

香港物流業的最新發展及相關事項

引言

本文應立法會經濟發展事務委員會要求，提供下列資料 -

- (甲) 香港相對於珠江三角洲(珠三角)地區在物流方面的最新發展；
- (乙) 實施《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要(2008-2020年)》的合作領域；及
- (丙) 特區政府配合擬訂國家“十二五”規劃的籌備工作。

香港物流業的最新發展

2. 香港發展為區內運輸及物流樞紐，建基於我們在東西貿易航線上的優越地理位置及作為通往珠三角的門戶。進一步鞏固我們在地理位置上優勢的有利條件包括：自由港地位、開放而高度透明的規管制度、簡單稅制及低稅率、資金和資訊自由流通、高效清關運作、法治及司法獨立，以及世界級的基建設施。香港國際機場(香港機場)是世界最繁忙的國際航空貨運機場，香港港口是世界第三最繁忙的貨櫃港。

3. 貿易及物流業是香港四大經濟支柱之一。二零零七年，該行業帶來 4,001億港元的增加價值，佔本地生產總值的 25.8%。有 842,200 人從事貿易及物流業，佔香港總就業人數的 24.2%(842,200 人當中 208,600 人從事物流業)。二零零二至二零零七年間，物流業的增加價值以每年平均 5.3%的增長率增長，達 711億港元，佔本地生產總值的 4.6%。貿易及物流業務亦帶動其他服務需求(例如銀行、保險及不同的專業服務)，而這些間接經濟貢獻，尚未計算入上述數字。

跨境陸運

4. 跨境貨運是香港物流運作的重要部分，原因是香港港口和機場所處理的貨物，約 70%與華南地區有關。以貨櫃吞吐量計算，約 40%的跨境貨物經陸路運輸，其餘經內河運輸。香港機場以貨運吞吐量計算，大部分源自珠三角地區的貨物皆經由陸路運輸往香港機場載運上機。

5. 香港現有 4 個陸路邊界管制站，即落馬洲、文錦渡、沙頭角和深圳灣(在二零零七年年中啓用)。二零零八年，跨境貨運車輛達 860 萬架次(貨櫃車 360 萬架次，其他貨車 500 萬架次)。落馬洲管制站是貨運最繁忙的管制站，其次是文錦渡。

6. 過去數年，由於成本和地理因素，部分跨境貨物運輸由陸運轉為河運。透過內河運送的跨境貨櫃貨物的比例，由二零零三年的 48%上升至二零零八年的 61%。自二零零三年以來，跨境貨櫃車架次則一直下跌(二零零八年的跌幅為 11%)。受到全球經濟放緩影響，與上年同期比較，二零零九年首四個月的跨境貨櫃車架次下跌 26%。至於貨櫃車以外的貨車架次，在二零零八年下跌 7%，二零零九年首四個月下跌 17%。

空運物流

7. 空運物流方面，香港的地理位置優越，位處東亞和東南亞的中心，珠三角的河口，由香港機場飛往亞太區所有主要城市，平均只需少於 5 小時。香港機場交通網絡龐大，設有最新的航空貨運地勤處理設施，每星期約有 5,800 班航班往來約 150 個目的地，包括 40 個內地城市。二零零八年，香港機場處理的貨運量共 363 萬公噸，是世界最繁忙的國際航空貨運機場。

8. 二零零八年，儘管香港的航空貨運量僅佔香港總貨運量約 1.3%，但貨物總值卻佔外貿總值的 35.5%，達到 20,750 億港元。自二零零八年第四季起，全球經濟放緩的影響浮現，香港機場的航空貨運業務開始收縮。二零零九年首五個月，香港機場共處理 120 萬公噸貨物，與上年同期比

