

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)394/04-05號文件

檔 號：CB1/PL/ES

經濟事務委員會

有關在北大嶼山興建現代化物流園的建議的 背景資料摘要

目的

本文件載述有關在北大嶼山興建現代化物流園的建議的背景。

背景

2. 2000年5月，前港口及航運局(下稱“港航局”)成立一個委員會，專責研究如何令供應鏈內各環節能加強相互協調，藉以推廣香港物流業的發展。港航局於2000年12月委託McCluer Corporation進行《鞏固香港作為國際和地區首選運輸及物流樞紐研究》。當局確定發展增值物流園是維持及提高香港物流業競爭力的主要措施之一。

3. 為了落實推廣香港作為物流中心的措施，政府當局於2001年年年底成立新的“物流發展督導委員會”。在財政司司長領導下，該督導委員會旨在提供政策導向，加快建立有香港特色的物流服務業。此外，當局成立物流發展局，由經濟發展及勞工局局長領導。該局旨在為公營及私營機構提供一個議事機制，方便協調業內事務和推行合作計劃。

4. 行政長官在2003年《施政報告》中宣布，政府會促進香港國際機場的物流中心及速遞航空貨運站的發展，並在北大嶼山選址發展現代化物流園。政府亦會加強香港的資訊聯繫，提升必要的基建設施，確保粵港之間貨流暢通，以及努力降低物流業的營運成本。此外，政府會強化與珠江三角洲其他城市的合作，以建立合理的規範和分工，以及共同拓展業務。當局亦會盡快進行十號貨櫃碼頭的可行性研究。

5. 2004年1月，政府當局於就多項事宜向事務委員會作出簡介，其中包括在北大嶼山發展增值物流園的進展情況。為確保增值物流園的發展概要能滿足業界的實際需要，政府當局表示，當局會就發展物流園的規劃概要徵詢業界及香港物流發展局的意見。

6. 事務委員會一向關注香港物流業的發展，尤其是在內地物流設施迅速發展及本港失業率高企之際。為了維持香港物流業的競爭力

及紓緩本港的失業問題，事務委員會促請政府當局大力推動物流業的發展、協助業界提高物流服務的效率，以及擴展貨物來源地。此外，當局亦有需要簡化清關手續及加快跨境運輸基礎建設的發展，以期提高效率及改善聯繫。

7. 事務委員會又支持政府當局在北大嶼山興建增值物流園的計劃。政府當局於2004年1月向事務委員會簡介有關計劃的進展情況時，事務委員會促請政府當局加快進行有關工作，以期提供指定設施，以供處理價值高及具有迫切時限的空運貨物。有關發展亦須滿足業界的實際需要。相關會議紀要的節錄本載於**附件A**。

8. 至於事務委員會關注到，有需要協調大嶼山的現代化交通運輸及貨櫃碼頭設施及旅遊景點的發展，政府當局表示，當局認同有需要進行協調，並於2004年1月決定成立“大嶼山發展專責小組”，由財政司司長領導。該專責小組全面統籌各有關項目的規劃和發展等方面的工作，並確保各大型基礎建設及發展項目能及時完成。

大嶼山發展專責小組

9. 大嶼山發展專責小組的主要工作包括 ——

- (a) 提供規劃大綱，確保以平衡及協調的方式進行在大嶼山的發展計劃；及
- (b) 確保適時提供需要的土地及基建，使各項計劃能如期完成。

10. 大嶼山發展專責小組首先會為大嶼山訂定一個發展概念計劃。該概念計劃旨在為大嶼山提供一個協調的規劃綱領，以配合不同的土地用途需要。專責小組在制訂該計劃時，採納以平衡及可持續發展的規劃方式，並協調發展與自然保育的需要。

11. 該概念計劃已初步確定一些發展主題和發展建議，供公眾討論。其中的主題和建議包括：(a)透過提供優質基建和開發各類旅遊點，包括在大嶼山興建增值物流園，以提升香港經濟的競爭力；(b)以文物、區內特色和自然景觀為藍本的主題式旅遊點；(c)盡量發揮郊野公園的康樂發展潛力；及(d)滿足自然保育的需求，達致平衡的規劃。

12. 在2004年10月26日向規劃地政及工程事務委員會作出簡介後，政府當局於2004年11月29日展開為期3個月的公眾諮詢工作，以徵詢公眾人士對概念計劃的意見。公眾諮詢工作會於2005年2月28日結束。有關概念計劃的進一步詳情，請瀏覽以下網頁 ——

<http://www.info.gov.hk/planning/lantau/tc/background/index.html>

立法會秘書處

議會事務部1

2004年12月2日

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1016/03-04號文件
(此份會議紀要業經政府當局
審閱)

