

泛珠三角基礎建設發展 研究系列

III. 港口及航道

楊汝萬
紀緯紋

香港亞太研究所



HONG KONG INSTITUTE OF ASIA-PACIFIC STUDIES

THE CHINESE UNIVERSITY OF HONG KONG

SHATIN, NEW TERRITORIES

HONG KONG

泛珠三角基礎建設發展研究系列

III. 港口及航道

楊汝萬

紀緯紋

香港中文大學
香港亞太研究所

作者簡介

楊汝萬為香港中文大學香港亞太研究所所長及滬港發展聯合研究所所長。

紀緯紋為香港中文大學香港亞太研究所研究助理。

© 楊汝萬、紀緯紋 2005

ISBN 962-441-158-1

版權所有 不准翻印

泛珠三角基礎建設發展研究系列

III. 港口及航道

前言

泛珠三角是一個自然地貌多樣化的大區域，沿海各省擁有漫長的海岸線，海南島更是四面環海，海岸線上存在不少水深港闊的天然港灣；整個區域亦有發達的江河，珠江水系和長江水系便是區域內兩大主要水系，自西向東流出大海；瀾滄江、紅河等河道則穿越國界流到東南亞各地。對於經濟和社會活動而言，大小海港提供了窗口讓人和貨物直接進出國內外，促進人流和貿易活動。港口與製造業產生互動，相輔相成，共同發展。內陸省份利用內河運輸與沿海省份溝通交流，如西部省區以內河運輸為沿海地區提供不少東部缺乏的天然資源和輸出貨物，同時自東部輸入不少商品。

近年內地城市發展迅速，交通基礎建設日漸成熟，不但使包括泛珠三角區域在內的運輸暢順不少，運輸質素和安全性亦有所提升、更具保障。得益於《泛珠三角區域合作框架協議》對交通網絡發展的重視，¹ 包括高速公路及鐵路在內的交通網絡將可得到更完善的開發（楊汝萬、紀緯紋, 2005a, 2005b）。港口不僅是愈來愈繁忙的內河航運和國際海運的必要組件，也是與公路和鐵路接駁的「交通點」之一，所以港口的發展亦非常重要；這從近十多年來港口數量、港口處理客貨運量等統計

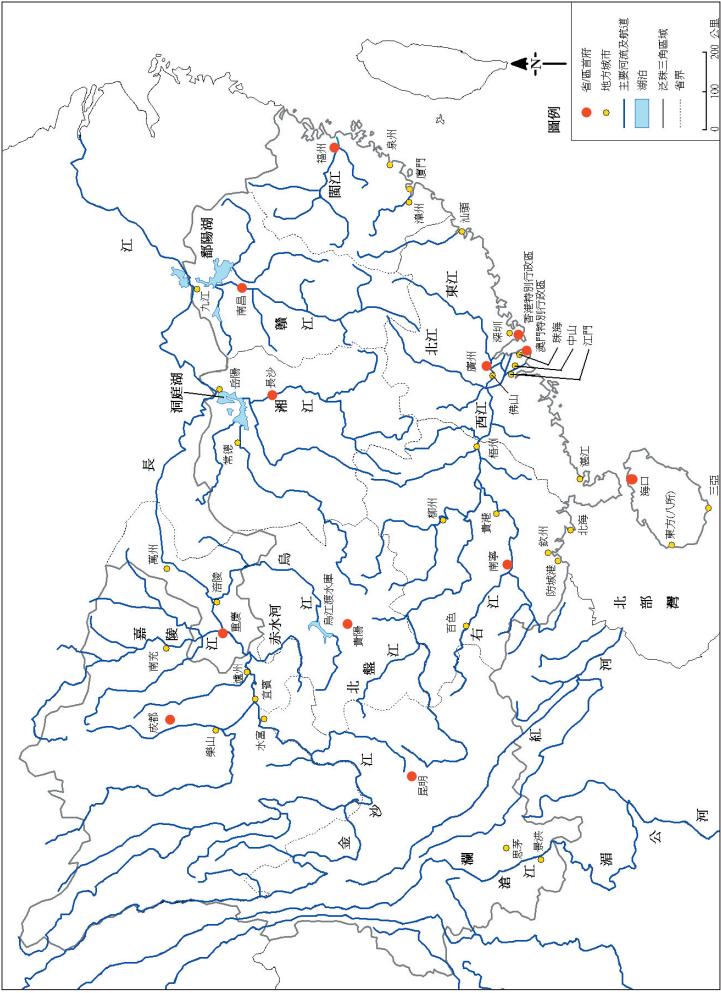
數字可見一斑。當中又以大珠三角的港口和航運發展最為觸目。作為「世界工廠」的「前店」和「後廠」，香港和廣東的現代物流業可以在近年高速成長，港口的發展是重要一環，深圳港的高速興起更是世界上的一個傳奇；2004年，香港和深圳港口是世界第一和第四大集裝箱港口，廣州港貨物吞吐量亦屬世界十大（Port of Rotterdam, 2005），這些排名足見粵港兩地港口在泛珠三角區域乃至世界上之重要性。

隨著內地對外貿易活動的增加和人流的上升，泛珠三角區域未來對航運的需求對比現在將有增無減。展望未來的港口發展，泛珠三角區域內各方代表的合作與協調是必不可少。在新港口建造、港口腹地、港口功能與角色定位、沿海港口與內河港口配合等地理空間的考慮上，以及港口技術、商業貿易等方面，均需要作出區域性規劃；而當中港口和航運活動最蓬勃的大珠三角區域，尤其是香港與穗深等珠三角港口的協調和策略性發展更是舉足輕重。過往區域內缺乏協調所出現的惡性競爭和無序發展問題盡見，現時是時候發揮泛珠三角區域合作框架的作用，協力增加整個區域的競爭力，推動整個區域的發展。

港口及航道發展現況

研究港口可以從不同角度出發，在此首先按地理條件對港口作介紹。泛珠三角區域既有沿海港口、航道，亦有內河港口和內河航道（圖一）。福建、廣東、香港、澳門和廣西五個沿海省區以及海南島，擁有不少條件優良的天然港灣，不單港口水深充足、氣候適宜全年通航，部分航道更擁有容納30萬噸級載重噸位的能力，各類大型的貨船亦可駛進。例如世界知名的香港葵涌港水深港闊，除偶爾因颱風停止服務外，全年通航無阻。而且香港位處西太平洋亞太地區有利位置，靠近主要航道（貿發網, 2004），更是中國對外經濟中的重要出入口岸，

圖一：泛珠三角暨重慶主要港口城市、主要河流和內河航道，2003



不論是前往歐美或東南亞，香港都是必經的中站。此外，泛珠三角各省區滿布大小江河，除了海南和兩個特別行政區（特區）外，其餘省區擁有不少可通航的航道及內河港口，泛珠三角區域內可通航的內河長度就佔了全國的一半。²

泛珠三角區域面積雖大，然而真正歸於珠江水系的主要港口和河道只見於香港、澳門、大部分廣東、廣西地區，以及部分雲南和貴州地區。部分雲南、貴州地區的港口，以及江西、湖南、四川和重慶的港口主要位於長江水系上，客貨均可沿長江運送到上海、江蘇等長江出海口省市及杭州灣一帶；當然，內河並非這些內陸省區的貨物運往沿海地區的唯一途徑。此外，與東南亞國家進行內河貿易的主要港口則位於雲南、自西北向東南流的瀾滄江航道上。除了珠江出海口一帶外，內河航道的原始通航能力均較低，多是五級、甚至七級以下，³ 因此內河港口的規模亦相對較小，但隨著近年不斷的開發，內河港口和航道的規模均有所提升。區域內的港口主要集中於工、商業及旅遊業較活躍之地區，並多數具有高速公路或鐵路或兩者俱有的接駁，在吸引就近直接腹地的貨源下同時開拓間接腹地的貨源。

從港口的角色和功能看，香港港口無疑是國際航運中心。在2004年末，約有200條遠洋班輪航線遍布歐美和東南亞各大城市，港口的貨物吞吐量排名世界第五，集裝箱吞吐量更是過去13年第12次佔據世界首位（香港特別行政區政府，2004:209；貿發網，2004；Port of Rotterdam, 2005）。至於客運則是以地區性為主，當中香港與珠三角的客輪服務最為頻繁，客輪主要從上環及尖沙咀兩個客運碼頭出發來往珠三角多個城市。在2003年9月，位於香港國際機場內的海天客運碼頭投入服務，提供六條來往廣州、深圳和澳門等地航線（香港國際機場，2005）。此碼頭的重要功能在於吸引珠江口兩岸的內地旅客利用香港國際機場乘飛機前往外地，既可為乘客省卻繁複的清關手續，又較他們從港澳客運碼頭或中國客運碼頭轉車到機場方便。

國內的港口，基本可分為一類口岸港口和二類口岸港口，簡單來說，一類口岸港口就是可對外國船舶的客貨開放的港口（國務院，1985）。泛珠三角區域不少沿海港口以及部分內河港口均是一類口岸港口，然而所處理的客貨量及功能均有所不同。當中以珠三角地區的港口最為繁忙，廣州港和深圳港屬於一類口岸港口，並且是全國十大貨物吞吐量港口，深圳港近兩年的集裝箱吞吐量更是全國第二、全球第四（深圳港信息網，2005; Port of Rotterdam, 2005）。在2005年初，深圳港三個主要港口已擁有約140條遍及全球的國際集裝箱班輪航線，主要往來北美、亞洲和歐洲城市。⁴

珠三角區域內其餘較小型的港口主要是發揮了餵給港的角色，把貨物和集裝箱運往擁有頻密班次和更多目的地可供選擇的香港和深圳港口作轉運。另外，福建、廣西和雲南的港口的貨物處理量雖然不及大珠三角的港口，這三省區的港口亦發揮著重要的一類口岸港口角色。位處長三角和珠三角之間的福建港口具有地理位置優勢，當中的廈門港和福州港均是全國的樞紐港，兩港口的集裝箱吞吐量均位居全國頭十位（林民標、林躍、翁雪珠，2002; 深圳港信息網，2005）；然而其最大優勢是相隔台灣海峽與台灣對望，因此福建的部分港口順理成章地成為自1997年開始實行的兩岸海運直航的試點，是有著重大的經濟和政治任務。2003年，兩岸集裝箱試點直航航次同比增長2%，而集裝箱處理量則輕微下降4%，但福建與台灣金、馬、澎地區的散雜貨運和客運則錄得倍數的升幅；而自試點直航開始，廈門港已處理超過265萬個標準集裝箱（福建年鑒編纂委員會，2004:192; 《東南早報》，2005），發展前景樂觀。

