

專業感言

One Belt One Road – A Perspective 理事 黃祖河

What is One Belt One Road (OBOR) about? This has been a much touted topic over the past two years ever since it was first proclaimed by President Xi Jinping. To quote Dr. Thomas Chan of the Hong Kong Polytechnic University, it is an “Initiative” rather than a “Policy”, and thus does not have a time frame for its implementation, like the policies in a five year economic plan of a state.

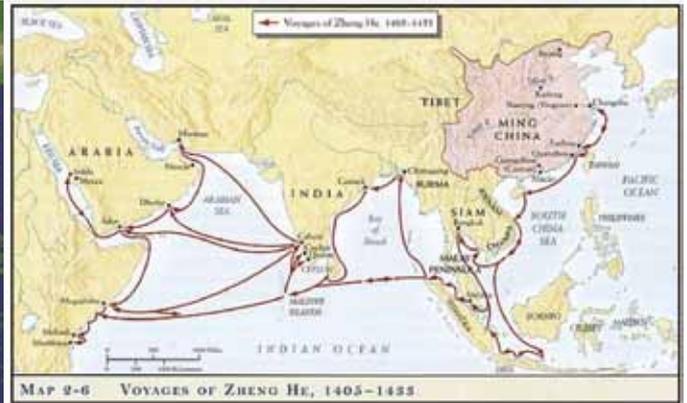
How can this Initiative be implemented? To answer the question, one has to know what OBOR involves. It is an idea or initiative to improve upon the relationship between states on the political, economic and cultural plane, in this globalized economy. It consists of two components, the land and the maritime routes (as in maps below).



Silk Road



Maritime Silk Road

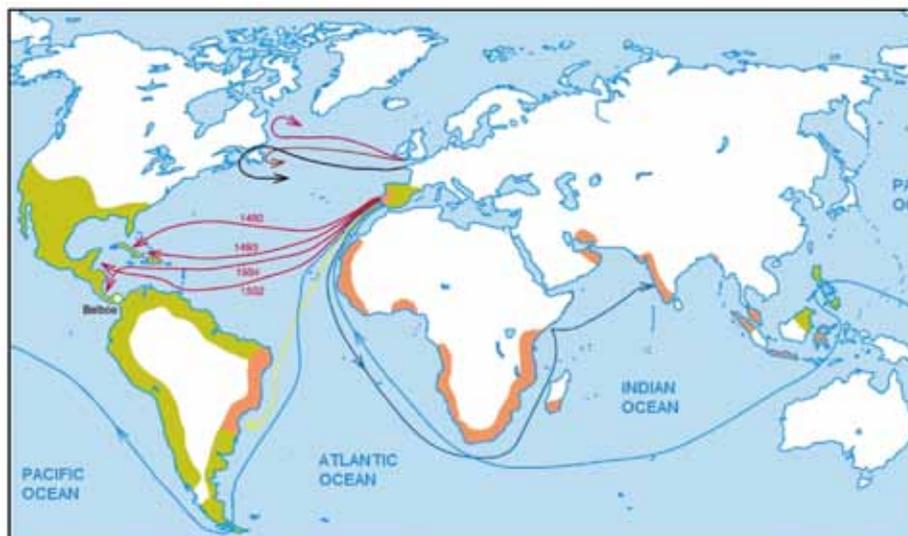


The OBOR Initiative was based on the ancient trading routes, mainly the Silk Road of the Tang Dynasty and the Maritime Silk Road of the Ming Dynasty (Zheng He) as shown in the above map in red and blue respectively, and in the map on top right.

An example of the land trade is shown by the blue in the Tang tricolour figurines, which comes from cobalt which was then only available in Persia, and the many gemstones found in the Ming Tombs.



The Maritime Silk Road was started by Admiral Zheng He during the Ming Dynasty. This was followed by the Voyages of Discovery by Europeans like Bartolomeu Dias, Vasco da Gama, Ferdinand Magellan, Christopher Columbus and James Cook in the 15th & 16th Century looking for spices, tea, silk, etc. (map below).



European Voyages of Discovery

Evidences of the trade of the Maritime Silk Road can be seen in the prized black glazed tea cup used in Japanese tea ceremony, the development of the Delft Blue porcelain in the Netherlands in 17th Century, and the many Ming blue and white porcelain found today in the antique shops in South East Asia.

