“香港物流業未來發展的兩大困難”

2015年1月5日

講者：何立基太平紳士
香港付貨人委員會執行總幹事
香港物流管理人員協會理事長
香港運輸物流學會會長



簡介

何立基先生於1999年加入香港付貨人委員會成為執行總幹事。在此之前，何立基先生在航運、物流、倉儲、陸路運輸、碼頭、貨運代理等有超過二十年實務及管理經驗。何立基先生現時除推動及維護付貨人利益工作外，亦積極參與香港特區政府及行業在港口及物流發展上的工作。何立基先生曾任香港班輪協會會長，香港危險品法定委員會及香港港口發展委員會會員，現為香港物流管理人員協會理事長、香港運輸物流學會院士兼會長、廣州市貿促會特邀顧問、深圳港口協會及香港城市智庫顧問、香港城市規劃委員會、香港物流業訓練顧問委員會、香港總商會航運及運輸委員會以及香港貿易發展局物流服務業諮詢委員會成員。

- 香港物流業未來發展的兩大困難
  - 物流用地不足
  - 勞動力不足

- 物流用地不足
  - 港口擠塞
- 香港碼頭商會於2013年年底推出《如何維持香港葵青港區域競爭力白皮書》



Maintaining Kwai Tsing Port's Regional Competitiveness
Investing in Container Throughput Capacity and Operational Efficiency



