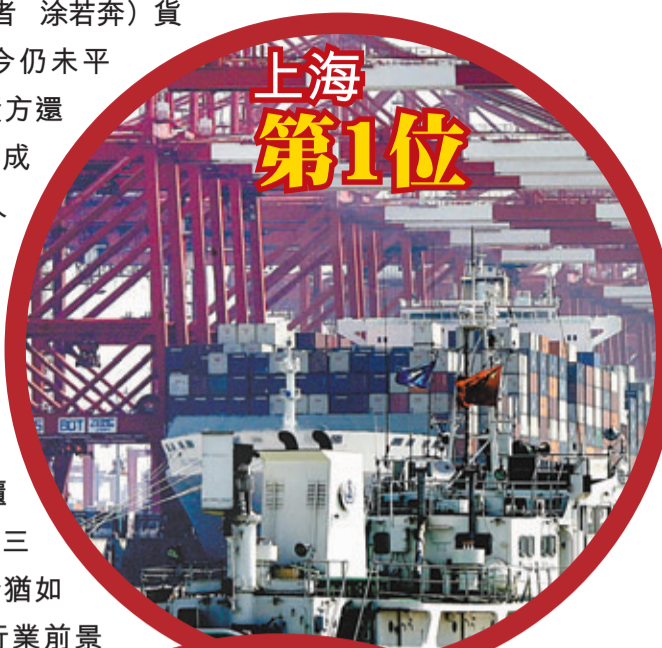


工潮重創競爭力 港碼頭業更黯淡

「老三」位置今年難保 業界：勞資均成輸家

香港文匯報訊（記者 涂若奔）貨櫃碼頭工潮爆發至今仍未平息，無論是工人、資方還是整個碼頭業界，均成為輸家。多位業內人士指出，本港原本就面對成本居高不下、貨源增加乏力，內地碼頭競爭加劇等多項負面因素困擾，2013年的貨櫃吞吐量注定跌出全球三甲，此次工潮的爆發猶如雪上加霜，將令全行業前景「比夕陽更黯淡」。



新加坡 第2位

香港 第3位

據 港口發展局公布，2012年本港的貨櫃碼頭吞吐量為2,311.7萬標準箱，較2011年倒退5.2%，雖然仍佔據全球季軍地位，但卻是排名前五中唯一錄得倒退者。相比之下，排名第四的深圳2012年吞吐量為2,294.1萬標準箱，與本港的差距進一步收窄至17.6萬標準箱，僅有一步之遙。

工潮影響 貨物流向鄰近港口

多數分析認為香港今年排名將繼續下滑。香港付貨人協會總幹事何立基近日接受香港文匯報專訪時表示，過去十年本港和深圳的貨櫃吞吐量均有增長，但後者的速度明顯快得多，即便不爆發工潮，本港今年也保不住「老三」位置。他慨嘆稱，碼頭業早已是「夕陽行業」，工潮拖得越久，對本港損害越大，隨時可能令行業處境更加艱難，前景比現時更黯淡。

據何立基介紹，成本高企是本港碼頭業最大的弱點之一，每個貨櫃的處理成

本一直比深圳高，多年前兩地差價為250美元，截至目前仍達200美元左右，且其中部分是由於人民幣升值所致，顯示這一問題幾乎沒有改善。他稱，近年來有不少採購商本已因成本問題「棄香港取深圳」，工潮爆發後，這一趨勢明顯較前更嚴重，未來即便工潮平息，恐也難以令採購商再回心轉意，因為「人家試過（深圳）無問題，（貨櫃）當然繼續走啦」。

港貨遲交恐被罰或取消訂單

身兼行政會議成員的付貨人委員會副主席林健鋒也表示，受到工潮影響，不少工廠將珠三角生產的成品轉到深圳出口，至於香港生產的物品，亦有機會延遲付貨而被罰款或取消訂單。據該委員會統計，目前貨櫃碼頭效率已降至只剩正常情況的50%，許多運來香港的貨物被迫運往鄰近港口，甚至東南亞，影響涉及許多行業，造成的損失已達數以億計。