The OBOR thus is not a new policy which instantly brings forward projects and contracts for all business sectors, especially those in the PRC, but gives a further impetus to existing trading and other exchanges through governmental assistance. Under the OBOR Initiative the trading area extends on land all the way to Western Europe and at sea to the Mediterranean. In effect it now encompasses globally the trading routes of the Voyages of Discovery, to North and South America, Oceania, etc.

Next come the question on how to realize and enhance the existing opportunities envisaged by the OBOR Initiative. It will require entrepreneurs and executives who have good knowledge and understanding of the market or the project, on an integrated political, economic and cultural basis, both lateral and vertical, that is the all-rounder.

There are many highly qualified specialists and experts in logistics, but fewer when it comes to problem solving executives, who can make an optimized solution based on all available facts, from the historical, economic, cultural and technical perspectives. This is illustrated by the evidences of trade in OBOR shown above. To realize OBOR thence there is the need to study how the markets and products have changed, evolved and developed over the centuries, and what the current situation is, before one can develop a strategy or plan to explore the opportunities offered, and to be exploited by China and its SAR of Hong Kong and Macau.

The HKLMSA has over the past three years initiated and, in conjunction with the Institute of Seatransport and Hong Kong Polytechnic University/ICMS conducted the Inter-Disciplinary Maritime Practice (IMP) Workshop Series, which employed the Inter-Disciplinary Learning (IDL) open forum case study methodology for sharing the practical experience and collective wisdom of industry practitioners, particularly with the younger generation, which hopefully will turn out the type of all-round executives needed to realize OBOR through negotiations with diverse counterparts from other countries.

專業感言

一帶一路

理事 吳矢勤

一帶一路自二零一三年提出及推行至今已三年，從最初一個較抽象和模糊的概念，經過中央政府及各界積極的推動下已漸露初型。

‘一帶’泛指從中國經中亞洲到俄羅斯和歐洲的陸路路綫，而‘一路’則視為現代海上絲綢之路，從中國分別經南中國海到東南亞，及經印度洋，紅海及地中海直達歐洲。

香港的地理位置正位於‘一路’之上，故在航運，物流方面上有一定的優勢，而在貿易，金融方面亦可繼續及擴大為海外和國內經商提供一個方便平台。

為配合國家推行一帶一路政策，除各省，市政府均在不同範疇上投放不同程度的資源予以響應(例如更新及增建港口設施，新增‘一路’沿線之航線，設立新的自由貿易區)，香港特區政府亦在不同方面作出支持，同時藉此希望從這政策下為本港加強經濟發展。計有在本年四月一日新成立的香港海運港口局，以運輸及房屋局局長任主席，旨在定立策略和方法使香港發展為國際航運中心；五月份舉辦了為期三日之一帶一路會議，邀得全國人大常委會委員長張德江先生親臨演說，吸引了各國的學者，投資者及官員到場，令參加者對一帶一路的目標更清晰。

再者，除設立了一帶一路督導委員會，負責制定香港參與的策和政策，設立辦公室作具體執行，特首亦於八月一日份委任了一帶一路專員，協調相關之工作。策略將涵蓋五大方面，包括政策溝通，貿易暢通，設施聯通，資金融通和民心相通，涉及政府多個部門。

本委員會將繼續密切關注一帶一路及其衍生之政策發展，並於適當時提供專業意見。

綠色港口政策與綠色績效

蔡絢麗 張志清 呂錦山

蔡絢麗：台北海洋技術學院海空物流與行銷系 助理教授

張志清：國立臺灣海洋大學航運管理學系 教授 臺灣港務公司董事長

呂錦山：香港理工大學物流及航運學系 教授

近幾年來，國際組織如國際環境發展委員會(World Commission on Environment and Development, WECD)、國際海事組織(International Maritime Organization, IMO)、國際港埠協會(International Association of Ports and Harbors, IAPH)、歐洲海港組織(European Sea Ports Organization, ESPO)及相關港口當局(如鹿特丹港、洛杉磯—長灘港群、紐約—新澤西港群)，均積極推動與執行綠色港口政策，希望能以港口為節點，進而實現整個供應鏈環節的綠色推動(例如：綠色航運、綠色供應鏈、綠色採購)。雖然各港口依其自己的港口定位與發展特色，所著重的環境管理執行重點雖有不同，但其朝向綠色港口永續發展的目標卻是一致的：例如洛杉磯港首先提出清潔卡車計畫；鹿特丹港致力於水污染防治；臺灣的臺北港著重貨櫃吊具無人操作全自動化，以促進安全及減少內陸運輸空氣碳排放量；高雄港近來則致力於岸電服務的推廣。

