

2015 年 6 月 22 日

討論文件

立法會經濟發展事務委員會

港口及物流發展

目的

本文旨在向委員彙報港口發展及物流業的最新情況。

背景

2. 香港港口¹是全球最繁忙(以貨物吞吐量計算)貨櫃港之一。港口和物流業對香港經濟極為重要。以貨物重量計算，港口處理了進出香港超過 90 %的貨物，港口及其相關行業的直接經濟貢獻佔本地生產總值的 1.1%(240 億港元)，就業人口的 2.4%(88 000 個職位)。而貿易及物流業是香港四大經濟支柱之首，物流業的直接經濟貢獻則佔本地生產總值的 3.2 % (680 億港元)，以及就業人口的 5.0 % (188 000 個職位)。

3. 港口和相關服務也是香港航運業群組的重要一環。政府正積極發展航運業，籌劃成立新的航運組織，推動包括港口服務在內的航運商業服務發展，尤其是拓展高增值的國際航運服務，例如船舶管理、租賃、融資、海事法律和仲裁服務等；並致力向外宣傳推廣香港的航運優勢，同時，基於獨特的地理位置、制度優勢和優良基建設施，香港亦是區域內的高價值貨物分銷和管理中心。香港在航運和物流領域的進一步發展，可鞏固和提升其作為區域內重要的樞紐港地位。

4. 從宏觀經濟發展趨勢而言，全球經濟重心東移，內地過去數年更是全球經濟增長最快的主要經濟體²，加上亞洲區內經濟蓬勃，為香港航運和物流業帶來發展動力。儘管近期有跡象顯示內地

¹ 香港港口由多項港口設施組成，包括葵青貨櫃碼頭(在 2014 年處理 79%的貨櫃吞吐量)、屯門內河貨運碼頭、六個公眾貨物裝卸區、中流作業、碇泊處和私人碼頭。

² 中國 GDP 過去十年平均 GDP 增長 9.9%，全球平均為 2.6%。

及區內的經濟增長有所放緩，但仍有顯著增長³，因此，位處亞洲中心位置的香港，將繼續得益於區內的經濟發展。

5. 國家最近提出的「一帶一路」發展策略⁴，預期可為香港的航運和物流服務帶來更多機遇，我們要充分利用香港和「海上絲綢之路」沿線國家的航運聯繫，鞏固和強化我們作為國際航運中心的地位。同時，「一帶一路」的發展將提升沿線國家的基建設施，增強沿線國家的交通連接，為區域經濟發展提供更佳的貿易環境。香港作為區內的物流樞紐，將受惠於各國基建設施的改善，從而增強與沿線國家的貿易來往。現時，每星期約有 350 班貨櫃班輪服務，前往全球約 510 個目的地。在空運方面，香港多年來均是世界上最繁忙的貨運港；現時，香港國際機場每日有超過 100 家航空公司提供約 1 100 班航班達致全球約 180 個航點(包括內地超過 45 個航點)。加上與廣東省和珠三角的陸路聯繫，香港可充分利用完善的物流運輸網絡，並積極參與構建「一帶一路」。

港口發展策略研究

6. 為了掌握遠洋航運貨運和港口吞吐量的變化，讓當局可因應發展需求及時提供港口以及相關基建設施以配合港口和物流業的長遠發展，運輸及房屋局（運房局）不時進行港口貨運量評估。局方在 2014 年底完成了《香港港口發展策略 2030 的顧問研究》（「2030 研究」）⁵。「2030 研究」預測香港的港口貨櫃吞吐量，直至 2030 年平均每年有 1.5 % 的增長。研究也闡述了香港港口的定位、競爭力，並指出現有設施必須配合未來趨勢，其中以葵青貨櫃碼頭（「葵青碼頭」）為重點，提出了一些提升碼頭處理能力的措施，以應付未來需求。

研究結果

7. 根據「2030 研究」結果，在過去十多年間，跨境運輸已改

³ 國際貨幣基金組織「IMF」預測中國 2015 年經濟增長為 6.8 %，亞洲新興經濟體為 6.6 %。

⁴ 是「絲綢之路經濟帶」和「21 世紀海上絲綢之路」的簡稱，2013 年由國家主席習近平提出建設「一帶一路」的戰略構想，以發展與沿線國家的經濟合作夥伴關係。沿線國家包括東南亞，中東以及歐洲約 60 多個國家。

⁵ 研究的行政摘要已在 2014 年 12 月上載到香港港口發展局的網頁，<http://www.pdc.gov.hk/chi/bulletin/report.htm> 另研究的主要結論在立法會 CB(4)363/14-15(03)號文件中提述。

以河運取代陸路拖運為主、遠洋船船身尺寸變大、以及國際轉運貨量增加，形成愈來愈多貨櫃處理集中在葵青碼頭。葵青碼頭處理的貨櫃吞吐量佔全港整體吞吐量的比重從 2005 年的 63 % 上升至 2014 年的 79 %。同時，由於吞吐量增長主要是由轉運貨櫃帶動，葵青碼頭的設施面對的需求壓力會較其他的港口設施為大，因此「2030 研究」建議當局採取適當措施，以確保香港港口的競爭力。

8. 「2030 研究」提出一系列的改善措施包括：(1) 將昂船洲公眾貨物裝卸區升級為現代貨櫃處理設施，供遠洋輪船或內河船隻使用，從而改善營運效率；(2) 將現時實際環境能夠容納遠洋輪船的內河碼頭泊位發展為遠洋及內河兩用設施；(3) 於葵青碼頭提供更多駁船泊位，以紓緩河運貨櫃輸送量增加所造成的擠塞；以及(4) 善用碼頭周邊的土地及其他設施，以提升營運效率和應付預期的轉運量增長。

跟進措施

9. 運房局已於去年 12 月將「2030 研究」結果向香港航運發展局和香港港口發展局滙報，兩局委員們期望當局盡快採取措施提升香港港口的效率和競爭力。就「2030 研究」提出的四項強化港口處理能力的建議，運房局正採取相應的跟進措施。

10. 第一項建議將昂船洲公眾貨物裝卸區升級為現代貨櫃處理設施。從地理位置而言，因昂船洲公眾貨物裝卸區毗鄰葵青碼頭，後者是 24 小時運作，但目前公眾貨物裝卸區的每日運作時段(多數為每天上午七時至晚上九時)和貨物吊運設施均有所局限，致使這些駁船泊位設施未能盡用。顧問因此建議當局考慮將昂船洲公眾貨物裝卸區升級為現代貨櫃處理設施以提高碼頭的處理能力。海事處現正進行「全港公眾貨物裝卸區檢討」，研究在現有的「停泊位特許協議」於 2016 年年中屆滿時重新編配停泊位和招標的相關安排，亦藉此機會探討如何更好利用公眾貨物裝卸區的資源，尤其是昂船洲公眾貨物裝卸區的泊位，支援香港港口的高效運作，並在過程中如何兼顧貨運業需求與及港口發展之間取得適當平衡。檢討預計將於今年下半年完成，處方會就有關結果諮詢業界和相關持份者。

11. 第二項建議將現時內河碼頭泊位發展為遠洋及內河兩用設

施。目前內河碼頭只集中處理來往珠江三角洲的內河貨運。為充分利用內河碼頭的現有設施，以配合香港港口的未來發展需求，運房局已經將顧問研究建議向內河碼頭公司反映，並表達從香港港口政策的層面，支持他們積極探討發展相關遠洋貨運業務，協助紓緩葵青碼頭的貨運壓力。

12. 為跟進「2030 研究」提出的第三及四項建議，以及回應香港貨櫃碼頭商會 2013 年底向運房局提交《提升香港港口競爭力》白皮書中⁶提出的建議，運房局剛完成對葵青區以短期租約租出港口後勤用地的檢討。目前，葵青碼頭佔地 279 公頃，周邊有大約 100 公頃港口後勤用地以短期租約的方式租予物流和貨運行業，包括中小企營運，支援港口運作。考慮到香港港口的重要性和長遠發展以及土地資源供應有限，該檢討旨在配合碼頭運作需要，並在兼顧後勤土地上營運的中小企業的運作需要前提下，制訂措施以善用葵青碼頭周邊的港口後勤用地，達至地盡其用之效。

