

二零零四年十一月二十二日會議
討論文件

立法會經濟事務委員會

香港港口規劃總綱 2020

目的

由政府委託進行的『香港港口規劃總綱 2020』顧問研究（下簡稱『研究』）剛於最近完成，該研究就直至二零二零年及以後的港口發展，建議一系列相應措施。這份文件旨在向議員介紹研究建議的特點，並闡述政府就研究結果進行諮詢的計劃。文件隨附研究摘要草稿供議員參考（附件）。

背景

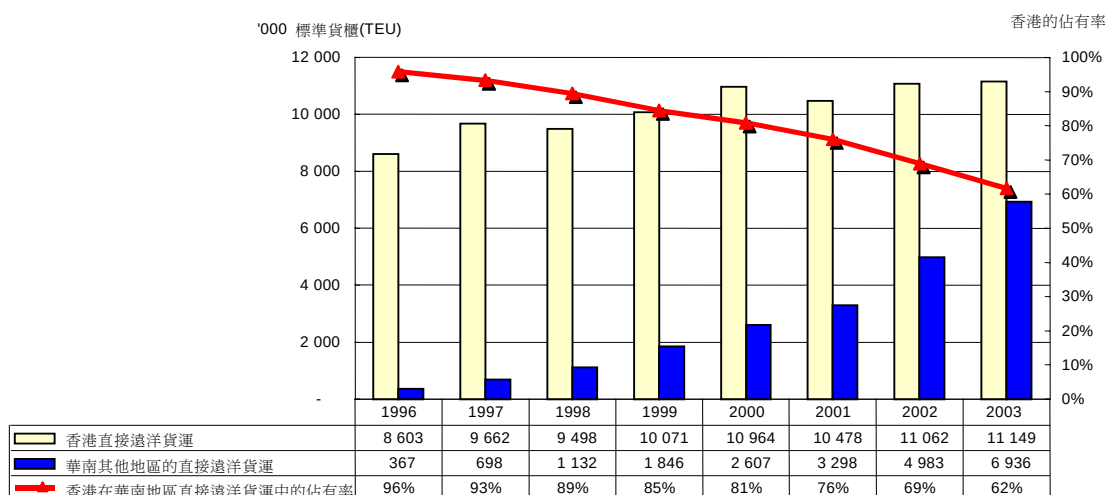
2. 自一九八九年以來，政府已進行了四次港口發展策略檢討，以確保港口發展策略與時並進，配合香港經濟轉型。
3. 上一次港口發展策略檢討於二零零一年進行，其結論是政府在釐定港口可持續發展的方向時，必須平衡經濟利益和環境影響等不同的因素。該次檢討建議當局進行跟進研究，以確定及評估香港港口發展的最佳策略。
4. 我們委託顧問進行的研究剛完成。研究的主要目的，在於規劃未來 20 年可持續實行的香港港口發展競爭策略和總綱計劃。在進行研究期間，顧問公司曾廣泛徵詢業界意見；同時，港口發展局及其轄下的港口發展諮詢小組均有就研究提供指導。此外，顧問也曾與主要業內人士舉行會議，徵集業界對研究結果和建議的意見。他們的意見已納入該研究的建議策略及指向性總綱計劃。

研究結果

5. 研究的主要結果撮錄於隨附的摘要草稿。其中重點現概述如下：

- (a) 在 2020 年，香港港口核心行業約佔本地生產總值約 4%，並為 3.4% 的就業總人數提供 11 萬個職位。雖然香港港口擁有世界領導地位，但鄰近港口的競爭已陸續減少香港貨物處理的市場佔有率。香港在華南地區主要直接遠洋貨運市場中的表現見圖一。

圖一 華南地區主要直接遠洋貨運：香港與深圳(及廣州)港口*比較（摘要中第 2 頁）



註：華南地區直接遠洋貨運包括經香港、深圳及廣州處理的華南直接遠洋貨運(不包括國際轉運)。TEU 指 20 呎標準貨櫃單位，是計算貨櫃船裝櫃量和表示貨櫃碼頭處理能力的標準單位。一個 20 呎 ISO 貨櫃相等於 1TEU。

* 相對廣州而言，經深圳港口處理的貨櫃佔絕大部分。

- (b) 散貨起卸的市場增長有限。

- (c) 選擇港口的重點已日漸轉移到盡量降低整體運輸的成本。從以下的表一可見，道路拖運費和碼頭處理費是香港港口所提供的服務中，競爭力最弱的一環。

表一 整體運輸成本比較
(摘要中的表三(第4頁))

截至 2004 年年中的 業界數據(美元) (從東莞到美國西岸)	經 香港		經 鹽田		經 蛇口／赤灣	
	20 呎*	40 呎	20 呎	40 呎	20 呎	40 呎
1 航運費(基本)； +/- \$50.**	2,000	2,700	2,000	2,700	2,000	2,700
2 雜費 [#]	599	1,014	579		579	994
3 至碼頭拖車費	308	333	128	154	141	167
4 碼頭處理費	274	366	141	269	141	269
總計	3,181	4,413	2,848	4,117	2,861	4,130
經香港或深圳費用差別	+\$333	+\$296				

註：* 20 呎指 20 呎 ISO 貨櫃(1TEU)，40 呎指 40 呎 ISO 貨櫃。

** 徵詢船公司意見後定出的平均數 — 個別船公司與個別客戶商定的費用或與此有出入。

雜費包括目的地提貨費、燃料調整附加費、燃油調整附加費和報關費。

資料來源：業界諮詢。

- (d) 雖然香港港口的貨源增長前景仍然良好，但應把爭取直接貨物市場為首要任務。最關鍵的策略，是妥善處理內陸交通聯繫，使本港港口的經濟潛力得以

持續，並盡量提高現有港口的效率，以確保香港港口的可持續發展。

- (e) 除非香港港口能提升競爭力，從而帶動吞吐量增長，否則在可見的將來對新設施的需求將會延遲。
- (f) 該研究以港口貨運量預測模式為基礎，按不同情況推算未來的貨運量。研究跟據目前的增長趨勢、並考慮已經定案的基建項目，以及一系列配合香港港口競爭力的政策措施和投資部署(見第 7 段)，作出可取的預測。按預測推算，香港的貨櫃吞吐量在二零零五年可達 2 340 萬個 TEU，二零一零年達 2 790 萬個 TEU，二零二零年達 4 020 萬個 TEU。

建議策略

6. 該研究建議為確保香港港口的發展，應採取以下的即時和長遠措施：

- (a) **即時實行「強化連繫措施」** — 以現行措施為基礎，實施相輔相成的措施，以改善跨境通道，提高貨車運輸效率；並檢討發牌及登記費，包括廣東省當局所收取的費用，從而降低使用香港港口的內陸運輸成本。改善內陸交通聯繫對香港港口的前境，尤為重要。
- (b) **繼而實施「香港為先計劃」** — 在相關會議上，維護和傳達香港港口業的利益。香港與深圳港口同為泛華南地區服務，彼此在提升港口服務效率、避免處理能力過剩以及維持對地區經濟有利的收費水平方面，有共同利益。

- (c) 同時推行「港口提升計劃」— 著眼提高香港港口(尤其是葵涌貨櫃港)的生產力。香港特區政府應為碼頭營辦商締造適當的環境，爭取經濟效益。
- (d) 隨後落實「港口整合計劃」— 政府須擔當協調者的角色，在不影響市場公平競爭的前提下，協助各貨櫃碼頭營辦商商討各項重整碼頭分佈的可行措施，從而提高生產力。

擴建港口

7. 貨運模式因地區發展而有所改變，香港港口也因而經歷重大的轉變。在闢建新設施的時間表和規模上，需要靈活處理；這點在目前的重要性比以往更甚。就上文第 5(f)段的預測，指向性總綱計劃建議在二零一五年前需興建十號貨櫃碼頭三個新泊位，其後再增設三個。

8. 關於未來貨櫃港的地點，青衣西南部及大嶼山西北部兩個地點均各有優劣，現列舉於表二。

表二 青衣西南部與大嶼山西北部兩個地點的優點和缺點
(摘要中的表八 (第 16-18 頁))

