

臨時本地船隻諮詢委員會

提高香港港口及航運業競爭力的措施

目 的

鑑於香港與鄰近港口的競爭日趨激烈，加上香港船東會、中流作業營辦商及船公司等業界人士對此表示關注，當局已研究協助香港港口及航運業的方法。本文件就提高香港港口（港口）競爭力及吸引更多內地船運貨來港的建議措施，徵詢委員的意見。

建 議

調低內河船的許可證費用以吸引更多內河船運貨來港

2. 去年約有 117 500 艘內河船來港，運進和運離香港的貨物分別約有 350 萬及 300 萬個標準貨櫃單位。在 2004 年，這些船隻處理的貨物合共約 650 萬個標準貨櫃單位，佔總吞吐量的 29.6%。這些內河船中，約半數每月來港五次或以上。平均計算，每艘內河船每月來港六次。內河船每次來港，均須申領許可證，並繳付平均約 1,200 元的費用，才可進入香港水域裝卸貨物。

3. 我們建議推出多次入港許可證，以簡化申請程序和減低許可證成本，從而提高港口處理內河貨運的效率，吸引更多內河船運貨來港。

4. 建議的多次入港許可證容許內河船在一個月內最多來港十次，每次最多停留兩日，而每次來港最少須相隔 24 小時。多次入港許可證的費用會定為五張單次入港許可證的費用，藉以鼓勵內河船盡量利用這種許可證，增加來港次數，把更多貨物運來香港。

5. 現時已有既定機制監察內河船進入香港和在港口作業的情況。內河船每次進出香港水域，均須辦理清關手續。在這個機制下，即使實施多次入港許可證安排，內河船進出香港水域，仍會受到密切監察。由於將來內河船須根據內地規例安裝全球衛星定位系統，我們可利用這個系統加強監察工作。

6. 根據海事處的統計數字，約半數內河船每月來港五次或以上，新的多次入港許可證推出後，這些船隻將會受惠。

調低港口及燈標費和本地船隻的牌照費

7. 爲了提高港口的競爭力，我們建議把遠洋輪船的港口及燈標費調低約 5%，由每 100 噸 57 元減至 54 元。就一艘 6 500 噸的遠洋輪船而言，每次來港可節省約 200 元。我們也建議在實施《商船（本地船隻）條例》所訂的新收費準則時，調低本地船隻的牌照費。這項建議會使所有 13 820 艘本地船隻受惠。

新碇泊區

8. 我們擬應業界的建議，在本港水域多處地點關設新碇泊區，藉此提升港口的中流理貨能力。目前，由於大嶼山以北水域沒有碇泊區，船隻須在維港的碇泊區卸下貨物，然後經馬灣航道或陸路把貨物運往該區。我們建議在大小磨刀洲附近關設兩個碇泊區，以應付需求。

9. 此外，由於位於奇力灘的政府繫泊位已在 2004 年取消，我們建議在該處關設三個新碇泊區，務求盡量利用騰出的空間。我們已徵詢領港事務諮詢委員會、港口行動事務委員會和業界人士的意見；他們都贊成這項建議。如委員同意，我們會修訂《船舶及港口管制規例》附表 7，以實行這項建議。

10. 為方便班輪營辦商策劃航班，海事處會在不影響航行安全的情況下，因應船公司的需要和航班時間表，作出彈性安排和指定新的碇泊區。

調低訪港遠洋輪船的碇泊費

11. 隨着超級貨櫃船的出現及所到港口的數目和次數有所減少，樞紐港相對於其他港口便變得更為重要。為提高香港作為樞紐港的吸引力，我們有需要鼓勵其他亞洲國家更多使用本港的貨運服務。為吸引更多遠洋輪船，尤其是行走亞洲航線的遠洋輪船來港轉運貨物，我們擬調低班輪公司所支付的碇泊費。此舉既可減低亞洲線的遠洋輪船來港直接運送／轉運貨物的成本，亦可惠及中流作業。

12. 現時我們按日向停泊港內和港外的船隻收取碇泊費，首日免費，其後分別為每日每 100 噸收費港幣 69 元和港幣 47 元，截算時間為午夜。我們建議對停泊港內和港外的遠洋輪船按時收取碇泊費，由船隻到港時起計，首 12 小時免費，其後分別為每小時每噸收費港幣 0.02 元（每 100 噸港幣 2 元）和港幣 0.015 元（每 100 噸港幣 1.5 元）。這項建議既有助縮短船隻在港內停留的時間，從而紓緩本港港口的擠迫情況，亦能鼓勵行走亞洲線的遠洋輪船更多訪港。我們估計，噸位約 6 500 噸的一般大小遠洋輪船若停泊香港內港兩天，每程可節省約 1,500 元，即所需費用約減至 4,600 元。

香港船舶註冊

13. 截至 2005 年 5 月，香港船舶註冊錄得穩健增長，總噸位為 2 800 萬噸左右。不過，我們留意到，船舶註冊數字每年都有不少變動。2004 年年初，香港註冊船舶共有 879 艘，總噸位為 2 060 萬噸，但是到了年底，有 205 艘船從香港撤銷船舶註冊，總噸位為 630 萬噸；另有 335 艘新船在香港註冊，總噸位為 1 120 萬噸。為了鼓勵船舶長期註冊為香港船舶，以及推廣香港船舶註冊的優質服務，我們建議，倘香港註冊船舶沒有被扣留的記錄，以及船東在其標準租賃協議中訂明選擇的仲裁地包括香港，則持續在香港註冊的船舶每隔兩年可獲減免六個月的費用。這個方法應有助推廣我們所提供的優質海事仲裁服務。

14. 我們已考慮過直接減少註冊費的方案，但卻擔心會令人誤以為香港船舶註冊為一面方便旗，只會在價格上競爭。大幅調低香港註冊船舶的噸位年費，可能會令世界各國對香港起疑，導致香港註冊船舶信譽受損。這會令真正的船東不選擇香港作為其船舶的註冊地，因此這個方案不建議採納。

財政影響

15. 估計擬議措施會令政府每年損失 6,090 萬元的收入。然而，政府委託進行的“香港港口規劃總綱 2020”顧問研究指出，使用本港港口服務的直接集裝貨物每噸可為本港帶來 193 元的經濟利益，而集裝轉運貨物則每公噸可帶來 135 元的經濟利益。假設一艘載有數個集裝箱的內河船每月來港多一次，它為本港帶來的經濟利益將遠超過我們向它簽發多次入港許可證的總成本。有見及此，為香港的整體利益着想，當局有充分理由簽發擬議的多次入港許可證。再者，我們相信以往每月來港三至四次的內河船大都會申請多次入港許可證，而此舉將可進一步增加香港的貨運量。況且，不論業界或政府均可因而省回大量行政工作。

實施安排

16. 上述建議如獲採納，當局將透過《商船（本地船隻）條例》下的擬議收費規例和其他適用於遠洋輪船的現行相關法例予以實施。我們須在七月徵詢立法會經濟事務委員會對上述建議的意見。倘委員會接納建議，我們會在十月或十一月向立法會提交擬議的收費規例和修訂規例，進行不表反對即予通過的程序，以期在今年年底或明年年初實施有關規例。

徵詢意見

17. 請委員支持上述擬議措施。

海事處

2005 年 7 月