13. 運房局根據後勤用地檢討的結果，在今年 6 月初發出建議文件公布一系列措施。具體的建議包括：

- (1) 為紓緩碼頭擠塞以及滿足港口至 2030 年的預測貨櫃吞吐量的增長需求，將部份毗鄰貨櫃碼頭的合適土地併入貨櫃碼頭範圍，增加碼頭的貨櫃場地面積和駁船泊位設施，以提升貨櫃碼頭的貨量處理能力；
- (2) 優化短期租約土地分配和管理機制，修訂相關租用條款，盡量切合物流行業中小企的營運需要；及
- (3) 在葵青區港口後勤用地合適的土地上，研究興建多層設施的可行性，主要用作貨櫃車／貨車停車場和貨櫃處理等用途，以釋放更多後勤用地用作支援港口運作和應付未來發展需求。

⁶ 香港貨櫃碼頭商會有限公司在 2013 年 11 月向運房局提交名為《提升貨櫃吞吐量和運作效率以維持葵青港口的區域競爭力》(“Maintaining Kwai Tsing Port’s Regional Competitiveness Investing in Container Throughput Capacity and Operational Efficiency”)白皮書，重點闡述葵青碼頭面對日益嚴重的港口擠塞，並建議措施以作紓緩。

建議文件的全文見附錄，文件亦已上載至運房局及相關網站⁷，運房局正就各項建議諮詢業界和持份者意見，並期望能按部就班逐步落實各項措施(見文件表 1-3)。

14. 據了解，貨櫃碼頭營運商(營運商)也積極研究及落實多項措施，以提升碼頭處理貨櫃的效率和能力。例如，在機械設備方面，不斷更換及添置新型吊機(如駁船專用吊機)、為部份機械操作安裝遙控裝置、加強操作電腦系統的軟硬件功能，以及引入人工智能等。此外，為吸引更多年輕人入行，有營運商提供專業培訓，包括引入先進的實境駕駛模擬系統。營運商每年提供多個暑期實習機會，鼓勵本地高中、專業教育學院及大學生認識碼頭運作多元化的工作。

15. 為配合國際航運發展，我們已在 2013 年開始展開挖深工程，把葵青貨櫃碼頭港池及其進出航道的深度，由現時的 15 米挖深至 17.5 米，好讓新一代特大型貨櫃船不論潮汐漲退，都可停靠香港港口，預期工程將於 2016 年年初完成。此外，政府將在大約五年後進行另一次港口貨運量預測，以提供資料作港口發展更新評估，確保適時提供所需的港口和相關基建設施。

物流發展

推動物流業的措施

16. 為鼓勵業界朝高增值物流方向發展，並進一步鞏固香港作為區域物流樞紐的地位，我們正開展各項重要的基建設施，以加強香港與周邊地區的交通網絡，提升香港的競爭力；同時，我們致力物色和推出合適用地以興建現代化物流設施，以及推廣電子物流服務以提升業界的營運效率。

物流用地

17. 為回應業界對物流專用土地的殷切需求，我們在 2010 年至 2013 年間透過公開招標形式批出三幅位於青衣，面積合共 6.9 公頃的物流用地，以供興建現代化物流設施。據我們了解，當三項現

⁷ 運輸及房屋局網站(www.thb.gov.hk)、香港港口發展局網站(www.pdc.gov.hk)和香港物流發展局網站(www.logisticshk.gov.hk)。

代物流設施於 2017 年年中全部落成後，可提供高達 279 400 平方米樓面面積以供物流／倉儲之用。另外，我們已在屯門西（屯門第 38 及 49 區）預留了 10 公頃物流發展用地，有關的交通影響評估已經完成。我們已分別於 2015 年 3 月 3 日及 4 月 24 日就交通影響評估結果（包括建議的交通改善措施）諮詢屯門區議會及其工作小組，並獲得區議會議員原則上支持這項擬議物流發展項目。我們現正就第 49 區（約 3.5 公頃）的擬議物流發展項目向城市規劃委員會申請規劃許可，若一切順利的話，預期可於今年年底前將用地推出市場。至於屯門第 38 區的物流用地（約 6.5 公頃），現正用作臨時填料庫至 2018 年年底，我們會繼續留意該幅用地可騰出作物流用途的時間表。

18. 除了屯門西的用地外，我們會藉著相關部門各項持續或即將進行的規劃、工程及可行性研究，繼續在本港不同地方包括洪水橋、屯門 40 和 46 區、新界北和北大嶼山物色其他合適土地作物流用途，以促進物流業長遠發展。

19. 此外，為了滿足物流業界對泊車位的需求，以及提升土地的使用效率，運輸署正在進行一項顧問研究，評估在葵涌的一幅土地上興建多層停車場的可行性，主要為來往該區的貨櫃車／重型貨車提供停泊位，同時釋放若干目前用作露天停車場的短期租約用地，轉作其他港口後勤用途。該項研究預計於今年第三季完成。

運輸基建

20. 在推展運輸基建方面，我們會加緊進行港珠澳大橋的建造工程，以及香港國際機場發展三跑道系統的落實工作。港珠澳大橋落成啓用後可進一步加強香港與珠三角西部的交通運輸聯繫，屆時香港的貨運服務範圍將進一步擴展至珠江西岸，為物流業界帶來更多商機和投資機會。空運方面，香港機場管理局預計當三跑道系統全面運作後，每年的貨運處理能力將增加至 890 萬公噸，有助滿足香港持續增長的航空貨運需求。

電子物流

21. 物流電子化是大勢所趨，運房局會繼續透過香港物流發展局，與業界共同探討和推動可行措施，促進業界更多使用資訊科技，

以提升日常運作效率，配合電子商貿發展的新趨勢。香港物流發展局剛於今年三月底推出「電子平台轉插軟件啟動計劃」，將會資助約 100 間物流中小企安裝新研發的軟件，讓他們可便捷地連接大型空運和海運的電子平台，提升處理大量貨物資料的效率和可靠度。此外，商務及經濟發展局正展開一項「單一窗口」顧問研究，探討如何將現時負責接受若干貿易文件的「政府電子貿易服務」，發展成貿易「單一窗口」，利便業界一站式向政府遞交各類出入口貿易所需文件，方便報關和清關。關於「單一窗口」日後連接其他平台(例如區內其他經濟體的單一窗口)的可能性，也包括在顧問研究範圍之內。視乎進展，該局目標在 2015-16 年內完成研究，並會適時就未來路向諮詢業界及立法會。

