

新方向：

綠色、智慧、電商

供應鏈物流

于承忠 博士
袁尚文 博士
劉銳業 博士
—— 合著

香港運輸物流學會會長 梁啟元 博士工程師 專訪文章

專家
推薦

易志明
立法會航運
交通界議員

黃廣揚
香港物流及供應鏈多元
技術研發中心行政總裁

何立基
香港付貨人委員會
執行總幹事

藍天
圖書



目錄



作者簡介	6	1.11 政府應全方位助港貨走入內地	68
推薦序	9	1.12 善用「一地兩檢」，鞏固航空樞紐	70
作者序	24	1.13 藝術品物流促進文化和商貿發展	74
前言	29	1.14 緊急救援和人道物流政策有助配合全政府動員	77
專訪：以誠待人，築夢物流 ——專訪香港運輸物流學會會長梁啟元博士工程師	31	1.15 鞏固物流中心功能，激活新質生產力	79
第一章 · 供應鏈物流新方向		第二章 · 綠色物流	
1.1 預算案對物流發展的措施值得肯定	38	2.1 綠色物流科技引領供應鏈新方向	85
1.2 提升物流智能化，六招革新吸人才	41	2.2 推動綠色航空燃料，港打造「綠色機場」	87
1.3 航空樞紐的持續發展有利鞏固「機場城市」角色	46	2.3 借鑑星洲，港打造綠色智慧港口	94
1.4 香港國際機場東莞空港中心：跨境一條龍式海空聯運服務	49	2.4 政府應加快推動電動渡輪的應用	97
1.5 香港航空貨運縱有優勢，亦要居安思危	52	2.5 政府應為電動的士普及化掃除障礙	100
1.6 香港郵政改革刻不容緩	55	2.6 普及應用綠色氫能，創建零碳未來	104
1.7 談物流業如何在困局中奮起	58	2.7 可持續金融互補香港物流和貨運發展	106
1.8 全方位構建香港成為跨國供應鏈管理中心	61	2.8 採購物流業，怎拓 ESG 商機助發展	109
1.9 發展高增值航運服務，鞏固香港航運中心地位	64	2.9 綠色物流建築興起，打造「工作樂園」	112
1.10 深中通道有助香港經濟再起飛	66	2.10 妥善處理藥物回收，推動可持續綠色物流	116



第三章·智慧物流

3.1 政府要以「新質生產力」發展物流業	120
3.2 本港物流電子化可打通貨流和商流的「任督二脈」	123
3.3 冷鏈科技在物流領域的應用及發展	126
3.4 低空經濟速佈局，物流速遞新商機	130
3.5 科技和冷鏈對本港物流業界至關重要	134

第四章·電商物流

4.1 電商與電商物流的發展	139
4.2 電商如何透過建立彈性供應鏈贏得全球消費者	144
4.3 香港應加強電子商務及區域轉運中心的實力	147
4.4 政府應主動搶電商落戶香港	150
4.5 中東電商市場方興未艾，香港電商企業應儘早行動	152
4.6 美國不應打壓全球跨境電商發展	156
4.7 中國電商平台在美遭嚴查需找新出路	159

第五章·初創物流公司案例

5.1 Globavend ：從香港到澳洲的跨境電商物流之旅	165
5.2 Rollship ：以共享模式為客戶創造價值	168
5.3 Saturnspark ：以自動化系統解決客戶問題	173
5.4 Atarashi ：以人為本，結合 ESG 助力物流業界降本增效	177
5.5 TigerFireShip ：掌握跨境電商物流的關鍵，以科技打造優質的物流服務	181

結語	184
附錄一：《現代物流發展行動綱領》	186
附錄二：《海運及港口發展策略行動綱領》	192
附錄三：參考文章	196
附錄四：150 個常見物流用語	199



劉銳業博士 Dr. Joseph LAU



劉銳業博士畢業於香港理工大學，獲頒國際航運及物流管理（榮譽）理學士學位及國際航運及物流管理理學碩士學位。劉博士在修讀學士學位期間表現優異，獲列入院長名單。其後，他再於布里斯托大學取得教育博士學位。劉博

