

提出「一核兩翼」戰略布局 粵港口謀與港聯動發展

近年廣東港口發展迅猛，對本港帶來衝擊之餘，也普遍存在「一城一港」、同向競爭的現象。對此，廣東省交通廳新提出「一核兩翼」戰略布局，建設以香港國際航運中心為龍頭，以南沙、前海、橫琴為支點的珠江口航運服務「核心區」，以汕頭、湛江為中心的「東翼」、「西翼」航運服務業集聚區，通過發揮特長、錯位發展、相互支撐，建成現代航運服務產業集群。 本報記者 方俊明 林靜文

在廣東港口「一核兩翼」戰略布局中，廣州港、深圳港和珠海港發展最為顯眼。其中，深圳港貨櫃量已連續9年居世界第四位。廣東省交通廳有關負責人表示，深圳港今年1至10月貨櫃量依然錄得同比2.16%的增幅，至1921.2萬箱，與香港的差距正在收窄，本港在全球港口排名第三的位置受到動搖。

隨著產業轉移，珠三角經香港出口的箱量大減。業內人士分析，深圳港對香港港口的影響最直接，特別是深圳多個港口均是由本港的碼頭公司營運，在服務上尤為接近。

羅焯楓：香港仍具優勢

數據顯示，今年頭10個月，香港港口吞吐量為1943.2萬箱，同比下跌4.4%。主要是珠三角各港口「搶貨」，中流作業及內河船運輸量同比錄得雙位數跌幅所致。同時，儘管受到內地整體出口量下滑的影響，深圳港今年1至10月貨櫃量依然錄得同比2.16%的增幅，至1921.2萬箱，與香港的差距正在收窄，本港在全球港口排名第三的位置受到動搖。

珠三角周邊港口近年無論在基礎設施和服務上，均有不同程度的提升，威脅本港港口地位。香港物流商會、粵港商船協會會長羅焯楓接受本報專訪時回應，香港港口在成本上不具優勢，但作為自由港，作業效率和通關速度是內地港口短期內無法比擬的。其次，香港在法律、金融、保險和融資方面仍具相當優勢。

他建議，香港可多做一些優質的增值服務，將部分工序提前在本港完成，使得貨物到達碼頭後，可直接上架，縮短在海外作業時間。

綜觀廣東港口，廣州南沙港發展潛力最大，坊間稱為未來香港「最大勁敵」。該港目前已成為珠三角的重要樞紐港，其業務量佔整個廣州港約60%。僅今年頭8個月，南沙港完成貨櫃吞吐量621萬標箱，同比增13.5%，其中外貿貨櫃完成233萬標箱，同比增45.5%。

南沙港區發展前景無限

到今年年底，南沙港將擁有萬噸級以上深水泊位27個，含10個10萬噸級貨櫃專用泊位，貨櫃通過能力達700萬箱，預計今年的外貿量增至360萬標箱。廣東省交通廳有關負責人稱，南沙港建設還在不斷擴大，最後的規模有多大，仍難以描述。

南沙港三期工程近期開工，新建4個10萬噸級貨櫃泊位在內的逾30泊位，預計2015年上半年建成投產。廣州港集團董事長陳洪先透露，集團已對南沙港投資逾200億元，未來5年還擬投超過100億元，新增通過能力1億噸，實現貨物吞吐量超過2.4億噸，貨櫃吞吐量超過1300萬箱。

近年深圳、南沙等珠三角港口的崛起在一定程度上分流了香港的華南貨源，因在物流成本方面更具優勢。據南沙區保稅業務管理局分析，一個貨櫃從中山運到南沙或香港，前者成本要少100美金以上，運輸時間也省一半以上，加上南沙港疏港鐵路將於2015年可建成啓用，料可吸引更多內地省份選擇南沙港出口。

香港物流應向高端發展

廣州市社科院研究員彭澎認為，南沙等港口發展的定位，不是為了和香港競爭，而是為了進一步鞏固香港航運中心的地位，雙方可聯動發展實現雙贏。羅焯楓也認為，香港港口「有得做」，香港物流應向高端發展，強調五星級服務。

他說，若當年本港碼頭公司不到深圳港發展，現時兩個港口每年吞吐量達4000萬箱，僅香港根本無法應付需求。另一方面，本港物流用地嚴重缺乏，他希望特區政府撥地建物流園區，扶持物流業發展。

廣州航海高等專科學校航運學院院長黃小彪指出，「目前粵港港口競爭難免，就算廣東的港口建設也普遍存在「一城一港」、同向競爭現象。雖然出台提出「一核兩翼」戰略布局，但整合力度仍不夠。」黃小彪建議，廣東省政府對珠江口各大港口發展應有分類指導，在產業規劃、項目立項、交通基建等方面統籌部署，確定幾大港口發展的側重點；如廣西以防城港為龍頭整合北海、欽州港口資源成立北部灣港務集團的案例值得借鑒。



