

新經濟形勢下 港珠澳大橋對香港的影響及機遇研究

2017年5月
方舟 張惠霖



新經濟形勢下粵港澳經濟關係



貨物往來



人員往來



新經濟形勢下 港珠澳大橋功能分析



交通通道運輸量的構成

交通通道運輸量

轉移運輸量

1. 一定經濟社會發展現狀下的趨勢運輸量；
2. 與已有交通通道的比較優勢，e. g. 成本、時間；
3. 交通運輸活動對不同比較優勢的敏感度。

誘發運輸量

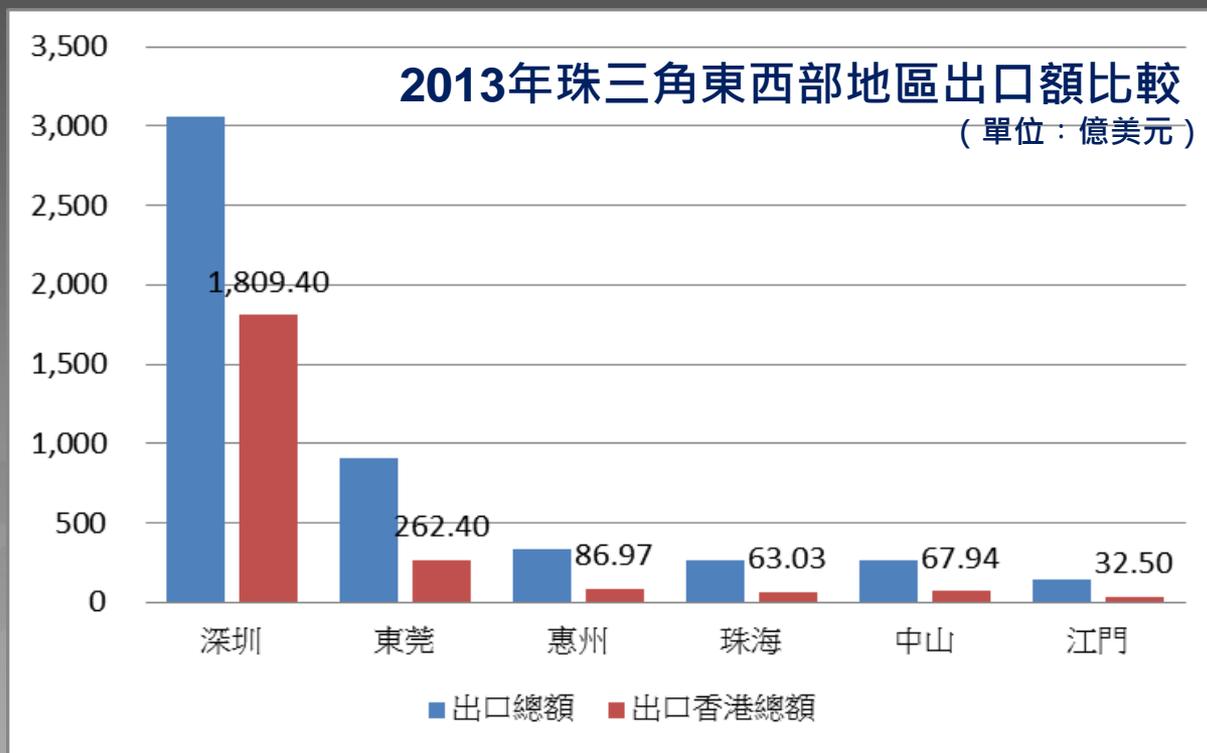
交通條件改善後地區經濟社會發展引發的新運輸量。



港珠澳大橋貨物運輸量

1) 往來珠三角西部及本港之間的貨物趨勢量有限

挑戰1： 外向型經濟規模小，未來增量有限



數據來源：各市統計公報及海關統計數據。



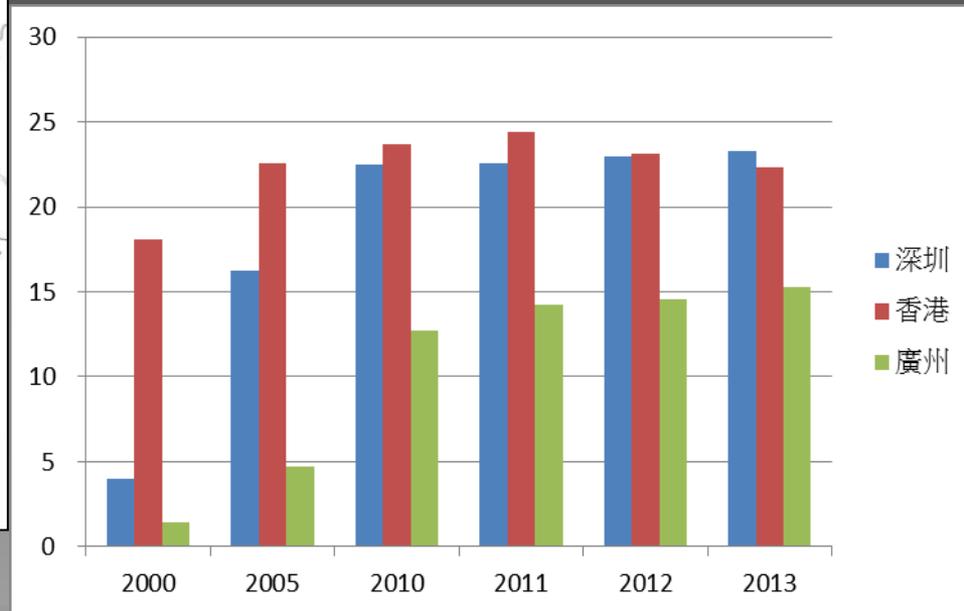
港珠澳大橋貨物運輸量

挑戰2：本港國際貨運樞紐地位面對珠三角競爭



資料來源：特區政府投資推廣署

深圳、廣州與本港港口貨櫃吞吐量比較
(單位：百萬標準貨櫃)



數據來源：《廣東省2013年統計年鑑》，《香港港口運輸統計摘要（2014年6月）》，深圳港口協會，中國航運數據庫。



港珠澳大橋貨物運輸量

- 深圳港、廣州港在航線、服務質素和操作效率方面的提升；
- 本港碼頭處理費和陸路托運成本較高：

香港、深圳、廣州港口的貨櫃碼頭處理費（按20呎標準貨櫃計算）
（2013年5月）

	泛太平洋東向	亞洲/歐洲	亞洲內陸
香港	2,140	2,065	1,800
深圳	1,250	1,250	423
廣州	466	466	466

資料來源：立法會秘書處資料研究組



港珠澳大橋貨物運輸量

挑戰3：其他新交通通道使廣州和深圳港口有機會分流珠三角西部貨源

- 深圳西部港區加強與珠三角西部的「江海聯運」
- 廣州南沙港鐵路（計劃2018年建成）



多條連接珠三角東西部的東道

- 虎門大橋（已有）
- 港珠澳大橋
（計劃2016年通車）
- 虎門二橋
（計劃2018年通車）
- 深茂鐵路珠江公鐵兩用大橋
（計劃2018年通車）
- 深中通道
（計劃2020年通車）



