

## [ 第二部分 空間計劃 ]

第四章 空間總體佈局協調計劃

第五章 交通合作發展計劃

第六章 生態環境保護計劃

第七章 跨界地區合作發展計劃



## 第四章 空間總體佈局協調計劃

58



# 第四章 空間總體佈局協調計劃

“空間總體佈局協調計劃”既是對“空間結構優化策略”的深化與落實，也為粵港澳三地政府開展協調發展實踐提供有效抓手和行動指南。其內容包括：打造全球城市功能的“灣區發展計劃”，培育城鎮群集聚核心的“都市區發展計劃”，搭建城鎮群骨架的“軸帶發展計劃”，拓展城鎮群腹地的“圈層發展計劃”，促進城鎮群一體化發展的“次區域發展計劃”，以及鼓勵區域內部個性差異化成長的“多中心發展計劃”。

## 4.1 灣區發展計劃

灣區發展計劃包括構建：先行先試創新灣、高端產業合作灣、內外通達樞紐灣、藍天碧水生態灣、疏密有度景觀灣、時代前沿活力灣。

### 4.1.1 “先行先試”創新灣

--廣州-深圳-香港為主軸的區域創新佈局。以穗深港的優勢科技創新資源為基礎，以深港創新圈、國家創新型城市建設等宏觀政策背景為契機，規劃穗深港為主軸的區域創新佈局，積極承擔國家重大科技基礎設施建設、重要科研機構組建及重大創新能力項目組織，培育形成以廣州-深圳-香港為主軸的科技研發、文化創意核心地帶。

--開放型區域創新體系。以深港創新圈建設為試點和着眼點，落實《珠三角規劃綱要》中提出的聯合創新區建設及CEPA中“先行先試”的具體創新性項目；推廣深港創新合作經驗，進一步探索穗深港、港珠澳等更廣闊地區間創新資源的融合與提昇；鼓勵珠江口灣區內粵港澳三地的科技合作，着力開展粵港澳三地聯合參與的科技攻關項目及創新平臺建設，探索在珠江口灣區內建立人才培養、產業和科技創新研發機制，從而構建珠江口灣區開放型的區域創新體係。

## 第四章 空間總體佈局協調計劃

59

--創新灣區土地開發管理模式。以深港河套地區共同開發、澳珠橫琴、珠澳跨境合作區<sup>1</sup>合作發展等具體土地利用區域合作項目為契機，提煉、推廣珠江口灣區土地開發管理模式的創新路徑；探索利用港澳先進土地開發管理模式及營商手段開發高新技術產業園區的途徑，推進廣州、深圳、中山、珠海、佛山等5個國家級高新區和10餘個省級高新區的產業昇級轉移，實現以自主創新為核心的“二次創業”。

--制度標準對接先行。逐步建立珠江口灣區內統一的科技基礎設施建設技術標準、人才認證標準；推進建設珠江口灣區內統一的科技資源信息庫，健全科研設備及科技資源的開放共享制度；營造珠江口灣區內良好的知識產權保護環境，盡早實現在軟環境領域的制度標準對接，從而推動創新資源和要素在珠江口灣區無障礙流動。

### 4.1.2 高端產業合作灣

--優化產業分佈格局。加快建設廣州區域性現代服務業中心和先進製造業基地，打造穗深港現代服務業集聚帶和中心商務區；珠江口東岸地區加快發展電子信息高端產品製造業，打造全球電子信息產業基地，大力發展金融、商務會展、物流、科技服務、文化創意等服務業；珠江口西岸地區規模化發展先進製造業，大力發展生產性服務業，做大做强主導產業，打造若干具有國際競爭力的產業集群。

--世界先進製造業基地。加快發展裝備製造業，積極推進深圳壩光精細化工園、中船集團廣州船用低速柴油機、珠海飛機制造和海洋工程裝備、龍穴造船、中山船舶等具體項目實施及裝備製造業基地建設；鼓勵扶持新能源汽車產業，通過政府層面引導和推動，在珠江口灣區主要城市推廣電動汽車，培育電動汽車整車裝備及相關零部件產業的發展；大力推廣職業技術教育，以大珠三角城鎮群成熟、特色鮮明的產業發展區域為基地，採用政府、企業和民營資本相互配合的方式，在珠江口灣區內建設一批職業技術教育機構，推動勞動力和產業的昇級換代。



<sup>1</sup> 跨境合作區的前身是跨境工業區，2009年4月，珠澳合作專責小組設立珠澳跨境工業區轉型升級工作小組，將珠澳跨境工業區提升為珠澳跨境合作區。

## 第四章 空間總體佈局協調計劃

60



--**現代服務業基地。**提昇香港金融業發展優勢，深港共建國際金融中心；構建現代物流和商品分銷體系，建設現代流通大商圈和世界一流物流中心；支持發展研究設計、營銷策劃、工程諮詢、中介服務等第三方專業服務機構，建設全國電子商務中心、中國設計之都、國際會展中心、中國服務外包基地和國際服務業支持中心；大力發展總部經濟，打造世界性營銷服務中心和中央商務區；實施服務業標準化工程，推進服務業品牌建設。着力將珠江口灣區發展為具有國際影響力的金融中心、物流中心、創意設計中心與總部經濟中心。

### 4.1.3 內外通達樞紐灣

進一步增強珠三角與港澳各級交通樞紐間的快捷銜接，使各類經濟要素在珠江口灣區交通樞紐體系中快速流轉，使其真正成為便捷聯繫國際、國內的樞紐。珠江口灣區樞紐功能的具體實現方式將在第五章“交通合作發展計劃”中詳細闡述。

### 4.1.4 藍天碧水生態灣

珠江口灣區河網棋佈，是多種類型濕地的集中分佈區，生態功能重要且非常敏感。新一輪經濟發展將迎來更為密集的基礎設施建設與經濟要素集聚，生態環境保護與城市化的矛盾將進一步突出，應通過區域大氣環境和水流域治理，遏制環境污染，共享一片碧水藍天。珠江口灣區生態環境的具體保護措施將在第六章“生態環境保護計劃”中詳細闡述。

### 4.1.5 疏密有度景觀灣

--**精明的用地增長。**通過政策引導，改變目前以村鎮工業化為主導、無序蔓延的用地增長模式，強化“精明增長”理念，實現對城市生長的有效控制；以本研究提出的區域生態安全格局為基礎，在珠三角區域綠地系統規劃的基礎上，落實珠江口灣區基本生態控制線，對重要生態源點、廊道和生態節點進行識別和保護，構建區

## 第四章 空間總體佈局協調計劃

61

域生態資源和綠色休閒資源的綜合保護網絡，劃定清晰的城市用地增長限制界限；重視城市土地的循環開發使用，推廣低碳經濟及低碳城市建設，制定以保障土地資源有序開發為目標的土地儲備制度，開展舊城改造創新模式研究，引導各城市土地開發思維的全面轉變。

--**組團式城市佈局**。積極推進《珠三角城鎮群規劃》中“大集聚、小分散”的核心功能空間發展思路；以城際軌道交通網絡建設為骨架，通過空間資源整合、產業轉移工業園扶持等政府宏觀調控手段，構建以功能整合為目標的發展新區；推廣及引導疏密結合的空間型態，打造“垂直城市”與“城市地毯”理念（專欄4-1）相結合的區域空間結構，從而改善珠江口灣區目前綿延單調的工業景觀，構建高可達、配套服務設施完善、用地結構合理、景觀細節豐富的組團式空間格局，創造優美的工作生活環境。

### 專欄4-1：垂直城市與城市地毯

垂直城市的概念“二戰後”開始在歐洲盛行，是指將城市功能要素（居住、就業、休閒、醫療、教育等）高度集中在一個地理空間，這種高建築規模、高容積率、高密度人群的空間形態特點將實現土地利用的集約化利用和城市核心功能的高度集聚。

城市地毯是相對應于垂直城市而提出的概念，指在高度集聚的城市核心功能區域以外，建設大規模生態綠地，通過地毯式的綠化及生態保護連接各城市密集區，從而形成疏密有度的組團式區域空間結構。

--**陽光休閒海岸**。借鑒新加坡開發東南部“陽光海岸”的經驗，編制多樣化陽光海岸規劃，協調灣區生產、生活和生態功能；減少中小港口的盲目開發與無序擴張，重視海岸景觀帶的保護與文化、生活功能開發；建立國家海濱公園，發展集生態保護、文化遺產保護、生態旅遊、高端服務業、科研教育等功能為一體的“生態休閒灣區”。將珠江口灣區海岸建設成為大珠三角城鎮群居民生態觀光、文化體驗的首選地，大珠三角城鎮群吸引外來遊客的形象標誌區。

--**特色鮮明的濱水景觀**。借鑒港澳濱水景觀的開發經驗開展珠江口灣區濱水景觀整體性設計，改善目前濱水以港口和臨港工業發展等僅體現運輸價值的利用模式。通過對濱水區域的綜合開發，實現水上客運碼頭、都市服務業、居住社區和商業中心等方面的功能



## 第四章 空間總體佈局協調計劃

62



整合，通過沿岸土地空間價值的提昇促進城市水環境保護，從而改進整體城市風貌，構建高品質、特色化的濱水岸線景觀帶。

--**和諧豐富的色彩**。政府主導建立以色彩和諧為目標的珠江口灣區色彩整體引導及管理機制，對城鎮群重要景觀帶、中心城區的色彩進行研究與引導，注重人工環境色彩與自然色彩的配合，防控高彩度、低明度色彩的濫用，塑造亞熱帶濱海地區城鎮群特色景觀。

### 4.1.6 時代前沿活力灣

--**多元文化融合**。整合民間層面零散的多元文化特徵，構建包括珠三角嶺南傳統文化及新興城市移民文化、香港國際都會文化和澳門歐陸風情文化在內的“多元文化灣區”，凸顯區域整體文化魅力，塑造珠江口灣區文化品牌；強力推進提昇珠江口灣區國際化水平，借助港澳語言環境、營商水平、社會文化等軟環境方面的優勢，搭建珠江口灣區國際交流與合作平臺，吸引國際優秀人才在珠江口灣區居住就業，營造與港澳無差異的珠江口灣區國際化環境。

--**創意之區**。港澳要充分發揮“國際視野”方面的優勢，向珠江口灣區其他地區推廣在高端創意人才培養、運營管理、知識產權保護和投融資扶持措施等方面的經驗；珠三角城市為港澳提供豐富的創意產業人才和市場腹地資源；廣州、深圳、珠海應着力探索建立動漫、多媒體和網絡服務等多種形式文化創意產業園區的具體實施方略，培育一批創意產業集群，加快建設珠三角國家級軟件和動漫產業基地。

## 4.2 都市區發展計劃

### 4.2.1 同城化的“廣佛都市區”

--**建議編制廣佛同城化城市規劃**。在廣佛已開展的一系列同城化發展政策框架和安排的基礎上，根據資源共享、優勢互補、合作共贏的原則，編制廣佛同城化城市發展規劃，一方面從整體層面落

## 第四章 空間總體佈局協調計劃

63

實廣佛同城化發展的空間安排和政策保障機制，另一方面從空間建設實施層面確定同城化整合的重點區域和建設工程項目庫，從而為推進廣佛地區在政府管理層面對接、以及資源和功能層面整合提供指引，盡快培育起大珠三角經濟一體化的示範區。

--切實落實廣佛間同城化建設的各項協議安排。落實《廣州市佛山市同城化建設合作框架協議》及城市規劃、交通基礎設施、環境保護、產業協作四大合作協議，促進能源、教育、文化、就業、社保、人才等重點方面的全方位合作。

### 4.2.2 國際化的“港深都市區”

--繼續推進落實《深港創新圈合作協議》。重點關注生產力的合作與提昇，深化、豐富並完善“建設深港創新圈公共信息服務網、深港創新圈專項資助計劃、深港生產力基地”等合作項目；加快落實《深港創新圈三年行動計劃（2009–2011）》中24個重大項目；深化深港產學研結合的合作模式，鼓勵扶持自下而上的創新研發行為，加快區域創新體系建設和產業結構調整及整合；推動“深圳矽谷”戰略，通過區域創新體系設計與空間規劃的結合，依托深圳高新園區和深圳大學城等知識密集區，組織並推動與香港高等學校、科研機構開展產學研合作及建立產學研戰略聯盟，打造創新資源集聚、創新實力雄厚、創新輻射顯著的戰略區域，使之成為港深都市區乃至國家自主創新戰略的新載體。

--共建國際大都會。香港在繼續提昇其國際生產者服務業中心地位的同時，與深圳在業務分解組合、服務鏈條前後向聯繫、資源與要素配置流動等方面開展分工合作，深港共建全球性金融中心、物流中心、貿易中心、創新中心和國際文化創意中心。

### 4.2.3 特色化的“澳珠都市區”

--推進澳珠協同發展。落實澳珠在跨界基建對接、通關便利化、產業合作與居民社會服務四方面的基本共識，制定具體行動計劃；



## 第四章 空間總體佈局協調計劃

64



特別關注澳珠跨界基建對接，盡快研究啓動港珠澳大橋、廣珠城際軌道（延伸至橫琴）等重要交通基礎設施建設和跨界通道對接工程，建設珠江口西岸綜合性交通樞紐。

--**強化澳珠優勢互補。**利用澳門消費型服務業優勢和珠海在土地、旅遊資源等方面的優勢，打造具有國際競爭優勢的珠江西岸新的經濟增長極，推動珠海和澳門資源優勢的互補及共贏；創新空間管理機制，加快探討與落實土地利用空間合作，解決澳門城市發展空間不足的瓶頸性問題。

--**培育新的經濟增長點。**避免珠江東岸地區以土地蔓延型及勞動密集型工業化帶動城鎮化和經濟增長的發展路徑，探索精明增長的經濟發展模式。充分落實《珠三角規劃綱要》，加快建設珠海高欄港工業區、海洋工程裝備制造基地、航空產業園區等一批臨港產業基地；依托澳門和珠海的旅遊業基礎，打造以橫琴島為核心的區域商貿、會展、旅遊平台，成為具有國際影響的多元化休閒旅遊勝地和國際服務中心，帶動珠三角西岸和粵西沿海地區發展。

### 4.2.4 協調發展的三大極核

在分別制定了三大都市區發展計劃的基礎上，通過搭建區域性交通通道在三大都市區之間實現高可達性<sup>1</sup>，通過制度創新和政策安排營造三大都市區之間良好的合作環境，並重點落實在現代服務業和先進製造業發展方面的都市區合作計劃，包括打造廣州-深圳-香港為主軸的區域創新格局和現代服務業集聚帶等。三大都市區之間的充分合作具有面向全國乃至世界層面的戰略意義，是推動大珠三角發展邁向世界級城鎮群的重要空間計劃。

<sup>1</sup> 詳見本研究5.2城際交通發展計劃。

## 4.3 軸帶發展計劃

### 4.3.1 優化穗深港發展軸

#### 專欄4-2：穗深港發展軸

“穗深港發展軸”（廣州－東莞－深圳－香港）是目前大珠三角城鎮群最發達的經濟發展帶，也是本研究“灣區”計劃最核心的功能區，被稱為大珠三角城鎮群“巨型經濟走廊”。在該發展軸上，集中着廣州主城區、東莞虎門－長安、深圳中心區、香港中心區等城鎮群活力中心，以及廣州新白雲機場、深圳機場、香港新機場、深圳西部港區、香港葵涌港區等城鎮群最重要的交通節點，還有廣州花都－白雲、東莞虎門－長安、深圳沙井－松崗、前海－蛇口半島、香港“新機場－迪斯尼”等若干頗具潛力的成長中心。

--**立足于優化發展質量。**制定並盡快落實優化該軸帶發展質量的行動計劃，努力實現穗深港發展軸產業格局高端化、生態環境宜居化、空間資源集約化及空間流動無縫化的目標。

--**由規劃帶動的發展軸精明增長。**通過珠三角各層次自上而下的城鄉一體化規劃和城市更新規劃，調整發展軸上各城鎮現有產業發展模式和用地結構，改變長期以來形成的粗放型、低水平蔓延型發展態勢，向着集約化和精明增長的目標邁進，從而為廣佛都市區、港深都市區、以及多中心城鎮體係的構建提供結構基礎。

--**由交通基礎設施帶動的發展軸無縫銜接。**“穗深港發展軸”已經是大珠三角城鎮群流動性最强、交通最便利的地區，發揮着對內、對外流通骨架的功能。為應對城鎮群內部城市間交流日趨頻繁帶來的可達性需求，及軸帶發展質量提昇帶來的高效率需求，建議統籌佈局發展軸上的交通基礎設施建設，實現城際快速軌道交通和跨境交通與各城鎮內不同交通方式的無縫銜接，從而真正成為無障礙的高可達性地帶。

--**由跨界合作帶動的發展軸產業昇級。**建議粵港間、特別是深港間加強土地利用的區域合作，充分發揮珠三角土地和勞動力成本優勢，香港人才、管理及營商經驗優勢，為推進珠三角建設世界級先進製造業和高新技術產業基地提供空間載體。具體跨界合作發展計劃將在第七章詳細闡述。



## 第四章 空間總體佈局協調計劃

66



### 4.3.2 提昇穗珠澳發展軸

#### 專欄4-3：穗珠澳發展軸

“穗珠澳發展軸”（廣州－佛山－中山－珠海－澳門）是瀕南文化的發源地，大珠三角城鎮群專業鎮經濟最發達、旅遊資源最豐富的地區。在這一發展軸上，集中着古鎮、小欖鎮、石灣鎮、陳村鎮、倫教鎮、樂從鎮等大珠三角地區乃至全國最發達的專業鎮，澳門、珠海、廣州番禺、南海西樵山等國內外著名的旅游度假區，澳門機場、珠海機場、廣州南沙港區、中山港、珠海高欄港等區域性交通節點，還有廣州番禺、南沙、佛山中心組團、順德組團、中山火炬區、珠海西區、唐家灣地區等多個成長中的功能區。多年來，在珠江東岸穗深港發展軸日趨成熟的背景下，打造穗珠澳發展軸在多項規劃中有所涉及，特別是《珠三角城鎮群規劃》給出了“區域發展副軸”的明確定位。然而，由於受珠江阻隔，香港對此地區輻射力不足，一直未形成類似珠江東岸地區由核心城市帶動的發展軸經濟增長與集聚。而今，沿珠江西岸高速公路、城際軌道交通、港珠澳大橋、深（圳）－中（山）大橋的規劃建設將大大改善本地區的發展位勢。

