

立法會經濟事務委員會

香港貨櫃碼頭與港口設施

引言

委員要求當局提供一份文件，內容涵蓋下列各個範疇，以方便委員進行有關本港貨櫃碼頭與港口設施的討論：

- (a) 預測增長與興建九號貨櫃碼頭；
- (b) 區內的發展及對本港港口發展的影響；
- (c) 香港貨櫃碼頭營運商收取的處理費水平。

目前情況

2. 在二零零零年，香港仍得以保持全球最繁忙貨櫃港的地位，吞吐量達 1 810 萬個標準貨櫃單位。附件一的圖表列出一九九六至二零零零年間全球排名最前的五個貨櫃港在的表現。

3. 本港港口處理的貨物，八成來自珠江三角洲一帶。香港與深圳港口過去五年的吞吐量現載於附件二。

未來增長與來自深圳和台灣的競爭

4. 我們最近剛完成修訂港口貨運量預測研究(對上一次是在一九九七年進行)，最新預測的結果顯示：

- (a) 過去五年，本港貨運的總吞吐量，保持每年增長 6.6%；
- (b) 未來 15 年，本港貨櫃港的貨運需求，將會每年增長 5.1%，比上一次在一九九七年進行的研究所預測的增長速度(4.6%)為快；

- (c) 珠江三角洲的貨運量預期會繼續快速增長，雖然一九九七至九八年間經濟放緩，但早已持續復蘇；加上中國即將加入世貿組織，預料全球貿易和外國直接投資均會普遍增加，中國的進出口也會隨之增加，尤以廣東省為然。華南地區的經濟持續增長，香港也會蒙受其利。

對本港港口未來發展的影響

5. 儘管華北的港口不斷擴展，而來自深圳港口的競爭又日趨激烈，以致一些本應經香港港口付運的貨物轉往其他港口付運，不過，港口貨運量預測研究得出的結論是，華南地區貨運量增長迅速，足以支持區內港口所規劃的發展，包括香港和深圳的港口。預期本港港口的吞吐量，將會由二零零零年的基本數字 1 810 萬個標準貨櫃單位，增加到二零一零年的 3 000 萬個，到了二零二零年，更會增加到 4 000 萬個。

6. 為應付未來數年的預期需求增長，九號貨櫃碼頭已於二零零零年夏季動工興建。到二零零四年全面落成後，將會提供 6 個新泊位，增加的處理量達 260 萬個標準貨櫃單位，配合本港港口貨運的增長。

7. 根據最新港口貨運量預測的推算，九號貨櫃碼頭的新增設施，將足以應付香港未來數年的貨運量增長。我們已展開新一輪港口發展策略檢討，以制定策略，應付九號貨櫃碼頭容量飽和後的需求。檢討預期二零零一年年中完成，屆時，當局樂意向各委員匯報檢討的結果。

香港港口：目前的優勢

8. 港口及航運局一直監察着本港港口的競爭力，並成立了貨櫃港競爭力小組委員會，負責制定措施，提高港口的競爭力。此外，又成立物流服務發展委員會，研究如何令本港港口與物流服務供應鏈的其他環節更緊密配合。

9. 香港港口的優勢，在於我們能夠憑藉地利，發展為太平洋西陲一個樞紐港、自由港和方便營商的港口。作為樞紐港，香港與珠江三角洲十分貼近，這不僅是我們的貨源地，也是全球最大出口地區之一。本港處理的貨物，大多來自或運往這個地區，因此，我們也是華南的門戶。本港港口現時

有超過 80 條國際航線，每周的航班多達 380 個班次，貨櫃運往全球 500 多個目的地。

10. 本港港口十分方便用家。我們實行自由的出口報關制度，船舶可在離港後 14 天內，以電子方式報關。清關手續盡量精簡。

策略發展委員會對未來港口發展策略的見解

11. 策略發展委員會已把“貿易、運輸及物流服務”確定為支持本港遠景發展的七個領域之一。委員會又認為，雖然香港是全球最繁忙的貨櫃港之一，但由於華南一帶港口在營運成本方面具備優勢，香港因而正面臨挑戰。不過，委員會亦表示，長遠來說，本港的港口發展應着重提供高增值服務，而不是與其他收費較低的港口(尤其是華南一帶港口)競爭，藉此發揮優勢互補的作用。

保持本港港口的競爭力

12. 本港提供一流的港口後勤服務及基礎設施，但為了保持港口的競爭力，我們必須確保繼續憑藉本身的優勢，不斷發展。

13. 我們亦已採取措施，加強發展港口與各種交通工具之間的連接設施，包括：

- (a) 提高落馬洲管制站一帶道路及邊界通道的運輸效率，令港口的貨運更加暢順；
- (b) 為未來建造／規劃新的運輸設施，以提高聯運服務效率，令接駁更為緊密：
 - (i) 連接新的九號貨櫃碼頭的青衣南橋；
 - (ii) 與新的深港西部通道聯接的后海灣幹線，以擴充本港的跨界運輸容量；
 - (iii) 貫通青衣和長沙灣工業區的九號幹線。

