OUR HONG KONG FOUNDATION
團結香港基金

公共政策研究院
PUBLIC POLICY INSTITUTE

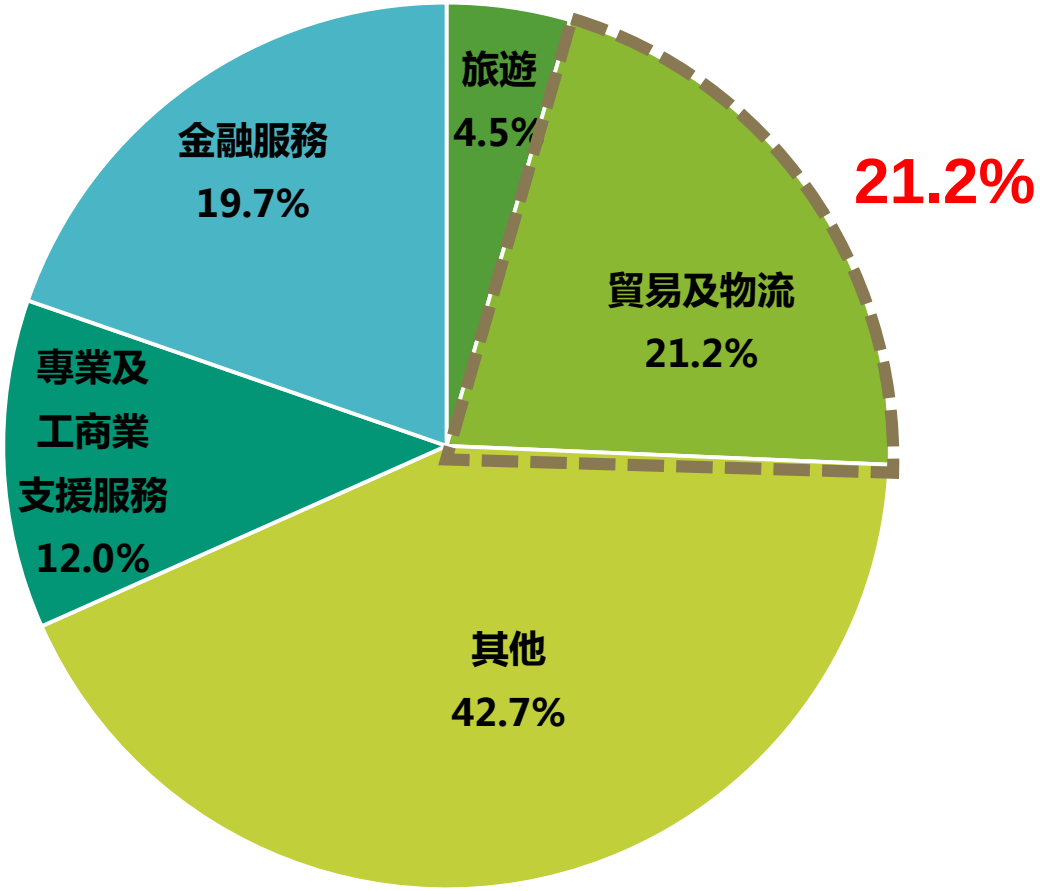
「棕」合持續發展
「地」利現代物流

二零二零年七月二十八日

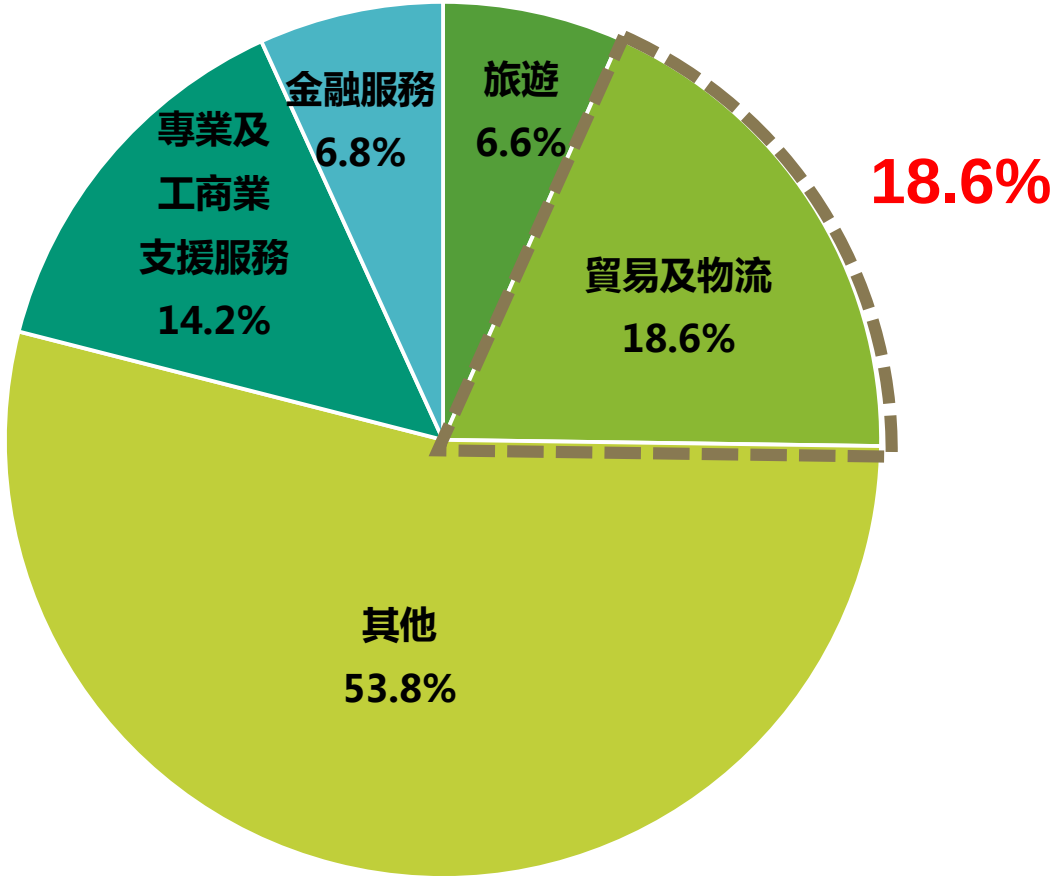
Research • Advocate • Engage
研究 • 倡議 • 推動

貿易及物流業是香港經濟的重要支柱

主要行業的增加價值佔本地生產總值的百分比
(2018年)



主要行業的就業人數佔總就業人數的百分比
(2018年)



註：由於四捨五入關係，各項數字相加後未必等於100%。
資料來源：政府統計處

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

「貿易」與「物流」——共生共榮、密不可分

貿易

聘用

交付

物流

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

電子商貿正在重塑傳統的貿易及零售模式

全球電子商務平台

Alibaba

amazon

次日 / 即日快遞

JD.COM 京东 次日达

本地「線上到線下」業務

HKTV mall

美团

最後一哩配送

順便智能櫃 EF LOCKER

4PX 递四方

alfred

資料來源：各大報章

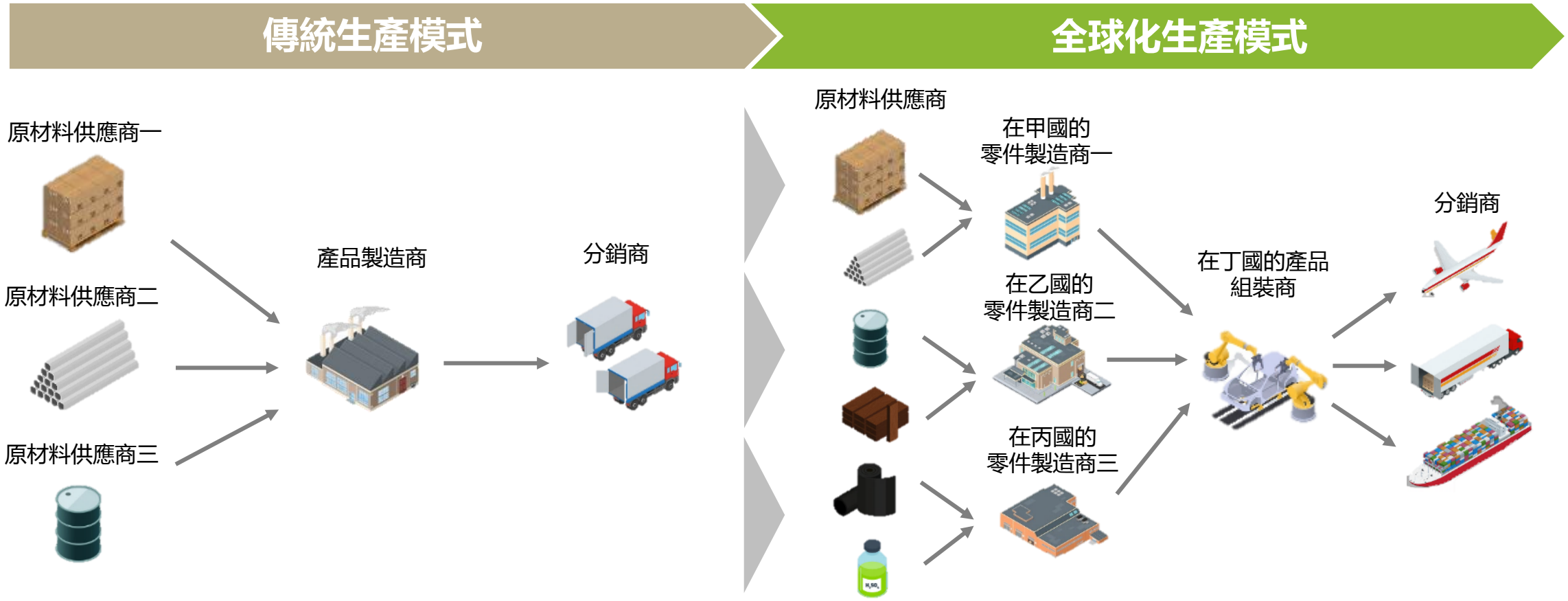
© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

