

2009年是一個特別的年份，金融風暴後全球經濟不振，海運市場由高峰轉入低潮，中國圓百年奧運夢又兼逢六十週年慶典，凡我中華民族無不欣喜自豪。香港海運學會也於是年適逢銀禧之喜，歲次己丑屬牛，筆者亦已屆花甲退休之年，「泥牛入海」36年，無甚建樹。早年入會，有感學會純以學術交流為目的，不談政治，遂參與理事工作，至今已二十餘年。年初學會授予歷來首名資深會員銜，至感榮焉。銀禧特刊徵稿，筆者一口應允，本欲以多年經驗以饗會員讀者，惟總覺現今會員對學會之成立與早期奮鬥歷程多不甚了解，筆者不材，際此銀禧之年，執筆為學會起源作一紀錄，免日後為世所淡忘。

學會之成立，朱志統、魏立志，兩位實為發起人。朱、魏二人乃香港少有擁有英國運輸部授與特級船長(D.O.T. Extra-Master)資格人士。80年代同任教香港理工學院航海系。當時香港有關海事之學會如特許船舶經紀學會(Institute of Chartered Shipbrokers)，航海學會(The Nautical Institute)，皇家造船師學會(The Royal Institution of Naval Architects)等均為英國在港之分支，因同時為專業學會，入會門檻都有一定要求，筆者便因非英籍人士，當年被拒諸門外。況且通信，語言皆以英語為主，對本地華人同業之交流均造成障礙。朱、魏二人遂倡議籌組一個以本地為基礎之航海學會，以中文為主要溝通語言，不論保險、法律、經紀、銀行、航海、碼頭、倉庫、行政，只要與海運有關之從業人員，均可以此平臺作學術交流。

第一次籌備會議於1984年1月14日在海員俱樂部舉行，除朱、魏二人外，尚有數位同業友好，董貴堯、劉光、岑爾康、洪尚佩、柴剛平、李樹中、童恩通、林燦華。在該次會議中，各人對朱志統起草之會章作出討論，並決議由魏重寫。十天後第二次會議，商討了其他創會安排及對會章作了最後修改，此次會議加入了楊昭仁及陳錦榮兩位。

海運學會正式於1984年5月28日在社團註冊處登記，會章訂明理事9人，候補理事2人，註冊地址乃朱在港島南區住處。第一張通告以朱名義向同業發出，廣招會員，聲明面對1997香港主權回歸問題，學會之成立以提高海運知識，技術為唯一目的，不涉政治。當時學會利用朱在干諾道西榮峰海事有限公司為通訊處。會員名單很快便增加至107人，同年10月26日在理工航海系舉行第一次會員大會，出席會員53人，選出魏立志為第一屆主席，朱志統、鮑世洪為副主席，李堯猛為財政，劉世安為核數，董貴堯、劉衡為總務，陳澤民、李道隆為公關，林燦華、任建藻為秘書。並同時成立會員，學術及海運前景探討三個小組。同年又先後邀請了當年任職盧王徐律師事務所的吳國英為法律顧問，萬國海事(Multinational Maritime)陳潤均為顧問，積極拓展會務。魏立志得其設計師友人蔡啓仁幫忙，橢圓藍底白波浪紋又像船用纜紋之‘S’形會徽很快便敲定下來，1984年12月20日理事會通過後於1985年1月的海運季刊創刊號面世並沿用至今，通訊處自此亦改用郵政總局信箱6081號。

第一個講座於 1985 年 1 月 23 日在理工學院舉行，由朱志統主講船舶安全及証書，該年此後每單月都有學術主題講座。1985 年 4 月 23 及 30 日，學會在海員俱樂部主持了一個較大型為期兩節的香港海運前景研討會，與會同業就當時香港擬設立新船舶註冊的有關制度、海員訓練、考試、前景作出熱烈探討。理事會其後更就此次研討會結果，向政府提出書面建議，隨後學會被邀派員參與其後成立的香港新船舶註冊委員會工作。

中國自 1978 年實施改革開放政策後，經濟先趨工業化，繼而城市化，再而環球化，上世紀八十年代是中國貨運進出口大量增加，海運極需發展的大時代，可是當時中國海運實務知識貧乏，國際經驗不足，當時以招商局為首，與國內有聯系的一批香港公司，本擬在港成立一學術組織，希望利用香港的優越地理環境及國際海運實務與訊息為祖國提供支援。學會生逢其時，彼等公司亦以目標一致，決定改為支持學會作為學術組織，不另作安排。1985 年 3 月於第六次理事會通過接納招商局方任遠、朱新瑜、新力吳志賢、大順陳武博、遠洋高志明、金山周雲貴（後由顧林生代替）及楊良宜為會員並加入理事會，因會章所限，以觀察員身份參與會務工作至來屆會員大會修改會章為止。會員基礎及理事會人數頓時壯大，此乃大大出乎剛數月前成立初期所預料，理事會即時議決由劉世安草擬新會章以配合新發展。在法律顧問吳國英建議及幫助下，學會於 1985 年 11 月 30 日由社團登記轉為有限公司註冊，朱志統、魏立志二人仍為有限公司成立人。新章程加入了公司會員，名譽會長，理事會成員擴大至 20 人。

