



致：教育/港聞版 編輯/採訪主任

2016 年 11 月 14 日

放寬沿海運輸權及珠三角地區對香港海運物流業之影響 於最嚴峻情況 香港將損失 14%貨量

恒生管理學院供應鏈及資訊管理學系發表題為「放寬沿海運輸權及珠三角地區對香港海運物流業之影響」的研究報告，勾畫行業面臨的挑戰。報告警告，國家若全面開放沿海運輸權，對香港貨櫃運輸業將帶來沉重打擊。在最嚴峻的情況下，香港將損失珠三角地區以外所有的轉口貨運量。以 2015 年的吞吐量計算，損失可高達 240 萬箱或全部貨量的 14%，令香港的貨運業雪上加霜。

國際上不少國家基於自身利益保護和國家安全的考慮都實施沿海運輸權措施，意指除本國船隻外，外國船隻不得在國家港口間運輸貨物。現時世界上多個國家正實施沿海運輸權，包括英、美、印尼及菲律賓等。

根據《中華人民共和國海商法》(《海商法》)規定，只有懸掛中華人民共和國國旗的貨輪才可在國內港口之間進行海上運輸。換言之，美國貨船從上海裝載的貨櫃箱，不可於深圳卸下。

在一國兩制下，本港不受《海商法》中有關沿海運輸權規定約束。外國貨輪可以從內地港口承運貨物至香港，然後再轉運至國內樞紐港。沿海運輸權有利鞏固香港作為轉口港的地位。

過去十年香港港口的角色由主要是服務內地腹地，慢慢轉成中轉港口。於 2015 年，中轉貨量更佔了香港總吞吐量超過七成，而當中與內地相關的中轉貨量接近五成。

但自 2013 年，中央政府以上海為試點，推出自由貿易區試驗區，並於自貿區內逐步放寬沿海運輸權限制，讓中資非五星旗貨輪亦可從事沿海捎帶業務。沿海港口如青島、寧波及廣州亦積極遊說放寬沿海運輸權給予外國貨輪。最近廣東南沙自貿區亦申請放寬沿海運輸權，並推出措施吸引和促進貨櫃轉運業務。這些措施已對本港的港口地位構成威脅，也可能影響就業，對香港經濟持續發展帶來負面及不穩定因素。

撰寫「放寬沿海運輸權及珠三角地區對香港海運物流業之影響」研究報告的學者包括恒生管理學院決策科學學院院長梁志堅、供應鏈及資訊管理學系系主任及副教授黃惠虹、助理教授黃彥璋、助理教授王越及助理教授巫耀榮。

研究報告指出，根據 2014 年的數字，本地從事貿易及物流業的人數達 765,500 人，佔總就業人口約五份之一及本地生產總值近四份之一。單單與貨櫃運輸相關的行業，便為本港勞動市場提供約 92,000 個職位。近年香港貨櫃吞吐量持續下跌，可以預計，若國家



進一步放寬沿海運輸權，本港貨運業情況將更差，碼頭工人失業及業內公司倒閉將無可避免，進而打擊整個社會的經濟。

梁志堅指出，根據其他國家經驗，放寬沿海運輸權對跨國大型海運經營者有利，構成變相打擊本港航運業的效果。另一方面，放寬限制亦對內地沿海港口城市造成衝擊：深圳、寧波及上海等港口之間極有機會出現惡性競爭，中資船公司的業務無可避免會受影響。

現時香港貨櫃碼頭每周有 340 艘船班次，連接全球共 470 個港口。報告警告，若貨櫃吞吐量進一步下跌，將影響本港連接其他港口的能力，而香港作為地區中轉港的地位勢將不保。

面對種種可能出現的負面影響，報告建議港區人大代表、香港特區政府及業界人士，可向中央政府及有關部門陳述當中深遠影響及利弊。基於中港的經濟大環境和整體發展策略、內地沿海城市建設考慮，報告認為北京當局應再檢視國家沿海運輸權政策，以確保香港以至沿海城市穩健持續發展。

同一時間，港府應盡快落實有關支援物流業的具體措施，包括提升港口基建設施、促進航運貿易的政策和法例、及增加港口處理能力。報告也建議，加強香港與內地省市合作，把握新的市場機遇，讓本港和內地沿海港口達致多贏。

研究報告下載：

中文版：<https://goo.gl/9sRfVK>

英文版：<https://goo.gl/O89RnQ>

恒管簡介：

恒生管理學院（恒管，前身為恒生商學書院）於 2010 年改組成立，乃一所非牟利自資、具大學水平的高等學府。恒管現有五個學院，包括商學院、傳播學院、決策科學學院、人文社會科學學院、和翻譯學院。作為一所住宿型院校，恒管採用獨特的「博雅 + 專業」教育模式，著重優質教學及學生的全人發展。矢志成為一所優質具領導地位的私立大學，恒管配合優質的師資、獲獎的綠化校園與設施、創新學位課程、具影響力的企業可持續發展研究、與優質的學生支援服務，致力培育年青人成為具獨立思考、創新思維、人文關懷和社會責任的人才。

傳媒查詢：

恒生管理學院 傳訊及公共事務處

李芷琪女士

直線：3963 5067

電郵：angellee@hsmc.edu.hk

陳曼姿女士

直線：3963 5005

電郵：chancatherine@hsmc.edu.hk