物流作業在價值鏈中所佔份額越來越大

資料來源：亞洲供應鏈及物流研究所及《2020年世界發展報告》

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

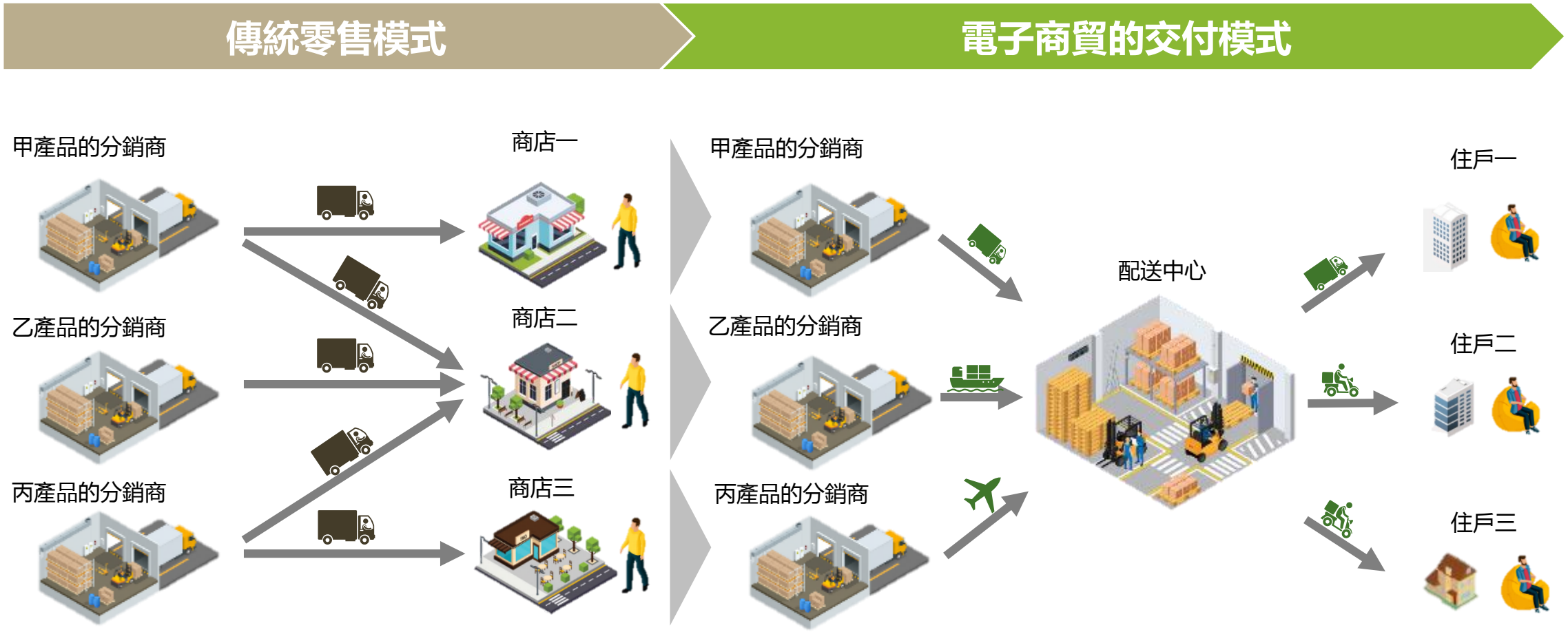
全球供應鏈的變革推動了物流活動的發展



資料來源：Lifewire

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

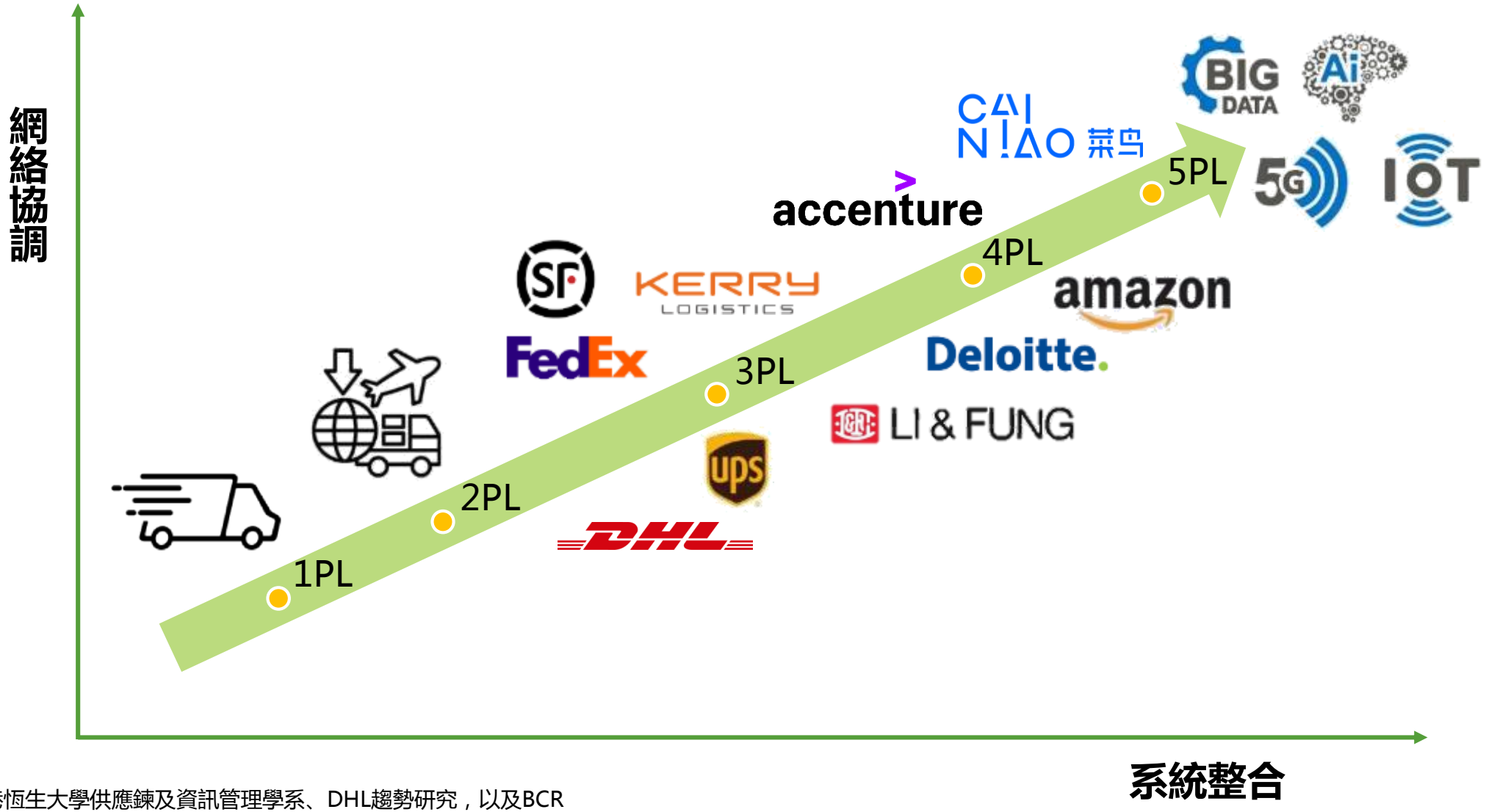
嶄新的零售模式需要更多土地以滿足物流供應商的需求



資料來源：亞馬遜

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

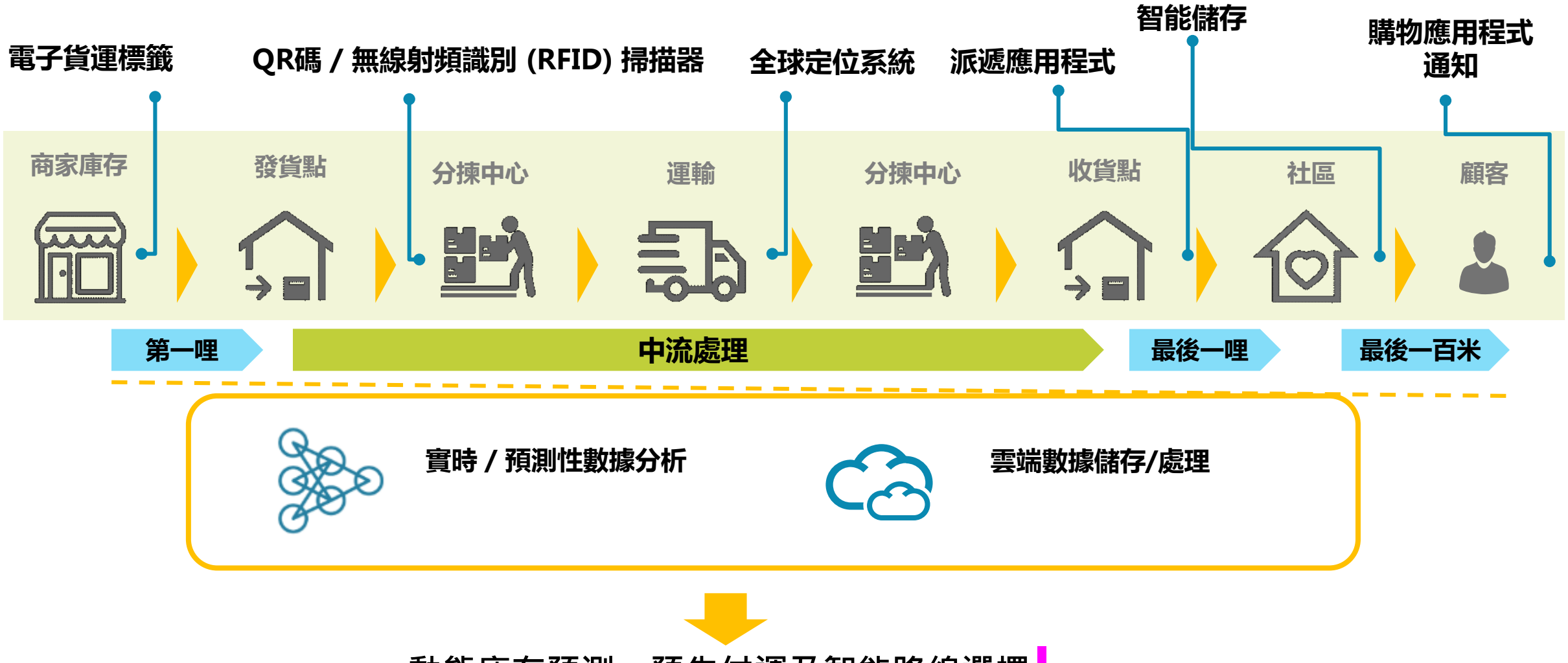
隨著網絡協調及系統整合的加強，物流營運不斷演變



資料來源：香港恒生大學供應鏈及資訊管理學系、DHL趨勢研究，以及BCR

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

供應鏈的數碼化及數據分析是未來物流發展的關鍵



動態庫存預測、預先付運及智能路線選擇

資料來源：阿里巴巴、羅蘭貝格管理咨詢、DHL趨勢研究，以及弗若斯特沙利文諮詢公司

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

香港的航空網絡與世界緊密連接

全球最繁忙貨運機場
排名首位

2019年運送了
480萬噸貨物及
航空郵件

國際連接度
排名第二
的亞洲機場

120 間航空公司
與超過
220 個目的地相連接

首個獲國際航空運輸協會鮮活貨物運輸認證的合作夥伴機場

國際航空運輸協會認證及社區夥伴

國際合作

支援多模式聯運的基建與交通網絡

在珠江三角洲提供保稅貨車服務，並建立了貨物收發中心

資料來源：香港機場管理局、歐艾吉航空國際有限公司全球航空樞紐連接度指數 2019、國際航空運輸協會，以及Pharma.Aero

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

菜鳥網絡選擇了香港作為其全球六個數字物流樞紐之一

Alibaba Group 阿里巴巴集团

CAINIAO 菜鸟

地盤面積：**5.3公頃**	總樓面面積：**400萬平方呎**
投資：**120億港元**	貨物處理量：**每年250萬噸**

香港菜鳥物流中心有何目標？

- 跨境電子商貿
- 72小時全球配送
- 先進數據科技

為何選擇落戶香港?

- 策略性地理位置
- 優越的連接度
- 高效的海關

資料來源：阿里巴巴及香港機場管理局

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

全球物流及供應鏈巨頭的總部均落戶香港

駐港全球總部

LI & FUNG

KERRY LOGISTICS

駐港地區總部

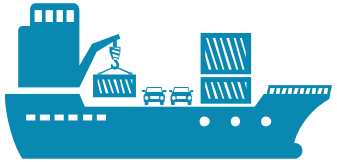
DHL

FedEx

資料來源：利豐、嘉里物流、DHL，以及聯邦快遞

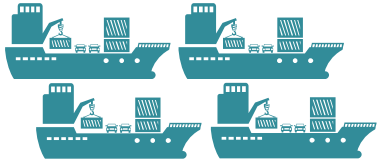
© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

