

《当代香港航运》

编委会 编

大连海事大学出版社



当代香港航运

当代香港航运

《当代香港航运》编委会 编

大连海事大学出版社

1996·大连

(辽)新登字 11 号

图书在版编目(CIP)数据

当代香港航运/钱耀鹏主编. 一大连:大连海事大学出版社,1996

ISBN 7-5632-0985-9

I. 当… II. 钱… III. 航运-概况-香港
IV. F552.765.8

中国版本图书馆 CIP 数据核字(96)第 14769 号

大连海事大学出版社出版

(大连市凌水桥 邮政编码 116026)

大连海事大学印刷厂印刷

大连海事大学出版社发行

1997 年 1 月第 1 版

1997 年 1 月第 1 次印刷

开本:850×1168 1/32 印张:9.25

字数:232 千

印数:0001~3000

定价: RMB¥19.80
HK \$ 50.00

前 言

香港是亚洲“四小龙”之一，其经济发展速度走在世界新兴工业国家(地区)的前列，被誉为“东方之珠”。

香港的生存和发展依赖贸易，而对外贸易量的 90% 通过航运实现，因此贸易和航运是香港经济的重要支柱。

近 40 年来，香港航运业的进步、发展和腾飞，已为香港赢得了世界最大集装箱港、世界最大独立商船队总部、远东国际航运中心等多项殊荣，并正在为香港经济的进一步繁荣发挥着日益重要的作用。

香港航运业的辉煌成就令世人瞩目。如同香港的“经济奇迹”在亚洲引起广泛重视一样，香港航运业的成就也引起世人，特别是中国人的普遍关注。

1997 年 7 月 1 日，香港将回归祖国，走上一个崭新的历史发展阶段。在中国对香港恢复行使主权后，按照《中华人民共和国香港特别行政区基本法》的精神，实行“一国两制”和“港人治港”，这就更加激发人们对香港航运业的关心，希望对它有更多的了解。不仅希望了解香港航运业的现状，还希望了解为什么能发展到今天的水平；不仅希望了解香港航运业的发展过程，还希望了解其取得成功的规律和经验；不仅想了解回归祖国后，香港的航运业能否继续繁荣，更想知道中国大陆在香港航运方面的作用以及香港航运地位将会发生怎样的变化，等等。

《当代香港航运》正是在这样的背景和要求下，由几位关心香港航运业的人士发起，并得到大连海事大学和香港招商局的大力支持而撰写的。它在调查研究并占有大量第一手资料的基础上，以尊重历史、反映实际为指导思想，比较全面、系统、客观地阐述香港航运业的现状及其历史背景，探索香港航运业的发展规律和成功经验，并在叙述中对一些问题作必要的评论。

为使本书具有客观性、科学性和可读性，编写组先后到北京、南京、厦门等地的大学、研究所和图书馆进行调研和搜集资料，还专程赴香港进行实地考察，邀请在香港从事研究工作和实际工作的部分人士，进行一系列座谈、讨论，请他们提供材料，然后由作者反复研究，进行撰写，几易其稿，方得付梓。

作者深知，写好本书实非易事。因为香港航运业的涉及面甚广，又处在目前的过渡时期中，许多方面都在急骤变化，要准确地反映它已属不易，又要理出它的发展规律则更感困难。但为了不负众望，只好知难而进，硬是完成此书稿，在香港回归祖国之前把它出版问世，作为对香港回归的一份菲薄之礼。

由于水平有限，书中会有欠妥漏误之处，尚祈读者不吝赐教。

《当代香港航运》编委会

1995年8月8日

目 录

第一章 概论.....	(1)
第一节 香港航运的地理自然条件.....	(2)
一、亚太地区航运枢纽	(2)
二、得天独厚的天然良港	(3)
三、辽阔的中国大陆经济腹地	(3)
第二节 香港航运地位的变迁与沿革.....	(5)
一、荒僻的小渔村时期	(5)
二、转口港形成时期	(6)
三、本地进出口港时期	(9)
四、远东航运中心形成时期.....	(11)
第三节 香港航运业的特点和前景	(13)
一、航运环境最开放、最自由	(13)
二、船队以整个世界为主要活动舞台.....	(14)
三、世界最大、效率最高的集装箱港	(16)
四、香港航运业的前景.....	(18)
第二章 世界上全面开放的自由港	(20)
第一节 香港自由港的形成与发展	(20)
一、香港自由港的开放背景.....	(21)
二、香港自由港的发展过程.....	(23)
第二节 自由港政策的基本内涵与主要特征	(27)
一、香港自由港政策的基本内涵.....	(27)
二、香港自由港政策的主要特征.....	(31)

