

二零零一年十月十日

會議參考文件

立法會經濟事務委員會

“香港物流業的發展”

引言

本文列出政府加強基建設施的計劃，以發展及推廣香港作為國際和地區首選運輸及物流樞紐。

背景

2. 物流服務跨越海陸空領域，涉及多個政策範疇，而且更需要在「一條龍」的大前提下，在供應鏈內各公營及私人機構在不同環節需要互相配合。因此在去年五月，我們在港口及航運局(港航局)其下成立了物流服務發展委員會，專責研究如何令供應鏈內各環節能加強相互的協調及如何推廣香港物流業的發展。

3. 為伸延物流服務發展委員會的工作，港航局在去年十二月委託 McClier Corporation，進行《鞏固香港作為國際和地區首選運輸及物流樞紐研究》。該研究的主要結果載於**附件**的報告摘要。

當局的回應

4. 政府一向致力營造有利的環境和提供所需的基礎建設，促

進和推動香港成為國際及地區首選的運輸及物流樞紐，以及成為協調和結集物流服務供應商以配合全球和地區供求鏈運作的基地。行政長官剛在他的施政報告宣佈：

“憑著香港擁有的一流運輸設施和交通網絡，加上珠江三角洲的强大生產能力，兩地結伴合作，可以發展成為連結內地與世界市場的物流業樞紐。我們推動發展多式聯運系統，並且研究強化支援機制，加快貨物和資訊的流通，綜合提供多個環節的服務，增加香港作為供應鏈基地的優勢。”

推動“兩項加強”在“四大物流層面”

5. 我們當務之急，是加強不同運輸模式之間和香港與貨源地之間的連繫；以及加強香港物流發展的四大支柱下各服務供應商相互合作。上述的“兩項加強”和“四大物流層面”：即物流基建、資訊、人力及市場推廣，是我們推行香港物流業發展的基礎。

6. 面對世界貿易邁向全球一體化，互聯網和電子商貿成為推動新經濟的原動力，中國入世在即，供求鏈服務和物流業的運作方式急劇轉變，我們必須重估形勢，研究如何把香港重新定位，以便好好把握這些發展帶來的機遇。

7. 我們政策的主要目標，是提高香港港口和機場的貨運流量；推動基礎建設發展，使香港能夠充分利用“資訊物流”的發展良機；以及利便本港公司為經過香港或始於香港的供求鏈運作提供物流服務。

架構上的支援

8. 當局考慮了《鞏固香港作為國際和地區首選運輸及物流樞紐的研究報告》內就有關“架構及機制”的建議。並將設立以下的新架構以支援香港物流業的發展 —

- (a) **政策督導：**設立新的「物流發展督導委員會」，由財政司司長擔任主席，以督導及加快落實發展香港物流業的各項措施；
- (b) **促進發展：**設立一個新的「香港物流發展局」，為政府與業界人士商議及協調業內事務和推行合作計劃提供渠道及；
- (c) **行政支援：**經濟局轄下的港口及航運局小組會重組成為「港口航運物流發展組」，負責協助制訂政策，及協調物流服務發展督導委員會和香港物流發展局所推行的活動和計劃。

新的架構將於短期內成立及開始運作。

9. 我們來年發展香港作為物流之都的工作重點將會在四大物流層面上，以加強香港與貨物腹地的聯繫及公、私營機構間的合作。來年的工作重點如下 —

加強與貨物腹地的聯繫

- (a) **物流基建：**加強基建和多式聯運系統，使香港能更有效地發揮其作為提供支援全球需求及供應鏈的角色。

- (b) 規管基建：制定所需措施，以改善和加快清關和出入境手續。

加強服務供應商之間的合作

- (c) 物流資訊：加強服務供應商之間的合作及發展電子聯繫，以增強業界運作效率，使他們能夠配合經過香港或始於香港的供求鏈運作。
- (d) 物流人力資源：與業界合作，訂出更為全面的短期及長期人力發展計劃，以協助促進發展香港物流業的措施。
- (e) 物流市場推廣：增強有關單位在市場推廣方面的合作，使香港機場管理局、香港港口及航運局、香港貿易發展局，以及投資推廣署等在推廣及宣傳香港物流業時，能夠取得更佳成效；
- (f) 支援中小型企業：研究如何加強為中小型企業（中小企）提供協助，藉此鼓勵中小企接受及參與物流的事務。

