

二零零五年七月二十五日  
討論文件

## 立法會經濟事務委員會 提高香港港口及航運業競爭力的措施

### 目的

本文件向委員簡介多項建議措施以提高香港港口及航運業的競爭力及吸引更多貨運業務，並邀請委員支持這些措施。

### 建議

2. 鑑於香港港口與鄰近港口的競爭日趨激烈，當局與船東、港口作業、中流作業營辦商及船公司等業界人士探討如何協助港口及航運業提升競爭力的方法，在他們支持下，提出以下建議：

- (a) 推出多次入港許可證，以簡化內河船申請進入香港水域的程序和減低許可證收費；
- (b) 調低遠洋輪船的港口及燈標費和本地船隻的牌照費；
- (c) 闢設新碇泊區，藉此提升中流理貨能力；
- (d) 調低遠洋輪船的碇泊費；以及
- (e) 引進香港註冊船舶噸位年費豁免機制。

### 簡化內河船申請入港程序

3. 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 TEUs（20 呎標準貨櫃單位）。在二零零四年，這些船隻處理的貨物合共約 650 萬 TEUs，佔總吞吐量的 29.6%。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。

4. 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收費，從而提高香港港口處理內河貨運的效率，吸引更多內河船運貨來港。

5. 建議的多次入港許可證有效期一個月，在有效期內持証內河船最多可來港十次，每次最多停留兩日，而使用同一多次入港許可證，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單次入港許可證的五倍，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。

6. 現時已有既定機制監察內河船進入香港作業的情況。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。

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

#### 調低港口及燈標費和本地船隻的牌照費

8. 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 5%。這項建議如付諸實行，所有 13,820 艘本地船隻均可受惠，以一艘大型載貨躉船而言，每年可節省約 600 元。

#### 提升中流理貨能力

9. 我們擬應業界的建議，在本港水域多處地點闢設新碇泊區，藉此提升港口的中流理貨能力。目前，由於大嶼山以北水域缺少碇泊區，船隻須在海港碇泊區卸下貨物，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。

10. 此外，由於位於奇力灘的政府繫泊位已在二零零四年取消，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。

11. 為方便班輪營辦商編排航班，海事處會在不影響航行安全的情況下，因應船公司和港口操作者的需要，作出彈性安排和指定新碇泊區，例如有業界建議在欣澳附近水域關設新碇泊區。

### 調低訪港遠洋輪船的碇泊費

12. 隨着超級貨櫃船的出現，樞紐港的運作更為重要，因為這類貨櫃船靠泊的港口數目和次數都較少。我們有需要提高香港作為樞紐港的吸引力，鼓勵其他亞洲國家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轉運貨物的遠洋輪船)來港裝卸貨物，我們擬調低向班輪公司收取的碇泊費。此舉既可減低亞洲航線遠洋輪船來港直接運送／轉運貨物的成本，亦可惠及中流作業經營者。

13. 現時我們按日向停泊港內和港外的船隻收取碇泊費，費用分別為每日每 100 噸港幣 69 元和 47 元，首日之內免費，截算時間為午夜。我們建議改為按小時向停泊港內和港外的遠洋輪船收取碇泊費，費用分別為每小時每噸港幣 0.02 元（即每 100 噸 2 元）和 0.015 元（即每 100 噸 1.5 元），由船隻到港時起計，首 12 小時免費。這項建議有助縮短船隻在港內停留的時間，從而紓緩海港的擠迫情況，並能鼓勵行走亞洲航線的遠洋輪船多到本港靠泊。我們估計，就噸位約 6,500 噸一般大小遠洋輪船而言，如在香港內港碇泊兩天，只須繳付約 4,600 元的碇泊費，每程可節省約 1,500 元。

### 引進香港註冊船舶噸位年費豁免機制

14. 截至二零零五年五月，香港船舶註冊錄得穩健增長，註冊船舶的總噸位約達 2,800 萬噸。為了鼓勵船舶長期在香

港註冊，使香港註冊船舶的數目保持穩定，以及把香港船舶註冊發展成優質船舶名冊，我們建議讓持續在香港註冊的船舶每兩年可獲豁免六個月的費用，但有關船舶必須在這兩年期間內沒有被扣留的記錄，而且船東在標準租賃協議中，訂明香港為可選擇的仲裁地。這項安排的好處，是可以推廣本港提供的優質海事仲裁服務。

## 財政影響

15. 建議措施估計會令政府每年少收 6,090 萬元。然而，政府委託顧問進行的“香港港口規劃總綱 2020”研究指出，每公噸使用本港港口服務的直接集裝貨物可為本港帶來 193 元的經濟利益，而每公噸集裝轉運貨物則可帶來 135 元的經濟利益。假設一艘載有數個貨櫃的內河船每月多來港一次，這艘船為本港帶來的經濟利益將超過簽發多次入港許可證的總成本。從香港的整體利益着眼，當局有充分理由推出建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，香港的貨運量會因此增加。此外，不論業界或政府均可減省行政工作。而且建議豁免繳付噸位年費有助推廣航運服務業，並維持香港作為國際航運中心的地位。

## 公眾諮詢

16. 我們曾通過現有機制諮詢港口及航運業界，包括港口行動事務委員會、船舶諮詢委員會、臨時本地船隻諮詢委員會、香港港口發展局轄下的港口發展諮詢小組，以及香港航運發展局轄下的航運服務專責小組。他們贊成上述建議。有業界代表認為這些建議，特別是內河船的多次入港許可證，可吸引更多貨物及船隻到香港；然而，也有代表憂慮建議並不足以解決香港港口與鄰近港口在成本上的差別。

## 未來路向

17. 上述建議如獲通過，當局會根據擬於《商船（本地船隻）條例》下訂立的收費規例和其他適用於遠洋輪船的現行法例，付諸實行。如經濟事務委員會同意，我們會在十月或十一月向立法會提交收費規例和修訂規例的草擬本，進行先訂立後審議的程序，以期在今年年底或明年年初實施這些建議。

## 徵詢意見

18. 請委員支持上述建議。

經濟發展及勞工局  
二零零五年七月十八日