徵詢意見

22. 請委員備悉運房局提出的各項港口及物流發展措施。

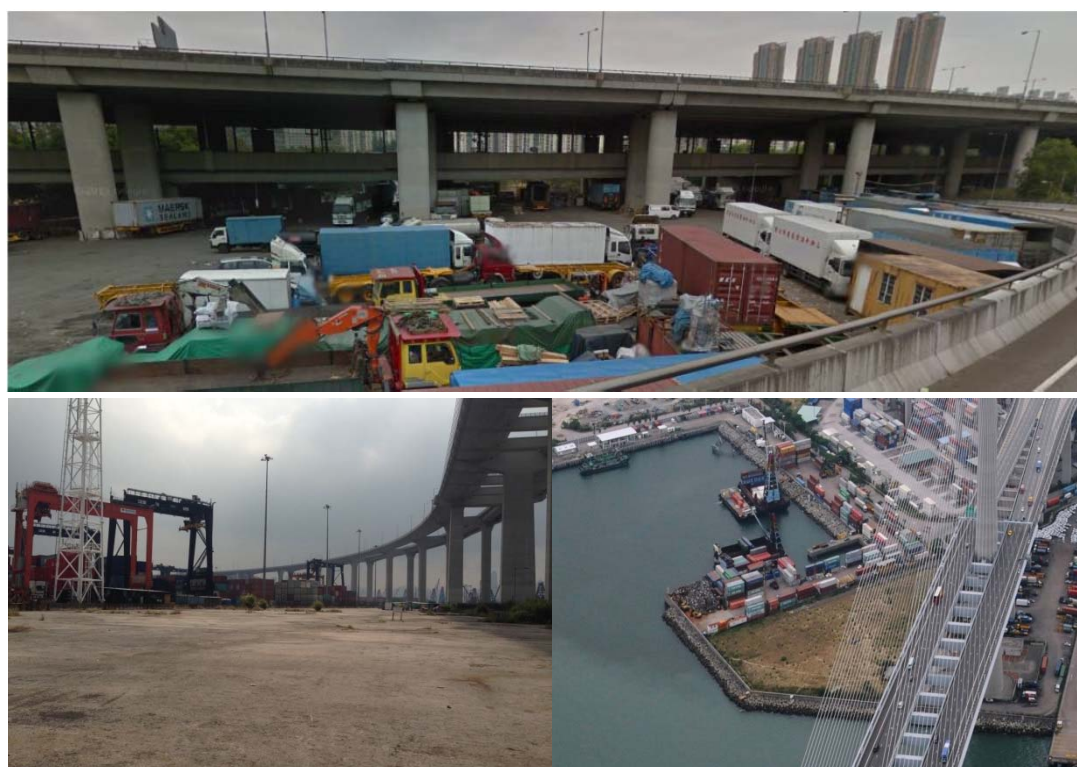
運輸及房屋局

2015 年 6 月



香港特別行政區政府
運輸及房屋局

善用葵青區港口後勤用地的建議



二零一五年六月

目錄

	頁
1. 引言	1
2. 課題一： 紓緩港口擠塞情況和提升貨物處理效率	5
3. 課題二： 優化短期租約出租土地的管理方式	10
4. 課題三： 長遠提升港口後勤用地的使用率和效率	18
5. 跟進工作	20
6. 結論	21
表 1	紓緩港口擠塞情況和提升貨物處理效率的建議
表 2	優化短期租約出租土地管理方式的建議
表 3	長遠提升港口後勤用地使用率和效率的建議
附件 A	葵青區範圍內以短期租約租出作港口後勤用途的土地
附件 B	中短期建議措施以改善港口的運作
圖 1	葵青貨櫃碼頭
圖 2	葵青碼頭貨運量佔香港港口吞吐量的百分比
圖 3	在葵青碼頭用作駁船停泊的短期租約用地
圖 4	在葵青碼頭用作與貨櫃相關用途和泊車的短期租約用地
圖 5	現時位於九龍灣的多層貨物中心

1. 引言

港口

- 1.1 香港港口是全球最繁忙和最具競爭力的港口之一。香港港口由多項港口設施組成，包括葵青貨櫃碼頭¹（“葵青碼頭”）、屯門西內河貨運碼頭、六個公眾貨物裝卸區、中流作業、碇泊處和私人碼頭。過去十年，香港港口平均貨櫃吞吐量達 2 310 萬個標準貨櫃單位（每個單位相等於一個 20 呎標準貨櫃），2014 年貨櫃吞吐量位居全球第四。港口及相關行業貢獻本地生產總值的 1.1% (240 億港元) 及總就業人口的 2.4% (八萬八千個職位)。
- 1.2 近年由於貨櫃吞吐量和貨物轉運量與日俱增，葵青碼頭面對的擠塞問題，日趨嚴重。貨櫃碼頭營辦商和港口使用者關注到，葵青碼頭的運作效率已大受影響。鑑於葵青碼頭處理香港近八成的貨櫃貨物，外界擔心香港港口的整體競爭力備受威脅。



圖 1 葵青貨櫃碼頭

¹ 葵青貨櫃碼頭由九個碼頭組成，全屬私營。碼頭營辦商包括香港國際貨櫃碼頭有限公司(四號、六號、七號和九號(北)碼頭)、現代貨箱碼頭有限公司(一號、二號、五號和九號(南)碼頭)、環球貨櫃碼頭香港有限公司(三號碼頭)、中遠－國際貨櫃碼頭(香港)有限公司(八號(東)碼頭)和亞洲貨櫃碼頭有限公司(八號(西)碼頭)。葵青碼頭在二零一四年處理 79% 的貨櫃吞吐量。

- 1.3 政府委託顧問進行《香港港口發展策略 2030 研究》(“《香港港口 2030 研究》”)²，其結果在二零一四年十二月發表，當中一項結論是直至二零三零年，香港港口的貨櫃貨物預計會以每年 1.5% 的幅度增長。我們須優化港口設施，尤其是葵青碼頭的設施，以應付預測增長。為此，顧問建議多項政府須盡快落實的優化措施，包括增加碼頭貨櫃堆場和駁船泊位，以及善用碼頭周邊土地。

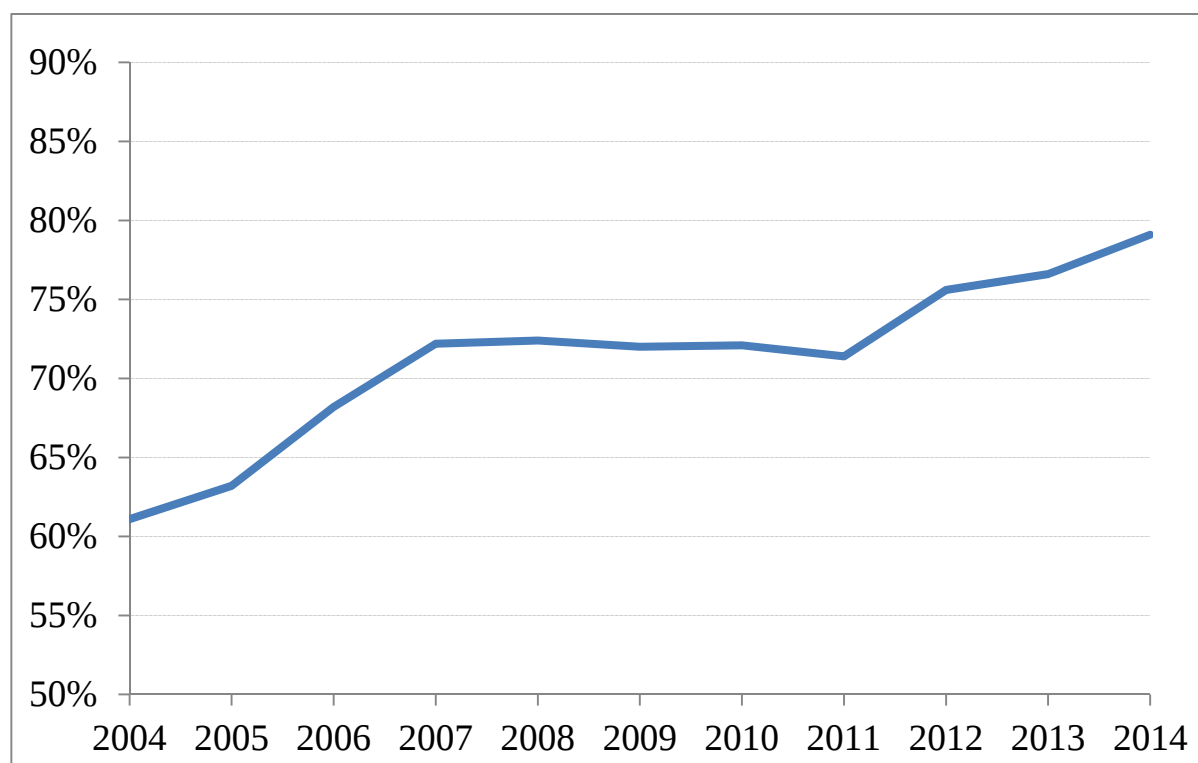


圖 2 葵青碼頭貨運量佔香港港口吞吐量的百分比

港口後勤用地需予檢討

- 1.4 葵青碼頭共有 24 個泊位，貨櫃堆場總面積為 279 公頃。碼頭外圍及四周另有 100 公頃土地主要作“港口後勤”用途³。該等土地現劃分成小幅用地，以短期租約租予多個支援葵青碼頭運作及／或物流業的小規模物流及貨櫃車用戶⁴。

