

中國現代物流發展報告

(第九章 港、澳地區物流業的發展 撮要)

前言

一、 香港地區物流發展現況

香港經濟發展與產業結構

香港經濟發展的演變

二次大戰後，香港轉口貿易逐漸恢復。1947 至 1951 年間，香港的經濟年增長率達 3.5 %，而有 2/3 以上轉口到亞洲各地的商品為中國商品。然而，到了 1952 年，香港跟隨英、美，對中國實行禁運，亦因而失去了以中國為主的生意來源。

1952 年後，隨著轉口貿易急劇消失，香港進入了新的工業發展時期。當時，大量資金、設備、人力、管理經驗、市場訂單等從上海轉移過來，為香港早期工業發展奠下基石。六十年代中期，製造業變得更現代化，並融合了大量以美國及歐洲為主的海外資金。

七十年代，電子、玩具、塑料製品、鐘錶等製造業迅速增長，而一向佔主導的服裝及紡織業由於開始下滑，故也走向高價值及高品質的方向發展。儘管面對台灣、南韓及新加坡等競爭對手，當時的經濟增長率仍高達 9 % 以上。

香港的金融業從七十年代起步，至 1980 年，已成為僅次於美國紐約及英國倫敦的世界第三大金融中心。另外，自八十年代，香港政府對發展旅遊業亦越見重視，因而帶動了其他相關行業，例如酒店業等的迅速發展。

八十年代初，受到世界環境經濟衰退、貿易夥伴加強保護主義、九七回歸問題等因素影響，香港經歷了空前的大衰退，而 1982 至 1986 年間，香港的國民生產總值僅為 4.7 %。

宏觀香港的經濟結構，香港佔通往內地大門的有利位置，而位置又連接亞洲及歐洲的時差區域，令香港作為世界貿易、金融、商業和通訊中心的地位更

鞏固。除外，香港經濟屬高度外向型，而於 2000 年，香港已連續七年獲評定為全球最自由之經濟體系。

香港物流業之發展

香港物流業的資訊科技

香港不少物流服務供應商（物流商），均了解到資訊科技的好處，故他們都紛紛投入大量資源，以提高生產力及改善客戶服務。應用資訊科技，能更有效連接各方（製造商、零售商、客戶等）的資訊，加快工作進度；而透過資訊科技整合各方的物流網絡，能減低營運成本，解決因香港高工資及高地價而造成的盈利壓力。除外，客戶要求越來越高，市場瞬息萬變，亦加快了物流商使用資訊科技的步伐。

物流商採用的資訊科技

以東方物流集團為例，其自行開發的倉庫管理系統，令倉庫空間、設備和人手的運用更有效率。同時，資訊科技工具如電腦條碼標籤、標籤掃描器及無線頻率技術等設施亦在各個倉庫廣泛應用，搜集存倉貨物資訊。透過上述系統和工具，東方物流集團指揮各倉庫員工的工作、監控存貨及貨位情況、管理客戶訂單和工作步驟，提升營運效率。該系統能夠追蹤進倉貨物去向、得知貨物數量、配額使用或轉移資料，及提供更及時的存貨量報表。東方物流集團增強存貨管理和資源靈活調動能力，可以進一步及時回應客戶的需求，提供更可靠、高透明度的倉儲服務。

另一方面，東方物流集團亦設內聯網溝通平台，促進內部員工之間物流資訊的流通。各部門在內聯網分享物流資訊，如船運、存貨及訂單狀況。內聯網改善各倉庫和各部門間的溝通，節省本地送貨、存貨管理等營運工作所需的時間，提高效率。內聯網協助集團提供快速回應及可靠的物流服務，讓客戶得到要求以外更高素質的服務。

又例如怡和物流擁有上掛互聯網的 SMARTRACK 資訊科技系統，客戶可以利用自己的電腦查看貨物送貨情況、監察訂單狀態及存取所需資料。此外，怡和物流亦裝設客戶伺服器應用軟件，連接海空貨運、貨櫃管理、倉儲分銷等操作系統。透過連接和整合各方的資訊系統，客戶可以全面掌握準確的物流數據、資料，當問題產生時，能立即與物流商聯絡。

