

地緣政治陰雲密布，全球航運業長期依賴的國際共識正逐步瓦解。各國紛紛推出各自為政的監管與稅務政策，標準不一令跨國船隊運營日趨複雜，成本與合規風險同步攀升。在此背景下，國際航運公會候任主席 John Denholm 接受香港文匯報旗下《經濟論》獨家專訪，深入剖析全球航運格局的裂變與香港的獨特定位。John Denholm 認為，香港作為全球航運樞紐的地位穩固，其世界級的海事管理、實務導向的營運模式及對航運活動的成功推動，構成了無可替代的競爭優勢，在物流與航運業方面尤其突出，期望香港航運業能在未來二三十年持續沿此成功路徑發展，進一步鞏固其國際航運中心地位。

●文：香港文匯報記者 黎梓田、陳鍵行  
攝：香港文匯報記者 曾興偉



John Denholm 表示，當今行業最大挑戰正是脫碳。



針對近期有報告指香港航運業競爭力相對下滑，John Denholm 直言感到「驚訝」。他承認，關於航運競爭力的報告，不同研究機構採用的衡量指標各異，但許多量化模型難以反映香港航運生態系統的完整優勢。「香港的海事管理處於世界一流水平，尤其在實務導向的營運模式、船隊管理聲譽，以及對航運活動的政策推動上，構成了無可替代的競爭力。」

他在專訪中高度讚揚香港長期作為重要國際貿易中心的優勢，強調香港國際貿易中心地位穩固，物流與航運業的綜合實力突出。他期望「至少未來二十至三十年，香港航運業能繼續沿現有成功路徑穩步前行」，進一步鞏固其國際航運中心地位。

### 美撤回對港船隻加稅決定是好事

John Denholm 回顧了近期一場「小風波」，美國一度將香港與中國內地歸為同一類別，擬對中國建造的船隻加徵稅費。所幸美國其後撤回該決定。「這對世界而言是件好事。」他指出，香港對海事管理有深刻理解，並擁有優秀的船東群體，「香港應繼續做正在做的事情，因為已經做得很好。」

### AI 無法完全取代人手 應急靠經驗

對於要鞏固國際航運中心地位，不少企業都把應用人工智能作為推手，近五六年人工智能與自動化技術迅猛發展，John Denholm 認為，AI 技術已深刻改變航運業，對航運業「幫助大於損失」，但遠未能完全取代人力。他解釋，AI 在數據分析、氣象導航等方面已顯著讓船隻得以更有效地避開風暴，提升效率與安全性，然而一旦 GPS 受干擾或系統出現故障，人手在航運業仍有極大價值。

「機油濾清器堵塞時，人工智能可以提醒你，但它無法親手解除堵塞或更換濾清器。」他強調人工智能只是工具，並不能完全替代人力。以航空業為例，即使飛機已具備全自動起降能力，公眾仍不願接受沒有飛行員的航班。「所有交通工具都會出現同樣情況——AI 可以減輕工作負擔，但不會完全取代人。」

### 自動化可提高安全性和改善運營

John Denholm 相信，雖然人工智能和自動化可以完成大部分工作，但仍需人手以備不時之需，以防出現問題。人工智能將大幅減輕船上人員的工作負擔，在他看來人工智能可提高安全性、改善運營。

## 國際航運公會致力維護公平競爭環境

被問及今年6月接任國際航運公會主席後的目標與願景時，John Denholm 表示，當今行業最大挑戰正是脫碳，這也將成為他任期內的首要任務。然而他坦言，過去擔任波羅的海國際航運公會主席時，曾以為脫碳會主導整個任期，結果真正的棘手問題卻是索馬里海盜；其後出任英國航運公會主席，再次以為脫碳是重點，卻遇上了新冠疫情。

### 協助業界渡過難關

John Denholm 指出，國際航運公會必須靈活應對各類事件，協助航運業渡過難關，並與會員協會及國際海事組織合作，共同管理相關事宜。他的願景是促使公會以高效且有效的方式應對各項挑戰，進而促成優良的全球解決方案，以維護自由貿易、航行自由及公平競爭環境。他預計將投入大量時間處理脫碳議題，這是現階段的目標，但也會因應情勢而調整。

國際航運公會的職責之一，便是在國際海事組織中代表航運業發聲。John Denholm 強調，全球航運普遍依賴國際

海事組織制訂規範，否則將出現部分船隻靠左、部分靠右的混亂局面。因此，航運界擁有一套全球通用的碰撞規則系統，以預防船隻相撞。他重申，航運業的各個層面都需要持續升級與更新的監管，各國政府亦須接受船隻受國際海事組織規則管轄，而非僅受本國法規約束，唯有如此，整個航運業才能健全發展，這一點至關重要。

