專業感言

Hong Kong must capitalize on invaluable B&R opportunities

Willy Lin

Like me, I am sure you have come across many different Belt & Road (B&R) maps from different sources. While these maps may share a common feature of East-West linkages, they sometimes show different routes with different origins and destinations. The Belt sometimes begins in northern Asia or Indo China, through the Siberian or the Middle East, and end up in Moscow, the Baltic states or Italy; while the new Maritime Silk Road sometimes starts in northern or southern China, traverses the ASEAN nations, countries in the Indian Ocean and end up in the Mediterranean, the East African coast, or northern European ports like London and Rotterdam.

The many different versions reflect the fact that B&R often begins as a vision or strategy instead of a well-designed and laid out plan. However, it is an important vision as it points out the direction of development, and calls for co-operation and joint actions for the realisation of such opportunities.

The 2008 global financial crisis virtually represents the end of high economic growth in the preceding decades. The growth model of developed economies relying on sovereign debts and over-spent private consumption and developing economies on foreign investments and borrowings has proven to be unsustainable.

It is clear that the world needs new drivers and markets and B&R offers a chance to achieve this.

Some 65 countries covered by B&R are countries with prospects higher than the global average. Many of them are resource-rich and their development possibilities are untapped because of different reasons: being land-locked, inaccessible, unable to accumulate sufficient investment capital, political sanctions, failure to catch the attention of traditional investors, cultural bias, sub-par financial and foreign exchange systems and backward infrastructure. Nonetheless, should these constraints be liberalised, the potential for growth is far-reaching.

However, success depends on multi-front and multi-level co-operation. This vision must be recognised and shared by the governments and people along the B&R.

To succeed, it is necessary for these governments to work together. Critically, the alignment of economic development strategies and policies, regional co-ordination plans and measures, multi-level intergovernmental macro policy co-ordination and discussion mechanism, and trade and investment policies such as trade facilitation policies, investment protection policies, avoidance of double taxation policies, foreign exchange and remittance policies need to be achieved.

It is also necessary to establish connectivity through means of highways, rails, sea and air linkages, as well as communications. The protocols, the technologies, the transaction platforms, intermodal systems, airports and ports infrastructure, fiber trucks, satellite signal networks and other means of creating sustainable networks of communication must be achieved. There is also connectivity for human talents and resources and no single economy will have all the human talents and knowledge needed.

The question to ask would then be: are there sufficient platforms for the governments and other stakeholders to work out these co-operations? There are the Shanghai Co-operation Organisation (SCO), Asia-Pacific Economic Co-operation (APEC), Air-Europe Meeting (ASEM), Asia Co-operation Dialogue (ACD), China-Arab States co-operation forum (CASCF), China-Gulf Co-operation Council Strategic Dialogue, Greater Mekong Sub-region (GMS), ASEAN Economic Community (AEC), Central Asia Regional Economic Co-operation (CAREC) and other groups to consider. Are there needs for these new organisations, or platforms? How are these organisations to be structured and function?

Moreover, all agreements and relationships will have to be formalised in agreements like the China-ASEAN Free Trade Agreement, ASEAN Economic Community (AEC) or bilateral agreements between countries. Are all talks and discussions proceeding in the right direction and do they possess the right agenda?

The formation of the Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) in June 2015 in Shanghai and the broad support that it received clearly indicated a full recognition of the needs and opportunities of the B&R regions. The AIIB was tasked to lead, guide, co-ordinate and finance major infrastructure projects, including roads, railways, airports and other infrastructure projects in Asia.

Against such background, how should Hong Kong position itself? What are Hong Kong's own advantages and opportunities?

Hong Kong is the world's very first IPO centre, the world's first offshore RMB centre, the world's fifth forex trading centre, and the world's seventh bank centre. Hong Kong is also Asia's second asset management and Asia's second private equity hub, as well as the leading centre for cross-border investment businesses.

In 2014, Hong Kong was the world's largest source of foreign direct investment and also ranked as the world's second recipient of foreign direct investment. In short, our fair city knows how to find and manage money, as and when investment opportunities are identified.

These achievements rely on Hong Kong's well-established financial and banking sector, well-defined legal system, properly managed but still very user-friendly foreign exchange and remittance system and its cosmopolitan business environment.