士現時為 PolyU CPCE 學生事務總監、高級講師、工商業副學士（物流及供應鏈管理）課程統籌。

劉博士迄今已在國際學術期刊及專業雜誌發表了 380 多篇研究論文、25 多本書籍的章節、8 本書籍，並在國際會議及研討會上發表多篇論文。劉博士的研究項目已合共獲得超過港幣 1,000 萬元的資助。另外，他參與過不同的諮詢項目，主要包括：跨政府部門、學術機構、工業學會（包括：工業貿易署、中國交通運輸協會、香港物流與運輸學會、海運學會、香港航運物流協會、香港理工大學）。劉博士獲加拿大曼尼托巴大學交通研究所委任為高級研究員及華東師範大學訪問學者。劉博士的研究興趣是郵輪、渡輪、氣候變化的影響、航運教育和培訓、運輸歷史、可持續性問題、彈性供應鏈管理、健康物流、遺體物流和區域發展。

郵箱：yuiyip.lau@cpce-polyu.edu.hk

推薦序一



很高興獲邀就這本書撰寫序言。

面對全球經濟東移、鄰近地區出現「同質化」發展的競爭、地緣政治角力越見緊張、科技帶動電子商貿蓬勃發展、環保減排減碳要求不斷提高等，這些因素對物流供應鏈帶來不少挑戰和機遇。香港的航運物流業對本港經濟發展固然是舉足輕重；對內地雙循環的新經濟格局，協助內地產業鏈走出去，更有著策略性的使命。

香港擁有優越的地理位置、簡單稅制及健全的法律制度，在「一國兩制」的獨特優勢下，背靠祖國，聯通世界，更擁有世界一流的基礎建設，並具備優秀的物流服務和人才，完善的全球海陸空連繫網絡，成為區內重要的集散地和轉口港。中央政府的《十四五規劃綱要》及《粵港澳大灣區發展規劃綱要》均明確支持香港發展為國際航空樞紐、國際航運中心及國際物流樞紐。這一連串的優勢，為香港的航運物流業奠定了堅實的根基。今屆特區政府致力強化固有優勢，於去年底先後發表《現代物流發展行動綱領》及《海運及港口發展策略行動綱領》，就提升香港航運物流業方面的長遠競爭力制定策略，並建議一系列工作。

雖然香港擁有不少優勢，但發展土地不足及人力資源短缺則一直困擾業界多年，更令經營成本不斷增加，甚至限制航運物流業的發展潛力。香港優越的地理位置及完善的交通網絡，是海外企業設



「海外倉」作分銷中心及發展「逆向物流」的理想地點，但今天卻因土地不足而有所限制。為配合電子商貿發展的帶動，航運物流業界爭取更多土地資源作發展之用是首要工作。

發展創新科技是世界大勢所趨，物流與創科是息息相關，今天的航運物流業已由傳統勞動力密集的模式演變到今天機械化、自動化、智慧化的營運，既有助紓緩人力資源不足的問題，還可提升航運物流服務的經濟效益，減低營運成本及加強競爭力。可見，航運物流業向新質生產力的方向發展是無可避免。

世界在變、時代在變，物流供應鏈同樣在變。感謝于承忠博士、袁尚文博士及劉銳業博士三位對航運物流業有深度研究的作者，他們的著作《供應鏈物流新方向：綠色、智慧、電商》，細緻地分析了當前複雜的新形勢，並綜合建議未來香港航運物流業發展的新方向，更彙列了一些初創物流公司的實戰經驗，內容豐富，是一本值得我們細閱，並作為行業重要參考的書籍！

易志明議員, G.B.S., J.P.

立法會航運交通界

推薦序二

執筆的時候，我和小兒子正在赴英，去探望二十年前我在貨櫃船當二副時跟隨的 Llewellyn 老船長。抵達曼城當天，父子倆特地重遊當地的 Salford Docks 老港區。曼城早已不是當年的工業重鎮，沒有多少原材料和工業產品進出口。昔日繁忙的港區已被重新發展為媒體城、購物中心和水上活動中心；港池內沒有商船和駁艇航行，只有年青人和天鵝暢泳。留在岸邊的繫纜樁和碰墊默默地提示著人們，當地曾經是一座重要的港口。

港口，不論是海港、空港、河港等等，在交通運輸地理學的角度來看，是不同運輸模式的交接點，物流或人流鏈上的轉運站（gateway）。貨物和旅客不是為運而運的，交通運輸是衍生性的需求。港口應物流和人流的需求而生的，所以港口因物流和人流路線改變而消亡的例子在中外歷史的長河中比比皆是。物流和人流路線常常與時局和區域發展緊密相連，息息相關。遠的事件不說，近年我們經歷了新冠疫情的肆虐，物流和人流鏈的中斷和重塑；2021 年在蘇伊士運河發生的擱淺事故和當前的紅海危機，事態發展既急，影響面且廣，瞬間改變了歐亞的物流線和供應鏈。這些事件證明了供應鏈的彈性和韌性對人類社會是何等重要！

