

# 香港航運業的前景

---

易志明

香港的海運事業發展至今，已經有一百多年的歷史，早於七、八十年代，香港已被確認為國際航運中心之一。

香港能夠成為國際航運中心的原因，包括具策略性地理位置，香港位於中國內地與鄰近亞洲國家的中心點，不但在珠江三角洲入口，還位於經濟增長驕人的亞洲太平洋周邊的中心，可說是佔盡地利的條件。

另外，香港是一個天然深水港，能夠讓現在最大型的集裝箱貨輪（能夠承載 18 000 個標準箱）通過和靠泊。香港港口班輪服務頻密，覆蓋面廣泛，現在約有 80 家班輪公司在香港提供航班服務，每星期約有 380 班集裝箱班輪，到全球約 550 個目的地，當中有 220 班是往來亞洲區內的港口。

過去 5 年（除了 2009 年受到金融海嘯的影響外），香港平均的吞吐量維持在 2 300 萬或以上的標準箱水平。當中大概七成的集裝箱是由遠洋輪船運載而來，三成是內河貨船。自 2007 年，香港在全球最繁忙貨櫃港口的排名一直維持在第三位，根據今年首九個月的數據顯示，深圳已處理 1730 萬個標準貨櫃，但香港就只處理約 1640 萬個標準貨櫃，顯而香港的位置已被快速發展的深圳取代。

除鄰近地區的競爭外，新加坡早前亦公佈打算在 2027 年將目前的轉運港搬遷至西部的圖阿斯港口（Tuas），屆時其港口吞吐量將較現時增加兩倍，達每年 6500 萬標準箱，大大加強新加坡作為國際性港口的競爭力。

至於上海，除積極改善外高橋港和洋山港的港口設施外，更於今年 9 月 29 日正式成立上海自貿區，採取較現時更大膽的改革及開放政策，藉以改善營商環境，促進投資。國務院公布有關上海自貿區的方案當中包括航運業，**允許中資公司擁有或控股擁有的非五星旗船，先行先試外貿進出口集裝箱在國內沿海港口和上海港之間的沿海捎帶業務**，相信有助刺激其國際轉運業務。

外商對上海自貿區的成立已有所期待，全球最大的船舶運輸服務公司馬士基希望爭取擬成立的船舶管理公司落戶上海自貿區；而全球唯一的航運市場獨立資訊提供商，波羅的海航運交易所，近日宣佈在上海浦東開設首個內地辦公室。但長遠而言，自貿區將推廣至更多的內地城市，據知，毗鄰廣東的前海、南沙、橫琴已先後就設立自貿區提出相關方案，屆時，經香港往來內地的貨物，及香港作為進入內地市場跳板角色的特殊地位，將受一定的影響。

從以上種種的情況來看，香港的國際航運中心地位是否已逐步褪色呢？

我認爲，若單以貨櫃吞吐量評定香港的國際航運中心地位是不夠全面。事實上，在航運業，貨運量只是其中一環，還有船舶管理、船務代理、船舶融資、航運保險、船舶註冊、法律服務、海事仲裁等，正如倫敦，其貨櫃吞吐量基本是微不足道，但倫敦今日仍能保持全球級國際航運中心的地位，屹立不倒，足以證明，國際航運中心地位並不是單以貨櫃處理量作指標。

航運服務業由很多不同，而又相關的行業有機地連結起來，成爲航運業群。香港現時就約有七百多間公司與航運業務有關，提供多元化和國際化的航運服務，包括船舶融資、船舶和船員管理、海事保險、經紀、測繪、修復、仲裁、法律服務及海事仲裁等等。但爲了進一步擴展本地之航運業，我們有需要吸引更多的船東，船舶管理公司及貿易商等落戶香港，利用我們的先行者優勢，努力創建“關鍵主體量 – critical mass”，以維持我們的競爭優勢。

香港有完善的國際網絡，是自由貿易港，資金、資訊及人流自由流動，簡單和低稅率稅制，法制健全，廉潔的政府，完善的金融制度，良好營商環境及已經與 37 個主要貿易伙伴，就航運收益作出雙重課稅寬免安排，這些競爭優勢吸引了很多國際著名的船東在香港經營業務，截至 2013 年 10 月，有 2,315 條船舶在香港登記，總噸位約 8500 萬噸，總噸位較去年同期增加了百分之九，船舶註冊總噸位名列世界第四位。

由於香港註冊的船舶其管理素質在國際上是具有一定的認受性，近年內地船東崛起，不少中國內地船東也選擇將船舶在香港註冊。根據紀錄，香港註冊船隊被扣查的百分率只有 0.85，表現全球最佳，並遠低於全球平均的百分之 4.59，爲免打破這個良好紀錄，我支持政府盡快落實近日提出的《2013 年商船(海員)修訂條例草案》，籍以落實聯合國國際勞工組織在 2006 年通過的《海事勞工公約》，避免香港註冊船隊遇上因未執行有關《公約》受到不必要的扣查，影響香港註冊船舶的聲譽及船舶運作。

