



隨著粵港澳大灣區規劃上升為國家戰略，見證灣區經濟起步的粵港澳港口群再次成為關注焦點，大灣區港口一體化也提上議事日程。以深圳、香港、廣州等樞紐港口為代表的港口群，成就了粵港澳大灣區無可撼動的世界級港口地位。但不可否認，目前大灣區港口群之間亦存在著惡性競爭、缺乏科學定位、缺乏協調機制等問題。在建設粵港澳大灣區背景下，面對灣區港口群整合的歷史機遇，粵港澳大灣區港口群如何對標國際一流港群進行分工合作，實現差異化發展？能否突破「一國兩制」框架下制度上的限制，建立類似大灣區港口聯盟等協調組織？有跡象顯示，在尊重市場的前提下，統籌大灣區港口群資源，協同發展，產業鏈分工，已成為各方共識，而進一步的行動正在推動中。

香港商報記者 李穎 施美

## 灣區發展 港口為先

縱觀國際上的灣區發展，無論是三藩市灣區、紐約灣區，還是東京灣區，都是從港口經濟起步，從早期依託於工業經濟，到如今服務經濟與創新經濟高歌猛進，互動之下形成合務，最後成為帶動全球經濟發展的重要增長極。而作為世界第四大灣區的粵港澳大灣區，其港口群早已處於世界領先地位，從這個意義上說，粵港澳港口群建設在大灣區發展規劃中當仁不讓扮演著領頭羊角色。

粵港澳大灣區的主要港口有深圳、香港、廣州等樞紐港口及珠海、虎門、惠州等地方港口。判斷一個城市港口的實力，集裝箱吞吐量是主要標準之一。根據2016年全球港口集裝箱吞吐量統計數據，深圳為2398萬標準箱，香港的集裝箱吞吐量為1963.2萬標準箱，廣州港口集裝箱吞吐量為1886萬標準箱，分別是全球排名第三、第五和第七。除三大樞紐性港口外，還有珠海、虎門、惠州、汕頭、湛江等地方港口，其中湛江港、東莞港和珠海港貨物吞吐量均達億噸以上。除規模巨大外，粵港澳大灣區港口的發展速度也是可圈可點。2017年一季度，廣州、深圳和香港的集裝箱累計吞吐量分別為444.04萬標準箱、561.37萬標準箱、486.7萬標準箱，同比增長速度分別為11.4%、1.03%、12.6%。

中國區域經濟學會副會長兼秘書長、中國社科院工業經濟研究所區域經濟研究室主任陳耀在接受本報記者採訪時表示，灣區最大的一個特點是依靠港口發展，海洋依存度高。沒有港口，就沒有港城，就無所謂灣區。國際上的大灣區都是由港口發展起來，之所以講灣區，是因為灣區的經濟發展都是依託港口。

他指出，灣區通過港口的位置條件，建立外部經濟、資源交流。沒有港口就沒有灣區的經濟，港口的發達程度決定灣區的發達程度，兩者是相互依存的關係。現在粵港澳大灣區的規劃肯定要將港口群的規劃作為重點內容，將港口群規劃好，是灣區經濟、整體發展重要的推動力。

上海交通大學中美物流研究院副教授趙一飛向本報記者表示，港口業對粵港澳地區的經濟發展和社會生活而言是一個基礎性產業，為粵港澳地區與全國乃至全球的經濟貿易往來提供服務。因此，粵港澳大灣區的整體規劃必須包含港口規劃。他認為，港口規劃本身對粵港澳大灣區所起到的作用主要表現在經濟發展引導方面，規劃之後的建設和運營才會對粵港澳大灣區的經濟發展起到實質性的作用。

## 對標國際 產業升級

陳耀認為，與歐美一些先發展起來的港口比，中國的港口面臨競爭激烈的問題。由於內地整個沿海港口發展過多，各自都按照相同模式在發展，導致港口間的競爭比較激烈。他認為，內地經濟在轉型升級，珠三角地區港口轉型也需走在前列。

但是，目前三大港口的分工模式是一種初級的分工模式，香港是中轉，廣州是內貿，深圳是出口。目前看來，港區的產業面臨產能過剩，靠這樣的方式，長期而言很難持續。港口的發展需要新思路和新模式，不能再靠貨運規模打天下，「誰的量大誰是老大」。比如，歐洲的港口雖然將重工業都轉移出去，但是其仍然有很好的發展，因為，它們已經向更高端、更高層次的航運服務業去發展。但是中國還沒有走到這一步。未來，三大港口可以升級成航運、物流、金融等現代服務業，包括會展、旅遊業、文化創意、研發等。

