





新興港口 話南韓

南韓在世界盃足球賽大放異彩之後，經濟繼續蓬勃發展。在南韓的發展計劃中，港口業務佔有舉足輕重的地位，和黃集團參與其中，自然不足為奇。



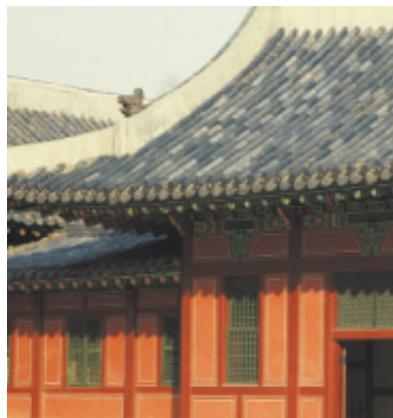
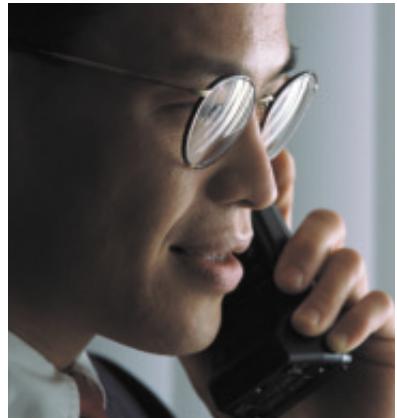
韓

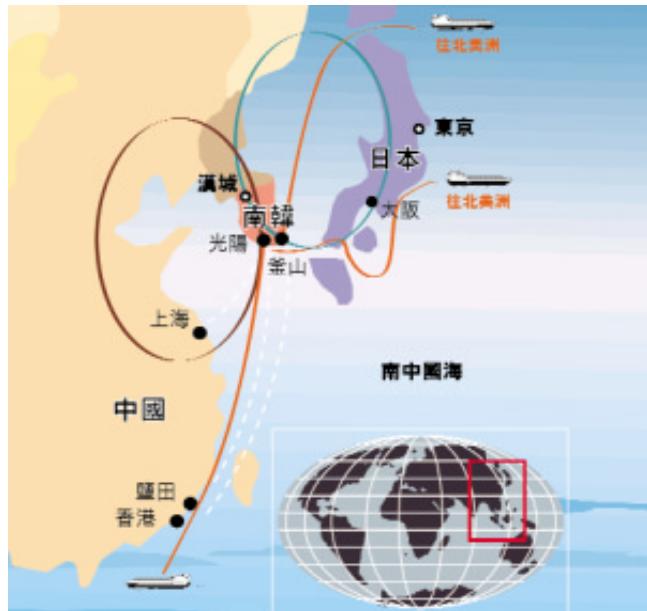
國處於中日兩國之間，而歷史並沒有特別眷顧這片土地。活在巨人的陰影下，韓國在艱難的環境中不斷努力，鎔鑄出本身獨特的民族性。無可否認，這種發展歷程是源於韓國的歷史因素。這個「隱士王國」曾經閉關自守數百年，直至一九一〇年被日本侵入和佔領為止。在一九四五年之後的蘇聯冷戰時期，韓國由於戰略形勢的影響，爆發一九五〇至五三年間的韓戰。今天，朝鮮半島仍然南北分裂，兩個國家的意識型態、文化和經濟體制均迥然有異。

但時移世易，南北韓現正逐漸回復友好關係，最近更同意修築道路和鐵路貫通全球防衛最森嚴的南北韓邊界。此舉將為南韓提供一條通往中國和歐洲的內陸通道。

回顧四年前，南韓陷入金融危機，需要接受國際貨幣基金會的援助。自此，南韓除了開放市場、清還五百八十億美元的貸款外，更吸引了數目相近（五百二十億美元）的外來直接投資，數目超越了一九九八年之前四十年間外來資金的總和。

