

# 香港與上海作為全球服務樞紐 競爭或互補？

宋恩榮

香港亞太研究所



# 香港與上海作為全球服務樞紐 競爭或互補？

宋恩榮

香港中文大學  
香港亞太研究所

## 作者簡介

宋恩榮教授為香港中文大學香港亞太研究所副所長、  
經濟學系教授兼系主任。

© 宋恩榮 2012

ISBN 978-962-441-218-5

版權所有 不准翻印

# 香港與上海作為全球服務樞紐

## 競爭或互補？

### 導言

香港與上海擁有相近的歷史背景。中國在鴉片戰爭後簽訂《南京條約》，割讓香港，並開放包括上海在內的五個沿岸港口。香港當時只是漁港，上海只是一個小鎮，但雙方均地處戰略位置：香港擁有珠江三角洲（珠三角）、甚至是華南最佳的港口；上海位處長江出口，而長江是中國最重要的航道。

在西方影響下，這兩個港口都取得長足發展。香港成為華南的轉口港，上海更成為長江三角洲（長三角）的樞紐，亦是中國最大的城市、港口及工業中心。在第二次世界大戰前，香港是地區性港口，處理華南對外貿易，而上海已成為國際城市。在1920年代，上海被譽為遠東的華爾街。

共產黨在中國掌權後，由於馬克思主義輕視服務業，而偏重工業，是以上海的服務業萎縮，工業卻迅速發展。許多大型國營企業在上海成立，令上海的經濟增長率高於全國平均水平。在改革開放之前，在本地生產總值（GDP）、工業產出及出口方面，上海均名列國內榜首（Sung, 1999:1）。但上海與世界市場切斷聯繫後，不再是國際城市。

在另一方面，中國政治轉變削弱了香港的轉口貿易。由於東亞爆發冷戰，香港被切斷與腹地的聯繫，中國轉向與蘇聯陣

---

\* 本文根據筆者2009年以英文發表的文章 Hong Kong and Shanghai as Global Service Hubs: Rivalry or Complementarity?（復旦大學與香港中文大學之滬港發展聯合研究所研究專論第20號）改寫，除了補充最新統計資料外，內容亦作了大幅修改。筆者特別感謝香港中文大學香港亞太研究所的支持，以及彭淑芬小姐在研究工作上的幫忙。

營貿易，令香港轉口貿易萎縮。不過，上海失去國際城市的光彩，卻為香港帶來機會。上海很多資本家湧進香港，為香港的出口型工業化發展提供資本及技術。香港製造業迅速發展，對服務的需求大增，帶動銀行業及商業服務的發展。1970年代，香港開始冒起成為國際金融中心。

中國於1978年推行改革開放政策，同樣是滬港雙城的轉捩點。北京給予廣東特別自主權來進行經濟改革實驗。香港利用中國的開放政策，在珠三角建立起「世界工廠」。在廣東迎頭趕上之際，上海卻因為背負著大量國營企業，加上當地官員是接受計劃經濟訓練的保守派人士，令上海的經濟增長率落後於全國水平。廣東在GDP、出口和工業生產方面，依次於1983、1986及1989年超越上海（Sung, 1999:1, 4）。

值得注意的是，長三角其他地區如江蘇及浙江，沒有國營企業的負擔，在改革早期亦迎頭趕過上海。江蘇因有活力的鄉鎮企業而聞名，浙江則以能屈能伸的民營企業知名，但廣東明顯是早期改革階段的領先者。在外來投資、出口及GDP方面，廣東依次於1979、1985及1989年升至全國榜首（Sung, 1999:4）。

香港企業家在廣東建立起的「世界工廠」，主要由香港提供的服務所支持。事實上，在改革初期，香港幾乎壟斷了中國市場的生產性服務。因為馬克思主義輕視服務業，當時中國服務業發展步伐落後於出口型製造業。中國在改革開始，便歡迎外資進入製造業，但服務業（例如港口）並不開放，直至1992年鄧小平展開歷史性南巡，並要求推行更大膽的經濟改革後，服務業才逐步對外資開放。

