

从香港與珠三角交通關係新格局 看大嶼山的發展機會

王緝憲 香港大學地理系

2014年6月14日





與大家交流一些看法

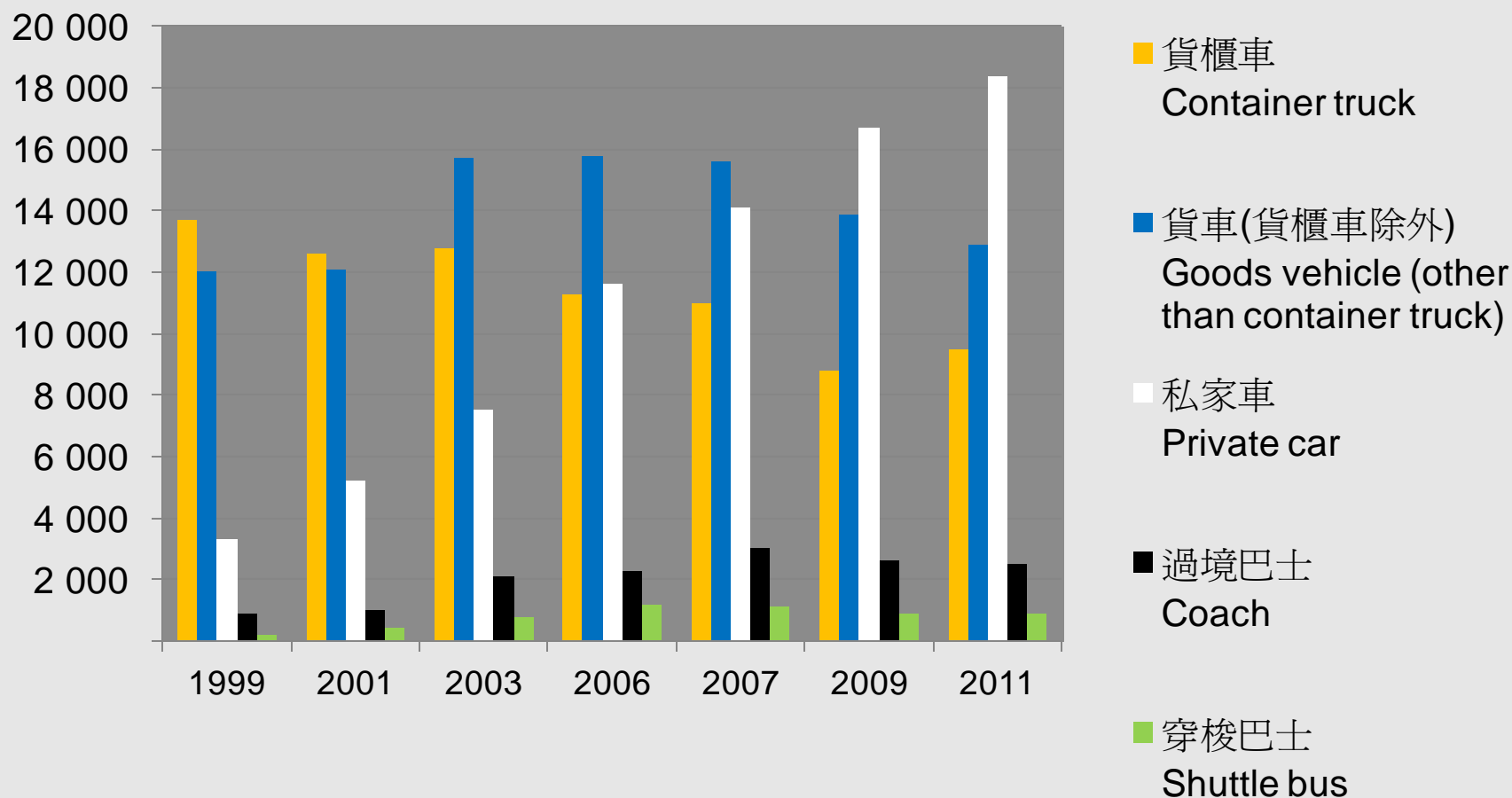
- 珠江三角洲與香港貨物與人員來往的巨大變化
- 這些變化與近年來交通運輸基礎設施發展的關係
- 這些關係對大嶼山的影響
- 大嶼山的特殊角色和機會



