

粵港澳基礎設施建設合作專項規劃

廣東省發展和改革委員會
香港運輸及房屋局
澳門特別行政區政府建設發展辦公室

2012年9月

目 錄

前言	1
一、發展及合作現狀.....	2
(一) 發展現狀	2
(二) 合作情況	3
(三) 需進一步完善事項.....	4
二、基礎設施建設合作的指導思想和目標.....	4
(一) 指導思想	4
(二) 合作原則	5
(三) 發展目標	6
三、基礎設施需求預測	7
(一) 功能定位	7
(二) 需求預測	7
四、基礎設施建設合作發展的總體要求和戰略方向.....	9
(一) 總體要求	10
(二) 戰略方向	11
五、推進交通基礎設施建設合作	12
(一) 增強對外通道運輸能力.....	12
(二) 加快區域交通設施建設.....	13
(三) 切實推進港口發展.....	14
(四) 提升機場合作水平.....	15

六、加強口岸基礎設施建設合作	16
(一) 推進口岸基礎設施建設和改造	16
(二) 強化口岸電子化設施建設.....	17
七、完善能源、供水、信息基礎設施建設合作.....	17
(一) 提升能源保障能力.....	17
(二) 確保供水安全優質.....	17
(三) 深化信息領域合作.....	18
八、粵港澳重大基礎設施建設合作項目.....	19
(一) 交通基礎設施.....	19
(二) 口岸基礎設施.....	24
(三) 能源基礎設施.....	25
九、深化粵港澳基礎設施建設合作的主要措施.....	27
(一) 完善協調機制.....	27
(二) 確定建設投資機制.....	27
(三) 推動建設市場開放.....	27
(四) 深化口岸通關合作.....	28
(五) 實施交通“一卡通”	28

前言

國務院批覆的《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要(2008-2020年)》(以下簡稱《綱要》)提出,到2020年,要形成粵港澳三地分工合作、優勢互補、全球最具核心競爭力的大都市圈之一。

加強基礎設施建設合作,是粵港澳三地建設全球最具核心競爭力大都市圈的先決條件。粵港澳三地政府在2010年初達成共識,共同編制本專項規劃,旨在綜合未來粵港澳地區基礎設施建設合作的方向、目標、重點和措施,在軌道交通網絡、信息網絡、能源基礎網絡、城市供水等方面進行對接,有效提高區內基礎設施整體的效益,為打造粵港澳大都市圈提供支撐和保障。

本專項規劃的規劃內容包括:交通、水利、能源、口岸、信息等基礎設施,規劃範圍為香港、澳門和廣東省(以珠三角地區為主)。規劃期為2012-2020年。

一、發展及合作現狀

（一）發展現狀

粵港澳三地初步形成以大珠三角（即珠三角地區 9 個城市 and 港、澳兩個特別行政區）為核心的輻射國際、國內的對外通道。三地各自建立了相對完善的客貨運輸網絡；構建了以大珠三角為核心的輻射國內南北、中部、西南部三大方向的通道；以港口和機場為樞紐，形成了較為發達的連接國內外的交通網絡。跨界交通總體上實現了以口岸為節點，由多通道、多方式組成的跨界交通基礎設施體系。

近年，粵港澳三地的口岸基礎設施不斷完善，規模和通關能力持續不斷提高。2011 年，進出三地相連 9 個陸路口岸（文錦渡、沙頭角、羅湖、皇崗/落馬洲、福田/落馬洲支綫、深圳灣、拱北/關閘、珠澳跨界工業區和蓮花/橫琴）達 3.21 億人次及 1922.1 萬車次。粵港之間陸路口岸以羅湖、皇崗/落馬洲、福田/落馬洲支綫、深圳灣為主；粵澳之間以拱北/關閘口岸為主。口岸管理及信息化水平明顯提高，基本實現了旅客自助查驗通關和出入境車輛電子驗放。

廣東總體保障了對港澳的水、電、天然氣供應，粵港、粵澳簽訂了電力合作框架協議，基本建立天然氣長期供應渠道，供水設施逐步完善，水資源保護逐步加強。粵港澳信息一體化建設取得新進展，基於無線射頻識別技術（RFID）的信息基礎設施建設和應用合作進展順利。

（二）合作情況

粵港澳三地政府建立了多層次的協調機制，加強了溝通聯繫，如內地與香港大型基礎設施協作會議，粵港、粵澳合作聯席會議以及粵港澳聯絡協調會議等；通過建立專責小組，加強了對跨界基礎設施在規劃及建設上的合作和協調。

粵港澳三地通過簽訂協議及有關文件，促進多項基礎設施的合作，主要有：2010年粵港政府簽訂的《粵港合作框架協議》及2011年初粵澳政府簽訂《粵澳合作框架協議》，對跨界基礎設施有專章表述；2009年五大機場簽署了《落實珠江三角洲改革發展規劃綱要行動綱領》；2008年國家能源局與香港特區政府簽署了關於能源合作的諒解備忘錄；2008年南方電網公司與澳門特區政府能源業發展辦公室簽署了電力合作框架協議；粵港、粵澳分別簽署了供水協議等等。

在基礎設施運營、管理等方面，粵港澳三地合作的層次也逐步深入。香港私營港口企業到深圳、珠海等珠三角港口參與投資及營運；香港機場管理局在2006年以專營權模式參與管理及營運珠海機場；香港鐵路有限公司投資、建設、運營深圳地鐵4號綫；三地陸路相連的口岸已部分實現“一地兩檢”的通關模式，公路口岸基本實現了車輛電子驗放，大部分陸路口岸和部分港口口岸已實現旅客自助查驗通關，海關部分實現了查驗結果參考互認。

(三) 需進一步完善事項

粵港澳三地通往西南和東部沿海地區大能力軌道交通通道尚未貫通，對外運輸能力仍然緊張。大珠三角城際軌道交通尚未完善，各城市之間便捷的高速交通網絡有待進一步形成。

在跨界交通基礎設施銜接方面，皇崗、文錦渡、羅湖以及拱北等口岸後方城市交通與跨界客貨流相互交集。珠三角城際軌道與港澳之間的銜接項目仍有待加快推進。港口與機場的協作存在一定困難。區域交通基礎設施建設的銜接需要進一步加強協調。

口岸設施服務能力亦不適應發展的需求，部分口岸高峰時段仍超負荷運轉，通關能力需進一步提高。通關模式有待進一步完善。

安全、持續、穩定、清潔的能源供應體系建設有待進一步完善。水資源保護有待進一步加強。深入推進粵港澳信息對接方面仍存在較多困難。

二、基礎設施建設合作的指導思想和目標

(一) 指導思想

貫徹落實“一國兩制”方針，按照粵港澳區域基礎設施整體發展的總體要求，以落實《綱要》確定的合作要求和內容為基礎，從既有合作框架、合作基礎與運作條件出發，積極

創新區域基礎設施合作機制與運營管理模式，從具體項目做起，整體推進、重點突破、分步實施，全面深化粵港澳基礎設施建設合作，推進區域基礎設施的現代化，提高都市圈整體競爭力。

（二）合作原則

統籌推進，完善對接。加強粵港澳三地各類基礎設施建設規劃的銜接。做好統籌推進和政策保障工作，加強各個層面的溝通及協調，確保按計劃推進各項基礎設施建設。

突出重點，有序實施。從區域發展迫切需要解決的基礎設施入手，以重大基礎設施對接為重點，合理制定項目建設時序。按照“輕重緩急、屬地實施、同步推進”的原則，有條不紊地統籌推進項目建設，力求各項工作落到實處、取得實效。

