

深港现代物流业发展 政府行为比较研究

吴晓明 著

海天出版社

责任编辑 陈 丹

封面设计 张幼农

封面画 克 农

责任技编 陈 炯

“深圳走向世界”文库

书 名 深港现代物流业发展政府行为比较研究

著 者 吴晓明

出版发行者 海天出版社

地 址 深圳市彩田南路海天综合大厦

邮 编 518033

排版制作 海天电子图书开发公司

印 刷 者 深圳市希望印务有限公司

开 本 787毫米×1092毫米 1/32

印 张 8

字 数 20千字

版 次 2000年 9月 第 1版

印 次 2000年 9月 第 1次

印 数 1000册

限杂月量 苑原惠珍源园惠原园轱在圆

总 定 价 8.00元(共 1册)

编者的话

世界发达国家和地区的发展实践已经证明：一个国家、一个地区或一个城市经济发展和现代化水平的高低，很大程度上取决于其管理水平的高低。管理在经济发展中具有创造作用已被人们所认识和接受。因此，国内外相当多的专家学者和行政官员们不约而同地推出了生产第四要素理论，认为生产之所以能够发生并持续进行，除需要土地、劳动和资本外，还必须存在第四要素——管理。

理解管理在生产和生活中的作用并不难。我国古代有名的‘田忌赛马’故事就告诉人们，管理往往是成败的关键。难的是如何了解和掌握现代化的管理知识和方法。对年轻的深圳市来说，这点尤为迫切和重要。特区的倡办者邓小平同志在特区成立不久时就指出：‘特区是个窗口，是技术的窗口，管理的窗口，知识的窗口，

也是对外政策的窗口。从特区可以引进技术，学到管理，管理也是知识。”建立特区以来，深圳通过引进外资和先进科学技术的同时，也吸收了国外先进的科学管理经验，对管理现代化城市积累了一定的经验，但相对来讲，现代化国际性城市的管理经验仍很不足。深圳目前正处在重大的社会转型的关键时期，在本世纪末下世纪初，深圳要建立社会主义新型的市场经济体制，进一步完善城市各项功能，转变经济增长方式，同国际经济和惯例接轨。随着深圳现代化建设进程的加快和深度的推进，一系列的问题开始出现并困惑着深圳，现代化城市管理经验不足掣肘了深圳迈向现代化国际性城市的步伐，城市管理水平高低是关乎深圳以何种姿态跨入 21 世纪的战略性问题。

江泽民同志曾强调，我们要“坚持对外开放，认真学习世界各民族的长处，积极引进先进的科学技术和经营管理经验，增强我们自力更生的能力，加快祖国的发展”。只有站在人类文明的肩膀上，深圳才有可能建立世界一流的城市管理和企业管理。要做到这一点，途径有很多，但最直接、最有效的办法莫过于让一些行政和企业领导干部到香港和国外发达城市去学

习、观察、思考,将他们带回来的成果加以汇集、整理、消化,为我所用。基于这种思路,在 20 世纪末和 21 世纪初的 20 年里,深圳将有计划地逐年派出领导干部“西行取经”。其成果将逐渐沉淀下来,编入“深圳走向世界”文库,以献给那些有志于中国城市管理体制改革的有识之士。

本“文库”的推出,从一个侧面反映出深圳的城市管理开始走入一个新的阶段。期望能为接近国际先进水平和衔接国际惯例做些有益的帮助。对于 21 世纪的中国有什么样的影响,由未来去评说吧。

内容提要

随着以信息化为基础的新经济的出现和经济全球化进程的加快,物流业已成为全球新的经济增长点和重要的利润来源。作为亚太地区的物流中心,香港发达的交通运输业对香港经济的转型和发展发挥了重要的带动作用,这无疑与香港政府采取的‘积极不干预主义’经济政策和物流政策密切相关。香港的近邻深圳市政府也于 1999 年 12 月把发展现代物流业作为抢占新世纪经济发展制高点的三大战略性支柱产业之一。

在对深港货运、仓储业发展及其向物流形态转变的历史考察和现状分析的基础上,本文分别从深港物流行业运营现状、运营环境、政府行为和市场经济条件下的政府职能等四方面进行了对比分析,总结了香港政府在物流发展中的成功经验及若干启示,提出了深圳市如何利用政府职能转变来大力发展现代物流业、建设现代物流中心的相应政策建议。

序

展现在读者面前的这本书，是深圳市选派的第五批赴港进修学员、我局干部吴晓明同志结合工作实践和借鉴香港物流业发展的经验，对我市现代物流业发展问题研究与思考的成果。面对作者诚恳的要我为此书作序的请求，原想索性写上三两句好话，算是完成任务。但翻阅了整篇文章后，感到使人耳目一新，其翔实的数据、流畅的语言、蕴涵的寓意、大胆的构思，体现了“勤于学习、敏于思考、敢于创新”的理念。对此，三两句的好话也只能是浓缩的序，自然不够精粹。

