

《鞏固香港作為國際航運中心的地位》研究

摘要

《鞏固香港作為國際航運中心的地位》研究

摘要

1 香港的情況

- 1.1 香港已是一個積極進取、飲譽全球的國際航運中心，這樣的航運中心，全球屈指可數。不少航運業人士，均視香港為亞太區的首選的航運中心，在香港是這樣，在外地更是如此。然而，新加坡及其他中心都希望取代香港的地位，並為此積極制訂策略。要保持和提高香港現有的地位，還有許多地方需要着力。
- 1.2 在過去 150 年間，香港發展成為國際航運中心，主要是私營航運業人士羣策羣力，各盡本分，有以致之。一直以來，政府透過商業和經濟政策提供支援，近年更擔當香港航運的規管者這個更具體的角色。在國際協議和公約(例如國際海事組織頒布的協議和公約)方面，政府釐訂和執行與航運業羣議定並反映國際最佳作業方式的標準，尤可體現其角色。最近，政府按照優質標準和高效率程序，透過海事處成功經營香港船舶註冊。
- 1.3 航運業與政府所建立的關係，總的來說發揮了吸引船東及船舶管理公司來港經營或建立事業的作用，尤以二十世紀四十年代以後為然。他們的活動又轉而促進了業羣內其他行業的增長。
- 1.4 香港的重大優勢之一，是海事處與業羣中的航運界合作無間，讓香港可在國際上表達意見，而本港航運業的標準亦得以提高。私營機構對海事處評價甚高，因為該處處事態度務實(該處人員在

入職前已具航運業經驗)，而且在擔當規管者角色方面表現稱職，對預測及應付關乎船東及船舶營運公司的問題，很有幫助。

- 1.5 香港的主要問題之一，是其卓越之處近乎秘而不宣，以致鮮為人知。真正了解香港的國際地位和聲譽有多高的人(不論是在本港航運業羣內或行外工作的)，寥寥可數。業界默默耕耘了大約 15 年，一直沒有引起市民大眾的注意。
- 1.6 整體而言，業羣成員認為政府對香港作為航運中心的國際地位，以及香港從中所得到的重大利益，所知不多。他們持這個看法，主要因為他們覺得政府對業羣在香港的重要性不甚了了，充其量也只是聊表關注。結果，政府由於欠缺通盤的連貫政策措施，因而察覺不到有需要在政策上對業羣予以高度重視，反過來又導致通盤的連貫政策措施不足。
- 1.7 儘管業羣中的私營機構對海事處評價甚高，但卻於事無補，因為制訂政策並不屬海事處的職權範圍。
- 1.8 在過去 10 年，挪威、荷蘭和英國的政府都明白到須因應需要而採取措施，並為此制訂出具體而清晰的政策，支持實現其國家在航運方面的鴻圖大計，以及協助推廣其航運中心。要是沒有這些政策，則有關國家作為航運國的地位將會走下坡，而其航運中心在國際上的吸引力和質素，也會大打折扣。

1.9 港口和物流業先後備受關注，加上組成業羣的行業性質多種多樣，令情況更為複雜。業羣成員認為，政府向來視航運業為較次要者，重要性遜於港口，這點從香港港口及航運局要遲至 1998 年才成立一個航運委員會，可以得到證明。

1.10 香港有一個繁忙的深水港，並已確立了國際航運中心的地位，可說十分幸運。航運業活動並不局限於本港，也遍及世界各地。這些活動有助改善經香港從事進出內地的物流業的效率。港口在物流鏈擔當重要的角色，但僅此而已；而航運業作為一個業羣，則是港口與物流鏈之間的重要橋樑之一。

1.11 然而香港作為國際航運中心的聲譽，卻主要建基於航運業羣而非港口的活動。港口的成功主要倚賴業羣的活動，但反觀業羣，即使沒有港口，大部分仍能繼續有效運作。業界人士認為，政府現在應注重航運業羣的活動，而注重程度至少應與港口及物流業所受到的相同。

1.12 航運業羣包括下列行業：

- 船舶擁有及營運
- 船舶管理
- 船隻代理
- 船級社及驗船師

- 海運設備及供應(包括船塢和修船)
- 海運保險
- 船舶融資
- 船舶經紀及承租人
- 海事法及仲裁
- 技術及雜項服務(包括研究和發展)
- 香港船舶註冊。

