中大初步研究指營運效率低

港深機場高速鐵路不應建

【本報訊】香港中文大學航天政策中心昨天在中環公布深港兩地機場高速鐵路連接可行性和影響的初步研究。該所副主任羅祥國認為基於綜合多方面考慮因素，不應該興建高速鐵路，且商業、營運效率與價值很低。

研究是參照國際上多個大型機場群營運習性、投資回報和泛珠三角未來交通規劃網絡來作論證。研究指出，以多個國際航空樞紐爲例，英國倫敦希斯羅機場、斯坦斯特德、吉域機場群；美國紐約肯尼迪機場、拉瓜迪機場和紐瓦克機場群和法國巴黎戴高樂機場和奧利機場群，在與港深機場相若的其他海外機場在同等距離內，都未有爲轉機而建立快速鐵路。國外大部分機場的連接都是經由巴士或者間接的輕軌連接，而非將兩地機場直接地連合起來。

高速鐵路回報極低

他表示，政府初步公布規劃兩地高速鐵路距離 40 公里，行程 20 分鐘，構思中的投資額在 300 至 500 億元，若以時速 140 公里往來，以 2006 年的數據，每日最多約有 1900 名旅客需用高速鐵路。從這點考慮經濟效益，回報率極低，若只接載轉機客來往香港機場和深圳機場，並不合乎經營效益。現時有渡輪服務往返海天客運碼頭和深圳福永碼頭，而計劃中的高速鐵路班次會較渡輪爲密，行程時間亦較短，研究假定多項因素，包括每程票價爲 400 港元，建造成本爲 300 億至 500 億港元，客量年增長率爲 21%，以及現時連接兩地的渡輪服務停航，結果得出至少需要 11 至 15 年才可達至 3%的回報率，羅祥國表示高速鐵路的回報率極低，帶來經濟效益亦成疑。

為港帶來負面影響

他認爲，現有的客量不需要興建高速鐵路，即使興建高速鐵路，亦未必爲香港機場帶來更多的旅客。現時轉機客會利用渡輪或汽車來往深港兩地機場，他認爲現時的數字已反映必須轉機乘客量眞實情況，高速鐵路爲香港帶來新的乘客量實在有限。雖然 2007 年機場渡輪公司有 50 萬的客運量，但部分渡輪乘客到福永碼頭後，並不是到深圳機場轉機，因此針對轉機客的高速鐵路，不會有充足的客源。

研究亦計算居住在珠三角地區的國際旅客在鐵路建成後，可爲乘客節省多少時間，結果得出香港國際機場在增加國際長途旅客方面，最後可能增加 5%至 7%競爭優勢，比例屬小，亦不代表可增加的客量，所以他認爲高速鐵路實質效用不大。

他指出，高速鐵路建設的位置與目標是客量的關鍵。如果將鐵路站建設在禁區範圍內，客源就只能鎖定爲轉機客，因此高速鐵路最初的構思在經營效益上並不可行。即使將鐵路站建設在禁區外和開闢中途站，都並不會眞正增加客源，而是由現有的其他交通模式中吸收客源，亦非明智做法。

他認爲新鐵路反而會加速香港乘客前往深圳機場使用較便宜機票，威脅香港作爲南中國航空樞紐的地位。2011 年深圳機場建成第 2 條跑道後，讓更多的航班升降，更多香港乘客可能會直接選用深圳機場，通往更多的內地城市，爲香港機場帶來負面影響。

改善渡輪服務效率

他建議，相比興建高速鐵路，現時連接兩地機場的渡輪服務效率仍有充分改善空間。現時平均每艘渡輪接載約 70 名乘客，若按照最常使用的雙體船的 303 個座位計算，每艘佔有率只有 23%。他認爲渡輪公司可以轉爲用載客量較少而速度較快的噴射船，有助增加班次，提升經營效益，會較造價數百億的高速鐵路合適。

