

# 吞吐量跌出全球貨碼十大 須由簡單中轉升級至提供增值功能 港航運業謀突圍 打造高端服務樞紐

香港航運業正進入全新的「競合」階段，廣州、深圳、上海、寧波舟山等內地主要港口「擴容」工程如火如荼，而香港港口集裝箱年吞吐量已退出全球前十，由此，「十五五」時期香港如何全面提升國際航運中心競爭力備受關注。香港業界與研究學者建議，香港宜加速向「高端航運服務+智慧樞紐型港口」升級，優先打造綠色智能航運示範中心、國際供應鏈航運管理中心，在區域「競合」中實現突圍。

●香港文匯報記者 方俊明 廣州報道



●香港宜加速向「高端航運服務+智慧樞紐型港口」升級。



●中山大學嶺南學院經濟學教授林江



●香港物流商會主席鍾鴻興

香港物流商會主席鍾鴻興指出，香港作為自由貿易港，貨品進出高效，在拓展海事保險、航運金融與仲裁、船舶融資及租賃、船舶管理、航運代理及經紀等高端航運服務方面優勢明顯。但相比大灣區乃至內地港口積極「擴容」，香港碼頭成本過高且用地不足，目前主要聚焦航運服務發展。他建議香港首份「五年規劃」要打破固有思維，採取創新措施，以鞏固世界領先的國際航運中心地位。

「高端增值服務將成為香港航運物流的未來出路之一，而非簡單的服務型業務，更非簡單的貨櫃中轉。」鍾鴻興認為，香港應打造國際供應鏈航運管理中心，強化「超級增值人」角色，比如爭取貨物到港後進行加工增值或維修保養再轉運。他建議香港新建「增值物流園區」，實施特殊優惠政策，吸引更多外地貨源。

## 打通海陸空綜合信息 對接增值服務

目前香港海、陸、空運輸分屬不同信息系統。鍾鴻興期待香港特區政府構建的「港口社區系統」能進一步打破以往多式聯運的「信息孤島」，推動海陸空綜合信息化，發展涵蓋航運貿易融資、綠色金融、碳排放認證等一系列增值服務的「綠色港口」社區管理系統，並全面對接內地及國際的物流數據，助力業界更便捷地拓展全球市場。

中山大學嶺南學院經濟學教授林江也提到，「近年香港港口貨物吞吐量持續下降，面臨碼頭用地緊張、營運成本高、堆場空間有限等制約。港口數字化轉型亦滯後，自動化碼頭比例較低，港口數字化平台整合不足，港口與物流數據共享有限。」

「香港不應再拚港口吞吐量，而應提升航運服務能級，通過數字化與綠色示範、融入大灣區航運體系、深水港戰略布局等，打造『港口+資本+規則』三位一體的國際航運中心。」林江強調，香港應從傳統集裝箱港口升級為全球高端航運服務樞紐，以在大灣區世界級港口群中佔據不可替代的位置。

## 強化金融創新 助建航運資本中心

林江建議，香港特區政府要構建航運發展統籌機制，設立跨部門專責小組，統籌推動港口、航運金融、海事法律、綠色能源等發展。其中，強化航運金融創新，為船舶租賃提供稅收優惠；推出航運「碳金融」產品、船舶資產交易平台，發展海事保險/再保險中心，推動香港航運從碼頭轉向航運資本中心。

「同時，香港可設立綠色港口基金，打造『綠色航運示範港』，提高LNG（液化天然氣）、甲醇等清潔燃料加注能力，建立綠色船舶靠泊優先機制，推動岸電普及。」林江表示，香港還要推進「智慧型港口2.0」建設，構建全港的港航數字平台，引入區塊鏈電子提單，推動無紙化通關、自動化堆場、遠程岸橋操作，以節省空間，提高效率。此外，重構貨源結構，提升冷鏈、跨境電商等高附加值貨物比例，發展「空海聯運」對接東盟RCEP（區域全面經濟夥伴關係協定）貿易流向，豐富貨源。

## 開通跨境聯運 助內地貨物經港轉運全球

香港文匯報訊（記者 方俊明 廣州報道）隨著海鐵聯運、平陸運河、湘桂運河、贛粵運河等通道逐步打通，香港物流商會主席鍾鴻興表示，香港航運可向大灣區以外拓展更多貨源，打造「香港國際樞紐+內陸樞紐」聯動樣板，優化多式聯運通道、降低區域物流成本，為香港帶來更多貨運量。