² 《香港港口 2030 研究》行政摘要載於下列網頁：

[http://www.pdc.gov.hk/docs/ES%20Chin%20\(28.11.2014\).pdf](http://www.pdc.gov.hk/docs/ES%20Chin%20(28.11.2014).pdf)

³ 有關土地日後的長遠用途可能有變，以配合不斷變化的社會和經濟發展。

⁴ 港口後勤用地一般由地政總署以短期租約形式出租和管理。於二零一四年六月，政府在葵青區以短期租約出租的後勤用地合共 49 幅，面積約共 100 公頃，以支援葵青碼頭的運作。短期租約土地每幅面積通常介乎一至三公頃，但亦有小至數百平方米，又或大至 10 公頃者。該等土地及其主要用途概括標示於附件 A 所載圖則。

- 1.5 葵青碼頭四周可作港口相關用途的土地有限，且難以增加。現時葵青碼頭及港口相關用地已被基建和發展項目圍繞，在陸地上再無擴展空間。
- 1.6 如要滿足葵青碼頭日後的需要，便須善用葵青區內土地，方法包括：因應港口運作模式的轉變，重整現有的各種港口相關土地用途；優先處理與貨櫃碼頭運作最相關的土地用途；提高多層設施的發展密度，以盡量提升現有土地的使用效率。
- 1.7 除了要應付葵青碼頭現時及日後的需要外，碼頭四周的港口後勤用地租戶也曾向政府表示經營困難，要求政府改善短期租約條款，以加強對租戶的支援。
- 1.8 為應付港口運作及業界需要，運輸及房屋局(運房局)最近就葵青區以短期租約出租的港口後勤用地展開檢討(“短期租約檢討”)。檢討旨在處理以下三大課題：
- (i) 如何善用葵青區港口後勤用地，以助紓緩葵青碼頭的港口擠塞問題及提升貨物處理效率；
 - (ii) 對於以短期租約出租的土地，如何優化現時的分配和管理方式，以期更能配合物流業中小型企業(“中小企”)的運作需要；以及
 - (iii) 長遠而言，如何提升港口後勤用地的使用和效率，使葵青碼頭能夠應付直至二零二零年貨櫃吞吐量的預測增長。
- 1.9 葵青港口的後勤用地，是香港港口得以有效運作的重要一環，同時也支援物流業的運作。在制訂建議以期地盡其用並改善港口後勤用地的分配和管理方法時，須顧及該處土地供應不足、裝卸貨櫃的駁船泊位必須位處海旁的實際局限，相關持份者不同一甚或互相對衡一的需要和利益，以及相關的規劃和土地管理等考慮因素。

徵求意見

- 1.10 根據上述「短期租約檢討」的結果，運房局擬備這份文件，並就所載建議徵詢持份者的意見。
- 1.11 遞交意見人士可在二零一五年八月十五日或之前，以電郵(郵址為 pml@thb.gov.hk)、郵寄(地址為香港添馬添美道二號政府總部東翼二十一樓運輸及房屋局運輸科第五分科)或傳真(號碼為 2523 0030)方式，把書面意見送交運房局。

- 1.12 凡在過程中向運房局提供意見和建議的個人或團體，均被視作已同意讓運房局使用或公開(包括上載適當網站)部分或全部所提供的意見和建議(個人資料除外)。否則，請於提供意見和建議的同時作出聲明。

2. 課題一：紓緩港口擠塞情況和提升貨物處理效率

- 2.1 為了解決港口擠塞問題和提升葵青碼頭的運作效率，香港貨櫃碼頭商會有限公司⁵（“碼頭商會”）在二零一三年十一月向運房局提交名為《提升貨櫃吞吐量和運作效率以維持葵青港口的區域競爭力》（“Maintaining Kwai Tsing Port’s Regional Competitiveness Investing in Container Throughput Capacity and Operational Efficiency”）白皮書（“白皮書”），重點闡述葵青碼頭面對日益嚴重的港口擠塞，並建議措施以作紓緩。

港口擠塞的成因

- 2.2 碼頭營辦商注意到，近年的港口擠塞情況歸因於多項因素，包括區內營商環境的結構轉型，例如船隻體積日增、內河駁船駁運的交通流量增加，以及一些存在已久的問題，例如缺乏土地供應以支援港口發展和提高運作效率。下文闡述部分主要因素。

(A) 轉運貨運呈現升勢

- 2.3 香港港口轉運貨物轉運量所佔比率，由二零零五年的 44.9% 上升至二零一四年的 60.2%。《香港港口 2030 研究》預測升勢會持續，並預計轉運量所佔比率至二零二零年會達 75%，大約相等於 2 400 萬個標準貨櫃單位的轉運量。本港的貨物轉運大部分集中在葵青碼頭處理。轉運貨物處理需要在貨櫃碼頭內具備充足的設施，以處理大量到港停靠的遠洋船，並在各個碼頭之間有效率地傳送貨櫃。

(B) 內河貨櫃運輸日增

- 2.4 跨境貨櫃運輸已由陸路轉移到以內河運輸為主，內河船隻來往珠江三角洲（“珠三角”）港口與葵青碼頭之間的駁船交通量顯著增加。河運貨櫃量由二零零五年的 200 萬個標準貨櫃單位，增加至二零一四年的 310 萬個標準貨櫃單位，換言之，在葵青碼頭的總吞吐量中所佔比重，由二零零五年的 14% 已增加至二零一四年的 18%。在跨境貨櫃量中，由內河運輸處理的比例，也從二零零五年的 47% 上升至二零一四年的 57%。然而，駁船泊位數量未有同步增加，以應付增加的交通量。

⁵ 香港貨櫃碼頭商會有限公司代表葵青碼頭全部貨櫃碼頭營辦商。

(C) 增加使用巨型遠洋輪

- 2.5 在二零一一年至二零一四年之間，停靠香港港口的巨型遠洋船數目上升約 17%，由於遠洋船的港口裝卸時間較長，以致可供處理珠三角駁船的主要停泊位更不敷應用。遠洋船的體積日增，也導致貨櫃運輸集中在葵青碼頭。

(D) 爭相使用泊位

- 2.6 此外，由於駁船泊位數目不足，即使遠洋船在繁忙作業時間同樣面對擠塞問題，葵青碼頭的遠洋船泊位仍不時要分配給予駁船泊位之用，以致遠洋船與內河船爭相使用有限的遠洋船泊位，窒礙葵青碼頭的有效運作，造成港口擠塞情況。

貨櫃場面積及港口效率的局限

- 2.7 貨櫃堆場面積充裕對碼頭有效運作十分重要。業者須在場內安裝起重機和碼頭岸邊設備，並須留設貨車通道和貨櫃裝卸處。此外，貨櫃卸岸後，也須在緊接碼頭的貨櫃堆場存放一段時間，以待下一步的調動或由貨車運往別處。
- 2.8 進出口貨櫃一般在港口的平均停留時間為三至四天，但轉運的貨櫃則須停留四至五天。轉運量增加令貨櫃停留在港口貨櫃堆場的時間相應增加。轉運貨物增加，船隻又集中使用葵青碼頭，令碼頭本已有限的場地和泊位容量百上加斤，以致港口擠塞情況愈趨嚴重，需要更多港口後勤用地供貨櫃堆存。

碼頭營辦商的要求

(A) 以長期方式批地

- 2.9 碼頭商會提出多項建議，包括政府應讓港口後勤用地地盡其用，把合共約 70 公頃的土地併入貨櫃碼頭用地，以擴大堆場的範圍。他們估計，有了這新增的土地供應，葵青碼頭的每年處理能力可增加 300 至 400 萬個標準貨櫃單位，相等於三至四個新建貨櫃泊位的容量。《香港港口 2030 研究》的顧問亦作出類似的建議，儘管建議可併入葵青碼頭範圍內的面積是 48 公頃的土地。
- 2.10 碼頭營辦商要求政府以長期契約形式批出碼頭毗鄰土地，使有關土地合併成為葵青碼頭一部分，以便通過裝置特別設計的設備和路軌，提高碼頭的貨櫃處理能力。鑑於涉及的投資成本高，如以短期租約營運的話，實在難以安裝有關設備。碼頭營辦商同時提

