

香港急須保持區內樞紐港角色

香港是人才匯聚、資本可自由流轉和貨物出入頻繁的城市，被譽為經濟充滿能量和生命力。過去數十年，香港經濟可以保持穩定發展，社會繁榮，其中一重要原因是香港擔當區內貨運樞紐的角色。今天，我們賴以為生的其中一項支柱——貨運物流業，正受到嚴重威脅。自 2014 年 7 月起，本港港口吞吐量已連續下跌 28 個月。

恒生管理學院決策科學學院最近發表《放寬沿海運輸權及珠三角地區對香港海運物流業之影響》研究報告，探討內地近年在海運政策上放寬沿海運輸權對香港的影響。報告根據數據推算，在最嚴峻的情況下，香港將於短期內損失珠三角地區以外的轉口載貨量，以 2015 年度貨運量計算，折合為 240 萬標準貨箱或 14% 的轉口貨量。

先簡單介紹沿海運輸權。根據《中華人民共和國海商法》（《海商法》）規定，只有懸掛中華人民共和國國旗的貨輪才可在國內港口之間進行海上運輸。換言之，美國貨船從上海裝載的貨櫃箱，不可在深圳卸下。但自 2013 年，中央政府以上海為試點，推出自由貿易區可獲放寬執行沿海運輸權，讓中資但懸掛非五星旗貨輪從事上海自貿區與其他沿海港口之間的捎帶業務。自此，沿海港口如青島、寧波和廣東南沙也積極游說中央，在沿海運輸權規限上，得到與上海一樣的待遇，並希望進一步全面開放。2015 年中，交通運輸部發出公告，容許中資非五星旗貨輪在各個自貿區港口與國內沿海港口經營捎帶業務。

在「一國兩制」體制下，香港被視為一個境外港口，不受《海商法》中有關沿海運輸權規定約束；在處理涉及沿海運輸權的貨物時，香港具有獨特優勢，從國內港口啟運貨物的外輪可承運貨物至香港，然後再轉運出口；同樣，也允許外輪載運進口貨物，通過香港運至國內。

香港得以成為區內的樞紐港，其優勢就是地理位置，完善的軟硬件支援，但最重要的還是擁有頻繁的船班至世界各地。現時香港貨櫃碼頭每周有 340 艘船班次，連接全球共 470 個港口。這船運網絡吸納區內的航運、轉運、相關貿易和物流業務，對穩定本港整體經濟有莫大幫助；可是這船運網絡正受到多方面挑戰，包括以上談及的沿海運輸權放寬及珠三角地區競爭。

深圳港目前有 131 條國際班輪航線，半數以上的航線都同時停靠或覆蓋香港和深圳的港口。如香港貨量下降，這些航線將不再停靠香港，香港樞紐港的地位將岌岌可危！

過去 10 年，香港港口的角色已由主要是服務內地腹地出口港，慢慢轉成中轉港口。2015 年，中轉貨量佔香港總吞吐量超過六成，而當中與內地相關的中轉貨量接近四成。內地若進一步放寬沿海運輸權，貨輪毋須從內地載貨到香港，再轉船運到外國，香港會失去大量的中轉貨量。

這不只與內地相關的四成貨量，而是中轉貨量的八成！在骨牌效應下，貨量若下跌至臨界質量（critical mass），航班來港的誘因減低，香港航線的連通性將大幅減低，這會削弱香港貿易及物流行業的綜合競爭力，對香港整體經濟構成嚴重打擊。根據 2014 年的數字，本地從事貿易及物流業的人數達 765500 人，佔總就業人口約五分之一、本地生產總值近四分之一。單單與

貨櫃運輸相關的行業，便為本港勞動市場提供約 92000 個職位；今天，香港近九成的貨物皆由海路運輸，如本港航運業式微，不但影響數十萬人的就業前景，更影響民生。

這些數據說明當香港失去樞紐港口這個角色所帶來的問題嚴重性。社會各持份者不能掉以輕心，政府應加以重視，透過適切的海運政策，提高香港航運物流業的競爭力，搶佔新興商貿市場，加強與珠三角地區合作，以及提供更多激勵措施，吸引航運和物流企業在港投資，保持香港作為區內樞紐港的地位。

梁志堅_香港恒生管理學院決策科學學院院長