

港航運界促制定長遠規劃

盼設法定機構 配合國家發展大局

行業透視

「香港要發展高端航運服務業，最重要的是讓服務的對象來港經營業務，才有更多的法律、金融、保險服務提供給他們。」英國希德律師行香港辦公室合夥人、海運港口局增補委員劉洋表示。他期盼，香港能成立法定航運機構，為業界制定長遠和全面的發展策略規劃，讓他們可以把握國家政策，並配合國家發展大局。

大公報記者 文 梓



▲航運業界期待運輸局成立後有負責海運港口發展專員，盡早為行業草擬長遠且全面的發展規劃，並將香港定義為「塑造航運業未來」的國際航運中心。

最新一份施政報告指出，要提升香港作為國際航運中心地位，其中一個重要發展方向是高增值海運商業服務，並計劃引入稅務優惠，吸引航運業界人士在港設立業務。劉洋接受《大公報》專訪時直言：「稅務優惠很重要，但並不是最吸引企業來港的原因，他們更看中這個地方有沒有一個長遠且全面的發展方向和策略。」

國際航運公會中國辦事處在港成立，而波羅的海國際航運公會（BIMCO）又通過《BIMCO 法律及仲裁條款2020》，將香港列為4個指定仲裁地之一等，可見近年香港在加強推廣高增值海運服務上已取得一定進展。但在劉洋看來，要做高增值海運商業服務的前提，必須擁有完備的海運業集群，其核心便是海運業務委託人，包括船東、船舶經紀人、船舶管理人和貨主等；他說：「現在有的船東甚至以為香港只發展高端航運了，但特區政府從來沒有說過要忽略傳統航運業。」

星洲搶建脫碳中心 港不能落伍

「新加坡、倫敦都有航運業的長遠發展策略，為什麼香港不能有？」劉洋認為，要有長遠規劃，就要聚焦航運業未來發展趨勢，而海運脫碳便是未來10至20年全球航運業關注的焦點。新加坡已經搶先成立了全球海事脫碳中心，香港作為國際金融中心，亦應結合自身優勢，配合行業發展趨勢，在綠色航運金融等方面發力，也要吸引支持綠色環保、願意嘗試新能源的業務委託人來港。

在海事法律和仲裁方面，香港一直想要發展海事仲裁，但案件的量一直上不去。劉洋解釋：「很多公司在港設總部或分支機構，但大多數都是金融平台，實際業務可能在上海



◀劉洋直言，航運業要有長遠規劃，就要聚焦未來發展趨勢

或新加坡，發生爭議時都選擇在當地解決了。」

根據「2021新華·波羅的海國際航運中心發展指數報告」數據，新加坡受惠其港口規模、國際航運經紀公司、金融機構、律師和保險公司的數量，以及政府政策支持等，已連續8年被評為全球最頂級的航運中心，倫敦和上海緊隨其後，而香港則從2019年的第二位跌至今年的第四位。

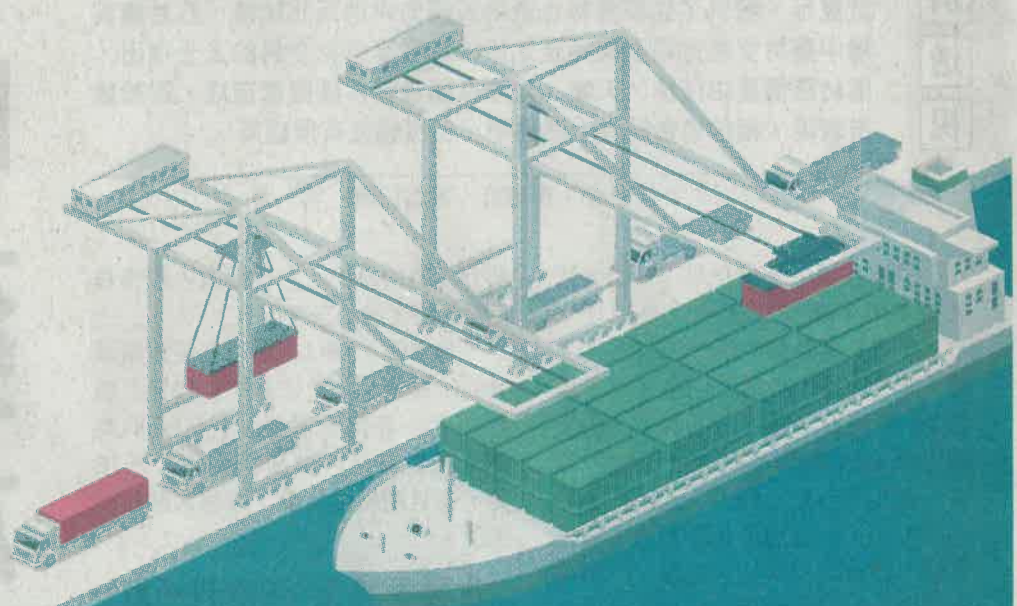
航運排名跌兩級至第四

報告還從航運保險、經紀、金融和法律等方面對各大全球航運中心進行分析，其中在保險和經紀方面倫敦均遙遙領先；金融方面上海、新加坡、紐約、香港和東京競爭激烈。

至於法律訴訟，紐約和倫敦並駕齊驅；法律仲裁上倫敦明顯跑贏，但其地位正受到來自香港和新加坡的挑戰。去年，香港國際仲裁中心受案仲裁案件超過300起，而新加坡國際中心新案件量首次超過1000個，今年更獲選為全球最受歡迎仲裁地。

