

粤港澳基础设施建设合作专项规划

广东省发展和改革委员会
香港特别行政区政府运输及房屋局
澳门特别行政区政府建设发展办公室

二〇一二年十二月

目 录

前言.....	1
一、发展及合作现状.....	2
(一) 发展现状.....	2
(二) 合作情况.....	3
(三) 需进一步完善事项.....	4
二、基础设施建设合作的指导思想和目标.....	4
(一) 指导思想.....	4
(二) 合作原则.....	5
(三) 发展目标.....	6
三、基础设施需求预测.....	7
(一) 功能定位.....	7
(二) 需求预测.....	7
四、基础设施建设合作发展的总体要求和战略方向.....	11
(一) 总体要求.....	11
(二) 战略方向.....	12
五、推进交通基础设施建设合作.....	14
(一) 增强对外通道运输能力.....	14
(二) 加快区域交通设施建设.....	14
(三) 切实推进港口发展.....	15
(四) 提升机场合作水平.....	16

六、加强口岸基础设施建设合作.....	17
(一) 推进口岸基础设施建设和改造.....	17
(二) 强化口岸电子化设施建设.....	18
七、完善能源、供水、信息基础设施建设合作.....	18
(一) 提升能源保障能力.....	18
(二) 确保供水安全优质.....	18
(三) 深化信息领域合作.....	19
八、粤港澳重大基础设施建设合作项目.....	20
(一) 交通基础设施.....	20
(二) 口岸基础设施.....	25
(三) 能源基础设施.....	26
(四) 供水基础设施.....	27
九、深化粤港澳基础设施建设合作的主要措施.....	28
(一) 完善协调机制.....	28
(二) 确定建设投资机制.....	28
(三) 推动建设市场开放.....	29
(四) 深化口岸通关合作.....	29
(五) 实施交通“一卡通”.....	29

前 言

国务院批复的《珠江三角洲地区改革发展规划纲要(2008-2020年)》(以下简称《纲要》)提出,到2020年,要形成粤港澳三地分工合作、优势互补、全球最具核心竞争力的大都市圈之一。

加强基础设施建设合作,是粤港澳三地建设全球最具核心竞争力大都市圈的先决条件。粤港澳三地政府在2010年初达成共识,共同编制本专项规划,旨在综合未来粤港澳地区基础设施建设合作的方向、目标、重点和措施,在轨道交通网络、信息网络、能源基础网络、城市供水等方面进行对接,有效提高区内基础设施整体的效益,为打造粤港澳大都市圈提供支撑和保障。

本专项规划的规划内容包括:交通、水利、能源、口岸、信息等基础设施,规划范围为香港、澳门和广东省(以珠三角地区为主)。规划期为2012-2020年。

一、发展及合作现状

（一）发展现状。

粤港澳三地初步形成以大珠三角（即珠三角地区 9 个城市和港、澳两个特别行政区）为核心的辐射国际、国内的对外通道。三地各自建立了相对完善的客货运输网络；构建了以大珠三角为核心的辐射国内南北、中部、西南部三大方向的通道；以港口和机场为枢纽，形成了较为发达的连接国内外的交通网络。跨界交通总体上实现了以口岸为节点，由多通道、多方式组成的跨界交通基础设施体系。

近年，粤港澳三地的口岸基础设施不断完善，规模和通关能力持续不断提高。2011 年，进出三地相连 9 个陆路口岸（文锦渡、沙头角、罗湖、皇岗/落马洲、福田/落马洲支线、深圳湾、拱北/关闸、珠澳跨界工业区和莲花/横琴）达 3.21 亿人次及 1922.1 万车次。粤港之间陆路口岸以罗湖、皇岗/落马洲、福田/落马洲支线、深圳湾为主；粤澳之间以拱北/关闸口岸为主。口岸管理及信息化水平明显提高，基本实现了旅客自助查验通关和出入境车辆电子验放。

广东总体保障了对港澳的水、电、天然气供应，粤港、粤澳签订了电力合作框架协议，基本建立天然气长期供应渠道，供水设施逐步完善，水资源保护逐步加强。粤港澳信息一体化建设取得新进展，基于无线射频识别技术（RFID）的信息基础设施建设和应用合作进展顺利。

（二）合作情况。

粤港澳三地政府建立了多层次的协调机制，加强了沟通联系，如内地与香港大型基础设施协作会议，粤港、粤澳合作联席会议以及粤港澳联络协调会议等；通过建立专责小组，加强了对跨界基础设施在规划及建设上的合作和协调。

粤港澳三地通过签订协议及有关文件，促进多项基础设施的合作，主要有：2010年粤港政府签订的《粤港合作框架协议》及2011年初粤澳政府签订《粤澳合作框架协议》，对跨界基础设施有专章表述；2009年五大机场签署了《落实珠江三角洲改革发展规划纲要行动纲领》；2008年国家能源局与香港特区政府签署了关于能源合作的谅解备忘录；2008年南方电网公司与澳门特区政府能源业发展办公室签署了电力合作框架协议；粤港、粤澳分别签署了供水协议等等。