較，下跌 21%。香港貨運量的跌幅與區內其他國際航空貨運樞紐的跌幅大致相若。

9. 為確保善用土地資源，並促使機場輔助服務及相關貨運服務達至規模經濟效益，香港機場把大部分航空物流業務，以專營權方式批予特定服務供應商經營。香港機場與專營服務商以伙伴關係合作，定期審視專營商的表現。目前，兩個處理一般空運貨物的空運貨站，即香港空運貨站和亞洲空運中心，每年可處理的貨運量合共超過 400 萬公噸。二零零八年，香港機場批出全新空運貨站專營權。這座貨運站落成後，香港機場每年可處理的貨運量會增加 260 萬公噸。敦豪中亞區樞紐中心是香港機場指定速遞貨運站，每小時可處理超過 35,000 個包裹和 40,000 份文件。上述貨運站均具備最先進的自動化貨物處理系統，可把空運貨物從分類到航機付運所需的時間縮至最短。

10. 此外，香港機場具備第二層貨運處理設施，為航空物流業務提供支援。位於機場島東岸的海運碼頭提供一站式的多式聯運服務，連接珠三角 17 個港口，全日 24 小時運作，每年處理的貨運量可達 15 萬公噸。機場空運中心提供倉儲及物流服務，讓貨運代理公司在機場收發貨物。商貿港物流中心提供切合客戶需要的物流服務，例如存貨管理及訂單處理等，以支援航空物流業的運作。

11. 香港機場管理局(機管局)採取多項措施和進行研究，以提升機場設施質素、提高貨運和供應鏈的效率，務求提高香港機場的競爭力。機管局增建的 10 個貨運停機位在二零零七年年尾啓用後，大型貨機的停機位總數增至 34 個。機管局正積極推行機場飛行區中場範圍的發展計劃，增設更多貨機停機位。為應付長遠需求，機管局正進行《香港國際機場 2030 規劃大綱》研究，制訂機場未來 20 年的發展藍圖。

海運物流

12. 香港港口是全球第三最繁忙的貨櫃港，排名僅次於新加坡和上海，深圳位居香港之後。由於香港港口是一個成熟港口，近年的增長較為溫和。香港港口的長遠發展潛力難免受土地資源限制，但預計可維持溫和增長。相當規模的海運貨物繼續經香港運送，足以吸引國際班輪繼續停靠香港港

口。為應付貨物吞吐量日增的需求，政府會確保港口及輔助基建設施適時落成。

13. 香港港口的貨物裝卸操作以高效率見稱。香港有超過100間班輪公司，每星期提供約450航次，航線遍達全球500多個目的地。每艘貨櫃船的平均運轉時間約14小時。我們的港口運作效率超卓、航班廣泛而頻密，再加上清關程序清晰透明，又受惠於自由港的優勢，令香港港口成為區內首選的航運樞紐。

14. 二零零八年，整體貨櫃吞吐量增加2.1%至2,450萬個標準貨櫃單位。年內，抵港貨船有133,470航次，包括遠洋貨船32,850航次及內河貨船100,610航次。因全球經濟放緩，二零零九年首五個月貨櫃吞吐量較去年同期下跌18%。

葵青貨櫃碼頭

15. 葵涌－青衣貨櫃碼頭(葵青貨櫃碼頭)共有9個貨櫃碼頭，提供24個泊位，深水岸線全長7,804米。葵青貨櫃碼頭由5間公司營運，包括香港國際貨櫃碼頭有限公司(四號、六號、七號及九號(北)碼頭，共12個泊位)、現代貨箱碼頭有限公司(一號、二號、五號及九號(南)碼頭，共7個泊位)、中遠－國際貨櫃碼頭(香港)有限公司(八號(東)碼頭，2個泊位)、亞洲貨櫃碼頭有限公司(八號(西)碼頭，2個泊位)及迪拜環球港務(三號碼頭，1個泊位)。

16. 二零零八年，葵青貨櫃碼頭共處理1,770萬個標準貨櫃單位，佔整體貨櫃吞吐量72%。以葵青貨櫃碼頭處理能力逾1,900萬個標準貨櫃單位計算，使用率達到90%。

