

### 香港篇3：後勤運籌的生命力

# 後勤自由化 確保領先

香港的海陸空運樞紐地位，也面臨了來自中國大陸的新挑戰。然而，統計數字也無法證明香港已有全面性的產業外移現象，而且以香港的實力，中國大陸想撼動其交通樞紐地位並非易事。

香港服務部門的發展，一直與其位居中國大陸及亞洲地區的樞紐地理位置密切相關。

香港仍舊是世界最大貿易集散地。雖然中國大陸的沿海口岸正快速發展，然而香港依舊是全球最大的口岸。在過去五年中，有兩年香港港口吞吐量以兩位數字成長，2002年其吞吐量仍以平均7.4%的成長率持續成長。

然而另一方面，紡織品與成衣協定（ATC）取消紡織成衣配額，加上中國大陸海關法令的逐漸自由化，允許更多大型外資企業直接在中國大陸運送貨品裝船出口，港口商務活動逐漸從香港被分散出來。

對廠商來說，能在中國大陸裝船出口相當具有吸引力。一方面，香港在地理位置上，畢竟比深圳、珠江三角洲的生產工廠更遠。如果出口商品要在香港的葵涌港裝船，必須經過香港與中國大陸的邊界，此舉不但會增加直接成本，更可能會延誤裝船時程。

根據2002年12月發表的香港後勤發展計畫研究報告發現，由香港最大港口葵涌，到中國大陸東莞的貨運行程，在良好的情況下，

需要花費七個小時的運輸時間；若情況不佳，這段一百公里的路程，得耗時超過十五個小時。由東莞到鹽田，以卡車運送四十英呎（FEU）的貨櫃，成本大約是180美元，運送到香港卻需490美元。另外一個比較便宜的選擇是透過駁船；然而，由東莞到葵涌的駁運成本，每FEU仍需300元美元，此外，以駁船運送也比較不方便。

#### 過高的港務相關費用遭詬病

由工廠到港口的陸運成本，並不是出口商的唯一考量。他們還必須支付碼頭處理費用（THCs），這是船務公司支付碼頭貨物裝卸業者的裝櫃與卸櫃花費，再轉嫁給出口商的費用。據瞭解，香港的碼頭處理費用並不低廉，不僅和中國大陸相比較為昂貴，即使是與世界各港口相比，也是如此。根據經濟服務局（Economic Services Bureau）的統計數據顯示，2001年從香港運送到美國的貨櫃，每FEU的碼頭處理費用為274美元，遠高於深圳的141美元、台灣的135美元、日本的126美元，以及上海的88美元。（表一）

根據我們訪談過的出口商及船務公司表示，這是由於香港四家碼頭貨物裝卸業者寡占所造成的結果。而這些業者則辯稱，他們向船公司收取的港口貨櫃設備相關使用費（CTCs），與船公司向出口商代收的碼頭處理費用，不可混為一談。但無論如何，各方均同意，香港獨特的港口結構，從土地的買賣，一直到基礎建設的完成，全部都是透過私人機構融資完成，使香港港口的設備使用費，遠比其他國家或地區，由政府公辦公營方式完成的設備使用費高出許多。



在「透過第三地直航」的模式下，兩岸間的運輸業聯繫漸呈擴張情形。

然而，深圳的成本優勢似乎也在縮小。據經濟服務局表示，1995年到2001年間，從中國大陸穿過邊界，透過卡車運送貨物到香港的成本降低了三成左右，而香港的碼頭處理費用，與其他港口碼頭處理費用間的差距，也在縮減之中。據香港港口及航運局（Port and Maritime Board）表示，近幾年來，香港

表一：運貨得先拜碼頭

2001年運送到美國的貨櫃，每FEU的碼頭處理費（單位：港幣）



資料來源：香港特區政府經濟服務局

的平均港務費用並沒有跌價，但也沒有漲價。在此同時，深圳的碼頭處理費用卻反而增加。中國大陸南部的港口，並沒有被政府壟斷，深圳便複製了香港私人部門開發港口的模式。哈契森國際裝卸（HIT）經營葵涌既有的十八個深水泊位，並且有興趣再增建兩個深水泊位，哈契森國際裝卸同時還經營鹽田的貨櫃港，並且擁有48%的股份。過去大陸土地成本不高，但近來土地價格似乎也蠢蠢欲動，很少私人公司會不以漲價做為回應的。

