

構建粵港澳大灣區港口聯盟建議

洪為民

全國人大香港代表團

2019 年 3 月

一、 事由

- 粵港澳大灣區擁有三個世界級的集裝箱港口，根據 2017 年全球港口集裝箱輸送量排名，深圳排名世界第 3、香港排名世界第 6 及廣州排名世界第 7，粵港澳大灣區的輸送量規模居全球第一，加上其地理優勢及華南外向型經濟，粵港澳大灣區的龐大港口群規模已漸見形成。
- 然而這個全球最密集港口群缺乏有效的溝通及協作平臺，各港口基本上是各有各營運。區內的廣州南沙港、珠海的高欄港、澳門的深水港、香港的葵涌貨櫃碼頭，各有各經營者及管理者，暫未有相互配合的大規劃，也欠缺協同效應，彼此之間互有競爭。作為粵港澳大灣區規劃的一盤棋，各港口應面向世界大格局，與世界一流灣區對標，透過優勢互補、通力合作，建立大灣區港口聯盟，一同開拓國際市場，向「一帶一路」走出去，減少惡性競爭。
- 近年來，國際海運運能過剩 30%，運費幾近跌至谷底，成立大灣區港口聯盟變得必要。
- 丹麥的哥本哈根及瑞典瑪律默港在厄勒海峽大橋通車後，迅速組建聯營港口，兩個國家的港口合併為一家公司是史無前例的。兩個港口通過資源分享，把過去在不同港口掛靠的船運公司談判物件二合為一，簡化使用者談判程式，統一物流服務，平衡貨物運量，減低空箱率及貨運成本，經過約 18 年的發展，厄勒區聯營港已逐漸成為歐洲航運中心及物流集散中心。這個是值得參考的聯營港例子。

二、 建議：構建大灣區港口聯盟

- 為了更科學和高效地處理港口事務，協調大灣區港口群的內部關係、提升大灣區整體競爭力，建議成立類似美國三藩市灣區委員會的民間組織或半官方及民間的大灣區協調機構、聯盟及溝通平臺 -- 大灣區港口聯盟。
- 港口聯盟的主要任務是，與所有相關港口運營者建立聯繫，訂立基本合作原則及決策機制、確定合作重點、制定短中長期發展路線圖、規定落

實主體和實行時間表。如隨著大灣區合作進一步深化而需要政府介入，長遠可考慮把聯盟升格為大灣區港口管理局，併發展出一個從儲存、包裝、裝卸到流通、加工、配備等等於一身的新型國際航運聯盟。

- 港口聯盟應以「優勢互補、協同發展」為合作原則；擁有「互相欣賞、互創價值」的心態，以港口聯盟的利益大前提，不互相競爭誰是第一。大灣區的港口各具優勢，例如香港是地理位置優越的國際航運中心，靠近主幹航線，對貨物種類限制較少、船員進出自由、外匯自由兌換，。廣州較接近內陸，內貿發達，加上是省會，政府資源的支持較高。深圳因著其創新產業的蓬勃發展及完善的商貿網路，形成內外兼備的貨流體系。針對不同港口的特徵，不同港口的錯位發展可達至揚長避短的效果。
- 組建大灣區港口聯盟，目的是把區內競爭引向良性及有序的競爭。市場競爭是保持大灣區港口競爭力的關鍵，因此，大灣區港口聯盟在推動分工協作之余，也應維持各港口之間恰當的競合關係。同時，大灣區內的地方政府也可以通過為企業提供投資環境及產業狀況等資料，去制定與資金、技術、土地等相關政策或措施，提高港口聯盟的吸引力，全面提升灣區內企業的國際市場佔有率。
- 大灣區港口聯盟，長遠可以進一步組建成為類似聯營港、航運公司聯盟的組織，港珠澳口、機場和航運公司之間可以優勢互補，聯盟可以借著分享船隻、航線和停靠港去降低物流及運銷成本，搶佔國際航運市場。同時聯盟也有助在未來打造成為「粵港澳創新型國際航運聯盟」，助爭取大灣區在區域、以致國際市場的影響力。

三、 大灣區港口聯盟的預期效益

1. 「粵港澳創新型國際航運聯盟」有助提升區內港口在市場上的集體議價能力、市場競爭力及國際影響力，期望有能力與世界三大航運聯盟，即馬士基(Masersk Line)和地中海航運(MSC) 組成的 2M 聯盟及大洋聯盟(Ocean Alliance) 進行集體議價，提供商務優惠，爭取更多船隻使用大灣區港口。由於這三個聯盟影響力巨大，有權選擇使用或不使用各大港口，背後也常涉及地緣政治的考慮。例如，某兩大聯盟決定只使用新加坡港，而不使用馬來西亞巴生港，令去年第二季巴生港的貨物輸送量下跌 8%，間接影響中資企業投資海外港口的部署。中國走向世界進一步「走出去」，打造「粵港澳創新型國際航運聯盟」是具有相當的逼切性。此外，大灣區港口群未來可與「一帶一路」沿線國家港口結成聯盟，例如馬來西亞巴生港、東非吉布地港、巴基斯坦瓜達爾港、緬甸皎漂港，一同開拓「一帶一路」市

場。由於香港是面對國際的城市，與其他地區港口合作時的自由度會具較大，能夠與內地企業一同拼船出海、一同「走出去」。

2. 避免大灣區港口之間惡性競爭、建立協作共贏的市場秩序，響應當前大灣區港口同質化程度較高，競爭激烈的問題。大灣區港口聯盟的建立，可按照貨種、船型、碼頭能力等進行專業分工，規範市場秩序，減少惡性競爭的情況。
3. 為大灣區內各個港口進行適度的分工、統一地調配資源，提高大灣區港口資源利用率。港口聯盟可對各港口進行分工及定位，對岸線、泊位、大型設備等港口資源進行合理佈局，平衡貨物運量、降低空箱率，使灣區港口資源得到最大利用，提升效能及效益。
4. 通過成本共擔，推動行業技術革新，增強大灣區港口競爭力。由於港口是支撐區域經濟發展的戰略性基建之一，組建港口聯盟，形成完整的港口服務供應鏈，不僅可吸引航運公司，也會吸引優質企業(包括創科企業)在灣區內集聚，形成大灣區的生產要素集散中心，相信有助吸引高質素的國際高科技專案及金融專案在灣區內落戶，提升區內的科創企業和製造業水準，並把發展紅利在區域內輻射。同時也會有助港口相關的研究機構及智庫在灣區內成立支部，為未來港口發展提供思想、方法及技術。