▲湛江港是粵西和環北部灣地區最大的天然深水良港 方俊明攝

本港貨櫃吞吐今年表現

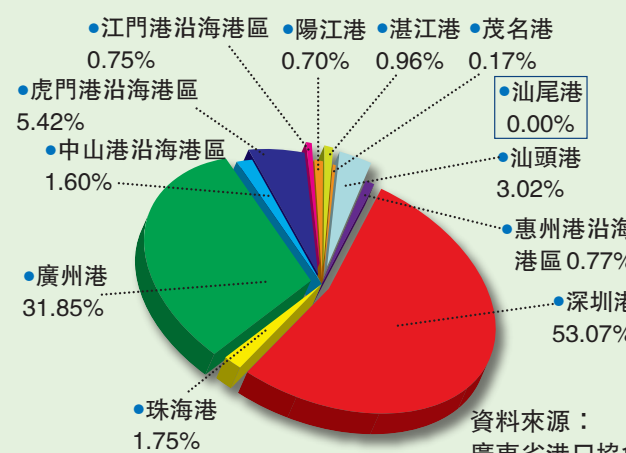
(單位：萬箱)

月份	整體箱量	按年變幅	中流作業箱量	按年變幅
10月	189.1	-9.9%	46.0	-20.9%
9月	194.5	-2.4%	48.0	-23.6%
8月	197.4	-7.9%	51.9	-16.3%
7月	200.8	-9.9%	46.9	-30.0%
6月	188.6	-8.7%	46.9	-24.9%
5月	205.6	-3.0%	51.1	-12.3%
4月	197.6	-10.4%	48.2	-33.2%
3月	205.7	+11.8%	54.6	+29.4%
2月	163.9	+7.1%	40.3	+8.1%
1月	200.0	-4.6%	46.8	-4.6%
總計	1943.2	-4.4%	480.8	-17.2%



▲南沙港在廣東港口中發展潛力最大，被坊間稱為香港「最大勁敵」 方俊明攝

今年10月份沿海集裝箱吞吐量佔比例



汕頭湛江擔負「東西兩翼」

【本報記者方俊明報導】廣東省交通廳新出爐「一核兩翼」港口發展戰略布局中，位於粵東的汕頭港擔負着海峽西岸經濟圈「東翼」重任，而湛江則負責「西翼」，「東西兩翼」各有側重，聯手促進廣東沿海港口的興旺。

去年晉升世界港口集裝箱吞吐量100強的「東翼」汕頭港，貨物吞吐量逾4000萬噸，是廣東第5個突破百萬噸標箱的港口。汕頭港口管理局透露，今年前三季度，該港完成貨物及集裝箱吞吐量分別為3381.5萬噸和91萬箱，同比分別增長12.5%及12.9%，增速均高於全國水平。

汕頭港現有500噸以上泊位82個，其中萬噸級16個，近期還引進中遠太平洋參與基建。該港的重點港區廣澳區正致力打造東南沿海噸深水大港，今年已建成兩個5萬噸級集裝箱碼頭及航道，將繼續加快建設兩個10萬噸級集裝箱碼頭和2萬噸級石化碼頭、粵東煤炭中轉基地、海門港區等一批重點項目。

汕頭港管理局預計，到2015年，該港貨物、集裝箱吞吐量將分別達8000萬噸、220萬箱，均較2011年激增一倍以上。屆時將初步建成粵東集裝箱、油氣和液體化工原料、煤炭中轉和對台物流四大基地，成為粵東區域航運中心。

至於近年以油品、礦石等大宗資源性物資流通交易為主的「西翼」湛江港，經濟腹地已擴展至桂、川、滇等地，大西南貨物經該港進出口量佔其貨物60%以上，是大西南地區出海

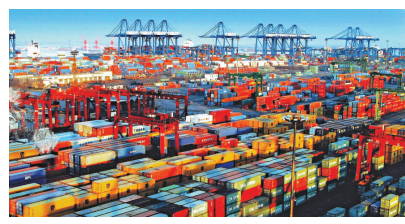
主要通道。該港去年完成貨物吞吐量達1.55億噸，同比增長13.9%。

粵西港口宜研究組合

湛江港集團董事長張翼介紹，該港目前已建有30萬噸級深水航道及碼頭、25萬噸級鐵礦石碼頭、15萬噸級煤炭專業碼頭，直接通航的國家和地區100多個，初具區域性國際航運、物流中心規模。但儘管如此，該港跟茂名、陽江等粵西港口的經濟腹地高度相似，存在市場同質化競爭問題。

針對這一問題，張翼建議，粵西港口應盡早啓動組合港研究，盡力避免不必要的內耗。他又提出，該港宜整合湛茂陽三港成立港務集團，全面促進粵西臨港經濟圈的發展，並預測「若整合得當，至2015年粵西組合港貨物吞吐量可達3億噸，2020年更可突破5億噸」。

目前湛江港霞山港區30萬噸級散貨碼頭工程等一批重點項目正加緊施工，40萬噸級航道建設也已開展前期工作。湛江市交通局副局长許湛華透露，到2015年底，港口建設總投資將超過130億元，爭取成為國際深水大港。