在基础设施运营、管理等方面，粤港澳三地合作的层次也逐步深入。香港私营港口企业到深圳、珠海等珠三角港口参与投资及营运；香港机场管理局在2006年以专营权模式参与管理及营运珠海机场；香港铁路有限公司投资、建设、运营深圳地铁4号线；三地陆路相连的口岸已部分实现“一地两检”的通关模式，公路口岸基本实现了车辆电子验放，大部分陆路口岸和部分港口口岸已实现旅客自助查验通关，海关部分实现了查验结果参考互认。

（三）需进一步完善事项。

粤港澳三地通往西南和东部沿海地区大能力轨道交通通道尚未贯通，对外运输能力仍然紧张。大珠三角城际轨道交通尚未完善，各城市之间便捷的高速交通网络有待进一步形成。

在跨界交通基础设施衔接方面，皇岗、文锦渡、罗湖以及拱北等口岸后方城市交通与跨界客货流相互交集。珠三角城际轨道与港澳之间的衔接项目仍有待加快推进。港口与机场的协作存在一定困难。区域交通基础设施建设的衔接需要进一步加强协调。

口岸设施服务能力亦不适应发展的需求，部分口岸高峰时段仍超负荷运转，通关能力需进一步提高，通关模式有待进一步完善。

安全、持续、稳定、清洁的能源供应体系建设有待进一步完善。水资源保护有待进一步加强。深入推进粤港澳信息对接方面仍存在较多困难。

二、基础设施建设合作的指导思想和目标

（一）指导思想。

贯彻落实“一国两制”方针，按照粤港澳区域基础设施整体发展的总体要求，以落实《纲要》确定的合作要求和内容为基础，从既有合作框架、合作基础与运作条件出发，积

极创新区域基础设施合作机制与运营管理模式，从具体项目做起，整体推进、重点突破、分步实施，全面深化粤港澳基础设施建设合作，推进区域基础设施的现代化，提高都市圈整体竞争力。

（二）合作原则。

统筹推进，完善对接。加强粤港澳三地各类基础设施建设规划的衔接。做好统筹推进和政策保障工作，加强各个层面的沟通及协调，确保按计划推进各项基础设施建设。

突出重点，有序实施。从区域发展迫切需要解决的基础设施入手，以重大基础设施对接为重点，合理制定项目建设时序。按照“轻重缓急、属地实施、同步推进”的原则，有条不紊地统筹推进项目建设，力求各项工作落到实处、取得实效。

优势互补，资源共享。充分发挥粤港澳三地的比较优势和合作的积极性、主动性、创造性。积极消除区域基础设施合作的壁垒，致力推进基础设施资源共享，避免重复建设，实现区域内基础设施建设效益最大化。

市场引导、政府推动。按照市场经济的基本规律和要求，积极引进市场机制，充分发挥市场的主体作用。同时，发挥政府在基础设施规划建设、口岸运营及机制体制创新等方面的引导作用，为广泛的合作奠定基础。

(三) 发展目标。

按照建设世界级大都市圈的总体要求，构建粤港澳三地基础设施整体发展的基本框架，协调区域基础设施系统规划，推动重大基础设施项目建设合作，加快建设和完善区域基础设施系统。到 2012 年，粤港澳之间地面交通基本形成多通道、多运输方式、快速便捷的交通联系，港口、机场进一步发展；口岸的通关能力和设施环境得到改善，高峰时期基本能满足旅客及货物过境过关的需要。粤港澳供水、供电体系进一步完善，港澳用水和用电安全得到进一步提高。基于 RFID 的信息基础设施建设和应用范围、水平进一步提升。

进一步完善粤港澳都市圈内部基础设施网络，扩大粤港澳三地基础设施建设和运营的合作领域。到 2015 年，形成轨道交通、公路、快速水运、港口、机场组成的综合交通体系，初步实现区域交通现代化；粤港澳实现更加安全顺畅的口岸客货通关，广东对港澳的供水、供电、供气安全稳定，三地信息资源的共享范围和层次显著提高。

到 2020 年，粤港澳三地将形成分工合理、功能完善的区域性基础设施建设与运营系统，基础设施整体高效运行、衔接顺畅，满足粤港澳区域经济协调发展和构建世界级大都市圈的需要。

三、基础设施需求预测

（一）功能定位。

机场。粤港澳机场应充分发挥各自特点，优势互补，深化合作，实现共同发展。巩固香港国际机场作为国际及地区性航空中心的地位，继续打造成为成熟的国际及地区空港；巩固广州白云机场的中心辐射地位，将其培育成为具有较强竞争力的国际枢纽机场；加快软硬件建设，将深圳机场发展成为大型骨干机场；将澳门机场构建成为多功能中小型国际机场的范例；继续加快珠海机场建设，打造华南地区航空产业基地，为繁荣大珠三角地区经济社会服务。