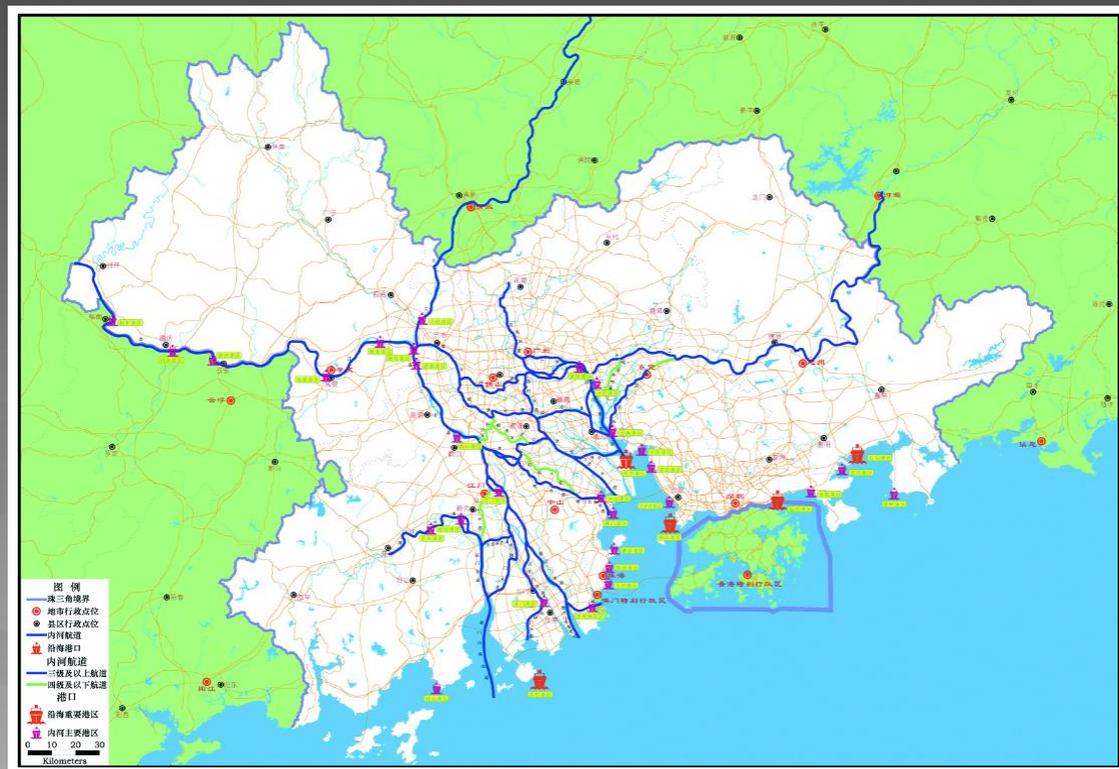
港珠澳大橋貨物運輸量

2) 港珠澳大橋承接貨物轉移量存在制約

一、內河航道發達

目前運輸模式：

珠三角西部內河集裝箱
運輸量比例高達70%



港珠澳大橋貨物運輸量

二、駁船運量大，成本較低

珠海至香港水陸貨物運輸服務收費（20呎貨櫃）

運輸方式	運輸費用	所需時間
水運至香港	HK\$ 2,500	當日付運翌日香港收貨
陸運至香港	HK\$ 3,500-3,800	當日上午付運同日下午香港收貨

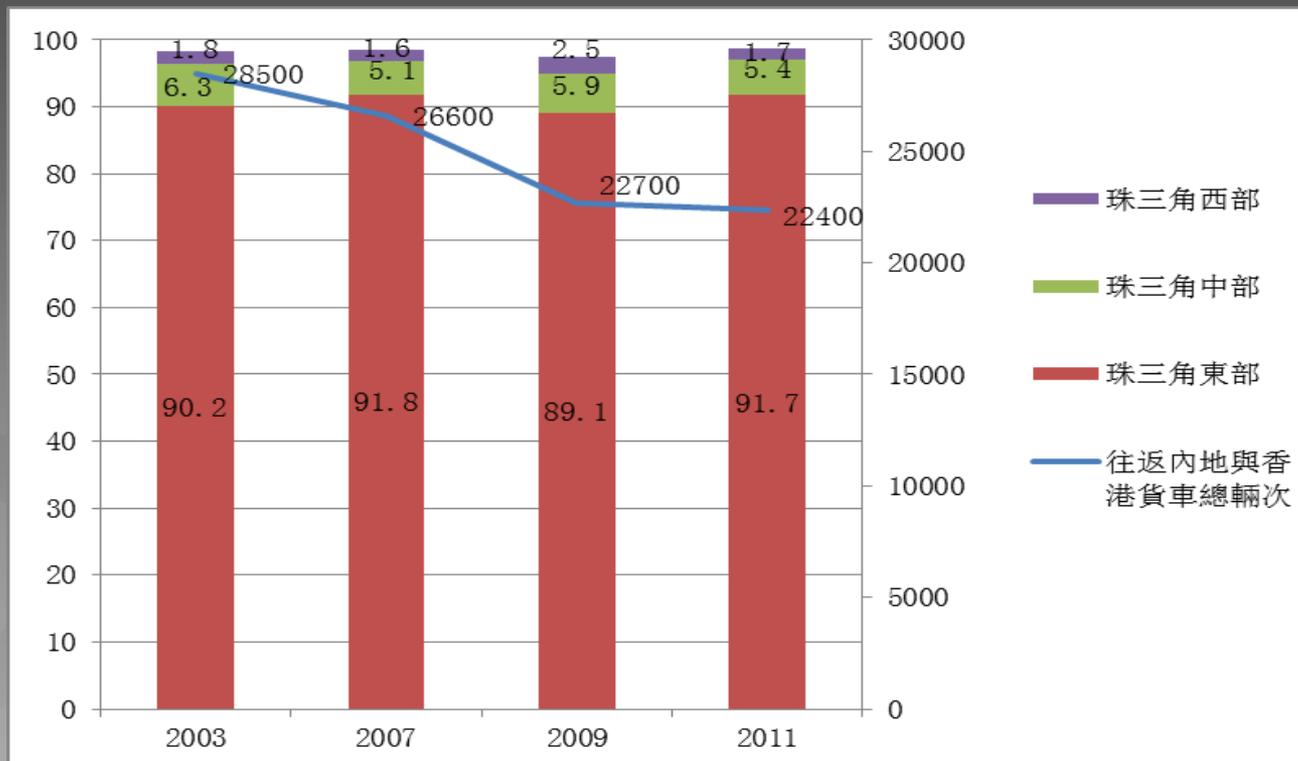
資料來源：諮詢業界



港珠澳大橋貨物運輸量

內河運輸貨物對成本敏感度較高，未來轉移到陸路運輸存在一定的困難。

