

二〇〇六年物流貨運業人力調查報告

其他經濟分析

與香港經濟相關的統計數字

1. 政府的統計數字顯示，香港的經濟以及與進出口貿易及物流貨運業相關的若干行業正在增長。

圖 1 本地生產總值、進出口貿易和運輸及倉庫業的趨勢

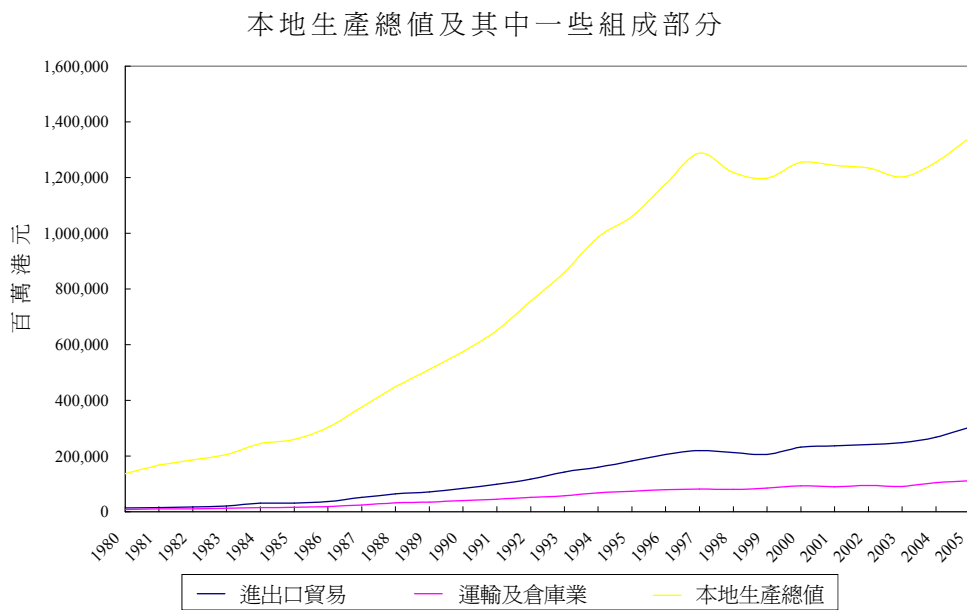
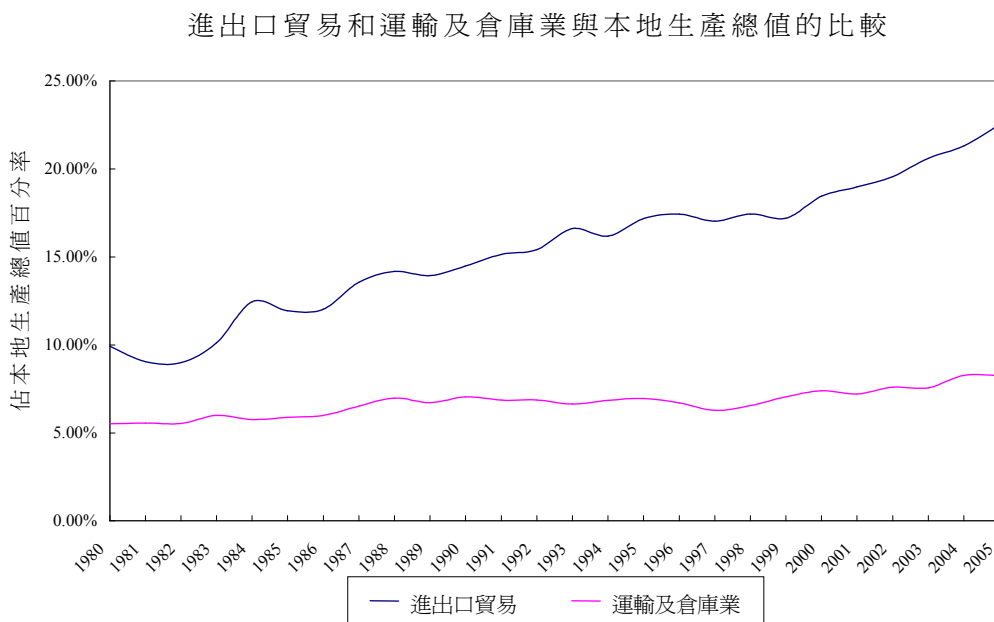


圖 2 進出口貿易和運輸及倉庫業與本地生產總值的比較



## 貿易與貨運

2. 於一九八〇年至二〇〇六年的二十六年間，香港的貿易額在當中的十八年均錄得雙位數增長。這些增長大部分是由於進口及轉口方面貿易持續增長。

表 1 對外商品貿易總額數字（百萬港元）

	進口量	本地出口量	轉口量	總出口量	貿易總額 (進口量 +本地出口量 +轉口量)
1980	111,651	68,171	30,072	98,242	209,893
1981	138,375	80,423	41,739	122,163	260,538
1982	142,893	83,032	44,353	127,385	270,278
1983	175,442	104,405	56,294	160,699	336,141
1984	223,370	137,936	83,504	221,441	444,811
1985	231,420	129,882	105,270	235,152	466,572
1986	275,955	153,983	122,546	276,530	552,485
1987	377,948	195,254	182,780	378,034	755,982
1988	498,798	217,664	275,405	493,069	991,867
1989	562,781	224,104	346,405	570,509	1,133,290
1990	642,530	225,875	413,999	639,874	1,282,404
1991	778,982	231,045	534,841	765,886	1,544,868
1992	955,295	234,123	690,829	924,953	1,880,248
1993	1,072,597	223,027	823,224	1,046,250	2,118,847
1994	1,250,709	222,092	947,921	1,170,013	2,420,722
1995	1,491,121	231,657	1,112,470	1,344,127	2,835,248
1996	1,535,582	212,160	1,185,758	1,397,917	2,933,499
1997	1,615,090	211,410	1,244,539	1,455,949	3,071,039
1998	1,429,092	188,454	1,159,195	1,347,649	2,776,741
1999	1,392,718	170,600	1,178,400	1,349,000	2,741,718
2000	1,657,962	180,967	1,391,722	1,572,689	3,230,651
2001	1,568,194	153,520	1,327,467	1,480,987	3,049,181
2002	1,619,419	130,926	1,429,590	1,560,517	3,179,936
2003	1,805,770	121,687	1,620,749	1,742,436	3,548,206
2004	2,111,123	125,982	1,893,132	2,019,114	4,130,237
2005	2,329,469	136,030	2,114,143	2,250,174	4,579,643
2006	2,599,804	134,527	2,326,500	2,461,027	5,060,831

