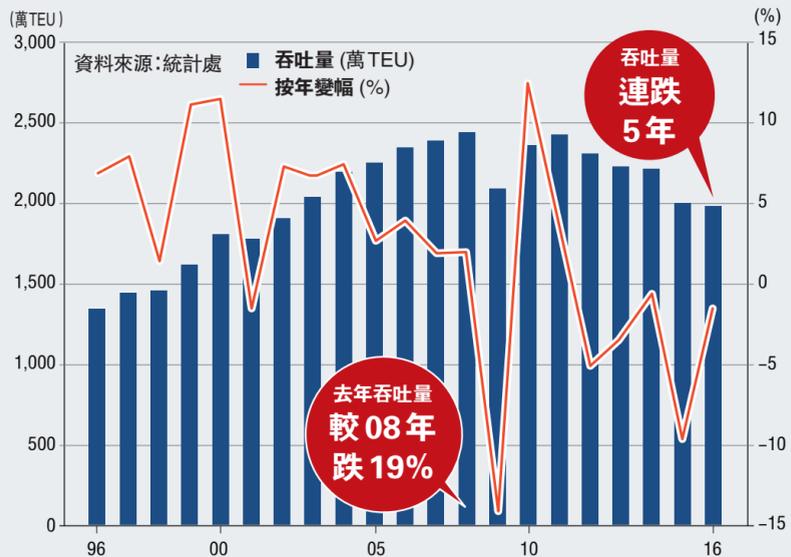


### 本港20年來貨櫃總吞吐量



### 回歸20年物流航運大事記

- 1998年7月6日，赤鱘角香港國際機場啟用
- 1999年10月，皇崗口岸貨車24小時通關
- 首間廉航甘泉香港2005年2月成立，2006年10月首航，2008年4月倒閉
- 國泰航空1990年收購港龍部分股權，2006年9月底全面收購港龍
- 港府2008年7月公佈計劃在青衣興建十號貨碼，運房局於2014年12月發表報告，擱置計劃
- 港珠澳大橋於2009年12月啟動工程，預期今年12月全部路段竣工
- 高鐵香港段西九龍總站2010年4月動工，預期2018年第三季全線通車
- 機管局2011年6月提出興建三跑，2016年8月啟動系統建造工程，預計2022年啟用
- 2013年3月，香港國際貨櫃碼頭外判工人爭取加薪，爆發40天工潮
- 2016年1月，政府施政報告建議整合航運發展局和港口發展局，同年4月成立香港海運港口局

製表：記者 吳靜儀

### 香港20年來在世界貨櫃港排名



### 香港2016年在十大貨櫃港對比



# 航運遇逆流 須力爭上游

## 全球一哥變五弟 只要自強優勢仍在

回歸20年，作為本港四大支柱產業的航運物流業，自2005年後就一直失落全球貨櫃吞吐量第一寶座，2015年更滑落至第五位。吞吐量自2012年起連跌5年，去年數目為1,981萬個標箱，較2008年高峰時大跌19%，僅為龍頭上海港約五成三。葵青貨櫃碼頭2013年爆發40日工潮，更凸顯行業的衰落。物流界資深人士何立基認為，近年業界面對困難，但「人生要自強，行業也一樣」，只要保持積極，主動轉型求變，香港仍是名副其實的國際航運中心。

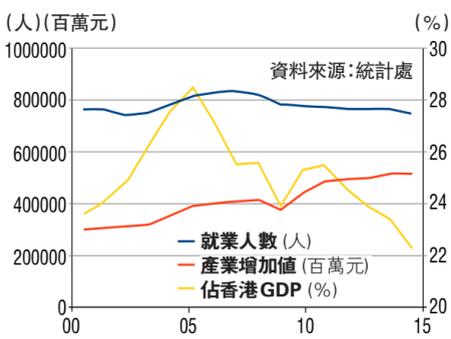
■香港文匯報記者 周曉菁、涂若奔

香港付貨人委員會執行總幹事何立基近日接受香港文匯報專訪，暢談入行30多年來的行業興衰。上世紀90年代是本港航運業的黃金時代，印象最深刻的是1995年，他當時任香港定期班輪協會副主席，一年之內曾先後享受過兩次「國家級」禮遇。先是應英國皇室邀請，與多個業界精英一起前往倫敦參加遊園會。他清楚地記得，那天天下着雨，一行人在白金漢宮的後花園中徘徊許久，「一個人都不認識」。雖然西裝革履，在雨天裡難免有點狼狽，但感覺卻好得很。

