



## 放寬沿海運輸權管制及珠三角競爭 對香港海運物流業的影響



黃惠虹 黃彥璋 王越 巫耀榮 梁志堅

恒生管理學院供應鏈及資訊管理學系

2016年11月



## 1. 引言

20 世紀 90 年代至 21 世紀初的十多年間，香港是全球最繁忙的貨櫃港。到了 2015 年，香港港口的排名下跌至第五位，被上海、新加坡、深圳和寧波超越<sup>1</sup>。2011 至 2014 年間，香港貨櫃吞吐量跌勢雖趨於緩和，但 2015 年以來，香港貨櫃吞吐量卻急劇下降。香港一方面要面對來自珠江三角洲（珠三角）港口的激烈競爭，另一方面，上海自由貿易區於 2013 年獲放寬沿海運輸權管制，中國內地沿海港口中轉貨物運輸模式的調整，可能導致經香港的中轉貨量大幅下滑，影響吞吐量。

在以下章節，我們首先探討物流業對香港的經濟貢獻以及香港物流業的發展現況，繼而闡述近年中國沿海運輸權管制政策的變化，並介紹不同國家的沿海運輸權政策所帶來的影響。報告也會推算因放寬沿海運輸權管制對香港中轉貨量產生的影響。研究表明，中國內地沿海運輸權政策變化將可能導致香港中轉貨量減少 240 萬標準箱，佔現時吞吐量的 14%。我們還會討論放寬沿海運輸權管制對香港和中國內地沿海港口的短期及長期影響。另一方面，我們分析珠三角到香港的貨量，結果顯示，雖然近年從珠三角到香港的中轉量不斷上升，但經香港處理來自珠三角的貨量並沒有實質改變。中轉量增長主要原因是部分陸運（貨櫃車）貨物轉向水運（駁船），這情況下，一個貨櫃在吞吐量上被統計兩次；也就是說，來自水運的中轉量增長數據，沒有充份反映香港貨量及物流服務需求的下跌。

《2015 年施政報告》提出，「香港既是內地航運公司「走出去」的最佳跳板，也是國際航運公司進入中國內地市場的平台。香港完全有條件成為中國以至亞太區重要的國際航運服務樞紐。」今年 3 月，《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》中提到，將支持香港增強其作為國際金融、運輸及貿易中心的地位。然而，香港作為貨運樞紐港的地位已受到嚴重威脅。本研究報告旨在引發香港政府及相關持份者的思考和行動，以保持香港的競爭優勢。

---

<sup>1</sup> Ranking of Container Ports of the World, [http://www.mardep.gov.hk/en/publication/pdf/portstat\\_2\\_y\\_b5.pdf](http://www.mardep.gov.hk/en/publication/pdf/portstat_2_y_b5.pdf).



## 2. 物流業對香港經濟的貢獻

2014 年香港貿易和物流行業的從業人員達到 765,000 人，佔香港就業人口的 20.4%；產值達 5,150 億港元，佔香港國民生產總值（GDP）的 23.4%。根據香港貿易發展局的報告，香港作為中轉港，2015 年貿易總額在全球商品貿易中名列第八。去年香港的再出口佔進口總值的 87.9%，佔香港出口總值 36,100 億港元的 98.7%<sup>2</sup>。香港是中國內地的第二大貿易夥伴，僅次於美國。去年，香港和中國內地之間的雙邊貿易額佔中國內地對外貿易總額的 8.7%，而香港從中國內地的進口佔其進口總額的 49%，對中國內地的出口佔其出口總額的 53.7%<sup>3</sup>。

2014 年港口和物流業為香港經濟帶來了 750 億港元的增加值，佔香港 GDP 的 3.4%，企業數量達 9,500 家，提供了 190,000 個工作崗位，佔就業總量的 5.0%<sup>4</sup>。作為中轉樞紐，2014 年香港的貨運量為 3.26 億噸，其中超過 90% 為海運進貨量，當中，超過 85% 吞吐量與中國內地相關。

---

<sup>2</sup> Economic and Trade Information on Hong Kong published by the Trade Development Council (29 August 2016)

<sup>3</sup> Hong Kong Monthly Digest of Statistics, March 2016

<sup>4</sup> Census and Statistics Department, “The Four Key Industries and Other Selected Industries in the Hong Kong Economy”, March 2016

### 3. 近年海運中轉業務的發展

我們利用早年數據協助分析，採用 2001 年《香港船務統計》中關於進口、出口、進口中轉和出口中轉的重櫃資料<sup>5</sup>，製作重櫃流向圖（圖 1）。2001 年，香港共操作重櫃 1,420 萬標準箱，其中 45.5%是中轉貨櫃，其餘則為進口和出口，即直接運輸（圖 1）。來自中國內地的貨櫃佔香港中轉吞吐總量的 41.2%，其中，珠三角佔 22.6%，非珠三角地區佔 18.6%。亞洲（中國除外）佔 27%，美國、西歐及其它國家和地區佔 31.8%。

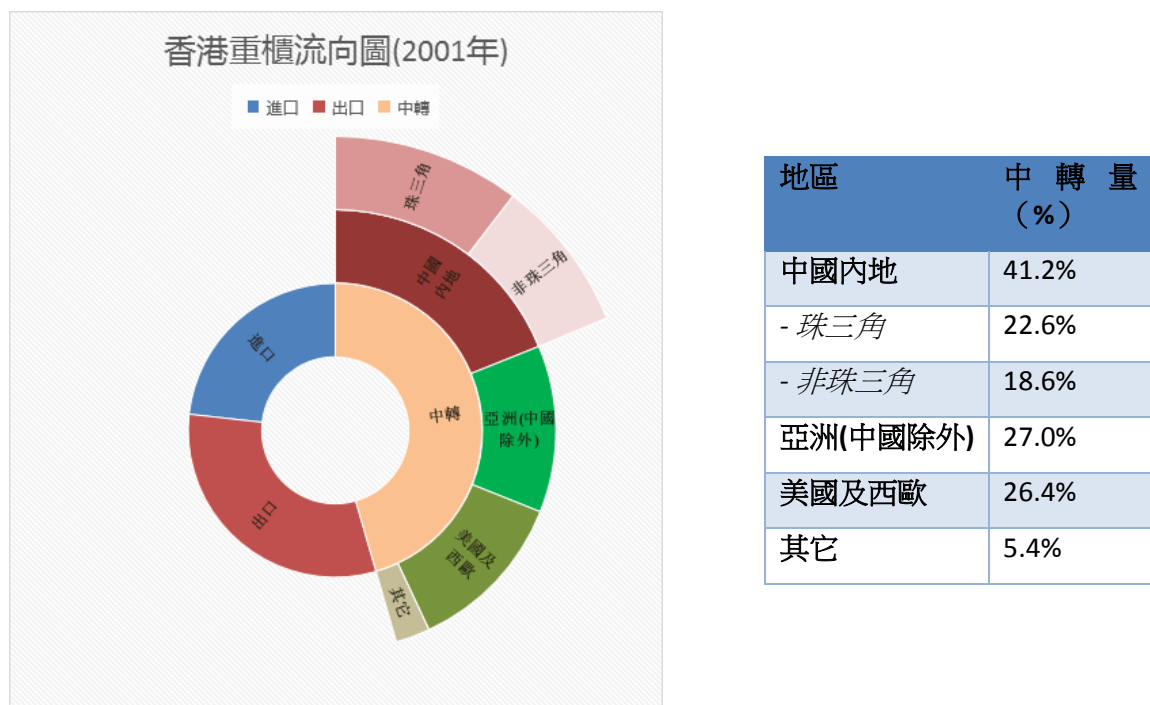


圖 1: 2001 年香港重櫃運輸送量構成圖

2001 年以來香港作為區內主要港口的地位不斷下降。廣州、上海和深圳三大港口的貨櫃吞吐量增長強勁，年平均增長率分別達到 19%、13%和 12%，但 2001 年到 2015 年，香港貨櫃吞吐量年平均增長率不到 1%。由此可見，香港失去了區內第一大港的地位，部分市場份額分流到深圳和廣州<sup>6</sup>。

