



物流倉老化 增值成空談

廣州白雲機場和深圳寶安機場的擴建發展，對香港空運物流威脅日益嚴重，雖然本港在效率和服務上仍有優勢，但價格已不具備競爭力。而在曾志洪看來，本港要與內地價格上競爭幾乎不可能——香港物流用地租金每平方呎高達12至15港元，地價太貴已經成為制約本港物流發展的一大障礙。香港機場向來以高昂的飛機停泊費和貨物處理費著稱，實行最低工資後成本更是進一步提高。事實上，這一觀點已是業界共識，香港貨運物流業協會主席徐翰恩在年前便指出，本港貨倉發展一直操控在各大地產發展商之手，物流業界一直面對高倉儲租金問題，且難以訂立長期租約，如果現在不健康的物流業架構不改變，港府所期望的發展增值加工服務根本無從談起。

談起目前最為關注的機場第三條跑道，曾志洪說與早前跟機場管理局交換過看法。他稱香港目前空運承載能力接近飽和是事實，但很多時候貨運機艙裝不滿貨亦是現實。珠三角保稅區的建成，更令香港貨物中轉的地位有隱憂，內地生產的大量貨物不經香港而直接從珠三角出口歐美，加之珠三角製造業向內地地區轉移，香港從前背靠珠三角製造業基地的優勢已逐漸消失，經香港轉口的貨物量已減少36%。但最讓他擔心的是應對此局面的無力。

「比照內地政府對本地物流業的大力扶持，香港政府幾乎沒有作為。」他對此直言不諱，11年前政府提出在機場附近大嶼興建物流園，然而時至今日仍是「紙上談兵」。他稱目前本港的優質物流倉只得兩幢，許多物流倉都已老化，根本缺乏發展增值物流的硬體設施。對轉口業務政府亦無發展政策，致使轉口貿易量日益下降，被內地「搶生意」。

物流業界趣事

老闆機場押運名表 夾萬保存有驚無險

訪談中，曾志洪也向記者講述了許多發生在他身邊的小故事，許多故事在物流界人士聽來，都不由得會心一笑，箇中甘苦，只有自己方能體味。

親上陣當保鏢

幾年前，震宇接到一家瑞士名表公司的空運單，貨物是40枚眾所周知的豪華名表，每枚價值高達80萬港元。這單生意的風險，不比銀行押運現鈔低，但震宇既沒有運鈔車，也沒有荷槍實彈的保鏢，一旦發生意外，後果不堪設想。思來想去，曾志洪最後決定自己親自上陣當物流員保鏢。千挑萬選了一個可靠的司機，整輛車就只有司機和他本人，從機場接了貨，立即馬不停蹄開車趕回貨倉。不過自入行便見慣風浪，一路上他並不緊張，因為知道司機信得過。「一般發生意外都是內鬼做的，我確信這單生意不會有內鬼。」他笑稱。將這批價值千萬的名表運回震宇，還不算完，立即被放進經過國際標準認證的TAPA倉，這個1000呎的保險庫投資高達100萬港元，全部用鐵鋼製成，只有曾志洪和倉庫主管知道密碼。直到對方前來將貨取走，他懸着的心才算放下來。

「除了我和司機，沒有第三個人知道這趟車究竟裝的什麼，幸好整個過程十分順利。」他說，這是他當老闆之後唯一一次親自坐鎮，直到如今，想起這段經歷，依然記憶猶新。

▲曾志洪說，中小型物流企業經營相當困難



震宇的業務也包括城市派送業務，但香港街道窄、行人多、停車位少，經常塞車、找不到停車位等狀況是家常便飯，加之如今油費、人工成本不斷增加，搞不好跑一趟不但賺不到錢還要蝕本。公司也經歷過各種意外狀況，包括停車被罰單，車門被鎖、東西被偷，車被堵在路上一兩個小時……總結多年的經驗教訓，曾志洪發現，將運送範圍劃分區域，每趟車只跑區內的3單業務最為合理，也是利潤最高的。曾志洪笑稱：「教科書上肯定不會教這個，是我們在實戰中總結出來的。」

