



香港物流商會有限公司

The Chamber of Hong Kong Logistics Industry Ltd

香港特別行政區立法會
環境事務委員會
何秀蘭主席 暨各位委員

何主席，您好！

就有關政府推出《淘汰歐盟 IV 期以前的柴油商業車輛》之議題，並為日後新登記的柴油商業車輛設定 15 年的退役期限。對此政策，為未來的福祉，我們商會是支持的。但也希望閣下以及與環境事務委員會各位委員能夠體恤業界目前的困局和苦處，作出適當和合理的方案。使香港重現藍天白雲之天空，加強香港在國際層面上的競爭力之際，也要令物流業界能在健康的工作環境，有序的行业標準內作良性的競爭，才能成三贏方案。

目前應是全民響應齊心行動的事情，而不單單靠我們物流業界的力量就可以。所以現在的舉措可以說是對我們物流業界一個生死存亡的階段！

主因是目前香港物流業處於結構性轉形的階段，尤其是中港貨運行業，因製造業受數年前金融海嘯以及國家政策的影響，製造業部份是結業或有部份再往西北地域性轉移，故做成香港在跨境貨運上的運力過剩。政府這十多年來只是空談打造香港成為物流樞紐港的口號，而沒有長遠性政策與實質的扶助措施，做成人力資源青黃不接和物流硬、軟件設備不足。在此，我也將物流企業所面臨的困境與情況簡單扼要列出，希望能夠給予閣下和各位委員在議論此政策時可作為參考。

一是；業界人才青黃不接以及老化，尤其是司機。已有部份經營者因後繼無人，欲退出物流市場，但因有些還要負擔家庭生計，而不能輕言退下火線。

二是；有部份公司是想繼續經營，但限於人員(司機)缺乏、成本高漲，但貨運行業仍處於供過於求，運輸費不能上調而追不上高漲之成本，做成進退兩難之苦！

三是；政府在物流行業上沒有長遠策略性之部署，以及對業界沒有適當的扶助。而且在物流用地上，仍然以高地價政策，使財團可以壟斷，物流用地都成為物流地產行業。基本上中小型物流企業難以涉足，令物流成本高漲，間接削弱香港在國際上物流航運中心的競爭力。

所以，目前政府推此環保的措施，正是良機！但我商會建議要提高額度，加大退出者的誘因，使繼續者能有序健康的經營。所以，不論是交回車輛牌照退出者，還是換車



香港物流商會有限公司

The Chamber of Hong Kong Logistics Industry Ltd

繼續經營者，都必須一視同仁，令業界退者有機、進者有路。

針對我們貨櫃運輸行業，有如下意見和建議：

- (1) 不分結業者與繼續經營者，收回車輛牌照一律作一次性補償。設置相關限制措施，以避免有部份業界和車商從中取利。這樣而結業者及下崗司機也可得到額外補償，避免產生怨氣，令社會動盪不安。而日後也需加強管理物流行業運輸工具環保和測驗的標準。
- (2) 長遠性的環保政策，是可以考慮天然氣及電動車輛，因香港地區較細，尤其是貨運行業都集中在西北方，建設天然氣站是可行的。因天然氣在不久的未來是灌通香港，在環保和經濟效益上，不論是物流業界和香港整體的空氣素質都大有裨益，所以我們是時候要計劃的。
- (3) 補助換車款額之補償金不能低於新車價 30%，因補償金的多與少，會影響他們在提高運輸費用的基數上，長遠性是減低香港中轉港口的競爭力。而詳細的建議方案，也與其他 12 家商會聯署上遞環保局，在這函件內不再重複。

最後，希望 閣下以及各位委員努力為香港的藍天白雲、為我們物流界的福祉，能夠在長遠環保措施、物流航運界策略上取得一個平衡點，共同締造香港繼續成為一個國際航運中心的國際大都會。謝謝！

此致

香港物流商會

陳富泉常務副主席

21/05/2013