



工聯會物流及交通行業委員會
HKFTU Logistics and Transport Industry Committee

香港物流與交通業 中長期發展視角

研究報告 2009年4月





香港工會聯合會簡介

香港工會聯合會（簡稱工聯會）由多個工會於1948年攜手創建起來。經過近60年的努力，工聯會現時不但擁有217間屬會和贊助會，而且屬會會員人數約30萬，是香港目前會員人數最多的勞工團體。長期以來，工聯會本著「與香港同步 與基層同心」的精神，貫徹「愛國、團結、權益、福利、參與」的工作方針，全面參與香港的勞工、政治和社會事務，不但以維護僱員權益和建立公義社會為宗旨，并且向會員及廣大市民提供多元化的福利服務。

委員會

在經濟全球化的影響下，本港經濟持續調整，使傳統交通運輸行業發生了深刻和巨大的變化，新的挑戰和機遇并存。有見及此，工聯會屬下的物流、汽車、民航、海運、鐵路等二十九個相關行業工會籌組了「工聯會物流及交通行業委員會」，以整合力量，集中資源，共同面對行業的轉變和挑戰。

委員會將關注和研究政府在物流發展，交通運輸，行業人力培訓和基礎建設方面的政策，并且提出建設性的意見，在促進香港物流及交通行業持續發展的同時，亦切實地維護業界從業員的合理權益。

目標

1. 關注和研究政府的物流業相關政策和提交建議。
2. 就交通運輸業的運作和發展反映意見。
3. 促進內地與香港的物流及交通方面的溝通合作。
4. 參與并推動業界從業員的人才培訓和技能提升。
5. 集合行業工會的力量維護有關行業從業員的合理權益。



工聯會物流及交通行業委員會
HKFTU Logistics and Transport Industry Committee

香港物流與交通業 中長期發展視角

研究報告

2009年4月

成員

· 陸路交通業工會

包括汽車交通運輸業總工會，香港鐵路員工總會，九廣鐵路員工協會和多個行業工會，會員涵括所有各種汽車和鐵路的客運及貨運車種的從業人員。其中，汽車交通運輸業總工會（前身為摩托車業職工總會）成立於1920年，擁有3萬多名會員，為香港陸路交通運輸業中最大型的工會組織。

· 海員海港工會

計有海港運輸業總工會，香港海員工會，船務從業員工會，港粵運輸司機從業員協會以及多個相關行業工會，會員遍佈所有海港和遠洋運輸業的各個工作崗位。其中香港海員工會（前身為中華海員工業聯合總會）成立於1921年，不但是香港歷史最悠久的工會之一，而且目前仍然擁有近2萬名會員，為香港最大型的國際海員工會。

· 民用航空業工會

由香港民用航空事業職工總會，香港航空業總工會，香港航空貨運及速遞業工會和香港空運貨站職工會等多個工會組成。會員來自航空業中不同職級的勞工。其中，香港民用航空事業職工總會（前身為港九民用航空事業職工總會）成立於1949年。是業內最早成立的工會團體，而且現時仍然充滿活力，為廣大工友提供多元化的服務。

· 物流業工會

主要由物流理貨職工會，香港物流管理人員協會和香港電子物流人員協會等多個工會組成。會員的覆蓋面隨著行業變化而不斷地擴展起來，具有廣泛的代表性。其中，物流理貨職工會（前身為海陸理貨員工會）成立於1921年，不但有著光輝的歷史，而且在行業的不斷蛻變當中，開拓更多和更新的會務空間。

