

# 香港与珠三角合作发展物流前景广阔

中国国际海运集装箱（集团）股份有限公司

高级顾问 梁宪

—

在我国加入国际贸易组织、香港经济面临结构性转型的大背景下，研究如何加强香港与珠江三角洲的合作，是十分有意义的。

香港与珠三角的经济合作，内容非常广泛，而在物流方面的合作，仅仅是其中的一个内容，但我认为，这是很值得优先考虑的一个方面，可看作香港与珠三角共同凝聚经济新动力的一个重要的着力点。

为了便于下文的叙述，避免概念上的混淆，这里得首先说一说何谓“物流”？或者说何谓“传统物流”与“现代物流”？

其实，人类社会有经济活动开始就有了物流，只不过是当时人们没有这样的认识并以文字加以定义而已。

传统物流是指原材料制成产品的过程中，除了生产、销售两个环节外，运输、仓储、装卸、配送、包装等其它各环节关系的总和。

现代物流是个相当新的概念，仅有从第二次世界大战后到现在的五十年左右历史。二战期间，美军在其后勤保障供应系统(Logistics)中，通过运用了信息和通讯网络技术，达至高效地供应军事物资的目的。二战后，西方工业发达国家开始将 Logistics 应用于工业中。日

本和我国先后将 **Logistics** 一词译成“物流”，但此时的“物流”一词与传统物流在内涵上已有所延伸和扩展，人们习惯称之为“现代物流”。上世纪八十年代是现代物流发展的高峰期，特别是八十年代中期，由于电子技术及电脑在各行各业迅速普及，信息、通讯网络技术在物流业务中的应用也就日趋成熟，大大降低了流通过程中的成本，拓宽了传统物流的增值空间。现代工业从生产上进行技术革新、加强管理，以达致降低成本、提高效益的难度已经很大，增值空间变得有限。在这种情况下，流通过程中现代物流所实现的变革，取得了明显的经济效果，自然引起了人们的高度重视，并被形象地比喻为“第三种利润源泉”。

美国物流管理协会对现代物流 (**Logistics**) 所下的定义是：“物流是以满足客户的需要为目的，为提高原料、在制品、制成品以及相关信息从供应到消费的流动和储存的效率和效益而对其进行的策划、执行和控制的过程。”

显然，这个对现代物流的定义，归纳为一种“策划、执行和控制的过程”，“为提高物料流动和储存的效率和效益的过程”。其中的“流动和储存”其实就是指传统物流的各种功能，即：运输、储存、包装、装卸、配送和流动加工等，所以也可以把现代物流理解为：通过信息和通讯网络技术对传统物流进行全面和系统的整合，最大限度地达到降低成本和增值的目的。

由此可见，与传统的运输或仓储相比，现代物流最大的特点是功能整合。运输或仓储不等于物流，仅是物流系统中必不可少的重要环

节，现代物流的内涵远远超出了运输或仓储的范畴。

## 二

为何说，物流方面的合作是香港和珠三角共同凝聚经济新动力的一个重要的着力点呢？

这里要从两个角度去思考。一个角度是两地合作发展物流的必要性，是否具备条件发展现代物流？另一个角度是两地的现代物流状态如何，存在哪些或多大的发展空间？

- 1、众所周知，珠江三角洲是我国实行开放改革政策后最早把经济活跃起来的地区。经济增长速度在全国范围内多年名列前茅，经济规模方面，如果加上港澳地区，也不比长江三角洲地区和环渤海地区弱。这个地区经济的最大特点是：引进外资多，加工制造业发达，进出口贸易蓬勃，物资流动量大。工业、贸易已打下了现代物流发展的基础。
- 2、本地区海陆空交通发达，已有充足的交通基础设施。有世界一流的机场，一流的港口，中小机场相对密集，中小港口更是星罗棋布。以高速公路为骨干的现代化公路网正在形成。铁路运输也在不断改进之中。交通基础设施已为推行现代物流创造了基本条件。
- 3、据我观察，本地区在交通运输的规划或策划上，似乎过多地局限于局部性和行业性，较少地考虑到全局性和综

合性。比如说，在机场、港口等基础设施的建设上，各个城市就比较注重自己如何上规模；不同运输方式在策划自身的发展时，也很少从综合运输的角度加以考虑。而如前所述，现代物流最大的特点便是功能整合，它具有很强的网络性、系统性。以它来整合各种运输方式和协调各局部地区经济的发展，势必可以更有效地利用资源，拓宽增值空间，形成多赢局面。

