



上海、香港、高雄港口物流合作之探讨

2005年01月12日

现代物流的“链”效应，使物流产业成为最能体现和最需要区域经济一体化发展的产业门类。因此，物流产业需求合作发展的模式逐渐引起众人的注意，“大中华物流圈”的提出便成了近期中国物流“热”中的一个新焦点。港口作为现代物流链中不可或缺的一环，一旦加盟现代物流链这种区域合作，必能推动整个区域物流产业的发展。所以，同为世界港口“第一梯队”成员的上海港、香港、高雄港的物流合作，必将成为“大中华物流圈”的一个突破口，并对推动整个中华经济的发展具有重要的实践意义。

同时，我们也不难发现，已有的香港国际航运中心、建设中的上海“国际航运中心”、预设中的高雄“亚太航运中心”分布于中华经济圈中略显密集，可能形成一种“群雄割据”的局面。加之，航运业船舶大型化和战略联盟的发展趋势不断加剧的港口间恶性竞争，促使日韩等国纷纷采用超常手笔加速港口建设，以期占得先机、夺得未来国际枢纽港之地位，整个东亚港口竞争关系异常复杂。如何寻求合作，避免过度竞争带来的互相残伤，建立两岸三地港口物流合作亦是急需解决的课题。

一、两岸三港物流合作之基础

1. 地理、文化之合作优势。香港——高雄港——上海港在东亚构成一个“中华港口物流圈”。香港地处中国与邻近国家的要冲，引领着珠江三角洲港口群，以珠江流域、福建、湖南、江西南部、广西为主要腹地，其集装箱枢纽港的地位已基本稳定；上海是长江三角洲经济区域的龙头，作为长三角港口群的枢纽港，在争夺长江三角洲及长江流域和沿海地区的集装箱货源方面具有显著优势；高雄港是中国台湾地区最大的港口，具有优良的水深条件，与亚太五大港口（新加坡、东京、上海、马尼拉、香港）之间平均航行时间最短，仅需53小时，区域航线和远洋航线服务频率相当密集。两岸三地的合作，不仅有利于各地港口自身的发展，还可以在东亚日韩港口争夺中占得优势。

同时，两岸三地的同文同种使三港合作具有语言优势，相同文化背景又有利于三港口间的主管部门和相关行业的沟通，加之同为炎黄子孙的民族同一性会使合作更加和谐。这种先天的合作优势是其他外国港口望尘莫及的。

2. 两岸三地经济相互依存。改革开放带来了内陆沿海地区的率先崛起与繁荣，香港、台湾密集型工业面临成本困境大规模内迁。香港回归，大陆、台湾相继加入WTO，香港、台湾和内地的经贸往来日益频繁。2003年6月29日香港与内地签订了“更紧密经贸关系安排”（CEPA），内地和港澳经贸合作领域继续扩大，台湾货代也借CEPA开始大举进军内地，两岸三地进一步向着“共生、共荣、共存”的趋势发展。

台湾与香港是中国进出太平洋的两个关键岛屿，如同螃蟹行进的一对螯。在资本市场里，香港兴衰的表现正如同大中华经济圈的道琼斯指数（总体经济），而台湾则有如纳斯达克（高科技产业）指数一般重要。内地缺了哪一只螯，都会力量大损，而这一对螯离开了主体更将无力可施。所以两岸三地经济相互依存，为两岸三港的合作奠定了牢固的基础。

3. 两岸三地港口物流发展各具优劣，可形成互补。香港有着世界级的港口设施，发展完善的运输网络，高效可靠的服务品质，优越的物流体系，而且基于两岸仍需通过香港中转所有的货物，香港对于台湾在内地经贸活动所需的物资活动扮演着中介的角色。但大量的填海工程导致部分航道水域狭窄，码头收费过高，也是香港现存的明显劣势。

高雄港比香港价格低，比内地港口航线多，而且配合其运筹中心的筹划，高雄港区先后规划了中岛专区、成功专区、小港专区及临时加工区，开发了亚洲最大的“台糖高雄物流园区”。港口物流服务方面有相对成熟的经验。

上海港最大的优势是广阔的腹地，虽有严重的航道淤积问题，但有政府支持及邻近区域经济之发展，发展仍很迅速。现在，长江航道整治和大小洋山新港区的建设已经启动，长期来看，上海港将成为中国中北部的枢纽港，优势会愈加突出。

