

泛珠三角基礎建設發展 研究系列

II. 鐵路

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

II. 鐵路

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 962-441-155-7

版權所有 不准翻印

泛珠三角基礎建設發展研究系列

II. 鐵路

前言

隨著泛珠三角區域合作框架的正式建立，¹以及內地與香港特別行政區簽署並正式落實了第一、二期的《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》（CEPA）協議，一個區域合作體系迅速地浮現於世界競爭舞台前。為了吸引更多來自世界各地的資金，以及鼓勵投資、帶動區域內的人流和物流發展，區域內各政府成員不僅提出多項優惠政策，更著力提升既有的基礎建設並且發展新項目，可以預見，泛珠三角的基礎建設將有一番新景象。

本研究系列的首篇對高速公路進行探討（楊汝萬、紀緯紋，2005），本文繼續圍繞區域交通網絡的發展，分析鐵路的形勢與角色。雖然內地鐵路的發展勢頭與力度不及公路，但隨著近年經濟持續高速增長、社會對環境保護及可持續發展重視，以及鐵路技術提升等因素，整個社會對高速城際鐵路和城市集體運輸系統的需求有增無減。現在泛珠三角區域合作框架已形成，國家亦特意为泛珠三角區域鐵路的未來發展作出規劃，增加在鐵路方面的投資。加上泛珠三角各成員的積極回應以及自發的緊密合作，相信未來的發展不但可改善現時密度低、運載能力低、不成網絡等問題，更會發展成為區域交通骨幹，與高

速公路、機場和港口互相配合，使整個區域的綜合運輸系統更趨完善。

對香港來說，隨著與內地交流的日益增加，發展泛珠三角城際鐵路非常重要，即使著眼於較小範圍，大珠三角的城際鐵路也是不可忽視，香港需要想方設法融入其中。計劃中的廣州市大型地鐵網絡、珠三角城際鐵路覆蓋面大，並且會研究接駁港澳；深圳地鐵的一、四號線已經啟用，並等待香港一方的接駁；廣深港高速鐵路正進行各項前期研究，一小時往來穗港指日可待。珠三角的政府多次伸出邀請之手，香港政府亦作積極回應。倘若能夠加快研究和商討進程，令相關項目得以落實興建，香港各界各業將獲益匪淺。

鐵路現況與鐵路運輸發展

直至2003年末，內地鐵路的營業里程達73,002公里，其中國家鐵路佔60,446公里，其餘為合資鐵路和地方鐵路。在過去十年間一共新增了14,400公里的營業里程（見表一）。全國的鐵路密度為每萬平方公里76.07公里，但線路集中在沿海及中部地區。除了73,002公里的營業正線外，內地鐵路的複線里程達到24,650公里，而電氣化里程為18,758公里，另外，國家鐵路中，21,920公里及39,522公里分別屬於自動閉塞（automatic blocking）及半自動閉塞技術的鐵路（中國交通年鑒社，2004: 623）。² 這些數字反映出複線里程和電氣化里程仍有待增加，而自動閉塞技術在現代化發展的前提下亦有待逐步提升。

至於泛珠三角九省區暨重慶的鐵路，在2003年末共有19,722公里的營業里程，佔全國的27%。泛珠三角暨重慶的平均鐵路密度較全國高出0.24倍，達每萬平方公里土地有94.45公里鐵路（見表一及圖一）。然而，區域內的差距十分明顯，東南和沿海省區的鐵路密度較西南省區高出不少，鐵路密度最高

表一：按省區劃分泛珠三角暨重慶鐵路營業里程，1993及2003

	1993				2003				
	國家鐵路 (公里)	地方鐵路 ¹ (公里)	總計 (公里)	密度 ² (公里/萬平 方公里)	國家鐵路 (公里)	合資鐵路 (公里)	地方鐵路 (公里)	總計 (公里)	密度 ² (公里/萬平 方公里)
全國	53802	4800	58602	61.06	60446	7738	4818	73002	76.07
福建	1015	0	1015	83.61	875	579	0	1454	119.77
江西	1583	55	1638	98.14	2164	44	91	2298	137.69
湖南	2279	247	2526	119.26	2532	257	189	2977	140.56
廣東	686	317	1003	55.78	694	1201	218	2113	117.52
廣西	1682	309	1991	84.11	2052	408	278	2738	115.67
海南	219	0	219	64.60	214	8	0	222	65.49
四川	2877	232	3109	54.79	2366	419	177	2962	61.07
貴州	1411	0	1411	80.12	1788	112	0	1900	107.89
雲南	1592	73	1665	42.26	2060	206	74	2340	59.39
重慶 ³	—	—	—	—	598	86	35	718	87.14
九省區暨重慶	13344	1233	14577	69.81	15343	3320	1062	19722	94.45
佔全國百分比	24.80%	25.69%	24.87%	—	25.38%	42.91%	22.04%	27.02%	—

注：1. 計算正線里程。

2. 作者按各省區面積計算。

3. 重慶於1993年仍為四川省轄下城市。

資料來源：中國交通年鑒社（1994:502, 2004:625）。

的湖南與鐵路密度最低的雲南，相差為每萬平方公里81.17公里的鐵路，這情況與經濟發展水平及天然地貌等因素不無關係。另外，雖然廣東鐵路的營業里程和密度並非最高，廣東卻是泛珠三角區域及全國其中一個鐵路樞紐省分，廣州亦是全國四大鐵路客運中心之一（《大公報》，2004c）。³

在過去十年，除了2003年全國客運量因故下降外，不論是全國還是泛珠三角區域，在客貨運量、客貨運周轉量等指數上俱有所增長（見表二及表三）。2003年全國鐵路客運量達9.73億人次，泛珠三角暨重慶區域的鐵路全年則處理2.73億人次旅客。按國家鐵道部在2005年1月初的報告，2004年全國鐵路的客運量再次突破10億人次，達11.15億人次，其中直通旅客更達3.69億人次；貨運量亦有24.83億噸（鐵道部鐵路新聞，2005b）。

2003年客運量較2002年（10.56億人次）及1993年低，這明顯是受到非典型肺炎（「非典」）肆虐的影響，全國旅運因此有所停頓而拖低整年數量，沒法反映正常的情況。然而，2002年全國客運量亦只較1993年多出差差不多二百萬人次；但將客運細分則會發現鐵路直通旅客流量自1996年以來，每年以8.1%的幅度增長（中國交通年鑒社，2004:623；《香港文匯報》，2004n），這反映出鐵路運輸透過改善，成功地吸引有能力負擔直通車較高車資的乘客，但整體而言沒法成功開拓更多客源，使鐵路運輸佔全國總客運量的比例有所減少。究其原因，是鐵路的新增及改造投資力度仍然不足，以及鐵路運輸的速度與質素未能有效提升。因此，鐵路的改善工程在可以滿足增長中的社會需求前，部分現有鐵路主幹線的運量會先達到飽和程度，本文稍後部分將對此項問題詳加探討。泛珠三角的總體客運量在過去十年上升幅度輕微，但江西、湖南和廣東的升幅明顯，只有個別省區出現下降。2003年泛珠三角九省區暨重慶的客運量佔全國的28.06%，與它們所擁有的鐵路營業里程百分比相近。客運量的分布並不平均，主要集中在廣東、湖南、

表二：按省區劃分泛珠三角暨重慶鐵路客運量，1993及2003

	1993			2003		
	客運量 ¹ (萬人)	旅客周轉量 ¹ (百萬人公里)	旅客人均旅程 (公里)	客運量 ¹ (萬人)	旅客周轉量 ¹ (百萬人公里)	旅客人均旅程 (公里)
全國	105458	348330	330.30	97260	478861	492.35
福建	1556	6228	400.26	1576	7531	477.86
江西	2160	11127	515.14	3325	29991	901.98
湖南	4073	26868	659.66	5061	43084	851.29
廣東	6126	15104	246.56	7237	26714	369.13
廣西	2541	10054	395.67	1623	9374	577.57
海南	55	48	87.27	13	11	84.62
四川	4753	14953	314.60	4232	14532	343.38
貴州	1366	8086	591.95	1796	11208	624.05
雲南	1198	2405	200.75	1364	3575	262.10
重慶 ²	—	—	—	1069	3477	325.26
九省區暨重慶	23828	94873	398.16	27296	149497	547.69
佔全國百分比	22.59%	27.24%	—	28.06%	31.22%	—