隨著永續發展理念的開啟，綠色港口政策逐漸獲得世界各大港口的重視，取得生態港認證漸成為全球港口轉型的指標。本文主要從臺灣港務公司員工的觀點，探討臺灣綠色港口政策與綠色績效的認知。臺灣港務公司於2012年公司化後即積極推動綠色港口認證工作，其所轄四大國際商港之一高雄港，已率先於2014年10月取得歐洲海港聯盟(European Sea Ports Organization, ESPO)的認證，成為亞太地區第一個生態港或綠色港口(EcoPort)，並成為歐洲海港聯盟生態港口網絡的一員。接著於2015年臺中港與基隆港也經認證為綠色港口。近年來為配合船舶大型化及郵輪停靠需求，各港口均逐步擴建深水碼頭及興建旅運大樓，如何在拓展貨物吞吐量及服務大量旅客的同時，同時要兼顧港口城市的「人、環境與經濟」三者和諧共存，對臺灣及世界主要港口而言都是一大挑戰。

臺灣港務公司於尚未進行公司改制時，四大國際商港港務分公司即於2011年已提出「綠色」相關之施政重點，基隆港務分公司朝向低碳港口發展、臺中港務分公司推動綠色環境及港市合作空汙總量管制、高雄港務分公司將永續相關之理念納入其2040整體規劃都會港灣城市計畫、花蓮港務分公司推動重大工程綠色港口規劃等，由不同面向切入「綠色港埠」之發展(王克尹等人，2015)。

由於各港的定位跟發展不同：基隆港朝客貨船及國際郵輪港發展(例如COSCO客貨船、麗星及公主等郵輪)；臺中港為能源石化原料及加值物流港；高雄港係貨櫃轉運樞紐港兼國際觀光商旅服港口(高雄港於2015年排名世界第14大貨

櫃港、新建旅運大樓等綠建築)；花蓮港為東部水泥、礦砂及石材儲運港兼藍色公路(環科工程顧問公司，2015)。臺灣港務公司持續提出「臺灣港群綠色港口推動方案」，規劃由「旅運」、「貨運」、「港口環境」、「城市/社區發展」四大面向提出短、中、長期發展策略及行動方案，推動綠色港口(國立中山大學，2016)。有關臺灣港群綠色港口推動方案如圖1:

