

中国现代物流发展报告

（第九章 港、澳地区物流业的发展 撮要）

前言

一、 香港地区物流发展现况

香港经济发展与产业结构

香港经济发展的演变

二次大战后，香港转口贸易逐渐恢复。1947 至 1951 年间，香港的经济年增长率达 3.5 %，而有 2/3 以上转口到亚洲各地的商品为中国商品。然而，到了 1952 年，香港跟随英、美，对中国实行禁运，亦因而失去了以中国为主的生意来源。

1952 年后，随着转口贸易急剧消失，香港进入了新的工业发展时期。当时，大量资金、设备、人力、管理经验、市场订单等从上海转移过来，为香港早期工业发展奠下基石。六十年代中期，制造业变得更现代化，并融合了大量以美国及欧洲为主的海外资金。

七十年代，电子、玩具、塑料制品、钟表等制造业迅速增长，而一向占主导的服装及纺织业由于开始下滑，故也走向高价值及高品质的方向发展。尽管面对台湾、南韩及新加坡等竞争对手，当时的经济增长率仍高达 9 % 以上。

香港的金融业从七十年代起步，至 1980 年，已成为仅次于美国纽约及英国伦敦的世界第三大金融中心。另外，自八十年代，香港政府对发展旅游业亦越见重视，因而带动了其它相关行业，例如酒店业等的迅速发展。

八十年代初，受到世界环境经济衰退、贸易伙伴加强保护主义、九七回归问题等因素影响，香港经历了空前的大衰退，而 1982 至 1986 年间，香港的国民生产总值仅为 4.7 %。

宏观香港的经济结构，香港占通往内地大门的有利位置，而位置又连接亚洲及欧洲的时差区域，令香港作为世界贸易、金融、商业和通讯中心的地位更

巩固。除外，香港经济属高度外向型，而于 2000 年，香港已连续七年获评定为全球最自由之经济体系。

香港物流业之发展

香港物流业的信息科技

香港不少物流服务供货商（物流商），均了解到信息科技的好处，故他们都纷纷投入大量资源，以提高生产力及改善客户服务。应用信息科技，能更有效连接各方（制造商、零售商、客户等）的信息，加快工作进度；而透过信息科技整合各方的物流网络，能减低营运成本，解决因香港高工资及高地价而造成的盈利压力。除外，客户要求越来越高，市场瞬息万变，亦加快了物流商使用信息科技的步伐。

物流商采用的信息科技

以东方物流集团为例，其自行开发的仓库管理系统，令仓库空间、设备和人手的运用更有效率。同时，信息科技工具如计算机条形码卷标、卷标扫描器及无线频率技术等设施亦在各个仓库广泛应用，搜集存仓货物信息。透过上述系统和工具，东方物流集团指挥各仓库员工的工作、监控存货及货位情况、管理客户订单和工作步骤，提升营运效率。该系统能够追踪进仓货物去向、得知货物数量、配额使用或转移资料，及提供更及时的存货量报表。东方物流集团增强存货管理和资源灵活调动能力，可以进一步及时响应客户的需求，提供更可靠、高透明度的仓储服务。

另一方面，东方物流集团亦设内联网沟通平台，促进内部员工之间物流信息的流通。各部门在内联网分享物流信息，如船运、存货及订单状况。内联网改善各仓库和各部门间的沟通，节省本地送货、存货管理等营运工作所需的时间，提高效率。内联网协助集团提供快速响应及可靠的物流服务，让客户得到要求以外更高素质的服务。

又例如怡和物流拥有上挂互联网的 SMARTRACK 信息科技系统，客户可以利用自己的计算机查看货物送货情况、监察订单状态及存取所需资料。此外，怡和物流亦装设客户服务器应用软件，连接海空货运、货柜管理、仓储分销等操作系统。透过连接和整合各方的信息系统，客户可以全面掌握准确的物流数据、资料，当问题产生时，能立即与物流商联络。

