

（3）港口面臨貨源被截流和分流

雖然香港在第二次世界大戰結束後抓住了難得的歷史機遇，並且努力地發展成亞太地區的航運中心，但是自20世紀90年代末以來，情況發生了很大變化，如：在亞太區經濟迅猛發展下，區內多個港口都欣欣向榮地發展起來；國家不斷地調整航運政策，並且利用外資加快港口的建設；內地放鬆市場准入的限制，允許外國航運公司從事中國至外國的海上運輸和國際班輪運輸；隨著內地市場的需要越來越大，國際大型輪船公司紛紛湧入內地市場；內地海港業務迅速發展，使各個大型港口都充份發揮各項設施的功能和提高整體效益；相關法規以及各項軟件不斷完善，提供了良好的營商環境等等因素，都使許多商家改變以往由香港中轉的做法，改而組織集裝貨物由內地港口直接付運。

對於珠三角地區的航運業來說，其面對的最大競爭在於內地其他港口群的迅速發展產生巨大的分流作用，甚至了搶佔其腹地。舉例來說，隨著上海港建設成為國際集裝箱運輸樞紐，幾乎所有長江流域港口的集裝箱都將透過多種方式直接輸送到上海港口。不僅如此，上海醞釀多年的「兩個中心」建設近期亦得到國務院的批准，並籌劃在2020年時將上海基本建成與國家實際實力和人民幣國際地位相適當的國際金融中心、具有全球航運資源配置能力的國際航運中心，促使上海率先實現經濟發展方式的轉變和為業結構調整升級。在這種情況下，雖然珠三角和長三角在航運方面將會更好地發揮著各自的優勢，從而推動國家的經濟發展，但是對於珠三角來說，長三角的航運發展無疑會帶來頗大的競爭，並在一定程度分流貨源。

另一方面，珠三角各港口之間的競爭也是日趨激烈。對香港來說，由於內地各省市的貨物若要運送到香港的話，陸路運輸必須經過廣東省，而內河運輸和大部分沿海運輸更不可避免地經過與香港一水之隔的深圳。不僅如此，由於內地幅員遼闊，再加上國家以至各省市在近年都投放大量資源來建設鐵路，使珠三角的各個港口基本上都擁有便利的鐵路集疏運系統，因而能够直接與內陸腹地聯繫，意味著它們可以快速和大量地取得貨源。在這種情況下，珠三角港口的發展無形中對香港的產生截流作用。

此外，以成本來計算的話，香港航運業受到各項運作成本較高的影響，因而也削弱香港在這方面的競爭力。根據貨櫃運輸市場收費的調查統計顯示（參閱表五），以40呎貨櫃為計算標準，珠三角中西部城市的貨櫃運往香港葵涌貨櫃碼頭的運輸費用比運往鹽田港貴60%以上。另一方面，香港在碼頭處理費、土地成本、工資成本等方面都比珠三角港口昂貴。舉例來說，根據香港付貨人委員會提供的數據，香港每個標箱的碼頭裝卸費（參閱表六）的費用為亞太區內最貴，達2,000多元，不但高出內地港口的5-7倍，而且高出長期被香港視為競爭對的亞洲三小龍（新加坡、台灣和韓國）1-3倍。不僅如此，如果將香港與上海作一個比較的話，香港運送每個標箱至洛杉磯的費用也比上海高出300-400美元。此外，不少業界人士也表示，香港倉儲服務的費用也比華南地區港口高出30%左右，無形中增加他們的成本壓力，使他們往往會打消使用香港港口服務的念頭。凡此種種都反映出，高昂的成本壓力在很大程度上削弱了香港的港口競爭力。

表五：貨櫃運輸市場收費

目的貨櫃碼頭	肇慶	順德	佛山	江門	中山	珠海
往葵涌貨櫃碼頭 （港幣元）	5500	4300	4500	4500	4600	5000
往鹽田港貨櫃碼頭 （人民幣元）	3400	2700	2500	2900	2800	3000

資料來源：段樵、伍鳳儀，成就一個圓——自都會聚集經濟角度探討香港珠三角地區持續發展，2003年4月，第44頁。

表六：亞洲各大港口的貨櫃碼頭處理費（港元）

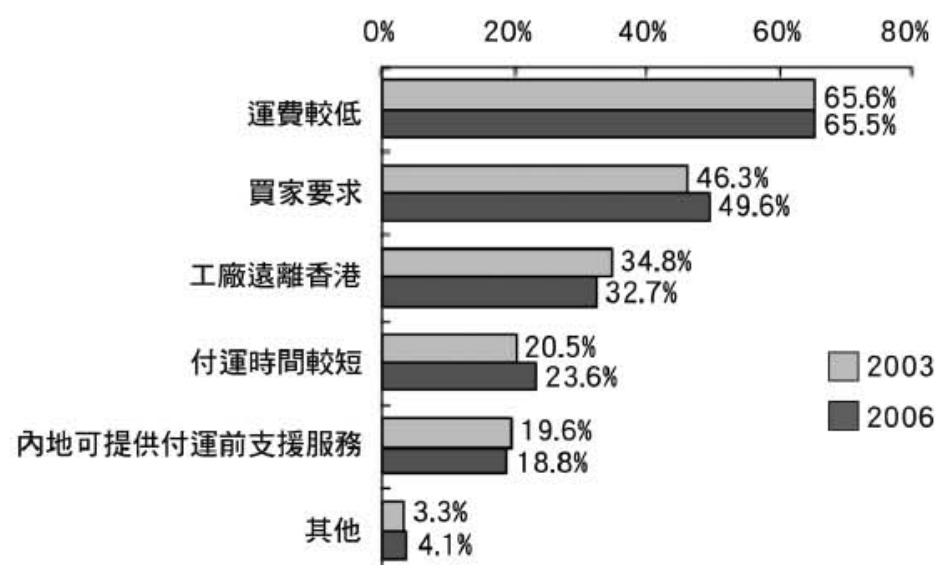
	香港	深圳	上海	台灣	新加坡	日本	韓國	印尼	馬來西亞	泰國	菲律賓
20呎貨櫃	2140	1100	510	1050	810	790	630	780	610	480	360
40呎貨櫃	2850	2100	690	1360	1200	980	850	1210	920	710	470

資料來源：香港付貨人委員會。

由上述分析，香港航運業正面臨著貨源不斷地分流和截流的局面，形勢頗為嚴峻。面對這種困境，由於香港在過往多年裡並沒有開發和建設大型的鐵路貨運集疏運系統，結果只能透過道路貨櫃運輸的方式來承接貨源，因而更使香港在爭取珠三角，尤其是中部和西岸貨源時不具備良好的競爭力。香港貿易發展局2003年和2006年對選擇內地直接付運的原因的調查結果顯示（圖一），有近70%的受訪公司認為節省運費是採用直接付運而不使用香港港口的中轉服務的最主要原因。

值得注意的是，大約接近50%的受訪公司表示「買家要求」成為他們選擇直接付運的第二個主要原因。這表明了內地的運輸物流質素近年正在不斷提高，並且逐漸得到買家的認同。在這種此消彼長的情況下，當越來越多的商家不得不放棄原來的「香港轉運」而改用「內地直接付運」的模式，必然導致香港航運發展雪上加霜的現象。

