

1. 香港和內地航運業的發展現狀及優劣勢分析

1.1 香港高端航運服務業優勢

1.1.1 法律環境

安全、公平、公正的法律環境一直以來是香港最重要的核心價值與競爭力。回歸前，香港的法律主要以英國法為基礎，屬於普通法系。回歸後，《香港特別行政區基本法》的推行與實施體現了中國政府對香港的基本方針政策，但香港原有法律，即普通法、衡平法、條例、附屬立法和習慣法，得到了最大程度的保留。此舉既是對客觀事實的尊重，也滿足了香港繁榮和穩定發展的需要。此外，國際條約是香港法律的淵源之一，回歸後，這些國際條約在不違背「基本法」規定的原則下也得到了極大程度的保留。同時，香港特別行政區政府可以「中國香港」的名義，單獨同世界各國、各地區及其有關組織保持和發展關係，簽訂與履行有關協議。為適應當今社會、經濟的發展，香港立法會亦可制定新的法律並對原有法律進行修改和補充。

自回歸至今，在「基本法」的保障下，香港仍舊保持了國際化大都市的地位，其法律制度也在社會經濟發展中不斷加強和完善。但完備的司法制度仍需要其他制度的支撐。一百多年以來，香港的司法機關逐步形成了自己的職業化觀念，這些理念保證了相關人員在處理案件中不受個人價值觀念影響從而做出客觀的判斷。此外，香港的司法權由司法機關統一行駛，不受行政機關和立法機關的幹預。這些觀念和制度的形成保障了香港的司法獨立性。

總的來說，香港穩定的政治環境、長期以來完善的法律制度與廉潔的政府為香港社會經濟的發展提供了良好的軟環境，從而吸引了大批經驗豐富的專業人士。同時，香港的法律制度也為仲裁和爭議的解決提供了一個公平、便利的平臺，這一因素是國際航運中心與航運產業集群得以在香港發展的原因。

1.1.2 金融環境

20 世紀 70 年代末和 80 年代初，隨著對外貿易的快速發展，香港的銀行和金融機構數目激增，成為亞洲重要的金融交易中心。經過了數十年的發展，在經歷過政治變革，區域金融風暴和全球金融危機的種種考驗之後，香港逐步確立了全球金融中心的地位。從表 1.1 來看，近年來，香港金融業占社會總 GDP 15% 以上，與物流貿易，旅遊和工商業同為香

港四大支柱產業。香港金融一方面秉承自由開放的理念，以簡便靈活的貨幣匯率，低廉的賦稅和公正透明的司法體系吸引了國際眾多知名金融機構，另一方面香港以穩健的財政政策，有效的市場調節機制和健全的監管手段，保障了金融行業的健康發展，為自身的經濟建設提供了穩定的融資管道和投資環境。2017 年 Global Financial Centres Index 綜合金融行業發展，專業人才儲備和國際口碑等多方面指標，將香港評為全球三大金融中心之一，排名僅次於紐約和倫敦。

表 1.1 香港金融業發展概況

年份	1998	2003	2005	2007	2009	2011	2013	2014	2015
金融業增加值 (億港元)	1263	1540	1707	3226	2599	3068	3459	3680	4099
金融業占 GDP 比重	10.50%	13.10%	12.70%	20.10%	16.20%	16.10%	16.50%	16.70%	17.60%
金融業就業人 數 (萬人)	17.52	17.3	17.95	19.27	21.14	22.63	23.17	23.65	24.59
金融業就業人 數占總人數比 重 (%)	5.60%	5.40%	5.30%	5.50%	6.10%	6.30%	6.20%	6.30%	6.50%

資料來源：香港特別行政區政府統計處

1.1.2.1 香港貨幣政策和貨幣市場

香港的貨幣制度主要包含兩個方面：聯繫匯率制和自動利率調節機制。香港進行貨幣管理的歷史最早可追溯到 1935 年港英政府頒佈的《1935 年貨幣條例》。為促進開埠通商，港英政府建立了外匯基金，設立了由商業銀行發行香港流通貨幣的政策，施行以百分之百的英鎊為準備金的英鎊匯兌本位制，即 1 英鎊=16 港幣。1949 年，英鎊貶值 35.5%，1967 年，英國國際收支情況惡化，英鎊再次貶值 14.35%，因此港幣與英鎊脫鉤。在經歷了自由浮動制度及加權貿易匯率指數制度的變革後，1983 年香港政府接受了經濟學家格林伍德的建議，施行聯繫匯率制度，從此港幣與美元掛鉤，匯率固定為 1: 7.8。

根據貨幣發行局制度的規定，貨幣基礎的任何變動必須與外匯儲備的相應變動一致，因此當港元資產的需求減少，港元匯率減弱至兌換保證匯率時，政府（香港金融管理局）便會

向銀行買入港元，貨幣基礎隨之收縮，利率因而上升，吸引資金流入，以維持匯率穩定。相反，若港元資產的需求增加，使匯率轉強，銀行可向政府買入港元，貨幣基礎因而擴大，對利率造成下調壓力，遏止資金繼續流入。這種機制又被稱為自動利率調節機制。

香港施行與美元掛鈎的聯繫匯率制度，在實際操作中簡單可行，操作方便。由於香港進出口的主要貿易對像是內地和美國，聯繫匯率制度可以降低跨國交易的外匯風險。並且與美元掛鈎不需要擔心港幣和美元的匯率在長期中的變動，可以直接刺激美國的直接投資資本流入。而港元的自動利率調節機制可以保證自由利率與聯繫利率長期密切聯繫，有助於化解外匯市場投機，穩定外匯儲備金。香港這兩項貨幣政策，幫助港幣成功化解了 90 年原油危機，97 年東南亞金融風暴及 08 年全球金融危機，維護香港經濟繼續繁榮發展。當然這樣的貨幣制度也存在一定的缺陷，比如港幣完全掛鈎美元，當美元貶值時，港幣也隨之走弱。

在貨幣市場方面，香港是一個和倫敦類似，主要經營市場所在國的境外貨幣業務的地理區域，因此也被稱為離岸金融中心。相比新加坡這類只允許特赦的機構經營亞洲美元存貸業務的金融中心，香港金融市場同時對居民和非居民開放，更加符合自由交易的市場特徵。除了美元等主要貨幣的交易業務，香港於 2004 年首次推出人民幣業務，2009 年推行跨境貿易人民幣結算，並於 2010 年允許香港銀行向企業客戶提供人民幣貿易融資，存款證，債券等相關產品。現在，香港已經建立起內地意外最大的人民幣資金池，處理約 70% 全球人民幣支付量，成為了最大的人民幣離岸交易中心。

據環球同業銀行金融電訊協會(SWIFT)資料顯示，截至 2016 年 12 月，人民幣是全球第六大支付貨幣，前 5 位分別是美元、歐元、英鎊、日圓和加元；而香港作為最大的離岸人民幣中心，允許貿易商使用各類人民幣服務，如離岸接收，儲存人民幣貿易款項信用狀，貸款，融資，出口商業發票貼現和保付代理等，有效的降低了人民幣貿易的交易成本，也增強了香港作為商業中心，旅遊中心和金融中心的競爭力。

1.1.2.2 香港銀行業

銀行業是香港金融的支柱型產業。近年來，香港銀行業每年的增加值均佔據整個金融行業增加值的 65% 以上。香港銀行業優勢在於銀行數量多，資產規模大，國際化程度高，銀行業務多元穩健發展，具有較強的抗系統風險能力。

自開埠經商以來，眾多本土或者國際銀行逐步駐紮於香港。到了 20 世紀 70 年代後，香港銀行數量劇增，隨之而來的則是銀行盲目擴張，貸款情況混亂，銀行系統存在重大風險。1989 年，香港銀行業施行三級發牌制度。根據《銀行業條例》，香港銀行監管機構（最

早為銀行業監理處，1993 年起為香港金融管理局) 認可的機構分為三類，包括銀行、有限牌照銀行及接受存款公司。這三類機構均可從事貸款或者投資業務，然而只有銀行可經營支票及儲蓄戶口的業務，有限牌照銀行只能接受 50 萬港元以上的存款。

香港的分級管理制度能夠根據三類公司業務範圍，客戶和資金保障方面的不同要求，進行不同程度的管理和監控。香港在銀行監管方面比較穩健，資本充足比率保持在 15%，超出巴塞爾委員會的《有效監管銀行業的主要原則》規定的 8%，而在貸款集中程度和流動性方面，香港銀行業表現也優於國際標準。其中，發牌銀行將受到金管局最嚴密的風險監控，成為最安全的金融機構。實行三級發牌制度以後，香港有效控制銀行的規模擴張，避免了惡性競爭，保障金融業的穩定健康發展。2005-2015 年香港三類存款機構的規模發展如下表所示。

表 1.2 2005-2015 年香港三類存款機構規模發展

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
銀行機構數量							
第一類	129	143	147	153	154	157	152
第二類	71	49	43	42	43	41	42
第三類	85	66	64	61	60	63	63
信貸，票據及貸款服務							
	百萬港幣						
第一類	13779	17084	19168	21606	21845	24271	25360
第二類	1099	565	457	492	518	701	586
第三類	-	-	-	-	-	-	-
利息收益							
	百萬港幣						
第一類	77008	103270	118254	136600	157728	181603	181255
第二類	4091	2749	2199	2163	2065	2398	2293
第三類	-	-	-	-	-	-	-

資料來源：香港特別行政區金融管理局

1.1.2.3 香港的證券市場

香港的證券市場開始於 1891 年，有悠久的股票交易歷史。經過長期的發展，香港交易所 (HKEX) 已經成為亞洲最重要的證券交易市場之一。與同為亞洲金融中心的新加坡相比，截止 2017 年，新加坡交易所上市的企業總市值只有香港的四分之一。2018 年 3 月底，香

港的股票市場總市值超過 360000 億元，交易量位元元列世界第六，在亞洲則排名第四。從市值占 GDP 百分比來看，香港證券交易所則位居世界第一。從首次公開招募集資市場方面來看，香港在 2017 年全年新上市公司 91 家，首次上市集資總額為 1282.07 億港幣，排名世界第三，僅在紐約和上海之後。香港證券交易所產生的「恆生指數」已經成為亞洲地區乃至全世界重要的經濟指標。表 1.3 為 2011 年至 2017 年香港年度成交額和上市公司的發展情況：

表 1.3 2011 至 2017 香港年度成交額與上市公司市值（單位：10 億港元）

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
主機板成交額	17901.1	13267.5	15185.8	16990.3	25836	16280	21560
創業板成交額	63	33.5	78.8	165.5	254.7	116.4	149.1
上市公司數目	1496	1547	1643	1752	1866	1973	2118
上市公司總市值	17537.3	21950.1	24042.8	25071.8	24684	24761	33998.8

資料來源：聯交所

隨著香港與內地經濟聯繫加強，成為最大的人民幣離岸中心以後，香港已經成為中國企業海外融資和首次公開募股的首選平臺。截止 2017 年，在香港上市的內地企業總市值達到 225220.6 億港元，約占香港證券市場總市值的 66%。其中 2006 年中國工商銀行股份有限公司是 2006 年全球資本市場上單次融資額最大的新股發行，也是香港自 1986 年以來除友邦保險以外 IPO 融資最高金額，該年香港新股融資額一舉超過美國，僅次於倫敦名列全球第二。

除了股票交易，香港證券市場還有包括期權，認股權證，牛熊證，信託基金等多元化的投資產品。總體來說，香港證券市場的競爭優勢一在於上市公司數量多，交易額大，資本實力雄厚；二是聯交所及證監會因其嚴格的標準和管理機制擁有良好的聲譽，三為資金和通訊的自由流通，以及低稅率的簡單稅制。

1.1.2.4 香港的保險及其他金融行業

香港是全球最開放的保險業中心之一。在商業保險市場方面，截至 2016 年底，香港擁有獲授權從事船舶保險業務的本地保險公司 53 家、海外保險公司 35 家以及超過 750 名保險經紀。從保險密度來看，香港人均保費超過 6 萬港幣，排名亞洲第一，世界第三；二從保險深度來看，香港保費占 GDP 比重約為 18%，位居亞洲第二，世界第三。近年，香港的

保險業市場每年都有良好的增長。2016 年，香港總保費相比 2015 年上升了 23%，達到 4488 億港元。這得益於香港保險業監理處（OCI）有效率的市場監管手段，即授權保險公司在香港經營保險業務，並確保保險公司以審慎的態度經營業務。

香港其他金融行業，比如債券市場、資產管理市場，均在近些年有著良好的發展勢態。在香港債券和資產管理快速發展的背後，是全球金融日趨一體化，連帶金融行業也乘全球化的浪潮席捲而起，特別是近年來中國內地經濟高速增長，吸引國際投資者以香港作為區域投資平臺。

總體來說，香港作為開放型經濟市場地區，以進出口貿易作為支柱產業，進而對金融產業有著較高的需求。經過長期的發展，形成了穩定和自由的金融環境。由特區政府自行制定金融政策，表明未來香港貨幣政策不受央行的貨幣政策約束，不實行外匯管制政策，繼續開放外匯，黃金，證券，期貨市場，保障資金流動和進出自由。而新加坡在經濟各項指標上受到官方嚴密監控，最大的金融機構也是由官方控制的淡馬錫銀行和星展銀行，相比較而言，穩定和自由的金融環境顯然是香港吸引金融投資者的最大優勢。

1.1.3 腹地資源

內地實體航運業的高速發展和「一帶一路」等政策的實施，為香港高端航運服務業的快速發展提供了前所未有的機遇。香港可利用自身的地緣優勢和自由港的定位，為中國內地和「21 世紀海上絲綢之路」的沿線國家及地區提供船舶註冊、船舶管理、船舶融資、船舶保險、海事仲裁等高端航運服務。

1.1.3.1 內地實體航運業的高速發展

根據中國海關總署發佈的統計資料，2017 年中國內地貨物貿易進出口總值 27.79 萬億元人民幣，比 2016 年增長 14.2%，扭轉了此前連續兩年下降的局面。其中，出口 15.33 萬億元，增長 10.8%；進口 12.46 萬億元，增長 18.7%；貿易順差 2.87 萬億元，收窄 14.2%。伴隨全球經濟形勢的復蘇回暖趨勢，中國內地進出口總量自 2016 年下半年開始持續增長，創下近 5 年來半年度同比最大增幅。

世界銀行最新的全球經濟展望中預測，全球經濟增速將由 2016 年的 2.4% 加快至 2017 年的 2.7%。國際貨幣基金組織對今年全球經濟增速的預測也較年初有所上調，全球經濟延續復蘇態勢，國際市場需求有所改善，促使內地出口數量增加 8.9%。

2007 至 2016 年間，香港港口海運輸送量和中國內地進出口貿易總額變化情況如下表 1.4 和圖 1.1 所示。

表 1.4 2007-2016 年香港港口海運輸送量和中國內地進出口總額

年份	香港港口海運輸送量 (千公噸)	中國內地進出口總額 (億元人民幣)
2007	177347	165296
2008	179974	177908
2009	161591	150775
2010	182004	201232
2011	194926	235234
2012	188860	244418
2013	184238	258300
2014	197321	264300
2015	168586	245500
2016	164084	243300

資料來源：香港特別行政區海事處港口及海事統計資料，中華人民共和國海關總署

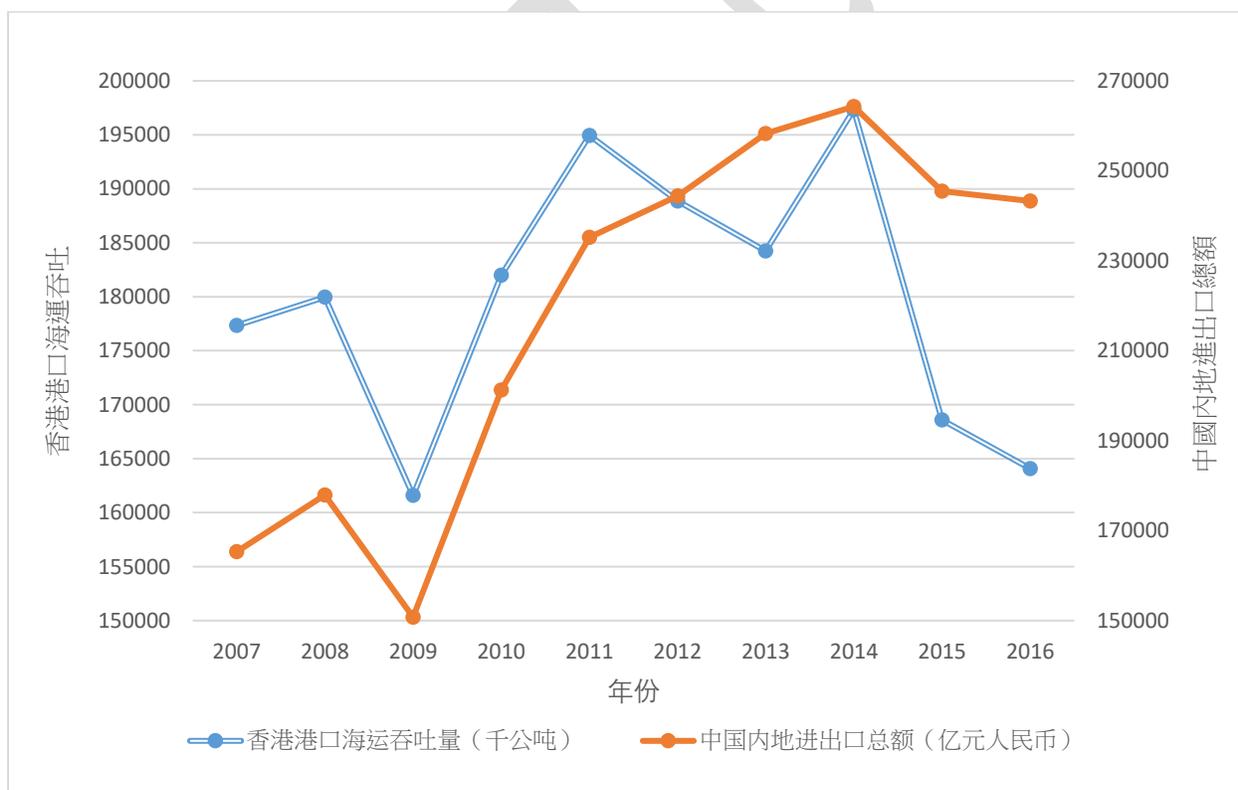


圖 1.1 香港港口海運輸送量和中國內地進出口總額變化情況

在比較兩類因素的關係密切程度時，可採用灰色關聯分析方法，該方法利用兩點間的距離衡量變數的變化程度，利用斜率表示變數的發展趨勢。灰色關聯分析法對兩類因素間的變化方向和變化速度進行比較，若一致性越大，則表明兩者間的關係越密切。

建立灰色關聯度分析模型，對原始資料經過均值化處理後，得到參考序列 T_0 和比較序列 T_l ，二者長度相同，即

$$T_0 = (t_0(1), t_0(2), t_0(3), \dots, t_0(n))$$

$$T_l = (t_l(1), t_l(2), t_l(3), \dots, t_l(n))$$

$$l = 1, 2, 3, \dots, N$$

在區間 $[\alpha, \alpha + 1]$, $\alpha = 1, 2, 3, \dots, n - 1$ 上的斜率為

$$\Delta t_0(\alpha) = t_0(\alpha + 1) - t_0(\alpha)$$

$$\Delta t_l(\alpha) = t_l(\alpha + 1) - t_l(\alpha)$$

對應的斜率序列為

$$\Delta T_0 = (\Delta t_0(1), \Delta t_0(2), \Delta t_0(3), \dots, \Delta t_0(n - 1))$$

$$\Delta T_l = (\Delta t_l(1), \Delta t_l(2), \Delta t_l(3), \dots, \Delta t_l(n - 1))$$

在參考序列和比較序列的對應區間中，斜率比值所組成的序列和均值為，

$$\frac{\Delta T_0}{\Delta T_l} = \left(\frac{\Delta t_0(1)}{\Delta t_l(1)}, \frac{\Delta t_0(2)}{\Delta t_l(2)}, \frac{\Delta t_0(3)}{\Delta t_l(3)}, \dots, \frac{\Delta t_0(n-1)}{\Delta t_l(n-1)} \right)$$

$$\overline{\left(\frac{\Delta T_0}{\Delta T_l} \right)} = \frac{1}{n-1} \sum_{\alpha=1}^{n-1} \frac{\Delta t_0(\alpha)}{\Delta t_l(\alpha)}$$

則其灰色斜率關聯度為

$$\beta(T_0, T_l) = \begin{cases} \frac{1 + \overline{|\Delta t_0(\alpha)|}}{1 + \overline{|\Delta t_0(\alpha)|} + \overline{|\Delta t_0(\alpha) - \Delta t_l(\alpha)|}}, \overline{\left(\frac{\Delta T_0}{\Delta T_l} \right)} \geq 0 \\ -\frac{1 + \overline{|\Delta t_0(\alpha)|}}{1 + \overline{|\Delta t_0(\alpha)|} + \overline{|\Delta t_0(\alpha) - \Delta t_l(\alpha)|}}, \overline{\left(\frac{\Delta T_0}{\Delta T_l} \right)} < 0 \end{cases}$$

其中

$$|\overline{\Delta t_0(\alpha)}| = \frac{1}{n-1} \sum_{\alpha=1}^{n-1} |\Delta t_0(\alpha)|$$

$$|\overline{\Delta t_0(\alpha) - \Delta t_l(\alpha)}| = \frac{1}{n-1} \sum_{\alpha=1}^{n-1} |\Delta t_0(\alpha) - \Delta t_l(\alpha)|$$

在該模型中，香港港口海運輸送量為參考序列 T_0 ，中國內地進出口總額為比較序列 T_l ，經計算可得，兩者的關聯度 β 為 0.944，關聯性較大。由此可以說明，中國內地進出口貿易的持續增長，為香港航運市場的持續發展提供了機會。

隨著經濟規模和貿易的高速增長，中國內地實體航運業，包括港口和航運企業，進入高速發展階段。內地港口貨物輸送量和集裝箱輸送量已連續超十年位居世界第一。2017 年，世界排名前十位的貨物輸送量大港和集裝箱輸送量大港，中國內地港口均佔有 7 席。根據聯合國貿易和發展會議（UNCTAD）發佈的《2017 年國際海運述評》顯示，按船舶數量計算，中國是最大的船東國，1000 及以上總噸的船舶數量達 5206 艘，且海運連結性指數最高。香港則是五大船旗登記國和地區之一，其他四國分別為巴拿馬、賴比瑞亞、馬紹爾群島和新加坡，共佔 57.8% 的市場份額。

不可否認，內地港口的迅速崛起，尤其是珠三角地區港口的激烈競爭，分流了珠三角經香港中轉的貨物，對香港的港口貨運業造成了一定程度上的衝擊。但若單以輸送量評定香港的國際航運中心地位則不夠全面，在航運中心的眾多評價指標中，港口輸送量只是其中之一，還包括更多的高端航運服務，如船舶管理、融資、保險、註冊及相關的法律服務等。以倫敦港為例，其 2016 年貨運輸送量為 5000 萬噸，僅為香港同期貨運輸送量（25673 萬噸）的五分之一，但作為著名的國際航運中心，倫敦仍發揮著巨大的作用，這足以說明貨運輸送量並非評價國際航運中心的單一指標。

在中國內地，海運船隊中有約 50% 的船隻在境外登記，40% 掛香港旗。究其原因，除了避開內地高昂的稅費、節省運營費用外，內地船舶融資等配套航運服務的滯後也是中資船隊選擇掛外旗的一個重要原因。儘管《國務院關於推進上海加快發展現代服務業和先進製造業、建設國際金融中心和國際航運中心的意見》明確了上海發展現代航運服務業的目標，但上海的航運服務業，尤其是高端航運服務業，尚處於起步階段。要趕上香港和新加坡，在法律制度、金融政策、稅務管理和外匯管制等方面還需要有長時間的改革與完善。而香港的高端航運服務業發展已初具規模，並有一定的國際知名度，可以為航運企業提供高素質的航運服務。

