

香港港口發展策略 2030 研究

行政摘要 (中文譯本)

(備註：如中文譯本與英文版有偏差，本文件應以英文版為準。)

2014 年 10 月



香港港口發展策略 2030 研究

行政摘要

管理編制：

(英文版)

姓名：Steve Roberts

職位：高級顧問

簽署：



(中文譯本)

姓名：Nicole Suen

職位：顧問

簽署：

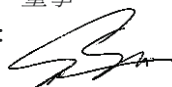


審查和核准：

姓名：Dr Simon Su (蘇祐田博士)

職銜：董事

簽署：



參考編號：R8830/10 Issue 6

日期：2014年10月

目錄

1	簡介	1	5.2	影響吞吐量種類及使用情況的趨勢	14
1.1	目的	1	5.3	葵青貨櫃碼頭的估計處理能力	15
1.2	香港港口目前的競爭環境	1	5.4	香港港口的需求與處理能力比較	15
1.3	香港港口的前景	1	6	影響香港港口的議題	17
2	香港港口的需求及供應	2	6.1	引言	17
2.1	需求	2	6.2	主要議題	17
2.2	供應	4	7	建議發展計劃	20
3	香港港口的競爭力	6	7.1	界定並確立遠景	20
3.1	引言	6	7.2	實現遠景	22
3.2	對華南地區貨物而言的競爭力	6	7.3	有關措施如何處理香港港口所面對的議題	24
3.3	對國際轉運而言的競爭力	7	7.4	評估對香港港口的整體影響	25
4	香港港口對香港經濟的貢獻及吞吐量預測	9	8	總結及結論	30
4.1	香港港口對香港經濟的貢獻	9			
4.2	吞吐量預測範圍	10			
4.3	吞吐量預測	12			
5	香港港口的處理能力	14			
5.1	處理能力檢討範圍	14			

圖目錄

- 圖 2-1 香港港口的貨櫃總吞吐量
- 圖 2-2 經香港港口、深圳港和廣州港所處理的華南地區貨物
- 圖 2-3 香港港口佔華南地區貨源的份額
- 圖 2-4 香港港口國際轉運吞吐量
- 圖 2-5 珠江三角洲內的貨櫃港
- 圖 2-6 華南地區主要港口貨櫃吞吐量的分布; 2011 年
- 圖 2-7 華南地區主要港口遠洋輪船泊位的分布; 2011 年
- 圖 4-1 港口產業的經濟貢獻
- 圖 4-2 整體貨櫃吞吐量預測方法
- 圖 4-3 港口選擇模型
- 圖 4-4 至 2030 年總貨櫃吞吐量預測
- 圖 4-5 至 2030 年與華南地區相關的吞吐量及國際轉運吞吐量預測
- 圖 5-1 香港港口海運及河運貨櫃吞吐量
- 圖 5-2 葵青貨櫃碼頭至 2030 年的吞吐量及處理能力 (在沒有措施提升處理能力的情況下)
- 圖 7-1 評估建議措施
- 圖 7-2 顯示建議推行的措施的地圖
- 圖 7-3 按措施推行年份顯示處理能力提升的建議時間表
- 圖 7-4 推行提升處理能力的措施後, 葵青貨櫃碼頭至 2030 年的吞吐量及處理能力

表目錄

- 表 3-1 整體運輸成本及其組成部分
- 表 3-2 對國際轉運而言的競爭力
- 表 4-1 2011 年港口產業的經濟貢獻
- 表 5-1 葵青貨櫃碼頭未來泊位處理能力 (百萬標準貨櫃/年)
- 表 5-2 葵青貨櫃碼頭未來的堆場容量 (百萬標準貨櫃/年)
- 表 6-1 香港港口貨物處理設施的使用率; 2011 年
- 表 7-1 確立遠景: 決定發展香港港口的行動
- 表 7-2 措施對相應議題的矩陣圖
- 表 7-3 策略性發展規劃內的建議措施

1 簡介

1.1 目的

此行政摘要載述「香港港口發展策略 2030 研究」（研究）的結果。研究的主要重點為檢討香港不斷變化的貨櫃貨物運輸市場，建議一個能提升香港港口競爭力的發展計劃，並促進其持續的增長。

1.2 香港港口目前的競爭環境

香港港口是華南地區貨物的門戶港，同時也是一個轉運樞紐，其競爭優勢為：

- 地理位置對轉運業務具吸引力
- 航運班次頻密及覆蓋面廣
- 服務品質：可靠、安全，且貨物受損機會低
- 付運所需的時間較短
- 具備自由港地位，以及
- 中國沿海唯一可供外籍班輪用來作轉運中國貨物的境外港口。

然而，香港港口在成本方面（碼頭處理費及華南地區貨物陸路拖運成本）缺乏競爭力，而且在服務質素及處理能力方面，香港與競爭對手之間的差距正在縮減。

1.3 香港港口的前景

貨物市場

華南地區貨物及國際轉運為香港港口服務的兩個主要市場。此兩類貨物的前景可概述如下：

- **華南地區貨物：**好壞參半 – 華南地區貨源增長對香港港口有利，但香港港口亦須面對與其他華南地區港口日漸激烈的競爭。至於目前香港港口已具備競爭優勢的貨運類型，在短至中期內仍可能繼續沿用香港港口。
- **國際轉運：**大致樂觀 – 現時香港港口的國際轉運活動可謂其囊中物（基於現時中國內地的沿海航行權規例）或甚具競爭力，否則有關活動應已轉往其他地方進行。

未來趨勢

預計與香港相關的航運業未來趨勢包括：

- 華南地區貨源持續增長，但經香港港口運輸的華南地區貨物所佔比例減少，
- 更多原本使用陸路拖運的貨物改用河運，因而帶來更多河運轉海運的貨物吞吐量，
- 全球航運業的轉運量增加，
- 香港港口的國際轉運吞吐量及其所佔總量的份額上升，
- 以「巨型貨船」行駛的航班日趨頻繁，以及
- 貨櫃貨物的處理將繼續集中於葵青貨櫃碼頭。