港口。充分发挥大珠三角地区港口优势，共同建设以香港国际航运中心为核心，深圳港、广州港为枢纽港，其他港口为支线港和喂给港的大珠三角国际航运群组，提升整体综合竞争力。

（二）需求预测。

区域间客货流量预测。根据预测结果，2015年和2020年区域间客运流量将分别达到4.02亿人次和5.02亿人次，客流主要集中在陆路口岸；货运流量将分别达到1.85亿吨和1.98亿吨，仍以内河水运方式为主。

区域港口集装箱流量预测。根据表1预测结果，珠三角港口与香港港口的集装箱流量保持缓慢增长，其中广州

港和深圳港仍是与香港港口流量最大的港口；同时，珠三角港口与香港港口集装箱流量占国际航线集装箱吞吐量的比例均呈下降趋势。

表 1 香港港口与珠三角港口集装箱流量预测（万 TEU）

年份	2008年 (实际)	2015年	2020年
香港港口与珠三角港口流量	1005	1390	1580
香港港口与广州港的流量	206	386	504
香港港口与深圳港的流量	328	370	380
香港港口与珠海港的流量	51	91	108
香港港口与其它港的流量	420	543	588

区域机场客货运量预测。根据表 2 预测结果，2015 年和 2020 年大珠三角五大机场旅客吞吐量分别达到 1.72 亿人次和 2.15 亿人次，广州机场跃居区域机场旅客吞吐量第一位；货运吞吐量分别为 763 万吨和 1057 万吨，香港机场仍然占据货运吞吐量首位。

表 2 五大机场客货吞吐量预测

年份		2008年 (实际)	2015年	2020年
旅客 吞吐量 (万人)	广州机场	3344	6500	8000
	深圳机场	2140	4100	5400
	珠海机场	112	300	570
	香港机场*	4859	5700	6800
	澳门机场	510	560	710
货物 吞吐量 (万吨)	广州机场	68.6	200	300
	深圳机场	59.8	110	165
	珠海机场	1.11	6	13
	香港机场*	362.7	440	570
	澳门机场	10.1	7	9

*参考《香港国际机场 2030 规划大纲》客货运量基准预测

区域间能源需求量预测。根据表 3 预测结果，2015 年和 2020 年港澳电力需求分别达到 539.4 亿千瓦时、596.6 亿千瓦时，天然气需求量分别为 39.7 亿立方米和 55.2 亿立方米，仍主要依靠内地供应。

表 3 粤港澳能源需求预测

年份		2008年 (实际)	2015年	2020年
电力 (亿千瓦时)	珠三角	2574	4620	5851
	香港	409	470	520
	澳门	35	69.4	76.6
天然气 (亿立方米)	珠三角	49	430	600
	香港	28	37	52
	澳门	0.8	2.7	3.2

区域间供水需求预测。根据表 4 预测结果，2020 年香港原水需求量为 10 亿立方米，2019 年澳门原水需求量为 1.13 亿立方米，仍将主要由广东供水。

表 4 粤港澳水需求预测 单位：亿立方米

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

四、基础设施建设合作发展的总体要求和战略方向

粤港澳地区基础设施建设的合作，必须在《基本法》框架下，充分利用《内地与香港关于建立更紧密经贸关系的安排》、《内地与澳门关于建设更紧密经贸关系的安排》（简称CEPA）、泛珠三角区域合作机制、粤港和粤澳合作联席会议制度等平台寻求合作方式的创新；要在“一国两制”的基础上，突出三地的共同利益及相融性和互补性，突出市场经济制度下的跨区域要素无障碍流通和优化资源配置，突出以区域和城市作为主要载体的合作与共赢关系，进一步深化合作。

（一）总体要求。

根据《纲要》提出的将粤港澳三地打造成分工合作、优势互补、全球最具核心竞争力的大都市圈之一的总体目标，按照互利共赢的原则，粤港澳基础设施总体规模和能力必须满足经济社会发展的客观需要，通过加快基础设施建设，构建支撑世界级都市圈的规模强大、功能完善、网络发达的现代化基础设施系统。

必须形成高效安全、便捷通畅的基础设施运行体系。粤港澳三地行政体制与运行机制各不相同，必须通过运行机制创新，形成具有运行安全、高效有序、保障有力的基础设施系统运行体系。

必须形成衔接良好、网络完善的系统。粤港澳三地要提高交通系统的可达性，形成快速城市客货运输网络，保证各种运输方式运作有序、高效；要推进信息共享、确保通畅；要推进供水、供电、供气系统一体化、网络化发展。

