

專題 3.1

珠三角地區港口設施發展： 為香港帶來的機會和挑戰

有些分析基於部分港口貨運活動由香港轉移至珠三角地區，就誤以為珠三角地區港口設施急速發展會窒礙香港的競爭力。然而，從較宏觀的角度來看，珠三角港口設施的效率提升，其實在多方面可對香港經濟有利。在這方面的視野不應局限於「輸贏」的競爭層面，而應將目光擴闊至在整個華南地區比較優勢結構不斷演變的情況下，香港和珠三角地區如何互補優勢，達致協同效應，使香港經濟「向前」邁進。

珠三角地區港口發展對香港的裨益可直接反映於香港離岸貿易的快速增長，而這種貿易模式正受全球一體化及供應鏈管理進步所帶動，在世界各地越來越普遍。珠三角提供高效率的港口設施，香港貿易商和製造商便能更靈活安排離岸的貨運，以節省時間和成本。同時，他們在香港的運作基地亦可集中處理較高增值的活動，例如銷售、市場推廣及物流管理。過去幾年，這個重整架構的程序有助於香港的貿易及物流業表現強勁。

	<u>2000</u>	<u>2004</u>
貿易及物流業在本地生產總值所佔百分比(%)	23.8	27.4*
商貿及其他與貿易有關的服務在服務輸出所佔的百分比(%)	31.0	34.7
離岸貿易涉及的貨物總值 ⁺ (十億元計)	826	1,181 [#]

註：(*)初步估計數字

(+)數字只包括商貿服務，而不包括與離岸交易有關的商品服務，因後者的統計數字在二零零二年才開始編製

(#)二零零三年的數字

從另一個角度來看，華南地區的繁榮是多類活動結合產生的成果，港口正是其中重要一環。珠三角地區的港口設施日趨完善，加上其航運成本降低，均有助提升整個地區在全球的競爭力。隨着整個地區受惠，香港亦循很多不同途徑可分享成果，包括珠三角地區出現更多高回報商機、珠三角地區對香港的服務需求增加，以及有更多跨界投資流入香港等。因此，這基本上不是一個零和遊戲，珠三角地區得益並不等如香港虧損。

香港面對的挑戰，是要把握區內當前新的商機、加強與珠三角經濟融合，以及維持香港作為貿易及物流樞紐的領導地位。為此，政府已展開多項措施促進貿易及物流服務的綜合發展。至於港口業方面，「香港港口規劃總綱 2020 研究」已提出一系列措施，以提升香港港口的競爭力。政府一直與業界緊密合作，以期落實有關建議。現把各項措施的進度撮述如下：

- (i) *貨櫃車運輸收費* — 經與廣東當局商議後，「四上四落」及「一車一司機」的規定已經放寬，而經營跨界貨運車輛業務牌照的有效期亦由三年延長至六年。廣東當局並且同意根據貨運量及不同地區的實際需要，逐步延長通關時間。
- (ii) *港口服務收費* — 政府會精簡港口的程序、調低港口費用及收費，以及增設維修碇泊處來增加中流貨物裝卸能力，以吸引更多內河貨運和遠洋輪船來港。這些措施預計在二零零六年年初所需的立法程序完成後實施。
- (iii) *貨櫃碼頭處理費* — 政府會繼續促進有關方面的溝通，以提高貨櫃碼頭處理費的透明度及改善釐定機制。
- (iv) *港口生產力* — 政府正為貨櫃碼頭的營辦商提供策劃支援，並協助他們改善陸路及運輸基礎設施。政府會在港口鄰近地方提供後備土地，以應付港口的運作需要。首批土地預計於二零零五年年底前推出。
- (v) *改善運輸基礎設施* — 為促進跨界貨物流量，連接落馬洲及皇崗並專供貨車使用的新橋已於二零零五年一月啓用，而深港西部通道亦將於二零零六年年中通車。此外，連接九號貨櫃碼頭及葵涌其他貨櫃碼頭的昂船洲大橋亦將於二零零八年落成。

由於物流業處理越來越多高價值及須按時送達的貨物，除港口外，機場對物流業亦日益重要。在某程度上，這反映香港轉向高增值活動的趨勢。近年來，機場管理局一直積極與個別內地機場建立策略伙伴關係，以加強雙方物流業的發展和合作。

在整體基建策劃方面，政府會在大嶼山西北部進行生態研究，就環境因素評估在該處興建十號貨櫃碼頭的可行性；並會根據更新的港口貨物預測研究，定出興建十號貨櫃碼頭的最適當時間。這兩項研究計劃於二零零五年年底前展開。至於擬議的大嶼山物流園，現正進行詳細的可行性研究，以期按原定計劃在二零零六年上半年完成。此外，香港、廣東及澳門三地的政府亦正積極就連接珠三角西面的港珠澳大橋進行前期工作。

為鞏固香港作為聯通地區的主要資訊物流中心的地位，政府會在二零零五年十二月推出數碼貿易運輸網絡。該網絡提供開放、中立及安全的電子平台，使供應鏈的資訊流通快捷、可靠及在收費上為業界所能負擔。