

出國報告（出國類別：國際會議）

參加「2016 香港亞洲物流及航運會議」
出國報告

服務機關：交通部航港局

姓名職稱：張博彥 簡任技正
翁美娟 科長

出國地區：香港

出國期間：105 年 11 月 21 日至 23 日

報告日期：105 年 12 月 23 日

摘 要

第 6 屆「2016 亞洲物流及航運會議(Asian Logistics and Maritime Conference, ALMC)」於 2016 年 11 月 22 日至 23 日假香港會議展覽中心舉行，我國由臺灣服務業聯盟協會邀集本局與國內產官界代表計 25 人組團參加亞洲物流及航運會議，並由香港貿易發展局安排參訪香港國際貨櫃碼頭公司。

本屆亞洲物流及航運會議主要探討中國大陸「一帶一路戰略構思」、「十三五規劃」及「跨境電子商務崛起」等議題，邀請超過 70 位國際知名物流與航運專家及行業領袖等擔任主持及演講嘉賓，進行供應鏈管理與物流、航運、空運及專題論壇報告，同場舉行的 ALMC 展覽有超過 100 位參展商在場內展示電子物流、物流、航運及相關服務，主辦單位亦為參展商和與會人士安排即場業務配對會議，幫助業界洽談交流。本次大會活動吸引約 30 國家和地區約 2000 名業界人士參與，是亞太地區規模最大的物流及航運會議，匯聚全球物流、航運服務供應商及使用者，共同分析最新全球商貿趨勢，探討亞洲各地新商機。

目 錄

| | |
|---|----|
| 壹、目的 | 4 |
| 貳、行程紀要..... | 5 |
| 參、參訪香港國際貨櫃碼頭公司..... | 6 |
| 肆、會議及展覽紀要 | 9 |
| 一、會議主題與展覽簡介..... | 9 |
| 二、議程..... | 11 |
| (一) 2016年11月22日(星期二)..... | 11 |
| (二) 2016年11月23日(星期三)..... | 13 |
| 三、開幕演講..... | 15 |
| 四、論壇摘要..... | 17 |
| (一)主題論壇：「中國宏圖遠略—商機何在？」 | 17 |
| (二)主題論壇：「跨境電子商務—誰主江山？」 | 19 |
| (三)供應鏈管理及物流論壇：「生產基地的轉移-機遇與挑戰並存」 .. | 21 |
| (四)專題論壇：「港珠澳大橋建成後-珠海及珠三角現代物流業發展新機 遇」 | 24 |
| (五)航運論壇：「集裝箱貨運前景」 | 26 |
| (六)航運論壇：「油船及液化氣運輸前景」 | 29 |
| (七)航運論壇：「乾散貨貨運前景」 | 31 |
| 伍、心得與建議..... | 33 |
| 一、心得..... | 33 |
| 二、建議..... | 34 |

壹、目的

為推動亞洲物流及航運業界，與其他領域的企業和相關政府單位交流合作，香港特區政府與香港貿易發展局於 2000 年共同舉辦首屆的「亞洲物流及航運會議 (Asian Logistics and Maritime Conference, ALMC)」，至今 (2016) 年已舉辦第 6 屆，本局前二 (2014 及 2015) 年均有派員參加，與會同仁亦表示歷次議題對本局業務推動上可產生助益。

第 6 屆「2016 亞洲物流及航運會議」於 2016 年 11 月 22 日至 23 日假香港會議展覽中心舉行，主辦單位為香港特區政府與香港貿易發展局，合作單位為香港物流發展局與香港海運港口局。本屆會議重點係探討中國大陸「一帶一路戰略構思」、「十三五規劃」及「跨境電子商務崛起」等議題，並進行供應鏈管理與物流、航運、空運及專題論壇，大會邀請超過 70 位國際知名物流與航運專家及行業領袖等擔任主持及演講嘉賓；同場舉行的 ALMC 展覽有超過 100 位參展商在場內展示電子物流、物流、航運及相關服務，主辦單位亦為參展商和與會人士安排即場業務配對會議，幫助業界洽談交流。

為期 2 天的大會活動吸引約 30 國家和地區約 2000 名業界人士參與，是亞太地區規模最大的物流及航運會議，匯聚全球物流、航運服務供應商及使用者，共同分析最新全球商貿趨勢，探討亞洲各地新商機，爰本局派員與會，蒐集物流及航運相關資訊，俾作為未來研擬相關因應對策之參考。

貳、行程紀要

我國組團赴香港參加「2016 亞洲物流及航運會議」，自今(2016)年 11 月 21 日至 23 日，為期 3 天。由臺灣服務業聯盟協會國際物流委員會主任委員、遠雄航空自由貿易港區(股)公司董事長葉鈞耀擔任團長，率本局及國內產官界代表包括陸委會、桃園機場公司、臺灣港務公司、遠雄自由貿易港區公司、台灣國際物流暨供應鏈協會、CSCMP 臺灣分會、臺灣服務業聯盟協會及臺灣托運人協會等 25 人參加。本局由南部航務中心簡任技正張博彥及港務組科長翁美娟代表與會，除參加亞洲物流及航運會議，並由香港貿易發展局安排參訪香港國際貨櫃碼頭公司。主要行程摘要如下：

赴香港參加「2016 亞洲物流及航運會議」行程一覽表

| 日期 | 主要行程摘要 |
|----------|------------------------|
| 11/21(一) | 啟程：從臺灣搭機前往香港。 |
| | 參訪香港國際貨櫃碼頭公司。 |
| 11/22(二) | 參加「2016 亞洲物流及航運會議」及展覽。 |
| 11/23(三) | 參加「2016 亞洲物流及航運會議」及展覽。 |
| | 返程：從香港搭機返回臺灣。 |

參、參訪香港國際貨櫃碼頭公司

香港國際貨櫃碼頭有限公司(Hongkong International Terminals Limited，簡稱 HIT) 為和記港口信託全資子公司，自 1969 年成立以來，不斷在生產力、效率和增值服務方面精益求精，成為業界的典範。藉著運用現代化的管理模式、先進的電腦設備以及屢獲殊榮的內部資訊科技系統，HIT 現已成為世界頂尖的貨櫃碼頭經營商。HIT 分別於香港葵青貨櫃碼頭(Kwai Tsing Container Terminals)經營 4 號、6 號、7 號、9 號（北），共 12 個泊位，與中遠太平洋合資經營 8 號（東）的 2 個泊位。



HIT 於葵青貨櫃港之碼頭配置與地理位置介紹

隨著全球貿易和物流服務的需求不斷增加，HIT 不再將業務局限於傳統的貨櫃碼頭經營，憑藉和記港口的優勢，HIT 在華南及珠江三角洲發展一個高效、高生產力和極具成本效益的港口和物流服務網絡，最終目標是創建一個有全面物流管理服務的綜合供應鏈網絡。

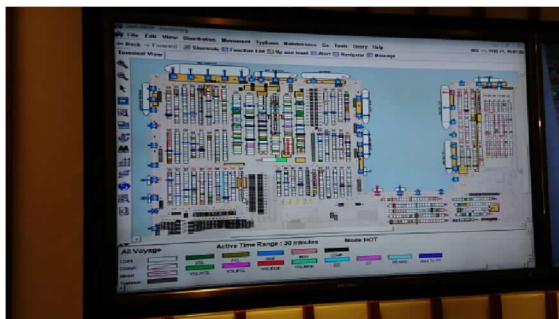
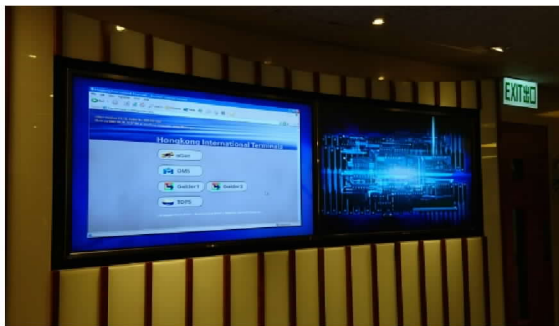
HIT 透過科技的應用，積極提高客戶服務質素，建置多元系統：

- 1、操作監察系統 (Operations Monitoring System, OMS)：可模擬碼頭實際營運情況，將碼頭運作和貨櫃堆疊情況圖像化，讓操作員有更清晰的概念，可綜覽範圍包括所有堆場，甚至個別貨櫃的資料也可仔細看清，因此能預測堆場擁塞情況，使操作員可事先採取預防措施。
- 2、新一代碼頭管理系統(Next Generation Terminal Management System, nGen)：自 2005 年採用新一代碼頭管理系統 nGen 後，提升碼頭操作的服務品質，可操控碼頭的堆場策劃、開口與船舶運作，以及整體策劃監控、設備使用、生