在困境中尋找曙光

曾志洪談中小物流企掙扎求存

本報實習記者 朱璇

「年輕人但凡能做別的，都不會選擇當貨車司機，辛苦又沒地位。」震宇物流集團主席曾志洪如此慨嘆運輸行業後繼無人的苦況。這位入行35年，經歷無數風浪物流界翹楚，目前面對的難題是請不到貨車司機。

與曾志洪在其位於青衣物流基地的辦公室約見，第一面不由吃得驚，傳聞中的曾老闆是搬運工出身，體格健壯、不怒自威，而如今坐在寬大老闆椅後的他卻身體瘦削、略帶倦意。他笑稱自兩年前中風後，體重由200多磅降至160磅，好似脫胎換骨，幸而恢復得不錯。

兩年前遭遇金融海嘯，震宇飽受衝擊，曾試過每月虧損7位數之巨，急火攻心之下曾志洪中風入院。如今公司已熬過最艱難歲月，然而談起對本港物流業前景展望，這位以往從來都信心滿懷的物流界翹楚，言談中盡是憂慮，亦直接批評政府缺乏扶植物流業發展的政策和眼光，造成如今中小型物流企業舉步維艱的局面。

冀准大陸司機來港從業

公司百來輛貨車，有10%都是有車無人駕，其他物流公司狀況也相若。曾志洪說，雖然業界給中港貨運司機開出的薪水可觀，但大陸目前的政策規定年齡超過49歲則不許再考中港運輸牌照，65歲以上不准再跑中港運輸及目前新例所有中港司機要申請暫住證，大大收窄了可聘用司機的範圍。而本港年輕人不肯入行，更讓曾生擔心勞動力長此萎縮，這一行將後繼無人。他希望，政府能幫助扭轉年輕人的就業意識，同時通過超齡移民政策優先批准大陸司機來港從業，緩解目前司機匱乏的狀況。

除了找不到司機，經營成本劇增也是物流公司目前面臨的一大困境。由於油費上漲、車輛及輪胎價格上升、人民幣升值以及通脹帶來的壓力，曾志洪說自己公司今年成本增加30%，而運輸價格還是3年前簽訂的4000港元/車，雖然今年本港物流市場情況有所好轉，震宇陸路運輸收入增加10%，空運也增加3%，但他仍用「入不敷支」來形容經營現狀。

「香港物流業的黃金時代已經一去不復返了。」35年來，曾志洪見證了本港物流業的風風雨雨，但談起現狀和未來，言談間甚是悲觀，他甚至用「水深火熱」來描述中小物流企業所面臨的困境。來自內地物流業崛起的衝擊，本港缺乏良好的政策與環境，加之勞動力青黃不接，使得行業陷入前所未有的困境。

出路：去內地覓合作夥伴

在曾志洪看來，本港物流業長期積累起來的軟體優勢便成為將來的出路——去內地尋找合作夥伴，開拓內地物流市場，這是他為自己公司規劃的方向，也是他正在做的事。他認為，本港物流業在人才、管理、經驗、資訊化等方面仍具備一定優勢，內地則勝在資金、土地、人力物力等方面，香港與內地物流企業正好在軟體硬體上互補配對。本港物流企業只有通過合作方式開發內地市場，提供高端、增值的物流服務，方可在世界物流巨頭進駐內地前搶佔一席之地，建立香港物流在內地的地位。