內地與本港貨車車次變動及珠三角各地往來本港日均貨車車次比例（2003-2011）



資料來源：
特區政府規劃署



港珠澳大橋貨物運輸量

3) 港珠澳大橋對貨物誘發量有限

受區域經濟發展模式的影響：

- 香港國際機場
- 航空貨物特點：貨值高，但貨量較小。



港珠澳大橋貨物運輸量

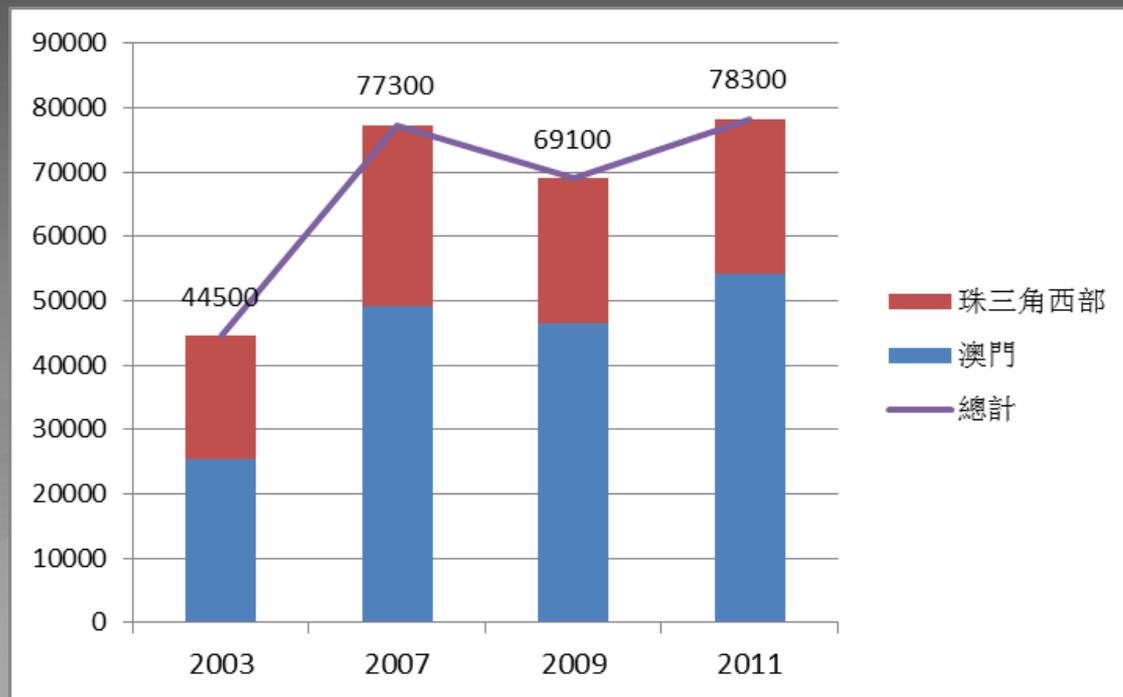
- 貨運趨勢量有限：
2011年，往來珠三角西部及本港日均貨車車次僅300輛次，未來增量有限，且可能被珠三角其他地區分流。
- 港珠澳大橋陸路轉移量有限：
目前，70%貨量通過內河航運出口，且河運較陸運具有明顯的成本優勢。
- 港珠澳大橋對貨運誘發量有限
- 港珠澳大橋港珠口岸通關能力：
貨車日均2.3萬輛次。