### 借助內河碼頭聯運來港

鍾鴻興指出，不少內地城市缺乏國際出口能力，香港可發揮優勢拓展這些貨源市場。例如，已開通的「渝深港圖定班列」，讓重慶貨物通過「海鐵聯運」模式經深圳鹽田港和香港葵青貨櫃碼頭出口。業界期待與特區政府攜手，向中央爭取跨境「多式聯運」更便利的創新政策，打破行業壁壘，暢通跨境銜接，讓更多內地城市借助內河碼頭等多式聯運方式，經香港快速轉運全球。

他透露，香港物流商會近期已與湖北港口集團簽訂合作協議，共同打造「香港國際樞紐+湖北內陸樞紐」聯動樣板，構建雙樞紐雙循環、貫通內地、輻射亞太、連接全球的物流服務網絡，提升兩地物流競爭力與影響力，推動數字化、綠色化轉型。根據協議，雙方將建立常態化聯絡機制，及時互通兩地物流政策、市場動態、航線資源、貨源信息等，在通道協同與物流網絡構建、產業聯動與供應鏈升級、綠色智慧物流、行業標準與人才培育等方面開展合作，為兩地航運合作項目落地提供支撐。

### 廣州港：

南沙港區五期在建，擬2032年全面建成，總投資超144億元，新建4個20萬噸級集裝箱輪泊位，配套15個5,000噸級集裝箱駁船泊位，設計年通過能力670萬標準箱；總岸線超3,800米，其水工結構按照3.2萬TEU集裝箱船預留，遠超目前全球最大的2.4萬標箱船型。

### 深圳港：

鹽田港東作業區在建，一期擬今年底前建成，總投資約144.9億元，一期新建3個20萬噸級全自動化集裝箱泊位，年設計吞吐能力300萬標準箱；碼頭岸線長1,470米，按可停靠3.2萬標箱集裝箱船舶的標準設計。

### 上海港：

小洋山北作業區在建，西一區碼頭擬今年底建成，總投資約512.9億元，新建7個7萬噸級和15個2萬噸級集裝箱泊位，設計年通過能力1,160萬標準箱；碼頭岸線總長6,100米，將為上海港新增集裝箱碼頭岸線5,500米。

### 寧波舟山港：

六橫港區在建，一期擬2027年建成，總投資約211億元，六橫港區佛渡集裝箱碼頭工程擬建設7個20萬噸級及以下集裝箱泊位，設計年通過能力660萬標準箱；規劃利用岸線2,850米，構成「千萬箱級」集裝箱泊位群。

整理：香港文匯報記者 方俊明  
貨幣單位：人民幣



## 合作開發大灣區深水港 港承接高端航運服務

香港文匯報訊（記者 方俊明 廣州報道）粵港澳大灣區港口群目前仍存在大型深水碼頭能力趨緊、集裝箱國際中轉功能不強等短板。與此同時，新加坡等國際樞紐港正加快新港區建設，鞏固領先地位。在此背景下，廣東省今年政府工作報告提出「謀劃研究珠江口深水港建設」。廣東省「十五五」規劃綱要也明確，強化大灣區世界級港口群引領帶動，深化珠江口深水港規劃研究。中山大學嶺南學院經濟學教授林江表示，香港可探討由政府部門牽頭參與「珠江口深水港規劃」建設，包括創新「粵港聯合開發」模式瞄準超大型深水港的戰略布局，以擴展香港航運發展空間。

廣州市港務局消息也顯示，加快推進珠江口伶仃洋深水港規劃研究完善，廣東省有關部門計劃在省綜合交通運輸體系「十五五」規劃、

水運「十五五」規劃中明確「推進珠江口深水港研究」。

### 解決大灣區中轉功能偏弱問題

綜合開發研究院（中國·深圳）前海分院副院長胡振宇指出，謀劃超大型深水港就是要解決大灣區港口資源分散、中轉功能偏弱、缺乏公共性超大型深水港的問題，對標新加坡等世界級航運中心，增強粵港澳大灣區港口群國際競爭力。

### 「物理港」在珠江「服務港」在香港

「香港參與『珠江口深水港規劃』建設有其現實考量：香港土地資源緊張，港口碼頭無法擴展；大灣區要打造世界級港口群，需要建設世界級深水港樞紐，其中需要香港對接國際的

航運規則與配套服務。」林江建議探索不同合作模式：一是「粵港聯合開發」，香港可作為投資方提供資金，並發揮國際專業、運營管理、航線及制度設計等優勢；二是「港口+航運服務外溢」模式，將實體「物理港」設在珠江口，承擔大型船舶靠泊功能，而無形「服務港」放在香港，承擔航運融資、保險、結算及仲裁等高端航運服務。

