

本刊简介

读者意见

我要投稿

主编信箱

联系我们

作者名 关键字

搜索>>

2010年 第6期

按期查阅>>

== 专栏查阅 ==

过往期刊

2009年 more >

• 第一期 • 第二期

2008年 more >

• 第一期 • 第二期

2007年 more >

• 第一期 • 第二期

友情链接

友情链接

[\[返回前页\]](#)

香港物流业的发展及启示

作者/来源：李荣华

进入新世纪以来，深圳、上海、广州、重庆等地方政府相继将物流业作为经济增长的重要的支柱产业。物流业的重要性日益显现，这既是经济发展到一定阶段的必然要求，因为物流是联系国民经济各部门的桥梁，也是外向型经济发展到一定阶段的产物，因为外向型经济必须通过物流环节来实现与外部经济的对接。

香港物流业发展早，已成为香港经济的支柱产业，物流与贸易的从业人数达60万人，其产值占本地生产总值的20%。再加上香港多年积累的经验使其管理运作相对比较成熟，代表着当今国际物流业的先进水平，所以了解香港物流业的现状，探讨其发展的历史轨迹，对深圳物流业的发展非常必要。

一、香港物流业的现状

香港地处亚太区中心，既占中国南大门的地利，又有兼通中西的人和，是中国对外的重要门户。香港拥有优良的深水港和全世界最繁忙的集装箱码头。在海运方面，香港是世界第三大货柜港，其港口与全球500多个港口和城市有着密切联系，超过80家国际集装箱航运公司每星期提供400条航线，能到达全球500多个目的地。在空运方面，近90家国际航空公司来往于香港与全球150多个目的地。最具吸引力的是，香港是一个自由港，凭着完善的国际网络、优越的物流基础配套、丰富的货运经验、先进的资讯科技等优势，提供高效、快捷和完善的服务赢得世界称誉。

内地是香港的最大贸易伙伴，是香港最大的进出口和转口伙伴。来自内地的货物分别占香港进、出口的46.6%、38.3%。内地既是香港进口货物的最大供应地，也是香港转口的最大市场及香港产品出口的最大市场。香港的转口货物有70%来自内地，而来自珠三角的货物又占到其中的70%。香港也是内地（特别是广东省）的主要服务中心，为内地提供港口和机场等支援性的基础设施以及银行、保险和其他商业服务。多年来，香港一直是内地主要转口港。

随着内地物流企业开始崛起，香港已感受到了来自内地物流业的竞争压力：虽然中国加入世贸组织后，香港作为内地进出口货物的中转地位得到加强，但由于香港货运收费高，且港口场地规模有限，加上内地进出口限制的取消，内地港口都会参与竞争；随着跨国物流企业纷纷进入中国内地市场，必然与香港物流企业形成一种竞争格局；香港的优势在于港口物流，但在工业企业物流及农产品物流方面则相对较弱；内地物流业近年急起直追，努力确立自己的地位，积极参与国内和国际市场的竞争，这对香港物流企业而言，是一个充满挑战的新形势。

在应对这些挑战时，香港政府亦看到了香港与内地合作发展物流的机遇。早在2000年5月成立了“物流服务发展委员会”，2001年成立“物流发展局”，大力推动物流发展。与此同时，香港出台了一系列政策从基础设施、资讯科技、人力资源、市场推广和扶助中小企业方面推动香港物流发展，全力将香港打造成为世界性物流服务中心。而2009年12月开工的港珠澳大桥建成后则可能使西南地区成为其腹地，此举犹如为香港物流业的发展打了一剂强心针，使其看到了物流发展的又一次机遇。