有見於目前的競爭環境及未來前景，考慮到港口在香港發展中所擔當的關鍵角色，本研究試圖根據本港港口優勢，為港口行業確立一套可行且優越的發展途徑。

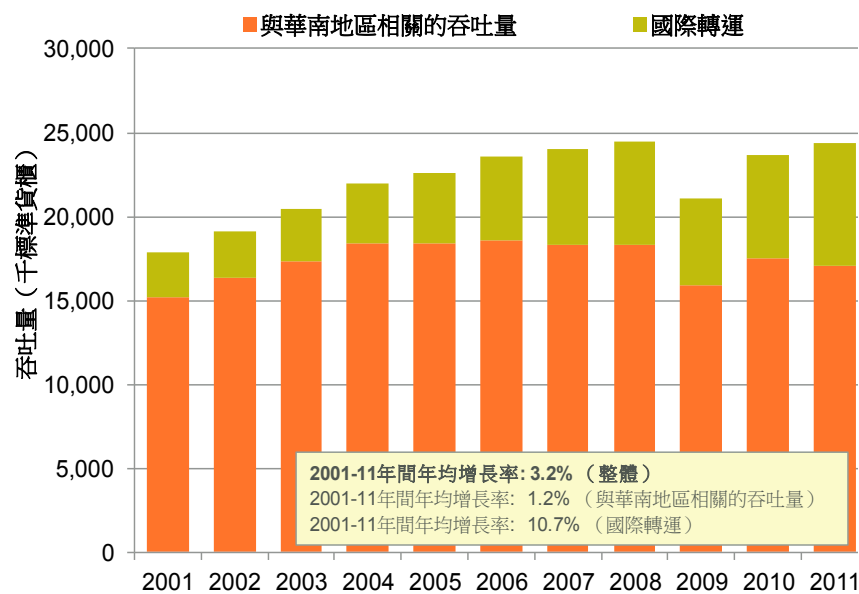
2 香港港口的需求及供應

2.1 需求

2.1.1 市場

香港港口服務兩個市場，即源自華南地區的貨物及國際轉運。其過往增長趨勢如圖 2-1 所示：

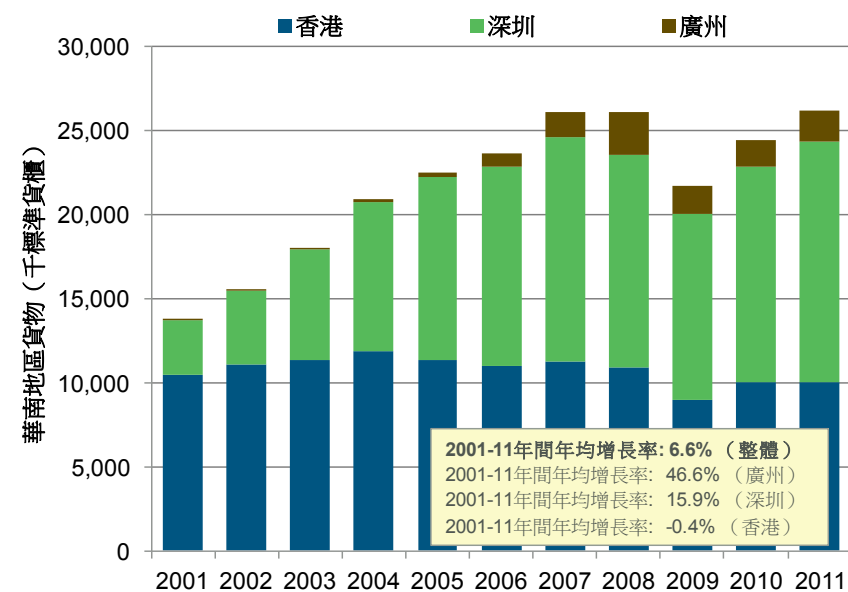
圖 2-1 香港港口的貨櫃總吞吐量



資料來源：運輸及房屋局

圖 2-2 顯示於過去 10 年間，經香港港口處理的華南地區貨櫃貨物量（按標準貨櫃計算的實際貨物量，而非港口的吞吐量），對比鄰近港口而言，其貨量相對穩定。

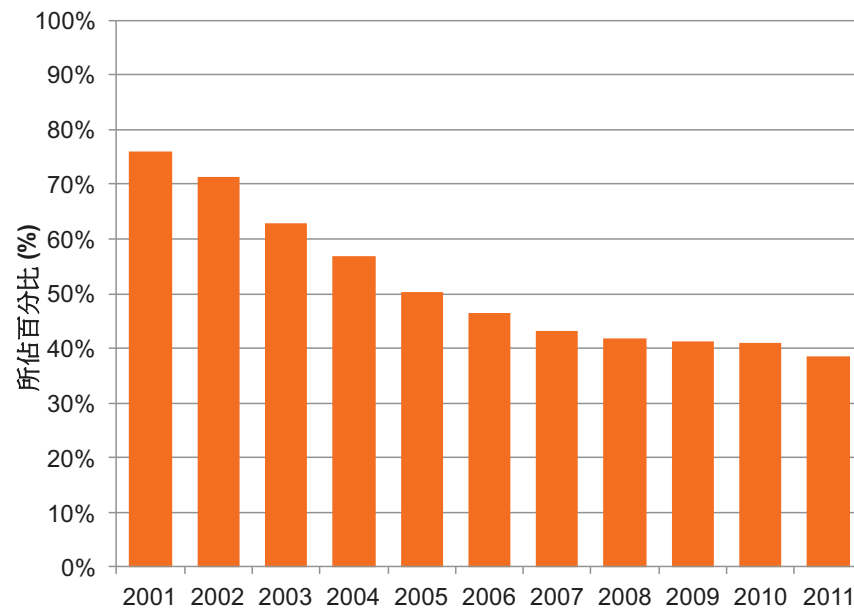
圖 2-2 經香港港口、深圳港和廣州港所處理的華南地區貨物



資料來源：運輸及房屋局

由於其他華南地區港口帶來競爭，香港港口佔華南地區貨物的市場份額亦有所減少，但跌幅正在收窄（圖 2-3）。然而，與華南地區相關的吞吐量已經不再是香港港口吞吐量的主要增長動力（圖 2-1）。

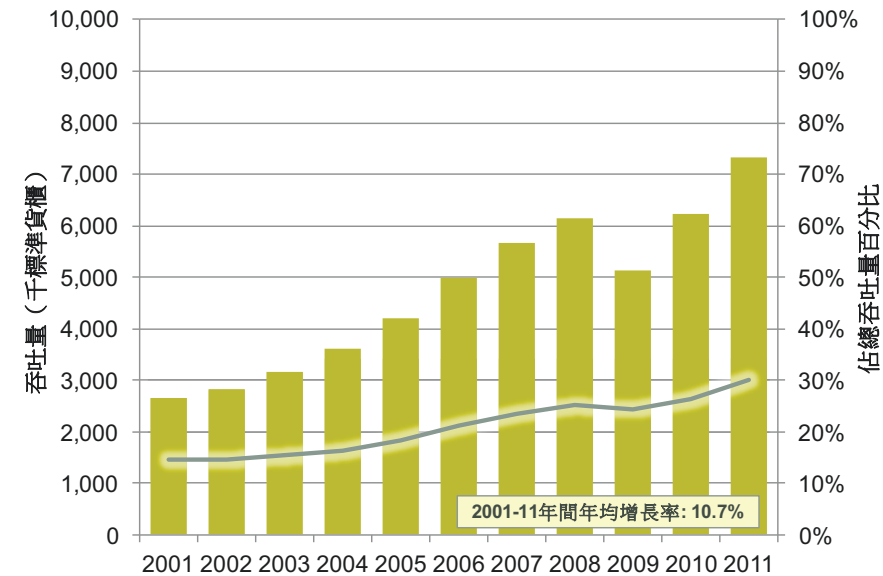
圖 2-3 香港港口佔華南地區貨源的份額



資料來源：運輸及房屋局

相反，國際轉運已成為香港港口吞吐量中日趨重要的一環，其年均增長率達 10.7%（2001 年至 2011 年間）（圖 2-4）－ 明顯高於與華南地區相關的吞吐量的年均增長。

圖 2-4 香港港口國際轉運吞吐量



資料來源：運輸及房屋局

香港港口的國際轉運量的增長由以下因素帶動：

- 全球貿易增長，
- 以轉運作為貨櫃運輸行業的經營手法愈見普及，以及
- 有鑒於香港港口的競爭優勢，香港港口碼頭營運商為吸引國際轉運吞吐量所做的努力。

2.2

供應

2.2.1

目前港口處理能力

珠江三角洲的主要港口建設為：

- 深圳港，包括深圳西部港口（赤灣、蛇口及大鐘灣；合共有 25 個泊位）及鹽田，後者有 16 個供遠洋輪船使用的泊位，並已達到高水準的營運效率。
- 廣州港，包括南沙港的擴建。原本的廣州港比較陳舊，設施（尤其是貨櫃處理設施）亦較為有限。而位於南沙的新貨櫃碼頭是按照現代標準興建，且尚有空間可作進一步擴建。
- 其他：虎門及珠海。虎門是位於東莞的碼頭，於 2008 年啟用時有 2 個泊位，近期擴建至 4 個泊位。珠海有 4 個泊位。

以上港口的腹地重疊，均為處理華南地區貨物而競爭。

港口產業發展蓬勃，珠江三角洲適合遠洋貨櫃船停靠的泊位數量於 2001 至 2011 年間增長了 141%。

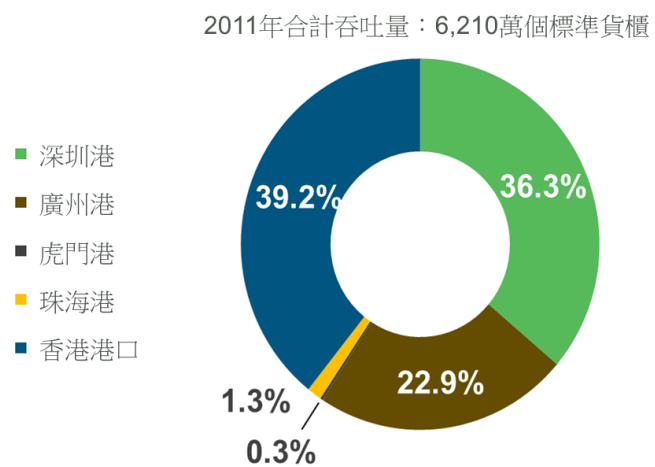
圖 2-5 珠江三角洲內的貨櫃港



資料來源：BMT

下圖顯示華南地區主要港口的貨櫃吞吐量及遠洋輪船泊位分布。

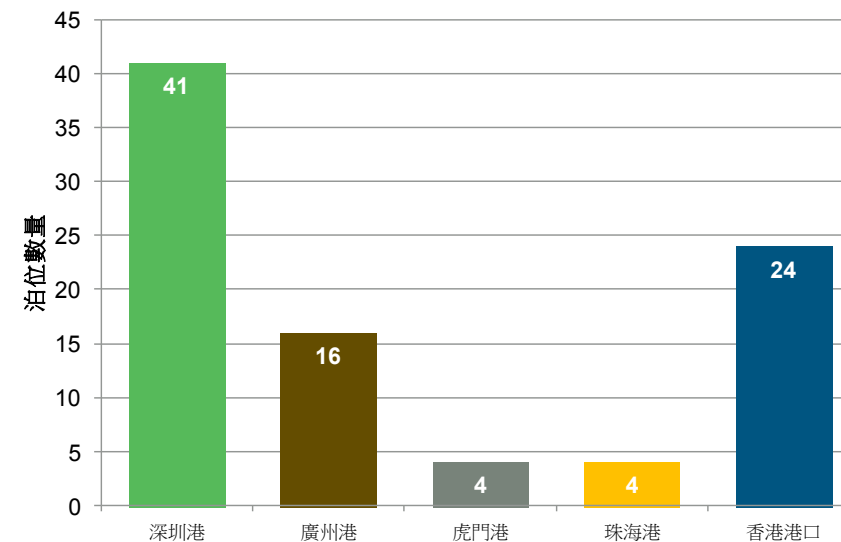
圖 2-6 華南地區主要港口貨櫃吞吐量的分布; 2011 年



資料來源：由 BMT 整合不同來源的資料

碼頭營運商現時對投資於更多的港口處理能力較為審慎，因此在現時 89 個泊位以外，額外增加全數 45 個遠洋輪船泊位（根據現有的規劃）的可能性不大。

圖 2-7 華南地區主要港口遠洋輪船泊位的分布; 2011 年



資料來源：由 BMT 整合不同來源的資料

3 香港港口的競爭力

3.1 引言

貨櫃處理行業競爭激烈。華南地區有大量港口供華南地區貨物付貨人及航運商選擇，泛東南亞地區亦有眾多樞紐港口，供航運商作為轉運業務的據點。因此，各個港口各自不同的特點對其所佔的市場份額有重大影響。

一般而言：

- 就與**華南地區**相關的吞吐量而言，香港港口與區內的主要港口存在競爭：如深圳港（包括深圳西部的港口及鹽田）及廣州港（包括南沙）。
- **國際轉運**方面（對遠洋輪船而言），香港港口須與泛東南亞地區的主要轉運樞紐競爭：如釜山港、高雄港、基隆港、巴生港、上海港、新加坡港及丹戎帕拉帕斯港。

3.2 對華南地區貨物而言的競爭力

目前趨勢反映香港港口對華南地區貨物的吸引力下降，此情況與過去 10 年華南地區的港口處理能力大幅提升，因而讓付貨人的選擇大增有關。選擇港口的決定受一系列因素影響：

- 成本
- 服務品質，包括可靠程度、安全性及貨物受損的可能性
- 付運所需的時間
- 海關手續

- 退稅
- 交通網絡的連通能力

通過檢視影響港口選擇的要點，研究詳細分析了有關因素對香港港口在華南地區貨源中所佔份額的影響。

3.2.1 成本

將貨物由工廠運送到卸貨港的總成本是決定港口選擇的主要因素。以貨幣計的成本可歸納為「整體運輸成本」，並可分為四個部分：

表 3-1 整體運輸成本及其組成部分

運輸	→ 離港	→ 海運	→ 抵港
陸路拖運或駁船接駁成本	碼頭處理費、文件費	航運費及承運附加費	目的地提貨費、國際船舶和港口設施保安費用

資料來源：BMT

按同類情況比較，陸路拖運成本及離港費使香港港口成為費用最高的港口。雖然河運可減低使用香港港口的費用，但付運所需的時間較長。過去數年，使用貨車經香港港口與經深圳港運輸的成本差距已擴大，但使用河運駁船的成本差距則有所收窄，這導致香港港口的跨境運輸模式由陸路拖運轉為內河駁船駁運。