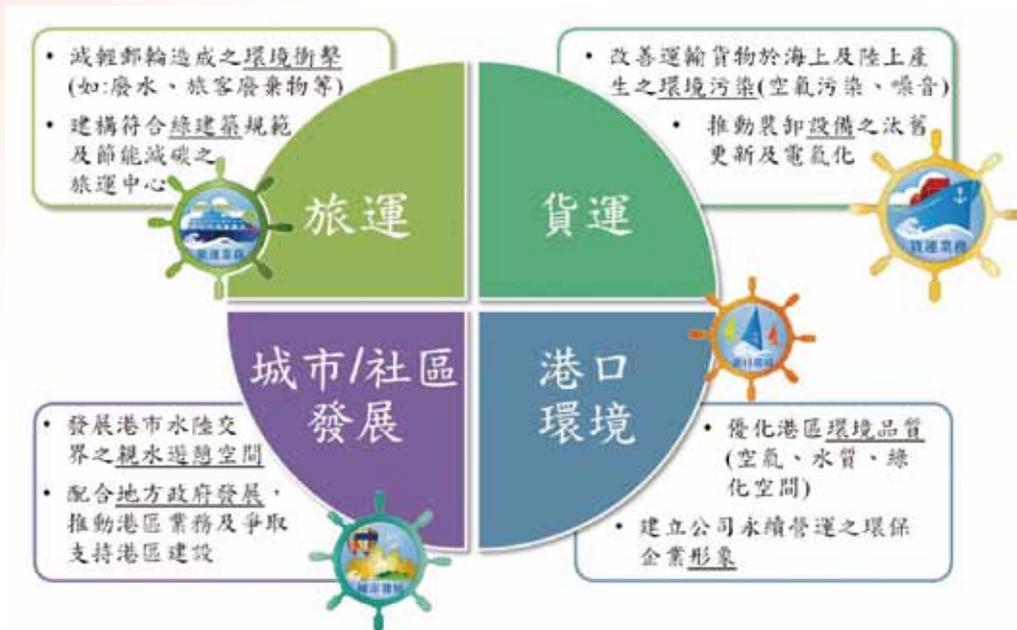


圖1 臺灣港群綠色港口推動方案

資料來源：臺灣港務公司

<http://www.twport.com.tw/GP/cp.aspx?n=99E68541BEEA689E>

臺灣港務公司通過生態港認證的後續效益，包括：

- (1) 配合相關國際公約及國內外法規，使港群之港埠環境管理符合規範。
- (2) 執行港埠環境管理系統(Environment Management System, EMS)，協助臺灣港群持續改善港埠環境。
- (3) 進行港口風險管理，降低臺灣港群成本消耗。
- (4) 持續取得國際認證級認可，使臺灣港群之港埠環境管理規範符合國際要求。
- (5) 建立適當溝通管道，強化臺灣港群與利害相關人的關係。
- (6) 提升臺灣港務公司企業環境形象，強化公司的港埠行銷優勢。
- (7) 港埠資訊透明(如公開港埠環境報告書)，降低臺灣港群與周邊社區衝突及對立(國立中山大學，2016)。

臺灣港務公司為了綠色港群中之城市/社區的發展，以綠色港口為主題辦理一系列宣導活動，包含員工教育訓練、港區業者座談、與臺灣海洋大學等大專院校合作舉辦綠色港口專題提案競賽、綠色港口發展相關研討會(例如主辦2015太平

洋港埠年會 (The Association of Pacific Ports, APP)、圓桌論壇及成果發表會、綠色港埠節等，並設置綠色政策網站作為對外溝通綠色港口政策、行銷綠色港口活動及傳遞國際綠色港口動態之交流平台，並開放下載港務公司中英文永續報告書及環境監測報告書等出版品(環科工程顧問公司，2014)。

港務公司的永續經營理念與內部綠色政策都將直接、間接影響整體港口的環境品質。因此，除因應國際公約要求並落實各環境品質管理行動外，並應同時建立公司內部的環保企業綠色文化才能達成永續經營目標。公司執行綠色政策，其內部的訓練、溝通、激勵是推動綠色港口不可或缺的一環。

為瞭解臺灣實施綠色港口政策與員工對於綠色績效的認知情況，本研究以臺灣港務公司所轄各分公司(港口)員工作為問卷調查的對象。填答方式則採用李克特五點尺度量表衡量，1代表非常不同意，5代表非常同意。調查時間從2015年9月25日至2015年10月30日止。一共發放350份問卷，共回收296份有效問卷，有效回收率為84.57%。在工作年資上，填答者年資以5年以下為最多(佔44.6%)；其次年資為20年至30年以上之資深員工亦佔40.9%。工作職稱部份，以初階的助理事務員跟助理管理師最多(佔79.7%)。

根據表1可得知填答者對於綠色政策問項的基本敘述統計，各問項平均值落在3.807~4.135之間，其中同意性程度最高的前三名問項為「本公司持續執行綠色港埠認證政策」、「本公司有建立綠色港埠政策目標」、「本公司綠色政策有考量永續發展與企業社會責任」，其平均值皆高於4.057以上，顯示港務公司的綠港政策受到員工的普遍重視與肯定，且公司綠色港口政策的永續發展與企業社會責任目標明確。同意性程度最低的題項為「本公司有制定綠色工作規則」，顯示港務公司的員工普遍對綠色工作規則可能較不熟悉或平時較少針對全體員工進行內部的綠色工作規則宣導，因此港務公司應當訂定更明確的綠色工作規則並加強宣導周知。