二、香港物流业发展的原因

香港物流业之所以能取得很快的发展，是各种条件与机遇共同作用的结果，其成功的经验主要包括以下五个方面：

（一）优越的地理位置。香港位于欧亚大陆东南部，太平洋与印度洋间航道要冲，优越的地理位置成为香港物流业发展的重要因素之一。它有发达的海陆空港立体交通系统，是世界航运中心之一，通往内地沿海城市的多条航线使香港与内地紧密地联系在一起。处于太平洋与大西洋两地有利时差区内，成为世界的股票、黄金市场24小时全球性连续交易的中继点。维多利亚港位于香港岛与九龙半岛之间，地处航道要冲，是远东海运的重要枢纽，也是客货进出南中国的主要门户。

（二）优良的深水货柜码头和巨大的海、空运输能力。维多利亚港是世界著名的优良深水港，与美国的旧金山、巴西的里约热内卢并称为世界三大天然良港。维多利亚港港口设施先进，港区可同时停泊150艘万吨轮，吃水12米深的万吨远洋船舶也可以自由往来停泊。优良的条件支撑了香港的海运能力，2008年海运量达2425万标箱。此外香港的航空货运能力也是遐迩闻名的，尽管香港的航空货运量仅占香港总货运量的1.3%，但货运总值却占外贸总值的35.5%，2008年货运量366万吨，达到20750亿港元。香港国际机场的经营与效益遥遥领先于全球航空业界。

（三）可靠及有效率的支援行业。物流业是一个产业链，它的良好运行需要众多的行业支持。香港多年积累的物流管理经验、先进的技术以及成熟的物流管理方案为香港发展物流业打稳了基础。再加上银行财政健

全，全球100大银行约有70家在港营业，金融业发达且效率很高，集资比较容易等固有优势，令香港物流业快速而健康地发展着。此外，香港的法律健全，人们对香港法律抱有很强的信心也对香港物流业的发展起着潜在的支撑作用。

（四）政府实行的不干预政策和开放的自由港。香港政府一向推行不干预政策，鼓励自由竞争，政府的经济职能一般只限于市场监管，以保持公平、公开、公正的市场秩序，尽量减少对市场的参与或干预。同时香港至今仍维持其自由港政策，除汽车、烟酒及汽油等少数货物外，所有货物进口均没有关税。两大因素中，前者有利于保持企业的活力，后者有利于企业增强竞争力。

（五）背靠经济增长突飞猛进的祖国大陆，以国内市场作后盾。香港在经济起飞阶段是以加工出口为主，一直上世纪70年代末，总人口约500万人中仍有近百万人在工厂。随着大陆实施改革开放政策，香港制造业大量转移到珠三角地区，香港产品出口在总体出口产品中的比例逐步下降，香港日益成为转口港，而转口产品也主要是来源于大陆。

三、香港物流业发展的启示

物流业是一个行业跨度大、流程环节多的行业，对于发展中的中国物流业来说，运输、仓储、包装、装卸搬运、流通加工、配送以及物流信息每一个环节都有许多问题需要深入研究。为避免面面俱到，笔者仅就建立深圳物流业协调机制和深圳与香港在物流业发展中功能互补错位发展进行一些粗浅的探讨。

（一）深圳需要借鉴香港的经验，建立高效的物流协调机制。香港有发达的市场、健全的法制、廉洁的政府和自主的公民社会，建立在此基础上的广纳民意的物流信息沟通系统是有效的。香港物流业现在已形成了物流企业——各类物流企业协会——物流协会——物流发展局——物流服务发展委员会这样一个组织架构。物流企业是市场的主体，各类物流企业协会和物流协会是企业表达利益诉求的中介，物流发展局由运输及房屋局局长牵头，成员则是由政务司司长任命的物流行业的各协会、商会或学会的代表组成，它是沟通政府与企业协会、协调推进物流发展的议事平台。物流发展服务委员会则由政务司长牵头，涉及物流业的相关职能局、署首长组成，是处理物流事宜涉及到多个政府部门时的协调平台。这样一种组织架构最少有三个方面的优势：一是物流业的诉求能得到顺畅的表达；二是能最大限度地保证政府决策的客观性与科学性，因为经济形势和市场环境是不断地变化的，作为市场第一线的物流企业对这些变化是极其敏感的，而政府从通畅的渠道获取来自物流行业的真实信息就为物流政策的制定奠定了基础，因为信息真实是决策客观和科学的前提和保证；三是这种体制在与内地政府打交道时，能减少香港政府的压力，一方面活跃的民间组织（协会、学会等）分担了政府的压力，另外香港政府在与相关方交涉时，可以宣称它只不过转达了物流业界的呼声，而这正是香港政府的份内之事。