必须是绿色环保、集约发展。要充分发挥综合基础设施体系整体功能，实现有限资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约型基础设施供应增长方式，建设资源节约型和环境友好型基础设施网络。确保区域基础设施运行环保和可持续发展，坚持基础设施建设与区域生态环境保护的协调统一。

（二）战略方向。

构建辐射国内外两个扇面、与世界级大都市圈相适应的高效率、低能耗、多层次、网络化综合运输体系。一是强化连通国家与世界的交通枢纽功能。以大珠三角国际航运群组为枢纽，将连通内陆的高速公路网、快速铁路网和高等级航道网组成的“内陆交通网”，与联系海外的远洋航线和国际航线组成的“海空运输网”连为一体，形成多式联运、综合立体的对外综合运输体系，将粤港澳地区发展成为在全球范围内实现资本集散和市场拓展的空间载体和管理中枢。二是积极构建综合运输体系，大力发展城际轨道交通，形成以轨道交通和高快速道路为主体的“区域快速公交网”，使区域交通更加高效快捷，满足粤港澳区域多中心、网络化的空间

发展要求，促进大珠三角“一小时生活圈”加快形成。三是推进粤港澳地区交通“无缝”衔接和互动发展。推进现有交通网络和口岸等跨界交通基础设施的“无缝”衔接。促进大珠三角港口之间、机场之间进一步发展和交流，加强海港与机场的互补合作，形成全球具有竞争力的大珠三角国际航运群组。建立粤港澳三地海关联网系统，加强口岸通关的协调性及灵活度，加快通关速度。优化粤港澳三地交通协调机制，探索推进相关交通标准的统一。

构建长期稳定安全的粤港澳三地能源供应体系。建立长期稳定的粤港澳三地电力供应机制，落实送电协议；完善粤港澳电力输送网络；建设天然气接收站及其配套管线等工程。

建立粤港澳三地水资源开发和保护机制。根据港澳经济社会发展的需要，适时调整完善供水水源、取水口、供水管网和排水布局。共同推进东江流域水资源分配方案各项保障措施的实施，加快提高西江水资源的调蓄能力，继续探讨扩大区域内备用水库库容的可行性。

形成集约相容共享的信息格局。从促进区域经济协调发展的要求出发，实现区域内的信息相容共享。建立区域信息处理中心，构筑区域信息网络平台，推进区域信息整合，将粤港澳地区建设成为国际电子商务中心，信息化水平迈入世界先进行列。

五、推进交通基础设施建设合作

（一）增强对外通道运输能力。

以铁路和西江为重点，继续加强区域对外通道建设，形成以大珠三角为核心的辐射南北沿海、中部和西南四大方向的通道。完善京九铁路的配套建设，增强大珠三角与赣南、淮河流域、胶州半岛的联系；加快厦深铁路建设，增强大珠三角与长三角、海峡西岸城镇群以及华东地区的联系；加快贵广、南广铁路建设，增进大珠三角与黔中、滇中、北部湾、成渝城市群的联系，并向南接通泛亚铁路，联系东南亚地区；积极推动深圳至茂名铁路、琼州海峡跨海通道前期工作；积极实施西江干流航道整治工程，构建布局合理、层次分明、功能完善、江海联运的大珠三角港口群，拓展西南沿海经济腹地。

（二）加快区域交通设施建设。

以区域综合运输体系为核心，以跨界交通设施建设为重点，完善交通基础设施网络，实现由多方式、多通道组成的紧密连接、灵活协调的粤港澳跨界交通通道。

粤港要进一步提高皇岗/落马洲口岸、深圳湾口岸、文锦渡口岸、沙头角口岸、罗湖口岸、福田/落马洲支线口岸的通关能力，实现高速公路、城际轨道交通在口岸与香港轨道交通及地面道路的对接；在拟新建莲塘/香园围口岸实现

与深圳东部过境高速公路相衔接；加快港珠澳大桥建设，积极推进广深港高速铁路福田站及相关工程建设，继续推进港深西部快速轨道的规划研究。

粤澳要继续提高拱北/关闸口岸通关能力，重点扩建横琴口岸双边交通通道，实现高速公路、城际轨道交通在横琴口岸与澳门轨道交通及地面道路的对接。继续推进澳门轻轨一期工程建设，研究实施关闸拱北轨道站间人行设施衔接的可行性方案；规划新建广佛江珠、珠海市区至珠海机场等城际轨道，并在横琴口岸实现与澳门轨道交通实现无缝衔接。

