

## 建航交所有賴與珠三角合作

香港商報 | 2009-05-06

A09 | 商報論壇 | 經濟點評 | By 林紋銳

新論壇理事林紋銳 曾幾何時，香港作為亞太地區的航運中心，貨物吞吐量傲視全球。誠如溫家寶總理「不進則退」的當頭棒喝，香港港口業貨櫃吞吐量於區內的「一哥」地位，已被新加坡和上海取代。屋漏偏逢連夜雨，國務院通過到 2020 年將上海基本建成具有全球航運資源配置能力的國際航運中心。香港怎麼辦？

### 港航運業「硬實力」漸失

思索香港航運中心的未來走向，一國兩制研究中心日前拋出了設立航運交易所的建議，以充分發揮香港的「軟實力」，即法律、融資、稅務、人才等優勢。雖然香港在軟實力方面比上海更勝一籌，但是上海航運交易所早在 1996 年就由國務院批准成立，經過十幾年的發展，逐步建立起一整套的船舶交易與貨物定價等指數。上海航交所起步早，積累下來的經驗是香港所欠缺的。

隨着內地港口服務質素迅速提高，貨主轉用內地港口，香港過去四年貨櫃吞吐量增長已見放緩，增幅遠不及上海、深圳等地。2008 年，上海港貨物吞吐量達到 5.8 億噸，集裝箱吞吐量達到 2800 萬標準箱，排名分別位居世界第一和第二。長遠來說，本港航運排名和地位，均不容樂觀。皮之不存，毛將焉附。香港航運業的「硬實力」漸漸消失，以致在發展航交所時，將遇到服務對象與服務範圍日益萎縮的問題。

### 粵港政府應全力合作

縱觀全球航運業的發展格局，作為全球五大航運中心之一的倫敦，其港口的貨物吞吐量在全球排行榜上雖已逐漸淡出，但在全球航運業依然佔據重要的地位。其中的關鍵，在於倫敦擁有全球最大的航運交易量，包括船舶交易、船舶保險、船籍註冊、航運指數、海事仲裁、航運諮詢等一系列業務。但別忘了，英國作為歐洲的發達國家，不僅具有獨立的貨幣與關稅制度，而且也有悠久的航運歷史。

顯然，與全球成熟度較高的航運中心相比，上海還存在較大的差距。例如，目前航運服務大多集中在船代、貨代等附加值較低的下游企業，在船舶融資、海事保險等航運高端服務業領域佔有量比較低；在全球航運交易、資訊、定價和法律服務等領域，如航運指數期貨、運費期權等航運價格衍生品領域還是空白。

但是，隨着內地城市對外越來越開放，香港為外資進軍中國內地「橋頭堡」

的中介角色，功能越來越淡化。過去十年，長三角地區在中國經濟版圖中迅速冒起，其中一個主要原因就是上海充分發揮了龍頭帶動的作用。反觀珠三角地區的協作、合作，以至融合進展緩慢，甚至有評論認為是「一盤散沙」。

香港的唯一出路，就是找出本身的強項及優勢，並融入珠三角區域經濟，開拓更多發展機遇。粵港政府應該摒棄前嫌，全面啓動《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要(2008-2020)》，在珠三角地區以至南中國打造一個更加廣闊的經濟腹地，否則，別說香港的國際金融中心和國際航運中心的地位將受到挑戰，即使是成立航交所這樣的設想，也只會淪為空談，落實無期。