重遊 Salford Docks，是我對自己的警醒。在當前急劇變化的時局中，墨守成規不思改進，未能提供附加價值，留不住物流和人流



路線，港口便會注定消亡。香港特別行政區政府在 2023 年公佈了《現代物流發展行動綱領》和《海運及港口發展策略行動綱領》，旨在適應最新的需求，增強香港港口和物流業的競爭力。

作者們是物流業界的翹楚，深諳業界的實際情況。他們站在行業發展的最前沿，深具憂患意識。本書為讀者分析香港目前物流業的不足和面對的各種挑戰。不過，常言道「有危便有機」，作者們闡釋了物流業在可見的將來的機遇，他們的見解與上述兩份行動綱領可謂英雄所見略同。然而，「知易而行難」，只有業界和政府把握了綠色物流、電商物流、智慧物流等新增長點，配合國家發展新質生產力的國策，我們的港口和物流業才可以在不進則退的發展潮流中，和複雜的國際時局下，保持我們在全球供應鏈上的一席之地。願吾人共勉之。

羅立強

海事處策劃及海事服務科助理處長
香港大學運輸政策與規劃文科碩士
香港理工大學航運科技及管理榮譽理學士

推薦序三

當我從袁尚文博士當中知悉他們三位專家學者將出版這本名為《供應鏈物流新方向：綠色、智慧、電商》的新書時，我是滿懷敬意及充滿期待的。疫情過後，全球經濟及政治環境、管理概念及模式、以及技術採用都出現了巨大的變化。這對全球供應鏈帶來了很大的衝擊。本書針對當中最突出的部分，包括有「可持續發展—綠色」、「智能化—智慧」和「新形式銷售—電商」作出了闡述及提供了不少的政策意見。這可說是切中時弊，十分適合現時香港及行業的實際需要。

新書提及改革香港郵政、鞏固香港空運樞紐優勢、發展特殊及高增值物流服務、擴展香港貨源腹地及市場、加快發展人才、推動綠色能源、發展 ESG 商機、推動數字化及「新質生產力」發展、把握低空經濟發展、以及扶持電商物流業務等，對香港作為全球供應鏈管理中心及物流業的未來發展都是關鍵性的議題，十分重要。做對了，香港物流業的未來便有了保障。

新書涉及的議題及有深度的內容都顯示了三位作者對行業的確實認識，和對行業未來發展的深切關注。我曾把新書目錄注入 ChatGPT（收費企業版），就內容進行了比較。我可清晰指出人工智能版雖然顯示結構完整，內容好像也很豐富，但基本屬「大路」



歸本土 (Reshoring) 以及近岸生產 (Nearshoring) 的潮流，這都對依賴轉口的香港帶來不利影響。在 2020 年初爆發的新冠疫情對全球物流業帶來了巨大挑戰，空運貨運包機需求因客機運力減少而急增；航運運費創歷史新高，這證明行業在疫情期間獲得了一定的機遇。

總體而言，儘管面臨諸多挑戰，香港在區域競爭中的優勢仍然明顯。尤其在空運領域，香港憑藉其優越的地理位置和制度優勢，依然在區域航運中心處於領先地位。雖然航運業面臨不確定性，但在國家和特區政府的支持以及業界的努力下，並且以「綠色、智慧和電商」三大方向發展，香港必然能夠做到「人盡其才、地盡其利、物盡其用、貨暢其流」！

