

香港集装箱枢纽港发展新思路

作者:张荣忠 来源:中国水运杂志 日期:2008年07月14日 点击:

面对后来居上的新加坡和奋起直追的上海、深圳,香港当局并不把全部赌注押在宏大基础设施上,而是集中力量,做大物流和优化使用现有集装箱港口码头设施。这就是——

不把全部赌注押在扩大基础设施上

不惜代价地大规模建造集装箱枢纽港之风在东北亚和东南亚地区盛行,如中国大陆、越南、马来西亚和韩国,规模越造越大,似乎是在互相攀比;连续多年集装箱吞吐量世界第一的中国香港特区则与众不同,目前正在集中力量做大物流和优化使用现有集装箱港口设施,在扩大基础设施方面,该出手时才出手,在投资发展方面十分审慎,似乎显得保守。

香港集装箱港口在过去13年间连续12年荣获世界集装箱港口吞吐量排行榜第一宝座;以其高效率和效益最大化著称于全球。2005年香港集装箱吞吐量达到2 240万标准箱,同比增长2%,居吞吐量2 320 万标准箱的新加坡之后,屈居全球第二位。香港拥有9家私营集装箱码头公司(其中香港第九家集装箱码头公司于2006年初正式投入运营,可见香港集装箱枢纽港基础设施也在稳步发展),其集装箱码头每台吊机的平均速度是每小时40吊,香港通过如此高超的生产效率可以为运力6 000标准箱、日均租金20万美元的集装箱船舶每分钟平均节约139美元。作为世界上不多见的深水良港的香港,最大优势当然是背靠中国内地,特别是经济发达的珠江三角洲加工贸易区;由于物流基础设施发达和不断完善,香港可以为中国内地和来自世界各国的托运人提供一年365天清关服务。香港特区政府认为,香港集装箱枢纽港高质量服务和其基础设施的各项优势可以继续确保香港码头集装箱的高流量。

以前对于集装箱码头公司来讲,竞争集中在成本单项上,费用低廉的码头公司就可以称王。自从经济贸易全球化以来,集装箱码头再也不能够仅仅满足于降低单项成本,而且还要顾及本地区乃至全球贸易航线和全球物流服务等方面的运作,于是香港的贸易物流公司在过去10年中应运而生,迄今已经拥有2 500 多家,其服务项目从各种物资、原材料、半成品到制成品的即时外包运送,还有门到门零库存物流服务,应有尽有,其宗旨就是把供应链服务成本降低到尽可能低的水平,坚决规避集装箱运输过程中的任何耽搁,因为不能及时把集装箱拉到码头装上船,就会导致码头拥堵、重新调整集装箱运输船期表和增加运输成本;尤其是高价货,如赶时间的关键电子产品、不可缺少的机械部件和性命交关的医疗药品或者受到严格日期限制的冷冻货集装箱的一连串成本风险,额外仓储费,甚至误时赔款和罚款等恶果必将遽然而生。

香港正在不断提高其物流和多式联运服务的效率,进一步吸引更多的承运人和托运人,尤其是中国内地的货主把集装箱从香港托运和转运,确实获得巨大成功。迄今日均有 27 000辆集装箱卡车从中国内地进入香港,从距离香港75英里的东莞工厂的产品装箱后,最快只要7小时就可以从香港码头装船出口,其效率之高是中国内地其它港口码头无法比拟的。

打通香港进出内地的瓶颈

目前香港集装箱枢纽港的瓶颈还有不少,特别是进出内地的边界道口通行能力日趋紧张。为此香港政府正在采取各种措施,缓和集装箱卡车通行道口的紧张局面,其中包括投资600万美元增建和扩建

道路，修建连接香港和珠江三角洲地区的桥梁工程，如连接香港和深圳的日均流量超过8万辆集卡的被称为深圳西部通道的高速公路将于2006年开通；还有香港-珠海-澳门大桥也将在珠江三角洲西侧兴建等等。另一个瓶颈就是与中国内地相比，香港的多式联运费用似乎贵一些，其中部分原因归咎于香港、中国内地边界道口管理条例不一致，例如一只40英尺集装箱从珠江三角洲地区出口到香港再装船出海的过境费用比从深圳蛇口等内地港口直接装船出口的费用多出200美元；再说只有拥有特别通行证的集卡才能通过边界道口，而且每辆集卡每天只能到香港一个来回。目前香港政府正在与中国海关总署讨论改善边界关卡管理模式，进一步提高内地进入香港的集卡流量。目前双方已同意在距离道口10分钟车程的内地一侧建造华南物流停车场，以便为内地集卡采用分程传递-穿梭相结合的经营模式一天内多次进出边界做好准备，并降低集卡通行费率，不仅不会加重交通拥堵压力，而且采用清关手续最简便的绿色通道，让内地集装箱以最快速度和最高效率直接从香港进出口，并把大量囤积在香港的空集装箱顺便带进空箱奇缺的珠江三角洲等地，既可节约大约一半的拖车运输费用，还可增加卡车运输公司和托运人的收益，得到中国内地托运人热烈欢迎，香港集装箱码头竞争力又可以大幅度提高。