### 霍爾木茲海峽局勢堪憂

談及霍爾木茲海峽當前局勢，John Denholm 直言情況並不理想。首要關切的是被困於戰區船上的海員，他們無法讓船隻正常航行。這對所有人而言都是極度壓力的處境，已成為公會的首要關注重點與優先任務。

John Denholm 強調，航運業最終追求的是航行自由——無封鎖、無通行費，讓船隻能如多年前般自由進出霍爾木茲海峽。他坦言這並不容易實現：如今美國開始在海峽封鎖船隻航行，伊朗同時阻礙其他船隻的航道，導致全球航運業正走向倒退，他期望情況能盡快好轉。

# 地緣裂變衝擊航運格局 港可穩守國際樞紐地位

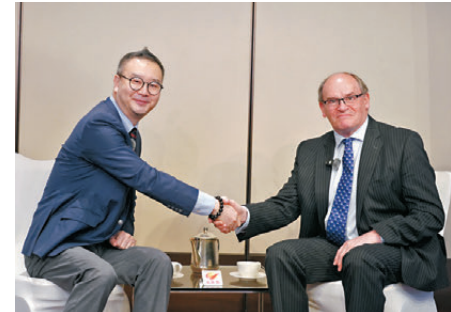
專訪國際航運公會候任主席：港海事管理世界一流

## 脫碳是航運業最大挑戰

John Denholm 在專訪中提到，脫碳是航運業最大挑戰，業界雖支持 2050 年淨零排放目標，但全球監管框架因美國等國反對未獲通過。若無一致全球法規，將出現「拼湊式」管理問題，將使航運業發展倒退。他強調國際航運公會正積極代表全球航運業發聲，冀促使全球航運業規管達成共識，締造一個更公平的競爭環境。

### 2050 年前達成淨零排放

脫碳是一項艱巨的課題，而航運業被視為最難實現脫碳的行業之一。然而，整個行業均支持國際海事組織 (IMO) 訂立的目標——在 2050 年或之前達成淨零排放，這是全球航運界難得的一項共識與重大進展。



國際航運公會候任主席 John Denholm (右) 接受香港文匯報旗下《經濟論》獨家專訪。

國際海事組織曾制定一套淨零排放框架。John Denholm 表示，該框架旨在提供統一的衡量標準：一方面透過罰則懲處使用不當燃料的業者，另一方面以誘因鼓勵採用潔淨燃料。遺憾的是，這項框架最終未能獲國際海事組織通過，主因是以美國為首的多國聯手阻撓。與此同時，國際航運公會正密切監察事態發展，並曾提出自身的方案，惟目前問題已上升為高層次的國際政治角力。

John Denholm 強調，業界亟需找到一個能夠獲各國政府接受、且適用於航運業的全球解決方案。若無法達成全球一致，勢必出現「拼湊式」監管局面。例如歐盟已自行推出措施，卻與其他地區的政策不一致，為航運業帶來巨大困擾，尤其對總部非設於歐洲的營運商影響更深。

### 需統一監管法規

值得注意的是，倘若國際海事組織未能提出新措施，美國、英國等國家將各自採取行動，屆時船東將被迫應對多重監管，甚至面臨雙重收費。因此，業界迫切需要國際海事組織推行一套獲得全球支持的統一法規。John Denholm 對此保持樂觀，認為各持份者正朝著正確方向邁進，他本人亦充滿希望。

## 入行航運五十年 直言目前「風浪」最大

本來 John Denholm 的職業生涯起點原是受訓成為特許會計師，年輕時便以此身份加入家族企業。當時他以為航運業與其他行業相去不遠，但入行後很快便發現並非如此——因為航運關乎世界貿易，牽涉貨物如何在全球流通，當中充滿動態環節與複雜要素。

John Denholm 表示，在他管理 J&J Denholm 的職業生涯中，焦點始終放在航運領域。他自覺幸運，能夠為這個行業略盡綿力，例如透過擔任波羅的海國際航運公會、英國航運公會以及如今的國際航運公會等志願角色，回饋業界。他深信航運業是一個前途無限的偉大行業，但也需要外界協助。

### 各自為政已成為新常態

John Denholm 指，自己投身航運業已約五十年。近年來，航運業經歷翻天覆地的變化，挑戰主要源於政策、國際法與國際衝突。五十年前，地緣政治風險並非重大問題，如今卻已成為巨大難題。例如目前既要處理烏克蘭戰爭，又要應對與伊朗相關的衝突。而在最初的四三十年裏，業界幾乎從未