海運表現亦毫不遜色



貨櫃吞吐量**全球排名第八**

世界**第四大**船舶註冊地



每週**300**貨櫃船服務

連接至全球**420**個目的地

全球連接度

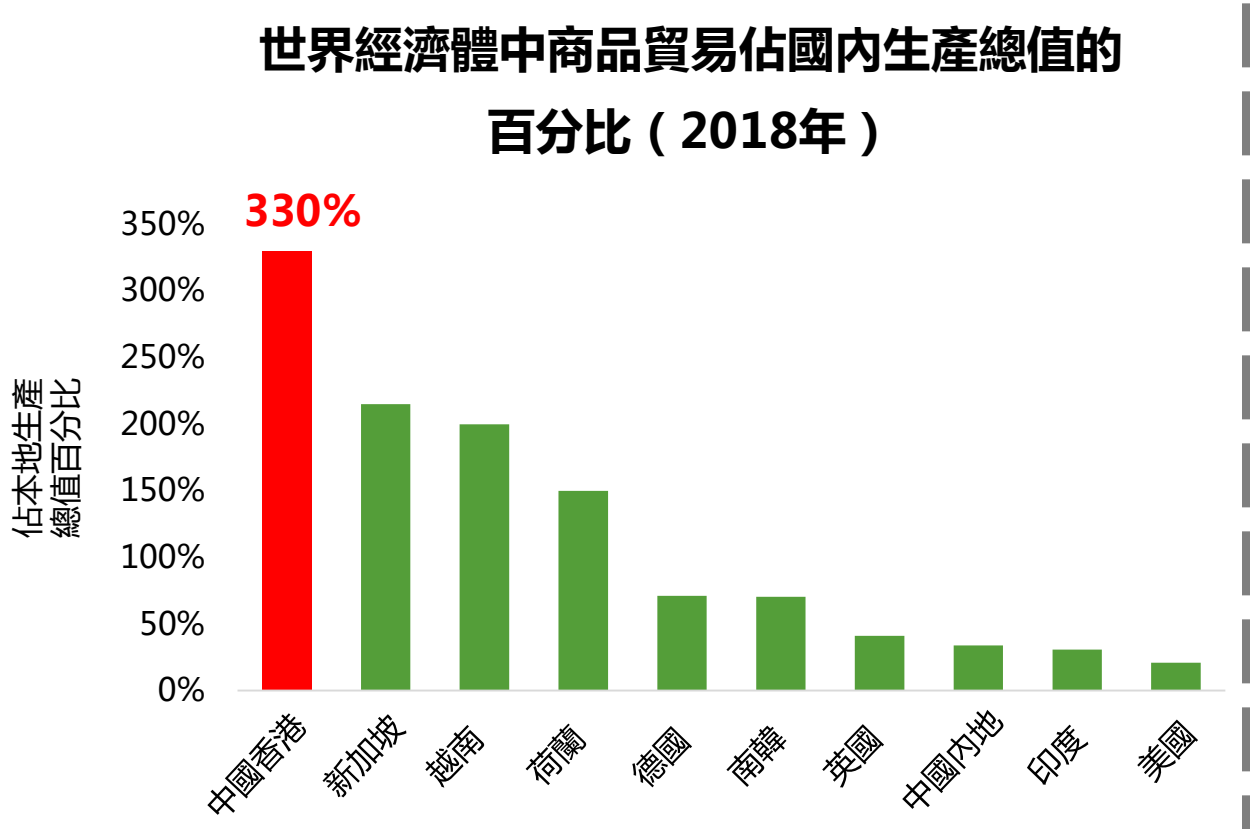
位居**第六**的

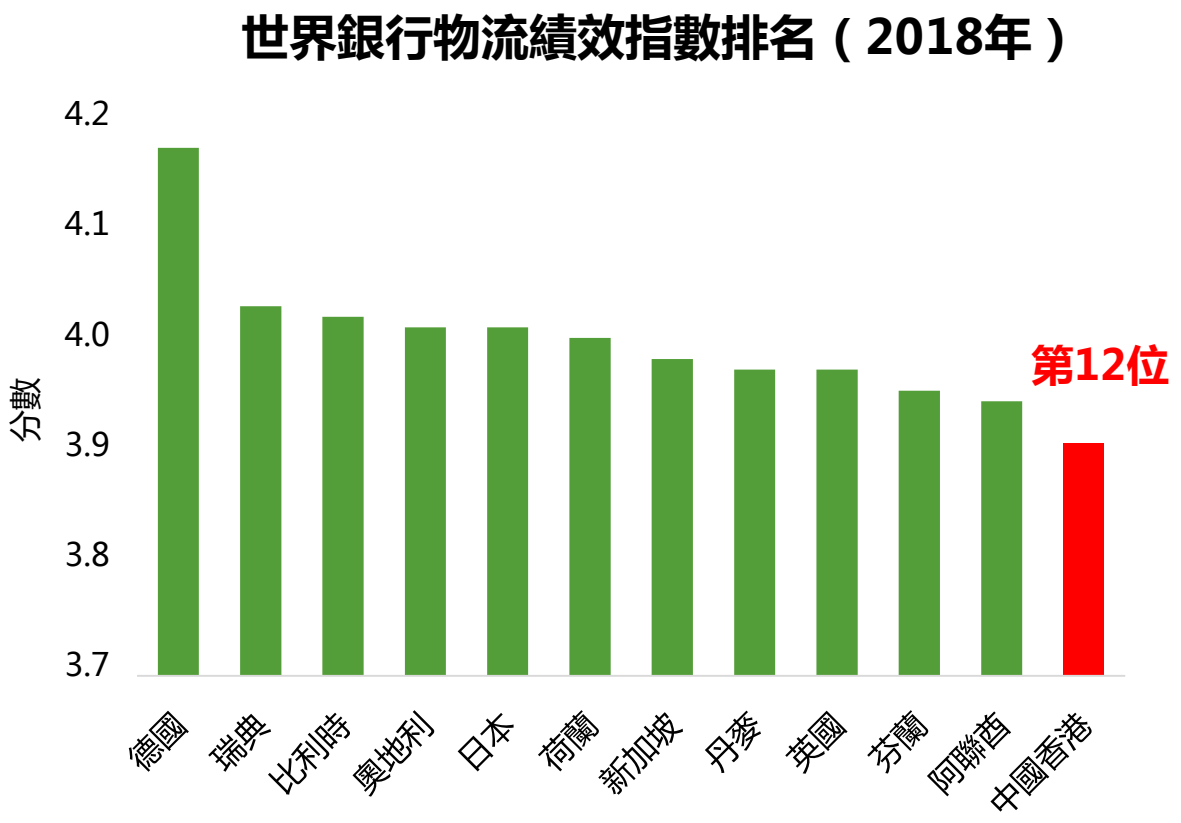
貨櫃港

資料來源：香港海運港口局、海事處、香港貿易發展局、聯合國貿易和發展會議，以及《勞埃德船舶日報》

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

然而，香港的物流表現並沒有充分發揮其潛力





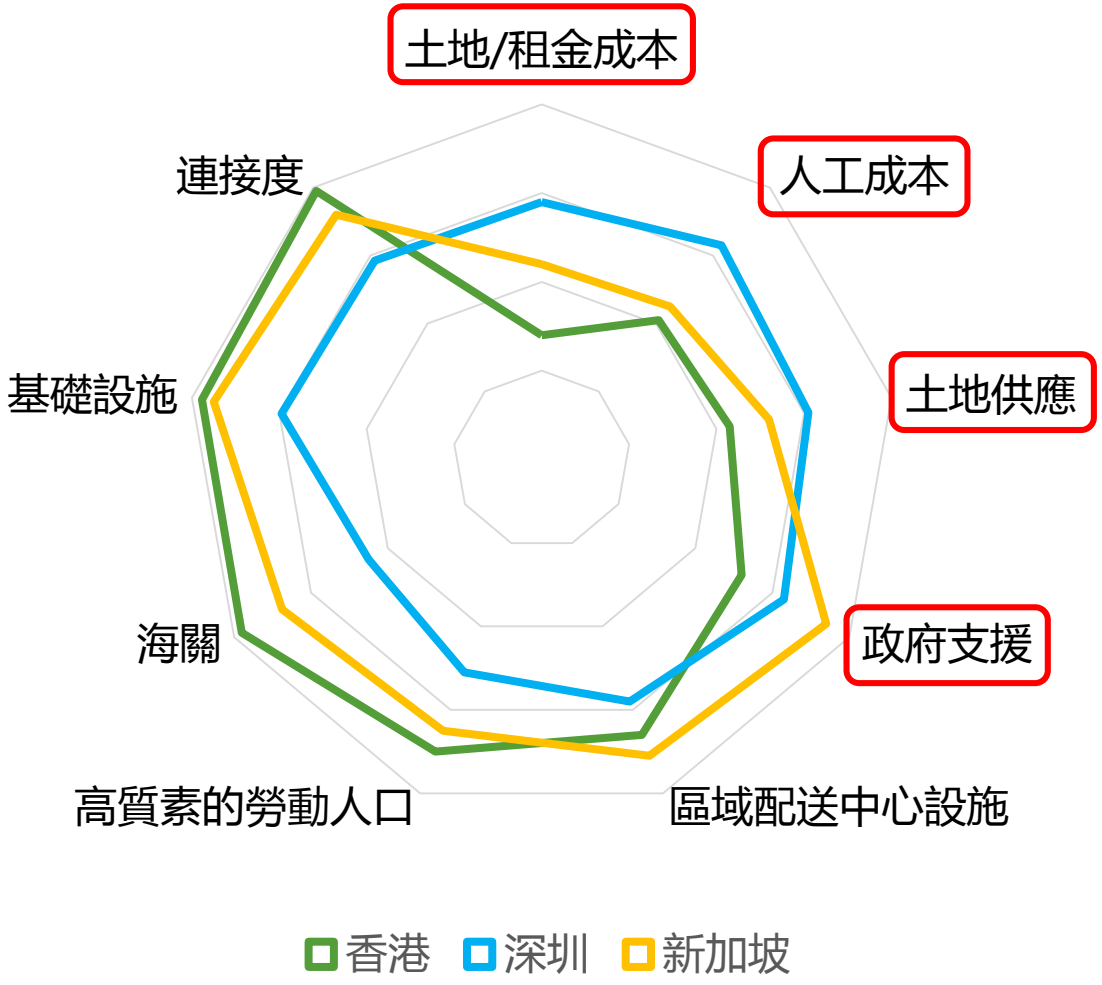
註：世界銀行的物流績效指數考慮了六大因素——海關效率、基礎設施、國際運輸、物流能力、貨物追踪，以及及時性。

資料來源：世界銀行

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

香港在成本開支、土地供應及政府支援方面落後於競爭對手

香港、新加坡及深圳作為區域配送中心的要素比較



資料來源：亞洲供應鏈及物流研究所

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

在政府對物流基礎基建投資上，香港遠遠落後

資料來源：立法會、海事處、香港國際機場、新加坡樟宜機場、裕廊港，以及新加坡港務集團

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

香港貨櫃碼頭面積遠小於其他世界前十港口

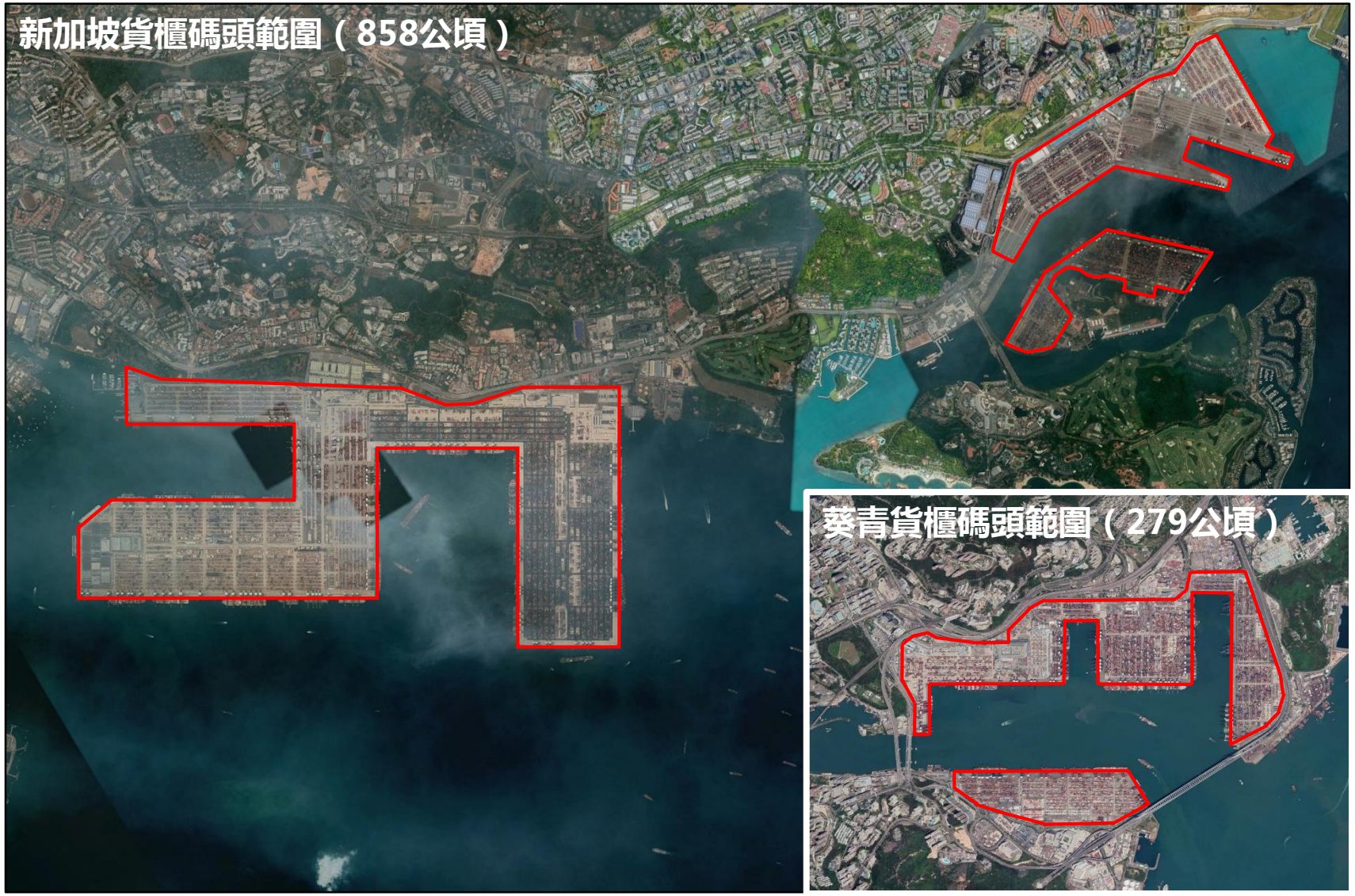
	2019年全球排名	國際轉運貨櫃比率	2019年吞吐量 ('000 標準貨櫃單位)	碼頭面積 (公頃)	碼頭面積與吞吐量之比 (公頃/100萬標準貨櫃單位)	泊位數量	碼頭面積與泊位之比(公頃/泊位)
上海	1	<10%	43,303	835[1]	19.3	43	19.4
新加坡	2	85%	37,196	858	23.1	72	11.9
寧波舟山	3	<5%	27,535	968	35.2	61	15.8
深圳	4	18%	25,769	1,167	45.3	47	24.8
廣州	5	27%	23,223	873	37.6	74	11.7
釜山	6	50%	21,992	707	32.1	41	17.3
青島	7	<20%	21,010	450	21.4	25	18
香港	8	**71%**	18,303	344[2]	**18.8**	73	**4.7**
天津	9	不適用	17,300	13,100[3]	757.2	25	524
鹿特丹	10	59%	14,811	7,903[3]	533.6	33	239.5

註：[1] 數字僅顯示貨櫃堆場的面積。總港口面積的數據不詳。 [2]包括葵青貨櫃碼頭（279公頃）及內河碼頭（65公頃） [3]面積包括非貨櫃碼頭。

資料來源：相關港口的管理局、100allin、華創證券、《寧波經濟》、江蘇海外集團國際技術工程、海管家、《Maritime Gateway》，以及《Ship Technology》