在改革開放年代，香港由製造業中心迅速轉型為中國最重要的服務樞紐。在就業率及GDP方面，製造業曾是最大的產業，但改革開放後，製造業的比重急跌，外貿成為香港經濟中最大的產業。1990年代中，香港處理中國約六成貿易，其中四成是經香港的轉口貿易，另外兩成是「離岸貿易」（指不經香港但由香港貿易公司處理的貿易額）。內地超過一半的外來直接投資是來自香港（Sung, 2006:160-62）。

中國開放後，香港成為全球服務樞紐。從1992至2004年期間，除1998年外，香港是全球最繁忙的集裝箱港口（海事處，歷年；經濟導報社，1999:203-04）。按2002至2009年的空運貨物量計，香港機場居世界第二位，2010年空運貨物量按年上升23.2%，躍居世界第一（Airports Council International, 2002-2010）。在國際金融業務的競賽中，香港的發展亦超越新加坡。

香港在中國貿易及投資額中的主導地位自1990年代中起不斷下跌，其中有兩個因素。首先，中國在1992年後發展服務業，香港失去生產性服務的壟斷地位。例如，深圳港口在香港投資的協助下，發展迅速，而且貨運開始不經香港港口（Sung, 2006:156）。第二，中國於1990年開發浦東，把地區發展政策的重點從廣東轉至上海，上海的指定任務是成為中國經濟的龍頭城市和「三個中心」，即金融中心、貿易中心及經濟中心。

中國揀選上海，固然有經濟因素（例如上海擁有大量技術勞動力和地處長江出口的戰略位置），也有政治因素。由於中國對香港的政治忠誠度存疑（例如香港民眾一直積極支持天安門事件中的民運學生），故中國不想把所有雞蛋放在香港的籃子內。

自1990年起，上海享有優惠政策，增長速度遠高於全國平均水平。按2007年的集裝箱吞吐量及股市成交量計，上海已超越香港。儘管上海發展迅速，但在金融中心及服務樞紐的質素上，香港仍領先上海。

2008年爆發全球金融海嘯，加上美國國力下降，中國需要在國際上扮演更積極的角色。中國決心逐步提升人民幣地位，令其成為國際貨幣。2009年4月29日，中國公布一項藍圖，計劃2020年前把上海打造成與中國經濟實力及人民幣國際地位相適應的國際金融中心（Hang Seng Bank, 2009）。上海早有成為國際金融中心的雄心，而在全球金融海嘯後，中國更需要推動金融體系的改革。

雖然中國致力逐步改革和開放其金融體系，但未定下固

定時間表。中國限制資本流動是對抗外部金融危機的最佳防禦手段，從1997年亞洲金融危機及2008年全球金融海嘯都可證明此點。若要開放資本賬，中國金融體系必須健全，才足以抵禦巨大的外部衝擊。香港是中國唯一擁有完全開放金融制度的城市，而且其制度安然度過1997及2008年的衝擊。明顯地，中國尋求金融制度開放的同時，可從香港的經驗及金融基建中汲取教訓。總理溫家寶（2009）在2009年3月發表的政府工作報告中確認，中國會鞏固香港的國際金融中心地位。為求進一步開放及改革，中國已採納「雙金融中心」模式，可利用上海及香港各自的比較優勢（Bank of East Asia, 2009）。

這篇文章第二節會比較香港與上海，以及其腹地（珠三角與長三角）的宏觀經濟指標；第三節及第四節分別在運輸及貿易樞紐角色方面比較兩個城市；第五節檢討兩市作為金融中心的角色；第六節是結論。

## 兩個城市及兩個三角洲的宏觀經濟指標

表1顯示兩市在2009年的宏觀經濟指標。在地理面積及人口方面，上海遠超香港，上海的GDP在2009年首次超越香港，但香港的人均GDP在一段長時間內將仍高於上海。現在香港的人均GDP幾乎是上海的三倍。