香港和一些其他航運中心一樣，並無大型船塢設施，而且也無設計遠洋船隻的經驗。

1.13 以收益和經濟價值而論，在上述服務中，以船舶擁有及船舶管理最為重要，是業羣內其他行業賴以持續發展的核心。

1.14 香港(通過私營機構與政府緊密合作)積極參與地區及國際論壇和組織，有“亞洲的代言人”的美譽，其國際地位因而提高。這些活動令香港作為航運中心的聲名遠播，亦促使大部分主要國際船東和管理公司在此開設其亞洲總部。有數家國際公司的國際總部或營運總部都設於香港。

1.15 香港毗連中國內地，其法律、金融和通訊體系完善，而且了解如何有效經營航運業去為中國貿易提供服務，這些都是香港獲得卓越成就的因素。

2 主要問題

2.1 航運業羣內並沒有一個代表業羣中各個界別的組織(如航運總會)，而是每個界別各自有本身的組織和組織安排。私營機構之一的香港船東會，收納的會員已刻意涵蓋幾乎本港各個航運業界。該會是全港規模最大、甚或是最具影響力的業界代表組織。本來，由香港船東會擔當整個私營機構的代表，相當直截了當，但該會成員卻不願擔當這個角色，因恐怕這樣有損該會設立的原意。一些其他代表組織則擔心，香港船東會一旦獲確認為整個航運業羣的代表組織，他們的權力可能會被削弱。

2.2 由於沒有一個具整體代表性的組織，去協助釐清和研究問題，並綜合成員的意見加以討論，航運業羣與政府的交往往往流於片面，發揮不到應有的效用。欠缺這樣一個具整體代表性的組織，私營機構便更難做到以下幾點：

- 為航運業羣制訂一套綜合策略，以維持和拓展香港的地位
- 令政府知悉業界需要當局提供的支援
- 加強市民認識航運業羣對提高本港聲譽以及對本地生產總值的貢獻

- 吸引適當的人才加入業界，確保他們有繼續發展的空間
- 確保其成員在架構、管理和營運方面採用符合國際水平的最佳做法，並為制訂最佳做法出一分力。

2.3 政府有需要制訂政策，提供合理的支援，以助航運業羣制訂航運策略。由於香港港口及航運局的焦點主要放在港口和物流業，如政府可以在該局以外的環境與航運業羣的高層代表會商，會有利制訂策略的工作。

2.4 假如航運業羣和政府都得知整個業羣的規模、性質及對香港的貢獻，便可制訂更切合需要的政策。欠缺航運界個別行業和整體綜合的統計數據，有礙為組成航運業羣的個別業界編制可靠的資料概覽，以及掌握個別業界和整個業羣的需要。

2.5 航運業羣面對的一個主要問題，是吸引適當的人才留在航運界發展。問題成因是航運業羣在本港缺乏有效的宣傳，未能消除市民對業界先入為主的印象，以為這個行業地位低微，報酬也低，要在行內取得成功，必須有多年遠航經驗。此外，航運業羣或任何個別行業欠缺可見的轉工機會，以及市民印象認為航運業羣幾乎沒有正規和現代的管理發展，使情況更形複雜。

2.6 良久以來，香港一直未能自行培育足夠的航海學員，以致無法滿足本港整體的需要。導致這個情況的原因有多個，包括：對絕大部分香港人來說，航海工作缺乏吸引力；學員的薪酬水平向來遠

遜其他職位(直至最近才有所改善)；內地海員、學員以及業內其他崗位的人員，在入境方面亦有種種限制。現時，行駛國際航線的遠洋輪船，海員通常都是來自菲律賓、中國內地和印度。隨着內地(以及其他地方)船東旗下船隻對海員的需求與日俱增，香港要藉延攬受過內地航海專科院校嚴格訓練的內地海員以補本地人手不足，亦日益困難。

2.7 新加坡及上海等航運中心正以萬鈞之勢，大力對外宣傳，吸引船東、船舶管理公司及業羣內其他行業前往設立辦事處，一面突出各自的優勢，一面強調中央和地方政府的支持。與任何一個航運中心比較，香港的整體條件都較為吸引，但卻無法持續推展強而有力兼且協調有度的對外宣傳攻勢。香港整體的宣傳工作雖則雜亂無章，但假若協調得當，可以非常有效。業界欠缺一個可以全面代表私營機構的組織，私營機構既無制訂清晰的策略，與政府的聯繫亦不足，凡此種種，都是導致上述情況的原因。