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

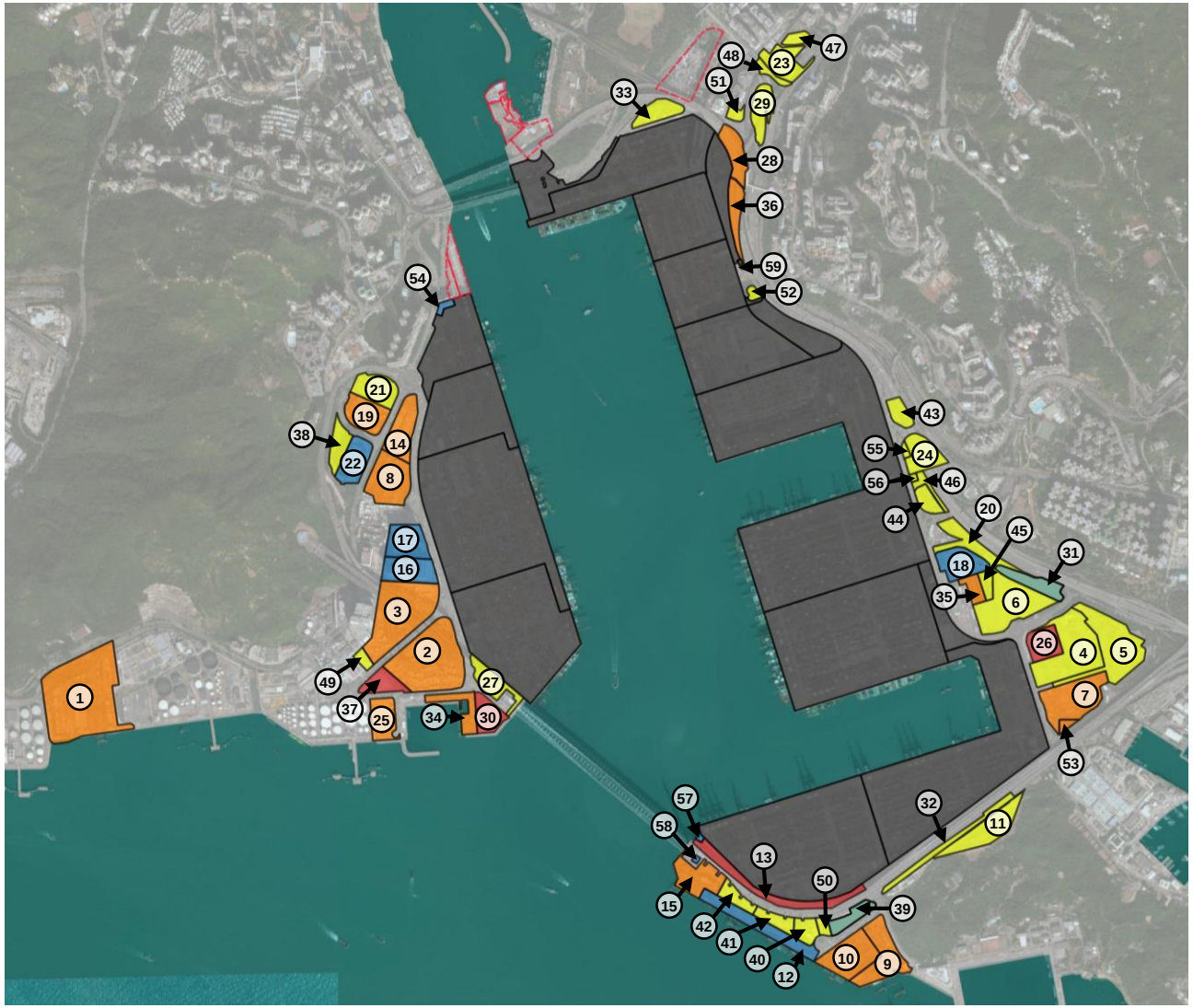
新加坡及香港貨櫃碼頭面積比較



資料來源: 谷歌地球

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

同時，葵青貨櫃碼頭42. 4%的港口後勤用地面積未能地盡其用



類別	面積 (公頃)	百分比	平均未善用年數
空置用地	7.7	6.3%	16.8
露天停車場	44.3	36.1%	21.9
臨時貨櫃場	55.2	45.0%	4.1
建築物 / 駁船泊位	12.6	10.3%	4.0
其他臨時用途	2.8	2.3%	9.0
總港口後勤用地面積	**122.6**	**100%**	**13.5**

圖示

- 空置用地
- 露天停車場
- 臨時貨櫃場
- 建築物 / 駁船泊位
- 其他臨時用途
- 貨櫃碼頭範圍
- 碼頭範圍外未善用土地

資料來源: 谷歌地球, 地政總署, 城市規劃委員會, 以及團結香港基金

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

案例一：
一幅21.1公頃用作露天停車場及貨櫃場的土地，當中一部分已空置了27年

貨櫃碼頭南路及美青路用地

航拍照片（1994年）

航拍照片（2020年）

規劃用途（其他指定用途）

實地照片（2020年）

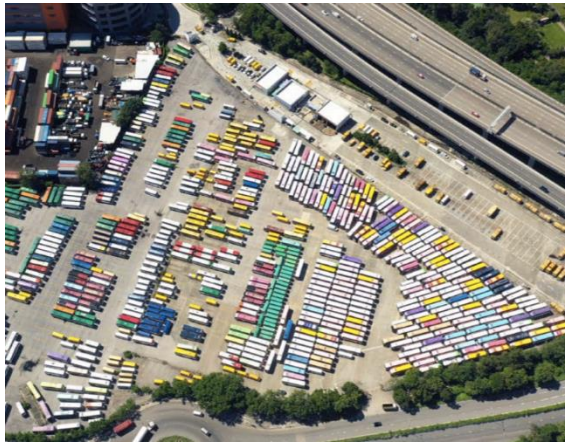
用地面積	21.1公頃
分區	其他指定用途 (貨櫃相關用途及地下污水處理廠)
背景及目前使用狀況	此用地以短期租約方式用作露天停車場及臨時貨櫃堆場，大部分用地並未被充分利用，**其中有一幅1.61公頃的用地（左上角）已空置了27年**。
目前規劃	整幅用地已被納入至一項多層重型車輛停車場及現代物流設施發展的可行性研究中。研究顯示只有一幅5至6公頃的土地被規劃作多層發展用途。土木工程拓展署解釋，餘下的用地將留作「淨化海港計劃第二期乙」的污水處理廠，而**該計劃尚未有具體的推行時間**。

資料來源：地政總署；城市規劃委員會法定規劃綜合網站2；谷歌街景服務

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

案例二：
一幅政府撥地，幾十年來一直空置或只作露天停車場之用

美青路以北用地



航拍照片 (2020年)

實地照片（2020年）

規劃用途（其他指定用途）

用地面積	5.4公頃
分區	其他指定用途 (貨櫃相關用途)
背景及目前使用狀況	**過去數十年**，這幅政府分配用地**不時被空置或以短期租約的方式出租**。目前，此用地已借予非專營巴士營辦商，用作停泊因新冠肺炎疫情而閒置的巴士。
目前規劃	根據運輸及房屋局在2015年進行的港口後勤用地研究，此用地連同一幅相鄰用地已計劃出租予七號貨櫃碼頭以擴大其堆場面積，**租期原本預計由2016–2017年開始，現已被嚴重推遲**。

資料來源：谷歌街景服務；城市規劃委員會法定規劃綜合網站

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

案例三：
一幅以短期租約方式出租用作露天停車場及臨時貨櫃堆場的大面積用地，已規劃興建多層設施，但目前尚未有發展時間表

青鴻路用地

航拍照片 (2020年)

實地照片（2020年）

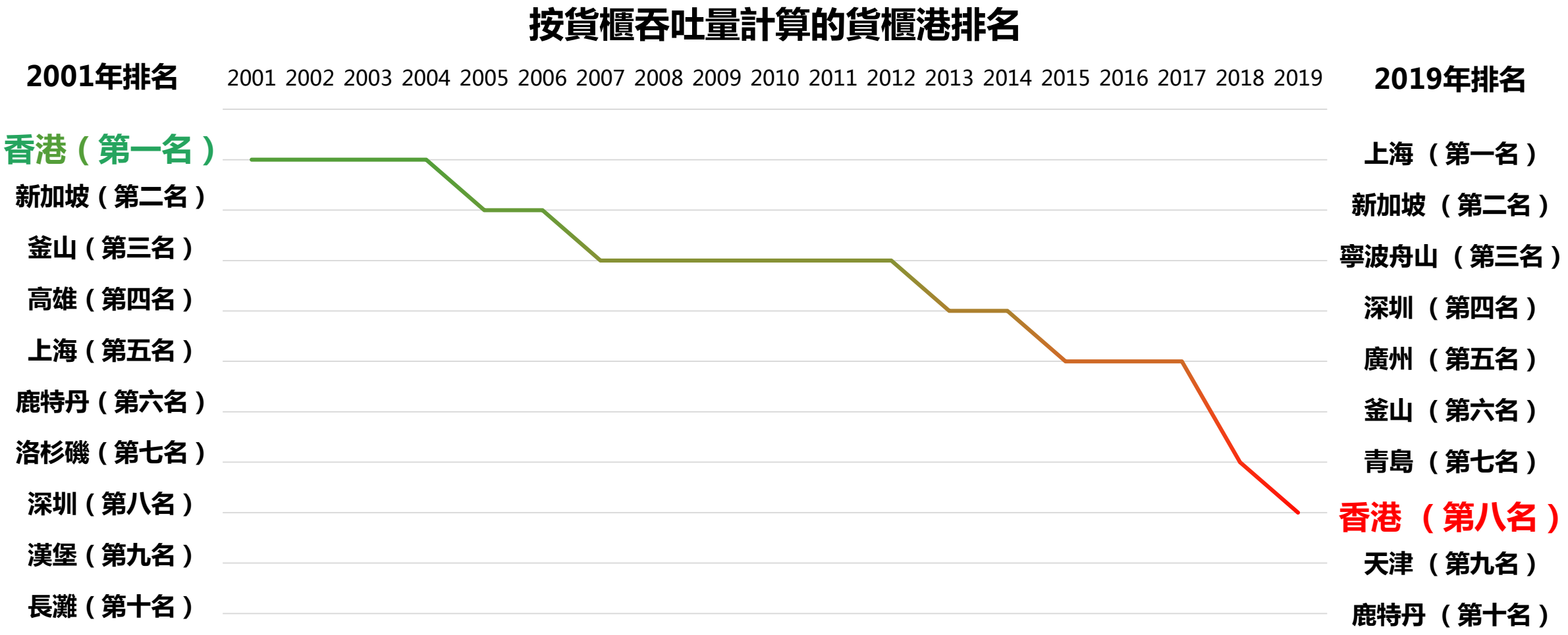
規劃用途（其他指定用途）

用地面積	4.6公頃
分區	其他指定用途 (貨櫃相關用途)
背景及目前使用狀況	此地塊包括兩幅用作臨時貨櫃堆場及露天停車場的短期租約用地
目前規劃	根據運輸及房屋局於2015年進行的港口後勤用地研究，政府計劃對此用地興建多層綜合大樓進行可行性研究。該研究是否及於何時開展，取決於個案案例一提到的用地的可行性研究結果。**目前無跡象顯示此用地的可行性研究將在短期內開展。**

資料來源：谷歌街景服務；城市規劃委員會法定規劃綜合網站

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

港口貨櫃吞吐量停滯不前，香港航運業光輝不再



資料來源：海事處

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

香港國際機場的航空物流營運商在土地供應問題上將面對同樣挑戰

	2019年貨物噸位排名	2019年全年貨物噸位 (噸)	機場面積 (公頃)	物流用地面積 (公頃)	每百萬噸物流用地面積 (公頃)	物流樓面面積 (平方米)	每百萬噸物流樓面面積 (平方米)
香港	1	4,809,485	1,250	55	**11.4**	996,000	**207,000**
曼非斯	2	4,332,740	1,578	410	94.6	3,189,268	736,000
上海	3	3,634,230	4,000	205	56.4	1,117,373	307,000
路易維爾	4	2,790,109	610	53	18.9	5,200,000	1,864,000
首爾[1]	5	2,764,369	3,900	338	122.1	1,183,708	428,000
安克拉治	6	2,745,348	1,865	68	24.6	18,694,946	6,810,000
杜拜	7	2,514,918	2,900	77	30.6	492,597	196,000
多哈	8	2,215,804	2,200	6	2.5	406,670	184,000
台北[2]	9	2,182,342	1,173	42	19.1	469,655	215,000
東京[3]	10	2,104,063	1,137	45	21.4	650,000	309,000
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
新加坡	14	2,056,700	1,300	70	31.9	941,000	429,000