重點

- 增加駁船泊位
- 增加後勤用地

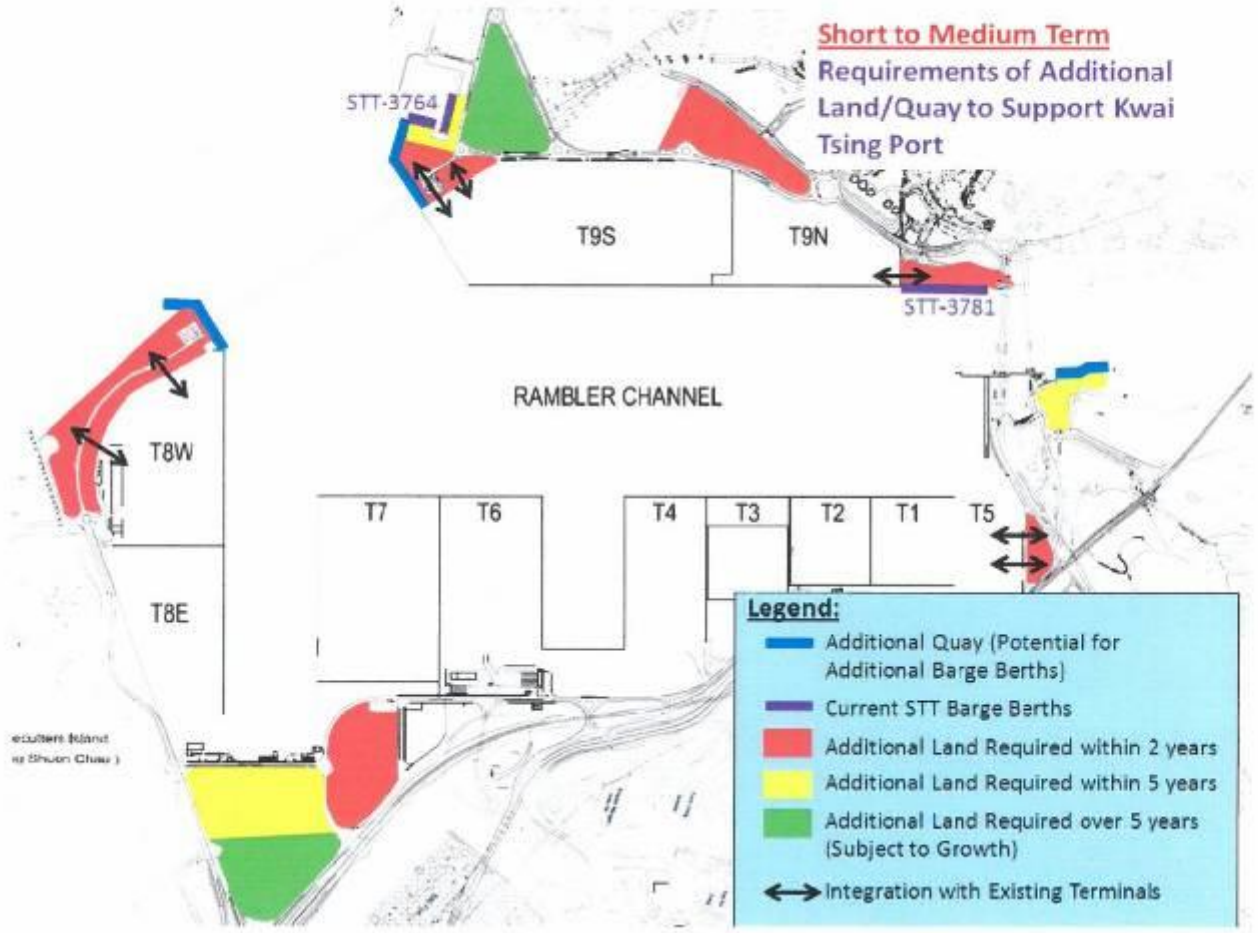


Figure 1: Kwai Tsing Port Developments Required in the Short to Medium Term (up to 10 years)

商會籲增躉船泊位 解碼頭業燃眉之急

面對華南港口競爭，本港碼頭吞吐量隨時跌出三甲。貨櫃碼頭商會促請盡快增建躉船泊位及後勤用地，兩年內可增加逾300萬個貨櫃吞吐量，以解燃眉之急。 ■本報記者 曾麗虹

香港貨櫃碼頭商會主席李耀光表示，本港港口吞吐量或會跌出三甲，被深圳超越（見另文），加上珠江三角洲碼頭愈來愈多，亦不斷改善，例如科技投資增加，「港如不做點事，就會輸，有可能跌到第五、六位。」他表示近兩月對此特別緊張，是因為看到港口競爭力正在減弱。

兼擴後勤用地 增300萬吞吐量

李耀光稱：「目前葵涌碼頭面對很大挑戰，不夠後勤用地及躉船泊位。」現時中轉貨佔碼頭總處理貨量6成，惟碼頭放置貨櫃的土地不足。

另內地減少用貨車經陸路運輸，改用躉船經海運到港，但躉船泊位卻不足。躉船惟有佔用大泊位上貨落貨，但碼頭大船增加，均需要在短時間內處理，躉船佔用大泊位令處理效率減低。內地船有時會見天氣不佳或大霧等問題未能來港，但一來就是數艘，令碼頭更擁擠。躉船上落貨時，亦令後勤用地供應更緊張。

去年香港港口共處理約2,312萬個標準貨櫃，倘按照商會建議，增加躉船泊位及後勤用地，「可為碼頭增加300萬至400萬個TEU（Twenty-foot Equivalent Unit，20呎標準箱）的吞吐量，改善碼頭效率。」

商會已向政府提交建議書，包括建議與政府合作在葵涌碼頭附近3個地方增設躉船泊位。就後勤用地不足問題，李耀光指外國碼頭擁25至30公頃的後勤用地，香港只有11至12公頃，不足一半，建議於碼頭附近增建，例如將貨車泊位轉為後勤用地。

不反對建十號碼頭 惟難救近火

至於是否支持興建已談論多年的十號貨櫃碼頭，李稱不反對，「建後勤用地及躉船泊位1至2年可完成，成本只是建新碼頭的4成，可解燃眉之急，但建碼頭需至少5年，亦有環保的問題。」

對有意見指本港推行的貿易便利措施不及鄰近地區，李耀光認為本港碼頭最重要是改善效率，否則即使有何便利措施，船公司亦不會來港。

貨櫃碼頭商會建議

1. 與政府合作在葵涌碼頭附近3個地方增設躉船泊位，解決現時碼頭擠塞問題
2. 將碼頭內多餘的停車場和候車空間，轉換成為貨櫃堆場
3. 不反對十號貨櫃碼頭，但建新碼頭需至少5年，亦有環保問題