香港作為自由港，一般貨物沒有海關手續，所以在處理查驗、通關和關稅等問題時，操作相對簡便，為航運和國際物流業的發展提供了許多便利。貨主方便選擇香港作為東亞地區的物流樞紐。因為如果貨物到香港後再分拆到周圍地區，不要擔心任何關稅損失和海關麻煩。任何國家或地區的船舶均可自由進出香港，無需辦理申請手續，只要在 24 小時前通知香港政府的港務部門即可。簡便的海關手續，可縮短船舶在港停留時間。與此同時，在香港投資經營航運業，完全不受國籍或投資比例的限制，資金亦可自由匯兌和轉換，稅率與其他行業相同。而設在外地的船公司或在外地註冊的船舶則不用繳稅。

相較於新加坡，香港緊靠中國內地，不但具有地理和經濟腹地上的優勢，而且與中國內地航運企業有相對較小的語言和文化差異，易於相互溝通和理解。另一方面，香港是中西方文化交融的中心，擁有大量深諳內地航運市場和國際航運市場的專業人士。香港與國際接軌的航運服務業可為中國內地航運企業與國際航運市場的溝通搭建有效的橋樑。因此，如果能夠立足自身優勢，和內地展開有效的功能性分工合作，香港航運服務業發展的空間和潛力巨大。

1.1.3.2 內地經濟轉型有助於開發國內外市場

隨著中國對巴西、俄羅斯、印度、南非、馬來西亞等金磚國家和「一帶一路」沿線國家出口量的快速增長，再加上亞洲基礎設施投資銀行的成立，香港高端航運物流業迎來了新的發展機遇。

物流服務方面，香港受惠於各相關國家基建設施的擴充和改善：港珠澳大橋建成通車後，其物流服務的腹地將逐步延伸至珠江西岸；香港國際機場跑道完成拓展後，香港的航空貨運處理能力將得以提升，從而滿足日益增長的貨運需求。

法律服務方面，隨著「一帶一路」建設的快速開展，香港公正、專業和高效的貿易及海事仲裁服務，勢必會為中國企業「走出去」及「一帶一路」沿線國家和地區的海外企業「走進來」提供必要的法律和智力支援。由於香港具有緊鄰中國內地的地理優勢，且與內地政府簽訂了《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》等相關自貿協議，當發生涉及中國因素的商業及海事糾紛時，香港勢必成為理想的中立地。同時，香港是中西方文化的交匯之地，能夠更加便利地處理中國內地企業與海外國際企業間的商業糾紛。

資訊服務方面，很多國際化大型航運經紀公司均在香港設有辦事處，對亞洲乃至國際市場有較為深入的瞭解和分析，能夠對最新的航運市場變化進行快速反應。無論是本土或者國際的航運人才，都能以其操作經驗、專業知識和語言文化優勢為航運企業提供專業地顧問服務。

因此，香港可成為中國在國際市場內進行資源配置的重要樞紐，依託自身高度發達的航運業，為「一帶一路」，特別是「21世紀海上絲綢之路」的沿線國家及地區，提供先進的高端航運服務，為中國內地與海外市場的商業合作搭建良好的溝通平臺，並在航運及相關產業領域內，提供高效的資訊服務和智力支援。同樣，香港也可以此為契機，積極發揮其高端航運服務方面的競爭優勢，開拓新興的航運市場，特別是南亞、東南亞和東北亞等地區的相關航運服務業務。

1.1.4 悠久的航運發展史

1.1.4.1 港口

香港擁有著悠久的航運發展史。香港的自由港距今已有一百七十二年的歷史，而自由港的產生，應追溯到十九世紀，始於1841年6月7日。

十九世紀三十年代末和四十年代初，大英帝國已基本完成了工業革命。英國工業生產的發展遠遠超過了它本國市場的含量，急需擴大掠奪新的原料產地和工業品傾銷市場。香港地處中國與鄰近亞洲國家的要衝，作為一個擁有良好戰略地位和良好港口的東方要道，首先引起了英國殖民統治者的關注。從1840年到1898年間，英國通過三個不平等條約先後佔領了包括香港島、九龍司和新界在內的整個香港地區。當時的英國已擁有了世界上最強大的經濟實力和競爭優勢，因此它開始在全世界推行自由貿易政策。香港作為英國殖民地之一，自然也要貫徹它的自由貿易政策，而最合適的自由貿易政策就是採用自由港的形式。一方面，允許外國船隻自由進出港口，並對進出口的貨物免稅。另一方面，把香港作為一個自由通商的港口門戶和貨物集散地，更有利於吸引船隻來港和更便於迅速向中國市場傾銷工業品，以便瓦解中國當時自給自足的經濟體制。因此，香港自由港的政策實際上是工業革命後英國為了在海外全面推行它的自由貿易政策和擴大對中國的經濟侵略的背景下形成的。(黃漢生, 1987) 第二次世界大戰之後，帝國主義殖民體系瓦解，許多國家先後成立。而香港由於特殊的歷史條件和原因，繼續保持殖民地的地位，因而它自由港的政策一直沒有發生變化。1997年我國收回香港主權，在一國兩制原則下，香港依然保持單獨的關稅地區及獨立運作的航運行政和船舶註冊的自由港政策。

1.1.4.2 香港造船業

香港曾經有造船業。20世紀50年代，香港最大的兩家造船廠——太古船塢公司和黃埔船塢公司共僱用八千五百多人，約佔當時全港的20%勞工，造船能力每年8萬噸，造船業在當時極其興盛。黃埔船塢公司成立於1863年，經過收購和合併，它在1870-80年代擴展成

香港船塢業霸主，更由修理保養船隻的業務，發展到造船，其中既有小型的木製遊艇，也有大至五千噸的輪船。它在紅磡區興建的現代化船塢，為華人提供了大量工作機會，連帶令當地社區和相關設施亦發展起來。二次大戰過後，造船和維修工業轉移到外地，香港的造船業逐漸式微。太古船塢由太古洋行於 20 世紀初，在鰂魚湧太古糖廠旁邊興建大型船塢。船塢可維修二至三萬噸的船隻，又可建造上萬噸的輪船，它在全盛期僱用五千名工人，令鰂魚湧、西灣河的人口倍增。1972 年，黃埔船塢與太古船塢合併，將船塢業務遷往青衣，成為現在的香港聯合船塢，主要從事拖船、打撈服務、修船、機電工程及汽車服務。

1.1.4.3 輸送量

香港目前有 9 個貨櫃碼頭，共有 24 個泊位，位於葵湧及青衣島。在中國內地港口開放以前，香港作為遠東貿易航線的要衝，一直扮演著南亞太區的樞紐港以及中國內地的轉口港的重要作用。早在 1980 年，香港集裝箱輸送量已經達到 147 萬個標準集裝箱，超過日本神戶，成為世界第三大集裝箱港。1986 年，香港超過美國躍居世界第二，港口輸送量達 229 萬個標準集裝箱。到 1987 年時，香港集裝箱輸送量增到 345 萬個標準集裝箱，超過荷蘭鹿特丹港，成為了世界最大的集裝箱港。到 2000 年，香港港口集裝箱輸送量已達 1810 萬個標準貨櫃單位。從 1992 年到 2002 年間，香港有 9 年穩居世界第一集裝箱港口。

近些年來，由於內地港口的開放與新加坡轉口貿易的不斷增長，香港集裝箱輸送量排名收到了一定的影響。2005 年，新加坡超過香港成為了世界最繁忙的貨櫃港。2007 年到 2015 年間，香港先後被上海、深圳和寧波舟山港超越，現在目前排名世界第五。雖然香港集裝箱輸送量發展大不如前，但香港航運服務業的地位仍舊無可替代。

1.1.4.4 航運服務業

悠久的航運發展史，使得香港形成了完善的航運服務業體系。航運服務業是內地航運發展的短板，而這恰恰是香港航運發展的優勢所在。香港的高端航運服務業發展已初具規模，並有一定的國際知名度。這主要得益於香港高度開放的自由經濟體制、完善並與世界接軌的法律和金融制度、低廉簡單的稅制、配套完整和供應充足的服務體系，這些都為香港創造了良好的經商環境。香港不僅與國際市場聯繫密切，積累了大量國際市場資源；而且緊靠中國內地，與中國內地船東有相對較小的語言和文化差異，具有巨大的市場潛力。香港高端航運服務業的競爭力主要體現在如下幾個方面：

航運金融

航運業作為高投入，長週期和高風險的行業，對金融服務有較大的需求和較高的要求。一個具有國際影響力的航運中心必然需要高校和全面的金融服務作為支撐。具體來說，航運

金融服務包含：船舶融資，船舶保險，貨幣結算，航運價格金融衍生品等。香港作為亞洲乃至世界的航運中心，在多個方面都具有顯著的優勢：

(1) 船舶融資

隨著世界船舶大型化的發展，國際航運的經營更加迫切的需要大型的金融機構以借貸，租賃及公開招股的方式提供資金。由於資本高度密集的行業特徵，只有少數大型的投資銀行或專業的航運金融機構才具資格參與到船舶融資的專案中。目前國際上在船務融資領域占主導地位的貸款機構有：德國北方銀行(HSH Nordbank)、德國復興銀行(KfW)、法國農業信貸銀行(Credit Agricole)、挪威銀行(DnB Nor)、中國銀行、北歐聯合銀行(Nordea)、蘇格蘭皇家銀行(Royal Bank of Scotland)、韓國進出口銀行等。據統計，截至 2016 年全球十大船務融資銀團中有 7 家(包括德國北方銀行，法國農業信貸銀行等)在港設置辦事處。而 2008 年金融危機後，歐洲投行貸款收緊，亞洲的金融機構以充足的資本和較為寬鬆方便的法規受到船舶融資市場的更多關注。中國銀行、中國進出口銀行及國家開發銀行等大陸投資機構也通過成立駐香港的海運金融子機構、簽署與駐港航運企業的融資協定等方式越來越多的在香港參與船舶融資活動。

根據香港金融管理局的統計，2017 年 3 月，在香港進行的船務設備貸款總額約為 127 億美元，幾乎等於同期德國北方銀行 (HSH) 的船務貸款總額。而實際上，出於審核和稅費的考慮，銀行貸款給船東的紀錄或會存放於銀行的總部或其他分行，因此香港的實際船舶融資總額遠超這一統計數字。與亞洲其他地區相比，香港一方面著眼於亞洲特別是中國大陸急速增長的遠洋航運市場，成為船舶融資需求的對介面，另一方面通過簡單的賦稅制度和寬鬆的外匯交易市場，完成與國際船舶融資市場的接軌，逐漸成為面向全球的航運金融中心。

(2) 船舶保險

船舶保險是一項附加值高、專業難度大的高端金融服務。在船舶保險服務中，既有商業海上保險市場負責船殼、貨物、運費等的風險擔保，比如世界最大的倫敦勞合社 (Lloyd's) 和 International Underwriting Association，也有通過航運業內的自發組織對風險進行分擔和賠償，比如各個地區的船東互保協會 (Protection and Indemnity Club)。

從保費總額上看，香港的海上保費僅占世界總額的 0.6%，然而香港的海上保險的優勢之處在於完善的保險業運營架構和成熟的保險相關行業。香港作為第四大船舶註冊處（按噸位計）對船舶保險需求巨大。在商業保險市場方面，截至 2016 年底，香港擁有獲授權從事船舶保險業務的本地保險公司 53 家、海外保險公司 35 家以及超過 750 名保險經紀。國際海上保險聯合會 (IUMI) 於 2016 年 10 月宣佈在香港設立其亞洲分會，成為首個歐洲以外的常駐辦事處。而在船東互保協會方面，國際船東互保協會集團 (International Group of

P&I Clubs) 旗下的 13 家保賠協會現在已有 12 家在香港設立了辦事處，成為倫敦以外最大的服務集群，可為船東進行更有效的風險規避和管理。在 2008 年金融危機後，隨著各大航運公司重組兼併，航運市場結構巨變，更多的航運巨頭選擇進行自保保險業務用於分擔自身運營的風險。而香港憑藉離岸風險保險業務的利得稅半數寬免的優惠政策，成為專屬自保保險業務的理想地點。除了大量的船舶保險需求和專業的保險機構，香港擁有眾多權威的風險評估單位，如船級社和船舶檢驗機構，以及高效公正的海事仲裁體系，給香港海事保險業發展帶來強力的推動和支持。

(3) 貨幣結算

國際貿易和航運業務涉及大額資金的流轉，雖然美元仍是國際貿易的首選貨幣，但隨著中國船隊規模的增加，航運業崛起，對外投資加強，人民幣結算將成為環球海運網路資金流動的重點需求。

香港作為世界最大的人民幣離岸中心，多年來一直堅守自由市場，沒有資本及外匯的管制，外幣交易手續簡單，主要的結算銀行包括花旗銀行和滙豐銀行。而這樣便捷的貨幣結算體系，一方面吸引更多國際航運公司入駐香港，促進了傳統航運的發展，另一方面也為未來的航運金融衍生品的交易，例如遠期運費協定 (FFA)，打下良好的基礎。

總之，香港航運金融服務的發展與香港本身航運中心和金融中心的定位密不可分。航運金融服務的發展是基於航運業本身的需求而來的。香港擁有世界上 10% 的註冊船舶，總計 1.9 億噸，香港港口從上世紀九十年代起貨物周轉量位居世界前列。隨之產生對於融資，風控和結算的需求，使得香港航運金融業快速發展，並形成了較為成熟的體系。同時，香港作為亞洲的金融中心，與國際接軌的金融市場，開放透明的管理政策，多種風險控制組織以及專業的法律仲裁機構，對航運業的健康發展起到非常重要的作用。

法律環境

不斷完善的法治環境與有效的仲裁機制是國際航運中心得以發展與維持的重要因素。香港的法律制度為仲裁和爭議的解決提供了一個公平、便利、靈活的平臺，為航運產業集群的發展提供了有效的保障。

作為亞洲區域內重要的海事法律中心，香港長久以來施行與國際接軌的普通法法律體系，但亦可按照《香港特別行政區基本法》第 124 條的規定自行製定有關航運的法例。香港擁

有完備的航運及商業仲裁法例，其中《仲裁條例》被認為是最先進的仲裁法例之一。舊《仲裁條例》（第 341 章）將香港仲裁區分為兩個不同體系，分別用於本地仲裁及國際仲裁，後者受《交易法委員會國際商事仲裁示範法》（「示範法」）管轄。新《仲裁條例》（第 609 章）於 2011 年 6 月 1 日起生效，廢除了以上區分。此舉極大的簡化了香港仲裁法，也成為了香港仲裁制度的一個重要里程碑。新條例一方面強化仲裁的優點，包括尊重仲裁各方的自主權，以及節省仲裁各方的時間和金錢，另一方面保障了仲裁程式和涉及法院聆訊的保密性。2017 年 6 月，香港再次修訂《仲裁條例》，允許協力廠商資助仲裁及調解程式，鞏固了香港作為主要國際爭議解決中心的地位。

同時，依據《關於承認與執行外國裁決的公約》（簡稱《紐約公約》），香港法院嚴格執行該公約締約國所做出的仲裁裁決，而基於香港在國際仲裁方面的好聲譽，其仲裁裁決在一百五十多個締約國也都被承認與執行。對於香港仲裁在中國內地執行的問題，香港和內地於 1999 年共同簽署了《關於內地和香港特別行政區相互執行仲裁裁決的安排》。據此，在香港作出的仲裁裁決可以按照與《紐約公約》類似的條件在內地得到承認與執行。這些年來，有關安排得到兩地法院有效執行，進一步鞏固了香港作為區域性國際仲裁中心的地位。

良好的法律環境為仲裁機構的發展提供了平臺。香港國際仲裁中心於 1985 年成立，該中心是《仲裁條例》指定的機構，負責在爭議各方未能達成協議時委任仲裁員及決定仲裁員人數。2008 年，國際商會轄下的國際仲裁院在香港設立秘書處分處，為在亞太區所進行的國際商會仲裁提供服務。中國國際經濟貿易仲裁委員會（貿仲委）於 2012 年 9 月在香港設立仲裁中心。該中心成立後，進一步提升了香港作為國際仲裁地點的競爭力。另一個同具份量的內地仲裁機構：中國海事仲裁委員會也於 2014 年 11 月在香港正式設立其首個內地以外的仲裁中心，令香港擁有更完備條件去滿足內地及海外不同企業包括航運企業的仲裁服務需求。2015 年 1 月，總部位於荷蘭海牙的常設仲裁法院與中央人民政府簽訂東道國協議，並與香港特區政府簽訂相關的行政安排備忘錄，有助確保常設仲裁法院負責管理的仲裁(包括國家與投資者之間的仲裁)可以在香港進行。

除此之外，許多國際海事律師事務所亦都在香港設有辦事處。香港的海事律師可以提供多語言、多國家及多種類的專業海事法律服務，涉及船舶碰撞、租約糾紛、貨損索賠、海上保險、船員傷亡、船舶建造合同等多個專業領域。外地的律師事務所在香港從事仲裁事務或就仲裁提供意見，亦無限制。仲裁各方可聘用顧問，而其顧問的國籍及專業資格不受限制。

香港具備成熟完善的法律制度，並匯聚大批經驗豐富的專業人士，因此越來越多的業者選擇使用本港的仲裁及調解服務來處理商業糾紛。具香港國際仲裁中心的統計數據顯示 2016 年該中心處理案件總數達 460 宗，處理的爭議總額約達 194 億港元。倫敦大學瑪麗皇后學院於 2015 年公佈的調查結果顯示，香港國際仲裁中心在全球仲裁機構中排名第三，是歐洲以外仲裁機構中的首選。

表 1.5 2015-2016 香港國際仲裁中心處理的爭議個案數目

	2015 年	2016 年
香港國際仲裁中心處理的爭議個案數目	520	460
- 仲裁	271	262
國際	257	228
本地	14	34
- 調解	22	15
- 域名爭議	227	183

資料來源：香港國際仲裁中心

船舶註冊

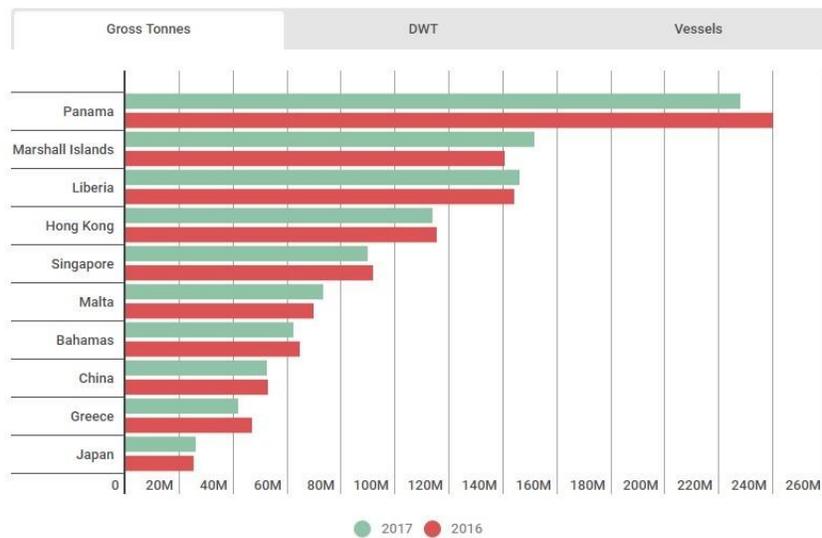
香港能夠成為一個世界級的航運中心，與其完備的船舶註冊系統密不可分。高效優質的船舶註冊服務不但能夠吸引大量海外船東，還能惠及各種上游航運企業，使它們在當地聚集，形成航運集群。最直接受惠的有辦理船舶註冊和抵押的海事法律事務公司、航運融資銀行、船舶買賣和船舶管理公司。其他間接受惠的行業有船舶代理公司、船舶保險/保賠公司、海事仲裁、海損理算、公證公估（船級社）、航運組織（公會和協會）和會計師行等等。這些上游服務業與船舶註冊相輔相成，共同促進共同發展，是建設高端國際航運服務業必不可少的環節。因此擁有高效優質的船舶註冊服務在航運中心建設過程中至關重要。

香港船舶註冊距今已有 150 年歷史。1990 年以前，在香港註冊的船舶被視為英國船隊的一部分，懸掛英國旗。1990 年 12 月，香港獨立自主的船舶註冊處成立，自此香港註冊船舶需掛兩面旗，一面是宗主國國旗，另一面是香港區旗。香港回歸以前，香港註冊船舶掛英國國旗和香港區旗，1997 年香港回歸以後，香港註冊船舶掛五星紅旗和香港區旗。現在的香港船舶註冊處提供船舶註冊、視察和檢驗服務，隸屬於香港特別行政區政府海事處。凡是符合國際海上安全和保護環境污染要求的船舶，都可滿足在香港註冊的要求。香港船舶註冊總噸位於 1996 年 6 月達到 900 萬噸的高峰，但其後即因政權移交的不明朗因素下跌至 1997 年 11 月的 550 萬噸最低位。至 1998 年中，政府成立港口及航運局（港航局）及其

轄下航運委員會，就港口及航運事務提供意見，香港船舶註冊推行了一系列的改革措施，以增強其競爭力，是使香港船舶註冊重新恢復活力。

截止 2018 年 1 月 29 日，香港船舶註冊已突破 1 億 1500 萬總噸。根據香港船舶註冊處統計，截至 2017 年 12 月，香港船舶數量達 2545 艘，註冊噸位超過 1.1 億載重噸，占全球船舶註冊數量的 2.7%，在巴拿馬、馬紹爾群島和賴比瑞亞之後位居全球第四，而新加坡位於第五（如下圖）。香港船舶註冊發展至今，已經有如下公認的優勢。

Top 10 Flag States



資料來源：Lloyd's List Intelligence

圖 1.2 2016-2017 全球前十船舶註冊量統計圖

程式簡單快捷 香港船舶註冊，能夠保證於 24 小時內完成，對船舶的擁有及融資均無國籍限制，只對法律要求的檔進行書面檢查，對大小船東一視同仁。還有具備國際認可資格及經驗豐富的驗船師和其他有關專業人員隨時提供技術支援與建議。

船員沒有國籍限制 在香港註冊船上工作的海員，沒有國籍限制，在香港註冊的船舶與船員在世界各地均可得到當地的中國領事館協助。

稅費優惠 香港註冊船舶可被豁免船舶從國際營運所得的利得稅，同時還可享有香港與主要交易夥伴訂立雙重課稅寬免安排。在香港註冊的船舶採取淨噸位收費，費用比許多方便船旗國（如巴拿馬）低廉。自 2000 年起，香港註冊船舶使用內地港口，可享有最高達 29% 的港口噸稅優惠。

完全獨立而健全的法例 由於歷史原因，香港回歸可以繼續其獨立自主的船舶註冊及按本地法例以「中國，香港」名義簽發相關證書。《基本法》為其提供憲制權利，以便香港可以沿用過往的船舶管理制度和航運法例，包括船員管理、界定航運業特定職能和責任等。除《基本法》規定外，中國政府也頒佈了對香港特別行政區航運業的政策，重申了「一國兩制」及香港的獨立自主性。

是進入中國內陸的樞紐 內地飛速增長的貿易額為香港航運服務業提供了巨大的腹地市場需求，金融業為航運業提供資金支援，因而香港能夠吸引船東、船舶營運企業及其他航運服務業在當地集聚，從而為香港船舶註冊的發展提供保障。這是其他船舶註冊國如巴拿馬、賴比瑞亞和馬紹爾群島共和國所不具備的條件。

本地航運集群的支持 香港航運服務業發展完善，海事法律事務公司、航運融資銀行、船舶買賣和船舶管理公司等航運服務業的發展與船舶註冊相輔相成、互相支持。香港除了能夠吸引大量船舶在當地註冊外，其航運業還能得到本地貿易、金融等商業活動的支持。在發展航運業所需的其他環節都具備的情況下，香港在船舶註冊方面的優勢可以帶動航運服務業的發展，對鞏固和推進國際航運中心地位產生積極的作用。

1.2 香港航運業發展中出現的問題

儘管有如上諸多的優勢，香港航運業仍面臨著來自內部和外部多層次的問題。近年來，內地經濟發展迅速，隨著內地各省市尤其是港口城市的迅速發展，香港的經濟競爭實力相對下滑。有業界人士曾表示香港航運業即將失去曾經的光環，而香港的經濟前景也令人擔憂。過去十年，香港港口輸送量先後被新加坡、上海、深圳和寧波舟山港超越，已經失去了「世界最繁忙港口」的稱號。雖然港口輸送量並不是決定航運業的唯一因素，且香港目前以發展高端航運服務業為主要目標，但近年來隨著新加坡與中國內地的迅速發展，香港高端航運服務業的發展同樣面臨著巨大的競爭。另外，香港政府長期以來對航運業缺乏積極主動的協助，反而寄希望於中央政府出臺政策推動香港航運業發展。同時，香港民主運動持續，為避免影響「港人治港」，中央政府在對支持香港競逐國際航運中心的政策出臺上將更加謹慎，這對香港航運業的發展來說無疑是雪上加霜。具體來說，香港航運業發展出現的問題如下。

