策略發展委員會
經濟發展及與內地經濟合作委員會

高增值物流

(譯本)

目的

本文件旨在概述香港“增值物流”的發展；業界如何通過擴展供應鏈上游和下游的業務，以提高增值；以及他們所面對的挑戰和應付這些挑戰的措施。

背景

何謂增值物流

2. 物流是指規劃、推行和管理不同時空的貨物運輸和貯存(包括原料、半製成品和製成品)，以及把貨物由來源地運送到消費地的服務和資訊。因此，物流業的範疇觸及多個經濟行業。

3. 以往物流業側重運輸和貨運。過去十年，隨著全球性搜購物料的業務迅速擴展，加上生產過程日益專門化，供應鏈已延伸至覆蓋全球不同地區。同時，綜合物流服務的需求日益增加，尤以支援運輸並輔以存放及／或處理貨物的服務為然。工序並行匯集乃增值物流的一大特色。增值物流暫未有一致的定義；典型增值物流工序包括：標籤與包裝、貨物提領後至運送前的簡單裝配、追蹤貨物去向與來源，以及資訊科技與存貨管理支援服務。新加坡則對增值物流採取不同的定義，該國已公布對“增值物流服務提供者”的官方分類界定；“增值物流服務提供

者”至少必須提供貯存及倉庫服務，另加一項其他服務，例如(i)物品／物料流通的管理、(ii)配置服務、(iii)顧問及設計，以及(iv)存貨追蹤。

4. 一般來說，增值物流的範疇涵蓋所有有效支援和促進供應鏈內不同環節運作的程序。貨物供應流程中環環相扣，而增值物流的各項運作和服務亦相互連繫、相輔相成。隨著科技日新月異(例如工程和資訊科技)、經濟、社會及政治環境變遷(例如全球一體化模式和匯率機制)，再加上商業機構的轉變(例如企業架構轉移)，整個增值物流程序亦會隨着各環節而轉移，在不同時段，涵蓋不同的工序。舉例來說，及時送達服務的發展，有賴更先進的存貨管理和監察制度，以及貨物追蹤系統。有鑑於此，在考慮各個物流工序，以求合理地調整發展的重點時，不應只追求個別環節的發展，而應從整個行業的動態均衡著眼。

5. 由於增值物流在供應鏈中結合了運輸和貯存的功能，所以在概念及運作上難以制定獨立和絕對的尺度來量度其經濟貢獻。大體而言，只能以當中主要行業的業務收益及本地生產總值的增加價值來作出衡量。此外，增值物流與本地生產總值的增加價值是兩個不同的概念。前者是一個商業概念，指供應鏈內促進效率和提升成本競爭力的一系列綜合服務，即為供應鏈增值。後者則是一個宏觀經濟概念，用以量度某項活動對經濟作出的貢獻。

香港從傳統物流到增值物流

6. 在過去，貿易是指安排交易，而物流則僅包括運輸。然而，全球一體化，加上中國崛起成為製造業基地，再進而發展為龐大的市場，改變了香港貿易及物流服務的面貌。科技發展(尤其是資訊科技)也使經營者得以提升供應鏈的效率，從而降低存貨成本和縮短回應時間，使競爭力得以提升。香港的公司受惠於內地製造業的強勁增長，

日益專注發展供應鏈的管理工作，其中包括以適時高效的方式，為歐美大型連鎖店採購原料、協調生產、整合和分發產品，以及管理存貨。

7. 為滿足市場在採購、運送、文件及分發原料和製成品方面的新需求，物流業已由第一方物流進展至第三方物流。市場規模的擴大及整個行業日趨成熟，均使第三方能以具成本效益的方式為使用者提供物流支援。為使由搜購物料至及時送達製成品這條供應鏈順利運作，物流服務提供者須確保整個過程不會受到阻礙或延誤，尤以涉及高增值及有迫切時限的商品為然。物流流程中的速度、效率、可靠程度和透明度已日漸成為全球各行業增加邊際利潤的動力。這些動力取決於專業的供應鏈管理，以及高效的先進多式聯運網絡。我們在這方面的優勢令香港成為亞洲的物流樞紐。

8. 增值物流藉減少從供應商搜購物料及把製成品送達顧客所需的時間和成本，從而提高生產力。因此，香港要保持地區樞紐的競爭地位，物流服務起着舉足輕重的作用。高效率的物流業群組，無疑增加國際採購和貿易公司以特區作為運作基地的吸引力。貿易公司與物流業的聯繫尤為密切，許多貿易公司與物流規劃和監察工作都建立了橫向的整合關係。此外，由於貿易及增值物流的活動與實際生產及貨物運輸物流的工作是可以在不同地點分開進行，令香港的離岸貿易(即由香港公司管理或擁有的貿易但其相關貨品卻不經香港)在過去十年錄得強勁增長¹。