在泛珠三角西南面的廣西和雲南，與中南半島的東盟（ASEAN）成員國越南、老撾及緬甸相連，是中國與東盟國家建立自由貿易區的重要口岸。當中，廣西的防城港等海港近年處理貨物量的增長較慢，有待與東盟貿易的增加而進一步發

展。瀾滄江上的內河港口，如景洪港，則隨近年與東盟貿易的增長和瀾滄江—湄公河的航道整治而開始發展起來。

泛珠三角港口和航運的蓬勃發展，可從多項統計數據引證。從整體水運看，在貨運方面，全國的集裝箱吞吐量在2003和2004年成功佔據世界首位（中國交通年鑒社，2004:136；中華人民共和國交通部新聞，2005）。貨物處理量從1993年的9.79億噸上升至2003年的15.81億噸，年升幅為4.9%（表一）；水運貨運佔全國總貨運的比例亦由1993年的8.8%，上升至2003年的10.1%（中國交通年鑒社，2004:607），反映了水運所發揮的作用有所提高。至於泛珠三角及重慶的水運貨運亦由1993年的2.5億噸，上升至2003年的4.33億噸，年升幅為5.7%，較全國水平為高，所以泛珠三角區域佔全國水運貨運的比例同時由1993年的25.5%，上升至2003年的27.4%（表一）。在各省區當中，以沿海的福建、廣東、廣西和海南，以及四川和重慶的絕對數字上升較大，可反映出沿海地區的地理優勢，以及四川和重慶利用長江積極開發內河貨運的成效。

在水運貨物周轉量方面，全國數字從1993年的13,791億噸公里，上升至2003年的28,715.76億噸公里，年升幅為7.6%；該數字佔全國總貨物周轉量由1993年的45.4%，上升至2003年的53.3%（中國交通年鑒社，2004:610），加上十年間平均貨運距離上升至1,816.3公里，反映出水運作為長距離貨運的功能有所加重。類似的發展情況出現於泛珠三角區域內，泛珠三角及重慶的水運貨物周轉量由1993年的515.5億噸公里，上升至2003年的3,826.58億噸公里，年升幅高達22.2%，遠超全國水平；佔全國的比例亦由3.7%大幅提升至13.3%；平均貨運距離同時大幅升至883.74公里（表一）。以平均貨運距離而言，各省區當中以廣東的表現最為突出，這與深圳港和廣州港近年的高速增長，以及在國際上的開拓不無關係；福建、湖南亦有明顯升幅，但貴州及雲南則見下降。此外，重慶的貨物周轉量遠高於

表一：按省區劃分泛珠三角暨重慶的水運貨運量，1993及2003

	1993			2003		
	貨運量 (億噸)	貨物周轉量 (億噸公里)	平均貨運距離 (公里)	貨運量 (億噸)	貨物周轉量 (億噸公里)	平均貨運距離 (公里)
全國	9.79	13791.0	1408.68	15.81	28715.76	1816.30
福建	0.15	108.7	724.67	0.63	835.07	1325.51
江西	0.12	28.4	236.67	0.19	50.50	265.79
湖南	0.34	60.4	177.65	0.36	121.74	338.17
廣東	1.45	120.0	82.76	2.11	2318.36	1098.75
廣西	0.18	70.3	390.56	0.28	119.06	425.21
海南	0.05	50.0	1000.00	0.20	203.03	1015.15
四川	0.19	72.2	380.00	0.28	15.12	54.00
貴州	0.01	4.4	440.00	0.04	4.46	111.50
雲南	0.01	1.1	110.00	0.02	1.54	77.00
重慶 ¹	—	—	—	0.22	157.70	716.82
九省區暨重慶	2.50	515.5	206.20	4.33	3826.58	883.74
佔全國百分比	25.54%	3.74%	—	27.39%	13.33%	—

注：1. 重慶於1993年仍為四川省轄下城市。

資料來源：中國交通年鑒社（1994:532, 2004:659）。

四川，可反映出重慶的內河貨運在長江流域成渝地區一帶的地理位置優勢。

水路在貨運方面的理想發展情況和優勢並不適用於客運上。全國的水運客運量多年來持續下跌，從1993年的2.71億人次，下降至2003年的1.71億人次，平均每年下降4.5%（表二）。在全國總客運量持續上升下，水運客運量佔全國總客運量的比重便由1993年2.7%，下降至2003年的1.1%（中國交通年鑒社，2004:600）。泛珠三角區域內水運客運量雖然亦從1993年的1.18億人次，下降至2003年的1.06億人次，但年降幅只有1.1%，所以佔全國水運客運量的比例反而升至62%（表二）。水運客運量連年減少，反映出水路在客運上的競爭力不斷減弱，水運的平均行駛速度較鐵路和公路運輸慢，目的地選擇不及公路及鐵路多是主要影響因素。2003年非典型肺炎（「非典」）的爆發更是進一步打擊水運客運的發展。

水運旅客周轉量有著相同的發展趨勢，全國水運旅客周轉量從1993年的196.4億人公里，大幅下降至2003年的63.1億人公里，平均年降10.7%；但同時全國總旅客周轉量年升5.8%，因此水運佔總旅客周轉量由1993年的2.5%，下降至2003年的0.5%（中國交通年鑒社，2004:602-03）。泛珠三角區域內的水運旅客周轉量降幅相對較輕，從1993年的59.9億人公里，下降至2003年的34.27億人公里，年降幅為5.4%，因此，泛珠三角水運旅客周轉量佔全國總數比例反而由30.5%上升至54.3%（表二）。這發展趨勢反映了水運客運的人次不但減少，而且乘客的平均旅程距離亦有所下降。泛珠三角區域的跌幅較輕，相信與區內珠江及長江的航運服務較為發達有關，這可從廣東、重慶和四川處理了較多客運量得到引證。

在水運的投資上，1993年水運交通部門的基本建設總投資達93.99億元人民幣（下同），其中投資於港口的部分達48.8億元，佔總額的51.9%（中國交通年鑒社，1994:528）。至2003年，全社會的水運建設投資高達342.34億元，其中港口的

表二：按省區劃分泛珠三角暨重慶的水運客運量，1993及2003

	1993			2003		
	客運量 (億人)	旅客周轉量 (億人公里)	旅客人均旅程 (公里)	客運量 (億人)	旅客周轉量 (億人公里)	旅客人均旅程 (公里)
全國	2.71	196.4	72.47	1.71	63.10	36.90
福建	0.08	3.5	43.75	0.07	1.11	15.86
江西	0.05	1.1	22.00	0.04	0.82	20.50
湖南	0.15	4.4	29.33	0.08	2.43	30.38
廣東	0.28	19.5	69.64	0.17	7.89	46.41
廣西	0.11	6.7	60.91	0.08	2.27	28.38
海南	0.06	1.1	18.33	0.07	1.84	26.29
四川	0.42	22.9	54.52	0.31	2.41	7.77
貴州	0.01	0.3	30.00	0.06	1.16	19.33
雲南	0.02	0.4	20.00	0.04	0.88	22.00
重慶 ¹	—	—	—	0.14	13.46	96.14
九省區暨重慶	1.18	59.9	50.76	1.06	34.27	32.33
佔全國百分比	43.54%	30.50%	—	61.99%	54.31%	—

注：1. 重慶於1993年仍為四川省轄下城市。

資料來源：中國交通年鑒社（1994:532, 2004:659）。

投資達243.75億元，佔總額的71.2%；而航道等投資亦達50.6億元。鑒於統計口徑的改變，十年間的數字不能直接作對比；然而，2003年對比2002年之數字則上升了57.1%，其中港口的投資更上升了69.1%（中國交通年鑒社，2004:656），這項投資的升幅是驚人的。相信在泛珠三角區域合作框架的建立、中國加入世界貿易組織（世貿）、內地與港澳簽訂更緊密經貿關係（CEPA），以及全球紡織品配額取消等誘因下，中國與世界的貿易量將持續高速增長，這對港口的需求有增無減，將引發新一輪對港口和航道建設的投資潮。

從針對港口統計數據的表三及表四可見，泛珠三角區域內港口碼頭的泊位和貨物吞吐量均大幅上升。值得注意的是，泛珠三角區域雖然建有全國44.4%的沿海港口泊位，但是具有萬噸級以上級數的泊位只佔全國的三分之一，並集中在廣東及福建兩個經濟發展較快的省份。另外，泛珠三角區域沿海港口貨物吞吐量及其中的外貿貨物吞吐量均佔全國總數不足三成，廣東港口在兩項數據上已佔了整個區域的絕大部分，其餘沿海三省區的港口均相對滯後，整個區域的表現不及華東和華中的沿海港口。幸而在處理集裝箱數量上，泛珠三角區域仍可保持全國四成以上，廣東便佔了超過全國的三分之一。在所有沿海港口數據上，廣東絕對是一枝獨秀；而海南亦能依靠其豐富的熱帶旅遊資源和海洋資源，吸引了相當數量的休閒度假的旅客。

由於河網的發達，九省區及重慶市在內河港口的開發上均表現不俗，擁有全國三成內河碼頭泊位（表三）。然而值得注意的是，由於航道通航級數不高的原因，全區只有廣東擁有萬噸級以上內河泊位12個，全國亦只有被長江和大運河西東北貫通的江蘇擁有其餘139個萬噸級以上內河泊位。最為突出的數據是泛珠三角區域的旅客吞吐量，佔全國內河總數的八成，尤以四川及重慶最為突出，相信這與該兩省市接待不少坐郵輪遊長江三峽的旅客而直接受惠。而靠著廣東長久建立的對外優勢，縱使泛珠三角區域的內河之貨物吞吐量只佔全國的

