

「提升香港作為國際航運中心地位」顧問研究

期終報告行政摘要（中文譯本）

（備註：如中文譯本與英文版有偏差，本文件應以英文版為準。）

2014年4月



簡介

本研究旨在探討如何提升香港作為國際航運中心地位，並提出策略性發展藍圖，使香港在區內越來越激烈的競爭環境下，維持其作為一個成功的國際航運中心之地位。

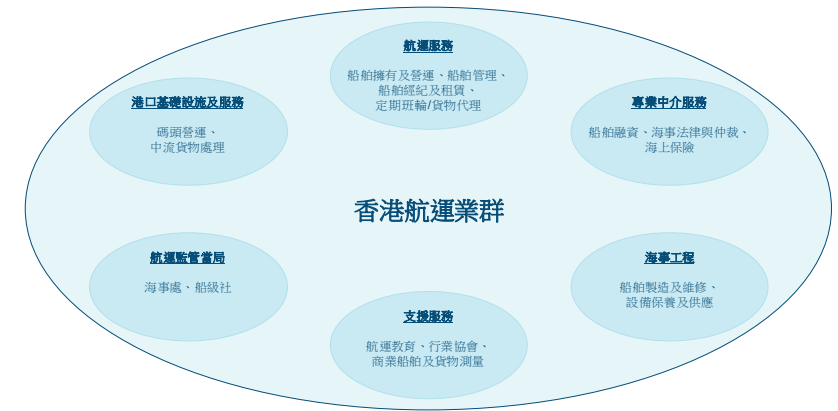
本研究透過一系列的工作文件和廣泛的業界諮詢，檢視了以下議題：

- 航運業群的現況及其在經濟上的重要性；
- 香港作為國際航運中心所面對的主要挑戰；以及
- 為航運業提出策略建議，以盡可能地提升其主要活動和服務範疇之發展潛力。

近年，香港在「可競爭的」航運服務（即該些會群聚於任何提供最適切營商環境的地方之商業活動）方面的競爭力略為轉弱，因此本研究的核心，是檢視如何提升這些方面的服務供應商的競爭力。

香港的航運業群

香港的港口活動頻繁，而航運業所涵蓋的範圍其實不限於在港口進行的實體貨物運輸。香港充滿活力的航運業還涵蓋了船東、船舶管理人員和其他跨行業的服務供應商等主要持份者。這些業界持份者不但直接為香港貢獻了經濟產值，亦支持了其他相關行業的發展，特別是進出口業、批發業和零售業。此外，航運業亦與一些高增值服務業（例如金融業及法律界）有著緊密的關係。



研究重點

其他的國際航運中心，尤其是新加坡和上海這兩個城市，正積極地網羅航運相關業者進駐，以促進其航運業的發展。

要進一步發展航運業和提升香港作為國際航運中心的競爭力，香港必須兼顧需求和供應兩方面。為此，香港必須網羅足夠的航運業相關的業務委託人（如船東、船舶管理公司等），以帶動業界對航運服務的需求，並同時能夠提供全面的航運服務，以滿足這方面的需求。

本研究經過了嚴謹的資料分析，且結合了航運業持份者的參與，進而提出了適當而務實的建議。研究亦從業界和政府的角度出發，審慎地考量了香港作為一個國際航運中心，所面對的相關機遇和限制，尤其是在提出本研究的建議措施時，也審慎地考慮到應如何推動落實相關措施。

為甚麼要支持香港的航運業？

香港國際航運中心的業群值得支持的主要原因包括：

- 亞洲航運市場的持續增長；
- 香港航運業的根基已久，並且具備相對的獨特優勢 – 在與中國內地的聯繫方面尤其明顯；
- 香港在船隻的擁有、營運上，以及船舶管理方面的服務上都擁有世界級的水準，在定期班輪、行業協會及港口基礎設施等等的領域，亦在國際上獲得甚高的評價；及
- 航運業對本地貿易及物流活動具支持作用，對香港經濟有重要貢獻。

為甚麼必須立即行動？

2014 年，香港仍會繼續面臨其他國際航運中心的激烈競爭；例如新加坡多年來一直有目標地針對不同航運業界別，採取了一系列有重點且全面的發展策略。而上海亦針對其航運業，制定了更加積極的發展策略。