¹ 以進口／出口貿易的增加價值計算，當中 63%涉及傳統貿易活動，而 37%為離岸及其他活動。

增值物流的經濟價值

附件 1

附件 2

9. 貿易及物流業是香港一個主要的行業，在 2004 年，帶來了 3,469 億港元的增加價值，佔本地生產總值的 27.7% (附件 1)。有 804 600 人或 24.3% 的勞動人口從事貿易及物流業，其中 198 400 人從事物流業 (附件 2)。1999 至 2004 年間，物流業的增加價值以每年 5.9% 的平均增長率增長，達 672 億港元。物流業佔香港本地生產總值的比重，亦由 1999 年的 4.2% 增加至 2004 年的 5.4%。值得注意的是，貿易和物流業會帶動其他的服務需求 (例如銀行、保險及廣泛的專業服務)，而這些間接經濟貢獻，尚未計算入上述數字。

香港的高增值物流

10. 在香港，政府統計處按本地生產總值的增加價值，統計六個物流領域 (包括陸上貨運、水上貨運、航空貨運、輔助服務、倉庫和郵遞及速遞服務) 的經濟貢獻。這些行業在 1999 至 2004 年的有關數字載於附件 2。以分項計算，水上貨運和航空貨運的物流服務佔整體物流收入的 80%。在各個貨運行業中，以航空貨運的人均收入數字最高，增長也最快。

附件 3

11. 以人均本地生產總值增加價值計算，航運服務的人均增加值最高 (即遠洋船隻的船東和營運商，以及船務經紀)，尤以 2003 及 2004 年為然 (附件 3)。這是因為航運服務能以相對較少的僱員創造較高收益。此外，近年運費和全球對航運服務的需求急升，使該行業錄得大幅增長。以本地生產總值增加價值對有關行業業務收益的比率計算，以專業服務為主的活動 (如船務代理、船務管理及貨物檢驗服務)，以及以基建為本的業務 (如貨櫃碼頭、機場與空運貨站服務) 都取得相對較高的盈利 (附件 4)。

附件 4

12. 除了上述方法外，在衡量物流業當中個別活動的經濟重要性時，另一個重要考慮點是這些分支行業在不同技術領域創造就業的能力。物流業各分支行業的機構單位數目和就業人數載於附件 5。與海運貨物相關的就業人數較航空貨運為高，儘管後者的業務收益當中，有較高的本地生產總值增加額。更重要的是，增值物流服務整合了供應鏈中各項核心運輸功能。整合、創新、全面及經濟規模都是使香港貿易及物流服務業得以保持競爭優勢的重要因素。此外，正如上文指出，若非增值物流組群內的其他活動及服務並行發展及提供支援，個別增值物流服務即使取得高盈利，也許不能持續下去。

挑戰和機遇

13. 中國的工業生產、消費開支及對外貿易仍會繼續長期高速增長。即使面對內地其他城市更多的競爭，內地的進出口業務仍會為香港的貿易和物流業創造大量商機。鄰近香港方面，珠江三角洲地區的基建設施，以及華南地區各項經濟活動在地域分布上的逐步發展，亦會對香港日後作為物流樞紐帶來影響。

14. 物流業內的各個界別或行業組別既面對不同的挑戰，亦有各種各樣的機遇。為了提升和維持香港作為地區物流樞紐和國際航運中心的地位，經香港物流發展局、香港航運發展局和香港港口發展局諮詢業界後，香港特區政府提出了多項新計劃和措施，藉以促進物流業的發展和業務。下文各段將說明三大增值物流組別(空運、海運及航運服務)遇到的各項挑戰和當局予以協助的措施。

I. 航空貨運

15. 香港是主要的國際航空貨運樞紐。根據國際航空協會資料，以國際航空貨運量計算，香港國際機場自

1996年起已是全球最繁忙的機場。在2005年，其貨運量更刷新紀錄，達到340萬公噸，也即是說在過去十年每年平均增長8.8%。航空貨運也是促使香港經濟蓬勃發展的要素。在2005年，以價值計算，香港國際機場處理了本港38%的入口貨物及31%的出口貨物，總值合共15,680億港元，而在1995年，有關的數字則分別為22%、18%及5,740億港元。根據香港機場管理局（機管局）的《香港國際機場發展藍圖2020》，香港國際機場的航空貨運量預計至2020年每年平均增長6%。

16. 儘管香港國際機場的航空貨運量增長強勁，但卻面對重重挑戰。隨着中國內地繼續開放空運服務業，往返世界各地的國際直接航班將會愈來愈多，因而衝擊香港作為進入內地主要門戶的地位。