It is important to note that infrastructure projects' pay-back periods are very long. Therefore, to attract investments, these projects have to be financeable, sellable, and transferable. Hong Kong's financial sector could certainly help in coming up with suitable financial tools including equity, trust funds, bonds and loans as well as the marketing and trading of these necessary and important tools.

In addition, business matching, locating suitable partners and investors, setting up new companies, tendering and bidding, corporate and social governance and compliance and dispute resolutions are vital and Hong Kong excels in all these areas.

For the logistics industry, movement of goods will and must accelerate. There will be project cargoes, and increased volume of agricultural, mineral, forestry and consumer products. The relocation of manufacturing activities has begun and as the B&R regions develop, there will be increasing traffic of raw materials, parts and finished products. There will be the need for wider regional distribution, retro-logistics and as the region prospers, more movement of luxury goods and fresh produce.

B&R will bring ample opportunities and thus it is invaluable to ensure that Hong Kong actively involves and immerses itself in these opportunities to come.

專業感言

香港航運業在「一帶一路」建設中大有可為

劉洋

“一帶一路”是中國政府在2013年提出的新的國家發展戰略，並已經開始啓動。作為“一帶一路”區域內高度國際化和現代化的城市，香港在金融、貿易、航運和專業服務等領域都有著很強的領先優勢，因此應該努力成為“一帶一路”建設的重要組成部分甚至是鏈接東北亞和東南亞的樞紐地。

對於香港航運業來説，國家在“十二五”規劃中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。同時，香港特區行政長官在其近年施政報告中也多次強調支持航運業發展的重要性，因其能帶動香港的經濟發展和增加就業機會。根據運輸和房屋局局長張炳良最近在立法會上的發言所知，港口及其相關行業的直接經濟貢獻占香港本地GDP的1.1%，及就業人口的2.4%，涉及88,000個職位。而貿易及物流業更是香港經濟四大支柱行業之首，佔GDP的24%。其中，物流業的直接經濟貢獻佔GDP的3.2%，及就業人口的5%，涉及188,000個職位。由此可見航運業整體對香港經濟的重要性。

但值得注意的是，雖然香港航運業在亞太區域內依舊具有領先地位，但這一地位並非沒有挑戰。所以，香港勢必需要考慮利用“一帶一路”建設這一契機，重振且發展成為更加強大的國際航運中心。在參加今年的博鰲亞洲論壇時，行政長官梁振英在介紹香港的作用時曾經把香港形容是內地與世界的“超級連接器”和“超級連絡人”。同時，他又將香港定位為中國的“首席資訊官”和“首席智力官”。香港航運業恰好就可以在“一帶一路”建設背景下肩負這四種角色，並藉機從“貨運服務型”轉型至“高端服務型”的國際航運中心。

超級“連接器” - 香港港口新發展機遇

香港是全球最繁忙和最高效率的國際貨櫃港口之一 。作為天然深水良港以及靠泊船隻的天然避風港，同時由於位於遠東貿易航道要衝，並且地處經濟迅猛發展的亞太區域中心，香港港口不但是中國華南地區的轉口港，更成為亞太地區特別是東南亞和東北亞之間的樞紐港。 另外，得益于設施完備、管理先進、行政高效且運作成熟的國際性貨櫃碼頭，這裏每星期可以提供大約350班貨櫃班輪服務，連接全球超過510個目的地。據政府統計處數字，2014年訪港的貨運和客運遠洋船舶和內河船隻共189,500艘，同年處理標準貨櫃數字達2,220萬個，使本港港口輸送量在當年位列全球第4。

本地港口業面臨不小挑戰

但是，過往驕人的成績並不意味著港口業務可以高枕無憂。據最新報道，香港港口輸送量已經連續12個月錄得下跌，2015年上半年輸送量按年下跌9.7%，已被去年全球排名第5位的寧波港超越。當然，貨櫃輸送量持續下跌與全球貿易環境不斷惡化和航運市場長期低迷不無關係，與香港同為中轉港的新加坡也