第三节 香港自由港政策在航运与港口业中的体现	(35)
一、香港的航运政策	(35)
二、香港的港口政策	(37)
第三章 航运市场和航线	(45)
第一节 香港在世界航运市场中的地位和作用	(46)
一、沟通东西贸易的桥梁	(46)
二、远东国际航运中心	(47)
三、世界最大的独立船东总部	(48)
四、两岸贸易和航运的中介	(50)
第二节 香港航运市场态势	(53)
一、不同时期香港航运市场的走向	(53)
二、香港航运市场的特点	(57)
第三节 定期船市场	(63)
一、定期船市场的特点和竞争	(63)
二、太平洋定期船市场	(68)
三、远东/欧洲定期船市场	(72)
四、大西洋定期船市场	(75)
五、亚洲区域内定期船市场	(77)
第四节 不定期船市场	(81)
一、不定期船市场的特点	(82)
二、油船运输市场	(85)
三、干散货船市场	(88)
第五节 主要航线	(89)
一、香港——美国、加拿大航线	(90)
二、香港——欧洲航线	(90)
三、香港——中东、地中海、红海航线	(91)
四、香港——中南美洲航线	(92)
五、香港——非洲航线	(93)

六、香港——澳大利亚、新西兰航线	(93)
七、香港——印度、巴基斯坦、孟加拉航线	(94)
八、香港——韩国、日本航线	(94)
九、香港——东南亚航线	(95)
十、香港——中国大陆、台湾省航线	(96)
第四章 主要航运企业及其经营	(98)
第一节 华资航运企业及其经营	(99)
一、环球集团及其经营	(99)
二、董氏集团及其经营	(112)
三、华光集团及其经营	(120)
四、万邦航运集团及其经营	(125)
第二节 中资航运企业及其经营	(131)
一、招商局集团及其经营	(131)
二、华润集团及其经营	(138)
三、珠江船务及其经营	(140)
四、中资航运企业在香港航运业中的作用	(141)
第三节 英资航运企业及其经营	(143)
一、太古集团及其经营	(144)
二、怡和集团及其经营	(148)
三、华林(Wallem)船舶管理公司	(152)
第五章 港口设施及其经营	(156)
第一节 港口形态	(156)
一、港口的自然形态	(157)
二、港口形态的演变与沿革	(160)
第二节 葵涌集装箱码头及其经营	(165)
一、现代货柜码头有限公司及其葵涌	
第1、2、5号码头	(165)
二、香港国际货柜码头有限公司及其	

第 4、6、7 号码头	(167)
三、美国海陆联运有限公司及其葵涌第 3 号码头 与大型集装箱货运站	(171)
第三节 其他主要的靠泊、装卸与仓储设施	(174)
一、沿岸专用码头	(175)
二、客运码头	(178)
第四节 中流作业及其主要设施	(181)
一、中流作业的装卸特点及其面临的挑战	(182)
二、中流作业的主要设施	(184)
第六章 港口航运支持系统	(191)
第一节 船舶交通管理	(191)
一、船舶交管中心及其运作	(191)
二、船舶交通管理系统	(193)
三、助航设施	(195)
第二节 港口服务	(196)
一、船舶服务	(196)
二、油水供应	(198)
三、拖轮服务	(199)
四、搜救服务	(199)
五、防污染	(201)
六、海上消防	(202)
七、气象预报与服务	(205)
第三节 船舶修造	(207)
一、修造船业的历史沿革	(208)
二、大型修造船企业及其设备	(210)
三、其他主要的中小型修造船企业	(212)
第七章 香港的航政管理	(216)
第一节 航政管理的架构	(216)