優勢互補，資源共享。充分發揮粵港澳三地的比較優勢和合作的積極性、主動性、創造性。積極消除區域基礎設施合作的壁壘，致力推進基礎設施資源共享，避免重複建設，實現區域內基礎設施建設效益最大化。

市場引導、政府推動。按照市場經濟的基本規律和要
求，積極引進市場機制，充分發揮市場的主體作用。同時，發揮政府在基礎設施規劃建設、口岸運營及機制體制創新等方面的引導作用，為廣泛的合作奠定基礎。

（三）發展目標

按照建設世界級大都市圈的總體要求，構建粵港澳三地基礎設施整體發展的基本框架，協調區域基礎設施系統規劃，推動重大基礎設施項目建設合作，加快建設和完善區域基礎設施系統。到 2012 年，粵港澳之間地面交通基本形成多通道、多運輸方式、快速便捷的交通聯繫，港口、機場進一步發展；口岸的通關能力和設施環境得到改善，高峰時期基本能滿足旅客及貨物過境過關的需要。粵港澳供水、供電體系進一步完善，港澳用水和用電安全得到進一步提高。基於 RFID 的信息基礎設施建設和應用範圍、水平進一步提升。

進一步完善粵港澳都市圈內部基礎設施網絡，擴大粵港澳三地基礎設施建設和運營的合作領域。到 2015 年，形成軌道交通、公路、快速水運、港口、機場組成的綜合交通體系，初步實現區域交通現代化；粵港澳實現更加安全順暢的口岸客貨通關，廣東對港澳的供水、供電、供氣安全穩定，三地信息資源的共享範圍和層次顯著提高。

到 2020 年，粵港澳三地將形成分工合理、功能完善的區域性基礎設施建設與運營系統，基礎設施整體高效運行、銜接順暢，滿足粵港澳區域經濟協調發展和構建世界級大都市圈的需要。

三、基礎設施需求預測

(一) 功能定位

機場。粵港澳機場應充分發揮各自特點，優勢互補，深化合作，實現共同發展。鞏固香港國際機場作為國際及地區性航空中心的地位，繼續打造成為成熟的國際及地區空港；鞏固廣州白雲機場的中心輻射地位，將其培育成為具有較強競爭力的國際樞紐機場；加快軟硬件建設，將深圳機場發展成為國家大型骨幹機場；將澳門機場構建成為多功能中小型國際機場的範例；繼續加快珠海機場建設，打造華南地區航空產業基地，為繁榮大珠三角地區經濟社會服務。

港口。充分發揮大珠三角地區港口優勢，共同建設以香港國際航運中心為核心，深圳港、廣州港為樞紐港，其他港口為支綫港和喂給港的大珠三角國際航運群組，提升整體綜合競爭力。

(二) 需求預測

區域間客貨流量預測。根據預測結果，2015 年和 2020 年區域間客運流量將分別達到 4.02 億人次和 5.02 億人次，客流主要集中在陸路口岸；貨運流量將分別達到 1.85 億噸和 1.98 億噸，仍以內河水運方式為主。

區域港口集裝箱流量預測。根據表 1 預測結果，珠三角港口與香港港口的集裝箱流量保持緩慢增長，其中廣州

港和深圳港仍是與香港港口交流量最大的港口；同時，珠三角港口與香港港口集裝箱交流量佔國際航綫集裝箱吞吐量的比例均呈下降趨勢。

表 1 香港港口與珠三角港口集裝箱交流量預測（萬 TEU）

	香港港口與 珠三角港口 交流量	香港港口與 廣州港的 交流量	香港港口與 深圳港 的交流	香港港口與 珠海港 的交流	香港港口與 其它港口 的交流
2008 年 (實際)	1005	206	328	51	420
2015 年	1390	386	370	91	543
2020 年	1580	504	380	108	588

區域機場客貨運量預測。根據表 2 預測結果，2015 年和 2020 年大珠三角五大機場旅客吞吐量分別達到 1.72 億人次和 2.15 億人次，廣州機場躍居區域機場旅客吞吐量第一位；貨運吞吐量分別為 763 萬噸和 1057 萬噸，香港機場仍然佔據貨運吞吐量首位。

表 2 五大機場客貨吞吐量預測

		2008 年 (實際)	2015 年	2020 年
旅客吞吐量 (萬人)	廣州機場	3344	6500	8000
	深圳機場	2140	4100	5400
	珠海機場	112	300	570
	香港機場*	4859	5700	6800
	澳門機場	510	560	710
貨物吞吐量 (萬噸)	廣州機場	68.6	200	300
	深圳機場	59.8	110	165
	珠海機場	1.11	6	13
	香港機場*	362.7	440	570
	澳門機場	10.1	7	9

*參考《香港國際機場 2030 規劃大綱》的客貨運量基準預測

區域間能源需求量預測。根據表 3 預測結果，2015 年和 2020 年港澳電力需求分別達到 539.4 億千瓦時、596.6 億千瓦時，天然氣需求量分別為 39.7 億立方米和 55.2 億立方米，仍主要依靠內地供應。

表 3 粵港澳能源需求預測

年份	電力（億千瓦時）			天然氣（億立方米）		
	珠三角	香港	澳門	珠三角	香港	澳門
2008 年 (實際)	2574	409	35	49	28	0.8
2015 年	4620	470	69.4	430	37	2.7
2020 年	5851	520	76.6	600	52	3.2

區域間供水需求預測。根據表 4 預測結果，2020 年香港原水需求量為 10 億立方米，2019 年澳門原水需求量為 1.13 億立方米，仍將主要由廣東供水。

表 4 粵港澳水需求預測 單位：億立方米

年份	珠三角	香港	澳門
2008 年 (實際)	246.4	9.56	0.78
2020 年	276.0	10	1.13 (2019 年)

四、基礎設施建設合作發展的總體要求和戰略方向

粵港澳地區基礎設施建設的合作，必須在《基本法》框架下，充分利用《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》、《內地與澳門關於建設更緊密經貿關係的安排》（簡稱

CEPA)、泛珠三角區域合作機制、粵港和粵澳合作聯席會議制度等平台尋求合作方式的創新；要在“一國兩制”的基礎上，突出三地的共同利益及相融性和互補性，突出市場經濟制度下的跨區域要素無障礙流通和優化資源配置，突出以區域和城市作為主要載體的合作與共贏關係，進一步深化合作。

（一）總體要求

根據《綱要》提出的將粵港澳三地打造成分工合作、優勢互補、全球最具核心競爭力的大都市圈之一的總體目標，按照互利共贏的原則，粵港澳基礎設施總體規模和能力必須滿足經濟社會發展的客觀需要，通過加快基礎設施建設，構建支撐世界級都市圈的規模強大、功能完善、網絡發達的現代化基礎設施系統。

必須形成高效安全、便捷通暢的基礎設施運行體系。粵港澳三地行政體制與運行機制各不相同，必須通過運行機制創新，形成具有運行安全、高效有序、保障有力的基礎設施系統運行體系。

必須形成銜接良好、網絡完善的系統。粵港澳三地要提高交通系統的可達性，形成快速城市客貨運輸網絡，保證各種運輸方式運作有序、高效；要推進信息共享、確保通暢；要推進供水、供電、供氣系統一體化、網絡化發展。