總出口方面，香港在2009年出口額為3,185.1億美元，略低於上海的3,249.9億美元。但比較兩個城市的出口或貿易額有不少統計上的偏差。相對於上海，香港對外貿易額在某些方面是偏高，但在另一些方面則低估了香港的貿易樞紐角色。由於香港是獨立的關稅區域，是以香港與內地的貿易算作對外貿易，而上海與中國其他地區的貿易卻算作國內貿易。相對於上海，香港對外貿易額因此偏高。然而，香港的貿易額並沒有完全包含香港作為貿易樞紐的所有經濟活動，因為香港是重要的離岸貿易中心（由香港貿易商處理但不經香港海關的貿易），亦是重要的轉運中心（轉運貨品經過香港港口但不通過香港海

表1：香港及上海的宏觀經濟指標，2009

|                     | 香港                   | 上海                   |
|---------------------|----------------------|----------------------|
| 面積(平方公里)            | 1,104                | 6,341                |
| 人口(百萬)              | 7                    | 19                   |
| GDP(百萬美元)           | 210,720              | 218,137              |
| 人均GDP(美元)           | 30,088               | 11,353               |
| 平均增長率(%，1978-2009)  | 4.0                  | 8.1                  |
| 總出口(百萬美元)           | 318,511 <sup>1</sup> | 324,990 <sup>2</sup> |
| 本地生產的出口(百萬美元)       | 7,449 <sup>3</sup>   | 136,130 <sup>4</sup> |
| 第三產業佔GDP的比例(%，2008) | 86.1                 | 53.7                 |
| 外來直接投資(百萬美元，2008)   | 46,154               | 10,084               |
| 向外直接投資(百萬美元，2008)   | 37,113               | 708                  |
| 跨國公司總部數目            | 1,252 <sup>5</sup>   | 260 <sup>6</sup>     |

資料來源：上海市統計局（2009:114, 2009a, 2010a）；政府統計處（2009a:39, 41, 2010a:32-33, 2010b:3, 9, 23, 25, 32）；政府統計處a（2010:xi）；海關總署（2010:18, 20）；國家統計局（2009:25, 66）。

注：1. 總出口（包括轉口）。

2. 通過上海海關的出口（包括途經上海、非上海來源地的出口）。

3. 本地出口（香港貨物出口）。

4. 按本地生產商地點分類的出口。

5. 年中數。

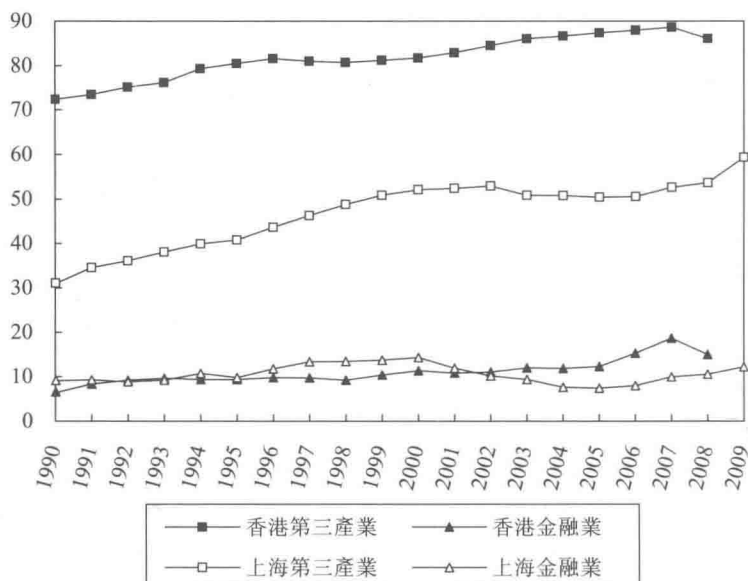
6. 年底數。

關）。本文第四節比較兩市的貿易樞紐角色時，將考慮上述統計偏差。

在本地製造的貨物出口方面，香港出口額只是上海的5.5%。香港的製造業已遷至內地，但上海仍是重要的製造業中心。

至於與兩市的服務樞紐角色相關的指標，香港均遙遙領先上海。2008年香港第三產業佔GDP的86.1%，上海的比例只有53.7%。2008年，香港的外來直接投資是上海的四倍多，香港的向外直接投資更是上海的50多倍。2009年，香港擁有1,252間跨國企業的地區總部，而上海只有260間。