離港費包括碼頭處理費及文件費。香港港口的碼頭處理費估計較其他華南地區的港口高約 36%，但香港港口及華南地區港口的碼頭處理費自 2000 年（或更早）起，並無任何轉變。

3.2.2 付運所需時間

付運所需時間包括運輸時間及港口停留時間。香港港口的平均港口停留時間較其他華南地區港口短，原因是海關手續及程序不同和航班較頻密。而港口營運效率的影響較小，因為：

- 它僅佔整體付運所需時間中的一小部分，以及
- 華南地區各個港口的貨櫃處理質素及效率差異不大。

3.2.3 總結

雖然香港港口在陸路拖運成本方面不具優勢，但由於港口停留時間較短，香港港口在付運所需時間方面仍有優勢。長遠而言，珠江三角洲將面臨勞工成本加速上升的壓力，及人民幣兌美元升值的壓力亦可能持續。此等形勢會逐漸削弱珠江三角洲港口的相對優勢，因而加強香港港口未來在成本方面的競爭力。

3.3 對國際轉運而言的競爭力

航運商在選擇轉運樞紐地點時，會考慮：

- 地理位置
- 任何法律限制，例如沿海航行權規例及海關規例
- 現時貨輪班次頻繁程度及交通網絡連通能力
- 港口及碼頭特點
- 使用港口的成本

3.3.1 地理位置

港口的地理位置決定其吸引力和是否適合作為轉運樞紐。新加坡、丹戎帕拉帕斯港、上海及香港均位於遠東貿易航線上。雖然這些港口會就處理國際轉運業務在區內相互競爭，但據觀察所得，這些港口各自所在的地點與其市場定位息息相關。

3.3.2 沿海航行權限制

中國境內的本土航運受限於沿海航行權規例，該規例禁止外資航運商進行國內航運。

對外資航運商而言，因為將貨物運抵或運離中國並不算國內運輸，一個屬於中國但又位於境外的轉運樞紐可讓航運商包辦兩個部分的航運工作。由於香港是中國的特別行政區，香港港口與中國內地港口之間的貨櫃來往不會被視為國內運輸。

中國並非唯一設有沿海航行權規例的地方，但其貨櫃運輸的規模（約佔全球貨櫃吞吐量的四分之一）是任何其他國家無法比擬的。因此，一個港口能位於中國境外的位置可方便轉運中國相關貨物，其對外資航運商而言就會十分具有吸引力，而香港正是該等航運商處理中國相關轉運貨物的理想地點。

BMT 諮詢過的航運商表示，如沒有沿海航行權限制，他們或會將大部分的國際轉運業務由香港港口轉移至收費較低的中國內地港口。然而，航運商及其他業界人士預期沿海航行權規例在短期內不會有重大變動。

3.3.3 貨輪班次頻繁程度及交通網絡連通能力

航運商可以安排靠港的航班愈多，可透過轉運到達的目的地也愈多；而貨輪班次愈頻密，整體運輸時間亦愈短。

如有航運聯盟的其他航運商靠港，或有短途駁船，則更具吸引力。

3.3.4

港口及碼頭特點

處理能力及效率

航運樞紐須處理大量貨櫃，因此所要求的處理能力相對較高。雖然大多數貨櫃會在同一碼頭抵港和離開，但部分貨櫃可能需轉移至其他碼頭。因此，碼頭的佈局會影響轉運難度和成本。香港港口的佈局把所有碼頭均設於同一地點，因此在運作上會優於其他碼頭較為分散的樞紐港（例如釜山）。

可使用港口的船舶尺寸

港口必須能夠讓航運商計劃使用的最大型船隻靠泊。最常見的空間限制是泊位的水深及吊機的伸延長度。

碼頭擁有權

船期可靠度對船隻間貨櫃轉運甚為重要；如航運商能租賃或擁有碼頭，則可透過控制泊位分配確保船期。

3.3.5

使用碼頭的成本

使用碼頭的成本（按航運商必須支付碼頭營運商的貨櫃處理費計算）會影響轉運的成本。僅為國際轉運而靠港只會增加航運商的營運成本。如同時在港口有其他業務，例如門戶港貨物，運送該貨物所得的收入可用以支付靠港進行國際轉運的成本。

3.3.6

總結

香港港口目前在國際轉運市場中，在以下貨運類型方面較有競爭優勢：

表 3-2 對國際轉運而言的競爭力

國際轉運特點	競爭優勢	原因
由中資航運商進行的國際轉運	弱至一般	這類航運商不受中國內地的沿海航行權影響，因此香港港口較高的成本使其欠缺競爭力。然而，香港港口較華南地區港口優勝之處，是航運連繫較多。
由外資航運商進行的國際轉運	強	香港港口具備競爭優勢，對任何有意處理與中國有關的轉運業務的外資航運商而言，香港港口包攬了有關市場。香港港口作為國際轉運樞紐，亦有力在泛亞洲地區競爭。

資料來源：BMT

只要是適合航運商的航線網絡，航運商可隨時將其國際轉運業務轉移至任何樞紐港。然而，在沿海航行權規例生效的情況下，香港港口在處理中國相關轉運貨物的吸引力很可能得以保持。而香港港口在處理其他貿易航線轉運貨物的競爭力，以至其樞紐港口的地位，亦可以延續。

4 香港港口對香港經濟的貢獻及吞吐量預測

4.1 香港港口對香港經濟的貢獻

4.1.1 界定港口產業

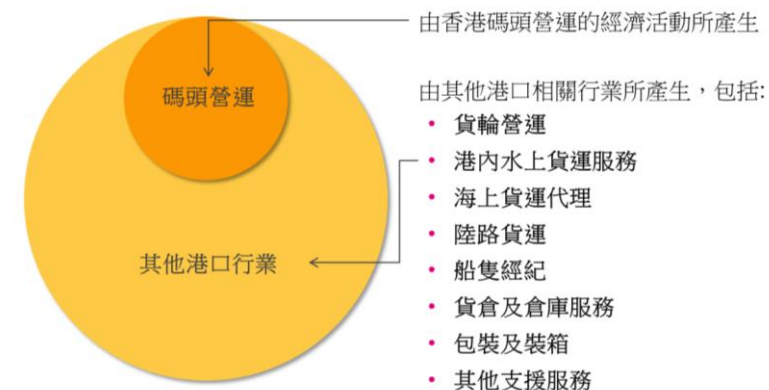
為了解香港港口對香港經濟的重要性，本研究亦評估了港口產業的經濟貢獻。

港口產業包括一系列協助船隻航行及於港口處理貨物的相關行業。經濟貢獻的量度方法為：

- **增加價值** - 所生產的貨物及服務的價值（即生產總額）減去生產過程中所消耗的貨物及服務的價值（即中間投產消耗）。
- **就業情況** - 以就業人數計算。

為量度經濟貢獻，上述港口行業進一步分類為碼頭營運及其他港口相關行業。

圖 4-1 港口產業的經濟貢獻



資料來源：BMT

表 4-1 2011 年港口產業的經濟貢獻

	增加價值 (百萬港 元)	就業人數	增加價值 (百萬港 元) / 就 業人數
港口產業的整體貢獻	27,300	93,500	0.3
佔香港物流行業百分比*	40.3%	49.1%	-
佔香港經濟百分比	1.4%	2.6%	-

