

政府新聞處於 2001 年 9 月 28 日發出的新聞稿

政務司司長談話全文

以下為政務司司長曾蔭權今早（九月二十八日）在廣州與深圳市市長于幼軍共晉工作早餐後，會見新聞界的談話全文（中文部分）：

政務司司長：大家都知道我和深圳市長于先生吃過工作早餐。最重要是今次能夠和他互相通報一下，我們已經同意落實的各項工程的進度的問題。我們談得相當投契，而且沒有發覺任何技術性或原則性或政策性的大的不可解決的問題。

意向方向都一樣，就是如何能夠增加港深兩地的人流、物流，使兩方面可以加強兩地經濟上的發展。就這兩方面，我和大家公布一下我們討論到的問題。首先就是貨流，我們同意一個目標，希望一個短期、中期的目標，就是希望在落馬洲貨運方面能夠二十四小時通關，這是我們最希望做到的。現時起碼可以嘗試利用兩條通道二十四小時通關，若有需要的話，可以陸續擴充至其他的卡位，也是一樣的做法。另外關於在貨流方面，也回顧了現時西部通道走廊的進度情況，特別我們講到將來「一地兩檢」的聯檢樓的設計問題，現在該做些甚麼工夫。我們大家都很滿意截至現時的進度，我們盡量朝着 2005 年底可以落成。這樣做的話，更加可以增加港深兩地貨運的流量，增加會很大的。

這點我們完全有共識，而且對進度都很滿意，這件事繼續要抓緊工作，在期間如果慢了的話，一定要檢討、跟進。

關於人流，會分開幾個方面看。最主要是，大家都知道，現時在羅湖口岸我們已在假日延長通關時間。我們覺得，在羅湖口岸同落馬洲口岸的人流方面，都希望爭取在假日、就算在周末都可以做到，亦希望更長期一點在平時也做到，將通關的時間至午夜十二點，這是我們一個中期目標，希望可以達到。這在乎人數的需要和兩邊通關的安排和聯檢樓的安排，要能夠充份應付人流的數量。

另外我們亦覺得現時在文錦渡關卡，仍有一些空間可以擴充。特別我們覺得現時那些使用量，可以利用旅遊巴士去做，因為可以利用旅遊巴士的配額，在西部通道未完成之前，可以透過文錦渡通過多些旅遊巴士，使那邊的人流量都可以增加。

關於長遠一點，我們也探討過。一個構想，這是一個比較初步的構想，但我們雙方對此都很有興趣的，就是在香港做一個鐵路的區域快線，換句話說即是沒有中途站的，可以用好快速的方法將香港同深圳，一直去到廣州，一路連貫起上

來。如果有這些區域快線的話，有城市同城市之間嘅區域快線的話，增加的總流量會相當大的。當然這個投資會相當巨大，首先，牽涉的問題會廣闊一點，但我覺得這個長遠目標是很對的，應該尋求進行一些可行性的研究。我們今天所探討的和傾談的問題都是圍繞這幾個方面。不知道各位有甚麼提問，或者我可以回答。

記者：曾先生，你所講的區域快線，是否一個專用的路軌？

政務司司長：關於路軌方面，我們還未認真落實，可以是東鐵、西鐵或者可以造另一條鐵路；我們覺得有這個需要，換言之香港市區用無站或一個站的方式立即可以去到邊境，去到深圳或者去到廣州市。我覺得這個構想相當有潛質，這個構想我與盧省長和林市長也傾談過，他們對這個也有濃厚的興趣。我相信我們可以就此做一個可行性的研究。

記者：這與直通車的分別在甚麼地方？

政務司司長：與直通車有些不同的地方是，這個的速度可以快一些，而且直通車在香港這邊走時是比較慢的，在深圳也要停站；另外在設計方面也是不相同。有兩個新的方式可以做，其中一個有些先進地方用懸浮體，有些是用急速、快速的輕鐵形式來做。這些長中線的考慮，比較新的科技都可以研究一下。

記者：那即是說這是一條新的鐵路？

政務司司長：這個關於路線、設計，有否需要利用現時東鐵、西鐵的路軌，這些都可以慢一步研究，但我覺得這個構思是很好的。除了現時的直通車，每站停車的鐵路線，道路通道和航空通道之外，可以更加加強這些。目標盡量是加強港粵珠江三角洲的人流增加來往，更多內地人來香港作為旅遊和商業活動，亦多些香港人到內地做他們想做的事情。

記者：落馬洲方面，二十四小時通關可以幾時實施？

政務司司長：我們現時希望可以盡量爭取。最重要的是資源上的問題，人手調配的問題，現時我希望這件事能夠盡快落實。我們和于市長雙方面都覺得這個可行性是幾高的，最重要是人手調配的問題。

記者：落馬洲方面是不是主要是貨流？

政務司司長：落馬洲方面不錯主要是貨流的。人流方面我希望可以爭取到通關時

間與羅湖一樣，羅湖在新年期間例如可以去到十一時三十分或十二時，它也可以跟着這個做法。

記者：短期內直通車由紅磡去到深圳是否可行？

政務司司長：關於其他的構思，我相信由九鐵和他們鐵路局大家去研究。未達到我們的長遠構思完成之前，有很多改善的方法，這純粹看商業的回報和效益的問題。

記者：剛才所說的區域快線，雖說是初步構思，但心目中有否希望幾時做到？

政務司司長：沒有，沒有。最主要是做好可行性的問題，回報率有幾高，這些是長線的投資，是很大的投資。但如果見得到珠江三角洲的活動力這麼強，人口這麼多；而且我更加鼓勵人流，兩方面流向，不單止是香港人去內地，內地人也要來香港，做生意、旅遊。這樣的情況下，我相信這些工程的回報率應該會有幾高的經濟效益的。

