

二零零四年十二月七日會議
討論文件

立法會經濟事務委員會

就大嶼山物流園邀請提交意向書

目的

本文件向議員介紹政府當局就大嶼山物流園(下簡稱物流園)邀請提交意向書的建議。邀請提交意向書文件擬稿(下簡稱邀請書)載於附錄，供議員參考。

背景

2. 前香港港口及航運局於二零零零年年底聘請顧問制定競爭策略及總綱計劃，使香港能鞏固其運輸及物流樞紐的地位。顧問研究提出了多項維持和加強香港物流業競爭力的建議，其中包括發展增值物流園。

3. 行政長官在《二零零三年施政報告》中宣布，計劃在北嶼山興建現代化物流園，為一站式綜合物流服務提供專用設施。二零零四年二月，由財政司司長擔任主席的大嶼山發展專責小組決定應盡快落實有關項目。

邀請書所載對物流園的構思

4. 為確保物流園能滿足業界的期望及實際需要，我們擬於二零零四年年底前，就物流園的運作特質和規劃參數向業界徵求意見。

5. 邀請書的內容，以一項最近剛完成的範圍界定研究為基礎，該研究界定了物流園的運作特質和規劃參數。邀請書的內容反映了我們對物流園的構思。

(甲) 選址位置

物流園選址位於大嶼山北岸小蠔灣填海地段，直接與北大嶼山公路連接，並經此通往香港國際機場、葵涌貨櫃碼頭和香港市中心。由於該址亦毗鄰港珠澳大橋建議中的香港着陸點，物流園可謂佔盡地利，得享連接珠江三角洲地區而帶來的機遇。

(乙) 園內進行的活動

為促進服務融合，物流園將會容納多元化的物流服務，當中包括較傳統的運輸及貨運代理，以至標籤、退貨管理、揀選和分包等增值服務。物流園會提供量身定造的運作環境，便於園內的營運者有效率地提供綜合而適切客戶需要的服務。

(丙) 物流園規模

根據香港貨運代理物流服務的需求預測，物流園將提供約 60 萬平方米的樓面總面積。建議填海 72 公頃，以平均地積比率 1.5 和淨／總面積比率 0.55 計算，園內可供出租土地的淨面積估計約為 40 公頃。

6. 負責範圍界定研究的顧問將出席會議，講解研究所得。

諮詢

7. 香港物流發展局支持上述邀請提交意向書的計劃，我們亦已向其大嶼山物流園小組，就邀請書的詳細內容徵詢意見。

下一步工作

8. 為向物流園用戶(尤其是中小型企業)徵詢意見，我們擬把邀請書寄予近 3,600 間物流公司(包括提供第三方物流、貨運代理、倉儲和速遞服務的公司)，請它們就物流園的建議規劃參數提供意見。有興趣的人士也可從 www.logisticshk.gov.hk 下載