- 香港與珠江三角洲貨運來往顯示，香港港口地位逐步下降，而對於香港甚至珠三角而言，香港的國際機場至關重要。

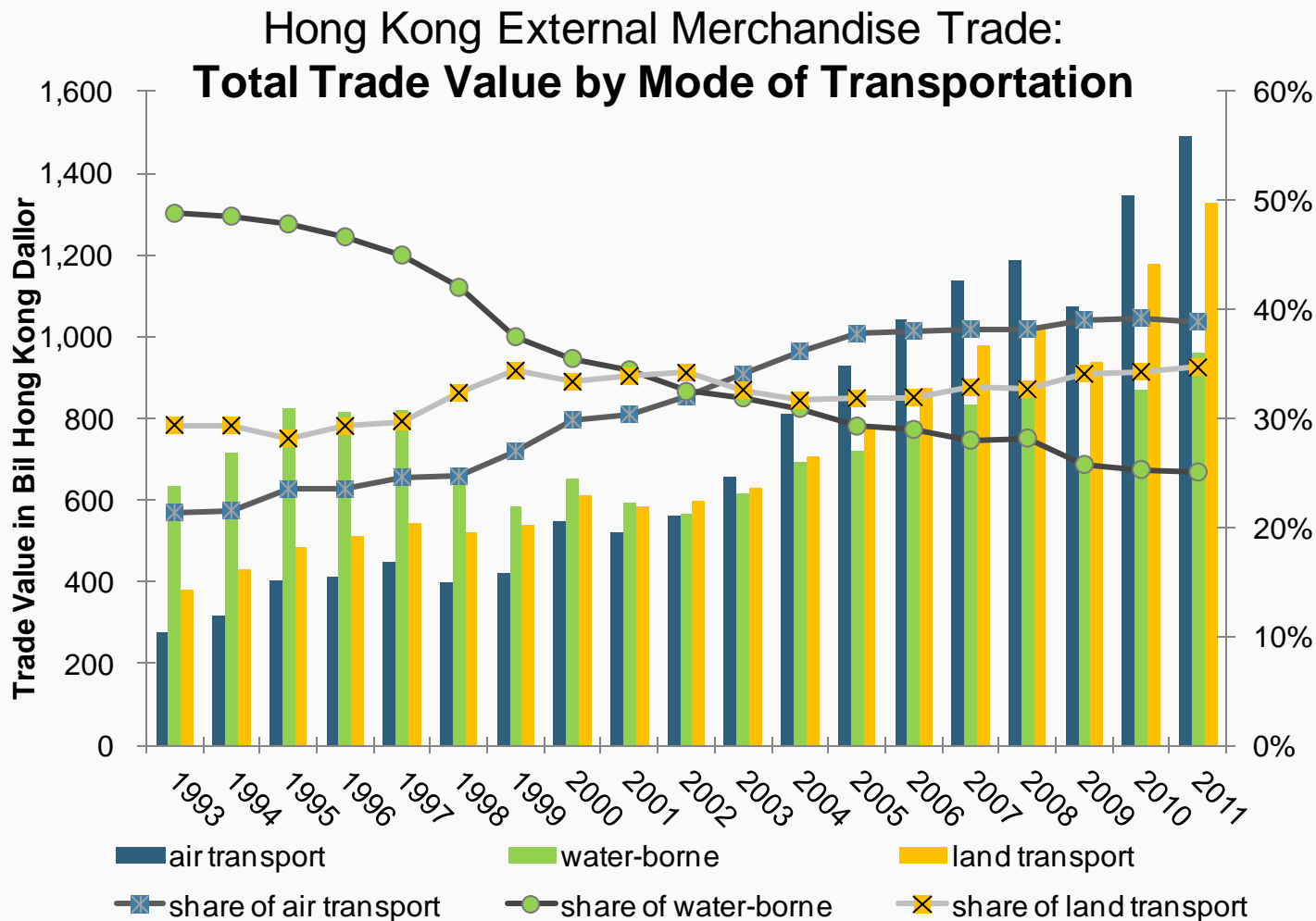


按車輛類型劃分的往返香港及內地的平均每日行車車次





空運對香港的重要性：40%的外貿貨值是由空運完成

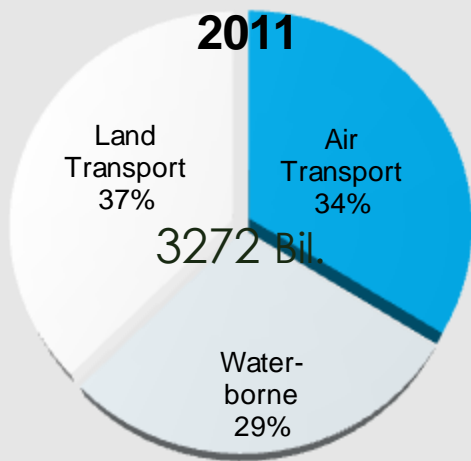