### 合作需跨境港口監管創新

林江坦言，這些合作模式需要政策創新突破，包括跨境港口監管創新、港航數據跨境流通，以及探索「航運金融開放試驗區」建設。同時，由於香港與灣區內地城市存在管轄權和制度差異，資本回報機制、港口利益再分配等議題也需進一步協同突破。

## 業界及學者建言

- 特区政府要構建航運發展統籌機制，設立跨部門專責小組，統籌推動港口、航運金融、海事法律、綠色能源等發展
- 將香港「港口社區系統」發展成為涵蓋航運貿易融資、綠色金融、碳排放認證等一系列增值服務的「綠色港口」社區管理系統
- 強化香港航運金融創新，推出航運「碳金融」產品、船舶資產交易平台，發展海事保險及再保險中心，推動香港航運從碼頭轉向航運資本中心
- 加強與灣區其他港口協作，設區域港口協調委員會；借鑒香港機管局入股珠海機場經驗，探索灣區港口股權合作
- 推進「智慧型港口2.0」建設，構建港航數字平台；設立綠色港口基金，打造「綠色航運示範港」
- 大灣區以外拓展更多貨源，擴展與廣西、湖北、四川等內陸城市合作打造「香港國際樞紐+內陸樞紐」聯動樣板
- 打造國際供應鏈航運管理中心，新建「增值物流園區」，實施特殊優惠政策

整理：香港文匯報記者 方俊明



●廣州港南沙港區五期工程近日全面開工。受訪者供圖

## 灣區港口群錯位發展 發揮協同效應

香港文匯報訊（記者 方俊明 廣州報道）珠江口是全球港口密度最高的區域之一，香港、深圳、廣州三個世界級港口相距僅數百公里。「大灣區港口群要形成差異化『競合』格局，突出錯位發展、互補分工。比如，香港港口可定位國際航運服務+高端中轉，廣州南沙港聚焦華南製造業出口樞紐，深圳鹽田港主打遠洋幹線港，以避免同質化競爭。」中山大學嶺南學院經濟學教授林江表示，可構建大灣區港口協調機制，設立區域港口協調委員會，逐步實現航線信息共享，構建運力協調機制、港口收費透明機制；並推進灣區通關規則銜接，實現數據互認，擴展跨境「一單兩報」、集裝箱「一

鎖通行」覆蓋面，提升效率。

林江還指出，粵港澳大灣區港口群的國際中轉功能目前仍弱於新加坡，應瞄準「國際中轉樞紐」目標，推動內河支線統一調度，完善珠江內河駁船體系，打造大灣區「組合港」模式。

### 構建合作聯盟提升效率

香港物流商會主席鍾鴻興則建議，大灣區港口群可構建更加深入的合作聯盟，譬如借鑒香港機場管理局入股珠海機場等經驗，由香港特區政府牽頭主導探索香港港口產業與灣區其他港口合作的新模式，助建大灣區世界級港口群。

### 全球十大港口集裝箱年吞吐量

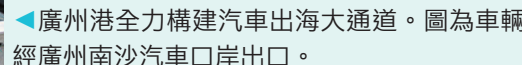
排名	港口	國家/地區	年集裝箱吞吐量 (萬標準箱)	變幅
1	上海港	中國	5,506	+6.9%
2	新加坡港	新加坡	4,466	+8.6%
3	寧波舟山港	中國	4,387	+11.6%
4	深圳港	中國	3,500	+5%
5	青島港	中國	3,289	+6.5%
6	廣州港	中國	2,805	+6%
7	釜山港	韓國	2,488	+2%
8	天津港	中國	2,403	+3.2%
9	傑貝阿里港	阿聯酋	1,555	+0.32%
10	巴生港	馬來西亞	1,514	+3.4%
	香港	中國	1,291	-5.7%

整理：記者 方俊明

註：數據為2025年數字



▲廣州港南沙港區四期全自動化碼頭。



▲廣州港全力構建汽車出海大通道。圖為車輛經廣州南沙汽車口岸出口。



●南沙港區已形成全國最大的榴蓮海運進口口岸。圖為「榴蓮快線」在南沙港區裝卸。受訪者供圖