今年以來，南韓在出口和本地消費增長帶動下，上半年度的國內生產總值上升百分之六點一，而主要的漢城綜合指數則一直領先全球各大股市。韓國央行坐擁全球第四大的外





匯儲備（截至八月底為止達一千一百六十億美元），僅次於日本、中國和台灣，並超越香港。

重振雄風的南韓更在足球場上向其歐亞宿敵還以顏色，以聯合主辦國的身份打入世界盃準決賽。事實上，全球經濟增長與體育成就之間的關係，並不如表面般抽象。

與急速的經濟改革相似，南韓最近在世界盃的彪炳戰績主要歸功於外界助力。荷蘭足球教練希丁克 (Guus Hiddink) 領導南韓這支潛質優厚的年輕隊伍，打破了韓國傳統管理風格和架構的規限，傳授南韓球員在國際舞台上的爭勝之道。南韓人因此把希丁克當作國家英雄。

掌握商機

作為全球具領導地位的港口發展及經營商，和記黃浦港口正協助南韓發揮其經濟潛力，與希丁克對南韓體壇的貢獻互相輝映。

去年五月，由和記黃浦港口、現代商船和韓進海運組成的地方財團韓國國際碼頭 (KIT)，獲批准發展和經營南韓中南部新建的光陽港貨櫃碼頭 (KCT) 第二期的七個泊位。

和記黃浦港口在光陽港的投資，最初被視為其進軍北亞市場的長線策略部署，與其正在擴展的港口網絡和現正經營的中國貨櫃碼頭相輔相成。但是，在今年一月，和記黃浦港口卻出其不意，一舉奠定在南韓港口業舉足輕重的地位。

和記黃浦港口向現代商船購入三個深水貨櫃碼頭，分別是南韓最繁忙的釜山港貨櫃碼頭「和記釜山貨櫃碼頭」(HBCT)、在釜山「和記蔚山貨櫃碼頭」(HGCT) 的另一個五

萬公噸泊位，以及位於光陽港、與韓國國際碼頭只相隔四個泊位的「和記光陽貨櫃碼頭」(HKCT)。上述設施現已收歸於和記韓國碼頭 (HKT) 旗下。

韓國國際碼頭行政總裁何耀強表示：「這是最適當的收購時機。我們發現，自從四年前南韓政府向外資開放經濟以來，南韓出現了許多轉變，但過去數個月的變化速度更快，有更多外國公司想進入南韓市場。」

他說：「事實上，這是良性互動的結果。自希丁克領導國家足球隊創下佳績之後，漢城以外一些傳統上非常保守的較小地區，例如光陽港等，均開始對外開放，並逐漸接受外來的企業和意念。他們以往可能會關注如何保護本土工業，但現在他們會對和黃這類企業表示歡迎，並且認為：『這很好，引進外資有利於我們本土工業的發展。』」

和記黃浦港口韓國顧問朴鐘萬也有相同的見解。他說：「南韓主辦世界盃和參賽，均取得非常理想的成績，因此激發起韓國人爭取成就的信心。這種氣氛瀰漫全國，包括本土工業、經濟，連人民的心理狀況也受到正面影響。」

全國人民士氣高漲，南韓政府亦雄心勃勃地宣佈將南韓轉型為東北亞物流中心。韓國夾於全球最大市場中國與全球第二大經濟體系日本之間，這種地利首次帶來獨特的優勢。

天時地利

地點至上，是地產投資的金科玉律，而貨櫃運輸業的道理亦



復如是。時間就是金錢，如果可以縮短幹線或減少靠泊港的數目，便可以節省貨運成本。貨櫃運輸業的運作方式是由大型母船 (mother vessels) 靠泊主要港口，跟著沿指定幹線裝卸貨櫃，抵達終點後便掉頭回航，周而復始。

由於體積龐大，母船只可在若干中樞港停泊，而船塢維修、裝卸貨物的成本亦非常昂貴。因此，較小型的駁船會將中轉貨物由其他港口——有時由其他國家——運至每個主要中樞港，連本地貨物一起在港口寄倉，等待母船前來運載，而母船亦可能會同時卸下運往相反方向的中轉貨物。

