

研究簡報

第 1 期

香港港口競爭力

2013年11月

香港在2005年失去全球最繁忙港口的地位，今年更可能被深圳超越而跌出三甲之外。本研究簡報闡述香港港口的發展近況，尤其是面對珠江三角洲內鄰近港口的激烈競爭，以及其他亞洲港口持續提升其競爭力的局面。

香港港口發展的課題屬於經濟發展事務委員會的事務範疇，該課題曾於2013年3月25日的委員會會議上討論。



立法會秘書處
資料研究組

1. 近期發展

1.1 香港在2005年被新加坡取代為全球最繁忙的港口(表1)，兩年後又跌至第三位，排在上海之後。現時更可能被快速增長的深圳港口超越，因為深圳在2013年首9個月的貨櫃吞吐量已超過香港同期的貨櫃吞吐量。根據最新數字¹，深圳在2013年首9個月已處理1 730萬個20呎標準貨櫃，而香港同期只處理約1 640萬個20呎標準貨櫃。

表1 — 香港在全球最繁忙貨櫃港口的排名

排名	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1	香港	香港	香港	香港	香港	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡	上海	上海	上海
2	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡	香港	香港	上海	上海	上海	新加坡	新加坡	新加坡
3	高雄	釜山	釜山	上海	上海	上海	上海	香港	香港	香港	香港	香港	香港
4	釜山	高雄	上海	深圳	深圳	深圳	深圳	深圳	深圳	深圳	深圳	深圳	深圳
5	鹿特丹	上海	高雄	釜山	釜山	釜山	釜山	釜山	釜山	釜山	釜山	釜山	釜山

資料來源：Marine Department (2012a)。

¹ 請參閱 Hong Kong Port Development Council (2013a)及深圳統計(2013)。

2. 鄰近港口帶來的競爭

2.1 雖然在貨櫃吞吐量方面，上海和新加坡自2007年已超越香港，但因為三地的貨源地各有不同，所以它們實質上並不構成相互競爭。然而，香港和深圳則爭取來自同一腹地——即珠江三角洲（下稱“珠三角”）——的貨源。從地圖1可見，香港位於珠三角河口，被深圳的主要港口（鹽田、蛇口、赤灣、媽灣及大鏡灣）和廣州的主要港口（南沙及黃埔）包圍。

