



大昌行物流
DCH LOGISTICS

大橋對珠西及香港物流業界 的重要性

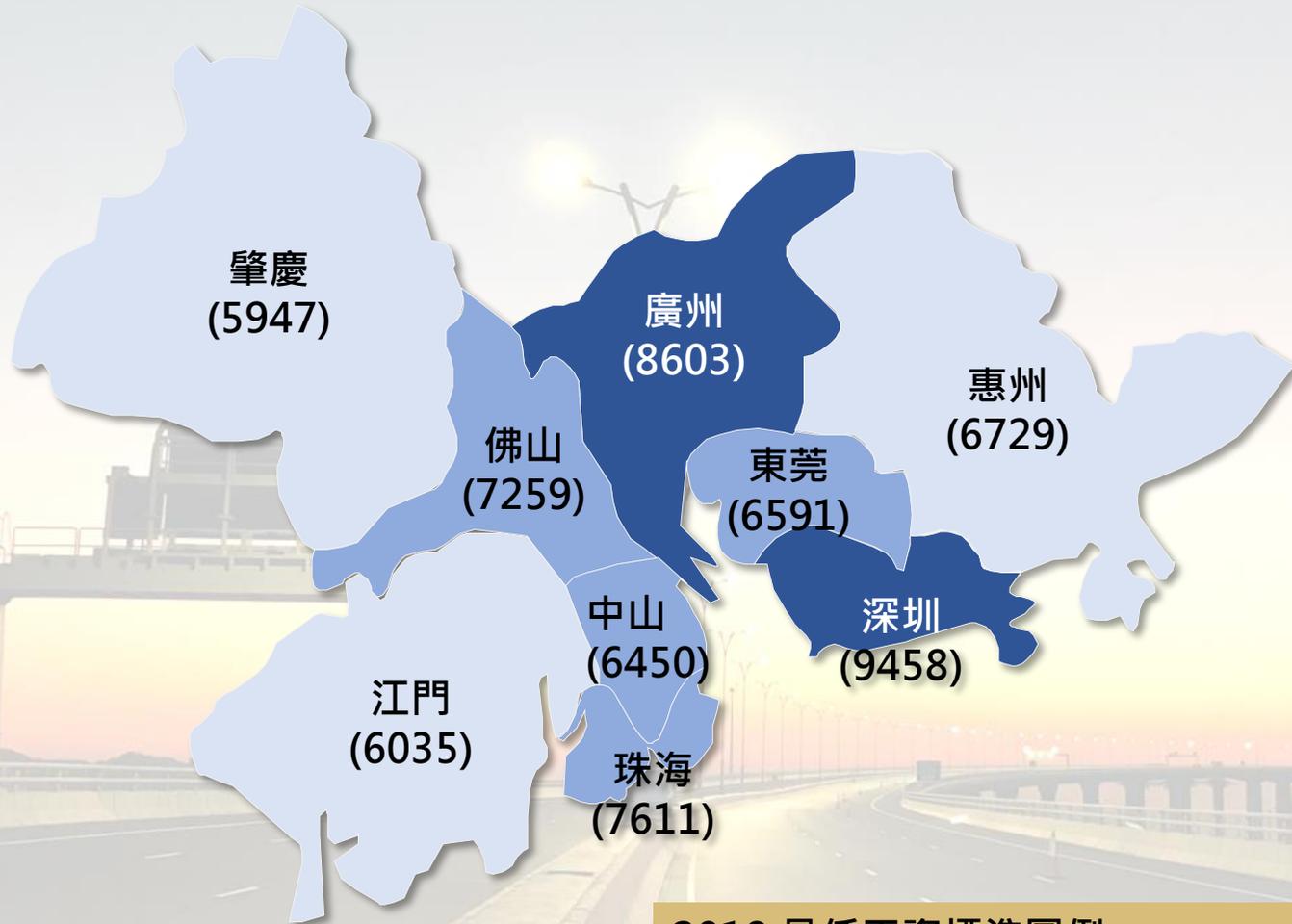
大昌行物流有限公司
董事及總經理 鄺志聖



背景

- ▶ 改革開放以來，因珠江東與香港直接接壤，投資及外向型生產活動主要集中在珠江東岸。使得珠江東岸發展快于珠江西岸 –
 - 東岸面對勞動力與土地要素瓶頸的制約；
 - 西岸的勞動力與土地要素的儲備相對豐富
- ▶ 粵港澳大灣區在新一輪的經濟快速發展中，迫切需要打通東西兩翼基礎設施有效聯通的瓶頸，實現資源互補，協同發展。
- ▶ 港珠澳大橋前，主要靠虎門大橋從1997年通車起擔負了接近整個珠三角東西交流的車輛





