

2023年1月10日

討論文件

促進粵港澳大灣區發展事宜小組委員會

香港有關粵港澳大灣區的運輸及物流發展

目的

本文件旨在簡介香港特別行政區政府（特區政府）在推動有關粵港澳大灣區（大灣區）的運輸及物流發展的相關工作，以促進大灣區基礎設施互聯互通，及鞏固和提升香港作為大灣區內國際航空和航運中心及物流樞紐的地位。

背景

2. 香港作為區域交通樞紐，往來內地交通網絡發達，口岸設備完善。香港現時有十個陸路管制站，當中六個為道路口岸，另外四個為鐵路口岸¹。2019年，單是經陸路口岸往返內地出入境人次已超過2億3600萬，即每日平均超過64萬人次，而經陸路邊境管制站過境的車輛每日平均亦超過4萬3千架次。過去數年，廣深港高速鐵路香港段、港珠澳大橋和蓮塘／香園圍口岸三項重大跨境基建相繼落成，有助香港融入大灣區「一小時生活圈」的大格局，促進香港與內地及澳門特區的人流和物流，配合香港國際機場及跨境航運服務，全方位實現香港在水陸空交通的優勢，推動國家經濟發展及地區合作，發揮香港作為大灣區國際性綜合交通樞紐的角色。

3. 中央政府於2019年2月公布的《粵港澳大灣區發展規劃綱要》強調加快大灣區基礎設施互聯互通，包括提升珠三角港口群國際競爭力、建設世界級機場群、構築大灣區快速交通網絡、提升客貨運輸服務水平等。中央政府更於《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十四個五年規劃和2035年遠景目標綱要》（《十四五規劃綱要》）支持香港提升國際航空樞紐

¹ 六個道路口岸分別位於深圳灣、落馬洲、文錦渡、沙頭角、港珠澳大橋和香園圍；四個鐵路口岸則分別位於羅湖、落馬洲支線、紅磡城際直通車站及香港西九龍高速鐵路站。

及國際航運中心的地位。特區政府一直推行多項措施，發揮香港在地理位置、制度、經濟體系和商貿經驗方面的獨特優勢，致力讓香港成為更便捷暢通的城市，提升航空、航運及物流服務業的競爭力。

運輸基建

4. 特區政府以「基建先行」及「創造容量」的規劃方針推動運輸基礎建設，以釋放項目沿線新發展區的發展潛力、加強與大灣區其他城市的跨界融合，完善運輸網絡。按《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》的初步建議，特區政府計劃推展三條策略鐵路及三條主要幹道，包括「港深西部鐵路」、「中鐵線」、「將軍澳線南延線」、「北都公路」、「沙田繞道」和「將軍澳—油塘隧道」，以拉動發展及預留運輸容量以滿足香港長遠發展的需要。建議的項目將進一步完善本港的運輸網絡，從而支持新發展區的發展及紓緩交通瓶頸的壓力，當中的「港深西部鐵路」更有助促進本港與大灣區其他城市的融合。推展「北都公路」、「中鐵線」及「沙田繞道」不但加強「北部都會區」內的東西連接及「北部都會區」與「維港都會區」的南北連接，並且具前瞻性地配合長遠發展及跨界融合所帶來的運輸及物流需求。特區政府正進行策略性研究的諮詢工作，以期於本年第四季構建香港未來的主要運輸基建發展藍圖。

5. 為進一步促進大灣區基礎設施互聯互通，共同構建「軌道上的大灣區」，港深政府正透過共同成立的「推動港深跨界軌道基礎設施建設專班」（「專班」）跟進港深西部鐵路（洪水橋至前海）、北環線支線，以及優化羅湖管制站及其交通接駁事宜三個項目的推展工作。「專班」已於 2022 年年底完成港深西部鐵路（洪水橋至前海）的首階段研究，並已展開次階段研究，包括鐵路方案的規劃、初步工程可行性、效益、環境影響，以及建設和營運安排等議題。另外，特區政府亦積極推展北環線支線經落馬洲河套地區的港深創新及科技園接入深圳新皇崗口岸的工作。港深雙方將繼續探討方案優化羅湖管制站及其交通接駁，以制訂雙方同意的建議。