· 九廣鐵路員工協會

· 小輪業職工會

· 天星小輪有限公司職工會

· 水果蔬菜業職工會

· 汽車交通運輸業總工會

· 物流理貨職工會

· 香港小輪集團公司職工總會

· 香港民用航空事業職工總會

· 香港空運貨站職工會

· 香港海員工會

· 香港航空貨運及速遞業工會

· 香港航空業總工會

· 香港港口運輸業管理及文職僱員協會

· 香港運輸業機械操作及維修專業人員協會

· 香港電子物流人員協會

· 香港電車職工會

· 香港隧道及公路幹線從業員總會

· 香港鐵路員工總會

· 香港鐵路運輸專業人員協會

· 倉庫碼頭運輸業職工會

· 海港運輸業總工會

· 船務從業員工會

· 貨物裝卸運輸業職工會

· 貨櫃運輸業職工總會

· 港粵運輸司機從業員協會

· 新渡輪職工會

· 躉船貨艇運輸業工會

· 香港物流管理人員協會（贊助會）

· 香港鐵路運輸專業人員協會（贊助會）



編輯委員會

召 集 人： 黃國健（香港工會聯合會副會長、立法會議員）

顧 問： 鄭天祥教授（中山大學港澳珠三角研究中心）

主 筆： 趙大英博士（中山大學港澳珠三角研究中心）

編 委： 麥培東（香港鐵路員工總會）

黎啟穗（香港海員工會）

梁榮佳（海港運輸業總工會）

王庚伍（香港空運貨站職工會）

林錦儀（物流理貨職工會）

林天賦（汽車交通運輸業總工會）

劉 崧（香港航空業總工會）

蘇柏燦（海港運輸業總工會）

張樞宏（香港民用航空事業職工總會）

彭港祥（汽車交通運輸業總工會）

王麗娟（香港鐵路員工總會）

洪家輝（物流理貨職工會）

曾超銘（香港物流管理人員協會）

何雲軒（船務從業員工會）

李志偉（香港海員工會）

陳兆華（汽車交通運輸業總工會）

陳惠紅（海港運輸業總工會）

廖宇寧（工聯會物流及交通行業委員會）



目 錄

香港工會聯合會簡介.....	I
----------------	---

目 錄	II
-----------	----

一、前言	1
------------	---

二、挑戰篇	3
-------------	---

（一）香港物流業所面對的挑戰	4
----------------------	---

1. 週邊環境不斷變化	4
-------------------	---

（1）國家轉變增長方式.....	4
------------------	---

（2）珠三角物流業受到多重制約	6
-----------------------	---

2. 香港物流業的困境	7
-------------------	---

（1）產品出口持續萎縮.....	8
------------------	---

（2）依靠內地轉口的市場增長放緩	8
------------------------	---

（3）離岸貿易迅速增長.....	10
------------------	----

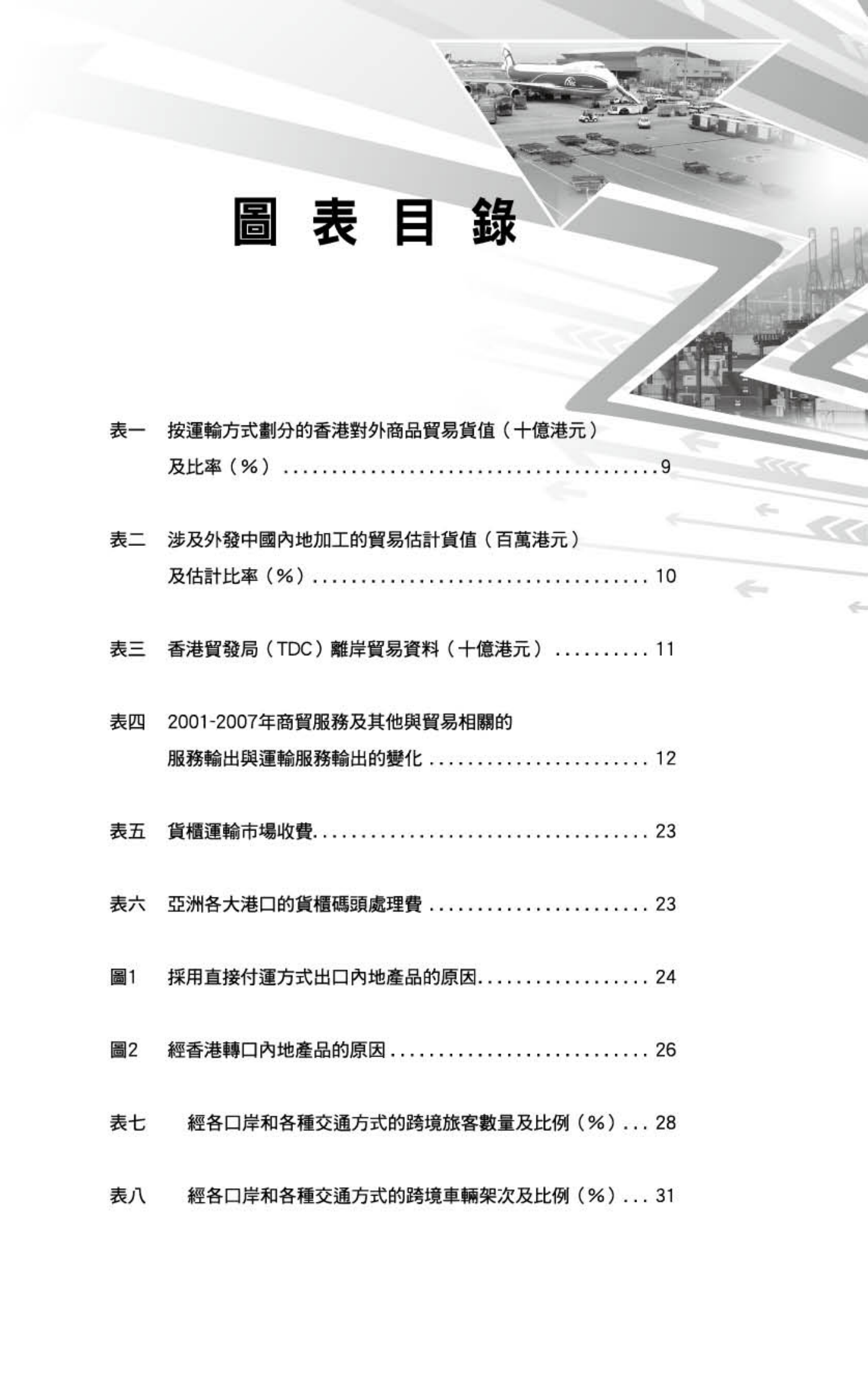
（4）區域行業的競爭.....	12
-----------------	----

（5）運作模式未能迎合市場轉變	13
-----------------------	----

（6）兩岸大三通的衝擊.....	13
------------------	----

3. 政府的支援和政策匱乏	15
(1) 沒有制定物流業的長遠發展政策	15
(2) 忽略行業的組成結構	16
(3) 缺乏對行業的指導	16
(4) 對行業的扶助力度不夠	17
(5) 導致物流行業人才匱乏	18
(二) 現存的問題	20
1. 海運區域競爭加劇	20
(1) 整體航運業趨勢滯緩	20
(2) 港口嚴重依賴內地進出口市場	21
(3) 港口面臨貨源被截流和分流	22
(4) 香港出現海運業「黃昏論」	25
2. 陸路疏運系統不暢通	27
(1) 鐵路逐漸退出貨運市場	27
(2) 道路貨運的成本壓力很大	30
3. 憂空運步港口後塵	35
(1) 全球航空業形勢嚴峻	55
(2) 香港航空業對內地市場依賴性日增	36
(3) 香港在珠三角機場群中所佔份額趨降	38

三、對策篇	41
(一) 整體行業的機遇和應對之策	42
1. 香港現時推動物流業發展的優勢	42
(1) 物流外包市場有較大的發展空間	42
(2) 國內物流行業還未成長起來	43
2. 香港物流交通行業的發展方向	45
(1) 迎合當前世界物流業的發展潮流	45
(2) 構建強大的產業發展鏈	45
(3) 進行物流資源的整合	47
3. 政府的扶持與支援	48
(1) 制定全面的行業政策	48
(2) 改革現行物流管理機構的設置	49
(3) 加快物流的基建工作	49
(4) 增大扶持業界的力度	50
(5) 整合業界運作模式	52
(6) 協助業界開闢市場	53
(7) 強化與內地政府的溝通合作	55
4. 全面提高行業的人力素質	56
(1) 提升官員的工作技巧	56



圖表目錄

(2) 讓學界發揮更大支援力量	56
(3) 落實行業培訓計劃	57
(二) 具體行業的應對之策	58
1. 優化海運的設施和服務	59
(1) 建設組合港的概念	60
(2) 興建十號貨櫃碼頭	62
(3) 改善內河運輸的週轉	64
(4) 爭取成為郵輪碼頭的母港	66
2. 採取鐵路和道路的雙向發展	67
(1) 修建通往內地的扇形道路網	68
(2) 消除中港之間的交通限制	69
(3) 興建接軌內地的鐵路集疏系統	70
3. 構建珠三角機場群	73
四、總結	77
參考資料	78
鳴謝團體及人士	80

表一 按運輸方式劃分的香港對外商品貿易貨值（十億港元） 及比率（%）	9
表二 涉及外發中國內地加工的貿易估計貨值（百萬港元） 及估計比率（%）	10
表三 香港貿發局（TDC）離岸貿易資料（十億港元）	11
表四 2001-2007年商貿服務及其他與貿易相關的 服務輸出與運輸服務輸出的變化	12
表五 貨櫃運輸市場收費	23
表六 亞洲各大港口的貨櫃碼頭處理費	23
圖1 採用直接付運方式出口內地產品的原因	24
圖2 經香港轉口內地產品的原因	26
表七 經各口岸和各種交通方式的跨境旅客數量及比例（%） ...	28
表八 經各口岸和各種交通方式的跨境車輛架次及比例（%） ...	31

表九 按運輸方式劃分的香港與中國內地商品貿易..... 37

表十 香港國際機場的乘客、貨物處理量（1998-2008）..... 40

表十一 香港物流貨運業的職位類別..... 51

表十二 香港物流貨運業的教育程度..... 51

表十三 香港港口收費的區域比較..... 65

前言



挑戰篇

對於近年全球物流業的變化和發展，工聯會物流及交通行業委員會（下稱委員會）認為這主要體現在五大方面，即：一、政府的持續參與和提供必要的政策扶持；二、重視和優化各項基礎設施建設；三、資訊科技成為推動業界發展的重要動力；四、整體行業以不斷改善服務水平來提升競爭力；五、業界以持續兼併來增大規模效益。

