

(5) 整合業界運作模式

一直以來，雖然香港都以一個公平、公正及公開的營商環境而載譽國際，但是在一些物流業相關的運作環節中，如業界人士經常批評航運和碼頭業仍然存在著寡頭壟斷的問題，因而造成整體物流成本居高不下的現象。對於這一點，運輸及房屋局在香港港口貨運量預測2005/2006 研究中也作出充份的說明。然而，除了對此作出批評外，政府亦應協助物流業界進行各種方式的整合，從而完善香港物流企業的服務和增加規模效益。對此，本報告在上文中已作出一些論述，故在此不贅。

不過，還有一點需要加以說明的是，在香港銳意構建國際物流供應鏈管理中心的目標時，如何推廣和應用電子物流服務是其中一項重點的發展項目。雖然政府近年已經實行電子報關及積極推行數碼貿易運輸網絡系統（DTTN），但是成果與預期之間有著頗大落差。事實上，由於本港很多物流企業在缺乏資源來裝置新設備或者原有系統不符合業務需要，導致未能透過這個網絡系統全面應用和提升電子物流的效用。另一方面，與內河碼頭有緊密關連的物流企業需要使用另一種電子管理系統，接駁至內地的「南方平台」系統，進行中港兩地之間的物流業務來往。現時，兩個網絡系統的發展出現未能兼容的現象，使業者需要為此付出額外的成本。在這種情況下，政府有責任為業界建設統一的物流作業電子平台，讓業者可以應用一套簡易和通用的系統來處理相關工作，從而達到加強業界整合和節省不必要開支的效果。

此外，從新加坡的發展經驗中可以看到，該國政府為了鼓勵物流企業進行整合和提升競爭力，故對已經整合的物流企業提供不同的貸款、資助和優惠，使企業更容易推展有關業務。對此，政府也可以從中得到啟發，並且採取類似措施來鼓勵香港物流企業進行整合和改革，從而協助業界形成一個更具經濟效益的綜合運作模式，以及創造更佳的條件來開拓新服務和提升整個行業的競爭力。

(6) 協助業界開闢市場

在過往20多年裡，香港於製造業北移和經濟轉型中，憑藉著背靠內地的優勢而獲得巨大的經濟效益。然而在這個過程裡，香港並沒有因此及時發展高新技術和開創更多為業，致使香港目前只能依賴鄰近地區提供中轉貨源。在這種情況下，受到經營成本較高及其他地區的競爭力不斷提高的影響，香港因而處於一個較為被動的位置。對此，政府應及時落實各項措施，協助業界拓展更多業務和開闢市場。具體一點來說，主要有以下幾個方面：

(6.1) 市場方面。由於香港長年以來的產品市場都以歐美市場為主要銷售目標，而整個生產基地也大多以珠三角為主，因而在貿易和航運方面不可避免地受到內地和其他國家或地區經濟形勢的牽制。在這種情況下，隨著國際間在全球經濟一體化之下開始出現許多新興經濟國家和區域，因此政府可以考慮如何加強協助業界拓展拉丁美洲、非洲和中東等市場。從國內的發展來看，在國家制定開發大西北的國策下，西北和西南部地區的經濟實力也在逐步增強，因此香港從地理和交通上的考慮下，也應努力開展前往大西南的通道和爭取這個廣闊地區的市場。此外，從珠三角地區的情況來看，隨著西江完成了航道疏浚工程，使3,000噸級的海輪可以直達肇慶港，因而在很大程度上提升了整個地區的運輸能力，同時給香港物流企業提供開發業務的機遇。由此來看，政府應充份分析當前香港物流業所面的狀況以及把握有利時機，協助業界開拓更大的市場空間。

(6.2) 產品方面。雖然在香港本地直接生產的產品並不是很多，而且佔整體出口的比例近年亦處於逐步下降的趨勢，但是香港有些地方在多年經營之下，已經成為某類貨品的集散地，其中油麻地的玉器批發市場和深水埗的成衣批發市場便是兩個明顯的例子。對此，如果政府能夠協助業界高度應用整個物流概念，包括採購管理、貨物運輸及管理、甚至開拓客源等範疇，都能使這些產品得到更大的銷售空間。另一方面，由於不少外地企業都會到香港進行採購及運送貨品回當地出售，因此如果政府能夠協助一些具潛質的產品，如電子產品、化妝品、鮮活產品以及高檔消費品等，並且幫助企業加以適當的規劃和推廣，從而吸引更多產品製造商先將貨物運到香港，然後再轉運到世界各地，最後形成貨品集散的運作模式。這對於香港物流業的持續發展來說，

將有著極為重要的作用。

在行業服務方面，由於香港不少企業在內地物流市場急速發展的情況下，已為內地不同機構提供各種物流顧問服務，如倉庫設計、貨物運送流程諮詢等。不僅如此，在《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》（CEPA）在2004年1月1日開始全面實施以來，香港物流業也得以在早期階段進入內地市場，並用相對較低的成本來提供貨物分撥和顧問等方面的服務。在這種情況下，香港物流企業在內地開拓業務對降低內地物流成本佔國民生產總值（GNP）的比率有著積極的作用。事實上，內地近年來一直致力要把物流業成本降低至15%以下，拉近與國外之間的距離。據業界人士估計，如果這個比率能降低5%的話，在龐大的國民生產總值基數下，便能節省大約2,400億人民幣的物流成本⁴⁶。近年來，在國家經濟得到持續發展之下，內地多個省市，尤其是天津、渤海、以及西部地區等對物流的需求也是十分龐大，因而有利於香港協助他們引進海外的先進物流技術和管理系統，處理這些區域的物流運作。在這種情況下，如果政府能在一定程度上向業界提供協助的話，那麼香港物流企業便能有更大的空間引進高水平的技術和投資，開拓更大的業務空間。

