

Xiamen University Law Review

CSSCI集刊

# 廈門大學 法律評論

2011年卷 总第十九辑



廈門大學出版社  
XIAMEN UNIVERSITY PRESS

国家一级出版社  
全国百佳图书出版单位

# 厦门大学法律评论

2011年卷 总第十九辑

主编 周 赟



厦门大学出版社  
XIAMEN UNIVERSITY PRESS

国家一级出版社  
全国百佳图书出版单位

## 图书在版编目(CIP)数据

厦门大学法律评论. 第19辑/周赞著. —厦门:厦门大学出版社, 2011. 12  
ISBN 978-7-5615-4142-5

I. ①厦… II. ①周… III. ①法学-研究-文集 IV. ①D90-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 258569 号

厦门大学出版社出版发行

(地址:厦门市软件园二期望海路 39 号 邮编:361008)

<http://www.xmupress.com>

[xmup@public.xm.fj.cn](mailto:xmup@public.xm.fj.cn)

厦门集大印刷厂印刷

2011 年 12 月第 1 版 2011 年 12 月第 1 次印刷

开本:787×1092 1/16 印张:21.75 插页:2

字数:325 千字 印数:1~1200 册

定价:35.00 元

本书如有印装质量问题请直接寄承印厂调换

# 编辑者言

编辑者将怀着对作者和作品的温情与敬意,持守对法治及其理论的虔诚与审慎,以《厦门大学法律评论》(以下简称“《评论》”)参与转型中国的学术建设、社会进步。

一、编辑者为此所提供的形异而神一的理论平台包括:学术专论;学术评论(包括学术批评、立法评论、案例评析等);学术译作;学术随笔;法律教育评论;司法官来稿(视稿源情况可以分别是“检察官来稿”、“执法官来稿”、“代理人来稿”等)。

在必要且可能时,编辑者也将就某一特定主题以专题研讨展示作者之智识于读者。

二、稿件篇幅不限。编辑者希望作者可以借此从容铺陈,而读者则从条分缕析中得享阅读之乐。所刊稿件若确因版面所限,编辑者将商请作者删减。

三、编辑者在收到稿件后两个月内就刊用与否回复作者。

四、《评论》已被列为《高等学校文科学术文摘》之文摘源出版物,所有在《评论》发表的文章均可能为《高等学校文科学术文摘》所转载或摘编。

《评论》已入选 CSSCI 期刊目录;并已加入《中国期刊全文数据库(CJFD)》,所有在《评论》发表的文章均被同步编入 CJFD。编辑者就此敬请作者于惠赐大作时慎重考虑。

五、稿件一经采用,即由出版者支付稿酬(其中包括 CJFD 的作者著作权使用费),并提供样书两册。

六、稿件请用 word 文档形式发送电子邮件至:lawrev@xmu.edu.cn。

七、编辑部电话:0592-2187782。

来稿请注明作者姓名、出生年份、性别、籍贯、所在机构、学位、职称、通信方式,并请附上中英文标题、摘要和关键词。作者的以上信息,仅当文章录用并刊发时将一并载明,以便读者与作者之通联。

**《厦门大学法律评论》编辑部**

# 目 录

---

## 学术译作

荡起救生之舟:竞争法是否可以挽救香港

港口产业? ..... 马克·威廉姆斯 著 路延君 译 (1)

## 学术专论

公共工程契约损害赔偿责任之成立

——以台湾“民法”及大陆合同法作比较 ..... 苏 南 (36)

福建省法律援助现状与对策研究 ..... 蒋月 韩荣和 冯祥武 (64)

公司慈善捐赠的正当性证成与多维度法律规制

——基于公司社会责任视角 ..... 吴飞飞 (87)

论我国民法典中一般人格权之内容及其不确定性的克服 ..... 姜新东 (106)

儒家“活法”与社会团结内在构造的法理学分析 ..... 涂少彬 (122)

预算法:宪法之下的财政基本法

——从预算法的修订说起 ..... 戴激涛 (137)

## 雏凤新鸣

小岛与大潮

——英国与欧洲行政法的相互影响、趋势及其启示 ..... 彭 鐔 (157)