两岸三地资源、技术、劳动成本等方面各有优势，可以形成互补，容易达成合作共识。

二、两岸三港合作发展物流存在的问题

1. 两岸未三通造成的障碍。台湾与祖国大陆的关系特殊，一直处于不正常的发展状态。到20世纪80年代末，海峡两岸逐渐实现了间接“三通”，但至今尚未实现直接“三通”。两岸未三通，致使香港、高雄港、上海港并未形成真正意义上的“中华港口圈”，两岸间港口物流呈畸形发展。据统计，运载两岸贸易货物的船舶绕行日本石垣岛，除需要增加一天的时间外，每个航次损失22000美元。仅台湾地区货船因绕行日本石垣岛盖章，一年就要白白送出6860万新台币。祖国大陆赴台的货船绕航石垣岛的损失则更为惊人，两岸航商基本上无利可图，有悖贸易常理。

2. 各方规划缺乏统一协调。两岸三地均关注于自身发展，只想把另两方当作其物流发展的“辐射范围”，而忽视了其间的相互作用和影响的对等性，违背了平等互利的长期合作精神，造成了规划的不协调性。例如，香港和内地间的陆路通道能力基本处于饱和状态，两方铁路货运能力衔接不上，连接两地间的公路口岸通行能力又较小，而水运又由于中间环节太多削弱了运价优势，导致两地集疏运能力不配套，影响到港口物流的顺利合作。高雄港和上海港的沟通协调更由于日前的一些政治障碍存在一定的困难。

3. 港口物流合作的结构性障碍。就目前看，两岸三港合作还面临着一些结构性障碍。一则社会制度不同，内地实行社会主义制度，香港、台湾实行资本主义制度；再则经济体制、港口体制发展水平也都呈不对称结构。台湾的民营化管理体制已处于领先水平；香港完全是市场化模式，私人资本充分竞争，由市场进行配置，政府仅起指导和规划作用。而内地港口直到2002年才真正着手进行政企分开的工作，各方关系仍在进一步理顺过程中；2004年1月1日，我国的第一部《港口法》开始实施，引进了多元化的投资主体和经营主体，然而资金不足和筹资能力有限的现实问题，使实际操作与设想仍有一定的距离。

三、两岸三港合作发展物流的政策建议

1. 两岸早日解决三通。“三通”的实现将对两岸港口产业和港口物流合作产生根本的影响。台湾工业原料可以直接输往大陆地区，大陆地区之燃煤、砂石等大宗散货可直接输入台湾，节约运输成本；两岸生产之成品可以互通进行配销作业；两岸生产之半成品或组件亦可运至各自物流中心作增值型之再加工出口作业，提升产品附加值。激活香港——上海港——高雄港“中华港口圈”的瘫痪处，只有盼望两岸越过政治障碍，共同努力，早日解决“三通”。

2. 三方的合作交流由“务虚为主”转向“务实为主”。两岸三地之间的互访、交流、座谈并不少，但如何将“务虚”转向“务实”才是最首要的任务。为此，除了资金合作外，各方应该在管理方面更多地合作，在人才、标准化、信息化、基础建设等平台上强弱互补；除了政府层面的协调和情况通报外，两地行业组织、中介机构也应保持沟通，防止出现恶性竞争、重复建设和资源浪费，变“同业竞争”为“同业竞争与合作”。

3. 理顺现有体制，进一步开放。政府应尽快配套出台港口引航等方案，研究并制定港口综合服务价格管理办法，制定详细的港口管理模式方案，保证市场竞争的有效性和公平性；大胆尝试港口的民营化，组织和提高港口服务；加大开放力度，欢迎香港、台湾业内来内地投资，借以引进现代港口物流技术和管理经验，有利于形成两岸三地统一的操作规范和平台，为三港合作带来方便。

4. 加快信息建设，共同构建电子平台。香港的通关业务是码头营运公司、船公司、货运承揽人、货主间通过EDI联网处理的。台湾进出口货物通关是利用CCAS进行的。近年来，上海海关在海关总署的领导下，也全面推行了“提前报关、实货

放行”通关模式，实现了EDI无纸报关。高雄港、上海港也分别设置了船舶交通管理系统(VTS)。若能在两岸三地现有信息化基础上，同一整合，协调发展，共同建立起一个标准化电子平台，将更有利于三方顺利合作。

5. 发挥港口物流经济的扩散及集聚效应。港口物流合作追求的不是短期的经济效益，因此应站在战略高度，进行整体区域规划，将三港物流合作与长三角、珠三角、台湾省的区域合作结合起来，一方面通过物流链的延伸将港口物流经济扩散到区域经济中，一方面通过港口是物流节点的集聚特点，通过区域经济的合作促进港口物流的合作，突出上海、香港、高雄区域中心的地位。扩散、集聚的过程，拓展了港口物流的范围，并可全面推动港口物流合作。

作者：河海大学应用经济研究所 崔敏 来源：《港口经济》