1.2.1 政府作用

香港並無港務局，日常港務管理工作，由香港特別行政區政府海事處負責。香港政府一向秉承「大市場、小政府」的執政策略，然而新加坡的做法是政府主導，積極主動，搶抓機遇，香港政府這種採取順其自然態度的傳統思維，是香港在目前環境下發展國際航運中心的隱患。航運中心的形成與發展是市場行為和政府作為共同作用的結果，當中的關鍵是政府的作為。因此在航運業東移的過程當中，政府的放任式管理對香港的航運發展不利。

近些年來，香港政府在航運方面並沒有實質性的動作和舉措。由於香港的政治體制的的原因，凡是涉及政府財政開支或公眾利益的事項往往成為媒體和社會關注的熱點，任何政策的醞釀、制定和出臺，無不經過漫長而複雜的公開諮詢、意見徵集、討論、議會辯論等程式，其間不同政治派別出於選票原因會盡力維護和鼓吹所代表階層的利益和訴求等，這些都加大了公共政策制定難度，延長了政策的制定過程。因此，也有人認為香港政府官僚系統是在港營商的主要困難。

在航運市場協調方面，香港政府也表現出能力不足。香港運輸及房屋局針對航運業主要負責決策及執行，無法完全監督和落實有關政策的執行；香港航運發展局則僅就有關政策向特區政府提出意見，只具備有限的行政職能，性質上接近諮詢機構；香港船東會雖然具備廣泛的行業代表性，但其性質是完全獨立於政府運作的行業協會，缺乏行政能力；香港海事處除了一如既往地在推廣香港船舶註冊外，也尚未作出有明顯推動航運發展的舉措，即

使是香港船舶註冊，航運發展局也沒有給予海事處足夠的上層、宏觀上的支持，使得香港船舶註冊還是停留在香港的船舶註冊，並沒有成為中國香港的船舶註冊。

1.2.2 高端航運集群規模

香港航運中心的發展離不開航運集群的規模效應。集群效應可以形成勞動市場及中間產品投入的共用，可以降低企業經營的不確定性，產生技術外溢並加快知識轉移的速度。集群效應形成的前提是企業的大量聚集，這也就意味著當地政府應出臺相應的措施，改善當地的區位條件，吸引更多航運企業遷入。近日，有部分業界人士表示近些年來，香港每況愈下的外部環境，導致許多航運公司遷移至新加坡，企業的遷出意味著香港正在逐漸喪失集群規模效應。

影響企業遷移的因素有多種，據本中心研究人員文獻回顧發現，在服務行業中，影響企業遷移的因素可分為內部因素與外部因素兩種，其中內部因素包括決策者的個人行為、企業拓展的需要等，外部因素包括成本因素、當地社會環境、金融環境等，而影響航運企業的遷移的因素至今還未有研究。我中心目前正著手於研究影響航運企業遷移的因素，致力於找出這些影響因素，從而為政策制定者提供有力的理論支撐，希望在未來能幫助香港航運業更好的形成集群規模效應。

1.2.3 海事人員的教育和培訓能力

香港在航運類人才的招攬和培訓方面一直是薄弱環節。一方面，香港海事人才培訓機構零散，目前，香港提供海事人員教育及培訓的院校主要有香港海事訓練學院（培養航海類學生）、香港理工大學（培養航海類及海事管理類學生）、香港大學（培養海商法類學生）、香港城市大學（培養海商法類學生），然而沒有一個機構能夠系統的提供完整的航運人才培訓規劃。

香港航運人員的缺乏和不足不僅是單純的指航運人才的缺乏，更重要的是香港航運人才後繼乏人，相關的教育和培訓能力不足。香港航運人員的缺乏主要是由於香港缺乏航運教育基礎，教育和培訓能力相對不足。香港缺少體系和硬體設定完備的高層次航運院校，無法培養各類型、多層次的航運人才。此外，香港的宣傳和推廣不力，香港年輕人普遍不理解航運業的職業性質與發展前景，相比貿易、地產、金融業等工作，認為缺乏吸引力。

香港本地海員青黃不接的問題也日益嚴峻。其主要原因在於，船員工作長期漂泊在外，薪資水準相較其他工作沒有太大競爭力，船上工作對香港年輕人缺乏吸引力，願意接受航海

培訓的人數日益減少。由此致使那些需要航海經驗和技術的岸上職位，諸如船舶管理、船舶檢驗、引航員等，也同樣面臨著人才匱乏的情況，威脅航運業的持續發展。

另外，政府在教育經費的分配方面也對航運領域缺乏重視。政府提供的 General Research Fund (GRF) 分配到航運領域的研究課題比重在 2013 年為 0.08%，2014 年為 0.19%，2015 年為 0，2016 年為 0.05%，2017 年為 0.09%。航運產業一直以來是香港的支柱產業，而研究經費的分配比重竟然只占不到 0.2%，對航運教育事業的忽視也是造成香港航運業下滑的重要因素。

1.2.4 創新科技能力與長遠規劃能力不足

2017-2018 瑞士日內瓦世界經濟論壇公佈的最新全球競爭力報告，香港的世界排名為第六，雖然較 2016-2017 年上升了兩位，但在創新方面僅排名 12 位。在全球創新科技指數排名上，香港曾經在 2007 年時已經在創新和科技方面排名世界前十位，還曾在 2009 至 2011 年的排名中衝擊世界前三位，但在 2013 年後每況愈下，排名逐步下滑。通過對近十年來香港在全球創新指數、創新效率指數、創新投入產出指數的分析可以看出，雖然香港在發展創新科技的制度保障、基礎設施、市場自由度、營商環境等方面在全世界數一數二，已經有發展科技創新的基礎。但是香港在人力資源與研究投入中的教育占比、企業投入科研等方面仍有不足，導致創新效率偏低，進而導致部分創新產出領域中有很大大缺陷，在科技產業化規模上明顯不足，尤其是在「互聯網+」電腦和諮詢技術領域缺乏創新科技支撐。香港創新能力不夠，這也是阻礙香港航運業長足發展的因素之一。

表 1.6 香港在全球創新指數及分指標中的排名

年份	全球創新指數	創新效率指數	創新投入指數	創新產出分指數
2007-2008	10	N/A	N/A	N/A
2008-2009	12	N/A	9	18
2009-2010	3	N/A	12	1
2010-2011	4	27	2	12
2011-2012	8	40	2	25
2012-2013	7	109	2	15

2013-2014	10	99	2	24
2014-2015	11	76	4	19
2015-2016	14	83	2	25
2016-2017	16	73	8	25

資料來源：《2017 全球創新指數報告》

香港目前面臨的另一個棘手的問題是人力資源短缺，人口的快速老化和出生率低導致本港人力資源供應不足。據報導香港勞動人口將由 2012 的 58.8% 降至 2041 年的 49.5%，也就是說港人將有三分之一的人口達 65 歲。而航運業的勞動力短缺現象就更加嚴重。近些年來，貨櫃運輸業的工人，特別是貨櫃車司機工資從未增加。由於貨櫃車司機的工資不斷下降，加上工作時間越來越長，工作強度越來越大，因此在過去的十年裡，從業員人數大大下降。2013 年 3 月發生的葵青貨櫃碼頭工潮就是真實體現。同時，香港的年輕人普遍不願從事航海工作，或不瞭解航海工作可提供的長遠事業發展機會，如岸上的相關專業職位及各種航海相關職位，年輕人不願意入行，引致行業開始出現斷層的情況。

1.2.5 地理資源條件限制

香港陸域資源面積有限，土地開發成本高，使其發展物流配套產業受到限制。在港口擴張方面，青衣及大嶼山的發展空間有限，前者土地已有使用者，遷址成本高，後者會破壞自然景觀，且兩者均需要大量填海造地，影響生態環境。

此外，香港多式聯運發展較慢，物流成本相對較高。香港物流及航運業對腹地資源依賴性強，貨物的生產及需求均在內地。香港建有多條高速公路及內河碼頭，方便貨物從水陸兩路進入海港，但是運貨來港要過關，目前因港口多式聯運體系不足，貨物到來還要以貨車穿過鬧市轉運，部分內河貨物業要在內河碼頭轉運，費用比內地港口高很多。

香港的長期高居不下的生活成本也是制約航運業發展的因素之一。除了高昂的地租、物價，房價的增長勢頭也是超出了許多普通百姓的承受範圍，加之配套的子女學費、安家費等高額費用，使得在香港生活成為一個很大的挑戰，員工基本生活得不到保障，自然企業也難於生存。

1.2.6 互聯網+發展程度

在航運科技方面，中國內地借助於國內互聯網、移動支付及移動通訊等行業的不斷發展，大力推廣航運電商、航運資訊等「互聯網+航運」科技創新的研發與應用，通過資訊自動處理、推式流轉、智慧管理，加速航運產業鏈條上的物流、資金流和資訊流高效迴圈流轉，實現業務流程標準化、扁平化，提升勞動生產率進而優化傳統業務模式。由於科技創新領域競爭激烈，香港航運業也逐漸在創新科技高端競爭上發力不足，在創新科技應用方面逐漸落後於中國大陸地區。主要變現在以下幾個方面：1、香港沒有本土的電商企業，目前使用較為普及的大型電商企業均來自內地，而且香港與這些企業的接駁都非常不順暢。2、香港沒有發展電子商務的基礎，香港地域面積狹小，且各種零售店遍佈整個城市，實體店的方便程度使得電子商務沒有發展空間。3、由於大陸電商在發展初期香港電商並未起步，沒有建立起相應的資料庫，導致香港電子商務發展滯後。在科技水準日益更新的時代，香港在創新科技應用方面的落後這也是阻礙香港航運業長足發展的因素之一。

1.3 內地航運業優勢

1.3.1 政策支持

中國政府在一系列政府工作報告中提出多項全面開放的任務和舉措。主要包括：

1.3.1.1 「一帶一路」建設

「一帶一路」建設是中國政府今後一段時期對外開放的工作重點。目的是以「六廊六路多國多港」為主體框架，在亞洲及歐洲約 65 個國家爭取外交盟友並開拓國際市場。

2017 年 6 月，中國政府發佈了《「一帶一路」建設海上合作設想》，其中提出，重點建設三條藍色經濟通道：經北冰洋連接歐洲的經濟通道；經南海向西入印度洋，建設中國—印度洋—非洲—地中海藍色經濟通道，以中國沿海經濟帶為支撐，同時銜接中國—中南半島、中巴和孟中印緬經濟走廊；經南海向南入太平洋，建設中國—大洋洲—南太平洋經濟通道。為推動《合作設想》中的「藍色經濟通道」建設，中資企業已宣佈相關計畫，擬投資收購 9 個境外港口，總價值達到 201 億美元。

1.3.1.2 實體經濟、傳統產業與大資料、互聯網和人工智慧等創新技術融合

2016 年以來，大量的資金流入了人工智慧企業，其中，政府的引導基金（Matching Funds）大幅增長。中國的政府引導基金，借鑒了以色列和新加坡的政企合作措施。政府不以盈利為目的，成為創業投資基金的有限合夥人，並以此幫助頂級創業基金吸引有關地方政府、金融投資機構和社會資本，減少募資時間，以支持創業企業的發展。2017 年 7 月，為大力支持 AI 技術的發展，中國政府頒佈了《新一代人工智慧發展規劃》，報告中明確提出，2020 年，中國的人工智慧技術達到世界先進水準；2030 年，中國成為世界主要人工智慧創新中心。2017 年 11 月，新一代人工智慧發展規劃暨重大科技專案在科技部的主持下啟動，公佈了首批新一代人工智慧開放創新平臺。阿裡雲、騰訊、百度和科大訊飛四家企業，將分別圍繞城市大腦、醫療影像、自動駕駛和智慧語音等領域開展創新研究與合作。這也標誌著新一代人工智慧發展規劃和重大科技專案的全面啟動。

1.3.1.3 改善外商投資環境，優化區域開放佈局

完善外商投資管理體制，加強利用外資的法律法規建設，營造公平公正的市場競爭環境。同時，對標國際先進的規則，賦予自貿試驗區更大改革自主權。2013 年以來，中國 11 個自貿試驗區快速發展，試行准入前國民待遇加負面清單管理制度，並取得顯著成效，外資企業的設立時間由過去 1 個月減少到 3 天左右。結合《中國製造 2025》等政策，中國政府將在標準制定、資質許可、政府採購等方面，依法給予內外資企業相同的標準。同時，針對各個航運中心的實際發展情況，分別制定發展規劃，例如，根據《「十三五」時期上海

國際航運中心建設規劃》，在「十三五」期間，上海國際航運中心發展的總體目標為「2020年，基本建成航運資源高度集聚、航運服務功能健全、航運市場環境優良、現代物流服務高效，具有全球航運資源配置能力的國際航運中心。」

1.3.1.4 促進貿易投資的便利化自由化

為支持多邊貿易的發展，中國政府積極落實世貿組織的《貿易便利化協定》，參與服務貿易協定、政府採購協定等談判。同時，大力推進自由貿易區的建設。努力協調區域全面經濟夥伴關係，推進亞太自貿區建設，逐步搭建起面向全球、輻射「一帶一路」沿線國家及地區的自由貿易網路。並繼續與相關國家進行投資協定的談判，並爭取相應的貿易優惠政策，妥善解決貿易爭端及摩擦，提高雙邊貿易開放水準。

1.3.1.5 加強自由貿易港建設

自由港是設在某一國及某一地區境內關外、貨物資金人員自由進出、大多數商品免稅的特定區域，是目前全球開放水準最高的特殊經濟功能區。香港、新加坡、鹿特丹、迪拜都是比較典型的自由港，自由貿易港建設需要符合於國家經貿發展的特徵及規律。中國海岸線長，離島資源相對豐富，應結合國情，以建設「腹地型」自由貿易港為主，避免照搬「中轉型」自由貿易港的經驗模式，把服務內陸地區的進出口需求作為重要出發點。同時，自由貿易港的其中一項功能是要提高口岸服務便利化的水準。根據世界銀行的調查顯示，中國排名第97位元，在便利化服務方面存在許多需要解決的問題。例如，單證電子化並沒有在全國港口實現普及。

1.3.2 腹地支持

港口腹地即港口吸引範圍，是港口進行貨物集散和旅客運輸的地區範圍，受社會經濟和自然環境等多種因素影響。其依託港口城市，為貿易港口提供進口貨物銷售市場和出口貨物的來源。若內陸地區與港口進行聯繫的交通運輸線路越發達，港口與腹地的聯繫越緊密，腹地的範圍也就越大。

統計資料表明，2017年中國大陸規模以上港口完成貨物輸送量126.44億噸，比2016年增長6.4%，增速較2016年增加3.2%。集裝箱輸送量也快速發展，2017年全年規模以上港口集裝箱輸送量2.368億TEU，比上年增長8.3%，增速較2016年增加4.7%。預測2018年的港口生產經營將繼續保持快速增長態勢。不可否認，目前的中美貿易摩擦，對2018年水路、鐵路、公路運輸的發展產生一定的影響。

中國是全球第二大貿易國，80%~85%的貿易量通過海運運輸，國際中轉箱占港口集裝箱總輸送量的約 10%。海運和港口密切相關，海運的服務能力和運輸效率由港口的服務效率及作業水準直接影響。不同於以中轉貿易為主要業務的新加坡、迪拜、香港等自由貿易港，中國大陸不具備「兩頭在外」的地理特徵。作為貿易大國和製造業大國，中國大陸有大量的貨物出口和原材料進口需求。因此，中國大陸的港口多為腹地型港口。與此同時，中國大陸有漫長的海岸線，港灣眾多，尤其是橫貫東西的大河入海口，極有利於建立富於經濟價值的河口港。因此，內河航運成為國際航運中心集疏運系統的重要組成部分，也是港口集裝箱集疏運的重要方式之一。同時，中國大陸的公路、鐵路網路較為發達，快速發展的集疏運網路和國際多式聯運的有利於港口形成廣大的腹地，有助於港口航運中心的建設。

中國政府目前實行的「一帶一路」等政策開拓了東北亞，中亞，東南亞的市場，延伸了港口的腹地資源。其中，六大經濟走廊建設作為「一帶一路」政策的主要支點和重要構建內容。經濟走廊包括：新亞歐大陸橋、中蒙俄、中國-中亞-西亞、中國-中南半島、孟中印緬和中巴經濟走廊。這些優先發展的經濟走廊將沿線 60 多個發展中國家和地區列為中國對外交往的重點對象，有利於中國與「一帶一路」沿線國家及地區創建互利共贏的新格局。

1.3.3 技術創新與應用

2017 年，歐洲海事雜誌 Marine Electronics 在其發表的文章中指出，航運業對數位化和新技術的關注越來越高，行業數位化轉型提速，自動化、區塊鏈和平臺時代已經到來。航運企業、海關以及港口等參與方亦均可從雲技術、虛擬實境（Virtual Reality, VR）技術、人工智慧（Artificial Intelligence, AI）技術等新技術中受益。

區塊鏈是一種多人共同記帳的對賬機制，通過分散式方法對加密的資料庫進行集體維護。不同於以往的層級式系統，平臺技術結合互聯網與資訊系統，逐步減少資訊交換的邊際成本。平臺技術應用的兩個特徵是開放和聚合。其開放性體現在：資訊平臺可利用網路收集更多資料，服務更多使用者，形成更為複雜的資料交換系統，改善傳統資訊系統的資料獨立、使用者有限、流程固定等弱點。另一方面，資訊平臺按照資訊特徵將其進行融合及分類，形成了具有主體性的資訊定向傳播，因此平臺具有聚合特徵。區塊鏈技術可實現資訊的去中心化、並提高資訊共用的可靠性，減弱了中心化支付和交易平臺的壟斷影響。而平臺技術則實現了資訊在網路端點間的匹配和交互，提高了資訊共用效率。港口及航運業的新技術應用和未來發展趨勢主要體現在以下幾點。

1.3.3.1 智慧港口建設

碼頭和港口作為現代物流的關鍵節點，在推動物流便利化、智慧化和普及化的過程中也扮演著不可替代的角色。智慧港口不僅能夠實現碼頭業務作業系統、管理決策系統的一體化平臺運作，更圍繞客戶關注的成本和時效等問題，提供更優質的服務，提高國際貿易及貨物運輸的便利性。

(1) 港口與口岸 EDI 應用

在貨物進出口貿易中，包括了關檢、物流、運輸等一系列供應鏈資訊，其中有多達數十種的業務單證，涉及貿易商、承運人、口岸、邊檢、倉儲等大量主體。世界各國及中國大陸各口岸大多利用專門的 EDI 服務商，實現電子資料的無紙化交換和政府單一視窗服務。以集裝箱設備交接單（EIR）為例，上海港於 2017 年底完成了 EIR 電子化交互平臺建設，並進行了全線試驗。但由於佔據了資料交換的中心節點位置，EDI 服務商各自訂立了不同的資料交換標準和格式，因此，不統一的資料格式在資料交互和資訊安全等方面存在一定的問題。

區塊鏈技術的應用可改變 EDI 服務商的中心節點的地位，使供應鏈上的各相關主體成為資料網路上的平等節點，便於貿易中各類電子單證和法律文書以通用格式加密傳輸，實現可靠高效的資料交換，海關、承運人、貨主、保險公司等供應鏈上各參與方均可以追溯運輸各個環節，即時監控並共用運輸工具的位置、貨物存儲的溫度及濕度等資料資訊，提供可靠的電子依據，從而明確各方承擔的責任，提高付款、交收、理賠的處理效率和安全性。特別是化學品、危險品、都將得到更好的管理以確保運輸的安全。

(2) 自動化碼頭

2017 年上海洋山港四期自動化碼頭正式開港試運行，這也是全球最大的單體全自動化碼頭和全球綜合自動化程度最高的碼頭。整個碼頭設備都在電腦控制下，實現自動運行、共同協作，完成集裝箱的轉運，全自動化碼頭能夠實現自動化遠端操控，減少人力成本七成以上，整體操作效率提升 30%。以貨物到港為例，岸橋上的 SPSS 船型掃描系統，以及 OCR 識別系統，可完成自動卸船任務。

自動化、智慧化是未來的港口的發展趨勢，在港口中流通的貨物及設施設備均將接入物聯網。港口作為供應鏈中的重要節點，將會與整個行業、市場全面互聯，形成完整的物流生態圈。

1.3.3.2 航運電商平臺

目前，中國內陸已存在 200 餘家面對不同服務物件（貨主、貨運代理、船東等），不同運輸環節（海運訂艙、拖車、報關等）及不同商業模式（以 B2B 形式為主）的航運電子商務平臺，這是一種虛擬化的雙邊市場形式，也是一種線上的航運交易所。

與傳統的航運業操作模式相比，航運電商平臺更具標準化、數位化和網路化特徵。在傳統航運業中，相關的國際貿易規範，集裝箱尺寸、貨物運輸流程都已形成了固定的模式。航運互聯網平臺的標準化服務可以將這些傳統規範、流程，進行拆解、細化，依託網路技術快速複製流水化的作業、並將其固化在系統的日常服務中。傳統航運業操作主要依賴於人工經驗，航運電商平臺利用完整的後臺作業系統，通過資訊化、互聯網技術，實現數位化，提高內部訂單操作效率。國際物流涉及倉儲、海關、海運、陸運等多個環節，需要線下實體物流載體的支援，由於這些資源分散在不同區域，難以被挖掘整理，易形成資訊不對稱等問題。平臺技術可打破區域隔閡，快速高效連接各類資源，通過相關的分類和演算法，實現供需雙方的快速匹配和資訊的透明化。

未來的航運電商平臺，將結合區塊鏈等技術，發展為專業服務資源的供應商和資訊增值服務的提供者，具備高度專業素養的自由職業者在平臺上為交易各方提供專業化、個性化服務。航運經紀人、貨運代理人、海商法律師、驗船師等航運業從業人員，將成為業務更聚焦、分工更明細、服務品質更高的自由職業者，在平臺上繼續為港口、航運企業提供智力支援。

此外，港航企業與互聯網公司的跨界合作也不斷增加，逐步打破「互聯網+航運」的行業邊際。2017 年，招商局集團與騰訊簽署戰略合作協定，在交通領域圍繞港口、能源運輸、貿易等開展智慧化應用；馬士基航運與阿裡巴巴、漢堡南美船運公司與「運去哪」分別合作推出線上訂艙平臺，實現資料資訊共用。同年底，中遠海與京東按照市場化原則，圍繞航運拼箱市場、物流倉儲、冷鏈運輸、跨境電商、大資料分析和供應鏈金融等領域實現多方面的合作。

1.3.3.3 完善的信用評價系統與創新的金融服務體系

目前大部分航運電商平臺基於大資料風控對航運業企業進行信用評價，並提供金融保理服務，但是現階段航運市場線上業務交易量占比較小，僅靠企業的交易額和運輸業務資料評價企業信用存在一定的片面性問題。

在資訊不對稱的層級系統時代，貨運代理和航運經紀人不僅提供專業的服務知識，也在交易過程中為客戶評估交易的風險，起到了資訊橋樑的作用。區塊鏈保存了交易主體的信用

資訊，交易主體間可以直接進行點對點的可信交易。另外，將運輸工具、物流設備場地資產化，還有可能出現新的金融服務模式。通過區塊鏈將資產化的航運資源以數位形式傳上雲端，使融資和交易都更加靈活，便於追蹤和管理相關資產的更加便捷。也可以將重資產分拆，然後通過眾籌模式進行融資，再以融資租賃模式進行運營。

1.3.3.4 雲技術與 VR 技術應用

雲技術是指在通過局域網和廣域網路，整合軟硬體及網路等資源統一起來，計算、儲存、處理並共用資料資訊的一種託管技術。在航運業中，雲技術的應用能夠為海陸員工之間提供更好的通訊品質，實現企業資料的遠端存取，預防資料丟失。