圖1：採用直接付運方式出口內地產品的原因



資料來源：香港貿易發展局。

（4）香港出現海運業「黃昏論」

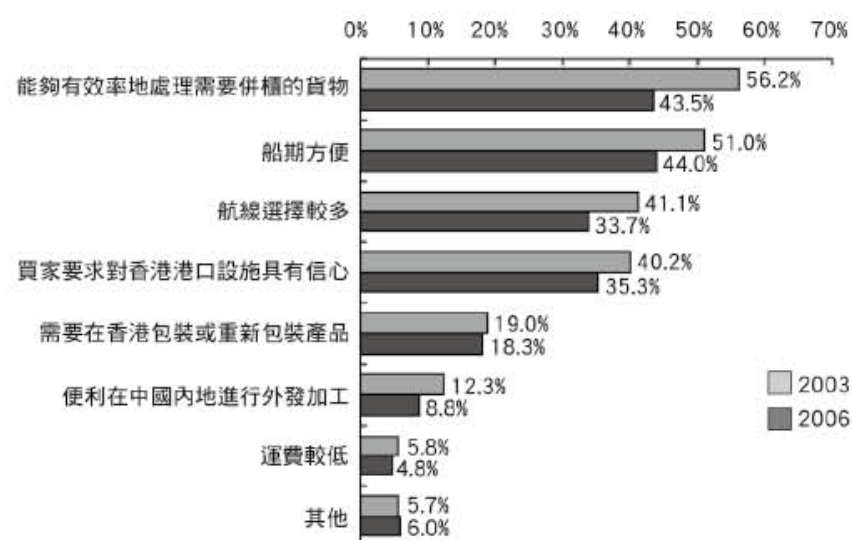
在過往20年裡，由於香港在效益的考慮下，只是專注貨櫃運輸，因而沒有很好地開拓大宗貨運對就業及其它經濟部門的帶動，因而造成將綜合樞紐港的地位拱手讓給廣州港的後果。在2006年裡，廣州港的貨物總輸送量已經達到3.4億噸，躍居世界第5位，而香港只有2.3億噸，落後於廣州港的發展。對此，運輸及房屋局於2008年4月發表的《香港港口貨運量預測2005/2006研究》中也承認，深圳和廣州港口佔華南地區貨物總量(指廣東省和香港的進/出口貨物)的比例，從2001年的24%迅速增長到2006年的55%，而香港卻從2001年的76%下降至2006年的45%。從吞吐量的數字來看，經香港的華南地區貨物方面亦沒有顯著增長。事實上，2005年香港在這方面的貨物吞吐量從2004年的1,190萬TEU，下降至1,130萬TEU，在2006年又再下降至1,100萬TEU。由此來看，香港在廣東省多個港口進行發展競爭的過程中已經陷入此消彼長的困境。

在往後的日子裡，如果香港再自行放棄大宗貨櫃運輸，而只是專注即時轉運，那麼便會引發極為嚴重的自我邊緣化的後果。對於這種判斷，在上述運輸及房屋局的研究報告中也會得到類似的預測。具體情況是，香港佔華南地區貨物總量的比例在多項假設情況下都將下降，而且預計比例將從2006年初步估計的45%下降到2010年的29%，2020年的19%及2030年的15%，情況極不樂觀。

在具體運作方面，據香港貿易發展局2003年和2006年的調查結果（圖二）顯示，商家選擇經香港轉口的主要原因是與服務質素有關。雖然從2006年的調查結果可以看到，使用香港港口的主要優點是「船期方便」（44%）、「能夠有效率地處理需要拼櫃的貨物」（44%）、「買家要求/對香港港口設施具有信心」（35%）及「航線選擇較多」（34%），反映出香港海運仍然保有一定的優勢。不過，如將這些因素與2003年的調查結果作一個比較時，則不難發現選擇各項經香港轉口內地產品原因的受訪公司比率幾乎全部下跌。從另一方面來說，香港港口的主要競爭對手，如深圳、廣州和上海等近年來都奮起直追。舉例來說，運輸及房屋局於前述的研究中指出，深圳每周分別有61和58班貨輪前往美國及歐洲，香港則分別為59和63班。單就貨輪網絡這點來

看，雖然香港在亞洲區內和其他一些航線的網絡仍遠較深圳完善，但是在主要的貿易航線方面，深圳的貨輪網絡已經趕上香港。在這情況下，大多數遠洋船舶現時選擇既掛靠香港，又掛靠深圳（客戶在選擇港口時，掛靠網絡往往是決定性因素）。不過，由於使用香港港口的成本較高，使不少船公司增加他們在深圳的掛靠，從而減少對香港港口的使用量。從長遠來看，隨著這些內地港口的不斷建設和完善，將會使更多遠洋輪船使用他們的服務，因而勢對香港港口的貨運處理增長空間帶來巨大的壓力。

圖2：經香港轉口內地產品的原因



資料來源：香港貿易發展局。

此外，從海運在香港對外商品貿易中所發揮的作用來看，這個曾經一直佔據整體出口和進口龍頭的行業地位近年迅速出現逆轉，如海運佔香港整體出口貨值的比重由1997年的 51.8%下跌至2002年的43.0%，然後再進一步降低至2007年的 30.1%¹⁹，呈逐步下跌的趨勢。據香港政府統計處在2008年公佈的香港對外商品貿易統計報告中指出，由1997年至2007年回歸的11年間，香港的運輸方式發生很大變化，而以商品貨值計算的話，空運、陸運已取代海運，成為香港整體商品貿易的主要付運方式。具體一點來說，也就是從整體貿易五種運輸方式的貨值和百分比來衡量其輕重位置

¹⁹ 政府統計處：《按運輸方式分析的香港對外商品貿易》，2008年7月21日。

時，以2007年計，空運排首位，錄得19,457億元，佔35%；排第2位的是陸運，錄得18,591億元，佔33.5%；排第3位的是海運，錄得15,024億元，佔27%；河運排第4位，錄得2,125億元，佔3.8%；其它方式排第5位，錄得358億元，佔0.6%。而在11年前的1997年，海運貨值是排第1位，錄得1,441億元，佔五種運輸方式總貨值的46.9%。由此來看，香港海運不但在整體對外商品貿易中已經喪失龍頭地位，而且反映出香港港口作為國際中轉港的地位面臨挑戰。對此，不少業者人士在這種海運業內外交困的情況下，發出「夕陽無限好，只是近黃昏」之嘆。

2. 陸路疏運系統不暢通

（1）鐵路逐漸退出貨運市場

按目前中港陸路運輸的情況來看，政府主要的構思是將客運交給鐵路承擔，而貨運則主要透過道路主要操作。不過，實際發展並未能如願。這主要體現在：香港鐵路在2000年以前在接載跨境旅客的比例一直維持著在75-80%的水平，但是此後則急劇下跌。在2007年時，其所佔的比例下滑至47.45%，與高峰期比較起來，跌幅接



近一倍（參閱表七）。在承擔貨運方面，鐵路也出現逐年下降的情況，而且目前幾乎處於退出貨運市場的狀態。根據九廣鐵路的2006和2007年年報，貨運收入由2005年的5,200萬港元下跌15.4%至2006年的4,400萬港元，而2007年更較2006年同期下跌5%至3,800萬港元。另外，根據香港港口發展局的數字，鐵路在2008年的進出口總貨運量只有10萬多公噸²⁰，佔整體進出口總貨運量的0.03%左右。

表七：經各口岸和各種交通方式的跨境旅客數量及比例（%）
（單位：百萬人次）

時間	過境旅客總數	公路口岸 ^①	碼頭 ^②	羅湖	紅磡	機場	火車
Year	y	X1	X2	X3	X4	X5	X3+X4
1992	48.00 (100)	2.76 (5.75)	5.41 (11.27)	34.9 (72.79)	2.71 (5.65)	2.18 (4.54)	37.65 (78.44)
1995	59.50 (100)	4.44 (7.46)	6.84 (11.50)	43.30 (72.77)	2.12 (3.56)	2.80 (4.71)	45.42 (76.33)
1998	85.80 (100)	9.47 (11.04)	6.11 (7.12)	66.11 (77.05)	1.45 (1.69)	2.66 (3.10)	67.56 (78.74)
2001	116.60 (100)	14.94 (12.81)	6.54 (5.61)	89.51 (76.77)	2.19 (1.88)	3.42 (2.93)	91.70 (78.65)
2003	153.00 (100)	28.15 (17.31)	26.48 (17.31)	85.17 (55.67)	2.20 (1.44)	18.85 (12.32)	87.37 (57.10)
2005	191.33 (100)	49.85 (11.25)	21.52 (11.25)	90.82 (47.47)	3.17 (1.66)	25.97 (13.57)	93.99 (49.12)
2007	217.76 (100)	57.83 (12.16)	26.47 (12.16)	95.06 (43.65)	3.36 (1.54)	30.14 (13.84)	103.32 (47.45)

