

4 February 2002

The Honourable Mrs Selina Chow, JP  
Chairman, House Committee  
Legislative Council Secretariat  
Legislative Council Building  
8 Jackson Road  
Central  
Hong Kong

As Members are aware, I led an official delegation to Beijing on 30 and 31 January 2002. We met officials from the State Development Planning Commission, other relevant Ministries and the Guangdong Province to discuss ways to further enhance the coordination and cooperation between the Mainland and Hong Kong regarding major transport and infrastructure projects.

I attach an information paper, together with relevant press releases on the visit for Members reference.

( Donald Tsang )  
Chief Secretary for Administration

## **Information Paper**

### **LegCo House Committee**

#### **The Mainland/Hong Kong Special Administrative Region Conference on the Coordination of Major Infrastructure Projects**

##### **Purpose**

This paper briefs Members on the consensus reached at The Mainland/Hong Kong Special Administrative Region (HKSAR) Conference on the Coordination of Major Infrastructure Projects held in Beijing the other day and the follow-up action to be taken.

##### **The Meeting**

2. The Chief Secretary for Administration led a delegation to Beijing on the evening of 30 January 2002. On the next morning, the Hong Kong delegation and officials from the relevant ministries and commissions under the State Council and the Guangdong Province held the first meeting of The Mainland/HKSAR Conference on the Coordination of Major Infrastructure Projects. The Hong Kong delegation comprised officials from the Planning and Lands Bureau, the Transport Bureau, the Economic Services Bureau, the Planning Department, the Hong Kong Guangdong Cooperation Coordination Unit and the Beijing Office. The Mainland delegation, led by ZHANG Guobao, Vice Chairman of the State Development Planning Commission, was composed of representatives from the State Development Planning Commission, the Hong Kong and Macao Affairs Office of the State Council, the Ministry of Railways, the Ministry of Communications, the Civil Aviation Administration of China, the Guangdong Provincial People's Government, the

Guangzhou Municipal People's Government and the Shenzhen Municipal People's Government.

3. At the meeting, officials from both sides gave an account of their own transport development and large-scale infrastructure; exchanged views on ways to enhance the coordination of the infrastructure projects and held initial discussion about the coordination arrangements and the future work plan.

4. The Director of Planning also briefed the Mainland officials on Hong Kong's future plans on transport development and large-scale infrastructure as well as the details of the ongoing study of "Hong Kong 2030: Planning Vision and Strategy".

### **The Consensus**

5. Both sides agreed that Hong Kong and cities in the Pearl River Delta (PRD) Region should put to full use the existing infrastructure for future economic development. In building new infrastructure, communication between both sides should be enhanced at the planning stage so as to forestall any duplication of efforts. It was also agreed at the meeting that Hong Kong and the PRD Region should step up communication regarding the development of railways, roads, ports and airports to explore the possibilities of cooperation. In addition, further cooperation in the areas of energy transmission, information technology and environmental protection could also be studied in future.

6. Road Development — Both sides were satisfied with the progress of the advance planning work of the Shenzhen Western Corridor. Efforts would be made to complete the project and to put in place co-location of immigration and customs facilities by 2005.

7. Railway Development — In view of the growing passenger flow and economic development between Hong Kong and the PRD Region, both sides agreed that it was necessary to consider the development of a Guangzhou/ Shenzhen/ Hong Kong express rail link. This idea was in line with the Regional Express Line project now under consideration in Hong Kong. A study group, led by the Ministry of Railways, would be set up in the Mainland to conduct a joint study with Transport Bureau in the SAR, which would coordinate with other relevant departments in Hong Kong, on the project in respect of the rail link's alignment, integration with Mainland railway networks and other technical issues involved.

8. Airport Development – Both sides agreed that the five airports in the PRD Region had their own strengths. If well coordinated, they could be complementary to each other, leading to a win-win situation. The Hong Kong Airport Authority would continue to step up its communication with other airports in the region, and explore cooperation opportunities with them in areas including passenger/cargo handling, business opportunities, airport operation and staff training etc.

9. Port Development – Both sides agreed that dialogue should be strengthened and a working group be set up to study the port layout in the PRD Region. At present, some cities in the PRD Region had plans in hand to build port and logistics facilities of different magnitudes. Both sides agreed that there should be overall planning and

consideration in determining the priorities of these facilities. The ultimate aim would be to enhance the overall competitiveness of the whole region and create a win-win situation for both Hong Kong and the PRD cities.

### **Follow-up Actions**

10. Follow-up actions are to be taken mainly on three fronts:

(1) *Arranging exchange study tours*

Both sides hoped to study each other's major infrastructure as early as practicable and hold talks with experts in the respective fields to gauge a better understanding of the planning, transport and major infrastructure projects on each side.

(2) *Forming expert groups*

Both sides would review the existing mechanism and form expert groups to coordinate matters relating to ports, roads, railways and airports as necessary. The expert groups would be tasked to hold talks and conduct research on issues of mutual concern, and to strengthen coordination and cooperation.