6. 運輸署正進行的《交通運輸策略性研究》亦會探討提升跨界交通設施及服務，以促進香港與大灣區其他城市互聯互

通，讓香港更好地融入國家發展大局，支持香港的可持續發展。就此，運輸署已經與涉及北部都會區規劃工作的相關部門商討，在規劃階段設置結合跨界交通設施和服務的新一代運輸交匯樞紐，讓未來的跨界出行更便捷。

港車北上

7. 特區政府正全力推進「港珠澳大橋港車北上不設配額計劃」（「港車北上計劃」），以容許合資格的香港私家車在無須取得常規配額下，經港珠澳大橋往來香港與廣東省，以便利香港居民以自駕的方式到廣東省作短期商務、探親或旅遊。國務院已於 2022 年 11 月公布「港車北上計劃」下合資格香港私家車的海關免擔保政策，簡化了有關的申請程序和降低手續費用。廣東省政府亦已在 2022 年 12 月公布，正在會同香港特區政府商定「港車北上」政策的實施安排細節，並將根據粵港兩地疫情防控要求等因素，爭取計劃於 2023 年首季公布詳細安排，並於年內實施。

陸路口岸發展

8. 特區政府會透過各項措施繼續提升陸路口岸的基礎建設。為了落實跨境貨運「東進東出、西進西出」的布局，港深兩地政府於 2020 年 12 月 10 日率先延長位處西部的深圳灣口岸的貨檢清關服務至 24 小時。同時，蓮塘／香園圍口岸的貨檢設施於 2020 年 8 月 26 日啟用，令香港與深圳和粵東地區的行車時間大大縮短，有助促進兩地及鄰近省份的合作及發展。兩地政府會適時於深圳灣口岸提供 24 小時旅客清關服務，以及延長蓮塘／香園圍貨物清關服務至 24 小時並啟用旅檢服務，以全面落實有關策略。

9. 特區政府在優化現有口岸或建設新口岸時將以實施「一地兩檢」為目標，與深圳市政府共同研究高效嶄新的檢查模式，包括使用「合作查驗、一次放行」模式，提升通關效率。在建設新皇崗口岸時採用「一地兩檢」及「合作查驗、一次放行」的安排，並於規劃重建沙頭角口岸及發展新口岸時研究採用同樣做法，以便利旅客過關安排及提升通關效率。現時，兩地政府正全力推展新皇崗口岸設計，並已就沙頭角口岸重建項目展

開討論。

國際航空樞紐

10. 為了應付長遠的航空交通需求並提升香港國際機場的客貨運能力，特區政府一直致力協助香港機場管理局（機管局）推展三跑道系統項目。香港國際機場第三跑道已於 2022 年 11 月 25 日正式啟用，標誌着三跑道系統項目的一個重要里程碑。機管局正全力推展餘下工程，目標於 2024 年完成三跑道系統。當三跑道系統全面運作後，能持續帶動香港及大灣區的人流和物流，預計香港國際機場在 2035 年可達到處理年客運量 1.2 億人次、年貨運量 1000 萬公噸的目標，除了鞏固香港作為國際航空樞紐的地位，亦有助香港與大灣區內的其他機場組成世界級機場群。

11. 香港國際機場一直以來憑着綜合多式聯運網絡，讓旅客經水陸兩路到達香港國際機場，以來往大灣區和世界各地。在疫情前，跨境客運巴士來往香港國際機場及超過 110 個內地目的地。而香港國際機場海天客運碼頭亦提供連接和九個大灣區口岸的快船服務，機管局更在大灣區不同城市設立 19 個城市候機樓。機管局正在發展「海天中轉大樓」，讓來自內地和澳門於香港國際機場中轉的旅客，乘坐封閉式巴士經港珠澳大橋來港後，無須進行香港入境手續便進入機場禁區，然後直接登機前往海外。同時，機管局在港珠澳大橋香港口岸人工島上正興建自動化停車場，讓粵澳自駕人士經港珠澳大橋來港後泊車，然後再經「海天中轉大樓」進入機場禁區前往海外，或於香港口岸入境並轉駁公共交通前往市區。