港珠澳大橋人流量分析

往來珠三角西部、澳門與本港之間的旅客趨勢量
特徵(1)：整體上，旅客人次在近年呈上升趨勢

往返澳門、珠三角西部與本港之間的日均旅客人次



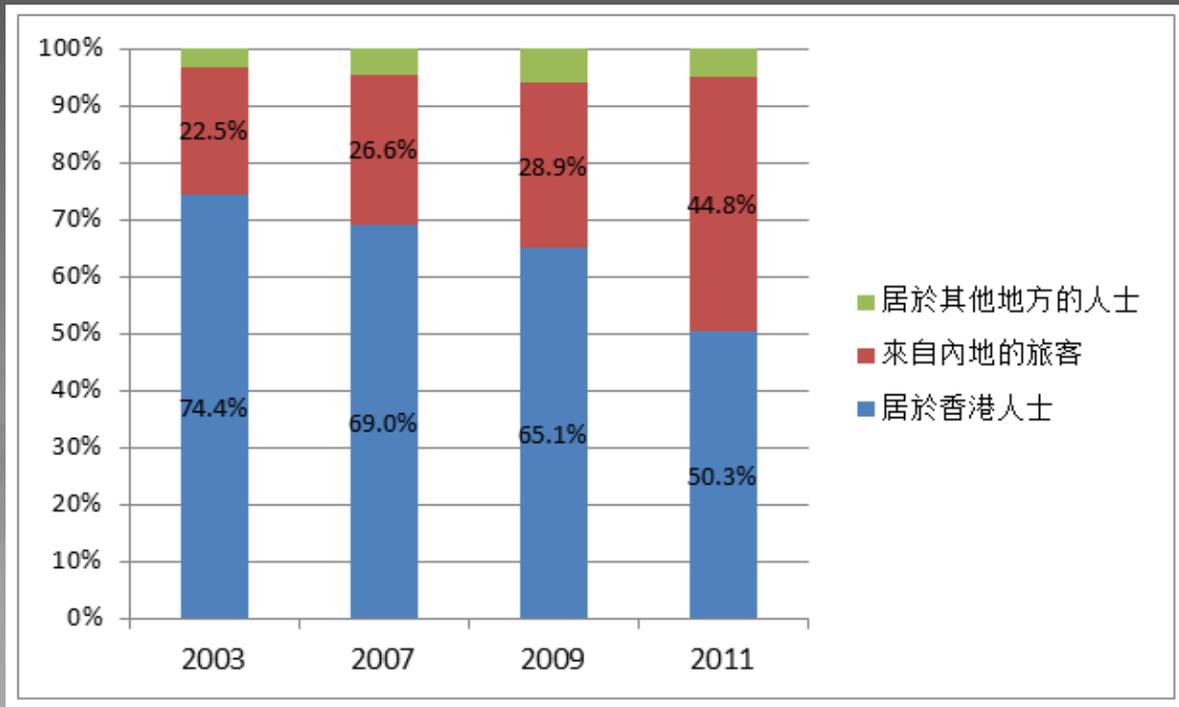
資料來源：
特區政府規劃署



往來珠三角西部、澳門與本港之間的旅客趨勢量

特徵(2)：往來本港與珠三角西部地區的旅客以香港居民為主，內地旅客所佔比例逐年上升

往來珠三角西部與本港之間旅客居住地



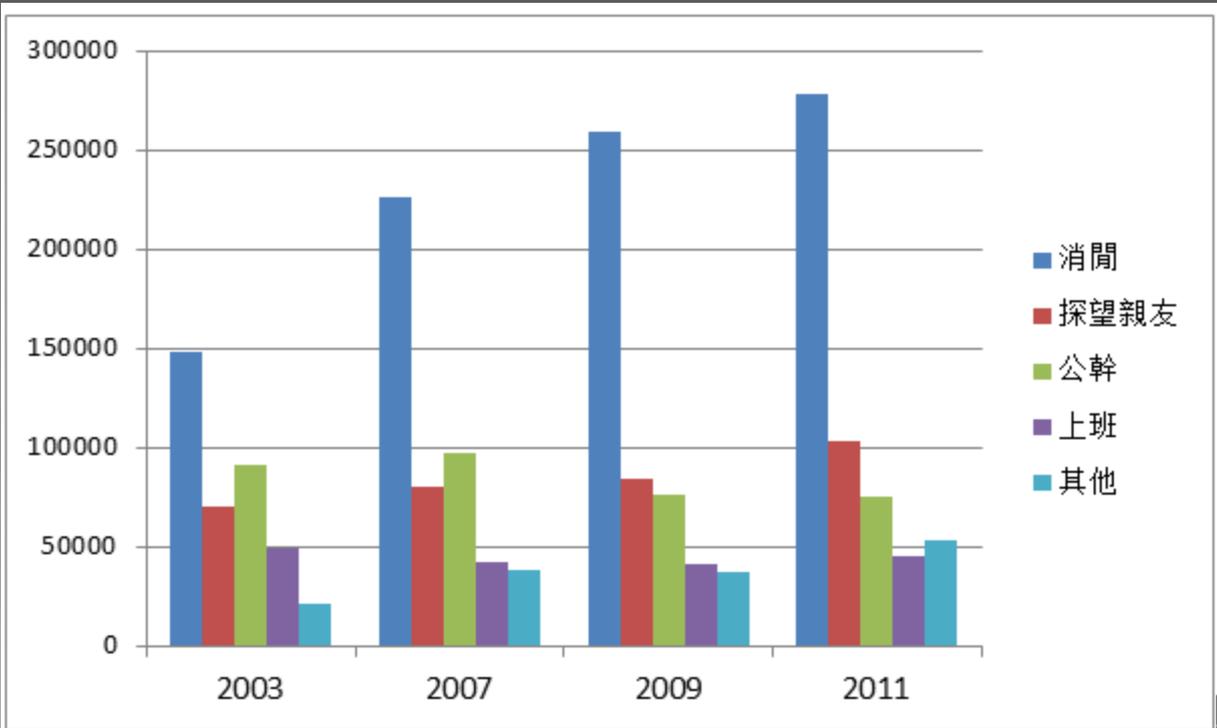
資料來源：
特區政府規劃署



往來珠三角西部、澳門與本港之間的旅客趨勢量

特徵(3)：往來本港與內地的旅客行程主要以消閒為主

往來本港與內地之間旅客行程目的



資料來源：
特區政府規劃署



往來珠三角西部、澳門與本港之間的旅客趨勢量

- 旅客總人次整體呈上升趨勢；
- 按起訖點劃分，目前以往返於本港與澳門之間的旅客人次佔比最高；
- 按旅客身份劃分，目前仍主要以居住於香港的人士為主，但來自內地的旅客在數量和比例上呈現明顯的上升趨勢；
- 按行程目的劃分，最多為消閒，其次為探望親友及公幹，消閒的旅客人次近年持續上升。



往來珠三角西部、澳門與本港之間的旅客趨勢量

未來，由於：

珠三角西部居民通過「個人遊」計劃來港進行日常消費、消閒人次的增加；
在服務貿易自由化下專業人員在珠三角西部及本港之間進行更多的商務往來、
跨境從業活動；

澳門、珠三角西部以及本港旅遊、會展業的發展和合作，將吸引更多的人士在
該地區更加頻繁地進行跨境活動。



往來珠三角西部、澳門與本港之間的旅客趨勢量

根據過往數據預測2016年日均往返人次

往來澳門、珠三角西部與香港之間過境旅客	109 112
經海天碼頭往來澳門、珠三角西部與香港之間旅客	1 700
總計	110 812

政府於2004年預測大橋建成之後日均往返人次

2016年	55 850-69 200
2020年	91 259-112 950
2030年	153 900-189 750
2035年	191 250-233 850

資料來源：特區政府發展局



港珠澳大橋旅客轉移量

目前主要交通方式：

往來本港與澳門之間的旅客，主要通過水運交通方式，以及少量的直升機。

2013年經水路和直升機往來本港及澳門旅客人次（單位：千人）

	抵港	離港	總計
海事處轄下客運碼頭	9313	11682	20995
海天碼頭	716	326	1042
直升機	35	37	72
總計	10064	12045	22109

數據來源：特區政府港口統計



港珠澳大橋旅客轉移量

目前主要交通方式：

本港與珠三角西部之間主要通過水路和陸路兩種方式，2013年水運人次達到337萬，約為當年往返兩地總人次的34%。

2013年經水路往來本港及珠三角西部旅客人次（單位：千人）

	抵港	離港	總計
海事處轄下客運碼頭			
珠海	982	950	1932
中山	504	542	1046
江門	58	63	121
客運碼頭總計	1544	1555	3099
海天碼頭			
珠海	93	65	158
中山	65	45	110
海天碼頭總計	158	110	268
水運旅客總計	1702	1665	3367

數據來源：特區政府港口統計



港珠澳大橋旅客轉移量

轉移交通量預測

由於港珠澳大橋使陸路運輸距離大大縮短，可以預測目前的陸路旅客將大部份轉移至港珠澳大橋。



港珠澳大橋旅客轉移量

珠三角西部、澳門前往香港水路客運時間
(單位：分鐘)

起點終點	機場碼頭	市區碼頭
澳門	50	55-75
珠海	50	70
中山	70	90
江門	NA	150

數據來源：珠江客運有限公司

經港珠澳大橋往來珠三角西部、澳門與香港之間時間
(單位：分鐘)

	機場	市區
珠海/澳門	45	70-105
中山市中心區	105	130-165
江門市中心區	135	160-195

註釋：

1. 從香港國際機場至香港市區乘坐不同交通工具，所需時間約25分鐘至1小時；
2. 從中山至珠海行駛高速公路時間約為1小時，從江門出發所需時間約為1小時30分鐘。

