



## 班 轮 时 事 直 通 车

### 阿拉伯航运打破集装箱单船装载纪录



日前，阿拉伯航运（UASC）超大型集装箱船“Al Muraykh”号完成单船装载18601TEU，打破目前装载纪录。阿拉伯航运是O3联盟一员，另外两个成员为法国达飞轮船（CMA CGM）和中海集运。“Al Muraykh”号为199744载重吨的超大型集装箱船，现服务于AEC1航线，本航次从马来西亚巴生港开往英国费利克斯托。航程历时两周。本次西行超高舱位利用率也打破了阿拉伯航运的内部纪录，意味着每标准箱二氧化碳排放量是同等13500TEU船型的60%，甚至更低。航运界网此前曾报道，“Al Muraykh”号于2015年8月交船，10月首航。首航时阿拉伯航运与融资伙伴曾在德国汉堡举行

过一系列庆祝活动。该船满载18800TEU，船旗国为马耳他，船长400米，型宽59米。【航运界】

### 2015年安特卫普港创双项记录

货物吞吐总量逾2亿吨，集装箱量过900万标箱。安特卫普港货物吞吐量有史以来第一次超过2亿吨；按照标准集装箱计算，货物处理量达900多标箱，再次改写了记录。与去年相比，集装箱量增加了近8%。从增长的数据来看，安特卫普港今年的绩效明显胜过西北欧第一大港鹿特丹港和第三大港汉堡港。【航运界】

### 美国港口首次迎来18000TEU船

达飞轮船表示，旗下船舶“CMA CGM Benjamin Franklin”号将于12月26日靠泊洛杉矶港，并在12月31日靠泊奥克兰港。该船将成为抵达美国及北美洲的最大型集装箱船。据悉，截至目前，18000TEU集装箱船仅在亚欧航线贸易。【中国海运信息网】

### 达飞提升亚洲和墨西哥 中美洲和WCSA服务

在继续努力为自亚洲至拉丁美洲的客户id提供可靠和高效的服务，达飞轮船12月21日发布提升连接亚洲至墨西哥，中美洲和南美洲西海岸间贸易服务，即ACSA航线。扩大港口覆盖面：Pusan EB call, Balboa EB and Coronel on ACSA 2. Balboa EB & WB calls on ACSA 3. 达飞轮船将继续为亚洲至拉丁美洲西海岸和加勒比海提供最高效率的服务：4 unique direct services from Asia to Mexico, West Coast South America and Caribbean. 4 weekly departures from Asia to Mexico, Central America, West Coast South America and Caribbean. Best port coverage in Asia. Best port coverage in Mexico, WCSA and Caribbean. Excellent transit times from and to Asia. 新ACSA航线首航东行方向航程如下：ACSA 1: m/v SANTA INES, ETA KEELUNG on December 26th, 2015. ACSA 2: m/v CMA CGM TIGRIS, ETA PUSAN on December 26th, 2015. ACSA 3: m/v TENO, ETA QINGDAO on December 30th, 2015. PEX2航线将与新ACSA航线一起为亚洲至墨西哥、加勒比海地区提供直航服务，这将提升了达飞轮船的全球服务。【中国航贸网】



## 海运三雄罕见合作，弃韩求生！



弃韩求生！国际运价低迷，阳明海运重新部署联营航线战力，终止与韩进、现代合作，改与长荣、万海等4家业者合营远东-南美西岸联营航线，3家国籍海运业者罕见合作，倾全力争取中南美洲市场货源。欧洲线运价低迷，拖垮货柜双雄营运，长荣、阳明第3季分别出现24.12亿元与42.32亿元亏损，全面由盈转亏，即便第4季有起色，但一般预料双雄今年获利机率不高。在此之前，长荣、阳明与所属的CKYHE联盟已宣布停开亚洲至欧洲、地中海线共9个航班，这是2008年金融海啸以来最大规模减