港澳要继续加快推进氹仔客运码头建设，增强港澳之间的水上客运航线，建设绿色交通，加快港珠澳大桥建设，尽快形成珠江口东西岸之间陆路交通的连接。

（三）切实推进港口发展。

建设以香港国际航运中心为核心，以深圳、广州港为枢纽港，珠海、虎门、惠州港等为支线港，中山、佛山港等其他港口为喂给港的大珠三角国际航运中心港口群，形成功能互补的港口、航运、物流设施和航运服务体系。根据市场需求稳步推进珠三角集装箱专业化码头的建设，重点发展香港葵青港区、广州港南沙港区、深圳港盐田港区、深圳港西部港区、珠海港高栏港区等深水港区，培育惠州港荃湾港区等深水港区，提高珠三角地区集装箱码头装卸能力。积极推进广州港南沙港区三期、珠海港高栏港区集装箱码头二期、

深圳港盐田西作业区集装箱码头项目，视市场需求进行大珠三角其他集装箱泊位的规划和建设；继续加强港口集装箱运输组织工作，大力发展水上喂给运输；以资本为纽带，按照市场化模式运作，进一步促进粤港澳三地相互投资、参股；以科技管理人才合作为平台，加强船期、代理、运价、信息等方面交流合作，进一步提升大珠三角港口集装箱竞争力。

（四）提升机场合作水平。

协调珠三角五大机场的发展定位及功能定位，巩固香港国际机场作为国际及地区性航空中心的地位，培育广州白云机场成为具有较强竞争力的国际枢纽机场，完善深圳机场在区域中的大型骨干机场功能，加强各机场之间交通设施的衔接，推动珠三角机场群合作发展。建立粤港澳三地航空管理协调机制，拓展珠三角空域，促进珠三角民用航空运输业快速发展；继续推进港深西部快速轨道规划研究，探讨连接大珠三角五大机场的地面轨道交通连接系统，以及机场之间地面交通的更紧密连接；继续推进广州白云国际机场、深圳机场扩建项目建设，并视市场需求，适时启动广州白云国际机场的后续扩建规划和建设；继续推进香港机场的扩建工作，适时增加处理能力；开通跨境直升机服务；鼓励以资本为纽带，拓展机场在客货运输系统建设和服务领域合作，特别是根据五大机场共同签署的《落实珠江三角洲改革发展规划纲要行动纲领》，加强粤港澳机场在培训、机场建设管理、商

业服务等方面的交流合作；推广跨界直升机服务，积极推动开通往来粤港澳的直升机航线，解决包括空域、航道、口岸设施及审批手续等问题。

六、加强口岸基础设施建设合作

（一）推进口岸基础设施建设和改造。

推进深圳东部连接香港的莲塘/香园围口岸建设。加快推动港珠澳大桥口岸设计与建设。加快推进横琴口岸通关相关政策出台。落实广深港高速铁路口岸选址及查验模式。争取规划新建前海口岸，成为连接香港与内地的综合交通枢纽。视港深西部快速轨道有关规划研究的情况，及时开展口岸的研究和建设。

改扩建珠海拱北口岸，通关能力由目前的日均 15 万人次扩大至日均 35 万人次，于 2012 年底前完成；改扩建皇岗/落马洲、文锦渡口岸旅检场地，提高旅客过境通过能力，于 2013 年底前完成；启动横琴口岸客货车通道安装“一站式”电子验放查验系统，建设横琴分线管理设施。

推进珠澳跨境工业区专用口岸增加附属功能，分流拱北口岸出境鲜活商品货运车辆，使口岸的分流作用更为科学，功能定位更为合理，争取早日实现。

强化口岸之间的衔接，规划连接口岸的道路及公共交通工具，包括铁路、专营巴士、专线小巴及的士等，为过境旅

客提供便捷、无缝的公交接驳服务。重点研究推进湾仔口岸河底人行通关隧道及口岸的连接规划，争取于 2015 年完成。

（二）强化口岸电子化设施建设。

将拱北口岸客车通道“一站式”电子验放系统推广应用到横琴口岸的车辆通关，加快推动粤港、粤澳陆路口岸车辆通关实现电子化验放。

进一步推广应用旅检电子自助查验系统，争取于 2015 年将旅客过境口岸的电子自助查验系统由目前的 40%建设提高到 80%。

七、完善能源、供水、信息基础设施建设合作

（一）提升能源保障能力。

支持粤港澳三地有关企业在现有送电、供气协议的基础上，续签供电、供气合同，保障电力、能源供应的稳定。

继续增加跨界电网建设，扩建粤港输电网和配套设施，提高广东向港澳供电保障能力。

积极促进粤港共建的深圳天然气接收站建设，实现“西气东输二线”向香港供气，提高区域内清洁能源比重。

（二）确保供水安全优质。

调整供水水源布局，研究规划珠三角西水东调和珠澳避咸水源工程，解决珠三角水源性和水质性缺水问题。在深圳、

珠海等条件允许的地方建设水资源调蓄工程，优化现有供水系统，形成多层次供水网络，提高大珠三角城市供水保障能力。

按照“供排分流”原则，调整优化取排水布局，避免不同城市取水、排污相互交叉混合，同时加大力度保护东、西江饮用水取水口的自然环境，严格执行饮用水源环境保护措施，保障对港、对澳供水安全。优化调整深圳、珠海等城市取水、排污管网建设，保证东、西江下游水质，提高用水效率。