2.8 究竟國際航運中心應包含哪些元素、發展之路何去何從，這些問題仍沒有明確的答案。航運業羣當中有人舉出倫敦、紐約及其合成工業作對照。這樣的比較在所難免，亦有其用，不過卻使人看不清一點，就是每個中心都不盡相同，因為它們各具優勢(已發展得宜或具發展潛力)，這些優勢併合起來，甚至可說得上是獨一無二。

2.9 大部分國際航運組織均以倫敦為基地，倫敦坐擁國際第一航運保險業市場，其稅收結構也吸引希臘船王到來設立總部。亞洲的航

運中心無一可實實在在地展現倫敦一樣的風采，即有不少國際組織前來設立總部。不管給予多少稅務優惠，也不見得可以吸引保險業市場遷離倫敦，實際上亦無此需要，因為業內舉足輕重的經紀和承保人均已在亞洲廣泛經營業務，許多更以香港為首要基地。

2.10 香港的稅制相當優惠，但其結構及優點在國際間卻推廣不足。美中不足之處，是與其他政府訂定的雙重課稅協議和針對航運的課稅安排仍未足夠。在這個範疇，新加坡及中國內地取得的進展遠勝香港。

2.11 整體來看，香港尚未決定以何種面貌立足於國際航運監管機構及其他組織。目前，在亞洲區內以香港最為進取，然而，要保持並鞏固香港的地位，在某些航運事宜上能在亞洲區執牛耳，有關方面就要當機立斷，撥款投資，就相關的課題進行廣泛研究，再展開游說的工作。

2.12 全球最具吸引力的航運中心均會提供有效的解決爭議渠道，並致力推廣這方面的優勢。香港素來都有藉仲裁、調解和利用普通法司法制度去解決爭議，但海事問題則屬例外。儘管香港有一位專司海事案件的法官，但並無設立海事法庭，在香港進行仲裁或調解的數目似乎亦有下降趨勢。

2.13 假如香港法律可援引來執行裁決，若干內地公司寧可在香港進行仲裁。香港一直以來都有與內地、亞洲其他國家和世界各地進行

貿易，憑藉這方面的經驗，仲裁和調解人員得以迅速理出主要問題所在，並能實事求是，掌握有關程序，解決爭議的工作因而相當奏效。可是，香港並沒有確立和彰顯這個優勢，亦沒有鍥而不捨地吸引外地的海事案件到香港進行仲裁和調解。

2.14 航運中心如要繼續蓬勃發展，往往會設立組織完善的教育團體，專門培訓切合航運業需求的人才。這些航運中心的政府在釐訂教育團體的組織架構時，會主動徵詢業界的意見，並不時檢討這些教育團體所提供的航運課程。香港也有一些專門的教育團體開辦航運課程，但這些課程僅能迎合航運業的部分需求。此外，這些教育團體的組織架構各有不同，互不銜接，以致成效不大。在高等教育方面，現時只有一所大學設有航運課程，但這所大學既不獲政府認許，也不獲提升為航運專科學大學，而所開辦的航運課程因備受目前屬主流的物流業課程的威脅而面臨停辦。

3 競爭策略與總綱計劃

3.1 解決上述各項問題的方法如下：

- 航運業羣須為本身及其相關業界制訂一套全面周詳、清楚易明的長遠（十年以上）策略，策略的重點在於吸引更多船東和船舶管理公司來香港經營業務
- 航運業羣內私營機構須自行成立具權威及可全面代表本身利益的組織

- 設立一個組織嚴密的高層組織（航運業委員會），專責航運業的事務，成員包括私營機構和政府的代表
- 航運業委員會須檢討有關策略，掌握有助推行有關策略的政府政策，以及監察這些策略和政策的推行情況
- 政府須制訂政策，配合航運業組織通過的策略，並確立航運業羣應得的卓越地位。