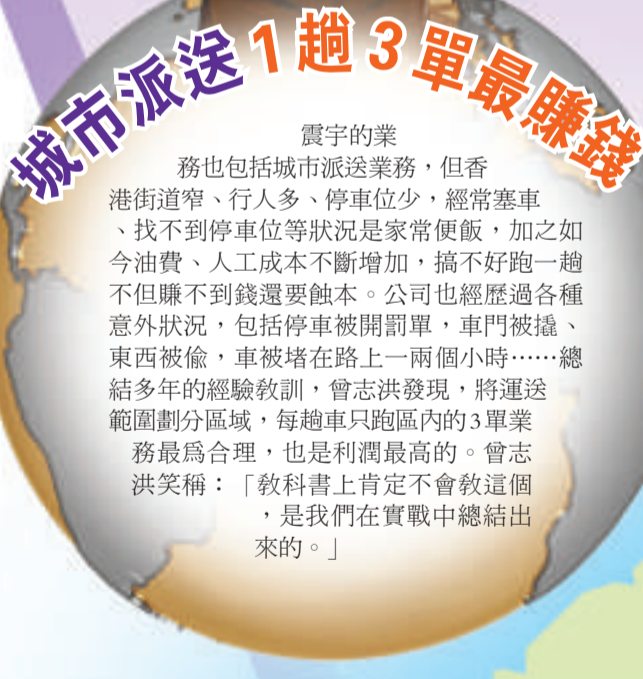
但他亦直言，本港物流企業、尤其是中小型物流企業要想與內地合作，困難重重。除了法制完善程度不同和文化與理念導致的溝通不暢，內地中小企業的家族式運作方式使得其心態相對封閉，不願與香港企業合作。他以自己開發內地市場的經歷說明若干困難，言辭中頗感無奈。

本港物流界一致認同發展物流增值服務是未來趨勢，也是同內地競爭的優勢所在。近5年間本港物流增值服務發展迅速，曾志洪認為目前已進入成熟階段，他透露自己公司也在做高科技產品零件的加工轉口業務，「香港物流業未來應揚長避短，發展高科技、高品質、專業化、個性化的物流服務，而非勞動力集中的簡單服務。」香港政府亦意識到這一點，「創新及科技基金」便可為物流企業投資研發新技術提供資金支持。但這位物流界行家亦有憂慮：本港物流業人才目前青黃不接，年輕人不肯入行，他說自己公司的後生輩亦不願在這一行繼續做，「做這行人工偏低，又辛苦，加上不看好本港物流業前景，年輕人自然不肯做。」人才流失斷層，加之物流專業教育不足，他擔心這對本港物流增值發展不利，因為物流業始終是以人為服務基礎，沒有人才，一切都無從談起。

爭取政府撥地發展物流

「物流界現在最需要的，是政府的政策扶持。」曾志洪說，像他這樣的中小物流企業，希望政府能採取實際可行的措施幫助物流業降低成本、提升服務水準。例如物流園，不應由地產商發展，而應仿效新加坡政府，由香港政府領頭撥地發展，降低運輸和倉儲成本。同時也應同內地政府談判合作，幫助本港物流企業降低中港運輸成本，促進兩地物流業合作發展。

採訪中，曾志洪一直在表達對本港物流業前景的悲觀和憂慮，他稱自己已「心灰意冷」，再「捱」5年，就要退休頹養天年，把生意交給後輩。雖然口中說退，但對這一行始終有一個情愫，內心仍難以放下。身兼香港空運運輸業協會主席、香港物流商會副主席等多項公職，多年來他亦全心全力推動本港物流業發展。他辦公室櫥窗中擺放的香港物流大獎2009之接納物流成就大獎獎杯，便是對這位將一生都獻給物流事業的物流界翹楚的最大肯定。他說自己最大的願望，便是期望能盡自己一份綿力，幫助本港物流企業，特別是像震宇這樣的中小企業，扭轉形勢、走出困境。



港機場客量半年增長5%

香港機場局昨日公布中期業績，香港國際機場上半年客運量為2580萬人次，飛機升降有162485架次，分別比去年同期增加5.7%及12.1%，貨運量則較去年同期減少2.3%，共190萬噸。機場管理局行政總裁許漢忠預期，客運量及飛機起降量會持續增長，但增幅將放緩。數據顯示，香港機場不能擺脫亞洲航空業普遍出現的「客升貨跌」趨勢。

次季機場客運量共1330萬人次，飛機升降82615架次，同比增長6.6%及10.4%。貨運量則錄得98.1萬噸，下跌8%。6月份客運量為440萬人次，飛機升降量為27085架次，處理貨物共32.1萬噸，同比增長5.8%、9.3%和減少7.6%。

