

二零一零年十月十五日會議
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

本文件旨在闡述在二零一零至一一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。

二零一零至一一年施政綱領

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，繼續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。機場管理局現正進行《香港國際機場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。有關研究完成後的公眾諮詢預期於2011年上半年進行。

(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政序。

- 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。三方現正研究於香港以西新增多一個移交點，供飛越香港飛行情報區的航班使用，以減輕現有兩個移交點的壓力。預期措施將於2011年上半年實施。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，機場管理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7,000萬客運人次及600萬噸貨運量，預計可應付2020年的空運需求。第一期工程預計在2011年第三季度開始，在2015年年中完成。另外，新航空貨運站工程預計於2013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。我們期待新空運貨站落成後，會為行業帶來更多競爭，這也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及發揮兩地機場的優勢互補。

- 港深西部快速軌道的初步可行性研究已確定，這鐵路在走線方面，技術上是可行的。除了促成兩地機場互補外，港深西部快速軌道的其中一個主要功能是促進前海及新界西北地區的發展，所以這條鐵路的設計必須以這兩個發展區的規劃先行，再作配合。隨著前海、新界西部等發展項目的推進，我們會因應各項更趨明朗的規劃參數，進行更詳細的研究，探討港深西部快速軌道具體的走線方案、比較各走線方案的預期乘客量、功能定位、技術標準、服務水平要求等。

(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。

- 我們於二零零九至一零年度，與八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。來往澳門氹仔的新航線於2009年12月開始運作。現時共有八條航線來往機場至澳門外港客運碼頭和氹仔、蛇口、深圳福永、東莞、中山、珠海(九州港)及南沙。
- 為進一步加強香港國際機場與珠三角的聯繫，新建的海天碼頭已於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進展良好。在2010年1月及4月已分別批出兩份合約，而餘下的六項招標工作計劃預計於2011年年中完成。而新總部的設計及建造工程已於2009年5月全面開展，進展良好。

(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。我們於2010年上半年就檢討所提出的建議諮詢有關人士，並於三月和四月分別諮詢立法會經濟發展事務委員會和航空發展諮詢委員會技術小組委員會。回應者普遍支持改善牌照局規管架構的建議，並提出了一些修改建議。我們正考慮收集到的意見，以確定有關建議。我們計劃於2011年第二季度向立法會提交有關第448A章的法例修訂。

(h) 鼓勵航運業利用香港的航運服務。

- 香港為世界知名的國際航運中心，在一些體制上的優勢下，例如作為一個自由港、簡單和低稅率的稅制、資金及資訊的自由流動等，香港的船東及相關服務業凝聚了一個具規模的航運服務群組。這個群組能提供全面而優質的服務，包括船舶管理、船舶買賣、海事保險、海事仲裁及船舶融資等範疇。
- 隨着中國以及亞太區各國在全球製造業供應鏈及國際消費市場的重要性日益提高，亞太區的航運活動急速增長，加上國家的船隊在國際貨運的角色日漸提升，令航運業的重心向亞太區轉移，為香港的航運服務提供者提供了豐富的機遇。就此，特區政府會加強人才培訓，並會繼續與業界携手向具潛力的市場推介香港的航運服務。

(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生產力。
- 為提升港口生產力，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2010年8月底，於葵青區共有超過80公頃的後勤用地以短期租約方式批出予業界使用。

- 另外，根據2008年4月完成的《香港港口貨運量預測2005/2006研究》，香港港口的整體貨櫃吞吐量將繼續溫和地增長。有見2009年的貨櫃吞吐量受到全球金融危機的影響，我們計劃當吞吐量回復平穩後更新上述研究。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，並預計會在2011年完成。
 - 為強化香港作為區域樞紐港的地位，我們現正推展一項海床挖深工程，把葵青貨櫃港池及其進港航道的航行水深增至17米。此項工程預計於2014年完成，屆時香港在不同的潮汐情況下，均可應付新一代超大型貨櫃船的水深要求。
 - 為吸引更多內河船隻載運貨物到香港，從而增加貨運量，我們亦正研究便利內河船隻使用香港港口的措施。
- (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。*
- 香港擁有高效率的多式聯運網絡，連接內地及世界不同地方。憑著這個優勢，香港具備潛力處理物流業的高價值貨物及提供高增值服務，以加強香港作為區域物流樞紐的地位。為促進物流業在高端市場範疇的發展，我們已在葵青區物色數幅適合用作提供物流服務的長期用地，並會適當地在地契中，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。其中首幅位於青衣，總面積約2.4公頃的用地，已於本年9月24日開始作公開招標，而有關招標程序預計可於2011年第一季完成。我們會視乎市場的實際需要，以及有關物流

用地的發展對葵青區的交通影響，逐步推出其他長期用地。我們會考慮因素包括物流業界的需要、全球及本地的經濟情況，如市場對上述長期用地的反應，以及香港如何把握內地經濟高速增長帶來的機會及定位。

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

二零一零年十月十四日