他建議政府必須將高速鐵路與香港機場的其他計劃一併研究，包括在環保議題上的考慮，方能有助香港機場發展。他認爲，香港政府最近確定廣深港高速鐵路（香港段）和港珠澳大橋兩項大型跨境基建，而假如機場快速鐵路與該兩項基建同時建造，可能會造成重複和衝突，彼此降低客量和營運效益。

對於有傳深港兩地政府會加插其他項目，例如在洪水橋加建中途站，並且發展地產項目以提高收益，羅祥國表示，由於未取得實質的資料數據支持，不包括在今次的初步研究中，研究所將會繼續進行探討。

利用鐵路連接香港國際機場及深圳機場的財務分析

當票價為400港元，達至不同回報率的所需年期

	年增長率為21%（根據2005–2006年使用香港國際機場——深圳機場渡輪服務的增長率）			年增長率為31%（根據於2004–2006年使用香港國際機場——深圳機場渡輪服務的年均增長率）		
建造成本	港幣$300億	港幣$400億	港幣$500億	港幣$300億	港幣$400億	港幣$500億
3%回報率	11–12年	12–13年	14–15年	8–9年	9–10年	10–11年
5%回報率	13–14年	15–16年	17–18年	9–10年	11–12年	12–13年
7%回報率	15–16年	17–18年	18–19年	11–12年	12–13年	13–14年

計算方法：假設香港國際機場——深圳機場高速鐵路第一年運作時有68.9萬名乘客使用，每年的增長率為31%，這將會計算到未來使用高速鐵路的乘客量，及所需的旅客量去估計達至不同回報率的所需年期／由於海天客運碼頭於2003年後期才開始運作，以及香港國際機場於該年受到SARS影響，因此，2003年的數據並沒有計算在內

資料來源：中大航空政策研究中心

黃埔海關、東莞經貿局等部門代表向東莞加工貿易企業介紹監管倉和進口保稅倉兩倉合一的主要功能（本報攝）

東莞欲建保稅物流中心

【本報記者黃仰鵬東莞二十九日電】爲降低加工貿易企業發展內銷的運營成本，東莞市日前規劃在所有陸路通關口岸和水路通關口岸建立保稅物流中心，即將監管倉和進口保稅倉兩倉合一。有關部門透露，目前正在完善保稅倉、監管倉的全申報系統，系統完善之後，可實現對保稅倉、監管倉貨物的全申報和自動分單。

召開「兩倉合一」講座

黃埔海關、東莞外經貿局、東莞海關等部門日前約集二百多名東莞企業代表，召開「兩倉功能合一」保稅物流業務專題講座，重點向企業介紹東莞建立保稅物流中心，實現兩倉合一的功能優勢。有關負責人表示，通過保稅監管倉的運作，解決了來料加工國貨復進口問題，大大減少了經香港運作的物流成本。據比較，一輛 40 尺櫃的貨車通過「香港一日遊」的方式運作的費用比通過「監管倉」遊貴出了兩倍。

據介紹，目前東莞已有幾家大型的保稅物流公司，包括有：香港永得利物流、東莞南華物流園、昌運倉儲等多家保稅物流企業，其中大部分都是港企。

節約運輸成本提高效率

黃埔海關監管倉有關負責人介紹，兩倉合一保稅物流主要功能是讓來料加工貿易產品通過國內結轉型監管倉實現內銷，替代以往的「香港一日遊」內銷，節約企業運輸成本，也提高了運作效率。據了解，來料加工貿易可以保持原有的「大進大出」的運作模式，無需將貨物出口至境外再進口內銷；將海外倉庫轉爲國內倉庫運作，可以減輕企業倉儲成本；通過監管倉庫存，可以通過增加加工貿易限制類商品合同的運作次數，減少加工貿易限制類商品保證金的資金積壓，另外還避免了加工貿易保稅料件轉內銷造成的緩稅利息支出。

