

香港特別行政區政府中央政策組

《香港貨櫃運輸業的前景》

香港大學

2012年2月

---

# 香港貨櫃運輸業 的前景

A Study on the Hong Kong  
Container Terminal Trade

---

研究報告

---

香港大學地理系

2012年2月

---

香港特別行政區政府中央政策組

## 摘要

近幾年亞太地區自由貿易的環境正急劇轉變，促使相關國家特別是中國的貿易活動，從主要由外需拉動轉變為更多依靠內需帶動的模式。因應此情況，香港貨櫃港作為區內最繁忙的門戶港口也正在經歷一個重大的轉型。在這樣的背景下，香港特別行政區政府中央政策組委託香港大學進行本研究，旨在分析香港貨櫃運輸業角色的轉變以及規劃策略，來面對港口轉型所帶來的挑戰。

本研究以 UNCTAD 和香港政府統計處的貿易運輸數據作為分析基礎，並走訪相關政府部門、運輸公司、貨櫃代理公司和碼頭營運公司，得出以下關鍵研究結果：

- (1) 香港貨櫃港利用自由貿易港的特性以及強大的國際航運網絡，已重新發展成亞洲地區其中一個重要的遠洋貨櫃樞紐港，轉口貨櫃量由 2001 年佔總數的 20%，倍增到 2010 年的 42%；
- (2) 香港貨櫃港雖然在效率和設施上，與周邊的深圳和廣州港口不相伯仲，但因受制於碼頭營運商，以致在運作成本競爭力方面，仍然落後於後者；
- (3) 內河運輸對香港貨櫃港的重要性，在過往 10 年逐步提升。加上珠三角地區企業轉移趨勢所引致的內河航運增長，估計這方面的需求會

有助本地貨櫃碼頭吸引貨源。由於成本效益的關係，河運接駁可拉近香港與其他珠三角貨櫃港的整體運輸成本差距。原因是內河運輸單一貨櫃的成本比較低，這對香港與深圳西面貨櫃碼頭的競爭有利。不過香港的河運配套設施明顯不足，將不利於這方面的發展；

(4) 中國與東盟區國家的貿易，2004 年至 2008 年的每年平均增長率為 21.4%。同期，香港與東盟區國家的年均貿易增長率，也達 11% 之高；及

(5) 在亞太經合組織的框架之下，各成員國和地區之間積極地規劃與實施各類貿易便捷措施。然而，由於成員國之間經濟條件和發展情況存在差異，為降低非關稅壁壘而制定的項目並沒有廣泛開展。

基於以上研究結果及著眼於香港貨櫃港貿易的可持續發展，本研究建議在香港建立多邊貿易便捷中心(ITFC)及貨櫃港專設內河航運裝卸區。兩項設施均應屬政府擁有或控制，而捷貿中心應具備以下兩項功能：

- (1) 促進單一地點多邊海關運作； 及
- (2) 提供離岸關稅結算的金融服務。

ITFC 也可以作為區域內的產品裝配、配送和其他增值服務中心。

ITFC 的推行應分爲兩個階段：中期(3-4 年)和長期(5-7 年)。基於發展成本較低及可縮短開發時間，本研究建議中期階段以屯門內河碼頭(RTT)爲試點，興建並推行首個 ITFC 的運作，而葵青貨櫃碼頭則可作爲第二個更大規模 ITFC 的選址，並可服務更多貿易夥伴。

爲了進一步加強亞太地區國家經濟一體化及促進貿易合作，類似的 ITFC 也應該在本地區其他策略性地點推行。

至於貨櫃碼頭內設立內河航運裝卸區(下稱“裝卸區”)，應具備專爲配合內河船運作的高效率岸邊吊機及以長海岸線設計的碼頭(例如：離岸式長堤碼頭)。裝卸區除了可以強化香港作爲珠三角地區樞紐港外，更可提升香港捷貿中心(ITFC)的分發中心功能，藉此吸引更多以珠三角地區爲市場的企業使用中心的服務。

爲避免資源重疊，當貨櫃港專設內河航運裝卸區建成後，市區的公共貨物起卸區應該逐部關閉。至於屯門內河碼頭，因有首個捷貿中心(ITFC)的設立，其中途集散功能將會被強化。

爲提升裝卸區與捷貿中心(ITFC)的綜合功能，設計上兩者應該盡量靠近，甚至將 ITFC 附近的海岸線設爲內河航運裝卸區。

本研究的兩個建議： 1. 在香港設立捷貿中心； 及 2. 於香港貨櫃碼頭內建立內河航運裝卸區。本質上有主客優先次序，即以捷貿中心(ITFC)為核心政策，再配合裝卸區的輔助，藉此提升香港貨櫃港長遠的競爭力。