

# 現代物流發展 行動綱領

---



中華人民共和國香港特別行政區政府  
運輸及物流局



# 目錄

行政摘要 .....	03
前言 .....	11
願景、使命與目標 .....	13
第一章 香港現代物流發展概況 .....	14
1.1 貿易及物流業是香港的主要經濟支柱	
1.2 香港現代物流發展	
第二章 香港物流業的強弱危機分析 .....	22
2.1 優勢	
2.2 弱點	
2.3 機遇	
2.4 挑戰	
第三章 策略及建議行動 .....	46
3.1 策略(一)：推動行業數碼化、智慧物流新趨勢	
3.2 策略(二)：建立高端新形象、推進行業大革新	
3.3 策略(三)：物流數據互聯通、提升行業競爭力	
3.4 策略(四)：綠色物流新動力、行業發展勢持續	
3.5 策略(五)：持續推物流用地、建多功能物流圈	
3.6 策略(六)：加強大灣區合作、把握發展新機遇	
3.7 策略(七)：推廣香港各優勢、積極開拓新商機	
3.8 策略(八)：完善跨界別協作、助行業長遠發展	
第四章 行動概覽 .....	66
結語 .....	72
附錄 .....	73
鳴謝 .....	74

# 行政摘要

貿易及物流業是香港的四大經濟支柱行業之一，乃本港經濟增長的主要動力。在 2021 年，貿易及物流業佔香港本地生產總值 23.7%，是香港四大經濟支柱中貢獻最大份額的行業。當中，物流業佔本地生產總值 6.2%。貿易及物流業亦一直是四大支柱中提供最多就業機會的行業，在 2021 年約聘用了約 608,200 名員工，佔總就業人數 16.6%。其中，物流業的就業人數佔總就業人數 5.1%，約 185,500 人。

香港一直是亞洲區內的重要物流樞紐，亦是內地與世界各地進行貿易的重要門戶。中央政府 2021 年 3 月通過的《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十四個五年規劃和 2035 年遠景目標綱要》中（“「十四五」規劃”）中，支持香港服務業向高端高增值方向發展，以及支持香港提升航運、貿易中心、以及國際航空樞紐的地位。憑藉國際航空樞紐和國際航運中心的優勢，結合完善的海陸空運輸網絡，香港在促進區內貨物流通上一直扮演着舉足輕重的角色。

為推動香港物流業的高質量發展，加快成為區內的可持續現代化、高增值的智慧物流樞紐，運輸及物流局展開了於《2022 年施政報告》中提出有關制訂物流業發展行動綱領的工作，與香港物流發展局及業界攜手制定滿足物流業短、中和長期發展需要的策略行動，使香港與區內各地的貨物高效流通，促進物流業持續發展。



## 香港現代物流發展

全球化發展促進了國際之間的經濟及貿易合作，促使企業擴展其業務版圖並邁向國際化。隨着物流服務需求漸趨多樣化，人們對專業化要求程度也隨之提高，物流服務供應商需要為國際化企業提供全面的供應鏈管理服務，甚至為企業提供度身訂造的高增值服務，讓企業能夠專注發展其核心業務，抓緊全球市場的商機。香港的物流服務供應商亦因應現代化物流的需求把物流服務拓展範圍由價值鏈中游延伸至上下游。近年，隨着跨境電子商貿的蓬勃增長，香港的現代物流服務更由傳統的「企業對企業」(B2B)，發展到現在的「企業對消費者」(B2C) 服務。時至今日，香港物流業已邁向智慧物流及高增值方向發展，其處理鮮活及溫度控制貨物的先進技術及專業認證更令香港成為處理高價值貨物的首選物流樞紐之一。

## 香港物流業的強弱危機分析

作為國際物流樞紐，香港的競爭優勢在於擁有完善的多式聯運網絡、處理高價值貨物包括對時間及溫度敏感的貨物（例如鮮活食品和醫藥品等）的先進技術及專業知識、高效的貨物清關，以及其他制度上的優勢（包括自由港、簡單低稅制和健全法律制度等）。隨着電子商貿蓬勃發展，市場需要更高效靈活的物流服務，我們的競爭優勢正好有利物流業把握電子商貿發展帶來的新商機。因此，香港具備龐大潛力，發展成為以高價值貨物和電商市場為主的可持續國際智慧物流樞紐。



與其他行業一樣，香港物流業亦面對着發展限制，包括業界可負擔的物流用地供應不足、人力資源短缺、高昂的營運成本、數碼化及科技應用不足，以及跨界別協作不足等。高昂的土地及勞動力成本亦會影響香港的競爭力。鑑於近年難以招攬年青人入行，業界認為必須改變物流業屬於「低端」和「勞動力密集」行業的觀感，以提升行業對年青人的吸引力。同時，我們需要培育更多專業人才以支持物流業朝向智慧物流及高增值方向發展，例如為從業員提供更多有關冷鏈物流管理及智慧物流的專業培訓。此外，行業在數碼化及科技應用方面不足，過度依賴人力密集的工序，拖慢業界優化營運模式以提供更高增值服務的進程。業界認為政府應加強支援物流業進行數碼化轉型及使用智慧物流方案，以減省對前線員工的需求、降低營運成本及提升生產力。另一方面，由於現代物流發展涉及眾多不同界別及政策範疇，業界希望政府可考慮透過單一平台提供一站式諮詢服務，減省業界遇到問題時需要向不同部門查詢的時間，為業界提供便利，加強對物流業（特別是中小企）的支援。

業界反映由於貿易與物流息息相關，物流業表現很容易因為地緣政治及外圍貿易環境波動而受影響，與鄰近樞紐的激烈競爭亦為香港物流業帶來挑戰。因此，除了加強與粵港澳大灣區及其他內地城市合作，業界亦建議開拓市場的工作要多元化，並往其他地區發掘更多新商機。

儘管面對不少困難和挑戰，香港物流業依然機遇處處。中央政府的政策支持和國家的發展策略，包括「十四五」規劃、粵港澳大灣區建設和「一帶一路」倡議，為香港經濟和貿易增長持續注入新動力。貿易與物流共生，跨境電子商貿蓬勃發展和《區域全面經濟夥伴關係協定》(RCEP) 都為香港物流業帶來龐大商機。再加上全球各地越來越關注環境、社會及管治（“ESG”）表現，國家和特區政府在推動綠色航空航運發展的工作有助實現可持續物流，從而為香港物流業建立競爭優勢。

# 八大策略及 24 項建議行動

為了推動行業朝着智慧化、現代化、綠色及可持續化、國際化及便利化的高質量發展，更好地裝備香港物流業面對瞬息萬變的市場情況、應對自身弱點和挑戰，以及更好地把握各種發展機遇，藉此鞏固及提升香港作為國際物流樞紐的優勢，我們就物流業的短、中和長期發展需要制訂以下八大策略。



### 策略 (一)：推動行業數碼化、智慧物流新趨勢

現代物流主要是從事貨流、資金流，以及信息流的管理，而管理過程中應用了很多科技和創新的概念。跨境電商業務高速增長，亦增加了對物流業要更快處理單件貨品的要求。同時，近年物聯網、大數據分析、區塊鏈、機械人應用及人工智能等科技日趨成熟，為物流業帶來了創新提升的機會。為配合智慧物流新趨勢，並把握跨境電商業務增長所帶來的商機，政府會於 2024 年起落實優化「第三方物流服務供應商資助先導計劃」（“「先導計劃」”）的措施，並恆常化「先導計劃」，加強支援物流業進行數碼化轉型及使用智慧物流方案，以提升物流業的營運效率及競爭力。政府亦會善用「海運及空運人才培訓基金」（“「培訓基金」”），為從業員提供智慧物流相關的培訓。

### 策略 (二)：建立高端新形象、推進行業大革新

政府會與香港物流發展局、業界組織、大專院校和培訓機構攜手合作，為現代物流業打造全新的「智慧、創新、高端」形象，推進行業革新。我們亦會在 2024 年起舉辦更多宣傳推廣活動、年度獎勵計劃和國際性及區域性的大型會議，包括針對年青人的現代物流初創模擬募投比賽、創新物流方案設計大賽，以及為嘉許有傑出成績的年青從業員舉辦頒獎禮等，以吸引年青人入行，為行業發展注入新動力。

### 策略 (三)：物流數據互聯通、提升行業競爭力

物流數據互聯互通讓企業能夠更好掌握實時的供應鏈資訊，從而選擇更高效率及成本較低的運輸方式，並更精準地分配企業資源，提升營運效率及降低成本，這樣對促進跨境電子商貿的可持續發展尤為重要。為提升行業競爭力，政府會透過構建和聯通本地甚至區內不同的物流信息平台（包括香港國際機場貨運數據平台和港口社區系統等），善用大數據提升供應鏈效率和透明度，降低物流成本，從而提升物流業的國際競爭力。我們將於 2024 年開展顧問研究，目標是構建一個聯通有關機場、港口以至其他相關的物流信息平台，促進物流數據互聯互通，增強貨流、信息流及資金流的管理及協調，長遠則進一步擴大至與內地及澳門的物流系統互聯互通。作為國際貿易及金融中心，香港的物流信息平台可透過連結內地的電子支付及貿易融資平台，更好地管理現代物流中的貨流、資金流及信息流。

#### 策略 (四)：綠色物流新動力、行業發展勢持續

近年，全球各地的領先品牌 / 公司日益重視 ESG 成效作為經營企業的重要指標。由於採取綠色物流方案可以節約能源、減碳排放及資源循環再用，從而推動全球供應鏈邁向零碳未來，因此綠色物流在輔助品牌企業實現 ESG 指標方面可發揮關鍵作用。為此，政府會在 2024 年起透過香港物流發展局轄下的小組委員會推展綠色可持續物流發展，制訂清晰的綠色可持續物流發展路線圖及具體的實踐承諾。政府亦會鼓勵跨界別協作，運用政府就創新科技進行研發的現有資助計劃，研發綠色物流 ESG 相關的應用項目。另一方面，我們會透過「培訓基金」新注資的二億元，加強在職培訓的持續進修課程，提升中小企僱主及員工對環保及可持續發展的認識。我們會於 2024 年起與香港生產力促進局合作，為業界舉辦與綠色物流和節能減排相關認證課程及講座，更好地裝備本地業界以符合物流業 ESG 的最新要求。此外，政府會加強支援中小企，透過「先導計劃」，鼓勵物流業採用現有科技以實踐綠色物流，並藉香港生產力促進局提供諮詢服務。

#### 策略 (五)：持續推物流用地、建多功能物流圈

政府會繼續就具潛力發展多層式現代物流中心的物流用地進行可行性研究，並計劃於 2024 年至 2027 年期間，定期推出共四幅約佔 19 公頃的物流用地。透過持續供應可負擔的物流用地，以滿足短、中期的物流用地需求和穩定物流用地的供應。為提升土地使用效益，以及為物流業提供更多發展空間，政府會繼續大力推動發展多層式物流設施，並加入科技應用支援設施，達至地盡其用。長遠而言，政府亦已於北部都會的新發展區預留共約 37 公頃的土地，以打造不同功能的現代物流圈，發揮群聚效應，增加物流業的營運效率，從而促進智慧物流在香港的持續發展。相關規劃研究將於 2023 年開展，預計於 2025 年公布有關研究結果，以盡快將新發展區的物流用地推出市場。

### **策略 (六)：加強大灣區合作、把握發展新機遇**

憑藉香港「立足灣區、背靠祖國、聯通世界」的獨特優勢，政府會繼續與業界及香港物流發展局共同努力，透過完善各項多式聯運，用好港珠澳大橋，加強與其他大灣區及內地城市的協同發展，積極融入國家發展大局。政府會在 2024 年起鼓勵及協助業界通過與其他大灣區城市合作制訂高價值貨品（例如冷鏈貨物）的物流服務管理準則及標準，以提升物流服務的整體質素，讓業界把握大灣區內對現代物流服務的新需求，藉此推動香港物流業的高質量發展，成為可持續現代化、高增值及智慧物流服務中心。

### **策略 (七)：推廣香港各優勢、積極開拓新商機**

政府會繼續積極對外開拓新市場，透過推廣香港的多元化金融及專業服務，以及現代物流業的優勢，吸引更多內地及海外公司使用香港物流公司作區域配送，甚至在香港設立區域配送中心，藉此開拓在東南亞國家聯盟（“東盟”）、中東及「一帶一路」國家的新商機。此外，自 2024 年起，我們每年會聯同香港物流發展局到訪內地或其他大灣區城市，亦會出訪東盟、中東及其他「一帶一路」沿線的新興市場，並在香港舉辦更多大型活動推廣香港物流業，以提升與各地城市的交流合作，協助香港物流業界擴展業務。

### **策略 (八)：完善跨界別協作、助行業長遠發展**

政府會在 2024 年擴大新一屆香港物流發展局的政府及相關界別代表，以便在香港物流發展局的平台上討論物流相關的跨界別議題，例如物流用地規劃、人才培訓及發展、綠色和可持續物流、跨境電商物流、科技應用和業務推廣等。業界可直接與相關政策局 / 部門探討共同關心的議題及進行交流，一方面有利於推動政策，另一方面能更有效地跟進跨政策局 / 部門的議題。

# 未來路向

隨着國家邁向新征程，特區政府會繼續發揮香港在「一國兩制」下「背靠祖國、聯通世界」的獨特優勢，繼續與物流業界同心合力，抓緊國家及區域快速發展所帶來的龐大機遇，激發物流業的無限發展潛能，為香港物流業打開璀璨新篇章。這份行動綱領是特區政府就現代物流發展所制訂的重要文件，引導香港物流業的未來發展方向。我們在香港物流發展局的支持下，會按行動綱領的策略和建議行動，與物流業相關持份者分階段推進各項行動策略，目標是打造香港成為以高價值貨物和電商市場為主的可持續國際智慧物流樞紐。

# 前言

香港一直是亞洲區內的重要物流樞紐，亦是內地與世界各地進行貿易的重要門戶。香港憑藉優越的地理位置、自由港的地位、完善的基建設施、全面的海、陸、空運輸網絡、健全的法律制度、簡單低稅制、經驗豐富的專業人才，加上作為國際商業和金融中心，具備明顯的競爭優勢，一直在促進區內貨物流通方面擔當舉足輕重的角色。在「一國兩制」下，香港直接參與內地的龐大市場，同時與世界接軌，成為連接內地與世界的橋樑。

中央政府在《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十四個五年規劃和 2035 年遠景目標綱要》（“「十四五」規劃”）明確肯定香港作為國際航空樞紐和國際航運中心的地位，以及在 2019 年 2 月發布的《粵港澳大灣區發展規劃綱要》明確支持香港發展高價值空運物流和高增值海運服務，藉此發揮香港作為區內物流樞紐的優勢。

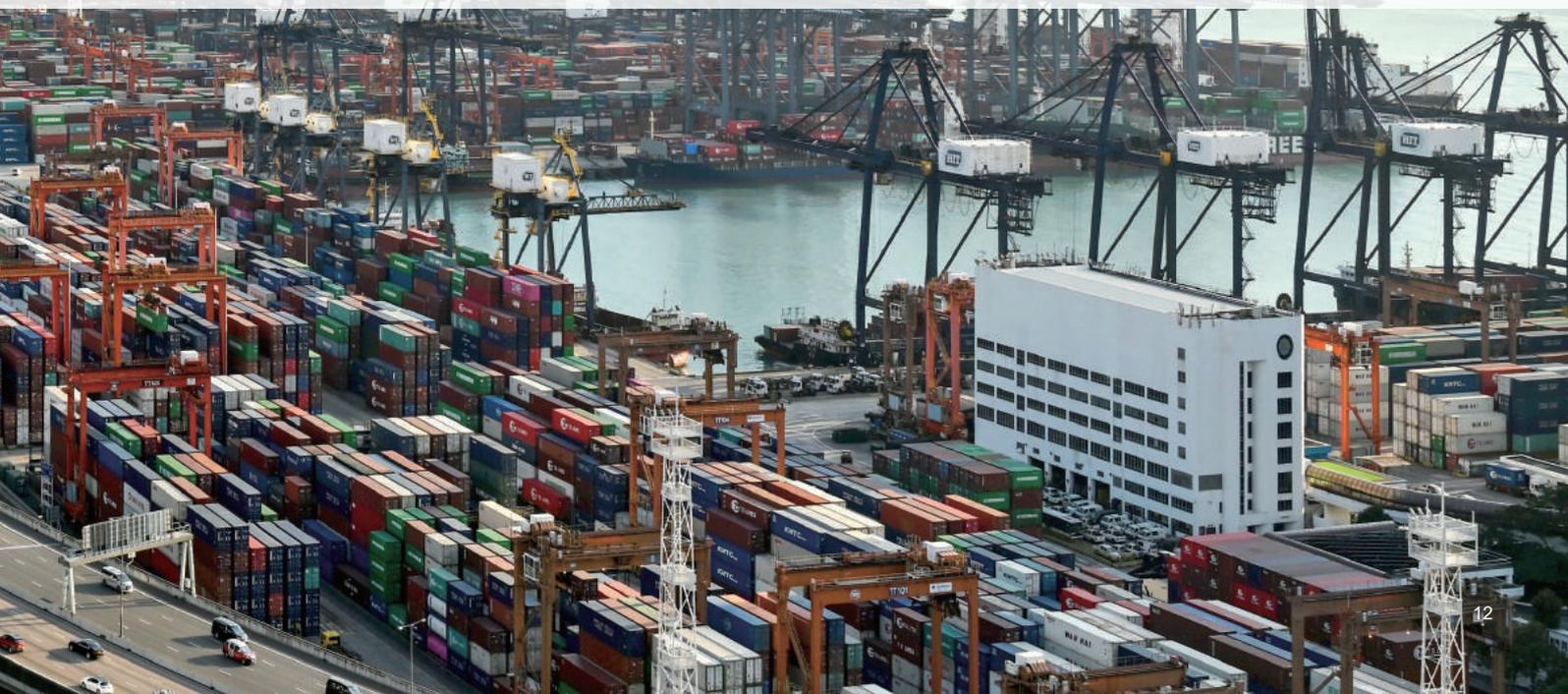
為把握國家發展帶來的機遇，並充分善用國家對香港的支持，特區政府一直積極推動香港的現代物流發展。與其他行業一樣，香港物流業面對着發展限制，包括業界可負擔的物流用地供應、人力資源、高昂的營運成本，以及數碼化及科技應用不足等。同時，地緣政治因素及區域競爭，都為本地物流業帶來挑戰。不過，有危便有機，全球格局與趨勢的改變，包括國際貿易的增長向亞洲傾斜、新興經濟體持續崛起、可持續物流的實踐、跨境電子商貿的蓬勃發展及《區域全面經濟夥伴關係協定》(RCEP) 都為香港物流業的發展帶來不少機遇。



