

沈建法, 2005, “物华天宝, 东方明珠”: 香港物流产业群, 载倪鹏飞主编《2005年城市竞争力蓝皮书: 中国城市竞争力报告NO·3》, 210-213页。社会科学文献出版社, 北京。

Shen J, 2005, The oriental pearl with full advantages: the cluster of logistics industries in Hong Kong, in Ni P(ed), *Blue Book of City Competitiveness: Annual Report on Urban Competitiveness* No. 3. pp. 210-213. Social Science Literature Press, Beijing.

~~~~~

### “物华天宝, 东方明珠”: 香港物流产业群

沈建法

香港中文大学地理与资源管理学系

香港是亚洲著名的世界城市, 服务业高度发达。物流业连同金融服务、生产者服务业和旅游业是香港四大支柱产业。香港作为国际航运中心和国际物流中心的地位对于香港经济至关重要, 也充分显示出香港作为国际化城市的特色。根据2001年人口普查, 从事运输、物流及相关服务的人数高达30万, 占总劳动人口达10%。

香港的物流产业群是一个庞大的运输和物流服务体系, 由航运业、空运业、转运业及物流服务业组成, 涉及由各种大小公司承担的各种业务, 如出口、海上货运、空中货运、装运、转运、港口管理、文件处理、仲裁服务、航空公司等等(恩莱特等, 1997)。香港在上述各种业务中提供国际水准的优质服务, 在亚太区乃至全球居领导地位。比如香港的集装箱吞吐量和空运货物量多年来居全球各大城市之首。

这里以港口航运业说明香港物流产业群的发展。直至九十年代初以前, 中国内地港口并没有国际集装箱服务, 95%以上进出中国内地的集装箱由香港转运。从

1986 年到 1996 年香港的集装箱吞吐量经历了双位数的增长，集装箱吞吐量由 1990 年的 510 万标准箱增加到 1993 年的 920 万箱，成为全球最繁忙的集装箱港口。除 1998 年外，至 2003 年连续 10 年保持世界集装箱港口的龙头地位。至 2003 年，集装箱吞吐量达到 2045 万箱（港口航运及物流发展组，2004）。香港遥遥领先第二位新加坡的 1841 万箱和第三位上海的 1128 万箱。预计 2004 年仍将保持世界第一位集装箱港口的地位。表一列出 1995-2003 年世界五大集装箱港口及吞吐量。

表二详细给出香港港口航运业 2003 年在结构、规模与效率方面的主要指标。产业规模方面，除了常用的集装箱吞吐量之外，抵港船只数量、货物吞吐量、注册船舶总数等都是港口航运业重要的规模指针。产业结构方面，集装箱在集装箱码头、内河码头及远洋中流作业的比重、海运与河运的分布、注册船舶中大吨位船舶（如 4 万吨以上货船）的比重以及抵港远洋船主要来源地（上一程停泊港口所在地）均是重要指标。在效率方面，远洋货船、集装箱船平均在港口停留时间、停泊港口的 4 万吨以上远洋船的比重、未装货集装箱占总吞吐量的比重均表明港口航运业的效率。在停泊集装箱码头的远洋船中，4 万吨以上船舶占 48.1%。抵港远洋船 62.2% 同时进行卸货与装货。集装箱船港口平均停留时间不到一天，周转快、效率高。从效益方面来讲，香港的运输、物流及相关服务业提供了达 10% 的就业机会。2001 年海运业在香港服务业出口中的贡献达 12.3%。根据表二及有关资料，我们可以总结出香港港口海运业的主要特点，也就是产业规模巨大、货物海运为主、集装箱运输为主、远洋船吨位大、利用效率高。

从企业组织方面看，港口航运业完全由市场运作，政府完全没有介入。政府海事处下设策划及海事服务科、港口管理科、政府船队科、船舶事务科、航运政策科及行政部，负责政策制订、管理、注册、监管等公共服务，2003 年共有职员 1467 人。从事港口航运业的企业结构在不同环节是不同的。在转运、运输环节、物流

代理环节，主要由众多的中、小企业组成，通过市场竞争提供优质服务。

香港的港口由私人专利经营，政府并不直接建造或经营港口设施。政府也没有确定收费标准和投资回报率。通过批出专营权，香港政府收取经营者巨额费用，准许他们建设和发展港口。政府采取“触发点”策略来控制、管理港口发展，使供给满足需求，但不造成大量过剩的港口能力。

