

大灣區港口協同發展 港突圍靠綠色航運

形成互補互惠共贏制度 善用優勢鞏固地位

施政報告 前瞻

消息指今日公布的新一份施政報告，將提出包括建設綠色燃料加注中心、發展智慧港口及吸引船舶註冊等多方面的措施鞏固香港的國際航運中心地位。業界人士指出，在應對航運業的挑戰方面，除了香港自身的升級轉型外，借助華南各城市主要港口物流設施，形成互補兼互惠共贏的制度，也可鞏固及提升香港國際航運物流中心地位。業界認為，未來一段時間，香港可以朝兩個方向發展，一是進一步協同大灣區港口群整體的發展，善用香港的優勢提升競爭力；二是香港着力發展綠色航運及綠色港口，是突破的新方向。

●香港文匯報記者 殷考玲



▲內地航運業近年發展迅速。圖為深圳鹽田港。



▲香港付貨人委員會主席林宣武指，香港航運業應向多元化方向發展，將香港作為國家對外的窗口愈做愈大。

香港航運業，尤其是碼頭貨櫃業，近年面對華南港口群的強大競爭，去年貨櫃吞吐量已跌出全球十大。香港付貨人委員會主席林宣武接受香港文匯報訪問時認為，推進香港綠色航運及綠色港口發展，將是香港未來航運業的動力來源，「業界期望供應新船公司的新貨船在香港入燃料，在此情況下希望吸引船隻來港的同時，也吸引貨品來港上船。」

林宣武指出，國家也清楚說明「香港是國家對外的窗口，香港這個窗口如何愈做愈大，哪怕是外面有風雪甚至是沙塵暴，我們都要打開窗口讓外界知道，香港是做得到的。」

政府已為綠色航運作鋪墊

就綠色航運及綠色港口的政策推動上，運輸及物流局於今年7月就船舶推出全球首個以碳強度指標作評級的綠色優惠計劃，又推動修例准許船隻在香港水域內使用低碳零碳燃料，是香港邁向綠色航運和綠色港口的重要一步。

海事處於今年6月底推出全球首個以碳強度指標（Carbon Intensity Indicator, CII）作評級的綠色優惠計劃，帶頭支持國際海事組織與碳強度指標評級相關的綠色航運政策，以鼓勵航運業綠色轉型。所有5,000噸或以上合資格的香港註冊船舶如達到國際海事組織制定的碳強度指標評級A或B，便符合資格獲得綠色優惠。每艘合資格的香港註冊船舶可於2024至2026年間每年獲得2萬元。政府在2024至25年度財政預算案已撥款6,500萬元以落實此項措施。國際海事組織亦於今年6月27日向所有成員國發出通函，公布香港特區政府推出該計劃。

航運業對綠色燃料需求日增

此外，運輸及物流局早前向立法會提交《2024年船舶法例（燃料使用及雜項修訂）條例草案》，早前已進行首讀。條例草案的主要目的，是一改船隻在香港水域內只可使用船用石油燃料的規定，讓相關船隻可安全地使用及加注其他例如液化天然氣、甲醇、氨和氫等日益普遍的低碳甚至零碳的綠色燃料。林宣武認為，預期航運業對綠色燃料的需求在未來將不斷增加，推動船隻於香港加注綠色船用燃料，有助香港把握航運業減低碳排放的國際趨勢，維持港口的競爭力。

加強東盟經貿關係促進物流

除了加快香港綠色航運及綠色港口發展之外，林宣武又認為香港的航運業要多元化，例如要研究與大灣區港口群的協同發展，也要研究加強與《區域全面經濟夥伴關係協定》(RCEP)各成員國的緊密合作。「香港政府積極爭取加入RCEP，在爭取加入RCEP的同時，我認為香港可以思考如何與RCEP各成員國的關係變得更緊密。」他舉例說香港市民在泰國已經可以使用轉數快(FPS)在當地消費，但他認為除了泰國之外，東盟成員國還有其他國家，如何將FPS的使用範圍伸延至其他東盟成員國才是關鍵因素，日後香港與RCEP各成員國有更緊密的合作，相信有利香港的人流、物流和資金流。

區內供應鏈物流樞紐 航運優勢猶在

受中美貿易戰、企業分散供應鏈及華南港口競爭等因素影響，香港貨櫃碼頭吞吐量去年首次跌出全球十大，跌至第11位，香港去年錄得港口吞吐量約1,434萬個標準箱（TEU），按年下跌14.1%，連續第7年下跌。香港付貨人委員會主席林宣武表示，雖然香港的港口排名下跌，但也不要妄自菲薄，香港優勢猶在，皆因地處北亞及東南亞的心臟地帶，有着獨特的地理優勢，是區內供應鏈及物流的重要樞紐。他認為香港的航運業應向多元化方向發展，將香港作為國家對外的窗口愈做愈大。

未來三年仍面對貿易戰影響

林宣武解釋，香港港口業在未來兩三年仍要面對難處，「在中美貿易戰之下，不少在廣東省的廠家無論是香港廠家或內地廠家，其歐美市場的客戶都傾向不想在中國內地生產，這種

情況已經在十年前開始。」此外，他又指美國客戶要求香港或中國內地的廠家盡可能不用中國內地的原材料，例如要七成以上用東南亞的原材料，此舉變相令廠家要在東南亞等地設置上游、下游的供應鏈，非常影響香港的轉口貨物，這情況相信可見的未來二至三年情況會更加嚴重。

