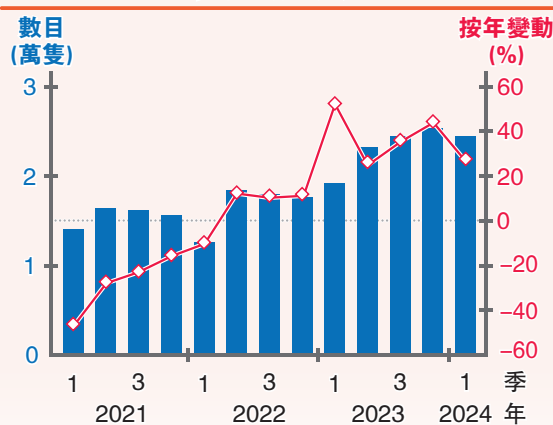


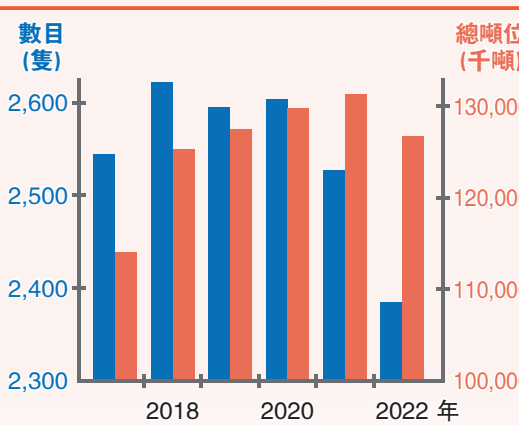
世界十大商船註冊地\*(數據截至2023年1月1日)

船舶註冊地	總噸位(千噸)	載重噸位(千噸)	船舶數量
巴拿馬	238,760	365,096	8,174
利比里亞	233,350	378,346	4,821
馬紹爾群島	184,008	299,170	4,180
香港	126,883	200,075	2,537
新加坡	92,032	134,985	3,202
馬耳他	81,550	109,001	1,957
中國內地	81,309	124,334	8,314
巴哈馬	61,405	72,674	1,274
希臘	35,248	59,016	1,215
日本	30,817	41,726	5,229

抵港船次#



在港註冊的船舶數目及總噸位



香港貨櫃碼頭吞吐量表現

年份	2021	2022	2023
港口貨櫃吞吐量(千個標準貨櫃單位)	17,798	16,685	14,401
按年變化	(-1.0%)	(-6.3%)	(-13.7%)
港口貨物吞吐量(千公噸)	213,731	192,104	174,866
按年變化	(-14.3%)	(-10.1%)	(-9.0%)

\*: 數字只包括100總噸位及以上的遠洋商船。  
 \*\*: 抵港船次包括遠洋輪船及內河船隻，但不包括非載客的跨境渡輪；及僅在內河航限以內航行的遊樂船及漁船/魚類加工船。  
 資料來源：政府統計處、聯合國貿易和發展會議

# 港擁「一國兩制」制度優勢 力拓高價值海事服務

香港回歸祖國27年來，產業轉型的客觀環境不斷變化，航運物流業遇上挑戰，貨櫃吞吐量排名由多年全球第一，至去年首度跌出全球十大。剛上任的香港船東會主席 Angad Banga 在接受香港文匯報專訪時指出，不應單以貨櫃吞吐量一項數據就否定香港在國際航運中心的實力及領先地位，「香港海運行業擁有一個完整的生態系統，包括船東、船舶管理人、經紀人、保險公司以及法律和仲裁機制等，全是香港相比許多全球航運業中具備的獨特優勢。」他認為，「香港的優勢不只源自地理位置上，還有『一國兩制』和大灣區的支持，使香港在高價值海事服務領域具有巨大潛力。」



◆ 香港文匯報記者 莊程敏

## 新任船東會主席提5建議鞏固航運中心地位

Angad Banga 指出，香港貨櫃碼頭排名下跌，並不完全是受到地緣政治緊張局勢的影響，「我們看到更多的是製造業和貨物流向的整體轉變，以及港口效率和成本效益的全面競爭，附近地區更大的港口、更有效率的基礎設施和成本優勢，正在對香港造成挑戰。」香港的土地成本顯著高於其他地區，空間也相對有限，這自然在一定程度上限制了香港在港口業務上的競爭力。因此，一些航運公司出於成本考慮，將香港從其主要港口網絡中排除在外，「這反映全球貿易流動和物流動態的變化，也體現其他港口不斷增強的競爭力。」