调整珠三角产业布局和经济结构，严格控制东江、西江污染物总量，保障水功能区达到水质目标。加强东、西江流域水资源监控工作，对水质安全及时进行跟踪评估。

健全和完善珠三角水资源管理体制和机制。探索建立包括香港、澳门在内的大珠三角地区水资源开发、利用协调机制以及供水应急机制。

（三）深化信息领域合作。

推动粤港澳三地信息网络互联互通，在新建跨界陆路连接线和口岸时，预留铺设通讯光缆的管道空间，支持运营商根据需求提高光纤通信容量。

支持电子商务基础技术支撑平台建设，完善安全认证、电子支付、RFID、信息共享标准等电子商务公用技术。支持三地企业联合开发投资贸易信息共享和电子交易平台，提供

国际电子商贸服务。

组织粤港两地数字证书认证机构选择条件成熟、需求迫切的项目，继续推进粤港电子签名证书互认应用试点。粤澳电子签名证书互认拟参考粤港电子签名证书互认的合作模式，研究部署有关的互认机制，并落实试点工作组的组成及其职责，从而开展有关的工作。

在“快易通-粤通卡”联营卡项目合作的基础上，逐步推广应用广东省进入香港的车辆实现不停车缴费服务。

加快基于 RFID 的信息基础设施建设和应用合作，在有关物流企业和海关、出入境检验检疫部门开展 RFID 应用试点。

八、粤港澳重大基础设施建设合作项目

（一）交通基础设施。

——对外通道

厦深铁路。该项目是国家中长期铁路网规划中“四纵四横”客运专线的重要组成部分，将增强大珠三角与长三角、海峡西岸城镇群以及华东地区的联系。该项目已经开工建设，将于 2013 年建成。

南广铁路、贵广铁路。该项目是国家中长期铁路网规划中西南铁路网的重要组成部分，将增进大珠三角与西南地区及东盟地区的联系。南广铁路、贵广铁路已经开工建设，均

将于 2014 年底建成。

深圳至茂名铁路。该项目是国家中长期铁路网规划中沿海铁路的重要组成部分，将加强珠三角对粤西地区的辐射，并进一步通过琼州海峡跨海工程联系海南。深圳至茂名铁路和琼州海峡跨海工程正在加快开展前期工作，争取深圳至茂名铁路江门至茂名段在“十二五”期内开工建设。

西江干流。西江是珠江水系的重要组成部分，是国家内河水运规划“两横一纵两网”主骨架中的一横。目前西江干流航道整治工程正在施工，预计 2020 年前，南宁以下干流将全部建成 2000 吨级航道，贵港至梧州、肇庆至思贤滘的干流建成 3000 吨级航道。

——区域及跨界陆路交通基础设施

港珠澳大桥。该项目对加强珠三角西岸地区与澳门和香港的联系，促进珠三角东西两岸均衡发展具有重要意义。大桥主体建造工程已于 2009 年 12 月动工，将于 2016 年底建成通车。

广深港高速铁路。该项目是国家中长期铁路网规划中“四纵四横”客运专线的重要组成部分。广州南站至深圳北站段已于 2011 年开通。广深港高速铁路香港段总里程 26 公里，已于 2010 年 1 月底开工建设，预计于 2015 年竣工。

穗莞深城际轨道交通及港深西部快速轨道。该项目是《珠江三角洲地区城际轨道交通网规划（2009 年修订）》（以

下简称《交通网规划》)的重要组成部分。穗莞深城际轨道已于2008年12月开工建设,将于2015年建成;港深西部快速轨道的规划研究正继续推进。同时,配合深圳城市轨道交通及其他公共交通的接驳,研究通过港深西部快速轨道连接前海,探讨促进珠三角与香港轨道交通网系统的无缝连接,以及深圳机场与香港机场的轨道交通直接快速连接。

罗湖过境通道及皇岗/落马洲过境通道的轨道交通衔接。加快深圳地铁9号线建设,研究深圳地铁1号线、4号线和9号线与香港铁路线更紧密衔接以及直接连通的可行方案。

广深沿江高速公路。该项目广州段、东莞段已于2012年初建成,深圳段于2009年4月动工,争取2013年建成通车。

深圳东部过境高速公路。该项目是实现粤港之间地面交通“东进东出、中进中出、西进西出”三条过境快速通道之一,争取于2013年建成。

广珠城际轨道。作为《交通网规划》的重要组成部分,目前,广珠城际广州南站至珠海金鼎段已建成通车,计划2012年全线建成通车。加快澳门境内的轨道交通建设,在拱北口岸与广珠城际轨道通过人行设施方案实现优化衔接。同时,通过对珠三角城际轨道珠海市区至珠海机场城际线以及广佛江珠城际线的线位进行优化,确保广珠城际轨道在横琴