資料來源：貨櫃碼頭商會





香港貨櫃碼頭商會主席李耀光建議政府增建躉船泊位及於碼頭附近增加後勤用地，保持港口競爭力。（張永康攝）

深圳急起直追 港快失落三甲

不進則退

珠三角海運發展迅速，同時本港港口貨物吞吐量去年出現負增長，此消彼長下，香港全球第三的排名今年可能要讓予深圳。

滬星深吞吐量皆升 港獨跌

過去兩年，世界貨櫃港口排名首三位依次為上海、新加坡和香港，但香港的優勢逐漸收窄。根據香港港口發展局資料，港口貨櫃總吞吐量由2011年約2,438萬個標準箱，減少至2012年約2,312萬個，呈放緩趨勢。相反上海、新加坡和排名第四的深圳在貨櫃處理量上，全部錄得升幅，當中新加坡更升逾5%。

世界貨櫃港口排名

排名	城市	標準箱（萬個）	排名	城市	標準箱（萬個）
1	上海	3,253	6	寧波－舟山	1,618
2	新加坡	3,165	7	廣州	1,455
3	香港	2,312	8	青島	1,450
4	深圳	2,294	9	杜拜	1,328
5	釜山	1,705	10	天津	1,230

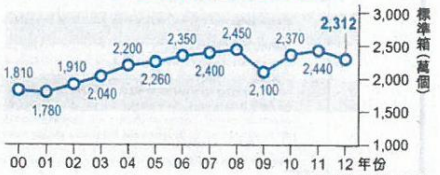
資料來源：港口發展局

廣東近年大力拓展物流業和航運業，2012年深圳和廣州的港口貨物吞吐量分別達2,294萬和1,455萬個標準箱，位列全球第四和第七；排名第三的香港吞吐量較深圳多不足1%。

工業總會運輸及物流業協會主席何志盛坦言，深圳的物流配套完善，航線接駁全國，「物流公司看到深圳條件優厚，自然會光顧，若深圳明年跑贏香港入三甲，也不足為奇。」

何續指，新加坡正重新規劃港口，加速發展航運業。他呼籲港府檢討港口政策，包括興建第三條跑道和培訓業界人才，以免香港物流業發展滯後。 ■本報記者 曾德龍

本港貨櫃吞吐量走勢



資料來源：港口發展局

人手短缺嚴重 冀吸年輕新血

人力挑戰

碼頭缺人情況嚴重，貨櫃碼頭商會指機手及貨車司機特別缺，又稱碼頭工潮後，工作環境已大為改善，冀能吸納年輕人入行。

香港貨櫃碼頭商會主席李耀光表示，現時碼頭直接聘請的員工有8,000人，而相關的職位為3.2萬個，連同相關物流公司的員工，提供19萬個職位。

工潮後 工作環境改善

李指現時碼頭缺人情況頗嚴重，以機手及貨車司機最缺人，因現時有不少貨車司機開始退休，新人又不願入行。



商會指自工潮後，碼頭工作環境大有改善。（資料圖片）

他稱自碼頭工潮後，工作環境大有改善，「除了加薪，碼頭已做到好好，讓員工開心，例如休息室已重新裝修，及增加流動廁所，（勞資雙方）溝通亦較以前多。」

李耀光又指碼頭工作機會多，要求不需有大學畢業等，基層晉升機會很多，升至管理層大有人在。他認為碼頭首要改善效率，令年輕人認為行業具競爭力，自能吸引他們入行。

■本報記者 曾麗虹

Source : HK Economic Times Dec 2, 2013

- 物流業持續發展，但用地嚴重不足
  - 有建議配合物流業發展用途，活化工廈建議。
  - 但據《香港物業報告2014》截至2013年年底的數字，香港的私營工廈及商廈總存量合共約有3,962萬平方米，空置率約為6.5%。

- 找地建屋困難，香港70%土地為郊野公園，不能發展，而發展「農地」和「綠他帶」遇上層層阻力。有建議主力發展「綜地」。
  - 何謂「綜地」？
  - 對貨櫃運輸業會有限大影響。