圖1：香港和上海第三產業及金融業佔GDP的比例，1990-2009



資料來源：上海市統計局（2010a）；政府統計處（2010a: 32-33, 35, 74-75, 95）；及各年的《上海統計年鑒》。

一如所料，上海經濟增長率遠遠高於香港。因為發展水平較低的經濟體，其增長率多高於成熟經濟體。例如，在長三角，江蘇及浙江的增長速度快於上海。隨著上海的發展水平提高，其增長率可能減慢。上海目前增長較快，不代表上海的經濟發展水平必然會超越香港。

圖1顯示香港及上海的GDP中第三產業及金融業所佔的比例。眾所周知，經濟愈成熟，第三產業佔GDP的比例就愈高。香港是成熟的服務型經濟：第三產業佔GDP的比例，從1990年的72.4%升至2008年的86.1%。一如所料，上海第三產業佔GDP的比例遠低於香港，顯示服務業發展程度較低，但這比例從1990年的30.9%升至2000年的52.1%，反映這時期服務業快速發展。不過在2000至2007年間，上海經濟雖然急速增長，但上

海第三產業的比例在這時期仍停留在約52%。這個意料不及的趨勢是因為期內上海金融業佔GDP的比例下跌，這趨勢下文會作分析。

香港金融業增長極快，其佔GDP的比例從1990年的6.4%升至2007年的18.7%，上升12.3個百分點，不過香港金融業的增長並不穩定，在2008年，受全球金融海嘯的影響，金融業佔GDP的比例便下降至15.0%。與香港比較，上海金融業的發展更不穩定，其佔GDP的比例從1990年的9.1%升至2000年14.4%的高峰，上升了5.3個百分點，反映這時期的金融業發展迅速，但之後該比例下滑至2005年7.4%的低位，2008年則反彈至12.2%。

上海金融業增長極不穩定，很大程度源於內地股票市場的結構性毛病，而內地股市既因政府政策多變而反覆，又受內幕交易影響（Naughton, 2007:473）。中國著名經濟學家吳敬璉再三警告，內地股市較賭場還差。2000年，股市升至最高位，總市值相當於中國GDP的50%（Naughton, 2007:476）。中國從2001年開始嘗試改革內地股市，增加透明度及資料披露水平，卻觸發長達五年的股市下跌期。眾多投資者離開股市，因為他們從改革措施中得出結論，認為政府不再支持大市。2004年，股市總市值相當於GDP的比例跌至23%（Naughton, 2007:476），上海金融業陷於低潮。

2005至2008年中國經濟繁榮，形成了另一個股市泡沫，導致上海金融業佔GDP的比例回升。在2008年北京奧運會前，股市在2007年底見頂。2008年秋季發生全球金融海嘯，令中國股市雪上加霜。所有金融樞紐均受經濟周期的影響，但由於內地股市存在結構性毛病，故上海的周期特別明顯。

表2顯示珠三角及長三角2008年的宏觀經濟指標。長三角的幅員及經濟規模較大。有論者認為，地理上香港是珠三角的一部份，香港（以及澳門）的GDP應計入珠三角的GDP，才可與長三角作公平比較。但香港（以及澳門）的物價遠高於內地，按購買力平價計，香港及澳門的GDP是偏高。

表2：珠三角及長三角的宏觀經濟指標，2008

|                    | 珠三角     | 長三角     | 長三角腹地<br>(剔除上海) |
|--------------------|---------|---------|-----------------|
| 面積(平方公里)           | 54,744  | 110,115 | 103,774         |
| 人口(萬)              | 4,772   | 9,893   | 8,005           |
| GDP(百萬美元)          | 428,296 | 776,300 | 579,065         |
| 人均GDP(美元)          | 9,020   | 7,847   | 7,234           |
| 平均增長率(%，2000-2008) | 15.1    | 13.6    | 14.2            |
| 總出口(百萬美元)          | 387,208 | 530,600 | 370,060         |
| 外來直接投資(百萬美元)       | 16,921  | 41,890  | 31,806          |

資料來源：上海市統計局（2009:114）；海關總署（2008:18）；國家統計局（2009:3-4, 6, 9, 23, 66）；廣東省統計局（2009:548）。