反观内地物流管理体制则可以看到我们的差距。内地普遍存在“三分割”（条块分割、部门分割、地域分割）和“三分散”（行政管理分散、物流环节分散、物流地点分散）现象。深圳虽然在一定程度上克服了“三分割”和“三分散”之弊端，但仍然存在体制不顺、沟通不力的现象。从物流协调体制上来看，市与区体制不同，各区的体制也存在很大差异。市级层面将物流管理的职能设在交通运输委员会，具体事务主要由交委内设机构物流处负责。而各区的物流管理机构设立则是五花八门，有的区设立了属地性质的独立的物流办（如罗湖区）；有的在贸易工业局下加挂物流办和高新办的牌子（如龙岗区）；有的与高新办一起，两块牌子一套人马（如宝安区）；有的未挂物流办的牌子，但在贸工局（科技局）下列有物流职能并有内设科室（如盐田区在贸工局内设物流管理科，南山区则在贸工局内设商贸物流科）；有的既未挂物流的牌子，也未列物流职能，将物流职能权当作一临时性事务（如福田区）。深圳市既然将物流作为四大支柱产业之一，就应该找到适合深圳物流管理的体制。除此之外，如何借鉴香港经验，建立各行业的物流协会，使其充满活力，疏通企业与政府的信息沟通渠道也是一个重大的课题。总的来说，深圳物流管理应建立一个沟通便捷、服务有力、运转协调的物流管理体制。

（二）深圳与香港在物流业发展中功能互补，错位发展。香港是国际物流枢纽城市，仅从物流方面来说，它拥有世界级的基础设施、高效的信息流通系统、卓越的供应链管理、一站式的物流服务以及海陆空港多式联运系统。香港在内地经济走向世界扮演了重要角色，成为内地走向世界的桥头堡，包括深圳在内的许多地方的经济发展受惠于香港（当然是互惠的），同样深圳的物流业的兴起和发展也受惠于香港。但是随着深圳物流业的发展，两地的竞争态势也逐渐展现出来，部分行业甚至出现了恶性竞争，如果不妥善地处理这些问题，有可能对两地合作产生不良影响。但是，两地企业有竞争，也有合作。深圳作为中央惠港政策的联结点 and 内地与香港联系的桥头堡的地位，使两地有许多利益关联。正因为如此，深圳在宏观政策制定方面很重视与香港的合作与交流。深圳市综合配套改革总体方案第六条第一款指出：深圳要与香港形成“功能互补，错位发展，推动形成全球性的物流中心、贸易中心、创新中心和国际文化创意中心。积极开展粤港澳货物贸易人民币结算试点。加强金融合作，巩固和提升深港在全球金融竞争中的地位。加强海空港航运合作，加快深港机场合作进程，进一步加强深港在高端航运服务领域的合作与融合，打造世界级的港口群，支持建设具有全球资源配置功能的物流枢纽、亚太地区最重要的多式联运中心和供应链管理中心”。

宏观政策还需要微观的行动才能达到政策预期，深港在物流业的合作需要做的事至少包括以下几个方面：一是加强双方政府间的交流，这是由双方的体制差异决定的，深圳是政府主导，而香港民间力量比较强大，政府主要是借其力而为，顺势而为。二是加强两地物流企业间的交流，努力寻找双赢或互相能接受的方案。三是物流企业间相互参股，以避免恶性竞争不断上演。四是加强物流协会间的交流。