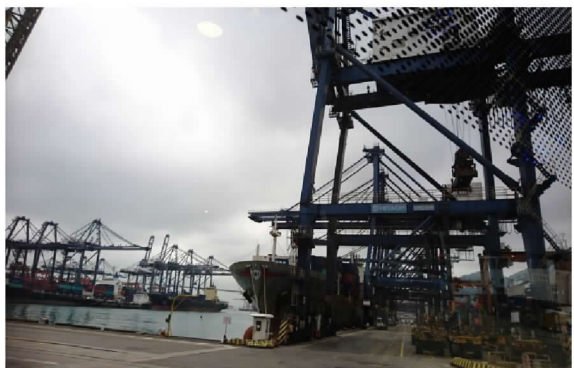
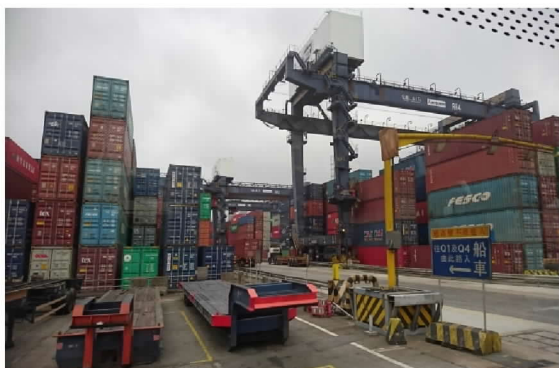
產力與成本優化。nGen 簡化內部碼頭操作管理程序，強化與船公司之間的資料傳送，及聯繫全球各地的貿易夥伴。

3、無線數據終端機(Wi-Fi 傳呼機)：由 HIT 內部研發，提供服務船舶與堆場的內運車司機接收工作指令。Wi-Fi 傳呼機會實時發出準確的運作指示，讓司機透過車上顯示屏與新一代碼頭管理系統互動。Wi-Fi 傳呼機亦方便新一代碼頭管理系統應付突發情況，切合碼頭瞬息萬變的運作環境。

4、船位策劃系統 (Ship Planning System, Guider)：為船隻裝卸貨物安排最佳次序，確保船期準確，保持高運作效率。船位策劃系統存有靠泊碼頭所有船舶的資料，讓系統向操作員提供更清晰準確的岸邊操作指示。



OMS、nGen 系統功能展示（港口內即時影像可透過系統傳遞）



貨櫃堆置場與碼頭岸邊吊機作業



臺灣參訪團與和記港口集團有限公司趙英琴集團事務經理合照

肆、會議及展覽紀要

一、會議主題與展覽簡介

在快速變遷的全球市場中，機遇與挑戰同在，企業需要最及時的市場情報和最新的商脈網絡，以提升企業的競爭力及開拓新的市場。為期 2 天的「2016 亞洲物流及航運會議」除延續探討中國大陸“一帶一路”為香港所帶來物流及航運的商機，另隨著電子商務在中國大陸與全球蓬勃發展，網購正在成為消費增長新力量，跨境電商逐漸成為零售業者拓展市場的新管道，也為零售業、供應商及物流業等帶來不同的影響。

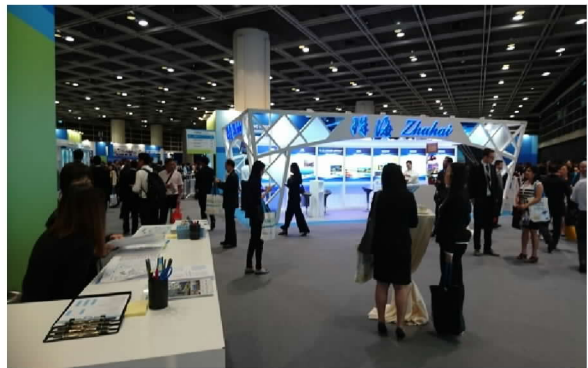
本屆會議以「中國宏圖遠略—商機何在？」及「跨境電子商務—誰主江山？」為 2 大主題進行探討，並同場進行供應鏈管理與物流、航運、空運及專題論壇，分別探討生產基地轉移之機遇與挑戰並存、可持續發展之綠色供應鏈、亞洲空運市場的形勢變化、貨櫃貨運前景、油船及液化氣運輸前景、港珠澳大橋建成後之珠海及珠三角現代物流業發展新機遇、全管道策略之駕馭未來的零售業、大數據與雲端計算等相關議題。

大會邀請超過 70 位國際知名物流與航運專家及行業領袖等擔任主持及演講嘉賓，共同分析最新全球商貿趨勢，探討亞洲各地新商機，除協助物流及航運業洞悉市場發展趨勢，亦使從事生產和貿易的企業，進一步了解如何以最新的物流方案協助市場拓展，降低物流成本與提升競爭力。



大會入口主題看版佈置

同場舉行的亞洲物流及航運會議展覽有超過 100 位參展商在場內展示電子物流、物流、航運及相關服務，主辦單位亦為參展商和與會人士安排即場業務配對會議，幫助業界洽談交流。其中，參展廠商包括電子物流解決方案提供者、物流服務供應者、航運服務供應者、港口、碼頭與相關物流園區營運商、行業協會及教育機構、商貿顧問及中介及出版商。為期 2 天的大會活動吸引約 30 國家和地區約 2000 名業界人士參與。



展覽會場與廠商展示

二、議程

(一) 2016年11月22日(星期二)

| 時間 | 議程 |
|-------------|---|
| 09:00-09:15 | 《開幕演講》 歡迎辭： 1.香港貿易發展局總裁 方舜文 2.中華人民共和國香港特別行政區署理行政長官 林鄭月娥 |
| 09:15-09:30 | 主題演講 倫敦海事服務協會主席 茅杰飛勳爵 |
| 09:30-10:45 | 《主題論壇 1》中國宏圖遠略—商機何在？ 主持：金融時報亞洲編輯 吉密歐 (Jamil Anderlini) 演講嘉賓： 1.迪拜環球港務集團主席及首席執行官 蘇丹·艾哈邁德·本·蘇拉耶姆 (HE Sultan Ahmed Bin Sulayem) 2.招商局集團副董事長 趙滬湘 3.利豐物流總裁 彭焜耀 |
| 10:45-11:15 | 茶敘 |
| 11:15-12:45 | 《供應鏈管理及物流論壇 1》生產基地的轉移—機遇與挑戰並存 歡迎辭：香港付貨人委員會執行總幹事 何立基 主持：香港付貨人委員會執行總幹事 何立基 演講嘉賓： 1.中國綜合開發研究院副院長 曲建 2.溢達集團副董事長兼首席執行官 車克燾 3.郵船物流(越南)有限公司常務董事 近藤 武士 4.利豐發展(中國)有限公司董事兼集團華南首席代表 雷瑞強 |
| 11:15-12:45 | 《空運論壇 1》亞洲空運市場的形勢變化 歡迎辭：香港機場管理局商務執行總監 陳正思 專題演講：Seabury 集團執行董事 格特·揚·揚遜 (Gert-Jan Jansen) 主持：香港機場管理局航空貨運及後勤總經理 沈朝暉 演講嘉賓： 1.國泰航空貨運董事 羅世民 (Simon Large) 2.UPS 亞太區貨運總裁 陳頌銘 3.DHL Express 亞太區空運及網絡規劃與控制副總裁 勞晉靈 (Lars Winkelbauer) 4.中國郵政速遞物流股份有限公司廣東省國際速遞分公司總經理 吳昌權先生 |
| 11:15-12:45 | 《航運論壇 1》集裝箱貨運前景 主持：Snape Shipping Limited 董事總經理 格雷姆·穆里(Graeme Murray) |