在香港经营港口的企业为数不多。香港 1972 年在葵涌建立第一个集装箱码头。2003 年至 2004 年 9 号码头的 6 个泊位投入使用，码头总泊位达到 24 个。码头总面积 285 公顷，岸线总长 8.5 公里，最大水深 15.5 米，能容纳投入服务和正在建造的新一代集装箱船。目前共有 5 家企业经营码头业务。香港国际货柜码头有限公司（HIT）最大，经营 4 号、6 号、7 号、8 号、9 号集装箱码头中共 14 个泊位，其中 7 号码头中的 2 个泊位与中远太平洋有限公司组成合资公司中远-国际货柜码头有限公司经营。2003 年共处理集装箱 693 万箱，占葵涌码头吞吐量一半以上。岸线总长 5 公里以上，前沿水深达 12.5-15.5 米，设于 4 号码头的香港国际货运中心，楼面总面积超过 37.7 万平方米。该公司采用先进的“码头管理系统”确保提供高效率的国际级服务。该公司是长江集团控股的和记黄埔旗下的和记黄埔港口的成员公司。

现代货箱码头有限公司是另一家大型的企业，共有职工 1200 人，经营 1 号、2 号、5 号和 9 号集装箱码头，共 7 个泊位。岸线总长度 2.3 公里，集装箱处理能力 550 万标准箱，年吞吐量 435 万标准箱，拥有货仓大楼 11.3 万平方米。环球货柜码头香港有限公司经营 3 号集装箱码头，共有 1 个泊位，岸线长度 305 米，沿岸水深 14 米。这一公司是美国海陆联运公司、香港东方拖车公司、ATL 物流香港有限公司的合资企业。码头内设有集团的附属公司，亚洲货柜物流中心香港有限公司提供货物集散及配送服务。亚洲货柜码头有限公司是最年青的码头经营

企业,是环球货柜码头香港有限公司与新世界集团之下新创建集团有限公司之合资公司,成立于 1993 年,是 9 号码头发展计划最主要的股东。目前拥有 8 号货柜码头 2 个泊位。

据统计(经济发展及劳工局,2004),从事航运业(统计范围包括船坞、艇厂、船务代理及经理、远洋轮船船东、远洋轮船营运者、船只经纪,但不包括船舶测量、海事保险、海事法律服务、船舶财务、船级社)的机构从 1994 年的 1134 家下降到 1997 年的 983 家和 2003 年的 745 家,从业人数也由 1994 年的 18679 人下降到 1997 年的 15889 人和 2003 年的 10596 人。2002 年航运业总收入 312.93 亿港元,其中以远洋轮船船东和营运者收入最多,为 238.99 亿港元。航运业创造增加值 49.27 亿港元,以船务代理、经理及海外船务公司驻港办事处最多,为 27.32 亿港元,人均创造增加值则为 34 万港元。远洋轮船船东及营运者创造增加值 12.01 亿港元,人均 49 万港元。

香港物流产业群的成功取决于区位、城市及企业层次的多种因素。区位方面,香港在亚太地区占有独特的地理位置,同中国内地和世界其它地区有广泛的联系,是沟通中国内地与世界经济的桥梁。在过去 100 多年尤其是 1978 年以来,香港城市经济发生了显著的转变,由贸易中心转变成工业城市,又转变成世界级的贸易枢纽。香港的高级商业服务业与珠三角世界工厂的有机结合使香港成为世界上重要的贸易体系,2003 年是世界第 11 大贸易体系。进出口总额中转口贸易比例由 1991 年的 68%上升至到 2003 年的 89%。庞大的转口贸易给香港的物流业尤其是港口航运业提供了巨大的机遇,优越的自然环境使建设大型深水港成为可能。香港自由港的地位、政府自由贸易与不干预经济的政策、低税率及有效的法治体系,为物流业的发展提供了良好的营商环境。比如香港健全的法律制度,使外地企业对香港的银行和发货人发出的文件及其透明度有信心,得到国际认可。

从企业层面来说，私营策略为港口发展及提高港口效率提供了持久的动力。私营公司在集装箱码头上作出巨大投资，并采取进取的策略不断改进硬件与软件设施，提高服务水平。

以香港国际货柜码头有限公司为例，利用信息技术创立了生产率提升程序 (3P)，大大提高了集装箱堆积与处理效率，缩短远洋船停泊时间。在远洋船靠岸之前，其装载的集装箱数量、重量、尺寸通过码头的“电子数据交换系统 (EDI)” 和“顾客至上服务系统” 送呈公司。公司先进的“装运规划系统”将帮助装运计划员设计最有效的装运计划，远洋船一靠岸就可以立即执行。“堆场模型 3 系统”也可帮助计划员确定最合适的堆场范围，使集装箱在堆场内的流动最具效率。另外，“顾客至上服务系统”是一个在线平台，使公司与顾客直接联系起来。这一系统在 1998 年投入使用，它的互联网界面使顾客可以随时随地同公司保持联系。航运公司可以从系统获取船舶与集装箱报告以及最新的船期与集装箱状态讯息。

先进的码头管理系统大大提高了生产效率，平均每个船台每年处理的货物量增加约 25% (思莱特等，1997)。环球货柜码头香港有限公司更创造每台岸吊每小时平均装卸 40 多箱次、单一泊位每年吞吐量达 100 多万标准箱的纪录。