### 三大港口業務各有側重

香港一國兩制研究中心總研究主任方舟在接受本報記者採訪時表示，從世界範圍來看，如倫敦港，在貨物裝卸方面，它已經不是世界上重要的港口了。不過，它仍然是全球最重要的港口金融服務中心，比如它的保險和仲裁業務就很發達。從香港來講，香港有傳統上較強的現代服務業優勢，將來航運業的側重點在航運服務上。比如，航運的金融、船舶的融資、航運保險、相關的仲裁和法律的業務，以及船舶註冊等業務。但是深圳還沒有，它仍然保存比較強大的港口業務，但也會面臨功能調整的問題。廣州南沙港因為離廣州中心城市比較遠，可能會長時間保持碼頭業務的中心地位。三個碼頭各自有側重點，但都面臨產業升級的問題。

# 拒零和遊戲 港口尋結盟



粵港澳大灣區區位圖

## 三大港口間非「零和遊戲」

2016年，深圳港全港貨物吞吐量2.14億噸，其中，外貿貨物吞吐量1.80億噸，佔比約84%；廣州港全年港口貨物吞吐量5.44億噸，增長4.3%，其中，外貿貨物吞吐量1.26億噸，僅佔23%。而為自由港的香港，本土製造業體量小，港口貨物吞吐以貿易為主。上述數據顯示，香港和深圳的港口重疊明顯，貨物吞吐中以外貿為主，存在明顯的競爭關係。而廣州的外貿貨物吞吐量雖然只佔比23%，但是其絕對量大，並且依託省會城市的地位，在南沙港區發展集裝箱運輸業務，加劇了與其他港口在外貿上的競爭。除此以外，三大港口中上市企業多，匯聚了鹽田港、招商局港口、深赤灣、珠海港、廣州港等多家A股、H股上市企業。雖然市場競爭充分，服務能力強，但同時存在重複建設、市場競爭激烈的弊端。

不可否認，粵港澳大灣區三大港口的企業在開展業務時存在著一定程度的重合。那它們彼此之間是此消彼長的零和關係還是擁有各自市場協同發展關係呢？陳耀認為，三大港口之間更多的應是合作分工、協同發展。「港口模式無論是集裝箱為主還是以散貨為主，它的發展都必須要有貨源。港口的發展要有兩個大的支撐：一是港口的腹地，腹地越大越廣，就越有支撐力；二是港口的產業化，依託港區形成臨港產業、臨港工

業。現在中國所有的港口都是這樣的發展模式。」

他指出，香港、深圳、廣州都在大的灣區內，腹地是相同的，面對同一腹地，不可避免存在競爭。三大港口都有其自身的優勢：香港主要搞轉口，外來船的停泊停靠，有中轉的優勢；深圳的集裝箱發達；廣州南沙港的規模小一些，主要面對的是珠江口。現在三個港口構成了大灣區的港口群，擁有各自的貨源。從總量上講，單一的一個港口不能支撐其發展，將港口群規劃好，尤其能在港口功能的細分上有比較清晰的定位，能破除零和關係，共同做大蛋糕。

### 港葵涌港區模式堪借鑒

趙一飛則表示，港口是一個地理概念，港口之間不存在競爭關係，競爭的是在相鄰港口上開展業務的企業。香港政府對港口企業的發展管制很少，允許多家企業在香港開設港務公司。因此在葵涌港區形成和記黃埔、亞洲貨櫃和現代貨櫃等港務公司分別經營的局面，並未出現所謂惡性競爭，反而是在競爭中快速成長。如果未來粵港澳大灣區的港口能夠學習香港葵涌港區的模式，將香港、深圳和廣州三地港口上經營的各家企業協同起來，同樣可以達到避免惡性競爭的局面。

## 港口聯盟宜尊重市場

如何推動三大港口間進行分工合作、產業升級，粵港澳大灣區城市群發展規劃研究課題組副組長、國家級智庫國經中心產業部部長王福強提出了從中央層面設立粵港澳大灣區工作領導小組等建議，其中包括建議成立大灣區港口聯盟，類似於委員會，負責協調各港口的功能定位。