必須是綠色環保、集約發展。要充分發揮綜合基礎設施

體系整體功能，實現有限資源的最佳配置和合理利用，形成低投入、低消耗、低排放和高效率的集約型基礎設施供應增長方式，建設資源節約型和環境友好型基礎設施網絡。確保區域基礎設施運行環保和可持續發展，堅持基礎設施建設與區域生態環境保護的協調統一。

（二）戰略方向

構建輻射國內外兩個扇面、與世界級大都市圈相適應的高效率、低能耗、多層次、網絡化綜合運輸體系。一是強化連通國家與世界的交通樞紐功能。以大珠三角國際航運群組為樞紐，將連通內陸的高速公路網、快速鐵路網和高等級航道網組成的“內陸交通網”，與聯繫海外的遠洋航綫和國際航綫組成的“海空運輸網”連為一體，形成多式聯運、綜合立體的對外綜合運輸體系，將粵港澳地區發展成為在全球範圍內實現資本集散和市場拓展的空間載體和管理中樞。二是積極構建綜合運輸體系，大力發展城際軌道交通，形成以軌道交通和高快速道路為主體的“區域快速公交網”，使區域交通更加高效快捷，滿足粵港澳區域多中心、網絡化的空間發展要求，促進大珠三角“一小時生活圈”加快形成。三是推進粵港澳地區交通“無縫”銜接和互動發展。推進現有交通網絡和口岸等跨界交通基礎設施的“無縫”銜接。促進大珠三角港口之間、機場之間進一步發展和交流，加強海港與機場的互補合作，形成全球具有競爭力的大珠三角國際航運群組。建立粵

港澳三地海關聯網系統，加強口岸通關的協調性及靈活性，加快通關速度。優化粵港澳三地交通協調機制，探索推進相關交通標準的統一。

構建長期穩定安全的粵港澳三地能源供應體系。建立長期穩定的粵港澳三地電力供應機制，落實送電協議；完善粵港澳電力輸送網絡；建設天然氣接收站及其配套管綫等工程。

建立粵港澳三地水資源開發和保護機制。根據港澳經濟社會發展的需要，適時調整完善供水水源、取水口、供水管網和排水布局。共同推進東江流域水資源分配方案各項保障措施的實施，加快提高西江水資源的調蓄能力，繼續探討擴大區域內備用水庫庫容的可行性。

形成集約相容共享的信息格局。從促進區域經濟協調發展的要求出發，實現區域內的信息相容共享。建立區域信息處理中心，構築區域信息網絡平台，推進區域信息整合，將粵港澳地區建設成爲國際電子商務中心，信息化水平邁入世界先進行列。

五、推進交通基礎設施建設合作

（一）增強對外通道運輸能力

以鐵路和西江爲重點，繼續加強區域對外通道建設，形成以大珠三角爲核心的輻射南北沿海、中部和西南四大方向

的通道。完善京九鐵路的配套建設，增強大珠三角與贛南、淮河流域、膠州半島的聯繫；加快厦深鐵路建設，增強大珠三角與長三角、海峽西岸城鎮群以及華東地區的聯繫；加快貴廣、南廣鐵路建設，增進大珠三角與黔中、滇中、北部灣、成渝城市群的聯繫，并向南接通泛亞鐵路，聯繫東南亞地區；積極推動深圳至茂名鐵路、瓊州海峽跨海通道前期工作；積極實施西江幹流航道整治工程，構建布局合理、層次分明、功能完善、江海聯運的大珠三角港口群，拓展西南沿海經濟腹地。

（二）加快區域交通設施建設

以區域綜合運輸體系為核心，以跨界交通設施建設為重點，完善交通基礎設施網絡，實現由多方式、多通道組成的緊密連接、靈活協調的粵港澳跨界交通通道。

粵港要進一步提高皇崗/落馬洲口岸、深圳灣口岸、文錦渡口岸、沙頭角口岸、羅湖口岸、福田/落馬洲支綫口岸的通關能力，實現高速公路、城際軌道交通在口岸與香港軌道交通及地面道路的對接；在擬新建蓮塘/香園圍口岸實現與深圳東部過境高速公路相銜接；加快港珠澳大橋建設，積極推進廣深港高速鐵路福田站及相關工程建設，繼續推進港深西部快速軌道的規劃研究。

粵澳要繼續提高拱北/關閘口岸通關能力，重點擴建橫琴口岸雙邊交通通道，實現高速公路、城際軌道交通在橫琴口

岸與澳門軌道交通及地面道路的對接。繼續推進澳門輕軌一期工程建設，研究實施關閘拱北軌道站間人行設施銜接的可行性方案；規劃新建廣佛江珠、珠海市區至珠海機場等城際軌道，并在橫琴口岸實現與澳門軌道交通實現無縫銜接。

港澳要繼續加快推進氹仔客運碼頭建設，增強港澳之間的水上客運航綫，建設綠色交通，加快港珠澳大橋建設，儘快形成珠江口東西岸之間陸路交通的連接。

（三）切實推進港口發展

建設以香港國際航運中心為核心，以深圳、廣州港為樞紐港，珠海、虎門、惠州港等為支綫港，中山、佛山港等其他港口為喂給港的大珠三角國際航運中心港口群，形成功能互補的港口、航運、物流設施和航運服務體系。根據市場需求穩步推進珠三角集裝箱專業化碼頭的建設，重點發展香港葵青港區、廣州南沙港區、深圳鹽田港區、深圳西部港區、珠海高欄港區等深水港區，培育惠州荃灣港區等深水港區，提高珠三角地區集裝箱碼頭裝卸能力。積極推進廣州港南沙港區三期、珠海港高欄港區集裝箱碼頭二期、深圳鹽田西作業區集裝箱碼頭項目，視市場需求進行大珠三角其他集裝箱泊位的規劃和建設；繼續加強港口集裝箱運輸組織工作，大力發展水上喂給運輸；以資本為紐帶，按照市場化模式運作，進一步促進粵港澳三地相互投資、參股；以科技管理人才合作為平台，加強船期、代理、運價、信息等方面交流合

作，進一步提升大珠三角港口集裝箱競爭力。

（四）提升機場合作水平

協調珠三角五大機場的發展定位及功能定位，鞏固香港國際機場作為國際及地區性航空中心的地位，培育廣州白雲機場成為具有較強競爭力的國際樞紐機場，完善深圳機場在區域中的大型骨幹機場功能，加強各機場之間交通設施的銜接，推動珠三角機場群合作發展。建立粵港澳三地航空管理協調機制，拓展珠三角空域，促進珠三角民用航空運輸業快速發展；繼續推進港深西部快速軌道規劃研究，探討連接大珠三角五大機場的地面軌道交通連接系統，以及機場之間地面交通的更緊密連接；繼續推進廣州白雲國際機場、深圳機場擴建項目建設，並視市場需求，適時啓動廣州白雲國際機場的後續擴建規劃和建設；繼續推進香港機場的擴建工作，適時增加處理能力；開通跨境直升機服務；鼓勵以資本為紐帶，拓展機場在客貨運輸系統建設和服務領域合作，特別是根據五大機場共同簽署的《落實珠江三角洲改革發展規劃綱要行動綱領》，加強粵港澳機場在培訓、機場建設管理、商業服務等方面的交流合作；推廣跨界直升機服務，積極推動開通往來粵港澳的直升機航綫，解決包括空域、航道、口岸設施及審批手續等問題。