注釋：① 公路口岸包括落馬洲管制站、文錦渡管制站、沙頭角管制站、落馬洲支線管制站和深圳灣管制站。其中，落馬洲支線管制站於2007年8月15日啟用；深圳灣管制站於2007年7月1日啟用。

② 碼頭口岸包括港口管制站、港澳碼頭管制站、中國客運碼頭管制站、內河碼頭管制站和2006年11月3日開始運作的屯門客運碼頭管制站。

資料來源：運輸署網頁：《運輸資料年報》。

雖然香港地下鐵路和九廣鐵路在2007年12月2日合併成香港鐵路有限公司（下稱港鐵），但是這並意味著鐵路貨運有著新的拓展方向。按照港鐵的表述，香港鐵路會繼續提供來往香港與內地之間運送集裝箱、一般貨物、特種貨物和牲畜的鐵路貨運服務，而其轄下的六個貨場分別設於紅磡、旺角、沙田、火炭、上水及羅湖，這些貨場總面積達22公頃，可裝卸及容納合共超過550個貨卡。港鐵貨運轄下位於紅磡及火炭的貨場可容納及處理約710個標準20呎集裝箱。位於羅湖的編組站可調度及容納約180貨卡，由該處發往不同目的站。貨場配備了40噸樓底式集裝箱吊機、叉式鏟車、40噸前置式集裝箱吊機、冷凍櫃充電設備、貨物儲倉、集裝箱堆場，還建有12個躉船停泊位，方便提供貫通海、陸的貨物聯運服務²¹。不過，在港鐵發表的《二零零八年度中期報告》中，則沒有觸及有關鐵路貨運方面的規劃，很可能使上述各項鐵路貨運配備只是當作擺設和點綴之用，造成資源上的浪費。出現這個現象的主要原因在於：

（1.1）由於香港在過往多年裡沒有發展和提升鐵路的貨運能力，使粵港兩地之間的鐵路貨站的接受能力存在著不對等的現象。早在1994年，內地經鐵路運往深圳北站的出境貨物已達400多萬噸，但是香港的鐵路承接和處理能力只有220多萬噸。不僅如此，隨著香港鐵路的客運量不增加，貨運能力亦不斷下降，迫使部分出口香港或經香港轉口的貨物只能在深圳北站轉由道路出口，因而需要一次裝卸，無形中增加時間和成本方面的壓力。

（1.2）香港鐵路至今仍未與內地鐵路開通直通聯運，使內地到九龍的貨運需要在境內外辦理多項繁複的手續，因而降低效益和打消商家使用鐵路貨運的念頭。雖然九廣鐵路在2006年年報中表示，將內地鐵道部和其他鐵路單位、海關部門及鐵路集裝箱公司繼續合作，致力簡化過境手續、增設固定班列服務、縮短運輸時間、爭取具競爭力的貨運價格，並提供增值客戶服務，但是在兩鐵合併後，這種構想似乎已經束之高閣，沒有再行跟進落實的具體安排。

²⁰ 香港港口發展局：《香港港口運輸統計摘要》，2009年3月。

²¹ 香港鐵路有限公司網頁：貨運服務。

(1.3) 香港鐵路規劃建設也存在著與內地不銜接的問題。事實上，內地經過多年的規劃和建設，第六次的鐵路幹線大提速在鐵路交通已在2007年4月正式實施，使列車時速可高達200-300公里，從而提高鐵路的交通運輸能力，切實地配合國家經濟和社會發展的需要。然而，從香港情況來看，鐵路本身所設計的運行能力上顯然未能跟得上內地的發展速度，因而不能充份地與內地鐵路發展相結合。舉例來說，香港遲遲都未能開建西北鐵路的北環線來接駁內地的鐵路網絡，因而在很大程度上削弱整條西北鐵路的運作效益。此外，在內地不斷發展和興建更多高速鐵路網絡的強大壓力下，香港行政長官在《2008年施政報告》中才提出，香港將推展由西九龍伸延至廣州石壁的廣深港高速鐵路項目，而這條路線採用專用走線，確保在香港境內服務暢通無阻。與此同時，香港也會研究在高速鐵路的九龍終站設置香港與內地的共同通關系統，並在2008年完成規劃和設計程序及在2009年動工。可惜的是，在時間配合方面，由於建造這條鐵路需要花費大約5-6年的時間，即在2014-15年左右才能投入使用，很可能會再遇到不能跟上內地鐵路網絡發展速度的問題。主要原因在於，雖然香港建設這條專用鐵路的最高行車車速可達每小時200公里，但是內地鐵路列車的標準時速已達200至250公里，而其設計的最高時速更高達350公里。儘管內地鐵道部表示在實施第六次鐵路幹線大提速後，仍未制定出進一步提速的計劃，但是很多業界人士已經指出，內地近年已經形成區域城市一小時生活圈的構想，故鐵路將會作進一步的投資和建設。在這種情況下，香港的鐵路發展必然再次落後於整體形勢的發展，缺乏與內地鐵路網絡接軌的能力。

(2) 道路貨運的成本壓力很大

雖然在1997-2007年間，陸運佔香港整體出口貨值的比重由20.7%上升至33.7%，並且逐漸取代海運的重要性，但是在鐵路集疏系統逐漸退出貨運市場的影響下，道路系統便會承擔起大部份的貨運工作。據業界人士表示，目前道路貨運的基本來源都是廣東以及鄰近省份的企業，而其中80-90%的貨物是透過香港的港口轉運到世界各地。然而，由於香港作為一個海島和半海島城市，陸路只與中國內地相連，再加上陸運的道路貨運主要在長年裡也是海運轉口的延伸，因此

在海運逐漸弱化的情況下，必然遭到嚴重的影響。從表八中可以看到，普通貨車和貨櫃車在跨境車輛中所佔比例自2000年後開始趨於下降中便可以得到充份的印證。

表八：經各口岸和各種交通方式的跨境車輛架次及比例(%)
(單位：千架次)

時間	過境車 輛總數	經落 馬洲	經沙 頭角	經文 錦渡	經西部 通道	私家車	巴士	普通 貨車	貨櫃車	貨運 車輛
Year	Y	X1	X2	X3		X4	X5	X6	X7	X6+X7
1992	6549 (100)	2315 (35.35)	674 (10.29)	3560 (54.36)		185 (2.82)	90 (1.37)	4778 (72.96)	1496 (22.84)	6274 (95.80)
1995	8465 (100)	4498 (53.14)	649 (7.67)	331 (39.21)		304 (3.59)	162 (1.91)	4766 (56.30)	3234 (38.20)	8000 (94.51)
1998	9689 (100)	6422 (66.28)	740 (7.64)	2527 (26.08)		903 (9.32)	249 (2.57)	4589 (47.36)	3948 (40.75)	8537 (88.11)
2001	11196 (100)	7826 (69.90)	837 (7.48)	2533 (22.62)		1686 (15.06)	371 (3.31)	4730 (42.25)	4409 (39.38)	9139 (81.63)
2003	12795 (100)	9149 (71.50)	833 (6.51)	2813 (21.99)		2434 (19.02)	279 (2.18)	5139 (40.16)	4677 (36.55)	9816 (76.72)
2005	14237 (100)	10656 (74.85)	842 (5.91)	2739 (19.249)		3584 (25.17)	388 (2.73)	5475 (38.46)	4378 (30.75)	9853 (69.21)
2007	14838 (100)	10910 (73.53)	838 (5.65)	2519 (16.98)	571 (3.85)	4544 (30.62)	226 (1.52)	5413 (36.48)	4029 (27.15)	9442 (63.63)

