

對香港航運業的看法

回顧 2012 年，受全球經濟不景影響，本港的總貨運量約 2 億 9 千萬公噸較 2011 年下跌 2.8%，當中海運和河運就佔超過九成(2 億 7 千萬公噸)，但亦較去年下跌 2.9%。至於貨櫃吞吐量，2012 年較 2011 年的 2, 440 萬個標準箱減少近 4.5%，只有 2, 330 萬個標準箱。2012 年共有三萬多艘抵港的遠洋輪船總共運載了超過七成的標準箱。雖然香港在 2012 年的世界貨櫃港口排名仍維持於第三位，僅次於上海和新加坡，但緊接香港的深圳，在不足十年間，貨櫃吞吐量已由千多萬個標準箱躍升七成至 2012 年的 2, 290 萬個標準箱，與香港只相差約十萬個標準箱。若根據這個發展趨勢，香港的第三位排名，相信將於短期內被深圳所取代。但這是否代表香港的國際航運中心地位已逐步褪色呢？

我認為，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，其貨櫃吞吐量並不是全球之冠，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以「量」取勝。

本港經濟發展近年已不斷轉移至高增值的產業，航運業亦不例外，發展高端航運服務是大勢所趨，既然香港在價格上的競爭力較深圳遜色，我們應該將葵涌港、深東鹽田港及深西之蛇口、大鵬港看成為「一地三港」，在優勢互補下，與其它區域作區域性的競爭，而非單單相互競爭。正如上海港與舟山港和寧波港同樣是採取優勢互補的合作模式，壯大其航運業務。

香港的海運事業發展歷史悠久，至今已有百多年歷史，早於七、八十年代，香港已被認定為國際航運中心之一，今日香港航運業依然蓬勃，港口服務不斷提升，班輪服務頻密，覆蓋面亦甚廣，每星期有 410 班班輪服務通往全球約 520 個目的地。香港的航運能夠有今日的地位，蓬勃發展，除因其具得天獨厚的地理位置，既是南亞太區的樞紐港，也是中國內地的轉口港，還有完善的國際網絡，香港國際機場每天有近一千班來往全球超過 170 個航點的航班；加上，

香港是自由貿易港、簡單稅制、資金及資訊自由流通、完善的金融和法治制度、廉潔的政府、公平的競爭平台及良好營商環境等，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，就算近年內地船東崛起，在一國兩制下，不少中國內地船東也選擇將船舶在香港註冊。由他們控制或管理的船舶噸數，在香港註冊的已超過八千萬噸（是十年前的五倍），較新加坡的六千五百萬噸多，船隻數目達二千二百多艘（是十年前的近三倍），成爲全球排行第三的船舶註冊地，而香港亦是十大船舶擁有地區之一。

國家在去年的「十二五」規劃明確支持香港鞏固和提升國際金融、貿易、航運中心的地位，但上屆特區政府卻一直沒有提出任何具體扶持及促進航運業的政策。反觀上海，自2009年國務院19號文件提出重點發展上海爲金融航運服務中心後，上海市政府及交通部均給予全力支持。而香港，直至新任行政長官在今年的《施政報告》中，雖然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，並建議成立「經濟發展委員會」，更下設「航運業」小組，但對如何加強航運中心的細節還是沒有說明。而「航運業」小組仍有待今年上半年完成的兩項顧問研究，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》，才能因應研究結果，向政府提出具體建議去如何利用香港固有的優厚條件，和國家給予香港的機遇，去進一步發展本港之航運業。我希望當局會認真研究落實小組日後的意見，制定全面既長遠政策以促進航運業持續發展，不會令「航運業」小組最終只流於形式化而已。

香港現時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，如管理、保險及租賃等，但要進一步提升本港的國際航運中心地位，就要把航運業業務「做多做闊」。重要的是，我們如何能夠吸納更多從事商貿及國際航運業務的企業進駐香港。