2018 最低工資標準圖例

- 第一類地區 (廣州 / 深圳 2100 / 2200 RMB)
- 第二類地區 (1720 RMB)
- 第三類地區 (1550 RMB)

括號內為珠三角不同地區平均薪酬水平* (RMB/月)，可見珠三角內城市間的人力成本差異大。

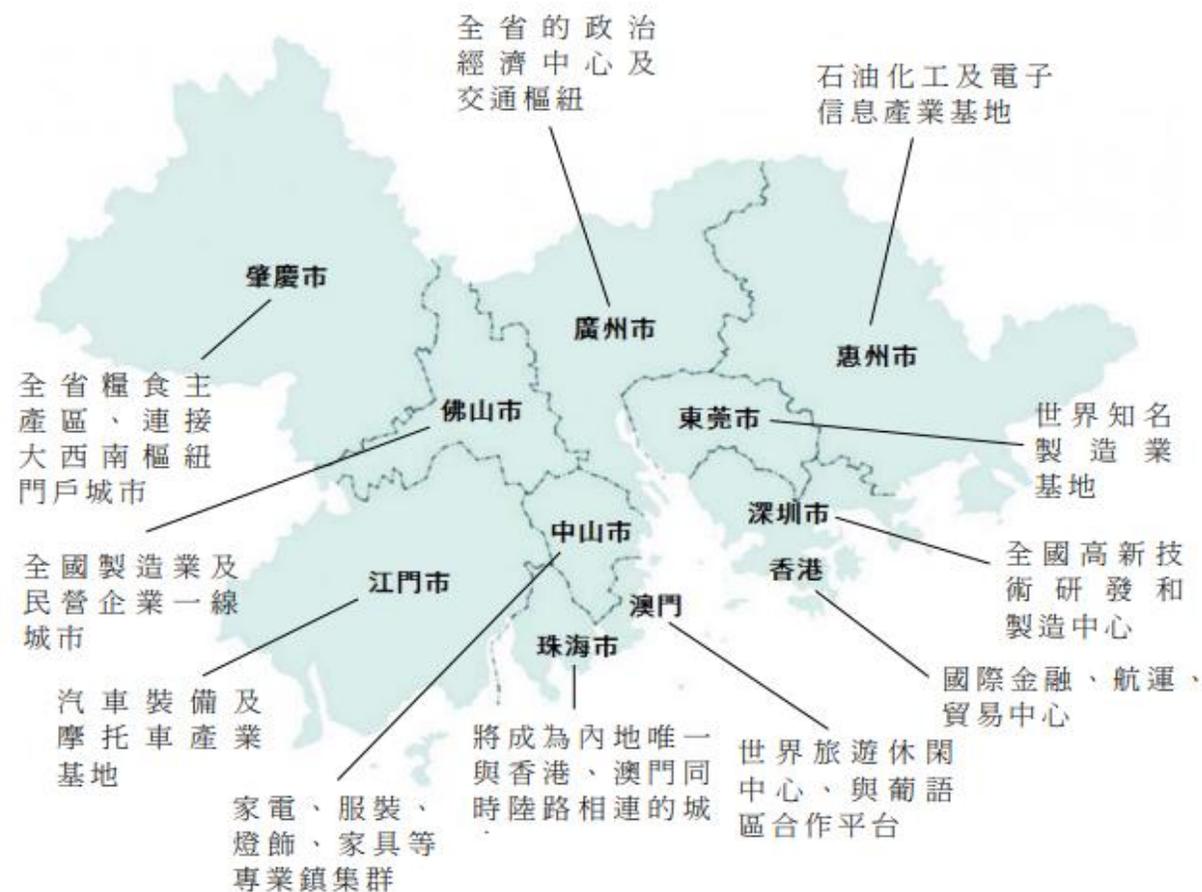
*《南方人才年度廣東地區薪酬調查報告》2018-2019



圖為粵港澳大灣區各市現時的產業佈局

珠西地區發展以工業及製造業為主

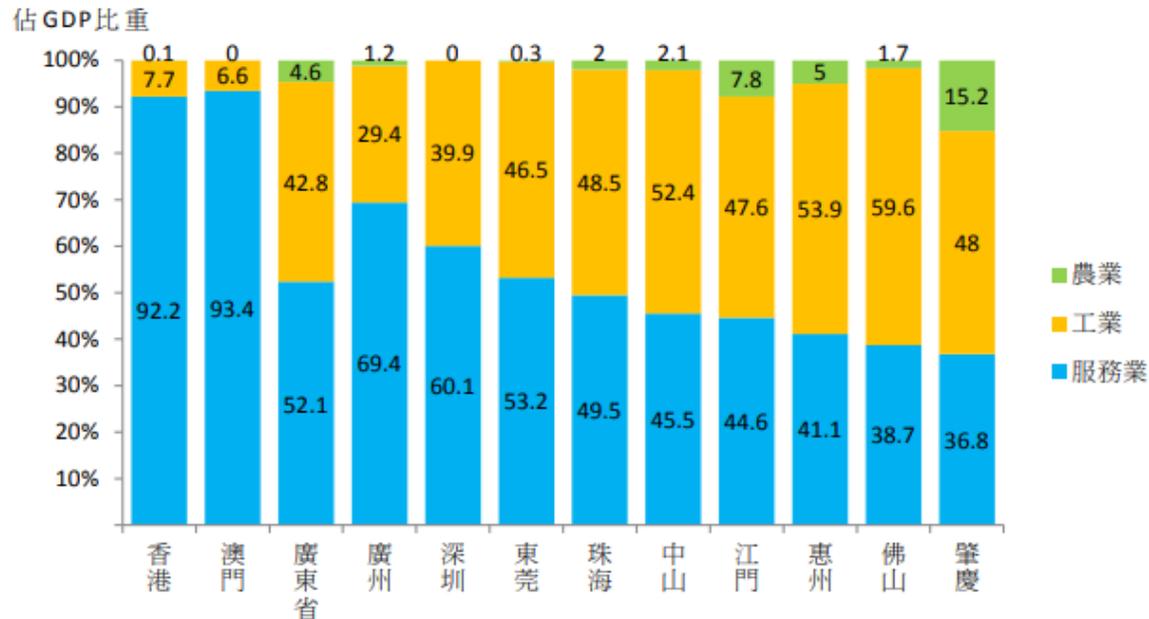
- ▶ 珠江西岸具備明顯的營商成本優勢及廣闊的發展空間，人力成本低，勞動力成本較東部便宜20-30%





- 自全面啟動“雙轉移”戰略以來，可見東岸較發達地區的發展重心轉向第三產業

圖 6 —— 2016 年粵港澳大灣區各市產業佔地區生產總值比重



資料來源：政府統計處(2017)、澳門統計暨普查局(2017)及廣東省統計局(2017)。

- 廣東省“雙轉移”“雙提升”戰略

- 《珠江西岸先進裝備製造產業帶聚焦攻堅行動計畫(2018-2020年)》列明「推動珠江西岸邁入全球製造業第二梯隊，將珠江西岸地區打造成裝備製造業產值2萬億元、具有世界影響力和國際競爭力的先進裝備製造業基地。」

- 2017年5月4日，廣東省政府網站對外發佈《珠江西岸六市一區創建“中國製造2025”試點示範城市群實施方案》中提到，「要以推進製造業轉型升級和提質增效為中心...將珠江西岸地區打造成具有世界影響力和國際競爭力的先進製造基地。」

不論現時的傳統工業，還是計劃中的先進裝備製造產業，均需具效率、幅射大的出口渠道



大昌行物流
DCH LOGISTICS

對珠西物流業界的
重要性



使珠海一躍成為珠江口西岸聯繫港、澳樞紐城市

- ▶ 港珠澳大橋的修建將徹底改變珠三角交通運輸的局面，將以往的“A”字型區位元結構，轉變“O”型區域交通環
- ▶ 讓曾經處於珠三角“邊緣區位”的珠海一躍成為珠江口西岸聯繫港、澳的“樞紐城市”