17. 位於珠江三角洲的鄰近機場，特別是廣州的新白雲國際機場（新白雲機場）的每年貨物處理能力達120萬公噸，並預計會在2010年增至每年200萬公噸，有能力成為香港國際機場貨運業的強勁對手。舉例來說，美國聯邦快遞已決定將位於蘇碧灣的亞太轉運中心遷到新白雲機場，以充分利用其覆蓋80個內地城市的完善網絡。

18. 不過，香港國際機場仍然保持強大的競爭力，比區內對手優勝一籌。不論是貨物處理能力（每年300萬公噸）或與世界各地的連繫（接連40多個內地城市及世界各地約100個目的地），香港國際機場都遠勝對手。盈智經濟及管理顧問有限公司最近進行的顧問研究亦證實，以從貨源地運貨到目的地的整體運輸成本（包括航空貨運成本、陸路運輸成本和機場收費）計算，香港國際機場的運輸成本仍遠低於新白雲機場（低22%）和深圳機場（低12%），因此香港國際機場在成本方面仍然佔優。

(A) 提升競爭力的措施

19. 儘管香港擁有競爭優勢，但絕不可因而自滿。機管局與其商業伙伴正作出重大投資，以進一步提升香港國際機場的設施。鑑於預期貨運量將會持續增長，機管局遂投資 3 億港元於香港國際機場興建十個額外貨機停機位，建築工程會在 2007 年年底完成，屆時貨機停機位的總數將增至 35 個。機管局又會另外投資 4.96 億港元，加建新滑行道以改善航機升降的效率。亞洲空運中心有限公司(香港國際機場兩家貨運站營辦商之一)正進行總值達 17.5 億港元的投資，於 2006 年年底前加建一個新貨運站，把貨運站的貨運處理能力提高三倍至 150 萬公噸。敦豪國際速遞公司亦決定投資 8.58 億港元，使其位於香港國際機場的速遞貨運站的貨物處理能力到 2007 年年底增加一倍。

20. 香港特區政府不斷致力逐步開放本港空運服務，為進一步擴展本港的航空網絡提供有利環境。本港與航空伙伴最近簽訂的空運服務安排，大多訂明有關國家與香港特區之間不設空運量上限(如北歐、冰島、英國、西班牙、馬來西亞、泰國、盧森堡、巴林)，又或大幅提高空運量(如澳洲、俄羅斯)，為本地和海外的航空公司創造機會，擴展到本港的服務。近期把握本港開放空運服務安排而開展新服務的航空公司包括：英國航空公司在香港至倫敦的航線中加入貨運航班服務；金鵬航空公司(馬來西亞的貨運航空公司)增設香港至洛杉磯的航線；以及盧森堡國際航空(盧森堡的貨運航空公司)開闢連接香港與西班牙巴塞羅那的新航線。

II. 海運貨物

21. 香港港口是全球最繁忙的貨櫃港之一。位於葵青的九個貨櫃碼頭，合共提供 24 個泊位，年處理能力逾

1 800 萬個 TEUs（二十呎標準貨櫃單位）。此外，香港還有中流作業、內河碼頭和公眾貨物裝卸區等其他處理海運貨物的設施。2005 年，我們的港口吞吐量達 2 260 萬個 TEUs。本港有 80 家船運公司，每星期提供 450 次航班，航線遍達全球 500 多個地方。本港去年約有 232 000 艘船隻到港，其中約 39 000 艘為遠洋船，193 000 艘為內河船。本港貨櫃碼頭吊機的起卸速度每部每小時達 40 次。本港港口和碼頭的運作效率超卓，節省貨物處理時間。以一艘可載 6 000 個 TEUs（船租每日約 156 萬港元）的貨櫃船計算，每節省一分鐘，成本便可減省 1,083 港元。

(A) 來往華南地區的直接貨物

22. 深圳新開發的港口的運作和管理模式，主要是以香港貨櫃碼頭為藍本，給香港處理來往華南地區的直接遠洋貨物帶來激烈競爭。在 2000 年至 2005 年期間，香港港口的吞吐量年均增長 4.5%，而深圳則為 32.5%。香港的港口貨運量基數高並已發展成熟，錄得較低增長是可以理解的。在該段期間，香港所處理的華南地區的貨物量續有增加，可是香港處理的華南地區直接貨物的比率則由 2000 年的 81% 下降至 2005 年的 48%。事實上，隨著華南地區的對外貿易快速增長，華南地區的總貿易量已遠超過香港港口的處理能力。在 2005 年，香港港口及深圳港口合共處理 3 900 萬個 TEUs。隨著深圳港口迅速發展，兩地在華南地區貨運上的競爭相信會更趨激烈。