	青衣西南部	大嶼山西北部
優點	1. 財務及經濟方面原則上可行，財務內部回報率為 12%，淨現值為 128 億港元。 2. 與現有的港口設施和道路基建可發揮協同效應。	1. 財務及經濟方面原則上可行，財務內部回報率為 18%，淨現值為 157 億港元。 2. 發展潛力足以應付到二零三零年的需求，而且碼頭布局較青衣西南部地點為佳。

	青衣西南部	大嶼山西北部
優點		3. 位置有利珠三角西部發展。
缺點	1. 收地和重置現有土地用途設施成本高昂，會影響發展成本和時間表。 2. 二零二零年以後的擴建空間有限。 3. 可能影響淨化海港計劃。 4. 重置儲油設施及其他土地用途的影響及成本。	1. 將對生態環境有影響，特別是中華白海豚棲息地，亦會影響未開發地區的景觀。 2. 與葵涌貨櫃港分開運作。 3. 須依賴新的策略性基建，如港珠澳大橋。

9. 鑑於大嶼山西北部的發展對生態環境有影響，研究建議首先就這地點進行生態研究，以評估有關風險。現階段無須排除青衣西南地點的可能性，稍後亦應進一步檢討港口發展方案。

10. 該研究的結論是在未解決香港港口連繫上的弱點前，興建新設施會有風險，而且不一定能夠為香港帶來額外的貨量及相關的利益。

下一步工作

11. 下一步工作建議如下：

- (a) 處理香港港口與鄰近港口的費用差距問題。

(b) 以更全面的方法更新港口貨運量預測，兼顧華南一帶的碼頭設施在供求方面的最新發展和數據，香港港口的競爭力，及對設施的可能需求。

(c) 盡快就大嶼山西北部地點進行生態研究。

12. 因應上文第 11 段(a)項的建議，政府繼續促進有關各方就碼頭處理費進行對話，我們亦已就減低跨境道路拖運費的方法，諮詢業界¹。其中一項重要的工作是與廣東省當局討論香港跨境貨車的發牌、規管和通關要求，包括：

(a) 放寬“四上四落要求”；

(b) 放寬“一貨車一司機要求”；

(c) 檢討跨境貨櫃車的間接發牌制度；及

(d) 加強內陸海關服務。

這些措施獲得出入口、貨車和貨櫃業主要商會的支持。我們現正積極跟進有關建議，準備與廣東省當局進行討論。

13. 政府並計劃跟進上文第 11 段(b)及(c)項的建議。

¹ 二零零四年九月二十八日，十個業界組織，包括貨櫃運輸業職工總會、香港貨櫃車主聯會、落馬洲中港貨運聯會、香港(跨境)貨運司機協會、香港貨櫃碼頭商會、貨車車隊聯會有限公司、香港付貨人委員會、香港工業總會、香港定期班輪協會和香港物流協會聯同劉健儀議員，就降低跨境貨車運輸成本提交業界建議。政府正藉實施強化連繫措施跟進該建議。

諮詢

14. 該研究的結果和建議已獲得香港港口發展局、物流發展局和航運發展局的認同。待摘要草稿向立法會經濟事務委員會滙報後，將會刊載於港口發展局的網頁，進行為期約三個月的公眾諮詢，直至 2005 年 2 月底為止。當局在收集業界和市民對研究的意見後，會向業界作進一步諮詢以制定推行計劃。與此同時，我們會推行第 12 段所述的建議。

徵詢意見

15. 請議員覽悉香港港口規劃總綱 2020 研究的結果和建議並提出意見。

經濟發展及勞工局

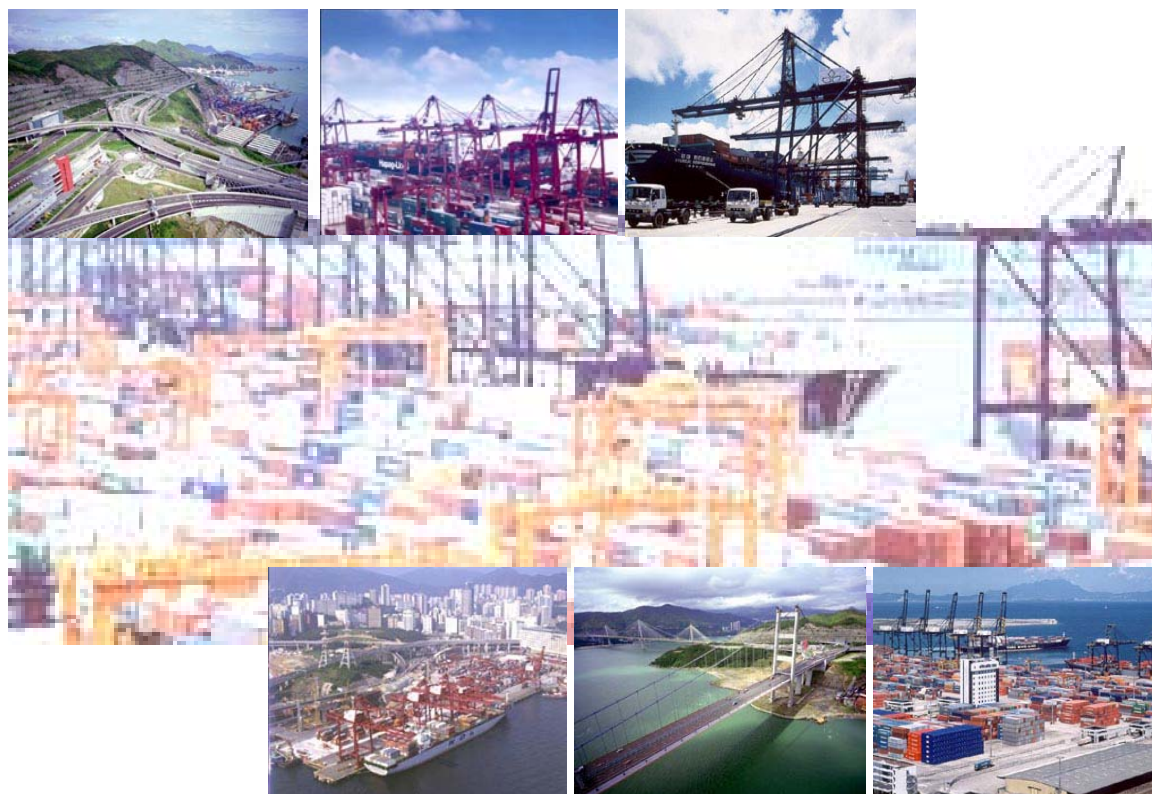
二零零四年十一月十五日

附件

香港港口規劃總綱 2020 研究

摘要草稿
經濟發展及勞工局

二零零四年十一月



GHK (香港) 有限公司

香港灣仔告士打道 128 號祥豐大廈 23 樓

電話：(852) 2868 6980 傳真：(852) 2530 4302

電郵：email@ghkint.com.hk 網址：www.ghkint.com

協同 偉信顧問集團有限公司



環科顧問有限公司



顯盛保柏，梅理·夏理信，國家發展和改革委員會綜合運輸研究所，
阿特金斯顧問有限公司

目錄

1	引言	1
2	轉變中的港口競爭局面	1
	散貨	2
	2.2 選擇港口的要素	3
	降低內陸運輸成本是促進香港港口未來發展的首要任務	4
	碼頭處理費亦具影響	5
	船公司的角色	5
	2.3 港口數量及處理能力不斷增加	6
3	未來需求	7
	精心規劃配合增長	8
4	策略	9
	4.2 迎接挑戰	10
5	港口規劃	11
	5.2 貨櫃碼頭擴展	13
6	付諸實行	17

1 引言

- 1.1.1 經濟發展及勞工局委託盈智經濟及管理顧問有限公司夥拍偉信顧問集團有限公司進行香港港口規劃總綱 2020 研究(研究)。本摘要概述研究的主要結果和建議。
- 1.1.2 研究的基本目的，在於規劃香港未來 20 年可持續實行的港口發展競爭策略和總綱計劃。首要的工作，是增強現有港口資產的競爭力，使香港得以：
- 在港口服務方面，保持在華南地區的領先地位；
 - 為進一步擴建港口奠下穩固基礎；以及
 - 確保港口能為香港特區帶來可持續的經濟利益。
- 1.1.3 在制定策略的過程中，顧問公司曾廣泛徵詢業界的意見，並一直與港口發展局轄下的港口發展諮詢小組保持緊密聯繫。業內人士在百忙中抽空，提出許多寶貴意見和建議，在他們的協助和指導下，研究得以進一步完善，謹在此表示衷心感謝。