除了從海外引進先進的物流技術和管理系統外，其實政府也可以鼓勵香港的學界和業界加強溝通合作。從一些國家的情況來看，學界和業界的聯繫是十分密切的，而學界亦十分樂意透過應用研究，為業界提供嶄新的技術，甚至是經營概念，從而提升業界的運作效率。然而，在香港特定的環境下，存在著業界普遍不願意將其運作資料交給學界進行科學分析研究之用，導致學界的研究只能停留在理論階段，難以提供更多具實用價值的建議予業界或有關機構，使業者無從提供更多服務和提升業務水平。近年來，隨著物流業的縱深發展，歐美等發達國家已經相繼提出和運用第四方物流的概念，使香港物流業界因而需要面對著更多的新課題。在這種情況下，物流業者如想繼續為內地以至世界不同國家或地區的企業提供各種物流顧問服務，很可能因為沒有得到學界的支援而失去先機，因此政府有必要促使香港學界和業界加強合作，從而研發出更多更新的物流技術和產品，使香港物流業由此得到更大的業務空間。

⁴⁶ 電視廣播有限公司：「財經透視：物流業發展」，2003年1月。

（6.3）品牌方面。憑藉著良好的出口信譽以及品質檢定制，使香港一直在國際間保持著重要的貿易和航運中心地位。從近期情況來看，行政長官在領導經濟機遇委員會於2009年4月3日舉行會議後，提出研究發展包括測檢驗證機制在內的六項具優勢產業的構想⁴⁷，更加印證有著發展和提升所有貨物的品質檢定空間。對此，政府應當及時早地將這些構想進行深化和探討，然後制定和落實各項有效的措施，使之成為一個香港在國際間認可的品牌。從另一方面來說，雖然內地在多年發展後，已使「中國製造」的品牌行銷世界各地，但是在品質檢驗方面的機制和信譽則未及香港完善，故在政府加強推廣上述的優勢產業時，如能爭取在「中國製造」的產品中加注「香港檢驗」的標誌，那麼有利於香港企業吸納更多貨源，同時帶動大批行業的發展。至於具體項目方面，政府可以在藥物和食品等方面爭取先機，利用業界良好的市場營銷推廣以及穩妥的快捷的物流輸送網絡，從而在國際間建立品牌效應，並使香港作國際貿易和航運中心地位更形穩固。

（7）強化與內地政府的溝通合作

要推動香港物流產業發展的工作當中，從宏觀策略上來講，香港不但要保持作為國際航運中心的地位，從而對國家的社會經濟振興事業作出更大的貢獻，而且需要加強與內地政府的溝通合作，致力推動香港與珠三角的交通網絡系統接軌以及與其他省市的人才、貨物、資金和資訊等方面的融合。舉例來說，在珠三角地區，擺在香港物流業面前的迫切問題是，香港國際機場、廣州白雲國際機場、深圳寶安國際機場、澳門機場和珠海機場這五大機場處於競爭多於合作的局面，而香港、深圳和廣州這三大港口也缺乏明確的功能定位與分工合作，因而造成了珠三角地區的交通網絡系統不能充份地發揮最大效用，甚至經常被業界人士批評為浪費資源和導致惡性競爭的隱患。在這種情況下，政府應與中央人民政府和珠三角的地方政府進行充份溝通，並且形成機場和港口的軸輻網絡聯盟，從而在宏觀和區域經濟的功能、佈局和發展趨勢出發，並且按照物流需求量和不同區域的特點，以科學佈局、資源整合、優勢互補、良性循環的思路來統籌規劃，從而在共創多贏的氛圍下更好地推動區內的整體發展。

⁴⁷ 星島日報：「曾蔭權倡重點發展六項具優勢產業」，2009年4月3日。

4. 全面提高行業的人力素質

毋庸置疑，人才是香港物流業得以有效運作的基礎，也是物流業進一步發展的重要動力來源，因此如何全面提升香港物流業人力資源的素質是當前一項的主要工作。事實上，從香港物流業的情況來看，整個行業在發展過程中的確遇到不少問題和困難，但是客觀環境的變化又促使香港物流業急需朝著高效和高增值的方向發展，故如何提升物流業的人力素質已成當務之急。對此，政府主要可以從以下幾個方面的工作著手，包括：

(1) 提升官員的工作技巧

由於政府在培訓和任用政務官員時，大多數都以通才式的訓練為主，使他們對特定行業的認識未必太深，最後導致所推出的措施未能貼近業界的需要。以物流業來說，由整個運作所涉及的環節十分多，而且其間的運作和問題亦十分繁複，故對有關官員所具備的素質要求十分高。從另一方面來說，在國家頒佈《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》（CEPA）、《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》、《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008-2020年）》等政策後，政府官員並不能被動地應付了事，反而需要加強與內地不同部門加強溝通，然後才能協助香港物流業界抓住商機，拓展各種類別的業務。可惜的是，業界人士不斷地批評有關官員在這方面的表現乏善可陳，甚至在處理有關工作時缺乏應有的工作技巧，因而造成工作進度緩慢或難以開展的問題。對此，政府應盡早加強有關官員的培訓工作和全面提升他們在處理行業工作時的能力。此外，如果條件許可的話，政府也應該考慮從行業中聘請一些具專業知識及管理經驗的人才來出任有關職位，使政府的工作能夠更加貼近業界的需要。

(2) 讓學界發揮更大支援力量

在日常的物流運作當中，不少業界的營運者都經常投訴香港缺乏足夠的人才來處理有關工作，由此凸顯出香港教育機構所舉辦的課程未能完全切合業界實際操作的需要。對此，政府應鼓勵這些院校對相關課程的內容作出改革，如加入更多最新的業界資訊或