#### 一年兩獲「國家級」禮遇

幾個月後，他身着同樣的西裝，隨航運業訪京團北上。這是香港航運界第一次訪京，得到最高規格的接待，

#### 貿易及物流業回歸後發展情況



住進釣魚台國賓館，當時的國務院副總理李嵐清親自接見訪京團。據何立基回憶，李嵐清致辭時多次為團員們打氣，鼓勵大家要繼續努力，發揮香港航運中心的優勢。

那時候的香港，碼頭吞吐量傲視全球，在全中國擁有獨一無二的地位。用何立基的話形容，從事航運業「唔肥都難」，因為全國各地的貨物都要到香港做中轉，雖然不同公司也存在價格競爭，但全行業的利潤都高。最好景的時候，碼頭員工曾出過18個月的佣金。所有人都樂觀地覺得，航運業能欣欣向榮地發展下去。

#### 昔日「根本唔用搵新生意」

據何立基介紹，1996年至1999年是中流業務的頂峰，佔碼頭業務的三分之一，最高峰時期每年要處理超過300萬個標箱的吞吐量。當時他本人亦是風光無限，最多時要管理六間、七間公司，包含貨車、拖車及貨貨等各種業務，不計合約工總共管理400多人，「每月人工支出都有幾百萬元」。光是老客戶的生意已經忙得焦頭爛額，「根本唔用搵新生意」。

然而人生有起有伏，行業也有興有衰。中流盛世過後，業務一路下跌，加上葵涌貨櫃碼頭超負荷工作，且價錢太貴，不少公司自然而然關閉。1999年，何立基轉到半官方機構付貨人委員會，繼續從事與物流運輸相關的工作。2001年，中國正式加入世界貿易組織(WTO)，對香港航運界來說，無疑是一個歷史轉折點。由於內地進出口貿易正式開放，沿海城市如上海、寧波及深圳等地的港口建設不斷完善，許多船舶不再需要到香港中轉，而2008年金融海嘯之後，業界更加雪上加霜。

#### 碼頭工人爭加薪爆發工潮

隨著業務量減少，工人收入也跟着減少。2013年3月，香港國際貨櫃碼頭(HIT)外判工人不滿意自1997年來薪酬有減無增，爆發歷時40天工潮，最後勞方接受碼頭外判商提出的加薪9.8%方案。

時至今日，香港的碼頭吞吐量排名已跌至第五，去年處理1,981.3萬標箱，較2008年2,449.4萬標箱高峰大減19%，數字自2012年起連跌5年，僅為龍頭上海港3,713.3萬標箱的53.3%。何立基承認，行業仍在走下坡路，單看今年前4個月數據，香港吞吐量和第六名的韓國釜山相差無幾，緊跟其後的廣州增速更快。他預計幾年後廣州就會超越深圳，超越香港更加不在話下。



■香港付貨人委員會執行總幹事何立基預期，本港航運業未來「看不到太大的增長，但也不會衰退」。

香港文匯報記者劉國權攝

### 香港三大優勢不可替代

香港文匯報訊(記者 周曉菁、涂若奔)對於航運業的前景，何立基並不悲觀：「看不到太大的增長，但也不會衰退」。他強調，香港仍有三大不可替代優勢。第一，在世界航運路線中，香港是亞洲中心點，佔據良好地理位置；第二，作為自由港，始終吸引船舶公司以香港為腹地，繼續做碼頭操作、開展業務；第三，香港高效高質的航運管理水平一直在全球遙遙領先，「作為航運人這一點絕不應該妄自菲薄」。

#### 轉型「提供最專業服務」

何立基認為，「每十年都有產業轉型，沒得抗拒」。本港的轉型方向是要「提供最專業的航運服務」，拉動行業的增長，包括船舶買賣、船務融資、理賠、仲裁、保險、法律等各方面的服務，香港都仍然有很大的發展空間。

「天行健，君子以自強不息。」這是何立基在以往接受訪問時，都曾提到過的一句格言。不論

是行業還是人生，都一定會衝擊，有壞事發生不可怕，關鍵是要繼續保持積極的心態。「人生要自強，行業也一樣」，哪怕經歷挫折，也要繼續奮鬥。只要有自強的精神，再掌握好轉型的方向，未來的香港，仍將會是名副其實的國際航運中心。



■何立基認為香港航運管理水平一直都在全球遙遙領先，「絕不應該妄自菲薄」。

資料圖片

## 櫃車司機從「包二奶」到「僅夠養自己」

香港文匯報訊(記者 周曉菁、涂若奔)回歸20年，跨境貨櫃運輸業堪稱物流航運業中「盛極而衰」的典型。1997年前後，業內最高峰時擁有1.5萬輛車、2萬名司機，每個司機月入最少3萬港元，不僅能養活一家人，甚至「養多個家都得」，以至於當時深圳興起了「二奶村」。可惜時移世易，現今已減至7,000輛車、1.2萬名司機工作，月薪僅為當時一半，司機「僅夠養自己」。整個業界青黃不接，剩下年輕者苦苦支撐。