一、航政机构在行政系统中的位置	(216)
二、航政管理系统及海事处的基本架构	(218)
第二节 航政管理的职能	(220)
一、船舶登记	(220)
二、船舶检验	(222)
三、船舶执照签发	(223)
四、海上交通管制	(224)
五、客运码头服务	(225)
六、政府船队管理	(226)
七、防止海洋污染	(226)
八、船员管理	(226)
第三节 航政管理的运作特点及变化	(227)
一、英国法律在航政管理系统中的体现	(227)
二、航政系统的集中管理与广泛的咨询制度相结合 ...	(228)
三、海事处组织机构的调整及变化	(230)
四、过渡期间航政管理的变化	(231)
第八章 香港航运发展前景的预测与展望	(235)
第一节 影响香港航运发展的主要因素	(235)
一、世界航运市场形势欠明朗	(235)
二、亚洲航运市场形势趋蓬勃	(238)
三、香港经济结构的转型有利于航运业	(239)
四、“内地因素”的作用与日俱增	(241)
第二节 航运业发展趋势与客货运量的预测	(244)
一、趋势持续看好	(244)
二、客货运量预测乐观	(245)
三、船队及航线基本态势不会大变	(250)
第三节 港口发展趋势	(252)
一、未来二十年的建设计划	(252)

二、港口建设的策略性变革	(256)
三、对港口建设规划的评估	(257)
第四节 香港回归祖国后的航运地位.....	(259)
一、自由港地位及现有航运制度不变	(259)
二、“内地因素”继续起重要作用	(260)
三、香港港口在华南港口群中居龙头地位	(261)
四、仍担当海峡两岸贸易和运输的重要角色	(263)
五、结语	(264)
附表 1	(265)
附表 2	(266)
附表 3	(269)
附表 4	(270)
附表 5	(271)
附表 6	(272)
附表 7	(273)
附表 8	(274)
附表 9	(275)
附表 10	(276)
附表 11	(277)
附表 12	(278)
编后记.....	(279)
主要参考资料.....	(280)

第一章 概 论

香港自然资源匮乏,却富甲一方,它是近 10 年来经济发展最快的地区之一。1947 年~1987 年的 40 年间,香港人均生产总值增长 10 倍,这样的成绩,英国用了两个世纪(1750 年~1950 年)才取得。

香港面积窄小,可它在国际市场上所发挥的作用,比一些面积和人口多于它几十倍的国家还大。今天的香港,已经成为著名的国际金融和贸易中心、远东航运中心和信息中心,被誉为“东方之珠”。

香港虽然是在英国的殖民统治下,可它却拥有世界上最多的经济自由,且是世界上最开放的自由港。商品、外汇、人员进出自由,企业经营自由,被誉为“当代自由资本主义的典范”。

香港的航运从一开始就与贸易结下了不解之缘,贸易促进航运,航运反过来又推动贸易。贸易与航运对香港经济的发展起着先导作用,是香港经济的重要支柱。香港的商品,90%以上是通过水路运输来实现的。今天的香港,是世界最大的独立船东总部,是国际航运财团在亚太地区的行政和船舶管理中心。

香港的港口是世界上最繁忙的、最高效的和最成功的港口之一,也是世界上最大的私人资本的港口。

150 多年来,港口已成为策动香港经济的动力源,特别是近 40 多年来,港口为香港地区的非凡经济成长打下坚实的基础,已经成

为世界最大的集装箱港。1992 年处理集装箱 763.6 万 TEU,比 1991 年增长 24.9%;再次超过新加坡,夺回世界第一的桂冠。而 1993 年达到 920 万 TEU,1994 年突破 1 000 万 TEU,达到 1 105 万 TEU,继续保持世界第一的地位。可以毫不夸张地说:“没有港口,就没有香港。”

第一节 香港航运的地理自然条件

香港由香港岛、九龙半岛和新界三部分组成,全境面积 1 074 平方公里,其中香港岛面积(包括附近小岛)约 75.6 平方公里,九龙半岛(包括昂船洲)约 11.1 平方公里,新界(包括新界陆地及 235 个大小岛屿)面积约 975.1 平方公里。香港的地理位置和自然条件优越,陆向和海向经济腹地广阔,是香港成为著名的国际商港和远东航运中心的重要因素。

一、亚太地区航运枢纽

香港位于中国大陆南部,北纬 22 度 9 分至 22 度 37 分,东经 113 度 52 分至 114 度 30 分处的亚太地区中心地带,居于北京、印尼纵线与东京、印度横线的交汇处,面向东南亚。经太平洋和印度洋海上干线可通往美洲、欧洲和非洲各地,是欧美、日本进入南中国的最重要门户。除中国大陆外,其转口运输范围还广及附近的印度支那半岛、东盟各国、菲律宾、中国台湾省和朝鲜半岛。目前,香港航运业一派兴旺,已与世界上 100 多个国家和地区的 504 个港口有航运往来,形成了一个以香港为枢纽,航线通达五大洲、三大洋的海上运输网络。从香港到世界各地的 21 条主要航线上,每条航线都有多家船公司派出定期船行驶,与亚太地区的航运也日益频密,还有许多国际航线选择香港为船舶中途挂靠港。