物流服務，就是以最有效的方法運輸貨櫃和其他貨物，但將甚麼貨物運到甚麼地方，卻須視乎經常轉變的全球趨勢而定。香港的總貨物海運量在去年下跌百分之二、新加坡下跌逾百分之十，但釜山港在不知不覺之間取得百分之三點五

的增長，取代台灣高雄港成為全球第三個最繁忙的貨櫃港。

南韓港口的合計貨物處理量增長百分之十二點九，預計可於今年年底打破一千萬個標準箱的大關。按此計算，光陽港的貨物處理量在上半年度上升百分之四十三，至五十一萬七千五百九十四個標準貨櫃；仁川港的處理量上升百分之十五點四，至三十五萬五千個標準貨櫃；而釜山港的處理量則增長百分之八點五，至四百二十七萬三千個標準貨櫃。

政策扶持

為何航運公司突然紛紛選擇南韓？除了是因為南韓政府計劃於今年投入十五億美元發展港口基建，包括在釜山港發展一個先進的自動化交易（物流）系統之外，其「雙港口」政策亦十分有利中轉貨運的發展。「雙港口」政策是一項長遠策

和記黃埔港口大事記（韓國）

（和記黃埔港口在韓國貨櫃碼頭業的收購項目和業務概覽）

一九八六年十二月

光陽港正式啟用

一九八七年十二月

光陽貨櫃碼頭 (KCT) 第一期土木工程展開。

一九九六年九月

KCT第二期第一階段土木工程展開。

一九九七年十二月

KCT第一期土木工程竣工，韓

國政府承擔的成本估計為三億四千萬美元。

一九九八年七月

KCT第一期正式啟用，設有四個三百五十米泊位，總長度一點四公里。

二〇〇一年五月

由和記黃埔港口、現代商船和韓進海運組成的財團韓國國際碼頭 (KIT) 獲准營運和發展 KCT第二期第一及第二階段的

七個泊位。

二〇〇一年十二月

KCT第二期第一階段的土木工程竣工，韓國政府支付的成本估計為二億八千萬美元。

二〇〇二年一月

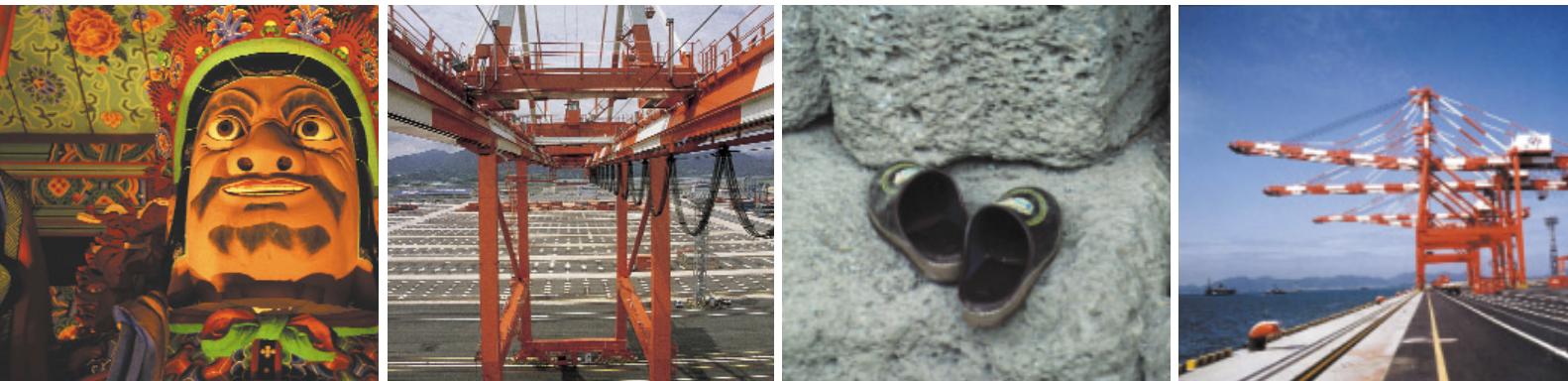
和記黃埔港口向現代商船購入三個現有的深水貨櫃碼頭。和記韓國碼頭 (HKT) 成為下列碼頭的控股公司：