撤回東北發展計劃
蘋果日報


立法會
公義
蘋果日報

• 物流業蓬勃發展，用地不足。

立法會航運交通界易志明（左）表示，業界並非反對發展洪水橋，但必須先物色「替代土地」重置區內堆場。

(綜合報導)(星島日報報導)當局正就洪水橋新發展區展開第二階段諮詢，並提出整合區內的物流和露天倉用地，但新規劃下區內的貨運及物流業用地大減三分之二，令業界極為憂慮，擔心影響生計。立法會航運界議員易志明表示，要發展高增值物流業，亦不能取締區內經營的貨櫃「堆場」，否則只會切斷貨運「供應鏈」，強調當局若要發展洪水橋，必須先物色「替代土地」重置區內堆場。

運輸及物流業代表日前約見規劃署官員，對正在展開諮詢的洪水橋新發展區計畫表示關注。一直協助業界的立法會航運交通界易志明在接受本報訪問時表示，業界並非反對發展洪水橋，但細閱規劃署早前公佈的初步發展大綱圖後，發現未來供物流業使用的用地，竟建議由原來一百九十公頃，大幅減至六十二公頃，足足減少三分之二的用地，「這是否叫業界執笠，不要做？」

他解釋，「堆場」近年在洪水橋一帶營運而生，原因是貨櫃碼頭空間不足，貨櫃需要另覓地點擺放；他說，為了降低成本，商人購買原材料時，一般以大批方式購入，但往往卻不能一下子「散貨」，必須提供較為廉宜的「臨時倉」，供存有貨物的「重櫃」暫存，等候運往內地或廠房；至於貨物交收後所騰出的「吉櫃」，他稱同樣需要空間存放，以便清潔及維修。

對於當局建議洪水橋未來的物流業應朝向高增值及現代化方向發展，於諮詢檔內所展示的更全是新一代貨倉，易志明認為有關想法存有基本謬誤，並不理解物流業的營運模式。他指，「堆場」與貨櫃碼頭的業務存有連帶關係，倘若前者用地減少，勢必切斷整條的「供應鏈」，「別以為向著高端走，將用地全部劃作高層倉庫，這些被視為低端的就會不見了，『堆場』其實永遠也會存在；倘若消失了就大件事，代表港口業務亦會萎縮，這才不會有櫃。」

他認為，相對於在新界東北徵收農戶，洪水橋的「堆場」用地一旦被徵收，影響將有過之而無不及，「在新界東北耕種的人，有的是為了講求生活模式，未必全是搵食，但這裡所講的全是生計，牽一發動全身。」

對於當局在諮詢檔建議業界考慮將貨櫃迭高一點，以騰出更多用地，易坦言區內不少貨櫃場現時已迭高六至七層，難以再進一步迭高。他說：「新加坡近年交收那麼快，就是因為貨櫃場只迭三層，我們就迭了六層，拿底的就最麻煩，交收時間較人多一倍。」

但他認同，區內「堆場」目前分佈是較為零散，若能作出整合，某程度是可減低用地的需求，「但頂多只能減少一成至一成五的空間，也不是一下子降至六十二公頃，這是沒有可能發生。」但他承認，業界並非一定要在洪水橋營運，若然當局能夠給予面積相若的「替代土地」，以便在別處重置，業界也不會反對。

- 香港港口發展２０３０研究
- 「青衣西南部十號貨櫃碼頭初步可行性研究」

新聞公報

「香港港口發展策略２０３０研究」及「青衣西南部十號貨櫃碼頭初步可行性研究」結果公布

＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊

政府今日（十二月一日）公布「香港港口發展策略2030研究」（「2030研究」）及「青衣西南部十號貨櫃碼頭初步可行性研究」（「可行性研究」）的結果，預計香港貨運量在未來仍有增長，但必須提升現時貨櫃碼頭的處理能力及相關基礎設施，以應付未來直至2030年的吞吐量增長需求。

運輸及房屋局發言人表示，「2030研究」建議採取一系列改善措施，包括將昂船洲公眾貨物裝卸區升級為現代貨櫃處理設施，供遠洋輪船或內河船隻使用，從而改善營運效率；將現時實際環境能夠容納遠洋輪船的內河碼頭泊位發展為遠洋及內河兩用設施；於葵青貨櫃碼頭提供更多駁船泊位，以紓緩河運貨櫃吞吐量增加所造成的擠塞；以及善用碼頭周邊的土地及其他設施，以提升營運效率和應付未來轉運量增長。