### 積極培育新一代海運人才

作為香港船東會主席，他提出多項鞏固和加強香港作為國際領先航運中心地位的建議。首先，海運業依賴高素質的人力資本，這不僅需要產業內部的努力，還需要與特區政府及教育機構合作，以培養支持海運業的新一代人才和勞動力。第二，香港需要加強聯通性和合作，不僅作為連接中國內地與世界的「超級聯繫人」，還要進一步連接與大灣區相關的內外地區，加強與粵西地區及其他大灣區城市合作，擴大貨源和國際聯繫，增加經由香港港口處理的貨物出發地和目的地等。「香港作為國際連結者的角色，將可推動高價值海事業務發展。」

第三，在加強監管框架方面，香港受益於普通法律體系和「一國兩制」，但仍需進一步發展並利用此制度，這將是強化香港航運中心優勢的重要一環，例如香港是世界第四大船舶註冊地，香港應繼續鞏固其領先地位。

截至2022年年底，香港是世界第四大船舶註冊地，排在巴拿馬、利比里亞和馬紹爾群島之後。此外，截至2023年7月，已向香港船舶註冊處註冊的船舶合計為1.27億總噸。根據中國新華社與波羅的海交易所聯合發布的2022國際航運中心發展指數 (ISCD)，香港是全球第四大國際航運中心，排在新加坡、倫敦和上海之後。

### 推動綠色甲醇等能源轉型

第四，Angad Banga 認為，香港仍有很大空間推動創新和科技。隨著海運業在硬件和軟件方面的數碼化發展，與深圳及大灣區內其他城市加強合作，將能促進新技術的開發和實施。第五，香港航運業亦應專注於促進可持續發展和綠色倡議，特區政府的計劃中包含了推動航運業脫碳的目標，當中包括讓香港成為優質綠色航運能源加注中心，提供綠色甲醇、液化天然氣等潔淨能源，這將有利於香港的能源轉型，不僅令停泊香港的船隻受益，同時也推動綠色燃料的發展。

最後他認為，更重要的是進一步發展高端航運服務，香港是少數能夠將金融服務業結合航運業的地方之一，因航運資產的高昂成本，需要從股權和債務角度獲得融資。他認為特區政府有必要建立一個法定機構來推動航運業的發展，香港船東會一直以來亦向特區政府提出這要求，「就像許多其他國家/地區一樣，它將進一步幫助和支持高附加值的海運服務發展，如船舶擁有、船舶經紀和船舶管理等。」Angad Banga 指，總括而言，香港在促進高價值航運服務和技術創新，以及可持續發展方面，擁有巨大的潛力和優勢，透過這些努力將有助於鞏固和加強其作為國際領先航運中心的地位。



◆ Angad Banga 表示，香港貨櫃碼頭排名下跌，並不完全是受到地緣政治緊張局勢的影響。 資料圖片



◆ Angad Banga 指，不應單以貨櫃吞吐量否定香港在國際航運中心的實力及領先地位。 香港文匯報記者北山彥攝

## 倡與內地港口分工 提升協同效應

**優勢互補** 近年隨着地緣政治及全球供應鏈格局的變化，香港多個支柱產業受到挑戰，航運物流業是其中之一。香港船東會主席 Angad Banga 認為，香港港口的出路是與大灣區其他城市融合，各展所長達至區域經濟共贏的目標。

### 優勢互補實現更大效益

他表示，雖然港口與港口之間的競爭難以避免，但香港與大灣區其他港口可以達成協同效應。「中央政府的目標是透過區域綜合發展，來促進各城市的優勢互補。雖然城市間存在着一定競爭，但更重要的是，它們之間的策略性合作可以實現更大的整體效益。香港和大灣區其他港口之間進一步合作，不僅有助於提升區域間的貿易流量，還能透過互補優勢實現更高的營運效率和更低的營運成本。」

Angad Banga 認為，大灣區內每個城市都有其獨特的優勢：廣州現時強於造船工業，深圳在科技與創新方面佔據優勢，而香港則憑藉其「一國兩制」的獨特優勢、司法制度、資本自由流動及卓越的金融服務，繼續發展高附加價值的航運服務。這種策略性的分工與合作，將更能促進整個區域的繁榮和發展。透過深

化與內地港口的合作，優化自身優勢，香港可以進一步鞏固並強化其作為國際航運中心的地位。

### 港航運業仍佔戰略位置

他強調，香港在航運方面佔有戰略位置，「香港擁有世界一流的基礎設施，高效的運營和與全球市場的緊密聯繫，香港金融服務市場、股票資本市場、債務資本市場、金融、海運租賃等領域的重要性，將可繼續加強香港的航運業優勢。」他引述數據指，香港在貨物轉運量方面實際上是增加的，這表明香港在促進船舶和航線之間的貨物轉移、優化物流效率和降低運輸成本方面，仍然發揮着至關重要的作用。「儘管在整體吞吐量上有所減少，但具體到轉運環節，香港的地位依然穩固。」