表三：按省區劃分泛珠三角暨重慶及江蘇港口的碼頭泊位和
吞吐量，2003

	碼頭泊位個數 (個)		旅客 吞吐量 (萬人)	貨物吞吐量 (萬噸)		集裝箱 吞吐量 (萬標準箱)
	總計	萬噸級 以上		總計	外貿	
沿海						
全國	4274	748	6450	206360	88410	4455
福建	398	54	270	12495	4896	342
廣東	1243	154	1328	42391	18472	1614
廣西	156	22	61	2404	1582	9
海南	102	17	580	3258	191	21
小計	1899	247	2239	60548	25141	1986
佔全國百分比	44.43%	33.02%	34.71%	29.34%	28.44%	44.58%
內河						
全國	30015	151	11877	123286	8707	412
福建	109	—	—	—	—	—
江西	1164	—	553	5107	9	2
湖南	1549	—	1254	3848	—	7
廣東	1749	12	281	9349	2704	224
廣西	648	—	407	2005	61	4
重慶	1051	—	1949	3244	99	10
四川	2323	—	3903	2591	—	—
貴州	354	—	738	452	—	—
雲南	110	—	501	193	—	—
小計	9057	12	9586	26789	2873	247
江蘇 ¹	9146	139	84	45635	5331	144
佔全國百分比 (不含江蘇)	30.17%	7.95%	80.71%	21.73%	33.00%	59.95%

注：1. 附江蘇省數據作比較，江蘇省內河碼頭數據是全國最突出。

資料來源：中國交通年鑒社（2004:663）。

表四：泛珠三角沿海及內河部分主要港口的碼頭泊位及吞吐量，1993及2003

	1993				2003			
	碼頭泊位個數 (個)		貨物吞吐量 (萬噸)		碼頭泊位個數 (個)		貨物吞吐量 (萬噸)	
	總計	萬噸級 以上	總計	外貿	總計	萬噸級 以上	總計	外貿
沿海								
全國	1050	342	6905	24287	2238	650	201126	87714
福建								
福州	28	5	21	221	127	20	4753	1725
泉州	41	—	—	38	77	7	2512	570
廈門	51	6	33	418	72	21	3404	2300
廣東								
汕頭	12	—	26	395	82	13	1470	264
蛇口 ¹	27	7	356	429	—	—	—	—
赤灣 ¹	9	4	—	296	—	—	—	—
深圳 ¹	—	—	—	—	109	41	11220	6786
廣州	101	22	395	6552	92	32	17187	4947
湛江	24	18	21	1056	32	25	2866	1985

[illegible]

注：1. 蛇口港及赤灣港的2003年數據歸入深圳港一併顯示；深圳港於1993年沒有獨立數據。

2. 重慶港、涪陵港及萬縣港現歸於重慶直轄市管轄；萬縣現為萬州區。

3. 涪陵港碼頭泊位數目為2002年數據。

資料來源：中國交通年鑒社（1994:535-36, 2003:641, 2004:664-65）。

21.7%，但外貿比例及集裝箱吞吐量卻分別佔了三分之一及接近六成。位處內陸的雲南及貴州仍有待發展，雲南將可藉瀾滄江—湄公河航道改善工程的完成，增強與東南亞國家的外貿及客運，而貴州可同時開發珠江及長江兩水系的航運。

香港港口發展歷史悠久，雖然近年的發展勢頭被深圳等港口蓋過，港口所處理的貨物及集裝箱數量仍然有穩定的增長，見表五及表六。貨物吞吐量從1994年141.03百萬公噸，上升至2003年的207.61百萬公噸，年升幅為4.4%，自2000年起的年升幅更高達5.9%；集裝箱吞吐量由1994年的11.05百萬標準箱，上升至2003年的20.45百萬標準箱，年升幅為7.1%。2003年，內地的貨物及集裝箱總量分別佔香港港口吞吐量的38.2%及34%，相比2000年分別上升3.5%和5.2%。在珠三角多個港口中，深圳港與香港在貨物及集裝箱的來往升幅最大，而廣州港的數字則下跌。在所有內地沿水路來港貨物和集裝箱當中，四成貨物及三分之二集裝箱是作抵港轉運，⁵ 相比2000年數據是有大幅度上升，可見內地經濟與工業蓬勃發展及對外開放對香港港口之重要性。香港作為內地的主要中轉港，內地經香港港口與美國的集裝箱處理量是最多，台灣次之，日本第三。因而香港的港口亦處理了八成香港的對外貨運（貿發網, 2004）。

至於在客運方面，香港的主要客運航線是往來大珠三角多個港口，這些航線佔了港澳客運碼頭和中國客運碼頭絕大部分航班，澳門是眾多目的地港口當中流量最高的一個港口，佔了一半以上的旅客人次（海事處, 2005a）。2004年平均每周有超過2,700航班來往蛇口、中山、珠海等珠三角城市 and 澳門，共接載將近2,000萬人次（海事處, 2005a, 2005b）。在客運量的轉變上，過去十多年客運量升跌並不穩定（表七），相信是當中大部分非經常性乘客使用跨境客輪的取向受到經濟、社會及其他跨境交通工具的影響。

港口的發展和營運，與區域內經濟活動的變化、政府政策的改變和規劃、全球化的影響，以及航運業的發展，均有著

表五：香港港口的貨物及集裝箱吞吐量，1994、2000及2003

	貨物吞吐量(百萬公噸)			集裝箱吞吐量(百萬標準箱)			
	總計	海運	河運	總計	載貨 集裝箱	海運 (載貨)	河運 (載貨)
1994	141.03	110.95	30.08	11.05 ¹	9.45 ¹	8.74 ¹	0.72
2000	174.64	130.94	43.71	18.10	14.25	11.52	2.73
2003	207.61	148.62	58.99	20.45	16.53	12.54	3.99

注：1. 為舊統計標準。

資料來源：政府統計處（2001a:14-16, 20-23, 2004:16-18, 22-25）。

表六：香港港口處理內地主要港口的貨物及集裝箱吞吐量，
2000及2003

	總計	珠三角				廈門港
		合計	廣州港	深圳港	珠海港	
貨物吞吐量 (百萬公噸)						
2000	60.62	—	9.36	6.30	6.11	1.60
2003	79.36	60.15	8.64	12.70	6.64	—
載貨集裝箱吞吐量 (百萬標準箱)						
2000	4.10	—	0.69	0.52	0.18	0.17
2003	5.62	4.21	0.67	1.20	0.24	0.14

注：廣州港包括廣州及黃埔；深圳港包括蛇口、媽灣、赤灣和鹽田。

資料來源：政府統計處（2001a:37, 39, 57, 59, 2004:41, 43, 61, 63）。

密切的相互影響。港口既可藉以上因素得以快速發展，亦可因以上因素而產生不少需要面對的問題。在經濟活動的變化上，中國融入世界經濟無疑是對運輸行業有重大的影響。中國在2001年加入世貿、在2002年與東盟簽訂框架協議同意在2010年建立自由貿易區、在2003年與港澳簽訂CEPA，以及在2004年

表七：香港的水運客運量，1993-2004（人次）

	遠洋輪船 ¹	港澳客運碼頭		中國客運碼頭		內河碼頭
		內地	澳門	內地	澳門	
1993	263975	98284	12983943	6380784	364906	—
1994	377394	96053	13040074	7060367	344697	—
1995	467651	141760	13121407	6694181	441012	—
1996	662159	229505	13038096	6769780	634392	—
1997 ²	826966	11057428		6920497		—
1998	1050561	10660783		6171174		—
1999	935885	9867692		6109657		450
2000 ³	554382	10191761		8398666		411
2001	667765	9606518		9635602		541
2002	675500	10003989		10182738		541
2003	572544	9440924		8533539		476
2004	678345	10819168		9801795		805

注：1. 自2000年改為「港口管制：所有地方」。

2. 自1997年起，港澳客運碼頭及中國客運碼頭內地及澳門兩地數字合併為一項數字。

3. 自2000年起，港澳客運碼頭之統計數字為所有輪船；中國客運碼頭之統計數字為所有目的地。

資料來源：政府統計處（1994:57-58, 1998:86-87, 2001b:102-03, 2003:113-14, 2005:115-16）。

建立泛珠三角區域合作框架等重大決定，不單使沿海地區得到更多機會，亦使更多內陸地方首次參與全球化、區域一體化的經濟活動。與此同時，大珠三角區域經過了20多年的領先發展，社會經濟雖開始進入小康行列，但不少工業的經營成本同時上漲，形成廠家要向泛珠三角其他地方（如江西、湖南）搬遷生產基地的態勢，以減省經營成本。這些變動產生了數量更多、距離更遠的客貨流。在政府政策和規劃上，各省區政府均視港口及航運業為當地發展重點之一，以配合當地的經濟活動增長所產生的需求。因此，在不少規劃，如各省區的國民經濟

和社會發展第九個五年計劃（簡稱「九・五」，如此類推）、「十・五」和「十一・五」上，政府均投放大量資金，建造新港口、改建舊港口以提升營運能力、修整航道等項目不斷湧現。國家同時於2004年開始施行「港口法」，規範港口的發展規劃、建設、經營、安全與監督管理等範疇，以確保港口各方面的發展和運作有序、鼓勵非政府資金投資港口業務並加以保障（中國政府法制信息網, 2003）。當然，《泛珠三角區域合作框架協議》的落實亦顧及航運發展，會進行航運研究，並制訂區域航運發展規劃。

在講求效率、成本與速度的信息化社會裏，現代物流業對港口的要求大大提高，諸如在港口的貨場、交通接駁、先進機械、信息流的需求，以及對技術人員的培訓多方面，使港口的壓力不斷加大，港口需要不斷提升各方面的能力。此外，航運業界的發展對港口的營運，亦有相當大的影響力，比如集裝箱船體積更大更先進，如可裝超過6,600個標準箱的超巴拿馬型集裝箱船愈見普及，業界更估計航運界龍頭公司馬士基正在設計可裝約10,000個標準箱的集裝箱船（《大公報》，2004），因而需要更優良、更有條件的港口作配合。水深足夠的（如負16米或更深）、岸線長的、碼頭設施設備更多更先進的港口碼頭，在未來發展上將具有更大優勢。不單如此，如馬士基與海陸兩公司之間的合併、組結聯盟、船公司入股港口營運商和淘汰小噸位貨船而改用大噸位貨船等舉動，是務求降低經營成本和風險，並增加航運公司與港口碼頭的議價能力（周立榮, 2002），使得不少無法配合現代航運業發展的港口大大失去競爭力。

以上的社會、經濟和航運業的發展和變動，對港口的開發和營運是有直接的影響。各省區、各地方政府看見港口及航運業在中國各地擁有優越的發展前景，紛紛開發當地的港灣與航道，並為開拓當地航運業和建造港口碼頭籌劃不少方案。經過多年開發，產生了不少成功例子，港口成功帶動當地城市和經濟的發展。然而，亦有不少發展計劃在城市規劃上缺乏周詳考

