

# 香港長遠競爭力研究

## 第二部分：四個支柱行業

## 第六章 金融服務、保險業和金融政策

### 1 前言

香港在 2016 年公佈的全球金融中心指數(GFCI 19)排名，被多年來處於第四位的新加坡超越。新加坡得分比上次(GFCI 18) 升五分；香港得分下跌一分。處於首兩位的是倫敦和紐約。

香港和新加坡得分分別為 753 跟 755，不是輸很多，但前景卻堪憂。首先，GFCI 19 的結果顯示：排於首四位的，香港是唯一得分下跌的全球金融中心。倫敦和紐約的得分均上升四分，至 796 和 792。報告另設有一項有關受訪者心目中日益重要的金融中心的排名，首兩名是新加坡與上海，受訪者提及的次數分別有 121 次與 120 次，香港在這個排名比上只被提及 55 次，不及上海一半，反映外界眼中，香港的前景遠不及新加坡和上海。

金融服務業是香港傳統的強項。然而，在外，它不停受其他金融中心挑戰；在內，它亦受不少港人質疑：有人認為金融業只提供虛擬性質的服務，不外乎炒來炒去，不像工業農業，甚至不像地產發展等有「實質生產」的行業。金融服務業為一小撮人提供豐厚收入和利潤，卻好像對大部分人沒有帶來實惠。有人直稱金融服務業為虛擬經濟。但其實只要有適當的規範和監管，金融服務業對實質生產和改善民生都大有裨益，在今時今日的環境，甚至必不可少。

按香港統計署的行業分類，金融服務業不單包括傳統金融業如銀行和財務公司，也包括保險業等。自 2000 年以來至 2014 年，金融業佔 GDP 的份額由 12.8% 增加至 16.6%。同期內金融業的就業人數上升了 39.9%，增幅稍遜於「專業服務及其他工商業支援服務」的 41%，大大優於就業人數毫無增長的貿易及物流業，但遠遜於就業人數以 1.36 倍幅度增長的旅遊業。

受惠於內地企業來港上市，香港近年多次成為全球 IPO 集資額最高的金融中心（包括 2009-2010 和 2015）。2016 年首季共有 13 家公司在主板上市，6 家在創業板上市，集資額為 278 億港元，較 2015 年同期增 37%，佔全球集資總額近三成，蟬聯全球新股市場榜首，可惜 2016 全年計香港以 245 億美元集資額輕微落後於紐約的 246 億（2016 年 12 月 28 日《金融時報》引 Dealogic 數據報導）。

表面上，香港股市過度偏重中國企業，但這是形勢和香港的特殊位置使然，相信長遠也不容易改變。近年香港亦有嘗試吸引不同地區不同種類的企業來港上市，但倚重內地企業的格局仍將會持續下去。但香港作為金融中心產品卻嫌過於偏重於股票和股市的衍生產品，有必要着力探索開發更多有利於集資、風險管理、提高管治水平、提高市場效率的產品。此中應包括不同種類的債券。

## 2 金融服務業的性質

著名學者 Ross Levine(1997)<sup>1</sup> 指出金融市場對實體經濟有五項功能：

- 風險管理，包括風險的交易(不能或不願承受那麼高風險的人士／個體把部分或全部風險轉移到願承受這些風險的人士/個體(risk trading)；對沖(hedging)；風險分散(risk diversification)；和保險(risk pooling) 等；
- 更有效率的資源配置；
- 對企業管理層發揮監督的作用；
- 匯聚儲蓄，使能善用於社會；及
- 支援貨物或服務的交易。

---

<sup>1</sup> Ross Levine (1997) "Financial development and economic growth: Views and agenda," *Journal of Economic Literature* Vol. XXXV (June), pp. 688–726

這些功能對提高實體經濟的競爭力都極其重要，也跟一般人以為金融市場無非是另類賭場的印象相距甚遠。值得注意的是：金融市場確可淪為另類賭場，而若變成另類賭場，則 Levine 所提出的積極功能亦肯定失效。金融市場不但不能協助實體經濟，反而足以傷害實體經濟。

近年來全球很多交易所相繼轉為牟利的商業機構。商業機構往往從牟利的考慮去決定推出什麼產品、不推出什麼產品。有些產品由於對市場有吸引力，交投前景良好，推出市場可為交易所帶來厚利，即使沒有正面的社會功能，都有機會放行。相反，有些產品儘管有正面的社會功能，由於對市場吸引力不大，交投前景較遜，未必能為交易所帶來厚利，便可能不會考慮。其中一個例子是房地產市場的樓價指數期貨。筆者先後向期交所和港交所推介<sup>2</sup>，始終不得要領。<sup>3</sup>

近年開始有學者懷疑今天金融業是否過度發展，反而導致人才由科技創新和傳統行業流失到為實體經濟帶來利益的金融業。<sup>4</sup> 多篇實證研究都肯定金融業過度發展的可能性。事實證明：金融產品可具毒性；金融機構從業員也可以以金融服務為名行詐騙之實；金融工程又吸收了大量人才，卻不一定會為整體社會創造財富。作為全球領先的金融中心，我們發展金融之餘，對沒有正面功能的金融產品要有起碼的警覺性，而監管者在此中的角色尤其重要。

---

<sup>2</sup> HKCER Letters, Vol. 11, November 1991 <http://www.hkcer.hku.hk/Letters/v11/rho.htm>

<sup>3</sup> 芝加哥商品交易所已有樓價指數期貨供買賣，指數採用 Case-Shiller 的全美大城市樓價指數 (S&P/Case-Shiller Home Price Index)，每點值 250 美元。

<sup>4</sup> Jean Louis Arcand, Enrico Berkes and Ugo Panizza, "Too much finance?", *Journal of Economic Growth*, June 2015, Volume 20, Issue 2, pp 105-148; William Cline, "Further Statistical Debate on 'Too Much Finance'", Peterson Institute for International Economics Working Paper No.15-16, 2015(10); Christiane Kneer, "The Absorption of Talent into Finance: Evidence from US", Dnb Working Papers, 2013. Christiane Kneer, "The Absorption of Talent into Finance: Evidence from US", Dnb Working Papers, 2013.

