# 香港经济转型和香港的发展 经济学理论论文

来源：网络 作者：雨雪飘飘 更新时间：2025-02-07

*经济转型指的是资源配置和经济发展方式的转变，包括发展模式、发展要素、发展路径等等转变。从国际经验看，不论是发达国家还是新型工业化国家，无一不是在经济转型升级中实现持续快速发展的。我国从九五计划开始即提出了经济转型问题。以下是范文网小编今天...*

经济转型指的是资源配置和经济发展方式的转变，包括发展模式、发展要素、发展路径等等转变。从国际经验看，不论是发达国家还是新型工业化国家，无一不是在经济转型升级中实现持续快速发展的。我国从九五计划开始即提出了经济转型问题。以下是范文网小编今天为大家精心准备的经济学理论相关论文：香港经济转型和香港的发展。内容仅供参考阅读!

香港经济转型和香港的发展全文如下：

香港是全球重要的经济中心，是继纽约和伦敦之后的第三大国际金融中心。香港之所以能发展成为国际大都市，是香港经济与香港港互动的结果。香港港支持香港经济的发展，而香港经济的发展，又可以生成更多的货流，从而形成了良性循环。

从1992 年至2025 年，香港港雄踞全球集装箱港口榜首十余年。内地改革开放后香港制造业大量内迁，香港自身货流生成能力随之大幅度下降，香港港成为一个靠中转货流支撑的港口。2025 年，香港港中转货物吞吐量占货物吞吐总量的58.7%，集装箱中转吞吐量更占集装箱吞吐总量的70.9%。这表明，港口的类型主要取决于所在城市的经济形态，并随着城市经济形态的变化而变化。

1 香港港成为中转港的发展历程。

香港港成为中转港，是香港经济转型的结果。

20 世纪70 年代，新加坡、韩国和我国的台湾、香港地区抓住了发达国家向外转移劳动密集型制造业的机会，利用自己价廉、高素质劳动力的优势，大力吸引外来的投资和技术，以发展加工贸易带动国民经济整体的发展，从而迈入了新兴发达国家和地区的行列，被称为亚洲四小龙。1980 年，香港制造业的增加值占本地生产总值的22.8%，就业人数超过100 万，约占香港就业人数的40%，制造业成为了香港的支柱产业。加工贸易中原材料、零部件的大进和制成品的大出，都需要港口，尤其是集装箱港口的支持。当时的香港港已经是全球的集装箱大港(全球排名1970 年第31 位、1975 年第4 位、1980 年第3 位)，而制造业又可以生成大量集装箱货流，保证了港口的持续繁荣。

1976 年，香港外贸出口额达415.6 亿港元，其中中转额89.3 亿港元，占21.5%;外贸进口额达432.9 亿港元，其中中转额约71.4 亿港元，占16.5%。中转贸易总额仅占外贸总额的18.9%。中转货流的附加值高于本地生成的货流，因此，中转货物吞吐量占港口货物吞吐量的比重小于中转贸易总额占外贸总额的比重。

20 世纪80 年代，内地实行改革开放，自发展加工贸易起步。内地无论是劳动力成本还是土地成本都远低于香港，而且还有吸引外来投资的优惠政策，香港的制造业纷纷内迁，汇集珠三角地区，以致香港制造业迅速萎缩。因此，虽然香港制造业已内迁，但是由于当时国家无力大规模投资港口建设，尤其是集装箱港口建设，内地港口生产能力严重不足，珠三角地区加工贸易生成的货流仍需通过香港港进出，从而使香港港由为本地货流服务转型为以中转为主的港口。2025 年，香港港集装箱中转吞吐量比重达51.5%，超过香港自身生成的集装箱货流;2025 年，中转货物吞吐量比重达54.1%，超过本地生成货流，表明香港港已转型成为中转港。同时，中转贸易成为香港的支柱产业。近10 年来，中转货物在香港中转的增值(即离岸价格与到岸价格之差，也就是中转服务的毛收入)占GDP 1/4 以上。货物中转的增值绝大部分可以计入GDP，基本上可以视之为中转贸易对香港GDP 的直接贡献。2025 年，货物中转增值对GDP 的贡献率为27%。因此，港口的市场定位主要取决于所在城市的经济类型以及所处环境的变化。

2 香港港并非典型的国际中转港。

长期以来，香港港被认为是典型的国际中转港，但事实并非如此。

建设大型集装箱枢纽港需要相当规模的集装箱货流，而在20 世纪七八十年代，单凭一个城市生成的货流不足以达到支持枢纽港建设所需的经济规模，必须要有外地货流即中转货流的支持。

根据中转货流的来源，集装箱枢纽港可以分为腹地型枢纽港和中转型枢纽港。腹地型枢纽港是指外地货源主要来自内陆腹地的港口，即陆向腹地，这些地区的货流是通过陆路运输和内河运输向这个港口集中或自这个港口陆向腹地集疏运。中转型枢纽港则是指货源主要依靠周边港口，即海向腹地提供的货源，这些地区的货流通过海上集装箱支线网络进行集疏运。此外，所谓复合型枢纽港是指集装箱货源既来自内陆的腹地，又来自海上支线网络的港口。事实上，任何一个集装箱枢纽港都是复合型枢纽港，其差别仅在于货源主要来自内陆腹地还是来自海上。国际中转货物是指自境外港口启运，经过中转港运往第三国(或地区)的货物。我国所指的国际中转货物通常是进出口均通过海运的货物，即中转货流主要来自第三国(地区)的海向腹地。