(B) 香港港口的成本競爭力

23. 為了維持香港貿易和物流樞紐的領導地位，以及制定因應鄰近港口迅速發展的香港港口發展策略，政府在 2004 年年底完成《香港港口規劃總綱 2020 研究》（《2020 研究》）。研究指出，從東莞經香港運送一個貨櫃

到美國的成本，比經深圳港口高出約 300 美元(2,340 港元)。成本比較載於下文表一：

表一：整體運輸成本比較

2004年年中的 業界數據(美元) (從東莞到美國西岸)	經香港		經鹽田		經 蛇口/赤灣	
	20呎*	40呎*	20呎*	40呎*	20呎*	40呎*
1 航運費(基本)； +/- \$50**	2,000	2,700	2,000	2,700	2,000	2,700
2 雜費#	599	1,014	579	994	579	994
3 至碼頭貨車運費	308	333	128	154	141	167
4 碼頭處理費	274	366	141	269	141	269
總計	3,181	4,413	2,848	4,117	2,861	4,130
經香港或深圳費用差別	+\$333	+\$296				

註： * 20呎指20呎ISO貨櫃(1標準貨櫃)，40呎指40呎ISO貨櫃。
 ** 徵詢船公司意見後定出的平均數一個別船公司與個別客戶商定的費用或與此有出入。
 # 雜費包括目的地提貨費、燃料調整附加費、燃油調整附加費和報關費。

資料來源：業界諮詢

24. 道路拖運費和碼頭處理費是導致上述成本差距的主要因素。

(a) 道路拖運費

25. 跨境貨車過去須遵守“四上四落”和“一車一司機”的規定，即是說貨車的拖架、拖頭、貨櫃和登記司機

在作業時，必須「捆綁」成一個固定的單元。這種做法減低跨境貨運作業在調派貨車裝備和司機方面的靈活性，因而提高了成本。再者，香港的跨境貨車均須每三年繳付 10 萬港元的牌照費。此外，由於在東莞等繁忙的內陸關口辦理清關手續需時甚久，使貨車司機損失了不少停車等候時間，因此即使路程短也不能一天來回兩次以減輕成本。

(b) 轉運及河運貨物方面的競爭優勢

26. 香港地理位置優越，又是自由港，加上到港航班頻密和服務質素高(港口裝卸運轉時間快)，所以在轉運貨物方面仍然保持優勢。2005 年，經香港港口處理的國際轉運載貨貨櫃達 420 萬個 TEUs，佔本港港口吞吐量的 18.5%。不過，在經濟收益方面，直接海運貨物帶來的經濟收益較轉運貨物為高。根據《2020 研究》，每公噸直接貨物會帶來 193 港元的經濟收益，而轉運貨物則為 135 港元。因此，在香港港口轉運的貨運量百分比增加，未必可全數抵銷直接海運貨物下跌的經濟損失。儘管如此，轉運貨物的增長會有助維持香港頻密的航班，從而鞏固本港作為樞紐港口的地位。

27. 《2020 研究》亦指出，香港在處理經駁船輸港的內河貨運方面，仍然佔有優勢。雖然使用香港港口與深圳港口的成本有頗大距離(主要是由於貨車運輸費和碼頭處理費較高(表一))，但使用內河駁船有助大幅收窄香港港口與深圳港口的成本差距(表二)。珠江支流縱橫珠三角西岸地區，隨着該區的發展，加上不少工業遷入，輸港內河貨運量有所增加。2005 年，華南地區與香港的內河貨運增長 9%，成為香港港口新的增長動力。不過，若如傳媒報道，製造業將搬到內陸珠三角以外地區，則長遠而言，內河貨運的增長可能會受到影響。

表二：使用內河駁船節省的成本(以美元計)

運送一個 40 呎貨櫃	從中山到 香港	從中山到 鹽田	從中山到 蛇口／赤灣
經貨車	\$622	\$346	\$346
經駁船	\$263	\$404	\$327

資料來源：《2020研究》從業界所得的數據

(C) 加強競爭力的措施

28. 鑑於鄰近港口急速發展，政府為了保持香港作為主要貿易和物流樞紐的地位，已徵詢業界對《2020研究》建議的意見，同時推行多項措施，加強香港港口的競爭力。現把措施詳情和進展撮述如下：

(a) 貨車運輸成本

29. 經我們與廣東省有關當局討論後，“四上四落”和“一車一司機”的規定已在2005年放寬。

30. 跨境貨運經營牌照的有效期已由三年延長至六年，而年費則維持不變。此舉將降低牌照續期的行政費。廣東省當局亦同意按不同地區的貨量和實際需要，延長指定內陸口岸的通關時間。我們希望上述規定的放寬可提高貨車運輸業的運作效率和降低運輸成本。我們將繼續與廣東省當局商討進一步延長東莞內陸口岸的通關時間。