遭遇類似情況。但無可否認，香港港口運營業務在全球港口體系中地位下降已是客觀事實，而影響和制約本港港口運營發展則包括主客觀多方面因素。

主觀方面，香港港口的有形成本(主要是人工成本、土地成本和陸路物流運輸成本等)明顯高出周邊港口許多。另外，本地土地與岸綫資源受到極大約束，港口發展空間非常有限。客觀方面，珠三角港口群競爭激烈，深圳和廣州等鄰近港口的碼頭作業能力、技術和服務質量與效率逐漸提升，逐步縮小與香港差距，而有形成本又相對低廉。同時，珠三角地區產業梯度轉移和結構升級導致貨源結構發生變化，加之全球貿易低迷，使得珠三角航運市場整體上供略大於求。

借「一帶一路」契機 開創新路向

然而，有危就有機，“一帶一路”建設為本港港口業提供了大好機遇。華南地區貨物和國際轉運貨物是本地港口業的兩個主要市場。華南地區的貨源將會隨着中國經濟進入“新常態”而持續穩定地增長。但是，由於香港面對其他鄰近港口日趨激烈的競爭，可以預見經香港港口運輸的華南地區貨物所占比例將會進一步下調。根據《香港港口發展策略2030研究》的預測，香港港口貨櫃輸送量至2030年將平均每年維持1.5%的增長，主要是受到國際轉口貨運增長所帶動。因此，大力發展國際轉運業務就成為香港港口未來發展並確保輸送量穩步增長的著力點。

據2011年統計結果顯示，目前香港的海運載貨貨櫃輸送量超過50%來自中國內地(17.3%)和亞洲主要國家與地區(36.9%)，包括韓國、日本、台灣、新加坡、馬來西亞、泰國、印尼、汶萊、菲律賓、印度、巴基斯坦、斯裏蘭卡、孟加拉和緬甸。隨著“一帶一路”建設的深入和“亞投行”運作的逐步展開，上述這些處在“海上絲綢之路”沿綫國家和地區的經濟發展將會持續，最有可能成為全球貨物增長潛力最大的地區。因此，香港港口業應該借助“一帶一路”契機，設立新的發展目標，向這些沿綫國家和地區積極推廣香港港口特色優勢，努力開闢新的航運物流通道，為區域內開展貿易和運輸提供便捷。

同時，香港亦應努力尋找提升現有碼頭處理能力和效率的有效手段，以應對未來貨櫃輸送量增長的需求，包括改進貨櫃處理設施並改善營運效率，升級內河碼頭泊位，提供更多駁船泊位，以及善用碼頭周邊土地和其他設施等，從而增強自身競爭力及鞏固國際轉口貨物樞紐港的地位。這樣，在未來較長一段時間內，香港勢必能夠繼續維持全球大港的地位，進而為航運業的“轉型升級”提供堅實基礎和有力保障，並成為香港參與“一帶一路”建設的超級“連接器”。

超級“聯絡人”- 香港航運服務業發展新動力

除了地理位置處於東北亞和東南亞中心的天然優勢，長年累月打下的航運服務業基礎也使香港成為這一區域的理想仲介。香港航運服務業可以借“一帶一路”建設的“東風”發揮既有優勢，努力使香港成為“一帶一路”沿綫國家和地區的航運基地。

船舶註冊和税制優惠顯優勢

作為全球船東理想的船舶註冊地，香港船東和航運相關企業集聚程度一直很高。截至2015年6月底，香港註冊船舶數目為2,433艘，而註冊總噸位在今年7月23日突破了9,800萬總噸，繼續位列世界第四大船舶註冊地。根據香港船東會的統計，截至2013年12月1日，該會會員擁有、管理及營運的船舶數目與總噸位分別是2,046艘和8,466萬噸。同時，為了加強香港作為國際航運中心的地位，香港政府一直致力於通過税收政策優惠吸引航運相關企業在香港營商。香港註冊船舶從國際營運所得的利潤可以享有豁免利得税的優惠。另外，香港政府還致力與貿易夥伴訂立寬免由國際航運業務所引致的雙重徵税安排，以此減少香港及其貿易夥伴的航運公司的總税務負擔，從而增強這些公司在國際航運市場的競爭力。