**--提昇發展水平。**把握沿珠江西岸高速公路、城際軌道交通、港珠澳大橋、深（圳）－中（山）大橋等基礎設施項目建設的契機，盡快制定落實提昇該軸帶發展水平、彌補珠江東西岸發展差距的行動計劃，以塑造穗珠澳發展軸專業化和多元化的發展模式。

**--由規劃帶動的發展軸製造業水平提昇。**通過行政區功能整合、城鄉一體化規劃、產業引導政策等宏觀調控手段，對發展軸上各專業鎮和產業園區進行整合、優化和提昇。一方面鼓勵自主創新和產業昇級，從而提高製造業水平、促進產業昇級；另一方面，加強上下游產業配置、推動資源整合，從而強化專業鎮經濟，培育一批具有可持續競爭力的專業化中心。

**--由規劃和交通基礎設施建設帶動的發展軸旅遊業繁榮。**隨著珠江西岸交通基礎設施的改善，穗珠澳發展軸上各節點的可達性將大大提高，該地帶豐富的旅遊資源優勢將獲得更多發揮機會。建議以此為契機，通過旅遊項目規劃和交通基礎設施建設，實現穗珠澳發展軸旅遊業繁榮。一方面，建議開展旅遊專項規劃，對旅遊資源進行評估和設計、對客戶人群進行分析和預測，從而整合旅遊資源，培育一批具有吸引力的旅遊產品。另一方面，通過改善旅遊景點的交通可達性促進其繁榮發展，包括以便捷的交通方式串聯旅遊地或

## 第四章 空間總體佈局協調計劃

67

旅游地與交通樞紐、在城際快速交通線路上規劃旅游區站點等措施。

--由跨界合作帶動的發展軸服務業水平提昇。伴隨區域交通基礎設施的改善，珠江西岸社會經濟將實現跨越式發展，服務業需求將會迅速提昇，作為珠江西岸發展的核心，穗珠澳發展軸有必要盡快加強服務業發展。建議開展珠三角西岸城市與澳門、尤其是珠海與澳門跨界服務業合作實踐，引入澳門先進的服務業發展經驗，帶動整個軸帶服務業水平的提昇。具體跨界合作發展計劃將在第七章詳細闡述。

### 4.3.3 構建沿海發展軸

#### 專欄4-4：沿海發展軸

“沿海發展軸”（通過港珠澳大橋、深中大橋及遠期的跨珠江鐵路橋，聯繫東岸深圳、香港與西岸的中山、珠海、澳門）是聯絡東西兩岸發展軸的重要軸線，既是珠三角與港澳鄰接地區，又是大珠三角城鎮群灣區資源、旅遊資源最為豐富的地區。該發展軸一旦形成，珠江東西岸隔離將不復存在，“灣區”形態和功能得以塑造。而且，該軸帶與國家高速公路和高速鐵路網銜接，可將大珠三角城鎮群帶入廣闊的中國內部腹地：向東可放射到海峽西岸城鎮群，並直達中國經濟活躍區；向西可直達我國大西南廣闊地區，並與東盟接壤。

--推進構建發展軸帶。鑑于港珠澳大橋、深中大橋等“沿海發展軸”形成需高度依賴的區域基礎設施尚未建成，因此需立足于構建發展軸帶的行動計劃，推動沿海發展軸建設成為高效率、可持續的發展區域。

--由交通基礎設施建設帶動的發展軸形成。由於港珠澳大橋、深中大橋等跨江通道建設是沿海發展軸形成的必要條件，建議積極推進上述設施的建設，以盡快進入該發展軸的實質建設階段。特別建議把握金融危機背景下國家加大基礎設施投資力度的機會，全力落實各基建項目的立項、規劃、審批、建設、監管等一系列程序。

--由規劃帶動的發展軸資源集約節約的新型土地利用和城鄉結構。在香港的帶動下，珠三角東岸在短時間內得以快速發展，但也產生了資源浪費、土地利用粗放、環境污染嚴重等一系列問題，珠三角西岸應引以為戒。建議珠海、江門、中山等西岸城市盡早做好承



## 第四章 空間總體佈局協調計劃

68



載東岸輻射空間的準備，深入研究本地區適宜的發展模式，在充分開展環境影響評價工作後推進高水平項目發展，並通過城市規劃等手段確保高起點建設，以實現資源的集約節約利用。

### 4.4 圈層發展計劃

四層次發展空間是指由珠江口灣區為核心層、“大珠三角外圍地區”為集聚－擴展層、“環珠江三角洲地區”為直接腹地層、“泛珠三角”區域為腹地層，進而拓展“長三角”、“京津冀”等國內市場空間、連通國際經濟平台的多層次發展空間。鑑于珠江口灣區空間發展計劃已在4.1節詳細闡述，本部分不再贅述，僅提出其他三個層次發展空間的計劃，以及更大範圍的市場拓展計劃。

#### 4.4.1 充分發揮“大珠三角外圍地區”的集聚－擴展功能

--應積極建設城際軌道交通、高速公路等多類型交通運輸方式，有效引導珠江口灣區對該地區並通過該地區向更大空間範圍的輻射和帶動。

--各城市、都市區、次區域內部積極謀求中心功能由珠江口灣區向大珠三角外圍地區逐漸釋放的途徑，通過組合次區域實現外圍地區穩步發展的目的。

--培育惠州、肇慶、江門地級市行政中心成為次區域級綜合性中心。

--通過行政區功能的整合及調整，實現對行政空間的功能和資源整合，在確保生態環境和農用地不受到侵害的情況下，規劃建設新的次區域級專業化中心。

#### 4.4.2 增強對“環珠江三角洲地區”的輻射功能

--以粵港澳政府為主體，共同構建區域合作協調機制，紮實推

## 第四章 空間總體佈局協調計劃

69

進產業和勞動力“雙轉移”，提昇環境質量，為大珠三角城鎮群構建優質生活圈提供保障。

--加快建設博羅至深圳高速公路、廣惠（廣州-惠州）高速公路東延線、廣賀（廣州-賀州）高速公路、廣州至河源高速公路、廣州至韶關樂昌高速公路等重要交通走廊，推動廣州-清遠城際軌道的規劃與建設，對珠三角城際軌道向周邊城市延伸的問題開展前期研究。

--提昇“環珠江三角洲地區”產業轉移工業園功能，加強宏觀規劃、配套政策、勞動力市場等方面的研究，進一步發揮產業轉移工業園在區域經濟協調發展中的重要作用。

--通過區域協調，強化北部山區對大珠三角城鎮群的生態安全屏障作用，以優先保護飲用水源為重點，加強區域生態環境保護與建設。

### 4.4.3 拓展“泛珠三角”經濟腹地

--依據“西電東送”等國家能源發展戰略，推進能源建設項目的合作開發，開展與“泛珠三角”各省對煤炭、天然氣等能源的產銷合作。

--加強大珠三角城鎮群與泛珠三角區域在鐵路網、高速公路網、國道、省道建設等陸路交通系統的銜接規劃與建設，建設東部沿海鐵路、武廣客運專線、南廣鐵路、貴廣鐵路等重要高速鐵路，研究與規劃西部沿海鐵路，通過建設廣深港客運專線、珠三角城際軌道（與港澳有效接駁）、港珠澳大橋等，加強香港、澳門與泛珠三角區域的聯繫。

--全面推進區域旅遊合作。

--建立穩定的糧食及其它農產品購銷關係，開闢區域農產品“綠色通道”。



## 第四章 空間總體佈局協調計劃

70



--通過建立信息平台和完善管理機制，組織勞動力有序合理流動。

--通過加強勞動力職業技能培訓和認證制度，提高勞動力素質。

--加強科研合作與高新技術產業化方面的合作，共同構建“泛珠三角”區域創新體系。

--加強生態安全、飲用水與空氣質量保護等方面的區域性協作。

### 4.4.4 連通國際國內兩個市場

**--提昇與中國另外兩大城鎮群的市場聯繫，擴大開拓國內市場的能力，與之形成中國東部巨型發展軸，提高中國參與國際合作與競爭的整體實力。**利用廣州“國內綜合交通樞紐”的地位<sup>1</sup>，通過跨界交通協調，提昇城鎮群整體與國內發達城鎮群（即長“三角城”鎮群與“京津冀”城鎮群）的聯繫；通過多機場系統的組織與協調，加強各城市與國內發達地區的空中聯繫；通過新建京廣客運專線、東部沿海鐵路、廣深港客運專線等高速鐵路，增強京九鐵路、京廣鐵路運能，加強與國內發達地區的陸上聯繫；通過高科技運用與創新口岸管理模式，簡化通關手續，縮短因粵港澳行政邊界存在而造成的旅運時間遲滯；推動國家在“十二五”規劃等相關規劃中進一步增強對三大城鎮群間聯繫的關注，形成中國北、東、南三中心聯動的“D”型發展軸。

**--拓展國外市場，成為中國參與全球經濟合作與競爭的最重要基地之一。**通過多機場系統和組合港系統建設，構築以香港為中心的國際航運樞紐系統；通過提昇澳門城市功能，強化大珠三角城鎮群與葡語國家的合作；通過南廣鐵路及南昆鐵路聯繫，銜接第三歐亞大陸橋和泛亞鐵路，分別與南亞、中東、歐洲、北非和東南亞地區建立陸路通道；通過簡化通關手續與城際軌道建設，實現主要交通節點與城市功能節點的快速銜接，提昇整個城鎮群對外溝通能力；進一步加強與東南亞在“10+1”自由貿易框架下的多方合作，穩固歐美、日本等傳統市場，拓展非洲、拉丁美洲等新興市場，提昇自身

<sup>1</sup> 《綜合交通網中長期發展規劃》，2007年10月國務院常務會議審議並原則通過。

在國際經濟貿易體系中的地位和作用。

## 4.5 次區域發展計劃

次區域的構建旨在大珠三角城鎮群內部構建聯繫更為緊密的城市聯盟，更好地發揮中心城市的凝聚力和帶動力，完成次區域尺度的空間功能整合，從而有效調整城鎮群目前內部空間發展差異大、對外輻射力不均衡的格局。因此，次區域計劃着重于強調通過次區域一體化規劃等政府調控手段，達到強化中心城市輻射帶動作用、整合區域發展資源優勢、提高區域交通基礎設施連通性、促進資源環境保護等區域協調發展的目的。

### 4.5.1 創新東部次區域

--通過開展香港、深圳、東莞、惠州之間在城市規劃、產業發展政策、區域創新、交通運輸、環境保護等領域的全方位合作，進一步優化東部次區域的功能空間佈局，創新次區域經濟增長模式。

--在深港創新圈合作框架的基礎上，通過蓮塘/香園圍口岸等基礎設施的建設，強化港深惠空間拓展與聯繫，並將香港的輻射力向東輸送到更廣闊區域，形成東部次區域帶動粵東地區發展、進而輻射海峽西岸經濟區的產業擴散態勢。

--在深莞惠加強進一步聯繫合作協議的框架下，重點推進深圳、東莞與香港在高新技術產業發展方面的空間合作，尤其是以深圳高新技術產業帶、東莞松山湖高新技術園區為基礎，建設東部次區域高新技術產業走廊。

--推進深圳、東莞和惠州三地以土地利用合作為主的空間協調，優化次區域層面生產要素的配置。

--強化惠州中心城區的地方性綜合服務中心以及大亞灣專業化中心的職能，建立次區域多中心規模等級結構。



## 第四章 空間總體佈局協調計劃

72



--構建東莞-深圳-惠州、並進一步連接河源的區域綠色生態廊道，構建次區域生態安全格局，香港、深圳、惠州三地政府加強合作共同保護大鵬灣、大亞灣等區域生態脆弱區。

--在珠江口灣區土地精明增長行動計劃的引導下，在有效保護區域生態環境和基本農田數量及質量的前提下，通過城市更新等手段開展土地利用結構調整，提昇東部次區域土地集約節約利用的水平。

### 4.5.2 整合中部次區域

中部次區域在廣佛同城化效應的基礎上，通過建設廣佛肇經濟圈，充分發揮廣佛現有製造業基礎、肇慶豐富的生態旅遊資源優勢，打造先進製造業基地和宜居生活城市。

--在廣佛同城化的基礎上，加強與肇慶在產業、基礎設施等方面全方位的合作及聯繫，通過交通基礎設施向肇慶的延伸，並繼續向西連接雲浮、乃至廣西方向，提昇大珠三角城鎮群對粵西及更廣闊腹地的輻射能力。

--強化肇慶中心城區的次區域級綜合中心職能，推動順德、南海等專業鎮通過產業昇級和資源整合，培育具有競爭力的產業集群，打造由專業鎮整合及提昇形成的新的次區域級專業化中心。

--廣州、佛山和肇慶聯合開發肇慶生態環境和旅遊資源，建設具有區域生態修復和優化功能的景觀帶，配合廣佛製造業昇級，解決中部次區域面臨的較嚴重的環境污染問題，同時利用廣佛在“灣區”計劃中的功能定位，合力推動肇慶旅遊業發展。

--廣州、佛山和肇慶積極主導推進西江、北江水環境的流域性治理工作。

### 4.5.3 提昇西部次區域

隨着港珠澳大橋、深中大橋等跨珠江東西岸交通基礎設施的建設，天然屏障將被消除，西部次區域將獲得三個次區域中最大的發展空間，在未來10-20年，以珠海和澳門為中心的西部次區域有可能形成與東部次區域和中部次區域相當的發展水平，因此，西部次區域應盡早對此戰略做出準備。

--強力推動跨珠江交通基礎設施的建設，推動西部次區域內部交通設施與跨江通道的便捷銜接，打通橫琴向江門及粵西地區推進的通道，為區域下階段發展作好硬件準備。

--提昇澳珠服務業、高新技術產業的中心功能，強化江門和中山中心城區的區域性綜合中心職能，推動中山等地專業鎮的產業昇級和產業集群培育，打造江門等具有競爭力的先進製造業重點發展區，培養區域新的、高質量的經濟增長點和精明增長模式，防止土地等資源利用出現與珠江東岸早期一樣的粗放蔓延。

--積極開展保護和利用並重的資源配置行動，包括通過規劃研究等整合區域生態和人文旅遊資源、制定區域旅遊發展規劃，同時注重各入海口的水環境保護，將經濟發展對環境的影響降到最低。

## 4.6 多中心發展計劃

### 4.6.1 提昇城鎮群中心城市功能

國家“十一五規劃”等國家發展戰略和《珠三角規劃綱要》等區域發展戰略，都對香港、澳門、廣州、深圳賦予了國家或國際層面的中心職能，珠海、佛山賦予了區域層面的中心職能。鑑於以這六大中心城市為核心的“一灣三區”將承擔發揮全球城市職能的作用，它們被賦予了更大使命，需進一步提昇城市等級並在城市間形成功能分工，以分別承擔世界級城鎮群核心功能的不同領域。



## 第四章 空間總體佈局協調計劃

74



--香港要盡快與中國內地經濟接軌，協調其與內地由於體制差異帶來的社會經濟活動障礙，在中央政府層面爭取其作為國際金融中心的地位；要借助周邊地區的製造業基礎，為香港提供穩定的服務市場，以免因自身產業結構狹窄而影響城市抗風險能力；要應對城市發展空間不足，通過與周邊地區合作進一步尋求城市擴展空間。

--廣州要充分發揮省會城市優勢，增強高端要素集聚、科技創新、文化引領和綜合服務功能；優先發展高端服務業，加快建設先進製造業基地，大力提高自主創新能力，率先建立現代產業體系；增強文化軟實力，提昇城市綜合競爭力，強化國家中心城市、綜合性門戶城市和區域文化教育中心的地位，提高輻射帶動能力；強化廣佛同城效應，攜領珠江三角洲地區打造佈局合理、功能完善、聯繫緊密的城鎮群；要建設成為廣東宜居城鄉的“首善之區”，建成面向世界、服務全國的國際大都市。

--澳門要通過與珠海在土地利用上的合作，突破發展空間不足的瓶頸；要加強與香港、珠三角西岸之間的交通聯繫；在未來發展、尤其是旅遊和會展業合作發展等方面，要充分考慮到港珠澳大橋的修建，必將擴大香港與珠江西岸在產業和土地利用等方面的合作空間，並積極研究響應措施。

--深圳要繼續發揮經濟特區的窗口、試驗田和示範區作用，增強科技研發、高端服務功能，強化全國經濟中心城市和國家創新型城市的地位，建設中國特色社會主義示範市和國際化城市，深港合力打造全球性金融中心、物流中心、貿易中心、創新中心和國際文化創意中心。

--珠海要充分發揮特區政策和區位優勢，加快交通基礎設施建設，盡快形成珠江西岸交通樞紐；增強高端要素聚集發展功能和創新發展能力，提昇核心競爭力，提高發展帶動能力；要充分利用鄰近澳門的優勢，加強與澳門的各類合作，提昇國際影響力；建成現代化區域中心城市和生態文明的新特區，爭創科學發展示範市。

## 第四章 空間總體佈局協調計劃

75

--**佛山**要加快提昇其綜合服務能力，特別是提昇其服務業和生態環境方面的質素，以早日實現與其他五個城鎮群中心城市形成分工協作的態勢；要繼續發揮製造業優勢，在積極推進先進製造業集聚發展的同時，重點提昇鄉鎮企業產業競爭力，早日形成世界先進製造業基地、全球平板顯示產業重要基地和世界級的“陶瓷之都”。