发展现代物流业在世界发达国家已经有了几十年的历史，在中国则属于逐步认识、整合发展的新兴产业，已经引起了各个方面的关注。在以往的文章中，都是以研究、论述有关物流业如何建设和运行的理论为主，像本文这样把市场条件下的政府职能与现代物流建设联系在一起，专题研究现代物流建设中的政府研为尚属罕见，而把深圳与香港进行对比研究的更是别

有新意,对于我们借鉴香港物流业成功发展经验有着较好的参考价值。尽管公务繁忙,但我对做学问仍是情有独钟,这也是为什么我比较看重这本书的原因。照抄照搬别人的东西是不可能健康发展的,只有从理论与实践的结合中寻找自己的发展道路,才能在 圆世纪中实现我市物流业发展的战略性目标。

建设与发展现代物流业,是我市确定的新世纪推动经济腾飞的三大战略性支柱产业之一,也是我市率先基本实现社会主义现代化目标、建设国际性都市的重要标志。面对新世纪物流业发展的机遇和挑战,深圳‘交通人’责无旁贷,重任在肩。我希望交通局的干部多读些书,多研究些问题,为我市现代物流业的发展献计献策,努力争当创新发展的先锋。

深圳市交通局局长：



圆圆圆年 苑月 圆日

引 言

社会的发展与经济的正常运行密不可分，而经济本身更是因着社会需求理论，为使有限的人类资源得到充分合理的利用，按照一定的规律，宛如一架庞大的机器周而复始地运作。需求是产品，资金是动力，制度与法规是架构，经营是制造和过程，物流就是链条与衔接，而且是包含了运输、装卸、加工处理、仓储、分包、配送、信息情报等多个经营活动在内的高层次的衔接，是运输经济在现代意义的扩展。由此可知，物流对经济运行也是至关重要的，在一些国家和地区，现代物流业已成为经济中心城市的支柱产业，也是其向周边城市辐射的重要途径。

物流(Transportation)，在目前经济学的领域中是个热门论题，许多专家学者为此引经据典著书立说，物流已逐渐成为经济学研究中的重要组成部分。在国际经济一体化的过程中，物流业的发展拉近了世界各地间的距离，缩短了人们联络等待的时间，并已作为提高某一区域投资

环境竞争能力的一个基本要素加以考虑。一些发达国家和地区甚至把物流看做是现代经济增长的第三利润源进行研究,并纳入整体经济发展计划。可以预言,进入 21 世纪,物流业在全球经济一体化进程中必将扮演重要的角色。

在 1992 年 12 月召开的深圳市第三届人民代表大会第一次会议上,深圳市政府把发展高新技术产业、金融业和现代物流业作为全面实施科教兴市战略,努力抢占新世纪经济发展制高点的三大战略性支柱产业,并借此带动全市经济结构和产业结构的全面优化升级,实现建设区域性经济中心城市、高科技城市、园林式花园式的现代化国际性城市、社会主义法治城市 and 现代文明城市,率先基本实现社会主义现代化,把深圳建设成为有中国特色社会主义示范市。

深圳市运输局早在 1985 年就开始关注深圳市的货运业发展,着手研究建立物流中心的必要性与可行性,并适时地向深圳市政府提出了建立区域性物流中心的建议,得到了肯定。经过数年的不懈努力,在国内大学、研究机构的著名专家学者和国外知名咨询公司对深圳市近年来货运业发展情况,与香港及周边城市、华南地区经济关系反复研讨、论证的基础上,就建立物流

中心的必要性、可行性、发展规模、功能定位等达成共识,被深圳市政府列入今后五年的工作任务,确定为跨入新世纪经济发展的三大支柱产业之一。在相关政府部门的参与下,共同编制了《深圳市‘十五’及 2010 年现代物流业发展规划》,使物流业有了科学、合理、有序、规范的发展要求。那么,在现代物流中心建设过程中应如何行使组织、协调、引导、扶持、调控、规范运作的政府职能;在社会主义市场经济还在逐步完善的过程中,政府应扮演什么角色;中国加入世贸以后政府职能应如何转变,这是需要我們进一步探讨的论题。