2 轉變中的港口競爭局面

- 2.1.1 港口是香港特區的經濟命脈之一，可以說是香港特區定位所在。在 2002 年，結合對其他經濟環節的影響，港口核心行業約佔本地生產總值的 4%，約有 11 萬個職位與港口息息相關，相當於就業總人數的 3.4%¹。經過十年的持續增長，香港已在港口管理和運作技術上，確立了世界領導地位。然而，展望未來，可能會出現相當不同的局面。

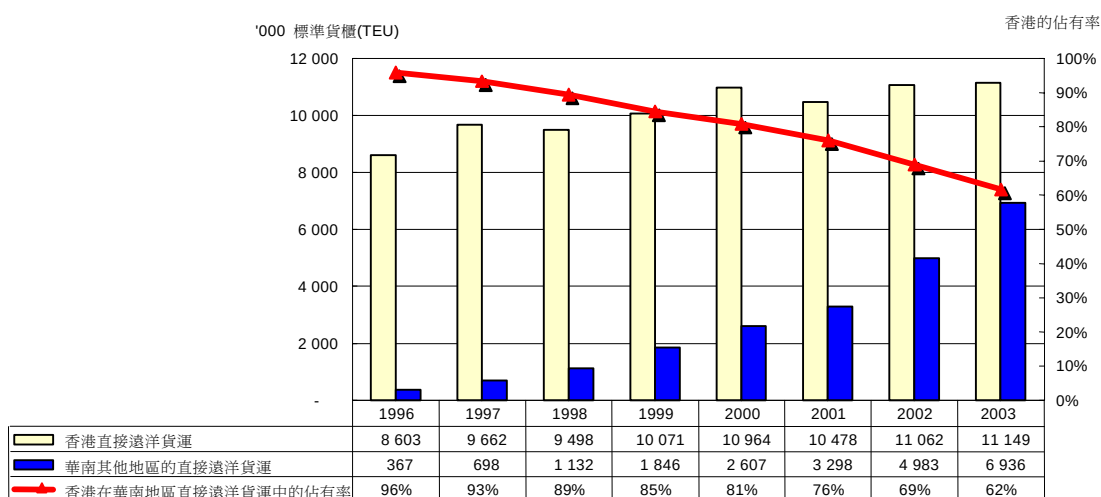
進／出口貨運(直接遠洋貨物) — “產值主要推動力”

- 2.1.2 區內中期及長期的貿易增長，前景依然看好，也是貨源增長的推動力。可是深圳的新港口發展，奪去區內進／出口貨運(即華南地區的直接遠洋貨物) 的部分市場佔有率。上述貨運是港口吞吐量和相關業務的主要推動力，香港港口因而面臨威脅。1997 至 2002 年間，香港的吞吐量年均增幅為 5.6%，而整體市場的增幅雖僅稍高於 11%，深圳卻高達 46%。圖一顯示香港在華南地區直接遠洋貨運市

¹ 港口核心行業包括港口配套業務。

場所佔的份額 — 雖然迄今香港仍然領先，但明顯可見，其競爭對手正急速發展，而香港的佔有率卻在下降。

圖一 華南地區直接遠洋貨運：香港與深圳(及廣州)港口*比較



註： 華南地區直接遠洋貨運包括香港、深圳及廣州所處理的遠洋貨物(不包括國際轉運)。

TEU 指 20 呎標準貨櫃單位，是計算貨櫃船裝櫃量和表示貨櫃碼頭處理能力的標準單位。一個 20 呎 ISO 貨櫃相等於 1TEU。

*相對於廣州而言，經深圳港口處理的貨櫃佔絕大部分。

轉運

2.1.3 在轉運業方面，船隻直接掛靠內地港口改變了航運模式，也因而改變了香港的地位。雖然香港仍保持多項重要優勢，如服務水平高(船舶周轉迅捷)、與其他港口的聯繫便利等，但是深圳港口的吸引力正不斷提高。鹽田港為增強本身的競爭力，最近就簡化了國際轉運的清關手續。

2.1.4 香港港口的相對優勢正受到威脅。我們不能原地踏步，或期望競爭對手的發展受制於其處理能力。我們必須適時採取果斷行動，重塑競爭優勢，為未來爭取就業和創富機會。

散貨

2.1.5 散貨起卸的市場增長有限。主要的貨物種類和載運噸數撮列於表一。

表一 2002 年散貨貨物

	(千噸)	所佔百分比
遠洋		
石油 (無包裝液態散貨, 進港)	13 407	23%
煤 (無包裝固態散貨, 進港)	8 179	14%
鋼鐵 (包裝散貨, 進港)	7 388	12%
水泥 (無包裝固態散貨, 進港)	2 970	5%
其他 (進港及出港)	5 678	10%
小計*	37 622	63%
內河		
砂石、砂礫 (未經包裝固體散貨, 進港)	9 714	16%
鋼鐵 (包裝散貨, 進港及出港)	5 122	9%
原材料 (進港及出港)	1 971	3%
燃料 (無包裝液態散貨, 進港及出港)	1 047	2%
其他	3 883	7%
小計*	21 737	37%
總計	59 359	100%

註： *數字四捨五入，相加可能有出入。

- 2.1.6 如表二所示，散貨貨運量近年呈下降趨勢。不過，部分散貨貨運量下跌原由有因，具體來說，香港輸往中國內地的石油出口大幅滑落，燃氣已取代燃煤發電，而建造業波動亦影響水泥和鋼鐵的貨運量。

表二 香港散貨貨物趨勢 1996-2002*

	每年變動比率(%)	
	遠洋	內河
無包裝固態散貨	-1.5	+4.1
無包裝液態散貨	-9.9	-27.0
包裝散貨	-1.8	+2.5
總計	-5.5	-2.8

註： *所列的增長／下降比率是以三年的平均數字計算而得(1996-98 年至 2000-02 年)，這是因為散貨及一般貨物的貨運量每年變動頗大，採用平均數字反映整體趨勢較為穩妥。

2.2 選擇港口的要素

- 2.2.1 由收貨人和付貨人選擇港口的情況日趨普遍。他們在作出選擇時，主要考慮港口能否在設定時限內穩當可靠地處理貨物，以及整體運輸成本是否低廉。若從船公司的角度來考量，則主要的決定因素包括港口直接客戶、船隻周轉時間、換櫃能力和貨櫃處理費等。由於香港與深圳港口在服務質素、生產力以至交通聯繫等方面開始趨近，因此着眼點已日漸轉移到盡量降低整體運輸成本的考慮之上。

表三概述目前與港口有關的費用比較。道路拖運費是香港港口服務競爭力最弱的一環，其次則為碼頭處理費——見圖二。

表三 整體運輸成本比較

	截至 2004 年年中的 業界數據(美元) (從東莞到美國西岸)	經 香港		經 鹽田		經 蛇口／赤灣	
		20 呎*	40 呎	20 呎	40 呎	20 呎	40 呎
1	航運費(基本)；+/- \$50.**	2,000	2,700	2,000	2,700	2,000	2,700
2	雜費 [#]	599	1,014	579	994	579	994
3	至碼頭拖車費	308	333	128	154	141	167
4	碼頭處理費	274	366	141	269	141	269
	總計	3,181	4,413	2,848	4,117	2,861	4,130
	經香港或深圳費用差別	+\$333	+\$296				

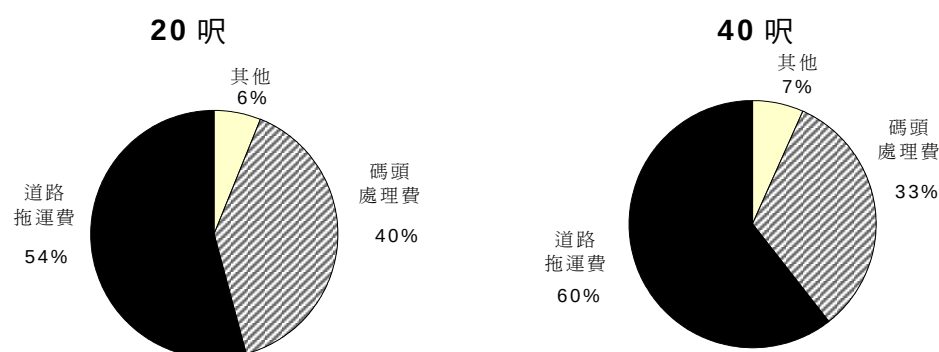
註： *20 呎指 20 呎 ISO 貨櫃(1TEU)，40 呎指 40 呎 ISO 貨櫃。