善意取得性质考 ..... 李威娜 (202)

“机动车限行令”的合宪性分析 ..... 李松锋 (236)

论提前解约权

- 以《海商法》第 255 条为中心…………… 林新华(260)

主观归责的生发流变

- 阶层式犯罪论体系为视角的考察…………… 邵栋豪(271)

**法律教育评论**

---

当下中国学院式法律教育之惑

- 并及当下中国高等法学教育向何处去之问题…………… 周 贇(305)

**学术随笔**

---

大学与人生

- 致厦门大学本科 2011 级同学 …………… 李 琦(327)

- 《厦门大学法律评论》注释体例…………… (341)

# 荡起救生之舟：竞争法是否可以 挽救香港港口产业？

马克·威廉姆斯\* 著 路延君\*\* 译

## 目 次

- 一、简介
- 二、港口运营与货物装卸成本
- 三、历史上的经济与竞争政策
- 四、香港码头的所有权结构以及产能发展
- 五、来自珠三角地区新兴港口的竞争压力与内地相关立法
- 六、竞争法是否可以挽救香港港口产业？
- 七、将香港港口产业竞争问题纳入竞争法是否适合？
- 八、香港竞争法草案中的结构权：他国相关实例和经验
- 九、结论

## 一、简介

1841年，英国皇家海军将香港作为一个安全贸易基地和帝国殖民地，

---

\* 马克·威廉姆斯(Mark Williams)，香港理工大学教授，英国伦敦大学博士，亚洲竞争法与经济研究中心(ACLEC)主席。

\*\* 作者简介：路延君，男，1982年生，陕西西安人，英国纽卡斯尔大学法学院博士研究生，电子信箱：lu\_saint@hotmail.com。本译文获得威廉姆斯教授的授权，特此致谢。同时，感谢厦门大学法学院博士研究生黄进喜先生与香港理工大学 Jam Lim 女士对译稿的推敲与斧正。

其主要原因是香港具有的不可比拟的优良深水港口的地理优势。自那时起，港口工业成为了推动香港经济发展的主要力量。根据评估数据显示：仅港口工业就为香港直接提供了超过 110000 个工作机会，同时，相关辅助就业岗位达到了 100000 个。2005 年，港口工业占香港地区生产总值(GDP) 的 4%。<sup>①</sup> 此外，一方面，香港港口工业具有香港其他众多资本密集型产业（如电力与天然气供应，大型零售业和部分房地产开发业）的特点：行业内领军企业集团之间内部联系紧密，市场内缺乏甚至没有竞争压力。另一方面，该产业还具有其独有的、矛盾的、复杂的特点，即：由于具有香港港口所有权的企业同时拥有珠江三角洲地区新兴港口码头的设备所有权，而该地区的港口集装箱贸易的日益发展严重威胁香港昔日“霸主”的地位，因此，在这些企业中存在严重的利益冲突。此外，为凸显内地港口设备的价格优势，内地地方政府出台了一系列产业政策，进一步削弱了香港该产业的市场竞争力。

与此同时，香港资本密集型工业所有权结构的集中也产生对市场竞争问题的一个质疑：市场中所期望的“最佳产出”是基于更多市场竞争压力，而企业间的共谋行为则会阻碍这一市场期望的实现。因此，港口产业成为了香港市场内广泛竞争问题的典型代表。<sup>②</sup>

本文将讨论即将颁布的香港《竞争法》以及已出台的中国内地《反垄断法》对于港口产业相关的竞争问题所产生的影响。反竞争行为在该产业中显而易见，而即将颁布的香港《竞争法》也应有能力规范此类行为。然而，需要指出的是，这种市场失灵(market failure)产生的根本原因在于其特有的市场结构，香港众多资本密集型产业存在较高或者难以逾越的市场准入度，严重阻碍了新竞争者进入该市场，在这些市场中反竞争行为普遍存在，而香港港口产业仅仅是其典型代表之一。其结果是在这些少数寡头垄断的市场

---

① GHK (HK) Ltd, *Study on Hong Kong's Port Master Plan 2020*, commissioned by Economic and Labor Bureau of Hong Kong Special Administrative Region Government (November 2004).