發言人指出，「2030研究」預測香港的港口總貨量，直至2030年平均每年有1.5%的增長，屆時的總貨櫃量預計會增至3,150萬標準貨櫃，主要是受到國際轉口貨運增長所帶動。

根據「2030研究」分析，在2001-2011年間，由於跨境運輸已改以河運取代陸路拖運為主、遠洋船船身尺寸變大及國際轉運吞吐量增加，而這些吞吐量多集中於葵青貨櫃碼頭，葵青貨櫃碼頭的吞吐量增長因而較香港港口整體吞吐量增長為快。同時，這亦令到葵青貨櫃碼頭的設施面對的需求壓力較其他的港口設施為大，因此建議當局採取適當措施，提升碼頭的處理能力，以確保香港港口的競爭力。研究估計，透過採取上述的一系列改善措施以增加現有貨櫃碼頭的處理能力，已可應付未來的增長，故不建議於2030年前進行有關十號貨櫃碼頭的規劃。

儘管「可行性研究」初步認為在青衣西南部發展十號貨櫃碼頭在技術上是可行的，但「2030研究」的分析結果顯示該項目在財務及經濟的角度均不具成本效益，主要原因在於香港港口現時的預測吞吐量增長較以往預測緩慢；其次，預計未來約75%的吞吐量均來自轉運，其經濟收益相對進出口貨運較少，但發展十號貨櫃碼頭所需的資本開支預算總額達609億元（2011年價格），預期其經濟及財務收益在五十年的評估期內不足以彌補投資成本。

此外，「2030研究」也建議可於約五年左右檢討港口貨運量預測，以

政府無意2030年前建十號碼頭

2014年 12月 02日 00:00　香港商报



改善基礎設施 增港口吞吐量

政府無意2030年前建十號碼頭

【香港商報訊】特區政府昨日公布「香港港口發展策略2030研究」（「2030研究」）及「青衣西南部十號貨櫃碼頭初步可行性研究」（「可行性研究」）的結果，預計香港貨運量在未來仍有增長，必須提升現時貨櫃碼頭的處理能力及相關基礎設施，以應付未來直至2030年的吞吐量增長需求；研究不建議於2030年前進行在青衣西南部興建十號貨櫃碼頭的規劃。

運房局發言人稱，「2030研究」建議采取一系列措施，包括將昂船洲公眾貨物裝卸區升級為現代貨櫃處理設施，供遠洋輪船或內河船隻使用；將現時實際環境能夠容納遠洋輪船的內河碼頭泊位，發展為遠洋及內河兩用設施；於葵青貨櫃碼頭提供更多駁船泊位，以紓緩河運貨櫃吞吐量增加所造成的擠塞；及善用碼頭周邊的土地及其他設施，以提升營運效率和應付未來轉運量增長。

建議提升碼頭處理能力

研究預測香港的港口總貨量，至2030年平均每年有1.5%的增長，屆時的總貨櫃量預計會增至3150萬標準貨櫃，主要是受到國際轉口貨運增長所帶動。

- # 勞動力不足

勞動人口下降 港須輸入外勞

【明報專訊】香港除政制問題之外，還有另一重要問題需要凝聚共識：勞動人口下降。其實，這問題的敏感程度，不下於政制問題。由於問題所帶出一個極有可能的結論是輸入外地勞工，這詞一出，就有機會牽動不少人的神經，但在這問題還未發展到「只看見別人眼中的刺，卻看不見自己眼中的樑木」情況前，請看看一些客觀數據。

未來10年 30萬人退出勞動市場

引用黃金五十(hkgolden50.org)的研究，香港人口老化已經是不爭的事實，勞動人口下降，會令經濟出現結構性減值。目前本港約有375 萬勞動人口，但未來10年將有30多萬人退出勞動人口，要維持香港經濟的動力，這方面的填補是有必要的。在未有輸入勞工方案前，其實香港已在調整本身的因素去保持生產力，根據數據顯示，家庭收入中位數在過去3年上升了25%。雖然這升幅明顯不及同期樓價的升幅，但亦表明，在全民就業下，勞方在勞動人口緊張的情況下，因而受惠。