六、加強口岸基礎設施建設合作

(一) 推進口岸基礎設施建設和改造

推進深圳東部連接香港的蓮塘/香園圍口岸建設。加快推動港珠澳大橋口岸設計與建設。加快推進橫琴口岸通關相關政策出台。落實廣深港高速鐵路口岸選址及查驗模式。爭取規劃新建前海口岸，成為連接香港與內地的綜合交通樞紐。視港深西部快速軌道有關規劃研究的情況，及時開展口岸的研究和建設。

改擴建珠海拱北口岸，通關能力由目前的日均 15 萬人次擴大至日均 35 萬人次，於 2012 年底前完成；改擴建皇崗/落馬洲、文錦渡口岸旅檢場地，提高旅客過境通過能力，於 2013 年底前完成；啓動橫琴口岸客貨車通道安裝“一站式”電子驗放查驗系統，建設橫琴分綫管理設施。

推進珠澳跨境工業區專用口岸增加附屬功能，分流拱北口岸出境鮮活商品貨運車輛，使口岸的分流作用更為科學，功能定位更為合理，爭取早日實現。

強化口岸之間的銜接，規劃連接口岸的道路及公共交通工具，包括鐵路、專營巴士、專綫小巴及的士等，為過境旅客提供便捷、無縫的公交接駁服務。重點研究推進灣仔口岸河底人行通關隧道及口岸的連接規劃，爭取於 2015 年完成。

(二) 強化口岸電子化設施建設

將拱北口岸客車通道“一站式”電子驗放系統推廣應用到橫琴口岸的車輛通關，加快推動粵港、粵澳陸路口岸車輛通關實現電子化驗放。

進一步推廣應用旅檢電子自助查驗系統，爭取於 2015 年將旅客過境口岸的電子自助查驗系統由目前的 40% 建設提高到 80%。

七、完善能源、供水、信息基礎設施建設合作

(一) 提升能源保障能力

支持粵港澳三地有關企業在現有送電、供氣協議的基礎上，續簽供電、供氣合同，保障電力、能源供應的穩定。

繼續增加跨界電網建設，擴建粵港輸配電網和配套設施，提高廣東向港澳供電保障能力。

積極促進粵港共建的深圳天然氣接收站建設，實現“西氣東輸二綫”向香港供氣，提高區域內清潔能源比重。

(二) 確保供水安全優質

調整供水水源布局，研究規劃珠三角西水東調和珠澳避咸水源工程，解決珠三角水源性和水質性缺水問題。在深圳、珠海等條件允許的地方建設水資源調蓄工程，優化現有供水系統，形成多層次供水網絡，提高大珠三角城市供水保障能力。

按照“供排分流”原則，調整優化取排水布局，避免不同城市取水、排污相互交叉混合，同時加大力度保護東、西江飲用水取水口的自然環境，嚴格執行飲用水源環境保護措施，保障對港、對澳供水安全。優化調整深圳、珠海等城市取水、排污管網建設，保證東、西江下游水質，提高用水效率。

調整珠三角產業布局和經濟結構，嚴格控制東江、西江污染物總量，保障水功能區達到水質目標。加強東、西江流域水資源監控工作，對水質安全及時進行跟蹤評估。

健全和完善珠三角水資源管理體制和機制。探索建立包括香港、澳門在內的大珠三角地區水資源開發、利用協調機制以及供水應急機制。

（三）深化信息領域合作

推動粵港澳三地信息網絡互聯互通，在新建跨界陸路連接綫和口岸時，預留鋪設通訊光纜的管道空間，支持運營商根據需求提高光纖通信容量。

支持電子商務基礎技術支撐平台建設，完善安全認證、電子支付、RFID、信息共享標準等電子商務公用技術。支持三地企業聯合開發投資貿易信息共享和電子交易平台，提供國際電子商貿服務。

組織粵港兩地數字證書認證機構選擇條件成熟、需求迫切的項目，繼續推進粵港電子簽名證書互認應用試點。粵澳

電子簽名證書互認擬參考粵港電子簽名證書互認的合作模式，研究部署有關的互認機制，並落實試點工作組的組成及其職責，從而開展有關的工作。

在“快易通-粵通卡”聯營卡項目合作的基礎上，逐步推廣應用廣東省進入香港的車輛實現不停車繳費服務。

加快基於 RFID 的信息基礎設施建設和應用合作，在有關物流企業和海關、出入境檢驗檢疫部門開展 RFID 應用試點。

八、粵港澳重大基礎設施建設合作項目

（一）交通基礎設施

——對外通道

厦深鐵路。該項目是國家中長期鐵路網規劃中“四縱四橫”客運專線的重要組成部分，將增強大珠三角與長三角、海峽西岸城鎮群以及華東地區的聯繫。該項目已經開工建設，將於 2013 年建成。

南廣鐵路、貴廣鐵路。該項目是國家中長期鐵路網規劃中西南鐵路網的重要組成部分，將增進大珠三角與西南地區及東盟地區的聯繫。南廣鐵路、貴廣鐵路已經開工建設，均將於 2014 年底建成。

深圳至茂名鐵路。該項目是國家中長期鐵路網規劃中沿海鐵路的重要組成部分，將加強珠三角對粵西地區的輻射，

並進一步通過瓊州海峽跨海工程聯繫海南。深圳至茂名鐵路和瓊州海峽跨海工程正在加快開展前期工作，爭取深圳至茂名鐵路江門至茂名段在“十二五”期內開工建設。

西江幹流。西江是珠江水系的重要組成部分，是國家內河水運規劃“兩橫一縱兩網”主骨架中的一橫。目前西江幹流航道整治工程正在施工，預計 2020 年前，南寧以下幹流將全部建成 2000 噸級航道，貴港至梧州、肇慶至思賢滘的幹流建成 3000 噸級航道。

——區域及跨界陸路交通基礎設施

港珠澳大橋。該項目對加強珠三角西岸地區與澳門和香港的聯繫，促進珠三角東西兩岸均衡發展具有重要意義。大橋主體建造工程已於 2009 年 12 月動工，將於 2016 年底建成通車。

廣深港高速鐵路。該項目是國家中長期鐵路網規劃中“四縱四橫”客運專線的重要組成部分。廣州南站至深圳北站段已於 2011 年開通。廣深港高速鐵路香港段總里程 26 公里，已於 2010 年 1 月底開工建設，預計於 2015 年竣工。

穗莞深城際軌道交通及港深西部快速軌道。該項目是《珠江三角洲地區城際軌道交通網規劃（2009 年修訂）》（以下簡稱《交通網規劃》）的重要組成部分。穗莞深城際軌道已於 2008 年 12 月開工建設，將於 2015 年建成；港深西部快速軌道的規劃研究正繼續推進。同時，配合深圳城市軌道及其他

公共交通的接駁，研究通過港深西部快速軌道連接前海，探討促進珠三角與香港軌道交通網系統的無縫連接，以及深圳機場與香港機場的軌道交通直接快速連接。

羅湖過境通道及皇崗/落馬洲過境通道的軌道交通銜接。加快深圳地鐵 9 號綫建設，研究深圳地鐵 1 號綫、4 號綫和 9 號綫與香港鐵路綫更緊密銜接以及直接連通的可行方案。

廣深沿江高速公路。該項目廣州段、東莞段已於 2012 年初建成，深圳段於 2009 年 4 月動工，爭取 2012 年建成通車。

深圳東部過境高速公路。該項目是實現粵港之間地面交通“東進東出、中進中出、西進西出”三條過境快速通道之一，爭取於 2013 年建成。

廣珠城際軌道。作為《交通網規劃》的重要組成部分，目前，廣珠城際廣州南站至珠海金鼎段已建成通車，計劃 2012 年全綫建成通車。加快澳門境內的軌道交通建設，在拱北口岸與廣珠城際軌道通過人行設施方案實現優化銜接。同時，通過對珠三角城際軌道珠海市區至珠海機場城際綫以及廣佛江珠城際綫的綫位進行優化，確保廣珠城際軌道在橫琴口岸與澳門軌道實現無縫銜接，爭取於 2015 年之前建成。