資料來源：根據政府統計處進行的「經濟活動按年統計調查」而編製的「2011 年運輸、倉庫及速遞服務業的業務表現及營運特色的主要統計數字」

* 統計數據來自政府統計處的 2011 年「香港經濟的四個主要行業及其他選定行業」的專題文章。

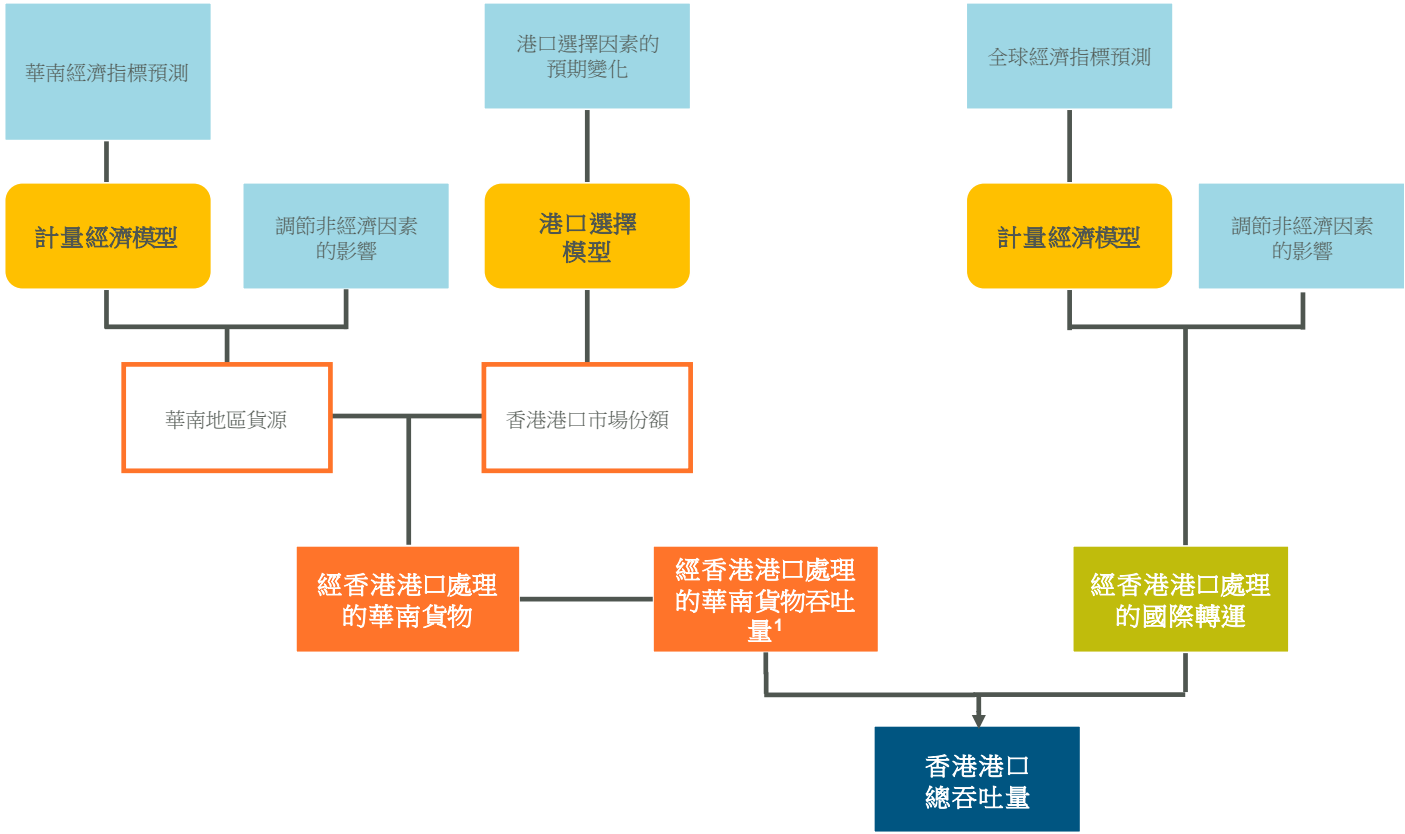
4.2

吞吐量預測範圍

為制訂策略性規劃，「港口貨運量預測」為未來直至 2030 年的吞吐量進行了預測。有關預測假設在沒有限制條件的情況下進行預測：即不受香港港口現時的处理能力所限的情況。此方法有助於因應未來的預期需求而規劃未來的處理能力。

各式各樣的經濟因素均會影響貨櫃的進出口量，包括：消費及生活水平、國家及地區之間的貿易增長、經濟結構轉變、匯率波動、採購政策等。

圖 4-2 整體貨櫃吞吐量預測方法



¹ 吞吐量包括內河運輸，其大多與華南地區貨物有關。

資料來源：BMT

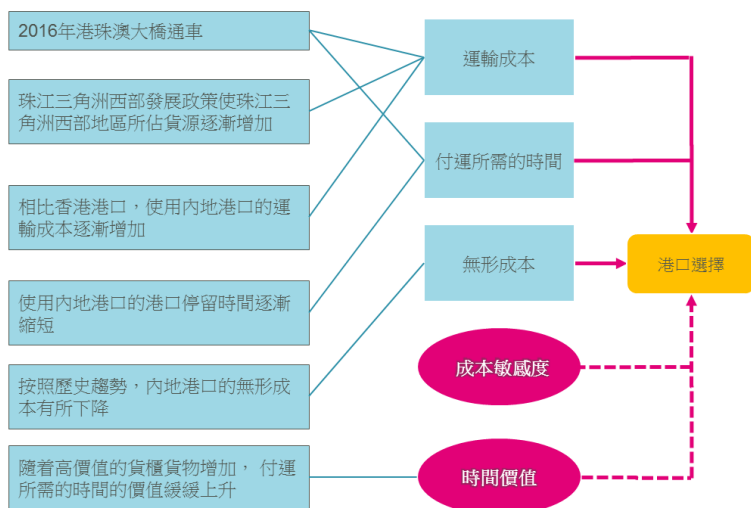
4.2.1 華南地區貨源

以本地生產總值為基礎的計量經濟模型用來進行預測華南地區貨源的增長，模擬後作出調整以反映中國內地勞工成本上升，以及華南地區鼓勵工業升級及結構轉型的政策的各種情況。

4.2.2 香港港口於華南地區貨源所佔的市場份額

BMT 應用其建立的港口選擇模型，進行香港港口於華南地區貨物所佔的市場份額預測。香港港口所佔份額的主要決定因素為整體運輸成本、付運所需的時間，以及無形成本（包括海關效率／可靠度、服務水平等因素）。模型已將預測期間可能改變港口選擇的多種影響納入考慮，情況概述如下。

圖 4-3 港口選擇模型



資料來源：BMT

納入港口選擇模型的外來影響包括：

- 港珠澳大橋將於 2016 年啟用，屆時將會減低珠江三角洲西部與香港港口之間貨物的陸路拖運成本，並縮短運輸時間。
- 鑑於內地政府近年推行政策以促進廣東的出口貿易轉型升級，預期珠江三角洲西部城市於珠三角對外貿易中所佔的市場份額會在未來逐漸增加。這會令廣東區內的貨物分佈出現變化，貨物與港口之間的距離亦會隨之改變，因而影響其運輸成本。
- 由於勞工成本上升及人民幣可能升值，因此相比於使用香港港口，預期使用內地港口的成本將會逐漸上升。
- 預計香港港口與廣州港及深圳港之港口停留時間的差異未來將會逐漸收窄。
- 內地港口未來的無形成本將會逐漸下降。
- 中國內地製造業升級和社會漸趨富裕，將會令貨櫃貨物的價值上升，從而令付運所需的時間對貨主的重要性日增，而付貨人的港口選擇亦會因此受到影響。

此等假設乃以業界諮詢結果及行業發展檢討為基礎。

4.2.3 國際轉運

經香港港口的國際轉運吞吐量之預測使用了一個計量經濟模型，當中包括模擬後的調整以反映東盟自由貿易區的發展及持續採用「巨型貨船」的情況。

4.2.4 散貨

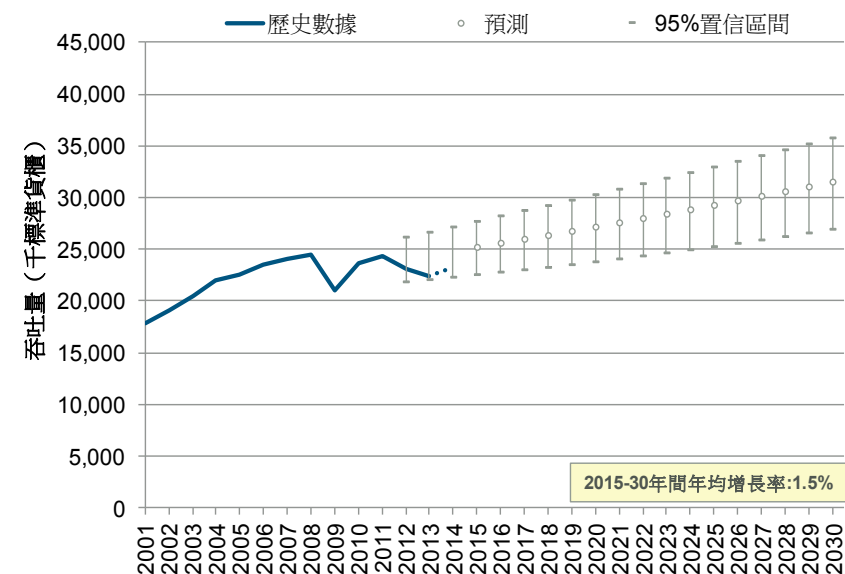
散貨主要以趨勢分析預測，而有關各種商品未來需求的具體假設乃基於訪問業界的結果。

4.3 吞吐量預測

4.3.1 貨櫃

下述為預測結果（於 2012 年進行，根據 2011 年及之前的數據計算而得）：

圖 4-4 至 2030 年總貨櫃吞吐量預測¹

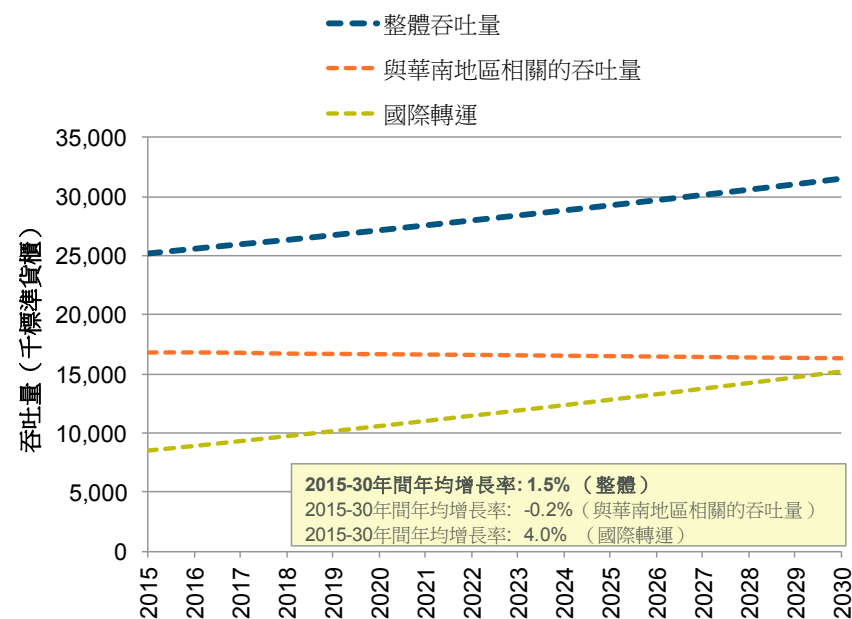


資料來源：BMT

¹ 2014 年的吞吐量是根據 1 月至 7 月的吞吐量推算而成。

總貨櫃吞吐量預測（包括與華南地區相關的吞吐量及國際轉運吞吐量）直至 2030 年或會增加至 3,150 萬個標準貨櫃，增幅為每年 1.5%（國際轉運預計會構成主要的增長，而與華南地區相關的吞吐量預計會呈現輕微負增長）。總貨櫃吞吐量的組成部分如下：