表 1 綠色政策同意性認知

問項	平均數	標準差	排序
本公司持續執行綠色港埠認證政策。	4.135	0.710	1
本公司有建立綠色港埠政策目標。	4.115	0.659	2
本公司綠色政策有考量永續發展與企業社會責任。	4.057	0.750	3
本公司有公布綠色港埠政策書面報告書。	4.000	0.759	4
本公司有建立綠色責任機制(預防與懲治計畫)。	3.889	0.749	5
本公司依據 ISO14001 進行綠色港埠政策審核。	3.824	0.720	6
本公司有制定綠色工作規則。	3.807	0.759	7

根據表2可得知填答者對於綠色訓練問項的基本敘述統計，各問項平均值落在3.436~3.750之間，其中同意性程度最高的前三名問項為「本公司的教育訓練包含綠色港埠政策」、「本公司有進行綠色港埠政策教育訓練」、「本公司的綠色教育訓練可應用在工作上」，其平均值皆高於3.608以上，顯示港務公司的綠色教育訓練運用於綠色港口政策的執行，普遍得到員工的認同並接受。而同意性程度最低的題項為「本公司的綠色教育訓練課程設計得很好」，顯示港務公司綠色教育訓練課程內容設計仍有努力的空間。應當進一步參考國外標竿港口例如長堤港等之綠色教育訓練課程，使公司綠色訓練更完善。

表 2 綠色訓練同意性認知

問項	平均數	標準差	排序
本公司的教育訓練包含綠色港埠政策。	3.750	0.810	1
本公司有進行綠色港埠政策教育訓練。	3.703	0.823	2
本公司的綠色教育訓練可應用在工作上。	3.608	0.869	3
本公司的綠色教育訓練是令人瞭解的。	3.598	0.809	4
本公司提供足夠的綠色教育訓練給員工。	3.439	0.865	5
本公司的綠色教育訓練課程設計得很好。	3.436	0.857	6

根據表3可得知填答者對於綠色溝通問項的基本敘述統計，各問項平均值落在3.385~3.737之間，其中同意性程度最高的前三名問項為「本公司網站有宣示綠色港埠政策並揭露相關資訊」、「本公司有舉辦綠色港埠相關研討會」、「本公司有傳達綠色港埠政策給利害關係人(口頭、電子媒體、新聞)」，其平均值皆高於3.652以上，顯示港務公司相當重視社群媒體，且經常舉辦研討會做為產官學交流平台。同意性程度最低的題項為「本公司港埠開放日會向社區居民宣導綠色港埠政策」，顯示港務公司較少舉辦綠色港埠節或港區周邊居民參與度不高。由此可推論，港務公司應常舉辦綠色港埠節向社區居民宣導綠色港埠政策，加強綠色港埠行銷與社區居民溝通，以化解疑慮或避免對立。

表 3 綠色溝通同意性認知

問項	平均數	標準差	排序
本公司網站有宣示綠色港埠政策並揭露相關資訊。	3.737	0.855	1
本公司有舉辦綠色港埠相關研討會。	3.737	0.835	2
本公司有傳達綠色港埠政策給利害關係人(口頭、電子媒體、新聞)。	3.652	0.813	3
本公司有發行綠色港埠宣傳手冊。	3.588	0.875	4
本公司與政府單位、非政府組織、地方社區、媒體均有良好綠色港埠政策溝通程序。	3.500	0.879	5
本公司港埠開放日會向社區居民宣導綠色港埠政策。	3.385	0.856	6

根據表4可得知填答者對於綠色激勵問項的基本敘述統計，各問項平均值落在3.402~3.436之間，其中同意性程度最高的前三名問項為「本公司激勵員工的綠色行為」、「本公司鼓勵績優環保員工或部門」、「本公司鼓勵員工提供綠色建議」，其平均值皆高於3.419以上。同意性程度最低的題項為「本公司鼓勵員工參與綠色決策」，顯示港務公司在綠色港口決策上較採由上而下單向指揮，內部員工較少有決策參與機會。