如前所述，香港的港口经营者不多，只有 6 家企业，他们之间也有一定合作，竞争也不是很激烈。港口业利润丰厚，因而多家大型企业集团均直接或间接参与港口业务，如和记黄埔、太古集团、九仓、新世界。这些大型公司的参与增强了港口业的实力。

企业的国际化及与相关行业的联盟也是香港港口航运业的一个突出优势。比如香港国际货柜码头有限公司的母公司和记黄埔港口，是一个全球性的港口王国，在美国、欧洲和中国内地经营庞大的港口业务，突显公司的国际竞争力。另一方面，

环球货柜码头香港有限公司则是二家香港运输与物流公司与美国海陆联运公司 (Sealand) 合作的结果，这是一种策略性的整合，有助于港口业务走向世界。

由上分析可见，香港的港口航运业能获得目前的龙头地位，取决于一系列的条件，缺一不可。这些条件包括优越的区位条件、独特的港口条件、珠三角地区巨大的运输需求、民营企业主导、香港自由港地位及发达的生产者服务、全球性联系、卓越的人力资源以及有关企业与人士努力不懈的精神。

但是，由于中国内地港口的发展，加上亚洲金融危机的冲击，香港的物流产业群也面临不少挑战。亚洲金融危机对香港经济的冲击是前所未有的，企业经营困难、出口与转口规模收缩、失业人数上升。1998 年新加坡取代香港成为世界第一大集装箱码头的地位。得益于中国内地经济与出口的持续扩张，香港于 1999 年再次成为世界第一大集装箱码头，并保持至今。但是，由于香港的集装箱多数来自珠三角地区，过关程序及边界至港口的运输费用增加了货物从香港出口的成本，不少珠三角的货物已转向使用深圳盐田等港口。深圳、上海等地经济的快速增长及港口条件的改善，这两个城市的集装箱吞吐量迅速增加，在将来会挑战香港的龙头地位。上海集装箱吞吐量在世界排名节节上升，由 1998 年的第 10 位上升到 1999 年的第 7 位，然后每年提升一位，到 2003 年成为世界第 3 大集装箱港口。类似地，深圳在 2001 年成为世界第 8 大集装箱港口，2003 年则成为第 4 大集装箱港口。但是可以预计，通过中国内地与香港紧密经贸关系安排的落实，大珠三角、泛珠三角的整合与发展，香港的集装箱吞吐量仍将稳定增长。

香港近年来的发展设想是将葵涌与南中国港口群组成港口网络，规划建设 10 号码头，扩充中流和内河作业，建设港珠澳大桥联接珠江三角洲西部，发展一流的电子物流服务，巩固和发展香港国际航运中心的地位。

## 参考文献

恩莱特等, 1997, 香港优势, 牛津大学出版社, 香港

港口航运及物流发展组 (香港经济发展及劳工局), 2004, 香港港口运输统计摘要, 二零零四年九月

经济发展及劳工局(香港), 2004, 香港航运业统计摘要, 二零零四年九月

表一 1995-2003 世界五大集装箱港口及吞吐量(万箱)

| 年份/位次 | 1      | 2      | 3      | 4      | 5      |
|-------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 1995  | 香港     | 新加坡    | 高雄     | 鹿特丹    | 釜山     |
|       | 1255.0 | 1184.6 | 490.0  | 478.7  | 450.3  |
| 1996  | 香港     | 新加坡    | 高雄     | 鹿特丹    | 釜山     |
|       | 1346.0 | 1294.4 | 506.3  | 500.7  | 468.4  |
| 1997  | 香港     | 新加坡    | 高雄     | 鹿特丹    | 釜山     |
|       | 1456.7 | 1414.0 | 569.3  | 534.0  | 523.4  |
| 1998  | 新加坡    | 香港     | 高雄     | 鹿特丹    | 釜山     |
|       | 1510.0 | 1458.2 | 627.1  | 601.1  | 594.6  |
| 1999  | 香港     | 新加坡    | 高雄     | 釜山     | 鹿特丹    |
|       | 1621.1 | 1594.5 | 698.5  | 644.0  | 640.0  |
| 2000  | 香港     | 新加坡    | 釜山     | 高雄     | 鹿特丹    |
|       | 1809.8 | 1708.7 | 754.0  | 742.6  | 627.5  |