廣珠西綫高速公路。該項目是珠三角西部地區的重要通道，并通過橫琴蓮花大橋與澳門連接。目前廣州、順德至中山段已經建成通車，要進一步加快未建成路段建設進度，並

儘快確定廣珠西綫高速公路、京港澳高速公路廣澳並行延長綫以及港珠澳大橋珠海連接綫銜接方案。

京港澳高速公路廣澳並行延長綫。規劃京港澳高速公路廣澳并行延長綫工程，將京港澳高速公路延長至橫琴，通過蓮花大橋實現京港澳高速公路直達澳門。目前，該項目正在進行前期規劃階段，要加快規劃及建設進程。同時，加快橫琴至機場、港口的金海高速公路前期工作進程，爭取儘早開工建設。

拱北關閘與澳門城市軌道銜接及一期建設工程。珠澳雙方要加快規劃研究連接拱北關閘軌道站的人行通關通道，力爭與澳門城市軌道工程同步建成。澳門特區政府繼續推進關閘口岸的輕軌規劃建設，儘快形成運輸能力，分流澳門城市道路壓力。

珠海灣仔口岸海底隧道工程。為更好地利用口岸資源，分流拱北口岸的客運壓力，充分發揮灣仔口岸的通關作用，要加快實施灣仔口岸河底人行過關隧道工程及口岸的連接規劃，爭取於 2015 年建成。

氹仔客運碼頭。該碼頭的建設將緩解澳門目前外港碼頭能力已經接近飽和的局面，並促進澳門本地客運碼頭的合理布局。目前，該碼頭臨時設施已經於 2007 年 10 月啓用，要進一步加快建設進度，爭取於 2013 年建成。

——港口

研究發展香港十號集裝箱碼頭的可行性。香港已於 2009 年 3 月開展在香港青衣西南發展香港十號集裝箱碼頭的初步可行性研究，將視市場需求適時啓動碼頭建設。

珠海港高欄二期。該項目規劃建設 1 個 10 萬噸級和 2 個 5 萬噸級集裝箱泊位，年通過能力 180 萬標準箱，碼頭長度 1022 米；餘下 804 米岸綫按件雜貨泊位建設，並預留改造爲集裝箱泊位的條件；碼頭水工結構均按靠泊 10 萬噸級集裝箱船設計。預計 2013 年建成。

廣州港南沙三期。項目新建 4 個 10 萬噸和 2 個 7 萬噸級集裝箱泊位（水工結構均按靠泊 15 萬噸集裝箱船舶設計），設計年通過能力 370 萬標箱；24 個 2 千噸級集裝箱駁船泊位，設計年通過能力 200 萬標箱，一個工作船泊位；碼頭岸綫全長 4178 米。項目已於 2010 年 12 月經國家發改委批覆，爭取於 2015 年前建成。同時，根據市場發展需求，適時啓動南沙集裝箱碼頭後續項目。

深圳港鹽田港區西作業區集裝箱碼頭。項目新建 4 至 6 號 3 個 5 萬噸級集裝箱泊位（水工結構按靠泊 7 萬噸級集裝箱船設計），擴建 3 號泊位，形成 4 個 5 萬噸級集裝箱泊位，設計年通過能力爲 180 萬標準箱，碼頭岸綫總長 1142 米。目前項目已開工建設，預計“十二五”期內完工。

大鏟灣集裝箱碼頭二期。項目規劃建設 7 至 10 萬噸級集裝箱泊位 4 個、吞吐能力 240 萬標準箱。目前尙在開展研究

論證，擇機再次啓動項目前期工作。同時，根據市場發展需求，適時啓動深圳港其他集裝箱碼頭後續項目。

——機場

香港國際機場擴建工程。機場飛行區中場範圍發展第一期工程已於 2011 年第三季度啓動，預計 2015 年完成。另外，香港特別行政區政府已原則上批准香港機場管理局採納三跑道系統作為機場的未來發展方案，並進行下一步的規劃工作，包括法定環境影響評估、相關的工程設計和財務安排。

廣州白雲國際機場擴建工程。第三條跑道及二號航站樓已 2012 年開工建設，“十二五”期內建成投入使用。同時，根據市場發展需求，適時啓動該機場後續擴建項目。

深圳機場擴建工程。該機場航站區擴建工程和第二條跑道工程已經開工建設，爭取於 2012 年前建成。

開通跨界直升機服務。加快推進相關報批工作，在廣州、深圳、江門等城市開通航綫的基礎上，進一步研究及推廣跨界直升機服務延伸到廣東省其他城市的可行性。

（二）口岸基礎設施

新建蓮塘/香園圍口岸。該項目是進一步提高深港跨界交通通過能力，促進城市規劃空間合理布局發展的必要條件。目前正在開展項目前期工作。

改擴建拱北口岸。拱北口岸是珠澳之間人流最大的口岸，珠海方通關流量已經嚴重超負荷。目前，口岸改擴建工

作已經啓動，預計於 2012 年完工。

續建橫琴口岸。結合珠三角城際軌道和高速公路銜接布局方案以及澳門輕軌銜接方案對現有口岸進行擴容改造，將橫琴口岸建設成集人流、物流於一體的“大通關”口岸，創新口岸通關制度實施“分綫管理”模式，實現無縫換乘和便利通關。優先考慮在橫琴教學區與澳門之間設置便捷通行通道，並預留中心商業區連接澳門的交通通道。

（三）能源基礎設施

粵港電力互聯互送設施升壓改造。儘快開展加強粵港電網互聯互供工作，重點研究現有 400 千伏綫路升壓改造成 500 千伏電力綫路的可行性。

珠澳輸電通道項目。爲保證南方電網對澳門 2020 年以前的輸電能力，規劃在珠海和澳門間新建輸電通道。計劃於 2012 年建成 220 千伏澳門蓮花變電站和珠海琴韻站。到 2015 年前，建成連接琴韻站至蓮花站的 3 回 220 千伏電纜綫路。

西氣東輸二綫深圳液化天然氣(LNG)調峰站工程。根據國家“西氣東輸二綫”的進展情況，加快建設廣深港支幹綫工程項目，推動 LNG 調峰站建設工程，提高深港天然氣多渠道、安全穩定供應保障能力。

廣東大鵬液化天然氣(LNG)接收站增建儲罐項目。將增建 1 座 16 萬立方米儲罐，有效提高供氣保障能力及靈活性，進一步滿足香港方的用氣需求。

（四）供水基礎設施

珠中江澳水源一體化建設。在充分利用珠海當地水資源和水庫調蓄庫容的基礎上，進一步完善澳珠供水體系，保障珠中江澳的供水安全。

改善東江水質工程。積極規劃對石馬河調污工程及東引運河進行改造，新建石馬河節制閘，擴建小海河，增加東引運河排污能力，防止石馬河污水直排東江，保障對香港供水水質。加快推進東江水資源水量水質監控系統建設。