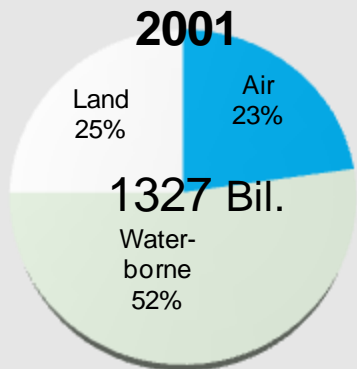
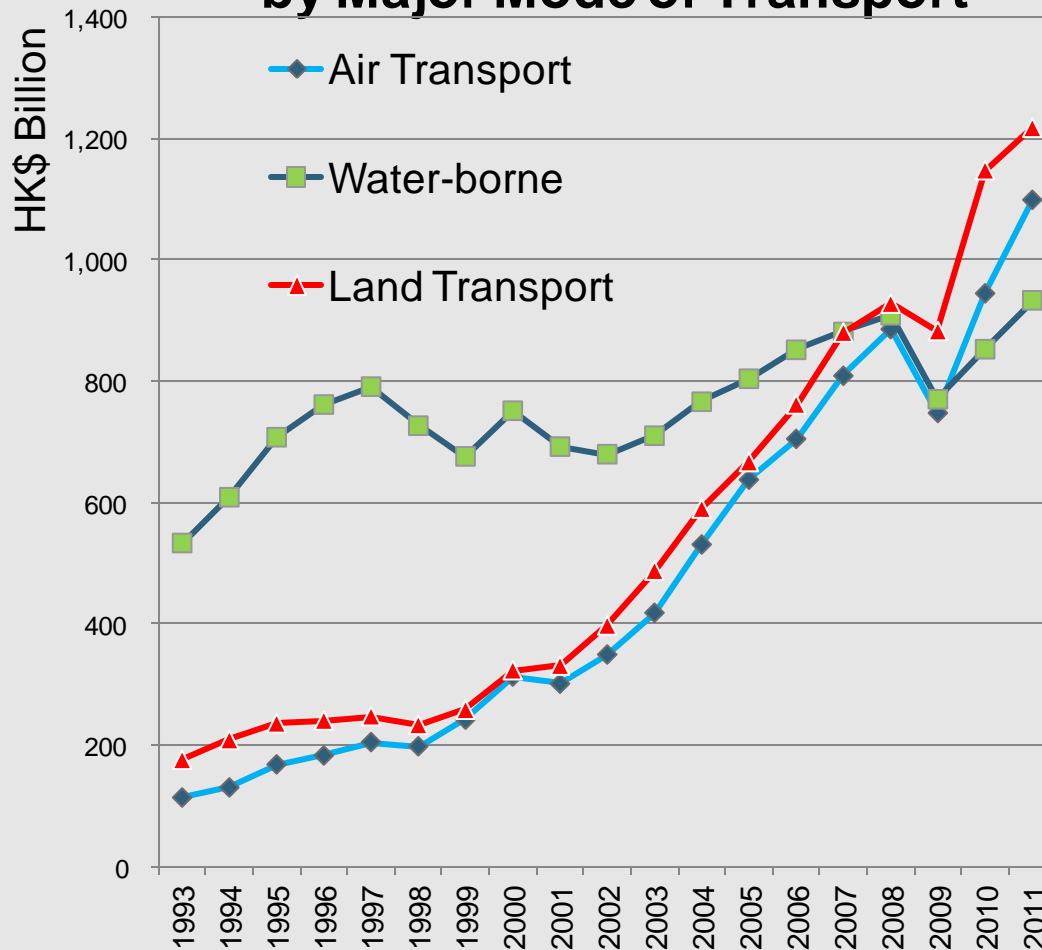


Source: Compiled with the data in Hong Kong External Trade Tables 068 – 070, Census and Statistics Department, Hong Kong SAR Government