數據來源：特區政府路政署，內地高速公路通行時間估算。



港珠澳大橋旅客轉移量



數據來源：香港特區政府路政署

港珠澳大橋旅客轉移量

轉移交通量預測

與水路客運相比，港珠澳大橋時間優勢並不明顯，「三地三檢」過境檢查將耗用額外時間。

由此可見，需要加強港珠澳大橋的通關便利化，以及大橋與本港內部交通接駁，有機會通過縮短時間增加轉移交通量。



港珠澳大橋旅客誘發量

區域競爭條件的改善： 大嶼山的發展

香港國際機場

機場島北商業區（NCD）、大橋口岸（BCF）、東涌新市鎮擴展區的商業發展



港珠澳大橋對 香港帶來的影響、機遇



對本港運輸物流業影響

「大橋將帶動珠三角西部以致中國西南地區的貨物更多的利用本港的對外貿易、物流服務，以及本港的機場和貨櫃碼頭，從而鞏固本港貿易及物流樞紐的地位」

挑戰： 貨運量較少

原因： 珠三角西部貨運趨勢量較少

陸路運輸成本較高

機遇： 本港航空貨運業競爭力強

珠海橫琴貨物通關模式創新



對本港產業、地區發展的影響

「隨著珠三角西部及西南地區經濟的發展、居民生活水平的提高，依托大橋的聯繫，本港的商貿服務、旅遊等產業將面對更廣闊的消費市場」

「大橋香港口岸毗鄰東涌新市鎮以及擁有豐富旅遊資源的大嶼山地區，口岸的建設將可促進地區更緊密的聯繫，為帶動地區性的經濟發展提供更大的潛力」

機遇：「橋頭經濟」的發展，為本港產業、地區發展提供新的空間，同時緩解本港土地空間不足產生的各種社會問題。



應對策略及政策建議

充分發揮大橋本身的運輸功能
充分利用大橋帶來的發展機遇



進一步促進港珠澳大橋客運功能

1. 香港私家車進入珠海交通安排建議

現狀：

現時往來粵港兩地的私家車受到香港和廣東省政府共同管理的「配額制度」規管；

兩地車牌申請門檻高，只允許在指定地區有指定投資金額、指定納稅金額，或擔任一定公務職位的申請主體提出申請，並且規定跨境私家車只能通過指定的口岸往來粵港兩地。

這種配額管理制度根據口岸處理能力制定，是一種抑制需求下的行政安排。



進一步促進港珠澳大橋客運功能

1. 香港私家車進入珠海交通安排建議

為配合港珠澳大橋的客運功能，方便跨境人士駕駛香港私家車經大橋往來粵港兩地，建議：

在現有的「香港入出內地私家車」配額中，增設適用於港珠澳大橋的兩類供12,000個新配額，其中6,000個配額可在廣東省行駛，其餘配額僅可以在珠海市及橫琴新區行駛；

針對在珠海市及橫琴新區行駛的配額，大幅降低申請門檻，包括允許在珠海市或橫琴新區持有物業，或在該地區就業的人士申請；允許現有行駛港深各口岸的車輛行駛港珠澳大橋。



進一步促進港珠澳大橋客運功能

1. 香港私家車進入珠海交通安排建議

關於跨境車輛落地簽：

目前粵港兩地政府在深圳灣口岸推行「過境私家車一次性特別配額」試驗計劃，向香港（單牌）車輛發放一次性特別配額，讓符合資格的香港私家車使用深圳灣口岸進入廣東省。

但由於办理流程複雜，抑制了香港車主使用該計劃的積極性。

為提高特別配額的使用率，方便更多的香港人士駕車經港珠澳大橋往來珠港兩地，建議內地當局允許香港（單牌）車輛以「落地簽」形式在港珠澳大橋珠海口岸申請只限於珠海市及橫琴新區行駛的一次性車輛跨境行駛證，建議首階段每天只發放200個配額。