此外，香港物流業的競爭優勢，包括完善的多式聯運網絡、處理高價值貨物（包括鮮活食品 and 醫藥品等對時間及溫度敏感的貨物）的先進技術及專業知識、便捷的貨物清關、高效的物流服務，以及優秀的物流專業人才，皆是香港發展成為以高價值貨物和電商市場為主的可持續國際智慧物流樞紐的有利條件，有助物流業把握電子商貿和粵港澳大灣區及其他新興市場發展帶來的無限商機。

行政長官在《2022年施政報告》中公布，特區政府會與香港物流發展局及業界攜手制訂推動高增值現代物流發展的行動綱領。在制訂行動綱領的過程中，我們諮詢了香港物流發展局、立法會和物流業界的不同持份者，收集業界對於物流業的競爭優勢、現時所面對的挑戰，以及推動香港現代物流發展主要策略範疇的意見。行動綱領剖析了香港物流業的強弱危機和行業發展的現狀及態勢，透過制定具前瞻性的策略行動以滿足物流業的短、中和長期發展需要，推動香港物流業的高質量發展，使香港成為亞洲區內的可持續現代化、高增值的智慧物流樞紐，促進香港與區內各地的貨物高效流通以及物流業持續發展。

特區政府對物流業的發展前景充滿信心，憑藉香港「背靠祖國，聯通世界」的優勢，我們必定能把握好各方面發展帶來的新機遇，充分發揮香港「引進來、走出去」的雙向平台角色。



## 願景

加速物流業的高質量發展，使香港成為  
亞洲可持續現代化、高增值及智慧物流樞紐

## 使命

- 加強多式聯運，整合空、海和陸運，提升香港在大灣區及其他地區的物流鏈中發揮的關鍵作用
- 發揮我們在處理高價值貨物方面的優勢，推動綠色可持續的高端和高增值物流服務發展
- 鼓勵物流業界善用科技，更廣泛應用智慧物流解決方案，提升競爭力

## 目標

打造香港成為以高價值貨物和電商市場  
為主的可持續國際智慧物流樞紐

# 第一章

---

## 香港現代 物流發展概況

香港是一個自由貿易港，清關程序簡便高效，加上地理位置優越，能在五小時內飛抵全球半數人口的居住地。因此，香港長久以來一直是國際重要物流樞紐。在「一國兩制」的基礎下，香港是連接內地與世界各地的最佳門戶。

中央政府 2021 年 3 月通過的「十四五」規劃中<sup>[1]</sup>，支持香港服務業向高端高增值方向發展，以及支持香港提升航運、貿易中心及國際航空樞紐的地位。香港憑藉國際航空樞紐和國際航運中心的優勢，一直都是亞洲區內的重要物流樞紐。結合完善的海陸空運輸網絡，香港在促進區內貨物流通上一直扮演着舉足輕重的角色。

近年，在新冠疫情衝擊、環球經濟增長放緩及地緣政治因素影響下，企業須重新構建其全球供應鏈的佈局，為香港物流業同時帶來了挑戰及機遇。

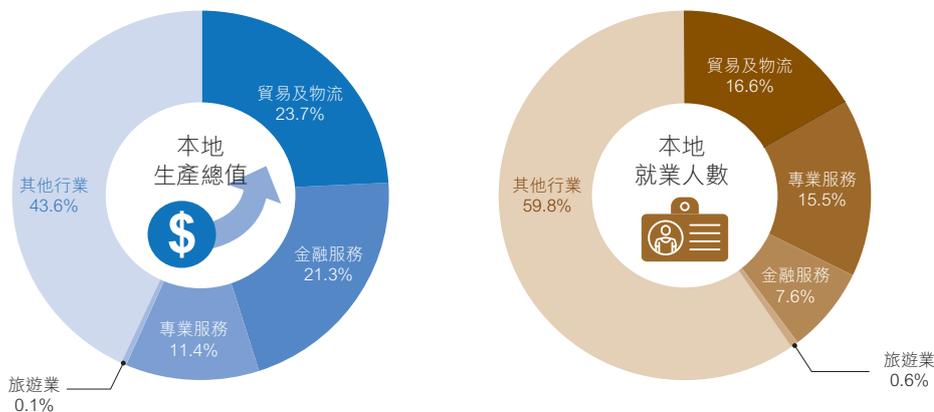
## 1.1 | 貿易及物流業是香港的主要經濟支柱

### 1.1.1 對香港生產總值及就業的貢獻

香港的四大經濟支柱行業包括貿易及物流、金融服務、旅遊和專業服務及其他工商業支援服務，是本港經濟增長的主要動力。過去十年，四大行業合共貢獻了香港一半以上的本地生產總值。雖然直至 2019 年為止，貿易及物流佔本地生產總值的百分比有輕微放緩的趨勢，但是在 2020 年開始回復上升的態勢，並在 2021 年貢獻着本地生產總值最大的份額，共創造了約 6,500 億港元的增加價值，佔香港本地生產總值的 23.7% (見圖一)。當中，物流業佔本地生產總值的 6.2%，增加價值約 1,692 億港元<sup>[2]</sup>。

此外，貿易及物流亦一直是四大支柱中提供最多就業機會的行業，在 2021 年聘用了約 608,200 名員工，佔總就業人數的 16.6%。當中，物流業的就業人數佔總就業人數的 5.1%，約 185,500 人。

圖一 2021 年香港四大支柱行業的本地生產總值及就業人數佔比



註：由於數字經四捨五入，各行業的百分比總和未必與總數的 100% 相等。

資料來源：政府統計處

## 1.2 | 香港現代物流發展

買賣交易帶動物流服務需求。一般物流商業活動包括貨物運輸、貨物運輸代理、倉儲、郵政和快遞等服務。除了管理實物貨物運輸外，現代物流服務還包括在買方、賣方和物流服務供應商之間的信息管理，以協調貿易引起的貨品和資金的交換流動。

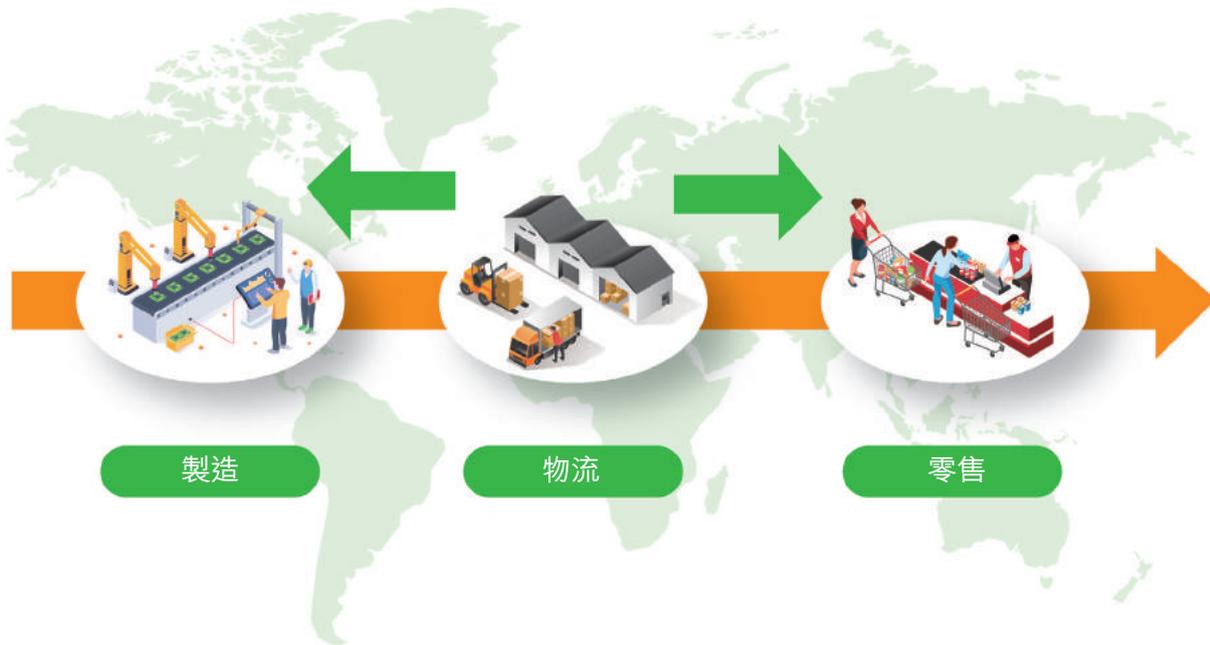
### 1.2.1 從傳統的 2PL 到 3PL

隨着物流服務需求漸趨多樣化，專業化要求程度也隨之提高，更多企業將部分或全部物流功能交托給專業人士負責。第一方物流（“1PL”）指的是買方或賣方自行管理並執行例如儲存、包裝、再包裝、運輸和交付產品或商品等物流活動。生產商和零售商轉向以合約方式與第二方物流（“2PL”）供應商合作，以獲得專業服務並節省成本。2PL 供應商通常是擁有固定資產包括倉庫、車隊和硬件設備的營運商。

全球化的發展使經濟合作和貿易集團在國家之間形成，為了消除跨境貿易壁壘，企業必須擴大並以國際規模形式運營。全球供應鏈的日益複雜性源於新的商業模式，促使對物流運營的追蹤需求增加，以便更好地管理供應鏈。這催生了第三方物流（“3PL”）供應商。

3PL 可為客戶統籌並管理各 2PL 在不同物流環節提供的服務，除了提供全球物流網絡和物流活動的成本優勢之外，3PL 還可以提供增值服務，例如根據客戶需求度身訂制的質量控制、檢驗、捆綁、包裝和再包裝、追蹤和跟蹤、產品組裝、軟件安裝、庫存管理、交叉裝卸等服務。他們更能將這些增值服務進一步配合在一起，為客戶提供全面而靈活的物流外包解決方案。這些服務使公司可放下物流業務流程的顧慮，專注發展其核心業務，並擴展至全球市場。此外，隨着跨境電子商務的擴展，現代物流服務需求亦不斷增加（例如實時追蹤和即日派送服務），由傳統的「企業對企業」（B2B），發展到現在的「企業對消費者」（B2C）服務。

圖二 物流在價值鏈中延伸至上下游



### 1.2.2 香港國際機場和香港港口處理高價值貨物不斷增加

現時香港國際機場處理約 75% 進出其他大灣區城市的空運貨。海運方面，在 2020 年，香港港口約 50% 的吞吐量是來自或進入內地，其中 80% 是往返珠江三角洲的貨物<sup>[3]</sup>。由此可見，香港物流業處理的服務主要是其他大灣區城市經香港轉口 (Re-export) 或轉運 (Transshipment) 的貨物。其中，以空運貨的價值較高，轉口貨不但經過亦在香港停留，因此物流業能提供增值服務的機會更大。

近年，香港國際機場和香港港口處理的高價值貨物不斷增加。這些產品包括高端、並對高增值服務、時間和溫度控制（“溫控”）有高要求的產品，例如鮮活食品、藥品、電子產品、珠寶、危險品和精密儀器零部件等，這些產品需要在適當的設施中進行特殊處理和監控。根據國際航空運輸協會（“IATA”）的數據，香港航空貨運業在貨物量和貿易價值方面均超過全球平均水平。一般而言，航空貨運約佔全球貿易量的 1%，佔全球貿易價值的 35%。數據顯示，香港航空貨運在總貨運量的佔比，已由 2012 年的 1.34% 增加到 2021 年的 2% 以上，並佔香港總貿易價值的 42%，約為 43,400 億港元<sup>[4]</sup>。

### 香港國際機場正擴充或興建的航空物流設施

現時，香港國際機場設有五所航空貨運站 / 郵件中心，包括香港空運貨站、國泰貨運 - 貨運站、亞洲空運中心、敦豪（“DHL”）中亞區樞紐中心及空郵中心，每年整體可處理超過 700 萬公噸貨物及郵件。其中，香港空運貨站有限公司營運的超級一號貨站，是全球最大的單一多層式空運貨站，其世界級全自動處理貨物系統能有效處理各類型的貨物，每年處理貨量可達 350 萬公噸<sup>[5]</sup>。各貨運站服務營辦商能提供全面的處理貨物服務，亦設有特殊貨物處理設施，可處理包括溫控貨物、危險品貨物、動物、貴重貨物，以及大型貨物例如航空發動機等。

照片來源：香港機場管理局



香港國際機場不斷從硬件及軟件方面提升處理高價值溫控貨物的能力，其航空貨運站營運商獲得 IATA 醫藥品冷鏈、鮮活貨物、活生動物或鋰電池運輸認證。有關認證確立了香港國際機場在空運溫控貨物，例如是醫藥品方面，具嚴格冷鏈物流管理能力。在疫情期間，香港國際機場為處理關鍵醫療用品（例如疫苗）的首選機場之一。

為滿足日益增長的到港鮮活及溫控電子商貿貨物的需求，多間空運貨站亦有於香港國際機場開設溫控設施，讓貨物到港後隨即於溫控設施內完成處理程序，省卻以往需要送至市區倉庫處理的程序，同時減省運輸成本及提升效率。

隨着跨境電子商務和亞洲內部貿易的增長預期，高價值貨物的需求將會持續增加。有見及此，香港機場管理局（“機管局”）現正與多個機構合作，擴建或興建新的航空物流設施，包括擴充現有的 DHL 中亞區樞紐中心，將於 2023 年年內運作的菜鳥智慧港，以及預計於 2025 年運作的轉口郵件中心（下圖中用橙色標出），以增加香港國際機場處理跨境電子商貿貨物及郵件的能力。



香港國際機場周邊的航空物流設施

（資料來源：香港機場管理局）

此外，轉口郵件中心擁有直接連接機場禁區及陸側的通道，將進一步提高經香港轉口外地的郵件處理能力。這些設施將進一步提高香港國際機場處理轉運、跨境電子商貿和高價值貨物方面的運力及效率，從而加強香港作為國際航空樞紐的地位。

## 國際轉運樞紐港

香港港口位處於亞太區中心，是區內重要的樞紐港之一。香港港口提供航班頻密且覆蓋廣泛的貨櫃班輪服務，每星期有逾 240 班國際貨櫃班輪，連繫全球逾 460 個目的地。另外，葵青貨櫃碼頭是國際認證合規的處理危險及化學材料運輸的碼頭。因此，香港是轉口這類危險品的優先選擇。近年，香港港口亦提升了其處理高價值貨物（包括冷鏈貨物）的硬件、軟件和專業能力。現時，香港每年處理進口冷藏集裝箱超過 350,000 標準箱，包括供應本地及鄰近內地市場的時令水果和冷凍肉。



### 1.2.3 電子商務物流快速增長

隨着內地電子商務市場迅速發展，大量的中小企業賣家將產品以跨境電商形式銷售給海外消費者，帶動了對 3PL 服務的巨大需求。內地於 2020 年和 2021 年的國際 / 港澳台跨境電子商務快遞業務分別按年增長了 27.7% 和 14.6%<sup>[6]</sup>。

電子商務企業已導致傳統物流業務產生了根本性變革。物流服務變得更以客戶為中心，協助構建能迅速反應的供應鏈變得至關重要。3PL 服務供應商通過現有的追蹤和跟蹤技術支持電子商務企業，尤其是中小企業，實現端到端的物流供應鏈追蹤。這有助於他們更好地利用大數據，並使關鍵數據能及時與供應鏈合作夥伴共享。通過 3PL 供應商的全球物流網絡，電子商務企業還可以實現更高效的最後一公里配送，從而協助企業更快速地回應市場需求。

通過 3PL 服務，貿易商看到了與第四方物流商（“4PL”）合作進一步優化供應鏈管理的機會。4PL 服務供應商不直接處理實物貨物，而是一個整合者，為客戶集成設施、技術或協調 3PL 服務，為貿易商提供綜合物流解決方案。他們的服務包括物流規劃、供應鏈解決方案、可共用信息系統 / 平台和設備共享 / 共用服務。儘管市場上尚未對第五方物流或第六方物流的定義達成共識，但它們可以被視為 4PL 的演變，進一步利用物聯網、數據分析和電子支付等先進技術，為跨境電子商務和供應鏈網絡提供解決方案。目前，香港 4PL 服務正處於發展的階段，以提供供應鏈和物流管理諮詢服務或物流服務平台的公司為主。



## 第二章

---

# 香港物流業 的強弱危機 分析

我們在制訂現代物流發展行動綱領期間，諮詢了香港物流發展局、立法會和物流業界的不同持份者，以收集業界對於物流業的競爭優勢和現時所面對的挑戰，以及行動綱領的主要策略範疇的意見。我們經研究在諮詢業界期間所收集到的意見後，對香港物流業競爭力的優勢、弱點、機遇和挑戰（“SWOT”），以及影響香港物流業發展的關鍵因素進行分析，從而制定滿足現代物流業短、中和長期發展需要的策略及行動措施。