### 3 金融發展局

鑒於金融服務業的重要性和競爭對手的步步緊逼，特區政府 2012 年建議成立香港金融發展局。同年 6 月 27 日金融發展局籌備小組成立，次年一月和四月分別委任了發展局的成員和發展局小組的成員，並旋即展開工作。該年 11 月即發表了七份報告。其中有關於如何加強本港作為全球領先的金融中心的報告就臚列了四項關鍵因素，包括人才庫的可持續發展模式、對人才的吸引力、有利市場發展的監管制度、香港品牌的市場推廣，均拿捏得十分準確。<sup>5</sup> 全球金融中心指數的編纂，所涵蓋的五個範圍，包括商業環境、金融業發展、基礎建設、人才和國際聲譽，與金融發展局的分析不謀而合。

金融發展局曾發表報告的其他主題還包括：資產管理業務、企業財資業務、互聯網金融、交易所買賣基金制度、金融機構交易記帳中心、權益披露制度和首次公開招股機制等。範圍包括個別的業務、監管機構對業界的規範和新科技影響下金融服務的發展等。香港在金融服務業的競爭力當然要反映在各種業務，亦當然要與時代配合，要善用日新月異的科技，但最關鍵的其實還是政策。政策直接影響制度；制度則直接影響業界和參與金融活動的人士操作的環境，也直接影響整個金融服務業的演變。

我們訪談的一位業界翹楚指出：香港有貿易發展局，又有旅遊發展局，都是有政府注資運作的。但金融發展局 2013 年成立後，資源短缺，連開會也要借用會議室。它完成了多份報告，很多建議都很好，但就是沒有資源跟進。業界人士對此感到不解和無奈。他這意見，受到不少同業認同。金融發展局的每一份報告都是由業界人士義助完成。這種基於義助的運作模式短時間內問題不大，長此下來卻難以持續。政府現建議增設金發局非公務員行政總監職位，以支持金發局達成目標，但至 2017 年 1 月仍未獲立法會通過。

---

<sup>5</sup> Financial Services Development Council (FSDC), *Strengthening Hong Kong as a Leading Global International Financial Centre*, pp.25-26. November 2013.

#### 4 金融服務業競爭力最關鍵的因素

金融服務業首重制度與人才。有好的制度和人才，就能予人信心，而信心正是市場吸納資金和市場健康發展之本。基礎建設固然亦十分重要，但相比制度與人才，決定某地區金融服務業能否成為有競爭力的國際金融中心，基礎建設仍屬次要。一個地方有錢就可以很快把基礎建設提升至世界前列，但如無法吸引人才和建立相對公平、開放、問責、並取信於人的制度和文化的文化，它還是沒有前途的。

制度當然包括法制，但也包括整個監管界和業界的文化。在法制方面，省覽現今堪稱世界級金融中心的都會，原來都是行普通法的。普通法的一個特色是尊重與訟雙方的平等權益，而另一特色則是與時並進，隨時參考社會文化和價值的最新狀態並與之相適應。普通法下，法官的責任，除考慮相關法律條文和判例，還要關注公眾利益。金融服務業對普通法的法制環境較熟悉亦較放心。香港行普通法歷史悠久，根據 World Justice Project 2015，香港的法治指數居全球第十七位，高於美國但遜於新加坡和英國。香港的國際仲裁中心成立於 1985 年，由香港商界及專業人士建立，財政上自給自足能獨立運作，享有盛譽。香港特別行政區的基本法確保了香港享有司法獨立。國務院 2014 年的《一國兩制在香港特別行政區的實踐》白皮書重申：「香港特別行政區依法實行高度自治，享有行政管理權、立法權、獨立的司法權和終審權，繼續保持原有的資本主義制度和生活方式不變，法律基本不變，繼續保持繁榮穩定，各項事業全面發展。」這都對香港作為全球性金融中心的地位相當重要。至於監管界和業界的文化，在下兩節會詳談。

另一個相當重要但經常被人忽略的是，堪稱環球金融中心的城市必須政局穩定；而治安良好則是重要的有利因素。2016 年 GFCI 19 所列的全球首十個金融中心依次是倫敦、紐約、新加坡、香港、東京、蘇黎世、華盛頓、三藩市、波士頓和多倫多。全部都是政局穩定的大都會。其中香港、新加坡、東京更兼享治安甚佳的美譽。政局穩定和治安良好都是吸引人才和資金最起碼的條件。值得關注的是香港在 2016 年 GFCI 19 的環球金融中