地圖1 — 香港、深圳和廣州的港口位置圖

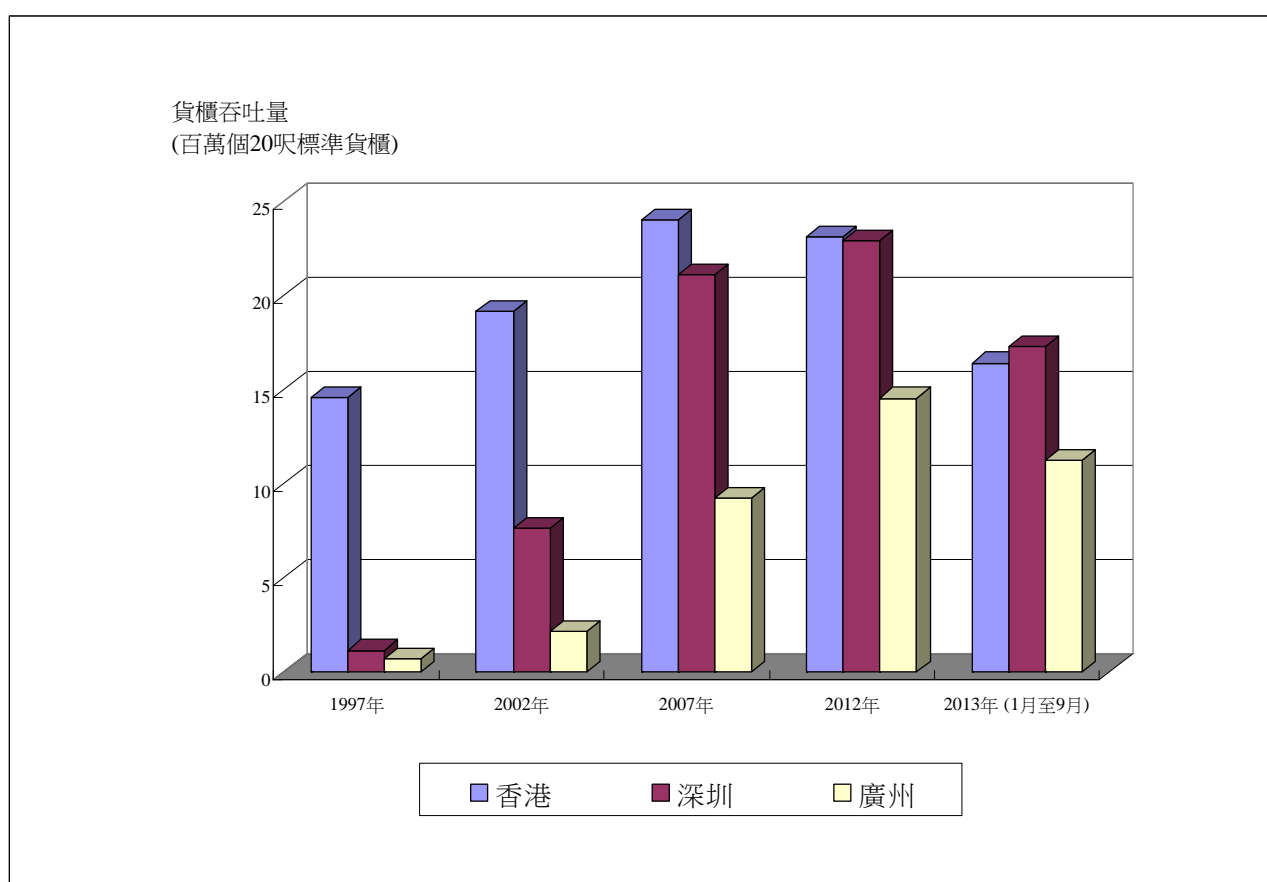


資料來源：Hippomap.com (2013) 及 Worldportsource.com (2013)。

3. 貨櫃運輸轉往珠三角港口

3.1 位於珠三角的港口近年發展迅速，港口吞吐量連年上升(圖表1)。自2002年起，深圳和廣州的貨櫃吞吐量迅速增長，與香港的差距逐漸收窄。香港的主要港口營運商(例如和記港口集團有限公司和現代貨櫃碼頭有限公司)對珠三角港口的發展，一直發揮作用，為這些新開發的港口帶來了世界級的營運水平。²

圖表1 — 香港、深圳及廣州貨櫃吞吐量比較



資料來源：Marine Department (2012a)、Hong Kong Port Development Council (2013a)及(2013b)、中華人民共和國國家統計局(2003)、中華人民共和國交通運輸部(2006)、中國廣州網(2007)及(2008)、深圳統計(2013)及廣州港務局(2013)。

² 請參閱 Hong Kong Port Development Council (2008)。

3.2 此外，還有其他因素促使珠三角港口的競爭力不斷提升，其中包括：

- (a) 由於深圳和廣州港口鄰近珠三角地區的貨源地，吸引貨主利用它們取代香港作為付運港口，以獲益於較低的營運成本和較便捷的貨物運輸；
- (b) 從南中國地區以貨車運送貨櫃至珠三角港口付運，當中所需的貨櫃碼頭處理費(表2)及陸路拖運費³相對較低；

表2 — 香港及其他亞洲港口的貨櫃碼頭處理費(按20呎標準貨櫃計算)(2013年5月)

	泛太平洋東向	亞洲／歐洲	亞洲內陸
香港	2,140港元	2,065港元	1,800港元
台灣	1,456港元	1,456港元	1,456港元
深圳	1,250港元	1,250港元	423港元
新加坡	1,148港元	1,148港元	1,148港元
南韓	737港元	730港元	737港元
上海	567港元	466港元	466港元
廣州	466港元	466港元	466港元