班，反应出海运市场冷到最高点，必须自救。除短期措施外，阳明着手调整战力，原本在今年中与韩进、现代两家韩商合作的远东-南美西岸航线，也提前喊卡，改与长荣、万海、中远及太平船务合作，经营2组远东-南美西联营航线，强化载货效率。由于阳明在今年7月时，才宣布与韩进海运及现代商船株式会社合作，联营1组远东-南美西岸航线(SA2)，欲将航网延伸到远东、墨西哥及南美西岸区，但显然效果不彰，才会让阳明出手重选战友，调整结构再出发。海运业者分析，阳明退出韩国联队，改与国籍业者合作，反映出运力过剩状况，恐非一朝一夕就能解决，如何将战力、航线调整到最佳状况，熬过这波海运低潮，成为船公司眼前最大挑战，造就国籍业者合作契机。海运业者指出，本月已进入传统淡季，收入持平，所幸国际油价持续下跌，船用燃油价格较前季降了近3成，让营运成本下降许多，算是今年以来最振奋的消息了，预估第4季就算无法立即转盈，也会大幅收敛。【海运网】

## 巴拿马运河新闸门开通日期将推迟

近日巴拿马运河管理局局长基哈诺表示，由于新闸部分墙体出现裂纹的原因，原本于2016年4月份准备开通的巴拿马运河新闸门将推迟开放时间。现预计开通时间计划在2016年第二个季度，但是不迟于6月份。由西班牙建筑巨头Sacyr Vallehermoso领头的巴拿马运河联合集团GUPC于今年在位于太平洋侧新闸墙体发现了裂纹，并与随后采取了墙体加固措施。GUPC表示，该加固工程将于2016年1月15日之前完成。在一份发给西班牙通讯社的商业申明中基哈诺表示，运河联合集团(GUPC)预计将于2016年4月份开始航行测试。值得一提的是，巴拿马运河新闸门最开始的开通仪式日期原本定在2014年10月份(配合庆祝运河通航100週年)，后由于工人罢工、合同争议等问题一再拖延。【信德海事】



## 运价走向

本周新港各航线运价情况：

**欧洲航线：** ANTWERP 等基本港运价均为 USD600/1100/1150，与上周下降 4%。

**地西航线：** BARCELON 等基本港运价均为 USD500/900/950，与上周持平。

**地东航线：** ISTANBUL 等基本港运价均为 USD450/800/850，与上周持平。

欧地航线，年底市场异常火爆，全线爆舱，舱位利用率上升，年初预计大幅上涨海运费，虽没有达到之前所说的 USD1200/TEU 涨幅，但整体超过 USD800/TEU 已成不争的事实。

**南美东航线：** SANTOS 等基本港运价均为 USD 100/150/150，与上周持平

南美东航线，运输需求总体平淡,为改善供需关系，多家航商继续执行运力控制措施,仓位压力增大。

## 聚焦滨海

### 中国自贸区“朋友圈”再扩围

**中韩中澳自贸协定**  
**对普通消费者有哪些实惠**

最直接的实惠：  
由于关税减让带来的商品价格更低、选择更多

**韩国**

- 电冰箱、电饭锅以及一些小家电、美容仪等家电产品
- 牙膏等口腔清洁用品
- 泡菜

目前关税15% 将在10年内取消  
关税将在10年内降为零  
目前关税25% 将在20年内取消

服装、鞋帽类中很多产品

目前关税约15% 将在10至20年内降至零

**澳大利亚**

- 婴儿配方奶粉在内的乳制品
- 葡萄酒
- 澳洲牛肉

目前关税15% 将在10年内降至零  
将在4年内免关税  
目前关税34.7% 5年过渡期后降为零

橙子、橙汁 澳洲大龙虾、大鲍鱼、帝王蟹等

大部分将实现完全自由化，税率降为零

新华社记者 孟丽静 编制

12月20日，中韩自贸协定和中澳自贸协定正式生效，这意味着中国自贸区“朋友圈”再度扩围，将提升中国与韩国、中国与澳大利亚的贸易便利化水平，提高双边投资的可预见性和透明度，促进两国间货物、资本、人员的自由流动，造福中国、韩国、澳大利亚的企业与民众。

据海关总署介绍，在已签署的自贸协定中，中韩、中澳自贸协定分别是涉及国别贸易额最大、贸易投资自由化水平最高的自贸协定。该协定的实施将给中国、韩国、澳大利亚经济发展、企业经营、国民生活带来深远的影响。