3.2 本報告書所建議的策略是基於上述各點而提出，並已顧及以下因素：

- 香港作為航運中心的優勢與不足之處
- 全球一體化進一步發展及亞洲（尤其是內地）貿易增長所帶來的機遇
- 新加坡對香港的威脅，以及雙方合作和競爭會如何令這兩個航運中心雙雙得益
- 上海是國家航運中心，不會對香港構成威脅
- 本港與全球航運業的需求。

3.3 有關策略大致上可分為以下四方面，並在下文概述：

- 組織架構

- 推廣
- 人才與教育
- 融資

組織架構

3.4 航運業委員會大概會有 7 名成員——4 名來自私營機構，餘者包括經濟發展及勞工局局長、海事處處長和可能是教育統籌局一名高層代表。香港港口及航運局秘書處將會為委員會提供服務，由一名人員擔任秘書，任期不少於 6 年，以便累積知識和經驗，並建立聯絡網和連續性。委員會每季開會一次，其下不設小組委員會，但會在有需要時成立專責小組。為該委員會提供服務所需經費總額，估計每年不多於 200 萬港元。

3.5 香港船東會實際上已經是整個私營機構的代表組織。該會成立經年，資源充裕，會員深入不同層面，具廣泛代表性，加上知識廣博、經驗豐富、聯絡網遍及全球，擔當這個角色，勝任有餘。因此，航運業羣內的私營機構應支持由香港船東會正式擔當此一角色，這是明智之舉，因為沒有其他方案比這個可以更快推行，更具效益和效能，對私營機構來說，也不用那麼花錢。另一方面，該會亦無須改變發展方向或宗旨；除了一貫為不同會員提供妥善服務所需的費用外，擔任代表不會動用額外的開支。如另外創立香港航運總會等新組織作為私營機構的代表，不但虛耗金錢和費

時失事，更會造成分化和混淆。此外，新組織的威望是否足以代表航運業羣與政府及地區和國際間的組織打交道，仍屬未知之數。

3.6 即使香港船東會只是為現有會員提供有效的服務，也須增強財力、廣拓資源和改善辦事處。這些改善措施其實早該實行，不然該會的會員將會流失，收益將會減少。

3.7 除成立航運業委員會和一個全面代表航運業內的私營機構的組織外，設立“航運議事小組”亦是明智和必需的措施。這個議事小組會由香港船東會管理，可讓(私營機構和公營部門的)相關各方定期會面，以較輕鬆的形式，討論對本港航運業和香港作為國際航運中心的地位有所影響的事宜。透過議事小組，業羣內不同界別人士都可參與討論一般或具體事項。

3.8 當局可在短期內設立專責審理航運事務的海事法庭來增強香港的實力，以切合本地和國際的需要。該法庭會實行簡化的程序，以減低使用者須支付的費用。設立這個法庭，不但可以顯示香港重視航運事務，亦會較單靠一位法官審理所有航運事宜提供更大的司法保障，還可讓司法機構、訟務律師和事務律師發展多一種相關的工作經驗，令法律界人士得以增強在航運事務方面的專業知識。此外，本港若設立海事法庭，更可抗衡新加坡因設立了本身的海事法庭並由三位法官主審而聲稱具有的優勢，因為香港的法制向來備受推崇，新的海事法庭可為地區內有意興訟的人和合約草擬人等提供更多選擇。

3.9 為使政府與航運業羣內的私營機構充分了解在本港經營的航運業務的規模、性質、貢獻及量化人力需求，當局須就下列各類資料向航運界收集更全面和各別的統計數字：

- 收益
- 成本
- 盈利
- 動用資本
- 資產種類、價值和所在
- 僱員人數、類別、所需資歷、流動性和空缺
- 經營場址和設備

為保密起見，上述統計數字會由政府收集和整理，範圍將涵蓋不同種類的業務，既需要收集目前的資料，也需要收集未來的預測數字。至於按行業計的總體數據，包括對本地生產總值的貢獻等，將會由政府發表。政府應與航運業羣內各個行業共同制定收集資料的方式。