2025 年，香港港货物吞吐总量为17 821 万t，其中，海运中转货物吞吐量4 813 万t，河运中转货物吞吐量2 011 万t，海运间的中转货物吞吐量2 802 万t，占吞吐量的15.7%。因为河运的货物来自珠三角地区，河运之间中转的可能性非常小，所以可认为河运的中转货物全部转向海运，或来自海运。2025 年，香港港货物吞吐总量为26 928 万t，其中，海运中转货物吞吐量11 707 万t，河运中转货物吞吐量4 102 万t，海运间中转货物吞吐量7 604 万t，占吞吐量的28.2%。这意味着香港港中转货流主要来自陆向腹地，因此，香港港不是典型的国际中转港。

3 香港港中转港地位的巩固。

20 世纪90 年代，关于中转港无前途论的主要依据是，喂给港或支线港(支线港有近洋航线的喂给港)向干线港或枢纽港喂给货流，是由于当地的货流规模未能达到建设干线港的经济规模，一旦该港口所在地区的货流生成量达到一定的经济规模时就会建设干线港，不再为被喂给港提供喂给服务，从而形成截流的形势，使被喂给港口货流萎缩。这个理论是针对香港港提出的，因为当时正是香港制造业内迁、香港港处于中转港转型之时。

香港制造业的内迁，使珠三角地区成为内地外贸货流生成量集中的地区。2025 年，广东省成为我国第一外贸大省(市)，外贸生成量为1 800 亿美元，占内地外贸总额的35.3%。深圳市生成的外贸总额为675 亿美元，占内地外贸总额的13.2%，比第二外贸大省(市)上海市还多10%。因此，珠三角地区必然要大力发展港口，尤其是集装箱港口。而此时经过十几年的发展，内地也拥有建设港口的实力，加上实行吸引外资建港的政策，内地港口已出现了快速发展的态势，这势必会对香港港的中转货流产生截流影响。同时，十几年来，珠三角地区的港口有了长足的发展，甚至未来深圳港将超越香港港成为全球第三大集装箱港口。进入21 世纪以来，香港港集装箱吞吐量年均增长率为2.7%，集装箱的中转吞吐量年均增长率也仅为7.4%，中转吞吐量的增速远低于内地港口年均增速，但以通常的标准来衡量，是一个相当不错的数据。这表明珠三角地区港口的发展对香港港的繁荣影响有限，香港港中转港地位并未因此而动摇。

香港港中转港地位巩固的原因在于，集装箱货物有着与大宗散货不同的特点。集装箱货物既是高附加值货物，时间敏感度高，又是小批量的货物，每一批货的发货地和最终收货地各不相同，对航线和航班要求高，往往为了合适的航线和航班不惜舍近求远。香港港是老牌的国际航运中心，航班密集，可以减少班期等待时间，缩短集装箱在港口的停留时间;航线和挂靠港多，可以最大限度地减少中转的需求，不但费用低，而且节省时间。因此，航线多、航班密是集装箱港口重要的竞争力。

香港港是自由港，通关便利、快捷，与内地沿海的港口不同，不受沿海捎带禁令的约束，班轮公司可以把香港港作为基地港，实行干干中转。此外，香港港又是境外港口，在此中转可以在装船港退税，对出口商有相当大的吸引力。香港港的港口费用高于内地港口，但由于集装箱货物附加值高，对高运价承受能力较强，所以高费用对重箱影响并不大。也正因为香港港的费用高，空箱不会来此中转，从而压制了空箱率的上升。此外，香港港比内地港口更接近国际传统航线，就运输距离而言，内地沿海港口运往欧洲和东南亚各国的货物在此中转相较在沿海其他港口中转短，尤其是对上海以南的港口来说颇具吸引力。香港港不仅是珠三角地区外贸货物进出的通道，也是货物从内地沿海运往欧洲的重要中转港。以上种种原因保证了香港港中转港地位的长盛不衰。

空运的发展对香港港的中转货源以及中转货流起了一定的分流作用。在货物运输向(附加值)高、(重量)轻、(厚度)薄、(体积)小的方向发展以及航空运输由高档消费转化为大众消费的双重因素作用下，海运货物呈现向空运转移的趋势，而中转货物更是如此。2025 年至2025 年，进出香港的货物中，空运运量增加了近1 倍，海运运量增加不到一半。2025 年，香港进口货物通过空运与通过海运的价值比为0.40∶0.60;出口货物通过空运中转与通过海运中转的比例为0.32∶0.68，通过空运的货物大大低于通过海运的货物。到2025 年，这两个比例变成了0.63∶0.27 和0.60∶0.40，通过空运进出和中转的货物大大超过了通过海运的货物。从海运转移为空运的货物虽然是高价值货物，但吨位并不多，对香港港中转港地位影响有限。