在註冊過程中，因學會註冊的英文名稱與當時香港海運實務學會 (Hong Kong Institute of Shipping 簡稱 H.I.S.) 相近而被公司註冊處要求得 H.I.S. 的書面同意，方可進行。H.I.S. 是早已於 1982 年註冊的學術組織，主要成員有楊良宜、陳耀祺、劉國興、張偉程、華夏姜錫祥、理霍海損王德超、民安鄭國屏、西英鄭志文等。當年主席為姜錫祥，活動亦以舉辦講座為主，為國內剛起步的航運事業提供國際實務知識及資訊為目的。H.I.S. 各成員考慮與海運學會之宗旨目的一致，同意書很順利便發出。學會在完成有限公司註冊後，很快於 1986 年 2 月 13 日轉為一非牟利有限公司，1995 年 12 月 15 日更成功剔除「有限公司」的名稱。

學會早年的發展，不少得益於各名譽會長，招商局江波、隆星程餘齋、金山梁敏行、華光趙世彭、萬邦曹文錦、華聯宋毅英、環球蘇海文、莊氏集團莊重文、東方海外董建成均於 1985-1987 期間先後加入為名譽會長。他們對學會的支持，不僅在於指引、資助，還積極關心及親自出席活動，並多次作主講嘉賓。1985 年 9 月 18 日學會在中環前富麗華酒店舉辦了第一個午餐敘會，席間由副經濟司許堅信(G.A. Higginson) 先生以香港擬設獨立船舶登記為題發表演講。在其開場白內，許堅信先生祝賀學會成立不足一年已在香港海運界建立為有地位的學術組織。如此稱許源自香港政府副經濟司又是主理海事有關經濟之主要官員，對學會其時發展確是一大鼓舞。許堅信先生於 1987-88 任海事處長期間更接受學會邀請出任名譽會長，開創其後接任處長均為學會名譽會長之慣例。

1985年11月中國航海學會要求我會在港舉辦一小型會議，討論中港台三地航運事宜。經程餘齋會長引介，學會開始與台灣同業接觸。翌年，各方更同意把會議目標擴大至日本、韓國、星加坡等當時海運業務發展中的亞洲國家，並訂明以貨櫃發展為主題以配合當時集裝箱運輸之蓬勃發展。回想學會成立之初，理事均各有其日間繁忙正職，祇憑一份為業界提高學術水平的熱誠而犧牲工餘時間為學會服務，在時間與資源均感不足的條件下，要籌辦一個國際性的大型研討會，實非易事。除極少商業性質之會議外，以學術交流為目的之國際海運會議，當年鮮有所聞，各理事就此事曾作多次討論，未敢應允。尚幸眾名譽會長，會員公司均表贊同並承諾全力支持，理事會遂通過成立以陳潤均為首，成員包括魏立志、顧林生及陳澤民的四人小組全力以赴，馬上展開籌備工作。

為籌辦亞太區海運會議，小組成員曾先後多次外訪，1986年7月24-25日往廣州拜會廣州航海學會並與來自北京的中國航海學會代表商討有關事宜。1986年7月31至8月5日造訪台灣多間公司及包括國立台灣海洋學院及高雄海專等航業單位接觸。小組在桂林舉行的中日學術交流會，1986年11月11日至15日期間，除得與中國航海學會彭德清理事長等多位領導人會面外，更自此與日本海事單位建立了聯繫。籌委小組其後在1987年2月及3月期間亦到訪了漢城(現稱首爾)、東京及台北，作宣傳並落實會議的安排。

第一屆亞洲海運會議終於1987年6月25-26日如期在香港沙田馬會劇院舉行，主題為「遠東貨櫃運輸的發展」(Containerization Development in the Far East)，參加人數有兩百餘人，除中、港、台外，講者亦有來自韓國、日本。會期兩天，大會於第二天下午安排參觀葵涌香港現代貨櫃碼頭，告別晚宴設於大會堂低座，由董建華作嘉賓演講。當時有兩件事令筆者印象深刻，其一是董先生之發言，能以數據作宏觀分析，總結貨櫃業之經營是一「高資本」「低回報」行業的精闢見解。其二是，席間台灣代表國立台灣海洋大學教授吳榮貴突然宣佈兩年後在台灣承辦第二屆海運會議，中國航海學會代表亦即時回應願意於1991年在國內接續舉辦會議。為其後自1991年起，每兩年定期在亞洲不同城市舉行的亞太區海運會議(Asia-Pacific Seatransport Conference – APSCO)埋下伏線。