### 4.6.2 提昇次區域級綜合性中心功能

提昇大珠三角城鎮群三大都市區以外地級市行政單元城市中心區的綜合服務功能，建立包括東莞、中山、江門、肇慶、惠州等五個城市中心區在內的地區性綜合服務中心。

--強化市級行政中心功能，特別是包括生產者服務業、生活服務業在內的綜合服務能力，緩解珠三角工業化快于城市化而導致的區域性城市功能不足。

--推進城際快速交通基礎設施規劃和建設，保證市級行政中心在城鎮群內部具有較便捷的可達性，同時要積極佈局地區性綜合服務中心內部的交通網絡，以實現與城際快速交通網絡的高效銜接。

--在強調綜合服務職能的同時，注重各具特色的差異化發展，從而體現出城市發展特色，也能在更大區域發揮更高級別的中心功能。**東莞**要成為以電子信息、輕工紡織業和臨港產業為主導的國際製造業基地之一；**惠州**要實現世界級石化基地、國家級電子信息產業基地、全國統籌城鄉發展綜合改革試驗基地、粵港澳地區休閒度假基地、廣東清潔能源基地等“五大基地”的建設；**中山**要依靠高技術加快服裝、家電、金屬製品、精細化工等傳統產業轉型昇級，在增強自主創新能力上取得新突破；**肇慶**以旅遊產業為切入，加強旅遊資源的開發利用，推動肇慶成為中部次區域、整個大珠三角城鎮群、甚至更大範圍的旅遊集聚地；**江門**要建設成為珠三角生態型宜居典範城市，電力能源、先進製造業基地和文化名城。

--引入城市精明增長理念，尋求資源節約集約利用下的社會經



## 第四章 空間總體佈局協調計劃

76



濟發展和綜合服務功能提昇，以提供優質、宜居的生活環境作為綜合服務功能的根基。

### 4.6.3 培育次區域級專業化中心

除了各城市行政中心形成的具有綜合服務功能的地區性綜合服務中心，珠三角地區還存在着一批在城市和區域中享有重要專業化影響力的空間單元，比如虎門-長安集聚形成的服裝加工基地、惠州大亞灣形成的石化產業基地、廣州南沙以港口帶動的先進製造業基地等。要通過區域一體化規劃、產業園區優惠政策等政府宏觀調控手段，整合較零散的區域發展資源，突出和強化某地區或組合地區間專業化優勢，形成具有區域影響力的專業化中心。

### 4.6.4 昇級優化專業鎮

--運用規劃調控工具，培育建制鎮特色鮮明的主導產業，推動其向專業鎮發展，並在空間安排、社會保障等領域對專業鎮給予扶持。

--通過產品推介會、貿易洽談會、集中招商引資等手段宣傳並提昇專業鎮品牌。

--通過培訓、產學研結合等方式，推動專業鎮開展自主創新，挖掘上下游關聯產業發展，培育產業集聚，實現產業昇級。

## 第五章 交通合作發展計劃

為落實高可達性交通策略，本研究對大珠三角城鎮群範圍內國家級、省級、市級各層面相關規劃內容進行整合歸納（專欄5-1），再融入粵港澳三方合作中已經達成共識的跨界交通基建之內容；在此基礎上，找出尚未能響應“高可達性策略”之處，包括已有規劃未考慮的、各級各類規劃間未充分協調銜接的、已有規劃已立項但須加快推進落實等環節，提出了三項交通合作發展計劃：區域交通樞紐計劃、城際交通計劃和跨界交通計劃。

### 專欄5-1 本研究參考的重要交通規劃

本部分主要參考的交通發展規劃包括《國家中長期鐵路網規劃》、《國家鐵路“十一五”規劃》、《國家高速公路網規劃》、《全國內河航道與港口佈局規劃》、《綜合交通網中長期發展規劃》、《國家公路運輸樞紐佈局規劃》、《全國民用機場佈局規劃》、《全國沿海港口佈局規劃》、《泛珠江三角洲區域合作公路水路交通基礎設施規劃》、《廣東省綜合交通運輸體系發展“十一五”規劃》、《廣東省高速公路網規劃（2004-2030）》、《廣東省沿海港口佈局規劃》、《深圳市干線道路網規劃》等，並借鑒了《香港2030研究》、《珠三角城鎮群規劃》、《深圳市城市總體規劃》《珠三角規劃綱要》等規劃的重要結論，充分吸取粵港澳三方之間各層次合作會議的共識。



### 5.1 區域交通樞紐計劃

#### 5.1.1 “多機場系統”

--論證落實“大珠三角地區五機場落實《珠三角規劃綱要》行動綱領”（簡稱行動綱領）。在行動綱領達成的共識基礎上，繼續加強合作，共同爭取中央對空域的開放；依托城際軌道和高速公路，建立城鎮群機場間、機場與碼頭間快捷的聯繫通道（表5-1）；深入論證五大機場（圖5-1）在航線、航班、客源、硬件建設規模、時間以及國際、國內客貨分工等方面的優劣勢，充分服務大珠三角城鎮群的經濟融合；依托常設溝通平台，在五大機場間通過“協議”等方式謀求資源共享，如合併採購用品及服務以提高議價能力、建立共同的培訓基地以加強人才培訓、交流經驗聯手發展E-business等資訊科技項目、推進環境管理計劃、協調基建工程避免重複浪費、建立中性代理為五大機場共同服務等（專欄5-2）。

## 第五章 交通合作發展計劃

78



--推進支線機場特色化發展。在加強五大機場合作的同時，還應積極推進佛山沙堤機場、惠州平潭機場複航，重視兩個支線機場的規劃和建設，通過專項研究與實踐摸索，實現特色化發展，充分發揮其在大珠三角城鎮群多機場系統中的作用，形成與主要機場的密切聯繫與優勢互補。

--探索直升機運輸模式發展。在申請國家低空開放試驗區的同時，啓動專項研究對大珠三角城鎮群（尤其是珠江口灣區）直升機運輸系統的發展進行預測與規劃，通過發展直升機運輸進一步加強珠江口灣區內主要功能節點之間的可達性，從而提高大珠三角城鎮群服務業的整體競爭優勢。

--制訂多機場系統專項規劃。由於本研究為區域性空間規劃，無法完全解決機場合作問題，只能提出上述合作方向，力求促進大珠三角機場群的功能協調，形成“多機場系統”。建議粵港澳三方在此方面進行跟進研究，並制訂專項規劃以確保“多機場系統”概念全方位落實。

表 5-1 大珠三角城鎮群各主要機場間的聯繫通道

機場	聯繩通道
香港機場－深圳機場－廣州機場	穗莞深城際軌道－深港西部快速軌道，廣深高速、沿江高速－廣州機場高速
廣州機場－珠海機場－澳門機場	廣珠城際軌道
深圳機場－珠海機場	深中通道+京港澳高速廣澳並行線（京珠高速）延長線+金海高速
香港機場－珠海機場－澳門機場	港珠澳大橋+京港澳高速廣澳並行線（京珠高速）延長線+金海高速，廣州機場高速－廣珠西線高速－西部沿海高速－珠海機場高速－金海高速



圖 5-1 大珠三角城鎮群機場分佈



#### 專欄5-2 大珠三角機場群的分工定位

“大珠三角地區五機場落實《珠三角洲地區改革發展規劃綱要》行動綱領”依據國家關於民航機場佈局和發展戰略，明確提出五大機場的分工定位：維護香港機場的國際航運中心地位，鞏固其國際樞紐機場地位；努力將廣州白雲國際機場打造成爲門戶複合型樞紐，鞏固其中心輻射地位並提高國際競爭力，提升服務水平，加快軟硬件建設；將深圳機場發展成爲大型骨幹機場；把澳門國際機場建構成爲多功能中小型國際機場的範例；繼續發展珠海機場，打造華南地區航空產業基地，爲繁榮大珠三角經濟社會服務。

#### 5.1.2 “組合港系統”

建立分工明確、優勢互補、共同發展的大珠三角城鎮群組合港系統，充分發揮大珠三角城鎮群作爲亞太地區國際航運中心的地位，重點發展香港葵涌港區、廣州南沙港區、深圳鹽田港區、深圳西部港區、珠海高欄港等深水港區，培育惠州大亞灣等深水港區（圖5-2）。

## 第五章 交通合作發展計劃

80



圖 5-2 大珠三角城鎮群港口分佈

--港口功能協調方面，通過市場協商和改善經營模式，明確組合港系統的運輸結構。理順中小港口對香港港、深圳港、廣州港等樞紐及干線港口的支撐關係，減少低水平重複建設與惡性競爭；珠海高欄港與惠州大亞灣港應充分把握區域陸路交通網絡改善對港口以及港口經濟區發展的帶動機遇，實現港口與城市的一體化發展；通過加強各類港口間協作，減輕香港的水域污染，降低運輸成本，並將其先進的技術和管理經驗推廣到珠三角；落實國家相關規劃安排，科學地佈局各種類型和規模的能源中轉碼頭。

--疏港通道建設方面，重點發展水運、鐵路等大運量、節能、環保的交通方式。利用大珠三角城鎮群河網密佈的特點，發展以西江為主，北江、東江為輔的內河航運網絡，加強港口的陸路疏運網絡建設，配合主要港口建設鐵路、公路中轉樞紐，構建大珠三角城鎮群港口多式聯運的一體化服務系統，改善港口與腹地之間的交通聯繫（表5-2，表5-3）；認真考慮內陸地區鐵路網絡發展對未來大珠三角城鎮群遠洋貨運的影響，積極研究聯繫港、澳與內地客貨運專線的可行性。

## 第五章 交通合作發展計劃

81

表 5-2 大珠三角城鎮群各主要港口的疏港通道

港口	疏港通道	功能
廣州南沙港區	南沙疏港鐵路 南沙港快速 京港澳高速廣澳並行線	大運量貨流
	北江+珠江 東江+珠江	小批量低值貨流
	廣珠鐵路 高欄港高速+金海高速	大運量貨流
珠海高欄港區	潭江+崖門水道 西江+磨刀門水道（鶴啼門水道）	小批量低值貨流
	惠澳鐵路 惠大疏港高速+惠深沿海高速	大運量貨流
	平南鐵路 廣深沿江高速+機場高速+南坪快速	大運量貨流
深圳西部港區	西江+橫門水道 北江+橫門水道 東江+珠江+虎門水道	小批量低值貨流
	平鹽鐵路 鹽排高速+鹽壩高速+惠深沿海高速	大運量貨流

表 5-3 “三縱三橫三線”高等級航道網

網絡	包含航道
三縱	西江下游出海航道，白坭水道-陳村水道-洪奇瀝水道，廣州港出海航道
三橫	東平水道，潭江-勞龍虎水道-蓮沙容水道-東江北干流，小欖水道-橫門出海航道
三線	崖門水道-崖門出海航道，虎跳門水道，順德水道

--貨物轉運方面，建立一批珠江內河流域集裝箱支線港口，提高區域主港口的運行效率。在集中佈置集裝箱專用泊位的同時，建立一批珠江內河流域集裝箱支線港口，積極開展水路、公路、鐵路集裝箱聯運，盡量減少港口和站場拆裝箱；為了便利粵港澳的貨物轉運，應採用多式聯運、提供一站式清關服務，以加快貨物流通。

--提升區域整體競爭力方面，應關注周邊城鎮群水運發展情況，



## 第五章 交通合作發展計劃

82



並研究其對大珠三角城鎮群航運和港口系統的影響。

--制訂港口群協調發展規劃。與機場問題類似，港口群協調也是一個專業性很强的研究課題，本課題只能從區域空間協調的角度提出一個合作框架，無法對具體的協調措施作出全面安排。建議粵港澳三方合作開展此方面的跟進研究，共同探討大珠三角城鎮群港口群的功能協調問題。

### 5.1.3 華南鐵路樞紐

大珠三角城鎮群應增加對外鐵路通道，彌補其處于國家鐵路網末梢的劣勢，構建聯通國內主要市場與腹地的華南鐵路樞紐。增加香港、澳門與內地的鐵路聯繫能力，優化鐵路樞紐佈局，形成多中心的鐵路樞紐系統（圖5-3）。

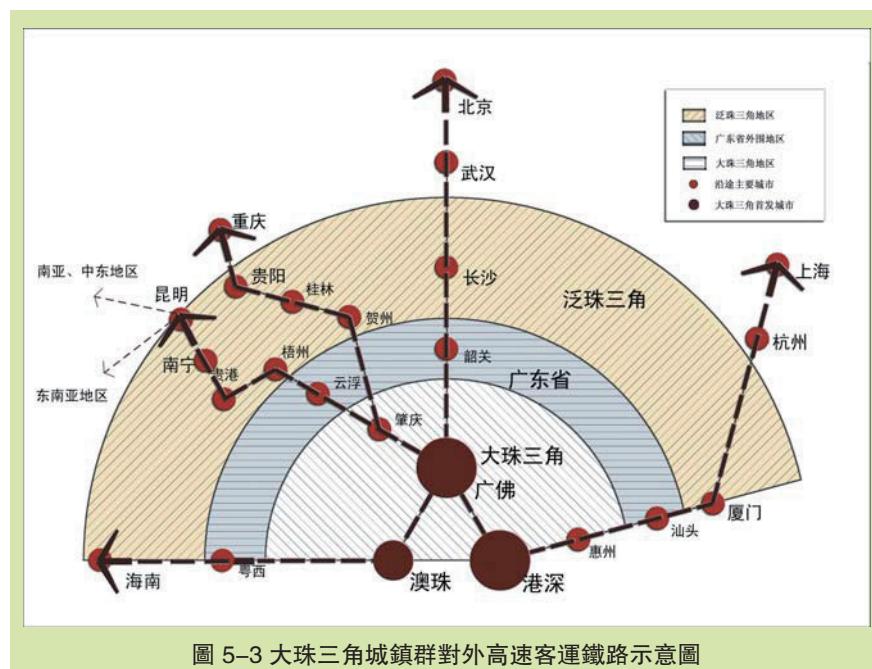


圖 5-3 大珠三角城鎮群對外高鐵示意图

--積極推進武廣、廣深港、貴廣、南廣、東南沿海鐵路、廣汕鐵路等區域對外鐵路建設，形成以珠江口灣區為中心的客貨運輸通道，聯繫國內各主要城鎮群與人口稠密地區（表5-4）。

## 第五章 交通合作發展計劃

83

表 5-4 大珠三角城鎮群對外鐵路項目

名稱	線路
京廣深（港）客運專線	北京-石家莊-鄭州-武漢-長沙-衡陽-廣州-深圳-香港
東南沿海鐵路	杭州-廈門-潮州-汕頭-揭陽-汕尾-惠州-深圳
南廣鐵路	南寧-貴港-梧州-雲浮-肇慶-佛山-廣州
貴廣鐵路	貴陽-桂林-賀州-肇慶-佛山-廣州
廣汕鐵路	廣州-惠州-汕尾
西部沿海鐵路	具體方案還未確定，建議加快前期研究和落實，強化珠三角與粵西各沿海城市之聯繫

--加強鐵道部與廣東省的協調與合作，結合國家快速鐵路網建設，將大珠三角城鎮群內部快速軌道交通網更多地與國家快速鐵路網銜接，實現互連互通，開行長途跨線列車，減少軌道交通間的換乘，最大程度地體現大珠三角城鎮群對外聯繫通道的快速與便捷。

--加快廣深港客運專線香港段、深港機場接駁項目、廣珠城際軌道與澳門輕軌接駁等項目的建設，強化香港、澳門與珠三角及內地的鐵路聯繫。

--開展沿海高速鐵路跨珠江口建設的可行性研究。

--協調高速鐵路樞紐站佈局，構建大珠三角城鎮群以廣州、香港為主中心，深圳和珠海為副中心的鐵路樞紐系統（圖5-4）。



第五章 交通合作發展計劃

84



--通過制度創新，賦予港深都市區在鐵路線路安排等方面更多自主權，以滿足城鎮群大量外來人口的流動需求

--推動佛山、惠州、東莞等城市鐵路站點建設，增強其對樞紐站的輔助作用。

--內地鐵路網絡的發展及其與港澳的充分銜接，將實現內地鐵路網絡與港澳國際性海港、空港之間的多式聯運，極大提升大珠三角城鎮群交通系統的整體效能。建議開展此方面跟進研究，探討內陸地區鐵路網絡的發展對未來大珠三角城鎮群遠洋運輸的影響。

#### 5.1.4 出省高速公路

通過廣東省出省高速公路建設，加強大珠三角城鎮群的公路網與國家高速公路系統的銜接。依據相關規劃，建議廣東省加快推動湛江至徐聞高速公路、包頭至茂名高速公路粵境段、雲浮至岑溪高速公路雙鳳至榃濱段、廣梧高速公路河口至平台段、二廣高速公路粵境連州三水至懷城段及懷集至崗坪支線、清連高速公路連州至鳳埠升級改造工程、粵湘高速博羅至汝城段、韶關至江西贛州（省界）

## 第五章 交通合作發展計劃

85

高速公路、大廣國家高速公路粵境段、濟廣高速公路平遠至興寧段、梅州市梅縣至大埔高速公路及潮州至福建漳州高速公路等出省通道的建設。

### 專欄5-3：大珠三角高速公路網現狀規劃佈局

目前，大珠三角有五大公路出口與廣東省及周邊省份進行聯繫，以高速公路為骨幹的出省公路網已初步形成（表5-5）。《廣東省高速公路網規劃（2004-2030年）》確定的全省高速公路網中，有31條與大珠三角直接相關（表5-6）。2005年1月頒布的《國家高速公路網規劃》確定的“7條首都放射線、9條南北縱線和18條東西橫線”佈局方案，與大珠三角密切相關的有八條線路。2005年12月完成的《泛珠江三角洲區域合作公路水路交通基礎設施規劃》在此基礎上增加了“廣州-福州”和“岳陽-深圳”兩條主干線，並整合干線路網形成“廣州-成都”線，構建了以廣州為中心，以廣深（港）和廣珠（澳）為主軸，以環線及放射線為骨架，以縱橫聯絡線為補充的城際高速公路網絡，主要承擔包括港澳在內的大珠三角對外及區內中心城市之間的交通聯繫（表5-7）。

