

## 第四章

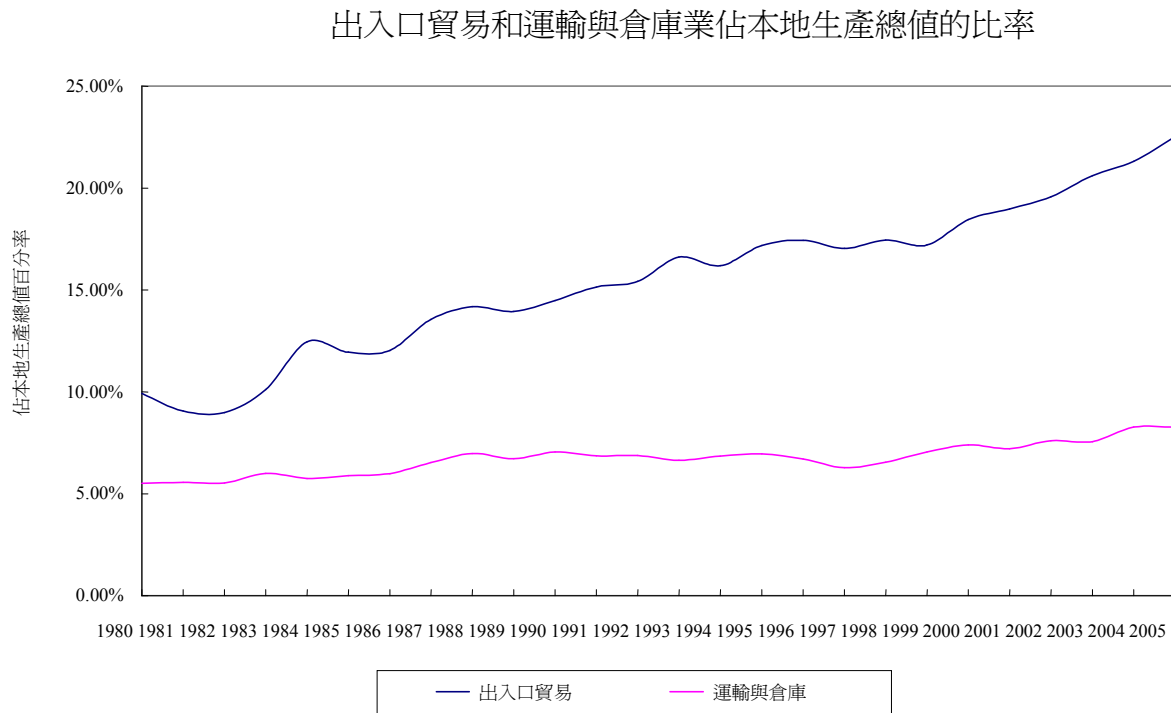
### 總結及建議

#### 中國內地的貿易發展與香港經濟

4.1 物流貨運業屬多個相關經濟／業務界別其中一員，此一界別包括財經服務、貿易與物流、旅遊、生產和專業服務。業界多年來一直為香港和鄰近地區的國際貿易提供服務，其表現對香港經濟繁榮所帶來的影響相當重大。