#### 短期内两次降税

双方货物互降关税乃至最终实现零关税是中韩、中澳自贸协定的一大看点。据海关总署有关负责人介绍，中韩、中澳自贸协定实施后，将按照关税减让清单削减关税。

其中，中韩自贸协定项下，最长20年过渡期后，韩国将对92%税目数的中国原产货物实行零关税，我国将对91%税目数的韩国原产货物实行零关税；中澳自贸协定项下，澳大利亚将在5年内对全部中国原产货物实行零关税，中国在经过最长15年过渡期后对96.8%税目数的澳大利亚原产货物实行零关税。

中韩、中澳都将在短期内两次实施降税。根据协定，中韩双方在今年12月20日协定生效当天实施第一次降税，然后在时隔11天之后，也就是2016年1月1日实施第二次降税；12月20日后，中澳两国同样将在11天内实施两次降税。

商务部新闻发言人沈丹阳表示，短期内实现两次降税，有利于尽快削减关税，加快推进贸易自由化，产业界和国内民众都可以尽早受益。

#### 利国惠民前景广阔

中韩、中澳自贸协定实施后，将为三国经济增长注入新动力。据国务院发展研究中心测算，中韩自贸协定将拉动中国实际GDP增长0.34%，拉动韩国实际GDP增长

0.97%。

海关初步预测，根据2015年上半年双边贸易量静态估算，实施首年，中韩自贸协定项下约有260亿美元中国出口货物、200亿美元韩国出口货物在对方享受关税优惠；中澳自贸协定项下约有200亿美元中国出口货物、150亿美元澳大利亚出口货物在对方享受关税优惠。

对企业而言，中韩自贸协定实施后，中国的纺织服装、有色金属、钢铁、机械设备等行业的企业，可以进一步降低对韩国出口成本。中国从韩国进口关键零部件、电子元器件、精细化工等产品都会降低价格；而澳大利亚最终实现零关税的税目和贸易额占比都将达到100%，且降税过渡期最长不超过5年，中国出口产品和出口企业都可大面积获得较好的出口机会。

对民众而言，自贸协定实施后，将享受到关税减让带来的进口货物成本降低的福利。据海关介绍，一些韩国产的家电产品、日用化工品、特色食品、服装、鞋帽等将更加便宜。而韩国消费者将享受到一些来自中国的农产品、服装鞋类、家电产品降税的福利；此外，中国消费者在澳大利亚产的牛羊肉、乳制品、葡萄酒、龙虾、水果等一些消费品上可以享受更加优惠的价格。

除货物贸易外，中韩自贸协定还涉及投资、电子商务、环保等各个方面，专家指出，通过贸易协定，未来还将给双方企业带来投资、服务等多方面的合作机遇。【新华网】

## 航运看点

### 香港港：吞吐量“自由”落体 成本为最大掣肘

香港航运：“自由”落体



人们往往无法正视一颗最亮星辰的陨落，因为它承载着一种已被证实了的光辉，而就产业而言，它代表着一种顺应市场生态的生存法则。适者生存，香港曾经也是全球航运市场中一颗耀眼的星。香港港是天然深水良港，拥有发达的海空运输和物流网络，同时由于地处远东贸易航线要冲，上世纪七八十年代便成为全球最大的集装箱港口。

然而近年来，香港港运输量持续下跌，货物吞吐量连续录得16个月下跌。前10月统计数据显示，香港港更是被宁波舟山港所超越，失去全球港口排名第四的位置。

香港港是中国唯一的自由港，香港也是中国唯一建成的国际航运中心。作为小而高度开放的经济体，香港已然遭到全球经济寒潮的侵袭。香港向来奉行“小政府、大市场”的理念，一切均由市场自由发展，而自由的结果便是，伴随着产业转移，香港的传统航运业必然日渐式微。既然产业的周期运行如此，业内人应该做的，便是直面这种转型要求，改变生存法则。

除了经济周期性因素，香港航运业还面对产业结构性因素。内地扶持多个国际航运中心建设，深圳、珠海等港口因低成本优势对香港港的国际中转业务形成越来越明显的冲击。香港传统航运业的衰落已是既定事实，转型高端的航运服务产业才是当下航运市场发展的要求。