然而，從當前香港物流業狀況來看，「不進則退」便是一個十分真實的寫照。事實上，當我們環顧與香港毗連的珠三角的物流業發展時，則不難發現大型物流基礎設施已對香港形成一個圍攏之勢，並對香港構成巨大的競爭。儘管如此，委員會認為，在我國改革開放三十年和國民經濟不斷提升的情況下，香港物流業界得到許多寶貴的發展機遇。可惜的是，香港物流業發展一直都沒有很好和有效地與內地融合起來，從而得以開拓更多和更大的發展空間。近年來，香港和內地的物流業發展更出現此消彼長的現象，情況令人感到憂心忡忡。

為此，委員會成立了研究小組，並且特意邀請廣州中山大學珠三角研究中心鄭天祥教授和趙大英博士擔任學術顧問，一起編纂一份有關推動香港物流業發展的專題報告。另一方面，為了集思廣益，委員會亦拜訪不少業界團體和人士，認真地徵求他們的意見。經過多番的收集和整理後，委員會在將近一年的時間裡完成這份報告。

對於這份報告，委員會不但希望特區政府予以充份的重視，而且希望特區政府能夠採納委員會的建議，擔起「領頭羊」角色，立即著手制定全面的物流業政策和採取各種有效措施來確保香港物流業的可持續發展，以及為業界勞工創造更多的就業機會。不僅如此，在當前全球經濟受到「金融海嘯」的衝擊下，更加凸顯出政府及時扶持與引領整體業界發展的重要性和迫切性。此外，委員會亦希望所有業界團體和人士能以和衷共濟與群策群力的態度，一起為香港物流業開拓更美好的願景而共同努力。

誠然，受到時間及資源所限，本報告在撰寫過程中可能存在著不少粗疏錯漏之處，故請各位社會賢達能夠多加批評指正。

對於香港物流與交通行業發展所面對的困難與挑戰，本報告嘗試以整體和具體行業的問題和未來挑戰兩個方面來進行一個扼要探討。

（一）香港物流業所面對的挑戰

1. 週邊環境不斷變化

受到美國次貸危機不斷縱深發展所引發的全球金融海嘯的影響，作為全球經濟引擎的美國經濟開始陷入了衰退周期，並且殃及歐洲多國，因而出現美歐各國都出現經濟增長放緩的現象。在這種情況下，多種主要銷往美歐市場的中國紡織、玩具製造、休閒用品、服裝等商品的需求都受到衝擊，使珠三角加工貿易在經過10多年的高增長後浮現疲態。另一方面，內地製造業也在人民幣升值、勞動法規的實施、加工貿易政策的調整、強化環保措施、勞動力的缺乏以及通貨膨脹等因素的交替影響下，珠江三角洲的營商環境日漸失去往日優勢，競爭能力亦因而逐步下降，使不少製造業被迫轉型、轉移，甚至結業！由此來看，與製造業息息相關的物流業也被無情地波及，面對著前所未有的行業寒冬。

（1）國家轉變增長方式

（1.1）以擴大內需來調整經濟發展

在國際金融海嘯迅速向全球擴散的情況下，中國無可避免地面對著外部需求持續下降的問題，而在出口、就業和經濟增長等方面的不利影響也正在逐步顯現。對此，為了實現國家制定的經濟增長目標以及保持當前國內經濟的穩定發展，中國政府制定了龐大的振興內需方案。具體一點來說，也就是把現時總額為4兆人民幣的國內消費需要提升至20兆人民幣¹，從而增強國內整體經濟發展的協調性，以及改善中國經濟的競爭力和抗風險能力。面對著國家對經濟增長方式的調整，從過往出口為導向的珠三角企業及與其息息相關的物流業便需要及時和充份地掌握這種形勢，並且在營運策

略上作出相應的調整，才能跟上當前國家社會經濟發展的步伐。

（1.2）人民幣持續升值

在過往一兩年間，受到人民幣匯率的不斷攀升的影響，無形中加大了以出口為主的珠三角企業的貿易成本。數據顯示，在2008年的第一個交易日中，人民幣對美元匯率已經以7.2996創下彙改以來新高。不僅如此，在其後的五個多月裡，這個紀錄先後被改寫了40次。按照2008年6月6日的中間價6.9238計算，2008年以來人民幣對美元累計升值幅度已接近5.5%。另外，來自中國外匯交易中心的數據顯示，2008年5月，人民幣對美元月平均匯率為6.9724，較2007年12月的7.3676走高近4,000個基點²。與此同時，如果加上因人民幣暫時未能自由流通而需要付出的兌換成本，那麼據一些業界人士表示，在過往兩年間，珠三角企業因人民幣升值已令經營成本增加20%以上。在這種情況下，多種行業便遇到營運負擔不斷加重的問題，而其中尤以佔據中國出口市場半壁江山的紡織、服裝等勞動密集型產品的出口所受的影響至鉅。

（1.3）實行「兩稅合一」

為了配合國家經濟發展的形勢，中國政府經過多年的探討後，將《中華人民共和國企業所得稅暫行條例》和《中華人民共和國外商投資企業和外國企業所得稅法》合併，並在2008年1月1日開始實施《中華人民共和國企業所得稅法》³。在這種情況下，雖然部份企業可以得到一個為期五年的過渡期，但是從整體來說，所有外商投資企業所得稅優惠政策將會取消。

（1.4）調整出口退稅政策

雖然國家在2007年7月1日執行的第五次出口退稅政策中，取消瀕危動植物及其製品等553項「高耗能、高污染、資源性」產品的出口退稅，同時降低服裝、鞋帽等2,268項容易引起貿易摩擦的商品的出口退稅率⁴，但是在2008年全球經濟不景氣和

¹ 香港對外商品貿易回顧，2008年4月，P34。

² 中國經濟網：「5月改寫40次 全球經濟牽動人民幣匯率走向」，2008年6月9日。

³ 新華社：「統一企業所得稅制度是完善社會主義市場經濟體制的客觀需要」，2006年12月24日。

⁴ 新民網：「五部委發布商品出口退稅政策 調整面達37%」，2007年6月29日。

為數眾多企業相繼倒閉的情況下，國家又兩次提高了部分紡織品、服裝、玩具等勞動密集型商品出口退稅率，及時和有效地減緩這些不利因素對各個企業所造成的衝擊。不過，受到能源緊張的制約，相信國內經濟未來的增長方式亦將從粗放型向集約型轉變，從而使大多數勞動密集型商品的出口退稅率最終都會降低，甚至取消。

（2）珠三角物流業受到多重制約

（2.1）需求下降

在過往多年裡，珠三角企業一直在全球製造生產中扮演著十分重要的角色，但是從近年情況來看，其發展則受到多種因素的制約，如勞工、土地、生產和貿易等多項成本均持續上漲，再加上國家一些新法規的相繼實施，使一些企業的營運日漸困難，因而出現為數不少的出口型企業倒閉和遷移的現象。不過，更為嚴重的是，在國際金融海嘯的衝擊下，許多珠三角企業更加遇到前所未有的營運難題，企業倒閉的事件更是不絕於耳。在這種企業營運困難和產量劇減的情況下，自然減少對物流服務的需求，使不少業者被迫慘淡地經營。