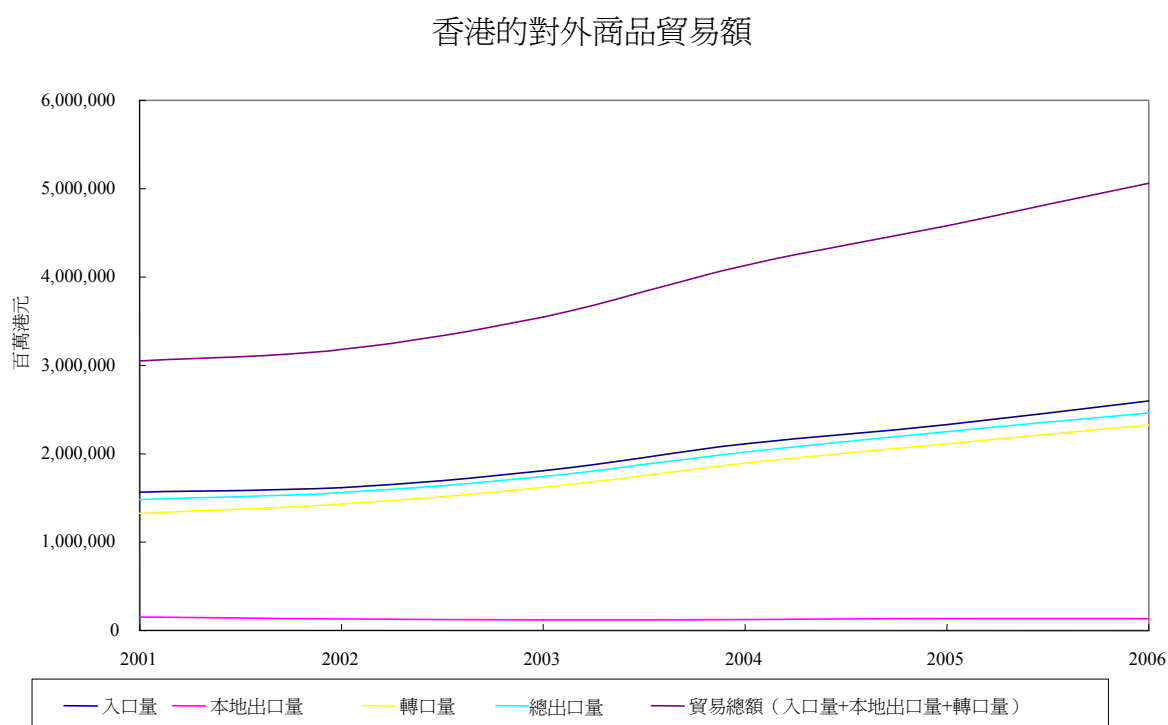
4.2 出入口業和物流貨運業（在政府統計數字中分別被歸類為出入口貿易和運輸與倉庫業）合共佔香港二〇〇六年本地生產總值約30%，而此兩大行業所佔本地生產總值的百分比亦逐漸增加。

圖 4.1 出入口貿易和物流貨運業佔本地生產總值比較



4.3 過去二十五年，香港對外商品貿易額大幅增長。統計數字顯示，增幅是受到入口和轉口量增加所帶動。這個現象反映，香港經濟中與貿易相關的行業相當倚重中國內地的國際貿易。