圖 3 對外商品貿易總額數字（百萬港元）

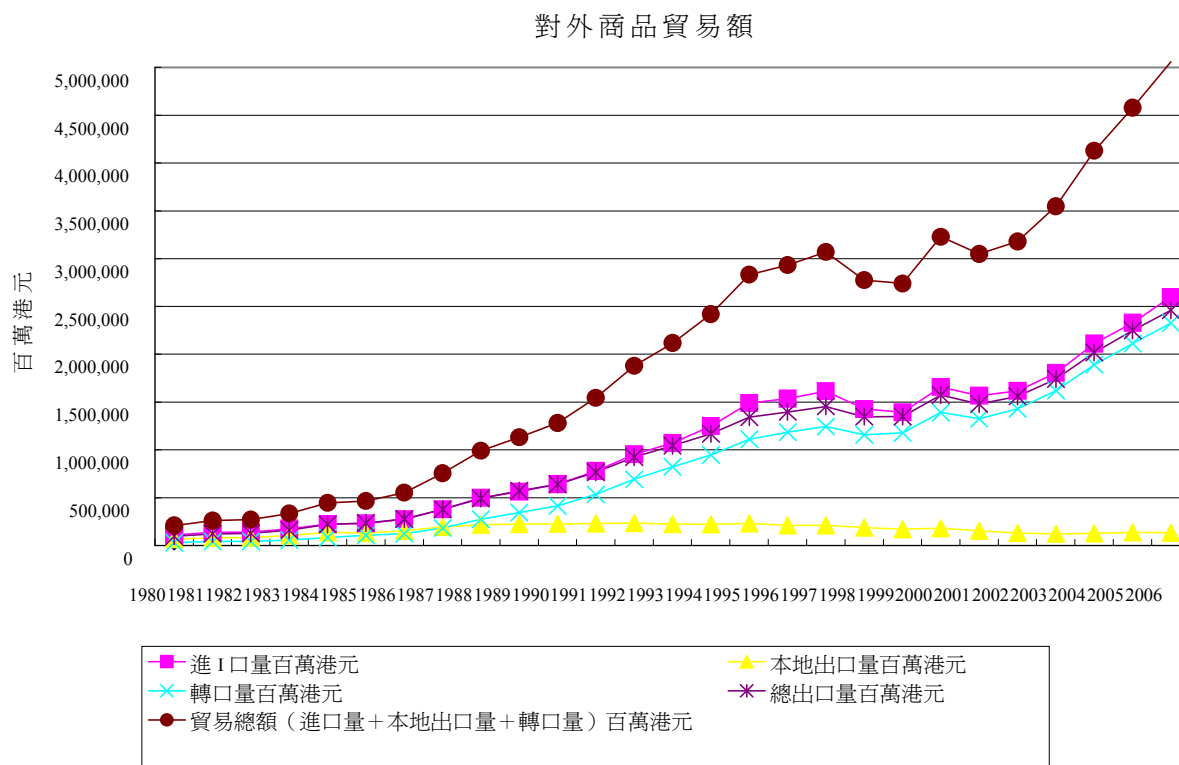


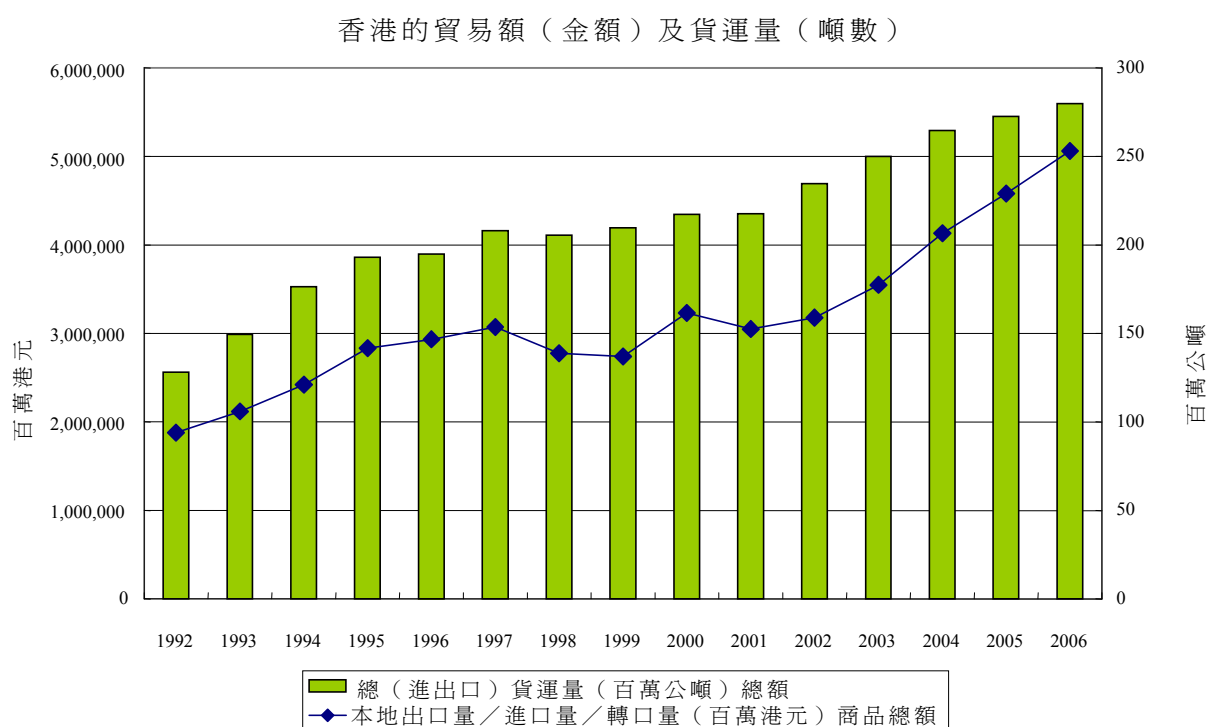
表 2 對外商品貿易總額數字的按年變動百分率

	進口量	本地出口量	轉口量	總出口量	貿易總額 (進口量 +本地出口量 +轉口量)
1980~1981	23.94%	17.97%	38.80%	24.35%	24.13%
1981~1982	3.27%	3.24%	6.26%	4.27%	3.74%
1982~1983	22.78%	25.74%	26.92%	26.15%	24.37%
1983~1984	27.32%	32.12%	48.34%	37.80%	32.33%
1984~1985	3.60%	-5.84%	26.07%	6.19%	4.89%
1985~1986	19.24%	18.56%	16.41%	17.60%	18.41%
1986~1987	36.96%	26.80%	49.15%	36.71%	36.83%
1987~1988	31.98%	11.48%	50.68%	30.43%	31.20%
1988~1989	12.83%	2.96%	25.78%	15.71%	14.26%
1988~1990	14.17%	0.79%	19.51%	12.16%	13.16%
1990~1991	21.24%	2.29%	29.19%	19.69%	20.47%
1991~1992	22.63%	1.33%	29.17%	20.77%	21.71%
1992~1993	12.28%	-4.74%	19.16%	13.11%	12.69%
1993~1994	16.61%	-0.42%	15.15%	11.83%	14.25%

	進口量	本地出口量	轉口量	總出口量	貿易總額 (進口量 +本地出口量 +轉口量)
1994~1995	19.22%	4.31%	17.36%	14.88%	17.12%
1995~1996	2.98%	-8.42%	6.59%	4.00%	3.47%
1996~1997	5.18%	-0.35%	4.96%	4.15%	4.69%
1997~1998	-11.52%	-10.86%	-6.86%	-7.44%	-9.58%
1998~1999	-2.55%	-9.47%	1.66%	0.10%	-1.26%
1999~2000	19.05%	6.08%	18.10%	16.58%	17.83%
2000~2001	-5.41%	-15.17%	-4.62%	-5.83%	-5.62%
2001~2002	3.27%	-14.72%	7.69%	5.37%	4.29%
2002~2003	11.51%	-7.06%	13.37%	11.66%	11.58%
2003~2004	16.91%	3.53%	16.81%	15.88%	16.40%