與業界組成合作夥伴，提供實習機會給學生，讓他們在掌握專業知識之餘，亦能獲取寶貴的工作經驗。在大專院校方面，雖然有些院校針對這個問題作出了一些改善措施，如理工大學物流學系已經為本科生引入強制性的實習計劃，即學生們需要在課堂以外的時間去尋找與物流有關的工作，並且要在累積足夠的工作時數後，方能符合完成有關課程的要求，但是從整體情況來說，在現代物流業的業務範疇越來越廣泛和深入，再加上行業的知識與應用技術不斷推陳出新，使業界仍然遇到專業和高技能從業人員不足的問題。在這種情況下，政府所擔當的角色和提供支援就越顯重要。換言之，也就是政府必須針對物流行業現存的問題以及發展前景，制定明確的人力資源政策和投放更多資源，讓各教育機構能够在合理的環境和指引下為香港培養出更多傑出的行業人才。

(3) 落實行業培訓計劃

從上述論述中可以看到，香港物流行業中的大部份從業人員都屬於前線操作和文職人員，差不多佔了整個行業的80%就業人數，再加上不少人員的學歷只屬中學程度，因而一定程度上制約了整體行業的發展。舉例來說，「物流發展局」在推出數碼貿易運輸系統（DTTN）時，不少從業人員對此都感到十分陌生，因而不能很好和很快地掌握運用這個系統的技巧。雖然政府對於這些設立了「技能提升計劃」及「持續教育基金」等途徑，資助現職貨運從業員及有意入行人士接受訓練，但是以目前這種人力配置顯然不能配合未來物流業的發展的需要。對此，早在2003年舉辦的第二屆「飛躍香港未來」計劃——增值自強研判會中，香港貿易發展局主席林宣武已經明確地指出，物流業未來人力資源將會朝知識化和專業化的方向發展，而且從業人員必須進行持續教育及再培訓⁴⁸。此外，香港不少大型機構物流及交通企業在自身業務的需要下進行各種類別的人力培訓，但是這種訓練所培養出來的人力資源基本上只是適用於某個企業，未能為整個行業提供技術勞工。在這種情況下，為了避免重蹈前述學界的覆轍，政府應加強與業內的商會、機構和工會加強溝通合作，並且針對海運、陸路、航空等行業的發展需要，創建海運、鐵路、航空和供應鏈管理等學院。事實上，透過這種理論和實踐相結合的方式，能夠更為有效地提升整體行業人員的質素，以及為業內勞工創造更好的事業前景，使他們樂於投身和服務於物流行業。

⁴⁸ 林宣武：「物流業未來人力資源的趨勢及需求」。香港貿易發展局，2003年6月7日。

(二) 具體行業的應對之策

從香港物流業的情況來看，在整體行業不斷地發展和蛻變的過程中，只有在政府制定全面的政策和落實各項相關措施，才能使整個行業形成一個良好的成長格局，同時使具體行業具備可操作和進步的空間。另外，從海外的經驗來看，客貨分流已是一個十分明顯的趨勢，因此在具體行業的發展中，香港必須配合這種客觀的發展形勢，才能創造更加美好的未來。對此，本報告將從海運、陸路和航空三個方面來作一個概括的探討。

1

優化海運的設施和服務



1. 優化海運的設施和服務

(1) 建設組合港的概念

從珠三角港口的分佈情況來看，其間建有香港、深圳、廣州、珠海、惠州、江門等多個港口，而且彼此之間存在著頗為劇烈的競爭。在這種情況下，不少業界人士都十分擔心在沒有良好的協調和規劃下，將在一段時間裡浮現出無序競爭和內耗過大的局面，不利於珠三角整體經濟的發展。對此，業界人士紛紛提出整個珠三角的港口應該參考長三角的經驗，構建組合發展的港口群，從而更好發揮和強化珠三角的優勢。

從長三角的經驗來看，這個地區的三大港口近年在資源整合方面已經形成規模，如蘇州組合港的建立、寧波港和舟山港的合併、以及上海港洋山深水港區的建設都對提高長三角的港口規模效益發揮了正面的作用。另外，據業界人士表示，長三角地區近年曾邀請美國學者進行專題研究，並且發現整體港口經過資源整合後，不但可以有效地節省投資，而且能夠降低經營成本。在這種情況下，港口使用者亦能從中得益，使他們在支付港口費用方面的開支大約降低20%，而且可以縮短大約30%的船舶停留時間。另一方面，整體港口的資源整合也能够有效地提升處理貨物的能力，如：上海港在2005年的貨物吞吐量已達到4.43億噸，超過新加坡港成為世界第一大貨運港。不僅如此，該港口完成集裝箱吞吐量亦達到1,808萬標準箱，在世界集裝箱港口中的排名保持第三，進一步縮小與新加坡港和香港之間的差距。此外，寧波港的集裝箱吞吐量也達到521萬標準箱，名列世界第15位⁴⁹。由此來看，長三角地區在有效港口資源整合之下，整體的貨物吞吐量得以持續和快速地增長，因而在世界港口中創立了舉足輕重的地位。

另一方面，在構建組合港的過程中，一般會透過政府或企業主導的兩種方式來進行。不過，在整合的成效方面則存在著一定差異。具體一點來說，也就是由政府

⁴⁹ 上海市港口管理局。許培星：「上海國際航運中心建設面臨的機遇與挑戰」，2006年5月27日。



主導的港口資源整合多數是從推動當地經濟發展甚至從國家戰略的角度進行考慮，使各個港口之間最終聯合成較為緊密的整體。至於由企業主導的港口資源整合則多數是企業之間通過相互投資、參股等形式進行合作，而其間各個港口的行政管理仍然保持獨立，因而整合的程度相對較低⁵⁰。從珠三角的情況來看，香港在過往多年裡已經在區內進行多個港口的投資和營運，因此基本上已經具備由企業主導港口資源整合的基礎。另一方面，從國家於2009年初公佈《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008-2020年）》等多份政策文件中，都明確地表示支持香港保持國際航運中心的地位，因此為政府主導的港口資源整合創造了條件。由此來說，如果珠三角能够籌建組合港的話，那麼在以市場運作為主體，再加上政府的有效推動與協調之下，整體港口則能發揮共同招商、增闢航線、分配貨源、專業分工、資訊交流、開發技術和分享後勤等良好效果，從而將珠三角的多個港口建設世界規模最大和效率最高的港口群。