3.10 組織架構方面的國際事宜包括：

- 政府連同私營機構重新評估香港參與國際和地區海事組織的程度，以示支持議定的策略

- 加強香港(公營部門及私營機構兩者皆然)在英國和歐洲的代表性，特別着重與有關的國際機構的相互關係
- 政府與私營機構議定適當的方法，帶領和監察對亞洲航運業未來增長十分重要的亞洲航運代表組織的發展
- 香港船東會監察上海作為中國內地主要港口與商貿門戶在體制方面的發展
- 中國內地的航運業在發展時如需要提供協助，香港船東會統籌有關行動
- 香港船東會逐個界別探討香港是否有機會成為該界別的相關國際組織的亞洲地區中心，以及如何造就這些機會
- 政府和私營機構緊密聯繫，合力加強與新加坡合作，又如果適宜，也加強與上海合作，以提供更優厚的條件，吸引更多以亞洲以外地方為基地，以及在這些地方經營的航運業務來亞洲開拓地區業務。

推廣

3.11 在宣傳推廣方面，大部分活動均放眼世界，但也打算同時用於香港。

3.12 正在進行或籌劃中的推廣香港活動(旨在提供資料和吸引注意)，包含的主要訊息如下：

- 香港具備完善而且受法律保障的營商基礎設施，經濟基礎穩健。香港集這種種優點於一身，成為亞洲無出其右的金融、法律、服務和通訊中心
- 一國兩制概念幾經考驗，證明行之有效，為香港的優勢提供了較長遠的保障
- 藉着釐訂和執行高標準，香港船舶註冊甚具質素保證，使在本港註冊船舶的船東和船員皆蒙其利。香港船舶註冊已是有口皆碑，如能持續舉辦成功的宣傳活動，這訊息便會加強，吸引本港船東把更多旗下船隻(尤其是新建造船隻)安排在港註冊
- 香港是中國與世界各地貿易和船務往來的主要金融橋樑；而香港企業在協助船東和船舶管理公司制定財務方案和善用商機方面，經驗豐富
- 香港航運界提供的服務，質素之高，已臻國際水平；香港作為航運和多種行業的服務中心，在亞洲亦堪稱首屈一指
- 香港的通訊和運輸網絡完善，船級社如要在亞洲設立地區辦事處作為監督地區事務的基地，香港最理想不過。本港現有的船級社地區辦事處可繼續運作，以便密切監察船舶的建造和維修事宜

- 香港與亞洲，特別是與中國內地的貿易往來，源遠流長；香港的海事仲裁小組是船務合約指定的仲裁中心，業內人士往往屬意在此透過仲裁、調解或訴訟以解決海事爭議。

3.13 政府和私營機構亦必須協助新加入本港航運業的經營者，好讓他們盡快適應和融入航運業羣。由政府設立一個管理完善和隨時可供查閱的航運業入門網站，除了有助推行這方面的工作外，對業羣內現有的經營者也有裨益。

3.14 政府和私營機構通力合作，在適當的國際場合和論壇統一口徑，闡釋亞洲航運組織所關注的事、意見和建議，可收加強宣傳香港作為國際航運中心之效，令香港得以非正式地帶領亞洲航運界，成為亞洲航運的翹楚，誠屬一舉兩得。作為香港的代表，有關各方必須清楚香港參與和研究亞洲航運組織事務的重要性。研究有助把香港塑造成為亞洲航運之首，突顯研究工作所發揮的作用，可進一步強化這方面的宣傳成效。

3.15 當局倘能與多個對本港航運業各個業務範籌舉足輕重的國家進行談判，訂立更多課稅協議，將會大大提高香港作為亞洲航運中心的吸引力。政府必須仔細考慮私營機構對釐定訂立協議的優先次序的意見，而最理想的做法，是由航運業委員會協調這方面的合作事宜。此外，亦宜及早就容許把船租費用納入利得稅扣減項目進行檢討，以免這類業務流失到新加坡及其他中心。

3.16 此外，也有需要以下列幾點，來推廣香港在保險業方面的能力和保險業市場深入的層面：

- 幾乎各大保障及彌償組織均在此設有地區辦事處
- 從事海事和其他由專門經紀進行船舶買賣的能力
- 與主要承保市場例如倫敦的聯繫。

3.17 以下各項措施有助加強推廣和鞏固香港的保險市場：

- 提升香港保險學會的地位，使其與英國保險學會看齊
- 加強香港現時在船體、戰爭風險及其他專門海事範疇和相關航運保險等方面的影響力
- 及早澄清保障及彌償組織和海事承保人的收入可獲豁免計算利得稅。