注釋：(1) 巴士的統計資料只包括口岸的旅遊巴士，未包括落馬洲口岸的穿梭巴士；
(2) 西部通道2007年7月1日啟用。

資料來源：運輸署網頁：《運輸資料年報》

另一方面，雖然透過道路來進行貨運較為靈活方便，但是在香港缺乏大型的鐵路集疏系統來吸引大宗貨運來源之下，香港不但難以拓展更大的營運空間，而且不能合理地降低營運成本。在這種情況下，陸路貨運所存在的問題，反而在很大程度上影響海運的成本和效率，結果造成一個惡性循環。在國際金融海嘯之下，受到珠三角訂單大幅減少，甚至不少工廠停產和倒閉的影響，陸路貨運更是首當其衝，業界人士叫苦連天。工聯會理事長黃國健指出，在現時全港13,000輛大型貨櫃車中，差不多有4,000輛車處於停開的狀態，而餘下車輛也遇到嚴重的開工不足的問題²²，使許多業內司機的生計頓失依靠。

此外，道路貨運成本處於較高水平也一直被批評為嚴重削弱香港航運業競爭力的一項主要因素。舉例來說，從珠江三角洲中部運送一個貨櫃到香港中轉的價格約1,100美元每標箱，與香港至歐洲的約1,200美元海運價格差不多，而其中道路運費所佔的比例約為30%，即約2,500港元左右。另一方面，如果貨物從珠江三角洲東部經陸路拖運到香港再運送至美國西岸的話，那麼大概每個 FEU（40呎櫃）的費用便會比經鹽田港高出280美元左右，或總成本的7%²³。然而，對於這種指責，業界人士則有苦難言之痛。主要原因在於：

（2.1）由於道路貨運長期以來都在運輸途中遇到許多節點發生延誤的問題，因此不但直接降低了車輛使用率，而且間接推高了整體的運輸成本。以當前珠三角企業已由單一制造型企業改向出口加工型企業轉變的情況來看，在過往一段時間裡，沙頭角、文錦渡、落馬洲等主要通道的交通流量每年均以15%以上的比率增長。然而，受到粵港道路口岸在體制、管理、建設方面未趕上整體運輸需求的影響，因而在這些道路口岸經常發生嚴重交通阻塞的問題。舉例來說，粵港司機每天輪候過境時間平均達3小時，因而增加業者很大的成本壓力。針對這個問題，粵港兩地政府近年採取不少改善措施，如互認海關綠色關鎖和開發「預報道路貨物資料計劃」（ACI）等，以簡化通關措施和減少貨物複檢的機會。另外，海關關長湯顯明在

2005年已經表示，粵港海關兩地正在籌建物流快線出發，連結內地貨運村和香港國際機場及葵涌貨櫃碼頭，並利用先進科技（如全球定位系統(GPS)和射頻識別系統(RFID)等）來加強對跨境貨物的運送監管²⁴。不過，受到上述多項因素的影響，許多業者仍然感到這些主要道路口岸的運作不是十分暢順，而他們依舊需要花費不少時間來輪候過境。



（2.2）不少業界人士指出，導致道路貨運成本處於較高水平的其中一個主因素是因內地各級政府收費偏高所致。對於貨櫃車營運者而言，香港政府只直接徵收牌費與封閉道路通行證的費用，只佔貨櫃車1%左右的營運成本。然而，這些營運者在內地運作時，則需要繳付各類的費用，包括：養路費、車輛有償服務費、營運費、季稅、工商統一稅、利得稅，以及各種進出境文件所需的費用，因而推高他們的營運成本。據一些業者反映，他們從珠三角西部拖運一個貨櫃到香港的收費約為2,200元，但是他們只能從中賺取大約150元的毛利，而其中繳付給內地政府部門的費用幾乎佔去他們30%的成本。對於這種情況，運輸及房屋局在香港港口貨運量預測2005/2006 研究

²² 大公報：「10號碼頭命懸政府決定」，2009年3月3日。

²³ 運輸及房屋局：《香港港口貨運量預測2005/2006研究》，2008年4月。

²⁴ 香港海關網頁：「粵港海關提升兩地貨運通關效率」，2005年4月20日。

中也承認，內陸拖運成本偏高的問題不是源於客觀的環境因素（如運輸距離長或山河的阻礙），而是制度問題。現今一般都認為解除管制和優化運作是達致效率經濟的首要條件，而過多的管制和缺乏有效營運正正是成本偏高的原因。此外，由於過境道路運輸業基本上都是以中小型企業為主，使這些企業在實力不是很雄厚以及高度競爭的環境中，缺乏資源對行業進行整體性的分析。在這種情況下，一些過境貨車發牌制度或業務限制、通關或檢疫制度、以及對過境貨車的交通限制等措施都會使企業經營者頭不已，甚至無所適從，使他們根本騰不出精力來提高本身的業務水平和效率。

（2.3）從香港方面來看，受到地少車多以及道路網絡的運作十分繁忙的影響，使香港的道路運輸能力明顯難以配合龐大的道路貨運需要，造成不少中途延誤和資源浪費。另外，雖然香港由屯門藍地通往深圳蛇口的西部通道於2007年7月1日正式通車，但是由於深圳方面沒有同步建設沿江高速以及香港方面沒有建設至屯門的過海隧道，使整條通道在建成後的使用率遠差於預期，因此對疏通兩地道路貨運的效益不是很大。在這種口岸堵塞和道路不暢的情況下，其直接後果是往返香港與內地的貨運車輛（包括普通貨車和貨櫃車）不論絕對數還是相對比例（參閱表八）都不得不呈下降的走勢。

（2.4）從前述分析中，儘管我們瞭解到即使香港物流業近年遇到行業景氣回落、離岸貿易和直接付運等問題，因而削弱了香港作為國際航運中心的地位，但是從整體情況來說，由於香港與內地的經濟發展密不可分，再加上香港在與內地的商品貿易中，始終存在著進口大於出口的局面，故使香港道路貨運存在吉櫃運輸或者貨櫃回運的數量大的現象。有關數據顯示，在2003至2004年間，貨櫃車出現「一程載貨」的比例持續上升，而且沒有舒緩的跡象。雖然近年中港兩地的通關流程簡化及道路網絡的建設逐步完善，但是短距離道路運輸要達成「兩程載貨」仍然存在著一定的困難²⁵。在這種情況下，這種不均衡的道路貨運往來不只是造成車輛運載率低以及不必要的貨車運轉的後果，同時也在一定程度上加重整體道路貨運的成本壓力。

²⁵ 大公報：「10號碼頭命懸政府決定」，2009年3月3日。

3. 憂空運步港口後塵

（1）全球航空業形勢嚴峻

在國際金融海嘯洶湧而至之下，全球航空業遭到重創。根據國際航空運輸協會（IATA）在2009年3月23日宣佈的預測數字，全球航空業在2009年的虧損將高達47億美元，比起2008年年底預計的25億美元多出接近一倍。不僅如此，該協會也估計2009年將是航空業有史以來最艱困的年度之一，而亞洲更是其中的重災區¹。在航空貨運方面，整體數量也出現急劇減少的現象。據有關統計，2008年全球航空貨運量12月同比大跌百分之22.6%，全年則下跌4%。2009年航空貨運量繼續走低，1月同比下跌百分之23.2%，預計全年將下降百分之5%。不僅如此，國際航空運輸協會在2008年年底也預測，受全球貨運市場收縮影響，亞太地區航空業在2009的虧損額將從2008年的5億美元增至11億美元²⁷。



