

二零零九年十月十六日會議
資料文件

立法會經濟發展事務委員會

運輸及房屋局運輸科的施政綱領

引言

本文件旨在闡述在二零零九至一零年施政綱領中有關空運航運範疇的持續推行的措施。在民航方面，我們一直鞏固香港作為國際和區域航空樞紐的地位，著重擴大我們的民航安排、提升跑道航機升降量、改善機場的基建設施，以及加強機場與珠江三角洲(珠三角)的聯繫。至於航運方面，我們的政策目標是提高香港港口的競爭力，並鞏固香港作為國際航運中心的地位。

二零零九至一零年施政綱領

持續推行的措施

2. 我們會繼續推行多項現行的措施，包括：

第一章 - 發展基建 繁榮經濟

(a) 就香港國際機場加建跑道的構思，與機場管理局共同研究在工程及環境方面的可行性。

- 香港國際機場的跑道必須提供充足的容量，以處理預期增長的航空運輸量。機場管理局已於2008年7月展開機場2030規劃大綱研究，以檢討機場設施以維持香港作為國際及區域航空樞紐的地位和競爭力。該研究其中一項重要議題是興建第三條跑道的可能性。機場管理局已於2008年9月展開有關此建議的工程及環境方面的可行性研究，有關研究預計兩年內完成。

(b) 採取措施改善航空交通管理，包括為往來香港與華東地區的航機開闢一條新航道，並推行有關提升跑道航機升降容量的研究建議，包括改善香港國際機場現有基礎設施、空中交通管制及飛行程序。

- 為了促進民航業的長遠發展，民航處會繼續與中國民航局和澳門民航局進行協商，以改善珠三角區內空域的使用和空中交通管理的協調工作。具體來說，我們會繼續與中國民航局商討開闢一條新航道供往來香港與華東地區的航機使用。
- 隨著香港國際機場的航機升降量逐步增加至2015年的每小時68架次，香港機場管理局將推行機場飛行區中場範圍發展計劃，提供額外的飛機停泊位及新的機場客運廊，盡量使用現有兩條跑道的容量，將機場的處理能力增加至每年7,000萬客運人次及600萬噸貨運量，預計可應付2020年的空運需求。機場飛行區中場範圍發展計劃的初步研究將於2010年完成。香港機場管理局將按空運需求的增長情況分階段落成上述設施。

(c) 繼續推動香港國際機場與深圳機場更緊密合作，包括進一步規劃深港西部快速軌道作為多功能的跨境鐵路，以配合深圳前海和新界西北的規劃發展及發揮兩地機場的優勢互補。

- 深圳機場的國內線網絡覆蓋約70個內地城市，較香港國際機場的40個多；而香港國際機場則有廣闊的國際網絡連接110個海外城市。為促成兩者充分互補，締造雙贏局面，政府與深圳市政府於2007年12月成立專責小組以加強兩地機場的緊密合作，當中包括研究發展鐵路連接兩個機場的建議。
- 有關鐵路建議的前期研究已證實建議在工程上是可行的。鐵路已易名為「港深西部快速軌道」，以反映鐵路配合兩地機場、前海及新界西北部地區發展的多重功能。港深雙方已於2009年8月就有關項目簽訂合作安排，同意繼續推進有關規劃工作。上述的發展項目將大大影響港深西部快速軌道的未來規劃，包括走線、功能、營運要求等。我們正聯同深圳方面考慮這些關鍵因素，研究港深西部快速軌道的未來路向。

(d) 不時檢討航空服務的需求，並繼續制訂合適的發展策略，以支持民航業的持續增長和發展。

- 我們於二零零八至零九年度，與十二個民航夥伴檢討並擴大了有關的民航安排，以提供更多機會支持民航業的增長和發展。
- 我們會繼續不時檢討對航空服務的需求，並與我們的民航夥伴展開航權談判，以擴大空運運力，回應市場需求。

(e) 繼續協助機場管理局擴充聯運接駁設施，以增強香港國際機場與珠江三角洲的連繫。

- 來往香港國際機場至珠三角的渡輪服務自2003年9月投入服務後，現每年服務超過200萬過境旅客。來往南沙的新航線於2009年6月開始運作。現時共有澳門、蛇口、深圳福永、東莞、中山、珠海(九州港)及南沙七條航線。
- 為進一步加強香港國際機場與珠三角的聯繫，新建的海天碼頭預計於2009年12月落成使用。機場管理局將致力開拓到珠三角的新航點及增加現有航線的服務。

(f) 更換民航處的航空交通管制系統，並在機場島興建民航處新總部，以支持民航業的長遠發展。

- 於2007年5月及2008年1月獲立法會批准撥款後，民航處正着手更換現有的航空交通管理系統，及在機場島興建民航處新總部，以提升部門的工作效率及支持航空業的長遠發展。在這方面，有關更換空管系統的招標工作正在進行當中，而新總部的設計及建造工程亦已開展。

(g) 繼續檢討空運牌照局規管本地航空公司的架構。

- 空運牌照局根據《空運（航空服務牌照）規例》（第448A章）成立，負責發牌予本地航空公司營運香港往來世界其他地方的定期航班。我們正在檢討空運牌照局的規管架構，以加強其規管功能，並促進航空業競爭及創新。我們計劃於二零一零年第一季度諮詢有關人士並視乎諮詢結果，考慮修訂《空