（2.2）成本上升

與大部份珠三角企業一樣，物流業近年來也遇到經營成本不斷上升的問題，尤其是國際燃油價格的持續上揚（如國際燃油價格在2008年7月間便暴升至每桶147美元的歷史高位），給大部份物流業的營運構成很大壓力。不過，對於大部份物流業來說，在大部份珠三角企業營運沒有很大改善的情況下，它們難以將成本壓力轉嫁給其客戶。其後，雖然國際燃油價格在爆發國際金融海嘯下大幅回落，但是伴隨而至的是一片嚴重的經濟蕭條景象，使物流業同樣飽受衝擊。在2008年12月召開的第十二屆中國物流技術與管理發展研討會中，與會者指出，中國物流業的經營成本同比增長為36%，高出業務收入3%，使超過40%的企業利潤下降，甚至虧損⁵。

（2.3）國際競爭

國家發改委等九個部委在2004年8月聯合制定及發佈了《關於促進我國現代物流業發展的意見》，並且按照中國加入世界貿易組織的承諾，擴大物流領域的對外開放後，中國物流企業正式在2005年12月11日對外資全面開放⁶。在這種情況下，外資物流企業借助資金、技術和管理等優勢加速搶灘中國市場，並且逐步形成從合資走向獨資、從單一走向綜合業務、從中心城市走向全國網絡的佈局。不僅如此，許多外資物流企業也不斷地追加投資和進行收購兼併，如國際快遞巨頭荷蘭TNT在2005年12月宣佈將完成對國內最大道路零擔貨運商華宇物流集團的收購⁷；中國本土最大的道路貨運公司——上海佳宇物流有限公司在2008年被耶路全球收購等⁸。在這種外資物流企業力求爭取和擴大在中國市場份額的情況下，觸發了整體物流業的劇烈競爭。

由以上來看，物流業在需求下降、成本上升和競爭加劇的三重壓力之下，其生存和發展空間便遇到前所未有滯礙。有關數據顯示，中國物流企業平均毛利率已由2002年的30%降低到2007年的10%以下，倉儲企業的毛利率只有3%至5%，而運輸企業更低至2%至3%⁹。在爆發國際金融海嘯後，這種慘烈的景況顯然更進一步惡化，使整體物流業步入寒冬，而不少中小型物流企業只能無奈地退出市場。

2. 香港物流業的困境

從香港物流業的實際情況來看，受到國際經濟形勢的逆轉、週邊環境的不斷變化、以及珠三角製造企業面臨困難重重等因素的影響，使整體行業的發展即時受到很大衝擊，而業內亦瀰漫著十分嚴重的悲觀情緒。從另一方面來說，香港物流業也面臨著製造業外遷、內地轉口市場放緩、離岸貿易迅速增長、兩岸實行大三通等客觀環境的變化，使整體行業需要迎接更多和更大的挑戰。

⁵ 新華網：「物流學會：中國物流規模繼續擴大但利潤率下降」，2008年12月24日。

⁶ 商務部：《商務部關於加快我國流通領域現代物流發展的指導意見》，2008年3月3日。

⁷ 羊城晚報：「TNT完成華宇物流收購整合 將啟用天地華宇新品牌」，2007年7月25日。

⁸ 上海晨報：「全球500強耶路運輸收購上海佳宇物流」，2007年7月2日。

⁹ 賀登才：「中國物流業發展的十大趨勢」。《物流技術與應用》，2008年第5期。

（1）產品出口持續萎縮

自從中國內地在1978年開始落實改革開放的國策以來，香港便因應這個時局的變化而進行經濟轉型。在此期間，製造業便由香港逐漸向內地擴延，因而形成本地加工轉向異地加工的發展格局，同時協助珠江三角洲成為世界級規模的加工業基地。

在這種情況下，作為提供生產支援服務的物流交通行業亦得到長足的發展。然而，這種發展的客觀結果是，香港製造業逐步遷離原來的廠房，使本地香港產品出口在整體出口值中比重持續下降。舉例來說，根據政府統計處於2005年4月發表的一篇題為《香港出口貿易分析》的專題文章中可以看到，香港整體出口貨值相對本地生產總值的比率僅為1.57，而進口貨值相對本地生產總值的比率為1.65，便可以從中看出一些端倪。

從另一方面來說，在過往多年裡，大規模異地加工帶動原材料和產成品的轉口促使香港形成「中轉貿易」與異地製造程式相結合的新發展模式，從而進一步發揮和加強香港作為轉口貿易港的地位和作用。在這種情況下，香港轉口貿易迅猛發展，並在整體出口值中的比重逐年上升。有關數據顯示，轉口貿易比重從1970年代的不足20%上升至2002年首九個月的91.3%¹⁰。不過，這種繁榮景氣掩蓋了香港製造業空洞化所產生的負面影響，同時造成香港物流業越來越依賴中國內地轉口貿易市場的結果，因而使整個行業無從爭取和開拓更大的業務空間。

（2）依靠內地轉口的市場增長放緩

在過往多年裡，由於香港一直能從內地轉口服務中賺取穩定的回報，因而不斷地增加對內地市場的依存度。工業貿易署的數據顯示，在2005、2006、2007和2008年的四年間，香港與中國的轉口貿易貨值分別為：967,923、1,115,941、1,267,722和1,335,687百萬港元，佔整體轉口比重的45.8%、48.0%、49.2%和48.9%。由此來看，經香港轉口貿易市場的近一半貨物都與內地相關。不僅如此，在往後的日子裡，相信這個比率仍會逐步增加。

¹⁰ 中華碩博網：「香港貿易轉型轉出美好前景」，2009年02月14日。

受到上述因素的影響，香港物流業對內地市場的依賴程度也越來越高。據政府統計處的數字顯示，在各種運輸方式當中，採用空運、陸運、海運和內河運輸往中國內地市場的貿易貨值分別佔香港2007年整體出口的22.7%、100%、11.9%和89.3%。其中只有海運所佔比例低於美國，居於第二位，而空運、陸運和河運都居於第一位。在香港從中國內地的進口貿易貨值中，這個比例則分別為12.1%、100%、19.1%和97.6%。其中只有空運所佔比例低於日本，位居第二，而海運、陸運和河運則全部居於第一位。此外，中港兩地的陸路運輸於香港整體貿易貨值的比重從1997年的25.8%上升至2007年的33.5%（參閱表一），亦在另一個側面反映出香港物流業對內地市場的依賴程度日漸提高。

表一：按運輸方式劃分的香港對外商品貿易貨值
（十億港元）及比率（%）

年份	空運	陸運	海運	河運	其他	總計
1997	654.9 (21.3)	790.9 (25.8)	1441.2 (46.9)	171.7 (5.6)	12.4 (0.4)	3071.0 (100.0)
2002	909.8 (28.6)	995.7 (31.3)	1136.1 (35.7)	111.9 (3.5)	26.4 (0.8)	3179.9 (100.0)
2007	1945.7 (35.0)	1859.1 (33.5)	1502.4 (27.0)	212.5 (3.8)	35.8 (0.6)	5555.5 (100.0)