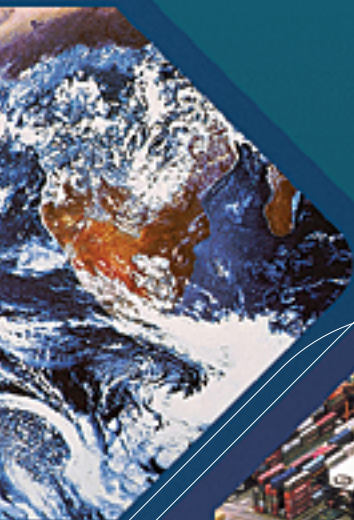
經濟局

二零零一年十月十日



香港港口及航運局
Hong Kong
Port and Maritime Board

報告摘要



鞏固香港作為國際和
地區首選運輸及
物流樞紐的研究

2 0 0 1

香港
作為國際和地區首選
運輸及物流樞紐的
競爭策略及總綱計劃

工作小組

香港港口及航運局於二零零零年底委託 AECOM 旗下 McClier 及 Maunsell 進行是次顧問研究。McClier 是運輸和物流業的國際競爭策略專家，而 Maunsell 則是本地的工程和顧問機構。上述兩家公司在進行研究時，得到本地顧問公司 Unicorn Consulting 和 GML Consulting 從旁協助。

目標及背景

是次研究旨在擬訂和推行一項香港競爭策略及總綱計劃，以便香港在面對來自珠江三角洲等地的競爭對手時，得以維持本身的運輸及物流樞紐地位。

由於策略發展委員會已把“貿易、運輸和物流”定為香港長遠發展的七個主要範疇之一，故此是次研究的意義更形重要。

當局於二零零零年三月舉行了“香港發展成世界級物流中心策略論壇”，繼而於二零零零年五月成立物流服務發展委員會之後，便開展是次研究。

物流服務發展委員會成立了 3 個工作小組，研究如何加強有形、數碼、規管及人力資源基建，以支援物流業的發展。

顧問研究小組和物流服務發展委員會曾進行交流，以便就整體策略方向諮詢其意見。此外，小組亦曾會晤有關的公、私營機構，並進行講解，結果收到超過 100 項意見。

方針

是次顧問研究方法包括對珠江三角洲內各個競爭地點及上海作為大陸門戶進行分析，以及就全球各主要口岸和運輸樞紐的特點評定有關基準。

在分析工作中，還有一部分是涉及檢討物流業作為全球供應鏈其中一環的發展，包括工業趨勢、功能環境和相關的競爭事宜。

在分析過程中，顧問研究小組採納了物流服務發展委員會轄下負責有形、數碼、規管及人力資源基建研究的 3 個工作小組的意見。此外，有關的公、私營機構所提的意見，也得到採納。

為此，當局認為有需要擬訂一個綜合和全面的總綱計劃，藉此在香港締造更具生產力的物流環境，並擴闊有形和無形的服務範圍。

總綱計劃的另一個目標是希望爭取公營及私營機構認同和參與各階段的計劃。有關計劃共包含超過 20 個項目和措施。

當局在接獲物流服務發展委員會督導委員會和港口及航運局的回應後，確定了 6 個目標項目。這些項目旨在為香港帶來即時的利益，因為施行競爭策略的時機是至為重要的。

競爭策略及總綱計劃

要制訂香港的競爭策略及總綱計劃，須先理解到在中國內地，包括珠江三角洲的口岸也不斷在發展低成本的運輸服務。這些地點包括：

- 深圳、澳門、廣州(空運平台)
- 鹽田(海運平台)
- 上海(海、空、陸運平台)

制訂的競爭策略旨在充分利用香港特區現有的能力和資源，包括：

- 香港憑現有海空口岸和數碼基建所提供的各種卓越服務
- 香港優越的地理位置
- 具規模的貿易環境

為加強香港的競爭能力，總綱計劃提出了 3 項重點：

- 建立高效率的綜合物流平台，整合海、空及陸路運輸模式，以及貨物綜合處理能力
- 闢設物流專線，作為伸延至特區範圍以外的港口內陸集散網絡的一部分，藉此促進在香港進出口的貨運活動，着眼點除珠江三角洲以外，還包括內陸地區（武漢及成都）。
- 培養中小型企業的實力，貿易公司也應包括在內，使這些企業和公司有能力參與全球供應鏈服務和網上市場交易。

這 3 項重點是擬訂總綱計劃下 20 個項目和措施時的主要考慮因素。其中 6 個目標項目，被界定作為初期促進階段一部分的項目。

目標項目

在最初為期 3 年的促進階段中，要完成的部分目標項目包括：

- **發展綜合運作計劃**，為在本港建立多樣化的物流平台和相連的外部物流快線擬定綱領。是項計劃旨在提供涵蓋目標項目的全面運作概念以及“總綱”，並於各運輸樞紐之間找出提高生產力的關鍵，以作為重新策劃工作的一部分。