加強西江水質監控系統建設。加強西江珠中澳等城市飲用水取水口的水質監控系統建議，及時掌握和應對原水的水質情況。

對澳供水管道。增加從橫琴到澳門的供水管，提高對澳門供水管綫網絡的安全性，增加對澳門供水的應急能力儲備。

珠三角防洪治澇體系建設。重點推進樂昌峽、灣頭等水利樞紐工程及病險水庫除險加固，以及景豐聯圍、江新聯圍、中順聯圍、樵桑聯圍等重要堤圍達標加固工程以及防洪排澇工程，加快中小型水庫除險加固，繼續實施珠江河口整治工程。

完善西北江防洪與水資源配置體系。推動西江重大防洪及水資源調蓄工程建設，提高珠三角地區的防洪與水資源調控能力。

九、深化粵港澳基礎設施建設合作的主要措施

(一) 完善協調機制

進一步深化粵港澳基礎設施合作協調機制，在粵港、粵澳合作聯席會議框架下，爭取將三地共同編制的重要跨界基礎設施建設合作計劃納入國家相關規劃；對涉及三地整體利益的大型基礎設施規劃和建設要加強協調；定期對規劃實施效果進行評估、調整和完善。

(二) 確定建設投資機制

粵港澳三地要根據各自成本收益合理分擔建設成本，對屬於政府公共投資部分的跨界交通、口岸等基礎設施，按照“以粵港、粵澳分界綫為界，各自投資，共同建設，各自擁有，各自管理”的原則進行建設和管理；對能源、供水等基礎設施項目及投資、管理模式，由三地政府主管部門簽署合作協議，保障港澳地區的原水和能源供應安全。原水供應按現有供水協議條款執行，能源方面，由三地企業按商業化原則通過談判等方式解決。

(三) 推動建設市場開放

引入競爭機制，對三地跨界基礎設施中需要共同投資的項目探索向三地企業或全球公開招標。積極研究推動港澳資本參與大珠三角城市軌道交通、跨界鐵路的建設、運營和管理。研究廣深港高鐵以合營公司方式營運的可行性。

（四）深化口岸通關合作

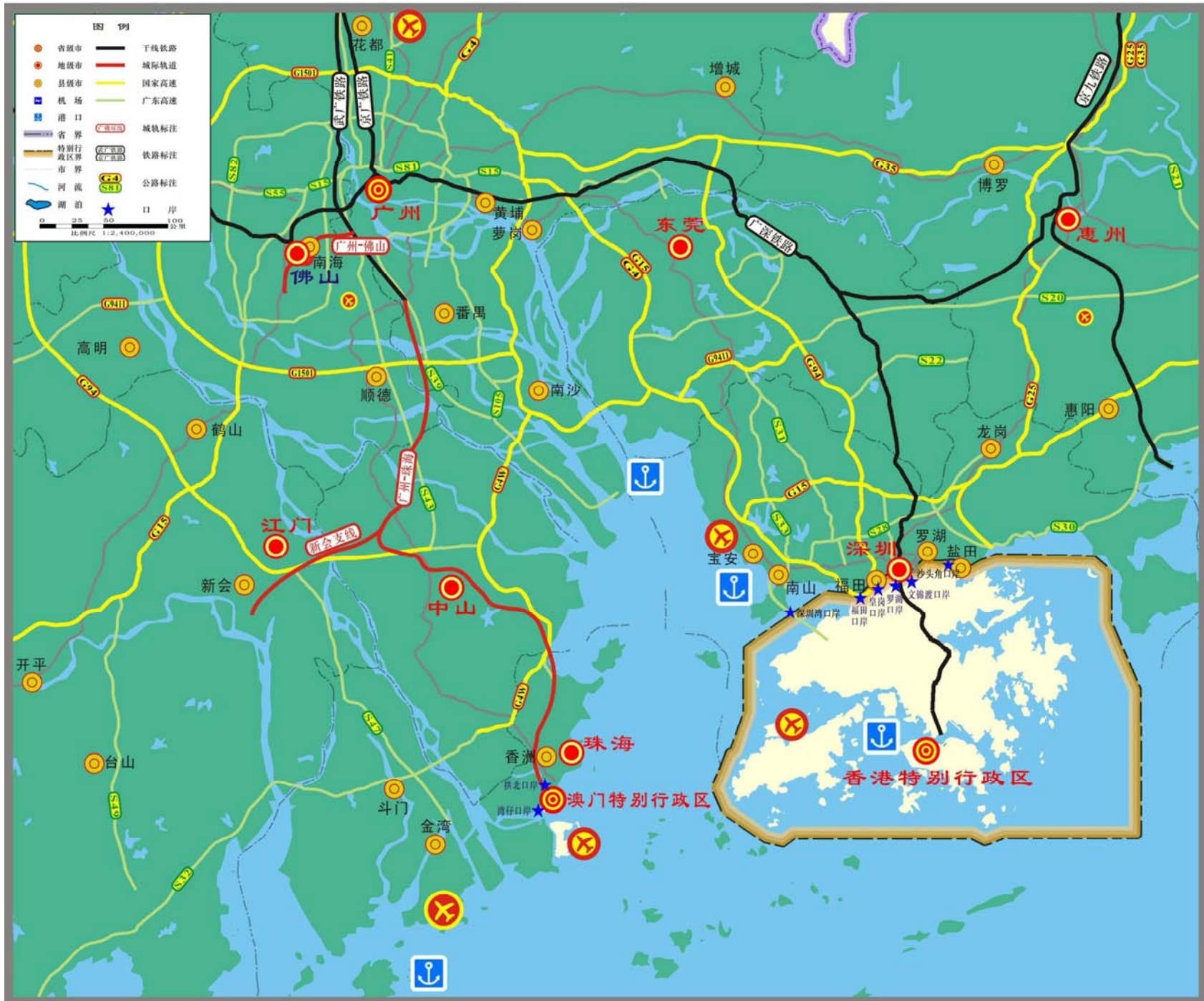
粵港澳三地口岸部門加強研究、協調、合作，在確保監管有效的前提下，共同制定實施有利於三地人員、貨物便利流動的通關制度。在全部陸路口岸和有條件的港口口岸探索使用旅客自助查驗系統，在主要公路口岸推廣車輛“一站式”電子驗放系統。積極推進口岸電子化建設，探索貨物“單一窗口”通關模式。三地應將全天通關作為政府必須提供的基本服務，2020年前粵港之間增加一個24小時通關口岸，珠澳之間在橫琴增加一個24小時通關口岸。

（五）實施交通“一卡通”

2012年底，廣東在珠三角9市推廣使用通用的公交卡。同時以香港“八達通”卡與廣東交通卡、澳門交通卡與廣東交通卡互通使用為目標，逐漸構建大都市圈通用的公共交通“一卡通”系統。