在全球經濟轉差的情況下，航運公司開始尋求可提供他們更多發展機遇的地方，以進一步提升和發揮其競爭優勢。

國家「十二五」規劃亦已明確表示中央支持香港發揮作為國際航運中心的角色地位，而香港特區行政長官亦支持航運業的發展，因其能帶動香港的經濟發展和增加就業機會。

有鑑於此，我們必須立即行動。

成功的國際航運中心須具備哪些條件？

本研究識別了一系列構成航運業競爭力的條件，而這些條件涵蓋了實體的和非實體¹的航運服務。根據顧問與行業專家、以及超過 50 個業界人士的討論結果，構成航運業競爭力的條件可歸納為以下 11 項：

- 擁有一個技術人才庫
- 能夠匯聚航運業務委託人和中介 / 專業服務，以及其數量及規模
- 營商環境的方便程度
- 擁有或可操控的船舶總噸位
- 設有監管機構
- 政府積極的政策和體制
- 生活素質
- 市場的地理位置
- 擁有可以服務地區及國際市場的現代化及管理完善的港口基礎設施
- 與付貨人及船舶承租者之間的距離
- 後勤支援服務的全面性

¹ 實體航運服務指貨物處理、船舶維修等；而非實體服務指保險、索賠等，不論該服務是否涉及實體活動。

香港航運業目前的國際地位

香港航運業目前國際地位的態勢可總結如下：

優勢	弱點
<ul style="list-style-type: none"> - 地理位置優越 - 與中國內地的緊密聯繫 - 高學歷人口 - 傳統亞洲銀行業務之都 - 低稅率及簡單稅制 - 資金和信息的自由流動 - 與美元掛鈎的穩定貨幣 - 可信賴的司法制度 	<ul style="list-style-type: none"> - 高地價及辦公室成本 - 未有強而有力的政策以發展或保留航運業的人才 - 未採取針對性的發展思維，以支持複雜的航運業發展（如在體制安排和政策措施方面）
機會	威脅
<ul style="list-style-type: none"> - 國家「十二五」規劃支持香港成為國際航運中心 - 中國內地的航運需求及相關活動不斷增長，為香港帶來巨大商機 - 擁有可讓香港的航運企業進軍中國內地市場的渠道（例如《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》） - 全球經濟重心向東方轉移，國際公司正尋求新基地 	<ul style="list-style-type: none"> - 面對其他（特別是亞洲區內）國際航運中心的激烈競爭 - 能夠投放於航運和港口業務的土地資源相對較少 - 在貨物流通方面，香港以外出現了更多通往中國內地的門戶 - 對航運業的就業前景觀感不夠正面，導致業界缺乏新血加入

香港航運業的願景

所提出的願景必須能連繫到實際可行的措施：

透過充分發揮自身的優勢，把握變化中的機遇，香港將悉力鞏固其作為經營航運業務之理想根據地。

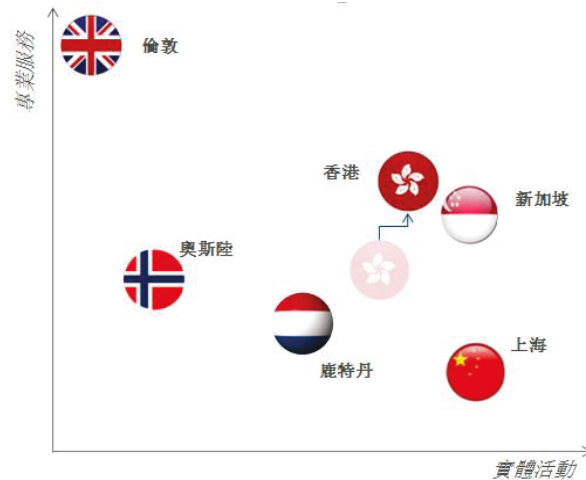
香港致力成為更備受推崇的國際航運中心，將為全球航運事務作出重大貢獻，並透過有效的管理、政策及活動促進航運業群的競爭力。