(3) *Convening the second meeting in mid-2002*

Both sides hoped to convene the second meeting in mid-2002 to report on the progress made by the working groups.

Hong Kong Guangdong Cooperation Coordination Unit

1 February, 2002



 寄給朋友 | 政府主網頁

政務司司長談話全文

\*\*\*\*\*

以下為政務司司長曾蔭權今早（一月三十一日）在北京出席「內地與香港特區大型基礎設施協作」會議後，偕同國家發展計劃委員會副主任張國寶及國務院港澳事務辦公室副主任陳佐洱會見傳媒時的談話全文：

政務司司長：今天我和我的同事，很高興能夠與曾培炎主任、張國寶副主任，及中央各有關部門及廣東省官員會面。粵港經濟合作，一直以來，是廣東省、廣州市、深圳市及香港有緊密的合作；中央亦給予重大的支持。今次的「內地與香港特區大型基礎設施協作」會議，更見證了三方面認同基建項目對推動兩地經濟發展的重要性。

我們在會議上，就怎樣能夠加強兩地在交通及基建項目上的合作做了很多前瞻性的探討，這包括同意深港兩地通道的規劃、鐵路區域快線的構思，和港口及機場將來發展加強協作的計劃。有關跟進的工作，我作了三個建議，包括：

第一，加強兩地實地掌握雙方基建的情況，在這點上，我很高興獲得張副主任答應我的邀請，在春節過後，他率領專家代表團到香港，讓香港的有關部門，介紹香港規劃中的交通及大型基建項目。特區的有關部門，亦會組成考察團到深圳及廣州，聽取他們介紹項目規劃的情況。這些都將會有助雙方更具體地了解基建項目的進展及藍圖。


第二，我們要求並已獲得同意，成立專家小組，作深入的研究，會議同意雙方專家，對港口、道路、鐵路、機場及集裝箱的各個項目本身的發展及雙方關注的要點，進行研究，作出多方面的協調及合作。另一方面，有關區域鐵路快線，鐵路部會牽頭設一個專家小組作專題的研究。

第三，希望今年年中會再次召開協作會議，以作跟進。屆時，各個工作小組，將會向這會議作總結，匯報進展。所以看來我們這次的會議整體來講是十分成功的，我很感謝港澳辦對整個會議作了很多協助，特別是我們談得很深入、很坦誠，我對這個結果是十分滿意的，謝謝各位。

完

二〇〇二年一月三十一日（星期四）



 寄給朋友 | 政府主網頁

政務司司長會見記者談話全文（只有中文）

\*\*\*\*\*

以下為政務司司長曾蔭權今日（一月三十一日）下午在北京會見記者時的發言全文（只有中文）：

政務司司長：今次我覺得上來傾談是十分有意義的，比我自己想像的成果更加豐厚，最重要的你們知道這幾個月以來，在我去年上任政務司司長之後，盡量在粵港合作方面做很多工夫，也有少少開始見到有成果，但我們發覺在粵港的層面上討論時，有些事情是需要中央的支持。特別有一些跨境的項目，是需要中央立項的，所以有中央參與，特別是計委的參與是很有意義。

我們今次來到，更脫離了這個層面，上到一個新的層次，探討一下我們兩方面：內地與香港自己的基建設施，這不單是跨境的設施，我們講的是我們自己局部的，我們區域性的，策略如何？物流如何？特別是貨櫃碼頭的發展如何？我們覺得我們現時討論更加深的層次。所以今次總結後，我們介紹了香港現時的構思、將來三十年我們計劃的城市設計設施如何外，亦聽到內地的介紹後，我們做了三個總結。

第一，我會要求計委副主任率團來香港，實地考察我們香港現時基建的進度如何，同時希望在內地發展時一定要充分考慮香港的情況。另外也給香港一個機會去廣東省，特別是深圳、廣州市、珠江三角洲各個重要的基建發展地方，考慮一下他們與香港配合的工夫。

第二，在我們粵港合作的框架之下的工作小組，如何加強我們的合作性和參與計委和中央部委一起工作。在這個層次方面，我們講過，譬如深港通道合作，我們也講過關於一地兩檢，這是需要中央的支持，所以在這方面他們的參與是有用的。在第二個項目，譬如港深鐵路、區域快線的問題，我們都覺得有中央的配合，使我們走的路線、接駁點和用的科技方面都有更多的交流。我們覺得在這一方面，他們參與工作小組更有意義。

第三，我希望在六個月後，我們再次碰頭，在各個工作小組跟進工夫方面作出更新的總結，我們可能在基建以外，可能找出其他工作合作的項目。譬如說物流，更加可以做多些工夫。

所以今次來說，我們覺得今次會面使到我們整個在計劃方面，香港計劃方面，能夠採取一個區域性的視野，能夠使到我們的發展與珠江三角洲的發展各取其長，盡量避免重疊投資、惡性競爭和浪費資源的情況出現，雖然現時未見到有，但這個可能會發生，如果我們繼續高速發展，作出大量投資。在這一方面來說，我覺得對香港是很有意思，更加在城市方面的設計，在物流中心方面的發展，從一個城市的格局進入一個區域性的格局，我們覺得更加好，對香港的經濟活動和就業機會有更多機會。我今天所講的是比較詳盡的向各位報告這情況。

