

香港經濟發展面對著內憂外患，內憂者是缺乏土地資源和高昂的成本，而外患自然是區域性的激烈競爭，加上容易受外圍因素影響，若要讓經濟及物流業能持續發展，香港必須加強與內地的合作。

現時香港特區政府藉透過不同渠道深化與內地的合作，如與內地建立更緊密經貿關係的安排(CEPA)，於09年5月已簽署補充協議六，另外還有透過泛珠三角區域9+2合作協議(珠三角區域包括：福建、江西、湖南、廣東、廣西、海南、四川、貴州、雲南9個省區和香港、澳門)、粵港合作聯席會議、深港合作會議及就《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要》成立的粵港澳聯絡協調會議、粵港合作框架協議和大珠三角城鎮群協調發展規劃研究等。

事實上，因應珠江三角洲是中國人口密度最高的地區之一及南部的經濟金融中心，若香港能緊密地與珠江三角洲合作，有助本港經濟的發展。以往由於港商的投資只集中在珠江東部，因珠江東與香港直接接壤，有便利的陸路交通聯繫；而香港與珠江西的交通運輸聯繫主要靠水路，因陸路聯繫不足。但珠三角西部發展潛力實不能忽視，其經貿活動，發展潛力，均未被完全開發，有充足及較廉宜的勞動力，

其勞動力成本較東部便宜百分之二十至三十，加上有充裕的土地資源，其面積是東部的三倍，預計未來數年西部經濟起飛，消費力將隨之而提高。

根據廣東省交通廳的數據顯示，香港與珠三角的陸路運輸約七成是以東/中部為終點，僅有三成是通往西部城市。現時貨運，若以陸路運輸，由珠江西到香港，須繞深圳，經東莞虎門大橋，多花一個多小時，惟虎門大橋已近飽和；若以水路運輸，從珠三角西部的主要港口到香港需24小時(包括裝卸貨櫃的時間)。由於陸路交通不足，香港與珠西的貨運主要靠內河貨船。內河貨船的貨櫃吞吐量由1998年(3,072,000TEUs)至2008年(7,419,000TEUs)十年間升幅超過一倍，佔本港貨櫃總吞吐量三成。

正因香港與珠江西岸的交通聯繫薄弱，陸路運輸必須經過虎門大橋，增加了運輸時間和成本，因此於2003年7月完成的香港與珠江西岸交通聯繫研究中就建議興建港珠澳大橋，藉以縮短兩地的行車距離和時間，將可達至多項宏觀社會經濟效益，包括推動珠江三角洲西岸地區社會經濟發展；鞏固香港國際航運、航空中心地位；促進地區旅遊業發展；及完善地區交通網絡。

而在珠江三角洲地區改革發展規劃綱要(2008-2020)中強調對粵港澳三地的更緊密合作開列四個方面，包括透過重大基礎設施的對接、加強產業的合作、共建優質生活圈和創新合作方式。而在重大基礎設施的對接方面，就提到要盡快開工建設港珠澳大橋。

事實上，興建港珠澳大橋是有其必要，防止香港被邊緣化，因為一旦正進行可行性研究的深中大橋落成，其位於虎門大橋與港珠澳大橋之間，連接深圳、中山及廣州南沙港吸納珠江西岸的貨物經深中通道到深圳機場和鹽田港，將直接削弱香港在珠江西岸乃至西南省份的貨源腹地的競爭力。

為使香港的物流業能得以持續發展，除政府須撥出更多相應的土地、轉向高價值的貨物及服務、提升運輸及收費上的競爭力和推動電子化以增加處理貨運的速度及準確度外，還要爭取加強與內地的合作，以互補優勢，應善用《規劃綱要》所提供的框架平台，繼續發揮香港的優勢，積極擴闊貨源腹地完善跨境基建建設，加強與周邊地區的接駁，發展多層次的交通聯繫。

港珠澳大橋是一條三線雙程分隔車道，全長約 30 公里，將採用三地三檢，預計 2015 年底完工。從宏觀角度而言，大橋有助促進香港、澳門和珠江三角洲西岸地區經濟上的進一步聯繫和發展，深化粵港澳合作，推動優勢互補，別具策略意