香港航運業應如何定位？

目標定位可設在三個層面：

- (1) **本地層面：**增加進駐於香港的業務委託人，如船舶管理者、船東、營運商和貿易商等；提升香港在提供高增值航運服務方面的實力，如船舶融資、航運保險、海事法律及仲裁等。
- (2) **區域／國家層面：**香港要成為全球的，尤其是中國內地的業務委託人採購中介服務的首選地點。
- (3) **國際層面：**將香港與其他國際航運中心區分，香港應定位為可促進中國內地船公司發展其國際業務，以及外國船公司進入中國內地市場的航運服務中心和「跳板」。

我們期望達到如下圖所示的未來定位：



我們的目標

本研究成果提出了以下的發展目標：

- **政府政策（Government Policy; GP）**：成立高效率的組織，以有效的政策及制度，促進航運業的競爭力、創新能力，以及發展最佳營運模式。
- **人才（People; PE）**：本地人力市場能充分提供具備航運相關技術及經驗的人才庫，並成為國際航運人才發展事業的首選地點。

- **市場營銷、推廣及溝通（Marketing, Promotion & Communication; MPC）**：令香港的國際航運中心地位獲得國際上廣泛的認可，以及令香港社會對航運業的態度或觀感有正面的轉變。
- **基礎設施、創新及科技（Infrastructure, Innovation & Technology; IIT）**：向業界、研究機構和教育機構提供資源以進行航運相關的特定研究發展及創新活動，並形成共識以支持整體的發展方向。

需要採取哪些行動？

配合願景宣言、定位、及目標，本研究訂定了涵蓋政府政策（GP）、人才（PE）、市場營銷、推廣及溝通（MPC）、以及基礎設施、創新及科技（IIT）四方面的行動措施：



在政府政策方面：

- ✓ 於特區政府的政策層面繼續支持香港作為國際航運中心；
- ✓ 於國家層面繼續支持香港作為國際航運中心；
- ✓ 與上海在航運業發展上合作，探討可同時利用兩個國際航運中心優勢的試驗計劃；
- ✓ **由政府成立一個新的機構（下稱「新航運機構」）進行政策研究，倡議推動航運發展的政策措施，並在政策制訂過程中代表業界；**
- ✓ 積極藉由《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》中為航運業爭取通過更多便利貿易投資的補充協議；
- ✓ 就避免雙重徵稅協定及自由貿易協定的進度及談判次序，優化業界與政府之間的反饋機制，並緊密合作、加強為業界的游說工作；及
- ✓ 制定政策推廣香港航運業的環保意識，以及持續推動業界支持環保。

在人才方面：

- ✓ 把香港發展成卓越的航運教育中心，並提升本地院校提供的航運相關培訓課程／計劃之素質；
- ✓ 為香港航運業相關的培訓課程／計劃，設立一個中央資料庫；
- ✓ 審視海運及空運人才培訓基金在目前的五年期屆滿後，是否需要繼續運作；
- ✓ 建立一個就業電子平台，以提高航運業相關就業機會的透明度；

- ✓ **授權該新航運機構檢視業內的人力資源情況，以及執行支持香港航運業人才培訓的措施；**
- ✓ 檢討及提升海事訓練學院提供的課程及其相關安排；
- ✓ 探討為航運從業人員提供遙距學習的機會，增加學習方法上的靈活性；
- ✓ 增加本地青少年對航運業的接觸機會；
- ✓ 採用非傳統的推廣策略，以改善公眾對航運專業的概念和印象；
- ✓ 探討入境政策下，有利於香港航運業招聘海外人才的措施；及
- ✓ 當航運業業界達到一致共識成立一個涵蓋各航運專才的機構時，政府應當鼓勵及協助業界成立該機構。

在市場營銷、推廣及溝通方面：

- ✓ **授權新航運機構制訂有效的策略，以宣傳及推廣香港作為國際航運中心的地位，並進一步提升業務委託人對香港優質航運服務之實力上的認知；**
- ✓ 投入資源進行市場營銷及推廣，以吸引來自世界各地的業務委託人，尤其是內地的業務委託人，來香港設立業務；
- ✓ 吸引、支持及協助舉辦國際性或地區性的與航運相關之會議和活動；及
- ✓ 成立一個一站式資訊和通訊窗口，由新航運機構進行管理。