- 處於亞洲心臟地帶的優越地理位置，亦是通往內地和亞太地區的門戶
- 海陸空多式聯運樞紐
- 處理鮮活及溫控貨物的先進技術及專業認證
- 資訊和資金自由流通
- 制度優勢（例如自由港、簡單低稅制、健全的法律制度並提供良好的知識產權保障）
- 世界第一的貨運機場
- 靈活的物流服務
- 高效的貨物清關

### 優勢

- 物流用地供應不足，導致高租賃成本及短期租約
- 缺乏人力資源，包括高技能專業人員及低技能從業員（例如倉庫工人、跨境貨車司機等），導致勞工成本高企
- 物流業科技應用不足
- 營運成本高昂
- 跨界別協作機制薄弱

### 弱點

### 機遇

- 中央政府的政策支持
- 國家發展策略下的機遇（「十四五」規劃、粵港澳大灣區（大灣區）建設，及一帶一路倡議）
- 大灣區的龐大物流資源
- 《區域全面經濟夥伴關係協定》（RCEP）促進與亞太區國家之間的貿易
- 跨境電子商貿的蓬勃發展，重塑傳統物流運作
- 高價值貨物的需求增長
- 亞洲和內地的內需增長
- 大灣區融合發展
  - 經濟活力強，人口屬高消費群，帶動對高價值貨品的需求
  - 與珠海機場的合作
- 可持續物流實踐將成為市場競爭優勢
- 推動可持續航空燃料的使用

### 挑戰

- 地緣政治（例如中美貿易限制）
- 周邊城市的激烈競爭
- 中小企業對可持續物流實踐的認知不足

## 2.1 | 優勢

作為國際物流樞紐，香港最顯着的優勢是其自由港地位。貨物只須通過簡單的海關手續無縫地自由進出香港，而資金和資訊亦自由流通。特區政府健全的法律制度，為貿易交易和知識產權提供了良好的保障。

### 完善的海陸空運輸網絡

憑藉完善的海陸空運輸網絡和世界級運輸及基建設施，香港一直是內地與世界各地進行貿易的重要門戶。疫情前，香港國際機場每天有逾 1,100 架次航班，連接全球約 220 個航點，包括內地約 50 個航點。憑着廣泛的飛行服務網絡及世界級的機場基建，香港國際機場多年是全球最繁忙的貨運機場。雖然新冠疫情對國際貿易帶來衝擊，香港國際機場的貨運業務仍能維持穩健，在 2021 年再次超越美國孟菲斯國際機場的全球貨運領先地位，並在 2022 年繼續維持全球第一的位置。為提升香港國際機場的客貨運能力，滿足長遠航空交通需求，特區政府一直致力協助機管局推展三跑道系統項目。第三跑道已於 2022 年正式啟用，政府會繼續支持推展三跑道系統下的其他工程，包括重置跑道、擴建二號客運大樓等，目標是在 2024 年完成整個三跑道系統。香港國際機場預計在 2035 年可達到處理年客運量 1.2 億人次、年貨運量 1,000 萬公噸的目標。

至於航運，香港港口乃世界排名十大港口之一，每星期提供逾 240 班國際貨櫃班輪服務，連接全球逾 460 個目的地。

跨境陸路貨運方面，港珠澳大橋於 2018 年年底通車，將東部的香港特別行政區與西部的澳門特別行政區和廣東省珠海市連接在一起，並將香港來往珠江三角洲西部地區的行車時間大大縮短至 3 小時內，為三個城市之間的旅客和貨物流通提供更便捷通道。其他的跨境陸路貨運口岸包括文錦渡、落馬洲、深圳灣及香園圍。不同的陸路邊境口岸為跨境貨運提供了便利，促進大灣區城市間的互聯互通和融合發展。



## 海陸空多式聯運

特區政府會充分利用香港國際機場及港珠澳大橋的基礎設施及運輸網絡，加強與大灣區其他城市之間的多式聯運，發揮香港在處理高價值貨物的優勢，例如機管局在東莞設立「香港國際機場物流園」，預先為來自內地的出口貨品在園內進行航空安檢、裝箱、打板和收貨，再以水路無縫連接地運往香港國際機場管制區內設立的「空側海空聯運貨運碼頭」，直接轉運海外，省卻了重複的安檢及清關程序，提高跨境航空貨物中轉的效率。



設於東莞的「香港國際機場物流園」  
(照片來源：星島日報)

此外，機管局正聯同珠海市人民政府，聯手研究港珠國際貨運業務，目標是透過港珠澳大橋陸路接駁，實現「空—陸—空」直通貨運服務，讓來自與珠海機場網絡連接內地城市的貨物，先行於珠海合併，再輸往香港轉口，利用香港國際機場完善的國際網絡，把貨物運至海外長途目的地。香港海關亦會積極配合相關項目的發展，為貨物提供便捷高效的清關服務。

## 便捷及高效率清關

香港海關與內地海關於 2016 年推行「跨境一鎖計劃」，將香港的「多模式聯運轉運貨物便利計劃」與內地的「跨境快速通關」對接，打造粵港物流綠色通道。此外，香港海關現正積極與內地及澳門海關研究將「跨境一鎖計劃」擴展至澳門，實施「粵港澳三地一鎖計劃」，期望利用港珠澳大橋及在澳門新興建的「跨境貨物轉運站」，進一步便利三地之間貨物運輸，推進粵港澳大灣區的物流及經濟發展。

為配合發展，香港海關為海空轉運貨物提供「一站式」清關服務，簡化進出口清關程序，並應用科技對貨物進行嚴謹監控，在走私風險可控情況下減少查驗，促進轉口貨物的跨境流動，亦有助提升香港作為物流樞紐的地位。

香港海關亦正提倡利用香港國際機場及港珠澳大橋的獨特地利優勢，開拓一條來往大灣區西部的「空陸鮮活產品專屬快線」，配合科技應用，以加快清關流程，促進鮮活產品往來海外及其他大灣區城市，實現貨物雙向快速轉運，藉此促進區內鮮活產品貿易發展。

## 其他便商利貿措施

香港海關於 2010 年推出「香港認可經濟營運商計劃」，為可信賴的夥伴提供優惠待遇。本地公司如已符合既定的安全標準，均可成為認可經濟營運商，並享有相關便利通關安排，包括減少或優先接受海關查驗。現時已與 13 個海關當局（包括內地）簽訂相互認可協議，讓香港認可經濟營運商可享有內地和海外國家給予的多種優惠，進一步提升競爭力。

此外，就內地積極與不同國家及地區簽訂自由貿易協定，香港海關於 2015 年推出「自由貿易協定中轉貨物便利計劃」（「中轉易」），提供海關監管及簽發確認書服務，讓中轉香港的貨物可享有相關協定下的關稅優惠。現時，「中轉易」的服務範圍涵蓋內地與相關締約國家 / 地區所簽訂的 18 項貿易協定，共涉及 66 個國家 / 地區，當中 59 個是「一帶一路」沿線國家。

粵港海關透過應用同一把電子鎖及全球定位系統設備，以「跨境一鎖，分段監管」為原則，減少同一批貨物在兩地被海關重複檢查，以簡化清關手續，加快貨物轉關流程。

為進一步推進兩地的跨境物流發展，「跨境一鎖計劃」於 2023 年 6 月成功擴展至湖南，使湖南成為首個廣東省以外參與「跨境一鎖」的省份。湖南省內新增了 3 個清關點，加上現時廣東省內已開通的 60 個以及香港的 13 個，總數已達 76 個清關點，為物流業界提供超過 800 條跨境路線作選擇。



「跨境一鎖計劃」一般運作流程  
(以北行空陸聯運轉運貨物為例)  
(資料來源：香港海關)

## 2.2 | 弱點

與其他行業一樣，香港物流業亦面對着發展限制，包括業界可負擔的物流用地供應不足、人力資源短缺、高昂的營運成本，以及數碼化及科技應用不足等。

### 2.2.1 物流用地短缺

香港是一個地少人多的城市，無論是針對住宅、商業或工業的用途，土地供應一直以來都是有待解決的難題。隨着市場對物流服務與日俱增的需求，物流用地短缺尤其嚴重。為迎合市場趨勢和需求，物流業已從一般貨物處理、貨運代理、存貨管理，逐漸轉向處理高價值貨物和提供高增值服務。行業需要更多合適的土地，用作發展高增值物流服務的現代物流設施，以支援物流業的發展。

物流用地供應不足，將牽制香港物流業滿足不斷增長的市場需求的能力，亦不能為物流業未來的發展提供足夠的空間。用地不足引致租金成本上升，將打擊香港作為區域物流樞紐的競爭力。

### 現代物流設施的主要分佈

現時，現代物流設施主要分佈在特別設計的多層物流大樓（見圖三）和傳統工業大廈。就位置而言，鄰近連接港口、機場、工業區和邊境管制站主要幹道的交通便利位置較為理想。目前，特別設計的物流大樓主要位於葵青區，而有少部分則位於連接香港國際機場、葵青貨櫃碼頭及工業區主要幹道的屯門區、沙田區和機場島。部分物流公司（例如電子商貿物流公司）則位於觀塘，以就近公司客戶及位於市區內（例如北角）的附屬操作辦公室。

特別設計的多層物流大樓一般要求具有更高的建築規格，包括直通各樓層倉庫的行車通道、面積大樓層、高樓底、負荷量高樓面、設有充裕的上落客貨區泊車設施、充足的電力供應和溫控區域，更能適合現代物流服務。事實上，特別設計的物流大樓提供了更優質的空間以滿足日益增長的現代物流營運需求，並為現代物流營運商提供一個更理想的選擇。就建築要求方面，特別設計的大樓需要較大面積的土地。

圖三 特別設計大樓的分佈



隨着電子商貿興起，行業對於工業大廈的倉庫需求不斷增加。傳統工業大廈的建築規格較低，例如樓面面積小、樓底不高、通往載貨升降機的通道不足和上落客貨區空間有限。雖然有些傳統工業大廈由私人重建或改裝，以配合現代物流作業的營運需求，但始終未能滿足行業對現代物流用地的需要。

業界反映，租金水平和租約年期是選址的主要考慮因素，特別設計的多層現代物流大樓的租金水平較為高。儘管特別設計的大樓的建築規格較高，出於成本考慮，某些現代物流營運商依然選擇在傳統工業大廈內營運。

至於租賃安排方面，由於租約年期一般為兩至三年，營運商很難達到投資回報平衡，特別是冷鏈物流、自動化等投資成本較高的物流作業。業界表示，在與業主協商續租時，業主大多會提高租金，導致營運成本增加。

高昂的租金成本不但影響業界負擔能力，並會影響香港作為區域物流樞紐的競爭力。



菜鳥智慧港 (照片來源：香港機場管理局)

## 長遠穩定物流用地的供應

特區政府一直積極物色物流用地供業界發展，但業界希望政府可以提供長遠穩定物流用地的供應，例如在北部都會的新發展區預留物流用地發展具規模的物流園，園內應提供可供中小物流企業，以長期租約租用的標準倉庫，亦應為租戶及自建倉庫的營運商提供辦公大樓、數據中心、運輸站及加油站等共用設施。

## 特區政府已預留及批出的物流用地

穩定的物流用地供應對推動現代物流業發展至為重要。為紓緩業界對現代物流設施與日俱增的需求，政府一直致力物色及推出合適的物流用地，供業界興建多層式現代物流設施。政府已在葵青區及屯門區批出共六幅面積合共約 18 公頃的物流專用土地，讓業界發展多層式現代物流中心，以回應業界的運作需要。此外，機管局於 2018 年 6 月批出位於機場南貨運區一幅約 5.3 公頃的土地發展及管理權，以發展現代化高端空運物流中心。上述七幅共約 23 公頃的現有物流用地的資料詳見表一及圖四。同時，政府在葵青貨櫃碼頭周邊有約 100 公頃的土地作港口後勤及物流相關作業用途，例如露天貨櫃存放及處理，並以短期租約方式租出。

表一 位於葵青區、屯門區及機場南貨運區現有的物流用地

地點	面積(公頃)	用地批出年份	備註
① 葵涌市地段第 507 號	2.30	2008 年	相關物流中心已於 2011 年落成啟用。
② 青衣市地段第 180 號	2.40	2010 年	相關物流中心已於 2014 年落成啟用。
③ 青衣市地段第 181 號	2.40	2012 年	相關物流中心已於 2017 年落成啟用。
④ 青衣市地段第 185 號	2.10	2013 年	相關物流中心已於 2016 年落成啟用。
⑤ 屯門市地段第 544 號	3.17	2018 年	相關物流中心已於 2022 年落成啟用。
⑥ 機場島南過路灣	5.30	2018 年	香港機場管理局已批出項目的發展及管理權。相關高端物流中心預計 2023 年投入運作。
⑦ 葵涌市地段第 531 號	5.53	2022 年	發展項目進行中，預計不遲於 2028 年落成。

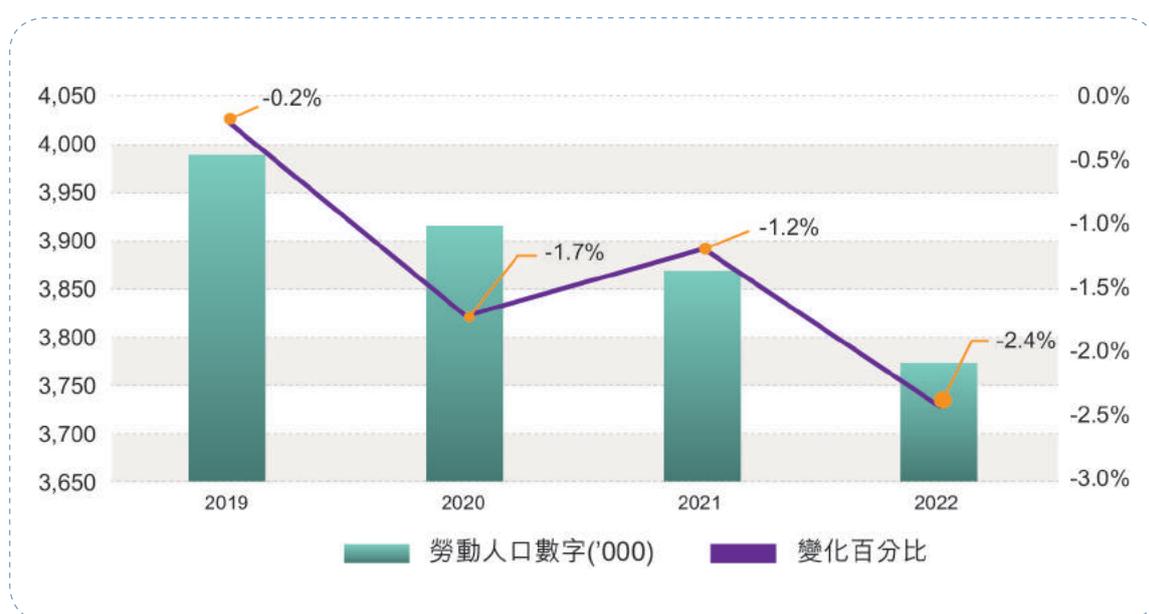
圖四 位於葵青區、屯門區及機場南貨運區現有的物流用地



## 2.2.2 人力資源短缺

在香港普遍勞工短缺的情況下，無論是低技術前線員工，還是專業人才都出現人手不足的情況，人口老化亦導致勞動人口萎縮。根據政府統計處的公布，本港勞動人口在 2019 年至 2022 年均錄得下跌。2022 年勞動人口較 2021 年減少了約 94,200 人<sup>a</sup>，即減少了約 2.4%(見圖五)。

圖五 2019-2022 年香港勞動人口



資料來源：政府統計處

至於物流業人力需求情況，根據職業訓練局轄下的運輸及物流業訓練委員會進行的「2022 年運輸及物流業人力調查報告」（“「人力調查報告」”）<sup>[7]</sup>，因新冠疫情刺激網上消費，令電子商貿急速發展，導致社會對物流服務需求大增。報告估計從 2023 至 2026 年，物流業總人力需求將會增加。考慮到物流從業員的流失率，預計每年所需額外人手約 6,500 個，其中近 90% 是文員 / 操作級別。

隨着經濟活動復常，各行業的人力需求殷切，物流業不少僱主亦反映他們面對勞動力短缺及招聘困難的問題。

<sup>a</sup> 2022 年勞動力減少 94 200 人是根據未經四捨五入的數字計算。

傳統物流業給人的印象較為勞動密集和刻板。現時年青人多追求新鮮感、多元化及工作與生活平衡，並希望工作崗位容許彈性，因此一般不太願意加入物流業。另外，普遍人對傳統物流業的認知是環境欠佳、不夠專業及發展潛力有限。

鑑於近年難以招攬年青人入行，業界認為必須改變物流業屬於「低端」和「勞動力密集」行業的觀感，以提升行業對年青人的吸引力。為了讓年青人早日接觸及了解現代物流業的實際運作及所需技能，除了舉辦本地參觀活動及職業講座外，亦應為在學學生提供更多實習 / 工作體驗機會，並透過舉辦多元化的內地及海外交流活動 / 交換生計劃，讓年青人從更宏觀角度了解物流業的整體發展機遇及前景，並學習其他地區的嶄新物流技術及知識，從而豐富他們的學習體驗。此外，還需要為不同程度及志向的學生提供一個靈活、多元及多階進出的升學 / 職前培訓 / 就業發展途徑，以吸引更多年青人循不同途徑加入物流業。