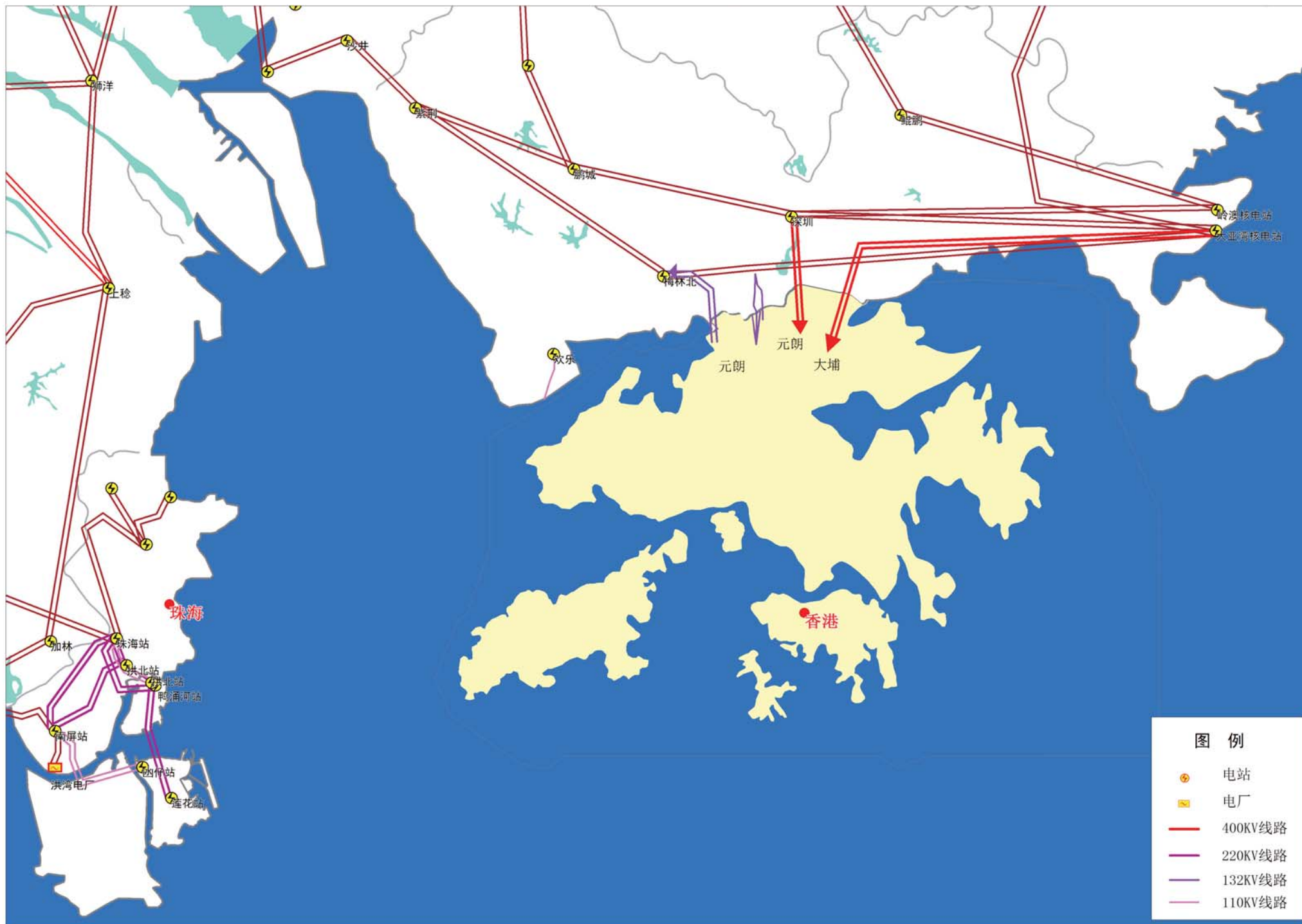
附圖 1

粵港澳綜合交通及口岸現狀示意圖



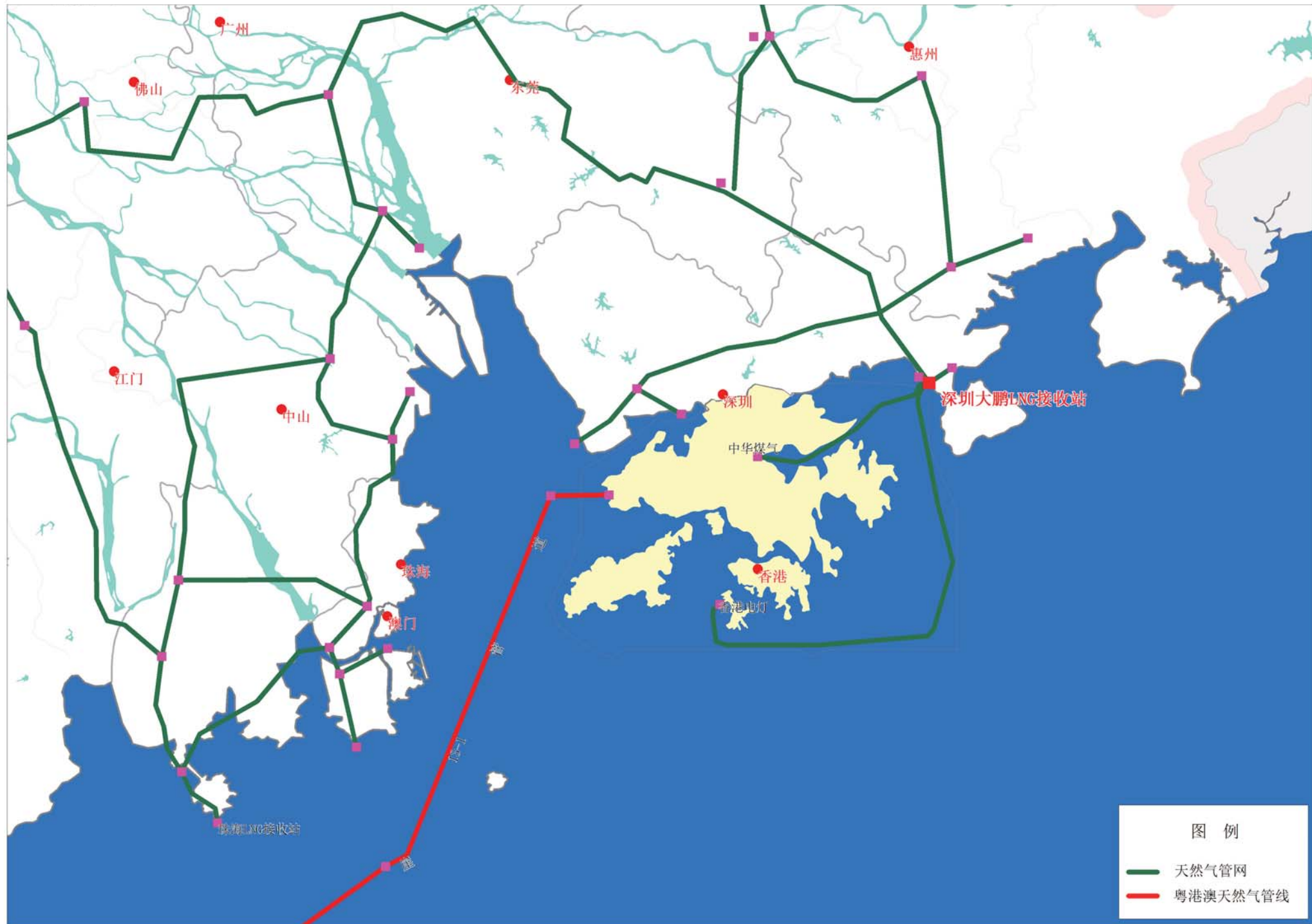
附圖2

粵港澳輸電網絡現狀示意圖



附圖3

粵港澳天然氣管道現狀示意圖