其他港口設施

17. 屯門內河貨運碼頭由內河貨運碼頭有限公司經營，位處屯門西及珠江口的有利地理位置，方便運送往來香港及珠三角的貨物。內河貨運碼頭處理貨櫃及散裝貨物，並提供貨物集裝和貨櫃維修服務。內河貨運碼頭設有49個泊位，停泊處全長3,000米。二零零八年，內河貨運碼頭、中流作業區及其他私營泊位處合共處理220萬個標準貨櫃單位，佔香港港口整體貨櫃吞吐量8.9%。

18. 香港有 8 個公眾貨物裝卸區（裝卸區），分別位於油麻地、昂船洲、藍巴勒海峽、屯門、茶果嶺、觀塘、柴灣及西區；合共計算，停泊處全長 6,672 米。裝卸區由海事處管理，以短期租約形式租予私人營運商。裝卸區處理多類貨物，以貨櫃吞吐量計算，主要處理河運貨物。二零零八年，8 個裝卸區合共處理 200 萬個標準貨櫃單位，相等於香港港口整體貨櫃吞吐量 8.4%。

19. 貨物亦在碇泊區及繫泊浮泡處理。現時有 29 個浮泡及 24 個碇泊區，由海事處管理，主要供遠洋輪船停泊。二零零八年，碇泊區及繫泊浮泡合共處理 250 萬個標準貨櫃單位，佔香港港口整體貨櫃吞吐量 10.3%。

十號貨櫃碼頭的規劃

20. 根據二零零八年四月發表的《香港港口貨運量預測 2005/2006 研究》（《港口貨運量預測研究》），直至二零三零年，香港港口的整體貨櫃吞吐量會保持溫和及穩定增長。考慮到華南的港口設施供應及香港港口的相對競爭力，《港口貨運量預測研究》預計香港最快在二零一五年需要第一個新貨櫃泊位。

21. 我們現正積極研究在青衣西南選址發展十號貨櫃碼頭的可行性。相關的初步可行性研究及環境影響評估在二零零九年三月展開，預計二零一一年年初完成。當局會密切留意香港貨櫃吞吐量的變化，以訂出推出新泊位的最合適時間。

挖深葵青貨櫃港池

22. 葵青貨櫃港池現深 15 米，足以供目前的大型貨櫃船安全航行，但未能配合新的超大型貨櫃船水深最高 15.5 米的要求。當局現正推展工程計劃，把葵青貨櫃港池及航道挖深至 17 米，以配合貨櫃航運業的需求。我們預計工程計劃最遲在二零一二年完成。

大嶼山物流園

23. 內地憑藉着若干的競爭優勢，例如成本較低，為香港帶來激烈的競爭。此外，金融海嘯引致全球貿易活動及貨物流量大幅減少，香港的物流業界與其他經濟體系的物流業以及其他行業一樣，均面對相當艱難的經營狀況。面對這些挑戰，香港需擴大貨源腹地及提升競爭優勢，包括增強度身訂造的物流服務，和為繁複工作提供解決方案。

24. 因應全球不明朗的經濟環境，政府在決定大嶼山物流園的未來路向時，包括其發展規模和時間，須考慮香港和全球經濟的趨勢和前景，以確保有效運用投放在物流業發展的公共資源。與此同時，我們亦會繼續盡可能撥出更多長期和短期土地，供物流發展之用。我們也會繼續與業界緊密合作，推動物流服務電子化，以及為業界提供專業培訓課程，以提升他們的服務效率和競爭力。

與珠三角地區的合作

25. 二零零九年一月，國家發展和改革委員會公布《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要(2008-2020年)》，強調珠三角地區需與港澳地區在現代服務業領域作深度合作，當中物流服務是重點合作範疇之一。