| | |
|--------------------|---|
| | <p>演講嘉賓：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Alphaliner 航運諮詢公司執行顧問 陳河毓 2. 麥肯錫合夥人 沈思文 (Steve Saxon) 3. 馬士基(中國)有限公司董事長;馬士基集團北亞區首席代表 施敏夫 (Tim Smith) 4. 商船三井班輪業務首席商務總監 Richard Hiller |
| 12:45-14:15 | 交流午宴 |
| 14:15-15:45 | <p>《空運論壇 2》走在溫控貨物處理的領先位置</p> <p>專題演講：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Seabury 集團執行董事 格特-揚·揚遜 (Gert-Jan Jansen) 2. 國際航空運輸協會總經理 (香港及澳門) 何英慧 <p>主持：Seabury 集團執行董事 格特-揚·揚遜 (Gert-Jan Jansen)</p> <p>演講嘉賓：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 香港太古集團有限公司董事 藍寶生 2. 航空公司貨運聯絡小組主席 劉爾修 3. 裕利醫藥有限公司品質保證企業主管 布雷·馬素(Brett Marshall) |
| 14:15-15:45 | <p>《航運論壇 2》油船及液化氣運輸前景</p> <p>主持：文達船務有限公司主席 克士利 (Tim Huxley)</p> <p>演講嘉賓：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 渣打銀行(香港)有限公司船務融資環球主管 利安騰 (Nigel Anton) 2. 挪威羅倫勝船舶經紀公司研究部主管 克努特·史丹格比·奧爾森(Knut Stangebye Olsen) 3. 阿德莫爾航運公司行政總裁 安東尼·居里(Anthony Gurnee) 4. Heidmar 遠東區董事總經理 亨力克·赫紹爾 (Henrik Hartzell) |
| 15:45-16:00 | 茶歇 |
| 16:00-17:30 | <p>《供應鏈管理及物流論壇 2》可持續發展：綠色供應鏈</p> <p>主持：Hughenden Consulting 董事總經理 曉治·威廉斯(Hugh Williams)</p> <p>演講嘉賓：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 艾利·丹尼森高級經理兼北亞太區市務策略總監 鄭仲然 2. Gap 環球供應鏈採購與生產執行副總裁 余炳祥 |
| 16:00-17:30 | <p>《航運論壇 3》乾散貨貨運前景</p> <p>主持：文達船務有限公司主席 克士利 (Tim Huxley)</p> <p>演講嘉賓：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Clarksons Platou 董事兼乾散貨運價分析環球主管 凱麗艾蒂·范·尼柯克 (Henriette Van Niekerk) 2. 波羅的海國際航運公會亞洲區總經理 莊焯 3. 珍寶航運有限公司董事總經理 哈立德·哈希姆(Khalid Hashim) 4. 和合航業(香港)有限公司董事總經理 許積臯 |

(二) 2016 年 11 月 23 日(星期三)

| 時間 | 議程 |
|-------------|---|
| 09:00-10:30 | <p>《主題論壇 2》 跨境電子商務—誰主江山？</p> <p>主持：畢馬威會計師事務所合夥人 孔旻博 (Mark Kemper)</p> <p>演講嘉賓：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.速賣通首席技術官 郭東白 2.eBay 全球高級總監 鄭長青 3.Ozon.ru 國際物流部主管 安德烈·薩斯品(Andrey Zatsepin) 4.郵便(中國)國際物流有限公司董事總經理 高地 晴子 |
| 10:30-10:45 | 茶歇 |
| 10:45-12:15 | <p>《供應鏈管理及物流論壇 3》 全渠道策略：駕馭未來的零售業</p> <p>主持：Hughenden Consulting 董事總經理 曉治·威廉斯(Hugh Williams)</p> <p>演講嘉賓：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.Grana.com 聯合創辦人兼首席營運總監 彼得·保羅·域根(Pieter Paul Wittgen) 2.唯品會國際品牌戰略合作部商務拓展總監 高俊揮 (Filippo Gori) 3.DHL eCommerce 亞太區行政總裁 馬爾科姆·蒙泰羅 (Malcolm Monteiro) |
| 10:45-12:15 | <p>《專題論壇 1》 港珠澳大橋建成後—珠海及珠三角現代物流業發展新機遇</p> <p>開幕辭：珠海市人民政府副市長 賀業民</p> <p>主持：香港物流及供應鏈管理應用技術研發中心行政總裁 黃廣揚</p> <p>演講嘉賓：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.珠港機場管理有限公司總經理 丘昌賢 2.澳門物流貨運聯合商會理事長 李國輝 3.中山大學港澳珠三角研究中心教授、廣東亞太創新經濟研究院副院長 鄭天祥 4.珠海港控股集團有限公司總經理 梁學敏 |
| 12:15-13:45 | 交流午宴 |
| 13:45-15:15 | <p>《供應鏈管理及物流論壇 4》 大數據、雲端計算與您的業務</p> <p>主持：香港貨品編碼協會營運總監 林漢強</p> <p>演講嘉賓：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.嘉里物流高級資訊科技服務經理 張祖倫 2.國泰航空數碼零售部商業智能主管 帕德烈·霍士紳 (Patrik Forsstrom) 3.甲骨文公司亞太區雲端企業資源規劃/供應鏈管理總監 步曉南 4.IBM 華生架構師 沈慶福 |
| 13:45-15:15 | <p>《專題論壇 2》 大連開發區—遼寧自貿區核心，未來東北亞國際金融、物流和航運中心</p> <p>開幕辭：大連開發區投資促進局局長 李東偉</p> <p>主持：大連開發區投資促進局處長 劉輝榮</p> |

| | |
|--------------------|--|
| | <p>演講嘉賓：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.大連小窯灣商務區管委會主任 任正為 2.大連港股份有限公司業務部部長 台金剛 3.中國銀行金普新區分行行長 沈洪毅 4.豐樹集團物流部門（中國北方區）副總經理 仝玉芄 5.國泰精密機件（大連）有限公司總經理 許莉盈 |
| 15:15-15:30 | 茶敘 |
| 15:30-17:00 | <p>《專題論壇 3》聯繫北美與亞洲：跨太平洋貿易重回正軌</p> <p>主持：北美運輸物流學會總裁 羅伯特·阿姆斯特朗 (Robert Armstrong)</p> <p>演講嘉賓：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.CN 副總裁 (多式聯運) 芮基思 (Keith Reardon) 2.魯珀特王子港港務局副總裁 (貿易發展及公共事務) 肖恩·史蒂文森 (Shaun Stevenson) 3.迪拜環球港務集團 (加拿大) 商務總監 泰巴里·杜明基斯 (Tabare Dominguez) 4.環球貨櫃 (集裝箱) 碼頭裝卸集團加拿大分公司市場行銷和銷售部副總裁 吳家瑞 |

三、開幕演講

香港貿易發展局總裁方舜文致辭時表示，「亞洲物流及航運會議」旨在協助業界捕捉最新經濟走勢，把握全新商機。本屆會議重點探討三大熱門議題，包括「一帶一路」倡議、「十三五規劃」及「跨境電子商貿的崛起」等在物流及航運都扮演著舉足



輕重的角色。“一帶一路”倡議，在短短數年間已由宏大戰略概念轉化為具體成果，新建的港口、道路及鐵路接通“一帶一路”沿線市場，由亞洲至歐洲，貫穿中東及北非。除了基礎建設之外，世界級的物流與航運服務，以及專業技術與知識等，都是實現“一帶一路”市場需求的必要條件。目前“一帶一路”沿線中國家有 35% 的國際貿易量經由香港轉運，隨沿線國家鐵路、公路和港口建設大規模展開，香港貨運量有望進一步提高。此外，中國大陸希望在 2025 年前，透過創新及科技提升業界水準的策略，以及電子商務的興起，都將為跨境電子商務創造新商機。加上“雙十一”期間龐大的網上訂單量，展現電子商務在中國大陸發展之迅速，同時對航運、物流等資源配置提出更高要求，處處蘊藏龐大商機。

香港特別行政區署理行政長官林鄭月娥致辭時表示，香港位於亞洲中心的優越地理位置，一直扮演著南中國大陸的門戶及中國大陸與世界的橋樑。香港擁有世界級的基礎建設，憑著繁榮的經濟、自由貿易、高效監管機制及優質的物流服務，使香港得以成為全球最繁忙的物流樞紐之一。此外，在“一帶一路”下，香港可以扮演更重要的角色，因為“一帶一路”沿線的 60 個國家中，有約 45 個國家與香港港口有運輸往來，並與當中 40 個國家簽訂民用航空運輸協定或國際民航過境協定，因此在為一些新興國家提供所需的高品質物流服務方面，香港有著自身的優勢。



倫敦海事服務協會主席茅傑飛勳爵在主題演講中表示，航運物流在過去 30 年促進全球化發展，運送大量的原材料及中間貨物往來發展中國家，大量製成品從亞洲的工廠運往北美及歐洲的消費者手中。過去 10 年，中國大陸在全球貿易的增長中扮演著重要的