圖 4-5 至 2030 年與華南地區相關的吞吐量及國際轉運吞吐量預測



資料來源：BMT

4.3.2

散貨

預測散貨會由 2015 年的 6,760 萬公噸輕微減少至 2030 年的 6,650 萬公噸，當中包括：

- 330 萬公噸煤、焦煤及煤球（乾散貨）；
- 510 萬公噸鋼鐵（包裝散貨）；
- 2,030 萬公噸石料、沙及礫石（乾散貨及包裝散貨）；
- 3,020 萬公噸石油、石油產品及副產品（液態散貨）；及
- 760 萬公噸其他散貨。

5 香港港口的處理能力

5.1 處理能力檢討範圍

本研究就香港港口主要貨物處理設施的處理能力進行分析，其中有關的設施包括：

- 葵青貨櫃碼頭
- 香港內河碼頭
- 中流作業區、公眾貨物裝卸區、浮泡和碇泊處，以及私人倉庫碼頭
- 其他港口設施（用作處理散貨的設施，不包括客運碼頭、渡輪碼頭、廢物轉運站及船廠）

檢討主要關注影響貨櫃處理能力的因素，此亦為本策略性發展規劃的焦點所在。

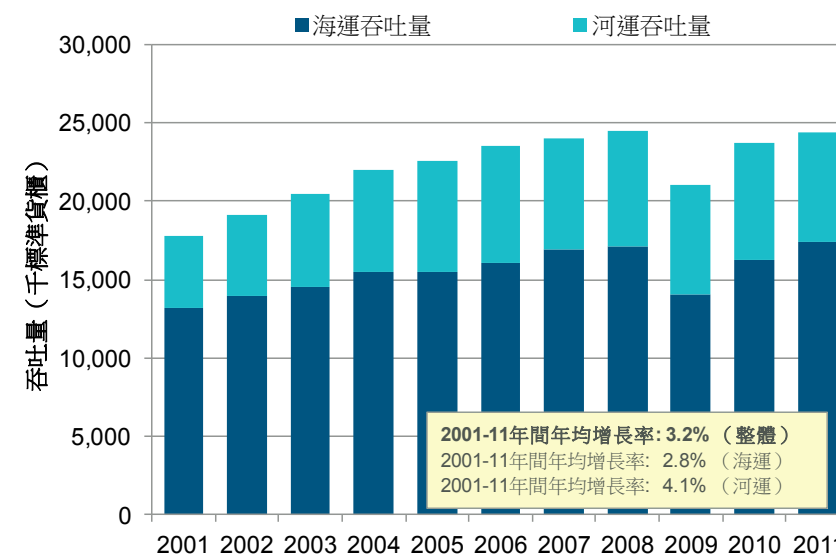
5.2 影響吞吐量種類及使用情況的趨勢

5.2.1 吞吐量種類的趨勢

雖然近年河運貨櫃吞吐量的增長有所放緩，在 2001 至 2011 年間，河運貨櫃吞吐量錄得平均每年 4.1% 的增長，但其增長速度仍較海運貨櫃吞吐量的 2.8% 為高。經內河船隻跨境運輸的貨櫃吞吐量增加的原因是由於其成本較陸路拖運低，以及廣東省內製造業基地遷移所致。

經香港港口處理的海運貨櫃總吞吐量持續增長，但現時主要的增長動力來自國際轉運。

圖 5-1 香港港口海運及河運貨櫃吞吐量



資料來源：運輸及房屋局

5.2.2

設施使用趨勢

在 2001 年至 2011 年間，葵青貨櫃碼頭的吞吐量增長較香港港口整體吞吐量增長為快，其上升可歸因於：

- 跨境運輸逐漸傾向以河運取代陸路拖運的趨勢，
- 葵青貨櫃碼頭處理的河運貨櫃吞吐量多於香港港口其他設施，
- 中流作業區使用量下跌，以及
- 國際轉運吞吐量增長，有關吞吐量多集中於葵青貨櫃碼頭。

5.3

葵青貨櫃碼頭的估計處理能力

貨櫃碼頭的處理能力並無絕對的標準，原因是除了港口設施本身的能力外，不同類別的吞吐量亦會影響港口設施的處理能力。就葵青貨櫃港複雜的碼頭組合而言，此情況尤其顯著。視乎當時可用的設施而定，駁船會使用主要泊位（前提是並無遠洋輪船須使用該泊位）及部分碼頭設有的專用駁船泊位。

在評估泊位處理能力時，是以營運商提供的資料及顧問本身的經驗為基礎。相關評估結果如下：

表 5-1 葵青貨櫃碼頭未來泊位處理能力（百萬標準貨櫃／年）

年份	2015	2020	2025	2030
估計處理能力	21.7	22.2	22.8	23.4

所有碼頭的堆場區域均位於泊位旁邊。這些區域的形狀取決於鄰近道路及其他建築物的佈局，因此在大部分情況下並非是理想的長方型佈局。

根據儲存量及其他影響堆場容量的因素，估計葵青貨櫃碼頭的堆場容量為：

表 5-2 葵青貨櫃碼頭未來的堆場容量（百萬標準貨櫃／年）

年份	2015	2020	2025	2030
估計處理能力	22.4	22.9	23.5	24.1

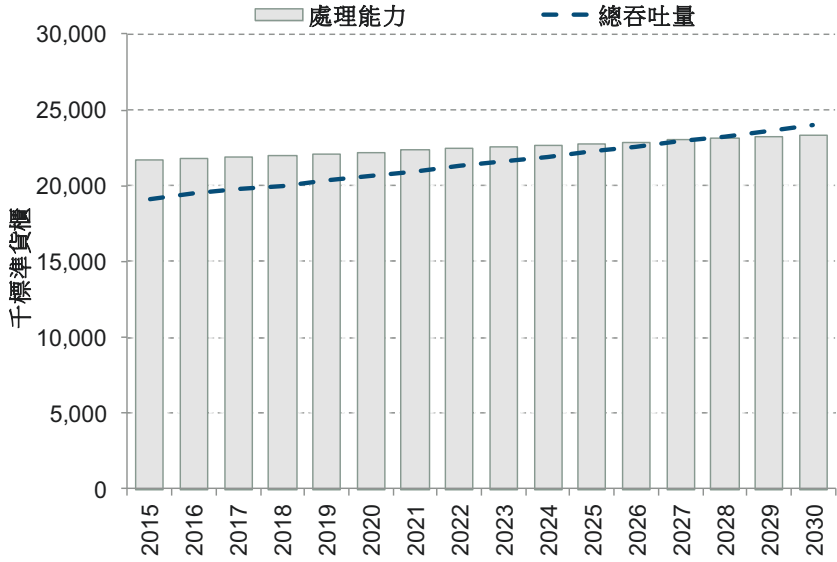
5.4

香港港口的需求與處理能力比較

顧問已就香港港口的其他貨櫃處理設施進行類似的評估，以估計相關的處理能力。如不推行任何措施提升處理能力，預測吞吐量將會超出貨櫃處理設施的處理能力。

- 葵青貨櫃碼頭 - 2028 年
- 在葵青貨櫃碼頭以外的泊位和倉庫碼頭 - 2030 年前不會出現有關情況
- 浮泡和碇泊處 - 2030 年前不會出現有關情況

圖 5-2 葵青貨櫃碼頭至 2030 年的吞吐量及處理能力 (在沒有措施提升處理能力的情況下)



資料來源：BMT

顯而易見的，如不提升葵青貨櫃碼頭的處理能力，其現有可作緩衝的處理能力將在未來幾年內消失，尤其是當駁船相關的吞吐量上升時將佔用服務遠洋輪船的空間，因而導致處理效率不彰。需額外的處理能力滿足駁船以及遠洋輪船吞吐量的增加。

6 影響香港港口的議題

6.1 引言

本章節概述本研究所得出的香港港口目前所面對的議題。

6.2 主要議題

6.2.1 設施使用率不均

香港港口的貨物處理設施使用率並不平均：

表 6-1 香港港口貨物處理設施的使用率；2011 年

設施	2011 年的使用率
葵青貨櫃碼頭	82%
其他設施	
香港內河碼頭	49%
中流作業區	- #
公眾貨物裝卸區	53%
碇泊處	56%

資料來源：BMT／運輸及房屋局

由於沒有中流作業區吞吐量資料，因此不能計算其使用率。

香港港口在海運的角色已逐漸發展成為貨櫃轉運點，轉運服務集中在葵青貨櫃碼頭處理內河船隻與遠洋輪船或遠洋輪船之間的貨櫃轉運。

香港內河碼頭及公眾貨物裝卸區設施的使用率偏低，原因是航運業的各種趨勢（例如船隻尺寸增加及船隻間貨物轉運更頻繁）令該等設施對付貨人及船舶營運商的吸引力下降。就香港的土地使用而言，如能達到以下任何一點，將會對該等設施的營運商有利：

- 找出可持續提升該等設施使用率的方法，或
- 將有關區域用作其他用途，並將其原本功能遷移至其他地點。

6.2.2 內河船隻泊位需求增加

由於跨境運輸日益傾向以河運進行，而葵青貨櫃碼頭的駁船泊位數量有限，碼頭營運商須建設更多內河船隻泊位。雖然內河船隻可使用遠洋輪船泊位，但此舉未能善用遠洋輪船泊位的處理能力，而且吊機系統亦不適宜用於較細小的船隻。

6.2.3 須要應付港口貨運量預測的吞吐量增長

香港港口的設施須能應付預測的吞吐量，以免限制增長。因此，應在吞吐量超過處理能力前提升處理能力（有關情況預計於本研究的时间範圍內，即 2030 年前出現）。

6.2.4 國際轉運日益增長的趨勢

國際轉運是香港港口於過去 10 年增長最快的吞吐量類型，預期情況將於未來持續。因此，需要足夠的遠洋輪船泊位以應付大量遠洋輪船班次，並須具備將貨櫃有效率地往來運送至附近碼頭的能力。

6.2.5 巨型貨船班次或會增加

由於各方訂購、製造及調配更多巨型貨船，香港港口的巨型貨船班次將會增加，加幅因應航運商的船隻調配策略。由於並無跡象顯示巨型貨船每班次的標準貨櫃交收量顯著增長，而該等船隻需佔用更長的泊位岸線，因此其班次增加可能令葵青貨櫃碼頭泊位的每米平均生產力下降。