注：1. 1993年數字為國家鐵路及地方鐵路總和；2003年數字為國家鐵路、合資鐵路及地方鐵路總和。

2. 重慶於1993年仍為四川省轄下城市。

資料來源：中國交通年鑒社（1994:504, 2004:627）。

四川和江西四省，佔72.74%，其餘省區僅佔27.26%；而且，十年來的變化並不大，只是廣西客運量倒退及江西上升的幅度較大。出現這樣的空間分布，相信是與廣東作為華南鐵路客運樞紐和世界工廠，以及湖南、江西及四川出現龐大人口流動有關。其中一個好例子是每年春節前後，大量的外省民工和學生利用火車來回家鄉與廣東，廣州、成都、重慶和南昌的車站因而被國家鐵道部視為春節前後的工作重點地區（鐵道部鐵路新聞，2005c）。至於福建，客運量只有些微增長，這與該省的鐵路里程增長及經濟增長不成比例，可能與該省鐵路里程較少及沿海大城市之間缺乏鐵路接駁有關。至於旅客周轉量，數據反映，雖然廣東有最高客運量，但旅客的人均旅程距離較短，不及江西、湖南、廣西、福建和貴州，亦低於全國水平；江西則是泛珠三角內旅客人均旅程距離最高的省分，湖南次之。2003年旅客人均旅程和旅客周轉量比1993年均有所提升，反映了民眾更有能力出行，並可作更遠距離旅程，令全國的人口流動性大增。

至於貨運方面，2003年全國鐵路貨運量達到22.12億噸，其中泛珠三角暨重慶處理了鐵路貨運4.42億噸，比2002年上升9.64%，自1993年起平均每年上升3.67%。泛珠三角暨重慶的貨運量只佔全國的五分之一，但與1993年的數字相比，已經多出1.03%（見表三）。「非典」對內地鐵路貨運的影響較小，2003年的貨運量增長率比對上一年還要多1.49%，達7.92%（中國交通年鑒社，2003:599,604,2004:623）。全國的鐵路貨運依然以東北省分為重點，東北和華東有七個省區的鐵路貨運量超過1億噸，最高的山西達3.9億噸（中國交通年鑒社，2004:628）。而泛珠三角區域內並沒有一個省區超過1億噸，各省區的貨運量較為平均，沒有如客運般集中於部分省區。另外，平均貨運距離與旅客人均旅程的模式相似，湖南、江西、廣西及貴州較高，超過全國及泛珠三角暨重慶的水平；福建及廣東則較低。與客運的情況不同，過去十年來貨運量有明顯的升幅，除海南

表三：按省區劃分泛珠三角暨重慶鐵路貨運量，1993及2003

	1993			2003		
	貨運量 ¹ (萬噸)	貨物周轉量 ¹ (百萬噸公里)	平均貨運距離 (公里)	貨運量 ¹ (萬噸)	貨物周轉量 ¹ (百萬噸公里)	平均貨運距離 (公里)
全國	162663	1195464	734.93	221178	1724665	779.76
福建	2216	13604	613.90	4207	19433	461.92
江西	2745	25116	914.97	4784	55606	1162.33
湖南	5072	66875	1318.51	5570	77337	1388.46
廣東	5154	23278	451.65	6391	28623	447.86
廣西	3186	29769	934.37	4587	52721	1149.36
海南	390	227	58.21	368	220	59.78
四川	7255	43933	605.55	7278	53356	733.11
貴州	2537	23938	943.56	4971	46592	937.28
雲南	2302	11006	478.11	4146	25298	610.18
重慶 ²	—	—	—	1943	10271	528.62
九省區暨重慶	30857	237746	770.48	44245	369457	835.03
佔全國百分比	18.97%	19.89%	—	20.00%	21.42%	—

注：1. 1993年數字為國家鐵路及地方鐵路總和；2003年數字為國家鐵路、合資鐵路及地方鐵路總和。

2. 重慶於1993年仍為四川省轄下城市。

資料來源：中國交通年鑒社（1994:504, 2004:628）。

外，沒有一個省區出現下降現象。同時，鐵路貨運在十年來有一個明顯的改變，就是省際運輸的增加。在1993年，廣東的國家鐵路貨運省際交流是九省區中最強的，但廣東的省內發送亦佔廣東總體鐵路發送貨物中的三分之一。海南以往缺乏與本土的鐵路連接，百分之百的運輸均在省內，而四川傳統上有強勢的省內運輸（約佔三分之二），如果不計算這兩個省分，雲南的省內發送百分比是泛珠三角區域中最高的，達到54.47%。然而十年後即2003年的數據反映出另一個面貌，海南與四川的情況依然，但海南的數字已非100%，四川亦下降到48.65%。只有福建剛超過50%和重慶剛好達40%，其餘省區沒有一個超過40%，雲南的省內發送量更下降到12.04%。同時，貴州發送廣西的貨運量更超過了貴州省內的發送量（中國交通年鑒社，1994:506-07，2004:630-31）。這情況清晰的反映出，過去十年來全國的內部貨流急遽上升，這與國家經濟近年的高速增長成正比例。這項數據為泛珠三角區域合作框架的建立提供了支持。因為除了福建和江西兩省與浙江有較大交流外，泛珠三角其他成員在鐵路運輸上與廣東和西南省區都有密切的交流，屬於主要的伙伴。現在泛珠三角區域合作框架已經成立，可以相信，這情況在未來日子會變得更加明顯和重要，這就支持了要規劃好泛珠三角區域內交通網絡的說法，而且需要實際的行動。

全國鐵路發展是在國家鐵道部的統籌與規劃下進行，而國家鐵路是由14個地方鐵路局或公司分管。泛珠三角區域內國家鐵路則由其中五個局或公司管轄，分別是廣州鐵路集團公司、昆明鐵路局、柳州鐵路局、成都鐵路局和南昌鐵路局，旗下包括了多間鐵路分局或分公司，各自作進一步的分管。各局或公司並非只管轄該局或公司所屬省區的國家鐵路，跨省區管轄的情況亦存在，如成都鐵路局同時管轄四川、重慶和貴州的國家鐵路。泛珠三角區域內擁有多條鐵路主幹線（見表四），當中與香港關係最重要的是京九線、京廣線和時速可達到200公

表四：部分途經泛珠三角的鐵路主幹線，2003

幹線名稱	全長里程(公里)	所經省區	單雙線	電氣化
京九線	2372	江西、廣東、香港	部分雙線	沒有
京廣線	2300	湖南、廣東	雙線	全部
成昆線	1100	四川、雲南	單線	全部
湘桂線	1013	湖南、廣西	部分雙線	沒有
湘黔線	905	湖南、貴州	部分雙線	全部
漳龍線	374	廣東、福建	單線	沒有
廣九線	147	廣東、香港	三線	全部

資料來源：《中國鐵道年鑒》編輯部（2004:78-80）。

里准高速的廣深鐵路（陳應先，2001:2）。⁴ 全國只有雲南擁有米軌鐵路，⁵ 可從昆明通到雲南與越南交界（《香港文匯報》，2004e）。

與深圳只有一河之隔的香港，境內各種陸上交通非常發達，交通網絡遍及絕大部分地方。鐵路運輸擔當了重要的角色，未來交通發展亦將以鐵路為主骨幹，所以鐵路在香港境內的地位無庸置疑。地鐵是香港市區範圍內最繁忙的集體運輸系統，而九廣鐵路作用有二：一是作為香港境內的集體運輸系統，溝通九龍與新界以及邊境，這包括東鐵（尖沙咀至羅湖）、西鐵（西九龍的深水埗至新界西北的屯門）、馬鞍山鐵路（馬鞍山至大圍，接駁東鐵）和輕鐵（服務新界西北，以及接駁西鐵）。其二是提供城際鐵路運輸服務，這亦是「九廣」一詞的由來——九龍至廣州鐵路，本文的關注也在這方面。現時城際客運有三條路線，分別為北京線、上海線和廣東線，當中以前往廣州的路線最為繁忙，每天對開12班直通車；前往北京和上海的直通車則分別隔天開出一班（九廣鐵路公司，2004）。同時，每天有大量散貨和貨櫃貨物利用火車運

抵香港，包括供港的副食品和出口貨物。雖然近年的車卡數量和貨運量有所下降，但2003年依然處理了32.9萬公噸貨物（政府統計處，2004:193）。城際客貨運雖然如此繁忙，但城際列車與東鐵使用同一路軌，東鐵列車班次不時為了讓城際列車通過而被延誤。在現今愈來愈繁忙的東鐵客運下，混合使用同一路軌的情況對東鐵的服務以及城際客貨運的擴容和機動性均有所影響。

不論在世界各地或是國內，鐵路運輸均從沒落狀態中再被重視和重新發展，顯示出它具有其他交通工具所沒有的優勢，適合現今社會的發展。這首先是鐵路在速度上的優勝，在300至400公里距離的旅程上，它通常可以最快地來往各城市中心（Hoyle and Knowles, 1998:162）。就算是更長的距離，雖然鐵路的速度不及飛機，但是價錢便宜得多。在現今的泛珠三角和整個中國社會，國民的經濟水平仍較低，而人口的流動性則很高，大多數低收入的民眾沒能力負擔價錢昂貴的航空交通，鐵路是他們當前的最佳選擇。因此，只要繼續貫徹提升列車行駛速度的計劃，實現區域內各城市之間的運輸距離達到「夕發朝至」、「朝發夕至」和「一天到達」等目標，鐵路將具有更大的吸引力。