²⁶ 運輸及房屋局：《香港港口貨運量預測2005/2006研究》，2008年4月。

²⁷ 香港海關網頁：「粵港海關提升兩地貨運通關效率」，2005年4月20日。

其實，全球航空業所遇到的嚴峻形勢並非在國際金融海嘯暴至後才浮現出來的，因為在過往數年一直持續高漲的國際油價已對航空業造成極大殺傷力。據國際航空運輸協會的數字，2008年上半年，全球共有25家規模不等的航空公司因國際油價高漲而破產或停止營運²⁸。不僅如此，時至2008年10月間，全球航空業中倒閉的航空公司更迅速增至35家。歐洲支線航空公司（ERA）協會對此因而悲觀地預測，到2008年年底，這個數字將會翻一番²⁹。即使倖免於「倒」的航空公司來說，它們也絞盡腦汁地掙扎求存。舉例來說，中國南方航空股份有限公司便從2008年6月份開始取消8個飛往東南亞的國際航班。不僅如此，該公司同時減少飛往洛杉磯、巴黎和悉尼等14個城市的國際航班³⁰。上述種種情況來看，全球航空業所面臨的嚴峻形勢是不言而喻的。

（2）香港航空業對內地市場依賴性日增

近年來，香港航空業務的發展十分迅速，而且空運已經成為香港進出口貿易最主要採取主要方式。據統計處在2008年公佈的《按運輸方式分析的香港對外商品貿易統計報告》，空運在2007年的貨值達19,457億元，佔整體貿易貨值是55,555億港元的35%，居於香港五種主要運輸方式的首位。在具體的貨值變化，空運上升了197.1%，高於其他運輸方式的上升比例。在進口方面，空運在2007年的貨值也高達11,037億元，與1997年錄得3,811億元相比，平均年增幅是11.2%，同樣高於其它運輸方式輸入的進口貨品。然而，若以主要貿易夥伴劃分的空運對外商品貿易情況，有關統計則顯示，自2005年起，中國內地已經取代美國成為香港整體空運出口的最大目的地。從表九中可以看到，在2007年裡，經空運輸往內地的貨值為1,915億元，佔香港整體空運出口貨值的22.7%。至於空運進口方面，雖然日本在1997年至2007年期間一直維持其最大供應地的地位，但內地同樣自2005年起開始取代台灣，成為第二大供應地。在2007年裡，來自內地經空運進口的貨值亦達1,336億元，佔香港空運進口貨值的12.1%。由此可見，香港航空業對內地市場有著頗大的依賴性，而且相信在未來的日子裡，這種依賴性還會不斷地增強。

²⁸ 新快報：「全球25家航空公司倒閉 虧損超61億美元」，2008年7月16日。

²⁹ 中國軍工信息網：「08年全球航空業35家航空公司倒閉 年底翻倍」，2008年10月15日。

³⁰ 中國旅遊業參考：中國南航和東航擬縮減國際航班」，2008年6月4日。

不過，有些業界人士則批評，雖然香港空運發展與內地市場有著密切關係是毋庸置疑的事實，同時內地經濟騰飛也給香港空運業帶來巨大商機，但是香港航空業決策者因為較容易向內地部門爭取開辦航線，故近年只是將眼光和精力放在搶佔內地空運業市場。對於這種做法，很多業界人士都不以為然，並且認為這將使香港與內地的空運營運方式和客源出現嚴重的重疊。在一段時間後，在內地各個城市的急速發展下，香港空運業將在不知不覺間失去現有的優勢。相反來說，不少業界人士認為，香港的航空管理當局應以更積極進取的態度來增設國際航班和開拓國際市場，確保香港作為一個國際航運中心的地位進一步得到鞏固。

表九：按運輸方式劃分的香港與中國內地商品貿易

運輸方式	貿易種類	1997		2002		2007	
		十億港元	百分比 ⁽¹⁾	十億港元	百分比 ⁽¹⁾	十億港元	百分比 ⁽¹⁾
空運	整體出口	11.0	4.0	62.5	16.1	191.5	22.7
	進口	11.4	3.0	31.7	6.1	133.6	12.1
陸運	整體出口	301.1	100.0	429.9	100.0	904.5	100.0
	進口	489.6	100.0	565.6	100.0	954.3	100.0
海運	整體出口	81.9	10.9	58.2	8.7	96.0	11.9
	進口	53.2	7.8	61.8	13.3	132.1	19.1
河運	整體出口	113.3	91.1	60.0	90.6	108.8	89.3
	進口	45.9	97.0	44.4	97.1	88.5	97.6
合計	整體出口	507.3	34.8 ⁽²⁾	610.6	39.1 ⁽²⁾	1300.8	48.4 ⁽²⁾
	進口	600.1	37.2 ⁽²⁾	703.5	43.4 ⁽²⁾	1308.5	45.6 ⁽²⁾

注釋：(1)與中國內地的商品貿易在有關運輸方式的總計中所占的百分比。

(2)與中國內地的商品貿易在與所有交易夥伴商品貿易總計中所占的百分比。

資料來源：按運輸方式分析的香港對外商品貿易，2008年7月21日出版。



（3）香港在珠三角機場群中所佔份額趨降

隨著內地航空業的蓬勃發展，而歐美等發達國家又紛紛開闢內地航線來搶佔國內市場，使內地的國際空運能力逐年得到提升。舉例來說，《美國航空貨運世界》（Air Cargo World）雜誌根據國際機場協會（ACI）收集的資料，公佈2007年全球50大貨運機場的排位。雖然香港國際機場以377萬噸的

總貨量連續六年名列全球第2大貨運機場，但是在眾多大貨運機場當中，上海、北京、廣州和深圳的機場都已經擠身全球貨運機場50強之列，其中北京首都國際機場貨量增幅比上海浦東機場還要高，達15.8%，並為7個中國機場之最³¹。另外，根據該協會（ACI）對2006年全球機場客貨量統計中，上海浦東機場的貨運量已經上升至全球第6。不僅如此，國際四大快遞巨頭之一的美國UPS已經確定在浦東機場建亞太轉運中心，而另一大快遞巨頭DHL亦正在評估於浦東機場建立北亞轉運中心項目的可行性³²，因而在更大程度上確立上海作為內地主要樞紐機場的地位。至於客運方面，雖然香港機場在2006年的運載人數高達4,402萬人次，並由2005年的第16位上升至第14位，但是與北京首都機場以運載4,850萬人次而名列世界第九個最繁忙機場³³比較起來的話，香港顯然遇到開拓乏力的現象。

從珠三角機場的營運和競爭情況來看，廣州白雲國際機場和深圳寶安國際機場都取得不俗的表現，分別取得6.4%和10.1%的貨運增加量。不僅如此，隨著聯邦快遞及聯合包裹分別宣佈在廣州及深圳興建物流基地，使這兩個機場的業務發展更形樂觀³⁴。從香港的情況來看，雖然香港的空運業務尚能在珠三角地區的機場群中保有領先優勢，但是從表十中可以看到香港機場貨物處理量的增幅緩慢和不斷下降，從1999年的21.2%下滑到2006-2007年間的5%左右。此外，由於香港機場與鄰近的深圳、珠海、澳門三個存在著機場空域重疊，再加上深圳、廣州、澳門等機場都在近年開展大規模擴建工程，因而相信區內機場在貨運方面的競爭在未來的日子裡將會進一步加劇，使香港航空業的發展遇到很大的挑戰。

