

香港航運競爭力

發奮篇

隨着內地經濟騰飛，香港作為中國走向世界的「踏板」作用逐年減少，其中於國際貿易方面，由於珠三角港口的崛起，本港航運業的光芒逐漸黯淡下來，更一度被指是夕陽行業；加之港府沒有及時「有所為」，使得不少航運相關業者「避走」香港，轉投備受政府支持的新加坡航運業發展。有學者呼籲，港府應充分利用「一國兩制」的優勢，為港航運業謀福利。

大公報記者 林靜文

眼見香港航運業者逐漸轉至其他城市發展，香港理工大學物流及航運學系副教授羅梅豐感到非常痛心，他早前特意撰寫《香港航運業需要信心與堅持》一文，希望能為業界「鼓鼓氣」。他直言，「如果連人心都散了，那不僅是香港航運業，就連香港未來的發展，都會出現問題的。」

勝負關乎政府態度

香港向來奉行「小政府、大市場」理念，一切均由市場自由發展，但是，新加坡和上海這兩個最強勁對手的背後，卻有當地政府的大力支持。羅梅豐表示，香港與新加坡有太多相似的地方，故不會是合作關係，「我們有的他們也有，但他們有的我們反而沒有，比方說政府的大力扶持。」他又說，過去本港政治環境較為穩定，但「佔中」後就開始出現不確定性。香港付貨人委員會執行總幹事何立基稱，新加坡政府經常從稅務、搬遷等各方面協助航運公司發展，更幫助外地員工的孩子尋找國際學校，吸引不少國際性公司落戶新加坡。但他強調，本港仍是一個非常有活力和競爭力的航運中心，金融體系較新加坡健全，法制人才也更多。他直言，誰勝誰負，則要視乎未來雙方對當地航運業的投入和扶持，而港府早前明言將成立法定航運機構，冀屆時能有所作為。

業界信心逐漸喪失

新加坡政府的大力支持，讓港航運相關從業者「羨慕、嫉妒、恨」。更有業界人士透露，逐漸有業界人士「逃離」香港，在新加坡成立新公司，業務亦逐年轉移。羅梅豐稱，人的信心是逐漸喪失的，「生意人，客戶走了，航運相關服務業也就走了。」他強調，「內地積極進行經濟改革，最近五年，如果香港政府再不抓緊機會，香港就沒戲了。」

對於香港來說，既然與新加坡只能是競爭關係，那麼如何與中國航運業界合作，尤其是在上海國際航運中心的建立和發展中出一分力，從而推動本港高端航運業的發展，則是本港業界的下一個出路。

羅梅豐曾走訪多個內地部門並諮詢業界意見，他稱，內地多個地方政府部門和業界均希望與香港業界合作，共同完善內地及本港的航運業，但是，本港業界鮮有主動與內地業界聯繫，使雙方間互通的信息和渠道未能完善。

發展高端服務優勢

他建議，若本港將「一國」和「兩制」的兩種優勢加以運用，勢必能進一步推進香港航運業的發展。他舉例，本港為自由港，現時僅與十數個國家和地區簽署DTA（雙重課稅），但中國內地卻已與超過九十個國家和地區簽署有關協議，若能融會貫通，屆時必可吸引更多航運企業來港發展。

香港運輸及房屋局發言人回應大公報記者查詢時指出，中國作為全球最大的貿易國，未來亦會大力發展航運業，香港可以為內地航運提供高端航運服務，例如仲裁、融資和保險等，成為內地企業「走出去」的平台，亦可扮演「超級連繫人」角色，吸引外國航運企業進入中國市場。

事實上，香港要發展高端航運服務業，除了有良好的國際營商環境，以及實體航運業的支持，還需要擁有政府的支持，而這些因素能否真正推動航運發展，還取決於人們對香港的信心。若港航運業界能主動與內地展開積極的合作，發揮「一國兩制」的優勢，取長補短，將內地實體航運業的發展與香港高端航運服務業的優勢相結合，將香港高端航運業的發展與中國從海運大國向海運強國的轉變相融合，則能共同增強雙方在國際上的地位。