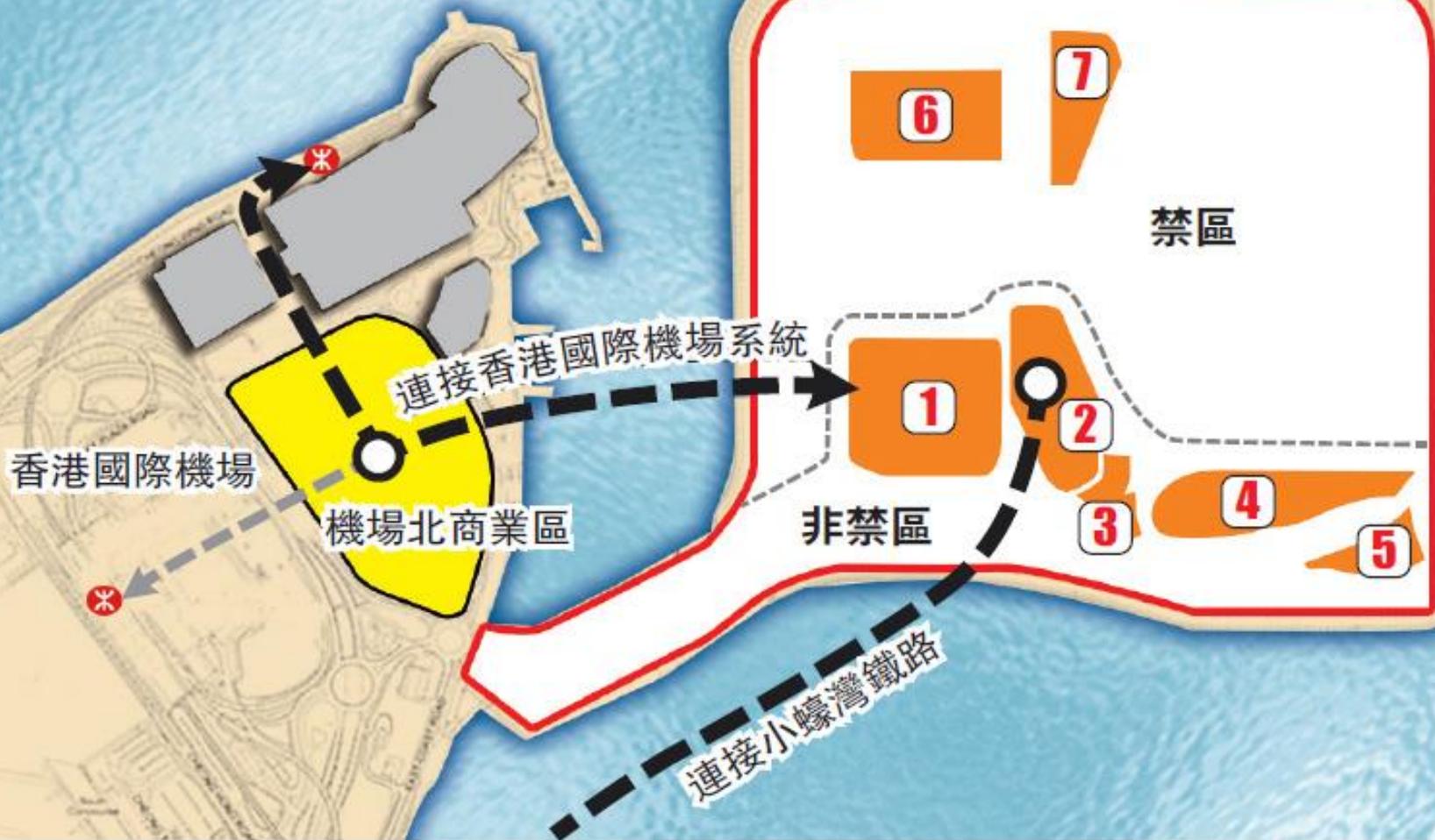
進一步促進港珠澳大橋客運功能

2. 有關香港口岸人工島（BCF）交通配套建議

為充分發揮各項交通基建項目之間的協同作用，提高旅客的出行效率，建議對港珠澳大橋口岸人工島的交通配套進行統一規劃。



港珠澳大橋香港口岸人工島發展規劃建議



進一步促進港珠澳大橋客運功能

2. 有關香港口岸人工島（BCF）交通配套建議

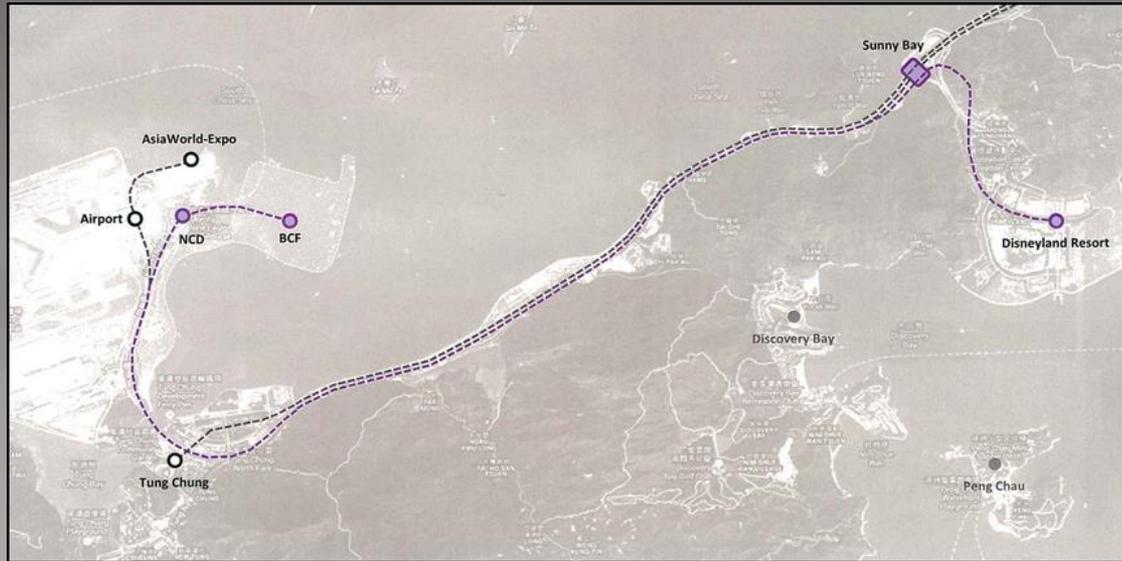
- (1) 為方便駕駛私家車從內地及澳門來港的旅客使用港珠澳大橋並避免新增交通量對本港內部的影響，建議在港珠澳大橋香港口岸人工島（BCF）禁區內設置停車場，允許來自內地及澳門的私家車經大橋來港後不入境停靠，旅客下車過關後可轉乘本港內部公共交通工具前往其他地區，亦可在禁區內的商業區進行消費活動；為充分利用人工島的土地資源，可考慮將停車場安排於地下並通過立體式設計提供更多停泊空間。



進一步促進港珠澳大橋客運功能

2. 有關香港口岸人工島（BCF）交通配套建議

(2) 為增強北大嶼山的東湧新市鎮及擴展區、機場北商業區（NCD）、以及BCF各商業區之間的交通聯繫並使北大嶼山地區與本港市中心形成便捷的交通聯繫，建議延伸東涌線至NCD及BCF。



進一步促進港珠澳大橋客運功能

2. 有關香港口岸人工島（BCF）交通配套建議

- (3) 建議將海天碼頭搬遷至BCF，有效利用BCF的出入境設施，使旅客可通過水路直接入境BCF及大嶼山地區，或轉乘其他交通工具前往市區；同時舊海天碼頭可拆除以提供空間做NCD商業區發展之用。



加強港珠澳大橋貨物運輸功能

1. 本港貨車經珠海進入橫琴新區的安排建議

按照《珠海經濟特區橫琴新區條例》，橫琴實施「一綫放寬、二綫管住」的貨物通關管理模式，其中允許澳門貨車免通關直接進入橫琴新區。

為提升物流的通暢度，建議內地當局允許香港貨車抵達港珠澳大橋的珠海口岸後，以電子封條方式，免通關直接進入橫琴新區，並利用珠海洪灣通關綜合服務中心，將香港與橫琴之間的口岸設定為「一綫」管理。



推進「橋頭經濟」的發展

橋頭經濟：

- ▶ 交通引導城市發展模式（Transit-oriented development- TOD）
- ▶ 「橋頭」是一個形象的說法
- ▶ 利用交通基建樞紐（機場、車站、碼頭、口岸）所帶來的人流和物流，對交通樞紐周邊地區的土地利用模式產生影響，推動區域的經濟發展



