

二零零七年十月二十二日會議
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

本文件旨在闡述在二零零七至零八年施政綱領中有關空運航運範疇的新措施及持續推行的措施。

二零零七至零八年施政綱領

新措施

2. 我們會推行下列新措施：

第一章 - 十大建設、繁榮經濟

- (a) 就香港國際機場加建跑道的構思，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。機場管理局已經聯同民航處展開研究工作，尋求增加跑道的航機升降容量的方法。研究預計會於二零零七年底/二零零八年初完成。機場管理局會就香港國際機場興建第三條跑道的構思，研究在工程及環境方面的可行性。
- (b) 採取措施改善航空交通管理，包括開闢一條新航道供往來香港與華東地區的航機使用，並研究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的方案，以提升跑道的航機升降容量。
- 為了促進民航業的長遠發展，民航處會繼續與中國民航總局

和澳門民航局進行協商，以改善珠江三角洲(珠三角)區內空域的使用和空中交通管理的協調工作。在由三方所組成的工作小組的努力下，廣州與香港兩個飛行情報區之間已經在二零零六年十二月增設了一條新航道，供飛越香港降落廣州的航班使用。我們正與民航總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。

- 同時，上文(a)段提述的研究重點是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的方案，以提升跑道的航機升降容量。
- (c) **推動香港國際機場與深圳機場更緊密合作，並研究兩個機場可否以鐵路直接連繫。**
 - 深圳機場的國內線網絡覆蓋約76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。再者，兩個機場相距不遠，只有約40公里。為促成兩者充分互補，締造雙贏局面，有必要研究發展鐵路連接兩個機場的可行性和經濟效益。深圳市政府十分支持兩個機場合作的建議，兩地政府將成立聯合專責小組跟進。機場管理局會為專責小組的研究提供支援。我們希望可以在明年初擬訂具體工作計劃。
- (d) **推出一項為貨運代理業而設的培訓計劃。**
 - 為維持香港作為亞洲首選的物流樞紐，我們需要受過訓練及高效率的人才，以配合日趨先進完備的貨運代理服務的需求。我們已邀請相關行業協會建議一項切合業界需要的培訓計劃，以提升在職員工及有志投身貨運代理業人士的專業技能。
- (e) **促進航運業在香港進行船舶融資。**
 - 香港是航運業群的基地，業務發展蓬勃，服務範圍廣泛完備，包括船舶買賣、租賃、管理、財務、保險、法律、仲裁、驗船等。按載重噸位計算，香港船東擁有及管理的商船佔全球

8%。

- 為了進一步鞏固香港航運服務的吸引力，我們正在研究透過出口信用保險，以協助從事船舶租賃的香港船東在本地進行船舶融資。
- 我們將會在香港航運發展局之下成立一個工作小組，跟進措施的執行和推廣。我們已邀請香港出口信用保險局作為工作小組的召集人，小組成員將包括船東、船舶經紀及銀行界代表。
- 預計這項措施將會促進香港的船舶融資業務，繼而吸引更多船東使用香港航運配套服務，包括船舶註冊、買賣、租賃、保險及法律支援等，藉此進一步鞏固香港作為國際航運中心的地位。

持續推行的措施

3. 除上述新措施外，我們會繼續推行多項現行的措施，包括：

第一章 – 十大建設、繁榮經濟

- (a) **不時檢討對航空服務的需求，並繼續制訂發展策略，以支持民航業的持續增長和發展。**
 - 我們於二零零六至零七年度，與七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，並在有需要時，與有關的民航夥伴展開航權談判，以擴大空運運力，回應市場需求。
- (b) **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二零零三年九月投

