

港碼頭提升競爭力 聚焦綠色智能化

林世雄：成本高難與周邊鬥平 以低稅制清關快取勝



揀經濟·揀發展

航運篇

國家「十四五規劃綱要」明確支持香港國際航運中心地位和發展高增值海運服務，以更好融入國家發展大局。特區政府去年底公布《海運及港口發展策略行動綱領》，提出四個方向、十大策略（詳見表），全方位提升香港作為航運中心的地位，當中重點打造香港成為綠色智慧港口。

對於近年香港港口吞吐量下跌，香港運輸及物流局局長林世雄表示，海運及港口業是香港經濟的重要一環，「絕對不會放棄（港口），也不會放軟手腳，會在綠色和智能化兩方面提升競爭力。」同時也會繼續大力拓展高增值航運服務業，與港口雙線發展。

大公報記者 林靜文

林世雄接受《大公報》專訪時表示，過去行業沒有一個全面發展策略，因此去年做了個「體格檢查」，對強弱危機進行分析，繼而推出了行動綱領，目的是要增強港口競爭力和更好發展高增值航運服務業。

面對區域和國際競爭格局變化，以及貿易模式改變帶來的一系列挑戰，香港港口貨櫃量在過去十年一直呈現下降趨勢。根據國際航運業權威媒體 Lloyd's List 與國際航運界研究機構 Alphaliner 以不同方式計算，去年香港港口吞吐量分別排名全球第10和第11位。

建數字化港口社區系統

「任何一樣東西的排名在全球前十，都應該受到重視吧？」林世雄不諱言，香港營運成本較大灣區內臨近港口為高，「但鬥平不是辦法，一定要利用香港的優勢。」他舉例說，香港擁有普通法制度、實行低稅率和簡單稅制、自由港、清關快、效率高等優勢，絕對有能力進一步提升香港港口競爭力，其中，打造綠色智慧港口是必然方向。

近年來，港口營辦商不斷進行硬件和軟件現代化，包括橡膠輪龍門起重機實現遠程操控、碼頭收據和訂艙確認通知無紙化等，另還在探索自主行駛卡車的使用等。林世雄指出，特區政府正透過由香港海運港口局成立的智慧港口發展專責小組，通過建立數字化的港口社區系統，促進航運、港口和物流業持份者之間的信息互聯互通。

據介紹，港口社區系統去年起分階段建立和試用數據共享平台，目標明年實現更廣泛使用，

首階段計劃將集中處理冷鏈貨物。香港運輸及物流局副秘書長、海運及港口發展專員陳婉雯補充說，現正根據不同的付運流程進行測試，「從到香港碼頭，再送到內地不同城市的貨倉，貨物如何流動，我們都會紀錄在平台數據當中。」

打造綠色能源加注中心

「我們的成本不可能低，一定要靠效率。不僅是港口的效率，還有整個供應鏈的效率。」在林世雄看來，要在提升整個港口上下供應鏈效率上發力，同時增加自動化比例。

可持續發展的海運和港口行業，是特區政府發力的另一個重點方向。林世雄表示，正加速推動綠色航運，將香港打造成為綠色航運能源加注中心，吸引更多船隻在港進行綠色能源加注，以進一步鞏固和提升香港作為國際航運中心的地



▲近年來，港口營辦商不斷進行硬件和軟件現代化。

聚焦綠色智能化

林世雄（左）表示，海運及港口業是香港經濟的重要一環。旁為陳婉雯。 大公報記者林少權攝



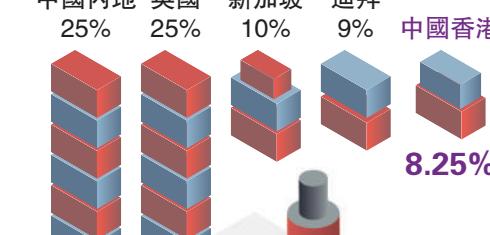
香港航運業發展優勢眾多

- 地處中國對外門戶的戰略地理位置，擔當聯繫內地和世界各地的超級聯繫人角色
- 中國境內唯一實行普通法的司法管轄區
- 自由港地位，經香港進出口貨物在無關稅和貿易壁壘的環境下流通
- 貨櫃碼頭高效，擁躉時港美譽。去年遠洋貨櫃船在港停留時間平均僅0.95天，遠低於世界前20大貨櫃港口的平均1.85天
- 按總噸位計，香港是全球第四大船舶註冊處。在港註冊船舶在港口國滯留率僅0.8%，低於全球平均的3.4%
- 全球最受歡迎仲裁地第三位。2020年，波羅的海國際航運公會將香港列為全球海事標準合同中四個指定仲裁地之一