② The unusual structure of the Hong Kong domestic economy and resultant lack of competition is considered in more detail in Mark Williams, *Competition Policy and Law in China, Hong Kong and Taiwan*, Cambridge University Press, 2005.

中共谋与勾结行为随处可见。关于中国内地一些政府部门所实施的货柜车跨境运输规范政策,属于已颁布的中国内地《反垄断法》中的“行政垄断”行为,而抑制此种垄断行为,也将会从整体上改善香港港口产业的市场竞争环境。

结构上,本文将在第二部分阐述目前香港港口产业的重要性和运营模式。第三部分将会对相关的经济政策问题进行考量。第四部分将阐述和分析当前该产业中影响市场竞争的市场结构与产能问题。第五部分将对广东省的新兴港口对于香港所带来的市场竞争压力进行分析,并且讨论广东省内政府机关和机构采取的经济政策对于香港港口产业的限制。第六部分将重点讨论和解释现有的市场和限制性经济活动对香港港口产业竞争的不利影响。第七部分将着力于香港提出的竞争法对于上述问题的影响,特别是行为上的限制是否能够有效地解决该产业中的竞争问题。第八部分将讨论结构救济是挽救香港港口产业的唯一方式,尽管香港新的竞争法可能不包括此种权力。他国实施结构救济的范例将会被评估,这些经验对于香港竞争法体系的建立具有借鉴意义。在文章的最后,一些促进香港竞争法体系建立的意见和建议将会在此部分提出。

## 二、港口运营与货物装卸成本

香港是世界上最繁忙的集装箱码头之一,2007 年全年集装箱吞吐量超过了 2390 万标准箱,<sup>①</sup>顶尖的现代科学技术与完善的后勤保障体系确保了香港港口货物装卸的高效性。然而,近年来(1997 年至 2002 年),香港港口产业却以每年 5.6% 的速度下降,而与此同时,毗邻的广东省内新兴的港口产业增长了 46 个百分点。据估计,至 2020 年,珠三角地区的远洋集装箱贸易将会超过 4000 万标准箱。<sup>②</sup> 因此,在未来 10 年内香港是否能够依旧保

---

① InvestHK, Transport Sector, <http://www.investhk.gov.hk/pages/1/300.html>, accessed June 30, 2008. The 2006 figures can be found at Hong Kong Port Statistics 2007. See <http://www.pdc.gov.hk>, at Table 7.

② This estimate is mentioned by InvestHK in its Transport Sector information. See <http://www.investhk.gov.hk/pages/1/306.html>, accessed June 30, 2008.

持在该市场领域内领先地位成了一项重要的研究议题。

尽管当前香港仍在区域内占有最大的市场份额,但市场发展呈现日益下降的趋势。并且在 2005 年,新加坡取代了香港成为世界最繁忙的集装箱码头。相对于其他港口而言,香港与众不同之处在于其紧紧依靠朝向内地的转口运输贸易,所运输的商品大多是销往内地而非香港地区,鉴于此原因,珠三角更具有地缘优势。目前,香港承接了中国国际贸易总量的 28% 和珠三角地区的进出口总量的 80%。<sup>①</sup>

同时,香港也是世界上运输成本最高的集装箱码头之一,其原因在于较高的装卸费用(THCs)以及陆路运输成本,这两项高额支出也遭到航运公司与托运人长期以来的抱怨。近年来,随着广东省港口基础设施的迅猛发展与日渐完善,香港的港口产业发展日呈颓势,甚至是否能够保持现有的市场份额都让人质疑。这些新兴的港口凭依着其方便的地缘优势占有原本香港拥有的市场份额,香港昔日在珠三角地区远洋运输服务的霸主地位被取而代之。而作为中国主要的手工业生产基地,2005 年珠三角地区出口额度占当年全中国的 39%。<sup>②</sup>

正如一份由政府资助的调查报告中指出的:“香港与深圳间港口产业竞争围绕着港口服务质量、生产能力与产业网络覆盖面,而竞争的核心日趋显现为服务总价格成本的竞争。”<sup>③</sup>

这份报告指出香港港口长期健康发展需具备的两个关键点:(1)降低货物运输至码头成本;(2)降低码头装卸费用。这两个因素将随后进行深层次的讨论。

最根本的问题在于:面对这些具有地理便捷与价格优势的新港口码头

---

① Michael Enright and Edith Scott, The Greater Pearl River Delta, 5th edn (September 2007), available at <http://www.investhk.gov.hk/UploadFile/GPRD5th.pdf>, accessed June 30, 2008.