2004~2005	10.34%	7.98%	11.67%	11.44%	10.88%
2005~2006	11.61%	-1.10%	10.04%	9.37%	10.51%

3. 商品貿易與貨運量的變動趨勢關係密切，但貿易貨額的增長率較貨運噸數的增長率為高。

圖 4 總（進出口）貨運量（百萬公噸）及本地出口量／進口量／轉口量（百萬港元）



4. 香港是中國內地鄰近地區的進出口多式聯運樞紐。海運貨物通常以貨櫃形式運送，而首程運輸／末程運輸則經陸路或內河水道進行。同樣地，空運貨物通常以客機或全貨機作長途運輸。由統計數字可見，空運商品貿易貨額於二〇〇四年已超越其他運輸方式的商品貿易貨額。

表 3 按運輸方式劃分的本地出口量／進口量／轉口量（百萬港元）

	<u>空運</u>	<u>海運</u>	<u>陸上運輸</u>	<u>河運</u>	<u>其他</u>	<u>商品總額</u>
1992	332,654	988,498	474,055		85,042	1,880,247
1993	390,096	1,074,083	556,591	91,720	6,358	2,118,848
1994	447,627	1,212,373	640,443	111,541	8,738	2,420,722
1995	573,530	1,389,498	720,852	142,516	8,854	2,835,248
1996	593,810	1,419,520	752,763	157,644	9,762	2,933,500
1997	654,855	1,441,157	790,938	171,735	12,353	3,071,039
1998	597,002	1,254,281	756,565	152,222	16,671	2,776,741
1999	664,262	1,141,744	795,770	120,509	19,433	2,741,718
2000	862,160	1,267,323	937,123	136,863	27,183	3,230,651
2001	824,081	1,168,251	914,435	117,169	25,247	3,049,181
2002	909,815	1,136,082	995,692	111,911	26,438	3,179,935
2003	1,074,466	1,182,842	1,116,469	141,873	32,556	3,548,206
2004	1,340,014	1,304,619	1,297,670	153,304	34,632	4,130,237
2005	1,568,262	1,359,370	1,452,293	166,916	32,802	4,579,643
2006	1,745,380	1,444,798	1,635,250	199,462	35,941	5,060,831

