

香港航運競爭力

憂患篇

香港貨櫃碼頭近年面對周邊港口競爭，加上受困於本地成本高昂、土地不足和前線員工青黃不接等問題，去年失掉了全球排名第三。然而，挑戰不僅於此，隨着「超大型集裝箱時代」來臨，香港碼頭或因水深不足錯失新商機；同時，班輪商紛紛組建聯盟對抗航運低潮，從而減少航線投入，令香港碼頭在抗衡內地碼頭的「後起之秀」時，更是雪上加霜。有業界人士擔心，港府若再不支持香港航運業發展，碼頭的競爭力勢必漸失，甚至一蹶不振。

大公報記者 林靜文

香港航運業因內地對外貿易發展而興，亦因深化發展而衰。回顧深圳港剛開發時，外界對其服務和設施存觀望態度，時至今日，深圳港已逐漸成熟，甚至搶走本港不少貨源，早前有碼頭營運商爆料稱，隨着內地成本上漲，深圳鹽田港收費已貴過香港，讓市場燃起一絲希望，冀低收費能吸引貨主重返香港。

深圳收費貴不過香港

可是，經大公報記者調查發現，兩地港口的航線及船期相差無幾，惟成本仍是深圳港更勝一籌。香港付貨人委員會執行總幹事何立基接受本報專訪時指出，碼頭收取的貨櫃處理費（CHC）受船公司貨量、重吉箱比例、停留時間等因素影響，或出現個別深圳碼頭收費貴過香港的例子。惟他強調，「如果貴過香港的例子只有1%，根本不可以說深圳貴過香港」。

他直言，即使貨櫃處理費一樣，貨物經香港出口仍需額外支付陸路及跨境拖運費，貨主為節省成本仍會選擇深圳出口。以泛太線為例，一個標箱經香港出口的碼頭處理費（THC）仍較經深圳貴680元。香港國際貨櫃碼頭（HIT）發言人回應本報查詢時表示，過去10年，葵青貨櫃碼頭的貨櫃處理費持續下調。招商局國際（00144）發言人亦表示，「深圳港口收費未貴過香港」。

其實，香港碼頭更大的挑戰還在後頭。為了進一步降低單位成本和提高效率，近年班輪公司積極訂造超大型集裝箱船，全球最大班輪商馬士基航運早前訂造的1.8萬箱「3E級」船，一直是市場熱話。隨着該批大船逐漸交付，對碼頭設施的要求日益提高，但令人驚訝的是，全球目前僅

有深圳鹽田港和馬來西亞丹戎帕拉帕斯港兩個碼頭，可供滿載貨物的1.8萬箱船停泊。據悉，全球大部分港口的水深，包括香港，僅供載重1.5萬箱-1.6萬箱的船掛靠。

港優勢若不鞏固勢漸失

此外，為應對這輪航運低潮，班輪公司紛紛組建聯盟，冀集大家之力對抗低迷期。東方海外（00316）投資公關沈志澄表示，隨着各大班輪商「抱團結盟」，料未來航線將會減少。資料顯示，G6聯盟（美國總統輪船、赫伯羅特、現代商船、商船三井、日本郵船和東方海外）今年減少掛靠各大港口航線，其中，深圳港口（包括鹽田、赤灣以及大鵬灣）從13條航線減至8條，減少38%，並不再掛靠赤灣港；釜山港亦從14條航線減至9條；香港從7條減至6條。新加坡和寧波港維持之前水平，上海港則由8條增至9條。

不過，香港仍可憑藉自身優勢，港口業務仍佔有相當地位，何立基指出，香港港口的操作效率和可靠性是其他港口無法比擬。他又稱，「包括土地、基建或裝卸設備等設施已購置多年，香港要便宜是可以的。」HIT發言人亦表示，穩定的操作和服務可助香港應付南中國碼頭日益激烈的競爭，有利香港物流業長遠發展。