角色，全球貿易增長中有 45%來自中國大陸，促使目前全球前 10 大貨櫃碼頭，就有 7 個是由中國大陸營運，現今“一帶一路”為許多的亞洲國家帶來發展潛力，也為許多的基礎設施建設帶來機遇，如港口設施與綠色基建等，加上規劃與建設必須達到國際標準，亦為國際商貿創造一個公平的競爭平臺。香港是全球領先的物流航運中心，有卓越的航運傳承，和國際物流界聯繫緊密，香港可以幫助英國同“一帶一路”沿線國家加強聯繫，共拓商機。此外，全球貿易刻正受到保護主義升溫、英國脫歐及美國新總統川普當選等威脅，未來也將透過機器人生產、創新技術應用等來降低物流成本，提升生產效率。



大會會場

四、論壇摘要

本屆會議包括 2 場次主題論壇、4 場次供應鏈管理及物流論壇、2 場次空運論壇、3 場次航運論壇及 3 場次專題論壇，主要探討中國大陸“一帶一路”的商機，及物聯網和跨境電子商務等在物流與運輸業上的應用。以下謹就出席之論壇與物流及航運相關之議題進行重點摘整，俾作為未來研擬相關因應對策之參考。

(一)主題論壇：「中國宏圖遠略—商機何在？」

中國大陸的三大戰略為物流航運業帶來的無數商機，“一帶一路”建設將開拓 21 世紀貿易路線沿途潛力巨大的市場，“互聯網+”和“中國製造 2025”策略及其對中國大陸的製造業帶來提升和革新的同時，也對物流航運業帶來了深遠影響。



1、迪拜環球港務集團主席及首席執行官蘇丹·艾哈邁德·本·蘇拉耶姆

“一帶一路”戰略要成功必須包括 3 項關鍵：(1) 了解如何融資，“一帶一路”的推動可經由亞投行 AIIB 提供公私部門所需資金的支援；(2) 合諧的海關制度，可降低貿易障礙；(3) 供應鏈的整合，可增進貨物流通效率。

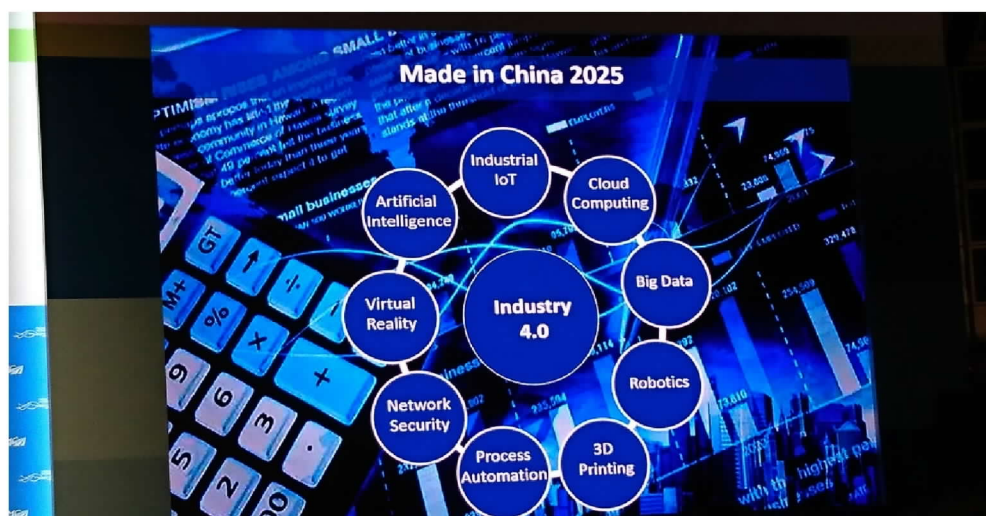
2、招商局集團副董事長趙滬湘

“一帶一路”戰略為物流和航運企業帶來的機遇，包括基礎設施的互聯互通將擴大物流與航運需求，戰略的推進將有助於中國大陸企業的海外戰略佈局。加上 2015 年底中國外運長航集團有限公司與招商局合併，有利構建全球海運網絡，實踐“一帶一路”戰略所採取的主要措施，如在關鍵節點建設

現代港口鏈，通過運營中歐班列推進物流大通道建設等。“一帶一路”目前已有超過 30 個國家加入，大量的基建項目將增加區內的物流需求，中國大陸物流企業可藉此“走出去”，發展全球物流網絡。招商局過去主要投資中國大陸港口，近年亦開始投資“一帶一路”沿線國家的港口，目前已投資 16 個國家的 74 個港口設施，並在 47 個國家設立海外分公司，積極建立海外航道，以連接亞洲及歐洲市場。此外，香港的物流行業非常具競爭力，相較其他國家更熟悉中國大陸，在金融、技術、人力資源等方面亦均優於中國大陸企業，更容易在“一帶一路”中覓得機遇，可協助中國大陸企業“走出去”，有助中國大陸與“一帶一路”沿線國家加深合作往來。

3、利豐物流總裁彭焜耀

創新會激發需求，電子商務迅速發展，除改變消費者的消費習慣，更將改變製造業的生產模式及供應鏈的管理，而第三方支付等技術亦扮演重要角色，物流業必須掌握科技新發展，抓住新商機，同時應關注機械人及 3D 列印的普及應用對跨境貿易的潛在影響，若 3D 列印技術在商業上可行，將大量減少物流服務需求，與其運輸貨物，大家將傾向使用 3D 列印機，同時機械化的應用亦將減少物流業的工作機會。隨著電子商務的迅速發展帶來「中國版工業 4.0」，為中國大陸貿易方式帶來巨大改變，形成很多新興產業，如負責“最後一哩運送”的快遞業。因此，為鞏固物流中心地位，香港應主動拓展優勢產業，發展如金融、醫療科技及大數據等領域，且要走出“舒適區”，尋求一個與中國大陸連結合作的新方法。



(二)主題論壇：「跨境電子商務—誰主江山？」

電子商務是亞洲的主要增長領域，零售業、供應商及物流業無不受其影響，本論壇介紹中國大陸跨境電子商務的最新發展，探究下一個主要電子商務市場的情況。與會的電子商務企業管理人均表示線上購物能取得成功的關鍵在於線下體驗，這需要電商平臺和物流公司無縫對接，達成物流的快捷簡便、倉儲資訊的透明更新、退貨退款的便利高效。

1、速賣通首席技術官郭東白

傳統與新式倉庫最大分別是對於資訊科技的應用，資訊能有效傳遞給消費者是十分重要。全球速賣通（AliExpress）於 2010 年 4 月正式上線，是阿里巴巴旗下唯一全球市場的線上交易平臺，每天有 200 多個國家透過速賣通來下單，全站支持 16 種語言，10 種不同金流貨幣。今年“雙十一”期間，有近 3600 萬筆訂單、覆蓋 230 個國家和地區，拉丁美洲和俄羅斯是主要的“剁手黨”（指沉溺於網絡購物的人群，以女生居多）來源地，珠三角和長三角則是重要的賣家所在地。透過今年“雙十一”觀察發現，全球消費模式已大幅改變網上購物習慣，消費者更加追求快捷方便，惟面對龐大需求，物流運輸速度卻不如理想。未來將進行估計各貨物的銷售情況，讓賣家可預備足夠貨量存倉，集中大量貨物進行一次性跨境物流運輸，並計畫於海外如歐美等地設立貨倉，從而縮短跨境運輸時間，由 20 天減到 2 至 3 天。

未來跨境電商的核心在於滿足消費者個性化需求，跨境電商平臺透過大數據發掘消費者需求，為其推薦心儀產品，更會向“私人定制”方面推進，未來會有更精細化的新品牌湧現。可以用“社會、個人及全球”來整合電子商務未來的發展，網上巨擘如騰訊、阿里巴巴，已開始將電子商務的特色，結合於其社交媒體的平臺，網上購物變成社會活動，容許各人與朋友分享資訊，未來根據需求進行生產的模式也會越來越普及。因此，具備平臺的電子商店會較其他市場參與者更具優勢，B2C 模式可望取勝於 B2B 模式。而香港因完善的物流體系和鄰近珠三角的區位優勢，並具備熟悉國際貿易準則和消費文化的人才，加上教育水準和語言、穩定且明確的港口政策、機場的擴建等都有利於跨境電子商務發展，未來速賣通會多利用香港的人才資源和政策優