³¹ 文匯報：「全球50大貨運機場排位 香港連續六年居次席」，2008年7月9日。

³² 第一財經日報：「全球機場排名出爐 首都機場首次進入客運十強」，2007年3月16日。

³³ 新快報：「全球25家航空公司倒閉 虧損超61億美元」，2008年7月16日。

³⁴ 中國軍工信息網：「08年全球航空業35家航空公司倒閉 年底翻倍」，2008年10月15日。

表十：香港國際機場的乘客、貨物處理量（1998-2008）

時間	乘客（千人次） ⁽¹⁾				貨物（千公噸）			
	抵港	離港	合計	% ⁽²⁾	卸貨量	裝貨量	合計	% ⁽²⁾
1998	13,635	13,574	27,209	-3.9	775	854	1,629	-8.8
1999	14,552	14,510	29,063	+6.8	841	1,133	1,974	+21.2
2000	16,112	16,019	32,131	+10.6	953	1,288	2,241	+13.5
2001	16,028	15,999	32,027	-0.3	894	1,180	2,074	-7.4
2002	16,772	16,679	33,452	+4.4	1,004	1,475	2,479	+19.5
2003	13,419	13,333	26,752	-20.0	1,035	1,607	2,642	+6.6
2004	18,283	18,003	36,287	+35.6	1,165	1,925	3,090	+16.9
2005	19,991	19,809	39,800	+9.7	1,246	2,156	3,402	+10.1
2006	21,727	21,547	43,274	+8.7	1,300	2,280	3,580	+5.2
2007	23,170	23,126	46,297	+7.0	1,352	2,390	3,742	+4.5

注：（1）抵港及離港乘客人次包括轉機乘客，但不包括過境乘客。

（2）%是參考去年同期的數字作比較。

對策篇

香港的物流交通行業的發展不僅為香港創造了巨大經濟財富，而在解決香港的就業問題方面至關重要，因此具有很高的社會效益。對此，本報告將在前述探討這個行業所存在問題的基礎，提出各項政策建議。

（一）整體行業的機遇和應對之策

1. 香港現時推動物流業發展的優勢

（1）物流外發市場有較大的發展空間

隨著社會分工的進一步細化以及物流業的快速發展，物流外發服務（Logistics Outsourcing）也正迅速被供需雙方（物流服務供應商和需求方）所認可和加以使用。事實上，根據美國外發機構的研究，通過外發業務，企業平均能降低9%的成本，並能實現15%能力和質量的提高³⁵。在這種情況下，歐美等發達國家在過往多年裡已經致力於開展和應用物流供應鏈的管理及技術，並且形成一個龐大的市場需求，同時使第三方物流（物流外發）成為現代企業經營的必經之路。有關數據顯示，美國第三方物流業的收入由2000年的500億美元增長到2007年的1,300億美元³⁶。另外，據美國《財富》雜誌報導，目前全世界年營業額在5,000萬美元以上公司在2004年業務外發的開支上升58%，比2003年業務外發的總開支增加近5,779億美元。針對歐洲發達國家的統計也顯示，協力廠商物流佔總物流服務份額的比例是：德國為23.33%，法國為26.9%，英國為34.4%，義大利為12.77%，西班牙為18%，歐共體國家平均為20%左右，而這種需求目前仍呈增長趨勢³⁷。

從內地的情況來看，由於中國企業長期以來都習慣於自行營運物流業務，使其在第三方和第四方物流方面的比重比西方發達國家大得多。然而，隨著生產和流通領域競爭加劇，如果不能有效合理的組織和管理物流活動，其中尤以廣泛地使用物流業務

外發服務（即與第三方物流形成長期穩定的合作關係）的話，則難以真正實現企業的經營績效和形成良好的競爭力。目前，在中國真正利用第三方物流，借助物流外發的企業比例較小。根據中國物流與採購聯合會的調查，在眾多生產企業當中，只有18%的原材料採購和16.1%的產成品分銷物流是借助專業物流企業進行。另外，大約76.5%的商貿企業是通過自主物流來實現商品分銷業務，只有5.9%是通過第三方物流進行³⁸。從整體情況來看，內地企業在使用物流業務外發的比例上遠低於歐美的發達國家，同時這也說明國內物流外發市場有較大的發展空間，故香港在這方面可以扮演一個更加主動參予和推動的角色。

（2）國內物流行業還未成長起來

企業權衡是否自營物流還是外購物流服務時，關鍵取決於物流能否構成核心能力，同時亦要考慮企業自身能力和自營物流的成本。從成本的角度來看，物流行業組成部分主要是運輸和庫存，其他還包括倉儲、行政管理等部分。從美國的情況來看，該國物流行業的成本構成是運輸佔58%，庫存佔29%，倉儲佔8%，行政管理佔4%，其他佔1%³⁹。另外，歐盟的相關資料表明，通過物流外發能夠節約供應鏈各環節的成本⁴⁰。由此來看，企業進行物流外發不但可以降低成本和資產規模的壓力，而且可以從中釋放出更多資金用於企業的核心競爭力建設。

不過，從內地的情況來看，物流業行業雖然已經出現蓬勃發展的景象，但是很多地區的企業，尤其本身財務狀況尚算不錯的企業都不願意改變現有的業務模式以及接受這種物流外發的服務。不僅如此，尋求物流外發服務有時也會遇到來自企業內部一些部門的抵制，因為這意味著他們當前從事的工作很可能會被第三方物流所取代。對於一些大型國有企業來說，使用物流外發服務後更意味著解僱大批員工，使企業管理者很可能因而遇到不少阻力和風險。除此之外，在企業的營運當中，不論是決策者或管理階層，許多人對第三方物流企業的認識和信任程度都普遍偏低⁴¹，因而造成物流業外發過程較為緩慢的現象。

³⁵ 泛聯供應鏈：「中國企業物流業務外發的發展：調查與分析」，2009年3月19日。

³⁶ 中國證券報—中證網：「物流振興規劃凸顯五大主題 外發空間仍然巨大」，2009年3月31日。

³⁷ 夏門李林：「當代大型製造型企業物流外發的演變和發展」，2007年10月13日。

³⁸ 泛聯供應鏈：「中國的發展：調查與分析」，2009年3月19日。

³⁹ 公文易愛心文網免費論文頻道：「論我國企業的物流外發問題」，2006年11月22日。

⁴⁰ 上海物流裝備官網：「企業為什麼要把物流外發？」，2008年4月22日。

⁴¹ 公文易愛心文網免費論文頻道：「論我國企業的物流外發問題」，2006年11月22日。

從另一方面來說，由於當前內地的物流企業多數是由傳統倉儲或運輸企業轉變而來，服務方式和手段比較原始和單一，技術裝備和管理手段仍比較落後，難以提供「門對門」的一站式服務，故一般業務較為局限於簡單地提供運輸和倉儲服務。從整體層面來說，由於當前內地物流行業的發展程度還算是屬於初級階段，而一些領先物流企業也只有不到十年的歷史，因而市場上仍然未能很好地培育出大量的真正意義的協力廠商，使物流行業未能完全成長起來。另一方面，物流業在整體產業的發展過程中，由於長期缺乏必要的服務規範和內部管理規程，導致經營管理粗放和不能實現產業化的現象，因而不能從根本上發揮第三方物流在降低企業的營運成本、節約社會資源、創造更多價值的功效。在這種情況下，國家發改委等九部委在2004年聯合制定並發佈了《關於促進我國現代物流業發展的意見》，其中提到通過各種政策性的引導和市場秩序的規範，鼓勵工商企業逐步將原材料採購、運輸、倉儲等物流服務業務分離出來，利用專業物流企業來承擔⁴²。