▲最近香港的深圳港集裝箱吞吐量已連續9年位居世界集裝箱港口第四位 方俊明攝

珠海港組建西江港口聯盟

【本報記者方俊明報導】直通珠海港高欄港區的廣珠鐵路，擬今年底建成營運，將為廣東港口打造「鐵水聯運」樣本奠定基礎。珠海港集團接受本報專訪時透露，目前規劃的兩個「鐵水聯運」項目均落戶高欄港；珠海港還牽頭組建「西江港口聯盟」，整合沿江11市的15個港口，打造貫通大西南的出海通道。

目前廣州、深圳、湛江、汕頭、惠州、陽江等港口已先後與鐵路方面合作開展鐵水聯運業務，其中廣州港大宗散貨鐵水聯運規模達到千萬噸，深圳鹽田港區也開闢集裝箱鐵路班列。但業內人士指出，由於廣東鐵路疏港條件不完善，難以發揮網絡效益，因此鐵水聯運規模不大，覆蓋範圍較小，佔全省港口吞吐量的比重仍較低，與發達國家以及華北省市相比仍有一定差距。

隨着廣珠鐵路將於今年底建成並與全國鐵路網聯運，將為高欄港提供一個強大的集疏港後方通道，並將最終貫通西部沿海，成為大西南的出海通道。在廣鐵集團的牽線下，高欄港已與湘粵地區14家鋼鐵、電力等大型

企業簽署《海鐵聯運合作框架協議》，其年均2400萬噸鐵礦石和電煤運量，相當於高欄港去年貨物吞吐量的近三成半。

據規劃，廣珠鐵路的兩個「鐵水聯運」項目中，一是煤炭直達列車項目，連接高欄港和韶關、郴州，從珠海高欄港開往烏石、坪石電廠，預計年均運量將達500萬噸；二是礦砂直達列車，從高欄港開往廣東韶鋼、湖南華菱漣源鋼鐵公司副總經理李俊峰表示，該公司的鐵礦石需求為年均1300萬噸，期待首列鐵礦石專列能直達當地。

與此同時，珠海港實施西江戰略，牽頭組建了「西江港口聯盟」，把沿江11個市的15個港口聯合起來，通過加大對西江流域碼頭投資和收購步伐，改變西江流域港航重複建設、各自為戰的現象。珠海港高欄港務公司副總經理容正透露，目前已開通高欄至江門、中山、佛山等一系列西江駁船快線，珠海港的西江駁運體系初具規模。

易志明：一地三港 相輔相成

【本報記者林靜文報導】本港與珠三角港口的競爭激烈，立法會航運交通界議員易志明接受本報專訪時表示，不能單純就貨櫃量多少來比較香港、深圳和廣州的港口，三港的關係應為「一地三港，相輔相成」，長三角港口才是最大競爭對手。他強調，發揮三港之間的互補功能，擴大服務平台，才是最重要的。

本港中流作業貨櫃量大跌，易志明坦言：「現時大件、低價值的貨物已轉為經廣州南沙港或深圳鹽田、蛇口港出口，但香港清關速度和處貨效率仍具優勢，一些高價值或對時間敏感的貨物，仍選擇由香港出口。」他認為，香港應利用自由港和健全的全球網絡優勢，做高價值貨品的倉儲和分發中心。

他指出，儘管深圳和南沙港已發展多年，三地港口若合理分工，發展空間仍存在，事實上，本港貨櫃量每年仍穩定增長2%至3%。他不認同香港港口已是「夕陽產業」，「每個港口有不同定位，不同貨物也有不同需要」，但他承認高增長時代已過去，現在是穩步發展。

色日益吃重。易志明坦言，珠三角向高端發展，無法滿足勞動密集型工業要求，加上人工漸漲，部分工業已遷往緬甸、印度和越南等地。但他相信轉移不是整體性，未來一段時間，「世界工廠」仍在珠三角地區。

歐債危機遲遲未能解決，美國財政懸崖充滿隱憂，貨源減少，經營成本上升。他認為，香港目前最重要的是如何降低營運成本和提高效率。據他了解，葵青碼頭的起重吊機一直在更新，以應付新一代更寬船舶的需求，若政府多撥後勤用地，可以處理能力從目前的2100萬箱上升至3000萬箱。

業界缺少物流用地，要求政府撥地建物流園區。他認為，過去政府曾扶持工業發展，撥地建工業園，為何現在不能支持物流業？新加坡也有類似政策，以較合理價格出租貨倉予中小企。

他說：「若政府認為物流業有利整體經濟，應該「適度有為」，即在恰當情況下向業界提供支援，這有助提升香港物流業競爭力，降低營運成本。」他表示，月初已把業界意見遞交政府，期待政府早日回應。



▲易志明表示，葵青碼頭要提升效率，有賴政府多撥後勤用地 本報攝



▲汕頭港去年集裝箱吞吐量100強

方俊明攝