邀請書，並作出回應。提交意向書將於二零零五年二月二十八日截止。我們會把收集到的意見向大嶼山發展專責小組、香港物流發展局及本事務委員會的議員匯報。

9. 與此同時，我們正同步進行與詳細工程可行性研究相關的前期工作。該項研究會包括環境和交通影響等方面的評估，以便符合日後填海和區劃所需的法定要求。

10. 按照目前的規劃預測，土地平整及基本的基建工程最早可於二零零九年完成。

徵詢意見

11. 我們邀請議員閱悉政府當局就物流園邀請提交意向書的計劃，並提供意見。

經濟發展及勞工局
二零零四年十一月三十日

大嶼山物流園

邀請提交意向並就規劃參數建議誠徵意見書

1. 目的

- 1.1 香港特別行政區政府經濟發展及勞工局邀請有興趣人士，就未來大嶼山物流園的規劃參數建議及在園內進行的活動發表意見。

2. 引言

- 2.1 行政長官在《二零零三年施政報告》中宣布，計劃在北大嶼山興建現代化物流園，以加強香港作為首選運輸及物流樞紐的地位。這項在北大嶼山小蠔灣發展物流園的建議，是綜合多項顧問研究得出的結果。
- 2.2 土木工程拓展署聘用的顧問最近完成了該項目的範圍界定研究，而研究所得正是這次邀請提交意見書的基礎。
- 2.3 政府推動興建大嶼山物流園，旨在增強香港的運輸和物流能力，鞏固香港作為首選樞紐的角色。珠江三角洲已是目前全球最重要的製造中心之一。大嶼山物流園可憑地利盡享優勢，其發展將為本地經濟支柱之一的物流業帶來重大的長遠利益。
- 2.4 大嶼山物流園會為物流服務供應商提供量身定造的運作環境，尤其可作為發展增值服務的核心設施，而這類服務的需求預計在未來十年將會大增。此外，物流園亦會與香港國際機場(機場)、葵涌貨櫃碼頭及各道路網連接，四通八達。

3. 選址位置

- 3.1 選址位於北大嶼山公路臨海一邊，在小蠔灣地鐵車廠以北及東北，位置詳見附件。
- 3.2 選址毗連海陸空運輸樞紐，與機場、港珠澳大橋日後的香港着陸點及葵涌貨櫃碼頭僅幾分鐘車程之遙，可謂佔盡地利，能確保貨物迅速快捷地運往全球各地，為增值物流活動創造商機。

4. 規劃考慮因素建議

4.1 物流園規模

- 4.1.1 建議填海 72 公頃，平整土地供發展物流園。大嶼山物流園會提供類似商業園的運作環境，備有現代化物流活動所需的各種配套設施、高素質的園景美化區和精心設計的休憩用地，包括海濱大道。
- 4.1.2 選址大小反映下文第 4.1.6 段撮述的需求預測。由於對香港物流服務的需求主要取決於流經香港的國際貿易量，將來的需求預測仍需研究。
- 4.1.3 據本局進行的港口貨運量預測，港口總貨櫃吞吐量將由二零零二年的 1914 萬個標準貨櫃單位，增至二零二零年的 4020 萬個。機場管理局最近進行的研究，預測機場的貨運量將由二零零二年的 248 萬噸，增至二零二零年的 597 萬噸。
- 4.1.4 海空貨運服務需求雖有增加，但是現有的物流場所及設施將可滿足部分新增需求。
- 4.1.5 物流業的性質正在轉變。新興的第三方物流服務較傳統的(如貨物集運等)業務活動需要更大的空間。再者，珠江三角洲製造商通過外判工作以降低成本的趨勢日顯，故預計運輸、物流和增值服務的外判會增加。由於第三方物流服務在香港和華南的滲透率較歐洲及北美為低，而各項國際及自由貿易協議(包括《內地與香港更緊密經貿關係安排》)也使物流業面對更大的國際競爭，因此，該類服務需求大增是一項合理的預測。
- 4.1.6 按照現有計劃，大嶼山物流園會提供約 600 000 平方米的樓面總面積作物流用途。根據香港貨運代理物流服務的需求預測，在二零零二年至二零二零年之間，樓面總面積需求預計會由 110 萬平方米上升至 240 萬至 320 萬平方米之間。換言之，在新增的 130 萬至 210 萬平方米之間的面積需求中，有 60 萬平方米會由大嶼山物流園提供，其餘的則由其他的設施來滿足。

- 4.1.7 選址的大小亦已顧及多項因素，包括地積比率，以及大嶼山物流園整體的淨面積／總面積比率。
- 4.1.8 大多數物流公司都傾向選擇在單層建築物內運作，而毗連的辦公室則通常設於多層建築物之內。以《香港規劃標準與準則》內適用於工業邨的準則為參考，許可地積比率為 2.5，不過平均所得則為 1.15。套用海外的經驗，建議大嶼山物流園以 1.5 為平均地積比率。預計平均淨地積比率將不會超過為 1.8。由於要從地界往後移，以及為車輛往來預留地方，海外類似設施的淨地積比率一般低於 0.5。
- 4.1.9 以海外類似的物流園和香港工業邨為例，在初步規劃階段，把大嶼山物流園土地用途整體的淨面積／總面積比率定為 55% 應屬合理。
- 4.1.10 根據這個基準，大嶼山物流園內可供出租土地的淨面積估計約為 40 公頃。
- 4.1.11 機場障礙物高度管制所容許的建築物高度在介乎 80 米至 100 米，向東面遞增；但整個大嶼山物流園的高度限制則劃一為 40 米。為美觀起見，沿海旁的一列物流中心建議以 25 米至 30 米為高度限制。