圖 5 按運輸方式劃分的本地出口量／進口量／轉口量（百萬港元）

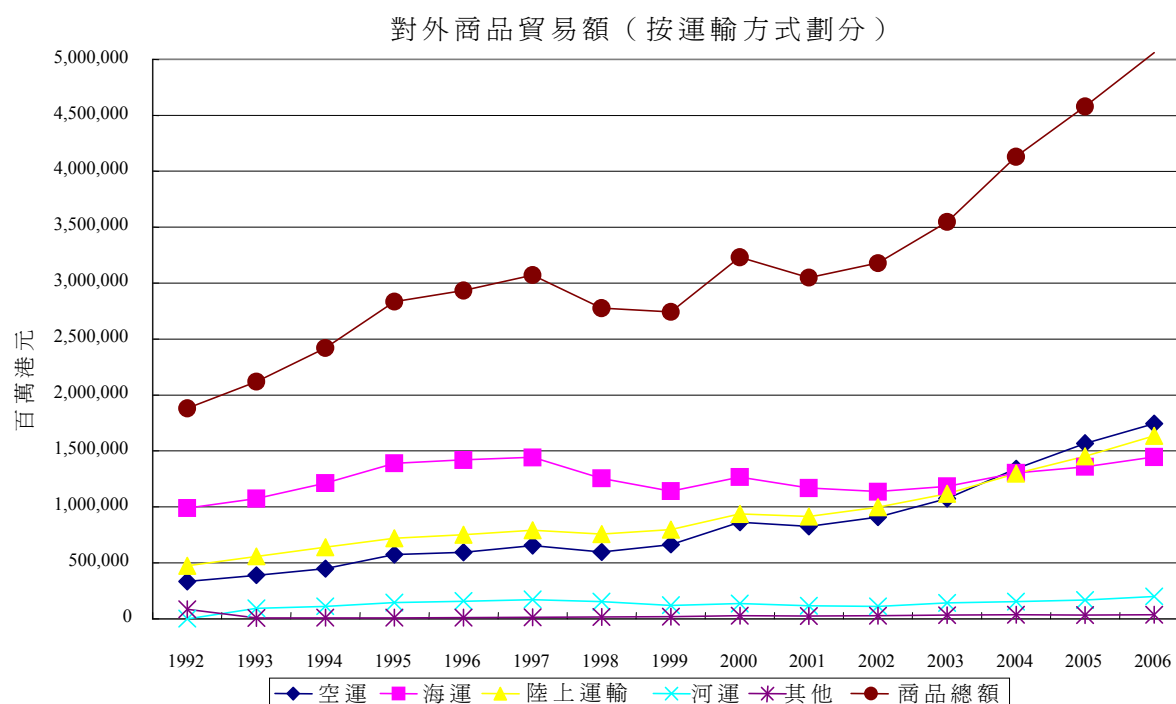


表 4 按運輸方式劃分的本地出口量／進口量／轉口量的按年變動百分率

	空運	海運	陸上運輸	河運	其他	商品總額
1992~1993	17.27%	8.66%	17.41%		-92.52%	12.69%
1993~1994	14.75%	12.88%	15.07%	21.61%	37.43%	14.25%
1994~1995	28.13%	14.61%	12.56%	27.77%	1.33%	17.12%
1995~1996	3.54%	2.16%	4.43%	10.61%	10.26%	3.47%
1996~1997	10.28%	1.52%	5.07%	8.94%	26.54%	4.69%
1997~1998	-8.83%	-12.97%	-4.35%	-11.36%	34.96%	-9.58%
1998~1999	11.27%	-8.97%	5.18%	-20.83%	16.57%	-1.26%
1999~2000	29.79%	11.00%	17.76%	13.57%	39.88%	17.83%
2000~2001	-4.42%	-7.82%	-2.42%	-14.39%	-7.12%	-5.62%
2001~2002	10.40%	-2.75%	8.89%	-4.49%	4.72%	4.29%
2002~2003	18.10%	4.12%	12.13%	26.77%	23.14%	11.58%
2003~2004	24.71%	10.30%	16.23%	8.06%	6.38%	16.40%
2004~2005	17.03%	4.20%	11.92%	8.88%	-5.28%	10.88%
2005~2006	11.29%	6.28%	12.60%	19.50%	9.57%	10.51%

表 5 進出口貨運量（百萬公噸）

	海運	河運	道路貨運	鐵路貨運	空運	所有方式
1992	83.446	19.333	22.548	1.912	0.957	128.196
1993	96.100	22.038	28.581	1.612	1.139	149.47
1994	110.947	30.079	32.570	1.491	1.293	176.38
1995	127.175	28.732	34.290	1.313	1.458	192.968
1996	125.838	31.461	35.159	0.939	1.563	194.96
1997	133.301	35.928	36.408	0.712	1.786	208.135
1998	127.482	39.688	36.152	0.462	1.629	205.413
1999	128.222	40.616	38.415	0.466	1.974	209.693
2000	130.937	43.706	39.933	0.451	2.241	217.268
2001	130.676	47.534	36.918	0.370	2.074	217.572
2002	138.301	54.210	39.373	0.385	2.479	234.748
2003	148.618	58.994	39.452	0.330	2.642	250.527
2004	158.617	62.262	40.474	0.272	3.090	264.715
2005	161.467	68.672	38.719	0.215	3.402	272.475
2006	166.208	72.031	37.848	0.184	3.580	279.851