以誠待人，築夢物流

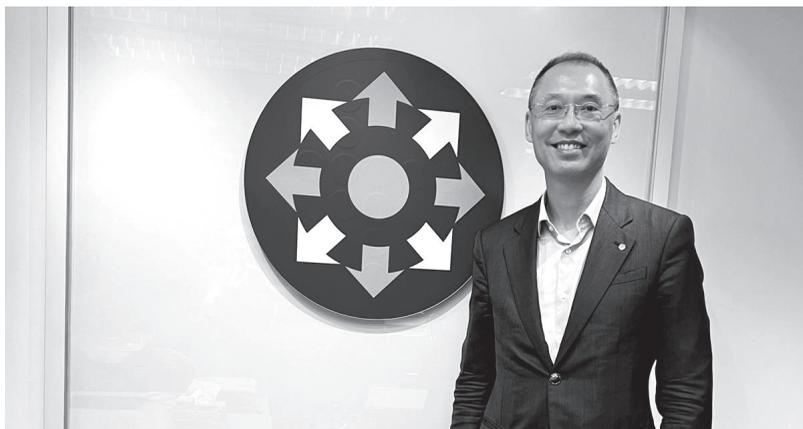
——專訪香港運輸物流學會會長梁啟元博士工程師

當筆者誠邀梁啟元博士工程師 (Ir. Dr. Kelvin Leung) 接受訪問，Kelvin 不但一口答應，更慷慨借出香港運輸物流學會 (CILTHK) 會址作訪問場地，舉手投足間盡顯其對推廣物流和貨運行業的熱忱。Kelvin 在行業深耕超過三十年，擁有劍橋大學工程系學位。他並非墨守成規之人，畢業後意識到自己對管理的興趣更甚於工程，於是在 1989 年毅然加入太古 (Swire) 成為管理培訓生，並回港服務於國泰航空約十三年。期間，他曾在貨運部任職，並委派駐台灣及菲律賓，積累了豐富的國際視野和跨國管理經驗。其後，Kelvin 加入 DHL，直至去年從 DHL Global Forwarding 的亞太區首席執行官崗位榮休。

多年來，Kelvin 一直積極地參與各類行業組織及政府諮詢機構，如香港貨運物流業協會 (HAFFA)、國際貨品編碼協會 (GS1)、香港物流發展局 (LOGSCOUNCIL) 等，可謂有物流和貨運的地方便會見到 Kelvin 的身影，堪稱業界的「及時雨」。筆者對 Kelvin 的投入感到由衷敬佩，而他卻謙虛地表示，這份熱忱源於自己學佛三十多年的領悟，加上各種因緣際會，讓他積極投身於推廣行業發展，以及為政府建言獻策。除此之外，Kelvin 對學問始終保持著孜孜不倦的追求，在工餘時間修讀並獲得香港理工大學工商管理博士



學位，更成為傑出理大校友，真正做到學以致用，回饋社會。



梁啟元博士工程師

作為香港運輸學會會長（2022-2024），Kelvin 表示非常榮幸能夠在任內舉辦多個意義非凡的行業活動，其中包括學會 55 周年晚宴（Gala Dinner）、Executive Luncheon（邀請政府官員分享不同主題）、Mixer（以年青會員為對象）以及機場參觀活動等。值得一提的是，在 55 周年會慶晚宴上，更獲得香港特區行政長官李家超先生親臨祝賀，為晚宴生色不少。作為本港歷史最悠久的學會，CILTHK 始終秉持專業和中立的立場，致力於搭建本地院校、政府、業界與會員之間溝通的橋樑。同時，學會也積極提升行業的社會認受性，以吸引更多年青人加入運輸物流行業。例如，學會舉辦了中學生徵文比賽，以及以大專學生為對象的比賽活動（CILTHK Student Day），學生團隊在短時間內就物流運輸相關的題目作分析和簡報，藉此提升他們的理解力、專業知識、邏輯思維和溝通等能力。

Kelvin 洞悉行業發展趨勢，他指出，物流已經從以往的勞動密集型，轉變為以科技、流程優化及項目主導的供應鏈解決方案。在新時代背景下，行業更需要的是有心、待人以誠、做事認真、並專注於其範疇的專才。同時，他提醒年青人，當今社會競爭日趨激烈，他們所面對的競爭不只是來自香港或內地，更是全球性的競爭。Kelvin 相信，透過舉辦更多的學校講座，和加強媒體和社交平台的宣傳推廣，可以逐漸改變大眾對「細時唔讀書，大個做運輸」的錯誤觀念，並吸引更多年青人投身這個充滿機遇和發展的行業。不僅如此，香港運輸物流學會還可擔當香港和大灣區的中介，協助兩地的從業員互相認證，例如以香港的資歷架構（QF, Qualification Framework）為基礎，與大灣區的行業資歷進行配對，讓香港物流和貨運從業員更便捷地取得內地的資格認證，促進大灣區人才的交流與合作。

香港物流航運業的發展歷來備受特區政府和行政長官的重視和支持，但卻缺乏連貫性和發展路線圖。例如，第一任行政長官董建華先生任內大力扶持物流航運業發展，並落實興建 9 號貨櫃碼頭，為行業發展奠定堅實基礎。其後，曾蔭權先生倡議興建港珠澳大橋，大大提升香港的區域性物流樞紐地位。梁振英先生則提出發展高增值航運和建設機場第三條跑道系統，為行業注入新動力。令人欣喜的是，李家超先生甫上任便將運輸及房屋局一分為二，將運輸及物流合為一局，使政策局能更專注於推動行業發展，並於去年年底發表兩個行動綱領（即《現代物流發展行動綱領》和《海運及港口發展策略行動綱領》）。