記者：曾先生，我想確實你剛才說的可行性研究，會不會交給即將成立的專家小組研究？

政務司司長：那是一個很好的契機。如果我們這個規劃事宜研究小組，他們可以做一些規劃性的事宜，但這個工程方面的可行性，我相信是要幾方面的配合。規劃方面，講出路線走位如何，能夠可以去到最多人口、最方便的方法；但是工程方面，就要其他的專家配合，才可以做好可行性的研究，例如是經濟回報方面。

記者：曾先生，提到區域快線與昨天講的有關廣東省偏遠地方的貨運是否兩回事？

政務司司長：兩回事。貨運歸貨運，現在說的是客運。

記者：區域快線落成之後，你覺得對香港的經濟效益有幾大？同時何時可以落成？

政務司司長：不要說何時落成，最緊要先研究可行性，工程上的可行性，經濟上的可行性，回報率有多少。但對香港的效益是一定很明顯的。首先我們有迪士尼樂園建成和其他的經濟配套，香港的設施，我們很希望不單止吸引外國的遊客來香港；內地的遊客，我們說過他們在香港的消費能力是相當強的。我很相信如果能夠有區域快線時，整個珠江三角洲的居民都可以享用到香港的旅遊和購物的設

施。

記者：曾先生，你昨天說將來貨運連接到珠三角的邊緣地方，其實是指那些地方呢？

政務司司長：單是廣東省北部地區，尤其現時河運、公路網未能到達的地區，我們覺得有這個可行性。最主要是也要看經濟的效益和回報率有幾高，以及九鐵公司對這方面可行性的研究是如何。我們探討這些長遠計劃都得到粵方盧省長、林市長和于市長的濃厚興趣和正面的回報。

記者：這些是不是港方提出的？

政務司司長：我們今天說的全部都是我們提出的。但我很相信，大家的背後，都想到同樣的事情，所以很容易產生共鳴。

記者：曾先生，你說過羅湖通關時間方面大約何時可以落實？

政務司司長：希望各位不要只是記掛着講時間。我只可以告訴各位，盡快盡快希望可以能達到。現時是假日，希望可以延長到周末，再跟着是平日都一樣；而且不單止是羅湖，希望可以延到落馬洲。但大家要明白一點，就是人手調配是相當大的問題，投資也不少。好像現時假日想利用羅湖所有櫃位時，要分派的員工多達一百六十七位櫃位的同事，還要加上管理階層，這個開費是相當大的。這些並不是普通的同事，是一些經過訓練的入境處同事。如果將這些時間再繼續延長，人手方面更加多，我們要看效益、回報的問題，還有，我們可否利用更科學化的方法應付通關，例如用聰明咭等。

記者：曾先生，這個區域快線會加速更多香港人入內地買樓、居住，令到兩地樓價更快接軌？

政務司司長：我相信你不要只看負面的問題，你一定要看一些正面的回報。你想一想可以帶更多的內地人來香港購物、來消閒、來做生意。要記着香港只有六百多萬人口，在內地有超過十億的人民，而且他們的購買力愈來愈增強。千萬不要只着眼於我吃虧多少，要看整體來說對香港的扶助有多少。香港特區政府的努力，內地的努力，我們從發展概念來說，一定要同心同力，好像我昨天所說，不要過份投入，避免有空隙，更加不要產生惡性的競爭。在這個原則下，我相信香港市民與內地市民都是互利的。另外，我希望這些活動我會更經常性來，也希望于市長、林市長和盧省長多些落到來，要加強我們雙方的合作性和大家互信的層面，更希望告訴香港普羅大眾和珠江三角洲的居民知道，我們在這方面作出那些

努力，他們有甚麼回應。多謝各位。

（請同時參閱英文部分）

完

二〇〇一年九月二十八日（星期五）

CS' Transcript

Following is the transcript (English portion) of a media session given by the Chief Secretary for Administration, Mr Donald Tsang, after a breakfast meeting with Mayor of Shenzhen, Mr Yu Youjun this (September 28) morning in Guangzhou:

Reporter: Mr Tsang, you talk about the Hong Kong initiative idea about this Express Train. How will it help the cooperation or passenger flow?

Mr Tsang: Definitely, it will help to increase the capacity of the traffic flow between Hong Kong and Shenzhen and Guangdong; and in turn covering the whole Pearl River Delta. We have explored all avenues, which will increase the throughput in terms of goods, and in terms of passenger traffic. All these we believe will bring about higher economic activities, higher level of tourism and in turn higher income for Hong Kong people and for the Mainland. So it's not a short-term proposal. It is a long-range proposition. And I think it has its own attraction. What we need to do now is to do some feasibility study. Making sure it will generate sufficient return.

Reporter: How would it differ from the current transportation system like the through train?

Mr Tsang: It will be faster. It'll be more convenient. It will certainly be more comfortable. It will bring in a lot more people than the through train with the frequency of these trains. They can run at a much higher frequency. It has a dedicated railway line.

Reporter: Are we talking about ten years, twenty years from now?

Mr Tsang: I do not want to talk in terms of time frame. We are talking about a possibility in engineering and economic terms. Let's explore that first before we talk about time frame.

(Please also refer to the transcript in Chinese)

End/Friday, September 28, 2001

NNNN