

港商時評

開拓新興市場 應對貿易戰衝擊

貿易戰硝煙再起，美國總統特朗普宣布下月起對中方加徵100%關稅，引發市場對經濟前景的憂慮，美股應聲急瀉，各地期貨指數亦受拖累。國家商務部重申，中方立場一貫是不願打但不怕打，敦促美方盡快糾正錯誤做法，如果一意孤行將堅決採取相應措施維護自身正當權益。香港作為國際金融、貿易中心，難以置身事外，也須採取措施去風險；其中，開拓新興市場乃是必由之路。施政報告已提出深化國際經貿網絡的具體目標，包括深化與東盟及周邊國家，乃至拉丁美洲及中亞的經貿推廣。各界要進一步朝此方向走深走實，從而更好應對貿易戰衝擊及把握變局機遇。

近月貿易戰表面平靜，實則暗流湧動。事實上，美國目前仍向中國商品徵收55%關稅，此前特朗普並就大豆問題威脅停止中國進口，分析指這不排除是為本月底在APEC峰會與中國領導人會面提早叫價；現在又以中方對稀土等相關物項出口管制為藉口發難，跟美方長期以來泛化國家安全，對華採取歧視性做法、實施單邊長臂管轄措施的惡劣操作如出一轍。中國商務部昨已回應指，中國相關出口管制不是禁止出口，只因現時世界局勢動蕩不安、軍事衝擊時有發生，作為負責任大國才會實施管制，目的是更好維護世界和平與地區穩定，只要用於民用、合規的出口申請都可獲批，相關企業毋須擔心。而美國肆意上調關稅，才真真正正嚴重衝擊國際經貿秩序、嚴重破壞全球產供鏈安全穩定。由美股到各地股市俱因此而大幅動蕩，正是凸顯此舉損人損己，不獲市場支持。

香港是個高度外向型的經濟體，在一場影響全球的貿易衝突中，自然難以獨善其身；可是，這不代表不可管控風險，甚至不可轉危為機。各界必須認清一個事實，就是新變局已成新常態，今次貿易戰火重燃，正正提醒大家不能墨守成規，必須識變應變、主動應對挑戰，方向正是在鞏固與傳統市場的聯繫之餘，也要開拓與新興市場的經貿關係，擴大朋友圈，從而分散風險，特別是用好作為國家與國際間的「超級聯繫人」及「超級增值人」的身份。施政報告便提出，要驅動「引進來」和「走出去」、發揮「出海」平台作用，包括成立「出海專班」，更好融入國家發展大局，招攬內地企業利用香港平台。此外並更好深化國際交往合作，特別是拓展「一帶一路」市場。的確，由產供鏈重整潮到資產重置潮，香港均可發揮國際金融、貿易中心的優勢，包括強化高增值供應鏈服務中心和國際資產管理中心的地位，順應全球去風險化的需求。特朗普針對印度、巴西等「金磚國家」實施高達50%的「對等關稅」，對越南、印尼、東埔寨等稅率亦高約20%，這些都意味著「全球南方」市場的去風險化甚而去美國化需求龐大。

國家加快構建以國內大循環為主體、國內國際雙循環相互促進的新發展格局，由經貿到股市均不見大受特朗普貿易戰衝擊，依然維持穩中有進的發展好勢頭。香港既是「雙循環」的「內聯外通」橋頭堡，自身亦要加快對接相關戰略，特別是在拓展新興市場方面走深走實，從而在降風險的成功軌道上繼續走穩，把握新變局中的重整重置新機遇邁上新台階。

香港商報評論員 李明生

美國挑起港口戰 中國唯有堅決應對

香港中華總商會永遠榮譽會長 謝湧海

熱門話題

自今年10月14日起，美國將依據其貿易代表辦公室「301調查」框架，對中國擁有、運營或建造的船舶徵收額外港口停靠費，開啟了對華繼貿易戰和科技戰之後的「港口戰」。港口戰不僅旨在遏制我國對外貿易、物流，還意在阻擋我國造船業的發展。此外，其影響範圍將遠超中美雙邊關係，將波及全球航運網絡和國際貿易體系。

首先，從經濟層面分析，美國向我國發起港口戰，將直接增加中國航運企業的運營成本和出口企業的商品到岸成本。該港口附加費實施後，中國一艘20萬噸位的貨船停靠美國港口，將支付高達上千萬美元的額外費用。據有關方面估算，美國這一狠招將使我國對美貿易成本增加15%，相當於增加15%關稅。這部分成本最終會通過供應鏈傳導至相關的商品價格，令輸美商品價格上漲3%至5%。