從區域的角度分析，受惠於中國蓬勃發展的經濟，香港和深圳的港口總吞吐量過去 15 年迅速增長，從 2001 年的 2,290 萬標準箱增長到 2015 年的 4,430 萬標準箱。2010 年以來，總吞吐量保持平穩（圖 2）。

<sup>5</sup> Hong Kong Shipping Statistics, Census and Statistics Department, <http://www.censtatd.gov.hk/hkstat/sub/sp130.jsp?productCode=B1020008>

<sup>6</sup> Merk, O., Li, J. (2013), "The Competitiveness of Global Port-Cities: the case of Hong Kong – China", OECD Regional Development Working Papers, 2013/16, OECD Publishing

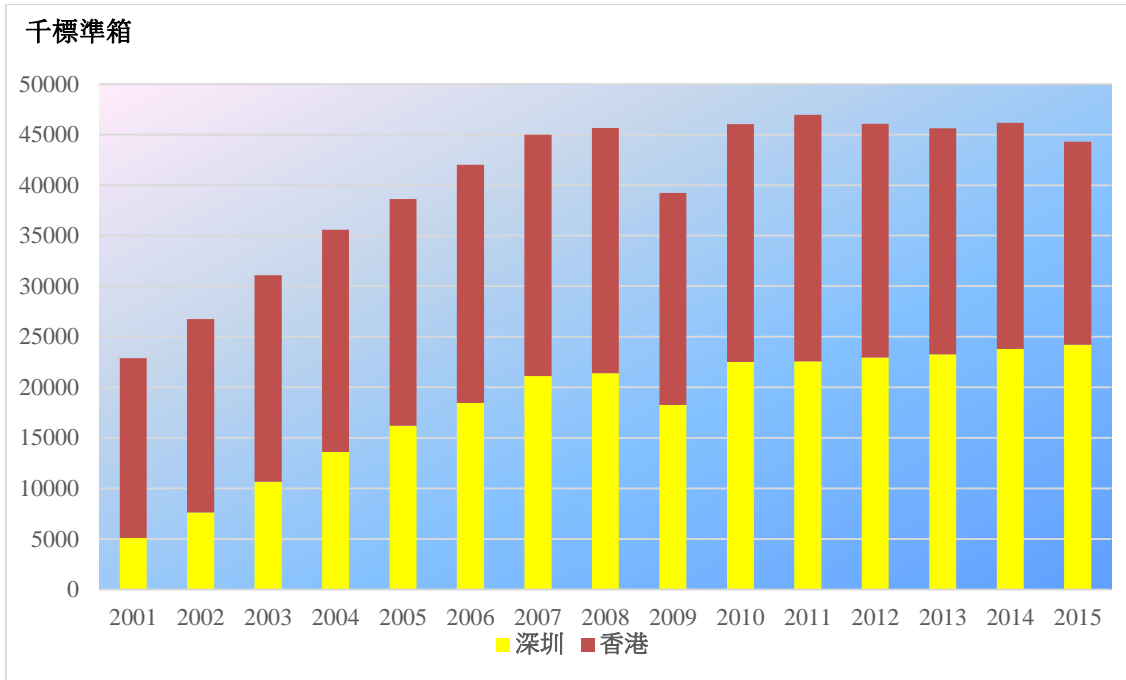


圖 2 香港和深圳的港口總輸送量

1998 年以來，香港中轉量出現雙位數增長，但直運量卻逐步下降。根據香港政府統計處的報告，從 1998 年到 2015 年，香港轉口貿易量佔貿易總量的比重，由 27% 上升至 70%。然而，重櫃量卻從 2011 年的 2,070 萬標準箱下降到 2015 年的 1,710 萬標準箱（圖 3）。

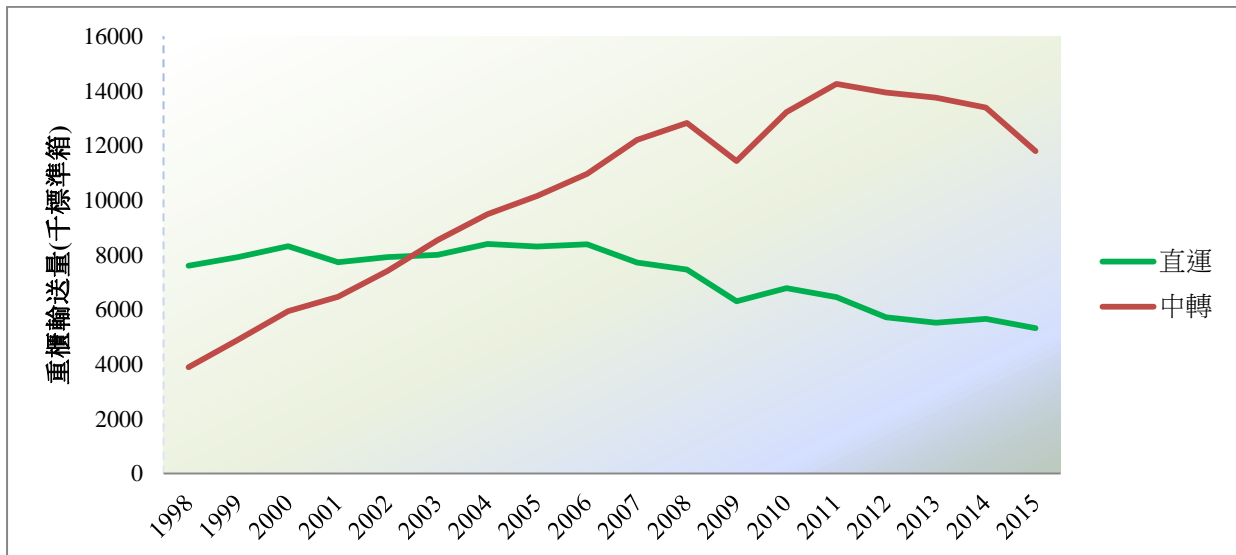
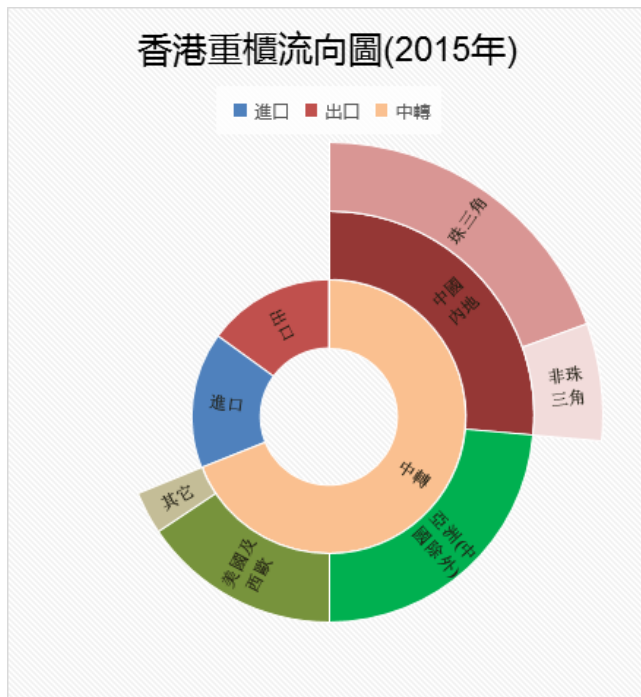