今天香港的轉口貿易依賴的首要不是港口而是機場



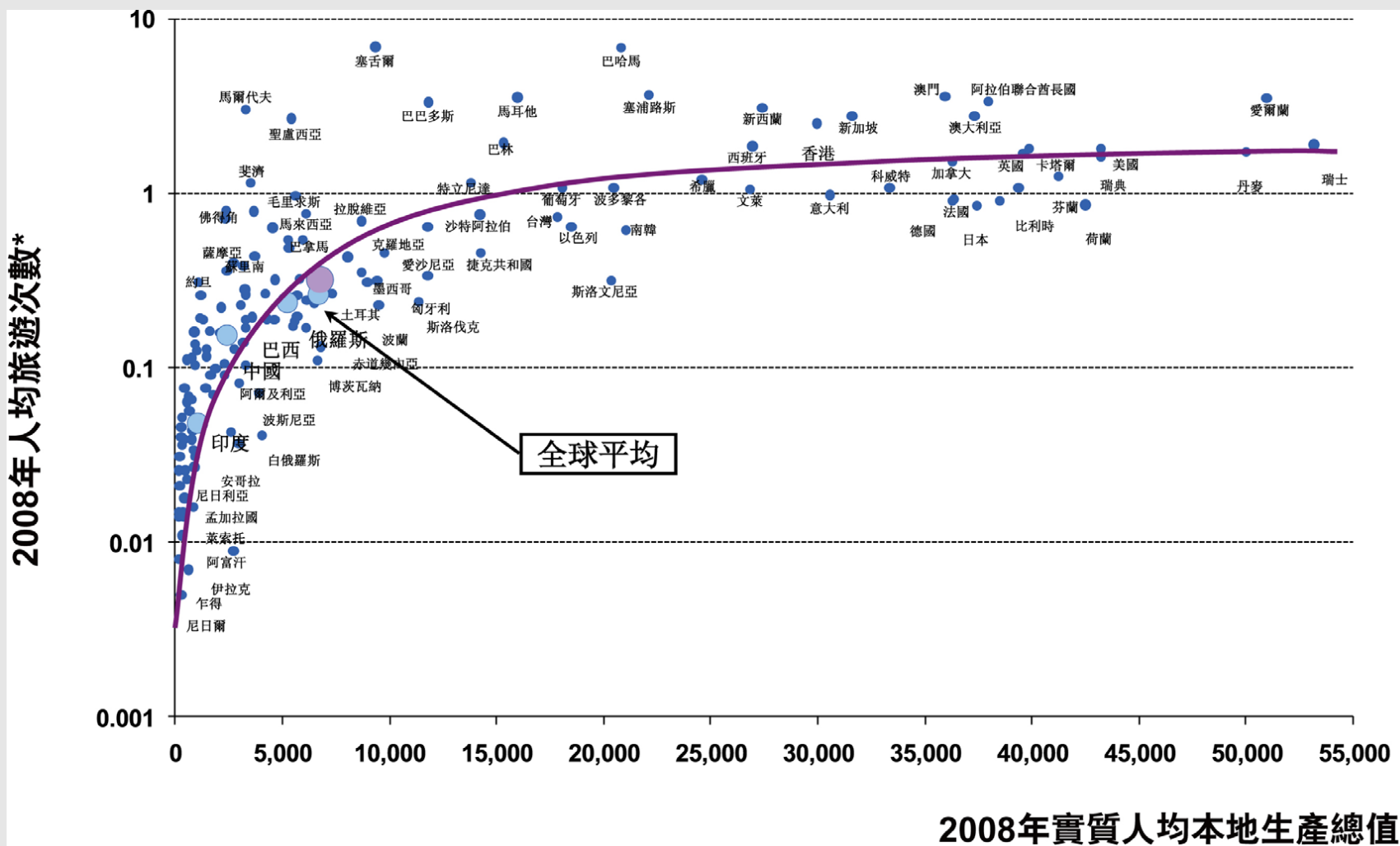
Hong Kong Re-exports by Major Mode of Transport





- 從人員流動看，儘管有廣州新白雲機場和深圳機場的挑戰，香港機場的優勢在整個大珠三角地區的地位可以長期保持

更多游客，更多經過赤臘角機場的客人，但不一定與大嶼山相關。我們自己可以選擇。





亚洲35个机场航班起飞正点率（2013年3-8月，以六个月平均排名）

（起飞时间以飞机离开闸口计算，延误少于15分钟为正点）

（数据来源：FlightStats）

排名	机场名	三月	四月	五月	六月	七月	八月	6个月平均
1	大阪(ITM)	96%	96%	97%	96%	96%	93%	96%
2	名古屋	93%	94%	95%	94%	92%	90%	93%
3	东京羽田	92%	92%	94%	95%	91%	89%	92%
4	福岡	91%	89%	94%	92%	90%	86%	90%
5	札幌	87%	94%	94%	93%	87%	85%	90%
6	大阪关西		91%	93%	91%	87%	87%	90%
7	济州(韩)	95%	90%	87%	91%	83%	84%	88%
8	德里(印)	84%	88%	88%	84%	89%	89%	87%
9	东京成田	84%	86%	91%	86%	85%	85%	86%
10	冲绳	81%	82%	92%	92%	86%	80%	86%
11	首尔金宝	92%	84%	82%	86%	76%	77%	83%
12	新加坡	85%	84%	85%	78%	82%	79%	82%
13	台北	85%	80%	72%	76%	77%	75%	77%
14	首尔仁川	75%	74%	76%	74%	62%	62%	71%
15	香港	70%	68%	67%	64%	59%	55%	64%
16	武汉	55%	52%	53%	51%	38%	48%	49%
17	大连	64%	56%	56%	49%	31%	39%	49%
18	青岛	51%	50%	55%	50%	34%	42%	47%
19	乌鲁木齐	61%	52%	50%	42%	34%	35%	46%
20	长沙	48%	47%	46%	47%	36%	43%	44%
21	昆明	49%	43%	46%	45%	37%	38%	43%
22	海口	39%	40%	46%	47%	38%	40%	42%
23	重庆	48%	45%	43%	43%	31%	34%	41%
24	西安	45%	41%	42%	41%	28%	42%	40%
25	厦门	50%	42%	36%	34%	25%	32%	37%
26	南京	43%	42%	40%	38%	25%	30%	36%
27	三亚	18%	42%	45%	47%	31%	30%	36%
28	郑州	40%	39%	35%	31%	21%	24%	32%
29	上海浦东	35%	33%	36%	29%	21%	27%	30%
30	成都	30%	35%	33%	29%	25%	24%	30%
31	上海虹桥	32%	31%	31%	24%	16%	25%	26%
32	杭州	37%	25%	29%	24%	15%	23%	26%
33	北京	30%	28%	26%	18%	18%	29%	25%
34	深圳	33%	22%	26%	26%	19%	23%	25%
35	广州	22%	21%	26%	26%	18%	18%	22%