- 和記蔚山貨櫃碼頭 (HGCT)，一個位於釜山的三百五十米長泊位；及

(HBCT)，是二〇〇一年韓國最繁忙的貨櫃碼頭，共有五個泊位（總長度一千四百六十米）

- 和記蔚山貨櫃碼頭 (HGCT)，一個位於釜山的三百五十米長泊位；及
- 和記光陽貨櫃碼頭 (HKCT)，一個位於KCT第一期的三百五十米長泊位。

上述碼頭為HKT提供七個總



略，旨在將光陽港發展成為世界級港口，同時提升釜山港現有設施的水平。政府還推行獎勵措施，除了將釜山港闢為免關稅區，更豁免貨物在光陽港的關稅和關檢手續（即貨物無須經過關檢便可放行）。

兩個港口雖然相隔一百五十公里，但南韓政府的目標是使兩者相輔相成，互補優勢。釜山港現時處理南韓九成的進出口貨運量，預期光陽港可紓緩釜山港的壓力，同時成為中國東北的主要轉口中樞港，而釜山港則可繼續吸引來自俄羅斯遠東區和日本的轉口貨運。去年，日本轉口南韓的貨物急升百分之三十六。

和記韓國碼頭釜山港碼頭經理金容學解釋箇中原因：「日本的轉口貨運量下跌，但南韓卻節節上升，主要原因是兩地關稅的差別。南韓的關稅約等於日本的三分之一，並只

及上海的一半。此外，釜山港位處亞洲與美國、歐洲和澳洲的所有主要航道之上，母船可直接靠泊，無須繞道。」

和記韓國碼頭行政總裁崔元鍾補充道：「歐洲貨運航線開始以韓國而非日本作為終點站，因為這裡的成本較低、效率較高，並可縮短航程時間。尤其在今日，地理位置較優勝的釜山港正吸引華北和日本西部的轉口貨運流入。」

從數字來看，南韓政府的政策似已發揮成效。南韓在今年上半年的合計轉口貨運量急升百分之二十六點九，至一百八十四萬一千個標準貨櫃，而進出口貨運量則見溫和增長百分之六點一，至三百三十九萬一千個標準箱。其中釜山的轉口貨運量增長百分之二十三，至一百七十一萬四千個標準貨櫃，佔當地總貨運量百分之四十點一。

但最具發展潛力的港口看來還是光陽港。在今年上半

長度達二點一六公里的泊位，
每年共可處理三百萬個標準
貨櫃。

二〇〇二年一月
KIT為KCT第三期的優先發展權
支付保證金。

二〇〇二年四月
KIT租用和經營四個深水泊位的
其中三個，泊位總長度達一點
一五公里。

二〇〇三年十二月
KIT計劃展開KCT第二期第二階
段的局部運作。

二〇〇四年三月

- 預計完成KCT第二期第二階
段的土木工程，韓國政府所
承擔的成本估計為二億八千
萬美元。
- KIT預計七個總長度一點
九五公里的泊位全面投入
運作，每年共可處理二百

五十萬個標準貨櫃。

二〇〇八年
預計KCT第三期的一點四公里

控股結構

和記黃浦
港口
(PHP) —
100%

和記韓國
碼頭
(HKT)

和記釜山貨櫃碼頭 (HBCT)，
(釜山港)

和記蔚山貨櫃港口 (HGCT)，
(釜山港)

和記光陽貨櫃碼頭 (HKCT)，
(光陽港)

年，光陽港的轉口貨運量飆升兩點零四倍，至十三萬零八百六十七個標準貨櫃，主要是來自中國東北。韓國國際碼頭的何耀強表示：「華北地區的貨運需求很大，雖然當地不乏優秀的港口，但可惜的是，大連和青島等地區卻偏離主要航線，因此韓國港口較具優勢。」