**諮詢船公司所得的平均數字；個別船公司與客戶所達成的運費會與上述數字有所不同。

[#]雜費包括目的地提貨費、燃料調整附加費、燃油調整附加費和報關費。

資料來源：業界諮詢。

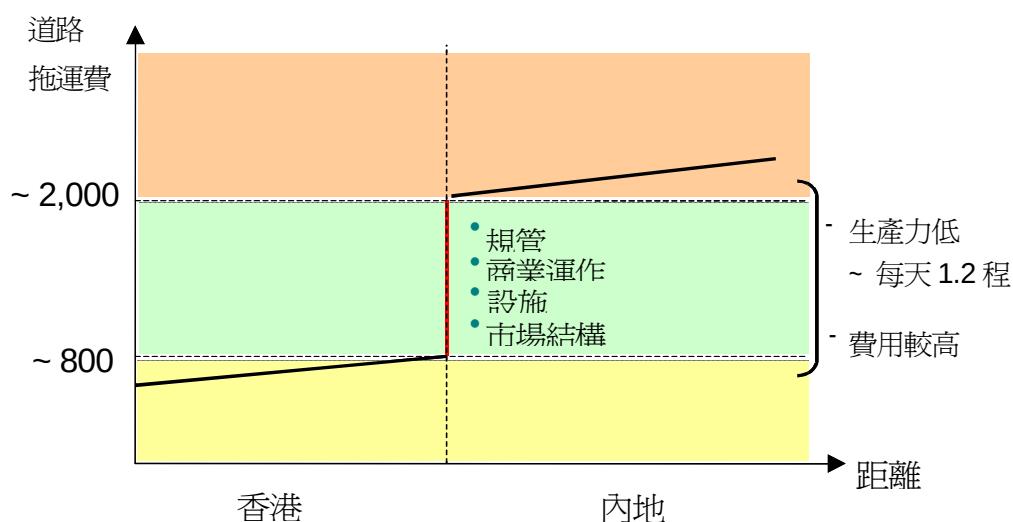
圖二 成本項目差異



降低內陸運輸成本是促進香港港口未來發展的首要任務

2.2.2 就華南地區的貨物而言，整體運輸成本是選擇貨運航線的主要考慮因素，而當中差別最大的是內陸運輸成本。往返香港的道路拖運費偏高，歸因於對跨境運輸(和其衍生的各種商業活動)的規管以及市場因素——見圖三。往返香港的跨境運輸費，遠高於華南其他港口的相類費用，這是香港港口流失極其重要的遠洋出口貨的主要原因。

圖三 道路拖運：“跨境拖運成本”



資料來源：GHK 根據諮詢業界所得及已公布數據估計。

碼頭處理費亦具影響

2.2.3 碼頭處理費進一步削弱香港港口的競爭力。香港面臨的主要問題如下：

- 碼頭處理費遠高於深圳港口；以及
- 即使減低貨櫃處理費，也不一定能降低碼頭處理費。

船公司的角色

2.2.4 船公司在港口競爭策略的制訂上，也起重要的作用。多家船公司已合併為較大的集團及／或組成聯盟。船公司合併，為一方面是採用較大的船隻以求規模經濟效益，而港口運作亦須因而提升。船隻愈造愈大的趨勢預計在研究所涉的規劃期內將會持續，並達到“蘇彝士”型油輪標準(12 000 個 TEU)(見表四)。港口服務必須因應這些新要求作出配合，以滿足船公司對服務標準的最基本需要。另一方面，船公司提高了與港口營辦商議價的能力，要求降低貨櫃處理費之餘，仍維持一流服務。制訂港口競爭策略的關鍵在於如何利用碼頭營運協約或“虛擬專用碼頭”留住主要的船公司。歸根究底，船公司須迎合客戶的要求，妥善安排貨運，盡量減低整體成本因而更顯得極為重要。

表四 造船技術和港口服務

	TEU	船長 – 吃水 – 船寬	世界級港口裝卸能力基準
目前情況	8 000	• 323 米 • 14.5 米 • 42.8 米	• 水深：16 米 • 岸線長：350 米 • 每小時裝卸量：150 吊
2010 年	12 000	• 400 米 • 15.5 米 • 54 米	• 水深：17 米 • 岸線長：425 米 • 每小時裝卸量：200 吊
長遠情況	18 000	• 400 米 • 21 米 • 60 米	• 水深：23 米 • 岸線長：425 米 • 每小時裝卸量：300 吊

2.3 港口數量及處理能力不斷增加

2.3.1 當初規劃興建九號貨櫃碼頭時，華南地區只能提供有限的碼頭選擇，而深圳港口的發展仍處於初階。然而時移勢易，在未來的一至六年內，珠江三角洲(珠三角)的處理貨物能力將會劇增。在 2004 至 2010 年間，貨櫃碼頭的總處理量很可能會有逾 44% 的增長，達到 4 120 萬個 TEU。香港港口業經營商也是深圳港口的的主要經營者，由於利益所在，他們會採用“調控擴增”的策略。儘管如此，碼頭處理能力的增加，對整個地區的運費很可能會構成下調壓力，影響香港以至華南地區提供港口服務的局面。

港口服務的競爭

2.3.2 香港與深圳港口服務質素上的差異日益縮小，對運費造成下調壓力。兩地的港口的服務都能夠達到客戶的基本要求，使選用港口的決定，越來越易受價格左右。表五綜述香港港口服務與其直接競爭對手的相應優勢。香港所面對的挑戰，是如何豐富其為客戶提供的服務內涵 — 最重要的策略關鍵，是盡量提高現有資產的效率，以保障香港港口的可持續發展。

表五 相對優勢的轉移

	香 港	深 圳
內陸運輸連繫	跨境運費高	道路拖運費較低
船公司收費(碼頭處理費)	一大障礙 — 但中期而言可能與內地趨向一致	深圳港口的收費往往較低
碼頭收費(貨櫃處理費)	趨向一致	隨著收費趨向一致而優勢日減
港口服務質素	高質素，但差距會隨著深圳港口不斷發展而縮窄	服務質素日漸與香港看齊

	香 港	深 圳
規管環境	簡單透明	正迅速改善，勢將使兩地趨向一致
生產力	土地及環境上的制肘限制了生產力的提高	有更多土地可供使用，使貨櫃碼頭的生產力得以提高，而且有關環境的規例相對較少
擴建	新泊位建造成本高昂 — 應着重提升效率	貨櫃碼頭發展成本較低

 優勢

3 未來需求

3.1.1 展望未來的港口服務市場，貨源的增長是利好因素，但同時香港所面對的競爭也會日趨激烈。普遍預期貨源增長在研究所涉的規劃期間仍會強勁，但隨著地區經濟發展成熟，增長率會放緩。全球一體化和內地持續開放(包括加入世界貿易組織的影響)，是帶動港口腹地貿易增長的主要動力。基本的規劃參數包括：

- 製造業產品的貿易增長率：年均 9%；
- 廣東省的進出口增長強勁：由 2010 年平均 10% 調整至 2020 年的 7%。

3.1.2 香港面對的挑戰，首先是爭取華南地區直接貨物的市場佔有率，其次是爭取國際轉運的市場佔有率。研究以港口貨運量預測模式為基礎，按不同情況推算未來的貨運量 — 詳見表六。基本步驟如下：

- 假設現行趨勢(香港和深圳港口的競爭力、吞吐量增長等)持續，推算貨運量；
- 考慮到已定案計劃和項目可能產生的影響後，再做預測(情況 A — “不作更多改進的情況”)；然後
- 假設採取一系列提升競爭力的建議，以增加香港的市場佔有率，並取得預期的成效，在此基礎上作出預測(情況 B — “最強競爭力改進的情況”)；
- 最後，因應上述提升競爭力措施可能遇到的制約和成效變數，調低實施效果，調整貨運量預測，擬出多個可能的貨運量情況(情況 B1、B2、C1、C2)；
- 最後確定較可能出現的情況，作為港口規劃的指引。