東莞一家港企科技公司老闆表示，該公司與東莞市南華物流公司合作，通過監管倉庫，保稅進行下游物料供應運作，目前已有 200 多家下游供應商通過監管倉進行物料供應。據悉，今年上半年，該公司實現進倉 3800 萬美元。

中國港口貨量後年將達80億噸

【本報記者賀鵬飛、趙璐南通二十九日電】中國港口協會常務副理事長曹忠喜在江蘇南通舉行的「第三屆海峽兩岸港口經濟發展高層論壇」上透露，在未來一段時期，中國將進一步完善沿海沿江港口布局，擴大港口吞吐能力，鼓勵臨港產業發展。預計到2010年中國港口貨物吞吐量將達到80億噸，集裝箱吞吐量達到1.7億標箱。

去年貨量破64億噸

曹忠喜說，改革開放至今，中國經濟發展得到全面騰飛。在歷史巨變的進程中，港口特別是沿海港口不斷發展壯大，取得了舉世矚目的成就。目前中國已經擁有5大港口群，擁有生產性泊位35000多個，2007年完成吞吐量突破64億噸，集裝箱吞吐量突破1億標箱，港口貨物吞吐量和集裝箱吞吐量連續5年位居世界第一位，包括上海港在內的6個港口已進入全球20大集裝箱港口的行列。

而在國際航運方面，中國已經擁有一支規模位居世界前列、具有國際競爭力的專業化、現代化的團隊，服務網絡遍及全球。港口和航運業的快速發展爲國民經濟和對外貿易增長增加了巨大動力。他表示，21世紀是物流的時代，港口發展是一個國家的主要經濟往來之一，港口管理和運營也是物流業的主要依託。中國90%以上的對外貿易貨物是通過海運完成的，中國港口經濟的發展潛力相當巨大。

曹忠喜尤其看好長三角港口的發展前景。他說，國務院最近發布指導意見，長三角將建成有國際競爭力的世界級城市群。因此，以上海爲中心的長江三角洲港口群的地位和作用日益突顯。

長三角貨量25億噸

上海組合港辦公室主任王明志亦指出，長三角是中國經濟發展最爲耀眼的區域。據統計，2007年長三角16個城市共實現GDP超過4.5萬億元，佔全國經濟總量近四分之一。長三角港口2007年完成貨物吞吐量25億噸，佔全國近四成，是全國五大港口群中最具競爭力的港口群，有效地支撐了區域經濟和對外貿易的發展。

王明志說，長三角沿江、沿海地區內90%的能源、原材料需由區外調入，同時大量產成品要銷往世界各地，水運承擔了全區域內90%以上能源、外貿物資的運輸。長三角地區港口群服務長江流域、服務全國、促進區域經濟發展的作用越來越強。

中國港口協會常務副理事長曹忠喜（本報攝）

煙台冀建成兩個億噸港

【本報訊】煙台市有望建設成煙台港和龍口港兩個億噸大港，成爲黃渤海和東北亞地區區域性大型主樞紐港。

據悉，今年煙台市共安排港口碼頭以及港口公用設施建設項目31項，總投資達到120億元人民幣，年度投資達到35億元。爭取到2010年，港口生產性泊位達到174個，其中萬噸級泊位80個。

2005年，煙台港集團實現了煙台港與蓬萊港、龍口港的重組整合。煙台港集團通過與國內外著名航運公司、港口集團和大貨主的聯合，直接帶來碼頭建設和大貨運量臨港工業項目落戶港口後方。

與此同時，煙台港、龍口港區擴建工程快速推進。西港區液體化工碼頭項目、芝罘灣港區三突堤集裝箱碼頭項目等均進展順利。

去年12月25日，隨着煙台港環球碼頭公司5號岸橋最後一個集裝箱穩穩放入「晉河」輪，開埠140多年的煙台港年貨物吞吐量歷史性的突破了一億噸。

聯邦快遞將調高美海運費

【本報訊】聯邦快遞（FedEx）將於明年1月5日起對進出口美國的海運貨物運費提高6.9%。該公司還稱，快件與陸路方面的運費及附加費，明年一併提高，具體詳情將於今年內公布。