表 4 綠色激勵同意性認知

問項	平均數	標準差	排序
本公司激勵員工的綠色行為。	3.436	0.857	1
本公司鼓勵績優環保員工或部門。	3.422	0.928	2
本公司鼓勵員工提供綠色建議。	3.419	0.868	3
本公司鼓勵員工參與綠色決策。	3.402	0.893	4

根據表5可得知填答者對於綠色績效問項的基本敘述統計，各問項平均值落在3.500~3.791之間，其中同意性程度最高的前三名問項為「過去三年來，我覺得港區內景觀比以前更好」、「過去三年來，我覺得港區環境監測計畫可解決空氣品質、水質、能源消耗、船舶廢氣排放」、「過去三年來，我覺得港區內的危險品作業很安全」，其平均值皆高於3.571以上，顯示港口景觀綠化、環境監測計畫、港口安全有相當成效。同意性程度最低的題項為「過去三年來，我覺得港區內空氣品質比以前更好」，顯示港區內的空氣品質仍有很大的改善的空間。

表 5 綠色績效同意性認知

問項	平均數	標準差	排序
過去三年來，我覺得港區內景觀比以前更好。	3.791	0.900	1
過去三年來，我覺得港區環境監測計畫可解決空氣品質、水質、能源消耗、船舶廢氣排放。	3.632	0.907	2
過去三年來，我覺得港區內的危險品作業很安全。	3.571	0.848	3
過去三年來，我覺得港區內水質比以前更乾淨。	3.547	0.897	4
過去三年來，我覺得港區內的噪音有明顯降低。	3.503	0.863	5
過去三年來，我覺得港區內空氣品質比以前更好。	3.500	0.927	6

本文從臺灣港務公司員工觀點，瞭解臺灣綠色港口政策與綠色績效的實施情況。進出口貨量的排名過去係評估港口營運惟一的標準，但近來隨著世界各海運國港口城市的發展，逐漸考慮到周邊社區的共生共榮，並以綠色港口之推動及實施成效，做為港口整體營運績效與成功評估的標準。臺灣的高雄港、臺中港與基隆港已紛紛獲得歐洲海港聯盟(ESPO)的認證，香港為世界第五大貨櫃港，臺灣綠色港口的發展，可以做為香港推動綠色港口的借鏡。

參考文獻

1. 王克尹、林玲煥、陳信宏、陸曉筠、李忠潘、李賢華(2015)，台灣綠色港埠建置之研究(4/4)期末報告書。臺中：交通部運輸研究所港灣技術研究中心。
2. 國立中山大學(2016)，「臺灣港務公司推動歐洲生態認證計畫」，委託專業服務—正式報告書。高雄：臺灣港務股份有限公司。
3. 環科工程顧問公司(2014)，臺灣港務公司102~105年推動綠色港口及港區環境管理之整體規劃報告—行銷綠港活動成果報告。高雄：臺灣港務股份有限公司。
4. 環科工程顧問公司(2015)，臺灣港務公司102~105年推動綠色港口及港區環境管理之整體規劃報告—委託研究正式報告。高雄：臺灣港務股份有限公司。

專業感言

第三條跑道

理事 陳楚平

香港國際機場一直支持本港四大支柱產業-金融服務、貿易及物流、旅遊、以及工商業支援及專業服務，其中以貿易及物流業均佔最大比重。自2003年，十年間空運達致的貿易從 10,745億元增長到 28,530億元，增長達165%，可見空運的增長與香港經濟發展息息相關。

香港國際機場是全球最繁忙的貨運樞紐及客運機場。航空交通增長較預期快。香港機場2015年的貨運量為438萬公噸，客運量則達6,850萬人次，其航空網絡更增至190個航點。業界預期未來二十年全球航空市場，尤以我們的地區市場為甚，將會取得長遠發展。故此香港國際機場必須擴展以配合未來之貨量增長，否則其國際空運樞紐地位將受到威脅。擴建發展第三跑道，讓航空公司得到充裕發展空間，推動社會就業機會及促進經濟繁榮。我們期望未來的航班升降數字將維持於安全水平，阻塞問題將得到舒緩，減少對環境的影響。作為香港市民，我們應齊心協保護環境。我們知道機場的未來擴展需要以負責任的方式進行；故此任何環境保護建議都應加入考慮。

