

香港經濟續看好 增強信心多創新

香港全面復甦超過十個月，各主要經濟指標表現穩健，國際機構也紛紛調高對香港經濟增長預測，種種跡象顯示，香港有效克服了三年疫情的衝擊影響，鞏固了原有競爭優勢，同時不斷開創新的經濟增長點。儘管當前面臨複雜的國際政經環境，但香港擁有不可取代的優勢，經濟發展動力、韌力、潛力十足，未來進一步抓緊國家重大發展戰略的機遇，加快建設國際一流科技創新平台，前景光明。

不可否認，當前全球增長放緩幅度超出預期，加上地區衝突升級以及由此引致的貿易受阻，進一步妨礙復甦步伐。全球銀行體系再次受壓，美國等主要發達經濟體進一步收緊貨幣政策，可能通過金融渠道產生不利的溢出效應。受各種因素影響，香港股市、樓市受到壓力，有人由此感到悲觀，認為經濟難以達到原先預期。對目前形勢和困難要冷靜判斷，科學分析，不必妄自菲薄失去發展信心。

事實是，香港經濟表現已經十分突出。本地消費暢旺，旅遊市場火爆。數據顯示，8月初訪港旅客數字約為410

萬人次，按月增加約14%，相當於疫情前平均數的84%。累計今年首八個月，本港已錄得超過2000萬旅客人次訪港，為香港經濟貢獻了主要動力。政府統計處不久前發表的調查顯示，有17%受訪者預期今年第四季的業務狀況較上一季為佳，較第三季的相應比例為高。這正是信心增強的體現。

另一方面，去年施政報告提出成立「引進辦」，目標到2027年或之前吸引至少100間重點企業來港。經過各方努力，如今已經或將在港落戶、或會在港擴充業務的重點企業有約30家，未來數年將在港合共投資超過300億元、創造約1萬個科研和管理職位。這些大型企業落戶香港，看重的是香港的優勢和潛力，也將產生連帶效應，強化香港創科中心的地位，增強各界對未來的信心，也能吸引更多國際企業入駐香港。

儘管香港進出口數據持續受全球經濟放緩影響，但各大機構依然看好香港全年增長。9月份，亞洲開發銀行將香港經濟增長預測提高至4.3%；東盟10+3宏觀經濟研究辦公室也預測，今年香港經濟增長將達到4.7%。一些學術機構亦

指出，隨着旅客人數顯著回升，帶動旅遊業相關的香港服務出口，估計第四季經濟增長加快至6.2%。反觀新加坡、英國、韓國等國家和地區，第三季增長都不超過1%，全年更有負增長之虞。

香港在全球經濟不景氣的情況下，依然能取得如此成績，根本原因在於，香港擁有「背靠祖國、聯通世界」的優勢，更有中央大力支持，只要牢牢抓住國家發展機遇，就不愁沒有前途。在剛閉幕的「一帶一路」國際合作高峰論壇上，習近平主席宣布中國支持高質量共建「一帶一路」的「八項行動」，每一項行動中，香港都能找到自身的對應點，關鍵是如何主動作為。

當下，在世界變亂交織、百年變局加速演進的背景下，香港要把握好變與不變的關係。不變的是對未來發展的堅定信心，變的是應對新形勢新發展的積極舉措。特區政府及社會各界要共同努力，推出更多着眼長遠的政策，不斷提升自身競爭力，實現經濟結構多元化，進一步「引人才」、「引企業」，抓住內地經濟增長帶來的機遇，在打造國際創新樞紐上多做文章，多下工夫。

同心大橋 黃金通道

港珠澳大橋正式通車將滿五周年。五年來，這條全球最長橋隧組合跨海通道，不僅成為連接三地居民的「同心大橋」，更成為打通大灣區「一小時生活圈」的「黃金通道」，為香港發展提供了綿綿不絕的動力。

在大橋落成前，由香港到珠海、澳門的單次車程將近3小時，三地往來難言「便利」。當大橋通車後，車程大大縮短至45分鐘，三地民衆往來人次由此呈「爆炸式」上升。據港珠澳大橋邊檢站數據，五年以來，經珠海公路口岸往來粵港澳的人員達3600萬人次，其中港澳居民出入境總數達1980萬人次，佔比達到55%。

雖然受到三年疫情影響，大橋使用率一度下跌，但疫後復甦的事實證明，這條大橋對香港發展至關重要。以上月為例，平均每日客流量為約57000人次；車流量方面，在「十一」國慶長假期間，更達到歷來最高約15600架次，九月份平均每日車流量為約

7500架次，是疫情前的約1.8倍。可以想像，若沒有這條大橋，香港復甦能如此迅速？

而繼「港車北上」等政策出台後，今年經港珠澳大橋出入境人次超過1150萬，較2019年同期增長6%；出入境車流量達235萬輛次，是2019年同期的3.6倍。港人家週末內地自駕遊、內地遊客經大橋過關來港旅遊購物、各種內地鮮活食品經大橋輸港、三地經濟聯繫更加緊密……港珠澳大橋不只是連接三地的貨物，便利的不只是人員往來，更是打通了三地的民心，為大灣區發展插上了「翅膀」。