註：[1] 仁川國際機場　[2] 臺灣桃園國際機場　[3] 成田國際機場

資料來源：相關機場的官方網站、德鐵信可、國際機場協會及Statista

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

基礎設施不足迫使香港就國際民航組織最新政策指示採取不同應對方式

國際民航組織（ICAO）在2016年宣布了新的政策方向，要求將來自未知托運人的空運貨物的安檢比例提高至100%

允許管制空運貨物安檢設施在機場外進行安檢

由於沒有足夠的**道路基礎設施**以應付增加的貨物及貨車流量，在機場進行綜合安檢並不可能。

貨運代理公司需要自行承擔安檢費用

物流營運商面臨更高的營運成本及風險

推行已知托運人認證計劃，同時提升機場安檢能力

推出已知托運人制度，以減輕對安檢的需求

在機場提供綜合安檢設施

由托運人及機場分擔安檢工作的負擔

資料來源：民航處、新加坡警察部隊、澳洲出口委員會，以及JOC.com

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

在提供全方位的貿易單一窗口上，香港正落後於其他經濟體

香港

推出**政府電子貿易服務**，處理以電子方式向政府提交的四種文件 1997

政府委託開發**數碼貿易運輸網絡**，以促進業內的資訊交流 2003

數碼貿易運輸網絡開始營運 2006

貿易單一窗口開始進行諮詢 2016

推出貿易單一窗口第一階段 2018

全面實施貿易單一窗口 2024

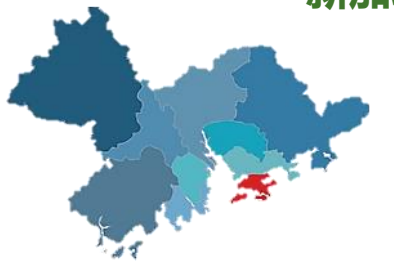
其他經濟體

已有70個經濟體設立了貿易單一窗口

南韓: 單一窗口 (2008年)

台灣: 關港貿單一窗口 (2013年)

新加坡: 互聯貿易平台 (2018年)



