

港物流面臨內地分流

陳文鴻稱要提高憂患意識

世界銀行日前根據一項對全球 155 國家與地區的全球物流績效指標調查 (LPI) 結果，發布「2012 加強連接，應對競爭：全球經濟中的貿易物流報告」。報告稱，全球物流最新排名中，香港由兩年前的排第 13 位一躍升至第 2 位，僅次於新加坡。針對香港本次顯著表現，本報記者採訪了香港理工大學中國商業中心主任陳文鴻，談到在驕人成績的背後，他更關注香港物流業目前面臨的問題，包括本地基礎建設的缺乏、珠三角地區的競爭、加工貿易向內地縱深地區的轉移以及未來內地鐵路發展造成貨物分流，香港物流業狀況目前並不樂觀，面臨諸多挑戰，政府與行業都應提高憂患意識。

【實習記者陳小因報道】

陳文鴻認為，香港本次得分高，一方面是因為其貿易量大，帶動地區效益及物流行業發展；另一方面則賴於香港特殊的歷史和經濟因素。香港在近二、三十年時間內，一直是歐美加工貿易出口地區，已經與珠三角以及東南亞的跨國公司建立了非常完善的產業鏈，在產業鏈配合方面發展的相當成熟。而其他國家由外資帶動的出口加工的發展時間上落後於香港，規模也遠遠小於香港，加工貿易的經驗不及香港豐富，有些國家的港口甚至沒有加工貿易。因此香港在國際運輸這一方面得分最高，也就帶動了整體分數的上升。而國際貨運量大，自然也就帶動了香港整體的物流效率。

得益於歷史和內地因素

他強調，「香港的因素不一定只是香港的因素，主要還是中國內地的因素。如果把香港放在別的國家，未必有如此亮麗的成績。」

同時他也表明，目前歷史因素仍影響香港排名，但今後這一因素將可能減弱。除了香港自身的原因，目前歐債危機對歐洲的影響也是促成本次香港高排名的一個原因。待歐洲經濟復蘇後，香港的排名可能會下跌。他表示，「香港的競爭力實際上並沒有超過歐洲太多。」

基建指標排名最低

香港雖然在總排名中成績傲人，但在基礎建設細分指標中僅排第 7 位。陳文鴻認為，基建是提高物流行業效率的重要因素，不重視基礎建設將嚴重影響香港未來物流業的發展。

他表示，香港並不太重視基礎設施建設，特別是回歸後，基建基本上停滯不前。基建投資多數用於道路改善，對提高競爭力沒有太大幫助。對航運來說，能提高競爭力的應是鐵路

建設，但現在香港已經沒有貨運鐵路，再加上用於海運的貨櫃車數目減少，因此航運方面的基建已經是越來越差。

他表示，本次香港排名高主要是受到空運支撐，而非海運。但即使是在空運方面，基建投資數目亦不多，可以支撐競爭力的支柱越來越少。

鐵路發展決定勝負

在本次針對 155 個國家與地區進行的排名中，香港無論是總成績或是細分指標在全球範圍內均處於領先，但局部看來，大至大中華區，小至珠三角地區，香港都面臨不少挑戰。

在本次排名中，台灣和中國大陸較上次排名均進步一位，目前分列 19 和 26 名。陳文鴻表示，中國規模較其他國家與地區大，各個城市之間差異懸殊，一些較落後地區的港口會把先進地區港口得分拉低，因此單獨比較內地發達的港口城市更有可比性。以上海為例，其港口已是世界第一，機場也不比香港差。而目前上海與台灣的合作更是給兩地都帶來了新的發展機會，長三角的貨運或可利用台灣轉撥出去，這將提升上海的競爭力，助其佔據太平洋航線。台灣方面發展勢頭同樣強勁。

他認為，香港本地的海運和空運目前則都在走下坡，珠三角的物流發展已經對香港造成威脅，使香港有被替代的風向。珠三角的物流中心正向廣州轉移，廣州的集裝箱碼頭業務發展迅速，若計入大宗散貨的運輸，廣州則已經超過了深圳和香港。深圳的碼頭也有可能在未來兩年內趕超，香港作為一個碼頭已經落後了。

他表示，就全中國範圍來看，目前物流行業已經形成上海、北京、廣州三足鼎立的局面。面對此種格局，香港應幫助廣州以保一席之地，而非



▲陳文鴻認為，香港物流業形勢不容樂觀，基建不足、珠三角競爭及內地鐵路發展等都會成為挑戰

香港在 LPI 細分項目得分

內容 排名	項目	排名	得分
1	客戶服務	3	3.97
2	基建	7	4.12
3	國際航運	1	4.18
4	物流質素及權限	5	4.08
5	追蹤及跟進	5	4.09
6	準時	4	4.39