推進「橋頭經濟」的發展

目前：

香港國際機場
海天碼頭
→ 海空樞紐

北大嶼山公路
港鐵
(東涌線、
機場快線)
→ 與香港市區連接



未來：

屯門至赤鱸角
連接路

擬議的港深西
部快速軌道

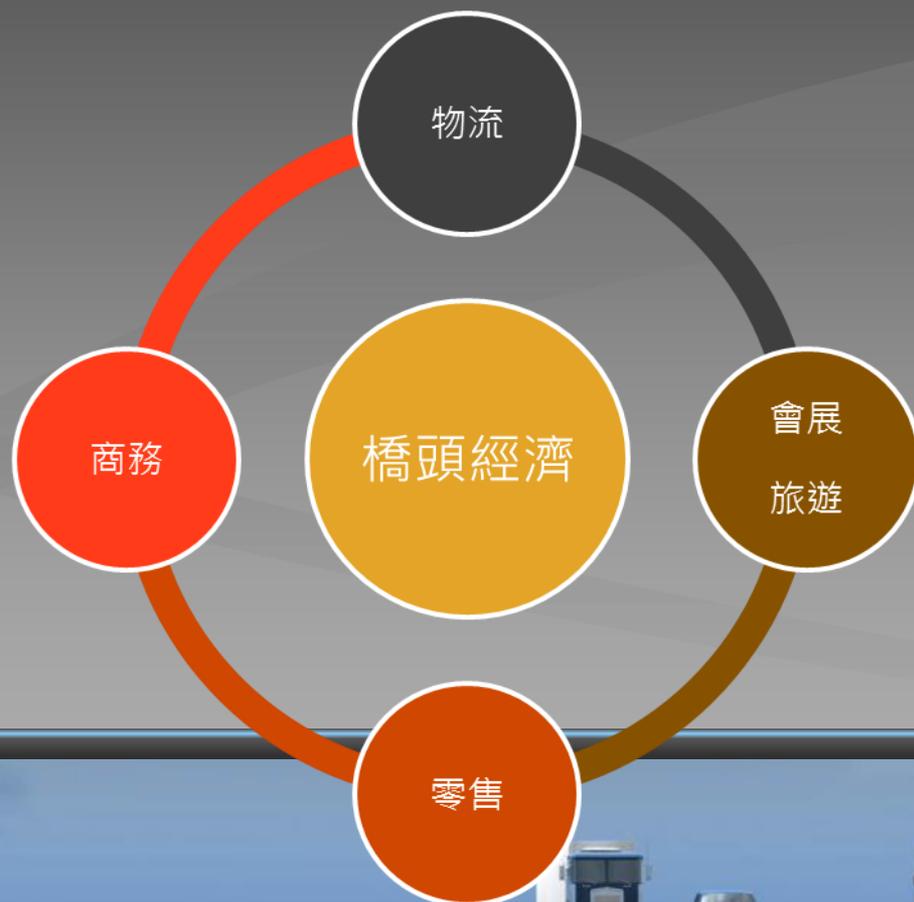
港珠澳大橋香港落腳點

→ 北大嶼山地區將成為集陸、海、空於一體的大型交通樞紐

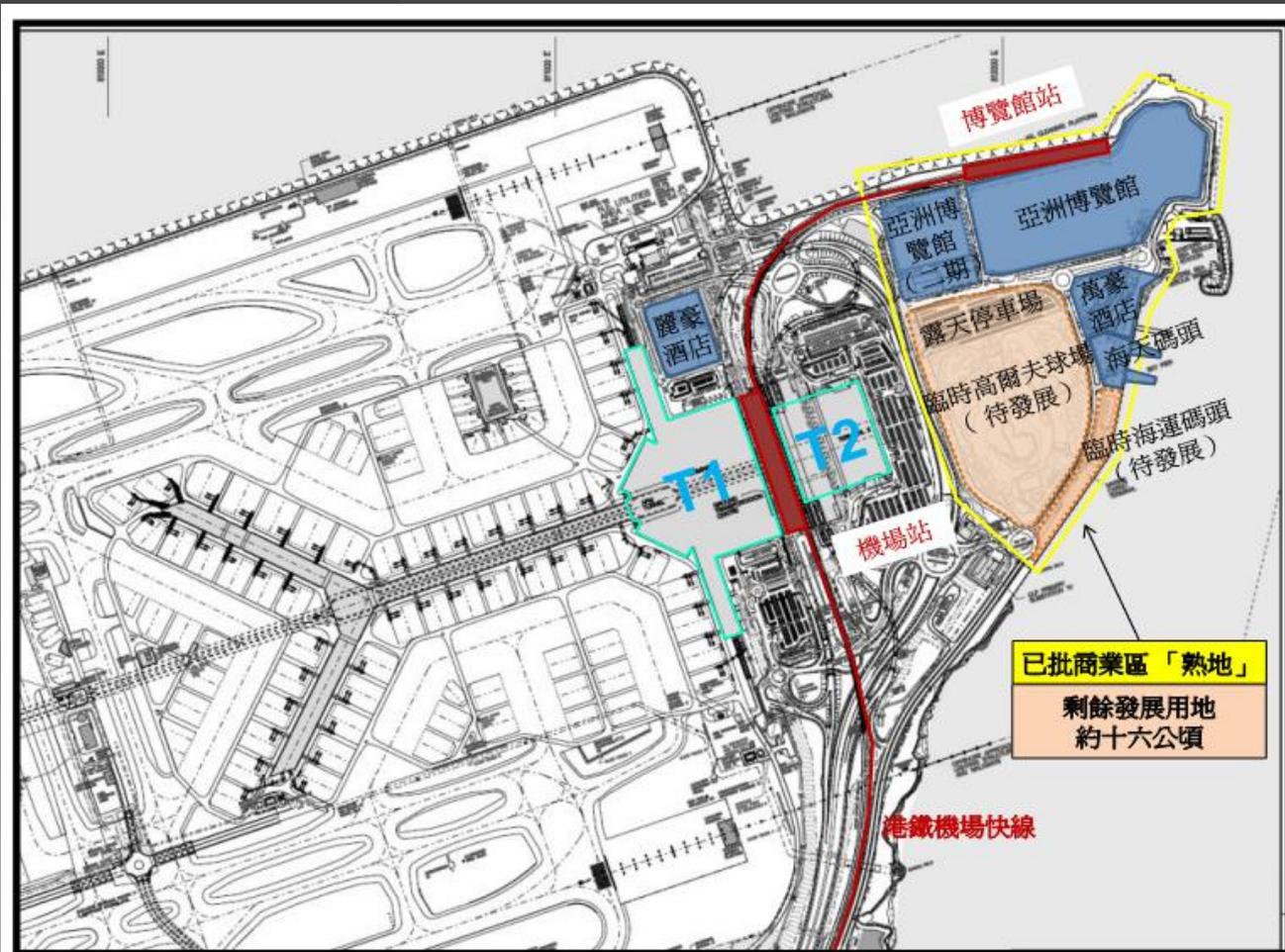
→ 發展「橋頭經濟」的潛力

「橋頭經濟」產業定位

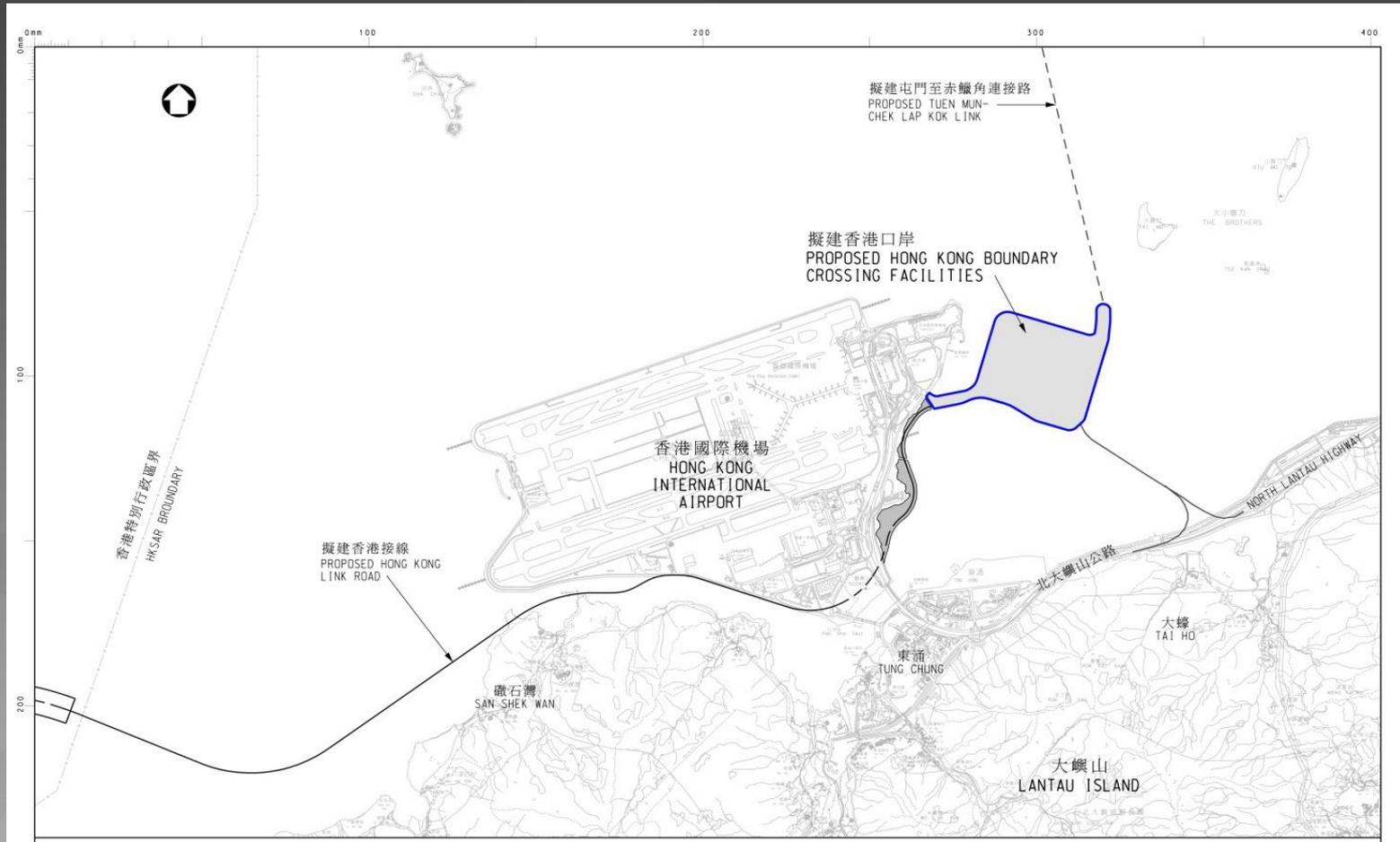
- ▶ 隨著粵港之間新型經濟合作關係的建立，並考慮到本港與珠三角西部以及澳門地區之間的合作發展方向，大嶼山的發展定位應從單純的「物流園」轉變為對接珠三角的多功能經濟發展區。