心指數的排名被新加坡超越，僅得第四位。2014 年佔中事件後市民衝擊法治的個案增多，2016 年猴年年初二凌晨在旺角甚至出現數十年以來首次擲磚頭暴亂情景。2015 年初 ECA 公布的香港的全球宜居城市排名大跌 16 位至 33 位亦與此有關。<sup>6</sup> 此外經濟學人智庫（EIU）的宜居城市指數亦顯示：香港及新加坡宜居度得分 2016 年仍低企，但由於其他城市的宜居度下跌，令香港及新加坡 EIU 宜居城市指數排名各攀升 3 位至 43 及 46 位。<sup>7</sup>

堪稱環球金融中心的城市必須能提供優良安穩的居住環境和較豐富的消閒和文化生活。環球金融中心都必須是國際大都會，既要跟全球其他大城市緊密聯繫，又能容納不同的文化，還要有優良的企業管治文化。此外，作為國際大都會，開放自省、包容異己亦必須是其核心價值之一，有評論指香港近年似乎逐漸遠離這文化，可能威脅到香港作為環球金融中心的競爭力。<sup>8</sup>

在監管方面，關鍵是適切的監管。不適切的監管，再多也無力規避系統風險；只要有適切的監管，其他多餘的監管就可砍掉。在維持適切的監管下，大膽放寬業界突破創新的空間，才能締造最有利的環境，提高金融中心的競爭力。

#### 4.1 適切的監管

金融服務業十分倚仗監管。沒有監管，金融業界難以取得公眾信任；沒有公眾的信任，金融業界亦難以發揚光大。金融服務業經常管理龐大的資金。這些資金的擁有人之所以樂於由金融業中人管理，完全是基於信任。而這信任很大程度上建基於有公信力和有效的監管。有公信力和有效的監管就是適切的監管。適切的監管對金融中心的長遠競爭力

---

<sup>6</sup> Ng, Khan-chung, “Hong Kong falls out of top 30 in annual liveability rankings”, *South China Morning Post*. Published on 23 January, 2015, 2:13am, Updated on 26 October, 2016, 2:38pm. <http://www.scmp.com/news/hong-kong/article/1689476/hong-kong-falls-out-top-30-annual-liveability-rankings>

<sup>7</sup> 〈全球宜居城市 港升 3 級排 43〉，《香港經濟日報》A14 杜正之報導 2016-08-19

<sup>8</sup> Ho, Lok Sang, “Open minds keep HK competitive”, *China Daily*, April 11, 2016, 23:08 [http://www.chinadailyasia.com/opinion/2016-04/11/content\\_15414365.html](http://www.chinadailyasia.com/opinion/2016-04/11/content_15414365.html)

十分重要。

金融服務業因為管理龐大的資金，自然成為對社會及經濟最具影響力的權力中心之一。由於可以借助電腦科技和槓桿效應，金融服務業中的巨頭對於全球資金流向、匯率、利率、股市、債市乃至樓市和商品市場，都可能有翻雲覆雨的影響力。2008 年出現的全球金融海嘯；2010 年 5 月 6 日出現的 15 分鐘內道瓊指數急瀉千點的「閃電崩盤」(flash crash)；2012 年被暴露的倫敦銀行同業拆息操控醜聞；2013 年全球多家主要銀行交易員更被發現操縱匯率，最後導致六家主要銀行被罰款共 43 億美元等事件都顯示金融業不監管不行。然而怎樣才是適切的監管呢？

適切的監管要有公信力。負責監管的人士一要有能力，二要問責，三要避免利益衝突。

最近金融科技(FinTech)大熱，但有業界人士指出監管當局沒有熟悉金融科技的人才，無法追得上複雜而日新月異的金融科技，這無可避免會損害公眾對監管當局的信任。此外，如監管當局人手不足也足以限制監管能力和損害公信力。80 年代美國出現號稱「存款放貸機構危機」(Savings and Loans Crisis)，大批專營按揭貸款的財務公司倒閉，其中一個原因就是政府削減支減人手。政府被逼花巨款善後。該次危機充分顯示：政府缺乏全盤視野只著眼於省錢往往會因小失大。1988 年香港證券業檢討委員會發表的《戴維森報告》，曾指出證券及商品交易監理專員辦事處資源不足，導致未能有效地監管正急速發展的香港市場<sup>9</sup>，可見足夠的人力（包括人才和人手）和財力對有效監管十分重要。

即使監管當局有能力，如缺乏問責的機制，也可以導致監管者疏於有效監管；又假若監管者自己的使命感和承擔文化不足，仍可能會導致監管者只著眼於自我保護的監管，同樣做成不適切的監管。缺乏問責，即是儘管監管不力引致未能及時察覺問題導致危機爆發，也毋須承擔後果。這種情形其實也是道德風險(moral hazard)的一種。只著眼於自我保護的監管，為避免被人指摘，監管者不惜浪費從業員和消費者的時間，妄加多餘累贅

---

<sup>9</sup> 證券及期貨事務監察委員會 2012 年三月宣傳冊子：

[http://www.sfc.hk/web/EN/pdf/published-resources/corporate/CorpBrochure\\_Mar2012.pdf](http://www.sfc.hk/web/EN/pdf/published-resources/corporate/CorpBrochure_Mar2012.pdf)



的程序，又或為規避「出事」，不惜收窄業界發展的空間，同樣也是不適切的監管。有業界受訪者就指出監管當局兼有防控風險和促進發展兩項職能。但在雷曼兄弟事件後，證監處防控風險有餘，促進發展不足。現在金融機構合規部門不斷膨脹，我們的金融服務業怎麼能提高競爭力，取得發展？