其次是鐵路運載能力較汽車和飛機為大，又較貨船航運速度為快，並可運載大、中型體積的貨物。雖然鐵路運輸的起始成本並不相宜，較汽車為高，但在增加更多貨物單位下，鐵路的平均成本則較汽車低。這優勢充分體現在運送煤炭、木材、礦石和生畜上。這類原材料單位價值較低，又不易變質，以火車作中、長距離的大量運送是最合乎成本效益的。

第三是鐵路運輸更能配合現今社會所強調的可持續發展。根據國內外的統計，鐵路運輸在耗能、土地佔用、污染和安全性的比較下，均遠遠優勝於公路運輸和民航。鐵路所佔用土地的比例和產生的空氣及噪音污染大幅少於公路運輸和民航；而鐵路運輸的耗能效益和安全性則大大高於公路運輸（鐵道部鐵

路跨越式發展專題, 2004a, 2004e)。由於中國不少城市現時已經深受工廠和汽車廢氣污染，發展鐵路運輸是一個理想而可行的方案，對環境破壞不再雪上加霜。

在幅員遼闊的中國，發展鐵路有一定優勢，新中國成立以來，這方面的成績有目共睹。然而受到過去政治和社會動盪以及政策改變的影響，加上近20年中國經濟高速起飛，使包括泛珠三角在內的中國鐵路，在面對社會流動性日益增加時顯得力有不逮。過往數年內地的基礎建設固定投資金額明確反映，投資於鐵路發展的力度嚴重滯後：2003年全國鐵路固定資產投資只有859.92億元人民幣，比2002年下降10.68%（中國交通年鑒社, 2004:624）；相反地，2003年全社會公路建設投資高達3,715億元人民幣，比2002年多15.7%（交通部綜合規劃司交科院統計信息中心, 2004:2-4）；鐵路的投資不到公路投資的四分之一。十年的累積投資金額，鐵路亦只是公路的一半左右。⁶這龐大的投資差距引致鐵路在營業里程和各類技術的發展既沒法趕上社會需求，亦沒法與公路發展相比和在運輸上作相互配合。當中鐵路面對的不少問題必須盡速解決，否則可能對鐵路和社會經濟發展帶來嚴重影響。

第一類問題是技術性問題，主要表現為鐵路行駛速度低及運載能力低。行駛速度低嚴重限制了鐵路的發展，國內的專家和學者已經多番討論並發表有關研究以表達關注。在2004年第五次提速前，全國的客貨運列車的平均旅行時速分別只有62公里和32.4公里；日本早在1964年就擁有第一條高速鐵路，外國現時亦已普遍使用時速200至300公里的高速客運列車，但中國的高速客運至今仍然是空白。現時大部分主要幹線特快列車的最高時速只有140至160公里，泛珠三角內只有廣深鐵路客運為時速可達200公里的准高速（鐵道部鐵路跨越式發展專題, 2004b, 2004c）。當中最基本的一個原因，是電氣化鐵路里程少，全國現時只有四分之一鐵路營業里程配有電氣化設施。完

善電力系統是推動列車高速行駛的條件之一；由於只有部分路段配有電氣化設施，這就影響到整體行車速度。

同時，現有的鐵路運載能力負荷已達飽和，未能滿足社會上的需求。中國鐵路里程雖然只佔世界鐵路里程的6%，然而卻處理了世界客貨量的24%（*The Standard*, 2004）。這個現象並非表示中國鐵路的運輸效率處於領先地位，相反地是顯示了現有鐵路系統沒有追得上中國社會的龐大客貨運需求。鐵路貨運只能滿足約60%的需求，以至煤炭等重點物資要「以運定產」（鐵道部鐵路跨越式發展專題, 2004b）。這個情況牽連到整個國家的經濟活動和經濟增長。京滬、京廣、京哈、隴海（徐州至西安）、滬杭、浙贛六大繁忙幹線雖然只佔全國國家鐵路的12.1%，然而卻超額完成國家鐵路50%以上的旅客周轉量及30%以上的貨物周轉量，運輸密度是全國鐵路均值的3.1倍（鐵道部鐵路跨越式發展專題, 2004d）。這些幹線大部分路段的運載能力已達到飽和，尤其以太原等工業城市為甚。重要原因之一是複線里程少。現時只有廣州至深圳和北京至天津兩幹線擁有三線路軌，小部分是雙線或部分雙線，大部分幹線只有單線路軌。反觀美國、日本、德國等先進國家的主要城市和經濟圈，三、四線甚至六線至十線的鐵路都是很普遍的設計，有充足的處理能力並作客貨運分線（鐵道部鐵路跨越式發展專題, 2004c）。在這樣運載能力低、需求高的情況下，部分緊張的幹線要面對客貨運爭路、貨運繞道而行等問題；就算該幹線只供貨運，在低行駛速度的情況下亦無法滿足需求；同樣，就算鐵路局意圖開通特快客運以滿足乘客需求亦難以做到。

另一問題是與其他交通工具配套的設施不足，鐵路運輸雖然在一定路程下較公路運輸快捷和便宜，但對需要「點到點」或「多式聯運」運輸模式的貨物來說，現時往往在完成火車的一段運送後，未能馬上轉到另一運輸工具上繼續運送路程，這情況常引起貨物滯留甚至腐壞。例子之一是從貴州經廣西運到廣東的煤炭，每天有450個車卡從貴州運抵廣西貴港火車站等待

轉船運到廣州，然而貴港內河碼頭的卸貨力不足400個車卡。在這失平衡的情況下，不但火車上的煤炭無法卸下，卸下的亦往往需要在火車站佔用大量土地暫時存放，嚴重影響車卡的調配和其後從貴州來的運煤火車班次（《香港文匯報》，2004d；香港電台電視部，2004）。而在政策上各省區所設置的無形關卡亦造成相似的拖延情況。基於各省區的通關規矩和限制不一，省區之間的協議不足，往往使火車每經一個省區都需要停車接受檢查，延長了整個運輸時間（香港電台電視部，2005）。

季節性運載能力緊張是另一個嚴重問題。這情況常發生在重大節日期間，如春節、「五一」、「十一」等長假期。在這些日子，民眾消費意欲提高，這不僅增加了貨物運輸量，更會有大量民工和學生乘坐火車回鄉渡假、民眾外出旅遊，形成一股巨大人潮，每年出現於廣州火車站的人群並由此而引發的混亂情況就是最佳例子。在這些緊張時段，客運量不但會持續多天高企，更往往創出單日新高。為了疏導此等人潮，並保證學生和民工運輸的順暢，鐵路局和鐵路公司不但要大量調動後備車卡，調整已經非常緊張的班次，更往往為了保證部分重點客運班次的行駛而停駛另外的一些班次，「停貨保客，停短保長」、「壓貨保客」等措施由此而生，反映出為了保證客運，尤其是長途客運，不惜停止開行大部分貨運及短途客運班次，對人流、生產工序和經濟活動做成損失。然而，對於煤炭、石油、化肥等重點物資運輸，則致力實現客貨雙贏（鐵道部鐵路跨越式發展專題，2004b，2004d；鐵道部鐵路新聞，2005a）。

就泛珠三角而言，正如鐵道部副部長王兆成在2004年6月首屆泛珠三角區域合作與發展論壇上所言，以廣州作為中心，北向的京廣線緊張繁忙，東向不通福建沿海地區，西向通道少、路線標準低、速度慢，形成飽和狀態（香港電台電視部，2005）。其實南向亦不通珠海、澳門，通向深圳和香港的鐵路亦處於高負荷狀態。因此，現有鐵路網絡根本無法應付泛珠三角未來發展所需。作為整個區域中經濟最活躍，流動性極高的

大珠三角地區，亦缺乏公共交通化（「公交化」）的城際軌道運輸系統，無法迎接社會內部客運模式的轉變和城市化的發展，乘客無法利用高速鐵路穿梭於珠三角九市和港澳之間（《香港文匯報》，2004k）。因此，要促進泛珠三角區域化以至各地方的城市化發展，發展鐵路主幹線和城際高速運輸系統都是迫切的。