香港國際機場北部商業區(NCD)



港珠澳大橋口岸區(BCF)



大嶼山區域功能規劃

機場島及北部商業區（NCD）

- ▶ 會展設施、開放海天碼頭、零售、酒店

港珠澳大橋口岸區（BCF）

- ▶ 商務區、大型倉儲式購物設施、商貿休閒活動的配套設施

東涌東、小蠔灣填海區

- ▶ 住宅區（私人屋苑、居屋、公屋及社區配套設施）
- ▶ 零售、商務

大嶼山南部

- ▶ 休閒旅遊、生態保育



交通配套

公路交通網

大澳至機場島的连接路

撤銷青嶼幹線收費

本地鐵路網絡

東涌線增設小蠔灣站、東涌東站及東涌西站

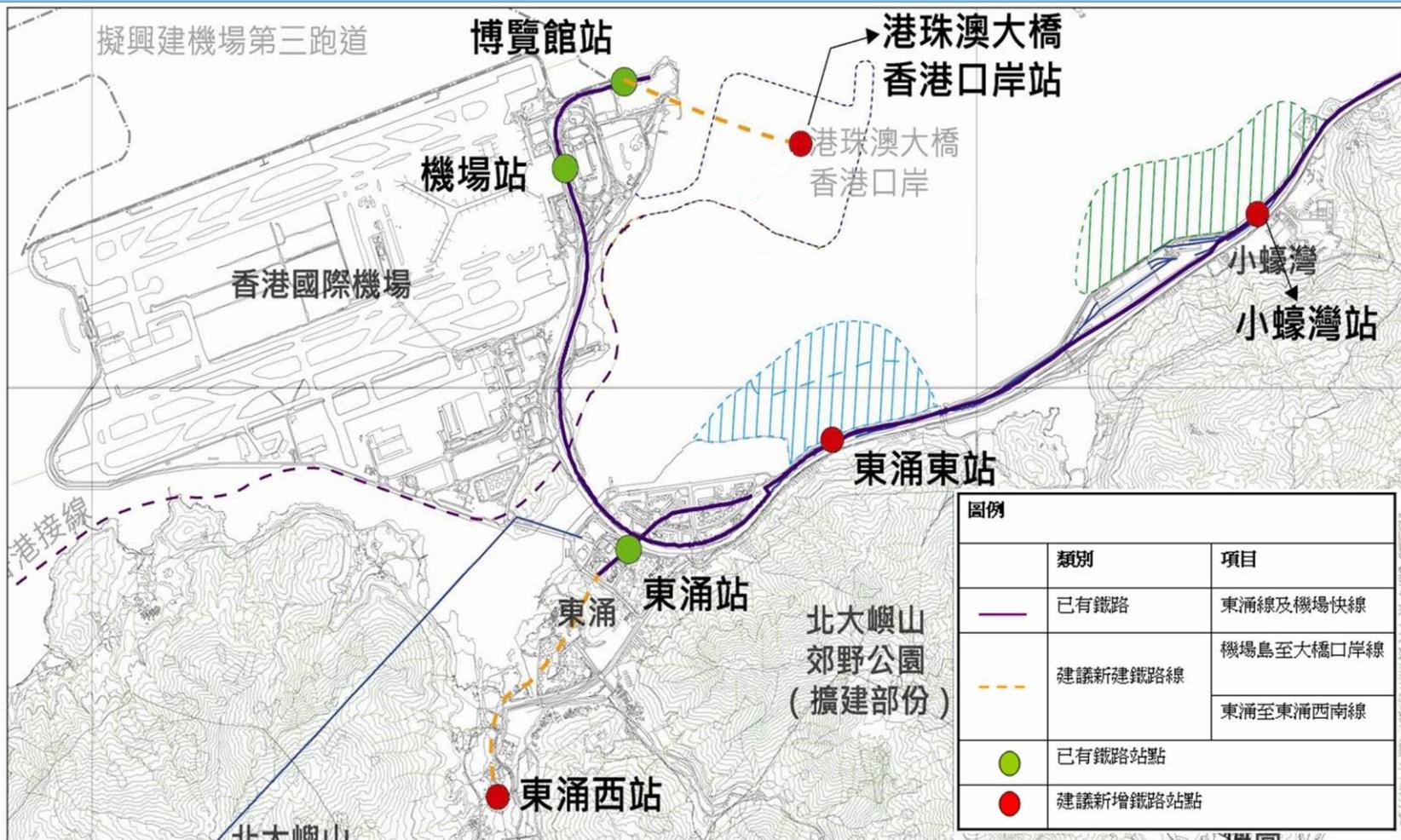
區域鐵路網

大嶼山與屯門的连接鐵路

港深西部快速軌道（主線）進程



大嶼山北部鐵路交通示意圖



謝謝！