同時，物流業需要培育更多專業人才，以支持行業朝向智慧物流及高增值方向發展。根據「人力調查報告」，就經理級別而言，超過 85% 的職位均要求求職者達副學位或以上教育程度，70% 職位要求有 6 年或以上的相關工作經驗。至於主任級別，一般要求達文憑 / 證書程度 (約 45%) 或副學位程度 (約 40%)，而 6 成職位要求有 3 至 6 年的工作經驗。此外，報告亦顯示僱主對於從業員，特別是前線操作 / 文職級別的人員，有更高的教育程度及技能要求。因此，業界建議為從業員提供更多有關冷鏈物流管理及智慧物流的專業培訓，以及促進本地及內地 / 海外從業員的合作交流，讓他們汲取更多物流新技術及專業知識。

至於工作環境方面，隨着物流企業可應用更多科技及自動化方案，業界認為僱主有空間為高技術及經過相關培訓的專業人才提供更具彈性的工作模式，以進一步挽留人才。考慮到各行各業均出現搶人才的情況，有意見認為僱主可為僱員提供更具競爭力的薪酬待遇，包括彈性工作時間或崗位、明確清晰的晉升階梯，以吸引更多年青人、中年人、婦女及少數族裔等入行。

## 特區政府現時的支援措施

現時，有志持續進修和培訓的成年人可透過持續進修基金提供的資助自我增值。特區政府亦透過「海運及空運人才培訓基金」、職場學習及評核先導計劃等提供資助，鼓勵年青人透過學徒方式獲取實務工作技能，鼓勵在學或在職人士提升包括語言能力的專業技術知識。

各大學聯同職業培訓學院、行業協會、持續進修中心及香港國際航空學院，共同為物流業提供了不同層次、與行業相關的培訓及教育課程，這些課程涵蓋了證書、文憑、副學士及至於學士及研究院學位等級別。課程內容主要涵蓋物流、供應鏈、電子商貿管理及基礎科技應用等。

圖六 2023 年香港資歷名冊上物流相關的資格課程



運輸及物流局一直與香港物流發展局及各物流業協會、組織等合作舉辦和支持各種培訓計劃，以培育職前及在職物流人才。這些計劃包括資助物流公司向大學本科生提供暑期實習機會，以及資助物流業從業員修讀在職培訓課程，包括為冷鏈物流專業人士提供的培訓和證書課程。

此外，現時有不同的輸入人才計劃，可紓緩短期人手需要。政府亦已於 2022 年年底優化各項輸入人才計劃，積極吸引外來人才。

### ► 物流與供應鏈管理暑期實習計劃

政府自 2014 年起推出物流與供應鏈管理暑期實習計劃，資助物流企業為大學本科生提供暑期實習機會，讓他們更深入了解現代物流及供應鏈管理領域的發展前景和就業機會，以及鼓勵他們畢業後投身物流業。計劃推出至今，政府為參與企業及學生提供了超過 200 個實習職位。

### ► 資助物流業界舉辦的培訓課程

香港物流發展局自 2020 年起與香港物流業協會合作，資助該會為從業員提供在職培訓課程，包括溫控運輸、倉儲、最後一公里配送等現代物流培訓項目，鼓勵從業人員持續進修。為配合冷鏈物流的發展及需求，自 2021 年起，運輸及物流局支持及贊助香港物流協會推行冷鏈物流專業人士培訓及認證課程。目的為冷鏈物流領域的從業員提供結構性培訓課程，並為從業員建立專業資格認證機制，有利於他們的事業發展，以及鞏固香港作為在粵港澳大灣區冷鏈物流中心的地位和發展。自 2020 年起，政府共資助近 1,400 名從業員參加上述香港物流協會舉辦的培訓課程。



冷鏈物流專業證書課程  
(照片來源：香港物流協會)

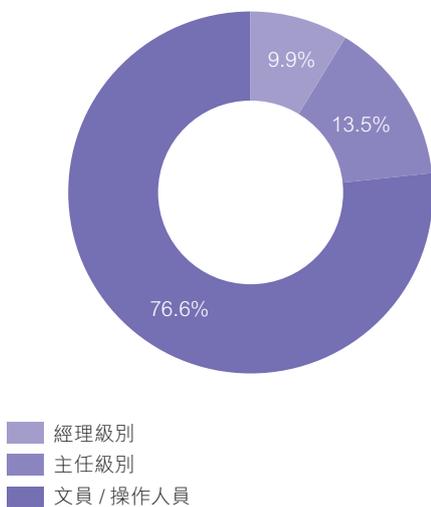


### 2.2.3 數碼化及科技應用不足

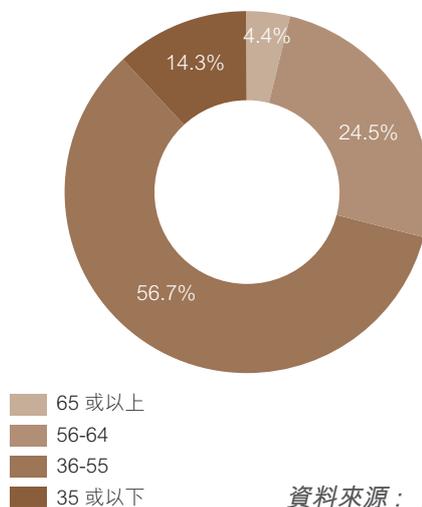
物流業的運作亦隨着全球化而涉及更廣闊的範疇，當中包含各類複雜和先進的服務。現代物流主要是從事貨流、資金流，以及信息流的管理，而管理過程中須應用很多科技和創新的概念。香港物流業的絕大多數企業是中小企業。由於缺乏專業知識和 / 或資金支持，企業在採用倉庫管理系統、自動識別、物聯網傳感器、追蹤和追溯或機械人操作等新技術方面通常非常保守。現時，行業在數碼化及科技應用方面不足，仍然過度依賴人力密集的工序，同時亦拖慢業界運作的優化及創新，從而未能提供科技水平較高的增值服務。

根據「人力調查報告」，物流從業員超過 70% 為前線操作 / 文職級別 (見圖七)，當中少於 15% 是 35 歲以下的從業員 (見圖八)。因此，要有效紓緩前線勞動力短缺，物流企業應透過數碼轉型及科技應用，整體提升效率及生產力，以減省對前線員工的需求。

圖七 物流從業員職級人數分佈 (2022)



圖八 前線操作 / 文職級別員工年齡分佈 (2022)



資料來源：「人力調查報告」

再者，跨境電商業務的高速增長，亦加劇了對物流業要求更高、更快處理單件貨品的能力。同時，近年物聯網、大數據分析、區塊鏈、機械人應用及人工智能等科技日趨成熟，為物流業帶來了創新提升的機會。因此，業界認為政府應加強支援物流業，進行數碼化轉型及使用智慧物流方案，以減低營運成本及提升生產力。

根據香港生產力促進局及香港付貨人委員會於 2022 年發表的「邁向物流 4.0 — 為香港物流業與時並進做好準備：成熟程度報告書」<sup>[8]</sup> ("報告書")，香港物流業的科技應用水平仍較為不足，採用有限 / 零散的數碼化信息技術 / 系統。儘管大部分物流企業對科技應用的重要性已有基本認知，亦能根據商業需求訂立數碼化的目標，但企業所採用的系統仍偏向商業功能為主，未能將整體運作流程數碼化及整合，達致產生實時數據及單一數據來源，令整體運作流程透明化。

業界就物流行業在數碼化信息技術 / 系統缺乏統一的連接介面的問題，建議政府應為物流供應鏈中的不同持份者 (包括海關、空運和海運碼頭運營商、貨運代理、銀行等) 建立應用程式介面的標準或共享平台，以促進包括在處理清關、貨運文件、在線追蹤等程序時的數據 / 信息傳輸和溝通的效率。業界促請政府盡快擴展香港貿易單一窗口，並將正在發展的港口社區系統的用途擴展至其他物流業務。

#### 缺乏物流科技的知識

在推行數碼化的過程中，企業主要依賴物流科技公司的支援，缺乏足夠的物流科技知識以度身訂造合適的方案，優化整體營運模式。

#### 缺乏統一的連接介面

物流企業往往需要花上大量的時間及成本去連接承辦商及合作夥伴的系統，而某些系統更因技術限制而未能連接。

#### 缺乏持續優化系統的動力

大部分物流企業的數碼化只停留於商業功能平台連接的階段，而未能進一步因應全球物流業營運模式的改變而持續優化系統。

#### 客戶端未能配合

客戶依然習慣使用電子郵件甚至傳真或電話等傳統溝通方式，令企業降低進行數碼化的意欲。

## 特區政府現時的支援措施

為支持本地物流業，特別是中小型的第三方物流服務供應商升級轉型，藉此維持香港物流業界的競爭力，政府已於 2020 年 10 月推出總值三億元的「先導計劃」，為每間物流企業提供上限為 100 萬元的資助。政府於 2023 年 1 月 1 日起更提高了每項申請的資助比例（由「1:1」提高至「2(政府):1(申請人)」），以降低「先導計劃」對物流服務供應商在現金流方面的負擔，進一步鼓勵物流業提交申請，協助它們採用智慧物流方案，以提升效率及生產力。

「先導計劃」自推行以來廣受業界歡迎。截至 2023 年 10 月，「先導計劃」已通過資助 207 個項目，涉及款項約港幣 1 億 2,200 萬元，受惠的企業超過 170 間，有效協助本地物流業升級轉型。政府亦鼓勵業界與資訊科技界合作，善用「先導計劃」及其他政府資助，研發不同的智慧物流方案，加快業界升級轉型，邁向智慧物流方向發展。



透過「先導計劃」購入物聯網冷鏈系統，提供更可靠的冷鏈物流服務



透過「先導計劃」購入 24 小時運作的自動導航無人搬運車，節省倉儲空間及人力成本

### 2.2.4 跨界別協作

現時，推動香港物流發展是運輸及物流局的工作。業界對於運輸及物流局的成立<sup>b</sup>反應正面，認為此舉能彰顯政府對物流業的重視，促進物流業的發展。但另一方面，業界反映由於現代物流發展涉及眾多不同界別及政策範疇，礙於缺乏單一平台去討論及處理涉及不同政策局和部門的物流業議題，以至往往未能有效處理物流業面對的問題，從而影響物流業發展。

業界表示，不少核心物流議題，例如物流用地規劃、跨境電商物流、綠色和可持續物流、數據流動與共享、人才培訓及發展、技術應用，以及業務推廣等，均需跨界別協作。此外，業界希望政府可以考慮提供一站式的諮詢服務，減省業界遇到問題時要向不同部門查詢的時間，為業界提供便利，加強對物流業特別是中小企的支援。

<sup>b</sup> 運輸及物流局於 2022 年 7 月 1 日起正式由運輸及房屋局分拆出來，以更專注處理與民生息息相關的運輸基建、公共交通服務和交通管理事宜，同時更促進物流業發展，並鞏固及提升香港國際航運中心、國際航空樞紐及國際物流樞紐地位。

## 土地規劃 與物流

於物流用地發展多層式現代物流設施為例，當中涉及物流用地的規劃、發展土地使用、多層物流設施的具體建築要求、交通安排及其他配套設施，涉及不同的政策局和部門，包括發展局、運輸及物流局、規劃署、地政總署、屋宇署及運輸署等。

要進一步推動兩地的跨境物流發展，特別是把香港發展為大灣區內的電商物流分撥中心，有業界建議設立「兩地一檢」或資料互通的單一物流平台，以簡化清關手續，縮短貨物清關時間，減省生產商的運輸成本，從而提升香港物流業的競爭力和吸引力，同時紓緩跨境貨運司機不足的問題。此外，業界表示目前香港的轉運貨物均須受到《進出口條例》<sup>[9]</sup>及相關簽證管制，影響處理效率。就此，業界建議檢討現時本港對貨物進出口（包括轉運）的規管及條例，以及兩地的貨物清關及申報安排等，考慮將申報及核實等文本，透過單一物流平台上互通交換，以便利轉運貨物的處理，為物流業界營造更有利的營商環境。然而，上述建議涉及兩地相關政策局及部門，以及貿易政策（包括香港作為單獨關稅區的政策）、數據共享等多方面考量。

## 跨境電商 與物流

## 綠色 物流

隨着綠色物流成為國際趨勢，不少物流企業都有意發展綠色物流。然而，在推行綠色和可持續物流發展時，企業須考慮的範圍除涉及綠色基礎設施與建築物節能考量外，在設計碳中和運輸服務及優化整體供應鏈時亦需要不同界別的多方面配合，例如確保運輸工具使用生物燃料等可替代能源，控制運輸工具的碳排放量在合適水平，利用人工智能、大數據、區塊鏈、電子支付平台及貿易融資平台的發展等先進技術安排更環保的運輸路線等。

蓬勃的旅遊業能有助鞏固香港作為國際物流樞紐的地位。有業界人士表示，現時電子商務佔貨物吞吐量過半比重，而電商物流服務不單講求效率，更需要廣闊的覆蓋面。由於香港超過一半的貨運是利用客機的機腹貨艙運載，航班的班次、容量以及所覆蓋的航點均會影響物流服務的質素。業界指出，旅遊業興旺，旅客人數增加，能有助吸引航空公司增加更多客機班次進出香港，從而增加客機的機腹貨艙運載量，提供更便利的航空貨運服務。

## 旅遊與 物流

## 2.3 | 機遇

香港作為一個自由港，既是國際連通內地的門戶，也是內地與全球接軌的橋樑。香港物流業配合完善的海陸空聯運模式，以及靈活可靠的專業服務可為客戶提供優質的服務，進一步加強其作為高價值產品的區域分銷中心及內地高價值產品的轉口樞紐的角色，以彌補其較高的營運成本。

實際上，為充分把握大灣區發展帶來的機遇，不少國際企業物流知名已先後進駐香港，並在香港設立具規模的現代物流設施，或擴展其設於香港的物流設施，例如 DHL 中亞區樞紐中心已於 2023 年第一季完成擴建工程並投入運作，貨物處理能力提升五成，達到每年 106 萬公噸。另外，由阿里巴巴集團旗下物流公司菜鳥網絡牽頭的合資公司於香港國際機場興建高端物流中心，並計劃於 2023 年投入運作。該中心全面投入運作後，預計每年將為香港國際機場帶來額外約 170 萬公噸的航空貨運量。另外，多間在內地極具規模的電子商貿企業，包括京東、天貓、唯品會等，早於 2020 年及 2021 年已進駐香港，並在香港開發「全球售」及「全球購」的業務，以把握電子商貿帶來的商機。

### 2.3.1 區域發展

香港是亞洲區內重要的國際貿易中心，在 2022 年是全球第十大商品貿易經濟體，內地和東盟分別為香港最大和第二大貿易伙伴。中央政府政策上的支持和國家發展策略，包括「十四五」規劃、粵港澳大灣區建設和一帶一路倡議，為香港經濟增長持續注入新動力。

#### 粵港澳大灣區

大灣區發展會為香港物流業提供新機遇。大灣區總土地面積為 5.6 萬平方公里，人口超過 8,600 萬，2022 年地區生產總值超過 13 萬億元人民幣，為高價值的消費品及電商貨物提供龐大市場。物流業可以開發新的網絡和能力，以抓緊跨境電子商務繁榮和亞太區國家全面合作帶來的商機。業界認為，香港擁有豐富的國際經驗和專業優勢，可與其他大灣區城市優勢互補，產生協同效應，再加上在《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》<sup>[10]</sup> 的優勢下，原產香港的貨物或符合一般性原產地規則的貨物可以零關稅進口內地，使香港能為海外企業提供一個更便捷高效的途徑將產品轉口內地。因此，國際品牌如果只想設立一個高價值產品分銷中心涵蓋亞洲及部份內地市場，例如大灣區市場，香港仍較其它鄰近競爭城市，如上海或新加坡等，有較明顯的優勢。

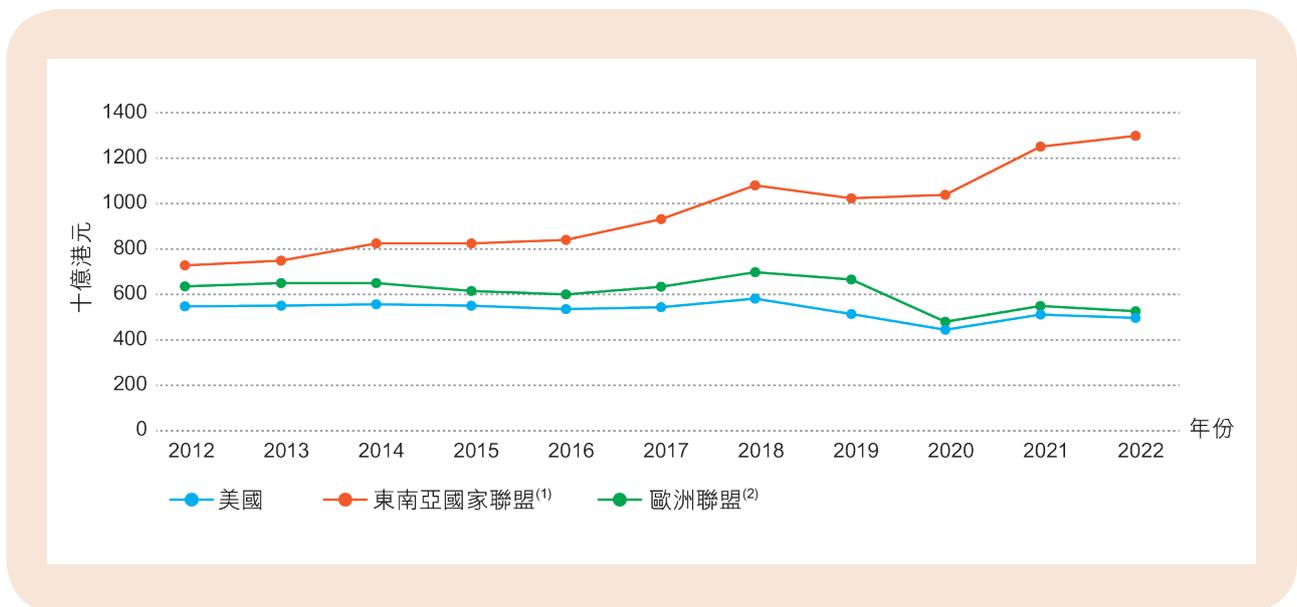


## 新興市場

RCEP 經濟體是全球規模最大的自由貿易圈，2019 年佔全球 GDP 的 29% (即 25.8 萬億美元)<sup>c</sup>。RCEP 十五個成員也是香港的主要貿易夥伴，2021 年佔香港貨物貿易總額超過 70%<sup>d</sup>。預計 RCEP 將進一步促進和整合區域貿易和產業供應鏈。

