

## 公眾貨物裝卸區檢討

### 引言

海事處對全港六個公眾貨物裝卸區（“裝卸區”）作出的全面檢討工作已完成，本文件旨在向議員簡述檢討的重點和有關裝卸區未來土地運用的建議。

### 背景

2. 自1974年起，海事處根據《港口管制（貨物裝卸區）條例》（第81章）及其附屬法例，設立裝卸區和規管使用裝卸區的活動。裝卸區的運作歷史悠久，對香港經濟和社會發展帶來重大的貢獻，是構成香港港口<sup>1</sup>重要的一環。海事處根據《停泊位特許協議》（“《特許協議》”）把裝卸區內的停泊位批租予裝卸區營運商。鑑於各裝卸區現時為期五年的《特許協議》將於2016年7月31日屆滿，海事處須就停泊位重新招標。海事處於2014年3月成立了專責小組，就有關裝卸區的運作和管理事宜進行檢討。

3. 現時全港共有六個裝卸區，分別是柴灣裝卸區、西區裝卸區、新油麻地裝卸區、昂船洲裝卸區、藍巴勒海峽裝卸區及屯門裝卸區。

### 裝卸區的重要性

4. 檢討結果顯示，裝卸區的運作對香港經濟活動及社會民生繼續肩負重要功能，詳列如下：

- (a) 裝卸區處理相當大量的貨物（在2014年，裝卸區共處理約720萬公噸貨物，當中包括約60萬個標準箱的貨櫃貨物，佔同年香港港口整體貨櫃吞吐量約3%）。裝卸區處理的貨物屬本地消費品及轉運貨物，五大類貨物分別為貨櫃（佔處理貨物總重量的35%）、沙石（17%）、

---

<sup>1</sup> 香港港口由多項港口設施組成，包括葵青貨櫃碼頭、屯門西的內河貨運碼頭、六個裝卸區、中流作業、碇泊處和私人碼頭。

廢紙（12%）、水泥（11%）和建材（8%）；

- (b) 裝卸區的運作對貨物裝卸業起輔助作用，並通過為付貨人和港口使用者提供成本低廉的選擇（即採用躉船裝卸貨物的中流作業），為香港港口提供重要的支持；
- (c) 裝卸區對於運送貨物往離島、回收業，和非貨櫃貨物的運輸均不可或缺；
- (d) 從業界收集得的數據顯示，在裝卸區使用躉船運送貨物，費用遠低於使用貨車。例如，在裝卸區使用躉船運送以20呎和40呎貨櫃裝運的貨物往來珠江三角洲西部地區，平均費用較使用貨車分別低約46%和18%。因此，裝卸區的運作有助維持香港港口的競爭力；
- (e) 裝卸區支援中小型企業的海運貨物裝卸和物流業務運作。裝卸區營運商大多是在海運貨物裝卸業營運多年的中小型企業<sup>2</sup>，當中包括一些從事回收業務的營運商；以及
- (f) 裝卸區為香港的低技術工人提供約5 000個就業機會。

5. 目前，六個裝卸區129個停泊位的海旁區總長為4 936米。由於九龍和新界區的裝卸區靠近貨源腹地和大嶼山附近的大型建築地盤，具有地理優勢，該兩個地區的裝卸區停泊位佔用率較港島區為高。在2014年，新油麻地裝卸區、昂船洲裝卸區和屯門裝卸區的佔用率為100%；藍巴勒海峽裝卸區為83%；柴灣裝卸區為80%；西區裝卸區為73%。

6. 西區裝卸區的使用率雖然相對較低<sup>3</sup>，但該裝卸區的運作卻仍然十分重要。西區裝卸區於2014年共處理約30萬公噸貨物，該裝卸區主要用作運送貨物往來離島和澳門、運送大型建築預製組件、散裝貨物、生活必需品、海味乾貨等至香港島，以及輸入

---

<sup>2</sup> 在2014年，在各裝卸區104個裝卸區營運者當中，約70個屬中小型企業（即67%）。

<sup>3</sup> 西區裝卸區的使用率相對較低，是因為該裝卸區其中一個重要功能是把蔬菜和肉類等新鮮食物分發各個離島，以及把中式海鮮乾貨由各個離島分發西區的零售店舖，所以該裝卸區在早上十分繁忙，在下午較後時間和晚上相對平靜。