資料來源：Commercial Management Ltd. 及 Hong Kong Shippers' Council。

- (c) 隨着珠三角港口的競爭優勢逐漸趕上香港，香港的無形成本優勢，例如快速的船舶周轉時間和暢順的海關服務，正逐步減退；⁴

³ 以一個40呎貨櫃為例，從東莞以陸路運往香港相比運往深圳的費用多出約200美元(1,551港元)。請參閱Marine Department (2012b)。

⁴ 請參閱Hong Kong Port Development Council (2008)。

(d) 內地當局為提高珠三角港口的競爭力，採取了各項貿易便利措施，包括政府大量投資港口基礎設施，以及提供財務誘因，改善深圳和廣州各個港口的貨輪網絡連繫；及

(e) 深圳和廣州積極發展高端物流園，促進珠三角各個港口的貿易往來。⁵

4. 提高港口競爭力的主要貿易便利措施

4.1 有意見認為，香港在推行貿易便利措施以提高港口競爭力方面，一直落後於競爭對手。表 3 概述香港及其他亞洲港口近年採取的主要貿易便利措施。

表 3 — 為提高港口競爭力而採取的主要貿易便利措施

	新加坡	上海	深圳	廣州	香港
為港口發展制訂策略性規劃	<ul style="list-style-type: none"> 制訂總體規劃，務求使所有貨櫃港口業務約在 2027 年集中於圖阿斯港口 ("Tuas Port")。 	<ul style="list-style-type: none"> 制訂上海市國民經濟和社會發展第十二個五年規劃 (2011-2015)，吸引外資改善外高橋港和洋山港的港口設施。 	<ul style="list-style-type: none"> 制訂深圳市物流業發展第十二個五年規劃 (2011-2015)，提升港口吞吐量，使港口約在 2015 年可處理 2 800 萬個 20 呎標準貨櫃。⁶ 	<ul style="list-style-type: none"> 制訂廣州港口與航運第十二個五年發展規劃 (2011-2015)，進一步發展南沙港和提升電子商貿平台，以促進貿易往來。 	<ul style="list-style-type: none"> 現正進行的《香港港口發展策略 2030 研究》，預測港口貨運量及探討更有效使用現有港口設施的方法。

⁵ 相比之下，香港發展大嶼山物流園的計劃尚處於研究階段。請參閱 Development Bureau (2013)。

⁶ 深圳在 2012 年的貨櫃吞吐量達 2 300 萬個 20 呎標準貨櫃。請參閱 Hong Kong Port Development Council (2013b)。

表3 — 為提高港口競爭力而採取的主要貿易便利措施(續)

	新加坡	上海	深圳	廣州	香港
投資新港口基礎設施	<ul style="list-style-type: none"> 發展新的圖阿斯港口，該港口有能力每年處理6 500萬個20呎標準貨櫃。 	<ul style="list-style-type: none"> 預留約1,000億元人民幣(1,230億港元)，在未來20年持續發展上海的主要港口洋山貨櫃港。 	<ul style="list-style-type: none"> 投資約550億元人民幣(680億港元)，在未來3年興建港口設施、航道及鐵路。 	<ul style="list-style-type: none"> 投資約250億元人民幣(310億港元)，在未來5年發展廣州的港口。 	<ul style="list-style-type: none"> 進行初步可行性研究，探討在青衣西南部發展十號貨櫃碼頭。
成立單一港口管理局以加強政策協調	<ul style="list-style-type: none"> 於1996年成立新加坡海事及港務管理局。 	X	X	X	X
向航運業提供財務誘因	<ul style="list-style-type: none"> 提供免稅優惠。國際知名的航運公司如承諾在新加坡擴展航運業務，其合資格航運收入可享10年免稅優惠，該優惠可以續期。 	<ul style="list-style-type: none"> 在上海洋山保税港註冊的企業，可獲豁免繳付運輸及倉儲收入方面的營業稅。 	<ul style="list-style-type: none"> 向國際物流公司及貨運代理公司提供財政資助，以吸引它們在深圳設立地區總部或營運中心。 	<ul style="list-style-type: none"> 在南沙物流的園區營業的公司可獲優惠的稅務安排及土地用途條款。 	<ul style="list-style-type: none"> 香港註冊船隻從其國際業務所得的收入可獲豁免繳付利得稅。
簽訂避免雙重課稅協定以免對經營國際航運業務所得的收益雙重課稅	<ul style="list-style-type: none"> 與超過70個司法管轄區確認避免雙重課稅協定。 	<ul style="list-style-type: none"> 中國與約100個司法管轄區確認避免雙重課稅協定。 			<ul style="list-style-type: none"> 與約40個司法管轄區確認避免雙重課稅協定。

資料來源：City University of Hong Kong (2011a)、(2011b)、(2011c)及(2013)、Deloitte (2013)、The 2012-13 Budget (2012)、文新傳媒(2011)、深圳市交通運輸委員會(2011)及廣州港務局(2013)。