金融市場的監管的一個主要責任是風險管理。風險管理的重中之重是避免系統性風險的爆發。其次就是避免有人混水摸魚。金融海嘯後美國為規避系統性風險成立了金融穩定監控局(Financial Stability Oversight Council)，並擬將視作具系統重要性金融機構(systemically important financial institution, 簡稱 SIFI) 納入更嚴謹的監管。Metlife 就是原本被判定為 SIFI 的保險公司。由於作為 SIFI 的合規成本龐大，Metlife 在法庭上力抗這標籤。2016 年 3 月獲聯邦法庭接納，可即時免除巨大企業成本和種種不便，消息傳來，股價頓時飆升。<sup>10</sup> 從一個角度看，法庭在 Metlife 事件的判決可算是利益較中立的局外人主持的公道。有時，監管的平衡點可能真的要倚賴有識見的、利益較中立的局外人才的參與能達致。

監管愈嚴，合規成本愈大，因此業界都不會歡迎過嚴的監管。然而業界也懼怕系統性風險。系統性風險帶來的損失往往比合規成本更大。但經過金融海嘯的洗禮，監管者有自身的考慮，不希望再出事，因此傾向過分謹慎。然而業界亦有自身的考慮，不會顧及界外效果(external effects)，即一旦出事對業界其他成員乃至社會的損失，因此傾向過分進取。

在瞬息萬變的今天，適切的監管一定不能墨守成規。不少業界人士對於阿里巴巴最終捨香港取紐約為上市地點感到非常可惜，認為是難以彌補的損失，亦認為不問因由堅持同股同權已不合時宜。同股同權表面上十分合理，但股東其實可能自覺自己對行的運作理解不足，願意把公司的管理權付託給他們信任的人，並在股東大會上股東通過阿里巴巴

---

<sup>10</sup> “MetLife Wins Bid to Shed ‘Systemically Important’ Label”, by Ryan Tracy and Erik Holm, *The Wall Street Journal*, 30th March 2016.  
<http://www.wsj.com/articles/federal-judge-rescinds-federal-government-determination-that-metlife-is-systemically-important-1459349828>

提出的合夥人制度。對於新上市的公司而言，新股尚待認購，新股東不可能表態。但證監會可不可以要求加權投票權(weighted voting right)要在股東大會上通過才有效？為免個別人士長期享有特權，加權投票權亦可設限期(sunset clause)。證監會宜考慮今天的實際情況，以免追不上時代。

以香港的處境，來自中國的企業所佔的比重早已佔逾整體市值的一半。在恆生指數 50 隻成份股中，H 股加紅籌股佔 21 隻。以 2016 年 1 月的市值計，佔整個市場的 41.6%。而這些數字還在增加。<sup>11</sup> 為了達到適切的監管，香港證監會(SFC)會跟中國證監會(CSRC)緊密合作、互通訊息。據 2011 年上任證監會(SFC)行政總裁的歐達禮(Ashley Alder)解釋，SFC 主張推行原則為主(principles-based)、並以透明清晰的理念為骨幹的監管，不主張累贅繁瑣的戒條式(rule-based)的監管。但 SFC 絕非採取「輕監管」(light touch regulation)。他強調當今市場複雜非常，一味添設繁瑣的戒條，監管反而未必有效。對於以透明清晰的理念為骨幹的監管，並對風險保持合理適度(Proportionality)的警覺性，避免杯弓蛇影卻又嚴守原則，證監會的歐達禮與金管局的陳德霖的看法是一致的。

歐達禮認為：為增加競爭力，在監管上刻意做得比其他地區放軟手腳(regulation arbitrage)並不可取。他個人認為：像 Metlife 這樣規模的企業一旦倒下，足以引發系統性風險。這正是國際間監管機構主張此等 SIFI 應接受更嚴格監管的原因。然而，昔日如雷曼兄弟和 AIG 出現的問題，乃是源於監管者漠視業界違反了最基本的槓桿比率限制，沒有採取適切行動。監管機構既疏於確保基本標準的合規在先，現今卻給 SIFI 超於標準的要求，又是不是由縱容的極端，鐘擺擺到苛求的另一極端？

在防範利益衝突方面，監管者背負的責任十分吃重。商業道德和企業文化是相關的，亦是長遠競爭力的關鍵因素。曾叱吒一時的能源大企業安然(Enron)<sup>12</sup> 長期都以追逐炫目的

---

<sup>11</sup> “This is the Cheapest Major Stock Market Globally” by Elvis Picardo, CFA. Published on March 21, 2016. *Investopedia*.

<http://www.investopedia.com/articles/investing/032116/cheapest-major-stock-market-globally.asp>

<sup>12</sup> Paul T. P. Wong, “Lessons from the Enron Debacle: Corporate Culture Matters!”