6.2.6 陸路拖運成本

陸路拖運成本高昂，一直是香港港口比較其他華南地區港口的不利條件。由於以貨車運輸貨物至香港港口涉及的距離較長，運費難免較為昂貴。然而，在兩地貨車運輸市場的某些人為限制，亦令成本差距進一步擴大。有關方面已針對此問題採取相應措施，例如取消「四上四落」的規定，但營運方法並無因而轉變，貨車運輸的費用亦無顯著降低。

6.2.7 碼頭處理費高於華南地區的競爭港口

由於香港港口碼頭營運商收取的貨櫃處理費較高，從而使航運商就靠泊香港港口收取的碼頭處理費高於華南地區的競爭對手。根據國際標準，香港港口的堆場面積與泊位長度比例甚低，使貨櫃堆放較為密集並須投放更多資源以研發所需技術，此舉令香港港口碼頭營運商的貨櫃存放成本較高 – 最終影響貨櫃處理費及碼頭處理費。

香港港口空間短缺，因此碼頭營運商並不能訂立具競爭力的貨櫃存放條款。碼頭營運商雖可租用葵青貨櫃碼頭附近的土地存放貨櫃，但現時這項安排有兩個缺點：

- 存放地點位於碼頭範圍外，因此貨車運輸須經公共道路，以及
- 這些土地的租用期短，令營運商不願投資最高效率的解決方案。

此外，進行轉運時，經常要將貨櫃運送至另一個碼頭，部分貨櫃須以貨車經公共道路運輸，成本高於在碼頭內的運輸。

6.2.8 難以推行港口發展項目

香港港口設施的營運商已定期提升設備及調整營運方式，以緊貼航運業的趨勢，但有關舉措只局限於其營運的地點。然而，過去香港港口每當需要作出重大轉變時，政府審批的情況均未如理想。業界人士察覺到：

- 政府作出決定需時；
- 與多個政府部門交涉的困難；
- 政府傾向優先考慮現有的土地使用者或一些技術的問題，而非着眼於變革帶來的未來利益。

此情況令港口周邊的土地未能得到充分利用。於香港，不論市民、車輛、大型車輛（例如巴士）及倉儲等活動，大都居住或安置於縱向發展的多層式建築物；另一方面，香港港口的堆場面積與泊位長度比例亦遠低於國際標準。在這種情況下，實在難以想像香港港口泊位附近有大片土地獲准用作單層停車場來停泊貨車。

6.2.9

擴闊亞洲和其他地區的貿易夥伴及增加發展機會

現時，海運載貨貨櫃吞吐量（按標準貨櫃計算）的 80% 來自全球 4 個地區（以 2011 年計）：

- 北美（14.7%）
- 歐洲（11.1%）
- 中國內地（17.3%）
- 主要亞洲國家（不包括中國）²（36.9%）

北美及歐洲近年的重要性減低，而中國內地及主要亞洲國家（不包括中國）所佔比例則有所上升。

海運載貨貨櫃吞吐量的地理位置分佈日益分散，遍及全球多個地區。2001 年，來往 4 大地區（北美、歐洲、中國內地及主要亞洲國家（不包括中國））以外地區的吞吐量，佔海運貨櫃吞吐量的 10.0%。而在 2011 年，有關比例已增加至 20.1%。

因此，香港港口無法依賴傳統的亞洲-歐洲或亞洲-北美航線作為未來的主要增長動力。亞洲區內航線採用的遠洋輪船尺寸一般較歐美航線的船舶為小，當中亦包括對時間敏感度較低，但價格敏感度較高的船舶營運商。為了保持競爭力，香港港口須提供不同服務水平及成本的設施以供選擇。

²包括南韓、日本、台灣、新加坡、馬來西亞、泰國、印尼、汶萊、菲律賓、印度、巴基斯坦、斯里蘭卡、孟加拉及緬甸。

7 建議發展計劃

7.1 界定並確立遠景

鑑於航運業競爭激烈及香港土地稀少，建議發展計劃應：（i）善用現有基礎建設，（ii）提升香港港口的競爭力，從而（iii）使香港港口緊貼航運業的發展趨勢。

業界諮詢顯示，就香港港口應發展成為甚麼類型的港口欠缺清晰策略最令人關注，讓港口業界（本地及國際）知悉政府有明確的發展方向十分重要。該「遠景」必須切合航運業的未來趨勢、香港港口所具備的優勢及影響港口的主要因素。考慮上述的議題，現建議以下的遠景和行動。

表 7-1 確立遠景：決定發展香港港口的行動

遠景	理據	議題	行動
成為華南地區轉運及境內分銷的理想樞紐，利用珠江三角洲的水路網絡，減低貨運對華南地區環境的影響。	<ul style="list-style-type: none"> 善用現有的基礎建設， 使香港港口緊貼航運業的發展趨勢，以及 提升香港港口的競爭力。 	<ul style="list-style-type: none"> 設施使用率不均 	<p>行動 1：善用現有的基礎建設</p> <ul style="list-style-type: none"> 檢討如何善用香港內河碼頭及公眾貨物裝卸區
		<ul style="list-style-type: none"> 跨境運輸由陸路轉為河運，產生河運轉海運的轉運貨物 	<p>行動 2：使香港港口緊貼航運業的發展趨勢</p> <ul style="list-style-type: none"> 促使內河船隻及遠洋輪船使用相同的設施 為跨境運輸日益轉用河運作好準備 提供充足的遠洋輪船泊位處理能力
		<ul style="list-style-type: none"> 巨型貨船班次或會增加 	<ul style="list-style-type: none"> 充分利用香港港口處理轉運：建設容納大量遠洋輪船及內河船隻班次的「樞紐」設施，並有足夠的土地空間，及確保各個碼頭之間能有效往來運送貨櫃
		<ul style="list-style-type: none"> 國際轉運日益增長的趨勢 	<ul style="list-style-type: none"> 確保遠洋輪船和內河船隻泊位及堆場容量足以應付港口貨運吞吐量預測
		<ul style="list-style-type: none"> 須滿足預測的港口吞吐量 	<p>行動 3：提升香港港口的競爭力</p> <ul style="list-style-type: none"> 加強香港港口的競爭優勢 減低陸路拖運成本（貨車運輸） 協助降低貨櫃處理費
		<ul style="list-style-type: none"> 運輸成本（特別是貨車運輸）高於華南地區的競爭港口 	<ul style="list-style-type: none"> 解決政府程序冗長致影響港口發展的問題
		<ul style="list-style-type: none"> 碼頭處理費高於華南地區的競爭港口 	<ul style="list-style-type: none"> 以來自全球貨物增長潛力最大的地區為目標，向國際航運業界推廣香港港口
		<ul style="list-style-type: none"> 難以推行港口發展項目 	
		<ul style="list-style-type: none"> 擴闊亞洲和其他地區的貿易夥伴及加快增長 	

7.2

實現遠景

針對以上 3 個行動，本研究逐一建議了一個或多個措施。這些措施可能需要進行不同的可行性評估以進一步確立（包括海上交通影響評估、交通影響評估／檢討）。

行動 1：善用現有的基礎建設

7.2.1

措施 1：將昂船洲公眾貨物裝卸區升級為現代貨櫃處理設施，供遠洋輪船或內河船隻使用，從而改善營運效率

昂船洲公眾貨物裝卸區可進行升級，裝設更精良的貨櫃處理設備，以及增加貨櫃存放的空間。營運時間可伸延至全天候；此外，可研究把個別泊位整合，並與葵青貨櫃碼頭綜合為單一設施。散裝貨物可移至其他公眾貨物裝卸區或香港內河碼頭處理。其好處包括：

- 遠洋輪船或駁船泊位處理能力得以提高，
- 堆場容量增加，
- 無須經公共道路往來運送貨櫃，
- 將昂船洲公眾貨物裝卸區的散貨處理工作轉交其他設施，從而改善該等設施的使用率。

行動 2：使香港港口緊貼航運業的發展趨勢

7.2.2

措施 2：將現時實際環境能夠容納遠洋輪船的泊位發展為遠洋及內河兩用設施

現建議容許香港內河碼頭處理遠洋輪船。

香港內河碼頭使用率偏低。該碼頭主要為內河船隻而設，但實際環境卻能接待小型遠洋輪船（最多約 1,000 個標準貨櫃）。然而，該設施的營運商目前只獲發牌接待內河船隻。此措施的好處包括：

- 香港港口遠洋輪船泊位處理能力得以提高，
- 香港內河碼頭的使用率得以改善，
- 紓緩葵青貨櫃碼頭接待內河船隻以及較小型的遠洋輪船的壓力，以及
- 為遠洋輪船營運商提供更多設施選擇。

7.2.3

措施 3：於葵青貨櫃碼頭提供更多駁船泊位，以紓緩河運貨櫃吞吐量造成的擠塞

葵青貨櫃碼頭內無法用作遠洋泊位的 5 號貨櫃碼頭（藍巴勒海峽內）及 9 號貨櫃碼頭（南）位置，有機會可用作興建更多駁船泊位。其好處包括：

- 提升駁船泊位處理能力，
- 釋出遠洋輪船泊位處理能力以處理遠洋輪船，以及
- 增加貨櫃存放空間。

7.2.4

措施 4：善用碼頭周邊的土地及其他設施，以應付轉運量增長和提升營運效率

這項措施會增加貨櫃存放空間，並減低貨車經公共道路轉運貨物的需要。研究已識別出一系列具體地點。其好處包括：

- 減低對昂貴、低成效及高疊層堆場的需要，
- 促使碼頭營運商訂立更具吸引力的存放條款，
- 避免經公共道路進行葵青貨櫃碼頭與升級後的昂船洲公眾貨物裝卸區之間的貨櫃運送，
- 或能透過減低營運成本令貨櫃處理費下調，以及
- 由於貨車停車場的需求下跌，此措施更能善用土地。

7.2.5

措施 5：興建 10 號貨櫃碼頭

政府已研究興建新貨櫃碼頭（10 號貨櫃碼頭）的可行性，冀補足現有的葵青貨櫃碼頭 1 至 9 號的處理能力。

按照先善用現有基礎建設的原則，應在上述用以提升處理能力的措施（建議措施 1 至 4）未能應付預測的吞吐量時，才考慮興建 10 號貨櫃碼頭。然而，供求評估結果顯示，如先落實建議措施 1 至 4 的各項細節，大概於 2030 年之前不會出現未能應付預測吞吐量的情況。