(b) 貨車智能資訊系統

31. 我們將與香港生產力促進局合力推行一項貨車智能資訊系統試行研究，藉着先進技術進一步提升貨車運輸

業的效率。研究集中於電子通訊科技(包括全球定位系統、射頻識別技術、貨櫃車內置電子板和無線通訊技術)在貨櫃車操作上的應用，務求提升貨車司機、船公司、付貨人、碼頭營運商和其他可能相關人員之間的聯繫；增加車隊管理的靈活性和效率；以及盡量提高香港貨車車隊的整體載貨量和使用量。

(c) 碼頭處理費

32. 我們一直致力促進付貨人、船運公司和碼頭營運商之間的對話，旨在增加碼頭處理費的透明度，並逐步和具建設性地改善諮詢機制。

(d) 調低港口收費

33. 我們已調低遠洋輪船的港口費、燈標費及碇泊費，及增加五個碇泊區以擴大中流作業的理貨能力。我們也會推出多次入港許可證，以簡化內河船進入香港的程序，並且調低許可證的收費，藉以吸引更多內河及轉運貨物來港裝卸。有關措施生效後，一艘中等噸位的船隻停留香港兩天，可節省 25% 的碇泊費，而內河貨船使用多次入境許可證，則最高可節省 50% 的入境許可證費用。調低碇泊費的措施已於 2006 年 2 月通過立法實施。我們將進行所需的法例修訂，以落實其他措施。

(e) 為港口及內河駁船提供更多後勤用地

34. 政府經過諮詢業界及得到香港港口發展局的支持，將透過公開招標方式，在葵青貨櫃碼頭鄰近地方繼續提供合適的後勤土地，以提高貨櫃碼頭的處貨能力。當局已認定緊接九號貨櫃碼頭南北兩端的臨海地帶為駁運貨物的理想地點，該處可供內河船隻於十分接近葵青貨櫃碼頭的位置直接靠泊，方便內河貨物運往貨櫃碼頭。該兩處處

理駁運貨物設施於 2006 年 2 月以公開招標方式推出，並剛完成招標程序。

(f) 改善運輸基建設施

35. 為改善跨境貨流，專為貨車而設的一條連接落馬洲與皇崗新橋已於 2005 年 1 月通車，至於深港西部通道則預計於 2007 年上半年通車。深港通道通車後，跨境車輛的處理能力將提升三倍至每日約 8 萬架車次。此外，連接九號貨櫃碼頭與葵涌其他碼頭的昂船洲大橋將於 2008 年竣工。

(g) 整體基建規劃

36. 為進行香港港口擴建規劃，我們根據《2020 研究》的建議，在大嶼山西北部進行生態研究，就環境因素評估是否適宜在該處興建十號貨櫃碼頭；我們亦進行香港港口貨運量預測研究，以定出興建十號貨櫃碼頭的最適當時間。兩項研究已於 2005 年年底展開，我們將在取得更詳細資料後檢討港口擴建的方案。

(h) 發展電子物流及鞏固香港作為主要物流資訊中心

37. 除了交通運輸聯繫外，資訊聯通同樣重要。2005 年 12 月推出的數碼貿易運輸網絡系統服務，提供一個開放、中立、安全的電子平台，使供應鏈的資訊流通更快捷可靠。該系統可減省文書工作，減少流通過程中可能出現的人為錯誤，且無需重新輸入數據，因而節省時間。該系統亦有助促進企業(特別是中小企業)採用資訊科技，並鼓勵物流業界在提供優質可靠和更具效率的服務方面作出競爭，從而提升他們在市場的競爭力。政府持有發展該系統公司的股權，以確保該系統的中立性和包容性，以及服務水平和定價。

(i) 為物流業僱員提供培訓

38. 為了讓物流業僱員(特別是中小企僱員)掌握使用物流運作的資訊科技應用系統和自動化技術所需的各種技能，我們得到香港生產力促進局協助舉辦培訓課程，內容包括研討會、工作坊和示範課。一系列的工作坊和示範課旨在讓僱員親身體驗如何使用適切的科技和軟件程式，包括電子文件處理、倉庫管理系統、全球定位系統及車隊和船隊管理等，讓他們作好準備，善用科技。