按政府統計處數字，儘管香港與美國及歐洲聯盟國家之間的整體進出口商貿，在 2022 年的水平均相較十年前的為低 (見圖九)，香港與東南亞國家聯盟的整體進出口商品貿易，則在過去十年錄得明顯增長，年均複合增長率為 6%。再加上在 RCEP 的驅動下，相信未來國際貿易的增長將向亞洲傾斜。因此，政府應為香港物流業在東南亞國家聯盟及其他新興城市開拓新市場和商機，以協助香港物流業擴展在其他地區的版圖，建立基地及 / 或營業分公司。與此同時，政府亦希望吸引更多內地及海外公司使用香港物流公司作區域配送，甚至在香港設立區域配送中心。在對物流服務需求方面的宣傳推廣上，市場上的高價值產品品牌，又或是有意加強面向亞洲的銷售的公司，將會是政府推廣香港物流業時的主力宣傳對象。

圖九 2012-2022 年按主要國家 / 地區劃分的整體進出口商品貿易



資料來源：政府統計處貿易資料分析組

註：(1) 東南亞國家聯盟成員包括文萊達路撒林、柬埔寨、印度尼西亞、老撾、馬來西亞、緬甸、菲律賓、新加坡、泰國和越南。

(2) 自 2020 年 2 月起，英國不再是歐洲聯盟成員國。歐洲聯盟的 27 個成員國分別為奧地利、比利時、保加利亞、克羅地亞、塞浦路斯、捷克共和國、丹麥、愛沙尼亞、芬蘭、法國、德國、希臘、匈牙利、愛爾蘭、意大利、拉脫維亞、立陶宛、盧森堡、馬耳他、荷蘭、波蘭、葡萄牙、羅馬尼亞、斯洛伐克、斯洛文尼亞、西班牙和瑞典。

<sup>c</sup> 資料來源：World Bank

<sup>d</sup> 資料來源：政府統計處

## 特區政府、香港物流發展局及香港貿易發展局的支援

特區政府一直透過與香港物流發展局及香港貿易發展局（“香港貿發局”）等機構緊密合作，包括定期舉辦不同出訪、推廣及宣傳香港物流業的活動。為支援本地物流業開拓海外新商機，香港物流發展局每年均會前往海外／內地訪問及推廣。過去，香港物流發展局曾訪問廣西、德國、重慶、泰國、越南、韓國，以及馬來西亞等地，推廣及宣傳香港作為國際物流樞紐的優勢。作為負責促進、協助和發展香港對外貿易的法定機構，一直在本地、內地及海外舉辦活動，以推廣香港物流業，並藉此鞏固香港作為國際物流樞紐的地位。

### 2.3.2 跨境電子商貿

過去五年，跨境電子商貿有着明顯的增長，由 2019 年佔全球零售業銷貨額的 13.8%，增加至 2022 年的 20%<sup>e</sup>；預計未來仍會持續增長。當中，中國的貢獻佔比為全球最高，佔全球電子商貿零售業銷貨額的 32%，另外亞太區（不包括中國）亦佔 13%<sup>f</sup>。由此可見，整個亞太區貢獻了全球接近一半的電子商貿零售業銷貨額，而香港正是亞太區內最重要的貿易與物流樞紐。

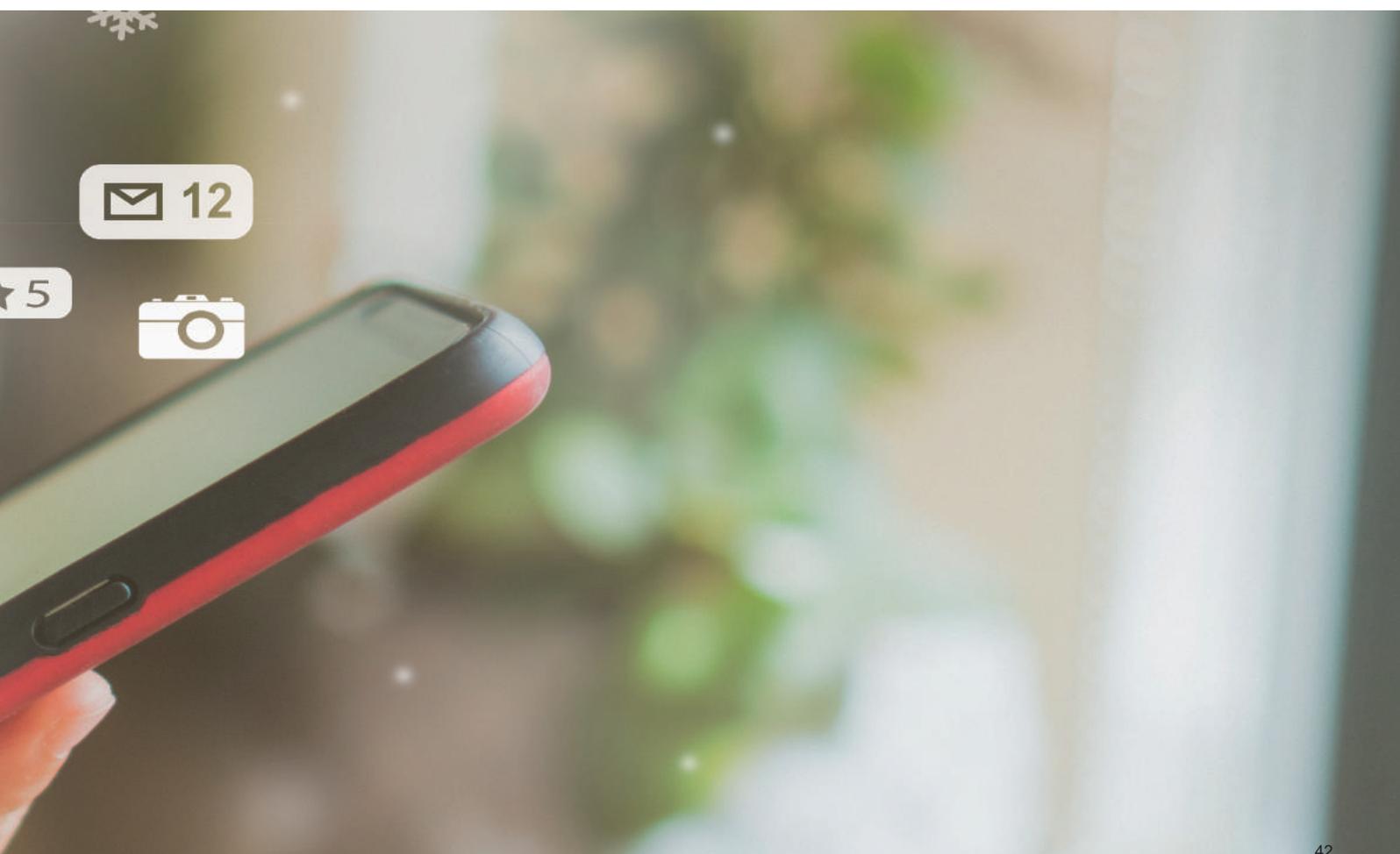


<sup>e</sup> 資料來源：eMarketer | InsiderIntelligence.com

<sup>f</sup> 資料來源：McKinsey & Company

隨着大灣區經濟的快速增長，電商貨及網購大行其道。疫情的出行限制更進一步推高了網上銷售量，目前大部分的跨境電子商貿是內地往外銷售（即出口跨境電商），電商先把大宗商品運往海外倉庫，再分銷到鄰近地區或國家的客戶。這些電商恆常借助香港高效率的海空運力，把商品轉運往海外倉庫。其他直銷電子商貿則利用快遞或郵遞寄往終端客戶。由於跨境電商交易牽涉外幣交收，絕大部分的線上商戶都在香港的銀行開設了戶口。

雖然現時出口跨境電商在香港所佔的比重較入口電商高，但對海外電商平台以及為內地顧客採購海外產品的線上商戶而言，入口跨境電子商貿是極具潛力。業界認為，海外市場視香港為大灣區 8,600 萬人口龐大市場的最佳切入點，作為海外電商產品進入內地市場的跳板。現時，不少海外知名零售企業均透過電商模式把海外產品通過香港輸入內地，例如外國的時裝零售商便在香港設立倉庫，將他們在外國的網店售賣的電商產品，經香港倉庫輸入內地，以縮短運輸時間，同時減低成本。此外，香港亦同時是他們建立海外倉庫的極具競爭優勢選址，當中將於 2023 年年內投入運作的菜鳥智慧港，位於香港國際機場並擁有 380,000 平方米建築面積，將會為香港帶來更多跨境電子商貿業務的優勢。香港郵政亦正全力推展重建空郵中心項目，新空郵中心預計於 2027 年年底投入運作，郵件處理能力將大幅提升至每年 18 萬公噸，並配置冷凍鏈設施，支援跨境電子商貿及高端物流服務的業務發展，配合大灣區郵政業的整體定位和高質量發展方向。



### 2.3.3 綠色發展

全球各地的領先品牌 / 公司越來越關注環境、社會及管治 ( “ESG” ) 表現。這些公司還意識到物流在實現 ESG 目標方面可以發揮關鍵作用。因此，致力於可持續發展實踐的物流服務供應商，可以為客戶提供更高效率和生產力以外的價值。隨着更多公司致力實現可持續發展目標，實踐可持續物流將成為未來市場競爭優勢。物流行業使用的包裝物料和運輸過程消耗的能源，都是可持續發展中重點關注的項目。物流企業如能共同提升環保物料及再生能源的使用及回收，加上完善 ESG 報告的內容及透明度，將使香港成為企業的綠色物流樞紐的首選。不過，很多物流中小企對可持續發展的認識相對薄弱，將成為爭取對環保意識高的品牌業務的短板。香港物流業界，特別是中小企業，亦需要加強對 ESG 的了解，以應對世界對可持續發展的關注。業界亦指出符合 ESG 要求的運作亦會增加業界的營運成本。

此外，國家推動綠色航空航運發展可為香港作為國際航空、航運及物流樞紐帶來機遇。中央政府大力支持民航綠色發展，其中在 2021 年 12 月 21 日國家民用航空局印發的《十四五民航綠色發展專項規劃》<sup>[11]</sup> 亦明確了國家全力推進可持續航空燃料的政策方向。為了全力配合國家推動民航綠色發展的方向，以及好好利用相關發展帶來的機遇，香港航空業界積極採取不同措施以應對氣候變化的挑戰，包括設立減少碳排放目標以及推動可持續航空燃料的使用。





其中，機管局公布了香港國際機場 2050 年淨零碳排放承諾，並獲得 29 家主要航空相關業務夥伴支持 (包括飛機維修、航空燃油、貨運處理、餐飲、地勤設備維修、政府部門、停機坪飛機服務、車輛燃油等)。機管局已就淨零碳排放目標訂定具體措施，包括把機場禁區車輛電動化、於 2030 年年底前大幅增加電動車充電站至超過 1,300 個和試驗使用氫能源等。機管局亦成為國泰航空推出的「企業可持續航空燃油計劃」的創始夥伴，首次引入可持續航空燃料。香港國際機場現有的燃料基礎設施，已可供航空公司接收、儲存及採用預先混合的可持續航空燃料。機管局亦會制定行動計劃，積極推動航空公司在香港注入可持續航空燃料；當中包括協調燃料基礎設施營運商取得可持續發展標準認證、以及與相關政府部門協作簡化運送及儲存可持續航空燃料的審批程序，以進一步鞏固香港國際機場在綠色及可持續發展方面的全球領先地位。此外，國泰航空作為本地航空公司亦致力推動可持續航空燃料的使用，除了投資生物燃油發展商及與燃料供應商簽定協議外，亦承諾於 2030 年或之前將國泰航空營運航班的可持續航空燃油使用比例，提升至燃油總耗用量的 10%。

綠色航運方面，作為國際航運中心，香港一直透過不同措施推動綠色港口發展，並鼓勵業界採用更多可持續的航運措施。香港一直致力推行綠色港口措施，包括於本地法例實施國際海事組織 ( “IMO” ) 有關環境保護的決議案最新要求，循序漸進減少船舶的溫室氣體排放，並要求業界調整技術和操作以減碳，從而跟隨 IMO 達致 2050 年國際船運實現溫室氣體淨零排放的目標。

香港為亞洲首個強制遠洋船停泊轉用低硫燃油的港口。政府亦與內地攜手減少船舶的排放，包括與廣東省政府於 2019 年共同落實在珠江三角洲水域設立船舶排放控制區，進一步收緊要求，規定所有船隻不論正在航行或停泊，都必須使用低硫燃油或液化天然氣 ( “LNG” ) 等合規格燃料。

香港亦積極推進遠洋船應用潔淨能源，例如 LNG，以吸引使用 LNG 的遠洋船停泊香港進行補給，從而提升本港在鄰近港口間的競爭力。就此，政府內部已成立聯合工作小組，與業界密切跟進，在香港推動為遠洋船補充液化天然氣的具體安排。

## 2.4 | 挑戰

### 2.4.1 地緣政治因素

#### 環球經濟等外圍因素

由於貿易與物流息息相關，物流業表現很容易因為地緣政治及外圍貿易環境波動而受影響。香港是全球最開放的經濟體之一，積極促進全球自由貿易及經濟合作。在「一國兩制」原則下，《基本法》<sup>[12]</sup> 第 116、151 及 152 條賦予香港單獨關稅地區的地位，香港擁有憲法權利，可單獨地以成員身分參與若干國際組織，當中包括世界貿易組織、經濟合作及發展組織，以及亞太區經濟合作組織。

然而，開放型的經濟體往往容易受到外圍貿易環境影響，當中的全球貿易需求放緩、以至中美貿易摩擦持續、俄羅斯與烏克蘭的地緣政治局勢仍然緊張等因素，均嚴重影響香港的貿易貨源以及銷售出口市場，連帶亦會影響香港物流業的表現。

香港背靠祖國，主要依靠內地出口貨物經香港轉口到國外目的地。隨着多方面的環球經濟因素、地緣政治影響及疫情後全球供應鏈重構等因素下，一些國際企業為了分散風險，決定把本來在內地設立的工廠，遷移到越南、泰國等東南亞國家。內地貨源減少，影響了香港的出口及轉口表現。

### 2.4.2 區域競爭

不論是其他亞洲區內國家或內地城市近年都積極發展機場及港口業務，推動智能化及數碼化的現代物流服務，爭取成為亞洲區內的物流樞紐。鑑於與鄰近樞紐的激烈競爭，業界希望政府能更好地支援本地物流企業以抓緊區內發展的新機遇，並說好香港故事。



# 第三章

---

## 策略及 建議行動

基於上述的強弱危機分析以及業界諮詢的結果，我們建議制訂八大策略及 24 項建議行動，以滿足物流業的短、中和長期發展需要，藉此鞏固及提升香港作為國際物流樞紐的優勢，應對自身的弱點及挑戰，協助業界更好地把握各種發展機遇。

### 3.1 | 策略 (一)： 推動行業數碼化、 智慧物流新趨勢

- **支援業界升級轉型邁向智慧物流發展新趨勢：**隨着全球化智慧供應鏈的普及和電子商貿的急速發展，物流業正趨向國際化、專業化、科技化，朝向智慧和創新方向發展。現代物流運作涉及物聯網、區塊鏈、雲端計算、大數據分析、自動化和人工智能等科技應用。我們會加強支援業界升級轉型邁向智慧物流方向發展，以提升物流業的營運效率及競爭力。
- **提供智慧物流相關的培訓：**政府於 2014 年成立「海運及空運人才培訓基金」(「培訓基金」)，透過實施及不斷完善多項計劃支持業界各專業領域的人才發展，以鞏固香港作為國際航運中心及國際航空中心的地位。為提升香港作為國際物流中心的競爭力，政府在《2023 年財政預算案》宣布向「培訓基金」注資 2 億元，當中包括就物流業培訓提供專項資金。我們會透過「培訓基金」，加強對行業協會 / 培訓機構的支持，為從業員提供智慧物流相關的培訓。