區域鐵路的發展、香港與珠三角未來之接駁

內地的鐵路曾經予人速度慢、人多擠擁的感覺。但隨著近年在網絡、速度和服務等方面的改革，情況有所改善，此類改革繼續進行，未來的情況定必耳目一新。在改革鐵路行駛速度上，自1997年開始至今，已有五次提速。列車對數不斷增加，尤其客運專列數目；由於京廣、京九、京滬、京哈等主幹線不少路段多次進行提速，可供列車以時速超過160公里行駛的線段已達7,700多公里，廣深線部分路段更可達時速200公里（中央政策組，2004a:25；《鐵道知識》，2004）。最近一次的提速，是力圖解決滯後於國民經濟發展的運載能力「瓶頸」制約狀況（《大公報》，2004b）。而為了準備第六次的全路提速，不少鐵路路段已經開展電氣化改造工程，例如浙贛線的改造在2004年11月已經開展，該鐵路並且是內地第一條按時速200公里標準進行電氣化改造的幹線鐵路（鐵道部鐵路新聞，2004b）。另外，根據從2001年開始的「十五」計劃，鐵道部將建構「八縱八橫」的全國客貨運鐵路主骨幹（見表五），全國鐵路的網絡完整性、運載能力和投資力度均會大幅提升。經過過去數年的發展，部分幹線的走向有所修訂，開通到更多泛珠三角的城市。而2003年鐵道部更訂下「跨越式發展」的戰略目標，務求以科學化和經濟手段，改變過去鐵路發展和服務的落後情況，

表五：「八縱八橫」鐵路幹線

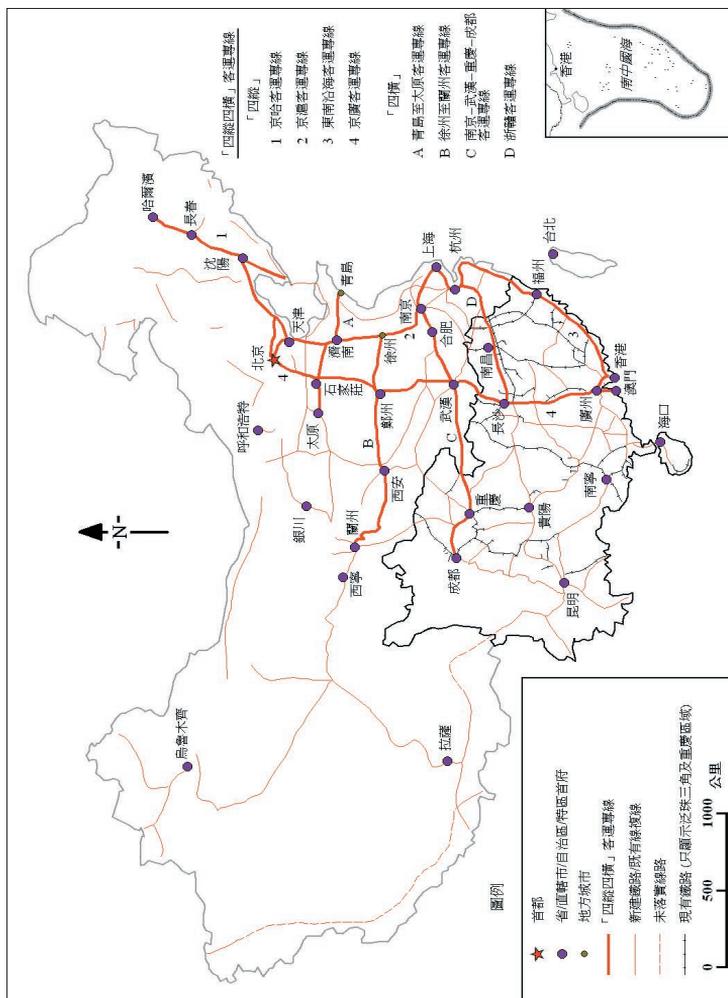
八縱	途經泛珠三角省區	八橫	途經泛珠三角省區
京哈通道	沒有	京蘭通道	沒有
京滬通道	沒有	煤運北通道	沒有
沿海通道	福建、廣東	煤運南通道	沒有
京九通道	江西、廣東、香港	陸橋通道	沒有
京廣通道	湖南、廣東	寧西通道	沒有
包柳通道	重慶、貴州、廣西	沿江通道	重慶
大湛通道	湖南、廣西、廣東	滬昆通道	湖南、貴州、雲南
蘭昆通道	四川、雲南	西南出海通道	雲南、廣西、廣東

資料來源：《江南時報》（2001）。

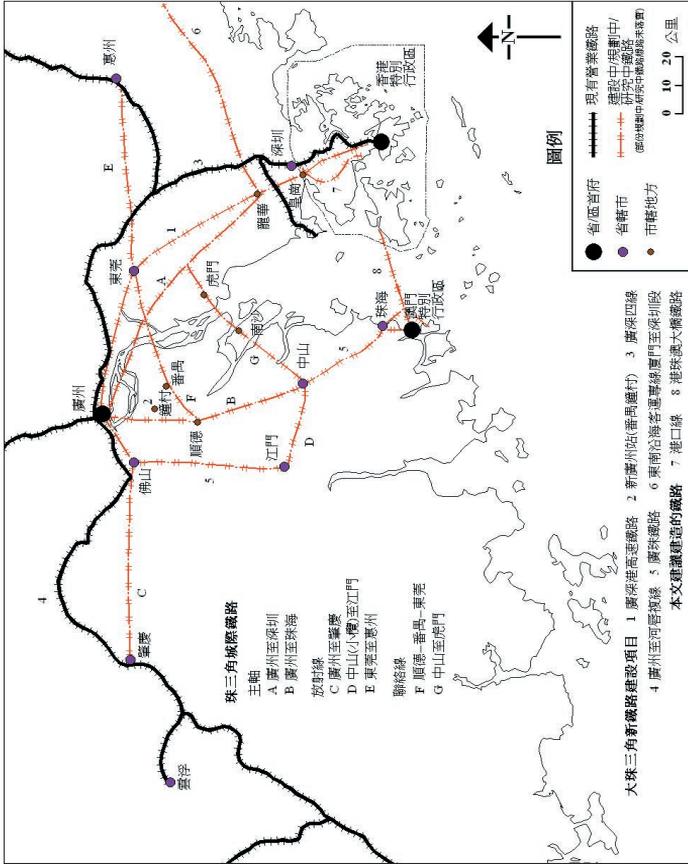
更有系統地制訂長遠發展計劃，使中國鐵路在未來更迅速的發展，從而接近或達至世界水平。

在2004年1月7日獲國務院原則通過的《中長期鐵路網規劃》（《規劃》）更為中國鐵路的發展訂下至2020年的目標。其時中國將有達十萬公里的鐵路營業里程，主要幹線實現客貨分線，複線率及電氣化率達50%（見圖二）。同時調整「十五」計劃的目標，務求在2005年擁有鐵路營業里程7.5萬公里，其中複線達2.5萬公里，以及電氣化鐵路2萬公里以上。在此《規劃》下制訂了「四縱四橫」的高速客運專線，包括涉及泛珠三角的京廣客運專線及東南沿海客運專線「二縱」，和浙贛客運專線及南京—武漢—重慶—成都客運專線「二橫」，行車時速達200公里以上。國家鐵道部將以廣州作為中心及以客運專線和城際客運鐵路為骨幹，為泛珠三角區域建構泛珠三角區域快速鐵路客運網，並力爭在2010年前優先建成京廣客運專線中的武廣客運專線一段和洛湛線等八條鐵路。此《規劃》並為

圖二：中長期中國鐵路網規劃



圖三：大珠三角鐵路發展概念



注：港珠澳大橋珠海一方向未定，本圖含珠海市中心及橫琴兩著陸點。

珠三角地區建立城際客運鐵路網絡，以廣州為網絡中心，廣深和廣珠兩線為主軸，向外輻射，並研究銜接港澳（見圖三）。至2020年，泛珠三角區域內的鐵路里程將增加1萬公里，總里程達至2.9萬公里，並使泛珠三角鐵路客運「公交化」（南方網，2004a；新華網浙江頻道，2004；鐵道部，2004；鐵道部鐵路新聞，2004a）。泛珠三角區域成立之初，在《泛珠三角區域合作框架協議》內亦表明要進一步完善區域內的鐵路發展規劃，並建構鐵路運輸快達網絡。例如會加快將雲南國際鐵路、東南沿海客運專線列入國家發展規劃的跨省（區）鐵路項目，以及加快廣深港高速鐵路等項目的進程。