同樣，嘉里物流亦對資訊科技相當重視。除了在轄下各倉庫設立如倉庫管理系統的聯網資訊系統外，嘉里物流亦擁有上文提及的資訊支援工具，及具電子商貿功能的網站，讓雙方透過互聯網交換營運資料、發出及處理訂單等等。嘉里物流亦開發了上掛互聯網的資訊系統，連接物流鏈上其他公司，客戶可在網上查詢貨物存貨資料及產生有關的管理報表。

集裝箱

五十年代，香港貨物出入口主要以海運為主，當時貿易船隻可分為三大類：舢舨、沿岸船隻及遠洋船隻。到了六十年代，簡單的裝卸模式已呈現飽和，故香港開始引入集裝箱技術，把貨物吞吐量推向更高層次。

直到現時，香港的集裝箱碼頭全部集中在葵涌地區；現時共有四間經營商負責營運，包括：香港國際貨櫃碼頭有限公司（HIT），擁有 4 號、6 號及 7 號碼頭；現代貨箱碼頭有限公司（MTL）擁有 1 號、2 號及 5 號碼頭，以及 8 號碼頭的西翼；中遠一國際貨櫃碼頭有限公司（COSCO-HIT），擁有 8 號碼頭的東翼；及海陸貨櫃碼頭有限公司（SLOT），擁有 3 號碼頭的一個停泊位。

由於葵涌碼頭一帶已再無可供發展的土地，因此現時青衣島上興建的九號貨櫃碼頭相信會是該區最後一個集裝箱碼頭。亞洲貨櫃碼頭、現代貨箱以及香港國際貨櫃碼頭，合共投資超過百億港元發展九號碼頭，當中三十億港元用作加深藍巴勒海峽，及發展七十公頃後勤土地以改善九號碼頭一帶的交通基建等工程。

九號集裝箱碼頭建成後將有六個泊位，沿岸水深達 15.5 米，碼頭總面積為 68 公頃，設計處理量為每年二百六十萬個廿呎標準集裝箱，而該碼頭的經營者表示將會提高至二百五十萬個廿呎標準集裝箱。根據協議，其中四個泊位由現代碼頭擁有，其餘兩個屬於香港國際貨櫃碼頭，而亞洲貨櫃碼頭將分部份九號碼頭的發展費用，藉以交換現代貨箱碼頭位於八號碼頭西的兩個現有泊位。

另外，在九八年，位於屯門的第一個專為內河貨運而設的碼頭已全面落成。這碼頭特別為集中處理往來香港與珠江三角洲一帶港口間的集裝箱及散裝貨物，提供陸路以外更便宜和環保的另類選擇。香港內河碼頭的設計內河貨物處理量為每年 130 萬個標準集裝箱單位。整個內河碼頭總面積為 65 公頃，海岸線長 3000 米。

至於從事中流作業所需的海旁起卸用地，政府已在昂船洲撥出了兩幅永久用地，佔地 6.7 公頃，碼頭長度約 460 米。現時在港口週邊的公眾貨物起卸區將會陸續搬離。

香港現時約有二百間經營主要航線的船公司利用香港港口付運貨物，另約有一千間從事航運業務的公司在香港經營。香港是亞洲區主要貨運中心，亦是自一九七八年中國對外開放後華南地區貨物的重要轉運站。中港貿易在過去十年的年增長率為百分之十八，而據估計，超過百分之九十在華南製成的貨品經由香港進出。

港口操作概覽

由八十到九十年代初期，因國內道路設施未能配合，加上遠洋航班不多，故很多時貨主會先把貨物從陸路運到香港做拼箱付運。近期由於內陸運輸設施相繼竣工，加上很多遠洋班輪直接靠泊內地港口碼頭，貨物已可由工廠直接裝箱及運至附近碼頭付運。貨物經由陸路運抵香港後再付遠洋班輪的百分比也相對減了不少。但由於南中國整體貨運量一直都在增長，所以經香港出口及轉口的貨量都有持續的上升。

香港港口由私營機構擁有及經營，港府則提供後動用地、航道、航運基建配套及設施。此外，現時本港有超過二十個中流作業經營者及多間公司經營內河貿易貨運。在九八年，約有二百五十萬個廿呎標準集裝箱經內河船隻運往珠江三角洲一帶，為擠迫的陸路跨境通道提供多一個選擇。