⁵⁰ 張旭、劉偉：「長三角港口資源整合模式」。上海海事大學、交通運輸學院，2008年8月21日。



（2）興建十號貨櫃碼頭

香港偏高的碼頭處理費（THC）為一直以來都深為業界人士詬病，而對於這一點，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》中提出了相同的觀點，並且直接指出香港成本不利的問題有2/3是由碼頭處理費造成。然而，除了大聲疾呼外，這份研究並沒有對此提出實質的解決方案。對此，不少業界人士都認為最切實的方法是盡快興建十號貨櫃碼頭，以突破當前貨櫃碼頭被壟斷經營的局面。然而，對於香港是否需要興建十號貨櫃碼頭，業界以及社會人士一直爭持不下，足足虛耗了10年的時間和坐失許多寶貴的發展機會。根據香港港口發展局（PDB）的統計數字，香港貨櫃碼頭在2007年和2008年的貨櫃吞吐量分別為23,998和24,494千個標準貨櫃，而其中

中流作業及其他碼頭達在這兩年裡所處理的貨櫃數量也分別達到6,677和6,769千個標準貨櫃，佔整體的28%左右⁵¹。由於香港長年來都以中流作業作為貨櫃碼頭運作的補充，故其數字的不斷上升從另一個側面顯示出香港有必要興建新的貨櫃碼頭。此外，業界人士也指出，由於貨櫃碼頭的建設週期較長，故一般在整體碼頭的處理量達到80%時，便應著手興建新貨櫃碼頭。

儘管從上述中可以看到香港興建十號貨櫃碼頭有著其必要性和重要性，但是有些人士也指出，在香港興建一個貨櫃碼頭的資金可以在珠三角建四個相同規模的貨櫃碼頭，而且在此運作也可以節省每個貨櫃100美元的陸路運輸費和200美元的碼頭處理費和吊裝費，故在與珠三角港口建設組合港的概念之下，應該採取內地興建貨櫃碼頭的措施。不過，值得關注和思考的是，新加坡PSA在2006年卻以高達340億港元的代價購買和黃20%的葵涌碼頭股權⁵²，顯示出積極進軍香港以至整個珠三角港口業務的姿態，同時反映出經營香港貨櫃碼頭仍然有著頗大的業務空間和發展潛力。不僅如此，從整體行業以至社會效益的角度來看，時代的發展及客觀環境的變化已給香港航運業提出新挑戰，因此著手籌劃和興建十號貨櫃碼頭可以說是關係到香港的前途發展。對此，香港政府不但責無旁貸，而且應該充份利用當前有利的時機，細緻和深入地進行整體航運業的戰略佈署。

至於如何籌建和運作十號貨櫃碼頭，不少業界人士認為，政府可以參照現時香港興建居屋和公屋或者的士專用氣站的做法，即先由政府出資興建十號貨櫃碼頭，然後以協議招標的形式開放給業界共同使用。誠然，為了確保業界能夠在一個公平合理的條件下營運，政府也必須在招標過程中按照公共利益制定出一些標準，如營辦商必須釐定一個合理的市場價格、提供一個公平的營運環境、負起企業社會責任、承諾保障業界勞工合理權益等等。事實上，十號貨櫃碼頭如能以公共碼頭的形式來運作的話，那麼便會改變現時香港中小型物流企業面臨被動和無奈的局面，並使他們得以在整個物流的操作環節中享有更大的自由度和空間，故對於整個行業的發展有著極大裨益。

⁵¹ 香港港口發展局：「香港港口運輸統計摘要」，2009年3月。

⁵² 每日經濟新聞：「新加坡港務局44億美元入股 和黃信貸評級不變」，2006年04月24日。

(3) 改善內河運輸的週轉

與陸路從內地拖運貨櫃到香港中轉的成本比較起來，利用躉船的內河運方式則相對可以降低60%左右的運費，使不少業者近年來一直樂於採用這種方式。根據香港港口發展局的數據，內河貨船在1998至2008年的十年間的總貨運量有著極大的增幅，即由1998年的39,688千公噸增至2008年的79,428千公噸，增幅達一倍。如果從貨櫃的運載量來看，更由1998年的217千個標準貨櫃增至2008年的2,413千個標準貨櫃，增幅達10倍⁵³。另一方面，從珠三角西部的情况來看，由於受到貨量較為分散和河道的地理環境等因素的影響，使一些大型輪船難以到這些地區收集貨櫃和提供物流服務，因此內河運便能有效地協助這些地區將貨櫃運送到香港中轉，同時在一定程度上使香港航運業獲得珠三角西部以及整個大西南地區的貨源。由此來看，內河運輸對航運業的貢獻正日益增大。不過，近幾年來，受到香港遲遲未能建十號貨櫃碼頭的影響，再加上碼頭營辦商在商業考慮下，傾向於優先照顧大型船務公司的需要，因而導致大量內河船到達香港碼頭時需要輪候很長時間。據業界人士反映，這些內河船平均輪候時間達2天，因而在很大程度上增加內河貨船的運作成本。在這種情況下，香港應該針對這個問題，採取有效措施來改善內河貨船的週轉，從而提高內河運輸的運作成效。