② Enright and Scott, The Greater Pearl River Delta, 5th edn (September 2007) available at <http://www.investhk.gov.hk/UploadFile/GPRD5th.pdf>, accessed June 30, 2008.

③ GHK (HK) Ltd, Study on Hong Kong's Port Master Plan 2020 (2004), p. 4.

的出现,如此产业结构调整下香港港口工业日趋萎缩是否是发展的必然? 由于额外的运输费用成本以及货物装卸费用造成香港货运的高成本已然不适应当前的结构形式。

下表为香港与邻近的深圳两码头之间的货物运输至码头成本、货物装卸费用(THCs)与其他费用直观价格对比:

| 美元 \$            | 香港   | 盐田港(深圳) | 蛇口/赤湾/深圳 |
|------------------|------|---------|----------|
| 货物运输至<br>码头成本    | 308  | 128     | 141      |
| 货物装卸费用<br>(THCs) | 274  | 141     | 141      |
| 其他费用             | 599  | 579     | 579      |
| 总费用              | 1181 | 848     | 841      |

注:每 20 英寸标准集装箱在各码头海运费用基本相似,因此不在比较范围内。数据来源:Study on Hong Kong's Port Master Plan 2020,adapted from Table 3.

因此,与盐田港比较,从香港运输一个标准集装箱的费用贵了 333 美金。在其他条件都相同的情况下,此 333 美金被视作额外费用。而面对如此显著的价格差异,托运人也会从节约成本考虑,选择中国内地的港口作为集装箱码头出运地。

货物装卸费用(THCs)是根据托运货物的航运公司在承运费用外额外收取的。装卸费用的计算与特定船舶的货物装卸成本有关。而集装箱装卸费用(CHCs)则由航运公司独自支付给集装箱码头的运营商。长期以来,以何种标准和计算方式收取集装箱装卸费用一直是托运人、航运公司与码头运营商三者之间争论的焦点。航运公司宣称货物装卸费用实质上是回收码头装卸设施投资成本,而托运人认为分别支付的货物装卸费用(THCs)与集装箱装卸费用(CHCs)之间缺少明确的解释。集装箱装卸费用的数额与计算方式被航运公司与码头运营商作为严格的商业机密不对外公布。

以区域内各港口运输一个标准集装箱横跨东太平洋的货物装卸费用为例,2005年1月,香港为2126港币,台湾为1356港币,深圳为1093港币,新加坡为860港币,韩国为720港币,上海为512港币。<sup>①</sup>显然,在提供同等运输服务的情况下,香港的费用甚至远远高出台湾地区、韩国与新加坡。而为何香港港口的货物装卸费用如此之高则是个令人感兴趣的问题。

货物装卸费用是香港集装箱码头在该产业中缺乏竞争力的一个主要因素。另一个造成香港集装箱码头在该产业内缺乏竞争力的主要因素是货物运输至码头用费。而这个问题的主要根源在于香港与深圳间的相关政策壁垒,下文中将对此问题深入讨论。深圳相关政府所采取的跨界运输限制在实质上增加了选择香港作为运输港口的货物所有人的运输成本。

同时,香港港口运营商之间的商业竞争力度也值得怀疑。据称香港三家最大的港口运营商之间存在固定价格与产能的协议。如事实果真如此,那么这便是造成香港高额的、稳定的和统一的货物装卸价格(THCs)的根源。然而,如果缺少实质性的卡特尔证据,那么,前一假设将受到质疑,而这现有的价格体系则是由于此少数寡头的市场结构引起的。无论是垄断协议还是市场结构都会造成其价格处于该市场竞争价格之上。而超出竞争价格的额外费用也必然会影响托运人在香港与相对价格便宜的内地港口之间的选择。