港珠澳大橋 使珠海物流業生態改變

- ▶ 加速航運業轉型
- ▶ 港珠澳大橋建成後，增大高欄港對珠三角西岸乃至整個泛珠三角地區貨源的吸引力
- ▶ 珠海作為粵西與澳門和香港的連接點，可望成為珠西、粵西一帶的貨物分撥及轉運中心，大力發展保稅物流及國際物流基地
- ▶ 與香港機場資源互補的可能





增加珠西地區的進出口 路線的選擇和提升效率

- 港珠澳大橋通車後大大降低由珠江口西岸的珠海、江門、中山等城市至香港的陸路距離及成本；即便在粵西較遠的陽江仍在香港3小時經濟圈之內





大昌行物流
DCH LOGISTICS

推動珠西物流業 發展水平

- ▶ 大橋將能增強珠三角西岸對外來投資的吸引力
- ▶ 隨著當地製造業不斷升級和更多外資及內資企業在當地投產，將進一步提高對較高水準的物流需求，推動物流業發展水準





珠西樞紐—— 江門的崛起

- ▶ 港珠澳大橋建成後，來往香港至江門時間節省一半
- ▶ 江門位處珠三角入粵西必經之地，為西翼樞紐門戶城市，承東啟西
- ▶ 刻意打造的成本窪地，土地開發程度及人力成本比佛山及中山低，空間大
- ▶ 政府的全力推進——自2016年市委、市政府提出要“堅持以工業立市為根本”以來，工業逐漸成為江門實體經濟發展的主引擎
- ▶ 2018年工業增長亮眼





大昌行物流
DCH LOGISTICS



對香港物流業界
的重要性



為香港擴闊貨源腹地， 引進珠西地區的物流需求

- ▶ 港珠澳大橋落成後，香港方圓三小時車程內可達的地方總面積接近 17,000 平方公里，消費人口高達 5,000 萬人，開拓新的消費市場
- ▶ 打開珠西乃至粵西不同行業對物流需求的市場
- ▶ 大大減低香港來往珠海及澳門的成本，增加陸路效率
- ▶ 為香港的海運、空運帶來額外貨源，擴大香港貨運服務範圍，令香港作為物流樞紐的地位得以提升



香港倉儲業務轉型機遇

- ▶ 本地倉儲業務受制於租金昂貴、人力成本高，深圳鹽田保稅倉租金近年亦大幅上升
- ▶ 隨著大橋大幅縮短陸路交通時間，倉儲業務傾向遷移到珠海甚至新會一帶，而保留配送業務於香港營運
- ▶ 大橋不僅為香港物流帶來珠西工業及高新技術產品出口對物流需求的機遇，亦為香港物流業界面對嚴峻的土地問題提供另一出口



高價值空運發展－ 港珠兩地的機場合作

- ▶ 《香港國際機場發展藍圖2025》提出香港國際機場必須與中國內地機場，尤指珠三角其餘四大機場（廣州、深圳、珠海、澳門）合作
- ▶ 香港及珠海兩地機場於2006年達成合作協議，成立合資「珠港機場管理有限公司」（當中香港機場管理局持有55%股權）
- ▶ 提供與珠海機場分工合作的可能，解決香港倉庫緊張、人力成本高的問題
- ▶ 支持香港機場拓展空運物流，向轉運、跨境電子商貿及高價值空運貨物發展



是葵青貨櫃碼頭遷移至大嶼山的誘因

- ▶ 社會早有聲音建議政府覓地另外興建一個現代化、自動化的新貨櫃碼頭，提升香港海運業競爭力
- ▶ 政府於2017年《可持續大嶼藍圖》中指出大嶼山策略性定位為珠三角的國際運輸、物流及貿易樞紐；大珠三角地區和亞洲的服務樞紐
- ▶ 連接港珠澳大橋主橋至香港口岸的接線，位於香港國際機場東北部海域
- ▶ 只要增建道路連接人工島、貨櫃碼頭和機場，便能打造成集海運、陸運和空運為一體的國際物流樞紐



結語

- ▣ 貿易及物流業近年開始呈現疲態，2006 – 2016這十年間，年均增長只有2.7%
- ▣ 港珠澳大橋的建成，將珠西地區並未完全發掘的潛力帶到香港門前
- ▣ 為貨運量注入新的增長動力
- ▣ 港珠澳大橋開通後亦為香港倉儲用地提供新的選擇
- ▣ 物流界應盡力把利益最大化，以積極進取的態度面對日趨激烈的競爭