記者：……會不會廣東省本身……另一方面國家計委，會不會令到外面的人覺得香港放棄了市場經濟，要搞一些計劃的經濟？

政務司司長：首先，我們以往做跨境的計劃，已經覺得我們所講的是會影響到中央的政策。雖然我們在香港方面有我們的經濟活動，同時完全由我們自己安排，但我們有一些跨境活動時，需要廣東省、深圳市，需要中央的支持，所以有計委的參與是一個正面的發展。大家都知道「一國兩制」在香港是一個既成的事實，我們在各方面經濟範疇都是完全由香港自主，而中央對我們十分尊重的。實際上計委的參與，這份工作他們都特別小心和謹慎，不想對香港產生誤解的情況出現，有如剛才所說的。但我們覺得，我們的發展，我們的事由香港決定，但我們發展之時，如果有一個區域性的面貌，能夠可以有一個格局，競爭性加強，不單是香港的競爭性，而是區域上的競爭性，加上廣東省製造業的能量、人才的供應、土地的資源，使到香港本身在全世界的競爭有更強的競爭力，我們一定要有珠江三角洲的合作才可成事。在這個情況下，很多情況都需要中央的支持。換言之，「一國兩制」一定是主要的主導思想，在這過程當中我們需要與中央配合，有關於跨境和各地個別基建設施需要合作性的發展。

記者：剛才你說過內地的建設，香港……現時在內地的港口、機場方面，香港還可以……競爭，需要一些協調，希望大家不要針對香港……

政務司司長：我剛才所講，現時還未見到惡性競爭的情況出現。但我覺得我們將來在這幾年內，董先生講過很多次，我們做了大量的人力和資源投資在基建裏，珠江三角洲各個城市也有同樣的發展。在這個情況下，我們一定要為國家利益也好、為香港利益也好，我們都要避免資源重疊這情況，我們在這方面現時着手做這些工夫。關於機場的發展，現時各個機場已經成為定局，也在這方面，我相信香港機場管理局和珠江三角洲各個機場合作的空間是更加有的。換言之，能夠發揮香港機場能量方面，在合作方面更加可以加強。我覺得這是給我們更好的空間、更多的營商機會。

記者：區域快線方面不單止內地，牽涉深圳、香港……，會不會擔心香港那部分反而沒有內地……得那麼快，因為香港要經過更多程序，……



政務司司長：關於區域快線，是講整個珠江三角洲區裏的快速客運的鐵路線，在香港方面只有三十多公里，大部分是在內地興建。在於我們來說，選線、接駁口是相當重要，用科技都要有充份的配合，有關於香港的手續、香港的程序，我們香港當然有獨有的方法，我們要有充份的諮詢和透過立法會的批准。但我有信心，如果香港一般普羅大眾和所有對這方面有研究的人士，都覺得我們要加強現時客運的流量和貨運的流量，在鐵路發展是必需的。如果有一條高科技的、快速的鐵路線時，更加可以紓緩現時鐵路上的擠迫，這是更加有好處的。長遠來說，我們往後二、三十年來說，我覺得這是一個必然的發展，現在只是時間上的問題。我很高興鐵路部已答允牽頭成立工作小組，盡快與香港、深圳、廣東省一起碰頭看看，講定我們現時區域快線如何走。大家都知道區域快線有兩條可行線，我們一定要看看那一條可行線是最適合呢？同時，時間表方面，也同內地一起作一個配合。現時講工作里程我想是過早一些，最重要的是講選線的問題，然後是講科技的問題，最後是技術的可行性和融資的需求，我們才向立法會申請。但我相信香港的手續可以配合到內地的需求。

記者：這個需求會不會增加來年的負擔？

政務司司長：我想爭議可能不大，我們今日已經講到好好，當然鐵路會分段處理，我們有三十幾公里，他們有很多公里。這個我們有經驗做過，譬如我們現在深西公路那裏做大橋也有這樣的安排，個別處理自己的費用。我想這樣的原則在其他的工程也可以使用。

記者：……

政務司司長：我剛才講了很多次，最重要的是我們選定計劃的標準，錢方面、時間表方面，在香港方面要立法會批准。我們有了具體以後，會向立法會做一個報告，取得批准後才落實時間表。

記者：深圳市政府會不會覺得這個會議……

政務司司長：我想我們整個珠江三角洲的發展都要互信、互讓、互諒的情況出現，香港也要有心理上的準備，才可以有更大的回報。今天我實在覺得很融洽，深圳市也解釋了西部發展以及西部通道的情況，現時最新的情況，他們做得很好。大家都有一條心來做、一家人般來處理這個方法，我相信、我覺得回報是相當不錯的。

完

二〇〇二年一月三十一日（星期四）