

《「十一五」與香港發展》經濟高峰會

物流及航運業

目的

本文是從政府及公營機構的角度初步分析「十一五」規劃與香港在物流、空運、港口和航運發展的機遇與挑戰，希望藉此引發社會各界的討論，以便高峰會在未來數月制訂一份務實可行的「行動綱領」。

背景

2. 以往物流業泛指貨物運輸。過去十年，隨著全球性搜購物料的業務迅速擴展，加上生產過程日益專門化，供應鏈已延伸至覆蓋全球不同地區。同時，綜合物流服務的需求日益增加，尤以支援運輸並輔以存放及處理貨物的服務為然。工序並行匯集乃增值物流的一大特色。增值物流則未有一致的定義；典型增值物流工序包括：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，以及資訊科技與存貨管理支援服務。

3. 一般來說，增值物流的範疇涵蓋所有有效支援和促進供應鏈內不同環節運作的程序。貨物供應流程中環環相扣，而增值物流的各項運作和服務亦相互連繫、相輔相成。隨著科技日新月異、經濟、社會及政治環境變遷，再加上商業機

構營運模式的轉變，整個增值物流程序亦會不斷發展，在不同時段，涵蓋不同的工序。

國際物流發展趨勢和競爭

4. 在過去，貿易是指安排交易，而物流則僅包括運輸。然而，全球一體化，加上中國崛起成為製造業基地，再進而發展為龐大的市場，改變了香港貿易及物流服務的面貌。科技發展(尤其是資訊科技)也使經營者得以提升供應鏈的效率，從而降低存貨成本和縮短回應時間，使競爭力得以提升。香港的公司受惠於內地製造業的強勁增長，日益專注發展供應鏈的管理工作，其中包括以適時高效的方式，為歐美大型連鎖店採購原料、協調生產、整合和分銷產品，以及管理存貨。

5. 為滿足國際市場在採購、運送、文件及分發原料和製成品方面的新需求，物流業已由第一方物流進展至第三方物流。市場規模的擴大及整個行業日趨成熟，均使第三方能以具成本效益的方式為使用者提供物流支援。為使由搜購物料至及時送達製成品這條供應鏈順利運作，物流服務提供者須確保整個過程不會受到阻礙或延誤，尤以涉及高增值及有迫切時限的商品為然。面對這種國際趨勢，香港不單要為華南貿易出口提供有效的物流服務，更要為跨國的連鎖式集團和大型的製造商提供一站式的供應鏈服務，以求成為地區性的採購和分銷中心。在這方面隨着電子訊息的快速傳遞和電子物流的興起，香港亦面對其他亞洲和內地城市在虛擬物流發展上的挑戰。

經濟貢獻

6. 貿易及物流業是香港一個主要的行業，在 2004 年，帶來了 3,469 億港元的增加價值，佔本地生產總值的 27.7%(附件 1)。有 804 600 人從事貿易及物流業，佔本港總就業人數的 24.3%，其中 198 400 人從事物流業(附件 2)。1999 至 2004 年間，物流業的增加價值以每年 5.9% 的平均增長率增長，達 672 億港元。物流業佔香港本地生產總值的比重，亦由 1999 年的 4.2% 增加至 2004 年的 5.4%。值得注意的是，貿易和物

流業會帶動其他的服務需求(例如銀行、保險及廣泛的專業服務)，而這些間接經濟貢獻，尚未計算入上述數字。

7. 在香港，政府統計處按本地生產總值的增加價值，統計六個物流領域(包括陸上貨運、水上貨運、航空貨運、輔助服務、倉庫和郵遞及速遞服務)的經濟貢獻。這些行業在1999至2004年的有關數字載於附件2。以分項計算，水上貨運和航空貨運合計佔整體物流收入的80%。在各個貨運行業中，以航空貨運的人均收入數字最高，增長也最快。

8. 以人均本地生產總值增加價值計算，航運服務的人均增加值最高(即遠洋船隻的船東和營運商，以及船務經紀)，尤以2003及2004年為然(附件3)。這是因為航運服務能以相對較少的僱員創造較高收益。此外，近年運費和全球對航運服務的需求急升，使該行業錄得大幅增長。以本地生產總值增加價值對有關行業業務收益的比率計算，以專業服務為主的活動(如船務代理、船務管理及貨物檢驗服務)，以及以基建為本的業務(如貨櫃碼頭、機場與空運貨站服務)都取得相對較高的盈利(附件4)。

9. 除了上述方法外，在衡量物流業當中個別活動的經濟重要性時，另一個重要考慮點是這些分支行業在不同技術領域創造就業的能力。從提供就業機會的角度看，在物流業各分支行業中，水上貨運則比航空貨運對香港更有貢獻。物流業各分支行業的機構單位數目和就業人數載於附件5。更重要的是，增值物流服務整合了供應鏈中各項核心運輸功能。整合、創新、全面及經濟規模都是使香港貿易及物流服務業得以保持競爭優勢的重要因素。

中央政府的支持

10. 國家第十一個五年規劃(「十一五」規劃)，涵蓋2006至2010年，其中遠景規劃達2020年，涉及社會、經濟、基建等多方面發展。「十一五」規劃中，中央肯定香港特區的策略定位，明確支持香港物流業的發展，維持香港作為國際航運中心的地位。若能充份發揮香港特區作為區域經濟中心的獨特優勢，配合香港特區於四大支柱產業(即金融、

旅遊、貿易和物流及工商支援服務)的推動工作，對國家、區內及香港特區的未來發展，都具深遠意義。

「十一五」帶來的機遇

11. 在「十一五」規劃的推動下，內地的工業生產、消費開支及對外貿易應會保持平穩而較快的增長。即使面對內地其他城市更多的競爭，內地的整體進出口業務仍會為香港的貿易和物流業創造大量商機。鄰近香港方面，珠江三角洲地區的基建設施，以及華南地區各項經濟活動在地域分布上的逐步發展，亦會對香港日後作為物流樞紐帶來機遇。

