持續
智庫 SD Advocates
SD Advocates is a think tank under SDA Institute Limited, a non-profit organization

致： 運輸及房屋局
香港添美道二號政府總部東翼 21 樓運輸及房屋局第五分科
電郵： pml@thb.gov.hk

持續智庫就「善用葵青區港口後勤用地的建議」諮詢文件提交的意見
2015 年 8 月

運輸及房屋局在六月提出「善用葵青區港口後勤用地的建議」（下稱《建議》），徵求持分者的意見。

看來，《建議》是運房局就去年 10 月發表的顧問報告「香港港口發展策略 2030 研究」（下稱《研究》）內的提議，逐步推行的頭炮。

《研究》開宗明義是以研究葵青貨櫃碼頭為重點，《建議》也是從優化葵青貨櫃碼頭的設施出發。簡單來說，兩份文件都是將貨櫃貨物的處理繼續集中以葵青貨櫃碼頭為基礎，偏重增加現時設施的處理能力，包括"善用"葵青貨櫃碼頭旁邊的昂船洲公眾貨物裝卸區，及位於屯門西的香港內河碼頭。《研究》認為如此即可以滿足未來 15 年的港口貨運需求，從而得出"不需要創建新的碼頭（即 10 號貨櫃碼頭）"的結論。

葵青貨櫃碼頭是香港貨物海上運輸的主打設施，曾經為香港港口帶來全世界貨櫃吞吐量最高的美名。但是，在 2005 年，香港先被新加坡扒頭；隨後內地港口也日漸成熟，內地出入口貨物除了香港，多了很多選擇。至今，香港已經陸續被上海、深圳超前；今年上半年更被寧波舟山港追過，很大可能維持不到世界第四的地位。所以加強葵青碼頭及整體香港港口的處理能力是急不容緩之事。然而，我們不能忽略香港的貨櫃運輸，有 20% 是由其他的碼頭及中流作業處理的，我們在提升葵青碼頭設施的時候，必須同時照顧整體海上物流的規劃，一定不能夠犧牲其他海上運輸設施，否則，就好像一個人，肚子餓了，就削自己的肉來充飢，不單是慘不忍睹，更恐怕是自尋死路。

《建議》看來都非常謹慎，主要是將碼頭附近未有清晰用途、零零碎碎的 12 幅，共超過 30 公頃的政府土地，部分以長期契約或固定租約的形式，批出給與這些土地相連的碼頭公司，作貨櫃儲存、貨物處理、或駁船泊位之用，另外的部分則用作停泊車輛。根據《建議》的分析，如此安排，在陸地支援方面，可以讓葵青貨櫃碼頭的堆場容量增加約 4%，即每年增加 82 至 85 萬個標準貨櫃單位；而新增的駁船停泊用地則可以提供每年大約 10.5 萬個標準貨櫃單位的靠泊量。這種充分利用土地的建議，可以說是非常到位，相信業界及公眾都應該支持。

其實《研究》還提出了另一個方案，《建議》並沒有在這一階段建議付諸實行。該方

案是將昂船洲公眾貨物裝卸區與葵青貨櫃碼頭綜合為單一設施，換言之，就是取締昂船洲公眾貨物裝卸區。

目前昂船洲公眾貨物裝卸區共有 15 個駁船泊位，除了一個泊位留給政府備用之外，海事處以五年的短期租約將泊位批出給中小型的營辦商作中流作業、散貨上落、貨櫃拆箱、或貨物整合裝櫃之用。這些中小型的營辦商與其他公眾貨物裝卸區的駁船公司一樣，一向以非常靈活的模式、以最低的成本，在葵青貨櫃碼頭各大公司的外圍，經營散貨及平價貨物的物流作業。 這類型的中小企業在相當程度上支持了大碼頭的運作，而且處理的貨量並不小。他們與位於屯門西的香港內河碼頭加起來, 合共處理 20% 進出香港港口的貨櫃（相當於葵青貨櫃碼頭四分之一的吞吐量），其重要性不可輕視。

今次《建議》諮詢文件雖然沒有觸及昂船洲公眾貨物裝卸區，但清晰表明建議的內容是與《研究》相關，導致在昂船洲營運的駁船及中流作業中小企惶恐不安，擔心他們與海事處的租約在明年到期後，政府就收回公眾碼頭，將之交給大碼頭公司營運。

《研究》的報告提出，目前在昂船洲公眾貨物裝卸區營運的中小企，可以移至其他公眾貨物裝卸區或香港內河碼頭繼續其業務。可是，公眾貨物裝卸區數目，近年已經由 10 個降至 6 個， 不可能再有足夠的泊位供應業界。屆時，在供不應求的情況下，整體的泊位投標價一定拉高，以致生意難做。所以，關心昂船洲碼頭前途的， 不單是位處當地的碼頭營運商，其他公眾貨物裝卸區的碼頭運營商也一樣關注。

至於移師到屯門西香港內河碼頭的提議，則有些奇怪。姑且不論內河碼頭土地根本已經不夠用，貨櫃都堆到碼頭邊，最重要的，是內河碼頭是由私人企業營運，公眾碼頭則是海事處管理。《研究》的提議就好像是要政府收回公屋的地，然後告訴公屋住戶：你搬去私樓吧！實在不可思議。

總的來說，《持續智庫》支持《建議》，提升葵青貨櫃碼頭的貨物處理能力。但是，《持續智庫》認為政府應該同時為駁船及中流作業提供必需的營運環境，不要讓整個海上貨物運輸的運作斷層。

再者，政府要維持香港物流業持續發展，不能只看眼前的 15 年。《研究》認為政府可以於 5 年之後再檢討港口貨運量預測。可是，港口的發展需要長綫規劃，不應該被動地 5 年後單從貨運量預測來檢討， 而應該現在就主動地考慮各方面的因素，包括本地的經濟、社會、人力因素，以及周邊的環境、地區變化，作出最有利的長遠規劃。

有人說，香港的物流業是夕陽行業，因為貨源和市場都在內地，而內地的物流業發展一日千里，加上香港土地問題，嚴重影響本身競爭力。這是頗為悲觀的取態。從來，香港都不是以自己市場、自己生產取勝，而是從促進產地與市場間的運轉起家。香港

最大的自然資源是我們的港口，一向為內地各大城市羨慕。《研究》也指出，基於現時中國的沿海航行權規例禁止外資航運商進行國內航運，只可以將貨物運抵或運離中國；而香港是屬於中國但又位於境外的轉運樞紐，可以包辦兩個部分的航運工作，今時今日香港仍可以視國際轉運活動為囊中物。

《持續智庫》希望政府在檢討港口發展策略的時候，不要局限於解決葵青碼頭的問題，而應該以開放的思維，跳出舊有的框架，盡量發展港口的優勢。最難解決的問題是土地不足，我們就從土地入手。政府構思在大嶼山以東的中部海域建造人工島是非常大膽及有前瞻性的一步。《持續智庫》認為人工島可以為香港物流業提供最現代化的港口設施，包括碼頭及陸上支援、和在香港已醞釀多年的物流園；同時適量地擴大屯門西內河碼頭的陸上支援，屆時，海運、河運雙劍合璧，誰與爭鋒！除了硬件之外，我們也應該考慮如何向其他地方推介及吸引貨運商，特別是南中國的貨運商，鼓勵他們使用香港港口。

在充滿競爭的環境之下，我們是失敗，還是成功，就看我們是退縮，還是進取了。

持續智庫