出，如貨櫃堆存場地得以擴大，在堆存的貨櫃之間移動貨櫃時，便可產生更大的協同效應。屆時，需要在碼頭之間轉移貨櫃(供裝卸到船上)的次數亦會減少，因而大幅節省成本和時間。

(B) 駁船泊位

- 2.11 碼頭商會亦建議，九號貨櫃碼頭兩端毗鄰兩幅臨海土地應與貨櫃碼頭長期合併，以便營辦商可投放巨額資金購置如龍門式起重機等設備。這也是《香港港口 2030 研究》的建議措施。

運房局的考慮和建議

- 2.12 鑑於香港貨櫃吞吐量日益集中由葵青碼頭處理，約佔 80% 的比重，而葵青碼頭的使用率已由二零零五年的 75.5% 增至二零一四年的 89.2%⁶，香港若要保持其區域樞紐港地位，則必須維持貨櫃港的效率和競爭力，這點至關重要。
- 2.13 目前，葵青碼頭總場地面積只有 279 公頃，較國際標準少 50%⁷。相比國際標準的每個泊位 25 公頃的貨櫃場面積，葵青碼頭的“貨櫃堆場面積：泊位”比例只有 11.6。以此作比較，珠三角的碼頭平均為 17.4，而上海洋山則是 24.2。為解決港口擠塞的問題(以免船隻／貨物被拒諸香港門外)，以及應付貨櫃吞吐量的預測增長，我們認為有迫切需要擴大現有的貨櫃堆場，讓碼頭更有效率地處理更多轉運貨物，從而提高運作效率。

提供更多場地

- 2.14 為解決這問題，我們建議按十足市值地價，以長期契約形式批出碼頭毗鄰合共 15.2 公頃的 **1a、1b、1c 和 1d 號** 四幅土地(見 **附件 B**) 給相關的碼頭營辦商，即分別為九號(南)貨櫃碼頭、七號貨櫃碼頭、五號貨櫃碼頭和八號(西)貨櫃碼頭。除了地盡其用，還可提高我們支援港口運作的效率。四幅土地，估計可使葵青碼頭的堆場容量增加約 4%，即每年增加 82 萬至 85 萬個標準貨櫃單位。
- 2.15 為了地盡其用，我們會同時探討可否把至少部分 1b 號用地用作多層發展。政府會按需要和碼頭營辦商商討其是否可行及用途。我們希望在 1 至 2 年內可訂出初步計劃。
- 2.16 我們考慮長期批地時，必須小心兼顧其他因素，例如保留使用土

⁶ 使用率是指實際貨櫃吞吐量佔同年處理量的比率。我們在計算處理量時須顧及多項影響泊位及貨櫃場處理量的因素，例如泊位長度、碼頭起重機數量、貯貨場面積及工作天日數等。

⁷ 以一個泊位對 25 公頃土地的國際標準計算，葵青碼頭理論上應有 24x25 即 600 公頃的貨櫃場地。

地的彈性、顧及在後勤用地經營的不同持份者的利益，以及政府的整體土地運用與規劃政策。我們**建議**這四幅土地自二零一六年至二零一七年起分階段推出。表一載列這四幅土地的摘要(包括土地面積如適用)及預計進程。

提供更多駁船泊位

2.17 碼頭商會《白皮書》和《香港港口 2030 研究》的顧問促請政府物色更多海旁土地，並發展專用駁船泊位，以便葵青碼頭更有效地處理日益增加的河運至海運貨櫃貨物。我們**建議**在二零一七年及二零一八年度，當目前以短期租約出租，主要作駁船泊位的用地(即 **1e 和 1f 號土地**)的固定租期屆滿，便分階段把該兩幅用地以長期契約方式批出作為碼頭設施的一部分給予九號(南)貨櫃碼頭及九號(北)貨櫃碼頭。

2.18 另外，我們物色到 **2d 號用地**。該幅用地位於五號貨櫃碼頭以北，面積約 0.8 公頃，海岸線長約 90 米，可供駁船停泊(見附件 B 圖則)。該幅用地(現劃作“政府、機構或社區”用途)目前至二零一五年八月期間由政府臨時使用。如能解決技術問題，我們**建議**以短期租約出租 2d 號用地。該處可臨時用作駁船停泊用地。我們估計每年可提供大約 10.5 萬個標準貨櫃單位的靠泊量。



圖 3 在葵青碼頭用作駁船停泊的短期租約用地

表 1：紓緩港口擠塞情況和提升貨物處理效率的建議

	持份者的關注／要求	建議的措施	預計進程
紓緩港口擠塞情況	a. 增加貨櫃堆場空間作貨櫃存放用途，以提升碼頭效率	● 將 4 幅共 15.2 公頃的土地 1a、1b、1c 和 1d 號分別以長期契約方式批予九號(南)貨櫃碼頭、七號貨櫃碼頭、五號貨櫃碼頭和八號(西)貨櫃碼頭，增批作碼頭延伸部分，以增加堆場面積	自 2016-2017 年分階段推出
	b. 增加駁船泊位，以應付內河貨櫃運輸日增	● 將 2 幅合共 3.34 公頃土地 1e 和 1f 號分別以長期契約方式批予九號(南)貨櫃碼頭及九號(北)貨櫃碼頭，增批作為碼頭延伸部分，並作駁船泊位用途	自 2017-2018 年分階段推出

3. 課題二：優化短期租約出租土地的管理方式

短期租約管理

租期和租約管理

- 3.1 葵青區約有 100 公頃主要作“港口後勤”用途的土地以短期租約租出。於二零一四年六月，政府以短期租約批出共 49 幅有關用地。短期租約通常包含一個固定租期及其後續租的租期。若固定租期屆滿而租賃並未終止，租約便按定期續租條文延續（通常按季續租）。按照慣例，若短期租約用地用途與規劃用途相符，短期租約的固定租期可達七年。葵青區的 49 幅短期租約用地可歸類為三大用途，而其固定租期一般如下：

用途類別	短期租約租期
(i) 收費停車場	固定租期通常為期一年
(ii) 貨櫃存放／貨物處理(包括集裝)	固定租期通常為期三或五年 ⁸
(iii) 多種用途 ⁹ — 結合(i)和(ii)項用途	固定租期通常為期三年

- 3.2 除了可作上述(第 3.1 段內的(i) 至(iii) 項)各種主要用途外，部分港口後勤用地亦可作多種其他附屬用途，例如“磅橋”、“修車”及“薰蒸處理貨櫃貨物”，以及“與貨櫃運輸有關的收發提貨單據行業”，以應付業界的運作需要。
- 3.3 短期租約的固定租期取決於多種因素例如建議的用途、業務性質的特別考慮，以及有關土地在撥作永久用途或其他用途前的空檔時間。如用地因種種原因不適合重新招標，則在固定租期屆滿後，可根據短期租約的條款續租，例如按季續租。其間，任何一方均可按照租約的條款依所需的通知期終止租約。投標文件會清楚列出包括租期等的資料。有意經營港口後勤業務的人士或公司，可按照本身的業務考量，以及短期租約的條款和條件，投標承租短期租約用地。

⁸ 業界要求延長短期租約的固定租期，以便他們有足夠時間收回用地的投資成本，包括地盤平整和購置重型器材的成本。二零一零年，地政總署在運房局的支持下，應業界的要求，同意在重新招標時，在適當情況下，將貨櫃存放／貨物處理或集裝的短期租約固定租期由三年延長至五年。

⁹ 容許多種用途旨在讓短期租約的租戶因應市場不斷轉變的需求而靈活使用土地。



圖 4 在葵青碼頭用作與貨櫃相關用途和泊車的短期租約用地

公開招標制度

3.4 港口後勤用地通常以一貫的公開招標制度，諮詢相關決策局及部門後，由地政總署以短期租約出租，以短期租約形式批租。以公開招標的形式將不同面積的用地推出市場，是基於下列理據：

- (i) 平等看待大中小型企业，讓他們得以公平競爭；
- (ii) 可提供機會讓新的營運商加入港口／物流相關行業；以及
- (iii) 維持彈性，視乎情況所需更改土地用途；如果以長期契約批出用地，便失去了彈性。