參考資料

1. City University of Hong Kong. (2011a) *Working Paper Series. Hong Kong and Shanghai Ports: Challenges, Opportunities and Global Competitiveness*. Available from: [http://www6.cityu.edu.hk/slwl/lib/doc/HKCMT/Working_Paper_4_-_Shanghai_-_Final_\(v4\).pdf](http://www6.cityu.edu.hk/slwl/lib/doc/HKCMT/Working_Paper_4_-_Shanghai_-_Final_(v4).pdf) [Accessed November 2013].
2. City University of Hong Kong. (2011b) *Working Paper Series. Hong Kong and Shenzhen Ports: Challenges, Opportunities and Global Competitiveness*. Available from: [http://www6.cityu.edu.hk/slwl/lib/doc/HKCMT/Working_Paper_3_-_Shenzhen_-_Final_\(v6\).pdf](http://www6.cityu.edu.hk/slwl/lib/doc/HKCMT/Working_Paper_3_-_Shenzhen_-_Final_(v6).pdf) [Accessed November 2013].
3. City University of Hong Kong. (2011c) *Working Paper Series. Hong Kong and Singapore Ports: Challenges, Opportunities and Global Competitiveness*. Available from: [http://www6.cityu.edu.hk/slwl/lib/doc/HKCMT/Working_Paper_1_-_Singapore_-_Final_\(v12\).pdf](http://www6.cityu.edu.hk/slwl/lib/doc/HKCMT/Working_Paper_1_-_Singapore_-_Final_(v12).pdf) [Accessed November 2013].
4. City University of Hong Kong. (2013) *How to Position Hong Kong as a Maritime Centre for the Asia-Pacific Region: A Study. Final Report*. Available from: <http://www6.cityu.edu.hk/cttfs/upload/MarineReport.pdf> [Accessed November 2013].
5. Deloitte. (2013) *Taxation and Investment in China 2013*. Available from: <http://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/global/Documents/Tax/dttl-tax-chinaguide-2013.pdf> [Accessed November 2013].
6. Development Bureau. (2013) *Follow-up Action Arising from the Meeting of the Legislative Council Panel on Development on 28 May 2013: Impact of Proposed Lantau Logistics Park on Tung Chung*. LC Paper no. CB(1)1323/12-13(01).
7. Hong Kong Port Development Council. (2008) *Study on Hong Kong Port Cargo Forecasts 2005/2006: Executive Summary*. Available from: <http://www.pdc.gov.hk/docs/PCF05-06ES.pdf> [Accessed November 2013].
8. Hong Kong Port Development Council. (2013a) *Container Throughput of Hong Kong*. Available from: <http://www.pdc.gov.hk/docs/Hkport.pdf> [Accessed November 2013].
9. Hong Kong Port Development Council. (2013b) *Summary Statistics on Port Traffic of Hong Kong*. Available from: http://www.pdc.gov.hk/docs/summary_statistics.pdf [Accessed November 2013].
10. Marine Department. (2012a) *Ranking of Container Ports of the World*. Available from: http://www.mardep.gov.hk/en/publication/pdf/portstat_2_y_b5.pdf [Accessed November 2013].

11. Marine Department. (2012b) *The Port of Hong Kong: Handbook & Directory*. Available from: <http://www.mardep.gov.hk/en/publication/pdf/porthk.pdf> [Accessed November 2013].
12. The 2012-13 Budget. (2012) *Trading and Logistics*. Available from: <http://www.budget.gov.hk/2012/eng/budget16.html> [Accessed November 2013].
13. 中國廣州網：《1998年廣州年鑒：交通、郵電—港口概況》，2007年。
14. 中國廣州網：《廣州港集裝箱運輸有望突破千萬箱》，2008年，網址：http://www.guangzhou.gov.cn/special/2008/node_2050/node_2053/2008/11/17/1226887247278406.shtml [於2013年11月登入]。
15. 中華人民共和國交通運輸部：《深圳引航強力助推港航生產大發展》，2006年，網址：http://www.moc.gov.cn/zizhan/zhishuJG/zhuhangju/shuiluyunshu/gongzuodongtai/201110/t20111027_1091764.html [於2013年11月登入]。
16. 中華人民共和國國家統計局：《2002年公路水路交通行業發展統計公報》，2003年，網址：http://www.stats.gov.cn/tjgb/qttjgb/qgqttjgb/t20030507_77007.htm [於2013年11月登入]。
17. 文新傳媒：《上海市國民經濟和社會發展第十二個五年規劃綱要》，2011年，網址：http://www.news365.com.cn/wxpd/caijing/shjj/201101/t20110124_2943612.htm [於2013年11月登入]。
18. 深圳統計：《深圳市統計指標(一)——2013年9月》，2013年，網址：http://www.sztj.gov.cn/xxgk/tjsj/tjkb/201311/t20131101_2231424.htm [於2013年11月登入]。
19. 深圳市交通運輸委員會：《深圳市現代物流業發展十二五規劃》，2011年，網址：<http://www.sztb.gov.cn/WebEditor/uploadfile/20111201114010194.pdf> [於2013年11月登入]。
20. 廣州港務局，2013年，網址：<http://www.gzport.gov.cn/> [於2013年11月登入]。

立法會秘書處
資訊服務部
資料研究組
2013年11月21日
電話：3919 3630

研究簡報是為立法會議員及立法會轄下委員會而編製，它們並非法律或其他專業意見，亦不應以該等研究簡報作為上述意見。研究簡報的版權由立法會行政管理委員會(下稱"行政管理委員會")所擁有。行政管理委員會准許任何人士複製研究簡報作非商業用途，惟有關複製必須準確及不會對立法會構成負面影響，並須註明出處為立法會秘書處資料研究組，而且須將一份複製文本送交立法會圖書館備存。本期研究簡報的文件編號為RB01/13-14。