14. 我們亦須繼續舉辦港口巡迴宣傳活動，為運輸專業人士及收貨人提供有關本港港口基建及物流業的最新資料。

15. 此外，我們又與華南地區的內地口岸官員建立更緊密的聯繫，以便建立渠道，交流有關港口規劃和內地與香港之間聯運接駁的資料。

貨櫃碼頭處理費

16. 貨櫃碼頭處理費是船公司向付貨人收取的費用，以收回為船隻在岸邊裝卸貨櫃的成本，收費水平由國際班輪公會或“協議組織”建議。班輪公會和“協議組織”由行走主要航線的船公司組成，目標是穩定運費和議定貨櫃碼頭處理費，避免國際航運市場和國際貨運出現混亂。

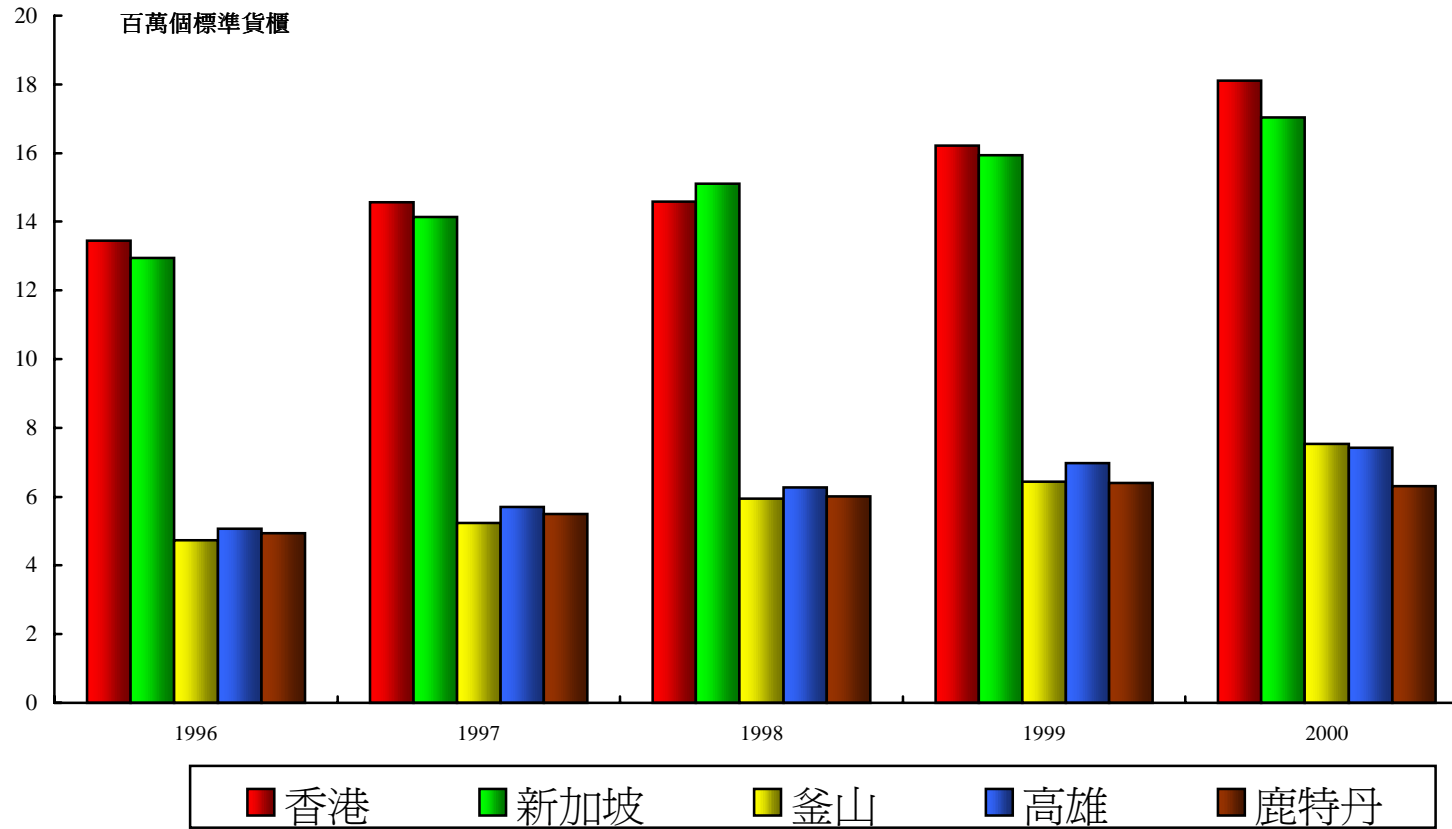
17. 經濟局一直致力促進班輪公會、香港付貨人和貨櫃碼頭營辦商對話，以解決彼此對貨櫃碼頭處理費問題的分歧。班輪公會已承諾，由一九九八年起，若市場情況無大變動(如貨櫃碼頭營辦商沒有再增加貨櫃碼頭收費)，就不會提高貨櫃碼頭處理費。九號貨櫃碼頭建成後，付貨人及船公司便會有更多設施可以選用。收費如有變動，通知期亦已由 30 日，增加至 45 至 60 日。最近，遇有運費變動的時候，有關方面亦是於 60 日前發出通知。船公司亦已使用圖表，列出碼頭處理費各項成本細目，然後送交付貨人參考。