3.1.3 表六顯示各貨運量預測情況的推算結果。

表六 未來港口貨運量預測

假設情況	主要參數	增長率	貨運量(百萬 TEU)			
		(02-20)	2005	2010	2015	2020
A	目前的增長趨勢不變，加上以下已定案的基建項目(除此之外假設並無實施提升競爭力措施)： • 深港西部通道 • 跨境措施 • 港珠澳大橋	3.5%	22.84	26.14	31.94	35.32
B1	以情況 A 為基礎，但實施了提升競爭力措施，包括一些非香港控制範圍內的措施，並假設實施措施完全有效： • 順暢過境手續 • 降低貨櫃車營運成本 • 改善貨櫃的運轉(吉櫃與重櫃可更有效地配對) • 留住主要港口使用者 • 改良或提升港口設施的彈性和效率，以確保能為大型船隻服務	5.0%	24.82	30.64	40.38	46.46
B2	和 B1 相同，但不包括“改善貨櫃的運轉”	4.7%	23.83	29.14	38.27	43.51
C1	B1 下的所有改善措施都只能發揮六成效果	4.5%	24.03	28.84	37.00	42.00
C2 (較可能出現的情況)	和 B2 相同，但措施只能發揮六成效果	4.2%	23.44	27.94	35.74	40.23

精心規劃配合增長

3.1.4 我們謹慎地預期香港與深圳港口的市場佔有率會日趨接近。在此情況下，香港應精心規劃以配合可帶來經濟利益，並使港口貨運量有利可圖的增長。選定 C2 為較可能出現的情況是基於以下的考慮²：

- 目前的增長趨勢持續，並考慮到已經定案的項目的效益；以及

² 港口規劃程序的重點，必須放在競爭力和為提高競爭力而須採取的措施上。就此而言，只着重於“基本情況”並無幫助，因為提升香港港口競爭力所需的一切措施，均是“切合實際”的港口規劃的主要部分。不過，情況 B 假設一系列的措施(部分不受香港政府控制)完全有效，使吞吐量預測傾向樂觀。情況 C2 包括多項改善措施——即“有望成功的規劃”，不過卻兼顧到有關措施未必完全有效，而若干措施亦未必可予實行，因為香港政府對此的控制能力有限。因此，該情況被認為是較可能出現的，並以此情況為基礎規劃港口發展。

- 一系列配合香港港口競爭力的政策措施和投資部署(見第四節)。

3.1.5 按較可能出現的情況推算，結果顯示：

- 香港的遠洋貨櫃吞吐量預計將從 2002 年的 1 390 萬個 TEU，增長至 2020 年的 3 180 萬個。不過，由於基數增大，故此年增長率預料將從 2010 至 2015 年間的 5.7%，下降至 2015 至 2020 年間的 3.4%。
- 香港的內河貨櫃貨運量預計將由 2002 年的 520 萬個 TEU，增加至 2020 年的 850 萬個。
- 香港的貨櫃吞吐量預測在 2005 年將達 2 340 萬個 TEU，2010 年達 2 790 萬個，2020 年達 4 020 萬個。
- 由於深圳港口的競爭，經香港港口處理源自華南地區的貨物比率預計將由 2005 年的 66%，下降至 2010 年的 57%，2020 年將降至 51%³。

3.1.6 這些預測結果並非必然會實現，而會取決於提高競爭力的措施能否落實 — 尤以改善香港港口與其腹地之間交通聯繫的措施為然。若無法盡早在這方面取得進展，則香港的貨櫃吞吐量很可能大幅下降，對新設施的短期可見需求也會因而延後。

4 策略

4.1.1 對香港來說，首要的目標是維持發展蓬勃、運作安全、可持續服務的港口產業，貢獻香港以至泛華南地區的經濟繁榮。政策的關鍵，是由市場主導港口服務及設施的供應。在這前提下，制定香港港口策略的指導原則應包括：

- 效率：改善港口服務效率，切合市場需求。
- 競爭力：港口策略的重點，是支持發展港口及有關服務，並提升其競爭力。
- 夥伴關係：與私營機構合作，務求提供世界級的港口服務。
- 可持續性：確保港口為本港經濟及社會作出正面而持久的貢獻，同時不會對環境造成不可接受的影響。

³ 圖一估計香港處理華南地區的進出口貨物比重已下降至 62%，而港口貨運量預測則以 2002 年為基數而作出預測，作長遠規劃之用。香港港口的競爭力在短期內下跌較預期快，清楚顯示須立即採取措施，方能實現 C2 情況的吞吐量。

4.2 迎接挑戰

4.2.1 本報告訂出多項短、中、長期的重點計劃和措施，以確保香港港口繼續蓬勃發展。這些計劃和措施包括：

- **強化連繫措施** — 以現行措施為基礎，實施相輔相成的措施，以改善邊界通道、提高貨車運輸效率，並檢討發牌及登記費(包括把貨櫃與貨櫃車進一步分開，以改善珠三角吉櫃的流通和運轉)，從而降低使用香港港口的內陸運輸成本(見表七)。

表七 強化連繫措施 — 現行及建議措施

現行措施	建議措施
• 24 小時通關和增加邊境管制站數目及處理能力 • 邊境車輛清關時間大幅降低 • 在分開珠三角的貨櫃與香港的貨櫃車上有較大彈性(貨櫃交換站) • 陸運及駁運貨櫃預先清關安排 • 吉櫃清關快速通道 • 電子封箱清關快速通道	• 改善珠三角吉櫃的流通和運轉：貨櫃車與貨櫃可分開來往。例如容許吉櫃與重櫃互換，包括內地與跨境貨櫃車司機作載貨量配對的多個地點(位於珠三角便捷地點的倉庫／物流園／內陸貨運村) • 檢討發牌安排及費用 • 改善駁運服務 • 改善文件處理及電子文件系統

- **香港為先計劃** — 代表香港港口業在相關的會議⁴上，維護及傳達香港港口業的利益。香港與深圳港口同為泛華南地區服務，彼此在提升港口服務效率、避免處理能力過剩，以及維持對地區經濟有利的收費水平方面有共同利益。
- **港口提升計劃** — 着眼於提高香港港口(尤其是葵涌貨櫃港)的生產力。香港政府應為營辦商締造適當環境，重點在於通過規劃支援，改善現有各項運作，並協助貨櫃碼頭營辦商實施土地和運輸基建改革，以提高生產力。
- **港口整合計劃** — 政府須擔當協調者的角色，並在不影響市場競爭的前提下，協助各貨櫃碼頭營辦商商討解決因泊位分散而影響效率的問題⁵，重點在確定可行的長遠措施，重整碼頭分佈，進一步提升效率。

⁴ 首先應利用現有的渠道：例如港口發展局及其轄下的港口發展諮詢小組、粵港合作聯席會議、內地與香港大型基礎設施協作會議等。

⁵ 例如，目前的發牌要求令穿梭碼頭之間的貨櫃車運輸(包括同一營辦商處理往來其碼頭的貨櫃運輸)成本高，政府可考慮改變發牌要求，以方便穿梭葵涌碼頭的貨櫃車運輸。

- **擴建港口** — 目前的市場競爭形勢為投資規劃帶來不明朗因素，同時政府及業界亦已更明白維持港口可持續發展的重要性。商業及環境風險必須取得適當平衡，並應盡量不影響環境。由於**規劃和建造貨櫃碼頭需時頗長，而且過程複雜，因而有必要為可能進行的擴建及早作好準備**。現建議在實施強化連繫措施取得明顯效果較後，隨即展開規劃程序。

4.2.2 實施這些計劃的先後次序非常重要：

- i. 首先必須將資源集中在提高港口競爭力和經濟貢獻等重要課題上 — 即實施強化連繫措施；
- ii. 其次是確保港口航運物流發展組(以及公營部門和私營機構其他主要相關人士)的資源，不會因同時進行太多計劃而攤薄；及
- iii. 第三是必須在實行任何其他措施之前，首先啟動強化連繫措施。**重點放在實質成效。**

4.2.3 妥善處理內陸交通聯繫，是香港港口未來經濟潛力所繫。第二項要實施的計劃，是維持港口的生產力和提高效率，重點放在貨櫃碼頭上 — 讓現有的資產發揮最大的功效，必定會為香港帶來可觀的利益。由於市場上現有充裕的理貨能力，這項措施在短期內並非最關鍵。長遠而言，重整碼頭分佈模式和擴建港口則較為重要。至於港口的擴建，由於所涉的各項工作實施需時，可於短期內開始部署。港口提升和港口整合計劃的成效，將會影響任何可能進行的擴建計劃的時間表。