香港,虽然仅有 703 平方公里的土地,人口 560 万,地少人多,资源缺乏,但在其 150 年的经济发展史中,依赖自始至终的自由港政策和香港人的勤奋精神,把一个寂无声息的小渔港变成了全世界都为之青睐的国际性大都市,香港 1989 年度的本地居民生产总值已达 1500 亿港元(当时价),到 1996 年,港府财政储备 1500 亿港元,外汇储备 1500 亿美元。伴随着中国内地改革开放的大潮,香港也逐步确立了其世界航运中心和空运中心的地位,1989 年海运货物吞吐量达到 1500 万吨,空运货物吞吐量 1500 万

吨(不含邮件和行李) ;赤 角国际机场进出港航班达到 15万 7千架次,进出港远洋轮船 1800万(净注册)吨 ;除此之外,内河运输为 1800万吨,道路运输 1800万吨,铁路运输 1800万吨。进入 2000年,成功避过亚洲金融风暴的香港经济开始大幅回升,1- 10月,空运货物吞吐量已达到 1800万吨,比去年同期猛增了 18%。这些骄人业绩的取得,除了一直奉行对经济活动的积极不干预政策外,香港特区政府如何通过直接和间接的手段,把经济增长控制在合理的范围内,有效地推动物流业发展,继续保持了香港世界航运和空运中心的地位,值得我们探索与借鉴。

按照组织的安排,带着这些问题,笔者在香港进行了四个月的学习调研。在港期间,分别走访了相关的政府部门、大学及研究机构、协会等中介组织和各专业货运公司,拜访了政府官员、大学教授、专业研究人员及行业专家和企业的主要负责人,就香港物流中心建设的成功做法展开调研,从而对其有了较为清楚的了解,将之与深圳的现状进行对比研究,并结合深圳的实际,针对物流中心建设过程中政府应扮演的角色问题,进行重点剖析,写出报告,提出见解。

本文分为历史与发展、对比与分析、借鉴与思考三章。第一章分别考察了香港货运业的历史与发展,深圳货运业的历史与现状以及深港物流产业的渊源;第二章分别从深港物流行业运营情况、运营环境、现代物流建设政府行为和市场经济条件下深港政府的职能等四个方面进行了对比分析;第三章总结了香港政府在物流发展中的成功经验给我们的启示,提出了深圳市如何利用政府职能转变来大力发展现代物流业,建设现代物流中心的相应政策和建议。

20世纪,人类借着丰富的想象和自身智慧孕育出的无数科技成果在经济领域的应用,创造出多少惊人的经济奇迹。跨入 21世纪,深圳将面临着新的挑战 and 机遇,建设现代化交通体系,建设现代化物流中心,为新的世纪深圳经济增长插上腾飞的翅膀。

第一章

历史与发展

第一节 香港货运业的历史与发展

一、香港经济腾飞的原因及转型的必然性

在香港一百多年的经济发展史中,无论是转口贸易时期,对外贸易还是加工制造业兴起时期,都离不开交通运输业的发展这一基础行业,这也在今天的经济运行中不断地被证明。而对面积仅为 700 平方公里以海岛为主的香港来说,在通讯不发达时期,交通运输更是其对外联系的惟一方式,其对经济的制约作用十分明显。所有分析香港经济腾飞原因的理论,都毫无例外地肯定了香港经济转型与发展的密切关系。不可忽略的是,伴随着这些转型和腾飞,香港的交通运输业也经历了:

海运(帆船——轮船)、铁路运输——转口贸易(早期经济类型)

海、空、铁运输——加工贸易(第一次转型)

海、陆、空、铁、通讯——包括金融、旅游、商贸、房地产在内的服务业(第二次转型)

现代物流——电子科技、数码技术等高科技行业(第三次转型)。

(一)开阜初期的香港经济与交通运输

香港开阜之始,岛上居民仅为 ~~缘~~ ~~人~~ ~~人~~,是个荒芜的小岛,交通不便,资源贫乏,英国商人主要是把香港作为鸦片转卖中心,并建设了仓库、邮局、教堂、银行等配套服务设施。香港的自由港政策吸引了大批英国人和华侨来港经商,从而也推动了其鸦片、船舶、运输业的发展。进入 ~~圆~~ ~~国~~ ~~世~~ ~~纪~~ ~~世~~ ~~纪~~,随着九广铁路的建造和远洋运输的扩大,启德机场的启用,香港进入了转口经济的稳步发展时代。第一次世界大战在欧洲爆发,使香港获得了一次发展的机遇,由于欧洲货物中断,很多小型公司开始在香港设厂,加上本地华人的努力,到 ~~灵~~ ~~德~~ ~~年~~ ~~年~~,香港已发展成为一个与上海各踞一方的城市。此时的交通运输可以概括为:从帆船到轮船的使用,铁路开通所形成的货源,简陋的小批量的远洋运输构成当时货运的主体。

(二)经济定位与两次经济转型带来的发展