香港作爲國際金融中心，是亞洲區內一個重要的國際船舶融資中心；香港管理和擁有的商船隊伍佔全球商船總載重噸位的百分之十；從事船舶保險業務的本地及海外保險公司分別有 52 及 31 家；香港完善的司法制度，對國際商業合約的訂定及執行是非常的重要，香港作出的仲裁裁定得到超過 140 個締約國執行；世界最出名的船級社都在香港設有辦事處，它們都聘請足夠的專業驗船師駐守香港，可見香港的航運服務方面是有一定的基礎。

香港享有《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》，是外資進入中國的門戶，又是中國範圍內唯一提供國際認可的綜合航運服務，如海事仲裁、船舶保險及融資等，香港應因應本身優勢，抓緊機遇，推出政策，吸引更多海外船東及航運企業在香港設立辦事處。

雖然香港有先天的地理位置優勢，是國際金融中心，有完善法治制度，一直以來吸引不少外商投資在香港，但不進則退，近年，香港的競爭力確實令人擔憂，世界經濟論壇在今年九月發表的全球競爭力報告，香港只是排名第七。因此，如我們繼續只靠食老本，沒有配合內地及區內的發展步伐，他日被邊緣化亦是意料中事。爲了進一步加強香港作爲國際航運中心的地位，我們的業界不斷要求政府制訂全面和長遠的政策，深化香港自身的優勢，提升香港在航運物流方面的競爭力，促進航運業可持續發展。

行政長官在今年初(2013年)的〈施政報告〉中，表明政府將強化本港航運服務業的群組作用，向高增值的航運服務業進發，並在新成立的「經濟發展委員會」特設「航運業小組」，小組會就兩項顧問研究，包括《香港港口發展策略2030研究》及《提升香港作爲國際航運中心地位》，提出具體建議如何利用香港固有的優厚條件，和國家給予香港的機遇，去進一步發展本港的航運業。

就《提升香港作爲國際航運中心地位》的顧問研究初稿已提交香港航運發展局討論。研究報告概述了如何擴大香港的航運事業。雖然我現在未能披露顧問研究的詳細內容，但可以告訴大家的是，當中的建議是具積極性，亦有回應業界的訴求。航運發展局基本上是贊同該顧問的建議，一旦最後報告準備好，將會由運輸及房屋局局長作出宣佈。

航運業界期望今屆政府是有所「爲」，甚至「做多做濶」，希望當局能盡快制定促進航運業持續發展的長遠政策，鞏固香港作爲國際航運中心的地位。

但香港現時面對最棘手的問題是人力資源短缺。上個月，特區政府發表題爲《集思港益的人口政策諮詢文件》。在文件中提及，香港的快速人口老化及出生率低是引致人手短缺的問題，預計勞動人口將由2012的58.8%降至2041年的49.5%，屆時我們有三分之一的人口達65歲！因此，觸發社會討論香港是否有需要輸入勞工的議題。爲保護本地工人，上月，來自工聯會的立法會議員在立法會提出"反對擴大輸入勞工"動議議案，我就議案提出了修正，要求政府在優先照顧本地工人就業的同時，也要兼顧經濟發展，平衡處理輸入人才的需要，並盡快和適度地就個別行業擴大輸入外地勞工。但最終，原議案及我提出的修正均未能獲得通過，當然這亦是意料中事，這類具爭議性的議題，一般均難以在議會上獲得共識。

爲促進航運業的持續發展，我們需要更多的人才加入航運業，財政司司長在2013至14的財政預算中建議預留一億元款項設立「海運及空運人才培訓基金」，吸引青年人接受相關的技術訓練及投身航運業。當局已就如何善用款項，設三方（政府-業界-院校）合作小組探討。現時建議的款項，除了加強現有的培訓資助外，如增加航海訓練獎勵計劃的學員津貼，提供香港海事法律獎學金計劃和香港航海及物流獎學金計劃下兩個碩士課程的學生海外學習和擴闊視野的機會，至於新措施，包括支持現職從業員的培訓；增設更多行業相關的實習計劃及海外學習機會，甚至提供經濟誘因，鼓勵年青人考取行業的專業資格等，希望透過這些培訓及經濟

誘因能吸引更多有志青年加入航運業。這些建議將於下星期一的立法會經濟事務委員會會議上討論，稍後再到立法會的財務委員會申請撥款。

即使政府投放資源，加強海事的培訓，業界的支持及支援同樣重要，希望業界積極提供學員的學習機會，讓我們的年輕人增加對航運業的認識，加入航運業，促進香港航運業的持續發展。

既然國家十二五規劃明確支援香港作為國際航運中心的地位，今屆政府亦顯而有決心加強香港在航運方面的競爭力，我對航運業的前景仍然是樂觀的。我希望與業界朋友，緊密合作，促進本港航運業的發展。

---

易志明  
航運交通界立法會議員