檔 號：CB1/PL/ES/1

經濟事務委員會 會議紀要

日 期：2004年1月15日(星期四)
時 間：下午4時30分
地 點：立法會會議廳

出席委員：田北俊議員，GBS, JP (主席)
呂明華議員，JP (副主席)
丁午壽議員，JP
李家祥議員，GBS, JP
李國寶議員，GBS, JP
周梁淑怡議員，GBS, JP
張文光議員
許長青議員，JP
陳鑑林議員，JP
單仲偕議員
楊孝華議員，SBS, JP
劉千石議員，JP
劉健儀議員，JP
蔡素玉議員
石禮謙議員，JP
李鳳英議員，JP
胡經昌議員，BBS, JP

出席的非委員：陳婉嫻議員，JP
的議員

缺席委員：李華明議員，JP
黃宜弘議員，GBS
梁富華議員，MH, JP

出席公職人員：議程第IV項

經濟發展及勞工局局長
葉澍堃先生

經濟發展及勞工局常任秘書長
(經濟發展)
李淑儀女士

旅遊事務專員
鄭汝華女士

經濟發展及勞工局副秘書長
(經濟發展)1
趙崇嘯女士

經濟發展及勞工局副秘書長
(經濟發展)2
馮永業先生

經濟發展及勞工局副秘書長
(經濟發展)3
范偉明先生

議程第V項

經濟發展及勞工局常任秘書長
(經濟發展)
李淑儀女士

經濟發展及勞工局副秘書長
(經濟發展)3
范偉明先生

海事處處長
崔崇堯先生

海事處副處長
譚百樂先生

議程第VI項

經濟發展及勞工局常任秘書長
(經濟發展)
李淑儀女士

經濟發展及勞工局副秘書長
(經濟發展)2
馮永業先生

經濟發展及勞工局首席助理秘書長
(經濟發展)
陳維民先生

民航處副處長
羅崇文先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 助理秘書長1
吳文華女士

高級議會秘書(1)1
游德珊女士

議會事務助理5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

* * * * *

**IV 經濟及勞工局局長就行政長官2004年施政報告所載
的有關施政措施作出簡報**

(立法會CB(1)742/03-04(03)號文件 —— 政府當局提供的資料文件)

物流及港口發展

貨櫃碼頭

5. 鑒於內地港口迅速發展及擴建，與深圳港口的競爭也日漸加劇，陳婉嫻議員詢問，政府當局採取何等措施，以鞏固香港作為南中國物流中心的地位。她指出，由於廣東當局已提出若干措施，吸引在港口設施上的新投資，並以低廉價格吸引顧客使用它們的服務，她擔心香

港最終會在與內地港口競爭方面受挫。除了海上運輸，在廣州發展的新機場也對香港構成另一種威脅。

6. 局長表示，就硬件及軟件而言，香港在發展物流業方面較其他城市佔優。儘管如此，政府當局不會自滿，並會繼續努力落實促進物流業長遠發展的各種措施。

7. 局長向委員簡介去年政府當局為鞏固香港作為首選的國際物流樞紐而採取的各種措施。實施24小時跨境通關及經改善的海關及出入境程序已縮短處理時間，陸路口岸的通關能力亦已明顯增強。關於數碼貿易運輸網絡系統的發展，政府當局正與一家服務提供者進行洽商，以期簽署營運協議，發展數碼貿易運輸網絡系統，並於2005年推出使用。此外，香港亦正積極擴建運輸基礎網絡。深港西部通道的建造工程預期在2005年年底完成，由三地政府代表組成的協調小組已為港珠澳大橋展開前期工作。總的來說，政府當局會繼續增加更多設施及採用嶄新科技，以促使貨流能以更低成本進行。

8. 關於香港與內地在物流發展方面的關係，局長特別指出，雙方的關係涉及競爭和合作。他提及與國家發展及改革委員會共同委託開展的內地與香港物流業合作研究。該研究的初步結果確認了跨境合作發展物流業的必要及策略重要性。該研究亦建議雙方應繼續在現有協調機制的基礎上，推動物流快線及內陸貨運村的發展。除了在陸路運輸方面的合作，政府當局亦旨在透過與珠江三角洲(下稱“珠三角”)其他機場合作，擴展香港國際機場的客運及貨運來源區域。

9. 儘管政府當局作出上述回應，陳婉嫻議員指出，廣東當局也採取局長提及的許多措施，以促進珠三角的港口及機場發展。因此，她認為政府當局有需要推出進一步措施，增強香港物流業的競爭力。