然而，「香港特區政府對外很努力



●香港有獨特的地理優勢，是區內供應鏈及物流的重要樞紐。

推銷香港在航運港口業上的優勢，即使港口排名略有下跌，香港對東南亞來說仍然是有重要的位置。」林宣武以德國漢堡港為例，過去曾跌出十大港口，排名有下跌，但也沒有人會質疑漢堡港的重要性，所以相信香港的港口即使貨物的吞吐量未來未必會重拾以往的水平，但作為東南亞中心點的地位，仍是不容置疑的。

東南亞貨物轉口港優勢不變

「香港去歐洲的貨量是少了，因為由鹽田港直接出去會更加方便，但由於水路方面香港去南美洲仍然是主要的轉口點，令到東南亞的貨物很多時也會利用香港做轉口點，香港的優勢在於自由港、沒有稅加上對轉口法規熟悉，不少原材料等貨品經香港轉口到內地，這是必經的水路，這方面香港是做得不錯。」林宣武詳細道出香港在東南亞轉口上的優勢。

奢侈品暫存香港 方便貨品轉運

香港作為國際航運中心，在轉口物流具備良好的優勢，「快」更是具備的重要發展條件。德勤中國戰略與經濟諮詢合夥人江偉軒表示，以電子零件、奢侈品等為例，有不少該類產品的生產商會將產品暫存香港，經香港轉口到外國在時間上快很多。

他舉例指，手機、電子零件在東南亞或海外出售完後，如要退貨不會直接退回內地，反而可以停泊在香港，如果有

客人要換貨，可以在香港直接出貨，免去不少繁瑣的手續，所以香港對於高增值產品作轉口物流有一定優勢。

港國際航線數目領先

江偉軒又提及，香港具有轉口物流的優勢主要條件是具備多條國際航線，今時今日與香港競爭最大的城市可以說是深圳，一個城市要成立多條國際航線需要很長的時間，而香港與深圳在國際航

線上有幾倍的差距，所以在建立國際航線上內地城市未必是短時間可以追到香港。

空運發展潛力大

航空業是香港核心競爭力重要的部分，江偉軒認為香港未來三跑的落成、菜鳥在香港國際機場建立一個高度自動化的物流倉，看到業界對香港空運的潛力是具有信心。

洲際船務：冀藉港國際地位走出去

從事船舶投資、運營及管理相結合的綜合航運服務供應商洲際船務集團（2409）去年3月底成功在港上市，其執行董事兼首席財務官賀聖接受香港文匯報訪問時表示，該集團選擇在港上市，主要是看好香港市場及其航運市場的國際化地位。他並相信可在提升香港國際航運中心地位上作出貢獻，「我們會加大在香港的投入，增加香港航運業務上的布局，以香港作為拓展國際化市場的一個支點，香港有很多國際化的人才，通過香港這個支點來拓展國際船舶管理業務，未來肯定可以走向國際市場。」

各地建網點 建國際化團隊

賀聖表示，目前該集團在香港擁有船舶管理業務，他解釋做船舶管理要建立一些網點，船舶管理公司要貼近船東聚集的地方，這樣溝通起來會比較方便，所以目前在內地的布局，分布在青

島、上海、寧波及福州等地；境外方面，有香港、新加坡、德國及希臘等地。「同時，我們美國的這個網點也剛剛建立好，現在也在建立菲律賓的網點，未來可能通過菲律賓，招募一些當地的船員，將集團的管理走向國際化，真正把中國服務推向國際市場。」

由於中國在船舶管理這方面起步比較晚，賀聖認為在國際市場上前十名的大型船舶管理公司，有部份已有上百年的發展歷史，是一個比較成熟的市場，而洲際船務集團在這個領域上是較為國際化的一家，而該集團未來也非常看重香港市場的發展。

港欠船舶管理專才 需內地招聘

被問及香港與內地業務的協同效應，賀聖指出香港做船舶管理的專業人士比較少，該些專業人士最基本的要求必須是船長或者船上的輪機長這

兩種職務，在香港就很難招聘到，所以有部分工作需要轉到內地進行，例如轉到青島、上海、福州及寧波等地，但該集團會將部分高附加值、收益高以及技術含量高的業務在香港進行，所以香港及內地的業務是互相聯動。

對於香港作為國際航運中心的地位與未來發展，賀聖表示該集團選擇在港上市已經是對香港未來發展，以至中國未來經濟發展非常有信心，因為香港背靠著祖國，是中國對外非常國際化的窗口，所以該集團對香港未來國際航運中心的地位是充滿信心。「早前集團與海瀚資本各持股50%，合資組建新船東公司『海瀚洲際』，透過是次組成合資公司深入布局香港的航運市場，通過跟香港的合作夥伴成立合資公司，共同拓展香港的市場，以香港市場作為立足點，去拓展國際的市場，重要原因是香港具有國際化的航運中心。」



●洲際船務集團執行董事兼首席財務官賀聖表示，選擇在港上市，主要是看好香港市場及其航運市場的國際化地位。