中国海关已经放开集装箱卡车和其驾驶员不可分离的捆绑式通行管理办法，按照原规定，驾驶员生病，他驾驶的这辆集卡也必须跟着休息，现在的管理条理则宽松得多，容许其他驾驶员替换，这一举措将大大提高香港集装箱枢纽港的生产效率和市场竞争力。

两条腿走路稳步发展

今天的香港，进出口集装箱总量中30%是中国全球贸易集装箱，而90%的香港加工贸易企业现在主要集中在珠三角地区，香港自身集装箱进出口量已经不多。目前香港政府比任何人更加关心中国内地，如上海洋山深水港、宁波-舟山港、深圳港集装箱枢纽港的建设工程，但香港政府并不担心内地集装箱枢纽港的大规模兴建将会从根本上动摇和减少香港集装箱枢纽港的市场份额，因为仅仅珠三角地区出口集装箱运量的强劲长势就可以确保香港枢纽港的持续繁荣，香港将继续是远东地区乃至全球的主要集装箱枢纽港。不要忘记，香港特区是世界贸易组织的正式成员，有独立发行的货币和世界一流的金融体制，1997年回归祖国以来经济不断发展、集装箱吞吐量不断上升就是明证。香港大部分出口集装箱的目的港是欧美国家，尤其是美国；最近几年来香港一直是美国进口集装箱的最大来源，直接运往美国的集装箱相当于美国年均进口集装箱数量的10%，因此香港集装箱枢纽港的繁荣将直接关系到中美两国的经济贸易关系的强化。2004年香港和中国内地签署“内地与香港关于建立更加紧密经济贸易关系的安排”（简称CEPA）协定，为香港物流、运输、仓储、货运代理等行业服务商进入内地市场敞开大门。

随着香港第九家集装箱码头公司于2006年初投入运营，香港集装箱枢纽港在2010年之前将拥有足够的装卸能力，不会出现拥堵，不需要增添新的集装箱码头。尽管如此，香港政府仍高瞻远瞩地出台了香港集装箱枢纽港2020年总体规划，考虑在Tsing Yi西南部和Lantau西北部建造新集装箱码头工程。Tsing Yi 现址是一座油码头，需要改建为集装箱码头；而Lantau现址目前尚未开发，用来开发集装箱码头的土地辽阔，需要投资额更大于Tsing Yi，但是因此造成的环境污染和距离香港主体港太远也是开发商、投资商、香港特区政府必须认真考虑的。这两项工程规划目前都有赞成和反对两派，双方正在十分认真地展开激烈辩论，其结果将直接影响到开发商的兴趣。香港集装箱码头的开发基本上都是私人投资经营，因此建造世代经得起考验、业绩和效益辉煌的国际集装箱枢纽港的真理必须从正反两方面的激烈争辩中，而不是吹捧声中产生。这样做当然是为了避免决策方面的重大失误，即所谓稳步发展的两条腿走路。在中央政府全心全意支持下，再加上香港集装箱枢纽港自身的出色努力，香港集装箱枢纽港与整个香港特区的明天必将更加辉煌。

[发表评论](#)[告诉好友](#)[打印此文](#)[收藏此文](#)[关闭窗口](#)

上一篇：[依托区位优势 发展临港工业](#)

下一篇：[长三角港口规划与建设重点](#)

文章评论

特别推荐

• [\[行业报告\]长三角内河船员调查报告](#)

[风险投资]地主港融资策略及实现条件

• [港口研究]港口之春：宏观经济走到“十字街头”

• [航运研究]积极推进航运企业收费标准化

• [内河航运]建设长江黄金水道 发展现代长江航运

• [行业视点]金融危机对全球海运市场影响渐显

• [行业视点]美国金融危机对航运业的影响及应对措

• [世界航运]马士基集装箱盈利飙91%

友情连接

相关文章

中心开花战略为宜宾港插上腾飞之翼	06-10
发展涉港服务业 助推港口经济腾飞	05-06
基于GIS的舟山港口岸线管理信息系统	03-19
通州市沿海岸线建港条件分析	02-10
加快水上康庄工程码头设施建设	01-12
舟山港域腹地拓展与集疏运系统建设	01-12
东北地区港口集装箱发展分析	11-17
改革开放三十年看马鞍山内河水运	10-21
重庆港口集装箱运输发展思考	08-26
发展现代大港口 服务温州经济	08-22

[关于站点](#) - [广告服务](#) - [联系我们](#) - [版权隐私](#) - [免责声明](#) - [网站地图](#) - [意见反馈](#) - [返回顶部](#)

Copyright © 2008 Powered by ZGSYZZ.COM, 《中国水运》编辑部 All Rights Reserved.

热线电话：027-82767375 传真：027-82805539 E-mail:zgsyzz@vip.163.com

中国水运报刊社 版权所有 建议分辨率1024*768 IE6.0下浏览

违法不良信息举报中心 网络110报警服务 鄂ICP备08002098号