#### 香港传统航运式微

香港毗邻珠三角，香港港是华南地区的转口港和亚太地区的枢纽港，拥有发达的海空运输和物流网络。同时由于地处远东贸易航线要冲，上世纪七八十年代便成为全球最大的集装箱吞吐港口。今年截至10月底，香港港口处理集装箱1705万TEU，是全球最繁忙的集装箱港之一。香港港口对香港的经济极为重要，处理的货物占全港总货物吞吐量超90%。

作为中国唯一的自由港和已建成的国际航运中心，香港拥有设施完备、管理先进、行政高效且运作成熟的国际性集装箱码头，每周可提供约350班班轮服务，联接全球超过510个目的地。

而另一个事实是，香港港货物吞吐量连年下降，由于经济发展的客观规律，香港港在全球港口体系“硬实力”地位下降将很难改变。香港作为高度开放的经济体，向来奉行“小政府、大市场”的理念，其港口由民营企业投资、拥有和经营，政府的角色仅是在港口设施上负责制订策略规划，提供基建配套服务，并不干预航运业发展。在这种高度自由的市场运营体制下，香港传统航运业日渐式微。

#### 货物吞吐量续降

香港港口主要包括集装箱码头、内河货运码头、中流作业区及公共货物装卸区，除此还包括船坞、避风塘等支援



设施，其中葵青集装箱码头处理集装箱量占比超70%。

一直以来，香港港口都以其高效的运作效率抵消其高成本，然而伴随着大型船舶日增、内河驳船驳运交通流量增加，本就受地域限制的香港港口缺少支撑运作效率再提高的后勤用地。此外，加之内地港口的崛起，其低成本运作吸引远洋船舶直接靠泊，分流了香港港的货量。截至8月底，今年抵港集装箱船舶共48962艘，自2013年以来连续减少，与之相应，香港港口集装箱吞吐量也连续三年下跌。

过去十年，香港港口年平均集装箱吞吐量达2310万TEU，去年位居全球第四。今年以来，香港港集装箱吞吐量持续下降，前三季度，宁波一舟山港集装箱吞吐量首度超越香港港，使香港港在近年被深圳港超越失去第三的位置后，进一步滑落到第五位。10月份，香港港处理集装箱159万TEU，同比降幅达到12.8%，累计仍不及宁波一舟山港。

近年来，香港航运市场的营商环境发生了显著变化，港口中转货运业务呈现升势。香港港口发展局数据显示，香港港中转货运量占比由2005年的44.9%升至去年的60.2%。而根据《香港港口2030研究》预测，这一趋势还将持续，预计到2030年中转货运占比将达75%，相当于2400万TEU。

转运货物处理需要集装箱码头具备充足的设施，以处理大量到港停靠的远洋船舶，并在各个码头之间有效率地运输集装箱。进出口集装箱一般在港口的停留时间平均为3~4天，然而转运的集装箱则须停留4~5天。

对香港港口后续竞争发展而言，由于中转货运量与日俱增，葵青码头面临越来越突出的港口阻塞问题，港口运作效率深受影响，需要更多港口后勤用地堆放集装箱。堆场面积充裕对码头有效运作十分重要，码头需要安装作业必需的起重机和岸边设备，并留设货车通道和集装箱装卸处。此外，集装箱卸岸后，也须在堆场存放一段时间，以待下一步的调动。

然而，香港本身地域狭小，葵青码头完全由填海造陆而成，场地总面积只有279公顷，较国际标准少50%。相比集装箱堆场面积每个泊位25公顷的国际标准，葵青码头的集装箱堆场面积只有11.6公顷/泊位。以此作比较，珠三角的码头平均为17.4公顷/泊位，而上海洋山港区则是24.2公顷/泊位。寸土寸金的香港可供港口使用的后勤用地并不充足，自身局限性使得香港港难以接纳更大的体量，作业效率提升受困。

与此同时，从香港往返内地南方的跨境集装箱运输已由陆路转移到以内河运输为主，香港港口内河集装箱吞吐量由2005年的200万TEU增至去年的310万TEU，占港口集装箱吞吐量的比例上升至14%。然而，葵青码头驳船泊位数量并未同步增加，一定程度上影响着香港港口的中转效率。