26. 港粵當局一直緊密合作，改善跨境基建設施；此舉有助擴大香港貨運服務範圍，亦有利物流業持續發展。

港珠澳大橋

27. 當局現正大力推展港珠澳大橋(大橋)計劃項目；大橋的建造工程可望於二零零九年年底前展開，並在二零一五、二零一六年左右通車。屆時，香港方圓三小時車程內可達的地方總面積接近 17,000 平方公里，消費人口高達 5,000 萬人。從珠海到葵青貨櫃碼頭及香港機場所需的交通時間分別減省達 60% 及 80%。目前，香港機場處理的空運貨物中，大約 70% 來自珠三角地區。香港與內地的交通聯繫改善後，我們的貨源腹地定會擴大，並會開拓新的消費市場，為香港的貨運及物流業注入新動力。

28. 珠三角西岸對外交通接駁得到改善，料會吸引資金到當地投資。低地價和相對成本低廉的勞工，提供巨大的發展潛力，會令華南地區的貨運量增加，舉例說，2007 年珠三角東岸的平均職工及工人月薪約為 400 美元，比珠三角西岸的 200 至 300 美元高出不少。香港機場及港口處於有利位置，可吸納陸運及河運新增的貨運量。

29. 交通時間大幅縮減，尤其方便有迫切時限的貨物由珠三角西岸付運趕上停泊在香港港口的遠洋輪船及往來香港機場的航班。大橋口岸選址位於香港機場東北面，利便陸、空兩種貨運模式相互銜接。

30. 大橋口岸亦為連接深圳灣口岸的屯門赤鱸角連接路及屯門西繞道提供落腳點，使香港機場與珠三角東岸的路程大為縮短及直接。上述的策略性道路系統接連深圳、香港、珠海及澳門，令珠三角兩岸的城市能方便通達到香港機場及港口的有效可靠的物流服務，這有助提升香港作為航空及物流樞紐的競爭力。

蓮塘／香園圍口岸

31. 二零零八年九月，香港特區政府與深圳市人民政府共同宣佈在蓮塘／香園圍興建新口岸；並計劃於二零一八年啓用。新口岸經深圳東部過境通道，沿深惠高速及深汕高速，將直接連接粵東(包括汕頭、汕尾、潮州及揭陽等地)及福建和江西等鄰近省份。至於在港方境內，我們現正籌劃興建一條雙程雙線分隔主幹路，由新口岸經粉嶺公路連接吐露港公路，主幹道亦會為擬議的坪輦／打鼓嶺新發展區提供便捷的通道，從而帶動新界東部的進一步發展，並改善該區的整體運輸網絡。

32. 粵東是接收傳統製造業遷移的地區之一。新口岸可同時處理過境貨運及客運車輛。香港與深圳東部及粵東之間的行車時間會大為縮短，有助促進這些地區日後的發展和擴大香港的經濟腹地。

33. 跨境運輸基建改善後，會有利長遠的經濟增長及進一步的區域合作。香港方面，新過境通道將可提升東部口岸整體的通行能力，有助更妥善分流跨境交通。

國家“十二五”規劃籌備工作

34. 《二零零七至零八年施政報告》提到，當局會加強與國家相關部委的聯繫，建立適當的工作機制，使特區能在“一國兩制”的原則下，盡早配合國家擬訂“十二五”規劃的工作。這工作有助特區配合區域發展的新形勢，為香港的長遠發展創造更好條件，也可令我們在“十二五”規劃期間，能夠更充分掌握內地社會和經濟的發展方向，使我們一方面可以對國家發展作出更適時和更有效的貢獻，另一方面則可以保持香港特區在國家發展過程中不可替代的角色。

35. 二零零九年五月七日，政制及內地事務局局長與環境局、財經事務及庫務局和運輸及房屋局的代表到北京與國家發展和改革委員會商討特區配合國家“十二五”規劃的前期工作。當局就這方面的工作會繼續與國家相關部委緊密聯繫。

運輸及房屋局
二零零九年六月