“一帶一路”建設的高端航運服務平臺

在低税制且相關配套體制健全的情況下，香港航運服務集聚，而這種集聚效應又促進更多外國船東選擇在香港註冊船舶。香港航運服務業尤以船舶營運和管理、代理、經紀及租賃、融資、海上保險以及海事法律與仲裁較有優勢。

大量船東選擇在香港註冊船舶，自然就會吸引這些船東公司以及負責船舶日常營運業務的管理公司選擇到香港開設分支機構乃至營運總部。香港擁有許多專業基礎穩固的船舶管理服務公司，為船東在日常營運方面提供管理和顧問服務。同時，船舶管理所涉及到的安排船員及物資供應、乾塢檢查、維修保養等專業服務又促進了相關代理公司的蓬勃發展。

船舶經紀和租賃包括船舶的租賃和買賣服務。卓越且自由的營商市場環境使得很多大型外國航運經紀公司選擇在香港設置辦事處。這些經紀公司對亞洲乃至全球航運市場具有較深認識，從而能夠為來自全球主要航運和貿易地區的船東、貨主和貿易商提供高效專業的經紀顧問服務，並提供有關航運業趨勢的最新市場情報。

作為國際航運金融體系的重要一環，海上保險一直被視為衡量航運中心規模和服務水準的標尺。倫敦之所以能夠遙遙領先全球其他的航運中心，除了海事法律和仲裁獨領風騷之外，同時也因其可以通過倫敦勞合社(Lloyd's)和國際保險協會(IUA)的會員公司滿足並處理全球航運市場的各類保險需求。截至2014年12月，香港共有86家獲授權的海事保險公司，其中包括33家外資保險公司。特別值得一提的是，為全球約90%的遠洋船舶噸數提供保賠服務的國際保賠協會集團的13家成員協會，目前有8家在香港設有辦事處，作為它們在亞太的保險經紀和理賠的中心。 隨著“一帶一路”建設促進沿綫國家海上貨物運輸的進一步發展，該地區在全球航運保險市場份額勢必不斷增大。香港應該抓住機會大展拳腳，吸引更多的海上保險公司將業務遷移至香港。

航運是資本密集型行業，與金融具有雙向促進的互動關係。本身就是國際金融中心的香港，航運金融服務基礎雄厚。全球主要的航運金融銀行和機構都在香

港設有分行或辦事處，向本地及在亞太區域內安排融資和交易的外國船東和船廠提供專業船舶融資服務。因此，香港可以充分發揮在航運金融服務方面的長處，承擔“一帶一路”最大的船舶融資中心角色，並努力探求拓展航運金融服務範圍，例如資金結算業務和航運價格衍生產品等。

坐擁上述在區域內已經形成的領先優勢，香港航運服務業顯然應該採取更積極的姿態，吸引“一帶一路”沿綫國家和地區更多的與航運、物流、采購相關的公司投資香港，並把香港建成這些公司的區域總部乃至營運中心。同時，通過為中國內地企業和海外企業提供相關服務，參與營運管理，香港勢必可以打造成為高端航運服務平臺，從而扮演中國在“一帶一路”建設中的“超級聯繫人”。

首席“資訊官”- 香港航運業發展需創新科技推動

在世界海運市場從整體繁榮期進入漫長調整期的過程中，誰能率先為航運業找到充分利用資訊時代所催生的創新驅動力，就勢必能夠領導該行業尋找到新的發展出路。在互聯網大潮中，香港航運業應該充分利用創新科技思維，努力打造成為國際航運資訊平臺，才會實現向“高端服務業”轉型並重新成為世界領先的國際航運中心。

對於航運這一與互聯網和大數據結合非常緩慢的典型傳統產業，香港航運業事實上已經走在前列。目前，香港不少航運及貨物代理公司已經使用電子資料聯通(EDI)及以互聯網為基礎的網絡，與同業及貿易商互傳資訊及文件。而貿易商亦可以在網上追蹤貨物運輸流程。同時，倉儲、運輸、貨櫃管理及其他供應鏈相關活動也都已經採用全球定位系統(GPS)和無線射頻識別(RFID)等先進科技。另外，由於所有進出口貨物運輸均涉及政府檔處理，因此港府很早就打造了“貿易通”電子平臺，從而使得業界可以便捷處理包括產地來源證和報關申請等各種手續。“貿易通”建立了一個客戶資料庫，當中儲存逾54,000家公司的資料，而這些檔資料可以供有關政府部門及供應鏈上的相關從業者共用。