慮、港口選址存在自然條件上的缺陷，同時亦缺少區域性發展考量，所以對港口的發展產生障礙。

不少港口在規劃當中缺乏完善的城市規劃，並未能充分與城市和經濟的發展互相配合。問題表現在缺乏相應的基礎建設配合，特別是完善的交通系統接駁港口和城市及經濟腹地。例如福建的沿海港口，除了原有一條鐵路連接江西等腹地外，港口長期缺乏其他高速公路或鐵路的接駁，貨運量受到限制，難以吸收更多江西和湖南等腹地的貨源。另外不少港口建在市區內或市郊，如香港葵涌港、珠三角部分港口和廈門港等，隨著城市的擴張，港口碼頭及後勤的用地已無法隨貨物處理量增加而擴展，障礙港口的發展；同時，相關的市內道路缺乏相應設計，或者已經不能負荷港口的發展，大量出入港口範圍的重型車輛，既影響周邊道路的正常城市交通，亦破壞路面影響行車。不少城市還出現碼頭使用不公平的問題，公用碼頭供不應求，但貨主碼頭則門庭冷落，碼頭資源無法善用。

再者，部分港口建在自然條件欠佳的土地上，使港口未能完善發揮其功能，更需要不斷投入資金整治當地環境。如福建部分沿海港口的地質條件差，航道亦有礁石（鄒建銘, 2003）；同樣，珠三角西岸部分港口也受到珠江出口泥沙淤積影響，需要不時挖掘航道和碼頭位置的淤泥。內河港口則普遍面對通航能力低、暗湧、礁石等問題，政府需要投入大量資金改善河道條件以提升航行能力。但整體上航道等級低，港口規模小，處理能力小，加上尤其內陸較落後地區的本地資金投入不足、運輸方式和貨物處理技術偏向落後、市場管理和營運不完善（朱偉橋, 2004），使港口無法滿足現代業界需求，達至規模經濟。

各城市間以及整個區域欠缺區域性規劃與協調，例如部分港口距離十分接近、具有重疊之腹地，以及相近的角色與功能（表八），既造成港口之間的激烈競爭，亦造成個別港口的競爭力不足。這些情況可見於珠三角範圍、粵西與廣西沿海一

表八：泛珠三角區域內部分主要港口的腹地

港口	直接腹地	間接腹地
廣東		
廣州港	廣州、廣東。	廣西、湖南、湖北、雲南、貴州、四川、江西、河南、福建部分地區。
深圳港	深圳、惠陽、東莞、珠三角部分地區。	轉運腹地：京廣和京九鐵路沿線的湖北、湖南、江西、廣東北部、東部和西部地區、廣西的西江兩岸。
中山港	中山。	珠三角經濟區、西江流域。
珠海港	珠海、珠三角西部地區。	西江幹流沿岸部分地區。
湛江港	雲南、貴州、四川、廣西、湖南西部地區、廣東西部地區。	間接中轉腹地：海南。
汕頭港	汕頭、潮州、揭陽、梅州。	福建西南、江西南部地區。
廣西		
防城港	防城港、欽州、廣西內南昆鐵路線沿紅水河以南地區、百色、南寧、南寧地區西南部分。	廣西其他地區、雲南、貴州、四川、重慶西南部、湖南、湖北、河南等省的西部地區。
北海港	北海、南寧、玉林、百色地區。	四川、貴州、雲南。
欽州港	欽州。	廣西、雲南、貴州、四川。
福建		
福州港	福州、南平地區全部、三明（除南部的永安、大田、清流、寧化四市縣）、寧德地區（除東北部的福鼎、柘榮、霞浦、壽寧四縣）。	江西東部、湖南東部、福建三明南部地區、莆田北部地方。
廈門港	廈門、福建南部三角地區。	福建、廣東、江西、浙江、湖南。
漳州港	漳州、龍岩。	福建、江西南部地區。
江西		
九江港	江西、湖北東南的黃岡、安徽東南的大部分地區。	中轉聯運波及地區：上海、江蘇、浙江、福建等地。

資料來源：珠海市交通局（2004）；九江港（2005）；江蘇南遠國際貨運代理有限公司（2005）；福州港務集團（2005）；廣州港集團（2005）。

帶，以及福建沿海一帶。因此，區域內出現了部分深受貨主和航運公司歡迎的熱門港口，如深圳港，港口的吞吐能力和發展趕不上實際吞吐量，積壓貨物變成常態。當此等情況持續並超過某個臨界點，便會對港口和貨主造成嚴重的負面影響。相反，部分港口所處理的客貨量不多，港口後方堆場及設備設施無法完全善用，不單浪費資源，港口成本能否如期回收亦成疑。這些港口未能如計劃般發展成為樞紐港或較大型港口，以及未能成功爭取到國際航線的靠泊，只能成為其他港口的餵給港。

此外，港口的管理權流於分散，各歸港口所在地政府或不同的港務集團管轄，有關政府和集團往往因缺乏協調和溝通而出現惡性競爭，進而導致總體競爭力不足等問題。例如廣西防城港、欽州和北海三個海港，行車相距不足100公里，港口卻分屬三個港務集團管轄；在三個港口東面就是位處粵西的湛江港，是廣東主要沿海港口之一。三個港口缺乏溝通和共同發展策略，並在重疊的西南地區腹地互相惡性競爭，令不少西南貨源捨棄了這三個港口而取湛江港，甚至廣州港（一國兩制研究中心，2004:24），三個港口的發展速度無法與湛江港相比，三個城市的發展亦變得緩慢。至於福建廈門灣內的港口，則由廈門、漳州和招商局漳州開發區兩市一區各自建造和經營，不但產生了信息不互通、資源互相競爭和浪費、重複建設、經營不佳等問題（鄒建銘，2003），在港口的航道管理及航行安全方面亦容易產生問題。加上北面的上海港等華中港口擁有更多國際航線、航班選擇，並且以不向貨車徵收過路費來吸引福建貨物，無疑會進一步壓抑福建港口的發展（香港電台電視部，2005）。

相對來說，香港港口的發展雖較不受以上問題的困擾，但卻有另外的一些問題需要盡快解決。香港港口的集裝箱吞吐量長期保持世界第一，這與香港的地理優勢，以及中國內地的經濟高速發展關係十分密切；此外，香港藉著長久以來所建立的

國際地位和國際連繫，所提供的國際航線與航班數量，是泛珠三角區域甚至全國其他港口無法比擬的；加上碼頭由國際級私人企業營運，它們講求效率，能以最先進技術和國際慣常方式快速地處理大量貨物和集裝箱，進而帶動香港物流業的發展。

然而，香港碼頭處理費偏高、與同區域的深圳港口的碼頭處理費不一致，以及港深兩地港口由相同私人企業營運等情況，已引起不少討論和調低費用的要求，不少研究亦探討過這些就連政府亦難以插手的問題（Wang and Slack, 2000; Loh, 2002; Song, 2002; Seabrooke et al., 2003; McKinsey & Company, 2004）。

此外，香港地方狹小，道路擠迫，處理的貨物則愈來愈多。在這情況下，大量穿梭內地與香港的集裝箱車在路面運輸、兩地牌照和通關政策上，均產生了不少問題和新的要求。對香港港口的發展而言，這種貨運模式更引起了一個較碼頭處理費更嚴重的問題——高昂的集裝箱拖車費，即集裝箱由內地生產廠房拖到香港港口的費用。在深圳港的運費、碼頭處理費和港口服務質素與香港日趨接近下，集裝箱拖車費的差異就成為貨主選擇港口的重點，昂貴的集裝箱拖車費就成為香港港口競爭力下降的主要因素（GHK（香港）有限公司, 2004; McKinsey & Company, 2004）。

從區域合作與發展的角度看，由於政治原因，從1980年代初珠三角開放起，特別在珠三角高速起飛的1990年代，香港與珠三角在港口上的發展，均缺乏對對方及整體區域的考慮。就算在1997年香港回歸後，香港特區政府的發展策略亦刻意避開與珠三角的共同發展。香港與廣東在港口的數量、分布和功能上，都沒意圖利用協商達至共識。深圳港、南沙港、高欄港等大型港口正加速力追香港，在港口規模、功能、腹地和發展目標等方面與香港類同；在硬件上，部分港口甚至比香港具有更大的優勢。各港口各自為政，明顯缺乏身處同一珠江出海口所應有的合作，更遑論制訂整體的區域發展策略。

以泛珠三角這個嶄新的區域角度去探討泛珠三角區域合作框架建立前的港口發展，也許是有欠公平。但現時九省區和兩特區既已確定了在交通基礎建設上進行合作，在區域合作和共同發展的前提下，首要之務便是瞭解和解決各地港口所面對的問題。以上各種問題，總括來說就是土地等資源和資金的浪費，港口布局和城市發展的不合理和不配合，港口吞吐能力與實際吞吐量失衡，港口實際發展與原計劃不呼應，以及區域內各城市欠缺協調並產生惡性競爭。現在藉泛珠三角區域合作框架的建立，應可引發起制訂區域性港口發展策略和港口經營問題的討論。

港口的發展計劃與策略

九省區和兩特區既已進入了區域合作的新框架，積極參與世界經濟生產活動，港口的發展便必須朝著這個方向前進。就港口的發展而言，港口功能和設備的提升是必不可少的一環。正如上文所述，隨著華南地區甚至整個泛珠三角區域貨量的增加、貨船載貨能力的提高，和貨物裝卸技術的改善等，企業對港口數目、港口吞吐能力，以至航道的要求，均有所提升；而散貨入箱的百分比不斷增加，對集裝箱港及相關港口技術的要求亦日益講究。

因此，發掘港口潛力以增加經濟效益，業已成為不少港口經營者的發展目標，而加快基礎設施建設則是必要的手段。泛珠三角各成員就此亦有不少大型計劃，在沿海地區，主要是利用適合的深水港灣，興建新碼頭及增建現有碼頭的泊位，當中包括不少集裝箱泊位和專用泊位，以及整治進港航道。福建、廣東和廣西在「十·五」計劃內，共新建一百個以上沿海港口泊位，⁶ 當中不少是5萬噸級甚至20萬噸級的深水泊位和集裝箱泊位，如廣西防城港、福建福州港和廈門港，以及廣東南沙