4.2 地段大小

- 4.2.1 大嶼山物流園會提供量身定造的環境，容納不同規模的物流公司。按初步構思，所需的最小土地面積約為 1 公頃，而最大則約 10 公頃。初步規劃以 5 000 平方米的地段為單位，但可以靈活調整，以適應個別承租人的需要。

4.3 預期在大嶼山物流園進行的活動

- 4.3.1 除了傳統的貨運代理和貨物倉儲外，也可在園內進行增值物流活動(尤其是那些未必可以在本港現有的物流設施內有效率地進行的活動)，例如退貨管理、系統整合、原材料管理、揀選和分包、品質控制、報關文件處理及顧問服務、延後裝配、標籤、重新包裝、電話查詢中心管理服務等。

- 4.3.2 預計大嶼山物流園可吸引一系列的產品界別，包括成衣、電子消費品、藥劑、食品、零售等。

4.4 大嶼山物流園提供的共用設施

- 4.4.1 除了用水、污水處理及公用服務等基礎設施外，園內亦可提供一些共用設施，例如海運貨物處理區、膳食供應設施、園景美化休憩用地、海濱大道、訪客泊車處及公共運輸交匯處等。
- 4.4.2 園內亦需另設分戶租用的辦公地方，以容納銀行、保險及會計公司等共用支援服務。
- 4.4.3 由於大嶼山物流園營運商必須與其供應商、最終收貨人、運輸服務供應商和各種資訊科技系統充分結合，園內必須提供最先進的資訊科技基礎設施，包括與數碼貿易運輸網絡系統及求助和網絡操作中心的寬頻連接等。
- 4.4.4 大嶼山物流園可設有穿梭巴士服務，往來園內個別設施與公共運輸交匯處。
- 4.4.5 大嶼山物流園須是圍封並設有進出管制的安全地區。因此，可能會在園內設立海關設施，方便貨物經由機場、貨櫃碼頭及陸路邊界管制站進出。大嶼山物流園亦可提供合規檢查和精簡化服務，或設成保稅區，以滿足其他清關需要。

4.5 租賃／售賣用地

- 4.5.1 物流公司可從一系列的方案中作出選擇。
- 4.5.1.1 第一，自行興建，量身定造設施以應付具體運作需要，亦可引入第三者提供融資和擁有設施。
- 4.5.1.2 第二，在新建的分戶租用建築物內租用空間。此選擇對中小型企業(中小企)特別具有吸引力。
- 4.5.1.3 第三，最終購買或租賃園內現有建築物的全部或部分。

4.5.2 大嶼山物流園可提供適合中小企和新經營者使用的分戶租用設施。這些設施須量身設計，並配合優化處理物料、資訊、工序和產品所需的專業知識、技術和方法。這種做法也有助中小企盡量減少設施和系統上的資本支出。

4.5.3 舉例來說，在設施方面可提供最新的貨架和貯物架系統、輸送帶、分類系統、標籤和條碼等。此外，建築物內可分區作不同配置，以切合保安和溫度等方面的需要。

4.6 泊車及裝卸客貨設施

4.6.1 園內每一地段均須提供裝卸客貨、輪候和泊車設施，並預留足夠地方供地段內的交通運轉，確保貨車不致園內的公用地方輪候。

4.7 運輸和通路

4.7.1 建議大嶼山物流園設有本身的海運貨物設施，方便用戶收發來自和運往內地的貨物，但使用該設施的船隻需受長度、排水量和吃水等方面的限制。

4.7.2 建議在小蠔灣建設高架迴旋處，連接大嶼山物流園和北大嶼山公路，並經此通往機場和香港市中心。上述建議的可行性將予進一步研究，並考慮港珠澳大橋項目落成後在大蠔的交通連接。

