



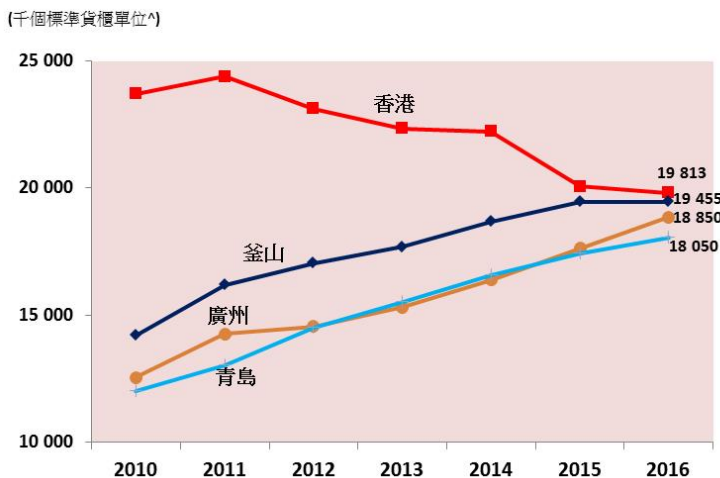
## 香港港口

圖 1 — 全球貨櫃港口排名\*

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	HK	HK	HK		SG	SG	SHG	SHG	SHG	SHG	SHG	SHG	SHG	SHG	SHG	SHG
2	SG	SG	SG	HK	SHG	SHG	SHG	SHG	SHG	SHG	SHG	SHG	SHG	SHG	SHG	SHG
3	BS	BS	SHG	SHG	HK	HK	SHZ	SHZ	SHZ	SHZ	SHZ	SHZ	SHZ	SHZ	SHZ	SHZ
4	KS	SHG	SHZ	SHZ	SHZ	SHZ	SHZ	SHZ	HK	HK	NB-Z	NB-Z	NB-Z	NB-Z	NB-Z	NB-Z
5	SHG	KS	BS	BS	BS	BS	BS	BS	BS	BS	NB-Z	NB-Z	NB-Z	NB-Z	NB-Z	HK

\* HK 代表香港；SG 代表新加坡；SHG 代表上海；SHZ 代表深圳；BS 代表釜山；KS 代表高雄；及 NB-Z 代表寧波一舟山。

圖 2 — 快速增長的港口迎頭趕上



^ 每個標準貨櫃單位相等於一個 20 呎長的標準貨櫃。

圖 3 — 香港及其他亞洲港口按每個標準貨櫃單位計算的貨櫃碼頭處理費(2017 年 2 月)

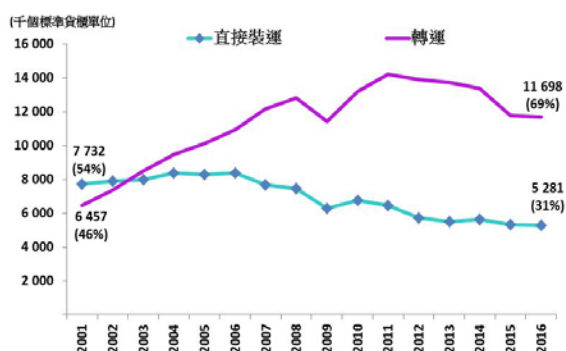
港口 \ 路線	泛太平洋東向	歐洲	亞洲內陸
香港	2,140 港元	2,140 港元	2,000 港元
台灣	1,428 港元	1,428 港元	1,428 港元
深圳	1,144 港元	1,144 港元	824 港元
新加坡	1,006 港元	1,006 港元	1,006 港元
其他內地港口	938 港元	938 港元	938 港元
南韓	707 港元	700 港元	707 港元

