

對“珠澳鐵路”之管見

黃就順*

珠江三角洲的範圍，自從三十年代開展爭論以來，至今還沒有完全一致的意見。

珠江三角洲有大、小之分，所謂小珠江三角洲一般是指以三水、石龍為頂點，南至珠江口海岸的地區，而大珠江三角洲則指西起肇慶，東至惠州，北自清遠、佛岡，南至沿海島嶼的廣大地區，除了小珠江三角洲之外，還包括西、北、東三江下游的泛濫平原。

根據當前形勢的要求和地理單位完整性的原則，大珠江三角洲的範圍如下：西起肇慶，東至惠州，北自清遠、佛岡，南至沿海島嶼，面積達四萬八千平方公里，佔廣東面積23.3%^①。

從上述珠江三角的範圍可知“珠澳鐵路”建設之三方案中部份已超出其範圍故是否應稱為“廣澳鐵路”較為合適呢？況且在一九〇四年十一月十一日中葡兩國曾在上海簽定中葡“廣澳鐵路合同”，現如該綫真的落實建成，筆者認為應仍沿用舊名為合理，亦照顧了歷史。

“珠澳鐵路”三個鐵路方案利弊綜合分析極為詳盡，東綫從佛山三眼橋接軌經南海、順德、中山、珠海至澳門僅一百二十公里，總投資7.5億至8.5億元，而中綫從佛山經南海九江、鶴山沙坪、江門、中山、珠海至澳門，全長一百三十公里，總投資約8億元，而西綫從新興接軌經開平、斗門、中山小欖、珠海至澳門約一百八十公里，總投資約9億元，以投資小，經濟收益大，當然以東綫為有利。事實近年廣東經濟發展號稱四小龍，就是佛山、南海、中山、東莞，其中的佛山、南海、中山就在東綫，南海縣之農產值是全國最高的縣，順德近年急起直追，而中山之工業基礎良好，生產總值已趕上其他縣市^②，珠海市近年吸引外資數字龐大，工業已向前邁進一大步^③，故從三綫所經之縣市無論從人口密度及經濟生產總值來談，東綫應是客運、貨運量最多的一綫，經濟效益最大，最易收回成本的一綫。

至於該綫與興建之高速公路太近的問題，影响競爭性太強的理由，筆者認為珠江三角洲河網縱橫，水鄉澤國，水路、公路、鐵路三種交通工具齊發展，此“金三角”絕無影响經濟發展，祇有更促進工農業推向新高峯，歐洲各國就是一好例子。

至於“北煤南運”的問題，筆者認為“煤”在珠江三角洲漸會失去其能源價值，現在家庭用煤已由天然氣、石油、火水等代替，廣東珠江口海盆、鶯歌海油田、東京灣油田已紛紛鑽出石油和天然氣，茂名石油化工廠、廣州石油化工廠負起華南將來煉油責任，將來“北煤南運”的需求量肯定會減至最低的程度，尤其是對珠江三角洲之“金三角”呢！

關於認為兩綫集資較易而東綫集資較難，未知有何根據，筆者認為東綫集資最易，以外資經濟力量最雄厚應是順德港澳同胞及僑胞、中山、南海、珠海的同胞和僑胞力量不弱，從文革後的經濟投資家鄉建設、興辦學校、捐獻物資、來料加工等情況，正好說明東綫對外集資較易，而要在國內集資，從國民工農業產值來說國民收入，東綫比西綫豐富多，發行股票集股肯定比中綫及西綫為迅速，為的經濟效益高，回收本利較易。

以建路工程分析，東綫為沖積平原，而山地、丘陵比西綫少，相信建造費用東綫會比西綫為低。至於東綫佔用農田較多而征地費用昂貴，筆者認為可通過給予農民股份形式保證農民長期收益，至於所佔用去之農田可否用填海造地作補救，如珠海市損失之農田，在斗門白藤湖附近圍海造田或以機械化、現代化、化肥化等生產手段增產以補回農地產量的損失呢？

當然西綫及中綫通過的地區交通落後，經濟較差，如以開發地區的觀點衡量，鐵路應建在此區，那國家就應大力支持，擴大對澳門腹地的交通，溝通粵西和大西南甚至大西北的經濟聯系，達到全面的發展。

珠江三角洲經濟開放區
一九八五年經濟社會發展主要指標

	人口（萬）	工農總產值（萬元）	外貿收購總值（萬元）
佛山市區	31.27	205,599	30,960
江門市區	23.19	106,699	20,018
中山市	118.80	190,990	24,865
順德縣	84.77	194,109	35,571
南海縣	85.02	187,949	28,694
新會縣	83.04	106,526	20,930
台山縣	94.84	78,849	6,447
開平縣	60.23	53,382	5,596
斗門縣	25.70	31,617	2,721
鶴山縣	31.70	25,056	1,050
高明縣	22.67	14,018	1,030
珠海市區	15.90	40,840	4,941

註：①參考（珠江三角洲經濟開放區投資指南——新華出版社）

②佛山市（中山市、南海、順德、三水、高明四縣）1986年工農業總產值為128.02億元，工農業總產值增長速度高於全國，全省水平，外貿收購總額20.01億元（參考87年南方經濟第四期）

③參考“珠海經濟特區1987年”公佈，珠海1987年工業總產值12億元，外資達2億美元