注：珠三角包括以下九個城市：廣州、深圳、珠海、佛山、江門、東莞、中山、惠州及肇慶。

長三角包括以下16個城市：上海、杭州、蘇州、無錫、常州、鎮江、南京、揚州、泰州、南通、寧波、嘉興、湖州、紹興、舟山及台州。

在比較兩個三角洲時，較佳的處理方法是把上海從長三角剔除，因為我們希望比較為香港及上海服務的兩個腹地。表2顯示剔除上海後的長三角經濟指標。為簡潔起見，本文把剔除上海後的長三角，稱為「長三角腹地」。

表2顯示，2008年，長三角腹地經濟規模大幅高於珠三角。前者的面積高後者0.9倍，人口多0.7倍，GDP多0.4倍，外來直接投資高0.9倍。但珠三角人均GDP及出口額分別高長三角腹地24.7%及4.6%。

從2000至2008年，珠三角人均GDP增長率高於長三角腹地。事實上，改革開放期間，珠三角增長率均高於長三角腹地，只有1990年代末除外，因為珠三角經濟較開放，所以受亞洲金融危機衝擊的程度較大。

概括來說，雖然香港腹地（珠三角）的經濟發展水平高於上海腹地（長三角），但論經濟規模，後者卻大於前者。上海較香港擁有較大的自然腹地，這是重要的優勢。

## 香港及上海的運輸樞紐角色

本文將比較香港及上海的航運及航空樞紐角色。運輸方面，香港與上海不是直接競爭者，因為各自服務不同的地域：香港為珠三角提供服務，上海則服務長三角。上海被公認為長三角的主要運輸樞紐，但香港作為珠三角運輸樞紐的角色，卻受到深圳及廣州挑戰。在運輸方面，深圳及廣州成本較低，亦更接近珠三角的貨物來源地。

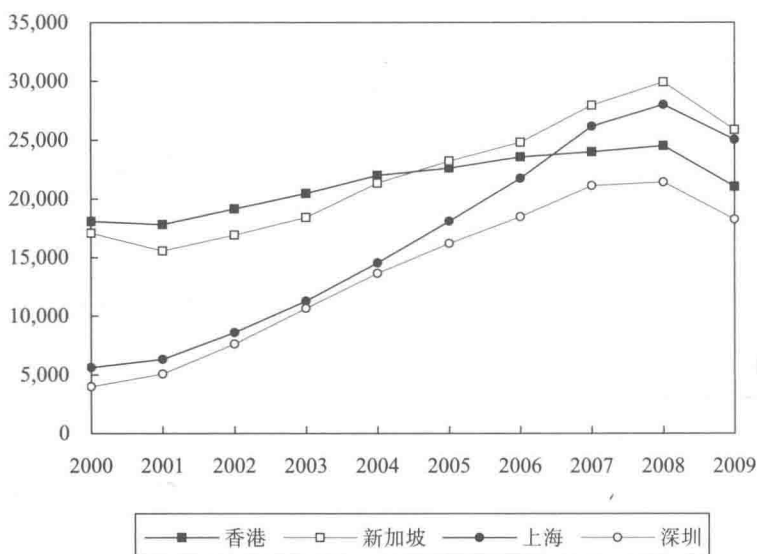
在香港投資協助下，深圳及上海的港口已發展起來，其集裝箱吞吐量已接近或超越香港。圖2顯示世界四大最繁忙的集裝箱港口（新加坡、上海、香港及深圳）的集裝箱吞吐量。如前所述，在2004年前，香港仍是全球最繁忙集裝箱港口。可是，由於香港處理的貨物流失至深圳港口，新加坡於2005年的集裝箱吞吐量已超越香港，上海在2007年也超過了香港。深圳可能在數年內也會超越香港。

香港港口成本高昂，是因為香港為保障本土集裝箱車司機的就業，而禁止內地集裝箱車駛入香港。結果是，每個集裝箱運至香港港口的成本，較運至深圳港口高200美元（經濟發展及勞工局，2006:4）。另一個問題是，運輸是土地密集的行業，但香港缺乏土地。集裝箱碼頭及集裝箱場耗用大量土地。基於香港土地短缺，香港長遠的集裝箱吞吐量落後於深圳及廣州，並不令人意外。