資料來源：政府統計處。《二零零七年香港對外商品貿易回顧》，2008年5月。

不過，從近年情況來看，由香港製造業外發到中國內地加工所帶動的轉口貿易市場也出現逐漸放緩增長速度的跡象。從表二中可以看到，香港外發加工貿易的比率表明，輸往中國內地的轉口貨品中涉及外發加工的比重從1990年開始出現總體下降的趨勢，而自從1999年後，這個下降的趨勢則變得更為明顯，即由1999年的49.7%下降至2007年的34.1%。另外，從中國內地進口的貨品中佔來源地的比例也處於相同的下降趨勢，因此同樣說明外發內地加工的產品貿易的減少。雖然表二也顯示，原產地為中國內地並經香港轉口往其他地方的貨品所佔的比重基本維持不變，約為80%左右。可是，在週邊宏觀環境持續變化的情況下，相信這個市場在未來的日子裡也將逐漸萎縮，而這種現象必然會導致香港物流業面對類似的局面。

表二：涉及外發中國內地加工的貿易估計貨值
(百萬港元)及估計比率(%)

年份	輸往中國內地的 港產品出口貨品		輸往中國內地的 轉口貨品		輸往中國內地的 整體出口貨品		從中國內地進口的 貨品		原產地為中國內地 經香港轉口往其他 地方的貨品	
1990	36418	79.0	55496	50.3			145103	61.8	N.A	N.A
1993	45,141	74.0	115,037	42.1	160,178	47.9	295,203	73.8	364,536	80.8
1995	43,890	71.4	173,722	45.4	217,613	49.0	399,567	74.4	492,461	82.2
1996	43,089	72.8	179,235	43.2	222,324	46.9	452,890	79.9	552,822	86.0
1997	47,078	76.1	197,809	44.7	244,886	48.6	491,142	81.2	595,511	88.4
1998	42,184	77.4	179,089	44.1	221,273	48.1	477,743	82.7	559,726	87.6
1999	37,696	75.9	197,890	49.7	235,586	52.6	487,507	80.5	570,126	86.6
2000	39,304	72.7	242,929	49.7	282,233	52.0	567,000	79.3	647,338	85.1
2001	35,172	71.0	224,381	45.2	259,553	47.5	531,960	78.0	578,329	82.2
2002	28,848	69.8	248,801	43.5	277,650	45.3	531,034	74.0	594,708	82.5
2003	24,924	68.0	301,223	42.7	326,147	43.9	564,933	71.7	603,460	79.4
2004	24,825	65.7	361,610	42.5	386,435	43.5	661,543	72.0	685,147	79.3
2005	25,080	56.3	363,462	37.6	388,482	38.4	691,979	65.9	756,579	79.3
2006	20,717	51.6	389,224	34.9	409,941	35.5	769,317	64.5	814,793	80.7
2007	19,161	47.3	432,371	34.1	451,533	34.5	779,994	58.6	841,048	78.4

資料來源：政府統計處：《香港統計年刊二零零四年》，頁62。
政府統計處：「一九九五至二零零五年香港涉及外發中國內地加工的貿易」，2006。
政府統計處：「香港對外商品貿易」，2008年3月。

(3) 離岸貿易迅速增長

在中國內地不斷深化改革開放和全球經濟一體化持續發展的大背景下，香港近年的離岸貿易擴展速度極快。這主要體現在，以離岸貿易為主體的商貿服務輸出的增長速度快於以海運為主體的運輸服務輸出的增長。對此，政府發表的《二零零三年第三季經濟報告》也指出，隨著內地港口及其他相關基礎設施迅速發展和清關程序的簡化，在1990年代中左右，香港貿易結構出現新的轉移趨勢，製成品可直接從內地付

運而無需經香港轉口。轉口進一步向這種稱為離岸貿易的較新付運方式轉移，標志著香港對外貿易的第二階段結構性轉變。另外，香港貿易發展局所發表的數據（參閱表三）顯示，離岸貿易所涉及的貨物價值在2000年開始超過貨物轉口的貨物價值後（即由1988年的50%上升至2000年的102.4%），這個趨勢在往後的數年裡都基本上得以保持。在整體的貨物價值方面，2006年離岸貿易所涉及的貨物價值也高達23,465億港元，比1988年的1,377億港元高出17倍。另外，根據政府統計處於2009年2月5日公佈的數據，2007年離岸貿易所涉及的貨物價值為26,589億元，較2006年上升13.3%。

表三：香港貿發局（TDC）離岸貿易資料（十億港元）

年份	離岸貿易所涉及的貨物價值	貨物轉口的貨物價值	比率
1988	137.7	275.4	50.0%
1994	155.0	947.9	69.1%
1997	1052.0	1244.5	84.5%
2000	1425.0	1391.7	102.4%
2001	—	1327.5	—
2002	1458.3	1429.6	102.0%
2003	1666.6	1620.7	102.8%
2004	1835.8	1893.1	97.0%
2005	2087.2	2114.1	98.7%
2006	2346.5	2326.5	100.9%

資料來源：香港貿易轉型的特點和前景（貿發網 tdctrade.com）。
香港政府統計處，統計資料新聞稿，1988-2006年，歷年2月。

從服務貿易各組別所佔比例的變動看，由於運輸作為一種貿易支援服務，故其增加值並不統計在商品貿易中，而是納入服務輸出總額。雖然根據香港政府所發表的數據，運輸服務近年來一直佔香港服務輸出總額的30%左右，即2003年為30.3%、2005年為31.9%以及2007年為30.1%，但是自從2001年開始，反映離岸貿易發展（轉運和直接付運貿易）的商貿服務及其它與貿易相關的服務輸出為1,064億港元，

佔整體服務輸出總額的34.6%，首次取代運輸服務和成為香港最重要的服務輸出組別，並且逐年錄得穩定的增長（參閱表四）。此外，在香港貿易發展局2003年進行的一項調查中，有44.1%的受訪公司（受訪總數為3,000家）明確地表示，在2000-2003年間，它們已經將付運方式改為離岸貿易（即香港公司直接向國外接單，並在內地進行加工生產後，直接從內地發貨給予客戶）。在這種情況下，這些離岸貿易的營業總額只是顯示在內地的出口數據之中，並沒有計算在香港的出口數值。對此，很多業界人士都指出，離岸貿易的增長意味著越來越多的貨物不再經過香港處理，因而降低了對香港港口和機場等設施的使用率，對香港物流業造成頗大的影響。

表四：2001-2007年商貿服務及其他與貿易相關的服務輸出與運輸服務輸出的變化

年份	商貿服務及其他與貿易相關的服務輸出			運輸服務輸出		
	總值 (百萬港元)	佔整體服務 輸出比重	按年變動 百分率	總值 (百萬港元)	佔整體服務 輸出比重	按年變動 百分率
2001	106,447	34.6%	9.0%	93,675	30.4%	-5.9%
2003	130,183	36.7%	12.2%	107,688	30.3%	3.8 %
2005	162,179	32.7%	10.7%	158,007	31.9%	16.9%
2007	198,976	30.1%	11.6%	199,561	30.2%	14.6%