從珠三角的情況來看，經過多年投資與發展，這個地區的企業已經從單一製造業改向出口加工型的方向轉變，並且形成一個世界級的生產製造基地。另一方面，中央政治局委員、廣東省委書記汪洋在2008年提出珠三角產業「騰籠換鳥」政策和勞動力「雙轉移」政策得到國家領導人的認可，而國家主席更在2009年3月7日在廣東團發表「加快發展方式轉變和結構調整」的講話，明顯支持珠三角產業升級政策⁴³。於是，在這種升級轉型的大氛圍下，對企業提出構建核心競爭力的要求，同時亦凸顯出完善供應鏈管理和改善物流外發服務的重要性。在這種情況下，對於百年貿易商港的香港來說，由於香港長年以來都保有企業信譽、制度保障、專業精神、頻密而覆蓋面廣的貨輪班次、高效率的港口生產力、快速的船舶週轉時間、暢順的海關服務系統、以及自由港的地位等多種無形的優勢，再加上本港物港業者在行業運作方面較為領先於內地同業，故以珠三角的發展來說，已為香港物流外發市場以及形成供應鏈管理提供了很好的時機和機遇。

⁴² 泛聯供應鏈：「中國企業物流業務外發的發展：調查與分析」，2009年3月19日。

⁴³ 多維新聞網：「胡總撫汪洋：危機確是轉型機遇」，2009年3月8日。

2. 香港物流交通行業的發展方向

（1）迎合當前世界物流業的發展潮流

在世界經濟的快速發展和現代科學技術的不斷創新和應用的進程中，現代物流業作為現代經濟的重要組成部分和工業化進程中最為經濟合理的綜合服務模式，正在全球範圍內迅速發展。事實上，經過多年發展和應用，物流已經和商流、資訊流並列，成為繼勞動力、資源之後的企業第三個利潤源泉。在這種發展趨勢下，物流業在國際間也往往被視為國民經濟發展的動脈和基礎產業，其發展水準成為衡量一個國家現代化程度和綜合國力的重要標志之一，因而被喻為促進經濟發展的「加速器」。

邁進21世紀後，隨著物流業的技術和應用範圍不斷地縱深發展，無論在企業層面的「商務物流」、或是社會物資供給的「社會物流」、還是全球化市場的「全球物流」，物流業的發展均呈現出資訊化、網絡化、標準化和社會化等多種特徵，使物流業在社會經濟發展中的作用越形重要。從整體情況上來說，生產和貿易的全球一體化以及科學技術進步對物流發展起了關鍵的牽引作用，而物流業的急速發展又在一方面推動全球一體化和資訊網絡化的進程，因此形成兩者互為表裡，彼此推動的局面。在這種情況下，如何配合這種發展潮流，從而推動香港整個社會經濟的發展成為我們當前需要及時進行深入探討的課題。

（2）構建強大的產業發展鏈

受益於全球經濟不斷發展、技術水準持續提高以及企業內部管理的日益完善，使生產和銷售領域以外的運輸、儲存、配送等物流環節中蘊藏著巨大利潤潛力，因此促使各個物流企業都需要對以上各個環節的功能進行擴充和整合，以期達致總成本最小化和效益最大化的效果。從香港的情況來說，按照物流企業在現代增值物流上的參與水準，香港的物流企業可以劃分為五類，即：交易型物流供應商（Transactional LSP）；關聯式物流供應商（Relational LSP）；融合型物流供應商（Integrative LSP）；貿易與配送為本的供應鏈企業（Trade & distribution-based supply chain enterprises）；產品轉型與配送為本的供應鏈企業（Product transformation &



distribution-based supply chain enterprises)⁴⁴。由此來看，這個排列顯示出香港物流企業在逐步從傳統物流向現代物流轉型和升級的過程中，已經形成一個具現代化和擁有增值能力的格局。

另一方面，從香港物流企業的營運情況來看，由於全球性採購業務在過往十多年間迅猛擴張，因而對不同類型的增值物流服務的需求持續增長，故在一定程度上推使香港物流企業不斷地轉型為高效率和高增值的物流服務營辦商。至於具體情況主要是，香港物流企業積極地發展有關配套服務，如標籤與包裝、貨物提領後至運送前的簡單裝配、追蹤貨物去向與來源、資訊科技與存貨管理支援服務等。與此同時，香港物流企業也擴展物流以外的相關配套服務，如融資或商業顧問等，使香港成為一個有能力提供一站式採購與物流服務的地方。

由上述情況來看，香港物流企業在全球劇烈的競爭中，不斷努力地優化業務和提升技術，的確為香港創建供應鏈管理中心提供十分有利的條件。然而，在供應鏈管理的模式下，從供應原料到最終用戶的所有環節都屬於一個整體，因此其間的各個企業除了創造自身的利潤外，也需要一起提升整體的盈利能力和競爭力。換言之，也就是

香港物流企業必須通過共用設備和減低庫存等方式，才能節省資源的消耗和創造更為可觀的回報。以當前香港物流業的發展空間來說，儘管內地的物流業發展給予香港業者帶來巨大的競爭，但是在香港製造業不斷北遷以及國家不斷深化改革開放之下，只要業界人士以更為積極進取的態度，便能加強整個行業轉型升級的成效，從而使香港得以成長為一個載譽國際的全球供應鏈管理中心。

（3）進行物流資源的整合

在全球物流網絡的不斷縱深發展之下，各項資源因而都出現不同程度的整合。在這情況下，許多物流企業都通過收購兼並等方式來完善服務和提升規模效益，從而使物流業市場上發展許多集團化、規模化和聯盟化的物流企業集團。從香港的情況來看，由於大部份物流企業都屬於獨資經營的中小型公司，使它們在面對整體市場競爭白熱化，尤其是來自那些外地頂尖物流企業的競爭之下，並沒有擁有資金、資訊、人才等方面的優勢，甚至可以說是一直處於劣勢，因此有必要就對現行運作進行調適和另謀出路。具體一點來說，也就是香港中小型物流企業可以考慮相互整合，並且加強資源調控和擴充業務範圍，從而壯大企業的規模以及增強自身在市場上的競爭力。事實上，通過橫向的整合，香港中小型物流企業可以發展多式聯運的物流網絡，從而突破經營管理體制的制約，在根本上解決多式聯運中的航運、港口、道路、鐵路、內陸中轉站等諸多部門的各自為政、效率低下、不配套格局和運送周期過長等問題。在縱向方面，中小型物流企業的整合也能够在行業中形成較大的影響力和推動力，促使一些規模較大的物流業集團落實港口的建設、籌組鐵路集裝班列以及興建內陸中轉站等，從而優化企業的操作環境和形成更加合理的供應鏈服務。

另一方面，香港物流業近年來也出現一些合營的模式，意思即指物流企業和客戶合作投資與物流有關的項目。雖然部份物流企業未必能够容易尋覓到合適的客戶作為商業夥伴來開拓新的業務範疇，但是如能成功採用這種方式的物流企業不僅可以鞏固現有的客戶，而且可以充份利用已經擴充的商業網絡，獲取更多不同類型客戶的資訊，使其所提供的服務更能配合客戶的需要，因此能為物流企業開創更多業務空間，以及推動整個行業的發展。

⁴⁴ 信報財經新聞。王緝憲：「重新定位香港物流業角色」，2008年11月4日。

3. 政府的扶持與支援

從前述探討中可以看到，在當前全球經濟一體化不斷地深化和演變之下，物流業不但成長極為快速，而且相關技術亦不斷推陳出新，因而對整體行業提出了升級換代的時代要求。在這種情況下，許多國家和地區政府對此都予以充份的重視，並且制定出各種有效的政策來加以扶持，務求物流業得到穩定的發展和開拓更大營運空間。從香港情況來看，受到多種因素的制約，物流業在持續發展中的確遇到不少問題，再加上市場運作千變萬化，更使香港物流業面臨著不進則退的局面，因此亟待政府採納一些海外國家和地區的成功經驗，發揮「領頭羊」的作用。對此，政府在提供政策支持的同時，亦應投放更多資源，促使現時香港物流業得以轉型，並且成為珠三角區內具競爭力的行業。此外，還有一點必須在此再次加以說明的是，物流業在香港的發展過程中，不但有效地為香港帶來許多經濟成果，同時在社會上吸納大量低學歷和低技術的勞工，因而更對促進香社會和諧穩定有著十分重要及良好的作用。對此，政府必須落實以下幾項工作：