由此可見，如何利用並發展好現有資訊科技基礎，使香港成為全球航運研發的卓越中心，並為可能引發創新和技術突破的航運及其相關企業和學術機構提供資金和政策支持就顯得尤為重要。因此，鼓勵、投資和利用最新的港口及航運技術，從而支持香港航運集群發展並確保香港國際航運中心的核心競爭優勢，應該成為未來香港航運業發展的主要戰略之一。

有鑒於此，香港政府應該嘗試建立一套機制，為香港高等院校特別是航運相關研究機構與航運業界發展夥伴關係搭建橋梁，從而實現香港航運業集群的活躍度及可持續發展。這套機制應該適應航運業產品和服務等創新發展所需，從而使政府在制定政策和滿足行業所需之間實現觀念和諮詢的雙向流通。港府應該支持及鼓勵業界和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。同時，業界和學術界也可以透過這套機制向政府提供航運政策方面建議，並在政策的制訂過程中提供智力支持。

顯而易見的是，上述航運研發機制若想要獲得成功，最重要的一點是要清楚瞭解和認識航運市場所需，從而推動及協調相關研發並確保在開展研發活動時符合市場需要。航運業的研發範圍可以涵蓋非常廣泛的活動及措施，從船舶設計到高效節能設備，以及船舶營運和安全系統等。就目前而言，港口、船舶管理、航運經紀、船舶融資、海事保險以及航運法律和仲裁等應該被視為香港打造國際航運中心最重要的組成部分。相關航運研發機制也就應該著力為這些領域提供服務。為此，這套機制應該重點圍繞四個方面建立起一個完整的價值鏈，包括航運專業研發的教育與培訓，通過研發所創造的知識產權和結果，對研發所得的結果進行科學試驗，以及將研發的產品和服務進行產業化發展。

航運研發不單對於航運業本身具有至關重要的作用，同時也對全球商品貿易乃至經濟運行具有指標性作用。因此，香港航運業應該開展相關主題研究，並公佈研究成果，例如發表航運業群最新發展的數據和指標，或支持刊發論述當前業界所關心的議題等行業報紙和期刊，努力使香港成為全球航運研發和諮詢平臺。同時，利用“一帶一路”建設機遇，香港航運業可以為航運和貿易相關的內地企業“走出去”以及海外企業“走進來”提供資訊和創新科技服務，成為他們在制定投資計劃和經營策略上的首席“資訊官”。

首席“智力官”- 香港航運法律服務

作為航運服務業的重要組成部分，航運法律服務主要包括海商事訴訟和仲裁。由於通過法庭解決爭議的方法涉及複雜的訴訟程式和高昂的法律費用，國際海商事爭議與糾紛往往會選擇通過仲裁加以解決。因此，海商事法律仲裁服務水準就成為衡量一個國際航運中心發展程度的重要標準。

倫敦能夠稱霸國際航運業的一大優勢在於其強大的航運服務業，而其中又以海商事仲裁獨領風騷，蓋因每年全球超過90%的海商事糾紛都選擇倫敦作為仲裁地。強大的航運法律服務又反過來促進了倫敦在船舶投融資、海上保險和船舶經紀等的發展，保障其全球國際航運中心地位無可撼動。作為香港的強力競爭對手，新加坡更是對推廣其航運法律服務不遺餘力：在2011年制定了「新加坡格式」的船舶買賣合同並在仲裁條款中將新加坡定為仲裁地；以及在2014年的紐約土產交易所(NYPE)期租合同中成功將新加坡列為繼倫敦和紐約之後第三個被認可的國際海事仲裁地點。由此可見，無論是老牌航運中心的倫敦還是後起之秀的新加坡，都把航運法律服務特別是海商事仲裁作為其航運服務業的重要部分大力發展。

發揮本港海商事仲裁服務優勢

香港是中國境內唯一的普通法司法管轄區域。自回歸以來，香港繼續秉承法治傳統，司法系統也依舊保持其中立、專業和高效的特點。香港擁有將近9,000名本地執業律師和超過1,500名外地執業律師，其中很多律師具有處理海商事爭議的豐富經驗和高端專業水準。國際知名的航運律師行幾乎在香港都設有分行。因此，香港因其健全和成熟的商業法律環境而成就了在亞太地區的海商事仲裁中心地位。

