

客運碼頭須與時並進

信報財經新聞 | 2006-01-26

報章 | P10 | 時事評論 | By 藍鴻震

赤 角機場在過去五年一直被國際評為世界最佳機場，但香港的小型海上行業及碼頭設施，卻似乎落後於周邊地區最少二十至三十年。香港作為亞洲重要的金融中心和財經商業國際都會，在基建設施方面必需與時並進，有必要擁有世界一流的設備，正所謂「工欲善其事，必先利其器」。

上述原則，最成功的例子，要算是位於大嶼山赤 角的國際機場，不但今年，而是過往五年，都一直被國際一致評為世界建設及操作最佳的機場，的確也為港爭光不少。

機場世界一流

從實際層面來說，赤 角機場可以說是香港不可或缺的必需基建設施，使特區在客運和貨運各項航空服務方面，在質、量和服務質素都達到世界第一流；香港成為財經商貿中心，實在當之無愧。相反，要反問一句，除了國際機場外，香港的其他設施，也是一流的嗎？最低限度，是能否合格地配合到我們想見的二十一世紀香港呢？

總的來說，銀行、會計、法律和其他專業服務、陸上運輸交通、電訊和其他服務性行業的配套，以及貨櫃和大型海上行業都算是一流，唯獨是小型海上行業及碼頭設施，則似乎落後於周邊地區最少二十至三十年，跟不上香港其他基建和設施，有時甚至覺得落後得可憐。

就是天星碼頭和離島小輪碼頭，也不像是廿一世紀的香港設施。過往在信德中心的港澳碼頭，和在廣東道的中港碼頭，雖然是與現代化商廈合建，但時至今天，曾用過這些碼頭的人，定會感受到其不足之處。相對於剛建成不久的南沙、中山、澳門和大部份在珠三角的新建渡輪碼頭，香港明顯是跑輸了。乘客是香港的多，而且非常繁忙，不明白港府為何不徹底去解決問題，這方面，香港是每日在失分和失面子。

須急速補救

有需要作出補救行動嗎？答案是肯定的，而且還須要急速進行。如果是慢四拍的步伐進行，實屬可惜，而且與政府宣傳香港作為亞洲國際大都會的政策並不配合。

從簡單直接的角度看，補救方法應就兩方面進行：首先是改善和提升——聘請專家有系統地在三數年間，把目前的不足作長期性和全面性的改良，範圍包括由入境處櫃位之後的人流控制系統，直至上船之後。在入境處之前和面對港府這方面則全部可接受，但須持續更新改善。不要忘記，我們的中港和信德碼頭，是與高密度的商廈，和這大都

會最繁盛的商業區結合而建成，其優點是方便；但三十年前，城規會、政府和發展商都不可能在那時估計和想像到，回歸後的香港，中港澳在人流和物流是以數十倍或數百倍幾何式增長。目前急速補救不足，非戰之罪，而是應付繁榮的代價；感覺上政府已開始進行改善工作，但步伐仍是慢了四拍。

第二方案是，在其他地方興建新的渡輪碼頭，以配合未來五十年長遠使用。地點可能不及現時在市中心商業文化區之方便，但該行動應被接受。不要忘記，在倫敦的皮卡迪利大道（Piccadilly），巴黎的香榭麗舍大道（Champs Elysees Ave.），和紐約的曼克頓市，是不可能類似的設備（紀念式建築物除外）。因此，就算目前未有計劃立即進行，爲了香港長遠需求，政府有必要在這方面進行可行性研究。港珠澳大橋建成後，上述碼頭的需求是加是減，也很值得研究。

前民政事務局局长、**新論壇**副召集人