圖 6 進出口貨運量（百萬公噸）

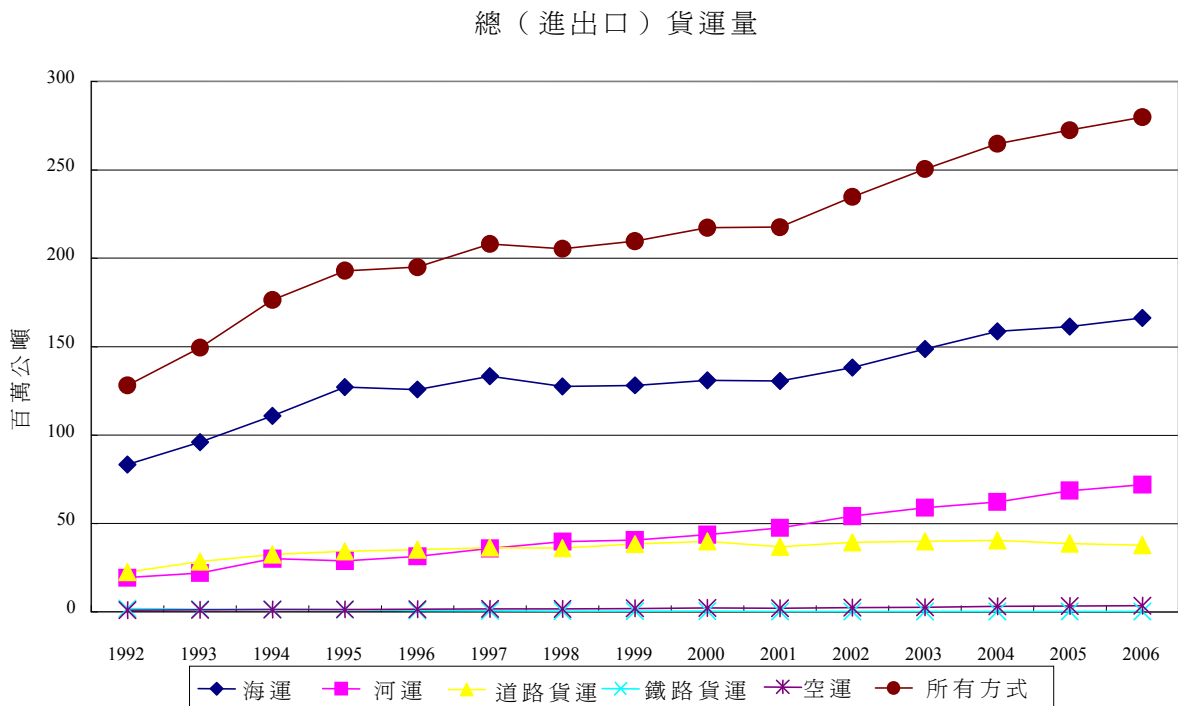


表 6 進出口貨運量的按年變動百分率

	海運	河運	道路貨運	鐵路貨運	空運	所有方式
1992~1993	15.16%	13.99%	26.76%	-15.69%	19.02%	16.59%
1993~1994	15.45%	36.49%	13.96%	-7.51%	13.52%	18.00%
1994~1995	14.63%	-4.48%	5.28%	-11.94%	12.76%	9.40%
1995~1996	-1.05%	9.50%	2.53%	-28.48%	7.20%	1.03%
1996~1997	5.93%	14.20%	3.55%	-24.17%	14.27%	6.76%
1997~1998	-4.37%	10.47%	-0.70%	-35.11%	-8.79%	-1.31%
1998~1999	0.58%	2.34%	6.26%	0.87%	21.18%	2.08%
1999~2000	2.12%	7.61%	3.95%	-3.22%	13.53%	3.61%
2000~2001	-0.20%	8.76%	-7.55%	-17.96%	-7.45%	0.14%
2001~2002	5.84%	14.04%	6.65%	4.05%	19.53%	7.89%
2002~2003	7.46%	8.82%	0.20%	-14.29%	6.58%	6.51%
2003~2004	6.73%	5.54%	1.33%	-17.58%	16.96%	5.66%
2004~2005	1.80%	10.30%	-4.34%	-20.96%	10.10%	2.93%
2005~2006	2.94%	4.89%	-2.25%	-14.42%	5.23%	2.71%

5. 於過去十年，香港一直位列世界主要貨櫃港榜首。到了二〇〇五年，新加坡的貨櫃吞吐量數字才超越香港。由於新加坡與香港均以各自背靠的內陸腹地為服務對象，故將新加坡港口與香港港口的表現進行比較的作用不大。

表 7 世界主要貨櫃港的貨櫃吞吐量（百萬個標準貨櫃）

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
新加坡	15.945	17.040	15.520	16.800	18.100	21.329	23.192	24.792
香港	16.211	18.098	17.826	19.144	20.449	21.984	22.602	23.539
上海	4.216	5.613	6.340	8.610	11.280	14.557	18.084	21.719
深圳	2.986	3.994	5.076	7.614	10.610	13.626	16.197	18.470
釜山	6.440	7.540	8.073	9.453	10.367	11.442	11.843	12.039
高雄	6.985	7.426	7.541	8.493	8.840	9.714	9.471	9.775
鹿特丹	6.343	6.280	6.102	6.515	7.100	8.281	9.288	9.690
杜拜	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	6.429	7.619	8.923
漢堡	3.738	4.248	4.689	5.374	6.138	7.003	8.088	8.862
洛杉磯	3.829	4.879	5.184	6.106	7.180	7.321	7.485	8.470