VR 技術利用電腦模擬系統創建和體驗虛擬世界，是一種多源資訊融合的互動式三維動態視景和實體行為模擬系統，使使用者沉浸到該環境中。不斷成熟 VR 技術在航運業各方面都體現出巨大的優勢。由於 VR 技術自身的特點，它主要應用於船員培訓、船舶安全管控及檢查等領域。

1.3.4 造船業發展

2017 年，市場研究機構 Research and Markets 發佈了《中國船舶工業研究報告：2017-2021》。報告中指出，2016 年全球航運船舶市場整體呈下滑趨勢，與 2015 年同期資料相比，新造船交易額減少 67%，手持訂單數量下降 25%。受全球市場震盪調整的影響，中國造船企業的接單量和新船完工量均有所降低。根據中國工信部資料顯示，截至 2017 年底，中國船企手持訂單量為 8723 萬載重噸，同比下降 12.4%，其中，90.2% 為出口船舶。

表 1.7 2016-2017 年中國造船業發展情況

	新船完工量 (單位: 萬載重噸)	同比增長	接單量 (單位: 萬載重噸)	同比增長	交付量占全球市場份額	接單量占全球市場份額	手持訂單量占全球市場份額
2016 年	3500	-15.6%	2110	-32.6%	35.6%	65.2%	43.9%
2017 年	4268	20.9%	3373	60.1%	41.9%	45.5%	44.6%

依據 Research and Markets 的預測，在未來幾年，中國造船業將迎來較大的發展空間。在國際市場中，與日韓船企相比，中國企業具備一定的成本優勢，與此同時，國內船舶市場的需求也有所增長。然而短時間內，在高端設備的設計研發和海洋工程裝備的建造等領域，歐美和韓國船企仍佔據壟斷地位；中國和新加坡船企的競爭則更多地集中在低端市場。因此，中國造船業應更多地關注高端市場需求，將如何提高高端設備的設計、研發和製造能力，作為企業亟待解決的問題。

綜合考慮全球經濟貿易和能源發展等因素，高附加值船舶的市場需求快速增長，該領域內的競爭也日益激烈。其重要表現為：液化天然氣 (LNG) 貿易發展迅速，LNG 運輸船舶的需求也隨之增長。由於石油貿易格局的改變，大型油輪將佔據較大的份額。隨著 2020 年硫排放限制等環保政策的生效，船舶製造的難度將進一步增加。同時，郵輪市場也將成為新的增長點。

隨著大資料，物聯網和人工智慧等新技術的快速發展和廣泛應用，智慧船舶和無人船舶已成為航運市場及船舶製造領域發展的必然趨勢。此類船舶能夠感知自身及周圍環境的變化，並對收集到的資訊進行存儲和管理，利用現有的知識進行分析比較和判斷決策。同時，也可利用其自我調整的學習能力，與不斷變化的環境資訊進行交互，對自身情況和外部環境做出反應和判斷，控制並指導船舶和岸上人員。

中國船級社定義的智慧船舶是指通過運用物聯網、通訊和傳感等技術，自主感知並獲取海洋環境，船舶自身和港口物流等資料資訊，同時基於自動控制、大資料和雲計算技術，在貨物運輸，航行管理及保養維護等方面實現智慧化運作的船舶，從而使其更具經濟環保和安全可靠的性能。中國船級社於 2015 年發佈了《智慧船舶規範》，並在此基礎上，聯合業界共同編制了《船舶智慧能效管理檢驗指南》、《船舶智慧機艙檢驗指南》、《船舶網路系統要求與安全評估指南》等相關技術規範。

無人船舶是智慧船舶的進一步升級，可以有效降低船上人為錯誤操作的風險，提高船舶運營效率。2017 年 6 月，無人貨物運輸船開發聯盟成立，成員包括中國船級社、中國艦船研究中心、美國船級社、海航科技集團、滬東中華造船集團有限公司、708 所、羅爾斯·羅伊斯、711 所、瓦錫蘭等多家國際頂尖公司和研究機構。作為中國大陸第一個無人運輸船舶領域的合作組織，聯盟的成立標誌著中國遠洋貨物運輸無人化變革的開始。與此同時，由中國船級社等機構共同開發建設的無人船海上標準測試場，實現了 500 噸無人貨運船舶的建造與運營，從而進一步完善了無人貨船的技术標準和運營規範。國際造船市場上，2017 年 4 月底，新加坡投入 11 億美元搭建巨型港口，研發無人船舶。

2017年12月5日，世界首艘智慧商船——載重量為38800噸的中船iDolphin智慧散貨船「大智」輪在上海海事展首日正式發佈。「大智」輪分別被中國船級社和英國造船協會授予I-SHIP (NMEI)，CYBER-SAFE，CYBER-PERFORM和CYBER-MAINTAIN多個智慧船舶符號，成為首艘通過船級社認證的智慧化船舶。羅爾斯·羅伊斯高級副總裁Oskar Levander表示，2020年，全尺寸的無人船舶將成為現實，目前全球首艘遙控船正處於研發階段。在智慧化時代，高新技術企業將成為未來航運業的主宰者。

1.3.5 多式聯運發展

多式聯運被認為是世界上最有效的運輸服務方式。根據《聯合國國際貨物多式聯運公約》的定義：國際多式聯運是指多式聯運經營人根據運輸合同，採用兩種及以上的不同運輸方式。將貨物由一國境內的接管地送到另一國境內的交貨地的運輸過程。根據歐美國家的實際運作經驗可知，多式聯運能夠減少近10%的貨物損失，降低約20%的運輸成本，提高約30%的運輸效率，減少一半以上的貨物運輸擁堵概率。尤其是以公鐵、海鐵聯運為主的多式聯運，由於其能優化運輸結構、解決綜合運輸中的經濟問題、降低物流總成本、帶動物流業的綠色發展，得到了歐美國家大力扶持。預計2040年，美國多式聯運的貨運量將占貨運總量的12.5%，達到35.75億噸，其中公鐵聯運運量占全部多式聯運總量的53%，相應周轉量占比為57%。在此過程中，鐵路公司承擔著主導力量，其中7家一級鐵路公司所占的貨運量超過總量的33%，最大的BNSF公司占聯運總量的近50%。

1.3.5.1 中國多式聯運發展現狀

中國物流業發展至今，國際多式聯運仍處於探索階段，其覆蓋範圍有限，形式較為單一，且專業化程度不高，在政策、法律和技術層面仍存在一定的發展瓶頸。為積極回應「一帶一路」、京津冀協同發展、長江經濟帶等國家戰略，中國國家發改委、交通運輸部、商務部等部委以《物流中長期規劃（2014—2020）》為標誌，出臺了「互聯網+」高效物流、多式聯運示範工程、快遞業發展的若干意見等一系列鼓勵政策，中國多式聯運發展進入「黃金視窗期」。2017年前三季度，首批16家多式聯運示範企業開通了140餘條示範線路，700餘家企業參與其中，完成多式聯運的集裝箱超過60萬TEU。與單一的公路運輸相比，能耗降低了約40萬噸標準煤，社會物流成本下降55億元以上。

(1) 海鐵聯運快速增長

中國內陸的多式聯運起源於集裝箱海鐵聯運，主要依靠沿海各港口，集中在對外貿易和貨物運輸領域。近年來，隨著中國大陸內需求型經濟的不斷發展，其產業結構已向中西部等

內陸地區轉移，內陸多式聯運的發展空間巨大，將受到更多的關注。由重慶中向南開通的「渝黔桂新」鐵海聯運班列，預計在 2018 年下半年實現一天一班；作為承繼東西和南北的樞紐，武漢首次將實現一天內同發鐵海聯運和中歐班列兩個方向的班列；過一年半的優化發展，「駐馬店-舟山港」鐵海聯運班列運量也呈上升趨勢。

自 2016 年以來，隨著區域港口一體化的政策改革和海鐵聯運基礎設施的逐步完善，集裝箱鐵水聯運業務快速發展。在交通部指定的 70 個重點港區中，完成集疏運鐵路建設的港口已有 26 個，鐵路進港率達到 37%。根據港口集疏運系統建設方案的「十三五」規劃，至 2020 年，中國港口與鐵路的銜接程度將得到進一步提升，計畫建設集疏運鐵路 2000 公里，重要港區鐵路進港率超過 60%，沿海及內河主要港口鐵路進港率將分別達到 70% 和 80%。2017 年，中國港口完成的鐵水聯運總量約為 320 萬 TEU，同比增長 15% 以上。

(2) 公鐵聯運發展態勢愈發良好

2016 年，新公路治理條例在一定程度上促進了公路貨物向鐵路的轉移，公共交通發展的運輸方式和設備發展呈現多元化發展態勢。鐵路集裝箱，鐵路集裝箱碼頭，鐵路集裝箱裝卸站數量繼續增加。鐵路集裝箱運量繼續保持高速增長態勢，公共軌道交通發展態勢進一步加強。2017 年 1 月至 9 日，中國鐵路集裝箱運輸量達到 726 萬 TEU，同比增長 37.7%。預計年內將達到 1000 萬 TEU，到 2020 年達到 2000 萬 TEU，是 2017 年的兩倍。目前，公鐵聯運市場主要依靠一般集裝箱作為承運人，輔以商用車運輸、冷藏鏈運輸、罐車運輸、行李快遞和回運等方式。

(3) 中歐班列開行數量大幅增長

隨著「一帶一路」政策的逐步實施，中國與歐洲及沿線國家的經貿往來日益頻繁，中歐班列對開數量顯著增長，開行密度和開行線路也不斷增加，惠及範圍愈加廣泛，累計開行班列 6,000 餘列，回程班列數量已超過去程數量的 50%，進一步推動了亞歐陸路物流的發展及沿線國家的經貿合作。2017 全年，中歐班列開行數量突破 3,500 列，超過了 2011 年至 2016 年六年的運行總量，預計 2020 年，班列開行數量將達到 7,500 列。中歐班列開行城市集中位於中國大陸的中西部地區，2016 年，開行中歐班列最多的城市是重慶和成都，分別為 413 列和 453 列，占到全國開行班列總數的 50%。

中歐班列途經的四個過境鐵路口岸分別為阿拉山口、霍爾果斯、滿洲里和二連浩特。2017 年前三季度，阿拉山口口岸的過境班列數量占中歐班列總數的 55%，鐵路集裝箱輸送量占四大鐵路口岸集裝箱吞吐總量的 54%，是目前最主要的中歐班列過境鐵路口岸。

(4) 航空貨運快速發展

中國產業結構不斷優化升級，呈現出服務業增加值占比超過第二產業，裝備製造業和高新技術產業增速高於工業平均增速的態勢，高附加值產品對航空貨運的需求增加。「一帶一路」、區域經濟一體化、自貿試驗區等政策的落地，降低了國際貿易壁壘和貿易成本，促進了跨境電商等國際貿易物流業務，助推中國航空貨運快速發展。中國民航將國內貨運航線全部列為登記航線，航空公司可根據貨運市場需求靈活調整航班，同時放寬機場時刻安排許可權，提供貨運飛機利用率。以順豐為例，為達到空鐵聯運標準，實現集裝器在高鐵貨運動車組與航空貨機的無縫銜接，將載客動車組獨立車廂進行改造，使其能夠直接裝載航空集裝設備，提高自動化程度，為快遞等對時效要求較高的貨物未來大規模用高鐵運輸提供基礎條件。

1.3.5.2 中國多式聯運發展存在亟待解決的問題

中國內陸的多式聯運發展較物流業發達的歐美等國家而言，尚處於萌芽階段，存在很大發展空間。多式聯運仍存在諸多問題，主要有：

(1) 有效資訊傳遞不對稱

多式聯運經營者在實際運營過程中，需要掌握貨物在運輸過程中相關的安全性、時效性、運費率和服務水準等資訊。據此選擇區段承運人和各分包商。由於市場突發變化、沿途情況錯綜複雜，有效資訊無法及時傳遞給經營者，經營者難以通過對歷史成本的分析對比，評估多式聯運方案的運輸品質和運輸時長。

(2) 多式聯運系統協調有待加強

隨著中國經濟的迅速發展，交通運輸基礎設施建設投入巨大，公路，鐵路，水路等運輸方式發展快速但各自為政。條塊分割嚴重，缺乏協同。各運輸方式間技術標準、相關政策、部門職能上差異較大，導致中國內陸多式聯運發展緩慢。

(3) 缺乏多式聯運的銜接設施

多式聯運無法順利銜接，各種運輸方式在基礎設施銜接上亟需實現順暢與匹配。以鐵路為例，中國內陸海港的集裝箱輸送量中只有 1.3% 經鐵路轉運至港口，85% 由汽車轉運，其餘 14% 則經水運。在全球最大的上海港，只有 0.5% 的集裝箱經鐵路轉運，鐵路優勢無法發揮。

(4) 平臺建設相對滯後

物流資訊平臺是實現多式聯運的基礎，目前中國內陸沒有統一的資訊平臺實現各種運輸方式、各環節的資料資訊共用和流程再造。物流企業開發的個別平臺，僅實現了局部資訊化但無法提供全程「一單式」服務。

多式聯運經營企業在資訊平臺和資訊對接等領域積極探索，利用「互聯網+多式聯運」的模式，擴大資訊化服務範圍，打通並整合物流資訊鏈，全程追蹤貨物流轉資訊，應用大資料技術深度挖掘資訊價值。隨著運營模式和商業業態的不斷創新，多式聯運將呈現出服務管理智慧化，流程透明化，運營平臺化等新的發展趨勢。

(5) 缺乏制度保障

目前，中國內陸尚未對多式聯運進行單獨立法，多種運輸方式開展聯運的管理要求和單證票據亦各不相同，協調難度較大，尚無統一的法規及政策來規範多式聯運過程。

當下亟待研究論證多式聯運立法，確定參與多式聯運各方的法律關係及相關權責，制訂綜合交通運輸促進法。研究並建立與國際貿易發展趨勢和中國國情相適應的多式聯運體系，其中應包括多式聯運「一票制」單證標準，國際鐵路運輸規則，多式聯運規章制度及統計標準，從而推動不同運輸方式經營者在運價計費規則、票據單證格式、保價保險理賠標準、貨類品名代碼和責任識別等方面進行協同合作。

1.3.6 海事教育

1.3.6.1 加強國際與校企合作，培養航運專業人才

2018年，APEC 海事能力建設戰略研討會在韓國釜山召開，與會代表來自中、美、韓、菲律賓、馬來西亞、中國臺北等9個經濟體，其中中方代表團由大連海事大學和交通部海事局成員組成。本次會議的主要目標是研討 APEC 區域內海事教育與培訓的未來發展方向，並最終通過了《「亞太船員能力建設」釜山宣言》(Seafarer Excellence Network of the Asia Pacific Busan Declaration)，旨在亞太地區建立完善的船員發展網路，以便於各經濟體共用海事教育培訓、船員招聘及職業發展等方面的資源和信息，最終提高 APEC 經濟體內船員的國際競爭力。

上海國際海事亞洲技術合作中心(MTCC-Asia)於2017年在上海海事大學成立，該中心是亞洲唯一具有全球海事技術協調資格和能力的合作中心也，是中國大陸首個經聯合國國際海事組織(IMO)授權設立的實體性機構，旨在實施國際海事組織使命和任務，把握航運環境保護的先進理念和文化，充分利用航運技術和管理的發展，聚焦亞洲航運業船舶減排和能效方面的能力建設，實現全球社會經濟可持續發展。目前，亞 MTCC-Asia 正在開展

三項業務有：為「一帶一路」沿線國家培養高端管理人員；推廣低碳節能的技術，推行吃水差的技術培訓；為國際海事領域的規則制修訂提供中國意見及方案。不斷提升中國海事領域的軟實力。該專案已納入第一屆「一帶一路」國際合作高峰論壇的成果之一，以及上海服務國家「一帶一路」建設發揮橋頭堡作用行動方案。

2016年，交通運輸部、教育部共同頒佈了《關於加快發展現代交通運輸職業教育的若干意見》。《意見》中提到：「發揮職業院校專業優勢，配合‘走出去’交通運輸企業面向當地員工開展技術技能培訓，培養符合交通運輸企業開展國際產能合作需要的本土人才。注重培養與交通運輸企業‘走出去’相配套的技術技能人才」。且在同年發佈的《中國船員發展規劃(2016—2020年)》中也指出，「開放國外航運企業與我國船員教育培訓機構合作開展船員培訓，學習和借鑒國際先進的船員培養理念和培訓模式。」同年，在第14屆中國—東盟交通部長會上，通過的《中國—東盟海事教育培訓與發展戰略》，該戰略是中國大陸在海事領域主導制定的首個區域性發展戰略。中國在2016年與東盟各國開展的合作項目，包括航運人才培養、海員教育培訓示範課程開發、海事官員交流與培訓等，這些項目的落實將為《中國—東盟海事教育培訓與發展戰略》奠定良好的基礎。

航海院校與航運企業共同配合國家「走出去」的培養政策，一方面可以滿足航運企業的人才供給需求，同時可以為航海院校提供「走出去」的資金，在合作中實現共贏。目前，中國船員市場已出現供不應求的趨勢，勞動力成本也不斷攀升。在此情況下，越來越多的南亞、東盟等發展中國家培養的船員在中資方便旗船工作，極大地降低了企業用工成本，同時可以輔助中國船員提高外語水準，從而提升中國船員的國際競爭力。與此同時，航運企業成立專門機構，利用政府搭建的交流合作平臺以及國家的政策優勢，主動與航海院校接洽，促成外國船員培訓專案的實施。

1.3.6.2 結合國家戰略，承擔行業責任

航運教育應主動對接國家戰略，通過人才培育、科研智庫、社會服務等途徑，充分發揮大學或科研機構在航運、港口、物流、海洋等學科和專業領域的優勢。

2017年，上海海事大學，與南沙開發區管委會、廣州港集團、中遠海運特種運輸股份有限公司等六方共同建立粵港澳大灣區供應鏈研究院。該研究院實行開放式管理，以產出「可複製、可推廣」的高品質合作成果為目標，將吸收國內外研究機構、高等院校、港航企業、政府部門等共同參與，是跨境、跨界、跨學科、跨平臺、跨團隊的國際化高端人才集聚及協同化合作的研究機構。同時，上海海事大學與寶山鋼鐵股份有限公司共同建設「海洋極端環境鋼鐵材料製備與蝕損控制」聯合實驗室，通過校企科研平臺研發的極地特

種低溫鋼，已批量投產，用於中國大陸南極科考船「雪龍」號的內部改造工程。有效填補了海洋極端環境材料的空白，打破了長年制約中國遠海、極地技術與能源發展的瓶頸。

同年，上海海事大學與中國航海學會在北京共同發佈《南海航行狀況研究報告》，這是中國大陸航海領域學術團體首次客觀發聲，向世界表明南海的航行是自由安全的，提供了南海航行狀況的科學判斷依據和結論。

DO NOT COPY

1.4 內地航運業發展中的限制

隨著內地經濟與貿易的蓬勃發展，航運業在近幾十年中也取得了長足的進步。其中，內地全年港口貨物周轉量從 1978 年的 21731 萬噸增長到 2017 年的 810633 萬噸，其中集裝箱輸送量達到 2.3680 億 TEU，主要的港口，例如上海和深圳，在 2016 年已經分別位列世界第一和第三。世界貿易中心轉移帶動太平洋航線的運輸需求大幅攀升，內地航運公司也逐漸成為全球航運業的重要組成部分，其中中國遠洋運輸集團（COSCO）和中國海運集團（CSCL）在 2017 年以前在排名第三和第四大航運公司，而 2017 年合併成為中國遠洋海運集團後，成為世界第三大航運公司。儘管內地航運業發展已經到達了這樣的高度，仍然有著各種因素制約了內地航運業的進一步發展。總體來說，匯率，稅率，法制，國際化以及壟斷是其中的主要因素。

1.4.1 外匯流動性與自由度

1.4.1.1 內地外匯制度的變遷

匯率制體現了一個國家或地區的貨幣政策，在第一節分析香港航運業發展的過程中提到香港的聯繫匯率制和自動利率調節機制給航運業提供了穩定的金融環境，促進航運業的發展。而內地的外匯制度和香港一樣也隨著二戰後的世界政治格局和金融體系的變化而不斷調整，從由政府全面監管的固定匯率制度逐漸演變成浮動匯率制度。

在計劃經濟時代，人民幣匯率實行盯住英鎊、盯住一籃子貨幣最後到單一盯住美元的固定匯率制度。這樣的制度由於政府對市場反應不及時，往往導致過度監管市場封閉或者放鬆市場動盪。隨著改革開放，人民幣匯率制度也逐漸放開，從官方匯率與貿易外匯內部結算價，與外匯調劑價格並存（1981—1993 年），實行了長達十餘年的雙軌制度。直到 1994 年，人民幣匯率實現以市場供求為基礎的、單一的、有管理的浮動匯率制度，並於 2005 年進一步完善，實行以市場供求為基礎、參考一籃子貨幣進行調節、有管理的浮動匯率制度。

在浮動匯率制度下，大陸的企業、個人和金融機構參與銀行櫃檯和銀行間兩個層次的外匯市場交易，由供求關係在國家規定的中間價波動幅度內決定市場匯率，國家對中間價的形成方式和市場匯率的波動幅度實施管理和調控。這樣的浮動匯率既可以類似香港，通過市場調節機制對匯率和國際貿易進行一定程度的調節，也可以通過政府規定的波動浮動保證匯率政策的自主，抵禦外部的衝擊，保證市場的穩定性。

1.4.1.2 匯率制度對航運業的影響

雖然內地實行的政府監管下的浮動匯率制度一方面具備浮動匯率制度的優點，即匯率調節市場化，同時也受到政府監管具有相對穩定的特性。然而這樣的匯率制度也存在市場反應不及時，自由度與國際化程度低以及波動顯著的特點，具體對航運業的發展有以下三個方面的衝擊：

首先在整體航運需求上，匯率變動產生重大影響。由於出口加工型產業集中和快速發展，加上政府對貨幣匯率的控制，內地的國際貿易一直保持著巨大的順差。然而任何一個國家都不能維持那麼巨大的貿易順差，也不利於中國營造一個與周邊國家的良好的國際環境。因此在世界貿易組織的「打破貿易壁壘」「進行自由貿易」的壓力下，內地於 2005 年進行進一步的匯率市場化改革，人民幣第二日即升值 2%，並保持緩慢增長至今。從內地進出口商品結構上看，這樣的人民幣增值無疑增加了出口加工企業的生產成本，導致出口增長率下降。內地出口增長率從 2005 年的 28.42%，下降到 2017 年的 7.9%。這樣對遠洋運輸的需求增長自然也會下降，特別在 2008 年金融危機以後，航運業運力過剩的前提下，這樣由於人民幣升值導致的需求萎靡自然會對航運業產生衝擊。

其次在航運業經營結算方面，匯率變動會對航運企業的收益產生重大影響，從而影響航運企業競爭力。以遠洋運輸為主的航運企業的收入結構超過 90% 都以美元結算，而因此人民幣匯率的變動會對航運市場以及航運企業產生不可避免的影響。

最後貨幣政策對航運業投融資方面的存在重大影響。由於採用具有政府管制的浮動匯率制度，意味著內地政府的財政政策會導致匯率制度的變化。比如當政府存鼓勵擴大產能，會採取積極的匯率政策，債務進一步膨脹，那麼伴隨匯率的變化，運費費率會發生變化，航運企業的資產價格，融資成本和風險都會隨之發生變化。

1.4.2 稅務體系

在稅務體系方面，航運業可能涉及的稅種有增值稅，營業稅，企業所得稅，車船稅，印花稅和企業替員工繳納的個人所得稅等。其中增值稅基本稅率為 17%，低稅率為 13%。而營業稅按照應稅勞務或應稅行為的營業額或轉讓額、銷售額依法定的稅率計算繳納，航運業中班輪公司等運輸業適用稅率為 3%，貨代等服務業適用 5%。企業所得稅按照企業每一納稅年度的收入總額，減除不徵稅收入、免稅收入、各項扣除以及允許彌補以前年度虧損後的餘額，征以 25% 的稅率。車船稅以在境內依法登記的車輛、船舶為徵稅物件，向車輛、船舶的所有人或管理人徵收。對於登記在冊的車船年稅額標準在每輛 24 元至 660 元，或