全港大部分食油。同屬港島區的柴灣裝卸區則主要處理廢紙，兩者各自發揮獨特功能，以應付港島區不同類型的貨物及往來離島和澳門的貨運需求。

## 釋放部分停泊位作其他用途

7. 香港地少人多，政府考慮土地用途分配時，一直致力平衡各使用者的需要和利益。為達至善用裝卸區的停泊位，專責小組認為有需要平衡裝卸區營運商的運作需要和其他經濟及社會利益，建議釋放現有裝卸區6%的海旁區作其他用途，並指定現有裝卸區13%的海旁區供合資格廢紙回收商使用，其餘81%海旁區則繼續用作裝卸區正常營運。

### (a) 西區裝卸區

8. 西區裝卸區位於堅尼地城海旁，中西區居民及區議會期望釋放該裝卸區部分用地作休憩用途。港鐵公司在2014年12月31日交還三個曾用作港鐵西港島線臨時卸泥工地的停泊位（即總長172米的西區裝卸區1號、2號和3號停泊位）（附件A）。政府應中西區居民及區議會要求，將該三個停泊位凍結，以在檢討中全盤考慮其用途。專責小組考慮到西區裝卸區的未來實際運作需要和西區居民的訴求，建議釋放該三個停泊位，以作其他適當用途，平衡區內需要。

### (b) 昂船洲裝卸區

9. 由運輸及房屋局委託顧問進行的《香港港口發展策略2030研究》（“《2030研究》”）<sup>4</sup>，於2014年完成。《2030研究》建議將昂船洲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，以支持葵青貨櫃碼頭的運作。鑑於裝卸區的運作對香港貢獻良多，尤其是昂船洲裝卸區於2014年的佔用率達100%，因此其運作應予保留。

10. 在評估實際情況後，建議在2016年7月後釋出昂船洲

---

<sup>4</sup> 《2030研究》預測，香港港口的貨櫃吞吐量會繼續每年平均增長1.5%，直至2030年，主要原因是轉運貨物增加。研究亦顯示，由於越來越多貨櫃貨物將會經葵青貨櫃碼頭處理，因此港口設施使用率並不平均，而且華南貨物跨境運輸模式由陸路拖運改為以駁船駁運。該研究建議，葵青貨櫃碼頭應藉提供更多貨櫃堆場和躉船停泊位提升其處理能力，以應付未來需求，從而保持其競爭力。

裝卸區西北端 120 米的海旁區(即昂船洲裝卸區海旁區的 17.6%)，用作支援葵青貨櫃碼頭的運作(附件 B)，提高其貨櫃處理能力，以應付預期的貨櫃量增長和提供轉運作業所需的躉船停泊位。

11. 長遠而言，視乎該部分海旁區升級後的實際表現及將來貨櫃吞吐量預測的數據，政府將會彈性地考慮昂船洲裝卸區的土地用途。

### *(c) 指定供廢紙回收商使用的停泊位*

12. 在 2013 年的《施政報告》中，行政長官宣布會在裝卸區劃出適當停泊位，專供廢紙回收業競投。考慮到廢紙回收商的特殊情況，以及廢紙出口對裝卸區的依賴，由政務司司長主持的推動回收業可持續發展督導委員會(“督導委員會”)在 2014 年 1 月 23 日的會議上通過應為廢紙回收商推行特別措施。經過 2014 年中為期三個月的諮詢並與相關持份者商討後，環境保護署建議在柴灣裝卸區、藍巴勒海峽裝卸區和屯門裝卸區劃出 16 個指定停泊位(即共 638 米長的海旁區)(附件 C)，供廢紙回收商公開競投。督導委員會在 2015 年 5 月 29 日的會議上通過上述建議。環境保護署會在評審標書階段，對參與投標的廢紙回收商作出資格審查，確保只有真正參與本地廢紙回收運作的合資格廢紙回收商可以競投指定的廢紙回收停泊位。基於公平原則，廢紙回收商不可同時競投指定的廢紙回收停泊位及各裝卸區的其他停泊位。

### 未來路向

13. 政府剛完成檢討工作，並會向相關委員(包括立法會經濟發展事務委員會)匯報結果。由於現行《特許協議》將於本年 7 月底屆滿，海事處計劃於 4 月進行招標；並將按既定程序把釋放土地交予相關部門重新分配。

海事處

2016 年 2 月