陳耀表示，目前來看，灣區要破解制度上的難題，加強合作，組建聯盟是比較好的形式。但現在從粵港澳大灣區的情況看，至少在一國兩制的情況下，從行政角度去建立類似港務局的機構是行不通的。

他指出，聯盟是屬於同業的一種合作組織。同業合作雖然沒有非常約束的效力，但是也可以建立更緊密的關係。現在聯盟的方式有幾種：一種是鬆散式，同業間成立一個聯盟，在行業領導者的牽頭組織下；另外一種是資本的紐帶，港口之間通過持股的方式來進行合作。

但也有專家提出不同意見，趙一飛就表示，目前港口管理的各項權限都已經有歸屬，義務也已明確。憑空在其上設立一個港口聯盟委員會，就需要明確目前的各港口管理部門放棄哪些權利，同時上交哪些義務，而將這些權利義務歸併整理後交給這個委員會。如果這個委員會沒有具體的權力義務，那麼即使設立起來也是沒有意義的。

他指出，設立聯盟在制度上也有限制。首先是涉及中國港口法的規定。粵港澳大灣區的港口管理，由哪一級政府負責？在政治上，香港和澳門都是特別行政區，廣東是省，深圳是副省級城市。「港口聯盟委員會誰來設立？誰來授權？這

些都需要對港口法進行修正，或者由中央政府對港口管理做出補充授權，才可以進行。其次港口聯盟委員會管理下的這個港口的名稱是什麼？粵港澳港？珠三角港？還是其它什麼？如果繼續保持目前的多個名稱，這樣的港口聯盟委員會存在的意義是什麼？」

前香港貿易發展局駐粵副主任、佳寧娜集團控股有限公司梁百忍向本報記者表示，從歷史發展來看，三大港口之間沒有協調發展的概念，而是很自然地從需要發展出來，比如深圳鹽田港。過去鹽田港的發展十分困難，但是大部分的出口經過香港的費用十分昂貴，從現實的角度出發，以低於香港的成本和貨物需求，鹽田港慢慢成長起來，最後慢慢發展成為超越香港的數量。所以，三大港口其實是自然形成的市場。

梁百忍表示，從經濟角度來說，大家都有心態希望大灣區的協調效應發揮出來，但是關鍵的是我們怎麼解決制度方面的難題，大家可以用平靜的心態來處理這個問題。

「有大灣區港口聯盟的概念比沒有好，至少大家相互之間可以探討各自的優勢、互補性等，個人支持聯盟的組建，但大家必須有願意協調、包容的心態，這樣才有機會成功。」

在梁百忍看來，目前制約粵港澳大灣區港口發展最大的問題是，大家需要了解對方，因為兩地之間成本概念有很大不同，兩地之間在市場運作的概念有各自的特色。市場推動是香港的根本，內地強調大規模的協調，在政府行政方面和市場協調方面，兩者之間如何配合，有很大的探討空間。

## 相生相愛 各自精彩

談及三大港口如何發揮「一帶一路」建設中的作用，梁百忍表示，在港口這一方面，香港有很大的優勢和國際市場聯繫緊密。特首梁振英也強調，香港在船舶服務業方面有很大的發展空間。這一點，我認為還沒有發展出來。這也是大灣區其他港口比較缺乏的一點。如果可以利用香港這一優勢，與東南亞、中東這些港口，發揮船舶服務業的優勢。

他亦指出，灣區經濟現階段很多國際方面參與、國際協調以及牽涉到很多的法律和附帶服務，這一方面可發揮香港專業服務的優勢。怎麼用好它，怎麼和其他灣區港口協調。剛提到的聯盟，有大的角色可以扮演，比如保險行業。內地保險發展比較快，但是在國際航運保險中只佔到非常小的比例，如果在這一方面發展起來，香港的角色就有很大的作用。香港在航運保險、服務業、金融業都佔有優勢。

他表示，從區域經濟角度來說，大灣區的概念已經形成，但目前來說只是個概念，還沒有具體的分工，效益還沒有凸顯。實際如何運作，相互之間還需要市場的磨合，才可以找出具體的方法來。現在東莞在轉型，深圳也在慢慢發展成服務型的城市。珠海、澳門的發展也有其特色，最後怎麼走出來，現在還很難說。南沙是最近才發展出來的港口，發展速度很快，但是它的腹地交通不方便，最後怎麼樣發展還需要配套的完善。