自重（淨噸位）每噸 3 元至 120 元之間。由此也可見，內地航運業承擔的稅額高，經營負擔大。總體來說，內地航運業的面臨的問題主要有以下幾個問題：

1.4.2.1 實際運輸企業重複徵稅，航運輔助企業稅率高

內地對承擔實際海上運輸的企業稅收實行的是「生產型」增值稅稅制，簡單的說就是銷售收入減去生產所用的成本。航運企業作為投資大，週期長的生產服務型企業，固定資產的投入，例如新船隻的預定和二手船舶的購買，是生產成本的重要組成部分。然而內地《增值稅暫行條例》第十條第一款規定，納稅人購進固定資產的進項稅不得從銷項稅額中抵扣。

與此同時，航運公司還需要交納的車船稅，這一稅收是針對所有駛進境內港口的船舶（無論是否是境內航運公司或者境外航運公司的船舶），按照船舶噸位繳納稅費。結合增值稅來看，車船稅與增值稅存在重複收費的情況，阻礙了航運企業擴大投資或者擴充運輸設備，從而影響內地航運企業的競爭力。

對於內地的類似貨代，船代等航運輔助的服務行業而言，所需承擔的稅負也比較重。目前內地增值稅稅率為 17%，然而換算成同國外可比口徑，即「消費型」增值稅，則稅率高達 23%，高於西方國家的水準。隨著「營改增」的稅務改革在內地全面實行，本身收入只有運費的 1% 到 2% 的貨代企業，如果需要開具運費發票，將會背負 6% 的運費稅率，出現嚴重虧損。

相比較而言，香港作為國際航運中心，以稅項少和稅率低聞名於世。其中，在香港註冊並獲得利潤的企業，每年僅需要繳納 16.5% 的應課稅收入，在香港境外取得的收入無需納稅。而同樣作為航運中心有力競爭者的新加坡，也對航運企業有 10% 的優惠所得稅稅率。因此，可以看出內地航運業確實存在稅率高，稅項重複這樣的發展限制。而打破這樣的稅收障礙，將會有效促進內地航運業的健康有序發展。

1.4.2.2 針對航運業的稅率優惠和稅收政策扶植較少

航運企業由於運營風險大，邊際收益少，同時具有週期性的特徵，一般政府都對航運業有稅收方面的支持和補貼。

例如香港，除了企業本身賦稅低，還出臺了各種針對航運企業的優惠政策，例如停靠內地港口的船舶噸位稅優惠：從 2000 年開始，凡是在香港註冊的船舶停靠中國內地港口均可享有高達 29% 的港口噸稅優惠。還有包括美國，中國，英國，韓國，紐西蘭，荷蘭，新加坡，丹麥比利時等多個國家的船舶營運稅豁免；以及，香港註冊船舶噸位年費減免計畫：從 2006 年 2 月起，香港註冊船舶如果能夠持續在香港註冊 2 年，並且在這 2 年內沒有在任

何港口被扣押的記錄，那麼就可以減免隨後一年的 6 個月的噸位年費。這些優惠政策既加強了香港航運企業與內地和海外貿易國的聯繫，也保證了優質船舶長期在香港維持註冊。

而新加坡則出臺更加強力刺激航運業發展的稅收優惠政策，即 1991 年的「特許國際航運企業計畫」。在這個計畫之前新加坡籍船舶提供國際航線服務，都可以享受收入免稅的優惠；對於非新加坡籍船舶，這種免稅優惠僅限於從新加坡裝載(而不是僅僅從新加坡轉運)的乘客、郵件或貨物運輸所得收入。而實行這一計畫之後，凡是具有資格的航運公司，在新加坡設立營運中心並且新加坡在這一計畫中，並有 400 萬新元以上的營運成本，無論是否懸掛新加坡國旗即可享受 10 年乃至 20 年的免稅優惠。

而內地航運的稅收優惠和補貼較少，其中有類似香港和新加坡的優質航運企業在稅收方面的少量優惠和扶持，相比較而言，持續時間較短，惠及範圍比較窄，對國內航運企業的發展並沒有起到非常有效的促進，而且對國際航運企業或者船舶註冊並沒有什麼特殊的優惠，因此對國際優質航運企業的吸收程度較低。

1.4.3 法律制度

目前內地的航運企業，港口和海關等有關主體的實體法規範，針對企業經營管理的有《公司法》《民法通則》，針對具體業務範圍的有《港口法》(2002)《海關法》《海商法》(1993)和《國際海運條例》(1999)等。而在具體仲裁方面，內地主要實行的是《中華人民共和國仲裁法》(1994)，並且於 1987 年正式加入了《紐約公約》，承認執行該公約規定的原則。因為航運業涉及國際貿易的方方面面，對法律制度與國際接軌能力有較高的要求，內地的法制建設起步較晚，在很多方面不算健全，從總體來說存在以下幾個方面對航運業發展的制約

1.4.3.1 在實體法律方面

香港的法律為普通法，與美國、英國等發達國家屬於同一法系，即判例法系。法制比較健全，而根據法律又成立了很多法定機構。這些機構人員組成比較多樣，往往有眾多從事相關專業的商界或者民間代表，針對行業制定的法律法規相對更國際化，更全面也更靈活。

而內地的航運相關法律出臺時間不一，發展時間短，在實體法律方面還存在體系不完備的情況。例如，內地於 1993 年才出臺了《海商法》，2002 年頒佈《港口法》對航運和港口進行進一步規範，因此沒有專門針對海上貨物運輸或提單及其相關運輸單證的法律，也沒有類似《商船法》那樣對涉及港口、船舶、船員以及責任限制等問題作出專門規定的法律。

而在現存的實體法方面也存在著法律主體責任不清，跨行政區域管理困難的問題，例如，《港口法》規定內地港口「政企分開，一港一政」，而在實際中港口行政部門與其他部門（如海事，安檢，環保等）存在責任分界不清的問題。同時，隨著對於環境和資源的保護需求提升，《港口法》《海商法》這類實體法律中也需要借鑒國際上的法律法規（如英國的《港口海上安全準則》等），對港口規劃、船舶運營進行更嚴格的監督與管理。

1.4.3.2 在仲裁程式方面

在海事程式法方面，由於海事訴訟過程的特殊性，內地海事仲裁主要依據於 1999 年制定並通過的《海事訴訟特別程式法》。而仲裁的主要單位為 1959 年在北京成立，並且於 2003 年在上海設立分會的中國海事仲裁委員會。2012 年，中國海事仲裁委員會共受理案件 83 件，爭議金額達人民幣 14.09 億元。

儘管如此，中國內地的海事仲裁仍然和世界上知名的國際海事仲裁中心，例如倫敦，香港相差甚遠。主要原因包括如下三個方面。其一，內地海事仲裁所依據的實體法和程式法均屬大陸法，即成文法系，而非英美法系。當事人無法通過對先例的判斷合理預見同類案件的仲裁結果。不同仲裁員對同一法律條款可能會有不同的理解和解釋，相對於判例法，仲裁結果的不確定性較大。其二，中國內地實行機構仲裁。與國際通行做法不同，臨時仲裁在現行的《仲裁法》中並無規定。而且，根據《仲裁法》規定，合同中只有寫明仲裁機構名稱才是有效的仲裁條款。這就造成了很多參照國際慣例制定的「北京仲裁」或「上海仲裁」條款被內地法院認定為無效，剝奪了當事人的仲裁意願。其三，很多中資航運企業擁有的船舶都在國際保賠協會集團下的 13 家保賠協會投保。這些保賠協會對倫敦仲裁的推薦和要求，對會員有很大的影響力¹。

而香港作為亞洲海事仲裁中心，是國際上普遍認可的公平公正地解決商業糾紛的地方，在海事法律界具有良好的聲譽。由於地緣關係，香港海事律師可以提供多語言、多國家及多種類的專業海事法律服務，使得香港發展成為主要的國際海事仲裁中心之一。而且在香港除了機構仲裁以外，還允許臨時仲裁。臨時仲裁比機構仲裁有更加方便靈活的特點。而在與國際接軌方面，根據《承認和執行外國仲裁裁決公約》（紐約公約），在香港做出的裁決可以在 140 多個司法管轄區內強制執行。並且，香港和內地於 1999 年共同簽署了《關於內地和香港特別行政區相互執行仲裁裁決的安排》，使香港的仲裁裁決在內地執行更加便利。

¹ 李連君 劉洋《亞洲主要航運國家和地區鼓勵航運發展的立法及政策探討》

1.4.3.3 在法治環境方面

不可否認，法治環境對於商業經營具有重要的意義，而航運作為商業中重要的交易和運輸形式，對法治環境的要求不言而喻。根據世界銀行的《全球營商環境評估》，內地在2017和2018的最新排名中，名列78位，急需提高相應的綜合競爭能力。而其中的各項評價指標依據相應的法律法規進行查閱和問詢，因此這樣的得分暴露出內地的法律法規知曉度低。政府對法律與政策宣傳工作不足，從業的企業和個人對法律制度，政策檔缺乏準確的瞭解，與相關制定法律和執法機關也缺乏足夠的溝通交流，從而導致在營商環境評分中出現嚴重短板。

而相比較，香港則非常重視法治觀念，體現在法律至上性、既重程式又重實體的二元法律觀、強調平等、自由和權利；香港人也強調司法獨立、司法公正等價值理念，並具有極強的守法觀念。香港的法治觀念的形成，與香港政府對香港市民法治民主觀念的培養，以及傳媒對法治觀念的傳播相輔相成，為香港建設成亞洲的商業中心提供了良好的社會環境。

1.4.4 區域性壟斷

在航運業中，國際班輪公司由於運營時間長，投資高，風險大，往往形成航運聯盟或者通過合作協定，在相關航線上成為寡頭運營商或者壟斷運營商，以減少運力等統一行動的方式提高市場價格，降低市場競爭壓力。而港口，作為自然形成的壟斷行業，也常常為貨主和船東詬病存在效率低，收費高的問題。

內地於2007年通過《反壟斷法》來抑制航運業中可能出現的壟斷，例如2015年，內地政府根據《反壟斷法》，拒絕批准由世界前三的航運巨頭馬士基、地中海航運和達飛組成的P3航運聯盟進入中國市場，從而直接導致P3聯盟的「夭折」；而2017年，內地政府又對港口進行反壟斷調查，發現青島，天津等港口出現濫用市場支配地位搭售及過高定價，責令整改。雖然從上述案例中能看出內地對於航運業反壟斷的決心，然而在實際的案例中依然存在一些問題。

《反壟斷法》意在保護競爭，而非保護競爭者。然而在市場經濟下，行業中的公司本可以自由競爭，然而某些壟斷是行業特徵或者天然形成的，此時強行使用《反壟斷法》可能會損害行業中表現優良的公司，從而不利於行業的創新和進步。也有人認為因為激烈的競爭，那些新興的企業很快會超越和取代壟斷企業，無需政府過度干預。而政府對市場所施加的管制，更容易造成新的問題。

另外一方面，內地《反壟斷法》在實施中也存在區分實施和約束力低的缺陷。例如內地原先最大的兩家班輪公司，中遠與中海集運的公司合併案例，雖然向商務部進行了發壟斷申報，但在實際中兩個公司合併運營，必定會大大增加市場的集中程度，然而商務部反壟斷局在調查後，對兩個公司合併案例無條件批准，難免會有對內外態度不一的嫌疑。而針對班輪市場和港口的反壟斷調查，到底是保護貨主還是保護船東，這些也都是相關機構需要考慮的問題。

2. 全球經濟、貿易、航運業與航運市場的現狀與發展趨勢

2.1 全球經濟貿易現狀和發展趨勢

2.1.1 世界發展格局中的中國經濟

改革開放 40 年來，中國實現從完全的計劃經濟體制轉換為市場經濟的同時也在積極的參與世界市場經濟的競爭。自 1978 年以來，中國的 GDP 增長較為迅速，遠超同一時期其他主要經濟大國。據統計，1978-2016 年中國的 GDP 平均年增長率為 9.7%。在同一時段，美國 GDP 的平均增長率為 2.7%，加拿大為 2.5%，英國為 2.3%，日本為 2.2%，法國為 1.9%，德國為 1.8%，義大利為 1.4%。儘管都實現了正增長，但增長率都大大低於中國。與金磚國家比較，中國的表現也是最優秀的。2017 年，中國的 GDP 總量已經達到 12 萬億美元，差不多是其他四國總和（印度 2.6 萬億多；巴西 2 萬億多；俄羅斯 1.5 萬億多；南非不到 3500 億）。

作為一個人口大國，中國同時實現了人均 GDP 的快速增長。按照國家統計局的資料，2016 年，中國人均國民總收入（GNI）達到了 8260 美元，在世界銀行公佈的 216 個國家（地區）人均 GNI 排名中，位列第 93。按照國際貨幣基金組織的資料，2016 年中國的人均 GDP 為 8116 美元，排名為第 70。這一數字與金磚四國的俄羅斯（8900 美元）、巴西（8700 美元）距離較近，超過了南非（5316 美元），儘管與發達國家相比，差距仍然較大，但相較於 1980 年已經是有了長足進步。在當時，中國人均 GDP 比越南還低了一半，可以說是全世界最底層，而如今中國已經接近中等發達國家水準。

GDP 的增長和人均 GDP 的進步使得中國在全球經濟體中的排序不斷變化，但中國真正對世界經濟發展格局產生深遠影響始於 2008 年金融海嘯。2008 年，美國金融危機蔓延擴散，逐步演化成一場全球性的災難。在世界主要經濟體增長明顯放緩甚至面臨衰退時，中國政府實施了一系列刺激經濟增長的政策，經濟依然保持了較高的增速，成為拉動世界經濟復蘇的重要引擎。金融危機後兩年，中國經濟總量在世界經濟中的排名攀升至第 2 名，而 1970 年中國僅位列第 8。

2008 年金融海嘯也是中國作為「世界工廠」這一角色的轉捩點。中國自加入世界貿易組織以來吸收了來自世界各地的大型跨國公司的投資。世界 500 強企業有 400 多家在中國設有生產基地或研發中心。然而，自 2008 年金融危機之後，歐美相繼出臺的「製造業回歸」政策直接導致外商對華投資方向和結構的改變。從 2012 年 1 月起，中國製造業實際利用外資累計同比增速轉為負增長，2014 年 6 月減速高達 138.74%。隨著中國人口紅利的逐漸消失，勞動力和生產成本也在不斷上升。相較之下，與中國毗鄰的東南亞發展中國家其勞

動力市場的優勢盡顯。發達國家紛紛將其勞動密集型製造業從中國轉移到這些國家。在製造業區域轉移的同時，中國政府也已認清外向型經濟的弊端並有針對性的提出了一系列措施以拉動內需。據統計核算，自 2008 年至 2017 年，內需對經濟增長的年均貢獻率達到 105.7%，已成為拉動經濟發展的決定性力量。其中，消費已經成為經濟穩定運行的「壓艙石」。2017 年，最終消費支出對經濟增長的貢獻率為 58.8%，比 2007 年提高了 13.5%。隨著物質型消費升級步伐的加快，資訊、醫療、養老、家政、旅遊等服務型消費空間的打開，以及城鎮化的快速推進，中國正經歷著從世界工廠向消費市場的轉變。預計未來十年中國將會為全球企業提供一個規模巨大、增長迅速的消費市場。

2.1.2 未來經濟發展格局的預測

2008 年之後全球經濟市場形成了美國、歐洲和中國三分天下的格局。這三大市場的經濟總量占到全球經濟總量的比重超過 60%，對全球經濟走勢起到了決定性作用。2015 年全球貨物進出口貿易總額為 332480 億美元，其中，中國為 39569 億美元，占比 11.90%；美國為 38128.6 億美元，占比 11.47%；歐盟 27 國為 35295 億歐元（約 38824.5 億美元），占比 11.68%。2015 年全球商業服務（不包括政府服務）貿易進出口總額為 93657.1 億美元，其中，美國為 11591.71 億美元，占比 12.38%；歐盟為 37151.76 億美元，占比 39.67%；中國為 7518.06 億美元，占比 8.03%。

時隔十年，雖然美、歐、中三大經濟體目前都已度過最困難時期，但世界經濟整體來說仍處於後危機時代的轉型和調整期，各主要國家經濟指標好壞差別很大。近期經合組織發出的預測顯示 2018-2019 年度美國經濟增長的預期值分別為 2.9% 和 2.8%，德國今年的增幅由去年的 2.5% 放緩至 2.4%，2019 年為 2.2%。法國 2018 年經濟增速預測為 2.2%，2019 年達到 1.9%，義大利則分別為 1.5% 和 1.3%。日本 2018 年 GDP 增長預期為 1.5%，2019 年，1.1%。加拿大經濟預計今年增長 2.2%，明年為 2%。英國經濟增長今年為 1.3%，明年為 1.1%。中國 GDP 增長預期為 6.8%，2019 年則為 6.4%。印度 2018 年經濟預測為 7.2%，2019 年，7.5%。巴西今年經濟增長預計為 2.2%，明年為 2.4%。

近年來，貿易保護主義更是有抬頭之勢。2016 年英國脫歐，2017 年特朗普當選美國總統後掀起了貿易保護浪潮。如果任其極端化並演化成全球貿易戰，世界經濟前景將蒙上厚厚的陰影。雖然波動是不可避免的，但整體來說全球經濟趨穩是有基礎的。現有三大市場已經形成了事實上的差異化，互補性很強。北美市場輸出的主要是金融、會計、評估、諮詢等高端服務業、高科技、軍工等高附加值產品，而輸入的則由先前的大宗商品等資源品為

主轉為各類消費品、人力資源、甚至資本等。歐洲市場傳統優勢的資本輸入、輸出均有所下降，但仍占重要地位，高端消費品、精密儀器、高端裝備等輸出優勢仍然強勁，而勞動力、資源品、中低端消費品、甚至基礎設施更新等資本需求的特徵更加明顯。新興市場雖然分化很快，但中國已經成為中高端商品主要輸出國，而其他新型經濟體仍然維持資源品、日常消費品輸出格局（印度等國具有一定的 IT 產品輸出優勢），而輸入的主要是中高端裝備、高端消費品、高科技產品、金融資本等。五至十年內，由於三大市場的差異化難以縮小，可以預期世界主要經濟體仍舊會以協商合作取代對抗甚至相互制裁。

2.2 航運業與航運市場發展現狀

2.2.1 集裝箱運輸業與市場發展現狀

2017 年，基於發展中經濟體和新興市場近 5% 的平穩增幅，和對發達經濟體財稅政策改善的良好預期，全球經濟復蘇趨勢加快，國際貿易呈現良好的增長勢態。2018 年年初以來，全球主要經濟體持續加速發展，金融市場信心不斷穩定，港口發展也進入到了持續鞏固階段。根據國際貨幣基金組織的預計，2018 年全球經濟增速將達到 3.7%，高於 2008-2017 年的年均增幅 3.3%。在綜合經濟平穩發展、貿易持續增長、且當前海運貿易量基數較為龐大的基礎下，全球港口輸送量預計將在 2018 年突破 5% 的增幅。

作為國際航運市場的最重要組成部分，受到國際消費市場和商品貿易的雙重影響，全球港口集裝箱輸送量的增幅將持續穩定在 6% 以上。尤其在國際海淘和跨境電商等新型商業模式帶動下，配合「散改集」等運輸模式的轉變趨勢，國際集裝箱市場的增速將高於貨物總輸送量的增速。在此過程中，為保持運輸的時效性，更多貨物將選擇直達航線，港口中轉箱量占比將持續回落，空箱占比相應上升。

此外，伴隨著國際貿易量的不斷增長，全球主要港口的集裝箱輸送量逐年增長，國際集裝箱運輸市場整合趨勢明顯，其中 2016 年，排名最大的 20 家集裝箱公司名單中因整合減少了 7 席。與此同時，集裝箱港口的發展也存在著巨大的挑戰，這些挑戰主要來自社會對航運企業改善環境，減少污染物排放的要求。因此，包括洛杉磯港、長灘港、紐約-新澤西港等在內的許多歐美大型港口，都在積極建設成為「綠色港口」。其中，選擇低排放量的港口集疏運方式是建設「綠色港口」的主要方式，鑒於歐美主要港口的集疏運發展過程和近期的集疏運發展規劃，減少使用高污染的公路集疏運方式，選擇對環境更加友好的鐵路或駁船集疏運分擔方式將成為未來的趨勢。

具體到國家和地區，得益於「製造業激勵」計畫和央行寬鬆貨幣政策，2017 年美國集裝箱港口增長趨勢明顯，但同時，受制於本國較為嚴重的產業保護主義和貿易保護主義情節，其貿易增速存在較大的不確定性，且預計增速將有所回落。與此同時，隨著基礎建設需求的回升和產業振興，以及境外資本對港口投資力度的增加，歐洲港口的貨運需求正在逐步回升，預計將保持 4% 的增速。而在亞洲新興經濟體國家，在產業結構的開放和轉型等政策措施情況下，大宗散貨需求和集裝箱商品貿易都將繼續保持較快增長，預計增速將維持在 6% 左右。

就中國大陸市場而言，根據國家統計局資料預測顯示，2018 年，中國經濟增長將保持在 6% 以上，加之「一帶一路」和「海上絲綢之路」等開放政策的實施和產業結構轉型的加

速升級，重型加工製造業不斷減產整合，中國外貿商品的競爭力不斷增加，同時由於市場對能源和建材原料的旺盛需求，中國港口的外貿型經濟增長趨勢明顯，內貿貨物伴隨航運港口企業的不斷發展重視，增長趨勢保持平穩。預計 2018 年，中國港口貨物輸送量增長將維持在 5% 以上。

在未來的發展過程中，國際集裝箱市場格局還會有進一步的改變。總體來看，將呈現如下趨勢：

- ① 多式聯運將成為主要的發展方向。海鐵聯運、公水聯運不斷發展，促進多式聯運快速發展的政策和制度也在逐步完善，無車承運人在中國大陸的試點以及相應的財稅安排將有助於水運物流平臺的建設和發展，進而提升國際集裝箱多式聯運的操作效率。公水聯運、水水聯運、鐵水聯運等運輸方式也將成為集裝箱運輸業發展的新方向。如何在各種運輸工具的集散過程中做到無縫銜接，是目前急需解決的問題。
- ② 個性化服務不斷增加，金融衍生業將更加廣泛地服務於海運集裝箱運輸市場。內貿集裝箱領域的產能過剩嚴重，將導致市場競爭激烈，促進面向客戶的新型服務模式不斷湧現，個性化服務將成為未來發展的新趨勢。同時，金融衍生業務將主動切入航運集裝箱服務市場，以資訊流、物流、證據流、票據流和金融流為主體地「五流合一」也將普遍應用於集裝箱市場。
- ③ 新的技術在行業中應用更加廣泛，國際航運集裝箱市場將整體朝著整合智慧、綠色環保的方向努力。在移動互聯時代，無紙化交接、即時船訊資訊查詢、互聯網訂艙及相關運輸資料查詢等技術服務將得到更加廣泛的普及與使用。智慧物流的概念除了智慧化、資訊化外，還包含綠色環保理念。鑒於大陸日益嚴格的環保要求，大宗貨物將實行「散改集」等運輸方式的轉變，中國港口的集裝箱貿易將繼續保持良好的增長態勢。其中，長三角、珠三角等區域的內河集裝箱化進程逐漸加快，而沿海外貿集裝箱輸送量也將隨著中國大陸自由貿易試驗區、自由貿易港等政策的落實而不斷增長。

2.2.2 幹散貨運輸業與市場發展現狀

2017 年以來，波羅的海幹散貨運價指數（BDI）持續上漲，達到 2014 年以來的最高值，全球幹散貨運輸市場的貿易超過了全球經濟的平均增幅 3.5%，同時，幹散貨船隊的淨增長率卻創下過去 13 年來的最低水準。根據波羅的海運價指數走勢和勞氏日報收益調查報告顯示 2018 年，幹散貨運輸市場運價回升力度減弱，全年國際航運貿易增速低於運力增速。截至 2018 年 12 月 21 日，BDI 指數均值為 1353 點，與 2017 年全年均值 1145 點相比，增長了 18.08%。

截至 2018 年 12 月，全球幹散貨船舶運力共計 11337 艘，總載重噸為 8.39 億噸，增速為 2.82%，其中，海岬型船舶運力增長明顯，增速達到 3.43%。另一方面，2018 年全年的新船訂單量總體呈下降趨勢，全球幹散貨船新船訂單為 209 艘，2297 萬載重噸，同比下降 41.2%，其中，海岬型船舶的新船訂單量為 75 艘，1562 萬載重噸，新船訂單與 2017 年持平。