行動 3：提升香港港口的競爭力

7.2.6

措施 6：成立「香港港口發展及推廣小組」

正如旅遊及貿易行業，港口的整體發展及推廣事務亦可交由一個獨立的政府資助機構（類似旅遊事務署或貿發局）負責。

建議新設的「香港港口發展及推廣小組」成為新的法定航運機構（見《提升香港作為國際航運中心地位》顧問研究）轄下分科之一，並具備兩個主要職能：(i) 港口發展項目，以及 (ii) 市場營銷。預計其好處包括：

- 縮短決策時間，
- 達到兼顧港口產業長遠利益的目標，
- 有助香港港口維持競爭力，
- 令全球航運業界更了解香港港口的優勢，
- 或會令香港港口貨輪班次增加，從而提升其作為轉運樞紐的吸引力，以及
- 向全球航運業界展示，香港仍是個發展興旺且極具競爭力的港口。

7.2.7 措施 7：加快發展擬建的物流設施（例如在新界）

這個措施旨在加強香港港口處理高價值、時間敏感度較高或進口貨物方面的競爭優勢。措施亦有助香港發展成為區域分銷中心，當中需要更多倉儲及物流設施以作配合。此措施不會直接影響港口的實體設施或處理能力，但會透過提升香港的物流處理能力間接令港口受惠。其好處包括：

- 香港港口設施（特別是香港內河碼頭）會有更多機會處理該等物流設施可能產生的海運貨物，以及
- 鞏固香港作為物流樞紐的形象，當中港口是關鍵的一環。

7.2.8 措施 8：增加陸路拖運及穿梭於碼頭之間的貨車司機供應

建議取消影響貨車司機供求平衡的人為限制。容許內地貨車司機到港工作或負責穿梭碼頭之間的貨車運輸駕駛工作，這可增加司機供應令貨車運輸的均衡格價（即勞工成本）下降。這項措施能令貨車運輸行業與成功連接香港港口的河運運輸網絡看齊。其好處包括：

- 收窄香港港口與其他華南地區港口的陸路拖運成本差距，
- 或能從競爭對手中搶佔華南地區貨物的市場份額，以及
- 或能透過減低營運成本令貨櫃處理費下調。

7.3 有關措施如何處理香港港口所面對的議題

下表概述如何透過建議措施處理香港港口所面對的議題。

表 7-2 措施對相應議題的矩陣圖

議題	1 升級昂船洲公眾貨物裝卸區	2 遠洋及內河兩用設施	3 於葵青貨櫃碼頭提供更多駁船泊位	4 善用碼頭周邊土地	5 興建十號貨櫃碼頭	6 香港港口發展及推廣小組	7 擬建物流設施	8 增加貨車司機供應
設施使用率不均	✓	✓	✓	✓			✓	
轉向河運與海運間的轉運	✓	✓	✓					
巨型貨船班次增加	✓				✓			
國際轉運日益增長	✓	✓		✓	✓			
滿足港口貨運吞吐量預測	✓	✓	✓	✓	✓			
陸路拖運成本較高								✓
碼頭處理費高於競爭港口				✓				✓
難以推行港口發展項目						✓		
擴闊貿易範圍						✓		

資料來源：BMT

7.4 評估對香港港口的整體影響

7.4.1 推行難易度及效益

以上各項措施分別就推行的難易度及效益作出評估。各項措施的效益已根據其能否達致以下目標而作出評分：

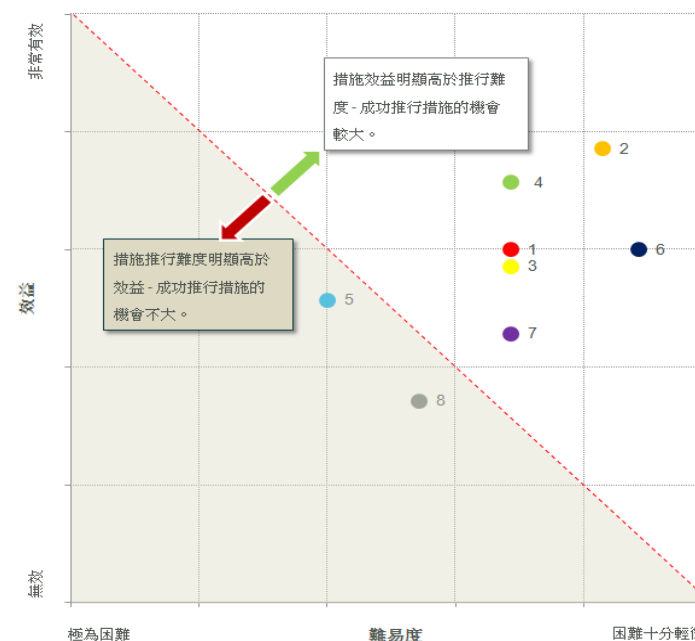
- 減低碼頭處理費
- 於正確的地點提供額外的處理能力
- 與現有設施互補
- 減低對環境的影響
- 可於短期實施
- 提升香港港口對付貨人及航運商的吸引力
- 提供競爭對手沒有提供的必要服務

推行各項措施的難易度已根據以下因素而作出評分：

- 土地需求
- 對環境的不良影響
- 相對成本
- 推行需時較長
- 工程受阻
- 就業機會減少
- 遭受反對的可能性（例如居民、工會、競爭對手或地主）

所有因素的比重相同。考慮過不同措施的效益及推行的難易度後，措施 1 至 4、措施 6 及措施 7 被納入策略性發展規劃。而措施 5 及措施 8 於本研究的時間範圍內成功推行的機會不大。

圖 7-1 評估建議措施



資料來源：BMT

當中：

- 1 – 升級昂船洲公眾貨物裝卸區
- 2 – 遠洋及內河兩用設施
- 3 – 於葵青貨櫃碼頭提供更多駁船泊位
- 4 – 善用碼頭周邊土地
- 5 – 興建10號貨櫃碼頭
- 6 – 香港港口發展及推廣小組
- 7 – 擬建物流設施
- 8 – 增加貨車司機供應

表 7-3 策略性發展規劃內的建議措施

措施及內容	建議推行時間 ³
1 將昂船洲公眾貨物裝卸區升級為現代貨櫃處理設施，供遠洋輪船或內河船隻使用，從而改善營運效率。	2018 年起分階段推行 ⁴
2 將現時實際環境能夠容納遠洋輪船的地點發展為遠洋及內河兩用設施 - 容許香港內河碼頭同時處理遠洋輪船及內河船隻（須修訂契約並支付補價） 於葵青貨櫃碼頭提供更多駁船泊位，以紓緩河運貨櫃吞吐量造成的擠塞。	2015
3a - 盡快於 5 號貨櫃碼頭北側新建 1 個駁船泊位	2015
3b - 盡快於於長青橋北側新建最多 4 個駁船泊位（受實際環境限制，並須改劃土地用途）。	2018 年或之前分階段推行
3c - 於 9 號貨櫃碼頭（南）的西南面新建最多 5 個駁船泊位；須盡快進行海上交通影響評估以確定措施是否可行。 善用碼頭周邊的土地及其他設施，以應付轉運量增長和提升營運效率 ⁵ 。土地以長期租約形式批租。	2018 年或之前分階段推行
4f - 指定葵涌 5 號貨櫃碼頭北側土地作為永久性存放貨櫃用途。	2015/16
4a & 4g - 指定葵涌 7 號貨櫃碼頭東側土地作為永久性存放貨櫃用途。延長達美路以連接美青路，並停用葵涌海關大樓與美青路迴旋處之間的貨櫃碼頭南路。將貨櫃碼頭南路停用的路段納入貨櫃堆場。	2015/2016 年推行 4a； 2020 年或之後推行 4g
4e & 4h - 指定青衣青尚路附近土地作為永久性存放貨櫃用途。停用青衣航運路，將其納入貨櫃堆場作為內部道路，以充分發揮措施 4e 青衣青尚路的效益。這項措施與 9 號貨櫃碼頭（南）西南面新建的最多 5 個駁船泊位有互補作用。	2017/2018 年推行 4e； 2020 年或之後推行 4h
4c - 指定青衣長輝路及附近的空置土地作為永久性存放和處理貨櫃用途，並設立駁船泊位。	2018
4d - 指定青衣航運路附近土地作為永久性存放貨櫃用途。	2015/16
6 香港港口發展及推廣小組 - 因應新法定航運機構的情況盡早成立	期望於未來 3 至 5 年落實
7 加快發展擬建的物流設施（例如在新界）	2015 年起分階段推行

資料來源：BMT

³ 建議的推行時間最切合香港港口的發展需要，但鑑於推行措施期間會受到各種具體限制和因素影響，實際的推行時間可能有變。

⁴ 昂船洲公眾貨物裝卸區停泊位特許協議的有效期至 2016 年 7 月，之後再需要約一年時間安裝設備作碼頭營運之用。

⁵ 推行所有建議措施所得的額外貨櫃存放空間多於在 2030 年堆場尚欠的容量。選擇建議措施中須予變更土地用途時，取決於以下因素：直至 2030 年所需的額外處理能力、現時佔用的土地在未來是否可供使用、是否鄰近堆場面積與泊位長度比例低的泊位、可減少依賴貨車經公共道路運貨的地點，以及所需交通工程的複雜程度（如建議改動道路網絡）。措施 4b 並不建議推行，因在 2030 年前沒有需求。