相對而言，僱主亦不是受損的一群，因為在此情況下，僱主都會因工作人員安排更改而需要提升自身的生產力(Productivity)。用現代的話說，即三個人做原來四個人的工作。因而，在各方協作下，香港在過去的一段時間仍然可以保持原有的經濟活力。但這情況無法長期持續。有秩序地輸入勞動力，是一個解決方法。

輸入外勞須仔細規劃

將香港提升至亞洲不同經濟地區層面去看，不難發現，香港發展，要利用區內其他經濟地區的特點，彌補自身不足。過往的10年，香港從SARS的影響走出來，利用比較多的其他經濟地區主要是內地。當我們本土的消費力不足時，我們利用了不少內地而來的購買力。當我們本土市場飽和時，我們利用了香港註冊公司的特許身分進入大陸市場。

但其實，我們的發展亦應該因應亞洲區內其他經濟體的特質而去取長，在許多的亞洲國家，人口比我們年輕得多，所以在輸入勞動力的問題上，這些國家的優勢正正切合香港現時的需要。澳門能在5、6年的光景內，服務業人手從半個拉斯維加斯，到7個拉斯維加斯，一個關鍵是有秩序地利用區內的勞動力。

香港就業人口，95%從事服務業或相關行業(金融定義為金融服務)，相對博彩業所需要的工種複雜，在利用其他地區的勞動力需要更多規劃，但這亦不應是窒礙香港持續發展的另一面巨牆。

補充勞工計劃



GOVHK 香港政府一站通 繁體版 ENGLISH

AAA 搜尋 輸入關鍵字 網頁指南

- 歡迎辭
- 最新消息
- 新聞公報
- 關於我們
- 公共服務
- 勞工法例
- 立法會事宜
- 刊物
- 電視宣傳短片
- 公用表格
- 相關網址
- 公開資料
- 聯絡我們

公用表格

勞工處常用表格

補充勞工計劃

適用範圍

- 補充勞工計劃是一項輸入勞工計劃，本計劃容許確實未能在本港聘得技術員或以下技術水平人員的僱主，輸入勞工填補現有空缺，以紓緩人手不足的情況。任何行業的僱主均可提出輸入勞工申請。

申請辦法

- 勞工處補充勞工科負責處理根據補充勞工計劃遞交的輸入勞工申請。僱主如有意根據該計劃輸入勞工，可將填妥的申請表格(表格編號SLS-1)連同所需文件電郵至ldgradmn@eths.labour.gov.hk，或以郵遞方式、又或親臨該科遞交。補充勞工科的地址是：

  九龍長沙灣道303號
  長沙灣政府合署9樓929室
  電話號碼：2150 6363
  傳真號碼：2504 3160

申請程序

- 有意根據補充勞工計劃輸入勞工的僱主可以電郵或郵遞方式、或親臨申請辦事處遞交申請。
- 申請辦事處會在一星期內，通知申請僱主所提供的薪金是否等同或高於薪金中位數，以及所定的招聘條件是否合理。
- 因應法定最低工資於二零一一年五月一日開始實施，僱主提供的薪金數額亦須符合法定最低工資規定。
- 申請經初步接納後，僱主必須就申請職位在本港進行為期四個星期的公開招聘，以測試是否有本地工人可填補有關空缺。另在適當的情況下，僱主亦須與僱員再

- 困境
  - 物流業基本不納入補充勞工計劃上。
  - 各工種從業員老化。
    - 貨櫃車司機年齡超過60歲已佔大多數。

• 物流貨運業2012年人力調查報告書

職位空缺數目[6]

調查期間，受訪機構報稱業內共有空缺 2,196 個，佔現有 107,327 個物流貨運職位總數的 2.05%。下表載列各類別的職位空缺數目，當中以「*貨車及貨櫃運輸*」錄得最多空缺，有 856 個，其次為「*貨運代理*」，有 785 個。