雖然去年本港全球排名第三的位置被深圳港「橫刀奪愛」，但今年首季香港貨櫃量按年增長2.5%至540.1萬箱，而深圳港卻下跌1.73%至519.75萬箱。香港「航運人」已用數字證明了自己的實力，只要政府能加強支持力度，相信必能捕捉新商機。

水深不足 航線大減 競爭益烈 港碼頭風雨飄搖 盼支援



▲鹽田港一季度集裝箱吞吐量同比增長1.85%。圖為鹽田港  
大公報記者黃仰鵬攝

業界冀政府加快研白皮書

隨着貨櫃船越來越大，加上中轉貨逐年增加，引致葵青港泊位及貨櫃堆放空間出現擁塞。香港貨櫃碼頭商會去年底向政府提交白皮書，冀增加寬船泊位、後動用地等，以提高港口競爭力和效率。該會主席鍾惠賢回覆大公報記者查詢時表示，雖然政府態度較過去積極，惟專案小組至年底才能公布研究結果，較預期慢。

由於寬船及轉口貨櫃須在葵青港內堆存較長時間，對貨櫃堆存土地的需求愈見緊張，而葵青港原先設計為每400米泊位配備14公頃後動用地，對比國際標準的25公頃明顯不足。鍾惠賢指出，政府專案小組已多次與碼頭持份者開會探討，正全盤考慮白皮書提議的數塊地皮，她希望政府動作能「再快一些」。

此外，複雜的貨櫃車牌照申請程序，亦引致從業員短缺問題。香港貨櫃車主聯會主席梁根根指出，希望政府能放寬貨櫃碼頭內司機必須擁有貨櫃車牌的規定，由碼頭自行培訓司機，獨立發牌，「釋放」有貨櫃牌的司機，投入貨櫃拖運行業。



▲香港付貨人委員會執行總幹事何立基  
大公報記者黃洋攝



▲香港貨櫃碼頭商會主席鍾惠賢  
大公報攝

港口	泛太線		亞歐線		亞洲區內	
	標箱	大櫃	標箱	大櫃	標箱	大櫃
香港	2140	2855	2065	2750	1800	2650
深圳	1460	2350	1460	2350	920	1370

資料來源：香港付貨人委員會



▲業界冀能由碼頭自行培訓貨櫃車司機，獨立發牌  
資料圖片



▲香港航運業人才青黃不接  
資料圖片

港深互補合作空間廣

【大公報記者黃仰鵬深圳報導】受春節影響，且內地外貿進出口低迷，深圳港首季貨物及集裝箱吞吐量齊跌，深圳港航協會人士直言，低迷形勢不會持續，但不排除今年香港扭轉局面，重奪全球第三。該人士還稱，香港港口配套服務業發達，尤其是金融結算、保險及貿易代理方面具成熟運作經驗，加上自由港的便利優

勢，是深圳港今後很長時間無法追上的。去年深圳港搶走香港的全球第三位，部分原因是香港碼頭罷工事件令貨物分流到深圳。今年首季，深圳港貨櫃量跌1.73%，蛇口港區和赤灣港區跌4%和110%，鹽田港、大鵬灣港分別升1.85%和27.6%。深圳港航界人士分析指出，兩港增長得益於中轉箱量增加，以及具成本優勢，同時海鐵聯運試點將為深圳港帶來新機遇。

海鐵聯將為深提供機遇

以海鐵聯運為主的轉業務，或為深圳港帶來新機遇。深圳交委港航處處長董燕澤表示，深圳已被國家確定為海鐵聯運發展試點城市，鐵路貨運的市場化改革也已啓動，為深圳港帶來新機遇。他稱，近年來深圳港積極發展海鐵聯運，其腹地已由珠三角不斷拓展至內陸多個省份，貨源充足保障港口業務持續上升。