海運及港口發展策略行動綱領重點

- | 方向一 增強港口競爭力 | 方向二 發展高增值海運服務 擴大本地海運網絡 | 方向三 加強宣傳香港海運品牌 吸引及培育海運人才 | 方向四 強化香港港口局的支援 |
|---|---|---|-------------------|
| ① 打造成綠色港口 向零碳目標邁進
② 促智慧港口發展 推動航運智能化
③ 增強港口競爭力 積極爭取新貨源 | ④ 研增加稅務寬減 吸世界航運企業
⑤ 優化船舶註冊處 鞏固高質素品牌
⑥ 憑法律制度優勢 推海事仲裁服務 | ⑦ 多方面對外宣傳 發揚海運真實力
⑧ 大灣區國際合作 增強航運話語權
⑨ 擴大海運人才庫 確保行業新動能 | ⑩ 與業界攜手並肩 強化海運港口局 |

全球五大航運中心利得稅稅率對比



發展創科 助建高增值產品轉口港

商界意見

市場關注香港碼頭吞吐量的世界排名下滑。香港中小企經貿促進會常務副會長黃達勝坦言，近年內地港口設備和效率不斷進步，且航線增加，加上中美關係緊張後，很多外國買家要求產品在內地以外生產，令不少產品由東盟廠房直接出口，更重要的是香港相關費用較高，所以對排名下跌不感意外。他指出，自香港提出再工業化後，吸引部分高端產品在港生產，若落戶數目增加，香港可望成為高增值產品轉口港。

冀新田科技城吸高端產業落戶

新田科技城的首批創科用地將於年內動工。黃達勝接受《大公報》採訪時說，期望新田科技城落成後，可吸引高端科研和產業化項目落戶。

他進一步表示，新田科技城毗鄰深圳皇崗和福田等創新科技區，有力爭取成為創科發展

廣深港協同發展

灣區港口群威力巨

《粵港澳大灣區發展規劃綱要》支持提升珠三角港口群整體國際競爭力，強調港口之間優勢互補、互惠共贏的協同效應。香港運輸及物流局副秘書長、海運及港口發展專員陳婉雯指出，大灣區內港口發展愈趨成熟，效率不斷提升，廣深港三地碼頭各自角色不同，分別專注內貿、外貿和中轉，她相信港口之間做好互惠共利，把各自角色發揮到極致，可壯大大灣區這個世界級港口群的威力。

繼2021年和2023年分別在香港和廣州舉辦大灣區國際航運論壇後，陳婉雯透露，今年11月將在深圳舉辦有關論壇，期望區內港口可以共同合作，合力向外宣傳大灣區世界級港口群資源。

隨着內地和香港進一步加強合作，香港運輸及物流局局長林世雄表示，會利用好港珠澳大橋，開拓與粵西的新發展領域，讓香港港口服務更受歡迎。他續稱，過去跨境貨物指深圳、東莞和惠州，現在多了珠海和中山等粵西地區，「無論是船還是車，有貨過來我們都要便利他們，再經香港前往世界各地，這是雙贏的模式。」

碼頭巧用科技 縮短貨物處理時間

憑藉香港獨特的自由港地位，本地碼頭營辦商近年捉緊冷鏈物流市場的強勁增長，與航運公司客戶以及蔬果進出口商合作，成功把握內地市場持續增長的新鮮蔬果市場。其中，香港港口自2020年起不斷滿足內地對新鮮智利車厘子和泰國榴槤的需求，今年2月更創下智利車厘子在港單次卸貨量的最高紀錄，比上季多59%。

「在沒有數碼化的年代，香港碼頭為何效率那麼好？主要是得益於整個商業系統、處理貨物系統的設計。如今，碼頭營辦商也在不斷升級轉型，利用科技提升碼頭效率。」香港運輸及物流局副秘書



▲智利車厘子2月在港單次卸貨量創最高紀錄。

拓燃料與商品業務 避免側重集裝箱

「在這個時候，整個業界更應擰成一股繩，團結推動香港航運業的高質量發展。」在國際航運公會中國辦事處首席代表劉洋看來，香港去年公布的《海運及港口發展策略行動綱領》明確了如何增強香港港口競爭力，「港口營運商應該先看看裏面寫了什麼？哪些地方可以先做起來的？現有問題應如何解決？」

劉洋認為，香港港口過於集中發展集裝箱，建議可藉這次轉型的契機，拓展新業務，其中新燃料船舶加注中心、大宗商品貿易中轉站等都是可研究和考慮的方向。

發展海事仲裁 吸引在港交易

香港近年積極發展高端航運業，身兼海問律師

集群的樞紐，加上與深圳科創園區產生協同效應，若發揮得宜，可助力香港實現「南金融、北創科」的新產業布局。

黃達勝期望，特區政府能向中央爭取更多高科技企業，在新田科技城進行高度自動化生產，推動新田科技城成為香港，甚至大灣區新增值產業中心。這不但有助香港創科發展，更推動香港成為高增值產品轉口港，若政策得宜，將可成為香港創科及港口的新動力。

另有商會人士指出，國家《十四五規劃綱要》確立香港作為八個重點領域的發展中心，國際航運中心是其中之一，建議特區政府研究如何鞏固國際航運中心地位，更好發展高增值服務，包括船舶保險、貨幣結算、船舶融資、海事仲裁、海事法律服務及海運金融衍生品等，爭取成為高增值航運業中心，造成產業集群效應，甚至提升至「倫敦那種沒有貨櫃碼頭的航運中心」。