### 建議行動 (1)：優化及恆常化「第三方物流服務供應商資助先導計劃」

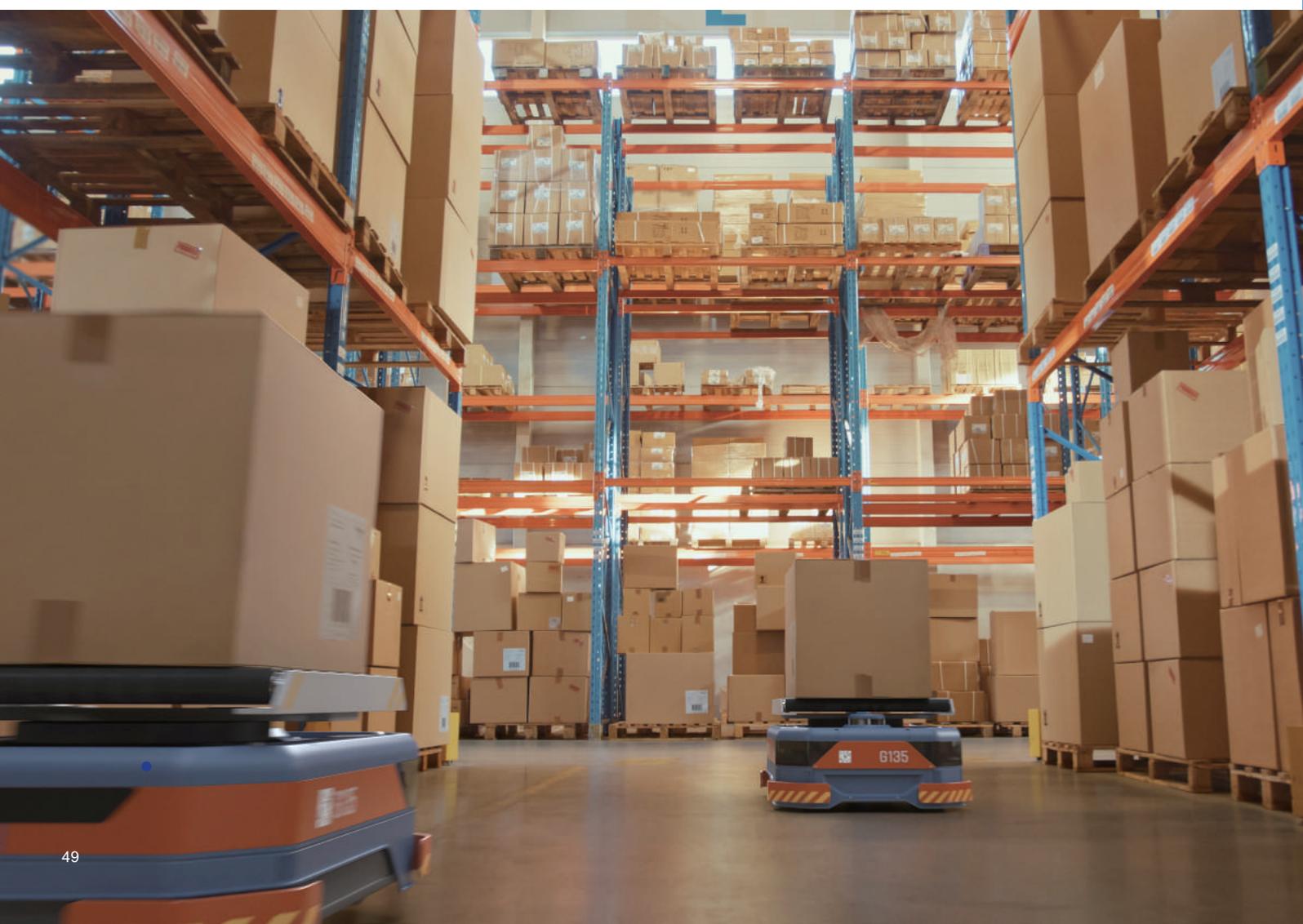
- 隨着物流業向智慧化方向急速發展，物流業從以往偏重人手操作模式轉為數碼化、自動化及專業化。從業員需要加強培訓以配合現代物流業對專業知識及技能方面的要求。為配合智慧物流新趨勢，把握跨境電商業務增長所帶來的商機，政府會於 2023 年年內完成「先導計劃」的檢討，並於 2024 年起落實優化措施，為業界提供適切支援，儘快升級轉型邁向智慧物流方向發展，以提升物流業的營運效率及競爭力。與此同時，政府會恆常化「先導計劃」。

### 建議行動 (2)：加強支援物流企業數碼化

- 為協助業界更好掌握物流科技資訊及知識，香港生產力促進局（「先導計劃」秘書處）會為有意應用科技的物流企業提供單對單的諮詢服務，協助企業因應其業務發展需要選擇合適的科技方案。此外，政府與香港生產力促進局會進一步促進業界與物流科技供應商的互動交流，積極舉辦各式各樣的活動（包括博覽會、講座及研討會等），邀請物流科技供應商出席分享科技資訊及知識，並會於活動加入更多交流環節（例如：問答環節、小組或面談等），讓物流企業有更多機會了解進行數碼轉型的技巧及知識，從而制定合適的轉型策略及方案。
- 為了讓物流企業有機會親身體驗和實地了解科技方案的應用，政府會繼續與香港生產力促進局合作，每年舉辦「物流科技博覽」。為了更全面和有效地支援業界升級轉型，我們會於 2024 年起擴大「物流科技博覽」的規模以及豐富其內容，包括加入與企業/員工科技培訓相關的攤位及講座、舉辦主題導賞團和互動體驗環節等。此外，我們會加大力度鼓勵物流業界更廣泛使用智慧物流方案，例如於大型國際物流活動安排主題演講或設置攤位以推廣物流科技應用，主動接觸物流企業，以提供諮詢服務及支援，並積極與業界組織合作舉辦推廣活動。

### 建議行動 (3)：提供智慧物流相關的培訓

- 我們於 2023 年起透過「培訓基金」，加強對行業協會 / 培訓機構的支援，為從業員提供現代及智慧物流培訓及具認證資格的課程，特別是在物流運作中應用的科技及智慧解決方案，例如物聯網、雲端計算、大數據分析、區塊鏈、電子商務、自動化和人工智能等，以及高增值物流服務例如冷鏈物流，有助香港發展成為首屈一指的國際物流樞紐。
- 我們會加大力度支持行業協會和大專院校提供更多與智慧物流相關的專業進修課程或交流活動，讓從業員了解內地或海外其他城市在智慧物流方面的最新發展，包括數碼供應鏈管理及大數據的應用或其他智慧物流方案。
- 我們亦會密切留意「培訓基金」的使用情況，並適時考慮向「培訓基金」進一步注資，以配合培訓需要。



## 3.2 | 策略 (二) : 建立高端新形象、 推進行業大革新

人力資源對物流業的持續發展至為重要，尤其是在提供高端、高增值的現代物流服務，更需要具備多門學科專業和知識的人才隊伍。為了打破傳統物流業給予社會大眾（特別是年青人）勞動密集及刻板的觀感，我們會聯同香港物流發展局、業界組織、大專院校、培訓機構等，為現代物流業打造全新的「智慧、創新、高端」形象，推進行業革新。透過展示行業最新的發展及理想前景，吸引年青一輩入行，為物流業注入新動力。我們亦會鼓勵業界充分善用現時不同的輸入人才計劃，紓緩短期人手需要。

### 建議行動 (1) : 加強宣傳推廣、吸引年青人入行

- 我們會於 2024 年起，舉辦更多宣傳推廣活動，循培養興趣、加強認識和深入了解等多方面，推廣現代物流業，吸引年青人入行。

### 建議行動 (2) : 提升物流業專業化形象

- 我們計劃於 2024 年起與物流業界合作舉辦年度獎勵計劃，以鼓勵及表揚在現代物流方面有出色貢獻的優秀物流服務公司和從業員（尤其是年青從業員），加大宣傳物流業的專業化形象。
- 我們會透過舉辦國際性及區域性的大型會議，例如與香港貿易發展局合辦年度「亞洲物流航運及空運會議」，為業界提供平台以交流行業資訊和探討行業最新發展，以提升物流業的專業化水平。



# 吸引年青人入行的宣傳推廣策略

## 培養興趣

有不少成功的初創 / 獨角獸企業均與現代物流運作有關，例如電商配送平台，供應鏈數碼化服務等。因此，我們會 -

- 與業界及學界聯手，提供更多途徑讓年青一輩發掘與物流業有關的創業、創新機會，培養他們對現代物流的興趣，感受行業的活力
- 為中學及大專生舉辦新穎的競賽和獎勵計劃，例如：現代物流初創模擬募投比賽、創新物流方案設計大賽等

## 深入了解

- 為有志投身現代物流業的年青人，提供多元化的職前實習、學徒和培訓機會，讓年青人早日接觸現代物流業的實際運作
- 善用優化後的「培訓基金」，鼓勵大專院校與本地及海外現代物流服務企業合作，為學生提供度身訂造的實習或學徒計劃，以及擴大現時只為大學生提供的暑期實習資助計劃的範圍，以涵蓋更多不同大專院校 / 培訓機構的學生（例如：職業訓練局、大專專業進修學院、港專職業訓練學院等），使他們有機會實地了解創新及數碼化物流技術及運作。



為配合物流業前線技術從業員的人力需求，職業訓練局於 2023/24 年度的「職學計劃」下，提供適合中三或以上程度報讀的職專文憑（物流）課程。有關的職學計劃，除課堂學習外，學員亦會於受僱機構接受在職培訓。政府和參與行業將為計劃學員提供津貼、職學金和特定薪酬，讓年青人學習專業知識及技術的同時，獲取穩定收入和鼓勵。畢業學員亦可銜接更高學歷課程，在進修及事業上向專業路邁進。



## 加強認識

- 善用社交媒體，向公眾（特別是年青人）發布更生動有趣的物流資訊、短片及帖文，讓社會大眾認識現代物流業的運作，增加日常互動

## 彈性工作

- 考慮到現時年青人多追求新鮮感、多元化工作環境及生活平衡，鼓勵僱主嘗試為年青一輩的員工提供彈性工作時間或崗位

## 其他措施

- 深入校園：到訪中小學進行互動交流及推廣活動，例如舉辦或協辦講座、嘉年華及STEAM工作坊，透過科技、科學探究活動讓學生體驗及認識相關的現代物流應用科技，包括自動化機械人操作系統、人工智能數據分析、數碼化方案及物聯網等技術應用
- 舉辦本地、內地及海外交流及體驗工作坊
- 職業講座：到訪本地、內地（特別是其他大灣區城市）及海外大專院校推廣香港物流業前景及職業發展規劃
- 職業博覽會：定期舉辦及參與物流業相關之職業博覽會
- 交換生計劃：鼓勵本地大專院校與內地、海外大專院校就物流業相關課程發展交換生計劃



### 建議行動 (3)：善用不同的輸入人才計劃，吸納外來人才來港

- 業界可充分善用現時不同的輸入人才計劃，紓緩短期人手需要。有關輸入人才計劃包括新設以高薪和高學歷人才為目標的「高端人才通行證計劃」，以及「一般就業政策」、「輸入內地人才計劃」、「非本地畢業生留港/回港就業安排」、「科技人才入境計劃」、「優秀人才入境計劃」和「輸入中國籍香港永久性居民第二代計劃」。政府已於 2022 年 12 月底優化各項輸入人才計劃，積極吸納外來人才。
- 此外，在 2023 年 7 月推出的「運輸業輸入勞工計劃 - 航空業」已包括輸入倉務處理員及貨站服務員，以及前線貨倉管理員的職位，紓緩物流業前線人手嚴重短缺的情況。在「補充勞工優化計劃」下，有 26 個職位類別（當中包括貨倉管理員）及非技術/低技術職位有一般不得輸入勞工的規定，現暫停執行兩年。



### 3.3 | 策略 (三) : 物流數據互聯通、提升行業競爭力

物流數據互聯互通讓企業能夠更好掌握實時的供應鏈資訊，從而選擇更高效率及成本較低的運輸方式，並更精準地分配企業資源，提升營運效率及降低成本，對促進跨境電子商務的可持續發展尤為重要。為提升行業競爭力，我們會透過構建和聯通本地甚至區內不同的物流信息平台，促進貨流、信息流及資金流的互通，善用大數據提升供應鏈效率和透明度及降低物流成本。

#### 建議行動 (1) : 促進物流信息互聯互通

##### 香港國際機場貨運數據平台

- 為推動數碼化和簡化航空貨運處理的文件流程，並提高航空貨運物流鏈的透明度，機管局已於 2021 年 10 月推出「香港國際機場貨運數據平台」(「平台」)。
- 「平台」備有最新智能技術，並建立安全可靠的網絡，連繫供應鏈的主要持份者，例如空運貨站營運商、貨運代理、運輸商及航空安檢設施營運商。這個採用了區塊鏈技術的業界平台，能更有效追蹤付運貨物，以統一方式進行溝通及資訊交流，並將工作流程同步化及標準化，同時推動無紙化工作環境。「平台」亦同時收集與貨運相關的數據，讓用戶比對表現及制訂業務發展策略。機管局亦可利用這些數據進行預測和行業趨勢分析，從而協助進一步提升香港國際機場的航空貨運處理效率，促進更好的資源規劃，並提升香港國際機場的整體市場競爭力。除本地生態系統網絡外，「平台」亦會推進跨行業平台合作，促進更有效率的環球貿易，為香港社會經濟帶來更多商機。

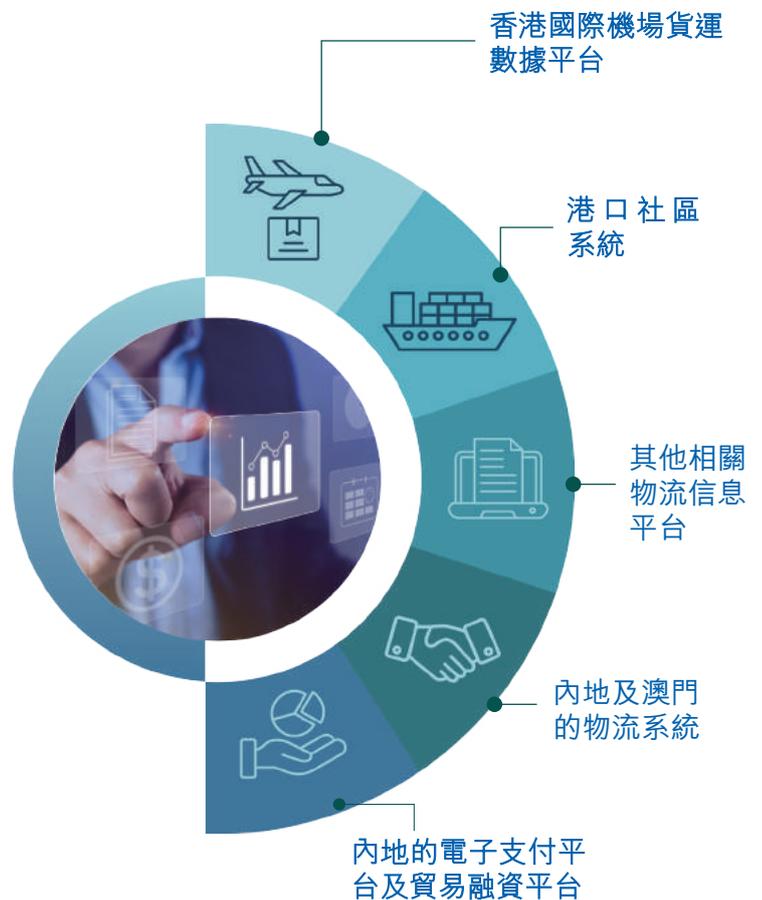


## 港口社區系統

- 為了鞏固香港作為國際航運中心的地位，政府已在香港海運港口局轄下成立智慧港口發展專責小組，與業界合作研究推動智慧港口發展的具體方案，建立數據共享平台，以促進海運及港口業數據共享。此平台將能促進港口社區持份者溝通和獲取資訊，通過電子方式精簡港口運作，優化多方協調。平台將有助減少貨物處理時間及成本，提升港口效率。政府自 2023 年分階段建立和試用數碼共享平台，並計劃在 2025 年落實更廣泛使用有關平台。

## 信息平台互聯互通

- 我們目標是構建一個聯通機場、港口以至其他相關的物流信息平台，促進物流數據互聯互通，增強貨流、信息流及資金流的管理及協調，長遠則進一步擴大至與內地及澳門的物流系統互聯互通。大灣區巨大發展潛力的背後是九個內地城市加兩個特別行政區，其中包含三個獨立運作的關稅區及三種不同的貨幣。在履行貿易合約中的貨物運輸須滿足至少兩地海關的申報及檢疫要求，貨款交收亦要處理不同貨幣結算手續。現時中港澳三地的物流信息系統並不互通。作為國際貿易及金融中心，香港的物流信息平台長遠可透過連結內地的電子支付平台及貿易融資平台，更好地管理現代物流中的貨流、資金流及信息流。
- 為達到以上目標，我們會於 2024 年展開聯通有關機場、港口及其他相關的物流信息平台的顧問研究，以期能有效地提升供應鏈效率及物流業的國際競爭力。



## 3.4 | 策略 ( 四 ) : 綠色物流新動力、行業發展勢持續

近年，全球各地的領先品牌 / 公司日益重視 ESG 成效作為經營企業的重要指標。由於採取綠色物流方案可以節約能源、減碳排放及資源循環再用，從而推動全球供應鏈邁向零碳未來，因此綠色物流在實現 ESG 指標方面可發揮關鍵作用。我們會積極推動綠色物流以鞏固香港物流業的可持續發展。

提升綠色物流成為行業競爭優勢，香港物流企業更可聯同並帶領大灣區企業提供全面綠色物流及供應鏈方案，將香港提升為 ESG 驅動的卓越物流中心。

### 建議行動 (1) : 推展綠色可持續物流發展

- 政府會於 2024 年起透過香港物流發展局轄下的小組委員會聯同相關政府部門代表、物流業界及研究機構推展綠色可持續物流發展，目的旨在制訂清晰的綠色可持續物流發展路線圖及具體的實踐承諾。小組委員會的首要任務是做好規劃工作，包括參照國際標準以制訂切合本地的綠色物流行業指南等，協助物流企業逐步實踐高質量的 ESG 指標。