另一个威胁香港港口产业发展的因素来自于香港港口设施所有人之间的利益之争。香港港口资产的实际控制人为一些房地产开发企业集团。就有关香港港口产业发展方面,这些房地产开发集团存在着两方面的利益冲突。

这些企业集团同时也是广东省内新建港口的投资者或部分所有权人。而作为香港的有力竞争者,这些新兴港口的繁荣与发展确保了投资者良好的资本回报。文章的随后部分将对这种所有权结构与商业利益进行进一步分析,从而指出这种交叉所有的情况必然存在固有的内部冲突。

---

<sup>①</sup> See THC Comparison Table 1, *Anticipating Hong Kong's Sea Trade*, Hong Kong Industrialist, December 2005, pp. 12~19.

另一个潜在的冲突因素在于香港港口的大型营运商本身所具有的房地产开发商的身份。作为房地产开发商,香港港口产业的萎缩甚至彻底的消亡并不会对其造成毁灭性的打击。鉴于目前香港巨额的房地产产业的市场利润以及邻海住宅公寓的高额利润,对于这些房地产开发商来讲,将原港口重新进行住宅或写字楼开发会获得更高的市场回报。

因此,当前的港口处有者处在一个“无忧”的市场环境之中。一方面,如果香港港口产业能够继续持续增长或者保持现有的市场份额,这些所有者仍会享有高额的货物装卸费用(THCs)。另一方面,即使香港港口工业呈下降趋向,他们仍可以从在内地港口的投资中获得回报,同时,也可在港口房地产住宅或写字楼的再开发中获得丰厚的利润。其结果必然会导致这些港口实际所有人丧失促进香港港口产业发展的动力。

就目前来看,香港已经完全丧失保持了 25 年作为内地制造业基地的地位,此外,香港经济总额的 90% 以上为第三产业,<sup>①</sup>因此,港口产业的萎缩也许对于未来香港经济并不会带来长期不利影响。至于集装箱贸易周期性衰退所带来的短期内就业率下降与经济影响则会由在原港口设备和土地上重新进行的住宅、商用和酒店的房地产开发以及随之所带来的就业机会和经济影响而弥补。但是,如此期待中平稳的经济转型或许在实际中很难操作和完成,特别是如果有严重经济衰退的情况出现下。

本文随后将对这些问题从细节上进行考量。同时,本文将讨论一部完整香港竞争法的出台是否有助于维持与促进香港港口产业的长期发展,是否在当前具有地理优势的新兴港口蓬勃发展条件下,香港港口产业必然萎缩,因而从港口产业这一“夕阳产业”转向房地产开发业这类“阳光产业”是资源的合理利用与发展的必然。

### 三、历史上的经济与竞争政策

19 世纪 40 年代,英国通过武力强迫清政府进行鸦片贸易,而当时唯一

---

<sup>①</sup> Government of the Hong Kong Special Administrative Region, Hong Kong in Figures (February 2006).

开放的对外港口为广州。英国寻求一个永久的直属殖民地作为出口中国瓷器、丝绸和茶叶以及向中国输入英国工业产品和印度鸦片的港口。出于此原因，香港以其具有成为优良港口的潜在优势最初被一位英国海军指挥官发现。

由于香港是中国沿海少数几个深水码头之一，并且作为码头，香港拥有一个天然的“台风庇护所”——香港岛，正是这些因素，香港成为了英国建立殖民地港口的首选。可是，时任英国外交大臣的 Palmerston 勋爵对这一选择显得无比沮丧，在他的眼中，香港只是“一块连一座房子也无法建立起来的光秃巨石”而已。然而，在随后的 150 年，香港却成为了英国皇家海军的重要基地和主要的商品集散地。

为了鼓励新殖民地的商业投资和吸引航运公司与商人从事对中国的进出口贸易，英国的商业政策是将香港建设成为一个“自由港口”。在英国殖民期间，香港政府不得拥有或直接从事商业活动，这一传统的不干预政策被严格地实施，并且在 1997 年香港回归后，这一政策在香港特区政府手中得到延续。尽管，这一权威性的概念被证明不可能通过立法的形式使其条文化，但事实上，“积极的不干涉主义”已成为了香港核心的经济价值观。因此，在香港经济政策上，英国采取了古典自由主义的经济政策。通常情况下，香港政府绝不寻求拥有或控制企业，仅提供必要的基础设施建设与行政服务。资本主义贯穿香港整个殖民地时代，并且继续保持。<sup>①</sup>