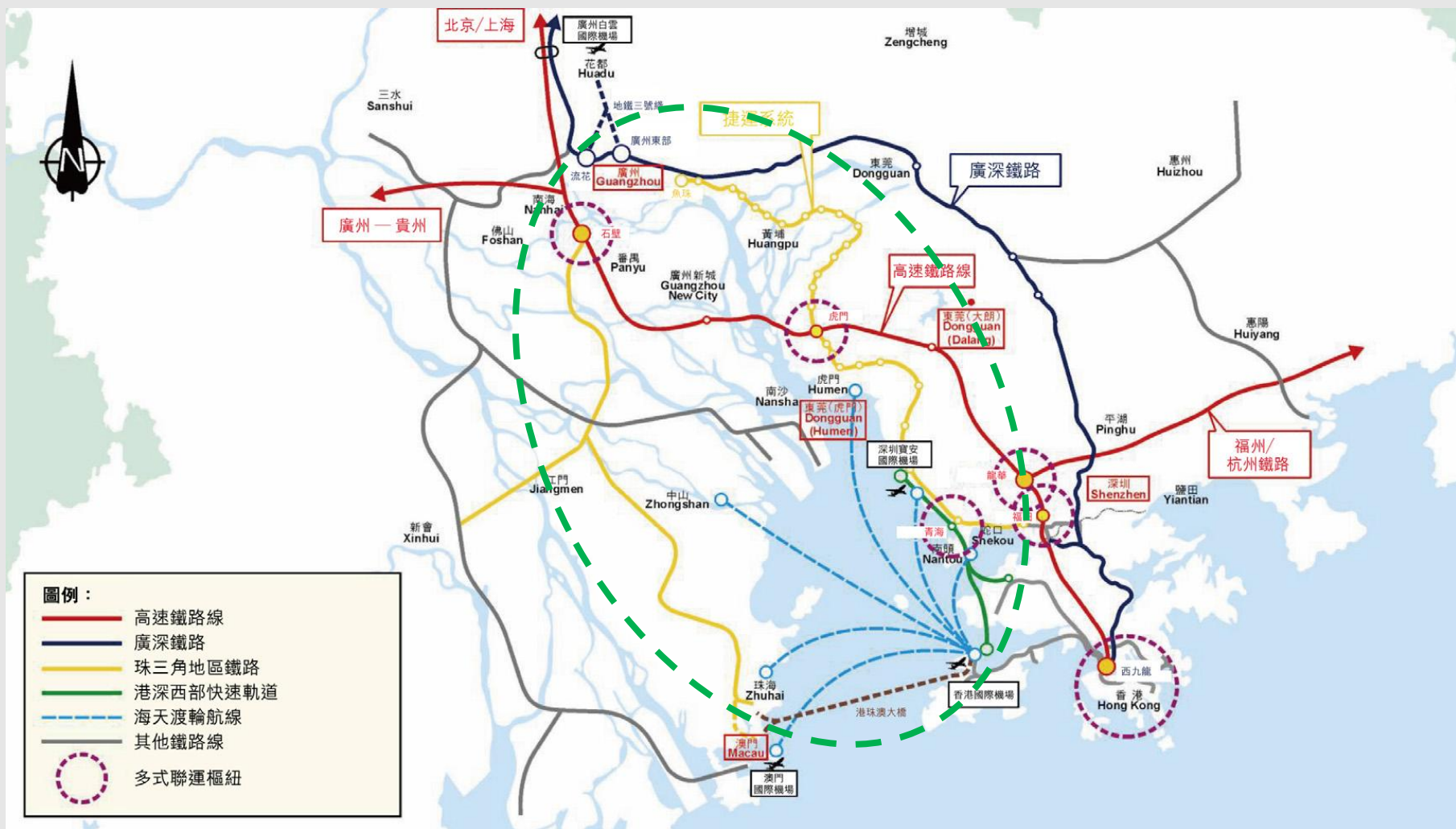


- 港珠澳大橋的建成、機場第三跑道的建成以及西九龍高鐵站通車，使珠三角灣區成環，並讓大嶼山成爲環上的一個關鍵節點

基礎設施與發展態勢——形成環狀城市圈後，大嶼山的定位



■ 世界級門戶 - 區域級旅游地 - 香港的市郊



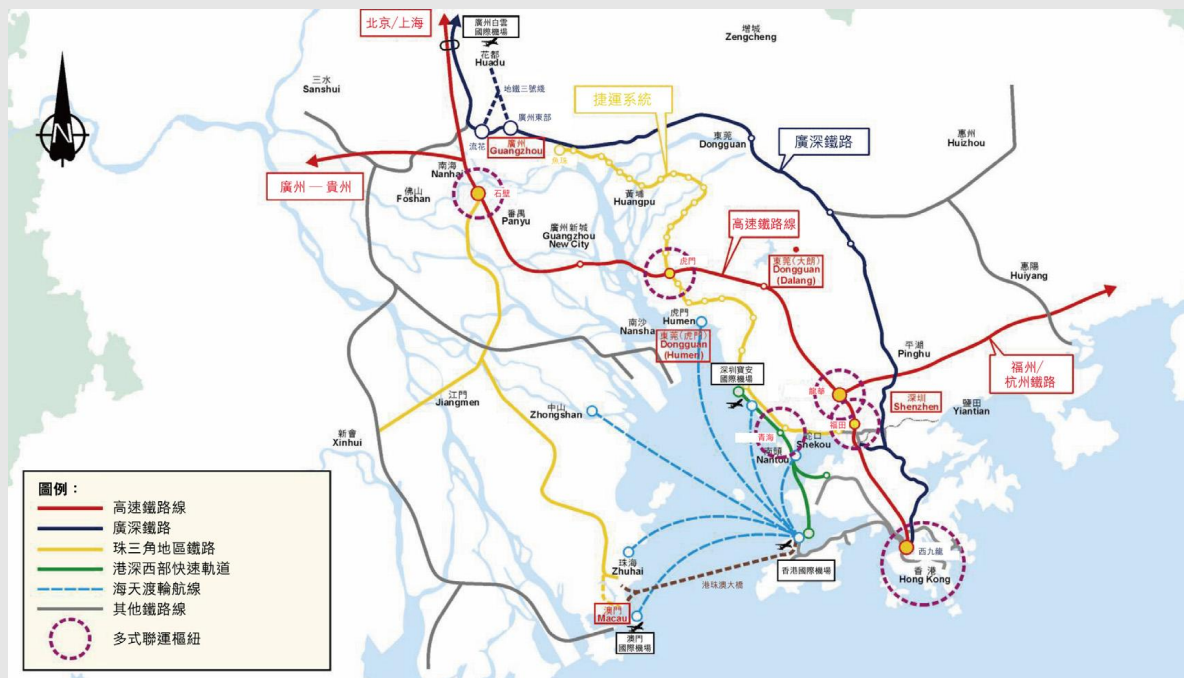
資料來源：機管局；IATA Consulting；弘達交通顧問有限公司



大嶼山的定位：如何同時處理好這三個角色

■ 世界級門戶

- 大珠三角多機場中的最高端國際機場
- 不是橋頭經濟，是國際門戶經濟
- 區域可能性與市中心可達性并舉
- 與新界西部發展關係密切
- 可以在新界西部和大嶼山北側選擇其一，建設一個國際/區域服務中心（見圖）
- 不用擔心機場環保問題（參考下面兩頁）