其他大灣區城市均已於2018年前推出了貿易單一窗口

資料來源：立法會、互聯貿易平台，以及香港恆生大學

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

我們缺乏能滿足行業需求的優質物流空間

通用倉庫

- 欠缺溫度控制
- 地積比率低

分層廠房的倉儲空間

- 改裝自現有的分層廠房
- 樓底矮、樓面負荷量低
- 欠缺出入斜路

現代物流中心

- 設有出入斜路
- 樓面面積大
- 樓底高、樓面負荷量大

凍倉

- 設有溫度控制的倉儲

在港供應不足

資料來源：第一太平戴維斯及世邦魏理仕研究部

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

現代物流中心不只是新建的大型倉庫空間

現代物流中心

先進的電腦網絡設施
- 訂單管理
- 倉儲管理

增值服務
- 組裝
- 品質檢查
- 包裝

現代倉儲設施
- 供車輛直達的出入口
- 充裕的車位
- 高樓底設計
- 大樓面面積
- 充足的電力供應
- 高樓面負荷量
- 設有溫度控制區域

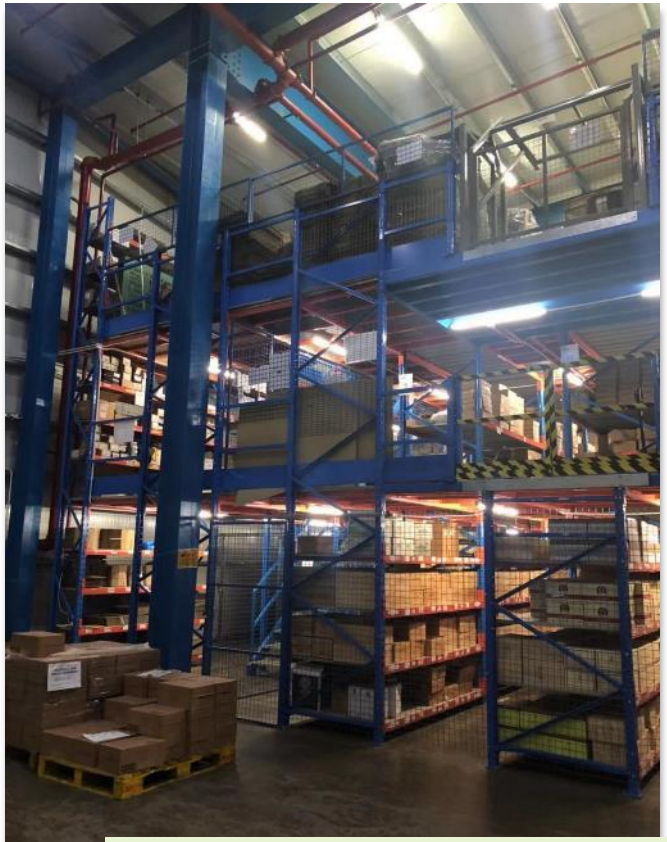
資料來源：第一太平戴維斯

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

增值服務例子

包裝

分揀



質量控制

行業特定的解決方案

時裝行業

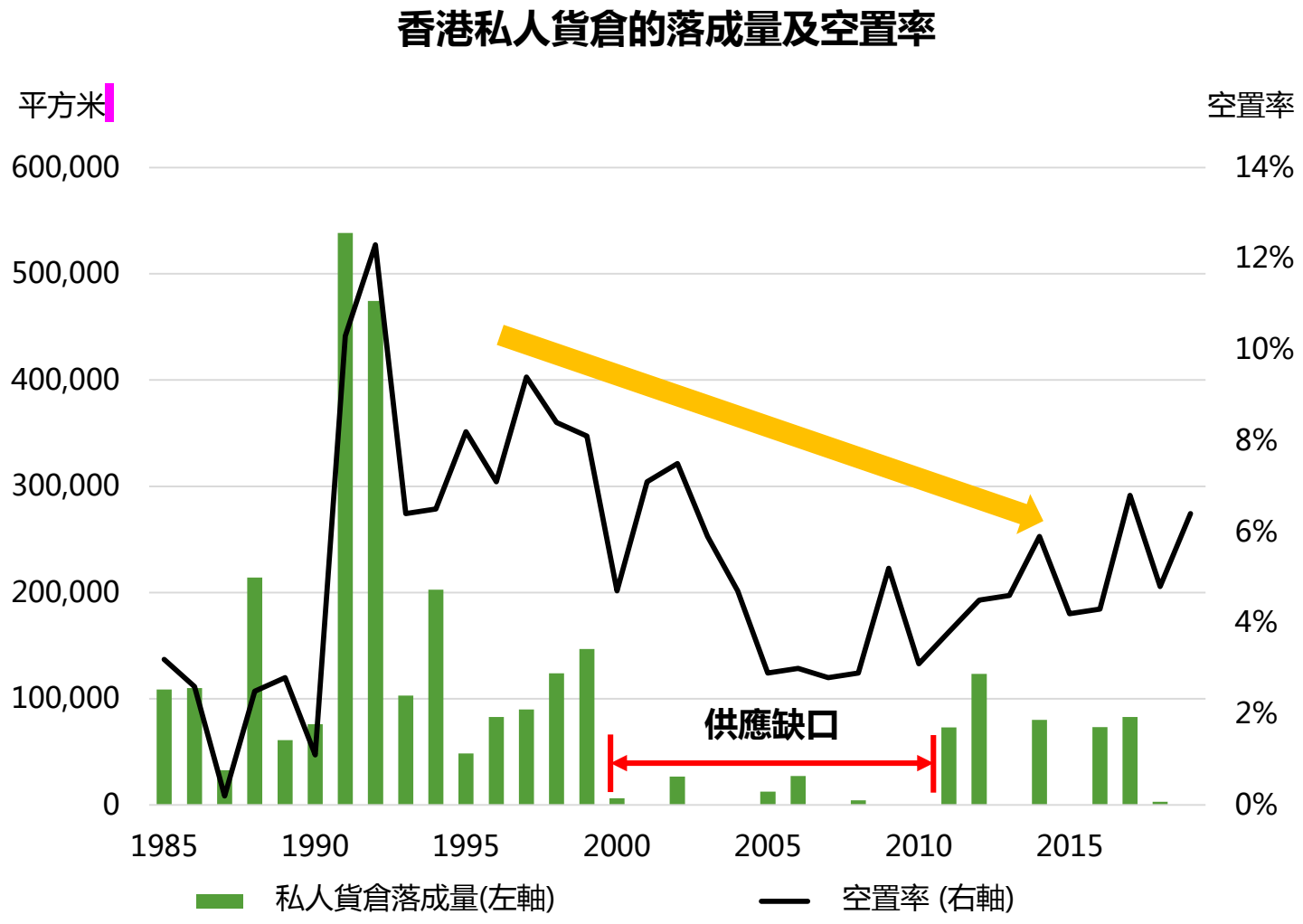
- 掛衣運輸
- 無皺服裝運輸

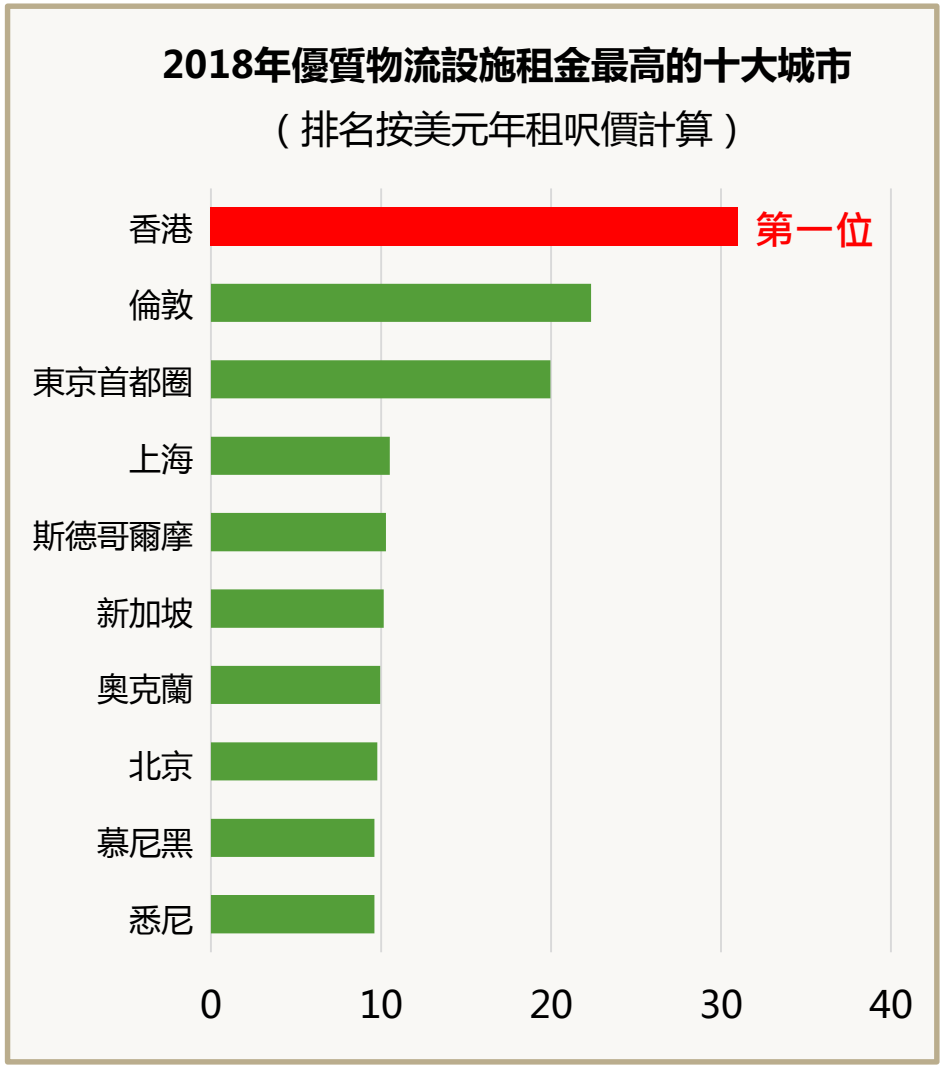
餐飲行業

- 先到期先出貨 (FEFO)
- 禮品包裝
- 節日禮籃組裝

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

香港倉儲空間供應緊絀令租金上漲

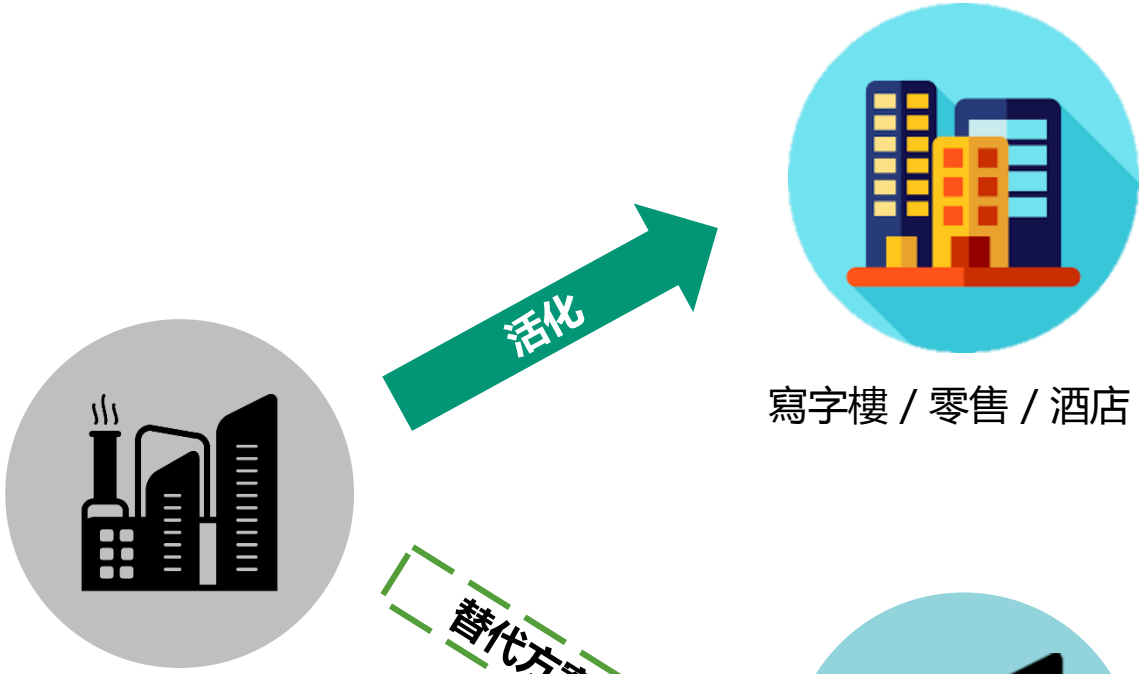




註：假設私人貨倉的總樓面面積均用作物流用途。
資料來源：差餉物業估價署及世邦魏理仕研究部

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

工業大廈的活化，令市區可用作物流用途的空間變得更加稀缺



在活化工業大廈計劃 下，工業大廈空間於2010至2018年間減少了**1800萬平方呎**（佔總工業面積的8%）

市區物流 / 工業空間

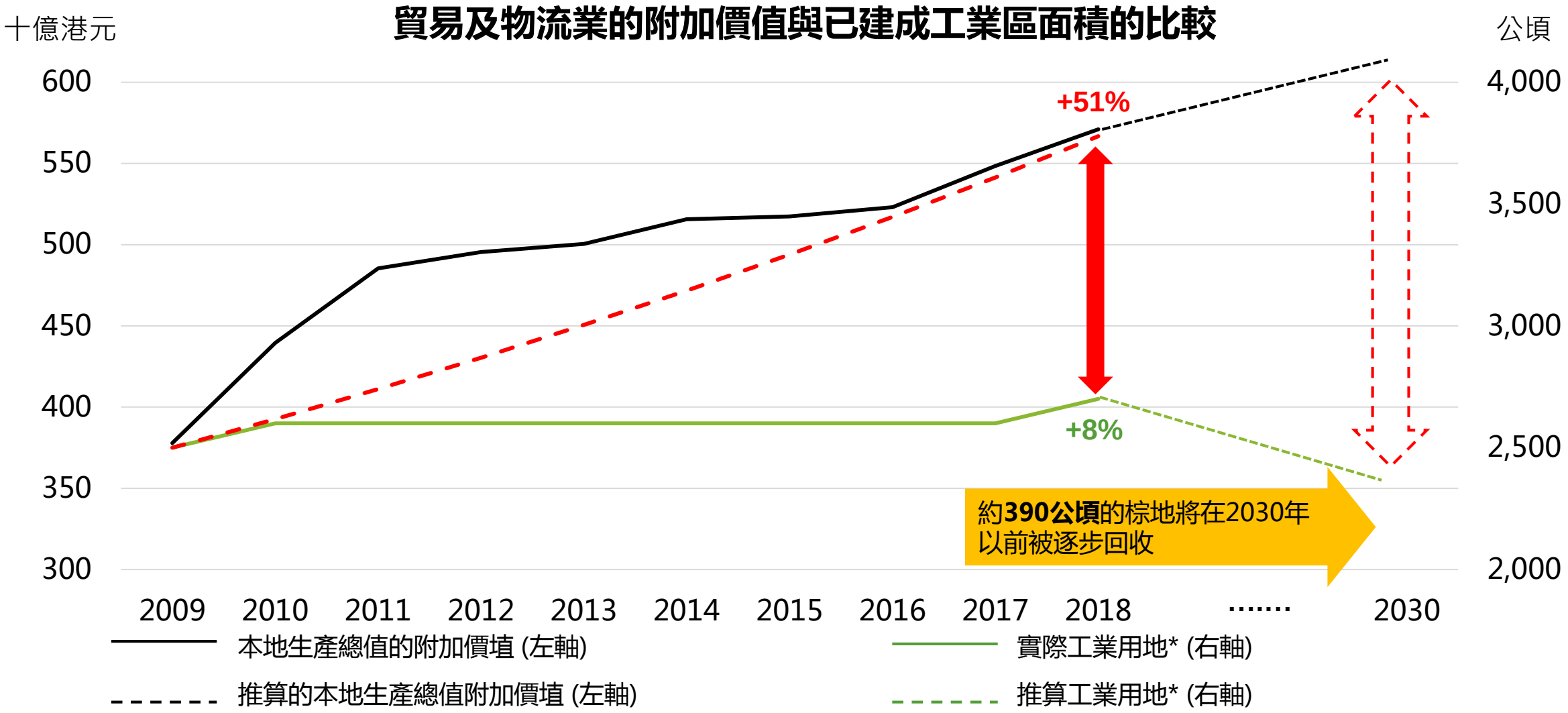
市區物流再中心化

由政策帶動的再工業化

資料來源：立法會及世邦魏理仕研究部

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

工業用地的短缺將會進一步惡化



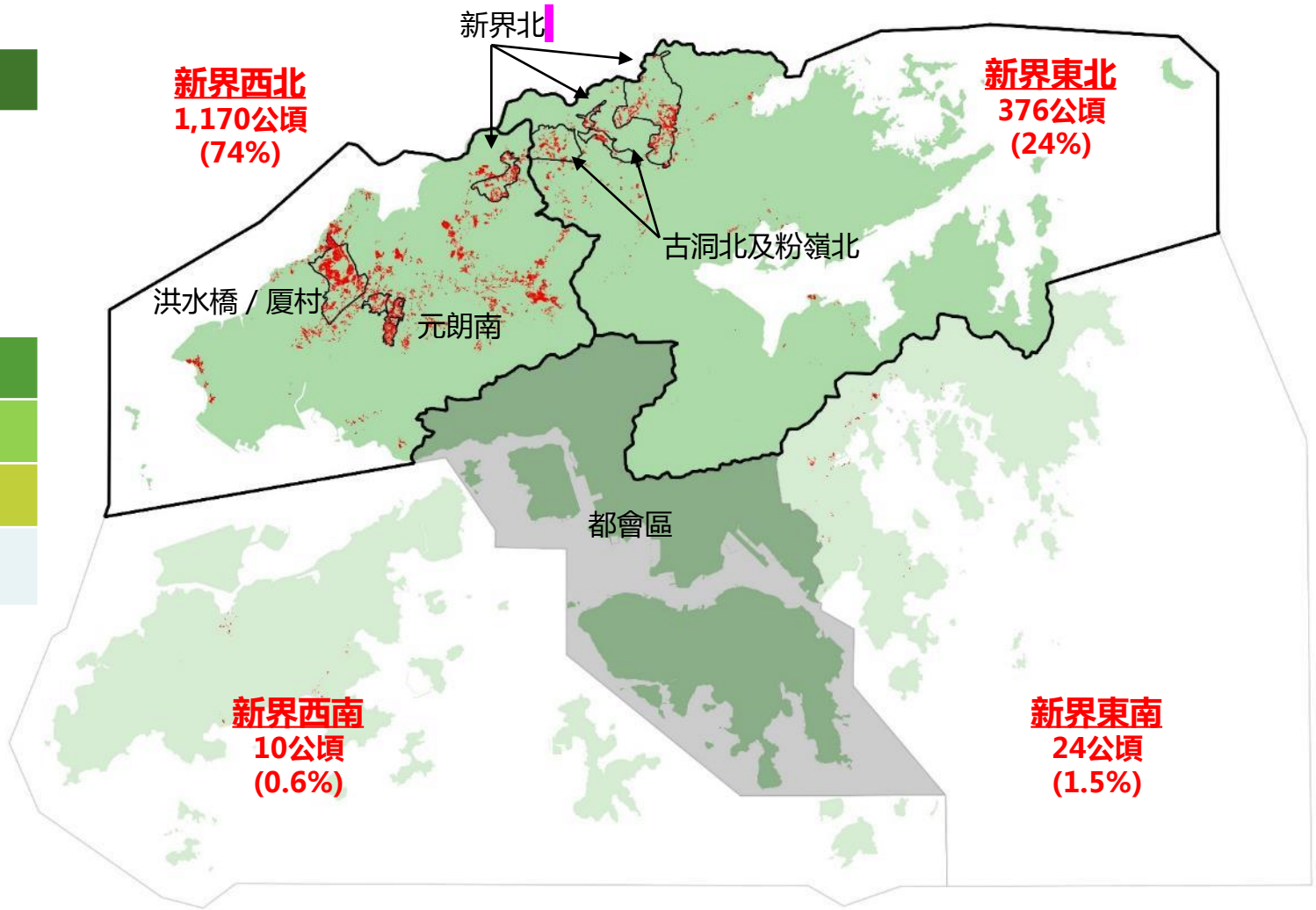
註：(*) 包括工業用地、工業邨、倉庫及露天貯物空間
資料來源：政府統計處及團結香港基金

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

工業用地不足，迫使物流營運商移師新界棕地

在新發展區內	653公頃
洪水橋 / 厦村	246公頃
新界北	243公頃
元朗南	94公頃
古洞北及粉嶺北	70公頃
在其他發展項目內	150公頃
在保育相關地帶內	76公頃
剩餘棕地	700公頃
總計	1,579公頃

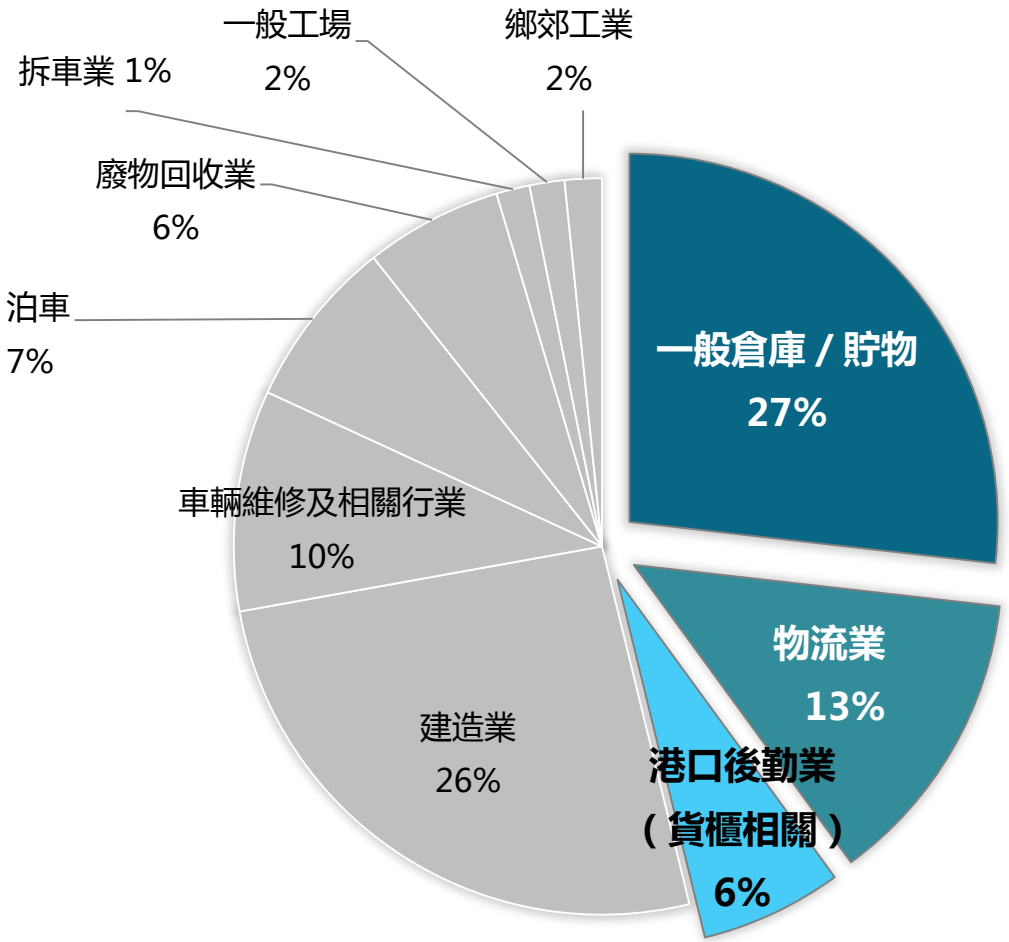
資料來源：規劃署



© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

現有棕地面積中有46%為物流相關行業所用

物流相關行業所佔有作業營運的棕地面積



651公頃 (46%)