在以上的國家發展計劃中，泛珠三角內每省區均訂出具體的發展計劃。在每個省區的鐵路網絡得到強化下，泛珠三角區域的整體鐵路系統亦得以形成。廣州既然擔當泛珠三角鐵路網絡的中心，廣東鐵路現存的多項問題必須解決，以保證廣東鐵路在未來可以發揮應有的樞紐角色。國家鐵道部與廣東省政府在2004年10月共同決定，將投資九個項目共1,390億元人民幣，計劃增加2,164公里的鐵路，使廣東在2020年擁有的鐵路里程達到4,000公里。這計劃同時加強出省通道連接，形成「三縱兩橫」網絡，⁷以促進泛珠三角區域的溝通和發展（《香港文匯報》，2004k）。發展內容包括在2004年7月與國家鐵道部及湖南省政府簽訂《關於加快武廣客運專線湘粵段等項目建設有關問題的協議》內四項項目（見表六），以及「四縱」客運專線之一的東南沿海客運專線等項目（中央政策組，2004a:28-31；新華網廣東頻道，2004；鐵道部鐵路新聞，2004c）。武廣客運專線的建立，可以和現時的京廣線配合，作出客貨運分流，減輕京廣線現時的緊張情況，並增加整體運載能力。而新廣州站將可與現有廣州站和廣州東站形成更具運載能力的區域鐵路客貨運樞紐（《大公報》，2004c），更可與珠三角城際軌道交通、廣州地鐵和公路系統配合，形成綜合交通的交匯系統。而廣珠鐵路和廣珠城際軌道交通的先後動工，可打破珠三角西部沒有

表六：《關於加快武廣客運專線湘粵段等項目建設有關問題的協議》內容

發展項目	簡介
武廣客運專線	「四縱」客運專線之一，京廣客運專線組成部分
洛(陽)湛(江)線	「八縱」主幹線之一，大(同)湛(江)通道組成部分，可延伸至海口市
新廣州站	承擔多條新客運專線，並配合兩個現有廣州車站，強化廣州作為國家鐵路樞紐之一的功能
廣深第四線	強化廣深鐵路運載能力，客運提速，可能是日後廣深港高速鐵路組成部分

資料來源：南方網（2004b, 2004c）；《星島日報》（2005）。

鐵路連接的局面，是大珠三角城際客運系統所建構的「一小時交通圈」不可缺少的部分（《香港文匯報》，2004m）（見圖三）。

至於廣東的省外連接亦有明顯改善。首先是粵海鐵路在2004年先後全線建成通車和開通客運服務，大大縮短了廣東到海南的交通時間，並拉近了海南與泛珠三角區域其他成員的距離，進一步促進跨省客貨運、推動了更便宜的短途旅遊，使海南經濟發展的前景大大改善，預計每年因此多增逾300萬人次旅客和200萬噸以上貨運（中央政策組，2004a:30-31；《香港文匯報》，2004j）。廣西方面亦會根據《規劃》在2010年前建成四條鐵路，包括與廣東連接的洛湛鐵路和岑溪至羅定的鐵路，並拓展南寧至越南河內鐵路的運載能力，修建南寧至新加坡的鐵路（中央政策組，2004b:21）。

在廣東的東北面，將有東南沿海客運專線和龍贛韶鐵路與福建及江西兩省連接。福建計劃投資1,000億元人民幣，在2010年前新建五條鐵路，包括建設中的溫福鐵路和預算在

2006年開工建設的龍岩至廈門鐵路，接駁龍贛韶鐵路（中央政策組，2004a:28-30;《香港文匯報》，2004i, 2004l）。當中龍岩至江西贛州一段預計於2005年4月通車；整條鐵路完成後，不但可以從廣東韶關坐火車到福建廈門，更可增強福建發展向泛珠三角西南省分推進的滲透力，同時有利江西和福建交界的山區開發和贛州一帶的城鎮化發展；此外，此鐵路接通京九和京廣二線，將強化東西向鐵路與南北向鐵路的連繫（南方網，2003;贛州市重點工程辦公室，2004;《閩西日報》，2005）。

加強鐵路東西向溝通的還有位處泛珠三角西北部的四川省，有關部門將建造滬漢蓉鐵路和滬漢蓉高速鐵路。滬漢蓉高速鐵路是在原滬漢蓉鐵路上的新規劃，是以客運為主、時速達200公里的雙線鐵路。當兩條鐵路完成建設，東西向的鐵路運載能力將得以大幅提高。滬漢蓉高速鐵路更可大幅縮短從上海經武漢到成都的時間，從現時快速列車所需的35小時7分，減少到日後最快的10小時（中國鐵路時刻網，2004;《香港文匯報》，2004c; 網易新聞中心，2004）。而作為武廣客運鐵路起點的湖北省武漢市，因同時是滬漢蓉高速鐵路中途主要車站，未來亦會成為溝通東西南北的交叉點，晉身為全國鐵路樞紐之一。

雲南作為溝通東盟國家的西南門戶省分，除了解決省內鐵路密度低（泛珠三角九省區中最低）外，促進更大區域的國際性流動亦是雲南鐵路的使命之一。1990年代中期在東盟會議上提出的「泛亞鐵路」，發展計劃龐大，涉及多個國家，甚至最終可接駁到歐洲，因而是個非常觸目的發展。計劃內容是從雲南省會昆明建鐵路到新加坡，當中有東、中、西三線方案可作比較論證。三線在建設難度、鐵路長度和效益上各有優勢：如東線施工較容易、新建里程最少；中線的運營總里程則最短；而西線貿易量較大。而按最後的報道，東線應為中國和東盟國家的首選。雖然東線的運營總里程長達5,500公里，但可利用不少既有路段和設備；而且東線雲南段是三個方案中最短最直接的一個。整個東線方案的走向將由昆明南下與越南接壤的河

口，經越南河內、胡志明市，柬埔寨金邊，泰國曼谷至新加坡。與此同時，雲南亦會在昆明新建中（國）老（撾）鐵路，在磨憨出境；在大理建中（國）緬（甸）鐵路，在瑞麗出境。這兩條鐵路亦是「泛亞鐵路」的中、西線方案雲南段（《大公報》，2004a; 中新社廣西新聞網, 2004; 《明報》，2004; 南方網, 2004a）。

對香港而言，現時的九廣鐵路城際客運和貨運能力不足以應付未來的需求。因此，當務之急是強化與廣州和深圳在鐵路上的接駁，並配合該兩市的相關建設，藉此打通接駁泛珠三角其他省區的經脈。廣深港高速鐵路是來往廣州與香港之間的高速線路，建造目的是解決日漸增加的粵港人流對現有穗港間鐵路所產生的壓力，並配合大珠三角區域運輸的整體發展，建構「一小時交通圈」，拉近城市之間的距離。然而，粵港政府經過了長時間的討論，該鐵路的進展仍然處於前期可行性研究階段，公眾對這高速鐵路的發展情況和時間表均不甚清晰。目前只了解到這鐵路只設廣州、深圳和香港三站，並考慮配合現有或將建鐵路共同使用（《明報》，2003; 香港特別行政區政府新聞公報, 2004）。相信這新鐵路的車資縱使會較現時的直通車高，但仍可吸引追求時間成本的乘客使用，特別是會得到商人的垂青。若該鐵路的深圳站按計劃設在龍華區，則未必可吸引到現時利用九廣東鐵到深圳羅湖區作休閒娛樂活動的乘客轉離九廣東鐵。

按規劃，深圳將作為廣東省內另一個鐵路樞紐，深圳龍華更有望成為廣深港高速鐵路深圳站及東南沿海客運專線總站的選址。若然這規劃得以落實，香港的腹地便可藉該兩條鐵路向東邊擴張。乘客可在香港利用廣深港高速鐵路或在深圳乘坐地鐵四號線抵達龍華站，後轉東南沿海客運專線，在3.5小時便捷地抵達福建廈門。東南沿海客運專線會途經惠州、汕尾、揭陽、汕頭和潮州等多個廣東城市，不少香港人的家鄉在此，該鐵路將可便利他們回鄉。若多坐5.5小時火車，更可抵

達上海，比現時香港至上海需時近26小時車程省下17小時之多（《香港經濟日報》，2004a, 2004b, 2004c）。

上述的深圳地鐵，其首兩條線路（即一號及四號線）在2004年12月28日正式開通，未來將再優先建造五條地鐵線路，包括上述延至龍華的四號延線。這不僅是深圳軌道交通的新里程，更是加強港深兩城市連繫的經脈。原因是深圳地鐵一號和四號線特意設計與香港鐵路系統接駁，一號線在羅湖口岸與九廣東鐵羅湖站連接，四號線則以皇崗站與未來九鐵落馬洲支線相連（《香港文匯報》，2004b, 2004g, 2004h）。深圳地鐵當局更預計在一號線通車後一年內，香港的電子貨幣「八達通」可適用於深圳地鐵（《香港文匯報》，2004a）。這清楚反映深圳一方在交通工具接駁和貨幣制度上十分體貼香港乘客，並極力促進港深兩地鐵路的融合。

討論

以上眾多的發展計劃，既可解決現時泛珠三角區域鐵路網絡不完整、技術水平低、運載能力嚴重緊張等問題，更能帶動區域整體的流動性、開發落後地區和山區，並幫助城鎮化，提高整體區域競爭力，確實是教人非常鼓舞。香港作為大珠三角和泛珠三角的重要成員，絕對需要全力參與其中，發揮應有作用。與此同時，新修建鐵路定必為香港及鄰近具競爭力的城市帶來機遇和挑戰，及早作出適當的準備與反應，對香港未來發展是有利的。