大橋通車五周年，揭開了新的篇章。隨着粵港澳大灣區建設的推進，未來港珠澳大橋的角色將更趨重要。香港要用好大橋所帶來優勢，積極探討進一步便利人員貨物往來的舉措，與兩地合作推出「一橋三地」的經貿旅遊項目，以更主動的姿態推動大灣區發展。

聞風

每逢節日假期 西九站搭高鐵好折騰

議員問如何改善 當局無提具體措施



高鐵路快而準，廣深港高鐵路落成受歡迎，然而西九高鐵路內的種種安排，經過實際運行後，有不少問題浮現出來，中秋、國慶以至近日重陽節長假期更加嚴重。高鐵路去深圳才不過十來分鐘，但「過七關」上車所耗時間動輒一兩個小時，旅客怨聲載道。

有立法會議員日前向運輸及物流局查問，當局會否優化站內措施，包括縮短關口之間的距離等，然而當局只是例行公事式作一番解釋，只表示現時的查驗設施是考慮車站實際操作、通關流程和便利旅客出行等因素，經協商而布置，並無提及具體改善措施。

以下是今日（十月十八日）在立法會會議上李浩然議員的提問和運輸及物流局局長林世雄的書面答覆：

問題：
有意見指出，廣深港高速鐵路（高鐵路）西九龍站存在過關需時過長、離港乘客候車區沒有商舖和座位不足，以及假日人潮導致乘客錯過列車班次等問題。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於據報，目前高鐵路乘客在西九龍站完成出入境手續最快需時約10分鐘，但由西九龍站到福田站的行車時間僅為14分鐘，政府會否考慮優化西九龍站的布局，特別是縮短關口之間的距離，讓乘客能夠更快地完成出入境手續；如會，詳情為何；如否，原因為何？
- (二) 政府會否參考機場禁區的設計，重新審視西九龍站離港乘客候車區的設計，並在候車區引進不同類型的商舖及增加座位；如會，詳情為何；如否，原因為何；及
- (三) 政府會否與香港鐵路有限公司商討，在長假期增加人手或採取其他措施疏導西九龍站的人潮；如會，詳情為何；如否，原因為何？

答覆：
主席：

廣深港高速鐵路（高鐵路）香港段於二〇一八年九月二十三日投入服務，連接現時超過四萬公里的國家高鐵路網絡，是粵港澳大灣區內四通八達的交通網絡和經濟圈的重要組成部分。高鐵路西九龍站的「一地兩檢」安排，讓乘客一次過完成香港和內地通關程序，更充分發揮高鐵路方便、快捷、高效的優點，進一步便利兩地人員往來。

就李浩然議員的提問，經諮詢保安局及香港鐵路有限公司（港鐵公司），現答覆如下：

(一) 高鐵路西九龍站是實施「一地兩檢」模式的口岸，在其設計階段已納入「一地兩檢」的概念，預留指定空間設置「香港口岸區」及「內地口岸區」，分別由兩地執法人員為乘客進行通關程序。現時該站的兩地查驗設施是兩地政府根據上述原則，並考慮車站實際操作、通關流程和便利旅客出行等各方面後，經協商而布置的。

入境處一直善用創新科技以提升包括高鐵路西九龍站等口岸的通關能力。為了為香港居民提供更方便和快捷的自助出入境檢查服務，入境處在二〇二一年十二月推出「非觸式e-道」服務，利用容貌識別技術，讓已登記的香港居民以加密二維碼自助過關，全程只需大約七秒。入境處亦於今年四月底將內地的電子往來港澳通行證持有人使用e-道服務的年齡，由以往的16



▲運輸及物流局局長林世雄於10月18日答覆李浩然議員的提問。

歲或以上，調低至11歲或以上，讓更多內地訪港旅客可以享受便捷的e-道服務。今年七月，入境處更擴展e-道服務至來港就讀並年滿11歲的學生、外籍家庭傭工及輸入勞工。新措施進一步提升口岸的通關效率及整體處理能力，亦便利跨境人士來往內地和香港，便利兩地互聯互通。

(二) 高鐵路香港段自二〇二三年一月十五日恢復服務至今，一直運作暢順。在二〇二三年暑假旺季，每日乘客量平均超過七萬人次，單日乘客量更在國慶和中秋節長假期（二〇二三年九月三十日）創出超過十萬人次新高，是高鐵路香港段開通以來的最高紀錄。