聯邦快遞今次運費與服務項目的大調整，是在該集團早前公布首季業績時一齊公諸於外。其中海運運費提高，原因是要彌補因調低燃油附加費在開支上的損失有關。該方面的燃油附加費調低2個百分點。至於快件的附加費的調整，可以上該集團的網頁查閱。

聯邦快遞首季業績是截至八月底，純利錄得3.84億美元，與上年同期相比，下跌22%。收入錄得99.7億美元，同比則上升8%。

簡訊

長沙深圳「五定班列」開通

【本報記者劉巧雄長沙二十九日電】長沙市政府、廣鐵集團、深圳招商合作局昨日在長沙聯合向外發布：爲積極承接沿海產業向內地轉移，在鐵道部和中鐵集團的支持下，10月將開通長沙至深圳「五定班列」，打通長株潭乃至湖南物流體系與深圳海岸海洋物流對接的瓶頸，實實在在爲沿海產業向內地轉移搭建一個更加經濟和高效的公共物流平台。

長沙市副市長姚永春介紹，據商務部統計，到2010年，廣東、福建、浙江、上海四個沿海省市轉移出來的產業鏈價值在1.4萬億元以上，依照目前的運輸速度，運量遠遠達不到要求，無疑成爲了沿海產業向內地轉移的桎梏。

對此，深圳市招商合作局國際商務部總經理吳國付指出，長沙至深圳「五定班列」開通後，由於口岸實行「一站式」窗口服務，實現了鐵路運輸和國際海洋運輸的無縫對接，打造海鐵聯運新模式，爲沿海產業向內地轉移辦了實實在在的事情。

滿洲里青島加強口岸合作

【本報記者李珍瑩、通訊員黃楚婷滿洲里二十九日電】內蒙古滿洲里市口岸委與青島市口岸辦聯合簽署了《口岸跨區域戰略合作框架協議》，標誌着兩地口岸戰略合作開始。

《口岸跨區域戰略合作框架協議》中明確規定，雙方將充分發揮口岸綜合管理和「大通關」服務職能，支持兩地口岸查驗單位加強區域通關合作，利用「屬地報關、口岸驗放」等通關模式，促進貨物快捷通關；支持兩地鐵路部門，發展集裝箱多式聯運機制，擴大口岸輻射面；支持青島港與內陸相關企業進行合作，促進對外貿易和國際物流發展等方面加強交流合作；支持兩地中介服務企業，建立和完善口岸跨區域合作的多種服務方式，加強兩地在口岸綜合管理、口岸信息、電子口岸等方面的交流與合作。

珠江客運有限公司　粵—港水路客運航班表

航線	香港開	內地開	靠泊碼頭	船名	航行時間
珠海（九洲港）	07:30 08:30 09:30 11:30 13:30 15:30 17:30 19:00	08:00 10:00 12:00 14:00 16:00 17:00 17:30	中港碼頭	海威 海琨 海昌 海洋 海亮 海濱 海弛 海珠 東區二號	1小時10分
	08:40 10:30 12:30 14:30 16:30 18:00★ 19:30 21:30	09:00 11:00 13:00 15:00 16:30★ 18:00 19:30 20:30 21:30	港澳碼頭		
番禺蓮花山	07:50 10:40 13:50 18:10	08:30 10:00 16:00 18:00	中港碼頭	蓮山湖 三埠	1小時50分
鶴山	08:20	16:00	中港碼頭	新鶴山	2小時30分
高明	08:20	15:30			2小時45分
斗門	08:30	16:10		江門掛港	1小時50分