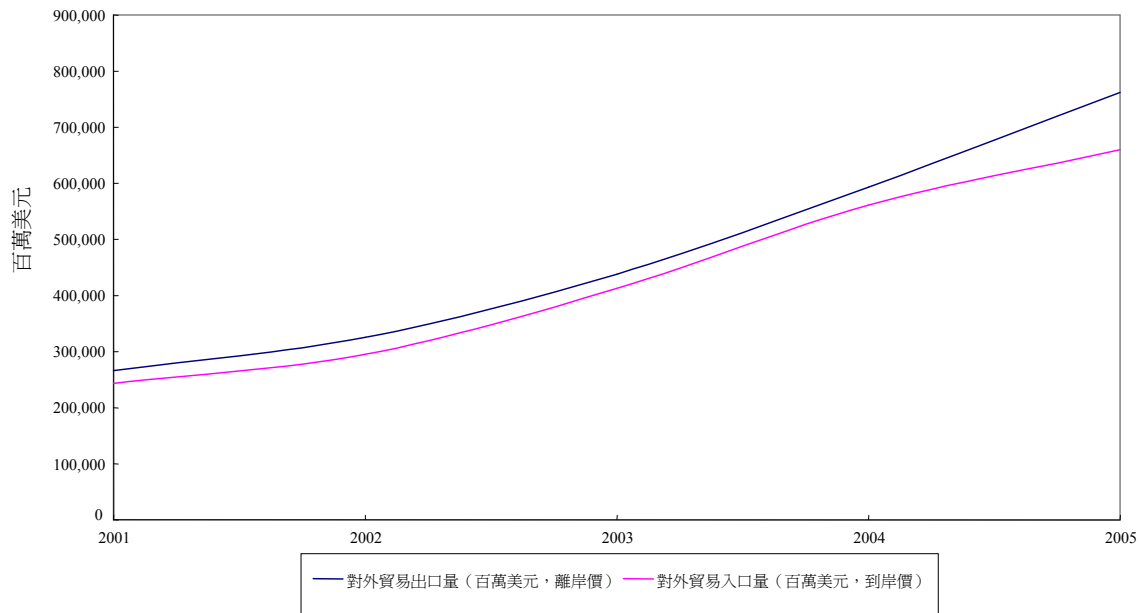
圖 4.2 香港的對外商品貿易總額數字



4.4 香港與中國內地貿易額的過往走勢非常相似。於八十年代，香港鄰近地區和華南以外地區的出口成品數量日漸增加，香港在運送這些成品方面扮演重要角色，因而發展成爲一個多式聯運樞紐。自九十年代起，香港主力爲鄰近地區提供貨運和貿易服務。

圖 4.3 中華人民共和國的對外貿易

中華人民共和國的對外貿易



#### 香港作為多式聯運樞紐的展望

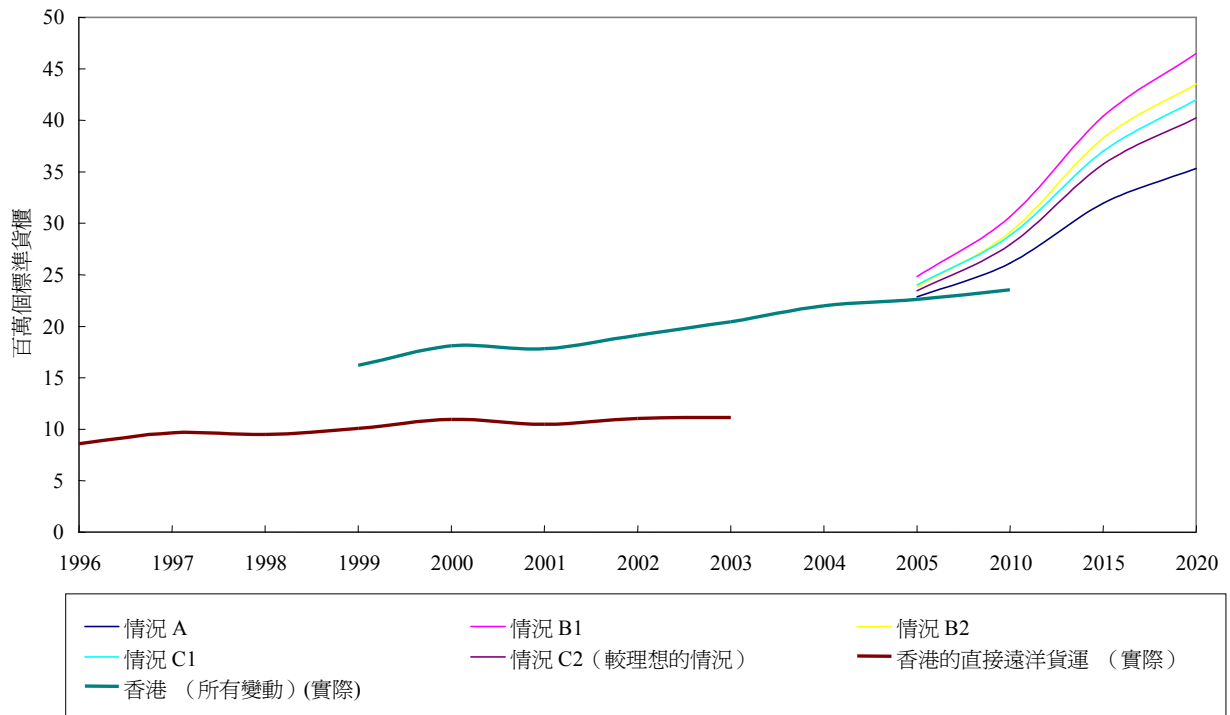
4.5 內地因應對外貿易的迅速增長，盡可能需要更多位處要津的貨運樞紐。因此，如內地整體貿易額繼續增長，香港作為多式聯運樞紐的地位將仍然穩固，可繼續輔助區內其他樞紐和港口。