(j) 大嶼山物流園及開闢更多物流用地

39. 我們已物色地點用作發展大嶼山物流園，藉此加強香港提供一站式綜合物流服務的能力。物流園將提供度身定造的運作環境，便於園內的營運者有效率地提供綜合而適切客戶需要的服務。物流園將會容納多元化的物流服務，由傳統的運輸和貨運代理業務，至標籤、退貨管理、揀選和分包、重新包裝、特別包裝、系統整合和品質控制等增值服務，一應俱全。物流園是一項重要的基建設施，能促進物流服務融合，並讓物流企業獲得規模效益。此外，位於小蠔灣的擬議物流園選址，離香港國際機場和葵青貨櫃碼頭不遠，地點具策略性優勢，能確保快捷有效地把貨物轉運到世界各地，並為增值物流業務創造商機。我們已為大嶼山物流園展開詳盡的可行性研究，預計於2006年完成。我們亦已在青衣(近九號貨櫃碼頭)及大埔(近工業邨)等地區物色不同地點，供物流業中／短期使用作臨時貨倉、分送和集運等用途，並可於短期內批出。

III. 航運服務

40. 正如附件3顯示，在各個物流業界別中，以航運服務的人均本地生產總值增值額最高。事實上，香港是世界第七大航運中心，全球約有7.6%的商業船隊由本港船

東管理。我們提供的優質航運服務(包括航運保險、法律、仲裁、船舶融資、經紀服務、管理、船舶註冊及船舶檢驗服務)，使香港成為世界航運商業中心的主要焦點。

(A) 香港作為國際航運中心

41. 《鞏固香港作為國際航運中心的地位》研究(《航運研究》)估計航運業(包括部分與港口有關的行業，即貨櫃碼頭、貨運和相關的港口服務)在2000年佔本地生產總值2%以上，在國際收支平衡表中約佔本港輸出服務的22%。2004年，航運業對本地生產總值的貢獻繼續穩佔2%以上。不過，數字可能低估，因為我們並無關於航運保險、船舶融資、船舶檢驗和海事法律服務對本地生產總值貢獻的數據，因而未有計入上述的統計數字。

(B) 香港船舶註冊

42. 香港船舶註冊素以質優馳譽國際。以港口國管制扣留率計算，本港註冊的船隻遭扣留的比率屬全球最低之一²。

43. 2005年，香港船舶註冊持續升軌，取得雙位數字的增幅。截至2006年4月30日，在香港的船舶註冊約有3 020萬總噸位(約有1 093艘註冊船舶)，較去年增長8.7%。在2006年1月8日，香港的船舶註冊超越了3 000萬總噸位大關(有1 090多艘註冊船舶)，躋身全球十大船舶註冊之列。

² 在2004年，根據《東京諒解備忘錄》，香港註冊船舶的扣留率為1.13%，而世界的平均扣留率則為6.51%。根據《巴黎諒解備忘錄》，本港的扣留率為2.74%，而世界的平均扣留率則為5.84%。上述兩份備忘錄均屬於港口國管制的國際公約。

44. 本港的註冊噸位穩步上升，帶動其他相關航運界別的增長，為香港經濟帶來裨益。本港航運界使用的貸款及墊款於 2005 年 12 月達 262 億港元。

45. 本港承保人於 2005 年承保船舶保險的保費總額超逾 10.4 億港元，較 2000 年增長 80%。2004 年，來自船務經紀方面的收入增長逾 80% 至 2.87 億港元。香港將繼續成為主要的船務經紀中心，為內地迅速增長的市場和內地船廠的訂造新船合約提供服務。

46. 香港一直奉行普通法制度，歷史悠久，因而被公認為航運法、商業法及仲裁的中心。不少全球的主要律師行均在香港設立甚具規模的辦事處，而本港的《仲裁條例》亦被視作世界的主要仲裁法規之一。香港是亞洲區內以仲裁方式解決糾紛的首選地點。《紐約公約》適用於香港，而公約的各締約國均執行仲裁裁決。政府亦已與內地簽訂協議，相互執行仲裁裁決。

47. 一些全球規模最大而歷史又最悠久的船務管理公司借助我們雄厚的航運優勢，以香港為基地，提供專業服務，對象除了香港註冊的船隻外，還包括訪港船隻。其他國際航運服務供應者亦在港設立辦事處，提供物料供應和支援服務，如船舶維修保養、燃料補給、船隻補給、廢物處理、資訊科技及通訊服務、審計及稅務諮詢，以及教育及培訓服務等。

(C) 中國內地發展對本港航運服務的影響

48. 中國內地經濟迅速增長，一直是全球航運業變革的重要推動力。當中特別帶動了國內對鐵礦和煤等原料的殷切需求，把來往內地多個港口的航運量推至歷史新高。我們希望借助這些勢頭維持和改善本港作為國際航運中心的地位。

49. 內地於 2005 年生產新船的總載重量達 1 200 萬公噸。憑藉優越的航運服務、毗鄰內地的位置，加上語言文化接近，香港在吸納這些航運服務的新客戶方面具有競爭優勢。