對於參與國際商貿和海上貨物運輸的內地企業來説，選擇到香港仲裁有如下幾點優勢：首先，香港毗鄰內地，糅合了中西方文化精髓，對於世界各地不同的傳統和價值觀的瞭解與認同具有天然優勢。在香港長期生活和工作的航運和貿易法律專業人士對中國商業、政策和法律環境有着更加深入的瞭解。這些專業人士大多通曉兩文三語，能夠與內地以及其他國家地區的企業進行溝通和交流。這都是香港處理涉及中國的國際海商事和貿易糾紛的獨特優勢。

其次，香港得益於保留普通法制度並且大量沿襲英國判例法，而英國法則是全球航運業和國際貨物買賣中最被廣泛接受和適用的法律。因為長期從事貿易和海事仲裁實踐，香港還擁有一批在這些領域具有專長的仲裁員。這都使得香港在處理這些領域的爭議和糾紛時更加專業和高效。

再者，香港擁有世界一流的仲裁立法框架，並有可供國際頂級仲裁機構的優質服務。2011年6月1日生效的香港《仲裁條例》是亞洲首部基於2006年修訂版《聯合國貿易法委員會國際商事仲裁示範法》的仲裁法律，鞏固了香港作為便利仲裁法域的地位。作為亞太地區歷史最悠久的仲裁機構之一，香港國際仲裁中心(HKIAC)基於其示範仲裁條款和仲裁庭秘書服務，可以為仲裁當事方提供最優質的仲裁服務。

最後，作為執行跨國商事仲裁裁決基礎的《紐約公約》適用於香港，從而使在香港作出的仲裁裁決可以在全球將近150個國家和地區得到有效地承認與執行。與此同時，香港還特別與內地和澳門簽訂了有關互相執行仲裁裁決的安排，使得在香港作出的仲裁裁決可以在內地和澳門得到有效承認與執行。

上述這些優勢都令香港航運法律服務可以為內地企業在面對繁複的國際商務規則和航運法律環境時保駕護航。隨著內地企業在國際貿易和海上貨物運輸活動中“話事權”的逐步增強，香港航運法律服務業理應充分利用“一帶一路”機遇，積極地“走進去”，到內地推廣並吸引更多的內地企業選擇香港作為仲裁地，從而能夠讓香港為他們在複雜變幻的國際商海中提供法律智力支援。同時，香港航運法律業也應該積極地“走出去”，到“一帶一路”沿綫國家地區宣傳自身在航運和貿易法律服務業的優勢，吸引這些國家和地區的航運和貿易企業選擇以香港作為爭議糾紛解決的地點，從而提升香港作為航運仲裁中心在亞洲區域內的影響力。

總結 — 港府“適度有為”打造香港航運業升級發展

面對國際航運市場空前激烈的競爭，表現未如理想的本港航運業亟需政府以“適度有為”的態度，積極對業界發展採取措施，協助產業升級，加大政策幫扶及資源整合，以重新煥發航運業的內在源動力，維持香港航運業現有的國際航運中心優勢，進而謀求亞洲區頂尖航運中心地位，最終實現香港國際航運中心從“貨運服務型”向“高端服務型”的轉變。 因此，特區政府應該促進香港航運業發展中“適度有為”，為高增值航運服務產業主動提供支援並配合業界發展。