勢發展跨境電商，進一步向“一帶一路”沿線國家拓展業務。

2、eBay 全球高級總監鄭長青

eBay 由 Pierre Omidyar 於 1995 年創立，經營 eBay.com，以加州為基地，是知名的網上拍賣及購物平臺，強調“任何人在任何時點都可買賣東西”。對於傳統倉庫經營者若有意涉足電子商務市場，必須留意以下三點：（1）需思考在那裡設立倉庫，並放置什麼進倉庫，對於一些大國如美國及俄羅斯，甚至需要在不同地區，設立不同倉庫，以應付各式各樣的需求；（2）需與銷售人員緊密合作，調整其庫存，以回應消費者的行為，以至人口的分佈；（3）需留意如何幫助銷售人員做到無瑕疵的本地零售體驗，倘若只是做到進口及分發貨品，並不足以滿足企業的需求，期望倉庫可以做到標籤貨品、船運，甚至退貨和換貨等滿足客戶服務的需要。

跨境電子商務蓬勃發展帶來新挑戰和新商機，傳統向消費者提供產品資訊、圖像的方法已落後，未來跨境電子商務的趨勢是“虛擬實境購物”，讓客戶在購買時可親身體驗產品。因此，物流業應與電子商務供應商合作，學習如何適應電子貿易的世代，例如消費者傾向要求線上與線下服務的配合，並要求網購後可到當地電商平臺公司取貨、換貨、退貨等，都應根據需要作出相應改變，公司於全球主要市場設立倉庫，解決距離太長、交貨時間太久問題，同時為提高客戶體驗，實施不同計畫，以求做到“無縫購物”，包括保證產品資料可透過不同電子媒體直達消費者手中，嘗試經由人工智慧、虛擬場景、大數據等運用，將產品全面展示給消費者。而香港作為一個中西彙聚的城市，能瞭解海外買家的要求，從而把大中華連接到全世界。

3、Ozon.ru 國際物流部主管 安德烈·薩斯品(Andrey Zatsepin)

Ozon.ru 於 1998 年成立，是俄羅斯的電子商店經營者，主要銷售書籍、歌曲、電影及電器，主要股東包括 Baring Vostock、Index Ventures、ru-Net、Rukuten、Intel Capital、Holzbrink 及 Cisco。AliExpress.com 於 2010 年成立，提供中國大陸中、小型企業的網上零售平臺，目標客戶是全球的網上買家，惟在今年底旺季時，當公司收到平日 3~4 倍的訂單，才發現並沒有傳統的物流經營商，可以為高峰期提供可行的解決方案，目前公司仍在為此尋求解決

方案。電子商務世代之後的發展，就相當於談到網絡世代之後的發展，必須改善物流的基礎設施，務求電子商務對於消費者有更高透明度及可預測性。

4、郵便(中國)國際物流有限公司董事總經理高地晴子

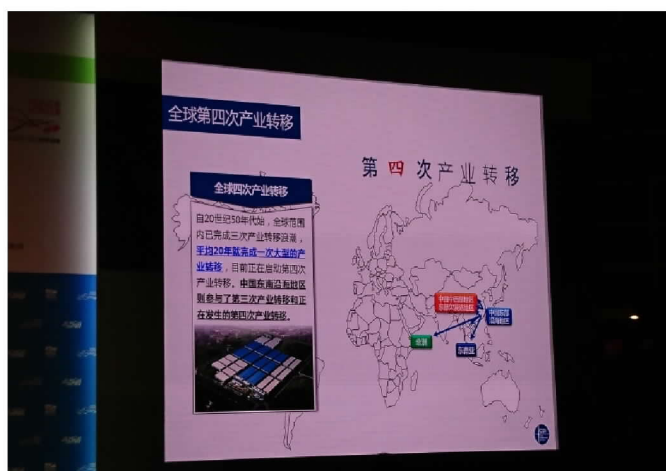
日本出口到中國大陸的貿易發展迅速，惟仍存在不少挑戰，為因應市場需求，在中國大陸建設倉庫、設立可管轄的郵寄服務等，可確保貨品的售後服務及物流效率。此外，日本生產的貨品在中國大陸廣受歡迎，與中國大陸的電子商務服務供應商不同，係利用平臺提供新穎及特別的貨品予消費者，並與中國大陸企業合作，為消費者提供增值服務。

(三)供應鏈管理及物流論壇：「生產基地的轉移-機遇與挑戰並存」

為了分散風險和減低成本，越來越多的製造商正發掘新的地區，建設生產基地。但追求較低的勞工成本會否犧牲供應鏈效率，而越來越多的區域貿易協議，包括「跨太平洋夥伴關係」、中國大陸“一帶一路”倡議，對供應鏈管理者來說，是危還是機？香港付貨人委員會執行總幹事何立基表示，轉移生產基地對之後的物流及分銷產生巨大影響，而全球趨勢及政府穩定性等因素亦不容忽視，製造商及服務供應者需要更緊密合作，以克服挑戰並產生競爭優勢。

1、中國綜合開發研究院副院長曲建

無論物流業或航運業主要的服務目標是製造業，因此製造業每次重大的變化都會牽動各國物流及航運業一系列的變化。中國大陸沿海地區在發展30年後，製造業正在發生變化，尋找新的生產基地，目前中國大陸與全球正啟動第四次產業轉移，中國大陸製造業轉移方式主要是將總部留在沿海地區，大部分的生產線開始向外遷移，目前基地移轉過程



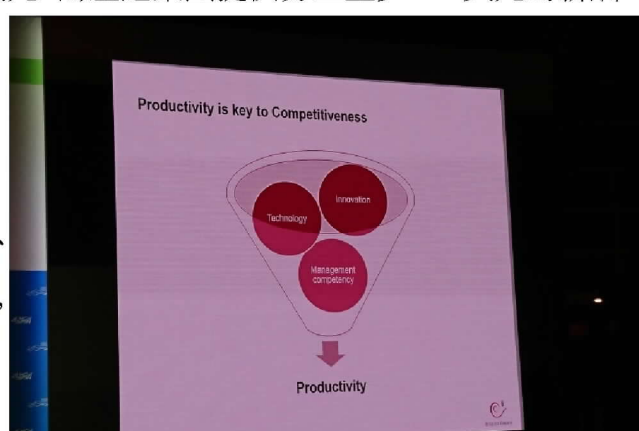
中，有 90% 是從沿海地區轉至中國大陸境內，10% 轉向境外東南亞及非洲。從中國大陸過去發展經驗來看，當製造業進入中國大陸沿海地區後的 10 年，物流業、港口及航運業等隨之進入，進而造就目前全球 10 大貨櫃碼頭中有 7 個在中國大陸。第四次產業轉移的周期將長達 20-30 年，今後將形成“走出去”戰略，而“一帶一路”就是中國大陸走出去具體的實施。

製造業走出去戰略係建造以港口為核心的全球“一帶一路”物流和航運的支持體系，做好承接中國大陸製造加工組裝環節轉移出去產業園區的建設工作，改變當地城市化的水準，提高城市化程度。中國大陸推動整體製造環節開始向外走出去，從獲取資源向配置要素進行轉型，對外直接投資不僅要獲取資源，緩解國內能源礦產資源瓶頸，更要在全球獲取先進技術，配置技術、勞動力等資源，增強配置各種要素的能力。中國大陸已從 GDP 時代邁向 GNP 的新時代。若來/進料加工是中國大陸對外開放的 1.0 版，目前則正在進行 2.0 版對外直接投資戰略，以帶料加工走出去，推動經濟進一步的發展，繼續鼓勵中國大陸企業和金融機構積極參與“一帶一路”國家的建設，升級務實合作。

2、溢達集團副董事長兼首席執行官車克燾

中國大陸目前越來越缺乏成本低廉的勞工，勞工的薪酬正在上升，平均勞工成本為每月 250 至 300 美元，而溢達集團提供勞工至少 500 美元的薪酬。

雖然企業面對減價的壓力，但重要的是如何優化供應鏈及生產力，而非專注於削減勞工成本。透過科技運用、優良的管理、自動化及創新，均有助節省單位勞工成本，從而有效提升競爭力、保持



高質素的產品及留住員工。同時考量競爭力不只是來自低廉的勞工成本，尚包括穩定性、優化環境、質素保證、科技及創意等因素。因此，溢達集團正在以風景優美著稱的桂林設立一個 50 公頃的生產基地，與其轉移至低勞工

成本的國家，溢達選擇到擁有高質素勞動力的地區。

3、郵船物流(越南) 有限公司常務董事近藤武士

從分析東亞及東盟國家物流需求的轉變及貨運代理的發展可知，在 1970 年代，日本企業如三菱及東芝率先將生產基地由日本轉移至東南亞國家如馬來西亞及新加坡，但自 2001 年中國大陸成為世界貿易組織成員後，許多日本已將生產基地轉移至中國大陸，本公司亦於 2003 年在上海設立首家合營公司。