此外，由於內河運輸與遠洋在於運載貨櫃的能力有著較大的差別，再加上內河貨船一般都只是在珠三角一帶運作，因此進出香港的次數會比較頻繁。雖然香港一直以來都以輪船載重量（包括GRT和NRT）來釐定港口收費的標準，但是在實際操作中，內裡的項目則頗為繁多，如港口費和燈費、引航費、拖船費、錨費和附加費用等等。儘管和世界許多國家和地區比較起來，香港在處理這方面的費用並不算很高（參閱表十三），但是對於內河貨船來說，其負擔仍然是十分沉重的。對此，政府雖然近年在業界營運艱難的情況下推出一些優惠措施，但是其中部份規定則使業界人士難以受惠，因此產生措施效用不大之感。在這種情況下，政府應改用更積極的方案，降低內河船舶進出香港港口的費用，從而減輕他們的營運負擔。

表十三：香港港口收費的區域比較（單位：美元）

項目	香港		深圳		新加坡		第一位(最高)		第十二位 ^① (最低)	
	費用	排名	費用	排名	費用	排名	港口	費用	港口	費用
港口費和燈費	2073	11	4676	3	3333	7	蘭查班	6550	科隆	1236
引航費	1752	9	3293	5	621	12	東京	10326	新加坡	621
拖船費	1933	11	2659	7	1173	11	上海	6733	科隆	0
錨費	147	7	604	2	185	4	東京	1655	蘭查班 科隆	0
附加費	12.5	12	178	8	106	10	釜山	6255	香港	12.5
港口收費匯總	5918	11	11410	8	5420	12	東京	23431	科隆	5175

注釋：① 由于丹戎港港口各項目均不收費，因此區域比較結果只考慮除丹戎港外的12個港口。

(4) 爭取成為郵輪碼頭的母港

在全球知名的港口城市中，彼此在近年來都不約而同地將郵輪經濟作為支柱產業之一，使其成為航運業的最新亮點。對此，行政長官在2007和2008年的《施政報告》中，都提出將原先的啓德機場改造成為郵輪碼頭，大力發展郵輪經濟的計劃⁵⁴。事實上，發展郵輪經濟不但可以增加香港的旅遊收益，而且更為重要的是這個項目可以更好地凸顯香港作為國際航運中心的地位。以倫敦為例，雖然她的港口每年只有350萬個TEU的吞吐量，但是透過郵輪經濟的方式，倫敦充份地發揮了航運保險、法律、仲裁和代理等方面的優勢，因而在多年的努力下得以打造成世界公認的航運中心。

對於發展郵輪經濟所帶來的巨大效益，處於長三角龍頭位置的上海也投資2.6億美元建造了客運能力達100萬人次的上海港國際客運中心，並在2008年8月投入試運營。不僅如此，在國務院於2009年3月25日審議並原則上通過了《關於推進上海加快發展現代服務業和先進製造業、建設國際金融中心和國際航運中心的意見》中，其中的一項舉措便是促進和規範郵輪產業發展。不僅如此，世界第二大郵輪公司皇家加勒比郵輪公司的中國區董事總經理劉潤楠也表示，雖然國際金融海嘯給世界經濟帶來陣陣的寒意，但是郵輪屬於中高端旅遊產品，因而所受的影響並不大，並使他們對郵輪市場充滿信心⁵⁵。從香港的情況來看，許多業界人士都認為，香港優越的地理條件和良好的社會基礎都是十分適合發展郵輪經濟的，因此十分希望政府能夠把握這個時機，將香港打造成大珠三角地區的郵輪碼頭母港，從而使香港的經濟基礎更為穩固。

⁵⁴ 文匯報：「郵輪經濟大有可為 滬港兩地亟待聯手」，2008年12月15日。

⁵⁵ 華夏經緯網：「一個基地三個中心 上海打造郵輪經濟集聚區」，2009年3月27日。

2

採取鐵路和道路的雙向發展

(1) 修建通往內地的扇形道路網

在鐵路逐步退出貨運市場後，過境道路貨運自1980代中後期以來，一直作為香港與中國之間的進出口貿易最重要運輸方式。1990-2004年道路運輸出口貨值佔香港出口往中國內地貨值的比例平均約67%，而以道路運輸的進口貨值佔香港從中國進口貨值的比例平均約79%⁵⁶。雖然這種過境道路貨運方式近年來在佔香港進出口往中國內地貨值的比例有所下降，但是以整情況來說，基本上仍然維持在1/3左右。由此可見，過境道路運輸在香港進出口貿易中却扮演舉足輕重的角色，也是發展高速物流系統不可缺的環節。

採用道路貨物運輸的最大優點是，它與鐵路、水路以至空運等方式比較起來，具有方便、靈活和快捷的特點，因此十分適合中短途的運輸。不僅如此，以中港之間的物流運作來看，它還具有點到點的好處，尤其在當前內地道路網絡日趨完善的情況下，道路運輸得以發揮很大的效用。不過，從香港方面來看，道路建設長期以來都傾向滿足內部交通運輸的需要，而沒有全面考慮到接駁內地道路網絡的發展，其中西部通道在落成通車後，整體使用量強差人意便是其中一個明顯的例子。對此，香港應從地理環境以及內地道路網絡的實際分佈，全面修建扇形道路網來接駁廣東省的東部和西部的道路網絡網絡。事實上，開展這些道路建設不但能够改善道路貨物運輸的運作效益，同時也能加強香港與內地在社會經濟等多方面的交流。可喜的是，香港運輸及房屋局局長鄭汝樺在港珠澳大橋前期工作協調小組第九次會議後表示，粵港澳三地政府已經全部完成港珠澳大橋近40個重要的專題研究報告，並且提交給中央人民政府審批。不僅如此，三地政府更於2008年12月1日啓動主體工程初步設計的招標工作，為港珠澳大橋得以早日落成創造條件⁵⁷。