針對美國的制裁，我國商務部已於10月10日公布，將對美國船舶徵收相對應的港口附加費。據統計，2024年中美雙邊貿易額達到6883億美元，其中90%通過海運完成，港口戰將嚴重削弱兩國貿易競爭力。根據以往貿易戰的結果來判斷，美國挑起港口戰的結果無疑是「殺敵八百，自損一千」。

其次，港口戰將打亂貿易現有的航運網絡。航運公司因港口停靠費增加，將被迫調整其全球運力部署。例如，將部分原本停靠美國港口的中國船舶轉至加拿大或墨西哥港口，再通過陸路運輸進入美國市場。這種「港口轉移」現象將導致北美地區陸路運輸壓力劇增。同時，造成某些區域的港口擁堵。據國際航運協會預測，這種調整可能使跨太平洋航線整體效率下降12%至15%，全球集裝箱周轉率將受到明顯影響。

第三，從地緣政治視角看，港口戰令中美貿易摩擦升級。隨着美國貿易保護主義升級和加碼，中美衝突加劇：1.港口戰是美國今年4月發起的，預定180天後執行，即10月14日正式實施。2.美國在今年9月底，即港口附加費開徵前夕，加碼宣布，將對被制裁中國企業參股25%以上的企業實施出口管制，估計有3000多家企業受此影響。3.對於美國的一連串招招，10月10日，我國公布了稀土出口的進一步管制措施。4.特朗普10月10日晚宣布自下月1日起，對來自中國的商品加徵100%關稅。我相信，我國必將採取進一步反制措施。

值得關注的是，中美分別作為全球第一大貨物出口國和進口國，在世界各地布局了眾多的港口，如果港口戰由本土擴大至海外的話，將嚴重擾亂雙方出口商的全球物流選擇，促使企業重塑供應鏈，加速重構全球產業鏈。

第四，對世界貿易體系的影響尤為深遠。當前全球約

80%的貿易量依賴海運，中美作為世界兩個最大經濟體，其航運政策的變動將產生示範效應。歐盟、日本、中東和東南亞國家等主要貿易體可能被迫調整自身的港口政策以維持競爭力，這也將導致全球航運規則體系出現分化。世界銀行研究顯示，此類政策若持續超過18個月，可能使全球貿易成本上升1.2至1.8個百分點，相當於每年增加約3000億美元的貿易壁壘。

中小型貿易商和製造商最受傷

受港口戰衝擊最大的可能是全球中小型貿易商和製造商。大型跨國企業通常擁有更多元化的物流選擇，而中小企業往往依賴標準化海運渠道，其應對政策變動的彈性明顯不足。這種差異可能進一步加劇全球貿易領域的「馬太效應」，使資源向頭部企業集中。

第五，美國挑起港口戰的另一個目的是打擊我國船舶製造業。數據表明，2025年上半年，我國接獲全球65%的造船訂單，穩居世界第一。排名第二、三位的分別是韓國和日本，美國的造船訂單接獲量僅約1%。原因很簡單，我們的造船成本僅是美國的三分之一。現在美國不僅造船能力遠遠落後於中國，更讓美國恐懼的是其軍艦性能和戰鬥力已輸給了中國。中國造船和軍艦的能力遠超美國，從根子上動搖了美國的海上霸主地位。

最後，在環境方面，航線調整和港口轉移將增加航運業的碳排放。船舶繞行或改用陸路轉運都會延長物流鏈條，據國際海事組織估算，此類政策可能導致全球航運業年度碳排放增加約800萬噸。這與全球減排目標背道而馳。

港口戰或產生三個主要後果

綜上分析，港口戰可能產生三個主要後果：首先，推動航運業加速重組，各大經濟體將更傾向於建立以自身為核心的區域航運網絡；其次，刺激替代性貿易路線的發展，如中歐班列等陸路通道可能獲得更多關注；第三，促使數字貿易和跨境電商尋求新的物流解決方案，以規避傳統海運渠道的政策風險。這些結構性變化將重塑未來十年的全球貿易格局。

總之，美國挑起港口戰絕非簡單的貿易招數，其影響程度將超越經濟範疇，涉及地緣政治、航運版圖、產業布局和國家安全等多個維度。在全球經濟復蘇乏力的背景下，美國發動港口戰既損人害己，又延緩世界經濟回暖進程。然而，對中國而言，我們有能力和底氣，美國越是歇斯底里地打壓中國，中國反彈的力量就越大，這場博弈是美國強加給我們的，中國沒有退路，唯有堅決回擊、主動出擊和最終勝利。