一國兩制優勢可救航運業

學者進言盼吸引人才留港建設



法定機構最快兩年後成立

特首梁振英連續兩次在施政報告中提及，研究成立法定航運機構，航運業對此充滿期望。立法會議員（航運交通界）易志明透露，該項研究已進入撰寫報告階段，今年中有望完成，經過諮詢和立法程序後，預計該機構最快可在下一屆立法會，即2017年成立。

近期市場消息指出，該法定航運機構需自負盈虧，港府不會撥款，引起市場一片嘩然。運輸局發言人回應大公報記者查詢時指出，「政府於2014年委託顧問就新的航運組織的具體職能，以及其在財務及營運上的可行性進行研究，有關研究仍在進行中，進展會於適當時間公布。」易志明對大公報記者表示，顧問研究有多個建議方案，包括全新法定機構（與貨發

局或機管局類似）、一個新機構由運房局或商務局管轄等，而幾個方案都應該是由政府撥款。

易志明又透露，有關法定航運機構的研究已進入撰寫報告階段，預計今年中完成，隨後再就有關研究進行諮詢和立法程序，故預計新的法定航運機構最快要下一屆立法會成立。

業界冀望機構擁有權力

梁振英上周公布任內第三份施政報告，他重申，港府將繼續推動成立新的航運機構，促進香港的航運服務業。但在此之前，政府會提升香港航運發展局的職能，加大力度推動航運服務業發展和人才培訓，特別在高端航運專業

服務。

香港理工大學物流及航運學系副教授羅梅豐表示，若所成立的法定航運機構，並沒有政府撥款支持，相當於港府沒有給予這個機構足夠的權力象徵，談何協調各部門之間的關係。他直言：「若將這個想法拿出來諮詢業界，最後可能流產收場。」

香港付貨人委員會執行總幹事何立基擔憂，該法定航運機構僅為協調機構，缺乏行政權力。他又提及，希望該機構能仿效新加坡海事及港務管理局（MPA）一般，從各方面幫助新遷來港的外國公司。不過，港府行事向來採取「不干預政策」，相信該法定航運機構的具體職能仍需進一步與業界探討。

需要堅持勿妄自菲薄

大公報記者 林靜文

香港因擁有得天獨厚的地理位置、世界級的物流基建、各類專業服務的人才，及自由港的地位，多年來一直躋身世界最繁忙貨櫃港的前列，也是全球最繁忙的國際航空樞紐。不過，隨着上海、深圳等海空港的崛起，加上新加坡政府對當地航運業的扶持力度越來越強，本港於該行業的競爭力每況愈下。

繼香港港口的地位先後被新加坡、上海和深圳超越，香港高端航運服務業亦面臨來自這些地方的競爭，但由於政制等方面的原因，港府無法如上述地方政府般主導香港航運業發展。時光飛逝，港航運業從業者開始意興闌珊，開始懷疑香港高端航運服務業是否真能發展起來？香港航運業是否真的還有「明天」？更有人認為再留在香港發展亦只會真正的步入「夕

陽」，遂而轉至新加坡或上海發展。

事實上，本港在發展高端航運服務業方面有其難以複製和替代的優勢，香港航運從業者應對港有信心。第一，香港國際金融中心的地位，能很好的為航運界提供一站式的金融服務，包括提供融資保障、航運保險及資金結算等。

第二，香港是亞洲區內重要的海事法律與仲裁中心。本港是大中華區唯一一個使用普通法及2006年聯合國《實法委示範法》的法域，而多數海事仲裁員都身兼香港與英格蘭及威爾斯的執業律師，同時有為數不少的香港海事仲裁員為倫敦海事仲裁協會的支持會員或中國海事仲裁委員會的仲裁員，加上香港與內地無論是地理、經濟和文化都很接近，因此為中方當

事人最理想的仲裁服務。2012年，香港國際仲裁中心共處理293件仲裁案件，其中38%涉及海事爭議。

第三，香港是全球第四大船舶註冊中心，不但能吸引海外船東，還可造福大部分上游航運服務。截至本月6日止，在港註冊的船舶有2378艘，總噸位為9311.9萬噸。最後，內地實體航運業的高速發展，將為本港高端航運服務業發展提供機遇，可以為內地航運企業提供高質素的航運服務。