圖 3 香港重櫃輸送量(1998-2015)

2015 年，香港中轉貨量以中國內地所佔比重最大，達 38.4%（其中珠三角 28.4%；非珠三角 10.0%），亞洲（除中國內地外）的比重為 34.2%，美國、西歐及其它國家和地區為 27.5%。這意味著，在 1,190 萬標準箱的中轉貨量中，460 萬標準箱與中國內地有關（其中珠三角是 340 萬標準箱；非珠三角是 120 萬標準箱）。圖 4 反映了中轉重櫃的流向明細。該圖有利於釐清放寬沿海運輸權管制對香港中轉量的影響。在第六章，我們將闡述因放寬沿海運輸權而受影響的香港中轉量，是非珠三角地區經香港中轉貨量（120 萬標準箱）的兩倍。同時我們也將簡要探討中國內地放寬沿海運輸權管制問題，並詳細論述其它國家就放寬沿海運輸權管制的情况。



地區	中轉量 (%)
中國內地	38.4%
- 珠三角	28.4%
- 非珠三角	10.0%
亞洲(中國除外)	34.2%
美國及西歐	22.4%
其它	5.0%

圖 4: 2015 年香港重櫃運輸送量構成圖





#### 4. 中國沿海運輸權管制概述

本章節，我們先回顧中國沿海運輸權管制情況。根據《中華人民共和國海商法》，只有在中國註冊或者懸掛中國國旗的船舶才具備從事中國沿海港口之間貨物運輸的資質。外籍船舶，或者懸掛非中國國旗的船舶，不得將中國內地港口裝船的貨櫃直接運至另一內地港口卸船<sup>7</sup>。例如：一艘註冊地為巴拿馬的船舶，在上海裝載的貨物，不得直接運至深圳卸船。被稱為沿海運輸權的管制令並非中國獨有；世界上許多國家，例如美國、英國、印尼、菲律賓、丹麥均出於貿易保護、國家和公共安全考慮，採取相同的做法。

然而，在「一國兩制」的政策下，香港不被視為中國境內港口，因此，貨櫃在中國港口裝上外籍船舶後，可經香港中轉運往另一中國港口。受惠於中國沿海運輸權管制，2015 年香港 2,000 萬標準箱的吞吐量中，70%為中轉貨量；半數以上的中轉貨量屬於亞洲區內的轉運，當中包括外籍船舶於中國內地港口承運的箱量<sup>8</sup>。隨著船舶承運力的增加，外籍船舶可在中國內地多個港口與香港之間從事貨物運輸，香港在此類船舶中轉運輸中扮演重要角色。然而，2013 年中國設立自由貿易區，沿海運輸權管制的政策也經歷逐步變化，可能影響香港的長遠經濟發展。

2013 年 9 月，交通運輸部宣佈在新成立的上海自由貿易區，放寬沿海運輸權管制。中資非五星旗船舶獲准開展上海自由貿易區內港口與其它中國內地對外港口之間的沿海運輸<sup>9</sup>。同時，青島、寧波和廣州等一些沿海港口也積極遊說政府部門，對外籍船舶放寬沿海運輸權管制<sup>10</sup>。

<sup>7</sup> Maritime Code of the People's Republic of China Ministry of Commerce, People's Republic of China

<sup>8</sup> "Maintaining Kwai Tsing Port's Regional Competitiveness Investing in Container Throughput Capacity and Operational Efficiency" <http://www.hkcto.com/>

<sup>9</sup> 交通部關於在上海試行中資非五星旗國際航行船舶沿海攜帶的公告，  
<http://www.chinacourt.org/law/detail/2013/09/id/146936.shtml>

<sup>10</sup> "Maintaining Kwai Tsing Port's Regional Competitiveness Investing in Container Throughput Capacity and Operational Efficiency" [http://www.hkcto.com](http://www.hkcto.com/)

## 5. 部份國家沿海運輸權管制的經驗借鑒

### 5.1 近年東西方國家沿海運輸權管制政策

其它國家的沿海運輸權管制政策對香港有何借鑒意義？各國實行沿海運輸權管制是出於不同的考慮，包括國家安全、經濟和工作力保護主義、公共安全、沿海航運監管等。一些管制沿海運輸權的西方國家，要求在其國內沿海港口之間從事貨運的船舶必須由本國製造，並懸掛本國國旗。對沿海運輸權管制較嚴格的國家，更要求船舶擁有權為本國公民，而且船員必須為本國公民或永久居民。實施嚴格的沿海運輸權管制的國家包括美國、芬蘭、法國、希臘、葡萄牙、西班牙、瑞典和義大利。此類管制政策大多是依照 1920 年美國海運商業法案（琼斯法案）第 24 章和 27 章制訂的。

一些西方國家確實允許外籍船舶在本國沿海港口之間從事貨物運輸，此類國家有丹麥、德國、荷蘭、英國、比利時、冰島、挪威和愛爾蘭。這項政策可吸引國外班輪將這些國家的港口作為其中轉樞紐。

在亞太地區，澳洲、菲律賓和印度傾向於採取自由寬鬆的政策，外籍船舶可參與沿海貨物運輸。日本、中國和印尼對沿海運輸實施更為嚴格的管制；印尼政府於 2005 年頒佈第 17 號《航海法》，實行沿海運輸權管制以支援本國船舶的發展；而日本依據其《船舶法》第三條規定，禁止外籍船舶在日本沿海港口之間從事貨物和旅客運輸。根據上述國家的情況，我們以下圖（圖 5）總結各國管制沿海運輸權的程度。

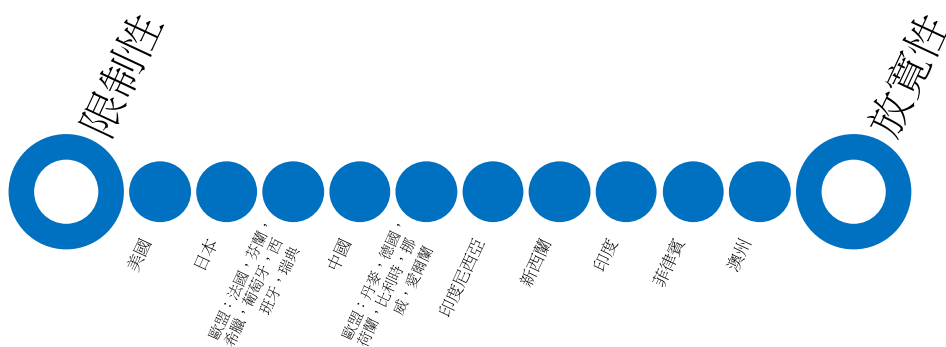


圖 5 各國沿海運輸權管制程度差異

放寬沿海運輸權管制對航運物流業將產生持續影響。由於外籍船公司得到其母國的大力支援，國內船東和船公司、船員以及國內運輸和其物流業務將受影響和被控制。有關的影響從印尼和日本加強沿海運輸權管制，以及菲律賓和澳洲因放寬沿海運輸權管制所產生的效應可得到印證。



## 5.2 放寬沿海運輸權管制對物流業各持份者的正面影響

一國放寬沿海運輸權管制對物流業持份者來說，影響各異。東西方國家的政策變化會對各物流業持份者帶來積極或消極的影響（如圖 6）。支持放寬沿海運輸權管制的包括付貨人、各級地方政府、國際班輪公司、造船廠、位於外島或擁有新開發港口的當地政府官員。