租金檢討制度

3.5 如短期租約在三年後不重新招標或未終止，當局便會重估租金水平，這是地政總署的一貫政策，亦是租約所訂條款。地政總署會按租約及以當時的市值租金水平評估租金¹⁰。

¹⁰ 如租戶不同意重估後的租金水平，可按照既定機制向地政處提出上訴。上訴後租金或會或不會調整。如租戶不接納調整後的租金水平，可再提出上訴，地政處會把上訴連同租戶再提交的相關理據，轉交地政總署總部考慮。

物流業中小企／短期租約租戶的關注事項

3.6 在葵青區營運的物流業界普遍認為，管理葵青一帶短期租約的現有制度未能符合他們的經營成本和運作模式。業界在二零一三年五月曾向當局請願。

3.7 業界關注事項主要環繞三方面：

- (i) 現行租期短並容許作多種用途；
- (ii) 每三年一次的租金重估及重新招標機制；以及
- (iii) 葵青區內供貨櫃拖頭／拖架和貨車停泊的用地短缺

他們希望短期租約制度可提供更大穩定性，減輕經營上的財政負擔。他們的具體要求載述如下。

(A) 短期租約管理事宜

以較長租期出租貨櫃存放／貨物處理的土地

3.8 現有短期租約的租戶提出，堆放貨櫃的後勤用地，租期¹¹應盡量延長，以便有足夠時間讓土地投資回本達致較佳投資回報。地盤平整工程昂貴¹²，在租約生效後進行的地盤平整工程，可能需時數月，而期間並無收入。營辦商亦須斥資購買所需設備和興建發電機機房。

租約條件不應容許作多種用途

3.9 目前，若干短期租約用地容許作多種用途(即在同一租約土地上容許貨櫃存放、貨物處理、泊車兼作多種容許的用途)，貨櫃存放／貨物處理的營辦商強烈反對這種做法。他們指出事實上這些土地最終多由停車場營辦商投得作泊車之用，可能因為泊車用地的投資較少、利潤率高、回本快。他們建議每份短期租約只容許作一種用途，以確保更妥善均衡地分配在葵青區支援不同港口後勤活動的土地。

¹¹ 目前，固定租期一般為期三年或五年。部分營辦商要求延長至十年。

¹² 營辦商表示，地盤平整工程的費用每平方米可達 2,000 至 2,500 元。

(B) 租金重估和重新招標

短期租約的租金重估制度

- 3.10 物流業中小企經營者反對在租期內進行租金重估，理由是重估大多導致加租，對業務規劃帶來不明朗因素，增加中小企經營者的財政負擔，以致降低香港物流業的競爭力。他們要求在整個租期內都不要重估租金。

現有租戶可優先使用

- 3.11 部分物流業中小企指出，現有租戶／經營者既已為短期租約用地投入大量資金(例如平整地盤工程、安裝設備和其他設施等)，到了租約期滿，他們便應有繼續使用該用地的優先權。他們要求政府在固定租期臨近屆滿時先與他們磋商租金重估後的水平，而不要把土地推出市場公開重新招標。除非磋商失敗或現有租戶決定不再使用該幅土地，政府才把用地推出公開招標。

(C) 泊車位和相關事宜

主要供貨櫃車停泊的短期租約用地

- 3.12 目前，位於港口後勤用地的停車場均開放給所有類型車輛，包括小型車輛¹³和旅遊巴士。貨櫃運輸業建議，停車場應只限於停泊貨櫃車和貨車之用。他們認為，與貨櫃無關的車輛可在葵青港口後勤用地以外停泊。他們相信，為與貨櫃相關車輛提供更多泊位，將有助降低物流業界的停泊費，從而有利於香港物流業的發展。

建議

- 3.13 經考慮物流業中小企及葵青區其他規模較小的短期租約經營者的訴求和建議，我們提出以下意見和建議(見表 2)：

(a) 就貨櫃存放／貨物處理提供較長租期

- 3.14 我們建議，如情況合適，當現有用地重新招標或新的用地推出市場時，把貨櫃存放和貨物處理用地的租期由現時的三或五年延長

¹³ 可在現有的多層停車場停泊的小型車輛，包括私家車、客貨車和的士。

至七年¹⁴，但當局會視乎每宗個案所涉土地可供使用的情況而定。提出這項建議措施，是為回應經營者的關注。他們需要較長的租期，才可收回地盤平整和購置設備的高昂成本。

(b) 每幅短期租約用地只限作一種准許用途

3.15 我們建議，每幅短期租約用地只准作以下三大用途的**其中一項**¹⁵：

- (i) 貨櫃存放(供堆疊重櫃／空櫃)；
- (ii) 貨物處理(例如貨櫃貨物集裝和露天存放貨物／貨櫃)；或
- (iii) 主要供貨櫃車／貨車停泊(有需要時可停泊有限數目的其他類型車輛)。

3.16 明確界定每份短期租約只作一種土地用途，在行政上更有利於均衡分配有限的土地資源，以應付不同界別的特定需求。每幅用地只准作一種用途，亦有助優化港口後勤用地。

3.17 現行短期租約用地准許的附帶用途(見 3.2 段)維持不變，以應付業界的運作需要。至於新的用地，當局會視乎情況考慮把附帶用途納入租約內。

3.18 至於可容許岸邊裝卸的用地，除了貨櫃存放¹⁶外，亦准許“作起卸及存放由陸路或海路運抵的貨櫃”，以配合駁船泊位的需要。

(c) 租金重估制度

3.19 我們**建議**，當現有短期租約用地重新招標，或在新的短期租約招標時，取消在固定租期內可每三年重估租金一次的條款。修訂措施實施後，租金在整個固定租期內將不會重估，這有助租戶可更明確地籌劃業務。租約條款會訂明在固定租期屆滿時及其後每三年重估租金一次，直至短期租約終止。然而，在短期租約的固定租期屆滿時，一般會重新招標。只有在短期租約有

¹⁴ 就貨櫃存放(或貨物處理)用地而言，如在法定分區計劃大綱圖沒有劃定為“其他指定用途(與貨櫃有關用途)”(例如劃作政府、機構或社區和休憩地帶)，根據《城市規劃條例》，短期租約用途若與城市規劃分區用途不符，用地的固定租期最長只可達五年。超過五年的固定租期，必須取得城市規劃委員會的規劃許可。

¹⁵ 在港口後勤用地中，現有兩幅供與貨櫃運輸有關的收發提貨單據行業使用的短期租約用地，會維持三年的固定租期。

¹⁶ 由於這些用地會專用作貨櫃存放，因此不容許露天存放貨物或貨物處理／集裝。

待重新招標/終止期間，以定期方式(例如按季)¹⁷續期時，我們才會引用租金重估條文。

(d) 對停車場的用途設定更多限制

3.20 我們同意業界的意見，港口後勤用地的停車場，應主要供支援港口運作的貨櫃車拖頭／拖架和貨車停泊。我們**建議**在租約條款訂明可停泊的車輛類型和數目，藉此限制與貨櫃無關的車輛(例如小型車輛和旅遊巴士)停泊。在招標／重新招標時，新的租約會按照運輸署的意見，視乎有關情況和合理的停泊需要，加入上述限制。依此類推，港口後勤用地的短期租約用地，日後不會容許未領牌照的車輛停泊¹⁸。

3.21 訂明該些限制後，港口後勤用地上供小型車輛和旅遊巴士停泊的車位數目將設上限，而現時被這些車輛佔用的地方，將可騰出供貨櫃車和貨車停泊。我們會按個別情況考慮施加有關限制。

(e) 短期租約期滿後的重新招標制度

3.22 有建議認為，現有佔用人在其短期租約屆滿時，應有繼續使用該地的優先權。我們**不支持**這項建議。

3.23 在短期租約的固定租期屆滿時重新招標的現有安排，是管理短期租約行之有效的制度。這安排容許所有有意經營者在租約屆滿／終止時得到平等的機會去競投用地，以經營准許的行業。原則上，我們應沿用現有制度，容許公平公開的競爭。讓現有租戶優先續租會對新經營者加設門檻，有違奉行已久的公平競爭、一視同仁原則。實際上，偏離這個原則反而會引起有關違反競爭的疑慮。