5 港口規劃

5.1.1 貨運模式因地區發展而有所改變，香港港口也因而經歷重大的轉變。現在較以前任何時間更需要靈活處理關建新設施的時間及其規模。港口貨運量預測如果採用情況 C2，把預計需求和現有港口設施的未來處理能力預測作一比較，假設港口各項運作的生產力會隨著日後所採用的設備和操作方法有所改良而逐步上升，從而確定**倘若情況 C2 中的假設成真**，何時需要新港口設施，以及新設施的規模。圖四顯示按照指向性的總綱計劃，香港港口設施在 2020 年的布局。

貨櫃碼頭

5.1.2 短期而言，隨著九號貨櫃碼頭分階段落成，香港貨櫃港的處理能力將會大大提高。據較可能出現的情況預測，要到 2010-2015 年才需

要新貨櫃碼頭泊位。在增設新泊位前，要增強港口競爭力，重點是讓現有的資產發揮最大功效。此舉可為香港帶來可觀利益。我們應採取具成本效益的方法(港口提升計劃和港口整合計劃)來擴展處理能力，但同時要確保港口維持足夠的競爭力。碼頭陸上用地不足是目前最迫切的問題。

- 5.1.3 九號貨櫃碼頭落成後，現有貨櫃港的最大處理能力估計約達 1 860 萬個 TEU。若有額外土地可供使用，並配合更多提升生產力措施，其處理能力有可能額外再增加至少 170 萬個 TEU。

碇泊處和浮泡

- 5.1.4 中流作業船隻越來越大，許多船隻因太長或吃水過深，以致無法使用集中在奇力灘周圍的政府繫泊浮泡。現建議把這些多餘的浮泡移走，以節省開支，並用騰出的空間設置碇泊處，供合適的船隻使用。在研究期內，估計由於中流作業增長，現有碇泊處將不勝負荷。把碇泊處向南面和西面延伸至長洲和南丫島之間，並建造防波堤，並不符合成本效益，故建議採取可提高目前碇泊處生產力的一系列措施，包括檢討收費以鼓勵船隻加快周轉，以及不容許在最接近中流作業地點的碇泊處從事與貨物裝卸無關的活動。此外，如擠塞風險高升，則應考慮在其他地區，如大嶼山以北、屯門附近和將軍澳附近闢設碇泊處。

中流作業地點

- 5.1.5 由於新建的碼頭設施即將投入運作，加上香港的貨櫃碼頭要與深圳競爭市場佔有率，而本地的營運者之間亦互相競爭，因此預計未來幾年香港的港口運作組合將會有重大轉變。雖然中流作業與貨櫃碼頭比較，屬低成本的運作模式，但較大型船隻部分的較高價值貨物或會被吸引而改用貨櫃碼頭。為了保持彈性以應付貨量變化，建議保留現有長期用地和短期用地的運作組合，並延長一些短期租約的年期，以鼓勵租戶對設施作出更大投資，從而提升吞吐量和效率。此外，應繼續研究可否改善部分海港以外的臨岸地點，以供船隻直接靠泊。

公眾貨物裝卸區

- 5.1.6 這類港口設施的效率最低，其經濟效益也存疑。由於許多裝卸區佔用了甚具重新開發潛力、相對高價的海濱地點，建議在 2020 年以前分期關閉目前八個公眾貨物裝卸區的其中三個。

內河貨運碼頭

- 5.1.7 內河貨運碼頭原有的設計可以同時處理雜類散貨和貨櫃裝運貨物，但這些年來，貨櫃裝運貨物所佔的比例卻愈來愈高。內河貨運碼頭

的岸邊生產力比公眾貨物裝卸區高，但卻低於貨櫃碼頭。總的來說，內河貨運碼頭和貨櫃碼頭一樣，吞吐量因有限的陸上用地(而非沿岸用地)而受到局限。

- 5.1.8 貨運量預測顯示，貨櫃處理能力需要提高，但處理雜類散貨的能力卻超乎所需。估計營運商將會按需求作出調節，把雜類散貨區改為貨櫃區，從而盡量提高其碼頭的生產力。因此，在研究期內似乎無須增設內河貨運碼頭。

避風塘

- 5.1.9 視乎未來的供求情況，適當時候或有需要多闢設一個避風塘，以應付可能出現的短缺。

船隻維修廠

- 5.1.10 船隻維修廠的需求取決於鄰近珠三角一帶設施所提供的相關服務的水準。在 2015 年之前，可能會有一家本地船廠供過於求，到 2030 年可能會再有一家。

後勤用地

- 5.1.11 雖然在研究期間對後勤用地的需求預期，會隨著港口吞吐量上升而增加，但是在短至中期，用地的供應不會出現明顯短缺。2020 年的港口布局已顧及在港口毗鄰闢設後勤用地，面積約為每個泊位 10 公頃。後勤用地北移至較靠近珠三角其他貨運中心的趨勢料會持續，而跨境貨車業及／或吉櫃堆場位置的變化，對香港的用地需求可能會有顯著影響。

5.2 貨櫃碼頭擴展

- 5.2.1 假若較可能出現的預測情況成真，並假設香港現有設施的生產力有一定程度的改進，則香港可能會在 2010 至 2015 年間需要增建貨櫃碼頭。可供日後擴建貨櫃碼頭的地點有四個。不過，大嶼山東部地點與當局擬把大嶼山北部相鄰地區發展為主要新旅遊點的策略規劃意向相違，也受制於政府就毗鄰迪士尼樂園所簽訂的限制性契約。屯門西部地點則受制於龍鼓水道頻繁的海上交通以及水流湍急等因素。此外，當局規定劃闢的新進出港航道位於香港水域之外，會帶來不少規劃和運作上的困難。本研究決定捨棄這兩個地點，轉而深入探究餘下的兩個地點——青衣西南部及大嶼山西北部。這些地點已進行過若干技術評估，包括土地用途兼容性、工程可行性、運輸規劃、環境影響、海事影響、財務和經濟表現，以及可持續性評估。這兩個地點的主要特點詳述如下。

青衣西南部

- 該地點屬工業用地，環境欠佳。
- 目前該處大部分土地已被使用，主要是油庫及其他附屬設施。因此收回土地將涉及重大成本。此外，因發展而需遷移的土地用途必須獲得重置，這亦會衍生出其他影響。
- 該地點與現有的港口設施和道路基建可發揮協同效應。
- 該地點需要填海的用地(74 公頃)比大嶼山西北部地點為少，但較接近海港中部。
- 不過，該址在 2020 年以後再擴建的空間有限，而且港口布局也會囿於該地點本身的一些限制。
- 值得留意事項：收地和重置現有土地用途設施費用高昂；對淨化海港計劃排放物(和海港水質)可能造成影響；廢物管理以及該地點需要進行除污。

大嶼山西北部

- 該地點現為鄉村地區。
- 該地點將會是在大澳西北方形成一個離岸島，涉及大規模的填海(245 公頃)。港口的規劃多少受制於機場限制區、香港水域界限、港珠澳大橋建議定線和大澳發展等。
- 港口處理貨物能力足以應付到 2030 年的需求，而且港口布局亦較青衣西南部地點的為佳。
- 可是選擇這地點會使貨櫃港在兩個地點分開運作，須依賴新的策略性基建(例如港珠澳大橋或新建專用連接路接駁北大嶼山快速公路)。
- 大嶼山西北部的發展將對生態環境，特別是中華白海豚棲息地造成影響，並會影響未經開發郊野的景觀。

5.2.2 表八依本研究進行的可持續性評估結果，列舉這兩個選擇的主要優點和缺點。不論是青衣西南部或大嶼山西北部的發展，都可能為香港帶來好處，包括增加工作職位和附加價值。兩個選擇在經濟上均屬可行，在規劃所涉期間，如選擇青衣西南部計得的淨現值為 128 億元，而選擇大嶼山西北部則為 157 億元 — 這是可為香港帶來的經濟回報⁶。