打擊多個行業 損失數以億計

工總副主席劉展灝也指，目前已有部分港企將運貨或卸貨轉去蛇口、鹽田、南沙。他稱，部分付貨人可能因工潮事故改用廣東省其他港口出口往海外，這些付貨人可能需要使用

2012年世界十大貨櫃港

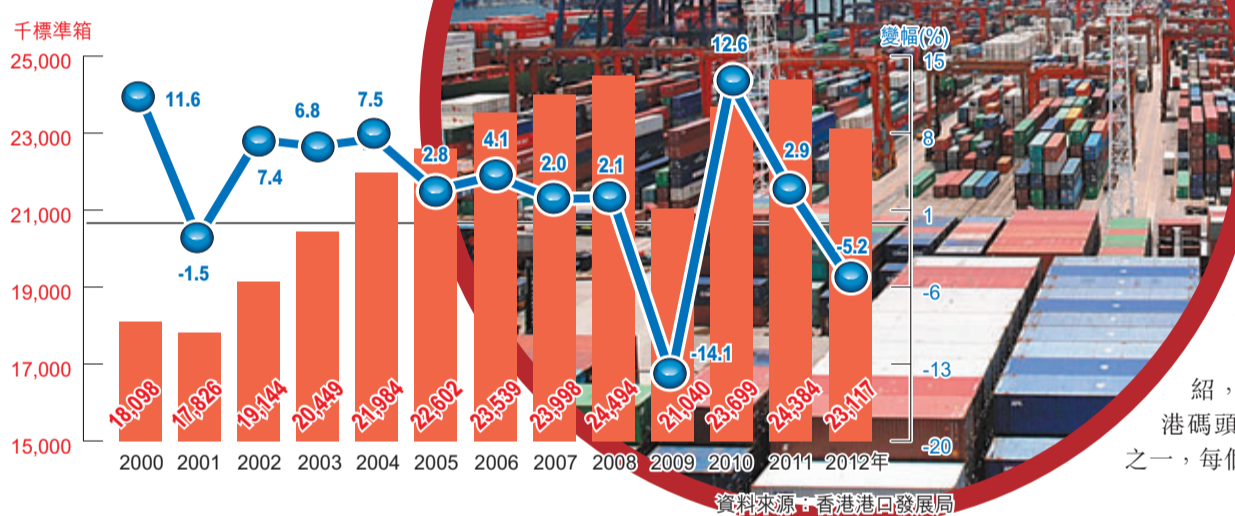
排名	港口	標準箱(千個)
1	上海	32,529
2	新加坡	31,649
3	香港	23,117
4	深圳	22,941
5	釜山	17,046
6	寧波-舟山	16,830
7	廣州	14,744
8	青島	14,500
9	杜拜	13,280
10	天津	12,300

資料來源：香港港口發展局

以前從沒有用過的港口付運。另外，部分出口加工貿易商亦需要在合同內增加新的口岸。付貨人擔心新的貨運可能會導致內地海關提高抽查率，而合同增加口岸數目亦可能需要較長時間，以致貨物延誤，需要賠償給海外買家。

中原地產董事施永青也撰文指出，內地長三角、珠三角、渤海灣都在大量增建貨櫃碼頭，「建設得比我們快，成本比我們低，收費比我們平，距離生產基地又比我們近，我們憑甚麼與他們競爭？」他並指出，雖然香港有天然深水港，又有國際關係，再加上管理效益，但現況是世界各國都想直接跟中國做生意，中國的出口已不一定要經香港。

香港貨櫃吞吐量變化



深圳港業務今年將超本港



■ 耿博

香港文匯報訊（記者 李昌鴻 深圳報導）香港碼頭業務前有上海港和新加坡，後有深圳港和廣州港，可謂前狼後虎。目前，有數據顯示，深圳港集裝箱吞吐量今年有望超過香港，並且香港還面臨廣州港和珠海港的追擊。因此，未來香港的港口業務將面臨進一步的衝擊。