資料來源：香港政府統計處，「商貿服務及其他與貿易相關的服務輸出與運輸服務輸出」，2001-2007。

（4）區域行業的競爭

為了配合國家的經濟發展，內地近年就各項大型基建項目進行大量的投資，使物流業在各項配套設施日趨完備的情況下急速地擴展起來。從珠三角地區來看，深圳鹽田港經過多年的發展和運作，不但已經能夠充份利用和發揮各項設施的功能，而且不斷地排除各項操作的難題和提高整體效益。在這種情況下，許多企業都選擇使用這個港口的服務。不僅如此，深圳寶安區的大鵬灣集裝箱碼頭亦在近年開始投入運作，因而吸引大量珠三角地區的貨物由此輸往世界各地，從而減少對香港以至鹽田港的運輸倚賴，直接搶佔了不少香港物流業的業務空間。

（5）運作模式未能迎合市場轉變

相對其他國家或地區，香港大部份物流企業都屬中小型企業（即僱用人數少於50人的機構）。在過往日子裡，香港企業通常會聘請中小型運輸公司從內地運送散貨到香港存倉，然後找熟悉的中小型船運代理安排拼裝進櫃和出口。至於中小型運輸公司也一般只是以一至數輛貨車作單一的運輸服務和從中賺取收入。基於這些原因，很多香港中小型物流企業在營運成本的考慮下，往往只會聘用一些低學歷和低技術的人士來負責有關工作。由此來看，香港中小型物流業在很長時間裡的運作模式都只是斷斷續續地提供物流操作中的部份功能。

然而，在區域以至國際競爭日趨激烈以及物流業在全球經濟一體化下的作用越來越重要的大前提下，香港若要成為現代化的物流樞紐，那麼許多企業便需要作出改革，為顧客提供綜合性的物流服務，幫助他們減省時間、成本和存貨。在具體操作方面，物流企業不但要投放更多資源來改善現時的運作配備，而且需要增聘大量具有物流專業知識的管理人員來維持整個系統的有效運作。可惜的是，很多企業都不能承擔上述轉型的成本，結果造成不少沿用舊有運作模式的企業沒有能力面對激烈的競爭而被兼併或倒閉，同時使大量從業人員，特別是那些低學歷和低技術的勞工失去職位。近來，在國際金融海嘯暴至之下，香港物流企業的業務出現前所未有的困頓，因此期望這些企業即時進行改革和提升整體競爭能力的構想往往只是一種空談。

（6）兩岸大三通的衝擊

臺灣海峽兩岸經過多年的協商後，終於在2008年12月15日正式啟動了海運直航、空運直航和直接通郵的「大三通」。雖然這項兩岸人民期待已久的願望得以實現，但是對於香港來說，兩岸實現「大三通」必然會給香港造成一定的影響。

在海運方面，根據《海峽兩岸海運協定》，大陸和臺灣將各自開放63個和11個港口作為直航港口，兩岸船舶經許可後都可從事兩岸間客貨直接運輸。在這種情況下，95%的兩岸貿易運輸都會通過海運的方式來完成。目前，兩岸年貿易額超過

1,000億美元，而運輸量達到7,000多萬噸¹¹。在「大三通」啟動後，這些貨物將不再經香港轉口。據業界人士悲觀地估計，這會使香港的貨櫃處理量減少6%左右，即超過138萬個貨櫃。如果以每個拖櫃收費1,000港元來計算的話，那麼香港物流業界將損失逾13億元的營業額。更嚴重的是，香港臺灣工商協會會長羅安琪估計，兩岸原經香港轉口的產品三通後將有80%改為直接出口到對岸，香港可能因此損失逾千億元的出口值，並且無可避免地影響香港的物流業。不過，香港貿易發展局則認為，兩岸所進行現時的貿易實際上仍然需要使用香港的轉口或轉運服務，因此在兩岸落實「大三通」後，大約只有30%貨物會改用直航的方式來交接。在這種情況下，該局估計香港海運貨物處理量每年僅減少約2%左右¹²。

在空運方面，根據《兩岸空運直航協議》的內容，固定包機由目前的36航班擴大為108航班，開放航點由5個增加為21個，因此很多業者都十分擔心香港與臺灣往返的「黃金航線」很可能因此被取代。不過，香港貿易發展局副首席經濟師丘麗萍則認為，由於兩岸直航班次及覆蓋範圍所限，估計僅5%經港的臺灣旅客及20%經港的臺灣空運貨物會受影響¹³。不僅如此，香港政制及內地事務局局長林瑞麟在2008年6月回應立法會議員的提問時指出，2007年經香港國際機場乘坐航班往返中國的臺灣旅客約有270萬人次，約佔機場全年旅客量的11.2%；經香港國際機場轉運的空運貨量則為28萬噸，約佔機場全年貨運量的7.4%。假設在最極端的情況下，上述貨運和客運絕大部分不再經香港，香港國際機場的整體運量會因而下降10%左右。不過，該局長認為實際情況不會這麼極端，而兩岸「大三通」對香港在珠三角港口有關的貨物轉運角色影響不大¹⁴。

雖然政府官員、業界和社會人士對兩岸實行「大三通」給香港所造成的影響有著不同的看法，但是可以肯定的是，香港在過往多年裡因臺灣海峽兩岸之間相互隔絕而發揮的溝通橋樑作用將會逐步淡化。在這種情況下，香港如何繼續保持國際航運中心以及物流業如何開拓更多業務空間將是社會人士需要共同關注和探討的課題。

¹¹ 新華社：「三通夢圓時 兩岸開新篇」，2008年12月15日。

¹² 香港貿發局：「海峽兩岸一旦「三通」對香港的影響」，2000年7月。

¹³ 中國新聞評論網：「社評：兩岸三通 香港需要驚慌失措嗎？」，2008年12月27日。

¹⁴ 中國網：「林瑞麟：香港特區對兩岸直接「三通」有很大期望」，2008年6月5日。

3. 政府的支援和政策匱乏

隨著全球經濟一體化的急速發展，物流業作為當前經濟運作的一個重要環節，使許多國家和政府都予以充份的重視，並且制定相關行業政策和投放大量資源，以扶持和推動這個行業的成長與發展。然而，從香港的情況來看，雖然特區政府調整深為社會各界人士詬病的「積極不干預」政策思維，改以實行「大市場、小政府」的管治方針。可是對於廣大物流業者來說，政府這種所謂的政策調整並沒有給他們帶來什麼實質的幫助，使他們一直要在異常劇烈的市場競爭中掙扎求存。在近期爆發的國際金融海嘯的猛烈衝擊下，物流業更是首當其衝和深受其害，使整個行業陷入一片愁雲慘霧之中。對此，業者已經大聲疾呼，要求政府及時施以援手，幫助他們暫度難關。可惜的是，政府仍然保持多年來猶豫不決的作風，使業者無從感受到政府的誠意和暖意。