表 3.1：調查期間各類別的職位空缺數目

類別	空缺數目	空缺佔所需職位總數的百分率[7]
貨倉及冷藏庫	191 *(8.70)*	0.18%
貨運站	123 *(5.60)*	0.11%
貨車及貨櫃運輸	856 *(38.98)*	0.80%
空運	95 *(4.33)*	0.09%
貨運代理	785 *(35.75)*	0.73%
船上／碼頭裝卸貨物	6 *(0.27)*	0.01%
國際速遞	106 *(4.83)*	0.10%
其他物流服務經營者	23 *(1.05)*	0.02%
海運	9 *(0.41)*	0.01%
船舶管理及租賃	2 *(0.09)*	0.00%
所有類別	**2,196 *(100.00)***	**2.05%**

註：括弧內的數字表示佔總數的百分率

資料來源：職業訓練局物流貨運業訓練委員會

- 政治與業界認知有很大差距。
- 業界現提倡的是以個別計劃為基礎(Project based)的勞工輸入計劃。
  - 較適用於建造業，對其他行業只能有非直接幫助。
  - 況且也不一定行得通。

- 政府因素影響極大

HAECO「培訓內地工人」引發的事情

港機培訓糾紛學員討欠薪



勞工處首席勞工事務主任葉以暢（左二）昨與飛機維修員及工會代表會面聽取他們的訴求。（何耀其攝）

我的瀏覽記錄

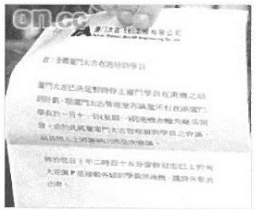
清除記錄

港機培訓糾紛學員討欠薪　東方日報 – 2010年1月12日

本文重點

暫停計劃送回內地

【本報訊】廈門太古飛機工程有限公司（TAECO）與一百四十二名見習飛機維修員的糾紛仍未解決。工會不滿資方拒絕勞工處及工會代表參與勞資談判，昨聯同培訓學員向勞工處投訴，並透過勞資審裁處追討欠薪。資方昨發表聲明，指由於培訓計劃已暫停，短期內會安排所有學員返回廈門。



廈門太古飛機工程有限公司邀培訓學員昨午開會，謝絕其他人士出席。

工聯會立法會議員葉偉明昨聯同百多名飛機見習維修員約見勞工處，投訴TAECO安排學員來港到香港飛機工程有限公司（HAECO）培訓，但HAECO卻將他們淪為廉價勞工，並拒絕工會參與勞資談判，又指資方單方面宣布暫停培訓計劃是無誠意，要求勞工處及入境處介入事件。

TAECO昨發表聲明指，前晚發信邀請所有一百四十二名培訓學員出席昨日下午五時半的內部會議，共有三十一人出席，管理層已表明暫時停止今次培訓計劃，並會向所有涉及學員個別發出通知信，短期內將安排他們返回廈門。

暫停計劃送回內地

勞工處發言人回應指，該處只會處理在現行香港法例下的僱傭糾紛，而該批培訓學員與內地企業TAECO所簽訂的培訓合約，與在港提供培訓的HAECO並無僱傭關係，但該處亦會與有關方面包括入境處、工會及HAECO了解事件。

入境處每年批出五千多宗來港受訓申請，發言人表示不評論個別個案，強調處方按法律及既定政策審批每宗申請，若發現違反審批條件的個案會作出調查或提出檢控，若獲准來港受訓人士合約被終止但需要在港逗留，則按個別情況處理。

HIT 2013工潮


HC1
限制高度6米
注意貨箱凌空操作
SPMP
S.W.L.35t-30m
HC2
SPMP
S.W.L.35t-30m
S.W.L.35t-30m
香港碼頭業職工會(職工盟屬會)
要求公司與本會對話
血汗有償
公平談判
公平談判
碼頭工會
工人辛酸有誰知
還我合理工資
工盟
和黃剝削
工會抗爭

- 最低工資、標準工時顯視了建制派的不同利益。各黨派均爭取勞工選票。
- 政府政策無法不傾斜。
- 物流界如何自處？

物流界不發聲，前景堪虞！

多謝各位！

