港為中心作出輻射，將非常有利粵港的空港和海港發展，並吸引大部分在泛珠三角各地生產的貨物經此出口。作為當中最成熟和發展速度最快的港深兩地貨櫃港口，將得到更完善的公路接駁。得到高速公路接通東面市場，吸引更多新貨源，同時又費用較低和無需過關手續，這是深圳港的一大優勢；香港機場及葵涌港亦有港珠澳大橋和深港西部通道為它們開拓新貨源，特區政府亦估計在CEPA生效後數年，進出落馬洲的貨車數量會大幅飆升，產生不少貨源（環境運輸及工務局，2004）。可是，香港明天更好基金委託麥肯錫公司所做有關香港航運競爭力的研究指出，從陸路通過香港港口運送一個40呎貨櫃到美國西岸，香港航運較深圳航運的營運成本、運輸成本和碼頭處理費高出300美元，而有關貨櫃車穿梭兩地的政策和過關手續繁複，這些都是迫切要解決的問題。報告建議業界和粵港兩地政府採取改善公路基建、改變貨櫃車穿梭兩地的「四上四落」和「一車一司機」政策，³以及減低成本等四項措施，以保持香港航運物流業的競爭力（McKinsey & Company, 2004）。所以，預計香港在具有更多貨源的同時，亦會面對區域內的更多競爭。無論是香港與其他貨櫃港口及機場進行協調和分工，還是各自吸引更多使用者，高速公路及其他相關基建的改善都是刻不容緩。

相對於旅遊業和物流業，金融業和工商業支援服務與高速公路網絡的發展關係較為薄弱。然而，香港作為亞太區的金融貿易中心，以及作為不少工商機構的基地並向其提供各項支援服務，擁有與區域內其他地區的良好公路接駁，以及為市場和使用者提供便捷的交通往來，都是必須的條件。縱使利用資訊科技溝通已經是非常普及的途徑，但實際空間上的來往仍有必要。現時有不少公司的生產鏈是分布在內地和香港，例如決策、推銷、管理在香港，生產和後勤則在內地，CEPA第一階段和第二階段分期落實，對四大支柱產業和零售業等產業的重組和發展尤其重要。隨著香港的貨物、專業服務能夠更容易及以

更低成本進入內地市場，香港可以擴大其腹地，將具有的優勢和區位作用擴展到更大的地區。要達到上述效果，營商、稅務等政策的配合提供了空間，而交通基建發展則提供了實在的通道，兩者與經濟活動、業務發展相輔相成。

商人來回內地和香港洽談業務已是非常普遍，遠者飛機，近者火車、巴士和私家車。而巴士和私家車在短距離路程上較飛機和火車更為靈活方便。按香港大學恩萊特教授的研究，投資珠三角的商人特別重視「魔術三小時」（magic three hours）這一觀念，即早上從香港出發，於三小時車程內到達洽談生意/廠房/採購/服務提供等目的地，下午完成辦事後就可可在同一日晚上回到香港（Enright et al., 2003）。目前三小時只可到達廣州及鄰近地區，新的廣深港連接，加上京珠高速公路，可使這個範圍伸延至廣東省北緣甚至湖南省；港珠澳大橋的興建則開拓市場至粵西一帶。

因此，除了現有的落馬洲—皇崗口岸，以及建設中的深港西部通道和籌建中的港珠澳大橋三條高速公路接駁外，政府絕對有落實更多高速公路接駁的必要。首要工作是與深圳市政府協調，除了共同規劃改善文錦渡口岸及沙頭角口岸以增強過關處理能力外，香港一方亦要提升文錦渡路和沙頭角公路兩條公路的等級，以便承受更大的交通負荷。然而，由於兩個口岸的深圳一方受到現有城區發展的限制，難以提升道路等級，因此在東邊新增接駁是有必要的。我們建議盡快落實香港蓮麻坑與深圳蓮塘的過境連接，並與現時兩個口岸在客貨運上作出分工（見圖五）。這一方面可免除不必要的交通擠塞，特別是大型貨車進出深圳市中心；其次，亦可經由興建中的東部過境通道、鹽壩高速公路或在建設中的稔白沿海高速公路，接上同三線等幹線在粵東的路段，便利有需要北上福建、江西和浙江等沿海省市的香港使用者，和相反方向南下的內地使用者。