探索新領域

然而，在南韓營商，並不一定永遠風平浪靜。南韓雖已具備基本條件，例如擁有全球最大規模的造船業，鋼鐵、汽車零件、半導體、資訊科技及紡織工業的出口相當可觀，而本土市場亦在急速增長，但這個國家仍然保持根深蒂固的傳統習慣。南韓表面上是一個工業和科技發展均非常先進的國家，但令人意想不到的是，當地人的營商手法仍然十分傳統。

韓國國際碼頭財務經理蔡永達表示：「在這裏做生意，離不開人事關係，而這些關係需要時間來建立。然而雙方一旦建立了互信基礎，業務便可蒸蒸日上。」

韓國國際碼頭碼頭經理潘君燦表示：「我認為語言障礙是一大挑戰。英語在漢城以外地區並不普及，管理人員必須學習當地語言，別無選擇。」

韓國國際碼頭高級項目經理Neil Proud亦有同感：「我曾經派駐緬甸、越南和很多不同的地區，但這裏為我帶來最大的挑戰。在發展中國家，我們很容易找到懂英語的人，彼此能達致一定程度的溝通。但在南韓，除非是首都漢城，否則很難找到會說英語的員工。如果要把這些懂英語的員工調到釜山和光陽，必須花點功夫游說。」

下定決心

時代轉變，觀點角度亦會隨之改變。在未來十年，東北亞在全球物流市場的角色將可與北美洲和歐洲匹敵。中國對世界各地製造商的投資吸引力正與日俱增，並逐步成為全球生產基地。日本、中國和南韓合計的國內生產總值在過去十年間上升接近一倍，並佔全球國內生產總值的百分之二十點六。這三個國家的合計貿易量佔全球百分之十二點八。

最後，南韓亟須解決北韓的問題。撇開政治因素不談，不少海外觀察家相信南韓將無法成為通往亞洲市場的門戶，因為其內陸腹地未能與亞洲其他國家接通。然而，鑑於南北韓最近的局勢發展，打通內陸的夢想可望於明年初實現，有利南北韓的經濟進一步發展。南韓與中國鐵路和西伯利亞鐵道建立直接聯繫，或會對部分航線構成短期影響，但最終可望進一步鞏固南韓作為區內物流基地的地位。

此外，韓國的另一項優勢是優秀的國民。和記黃埔港口韓國財務經理蔡永達指出：「無論你對韓國人的處事方式有甚麼看法，都不妨撫心自問：『他們為何這麼成功？』答案是民族性。韓國人工作勤奮、團結一致、注重紀律，而且專心致志。他們一旦下定決心，便不會輕易動搖。」



光陽港展優勢

光陽港位於南韓南端，距離漢城只是四十五分鐘的飛機航程，而距離釜山以西也不過一百五十公里，但卻總予人一種地處偏僻的感覺。

最接近光陽港的機場是軍民共用的Jinju機場。在距離該機場的四十分鐘車程中，沿途山巒起伏，還有錯落有緻的果園、稻田，以及激流奔騰的翠谷，而未經開發的狹長海岸，則遍佈紅樹林沼澤。

這片充滿原野氣息的土地，被一條新建的四線行車公路所貫通，而先進的大橋及隧道則成為這個與外隔絕的南端半島通往南韓工業腹地的要道。

除了以上的陸路交通，光陽港只能通過朝鮮海峽與外界接觸。然而，憑著水深港闊的優勢和位處全球主要航線上的地利，光陽港這個昔日的寧靜漁村正迅速發展成為全球最大和最繁忙的港口之一。

大型工業公司POSCO早已於一九八七年率先進駐光陽港，開設鋼鐵廠，創造逾一萬五千個職位。鄰近的Yeocheon Petrochemical Industrial Complex和Yulchan Industrial Park亦相繼落成，令該市的人口急增至約十四萬人。