入服務後，已吸引超過500萬過境旅客使用。現時共有澳門、蛇口、深圳福永、東莞、中山及珠海(九州港)六條航線。

- 為進一步加強香港國際機場與珠三角的聯繫，香港國際機場的海天碼頭於二零零六年十二月推出一項“掛港”安排，讓從港澳碼頭或中港碼頭出發的北行跨境渡輪可在旅程中途停泊於海天碼頭接載空海聯運過境旅客。
- (c) **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。**
 - 香港的航空運輸量持續高速增長。自香港國際機場用以來，航班升降量平均每年以7%增長，增幅超過規劃機場時所預計的3.5%；飛越香港飛行情報區的航班增長率亦達平均每年9%。
 - 為確保香港的航空交通管制服務能夠配合航空運輸量的增長，民航處計劃在二零一二年年底更換航空交通管制系統。民航處並計劃在機場島興建新總部，以提升部門的工作效率及支持航空業的長遠發展。我們已在二零零七年五月獲立法會批准撥款，更換航空交通管制系統，並會在二零零七年年底就興建民航處新總部一事申請撥款。
- (d) **繼續落實《香港港口規劃總綱2020》研究建議的措施，以提高香港港口的競爭力。**
 - 我們會繼續與業界緊密合作，落實有關《香港港口規劃總綱2020》研究提出的一系列提升香港港口競爭力的措施，包括降低運輸成本，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。
 - 我們正積極處理香港與鄰近港口的費用差距問題，特別是在跨境陸運成本(詳請見下文(g)段)及碼頭處理費方面，以提升香港港口的競爭力。我們會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。

- 為吸引更多內河船運貨到香港，從而增加貨運量，我們已在
今年一月完成立法程序推出內河船多次入港許可證及減低其
收費，以簡化內河船隻入境程序。
 - 為提升港口生產力，我們會繼續聯同相關部門物色鄰近貨櫃
碼頭適合港口後勤用途的土地，以滿足港口運作需要。一個
面積達4公頃鄰近7號貨櫃碼頭的後勤用地已於今年九月以公
開招標方式批出。其他適合的後勤用地將會陸續推出予業界
使用。
- (e) **完成港口貨物預測數據研究，並參考研究結果，檢討港口擴建策略及發展十號貨櫃碼頭最合適的方案。**
- 香港港口貨運量預測研究旨在對香港港口直至二零二零年的
吞吐量作出預測，研究結果將會是政府在制定港口發展策略
時考慮的其中一項因素。
 - 另外一個主要考慮因素是香港鄰近港口的理貨能力，原因是
香港港口與它們分享同一貨源。內地有關當局及碼頭營運商的
資料顯示，華南港口設施的供應量在二零零五年至二零一
零年間將會有一倍的增長，其後的增長雖然較為放緩，但速
度仍然頗快。
 - 我們會考慮這些情況，及貨運量預測研究的結果，檢討香港
港口擴建策略及探討發展十號碼頭最合適的方案。
- (f) **完成大嶼山西北部生態研究，並參考研究結果，檢討發展十
號貨櫃碼頭最合適的方案。**
- 大嶼山西北部生態研究已於今年九月完成，其結論為現階段
仍未能確定有關可行的緩解措施能否有效抵消中華白海豚生
態環境的損失，或可以把剩餘影響減少至《環境影響評估條
例》所要求的可接受水平。故此，研究建議在詳細工程設計
和可行性研究時，有需要深入研究主要緩解措施的成效，例如
優化港口所需的填海工程的面積和規模、在大嶼山西北面

全面禁漁和在香港西面水域物色其他合適選址。

- 我們將參考大嶼山西北部生態研究和港口貨運量預測研究的結果，檢討港口發展方案及十號碼頭最合適的選址和興建時間。
- (g) 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。
- 我們與廣東省當局在商議提高跨境陸路貨運效率及降低有關成本方面取得良好成果，其中包括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。我們會在現有成果上繼續與廣東省當局保持溝通，探討促進兩地貨流和提高物流效率的其他措施。
- (h) 完成大嶼山物流園項目詳細可行性研究，以符合物流園選址在規劃及填海方面的法定要求。
- 大嶼山物流園項目的詳細可行性研究已進入最後階段；研究結果會用於符合物流園選址在規劃及填海方面的法定要求。
- 按照過往的經驗，以及依據《城市規劃條例》和《前濱及海床（填海工程）條例》擬備分區計劃大綱草圖和列出計劃所牽涉的填海工程規劃的法定要求，整個程序由刊憲至完成相關法定程序預計需時十四個月。同時，我們亦須按《環境影響評估條例》提交計劃的環境影響評估報告及申請環境許可證。
- (i) 按照與數碼貿易運輸網絡有限公司（“DTTN公司”）簽署的營運協議，監察數碼貿易運輸網絡服務的實施。
- 政府一直監察DTTN服務的實施，以確保DTTN服務符合政府與DTTN公司簽訂的營運協議所訂明的服務範圍、服務水

平、價格模式及指導原則。政府亦同時透過物流發展局推出鼓勵業界使用此平台的措施，以推動電子物流的發展。

委員意見

4. 我們歡迎委員就上述措施提供意見。

運輸及房屋局

運輸科

二零零七年十月十一日