[http://www.meaning.ca/archives/archive/art\\_lessons-from-enron\\_P\\_Wong.htm](http://www.meaning.ca/archives/archive/art_lessons-from-enron_P_Wong.htm) ; Anita Raghavan, Kathryn Kranhold and Alexei Barrionuevo, “How Enron Bosses Created A Culture of Pushing Limits”,

短期利潤為目標，一時間確實騙倒很多股評人和投資者，成為華爾街的寵兒。然而追逐炫目的短期利潤造成不惜一切、甚至訴諸欺騙的企業文化。公司上下皆致力於蒙混耍手段，以達標、超標為務。這樣的經營模式無法持久。2000年長年被掩藏的重大虧損開始暴露出來，監管當局展開調查，翌年底公司便宣告破產。安然的殞落，一石激起千層浪，即時引發大家對會計和財務報告準則的關注，最後導致2002年Sarbane-Oxley Act的立法。大家驚覺原來安然會計造假並非單一事件，其他如Tyco和WorldCom等大企業同樣造假，反映制度上的問題。由公司出錢聘用核數師明顯會造成利益衝突，為何監管者視若無睹？現時有人批評Sarbane-Oxley Act矯枉過正，若監管者能防患未然，設立不容許有利益衝突的核數安排，嚴苛的Sarbane-Oxley Act就可避免。如今商業道德和企業文化淪落，打擊市場信心，立法旨在重建投資者的信心。如企業負責人用盡計謀尋找制度漏洞行騙，法例只會愈收愈緊，長遠肯定會傷害整體競爭力和生產力。

歐達禮指出：香港要建立的是有質素的市場(quality market)，而非犧牲質素但求高市值、高活躍度的市場。這觀點十分正確。犧牲質素但求高市值、高活躍度不過是短視的做法，縱使能賺錢，長遠競爭力必會下降。「有鑑於上市委員會、港交所和證監會在政策改動時的角色和責任有欠清晰，而不少評論員亦指出一些股價的異常波動和很多新上市公司的企業行為甚具爭議性，並質疑上市委員會為何接納該等公司上市」<sup>13</sup>，2016年6月證監會推出「有關建議改善香港聯合交易所有限公司的上市監管決策及管治架構的聯合諮詢文件」。按建議，證監會將由守後門的角色轉為守前門，建議成立上市政策委員會及上市監管委員會。前者由業內人士組成，由於他們瞭解市場發展情況，可有效面對多變的市場及應付潛在的風險；後者雖由證監會主導，港交所仍保留上市職能，至於證監會行政總裁則出任新設的上市政策委員會當然委員。港交所監管事務總監兼上市主管戴林瀚指出：市場一直有感行政總裁角色在上市委員會有潛在利益衝突，故建議不再出任上

---

*The Wall Street Journal*, 26 August, 2002 <http://www.wsj.com/articles/SB1030320285540885115> ; Chris Seabury, "Enron: The Fall Of A Wall Street Darling" Investopedia. 2 December 2016. <http://www.investopedia.com/articles/stocks/09/enron-collapse.asp>

<sup>13</sup> Response to SFC/HKEx Joint Consultation Paper issued in June 2016, Financial Services Development Council, p.2.

市委員會成員。

然而，很多市場人士對此表達不滿，認為建議等同證監會架空原來的上市委員會。上市公司商會副主席羅嘉瑞認為上市委員會 28 位成員全屬「獨立人士」，港交所亦難作出干預，而且在後方監管的證監會仍具有最終否決權，他建議在現行上市委員會增加由證監會委任成員的數目，而非由證監會控制上市委員會運作。有學者亦有感於改革等同證監會由守後門改為直接在前期影響上市決定，有越權(*ultra vires*)的嫌疑。<sup>14</sup>

我們審視與證券期貨業相關的「證券及期貨條例」。該條例指證監會的規管目標包括：

- (a) 維持和促進證券期貨業的公平性、效率、競爭力、透明度及秩序；
- (b) 提高公眾對金融服務的瞭解，包括對證券期貨業的作業及運作的瞭解；
- (c) 向投資於或持有金融產品的公眾提供保障；
- (d) 儘量減少在證券期貨業內的犯罪行為及失當行為；
- (e) 減低在證券期貨業內的系統風險；及
- (f) 採取與證券期貨業有關的適當步驟，以協助財政司司長維持香港在金融方面的穩定性。

其實證券及期貨條例賦與證監會相當大的權力和空間去履行它的任務。第五條「證監會的職能及權力」清楚指出證監會可「在合理地切實可行的範圍內，採取該會認為適當的步驟，以維持和促進證券期貨業的公平性、效率、競爭力、透明度及秩序」；「以該會認為適當的方式維持和提高公眾對證券期貨業的信心，包括酌情決定向公眾披露與證監會執行其任何職能有關的事宜，或在該會執行其任何職能方面附帶引起的事宜。」

---

<sup>14</sup> Asian Institute of International Financial Law, Faculty of Law, The University of Hong Kong. "A Principles-based Response to the Proposed Reform of the Governance Structure for Listing Regulation in Hong Kong", *AIIFL Working Paper No. 2016/036*, 19 November 2016, p. 5.

證監會的建議不受市場歡迎屬意料之中。按常理推斷，證監會的建議乃源於太多不及格的公司被放行上市。因此在新架構下上市公司數目肯定會下降。此外，證監會近期的一些表現，如它對「同股不同權」態度強硬，甚至腰斬港交所在此課題上的公眾諮詢，打擊了市場對它的信心，又如它對足以引系統性風險的金融機構(SIFI)的立場，恐怕也加劇了市場對上市制度改革的憂慮。