同样，嘉里物流亦对信息科技相当重视。除了在辖下各仓库设立如仓库管理系统的联网信息系统外，嘉里物流亦拥有上文提及的信息支持工具，及具电子商贸功能的网站，让双方透过互联网交换营运资料、发出及处理订单等等。嘉里物流亦开发了上挂互联网的信息系统，连接物流链上其它公司，客户可在网上查询货物存货资料及产生有关的管理报表。

集装箱

五十年代，香港货物出入口主要以海运为主，当时贸易船只可分为三大类：舢舨、沿岸船只及远洋船只。到了六十年代，简单的装卸模式已呈现饱和，故香港开始引入集装箱技术，把货物吞吐量推向更高层次。

直到现时，香港的集装箱码头全部集中在葵涌地区；现时共有四间营商负责营运，包括：香港国际货柜码头有限公司（HIT），拥有 4 号、6 号及 7 号码头；现代货箱码头有限公司（MTL）拥有 1 号、2 号及 5 号码头，以及 8 号码头的西翼；中远—国际货柜码头有限公司（COSCO-HIT），拥有 8 号码头的东翼；及海陆货柜码头有限公司（SLOT），拥有 3 号码头的一个停泊位。

由于葵涌码头一带已再无可供发展的土地，因此现时青衣岛上兴建的九号货柜码头相信会是该区最后一个集装箱码头。亚洲货柜码头、现代货箱以及香港国际货柜码头，合共投资超过百亿港元发展九号码头，当中三十亿港元用作加深蓝巴勒海峡，及发展七十公顷后勤土地以改善九号码头一带的交通基建等工程。

九号集装箱码头建成后将有六个泊位，沿岸水深达 15.5 米，码头总面积为 68 公顷，设计处理量为每年二百六十万个廿呎标准集装箱，而该码头的经营者表示将会提高至二百五十万个廿呎标准集装箱。根据协议，其中四个泊位由现代码头拥有，其余两个属于香港国际货柜码头，而亚洲货柜码头将分部份九号码头的发展费用，藉以交换现代货箱码头位于八号码头西的两个现有泊位。

另外，在九八年，位于屯门的第一个专为内河货运而设的码头已全面落成。这码头特别为集中处理往来香港与珠江三角洲一带港口间的集装箱及散装货物，提供陆路以外更便宜和环保的另类选择。香港内河码头的设计内河货物处理量为每年 130 万个标准集装箱单位。整个内河码头总面积为 65 公顷，海岸线长 3000 米。

至于从事中流作业所需的海旁起卸用地，政府已在昂船洲拨出了两幅永久用地，占地 6.7 公顷，码头长度约 460 米。现时在港口外围的公众货物起卸区将会陆续搬离。

香港现时约有二百间经营主要航线的船公司利用香港港口付运货物，另约有一千间从事航运业务的公司在香港经营。香港是亚洲区主要货运中心，亦是自一九七八年中国对外开放后华南地区货物的重要转运站。中港贸易在过去十年的年增长率为百分之十八，而据估计，超过百分之九十在华南制成的货品经由香港进出。

港口操作概览

由八十到九十年代初期，因国内道路设施未能配合，加上远洋航班不多，故很多时货主会先把货物从陆路运到香港做拼箱付运。近期由于内陆运输设施相继竣工，加上很多远洋班轮直接靠泊内地港口码头，货物已可由工厂直接装箱及运至附近码头付运。货物经由陆路运抵香港后再付远洋班轮的百分比也相对减了不少。但由于南中国整体货运量一直都在增长，所以经香港出口及转口的货量都有持续的上升。

香港港口由私营机构拥有及经营，港府则提供后勤用地、航道、航运基建配套及设施。此外，现时本港有超过二十个中流作业经营者及多间公司经营内河贸易货运。在九八年，约有二百五十万个廿呎标准集装箱经内河船只运往珠江三角洲一带，为挤迫的陆路跨境信道提供多一个选择。