历史上，香港一直作为英国与中国内地贸易的中转中心直到 1950 年“抗美援朝”战争的爆发。尽管在 1950 年到 1978 年中国处于政治与经济极

---

① The Basic Law, Hong Kong's mini constitutional document, promulgated by the National Peoples' Congress in 1990, confirms that the socialist system will not be practised for at least 50 years (art. 5), private property rights will be protected (art. 6), the common law system maintained (art. 8) and economic independence (arts 105 — 135). See <http://www.info.gov.hk/basic-law/fulltext/>, accessed June 30, 2008. Michal S. Gal, *Competition Policy for Small Market Economies*, Harvard University Press, 2003. The Consumer Council report, *Competition Policy: The Key to Hong Kong's Future Economic Success*, was issued in November 1996.

度混乱时期,香港仍作为中国联系世界的唯一“窗口”,成为中国有限国际贸易和大量所需外汇获取的首要渠道和途径。改革开放后,中国迅猛发展的国际贸易促进了香港港口产业的蓬勃发展。此外,为适应港口产业的发展,相关辅助产业,包括陆地运输业、后勤保障产业和专业服务方面如保险、海运经济服务、商业法律服务、会计和金融服务也得到了长足的发展。

香港政府通过制定和实施相关的海事安全法律法规,确保了“不干预主义”在港口产业中得以贯彻实行,因此,货物装卸设施的所有权被牢牢地控制在私人手中。对于限制性市场机构与市场竞争行为也没有相关的法律规定。与此同时,香港政府自诩为自由市场与“经济自由”的楷模,并且这种自我评价得到众多观察者的认可。

然而,这种认识必然导致一个逻辑错误,即将“经济自由”等同于“高度竞争的内部经济”。事实上,“经济自由”并非“高度竞争的内部经济”,特别是在少数家族企业集团实质上控制着广大的资本密集产业市场中。而被鼓励进行市场集中的经济领域则实际上是由从事房地产开发、商店连锁零售、能源提供以及基本商品生产如水泥生产的企业所控制。值得注意的是,香港经济的特征是少数家族企业垄断香港众多经济领域。这些企业在各种不同的行业中拥有众多的子公司,并且趋向于建立有商业联系的公司集团。而绝大多数这样的企业集团是以在香港数十年拥有巨大利润的房地产开发产业为基础的。这些企业集团英明地将赢利投入其他没有市场竞争但拥有高回报率的其他产业。并且,在这些家族企业相互之间也达成一定的默契,禁止相互间的恶意收购(香港最近的恶意收购案则是发生在20多年前)。这种“和谐”的气氛严重削弱了许多市场的竞争力,从而导致这些市场的进入壁垒过高甚至不可逾越,特别是在涉及相关物质因素上,例如:由于房地产开发产业中的寡头企业采取“轮流坐庄”的方式控制该市场,最终导致该市场可开发项目不足。同时,这些房地产开发企业控制着基础设施,如港口、电力网络和天然气管道网络。这种有着紧密内部联系的经济机构类似于其他“小经济体”的国家或地区。Mical Gal通过对这些问题的研究指出:小规模的市场经济普遍具有“市场高度集中”、“垄断现象普遍”以及“卡特尔行为活跃”的特点。应当肯定的是,她研究认为,考虑到“小经济体”所具有

的特点需要与其相适应的特别的竞争政策，而大规模经济下的竞争政策显然不适应有着高度市场集中与严重市场进入壁垒的“小经济体”。

然而，长期以来，香港政府对于此研究结果采取拒绝接受的态度。香港政府一方面漠视当前存在的竞争问题，另一方面，习惯性地依赖于以劝勉的方式来促进市场竞争，而非运用一部特定的跨行业的竞争法来实施前期竞争政策。1997年，香港消费者协会通过对几个市场部分的调查，建议政府应该加快一部综合性的竞争法的立法进程。当时的香港政府驳回了这个建议，认为竞争法的制定与颁布对于香港而言，是无用的也是不合时宜的。随后一个缺乏实际权力的“咨询委员会”机构的建立被视为香港政府对市场前期立法厌恶态度的体现和对是否采取竞争法这一问题的实质性回应。<sup>①</sup>