| 2001  | 香港     | 新加坡    | 釜山     | 高雄     | 上海     |
|       | 1782.6 | 1557.1 | 807.3  | 754.1  | 634.0  |
| 2002  | 香港     | 新加坡    | 釜山     | 上海     | 高雄     |
|       | 1914.4 | 1694.1 | 945.3  | 861.0  | 849.3  |
| 2003  | 香港     | 新加坡    | 上海     | 深圳     | 釜山     |
|       | 2044.9 | 1841.1 | 1128.0 | 1065.0 | 1040.8 |

资料来源: 香港政府海事处网站 <http://www.mardep.gov.hk/en/home.html>

表二 2003 年香港港口航运业主要指标

|       | 指标                     | 数值           |
|-------|------------------------|--------------|
|       | 抵港远洋货船数(只)             | 32780        |
|       | 抵港内河货船数(只)             | 119480       |
|       | 集装箱吞吐量 (万标准箱)          | 2045         |
|       | 集装箱码头                  | 1207         |
|       | 远洋中流作业                 | 390          |
|       | 内河码头                   | 448          |
|       | 货物吞吐量 (万吨)             | 20761        |
|       | 海运                     | 14862        |
|       | 河运                     | 5899         |
| 规模/结构 | 香港注册船舶总数(只)            | 879          |
|       | 香港注册船舶总吨位(万吨)          | 2069         |
|       | 香港注册船舶总吨位 4 万吨以上船舶(只)  | 103          |
|       | 国际航运公司个数*              | 80 多间        |
|       | 每周国际航班*                | 460          |
|       | 有航班联系港口*               | 170 多        |
|       | 抵港远洋船主要来源地分布           |              |
|       | 中国内地                   | 20.1%        |
|       | 台湾地区                   | 25.8%        |
|       | 东南亚                    | 32.3%        |
|       | 远洋船港口平均停留时间(小时)        | 33           |
|       | 远洋全槽格式集装箱船港口平均停留时间(小时) | 23           |
|       | 未装货集装箱 (万箱)            | 392          |
|       |                        | (占吞吐量 19.2%) |
| 效率    | 停泊集装箱码头远洋船载重 2 万吨以下比重  | 23.6%        |
|       | 停泊集装箱码头远洋船载重 4 万吨以上比重  | 48.1%        |
|       | 远洋船抵港主要原因              |              |
|       | 卸货                     | 12.7%        |
|       | 装货                     | 8.2%         |
|       | 卸货与装货                  | 62.2%        |

注: \*2000 年数字