由于全部集装箱码头主要由私营机构所拥有，集装箱装卸费亦相对较区内其它码头的收费为高。政府在港口设计及筹划方面一直持不干预态度，所以在码头发展这项目上并没有作出通盘的计划或利用外围的切设施来配套。港口发展主要是倚靠达标系统 (Trigger Point) 来预测和配合。过去二十多年，随着香港货运量每年持续增长，码头的建设亦由一号二号扩展到即将建成的九号码头。

香港物流业的质量管理

九十年代，香港物流业开始关注到质量管理的重要性，并实施了多项质量管理改善计划，例如：质量圈、质量控制、ISO9000 质量管理系列等，作为在国际间提升企业竞争力的途径。同时，面对改善服务的压力，物流商必

须实施认可的质量管理计划，才不致于被市场淘汰。

以东方物流集团为例，在最高管理层的支持下，集团建立了质量管理体系，作为持续改善仓库营运及其它支持部门的表现。

为了改善服务质量及防止工作步骤出错，东方物流集团制订书面标准及工作步骤，管理客户服务牵涉的各个层面。集团向员工提供清晰的指引和指示，详列他们每项职责和集团对工作表现的要求，使双方对工作步骤及标准的理解一致，而员工亦清楚知道自己的职责、公司的要求及集团的质量目标。上述质量管理体系令集团能不断提供客户要求以外的优质物流服务，建立客户对集团物流服务的信心。

实施质量管理体系带来的好处，可见于系统在集团各部门中建立了一套众人认同和理解的质量标准。当谈及质量改善时，员工均明白所指的是同一套计划、施行和评估的工作步骤标准及规范。这样可确保员工在质量管理所投入的努力和提供的服务素质一致。

除此之外，质量管理体系亦建立了客户，尤其是以服务要求严苛见称的国际企业，对集团服务的信心。东方物流集团相信质量管理已成为物流商向客户提供高素质服务的一个重要途径。

另一方面，东方物流集团亦透过质量管理体系，在成本和服务上取得优势。质量管理体系可防患于未然，减低由客户不满、滞留收费、染污货物及人力资源浪费的成本。同样，质量管理为集团节省因未符客户要求而须重做工序或退货的开支。很多香港物流商，包括东方物流集团，在日常营运方面亦越来越以客为本。质量管理体系不但在满足客户要求及找寻新的客户上占有重要的角色，亦协助集团在其它物流商中突围而出，成为业内质量管理的领导者。

香港物流基础建设

国际运输及物流枢纽

香港是亚洲主要的国际和地区航空及航运枢纽。二零零零年，本港机场处理了近 224 万公吨国际空运货物，而货柜港则处理了 1810 万个标准货柜单位。这样理想的表现除了业内人士的不懈努力外，亦有赖本港完善的物流基础设施配套。

银行业

香港拥有一流的电讯和信息科技基建，以配合电子商贸和物流供应链的发展。随着电讯市场逐步开放，本港得以继续享有世界级水准而取价合理的电讯服务，为电子商贸发展作出支持。本地网络已全面数码化、而本地的宽频基建亦发展迅速，以配合不断增长的通讯需求。种种因素令香港的对外联系跻身区内数一数二之列。

海运

香港的航运业成就卓越，不少享负盛名且经验丰富的船东、船务管理公司及与航运有关的公司均在此经营，例如东方海外货柜航运（香港）有限公司（OOCL）、环球物流等。2000 年内，抵港与离港船舶约共有 43 万航次，装卸货物超逾 1.74 亿公吨，运载旅客约 1710 万人次。这些旅客大部分是乘搭全球最庞大的高速船队（包括喷射飞翼船和喷射双体船）往来澳门和邻近港口。