亞洲海運會議之舉辦無疑是學會一大突破，衝出香港邁向國際一重要里程碑。其成功不單是籌備小組及理事等之辛勞成果，實也有賴各名譽會長之支持與捐助；參加費除能以低於成本定價外，尚可剩餘三十餘萬作學會首筆營運儲備。1989年4月在第二屆亞洲海運會議於台北舉行後，各亞太區代表曾於同年9月在港舉行會議，一致同意由香港海運學會統籌往後每兩年繼續定期舉辦一次，定名為APSCO。其時，一致推舉當時為學會主席之筆者為召集人。第一屆APSCO '91於9月10-12日在杭州舉行，APSCO '93於10月19-21日在漢城(現稱首爾)舉行，APSCO '95於9月13-14日在星加坡舉行，APSCO '97於10月6-7日回到香港舉行以配合香港回歸祖國盛典。筆者自1989任APSCO召集人至1997最後一屆APSCO回歸香港為止，感覺海運會議當時已多由商業

機構主辦以牟利為目的，況且次數頻繁，便提議趁此會議十年回轉一圈之際停辦。有關 APSCO 詳情，讀者可參閱筆者刊於 20 週年特刊之報導。

筆者服務學會多年，見證學會成長，於國內海運發展的大時代，既處於香港優越之地理環境兼為 80 年代環球海運中心之一，擁有大量海運各行各業的精英，再有早期各位領導人的共同努力，因此學會於成立不久便能迅速發展，實有助於天時，地利與人和。另外學會能夠從眾多海運團體中脫穎而出，成為在香港有代表性的海運專業團體，並得到香港各個海運有關行業的接受，相信是與學會以研究和學術交流為目的，並堅持出版海運季刊，定期舉行學術講座和課程等活動有關。這些活動，不單能維繫會員，更能提高和奠定學會在香港和國際間的地位。除此之外，尚有難能可貴之處是學會各理事們都能保持政治中立，發揮以學術為宗旨的創會精神。外人曾一度以為學會乃一有政治背景的組織，乃純屬誤會。就筆者所知，唯一較能與政治沾上關係的一次活動，乃是 1987 年 9 月 29 日與香港眾海事團體在海軍俱樂部聯合主辦的香港代議政制綠皮書研討會，其時出席嘉賓有蘇海文、李柱銘、梁振英等。該次活動理應視為參與香港時事討論而非論政。

行文至此，學會之起源與早期發展已作了概引，惟牡丹尚需綠葉，以下與學會有關的人和事，總覺不能省卻。

創會之初，發起人之一的朱志統曾借其家人的幫助以推動會務，朱母代為騰寫創會會章，幼子力飛代為郵寄通訊，力飛現已為會員，並曾任理事。魏立志任創會主席期間，除努力出版海運季刊，安排學術講座，組織和教授海運課程外，更勞動其夫人徐素珊女士為學會作義務助理。早期的會員無不認識魏夫人，因她既為學會聯絡人，又曾多次為活動充當場務員。劉世安早年熱衷會務，曾長期並肩與魏立志及筆者參與海運季刊編委會及海運課程工作，貢獻良多，為 1989/90 年度學會主席。此外，各名譽會長均身體力行，支持學會，除關懷會務，捐助及提意見外，還親自出席活動。其中，程老會長以八十高齡尚親赴台灣，杭州參加海運會議並登臺發表論文。梁敏行會長多次為學會主持 APSCO 各區代表大會，趙世彭會長來信詳述有關 APSCO 之意見尤為難忘。招商局袁庚、江波、郭洪勛、朱大綬、時清等曾大力協助推動會務，包括亞洲海運會議，和促成 APSCO 之誕生。特別是時清早年為學會與中國航海學會的聯系和溝通作了大量的工作。學會現址設於招商局物業，得以免租多年，乃朱大綬及其夫人之功勞。此前吳志賢老先生，不單促成各船公司加盟學會並曾任理事，更全力推動及贊助學會籌辦海運會議，早年更慷慨借出其信德中心新力航業辦公室作為學會會址。董貴堯多年為學會盡心盡力，學會在成立之初及由信德中心遷出至搬入德輔道西招商局置業大廈期間，在其中環及銅鑼灣辦公室給與學會安身之所。學會在轉為有限公司期間，當時其秘書柯小姐參與了所有文件工作。學會亦於其後開始聘用全職秘書以應付日漸繁重之會務。多名曾受聘於學會的秘書都由董貴堯負責指導及訓練。學會現任行政秘書朱雅娟女士 Hermia Chu 便於此期間入職服務多屆理事會至今已 20 個年頭，工作認真態度良好，深受歡迎。

學會早期歷史，至今已事隔多年，如上所述有不確或遺漏之處，懇請各方指正。文中所述人名多未加稱謂，實未敢不敬，乃行文之便。篇末特此鳴謝梁敏行、董貴堯、魏立志、朱志統、姜錫祥提供有關文檔資料。

~完~

(作者陳保成 [Parkson Chan]：海運學會首名資深會員，曾任學會主席及理事多年。退休前為懋德航運(香港)有限公司執行董事)