有人問：「上市委員會有 28 人，但日後負責審批問題 IPO 的 LRC（上市監管委員會）只得 6 人，不是 28 人得出的結論更好嗎？」證監會企業融資部執行董事何賢通的解釋：委員會雖然有 28 人，但每周出席會議的也不過是 6 至 7 人。有評論員指出：「今個禮拜開會的 6、7 人，跟下個禮拜開會的 6、7 人可以截然不同，得出來的結論隨時南轅北轍。現時大量內地民企申請來港上市，魚目混珠，試問這 28 名私務繁忙的委員又是否真的能細心洞悉真偽？」<sup>15</sup> 前證監會主席梁定邦亦稱，環球主要市場中，許多已將審批上市職能搬離交易所，由獨立個體負責，如英國的上市管理署（UK Listing Authority）、美國的證交會（Securities and Exchange Commission）等，今次重組是靠近國際市場的一步，並將證監會原本已有的話語權明確化，加強與聯交所的溝通，進一步提高上市審批的效率，應視為進步。<sup>16</sup> 香港大學亞洲國際金融法研究院成員朱浩霆亦指出：證監會透過是項改革「奪權」說不過去，因為聯交所的上市職能乃由《證券及期貨條例》賦予。條例亦訂明證監會須為證券上市及處理證券上市申請程序訂立規則。<sup>17</sup> 梁定邦是資深大律師。他看不到建議中的改革如何如港大學者聲稱，會削弱監管上的問責性和清晰度。（“diminish regulatory accountability and clarity”）<sup>18</sup>

從 Enron 事件我們可以看到光靠企業自律對市場會造成危險。少數的踩界企業也可以為市場帶來震盪。監管者有必要不時抽樣深入檢視企業的運作，對違法者必須嚴懲具阻嚇力，為業界創造踏實經營、切戒弄虛作假的氛圍。監管者要明白：違法者要負責不一定

---

<sup>15</sup> 李曉佳：〈證監早已不妥上市部〉。明報 2016 年 09 月 01 日

<sup>16</sup> 〈證監前主席梁定邦：獨立審批國際趨勢〉。明報 2016 年 7 月 22 日

<sup>17</sup> 朱浩霆：〈加強上市監管無可厚非〉。明報 2016 年 09 月 02 日

<sup>18</sup> AIIFL Working Paper No. 2016/036, p.2.

等同公司要負責。有時公司是受害者，嚴懲公司卻對主事人從輕發落並不公平，如嚴懲本身是受害者的公司傷及企業的元氣，可能造成巨大的社會損失。監管者也要明白：如果有人下定決心要鋌而走險，不管監管多麼嚴苛，往往仍能找到攢空子的辦法。為了堵塞漏洞而完全不理業界承受的合規成本並不足取。但監管者的確需要不時檢討，尤其是市場出現的一些新生事物會不會帶來風險。如安然用以掩藏損失的 **Special Purpose Entity**（特殊項目的載體），當初並不似暗藏風險。

不守商業道德的市場人士除了財務報告弄虛作假之外還可操控市場。他們可以散播假消息、發表誤導的股評、在期指市場先建空倉再出法子引發股災獲利、不斷向股東要求供股「抽水」，繼而在股價相對資產值大低水時以賤價把上市公市私有化等等。這些做法都損害投資者利益，打擊市場信心，破壞市場的正當功能。監管當局必須嚴陣以待，保障廣大投資者，盡量減少市場罪行及失當行為。有力有為、卻又不矯枉過正留足夠的空間以便活動和創新，才能建構光明正大的商業道德和企業文化。

## 4.2 人才的培養

一位資深的市場人士在訪談中發表了一個相當精闢亦罕見的觀點。他指出金融中心若要持久維持下去，必須有來自當地的接班人。一個金融中心要是與年青一代脫離關係，讓後者覺得與我何干，無法為年青人提供向上流動發展事業的機會，它的活力和長遠競爭力就勢難維持下去。設若引發社會不穩，對金融中心而言肯定是大災難。他說香港現時的金融機構高層多來自海外，包括外籍人士和所謂「海歸」的大陸海外畢業的精英。金融機構這種僱人模式其實不利持續發展。但本土出身的求職人士自己要爭氣，要敢於以自己的條件跟全球精英比拼。任何人要在金融業發展事業就先要有這勇氣。

對一個全球金融中心而言，全球招聘、公平競爭似是理所當然。但本地大學畢業生其實也是人才濟濟，不乏能力潛藏的精英。但由於近年大學收生的門檻下降，聘用本地畢業生既要精挑細選，又要悉心培訓。聘用海外名校畢業並有工作經驗的，可省下不少培訓

的時間和金錢，捨難取易是很自然的事。但是經驗要累積，若不給本地畢業生入門的機會，他們永遠累積不到經驗。這位資深市場人士認為金融機構應多給本地畢業生機會，即使是近乎 **affirmative action**（積極平權）的本地人優先的聘用政策，也是值得考慮的。事實上，新加坡近年已採用這種政策。<sup>19</sup> 據華爾街日報的報導，自 2011 年起，僱自海外的專業人才已不再上升了（圖 6.1）。<sup>20</sup>自 2014 年一月起，專業人員的工作簽證只發給月薪不低於 3300 坡元的人士，在此之前此門檻為 3000 坡元。此外，這位資深市場人士亦指出，新加坡政府為了鼓勵業界僱用新加坡人，向個別金融機構提供補貼。

圖 6.1 新加坡僱用外勞及外來人才情況



香港多所大學的商學院和三家法律學院都提供與金融業相關的本科或碩士課程。不少年青人亦會報考證券及期貨從業員資格、國際及本地財富策劃高級證書、註冊國際投資分析師、特許金融分析師、香港銀行學會認許的資格等等。有意見認為，考獲這些以考試

