

二零零九年十月十六日立法會經濟發展事務委員會

二零零九至一零年施政綱領  
有關空運航運範疇的簡報

運輸及房屋局局長的發言稿

主席：

今天我會就行政長官在二零零九至一零年施政綱領中有關推動空運航運發展的相關措施，作出簡介，並聽取各位議員的意見。

**航空運輸**

2. 在航空運輸方面，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地區的聯繫。
3. 我們會繼續積極地尋求擴大香港與民航夥伴的雙邊民航安排，支持民航業的發展。我們於二零零八至零九年度，與 12 個民航夥伴檢討並擴大了有關的民航安排。
4. 隨著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，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，預計可應付二零二零年的空運需求。香港機場管理局繼續研究興建第三條跑道在工程及環境方面的可行性，以應付較長期的空運需求。研究預計在明年完成。
5. 此外，就以鐵路連接兩地機場的建議，香港特區政府與深圳市政府已於今年八月簽定合作安排，同意繼續推進有關規劃工作。項目亦易名為「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。

6. 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。我們計劃於明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。

## 航運、港口發展及物流

7. 政府高度重視維持香港作為國際航運中心及區域物流樞紐的地位。我們會繼續通過不同的平台，包括配合國家擬訂「十二·五」規劃及通過落實《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要》，與內地緊密合作及配合發展，確保香港在環球供應鏈的領導地位。

8. 為配合香港港口的長遠發展策略，維持香港港口的競爭力，土木工程拓展署已於今年3月聘請工程顧問公司，展開在青衣西南部發展十號貨櫃碼頭的初步可行性研究，預計在2011年初完成。

9. 同時，為進一步鞏固香港作為區域樞紐港的地位，及回應業界的訴求，政府已落實把葵青貨櫃港池及其進出口航道的水深挖至17米的計劃，以便配合在未來數年內投入服務的超大型貨櫃輪使用我們的港口。挖深工程預計在2012年完成。

10. 在物流發展方面，我們會自2010年起，逐步推出數幅位於葵青區的用地，以便該區發展物流羣組。我們會適當地在其中一些地契中，加入有利吸引專業第三方物流服務提供者及主要品牌的條款，以推動業界把握內地經濟發展帶動對高價值貨品及服務需求增加的機會，這亦正好處理內地成本優勢帶來的威脅。同時，我們會繼續密切留意大嶼山物流園的發展，因應物流業界的需要及全球和本地的經濟情況，包括市場對上述土地的消化情況，跟進該項目。

11. 在剛才所講的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。

12. 《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。由於跨界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。事實上，鐵路總貨運量由 1987 年高峯期的 209,000 個當量標準箱（TEU）劇減至 2008 年的 11,900 個。因此，我們建議原本在葵涌預留作設置港口鐵路貨運站的土地，改作永久物流用途，此舉更符合本港長遠的經濟利益。

13. 就華南地區港口發展所帶來的挑戰，我們會繼續透過現有合作機制，與廣東省當局商討促進兩地港口及物流發展的各項可能性。

### 總結

14. 主席，我們會落實推行上述各項措施，為推動航空運輸、航運及物流發展而努力。多謝各位。

運輸及房屋局  
運輸科  
二零零九年十月十六日