-
-
- **使香港建設成為亞洲區內的綜合物流樞紐**，藉界定該項目的運作和有形(設施及基建)需要以及特點，使香港建設成為亞洲區內一個具備洲際貨運能力的綜合物流樞紐。

界定機場空運和陸運方面的需要，以及利用陸路和高速船隻運送有時限貨物往返機場所需的交通系統連接問題。

- **設立增值物流園**，讓有效率的貨物處理程序成為多樣化物流系統的組成部分。這些物流園將分階段在香港機場、青衣和屯門設立。

首個增值物流園的特點將以其可容納多家專業物流服務供應商和運輸公司，以及中小型企業共用設施的能力加以界定。

該項目的另一要素是界定及實施由增值物流園、空運平台和未來高速駁船組成的特定道路／鐵路接駁系統。這樣一來，增值物流園將成為更具生產力的運輸和貨物處理系統的一部分。

- **建立珠江三角洲道路快線**，以促進來自中國內地特定口岸、貨運站或內陸港口的貨物運輸，並把注意力集中於珠江三角洲東部。

該項目包括確定快線的路線，並界定其設施和運作需要(海關、簽證、保安、數碼介面和支援需要)。

- **建立珠江三角洲高速船隻快線**，以促進來自珠江三角洲西部集散地的有時限貨物的流通。

該項目包括確定快線的路線，並界定其設施和運作需要，以便促進來自特定口岸、貨運站或內陸港口的有時限貨物的流通。

- **建立內陸物流鐵路快線**，充分利用由九廣鐵路發展連接內地的貨運鐵路系統，並在平湖發展貨運站以及界定經營內陸集體鐵路貨運的潛力。

該項目的內容包括把內陸口岸、貨運站或內陸港口界定為物流快線的一部分，並界定相關的設施和運作需要(海關、簽證、保安、數碼介面和支援系統)。

當局在確定個別目標項目的技術需要時，亦會向商界推廣有關項目和爭取私營機構的認同及參與。

在落實初期的工作後，當局將會就數碼及規管、人力資源及制度事宜採取進一步的措施，以便施行有關項目。有關措施包括：

- **數碼措施** — 充分利用現有的資訊科技基建，以協助建立物流系統，從而方便在香港運送及處理貨物。
- **人力資源措施** — 尋求開發和加強香港的人力資源，以支持物流業的新發展。
- **制度措施** — 由一個綜合運輸和增值物流計劃作主導，該計劃具備多元性和多機構參與的特性。在該計劃推動下，當局將創設兩個組織，分別為貨運及物流服務發展小組以及香港物流局，前者的宗旨，是領導及迅速處理複雜而牽涉甚廣的工作，後者將在運輸界別及增值業務方面充當私營和政府機構之間的媒介，促進彼此合作，以作為積極推動物流發展計劃的一部分。

實施方法

部分競爭策略所採用的實施方法，旨在根據政府擬訂的整體計劃推行私營以及私營／公營機構項目。

此外，這個方法亦包含商業推廣工作，希望私營機構有興趣投入有關計劃，並且最終參與個別項目。

這個方法所設的另一項機制，旨在讓各局和部門以及相關機構，例如機場管理局、港口及航運局、九廣鐵路、貿易發展局、投資推廣署、香港物流及運輸學會、香港物資流通協會、香港生產力促進局及貿易通，共同合作，為達至競爭策略的共同目標一起努力。

首九個月的實施方法包括：

- 發展綜合運作計劃，作為物流系統的整體架構。
- 界定綜合計劃中個別目標項目的範疇和特點。
- 訂明制度架構，讓有關項目，包括設立貨運及物流服務發展小組和香港物流局事宜，得以儘速推行。
- 向潛在的參與者和用戶推廣有關計劃。
- 成立一個物流服務發展基金。
- 把中小型企業參與有關計劃定為目標項目之一。
- 把人力資源事宜視為整體措施的一部分。
- 把與項目有關的數碼事宜視為整體措施的一部分。

隨後的施行階段，為期兩年，目的是在按公、私合營機構參與有關計劃的基礎上完成目標項目。

整體計劃其後各階段的完成目標日期為二零零五年底。這就是說，隨着擬訂競爭策略和總網計劃後所展開的工作，將於5年內完成。

根據本計劃，香港將可建立起制度、人力資源及物流架構，並因此得以繼續成為卓越的中心和中國的門戶，以及維持作為國際和地區運輸及物流樞紐的地位。