4.6 另一方面，較高價值產品的進出口量持續增加，亦將有助香港在未來相當長時間繼續成為國際和地區空運樞紐。

4.7 政府和其他機構對香港貿易和貿易相關行業未來發展所作推算均得出經濟將正面增長的結論。經濟發展及勞工局公布的研究，預測在多個不同情況下，香港港口的表現均會錄得樂觀增長。因此，保守估計，香港的貨運量將於未來一段時間（例如五年）繼續錄得溫和增長。

圖 4.4 香港港口表現推算

香港港口研究 — 二〇二〇年總綱（二〇〇四年推算）



4.8 上述分析的詳情和其他對經濟的更詳盡分析載於**附錄 7**。

### 物流貨運業的人力展望

4.9 過往的人力調查報告曾作出總結，指培訓和教育機構目前提供足夠的正規／有系統課程，培養物流貨運業從業員掌握所需技能／能力及知識。非正規訓練包括僱主所提供的培訓，而兼讀課程亦可補足正規／有系統培訓或全日制課程之不足。

4.10 物流貨運業近年市道暢旺，吸引較多年輕人投身此行業。由於行內提供較多的學習機會，新入行的年輕人因曾接受相關教育和培訓而具備足夠資歷。假以時日，他們將累積足夠相關經驗，成為物流貨運業的中流砥柱。是項調查和其他調查並無研究新入行人士將會從事物流貨運業的持續性，但依照僱主觀察，物流貨運業在挽留新入職人士方面尚算具吸引力。

4.11 與其他行業相同，要保持競爭力和未來增長，物流貨運業亦必須在人力供求方面取得平衡。根據本會對經濟發展作出的假設，並假設物流貨運業界會制訂策略來吸引人才和保持人才數量，預期物流貨運業在人力方面將會有溫和增長。