### 建議行動 (2) : 鼓勵科技應用以促進綠色可持續物流發展

- 政府會鼓勵跨界別協作，運用政府就創新科技進行研發的現有資助計劃，研發綠色物流 ESG 相關的應用項目，例如有關新零碳能源及氫燃料電池的應用、環保包裝物料的設計、節約能源的供冷系統等。

### 建議行動 (3) : 透過培訓，加強行業對綠色可持續物流的認識

- 我們會於 2024 年起透過「培訓基金」新注資的二億元，加強在職培訓及持續進修課程，以提升中小企僱主及員工對環保及可持續發展的認識。當中，我們會與香港生產力促進局合作，為業界舉辦與綠色物流和節能減排相關的認證課程及講座，更好地裝備本地業界以符合物流業 ESG 的最新要求。

### 建議行動 (4) : 協助中小企實踐綠色可持續物流

- 在推動綠色物流發展的同時，要平衡 ESG 績效以及業界須投入的資源。政府會加強支援中小企，透過「先導計劃」，鼓勵物流業採用現有科技以實踐綠色物流，並透過香港生產力促進局提供諮詢服務。



## 3.5 | 策略 (五) : 持續推物流用地、建多功能物流圈

我們會繼續就葵青貨櫃碼頭周邊具潛力發展成多層式現代物流中心的物流用地進行可行性研究，以滿足短、中期的物流用地需求。鑑於土地資源珍貴，我們鼓勵於物流用地興建多層式現代物流中心，增加工作空間，以便同時容納更多不同類型的現代物流運作，達至地盡其用。此外，現代物流中心可提供更多現代化及高規格的物流設施，更好地滿足現代物流營運商的要求。

長遠而言，為提供適當的營運環境促進現代物流服務在香港的持續發展，例如冷鏈物流及網購分發服務，我們會於北部都會的新發展區打造不同的現代物流圈，發揮群聚效應，增加物流業的營運效率。

### 建議行動 (1) : 穩定物流用地供應

- 為促進物流業在高端市場範疇的發展，我們在葵青區貨櫃碼頭周邊物色了具發展潛力的物流用地，並已展開可行性研究。視乎市場的實際情況，我們計劃於 2024 年至 2027 年期間，定期推出共四幅約佔 19 公頃的物流用地。有關用地可供業界發展多層式物流設施，以提供穩定物流用地供應。

### 建議行動 (2) : 一地多用優化土地使用

- 為提升土地使用效益，以及為物流業提供更多發展空間，我們會繼續大力推動在具潛力的物流用地發展多層式物流設施，以同時支援現代物流及港口後勤用途，例如貨櫃存放、貨物處理及貨櫃車 / 貨車停泊設施等，達至一地多用。
- 我們會參考內地及海外現有綜合貨櫃存放和貨物處理設施的例子，鼓勵業界以創新的方法興建多層式物流綜合大樓及加入科技應用支援設施，提高土地的使用率及營運效率。我們亦會就葵青區具有潛力用地發展多層式物流設施作混合用途進行可行性研究。

政府已在洪水橋 / 厦村新發展區及元朗南發展區初步預留 72 公頃土地作工業及物流用途。圖為 HSK/HT NDA 的藝術效果圖。

(資料來源：發展局)



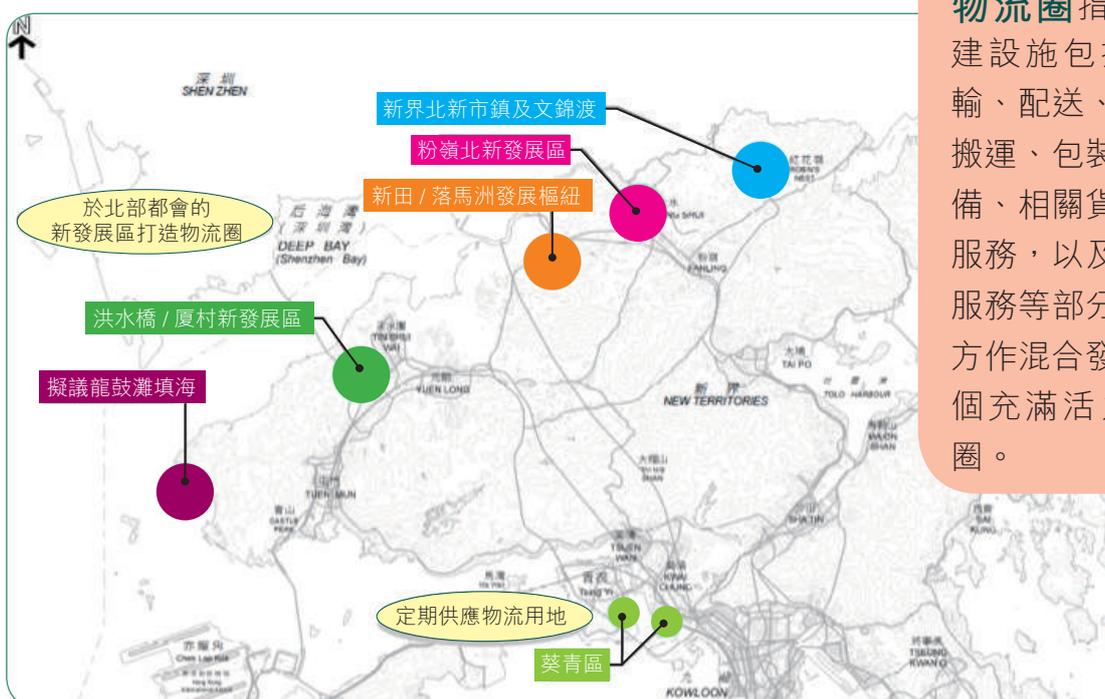
### 建議行動 (3)：提供業界可負擔的現代物流設施

- 為回應業界面對經營環境的訴求，包括物流設施租金上升及租約期短等關注，我們會參考發展局就洪水橋 / 厦村新發展區及鄰近元朗創新園的多層現代產業大樓用地發展模式，於 2024 年研究透過特定的賣地條款規定，要求多層物流大樓的發展商 / 業主預留若干部分樓面面積，在特定租約期間內，以可負擔的租金水平，租予合適的物流中小企業，從而協助業界轉型升級及作較長遠的發展。

### 建議行動 (4)：於北部都會的新發展區打造物流圈

- 政府已在北部都會的新發展區預留共約 37 公頃的土地作現代物流發展，包括在洪水橋 / 厦村新發展區。我們會繼續聯同相關部門在其他新發展區規劃更多物流用地，支援現代物流業持續發展，例如新田落馬洲發展樞紐、新界北新市鎮 / 文錦渡及擬議的龍鼓灘填海項目亦可提供土地發展現代物流設施等 (見圖十)。
- 有別於以往物流用地的發展模式，政府會就新發展區的物流用地進行更全面的規劃，目標打造不同功能的現代物流圈。為此，我們將於 2023 年與相關政策局 / 部門開展規劃研究，透過全面規劃，為智慧物流發展提供所需條件，建立可持續發展的物流圈，並保留物流圈的靈活性，以應付未來的物流服務變化。有關研究涵蓋物流圈的規模、規劃參數、專用配套設施、運作特質、項目的推行模式，以及多方面的影響評估和財務評估。我們預計於 2025 年公布有關研究結果，以盡快將新發展區的物流用地推出市場。

圖十 位於葵青區及新發展區已預留 / 規劃中的物流用地



**物流圈**指將各種物流基礎設施包括現代化的運輸、配送、倉儲、裝卸、搬運、包裝、流動加工設備、相關貨運通道、金融服務，以及其他物流輔助服務等部分匯聚於同一地方作混合發展，打造出一個充滿活力的物流生態圈。

## 3.6 | 策略 (六) : 加強大灣區合作、把握發展新機遇

特區政府一直以來擔當「市場促進者」和「推動者」的角色，為物流業發展提供有利的營運環境。我們未來會繼續與業界以及香港物流發展局共同努力，加強與其他大灣區及內地城市的協同發展，積極融入國家發展大局。政府亦會鼓勵業界通過與其他大灣區城市制訂高價值貨品的物流管理準則及標準，以提升物流服務的整體質素。

### 建議行動 (1) : 完善多式聯運措施

- 一直以來，香港在航空和航運方面的固有優勢，以及便捷的跨境運輸，讓其他大灣區城市以至內地其他地方的貨物可以透過香港機場及港口暢通無阻地轉運到世界各地。我們會繼續完善各項多式聯運，包括香港機場管理局正在發展的海空貨物聯運，以及位於東莞的「香港國際機場物流園」、「跨境一鎖計劃」及「空陸鮮活產品專屬快線」等，以更好地支援大灣區內的生產線和供應鏈。

### 建議行動 (2) : 用好港珠澳大橋

- 香港作為國際貿易中心和物流樞紐，在大灣區建設擔當重要角色，一方面促進和支持區內經濟發展，提升大灣區在國家雙向發展中的角色和功能，同時便利香港優勢產業在其他大灣區城市的發展，以香港所長，服務國家所需。我們會透過用好港珠澳大橋，進一步開拓香港與珠海和粵西其他地方的物流發展機遇，促進區內區外的貨物互聯互通。

廣州



香港



澳門



深圳



珠海



### 建議行動 (3)：鼓勵業界與其他大灣區城市合作制訂高價值貨品的物流服務管理準則

- 香港的物流供應商利用香港完善航班網絡、高效率的貨物清關等空運優勢，為對時間、溫度、安全、可靠性等方面有較高要求的高價值空運貨物（包括冷鏈貨物以及藥物）提供高端高增值物流服務，當中包括具備溫度控制的冷鏈管理倉儲，以及進一步為客戶提供度身訂造的附加增值服務。政府會繼續透過不同措施便利及支持業界發揮高端高增值物流服務方面的經驗和優勢。
- 我們會於 2024 年起鼓勵及協助業界通過與其他大灣區城市合作制訂高價值貨品（例如冷鏈貨物）的物流服務管理準則及標準，以提升物流服務的整體質素，讓業界把握大灣區內對現代物流服務的新需求，並藉此推動香港物流業的高質量發展，使香港成為現代化、高增值及智慧物流服務中心。

### 建議行動 (4)：積極推展「香港認可經濟營運商」計劃和互認安排網絡

- 香港海關會繼續積極推展「香港認可經濟營運商計劃」和互認安排網絡，為更多企業提供有利的營商環境，藉此加強香港作為主要國際貿易中心及地區物流樞紐的競爭優勢。

佛山



惠州



東莞



中山



江門



肇慶



### 3.7 | 策略 (七) : 推廣香港各優勢、積極開拓新商機

「背靠祖國、聯通世界」：我們會繼續積極對外開拓新市場，以支持及促進香港物流業在「一國兩制」獨特優勢下的持續發展，從而鞏固並提升香港作為國際物流樞紐的競爭力。

**發揮傳統優勢，提供一站式物流及專業服務：**作為國際物流樞紐，香港有完善及覆蓋面廣的海、陸、空多式聯運網絡。海外和內地企業使用香港的現代物流服務的同時，亦可利用香港作為國際金融中心和亞太地區國際法律及爭議解決服務中心所提供的多元化金融及專業服務，以滿足各方面的業務發展需要。

#### 建議行動 (1) : 開拓在東南亞國家聯盟、中東及「一帶一路」國家的新市場

- 國家主席習近平提出「一帶一路」重大倡議，有利於促進沿線各國的區域經濟合作與經濟繁榮。我們會積極開拓在東盟、中東及「一帶一路」其他國家的新市場，宣傳香港在金融、法律專業服務，以及現代物流業的優勢，提升與區內各城市的交流合作，藉此擴展行業在其他地區的版圖，同時亦吸引更多內地及海外公司使用香港物流公司作區域配送，甚至在香港設立區域配送中心，從而加強香港作為國際物流中心的地位。



行政長官到訪  
阿拉伯聯合酋長國阿布扎比 (上圖)、  
新加坡 (左下圖)、  
印尼雅加達 (右下圖)



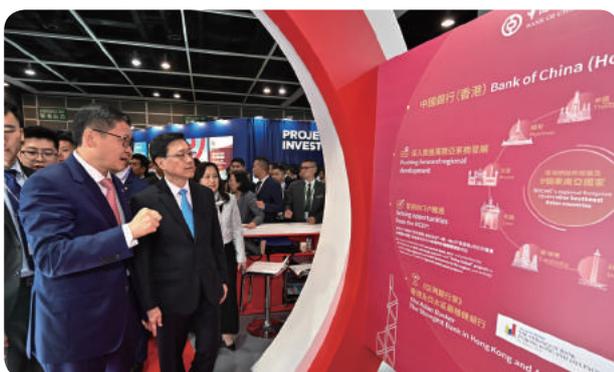
## 建議行動 (2)：積極推廣「自由貿易協定中轉貨物便利計劃」

- 香港海關會繼續積極推廣「自由貿易協定中轉貨物便利計劃」，讓更多往來內地與相關締約國家/地區，特別是「一帶一路」沿線國家，經香港中轉的貨物可享有相關協定下的關稅優惠，以保持香港作為貨運樞紐的地位。

## 建議行動 (3)：提供高增值的多元化商業方案

- 香港的物流服務供應商可進一步結合多種高增值的服務，為客戶提供多元化的商業方案，吸引內地及海外公司使用香港物流公司所提供的服務。例如：
  - 供應商管理庫存：按照生產商的每日生產排程的採單，把零部件分揀、分裝再直接運往生產線上。物流服務商不單為供應商管理庫存，甚或為其定期發出發票給生產商。
  - 逆向物流：從終端客戶或供應鏈下游回收不正常的產品，並進行檢測。功能良好的產品可再包裝後運往其他二級市場，不良產品則可運往生產商。在全球關注可持續發展的情況下，更多的企業都有逆向物流服務的需求。

### 第八屆「一帶一路高峰論壇」



## 建議行動 (4)：舉辦更多宣傳出訪及大型推廣活動

- 政府會繼續與香港物流發展局及香港貿發局合作，定期舉辦出訪及宣傳活動，以推廣香港物流業。
- 香港貿發局在內地舉行旗艦活動「推動高質量發展·香港論壇」推廣香港物流、空運及航運業服務，以宣傳香港的高增值專業服務，又在中國國際進口博覽會及國際海事技術學術會議和展覽會設「香港館」。香港貿發局正計劃組織高級別的商貿代表團，以探討成渝地區雙城經濟圈如何為物流、科創、文旅、專業服務等不同行業帶來機遇。亞洲方面，香港貿發局旗艦推廣活動「成就機遇·首選香港」成功在 2023 年 7 月於泰國舉行，以推廣香港作為國際物流樞紐和貿易平台的地位。此外，香港貿發局亦計劃組織物流服務業考察團，於 2024/25 年度前往中亞，以了解當地最新政策和發展動態，並與當地企業探討商機。
- 自 2024 年起，我們每年會聯同香港物流發展局分別到訪內地或其他大灣區城市，以及出訪東盟、中東或其他「一帶一路」沿線的新興市場進行商業推廣，以了解各地最新的物流發展情況，並協助香港物流業界鞏固內地市場以及開拓海外市場。
- 此外，我們亦會在香港舉辦更多大型活動推廣香港物流業，例如與香港貿發局合辦「亞洲物流航運及空運會議」，以匯聚供應鏈的各界持份者，包括全球物流服務供應商、製造商、貿易商和分銷商，共同發掘全球商機，交流行業資訊。參加者可透過會議中的連繫活動擴展業務。



運輸及物流局局長在亞洲物流航運及空運會議致辭



政府已推出各類型的資助計劃，以提升香港的貿易中心地位，例如：

- 「發展品牌、升級轉型及拓展內銷市場的專項基金」鼓勵香港非上市企業通過發展品牌、升級轉型和拓展營銷，拓內地和其他已與香港簽署自由貿易協定及 / 或投資推廣及保障協議的 37 個經濟體<sup>9</sup> 的業務發展。
- 「中小型市場推廣基金」提供配對資助，以鼓勵中小企業參與出口推廣活動，以助企業拓展新興市場，擴大全球業務，並促進香港物流業的可持續發展。

<sup>9</sup> 涵蓋內地、新西蘭、歐洲自由貿易聯盟四國（包括冰島、列支敦士登、挪威和瑞士）、智利、澳門、東盟十國（包括文萊、柬埔寨、印尼、老撾、馬來西亞、緬甸、菲律賓、新加坡、泰國和越南）、格魯吉亞、澳洲、日本、韓國、科威特、奧地利、比利時 - 盧森堡經濟聯盟、加拿大、丹麥、芬蘭、法國、德國、意大利、墨西哥、荷蘭、瑞典、阿拉伯聯合酋長國和英國。

## 3.8 | 策略 ( 八 ) : 完善跨界別協作、助行業長遠發展

貿易與物流相互關聯。雖然香港的整體物流發展政策由運輸及物流局監管，但其他政策範疇亦會對物流業發展產生影響。這包括貿易便利化、貿易單一窗口、清關、稅務政策、再工業化、創新科技發展等，均涉及不同政策局及部門的監管範疇。加強政府內部的政策協調，以及與各相關界別的緊密協作，有利於為現代物流業的發展創造更有利的營商環境。

香港物流發展局於 2001 年成立，為政府和業界持份者提供一個平台，就促進香港物流業發展的相關政策及措施提供意見。香港物流發展局現時由運輸及物流局局長擔任主席，並有 26 位非官方成員，他們為來自不同界別的持份者，在物流供應鏈領域擁有不同的專業知識。

