

二零一一年十月十四日會議
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

本文件旨在闡述在二零一一至一二年施政綱領中，空運與航運範疇將持續推行的措施。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，着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。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。

二零一一至一二年施政綱領

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) **繼續與機場管理局共同推進《香港國際機場 2030 規劃大綱》。**

- 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。二零一一年六月三日至九月二日期間，機場管理局(機管局)就《香港國際機場2030規劃大綱》所述的兩個發展方案，諮詢公眾和持份者。我們預期，機管局會在二零一一年年底就未來路向，向政府提交報告。屆時，政府會仔細考慮該報告，以確定下一階段工作，包括融資安排、詳細工程設計，以及法定環境影響評估工作。政府和機管局會與持份者保持聯絡，並進行適當諮詢。

- (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、航空交通管制及飛程序。
- 為了促進民航業的長遠發展，民航處會繼續與中國民用航空局(中國民航局)和澳門民航局協商，以改善珠三角區內空域的使用和航空交通管理的協調工作。經過三方共同努力，新的移交點已在二零一一年九月二十二日在香港以西設立，供飛越香港飛行情報區前往內地的航班使用，以減輕現有兩個移交點的壓力。
 - 三方在二零一一年八月三十一日舉行會議，繼續就珠三角空管程序與空域結構商討優化措施。會議按“統一規劃、統一標準、統一程序”的原則審議了下一階段的工作計劃，以改善區內的空域規劃和航空交通管理。三方同意進一步細化完善廣州和南珠三角終端區規劃方案，並加快推進相關軟硬件設備的建設，加強三方運行層面協調，持續優化解決實際運行需要。三方亦同意專題研究論證在南珠三角終端區運行上使用統一標準的可行性和實施安排。有關空域改善措施可充分照顧珠三角區內機場的未來發展，包括假如香港國際機場興建第三條跑道後的運作模式。
 - 另外，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。
 - 隨着香港國際機場的航機升降量逐步增加至二零一五年的每小時68架次，機管局正落實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7,000萬客運人次和600萬公噸貨運量，預計可應付直至二零二零年的空運需求。第一期計劃的前期工程已在二零一一年八月展開，主要工程預計在二零一二年第一季動工，二零一五年第三季完成。
 - 另外，新空運貨站的工程預計於二零一三年年初完成。該項目能提升機場貨物處理量50%至每年740萬公噸。我們預期新空運貨站落成後，會為空運業帶來更多競爭，這亦有助提高香港國際機場的競爭力。

(c) 繼續推動香港國際機場與深圳機場更緊密合作，包括進一步規劃港深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並發揮兩地機場的優勢互補。

- 港深西部快速軌道將規劃成多功能的跨境鐵路，支持香港國際機場與深圳機場更緊密合作，也配合深圳前海和新界洪水橋的發展。《鐵路發展策略2000》檢討及修訂研究已經展開，將會制訂本港性的鐵路發展藍圖，研究包括港深西部快速軌道。現時，深圳前海開發獲納入《國家十二五規劃》，目標是在2020年建成亞太地區重要的生產性服務業中心，作為粵港現代服務業創新合作示範區。「洪水橋新發展區規劃及工程研究」已經展開，將協助制訂洪水橋新發展區的發展建議。我們會因應以上規劃參數的最新變化，正進一步規劃港深西部快速軌道，包括走線方案、鐵路功能、車站位置、服務水平、接駁港深兩地鐵路網絡等事宜。

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

- 二零一零至一一年度，我們與七個民航伙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，並與我們的民航伙伴展開航權談判，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聯繫。

- 來往香港國際機場與珠三角的渡輪航線在二零零三年九月投入服務，現時每年接載超過200萬名過境旅客。現時共有八條航線來往機場與澳門外港客運碼頭及氹仔、蛇口、深圳福永、東莞、中山、珠海(九州港)和南沙。
- 為了進一步加強香港國際機場與珠三角的聯繫，新建的海天客運碼頭於二零零九年十二月使用。機管局會致力開拓到珠三角的新航點和增加現有航線的班次。