### “自由”的代价吗

众所周知，香港航运业是在高度开放和自由的市场体制中发展而来的，香港特区政府对航运业的干预程度非常低。香港港口由4家港口企业所有、运营和管理，这在全球港口体系中很少见，其中李嘉诚旗下“长和系”企业和记港口集团有限公司(和记港口)拥有香港绝大部分港口资产，并发展成为全球最大的私人集装箱港口运营商。

“小政府、大市场”的理念，不仅意味着香港特区政府对本地航运业发展干预不大，同时也体现在其对航运业少有扶持。任由企业引导行业自由发展的结果便是充分竞争后产生垄断，香港港口的作业成本高企不下。香港航运业在高度市场化运作下进入了另一个发展周期，因此传统航运业业绩呈现出“自由落体”般的下降也不足为怪。

“祸”不单行的是，在香港航运业营商环境改变的同时，其他竞争港口相继发展和崛起。从内地来看，香港航运业在亚太地区的领先地位受到严重挑战。内地欲打造“海运强国”，上海、广州、天津等地政府纷纷扶持当地航运业发展，内地打造国际航运中心声势浩大，仅从资金规模看，广州国际航运中心60个项目资金支持逾千亿元，天津打造国际航运中心预期每年的专项资金额度6亿元。而从国际市场看，与香港港同为转口港的新加坡港虽然地域更为狭小，但其前三季度的集装箱吞吐量为2351万TEU，仅次于上海港位居全球第二。

为打造国际海事中心，吸引更多航运及有关服务企业投资经营，新加坡政府近些年积极作为，成立海事和港口局统筹港口管理和服务，成立新加坡海事基金加强公营机构与私营企业之间的有效沟通。在海事服务方面，2013年新加坡成功成为波罗的海航运公会在伦敦和纽约之后的第三个国际海事仲裁地，进一步强化了新加坡在国际海事仲裁领域的地位。此外，新加坡政府针对航运企业提供了大量税收优惠，制定出一系列税收激励计划。而新加坡的海事金融业务更为发达，其推出面向具备资质的船舶租赁企业、海事基金和海事信托等的海事金融激励计划，使资金利用率更为



高效, 航运企业可获得更多的资金支持。为更好推进业务发展, 和记港口选择在新加坡交易所将其港口资产打包上市, 组建和记港口信托。

在行业低迷之时, 自由的市场经济体总会首当其冲。传统航运业务日渐式微, 是香港航运业发展的一个必经阶段, 而目前的“自由落体”也并非会导致将来的“一败涂地”。自由发展之下的企业会想方设法把握行业脉搏, 创造新的生态。从新加坡和伦敦航运业发展前鉴来看, 香港国际航运中心或可更加注重高端服务业, 发展与航运相关的金融、保险、法律、仲裁、船舶经纪和船舶管理服务等业务。

## 远见香港航运

香港拥有发达的海陆空物流网, 航运业整体对香港经济发展具有重要作用。2013年, 贸易及物流业是香港经济四大支柱产业之首, 占其GDP的24%。其中, 物流业直接经济贡献分别占GDP和就业人口的3.2%和5%, 涉及18.8万个就业岗位; 港口及其相关行业直接经济贡献占香港GDP的1.1%及就业人口的2.4%, 涉及8.8万个职位。

当前, 香港的营商环境已发生重大变化, 传统航运业日渐式微; 远见香港航运, 其又能受惠于哪些机遇呢?

香港特区运输和房屋局作为香港航运业的主要服务政府机构, 表示将进一步完善港珠澳大桥建造工程, 以及香港国际机场发展三跑道系统的落实工作, 推动航运业迈向高增值发展。香港特区运输和房屋局局长张炳良指出, 港珠澳大桥落成通车后, 香港的物流腹地将进一步扩展至珠江西岸, 可增加货运的流量; 扩建机场可长远提高空运货物处理能力, 满足香港持续增长的航空货运需求。

## 国际中转日益重要

香港港口主要服务两个市场: 源自华南地区的货物及国际转运。过去10年华南地区港口处理能力大幅提升, 在珠三角区域, 香港港面临深圳、广州、虎门及珠海港约25个码头的竞争压力。这些港口的腹地重迭, 均为处理华南地区货物, 同时, 该区域适合远洋集装箱船停靠的泊位数量于2001—2011年增长141%。