在物流、空運、港口、航運方面的國際定位

世界最繁忙的空運中心

12. 香港自 1996 年起，一直是世界最繁忙的空運中心。附件 6 表示，過去 10 年，平均每年的空運貨量增長率達 9%。空運貨品講求時間性，因此頻繁的班次和全球通達的網絡，高效率的空運處理系統和簡單清晰的清關手續至為重要。在這些方面香港都擁有優勢。香港國際機場已有 80 間國際航空公司，每星期提供約 5200 多班的航班連接香港與全球的 140 個目的地（包括 36 個內地城市）。在空運服務上提供高速和富靈活性的服務。由於香港的地位優越，人流暢旺，繁忙的客運航班亦為貨運提供大量的載貨空間。目前約 43% 的空運貨量是由客運航班載運。空運和客運的互補性使香港成為地區樞紐和全球最繁忙的空運中心。

挑戰

13. 泛珠三角的合作在進一步擴大香港港口以至機場貨源地的同時，亦加快內陸省份以至國家西部地區的經濟發展。然而，香港和大部分泛珠城市在海、陸、空上的連繫仍有待加強。

14. 隨著內地繼續開放空運服務業，往返世界各地的國際直接航班將會愈來愈多，因而衝擊香港作為進入內地主要門戶

的地位。鄰近地區亦大力投資開拓機場（如首爾、曼谷）以爭取成為亞太區航空貨物中轉樞紐。另一方面，由於珠三角地區內機場密集，民用空域不足，航道和飛行程序設計未盡完善，使民航部門的空管處理能力受到制肘，亦可能對本地航空業進一步發展造成障礙。而香港的在空運成本上比內地機場高，故此要保持機場航班班次的密度和基數，和具經濟規模效益的運作，以減低成本，免流失貨量。

海運方面

15. 香港港口是全球最繁忙的貨櫃港之一。位於葵青的九個貨櫃碼頭，合共提供 24 個泊位，年處理能力逾 1 800 萬個 TEUs（二十呎標準貨櫃單位）。此外，香港還有中流作業、內河碼頭和公眾貨物裝卸區等其他處理水運貨物的設施。2005 年，我們的港口吞吐量達 2 260 萬個 TEUs。本港約有 80 多家船運公司，每星期提供近 500 次航班，航線遍達全球 500 多個地方。本港去年約有 232 000 艘船隻到港，其中約 39 000 艘為遠洋船，193 000 艘為內河船。本港貨櫃碼頭吊機的起卸速度每部每小時達 40 次。本港港口和碼頭的運作效率超卓，節省貨物處理時間。以一艘可載 6 000 個 TEUs（船租每日約 156 萬港元）的貨櫃船計算，每節省一分鐘，成本便可減省 1,083 港元。

16. 香港自 1992 年起，除了在 1998 年外，香港在過去有 12 年都是全球最繁忙的港口，貨櫃吞吐量為列世界第一。但在 2005 年，香港的吞吐量屈居新加坡之下，成為第二大的貨櫃港(附件 7)。由於香港和新加坡的貨源腹地不同，新加坡和香港港口的吞吐量並不是此消彼長，故此彼此不存在直接的競爭。而且新加坡港口由新加坡政府的港口管理局經營。新加坡港口管理局在世界各地的港口（包括香港）也有投資，並擁有自己的船公司，故此與香港由私人港口營運者經營的模式非常不同。在港口收費和營運方面也比香港有較大的影響力。

17. 香港失去世界第一港口的原因，其實是由於內地港口的快速增長，改變了香港港口在處理華南貨運上一支獨秀的情況(附件 8)。面對華南地區港口和內地貨櫃運輸業的競爭，

通過香港跨界貨櫃運輸業處理的華南貨櫃貨物從 2003 年開始已出現下跌趨勢，故此深圳港口的崛起是對香港的港口增長帶來直接和嚴峻的挑戰。

機遇

18. 港口是香港特區的經濟命脈之一，現時港口核心行業的直接及間接經濟貢獻約佔本地生產總值的 4%，約有 11 萬個職位與港口息息相關，相當於總就業人數的 3.2%。經過十多年的持續增長，香港已在港口管理和運作技術上，確立了世界領導地位，為未來的發展奠定基石。

19. 因成本關係，近年貨源產地由珠江東岸逐漸擴展至西岸，這趨勢在未來將會持續。加上珠三角地區港口的不斷發展，水運力將大幅增加，在陸路配套未全面發展之前，內河水運將是珠西貨運主力，預計這將給香港港口帶來新的機遇。

20. 另一方面，區內中期及長期的經濟貿易增長，為貨源增長提供推動力，也為香港港口業帶來增長。港珠澳大橋的興建會將香港以陸路連接至珠西各地，該橋建成後，貨物除了以水路運送，也可以陸路運到香港轉付世界各地。這會擴大香港港口的貨源腹地，有助強化香港作為區內樞紐港和物流中心的地位。

挑戰

21. 深圳新開發的港口的運作和管理模式，主要是以香港貨櫃碼頭為藍本，給香港處理來往華南地區的直接遠洋貨物帶來競爭。隨著華南地區的對外貿易快速增長，華南地區的總貿易量已遠超過香港港口的處理能力。在 2005 年，香港港口及深圳港口合共處理 3 900 萬個 TEUs。在「十一五」期間，深圳的港口運力預料會提升接近一倍，兩地在華南地區貨運上的競爭相信會更趨激烈。

22. 中轉貨物會隨著各港口的發展和不斷提升的船隻載貨能力而有較多選擇。比如長江三角洲一帶是上海港的貨源腹地，因腹地不同，在直接貨運方面與香港沒有直接競爭。然而，因上海港口的進一步擴建發展，直接航線將不斷增加，亦因此會漸漸成為中轉貨物的集散地。故此，長遠來說，在中轉貨運方面亦有可能和香港競爭。

23. 內地與台灣在 2006 年年中達成共識，把原來的春節客貨運包機服務擴大至清明節、端午節和中秋節，並開通專案貨運包機服務。首班貨運包機已在 7 月下旬由台灣飛抵上海。貨運包機無疑是兩岸邁向貨運直航的一個突破，但現在兩岸的貨運貿易仍是以海運為主。所以若兩岸全面落實三通，直航服務擴展至海運和定期航班，香港作為雙方客貨往來中轉站的角色將會受到較明顯影響。