10. 劉健儀議員表示不反對在香港興建更多貨櫃碼頭，但她關注到將會在大嶼山興建新貨櫃碼頭的說法實在言之尚早，因為香港港口發展局仍須參詳將於2004年年初完成的《香港港口規劃總綱2020》的研究結果及建議。由於貨櫃碼頭由私營機構全資興建(包括有關碼頭的土地平整費用)及全權擁有和管理，政府並沒有直接或間接參與，她詢問政府當局會否更改現行發展模式，並向日後發展新貨櫃碼頭的成功建議者提供資助。

11. 局長表示，為提高香港的長遠競爭力，政府當局建議興建更多貨櫃碼頭。至於選址方面，大嶼山是顧問考

慮的其中一個選擇。在等候《香港港口規劃總綱2020》研究完成期間，政府當局會就如何推展該計劃諮詢業界的意見。至於發展的模式，則須待該研究得出結果及諮詢業界後才能作出決定。

12. 許長青議員提醒政府當局注意，在決定是否在香港興建新貨櫃碼頭時，應考慮最新的港口貨運量預測，以確保貨櫃碼頭設施的財政可行性。

13. 局長贊同許議員的意見，並指出有關研究會檢視不同因素，例如珠三角的市場情況、以往在貨運吞吐量方面的表現及鄰近珠三角港口的競爭等，以評估興建新貨櫃碼頭的可行性。

貨櫃碼頭處理費

14. 丁午壽議員非常關注，香港的貨櫃碼頭處理費(下稱“處理費”)太高，已顯著地削弱香港港口的競爭力。儘管政府當局在過去6年不斷努力，但在降低處理費方面並無顯著進展。因此，丁議員呼籲政府考慮做法澳洲的做法，制定法例來處理此事。主席也表示，鑒於處理費高昂，付貨人可選擇通過其他珠三角港口入口/出口貨物。劉健儀議員贊同丁議員的意見，並且指出，為維持香港港口的競爭力，解決處理費持續高企的問題是當務之急。

15. 石禮謙議員表示反對通過立法規管處理費，因為關乎處理費的事項基本上是涉及定期班輪協會、付貨人及貨櫃碼頭營運商的商業事項。他認為，處理費高昂是因為航運公司收取高昂的單一費用，其中包含航運及碼頭處理的相關收費。其實，香港港口的效率非常高，所以，儘管香港港口收費高昂，付貨人也選擇通過香港港口運送貨物。他呼籲政府當局提供有關處理費組成部分及貨櫃貨運業的進一步資料，以便委員瞭解有關事項。

16. 局長表示，由於釐定處理費的機制以國際慣例為基礎，也是付貨人與航運公司之間的商業事項，由政府干預這些商業安排並不恰當。政府的角色是促使他們通過對話解決未能達成協議的事項。政府會繼續與有關各方聯絡，鼓勵他們召開會議，討論大家所關注的事項，以增加釐定處理費機制的透明度。為此，他已取得有關各方同意，提供有關處理費的進一步資料。應石議員要求，他承諾提供有關貨運業成本組成部分的進一步資料。

增值物流園及大嶼山的發展

17. 劉健儀議員提到去年施政綱領提倡發展的增值物流園進展緩慢，並促請政府當局加快進行有關工作，以期提供指定設施，以供處理價值高及具有迫切時限的空運貨物。她問及實施時間表及發展增值物流園的地點選擇。

18. 經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)答稱，自從政府當局去年宣布有關計劃以來，當局一直密切跟進該計劃的發展。政府當局已就在北大嶼山發展增值物流園的規劃概要，徵詢物流業界的意見。就增值物流園潛在使用者對該園應予提供的服務及設施的意見調查剛剛完成，調查結果會交由香港物流發展局考慮。此舉旨在確保增值物流園的發展概要能滿足業界的實際需要。至於選址方面，政府當局已初步在北大嶼山覓得地點，該地點鄰近港珠澳大橋在香港的落腳點，使其位置更具策略性重要性。經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)向委員保證，當局會優先處理增值物流園計劃，但發展此類基建設施難免需時。當局計劃就調查報告作最後定稿，並於2004年2月在新成立並由財政司司長領導的協調發展大嶼山經建項目專責組首次會議上，討論增值物流園措施的未來路向。其後，當局會按照所需法定程序(例如尋求城市規劃委員會批准)落實該計劃。

19. 李鳳英議員關注到，有需要協調大嶼山的現代化交通運輸及貨櫃碼頭設施及旅遊景點的發展，局長表示，政府認同有需要進行協調，因而決定成立“協調發展大嶼山經建項目專責組”，由財政司司長領導，全面統籌各有關項目的規劃和發展等方面的工作，並確保各大型經濟及基礎建設項目能及時完成。

* * * * *

立法會秘書處
議會事務部1
2004年2月19日