(f) 其他短期租約用地的提供

作貨物處理和停泊車輛之新用地

3.24 為應付業界需要，我們**建議**將 **2a 和 2c 號土地** 供貨物處理之用，而 **2b 號土地** 則供停泊車輛之用(見附件 B 圖則)。2a, 2b 和 2c 號

¹⁷ 短期租約的租期，通常包含一個初步固定租期。當固定租期屆滿而租賃並無終止，便會再安排定期租賃(通常按季批租)。

¹⁸ 目前，有車輛生產商利用一幅短期租約用地停泊未領有牌照的車輛。當該幅土地重新招標，我們便會修訂用途，以符合第 3.15 段所建議的用地類別。

土地目前空置。各幅新用地的批租期會按照土地日後的長遠用途，作個別考慮。

- 3.25 我們亦**建議**，當 **2e** 和 **2f** 號土地(見**附件 B** 圖則)，面積合共大約 9.4 公頃，分別在二零一五至一六年度和二零一六至一七年度重新招標時，指定限作貨櫃存放用途。目前，該兩幅土地准作多種用途(包括貨櫃存放和貨物處理)。我們**建議**把該兩幅土地的租期定為五年。

表 2：優化短期租約出租土地管理方式的建議

	持份者的關注／要求	建議的措施	預計進程
短期租約的管理措施	a. 延長貨櫃存放／貨物處理用地的短期租約的租期，讓租戶有足夠時間收回投資成本	將貨櫃存放／貨物處理用地的短期租約的固定租期，適當地由現時的 3 或 5 年延長至 7 年	在現有短期租約重新招標時實行
	b. 短期租約用地不應准許作多種用途，每份短期租約應只准作一種用途	每份短期租約只可作以下 3 大用途的其中一項： (i) 貨櫃存放(供堆疊重櫃／空櫃)； (ii) 貨物處理(貨櫃貨物集裝和貨物／貨櫃露天存放)；或 (iii) 主要供貨櫃車／貨車停泊(其他車輛數量則視乎需要設限)	在現有短期租約重新招標時實行

	持份者的關注／要求	建議的措施	預計進程
	c. 豁免每三年根據市值重估租金一次的規定，以減輕短期租約經營者的財務負擔	我們會取消在短期租約固定租期內可每三年重估租金一次的條款。只有在短期租約有待重新招標／終止期間，以定期方式(例如按季)續期時，才會引用租金重估條款	在現有短期租約重新招標時實行
	d. 停車場應優先應付貨櫃車的需要	我們會按個別情況相應調整短期租約的條款	在現有短期租約重新招標時實行
	e. 應給予現行租戶優先權就現行短期租約續期，而非將用地公開招標批出租，以給予現行經營者較佳的投資回報	我們不接納此要求。我們會沿用公開招標制度將短期租約重新招標，讓所有經營者公平競爭	

4. 課題三：長遠提升港口後勤用地的使用率和效率

- 4.1 鑑於香港寸金尺土，我們須盡量提升葵青碼頭附近港口後勤用地的土地使用效率。為此，我們現正探討在技術上可否在適合的土地上興建多層設施，用作貨車／貨櫃車停泊或貨物集裝運作等用途，以便在該區騰出更多土地，加強對港口運作的支援和配合未來發展。

興建多層停車場的可行性研究

- 4.2 運輸署已委託顧問，研究可否在 **3a 號土地**(見**附件 B** 圖則)興建主要供貨櫃車和貨車使用的多層停泊設施(“多層停車場研究”)。
「多層停車場」研究會評估葵青區港口附近貨櫃車／貨車停泊設施的供求問題，並勾劃多層停車場的概念設計和規劃。顧問亦會根據可能造價頗高的建造、維修和營運成本，以至營運機制，評估興建多層停車設施是否符合成本效益。研究已於二零一四年六月展開，預計在二零一五年年第 3 季左右完成。
- 4.3 視乎研究結果和業界反應，我們會考慮委託顧問就青衣 **3b 號土地**展開另一同類研究。



圖 5 現時位於九龍灣的多層貨物中心

興建多層綜合大樓作混合用途的可行性研究

- 4.4 經參考葵青碼頭毗鄰現有綜合貨櫃存放和貨物處理設施的例子後，我們會探討以較創新的方法，藉興建多層大樓開拓更多空間，以提高現有土地的使用率。我們計劃進行可行性研究，探討可否把 **2e** 和 **2f** 號用地合併發展，興建多層綜合大樓作混合用途，包括貨櫃存放和貨物處理。我們計劃研究盡快展開。

表 3：長遠提升港口後勤用地使用率和效率的建議

	持份者的關注／要求	建議的措施	預計進程
在葵青區地盡其用	制訂措施，提升葵青區港口後勤用地的使用率，以便騰空更多土地，支援港口運作和配合港口未來發展	a) 我們在 2014 年 6 月委託顧問，就在葵涌關設多層停車場進行研究，了解可否在葵涌一幅四公頃的土地上興建多層停車場主要供貨櫃車和重型／中型貨車停泊	研究約於 2015 年第三季完成
		b) 我們計劃為青衣的一幅土地進行同類研究，但須視乎上述研究結果而定	有待計劃
		c) 就青衣用地興建多層綜合大樓作貨櫃存放和貨物處理進行可行性研究	有待計劃

5. 跟進工作

- 5.1 我們會參考收到的意見，按上文所述及表 1 至 3 所列出的土地選址推行各項建議。
- 5.2 就現有短期租約而言，地政總署會在短期租約重新招標時，分階段落實將土地分配作各種港口後勤用途及建議的行政安排。現時准許作多種用途(例如貨櫃存放／貨物處理和車輛停泊)的用地會在重新招標時，指定轉作單一用途。我們會按個別情況處理重新招標事宜，根據用地的大小、位置和交通接駁情況，把不同的運作盡量重新編配到不同的用地上。