### 紅海危機對行業影響大

對於紅海危機的看法，Angad Banga 坦言確實對貨櫃碼頭有很大的影響，「紅海那邊的情況，一艘從香港出發並停靠歐洲的船隻，需要繞行好望角，多行駛3,300海里，需要額外10到12天的時間才能完成旅程。這對於運輸貨物的時間和用於運輸的燃油量，以及整個運輸過程都有重大影響。」

## 「香港是我家，是非常安全城市」

**以港為家** 近年曾經有一段時間，許多在香港工作、生活的外籍人士選擇離開香港，同時亦有西方輿論質疑實施了香港國安法、國安條例後的香港，有所謂的「安全」問題。在港生活了逾30年的香港船東會主席 Angad Banga 直言香港是非常安全的城市，更形容「香港是我家」，他們一家1985年就住在香港，其兩個兒子都在香港出世及讀書。

### 兩個兒子在香港出世及讀書

「我們一家自1985年就住在香港，有兩個兒子在香港出世及讀書，香港是我家，也是我們會員經營公司的所在地以及企業的總部。」在 Angad Banga 眼中，香港是一個擁有戰略位置、充滿活力、高效率以及非常安全的城市。他相信香港作為連接內地及國際間的橋樑作用未來將會有增無減，對香港未來航運業的前景仍充滿信心。

Angad Banga 提到，國家《中華人民共和國國民

經濟和社會發展第十四個五年規劃和2035年遠景目標綱要》以及《粵港澳大灣區發展規劃綱要》明確支持香港港口的地位和發展高價值航運服務，以更好融入國家發展大局，他作為行業的領導者感到非常鼓舞。他表示：「全球連結性的關注不可低估，這也是發揮香港優勢之一的關鍵。」

### 船東會積極加強國際性協作

談到香港船東會未來的發展，他指需要在教育、訓練和人才發展方面進行投資，並進一步加強和提高香港船舶登記註冊。香港船東會是國際航運公會的成員，該會與國際協會以及代表全球產業的其他海事組織合作，在全球範圍內促進海運業的利益。該會未來將繼續提出倡議，維護香港航運業會員的利益，在產業協作、人才發展、可持續發展及綠色倡議等方面作出國際性參與。

香港船東會是目前全世界最大船東協會之一，在1957年由本地船東倡議成立，2023年香港船東會成員擁有或經營的船隊共有2.31億總載重噸位。

## 航運業貢獻港 GDP 4.1%

**行業貢獻** 香港的國際航運業是經濟的重要支柱之一，其中海運及港口業是香港經濟的重要一環。根據特區政府去年年底公布的《海運及港口發展策略行動綱領》，其經濟貢獻佔本地生產總值的4.1% (1,118億元) 及總就業人數的2.1% (約7.84萬個職位)。海運及港口業支撐貿易和物流業的發展，該行業則分別佔本地生產總值逾五分之一，就業人口約六分之一，是香港四大支柱行業之首，並扮演着全球貿易運輸中的重要角色。

### 擁1100家港口航運公司

香港憑藉其自然條件和營商環境，成為國際

航運中心。約九成的貨物通過水路運輸，並依賴內地廣闊市場的支持。香港的航運業務不僅提供船舶代理、貨物裝卸和引航等基礎航運服務，還涵蓋了船舶融資、船舶保險、海事仲裁、市場信息和航運衍生品交易等高端服務。香港憑藉其基礎設施、海事集群、國際金融中心地位和話語權，為航運業提供全方位的支持。

然而，近年來香港的航運業面臨着新的挑戰。市場競爭日趨激烈，港口吞吐量有所下滑，並受到新冠疫情的影響。儘管如此，香港擁有作為國際航運中心的雄厚基礎：香港擁有約1,100家與港口及航運相關的公司，提供廣泛的海事服務；商船船隊佔全球約一成，每周約

有280艘集裝箱船前往全球600多個目的地。而香港的國際金融中心地位亦能滿足航運業對融資的需求，船東或租家可以在香港向全球銀行融資，獲得全世界的船舶保險服務。

### 世界頂級航運仲裁中心

在香港註冊的船隻超過2,300艘，總噸位逾1.26億噸，多年來穩居世界第四位；香港已逐步在選定的特區政府駐海外和內地的經濟貿易辦事處，成立香港船舶註冊處區域支援團隊，為船東提供更快捷、直接的支援。香港在國際航運界也擁有很高的話語權，國際航運公會2019年在香港設立中國辦事處作為其倫敦總部以外的全球首個辦公室；波羅的海國際航運公會於2020年9月宣布，把香港列為第4個指定仲裁地，證明香港已成功躋身世界頂級航運仲裁中心。