在泛珠三角多元化的經濟活動中，既有西南省區的天然資源開發，亦有東南沿海尤其是珠三角的大規模生產製造業，不論內需或出口的數量均十分龐大。鐵路網絡的完善以及運載能力的提高，將能推動鐵路貨運的發展。出口貨物在鐵路網絡引導下帶到珠三角的沿海港口裝箱出口，將帶旺珠三角地區物流

業的發展。理論上，香港的物流業將有所得益，更多貨物和貨櫃將運到香港的貨櫃碼頭出口。作為香港的鄰居，深圳已經率先與不少泛珠三角城市（如江西南昌、四川成都和雲南昆明）簽訂海鐵聯運的協議，開行「五定」貨運班列。貨物從這些內陸城市利用定時、定車次、定價、定線和定點的火車，運到深圳貨櫃港口轉貨船出口；反之，入口貨物從深圳港口轉火車直接運到這些城市，在裝卸及海關手續上也獲得優先處理。這些合作協議的最大功能，是打破省區之間不必要的手續、關卡和保護主義，促成無障礙的運輸，達至真正的區域合作。成都和深圳的鐵路貨運得益於此協議，運輸時間由11天大幅減少至3天，更有戲言形容這等如將成都搬到深圳鹽田港去（《香港文匯報》，2004f；《滇池晨報》，2004；香港電台電視部，2005）。這些協議增加了在內陸生產出口貨物的貨主選擇此出口途徑的機會，就如同拓展了深圳的腹地，令深圳得到更多的機遇。隨著深圳港口的國際航線和班次增加，這情況可能更為明顯，結果這些內陸新貨源流到香港的比例就會減少。

香港目前的出口貨源以珠三角地區為主，因此公路貨車運輸及內河運輸較鐵路貨運發達。就長遠發展而言，香港貨櫃碼頭泊位和堆場面積的增加，以及處理貨物技術、過程的改良，將提高貨物處理量；然而，部分（甚至愈來愈多）珠三角的貨主會因較低成本及交通改善等因素，改以深圳港、南沙港或高欄港等迅速冒起的珠三角港口出口他們的貨物，這勢將香港貨櫃碼頭推向更大的競爭環境。

要保持香港現有的優勢，除了從收費及政策著手外，亦需要開拓泛珠三角的新貨源。正如本文前部介紹，在更長運輸距離下貨車的成本不及火車低，火車的速度亦比貨車快，因此，如何把從泛珠三角來的貨運火車卡吸引到香港便是關鍵所在。本文多次指出，既有的一對九廣東鐵路軌的負荷已經很重，而且現時鐵路只是把貨物運到紅磡的小型港口，而非直接運到葵涌貨櫃碼頭。所以，要積極地吸引更多貨物以火車運送到香港

出口，興建一條連接到葵涌貨櫃碼頭的貨運鐵路是必須的，並具有實質作用。

從2000年的鐵路發展研究得悉，香港政府曾就此作出研究並提出兩個方案，建議視乎未來鐵路貨運增長率和它可產生的額外業務下利用現有九廣東鐵，在大圍站新建支線直達葵涌貨櫃碼頭（路政署, 2000, 2001:59; 運輸局, 2000:10）。由於此計劃為較長遠的方案，因此至今仍未有積極的討論或更深入的可行性研究。但以今天香港得益於中國加入世界貿易組織、泛珠三角區域合作框架建立，以及CEPA簽訂的情況而言，重新啟動該鐵路研究是適合時宜的。然而，本文作者並不贊同上述利用九廣東鐵的建議方案，理由已多次在本文陳述。反之，本文作者認為該研究提出的另一方案更為可行，即落實興建連接九廣東鐵落馬洲支線和九廣西鐵錦上路站的北環線，從羅湖利用落馬洲支線、北環線，接九廣西鐵南下直達葵涌貨櫃碼頭。這方案可充分利用新建鐵路線的運載能力，並可與現時的鐵路在貨物種類上作出分工。在轉移部分原九廣東鐵貨運列車後，可騰出時間和空間讓九廣東鐵更好調動城際客運直通車及邊界列車。

為了配合這條港口鐵路的建造並保證其使用量，香港政府應聯同九廣鐵路、貨櫃碼頭商和物流業界積極與泛珠三角各大城市磋商，共同締造類似上述「五定」貨運的兩市直線貨運協議。此舉目的在於鼓勵更多貨物集中運輸，原地檢查後封箱載上列車，由海關簽發各省區認可之單一簽證，無須中途停車便可直接駛至香港的葵涌貨櫃碼頭，在經過簡單轉關手續後優先轉載上貨船。相反方向的入口貨物亦然。這既縮短運輸時間、簡化手續，亦為貨商省下不少成本。

除了物流業中的貨運外，城際客運和旅遊亦將是區域鐵路網絡發展的受益業務。當這一系列新鐵路相繼落成時，不論是內地旅客還是香港旅客，將可以更直接和更快捷地來往香港和內地不同目的地的城市。特別是東部和部分中部省市，受惠於「四縱四橫」客運專線的建造，可更方便地穿梭於珠三角地

區。而西南省區雖然未有客運專線，但各省區新地方鐵路的建造和不少幹線的複線及電氣化工程，相信能提升一定的鐵路運載能力及行駛速度。

此外，當《規劃》的大部分主幹線落成後，中國的鐵路網絡將變得更完整，覆蓋更多城市，並可提供更多接近國際先進水平的鐵路服務。其時，各地方旅遊局可鼓勵開辦優質和高檔次的火車旅遊。假設從香港出發，北向分兩線可達泛珠三角內的廈門或長沙，繼而走出區外，抵達旅遊名城杭州、上海、蘇州或武漢、鄭州，兩線在首都北京匯聚後，可繼續北上至以冰雪著名的終點哈爾濱，全程在高速客運專線內行駛。香港向西南省區走雖然沒有客運專線，但優勢在於可以沿途探訪西南眾多的少數民族地區，以及欣賞廣西等地獨特的山川地貌；更可藉「泛亞鐵路」遊走東南亞國家，甚至最終可經中東地區抵達東歐，橫越整個歐亞大陸，媲美橫越西伯利亞的「東方快車」。

畢竟這些都是長遠的計劃，各線各段是分期開展工程和落成。這些鐵路的全部建成和使用，最早時間是2020年。然而，其中廣東一些重點計劃，特別是與香港關係密切的廣深四線和東南沿海客運專線，則有望在未來五年陸續落成啟用。即是說，在不久將來，香港人便可在深圳享用高速的客運專線到訪部分泛珠三角城市。在現階段，廣深高速客運與東南沿海客運專線均沒有延伸到香港的計劃，香港現有鐵路目前亦無法容許這些城際列車以120至160公里的時速行駛，直至有新鐵路出現，這種情況才會有所改變。因此，新建一條獨立鐵路讓高速城際列車通行是最理想的。本文稍前所提及的香港政府鐵路發展研究亦指出，若每年過境乘客人次以當時計算的18%至20%增長，便須及早開展區域快線的規劃工作（運輸局，2000:9）。雖然過境乘客人次的增幅在近兩三年稍減，但依然高企，加上對未來日子存在正面憧憬，所以盡快落實廣深港高速鐵路這條區域快線是有必要的。有了這條鐵路，不單為使用

鐵路前往內地的旅客帶來便利，更把香港與大珠三角的城市群以及它的腹地的聯繫變得更緊密，從空間上直接帶動大珠三角區域的整合，並鞏固粵港這個核心在經濟、金融等各方面的領先地位，對粵港可說是互惠互利。

與連接粵港的高速公路一樣，以上提到種種連接粵港的鐵路，只是北向連接深圳而缺乏與珠三角西部的連接。因此，當港珠澳大橋的研究進行得如火如荼之際，不少專家、鐵路公司和學者紛紛表示，有在大橋上增加鐵路的必要。按本文第一作者在他早前的一份研究報告評估，雖然大橋提供鐵路服務會大幅提高建築成本，但卻能獲得長遠利益。同時該報告指出，過去數年粵港過境人次和貨車流量的持續增長，意味著前往珠三角西部的人、車數量亦有增加，若未來發展戰略成功的話，該數字更會大幅提升。由於珠三角西部擁有比東部更大的發展潛力，在大橋加建鐵路是必須的（楊汝萬、沈建法、張力，2004:45-46）。然而一個不爭的事實是，廣東省所計劃的省內鐵路主幹線之一廣珠線在抵達珠海、澳門後，並沒有向粵西挺進的計劃，廣州市仍然是香港出發到粵西、廣西等地的必經之路。因此，在香港出發可沿用九廣東鐵或未來的廣深港高速鐵路。所以，從功能、建造成本和區域整體鐵路發展計劃來看，本文認同應在港珠澳大橋上加建鐵路，但要配合珠三角城際軌道交通，以發展城際輕軌鐵路為主，務求將乘客從香港以「公交化」的鐵路更直接地帶到珠海、中山、江門等西部城市，而不必途經珠三角東部。就長遠的發展而言，香港境內亦應設計一條聯絡鐵路，接駁港珠澳大橋香港落腳點一方和深圳一方，使珠三角城際軌道交通能在整個大珠三角範圍貫通，發揮它的最終功能。