來源：世界銀行報告書

大中華區物流效績 (LPI) 排位

排名	國家與地區	得分	最高表現百分比
2(13)	中國香港	4.12	99.9
19(20)	中國台灣	3.71	86.8
26(27)	中國大陸	3.52	80.5

來源：世界銀行報告書

與其互相扯皮。但目前來看，無論是企業、政府或學者都尚未意識到這一點。

而中國內地鐵路運輸的發展，將對整個珠三角地區的出口加工貿易造成影響，香港同樣將受波及。

港物流首重「守土」

陳文鴻認為，內地高鐵的發展將減輕傳統鐵路的客運壓力，貨運鐵路的運載力將得到大幅提升。他預計內地的出口鐵路將在 2020 年之前建成，在「十三五」規劃內或可以實現，未來內地貨物將通過鐵路從新疆出口歐洲，或經緬甸從印度洋出口，不需要再經過珠三角或香港。香港以往主要出口國家為美國，但近年來美國的進口量逐年下降，更多的貨物需求來源於歐洲或非洲。內地出口鐵路的建成將對香港及珠三角產生很大的衝擊。

而目前珠三角地區的加工貿易正在逐漸減少，部分本土或外來企業轉移到內地，轉以內銷為主。其中最典型的例子就是富士通從珠三角轉移到成都或重慶，希望通過鐵路直接出口歐洲，東莞乃至香港的加工貿易物流都受到了影響。隨着內地鐵路的建設，珠三角加工貿易進一步減少，香港物流獲益也會減少。

根據陳文鴻的看法，目前香港物流業發展狀況並不樂觀，對此，他認為香港政府首先要「保住多少是多少」，盡量減少香港物流所受的衝擊。但長遠來說，政府還是需要有一個戰略性的考慮，經濟發展不能再依靠物流，必須另覓出路，比如轉向內銷或重視服務業發展。另一方面，政府也需要重新考慮與珠三角地區的關係，重點要放在如何與該地區合作、相互服務而非競爭。

報廢以及商業聯盟的共同政策或許能夠幫助協會渡過行業難關。同時，他呼籲希臘重新確立一個獨立的海運部，希臘海運部在 09 年被廢除。協會表示，「2012 年對大多數航運公司來說都是極其困難的一年。」希臘船東協會成立於 1916 年，其船東共擁有 3325 艘船。

報告顯示，按照噸位計算，希臘控制的航運公司是世界上最大的船主集團。截至 2011 年底，其仍有 439 艘船的訂單，其中包括 152 艘油輪，220 艘乾散貨船以及 60 艘集裝箱船。船主從事多樣化經營，其中包括運輸液化天然氣的專用船。

在行業方面，李東起認為目前國內航空貨運在時刻、貨機資源、空側場地、地面交通銜接等方面均受限制，並不能滿足客戶的需求。

包艙佔早航班總量逾半

他表示，航空運輸最重要的價值之一是次晨達到，但在快遞業中，下午四點以後會接收當天超過 50% 的貨物，在南方一些地區甚至會超過 70%。這些貨品趕不上當天的晚航班，因此也就做不到次晨到達。而針對這些貨品，近距離則選擇陸運，遠距離則只有通過全貨機運輸。

但目前國內適合快遞運輸的全貨機數量有限，僅 99 架，不能滿足高價值貨物的運輸需求。因此客機機腹艙成為順豐的重要運輸資源。目前在國內 1671 個早航班中，順豐已經包用了 843 個，超過一半。但早航班和午航班無法實現次晨達的快遞需求，因此雖有大量腹艙，快遞運輸卻無法使用。此外，貨運航線時刻資源也受到繁忙機場時刻的限制，航班運力調配和飛機利用效率也因此受到限制。

李東起表示，快遞要求在機場進行實時中轉，對空側場地要求迫切，這一要求在機場繁忙時刻難以得到滿足，從而影響貨運時效。另一方面，由於多數快遞處於夜間，機場夜間保障能力和貨運處理能力，如海關、航務、後勤等功能的夜間工作時間和資源配置能力不足也會影響航空貨運。

針對航空貨運面臨的限制，李東起呼籲中國民航制定航空貨運的長期發展規劃，建造貨運專用或貨運優先機場，在資源配置方面要考慮航空貨運特點，比如時刻 (slot) 配置方面結合快遞業次晨達的需求，提升航空貨運的時效水平和飛機利用率。