尽管十年前已有一些外国物流公司与深圳的企业合作，开展第三方物流业务（如蛇口的新科安达等），但规模毕竟比较小，严格地说，香港和珠三角地区推行现代物流还刚刚开始，因为由政府出面规划的物流园区仅是这一两年的事。物流园区（或物流中心）是现代物流的“结点”，现代物流业开展得比较早的国家或地区的实践表明，哪些地区的物流园区比较密集，业务比较活跃，该地区的现代物流业便比较发达。如果以物流园区的规划、建设和实施的角度来判断，我们这个地区的现代物流业比起欧美发达地区已落后十年到十五年。既然是刚刚开始，就意味着有大量的事情要做，潜在着不少的商业机会，存在着广阔的发展空间。

### 三

鉴于这样的实际情况，我认为香港和珠三角合作发展物流业，可以从两个不同层面上做工作，一是从物流业的整体发展层面，二是从海陆空各种运输方式如何进一步实现现代化的层面。

从开展现代物流业比较先进的一些欧美国家或地区的经验看，政府在推动物流业的发展上充当着相当重要的角色。主要表现在如下几个方面：

- 1、 研究制定有利于物流业发展的相关政策和法规，促进和引导物流业的发展；
- 2、 制定物流发展的规划，包括物流园区的布局、选址与建设，形成合理的物流网络系统；
- 3、 统筹辖区下海陆空各种运输方式以配合物流业的发展，并对周边区域进行协调，以发挥物流设施利用效益的最大化；
- 4、 组织进行对物流业发展相关问题的研究；
- 5、 推动培养物流业发展所需专业人才。

鉴于香港和珠三角是一国两制，关于制定物流发展规划，包括物流园区以及大型交通基础实施如何合理布局的问题，有待两地政府间进行协调，事实上港粤或港深不同层面间已有多个协调渠道，相信物流发展规划问题会被提上议事日程。

目前，珠江三角洲地区的一些城市已在规划自己的物流园区。内地有个习惯的说法，叫做“政府搭台，企业唱戏”。我看在合作发展物流这个问题上，当务之急还是政府通过协调如何“搭好台”。只有把台搭好，物流企业才能大展拳脚。

如前所述，运输是物流系统中必不可少的重要环节。优越的交通运输环境是物流发展的先决条件。尽管香港和珠三角无论海运、空运

还是陆运都已经拥有相当好的基础设施，具备了相当好的运输条件，但是仍不能说在这个地区已经形成了一个完整的综合运输体系。各种运输方式也有着不少可以改进或完善的余地。为了更有利于物流业的发展，各种运输方式有必要率先进一步实现现代化。据我近年的观察与思考，我认为在下列一些方面还是有不少事情可以做的，比如：

空运方面 尽管在这个地区已有世界一流的机场，但即使是这样的机场，在物流功能上的考虑也仍然不足够，缺少与机场相配套的、有规模的物流园区。当今世界上正有人策划在美、欧、亚三大洲各建一个航空货运枢纽港，在亚洲的选址似乎仍未确定，设在中国的可能性颇高。在中国的热门地点不外三个，一是上海，二是京津地区，三是港澳和珠三角一带。如果能争取设在我们这个区域，相信对这一带的物流业的发展将会起很大的促进作用。

海港方面 香港是世界第一大集装箱港。自八十年代以来，在这个港口的带动下，珠江三角洲乃至广东省的集装箱运输日益蓬勃了起来。如今，在香港的周边已经建起了众多可以从事集装箱作业的港口，但实质上所有这些大大小小的港口，几乎都是香港的喂给港，即使是已有相当规模的深圳港，其大部分出口货物也仍然是对香港喂给。我认为，香港作为集装箱大港的地位，无可取代。但是，香港与周边个别港口确实存在着一定程度的竞争，我认为，这种竞争基本上是正常的，是比较成本在起作用。随着周边个别港口的设施进一步完善，服务水准进一步提高，这种竞争还有可能进一步加剧。香港不能没有因应对策。我认为较为积极的对策是率先增加和完善港口的功

能。须知，香港尽管是世界第一大集装箱港，但毕竟仍然是以装卸功能为主的港口，功能相对比较单一。在物流业发展迅速的欧美地区，不少港口（如鹿特丹、汉堡和不莱梅等）都正在向“第三代港口”的方向发展。所谓“第三代港口”，也就是以物流中心为载体，集国际商品、资本、和信息交流等等于一身的资源配置型港口。香港不妨考虑在推行物流业的同时，增加港口本身这方面的功能。至于港口的物流中心设在哪里，在香港本区还是在珠江三角洲某地，这是专业的可行性研究课题方可解决的问题，此处不加妄议。