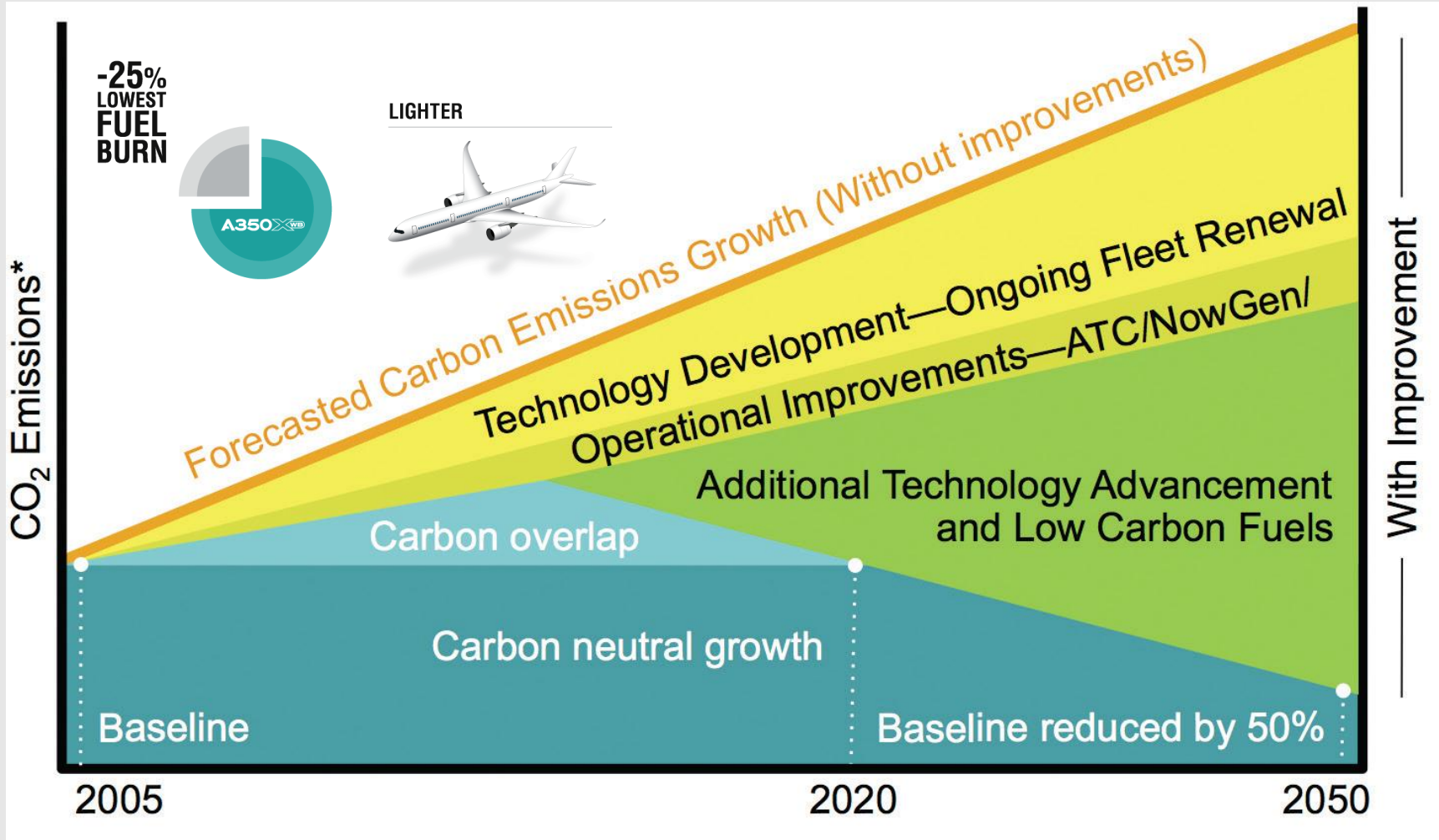
資料來源：機管局；IATA Consulting；弘達交通顧問有限公司

可以在新界西部和大嶼山北側選擇其一，建設一個國際/區域服務中心



資料來源：機管局；IATA Consulting；弘達交通顧問有限公司

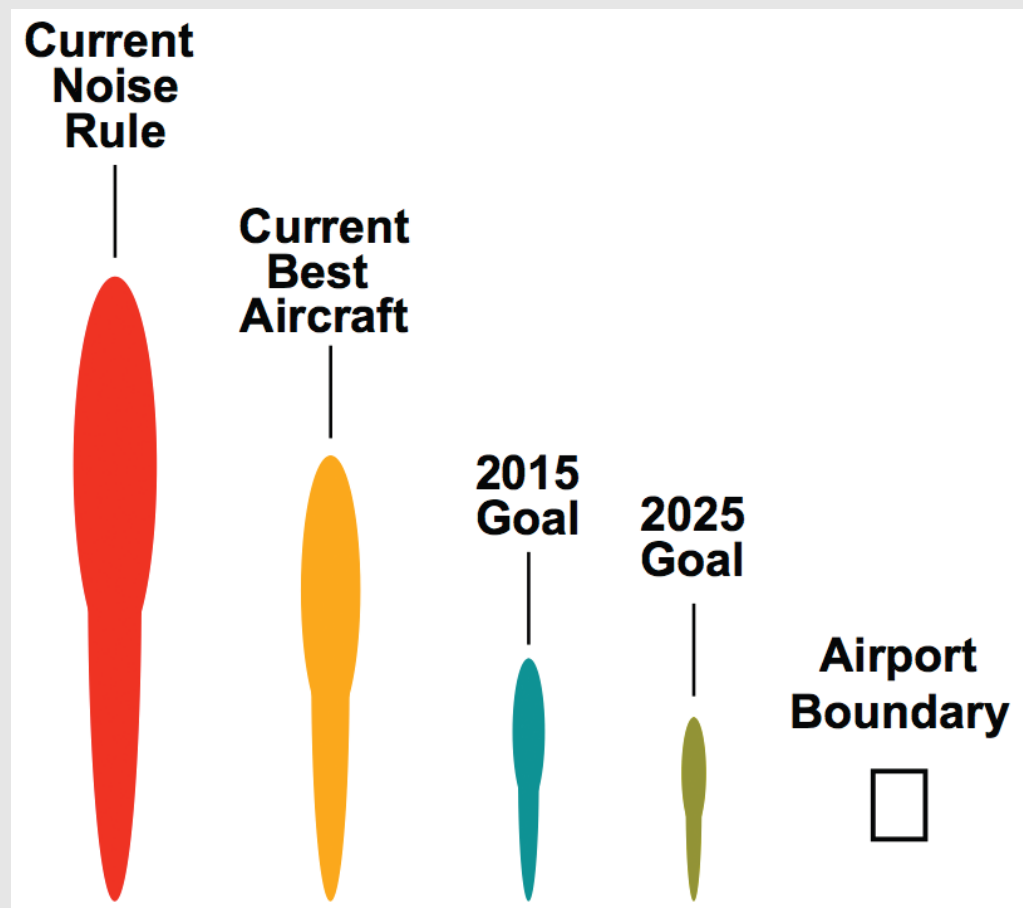
2020-2050年，我們機場與飛機的碳排放與噪音問題



- Data sources: NASA (2013) ; Airbus

機場噪音範圍的縮減（NASA報告，2013）

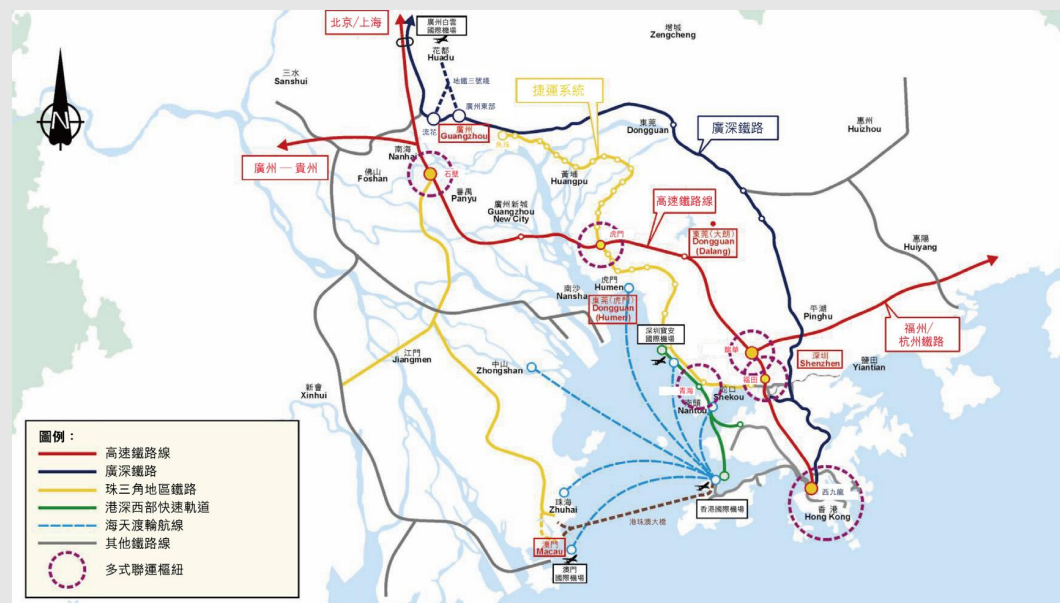
- The goal: Develop aircraft technology and airspace system operations to shrink the nuisance noise footprint around each airport until it is about one-third of its current size by 2015, about one-sixth its size by 2020, and contained within the airport property boundaries by 2025



大嶼山的定位：如何同時處理好這三個角色

■ 區域級旅遊地

- 不是大陸遊客必到地區
- 可以成爲珠三角+東南亞遊客喜愛地區
- 可以爲大嶼山旅遊設計專門的運輸系統





大嶼山的定位：如何同時處理好這三個角色

■ 香港新市郊

- 成爲港島與珠江西岸之間的一個區域（特別當大嶼山東部填海後），土地價值隨著珠江西部地區發展而上升
- 大嶼山北側的變化不一定與南側同步，所以南側可以有不同選擇
- 可以也應該爲本地居民建設更便利的交通系統，這也不需要與旅游有衝突。