4 香港港面临中转量相对减少的局面。

香港港中转港地位的巩固，并不意味着香港港的发展不存在挑战，其面临内地到香港港中转的货流相对减少的局面。所谓相对是指内地货物在香港港的中转量虽然绝对量在增长，但占内地货流生成量的比重却在下降。香港港中转货物吞吐量的比例不断攀升表明，香港港的繁荣越来越依赖内地的中转货流;但香港港中转货流的增长速度远低于内地港口井喷式增长表明，由于内地基础设施的发展，外贸物资到香港港中转的需求也在减少。从发展看，中转量绝对减少的可能性始终存在。因此，香港不能以内地中转外贸货物作为唯一的支柱产业。离岸贸易的快速增长，正成为香港经济发展的另一支柱产业。

5 香港的离岸贸易。

离岸贸易的内涵及其形式。离岸贸易是贸易商在买卖双方所在地以外的第三地从事贸易活动，把货物从卖家所在地直接运到买家所在地，不论这批货物是否经过贸易商所在的城市。

离岸贸易有二种形式。一种以中间商身份出现，即商家从商家所在地以外(例如香港)的卖家买来商品后，又转手卖给香港以外的买家;也可能是离岸贸易商将在香港以外加工的商品直接卖给香港以外的买家，商家所赚取的是买进卖出的差价。这种形式称为转手商贸活动。

另一种形式是以中介人的身份出现，即商家根据香港以外的买家或卖家的要求，安排购买或销售商品，包括寻找货源或买家、商讨协议及价格、检查和装运等服务。商品是由香港以外的卖家直接卖给香港以外的买家，商家的收入是向买卖双方收取的佣金。这种形式称为与离岸交易有关的商品服务。

离岸贸易与中转贸易的共同点是贸易的要素均与本地无关。中转贸易的发货地和目的地都不是本地，商品也不是本地生产或需要的;离岸贸易的买卖双方都不是本地的，商品也不是本地生产或需要的。香港中转贸易的货流主要来自或转往内地，尤其是珠三角地区;而离岸贸易也主要与内地，尤其是珠三角地区有关。二者不同之处是中转贸易的货物经过香港，离岸贸易涉及的货物则不一定经过香港。

香港离岸贸易的发展。

香港制造业的萎缩并不代表生产服务业也随之萎缩，原因是从香港内迁的仅仅是对土地和劳动力要求较多的组装、制造等附加值低的项目，而附加值高的项目，如策划、营销等仍然留在香港，使其成为离岸贸易商的集聚地。在制造业内迁之初，由于内地港口能力不足，加工的零部件主要通过香港港运至珠三角地区，加工后的成品也主要通过香港港外运，形成了前店后厂的模式，香港并以此为契机，利用贸易、金融高度自由的优势建立起了离岸贸易平台，使离岸贸易的规模迅速扩大，成为香港经济的重要支柱之一。

2025 年，香港离岸贸易额达12 558.3 亿港元，约为中转贸易额的95%;2025 年，离岸贸易额上升至14 582.5 亿港元，超过了同期中转贸易额;之后，在2025 年以前，二者上下不定;2025 年和2025 年，离岸贸易额分别是中转贸易额的1.19 倍和1.32倍。由此可见，香港的离岸贸易商已成功地巩固了自己的市场，并在不断扩大中。

离岸贸易对香港经济的贡献也在不断扩大。

2025 年，香港离岸贸易毛收入为919.6 亿港元，是同期中转贸易毛收入的34.2%，占GDP 的比重为7.1%;2025 年，离岸贸易毛收入增至2 617.8 亿港元，是中转贸易毛收入的50.3%，占GDP的比重也提高到13.5%，增加近1 倍。中转贸易与离岸贸易毛收入占GDP 的比重合计为42.4%。由于中转贸易和离岸贸易的收入，尤其是离岸贸易的收入绝大部分可以计入GDP，因此，二者对GDP 的直接贡献率高达40%左右，由此确立了中转贸易和离岸贸易在香港经济中的支柱地位。

离岸贸易成交的商品大多与内迁的制造业有关，随着内地港口和机场的发展，与其他中转货流一样，面临相对减少的局面。2025 年，在香港出口(包括转口)的内地商品中与加工贸易有关的占52%(以价值计，下同)，从内地进口(包括进口后转口)的商品中与加工贸易有关的占79.3%。到2025 年，这二个比例降低到31.5%和41.5%。加工贸易商品在香港中转，主要是因为香港港具有诸多优势。不少离岸贸易商原本就是加工贸易商，在香港中转可以利用原有的设施以降低物流费用。

香港离岸贸易的发生、发展，到最终成为支柱产业，并不是政府扶持的结果，也不是政府政策引导的结果，而是香港的对外贸易商充分利用香港贸易和金融高度自由搭建的贸易便利化的平台，在利润最大化的驱使下，充分满足市场现实和潜在需求，从而逐步发展的结果。由于对离岸贸易所得并不征税，贸易商经营的积极性高。

本文档由范文网【dddot.com】收集整理，更多优质范文文档请移步dddot.com站内查找