口岸与澳门轨道实现无缝衔接，争取于 2015 年之前建成。

广珠西线高速公路。该项目是珠三角西部地区的重要通道，并通过横琴莲花大桥与澳门连接。目前广州、顺德至中山段已经建成通车，要进一步加快未建成路段建设进度，并尽快确定广珠西线高速公路、京港澳高速公路广澳并行延长线以及港珠澳大桥珠海连接线衔接方案。

京港澳高速公路广澳并行延长线。规划京港澳高速公路广澳并行延长线工程，将京港澳高速公路延长至横琴，通过莲花大桥实现京港澳高速公路直达澳门。目前，该项目正在进行前期规划阶段，要加快规划及建设进程。同时，加快横琴至机场、港口的金海高速公路前期工作进程，争取尽早开工建设。

拱北关闸与澳门城市轨道衔接及一期建设工程。珠澳双方要加快规划研究连接拱北关闸轨道站的人行通关通道，力争与澳门城市轨道工程同步建成。澳门特区政府继续推进关闸口岸的轻轨规划建设，尽快形成运输能力，分流澳门城市道路压力。

珠海湾仔口岸海底隧道工程。为更好地利用口岸资源，分流拱北口岸的客运压力，充分发挥湾仔口岸的通关作用，要加快实施湾仔口岸河底人行过关隧道工程及口岸的连接规划，争取于 2015 年建成。

氹仔客运码头。该码头的建设将缓解澳门目前外港码头

能力已经接近饱和的局面，并促进澳门本地客运码头的合理布局。目前，该码头临时设施已经于 2007 年 10 月启用，要进一步加快建设进度，争取于 2013 年建成。

——港口

研究发展香港十号集装箱码头的可行性。香港已于 2009 年 3 月开展在香港青衣西南发展香港十号集装箱码头的初步可行性研究，将视市场需求适时启动码头建设。

珠海港高栏二期。该项目规划建设 1 个 10 万吨级和 2 个 5 万吨级集装箱泊位，年通过能力 180 万标准箱，码头长度 1022 米；余下 804 米岸线按件杂货泊位建设，并预留改造为集装箱泊位的条件；码头水工结构均按靠泊 10 万吨级集装箱船设计。预计 2013 年建成。

广州港南沙三期。项目新建 4 个 10 万吨和 2 个 7 万吨级集装箱泊位（水工结构均按靠泊 15 万吨集装箱船舶设计），设计年通过能力 370 万标箱；24 个 2 千吨级集装箱驳船泊位，设计年通过能力 200 万标箱，一个工作船泊位；码头岸线全长 4178 米。项目已于 2010 年 12 月经国家发改委批复，争取于 2015 年前建成。同时，根据市场发展需求，适时启动南沙集装箱码头后续项目。

深圳港盐田港区西作业区集装箱码头。项目新建 4 至 6 号 3 个 5 万吨级集装箱泊位（水工结构按靠泊 7 万吨级集装箱船设计），扩建 3 号泊位，形成 4 个 5 万吨级集装箱泊位，

设计年通过能力为 180 万标准箱，码头岸线总长 1142 米。目前项目已开工建设，预计“十二五”期内完工。

大铲湾集装箱码头二期。项目规划建设 7 至 10 万吨级集装箱泊位 4 个、吞吐能力 240 万标准箱。目前尚在开展研究论证，择机再次启动项目前期工作。同时，根据市场发展需求，适时启动深圳港其他集装箱码头后续项目。

一一机场

香港国际机场扩建工程。机场飞行区中场范围发展第一期工程已于 2011 年第三季度启动，预计 2015 年完成。另外，香港特区政府已原则上批准香港机场管理局采纳三跑道系统作为机场的未来发展方案，并进行下一步的规划工作，包括法定环境影响评估、相关的工程设计和财务安排。

广州白云国际机场扩建工程。第三条跑道及二号航站楼已于 2012 年开工建设，“十二五”期内建成投入使用。同时，根据市场发展需求，适时启动该机场后续扩建项目。

深圳机场扩建工程。该机场航站区扩建工程和第二条跑道工程已经开工建设，争取于 2013 年前建成。

开通跨界直升机服务。加快推进相关报批工作，在广州、深圳、江门等城市开通航线的基础上，进一步研究及推广跨界直升机服务延伸到广东省其他城市的可行性。

(二) 口岸基础设施。

新建莲塘/香园围口岸。该项目是进一步提高深港跨界

交通通过能力，促进城市规划空间合理布局发展的必要条件。目前正在开展项目前期工作。

改扩建拱北口岸。拱北口岸是珠澳之间人流最大的口岸，珠海方通关流量已经严重超负荷。目前，口岸改扩建工作已经启动，预计于 2012 年完工。

续建横琴口岸。结合珠三角城际轨道和高速公路衔接布局方案以及澳门轻轨衔接方案对现有口岸进行扩容改造，将横琴口岸建设成集人流、物流于一体的“大通关”口岸，创新口岸通关制度实施“分线管理”模式，实现无缝换乘和便利通关。优先考虑在横琴教学区与澳门之间设置便捷通行通道，并预留中心商业区连接澳门的交通通道。