在基礎設施、創新及科技方面：

- ✓ **授權新航運機構，推動及協調香港航運業相關的研究及開發；**
及
- ✓ 政府支持及鼓勵業界／學術界在推動香港作為國際航運中心的進一步發展的研究及開發，如航運政策、服務、基礎設施、創新科技等。

新航運機構及其角色？

以上四方面的措施都有一個共同的目標：就是建議成立一個新的組織架構。雖然制訂政策的工作應繼續由政府來擔任，BMT 建議必須成立一個具備專責人員及資源的新法定機構，以履行及落實以下功能：

政策、研究及開發

- i) 就航運政策方面向政府提供建議，並在政策的制訂過程中提供意見及支援；
- ii) 進一步開展與香港航運業發展有關的主題研究，並公佈相關的研究成果（例如：發表航運業群最新發展的數據／指標，或論述當前業界所關心的議題之行業期刊），以供政府及本地或國際航運界參考；及
- iii) 啟動和實施足以推動香港的航運業研發活動的有關措施。

市場營銷及推廣

- iv) 代表及維護香港在國際航運界的利益，如在國際會議上發表演說；代表業界及政府接待海外代表團，並在國際航運事務上為香港作為國際航運中心的利益進行游說工作；
- v) 舉辦／協辦及出席在本地或海外舉辦的國際活動，以提升香港作為國際航運中心的地位；及
- vi) 進行宣傳及推廣的活動（例如到海外考察、參加貿易展／展覽），以提升香港作為國際航運中心的地位。

人力及培訓

- vii) 檢視航運業不同界別的人力供應及需求情況；
- viii) 成立一個中央資料庫，以紀錄在香港與航運業相關的培訓計劃 / 課程；
- ix) 協調及實施支持業界人力培訓的措施；及
- x) 開展用以提高公眾對航運業就業前景認知的計劃，以吸引更多新血加入航運業。

溝通

- xi) 在本地層面，促進政府與業界之間的溝通；及
- xii) 在國際層面，成立及維持一個一站式的通訊窗口，以促進國際航運業界與本地業界之間的溝通。

新機構的資金從何而來？

新機構將會設立於政府架構以外，如要有效發揮上述的建議職能，新機構在財政上未必能夠自負盈虧。政府應為此新法定機構制訂一套可持續發展的財政方案。

政府可考慮的其中一個選擇，是將香港船舶註冊所獲得的收益撥歸此新法定機構，並在適當的情況下將其相關的管理職能轉移。這將鼓勵此新機構協助推廣香港船舶註冊，並為此法定機構帶來更多的收入。

在香港設立一個新的法定機構，包括所需的立法時間在內，一般需要大約 3 至 5 年。在此期間，香港不能停滯不前，而是應該繼續為推動航運業的進一步發展努力。

作為一項過渡性的安排，顧問建議政府應該投放更多的資源，支持航運業的發展。此外，政府亦應該開始逐步推行本研究的部份建議措施。

政府可考慮擴大香港航運發展局的職權範圍，並增加資源以支持其運作。其中香港航運發展局亦可增加顧問和 / 或聘請外部顧問，以回應並推出本研究所建議的重點措施。

結論

- 航運業是具全球性和競爭性的行業 – 它存在不單只是公司與公司之間的競爭，亦涉及國家或城市之間爭相發展成為國際航運中心的競爭；
- 航運服務業圍繞著業務委託人（主導服務採購的公司）而群聚，香港一直都面臨著區內其他國際航運中心的強烈競爭，這些國際航運中心亦都積極拓展其航運相關業務；
- 如果香港不採取任何行動，香港相對於其他航運中心（例如新加坡）的地位和競爭力將會下降。然而，我們建議的策略，並不是重複或採用其他地方的優惠模式，而是充分地發揮香港現有的相對優勢，及克服與發展相關的障礙。要實現這個目標，香港可透過對航運業推行有效的管治、政策、市場營銷，以及創造一個具吸引力的營商環境；
- 本研究檢視了香港作為國際航運中心的基本優勢，並提出願景及建議一系列具優次之措施，務求充分發揮香港的優勢及提升其競爭力；及
- 充分利用香港優良的航運業基礎、本身具有的獨特優勢以及亞洲未來的增長前景，可高度體現出社會和商業價值。