## 人力推算

4.12 本會已計算出二〇〇七年至二〇〇九年的人力推算數字。

表 4.1 人力推算

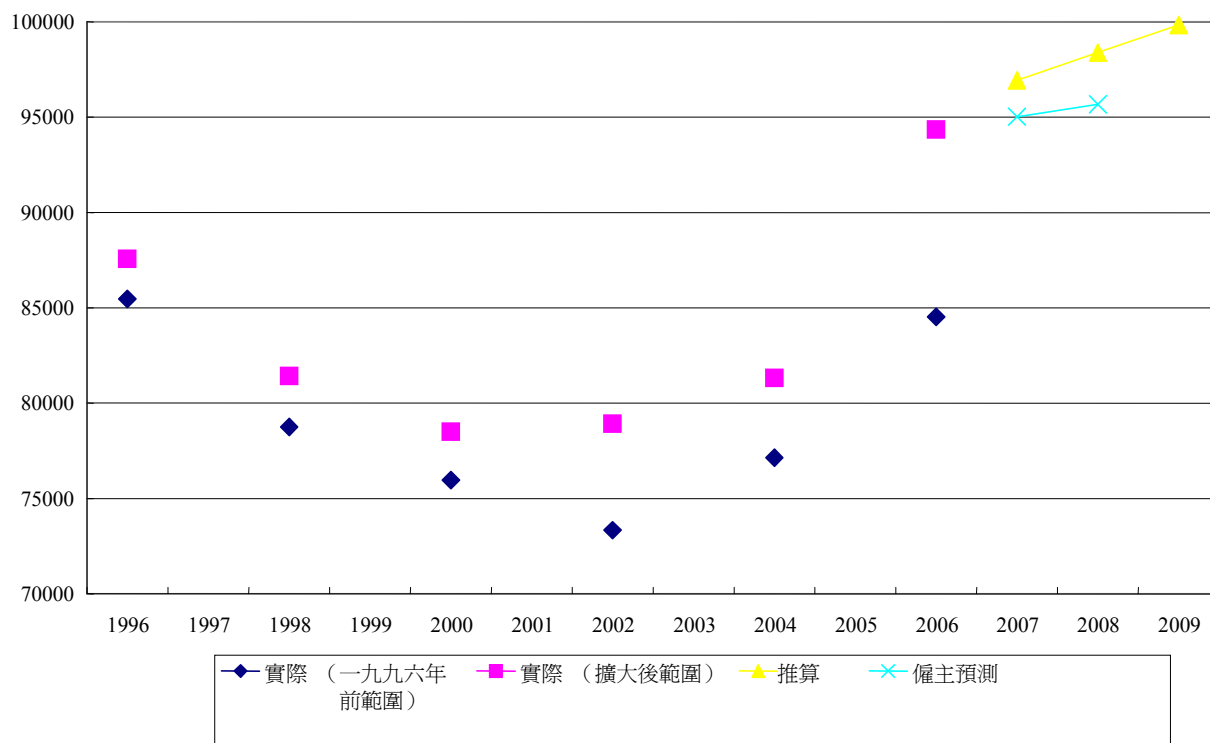
2006	94 362	實際
2007	96 930	} 按三年內年增長率
2008	98 388	
2009	99 843	

表 4.2 實際人力與推算人力的比較

	實際 (一九九六年前範圍)	實際 (擴大後範圍)	推算	僱主預測
1996	85 475	87 568		
1997				
1998	78 748	81 415		
1999				
2000	75 958	78 499		
2001				
2002	73 333	78 921		
2003				
2004	77 136	81 324		
2005				
2006	84 523	94 362		
2007			96 930	95 020
2008			98 388	95 675
2009			99 843	

圖 4.5 人力推算

人力 – 實際及推算



培訓需求

4.13 本會根據上述人力推算數字，計算出每年培訓需求：

表 4.3 培訓需求

年度	實際 (E)	推算 (E')	推算培訓需求每年平均人數		
			增長 (G)	填補流失人數 (R=W*E')	增長 + 填補流失人數 (G+R)
2006	94 362				
2007		96 930	2 568	1 939	4 507
2008		98 388	1 458	1 968	3 426
2009		99 843	1 455	1 997	3 452

假設流失率 (W)：

2.02%

假設技能等級分布

	經理級	主任級	文員級	操作工級	所有技能等級
	10.00%	15.00%	25.00%	50.00%	100.00%

增長 + 填補流失人數

	經理級	主任級	文員級	操作工級	所有技能等級
2007	451	676	1 127	2 253	4 507
2008	343	514	856	1 713	3 426
2009	345	518	863	1 726	3 452

4.14 本會推算，二〇〇七年至二〇〇九年，經理級和主任級的每年培訓需求介乎 857 人至 1 127 人，而文員級和操作工級則分別介乎 856 人至 1 127 人和 1 713 人至 2 253 人。

人力供應

4.15 每年大約有 500 名畢業生（大專程度至大學學位程度）完成有關物流貨運業的課程。

表 4.4 獲教資會資助的課程

	<u>全日制</u>	<u>兼讀制</u>
香港理工大學		
工商管理學士/物流學（榮譽）理學士	120	-
物流學哲學碩士	-	1
物流學哲學博士	8	1
香港科技大學		
物流管理學（榮譽）工學士	32	-
香港大學		
工學士（榮譽）（物流課程）	28	-
	小計	
	188	2