圖 7 世界主要貨櫃港的貨櫃吞吐量（百萬個標準貨櫃）

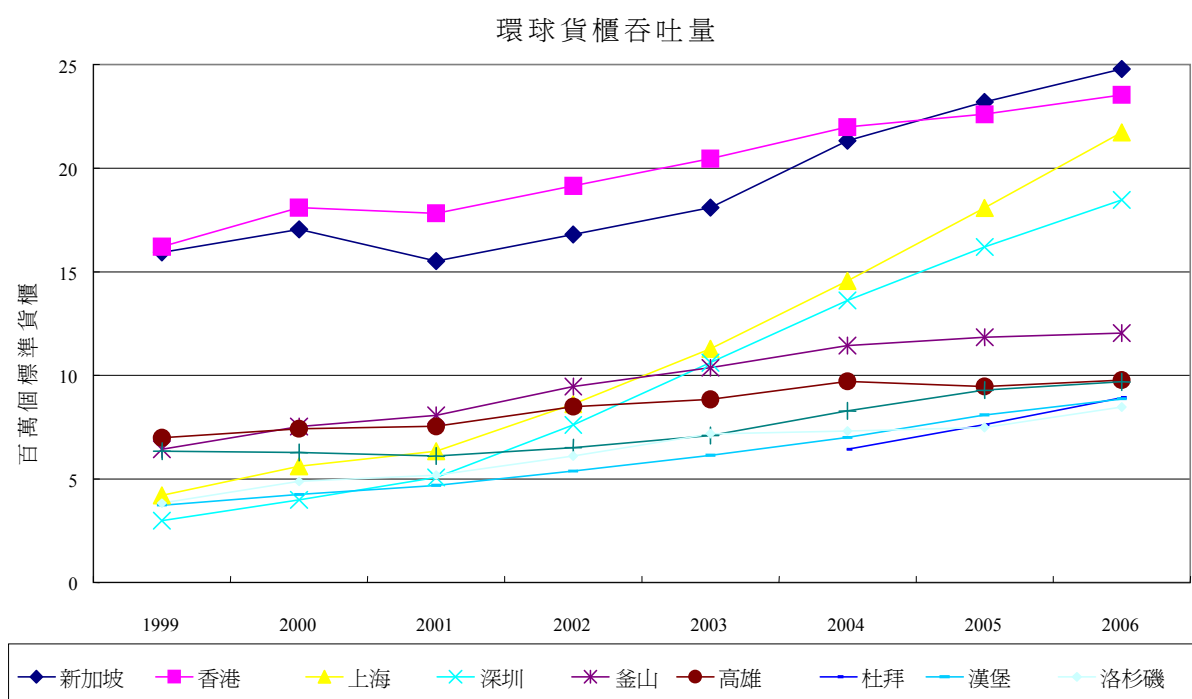
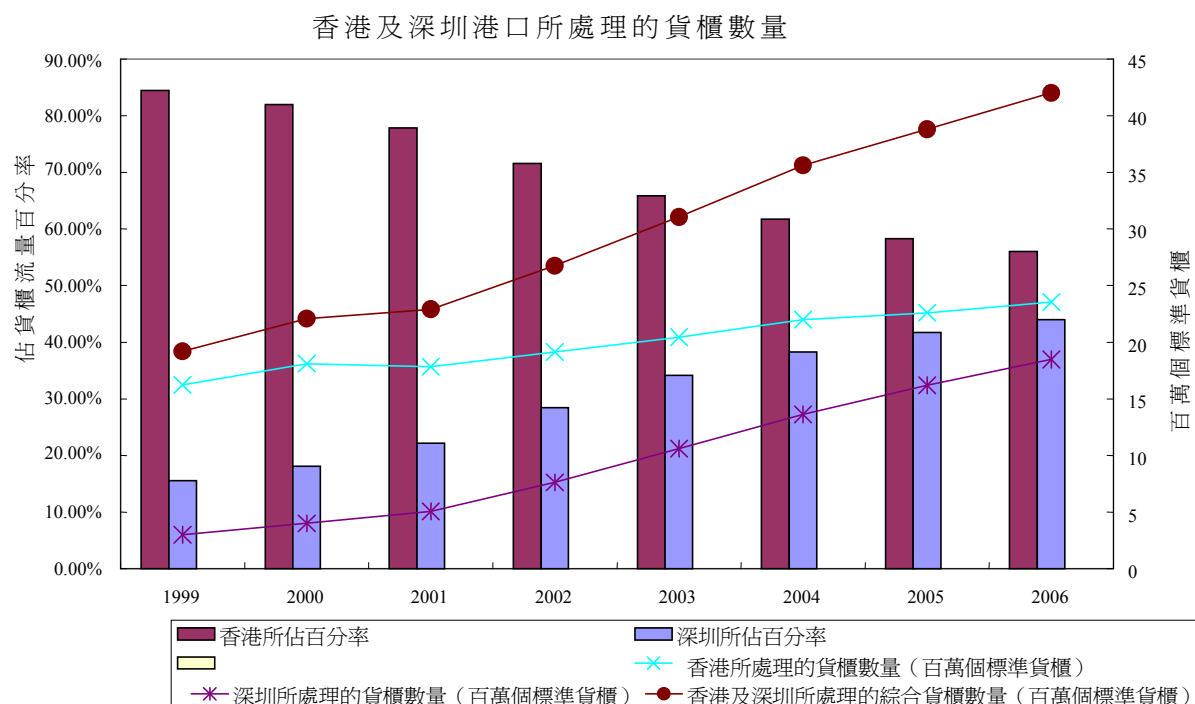


表 8 世界主要貨櫃港貨櫃吞吐量的按年變動

	1999~2000	2000~2001	2001~2002	2002~2003	2003~2004	2004~2005	2005~2006
新加坡	6.87%	-8.92%	8.25%	7.74%	17.84%	8.73%	6.90%
香港	11.64%	-1.50%	7.39%	6.82%	7.51%	2.81%	4.15%
上海	33.14%	12.95%	35.80%	31.01%	29.05%	24.23%	20.10%
深圳	33.76%	27.09%	50.00%	39.35%	28.43%	18.87%	14.03%
釜山	17.08%	7.07%	17.09%	9.67%	10.37%	3.50%	1.65%
高雄	6.31%	1.55%	12.62%	4.09%	9.89%	-2.50%	3.21%
鹿特丹	-0.99%	-2.83%	6.77%	8.98%	16.63%	12.16%	4.33%
杜拜	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	18.51%	17.12%
漢堡	13.64%	10.38%	14.61%	14.22%	14.09%	15.49%	9.57%
洛杉磯	27.42%	6.25%	17.79%	17.59%	1.96%	2.24%	13.16%

6. 香港港口與鄰近港口（尤其是深圳港），正瓜分有關地區迅速擴大的貿易額。各個港口所處理的貨櫃數量及佔整體貨額百分比的差距正在收窄，預計深圳港的表現不久便會超越香港港口。

圖 8 香港與深圳所處理的貨櫃數量及佔總貨櫃流量的份額



7. 上述發展是自然的。在許多方面而言，深圳港確實較為經濟合算。然而，倘若沒有香港，深圳當地便難以應付其國際貿易。因此，過往處於主導地位的香港正續漸與鄰近港口鼎足而立，而只要深圳當地的貿易額不斷擴大，香港仍會扮演重要的角色。