在此基礎上，《廣東省綜合運輸體系“十一五”規劃》提出到2010年全省計劃建成出省通道10條，其中通廣西2條、湖南2條、江西2條、福建2條、香港1條、澳門1條，力求加強與周邊省（區）連接的出省高速公路通道建設，提高連接泛珠三角區域高速公路通行能力，進一步完善高速公路網。這些重點建設的路線主要分佈於大珠三角以外的省內地區，有利于大珠三角城鎮群高速公路系統與國家高速公路網的緊密銜接。

表 5-5 大珠三角城鎮群主要公路出省通道現狀佈局表

通道	線路	連通省份
東部通道	深汕高速+國道324	廣東省的東部地區及福建省
東北通道	深惠高速+國道205	北接惠河高速，直通江西省
北部通道	京珠高速+國道107、105、106	湖南、湖北等省份
西部通道	廣肇高速+國道321、324	往西接廣梧高速，經肇慶、雲浮，進入廣西
西南通道	西部沿海高速+沈海高速公路廣州至湛江段+國道325	串聯廣東省西部沿海的主要城鎮，並與渝湛高速相連，去往廣西及海南



## 第五章 交通合作發展計劃

86



表 5-6 規劃的進入大珠三角城鎮群高速公路幹線對照表

《國家高速公路網規劃》線路 (2005年1月)	《泛珠江三角洲區域合作公路水路交通基礎設施規劃》線路 (2005年12月)
沈陽 - 海口	廣州 - 深圳 - 汕尾 - 汕頭 - 廈門 - 泉州 - 福州 - 寧德
長春 - 深圳	深圳 - 惠州 - 河源 - 梅州 - 龍岩 - 三明 - 南平
濟南 - 廣州	廣州 - 河源 - 瑞金 - 南城 - 鷹潭 - 景德鎮
大慶 - 廣州	廣州 - 連平 - 龍南 - 贛州 - 吉安
北京 - 港澳	香港 - 深圳 - 廣州 - 韶關 - 彬州 - 衡陽 - 株洲 - 長沙 - 岳陽
北京 - 港澳	澳門 - 珠海 - 中山 - 廣州 - 連州 - 永州 - 邵陽 - 婁底 - 常德
廣州 - 昆明	廣州 - 肇慶 - 雲浮 - 玉林 - 南寧 - 百色 - 富寧 - 開遠 - 石林 - 昆明
沈陽 - 海口 - 三亞	廣州 - 佛山 - 開平 - 陽江 - 茂名 - 湛江 - 海口 - 三亞
— —	新增: 廣州 - 惠州 - 揭陽 - 漳州 - 福州
— —	新增: 岳陽 - 株洲 - 汝城 - 韶關 - 惠州 - 深圳
多條主線整合形成: 廣州 - 賀州 - 桂林 - 麻江 - 貴陽 - 畢節 - 瀘州 - 隆昌 - 內江 - 成都	

表5-7 廣東省高速公路網規劃進入大珠三角城鎮群的高速公路幹線

路線（段）名稱	主要控制點
深圳至江西贛州（省界）	深圳、惠州、河源、和平
深圳至湖南汝城（省界）	鹽田港、東莞、博羅、龍門、新豐、翁源、始興、仁化
京珠高速公路粵境段	珠海、中山、廣州、從化、佛岡、英德、翁源、韶關、乳源、坪石
珠海至連州	珠海、中山、順德、廣州、清遠、陽山、連州
珠海至湖南永州（省界）	珠海至湖南永州（省界）
揭陽至茂名	揭陽、揭西、紫金、河源、龍門、佛岡、清遠、肇慶、新興、陽春、茂名
惠州至廣西梧州（省界）	惠東、惠州、增城、廣州、南海、高要、雲浮、羅定、郁南
福建漳州（省界）至廣西玉林（省界）	潮州、揭陽、揭西、陸河、惠東、東莞、中山、江門、新興、羅定、岑溪
同三國道主干線粵境段及聯絡線	饒平、潮州、汕頭、汕尾、惠州、深圳、東莞、廣州、佛山、江門、珠海、陽江、茂名、湛江、徐聞、廉江

## 第五章 交通合作發展計劃

87

路線（段）名稱	主要控制點
珠三角環形高速公路	番禺、三水、南海、順德
珠三角外環高速公路	深圳、東莞、增城、花都、肇慶、高明、江門、中山、珠海
廣州環城	廣州市白雲區、天河區、海珠區、芳村區、佛山市南海區
廣州東新高速公路	廣州市海珠區東沙至番禺區新聯
廣州至贛州（省界）	廣州新機場、從化、新豐、連平
廣州至四會	廣州、南海、三水、四會
廣深（港）沿江公路	廣州、東莞、深圳
深圳北環高速公路	銀湖、南頭
深圳外（半）環高速公路	沙井、光明、鳳崗、坪地、葵涌
深圳至惠州沿海公路	鹽田、葵涌、澳頭、稔山
深圳龍大高速公路	深圳龍華、石岩、光明農場、松崗、羅田林場、東莞大嶺山
深圳水官高速公路	布吉、橫崗、平湖、龍崗
東莞龍林高速公路	塘廈龍貝嶺至林村
新會至台山	新會（司前）、台山
惠州港至惠州	惠州港、惠陽、惠州
深圳至中山跨珠江口工程	機荷高速公路、中江高速公路
東莞市南環	東莞厚街、寮步
番禺至東莞（蓮花山大橋）	番禺東涌、東莞厚街
廣州至高明高速公路	番禺、佛山、高明（接江門至雲浮高速公路）
南海平洲至廣州南沙高速公路	南海平洲、番禺大石、南村、化龍、石樓、東涌、黃閣
廣州至河源高速公路	廣州、增城、龍門、河源
廣州增城至從化高速公路	增城、從化

注：此表為根據《廣東省高速公路網規劃（2004~2030年）》統計得出。

### 5.1.5 水上客運系統

以旅遊、港澳輪渡和內河客運為核心的水上客運可以通過特色化的發展路徑，多方面提升服務能力，成為綜合交通系統中的重要組成。

--充分利用廣東省整治航道的機遇，發掘水上客運的潛力，增



## 第五章 交通合作發展計劃

88



加旅遊船、海峽客輪等速度快、安全性好的高性能船舶在航線中應用。

--發揮水路客運在春運、旅遊黃金周等特殊時段的服務作用，成為公路、鐵路、民航等主干交通方式的有效補充。

--改善珠江沿岸的景觀與碼頭環境，開發多種旅遊項目和品種，打造珠江黃金旅遊線路。

--改善通關軟硬件，提高服務質量，充分發揮海峽渡船在珠三角地區與港澳之間人員來往和物資交流中的重要作用。

### 5.1.6 綜合交通樞紐

--未來珠江口灣區將成為客貨流集散中心，要實現各種交通方式之間的“無縫銜接”，必須努力提升換乘能力，強化迅捷、舒適、經濟的交通運輸環境，建設高效、安全的綜合性換乘樞紐體系。

--增強香港國際機場、廣州新客站、廣州白雲機場、深圳新客站、深圳機場等重要鐵路樞紐、民航機場的營運能力，不斷提高科技含量和管理水平；加強廣佛、港深、澳珠三大都市區之間的交通銜接與合作，共同打造組合型交通樞紐，實現優勢互補；提升肇慶、江門、東莞等城市交通組織能力和樞紐性功能。

--實現珠江口灣區一體化的交通樞紐，其核心是統籌規劃建設並緊密銜接城鎮群以香港、廣州、深圳、珠海為主的各級客貨運交通樞紐，以城際軌道系統為主體強化彼此之間的聯繫，增強換乘功能，改善區域公交換乘條件，實現旅客在各種運輸方式之間、城市之間以及市內交通線之間的“零距離”換乘（圖5-5）。



圖5-5 珠三角地區城際軌道交通線網規劃示意圖

## 5.2 城際交通計劃

### 5.2.1 灣區一小時交通圈

--廣佛都市區與港深都市區之間，建設廣深港客運專線、穗莞深城際軌道-深港西部快速軌道、廣深沿江高速-深港西部通道三條新線。

--廣佛都市區與澳珠都市區之間，建設廣珠城際軌道和廣珠西線高速公路，並通過橫琴口岸分別銜接於澳門輕軌和城市路網。

--澳珠都市區與港深都市區之間通過港珠澳大橋與深中大橋建設實現跨江聯繫，建議加快推進跨珠江口城際軌道交通的前期研究。

--加強城際軌道交通樞紐站點的建設，強化軌道交通與香港、澳門、廣州、深圳、珠海機場，與新廣州站、深圳站、新佛山站、深圳福田站等主要火車站，與廣州天河客運站、深圳汽車站、珠海拱北汽車站等主要長途汽車站的銜接（表5-8）。



## 第五章 交通合作發展計劃

90



表 5-8 “灣區一小時交通圈”完善方案

發展軸	性質	線路及主要聯繫節點
穗深港發展軸 (包括建設中)	已建設	廣深高速公路、增莞-莞深-梅觀高速公路、廣深鐵路
	規劃	廣深港客運專線: 新廣州站-東涌-虎門(接惠州)-光明-新深圳站(龍華)-深圳北站(福田)-香港西九龍
	規劃	佛莞城際軌道; 穗莞深城際軌道-深港西部快速軌道; 廣州地鐵5號線-廣州開發區-麻涌-虎門-松崗-沙井-深圳機場-前海-蛇口-香港機場(可能支線: 元朗洪水橋)
穗珠澳發展軸 (包括建設中)	已建設	廣深沿江高速-深港西部通道: 廣州經濟開發區-東莞虎門港-深圳西部工業組團-深圳機場-深圳大鏟灣港-深圳蛇口-香港元朗
	規劃	廣珠東線高速公路
	規劃	廣珠城際軌道: 廣州新客站-順德-容奇-南頭-小欖-東升-中山-南朗-翠亨-鼎-金唐-明珠-前山-珠海-橫琴(銜接澳門輕軌)-珠海機場
沿海發展軸	已建設	廣珠鐵路: 江村-大田-官窑-北江-西樵-鶴山-江門南-古井-斗門-珠海西-高欄港
	規劃	廣珠西線高速公路: 廣州-佛山-中山-珠海橫琴-蓮花口岸-澳門
沿海發展軸 (包括建設中)	已建設	-----
	規劃	港珠澳大橋、深中大橋、跨江城際軌道橋

### 5.2.2 次區域內一小時交通圈

完善大珠三角城鎮群城際軌道與高速公路網絡(圖5-6)，聯繫珠江口灣區與外圍主要城市，特別加強三大都市區中心與各自次區域內其他城市節點的可達性。打造城際軌道交通惠州站、肇慶站、

江門站等主要交通樞紐。優化道路功能結構，加強城際軌道交通與城市交通的銜接。在三個次區域內分別實現“一小時通勤圈”（表5-9）。



圖 5-6 大珠江三角洲城鎮群公路規劃空間示意圖

表5-9 “次區域內一小時交通圈”完善方案

次區域	道路
東部次區域	東莞至惠州城際軌道，惠深沿海高速公路惠州段，東莞至惠州高速公路，博羅至深圳高速公路，廣惠高速公路東延線，惠澳高速公路
西部次區域	廣賀高速公路三水至懷集段，江門至肇慶高速公路，廣州至肇慶高速公路二期，太澳高速（廣珠西線高速）
中部次區域	佛肇城際軌道，廣州至河源高速公路，廣州至韶關樂昌高速公路，佛清高速公路

### 5.2.3 都市區內一小時通勤圈

在三大都市區內部，通過特定路段的完善，增強各主要都市區內部的可達性，實現一小時通勤（表5-10）。

## 第五章 交通合作發展計劃

92



表 5-10 “都市區內一小時通勤圈”完善方案

都市區	高速公路
港深都市區	深圳外環高速公路、惠大疏港高速公路、深圳中部過境通道、惠深沿海高速公路
廣佛都市區	廣佛環線城際軌道、廣佛珠城際軌道、國道主干線廣州繞城公路南段、平南高速公路、廣珠西線高速公路、廣州至高明高速公路、廣佛、佛開高速公路擴建工程、廣州東沙至新聯高速公路、廣州至三水高速公路擴建、廣州增城至從化街口高速公路、佛山南番大道及廣州新客站連接線
澳珠都市區	珠海高欄港高速公路、珠海機場高速公路、金海高速公路、廣珠城際軌道、廣珠城際軌道延長線、京珠高速、廣珠西線高速（含延伸至橫琴段）、珠海大道、金港大道

### 5.3 跨界交通計劃

#### 5.3.1 跨界交通線路銜接

--**港深鐵路方面**。積極融入國家鐵路網，加快推進廣深港客運專線建設；加快大珠三角城鎮群城際軌道建設，推進穗莞深城際軌道—港深西部快速軌道建設；做好兩地鐵路樞紐、相關城市路網的建設與銜接，使過境軌道能夠與深港城市內部交通系統充分銜接，滿足香港與內地各空間層次之間的客貨運需求；建議當輸港鐵路貨運需求增加時，考慮在港深之間建設過境貨運鐵路通道，加強其與港口的銜接（表5-11）。

## 第五章 交通合作發展計劃

93

表 5-11 港深跨界鐵路發展計劃

層次	線路	措施	作用
國家鐵路	廣深港客運專線 —廣深港高速鐵路（香港段）	廣深港客運專線將連接廣深港高速鐵路（香港段）直達香港西九龍站。連接國家客運專線（如京港客運專線和杭福深客運專線）。	提升香港與內地間長程客運聯繫，加強港深交通樞紐功能。
城際軌道	深港機場軌道聯絡線	規劃興建軌道連接深圳和香港兩地機場，並研究興建跨界鐵路以連接深圳西部和香港。	加強珠江東岸各地區與香港的聯繫，促進深圳前海綜合樞紐、深圳機場與香港機場之間的聯絡，強化珠江東岸發展軸建設。
	廣深港客運專線——廣深港高速鐵路（香港段）	透過中途站連接珠三角城際軌道	將大大提高香港與珠三角地區的聯繫。
城市軌道	深圳地鐵	未來規劃將部分長途客運服務調整至竹子林客運樞紐。	以降低羅湖口岸交通壓力，並進一步提高長途跨界客運服務水平。

--**港深公路方面**。未來深港之間跨界公路的重點應在東部通道，通過蓮塘/香園圍口岸的對接，加強香港與大珠三角城鎮群東部和粵東地區的可達性；建議加強客貨分流，深港之間利用廣深沿海高速作為跨界貨運高速公路，廣深高速則主要用作跨界客運之用，實現過境、疏港貨運交通與城市交通相分離（表5-12，圖5-7，圖5-8）。



## 第五章 交通合作發展計劃

94



表 5-12 《深圳市幹線道路網規劃》中與港深一線公路口岸直接相關的高、快速路

公路	計劃通車時間	簡介
南坪快速路二期	待定	西起于沿江高速公路前海立交，向東沿南山、寶安兩區交界南側，跨越寶安大道和廣深高速公路及沙河西路，經龍珠大道與南坪一期相接，道路全長15.42公里，雙向八車道，2007年2月開工，計劃2009年上半年建成通車。南坪二期建成后將構築起深圳市第二圈層組團東西向的快速貨運通道，實現過境、疏港貨運交通與城市交通相分離。
廣深沿江高速	2012年前	起于廣州黃埔，止于深圳蛇口，與深港西部通道相接，全長97公里。其中深圳段全長30公里，雙向八車道，已完成初步設計，計劃2009年底開工，2012年建成通車。建成后，穗港之間車程將縮短至1小時，跨界貨車可不經過深圳市區而直達口岸，將大大緩解廣深高速和107國道的交通壓力。
東部通道主線	2011年前	東部通道主線起于蓮塘水廠南側的鵬興路，經鹽排高速、惠鹽公路後，向東接終點深惠、深汕高速公路相交處，線路全長25.63公里，等級為高速公路，斷面為雙向6車道。東部通道主線計劃2011年建成通車。
東部通道文錦渡口岸連接線	2011年前	其功能主要是在蓮塘口岸建成前，將文錦渡口岸的過境貨運交通疏解到東部通道主線上。規劃方案為利用現有東環快速路，至愛國路高架處設置全互通立交，將丹平快速路、東環快速路、北環布心路段與東部通道主線連接起來，在東湖公園設置高架連接東部通道主線，道路全長2.2公里，雙向六車道。東部通道文錦渡口岸連接線計劃2011年前與東部通道主線同時建成通車。
東部通道蓮塘/香園圍口岸連接線	2018年	東部通道蓮塘口岸連接線南起蓮塘口岸，北至東部通道主線，道路全長約0.85km，雙向六車道。東部通道蓮塘口岸連接線計劃2018年與蓮塘口岸同步建成通車。

## 第五章 交通合作發展計劃

95



圖 5-7 深圳跨界交通設施協調



圖 5-8 香港跨界交通設施協調

--**澳珠鐵路方面**。建議推動廣珠城際軌道與澳門輕軌的對接。

--**澳珠公路方面**。延長京港澳高速公路廣澳並行線，經橫琴大橋、橫琴環島公路連接至蓮花大橋，加強粵西地區與澳門的聯繫；延長西部沿海高速公路珠海支線，由橫琴二橋進入橫琴；建造高速公路，從蓮花口岸向西跨越磨刀門水道，並連接至珠海機場，加強

## 第五章 交通合作發展計劃

96



澳門與珠江口西岸地區及珠海機場的聯繫。應探討在橫琴島內，按近中遠期發展階段與澳門最終建立三個或以上的公路連接點，以加強粵澳之間的聯繫（圖5-9，圖5-10）。



--澳珠交通樞紐方面。可探討客貨分流計劃，在澳珠西部橫琴

島建設公路貨運口岸，實現跨界貨運從珠海城市外圍直接進出澳門；同時，配合廣珠城際軌道珠海延線、澳門輕軌系統與橫琴口岸接駁、長途公路客運站、內部公交系統、京港澳高速公路廣澳並行線、西部沿海高速公路珠海支線等建設，于橫琴島東側設立多運具綜合交通樞紐站，以實現無縫轉乘的目標。