24. 2005 年由內地經香港轉運到台灣以及台灣經香港轉運到內地的貨櫃貨物吞吐量為 90 萬 TEU*，佔香港港口載貨貨櫃吞吐量的 5%。而經香港處理的兩岸轉運貨櫃中，與華南地區相關的吞吐量佔 80%，其餘 20% 是來自或轉運到內地珠江三角地區以外的港口。

25. 若兩岸海運貨物實現全面直接通航，基於地理因素和運輸成本的考慮，首當其衝受到影響的將會是原本經香港往來台灣與內地球三角地區以外的貨物。然而，相關轉運貨物的吞吐量現時只佔香港整體載貨貨櫃吞吐量的 1%。至於往來華南地區與台灣之間的海運貨物會否仍使用香港港口，將會視乎屆時香港港口相對於其他華南港口的競爭力。

26. 粵港跨界陸路貨運是香港物流業的其中最重要一環，亦是香港與華南貨源腹地的一大聯繫。政府在 2004 年年底完成的《香港港口規劃總綱 2020》研究指出，從東莞經香港運

* 在轉運貨物以外，2005 年香港港口處理從台灣直接入口及出口到台灣的貨櫃貨物分別達 34.6 萬個 TEUs 及 9 萬個 TEUs。另外，根據商品貿易統計數字，在香港從台灣進口的貨物當中，約八成轉口到中國內地；而由香港出口到台灣的貨物當中，約四成是從中國內地進口的貨物。

送一個貨櫃到美國的成本，比經深圳港口高出約 300 美元 (2,340 港元)。成本比較載於下文表一：

表一：整體運輸成本比較

2004年年中的 業界數據(美元) (從東莞到美國西岸)	經香港		經鹽田		經蛇口/赤灣	
	20呎*	40呎	20呎	40呎	20呎	40呎
1 航運費(基本)； +/- \$50**	2,000	2,700	2,000	2,700	2,000	2,700
2 雜費#	599	1,014	579	994	579	994
3 至碼頭貨車運費	308	333	128	154	141	167
4 碼頭處理費	274	366	141	269	141	269
總計	3,181	4,413	2,848	4,117	2,861	4,130
經香港或深圳費用差別	+\$333	+\$296				

註： * 20呎指20呎ISO貨櫃(1標準貨櫃)，40呎指40呎ISO貨櫃。

** 徵詢船公司意見後定出的平均數—個別船公司與個別客戶商定的費用或與此有出入。

雜費包括目的地提貨費、燃料調整附加費、燃油調整附加費和報關費。

資料來源：業界諮詢

道路拖運費和碼頭處理費是導致上述成本差距的主要因素。如何把成本差距收窄是香港港口業面對的一大挑戰。

27. 就此政府一直協助業界向內地有關機構爭取放寬對跨界貨櫃車的運作模式的規限及延長口岸開放時間，以求提高跨界陸路貨運的運作彈性，提高效率。業界亦有需要提高其運作效率，藉以增強香港的競爭力。為了降低成本，業界有不同意見，有些要求引入內地貨櫃車司機，另有一些要求貨櫃碼頭營運商和船公司調低碼頭處理費。

28. 尋求通關便利以促進貨暢其流是物流業界普遍認同的目標。然而，香港物流業界對設立快速通關通道，連接香港的貨櫃碼頭與內地特定的物流園這具體建議是否有利於業界及香港的整體利益，則有不同意見。貨櫃碼頭經營者傾向支持設立快速通關通道，着眼於節省清關時間，可提升貨運效率。貨運業界則憂慮此建議會令香港司機喪失長程貨運的生意，只能承接往來香港與特定物流園之間的短程貨運。物流業內不同界別均認為須先觀察評估有關建議的成本效益，並衡量通道接駁內地特定物流園對香港在貨物配載、分包、倉儲等服務的衝擊。

回應行動

29. 針對上述挑戰和機遇，政府與業內人士均採取了多項對策，以期鞏固香港物流樞紐的定位。

30. 為加強香港作為亞洲首選國際運輸及物流樞紐的地位，政府致力促進供應鏈上各項服務的整合，推動香港向高增值發展，以及提供有利物流行業發展的基礎設施和營商環境。為了更好掌握業界的實際需要，政府透過成立香港物流發展局，網羅業界領袖，廣泛徵集業界的意見，作為發展物流業的參考，並共同為香港物流發展出謀劃策。另外，政府亦不時與內地就跨界交通基建的問題和發展進行討論及研究，以期本港在基礎設施方面的建設能配合社會經濟發展的需要。

提升跨界貨運

31. 為提升香港物流業的競爭力，政府致力提高跨界貨車運輸的效率，藉此增強香港與內地貨源的陸路聯繫，亦從而降低跨界陸運成本。在粵港合作聯席會議的框架下，粵港雙方在促進兩地跨界貨運效率措施上取得良好進展，包括：

- 「四上四落」和「一車一司機」的規定已於 2005 放寬，增加了跨界貨運業在調派貨車裝備和司機方面的靈活性；

- 廣東省當局亦同意按不同地區的貨量和實際需要，在 2005 年延長了東莞的鳳崗、長安、篁村及太平四個口岸的辦公時間。為進一步提高通關效率，廣東省亦將於 2006 年年底前啓用東莞寮步車檢場，同時關閉篁村車檢場。寮步車檢場將採用快速通關模式，使查驗更有效、快捷。

善用資訊科技

32. 物暢其流的另一大關鍵，就是加強資訊聯通。事實上，現代化的物流服務和完整的供應鏈管理，都必須結合先進的資訊科技。香港擁有資訊自由流通的優勢，正好為發展電子物流提供基礎，亦讓該優勢得以進一步發揮。

33. 有見及此，政府透過物流發展局與業界共同推動發展數碼貿易運輸網絡系統(DTTN)，並已於 2005 年 12 月推出，提供了一個開放、中立、安全的電子平台，使供應鏈的資訊流通更快捷可靠。該系統可減省文書工作，減少流通過程中可能出現的人為錯誤，因而節省時間。該系統亦有助促進企業(特別是中小企業)採用資訊科技，並鼓勵物流業界在提供優質可靠和更具效率的服務方面作出改善，從而提升他們在市場的競爭力。