4.7.3 計劃中的港珠澳大橋預計會在大嶼山西北部着陸，並可能在大蠔連接北大嶼山公路，但要考慮北大嶼山公路沿線交通交匯所需的空間，以及建議中設於附近的其他發展項目的進出安排。

4.8 項目融資

4.8.1 政府會稍後始考慮此問題。

5. 項目進度安排

5.1 如按照政府擬定的時間表順利推展工作，填海及地盤基建工程將於二零零九年完成。

5.2 隨着範圍界定研究完成，業已展開進行詳細可行性研究(包括環境影響評估條例所規定的環境評估)的工作，包括委聘顧問。此項由規劃及工程顧問負責的研究，預計可於二零零六年年初完成。

5.3 公眾諮詢工作將會同步展開。

6. 提交意見限期

6.1 現就上文所載的建議模式和詳情誠徵意見。此外，在不涉承諾的前提下，也歡迎貴機構表明會否在大嶼山物流園營運，以及營運的範圍和性質。意見請以書面形式在二零零五年二月二十八日前送交 —

香港中環下亞厘畢道
中區政府合署東座 2 樓政府總部
經濟發展及勞工局
項目統籌專員辦公室

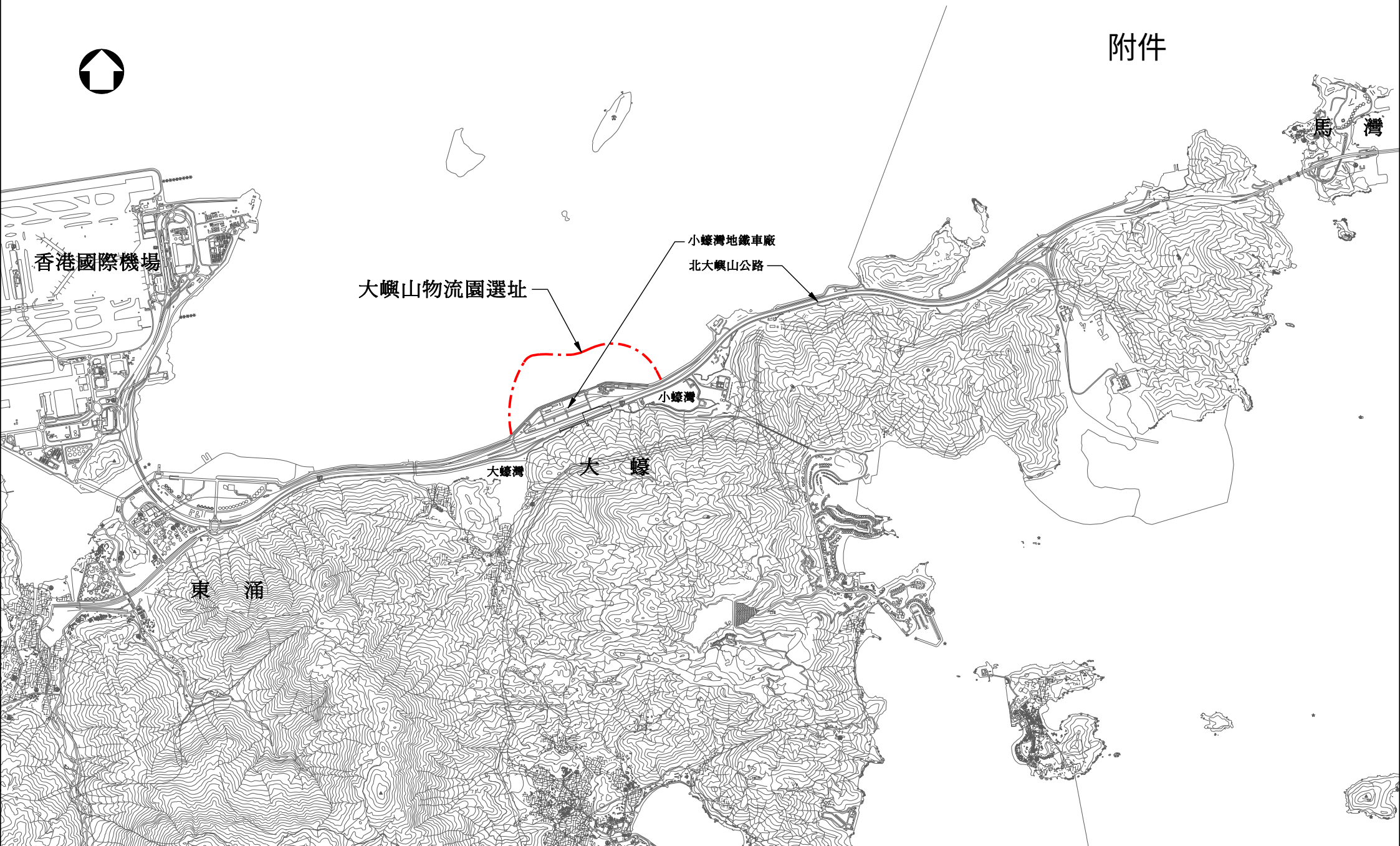
意見書也可傳真至 2523 1973，或電郵至 robingill@edlb.gov.hk。