劉洋最後談及，欣喜見到特區政府開始考慮分拆運輸及房屋局，期待運輸局成立後有負責海運港口發展專員，

盡早為行業草擬長遠且全面的發展規劃，將香港定義為「塑造航運業未來」的國際航運中心。



港口敗落可鑒 航空業更需憂患

【大公報訊】《十四五規劃綱要》提出支持香港國際金融、航運、貿易中心和國際航空樞紐的地位，目前機管局亦正在機場貨運區興建一座高端物流中心，另準備重建香港國際機場的空郵中心。身兼航空發展與三跑道系統諮詢委員會委員的劉洋談及，香港在航空業很有優勢，但不代表可高枕無憂，反而要有憂患意識，更要把港口作為前車之鑒，才能避免重蹈覆轍。

長遠發展規劃，如何維持自身優勢的同時，讓大企業大物流商都選用香港機場。另可配合航空金融發展航空仲裁業務，打造國際航空仲裁中心等

全球高增值航運業現況

| 分項 | 領先城市 |
|-------|------------|
| 訴訟方面： | 倫敦和紐約並駕齊驅 |
| 仲裁方面： | 倫敦領先，新加坡急起 |



法律

最新一份施政報告指出，要提升香港作為國際航運中心地位，其中一個重要發展方向是高增值海運商業服務，並計劃引入稅務優惠，吸引航運業界人士在港設立業務。劉洋接受《大公報》專訪時直言：「稅務優惠很重要，但並不是最吸引企業來港的原因，他們更看中這個地方有沒有一個長遠且全面的發展方向和策略。」

國際航運公會中國辦事處在港成立，而波羅的海國際航運公會（BIMCO）又通過《BIMCO 法律及仲裁條款 2020》，將香港列為4個指定仲裁地之一等，可見近年香港在加強推廣高增值海運服務上已取得一定進展。但在劉洋看來，要做高增值海運商業服務的前提，必須擁有完備的海運業集群，其核心便是海運業務委託人，包括船東、船舶經紀人、船舶管理人和貨主等；他說：「現在有的船東甚至以為香港只發展高端航運了，但特區政府從來沒有說過要忽略傳統航運業。」

星洲搶建脫碳中心 港不能落伍

「新加坡、倫敦都有航運業的長遠發展策略，為什麼香港不能有？」劉洋認為，要有長遠規劃，就要聚焦航運業未來發展趨勢，而海運脫碳便是未來10至20年全球航運業關注的焦點。新加坡已經搶先成立了全球海事脫碳中心，香港作為國際金融中心，亦應結合自身優勢，配合行業發展趨勢，在綠色航運金融等方面發力，也要吸引支持綠色環保、願意嘗試新能源的業務委託人來港。

在海事法律和仲裁方面，香港一直想要發展海事仲裁，但案件的量一直上不去。劉洋解釋：「很多公司在港設總部或分支機構，但大多數都是金融平台，實際業務可能在上海



◀劉洋直言，航運業要有長遠規劃，就要聚焦未來發展趨勢

或新加坡，發生爭議時都選擇在當地解決了。」

根據「2021新華·波羅的海國際航運中心發展指數報告」數據，新加坡受惠其港口規模、國際航運經紀公司、金融機構、律師和保險公司的數量，以及政府政策支持等，已連續8年被評為全球最頂級的航運中心，倫敦和上海緊隨其後，而香港則從2019年的第二位跌至今年的第四位。