港和鹽田港，均是省區政府的發展重點；不少進港航道經整治後，亦將成為三至五萬噸級航道，當中深圳整治銅鼓航道與香港最為息息相關。在專用碼頭的建設上，如湛江港、防城港等港口，將建起不少礦石、原油的專用深水泊位，直接配合當地或鄰近的工業發展；在客運方面，亦有例如廈門國際旅遊客運碼頭和三亞的白排國際客運碼頭的建造，當中廈門的客運碼頭更可停泊現時世界上最大型的郵輪（廈門新聞台，2004），吸引各地遊客以推動當地旅遊業發展。除加快建設外，不少港口同時進行技術改造，引進先進設備和運作模式，務求提高運作效率，減少貨船停泊時間。香港方面亦有繼續開發港口，九號貨櫃碼頭最終在2004年完全落成使用，使香港擁有9個碼頭共24個集裝箱泊位，年集裝箱處理能力高達1,440萬標準箱（貿發網，2004）。至於十號碼頭興建與否、港口選址的問題，則曾在「香港港口規劃總綱2020」的顧問研究內深入探討（立法會經濟事務委員會，2004）。

內河方面，主要針對低等級以及等外航道偏多影響航行能力及內河運輸問題，各地政府均積極整治航道，強化通航能力；較大型的港口亦同時在部分地方建造，以配合航道工程後可容許更大型船隻的進出。在內陸的江西和湖南，分別對省內的贛江和湘江進行航道整治工程，提升第三至第五級航道里數，務求通江達海。南昌港集裝箱碼頭和長沙霞凝港區亦發展起來，當中南昌港更是國內大型內河港口之一，設計有五萬標準箱的吞吐能力，有兩個1,000噸級泊位，預計於2005年4月完成工程。湖南則計劃形成長沙港、岳陽港和常德港三大樞紐港，並配以七個區域性港口，推動該省內河航運業發展（《三湘都市報》，2003；中央政策組，2004a:26-27）。在長江三峽大壩築起並水庫蓄水後，重慶等地的長江水位升高不少，河面面積拓闊，可通航河道里數增加，有利大型船隻深入重慶、四川和雲南的城市。三峽庫區內的港口複建工程、碼頭擴建工程、

航電樞紐建設、嘉陵江梯級渠化工程，分別在重慶和四川兩地的河道上展開。

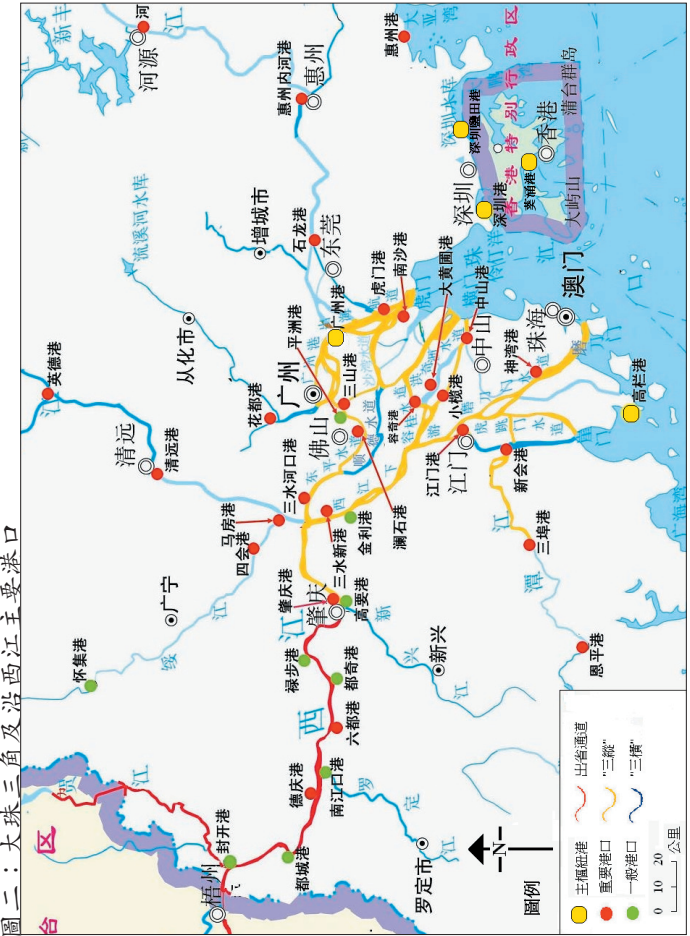
位處長江與珠江兩大水系上游地帶的貴州、雲南兩省，由於省內河流通航能力較低，所以一直沒法善用水路運輸。貴州計劃在未來20年開通五條水上「高速路」，分別經烏江、赤水河、沅水進入長江主流到達長三角出海口，及經南盤江和都柳江進入西江主河道前往珠三角出海口（中央政策組，2004b:11-12）。雲南亦作相近發展，在東邊取道剝隘河、南盤江進入珠江連接港澳，在北邊則配合長江三峽大壩蓄水後主航道的增長，大力發展長江第一港水富港，除改建原有港口外，亦新增1,000噸級的泊位，使年貨運吞吐能力達200萬噸。同時提升水富至四川宜賓航道至可通1,000噸級駁船的三級航道，務求更多較大噸位的船隻可駛入水富港，處理更多貨物（《中國經濟時報》，2001；《春城晚報》，2005）。

作為西江流域上游主要省區之一的廣西，區內紅水河及郁江等支流對溝通雲南、貴州與廣東，以及本身與廣東的水路貨運至為重要。因此在過去數年及未來日子，政府均極力開發流域兩旁大城市的港口，以及整治紅水河、西江幹流、柳江和右江等河流的通航能力，長遠而言，大部分主要河道的通航能力將達千噸級。南寧、貴港、梧州、柳州和百色港是自治區內重點發展港口，計劃建成一批500至1,000噸級的散貨、集裝箱及專用泊位，其餘港口亦會建造集裝箱中轉場站（廣西壯族自治區發展計劃委員會，2001）。

廣東方面，主力做好內河各港口的建設，提升設備水平，並以西江及珠三角地區為中心建構各級河網（廣東省人民政府辦公廳，2001），目的是更好地吸收和處理來自省外的內河貨物。例如在廣西眾多內河港中，貴港與廣州港的關係最為密切，大量貨物匯集於貴港後再運到廣州。所以隨著未來貨運的發展和航道通航能力的提升，廣州港將調整其功能布局，有系統地處理各種包裝類型貨物（《水路運輸文摘》，2004）。

上述各省區的發展計劃在逐步落實後，相信可以解決不少現有港口在協調城市發展、交通配套、港口用地上等種種技術性問題，並且可以進一步開拓當地的港口航運業，以及帶動旅遊業等相關行業的發展。然而，區域發展的重點是各省區在港口發展上的合作與協調，暫時在此方面的考慮仍相對較少，急需討論。泛珠三角區域幅員遼闊，港口眾多，各具不同之功能和腹地範圍，因此不可能對所有港口的發展進行討論。本文將按沿海港口的地理位置及腹地範圍，把泛珠三角劃分成三個區域，分別探討港口合作與協調、交通網絡與現代物流，以及商貿和旅遊三方面的問題。

第一個要研究的區域是大珠三角範圍，包括香港、澳門及珠三角經濟區三地的港口（圖二）。這區域的港口無疑是最為繁榮，但現正面對巨大的港口競爭。有關競爭除來自上海港、新加坡等泛珠三角區域以外的港口外，主要還是源於區內多個港口之間的競爭。香港港口與珠三角港口的發展與競爭一直為各界所關注，在珠三角眾多港口中，深圳港可說是香港的首要勁敵，絕對是香港首要合作和協調的對象。在地理位置上，兩地港口同屬一個範圍。在發展規模上，兩地港口已經不相伯仲，深圳一方的港口在基礎建設、技術、信息化系統，以及擁有的國際航線上，均非常接近香港一方。從貨源來說，沿陸路來往香港的貨物必須穿越深圳，同時深圳港轉運不少貨物到香港的港口；近年來一直使香港業界擔心的，是不少原本使用香港港口的貨源已被發展蓬勃的深圳港所吸引去。在經營管理上，和記黃埔港口（Hutchison Port Holdings, HPH）、現代貨箱碼頭有限公司（Modern Terminals Limited, MTL）、中遠集團（COSCO）等，均是兩地港口的經營者及競爭對手（Song, 2002）。所以，兩地合作競爭總會優勝於惡性競爭或是互無合作。加上深圳在國家中的特殊經濟地位，近年不斷有出現鼓吹提升深圳地位之言論，如升格為直轄市、併吞東莞和惠州土地，甚至在經濟和交通等領域上併歸香港；深圳本身亦看到與



資料來源：廣東交通公眾網 (<http://www.gdcd.gov.cn/webs/100/gzw/images/searoute.jpg>，2005年3月20日登入)。

香港合作之必要性。因此，港深兩地應向廣東省和中央政府遊說，爭取打破行政邊界，組成港深組合港口群，統一兩地港口發展策略，簡化貨車及司機的相關過境政策，好使貨物可暢通無阻地在港深一片土地內自由出入，減省運輸成本與時間。

至於珠三角內其他港口，特別是中山港、新會港、南沙港、虎門港等位置相鄰、腹地重疊的港口，近年在缺乏應有的協調下隨出口工業快速增長而發展，港口之間的相互排斥和惡性競爭已引起省政府的關注。因此，省政府除了要藉《珠江三角洲城鎮群協調發展規劃》，以協調未來各市在港口的開發和拓展外，更應盡快組織各港口所在地與港口和航運有關的官員及企業管理層人員，召開定期的聯席會議，共同商討各項合作競爭的議題，化解珠三角港口群因缺乏有序發展而產生的問題，組合港口群的力量。長遠而言，同處珠江出海口的香港、深圳、廣州、珠海等主要港口，有必要形成更具規模的港口聯盟(Xu and Xu, 2002)，發揮大珠三角港口在泛珠三角區域內的主要出海口功能，並進一步推動港口的區域發展策略。港口聯盟必須關注的事項之一，就是區域內新碼頭的興建。例如在香港特區政府剛完成的「香港港口規劃總綱2020」研究中，建造十號貨櫃碼頭的考慮是研究計劃當中最受關注的部分。該研究報告建議，在已考慮到珠三角港口發展及貨車過關政策等因素的情況下，香港在2015年前需要興建十號貨櫃碼頭首三個泊位，其後再增建三個（立法會經濟事務委員會, 2004）。從大珠三角整體區域發展策略看，港口聯盟需要進行另一項研究，重點在於大珠三角各城市未來的港口發展計劃，探討香港如何與澳門、珠三角各市及省政府協調，以配合「十一·五」規劃，分析大珠三角區域未來港口的合理布局、港口規模、功能、營運等問題。基於研究所得，香港就可以從更宏觀的角度，瞭解興建十號貨櫃碼頭的利弊、最合理的發展規模和功能等。