香港空運的優勢可能會持續更長時間。空運較航運具有更高的附加價值，受高昂的勞工成本影響較少。表3比較香港及上海的航空運輸資料。香港仍有輕微優勢，不過，上海正迅速趕上。

從2002到2009年，按空運貨物量計，香港的機場排名世界第二，至2010年，已居世界之首。直至2001年，經香港機場處理的貨運量及客運量高上海逾一倍。在2002年，由香港機場處理的貨運量，是內地141個機場總和的逾半（中國民用航空總局規劃科技司，2003; Airports Council International, 2003）。但內地發展一日千里，以航空貨運量及客運量計，上海已逼近香港。

圖2：新加坡、上海、香港及深圳集裝箱吞吐量的比較，  
2000-2009（千標準貨櫃單位）



資料來源：政府統計處（2003:74, 2007:67, 2011:67）。

空運方面，香港面對珠三角激烈競爭。珠三角規模不算龐大，卻擁有四個國際機場：香港、深圳、廣州及澳門。廣州是強大的競爭者，因為它是內地三大航空樞紐之一：即北方的北京、華東的上海及南方的廣州。新廣州機場的容量與香港相若。此外，廣州已開始興建第三條跑道，將於2012至2013年完工。香港因缺乏土地，興建第三條跑道的成本非常昂貴。縱然香港決定興建跑道，但最早只可在2021年落成。廣州已預留土地，可興建五條跑道，而香港機場不可能興建超過三條跑道。

目前在服務質素及國際網路方面，香港機場擁有重要優勢。在國際航線上，至2011年6月，香港有超過110條航線，廣州則有100條（《南方日報》，2011）。但廣州的航線數目增長極快。鑒於長三角人口遠高於珠三角，上海的空運量可能超越香港。由於香港缺乏土地興建新跑道，廣州的空運量長遠亦可能超過香港。

表3：香港及上海空運的貨運量及客運量，1978-2009

|      | 貨運量 (萬噸)     |                            | 客運量 (萬人次)      |                 |
|------|--------------|----------------------------|----------------|-----------------|
|      | 香港           | 上海 <sup>1</sup>            | 香港             | 上海 <sup>1</sup> |
| 1978 | 23<br>(100)  | 1<br>(4.3)                 | 529<br>(100)   | 21<br>(4.0)     |
| 1991 | 85<br>(100)  | 16<br>(18.8)               | 1,501<br>(100) | 251<br>(16.7)   |
| 1993 | 114<br>(100) | 24<br>(21.1)               | 1,883<br>(100) | 392<br>(20.8)   |
| 1995 | 146<br>(100) | 37<br>(25.3)               | 2,137<br>(100) | 567<br>(26.5)   |
| 1997 | 179<br>(100) | 48<br>(26.8)               | 2,177<br>(100) | 673<br>(30.9)   |
| 1999 | 197<br>(100) | 76<br>(38.6)               | 2,132<br>(100) | 741<br>(34.8)   |
| 2000 | 224<br>(100) | 88<br>(39.3)               | 2,302<br>(100) | 892<br>(38.7)   |
| 2001 | 207<br>(100) | 100<br>(48.2)              | 2,302<br>(100) | 1,042<br>(45.3) |
| 2002 | 248<br>(100) | 132<br>(53.2)              | 2,356<br>(100) | 1,236<br>(52.5) |
| 2003 | 264<br>(100) | 162<br>(61.3)              | 1,885<br>(100) | 1,241<br>(65.8) |
| 2004 | 309<br>(100) | 194<br>(62.8)              | 2,421<br>(100) | 1,806<br>(74.6) |
| 2005 | 340<br>(100) | 222 <sup>2</sup><br>(65.3) | 2,596<br>(100) | 2,080<br>(80.1) |
| 2006 | 358<br>(100) | 253 <sup>2</sup><br>(70.7) | 2,807<br>(100) | 2,309<br>(82.3) |
| 2007 | 374<br>(100) | 290 <sup>2</sup><br>(77.5) | 3,014<br>(100) | 2,609<br>(86.6) |
| 2008 | 363<br>(100) | 305 <sup>2</sup><br>(84.1) | 3,016<br>(100) | 2,565<br>(85.0) |
| 2009 | 335<br>(100) | 298 <sup>2</sup><br>(89.0) | 2,924<br>(100) | 2,890<br>(98.9) |