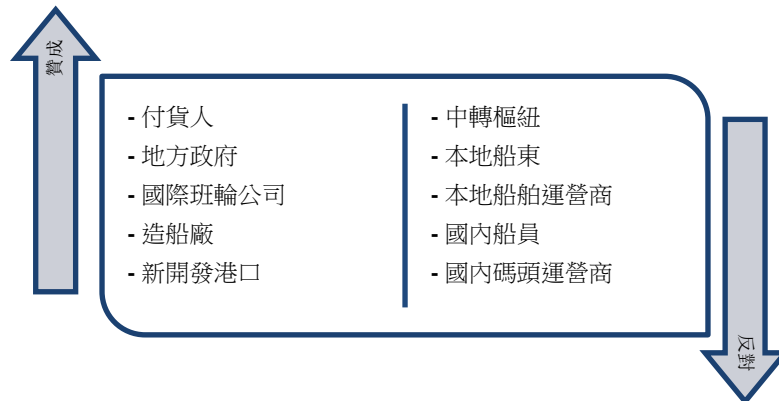


圖 6: 物流業持份者對放寬沿海運輸權管制的不同態度

在澳洲和菲律賓，當地付貨人使用國內船舶運輸的費用，比使用外籍船舶高 40% 以上，放寬沿海運輸管制對當地付貨人有利<sup>11</sup>。美國東海岸的石化企業今年也提出，放寬《琼斯法案》中對沿海運輸權的限制；因為沿海運輸權管制推高海運成本，導致其在美國、加拿大和歐洲的燃油與石化業競爭中處於劣勢<sup>12</sup>。

從國家角度來說，有些國家（如印度海運部）認為，放寬限制能改善國家經濟，增加中轉量。面對經濟下滑的威脅，澳洲的港口正考慮放寬沿海運輸權管制，作為促進經濟發展的政策之一，縱使此舉可能導致澳洲的主要樞紐港出現失業率上升的風險。

放寬沿海運輸權管制可降低碼頭靠泊成本和國際班輪公司的運營成本，懸掛外國旗的國際班輪公司因此成為主要受惠者。馬士基船公司去年曾表示，如果印尼的沿海運輸權有變動，它願意在當地投資 30 億美元。同樣，代表國際班輪公司利益的澳洲航運公司（Shipping Australia Ltd.）也表示，支持澳洲解除沿海運輸權管制。

對外島及新開發港口而言，任何沿海運輸權管制的放寬對他們都是有利的。波多黎各因為 720 億美元的沉重債務負擔，其總督於去年呼籲加勒比海島嶼和非美國本土的屬地豁免執行《琼斯法案》。

<sup>11</sup> “Relaxing the Cabotage Restrictions in Maritime Transport” Llanto and Navarro

<sup>12</sup> “Jones Act: A new fight and a new argument” Hawaii Free Press, September 2016



### 5.3 放寬沿海運輸權管制對物流業各持份者的負面影響

部分持份者認為，放寬沿海運輸權管制可能嚴重影響一國現有的國際航運樞紐的地位。澳洲《沿海貿易法案》調整沿海運輸權規定，允許本國船舶和外籍船舶從事旅客和貨物運輸，其後果可以成為其他國家汲取的經驗教訓。澳洲的港口業界指出，貿然放寬管制可能導致 1,089 名澳洲海員失業，佔現有海員數量的 93%<sup>13</sup>；其次受到衝擊的是當地航運公司和船東，他們將失去沿海運輸業務，進而影響當地其他就業。例如，達飛海運集團（CMA CGM Group）下屬的澳洲國家海運（ANL）強調，當地航運公司及其運營商，鐵路和公路運輸業的員工都將受到影響。物流樞紐配套的物流和倉儲業務也會因此受到不利影響。此前，印尼允許外籍船舶從事沿海運輸，便導致其本國航運業近乎崩潰；於 2008 年開始實施沿海運輸權管制，至今年才成功使得該國航運業再次復甦<sup>14</sup>。

---

<sup>13</sup> “Australia’s great loss: the end of maritime cabotage?” ship-technology.com, Grey E. Jan 2016

<sup>14</sup> “Utilisation heads south but Indonesia offers glimmer of hope” Offshore support journal

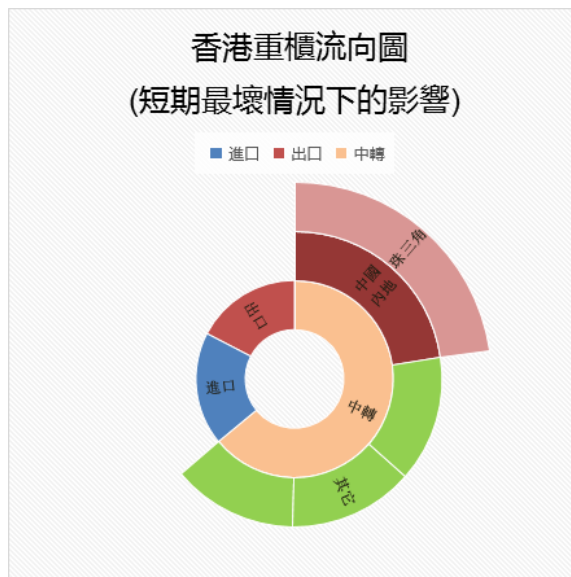
## 6. 對持份者短期和長期影響的分析

### 6.1 內地放寬沿海運輸權管制對香港的短期影響

理論上，要了解因放寬沿海運輸權管制對香港中轉貨量的影響，首先要確定所有中國內地港口經香港中轉的貨物總量，這方面沒有直接的統計資料，只能通過中轉貨物的目的地或來源地數據進行推算。對於目的地或貨源地來自非珠三角地區的中轉貨物（鑒於香港已不再是製造業基地），這類貨物的目的地或貨源地應是中國以外的其他地區，如亞洲和美國；由此，放寬沿海運輸權管制而受影響的香港吞吐量，應等於非珠三角地區經香港中轉貨量的兩倍。（附錄 A1 有詳細的計算方法說明）。

以 2015 年的吞吐量為例，非珠三角地區經香港中轉的重櫃量是 120 萬標準箱（參見第 3 章節），那麼受放寬沿海運輸權管制而影響的中轉量，將是 120 萬標準箱的兩倍，即 240 萬標準箱。就此，未來幾年香港重櫃年吞吐量將從 1,710 萬下降至 1,470 萬標準箱。

根據香港特別行政區政府統計處的統計數字，自 2011 年以來，經香港中轉的非珠三角地區重櫃量一直在下降。假若越來越多的自由貿易區受惠於放寬沿海運輸權管制，降幅會更加明顯。最壞的情況，香港可能會失去非珠三角地區的全部中轉業務，最終導致香港總吞吐量下降 14%（如圖 7）。



地區	中轉量 (%)
中國	35.5%
其他	64.5%

圖 7:最壞情況:失去中國內地非珠三角地區的所有中轉業務

## 6.2 造成香港長期萎縮

中轉量的減少可能減弱連通性。正如本文第 5 章指出，長遠而言，中轉貨運弱化會對香港國際航運樞紐功能帶來嚴重影響，付貨人和物流服務供應商可能轉向其他更具競爭力的樞紐。香港能成為亞洲主要中轉樞紐的主要原因之一，就是因為它良好的連通性。目前，香港每週有約 340 條班輪航線，連接全球約 470 個港口<sup>15</sup>。然而，香港正面臨著來自深圳港的強力挑戰，深圳港目前有 131 條國際班輪航線和 21 條駁船支線<sup>16</sup>。這些航線中，半數以上都同時停靠或覆蓋香港和深圳的港口。由於沿海運輸權管制，香港目前仍是東北亞重要的中轉港口。但放寬沿海運輸權管制可能會導致這些航線轉移至深圳港。深圳港的吞吐量已從 2001 年的 500 萬標準箱，增至 2015 年的 2,400 萬標準箱，同期，香港則僅從 1,780 萬標準箱增至 2,000 萬標準箱。