運（航空服務牌照》規例》的需要。

(h) 鼓勵航運業在香港進行船舶融資。

- 爲了進一步鞏固香港航運服務的吸引力，在香港航運發展局之下成立了一個工作小組，以推廣從事船舶租賃的香港船東在本地進行船舶融資。小組成員包括船東、船舶經紀及銀行界代表，和香港出口信用保險局。
- 因應航運業面對經濟周期的影響和最近的金融海嘯，工作小組認爲需要進一步考慮保障範圍及提供額外資金的需要性和可行性。

(i) 落實措施以提高香港港口的競爭力。

- 我們正與業界緊密合作，落實提升香港港口競爭力的措施，特別是強化香港與貨物腹地的交通聯繫，以及提升現有港口設施的理貨能力等措施。
- 我們會繼續處理香港與鄰近港口的費用差距問題，並繼續促使有關團體進行對話，使碼頭處理費及其釐定機制更具透明度。
- 爲吸引更多內河船運貨到香港，從而增加貨運量，我們亦正研究便利內河船使用香港港口的措施。
- 爲提升港口生產力，我們會繼續聯同相關部門提供適合港口後勤用途的土地，以滿足港口運作需要。在2008年底，於葵青貨櫃碼頭旁共有超過65公頃的後勤用地以短期租約方式批出予業界使用。
- 爲強化香港作爲區域樞紐港的地位，我們現正推展一項海床挖深工程，把葵青貨櫃碼頭港池及其進港航道的水深增至17米，以應付新一代超大型貨櫃班輪的水深要求，預計2012年底完成。
- 2008年4月完成的《香港港口貨運量預測2005/2006研究》顯示，香港最早在2015年將需要新的貨櫃泊位。由於發展新貨

櫃碼頭耗時甚久，我們正積極研究在青衣西南部發展十號貨櫃碼頭的可行性。相關的可行性研究已於2009年3月展開，並會於2011年初完成。我們會繼續密切監察港口貨櫃吞吐量的變化，從而落實最終需要推出新泊位的時間。

(j) 就跨境物流合作課題，在現有成果上與廣東省當局進一步加強合作，並繼續磋商降低跨境陸路貨運成本的措施，以期促進兩地貨流和提高物流效率。

- 我們在有關放寬對跨境貨櫃車的規管及發牌規定，以及改善內陸車檢場的服務水平及效率已取得良好的進展。在此基礎上，我們會繼續與廣東省當局保持溝通，探討有助促進兩地貨流和物流效率的其他措施。

(k) 在葵青區提供合適的用地，以促進物流業羣組及高增值的第三方物流服務在香港的發展；同時按物流業的需求，以及全球和本地的經濟情況，留意大嶼山物流園的發展。

- 相比區內其他經濟體系，香港就提供高增值物流服務方面，具有競爭優勢，而葵青區可便捷地往返港口及機場，是發展提供高增值物流服務的物流業羣組的理想地點。我們已在葵青區物色數幅適合用作提供物流服務的永久用地，總面積約29公頃。當局會由二零一零年起，把有關土地逐步推出市場。我們並會適當地在其中一些地契中，包括有利吸引專業第三方物流服務提供者及主要品牌的條款。與此同時，我們會繼續留意大嶼山物流園的發展計劃，考慮因素包括物流業界的需要、全球及本地的經濟情況，如市場對上述葵青區用地的反應，以及香港如何把握內地經濟高速增長帶來的機會及定位。

- 在上述葵青區內適合用作物流服務的用地當中，其中一塊在昂船洲附近、約15公頃的土地，原是留給港口鐵路貨運站之用。由於跨境鐵路貨運量持續下降，我們認為不應繼續推展港口鐵路線計劃。《鐵路發展策略2000》已明確指出，港口鐵路線何時興建，須視乎輸往葵青貨櫃碼頭的鐵路貨運量增長情況而定。二零零四年六月二十九日立法會交通事務委員會鐵路小組委員會的會議上，委員建議當局在檢討個別鐵路計劃（包括港口鐵路線）時，須考慮各方面的因素，包括何

時建造及成本效益。過去多年來，鐵路總貨運量由1987年高峯期的209,000個當量標準箱劇減至2008年的11,900個。我們認為不需再繼續推展港口鐵路線計劃。因素之一是內地內陸深處的貨物會否經珠三角運送是一個疑問，原因是內地沿海一帶有很多新興港口，使用這些港口的運輸成本較低，而且視乎貨物的來源地，這些港口在運輸時間上較有競爭力。由於預留給港口鐵路貨運站的土地位於葵青貨櫃碼頭以外的地方，貨櫃運抵港口鐵路貨運站後，仍須裝上本地貨櫃車運往貨櫃碼頭。這樣的重複運載程序，從成本角度而言，會令港口鐵路線的吸引力不如其他較直接的運輸模式。這些本地貨櫃車會令到葵青區道路網絡現時的擠塞情況更趨惡化。再者，由於香港與內地之間只有羅湖一處有鐵路過境，這令鐵路貨運路線受到相對大的局限。如建造港口鐵路線，載貨列車將會沿現有的東鐵線或西鐵線部分路線行走。無論採納哪一個走線方案，載貨列車都會佔用原本供載客列車使用的行車時間，本地現有客運線的載客能力會因而減低。因此，原本在葵涌預留作設置港口鐵路貨運站的土地，會用作前述的永久物流用途。

委員意見

3. 我們歡迎委員就上述措施提供意見。

運輸及房屋局

運輸科

二零零九年十月十五日