**香港物流發展局**負責向政府就維持和加強香港作為區域物流樞紐的地位提供建議，以協助提升香港轉運貨物量及提供相關高增值物流服務。具體來說，香港物流發展局會繼續 —

- 評估香港物流業的需求及所需的支援措施，以改善基礎建設和加強競爭力；
- 協助政府和私營機構制定和推行發展措施；
- 提供一個平台以諮詢香港物流業的持份者；
- 舉辦不同市場推廣活動以宣傳香港的優勢和機遇；以及
- 協助政府處理其他與香港物流業發展相關的事宜。

物流業界代表積極參與香港物流發展局的討論，過去曾就香港物流業發展提供建議的相關議題包括：

- 大型基建項目對香港物流業的幫助，例如港珠澳大橋的啟用如何能夠促進本地物流業發展；
- 物流土地供應事宜，包括在葵青貨櫃碼頭一帶發展多層現代物流設施的可行性、研究現代物流和港口後勤用地需求等；
- 有關本地物流發展的事宜，包括訂立本地的航空貨運安全監察機制以符合國際民航組織的最新要求、香港國際機場推行的海空聯運計劃等；
- 各項支援物流業界發展及培育人才計劃之落實情況，包括推行「第三方物流服務供應商資助先導計劃」的細則和安排、擴大為本地物流公司提供的暑期實習計劃的資助範圍，以及資助香港物流商會舉辦各項供從業員參加的課程。

## 建議行動 (1)：提升香港物流發展局的功能，加強跨界別協作

- 為締造更加便利的營商環境讓現代物流持續發展，我們會在 2024 年增加新一屆香港物流發展局的代表。目前，除主席、副主席和秘書分別由運輸及物流局局長、常任秘書長及副秘書長擔任外，香港物流發展局的政府部門代表就只有香港海關代表。我們建議委任更多相關政策局和部門代表擔任常設成員，包括發展局、教育局、商務及經濟發展局、政制及內地事務局、勞工及福利局、環境及生態局，以及創新科技及工業局，並委任相關界別及領域（包括資訊科技界等）的專業人士及代表作為增選委員，在香港物流發展局的平台上討論物流相關的跨界別議題，例如物流用地規劃、人才培訓及發展、跨境電商物流發展、綠色和可持續物流、科技應用和業務推廣等。業界可直接與相關政策局 / 部門探討共同關心的議題及進行交流，一方面有利於推動政策，另一方面能更有效地跟進跨政策局 / 部門的議題。



# 第四章

---

# 行動概覽

《現代物流發展行動綱領》為香港物流業的未來發展路向，循 (i) 智慧物流；(ii) 行業革新；(iii) 物流數據聯通；(iv) 綠色物流；(v) 物流用地供應；(vi) 與其他大灣區城市的協同發展；(vii) 開拓內地和海外新商機；以及 (viii) 跨界別協作，制訂八大策略及 24 項建議行動，以滿足物流業的短、中和長期發展需要，引領香港物流業進一步實現成為亞洲可持續現代化、高增值及智慧物流樞紐的願景。相關策略的重點行動措施概括於下表。

特區政府會聯同香港物流發展局持續檢視有關策略的推行進度及成效，並按實際情況需要調整相關行動措施，以確保訂立的策略能夠與時俱進，適時回應業界所需。

(註：行動綱領內的新措施以粗體標註)

行動概覽		推行時間	
<b>策略 (一) 推動行業數碼化、智慧物流新趨勢</b>			
行動措施	(1) 優化及恆常化「第三方物流服務供應商資助先導計劃」	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 完成「先導計劃」的檢討</li> <li>- 落實「先導計劃」優化措施</li> <li>- 完成檢討及落實優化措施後恆常化「先導計劃」</li> </ul>	2023 年年內 2024 年起
	(2) 加強支援物流企業數碼化	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 擴大「物流科技博覽」的規模以及豐富其內容</li> <li>- 積極舉辦各式各樣的活動以促進業界與物流科技供應商的互動交流</li> </ul>	2024 年起 2023 年起
	(3) 提供智慧物流相關的培訓	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 透過「培訓基金」提供現代及智慧物流相關的培訓和具認證資格的課程：                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• 加強對行業協會 / 培訓機構的支援，為從業員提供現代及智慧物流培訓及具認證資格的課程</li> <li>• 加大力度支持行業協會和大專院校提供更多智慧物流相關的專業進修課程及交流活動</li> <li>• 密切留意「培訓基金」的使用情況，適時考慮向「培訓基金」進一步注資，以配合培訓需要</li> </ul> </li> </ul>	2023 年起



行動概覽		推行時間	
策略 (二) 建立高端新形象、推進行業大革新			
行動措施	(4) 加強宣傳推廣、吸引年青人入行	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 聯同香港物流發展局、業界組織、大專院校、培訓機構等，舉辦更多宣傳推廣活動，循培養興趣、加強認識和深入了解等多方面，推廣現代物流業，吸引年青人入行：               <ul style="list-style-type: none"> <li>• 為年青人提供職前實習、學徒和培訓機會</li> <li>• 為中學及大專生舉辦新穎的競賽和獎勵計劃</li> <li>• 善用社交媒體發布生動有趣的物流資訊、短片及帖文</li> <li>• 到訪中小學進行互動交流及推廣活動</li> <li>• 舉辦本地、內地及海外交流及體驗工作坊</li> <li>• 到訪本地、內地及海外大專院校推廣香港物流業的前景及職業發展規劃</li> <li>• 定期舉辦及參與物流業相關的職業博覽會</li> <li>• 鼓勵本地大專院校與內地及海外大專院校發展交換生計劃</li> </ul> </li> <li>- 鼓勵僱主為年青一輩的員工提供彈性工作時間或崗位</li> </ul>	2024 年起
	(5) 提升物流業專業化形象	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 與物流業界合作舉辦年度獎勵計劃，以鼓勵及表揚在現代物流方面有出色貢獻的優秀物流服務公司和從業員 ( 尤其年青從業員 )</li> <li>- 透過舉辦國際性及區域性的大型會議，為業界提供平台以交流行業資訊和探討行業最新發展</li> </ul>	2024 年起
	(6) 善用不同的輸入人才計劃，吸納外來人才來港	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 鼓勵業界充分善用現時不同類型的輸入人才計劃，紓緩短期人手需要</li> <li>- 推出「運輸業輸入勞工計劃 - 航空業」包括輸入倉務處理員及貨站服務員，以及前線貨倉管理員的職位，紓緩物流業人手嚴重短缺的情況</li> <li>- 在「補充勞工優化計劃」下，暫停執行 26 個職位類別 ( 當中包括貨倉管理員 ) 和非技術 / 低技術職位一般不得輸入勞工的規定</li> </ul>	2023 年起

行動概覽			推行時間
策略 (三) 物流數據互聯通、提升行業競爭力			
行動措施	(7) 促進物流信息互聯互通	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 構建一個聯通機場、港口及其他相關的物流信息平台，促進物流數據互聯互通</li> <li>- 推動與其他大灣區及內地城市的物流系統互聯互通，長遠發展中港兩地的電子支付平台及貿易融資平台的連結</li> <li>- 展開聯通有關機場、港口及其他相關物流信息平台的顧問研究</li> </ul>	2024 年起

行動概覽			推行時間
策略 (四) 綠色物流新動力、行業發展勢持續			
行動措施	(8) 推展綠色可持續物流發展	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 透過香港物流發展局轄下的小組委員會聯同相關政府部門代表、物流業界及研究機構推展綠色可持續物流發展，制訂清晰的綠色可持續物流發展路線圖及具體的實踐承諾</li> </ul>	2024 年起
	(9) 鼓勵科技應用以促進綠色可持續物流發展	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 鼓勵跨界別協作，運用政府就創新科技進行研發的現有資助計劃，研發綠色物流 ESG 相關的應用項目</li> </ul>	持續
	(10) 透過培訓，加強行業對綠色可持續物流的認識	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 加強在職培訓及持續進修課程，以提升中小企僱主及員工對環保及可持續發展的認識</li> <li>- 與香港生產力促進局合作，舉辦與綠色物流和節能減排相關的認證課程及講座</li> </ul>	2024 年起
	(11) 協助中小企實踐綠色可持續物流	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 透過「先導計劃」，鼓勵物流業採用現有科技以實踐綠色物流，並透過香港生產力促進局提供諮詢服務</li> </ul>	持續

行動概覽			推行時間
策略 (五) 持續推物流用地、建多功能物流圈			
行動措施	(12) 穩定物流用地供應	- 定期推出共四幅物流用地，供業界發展多層式物流設施	2024 年 - 2027 年
	(13) 一地多用優化土地使用	- 大力推動在具潛力的物流用地發展多層式物流設施 - 鼓勵業界以創新的方法興建多層式物流綜合大樓，並加入科技應用支援設施以提高運作效率	持續
	(14) 提供業界可負擔的現代物流設施	- 研究把日後發展的多層現代物流大樓的租金定在中小企業可負擔的水平	2024 年起
	(15) 於北部都會的新發展區打造物流圈	- 聯同相關政策局 / 部門在北部都會的新發展區規劃更多物流用地及開展規劃研究，目標打造不同功能的現代物流圈	2023 年起

行動概覽			推行時間
策略 (六) 加強大灣區合作、把握發展新機遇			
行動措施	(16) 完善多式聯運措施	- 完善各項多式聯運，更好地支援大灣區內的生產線和供應鏈	持續
	(17) 用好港珠澳大橋	- 用好港珠澳大橋，進一步開拓香港與珠海和粵西其他地方的物流發展機遇	持續
	(18) 鼓勵業界與其他大灣區城市合作制訂高價值貨品的物流服務管理準則	- 鼓勵及協助業界與其他大灣區城市合作制訂高價值貨品的物流服務管理標準及指引	2024 年起
	(19) 積極推展「香港認可經濟營運商計劃」和互認安排網絡	- 積極推展「香港認可經濟營運商計劃」和互認安排網絡	持續

行動概覽		推行時間	
策略 (七) 推廣香港各優勢、積極開拓新商機			
行動措施	(20) 開拓在東南亞國家聯盟、中東及「一帶一路」國家的新市場	- 積極開拓東盟、中東及「一帶一路」國家的新市場，宣傳香港在金融、法律專業服務，以及現代物流業的優勢	持續
	(21) 積極推廣「自由貿易協定中轉貨物便利計劃」	- 積極推廣「自由貿易協定中轉貨物便利計劃」	持續
	(22) 提供高增值的多元化商業方案	- 鼓勵香港的物流服務供應商進一步結合多種高增值的服務，為客戶提供多元化的商業方案	持續
	(23) 舉辦更多宣傳出訪及大型推廣活動	- 與香港物流發展局及香港貿發局等機構合作，定期舉辦出訪及宣傳活動，以推廣香港物流業 - 透過各類型的資助計劃協助企業拓展業務 - 每年到訪內地或其他大灣區城市，以及出訪東盟、中東及其他「一帶一路」沿線的新興市場進行商業推廣 - 在香港舉辦更多大型推廣活動，以匯聚供應鏈的各界持份者，共同發掘全球商機，並交流最新行業資訊	持續 持續 2024 年起 持續

行動概覽		推行時間	
策略 (八) 完善跨界別協作、助行業長遠發展			
行動措施	(24) 提升香港物流發展局的功能，加強跨界別協作	- 於新一屆香港物流發展局委任更多相關政策局和部門代表擔任常設成員，以及委任相關界別及領域的專業人士及代表作為增選委員，以解決與物流相關的跨界別議題	2024 年

# 結語

過去幾年，全球經濟面對各種挑戰，新冠疫情的肆虐令各地經濟增長放緩，地緣政局亦風高浪急，來自香港外部的貨物需求因而受到影響。不過，危中有機，疫情亦迅速帶動跨境電子商貿的發展，激發起大眾對物流服務的需求。同時，在世界百年未見之大變局下，全球經濟重心從西向東移，國家與其他經濟體的經貿聯繫不斷加強，在全球經濟的影響力進一步提高。

這份行動綱領是特區政府就現代物流發展所制訂的重要文件，引導香港物流業的未來發展方向。特區政府會聯同香港物流發展局持續檢視有關策略的推行進度及成效，並按實際情況需要調整相關行動措施，以確保訂立的策略能夠與時俱進，適時回應業界所需，目標是打造香港成為以高價值貨物和電商市場為主的可持續國際智慧物流樞紐。

隨着國家邁向新征程，香港踏入由治及興的關鍵時刻，特區政府會在「一國兩制」下充分發揮「背靠祖國、聯通世界」的獨特優勢，繼續與物流業界同心合力，抓緊國家快速發展所帶來的龐大機遇，激發物流業的無限發展潛能，為香港物流業打開璀璨新篇章。



# 附錄

- [1] 《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十四個五年規劃和 2035 年遠景目標綱要》全文  
[http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content\\_5592681.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm)
- [2] 《香港經濟的四個主要行業 (2022 年 12 月版)》  
[https://www.censtatd.gov.hk/en/data/stat\\_report/product/FA100099/att/B72212FC2022XXXXB0100.pdf](https://www.censtatd.gov.hk/en/data/stat_report/product/FA100099/att/B72212FC2022XXXXB0100.pdf)
- [3] 《機場管理局與東莞簽訂協議加強海空貨物聯運合作》  
[https://www.hongkongairport.com/tc/media-centre/press-release/2023/pr\\_1631](https://www.hongkongairport.com/tc/media-centre/press-release/2023/pr_1631)  
《2010 年至 2020 年港口貨物統計》  
[https://www.censtatd.gov.hk/en/data/stat\\_report/product/FA100062/att/B72107FB2021XXXXB0100.pdf](https://www.censtatd.gov.hk/en/data/stat_report/product/FA100062/att/B72107FB2021XXXXB0100.pdf)
- [4] “THE VALUE OF AIR CARGO”  
<https://www.iata.org/contentassets/62bae061c05b429ea508cb0c49907c4c/air-cargo-brochure.pdf>  
《香港統計數字一覽 (2018 年版)》  
[https://www.censtatd.gov.hk/en/data/stat\\_report/product/B1010006/att/B10100062018AN18B0100.pdf](https://www.censtatd.gov.hk/en/data/stat_report/product/B1010006/att/B10100062018AN18B0100.pdf)  
《香港統計數字一覽 (2023 年版)》  
[https://www.censtatd.gov.hk/en/data/stat\\_report/product/B1010006/att/B10100062023AN23B0100.pdf](https://www.censtatd.gov.hk/en/data/stat_report/product/B1010006/att/B10100062023AN23B0100.pdf)  
《按運輸方式分析的香港對外商品貿易》  
[https://www.censtatd.gov.hk/en/data/stat\\_report/product/FA100015/att/B72303FA2023XXXXB0100.pdf](https://www.censtatd.gov.hk/en/data/stat_report/product/FA100015/att/B72303FA2023XXXXB0100.pdf)
- [5] 香港空運貨站有限公司網頁  
<https://www.hactl.com/zh-hk/about-us/milestones>
- [6] 《中國電子商務報告 (2020)》  
<http://images.mofcom.gov.cn/dzsws/202110/20211022182630164.pdf>  
《中國電子商務報告 (2021)》  
<http://images.mofcom.gov.cn/dzsws/202211/20221118180137127.pdf>
- [7] 《2022 年運輸及物流業人力調查報告》  
[https://manpower-survey.vtc.edu.hk/fl/publication/13229/TL%202022%20Manpower%20Update%20Report\\_finalized\\_with%20cover\\_tc.pdf](https://manpower-survey.vtc.edu.hk/fl/publication/13229/TL%202022%20Manpower%20Update%20Report_finalized_with%20cover_tc.pdf)
- [8] 「邁向物流 4.0— 為香港物流業與時並進做好準備：成熟程度報告書 ( 物流業 )」 ( 只提供英文版本 )  
[https://www.smefund.tid.gov.hk/english/sdf/deliverables/d17004003\\_maturitylevelprotocol\\_logistics.pdf](https://www.smefund.tid.gov.hk/english/sdf/deliverables/d17004003_maturitylevelprotocol_logistics.pdf)
- [9] 《進出口條例》  
[https://www.elegislation.gov.hk/hk/cap60!en-zh-Hant-HK?INDEX\\_CS=N](https://www.elegislation.gov.hk/hk/cap60!en-zh-Hant-HK?INDEX_CS=N)
- [10] 《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》專題網頁  
[https://www.tid.gov.hk/tc\\_chi/cep/index.html](https://www.tid.gov.hk/tc_chi/cep/index.html)
- [11] 《十四五民航綠色發展專項規劃》  
<http://big5.www.gov.cn/gate/big5/www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-01/28/5670938/files/c22e012963ce458782eb9cb7fea7e3e3.pdf>
- [12] 《基本法》全文  
[https://www.basiclaw.gov.hk/filemanager/content/tc/files/basiclawtext/basiclaw\\_full\\_text.pdf](https://www.basiclaw.gov.hk/filemanager/content/tc/files/basiclawtext/basiclaw_full_text.pdf)

# 鳴謝

在制訂《現代物流發展行動綱領》(“行動綱領”)期間，承蒙各方人士鼎力支持。我們衷心感謝亞洲供應鏈及物流研究所所長張惠民教授及其團隊在制訂行動綱領期間提供專業的研究、分析及建議。我們亦謹此向諮詢期間曾提交寶貴書面意見或與本局會晤的機構和業界人士衷心致謝。

- 香港物流發展局 •
- 香港機場管理局 •
- 香港航空公司代表協會 •
  - 香港物流商會 •
  - 香港運輸物流學會 •
    - 數碼港 •
  - 香港貨品編碼協會 •
- 香港貨運物流業協會有限公司 •
- 香港貨櫃碼頭商會有限公司 •
  - 香港生產力促進局 •
  - 香港電商物流協會 •
    - 香港物流協會 •
  - 香港付貨人委員會 •
- 聯合儲集貨運有限公司 •
  - 職業訓練局 •



中華人民共和國香港特別行政區政府  
運輸及物流局