(2) 消除中港之間的交通限制

針對粵港兩地之間在交通管理和出入境管制等方面對道路貨物運輸所構成限制的問題，粵港兩地政府近年落實了大量工作，如：廣東省放寬「四上四落」的限制；在西部通道實施「一地兩檢」；兩地互認海關綠色關鎖和開發「預報道路貨物資料計劃」等等，並且取得頗大的成效。對此，業界人士都予以充份的肯定和支持。不過，在整體道路貨物運輸中，仍然存在著不少問題有待進一步解決和完善，如改善中港運輸車輛的發牌制度、放寬國際集裝箱中轉的限制、降低徵稅收費渠道、統一兩地驗車和保險標準、容許一車多貿易的通關形式、提升24小時通關效率、減少在口岸查驗車輛的次數、簡化省外貨物轉關手續、增加各地車檢場清關透明度等等⁵⁸，因此如何有效地解決問題，對道路貨物運輸發展有著極為重大的影響。在這種情況下，政府的介入和支援便顯得極為重要。事實上，如果得到政府的有力支持，那麼整個業界便能够得以改善營運環，降低整體運輸的成本和提高效率，從而在更大程度上提升香港物流業的競爭力。

⁵⁶ 南開物流網：「物流樽頸—過境道路運輸業」，2005年11月15日。

⁵⁷ 政府新聞公報：「運輸及房屋局局長談港珠澳大橋最新進展」，2008年11月27日。

⁵⁸ 南開物流網：「物流樽頸—過境道路運輸業」，2005年11月15日。



(3) 興建接軌內地的鐵路集疏系統

與道路建設一樣，香港在鐵路也存在著沒有充份考慮到接駁內地鐵路網絡發展的問題，因而造成貨運不斷萎縮和客運負荷過重的現象。從廣東省的情況來看，自從省發改委在2004年11月編制《廣東省鐵路建設規劃建議》的規劃後，整省有史以來最大規模的鐵路建設已經全面鋪開。據有關規劃，這些鐵路建設的總投資額達1,390億元，而到了2020年，廣東省的鐵路營運里程將由現在約1,883公里增加到約4,000公里，增幅達一倍多。不僅如此，由於廣東省新建鐵路里程超過有史以來的鐵路里程總和，再加上整個鐵路網將會形成「三縱兩橫」基本骨架網絡，因而能夠構建出包括港澳在內的珠三角地區實現「一小時經濟圈」的發展藍圖⁵⁹。

從香港的情況來看，目前的鐵路運輸網絡只有東鐵能夠與國內接軌。不過，由於這條鐵路同時肩負過境交通、本地通勤的兩大客運任務，再加上少量的過境貨運，使其被迫嚴重地超負荷運行。從物流發展的角度來說，由於內地近年經濟發展極為快

速，因而對鐵路集裝箱的運輸需求也不斷上升。如從珠三角的情況來看，礙於香港沒有港口鐵路與內地鐵路聯網，因此許多內地出口貨物受到東鐵不堪負荷的影響而不得不改從深圳出口，而珠三角西部地區的貨物更是無從運至香港中轉。在這種情況下，香港應從整體佈局出發，興建更為全面的鐵路幹線與內地鐵路網絡接軌。至於具體的鐵路幹線，主要有以下幾項：

- 1 將平湖至鹽田的鐵路提高級別後引入沙頭角，使之成為一條貨運專線。至於與之相同走向的東鐵則改為客運專線，從而改善客運環境和開發客運潛力；
- 2 開通深圳平湖—南山鐵路，並延伸至香港的葵涌碼頭或將來興建的十號碼頭，使這些碼頭能夠提升整體的運作效率以及形成一個具綜合物流能力的樞紐；
- 3 受到不具備過境功能的影響，使現時西鐵未能發揮應有效益，故應進行雙向擴建，一個方向是從屯門經伶仃島和淇澳島連接珠海，作為港珠澳大橋的補充；另一方向則是元朗出發，連接落馬洲，舒緩東鐵的運作壓力；
- 4 由於機場鐵路存在著功能單一和載客量少而導致長期虧損的問題，故從長遠來說，應將其延伸至澳門和珠海。



⁵⁹ 廣東省人民政府網：「廣東鐵路建設規模空前 1390億推進九大鐵路項目」，2007年1月16日。

從客觀形勢上來說，香港興建/延伸這些鐵路幹線是必然的趨勢。主要原因是鐵路建設是當今世界上解決中長途客貨運的一個主要方式。從客運的角度來說，在1997至2007間，中港兩地過境的旅客人數已由1億增至2億人次，而到了2020年，在廣東省居民可以無限數來港的安排下，這個數字更可能會增至4億，因此單靠道路客運是不能應付這種需求。從貨運的角度來說，香港若要保持現時的國際航運中心的地位，便需要將香港的鐵路幹線與內地的鐵路網絡連接起來，從而擴展腹地和吸引中長途的貨源。從整體的角度來說，香港鐵路如能有效與內地鐵路聯網，便能避開作為一個「窮巷」的困境，同時得以在珠三角形成一個三角形的主骨架，從而增大香港經濟輻射面以及和其間多個城市開展國際聯運，成為歐亞大陸橋的東南雙橋頭堡。

