

優勢互補 互惠共贏 灣區共建世界級港口群

香港葵涌貨櫃碼頭，是大灣區最早的世界級碼頭。

2022上半年粵港澳大灣區
 主要港口貨櫃吞吐量

港口	吞吐量	變幅
深圳	1440萬TEU	+4.6%
廣州	1174萬TEU	-0.3%
香港	838.6萬TEU	-3.7%
東莞	161萬TEU	+5.2%
中山	64萬TEU	-2.4%
珠海	55萬TEU	-53.2%
江門	26萬TEU	-21.8%

*資料來源：國家交通運輸部 香港海運港口局



在2022年上半年，深圳港口貨櫃吞吐量，位於大灣區內首位。圖為深圳鹽田港。

粵港澳大灣區製造業發達，商品出口往世界各地，海運和港口對區內經濟發展極其重要。為了實現大灣區利益最大

化，香港可作出哪方面貢獻？香港運輸及物流局局長林世雄接受本報書面訪問時稱，香港將致力推動高端高增值航運服務發展，並與大灣區其他兄弟城市優勢互補、協同發展，共建世界級港口群。香港商報記者 王匡、韓商

林世雄表示，香港將加快與大灣區港口合作，探討與廣東省各港口城市建立溝通平台，加強兩地之間港口溝通協作，憑藉香港港口高效率、連繫性強和覆蓋面廣的特色，鞏固香港作為高增值海運服務中心和亞太區重要轉運樞紐的地位。

大灣區其他城市的港口，香港葵涌貨櫃碼頭的運輸及裝卸費用較高，未來香港與大灣區其他城市的港口應有分工，香港未來應從事高端的航運服務，碼頭裝卸應交予珠三角城市的港口，香港應從事海事金融、船舶金融，以及航運法律仲裁，而非單純碼頭裝卸。

港宜發展為高端航運中心

香港的葵涌貨櫃碼頭，是大灣區最早的世界級碼頭，但其貨櫃吞吐量，早已被深圳和廣州的港口超越，位於區內第三（見表），現時全世界貨櫃碼頭中排名第八位。另一方面，香港作為國際金融中心，貿易融資業務相當成熟，加上香港一向使用普通法，可藉此為內地及世界航運商人提供相關法律服務，從而實現區內城市融通，並且透過海運連接內地與世界。

方舟舉倫敦為例，指出香港絕對有能力從事海運服務提供者，「今天倫敦是世界的航運中心，全球70%的航運仲裁都是在倫敦進行，香港也絕對可以得到。」他續指，相比大灣區其他城市，香港奉行普通法，更易為國際接受，故此應秉承這個「天然優勢」，加強航運法律及仲裁兩大領域。

在海運業配套服務層面上，方舟認為，在海事金融及法律方面，新加坡在政策上很積極，已推出多項優惠，建議港府應主動引入海事法律專才。立法會航運交通界議員易志明認為，雖然上屆政府為船舶管理已作出稅務減免，但新加坡同樣有稅務減免，搶走了香

港部分客戶，故建議應為海事金融引入更多稅務優惠，從而讓香港發展成為高端航運中心。

發揮協調作用 做「樞紐中的樞紐」

截至今年7月底，在香港註冊的船隻數目為2451艘，總註冊噸位逾1.28億噸，在全球排行第四，僅次於巴拿馬、利比里亞和馬紹爾群島。林世雄指出，香港要進一步發展成為海運服務樞紐，應吸引船舶融資、海事保險及海事仲裁以及其他高增值海運企業來港落戶，壯大海運服務業群。近年相關公司有900家在港營運，港府將持續與業界持續推廣和推行各項措施，以增加吸引力。要發展高端航運中心，香港應朝向哪些方向發展？易志明認為，為鞏固香港的航運中心地位，除從事原本的貨櫃業務外，也可加入大豆及礦產等大宗商品貿易，並提供相關服務及稅務優惠，從而為航運業提供一站式服務。

理工大學董浩雲國際海事研究中心副總監葉子良建議，香港應發展第五代港口，即以大型海港為母港（中轉港），以國際陸港、支線港和設在內陸的

港區為子港，形成母港與各個子港聯合經營、合作發展、共生共榮的母港群。葉子良續指，除了香港，大灣區的港口航運樞紐還有廣州、深圳，但香港可在各港口樞紐中發揮協調作用，從而晉身為「樞紐中的樞紐」。

推綠色航運 引入港口數碼化

另一理工大學董浩雲國際海事研究中心副總監唐杏花還建議，「除了做貨（從事貨運裝卸），也可為收貨人及付貨運提供安排。」香港可為船隻提供船身檢驗以及靠泊安排等服務，同時推動綠色航運，並引入相關法規，藉以減低二氧化碳排放。

至於本港碼頭現有的運輸裝卸業務尚有何改進空間？方舟認為，香港港口應致力引入數碼化。「效率最為重要，認為全球不少港口「擠塞」延誤問題嚴重」。他認為，港口數碼化非常重要，「雖然上屆政府已開發了電子平台，減少了人手處理部分，但香港在這方面仍較其他地方落後，必須加倍努力去做」。

善用「天然優勢」助灣區港口解爭端

大灣區內的港口要實現融通，互補優勢，讓整體港口群的效益最大化。分析認為，香港除要發揮好聯通內地與世界，更要利用本港金融及專業服務中心的角色，為大灣區其他港口服務。