(D) 加強航運服務的措施

50. 為加強香港作為國際航運服務中心的地位，同時借助內地市場增長的機會，我們已推出下列措施。我們一直對外推廣使用香港提供的航運服務。我們在香港和內地舉辦研討會，尤其是向內地律師、船東和船運公司介紹我們提供的服務；我們亦為香港註冊掛香港旗的船隻推出噸位年費減費機制。根據該機制，任何船隻如連續兩年在港註冊，而期間沒有任何被扣留的記錄，則可獲減費六個月。此舉旨在鼓勵優質船隻持續長期在港註冊，同時突顯香港船舶註冊與使用其他方便旗的不同之處。

結論

51. 物流業是急速擴展的行業，涉及不同的服務提供者，跨越不同行業。內地經濟快速增長，加上這個行業不斷發展，我們會因應不斷轉變的環境，致力全方位推動物流業發展，並維持香港作為物流樞紐和國際航運中心的地位。

經濟發展及勞工局

經濟發展科

2006 年 6 月

四個主要行業的增加價值

四個主要行業	2004 年的增加價值 (以當時價格計算) (百萬港元)
1. 金融服務	152,900 (12.2%)
a. 銀行	100,500
b. 保險及其他金融服務	52,400
2. 旅遊服務(入境旅遊及外訪旅遊)	36,900 (2.9%)
a. 入境旅遊	27,400
b. 外訪旅遊	9,600
3. 貿易及物流	346,900 (27.7%)
a. 貿易	279,700
b. 物流	67,200
4. 專業服務及其他工商業支援服務	132,400 (10.6%)
a. 專業服務	46,800
b. 其他工商業支援服務*	85,700
四個主要行業 = 1+2+3+4	669,100 (53.3%)
以要素成本計算的本地生產總值 [#]	1,254,500

註釋 : 括號內數字指個別行業對本地生產總值貢獻所佔的百分比。

* 其他工商業支援服務是指除金融服務、貿易及物流、旅遊和專業服務以外的其他工商業支援服務。

為比較四個主要行業在本地生產總值所佔的百分比，我們採用了以要素成本計算的本地生產總值。這與常用的以市場價格計算的本地生產總值有少許分別。

資料來源 : 政府統計處

物流業的增加價值和就業人數

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	1999-2004 每年平均 增減百分率
物流業							
增加價值 (十億港元)	50.5	56.0	53.4	54.8	58.5	67.2	+5.9%
就業人數 (千人)	187.0	195.8	195.6	186.8	188.9	198.4	+1.2%
就業人士人均增加價值(千港元)	270.1	286.0	273.0	293.4	309.7	338.7	+4.6%
- 陸路貨運業							
增加價值 (十億港元)	6.1	6.5	5.8	5.6	5.7	6.3	+0.6%
就業人數 (千人)	66.2	70.0	67.9	60.4	62.5	67.1	+0.3%
就業人士人均增加價值(千港元)	92.1	92.9	85.4	92.7	91.2	93.9	+0.4%
- 水上貨運業							
增加價值 (十億港元)	22.8	25.4	25.0	24.9	28.1	31.0	+6.3%
就業人數 (千人)	73.9	74.5	77.6	75.2	75.9	79.2	+1.4%
就業人士人均增加價值(千港元)	308.5	340.9	322.2	331.1	370.2	391.4	+4.9%
- 航空貨運業							
增加價值 (十億港元)	14.5	16.9	16.4	18.2	18.4	22.7	+9.4%
就業人數 (千人)	22.9	26.0	25.1	26.2	25.9	26.1	+2.7%
就業人士人均增加價值(千港元)	633.2	650.0	653.4	694.7	710.4	869.7	+6.6%
- 輔助服務(例如:驗貨)							
增加價值 (十億港元)	0.3	0.4	0.3	0.4	0.5	0.6	+14.9%
就業人數 (千人)	1.8	1.4	1.2	0.9	1.0	1.0	-11.1%
就業人士人均增加價值(千港元)	166.7	285.7	250.0	444.4	500.0	600.0	+29.2%
- 倉庫業							
增加價值 (十億港元)	1.2	1.3	1.1	1.0	1.0	1.1	-1.7%
就業人數 (千人)	4.7	5.0	5.3	5.1	5.1	5.2	+2.0%
就業人士人均增加價值(千港元)	255.3	260.0	207.5	196.1	196.1	211.5	-3.7%
- 郵遞及速遞服務							
增加價值 (十億港元)	5.5	5.4	4.8	4.7	4.7	5.4	-0.4%
就業人數 (千人)	17.5	18.9	18.5	18.9	18.5	19.8	+2.5%
就業人士人均增加價值(千港元)	314.3	285.7	259.5	248.7	254.1	272.7	-2.8%
佔本地生產總值百分比	4.2	4.5	4.3	4.4	4.9	5.4	--
佔總就業人數百分比	6.0	6.1	6.0	5.8	5.9	6.0	--