圖 8 是基於幾種假設情況，對未來幾年香港吞吐量的預測。儘管假設條件和所使用的方法可能未臻完善，但總體來說，下降趨勢是無可爭辯的。該預測的前提是，香港與深圳港口的總吞吐量未來 10 年內保持穩定，香港的份額會持續下降（如圖 9）。在此假設中，所佔份額是因變數，時間是引數；以 2001 年設定為最差情況，2007 年是最佳情況。香港的吞吐量是香港所佔的百分比乘以香港和深圳總輸送量。按照現有的降幅計算，因放寬沿海運輸權管制帶來的最悲觀預測是，香港將在五年內失去非珠三角地區的中轉量（即 240 萬標準箱）。

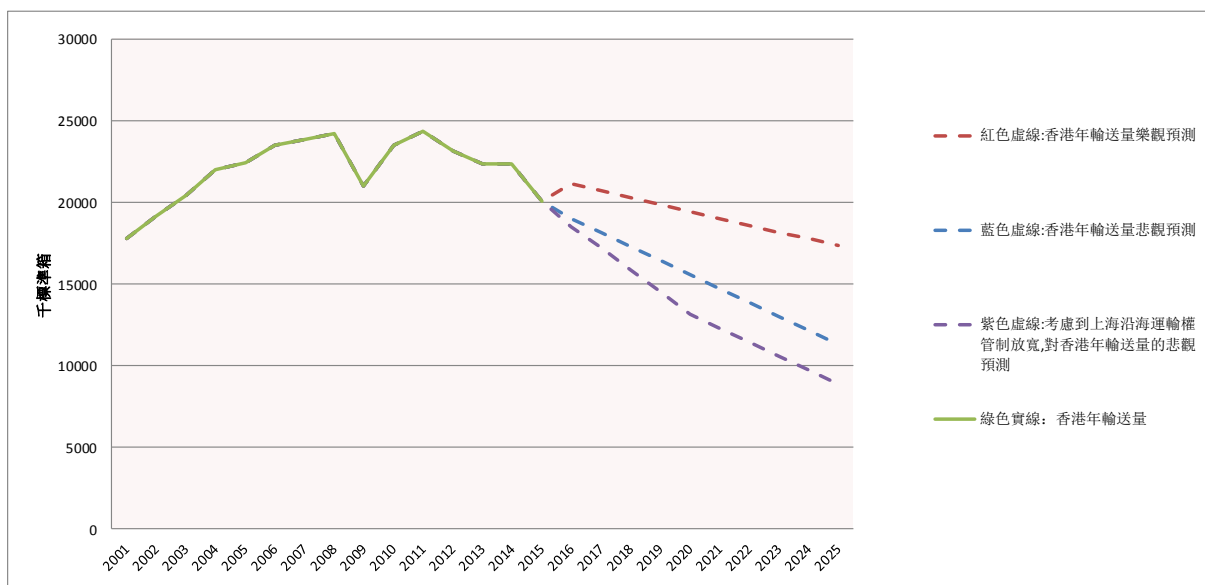


圖 8.不同假設條件下對香港輸送量的預測

<sup>15</sup> Maritime Hong Kong at a Glance, <http://www.investhk.gov.hk/zh-hk/files/2016/06/2016.06-maritime-leaflet.pdf>

<sup>16</sup> “The World’s Record-Breaking Container Ports”, <http://www.ship-technology.com/features/feature75321/>

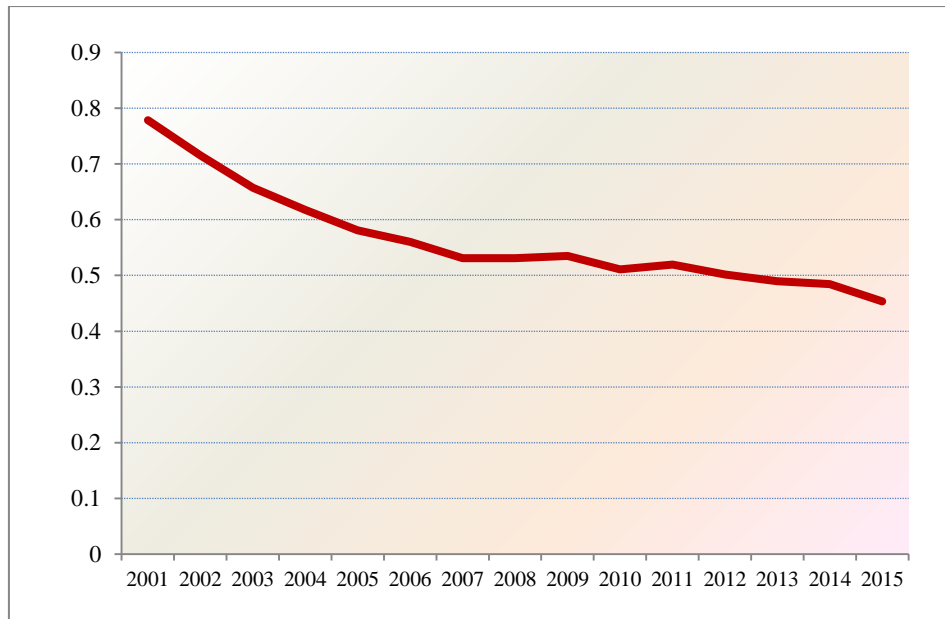


圖 9.香港吞吐量在深圳和香港總吞吐量中所佔的比例

### 6.3 對中國內地船舶的影響

中國實施沿海運輸權管制，所有國內航線必須由中國籍船舶營運。根據 2006 年至 2013 年《中國港口年鑒》，內地貨櫃吞吐量約三分之一，即 5,500 萬標準箱是國內運輸貨物。過去 5 年，中國內地的內貿貨物增速幾乎是外貿貨物增速的兩倍（如圖 10）。因此，我們預計內貿貨量將在不久的將來與外貿貨量持平。目前，隨著上海自由貿易區獲放寬沿海運輸權管制，中資非五星旗船舶也可以從事國內沿海捎帶運輸。由於這些船舶的部分船員僱自海外，這給國內就業市場帶來了一定的威脅。如果管制進一步放寬，大量國內船公司的業務將被國際班輪公司搶佔，本國航運業有可能被國際班輪公司控制。這對以內貿為主的中國公司影響極大，會對目前處於成長期的國內航運業帶來重大打擊。