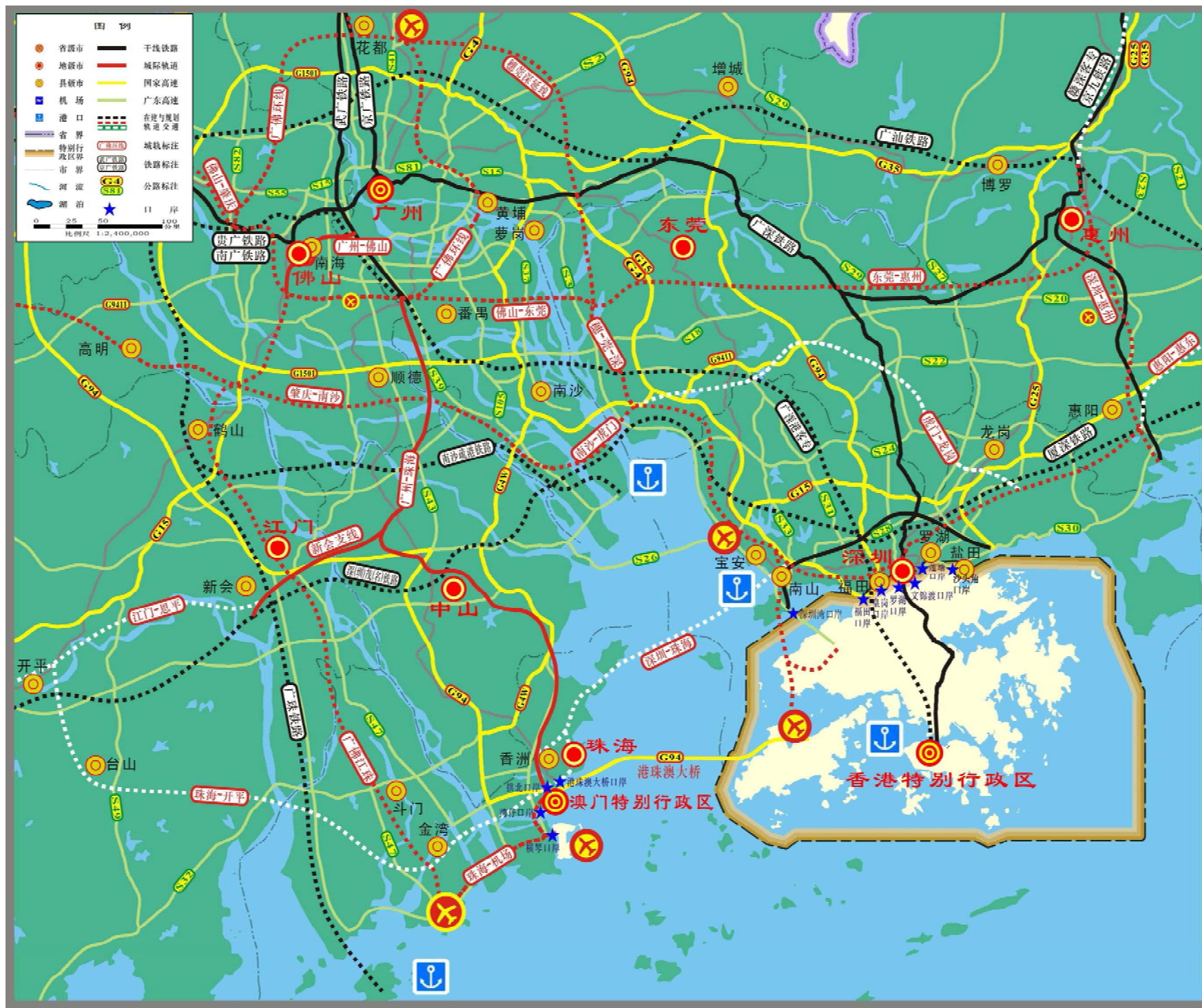
附圖 4

粵港澳供水管網現狀示意圖



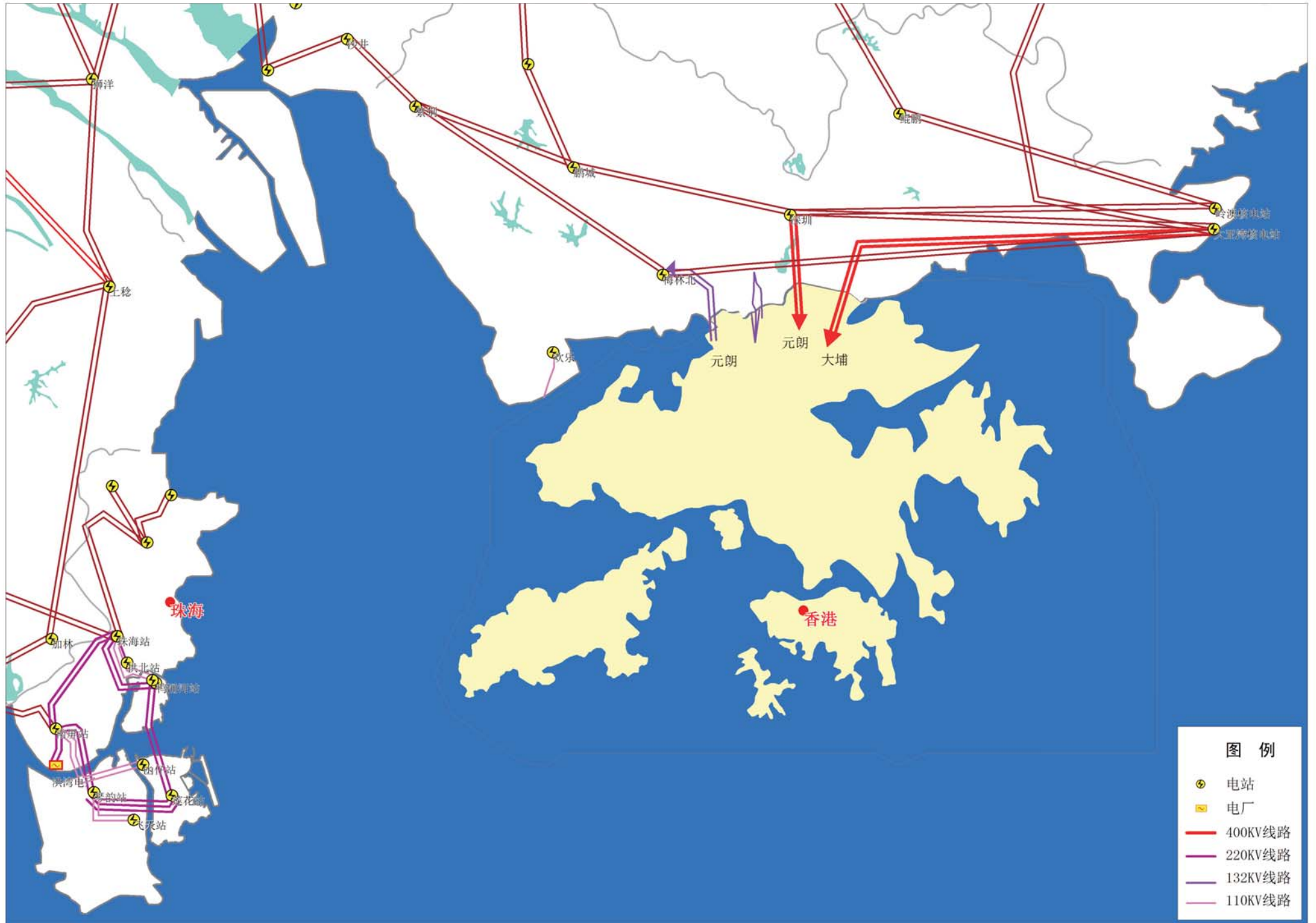
附圖 5

粵港澳綜合交通及口岸規劃示意圖



附圖6

粵港澳輸電網絡規劃示意圖



附圖7

粵港澳天然氣管道規劃示意圖