--港珠澳之間。以港珠澳大橋建設為契機，強化香港、澳門和珠三角西岸重要城市功能節點、交通樞紐和道路網絡的銜接；重點解決港珠澳大橋與香港中心城區的銜接問題、與珠江西岸路網的銜接問題和其在珠江西岸地區的口岸設施佈局問題；同時，着眼于香港與珠江西岸地區間客運需求日趨增大的趨勢，適時推進跨珠江口鐵路大橋的前期研究，改變香港軌道交通處于末梢的地位（表5-13、圖5-11）。

表 5-13 各城市重點協調的跨界交通線路

城市	交通線路	
	鐵路	公路
香港	廣深港高速鐵路（香港段）、港深西部快速軌道	東部通道、港珠澳大橋
深圳	廣深港客運專線、港深西部快速軌道、深圳地鐵	南坪快速路二期、廣深沿江高速、東部通道主線、東部通道文錦渡口岸連接線、東部通道蓮塘口岸連接線
澳門	澳門輕軌	港珠澳大橋
珠海	廣珠城際軌道	金海大橋、廣珠西線高速公路



## 第五章 交通合作發展計劃

98



圖 5-11 大珠三角城鎮群跨界交通設施佈局示意圖<sup>1</sup>

### 5.3.2 口岸設施建設

#### (1) 鄰接地區口岸建設

為滿足跨界客貨流大幅度增加的運輸需求，建議在港深、澳珠之間通過新建口岸和口岸擴容、客貨分流、加強口岸公交銜接三方面措施來提升服務能力，解決一線口岸的供需矛盾（表5-14）：

--擴容鄰接地區口岸的規模，協調口岸與周邊土地利用的關係。

--在口岸之間統籌規劃，實現客貨分流，提高口岸處理效率。

--加強口岸公交接駁服務。在文錦渡、羅湖、皇崗/落馬洲、拱北、橫琴等人流密集口岸，針對公交服務能力不足的問題，在口岸周邊加強公交樞紐站建設，主要包括深圳灣口岸樞紐站、福田口岸

<sup>1</sup> 本圖主要依據《深圳市整體交通規劃（2008.5）》、《珠海城市總體規劃（2001-2020）》、《中山城市總體規劃（2004-2020）》、《珠江三角洲城鎮群協調發展規劃》、《香港2030:規劃遠景與策略》、《澳門軌道交通系統優化方案》等規劃及各市最近規劃信息匯編整理而成。包括大珠三角城鎮群已建和擬建的跨特區行政邊界、跨珠江兩岸的交通設施。

## 第五章 交通合作發展計劃

99

樞紐站及沙頭角口岸公交首末站。

--增加口岸地區停車過境設施。為了應對小汽車的持續增長，減少過境小汽車對香港、澳門城市交通的影響，在港深、澳珠口岸附近地區加強停車過境設施的研究和規劃佈局工作。

表 5-14 一線口岸設施改進計劃

類別	港深之間	澳珠之間
新建口岸和口岸擴容	推進港深東部蓮塘口岸的實施工作；適時對沙頭角口岸、文錦渡口岸的客運通關設施進行改造，提高口岸的客運通關效率；加快推進港珠澳大橋口岸的規劃建設。	對橫琴口岸進行擴容（拱北口岸地處城市發展成熟區，佔地規模受到限制），並預留跨境通道車輛回轉匝道，及相關口岸設施用地；實行“粵澳海關查驗結果參考互認”模式，推進通關便利化；與澳門關閘擴建協同，擴建拱北口岸，做到澳珠口岸大樓同步建設完工；在人員編制和設施到位的情況下，實施24小時通關；加快推進港珠澳大橋口岸的規劃建設。
客貨分流	西部通道口岸以貨運為主；蓮塘口岸以貨運為主，兼顧長途客運；沙頭角口岸、文錦渡口岸轉化為以客運為主的口岸；皇崗/落馬洲口岸兼有客貨運交通功能。	形成澳門北部利用拱北口岸滿足鄰接地區跨界客運的需要，澳門西南部利用橫琴口岸滿足鄰接地區跨界貨運需要的格局；提升珠海灣仔客運專用口岸服務能力。
加強口岸公共交通銜接	建設西部通道口岸樞紐站、皇崗地鐵口岸樞紐站及沙頭角口岸公交首末站；對擁堵較嚴重的深圳皇崗口岸等實施私人交通管制。	加強澳門公共交通在橫琴口岸的銜接建設；在珠海洪灣建設新的人流集散點，主要承擔香港、澳門、珠海主城區至珠海西區、廣珠鐵路沿線，以及至廣東省西部的長途旅客。

### (2) 非鄰接地區口岸建設

--鐵路“內陸直通式”口岸建設<sup>1</sup>。為因應廣東省內欠發達地區及泛珠三角區域與港澳交通聯繫日趨強化的趨勢，建議盡快研究港澳與內地鐵路網絡建立更有效和便捷接駁方式的可行覆蓋範圍，積極推進鐵路“內陸直通式”口岸建設，擴大往來港、澳的直通營運範圍，包括：①積極推進珠三角地區與港澳之間的直通客運列車營運；②積極推進港澳與全國其它主要城鎮群之間的直通客運列車營運，尤其是長三角、泛珠三角的成渝和長株潭地區等；③共同推進



1 “內陸直通式”口岸是指內地赴港澳的跨界旅客、貨物在當地海關即可一次完成所有的通關手續，其乘坐的直通車通過口岸海關時，只需檢驗關鎖即可進入港澳，反之亦然。此種做法將大大降低通關成本，提高可達性。

## 第五章 交通合作發展計劃

100



內地與港澳之間的實時物流系統建設，積極推進內地與港澳間的直通貨車營運，如開設常平-香港農副產品班列、港澳與泛珠三角重要物資原料產地的直通班列等。

--增加非鄰接地區口岸。構建以大珠三角城鎮群為核心的口岸佈局體系，實現口岸設置由單純重視鄰接地區向鄰接-非鄰接地區並重的轉變，包括：①增加大珠三角城鎮群非鄰接地區一類口岸的數量；②開設多樣性口岸，如直升機口岸、港口口岸等；③適當增加珠三角外圍地區的口岸數量。

--在港、澳、珠三角三地主要交通樞紐間積極推行跨界直通車服務，實現便捷的“多式聯運”。主要考慮通過高速公路對機場與港口進行有效的串連，逐步開通珠三角主要水運客運口岸至香港國際機場的路線，提供珠三角主要城市與香港、澳門機場之間的跨界直通車服務。

### 5.3.3 跨界交通協調管理

--**便捷口岸通關**。提高口岸的新科技應用和信息化水平；通過降低交通設施收費，全面減少城鎮群內部的交通運輸成本；推廣“一地兩檢”模式，讓人流物流更加通暢、便捷；根據粵港、粵澳商務交流和旅遊增多而不斷增長的客運需求，逐步放寬內地進入港澳的限制，採用各種手段使內地旅客赴港澳的正當出行便利化，建議在此方面展開時間表的研究。

--**創新跨界交通管理模式**。循序漸進地放寬對粵港過境車輛的管制，成立相應專家小組跟進論證這一構思，盡快在深圳灣口岸推行試驗計劃；為便利居民出行消費，在大珠三角城鎮群範圍內逐步實現與推廣可以在各城市公交、地鐵使用的“區域一卡通”；建議粵港澳三方在法規、交通及車輛管理等方面，繼續以共同管理為大方向，力促減少各方差異，以進一步促進及便利跨界車流。

## 第六章 生態環境保護計劃

本章從區域生態安全格局優化、區域環境污染治理、各地環境保護責任落實、珠江口灣區生態環境保護、以及生態環境合作研究等五個方面提出若干合作發展計劃，以求落實“優質環境策略”。

### 6.1 生態安全格局優化計劃

#### 6.1.1 構建生態廊道

以西江、北江和東江為主的珠江水系為河流生態廊道、連綿的自然山體（包括丘陵和水庫）為山體生態廊道、道路交通系統為交通生態廊道。

-- “三江”河流生態廊道。以西江、北江和東江為主的珠江水系構成該地區河流生態廊道的主幹，加上江門市的潭江、崖門水道，中山的磨刀門水道，北部的流溪河、增江，形成大珠三角城鎮群河流生態廊道的網狀結構。“三江”河流生態廊道構建需以河流水面為主幹，設置河岸帶的合理寬度並安排以綠地為主的土地利用結構，形成碧綠的複合生態廊道（圖 6-1）。



圖 6-1 大珠三角城鎮群河流生態廊道建設示意圖



## 第六章 生態環境保護計劃

102



-- “七脈”山體生態廊道。大珠三角城鎮群連綿的自然山體（包括丘陵和水庫）也是重要的自然生態廊道（圖6-2）。其中，蓮花山及其餘脈，貫穿惠州東部地區，連接深圳的馬巒山、梧桐山，直至香港北部八仙嶺－大欖郊野公園一線山地，是大珠三角城鎮群東部重要的生態廊道；惠州北部的白盆珠水庫-古田自然保護區-象頭山-羅浮山-從化流溪河水庫一線，是大珠三角城鎮群北部的重要自然生態廊道；西北部的肇慶鼎湖山地區-蓮塘-更合-宅梧-恩平的西部山地一線是大珠三角城鎮群西部重要的生態通道；古兜山-涼帽頂及珠海的橫琴-鳳凰山-中山的五桂山是大珠三角城鎮群中部重要的生態廊道。“七脈”山體生態廊道構建要對廊道上關鍵區域的建設用地擴張加以限制，採取保留或建設一定數量的林地等高質量生態用地等措施，強化廊道結構及功能的連通性。

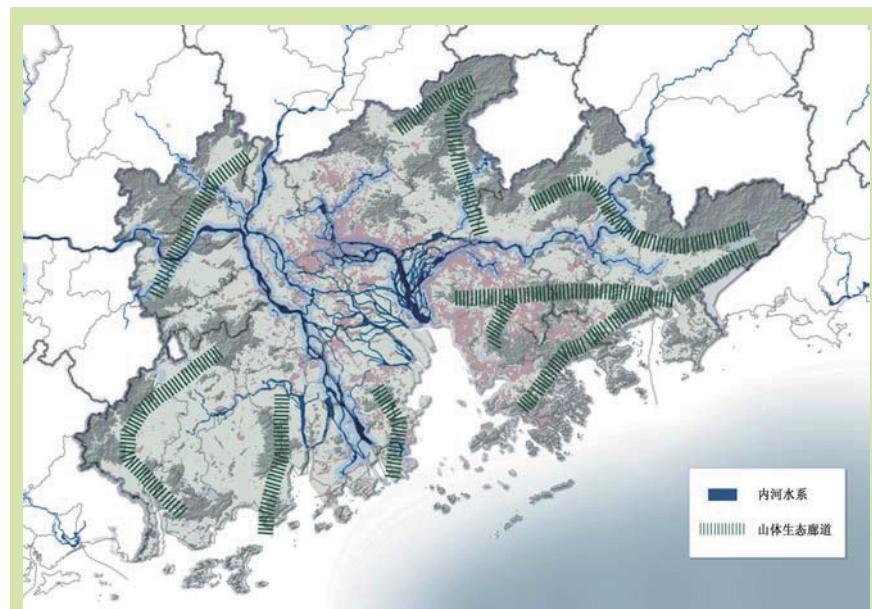


圖 6-2 大珠三角城鎮群山體生態廊道建設示意圖

-- “三縱三橫”交通生態廊道。“三縱”指：京九鐵路-205國道-惠河、惠鹽高速公路；京廣鐵路-京珠高速-105、106國道-廣深、廣清高速和華南快速干線；新台、佛開高速-325國道。“三橫”是指：以321、324國道-廣肇、廣三、廣惠高速、廣州-肇慶/東莞鐵路組成北一橫；以惠江、機荷、深惠高速組成的中一橫；以西部沿海高速、鹽壩、深汕高速組成的沿海一橫（圖 6-3）。“三縱三橫”交通生態廊道的構建需切實加強綠化帶建設，採取有效的生態工程措施，保障廊道連通功能的實現。



圖 6-3 大珠江三角洲城鎮群交通生態廊道示意圖

### 6.1.2 保護生態功能區

依據各自然保護區的特徵，對九大生態功能區（專欄6-1），十七個生態功能源點，以及從中識別出的七大生態節點（表 6-1）進行重點保護。

表 6-1 大珠江三角洲重要的生態功能源點、生態節點

#### 專欄6-1：九大生態功能區

- (1) 中山五桂山-珠海鳳凰山-橫琴島功能區，包括五桂山、鳳凰山、橫琴島三個生態功能源點；
- (2) 江門北峰山-珠海黃楊山功能區，包括沿崖門水道兩側分佈的北峰山、黃楊山兩個生態功能源點；
- (3) 江門西部蒲髻頂-七星坑功能區，包括潭江北側的蒲髻頂、恩平西部的七星坑自然保護區兩個生態功能源點；
- (4) 肇慶北部以鼎湖山為中心的功能區，指鼎湖山區這一生態功能源點；
- (5) 從化流溪河水庫周邊-惠州羅浮山功能區，包括從化市北部流溪河水庫周圍山區、惠州西部的羅浮山兩個功能源點；
- (6) 惠州東部的蓮花山及其餘脈功能區，指惠州東部的蓮花山脈至深圳的馬巒山、梧桐山，直至香港北部八仙嶺-大欖郊野公園一線山地這一生態功能源點；
- (7) 惠州白盆珠水庫-古田-象頭山功能區，包括惠州北部的白盆珠水庫周圍山區、古田、象頭山自然保護區三個功能源點；
- (8) 深莞惠之間的大嶺山-白雲嶂城市綠核功能區，包括東莞的大嶺山、惠州的白雲嶂兩個功能源點；
- (9) 香港新界地區郊野公園功能區，指香港新界地區的多個郊野公園。



## 第六章 生態環境保護計劃

104



十七個生態功能源點	七大生態節點
中山的五桂山、珠海的鳳凰山、橫琴島	江門的圭峰山
沿崖門水道兩側分布的北峰山、黃楊山	珠海的萬山群島
潭江北側的蒲髻頂以及恩平西部的七星坑自然保護區	
肇慶北部的鼎湖山區	佛山的三水森林公園
從化市北部流溪河水庫周圍山區、惠州西部的羅浮山	廣州的白雲山國家級風景名勝區
惠州東部的蓮花山脈至深港一線山地	深圳河口深港紅樹林濕地區域
惠州北部的白盆珠水庫周圍山區、吉田、象頭山自然保護區	深圳梧桐山森林公園
東莞的大嶺山、惠州的白雲嶂、香港新界諸郊野公園	香港西貢東西郊野公園

### 6.1.3 保護生態環境敏感地區

合力保護具有區域整體意義的生態環境敏感地區。

一類是與港澳非鄰接，但在生態功能上對區域具有重大影響力的功能性生態環境敏感地區，包括五桂山-鳳凰山-橫琴島、白雲山-帽峰山、羊台山-大嶺山-白雲嶂、環珠三角北部山區、萬山群島-福田紅樹林自然保護區、梧桐山森林公園-香港大欖郊野公園及珠江水系。

另一類是粵港澳鄰接，需要跨界管理的生態環境敏感地區。通過對大珠三角城鎮群各相關規劃的綜合，並結合本地區的實際情況和未來生態用地建設和保護工作的需要，提出七個這類生態用地建設與保護的關鍵區域（專欄6-2）。

**專欄6-2：生態用地建設與保護的關鍵區域**

(1) 五桂山-鳳凰山-橫琴島。是沿珠江入海口西岸的重要生態功能源區，對中山、珠海和澳門特別行政區的生態環境質量有重要影響。澳門、珠海與中山三地應加強該地區生態用地建設與保護的合作，共同推進西岸都市區的良好生態環境。

(2) 白雲山-帽峰山。是廣佛都市區城市間的重要城市綠核，具有重要的生態節點作用，同時對東莞具有生態輻射作用。建議以廣州為核心，廣州、佛山、東莞通過合作，保護與建設該地區的生態用地，推動北部城市群生態環境質量的改善。

(3) 羊台山-大嶺山-白雲嶂。大珠三角城鎮群東岸重要的城市綠核，也是連接北部生態屏障的重要生態節點。深圳、東莞、惠州應深化合作，以森林公園等形式共同建設與保護，同時與城市綠化結合到一起，發揮其最大的生態服務功能。

(4) 環大珠江三角洲北部山區。從江門市中西部，沿肇慶北部、廣州北部，經惠州北部山區、東部蓮花山脈及其餘脈，一直延伸到香港地區，是整個大珠江三角洲地區的生態屏障。區內各城市應加強合作，共同建設與保護。

(5) 萬山群島-福田紅樹林自然保護區。是連接珠江入海口兩岸的重要生態節點區域，對於維持東西兩岸的生態聯繫，維護區域生態環境穩定有重要意義。應形成以珠海、深圳、澳門、香港四地共同建設與保護的體制。

(6) 梧桐山森林公園-香港大欖郊野公園。位於深圳市和香港特別行政區之間、蓮花山餘脈之上，是連接香港與內地的重要生態節點，對於物種的陸域遷徙具有重要影響。建議一方面加強對森林資源、野生動植物的保護；另一方面加強深、港雙方的合作與聯繫，為陸域物種遷徙創造更好的生態通道。

(7) 珠江口。珠江水系及其支流是大珠三角地區重要的飲用水來源，同時也是聯繫各地的自然生態廊道，對於該地區生態建設與保護具有重要意義。各城市應加強合作，開展水質綜合整治和沿線綠化工作。建議香港特別行政區重點參與到東江水系的治理與建設中，澳門則與江門、珠海、中山等地一起共同整治西江及其支流、潭江以及各大入海水道。