（1）沒有制定物流業的長遠發展政策

香港航運業經過100年多年的發展後，基本上已經從使用勞動力集中型的運作方法逐步邁向物流供應鏈營運和管理模式。在這種情況下，香港本來是很有機會發展成亞太地區物流營運和管理樞紐。可惜的是，由於香港政府沒有制定合理和長遠目標，並為香港物流業作出明確的定位，使香港在這方面的發展遇到許多巨大的障礙。

從近年情況來看，與香港毗鄰的多個珠江三角洲城市，如廣州和深圳等在過往的十多年間都銳意發展物流業，再加上她們擁有靠近貨源地、政府的推動、運輸成本較低、良好基礎設施、服務質素不斷提高等多項優勢，使這些城市的物流業發展極為迅速。可惜的是，由於特區政府沒有充份重視這個趨勢，並且制定有效政策去協助本港物流業參與這些發展，結果在整個珠江三角洲物流業發展幾乎已經形成定局的情況下，香港物流業因而失去機遇和面對著強大的競爭。

另一方面，儘管國家在2005年10月18日發表的《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十一個五年規劃綱要》中，特別回應香港地區人大代表的要求，提及支持香港發展金融、物流、旅遊、資訊等服務業，以及繼續保持香港作為國際金融、貿易、航運等

中心的政策立場¹，可是香港政府只是舉辦《「十一五」與香港發展》經濟高峰會和提出一些規劃建議後，並沒有制定全面的物流業政策，使業者均感十分失望。不僅如此，國家發展和改革委員會更於2009年1月8日公佈《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008-2020年）》，提出進一步加強珠江三角洲地區與香港、澳門和臺灣地區在經濟和社會發展領域合作的規劃，銳意在2020年時把珠江三角洲地區構建成粵港澳三地分工合作、優勢互補、全球最具核心競爭力的大都市圈之一。在具體規劃內容方面，這份《綱要》也沿續了「十一五規劃」的構想，大力支持和鞏固香港作為國際金融、貿易、航運、物流和高增值服務中心的地位。由此來看，以上兩份《綱要》對香港物流業發展已經提出明確的要求，同時從另一個側面反映出香港制定相關政策的迫切性。

（2）忽略行業的組成結構

在長期發展過程當中，在多項客觀環境因素以及香港本地經濟成長模式的影響下，物流業基本上由中小型企業組成，並佔整體企業總數的90%以上。然而，從過往多年的情況來看，政府在投放社會資源時，往往選擇性地忽略這種行業組成結構，並且跑去照顧一些本身較具規模和實力的大型物流企業，令中小型企業缺乏一個公平競爭的平台。據業界人士反映，政府在2001年成立的「物流發展督導委員會」和「香港物流發展局」缺乏中小型企業的代表，使這些企業的營運者難以反映困難和訴求。這種做法的客觀後果是，中小型企業在政府的忽視之下，缺乏資源來引進、掌握以及研發先進的物流技術，致使這些企業難以在行業內爭取先機，甚至有些企業遇到未能跟上行業發展步伐的問題。不僅如此，受到企業技術相對落後、所持硬體日益老化、行業前景不明朗等多因素的影響，在大部份中小型物流企業當中，他們都難以聘任和挽留人才。一些業者指出，在香港中小型物流企業目前聘用的僱員裡，僅有20%企業擁有較高學歷的管理人員，餘下則只能倚重行業經驗來經營。在這種情況下，香港大部分中小型物流企業只能提供較為低端物流運輸服務，不利於整體行業提升競爭力。

（3）缺乏對行業的指導

由於物流業的發展極為迅速，再加上國際間的競爭日趨白熱化，因而凸顯出政府政策支援和行業指導對行業穩定與開拓的重要性。縱觀當前國際物流業的發展，凡是

能得以成功進行物流發展的國家或地區都離不開政府的政策支援和扶助。從一些海外的經驗中，不難看到許多政府都為物流業的發展提供一項又一項的政策指導，同時建立起一個又一個的運作平台，使整個物流業能在一個良好的氣氛下，圍繞一個實體中心市場來開展全球運作。其中，荷蘭的花卉市場便是一個佼佼者。

可惜的是，對於這些行業和時代發展的需求，政府的態度和取向都是猶疑不決，使物流業錯失不少機會，同時使業者希望推動香港物流業發展的熱情消失殆盡。以中港貨運為例，在缺乏政府行業的引領下，幾萬多部貨櫃車長期處於一個鬆散的狀態，因而造成整體業務空間逐漸縮小以及發展前景極不明朗的現象，使業界人士都深感憂慮和無奈。近年來，受到外部環境惡化，如國際燃油價格的持續飆升使業者的營運成本負擔極為沉重，再加上國際金融海嘯的爆發使業者的生存空間急速窒礙，政府對此似乎仍然採取隔岸觀火和裹足不前的態度，使許多業者均感到十分失望。在這種情況下，由於政府沒有認真和及時地對行業作出指導，使業內企業為求生存而各出奇謀，因而引發許多惡性競爭和造成兩敗俱傷的嚴重後果。這對於香港物流業的發展來說，無疑是一齣齣的悲劇。

（4）對行業的扶助力度不夠

從許多海外經驗中，政府不但要對物流業制定長遠的政策和進行各項行業指導，而且必須積極地參與行業的推動工作和提供各項有效的支援，方能順利地促進整個行業的發展。從香港的情況來看，由於特區政府一直以奉行「大市場、小政府」的宗旨，因而不願意介入和扶助某個行業的發展。雖然在業界的多番敦促下，政府才對物流業提供一些支援，但是其效果並不顯著，使業界人士感到十分失望，不少人更揶揄政府為「只懂躲在角落的政府」，忽視行業發展的需要。舉例來說，有業界人士指出，「物流發展局」雖然得到「發展局」的冠冕，但實際上只能算是一個諮詢機構，不具發展局的地位和作用。主要原因是其公務員編制僅有2-3人，負責討論基礎建設和改善營商環境等政策，相對於貿易發展局及旅遊發展局等有數百名全職負責相關發展工作的員工的發展局來說，「物流發展局」的規模顯得極為細小。再者，局內的四十多名成員在每次（每年只有四次定期會議）為時一個半小時的會議中，與會者只能發表十分簡短的意見或提交書面建議。不僅如此，由於會議內亦缺乏落實議案的機

制，使這些意見或建議難以轉化成政策和加以推行。在這種情況下，業界希望「物流發展局」來拓展本地物流業務的期望往往都會落空，使該局被業界人士視為一個有名無實的機構。

另一方面，很多海外的經驗表明，物流業的運作是十分仰賴政府的實質支援，如土地優惠和稅務寬減等。事實上，由於香港物流業不但面對著外界十分劇烈的競爭，而且本身也存在著許多發展上的難題，因此十分需要政府及時伸出援手，使整體行業得以保持活力和得到持續的發展。可惜的是，政府長期以來都沒有對此予以充份的重視，甚至不斷地拒絕業界的要求，使業者感到十分無奈。由此來看，單靠業界的一己之力來開拓新的物流業務空間的確是十分艱難的。