#### 跨境司機幾乎個個包二奶

上世紀90年代，在深圳皇崗口岸附近，有幾個遠近聞名的「二奶村」，大多數「金主」都是當時從事跨境貨櫃運輸的港人司機。港粵運輸業聯會主席謝浪近日接受香港文匯報專訪時笑言，那時做過幾年的司機，幾乎個個都包過二奶，「除非你不能人道，或者係鍾意男人嘅嘍」。主要原因就是當時跨境貨櫃車司機

的收入十分豐厚，月薪最少也有3萬元；而內地當時物價低廉，在深圳包二奶每月只需3,000元人民幣，租住500方呎單位月租也不過500元人民幣，且當時港幣「紙水」高，100港元最多可以換到140多元人民幣，以司機們的收入不僅能養活香港的全家人，「養多幾頭家都得」。別說包二奶，包三奶的都大有人在，有的司機甚至深圳、汕頭、東莞各有一個家。

#### 拉一車貨去汕頭收萬五元

1997年香港回歸中國時，謝浪擔任香港貨櫃車運輸業職工總會主席。在他看來，行業最好景的時期莫過於1992年至1997年，最高紀錄時協會內有2萬多名司機，1.5萬架貨車。「拉一車貨去汕頭，要萬五元至兩萬元，一個月拉十幾趟，一架車就有幾十萬的收入。」當時大部分司機是青壯年，40歲左右的居多，最忙碌時一天要工作16個小時，倦了直接躺在車裡睡覺。由於生意太好，時常見到的情景是關開

擁擠不堪，「車龍完全動不了」，排隊2個至4個小時都是家常便飯。然而2000年之後，跨境運輸行業開始盛極而衰。謝浪認為，主要原因是深圳鹽田港口開放，內地海關、碼頭改革，許多貨物不需再經香港進出內地，導致生意急轉直下。2007年時，雖然貨櫃車數量和員工數量沒什麼改變，但司機平均月收入跌到2萬元左右，「包二奶」的現象也越來越少。雖然他早在回歸10周年時已料到行業前景會變得更差，卻沒想到會差到今日這般一蹶不振。

#### 櫃車司機紛紛轉行的士巴士

如今，跨境貨櫃車司機的工作量和工作時間均較前大大減少，禮拜日也不需要開工，每個月只工作17日或18日。由於收入不穩定，越來越多人轉行攆的士、巴士。謝浪透露，目前兩地貨櫃車僅剩7,000輛，全行業約有1.2萬人左右，司機收入中位數為1.5萬元，年齡以50歲為主，「後生點30多歲的都很少」，再年紀大些的就等著退休了。



■港粵運輸業聯會主席謝浪指，越來越多貨櫃車司機轉行。

香港文匯報記者潘達文攝



■跨境兩地貨櫃車由最高峰1.5萬輛跌至目前約7,000輛。

資料圖片

## 貨運業轉型不易 盼港青有新出路

香港文匯報訊(記者 周曉菁、涂若奔)跨境運輸雖然今非昔比，謝浪卻未怨天尤人：「行業和人生一樣，有出生、成長和衰亡，(所有事物)一定有這個過程，會慢慢消亡。」雖然有專家建議行業應該轉型發展，例如與快遞業合作，拓展時下熱門的兩地轉運業務，但謝浪對此卻不看好。

所謂的轉型說來簡單，但事實是「無處可轉」。他舉例指，順豐有強大的網絡建設，直接內部僱人做兩地貨運，不會與香港本土的貨運公司合作；淘寶也有完整的系統，不需要與其他公司合作。

#### 要搭上內地發展順風車

不過，對於香港的前景，謝浪仍是秉持多年來的樂觀態度。他認為，回歸20年來，香港總體發展的不錯，不僅經濟維持增長，基建也逐漸完善。未來的10年、20年，香港要想發展得更好，需要解決兩個問題。第一是房屋問題，「當市場不能調節時，政府就應該出手」；第二是要繼續搭上內地發展的順風車，大多數年輕人對內地的印象只來自於網絡，如果「整日拉布，便是蹉跎歲月，一事無成」，應該轉介為釋懷。

謝浪認為，香港仍然有最好的機會去創業、搵工，「問題是後生一班人如何適應。」最無用是自怨自艾、惱怒政府，卻不會去想如何解決問題的人。他強調，勤奮與拼搏，進取和應變，才是真正的「香港精神」，才能讓下一代人走得更遠更好。