1993 年,进出香港的远洋船舶达 66 778 艘次,比 1992 年增加 16.3%,1994 年增至 74 148 艘次,装卸量达 7 729.6 万吨,这些船舶

分属于世界上 200 多家船公司,悬挂 70 多个国家或地区的旗帜。

航运的发达,带动香港港口吞吐量连年大幅度增长,1979 年的港口货物吞吐量仅有 3 000 万吨,1994 年已达到 1.12 亿吨,15 年增加了近 3 倍。以进出港的船舶艘次、吨位、装卸货量计算,香港已进入世界大港之列。

二、得天独厚的天然良港

位于香港岛和九龙半岛之间的维多利亚港,它与美国的旧金山、巴西的里约热内卢齐名,是世界三大天然良港之一。这个港口,东以九龙城龙津埗头至香港岛东北岸为界,遥对从东面进港的鲤鱼门水道;西以青洲、昂船洲为界,接近从西北进港的吸水门水道。海港东西端长,南北端窄,形成一个东西向的狭长港湾。

港地面积 60 平方公里,宽度在 1.2 公里~9.6 公里之间,水深普遍超过 10 米,最深处达 14.5 米,不冻不淤,几乎无需做任何疏浚,便可维持良好的航道和港池。

海港北面有九龙地区上的高山作为屏障,西有大屿山的掩蔽,港内风平浪静。东面的九龙湾、西面的昂船洲和港岛中间的海面,是远洋船舶下碇的好场所。

港口有两个主要锚地,油麻地锚地和奇力滩锚地,分别有 0.95 平方公里和 1.2 平方公里水域。前者主要用于沿海船舶和近洋船舶的锚泊,后者则各类船舶均可锚泊。还有两个避风塘,九龙油麻地避风塘和香港岛铜锣湾避风塘,可供数百艘小船避风时停泊。

三、辽阔的中国大陆经济腹地

香港背靠中国大陆,紧依珠江口。珠江三角洲一带的河流,以及珠江的三大支流——北江、东江和西江——水系,把香港与华南地区重要的大港黄埔港、广州港、蛇口港、赤湾港、盐田港及其他数十个内河小港联结成一片,为香港与经济高速发展的华南地区之间提供了十分便利的水上交通运输网络。通过西江还可将水上运输延伸至川、云、贵境域,形成辽阔的大陆经济腹地。自中国大陆改

革开放以来,整个大陆尤其是华南地区经济的飞速发展,给香港的贸易和航运带来了勃勃生机。

10 多年来,香港一直是大陆最大的投资者和重要的金融基地。据统计,香港在大陆的投资占全部外商投资的 60%。仅广东省自 1989 年下半年到 1992 年底,利用外资达 101.10 亿美元,其中大部分来自香港。在此期间,外商、港商设立独资、合资及“三来一补”的合作企业达 17 700 家,大部分集中在华南三角洲一带。香港对大陆的投资和兴办企业,带动了香港与大陆贸易的大发展。据香港政府统计,1989 年两地贸易总额为 3 434.4 亿港元,到 1993 年大约增至 7 400 亿港元,4 年增加近 2.2 倍。据统计,1992 年大陆出口总额为 850 亿美元(中国海关统计),其中的 460 亿美元(香港政府统计)出口至香港,大陆经香港转口出口的货物占大陆出口总额的四成。1992 年大陆进口总额为 806 亿美元(中国海关统计),从香港进口数额约为 340 亿美元(香港政府统计),估计从香港进口的货物值约占大陆总进口额的四成。在香港的货物转运总量中,来自中国内地部分所占的比重,同样有很大的增幅,1978 年占 28.3%;1992 年已高达 57.9%;1993 年上半年虽略有回落,却仍达到 55.7%。