作為泛珠三角內的核心區域，大珠三角的港口有著十分廣闊的港口腹地，直接腹地及至周邊的廣西、湖南、江西和福

建，間接腹地更遠至雲南、四川等地。珠三角港口需要有更完善的交通網絡及相關政策，才可保證得到更多的貨源，以及更符合現代物流業在速度上之要求。正如本研究系列上兩篇所探討，泛珠三角區域、甚至全國未來在高速公路和鐵路上將有大規模的發展，在「五縱七橫」國道主幹線、「7918」高速公路網、「八縱八橫」鐵路幹線的布置之下，泛珠三角大部分地區將被具有高運載力、直接和高速的交通網絡連接，並匯聚至大珠三角範圍（楊汝萬、紀緯紋, 2005a, 2005b）；加上西江流域航道級數的提升，水陸兩路的連接將可互相配合，相輔相成，從而促進貨物的流動。

位處珠三角東岸盡頭的香港，應盡速落實各種建議中的區域交通建設，務求開拓珠三角西岸、擴張腹地，同時可減省運輸成本（段樵、伍鳳儀, 2003），有利物流業的發展和經營者。港珠澳大橋三地落腳點已達成共識，僅欠國家立項這步驟，如融資順利，大橋工程很快便可以展開（《香港文匯報》，2005c）；大橋項目的進展亦推動了港粵雙方政府在其他跨境基礎建設（如穗深港高速鐵路和港口鐵路等）的商談進度。至於在策略上，深圳近年與不少泛珠三角城市簽訂海鐵聯運的五定協議，⁷ 所有報關、報檢手續可以預先完成，成都、南昌、昆明等市出口貨物，用火車運到深圳後，就可馬上裝上貨船出口。香港一方面可以嘗試爭取與內地城市簽訂類似協議，提供固定班次往來香港；另一方面可以藉港深組合港進行合作，部分來港貨物可透過五定協議，在貨物運到深圳的中轉場站後，可按要求分流到深圳和香港各個港口。

除此以外，內河貨運是香港港口貨物來源另一主要途徑，現時不少包括一類口岸在內的珠三角內河港口，是作為香港及深圳等樞紐港的餵給港輸出貨物。在未來，大珠三角港口所處理的貨物預計將會更多，部分一類口岸內河港口將可能開拓新的國際航線，港口之間的競爭將變得更混亂和激烈。為此，上述的港口聯盟應發揮它的作用，協調樞紐港和餵給港之間的關

係和應有功能，並提升和確立香港作為國際航運中心，深圳和廣州等港口作為區域性樞紐港的地位。各港口功能明確，組合港和港口聯盟才得以發揮它們的最大效用。

第二個區域是泛珠三角沿海西南岸一帶港口群及西南腹地，包括廣東的湛江港、廣西和海南的沿海港口，以及沿西江流域深入廣西、雲南和貴州等地的內河港口。現時沿海港口的問題主要發生於廣西防城港、北海港和欽州港三港之間，以及三港與廣東湛江港之間，包括港口之間在貨物、資源的競爭，以及港口管理的問題。因此，從營運及管理層面看，廣西自治區政府有必要盡早解決三個港口三間企業各自為政的局面，推動三個港口在管理上的統一，如在市場機制下鼓勵三個港口企業合併，建立一個具規模的大企業，統籌港口群的功能和未來的發展。此舉既可使港口管理更暢順、港口消息更流通、減少互相競爭下不必要的資源浪費，亦可提升港口群的貨物處理能力、競爭力和議價能力。廣西三港與湛江港分屬不同省區管轄，然而，在面對彼此直接競爭的情況下，各方可先行建立一個組織較為鬆散之機制，如聯席會議，以協調各港口的發展、推動技術的交流，以及研究如何共同開拓腹地，在合作之中競爭。至於海南的港口雖然沒有與上述港口產生直接競爭，但作為環北部灣經濟圈內的主要港口之一，仍應參與此聯席會議，共同討論在中國—東盟自由貿易區之中的合作事宜，包括吸引東南亞航線的靠泊、在貨物流向和區域旅遊的安排等。

此聯席會議必須討論的課題之一，是沿海港口與包括內河港口在內的交通網絡接駁。廣西已計劃以沿海組合港口為龍頭，與後方的內河港口、航道，以及公路和鐵路組成綜合運輸系統。與此同時，廣西將強化與湛江、廣州、深圳和香港在鐵路、公路和內河的接駁（廣西壯族自治區發展計劃委員會，2001）。作為承擔整個西南地區物流的重要工具，西南出海通道、昆明至南寧的高速公路、南昆鐵路、黔桂鐵路等項目的改善和運載力提高工程就顯得特別重要，牽引著廣西沿海與西南

內陸的連繫交流。當中西南出海通道一直未能有效發揮它的「出海」功能（中央政策組, 2004b:9-10），為此，四川、重慶、貴州、廣西等省市除了一如既往提升此通道的路面質素和路段等級外，亦應商議收取路費所產生的問題。作為鼓勵貨物使用此通道經廣西出海，政府有必要研究撤銷沿途上過多的收費關卡，並研究以一次過收費或燃油附加費等方法代替，務求減省西南出海通道使用者的運輸成本和行車時間。

廣西與東盟國家在水路上的貿易活動主要是靠沿海的港口，雲南則是靠它的內河港口和航道。中國—東盟自由貿易區的出現，為雲南的內河貨運注入新機遇，雲南已啟動對各條流向沿邊東南亞國家的河流的發展項目。瀾滄江—湄公河的五級航道整治、紅河航道的七級通航條件開發（雲南省交通信息網, 2004）、瀾滄江上景洪港和思茅港兩個一類口岸港口基礎建設不斷的提升等一系列工程，再配合自由貿易區的逐步實現和瀾滄江—湄公河次區域經濟合作的出現，雲南與東盟國家的貿易必定以倍數增長。在清除了一系列進出口關稅的基礎上，各方務必認真探討取銷根深蒂固的保護主義下的非關稅貿易壁壘（香港電台電視部, 2004），才可真正促進水上貿易，善用內河航道和碼頭。此外，邊境旅遊在當地亦十分普及，是瀾滄江—湄公河次區域經濟合作的合作重點之一，因此開拓內河旅遊應與貿易一同展開。

第三個區域是泛珠三角東邊沿海地帶的廣東汕頭港和福建沿海港口等另一組港口。與廣西三個沿海港口的情況類近，福建廈門灣內的港口亦是由三個不同的行政區域管理，有關方面均期待建立廈門灣組合港，統一港口管理，統籌港口開發，力圖減少各自為政下所產生的多種問題（廈門市人民政府, 2005）。透過此類改革，讓各港口在功能上作出分工，在進行港口現代化的同時，讓大、中、小型港口互相協調與合作，以達至結構合理調整，進而節省經營成本、減少資源浪費、提升港口營運效率與能力，並增強整體競爭能力。與此同

時，汕頭港、廈門港、漳州港、泉州港和福州港等港口擁有相同的間接腹地（江西和湖南等地區）和類近的發展前景（中國入世和海峽兩岸直航的機遇），因此，打破省際和省內行政限制，舉辦聯席會議，探討共同開發、聯合招商的可能性，絕對有利所有港口的發展。

便捷的交通是在實際地理上連繫這些港口的命脈，逐漸成型的交通網絡將可大為發揮它的功能。京福高速公路、同三線福建段、廈門—龍岩—贛州鐵路等項目，不但能把福建福州港至廣東汕頭港的沿海港口，有效地由高速公路連接起來，還能藉此開拓江西、湖南，甚至更遠的腹地。若再加上港口聯合推出適當的優惠政策，相信可大大增強競爭力，重新吸引部分流失到上海等地的貨物。

自1997年推行與台灣的試點直航以來，兩岸貨物貿易有穩步的發展。為了進一步加強與台灣的貨運，有廈門市政協委員和專家，正計劃以港口加上保稅區，成立類似CEPA的自由貿易區，建議可先在廈門港及高雄港進行試驗（《香港文匯報》，2005d）。此「區港聯動」的建議，已在深圳作試點推行（《香港文匯報》，2005b），既可推動物流業發展，亦可餵給港口貨源，一舉兩得。此外，海峽兩岸應盡早落實三通，好使已經運作逾七年的試點直航成為常規航線。兩岸直航若能落實，加上沿海港口與內陸腹地有更完善的火車和高速公路連繫，泛珠三角東面的沿海港口，特別是福建的福州港和廈門港，將可一改以往發展緩慢的情況，並確立福建港口在全國沿海港口之重要性，尤其是在對台貿易上的支柱地位。

作為整個泛珠三角區域內唯一的國際航運中心，並擁有整個泛珠三角作為直接腹地（《香港文匯報》，2005a），香港各界，尤其港口經營者和物流業界，進一步開拓北向的眼光就顯得非常重要。縱然近年香港港口的發展勢頭不及鄰近港口，並面對愈來愈大的競爭，但這情況並沒有把香港港口推向絕路，

反而是迫使香港求變，並已有一條前景光明的道路，等待香港向前邁進。

利用CEPA對國際海運和集裝箱堆場業務的開放，港商可按CEPA條例投資於向港商開放的港口，經營有關業務。相信以香港經營者與香港和深圳等樞紐港口的連繫，以及香港一套接近國際的作業手法，可以吸引不少貨主使用香港經營者提供的服務，並可為香港港口提供貨源。此外，泛珠三角內地省區的港口勢將處理愈來愈多的國際貨運，但缺乏經營國際業務的認識和經驗，港商走進內地經營，正好帶來更多對國際經營手法、法例等的認知，有助內地港口及航運業進一步走向國際。有接近國際的港口和航運經營水平，有愈來愈多的貨源，並透過多方渠道在外地進行商貿推銷活動，就更有條件吸引更多國際班輪的靠泊。