港鐵公司一直積極留意車站運作的情況及旅客需求，按需要提升車站設施和高鐵路服務。當中，為了向旅客提供更舒適的候車環境，港鐵公司將於今年內在候車大堂添置約300個座位，即共提供約1200個座位，供旅客使用。西九龍站設有不同商舖以滿足旅客的需要，包括美食廣場、快餐店、咖啡店、找換店、銀行、便利店等，以及設置在離港大堂及抵港大堂的免稅店。

(三) 政府一直督促港鐵公司為旅客提供安全、可靠及暢順的鐵路服務。為了令西九龍站的車務運作和車站秩序在繁忙時間，尤其在節日及其他客流高峰期間維持暢順，港鐵公司在車站設施及布局和客流管理措施方面多管齊下，務求便利旅客，提升他們的乘車體驗。

車站設施及布局方面，在今年高鐵路香港段重新投入服務後，以電子車票取代了實體車票，西九龍站的閘機有所提升，亦重新布置了B1離港層的票務大堂及行李檢查大堂，包括設置十個自助閘機以及六個輔助通道，並加設大型行李檢查機。新的車站布局容許同時服務更多旅客，令整個乘車流程更暢順。為實踐智慧出行，港鐵公司亦在西九龍站的車站引入自助的士取號系統，讓旅客在取號後透過二維碼監察輪候情況，而毋須在固定地點等候。

至於在客流管理措施方面，每逢節日和客流高峰前夕，港鐵公司會預先提供車票預售數據予相關單位（包括香港和內地口岸部門）作參考，共同商討及制定車站運作及口岸通關方面的客流管理措施。港鐵公司和相關單位亦會於客流高峰時段加派人手協助旅客，保障旅客順利通關，安全舒適地享用高鐵路快捷的服務。

2023年10月18日（星期三）
香港時間11時45分



候車區座位有限，不少乘客席地而坐。大公報調查組攝。

李浩然：布局不理想 應盡快解決

便民至上

大公報記者就運輸及物流局10月18日在立法會書面答覆內容查詢立法會議員李浩然意見，他表示：「明白西九龍高鐵路仍在發展階段，但市民對目前情況覺得不太理想，應該盡快解決情況。」

李浩然認為，可實行短中長措施改善情況。短期方面，香港應與內地方面有更多的

溝通，包括增加自助通道，自動閘機方便乘客一次完成市民認證及入關過程，並在候車區引進不同類型商舖及增加座位。中長期方面，政府應考慮優化西九龍站的布局，例如以一條大直路為主，更快捷地完成出入境手續。此外，希望「兩地一檢」，遊客只需排一次隊、檢查一次證件便可完成兩地出入境手續。

大公報記者吳俊宏

買錯票要重新排隊 旅客訴苦

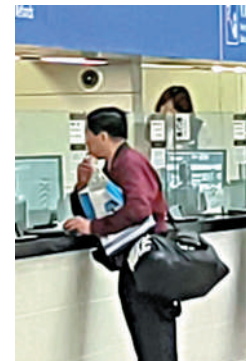
缺乏彈性

旅客對西九龍高鐵路服務各有意見，一名報稱是內地知名網紅的嚴先生，適逢幾日假期來港旅遊，前日在西九龍站，購買返回成都的車票，豈料售票員疑因聽錯，錯誤發出往泉州的車票，「我當時沒有留意，回到酒店以後，才察覺出錯票，之後回到售票處改車票，卻被告之『不能改只能退票』，而且還要我重新去窗口排隊，購買當天的（車）票，真的令人非常氣憤！」嚴先生續稱，職員的服務態度很差，嚴重影響他對香港的印象，「我返回成都後，將會在互聯網披露香港遭遇不愉快的事情，而且以後再也不會來香港！」港鐵公司回覆查詢，票務方面除了高鐵路原有的「一般改票」安排，允許乘客在截止時間前免費改票一次外，自八月推出福田站「靈活行」，往來西九龍站及福田站的乘客，可享有額外三次免費改成指定的即日車次，為乘客提供更大彈性。

另外，記者在西九龍站觀察所見，現場售票的指示並不清晰，遇上人多時，更容易「排錯隊」，舉例，離港短途車窗口（16至23號）的液晶顯示屏，顯示前往深圳北、虎

門等地的時間和在售票，但該處僅是預售未來14天的窗口，很多乘客也不知排在那處不能購買即日票，輪到時才獲告知，需改往11至15號窗口買票。而在B3候車樓層，現場很多乘客沒有機位，只能坐在地上。乘客張先生幾乎每天都要乘坐高鐵路往返內地。他表示，站內指引不太清楚，乘車層的上車座位號碼指示不清晰，往往需要找很久，他亦表示候車大堂座位不足，所以得坐在地上。來自廣州的黃先生亦覺得站內指示不夠清楚，有時可能進關口後要走很遠才能找到自己的座位，同樣亦覺得候車廳「坐的位置不夠」。

大公報記者黃山、蘇榮、趙之齊



「買錯票」要重新排隊再買，嚴先生非常無奈。



掃一掃 有片睇