航運排名跌兩級至第四

報告還從航運保險、經紀、金融和法律等方面對各大全球航運中心進行分析，其中在保險和經紀方面倫敦均遙遙領先；金融方面上海、新加坡、紐約、香港和東京競爭激烈。

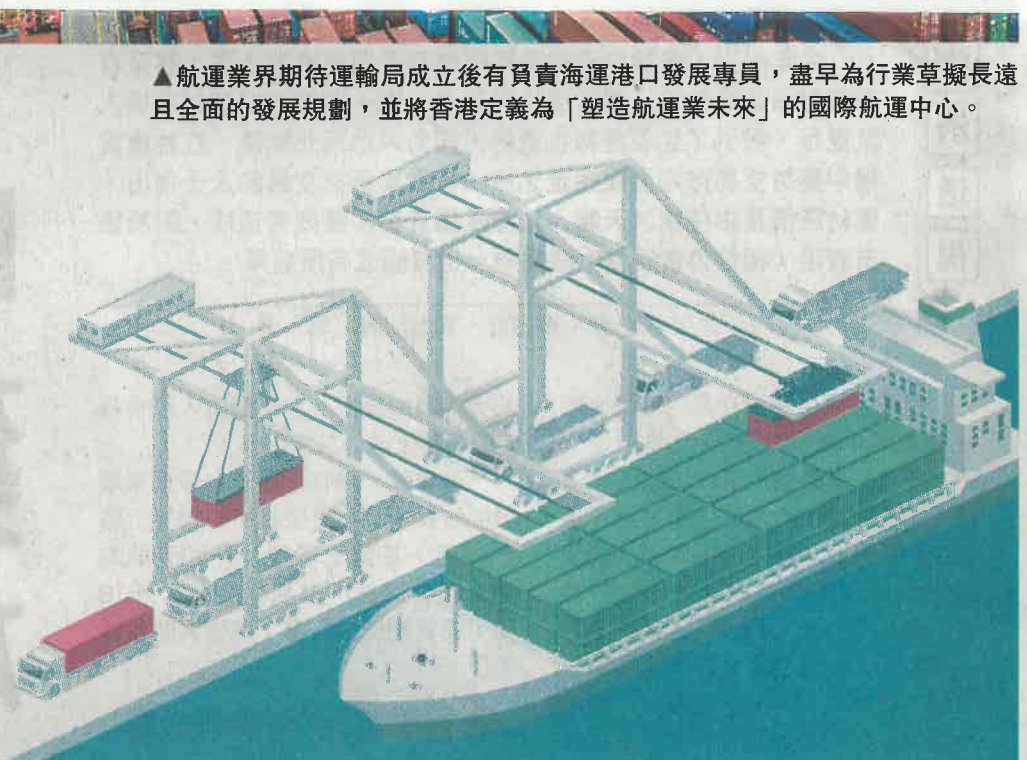
至於法律訴訟，紐約和倫敦並駕齊驅；法律仲裁上倫敦明顯跑贏，但其地位正受到來自香港和新加坡的挑戰。去年，香港國際仲裁中心受案仲裁案件超過300起，而新加坡國際中心新案件量首次超過1000個，今年更獲選為全球最受歡迎仲裁地。

劉洋最後談及，欣喜見到特區政府開始考慮分拆運輸及房屋局，期待運輸局成立後有負責海運港口發展專員，盡早為行業草擬長遠且全面的發展規劃，將香港定義為「塑造航運業未來」的國際航運中心。

近年國際航運中心排名

| 排名 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 |
|----|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 1 | 新加坡 | 新加坡 | 新加坡 | 新加坡 | 新加坡 | 新加坡 | 新加坡 | 新加坡 |
| 2 | 倫敦 | 倫敦 | 香港 | 香港 | 倫敦 | 倫敦 | 倫敦 | 倫敦 |
| 3 | 上海 | 上海 | 倫敦 | 倫敦 | 香港 | 香港 | 香港 | 香港 |
| 4 | 香港 | 香港 | 上海 | 上海 | 漢堡 | 漢堡 | 鹿特丹 | 鹿特丹 |
| 5 | 迪拜 | 迪拜 | 迪拜 | 迪拜 | 上海 | 鹿特丹 | 漢堡 | 漢堡 |

來源：新華·波羅的海國際航運中心發展指數



▲航運業界期待運輸局成立後有負責海運港口發展專員，盡早為行業草擬長遠且全面的發展規劃，並將香港定義為「塑造航運業未來」的國際航運中心。

港口敗落可鑒 航空業更需憂患

【大公報訊】《十四五規劃綱要》提出支持香港國際金融、航運、貿易中心和國際航空樞紐的地位，目前機管局亦正在機場貨運區興建一座高端物流中心，另準備重建香港國際機場的空郵中心。身兼航空發展與三跑道系統諮詢委員會委員的劉洋談及，香港在航空業很有優勢，但不代表可高枕無憂，反而要有憂患意識，更要把港口作為前車之鑒，才能避免重蹈覆轍。

機管局昨日發布最新數據，上月機場貨運量按年上升17.9%至45.4萬噸，首9個月升13.1%至360萬噸。根據規劃，香港機場三跑道系統將於2024年啟用，每年處理航空貨物吞吐量將超過900萬噸，可滿足未來超過十年的需求。

過去常說香港港口連續數年成為全球最繁忙的貨櫃碼頭，但如今已跌至全球第八位。劉洋反問：「一條三跑道、一座航空城，就能確保作為國際航空樞紐的地位了嗎？」他直言，航空業一定要把握時間制定

長遠發展規劃，如何維持自身優勢的同時，讓大企業大物流商都選用香港機場。另可配合航空金融發展航空仲裁業務，打造國際航空仲裁中心等。

全球高增值航運業現況

| 分項 | 領先城市 |
|----|-------------------------------------|
| 法律 | 訴訟方面：倫敦和紐約並駕齊驅 仲裁方面：倫敦領先，新加坡急起直追 |
| 保險 | 倫敦領先，遠遠拋離競爭對手 |
| 經紀 | 倫敦領先，新加坡和希臘競爭激烈 |
| 金融 | 上海、新加坡、紐約、香港和東京正在爭奪倫敦的龍頭交椅 |

大公報製表