至於旅遊業，應配合未來泛珠三角乃至全國在汽車旅遊和鐵路旅遊上的開發（楊汝萬、紀緯紋, 2005a, 2005b），加上香港自身的國際旅遊城市形象，利用在接待外國旅客的豐富經驗，大力發展國際郵輪業務，吸引更多喜歡休閒式、自助式旅客來港度假，然後乘觀光火車或自駕遊走泛珠三角各地，最終可在海南或廈門等國際客運碼頭乘船離開。要實現這些項目，香港需要有新的大型郵輪碼頭，不少商人或團體亦曾建議在北角和啟德舊機場跑道上興建大型郵輪碼頭。所以，政府、商人和各團體可為此作深入的數據分析和研究；同時，參考在汽車旅遊和鐵路旅遊上的區域合作，政府、商界和學者理應探討泛珠三角區域內，香港、廈門、海口、三亞等各大沿海旅遊城市如何合作發展海上旅遊。香港現今面對一個更迫切的問題，就是香港迪士尼樂園效應。鐵定於2005年9月正式營業的香港迪士尼樂園，將必吸引大量內地旅客，尤其珠三角和澳門的旅客蜂擁抵港。最方便珠三角旅客前往位於大嶼山的樂園的交通莫過於水運，一程客輪就可從當地碼頭出發抵達樂園。然而，現時香港、澳門和珠三角之間的交通，只有開到港澳客運碼頭和

中國客運碼頭的客船、空運、各陸路口岸交通，而位於大嶼山國際機場內的海天客運碼頭，只限到香港乘飛機的旅客使用，沒有一個直接途徑可從香港以外直接抵達樂園。離樂園開幕日子不足半年，政府有必要馬上開設珠三角城市直航到樂園的航線，以及加強原有航線的服務能力。

結論

港口及航道對人和貨物的運輸是同樣重要。這些基礎建設的出現提供了公路和鐵路以外的水上運輸模式；水路、公路和鐵路運輸各具優勢，並可互相補充，共同促進人流和物流，推動城市和經濟的發展。泛珠三角區域擁有漫長海岸線、優越的海灣和星羅棋布的河網，不少海港和內河港相繼建起，並承擔著大量的進出口貨運、內運和客運。

泛珠三角區域的建立，標誌著這個地區進一步參與經濟全球化和區域一體化活動。面對環境的改變，政府和社會各界務必要共同解決港口和航道現時所面對的各種問題，尤其是港口在泛珠三角區域內的空間分布、功能調整、管理等事項上的合作與協調。

按泛珠三角區域的港口的空間分布形勢、經濟活動的發展和港口所面對的挑戰，有關港口應作出相應的調整，形成如下的網絡：

- 大珠三角港口群：以香港、深圳、廣州和珠海等散貨和集裝箱樞紐港為核心，配合其他內河港口和專用港口，以處理國際貨運為主，包括工業製品、商品和原材料的進出口。港口腹地為整個泛珠三角區域，以西江及鐵路連接西南省份，以鐵路和高速公路為主連接福建、江西和湖南。香港和深圳港口的國際航線數量和航班密度是主要的吸引力。競爭主要來自長三角港口群，四川、重慶、湖南和江

西接近長江的貨源或利用長江運至上海等華中港口。組合港和港口聯盟的成立，將可解決港口協調不足的問題，使各港口在充分配合下發揮最大力量，增加整體優勢。

- 泛珠三角西南港口網：以雲南內河港口，以及廣西、海南和廣東湛江港沿海港口構成，當中以雲南思茅港、景洪港作主要對外內河港口，以廣西防城港和廣東湛江港為主要樞紐港。未來將加大處理與東盟國家（尤其中南半島的越南、老撾和緬甸）的邊境貿易貨運、原材料及能源的進出口，以及國際客運郵輪。港口腹地以西南省區為主，以高速公路、鐵路和內河作為主要接駁模式。目前港口整體發展水平偏低，需要提升港口處理能力，並解決各省區港口之間的協作問題，加強內陸與沿海地區的接駁，以及與大珠三角的連繫。
- 泛珠三角東面港口網：以福建沿海港口為主，福州港和廈門港為當中樞紐港，其他鄰近港口（包括廣東汕頭港）可作地區性中轉港。未來將處理更多海峽兩岸和國際客貨運，例如廈門港主要處理兩岸貨運和國際客運郵輪。港口以高速公路和鐵路連接江西、湖南腹地，亦深入部分西南城市。主要競爭同樣來自長三角港口群，上海等港口的緊密國際班輪和不少優惠政策對福建港口構成壓力。必須如西南港口一樣打破行政邊界，協調粵閩兩省沿海港口的發展。

這些港口網絡的出現，仍要配合泛珠三角區域納入國家「十一·五」發展規劃所制訂的區域發展計劃和策略，同時應善用高速公路、鐵路和內河網絡等基礎建設，以及把握國家在商貿和港口政策上之開放。現代物流業講究效率、速度，因此港口在處理貨物時應使用更多現代信息化系統，港口間互通信息以作配合，並透過電子報關系統，允許貨主預先報關和檢查，貨物到港後即可馬上通行過關。這個方面上，香港碼頭經

營者具有國際先進技術和認知，並已經帶到深圳港口的經營上。在泛珠三角區域合作框架下，加上CEPA對相關經營之開放，香港業界需要更好把握機會，參與泛珠三角區域內港口業務的發展，將所擁有的國際技術和國際經營手法引入內地，提升整個區域港口及航運業的水平。

注釋

1. 廣東、廣西、福建、江西、湖南、四川、雲南、貴州和海南九個省區，以及香港和澳門兩個特別行政區在2004年6月3日於廣州簽訂《泛珠三角區域合作框架協議》。
2. 2003年，泛珠三角九省區暨重慶市的可通航內河航道共長6.24萬公里，佔全國12.4萬公里內河航道的一半。資料見2004年的《中國統計年鑒》及各省區市的年鑒，經作者整理。
3. 按國家標準《內河通航標準》規定，內河航道分為一至七級及等外級，一級航道可通航3,000噸級船舶，五級航道可通航300噸級船舶，七級航道只通航50噸級船舶。有關內河航道技術等級評定工作，見中華人民共和國交通部（2000）。
4. 深圳三個主要集裝箱港口——鹽田港、蛇口港和赤灣港，在2004年首季度擁有112條國際班輪航線。到2005年3月初已升至143條，三個港口分別開通了60條、38條和45條。資料見深圳港信息網（2004）、赤灣集裝箱碼頭有限公司（2005）、蛇口集裝箱碼頭有限公司（2005）及鹽田國際集裝箱碼頭（2005），經作者整理。
5. 2003年在內地42.15百萬公噸經水路運送到香港的貨物當中，17.43百萬公噸是抵港轉運，佔41.4%；水路抵港轉運更佔所有內地抵港轉運貨物的96.1%。而在3.17百萬經水路

由內地來港標準集裝箱中，2.02百萬標準箱是抵港轉運，佔63.7%；水路抵港轉運更佔所有內地抵港轉運集裝箱的87.6%。資料見政府統計處（2004:41, 57, 61, 70）。

6. 按福建、廣東和廣西的「十·五」計劃，三省區將分別新建15個、109個和25個港口（深水）泊位，資料見相關國民經濟和社會發展「十·五」計劃文件或交通「十·五」計劃文件。
7. 深圳先後與多個城市簽訂海鐵聯運的「五定協議」。在此協議下，有關的內陸城市將會把出口貨物裝上火車，該火車是定時、定車次、定價、定線和定點開往深圳。由於報關手續已經預先辦妥，貨物到達深圳港口後，即可馬上轉裝上貨船出口。

參考書目

- GHK（香港）有限公司。2004。「香港港口規劃總綱2020研究：摘要草稿」。香港：經濟發展及勞工局。
- 一國兩制研究中心。2004。《香港與泛珠三角區域合作：背景報告》。香港：香港特別行政區政府中央政策組。
- 九江港。2005。「港口概況」（<http://www.jj-port.com/jjgk/gk.htm>，2005年3月16日登入）。
- 《三湘都市報》。2003。「湖南省政府同意 交通部認可 花230億20年疏通水運」，12月2日（摘自中華人民共和國交通部，http://www.moc.gov.cn/news/news/200312/2003_12_04_2314.htm，2005年2月18日登入）。
- 《大公報》。2004。「向現代重工訂造十四汽缸船用主機馬士基11000箱櫃船後年面世」，8月3日，B11版。
- 中央政策組。2004a。《泛珠三角地區之社會、經濟、政治趨勢

顧問研究：月報（第2期），第一部分：包括福建、江西、湖南和海南四省》（http://www.info.gov.hk/cpu/chinese/papers/pan-prd%20A02_c.pdf，2005年3月27日登入）。

——。2004b。《泛珠三角地區之社會、經濟、政治趨勢顧問研究：月報（第2期），第二部分：包括廣西、雲南、貴州和四川四省（區）》（http://www.info.gov.hk/cpu/chinese/papers/pan-prd%20B02_c.pdf，2005年3月27日登入）。

中國交通年鑒社編。1994。《中國交通年鑒1994》。北京：中國交通年鑒社。

——。2003。《中國交通年鑒2003》。北京：中國交通年鑒社。

——。2004。《中國交通年鑒2004》。北京：中國交通年鑒社。

中國政府法制信息網。2003。《中華人民共和國港口法》（<http://www.chinalaw.gov.cn/jsp/contentpub/browser/contentpro.jsp?contentid=co476535618-&Language=CN>，2005年3月23日登入）。

《中國經濟時報》。2001。「雲南水運國際通道建設方案出台」，2月5日（摘自國務院西部地區開發領導小組辦公室，<http://www.chinawest.gov.cn/chinese/asp/showinfo.asp?name=200102060003>，2005年3月24日登入）。

中華人民共和國交通部。2000。「全國內河航道技術等級評定工作簡述」，4月19日（http://www.moc.gov.cn/policy/shuiyunfg/t20031119_2308.htm，2005年3月27日登入）。

中華人民共和國交通部新聞。2005。「2004年中國港口吞吐量『蟬聯』世界第一」，2月16日（http://www.moc.gov.cn/news/2005-02/t20050216_12177.htm，2005年2月18日登入）。