此外，正如一些學者、專家和業界所言，隨著香港與內地人流、貨流和車流的不斷增加，香港與珠三角西部只靠一條

跨海大橋聯繫已經是不足夠，更何況日後與泛珠三角西部、中國西北部和通過亞洲公路網而與東盟國家的接觸和交流有所增加，令有關的人流、貨流和車流再增加。當然，短期的焦點還是籌建中的港珠澳大橋，這是珠江口上第一條跨海大橋，然而港府應借助粵港合作關係不斷改善的契機，加強珠江兩岸交通的合作，在現時進行的長遠發展規劃中作出新跨海大橋的可行性研究，並在合適時間就新跨海大橋的建造進行協商，以及時回應大珠三角社會及經濟活動的發展，打通新區域動脈，同時避免類似因建造港珠澳大橋而引起的爭議拖慢珠江兩岸的交流。

香港本土內的公路亦需要提升等級，尤其需要改善從落馬洲和港珠澳大橋兩個口岸連接葵涌貨櫃碼頭的高速公路系統。另外，正如2003年上半年國家發展和改革委員會綜合運輸研究所發表的報告所建議，若粵港澳政府他日重提伶仃洋大橋方案，並得以落實動工興建，香港、深圳與珠海的第二條跨海大橋將會出現。此時香港政府務必首先解決屯門公路負荷力嚴重不足的問題，同時要設計線路，把深港西部通道、伶仃洋大橋和港珠澳大橋三個口岸，以高速公路在香港境內相互接駁起來。

香港政府目前的回應是加強與其他地方和省政府的協調，以及作出區域性規劃，為使用者提供更便捷的通道，民間的投資者則可把握這些新投資機遇，以回應區域發展。

與公路基建最直接有關的投資就是公路建設，合和實業所投資的廣深高速公路和廣珠高速公路是港商投資珠三角交通基建的好例子。未來商人可借助國家對西部大開發及泛珠三角區域合作框架所提供的雙重優惠，加上CEPA政策的幫助，投資廣西、四川、雲南和貴州等西南四省的高速公路建設、改建和營運等項目。例如雲南省會提供大量投資機會，這從表二可以看到，在2002年末，雖然雲南省擁有全國最長里程的公路（164,852公里）和最長里程的等級公路（107,615公里），但仍

只有746公里的高速公路，以及57,237公里的等外公路。在建造新高速公路的同時，該省的低等級公路亦有提升質量的龐大空間；另外，貴州省高速公路里程亦偏低，不少穿梭於山區的道路仍有待改建。因此，各省區未來需要落實一系列的高速公路建設計劃，大量的投資機會因而將在市場浮現。

另一項港商可參與的項目是運輸服務，完善的高速公路和安全直接的點到點快速運輸服務是唇齒相依的，兩者都可以推動區域內人流和物流的發展。根據統計，2003年港澳台資金在內地公路運輸業的投資只有3億多元人民幣，其中廣東、湖南、廣西和雲南佔1.22億元，而泛珠三角其餘五省和重慶市均沒有錄得這方面的投資，反映出港商在此行業的投資金額很少，投資地方偏向集中（只有七個省區），仍有大量發展空間（國家統計局固定資產投資統計司，2003:386）。現在港商可借助CEPA有關內地運輸服務業逐步開放的安排，投資客貨運公司、開關更多跨省區並以安全為賣點的高質素長途巴士服務、汽車租賃服務等，既可令香港人能以便宜方法到達更多泛珠三角區域內的城市，又可吸引內地的客、貨，令其選擇到香港旅遊或利用香港的港口出口。

至於其他工業、科技公司等與公路及運輸沒有直接關係的行業，亦需要關注這方面的發展。隨著高速公路的建設，公路兩旁的用地，特別是大城市的近郊地方，都會有所開發，不論是工業園、科技園，還是房地產項目，都是不少地方政府樂意投資開發的項目，並以這些地方鄰近高速公路幹線作為賣點。香港的開發商、建築商等可在CEPA的環境下獲取這些商機，而原本缺乏交通優勢的廠家亦可能搬遷到這些新區，借助其良好的交通接駁，減低交通所佔的成本。

結論

高速公路是一個國家的大動脈，經濟與社會活動的發展與

高速公路的發展是相輔相成的。中國高速公路從零開始，短短十數年間就有著驚人的成績，更為周密的網絡仍然有待建造，當中變化使人刮目相看。更為完善的區域網絡，對區域成員之間更緊密的聯繫和共同發展，以及增強整個區域在全球化的世界下的競爭力，都絕對有利。