Kelvin 對特區政府為行業發展制定清晰路線圖表示高度讚賞，尤其是在空運、綠色和智慧物流方面的規劃。他也坦言，對於綱領上未有提及研究訂立轉口相關的條例感到失望。Kelvin 認為，過時的《進出口條例（第六十章）》導致業界失去部分轉口貨量，而未能推行「兩地一檢」則進一步削弱香港的貨運競爭力。Kelvin 舉例說，未在香港註冊的藥物需要分別進行入口和出口的清關和報關，更需要申請進出口許可證（Import & Export License）才能從香港轉口至其他地方，這對分秒必爭的空運和綜合貨運來說是難以接受的。假如香港能為轉口貨物訂立專門的條例，將會大大增加海外和內地付貨人使用香港作轉運中心的吸引力。而在「兩地一檢」方面，假如付貨人能一次性向內地和香港海關申報並接受一次查驗，將為內地出口的企業節省大量時間和成本，提升整體的貿易效率。

談及行業發展 ESG（環境、社會及管治），Kelvin 認為，除了客戶對企業的要求和港交所對上市公司的規管，更重要的是政府能夠制定明確的減排路線圖和設立本港的標準和規管，並以經濟誘因、企業人員培訓、項目資助等形式去鼓勵及推動行業在 ESG 方面的投入。這樣才能有效地協助業界實現政府訂下在 2050 年達致碳中和的目標。否則，物流和貨運企業尤其是中小企，將會無所適從，難以制定有效的 ESG 策略。

最後，Kelvin 寄語年青人要秉持以誠待人、做事認真的態度，並專注於自身專業領域，以成為行業專家為目標，這樣才能在全球化和高度競爭性的環境中脫穎而出，成就一番事業。



本書作者與梁會長（中）

後記：筆者非常感謝梁啟元博士工程師的分享，獲益良多。希望各位讀者能因此有所啟發，加入物流和貨運業，成就行業發展，攜手再創輝煌！

香港運輸物流學會（CILTHK）：英文全稱 The Chartered Institute of Logistics and Transport in Hong Kong，是一個匯聚運輸和物流行業人員的專業機構。香港運輸物流學會是運輸物流學會一個主要分會，而運輸物流學會（CILT）是一國際性的非牟利專業組織，現時超過 30 個分會，全球超過 30,000 名會員，遍佈 100 多個國家及地區。學會於 1919 年在英國成立，並於 1926 年獲頒皇家特許狀。香港運輸物流學會則於 1968 年成立。學會成立宗旨是推廣及提升供應鏈、物流以及運輸等各範疇的科學及技術。學會涵蓋多個不同行業，包括海陸空的客運和貨運。現時香港學會由約 2,000 名會員組成，當中包括資深行政人員、政府公務員、公私營機構及顧問公司的專業人士。學會定期為會員舉辦專業認可培訓及專業活動，例如研討會、論壇、大型會議、參觀活動及持續專業發展計劃；並制定及推行專業守則，確保並維護業內的專業水平。



第一章 供應鏈物流新方向



導讀

本章探討了香港物流業面臨的挑戰和機遇，並提出了多項具體建議以鞏固其在全球供應鏈中的地位。我們首先評估了政府在預算案中對物流發展的支持措施，並認為這些措施在某種程度上值得肯定，但也需要進一步的具體行動來落實。隨後，我們亦討論了如何通過吸引和培育人才來提升物流航運業的競爭力，特別是針對年青一代的職業發展規劃。

在研究航空樞紐的發展時，我們強調香港作為「機場城市」的重要性，並介紹了香港國際機場與東莞空港中心的跨境合作模式，這種一條龍式的海空聯運服務不僅提升了運輸效率，還加強了區域間的聯繫。接著，我們分析了香港航空貨運業的優勢與挑戰，指出儘管香港在航空貨運方面具有地理和基礎設施優勢，但仍需警惕市場變化和競爭壓力。

此外，我們亦帶出香港郵政改革的迫切性，認為現有的郵政系統已無法滿足現代物流需求，改革勢在必行。我們還探討了在全球供應鏈不穩定的情況下，物流業如何自強奮起，並提出了全方位構建香港成為跨國供應鏈管理中心的策略。

在最後部分我們提及了藝術品物流和緊急救援人道物流的特殊需求，指出這些領域在促進文化交流和應對突發事件方面的重要性。我們希望，通過本章能為讀者提供一個全面的視角，深入分析了香港物流業的現狀和未來發展方向，並提出了多項具體建議，旨在提升香港在全球供應鏈中的地位。