4、利豐發展(中國)有限公司董事兼集團華南首席代表雷瑞強

O2O 已成為趨勢，是指線上對線下，及線下對線上的商業模式，能提供更貼心的消費體驗，過去難以想像的都可逐一實現。未來透過人工智慧、機器人、大數據、3D 列印、物聯網、生技醫療、通訊技術、實境模擬、納米技術、能源技術等科技的融合應用，能直接且及時提供數位化與個人化的服務，快速改變整個商業世界。



以製衣業的供應鏈為例，數位化使整個過程更方便，供應鏈各方均可隨時隨地獲取所有數據。在供應鏈中不同位置，均可以利用數位化，縮短運作時間，提升消費者經驗，包括採購、生產、製造系統、物流、貨存流動、運輸及銷售。過去由構思至完成產品需要數月完成，透過數位化，運作時間可縮短至數日。例如，數位化之下，一件衣服由設計、生產至包裝，只需 2 小時內完成，除加快運作時間，數位化也容許網上瀏覽及檢視品質。數位化之下，所有 O2O 的模式都可應用在供應鏈中，並成為吸引供應鏈新參與者的平臺。此外，不論規模多或少，自動化都可確保質素、改善效率，提升來自每位僱員的收入，並增加企業的生產，亦是中小企業可行的解決方案。製造商若不進行革新，可能別無選擇，要物色更便宜的地方以保持競爭力。

(四)專題論壇：「港珠澳大橋建成後－珠海及珠三角現代物流業發展新機遇」

港珠澳大橋是中國大陸頂尖的世界級工程之一，以 Y 字形跨越珠江口，連接中國大陸珠三角地區三大主要沿海城市。大橋通車後，珠海至香港的車程將縮短至半個小時，同時也將周邊 100 多個城鎮納入 3 小時車程輻射圈。大橋將對物流業發展產生巨大影響，尤其帶動港珠澳乃至東南亞國家的貨物流，進而促進整個地區的經濟發展。珠海將成為廣東省連接廣闊國際市場的重要通道，並建成開展與東南亞乃至全世界進出口貿易的重要平臺。



1、珠海市人民政府副市長賀業民

珠海是全國最早設立的經濟特區之一，為中國大陸第二大陸路口岸城市，北距廣州 120 公里，東與香港，南與澳門陸橋相連。在全球經濟放緩、中國大陸經濟進入新常態的背景下，珠海經濟繼續高速增長，2015 年 GDP 總值達 2,038 億元人民幣，同期增長 10%，增速位居廣東省第一，今年前三季度 GDP 則同期增長 8.5%，較全國及廣東省分別高出 1.8%及 1.2%。

港珠澳大橋將於 2017 年底建成通車，作為陸路相連香港、澳門、珠海的戰略性通道，為區內現代物流業發展帶來更多的商機及合作。港珠澳大橋對三地物流業發展有重大意義，因三地各自具有的優勢可因而互補：其中香港是國際化大都市，是全球知名的國際貿易樞紐、航運物流中心和金融中心；至於澳門則與拉美及葡語系國家和地區來往密切，在促進中拉經貿合作方面具有不可代替作用；而珠海在大橋通車後，將成為中國大陸唯一與香港、澳

門陸路相連的城市，是珠江口西岸以至西南各省對外貿易和中轉的重要樞紐，亦可成為香港輻射內地市場的新節點，到 2020 年將珠海打造成為華南地區重要的國際物流中心。此外，珠海可提供的平臺資源包括：在橫琴合作發展高端物流、建設港珠澳國際物流園區、合作建設空港國際物流園區、合作做大做強港口物流、合作發展跨境貿易電子商務。

2、珠港機場管理有限公司總經理丘昌賢

港珠澳大橋通車之後，交通會有突破性發展，以往由珠西地區或珠海機場至香港機場，分別需時 3.5 小時及 4 小時，通車後預估只分別需 1.9 小時及 1.1 小時，三地物流協同效應更加顯著。由於大橋就在香港機場旁邊，珠海生產企業在清關之後可直接利用香港的運力接通全世界。此外，香港機場因面臨飽和問題，而珠海機場則是中國大陸

| | 大橋通行前 | 大橋通行後 | 節約時間 |
|-----------|-------|-------|-------|
| 珠西地區-香港機場 | 3.5小時 | 1.9小時 | 1.6小時 |
| 珠海機場-香港機場 | 4小時 | 1.1小時 | 2.9小時 |

注：若走水路目前珠西地區及珠海至香港機場接駁時間均需15小時以上

的國內線機場，航線網絡通達全國 41 個重點城市，加上仍有預留地擴張，2 個機場可有非常大的合作空間。

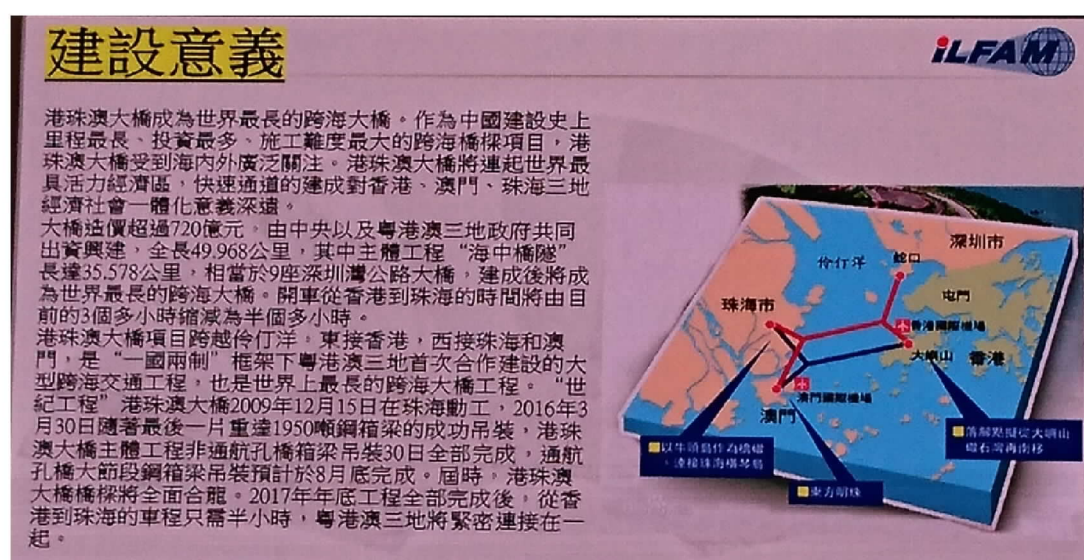
珠海在港珠澳大橋連接線的終點區域規劃佔地 60 萬平方米的「港珠澳國際物流園區」，亦將建設佔地 22 萬平方米的「空港國際物流園區」，目標是在 2020 年將珠海打造為華南地區重要的國際物流中心。

3、澳門物流貨運聯合商會理事長李國輝

港珠澳大橋通車後，澳門到香港車程將縮短到半個小時之內，港珠澳三地無論是旅遊或物流都將大大便捷。三地之間的合作重點在於通關便利化，才能有更好的合作發展，並與國際接軌。建設中的港珠澳大橋位於珠江口伶仃洋海域，是連接香港、珠海和澳門三地的大型跨海通道。大橋通車後，珠海至香港的車程將縮短至半個小時，同時也將周邊 100 多個城鎮納入 3 小時車程輻射圈。

4、中山大學港澳珠三角研究中心教授、廣東亞太創新經濟研究院副院長鄭天祥

“一帶一路”建設與港珠澳大橋相結合，對香港是新的市場，對珠海則是新的動力，必然促進整個區域的發展。大橋建成後為珠港合作帶來的新機遇：（1）連接香洲與大嶼山，提升珠海作為珠江口西岸核心城市的吸引力與輻射力；（2）推進珠港物流、旅遊等產業合作，加快離岸貿易、郵輪遊艇、冷鏈等產業發展；（3）促進珠港機場和港口深入合作，對接優勢資源，形成聯動；（4）擴展發展空間，共建粵港澳灣區，打造“一帶一路”橋頭堡。此外，區域發展中的香港需儘快進行航運服務業轉型，發揮金融、航運租賃、國際仲裁等方面優勢，在區域內形成合作大於競爭的局面，連接“一帶一路”，將整個區域發展帶動起來。