在過去的發展中，香港未能在交通上有效地與廣東省連接，邊界口岸因而常常產生「瓶頸」，不利區域間的人貨流動。然而，近兩年跨界交通的突破發展，以及泛珠三角區域合作框架的成立，給予香港一個寶貴機會，打破土地面積細小的限制，融入到前景美好的泛珠三角區域，尋找更多的發展機會。CEPA的簽訂對香港是非常重要的。不少行業，尤其是原本發展勢頭受到限制的行業，得到新增的發展空間，而且是以倍數激增的空間，可選擇的腹地範圍因而更大。另外，香港四大支柱產業與區域其他同行成員的合作，不單有利香港的經濟，減少區域內惡性競爭所帶來的影響，更可借助這些產業原有在區域上甚至國際上的優勢，繼續確立其領導地位，並引導整個區域進一步與國際市場接軌，當中公路的接駁是必須的。隨著愈來愈多的跨界公路與廣東省連接，從香港可以便捷地駕車到泛珠三角各大城市，這已是指日可待的事情。由於國家推行西部發展的政策，而西部省區又潛藏著大量機會，香港將可借助港珠澳大橋而得以更直接地進入此地區。香港與珠三角西部從來沒有直接的公路連繫，這是雙方加強溝通的一大障礙。一旦港珠澳大橋落成，香港將可打開新局面，傳統的交通走向將大幅改變。到目前為止，在陸路運輸上珠三角西部的人與車必須經過廣州或虎門大橋才能到達香港，新形勢將打破此傳統路線，鼓勵更多的珠三角西部地區與香港進行直接的人貨流動（楊汝萬、沈建法、張力, 2004）。不但如此，香港傳統影響力的輻射方向亦會有所改變，西向輻射距離將顯著提升，把整個大西南地區納入範圍之內，從這些新腹地所得到的機遇將是龐大得難以估量。

在等待新通道開通之前，只要各界作好充分準備，香港將能藉新高速公路的連接，融入泛珠三角地區，有效地帶動整個區域的發展，發揮香港的重大作用。

注釋

1. 有關亞洲公路網的詳情，可見聯合國亞洲及太平洋經濟社會委員會相關網頁<http://www.unescap.org/ttdw/index.asp?MenuName=AsianHighway>。
2. 個人來港簽證自2003年7月28日開始實施。首先是開放給廣東省的東莞、中山、江門和佛山四市市民。在同年8月20日開放給廣東省的廣州、深圳及珠海三市市民。同年9月1日開放給北京及上海二市市民。2004年5月1日開放至全廣東省。同年7月1日開放給福建（福州市區、廈門、泉州）、江蘇（南京、蘇州、無錫）和浙江（杭州、寧波、台州）三省內其中九市市民。
3. 「四上四落」政策規定每名過境司機、貨櫃車、貨櫃和拖架必須一同「北上」到內地裝貨，再一同「南下」返回香港。

參考書目

- 中國交通年鑒社編。2000。《中國交通年鑒精華本1986年-2000年》。中國：中國交通年鑒社。
- 中國交通年鑒社編。2003。《中國交通年鑒2003》。中國：中國交通年鑒社。
- 中國交通年鑒社編。2004。《中國交通年鑒2004》。中國：中國交通年鑒社。

《中華人民共和國交通部交通新聞》。2004a。「中國高速公路突破3萬公里 總里程位居世界第二」，10月28日 (http://www.moc.gov.cn/news/2004-10/t20041028_11205.htm，2004年11月14日登入)。

《中華人民共和國交通部交通新聞》。2004b。「交通部制定規劃 實現『泛珠』公路一體化」，9月20日 (http://www.moc.gov.cn/news/2004-09/t20040920_11016.htm，2004年11月14日登入)。

《中華人民共和國交通部交通新聞》。2004c。「交通部官員詳解中國高速公路建設投融資體系」，9月10日 (http://www.moc.gov.cn/news/2004-09/t20040910_10968.htm，2004年11月14日登入)。

《中華人民共和國交通部交通新聞》。2004d。「輝煌55年：181萬公里方便著千家萬戶」，10月8日 (http://www.moc.gov.cn/news/2004-10/t20041008_11089.htm，2004年11月14日登入)。

交通部綜合規劃司交科院統計信息中心。2004。《二〇〇三年公路水路交通統計分析報告》 (<http://www.moc.gov.cn/tongji/tongjisj/P020040511416363121753.doc>，2004年11月14日登入)。

肖志光。2003。「淺談高速公路的作用及政策處理」，《公路交通技術》，第1期，頁68-69。

政府統計處。2004。《香港統計數字一覽》 (http://www.info.gov.hk/censtatd/chinese/hkstat/hkinf/transport_index.html，2004年10月15日登入)。

香港國際機場。2004。「航空貨運」 (<http://www.hongkongairport.com/chi/afacilities/index.html#ac>，2004年11月14日登入)。