表 2.1 2018 年各類幹散貨船舶運力情況

船型	海岬型	巴拿馬型	超大靈便型	靈便型
運力 (艘)	1726	2566	3622	3423
載重噸 (萬噸)	3346	2065	2005	981

從貨物種類方面分析，根據 2018 年全球幹散貨貿易資料顯示，全球幹散貨的海運貿易總量約為 52.1 億噸，較 2017 年同比增幅 2.25%，增速下降。其中，鐵礦石的海運貿易量占比近 30%，約為 14.7 億噸，同比下降 0.20%；煤炭的海運貿易量占比達到 23%，約為 12.4 億噸，同比增長 3.33%；另外，糧食的海運貿易量占比不到 10%，僅為 4.86 億噸，同比增長 1.67%；其他礦石等小宗散貨的海運貿易量占比近 40%，為 20 億噸，同比增長了 3.61%。就亞洲主要市場而言，2018 年，中國大陸的鐵礦石海運進口量較 2017 年有所下降，約為 10.53 億噸，動力煤進口量為 1.90 億噸，增幅達到 9%。此外，印度的鐵礦石海運進口量增長迅速，增幅達到 117%，鐵礦石進口總量為 1500 萬噸。東南亞市場則通過海運大批量進口動力煤，越南的動力煤海運進口總量為 1370 萬噸，增幅達到 35%，菲律賓的動力煤海運進口總量為 2540 萬噸，增幅為 18%。

當前，幹散貨航運市場的整合趨勢已日益明顯。借鑒國際集裝箱市場的發展經驗，隨著聯盟化程度的不斷增加，前五大集運公司的市場佔有率將超過 50%，集裝箱運輸領域的大面積整合為經歷多年慘澹經營的幹散貨運市場提供了參照範本，使得幹散貨運輸市場具有向集運以及空運業那樣更加集約集中的發展趨勢。與此同時，散貨運輸市場的金融環境也在發生著變化。歐洲一些傳統的航運投資銀行正在逐步撤離，近兩年來，來自東亞的投資機構在航運投資方面不斷嶄露頭角，但是這些機構往往更注重船東公司實力與規模，因此，中小型船東所能選擇的融資管道依舊較為有限。這樣的融資環境，使得部分表現不良且依靠銀行生存的中小企業難以繼續經營，市場的優勝劣汰和幹散貨運輸領域內的資本力量加速了幹散貨航運市場的整合。

目前，針對幹散貨運輸市場的整合主要分成兩大類：一是戰略資源整合，幹散貨運輸企業積極審視領域內的細分市場，對比競爭對手和自身的優勢及短板，這種整合往往可以推動企業的良好發展。另一種則是現實整合，對於某些目前經營狀況不佳的企業，可以通過聯合協作的方式來化解困境，這種整合方式已在歐洲等地區付諸實踐。

作為航運經濟中最重要的一部分，未來幹散運輸市場的各個參與方應更加專注於自己擅長的領域，深耕細分市場，減少營運成本，從而提高自己的核心競爭力。

2.2.3 油輪運輸業與市場現狀

原油市場供求與全球油輪運力變化對油輪運輸業有著深遠的影響。2000 年以來，世界經濟增長與全球局勢變化直接影響著國際原油運輸需求以及全球油輪船隊運力。就中國而言，國民經濟快速的發展直接導致了石油需求量的持續快速增長。而國內原油供給量的不足是原油進口量不斷增加。目前，中國已成為全球範圍內進口原油需求增長最為強勁的國家之一。

2.2.3.1 世界石油供給與消費現狀

國際能源署與《BP 世界能源統計年鑒》（以下稱為《年鑒》）顯示全球石油探明儲量由 1980 年的 6834 億桶增長至 2017 年的 16966 億桶。按照 2017 年的產量水準，這一儲量能夠滿足世界 50.2 年的消費需求。2017 年全球石油消費量再次呈現出高增長水準，平均增長了 1.8%，即 170 萬桶/日，這已經是連續第三年超過十年平均值（1.2%）。值得一提的是，全球石油消費量的增長主要仰仗於亞洲尤其是中國市場消費需求量的增長。

最近的 BP《年鑒》顯示，石油需求在過去 5 年的增長最為強勁。受益於低油價，歐洲和美國呈現明顯增長（過去十年的平均增速為負數）。中國的增長接近過去十年平均增速。而這些國家和地區的石油產量相較於其消費量有明顯的差異。以美國為例，2017 年其石油產量為 1305 萬桶/日，而其消費量則為 1988 萬桶/日，中國和歐洲的差異則更為明顯，分別為 384 萬桶/日和 1279 萬桶/日與 351 萬桶/日和 1498 萬桶/日。

世界石油的生產和消費在地理上的不平衡催生了石油跨區域運輸的需求。海運則是全球石油貿易最重要運輸方式。美國能源資訊署（EIA）根據 2015 年石油貿易資料估算全球石油海運量約占總產量的 61%。在未來相當長的時間裡海上石油貿易將繼續佔據全球石油貿易大部分的份額。

2.2.3.2 世界油輪船隊現有規模與運力變化

截止到 2017 年 12 月底，全球油輪船隊（萬噸以上）總量為 6608 艘，5822 萬載重噸，與上年同期（6360 艘，55380 萬載重噸）相比，船舶數量增加 3.89%，總載重噸增加 5.13%（上年同期增速分別為 4.74%和 5.75%）。其中 VLCC 船型 735 艘、22600 萬載重噸；Suezmax 船型 541 艘、8440 萬載重噸；Aframax 船型 657 艘、7140 萬載重噸；Panamax 船型 89 艘、620 萬載重噸。目前，15 年以上船齡的老舊油輪占全球原油輪船隊的 21%-22%，處於相對歷史高位。

表 2.2 全球油輪船隊運力總規模

項目	船型											
	VLCC		SUEZMAX		AFRAMAX		PANAMAX		LR1		LR2	
	船舶數/艘	噸位/萬載重噸	船舶數/艘	噸位/萬載重噸	船舶數/艘	噸位/萬載重噸	船舶數/艘	噸位/萬載重噸	船舶數/艘	噸位/萬載重噸	船舶數/艘	噸位/萬載重噸
2016 年末運力	698	21470	513	8000	651	7040	89	620	316	3440	346	2540
2017 年 1-11 月交船量	48	1460	55	860	31	350	3	20	32	360	17	130
2017 年 1-11 月拆解量	11	330	11	170	23	230	3	20	6	0.7	3	20
2017 年 12 月運力	735	22600	541	8440	657	7140	89	620	342	3740	360	2640
201 年 12	92	2870	62	960	87	980	3	20	40	460	32	240

月 手 持 訂 單												
-----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

2000 年，全球油輪船隊運力總規模不到 2 億載重噸，而到 2017 年 12 月底，已經達到 5.8 億載重噸。從手持訂單看，2017、2018 年是新運力交付的高峰期，一定程度上反映出投資者對未來兩年有雲市場的樂觀預期。克拉克森資料顯示，和 2016 年相比，2017 年油輪新訂單大幅增加。全年萬噸以上的油輪新訂單總數 249 艘、2 985.1 萬載重噸，艘數同比上升 156.7%，噸位同比上升 166.4%，其中 VLCC 新訂單同比增加 34 艘，SUEZMAX 新訂單增加 6 艘，AFRAMAX 新訂單增加 36 艘，PANAMAX 新訂單增加 7 艘，HANDY 型油輪新訂單增加 69 艘。

隨著油輪新造船市場訂單的增加，2017 年油輪二手市場的成交量同比亦呈上升態勢，總二手交易量和去年同期相比增加了 31.65%。2017 年全年 VLCC 型二手船舶共成交 44 艘，同比增加 22 艘；SUEZMAX 型船舶共成交 29 艘，同比增加 12 艘；AFRAMAX 型船舶成交 38 艘，同比增加 1 艘；PANAMAX 型船舶成交 12 艘，同比增加 5 艘；HANDY 成交 164 艘，同比增加 29 艘。

2.2.2.3 世界油輪船舶價格變化

雖然訂單增幅喜人，但新造船價格卻沒有起色，其中 VLCC 新船造價由 2016 年底的 8450 萬美元，降至 8150 萬美元；SUEZMAX 新船造價由 2016 年底的 5450 萬美元，微升至 5500 萬美元；AFRAMAX 新船造價則由 4450 萬美元降至 4400 萬美元；LR2 新船造價由 2016 年底的 4650 萬美元，降至 4600 萬美元；PANAMAX(LR1)新船造價則由 4100 萬美元，微升至 4150 萬美元；MR 新船造價由 2016 年底的 3250 萬美元，升至 3375 萬美元。

二手油輪的價格也有所上漲。和年初的價格相比，5 年船齡的油輪，除了 PANAMAX 油輪的二手價格滑落 3.45% 以外，VLCC、SUEZMAX、AFRAMAX 以及 MR 型油輪的二手價格和年初相比變動幅度分別上漲 3.23%、4.88%、6.67% 和 11.11%。

2.2.3.4 世界油輪運輸市場展望

整體來說，世界油輪運輸市場受到世界政治格局、經濟環境等多重因素的影響，具有較強的週期性和波動性。突發性的非經濟因素會導致短期市場供求關係的變化，從而使得油輪運輸市場價格發生劇烈的波動。而受到全球經濟週期的影響，油輪運輸市場價格也會呈現週期性的波動。

隨著美國原油產量的增加，全球石油需求格局正在改變，特別是亞洲地區的需求。石油專家表示，在強勢迪拜和弱勢 WTI 格局下，即便加上長途遠洋運費，亞洲地區購買美國原油也仍然比中東原油便宜。而且美國市場是一個完全開放的市場，各葉岩油生產商都非常獨立，競爭充分，美國石油到亞洲的套利活動將趨向常態化。麥肯錫對美國供應的長期前景進行了預測，據分析，未來數年供應量將保持穩健；2025 年至 2030 年期間已計畫作商業生產的原油總供應量將穩定在約 1200 萬桶／日；這意味著從 2017 年至 2025 年，供應增量約為 400 萬桶／日。而對中國來說，美國石油成為選擇，意味著石油供應多元化又邁了一大步。隨著中國購買美油數量的攀升，買家在對沖工具的選擇上也必將改變。中東石油多掛靠布倫特原油，而北美的主要基準是 WTI。從流動性上，WTI 交易量已經甩開了布油，且差距還在擴大。在亞洲工作日，WTI 合約的交易量目前約為 8000 萬桶，使得 WTI 成為在亞洲交易時段最具流動性的主要能源衍生品。

國際油市長時間的低迷不振，似乎已經將油氣業的熱情消磨殆盡。為了恢復市場平衡，以歐佩克為首的產油國也使出了渾身解數，從 2017 年年初起，咬緊牙關實施了產量削減。歐佩克決心維持限產，尤其是沙特與俄羅斯之間的合作姿態，給石油市場的穩定注入強心劑。歐佩克以及其他產油國的減產努力在 2016 年下半年看到了成效，全球供應受到遏制，油價出現走高。但是，油價上漲也成為美國石油生產商的福音，引發新一輪的鑽井潮。EIA 預計，2018 年美國原油產量將超過 1000 萬桶／日，而非歐佩克國家每日原油供應量或將增加 160 萬桶，比之前預測增加 20 萬桶，其中美國葉岩油產量將加 87 萬桶／日；同時，2018 年原油需求每日將增加 130 萬桶，這預示著產量過剩將再次出現。也就是說，在 EIA 看來，原油市場很難在 2018 年重回平衡。

如果產油國動盪導致世界石油供應大幅下降，美國原油生產復蘇乏力，伊朗石油出口重新遭遇制裁，則全年國際油價可能進一步反彈。反之，如果減產履約率不及預期或驟然退出減產，同時美同原油生產強勢復蘇，那麼全年油價水準回升受限。諸多機構對 2018 年油價走向看法不一，最看好 2018 年油價走勢的是高盛，其將 2018 年布倫特原油的目標價提高了近 7%，從每桶 58 美元上調至 62 美元，理由是歐佩克和其他產油國做出了超出預期的延長減產承諾。瑞銀則將 2018 年布倫特原油價格預期從 55 美元上調至 60 美元。摩根大通同樣將 2018 年布倫特原油價格預期從 58 美元上調至 60 美元，堅實的基本面和緊縮的平衡，以及歐佩克平衡市場的意願，是其對油價持積極態度的原因。花旗則預計，2018 年布倫特原油價格為 54 美元，花旗指，美國葉岩油產量飆升可能會劇烈影響 2018 年石油市場走勢，歐佩克和其他產油國達成的延長減產協定不會延續至 2018 年底。巴克萊也認為，

近來油價上漲進一步鼓勵美同在 2018 年提高產量，這將使得庫存再次增加，其仍然維持 2018 年布倫特原油價格 55 美元的預期。

根據克拉克森資料，2018 年 VLCC 油輪的交付量為 51 艘，同比增加 2 艘；SUEZMAX 型油輪的交付量為 42 艘，減少 14 艘；AFRAMAX 型油輪的交付量為 54 艘，增加 20 艘；PANAMAX 型油輪的交付量為 2 艘，減少 1 艘；LR2 型油輪的交付量為 15 艘，減少 19 艘；LRI 型油輪的交付量為 21 艘，持平。與傳統旺季相反，VLCC 現貨市場的收益在 2017 年 12 月現大幅下降，2017 年第四季度被視為油輪市場疲軟時期。歐佩克在 2018 年繼續限制產量，這將使 2018 年的油運市場運輸需求萎縮。中原油進口起主導作用的石油庫存進一步上升，導致中國進口需求仍存在相當大的不確定性。國際海事戰略機構(MSI)預測，2018 年油輪盈利水準與 2017 年大體相當，運費下降的風險依然存在。老齡油船拆解將在 2018 年的市場狀況方面發揮關鍵作用，大量拆解老齡油船預計對市場產生積極的影響。考慮到船隊的年齡分佈，2017 年老齡油船拆解的情緒增加，很有可能未來幾年中才達到退役年齡的油船，會提前到 2018 年進行拆解。MSI 表示，如果 2018 年油輪拆解量上升約 40%，會對所有油輪類都產生積極影響。

對油輪船東來說，2018 年很可能是糟糕的一年。2018 年將有 51 艘 VLCC 交付，若交付高企疊加拆解乏力，VLCC 運價將繼續承壓。預計 2018 年油輪市場將持續震盪調整，市場再平衡將有望於 2019 年逐步實現。

2.2.4 船舶融資與航運衍生品市場現狀

2.2.4.1 船舶融資市場現狀

航運業作為典型的資本密集型產業，其發展依賴于金融體系的支持。一直以來，船舶融資作為傳統的航運金融業務的主要組成部分為航運業的發展提供了強大的資金支援，而現代航運金融業則側重金融衍生品的交易，因其能夠說明航運企業規避風險，減少航運市場週期性變化所帶來的衝擊，有利於企業的長期發展。

全球金融危機爆發後，航運業陷入持續低迷。對金融領域而言，在相當長的一段時間內，航運業、造船業投資額大大降低，航運金融業發展嚴重受阻。尤其是船舶建造數量陡然下降，致使船舶融資需求降低。根據研究機構 Petrofin Research 最新公佈的資料，截至 2016 年底，全球航運融資排名前 40 家銀行的融資總額為 3553 億美元並呈現逐漸下降的趨勢——2016 年的規模僅與 2007 年持平。航運業仍不明朗的前景影響了銀行的投資熱情，目前

大銀行仍青睞於通過尋求與安全度較高的知名大客戶合作，並啟用更為嚴格的融資條款，更低的融資比例以及更強的擔保條件。縱觀全球，銀行業對航運的支持力度正在逐年下降。

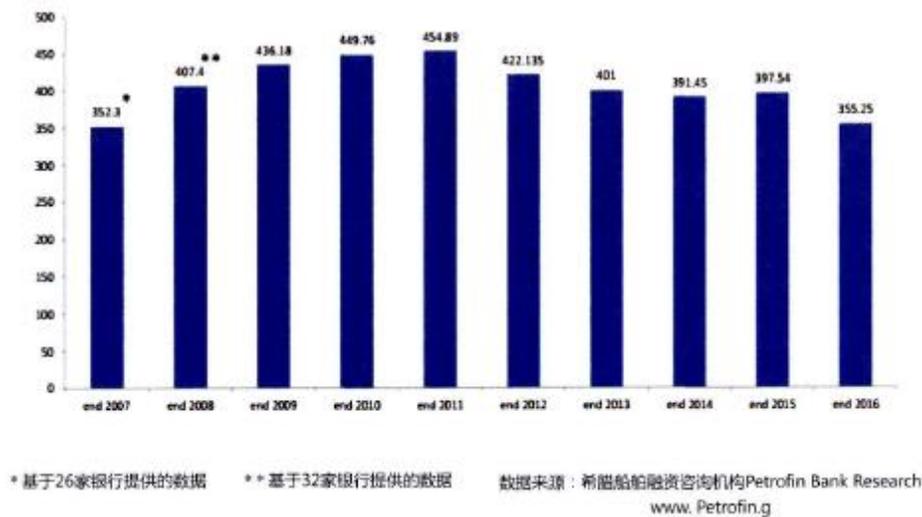
在過去十年中，主要的金融中心逐漸失去了他們的優勢地位，歐洲銀行在船舶融資中的市場份額大幅的降低。2010年歐洲銀行的船舶融資金額為3740億美元，到2016年已經降至2210億美元，整體份下降了20%，僅占比62.2%。然而亞洲在全球船舶融資中的份額卻在不斷增加。在世界前5大船舶融資銀行中，有三家是亞洲銀行，而這一趨勢還在逐步上升和擴大。自2010年，遠東和澳大利亞的船舶融資總額持續增加，在2015年達到了1280億美元峰值，即使2016年有所回落（1170億美元），其在全球所占份額也達到了33%，是2010年的兩倍多。而這其中中資金融租賃公司貢獻了極為重要的力量。

一份來自銀監會的資料顯示，截至2017年3月末，全國共開設的60家金融租賃公司中，有23家開展了船舶租賃業務，船隊規模達到989艘，船舶租賃資產餘額1139億元。特別是以工銀金融租賃、交銀金融租賃、民生金融租賃為代表的中國金融租賃公司，近年來作為全球航運資本市場的新興力量，通過其特殊的「融資+融物」雙重優勢，幫助航運企業加快運力優化升級，盤活企業存量資產，並緩解低谷期的資金和風險壓力，在國際船舶融資市場上備受青睞。中國金融船東的行業影響力不斷提升，成為全球航運業新金主。

圖 2.1 全球航運融資銀行排名

全球航运融资排名前40家银行

(2007-2016年, 单位: 10亿美元)



2.2.4.2 航運衍生品市場現狀

與其他金融衍生品相比, 航運金融衍生品幾乎全部在場外交易。據世界交易所聯合會(WFE)資料,2015年 全球交易所大宗商品金融衍生品中, 交易量最大的前三十個合約品種中, 沒有航運金融衍生品。從國際主要清算機構看, (1)倫敦清算所清算的場外航運金融衍生品, 包括 30 個幹散貨航線和 10 個濕貨航線的遠期運費協議、4 種幹散貨期租船航線的期權、以上海集裝箱運費指數和國際集裝箱指數為標的的掉期;(2)芝加哥商業交易所清算公司清算的場外航運金融衍生品, 包括 5 個幹散貨航線、8 個濕貨航線的遠期運費協議、3 種濕貨期租船航線的期權;(3)新加坡交易所清算公司清算的場外航運金融衍生品, 包括 7 個幹散貨航線和 3 個濕貨航線的遠期運費協定、以上海集裝箱運費指數為標的的 4 個集裝箱航線的掉期;(4)上海清算所清算的場外航運金融衍生品, 包括人民幣遠期運費協定的三個產品, 以及人民幣集裝箱掉期和中國沿海煤炭遠期運費協議。根據已有資料, 場外航運金融衍生品市場中, 遠期運費協議佔據主導地位。

近幾年來, 全球場外航運金融衍生品市場重心出現持續的由「西」向「東」轉移態勢, 即由之前的以倫敦為主、主要集中在歐美市場, 逐漸向亞洲進行轉移, 既與亞洲作為全球航運市場主要需求者的實體經濟特點相匹配, 也與亞洲各國際金融中心加快競爭步伐、從航運金融衍生品切入的訴求相呼應。2015 年以來, 這一趨勢更為加速。例如, 新加坡交易所清算公司的創新產品開始放量, 又如, 上海清算所創新推出人民幣集裝箱掉期(CS)和中

國沿海煤炭遠期運費協議(CFFA)兩個產品。此外香港交易所集團在收購倫敦金屬交易所清算公司後，也明確提出競爭大宗商品清算市場的競爭戰略，預計也將有創新的場外航運金融衍生品迅速推出。在強有力實體經濟需求支援的基礎上，隨著產品創新、參與便利、市場培育等各方面工作的推進，全球場外航運金融衍生品市場的重心有望進一步向亞洲傾斜。

DO NOT COPY

3.1 電子商務及人工智慧的應用

隨著港口增長、服務擴展、大型集裝箱船的引進以及電子商務的發展，國際貨物運輸的速度和效率不斷加快，電子商務與人工智慧技術的結合，將釋放出巨大的行業潛力。

首先，電子商務將會從多個方面帶動航運業產業集群的發展。

- ① 產業集群內的生產資源、要素相對比較集中，但單個企業的整合能力不能滿足企業快速發展的需要。電子商務能夠實現資源整合，航運業能夠依靠平臺能夠實現產業集群內的資源整合，促使整個業務鏈的運營效率更加高效、快捷，從而提高產業集群的綜合競爭力。
- ② 電子商務可提高集群內企業的市場拓展能力。電子商務可突破企業，特別是中小企業自身規模和地理位置的限制，實現傳統經濟貿易方式的轉變。
- ③ 電子商務有利於提高集群企業的融資能力。中小企業一般較難從銀行獲得融資，自身發展受到限制，電子商務提供了較為便利的資訊溝通管道和交易環境，有助於解決產業集群內中小企業的融資困難。

國際航運企業為適應客戶價值變化的新趨勢，借助大資料與互聯網技術對商業模式進行再造，通過搭建電子商務平臺為客戶提供增值服務和差異化產品，維繫更高的客戶忠誠度。中國的航運企業為適應國際市場的需要，也逐漸開始搭建電子商務平臺，主要採用開發自己的電子商務系統和與協力廠商的全行業交易平臺合作兩種模式。目前，中國內陸已存在 200 餘家面對不同服務物件（貨主、貨運代理、船東等），不同運輸環節（海運訂艙、拖車、報關等）及不同商業模式（以 B2B 形式為主）的航運電子商務平臺，這是一種虛擬化的雙邊市場形式，也是一種線上的航運交易所。

與傳統的航運業操作模式相比，航運電商平臺更具標準化、數位化和網路化特徵。在傳統航運業中，相關的國際貿易規範，集裝箱尺寸、貨物運輸流程都已形成了固定的模式。航運互聯網平臺的標準化服務可以將這些傳統規範、流程，進行拆解、細化，依託網路技術快速複製流水化的作業、並將其固化在系統的日常服務中。傳統航運業操作主要依賴於人工經驗，航運電商平臺利用完整的後臺作業系統，通過資訊化、互聯網技術，實現數位化，提高內部訂單操作效率。國際物流涉及倉儲、海關、海運、陸運等多個環節，需要線下實體物流載體的支援，由於這些資源分散在不同區域，難以被挖掘整理，易形成資訊不對稱等問題。平臺技術可打破區域隔閡，快速高效連接各類資源，通過相關的分類和演算法，實現供需雙方的快速匹配和資訊的透明化。隨著技術的不斷簡化，航運市場操作流程的明晰度和組織化日益加強，這導致了對無船承運人和貨運代理的需求不斷下降。與此同時，