資料來源：上海市統計局（2001:207, 388, 2010:271-72）；政府統計處（2009b:37, 2010b:37）；各年的《香港統計年刊》。

注：1. 括弧內數字代表上海貨運/客運量佔香港貨運/客運量的比例。

2. 2005年起上海民航貨物吞吐量不包括旅客行李。

機場及集裝箱碼頭都是土地密集的產業。在涉及直接貨物及實物運輸的服務方面，如船務、航空貨運、貨車運輸及倉儲等服務，香港將輸給競爭對手。香港須專心發展其比較優勢：物流、總部功能，以及不直接涉及貨物運輸的貿易支援服務，如中介服務、貿易融資及保險。這些服務不需要大量土地，可在高樓大廈中營運。

## 香港及上海的貿易樞紐角色

本文比較香港及上海兩市作為中國貿易樞紐的角色。具體來說，我們會比較兩市處理中國貿易的份額。上海絕大部份貿易均與中國有關，只有非常少量的非中國貿易在上海外高橋保稅區進行（例如日本貨物經上海保稅區再轉口至第三國）。香港是轉口港，亦是獨立關稅區域，香港的非內地貿易佔較大比例，但與中國有關的貿易在2009年也高約75%。在香港與內地相關貿易中，佔95%是經香港轉口的內地貿易（包括內地貨品經香港轉口，以及第三國的貨品經香港轉口至內地）。餘下5%是內地與香港本土的貿易（如在香港使用的內地貨品，以及在內地使用的香港貨品）（政府統計處內部數據）。

為了比較香港及上海作為中國貿易樞紐的角色，我們需要區分「內生」及「外生」貿易，即源於樞紐之內（相對於樞紐之外）的生產者或消費者的貿易。因為香港大部份廠房已遷往內地，是以香港的「內生」貿易比例不大，自2003年以來，佔中國貿易額少於1%。可是香港仍向其在地內的生產基地提供大量服務，是以香港的「外生」貿易十分龐大。

### 香港的貿易樞紐角色

表4顯示香港以轉口及離岸貿易的形式處理的中國貿易額。轉口貿易及離岸貿易都是「外生」貿易，轉口貿易包括內地貨品經香港轉口至第三國的金額，亦包括第三國貨品經香港轉口至內地的金額。離岸貿易則不通過香港海關，但由香港貿易商扮演中介人角色。