面临竞争, 香港港口占华南地区货物的市场份额有所减少, 国际集装箱转运则成为香港港口吞吐量中日益重要的一环。根据《香港港口发展策略2030研究》预测, 到2030年, 香港港口集装箱吞吐量或会增加至3150万TEU, 年增幅为1.5%。其中, 国际转运预计将会成为主要的增长点; 源自华南地区的货物吞吐量预计将呈现轻微负增长。

对香港港的未来发展, 全球知名港口运营商和记港口董事总经理叶承智认为, 香港港口与华南港口竞争已是老生常谈的事情, 对香港航运业而言, 市场更应留意香港港口的角色转换, 从华南的门户转型为亚洲枢纽。

在国际转运市场中, 相较华南地区港口, 香港港具有优胜之处, 其几乎包揽了外资航运企业的所有国际转运业务。同时, 香港港作为国际转运枢纽, 亦在泛亚洲地区具有竞争力, 处理其他贸易航线的转运货物。

## 成本为最大掣肘

对港口而言, 影响付货人选择港口的因素主要有成本、服务品质, 包括可靠程度、安全性及货物受损的可能性、付运所需时间以及退税和区域内交通网络的连通能力等, 其中将货物由工厂运送到卸货港的总成本是最主要的因素。

香港港作业的航运体系包括陆运和水运两个环节。香港港在陆路拖运成本方面不具优势, 在码头处理费方面也较华南地区港口高约36%。陆路拖运成本及离港费使香港港成为珠三角区域费用最高的港口, 但由于港口停留时间较短, 香港港在付运所需时间方面具有相对优势。

过去数年, 使用货车经香港港与经深圳港运输的成本差距已扩大, 但使用驳船驳运的成本差距则有所收窄, 这导致香港港的跨境集装箱运输模式由陆路拖运转为内河驳船驳运。因此, 2008—2014年, 香港陆路货运量不断减少, 水运特别是内河运输有所发展。然而, 虽然河运可减低使用香港港口的费用, 但付运所需的时间会较长, 成本依旧是香港航运业发展的最大瓶颈。

## “一带一路”机遇

“一带一路”是中国政府在2013年提出的国家发展战略, 作为“一带一路”区域内高度国际化和现代化的城市, 香港在金融、贸易、航运和专业服务等领域都具有领先优势。香港特区政府也笃信, “一带一路”发展战略, 再加上亚洲基础设施投资银行的成立, 可为香港未来航运和物流服务发展带来更多机遇。

在今年召开的“第五届亚洲物流及航运会议”上, “一带一路”战略成关注热点。香港特区政府署理行政长官林



郑月娥认为，“一带一路”战略将为香港带来庞大发展机遇，香港与“一带一路”沿线经济体有着良好的联系，可充分发挥“超级联系人”的角色，将中国与这些经济体联系起来。

国家发改委基础产业司副司长郑剑表示，充分发挥香港的优势，对推动内地与香港物流业共同快速发展具有重大意义。郑剑建议，香港应加强与中央和内地各地方政府的沟通，配合深圳前海、珠海横琴新区、广州南沙新区等平台建设，积极推动与内地合作。

不可否认，香港具有与“一带一路”战略需求相契合的专业优势。金融市场、跨境人民币、贸易物流等是香港的支柱和优势产业，也是“一带一路”的战略重点，香港通过服务于“一带一路”战略的融合，既发挥专业能力和优势，也为航运业发展寻找到新的动力。

航运运营主体方面，叶承智介绍，20年前，和记港口已开始布局海外港口，其中也涉及“一带一路”沿线的缅甸和越南等国家。然而到目前为止，回报未尽如人意。目前中国与部分“一带一路”沿线国家已有一定的贸易量，但在港口投资上，若要开发当地商机，还需视当地是否有完善的基建连接内地。他认为，香港有人才、经验，料能在“一带一路”发展中发挥优势。

面对“一带一路”战略的机遇，叶承智表示，和记港口将及时更新港口基础设施，继续提高港口作业效率以应对船舶大型化和航运联盟化等新趋势，迎合市场，未来亦会在海外不断寻找新机会。