隨著區塊鏈技術和同時具備線上功能、滿足並提供貨物運輸需求的數位化平臺的不斷發展，中小型航運企業如果無法提供先進的物流服務，也將會被市場淘汰。

區塊鏈技術作為先進智慧技術和互聯網資料庫技術的代表，利用全新的網路共識機制和加密認證技術，搭建完整且不可篡改的分散式連續帳本資料庫，並利用數位化台賬，詳細記錄每一筆交易。各參與方通過時間戳記機制和統一可靠的帳本系統，確保資訊和資金安全。這種技術將影響到所有的數位貨幣交易，並將重塑航運業。根據福布斯的報告顯示，IBM 與馬士基在區塊鏈技術合作方面已完成了相關的實驗，全稱追蹤了一個裝載鮮花的 40 尺冷藏箱的運輸過程。該過程的起點和終點分別是法國里昂施耐德電氣公司和美國施耐德電氣設施處，各參與方可在共用的網路上可以查看所有的運輸操作流程。承運人可監控每日的成本累積，方便港口接入配載計畫，從而更好地在船舶抵港前做好相關卸貨準備。如果在港口中出現集裝箱丟失損壞或封條被破壞的情況，承運人可以通過審查相關區塊，迅速瞭解異常情況，有利於控制成本，提高技術效率，減少紙質檔使用的必要性。區塊鏈技術主要的理念是開放的安全性。作為「鏈」上的一部分，每個個體都可以隨時全面瞭解流程，不存在修改或偽造文檔的可能性，可以安全無誤地處理抵押契據等檔。

在 2018 年的世界經濟論壇中，以色列特拉維夫港的海運資料提供商 Windward 提出，人工智慧可實現安全的全球海上運輸。2017 年 11 月，Windward 與 Lloyd' s 簽約，並為其成員企業提供智慧的資料分析服務，從而對海上的敵對行動和其他意外實現準確預測，例如供應商拖延、罷工、地震或海嘯等潛在的或實際存在的問題。

3.2 中國航運實力上升帶來的國際航運話語權變化及發展趨勢

近些年，中國大陸的國際貿易及航運市場持續快速發展，2017年，主要港口的集裝箱吞吐總量排名全球第一、船隊規模總量排名全球第三。根據 Alphaliner 的資料顯示，2017年全球十大集裝箱港口中，中國占了6席，其中，上海港的集裝箱輸送量同比增長8.3%，達到4023萬TEU，再次成為全球最大的集裝箱港口，與排名第二的新加坡港相比，多出近660萬TEU。中國深圳港再次排名全球第三，2017年，其集裝箱吞吐總量為2521萬TEU，同比增長5.1%。與此同時，雖然英國倫敦港的集裝箱吞吐總量僅為上海港的十分之一，但不可否認，倫敦港至今仍是全球公認的第一航運中心。

強大的航運軟實力和話語權是倫敦港航運競爭力所在，主要體現在航運保險與保賠、船舶經濟、航運金融及衍生產品、仲介服務和海事仲裁等領域。以海事仲裁為例，90%以上的國際海事糾紛會在倫敦進行仲裁，每年僅海事仲裁一項服務給英國帶來的收入，就將近300億英鎊。此外，作為歷史悠久的老牌航運中心，近五分之一的全球船級管理機構常駐倫敦，50%的油輪租賃業務、40%的散貨船舶交易業務、20%的航運保險業務及18%的船舶融資租賃業務都在倫敦進行。近年來，隨著航運貿易量的不斷增長，中國的航運軟實力和話語權也在不斷增強，但在參與行業規則制定等方面，仍存在很大的提升空間。

3.2.1 加強海事仲裁服務

海事仲裁是解決全球航運貿易糾紛的主要途徑之一，完善且全面的海事仲裁體系是歐美航運業的優勢之一。作為國際航運中心和國際海事仲裁中心，倫敦一直是世界各地區諸多航運公司和船企進行海事糾紛仲裁首選之地，每年倫敦的海事仲裁和相關航運服務收入占到航運業總收入的45%。

隨著中國國際貿易和航運業的發展，涉及中方企業的海事糾紛近年來也越來越多。2009-2015年，在倫敦受理的涉及中方企業的國際仲裁案就達到千餘件，涉及到的金額便高達千億餘元人民幣。但在海事糾紛仲裁中，中方企業敗訴案例居多，以造船合同糾紛為例，中方企業的仲裁敗訴率達到90%。造成這種情況的主要原因是中國企業對國際航運規則不夠熟悉，同時，也反映出中國在國際海事仲裁領域的話語權不足。

中國的海事仲裁可追溯到20世紀50年代，為提升中國海事仲裁的國際公信力及影響力，中國海事仲裁委員會做出了諸多努力。根據統計資料顯示，2015年在中國受理的案件數量總計136件，涉外案件61件，分別同比上升14.29%和32.6%。受理的案件涉及17個國家和地區，爭議金額總計達到13.74億元人民幣，全年結案共83件，無一裁決被法院撤銷

或不予執行。然而，中國的海事仲裁業發展與歐美發達國家相比還有明顯差距，僅 2012 年，倫敦海事仲裁員協會處理的仲裁案件就達到 2540 起，且持續保持增長態勢。現這種情況的主要原因是立法不適應。首先，中國只有仲裁法，並沒有專門的海事仲裁法，仲裁法對海事仲裁的特殊性考慮不夠。其次，中國的海商法目前調整範圍有限，至使受理的案件範圍也相對較窄，2004 年之前只涉及船舶、運輸等民事訴訟領域，2004 年後才擴展至海洋資源開發等方面。

為保障中國的海洋權益，提高自身的航運軟實力與話語權，目前採取的措施主要集中在以下三個方面。

- ① 修改海商法和仲裁法。中國的海商法 1993 年 7 月實施以來已經過去 25 年，在這期間，國際出臺或修改了很多新的國際公約，此外，國內也出臺了擔保法、物權法，並對合同法、保險法等進行了修訂，修改海商法，不僅可以實現與國際公約接軌，也可更好地與其他普通法銜接。
- ② 完善中國的海洋法律體系，參與並引領國際海洋規則的制定。在這個體系中，第一層是「海洋基本法」，在這之下是二級法律，包括涉海行政、民事、刑事、海洋經濟、海洋資源和環境等方面。
- ③ 進一步實現仲裁機構的去行政化。「一帶一路」和海上絲綢之路沿線的 60 多個國家，大部分為發展中國家，這些國家的國內涉海立法與中國相比也存在著一定的差距。中國全程參與了鹿特丹規則的制定，該規則是海運及其他運輸方式相結合的國際多式聯運公約，中國在建立海洋法律體系的過程中，可以此為例，嘗試牽頭並發起沿線國家及地區的區域性國際公約或多邊協議，以此作為「一帶一路」的海運法律保障，此外，包含國際多式聯運內容的海商法也可以成為沿線國家及地區的立法樣本。

3.2.2 促進航運金融領域的發展，掌握航運定價權

航運業作為與全球經濟關聯度最高的行業之一，航運金融在國際金融市場中的地位尤為重要，並對國際航運市場的發展產生了重要的影響。與國際發達的航運中心相比，中國在航運金融、航運仲介服務、保險與保賠、船舶經濟及航運衍生品等航運服務業方面發展相對滯後。根據統計資料顯示，在目前的國際航運融資市場中，每年與航運相關的金融交易規模可達到數千億美元，倫敦作為國際航運金融中心，在國際航運融資市場中佔有近五分之一的份額，與此相比，中國提供的資金及服務少於 5%，差距明顯。然而近年來，國際航

運業進入新的調整期，隨著世界經濟中心與航運中心的東移，中國的航運金融業迎來了良好的發展機遇。

傳統的航運金融業以船舶融資為主，隨著中國的航運業不斷向遠洋發展，其主體從貨主擴展至船東及相關的金融機構，航運金融業態也從單一的船舶融資向航運保險、線上支付、供應鏈金融等方面發展。目前，作為全球第一大船舶保險市場和第二大貨運保險市場，中國政府以上海為試點，支持多類保險機構開展油污責任險、碼頭責任險、新型承運人賠償責任險、倉庫責任險等多種新型航運保險產品。

為擁有更強有力的航運話語權，成為海運強國，在發展航運金融業的同時，更需掌握相應的航運定價權。在此方面，美國的航運企業通過投資資本市場、進行船舶運力期貨交易；歐洲航運業通過操縱船型，引領船舶不斷向大型化、現代化、資訊化、資本化和深水化方向發展，同時控制船舶燃油市場；而日本航運企業則以產權的形式，打通了整個產業鏈，日本商船在運輸貨物的同時，投資物流公司、集裝箱廠和港口，形成了具有定價競爭力的航運產業鏈。

雖然中國的海運吞吐總量和造船企業的手持訂單量都位居世界前列，集裝箱輸送量也占到了全球集裝箱市場的五分之一，但相關行業及企業的營利方式較為粗放，主要依賴航運市場的規模效應，對運價的把控力不足。現階段，中國可以借鑒日本模式，打造具有中國特色的航運產業鏈，並尋找提高船企管理效率、控制船舶運營成本及把控航運風險的方法，從而在國際市場中獲得更大的定價話語權。

3.3 環境保護標準提升和「綠色航運」

隨著氣候變化、全球變暖，海洋污染等環境問題的日益嚴峻，航運業對環境的污染受到了前所未有的高度重視。綠色航運的概念也應運而生。綠色航運不僅強調經濟效益和環境保護的結合，更重要的是探求怎樣將現代科學技術運用到港口船舶以及日常管理中以達到可持續發展的目標。從近年來看，航運的綠色發展主要沿著三個方面進行：經濟航速、低碳策略、綠色造船。

由於船舶是由主機直接驅動螺旋槳推進的，理論上柴油主機的功率和扭矩都與航速相關。因此降低航速，船隻耗油率也會隨之大幅下降，從而有效降低碳排放。但在節省燃油的同時，時間成本加倍。船公司怎樣配合海況和氣象資料計算出經濟航速在減排同時減少船舶在港內的等待時間是一個十分有意義的研究方向。

此外，由於近年來低碳經濟的推行，市場對有限資源的爭奪必將造成國際原油價格的攀升，而燃油成本在航運企業的總運營成本中所占的比例甚高。面對高油價，航運企業不得不面臨使用新能源或者降低原油使用量的抉擇。以液化天然氣為例，船用低速二行程引擎可使硫化物的排放降低 100%，氮化物的排放降低 85%至 90%，二氧化碳的排放量也可減少 20%至 25%。面對國際公約對溫室氣體排放的約束越來越嚴格，液化天然氣、風力、太陽能的使用都可提升船舶環保節能的效率。

而綠色造船技術是綜合考慮環境因素和資源利用效率的現代製造模式，要求原材料和能源的利用效率達到最高，並最大限度地減少對環境的負面影響。在綠色造船過程中，對資源的綜合利用是指針對不同的船舶位置選擇其相應合適材料，最大程度的應用材料，發揮其作用，於此同時，強調對設備和工藝流程的改進，旨在於解決船舶產品在設計、建造和報廢拆解過程中存在的諸如降低船舶自重、減少製造或營運能耗、材料的合理選用與利用問題。

對於綠色造船來說綠色設計是源頭，船舶產品在製造、營運、報廢拆解過程的綠色度取決於船型、結構、功能冗餘、節能以及材料的合理選用與利用這幾個方面設計的綠色度。船舶綠色設計技術系統包含船型優化設計，開展輕量化設計、消除冗餘功能，開展動力節能設計綠色材料選用等技術內容。採用先進製造工藝與裝備是綠色造船的基本保證。可採用無冷卻液幹式切削、數控等離子水下切割工藝及裝備、鐳射切割工藝及裝備、分段無餘量製造技術等加工技術，節能焊接電源、高效焊接工藝及裝備、高效環保焊接材料等綠色焊接技術，綠色塗裝工藝、環保節能塗裝設備等綠色塗裝技術。船舶綠色管理技術系統包含精益生產技術（通過消除造船過程中的無效時間，來達到減少資源浪費、縮短造

船週期、降低造船成本的目的)、成本管理技術(提高鋼材利用率、控制分段儲備量、提高場地利用率)、走社會化功能之路(蒸汽、氧氣、乙炔)、採用清潔燃氣(以性能更好、安全無毒的新型燃氣逐步替代傳統乙炔)、改造管理體制(中間產品專業化協作、扁平化管理)、實施綠色採購、強化安全生產管理等技術內容。從未來發展來看,隨著新能源的廣泛應用和綠色環保技術的進一步發展,未來國際航運中心勢必向「綠色低碳型」轉變,而香港也不例外。此外,高端航運服務業是國際航運中心的標誌之一,而高端航運服務資源集聚對所在城市的環境要求較高。這裡的環境一詞不僅僅代表良好的營商環境,更是指所在地的硬環境。

3.4 「一帶一路」政策

「一帶一路」，即「絲綢之路經濟帶」和「21 世紀海上絲綢之路」，是中國對外發展的重要戰略。「絲綢之路經濟帶」簡稱「一帶」，主要有兩個走向，從中國出發，以歐洲為終點：一是經中亞，俄羅斯到達歐洲；二是經中亞，西亞到達波斯灣和地中海沿岸各國。

「21 世紀海上絲綢之路」簡稱「一路」，則是沿著海上絲綢之路，發展中國和東南亞，南亞，中東，北非及歐洲各國的經濟合作。「一路」主要有兩個走向：一是從中國沿海港口過南海到印度洋，延伸至歐洲；二是從中國沿海港口過南海到南太平洋。

「一帶一路」並非一個國際合作實體或聯盟，而是合作發展的理念和倡議，依靠現有的中外雙邊或多邊機制和區域合作平臺(例如中國——東盟自由貿易區、上海合作組織、亞歐會議)，與沿線國家加強經濟、貿易和能源等夥伴合作關係。合作重點包括增進沿線國家之間的政策溝通、設施聯通、貿易暢通、資金融通和民心相通，簡稱「五通」。

首先是政策溝通。政策溝通不僅是「一帶一路」建設的重要保障，而且也是實現其他幾通的前提。政策溝通透過與各國政府溝通，讓政策得以銜接，以彼此尊重及和平方式，促進「一帶一路」。中華人民共和國國家發展和改革委員會在「一帶一路」國際合作高峰論壇提出，國與國之間的政策溝通，需要重點加強四個層面的對接，包括發展戰略的對接，發展規劃的對接，機制與平臺的對接，以及具體項目的對接。

政策溝通的實現和香港以及香港航運業有何相關呢？首先，香港有助國家實踐「政策溝通」。香港作為航運中心有助於國家以香港為根據地推動一帶一路的發展。

「一帶一路」沿線上的國家眾多，各國在各個方面都存在著較大的差異。比如經濟發展水準，沿線 60 多個國家涵蓋了發達國家，發展中國家和欠發展國家。再比如制度體制、政策法規等方面，社會主義社會與資本主義社會有著本質的不同，各國的地方地區制度也差異很大。文化方面，中西之間更是存在著幾千年傳承下來的從不同。在推行政策溝通的時候，難免因為這些差異而遭遇到一定的困難和阻力。

2017 年，香港是全球第七大貿易經濟體，國際貿易繁榮。香港位於中國內地與鄰近亞洲國家的中心點，可謂自古以來佔盡天時地利，是其成為國際航運中心的重要原因。香港前特首梁振英曾經提出過：香港能夠擔任「超級聯繫人」角色，連接中國及沿線國家。相關的例子很多，比如憑藉香港完善的會議設施及網絡，香港是一個非常適宜舉辦國際性論壇以及博覽會的地方。香港曾經過舉行「一帶一路」相關的國際性論壇及博覽會，例如「亞洲物流及航運會議」等。

然而，香港的「超級聯繫人」角色不僅僅因其地理和網絡方面的優勢。香港作為中國的特別行政區，實行一國兩制政策。比起其他資本主義社會，香港能同時更好地相容資本主義和社會主義社會。在與各國的對接中，香港可以利用其在政策方面的優勢，挖掘各國政策的相通點，協調各國政策的差異性，從而推動整個政策溝通的進程。

另外，香港的 2017 年生產總值年總量（GDP）為 3341.04 億美元，在全球排名第 34，為 GDP 最高的地區之一。香港雄厚的經濟背景下，一帶一路的政策在香港發起推動，必將如魚得水。文化方面，香港向來是中西文化融合的地方，主張多元文化。在與沿線 60 多個國家的溝通時，香港有能力以及有經驗去融合各個國家在經濟與文化方面的差異性，是中國推動一帶一路的不二之選。

既然香港在推動一帶一路方面有著至關重要的意義，一帶一路是否對香港有所助益，尤其是對於香港航運業是否有助益呢？答案自然是在肯定的，用中國的一句古話可以概括是「用進廢退」。在香港擔任好這個超級聯繫人的角色的時候，一帶一路中政策溝通的推動也將促進香港的進步。首先，在各國的政策在以香港為中心點進行溝通和對接的時候，香港將迎來前所未有的更多的機會。基於政策溝通是實現其他幾通的前提，香港對於一帶一路的五通，將比其他城市或地區有更大的根基和優勢發展一帶一路，帶來直接的經濟，貿易，文化等方面的影響。

在航運方面，為了加強香港作為國際航運中心的地位，香港特別行政區政府一直致力於通過一系列的政策，包括 2016 年成立香港海運港口局，稅收優惠等。國家在「十三五」規劃「港澳專章」中，明確表明支持香港發揮其獨特優勢，支持香港鞏固和提升國際航運中心地位，推動物流，專業服務等向高端高增值方向發展。這些都表明了國家和地區政府支持香港在發揮超級聯繫人的道路上不斷進步，讓香港所長為國家所用，國家幫助香港所長更進一步。

其次是設施聯通。設施聯通是「一帶一路」促進沿線國家經濟發展和文化交流的重要一部分。中國已與沿線眾多國家在鐵路，公路，航空，港口，電力，通信等方面建立了合作。其中主要的大型基建項目包括非洲衣索比亞的亞吉鐵路和巴基斯坦的瓜達爾港港口等。設施聯通能與香港航運起到互助互易的作用。首先香港作為國際航運中心，交通網絡本來已相對發達。在一帶一路的沿線國家的設施與其接駁後，將會更加容易地通向沿線國家，促進經濟，貿易，文化的發展。其次，香港旨在發展專業服務等向高端高增值方向。沿線的國家都將有更大的機會使用香港的高端航運服務業，吸引更多的高端航運服務業企業入駐香港，形成一個高端航運服務業集群。

貿易暢通，旨在消除中國與一帶一路沿線國家的貿易和投資壁壘，共同建構良好的營商環境，其中的具體項目包括與積極與沿線國家共同建立自由貿易區。至 2017 年，中國已與二十多個國家簽署產能合作協議，與 17 個國家共同建設了 46 個境外合作區。這樣龐大數量的合作區首先能帶來的是貨運量的增加，航運業首當其衝地受益。儘管香港的輸送量排名有所下降，在貨運方面的增加並不是香港所主要追求的。貨運量帶來的航運業的繁榮，與設施聯通帶來的影響一樣，貿易暢通會使各國更多地利用香港的高端航運服務業，從而促進香港高端航運服務業集群的發展。

資金融通，是「一帶一路」五通中的重要推動力量，提出深化金融合作，推進亞洲貨幣穩定體系的發展。早在上世紀 50 至 60 年代，香港已成為地區性的金融市場和金融中心。後來香港金融的發展更使香港成為了國際金融中心之一。在香港經濟中，金融業也是主要支柱之一。香港穩定的政治環境，優越的地理位置優越，領先於亞洲地區的經濟發展，以及香港的自由港地位及其鼓勵性政策，使得香港是實現資金融通的根據地的最佳選擇。一帶一路的所帶來的項目的資金融通，能深化香港作為國際金融中心的角色。同時，金融的發展將促進航運金融服務業的發展。例如海上保險業，在英國和德國明顯的優勢地位下，歐洲仍然是最大的海上保險地區。這背後離不開英國倫敦的金融中心的支持。而對於香港，在其國際金融中心的角色進一步鞏固的時候，海上保險業市場也將由疲弱的歐洲轉向亞洲。一帶一路帶來的更多的貿易，更強大的資金融通，會直接給海上保險業帶來更多的市場。截止至 2018 年 3 月，獲授權的海事保險公司在香港已有 88 家，其中外資保險商有 35 家。相信在未来，會吸引更多航運金融業的企業在香港設址，而且不僅僅與海上保險業，亦包括船舶融資等等。

最後是一帶一路中的民心相通，國家主席習近平曾說到：國之交在於民相親，民相親在於心相通。民心相通所需的是文化建設和教育建設。正如之前所提及，香港一直是中西文化融合的地方，具有文化的多元性。一帶一路的推動將為香港文化引入更多的新鮮血液，包容沿線 60 多個國家的文化，取其精華，去其糟粕。在教育建設方面，香港政府在 2014 年撥款 1 億港元成立「海運及空運人才培訓基金」，目的是為海運和航空業吸引及培訓人才。任何經濟和文化的建設都離不開人才，相信香港擁有的多元化人才才能為香港航運業創造出更美好的未來。

3.5 供給側改革

供給側結構性改革於 2015 年中央財經小組第十一次會議上首次被提出，旨在調整經濟結構，實現要素的最優配置和經濟增長的品質和數量的提升。具體的措施可概括為「三去一降一補」，即去產能、去庫存、去杠杆、降成本、補短板。供給側改革是國家經濟從粗放向集約、從簡單分工向複雜分工的高端形態推進的必然選擇。香港同樣面臨產業結構問題，提升港區功能落實發展也是香港的利益所在。

首先，香港可充分調動其在知識、人才上的優勢，用創新刺激經濟增長。此外，香港連續 22 年被評為全球最自由經濟體，又享有「兩制」優勢，因此通過進一步挖掘其體制上的潛力，充分調動經貿、投資、基建、法律及專業服務上的功能，強化香港作為金融與航運中心的職能，可以進一步提升香港在國家，甚至在國際經濟體系中的地位。「供給側改革」同時大力扶持服務業，香港服務經濟佔 GDP 比重高達 90%，可利用 CEPA 制度優勢，優先分享內地服務經濟實現高速發展的機遇。另外不斷加強港澳經貿合作關係，強化港澳在關稅、貿易制度上的優勢，促進港澳之間的經濟融通和發展，進一步提升國家整體貿易和投資的開放及便利程度。

3.6 大灣區

國務院總理李克強在《2017 年政府工作報告》中首次提出了「粵港澳大灣區」的概念。所謂大灣區，除了包括以珠江下游三角洲為基礎的城市群，也包括外向型的「海灣」概念，旨在發揮所在區域的科技創新新高地，金融功能發達和交通樞紐等幾大要素的優勢。大灣區是國家主導，粵、港、澳三地政府共同執行的國家戰略。

粵港澳大灣區具有成為全世界發達灣區經濟的有利條件和基礎。灣區是一帶一路的必經之地，擁有世界級的海港群、空港群，城際間交通發達。2015 年經濟總量約為 1.6 萬億美元，是三藩市的兩倍，接近東京灣區和紐約灣區。粵港澳大灣區分工漸漸明確，比如香港以金融和科技服務業為主，深圳以創新科技為主，廣州以交通運輸設備、化學原料以及化學製造為主等。在如此多層次，覆蓋全面的灣區形態下，灣區將高速發展。

在航運方面，香港可以發揮其在高端航運服務業方面的優勢。香港是的地理位置和自由開放的社會，使其一直以來是眾多國際海運業務及海事服務公司的基地。目前，香港的商船船隊佔全球 9.6%。在香港，落腳了 800 多間與海運相關的公司，提供各種海事服務，包括船舶管理、船務代理、船務經紀、海事保險、海事法律及仲裁服務等。香港目前的輸送量排名有所下降。而相比之下，深圳在 2017 年以 25,210 千 TEU 位居世界第 3，廣州亦以 20,370 千 TEU 上升至世界第 7。在這種情況下，香港更應利用其在海事服務業的優勢，首先掌握大灣區的市場，再通過大灣區把市場擴展到全世界。

4. 香港與內地合作現狀

4.1 滬港合作

4.1.1 會議論壇交流及相關成果

為了加強上海與香港，乃至整個粵港澳大灣區的全面合作，滬港合作每年都會根據國際貿易和國家政策的發展形勢，不斷完善相關措施，以取得新進展。2018年8月24日，第四次滬港合作會議在香港舉行。同樣作為國家對外開放的重要視窗，滬港兩地就15項合作協定達成共識，包含教育、法律服務、商貿、文化、創新科技和金融6個領域。其中15項合作協定中與國際航運市場相關的具體內容包括：「一帶一路」合作共識，將香港作為海外企業進入內地市場的據點，同時支援滬港企業雙向參與對方的展會及經貿活動，鼓勵上海企業以香港為平臺，開發「一帶一路」沿線市場的商機。