圖 7-2 顯示建議推行的措施的地圖

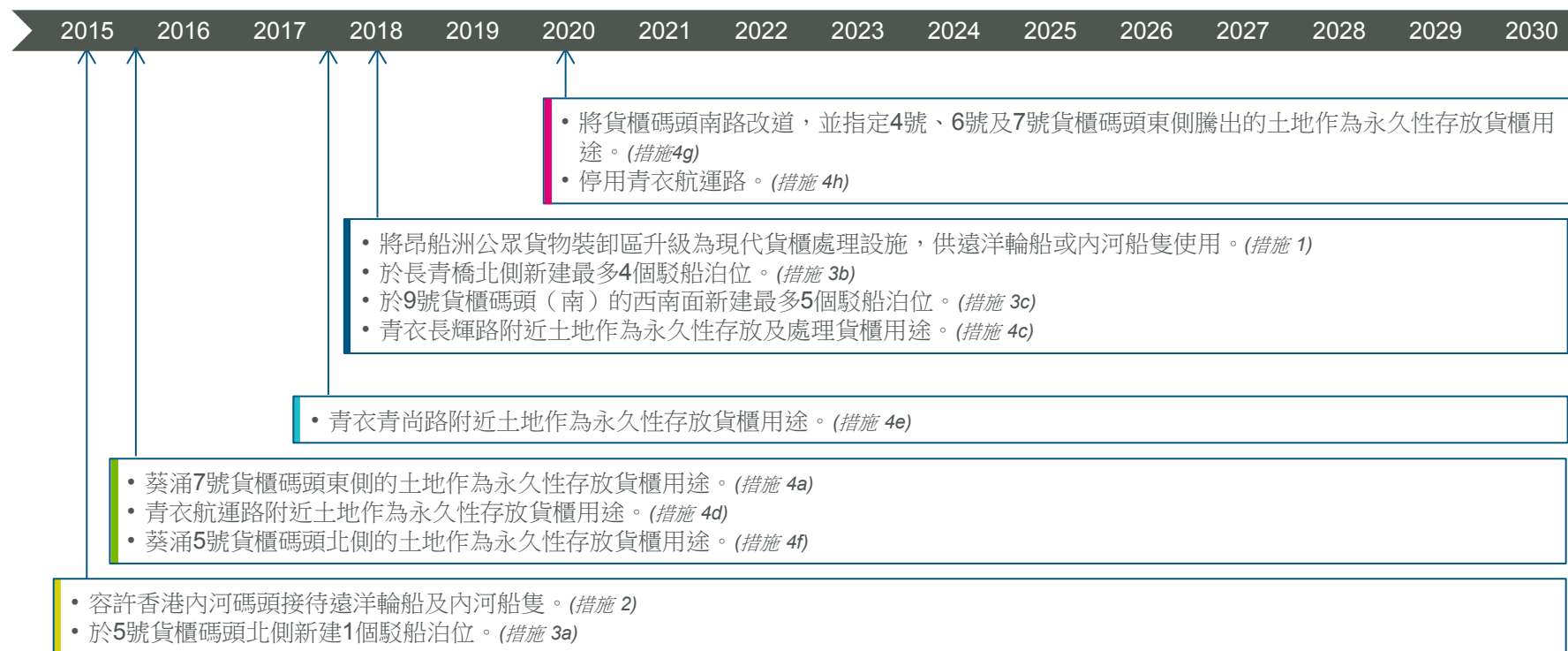


資料來源：BMT

注意：並不建議推行措施 4b (即在葵涌 8 號貨櫃碼頭東側土地作為永久性存放貨櫃用途)，因在 2030 年前沒有需求。

顧問已根據港口貨運吞吐量預測、香港港口處理能力評估及所需土地是否可供使用的考慮，確立了對各提升處理能力的措施的需求、組合及實施時間。建議盡早落實所有影響香港行政安排的措施，以解決近年影響港口的問題。以下時間表列明加強實體設施處理能力的措施的推行時間⁶：

圖 7-3 按措施推行年份顯示處理能力提升的建議時間表

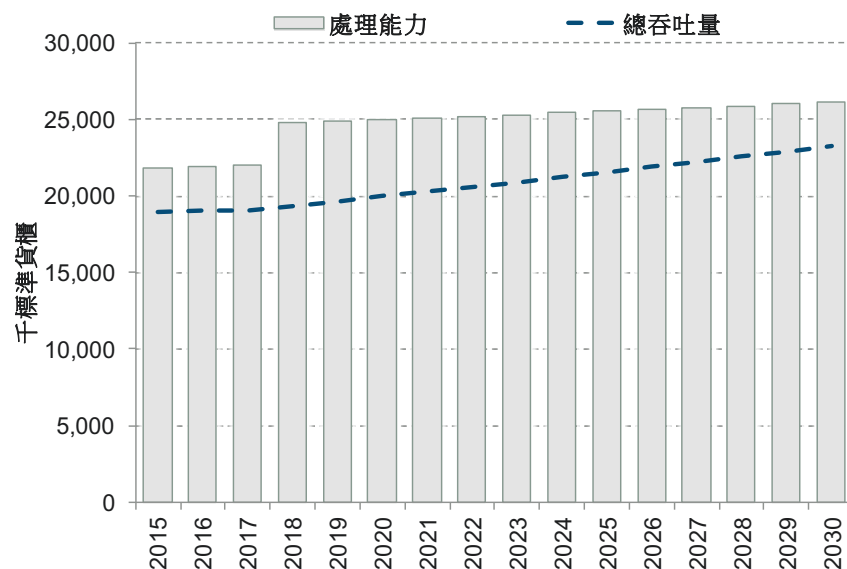


資料來源：BMT

⁶ 建議的推行時間最切合香港港口的發展需要，但鑑於推行措施期間會受到各種具體限制和因素影響，實際的推行時間可能有變。

推行建議的措施讓葵青貨櫃碼頭在本研究的時間範圍（至 2030 年）內，保持足夠的處理能力：

圖 7-4 推行提升處理能力的措施後，葵青貨櫃碼頭至 2030 年的吞吐量及處理能力⁷



資料來源：BMT

預測吞吐量難免會出現變動，因此宜預留一定的剩餘處理能力。泊位和倉庫碼頭及浮泡和碇泊處均有大量剩餘處理能力。

針對葵青貨櫃碼頭建議的措施以預測吞吐量為基礎，並預留 10%至 20%剩餘處理能力，與過去數年預留的比例相若。預留剩餘處理能力令營運更具彈性，並有助應付各種難以預料的變動和事態，例如：

- 巨型貨船班次增加帶來的影響，
- 未來的貨櫃暫存時間或會增加，因而令堆場容量下降，以及
- 天氣導致船期延誤 - 此情況不只在香港，在中國沿岸地區亦會發生導致大量船隻積壓在葵青貨櫃碼頭，使其應接不暇。

鑑於增加現有貨櫃處理設施的使用量和善用葵青貨櫃碼頭周邊的土地即可提供足夠的處理能力，故不建議於 2030 年前進行有關 10 號貨櫃碼頭的規劃。

進一步的分析結果顯示 10 號貨櫃碼頭在本研究的時間範圍內，在財務及經濟的角度均被視為不可行，主要原因如下：

- 香港港口現時的預測吞吐量，低於以往建議 10 號貨櫃碼頭為可行方案研究的預測。
- 於 2030 年，香港港口約 75%的吞吐量將來自轉運，其經濟貢獻較小，所產生的收益低於進出口貨運。
- 發展 10 號貨櫃碼頭所需的資本開支總額達 609 億港元，遠高於之前建議發展 10 號貨櫃碼頭的研究所估計的資金成本，加上吞吐量有所減少，預期經濟及財務收入不足以彌補投資成本。

建議可於約 5 年左右檢討港口貨運量預測，以監察香港港口產業的發展，並確保能夠適時提供港口設施及與港口相關的基礎建設。

⁷此評估以混合營運模式為基礎，即視乎情況需要以遠洋輪船泊位接待遠洋輪船及內河船隻。

8

總結及結論

此行政摘要涵蓋了「香港港口發展策略 2030 研究」的主要結果，為香港港口貨物處理的增長及發展作出了回應。

報告闡述了香港港口的定位、競爭力及現有設施必須配合的未來趨勢，並指出了一些大致趨勢，如華南貨物經香港港口所處理的份額持續減少，吞吐量轉由增長中的國際轉運市場補上（香港港口受惠於現時內地的沿海航行權）。

研究探討了香港港口對華南貨物的競爭力及影響國際轉運的問題，同時亦已檢討了影響該等特定貨源前景的因素，包括與地理、法律結構、船舶靠泊次數、港口特點及成本有關的因素。

由於其他華南港口受勞動力成本增加及人民幣或會升值所影響，香港港口的成本競爭力相對提升，因此預期香港港口將繼續佔華南貨源一定程度的市場份額。香港港口具備競爭力，同時確保外資航運商轉運中國相關貨物的市場，亦可於亞洲各地爭取成為國際轉運樞紐。

研究為香港港口建立了一個與華南地區相關及國際轉運的貨櫃吞吐量預測。預測對香港港口設施的需求將一直增加至 2030 年，但期間增長速度較為緩慢，平均每年增長 1.5%。

研究以葵青貨櫃碼頭為重點，估計和概述香港港口現有設施的處理能力及使用情況趨勢，同時確定了葵青貨櫃碼頭在 2030 年前需要額外的處理能力。

香港港口相關的主要議題是集中探討的焦點，內容包括設施使用率不均、華南貨物跨境運輸模式由陸路拖運改以駁船駁運、支援國際轉運所須面對的挑戰，及船隻尺寸不斷增大。報告又指出本港須面對的主要挑戰：運輸及處理成本較高及難以推行港口發展項目。

回應需求預測及所提出的問題，本研究界定、擬訂和提出香港港口遠景方案。所提出的一系列發展措施，旨在達致所需的處理能力以應付未來充滿競爭的環境，及最大限度地增加現時設施的處理能力，並因應措施的推行難易度及效益權衡先後次序。措施涵蓋善用現有設施（香港內河碼頭及昂船洲公眾貨物裝卸區）、增加駁船泊位、改善葵青貨櫃碼頭周邊的土地用途，及協調發展和市場營銷活動。

預計這些措施可提升現時的基礎設施以滿足未來直至 2030 年的需求預測，而並不需要創建新的碼頭（即 10 號貨櫃碼頭）。

此計劃根據香港港口的優勢及其關鍵角色，為港口行業確立一可行且有價值的發展路向，以繼續推動香港港口的發展。

建議可於約 5 年左右檢討港口貨運量預測，以監察香港港口產業的發展，並確保能夠適時提供港口設施及與港口相關的基礎建設。