上述表明,香港与内地的经贸活动不断扩大,内地的稳定和发展已成为香港经济繁荣的决定性因素。在 80 年代的整整 10 年里,香港对外贸易总值增长幅度之大实为前所未有,港口吞吐量连续以历史上少有的平均 11% 幅度增长;^① 1979 年港口吞吐量仅为 2 000 万吨,而 1991 年就超过了 10 450 万吨,12 年间猛增 2.5 倍。这 12 年堪称是香港港口表现最辉煌的年代,因为在同一时期里,全世界所有国家和地区,都没有出现过类似香港的奇迹,甚至在相当一段时间里,还备受世界性航运危机的折磨。特别是在 1984 年至

^① 香港政府海事处〔月刊〕。

1987年,正当世界众多港口冷清萧条,大批船舶闲置一边之际,香港港口却是一派繁忙景象,吞吐量竟以13%~16%的幅度增长,无怪乎现在有更多的香港人士发出这样的心声:“香港的发展非靠大陆不可。”

第二节 香港航运地位的变迁与沿革

香港从一个荒僻的小渔村成为今天的远东航运中心,经过了100多年发展历程,其航运地位除小渔村时期外,经历了转口港、本地商品进出口港和远东航运中心三个主要时期。

一、荒僻的小渔村时期

在英国占领香港之前,岛上已有居民3 000多人,其中渔民有2 000人,棲宿于港口的渔船上,他们以捕鱼和种植为生。那时的香港,不过是一个小小的荒僻渔村,周围的南中国海主要是渔民活动的场所,并无多少远洋贸易活动。一些来访中国的外国船只(其中最多的是英国船只)常寄碇于香港岛南部石排湾以西的海面,从香港仔附近一条瀑布补充淡水。在来往的船只中大多是英国人用来进行贩卖鸦片活动,这些船只属于英国的东印度公司,他们利用所属船只将鸦片等货物从印度运至金星门、伶仃岛及香港等沿海地区,再转驳装上内河船只,而后运进广州。这种以贩卖鸦片为主的活动,可以算做是利用香港为远洋船舶服务的开始。此时,英商已经发现香港的港口是一个深水港,并可借以躲避台风。

1806年~1819年,东印度公司的船只测量过香港的水深,并将岛上有关汲取淡水和泊碇船只的资料,详细地记录在航海日志上。

1830年,英国人开始覬覦香港,在广州行商的41名英国人联名向英国国会发出了“在中国沿海地区取得一个岛屿,会使英国在地球另一方的贸易不会受限制和压迫”的请愿。

鸦片作为商品源源不断地流入中国后,使人民荼毒,资金外流,国家财政日益严重,清政府遂于 1839 年派湖广总督林则徐赴广州禁烟。1839 年 9 月,英舰多次寻衅,均被挫败。1840 年 6 月,英国政府派遣军舰和运输舰 40 余艘,英军万余人经印度抵达珠江口,封锁了广州,并沿海北上,攻城掠地,蔓起战火,于 1841 年强占了香港。英国殖民者借口“商船远路涉洋往往有损坏需修补者,自应给予沿海一处以便修船及存守所用物料”为由,向清政府索占香港,迫使清政府于 1842 年 8 月 29 日签订了《南京条约》,香港从此被英国强占。

香港在鸦片战争前的历史表明,由于它的地理位置优越,并具有天然的深水良港,在西方列国特别是英国通过海上对中国和亚洲的贸易活动中,已经开始显示出它的基地作用。

二、转口港形成时期

香港作为远东的转口港,它的形成经历了长达 100 多年的时间。从 1841 年至 1950 年,香港主要是对中国华南地区以及对东南亚各国的货物进行转口贸易,或者说,香港只是外地产品的仓库。其间又可分为两个阶段:从 1841 年至 1893 年,即从鸦片战争到英国强占新界的 50 多个年头里,是转口港形成的前期。1869 年,苏伊士运河正式通航,欧亚之间的海上航程大为缩短,进出香港的船舶明显增多,对香港的转口贸易起了积极的促进作用。从 1898 年至 1950 年,是真正形成转口港时期,尤其是在第一次世界大战到第二次世界大战前的一段时间,堪称是转口港的黄金时期。

1841 年香港被英国强占后,转口贸易便开始发展。英国政府为了把香港发展成为对华贸易的重要据点,在同年即宣布香港为“自由港”,允许各国船舶自由进出,没有外贸限制,不设海关关税,还允许私人自由支配码头和船坞设施,这一切既是发展转口贸易的前提条件,也都符合英国殖民主义政府及商人的利益。于是,英国和其他国家来港的船舶日益增多,过去在澳门和广州同洋商往