

讀後小評

廣東地理學會鄭、梁、喬三君合著的這篇論文，對珠江三角洲西翼的鐵路建設做了詳盡的可行性研究，對幾種方案做了科學對比。這不僅對廣東珠海有關部門在設計此鐵路線時提供了重要根據，而且對今後澳門如何發揮其深水港和國際機場的效益，亦有重要的參考價值。

筆者在上期合刊上在論述珠江三角洲西翼的鐵路建設一文中曾提出在鐵道部設計院所提兩種方案中選擇了西線方案，並建議修改，將西線由鶴山延伸至肇慶。但由於手頭缺乏資料，未能深入探討，只起了拋磚引玉的作用。

現鄭等三君，根據實地調查，對原方案做了更大的修改，提出西線經開平到新興與廣茂線接軌。經過對比，筆者覺得這一修改建議很好，是可取的。不過在此新方案基礎上似可考慮再做稍許修改，將鐵路由江門市直通珠海，而避免繞道中山，盡量少與公路、高速公路重疊。

首期工程主要解決西翼鐵路幹線建設問題，但為了進一步開發西翼，後期工程可多建支線，例如向南延伸至港口區的高欄以及廣海；向北可與鶴山、肇慶相聯。

對廣東這個沿海開放第一線地區來講，與北方其他沿海省份相比，鐵路不是多了，而是太少了。

值得強調的是，珠江三角洲西翼鐵路建設，其戰略思想應是為開發大西南、西北服務，並使之與澳門這個國際通道相聯，減少對珠江口東翼運輸線的壓力，使東西兩翼得以均衡發展，而非簡單重復歷史上尚未實現的廣澳鐵路構思，更要避免與高速公路網競爭。

西翼鐵路新幹線的建設不僅將帶動珠江三角洲遲發展地區的飛速發展，而且將為珠海最終解決能源問題，為其高速發展打下更堅實的基礎。

最後，人們期望這個新幹線的建成將為濠江珍珠澳門增添光輝，與東方珍珠香港爭艷。

珠江口西翼鐵路建設已引起更多學者的注意，澳門社會科學學會監事黃就順先生根據他所掌握的資料提出不同的看法，謹刊登於此，希望引起各界爭鳴，在集思廣益的基礎上得出最佳方案。

在設計方案初步確定之後，希有關部門將直接或間接得益的沿線各縣市組成協調機構，以便具體籌劃，解決集資等一系列問題。屆時相信澳門亦會有人有興趣參與，促其實現。

魏美昌

一九八九年六月