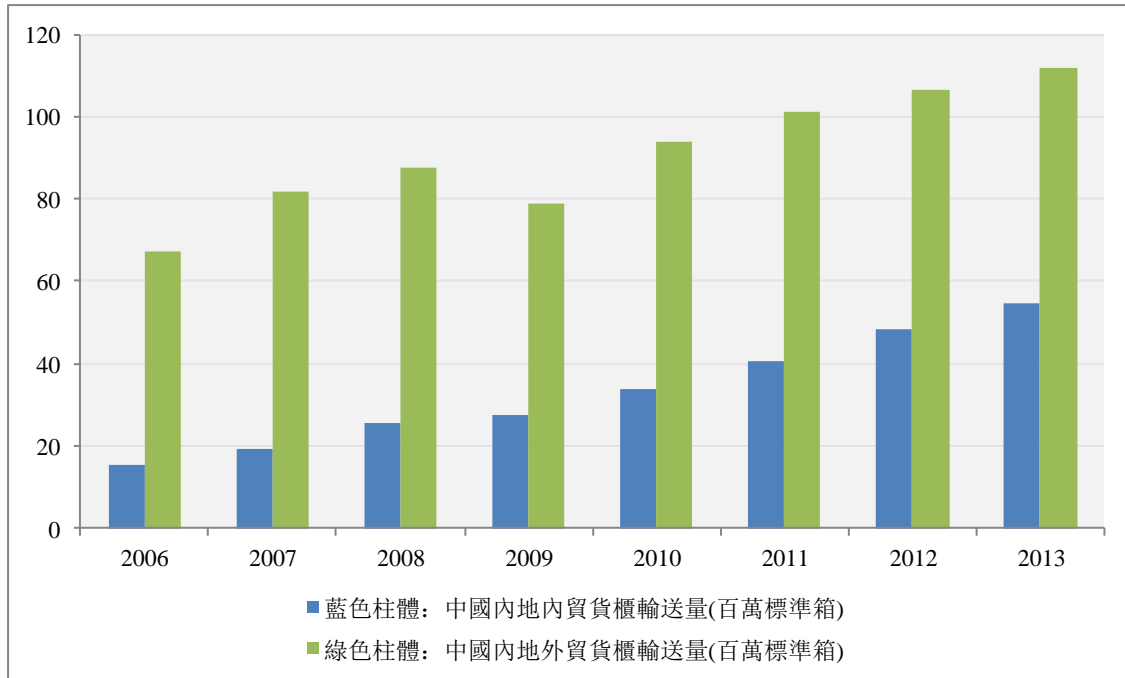


圖 10. 中國內地貨櫃輸送量：內貿和外貿輸送量

## 7. 來自珠三角港口的競爭 – 對珠三角地區中轉的影響

過去 15 年，在香港和深圳港口的總吞吐量中，香港所佔的比例持續下降：從 2001 年的 77.8% 跌至 2015 年 45.3%（如圖 9）。廣州南沙港的競爭對香港也構成另一重大隱憂。根據廣州市的規劃，南沙港的目標是於 2017 年吞吐量全面超越香港，晉升為全球第四大港口<sup>17</sup>。大多數在香港中轉的珠三角貨物是通過珠江內河運輸的，以致珠三角地區經香港中轉的貨物，在計算吞吐量時被計算兩次。以一個從中山香港中轉去新加坡的貨櫃為例，如果用拖車將貨櫃從中山運至香港，對香港總吞吐量來說只計一次；但是，如果由駁船通過珠江運到香港，再轉運至新加坡，則吞吐量會作兩次計算。

近年來，由於貨運司機緊缺，貨運成本增加，香港與珠三角地區的陸路交通運輸明顯減少<sup>18</sup>，大多數跨境中轉貨物都通過內河運輸，這種情況導致香港貨運大跌的實況未被充份反映。（如圖 11）

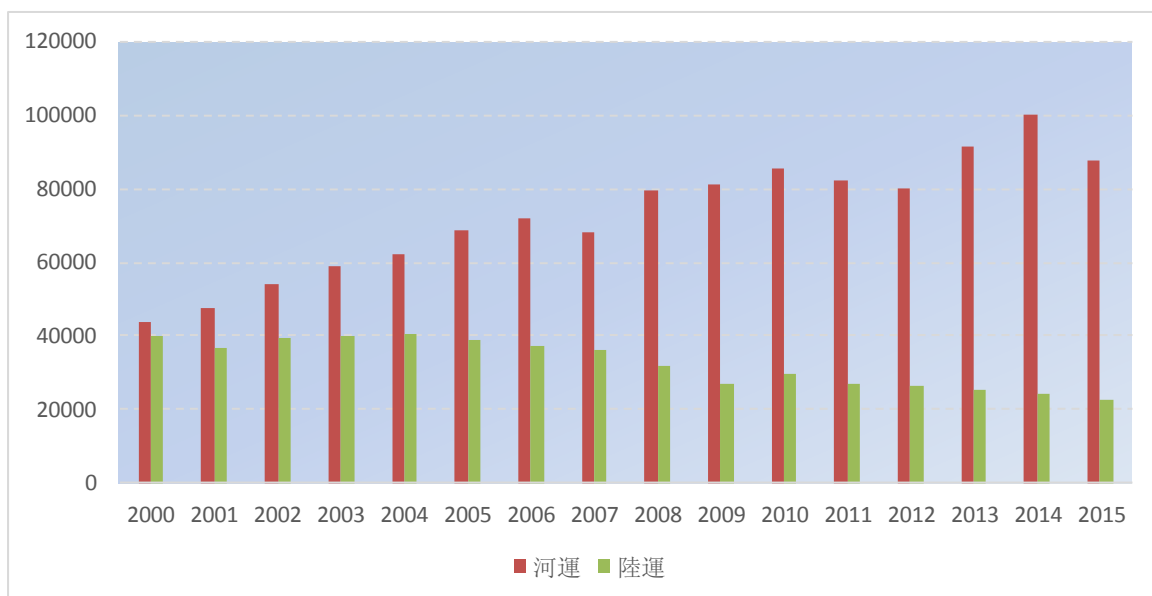


圖 11. 香港河運和陸運量對比

根據運輸統計資料，本文分析實際貨量時，將轉運只計作一次。圖 12 中的紅線表示實際往返於香港的貨量。顯然，2006 年以來資料一直呈下降趨勢（如圖 12）。如果不考慮中轉量情況而簡單計算碼頭吞吐量資料，這容易引起誤導。例如，由於中轉量的增長，就得出香港貨物吞吐量穩定的結論，雖然對碼頭操作而言的確如此，但對地區經濟來說，這並非事實。實際上，物流業對貨櫃裝卸操作的實際需求一直在下降。

<sup>17</sup> [http://www.hkcd.com/content/2015-09/25/content\\_960353.html](http://www.hkcd.com/content/2015-09/25/content_960353.html)

<sup>18</sup> Summary Statistics on Port Traffic of Hong Kong, September 2016, Transport and Housing Bureau