## 重點

- 自 2005 年，香港失去了全球最繁忙貨櫃港口的地位，按貨櫃吞吐量計算的全球排名，自此 10 年間持續下跌，分別被上海、新加坡、深圳以至近年的寧波一舟山超越，在 2015 年及 2016 年只能位列全球第五大繁忙貨櫃港口(圖 1)。
- 香港港口不但被全球主要貨櫃港口超越，更逐漸被其他快速增長的亞洲港口迎頭趕上。近年，釜山、廣州及青島的貨櫃吞吐量的增長穩定，而香港的貨櫃吞吐量則呈下跌趨勢(圖 2)。
- 香港的貨櫃碼頭處理費偏高，削弱了與鄰近港口之間的競爭力。如圖 3 所示，按每個標準貨櫃單位計算，香港的貨櫃碼頭處理費遠高於鄰近港口及其他亞洲港口。
- 除了貨櫃碼頭處理費較低和與貨源地的距離較短外，內地港口(尤其位於珠江三角洲的港口)的基礎設施及交通網絡日趨完善，以上因素大大提升了內地港口近年的競爭力。

## 香港港口(續)

圖 4 — 按裝運種類劃分的載貨貨櫃吞吐量\*



\* 進口香港或從香港出口／轉口的貨物列為直接裝運貨物，而以聯運提單在香港轉運的貨物則列為轉運貨物，包括抵港轉運及離港轉運的貨物。

圖 5 — 香港與內地之間的轉運貨物

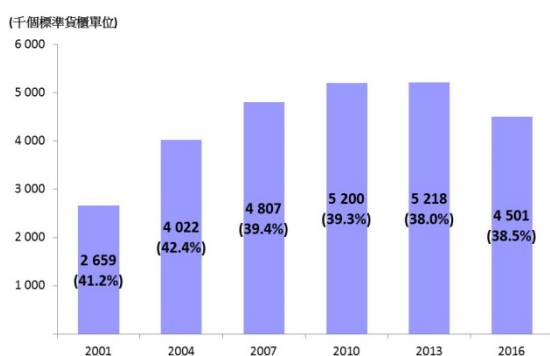


圖 6 — 貨櫃吞吐量的處理地點

年份	千個標準貨櫃單位	葵青貨櫃碼頭	其他港口設施
2001	17 826	63%	37%
2004	21 984	61%	39%
2007	23 998	72%	28%
2010	23 699	72%	28%
2013	22 352	77%	23%
2016	19 813	77%	23%

## 重點

- 香港港口近年處理的貨運類別亦出現了變化，雖然流失了直接出入口貨運，但處理的轉運貨量則有所增加，在更大程度上成為了轉運樞紐，從 2016 年的轉運量佔載貨貨櫃總吞吐量約 69%(圖 4)可見一斑。
- 香港的轉運貨量中有相當部分與內地相關。如圖 5 所示，過去香港與內地之間的轉運貨量佔每年載貨貨櫃轉運吞吐量約 40%，部分原因相信是由於內地實施沿海運輸權限制，禁止外國船舶在內地港口之間運送貨物，因此外國船舶傾向利用香港作為中轉地，把貨物由內地港口經香港轉至內地的樞紐港再出口外地。
- 內地近年放寬港口運輸規則，令未來的競爭形勢添上不明朗因素。2013 年，內地推出上海自由貿易試驗區，並於翌年在試驗區內放寬沿海運輸權限制，讓中資企業擁有的外國註冊船舶可在上海港口與其他內地港口之間運送貨物。這情況引起本地業界關注，一旦內地在未來進一步放寬沿海運輸權限制，可能影響香港作為轉運樞紐的競爭力。
- 港口貨櫃主要集中在葵青貨櫃碼頭處理，處理的貨櫃量佔整體貨櫃吞吐量的比重，由 2001 年的 63% 增加至 2016 年的 77%(圖 6)。現時，葵青貨櫃碼頭每年可處理約 2 100 萬個標準貨櫃。鑒於經葵青貨櫃碼頭處理的貨櫃吞吐量比重近年有所增加，而當中大部分為轉運貨物，政府正在葵青貨櫃碼頭推行改善措施，包括提供更多後勤用地以供存放貨櫃，因為轉運貨櫃比直接裝運的貨物在港口的平均停留時間較長。

數據來源：Census and Statistics Department、Marine Department 及 Hong Kong Shippers' Council 的最新數據。

立法會秘書處

資訊服務部

資料研究組

2017 年 4 月 26 日

電話：2871 2122

數據透視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，亦不應被視為上述意見。數據透視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數據透視作非商業用途，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。本期數據透視的文件編號為 ISSH25/16-17。