⁶ 青衣西南部和大嶼山西北部的評估包括經濟和財務評估。經濟評估從香港社會的角度檢討貨櫃碼頭的投資 — 即香港可從其港口賺取的經濟回報；而財務評估則檢視投資的經營價值 — 即從有意投資人士而非香港整體社會的角度作出考慮。

- 5.2.3 必須強調有關財務可行性評估是基於數項的假設，尤其是假設貨櫃處理費平均為**\$800/TEU**⁷。然而，決定貨櫃處理費的實際水平十分困難，因為有關費用有不同的收費結構，而且是商業秘密。評估財務可行性及可能盈餘時假設零地價。此外亦需要考慮其他投資選擇一對投資者而言，十號貨櫃碼頭是否較在深圳發展貨櫃碼頭吸引(見5.2.7 段)。因此，在判斷有關財務可行性結果時必須留意上述各點。
- 5.2.4 在目前的條件下，以大嶼山西北部潛力較佳，主要因為該址在經濟及財務上較青衣西南部為優勝(見上文及表八第一列)。然而，大嶼山西北部的生態環境將受影響。因此，建議先在大嶼山西北部進行生態研究，以評估有關風險，而現階段亦無須排除青衣西南的可能性。當掌握詳細評估及比較資料後，可再進一步檢討港口發展方案。
- 5.2.5 此外，如果未能處理好香港港口與華南地區交通聯繫上的弱點，便著手興建新設施，將無法為香港帶來更大的貨運量和相關的好處。更有甚者，如因而導致理貨能力大幅過剩，甚或引發為求貨量而競相割價的情況，反而會損及香港現有港口設施的地位。

⁷ 現時每二十呎標準貨櫃單位的碼頭處理費約**\$1000-\$1500/TEU**，並有下調的趨勢，而平均貨櫃處理費為**\$800/TEU**。

表八 可持續性評估報告摘要 — 香港貨櫃碼頭增建地點

	青衣西南部	大嶼山西北部	評論
經濟及財務			
優點	財務方面原則上可行：平均增加財務成本*為每個 TEU 723 港元，財務內部回報率**為 12%。 經濟淨現值 128 億港元***。 與一至九號貨櫃碼頭產生協同作用。 具有限度擴建的彈性。	財務方面原則上可行：平均增加財務成本*為每個 TEU 576 港元，財務內部回報率**為 18%#。 經濟淨現值 157 億港元***。 成本較低，貨櫃港的布局較有效率，2020 年後仍有擴建的機會。	製造的工作機會和附加價值。 青衣西南部地點有助提升重整港口經營模式計劃的成效，但大嶼山西北部地點亦有利於計劃的推行。
缺點	收地及重置成本可高達 49 億港元。	若需要專用對外連接路，成本會劇增致影響可行性。 貨櫃港分開運作#。	相對在珠三角投資貨櫃碼頭的選擇，投資於香港的貨櫃碼頭是否划算，尚屬未知之數。
環境			
缺點	廢物管理 — 油庫遷離後除污。 重置有潛在危險的裝置。 水質 — 對淨化海港計劃的排放物可能造成影響。	生態 — 影響中華白海豚(棲息地失去)。 景觀 — 永久性改變郊野／未開發地區，包括對大澳造成視覺影響。	兩個地點都可能帶來重要的環境影響，解決辦法尚待研究。 青衣西南部地點對淨化海港計劃可能有相當大影響，需要進一步研究以確定環境上可接受的程度。 研究建議了一些補救中華白海豚失去棲息地的緩解措施和大嶼山西北部特色景觀改變的方法。現階段這些措施是否適當、可行和實用尚有待證明，建議作進一步研究。
社會(公眾接受程度)			
缺點	對重置地點造成的影響。 公眾可能質疑有否理據在香港境內重置。	須開發“未開墾的土地”，對生態的影響未確定能否接受。	公眾對填海(青衣西南部或大嶼山西北部)及海豚失去棲息地而提出反對，可能是主要的考慮。
規劃和地政			

	青衣西南部	大嶼山西北部	評論
缺點	收地及重置。	改變目前對休憩用地、康樂用地、自然景觀保護的規劃意向。	青衣西南部地點的收地問題和成本可能窒礙計劃。與現有青衣西南部地點的土地使用者磋商的方案及／或局部開發的方式並不吸引。磋商成功與否是實施計劃的隱憂，亦不可能減低成本。 局部開發將使碼頭布局受到嚴重限制。
運輸規劃			
優點	善用現有基建。	處於珠三角西部有利位置。	兩者在 2020 年以前都不會受到交通上的限制。貨車運輸(和躉船駁運)的改善亦可能會降低影響。
缺點	十號貨櫃碼頭及內河貨運碼頭會令高峰時段的交通流量上升： - 每小時車流量上升 5.3%； - 每公里車流量上升 3.6%。	十號貨櫃碼頭及內河貨運碼頭會令高峰時段的交通流量上升： - 每小時車流量上升 5.8%； - 每公里車流量上升 5.3%。 如果港珠澳大橋未能落實，大嶼山西北部地點便須額外大量投資興建道路連接大嶼山北部的公路，該址亦會因屯門至赤鱗角連接路及屯門西繞道在 2020 年前完工而受惠。	
海上交通風險			
優點	可接受，但大嶼山西北部地點較可取。	可接受	
建設工作、計劃隱憂和建制上的考量			
缺點	收地、重置及除污成本增加計劃的不明朗因素。	港珠澳大橋必須在十號貨櫃碼頭啟用前完工。 航道在香港水域以外，因此必須與內地商定新的行政政策。 分開兩處的貨櫃港在拖船和領航設施、海事交通管理和警務設施方面需要新的建制安排。	公眾反對可能為兩項計劃造成進一步的隱憂。

註： *平均增加財務成本：假設加權平均資金成本為 10%。

**財務內部回報率：假設平均收費為港元 800/TEU。

***假設資金經濟機會成本為 10%。

#大嶼山西北部的成本包括因貨櫃港在不同地點所產生的額外營運成本。
財務及經濟評估已計及兩個選擇皆有的支出(例如建造配套設施)。

- 5.2.6 指向性總綱計劃預計在 2015 年前增設 3 個長 400 米的泊位，其後數年再增設 3 個。這些泊位和碼頭可靈活地容納預期中最長的船隻靠泊，也就是日後載貨量由目前最多約 8 000 個 TEU 增至最少 12 000 個 TEU，長度達 400 米或稍多，水深要求最多達 17 米的大型船隻。新貨櫃碼頭在 2020 年前的吞吐量預計可達 810 萬個 TEU，將為香港帶來可觀的經濟利益 — 包括可在 2020 年創造 22 500 個職位和 111.4 億元的額外附加價值。

競爭對手提供的投資選擇

- 5.2.7 雖然貨櫃碼頭的增建會帶來潛在利益，但內地的碼頭基建建造成本估計約為香港的 70%。香港的營運成本也可能較深圳為高，主要因為兩地工資有差異。
- 5.2.8 這並不意味香港不應進一步擴建港口，只不過再次突顯香港首要致力從現有港口資產取得最大回報 — 此為最可持續的策略，也為貨櫃碼頭進一步增建提供重要的台階。隨著市場情況轉變，如果內地的發展成本上升，則未來貨櫃碼頭興建的經濟因素也會隨之改變。

6 付諸實行

- 6.1.1 香港港口正處於轉捩點。華南地區的出口貨物 — 港口價值的推動力 — 日趨分流至深圳各個港口。取得市場佔有率，附加價值和工作機會便隨之而至。由於珠三角的港口規模日趨擴大，處理貨物能力將大幅增加之際，香港港口的前景卻變得不明朗。原地踏步會危及就業和經濟收益。
- 6.1.2 前路雖不平坦，但方向卻明顯不過。道路拖運費是關鍵所在，必須設法減低。碼頭處理費必須調整至與深圳港口相若。香港政府高層一向重視港口的發展，並會致力促成這些目標。實行強化連繫措施，並以實效為重，正是挑戰所在，這些都是要即時採取的行動。
- 6.1.3 成功提升香港的成本競爭力，從而“引發”現有資產發揮最大功效，則有賴港口提升計劃。香港過去對港口資產所作的投資，相對於高成本的新貨櫃碼頭而言，具有決定性的優勢。善用現有港口資產亦可減輕港口發展對環境的影響。生產力的改善對經濟和環境都是有利的 — 這是一個雙贏的局面。