此外，在現代物流業裡，電子物流系統不但發揮著極為重要的功能，而且已經成為一個整個行業運作中不可缺少的重要組成部份。為此，雖然香港一些大型綜合物流企業已經設立運輸入門網站，簡化物流程序和為公司及客戶提供便利，但是「物流發展局」推出的數碼貿易運輸系統（DTTN）却未能連接各公司的電腦系統，形成一個共同（或兼容）的電子物流平台，因而降低了整個系統的效率。不僅如此，如上文所述，香港大部份物流企業都屬中小型企業，因而未必有足够的資金去把整個電腦系統升級，然後再連接至數碼貿易運輸系統，間接窒礙了電子物流交易系統的普及。再者，在系統的實際操作中，不少從業員受到本身技能所限，使他們難以掌握有關知識和進行熟練的操作，因此導致整個系統的運作並不順暢。由此來看，這些情況不但反映出香港物流企業在提升整體業務水平時存在著不少障礙，而且可以從另一個側面反映出政府對行業的扶助力度不夠。

（5）導致物流行業人才匱乏

儘管現時香港各大專院校都開設各種物流課程來培育一班具綜合物流概念的人才，以便管理和發展香港的物流體系和事業，但是受到這些課程較多傾向於理論層面，缺乏對物流實際操作的認識與掌握，使大專院校的畢業生在投身到行業的過程裡，仍要花費一段時間才能適應業界的節奏。從社會成本的角度來說，由於政府對物

流業沒有制定一個長遠發展政策，自然使不少大專院校以至培訓機構失去一個明確的方向，無法進行專門和對口的物流培訓。在這種情況下，香港的物流培訓很容易變成一種通識教育，而培養出來的人才與現實物流企業的需求存在較大差距，因此在一定程度上造成人力培訓的浪費。對於這種現象，許多企業營運者的批評之聲可謂不絕於耳。舉例來說，工聯會理事長黃國健與香港物流協會的代表都指出，雖然政府撥款資助相關課程，但在缺乏清晰發展方向下，這些課程都傾向於提供基礎性知識，只能泛泛地訓練人員，而不能針對行業的發展趨勢而提供專門訓練。以海港運輸業的情況來說，該行業目前缺乏並非船務文員或者碼頭操作員之類的初級技術人員，而是需要一些對供應鏈有充分認識及具備管理能力的中層管理人才。可惜的是，由於政府沒有充份採納業界人士的意見，使物流業的人才培訓工作難以滿足業界的需要。

另一方面，在物流業人才培訓工作錯配以及整個行業未能完全轉型的影響下，使物流業在香港年輕人的心目中缺乏入職的吸引點，因而造成整個物流行業顯得老氣橫秋的現象，無從即時解決專業人才短缺的問題。從較中長期的角度來說，由於香港物流業必須朝著供應鏈管理的方向發展，因此十分需要大量專業人才來優化供應鏈的運作和發掘行業中具潛力的發展項目，從而擴大高增值業務的範圍以及提升香港在珠三角地區的競爭力。由此來說，在政府沒有處理好物流業人力培訓工作的影響之下，專業人才的匱乏直接妨礙了這個行業的持續發展。



（二）現存的問題

在具體行業操作方面，不少業界人士都指出，香港物流業多年來已經積存了許多實際難題，一直未能妥善地得到解決，因此給予他們的營運和發展構成很大的阻力。然而，正當業界人士對此感到頭痛不已之際，香港以至全球經濟發展方向在國際金融海嘯肆虐下發生急速的逆轉，不但因而浮現出許多新的困難，而且使原來一直存在的問題更形惡化，對整個行業的生存構成極大的危害。對此，本報告將從海運、陸路和航空三個方面來作一個概括的探討。

1. 海運區域競爭加劇

（1）整體航運業趨勢滯緩

在全球經濟發展開始滯緩的大背景下，國際貿易和石油需求的整體需求趨向回落，導致以集裝箱等多種形式的海運服務需求亦相應減少。舉例來說，曾在2007年12月份為11,000多點的BDI指數（波羅的海乾散貨綜合運費指數）僅在一個月間便下挫50%，創下1985年以來最大的連續跌幅¹。從另一方面來說，由於2009和2010年是乾散貨船交付的高峰期，再加上油輪市場於差不多同期的交船量也會大增，因而在未來數年裡，整體航運市場的供應將會十分充足，甚至過剩。在這種需要下降和供應增加的情況下，BDI指數甚至進入超跌區域，從中更加顯示出國際乾散貨船租金及運費水平大大低於日常經營成本，使部分船東被迫封存一部分老舊船舶以減低成本壓力²。不僅如此，在國際金融海嘯暴至之下，航運和港口業所受的衝擊極為巨大，使整個行業遭遇前所未有的嚴冬。然而，由於金融海嘯波及實體經濟的影響並未全面顯露出來，故業界人士預計2009年將是全球航運和港口業在近十年來最艱難的年頭。在這種情況下，香港必然也會受到很大影響，故航運和港口業的運作業務前景並不樂觀。

（2）港口嚴重依賴內地進出口市場

由於香港擁有廣東省毗連的特殊地理條件，再加上香港長年以來都受惠於中國內地落實改革開放的國策，使香港與內地的經濟發展建立起極為密切的關係，並擔任著重要轉口港的作用。從政府的統計數字可以看到，在香港2007年的整體出口當中，海運的11.9%及河運的89.3%都是運至內地；在整體進口當中，海運的19.1%及河運的97.63%則是來自內地。除了海運或河運外，採用道路及鐵路來進行中轉的方式也一直發揮著重要的作用。換言之，也就是在珠三角以至整個華南地區進出口的貨物當中有相當一部分是經道路及鐵路運至香港，然後再輸往世界各地。具體情況是，由於香港基本沒有製造業和農業生產，使香港產品出口一般僅佔整體出口量的5%左右，而透過道路及鐵路方式運至香港的貨物當中，一般留港使用率只有25%¹左右。如果再剔除2%左右來自於空運及郵購等貨物，那麼由此可以推斷出經道路及鐵路運輸進口到香港73%左右（ $100\%-2\%-25\%=73\%$ ）的貨物都不是以香港為最終的目的地。

從以上情況可以看到，香港對內地進口物流有著很強的依賴性。政府統計處出版的《香港統計月刊》指出，香港和內地之間港口轉運貨物量佔香港的港口貨物吞吐量的比重持續增加，其中香港和珠三角地區的港口轉運貨物量表現尤為突出。有關統計顯示，在1998年至2003年間，港口轉運貨物量的每年平均增長18%，其中2003年港口轉運貨物量佔港口貨物吞吐量的44%。香港與內地之間的港口轉運貨物量在2003年繼續佔香港的港口轉運貨物量的最大比重，達45%。另外，政府也指出，隨著香港與珠江三角洲經濟聯繫的加強，香港和珠三角之間的港口轉運貨物量，佔香港與內地之間的港口轉運貨物量的比重持續增加，由1998年的52%上升至2003年的75%。此外，自從《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》（CEPA）在2004年1月1日開始全面實施以來，內地與香港之間的經貿交流與合作水平更進一步得以提高，而香港的中轉港作用也得到進一步的強化。據政府的統計資料顯示，2004年香港單是轉口亞太區經合組織的商品貿易達已達15,183億港元，而2005年更增至16,832億港元，預計到2010年更將超過20,000億港元的水平。