(五)航運論壇：「集裝箱貨運前景」

貨櫃航運業近年來面臨五大挑戰：供應過剩、削價競爭導致利潤降低、政府補助，使劣者無法淘汰、各國法規不利發展及公司聯盟船舶運能過剩等多重挑戰。然而，運能過剩情況似乎有逐步改善趨勢，而利用企業整併及結盟策略，亦產生更多的協同效應。這個行業未來會否轉趨健康發展？

從過去 12 個月貨櫃航運業的整併及發展開始，審視這個行業持續面臨的運能過剩挑戰，而提出可持續盈利的解決方案，以及展望這行業在日趨嚴緊的環保法令限制下未來的發展情況。

講者指出運能過剩、財政壓力、政府持續扶持，以及監管制度不斷變化

等，在這幾年間經常出現。他認為政府的針對體質不佳的貨櫃航商進行援助，雖然短期內防止該業者的倒閉，但卻阻礙了這個航業邁向健康發展的前進的道路。讓體質不佳的貨櫃航商業者，利用合併或整合方式，使整體業者的體質朝向穩健方向發展，這是一個比較可行的方案。

貨櫃航商業者過去30年來經常聽到的口號，提升規模以達到規模經濟，以致於整體貨櫃運能規模約成長了6倍，但是仍有17家航商消失，不是倒閉就是被整併，基本上潛在問題仍持續存在，持續擴張規模並不是獲利的萬靈丹，韓進就是一個鮮明的案例。過去只有一家航商主動進行運能規模的縮減，但該公司卻是年年獲利，這是一個啟示，持續擴張運能是正確的方向嗎？。

未來還是會有數個整併的行動會展開，但是其是朝向正面發展嗎？值得觀察。整併有政府介入，包含韓國及臺灣，可能不利良性淘汰！日本3家貨櫃航運業者預計2018年進行整併，這會對中小型公司產生威脅。整併若是由政治因素進行，而不是針對經濟因素而進行者，對整體航運業的發展就不是正面的。

韓進公司的破產就是政治因素的錯誤所導致，就經濟的因素而言，韓進比現代的體質還佳，應該救韓進而不是現代，韓進還加入了策略聯盟，現代的續存是因為韓國面子問題，才得以存活下來。所以要藉由韓進的經驗學得教訓。

2017年會產生新的策略聯盟，對航運發展會產生正面的影響。2017年貨櫃運費將波動劇烈，仍會有削價競爭的情況。2017年預計還會約有150萬teu的運能加入，其中包含小、中、大型船舶，三大策略聯盟運能增加大致相當。除造新船增加運能外，今年還增加舊船拆除計畫約有65萬teu，加減後只增長1.6%，是歷年新低，明年有5.7%增長。

今年下半年有局部運費增加的情況，是因為韓進倒閉，其原有運能重新分配所致，但是明年就不會有如此的狀況，分配後已經趨於穩定狀態。明年閑置率就會大幅提升，其中巴拿馬極限型之船型壓力最大，供應過剩問題還是會持續存在，唯有增加需求才是因應之道。

在未來12個月，將會有來自150萬TEU未用運能及150萬TEU新運

能，總共 300 萬 TEU 運能投入市場。其中拆船只能吸收 20%，其餘 80% 的剩餘運能該如何解決，供需平衡將是唯一真正的解決問題的方案。

便利的貨櫃運輸對全球經濟提供活絡的途徑，但是對航運業本身而言，卻沒有大幅獲利，在這個微利的時代，如何創造航運業之獲利將是航運業 CEO 的重責大任，唯有針對以下方式來達成：

- 1、進行更有效率的採購，尤其是新船的訂購合約。
- 2、不可訂定賠錢運費，削價競爭從來就不是獲利的方法。
- 3、進行必要的整併，併購有時是必要，被併購者有時股價反而提升。
- 4、要針對個別客戶進行專屬服務，但是聯盟會降低此特異性之效果。
- 5、與顧客要有良好的互動。
- 6、要引入先進的資訊系統，及 IT 人才。

透過不同航商間的聯盟，可達到以下之的優點：

- 1、有規模經濟
- 2、具有談判優勢
- 3、可進行公司體質改變

提供特異服務，若在策略聯盟下，它是一項阻力，但需搭配優質的數位服務，有助減低成本、改善效率以及滿足客戶需求。利用大數據提供良好的決策，情報收集需更廣泛，提升 IT 規模，晉用質優的 IT 人材。

各國政府仍然力撐貨櫃航運業，再加上銀行端繼續推動激勵措施，或提供吸引信貸條款來刺激新船訂單，以維持大量造船廠的就業機會。講者則贊成減少政府補貼及船廠規模合理化，航運業界之焦點除了著眼於新造船外，亦應重視現有船舶進行改善壓載水處理系統和提升能源效益等環保議題。在日趨嚴緊環境保護法令要求下，航商需要增加短期成本，但這是國際趨勢，可視為必要成本，甚至可以要求貨主分擔部分成本支出。

(六)航運論壇：「油船及液化氣運輸前景」

探討石油、液化石油氣和液化天然氣貿易的發展及價格走勢，特別聚焦各主要生產國及消費國的情況，船東和分析人員會就油輪航運未來十年的需求分享專業見解。



液化天然氣航運及貿易的主要發展，中東卡達是世界最大的液化天然氣生產國，而日本則是主要的進口國。液化天然氣在陸地上仍以管道運輸為最大宗，但只要離開陸域只能依靠海運，而亞洲則佔去所有海上貿易的四分之三。近期液化天然氣船舶之運能將有所增加，尤其較大容量的船舶及現貨市場的液化天然氣的運送亦有所增加，佔整體貿易約 30%。

自 2015 年以來，液化天然氣的航運面對困難，主要包括：

- 1、新船交付
- 2、液化天然氣貿易減緩
- 3、核能需求回升

講者指出，「船運行業出現運能過剩乃是普遍現象，液化天然氣市場亦不例外。」預計運能增長會由每年增加 5%，上升至 2018 年每年增加 8%~9%，不過，在需求方面，裝載容量及運距增加，將會繼續帶來巨大的航運需求。整體而言仍屬前景光明，尤其預計利潤將回升、航運氣氛好轉、亞洲新興國家對液化天然氣需求增長，以及對海上貿易和潔淨能源的需求增加。

處於困境的液化石油氣市場正逐步見曙光，經過頁岩油開採所帶來的刺激，液化石油氣市場正回復正常化和全球化，供應及需求回復平衡，縱然需要較長時間回復，航運運能過剩情況亦正逐步紓緩。隨著出口復甦，美國正緩慢重建其液化石油氣庫存，美國的碼頭費用亦正面對競爭壓力。

講者分析了液化石油氣未來的發展趨勢：液化石油氣運價及航運收入在 2014 至 2015 年達至高峰，但由 2016 年 2 月起就急速回落，主要受到市場盤整、套利活動欠佳及快速的船隊擴張所致。現貨和定期租船市場均下跌，現時超大型液化氣體運輸船(VIGC)的運價，對美國的出口量及貿易量均非常敏感。不過，預期在亞洲及非洲的需求帶動下，至 2019 年，液化石油氣出口的復甦年增長率會有百分之四點四，為美國及海灣地區的超大型液化氣體運輸船提供機會，預計運價將於 2018 年下半年回升。

講者亦檢視現時超大型液化氣體運輸船(VIGC)及超大乙烷運輸船(VIEC)的船隊，以及 VIGC 主要船東的狀況，由於將有更多新參與業者加入，市場將更趨於分散。但隨著拆船、有限訂單及企業整併，船隊運能過剩情況將逐步改善。

阿德莫爾航運公司行政總裁安東尼·居里先生分析成品油船的狀況，他認為成品油船可比擬為「船隊中的出租車」，2014 年後期油價崩盤後，帶動需求及全球的貿易活動的增加，強勁的需求持續了 18 個月。受油價波動，導致港口船席擁擠。不過，因全球成品油的價格正逐步回穩，此乃受國際原油價格相對回穩所致，故港口船席擁擠情況將趨緩。因此，「目前正處於逐步好轉的階段，相信 2017 年會更佳。

Heidmar 遠東區董事總經理亨力克·赫紹爾先生談到將於 2020 年生效的國際海事組織(IMO)新公約，針對低硫燃油的要求，對於現有船隊及未來訂單的影響。他相信，現有船隊會轉向使用較潔淨的燃油，而非大量投資在除硫系統，裝置一個除硫系統的成本約 100 至 150 萬美元，除非天然氣燃料的價格出現大幅降低，與燃油價格拉近，否則很難抵消相關成本。他認為大量投資在除硫系統的情況應不會出現。