新加坡打造國際海事中心經驗值得參照

為了打造國際海事中心，吸引更多航運及有關服務企業的投資經營，新加坡政府近些年來可謂是“積極有為”，甚至是“大展拳腳”，做法非常值得香港借鑒。

首先，為統籌港口管理和航運服務，新加坡早在1996年就成立了海事和港口局(MPA)。成立近20年來，MPA極大地鞏固發展了新加坡作為全球樞紐港和國際海事中心的地位。作為港口和海事發展的推動力，MPA所扮演的角色包括港口管理、監管、規劃，以及國際海事中心的推廣機構和國際海事代表等。不僅如此，MPA還積極與航運業界合作，努力拓展新加坡在海事服務方面的國際知名度，並通過加強其在海事研究和航運人力資源方面的投入吸引國際航運人才。同時，為了在公營機構和私營企業之間建立有力的聯繫，在新加坡政府的大力支持下，新加坡海事基金(SMF)應運而生。成立至今，SMF透過與MPA以及新加坡和海內外業界的廣泛合作，對新加坡打造國際海事中心的地位也是貢獻良多，尤其是在2013年成功説服波羅的海航運公會(BIMCO)將新加坡列為繼倫敦和紐約之後的第三個國際海事仲裁地，進一步強化了新加坡在國際海事仲裁領域的地位。

再者，新加坡政府還針對航運企業提供了大量税收優惠，並制定出一系列税收激勵計劃。例如在1991年推出了一項名為「特許國際航運企業計劃」，規定凡是通過認證取得資格的航運公司，無論其船舶是否懸掛新加坡國旗，其船隊收入均可以免繳所得税，以此吸引海內外航運公司在新加坡成立營運中心。這一計劃實行以來，已成功地招徠了若干主要的國際航運企業進駐新加坡投資設點。另外，為了鼓勵物流企業選擇以新加坡為基地提供貨物運送及物流服務，新加坡又在2004年專門出臺了「特許航運物流企業計劃」。根據該計劃，這些特許航運物流企業可以享受所得增加收入不少於10%的為期長達10年的優惠税率。與此同時，新加坡更推出面向具備資質的船舶租賃公司、海事基金和海事信託等的海事金融激勵計劃，面向海外貸款的船旗轉換優惠計劃，以及面向非新加坡本土企業的雙重免税計劃等。

發展時不我待 特區政府須“適度有為”

香港船東會2014年的主席年度報告，形容2014年的航運市場“令人失望”。而在2015年的主席年度報告中，香港船東會更是形容2015年的航運市場“損失慘重”。可以預見的是，2016年無論是本地還是國際航運市場將持續不景氣，大部分航運及相關企業會面臨不小的挑戰和困境。因此，當市場運行未能發揮功能為社會帶來最大效益的時候，政府在此時對航運業發展“適度有為”地採取措施，以此激發行業源動力，可謂是恰逢其時。

面對當今航運市場空前激烈的競爭，不論新舊國際航運中心都深得其政府的政策扶持。香港政府也應立即把握時機，轉變目前對香港航運業的管理思維，以積極態度加強對業界的支持力度。事實上，香港完全可以仿效新加坡，成立一個新的航運機構，負責統籌航運政策制定及制度研究，整合資源和推動航運政

策出臺，並在政策制定過程中代表航運業發聲。同時，這一機構還應被授予更廣泛的權力和自由，包括檢視業內的人力資源情況，開展航運業人才培訓以及協調航運業相關的研究和成果開發。另外，通過制定行之有效的宣傳策略，鞏固和推廣香港國際航運中心地位，並進一步提升國際航運市場對香港優質航運服務水準的認知。

在特區政府“適度有為”的引導和配合下，充分發揮現有國際領先水準的航運基礎，香港航運業勢必可以重振雄風並發展成為亞洲區頂尖的航運中心。在向全球海事業推廣和展示其國際航運中心軟實力的同時，利用好“一帶一路”建設機遇，香港可以「築巢引鳳」，吸引全球投資和海事企業入駐香港。

總之，香港航運業具有服務“一帶一路”建設特別是“21世紀海上絲綢之路”沿綫國家和地區經濟的優良基礎和巨大優勢。作為中國在全球範圍內進行資源配置的樞紐，香港應該以更加積極和進取的姿態參與到此次“一帶一路”戰略中去，依託領先的航運服務能力，發揮國際航運中心的輻射和帶動作用，成為連接和聯繫中國內地與海外市場的合作、溝通與發展的平臺，並為航運及相關產業提供資訊支援和智力保障。同時，以此為契機，香港可以更好的挖掘和發揮在航運服務方面的競爭優勢，積極開拓全球航運市場特別是擴展新興航運市場包括東北亞、東南亞和南亞的航運及相關服務業務，從而促進香港航運業向“高端服務型”的轉型升級，為鞏固和發展香港國際航運中心地位創造良好條件。