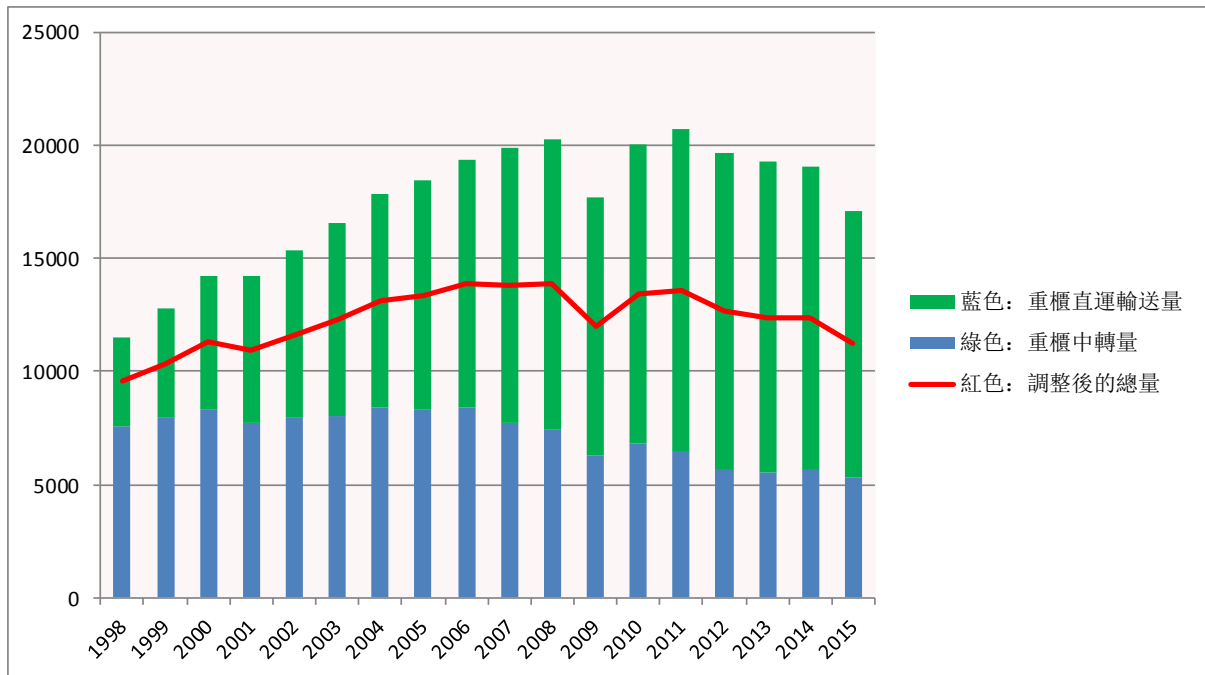


圖 12.香港重櫃輸送量(中轉只計一次)

從地區來看，珠三角的貨物裝卸需求從 2001 年到 2008 年持續增長，2010 年至 2015 年始終保持穩定。不過，香港在貨運市場上的份額卻持續下降（如圖 9：從 2001 年的 80%到現在的 45%）。顯然，香港輸給了珠三角的競爭對手。該地區的競爭力如何變化還需要進一步研究和探討。下一章節，我們為香港加強競爭力提出了幾個初步建議，也對內地放寬沿海運輸權管制提出建議。



## 8. 結論和建議

放寬沿海運輸權管制一定會給香港帶來威脅，也將對內地產生負面影響。對於放寬沿海運輸權管制的影響和後果，在國家層面一定要仔細研究論證，謹慎處理；否則，加上珠三角各個港口的競爭，會使香港這一世界級物流和中轉樞紐的競爭優勢受到極大損害。為此，我們為各相關持份者，特別是香港和中國內地政府，提出以下建議。

### 8.1 探討放寬沿海運輸權利弊

#### 1. 與中央政府就放寬沿海運輸權管制的顧慮進行溝通

中國內地放寬沿海運輸權管制，無論短期和長期內都會帶來不利影響，如香港中轉貨量的流失，對內地碼頭和相關運營商的影響。香港的全國人大代表們應向中央政府建言，避免進一步放寬沿海運輸權管制，以免對香港經濟和就業造成巨大影響。

#### 2. 與持份者磋商探討放寬沿海運輸權管制對香港和中國內地的影響

香港政府需要密切關注內地沿海運輸權管制的政策動向，建議特區政府在本報告的基礎上，進一步就放寬沿海運輸權管制對香港的影響，進行全面和深入的研究，特別需要關注以下問題：香港能否繼續維持其物流樞紐的地位、放寬沿海運輸權管制對香港的就業和國民生產總值的影響。研究可以通過諮詢和論壇的方式，廣泛收集香港航運物流業持份者及行業協會的意見；這有助於香港政府和香港特區的全國人大代表就這一問題向中央政府相關部門提出意見和建議。研究工作也可綜合評估，放寬沿海運輸權管制對國內航運公司及中國內地經濟可能造成的影響。

### 8.2 透過創新模式搶占區內新興市場

#### 1. 與珠三角經濟區的合作

新加坡政府為使物流公司的總部繼續留在當地，與周邊經濟體合作，通過設立經濟特區，吸納從中國轉移的工廠到其鄰近的低成本地區，如印尼。同樣地，香港政府也可以進一步加強與珠三角區域的合作，協同發展，例如在珠三角地區規劃港口配套用地，以提高港口效率。事實上，這概念早已被提出，且在粵港澳合作區建設中得到香港和內地政府官員的支持。總的來說，香港和珠三角的相關持份者應加強合作，促進珠三角進口發展，並在巨大的電子商貿市場分一杯羹。這兩方面在下文會進一步論述。



## 2. 香港作為中國進口的主要通道

中國出口經濟明顯減速，同時國內消費大幅增長。事實上，中國的進口量預計呈增長態勢<sup>19</sup>。珠三角出口貨物中，香港所佔的份額已經連續多年下跌，主要原因是香港距貨源地相對較遠；進口貨物的情況則不同，由於香港的自由港政策和完善的物流網絡，一直以來，進口貨物在香港吞吐量中佔很大比例。隨著中國進口的增長，香港可以利用其在進口方面的優勢，把握這個機會，成為中國進口的主要通道，這需要供應鏈上各持份者的共同努力。隨著業務重心由出口轉向進口，物流業的重心也將因此從出口物流轉向進口物流。碼頭運營商需要與班輪公司和第三方物流供應商合作，共同設計更高效的進口物流網絡，以加快到達珠三角及周邊地區分撥中心的速度（例如通過快艇、駁船、貨櫃車等）。當然，還需要最大限度減少跨境通關的時間。此外，物流服務供應商應與進口商合作，共同開發整體供應鏈解決方案，以充分發揮海運物流的作用。

## 3. 爭奪部分電子商貿市場

2015 年，中國跨境電子商貿總交易額達到 4 萬億人民幣<sup>20</sup>。中國商務部預計，2016 年交易額將增長到 6.5 萬億人民幣<sup>21</sup>。中國目前已經有 5,000 多個跨境電商平台，且有超過 20 萬家企業開展了跨境電商業務。

電子商貿市場龐大，事實上，因電子商貿的蓬勃，全球航空貨運量劇增，這個趨勢仍將繼續，香港的航空貨物吞吐量也反映了這一趨勢。

海運可以從巨大的電子商貿市場分得部分份額嗎？隨著新興的電子商貿平台和相關物流服務供應商在香港湧現，政府應扶持此類產業，並說明本地企業適應中國進口關稅政策和海關清關規定的變化<sup>22</sup>，使香港發展成中國線上交易的物流樞紐。

與前文探討過的高效進口物流發展相似，海運物流的持份者需協同合作，以獲得部分電子商貿市場；同樣，碼頭運營商、班輪公司及物流服務供應商，必須和付貨人共同合作，辨別適合海運的電子商貿產品的種類。

<sup>19</sup> Szakonyi M. (2016), "China's export growth to fall, imports to rise, economist forecasts" JOC.