（1）制定全面的行業政策

長年以來，香港政府深為業界人士所詬病的是，沒有針對行業的需要和前景制定全面的行業政策，從而全力打造香港繼續成為國際航運中心和擔當大珠三角以至華南地區的全球供應鏈管理中心。從近年情況來看，雖然行政長官在2004年的《施政報告》中提出採取措施積極配合香港物流業和其他支柱為業的持續發展和壯大，但是政府並沒有就此在稍後時間裡制定出全面物流業政策，使業界人士空歡喜一場。在業界人士的不斷要求下，行政長官在召開的2006年召開的「十一五」經濟高峰會後，表示港府早已沒提「積極不干預」，而改行「大市場、小政府」方針⁴⁵，似乎有搪塞業界訴求之嫌。另外，在國家於2005年發表《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十一個五年規劃綱要》以及於2009公佈《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008-2020年）》中，都先後對香港推動物流業發展作出充份的肯定和支持，同時在另一個側面反映出加快制定全面物流政策的迫切性。可惜的是，政府仍然猶豫不決，沒有

對香港的物流業作出的通盤考慮，可以說是傷盡業界人士的心。在這種情況下，香港的物流企業難以更好地因應政府的政策來明確自身的發展目標和方向，造成業界人士憂心忡忡的現象。

（2）改革現行物流管理機構的設置

雖然行政長官在公佈2001年《施政報告》後，政府成立了「物流發展督導委員會」及「香港物流發展局」，統籌和處理香港物流業發展的相關事宜。然而，如前文所述，業界人士一直都猛烈地批評這種設置只是徒具形式，對於推動業界的發展作用不大。另一方面，儘管政府在2007年重組了政策局，並設立了「運輸及房屋局」來負責制定香港對外對內的交通政策事宜，包括航空、航運、陸路及水上交通和物流發展，但是從實際分工角度來看，這種安排顯然不適當。主要原因是該局的兩個政策範疇都極為廣泛，而且其間事務繁多，使政策局長在個人精力有限下難以同時兼顧，因而在一定程度上削弱局方的工作成效。此外，在提供香港本地的交通運輸的發展意見方面，雖然政府一直有委任社會人士進入「交通諮詢委員會」，但是受到政府決策者的影響，這個委員會經常被批評為「政治花瓶」，對業界幫助不大。從上述各種情況來看，政府實在有必要因應當前香港物流業的發展需要，改革現行物流及運輸的機構設置，並且設立一個專責和專業的物流及運輸政策局。在行業運作方面，政府亦應改變現時諮詢機構的運作方式，並且吸納來自商界、學界、專業和工會等多方面人士參與香港物流業發展的規劃，從而協助政府制定各項讓業內企業可以共存共榮的長遠政策，讓整個物流業在一個健康有序的環境中營運和發展。

（3）加快物流的基建工作

在過往多年裡，物流業的發展基本上都由業界自行開拓，而政府則較少積極參與。然而，在當前整個行業遇到內外交困，以及在國際金融海嘯的衝擊之下，政府實在有責任確保物流業能夠得以克服眼下的各項困難和朝著健康的方向發展。從目前情況來看，由於物流業的發展已經需要向客戶提供一站式的海陸空等多項服務，但是香港在提供與這些服務的配套設施時則缺乏系統性，間接影響企業的收益，因此政府必

⁴⁵ 伍文深：「與時俱進 放棄積極不干預」。文匯報，2006年9月21日。

須因應這種狀況，強化所有能够加強香港作為珠三角以至全球物流和貿易樞紐的基礎設施。然而，政府在開展這方面工作的進度十分緩慢，如港珠澳大橋、新機場的擴建工程、廣深港高速鐵路等，因而造成物流業發展失去不少先機以及香港社會在營建這些設施所投放的成本愈來愈重的壓力。

此外，從業界的實際操作來看，一個具備綜合功能的物流園是不可匱乏的。對此，行政長官曾於2003年的《施政報告》宣佈興建物流園的計劃，並且初步選定於大嶼山北岸小蚝灣作為園址。可惜的是，經過六年的籌劃後，這項工程在紛紛吵吵之下被無限期地擱置，實為香港物流業以至整個社會的一大損失。事實上，綜合物流園不只可以促進業界的發展，而且園內的工種都可以提供大量的各級職位，而一些前線工種，如：貨物加工、再包裝、裝卸搬運、貨物運輸、快遞、倉庫理貨、機械操作等都可以更可以吸納大量低學歷和低技術的勞工。據業界人士估計，當這個綜合物流園落成和投作使用後，將能創造1萬個新職位，對穩定香港勞工的就業有著十分正面的作用。在這種情況下，政府應以香港經濟社會長遠利益為重，重新考慮和開展興建綜合物流園的工作。

（4）增大扶持業界的力度

與其他國家和地區比較起來的話，不難發現政府過往以來都囿於「大市場、小政府」的思維，而不願意向物流業提供較為直接和實質支援。然而，由於香港物流企業中超過90%都屬於中小型企業，使它們長年來都不具有資金、信息、人才等優勢，因而只能步步為營，根本難以在國內以至國際裡開拓更大的業務空間。在國際金融海嘯的無情衝擊下，這些中小型企業更是缺乏抗災能力，不少公司因而幾近崩潰的邊緣。在這種情況下，政府增大扶持業界的力度顯得十分及時和重要。至於具體措施方面，簡單來說，也就是政府應為業者提供租金、水電、稅務、政府收費以及信貸等優惠和支援，使企業得以減輕負擔和度過難關。另一方面，政府也應針對現時香港物流業的日常運作成本較高的問題，與一些碼頭和貨櫃營辦商商討和降低有關文件的處理費用，盡可能地協助業內企業減輕負擔。事實上，如果政府能够有效地協助和支援這些

中小型企業，不但能够優化本地物流業的營商環境，而且可以吸引更多海外企業到港設立辦事處，使整體行業的氣氛轉好。

此外，在國際金融海嘯猛然襲來之下，使香港經濟發展狀況突然逆轉，社會上也因而出現許多裁員減薪的惡性勞資事件。在這種情況下，物流業僱員自然無從倖免，甚至成為勞工權益受損的「重災區」。按照業界人士估計，香港目前從事運輸、倉庫及通訊業的勞動人數約為20萬人，而其中接近一半人是屬於學歷和技能不高的前線操作人員（參閱表十一及十二），因此在香港整體勞動力市場的形勢嚴峻和物流企業營商環境不理想的困境中，他們顯得十分被動和無助。在這種情況下，政府除了公開倡導業界負起照顧員工的企業社會責任外，亦要向這些行業勞工提供即時的協助，如設立為期6個月的「失業援助金」，以紓緩行業僱員因經濟環境丕變而面臨的困境。事實上，及時和有效地向行業僱員伸出援手，不但有利於挽留人才和減少將來的人力培訓成本，同時使業界感到政府的暖意以及堅定整個行業的營運信心。

表十一：香港物流貨運業的職位類別

前線操作	文職人員	督導	管理級
49.68%	29.25%	14.49%	6.58%

資料來源：職業訓練局物流貨運業訓練委員會。《2006年人力調查報告書》，2006年，頁11。

表十二：香港物流貨運業的教育程度

教育程度	前線操作	文職人員	督導	管理級	平均水平比例
學位或以上	0.00%	1.91%	17.97%	68.82%	7.73%
大專	1.97%	30.39%	47.74%	25.59%	18.51%
高中	31.54%	64.16%	31.76%	2.47%	39.16%
初中或以下	65%	1.46%	0.00%	0.00%	32.68%
未能界定	1.50%	2.08%	2.53%	3.12%	1.93%

資料來源：職業訓練局物流貨運業訓練委員會。《2006年人力調查報告書》，2006年，頁11。