

案由：推動大灣區基礎設施互聯互通 共建世界級航運航空樞紐

提案人：林健鋒委員

提案形式：委員提案

內容：

一、現狀分析

粵港澳大灣區建設是國家重要的發展策略，目標是要建設世界級城市群，輻射和帶動泛珠三角區域發展，並成為推進「一帶一路」建設的重要支撐區。基礎建設是城市發展的重要基礎，《深化粵港澳合作 推進大灣區建設框架協議》訂明七大合作重點領域，「推進基礎設施互聯互通」就是其中之一。大灣區的持續發展，對區內基建的需求亦隨之而上升。與此同時，隨著「一帶一路」的推進，大灣區作為支撐區，對基建物流軟硬件的要求亦會提高。建議通過推動大灣區基礎設施互聯互通，將大灣區建設成國際航運、航空樞紐，以進一步帶動大灣區的國際人流、物流、資金流、信息流。

二、主要問題

航運業方面，香港、深圳和廣州三個樞紐港口發展快速，已成為大灣區內航運業的領頭羊。三大港口的貨櫃運力，配以及其他周邊地方港口，形成龐大的港口群。但三大樞紐港口功能有部分重疊，如香港和深圳貨物吞吐均以外貿為主，存在明顯的競爭關係，必須避免形成惡性競爭，互相搶奪客源，以致資源重疊、浪費運力。

航空業方面，大灣區國際直達通航點數量仍然偏少，面向全球的航空網路不夠完善。除香港及廣州外，亟需加強各機場的連通性、協調性，提升服務水平和服務效率，加強航空業競爭力。

粵港澳大灣區由「9+2」共 11 個城市組成，當中包括港澳這兩個實行「一國兩制」的特別行政區，存在三套行政制度。各機場需就基礎設施、航線網路、航權安排、關務安排、資金支援等範疇相互協調，涉及複雜的利益分配、跨境合作及技術問題。

三、具體建議

1、參考其他國際著名灣區的成功經驗，成立類似交通管理局的統籌協調機構，協調各城市交通設施的定位、功能和交通基建的發展。

設立一高層級、跨城市的交通管理機構，有利統籌規劃較大區域的公共交通，避免資源重疊錯配的問題。其他國際著名灣區有這方面的成功經驗。例如，三藩市灣區成立了大都會交通運輸委員會，為三藩市灣區的 9 個縣規劃運輸、協

調和籌措資金。又如，紐約灣區有跨州的合作機構「紐約港務局」及「大都會運輸署」，負責管理灣區內的公共交通。粵港澳大灣區有需要成立類似交通管理局的統籌協調機構，協調各城市交通設施的定位、功能和交通基建的發展。大灣區現仍保持高速發展步伐，區內機場、港口將持續擴充。三地政府應著力探討現有港口、機場、大橋的資源整合及利用，協調好各項基建的進一步建設和營運，分流各港口、機場客貨流，解決現實存在的相關技術問題，實現優勢互補，將大灣區打造成世界級的航運物流樞紐。成立大灣區交通管理局有助於達至這個目標。

2、開放海運航權，吸引全球企業開設航線。

為了進一步鞏固航運樞紐的地位，擴充市場規模，大灣區應開放航權，吸引全球企業開設航線、設立航點。現時根據《中華人民共和國海商法》規定，只有在中國註冊、獲准懸掛中華人民共和國旗的貨輪才可在內地港口之間進行海上運輸，限制了外地企業航運經營。近年，國家已有放寬航權的舉措，如上海自貿區實施「沿海捎帶業務」。國家進一步開放航權實是大勢所趨，大灣區應成為其中一個試點，為外地企業經營提供便利，既能壯大航運業，亦能鞏固大灣區的國際航運樞紐地位。

3、優化關口通關安排，為建成航運航空樞紐創造無縫連接的條件。

大灣區要建成世界級的航運航空樞紐，灣區各城市之間的人流物流需要做到暢通無阻。然而，大灣區發展涉及多個地方政府，涉及三套不同的行政制度和跨境管理，成為區域融合的阻隔。建議進一步便利香港、澳門和內地之間的人流物流，如優化現行的電子無縫清關，加快清關通關速度；進一步完善人貨通關安排，探討由人貨分檢改為人貨合檢，增加便捷程度；待時機成熟，長遠考慮落實「一地一檢」；簽發「特別通行證」予經常跨境到粵港澳大灣區其他城市工作的香港居民等；積極考慮延長現有口岸的通關時間，讓更多口岸提供 24 小時的通關服務，達到與珠三角真正的無縫連接。

4、從中央層面進行統籌協調，構建錯位發展、良性競爭的航運、航空樞紐系統。

粵港澳大灣區要成功，各個地區政府必須摒棄零和遊戲的思維，應著眼整體，力求互利共贏。建議設立一個由國家發改委牽頭，規格高於現有的粵港、深港聯席會議，以及港澳的高層合作會議制度，負責制定適合的航運、航空政策，有利解決地區政府之間的爭拗，構建適度競爭的航運、航空樞紐系統，更有效地進行錯位發展，協調珠三角五大機場、三大港口的分工合作，達到良性競爭，產生協同效應，確立粵港澳大灣區航運、航空樞紐中心的地位。