部分演講嘉賓相信，企業整併情況將緩慢，但肯定還是會發生。銀行對擴張信貸的態度將趨於自律，有助汰弱留強。船東如何增加獲利，可採用包船出租方式營運，並採用混合船隊方式來營運。政府的監管不見得是好事。

(七)航運論壇：「乾散貨貨運前景」

審視煤炭、鐵礦及穀物的短中期全球需求，尤其中國的需求情況，同時，市場專家將探討船舶運能供應是否轉趨平衡及運費是否會繼續受壓制。



Clarkson's Platou 董事兼乾散貨運價分析環球主管凱麗艾蒂·范·尼柯克博士首先回顧乾散貨市場的最新發展，自從 2003 年至 2010 年，乾散貨運市場經歷一個超級週期，市場在 2016 年第一季來到歷史新低，她質疑貨運市場能否比照 1985 至 1990 年出現反彈復甦現象，尤其資金成本更高，運能過剩情況亦處於有紀錄以來高點，這是由於過去十年來新船交付的影響。她指出，乾散貨運市場透過企業整併達到規模經濟，其對營運效率的提升非常有限，這與壟斷及運價的釐定的問題有關，她暗示市場將有進一步增加波動可能性。並相信須重建乾散貨市場的運作機制，她指出至 2018 年市場將趨向復甦，屆時將重回 2000 年波羅的海指數(BDI)的狀況，但要達到此一目標，必須先具備以下 4 項條件：

- 1、包括新船訂單減量及搭配拆舊船，讓造船廠的建造容量調整。
- 2、因應新公約之實行，環保要求下增加拆船數量。
- 3、因應成本考量，減少無效益的船舶。
- 4、對原材料需求持續推升。

尤其一帶一路帶來的基礎建設需求，預計乾散貨市場需求將會緩慢增長，

運能過剩情況將會改善。

波羅的海國際航運公會亞洲區總經理莊煒博士介紹波羅的海國際航運公會新品牌形象計劃及主要工作。他表示，「受到全球經濟成長前景趨緩、貿易保護主義復甦影響，對於需求前景並不樂觀，對乾散貨市場尤其構成威脅，雖然主要商品可維持穩定成長，但對乾散貨需求，並無帶來很大動力。」並指出，要平衡供需，拆船速度須加快，這是造船業的集體決定，他總結對前景的 4 項觀察：

- 1、小型船東將出現併購潮，會為業務運作模式帶來新的挑戰。
- 2、貨運業者需提供增值服務，降低風險因素。
- 3、船舶融資的成本將上升，流動性會增加。
- 4、造船廠需達多樣化，才能面對各種挑戰。

珍寶航運有限公司董事總經理哈立德·哈希姆談及一帶一路的影響，一一帶一路的倡議是由中國大陸國家主席習近平提出，為一帶一路沿線 65 個國家帶來和平及發展前景，哈希姆先生將這比作一個更大型、影響更巨大的馬歇爾計劃，並相信這對乾散貨市場有極為正面的影響。一帶一路的資金來自亞洲基礎設施投資銀行(AIIB)、新發展銀行(NDB)、中國國家開發銀行(CDB)及絲路基金(The Silk Road Fund)等，其可投入資金額度達 2500 億美元，其各項開發計畫已逐步展開，大型開發計畫將會帶來更多就業機會，推動經濟成長及帶動消費需求，「對於船運市場而言，就好像獲得寶藏一樣。」

有關下一任美國總統川普在基礎建設的預算、一帶一路的基礎建設投資，以及英國脫歐對乾散貨運的影響，范·尼柯克先生相信影響是溫和的。有關於整併及服務質素問題，許先生指出，現階段並無整併的吸引因素存在，更不幸的是，整併時考量因素中價格多於企業體質。哈希姆先生表示，或許需從教訓中學習，才能學會為企業體質及可靠性多付出一些代價。



伍、心得與建議

一、心得

- 1、為發展高增值航運服務業，提高香港國際航運中心的地位，香港政府整合既有的航運發展局和港口發展局，於今(2016)年4月1日成立香港海運港口局，除參與「2016 亞洲物流及航運會議」，並將本次會議列為香港海運港口局今年首次舉辦“香港海運周”中的旗艦活動，積極宣揚香港海運業及港口長遠發展。
- 2、中國大陸“一帶一路”持續推進，潛在的市場商機也逐漸浮現，各國為把握契機，陸續加入“一帶一路”沿線港口與基礎建設。另隨著中國大陸及亞洲其他國家的中產階級興起，將引起新一輪的全球化及帶領全球貿易增長進入新階段。而企業為了分散風險和降低成本，進行生產基地的轉移，改變企業的投資佈局，也對物流及航運發展產生巨大的影響。
- 3、“全球買，全球賣”時代的來臨，物流業與電商平臺都出現新挑戰，未來跨境電商的發展趨勢，將朝改善物流體驗、發展虛擬實境購物、利用大數據分析滿足消費者個性化需求等，而物流業及航運業也應適應電子商務與數位貿易的發展，才能發現新需求，掌握新商機。
- 4、港珠澳大橋預計2017年底建成通車，作為陸路相連香港、澳門、珠海的戰略性通道，將使香港、澳門及珠海成為1小時生活圈，為該地區內現代物流業發展帶來更多的商機及合作，尤其帶動港珠澳乃至東南亞國家的貨物流，進而促進區域的經濟發展。
- 5、聽過貨櫃、石油液化石油氣、乾散貨航運學者專家的觀察及預測後，一致的看法，貨運的運能普遍高於需求，雖然「由供給創造需求」是一個投資開發的重要口號，但實際狀況是否會如預期般順利，還是會產生過度投資之狀況，大家的觀察似乎都偏向後者。因為不同行業間的觀點並不完全一致，就銀行端而言，希望要有持續不斷的開發計畫，才能提供不斷的融資，並從中獲利，但是該投資之投資者是否會得到該有的獲利，卻不是銀行端

的考量。所以銀行與航運業者之觀點並不一致，還是要回歸效益評估，預測需求，以較保守的態度進行投資，才是保證獲利的良方。

- 6、有關對於體質不佳的貨櫃航商政府是否需要介入扶持，以避免倒閉，與會者的看法均是希望能夠回歸市場機制，由市場決定存續與否。政府的不當介入只會打亂一池春水，對於整體航運業發展並無幫助。但就各國狀況而言，各國所屬之航運業者可能肩負該國的社會責任，國家不會輕易讓該國所屬航商業者輕易倒閉，在還能援助扶持情況下，促其改善體質，重新站起，繼續永續經營，因為這牽涉到整體國家經濟發展、人民的就業機會等相關議題，故就國家的立場，就不會放任該國的航商業者輕易倒閉。日本是如此、韓國也是，我國當然也不例外，如此才會有航商之紓困計畫的推動，希望藉由紓困計畫協助渡過短期危機，長期而言，仍須靠航商自己發奮圖強，自我改造，才是長久經營之道。

二、建議

- 1、本次「2016 亞洲物流及航運會議」邀請超過 70 位國際知名物流與航運專家及行業領袖等擔任主持及演講嘉賓，活動吸引約 30 國家和地區約 2000 名業界人士參與，是亞太地區規模最大的物流及航運會議，匯聚全球物流、航運服務供應商及使用者，共同分析最新全球商貿趨勢，探討亞洲各地新商機，爰建議我國可持續派員與會，就我國物流航運發展經驗進行交流，並蒐集相關資訊，作為未來研擬相關因應對策之參考。
- 2、中國大陸為推進實施“一帶一路”重大倡儀，於 2015 年 3 月 28 日發佈「推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景與行動」，各項投資計畫持續推動，牽動全球市場競爭與產業供應鏈網路的轉變。中國大陸與東南亞為我國國際商港前兩大轉運市場，“一帶一路”推動初期將對各港競爭消長產生影響，建議我國應持續關注其對全球及我國物流與航運業帶來的影響。
- 3、我國刻正推動新南向計畫，為促進我國與新南向 18 個國家各國間經貿合作，

產業價值鏈的整合及連結內需市場等，必須隨時掌握全球產業供需市場的脈動。我國不能再單憑地理優勢位置推銷臺灣，必須更積極與世界發生關聯，對世界有貢獻，找出我國的核心能力與價值，所有的政策推動並應在以思考未來為基礎的永續條件上才能發展。