(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。

- 民航處於二零零七年五月及二零零八年一月獲立法會批准撥款後，現正更換現有的航空交通管制系統，以及在機場島興建民航處新總部，以提升部門的工作效率和支持航空業的長遠發展。新總部的建造工程預計在二零一二年年底完成。為新的航空交通管制中心(空管中心)採購新空管系統方面，八項公開招標工作其中五項已經完成，餘下三份合約預計在二零一一年年底前批出。新空管系統會在二零一二至二零一三年進行安裝、驗收和整合測試、技術和操作培訓等工作。如培訓和系統可靠程度測試等工作順利完成，新空管中心最早可望在二零一三年年底前使用。

(g) 跟進檢討空運牌照局規管本地航空公司的架構後提出的建議。

- 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。有關持份者普遍支持改善牌照局規管架構的建議。該等建議亦已作出修訂，以回應他們的關注。我們計劃在二零一一年第四季向立法會提交上述法例修訂建議。

(h) 鼓勵航運業利用香港的航運服務。

- 中央政府在本年三月公布的《國民經濟和社會發展第十二個五年規劃綱要》(《國家十二五規劃》)中，明確支持香港鞏固和提升國際航運中心的地位。多年來，香港已凝聚了具規模的航運服務群組，在船舶管理、船務經紀、海事保險、海事仲裁及船舶融資等範疇，提供既全面又優質的服務。我們的體制也具備多項優勢，例如港口屬自由港、稅制簡單且稅率低、資訊和資金能夠自由流通等。在這背景下，政府會繼續與業界攜手推動航運業進一步發展。我們會繼續支援業界培訓人才，以及在本地和海外進行推廣活動，協助業界把握內地及亞太市場航運業務日趨蓬勃所帶來的機遇。

(i) 落實措施以提高香港港口的競爭力。

- 我們會繼續與業界緊密合作，落實各種措施，以加強港口的競爭力。
- 隨着八號幹線於二零零九年年底正式開通，我們物色了共約30公頃原為建築工地的土地，作港口後勤用途，以配合業界的運作需要。自二零一零年年底起，我們已逐步以短期租約的形式，在市場推出該批土地。直至今年八月底為止，葵青區內已有超過95公頃的土地出租作港口後勤用途。
- 我們繼續進行海床挖深工程，把葵青貨櫃碼頭港池及其進出航道的水深增至17米，以便新一代超大型貨櫃輪能夠隨時進出本港港口。有關工程預計於二零一六年竣工。我們也正在積極進行在青衣西南部發展十號貨櫃碼頭的可行性研究，初步可行性研究會評估有關建議在技術上是否可行和環境上是否可接受。與此同時，我們也在進行“香港港口發展策略2030研究”，以更新港口貨運量預測，並就如何更有效使用現有港口設施和港口未來發展計劃進行檢討。待上述兩項研究於二零一二年年底完成後，我們會因應研究的結果、屆時全球及本地的經濟情況、香港港口業的表現、以及持份者的意見等，以決定是否需要興建十號貨櫃碼頭及有關時間表。

(j) 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。

- 內地與亞洲持續的經濟發展，以及日趨頻繁的貿易活動，帶動了對優質物流服務的需求不斷上升。香港具備優厚條件，透過提供高增值的物流服務把握這些發展機會。《國家十二五規劃》也明確表示，支持香港發展高價值貨物存貨管理及區域分銷中心。為了支持業界朝着這方向發展，我們會繼續在葵青區提供用地，發展現代化的物流中心，以迎合第三方物流服務提供者現今的運作需要。我們已於二零一零年十二月，把青衣一幅佔地約2.4公頃的土地，以公開招標的形式批出作此用途，批租年期為50年。我們計劃在二零一一年第四季，按照相約的地契條款推出另一幅位於青衣並同為2.4公頃的物流用地，有關條款會訂明該土地只限於與物流及貨運代理服務有關的用途。

- 我們會繼續物色和評估其他用地作物流用途的可行性。我們也會密切留意物流業界的發展需要，當中包括全球和本地的經濟情況，以及香港應如何定位，以把握內地經濟高速增長帶來的機會。

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

二零一一年十月