因此，香港航運從業者應該明白，本港航運業在經歷一次次的跌宕起伏後，仍在金融、法律、船舶註冊和高效服務等多方面存在優勢。面對困境，業界在做好自己的同時，更需要的是一份對港航運業的堅持和堅定。



▲要解決港口擁擠的燃眉之急，港府需提出可於短期內就能有效舒緩的措施

短期租約用地將展開諮詢

港府早前公布「香港港口發展策略2030研究」報告，就香港港口面對的問題，提出多項提升現有設施，以應付未來發展需要的措施。香港貨櫃碼頭商會主席鍾惠賢回應稱，業界歡迎政府認同需強化港口實力的決定，報告有關土地使用等大方向，與業界的需求一致。針對商會早前提交的白皮書，她預料短期內將有一份關於「葵青碼頭附近短期租約用地評估」報告推出，以諮詢業界。

「香港港口發展策略2030研究」報告提出八項建議措施，包括將昂船洲公眾貨物裝卸區升級為現代貨櫃處理設施，供遠洋輪船或內河船隻使用，以改善營運效率；將現時實際環境能夠容納遠洋輪船的泊位發展為遠洋及內河兩用設施；於葵青貨櫃碼頭提

供更多駁船泊位，以紓緩河運貨櫃吞吐量造成的擠塞等，多項措施最快今年起，最遲2020年或之後分階段推行。

不過，上述措施實行需時，要解決港口擁擠的燃眉之急，港府需提出可於短期內就能有效舒緩的措施。港府去年年初成立專案小組，針對葵青碼頭附近的短期租約用地進行重新評估，探討整合碼頭後動用地的可行性，以回應香港貨櫃碼頭商會於2013年底提出的白皮書內容，鍾惠賢表示，相信有關評估報告將於短期內公布，稍後會諮詢業界。

至於港府早前稱至2030年前不考慮規劃十號碼頭，她則表示，白皮書早前的建議，若能通過，香港碼頭將增加300萬至400萬箱的處貨能力，以應付至2030年之前的需求。



▲香港付貨人委員會執行總幹事何立基



▲香港貨櫃碼頭商會主席鍾惠賢

港發展高端航運業優勢	
優勢	詳情
自由開放的金融環境	航運保險；便捷的資金結算以提高航運資金使用效率；船舶相關融資；香港簡單的稅制和低稅率；與多個地區簽訂的對航運業寬免雙重課稅安排等
公正透明的法律環境	獨立的司法和仲裁制度；完備的航運和商業仲裁法例；香港為多個海事公約的締約成員
優質高效的船舶註冊	程序簡單快捷；價格低廉；無須為在海外進行的貿易繳利得稅；享香港與主要交易夥伴簽訂的雙重課稅寬免安排
內地實體航運業的高速發展	香港緊靠內地，可為內地航運企業提供高端航運服務；為內地航企和國際市場的溝通搭建橋樑

政府決定發展香港港口行動		
行動	措施	建議推行時間
善用現有的基建	將昂船洲公眾貨物裝卸區升級為現代貨櫃處理設施，供遠洋輪船或內河船隻使用，從而改善營運效率	2018年起分階段進行
使香港港口緊貼航運業的發展趨勢	將現時實際環境能夠容納遠洋輪船的泊位發展為遠洋及內河兩用設施	2015年
提升香港港口的競爭力	於葵青貨櫃碼頭提供更多駁船泊位，以紓緩河運貨櫃吞吐量造成的擠塞 善用碼頭周邊的土地及其他設施，以應付轉運量增長和提升營運效率	不同措施分別於2015年及2018年或之前分階段進行 不同措施將於2015年至2020年或之後推行
	成立「香港港口發展及推廣小組」 加快發展擬建的物流設施（如在新界）	期望未來3至5年落實 2015年起分階段推行

▼香港是全球第四大船舶註冊中心