在金融合作領域，香港和上海同時增加了「滬港通」的交易金額，並開通「債券通」。兩地將利用滬港金融合作平臺，加強兩地政府、相關金融監管部門和金融市場的互動，支援兩地金融市場在資訊互通、企業上市、產品開發和科技交流等方面的合作。

在物流和航空航運方面，加強港口，機場和多式聯運的合作，擴大相關專業領域的人員交流。進一步加強商貿投資和上海自由貿易試驗區合作，上海市政府積極落實上海自由貿易試驗區關於現代服務業擴大開放的相關措施，推進包括航運服務、電訊、金融服務、文化等領域對香港服務業的擴大開放，鼓勵港資企業到上海自貿試驗區進行投資。就自貿試驗區的合作，兩地將持續適時地邀請兩地業界代表和相關官員參加推介會、研討會和座談會，通報最新的政策措施，推動資訊共用和交互。

為避免不必要的法律爭議，建立兩地對口交流合作機制，共同推動法律主管部門和滬港兩地律師的交流合作，獲得業界支援，推廣調解和仲裁，加強國際化高質素仲裁調解人才的培養，建設國際爭議解決中心。

加強滬港兩地的教育合作和青年交流，香港教育局與上海市教委為促進雙方在教育方面的交流與發展，簽訂相關的備忘錄，支持「滬港大學聯盟」的建立。進一步開展香港大學生的暑期實習項目，滬方將為香港學生提供更多優質的實習崗位。支援滬港兩地青年團體開展組織各類交流活動，加強兩地各領域青年間的交流與互訪。同時，香港職業訓練局也將積極參加2021年在上海市舉辦的世界技能大賽。

在科技創新領域，上海市科技創業中心與香港科技園公司續簽合作協定，推進眾創空間合作，支持兩地初創企業的技術和人才交流。同時，上海市經濟和資訊化委員會與香港生產

力促進局簽署合作協定，在大資料、軟體發展、智慧城市，智慧製造和中小企業的科技創新方面深化服務合作。

4.1.2 香港大學—上海海事大學學術合作計畫

2018年8月，香港教育局與上海市教委簽署了為期三年的教育合作備忘錄，以加強兩地在教育方面的交流合作，具體內容為：

- ① 兩地將就各自不同的教育管理、教育政策和教育改革等重要資訊保持密切的溝通。通過相關負責人員的互訪，加強瞭解，以建立更為緊密的溝通機制。
- ② 共同推進兩地的高等教育合作，建立「滬港大學聯盟」，促進滬港兩地高校開展不同形式的交流活動。
- ③ 持續開展兩地在基礎教育領域的合作交流，建立「滬港姊妹學校平臺」，鼓勵和支持姊妹學校間開展多種形式的合作。
- ④ 努力推動兩地學生在人文教育、科技、藝術和體育等方面的交流，以增進瞭解和友誼為目的，邀請對方青少年參加各自舉辦的藝術展演、夏（冬）令營及體育和科技競賽等活動。
- ⑤ 共同促進教師專業發展，在師資培訓和教學資源分享等方面開展合作。

2018年8月，香港大學和上海海事大學在港舉行了「香港大學—上海海事大學學術合作計畫」的簽約儀式。該計畫由運輸及房屋局的「海運及空運人才培訓基金」資助，以培訓海商法專才，推動建立香港本地的海運業人才庫為目標。來自上海海事大學法學院的學生將獲得獎學金，進入香港大學完成一年制的普通法課程，並在獲得學位後，留港在香港航運業服務至少一年。

運輸及房屋局局長陳帆表示，滬港兩地的大學可以通過該「合作計畫」共同培養海商法律專業人才，為香港航運業持續發展奠定良好的基礎。在未來特區政府也會努力推出其他的優惠政策，吸引更多優秀的高端航運服務人才向香港航運業聚集。此外，香港船東會與上海國際航運研究中心共同發起並成立了「滬港航運研究中心」。該「研究中心」以加強香港和上海在港口、航運及相關領域的交流、研究和培訓為目的，共同推動兩岸航運事業的發展。

4.2 粵港合作

4.2.1 珠三角高等級航道網路的建設

珠三角地區河海相連、航道密集、經濟腹地廣闊，是珠三角及泛珠三角地區區域內經濟聯繫的紐帶。同時，珠江三角洲內部航線在能源能耗、投資收益、運輸能力和運輸成本方面有著公路、鐵路無法相比的優勢，在運輸大宗貨物時也具備效率高、消耗低和環境友好的優點。中國大陸是香港轉口貿易的最大市場和主要貨源地，珠三角高級航道網路建設有助於加強香港、澳門與中國內地的經濟聯繫，是粵港澳大灣區建設的重要組成部分。同時，珠三角高級航道網路建設也有利於發揮前港後廠、江海聯運的優勢，達到推動區域內部經濟增長與合作，優化產業結構和佈局，完善綜合運輸體系，增強區域內部港口國際競爭力的目的。

儘管珠三角航道條件優越，也有相關的扶持政策，但在早期，珠江三角洲地區在綜合運輸，特別是水運運能方面卻遠未發揮出優勢，與粵港澳大灣區的建設需求還存在一定差距。主要原因為：

- ① 資金投入少。據統計，2017年廣東省交通運輸的基本建設計畫已完成1150億元人民幣的投資，其中內河航道部分為25億元，僅占2.17%。
- ② 航線發展缺乏綜合的規劃統籌。珠三角內河航道跨越不同的行政區域，因缺少統一的規劃統籌，各個地方的航道局在行使航道建設和規劃等職權時，經常受到干預和限制，致使航運資源得不到充分開發和利用。
- ③ 航道及港口的基礎設施缺乏。早期珠三角部分航道上存在淨空不足的跨河建築物 and 橋樑，滿足不了通航的要求，造成了航道網上下游之間通航不暢的情況，部分優良航道的通航優勢無法發揮。同時，珠三角的內河港口及岸線的設計利用也具有一定的隨意性，港口的集疏運通道和港口基礎設施建設滯後，裝卸設備及技術水準落後，制約了港口和航道效益的充分發揮。
- ④ 在珠三角地區，除港澳航線部分集裝箱船舶的載重噸位較大以外，其他航線上千噸級以上船舶的數量則比較少，大多數內河船舶的船型機型較為複雜，標準化、專業化程度相對較低。
- ⑤ 傳統客運發展薄弱。隨著區域內城際列車、新建高速公路的開通，珠三角水上客運發展受到了極大的衝擊，再加上客運網路，航線規劃不夠完善、合理，客流量不斷減少，內河航運資源沒有得到充分利用。

隨著粵港澳大灣區建設的不斷推進，珠三角地區的高等級航道網路建設也被提上日程，目前已採取的措施有：

- ① 追加資金投入，對珠三角地區內河航運的規劃、建設及養護進行一體化管理，減少地方政府對管轄區域內航道建設的干預。
- ② 大力改造現有航道中不符合通航標準的建築物和橋樑，新建的橋樑必須符合所在航道總體規劃等級的要求，不可擅自降低通航標準。
- ③ 增加支線航道的投資建設力度，注重廣東沿海貨運體系與港澳貨物貿易運輸、珠三角內河航運和西江航運幹線之間的聯繫，與「三橫、三縱、三線」等其他高等級航道運輸網相連通，建立起完整的環珠三角內河航運網路。
- ④ 對沿河各港口進行統一的佈局規劃，增加腹地內河港口的資金投入和港口泊位建設，提高多用途泊位和集裝箱泊位的數量，引入技術含量高的裝卸設備，完善水陸運輸節點與公路鐵路的銜接轉換。
- ⑤ 調整運力結構，整合優化內河航道的運輸組織結構。根據珠三角地區的區域經濟發展和船舶專業化發展需求，結合現有的基礎設施，重點發展適應千噸級船舶和危化品船舶的航道。
- ⑥ 建立完整的水上客運交通網絡，開發快速客運服務。在珠三角地區主要航道的沿線城市，結合當地的人文景觀資源，開發城市水上公共交通系統，搭建水上交通網絡，緩解城市道路交通壓力。例如，廣東省東莞市交通運輸局公佈了《東莞市水鄉特色發展經濟區公共交通規劃（2017—2020年）》，規劃中明確提出開發兩條水上公共交通線路。同時，開通更多城際水上客運航線，提升粵港澳大灣區內的水上快速客運服務品質。

4.2.2 粵港港口群交流合作

粵港澳大灣區以「一個國家、兩種制度、三個關稅區、四個核心城市」為格局，灣區內大小港口錯落分佈，互相依存。2018年8月，勞氏日報對全球100大集裝箱港口進行排名，24個中國港口進入榜單，粵港澳大灣區內有五個港口入圍，其中，三個主要港口進入前十，分別為深圳港(第3位)、香港港(第5位)、廣州港(第7位)、東莞港(第40位)、珠海港(第80位)，粵港澳大灣區港口群已初具規模。同年7月，廣東省交通運輸廳發佈了《關於政協廣東省委員會十二屆一次會議第20180201號提案答覆的函》，答復函中透露，廣東省將以廣州港、深圳港兩大港口為主，主動與香港港合作，促進灣區內港口的協同發展，同時，建設完善的集疏運體系，增加與自貿區相接的公路、鐵路和港口的數量，建立區內立體的綜合交通運輸體系，使粵港澳大灣區成為國際航運樞紐。

2019年2月18日，中共中央、國務院正式發佈的《粵港澳大灣區發展規劃綱要》明確表示，加快粵港澳大灣區基礎設施的互聯互通，構建以沿海主要港口為重點，不斷完善內河航道、疏港公路、鐵路等集疏運網路的現代化綜合交通運輸體系，從而提高珠三角港口群的國際競爭力。

《綱要》中明確提出，鞏固提升香港作為國際航運中心的地位，支持香港船舶租賃、船舶管理、船舶融資、海事保險、海事仲裁等高端航運服務業的發展，並為內地和澳門的航運企業提供服務。同時，增強深圳、廣州的國際航運綜合服務功能，進一步完善港口、航道等基礎設施，最終建立粵、港、澳三地互惠共贏、優勢互補的港口、航運及物流的綜合服務體系，探索多中心合作模式，創建多層次協調機制，以增強粵港港口群的整體國際競爭力。目前，儘管廣州、深圳輸送量較大，但還都不是航運中心，配套的高端航運資源要素仍不足，與香港相比，在現代國際航運服務業領域，如航運金融、海事仲裁等方面，仍存在一定的差距。粵港澳地區並非追求整合形成單一的大型港口，而是努力建立一個分工合理、協同高效的系統，同時，也並不局限於港口的空間佈局，以航運發展為契機，帶動地區產業、人口及城市的發展。

《綱要》中還闡明，在建設香港、深圳、廣州國際郵輪港方面，增加國際班輪航線的數量，簡化遊艇、郵輪及旅客的出入境手續。推進粵港澳遊艇自由行政策的有效實施，完善軟硬體設施及相關配套服務，共同開發面向國際郵輪市場的高端跨境旅遊項目，探索建設國際遊艇旅遊自由港的適合區域。與此同時，《綱要》還提出，加強粵港澳合作，積極開發海洋經濟市場和現代海洋產業基地，拓展藍色經濟空間。在保持海洋漁業、海洋船舶、海洋交通運輸等傳統產業優勢的同時，發展海洋工程裝備製造、海洋生物醫藥、海水綜合利用等創新型產業，加強臨海石化能源產業，港口物流、海洋資訊服務、濱海旅遊等海洋服務業的建設，建立「海洋科技創新平臺」，高效轉化海洋科技創新成果。粵港澳大灣區港口群將以「多中心合作模式」為主要發展方向，開展城市間的多維的協作，推進港口城市群內部的分工，形成分工明確、層次清晰、協同合作的港口綜合物流體系。

4.2.3 粵港法律及仲裁專業合作

自1997年以來，粵港兩地逐漸從「前店後廠」的經貿聯繫，發展至今天文化、民生等多個領域的合作交流。2017年粵港澳大灣區計畫的提出，更是加強了灣區內各城市間的往來互動。隨著大灣區經濟活動的增加，整個區域對法律服務的需求會與日俱增，深化粵港法律業合作也會變得更加重要。香港作為亞洲的國際法律服務樞紐及亞太區主要國際仲裁

中心，擁有成熟穩健的法律制度和完備的仲裁法例，能夠為大灣區內企業提供專業法律顧問服務。

以香港法治建設經驗為鑒，前海成為唯一一個由國家批復建設的法制示範區。2015年深圳前海法院正式掛牌，並率先引入港籍陪審員選任制度。陪審員從符合條件的香港居民中選出後隨機參與案件審理。此外，該法院建立香港及外國法察明機制，以便在前海合作區擴大香港法的使用。

與前海法庭一樣，前海國際仲裁院（又名深圳國際仲裁院）亦為粵港法律專業合作的核心部分。仲裁院建立以國際化的理事會為核心的法人治理機制，三分之一以上的理事來自境外，其中包括香港著名大律師梁定邦、香港律政司首任司長梁愛詩、香港國際仲裁中心前主席王桂勳等。目前仲裁員總人數為616人，其中境外仲裁員232名，占總數的37.7%，繼續在全國保持最高。

此外，中國首家內地-香港聯營律師事務所——華商林李黎聯營律師事務所也在深圳前海落戶。該律師事務所是內地第一家跨法域、跨地域的聯營律師事務所。

2018年1月7日，前海「一帶一路」國際商事訴調對接中心揭牌。該中心與深圳國際仲裁院、前海「一帶一路」法律服務聯合會等多家境內外調解機構建立合作關係，通過加強與跨境商事調解仲裁的對接，發揮域外特邀調解員作用，完善涉外糾紛中立評估機制，拓展資訊化涉外糾紛解決方式，為域內外商事主體提供便捷高效權威的糾紛化解服務。

整體來說，法律服務是現代服務業的重要組成部分，同時也是金融、現代物流、資訊服務、科技服務等其他專業服務的重要保障。粵港在法律及仲裁領域的合作中應充分發揮香港律師業的優勢，探索適合國情、有利國家長遠發展和香港律師發展需求的雙贏合作模式。

4.2.4 南沙港區與香港在國際海運服務等方面的合作

南沙港是內地最大的內貿港，對接北方港口，輻射發達地區，是一個內貿外貿交匯港口。自2004年9月以來，該港已完成了一、二、三期工程的16個深水泊位，配備了世界一流的資訊系統和機械設備，以滿足全球載箱量最大貨櫃船舶的掛靠需求。自建成以來，南沙港以年平均15%的速度快速增長。僅2017年度，貨櫃輸送量就已達到近1,400萬標準箱，成為了能靠泊世界最大貨櫃船的碼頭之一。

南沙港區截至2018年度已開通貨櫃班輪航122條，其中外貿航線90條、內貿航線32條。依託發達的珠江水網和海鐵聯運優勢，廣州港集團開通60條「穿梭巴士」珠江水上駁運航線，開設28個無水港或辦事處，業務覆蓋珠三角和泛珠三角。

早在2001年第四次粵港合作聯席會議上，粵港雙方就已在商討合作發展南沙的整體方向及具體方案，合作範圍包括高新技術產業、運輸和物流及專業人才培訓和交流。其後成立

的粵港南沙專家小組物流與運輸合作專門工作研究組已於 2001 年底舉行首次會議，雙方同意粵港需要在物流規劃及發展方面加強交流及配合。

2017 年初，南沙籌建「南沙粵港深度合作區」（又稱「香港園」），由粵港雙方共同規劃和建設，將在資訊科技、專業服務、航運物流服務等 8 大產業領域出臺面向港商的一系列新政，努力打造最適合「港人港企」的投資環境。

2018 年初，廣州市國規委發布了《廣州市城市總體規劃（2017-2035）》，強調要將南沙建設為粵港澳大灣區核心門戶，面向港澳實施更大程度的先行先試和更高水準的開放政策。加強與港澳在離岸貿易、高技術服務、教育培訓、高新技術產業、高端醫療產業等領域的合作，並充分考慮港澳居民在南沙生活的需求，完善出入境、通關、居留等服務設施，積極引入國際知名學校、職業教育培訓機構、醫療機構等。

總體而言，南沙作為一個天然良港，地理位置和產業基礎優勢明顯，其對臨港工業和高端製造業的傾斜政策正好可以與香港的專業服務對接，互相促進發展。

4.2.5 海事服務方面的合作

隨著粵港兩地間經貿合作往來日益密切，珠江口水域上的交通安全問題也更為突出，海事監管與服務的難度也在不斷加大。為加強海上事故緊急聯合應變的合作和溝通能力，粵港海事部門定期會就海事技術問題舉行會議，共同研討和解決有關船舶安全航行、打擊違法運輸、港珠澳大橋安全建設等的諸多方面的問題。

此外，粵港澳海事部門每年還多次召開三地海上工業安全研討會、還是調查處理業務交流研討會、本地船隻檢驗工作小組委員會等定期會議，針對三地船員培訓、船舶檢驗、海事調查、公司安全管理等課題展開交流。

2010 年，廣東省與香港簽署了《粵港海上搜救合作安排》，使粵港的海上搜救合作走向制度化、規範化。2010 年 6 月，澳門港務局牽頭組織舉辦了粵港澳三地聯合海上搜救演練，並議定此後每年三地輪流牽頭舉辦聯合搜救演習。2014 年，廣東海事局代表省政府與香港、澳門特區政府海事處簽訂了《珠江口區域 VTS 資料共用合作計畫》，以實現粵港澳三地船舶交通管理資料的共用。2016 年，粵澳合作聯席會議上簽署的「粵港澳三地搜救機構《客船與搜救中心合作計劃》互認合作安排」，進一步加強了三地間客船搜救方面的合作交流。

4.2.6 前海深港現代服務業合作區總體發展規劃

前海位於深圳西部、珠江口東岸，毗鄰港澳，是大灣區發展主軸上的重要節點。由於其地緣優勢，前海的主要任務是打造成為粵港現代服務業創新合作示範區。現代服務業在香港經濟中具有舉足輕重的地位，不斷擴大市場腹地，是香港經濟發展的內在需求。而對於國內經濟來說，現代服務業的發展必將促進產業結構的優化升級，是加快經濟發展方式轉變的有效途徑。

前海規劃用地以商業及服務用途為主，重點發展四大主導產業，即金融、現代物流、資訊服務、科技服務及其他專業服務。目前，在前海註冊的企業超過半數為金融服務企業，這與前海積極落實在金融政策創新方面的措施不無關係。

2013年1月，深圳人行下發《前海跨境人民幣貸款管理暫行辦法實施細則》，正式受理深圳各結算代理行提交的前海跨境人民幣貸款業務。前海跨境人民幣貸款是指在前海註冊成立的，並在前海實際經營或投資的內資企業或外資企業可從香港經營人民幣業務的銀行借入人民幣資金。按照現行外債管理規定，內資企業很難申請到外債額度，而按照前海跨境人民幣貸款新政，內資企業無需向外匯局申請額度，且境外融資成本明顯低於境內。該項政策的出臺吸引了諸如匯豐銀行、恒生銀行、東亞銀行、渣打銀行及招商銀行等商業銀行在前海設立分支機構。有銀行表示希望利用前海人民幣跨境業務參與有關前海貸款項目，從而累積實務上的經驗。

除此之外，2012年6月29日，國務院發佈的《關於支持深圳前海深港現代服務業合作區開發開放有關政策的批復》（以下稱為《批復》）明確支持在前海註冊、符合條件的企業和金融機構在國務院批准的額度範圍內在香港發行人民幣債券，用於支持前海開發建設。國家發改委也已於2014年5月批准深圳前海中小企業金融服務公司可在香港發行不超過30億元人民幣債券，用於支援符合條件的高新技術類中小企業的融資需求。《批復》中還明確支持設立前海股權投資母基金。國家發改委也已於2013年3月12日批復原則支持設立前海股權投資母基金，並可將在香港募集人民幣資金投向前海使用。

這些金融政策的出臺，吸引了包括前海人壽、安邦保險在內的等保險企業分支機構或子公司在前海註冊，部分更計劃開始進駐前海營運。亦有從事資產管理如富蘭克林鄧普頓、惠理集團，和其他證券、基金管理、融資租賃、小額貸款等企業在前海註冊成立子公司，希望發掘前海在金融創新政策方面的商機。

除了金融產業以外，現代物流業是前海合作區的主導產業之一。在前海註冊的物流企業，大多希望利用前海較開放政策的便利，管理跨境物流業務及有關資金調動。同時亦有企業考慮利用前海的創新政策，向客戶提供更多元的現代物流服務。比如由阿裡巴巴集團及其

夥伴合作組建的菜鳥網絡公司，已宣佈將在未來數年，在前海打造及營運遍佈全國的物流基礎設施，建立能支援日均 300 億元網絡零售額的智慧骨幹網絡。

至於其他產業，亦不乏大型投資項目落戶前海。例如知名的騰訊集團，已在前海註冊了六家公司，據報導於未來數年，預計投資合共超過 100 億元，主要用作在前海開展互聯網及金融投資業務。

根據前海管理局提供的數字顯示，截至 2013 年 12 月底，累計共有 3,553 家企業在前海註冊，註冊資本合共 2,714 億元人民幣。其中源自香港資本的企業 130 家，註冊資本達 122 億元。而截至到 2018 年 6 月，累計註冊企業的數目已上升至 17.05 萬。當中，註冊香港企業佔 8,938 家，註冊資本高達 9,129 億人民幣。

4.3 CEPA

《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》(下稱《安排》)是內地與香港簽訂的自由貿易協議，旨在加強兩地貨物、服務貿易關係，促進兩地貿易及投資，加快兩地經貿融合，從而達到兩地經貿長遠的發展。自 2003 年簽訂以來，雙方根據第三條，多次增加和充實其內容，十份補充協議和多份子協議的內容涵蓋四大範疇，即貨物貿易、服務貿易、投資及經濟技術合作。

自 2006 年 1 月 1 日起，在《安排》的框架下，除內地有關法規、規章禁止進口的和履行國際公約而禁止進口的貨物，以及內地在有關國際協議中作出特殊承諾的產品外，原產香港的進口貨物全面實施零關稅。2018 年 12 月 14 日，內地與香港在《安排》的框架下簽署了《貨物貿易協議》(以下簡稱《協議》)，新增了「海關程式與貿易便利化」、「衛生與植物衛生措施」及「技術性貿易壁壘」三個專章，確立便利貿易的原則，以及「粵港澳大灣區貿易便利化措施」專章，訂明雙方同意珠三角九市與香港採取的貿易便利化措施。在《安排》的框架下，香港服務提供者可在大部分服務領域以優惠待遇在內地開設業務，其中不乏很多香港的優勢產業。優惠形式包括允許獨資經營、減少持股限制、降低股本的要求、降低地域及服務範圍限制等。

2017 年 6 月 28 日，內地與香港簽署了《投資協議》，將《安排》的市場准入承諾擴大至非服務業，引入投資保護的義務，確立兩地投資制度的穩定性，以維護投資者信心，推動投資自由化和便利化。

同日，《經濟技術合作協議》的簽署整理及更新了《安排》及其補充協議內有關經濟技術合作的內容，配合香港和內地的發展趨勢及需要，為雙方以後更緊密合作打好基礎並提供具體方向。《經濟技術合作協議》將「一帶一路」建設經貿領域的合作和次區域經貿合作納入《安排》的制度性框架下，為香港具有優勢的產業提供參與國家發展策略的機遇。

CEPA 的簽訂對香港各產業產生的影響各不相同。其中珠寶、鐘錶和高科技零件等行業得益於 CEPA 的零關稅協定。此外，CEPA 後允許香港律師事務所在內地執業，從事非訴訟法律事務。這些香港所憑藉資源上的諸多優勢，通過委託、合作等各種方式切入市場，已經成為一股重要的市場力量。獲益較大的其他行業還包括銀行業與保險業。但整體而言，CEPA 的意義並不在於其本身的經濟效益，而是在於粵港兩地關稅與非關稅壁壘的全部剷除為粵港兩地第二次經濟整合奠定了基礎。

在過去二十年的粵港兩地第一次經濟整合過程中，香港的經濟發展受惠於房地產、物流、貿易、運輸和勞力密集型產業，兩地懸殊的經濟實力也給香港的發展帶來了不小的優勢。但伴隨著內地經濟的騰飛，工業、服務業開始了北移的趨勢，香港過去所依賴的技術形態

已顯得落後。CEPA 給香港帶來的是與珠三角形成優勢互補的產業的機遇，從而充分發揮香港在人力資源、法律、體制以及知識創新領域的比較優勢。

DO NOT COPY