

運輸及房屋局局長回應傳媒有關運輸問題（只有中文）

以下為運輸及房屋局局長鄭汝樺今日（七月二十六日）出席深圳機場二跑道啓用暨 T3 航站樓鋼結構封頂儀式後回應傳媒有關運輸問題的發言全文：

記者：今日深圳第二條跑道啓用，運輸能力大增，與香港之間是否有競爭呢？

運輸及房屋局局長：其實深圳機場的定位與香港不同，它的優勢是國內網絡，而我們的優勢則是國際網絡。我們飛的航點超過一百五十個，而深圳國內網絡很強，超個一百個航點，所以最好就是兩個機場可以優勢結合，這也是為甚麼兩個機場之間的快速軌道，我們正計劃在前海設支線到新界西北，做一條多功能的軌道，是希望把兩個機場的優勢互相發揮，也即是說把餅越做越大，讓更多的乘客從珠三角經香港走出去，又或者乘客是經香港到深圳走到國內不同的二、三線城市。

記者：現在香港在討論第三條跑道，是否有更大的需求？其實有人認為第三條跑道根本是沒有需要的。

運輸及房屋局局長：假如你把珠三角五個機場現有（容量）加上已知的擴建，包括今天啓用的第二條跑道和計劃中的第三條跑道等等，全部加起來也不能滿足珠三角到 2030 年的需求。我們估計珠三角至 2030 年的需求很大，整個珠三角可能是三億八千多萬人次和（貨運）一千八百多萬公噸的需求，現時大家所做的加起來也不足以應付，所以各個機場要計劃自己的擴建，香港機場也要計劃。始終機場不單只是一個機場那麼簡單，機場所支持的經濟活動是所有需要人流貨流的經濟活動。現時我們正進行諮詢，很多人都很着緊這事，不論是貨運站、飛機師、航空公司，還有展覽業、零售業、旅遊等各個上游下游的行業都很着緊，希望我們做好這件事，機場擴展對於我們將來的經濟效益很重要。

當然，我們也聽到聲音說要小心做好環保工作，其實環保和機場擴展不應該對立，我們認為可攜手做好這事。

另外，與深圳有關的，是很多人提出關於空域的問題，今天深圳第二條跑道的啓用正正說明擴建與空域應該同步發展，在這方面最好的例子是香港，因為由現在至 2015 年，我們每小時的升降量可以從五十多班增加至六十八班，其實我們已經處理了空域問題，我們和內地現行的工作平台，加上程序，已經容許我們提升至每小時六十八架次；假如再擴建，我們也一樣有這樣的平台和程序去處理好空域問題。

記者：大家近日比較關心高鐵的問題，因內地的意外。香港廣深港高鐵香港段已「去馬」，大家對將來使用內地的訊號系統及列車都會擔心，政府會怎樣商討？

運輸及房屋局局長：其實我們已經與鐵道部成立專責工作小組，範圍包括制式的標準制訂、維持或營運安排等工作，這些具體的工作我們會於小組中與鐵道部跟進。

記者：會否表達對安全的關注？

運輸及房屋局局長：當然我們是關注的，亦趁此機會向今次事故的傷者及死難者家屬表示深切的慰問。無論我們還是港鐵公司，都有跟鐵道部緊密聯繫，關注進展。正如我所說，我們已經有工作渠道去跟進事件。

記者：巴士公司提出的票價穩定基金是以公帑補貼，政府立場如何？

運輸及房屋局局長：巴士公司提出這個概念，但我未收到具體或詳細的計劃，若該概念是以公帑「包底」，或如坊間所說是「有賺無蝕」，又或是將所有的風險轉移給政府，我想會掀起很多問題。我們明白「高風險高回報」、「低風險低回報」的道理，那麼將所有商業營運的風險轉移，又會否對回報率有影響？亦有其他一系列問題，如對其他公共交通工具是否公道？巴士公司會否亦注資？

其實現時在專營權下已經有機制，巴士公司需要把於合理回報上多賺的與乘客對分作為回饋，所以若他們建議的不是做得多於現時專營權下的安排，究竟他們的想法是怎樣呢？若有詳細的提議，我們會小心研究。但我亦留意到，無論是輿論，還是學者、議員都提出了很多問題，要求我們小心研究。

記者：可行的機會大不大？

運輸及房屋局局長：要看他們詳細的建議，但如我剛才所說，若這只是一個完全將風險轉移的做法，掀起的問題便會更多。

記者：但市民覺得乘車亦很困難，甚麼也加價，政府又可以如何幫助市民？

運輸及房屋局局長：我想是針對性的幫助有需要的人士。我們現時的定位是，若有需要，無論是學生車船津貼，還是即將推出的交通津貼，都是幫助有需要的人。財政司司長的預算案中亦有提出紓困的措施，但如果是直接向巴士公司提供資助，我想大家都會想起一連串的問題，所以需要小心做。

完

2011年7月26日（星期二）
香港時間21時27分