機場局稱，客運量增長是由訪港旅客及本地旅客增加帶動，當中之以往東南亞的客運業務最為突出。貨運量下跌的主因，則是因為出口貨物下跌，同比减少10%，但轉口貨運量仍有3%增長。

「在過去六個月，飛機起降量刷新了單日紀錄，並有5家航空公司加盟香港國際機場。香港國際機場優秀的表現，令機場的國際及區域航空樞紐，以及通往內地的首選門戶地位更加穩固。」許漢忠認為，上半年的成績「令人鼓舞」，又預期客運量及飛機起降量會持續增長。但由於去年的基數較高，增長步伐將會放慢。

今年上半年，印尼亞洲航空、菲律賓東南亞航空、馬爾代夫美佳航空、韓國釜山航空及蒙古航空5家公司，先後加盟香港機場，將香港機場國際網絡進一步擴展至丹佛、棉蘭、馬累及烏蘭巴托。

香港有航空公司為應付下半年由商業活動帶動的需求，已斥巨資購買新飛機和設備。如國泰航空將於2012年底前，接收10架波音747-8型客機，並準備改進飛機機艙。該公司最有可能擴展介乎經濟艙和商務艙

等級的「豪華經濟艙」。國泰航空總裁史東山較早前在芝加哥表示，豪華經濟艙在業界已經是「無所不在、一個全球性的產品」；又說目前沒有證據顯示下半年經營環境艱難，預算香港下半年客貨量將回復正常水平。



▲香港機場客運季節性因素很強，上半年客運量上升，反映樞紐機場地位鞏固

香港國際機場上半年客貨量統計			
項目	內容	1-6月	±%
客運量		2580萬人次	+5.7%
貨運量		190萬噸	-2.3%
飛機升降量		162485架次	+12.1%

中俄日陸海聯運下月開通

吉林省副省長陳偉根日前與日本新潟縣副知事森邦雄在長春，簽署關於陸海聯運航線開設的協議書。該航線預計在8月初開通，將極大推動日本海周邊地區物流等領域的往來。

該航線從吉林省的琿春市出發，經俄羅斯扎魯比諾港到達日本新潟。位於圖們江下游的琿春市地處中、俄、朝三國交界地帶，自2005年開始，中國、俄羅斯、日本、韓國有關各方就已經開始籌劃經中國琿春、俄羅斯扎魯比諾、日本新潟，最後到達韓國東草的陸海聯運航線。

據介紹，本着政府引導、市場運作、分段負責、聯動發展的原則，日本海陸海聯運航線開通後，將以最短距離將日本和中國東北連接起來。與此前中國東北至日本的海上航線比較，大連至新潟1041海里，需3天半時間，而從琿春至新潟為404海里，只需23小時。

專家分析，這條航線的開通，將會促進環日本海經濟圈人流、物流的形成，符合航線內各國的長遠戰略利益，是東北亞各國在地區合作中新的突破。

森邦雄表示，希望航線的開通為日本與吉林省及其他地區的交流開創一個新空間，在經貿交往等方面實現更好地發展。

粵保障港珠澳大橋水域

廣東海事局副局長莊則平日前在廣州表示，為確保港珠澳大橋施工建設水域的通航安全，保障大橋建設，今年以來，廣東海事聯合相關部門採取了多項措施，攜手打造大橋建設平安水域。

據了解，從港珠澳大橋香港一端算起，到珠海一端，共有9條東西向與南北向航線呈網狀分布在港珠澳大橋建設附近水域，日平均船舶流量達4000艘次，其中包括500艘次的穿

梭於粵、港、澳及多個島嶼之間的高速客船，年交通流量約為250萬艘次。莊則平說，在大橋的建設高峰期間，將有10000多名施工人員、1000多艘船舶參與，施工水域是中國珍稀動物中華白海豚國家級自然保護區，使得這個舉世矚目的工程環境複雜、通航環境複雜、水上交通安全監管難度大。他表示，該局將港珠澳大橋施工水域水上交通安全作為監管的重中之