## 6.2 區域環境污染治理計劃

### 6.2.1 區域大氣污染防治計劃

專欄6-3顯示了大珠三角城鎮群主要污染來源和分佈。據此，大氣環境防治主要包括：酸雨與二氧化硫污染防治、氮氧化物污染控制、細粒子顆粒物污染控制、揮發性有機物VOC污染控制。

## 第六章 生態環境保護計劃

106



### 專欄6-3：大珠三角城鎮群主要污染來源及分佈：

酸雨與二氧化硫污染：大珠三角城鎮群酸雨和二氧化硫污染嚴重，是區域共同面臨的首要大氣環境問題。二氧化硫排放量的絕大部分來自於煤炭消費，其中又以火電廠發電最多，因此控制二氧化硫排放量的關鍵是控制火電廠燃煤產生的二氧化硫。

氮氧化物：產生氮氧化物的主要來源是流動源，即各種機動車輛，其次是電力生產等，包括電站鍋爐、工業鍋爐、茶浴爐等。大珠三角城鎮群中廣州、東莞、深圳、佛山、香港是氮氧化物的重點治理區域，需要從控制流動源，減少電站鍋爐等能源消耗角度着手。

可吸入顆粒物污染控制：珠三角地區可吸入顆粒污染物排放量佔第一位的是非金屬礦物制品加工業，其次是流動源、揚塵和大點源，因此非金屬礦物制品加工業如水泥、陶瓷和制磚等是控制的重中之重。這些行業主要分佈在江門、肇慶、佛山和東莞等地。

揮發性有機物VOC污染：主要來自汽車尾氣排放及油漆塗料、印刷和造紙等工藝生產過程，珠三角VOC排放比較集中的區域位於廣州市區、東莞和深圳。

**--酸雨與二氧化硫污染防治。**在污染物排放方面，逐步淘汰能耗高污染重的小型發電機組，提高火電廠能源利用效率，為現有的火電廠安裝烟氣脫硫裝置，新建、改建和擴建電廠必須配套建設烟氣脫硫裝置，並採用低氮燃燒技術；污染物監控方面，加強對二氧化硫重點排放源的監測，對區域內二氧化硫排放源實施企業申報、環保部門審核的排污申報制度，建立酸雨和二氧化硫污染數據庫及動態管理信息系統，完善酸雨監測網絡建設，在各地市、尤其是重點酸雨污染區內設立常規監測點，建立酸雨監測動態管理信息數據庫，並通過區域信息共享平臺，使政府部門及公眾及時了解酸雨動態；能源結構優化方面，加快城市民用燃料結構改造步伐，逐步推進珠江三角洲地區有條件的燃煤燃油熱電聯供電廠機組、工業鍋爐改用液化天然氣，優化珠三角地區的能源消耗結構，積極採用天然氣、輕柴油、液化石油氣、電等優質能源和核能、太陽能等代替原煤，減少煤炭、燃油所佔的比例，以達到減排的目的。

**--氮氧化物污染控制。**提高機動車尾氣排放控制標準；加強車輛管理制度，嚴格實行舊車淘汰及強制報廢制度；改善交通結構，合理規劃交通網絡；大力推廣公共交通，通過徵收排污費、塞車費或燃料稅的方式適當限制車輛數量，對於裝有淨化裝置的車輛可以減免收費；控制電廠氮氧化物的排放。採用低氮燃燒技術，並研究開發和推廣清潔燃燒技術和烟氣脫氮氧化物技術。

--可吸入顆粒物污染控制。加大水泥行業污染治理力度，關停或者搬遷生產規模小和工藝落後的水泥企業，原則上在珠三角地區不再新建或者擴建水泥廠；加強對城市二次揚塵（如建築、拆遷和市政等施工，道路運輸揚塵）的控制，通過工地圍擋、道路硬化、加大綠化面積、及時清掃等措施降低揚塵污染；淘汰舊的公交車、出租車，禁止摩托車在城市區域內行駛，要求電廠和工業鍋爐安裝電除塵器和袋式除塵器等烟塵淨化裝置，以控制機動車以及電廠鍋爐排放顆粒物；控制飲食行業油烟排放，飲食服務業必須安裝油烟淨化器，嚴格控制飲食業油烟無組織排放。

--揮發性有機物VOC污染控制。繼續實施《珠江三角洲地區空氣質素管理計劃》，對揮發性有機化合物實施總量控制制度，以1997年為參照，力爭在2010年達到揮發性有機化合物的排放總量削減55%的目標；加強政策引導、規範行業排放，淘汰揮發性有機物含量高的油漆、塗料產品；鼓勵生產和銷售揮發性有機物含量低的殺蟲氣霧劑、洗滌劑、膠粘劑、發膠等產品，汽車制造、汽車維修、石化、家具制造加工、制鞋、印刷、電子、服裝乾洗等行業應當按照有關技術規範治理無組織地排放揮發性有機物；加強區域臭氧及揮發性有機污染物研究，深入了解珠江三角洲區域性光化學烟霧的特性及形成機理，為區域性揮發性有機污染物控制、光化學烟霧問題改善措施的制定提供依據；擴大《空氣污染管制(揮發性有機化合物)規例》的管制範圍，限制粘合劑、密封劑、汽車修補漆料及船隻漆料的揮發性有機化合物含量。

### 6.2.2 區域水污染防治計劃

--加強流域水環境保護合作。監督落實《珠江流域水污染防治“十一五”規劃》，為區域整體用水安全提供保障，同時應從流域角度進一步增進協調與合作，保障流域水安全的綜合防治；推進東江、西江的供水安全保障工程，制定詳細可行的水源控制保護區規劃以及區域供取水與排水規劃，以《珠江三角洲水污染防治規劃研究報告》為基礎劃分珠三角地區供水區域，分別建設具體的供水與排水系統，確保區域供水安全；對採取點源達標治理及城市污水截



## 第六章 生態環境保護計劃

108



流達標處理等措施後尚不能達到功能區水質目標的河段、以及長期受污染不經人為整治不能自行恢復其生態功能的重點河段，實施河道整治工程。

表6-2 區域河道整治工程規劃（2010年前）

	工程位置與內容	去除污染負荷 (噸BOD/年)	投資 (億元)	運行費用 (萬元/年)
區域	水系水庫群聯調	—	3	1000
骨幹	沙貝節制閘	—	3	500
工程	小計	—	6	1500
廣州	流溪河諸支流	4300	3.9	2300
	老八區諸河涌	17000	11.5	7600
	增江諸支流	4300	4.1	2300
	市橋水道等河涌	12800	11.5	5300
	花都區諸河涌	12800	10.5	5300
	小計	51200	41.5	22800
深圳	深圳河	17000	12.0	7600
	坪山河	17000	11.5	7600
	沙灣河	4300	3.8	2100
	茅洲河	12850	8.7	5700
	其它獨立河系	12800	10.7	5350
	小計	63950	46.7	28350
佛山	佛山水道河系	25500	17.2	11500
	西南涌河系	12800	9.6	5500
	南海區河涌體系	11490	8.9	5000
	順德區河涌體系	8500	8.2	4200
	高明河及支流	4300	4.1	2200
	三水區河涌體系	9580	7.4	4100
	其它河涌體系	9580	7.5	4100
江門	小計	81750	62.7	36600
	江門市建成區河涌	21200	14.7	9500
	鶴山市河涌體系	4250	3.8	2100
	荷塘等河涌	3190	3.0	1360
	江新聯圍其它河涌區	6200	7.6	4300
	潭江諸支流	6370	6.1	3200
肇慶	小計	41210	35.2	20460
	綏江支流及河口	6100	5.1	2800
	肇慶市區諸河涌	2100	1.9	1100
	北江諸小支流	2100	1.8	1100
	西江諸小支流	2000	1.8	1100
	小計	12300	10.6	6100

	工程位置與內容	去除污染負荷 (噸BOD/年)	投資 (億元)	運行費用 (萬元/年)
惠州	東江博羅轄區內支流	4200	4.0	2200
	淡水河系	9600	7.7	4100
	西枝江諸支流(除淡水河外)	4100	3.7	2100
	惠州市區諸河溝	6400	5.1	2800
	東江惠城區支流	6300	5.7	3100
	小計	30600	26.2	14300
中山	岐江河系	21290	14.3	9500
	農洲水道體系	18000	14.5	8100
	中珠聯圍河涌	4500	3.7	2100
	中山聯圍河涌	6700	7.4	5500
	小計	50490	39.8	25200
東莞	石馬河河系	11900	9.1	5600
	東莞運河水系	26000	16.9	11000
	河網片河涌	12700	9.7	5350
	小計	50600	35.7	21950
珠海	前山河系	6100	4.8	2700
	江珠聯圍河涌	6300	5.9	3100
	沿江諸涌	2200	2.2	1100
	小計	14600	12.9	6900
	合計	289420	469.3	186660

注：1) 數據來源：《珠江三角洲環境保護規劃綱要》，

2) 區域骨幹工程河道流量不計入合計。“江門市建成區河涌體系”指江門水道、天河河、天沙河、杜阮河及江門市建成區內的各河涌，“會城建成區河涌體系”，指新會河、禮樂河及小鳥天堂周圍河涌，“江新聯網其它河涌”，主要指江門市新區及銀洲湖臨港工業區的受污染河涌等。

--**城市污水控制與處理**。推進珠三角城鎮生活污水處理廠建設，各地市加快污水處理廠的建設，借助港澳資金優勢加速珠三角地區城鎮污水處理基礎設施建設，緩解珠江內河水系及珠江口水環境壓力；推進珠三角城市雨污分流系統工程建設；繼續實施淨化海港計劃。

### 6.2.3 重點污染源防治

--**產業點源污染控制**。嚴格執行《珠江三角洲環境保護規劃綱要》；大力推行清潔生產，特別是在電力、建材、冶金、化工、石化等行業和企業推廣；嚴格控制污染排放，通過產業佈局使污染嚴重企業避開水源地和居民區等敏感區，建立賞罰分明的激勵機制鼓勵企業遵守環保標準；優化產業結構，提高環境相關項目的審批和



## 第六章 生態環境保護計劃

110



市場准入標準，嚴格對新建、擴建項目進行環境影響評價，對於那些效益差、污染嚴重的企業堅決不予審批；加強排污權交易、生態補償和循環經濟等相關理論的探索和研究，積極推動粵港排污權交易的合作，總結經驗，逐步推廣。

--農業面源污染控制。防治農業面源污染，加大農藥使用的監督管理力度，加強農藥殘留量的監測，禁止高毒農藥的生產、銷售和使用，開發高效、低毒、低殘留化學農藥和生物農藥，控制農藥污染，推廣配方施肥，控制氮肥施用量，平衡氮、磷、鉀比例，提高肥料利用效率，控制化肥污染，大力推廣有機肥和秸杆還田。防治禽畜養殖污染，嚴格限制珠江三角洲河網區的畜禽養殖規模，原則上在珠江三角洲河網區停止審批新建、擴建規模化畜禽養殖企業，引導畜禽養殖業向土地相對充足的山區轉移，走生態養殖道路，減少畜禽廢水直接向環境水體排放，從環境保護規劃、環境影響評價、“三同時”、排污申報、排污收費、排污許可證和污染限期治理等方面把畜禽養殖污染防治管理工作納入法制化、規範化、程序化軌道。

### 6.3 各地環境保護責任落實計劃

#### 6.3.1 生態用地建設與保護責任分區（圖6-4）

##### (1) 西岸生態共建區

--澳門：積極配合與協作發展，發揮澳門地域優勢，積極參與及配合西岸生態用地建設與保護工作，加強與珠海、江門、中山等地的生態合作。

--珠海：城市生態建設，以鳳凰山、黃楊山、橫琴島等重要的生態用地為重要保護與建設對象，發揮對澳門等地的生態輻射作用。

--江門：重要的自然保護區、森林公園等生態屏障區域建設，保護現有的林地資源，發揮區域生態屏障作用。

道建設為主的生態用地類型，發揮生態過渡區的作用。

### (2) 中部生態共建區

--廣州：建設以北部為生態屏障，中部為生態過渡區，城市生態建設區為一體的生態用地體系，重點開展珠江水系（珠江及其支流流溪河、增江等）的綠化防護林建設，加強對白雲山-帽峰山生態用地的保護。

--佛山：沿西北部地區建設完備的農田防護林體、河流綠化帶、道路綠化帶為主的生態廊道體系，加強與肇慶、從化市合作，共建對佛山有重要影響的生態屏障區。

--肇慶：建設西北部山地生態屏障區域，加強對地帶性原生植被生態系統的保護，大力開展自然保護區建設，尋求佛山、廣州等地的資金支持，發揮區域的生態屏障作用。

### (3) 東岸生態共建區

--香港：重點建設與保護以郊野公園為主體的森林資源，北部地區加強與深圳的陸上生物通道建設；展開與珠三角地區其它城市，尤其是惠州政府的合作，深化在生態環境保護方面的合作領域，共建大珠三角城鎮群優質生態環境。

--深圳：重點建設東部地區的山脈通道，重設與香港的陸域生物通道（如梧桐山等），加強森林公園的建設與保護工作，對於惠州等地的生態用地建設給予資金支持。

--東莞：重點建設以大嶺山、銀屏山等森林公園為主的城市綠核，注重生態用地的連通性設計，加強與其它地市政府合作，支持惠州等地的生態用地建設。

--惠州：重點建設與保護北部的森林資源，保障東部山脈通道



## 第六章 生態環境保護計劃

112



的連續性；發揮地域優勢，吸引深圳、東莞及港資投入到生態用地的相關建設中來。



圖6-4大珠三角城鎮群生態用地建設與保護責任分區

### 6.3.2 區域環境目標控制

#### (1) 大氣污染物排放總量控制

--嚴格以《珠江三角洲環境保護規劃綱要（2004-2020年）》、《珠江三角洲空氣質素管理計劃》等政策文件中制定的大氣污染排放指標為標準，控制二氧化硫（SO<sub>2</sub>）、氮氧化物（NO<sub>x</sub>）、可吸入顆粒物（PM<sub>10</sub>）等大氣污染物的排放量。2010年珠三角SO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、PM<sub>10</sub>排放總量控制目標為39.8萬噸／年、41.8萬噸／年、28.4萬噸／年；2020年珠三角SO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、PM<sub>10</sub>排放總量控制目標為35.8萬噸／年、39.5萬噸／年、27萬噸／年，香港分別為3.02萬噸／年、9.28萬噸／年、0.47萬噸／年，澳門分別為1.14萬噸／年、3.08萬噸／年、0.09萬噸／年。就2010年後進一步改善大珠三角城鎮群的空氣質素，建議粵港澳三地政府進一步商討收緊本報告建議的2020年總量目標。

--各城市城區和近郊區原則上不安排對大氣環境影響大的項目；廣州、佛山及東莞原則上不再新建大氣污染物排放量大的項目；花都-三水-高明-鶴山-新會-斗門-珠海-番禺-廣州市區-東莞-深圳的大氣污染源對整個區域大氣環境影響較大，需加大治理力度，提高產業技術水平，嚴格控制大氣污染物排放量大的項目。

--惠州大亞灣、珠海臨港工業區和廣州南沙三大開發區排放的污染物對臭氧濃度有較大的影響，對氮氧化物和揮發性有機化合物(VOC)的排放實施嚴格控制，進一步全面分析和量化對光化學烟霧的貢獻程度。

(2) 水環境保護目標，見表 6-3。

表 6-3 珠江三角洲水環境保護指標

項目 類別	現狀值年 2002年	2010年		2020年	
		常規發展	超常規發展	常規發展	超常規發展
工業廢水排放總量（億噸）	16.85	28	42	38	50
COD排放總量（萬噸）	126	120	130	100	90
工業COD排放強度(kg/萬元GDP)	13	5	4	3	2
環境保護投資佔期間GDP比例(%)	-	1.3	1.85	0.49	0.48
集中式飲水源水質達標率(%)	83.3	95		100	
單位GDP水耗(m <sup>3</sup> /萬元)	70.7	43.8		27.4	
城市水功能區水質達標率(%)	48.3	90		100	
跨界水體水質達標率(%)	<50	80		100	
工業用水重複率(%)	18.4	50		70	
近岸海域水環境質量達標率(%)	80	90		100	
城市污水集中處理率(%)	30	70	80	80	100
生活污水處理率(%)	-	80	85	90	100
污水處理量與集中供水量的比率(%)	15	55	65	65	80
耗氧有機物(以BOD)去除率(%)	-	67	74	74	85
(去除量比產生量)					
污水COD去除率(%)	-	60	69	69	81
污水TP去除率(%)	-	64	72	71	83
污水TN去除率(%)	-	76	83	83	90
城市污水收集率	30	70	80	80	100



表6-3注:

1) 為與珠三角已有規劃協調，珠三角水環境保護指標採用《珠江三角洲環境保護規劃綱要（2004-2020年）》及《珠江三角洲環境保護規劃專題報告之三--珠江三角洲水污染防治規劃研究報告》中的數據。

2) 工業廢水排放量是以現狀值為依據，類比國外各個不同發展階段工業生產在GDP所占的比重，在考慮技術進步等因素條件下，估算出來的。

3) COD的排放量是分工業源與生活源的產生量分別乘以其產生系數得來的。

4) COD的排放強度是工業源與生活源的排放總量乘以其排放系數，生活源再經處理率系數校正後求得的。

5) 符號“-”表示數據缺失。

## 第六章 生態環境保護計劃

114



### 6.3.3 重點工程措施

大珠三角城鎮群極待解決的環境技術問題集中在大氣環境和水環境兩個方面，應優先推廣這兩個方面的清潔生產技術（表6-4）。除此之外，本報告認為近期需要優先推廣的技術還包括以下兩方面：

--大力推動區域生態安全屏障建設工程。以《珠江三角洲環境保護規劃綱要》對珠三角地區生態功能區劃的劃分為依據，通過天然林保護與山區生態公益林建設、商品林與低質天然林改造、自然保護區體系建設、水土保持工程、海岸帶紅樹林保護等措施，構建區域生態安全屏障。