香港是举世公认的国际航运中心，这种地位固然建基于它是世界著名的集装箱大港，多年处理集装箱量名列世界第一，但同时也有着其它一些因素在起着铺垫作用，如世界著名船东汇聚，所管理的船舶吨位庞大等等，特别是香港的中转运输额所占比重甚高，这往往被视作是国际航运中心的一个重要标准。但是不得不正视的现实是，随着周边地区、特别是内地的港口设施不断完善，开辟至世界各地的直航航线逐渐增多，内地依赖香港港口对其货物进行中转的情况将会减少，即在使中转货运量上仍会有所增加，但中转比重却有可能下降。如何维护和巩固香港作为国际航运中心的地位，这已经成为大家所关心的问题。我还是认为，比较积极的办法是率先地给航运中心增加新的功能，特别是率先增加一些周边港口所没有的、又必然为业界所需求的功能，以形成比较优势，提高港口的综合竞争力。比如说，参考伦敦的经验，在香港开展船舶买卖融资、海运保险和空运保险、船舶经纪、以及航运市场信息研究等各种业务。大家都知道，伦敦并

非世界级大港，中转运输更不起眼，但人们仍然承认它是国际航运中心，原因就是它一直拥有航运业所必需的“智能型”业务。当然，香港是否有必要、有能力开展类似于伦敦那样的业务，必须进行认真和细致的研究。但我认为，一方面，远东地区的航运业越来越发达，无论是集装箱运输、所拥有船队的规模、还是航线的稠密程度，都已在世界上占有举足轻重的地位，市场需求是客观存在的；另一方面，香港的地理位置适中，况且是国际金融中心、世界贸易中心，信息业也十分发达，凭藉这些优势，相对而言，增加“智能型”航运业务，给港口赋予更多、更新的功能，还是比亚太地区不少港口更具备条件的。上海集装箱大港虽仍未建成，但它近年所开展的航运交易所业务，似乎倒也有声有色。这对我们也是一种启迪。

公路运输方面 迄今为止，香港与珠三角地区或者港粤之间的公路运输，在全国范围内是最具现代化形态的，这里不但已有稠密的高速公路网，而且长途快速客运和集装箱运输都相当发达。但是不知道大家注意到没有，欧美先进国家公路上普遍采用的以厢式半挂车（**Trailer**）为主体的汽车列车，至今尚未在这个地区出现，在全国也仍然是个空白。美国的运输业有这么一段历史，从三十年代起，公路运输取代了铁路运输成为了陆上主要运输方式，特别是到了六十年代，长达 5 万多公里的高速公路网完成之后，公路长途货运发展尤其蓬勃。而在中、长途货运中，**Trailer** 是最主要的运输工具，据美国国家统计局统计，九十年代以来，由 **Trailer** 所完成的货物周转量一直占全部公路货物周转量的 70% 以上。这种运输工具之所以能够

承担公路货运的最大份额，是由于它在经济性、安全性、快速和准时送达等多方面充分显示了优越性。除美国外，拥有比较完善道路网络的其它国家或地区，如加拿大、西欧诸国、澳大利亚和日本等，Trailer 在公路货运中，也担当着相当重要的角色。近年来，我国内地的高速公路发展神速，现在总里程已近 2 万公里，仅次于美国居世界第二位。有了良好的高速公路网，却没有良好的运输车辆行走，高速公路的巨大经济效益仍未充分体现出来。这也为有志于介入我国内陆现代货运业的投资者，提供了难得的机遇。八十年代以来，香港的货运业者，通过对集装箱的集散拖运，带动了珠江三角洲乃至广东省的集装箱运输业的发展。现在，我国已是 WTO 的成员，运输服务业不久也将对外开放。再过三年，即“第十个五年发展计划”完成的时候，我国内地的高速公路里程将超过 2.5 万公里，届时一个高质量的公路网基本建成。我认为，在目前这个时候，香港通过与珠三角合作，参照美欧已行之有效的模式，发展以 Trailer 为主要运输工具的公路货运业务，不但可以为这个区域的物流业服务，同时也可以藉此介入全国的中、长途高速货运业。过去的事实已经表明，香港的加工制造业首先是与珠三角合作，然后扩展延伸到全国范围的，珠三角是香港的跳板。未来的事实也许会再度表明，在公路快速货运方面，在物流方面，珠三角还会成为香港的跳板。

本人对铁路运输方面的问题缺乏研究，提不出什么具体的建议。相信这个区域的铁路运输同样存在着进一步现代化的问题。

刚刚起步的现代物流业，固然有着广阔的发展空间。把各种运输方式进一步实现现代化，并与现代物流结合起来发展，相信前景更为广阔。香港与珠江三角洲合作发展物流业，很有可能凝聚出经济增长的新动力。