李東起預計，今年順豐貨運量將超 60 萬噸，相當於美國聯邦快遞的四分之一。他預計到 2021 年，順豐將會有 600 萬噸的貨運量，並擁有 196 架飛機，行業內飛機總數則將超過 300 架。同時他也表示，「如果沒有一個專門針對快遞的貨運網絡和機場布局的話，這個目標是很難實現的。」



▲台灣港務公司董事長蕭丁訓講解高雄港洲際貨櫃中心第 2 期工程，預計 2019 年竣工，將興建 19 座深水碼頭

中央社攝

高雄洲際貨櫃中心 2 期動工

台灣港務公司董事長蕭丁訓 25 日在高雄宣布，高雄港洲際貨櫃中心第 2 期建設工程正式動工，期盼高雄港發揮「火車頭」動能，讓經濟示範區從高雄開始。

高雄港洲際貨櫃中心第 2 期工程斥資新台幣 906 億元，其中政府負擔 281.1 億元，其餘由民間投資，預計 2019 年完工，築填新生地約 422.5 公頃，預計興建 19 個深水碼頭，包括 10 個石化碼頭及 5 個新式深水碼頭；海堤及防波工程預計 2017 年先行完工。

台灣領導人馬英九在出席動工禮上指出，高雄自由經濟示範區是以現有高雄自由貿易港區為核心，結合高雄各加工出口區及工業區，形成「前店後廠」；他希望高雄港能增質創量，創新又有效率，強化動能，朝自由經濟示範區目標努力，帶動台灣經濟發展。

他指出，洲際貨櫃中心 2 期用地也可提供石化業者選廠用地，呼籲島內石化業者根留台灣。

不過，與會的中油董事長朱少華表示，原訂 2015 年選廠的中油五輕，不會選廠至此，只有舊港區內油槽會遷至洲際貨櫃中心二期。

台灣「交通部」部長毛治國致詞也說，洲際貨櫃中心 2 期完工後，有助高雄港市進一步合作，提供原有舊港區內石化業者選廠腹地。

高雄市府副市長李永得致詞時提及高雄港填海造陸工程，影響海流變化，與高雄旗津海岸線倒退脫不了關係，旗津海岸不應只有高雄市政府護岸，希望港務公司也出點力。

高雄港務分公司副總經理鍾英鳳說，旗津海岸線倒退原因多種因素，高雄港工程不是唯一的因素，港務公司已投入數億元護岸，並進行海岸景觀改善，並沒有袖手旁觀。

空巴為「肥佬」設計大座位

【實習記者陳小因報道】日前，空巴在 A320 型客機上開始投放有更寬大空間的座位，航空公司可用此來徵收附加費。此舉是與波音公司在美國窄體飛機市場上進行競爭。

B/E Aerospace 公司已經製造出原型座位。空巴在近幾周已經與幾家美國航空公司展開會議。A320 機艙寬度比波音 737 寬 7.5 吋，因此能夠通過將中間和靠窗座位減至與波音 737 一樣的 17 吋，從而將過道座位增至 20 吋。

靠窗座位可提高收費

空巴營運總監萊希表示，「航空公司正在通過對行李、靠窗座位以及飛機餐收費來提高利潤，但實際上多數人更想要的是空間，而這正是我們能夠提供的。在這一設計中，經濟艙的過道座位將與頭等艙的座位一樣寬。」

把 A320 三分之一的座位增加 2 吋的寬度將為美國航空公司提供一個市場推廣工具，使它們能將客戶定位於肥胖人群。根據美國國家健康和營養檢測數據，美國成年人中有超過三分之一屬於肥胖。空巴正試圖從波音手上奪取更大的國內市場份額，目前波音 737 仍是世界上使用最廣泛的商用客機。

迫於國內市場的運費競爭壓力，美國許多航空公司都在從附帶服務上徵收附加費，包括選擇座位費和託運行李費。萊希表示，每個大空間座位徵收 10 美元附加費是合理的，A320 共有 150 個座位，50 個過道大空間座位將使一趟航班多賺 500 美元。

3 個 18 吋寬座位

包括達美航空在內的多家美國航空公司都會遇到過超重旅客帶來的難題，當有其他旅客抱怨旁邊超重旅客佔了他們的位子時，航空公司會要求超重旅客多買一張機票。空巴 A320 的新設計將在機艙兩側分別容納 3 個 18 吋的座位，波音 737 座位則為 17 吋。