表4：香港與中國內地相關的轉口及離岸貿易，1979-2009

|      | 貿易額(百萬美元) |         |         | 佔中國總貿易額的比例(%) |      |      |
|------|-----------|---------|---------|---------------|------|------|
|      | 轉口        | 離岸貿易    | 總額      | 轉口            | 離岸貿易 | 總額   |
| 1979 | 1,265     | —       | —       | 4.4           | —    | —    |
| 1980 | 2,500     | —       | —       | 6.6           | —    | —    |
| 1981 | 4,000     | —       | —       | 8.8           | —    | —    |
| 1982 | 5,800     | —       | —       | 11.0          | —    | —    |
| 1983 | 7,200     | —       | —       | 12.2          | —    | —    |
| 1984 | 8,800     | —       | —       | 13.0          | —    | —    |
| 1985 | 9,840     | —       | —       | 14.1          | —    | —    |
| 1986 | 14,500    | —       | —       | 18.0          | —    | —    |
| 1987 | 20,000    | —       | —       | 22.5          | —    | —    |
| 1988 | 27,000    | —       | —       | 27.0          | —    | —    |
| 1989 | 34,630    | —       | —       | 31.0          | —    | —    |
| 1990 | 42,000    | —       | —       | 34.5          | —    | —    |
| 1991 | 51,952    | 12,122  | 64,074  | 38.3          | 8.9  | 47.2 |
| 1992 | 61,263    | —       | —       | 37.0          | —    | —    |
| 1993 | 80,772    | —       | —       | 41.3          | —    | —    |
| 1994 | 94,819    | 35,611  | 130,430 | 40.1          | 15.0 | 55.1 |
| 1995 | 111,636   | —       | —       | 39.7          | —    | —    |
| 1996 | 119,771   | —       | —       | 41.3          | —    | —    |
| 1997 | 126,758   | 67,006  | 193,764 | 39.0          | 20.6 | 59.6 |
| 1998 | 118,642   | —       | —       | 36.6          | —    | —    |
| 1999 | 118,567   | —       | —       | 32.9          | —    | —    |
| 2000 | 140,632   | 111,422 | 252,054 | 29.7          | 23.5 | 53.2 |
| 2001 | 139,318   | 128,433 | 267,751 | 27.3          | 25.2 | 52.5 |
| 2002 | 155,837   | 145,626 | 301,463 | 25.1          | 23.5 | 48.6 |
| 2003 | 185,149   | 152,968 | 338,117 | 21.8          | 18.0 | 39.7 |
| 2004 | 220,760   | 190,469 | 411,229 | 19.1          | 16.5 | 35.6 |
| 2005 | 253,637   | 212,542 | 466,179 | 17.8          | 14.9 | 32.8 |
| 2006 | 288,697   | 238,533 | 527,230 | 16.4          | 13.5 | 29.9 |
| 2007 | 322,265   | 282,056 | 604,321 | 14.8          | 13.0 | 27.8 |
| 2008 | 341,267   | 371,976 | 713,243 | 13.3          | 14.5 | 27.8 |
| 2009 | 309,616   | —       | —       | 14.0          | —    | —    |

資料來源：各年的《中國海關統計》及《香港對外商品貿易回顧》。

轉口涉及運輸及中介服務。轉口貨物運經香港，售予香港的貿易商，然後貿易商再轉賣給香港以外的買家。貨物須清關兩次：當輸入香港時須首次清關，當轉出口時便第二次清關。

離岸貿易與轉口貿易一樣，均使用香港貿易商的中介服務。但離岸貿易不用運經香港，因為貨物通常直接由來源地運送至目的地，毋須經過香港。香港的內地相關離岸貿易額，幾乎與香港的內地相關轉口貿易額一樣大。香港的離岸貿易統計資料，來自香港政府的調查。離岸貿易的統計資料不如轉口貿易資料般詳盡，因為離岸貿易不通過香港海關。

值得注意的是，部份離岸貿易是以轉運貨物形式運經香港。當直接航運不可行或不具經濟效益時，便會使用轉運，因為主要樞紐中心（如香港）船期頻密，經樞紐轉運可能比直接航運更快或更具經濟效益。

轉運與轉口貿易不同，轉運經過香港，但它不進入香港海關，不算作香港貿易的一部份。轉運貨物直接由來源地賣家賣給香港以外的買家，但須在香港轉船。比方說，內地貨物由內河船運往香港，貨物在香港裝入集裝箱供海運。雖然這種貨物路經香港，但它不進入香港海關，因為貨物不是交付予香港買家。我們可從貨物統計資料中得知轉運貨物的重量及數量，但不能從海關的統計資料中獲得轉運貨物的金額。

值得注意的是，表4列舉的兩種貿易（轉口及離岸貿易），忽略了香港處理的中國貿易額的第三種方式：途經香港、不涉及香港貿易商提供中介服務的轉運貨物。內地貿易商可能利用香港頻繁船期的優點，通過香港轉運其貨物，而香港公司在這種貿易中沒有扮演中介人角色。

我們難以計算第三種貿易的價值。雖然我們可以從轉運的重量推算其價值，可是如果我們把轉運貨物的價值與離岸貿易的價值相加，便會出現重複計算（部份離岸貿易是經由香港轉運）。因為表4沒有包括第三種貿易，是以低估了香港處理中國貿易額的比例。

表4顯示，以轉口形式經香港的內地貿易，在改革初期，其增長速度遠遠高於內地的總貿易額。轉口貿易佔內地總貿易