<sup>19</sup> Amanda Vermeulen, “Financial services firms lead the way in Singapore on hiring locals”, *efinancials careers*, 14 January 2014  
<http://news.efinancialcareers.com/sg-en/160573/financial-services-firms-lead-the-way-in-singapore-on-hiring-locals/>

<sup>20</sup> Chun Han Wong, “Singapore Tightens Hiring Rules for Foreign Skilled Labor: The Government Will Require Companies to List Some Positions Locally Before Recruiting Abroad”, *Wall Street Journal*, 23 September 2013.  
<http://www.wsj.com/articles/SB10001424052702303759604579092863888803466>

為本的專業資格，並不表示就有實戰的能力。業界仍須為沒有經驗但有志從事金融服務業的初入行者提供訓練。至於是否以本公司僱員身份訓練或通過一個金融服務業職訓局之類為擬入行的年青人提供職訓，可待業界研究。但無論如何，讓有意投身金融業的青人多接觸業界人士和盡量擴闊視野十分重要。大學金融相關課程應多邀請業界人士主持講座或為同學做個人導師(mentor)。有消息指港交所打算夥同內地 9 間大學推出「國際資本市場前沿動態」證書課程，參與的學員將獲港交所與合作大學共同頒發證書。學員並有機會到港交所實習<sup>21</sup>。港交所會提供講師並設計內容。合作的大學包括浙江大學、南開大學、北京大學、上海財經大學等。這個業界和學界合作開辦課程的模式很好。但為什麼本地大學都不包括在內呢？

金融服務所需的人才種類繁多，包括：會計、金融、管理、經濟學、法律、市場學、心理學、電腦科技、資訊工程以至文史哲和政治。高盛就向來喜歡聘用博雅學院的畢業生，並曾展示博雅學院畢業生為其新聘用的第二大類人才。同樣喜歡博雅學院畢業生的皇家蘇格蘭銀行指，有廣闊視野又兼具溝通能力，或可協助銀行避過金融危機。一般而言，愈高級的金融服務人材視野要愈廣闊，對不同領域的知識都要有起碼的掌握，溝通和語文能力更是重中之重，給人覺得穩重，並予人信心。

近年金融業對熟悉合規(compliance)的人才需求甚大。有業界人士指出年青人入行不要介意在內勤部(back office)工作。今天內勤部提供的機會不容小覷。

#### 4.3 香港金融服務的品牌

一般而言，品牌標示某方面的質素。要建立品牌，就一定要在某方面有專長並享有盛譽。要建立金融服務方面的品牌，可以在監管上有過人之處、可以在效率上有突出的表現、也可以提供專門而到位的服務。品牌要長時間才能建立起來，卻可以在一夕間喪失。我們認為落實適切的監管大大有利建立香港在金融服務的品牌。此外，香港多年來多次成

---

<sup>21</sup> 凌通：〈港交所夥內地 9 大學推金融課程〉《信報》2016 年 3 月 16 日，A10。



為 IPO 全球集資最多的金融中心，有賴國內企業來港上市，本港是全球最大的人民幣離岸中心，亦是有賴香港與內地的特殊關係。這亦是香港在金融服務的品牌。既然享有這獨特的品牌，我們更應把握良機，開拓更多人民幣報價的產品。香港的法治基礎穩固，監管機制透明，又是全球最自由的經濟體，債券業務卻一直沒有長足發展。隨著中國提出一帶一路的國策，香港可針對龐大融資需要把握機遇，發展債券業務。

## 5 金融科技 (FINTECH)

今天科技發展一日千里，而互聯網的應用更是非常廣泛，科技之應用於金融是自然不過的事。但今天金融科技(FinTech)通常指電子支付系統及利用互聯網進行的眾籌 (equity crowdfunding) 或 P2P (peer-to-peer) 借貸服務。廣義的 FinTech 則包括以電腦科技簡化支付程序、辨識客戶身份、分析信用和風險等級等利用嶄新科技改善金融機構操作的方法。利用資訊科技進行分析和提升監管效率的監管科技(Regtech)可說是金融科技的伸延。

無疑，互聯網提供的平台潛力無限。由於它為 P2P(peer to peer)或 B2B(business to business)之間的直接交易開發了空間，它被視為足以威脅以中介服務為主要業務的企業。其中銀行由於作為中介(intermediary)角色的服務相當重要，如果儲蓄者能直接貸款給有需要的企業或個人，傳統銀行就會因失去中介的功能而面臨衝擊。然而，傳統銀行也在變，也多進取地採用互聯網。如今流動裝置銀行(mobile banks)已成事實。矽谷近年不少初創企業已朝流動裝置銀行發展，香港的銀行反應亦快，金融科技加劇了銀行業的競爭，最終肯定會惠及消費者，但銀行要賺錢，亦肯定會比以前費力。

香港在金融科技的起步較遲，其中一個原因是香港的金融服務業十分成熟，能在很大程度上滿足到客戶的需求。在大陸，金融服務業不能滿足到客戶的需求，例如以支票支付的系統非常落後，反而催生了支付系統的創新。由於在大陸向銀行借錢很不容易，P2P