資料來源：規劃署

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

棕地作業者為本地物流業提供了大量就業機會

香港物流相關行業的就業情況

15% 於棕地工作

於棕地從事物流相關行業的就業人數估計為:

26,270人

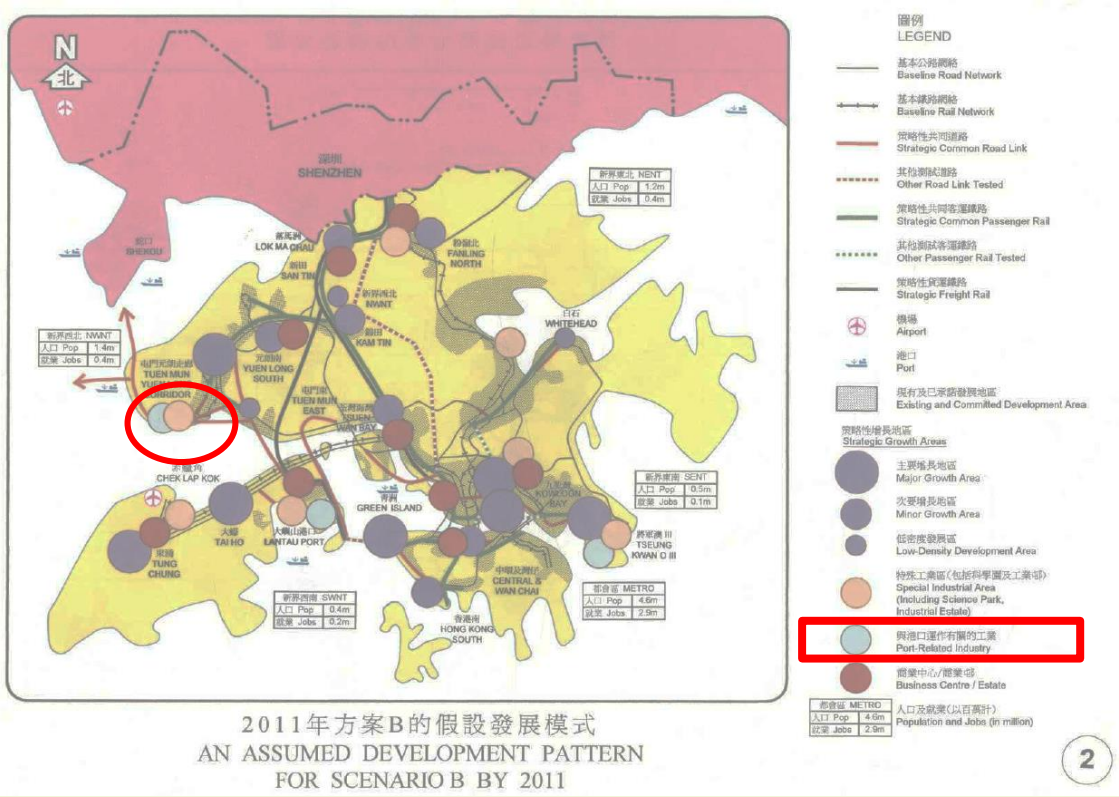
受僱 / 就業 > 180,000 人
(約佔香港就業人口 5%)

註：棕地物流營運商的就業包括一般倉庫 / 貯物、物流業，以及港口後勤業（貨櫃相關）的就業
資料來源：政府統計處及規劃署

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

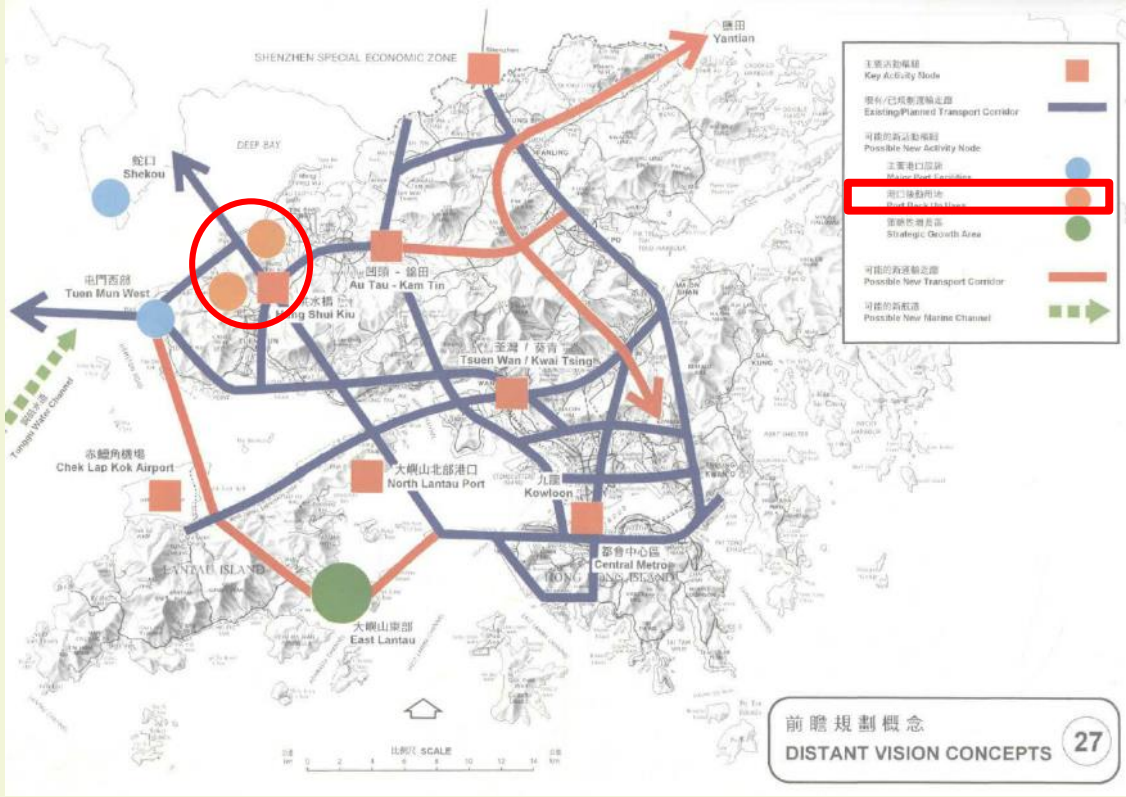
90年代就港口後勤業在新界西北定下的發展規劃並沒有付諸實現

2011年方案B的假設發展模式 (1999)



按照《全港發展策略檢討》的發展規劃，2011年原訂有更多土地可用於與港口運作有關的工業

前瞻規劃概念 (1999)



「前瞻規劃概念」曾考慮在新界西北部發展更多土地以作處理貨櫃之用，並理清和重整棕地發展

資料來源：《全港發展策略檢討》(1999)

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

用作工業發展用途的土地規劃不足，導致棕地的出現

土地用途缺乏定期規劃及適時落實

助長了棕地的有機發展

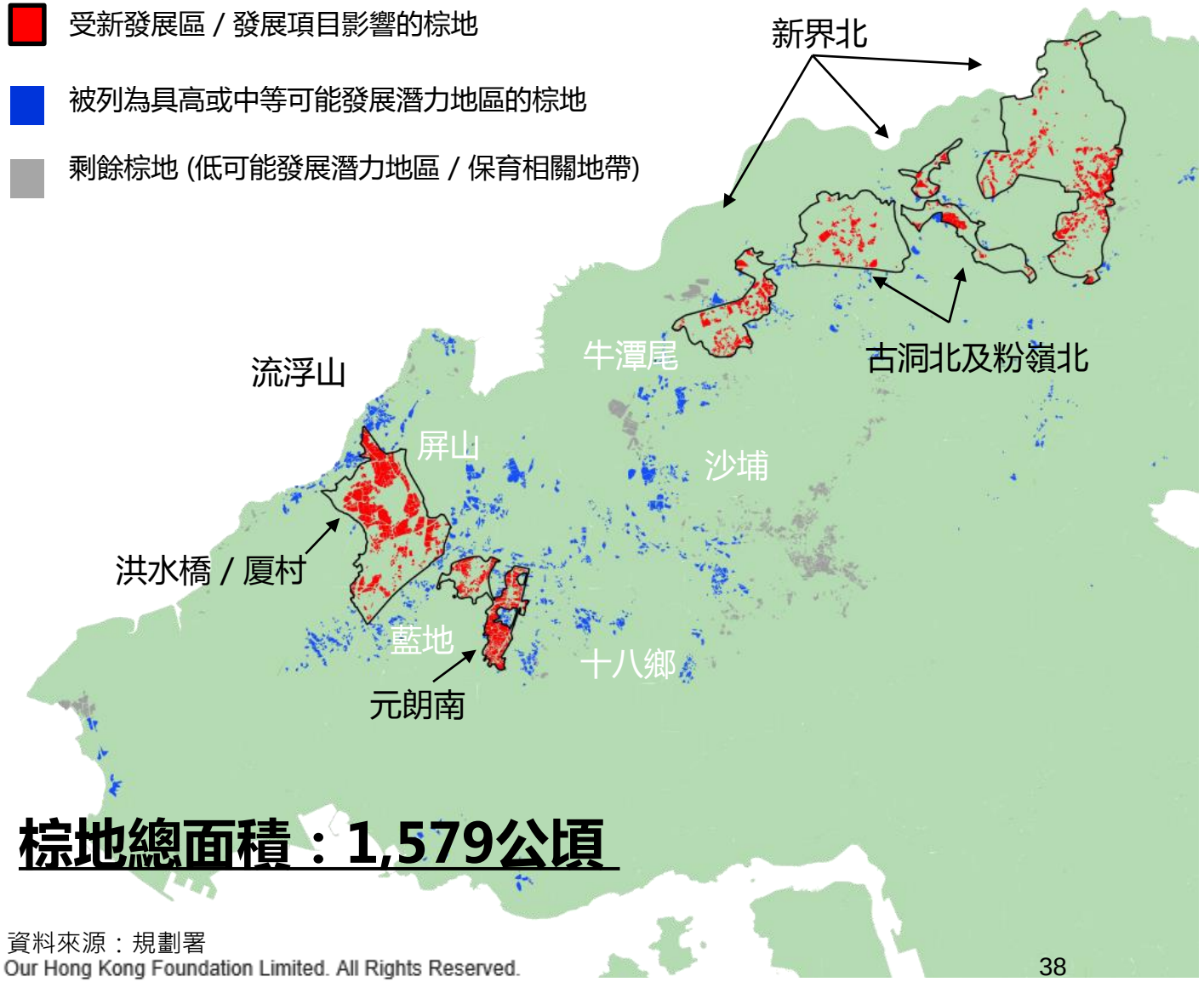
欠理想的棕地作業導致負面的外部效應

出路：承諾確保提供足夠的土地及設施

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

棕地上的作業空間將逐步被淘汰...

- 受新發展區 / 發展項目影響的棕地
- 被列為具高或中等可能發展潛力地區的棕地
- 剩餘棕地 (低可能發展潛力地區 / 保育相關地帶)



棕地總面積：1,579公頃

資料來源：規劃署

約 50% 的棕地將受新發展區及其他發展項目影響

受新發展區 / 發展項目影響	803公頃
洪水橋 / 厦村	246公頃
新界北	243公頃
元朗南	94公頃
古洞北及粉嶺北	70公頃
其他發展項目[1]	150公頃

約 28% 的棕地被列為具高或中等[2]可能發展潛力地區

有待研究的具可能發展潛力地區	450公頃
具高可能發展潛力地區：屏山、藍地、沙埔村、十八鄉等	160公頃
具中等發展潛力地區：牛潭尾、流浮山、龍鼓灘南部等	290公頃

註：
[1]由於有150公頃的發展項目詳情尚未公布，地圖上並沒有顯示這些項目的確實位置。
[2]規劃署研究了約700公頃的棕地，將其劃分為具高、中等及低可能發展潛力地區，其中有250公頃的棕地被列為低可能發展潛力地區。

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

就提升香港物流競爭力的五項建議

硬件

1. 發展專用物流樞紐
2. 改革產業用地分配機制
3. 遷置葵青貨櫃碼頭

貿易及物流業

軟件

4. 進行經濟策略檢討並制定產業政策
5. 成立專注發展策略性產業的法定機構

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

有潛力發展為物流樞紐的用地

專用物流樞紐	角色及功能	面積 (公頃)	預計可供就業機會
1. 港珠澳大橋香港口岸人工島	機場物流整合中心	30	5,000-10,000
2. 龍鼓灘及屯門西	機場物流支援腹地	450-590	50,000-70,000
3. 新界西北	大灣區物流門戶（西部）	150-160	15,000-25,000
4. 新界北	大灣區物流門戶（東部）	110-150	10,000-20,000
	總計	**740-930**	**80,000-125,000**

資料來源： 運輸及房屋局

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

1. 港珠澳大橋香港口岸人工島的上蓋發展

港珠澳大橋香港口岸人工島的上蓋物流發展規劃應加快進行

2015	港珠澳大橋香港口岸上蓋發展的規劃、工程及建築研究
	研究暫緩進行
2018	政府邀請香港機場管理局提交發展方案
	未有進一步進展
2020	???