1.1 預算案對物流發展的措施值得肯定

特區政府最近發表新一年的財政預算案中，最受大眾關注的議題應該是樓宇買賣全面「撤辣」。其實，要全面配合香港未來經濟發展，除了確保香港作為國際金融中心外，提升和鞏固航運物流和供應鏈產業是非常重要的！貿易物流業佔香港生產總值超過 20%，超過五分一的勞動人口從事相關工作。相關行業例包括採購、海運、空運、陸路跨境和本地運輸、倉儲、電商物流和供應鏈設計及解決方案等。這些行業不但維持本地經濟動力，創造大量就業職位，也能提升香港作為國際航運及空運樞紐的地位。

今年的《施政報告》和運輸及物流局於去年底提出的「現代物流發展綱領」和「海運及港口航發展策略行動綱領」，這兩個「綱領」確立了航運和物流業的發展方向，以「高增值、數字化、可持續」作為主軸，由政府帶頭制定的策略和行動方案。財政司司長在財政預算案提出對相關的支援和先導計劃「加碼」，幫助中小企業升級轉型，提升商業競爭力。事實上，政府已於 2020 年撥款 3 億元推出「第三方物流服務供應商資助先導計劃」，為合資格物流服務供應商提供資助，鼓勵物流業應用科技以提升生產力。至今，受惠於這項先導計劃的企業超過 190 間，涉及款項約 1.37 億元。政府也於今年 2 月優化這項先導計劃，將資助金額上限由每間企業 100 萬元增加至 200 萬元，並擴大資助範圍，以涵蓋應用 ESG 科技相關的服務。兩年前不少物流企業都申請資助去購買 X 光機，以應付民航處有關空運安檢的要求。今天，企業因應資助金額提高可以

考慮把申請資金投入在相關的可持續的設備或服務上。當局亦應考慮把「第三方物流服務供應商資助先導計劃」的申請範圍擴闊至內地的軟硬件供應商，以便引入更多高技術供應商進入本地市場。這不僅能夠提升本地物流公司的運營效率，還能降低成本，提高競爭力。

此外，預算案提出推動綠色航運和空運的支援及研究，構建跨國供應鏈管理中心，連繫「一帶一路」的國家和中東北非地區拓展物流業務等，這樣不但能扶持企業增強市場覆蓋和網絡，還能推動可持續發展，可謂一舉兩得。正如有本地航空公司因應擴大自由行城市而提高對西安和青島兩個城市的載客能力，政府因應積極推動及鼓勵航空公司及船公司去增加前往相關目的地的運力，這樣才能貫徹香港作為「一帶一路」的積極參與者和貢獻者，及推動貿易聯通。

在「海運及空運人才培訓基金」下，政府已於今年 1 月推出「智慧及綠色物流專業培訓計劃」及「物流推廣資助計劃」，以加強物流業的推廣和人才發展工作，配合智慧及綠色物流的新發展。同時，政府也推出「航空業推廣活動資助計劃」，資助本地與航空業相關的機構及學術機構舉辦活動，向社會不同層面推廣航空業的發展情況和機遇。香港人從來不乏好學和自我增值的心態，香港企業也不懼怕升級轉型和市場競爭，政府這個「授人以魚不如授人以漁」之舉，比起其他形式的資助都來得精準和到位。長遠而言，預算案和政府政策必須要多考慮區域發展和整體佈局的需要，以「區



港聯動」的整體政策，持續支援人才培訓，更積極的引入不同專業的物流人才，配合大灣區大市場的優勢做大做強，這樣才能建構高增值物流和供應鏈網絡，讓香港未來經貿物流發展再創高峰！



2024年8月，袁博士出席香港物資採購與供銷學會舉辦的採購和供應鏈國際會議，並擔任主講嘉賓

1.2 提升物流智能化，六招革新吸人才

香港作為國際金融和貿易中心，其物流航運業在全球供應鏈中扮演著重要角色。然而，隨著全球經濟形勢的變化和技術的快速發展，物流行業面臨著重重挑戰，其中之一就是如何吸引和留住優秀的人才。

近年來，香港物流航運業面臨著人才短缺的挑戰。根據職業訓練局（VTC）出版的《2022年運輸及物流業人力調查報告》，截至2022年9月1日，物流業全職員工為164,099人，兼職員工為7,753人，且有7,047個全職職位空缺。為了解決這一問題，政府需要從多個方面著手，提出一套全面的策略來吸引人才進入物流行業。本文將從法定化、專業化、專門化、制度化、區域認受性和普及化六個方面進行深入分析，並提供相應的實例來說明這些策略的實施。