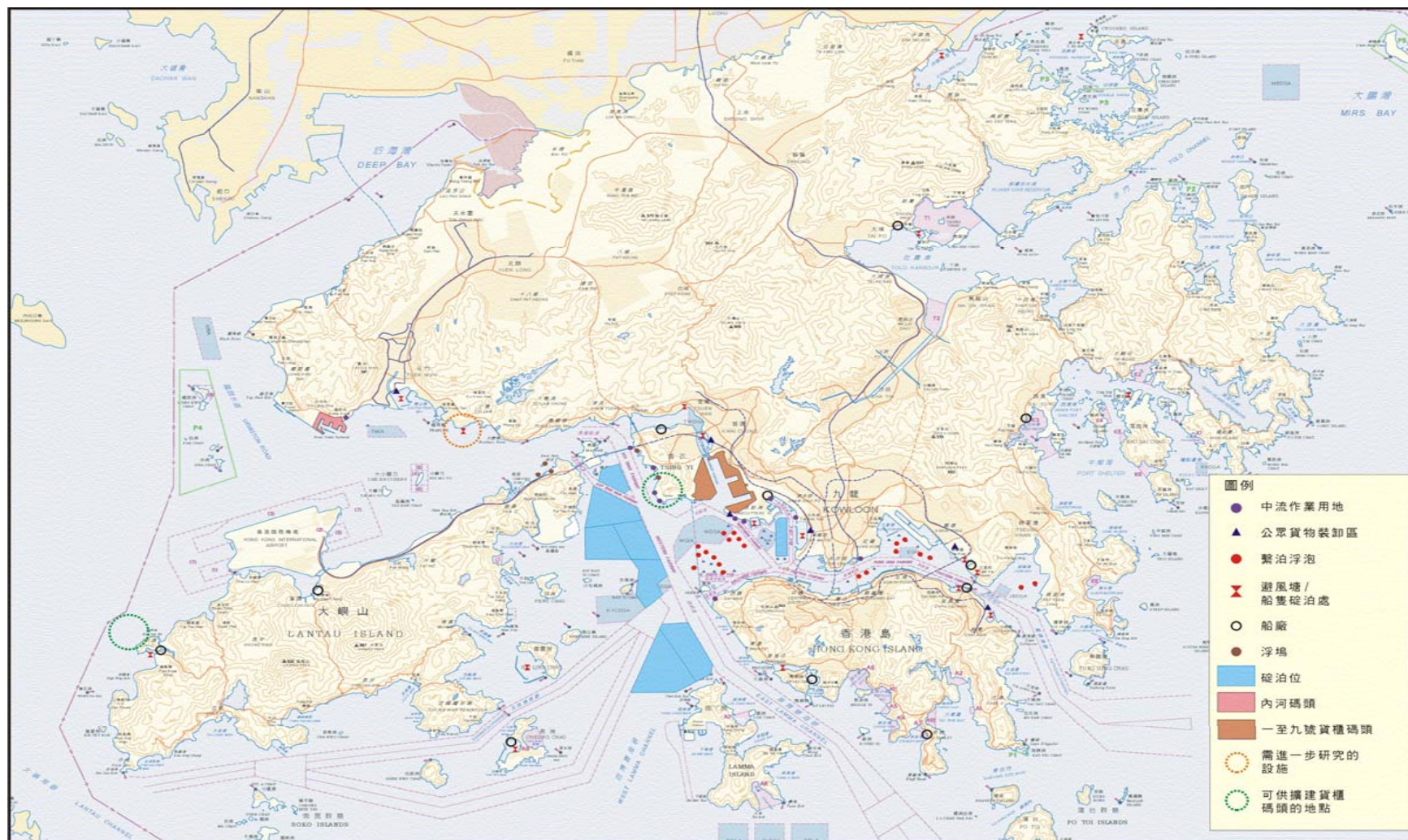
6.1.4 下一步的工作是：

- i. 即時實行強化連繫措施；
- ii. 根據最新的發展及數據，更新港口貨運量預測，繼續檢討華南地區設施供求情況和香港港口的競爭力，以及對十號貨櫃碼頭的需求和推出時間；以及
- iii. 盡快就大嶼山西北部可供興建十號貨櫃碼頭的地點進行生態研究。

6.1.5 要確保吞吐量持續增長，很多工作需要完成，這將決定香港港口日後擴建的路向。香港既要進行規劃工作，也不可因此而忽略短期內必須展開的工作。

6.1.6 香港一如既往，整裝待發，迎向挑戰。

圖四 2020 年指向性港口總綱計劃



表九 港口貨運量預測(遠洋、內河及整體)2002-2020

	吞吐量(百萬TEU)					年均增長率(%)							
	2002	2005	2010	2015	2020	02-05	05-10	10-15	15-20	20-30	02-10	10-20	02-20
遠洋貨運													
港口貨運量預測 00/01	13.91	17.35	21.03	26.23	30.17	7.6%	3.9%	4.5%	2.8%	1.7%	5.3%	3.7%	4.4%
情況 A	13.91	16.14	18.50	23.46	27.28	5.1%	2.8%	4.9%	3.1%	2.1%	3.6%	4.0%	3.8%
情況 B1	13.91	18.26	23.13	31.30	37.78	9.5%	4.8%	6.2%	3.8%	2.2%	6.6%	5.0%	5.7%
情況 B2	13.91	17.20	21.57	29.13	34.78	7.3%	4.6%	6.2%	3.6%	2.0%	5.6%	4.9%	5.2%
情況 C1	13.91	17.41	21.28	28.16	33.58	7.8%	4.1%	5.8%	3.6%	2.1%	5.5%	4.7%	5.0%
情況 C2	13.91	16.77	20.34	26.86	31.78	6.4%	3.9%	5.7%	3.4%	2.0%	4.9%	4.6%	4.7%
內河貨運													
港口貨運量預測 00/01	5.23	7.58	8.70	9.83	10.36	13.1%	2.8%	2.5%	1.1%	0.7%	6.6%	1.8%	3.9%
情況 A	5.23	6.71	7.64	8.47	8.04	8.6%	2.6%	2.1%	-1.0%	-0.3%	4.8%	0.5%	2.4%
情況 B1	5.23	6.56	7.52	9.08	8.68	7.8%	2.8%	3.9%	-0.9%	-0.4%	4.6%	1.4%	2.8%
情況 B2	5.23	6.63	7.58	9.14	8.73	8.2%	2.7%	3.8%	-0.9%	-0.4%	4.7%	1.4%	2.9%
情況 C1	5.23	6.62	7.57	8.84	8.42	8.1%	2.7%	3.2%	-1.0%	-0.4%	4.7%	1.1%	2.7%
情況 C2	5.23	6.66	7.60	8.87	8.45	8.4%	2.7%	3.1%	-1.0%	-0.1%	4.8%	1.1%	2.7%
整體預測													
港口貨運量預測00/01	19.14	24.93	29.72	36.05	40.53	9.2%	3.6%	3.9%	2.4%	1.5%	5.7%	3.1%	4.3%
情況 A	19.14	22.84	26.14	31.94	35.32	6.1%	2.7%	4.1%	2.0%	1.6%	4.0%	3.1%	3.5%
情況 B1	19.14	24.82	30.64	40.38	46.46	9.0%	4.3%	5.7%	2.8%	1.7%	6.1%	4.2%	5.0%
情況 B2	19.14	23.83	29.14	38.27	43.51	7.6%	4.1%	5.6%	2.6%	1.5%	5.4%	4.1%	4.7%
情況 C1	19.14	24.03	28.84	37.00	42.00	7.9%	3.7%	5.1%	2.6%	1.7%	5.3%	3.8%	4.5%
情況 C2	19.14	23.44	27.94	35.74	40.23	7.0%	3.6%	5.0%	2.4%	1.6%	4.8%	3.7%	4.2%
華南地區貨源(包括香港本地貨運量)						9.9%	7.0%	7.0%	5.3%	3.3%	8.1%	6.2%	7.0%
香港在華南貨運量中所佔百分比													
港口貨運量預測 00/01	76	69	60	52	45								
情況 A	69	63	54	49	45								
情況 B1	69	73	64	64	60								
情況 B2	69	68	59	59	55								
情況 C1	69	69	60	58	54								
情況 C2	69	66	57	55	51								