（三）能源基础设施。

粤港电力互联互通设施升压改造。尽快开展加强粤港电网互联互通工作，重点研究现有 400 千伏线路升压改造成 500 千伏电力线路的可行性。

珠澳输电通道项目。为保证南方电网对澳门 2020 年以前的输电能力，规划在珠海和澳门间新建输电通道。计划于 2012 年建成 220 千伏澳门莲花变电站和珠海琴韵站。到 2015 年前，建成连接琴韵站至莲花站的 3 回 220 千伏电缆线路。

西气东输二线深圳液化天然气 (LNG) 调峰站工程。根据国家“西气东输二线”的进展情况，加快建设广深港支干线工程项目，推动 LNG 调峰站建设工程，提高深港天然气多渠

道、安全稳定供应保障能力。

广东大鹏液化天然气(LNG)接收站增建储罐项目。将增建1座16万立方米储罐，有效提高供气保障能力及灵活性，进一步满足香港方的用气需求。

(四) 供水基础设施。

珠中江澳水源一体化建设。在充分利用珠海当地水资源和水库调蓄库容的基础上，进一步完善澳珠供水体系，保障珠中江澳的供水安全。

改善东江水质工程。积极规划对石马河调污工程及东引运河进行改造，新建石马河节制闸，扩建小海河，增加东引运河排污能力，防止石马河污水直排东江，保障对香港供水水质。加快推进东江水资源水量水质监控系统建设。

加强西江水质监控系统建设。加强西江珠中澳等城市饮用水取水口的水质监控系统建设，及时掌握和应对原水的水质情况。

对澳供水管道。增加从横琴到澳门的供水管，提高对澳门供水管线网络的安全性，增加对澳门供水的应急能力储备。

珠三角防洪治涝体系建设。重点推进乐昌峡、湾头等水利枢纽工程及病险水库除险加固，以及景丰联围、江新联围、中顺联围、樵桑联围等重要堤围达标加固工程以及防洪排涝工程，加快中小型水库除险加固，继续实施珠江河口整治工

程。

完善西北江防洪与水资源配置体系。推动西江重大防洪及水资源调蓄工程建设，提高珠三角地区的防洪与水资源调控能力。

九、深化粤港澳基础设施建设合作的主要措施

（一）完善协调机制。

进一步深化粤港澳基础设施合作协调机制，在粤港、粤港澳合作联席会议框架下，争取将三地共同编制的重要跨界基础设施建设合作计划纳入国家相关规划；对涉及三地整体利益的大型基础设施规划和建设要加强协调；定期对规划实施效果进行评估、调整和完善。

（二）确定建设投资机制。

粤港澳三地要根据各自成本收益合理分担建设成本，对属于政府公共投资部分的跨界交通、口岸等基础设施，按照“以粤港、粤澳分界线为界，各自投资，共同建设，各自拥有，各自管理”的原则进行建设和管理；对能源、供水等基础设施项目及投资、管理模式，由三地政府主管部门签署合作协议，保障港澳地区的原水和能源供应安全。原水供应按现有供水协议条款执行，能源方面，由三地企业按商业化原则通过谈判等方式解决。

（三）推动建设市场开放。

引入竞争机制，对三地跨界基础设施中需要共同投资的项目探索向三地企业或全球公开招标。积极研究推动港澳资本参与大珠三角城市轨道交通、跨界铁路的建设、运营和管理。研究广深港高铁以合营公司方式营运的可行性。

（四）深化口岸通关合作。

粤港澳三地口岸部门加强研究、协调、合作，在确保监管有效的前提下，共同制定实施有利于三地人员、货物便利流动的通关制度。在全部陆路口岸和有条件的港口口岸探索使用旅客自助查验系统，在主要公路口岸推广车辆“一站式”电子验放系统。积极推进口岸电子化建设，探索货物“单一窗口”通关模式。三地应将全天通关作为政府必须提供的基本服务，2020年前粤港之间增加一个24小时通关口岸，珠海之间在横琴增加一个24小时通关口岸。

（五）实施交通“一卡通”。

2012年底前，广东在珠三角9市推广使用通用的公交卡。同时以香港“八达通”卡与广东交通卡、澳门交通卡与广东交通卡互通使用为目标，逐渐构建大都市圈通用的公共交通“一卡通”系统。