3

構建珠三角機場群

由香港機場管理局委托獨立研究機構GHK在2006年完成的一份有關探討本港空運競爭力研究報告中可以看到，香港的機場無論在有形成本方面，包括陸路交通成本、機場費用和運費等，還是在無形成本的範疇，包括航空聯繫、清關、貨物處理效率、設施、保安等，都比作為香港主要競爭對手的廣州和深圳機場略為優勝，因而繼續成為華南地區首選的貨運樞紐⁶⁰。然而，從上文中也可以瞭解到，香港機場在當前的經濟形勢下，仍然面對不少困難和挑戰。再者，以目前航空公司聯盟化浪潮席捲全球的形勢來看，未來航空業的競爭不會只是個別企業之間的競爭，而是整個航空集團之間的競爭。事實上，由於許多航空公司受制航線覆蓋率有限的問題，因而近年來都積極地組成聯盟來提高覆蓋率。舉例來說，中國深圳航空公司、德國漢莎貨運航空公司以及德國投資與開發有限公司於2004年10月21日簽署了組建「翡翠國際貨運航空有限責任公司」的三方協議，並且將航線網絡拓展到世界各地⁶¹。在這種情況下，香港應從珠三角的整體情況出發，力求以港穗兩大樞紐機場為龍頭，帶動泛珠地區50多個機場的發展，因而形成泛珠地區的空中航線網絡，構劃出區內主要城市往來不多於兩個小時的交通藍圖。

至於具體工作方面，香港政府可以透過邀請國家發改委和民航總局，然後聯同香港、廣州、澳門、深圳和珠海五個個機場的管理層商議籌組大珠三角機場群專責小組，並就區內機場的定位、空域、航線、航班、跑道建設以及股權交換等問題交換意見。事實上，這個專責小組的成立有助避免區內機場之間的惡性競爭，並且在共創多贏的願景下逐步聯合成一個區域組合機場。在這種情況下，香港機場作為國際客貨航空樞紐港和大珠三角航空聯盟的龍頭之一，可以側重於大型機種和遠航程的洲際航線；廣州機場作為南中國的航空樞紐港，可以重點發展大型機種和中遠端航線，同時兼顧洲際航線，而最終的目標則是作為亞太區的樞紐機場；深圳機場作為南中國貨運的門戶，一直在全國的民用機場中穩居前列的地位，可以採取客貨並重的發展策略；澳門機場同樣以發展國際航線機場為主要目標，並且逐步從「兩岸准直航」的模式轉向開拓國際貨運市場，以收客貨並舉之效。至於珠海機場方面，則可以朝多元化的方

⁶⁰ 大公報：「香港機場優勢仍遠超深穗」，2006年3月24日。

⁶¹ MBA智庫百科：「德國漢莎貨運航空公司簡介」，2008年8月20日。

向發展，即除了客貨運輸外，還可作為航空展覽、機師培訓、飛機維修的基地。從整體上來說，雖然港穗兩大機場擔當區內樞紐機場的龍頭，但是深圳、澳門和珠海三個機場則可以透過有效的分工合作，彌補上述兩個機場在中小型機型、中短程航線、廉價航空以及純貨運航線方面的不足。誠然，隨著航空市場的變化和發展，這種佈局並不能一成不變，而且在各自的經營改善中再行調節，以達成共同發展的目標。



至於香港機場方面，倘若希望在構築大珠三角機場群中擔當龍頭機場的角色，那麼便需要進行多方面的改善和協調工作，如加快增建第三條跑道的進度、與內地商議解決空域分配的問題、開拓更多的國際航線、加強與區內機場分享成功管理的經驗、爭取參股部份機場等等。事實上，如果香港機場能夠向區內機場展示協助珠海機場改善運作而取得百日成功（即在香港機場接手管理珠海機場後，令該機場首次達到年旅客吞吐量近80萬人次，較2005年增長25%⁶²）的努力和決心，那麼便會比較容易爭取到其間各個機場的支持，並且一起進步與發展，真正起到華南地區國際線路的核心機場的作用。

⁶² 羊城晚報：「新管家接手百日 珠海機場大變臉」，2007年1月9日。

總結

本報告基於中期、宏觀和跨境的視角，嘗試對香港物流交通業所存在面臨的困難和挑戰進行概括探討，並且在這個基礎上，扼要地提出一些建議。然而，至為關鍵的是，在當前香港物流業困難重重、業內的應用技術不斷推陳出新以及行業市場千變萬化的情況下，政府的參與和扶持顯得殊為重要。對此，委員會認為政府不能只以「大市場、小政府」作為托辭，反而需要吸取海外的成功經驗，並從戰略眼光制定全面的物流業政策和措施，同時進行各項與行業發展息息相關的基建和軟件建設，從而協助整個產業升級換代。從近期的情況來看，受到國際金融海嘯的無情衝擊，整個物流業可以說是在內外交困之下飽受煎熬，使業者更希望感受到政府的誠意和支持。誠然，委員在強烈建議政府參與和扶持物流業發展的同時，亦希望整個業界秉承「立足香港、胸懷祖國、放眼世界」的宗旨，一方面加快和加強與內地物流業的融合，切實地配合國家經濟和社會發展，另一方面充份利用現時香港和內地所擁有的各項優勢，致力開拓國際市場的業務空間，為香港物流業開創更美好的願景。還有一點需要在此表明的是，在香港物流業的發展過程中，廣大業界勞工長期以來都在自己的工作崗位上默默耕耘，因此委員會希望業界能對這群勞工的辛勞以及他們為企業和行業所作出的貢獻予以充份的肯定，並且視他們為企業最寶貴的資源，善待他們，並和他們一起分享經濟成果。

最後，委員會在編纂這份研究報告的過程中，礙於時間及資源所限，故較側重於探討一些與香港貨運方面的問題和建議，其間只是順帶描述了一些客運的內容。至於物流業中所涉及的商流、訊息流、資金流等多方面的內容則行文甚少，因此有待時間及資源許方能再行研究，以期和業界人士共勉。