資料來源: 政府統計處

物流業的就業人士人均增加價值

千港元

物流業分項	1999	2000	2001	2002	2003	2004	1999-2004 每年平均 增減百分率
遠洋輪船船東或營運者	661	907	663	488	1,456	2,605	+31.6%
船隻經紀	498	625	617	657	807	1,128	+17.8%
空運輔助服務	718	801	814	884	836	993	+6.7%
航空公司*	861	890	743	990	825	949	+2.0%
海上運輸輔助服務	649	665	624	613	608	672	+0.7%
驗貨、抽樣檢驗及 稱量服務	350	372	342	473	605	642	+12.9%
港內海上貨運服務	376	336	416	453	429	511	+6.3%
海上貨運代理服務	380	430	394	420	458	447	+3.3%
船務代理及經理	329	374	336	337	373	426	+5.3%
航空貨運代理服務	356	411	417	407	385	415	+3.1%
包裝及裝箱服務	166	180	192	213	188	261	+9.4%
倉庫業	257	261	229	212	244	253	-0.3%
其他通訊服務(例如: 速遞服務)	250	280	232	230	242	250	0.0%
陸路貨運業	200	199	179	186	175	196	-0.4%

註釋 : * 包括客運服務

資料來源 : 政府統計處各行業的按年經濟統計調查

物流業的增加價值對業務收益的比率

物流業分項	1999	2000	2001	2002	2003	2004	1999-2004 每年平均 增減百分率
整體物流業	0.31	0.30	0.29	0.28	0.27	0.25	-3.9%
- 陸路貨運業	0.46	0.49	0.48	0.48	0.47	0.46	-0.0%
- 水上貨運業	0.30	0.28	0.28	0.26	0.27	0.24	-4.6%
船隻經紀	0.52	0.54	0.45	0.63	0.58	0.73	+7.1%
船務代理及經理	0.67	0.68	0.64	0.62	0.67	0.69	+0.7%
港內海上貨運服務	0.38	0.30	0.44	0.42	0.46	0.51	+6.0%
遠洋輪船船東或營運者	0.08	0.09	0.07	0.05	0.13	0.13	+9.6%
海上貨運代理服務	0.16	0.16	0.16	0.17	0.15	0.12	-5.5%
海上運輸輔助服務(包括貨櫃碼頭、貨物起卸、貨櫃裝卸)	0.56	0.54	0.57	0.56	0.55	0.55	-0.2%
- 航空貨運業	0.28	0.27	0.27	0.28	0.25	0.24	-2.8%
航空公司*	0.37	0.33	0.33	0.36	0.30	0.30	-4.4%
航空貨運代理服務	0.10	0.10	0.11	0.10	0.11	0.10	-0.3%
空運輔助服務(包括機場及貨物空運站)	0.63	0.68	0.69	0.70	0.68	0.73	+3.2%
- 輔助服務(例如:驗貨)	0.54	0.55	0.46	0.58	0.61	0.63	+3.2%
驗貨、抽樣檢驗及稱量服務	0.56	0.56	0.45	0.59	0.67	0.69	+4.1%
包裝及裝箱服務	0.40	0.48	0.61	0.54	0.39	0.45	+2.7%
- 倉庫業	0.31	0.31	0.32	0.36	0.41	0.38	+4.5%
- 郵遞及速遞服務業 其他通訊服務(例如: 速遞服務)	0.49	0.42	0.37	0.28	0.25	0.26	-11.7%

註釋 : * 包括客運服務

資料來源 : 政府統計處各行業的按年經濟統計調查

2004 年物流業的機構數目和就業人數

物流業分項	機構數目	就業人數
遠洋輪船船東或營運者	76	2 121
船隻經紀	33	187
空運輔助服務	24	9 519
航空公司*	67	19 769
海上運輸輔助服務	3 578	19 612
驗貨、抽樣檢驗及稱量服務	32	513
港內海上貨運服務	471	3 076
海上貨運代理服務	2 012	15 087
船務代理及經理	245	7 135
航空貨運代理服務	701	15 407
包裝及裝箱服務	24	309
倉庫業	275	4 189
其他通訊服務(例如: 速遞服務)	606	12 819
陸路貨運業	9 078	31 172

註釋 : 就業人數的總和並不等於整體物流業的就業人數，因為整體物流業的就業人數是從多個統計調查所得，這數字是比較廣泛和準確的。

* 包括客運服務

資料來源 : 政府統計處各行業的按年經濟統計調查