由於韓國政府銳意把光陽港發展成為一個國際物流中心與東北亞的貨運樞紐，預計該市的規模將於未來十年擴大三倍。

在韓國政府的「雙港口」政策推動下，光陽港貨櫃碼頭第一期於一九九八年七月正式啟用。政府為第一期所承擔的成本約三億四千萬美元，耗時十年完成，在一點四公里長的碼頭區建立了四個水深十五米的深水泊位。

去年五月，韓國國際碼頭獲得該貨櫃碼頭第二期七個泊位的發展及經營權。第二期第一階段已於今年四月十五日啟用，而預計第二階段可於明年底竣工。

同時，和記韓國碼頭於今年一月購入現代商船的三個深水貨櫃碼頭，包括和記光陽貨櫃碼頭。該碼頭位於光陽貨櫃碼頭第一期，是一個五萬噸級的泊位。

光陽港韓國國際碼頭高級項目經理Neil Proud說：「光陽港驚人的發展速度，實在有目共睹。在亞洲金融風暴之後，韓國已投入巨資發展基建。以這個貨櫃碼頭來說，雖然現有的泊位和後勤地區只有二點五公里長，但其腹地的發展潛力卻是無可限量的。」

「倫敦金屬交易所已同意在這裡興建一個貨倉，以配合市場對韓國半導體的龐大需求，其他海外公司亦表示有興趣在光陽港發展業務。」

韓國政府最近剛宣佈展開光陽貨櫃碼頭第三期的工程（韓國



國際碼頭最近已支付工程訂金)，包括興建一個先進的物流中心、把泊位總長度增至十一點七公里，並把每年的貨物處理能力提升至九百萬個標準貨櫃。但碼頭在未來十年的發展步伐，將視乎光陽港服務推廣活動的成效，以及它能否與釜山港配合運作。

韓國國際碼頭財務總監李錫說：「很多人認為我們是『會生金蛋的鵝』，因為我們能帶來龐大的生意。這點確是事實：和黃每到一個國家發展業務，總會提升當地港口的聲譽。然而，航運商重視不離不棄的合作關係，所以我們相信要經過一段時間的努力，才能使航運公司認識光陽港的優點甚至轉用這裏的服務。雖然基於節省成本的實際考慮，這種忠誠的關係已有所減弱，但韓國人做生意仍然十分講求忠誠。」

韓國政府也明白這點，因此把光陽港列為免關稅區（而且與釜山港同樣被列為免關稅港），以吸引更多公司進駐該港。光陽港的裝卸費是全球最具競爭力的，比中國的港口還要低，而光陽港在今年上半年的貨物處理量已上升百分之四十三，達五十一萬七千五百九十四個標準貨櫃，轉運量亦激增二點零四倍。

雖然上述數字只反映釜山港總貨運處理量的小部分，但韓國國際碼頭經理潘君燦表示，光陽港成為華北的貨物轉運樞紐，只是遲早問題。

他說：「由中國內地付運貨物到美國需時十三天，但從光陽港運往美國卻只需十一天。因此，如果用駁船把貨物從中國運到光陽港，再轉運往美國，便可減少兩天，大大縮短航運時間。」

韓國的內陸貨船亦可使用光陽港，以節省貨運的時間與費用。根據韓國國際貿易協會的資料，假如漢城和中部地區把兩成貨櫃流量轉往光陽港處理，每年節省的物流服務支出估計可達四百億南韓圓（約三千五百萬美元），相對使用繁忙的漢城/釜山鐵路線，每個標準貨櫃平均可節省三個小時和五十美元的費用。

何耀強表示，相對已發展成熟的釜山姊妹港，光陽港的最大優勢在於其發展中的狀態。他說：「航運公司使用韓國國際碼頭，可以享有不少好處。我們提供嶄新的優良設施和充裕的操作空間，因此船隻的周轉時間可以大大縮短，並保證獲得裝卸安排，無需等候。光陽港提供靈活的處理能力，而且其優質服務與和黃旗下在世界各地的港口不相伯仲。」

和記黃埔港口、現代商船
韓進海運



韓國國際碼頭 (KIT) (光陽港)