深圳集裝箱拖車運輸協會副會長耿博告訴本報記者，因香港碼頭一個貨櫃的作業費較深圳貴100-200元人民幣，而將貨櫃從深圳運到香港費用還需要近千元人民幣，折合起來成本較深圳貴了近1500港幣，深圳港因而具有很強的競爭力。因此珠三角許多貨主為節省成本，便將貨物由鹽田港、蛇口港甚至從珠海港等地出口。

港每櫃成本超深圳1500元

深圳有一貨運代理林先生告訴記者，除非客戶特別要求，否則他們都建議客戶貨物從深圳港出口，這樣可

以節省不少成本。

而目前深圳公佈的最新數字也顯示深圳港集裝箱吞吐量正在加快超越香港，今年有望居全球第三位。據深圳市交通運輸委網站最近公佈今年前兩個月深圳港的統計數據，對比同期香港港口發展局公佈的港口統計數據，深圳港前兩月吞吐量累計達353.25萬標準箱，同比增長5.92%。數據顯示，上海、香港集裝箱吞吐量均呈跌勢，新加坡略有上升，而深圳港增幅最大，今年前兩月香港集裝箱總量為348.1萬箱，深圳港集裝箱吞吐量已超越香港1.47%。業內人士樂觀預測，

今年深圳全年港口集裝箱吞吐量有望超越香港成為全球第三。但深圳港口協會有關負責人稱，深圳應該理性看待這一趨勢，即使數據趕超，深圳港應向香港學習創造價值的能。

珠海廣州追趕 加劇競爭

除了深圳港外，珠海2011年也加快高欄港建設，該港由香港富豪李嘉誠參與投資，持有股份50%，該港經過3—5年的努力，港口吞吐量達到1億噸以上，集裝箱吞吐量達到300—500萬標準箱，這將進一步分流粵西貨櫃經香港碼頭的業務。而廣州港去年集裝箱吞吐量達1,474.4萬，今年將更進一步，也對香港碼頭業務帶來很大的競爭壓力。

專家：加快轉型融入珠三角



■ 李秀恒

香港文匯報訊（記者 涂若奔）針對碼頭業的現狀，近年來曾有多位專家學者開出藥方，指香港的發展離不開與鄰近地區的合作，本港業界惟有在與珠三角更緊密的合作中，尋求更大的經濟腹地，揚長避短，才能繼續保持競爭優勢。

香港經貿商會會長李秀恒曾撰文指出，近年內地港口貨運業的迅速崛起，主要是受惠於內地龐大的進出口貿易額增長，尤其是沿海地區日趨大量的貨物進出口，促旺了沿海港口貨運業的高速發展，已形成了長三角、珠三角兩大港口群。他指，香港未來能否加強同珠三角港口群的協調合作，建成亞洲航運中心，是業界的一大挑戰，要在未來航運業的競爭中生存發展，必須全力轉型升級，與珠三角港口分工協

調，轉型為無貨櫃的國際航運中心，才能有更大的發展空間。

香港浸會大學經濟系副教授鄭毓盛也指，香港特別關注的幾個問題，包括港珠澳大橋、陸路跨境通道及十號碼頭的建設，都牽涉到香港和珠三角其他地區的競爭與合作。令人擔憂的是，目前香港各項相關的規劃，未能追上廣東經濟劇烈的變化。這使香港在未來更廣闊經濟腹地的建立與開發上滯後，而且難以銜接。他稱，港府應以超前的規劃，在港口與相關設施的建設上考慮得更全面，跨境建設要與珠三角地區有更緊密的合作。

內河航運增長 可擴貨源

香港大學早前也發表報告《香港貨櫃運輸業的前景》指，內河運輸對香港貨櫃港建設的重要性，在過去十年一直逐步提升，由珠三角地區企業轉移趨勢所引致的內河航運增長，估計其需求會有助本港貨櫃碼頭吸引貨源。報告指，由於成本效益的關係，水運接駁可拉近本港與其他珠三角貨櫃港的整體運輸成本差距。

跨境貨運業務一落千丈



■ 謝浪

香港文匯報訊（記者 李昌鴻 深圳報導）長期從事跨境貨櫃運輸的港粵運輸業協會主席謝浪接受香港文匯報記者採訪時表示，由於珠三角的深圳港、廣州港和珠海港等紛紛爭奪珠三角出口企業業務，現在的珠三角貨櫃運輸已如昔日黃花，目前許多跨境貨櫃運輸公司業務只相當於鹽田港運營前一半，司機待遇約1.2萬港幣，較高峰時期大幅下滑，而且司機是青黃不接，後繼無人。