滙豐私有化恒生 商業地產露曙光

香港山西政協常委及召集人、香港福建社團聯會常務副主席 蔡志忠

名家指點

近日金融市場出現震撼性新聞，滙豐銀行提出以每股作價155港元，私有化上市超過半世紀的恒生銀行，等於要動用1061億港元向其他股東收購37%股權。有人認為滙豐銀行此次的收購行動，是為了處理恒生銀行的不良資產，對市場產生不利影響。筆者反問，難道滙豐銀行沽售恒生銀行，對市場才是利好嗎？其實，這是一件非常顯淺的事情，淡友們不要一廂情願地什麼都唱跌。滙豐銀行提出以溢價30.3%私有化恒生銀行，等於是動用巨款真金白銀作出投資，當然是對香港前景投下信心一票。

香港是最安全的資金避風港

滙豐否認是要處理恒生的壞帳才提出收購，那麼究竟為何呢？筆者認為主要的原因是一個字——「平」！香港的國際金融中心排名在三甲之內，是世上最安全的資金避風港，全球各地資金蜂擁而至，如今銀行的M3貨幣供應量有近20萬億元的歷史新高，僅僅靠這些存款來賺取息差，就已經足夠讓銀行發大財。更何況香港銀行是最受政府保護的產業，絕對不容許虧損或倒閉，向來要獲取香港銀行牌照都是難上加難的事。恒生銀行屬於香港四大銀行之一，品牌價值彌足珍貴，即使近年壞帳不少，去年仍然賺得近190億港元利潤。

金管機構監管過嚴

另一方面，滙豐雖說不是因為壞帳才私有化恒生，但也絕對有趁機收購的意圖，有壞帳讓人覺得將來盈利受壓，小股東願意出售的機會就越大。至於壞帳，銀行當然想盡快處理，自從滙豐派出新CEO到恒生，大家都明白是怎麼一回事了。滙豐銀行加大投資香港是好事，盡快清理不良資產更是好事，相信所有長期在香港生活、工作和營商的港人，都不願意看到香港有太多的不良資產，都希望香港人財富健康，擁有更多優質資產。香港的優勢很明顯，全球最自由經濟體、IPO集資世界第一、五所世界百強大學、大量資金和人才湧港，這些都足以讓香

我們來看看過去10年，在金融市場沒有那麼興旺的時候，一些品牌效應較小的銀行，如永隆銀行，在2015年被招商銀行私有化時，溢價約為35%至40%；創興銀行，在2018年被越秀集團私有化時，溢價約為40%至50%。今天，香港金融市場非常蓬勃，銀行業盈利前景一片光明，恒生銀行這麼大的牌子，被出價收購的溢價只是30.3%，當然算便宜了。不過，雖然私有化的出價不高，但是成功的機率卻挺高，因為滙豐本身就擁有恒生63%的控股權，如果合共有75%股份的人同意就能成事，也就是說，只需要再爭取12%的股民支持。如果我是小股東，我會賣掉溢了價的恒生，再去買入跌了價的滙豐，反正兩隻股票相差不多，論派息和升值似乎滙豐更佳。

香港立法會已形成「有商有量」做事常態

全國政協委員、中國香港（地區）商會會長 楊莉珊

近年來，關於香港立法會角色的討論不絕於耳，「橡皮圖章」的質疑與「有商有量」的肯定交織在一起。那麼，在「一國兩制」的框架下，香港立法會究竟扮演著怎樣的角色？它如何在避免陷入西方議會政治困境的同時，保持自身特色並有效履行職能？這不僅是關乎香港治理效能的核心問題，更是「一國兩制」實踐成效的重要試金石。

香港立法會既不是某些人刻板印象中的「橡皮圖章」，也不是西方式對抗政治的翻版，而是在「一國兩制」框架下探索出的具有香港特色的議事機構。其「有商有量」的議事文化、務實高效的工作風格、既監督又合作的府會關係，共同構成了一種不同於任何其他政治體制的獨特模式。

從文化淵源看，「有商有量」體現了中華文化中「和而不同」的智慧。與西方對抗式政治文化強調衝突與制衡不同，中國傳統政治文化更注重協商與共識。這種文化特質為香港立法會的議事風格提供了深層的文化支撐。在香港這個中西文化交匯的地方，這種基於中華文化底色、吸收西方議會技術元素的混合模式，展現出獨特的生命力。