--開展珠三角城市垃圾和糞便處理系統工程。改善現有以填埋為主的城市垃圾和糞便處理模式，研究及推廣高技術帶動的系統工程，提高垃圾資源化利用能力。

表 6-4 大珠三角城鎮群優先推廣清潔生產技術

技術措施	
	<p>1、淘汰能耗高污染重的小型發電機組，提高火電廠能源利用效率。</p> <p>2、現有火電廠安裝烟氣脫硫裝置。</p> <p>3、新建、改建和擴建電廠必須配套建設烟氣脫硫裝置，並採用低氮燃燒技術。</p> <p>4、提高機動車尾氣排放標準，大力推行國家第三階段機動車大氣污染物排放標準，在廣州、深圳、東莞和佛山四地區實施EURO3標準。</p> <p>5、對於電廠氮氧化物排放的控制，採用低氮燃燒技術，並研究開發和推廣清潔燃燒技術和烟氣脫氮氧化物技術，如鈣燒天然氣和採用先進的再燃技術，或採用選擇性催化還原技術或非選擇性催化還原技術。</p> <p>6、對於已建的水泥廠建議配備袋式除塵器，使其所有源排放達到50mg/Nm<sup>3</sup>以下。</p> <p>7、對於電廠和工業鍋爐要求安裝電除塵器和袋式除塵器等烟塵淨化裝置。</p>
大氣污染技術	<p>1、防治農業面源污染。一是加大農藥使用的監督管理力度，加強農藥殘留量的監測，禁止高毒農藥的生產、銷售和使用，開發高效、低毒、低殘留化學農藥和生物農藥，控制農藥污染。</p> <p>2、在工業生產過程中，大力推廣清潔工藝設計。</p>
水污染技術	<p>3、大力發展廢水處理技術。具體技術手段包括：用生物脫氮除磷工藝可以去除氮磷等無機營養物；厭氧與好氧相結合的生物處理工藝對難降解有機物有良好的處理效果；通過微生物的培養馴化及遺傳工程的應用，用于難降解污染有機物的處理；廢水生物處理技術與化學和物化處理工藝相配合，可滿足廢水回用的要求；採用各種填料或陶粒等生物膜法處理工藝，可以用于處理微污染水源水。</p>

## 6.4 珠江口灣區生態環境保護計劃

### 6.4.1 規劃先行

建議珠江口灣區在實施大規模建設之前，透過強有力的規劃手段，落實合理的空間功能分區，篩查現實及潛在關鍵性生態環境問題，落實必要的應對策略，選擇並制定合理的生態環境保護預案，確保今後的各項建設不會帶來嚴重的負面環境效應，推動珠江口灣區各項社會經濟發展目標的順利實現。

### 6.4.2 提高產業進入門檻，落實配套環境保護措施

針對今後珠江口灣區的產業發展，建立更為嚴格的准入門檻，避免可能帶來嚴重生態環境影響的產業落戶珠江口灣區；此外在基礎設施建設和工業建設項目的計劃階段，必須嚴格執行環境影響評估制度，針對各類可能的負面環境影響，落實有效的紓緩措施，力爭將負面生態環境影響控制在可接受的水平。

### 6.4.3 優先建設環境基礎設施

各城市環境基礎設施建設和重大生態環境問題治理工程必須嚴格按照規劃確定的時間表安排落實；在珠江口灣區大規模開發建設工作啓動之前，必須本着環境基礎設施先行的原則，針對今後的生態環境保護需求，落實必要的環境基礎設施項目，為解決可能面臨的生態環境衝突問題奠定堅實的技術基礎。

### 6.4.4 嚴格生態環境監察

除上述必要工作之外，在珠江口灣區大規模建設工作啓動之後，還需要執行較為嚴格的生態環境監察工作，針對重要環境要素（如水環境、大氣環境）和重要生態保護對象（如濕地）等建立嚴格的生態監察工作安排，及時發現各類早期未能引起關注的生態環境問題，並及時加以解決，避免問題惡化或造成顯著負面影響。



## 第六章 生態環境保護計劃

116



### 6.5 生態環境合作研究計劃

粵港澳三地政府仍需推進生態環境保護的相關研究，為進一步改善區域生態環境提供理論基礎。雖然粤港澳三地政府在環境保護方面的合作研究已達到國際先進水平，但仍需加強複合型大氣污染、持久性有機污染物（POPs）治理等與區域生態環境密切相關的研究，繼續加強對排污權交易、循環經濟、低碳城市等相關理論的探索和合作研究，並在遠期開展生態補償機制研究，以利于大珠三角城鎮群整體生態環境的保護。

## 第七章 跨界地區合作發展計劃

“跨界地區合作發展計劃”的主要目的在于為“空間總體佈局協調計劃”、“跨界交通合作發展計劃”和“跨界生態環境保護計劃”提供土地利用和功能管治方面的支撑。“跨界地區”包括粵港、粵澳相鄰的邊界及其附近地區，稱為鄰接地區；還包括鄰接地區以外的其他具有粵港澳合作開發或管理潛力的地區，稱為非鄰接地區。本章分“鄰接地區合作管治計劃”和“非鄰接跨界地區合作發展計劃”兩部分進行闡述。

### 7.1 鄰接地區合作管治計劃

鄰接地區是大珠三角城鎮群協調發展的特殊制度空間，是開展粵港澳三地制度創新的核心區域，“鄰接地區合作管治計劃”對三地相鄰行政邊界的土地資源利用與開發模式進行探討，為進一步達成鄰接地區管治的共識提供決策參考。

#### 7.1.1 鄰接地區合作空間的選擇和分區

根據《珠三角規劃綱要》提出的創新合作區應作為重點合作區、“深港創新圈”合作協議引導的聯合創新空間、以及在邊界臨接地區業已具備合作意向和合作條件等諸多因素的考慮，本研究對鄰接地區合作發展空間進行了辨識（專欄7-1），然後按可能的發展功能將其分為聯合創新區、物流試驗區、教育合作區、旅遊合作區和口岸合作區五類合作地區（表7-1，圖7-1）。



## 第七章 跨界地區合作發展計劃

118



### 專欄7-1：深港、珠澳鄰接地區合作發展空間辨識

#### 1. 深港鄰接地區

河套地區：位於邊界禁區香港一側，由於土地所有權歸屬深圳、使用權歸屬香港而具有獨特的開發合作條件，目前已經確定深港“共同開發”。

前海地區：位於廣深港發展軸上，設有深圳灣口岸關口，在深圳市城市總體規劃中被賦予城市新中心的重要定位，《珠三角規劃綱要》將其定位為加強與港澳服務業、高新技術產業等方面合作的載體。

蓮塘：未來設有蓮塘/香園圍口岸，可提供貨物中轉，物流功能。

#### 2. 珠澳鄰接地區

拱北：與澳門相接壤，設有最大的關口，有一定商業、餐飲業服務功能、居住功能和交通中轉功能。

灣仔：與澳門隔河相望，設有關口，可為澳門提供生活居住服務功能。

南屏：與澳門隔河相望，為澳門提供一定數量的生活居住服務功能。

橫琴：與澳門隔河相望，設有關口，重要交通設施的路經之地，具有較大的發展潛力。

表 7-1 鄰接地區合作發展空間分區

功能區類型	合作地區
聯合創新區	河套地區、深圳前海地區、珠海橫琴新區、珠澳跨境合作區、廣州南沙區
物流試驗區	深圳前海-寶安區，珠海橫琴新區
教育合作區	港深落馬洲河套地區、珠海橫琴地區
旅遊合作區	深圳灣地區、新界東北部地區、大鵬灣沿線區域、香港迪士尼樂園、萬山群島、澳門、珠海拱北及橫琴地區
口岸合作區	蓮塘/香園圍口岸區、文錦渡口岸區、沙頭角口岸區、皇崗/落馬洲口岸區、深圳灣口岸、拱北/關閘口岸區、橫琴/蓮花口岸區



圖 7-1 大珠江三角洲城鎮群鄰接地區空間合作功能分區示意圖

--聯合創新區。包括河套地區、深圳前后海地區、珠海橫琴新區、珠澳跨境合作區、廣州南沙區（專欄7-2），是《珠三角規劃綱要》確定的綜合性的聯合創新區，是三地關聯度大的產業進行聯合創新研發、提升整體創新能力的重要空間載體，主要服務于高科  
技產業。

#### 專欄7-2：聯合創新區

河套地區合作開發的最新進展顯示該地將發展高等教育為主，輔以高科  
技研發和文化創意產業用途。

深圳前后海地區鄰接深圳灣口岸和深圳政府欲打造的“西部硅谷”，是城市總體規劃確定的  
城市新中心、研發創意中心和總部基地。

珠澳橫琴合作最新思路中將澳門大學遷址橫琴，為兩地人才創  
新產業合作和人才培養提供機遇。

珠澳跨境合作區在“珠澳創新圈”合作模式下，由珠澳合作專責小組跨工區轉型升級工作  
小組初步同意共同推進其轉型升級，使之成為粵港澳服務業、高科  
技產業等合作的載體。

廣州南沙雖不與香港直接鄰接，但其海域鄰接並且由於其大量土地屬於港商持有，已經具  
有土地空間合作基礎。南沙規劃定位為廣州未來的新城，其重點發展產業功能需要創  
新科技支撐。因此，建議依托現有的南沙科技資訊園，及園內香港科大霍英東研究院的4個研究中心，進  
一步匯集創  
新資源，建設聯合創新區。

--物流試驗區，包括深圳前海-寶安區，珠海橫琴新區。2008年



## 第七章 跨界地區合作發展計劃

120



5月世界上最大的配送公司之一聯合速遞公司 (United Parcel Service, UPS) 將位于菲律賓的亞洲航空轉運中心轉移至深圳機場，泛珠物流總部基地項目落戶橫琴，這些為港深、澳珠鄰接地區物流產業發展提供了良好的機遇。同時，《珠三角規劃綱要》賦予珠三角地區創新合作的制度安排，前海-寶安新區和珠海橫琴新區可以作為物流試驗區，通過創新制度安排，降低通關等制度壁壘，推動CEPA物流服務業政策“先行先試”。

--**教育合作區**，包括港深落馬洲河套地區、珠海橫琴地區。港深可考慮在河套地區聯手打造教育合作區，以河套地區大學城為橋樑，共同打造“港深教育圈”，進行高等教育、高技術研發方面的合作；在橫琴利用澳門大學等港澳國際化教育資源優勢，建立以高端專業人才、技術人才培訓和普通高等教育為主的教學區等。

--**旅遊合作區**，包括深圳灣地區、新界東北部地區、大鵬灣沿線區域、香港迪斯尼樂園、萬山群島、澳門、珠海拱北及橫琴地區。

港深鄰接地區旅遊資源主要為深圳灣地區、香港新界東北部地區、大鵬灣沿線區域、香港迪斯尼樂園。深港應合作共同打造東部跨界生態旅遊度假區。具體包括：香港在制定新界北部旅遊規劃及深圳在重新修訂全市旅遊總體規劃過程中要加強協調、融合，避免區域內的重複建設；將香港境內的濕地、公園、海島等資源與深圳的大、小梅沙海濱旅遊及大鵬灣等資源統籌考慮，近期重點考慮規劃中的新界東北部地質公園與大鵬半島地質遺迹公園的協調問題；加強中英街改造、深圳河風景旅遊河段、香港迪斯尼樂園等大項目上的合作，形成跨界旅遊路線；設置碼頭口岸，方便水上旅遊人士的出入境，加強深圳東岸-新界東北部旅遊的區域影響力和吸引力；注意旅遊業與鹽田港發展的功能協調問題。

澳珠鄰接地區旅遊資源為澳門、珠海拱北地區、珠海橫琴島及萬山群島。應利用澳門旅遊休閒產業優勢，整合澳珠邊界地區旅遊資源和產品，促進休閒、創意產業發展；推動澳珠對橫琴島的旅遊聯合開發，包括澳門旅遊產業延伸、會議商展等領域；澳珠合作開

發萬山群島，通過制度安排促進垂釣等休閒旅遊項目發展。

--口岸合作區，包括蓮塘/香園圍口岸區、文錦渡口岸區、沙頭角口岸區、皇崗/落馬洲口岸區、拱北/關閘口岸區、橫琴/蓮花口岸區。加強口岸與香港、澳門、深圳、珠海新興建設開發區的聯繫，由口岸建設帶動周邊土地開發；推動各口岸的建設和改造，促進通關基礎設施建設優化，提高口岸分流能力；進一步研究實行“一地兩檢模式”，提高通關效率；延長口岸服務時間，提高文錦渡等口岸的客運通關能力，滿足日益增加的通關需求。

#### 7.1.2 主要鄰接地區空間管治功能分區

在鄰接地區合作空間功能分區的基礎上，根據空間管治方式確定管治功能區，從而實現鄰接地區合理開發或保護。確定的管治區包括協商提升區、合作開發區、協作開發區和共同保護區（表7-2，圖7-2）。

表 7-2 主要鄰接地區空間管治功能分區

功能區類型	合作地區
協商提升區	福田口岸區、羅湖口岸區、沙頭角口岸區、拱北/關閘口岸區、深圳灣口岸區
合作開發區	落馬洲河套地區、蓮塘/香園圍口岸區、珠澳跨界合作區、橫琴島
協作開發區	深圳前后海地區、新界西北部地區、廣州南沙、珠海南灣
共同保護區	深圳灣、新界東北部地區、大鵬灣、磨刀門水道、十字門水道、澳珠近岸海域、伶仃洋、萬山群島、珠江口海域



第七章 跨界地區合作發展計劃

122



### (1) 挖商提升區

**範圍：**指珠三角和港澳間現已較為成型、功能較為確定的鄰接地區，包括主要的陸路口岸、鄰接的城鎮區等。

**原則：**在保持現有功能的基礎上，不斷提升合作深度，從便捷通關管理、通關設施改造擴容、鄰接地區功能提升等細節入手，協作提升此類鄰接地區在區域協作中的重要功能。

**措施：**進一步加強口岸的協調工作，通過旅檢硬件改造、電子化通關、協作管理等多種方式提升口岸的通行能力與舒適性；建立規劃協商制度，此類地區的污染源佈置、重大建設項目需在規劃時與跨界方充分協商，以促進區域的整體發展。

## (2) 合作開發區

**範圍：**指珠三角和港澳間正在研究或已初步開發，且因區域特殊性靈合作開發的鄰接地區。

**原則：**此類區域需建立持續有效的合作機制加強各方協調，推進區域的合作開發。

**措施：**在現有協調機制的基礎上（對應專責小組），制定協調開發原則與共同綱領，保障協調機構的持續性；協同探索共同開發的創新模式，提升合作開發地區的競爭力與制度優勢。

### (3) 協作開發區

**範圍：**指所在方開發為主，跨界方共同參與的協作地區。

**原則：**嚴格來說此類區域屬於單方，但其開發或發展功能的調整（深圳前海、珠海南灣及新界東北部地區）需要跨界方的支持，因此需進行協作開發。

**措施：**所在方應在規劃階段與跨界方展開充分協商，就規劃與協作區制度安排充分討論，建立政府、公眾、商業團體共同參與的制度平台，共商協作區發展策略；在制度安排上，體現跨界各方的利益，通過協作區發展提升大珠三角城鎮群整體競爭力。

### (4) 共同保護區

**範圍：**指珠三角和港澳需共同保護的鄰接地區。

**原則：**此類區域均為鄰接海域，其生態環境狀況對區域有重要影響，且分佈着米埔-福田濕地，中華白海豚保護區等具有區際意義的自然保護區，三地應共同保護。

**措施：**應共同劃定保護區的邊界，形成共同保護的共識；共同探討跨界保護的事權與權責分配，以便各方保護措施的跟進。

#### 7.1.3近期重要鄰接地區合作

##### (1) 河套地區。早在1996年，深圳特區促進深港經濟發展基金



## 第七章 跨界地區合作發展計劃

124



會就提出建設“深圳河經濟合作區”的開發設想，其後深圳市政府又兩次提出相應設想，《香港2030研究》也提出了“中外貿易博覽會”的方案，但此地區的開發始終未在兩地達成共識。2008年，在港深邊界區發展聯合專責小組的推進下兩地政府同步組織開展了關於落馬洲河套地區未來土地用途的公眾諮詢工作，結果顯示，兩地公眾認為高新技術研發、創意文化產業及高等教育是河套地區未來土地利用的合理方式。給予此，應進一步推進後續規劃、環境、交通運輸及工程可行性綜合研究工作。

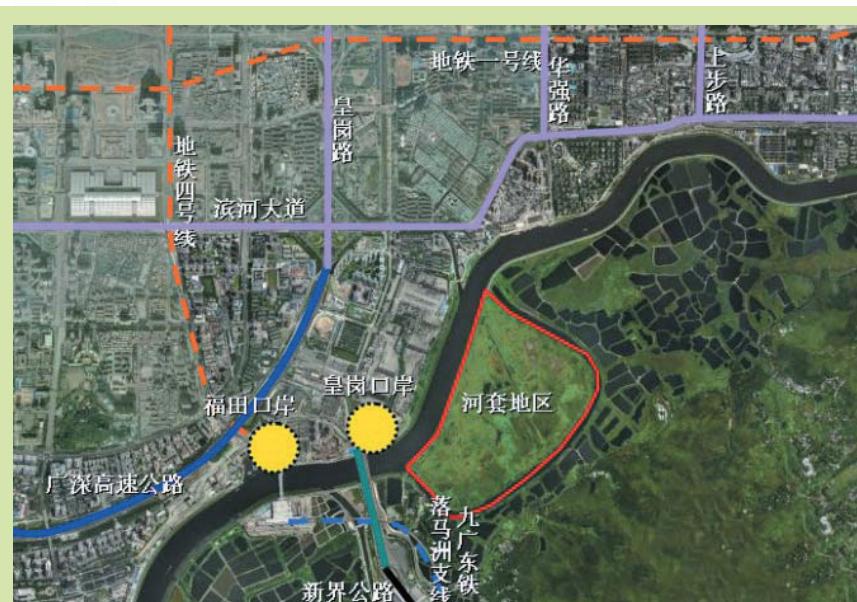


圖 7-3 河套地區區位示意圖

資料來源：深圳市規劃局、香港規劃署，落馬洲河套地區未來土地用途公眾諮詢報告，2008。

(2) 橫琴島。按照《珠三角規劃綱要》的部署，橫琴將充分發揮地處“一國兩制”交匯點和內外源經濟結合部的優勢，以合作、創新和服務為主題，在開放、合作、科技、體制等方面先行先試，建設成為帶動珠三角、服務港澳、示範全國的粵港澳創新合作區。2009年6月國務院常務會議審議通過的《橫琴總體發展規劃》將橫琴島未來土地利用方式定位為休閒度假、高新技術產業、科技研發、文化創意產業和高等教育為主，在此基礎之上，應進一步推進土地開發管理合作模式，產業合作、環境影響評價、交通運輸銜接等工程可行性研究工作。