參考資料

- 牛魚龍：《全球物流經典案例叢書》。重慶大學出版社，2007年3月。
- 唐維德J. 鮑爾索克斯等著，林國龍等譯：《物流管理——供應鏈過程的一體化》。北京：機械工業出版社，1999年。
- 楊茅甄編：《現代物流理論與實務》。上海市：上海出版社，2003年。
- 運輸及房屋局：《香港港口貨運量預測2005/2006研究》，2008年4月。
- 21世紀經濟報道：「BDI再創新低 中國航運系股應聲回落」，2008年01月31日。
- MBA智庫百科：「德國漢莎貨運航空公司簡介」，2008年8月20日。
- 丁俊發：「中國物流業的對外開放與對策研究」，2003年。
- 上海市港口管理局：「上海國際航運中心建設面臨的機遇與挑戰」，2006年5月27日。
- 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。
- 上海晨報：「全球500強耶路運輸收購上海佳宇物流」，2007年7月2日。
- 大公報：「10號碼頭命懸政府決定」，2009年3月3日。
- 大公報：「香港機場優勢仍遠超深穗」，2006年3月24日。
- 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。
- 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。
- 中國評論新聞網：「中國擴大內需，愈擴愈“需”」，2009年3月14日。
- 中國新聞評論網：「社評：兩岸三通 香港需要驚慌失措嗎？」，2008年12月27日。
- 中國經濟網：「5月改寫40次 全球經濟牽動人民幣匯率走向」，2008年6月9日。
- 中國網：「林瑞麟：香港特區對兩岸直接“三通”有很大期望」，2008年6月5日。
- 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。
- 中華碩博網：「香港貿易轉型轉出美好前景」，2009年02月14日。
- 中新社廣州：「全球航空業共商應對貨運告急狀況之策」，2009年3月24日。
- 中經網：「中國物流總額半年26.8萬億元」，2006年8月28日。
- 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。
- 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。
- 文匯報：「郵輪經濟大有可為 滬港兩地亟待聯手」，2008年12月15日。
- 伍文深：「與時俱進 放棄積極不干預」。文匯報，2006年9月21日。
- 多維新聞網：「胡總撫汪洋：危機確是轉型機遇」，2009年3月8日。
- 羊城晚報：「TNT完成華宇物流收購整合 將啟用天地華宇新品牌」，2007年7月25日。
- 羊城晚報：「新管家接手百日 珠海機場大變臉」，2007年1月9日。
- 每日經濟新聞：「新加坡港務局44億美元入股 和黃信貸評級不變」，2006年04月24日。
- 東森新聞：「最新預測：全球航空業09年恐虧50億美元」，2009年3月26日。
- 林宣武：「物流業未來人力資源的趨勢及需求」。香港貿易發展局，2003年6月7日。

參考資料

- 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。
- 泛聯供應鏈：「中國的發展：調查與分析」，2009年3月19日。
- 物流理貨職工會網頁：《物流知識庫》，2008年。
- 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。
- 南開物流網：「十一五規劃修改將表明支持香港發展物流業」，2006年3月11日。
- 南開物流網：「物流樽頸—過境道路運輸業」，2005年11月15日。
- 政府統計處：《二零零七年香港對外商品貿易回顧》，2008年5月。
- 政府統計處：《香港統計年刊》，2004年。
- 政府統計處：《一九九五至二零零五年香港涉及外發中國內地加工的貿易》，2006。
- 政府統計處：《香港對外商品貿易》，2008年3月。
- 政府統計處：「商貿服務及其他與貿易相關的服務輸出與運輸服務輸出」，2001-2007。
- 政府統計處：「統計資料新聞稿」，1988-2006年，歷年2月。
- 政府新聞公報：「運輸及房屋局局長談港珠澳大橋最新進展」，2008年11月27日。
- 星島日報：「曾蔭權倡重點發展六項具優勢產業」，2009年4月3日。
- 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」，香港中文大學工商管理學院決策科學與企業經濟學系，2003年4月。
- 香港港口發展局：「香港港口運輸統計摘要」，2009年3月。
- 香港貿易發展局：「海峽兩岸一旦“三通”對香港的影響」，2000年7月。
- 廈門李林：「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。
- 航運在線：「直擊金融危機對全球航運的衝擊」，2008年11月11日。
- 商務部：《商務部關於加快我國流通領域現代物流發展的指導意見》，2008年3月3日。
- 張旭、劉偉：「長三角港口資源整合模式」。上海海事大學、交通運輸學院，2008年8月21日。
- 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。
- 華夏經緯網：「一個基地三個中心 上海打造郵輪經濟集聚區」，2009年3月27日。
- 賀登才：「中國物流業發展的十大趨勢」。《物流技術與應用》。2008年第5期。
- 新民網：「五部委發佈商品出口退稅政策 調整面達37%」，2007年6月29日。
- 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。
- 新華社：「三通夢圓時 兩岸開新篇」，2008年12月15日。
- 新華社：「統一企業所得稅制度是完善社會主義市場經濟體制的客觀需要」，2006年12月24日。
- 新華網：「物流學會：中國物流規模繼續擴大但利潤率下降」，2008年12月24日。
- 電視廣播有限公司：「財經透視：物流業發展」，2003年1月。
- 廣東省人民政府網：「廣東鐵路建設規模空前 1390億推進九大鐵路項目」，2007年1月16日。
- 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。

鳴謝團體及人士

香港海員工會

海港運輸業總工會

物流理貨職工會

船務從業員工會

香港物流管理人員協會

汽車交通運輸業總工會

香港民用航空事業職工總會

香港航空貨運及速遞業工會

香港航空業總工會

香港空運貨站職工會

粵港船運商會有限公司

香港物流協會

香港中旅貨運有限公司董事總經理郭鎮明先生

香港物流商會副主席陳富泉先生

大公報陸元華先生

吳黃麗華女士

(排名不分先後)