由於全部集裝箱碼頭主要由私營機構所擁有，集裝箱裝卸費亦相對較區內其他碼頭的收費為高。政府在港口設計及籌劃方面一直持不干預態度，所以在碼頭發展這項目上並沒有作出通盤的計劃或利用週邊的切設施來配套。港口發展主要是倚靠達標系統（Trigger Point）來預測和配合。過去二十多年，隨著香港貨運量每年持續增長，碼頭的建設亦由一號二號擴展到即將建成的九號碼頭。

香港物流業的質量管理

九十年代，香港物流業開始關注到質量管理的重要性，並實施了多項質量管理改善計劃，例如：質量圈、質量控制、ISO9000 質量管理系列等，作為在國際間提升企業競爭力的途徑。同時，面對改善服務的壓力，物流商必

須實施認可的質量管理計劃，才不致於被市場淘汰。

以東方物流集團為例，在最高管理層的支持下，集團建立了質量管理系統，作為持續改善倉庫營運及其他支援部門的表現。

為了改善服務質量及防止工作步驟出錯，東方物流集團制訂書面標準及工作步驟，管理客戶服務牽涉的各個層面。集團向員工提供清晰的指引和指示，詳列他們每項職責和集團對工作表現的要求，使雙方對工作步驟及標準的理解一致，而員工亦清楚知道自己的職責、公司的要求及集團的質量目標。上述質量管理系統令集團能不斷提供客戶要求以外的優質物流服務，建立客戶對集團物流服務的信心。

實施質量管理系統帶來的好處，可見於系統在集團各部門中建立了一套眾人認同和理解的質量標準。當談及質量改善時，員工均明白所指的是同一套計劃、施行和評估的工作步驟標準及規範。這樣可確保員工在質量管理所投入的努力和提供的服務素質一致。

除此之外，質量管理系統亦建立了客戶，尤其是以服務要求嚴苛見稱的國際企業，對集團服務的信心。東方物流集團相信質量管理已成為物流商向客戶提供高素質服務的一個重要途徑。

另一方面，東方物流集團亦透過質量管理系統，在成本和服務上取得優勢。質量管理系統可防患於未然，減低由客戶不滿、滯留收費、染污貨物及人力資源浪費的成本。同樣，質量管理為集團節省因未符客戶要求而須重做工序或退貨的開支。很多香港物流商，包括東方物流集團，在日常營運方面亦越來越以客為本。質量管理系統不但在滿足客戶要求及找尋新的客戶上佔有重要的角色，亦協助集團在其他物流商中突圍而出，成為業內質量管理的領導者。

香港物流基礎建設

國際運輸及物流樞紐

香港是亞洲主要的國際和地區航空及航運樞紐。二零零零年，本港機場處理了近 224 萬公噸國際空運貨物，而貨櫃港則處理了 1810 萬個標準貨櫃單位。這樣理想的表現除了業內人士的不懈努力外，亦有賴本港完善的物流基礎設施配套。

銀行業

香港擁有一流的電訊和資訊科技基建，以配合電子商貿和物流供應鏈的發展。隨著電訊市場逐步開放，本港得以繼續享有世界級水準而取價合理的電訊服務，為電子商貿發展作出支援。本地網絡已全面數碼化、而本地的寬頻基建亦發展迅速，以配合不斷增長的通訊需求。種種因素令香港的對外聯繫躋身區內數一數二之列。

海運

香港的航運業成就卓越，不少享負盛名且經驗豐富的船東、船務管理公司及與航運有關的公司均在此經營，例如東方海外貨櫃航運（香港）有限公司（OOCL）、環球物流等。2000 年內，抵港與離港船舶約共有 43 萬航次，裝卸貨物超逾 1.74 億公噸，運載旅客約 1710 萬人次。這些旅客大部分是乘搭全球最龐大的高速船隊（包括噴射飛翼船和噴射雙體船）往來澳門和鄰近港口。