萊希表示，新座位還可能吸引帶着嬰兒的母親，或者任何需要大座位的乘客。他認為這種設計將會在全世界流行。



簡訊

深圳開電子商務規劃會

工業和信息化部信息化推進司、中小企業司上周在深圳召開「全國電子商務和物流信息化推進大會暨全國中小企業信息化和產業集群兩化融合推進大會」。

信息化推進司副司長董青寶對《電子商務「十二五」發展規劃》的思路、目標和重點任務進行了解讀，工業和信息化部電子科技情報所、中國信息產業發展研究院分別發布了《中國物流信息化發展報告 (2011 年)》、《中小企業信息化和產業集群兩化融合研究報告》，對物流信息化、中小企業信息化和產業集群兩化融合的發展形勢進行了分析。

會議指出：加快推動電子商務、物流信息化、中小企業信息化、產業集群兩化融合發展，是現階段推進經濟領域信息化的重要內容，是工業轉型升級的關鍵環節，對於促進經濟發展方式轉變、優化產業結構、提高經濟運行質量和效率、實現經濟和社會可持續發展具有非常重要的現實意義。

香港上市公司業績公布日期

5 月 28 日	00823	領匯	(未)
00322 康師傅控股 (季)		6 月 7 日	
00738 利信達集團 (未)	01913	普拉達	(季)
00860 明豐珠寶 (中)		6 月 25 日	
01663 漢港房地產 (未)	08239	明基控股	(未)
5 月 29 日		6 月 27 日	
00058 新威國際 (中)	00919	現代美容	(未)
5 月 30 日		8 月 7 日	
01066 威高股份 (季)	00044	港機工程	(中)
08253 天元鋁業 (季)		8 月 8 日	
5 月 31 日	00293	國泰航空	(中)
00244 先施 (未)		8 月 10 日	
01999 敏華控股 (未)	01972	太古地產	(中)
6 月 1 日	00019	太古 A	(中)
01182 中青基業 (未)	00087	太古 B	(中)
6 月 6 日			

希臘航運年外匯 176 億美元

【實習記者陳小因報道】根據希臘船東協會日前發布的年報引用希臘銀行數據顯示，2011 年航運業為希臘外匯創收 141 億歐元 (約 176 億美元)，與 10 年前相比減少了 8.6%。但船東對商船過剩，認為是目前全球航運業面臨的主要問題，抑制了運費的回升。

位於比雷埃夫斯的該會在年度報告中表示，「商船過剩持續抑制航運業可能出現的任何積極趨勢，並使貨運和船舶費率繼續走低。」報告認為，目前商船的過剩是「前所未有的」，這導致了船隊價值降低，並使再融資變得更困難。

該協會主席 Theodore Veniamis 表示，商船加速

順豐籲航空政策促快遞發展

【實習記者陳小因報道】順豐速運集團副總裁、順豐航空總裁李東起日前在北京舉辦的「中國民航發展」論壇上就國內航空貨運狀況發言。他表示，由於市場和行業兩方面因素，國內電子商務的發展並未帶來預料中航空貨運的發展，他呼籲中國民航局制定航空貨運的長期發展規劃，促進航空貨運業與快遞業共同發展。

快遞貨量是空運貨量倍數

在電子商務帶動下，中國快遞行業近年來發展迅速，連續多年保持 20% 以上發展速度，2011 年快遞市場規模同比增長 31.9%。與此相對，本應同樣受惠於電子商務發展的航空貨運狀況卻不盡人意。2005-2011 年

，快遞業增長 3.16 倍，航空運輸只增 1.8 倍，且自 08 年起增速放緩。

李東起認為，快遞業與航空貨運發展的不同步主要由兩方面因素導致：市場因素和行業因素。在市場方面，促使電子商務客戶使用航空貨運主要取決於兩點：一是對貨物的時效要求高；二則是交易貨品單公斤價值高於 500 元，可以負擔空運的物流成本。根據順豐的調查，目前主要電子商務網站平均單價多在 350 元以下，不足以承擔每公斤 5 元的空運成本。

李東起表示，「航空運輸僅是快遞的一個重要運輸環節。」他呼籲業界要冷靜思考，「不是一個航空公司因為有運力就可以輕易進入快遞業並收穫電子商務高速發展所帶來的紅利；反之，一個快遞企業不是只要增加飛機就能滿足市場對特定快遞產品和服務的需求。」



▲►李東起：航空快遞營運環境須大力改善