表 4.5 其他專上程度課程

	<u>全日制</u>	<u>兼讀制</u>
香港理工大學		
國際物流管理高級文憑	85	-
職業訓練局／香港專業教育學院		
商業物流學高級文憑	60	-
運輸及物資流程學高級文憑	210	-
小計	355	-

4.16 持續進修基金和技能提升計劃為有志提升技能的在職人士提供足夠的課程選擇。

4.17 基於業務性質，物流貨運業的人力主要擅長於直接付運方面，而較少人力擅長於物流業務／運作。換言之，即使目前培訓設施足以應付現有職位的培訓需求，但在物流導向業務和運作更趨蓬勃的情況下，仍有需要評估有關設施是否足以應付未來所需。

4.18 本港推行資歷架構的目的，正在於使人力資源更具競爭力、有更高效能和效率，這將對物流貨運業的發展帶來正面影響。

### 總結及建議

4.19 本會總結情況，認為政府和業界都應該制訂策略，包括進一步發展物流相關基建和其他改善營運項目（包括物流園、港珠澳大橋、十號貨櫃碼頭、空運貨站、增建跑道、一條龍的多式聯運物流服務、清關、中央文件處理等），有關因素是香港物流貨運業未來致勝的關鍵。

4.20 鑑於泛珠三角區的物流貨運業發展迅速，而且為避免重複和不必要的競爭，本會對政府設立高層次跨局/部門協調機制之舉措表示歡迎，此舉可為物流貨運業策劃和推行前瞻性發展計劃（行動綱領：「十一五與香港發展」經濟高峰會報告）。

4.21 因此，本會支持政府採納更全面的政策，以保持和改善香港供應鏈運作方面的高增值服務。就此而言，本會建議政府應與內地省市政府緊密合作，整頓和優化泛珠三角地區的海陸空整體貨運處理能力。

4.22 就此而言，本會建議，業界應支援政府推廣高新科技在物流貨運業的應用，例如電子數據聯通（EDI）、數碼貿易運輸網絡（DTTN）系統、無線射頻識別（RFID）技術及貨車智能資訊系統（OBTIS）等。

4.23 本會建議，業界應支持政府建議成立之物流貨運業人力資源發展顧問委員會，並委派代表進入該委員會，藉此設立三方平台。同時為修讀相關學科的學生／見習員提供更多在職培訓和獎學金，為物流貨運業培養本地人才，尤以海運業為然。

4.24 本會認為人力資源是本港較鄰近港口／樞紐佔優的其中一項優勢，因此，香港要強化人力資源，創造更大的協同效益；並加強與鄰近地區的合作，把握泛珠三角地區預期持續增長所帶來的機遇。本會建議，政府和業界應以廣義詮釋基建發展，即基建發展應包括人力資源／人力發展。本會亦建議，物流貨運業的僱主和僱員均應在人力資源發展方面投入更多資源。

4.25 本會認為物流貨運業應從其他本地行業吸納新血，務求可在人力供求方面取得平衡。本會建議，僱主和開辦課程機構應構思嶄新概念以吸納、培訓和挽留人才。

4.26 本會建議，開辦課程機構應利用快將出台的資歷架構，進一步提高整體課程水準，尤應更加著重培訓新科技以利用電子物流技術。

職業訓練局  
物流貨運業訓練委員會  
物流貨運業  
二〇〇六年人力調查報告

雙語版登載於職業訓練局互聯網頁。

<http://www.vtc.edu.hk>

首頁 → 關於職業訓練局 → 理事會 → 訓練委員和一般委員會 → 物流貨運業訓練委員會 → 出版刊物 → 二〇〇六年物流貨運業人力調查報告

或直接登入物流貨運業訓練委員會網頁。

<http://tdtb.vtc.edu.hk>