物流業傳統上被視為勞動密集型行業，工作環境相對艱苦，這使得年青人對其缺乏興趣。為了改變這一現狀，行業需要提升自身形象。首先，政府應加強行業宣傳，展示物流業的現代化和高科技應用。例如，自動化倉庫、無人機送貨、智慧物流系統等技術的應用，已經使得物流業變得更加智能和高效。透過媒體、社交平台以及校園宣講等方式，向年青人展示物流業的創新和發展前景，提升他們對行業的認識和興趣。

其次，強調物流業對經濟和社會的貢獻。物流業是維持城市正常運作和經濟發展的重要支柱，透過宣傳物流業在疫情期間保障物資供應的關鍵作用，可以提升社會對物流業的認同感。此外，政府亦可考慮以下的幾個方向去吸引更多人投身物流航運業。



(1) 法定化

首先，建立明確的法律和規範是吸引人才進入物流行業的重要一步。法定化不僅能夠保障從業者的權益，還能夠提升行業的整體形象，使其更加具有吸引力。在香港，政府可以通過制定專門的物流法規，來確保物流航運從業者的合法地位。例如，比照根據《專業會計師條例》（香港法例第五十章）於1973年成立的香港會計師公會，為行業訂立法例，協助成立專業物流航運師註冊組織，專責培訓、發展及監管本港物流航運師的專業質素。此外，政府亦可考慮要求物流航運企業聘請若干比例的物流航運師，以促進專業資格的普及性和加強行業的專業性。

(2) 專業化

專業化是提升行業形象和吸引人才的重要手段之一。通過創建和維持專業標準，可以讓從業者看到明確的職業發展路徑，從而增強他們對行業的信心和歸屬感。目前，香港運輸物流學會（CILTHK）已經設立了一套完善的專業標準和資格認證體系，這為物流行業的專業化發展提供了良好的基礎。

此外，CILTHK不斷推動行業內的持續專業進修（CPD）計劃，讓從業者能夠不斷提升自己的專業知識和技能。政府和行業協會還可以聯合舉辦各類專業講座和培訓班，邀請國內外知名專家和學者來分享最新的行業動態和技術趨勢。這樣的舉措不僅能夠提升從業者的專業度，還能夠促進行業內部的交流與合作，進一步推動行業的專業化進程。

(3) 專門化

隨著物流行業的不斷發展，專門化成為提升行業競爭力的重要途徑之一。通過認證和資格證書，可以強化行業內特定領域的專業性，吸引更多對這些領域感興趣的人才加入。例如，冷鏈物流、綠色物流、電商物流及智慧物流是當前物流行業中的幾個重要領域，它們分別針對食品和醫藥等特殊貨物的運輸需求，環保和可持續發展的要求，以及新質生產力的要求。政府可以加大支持大學院校開設相關的專業認證課程，讓從業者可以在這幾個領域上「由知到專」。例如，本地行業組織可以與國際認證機構合作，提供本地認可的專業資格，這不僅可以提升從業者的競爭力，亦能為行業培養更多專業人才。

(4) 制度化

制度化是吸引和培養物流行業人才的重要途徑之一。通過建立一套結構化的教育和職業發展路徑，可以標準化行業資格，確保從業者具備行業認可的專業能力。香港可以借鑑其他國家和地區的成功經驗，推動物流行業的制度化發展。香港已經建立一套物流行業的資歷架構（QF, Qualification Framework）。通過這套框架，可以將不同層次的教育和培訓課程進行標準化，使得從業者在不同階段都能夠有清晰的職業發展路徑。例如，從初級物流操作員到高級物流管理者，每個級別都有相應的資格認證和考試，確保從業者具備相應的專業知識和技能。為了推廣資歷架構，政府應更積極遊說更多企業，尤其是中小企，以資歷架構作為招聘的主要條件。



(5) 區域認受性

在全球經濟一體化的背景下，區域認受性成為提高物流行業吸引力的重要因素之一。通過促進資格、標準和實踐在更廣泛地區的互認，可以提升人才的流動性和合作機會，從而吸引更多優秀人才進入物流行業。

香港可以積極推動大灣區內物流資格的互認，讓從業者能夠在區內自由流動和發展。例如，與廣東省、澳門等地的物流協會簽訂合作協議，實現行業標準和資格的互認，促進區域內的物流人才交流與合作。