34. 政府亦透過物流發展局與香港生產力促進局合力推行一項貨車智能資訊系統試行研究，藉着先進技術進一步提升貨車運輸業的效率。研究集中於電子通訊科技在貨櫃車操作上的應用，務求提升貨車司機、船公司、付貨人、碼頭營運商和其他可能相關人員之間的聯繫；增加車隊管理的靈活性和效率；以及盡量提高香港貨車車隊的整體載貨量和使用量。

35. 此外，由創新科技署提供資助，香港大學、中文大學和科技大學合辦的「香港物流及供應鏈管理應用技術研發中心」已在 2006 年 4 月投入運作。中心的目標是協助物流業界在物流和供應鏈管理相關技術方面的應用，以提升他們的競爭力，初期的重點為射頻識別技術。

提升空運設施及效率

36. 機管局與其商業伙伴正作出重大投資，進一步提升香港國際機場的設施及效率。

- 為加強機場客運處理設施，機管局於 2004 年 3 月完成擴建客運大樓的東大堂，加大旅客處理量。將在 2006 年底建成的第二客運大樓及翔天廊，則是集零售、商務和其他旅客設施於一身的綜合發展項目，將為旅客提供更多樣化的服務，吸引他們選擇使用香港機場來往世界各地。機管局又在 2005 年增建了五個能讓航機自行進出的客機停泊位，以配合航空公司盡量減低運作成本及縮短航機停留時間的要求。頻密的客運航班亦能同時提升貨運服務，事實上本港四成以上的空運貨物是經客運航班運送。
- 貨運處理設施方面，繼年吞吐量達 16 萬公噸的 DHL 中亞區樞紐中心於 2004 年 6 月落成啟用後，DHL 現正投資 1.1 億美元進行擴建工程，在 2007 年完工後可將吞吐量提升至 70 萬公噸。機管局在 2005 年增設了四個貨機停泊位，令總數增至 25 個。此外，10 個新的貨機停泊位將於 2007 年 9 月投入服務。另外，亞洲空運中心正進行擴建，將貨物吞吐量由現時每年約 60 萬公噸提升至 150 多萬公噸。
- 其他配套設施方面，香港飛機工程有限公司於 2005 年 8 月動工興建的第二個機庫，預計於 2006 年底正式啟用，並正計劃興建第三個機庫。機管局亦正進行跑道翻新工程。

37. 另一方面，政府亦不斷致力逐步開放本港空運服務，進一步擴展本港的航空網絡。

- 雖然現時香港國際機場已約有 80 家國際航空公司，每星期提供約 5 200 架次的航班連接香港與全球約 140 個目的地(包括 36 個內地城市)，但我們仍然繼續積極

落實逐步開放本港空運服務的政策，以進一步擴展本港的航空網絡。

- 到目前為止，香港已與 55 個民航夥伴簽訂了雙邊民航協定，另外亦與七個民航夥伴草簽了民航協定，並不時與民航夥伴就彼此的航空運輸安排進行檢討。單就過去三年而言，本港共簽署了五份新的航空運輸協定，草簽了兩份新的航空運輸協定，與 14 個民航夥伴取消兩地間所有客、貨運輸的限制，及與超過 30 個民航夥伴就擴展航空運輸安排進行了超過 40 次談判及檢討。
- 其中香港與內地的航空運輸安排近年亦得到大幅擴展，繼 2004 年雙方的總運力增加 40%，2005 年雙方的總運力再增加 10% 後，2006 年又達成新安排，從 2007 年夏季開始，超過六成的航點將取消客運運力限制，而其餘的航點的客運總運力則增加 40%；貨運方面，香港與內地絕大部分航點間將取消運力限制。這將進一步加強內地與香港的航空聯繫，並有助提升香港國際機場的競爭力及鞏固香港作為國際和區域航空中心的地位。

38. 政府正積極與內地和澳門民航當局緊密協調，共同研究如何利用有限空間，提高空管效率，整體改善區內航空交通及空域佈局配套，以應付日漸加快的民航業發展。

增強香港港口的吸引力及競爭力

39. 面對鄰近港口的急劇發展，特區政府一直致力提升香港港口的競爭力。在 2004 年年底政府完成了《香港港口規劃總綱 2020》研究；該研究的目的，在於規劃未來 20 年香港可持續實行的港口發展所需的競爭策略和總綱規劃。政府現在跟據該研究建議，處理香港與鄰近港口收費差距，提升貨物通關效率，及提供更多跨界運輸設施和港口後勤用地；同時，政府已推出一系列措施以增強香港港口的吸引力及競爭力。

40. 隨著超級貨櫃船的出現，樞紐港的運作更為重要，因為這類貨櫃船靠泊港口數目和次數都較少。為提高香港作為樞紐港的吸引力，鼓勵其他亞洲國家使用香港的貨運服務；及吸引更多遠洋船，特別是行走亞洲航線轉運貨物的遠洋輪船，來港裝卸貨物。政府已在今年年初修改有關法例調低碇泊費和港口設施及燈標費，這些措施已在今年 2 月 1 日刊憲生效，中等噸位的船隻停留香港兩天，可節省約 25% 的碇泊費及 5% 的港口設施及燈標費。

41. 鑑於近年內河貨運有顯著增加，政府因應業界的要
求，在大嶼山北部水域及維多利亞港西部，闢設新碇泊區，藉此提升港口的中流理貨能力。為方便船公司編排航班及滿足港口操作者的要求，政府會因應市場需要作出彈性安排，增闢更多碇泊區。

42. 為提升港口生產力，政府在諮詢業界後及得到香港港口發展局的支持，在鄰近葵青貨櫃碼頭的地方提供後勤用地以供業界使用，以提升貨櫃碼頭的理貨能力及生產力。首批兩個處理駁運貨物的設施剛於今年 5 月以公開招標方式批予業界使用。