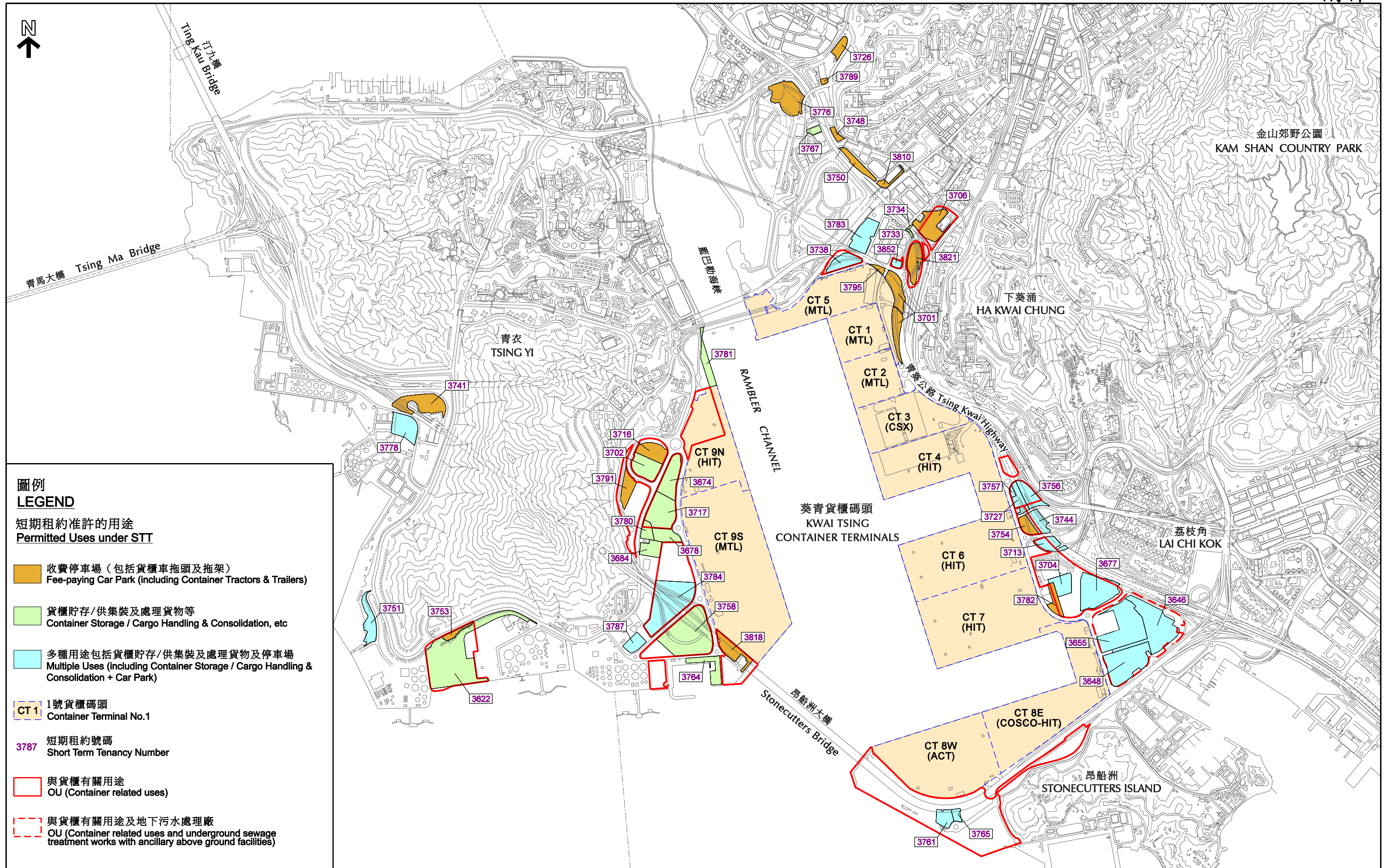
以混合模式批地

- 5.3 在葵青的 100 公頃港口後勤用地將繼續以混合模式租出，即部分長期方式批出；部分以較長的租期(最長七年)租出；部分則以較短的租期(一至五年) 租出，視乎每幅短期租約用地的指定用途和可供使用情況等因素而定。以混合模式批地的目的在於可以靈活變通，以應付不斷轉變的需求和市場需要。
- 5.4 對於葵青區的短期租約，我們會沿用現有安排和按既定程序，繼續以公開招標方式批出，給市場參與者一個公平公開的機會營業。

6. 結論

- 6.1 香港港口對本港經濟貢獻甚大，在本港航運和物流業的角色舉足輕重。我們十分認同有需要適時採取行動，以及透過政府與業界(包括不同的港口營運商和短期租約經營者)的緊密合作，從而維持香港港口的運作效率和競爭力。
- 6.2 在制訂未來路向時，我們要確保本港的港口發展策略，是把港口定位為華南以至整個區域具競爭力的轉運和物流樞紐。有鑑於此，加上香港的土地資源有限，我們將葵青約 100 公頃短期租約用地作港口後勤用途時，必須地盡其用。所有相關各方亦須同心協力，使我們日後可提升本港港口設施的處理能力，以應付預測的需求和市場或運作上的轉變。我們會竭盡所能與持份者攜手合作，落實已同意的措施。由於涉及複雜的土地事宜和持份者之間的不同利益，我們會以務實的方法推展工作。考慮到業界各有不同的意見和需要，最切實的做法將是分階段推行有關的措施。
- 6.3 鑑於市場瞬息萬變，運房局會根據《香港港口 2030 研究》的建議，約在五年內再進行港口貨運量預測，以監察港口設施的需求，並確保適時提供基建設施。

運輸及房屋局
二零一五年六月



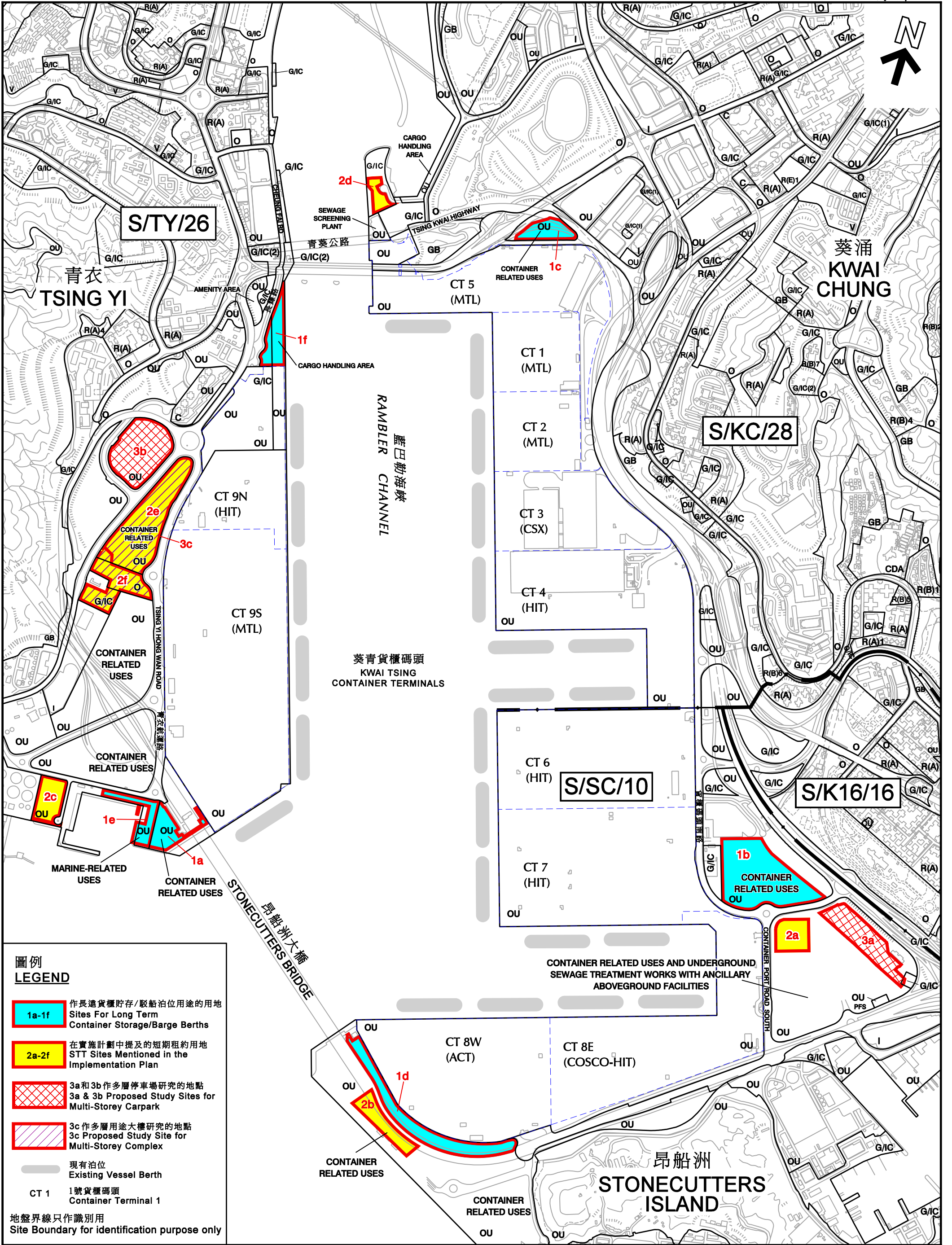
葵青區範圍內以短期租約租出作港口後勤用途的用地（直至2014年2月）
LAND FOR PORT BACK-UP USES IN KWAI TSING AREA UNDER SHORT TERM TENANCY
(As at Feb 2014)

米 Metres 0 500 1 000 Metres 米

附件
Annex

圖則編號 Plan No. : M/SP/15/099

日期 Date : 30/04/2015



中短期建議措施以改善港口的運作
Recommended Short to Medium Term Measures for Enhancing Port Operation

比例尺 1 : 13 000 SCALE
米 METRES 300 0 300 600 900 METRES 米

附件
Annex

圖則編號
Plan No. : M/SP/15/101

日期
Date : 10/06/2015