然則，近年內地人工持續上漲加上人民幣升值，內地碼頭操作費和橋吊價格成本持續攀升。但業內人士認為，深圳港更靠近珠三角貨源，具有天然地理優勢，運輸成本亦具優勢，料一個標箱經深圳港出口的綜合成本較香港低約1200元人民幣。值得注意的是，近年深圳港發展港航主業同時，亦加快速度推進港口配套服務業以尋找新的增長點。其中鹽田港利用雲計算、大數據和移動互聯網等新技術，正在力推跨境電子商務新型貿易業務。

問及本港和深圳港口的發展，深圳市交委人士稱，兩港口服務層次及航線分布不同，未來合作空間和前景廣泛，可根據服務水平的差異分擔不同層次的貨源，共同獲利。此外，香港港航線覆蓋世界各地，而深圳港則集中於美洲和歐洲航線，其歐美航線規模已超過香港，隨着兩地港口功能分工越來越明確，將形成一種互補合作的關係。



▶隨着內地人工及經營成本越來越貴，碼頭收費逐漸與港收費  
資料圖片

忘記輝煌 重新出發

大公報記者 林靜文

曾為香港龍頭及核心產業的航運業，對經濟成長產生積極推動力，但受制於成本高昂、土地不足等諸多因素影響，加上不似競爭對手般擁有政策支持，近年已逐漸被鄰近港口追上。雖則，本港航運業仍能憑藉法治、管理、自由港、金融等優勢，向高增值航運業發展，惟作為航運業最基本港口業務的擴充，港府似乎仍未能提出有力措施予以支持。

連續十多年的世界第一港口，讓香港航運業「欣喜若狂」，忽略了最基本的「居安思危」，「眼白白」看着深圳港從交收、海關監管制度不健全，走向成熟的運作機制，

成為「準五星級」碼頭。立法會經濟事務委員會於2001年的報告相當樂觀，認為未來15年，本港貨櫃量將每年增長5.1%，至2010年貨櫃量達3000萬箱，至2020年達4000萬箱。

但是，自2003年以來，本港貨櫃量僅平均維持約2200萬箱水平，去年更因工潮影響被「踢出」三甲，凸顯本港港口競爭力不足的問題。有見於此，特首梁振英和財政司司長曾俊華分別在施政報告和財政預算案中，高調提出發展高增值航運業，惟對港口發展着墨不多，亦未見有具體的支持措施出台。要知道，一個國際航運中心的建立，需有實體活動（港口營運）的支持，才能形成

一定的「集群效應」。即是說，若本港港口競爭力下跌，勢必影響到相關服務業來港「插旗」，要發展高增值航運業只會是「紙上談兵」。眼見集裝箱船越建越大，及班輪商組建聯盟成風，港府應考慮順應時勢，支持港口把握新機遇。

港口是整個供應鏈中不可或缺的一環，隨着科技越來越發達，大船越造越多，航線整合越來越普遍，港府需讓碼頭有效和有競爭力地繼續運作，才能為本港航運業發展打下堅實的基礎，萬不能因為過去的優勢而漠視當前的挑戰。

香港付運與深圳付運收費對比 (以美西岸大櫃計)

收費項目	香港離岸費(美元)		深圳離岸費(美元)	
	由收貨人支付	由付貨人支付	由收貨人支付	由付貨人支付
以貨櫃車運往貨櫃碼頭	—	300	—	160 (深圳拖車)
報關費	—	—	—	16
文件處理費 (每張提貨單)	—	58	—	72
遠洋運費(基本)	1850	—	1850	—
燃料附加費	527	—	527	—
貨櫃碼頭處理費	—	366	—	302
總計	2377	724	2377	550

資料來源：香港付貨人委員會

全球貨櫃港口排名

排名	港口	今年首季	變化	2013年	變化
1	上海港	816.6萬箱	+4.6%	3361.7萬箱	+3.3%
2	新加坡港	793.4萬箱	+3.9%	3257.9萬箱	+2.9%
3	香港	540.1萬箱	+2.5%	2235.2萬箱	-3.3%
4	深圳港	519.75萬箱	-1.73%	2327.8萬箱	+1.4%

▼港口業務是整個供應鏈中不可或缺的一環  
資料圖片



新聞分析