3.18 實施把香港塑造成為舉辦航運盛事的主要國際中心之一的計劃，會大大提高推廣策略的成效。香港必須訂出將會主辦的國際、區域及本地航運活動，然後作出投資，確保這些活動成功推廣和順利舉行。舉辦這些活動有助提升本地航運業的地位，吸引外國人士來港(包括業界人士、傳媒記者及遊客)，讓他們取得有關香港作為一個活力充沛的國際航運中心的第一手資料。

3.19 推行上文概述的推廣活動須有撥款資助，為此，應設立一個特定基金，由航運業委員會監管開支情況。估計所有推廣活動（包括本地及國際推廣活動）的平均每年預算費用不超過港幣 1,000 萬元。

人才與教育

3.20 施行這方面策略的目的，是要確保航運業羣能吸引和挽留業界所需的管理人才，按國際最高標準營運業務，並能釐訂若干這類標準。航運業羣所需的體力勞動工作不多，而日常運作和行政工作越來越多使用以資訊科技為主的系統，以致人手需求下降，但卻需要更多技能多元化的人員。若業務並非系統化，或所應用的系統相對來說不太複雜，這類工作現正轉移到成本較低的地區。由此而造成的整體趨勢，是管理和半管理的職位數目增加，管理階層與非管理階層的員工比例不斷拉近。

3.21 航運業羣直接在香港僱用的員工人數不多，合共不到 10 000 人。這個數字有誤導性，事實上，香港航運業羣最終僱用或負責管理的員工人數比這個數字多很多倍，因為有些海員是在內地或區內其他地方僱用，而在設於內地及區內其他地方的辦事處，也僱用了不少人員。要推廣香港和讓其發展成為國際航運中心，必須能夠證明航運業羣及其配套業界現時以至將來也可延聘到各級具素質的管理人才。

3.22 為了達成這項整體策略的目標，我們建議採取以下具體行動：

- 共同出資並合力成立航運培訓信託基金，按航運業羣內各行各業的需要，資助部分培訓費用—預計主要用作資助船公司和船舶管理公司培訓香港本土的見習伙長和船員
- 視乎需要制訂和實行分擔培訓費用的方案，以便船東、船舶管理人和政府共同分擔培訓見習伙長的費用
- （由香港船東會和海事處）檢討每年所需的航海見習生人數，看看能否應付本港的需求（估計不少於 120 人）。這樣做是因為儘管內地船員受過良好訓練，但是內地本身的需求預料會超過供應，越來越多航海學員來自內陸省份，而這些省份既無航海傳統，也無廣博的航海知識
- 共同探討向航運業羣內各行各業的會員酌量徵收費用，以資助航運培訓信託基金，如證明合理可行，便付諸實行
- 制訂措施，方便具備適當技能和經驗，足以應付航運業羣內各行各業的需要，並且獲內地當局准許應聘到港，在航運業羣中擔任一些特定工作的內地人才（預期主要是海員）進入香港
- 簡化入境政策和手續，以便加快審批簽證申請，以及輸入具備航運業羣所需資歷或經驗的內地技術人員和專才

- 透過香港船東會推行為期三至五年的管理發展計劃，以吸引合適人才入行，並在業內預留適當職位，安置圓滿完成發展課程的初入行學員（每年大概八至十人）
- 鼓勵經由香港船東會舉辦技術研究論壇，邀請船東、船舶管理人、設備製造商、船級社和驗船師、船隻維修業人員、船舶設計師／則師及技術研究公司參與討論
- 設立航海教育機構，監督和領導所有與航海教育有關的辦學團體—香港航海學校、海員訓練中心、海事課程一體化管理委員會和香港理工大學—務求各辦學團體所開辦的課程互相銜接，物盡其用
- 要求考試局評審香港航海學校的“航海學”課程，並將其納入香港中學會考的認可課程，從而吸引更多學員報讀，讓航海界（特別是郵輪）增加生力軍
- 指定香港理工大學為香港航運大學，並且
 - 確保除了法律和海員訓練中心所提供的課程外，業羣要有的各項達專上教育程度的課程亦一應提供
 - 增加船務管理學課程的數目
 - 增加船務融資學課程的數目，並加強與提供船務融資的銀行的聯繫