8. 與海運／貨櫃業務不同，航空貨運與航空客運關係密切，因為除了全貨機外，仍有大量貨物經客機運送。只要香港仍然是本地及鄰近地區的主要航空交通樞紐，便可穩佔其航空貨運樞紐的地位。香港所面對的威脅是鄰近地區已有積極進取的發展計劃，例如為現有機場增建跑道。反觀香港國際機場的基建發展流於循序漸進，而非積極進取。

### 中華人民共和國的國際貿易

9. 中華人民共和國的國際貿易主要於三個地區進行，分別是華南（主要是珠江三角洲）、華東（主要是上海及其鄰近省份）及華北（主要為京津地區）。該三個地區連同中國其他省市於過去十年在國際貿易方面有高速增長。

表 9 中華人民共和國的對外貿易（百萬美元）

	出口量（離岸價）	進口量（到岸價）
1988	47,516	55,268
1990	62,091	53,345
1995	148,780	132,084
2001	266,100	243,550
2002	325,600	295,170
2003	438,230	41,760
2004	593,320	561,230
2005	761,950	659,950

圖 9 中華人民共和國的對外貿易（百萬美元）

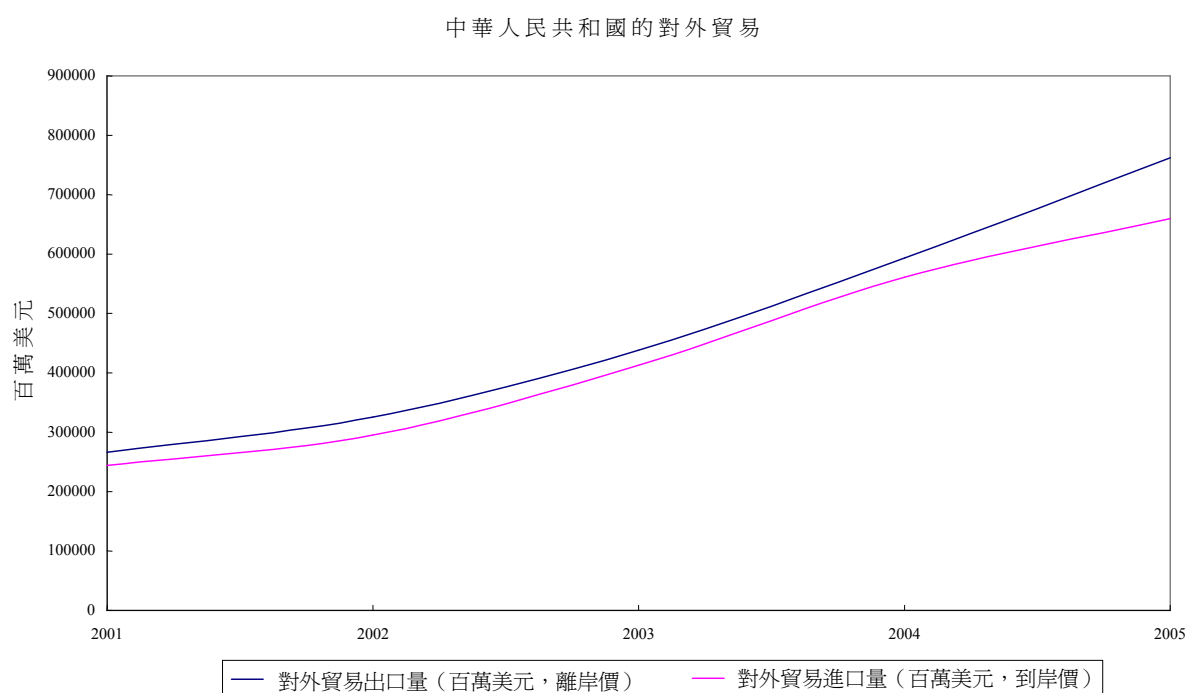
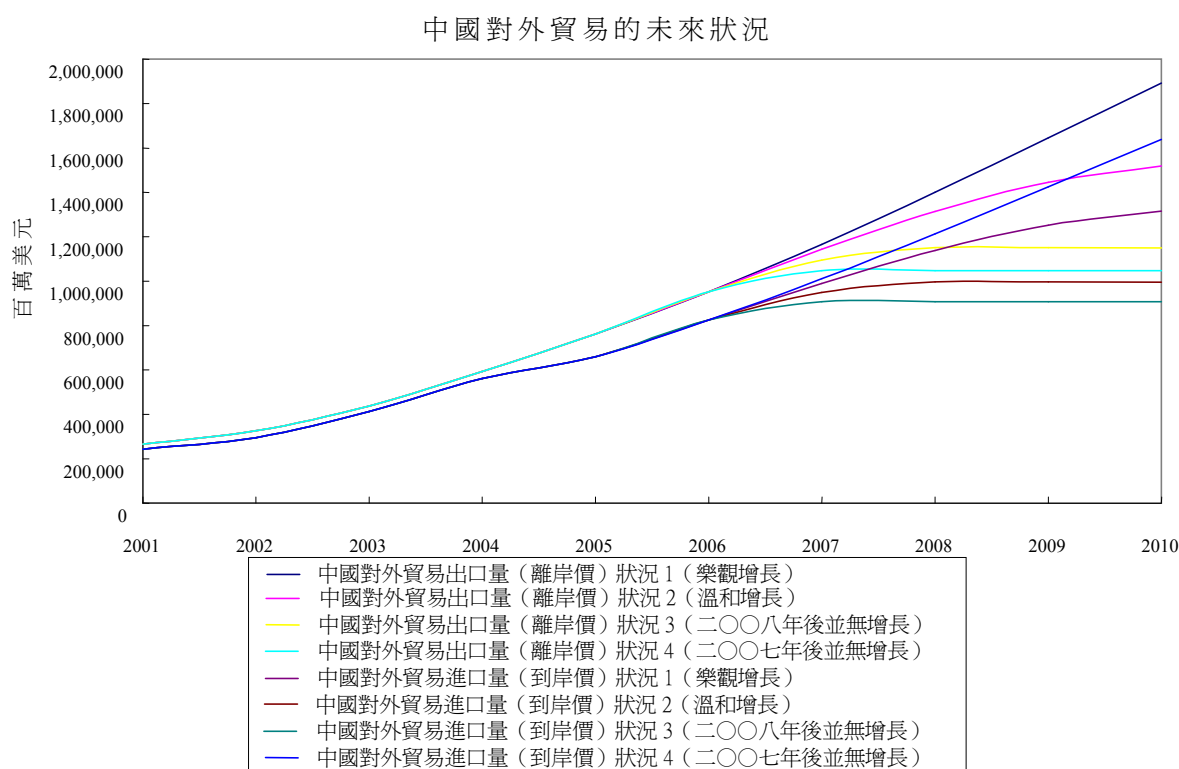