理解香港立法會的獨特性，需要通過比較的視角。只有將其置於更廣闊的制度光譜中，我們才能準確把握其定位。與西方議會相比，香港立法會的差異更為明顯。許多西方議會建立在嚴格的三權分立基礎上，強調權力制衡甚至對抗。在美國國會，政府提案常因黨派鬥爭而被擱置或大幅修改；在英國議會，反對黨的重要職能就是「反對」；在一些歐洲國家議會，小黨林立導致政府頻繁更迭、政策缺乏連續性。這些制度雖然有其優勢，但也常導致政治僵局和治理效率低下。

香港立法會採取的是另一種思路：在確保有效監督的同時，避免陷入對抗政治陷阱。立法會議員固然會批評政府施政，但更注重提出建設性替代方案。這種制度設計使香港能夠避免西方常見的政治癱瘓，保持政府施政的連續性和穩定性。

衡量一個議事機構的價值，最終要看其實際成效。近年來，香港立法會在推動經濟發展、改善民生、完善法治等方面展現出了令人矚目的成就，形成了「真真正正可以做事的常態」。

在經濟發展領域，立法會高效審議通過多項促進創新科技、金融服務發展的法案，為香港鞏固國際金融中心地位提供了法律保障。在民生改善方面，立法會審議通過了多項重要民生法案，涵蓋住房、醫療、教育、社會福利等各個領域。在法治維護方面，立法會嚴格依照基本法和相關法律履行職責，既尊重政府的提案權，也認真履行審議職責。

站在新的歷史起點上，香港立法會面臨著如何進一步優化角色、提升效能的時代課題。未來的發展路徑，應當是在堅持根本原則的同時，與時俱進地完善自身運作。尤為重要的是，立法會需要在複雜國際環境下堅定維護香港利益。隨着國際地緣政治變化，香港作為國際城市面臨諸多外部挑戰。立法會應當支持政府依法行使自治權，抵禦外部干預，同時保持香港的開放性和國際化特色，鞏固提升香港的國際競爭力。

港高樓林立 有利低空經濟試驗

全國人大代表、立法會議員 吳永嘉

參政議政

早前，特區政府宣布成立專責工作組，制訂低空飛行發展策略，開拓應用場景。剛於9月17日發表的新一份施政報告進一步提出，制訂《發展低空經濟行動綱領》，透過制度創新與技術突破，銳意打造「低空創新應用亞太區樞紐」。

支持培訓更多人才

特首明確表示，將推出進階版「監管沙盒X」，涵蓋跨境路線、低空載人飛行器等技術複雜度較高的應用場景，開發不同的低空經濟保險產品，並支持業界和大學舉辦更多相關培訓。

同月26日，運輸及物流局指出，首批38個「監管沙盒」試點項目開展半年，個別項目已累積一定數據，有條件升級測試。其中Keeta開拓科學園往來大埔海濱公園的飛行外賣新線，航程更遠，大埔海濱公園釣魚角更首設飛送站，任務完成後，餐品會送入至自動儲存櫃內，無人機隨即自動回航，顧客自行掃碼取餐。該項飛行送餐服務，把原本地面約40分鐘運送時間，大大縮短到10分鐘內。

本月8日，大灣區低空經濟聯盟推動跨界合作，與大灣區物業及設施管理聯合會簽署

合作備忘錄，開拓創新應用場景。據了解，有企業擬引入無人機清洗大廈外牆，以及半空「診斷」樓宇結構。

高樓天台空間適合「飛的」升降

去年全國兩會，「低空經濟」首次寫入《政府工作報告》，旋即在全國掀起發展熱潮。筆者猶記得，當時有意見質疑，香港高樓大廈林立，能否大力發展。短短一年後，憑着特區政府敢於創新，推出「監管沙盒」試點項目，展開測試並收集數據，獲得初步成果，釋除了部分疑慮。然而，目前只是「飛」出一小步，最終目標是實現「低空出行」。

最近有傳媒走訪成都eVTOL（無人駕駛飛行器）龍頭企業「沃飛長空」，負責人直指香港推動低空經濟，具有三大優勢：

1. 香港經濟規模大，消費力強。
2. 香港鬧市交通擠塞，低空出行有市場。
3. 香港很多新建大廈天台平坦，空間夠大，適合俗稱「飛行的士」的載人eVTOL升降。

事實上，跨越挑戰就是創造機遇！香港高樓密集、地勢複雜，反而提供了獨特的「典型大都市場景」，進行各種無人機應用測試，開拓「低空經濟」更多可能性。據悉，明年推出的《低空經濟規劃行動綱領》，會試行重量達150公斤或以上的載人eVTOL，筆者認為這是香港拓展低空經濟「飛躍」的一步。