圖7-4 橫琴島功能佈局圖

資料來源：國務院常務會議審議通過的《橫琴總體發展規劃》

(3) 珠澳跨境合作區，國務院批准設立，2006年正式啓用的珠澳跨境工業區位於珠海拱北茂盛圍和澳門特別行政區青州之間，功能定位是粵澳經濟深層合作的實驗區、新型工業化的示範區、現代物流展銷區和自由貿易試點區。為應對區域產業升級等新形勢，2009年4月，粵澳合作聯席會議下的珠澳合作專責小組成立了珠澳跨境工業區轉型升級工作小組，商定調整園區產業結構，在發展工業的同時，加強發展物流、中轉貿易、產品展示展銷等產業，努力將園區辦成澳珠產業合作的創新區，促進珠澳跨境工業區可持續發展。應進一步推進土地利用方式改變以配合產業轉變，推進土地開發管理合作模式創新研究。



## 第七章 跨界地區合作發展計劃

126



### 7.2 非鄰接跨界合作地區佈局計劃

“非鄰接跨界合作地區佈局計劃”主要關注大珠三角城鎮群非鄰接地區可用于落實三地區域創新、旅遊及社會福利三方面合作計劃的發展空間，重點討論各類跨界合作地區的空間佈局，並就合作行動提出相應制度建議。

#### 7.2.1 區域創新合作空間

--總體空間層次上，重點建設深港創新圈，加強穗港產學研合作，支持國家創新型城市建設，規劃以穗-深-港為主軸的區域創新佈局。研究珠江口灣區未來發展戰略，聯合編制《環珠江口灣區宜居區域建設重點行動計劃》，構建全球性的生產、服務與創新中心，共同打造國際化“創新灣”、“生活灣”，針對高科技產業、金融服務、物流產業發展，謀劃創新試驗區合作空間（表7-3，圖7-6）。

## 第七章 跨界地區合作發展計劃

127

表 7-3 區域創新合作空間分佈

功能類型	合作地區		判定依據
聯合創新區	重點合作地區	廣州科學城、深圳高新技術產業園區、珠海國家高新技術產業園區	《珠三角規劃綱要》
	潛在合作地區	廣州大學城、深圳大學城、珠海大學園區、東莞松山湖科技產業園、惠州仲愷高新科技開發區、惠陽經濟技術開發區、中山火炬高技術產業開發區、佛山高新技術產業開發區	本研究專題二
金融改革創 新試驗區	重點合作地區	廣州主城區、深圳主城區、佛山千燈湖地區	《珠三角規劃綱要》
	潛在合作地區	廣州開發區、深圳平湖地區、深圳前海、珠海主城區、佛山主城區、東莞主城區	本研究專題二
物流試驗區	重點合作地區	廣州白雲區、廣州南沙、深圳前海、珠海橫琴	《珠三角規劃綱要》
	潛在合作地區	深圳沙井-松崗、龍崗、龍華-觀瀾、光明-公明、東莞茶山、虎門-長安、常平-橫瀝、惠州主城區、大亞灣、惠東地區、廣州主城區、廣州東部地區、佛山主城區、肇慶主城區、中山主城區、中山東部地區、小欖-古鎮、珠海主城區、珠海西部地區、江門廣海灣地區	本研究專題二



圖 7-6 區域創新合作空間分佈示意圖

--粵港澳聯合創新的合作空間。鼓勵粵港澳三地關聯度大的產業進行聯合創新研發，主要依托大珠三角城鎮群既有的大學城、科  
學園區、高新技術產業園區、重大創新平台，建設和升級改造對提



## 第七章 跨界地區合作發展計劃

128



升高新科技產業創新能力具有顯著意義的重要空間載體；根據《珠三角規劃綱要》，選擇廣州科學城、深圳高新技術產業園區、珠海國家高新技術產業園區作為首要落實空間，選擇深圳大學城、珠海大學園區、廣州大學城、惠州仲愷高新科技開發區、惠陽經濟技術開發區、東莞松山湖科技產業園、中山火炬高技術產業開發區、佛山國家高新技術產業園區等地區作為潛在落實空間<sup>1</sup>。

--粵港澳金融改革創新試驗區的合作空間。以金融改革創新試驗區的形式對粵港澳金融合作進行政策上的先行先試；粵港澳金融創新實驗區的空間主要在廣州主城區和深圳主城區，佛山千燈湖地區作為金融服務區（後台），根據對其它區域適宜性分析，確定廣州開發區、深圳平湖地區、深圳前海地區、珠海主城區、佛山主城區、東莞主城區為金融創新空間的潛在合作空間<sup>2</sup>。

--粵港澳物流創新實驗區合作空間。在試驗區降低通關等制度壁壘，提升國際採購功能，推動CEPA物流服務業政策“先行先試”；以臨近大珠三角城鎮群主要機場、港口及陸路樞紐地區作為物流合作的重要空間載體（表7-4）；選擇廣州和深圳成為一級物流樞紐，按照《珠三角規劃綱要》將廣州白雲區、廣州南沙、深圳前海灣等保稅港和綜合保稅區建設成臨港物流園區，選擇珠海橫琴區作為二級物流樞紐節點區域，結合其會展物流園區規劃配套通關簡化政策<sup>3</sup>；確定深圳沙井-松崗、龍崗、龍華-觀瀾、光明-公明，東莞茶山、虎門-長安、常平-橫瀝，惠州主城區、大亞灣，廣州主城區、廣州東部地區，佛山主城區，肇慶主城區，中山主城區、中山東部地區、小欖-古鎮，珠海主城區、珠海西部地區，江門廣海灣地區為粵港澳物流合作的潛在空間。

1 根據本項目專題二跨界地區研究的研究結論。

2 根據本項目《專題報告二》的研究結論。

3 張文獻. 廣東流通業競爭力研究報告. 北京：社會科學文獻出版社，2008.1.

## 第七章 跨界地區合作發展計劃

129

表7-4 大珠三角城鎮群主要物流園

名稱	主要物流園區
廣州“三大五小”	“三大”：南沙物流園區、黃埔物流園區和國際空港物流園區 “五小”：芳村、白雲、增城、花都、番禺綜合物流園區
深圳六大物流園區	鹽田港區物流園區、機場航空物流園區、平湖物流園區、龍華物流園區、前海灣物流園區、笋崗-清水河物流園區
香港	大嶼山物流園（在研究階段）
澳門	政府正考慮興建

資料來源：“中國三大物流經濟圈現狀及政策規劃”（10.1.2006）

<http://www.istis.sh.cn/list/list.asp?id=2518>

--區域創新合作制度建設。應加快落實聯合創新的制度保障，推動港澳服務業擴大開放政策在粵先行先試，整合和統籌大珠三角城鎮群物流園區資源（專欄7-3）。

### 專欄7-3 區域創新合作行動

(1) 落實聯合創新的制度保障：積極實施粵港澳創新圈建設工程；共同完善現有的科技合作資助計劃，並考慮區域創新發展需要增加新的粵港科技合作資助計劃；推進粵港產業創新平臺網絡建設，繼續組織香港主要研發中心到廣東專業鎮和特色產業基地考察交流，促進香港研發中心的先進技術和研發成果與廣東省產業對接；進一步推動“深港創新圈”合作，以規劃建設深港創新圈、加強穗港產學研合作為重點，支持國家創新型城市建設，形成穗-深-港為主軸的區域創新佈局，推動珠三角整體的科研以及協助珠三角企業升級轉型。

(2) 推動港澳服務業擴大開放政策在粵先行先試：在CEPA框架下擴大開放程度，進一步降低准入門檻，設立CEPA“綠色通道”，以降低港澳中小企入粵門檻；推進包括銀行、證券、保險、評估、會計、法律、教育、醫療、建築等多個行業資格與港互認；廣東省需盡快制定政策支持港澳銀行機構在珠三角增設營業網點，擴大服務網絡；港澳銀行參股廣東股份制商業銀行、城市商業銀行和農村信用社；港澳金融機構、企業和居民個人在廣東參與發起設立村镇銀行和小額貸款銀行；通過政策引導粵港澳在金融外包業務領域的分工協作；推進三地金融機構、市場和業務雙向開放以及金融智力合作；完善粵港澳經貿往來人民幣和外匯跨境結算系統；鼓勵省內有條件的企業到香港上市融資等，為搭建粵港澳金融共同市場奠定基礎。

(3) 整合和統籌大珠三角城鎮群物流園區資源：珠三角各地政府盡快與粵港澳物流行業協會、企業之間交流，共同編制規劃，對物流園區資源進行整合，協調園區分工合作。

除上述專項政策外，聯合推介大珠三角城鎮群優質營商環境、制定優越人才政策更是三地各類跨界合作的政策保障。



## 第七章 跨界地區合作發展計劃

130



### 7.2.2 區域旅遊合作空間

-- “黃金海岸” 旅遊資源合作空間。《珠三角城鎮群規劃》提出充分保護、合理利用珠江三角洲自然岸線資源，塑造風貌獨特、生態良好的濱海岸線和最具旅遊品牌價值的“陽光海岸”。本研究提出的“黃金海岸”是在“陽光海岸”基礎上，納入了港澳旅遊資源空間。在依托廣東優質的濱海生態岸線資源的同時，充分展現港澳獨特的文化魅力，實現區域旅遊資產向旅遊資本升華，生態效益向發展優勢昇華，提昇區域競爭力。“黃金海岸”主要包括稔平半島-巽寮灣-大亞灣、大鵬灣-大鵬半島、香港及其離島、澳門、橫琴島、崖門-古兜、川山群島、萬山群島-外伶仃洋-桂山島等地區（圖7-7）。重點合作旅遊資源包括深圳大鵬灣地質公園、香港新界東北部地質公園、深圳灣紅樹林自然保護區、深圳灣主題公園群、香港迪士尼樂園、澳門會展、澳門休閒、澳門主題公園及萬山群島（圖7-8）。



圖 7-7 大珠三角城鎮群黃金海岸示意圖



圖7-8 大珠三角城鎮群旅遊合作空間分佈示意圖

--旅遊合作制度建設。編制大珠三角城鎮群海岸帶旅遊發展規劃，對各類岸線的土地利用進行統籌協調，審定濱海地區的城市建設規劃，並監督重點地區的開發建設；建立濱海旅遊資源保護機制，對跨區域濱海旅遊資源制定協調保護方案，進行聯合保護；強化大珠三角城鎮群整體旅遊形像，實施整體營銷；加強對內地旅遊人才培養和培訓，提高旅遊行業人才素質；通過旅遊合作實現交通、服務、政策無障礙和資源、信息、市場、基礎設施共享。

### 7.2.3 區域社會民生合作空間

2007年6月及2008年7月粵港、粵澳CEPA簽署補充協議四及五，將粵港、粵澳的生產和服務貿易合作制度框架擴展到包括醫療、教育、養老的社會民生領域。這是為了滿足粵港澳合作日益緊密、在粵的港澳人士日益增多而產生的對社會民生保障方面的迫切需求，粵港澳“共建優質生活圈”合作實施也要求促進三地社會民生合作，加快在空間（表7-5，圖7-9）和制度上的落實。



## 第七章 跨界地區合作發展計劃

132



表 7-5 區域社會民生合作空間分佈

功能類型	合作地區	判定依據
教育	重點合作地區：深圳（建立港人子弟班），珠海、中山（建立澳門人子弟小學）。	粵港、粵澳合作聯席會議
	潛在合作地區：各市（香港知名大學獨立辦學或設科研院所），佛山、肇慶、東莞等地合作建設中等職業學校。	粵港、粵澳，港深、澳珠政府間共識
養老	重點合作地區：深圳、東莞（粵港），珠海、中山（粵澳）。	本研究專題二
	潛在合作地區：肇慶、江門。	本研究專題二
醫療	重點合作地區：廣州、深圳、珠海、東莞、佛山。	本研究專題二
	潛在合作地區：中山、肇慶、江門。	本研究專題二
文化	重點合作地區：澳門、開平、廣州、佛山、肇慶、香港	本研究專題二
	潛在合作地區：深圳、珠海、中山、惠州	本研究專題二

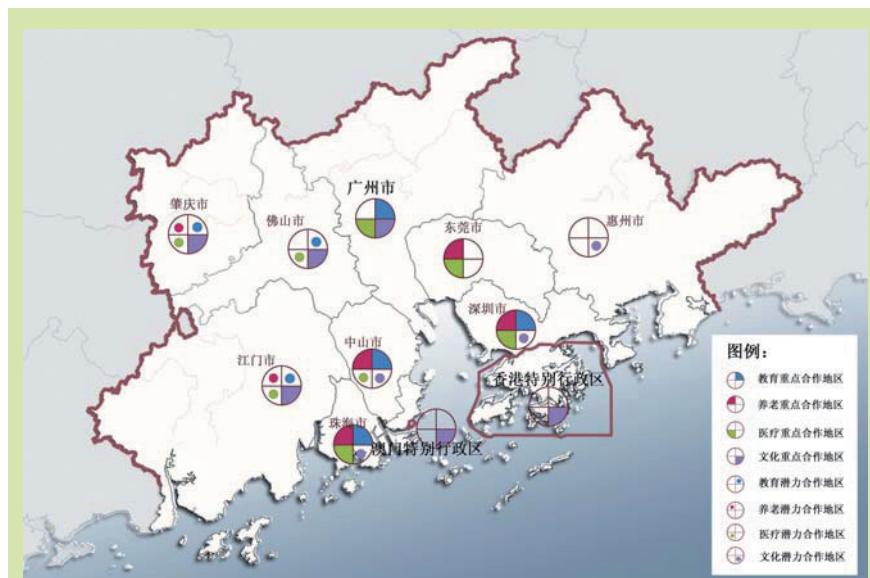


圖 7-9 大珠三角城鎮群社會民生合作空間分佈示意圖

--區域教育合作空間。落實2008年粵澳合作聯席會議提出關於在廣東省設立澳門人子女學校的建議，加快可行性研究和在珠海、中山的選址工作；探討在深圳民辦學校開辦港人子弟班的可行辦法；在高等教育和職業教育上，利用港澳國際化教育資源，建議港澳的大學到內地獨立辦學，或是由兩地共設行業科研院所，以培養更多的行業實用人才；建議佛山、肇慶、東莞等城市參照香港職業培訓機制，建設一批新的、高起點的中等職業技術學校，保障日常職業教育。

## 第七章 跨界地區合作發展計劃

133

--區域養老合作空間。粵澳養老合作已經進行了養老制度方面的研究工作，建議合作空間在珠海、中山<sup>1</sup>；養老院、養老社區傾向於選擇環境優美、醫療等公共服務設施充足、交通便利的地區；目前，珠三角主要面向香港老人的敬老院和港人養老置業主要分佈在深圳、東莞和珠海，特別是深圳主城區、前海-寶安、龍崗，東莞常平-橫瀝、樟木頭-塘廈，珠海主城區<sup>2</sup>，這些地區未來仍是重要養老合作空間；隨着“綠色大珠三角城鎮群優質生活圈”建設和區域可達性的改善，肇慶主城區、江門主城區也將成為潛在合作地區。

--區域醫療合作空間。重視醫療合作與教育、居住合作的配合；廣州、深圳、珠海、佛山是醫療重點合作城市，特別是各城市的中心城區和港澳居民較為集中的東莞常平-橫瀝、樟木頭-塘廈，深圳前海-寶安、龍崗等地；中山、肇慶、江門的主城區為潛在合作空間。

--區域文化合作空間。圍繞文化交流工作基地的建設，匯集三地文化資源和機構的力量，促進多方面的交流工作，包括演出、展覽、圖書、博物場館和文化產業園、信息平台等；在歷史文化保護方面，重點做好澳門歷史城區、開平碉樓等世界歷史文化遺產、廣州、佛山、肇慶等國家級歷史文化名城和一批歷史文化名鎮、名村的保護規劃，積極推動“南越國”申報聯合國世界文化遺產和粵劇申報聯合國“人類口頭與非物質遺產代表作”，支持香港考古遺址的保存、活化歷史建築伙伴計劃等工作的開展。

--區域社會民生合作制度建設。建立粵港澳民生公共治理政策架構，對大珠三角城鎮群社會民生事務做出制度安排，現階段主要是解決大量港澳人士在廣東工作、生活和居住所衍生出來的社會和民生需求，以及如何使廣東居民和常住的非廣東戶籍人口無論是因公還是因私均能更便利出入香港、澳門。利用港澳平台進行大珠三角城鎮群教育資源整合。加快制定醫療合作細則，研究粵港、粵澳解決醫療服務開放後出現的醫療執業資格互認、醫保對接、病人轉診、藥品進口等具體問題，加強溝通，制定相關的實施細則或管理辦法。



1 韓德平. 建立合作的多元化發展的養老保障體系——粵澳養老保障比較研究. 廣東省情調研中心, 2006.

2 根據本項目《專題報告二》的研究結論。