7. 免責聲明

7.1 儘管本邀請提交意向並就規劃參數建議誠徵意見書(下稱“邀請書”)的資料是本着真誠而編製，但並無聲稱是全面的或經獨立核實。政府及其任何人員、代理人或顧問都不會就本邀請書所載資料，也不會就已經或將會向回應本邀請書的人士(“回應人士”)提供或可供其索取的任何其他書面或口頭資料，在足夠性、準確性或完整性方面，承擔任何責任或法律責任；他們也不會就該等資料或本邀請書所依據的資料，作出任何明確或隱含的陳述、聲明或保證。當局表明不會對任何該等資料或本邀請書中不準確之處或遺漏負責。當局尤其沒有就本邀請書所載的任何未來預測、估計、前景或回報能否達致或是否合理，作出陳述或保證。本邀請書或任何其他已經或將會向任何回應人士提供或可供其索取的書面或口頭資料的內容，一概不應視為政府、其人員或代理人就其意向、政策或未來行動所作的陳述、聲明或保證。

- 7.2 本邀請書並非擬為任何投資決定提供依據。回應人士不得把本邀請書，或由政府或其代表，或其任何人員、代理人或顧問所發出訊息的內容，解釋為財政、法律、稅務或其他方面的意見。每一回應人士應就有關發展大嶼山物流園的財政、法律、稅務或其他事項，徵詢本身的專業顧問的意見。
- 7.3 本邀請書不得解釋為政府有責任着手進行發展或興建大嶼山物流園。政府也無責任須依循上文所列的建議規劃考慮因素和工作進度安排。建議的規劃考慮因素和工作進度安排只是概括說明政府目前對大嶼山物流園項目的構思。
- 7.4 在不損害第 7.1 段的原則下，對於本邀請書或任何收到的意見書所載任何陳述，政府概不承擔任何責任或法律責任。
- 7.5 政府並無責任因本邀請書而採納任何收到的意見或建議。
- 7.6 每一回應人士須獨力負責因應本邀請書擬備和提交回應所招致的費用、成本及開支。無論在任何情況下，政府均無須就任何該等費用、成本或開支，向任何回應人士負責。
- 7.7 在回應人士提交回應時，便視為接納本邀請書的條款。

香港特別行政區政府
經濟發展及勞工局
二零零四年十二月



建議中的大嶼山物流園位置圖

比例 1:40 000