經濟局

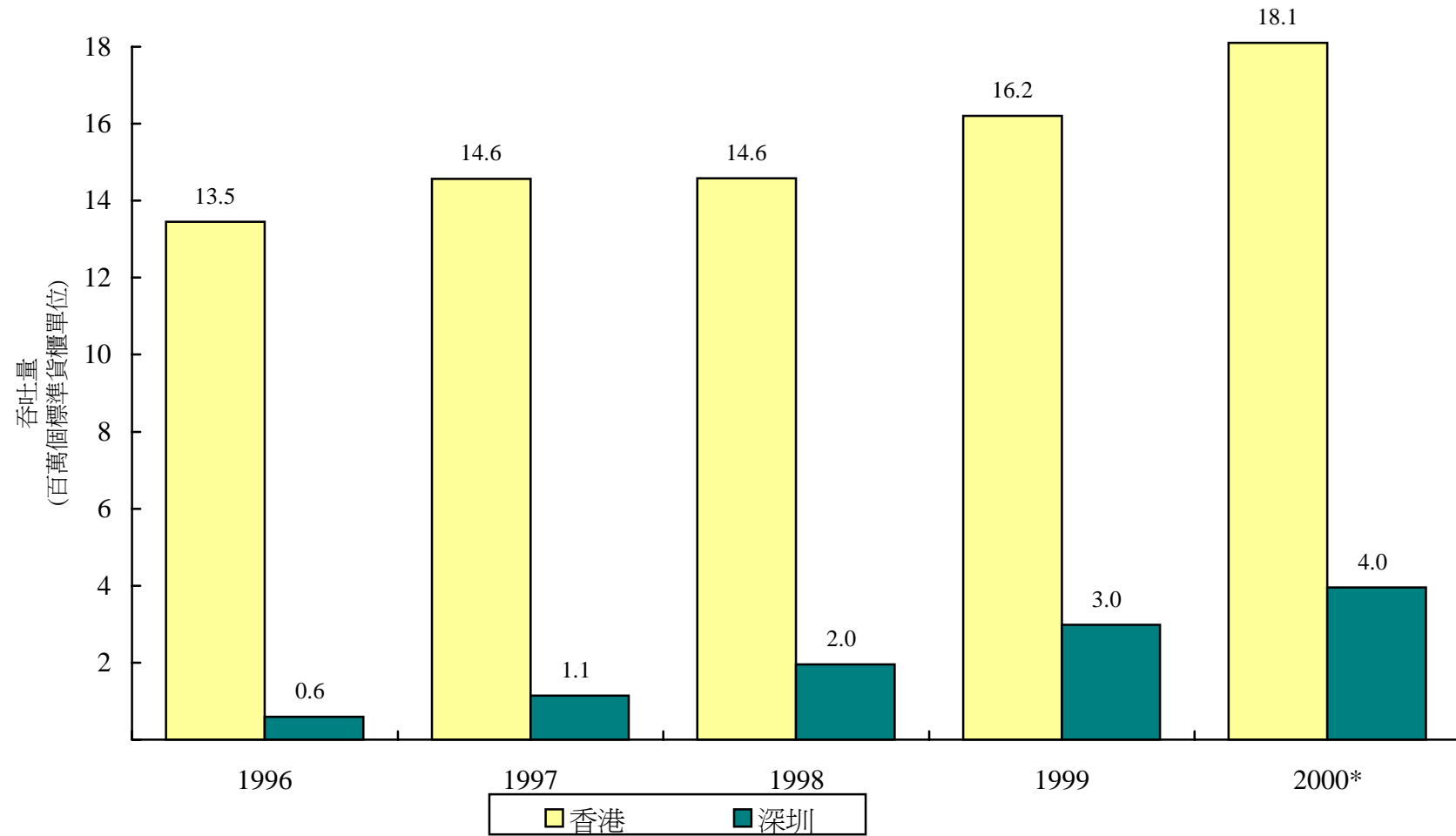
二零零一年二月

C:\data\IPOON\WINWORD\MIS\papers\compet(26.02.01)C1.doc

世界首五大貨櫃港的表現 (1996-2000)



香港及深圳的貨櫃吞吐量



*臨時數字