儘管相關處理費用比鄰近邊界的港口高出一截，香港的港口仍有其他優勢。例如，香港的港口是深水港（在港口水深方面，香港最近的競爭者是鹽田港），更有效率的文書處理服務與海關程序，以及全面性的支援性服務措施，從貿易融資到保險等，一應俱全。

更重要的是，香港港口擁有比較好的聯結

性。2002年香港每週有一百六十班海運船次，而深圳則僅有六十航次。同年總計有七百船次由美國到香港，即平均每天有兩船次。這是很重要的運輸關鍵。在深圳若誤了到美國的貨櫃船期，就必須等上幾天才會有下一個船次到美國，但在香港則僅須等幾小時。這種狀況也使得香港的船運費用較為低廉。根據經濟服務局的統計，2001年由鹽田海運貨物到美國，美國託運人每FEU的運送費用為2110美元，而從香港運送的話，則僅須1810美元。儘管中國大陸正積極改善文件處理程序及聯結，但在發展支援性服務措施方面，無論是深度或廣度，都還有待努力。

內地城市挑戰香港空運地位

在空運方面，若以進出旅客人數為標準，2001年位於香港赤蠟角的國際機場可躋身世界第五大最忙碌的機場，年出入境旅客達三千兩百萬人次；2002年成長至三千三百五十萬人次。香港國際機場同時也是全世界最大的空中貨運轉運中心，2002年貨運總重量達2.5噸。

這數字相對於香港海運十九萬噸的年吞吐量來說，或許微不足道，但空運貨物的價值較高。2001年，香港空運貿易總額達8241億港幣，相較於海運貿易總額的1.3兆港幣，差距並不大。在空運成長率方面，1995年1998年間，處理的空運貨物平均年成長率為6%；1999年到2000年間，年成長率則擴大到12%。

香港之所以會成為突出的空運中心，部分是因為中國大陸內陸機場的基礎建設開發程度不夠。大陸現在正設法迎頭趕上，北京和

上海浦東機場於1999年剛剛興建完成；另外，距離香港一百公里的範圍內，還有四座國際機場，分別在澳門、珠海、深圳及廣東。其中最大，也最擁擠的是廣東白雲機場，2001年，該機場出入境旅客達一千兩百八十萬人次，商品吞吐量達五十萬噸。新的廣東機場目前正在興建中，預計將可提供兩千五百萬人次的旅客及一百萬噸商品的年吞吐量。

大陸機場具有價格優勢

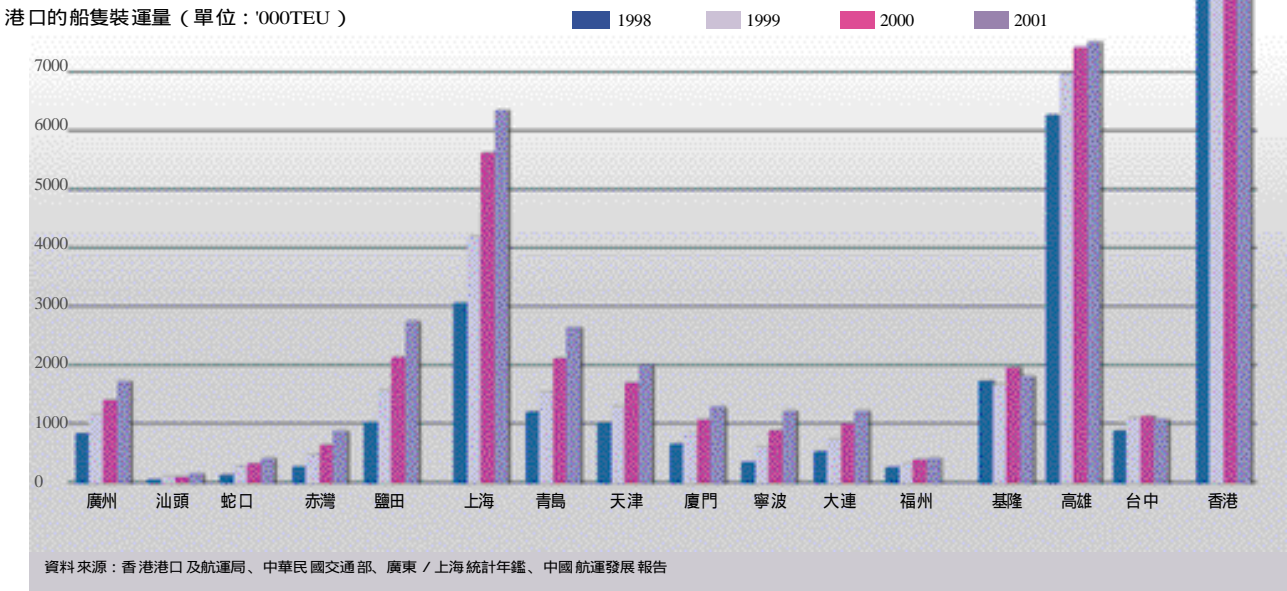
相對於香港國際機場而言，中國大陸的機場具有價格優勢。香港的成本遠高於大陸的國際機場，尤其經營權又由民營企業香港航空貨櫃載卸公司（HACTL）主導，使問題雪上加霜。中國大陸國際機場與世界各主要機場的聯結度，近幾年來大幅提升。上海國