遇過這些情況。至於其他重大轉變，則來自經營業務的國際規則遭到破壞。過去一切皆按國際規則進行；如今國際海事組織進行全球監管時，卻因地緣政治及各國各自為政的措施而面臨挑戰。這已成為新常態，長遠可能對行業造成巨大損害。因為航運業是基礎廣泛的全球產業，需要透過國際海事組織進行統一監管，而非由各國各自為政。

### 嚴重扭曲國際公平競爭

然而，歐洲已建立一套極具破壞性的排放交易系統，這只是單方面的貿易限制。與此同時，美國也威脅對中國建造的貨船徵收稅費，嚴重扭曲國際競爭。他認為，全球航運業需要一個公平的競爭環境、自由貿易及航行自由。

被問及國際法最艱難之處以及國際法規的挑戰時，John Denholm 表示，每個國家甚至每個大洲都有不同的海事法規，如何將其整合起來，嘗試構建一個所有人都同意的框架，是一大挑戰。



世界航商大會董事長兼總經理林銘鋒

## 林銘鋒：香港應積極推動金融與航運深度融合

香港文匯報訊（記者 莊程敏）隨著國家「十五五」規劃綱要明確提出支持香港鞏固及提升其國際航運中心與航空樞紐地位，擁有逾二十年航海實務經驗的航運交通界立法會議員林銘鋒在接受香港文匯報專訪時指出：「香港無疑是一個得天獨厚的國際港口——不論在地理區位、法治及監管框架、金融配套設施、自由港政策、國際貿易網絡，乃至航運企業、碼頭營運商與貨運物流業的管理及營運水平，均位居全球前列。」

展望將來，林銘鋒建議，香港應積極推動金融與航運深度融合。他指出，航運業不僅涉及船舶融資、租賃、保險及運費衍生品交易，港口基礎設施的投資亦高度依賴多元化金融服務。隨著金融市場持續創新，近年更湧現出多項與航運相關的新興衍生產品，例如業界正積極推進以船舶資產作為「現實世界資產」(RWA) 的融資交易模

式，旨在透過區塊鏈技術，將貨輪、油輪等高價值但流動性較低的實體資產轉化為數字代幣，從而在區塊鏈平台上進行發行與交易。

### 透過區域協作應對同業競爭

針對外界近年對香港航運業前景的疑慮，尤其是本港貨櫃碼頭吞吐量自 2005 年以來從全球首位逐步回落，林銘鋒分析認為，下滑原因並非香港原有的優勢及配合水平有所削弱，而是由於貨源結構出現調整、周邊地區持續有新碼頭投入營運分薄貨源，以及本地經營成本相對較高等因素。他強調，香港有必要制定一套對接國家「十五五」規劃的航運業「五年發展規劃」，重點在於精準解決痛點：針對貨源分流及同業競爭，應透過區域協作機制應對；至於高營運成本，則需借助創新科技進行調控，同時進一步發揮既有優勢

與拓展功能。

林銘鋒深信，若香港能率先推出如航運業 RWA 這類創新金融交易模式，不僅能顯著擴大本地金融產品的深度，更能強化香港作為全球主要船舶註冊中心的競爭力，並有效服務內地龐大的船舶行業。他提醒，內地已有城市積極爭取 RWA 交易平台落戶，香港必須加快研究與推出步伐，以搶佔先機，促進金融與航運業的協同發展。

### 構建大宗商品生態圈撐物流倉儲

另一方面，國家亦提出支持香港構建大宗商品生態圈，以及發展綠色燃料加注與貿易中心。林銘鋒解釋，大宗商品涵蓋範圍廣泛，從貴金屬、糧食，到船舶及飛機所需的能源商品、礦產品與農產品，此類商品交易不僅涉及金融與貿易服務，更高度依賴海運、空運及高端物流倉儲的支

撐。他指出，內地本身就是全球大宗商品交易的關鍵樞紐，而香港作為全球最大的人民幣離岸中心，若能成功建立大宗商品生態圈，除可促進本地航運與金融業發展外，更能透過為內地大宗商品交易提供結算服務，進一步推動人民幣國際化，切實發揮香港服務國家發展大局的功能。

林銘鋒續稱，特區政府近年已積極透過政策引導，推動香港航運業邁向高端產業化發展。政府計劃於今年內推出多項新政策，包括為大宗商品貿易提供半稅優惠、革新香港船舶註冊制度，以及針對「海海轉運」（海運轉運）與「海空聯運」實施便利貨物運輸安排等。他期望當局能盡快向立法會提交相關法案，強調「早日推出，便早著先機」，從而充分體現國家「十五五」規劃賦予香港融入並服務國家發展大局這項核心使命。