### 航运服务已有根基

香港港是自由港，实行低税政策，在港注册的船舶可豁免国际营运所得税。许多内地船舶都选择在香港注册，香港的船东和航运相关企业集聚程度一直很高。《2014年香港施政报告》显示，香港船舶注册记录在册的总注册吨位位列全球第四。截至上半年，在香港注册的船舶达2427艘、9727.9万总吨。

在低税制且相关配套体制健全的情况下，香港的专业航运服务已有根基。目前，香港有约700家企业提供各种航运服务，从船舶管理、经纪、租赁、融资，到海事保险、法律及仲裁以至船舶支援服务，以及为船东与船舶承运人提供专业顾问服务。

香港可提供广泛的海事保险产品与服务，更是亚洲区保险企业最集中的地方，截至去年年底有超过150家受规管的保险企业，其中91家获准提供海事及货物保险；国际保障及弥偿组织的13家成员协会当中，有7家在香港提供服务，是伦敦境外最大的服务群组。2013年，香港海事及货物保险费高达21亿港元，去年更有可观的增长。

随着中国航运和造船业不断壮大，香港航运服务业的发展潜力极大，可以成为航运企业内外联通的跳板和平台，也有足够的条件成为中国乃至亚太区重要的国际航运服务枢纽。

### 香港的金融底牌

香港是一个自由港，其经济环境素以自由贸易、低税率和政府干预少而著称。航运及其相关产业作为香港整个经济产业的重要部分，也受益其中。作为全球第八大贸易经济体，香港具有卓越的营商环境，去年其世界竞争力仅次于美国，排名世界第二位。

香港凭借其开放的市场和健全的司法体系，打了一手金融好牌。金融业对香港经济的发展至关重要，金融业以6%的工作人口贡献了香港16%的GDP。以对外银行交易量计算，香港是世界第十五大银行中心；以成交额计算，香港是世界第六大外汇交易市场；以市值计算，香港股票市场是亚洲第二大市场。在香港，资金可以自由流入和流出，航运业作为体量庞大的资金密集型行业，航运金融是香港能够继续强化其国际航运中心地位的最大底牌。

### 资本成本低

由于与国际接轨，香港的融资成本很低，活期存款利息为零，发债的回报也很低，约2%的水平，按揭贷款的利息约为3%。目前来看，香港的信贷成本在国际及香港历史上均属极低水平。

在金融世界里，吸引航运企业的只有低成本的资金和健全的司法环境。银行业低价的融资成本，与航运业最相匹配。除了融资利息外，香港券商还可提供相比内地更高的杠杆比例，最高可接近7倍。

但不容忽视的是，相较内地，高度自由的香港经济受国际环境影响会更明显，如果美国经济继续复苏并开始加息，将影响资金流动，香港银行业的流动性改变或会加速。





## 航运保险持续增长

香港是亚洲重要的国际船舶融资中心，为航运业提供全面的船舶融资服务，因此成为全球船东理想的船舶注册地。香港海事处数据显示，截至9月底，在香港注册的船舶达2448艘、10016万DWT，同比分别增长4.1%和11.4%，其中注册货轮1846艘、8065万DWT。以载重吨计，香港已是全球第四大商船注册地。

长期的航运业发展，以及航运业在香港的高度集聚，使得香港的航运保险业务不断扩展。香港具有经验丰富的专业保险从业人员，能够提供完善及世界知名的商业保险服务。全球主要的保险机构均在香港设有办事处，国际集团协会也在香港设立地区总部，以便经营保险业务和处理索偿。

根据香港保险业管理处的数据统计，截至9月底，在香港获授权承保船舶保险的企业为85家。其中，香港本地企业53家；非香港本地企业32家。近年来，香港获授权船舶保险机构的承保业务保持稳定增长，业务质量也有所改善，去年毛保费和净保费分别为23.63亿港元和15.55亿港元，增幅同比分别达到18.1%和19.4%，为2011年以来的最高水平。今年上半年，毛保费和净保费分别为19.44亿港元和13.33亿港元，同比分别增长5.6%和6.1%。

对此，中国财产再保险有限责任公司上海分公司谢飞认为，伦敦劳合社是航运保险的始祖，香港适用英国法，从航运保险的技术含量而言，香港难以超越伦敦。然而，在资金成本和渠道上，香港将有很大机会。【航运交易公报】