環境，可助香港法律界拓展業務。為此，律政司正探討大灣區全面實施「港資港法港仲裁」，容許港資企業選用香港法律，以及選用香港作為仲裁地。

《粵港澳大灣區發展規劃綱要》有關港口運輸的內容

- 支持香港發展船舶管理及租賃、船舶融資、海事保險、海事法律及爭議解決等高端航運服務業。
- 增強廣州、深圳國際航運綜合服務功能，進一步提升港口、航道等基礎設施服務能力，與香港形成優勢互補。
- 依託香港金融和物流優勢，發展高增值貨運業務。

貨櫃碼頭升級轉型須考慮周全

香港要維持國際航運中心地位，加強與大灣區其他城市合作，港口有需要進一步升級轉型。不過，現時本港葵涌貨櫃碼頭的設施已漸殘舊，維修耗費不菲，有聲音認為，香港應該覓地重置貨櫃碼頭，騰出有用地興建住宅。

近年有消息傳出，中央考慮把珠海桂山島填海借予香港發展港口，運輸及物流局局長林世雄接受本報書面訪問時表示，覓地重建一個具備一定規模和完善配套設施的國際貨櫃碼頭，必須全盤考慮，考慮因素包括港口規劃、用地要求、土地使用兼容性、環境因素、水流、海上航道、道路連接及其他基礎設施要求和可持續發展等。

事緣2020年9月，香港房地產協會建議，由廣東省政府統籌、大灣區城市合組基金投資發展，分約29年將桂山島及周邊島嶼填海，所得土地用作重置本港葵涌及青衣貨櫃碼頭。

島較香港更靠近珠江中山，可讓香港的航運業更好地服務大灣區，同時可將葵涌貨櫃碼頭的用地騰出，用於興建房屋；但反對者則認為，桂山島離香港市中心較遠，須在交通方面重新規劃，相關交通配套昂貴，實行難度甚高。

上海洋山港模式值得參考

理工大學董浩雲國際海事研究中心副總監葉子良坦言，葵涌貨櫃碼頭早於上世紀70年代發展，設施較為殘舊，較難翻新；但礙於難以重新規劃現有葵涌貨櫃碼頭，建議除保留現址部分設施，但其餘港口營運搬離市中心。香港一國兩制研究中心研究總監方舟認為，如果香港的港口碼頭搬至外島繼續營運，可望促進貨櫃碼頭的現代化。他引述上海洋山港的例子，上海港口搬至洋山港新址後，與浙江省共同分享港口的所得稅收；香港可以取經，遷至桂山島與澳門及珠海市共同分享稅收。

時評

補齊防疫短板 推進安全復常

社會各界都亟欲香港早日復常，對何時復常、如何復常，也各有說法，形成了觀點碰撞，甚至出現了「有些人拖着復常後腿」之謂。作為一個多元社會，此乃正常之事；單論疫情，早前也有「清零」與「共存」之爭。關鍵是，兩者是否完全矛盾？又如何趨利避害？客觀地講，所謂拖復常後腿，究竟涉及什麼因素？

國際通關，既是大勢所趨，亦是民心所向。觀察不同地方的通關，大致分為兩類。新加坡之類，是安全通關。當地疫情基本受控，每百萬人口計算的七天移動平均，最新只有400人染疫，病歿亦僅0.1人；反觀香港，這兩個數據分別為1140人、1.28人。新加坡之能夠安全復常，一大憑藉乃疫苗接種

率非常之高，就連80歲以上長者亦有94%打齊三針，而香港則為52%。另外一類，則是不理死地地通關。似美國般，打齊針者迄今仍不足70%，早前已有逾百萬人死於疫症，自5月至今再5萬人病逝，而現在每百萬人口計算亦有超過10名新冠患者正接受深切治療，香港則為2人。到底香港應走哪條復常道路？相信不難給出答案。如果只知其他地方正在復常，卻不論其復常前提與復常後果，恐易作出誤判。

可見，真正拖復常後腿的一個因素，乃本港「一長一幼」的接種率仍嫌偏低；而進一步推高接種率，也是進一步推低死亡率的必由之路。對此，幾無疑義。數據清楚說明，打針比不打針好，以80歲以上長者為例，未打針的死亡率是14.75%，打三針

則大降至1.12%，打四針更低至0.32%。換言之，要把自第五波以來新冠疫情的死亡率，從0.6%的基礎上進一步降低，最佳辦法就是打針。反過來，若然公眾形成一個新冠病毒死亡率不高，以至不打針也無恙的錯誤印象，則肯定不利本港抗疫工作，亦無助香港走向安全復常。

另一拖復常後腿的因素，乃香港確診宗數居高不下，以至醫療系統不勝負荷。畢竟，當感染個案多，由重症到死亡個案難免亦多。早有專家指出，死亡率低不等於疫症安全，必須結合病毒的傳播力一併考慮；簡言之，當確診的基數持續高企，即使死亡率低也可造成大量死亡。非常不幸，本港新冠疫情已奪去9616人的生命，這跟季節性流感一年死亡人數約百計大不相同，更遑論新冠病毒每日導致

成千上萬的人染病。截至昨日，仍有高達2760名新冠患者正在住院，不僅佔據了珍貴的病床，亦令醫護人手更加緊張；如果疫情不斷惡化，非但會危及新冠患者的診治，包括出現「病無所醫」之窘，亦會損及其他病人的利益，事實上現時已有三成其他醫療服務受到影響。

其實，對究竟是什麼因素正在拖復常後腿，並不容易作出理性判斷。在走向復常的關鍵節點，需要的是科學為本、對症下藥。在精準防疫的策略下，現時疫情亦較第五波溫和多了，香港有序復常的條件正在形成。只要大家繼續配合防疫，同心合力盡快補齊防疫短板，香港必可早日踏上安全通關之路。

香港商報評論員 李明生