雙向門戶

機場物流整合中心

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

2. 龍鼓灘及屯門西

方案一：機場物流支援腹地

第一階段

1a. 屯門第49區
1b. 目前的內河碼頭
1c. 屯門第40及46區

空運 / 現代物流

第二階段

現代物流 **露天物流作業** **建造業** **環境基礎建設**

2a. 目前的龍鼓灘棕地
2b. 龍鼓灘填海工程

第三階段

空運 / 現代物流

3a. 目前的填料庫、回收場、鋼鐵廠及水泥廠

- 屯門-赤臘角連接路
- 已規劃的屯門西繞道
- 現有龍門路的擬議道路擴展
- 擬議興建的新路以疏導龍鼓灘村的重型車輛
- 龍鼓灘村與物流節點之間的緩衝區

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

2. 龍鼓灘及屯門西

方案二：住宅與物流的綜合發展

第一階段

空運 / 現代物流　建造業　環境基礎建設

3a. 改造現時的內河碼頭以進行臨時發展
1a. 屯門第49區
1b. 目前的龍鼓灘棕地
1c. 龍鼓灘填海工程

第二階段

空運 / 現代物流　寫字樓　酒店

2a. 遷移目前的填料庫、回收場、鋼鐵/水泥廠
2b. 遷移目前的發電廠

第三階段

住宅　休閒　海事

3a. 取代內河碼頭作長遠發展
3b. 內河碼頭填海工程
3c. 屯門第40及46區
3d. 內河碼頭的進一步填海

- 屯門-赤鱲角連接路
- 屯門南延綫
- 建議進一步延伸屯門南延綫
- 已規劃的屯門西繞道
- 現有龍門路的建議道路擴展
- 建議興建的新路以疏導龍鼓灘村的重型車輛
- 龍鼓灘村與物流樞紐之間的緩衝區

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

3. 新界西北現代物流圈

政府已規劃的發展

1a. 洪水橋新發展區

1b. 元朗南發展

1c. 元朗工業邨擴建

擬議發展

2. 藍地石礦場

現代物流 **企業與科技** **露天物流作業** **批發貿易與特賣場**

- 已規劃的道路
- 現有道路
- 現有鐵路
- 已規劃的用地
- 擬議用地
- 現有綜地

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

4. 新界北

已規劃的發展

1. 香園圍

香港科技園工業邨

擬議的發展

2. 打鼓嶺

電子商貿現代物流 **企業與科技**

- 建議的北環綫延伸綫
- 建議的南北走廊及鐵路
- 現有棕地
- 建議的鐵路站
- 已規劃的道路
- 已規劃的鐵路
- 已規劃的鐵路站
- 現有道路
- 現有鐵路
- 現有鐵路站

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

這些物流節點應如何運作？

由法定機構管理物流節點

分配安排

為中小企及大型企業提供公平的競爭環境

取錄標準

優先考慮有強烈升級轉型意願的現有棕地作業者及租戶

定價機制

租金定於市場水平以下，根據租戶一系列的業務表現進行評核決定續租安排

策略性行業集群

為同一價值鏈上的其他行業預留產業空間

混合發展

為發展綜合工商業中心打造一個充滿活力的環境

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

海外運作模式舉例

概念及價格投標

先評核申請人擬議業務計劃的優劣，再對其報價進行評估

直接分配

符合條件的企業可在政府機關的支持下直接獲得土地分配

現成設施

提供現成設施供規模較小的營運者租用

與私營機構聯合管理

商會及行業協會可以透過參與管理，與公營機構分享專業知識

資料來源：裕廊集團、聯合國工業發展組織，以及德國國際合作機構（GIZ）

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

重置葵青貨櫃碼頭

- 遷移葵青貨櫃碼頭至離島或南部水域人工島
- 新碼頭可考慮共置大灣區內其它貨櫃碼頭

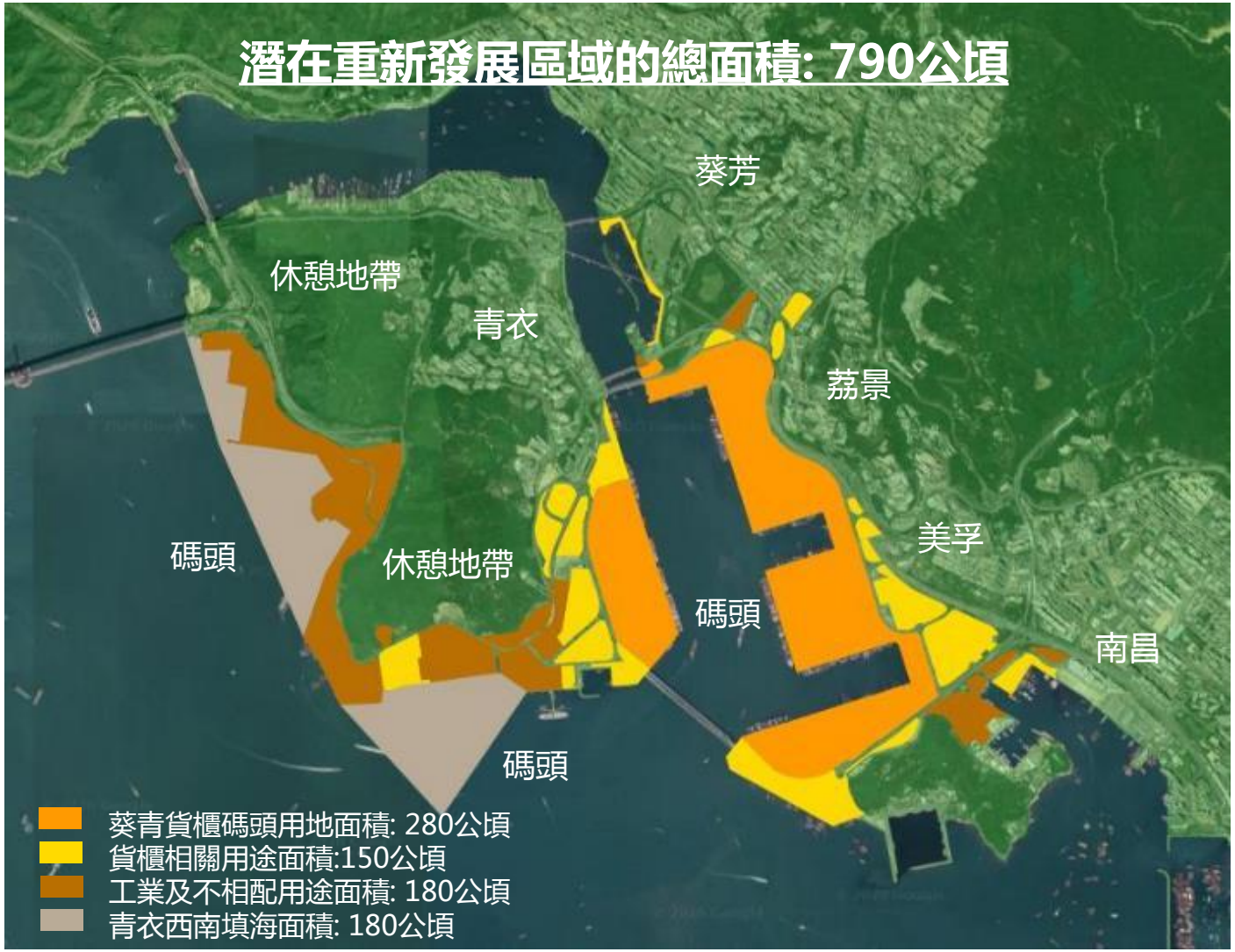
擬議路線
可能路線
現有道路
擬議填海範圍

* 僅供參考

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

現有的葵青貨櫃碼頭土地可以被重新發展

無縫連接 / 寓工作、生活、玩樂與學習於一身 / 跨代社區

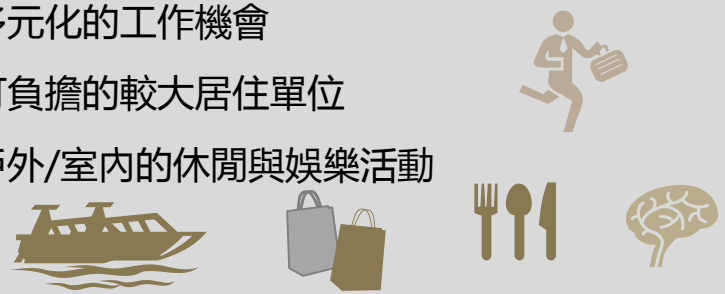


新舊社區無縫連接

- 連接度： 可步行到達各區，享受沿途景緻
- 功能性： 提供各種日常生活必需服務選擇
- 可見度： 和諧的景觀及建築設計

寓工作、生活、玩樂與學習於一身的社區

- 多元化的工作機會
- 可負擔的較大居住單位
- 戶外/室內的休閒與娛樂活動



跨代社區

- 護老院及核心家庭住宅綜合項目
- 幼兒/青年/長者/日常生活綜合服務

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

政府應定期檢視經濟狀況，以制訂長遠的產業政策

使命與下方描述相近的決策局最適合擔當領導角色

經濟檢討

（十年一度）

財政司司長

指引

產業政策
根據經濟檢討

- 促進貿易活動以豐富香港的貨源
- 促進中小型物流企業的發展

擔當領導角色的決策局

提供方向

支持

策略性的土地用途規劃
適得其用

- 規劃及釐定最適合物流活動的土地用途

發揮支援作用的決策局

商務及經濟發展局 | 發展局 | 運輸及房屋局 | 創新及科技局

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

業界人士曾倡議成立法定機構

HONG KONG MARITIME AND PORT BOARD
香港海運港口局

建議在政府以外成立一個獨立運作的新法定機構。

HONG KONG SHIPOWNERS ASSOCIATION
香港船東會

香港船東會一直就成立新的法定機構與政府溝通。

The Hong Kong Shippers' Council
香港付貨人委員會

我們希望香港海運港口局能成為一個具有行政權力的法定機構。

資料來源：各大報章

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

諮詢機構缺乏推動物流業發展的力量

	香港物流發展局	香港海運港口局	香港貿易發展局	香港科學園	香港機場管理局	新加坡裕廊集團
性質	諮詢機構	諮詢機構	法定機構	法定機構	法定機構	法定機構
是否管理土地	✗	✗	✗	✓	✓	✓
- 面積（公頃）	不適用	不適用	不適用	242	1,255	7,000
- 物業	不適用	不適用	不適用	位於香港的科學園及工業邨	香港國際機場	新加坡的工業用地
財政獨立	✗	✗	✓	✓	✓	✓
全職員工	✗	✗	✓	✓	✓	✓

資料來源：香港科技園公司、香港機場管理局、裕廊集團、香港物流發展局，以及香港海運港口局

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

物流樞紐的土地可以撥入法定機構，以確保財務的可持續性

HONG KONG MARITIME AND PORT BOARD 香港海運港口局

LOGSCOUNCIL 香港物流發展局 Hong Kong Logistics Development Council

策略性產業發展局

土地資源

- 物流樞紐及設施
- 葵青貨櫃碼頭未被充分利用的土地

財政資源

- 由船舶註冊費及噸位費補貼

財務可持續 / 自負盈虧

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

我們不乏建議，但欠缺有良好的執行力的法定機構

海運業

1. 投放資源進行市場營銷及宣傳以吸引商業委託人
2. 建立主權評級金融機構，為船東提供資金
3. 將與海運相關的支援服務業納入專門稅制
4. 與主要的海運管轄區簽訂更多避免雙重課稅協議

香港金融發展局、香港海運港口局

人力資源

5. 擴大海運及空運人才培訓基金的覆蓋範圍，以支持私營界別發起的培訓及教育
6. 檢討人力需求，並利用香港資歷架構設計合適的培訓及教育

香港金融發展局、香港亞太研究所

物流研發

7. 提供足夠資金，鼓勵中小企在業務中採用新科技

亞洲供應鏈及物流研究所、香港貨運物流業協會、香港亞太研究

貿易單一窗口

8. 探索香港貿易單一窗口與其他經濟體或其他「企業對企業」（B2B）系統的兼容性

香港中華總商會、香港總商會、香港付貨人委員會

貿易融資

9. 協助中小企在新冠肺炎下取得出口保險或擔保

物流營運商

需要有效且負責任的領導，以確保措施能適時推行

資料來源：香港金融發展局、香港海運港口局、香港亞太研究所、香港中華總商會、香港付貨人委員會、亞洲供應鏈及物流研究所，以及多篇新聞剪報

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

OUR HONG KONG FOUNDATION
團結香港基金

公共政策研究院
PUBLIC POLICY INSTITUTE

謝謝