（★逢周五、日）

航線	香港開	內地開	靠泊碼頭	船名	航行時間
中山	07:30 08:30 10:00 13:00 15:00 ★ 16:00 18:00 20:00	08:00 09:30 11:30 14:00 16:00 17:30 20:00	中港碼頭	中山 逸仙湖 翠亨湖 岐江 興中	1小時30分
	09:00	18:00	港澳碼頭		
順德	07:30 08:30 10:45 13:30 15:20 18:00	08:30 10:00 11:00 15:00 17:30 20:20 ●	中港碼頭	順德 順水 順風 順景	1小時55分
江門	08:30 ★ 13:30 14:00 ◆	09:00 ◆ 14:00 15:30 ★	中港碼頭	蓬萊湖 五邑湖	2小時30分
三埠（水陸聯運）	08:30 16:00	7:29 13:59	中港碼頭	中山航線 水陸聯運	4小時
肇興（水陸聯運）	08:20	13:40	中港碼頭	高明航線 水陸聯運	4小時

香港國際機場水路客運航班表　（＊掛港機場碼頭　●港澳碼頭　★掛港斗門　◆掛港澳門）

航線	開航時間	
東莞虎門—香港機場	08:15 10:15 12:00 14:45 16:00 17:35	1小時10分
深圳蛇口—香港機場	07:45 08:45 10:00 11:15 12:15 13:30 14:30 15:30 16:30 17:30 18:30 19:30 20:15	30分鐘
珠海—香港機場	09:30 15:30	50分鐘
中山—香港機場	10:30	1小時10分

航線	開航時間	
香港機場—東莞虎門	12:30 14:00 16:00 17:00 18:15 19:30	1小時10分
香港機場—深圳蛇口	09:00 10:15 11:00 12:30 14:30 15:30 16:30 17:30 18:30 19:30 20:30 21:20	30分鐘
香港機場—珠海	12:15 17:00	50分鐘
香港機場—中山	15:40	1小時10分

・香港上環售票處—2859 1595（上環干諾道西24號地下，假日休息）
・香港中環港澳碼頭售票處（中環信德中心322舖）
・香港國際機場售票處（機場五樓）、台北及高雄機場候機大廳
※高明、鶴山爲聯合航線；三埠線同中山合作爲水陸聯運；斗門線爲江門航班掛港。
・九龍尖沙咀中港城售票處—2736 2612（尖沙咀廣東道西33號1字樓）
・九龍上海街售票處—2730 4774（九龍上海街3號地下，假日休息
※香港中旅、錦倫、新景、康泰、西敏各大旅行社均有代售市區船票

查詢電話：2858 3876　網上購票更方便——網址：http://www.cksp.com.hk

國泰港龍機場設抵港貴賓室

【本報訊】國泰與港龍航空在機場新設的「賞心堂」，是首個位於香港國際機場的航空公司抵港貴賓室（圖），訂於10月1日啓用，以方便抵港乘客在往市區前可以輕鬆地歇息梳洗。

「賞心堂」設於連接1號、2號客運大樓之間的位置，室內設計糅合國泰屢獲殊榮候機貴賓室《寰宇堂》及《玉衡堂》的主要元素。

「賞心堂」乃貫徹國泰提供優質設施及服務的宗旨，提供的自助餐匯聚多款中西美食及飲品，還有免費無線寬頻網絡的互聯網服務、齊全的本地及國際報章，以及8個設備完善的淋浴間。

國泰航空服務董事朱國樑表示，設立賞心堂在進一步提升國泰航空服務之餘，亦加強國泰航空於本地航空樞紐的競爭力，鞏固作爲優質航空公司的地位。」

「賞心堂」專爲以香港爲終點站的國泰及港龍航空頭等客艙乘客、馬可孛羅金卡或以上會員及「寰宇一家」綠寶石級會員而設，服務對象並不包括於香港轉機或搭乘其他航空公司的乘客。