對於吸引外商落地，新加坡政府確實較香港政府積極進取，例如在稅務上的優惠，新加坡政府將公司利得稅從最高時的26%大幅減至現時17%。另外，對達到一定投資額及營業額的合資格船舶公司還可享有十年免稅計劃；還設專門部門與有意投資新加坡的企業洽談，協助他們在新加坡落戶。上月，新加坡政府再進一步提供稅務優惠予船舶行業。近年新加坡對航運業推出了一系列的傾斜政

策，顯示新加坡政府對發展國際航運中心的積極支持，香港政府在這方面可說是「望塵莫及」，亦由於新加坡政府的積極，近年確實吸引了很多大型航運企業選擇進駐新加坡，香港亦有不少船舶營運者、船舶管理公司等被吸引過去。去年，全球最大的航運組織 – 波羅的海國際航運理事會亦決定將第三大海事仲裁地落戶新加坡。據香港貿易發展局的網頁資料，新加坡有超過五千多家與航運業務有關的企業（包括港口、碼頭、船塢、燃料及物資供應、船東、船舶管理及其他航運服務），對當地生產總值貢獻約 7%，達 1,388 億港元。

事實上，貨主及船東是香港航運服務業最重要的生意來源，只要有更多實力雄厚的外國企業落戶，才能擴大貿易服務及相關的業務，隨之而吸引相關業務及專業人才。內地經濟的持續發展，全球經濟重心東移，對香港的航運業發展提供了一個重要的基礎，既然香港享有《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，如仲裁、保險、融資等，香港應因應本身優勢，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，對其他航運服務如船舶經紀、船舶管理、保險等的業務機會亦會因而增加，進一步擴大航運業的關鍵主體量(critical mass)。

不過，航運業是否能成功升級轉型，還先要解決困擾業界多年的人才問題。香港航運人才不論是基層或高層均出現青黃不接，但本港一直缺乏主動吸納世界各地人才的動力，亦沒有制定長遠培訓計劃。在上月的預算案中，財政司司長建議投放一億元成立海運及空運人才培訓基金，除以繼續和擴展各項計劃及獎學金，還會推行其他新措施，吸引青年人接受相關的技術訓練及升讀專業學位課程，投身航運業，為行業建立有活力和具競爭力的人才庫。

但問題是，現時的年青人對投身航運業確實不太熱衷，因他們對航運業普遍都有誤解，認為航運離不開行船，需要長時間在船上生活等，但實際上，涉及航運業的工作廣泛，除碼頭管理、還有船舶管理、船舶融資及船舶保險等。為解決航運人才的問題，現時有航海訓練計劃、船舶維修訓練獎勵計劃、城市大學的香港海事法律獎學金、理工大學的國際航運及物流管理獎學金及香港大學與大連海事大學互換法學院學生的學術合作計劃，這些培訓計劃在 2012

年就令 190 人受惠，過去這麼多年亦只是令 850 人受惠。因此，政府應加強有關航運業的宣傳，透過更多的學校外展、職業講座及展覽，吸引更多年青人入行，同時，擴展現時的培訓計劃，涵蓋更多航運業不同的工種；甚至增加津貼作為誘因，鼓勵年輕人投身航運業。

香港具備條件發展高質素的航運業務，加上全球經濟東移，著眼中國的迅速發展，香港航運業的發展空間和潛力不容小覷，我對本港的航運業發展前景是樂觀的。但與新加坡及上海相比，我們確實還欠政府政策上的支持，過往政府在航運業方面的政策均是欠缺積極性及連貫性，政策都是舊酒新瓶，亦由不同部門各自執行，我期望兩個顧問研究《香港港口發展策略 2030 研究》及《提升香港作為國際航運中心地位》能盡快完成，並提出一些新意念、新思維，促進航運業的發展，鞏固香港作為國際航運中心的地位。

(易志明先生：航運交通界立法會議員)