際機場每週國際性航班，已由1985年的四十一架次，增加到2002年的五百五十四架次；北京則由四十四架次，增加到四百零五架次。

不過，香港做為空運轉運中心的競爭力仍然很強。除了支援性服務較為突出，香港的實體基礎建設也非常卓越。由於香港國際機場目前能處理每年四千五百萬人次的旅客，以及三百萬噸的貨品，已被公認為世界最佳的國際機場之一。在縮短轉機時間方面，也頗有進展。自2000年起，以HACTL為品牌所提供的中國大陸直達服務（Superlink China Direct Service）正式開辦，在香港國際機場落地的貨櫃，可以直接由陸運直達中國，並且在到達指定地點前，不必經過中國大陸海關稽查，直到貨櫃到達終點為止。貨運卡車從香港國際機場到東莞，只需花費四

表二：兩岸三地各港口貨運能力比較

港口的船隻裝運量（單位：'000TEU）

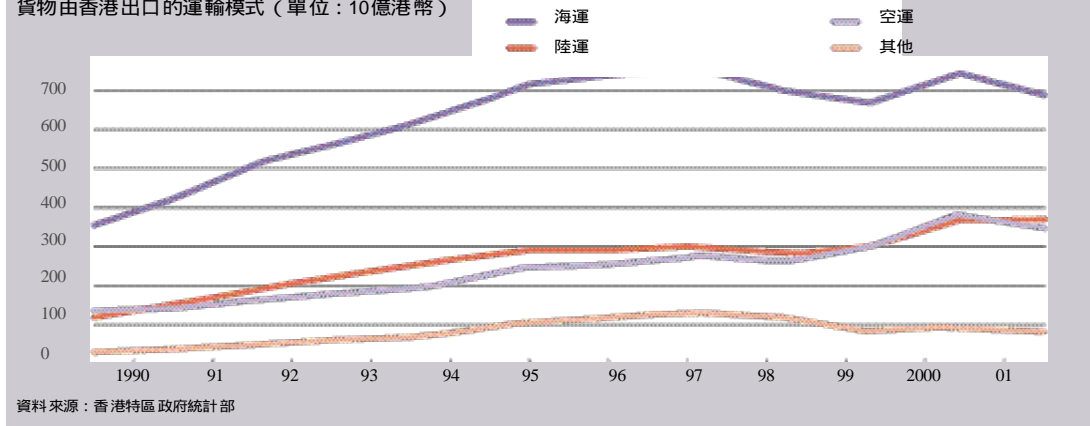


資料來源：香港港口及航運局、中華民國交通部、廣東／上海統計年鑑、中國航運發展報告



表三：還在漂泊？

貨物由香港出口的運輸模式（單位：10億港幣）



個小時車程。2001年，海運貨物航站（Marine Cargo Terminal）開始啟用，聯結香港國際機場到珠江三角洲的二十個河港的交通網布建完成。

有優勢更要有憂患意識

最後，就全球聯結性而言，香港仍領先大陸。2001年香港國際機場有六十五家以上的航空公司進駐，飛達全球九十個國際性航站（其中有四十個地點在中國大陸）。在2001年4月到2002年3月間，香港國際機場總計有八萬四千班客機架次降落，回顧四年前同期的數字，僅有六萬八千班客機架次。