此外，香港還可以借鑑歐盟的經驗，推動區域內的物流標準統一，為區內的物流企業提供更加便利的營商環境。例如，香港可以與大灣區內的其他城市共同制定《大灣區物流行業發展計劃》，推動區內物流基礎設施建設和標準化發展。同時，政府可以設立專項基金，支持區內物流企業和高等院校開展合作研究和技術創新，提升區內物流行業的整體競爭力。

(6) 普及化

普及化是提高行業知名度和吸引力的關鍵策略之一。通過各種平台增加公眾對物流行業的認識和接受度，可以吸引更多年青人投身其中，為行業注入新血。

香港可以利用社交媒體、電視節目等平台，宣傳物流行業的重要性和發展前景。例如，可以不斷製作一系列有關物流行業的紀錄

片或電視節目，透過網上及線下的渠道，展示行業的發展歷程和趨勢，讓公眾了解物流行業的前景。此外，政府和行業協會可以聯合舉辦行業博覽會和公開講座，邀請行業專家和企業代表分享他們的成功經驗和見解，激發年青人對物流行業的興趣。再者，政府亦可考慮「落區」在社區中心或商場多辦行業介紹展覽，並更多舉辦機場、無人倉庫等參觀活動，使大眾能親身了解行業的最新發展。

總的來說，吸引人才投身香港物流航運行業需要多方面的努力和綜合性的策略。正如政府在《現代物流發展行動綱領》所建議，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，政府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。唯有透過展示行業最新的發展及理想前景，才能吸引年青一輩入行，為物流業注入新動力。

新方向：
綠色、智慧、電商

供應鏈物流

作者：于承忠博士、袁尚文博士、劉銳業博士

編輯：Margaret Miao

封面設計：Spacey Ho

內頁設計：Dawn Kwok

出版：紅出版（藍天圖書）

地址：香港灣仔道 133 號卓凌中心 11 樓

出版計劃查詢電話：(852) 2540 7517

電郵：editor@red-publish.com

網址：http://www.red-publish.com

香港總經銷：聯合新零售（香港）有限公司

台灣總經銷：貿騰發賣股份有限公司

地址：新北市中和區立德街 136 號 6 樓

(886) 2-8227-5988

http://www.namode.com

出版日期：2024 年 10 月

圖書分類：社會研究/ 物流業

ISBN：978-988-8868-73-5

定價：港幣 118 元正/ 新台幣 470 圓正

專家推薦

今天的航運物流業已由傳統勞動力密集的模式演變到今天機械化、自動化、智慧化的營運，可見航運物流業向新質生產力的方向發展是無可避免。感謝于承忠博士、袁尚文博士及劉銳業博士三位對航運物流業有深度研究的作者，他們的著作《供應鏈物流新方向：綠色、智慧、電商》，細緻地分析了當前複雜的新形勢，並綜合建議未來香港航運物流業發展的新方向，更臚列了一些初創物流公司的實戰經驗，內容豐富，是一本值得我們細閱，並作為行業重要參考的書籍！

易志明議員, G.B.S., J.P.
立法會航運交通界

當我從袁尚文博士當中知悉他們三位專家學者將出版這本名為《供應鏈物流新方向：綠色、智慧、電商》的新書時，我是滿懷敬意及充滿期待的。疫情過後，全球經濟及政治環境、管理概念及模式、以及技術採用都出現了巨大的變化。這對全球供應鏈帶來了很大的衝擊。本書針對當中最突出的部分，包括有「可持續發展—綠色」、「智能化—智慧」和「新形式銷售—電商」作出了闡述及提供了不少的政策意見。這可說是切中時弊，十分適合現時香港及行業的實際需要。

何立基先生, M.H., J.P., FCILT
香港付貨人委員會執行總幹事

書中不但詳細描述了香港物流及供應鏈業各方面的現況及方向，涵蓋了政府政策、郵政、空運、跨境物流、甚至藝術品物流、緊急救援以及機場城市等題目。更難得的是，此書能進一步提出香港目前極需要的「新想法」，諸如 ESG、綠色物流、氫能使用、智慧物流供應鏈的電商物流，及近來十分火熱的低空經濟、新質生產力等內容。

黃廣揚先生, M.H.
香港物流及供應鏈多元技術研發中心行政總裁



ISBN 978-988-8668-73-5



9 789888 868735 >



專業出版 國際銷售

紅出版文化平台

加入我們：www.red-publish.com

Mod.E

上架建議：社會研究 / 物流業

定價：港幣 118 元正 / 新台幣 470 圓正