- 加強與世界各地專上學院合作，務求互惠互利，包括知識與最佳作業方式的交流
- 就課程鑑定、設計和開辦事宜加強與業界的聯繫
- 維持及因應需求增加所有航海和航運課程學額
- 增加香港各大學提供的航運法律課程數目，加強大學與專攻航運法的律師行的聯繫
- 完成有關甲板高級船員合格證書 1 及 2 的安排，由香港自行處理，或與香港以外的學術機構攜手處理。

3.23 有言論謂，吸引合資格和富經驗的中國內地船員來港，較香港培訓本身的航海見習伙長(主要是甲板而非輪機見習伙長)，更為切合實際。香港有責任培訓本身的見習伙長，是因為香港簽署了多項國際海事組織公約。可是，持相反論調者認為：工資難以吸引合適人士加入航海業；有興趣投身航海事業的人不多；沒有足夠的船泊讓見習伙長掛職實習；中國內地船員的供應充足，經驗豐富和成本低廉。

3.24 香港近年經濟不景，因而有更多合適的人士願意接受現時的薪酬，投身航海見習伙長的工作。最近業界亦已表明，該等人士的職業前景相當光明，他們若要成為海事監督，所需的航海時間遠較船員所需的為少。同時，大家亦察覺到，中國內地(及其他已發展國家)的航運業會漸次吸納所有內地船員。如香港完全倚賴

從這方面得到船員供應，長遠來說，上述的情況會對香港航運業，特別是船東和船舶管理人，造成嚴重的後果。因此，香港有必要採取措施，培訓本身的航海見習伙長，以盡量填補船上和岸上的空缺。

經費

3.25 推行有關策略每年所費無幾，非經常的開支亦不多。

3.26 下表所載為以百萬港元作單位的估計開支，分最少和最適度兩欄。一旦收到預期的效果，在大約五年後將可降低推廣開支。有關經費將由航運業委員會負責管理和分配。

項目	最少	最適度
航運業委員會的成本	2	2
推廣	10	10
教育	5	10
研究	3	10
總計	20	32

3.27 政府目前正面對財赤困擾，很難期望政府提供這方面的經費，必須另闢財源。

3.28 方案之一是抽取香港船舶註冊增長中的盈餘，再用之於航運業的發展上。提出這個方案有其道理，因為政府經營船舶註冊並非為

了牟利，而是提供達到國際最高標準的必需服務，況且有關款項會用以協助使用船舶註冊的行業。

3.29 採納這個方案，除了政府的收入會有損失之外，還有船舶註冊的增長率尚屬未知之數，以及在政府的會計方式下如何確定及轉移盈餘等等問題。

3.30 另一個方案是向停靠香港的遠洋船隻和大型內河商船徵收小額附加費，性質類似徵收海關費用作為香港貿易發展局的經費，以及向酒店徵費作為香港旅遊發展局的經費。如向每艘停靠的船隻徵收 200 元的附加費，在扣除收費開支後，每年的收入淨額為 3,000 至 4,000 萬港元。出現差異是因為可能會有豁免收費的情形，以及(如認為可取)按淨註冊噸位分級收費的做法。

3.31 這個方案惹人非議之處，是正當香港設法降低成本之際，此舉卻增加船隻停靠香港的成本；若把碼頭處理費也計算在內，香港港口停靠費之高，在區內可說數一數二。現時，每艘遠洋船每次停靠香港的港口收費總額平均少於 5,500 美元，是區內港口中收費較低者。此外，收取附加費亦須得到立法會批准，因而可能會阻延推行時間。

3.32 還有一個方案，就是設立航運發展基金。私營機構和政府各自拿出數額相若，總數達 1,500 萬港元的一筆款項，作為種子基金，同時物色較長遠的經費來源。待尋到永久性經費來源，而基金又

開始運作後，政府可以低息貸出種子基金，由航運業委員會負責歸還有關貸款。

總體利益

3.33 實行擬議的策略，可令香港這個國際航運中心進一步發展。業羣對本地生產總值的貢獻將因而增加，相比之下，每年所需的開支只是微不足道。此外，更多高層管理和相關的支援職位會相繼出現，有助香港實現在價值鏈上力爭上游，晉身高增值服務中心的政策。