<sup>20</sup> "Logging In: Understanding e-Commerce in China", China-Briefing

<sup>21</sup> "China Cross-border E-Commerce to Exceed \$1 Trillion in 2016", China Internet Watch

<sup>22</sup> "我国跨境电子商务的发展现状发展趋势与相关政策建议" 国务院发展研究中心办公厅, China State Council Development Research Center, 2016





### 8.3 提高香港物流業的競爭力

#### 1. 升級物流設施和服務，推動行業持續發展

港口的競爭力很大程度依賴基礎設施和與時俱進的政策，與周邊城市合作和勞動力供應，這些都需要政府的領導與支持。例如，中國內地和新加坡都意識到高效物流的單一窗口操作（簡化通關和繳稅手續）的好處，然而，香港的單一窗口操作，卻預計要在 8 年後才能實現<sup>23</sup>，我們建議政府應大力促進這一進程。另外，許多港口已採用了無紙化運作和全自動操作，但香港大部分操作中仍依賴文書檔案，自動化操作的使用十分有限。

香港政府需提前對基礎設施和資源做好規劃，維持香港的運作效率與能力。以新加坡和上海為例，兩地正通過遷移碼頭和規劃碼頭用地，提高碼頭處理能力。自 2001 年起，香港貨櫃吞吐量的累計增長率（13%）遠遠低於新加坡（99%）和上海（476%）<sup>24</sup>。船舶大型化不斷發展，不遠的將來將出現 20,000 標準箱甚至 25,000 標準箱的大型船舶，貨櫃碼頭需配備足夠的深水泊位、後勤用地和高效的操作服務。

香港在提供世界級港口物流服務的同時，創新技術和系統起著舉足輕重的作用，香港政府須與業界合作，為研發專案提供創新資助激勵。

---

<sup>23</sup> “Public Consultation on the Development of Trade Single Window in Hong Kong” Commerce and Economic Development Bureau

<sup>24</sup> The Global Competitiveness Report 2016-17, World Economic Forum  
([http://www.nmi.is/media/338436/the\\_global\\_competitiveness\\_report\\_2016-2017.pdf](http://www.nmi.is/media/338436/the_global_competitiveness_report_2016-2017.pdf))



## 8.4 於香港經營的優惠計劃

### 1. 香港的總部激勵方案和稅收制度

香港須提供更多激勵措施和方案，以吸引航運和物流企業的投資，使其繼續將總部設在香港或遷移至香港。新加坡和深圳政府獎勵在當地設立全球或區域總部的企業，香港政府可參考這一做法，深入評估香港的稅收制度。當前，香港企業繳納的所得稅不超過 16.5%。但在新加坡，包括物流企業在內的公司，如在當地設立全球總部，可享受 10%甚至更低的優惠稅率，設立地區性總部則享受 15%或更低的優惠稅率。新加坡自 1992 年開始，實行這種激勵制度，並在近年進一步加大力度<sup>25</sup>。在此制度的激勵下，這些總部和專業服務中心，為新加坡貢獻了 26 億新幣增加值，在 2015 年各行業中貢獻最大<sup>26</sup>。對於將總部設立或遷至深圳的物流企業，深圳政府採取一次性補助、土地出讓價格優惠、長期土地租賃、業績獎勵或租金補貼等多種形式的鼓勵政策<sup>27</sup>；2015 年泰國也實行了類似政策<sup>28</sup>。隨著在南沙、深圳和珠海設立總部的企業數量不斷增多，香港需要反思和考慮降低稅費，從而避免更多企業將總部遷移至新加坡或臨近的珠三角地區。

### 2. 航運配套服務業的財政資助和激勵政策

政府制訂對航運配套服務業的財政資助方案和激勵政策，可鼓勵班輪公司和物流服務分支機構，繼續將香港作為他們的運營中心；這些激勵措施還可以鼓勵航運巨頭在香港設立企業服務職能部門。新加坡也設立了航運配套服務的激勵制度，經核准的企業，其提供的航運配套服務所帶來的收入，按照 10%的優惠稅率繳納稅費，這些服務包括船舶經紀、遠期運費協定(FFA)貿易、船舶管理等。同時政府可考慮訂定財政資助政策和船舶靠泊獎勵制度，吸引班輪公司選擇香港作為中轉和遠洋幹線港口。印度、菲律賓、土耳其和韓國也採取了類似的航運配套服務激勵政策。

### 3. 擴大重複徵稅的減免範圍

儘管香港政府於 2016 年 4 月，與 42 個貿易夥伴簽署了雙邊重複徵稅減免協定，但此數量仍然遠遠不及中國內地、新加坡等。中國內地和新加坡在 2014 年就分別有 99 和 65 個貿易夥伴；新加坡還提供稅務抵扣和減免政策。如果掛靠港所在國不在此貿易協定名錄中，船公司將承擔更多境外稅額。香港政府應增加貿易夥伴的數量，減少航運業的整體稅負，為香港帶來更多貿易業務。

<sup>25</sup> “How Singapore’s incentives for headquarters evolved” The Nation

<sup>26</sup> “Economic Survey of Singapore 2015” Ministry of Trade and Industry Singapore

<sup>27</sup> “The battle for MNC investment heats up”, <http://www.chinalawandpractice.com/>, November/ Dec 2012

<sup>28</sup> “Taxation and Investment in Thailand 2015” Deloitte Touche Tohmatsu

## 附錄 A1

### 放寬沿海運輸權管制對香港輸送量的影響 - 非珠三角地區中轉貨量兩倍的闡釋

2015 年，在香港 1,710 萬標準箱總重櫃量中，中轉重櫃量佔 1,190 萬標準箱；而中轉重櫃總量中，中國內地佔 37.5%。這些中轉量可以分為珠三角（PRD）中轉量  $x_1$ ，其中主要是珠三角本地貨物和非珠三角中轉量  $x_2$ 。

放寬沿海運輸權管制短期內將對中國非珠三角中轉量造成影響。假設國外經香港至中國內地和中國內地經香港至國外的中轉量為  $Y$ ；中轉指從始發地 A，經過香港運至目的地 B 的運輸，每一個中轉貨櫃  $i$  或者  $j$ ，將被計算兩次。經香港中轉的路徑，可分為 1. 中國內地  $\leftarrow \rightarrow$  國外；2. 國外  $\leftarrow \rightarrow$  國外；和 3. 中國內地  $\leftarrow \rightarrow$  中國內地。由於在中國內地的海運成本低於香港，第 3 類的運輸量可忽略不計，因此， $Y$  可分為兩部分， $y_c$  是中國內地進口或出口的運輸量， $y_n$  是和中國無關的運輸量。

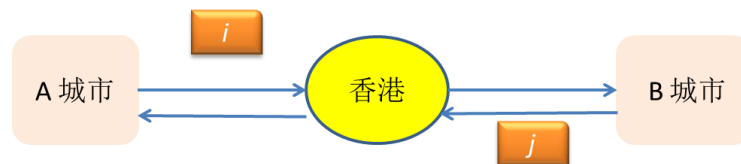


圖 A1. 香港中轉路徑示意圖

香港的中轉量等於  $i$  和  $j$  的總和，並再乘以 2：

$$T_s = 2(\sum i + \sum j) \quad (1)$$

從運輸路徑看，香港中轉量可表示如下：

$$T_s = x_1 + x_2 + y_c + y_n \quad (2)$$

因為  $y_c$  指與中國相關的中轉的一部，等於：

$$y_c = x_1 + x_2 \quad (3)$$

以 2015 年為例，根據珠三角和非珠三角區的貨量資料， $x_1$  等於 338 萬標準箱， $x_2$  等於 120 萬標準箱。等式(2)等於(單位：百萬標準箱)：

$$\begin{aligned} 3.38 + 1.2 + (3.38 + 1.2) + y_n &= 11.9 \\ y_n &= 2.74 \end{aligned} \quad (4)$$

實際上，放寬受沿海運輸權管制影響的香港中轉量，等於非珠三角區經香港中轉貨量的兩倍。在最壞的情況下（假設非珠三角的中轉量為 0），這意味著不僅  $x_2$  為 0， $y_c$  也將等於  $x_1$ 。假設其他情形保持不變，新的中轉量將會變成：

$$T_s' = 3.38 + 0 + (3.38 + 0) + 2.74 = 9.5 \text{ (單位：百萬標準箱)} \quad (5)$$