43. 此外，政府現正修例推出內河船多次入港許可證，以簡化申請程序和減低許可證收費，從而提高香港港口處理內河貨運的效率，吸引更多內河船運貨到香港。在新法例生效後，內河船使用多次入境許可證，最高可節省 50% 的入境許可證費用；這建議不但可以提升這類船隻的操作效率，也可減低他們在香港港口的運作成本。

航運方面

44. 香港的航運業成就卓越，為全球的主要航運中心之一。不少享負盛名且經驗豐富的航運服務提供者均在香港經營，目前約有 900 家之多，提供廣泛的航運服務，由船舶擁有／管理、船舶註冊、融資、保險、船務經紀、海事仲裁、驗船、修船以至船隻補給等，一應俱全。

全球第五的國際船舶註冊和國際航運趨勢和競爭

45. 香港是國際航運中心，在 2006 年一月一日，香港是全球第五的船舶註冊，總噸位達 2983 萬噸，註冊船隻達 1070 隻。一如附件 9 表示，香港和世界第一的巴拿馬船舶註冊，仍有很大距離。但航運界大多認為首四名的船舶註冊為「方便旗」，在船舶服務和監管上有不同的標準，故此不能和有監管的船舶註冊相比。反之香港航運界都認同香港應提升香港船舶註冊的質素、標準和聲譽，吸引高質素的船隻。香港船舶註冊也為其他航運服務帶來商機。但在國際航運服務方面，由於航運歷史，源遠流長，很多國際航運服務提供者都以歷史悠久的航運中心如倫敦和紐約為基地。同時一些地方亦想在航運服務上爭一杯羹，而提供各項優惠，如稅務和註冊費用減免等。故此我們要研究如何提高香港在國際和地區性航運服務的水平 and 聲譽，以求突破。

機遇

46. 隨著國家的貿易增長，國內對海運的需求增加，國內的造船業亦高速發展，逐步邁向世界最大造船國之列。國內的船隻投產數目不斷上升，2005 年中國新船投產的數目達 1200 萬總噸。由於地源、語言和文化接近，國內的海運發展，為香港的船舶註冊和航運服務帶來商機。

回應行動

47. 為進一步拓展香港的航運業，政府在 2003 年成立香港航運發展局，就制定航運政策措施向政府提供意見，並協助政府推廣香港所提供的全面航運服務，及著力宣傳香港為國際航運中心。同時，為進一步提高香港作為國際航運企業基地的吸引力，航運發展局成立了人力資源專責小組，處理教育、培訓和人手供應問題；及航運專責小組，負責制訂推廣航運業群內各個界別的措施。

48. 香港船舶註冊向以服務超卓見稱，贏得世界級優良船舶註冊的美譽，在 2004 年，香港船舶註冊獲《美國 21 世紀優質船舶計劃》確認。為了進一步提升香港船舶註冊的質素

標準和聲譽，當局(海事處)不斷推行改善措施，以吸引更多高質素的船隻到香港註冊。香港船舶註冊總噸位在今年 7 月中已超逾 3 100 萬噸，船隻數目達 1 110 艘，躋身全球五大船舶註冊之列。

人才培訓

49. 香港航運業在擴展過程中，面對人才短缺，航運業界和政府都需要考慮人才培訓的課題，特別是富有航海經驗的高級管理人才，以便滿足專業的船舶管理、經紀等服務的需要。為求有更多具備航海經驗資格的本地人士投身航運業，政府在 2004 年 7 月推出《航海訓練獎勵計劃》。該訓練計劃為合資格的年輕人提供獎勵金，鼓勵他們以見習生身份接受航海訓練。有關訓練可助他們日後成為航運業岸上專業人士，為業界提供高質素的人力資源。

50. 為了進一步吸引更多優質的船舶在香港註冊，及鼓勵這些船舶長期在香港註冊，使香港註冊船舶的數目保持穩定，以及進一步發展香港註冊為世界優質船舶註冊，政府已在今年年初推出噸位年費減六個月的計劃，該計劃是讓持續在香港註冊的船舶每兩年可獲減免六個月的費用，但有關船隻必須在這兩年期間沒有被扣留的紀錄。這安排不但可以吸引更多船舶到香港註冊，及提升香港船舶註冊的質素，更可鼓勵船東進一步提升其船隻的安全及質素。

51. 船東在選擇船舶註冊時，除了船旗的國際聲譽和服務水平外，稅務優惠亦是一個主要的考慮因素。在這面，新加坡為航運業提供稅務優惠比香港優勝。故此，為了增強航運業的競爭力，香港積極與貿易伙伴磋商有關航運入息寬免雙重課稅的安排。到現時為止，香港已和 13 個稅務當局就航運入息達成寬免雙重課稅安排，這包括比利時、德國、荷蘭、挪威、新加坡、英國、美國、斯里蘭卡、丹麥、新西蘭、大韓民國、泰國及中國內地。

建議

52. 國家在「十一五」規劃明確表示支持香港物流業及航運中心的發展。在國家的大力支持和內地經濟發展的良好勢頭下，香港業界就著現有的基礎和優勢，亦不斷改進求新。請各委員就以下的建議提供意見及其他值得考慮研究的建議。

協調發展

53. 在國家的整體運輸系統布局內，已明確表示在繼續保持香港國際航運中心地位的前題下，充分發揮香港和珠江三角洲地區沿海港口在貨櫃運輸系統的整體優勢，形成以深圳、廣州、廈門為幹綫港，福州、泉州、汕頭、虎門、珠海、湛江、防城港、海口港等港為支綫港，其他港口為餵給港的貨櫃運輸系統。深圳港作為華南地區重要的貨櫃幹綫港，與香港優勢互補、共同發展。在這大前題下，粵港之間在港口發展上應進一步明確分工，從整體區域發展的角度來考慮不同港口在發展上的定位和規模，在實際建設上進一步優化水運和陸運系統的連繫，使貨物在港口和貨源地／目的地的往來更富效率。同時，這也可避免資源重疊、浪費，及可能出現的惡性競爭，損害國家的整體利益。此外，建議香港與內地不同的地區和城市之間，就交通基建的前期規劃研究進行更多的磋商與協調。為此，香港需要與內地進行更多、更深入和更廣泛的交流和合作，透過改善交通運輸設施，促進區域發展，為國家發展作出貢獻。