《水路運輸文摘》。2004。「港口縱橫：廣東崛起樞紐港口群」，第2/3期，頁31-32。

立法會經濟事務委員會。2004。「香港港口規劃總綱2020」，2004年11月22日會議討論文件（<http://www.legco.gov.hk/yr04-05/chinese/panels/es/papers/es1122cb1-230-4c.pdf>，2005年3月10日登入）。

朱偉橋。2004。「充分認識內河航運的優勢和作用 推動廣東航運事業的跨越式發展」，《珠江水運》，第1期，頁6-9。

江蘇南遠國際貨運代理有限公司。2005。「中國港口」（<http://nan-yuan.com/行業實用.files/中國港口.htm>，2005年3月16日登入）。

赤灣集裝箱碼頭有限公司。2005。「主要航線」，3月7日（http://www.cwcct.com/cct/cct_cn/publicinf/terminal/lane.aspx，2005年3月16日登入）。

周立榮。2002。「試論市場經濟條件下廣西沿海主要港口聯盟」，《珠江水運》，第9期，頁8-10。

《東南早報》。2005。「兩岸試點直航集裝箱運輸開門紅」，2月20日（摘自搜狐，<http://news.sohu.com/20050220/n224353517.shtml>，2005年2月25日登入）。

林民標、林躍、翁雪珠。2002。「加快福建沿海港口發展的探討」，《福建水產》，第3期，頁8-12。

政府統計處。1994。《香港統計月刊：一九九四年一月》。香港：政府印務局。

——。1998。《香港統計月刊：一九九八年一月》。香港：政府印務局。

——。2001a。《香港船務統計：二零零零年十月至十二月》。香港：政府印務局。

- 。2001b。《香港統計月刊：二零零一年一月》。香港：政府印務局。
- 。2003。《香港統計月刊：二零零三年三月》。香港：政府印務局。
- 。2004。《香港船務統計：二零零三年十月至十二月》。香港：政府物流服務署。
- 。2005。《香港統計月刊：二零零五年一月》。香港：政府物流服務署。
- 《春城晚報》。2005。「泊位為1000噸級年貨運吞吐量200萬噸」，2月23日，02版。
- 段樵、伍鳳儀。2003。《成就一個圓；自都會聚集經濟角度探討香港珠三角地區持續發展》。香港：香港中文大學工商管理學院決策科學與企業經濟學系珠三角研究小組。
- 《香港文匯報》。2005a。「香港眼光須擴及泛珠」，3月22日，A03版。
- 。2005b。「深保稅區產值5671億『區港聯動』優勢吸引22家世界500強企業」，3月28日，B02版。
- 。2005c。「港珠澳大橋落腳點拍板」，4月3日，A02版。
- 。2005d。「廈門倡建兩岸CEPA試驗區 藉區港聯動對接高雄金門 逐步轉型成兩岸自貿區」，2月28日，A04版。
- 香港特別行政區政府。2004。《香港2003》。香港：政府物流服務署。
- 香港國際機場。2005。「海天客運碼頭」（<http://www.hongkongairport.com/chi/aguide/skypier.html>，2005年3月22日登入）。
- 香港電台電視部。2004。《新三角演義》，第二集，「三角攻略」，12月19日。

——。2005。《新三角演義》，第五集，「路通財通」，1月9日。

海事處。2005a。「2004年1月至12月按抵港/離港分析跨境客運碼頭旅客人次及載客率」（http://www.mardep.gov.hk/hk/publication/pdf/portstat_1_y_d2c.pdf，2005年3月16日登入）。

——。2005b。「2004年1月至12月按抵港/離港分析跨境客運碼頭航次及淨註冊噸位」（http://www.mardep.gov.hk/hk/publication/pdf/portstat_1_y_d1c.pdf，2005年3月16日登入）。

珠海市交通局。2004。「珠海港口規劃」，8月19日（<http://www.zhuhai.gov.cn/waiwang/72905326396047360/20040819/2010600.html>，2005年3月16日登入）。

國務院。1985。《國務院關於口岸開放的若干規定》（摘自廣東省對外貿易經濟合作廳，<http://www.gddoftec.gov.cn/wjmzc/Detail.asp?ID=346>，2005年2月21日登入）。

深圳港信息網。2004。「集裝箱國際班輪航線情況簡介」（<http://www.szport.net:8080/szport/09info/index4.jsp>，2005年2月16日登入）。

——。2005。「2004年世界十大集裝箱港口排名」、「2004年中國內地沿海十大集裝箱港口排名」，《港航信息》，第3期（<http://www.szport.net:8080/szport/pop/pop.jsp?ID=149>，2005年3月30日登入）。

蛇口集裝箱碼頭有限公司。2005。「航線介紹」（<http://www.sctcn.com/chinese/service/lunban.htm>，2005年3月16日登入）。

貿發網。2004。「香港主要服務業概要：海上運輸」，12月

14日 (http://www.tdctrade.com/main/si/spseat_c.htm , 2005年2月21日登入)。

雲南省交通信息網。2004。「雲南交通十五規劃和二十年展望」, 7月5日 (http://www.ynjtt.com/asp/Article_Show.asp?ArticleID=235 , 2005年3月22日登入)。

廈門市人民政府。2005。「廈門灣三港口有望統一管理」, 1月16日 (http://www.xm.gov.cn/SubWebsites/t20050117_31370.htm , 2005年3月21日登入)。

廈門新聞台。2004。「廈門港將接納世界最大的郵輪」, 1月30日 (<http://www.fm996.com.cn/NewsFiles/133/20040130/15483.html> , 2005年4月4日登入)。

楊汝萬、紀緯紋。2005a。《泛珠三角基礎建設發展研究系列：I. 高速公路》。香港：香港中文大學香港亞太研究所。

——。2005b。《泛珠三角基礎建設發展研究系列：II. 鐵路》。香港：香港中文大學香港亞太研究所。

鄒建銘。2003。「福建港口建設現狀及發展目標」, 《發展研究》, 第12期, 頁44-46。

福州港務集團。2005。「福州港概況」 (<http://www.fzport.com/model1/fjggk.htm> , 2005年3月16日登入)。

福建年鑒編纂委員會編。2004。《福建年鑒2004》。福州：福建人民出版社。

廣州港集團。2005。「港口概況」 (<http://www.gzport.com/html/gkgk.asp> , 2005年3月16日登入)。

廣西壯族自治區發展計劃委員會。2001。《廣西壯族自治區國民經濟和社會發展第十個五年計劃綜合交通發展重點專項規劃》, 9月3日 (摘自廣西壯族自治區發展和改革委員會, <http://www.gxdrc.gov.cn/fzgh/zxgh/20041013203701.htm> , 2005年3月4日登入)。

廣東省人民政府辦公廳。2001。《廣東省綜合運輸體系「十五」計劃》，8月1日（摘自廣東省人民政府，http://www.gd.gov.cn/gov_plan/zhuanxiang/z1.htm，2004年9月23日登入）。

鹽田國際集裝箱碼頭。2005。「船期表」（<http://www.yict.com.cn/chinese/shippingservice/vessel.asp>，2005年3月16日登入）。

Loh, Christine. 2002. *Hong Kong Strategy: Linked Fortunes of Hong Kong and Guangdong*. Hong Kong: Civic-Exchange.

McKinsey & Company. 2004. *Restoring Hong Kong's Competitiveness as a Sea-trade Logistics Hub*. Hong Kong: The Better Hong Kong Foundation.

Port of Rotterdam. 2005. *Port Statistics 2004*. Rotterdam: Port of Rotterdam.

Seabrooke, W., E. C. M. Hui, W. H. K. Lam and G. K. C. Wong. 2003. "Forecasting Cargo Growth and Regional Role of the Port of Hong Kong," *Cities*, 20(1):51-64.

Song, Dong-Wook. 2002. "Regional Container Port Competition and Co-operation: The Case of Hong Kong and South China," *Journal of Transport Geography*, 10:99-110.

Wang, J. J. and B. Slack. 2000. "The Evolution of a Regional Container Port System: The Pearl River Delta," *Journal of Transport Geography*, 8:263-75.

Xu, Xueqiang and Yongjian Xu. 2002. "A Study on an Integrated Cross-border Transport Network for the Pearl River Delta," in Anthony Gar-on Yeh, Yok-shiu F. Lee, Tunney Lee and Nien Dak Sze (eds.), *Building a Competitive Pearl River Delta Region: Cooperation, Coordination, and Planning*. Hong Kong: Centre of Urban Planning and Environment Management, University of Hong Kong, pp. 127-42.

泛珠三角基礎建設發展研究系列

III. 港口及航道

摘要

水運是泛珠三角區域乃至全國的重要運輸模式之一。泛珠三角區域內擁有不少世界級大港，沿海一帶亦位處多條國際主要航道之上。區域進一步開發，商貿活動將愈趨頻繁，港口雖擁有優越的發展前景，但香港港口卻出現發展放緩的跡象，各地港口亦須面對不少區域協調和合作的問題。本文將探討香港港口應如何融入大珠三角港口群以發揮其既有的實力、大珠三角港口群應如何整合以輻射其影響力至整個泛珠三角區域，以及泛珠三角區域其他沿海港口和內河港口應如何定位等問題。

Basic Infrastructure Development in the Pan-Pearl River Delta Research Series

III. Ports and Waterways

**Yeung Yue-man
Gordon Kee Wai-man**

Abstract

Water transportation is an important mode of transport in China, and particularly in the Pan-Pearl River Delta (PPRD) region. The PPRD region is endowed with many world-class ports and its coastal line is connected to many major international sea routes. Regional development, along with increasing trading activities, means that these ports have a bright future. Concomitantly, the region needs to tackle relevant issues of coordination and cooperation. What should Hong Kong's port, which has been showing signs of slowing growth, do to maintain its strengths while facing the issue of integrating with ports in the Greater PRD (GPRD) region? What should the ports of the GPRD do to realign themselves in order to more effectively enhance their influence on the whole PPRD region? Finally, how should the remaining ports in the region define their positions?

HONG KONG INSTITUTE OF ASIA-PACIFIC STUDIES

The Hong Kong Institute of Asia-Pacific Studies was established in September 1990 to promote multidisciplinary social science research on social, political and economic development. Research emphasis is placed on the role of Hong Kong in the Asia-Pacific region and the reciprocal effects of the development of Hong Kong and the Asia-Pacific region.

Director: Yeung Yue-man, PhD(*Chic.*),
Research Professor

Associate Director: Sung Yun-wing, PhD(*Minn.*),
Professor, Department of Economics