香港只是一個面積約1,000平方公里的城市，土地面積沒法與珠三角相比。境內的鐵路無論如何發達、發展計劃如何完善，也只局限在這小地方內，要走出香港、配合整個區域的鐵路網絡，才是在全球化與區域化之下的最佳出路。當然，主動

在路軌上作出接駁已經可提高客貨運的流動性，為香港不同人士和業界帶來更多利益；若然在軟件上亦加以接駁，將香港在鐵路發展上豐富的經驗和技術，尤其是香港繁忙的集體運輸系統，轉移到珠三角、泛珠三角甚至全國，就更可帶動內地城市集體運輸的技術進一步的提高，並加速內地城市和區域化的發展。香港地鐵有限公司參與深圳地鐵四號線二期的建造和四號全線的運營便是上佳例子。該公司不但將它的技術提供到深圳的系統上，更會將鐵路管理，甚至發展鐵路上蓋物業這些港式文化帶給深圳，並推動深圳鐵路沿線的城市和房地產業發展。

結論

內地經濟的高速發展、區域的整合和鐵路過去的不足，都是推動近年來鐵路進行大幅度發展的原動力。而未來一系列長遠的鐵路發展計劃，則為經濟發展、人貨的流動鋪設了一條先行之路。交通連接是區域整合的必須條件，高質素的交通網絡更是區域進一步成長和發展的推動力量。香港擁有經濟實力、面向國際、先進的系統和技術等優勢，然而最為缺乏的就是土地，泛珠三角區域合作框架的建立正好讓香港進一步拓展它的腹地。香港的地理位置獨特，無須費時研究如何接駁四川、如何溝通福建，中央政府和泛珠三角地方政府已經制訂了一系列新建網絡和優化現有鐵路的計劃，不論里程上或是服務上都將大大有所提升。香港需要投入的，只是研究並落實開通與廣東更多的接駁——高速的粵港客運專線鐵路是必要的，延伸到貨櫃碼頭的貨運專線鐵路是必要的，打通珠三角西部、溝通珠三角九市和澳門的大珠三角城際「公交化」鐵路系統也是必要的。

對香港而言，通過在鐵路和高速公路上的連接，香港得以拓展更多的腹地，深入更遠更多的內陸城市。一方面便利了旅客的旅程、增加他們的目的地選擇；另一方面鼓勵了和方便了

商人在內地的投資，尤其是製造業和交通運輸業。同時，紮根香港的多個行業亦獲大量機遇，物流業和旅遊業更是明顯的受益者。對泛珠三角區域而言，區域內更多城市和地區藉鐵路和高速公路得到連繫，拉近了各城市的距離；而鐵路與公路互相補充，並接駁機場和碼頭等交通點，加上交通運輸等政策的相應修改，使城市之間形成一個綜合運輸網絡。使用者可利用運輸網絡穿梭各地，人流和物流在區域內暢通無阻，使區域合作真正出現，並在全球化的環境中提升競爭力，而香港、廣東和其餘省區亦能藉此發揮各自的功能和優勢。

注釋

1. 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在2004年6月3日於廣州簽訂《泛珠三角區域合作框架協議》。
2. 自動閉塞這技術保證在同一時間及同一段軌道上只有一列火車在行駛，可避免兩列火車因同時位處同一路段而發生碰撞意外。
3. 中國四大鐵路客運中心為北京、上海、廣州及武漢。
4. 廣深鐵路是內地第一條准高速鐵路，是現時內地最高速的鐵路之一。准高速鐵路在軌道、機車、電子通訊、供電等方面，配備了相當技術，可讓列車以每小時160至200公里的速度行駛。廣深鐵路詳細資料見廣深鐵路股份有限公司網頁 (<http://www.gsrc.com/about/intru.htm>)；內地鐵路速度的分類見陳應先 (2001:2)。
5. 米軌鐵路是指路軌間距為一米的路軌，國內只在雲南省有昆(明)河(口)米軌鐵路和蒙寶線兩條，詳見《香港文匯報》(2004e)。內地的標準路軌間距為1.435米，這亦是世界標準，詳見張有恆、蘇昭旭 (2002:13, 16)。

6. 1994至1999年六年間國家鐵路的固定資產投資及2000至2003年四年間全國鐵路的固定資產投資總金額達7,580.02億元人民幣；1994至2001年八年間公路交通部門公路基本建設投資及2002至2003年兩年全社會公路建設投資總金額共16,285.52億元人民幣。作者按歷年《中國交通年鑒》內統計數字作出計算。
7. 「三縱」即京九鐵路和新增的武廣客運專線及洛湛鐵路；「兩橫」即從廈門到深圳延伸到湛江的沿海通道，和從韶關到贛州再到龍岩的鐵路。

參考書目

- 九廣鐵路公司。2004。「城際客運服務」 (http://www.kcrc.com/chi/services/services/itts_intro.asp，2004年12月30日登入)。
- 《大公報》。2004a。「中國泛亞鐵路三路線候選」，8月31日，A04版。
- 。2004b。「中國鐵路步入大戰略時代」，8月9日，A03版。
- 。2004c。「番禺鐘村興建投資147億2008年啟用 廣州鐵路新客站年內動工」，8月7日，A02版。
- 中央政策組。2004a。《泛珠三角地區之社會、經濟、政治趨勢顧問研究：月報（第1期），第一部分：包括福建、江西、湖南和海南四省》 (http://www.info.gov.hk/cpu/chinese/papers/pan-prd%20A01_c.pdf，2004年12月30日登入)。
- 。2004b。《泛珠三角地區之社會、經濟、政治趨勢顧問研究：月報（第1期），第二部分：包括廣西、雲南、貴州

- 和四川四省（區）》（http://www.info.gov.hk/cpu/chinese/papers/pan-prd%20B01_c.pdf，2004年12月30日登入）。
- 中國交通年鑒社編。1994。《中國交通年鑒1994》。北京：中國交通年鑒社。
- 。2003。《中國交通年鑒2003》。北京：中國交通年鑒社。
- 。2004。《中國交通年鑒2004》。北京：中國交通年鑒社。
- 中國鐵路時刻網。2004。「列車時刻查詢」（<http://www.shike.org.cn/TrainInfo>，2004年12月30日登入）。
- 《中國鐵道年鑒》編輯部編。2004。《中國鐵道年鑒2004》。北京：《中國鐵道年鑒》編輯部。
- 中新社廣西新聞網。2004。「雲南省意欲加快和提前建設泛亞鐵路國際大通道」，7月15日（<http://www.gx.chinanews.com.cn/xw/show.asp?id=685>，2005年3月12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）。
- 《江南時報》。2001。「『十五』期間我國將建設『八縱八橫』鐵路網」，6月18日（摘自中國互聯網新聞中心，<http://www.china.com.cn/chinese/kuaixun/39746.htm>，2004年12月30日登入）。
- 《明報》。2003。「港粵3站初定 不用磁浮鐵路 區域快線票價較直通車貴」，2月26日，A12版。
- 。2004。「泛亞鐵路3線方案擬就」，8月31日，B15版。
- 南方網。2003。「粵與八省（區）加快基礎設施建設 共謀多贏格局」，8月9日（<http://www.southcn.com/news/gdnews/>

gdtodayimportant/200308090176.htm，2005年3月12日登入)。

——。2004a。「交通合作」，泛珠三角文章，6月2日 (<http://www.southcn.com/panprd/news/xy/ly/200406020731.htm>，2004年12月30日登入)。

——。2004b。「長沙至廣州只需3小時 鐵道部和粵湘簽署合作協議」，泛珠三角文章，7月15日 (<http://www.southcn.com/panprd/qth/sg/200407150354.htm>，2005年3月12日登入)。

——。2004c。「廣州將建全國大鐵路客運樞紐 計劃於2007年竣工」，4月29日 (<http://www.southcn.com/news/dishi/guangzhou/shizheng/200404290087.htm>，2005年3月15日登入)。