強化有利條件

54. 香港特區政府於 1997 年 7 月回歸中國，在「一國兩制」的方針下，繼續實施有別於內地的經濟、社會和政治制度。《基本法》作為香港特區的憲制法律，為「一國兩制」的原則提供有力保障。香港特區堅守法治，保持高效率 and 行政主導的政府，維持廉潔能幹的公務員隊伍，促進自由企業和自由貿易，維持穩定的財政制度和健全的金機制，奉行審慎的公共財政政策，以及實施簡單和清晰的低稅率稅制。

55. 這些制度優勢是香港穩定繁榮的主要基礎，締造了整體上有利於營商環境，增強外商來港投資的信心，這亦是香港市民在此安居樂業的依據。故此，政府應繼續致力維護這些制度優勢。同時，在這現有基礎上，進一步加強並完善各項制度。航運、物流、旅遊、金融、專業及工商支援服務是香港經濟體系中最具競爭優勢的高增值行業。政府應致力透過簡化程序以吸引更多國際公司、經營者來港，擴展市場，提供服務，藉此鞏固香港作為國際金融中心、航運中心、物流樞紐的競爭力。

雙邊稅務寬免協議

56. 由於空運及船務營運是國際化的商業活動，所得的入息較易被雙重徵稅。為減輕香港船東及航空公司的海外稅務負擔，改善他們的國際競爭和強化香港作為國際航運及空運中心的地位，政府會繼續努力，和主要貿易伙伴磋商有關航運及空運入息寬免雙重課稅協議。現時，政府正與印度、以色列及菲律賓等國商談有關協議。部份雙邊航空協議亦已加入了寬免雙重課稅條款。此外，政府也根據業界的要求，主動聯絡其他貿易伙伴，要求他們就有關協議進行商討，其中包括印尼、馬來西亞、波蘭等。

推廣活動

57. 國內造船業快速崛起，造船產量已連續 11 年居世界第三位。而香港作為國際航運中心，擁有世界級的航運業群提供各項相關服務，正好為國家急劇發展的造船、海運業提供支援及配套服務。為進一步向國內船東推廣香港航運業群所提供的優質服務，航運發展局已在香港、廈門和上海進行推介和舉辦座談會。政府會在未來一年繼續聯同有關團體，包括香港航運發展局、香港貿易發展局、中國船級社等等，組團到訪內地各主要港口城市推介有關服務，吸引內地船東將其屬下船隻在香港註冊，及使用香港航運業群所提供的服務，並在香港設立分公司。同時，也為業界提供一個有效平台，探討商機，成立合作夥伴。

船舶註冊

58. 為進一步完善香港船舶註冊，政府有關當局(海事處)會不斷檢討其註冊服務，目的為提升其服務質素，拓展服務範圍，以滿足船東及其他服務對象的要求。此外，政府亦將與波羅的海國際海運公會等國際機構聯合舉辦航運講座，旨在加強本地及內地航運專才對國際航運要求、最新發展形勢的認知，以強化香港作為國際航運中心的地位。

航運業人才培訓

59. 為進一步鞏固香港航運中心地位，吸引國際性的航運服務公司在香港成立亞洲總部極為重要。政府在強化以上所述的制度優勢外，亦著力培訓本地人才，及提升本地專才的知識及技術水平，使人力資源得以配合，應付市場的需求。為此，政府會在短期內，成立航運獎學金，培訓本地相關人才，同時，亦吸引內地專才來港修讀大學學位以上與航運有關的課程，留港工作；這不但可以提升香港航運人才質素，也可為跨國公司在香港設立辦事處提供優質人力資源。整體而言，這可鞏固香港航運中心地位，也帶動香港經濟更趨蓬勃，為本地僱員提供更多就業機會。

空運方面

60. 特區政府會繼續爭取更進一步擴展香港與內地間的航空運輸安排，容許更多兩地航空公司加入市場並為它們提供更多開展服務的機遇，務求加強香港連接內地各省市的空運網絡，鞏固香港作為來往內地空運貨物的主要門戶。同時加強香港與其他地方的航空聯繫，務求提升香港機場作為地區主要航空樞紐的角色。

61. 另一方面，民航署亦會時常檢討空中交通管理系統，加強與內地和澳門民航當局的協調工作，爭取開放更多民用空域，支持香港民航業的長遠發展。

跨界貨車運輸的效率

62. 跨界貨運經營牌照的有效期已由三年延長至六年，此舉有助降低牌照續期的行政費。對於業界希望內地考慮降低粵港合營陸運公司所需繳付的「指標有償使用費」的訴求，香港特區政府將會繼續與內地磋商。

加強整體基建規劃

63. 展望未來，為繼續確保行業能順應國際物流的發展趨勢，進一步提升香港物流業的競爭力，政府會為物流業界增闢更多後勤用地，以求為業界提供合適的操作環境，促進多樣化的物流服務融合的用地。

64. 政府正計劃試行將一些適合物流發展的土地以公開招標方式供業界作長期使用。另一方面，政府會不時檢討法定的土地用途規劃圖則，以協助發展物流中心及相關用途。

發展電子物流

65. 特區政府將會聯同業界進一步發展電子物流，促進資訊流通，包括與業界攜手監察 DTTN 服務的實施及推行貨車智能資訊系統試用計劃。

66. 為培養切合現代物流發展需要的人力資源，香港特區政府會繼續與培訓機構合作提供電子物流應用技術的培訓，讓物流業僱員(特別是中小企僱員)獲得這方面的技術培訓。

邀請專家成員意見

- (i) 上文就物流、港口和航運的國際競爭力的分析是否充分全面及深入? 有哪些須補充的地方?
- (ii) 上文就物流、港口和航運在國家「十一五」規劃中的機遇與挑戰的分析是否充分全面及深入? 有哪些須補充的地方?