第三跑道倘若延遲發展，終會令本生產力下調25%，77萬個相關行業的就業機會受影響，後果將非常嚴峻。

我們亦要謹記，港珠澳大橋將為本港帶來龐大商機，我們目前需要探討的，應是香港如何善用有關機遇，免被深圳和珠海捷足先登。擴建第三跑道有效鞏固香港長遠競爭力，逃離環球市場淘汰的厄運。

專業感言

發展香港貿易單一窗口(「單一窗口」)及相關事宜發表諮詢文件

意見回應：香港物流管理人員協會

政府近日為倡議設立香港貿易單一窗口進行諮詢，雖然在報章和媒體報導不多，但新措施卻為業界特別是中小企帶來業務影響，或會減低營運效率。在現時香港經濟處於環球經濟不利因素的前提下，實施有關政策或會為業界帶來改變，影響業界生存環境和生計，這值得各方和持份者深思！

政府在文件中提及，由於現時仍有多於一半的貿易文件以傳統的紙本方式處理，業界並須在不同時間與各個政府部門逐一接洽。這種零散的處理方式，不利貨物進出口的效率。因此，『單一窗口』的設立是作為一個單一資訊科技平台，讓業界一站式向政府提交全部五十一項涉及報關、清關的貿易文件。政府認為這可以保持香港在貨物貿易方面的競爭力及作為物流樞紐的一項重要措施。

「單一窗口」將為業界節省時間和成本。業界可隨時以電子方式經該中央資訊科技平台向政府提交貿易文件，而無須逐一聯繫不同政府部門。貿易商亦可透過「單一窗口」平台，隨時查閱處理其申請和所提交資料的狀況。

本會認為實施貿易單一窗口的方向是正確的；但新平台的設立會否增加業界營運成本，例如文件處理費和手續費等是本會最關注的。而且，香港貿易的競爭優勢在於簡單的清關手續，例如貨物付運後14天內遞交清關文件的安排等。新平台會否影響過往行之有效的「標準作業程序(SOP)」，這仍需相關部門作出跟進。而且，在設計電子平台之前應與業界，特別是物流和貿易經營者商討，以便平台各項功能均能滿足要求，增升效率，避免「閉門造車」！

除此以外，我們認為政府如：工貿署在推行途中亦需要為不同企業特別是中小企提供相關的資料和培訓，好讓業界能升級轉型，提升競爭力。總括而言，香港貿易單一窗口措施將為工商物流業提供新機遇，希望政府能繼續協助和關顧業界發展，創造更便利的營商環境！

物流政策事務委員會

香港物流管理人員協會

2016年7月12日

專業感言

工聯會物流及交通行業委員會 回應施政報告

工聯會物流及交通行業委員會〈下簡稱本委員會〉是由工聯會屬下的物流、汽車、民航、海運、鐵路等三十一個相關行業工會組建而成，其成立宗旨為關注和研究香港物流交通行業的情況和相關政策、協助和推動行業發展、並向特區政府提出建設性的意見。

行政長官梁振英1月13日發表任內第四份施政報告，《2016年施政報告》提到多個議題，特別是物流交通業界關注的議題包括機管局將成立民航學院、成立香港海運港口局、港鐵公司成立鐵路培訓學院等，本委員會經諮詢各成員工會後，認為相關政策確實有利於推動本港物流及交通行業的長遠發展，除對此表示肯定外，並就此作出回應和建議如下：

- 一、 成立鐵路及航空學院以培訓業界人材是具備戰略視野的舉措，惟培訓項目和對象不應只局限於高端層面，建議亦要兼顧基礎項目和基層員工的培訓，使有關培訓能成為上下銜接，循序漸進的完整培訓系統，真正為業界培養和發展人才；
- 二、 香港的物流及交通行業普遍存在人力資源缺乏的情況，其根本原因是業界工資待遇偏低、工時過長、工作地點偏遠等原因，政府應在勞工政策上多下功夫。由根源解決勞動力不足的問題；
- 三、 要求政府日後如成立與物流交通行業相關的諮詢架構時，應邀請工會代表加入，使政府能更廣泛和準確地吸納業界意見。

工聯會物流及交通行業委員會

2016年2月5日