空运

在二零零一年，香港国际机场的旅客量为 3,300 万人次，货运量为 208 万公吨，飞机起降量则为 196,800 架次。机场岛上有香港空运货站和亚洲空运中心两个航空货运站，吞吐量合共为 300 万公吨货物（其中香港空运货站有限公司每年可处理 260 万公吨货物，而亚洲空运中心有限公司则可处理 42 万公吨的货物）。香港空运货站的「超级一号货站」是全球最大的单一航空货物处理设施，所处理的货物占了香港国际机场总货运量约八成。估计到了二零四零年，香港国际机场的航空货运量每年可达 900 万公吨。

机场南北跑道均长 3800 米，宽 60 米，可容纳机身长达 85 米，翼展 84 米，载客量达 900 人的未来新一代大型飞机。这两条跑道均装置了先进的着陆系统，可供飞机在能见度只有 200 米的情况下着陆。两条跑道的最终容量为每小时超过 60 班次起降。

铁路

地下铁路

地下铁路是一个由五条主线组成的地下铁路网，由属政府拥有的地下铁路公司经营。铁路系统由 1979 年年底开始分段通车，官塘、荃湾和港岛线全长 43.2 公里，东涌线和机场快线全长 34 公里。整个铁路网共有 44 个车站。

九广铁路

九广铁路（东铁）全长 34 公里，由九龙红磡伸展至罗湖，包括一条主要在赛马日运作的沙田马场支线；沿途设有 13 个车站。九铁行走九龙市中心（红磡站）至中国内地边境罗湖，全程需时约 50 分钟。九铁红磡站亦有直通车开往国内以北各个地区。铁路电气化计划和铺设双轨的工程在 1983 年完成。此外，每日有上下行各八班直通车来往九龙及广东省各市；而来往九龙及北京 / 上海的客运直通车分别隔天开出。

港口

目前，香港现正在现有的八个货柜码头对面的青衣岛兴建一个新的九号货柜码头。九号货柜码头占地 68 公顷，2004 年全面落成后将有六个泊位，处货量为每年超过 260 万个标准货柜单位。此外，通往葵涌货柜港的航道会挖至水深 15.5 米，足可供现时计划兴建的最大型货柜船使用。

另外，位于屯门的内河货运码头，已于一九九九年年底全面运作。香港内河码头有限公司现正制定方案，提高货物集装处理能力，促使货运码头发挥物流基地的功能，以支持内河货运及港口其它活动。这将有助加强目前在亚洲货柜有限公司和香港国际货运中心仓库内进行的物流及存仓活动，上述仓库均为全球数一数二建于码头旁的最大型工业仓库。

二、政府与物流有关的法律及政策

香港的电子商贸法律

本港在制定电子交易条例时，各国电子商贸法例规定的相互通用性亦为考虑之一，因此标准法例和香港电子交易条例亦具相似之处。不过，标准法例并没有如电子交易条例（香港法例第 553 章）采用公众密码匙基础建设。电子交易条例下，邮政署署长为香港首个认可核证机构。公众密码匙基础建设技术成熟，在电子商贸应用相对安全，因此获政府采用。

香港特别行政区政府在 2000 年 7 月 1 日制定电子交易条例。条例共分 7 部份，由 51 条法例组成。条例为商业等活动交易电子化提供法规规管，并授权邮政署署长为核证机关，提供核证服务。

电子记录指以数码形式产生的记录，而该记录可由信息系统传送，及由一信息系统传送到另一系统，及在信息系统或其它媒介储存。

在制定法例时，欧盟的法规值得参考。欧盟由 15 个成员国组成，是美国以外最大的经济体，而欧盟成员须执行欧盟委员会通过的规定。欧盟分别在 2000 年 6 月 8 日通过 2000/31/EC 电子商贸法案，及 1999 年 12 月 13 日通过 1999/93/EC 电子签署盟国体制法案。

现时与电子商贸法律有关的范围计有：

- 规定用书面形式
- 数码签署
- 信息以其原状出示或保留
- 以电子纪录形式保留信息
- 电子纪录的可接纳性
- 电子合约的成立及有效性
- 电子纪录的发出及接收

-- 完 --