- (iii) 上文就物流、港口和航運在廣東省「十一五」規劃或區域發展中的機遇和挑戰的分析是否充分全面及深入？有哪些須補充的地方？
- (iv) 上文就政府及公營機構為進一步鞏固及發展物流、港口和航運所提出的一系列回應措施是否對題？有哪些策略方向須加以調整？
- (v) 上文就進一步鞏固及發展港口、航運和物流所提出須進一步研究及考慮的課題是否恰當？

經濟發展及勞工局
經濟發展科
2006年9月

四個主要行業的增加價值

四個主要行業	2004 年的增加價值 (以當時價格計算) (百萬港元)
1. 金融服務	152,900 (12.2%)
a. 銀行	100,500
b. 保險及其他金融服務	52,400
2. 旅遊服務(入境旅遊及外訪旅遊)	36,900 (2.9%)
a. 入境旅遊	27,400
b. 外訪旅遊	9,600
3. 貿易及物流	346,900 (27.7%)
a. 貿易	279,700
b. 物流	67,200
4. 專業服務及其他工商業支援服務	132,400 (10.6%)
a. 專業服務	46,800
b. 其他工商業支援服務*	85,700
四個主要行業 = 1+2+3+4	669,100 (53.3%)
以要素成本計算的本地生產總值 [#]	1,254,500

註釋：括號內數字指個別行業對本地生產總值貢獻所佔的百分比。

* 其他工商業支援服務是指除金融服務、貿易及物流、旅遊和專業服務以外的其他工商業支援服務。

為比較四個主要行業在本地生產總值所佔的百分比，我們採用了以要素成本計算的本地生產總值。這與常用的以市場價格計算的本地生產總值有少許分別。

資料來源：政府統計處

物流業的增加價值和就業人數

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	1999-2004 每年平均 增減百分率
物流業							
增加價值 (十億港元)	50.5	56.0	53.4	54.8	58.5	67.2	+5.9%
就業人數 (千人)	187.0	195.8	195.6	186.8	188.9	198.4	+1.2%
就業人士人均增加價值(千港元)	270.1	286.0	273.0	293.4	309.7	338.7	+4.6%
- 陸路貨運業							
增加價值 (十億港元)	6.1	6.5	5.8	5.6	5.7	6.3	+0.6%
就業人數 (千人)	66.2	70.0	67.9	60.4	62.5	67.1	+0.3%
就業人士人均增加價值(千港元)	92.1	92.9	85.4	92.7	91.2	93.9	+0.4%
- 水上貨運業							
增加價值 (十億港元)	22.8	25.4	25.0	24.9	28.1	31.0	+6.3%
就業人數 (千人)	73.9	74.5	77.6	75.2	75.9	79.2	+1.4%
就業人士人均增加價值(千港元)	308.5	340.9	322.2	331.1	370.2	391.4	+4.9%
- 航空貨運業							
增加價值 (十億港元)	14.5	16.9	16.4	18.2	18.4	22.7	+9.4%
就業人數 (千人)	22.9	26.0	25.1	26.2	25.9	26.1	+2.7%
就業人士人均增加價值(千港元)	633.2	650.0	653.4	694.7	710.4	869.7	+6.6%
- 輔助服務(例如:驗貨)							
增加價值 (十億港元)	0.3	0.4	0.3	0.4	0.5	0.6	+14.9%
就業人數 (千人)	1.8	1.4	1.2	0.9	1.0	1.0	-11.1%
就業人士人均增加價值(千港元)	166.7	285.7	250.0	444.4	500.0	600.0	+29.2%
- 倉庫業							
增加價值 (十億港元)	1.2	1.3	1.1	1.0	1.0	1.1	-1.7%
就業人數 (千人)	4.7	5.0	5.3	5.1	5.1	5.2	+2.0%
就業人士人均增加價值(千港元)	255.3	260.0	207.5	196.1	196.1	211.5	-3.7%
- 郵遞及速遞服務							
增加價值 (十億港元)	5.5	5.4	4.8	4.7	4.7	5.4	-0.4%
就業人數 (千人)	17.5	18.9	18.5	18.9	18.5	19.8	+2.5%
就業人士人均增加價值(千港元)	314.3	285.7	259.5	248.7	254.1	272.7	-2.8%
佔本地生產總值百分比	4.2	4.5	4.3	4.4	4.9	5.4	--
佔總就業人數百分比	6.0	6.1	6.0	5.8	5.9	6.0	--

資料來源: 政府統計處

物流業的就業人士人均增加價值

物流業分項	1999	2000	2001	2002	2003	2004	千港元
							1999-2004 每年平均 增減百分率
遠洋輪船船東或營運商	661	907	663	488	1,456	2,605	+31.6%
船隻經紀	498	625	617	657	807	1,128	+17.8%
空運輔助服務	718	801	814	884	836	993	+6.7%
航空公司*	861	890	743	990	825	949	+2.0%
海上運輸輔助服務	649	665	624	613	608	672	+0.7%
驗貨、抽樣檢驗及 稱量服務	350	372	342	473	605	642	+12.9%
港內海上貨運服務	376	336	416	453	429	511	+6.3%
海上貨運代理服務	380	430	394	420	458	447	+3.3%
船務代理及經理	329	374	336	337	373	426	+5.3%
航空貨運代理服務	356	411	417	407	385	415	+3.1%
包裝及裝箱服務	166	180	192	213	188	261	+9.4%
倉庫業	257	261	229	212	244	253	-0.3%
其他通訊服務(例如: 速遞服務)	250	280	232	230	242	250	0.0%
陸路貨運業	200	199	179	186	175	196	-0.4%