- 國家統計局編。1996。《中國統計年鑒1996》。北京：中國統計出版社。
- 國家統計局編。2003。《中國統計年鑒2003》。北京：中國統計出版社。
- 國家統計局固定資產投資統計司編。2003。《中國固定資產投資統計年鑒2003》。北京：中國統計出版社。
- 張文嘗、金鳳君。2003。「交通基礎設施與區域發展」，載陸大道等，《中國區域發展的理論與實踐》。北京：科學出版社，頁221-60。
- 規劃署。2001。《香港2030：第二十一份工作文件—區域性及香港交通運輸網絡規劃大綱》。香港：規劃署。
- 規劃署。2004。《北往南來2003：根據二零零三年跨界旅運統計調查有關來往內地及香港的旅運模式》。香港：規劃署。
- 《雲南交通信息網》。2004。「公路交通中長期規劃」，8月27日（http://www.ynjtt.com/asp/Article_Show.asp?ArticleID=1217，2004年11月14日登入）。
- 《新華網廣西頻道》。2003。「省際高速公路對接 泛珠三角交通將實現一體化」，12月15日（http://www.gx.xinhuanet.com/newscenter/2003-12/15/content_1350722.htm，2004年11月14日登入）。
- 《新華網廣東頻道》。2004。「廣深籌建沿江高速 1小時自穗抵港可實現」，10月24日（http://www.gd.xinhuanet.com/gdnews/2004-10/24/content_3088555.htm，2004年11月14日登入）。
- 楊汝萬、沈建法、張力。2004。《香港與珠三角西部：從跨界角度看協作發展》。香港：香港中文大學香港亞太研究所。

《網易新聞中心》。2004。「中國高速公路網完成規劃 20年
建8萬公里高速路」，9月3日 ([http://news.163.com/
2004w09/12663/2004w09_1094156741737.html](http://news.163.com/2004w09/12663/2004w09_1094156741737.html)，2004年
11月14日登入)。

環境運輸及工務局。2004。《邊境管制站的公共交通設施
和安排》，立法會交通事務委員會資料文件，6月25日
([http://www.legco.gov.hk/yr03-04/chinese/panels/tp/papers/
tp0625cb1-2180-3c.pdf](http://www.legco.gov.hk/yr03-04/chinese/panels/tp/papers/tp0625cb1-2180-3c.pdf)，2004年11月14日登入)。

Enright, Michael J., Ka-mun Chang, Edith E. Scott and Wen-
hui Zhu. 2003. *Hong Kong and the Pearl River Delta: The
Economic Interaction*. Hong Kong: The 2022 Foundation
(<http://www.2022foundation.com/reports1.asp>, retrieved on 14
November 2004).

McKinsey & Company. 2004. *Restoring Hong Kong's Competitiveness
as a Sea-trade Logistics Hub*. Hong Kong: The Better Hong
Kong Foundation.

Yeung, Y. M. and Jianfa Shen (eds.). 2004. *Developing China's West:
A Critical Path to Balanced National Development*. Hong Kong:
The Chinese University Press.

泛珠三角基礎建設發展研究系列

I. 高速公路

摘要

泛珠三角區域合作框架建立後，區域內的商貿與消費性出行活動勢將更形活躍，高速公路建設亦成為發展的焦點。本文闡述泛珠三角九省區及重慶市高速公路的現況，探討區域內高速公路投資和網絡建設的發展方向，並嘗試從香港的角度，分析這趨勢對香港人於泛珠三角的出行和投資模式的影響，以及為香港物流、旅遊、金融及工商業支援服務這四大支柱產業所帶來的挑戰和機遇，並探討香港境內的高速公路發展應如何與之配合。

Basic Infrastructure Development in the Pan-Pearl River Delta Research Series

I. Highways

**Yeung Yue-man
Gordon Kee Wai-man**

Abstract

This paper describes and analyses the present development pattern of highways in the nine provinces of the Pan-Pearl River Delta (PPRD) as well as Chongqing. After the establishment of the PPRD Regional Co-operation Framework, highway construction has become a focal point of interest. Against the background of enhanced commercial, trade, and consumption activities in the PPRD, what will be the future trend of investment in highways and in the construction of their networks? What impact will this have on the northerly movements of Hong Kong people and on their investments in the PPRD? What challenges and opportunities will be faced by Hong Kong's four pillar industries — logistics, tourism, financial services, and producer services? The development of highways in Hong Kong and how they should interface with highways north of the boundary is a subject that is also explored.

HONG KONG INSTITUTE OF ASIA-PACIFIC STUDIES

The Hong Kong Institute of Asia-Pacific Studies was established in September 1990 to promote multidisciplinary social science research on social, political and economic development. Research emphasis is placed on the role of Hong Kong in the Asia-Pacific region and the reciprocal effects of the development of Hong Kong and the Asia-Pacific region.

Director: Yeung Yue-man, PhD(*Chic.*),
Research Professor

Associate Director: Sung Yun-wing, PhD(*Minn.*),
Professor, Department of Economics