義。香港更可藉大橋，加強交通運輸的聯繫，加快與珠三角及其鄰近省分的融合，推動人流、物流、旅遊業，甚至對其他行業，締造商機。與此同時，大橋不但能強化香港在珠三角的龍頭和樞紐地位，還進一步鞏固香港在大珠三角的國際物流樞紐地位，及華南地區旅遊重點的位置。

針對陸路貨運方面，大橋將擴大輻射範圍，貨源腹地倍增。除此之外，大橋將大幅減省香港與珠江西岸間陸路客運和貨運的成本及時間，如往來珠海與葵涌貨櫃碼頭或香港國際機場分別可節省 6 成及 8 成的行車時間，預計可減燃油費數百元，在快速貨運運輸下，將本港變成國內工廠貨物的集散區，促進物流業。

雖然大橋有助促進港珠三角陸路的無縫接駁，進一步拉近距離，甚至實現大珠三角地區「1 小時生活圈」的願景，但珠三角的水運仍十分重要。珠三角擁有 60 多個運輸港口，組成世界級規模港口群，各港口距離平均不足 50 海里，這種高度密集情況，在國內也僅此一例。2007 年香港、深圳、廣州三大港口的集裝箱運輸量總和接近 5000 萬標準箱，貨運量已位居國際都會區的首位。香港接近三成的貨運是來自河運，在 2008 年的河運就有 79,428 千公噸。而當大橋落成後，雖然使用公路和水運的比例將有所調較，但水運仍具優勢，特別是水運被譽為「綠色」物流：成本少、運量多、耗能低，是高成本效益及環保的運輸方式。如一條 1000 噸級的貨船相當於 100 輛 10 噸卡車的運量。

總括而言，大橋落成後，區域合作加強，交通網絡擴大，多式聯運進一步發展，以較高效率運送貨物，吸引更多中轉／轉口貨物使用香港的物流設施。而為使香港物流業得以持續發展，應抓緊珠江三角洲急速發展的勢頭，加強香港與內地經濟融合；完善跨境基建建設，伸延交通網絡，與內地接軌；積極擴大貨源腹地，吸納更多及多元化的貨運；綜合交通運輸樞紐，促進海、陸、空貨運，發展多式聯運，提供多樣選擇；避免無序及惡性競爭，以優勢互補及協作，加強競爭力；保持開放而高度透明的規管制度、簡單稅制、高效清關運作及自由港地位，藉以鞏固香港作為國際航運物流樞紐的地位。

(劉健儀女士：立法會船運交通界議員，
GBS, JP)

LAW OFFICES

KEESAL, YOUNG & LOGAN

A PROFESSIONAL CORPORATION

U.S. COUNSEL TO THE MARINE TRANSPORTATION INDUSTRY

LONG BEACH OFFICE 400 OCEANGATE P.O. BOX 1730 LONG BEACH, CALIFORNIA 90801-1730 TELEPHONE: (562) 436-2000 FAX: (562) 436-7416	SAN FRANCISCO OFFICE SUITE 1500 4 EMBARCADERO CENTRE SAN FRANCISCO, CALIFORNIA 94111 TELEPHONE: (415) 398-6000 FAX: (415) 981-0136
--	---

SEATTLE OFFICE SUITE 1515 1301 FIFTH AVENUE SEATTLE, WASHINGTON 98101 TELEPHONE: (206) 622-3790 FAX: (206) 343-9529	ANCHORAGE OFFICE SIXTH FLOOR 1029 WEST THIRD AVENUE ANCHORAGE, ALASKA 99501-1954 TELEPHONE: (907) 279-9696 FAX: (907) 279-4239
--	---

HONG KONG OFFICE
1603 THE CENTRE MARK
287 QUEEN'S ROAD CENTRAL
HONG KONG
TELEPHONE: (852) 2854-1718
FAX: (852) 2541-6189

www.kyl.com