註釋 : * 包括客運服務

資料來源：政府統計處各行業的按年經濟統計調查

物流業的增加價值對業務收益的比率

物流業分項	1999	2000	2001	2002	2003	2004	1999-2004 每年平均 增減百分率
整體物流業	0.31	0.30	0.29	0.28	0.27	0.25	-3.9%
- 陸路貨運業	0.46	0.49	0.48	0.48	0.47	0.46	-0.0%
- 水上貨運業	0.30	0.28	0.28	0.26	0.27	0.24	-4.6%
船隻經紀	0.52	0.54	0.45	0.63	0.58	0.73	+7.1%
船務代理及經理	0.67	0.68	0.64	0.62	0.67	0.69	+0.7%
港內海上貨運服務	0.38	0.30	0.44	0.42	0.46	0.51	+6.0%
遠洋輪船船東或營運商	0.08	0.09	0.07	0.05	0.13	0.13	+9.6%
海上貨運代理服務	0.16	0.16	0.16	0.17	0.15	0.12	-5.5%
海上運輸輔助服務(包括貨櫃碼頭、貨物起卸、貨櫃裝卸)	0.56	0.54	0.57	0.56	0.55	0.55	-0.2%
- 航空貨運業	0.28	0.27	0.27	0.28	0.25	0.24	-2.8%
航空公司*	0.37	0.33	0.33	0.36	0.30	0.30	-4.4%
航空貨運代理服務	0.10	0.10	0.11	0.10	0.11	0.10	-0.3%
空運輔助服務(包括機場及貨物空運站)	0.63	0.61	0.69	0.70	0.68	0.73	+3.2%
- 輔助服務(例如:驗貨)	0.54	0.55	0.46	0.58	0.61	0.63	+3.2%
驗貨、抽樣檢驗及稱量服務	0.56	0.56	0.45	0.59	0.67	0.69	+4.1%
包裝及裝箱服務	0.40	0.48	0.61	0.54	0.39	0.45	+2.7%
- 倉庫業	0.31	0.31	0.32	0.36	0.41	0.38	+4.5%
- 郵遞及速遞服務業 其他通訊服務(例如: 速遞服務)	0.49	0.42	0.37	0.28	0.25	0.26	-11.7%

註釋 : * 包括客運服務

資料來源：政府統計處各行業的按年經濟統計調查

2004 年物流業的機構數目和就業人數

物流業分項	機構數目	就業人數
遠洋輪船船東或營運商	76	2 121
船隻經紀	33	187
空運輔助服務	24	9 519
航空公司*	67	19 769
海上運輸輔助服務	3 578	19 612
驗貨、抽樣檢驗及稱量服務	32	513
港內海上貨運服務	471	3 076
海上貨運代理服務	2 012	15 087
船務代理及經理	245	7 135
航空貨運代理服務	701	15 407
包裝及裝箱服務	24	309
倉庫業	275	4 189
其他通訊服務(例如: 速遞服務)	606	12 819
陸路貨運業	9 078	31 172

註釋： 就業人數的總和並不等於整體物流業的就業人數，因為整體物流業的就業人數是從多個統計調查所得，這數字是比較廣泛和準確的。

* 包括客運服務

資料來源：政府統計處各行業的按年經濟統計調查

香港空運貨物吞吐量

千公噸

空運貨物吞吐量	
1996	1 563
1997	1 786
1998	1 629
1999	1 974
2000	2 241
2001	2 074
2002	2 479
2003	2 642
2004	3 090
2005	3 402
1996-2005	9.0%
每年平均增減百分率	

World Top 10 Container Ports
全球十大貨櫃港

‘000 TEUs⁽¹⁾
 千個二十呎標準貨櫃單位

		2004	2005
Singapore	新加坡	21 329 (+15.9%)	23 192 (+8.7%)
Hong Kong	香港	21 984 (+7.5%)	22 602 (+2.8%)
Shanghai	上海	14 554 (+29.0%)	18 084 (+24.3%)
Shenzhen	深圳	13 659 (+28.2%)	16 197 (+18.6%)
Busan	釜山	11 492 (+10.4%)	12 521 (+9.0%)
Kaohsiung	高雄	9 714 (+9.8%)	9 471 (-2.5%)
Rotterdam	鹿特丹	8 292 (+15.9%)	9 287 (+12.1%)
Hamburg	漢堡	7 003 (+14.1%)	8 088 (+15.5%)
Dubai	杜拜	6 429 (+24.8%)	7 596 (+18.5%)
Los Angeles	洛杉磯	7 321 (+2.0%)	7 485 (+2.2%)

Notes: () Year-on-year rate of change.

註釋：與去年同期比較的增減率。

(1) TEU refers to Twenty-Foot Equivalent Unit.

TEU 代表二十呎標準貨櫃單位。

South China Container Cargo Base Analysis
華南地區貨櫃貨物分析

(million TEUs)
 (百萬個二十呎標準貨櫃單位)

	2001	2002	2003	2004	2005
South China Container Cargo Base (including Hong Kong) 華南地區貨櫃貨物 (包括香港)	13.81 (+1.4%)	16.07 (+16.3%)	19.13 (+19.0%)	21.44 (+12.1%)	23.72 (+10.7%)
- handled by Hong Kong port 經香港港口處理	10.51 (-4.4%)	11.07 (+5.4%)	11.37 (+2.6%)	11.86 (+4.3%)	11.32 (-4.6%)
- handled by South China ports 經華南港口處理	3.31 (+25.5%)	4.99 (+51.1%)	7.76 (+55.4%)	9.58 (+23.4%)	12.40 (+29.5%)
% share of South China Container Cargo Base 華南地區貨櫃貨物的百分比 (%)					
Hong Kong port's share 香港港口佔有率	76.1%	68.9%	59.4%	55.3%	47.7%
South China ports' share 華南港口佔有率	23.9%	31.1%	40.6%	44.7%	52.3%

Notes: () Year-on-year rate of change.
 註釋： 與去年同期比較的增減率。

World Top 10 Shipping Registers as at 1 Jan 2006
2006 年 1 月 1 日全球十大船舶註冊⁽¹⁾

		'000 Gross tonnage 千總噸位	Number of vessels 船隻數目
Panama	巴拿馬	139 458	5 790
Liberia	利比里亞	58 017	1 545
Bahamas	巴哈馬	36 460	1 204
Greece	希臘	30 788	1 269
Hong Kong	香港	29 825	1 070
Singapore	新加坡	29 153	1 185
Marshall Islands	馬歇爾群島	28 581	722
Malta	馬爾他	22 724	1 172
China	中國	21 046	2 515
Cyprus	塞浦路斯	18 791	895

Notes: ⁽¹⁾ Based on statistics released by Danish Shipowners' Association, which includes only merchant ships of 100 GT and above, where the figures for HK are slightly different from those recorded in the HK Shipping Register.
 註釋：按 Danish Shipowners' Association 的統計數字，數字只包括 100 總噸及以上的商船；當中關於香港的數字與香港船舶註冊的數字略有出入。