表 10 中華人民共和國的對外貿易按年變動

	出口量（離岸價）	進口量（到岸價）
2001~2002	22.36%	21.19%
2002~2003	34.59%	39.84%
2003~2004	35.39%	35.97%
2004~2005	28.42%	17.59%

10. 中國國際貿易持續錄得雙位數字增長。鑑於此增長勢頭，倘若預計未來有單位數的增長，也會被視之為溫和增長。如果增長持續，物流貨運服務的需求也將增加，而即使香港所佔的市場份額並無增加，香港所處理的貨額依然會保持增長。

圖 10 中國對外貿易預計未來假設狀況圖示



### 香港物流貨運業的未來

11. 在香港，基建發展的傳統政策／做法是需求導向的。基建投資會於推測／預料未來必定有此需要時才會進行，港口／貨櫃碼頭的發展便是一個例子。相反地，深圳港口及其他主要港口／樞紐的發展則更為積極進取。港府已宣布各項政策，旨在支援物流貨運業；然而有關措施需要經過一段時間方見成效，但業界所面臨的威脅現已迫在眉睫。

12. 政府及許多分析員曾評估香港的營商環境，並認為香港在很多方面均優於鄰近地區，包括其社會治安、司法獨立、公平競爭環境、優越地理位置、完善基建、簡單低稅制、和諧勞資關係、廉潔政府和高效率的公共服務等。

13. 考慮到香港的投資者／製造商／企業積極參與鄰近地區的工商業，香港與鄰近地區可謂共存共榮。

14. 訓練委員會在上次人力調查的分析中曾就香港與荷蘭進行比較。荷蘭是西北歐多個地區的物流樞紐，縱然面對眾多國家和地區的競爭，卻仍然有理想表現。香港的情況亦可得出同樣結論。

15. 香港有潛力發展更多不同領域。在作為多式聯運樞紐的同時可致力把香港建設成海事中心—即管理中心，而非純粹負責承運。倫敦經常被援引為國際海事中心的成功例子。考慮到香港也是一個金融／貿易中心，就發展成為海事中心而言，香港實在比鄰近地區其他任何地方更為優勝。

16. 物流貨運業內更有效率和更有效能地綜合應用高新科技，如電子數據聯通（EDI）、數碼貿易運輸網絡（DTTN）系統、無線射頻識別（RFID）技術及貨車智能資訊系統（OBTIS）等，是香港相較鄰近地區的另一種潛在優勢，縱然在這方面還有許多障礙有待克服。

17. 當物流園、港珠澳大橋、十號貨櫃碼頭、新的空運貨站、額外跑道、一條龍的多式聯運物流服務、清關及中央文件處理等其他基礎建設、手續和架構上的發展一旦落實，便能有助推動香港物流貨運業的發展。

### 政府的政策及行動建議

18. 政府採取各種政策及行動建議，為物流貨運業帶來正面影響。近期採取的一系列新政策及行動建議如下：

- 已於二〇〇六至〇七年施政報告公布的政策和行動建議（二〇〇六年十月）
  - 修改法例以推出內河船多次入港許可證，減低許可證收費，以及簡化申請及入港程序
  - 不斷與鄰近地區進行對話與磋商，以簡化跨境程序
  - 擴大空運網絡
  - 增加機場容量
- 四個專題小組在《「十一五」與香港發展》經濟高峰會上提出的行動綱領（二〇〇七年一月）

#### 策略建議：

- 提高跨境貨運的成本效益
  - 從宏觀角度規劃港口及相關設施
  - 著力發展香港航運業
  - 鞏固香港作為國際及地區航空樞紐的地位
  - 繼續與主要貿易夥伴磋商有關寬免航運及航空入息雙重課稅的安排
  - 充分發揮香港物流業的競爭優勢，並改善供應鏈的運作，除了令整體價格更具競爭力外，並以穩妥可靠且優質的高增值服務與競爭者力爭長短
  - 研究成立高層次跨局／跨部門統籌機制，制訂整體跨境運輸基建發展策略，並更有效統籌多項有關的基建項目
  - 以前瞻角度規劃跨境交通運輸網絡，促進區域整體發展
  - 優化跨境交通網絡，從而以更便捷的方式直接駁通鄰近的綜合交通樞紐，拉近香港與內地的距離，並拓闊香港機場和港口的腹地
- 已於二〇〇七至二〇〇八年度財政預算案公布的政策及行動建議（二〇〇七年二月）
    - 引入電子預報道路貨物資料系統
    - 推行貨車智能資訊系統
    - 優化香港及鄰近地區空域的使用，並增加航道
    - 加建一座空運貨站
    - 研究是否須要興建第三條跑道

#### 總結

19. 扼要而言，縱使香港面對鄰近港口及機場的競爭，上述眾多分析均顯示香港物流貨運業仍有進一步發展的潛力。