政府統計處。2004。《香港統計年刊：二零零四年版》。香港：政府物流服務署。

《星島日報》。2005。「廣深鐵路改四線行車」，1月2日，A18版。

《香港文匯報》。2004a。「八達通1年後通深地鐵」，12月29日，A10版。

——。2004b。「五條優先建設線路資料」，12月22日，A04版。

——。2004c。「成都10小時極速抵上海」，11月24日，A06版。

——。2004d。「西南物流通道『滯中有機』」，12月26日，B01版。

——。2004e。「昆河鐵路簡介」，11月24日，A20版。

——。2004f。「深圳海鐵聯運至南昌 助香港腹地延伸 促泛珠經濟融合」，12月26日，B06版。

——。2004g。「深地鐵二期耗資364億」，12月22日，A04版。

——。2004h。「深地鐵港鐵路可望接軌」，12月22日，A04版。

——。2004i。「溫福鐵路福建段昨動工」，12月25日，A08版。

——。2004j。「粵海鐵客運開通谷瓊旅遊」，12月1日，A26版。

——。2004k。「粵將投千四億建鐵路」，10月3日，A08版。

——。2004l。「福建斥資千億修五鐵路」，12月21日，A08版。

——。2004m。「廣珠鐵路周四番禺動工」，12月28日，A19版。

——。2004n。「鐵路今年客運破10億人次 貨物超20億噸」，12月7日，網頁即時新聞。

香港特別行政區政府新聞公報。2004。「立法會十題：廣深港高速鐵路規劃中」，11月10日 (<http://www.info.gov.hk/gia/general/200411/10/1110174.htm>，2004年12月30日登入)。

《香港經濟日報》。2004a。「深圳龍華將變泛珠鐵路樞紐」，11月2日，A33版。

——。2004b。「深廈建鐵路 港往廈門3.5小時」，11月12日，A39版。

——。2004c。「部署直達長三角9句鐘到滬」，11月12日，A39版。

香港電台電視部。2004。《新三角演義》，第三集，「資源齊共享」，12月26日。

- 。2005。《新三角演義》，第五集，「路通財通」，1月9日。
- 張有恆、蘇昭旭。2002。《現代軌道運輸》。台北：人人出版股份有限公司。
- 陳應先編。2001。《高速鐵路線路與車站設計》。北京：中國鐵道出版社。
- 新華網浙江頻道。2004。「鐵路客運編制中長期規劃 杭州遇上發展大機遇」，5月2日 (http://www.zj.xinhuanet.com/newscenter/2004-05/02/content_2072295.htm，2004年11月18日登入)。
- 新華網廣東頻道。2004。「1390億元建設2164公里鐵路」，10月2日 (http://www.gd.xinhuanet.com/newscenter/2004-10/02/content_2970643.htm，2004年11月18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。
- 楊汝萬、紀緯紋。2005。《泛珠三角基礎建設發展研究系列：I. 高速公路》。香港：香港中文大學香港亞太研究所。
- 《滇池晨報》。2004。「深圳昆明聯合開通聯運大通道」，10月22日。
- 路政署。2000。《第二次鐵路發展研究：撮要》 (http://www.hyd.gov.hk/chi/public/publications/srds_es/index.htm，2004年11月18日登入)。
- 。2001。《香港道路與鐵路》 (<http://www.hyd.gov.hk/chi/public/publications/hkhnr/index.htm>，2004年11月18日登入)。
- 運輸局。2000。《鐵路發展策略2000》 (<http://www.hyd.gov.hk/>

chi/public/publications/rds/doc/rds_c.pdf，2004年12月30日登入）。

網易新聞中心。2004。「滬漢蓉鐵路規劃調整 增建快速客運鐵路穿過湖北」，11月8日（http://news.163.com/2004w11/12729/2004w11_1099860409584.html，2004年12月30日登入）。

《閩西日報》。2005。「贛龍鐵路4月1日通車」，3月11日（http://www.66163.com/Fujian_w/news/mxrb/050311/1_29.html，2005年3月12日登入）。

《鐵道知識》。2004。「鐵路實施第五次大提速」，第2期，頁43。

鐵道部。2004。「《中長期鐵路網規劃》開始實施新一輪大規模鐵路建設即將到來」（http://www.china-mor.gov.cn/tllwjs/tlwhgh_1.html，2004年11月18日登入）。

鐵道部鐵路新聞。2004a。「中國鐵路為泛珠三角區域合作當先行」，6月4日（http://www.china-mor.gov.cn/detail.jsp?MSG_ID=1559，2004年11月18日登入）。

——。2004b。「浙贛線電氣化改造工程全面展開」，11月10日（http://www.china-mor.gov.cn/detail.jsp?MSG_ID=2349，2004年11月18日登入）。

——。2004c。「鐵道部與廣東省簽署關於加快廣東鐵路建設有關問題的會談紀要」，10月1日（http://www.china-mor.gov.cn/detail.jsp?MSG_ID=2176，2004年11月18日登入）。

——。2005a。「2005年鐵路春運圓滿結束」，3月7日（http://www.china-mor.gov.cn/detail.jsp?MSG_ID=2861，2005年3月9日登入）。

——。2005b。「全路超額完成2004年各項運輸生產指標」，

1月4日 (http://www.china-mor.gov.cn/detail.jsp?MSG_ID=2575，2005年2月26日登入)。

——。2005c。「鐵道部公布春運方案」，1月3日 (http://www.china-mor.gov.cn/detail.jsp?MSG_ID=2570，2005年2月26日登入)。

鐵道部鐵路跨越式發展專題。2004a。「大力發展鐵路符合國情國策」 (http://www.china-mor.gov.cn/rdzt/xxfb_dlfztl.html，2004年11月18日登入)。

——。2004b。「全面建小康 鐵路要先行：關於鐵路跨越式發展的思考（上）」 (http://www.china-mor.gov.cn/rdzt/xxfb_tljssk1.html，2004年11月18日登入)。

——。2004c。「在世界鐵路坐標系中定位中國鐵路」 (http://www.china-mor.gov.cn/rdzt/xxfb_dwzgtl.html，2004年11月18日登入)。

——。2004d。「建設客運專線是鐵路發展的大勢所趨」 (http://www.china-mor.gov.cn/rdzt/xxfb_kyzyx.html，2004年11月18日登入)。

——。2004e。「鐵路是適應可持續發展的『綠色交通工具』」 (http://www.china-mor.gov.cn/rdzt/xxfb_lsytgj.html，2004年11月18日登入)。

贛州市重點工程辦公室。2004。「重點工程簡介：贛龍鐵路（江西段）」 (<http://www.ganzhou.gov.cn/gzzdb/zdgcjj/01jt04090101.asp>，2005年3月12日登入)。

Hoyle, Brian and Richard Knowles (eds.). 1998. *Modern Transport Geography*. Chichester: Wiley.

The Standard. 2004. "Railway Works Shift to Fast Track," 23 July, p. A03.

泛珠三角基礎建設發展研究系列

II. 鐵路

摘要

由於經濟高速增長，國家對鐵路發展有鴻圖大計。目標除了加強鐵路密度，在各區域建構不同功能的鐵路網絡外，更著力實行鐵路現代化，包括設立高速客運專線、增建更多複線，以及在更多路段進行電氣化改造，以期目前所面對的各項嚴峻問題可以逐步緩解。泛珠三角區域將因此而受惠其中，建起更完善的鐵路網絡，促進更優質的運輸服務。鐵路因其運載能力與速度而成為香港境內外運輸的骨幹，但目前香港只有一條九廣鐵路連接羅湖口岸，提供客貨運到國內外多個城市，現況十分緊張。隨著未來的進一步發展，各界對鐵路運輸的需求有增無減，一條跨境鐵路必不足以應付。香港應如何發展境內新鐵路、更好地融入泛珠三角的鐵路網絡，以滿足社會需求並發揮香港的優勢？

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

II. Railways

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

Abstract

Undergoing rapid economic development, China has been planning railway development on a grand scale. The objectives are to intensify the density of the country's railway system, construct multi-purpose railway networks in all regions, and modernize the railways through the construction of high-speed passenger lines, increased double tracking, enhanced electrification, and so forth. These measures are aimed at gradually ameliorating the severe problems that presently confront the national railway system. The Pan-Pearl River Delta (PPRD) region stands to benefit from these plans for improvement, which will lead to more effective networks and superior services. Hong Kong, too, has built its internal and cross-boundary transport networks around railways, due to the strengths in transportability and speed of rail transport. At present, Hong Kong's railway system is under severe pressure, because it is totally dependent on the East Rail of the Kowloon-Canton Railway Corporation to provide cross-boundary passenger and cargo services to the mainland boundary at Lo Wu. It is anticipated that, with development accelerating in the future, the demand for rail services will grow and Hong Kong may not be able to cope. The question is: how should Hong Kong develop its new internal railways so as to achieve better integration with the network in the PPRD, while meeting community demands and highlighting Hong Kong's advantages?

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