



本會檔案：CVTA/2006/MI062

## 啟德規劃檢討－修訂後的初步發展大綱圖

### 本會之意見書

本會對啟德規劃檢討－修訂後的初步發展大綱圖表示失望及沮喪，港府聲言物流業是香港四個支柱行業之一，政策上卻不斷打擊物流業的中小企業。就如規劃署並沒有吸納及聽取有關業界的意見及訴求。現再次誠請港府別再漠視及妄顧一班為香港航運物流業作出貢獻的營業者。現臚列本會意見如下：

#### (一) 強烈要求保留現在觀塘和土瓜灣避風塘的現有用途

根據海事處 2005 年 2 月發表之避風塘需求評估報告（2004-2021），於 2006 年的需求為 427 公頃，但實際供應只有 406 公頃，缺 21 公頃。

縱然發展大綱圖說明保留觀塘和土瓜灣避風塘，但若興建之行人天橋只有 20 米高，船隻難以通過行人天橋前往觀塘避風塘停泊，用途之改變，避風塘的缺乏更見嚴峻，於颱風期間造成人命及財產傷亡。

本會深明行人天橋之興建乃予民方便，因此，十分認同該建議，同時亦希望天橋高度需達 40 米或以上，市民可通往機場跑道之餘，大型船隻亦可於觀塘避風塘避風。

香港貨船業總



商會有限公司

HONG KONG CARGO -VESSEL TRADERS' ASSOCIATION LTD.

並且，特首新頒布之施政報告，積極鼓勵內河船來港，香港的避風塘需求必定增加。試問一旦颱風襲港，本地貨船躉船拖船及內河船何處避風，海上作業者何處容身，政府政策不是強人所難互相矛盾嗎？更值得關注的是，香港的地理環境所限，並不是任何一個海岸也能適合建設成海浪平靜四面包圍的避風塘。一個避風塘的失去，難以找一個合適的地方替代。以民生為本的啟德規劃絕不能妄顧海上作業者的性命安危。

## (二) 強烈要求保留觀塘和茶果嶺公眾貨物裝卸區

T2 幹道及海濱長廊之興建將瓜分整個茶果嶺貨物裝卸區，鄰近的觀塘貨物裝卸區亦不能幸免。

關閉兩個貨物裝卸區更直接的影響是導致約 50 多個物流營運公司結業，導致數萬計的中流作業經營者、物流、環保及物料回收工人及貨櫃車司機失去工作。根據海事處 2005 年度貨物裝卸區貨櫃車及其他車出入觀塘及茶果嶺貨物裝卸區的數據，該年度車出入觀塘貨物裝卸區的貨櫃車及散貨車合共 153,930 架次，而出入茶果嶺貨物裝卸區的合共 182,027 架次。長遠關區的政策，牽連之廣，貴委員會絕不能輕視。

啟德規劃之發展如箭在弦，裝卸區同業樂意美化貨物裝卸區，務求與周遭的環境配合共存。倘若觀塘及茶果嶺貨物裝卸區不容於啟德規劃，亦期望有關部門能保護本港獨特的中流作業，先安置後遷區，以解經營者惶恐中度日之苦及消除業界備受何去何從之憂慮困擾。

香港貨船業總



商會有限公司

HONG KONG CARGO -VESSEL TRADERS' ASSOCIATION LTD.

### (三) 總結

總括而言，政府的責任是：

- 一． 保障港人安全，包括海上作業者、海上遊客，避免船隻於觀塘和土瓜灣因沒有足夠避風塘停泊而飄浮到維多利亞港撞毀海旁設施，導致人命傷亡
- 二． 發展經濟，平均分配資源予每一個行業。側重旅遊業，妄顧海上作業者的海上安全，抹殺中流作業經營者、物流、環保及物料回收工人的生存空間，並非有利香港持續發展之策。本會更憂慮一旦觀塘及茶果嶺貨物裝卸區關閉，牽一髮而動全身，觀塘及土瓜灣避風塘的長遠用途亦因此而遭到改變，所有在地的經營者被完全排擠出啟德規劃之外。

最後，本會重申保留原有在地海事設施之要求，敦請規劃署謹重考慮業界的需要。為旅遊業的拓展與中流物流業的存活找出一個適當的互惠的平衡點。