談起數十年來的跨境貨櫃（又稱集裝箱）運輸業務，謝浪是滿臉的無奈。他強調，香港港口業務之所以萎縮嚴重，主要是受珠三角的鹽田港、蛇口港、廣州港和珠海港等影響和衝擊，加上香港成本高企，而金融危機和歐債危機加劇了香港貨櫃和碼頭業務的衝擊，珠三角企業大量倒閉和外遷，令業務大幅縮水。

在1996年鹽田港開通前，他從深圳運輸一個貨櫃到香港，費用是2,500港幣，現在僅為1,500元，收入少了四成。他與許多出口貨主聯繫時，他們多數選擇成本較低運輸費用又少的深圳港而非香港。

貨櫃司機工資大跌逾半

在1996年，當時跨境貨櫃司機工資最高時達25,000-30,000元，現在則僅為12,000-13,000港幣。他在當時是業務做不完，現在業務不穩定，經常沒貨運，今年以來其貨運業務又下近一成。而兩地貨櫃司機是頻繁地跑香港和內地，有不少還是跨境家庭，港幣兌人民幣已大幅貶值，目前只相當於八折，加上物價的不斷上漲，許多跨境運輸公司和司機都感到生存艱難。

謝浪稱，他公司有20多台貨櫃車，但是除去各種費用外，一年賺不了幾個錢，僅能維持生存。而且更令他們感到頭痛的是，由於工作時間長，工作累和工資低，許多年輕人不再願意加入這個行業，令許多貨櫃運輸業後繼無人。為此，他只有不停地歇息以往的好時光不再，他們貨櫃運輸業只能是做一天和尚撞一天鐘。他們的困境，明顯反映了香港碼頭業的大幅衰落。

三大層面 加強優勢



■ 何立基

香港文匯報訊（記者 涂若奔）雖然香港貨櫃碼頭業務前景已「黯如黃昏」，但相較深圳仍有免稅港優勢、管理優勢和中轉業務優勢。香港付貨人協會總幹事何立基認為，管理優勢正被深圳迎頭趕上，未來本港應從努力增加中轉貨源、提高碼頭生產力和降低貨運物成本這三大層面入手，不斷加強競爭力，以便應對越來越困難的局面。

何立基表示，現時在直接陸路出口業務上，深圳已佔據壓倒性上風，據他估計在珠三角的佔比已高達7-8成，不過在內河為主的船運業務上，本港仍有明顯優勢，在珠三角的佔比也達7-8成。此外在入口方面，深圳的各項手續較複雜，關稅也較高，而香港依靠自由港和免稅區地位，目前入口處理量仍比深圳高。

拓轉口貨源 添增長動力

但在管理方面，何立基認為本港的優勢已被逐漸蠶食，特別是深圳鹽田港建成後，由於其運營由和黃（0013）直接參與，管理越來越成熟，相信隨着內地軟硬件的逐漸完善，兩地差距還會繼續縮小。

不過何立基同時指，在轉口業務方面，深圳存在天然缺陷，由於鹽田港在東、而蛇口港在西，令深圳處理轉口業務的方便程度遜於本港。他透露，由地中海、非洲轉口到泰國、印尼、菲律賓等東南亞國家的長途貨源，多數仍會選擇香港，主要因為本港在地理位置上是「交匯點」，且處貨效率也比較高，業界未來應繼續拓展轉口貨源，將之作為新的增長動力。

需提高生產力 降低成本

另外，在提高生產力和降低成本這兩大層面，何立基認為本港也應盡力改善。他指，提高生產力並非簡單地「改用機械人」，除了增加自動化設備外，在碼頭作業流程、信息資源交流等方面也應多下功夫。至於成本，他批評目前的陸運拖車成本，以及船公司的碼頭處理費均過高，又認為應加快建設電子信息平台，協助降低貨運物成本。