

本會檔案：CVTA/2006/GI001

致：香港中區
花園道3號
花旗銀行大廈3樓
立法會秘書處
事務委員會秘書
(經辦人：蕭靜娟女士)
(圖文傳真號碼：2869 6794)

立法會規劃地政及工程事務委員會
就討論「啟德規劃檢討」於2006年1月25日舉行的特別會議

香港貨船業總商會之意見書

香港貨船業總商會一向極度關注維港內避風塘的短缺問題，與及關注觀塘及茶果嶺貨物裝卸區的長遠可持續發展，對於規劃署就啟德規劃檢討後初部所訂定的3個概念圖方案，取消觀塘及茶果嶺貨物裝卸區而成為海濱長廊，及改變土瓜灣避風塘及官塘避風塘的實際用途，深表失望。現臚列本會意見如下：

- (一) 在規劃署就啟德規劃檢討，訂定了3個概念圖方案，在3個方案中雖保留土瓜灣避風塘及官塘避風塘，但改變其用途，深表關注。根據海事處2001年9月發表之避風塘需求評估報告(2001-2016)，於2002年撤除遊艇類別外之其他船隻的避風塘需求短缺11.9公頃。而部份避風塘與船隻出現錯配問題，部份類別船隻例如躉船被禁止進入若干個較少型的避風塘內。業界憂慮方案在建議中，改變官塘避風塘的主要用途，只容納優閒小艇及郵輪，不容漁船、躉船、內河船及其他類型船隻於颱風襲港時避風，令真正海上從業員的船隻未能充份使用避風塘之設施，當災難性的颶風來臨時，在避風塘不足的情況下，危害海上從業員生命財產之安全。

- (二) 倘若將觀塘和茶果嶺貨物裝卸區，改變為海濱長廊，對本港物流業造成極大傷害。本港經濟發展正值轉型時期，主要依賴物流業及服務業。但本港全球第一大貨櫃港桂冠早已拱手讓給新加坡，首 2 季新加坡的貨櫃吞吐量早已超越本港，而本港首十月貨櫃吞吐量只微升 1.7%，十月單月份產量只較九月上升 3000 標箱，產量增幅之少令人吃驚，可見大量貨物被鄰近地區港口所分流，情況令人嚴重擔憂。無論新加坡，或國內碼頭的鹽田、蛇口及快將落成的番禺南沙及大鏟港，這些港口迅速發展，而香港的貨櫃碼頭由於成本問題，長遠而言缺競爭力，有賴由本港獨一無二的中流作業配合貨物裝卸區的營運，帶來價廉物美的海運轉口服務。取消貨物裝卸區影響本港物流業的生態。更打破從前中流作業、貨物裝卸區及葵涌貨櫃碼頭，配合內河船運相輔相承的分工，為本港提供優質而具競爭力的港口服務。具經濟規模的船公司可以使用葵涌貨櫃碼頭的服務，而小本經營的船公司則可利用較廉價的海上駁運服務，使用貨物裝卸區及中流作業，轉駁內河貨運，從而增加本港港口的競爭力。關閉觀塘及茶果嶺貨物裝卸區無疑是自毀長城，在鄰近地區碼頭急速發展下，本港反而收縮具競爭力、相對廉宜的碼頭服務，直接影響中流作業的營運，導至本港作為第一貨櫃港的優勢沒落。
- (三) 刪除觀塘和茶果嶺貨物裝卸區，直接導致約 50 多個物流營運公司結業，導至數萬計的員工及貨櫃車司機失去工作。根據海事處提供貨物裝卸區貨櫃車及其他車出入的數據，2004 年度出入觀塘貨物裝卸區貨櫃車及散貨車合共 165,295 架次；而 2004 年度出入茶果嶺貨物裝卸區貨櫃車及散貨車合共 195,006 架次。可見當中涉及數萬人員的生計。貨物裝卸區為較低學歷的裝卸工人提供較穩定的海上從業員工作，不用依賴政府的綜緩網。要知道樂業才能安居，未能樂業，安居只是空談。
- (四) 近年政府鼓勵製造業的廠商回流本港設廠，而觀塘、牛頭角一帶是傳統工廠的集中地，而觀塘及茶果嶺貨物裝卸區正正為這些廠家提供鄰近的起卸貨地點，有效減低廠家的營運成本，對直接吸引廠家回流本港起積極的作用。更可避免陸路交通的阻塞，由海面疏導廠家貨物的流轉。所以觀塘及茶果嶺貨物裝卸區實有保存的意義。
- (五) 觀塘及茶果嶺貨物裝卸區是連接東面港口如汕頭、惠州、福建、鹽田等地的樞紐，亦是本港近 80%成廢紙、70%建築木料及 60%廢鐵的集散地，關區對本港經濟與環保工業造成極大的致命打擊。