回到港口产业来看，在众多不同的地区，造成港口产业自然垄断的根本性因素是由于该行业过高甚至不可逾越的市场进入壁垒。而这些市场壁垒可能是经济上高额的资本投入，因为该行业对规模经济有所需求以及出于对港口本身的吞吐能力或者其他地理因素的考虑，如：海岸的地理性特征或者潮汐因素。然而，有趣的是，在其他各处起次要作用的经济因素适用于香港的情况，而起主要作用的地理因素却不适用于香港。其原因在于，内地新建的港口较之香港地理上更加靠近运输货物的终极消费者。通过香港运输的绝大多数货物并非来自于香港地区，并且香港也非这些货物的最终消费区域。香港港口产业之所以繁荣其实质上的因素在于中国内地商品对外出口以及日用品和原材料的进口。由珠三角地区生产业带动的国际交易量的迅猛发展促进了邻近进口商品最终消费者和中国出口商品主要生产商的新兴深水码头的发展。从某种程度上来看，这种地理优势是符合当前日益增长的贸易量的市场需求的，并且，迄今为止，这些具有地理优势的新兴港口并未对香港造成严重的不利影响。但是，值得注意的是，尽管近些年中国的出口量呈指数式增长，然而，香港港口的货运增长率却逐渐放缓。此外，那

---

① The Government's rejection was contained in its *Response to the Consumer Council*, published in November 1997. See <http://www.compag.gov.hk/reference/brochure.pdf>, accessed June 30, 2008.

些曾对香港港口产业巨大成功报以羡慕眼光的一些地方政府也已努力发展其港口运输产业,以求在该市场中分得一杯羹。在经济许可的情况下,一些当地政府也开始以不动产(如土地)作为资本与企业采取联营的形式共同开发港口产业。但矛盾的是,这些联营企业大多是香港码头的所有者。这些香港的经营者不仅注入大量的货币,同时提供相关的专业经营技术。因此,造成香港港口产业市场竞争力不足的原因既非典型的地理因素,也非财政因素。其结果是,曾经作为该区域内唯一的海运码头的香港如今已经丧失了其在港口产业中的垄断地位。

#### 四、香港码头的所有权结构以及产能发展

近些年来,香港码头货物装卸设备所有权结构发生了数次变化。值得一提的是,在过去 10 年中最重要的产权变化是新加坡国有港口公司与阿联酋国有的 DP World 入股香港。

当前香港港口营运商如下所列:

香港国际货柜码头有限公司(Hong Kong International Terminal, HIT)是香港最大的房地产开发集团——长江实业控股的和记黄埔有限公司所拥有的 Huchinson 码头控股公司下属全资子公司。同时,记黄埔有限公司拥有盐田港码头一期与二期的 48% 股份,以及三期 42.7% 的股份。HIT 与 HIT/中国远洋运输集团(COSCO)联营企业拥有香港集装箱市场超过 50% 的市场份额。

现代货柜码头有限公司(Modern Terminals Ltd, MTL)是一家私营企业,香港著名的房地产开发公司——九龙有限公司(Wharf Ltd)拥有其 68% 的股份,中国国有企业集团——招商局国际有限公司持有 MTL 27% 的股份,并且 MTL 也是蛇口码头的主要股东之一。此外,在香港具有悠久历史的贸易公司——捷成洋行持有 MTL 5% 的股份。1998 年,MTL 首次以企业联营的形式进入中国内地市场便获得了蛇口货运码头一期的管理合同。1999 年,MTL 再次以联营的方式与中国招商局国际有限公司获得广东赤湾集装箱码头 20% 的股权。2005 年,MTL 得到中央政府批准,与深圳特区政府共同开发大铲湾码头一期工程。同一时间,该公司获得了蛇口集