香港之所以能成為海空運產業轉運中心，不僅是因為完善的交通基礎建設，其高效率的作業程序，以及完善的支援性服務也是重要的因素。然而，香港絕不能以現狀自滿。一旦台灣與中國大陸達成三通的協議，香港無疑會受到相當大的負面影響。此外，鄰近的大陸城市，也有野心染指香港在珠江三角洲的轉運中心寶座，雖然基礎建設並非是一蹴可幾，但香港仍須有憂患意識。

對於上述第一項威脅，香港當局能做的十分有限；但是對於第二項威脅，香港大可採取雙叉策略因應：一方面降低香港與中國大陸間越界的交通成本，另一方面則提升香港的軟體基礎建設。

香港政府對於上述兩項策略，已經採取具體作為，例如可聯結香港與深圳間長達5.1公里的雙向三線道大橋——西部越界大橋（Western Crossing），即將於2005年完工啟用。如果依照香港政府2002年12月公布的開發計畫綱要（Master Plan），將全面布建新的鐵路及路運交通網。香港與珠江三角洲之間的聯結橋樑建設計畫，目前也在審議之中。

在軟體基礎建設方面，近年來香港當局已經採取具體的措施，進一步開放航空貨運以及航空產業。這些改變將導致更進一步的市場競爭，但同時也將會更鞏固香港空運轉運服務中心的地位。

最近爆發的SARS重創了香港的旅遊產業。在疫情發生之前，香港的空運轉運中心地位，還能夠支持旅遊產業穩定發展。國際

## 兩岸直航牽動香港發展方向

香港是台灣與中國大陸之間最受歡迎的轉運站。如果台灣與大陸之間確定直航，香港的機場當局（Airport Authority）估計，將會影響8%的香港國際機場的旅客流量。2001年，台灣與香港間空運貨品吞吐量，占香港國際機場運務量的13%。在海運貨物方面，香港港口及航運局（PMB）認為，2001年，海峽兩岸經由香港進行的轉口貨品吞吐量達110萬TEUs，相當於香港整體吞吐量的5.9%。

### 大陸選擇性開放港口

然而，並非所有的生意機會都會喪失。台灣投資人在廣東省大量投資，大部分經由香港轉運的商品和旅客，其最終目標地是中國大陸華南地區。據PMB估計，海峽兩岸經由香港轉進大陸的

貨物中，60%和中國南方城市有關。如果香港在與廣州之間的海空競賽中，仍然具有競爭力的話，則香港仍然能保持與大陸南部城鎮相關的貿易業務量。

### 大陸選擇性開放港口

無論如何，現階段切勿期望台灣與中國大陸之間會立刻全面開放三通。儘管台灣方面的輿論傾向於開放與大陸間的直航，但大陸可能會選擇性地逐步開放三通的港口與機場。在台海兩岸可能採取漸進方式開放三通的情況下，台灣—香港—大陸的路線需求仍將存在。大陸當局採用選擇性開放的方式（特別是排除廣州的方式），也可避免對香港造成太大的衝擊。

無論是否會立即全面開放，到香港旅遊的人數，難免會受政策影響。不過，其對經濟體系的影響程度還有待評估。台灣到香港旅遊的人數，僅次於中國大陸。然而，來自台灣的旅客，在香港停留的時間也特別短。據2002年的統計資料顯示，在來自台灣的旅客中，有80%是在當天進出香港，也因此花費不多。2001年，平均每名台灣旅客在香港的花費金額為4422港幣，是除了大陸以外，全亞洲地區旅客花費最少的一群。另外一個相關的重點是，兩岸開放直航後，是否也會同時解除兩岸之間的金融流通限制？如果沒有，許多駐大陸的台灣經理人仍須定期兩地奔波，以處理銀行相關業務。

觀光組織（International Tourism Organization）表示，中國大陸在2020年將會成為世界上最多的人想要造訪的國家。在這些潛在遊客中，雖然大部分的人會選擇直接進出大陸，但經由香港轉機的比例仍然會持續成長。無論如何，香港獨特的歷史與壯觀的摩天大樓，仍

深富旅遊魅力。2005年香港迪士尼樂園完成啟用後，將更增添香港的吸引力，這個主題樂園將會吸引更多來自大陸南方的遊客。香港簽證逐漸放寬，也讓大陸南方的遊客更容易進出香港。