空運

在二零零一年，香港國際機場的旅客量為 3,300 萬人次，貨運量為 208 萬公噸，飛機起降量則為 196,800 架次。機場島上有香港空運貨站和亞洲空運中心兩個航空貨運站，吞吐量合共為 300 萬公噸貨物（其中香港空運貨站有限公司每年可處理 260 萬公噸貨物，而亞洲空運中心有限公司則可處理 42 萬公噸的貨物）。香港空運貨站的「超級一號貨站」是全球最大的單一航空貨物處理設施，所處理的貨物佔了香港國際機場總貨運量約八成。估計到了二零四零年，香港國際機場的航空貨運量每年可達 900 萬公噸。

機場南北跑道均長 3800 米，寬 60 米，可容納機身長達 85 米，翼展 84 米，載客量達 900 人的未來新一代大型飛機。這兩條跑道均裝置了先進的著陸系統，可供飛機在能見度只有 200 米的情況下著陸。兩條跑道的最終容量為每小時超過 60 班次起降。

鐵路

地下鐵路

地下鐵路是一個由五條主線組成的地下鐵路網，由屬政府擁有的地下鐵路公司經營。鐵路系統由 1979 年年底開始分段通車，官塘、荃灣和港島線全長 43.2 公里，東涌線和機場快線全長 34 公里。整個鐵路網共有 44 個車站。

九廣鐵路

九廣鐵路（東鐵）全長 34 公里，由九龍紅磡伸展至羅湖，包括一條主要在賽馬日運作的沙田馬場支線；沿途設有 13 個車站。九鐵行走九龍市中心（紅磡站）至中國內地邊境羅湖，全程需時約 50 分鐘。九鐵紅磡站亦有直通車開往國內以北各個地區。鐵路電氣化計劃和鋪設雙軌的工程在 1983 年完成。此外，每日有上下行各八班直通車來往九龍及廣東省各市；而來往九龍及北京／上海的客運直通車分別隔天開出。

港口

目前，香港現正在現有的八個貨櫃碼頭對面的青衣島興建一個新的九號貨櫃碼頭。九號貨櫃碼頭佔地 68 公頃，2004 年全面落成後將有六個泊位，處貨量為每年超過 260 萬個標準貨櫃單位。此外，通往葵涌貨櫃港的航道會挖至水深 15.5 米，足可供現時計劃興建的最大型貨櫃船使用。

另外，位於屯門的內河貨運碼頭，已於一九九九年年底全面運作。香港內河碼頭有限公司現正制定方案，提高貨物集裝處理能力，促使貨運碼頭發揮物流基地的功能，以支援內河貨運及港口其他活動。這將有助加強目前在亞洲貨櫃有限公司和香港國際貨運中心倉庫內進行的物流及存倉活動，上述倉庫均為全球數一數二建於碼頭旁的最大型工業倉庫。

二、政府與物流有關的法律及政策

香港的電子商貿法律

本港在制定電子交易條例時，各國電子商貿法例規定的相互通用性亦為考慮之一，因此標準法例和香港電子交易條例亦具相似之處。不過，標準法例並沒有如電子交易條例（香港法例第 553 章）採用公眾密碼匙基礎建設。電子交易條例下，郵政署署長為香港首個認可核證機構。公眾密碼匙基礎建設技術成熟，在電子商貿應用相對安全，因此獲政府採用。

香港特別行政區政府在 2000 年 7 月 1 日制定電子交易條例。條例共分 7 部份，由 51 條法例組成。條例為商業等活動交易電子化提供法規規管，並授權郵政署署長為核證機關，提供核證服務。

電子記錄指以數碼形式產生的記錄，而該記錄可由資訊系統傳送，及由一資訊系統傳送到另一系統，及在資訊系統或其他媒介儲存。

在制定法例時，歐盟的法規值得參考。歐盟由 15 個成員國組成，是美國以外最大的經濟體，而歐盟成員須執行歐盟委員會通過的規定。歐盟分別在 2000 年 6 月 8 日通過 2000/31/EC 電子商貿法案，及 1999 年 12 月 13 日通過 1999/93/EC 電子簽署盟國體制法案。

現時與電子商貿法律有關的範圍計有：

- 規定用書面形式
- 數碼簽署
- 資訊以其原狀出示或保留
- 以電子紀錄形式保留資訊
- 電子紀錄的可接納性
- 電子合約的成立及有效性
- 電子紀錄的發出及接收

-- 完 --