12. 機管局亦積極發展香港國際機場與東莞之間的「海空貨物聯運」，並在東莞設立「香港國際機場物流園」，預先為來自內地的出口貨物進行航空安檢、裝箱、打板和收貨，然後無縫地經海路運送至將於香港國際機場限制區內設立的「空側海空聯運貨運碼頭」，無須重複安檢程序而直接透過香港國際機場的網絡轉運海外。國際貨物亦可套用上述相反路線進口內地。

13. 此外，特區政府現正與廣東省政府及珠海市政府積極跟進機管局以市場化規則入股珠海機場，共同打造高端航空產業

群及結合兩個機場比較優勢的事宜。機管局與珠海市政府已於 2022 年 11 月就加強港珠機場合作簽訂合作諒解備忘錄。

14. 在人力資源培訓方面，為吸引青年人投身航空業，應付香港以至內地航空業的長遠人力資源需求，以及促進大灣區世界級機場群的發展，香港國際航空學院將會與內地相關的航空培訓院校合作，於 2023 年上半年推出大灣區青年航空業實習計劃，互派青年到大灣區內其他機場及香港國際機場實習。

國際航運中心

15. 目前，大灣區內的三個大型貨櫃港（即深圳、廣州和香港）各有不同的競爭優勢，已基本形成分工。香港憑藉自由港、清關快和國際連繫強的特質，是區內的中轉樞紐和補時港，特別善於處理對時間要求高和須特快處理的貨物，正好與主要處理進出口貨物的深圳和廣州港優勢互補、錯位發展。

16. 此外，特區政府一直按《粵港澳大灣區發展規劃綱要》循多方面積極推行措施，鞏固國際航運中心和區域中轉樞紐地位，包括：（一）繼為船舶租賃及海事保險業務提供特定稅務優惠後，我們在 2022 年 7 月完成條例修訂，為指定航運業商業主導人（即船舶管理人、船舶代理及船舶經紀）提供半稅優惠，以吸引更多高增值航運企業落戶香港，為內地和澳門企業提供優質的高端航運服務；（二）善用香港普通法的優勢，吸引企業使用香港的海事仲裁服務，鼓勵企業在海運合同中引入波羅的海國際航運公會（BIMCO）於 2020 年 9 月通過將香港列為四個指定仲裁地之一的《BIMCO 法律及仲裁條款 2020》，將香港定為爭議仲裁地；（三）優化香港船舶註冊處的服務，並已擴大覆蓋面至倫敦、上海、新加坡、悉尼、三藩市、東京和多倫多，涵蓋香港旗船舶經常到訪的大部分地方；以及（四）在香港海運港口局轄下成立智慧港口發展專責小組，與業界合作建立港口社區系統，促進營運商及其他持份者信息互聯互通，增強港口競爭力等。

推動物流發展

17. 憑藉作為國際航空樞紐和國際航運中心的優勢，結合完

善的海陸空運輸網絡，香港一直都是亞洲區內的重要物流樞紐。我們將制訂物流發展行動綱領，徵詢香港物流發展局及業界的意見，攜手制訂策略，目標是鞏固香港現有優勢，結合物流業各界所長，釐訂在短、中、長期各持份者應採取的策略和措施，共同營造有利的環境讓行業持續穩健發展。與此同時，我們會繼續便利並支持業界提供高端及高增值物流服務，推動香港發展成為高端及高增值物流服務中心，同時完善各項多式聯運的措施以加強與大灣區內其他城市合作。

18. 自 2022 年 12 月 12 日恢復實施「點對點」粵港跨境貨車運輸模式以來，跨境貨車司機可以直接以「點對點」形式前往作業點提貨或交貨，較之前的擺渡運輸安排大幅縮短作業時間，跨境貨運效率得以提升。粵港兩地陸路跨境貨運有序增加，有助香港恢復空運、海運轉口業務，便利高價值貨物自其他大灣區城市經香港出口，以及海外產品經香港進口內地。

結語

19. 特區政府會繼續具前瞻性地推動運輸基建項目，帶動人流物流，並加強與大灣區其他城市的跨界融合，以帶動香港的長遠發展。同時，特區政府會充分把握《十四五規劃綱要》、「一帶一路」倡議和大灣區建設所帶來的機遇，加強與內地在航空、航運及物流發展的合作，更好地融入國家發展大局，優勢互補，締造雙贏局面。

20. 請委員備悉本文件的內容。

運輸及物流局

保安局

2023 年 1 月