借貸的市場很容易應運而生。另一原因是香港對金融服務業監管非常嚴格，在內地灰色地帶較多，名義上存在的監管又往往不到位。從事金融科技的創業家在模糊又不到位的監管下發揮創意，而監管者同樣邊學邊做(learning by doing)，結果是碰到焦頭爛額的個案雖多也十分駭人，整體發展卻還是相當不錯。國內電子支付發展很快，大大推動了電子商貿，而蓬勃的電子商貿又反過來再刺激金融科技。以這個勢頭，有評論指中國能超越英國。<sup>22</sup>

在大陸，邊學邊做、不到位不清晰的監管雖然創造了金融科技迅速發展的契機，卻也無可避免地衍生了多宗重大的騙案。2013 年以來，互聯網金融平台大增，2016 年 3 月末的中國 P2P 網貸風險指數顯示，風險池預警平台 3329 家，佔內地 P2P 網貸平台六成；其中問題平台 1824 家，佔總數的 34%<sup>23</sup>。重大的騙案中以 e 租寶騙案尤其矚目。根據新華社發佈的消息，e 租寶利用「假項目、假三方、假擔保」的三步障眼法製造龐氏騙局。e 租寶 2014 年 2 月才成立，不到兩年已吸資 500 多億元（人民幣），受害投資人被可觀的回報率吸引，遍佈中國大陸各地區，人數多達 90 餘萬。500 多億元抵約 76 億美元，絕對是巨大的損失。英國 2015 年全年在金融科技的集資額才不過是六億四千七百五十萬英鎊；據 Mark Tluszcz 按 *Innovate Finance* 的統計，全球金融科技在 2015 年的總集資額亦不過是 89 億英鎊。<sup>24</sup>

香港監管當局（包括金管局和證監會）對金融科技一向較為審慎。在雷曼兄弟倒閉後更是十分保守。在 2016 年財政預算案指有研究推算，全球在金融科技的投資將由 2014 年的 120 億美元增至 2020 年超過 460 億美元，並首次發表推動金融科技的言論。金管局、證監會和保險業監理處已經協辦一個金融科技專用平台，與業界保持溝通，確保市場在推出創新的金融產品切合市場需要，並評估投資者的認知和風險承擔能力。金融科技督

---

<sup>22</sup> 金融時報文章指全球 50 大金融科技公司中國佔七席，威脅到英國在數碼金融的地位。Peter Campbell and Emma Dunkley. "China overtakes UK in global FinTech race: Blow to City of London claim to be global centre" *Financial Times*. 15 December, 2015. <https://next.ft.com/content/ae0afaf4-a273-11e5-8d70-42b68cfae6e4>

<sup>23</sup> 〈百億集資頻爆詐騙內地 P2P 「大掃除」〉，《明報》，2016 年 4 月 10 日。

<sup>24</sup> Mark Tluszcz, "Investors should ignore the hype about FinTech". *Financial Times*, 4 April 2016.

導小組主席、財經事務及庫務局長陳家強並表明：建議中的平台發展初期，只有專業投資者才可成為 P2P 的貸款方。業界則認為這限制會有礙行業的發展，亦違背互聯網金融的普惠金融精神。<sup>25</sup> Monexo 創辦人兼行政總裁 Mukesh Bubna 指出其他市場如英國、新加坡、中國、紐西蘭等，均容許所有人士參與。他建議政府從教育方面着手，並**考慮要求 P2P 平台定期遞交由獨立調查機構審核的報告，以確保平台不發放誤導的訊息、提供足夠清晰和準確的訊息，公平的交易條件和及時的回饋。**互聯網金融公會主席、WeLab 創辦人兼行政總裁龍沛智也同意從監管平台入手比從限制參與平台人士的資格為佳。英國正是循這方向完善它對金融科技的監管，值得我們借鑒。<sup>26</sup> 英國的金融行為監管局 (Financial Conduct Authority) 對金融網站平台起碼有下列方面的要求：起碼資本要求 (Minimum Capital Requirements)、客戶金錢調用規定 (Client Money Rules)、貸款人無法償還善後處理方案 (Arrangements for Successor Loan Servicing)、投資者對投入資金反悔有條件下取回規定 (Cancellation Rights)、訊息披露規定 (Disclosure Requirements)、糾紛處理辦法 (Dispute Resolution Provisions) 等。

2015 年底英國金融行為監管局 (Financial Conduct Authority) 發表了一份名為 Regulatory Sandbox (監管沙盤) 的報告書。這份二十餘頁的報告書提出了「先實驗後推出」的監管方向。所謂沙盤，指像玩泥沙一樣，泥沙可塑性高，又可隨時由頭再試。沙盤提供一個安全的環境，讓企業可測試他們的新產品和經營模式，卻免於即時接受全面和正常的監管。<sup>27</sup> 一個例子是有企業想測試用人工智能為客戶提供投資上的意見，在沙盤的環境下，有自願參加的客人領取了機械人意見後，在未落盤前有真人評估機械人的意見和與客戶互動的情況。監管者亦可評估操作對保障客戶方面是否足夠，再評估有沒有需要以立法方式保障客戶。繼英國後，澳洲、馬來西亞和新加坡也相繼提出引入監管沙盤的建

---

<sup>25</sup> Fintech 初創企業 Ufinance 的三名「90 後」創辦人黎子謙、許迪及劉啟謙均稱：他們旨在讓一般老百姓可參與到借貸市場，當局的建議完全抹殺這類業務的生存空間。見〈平台朝專業投資者開放 業界轟政府扼殺 P2P 借貸發展〉，《明報》，2016 年 3 月 29 日。

<sup>26</sup> Georgia Quinn, "UK & US Peer-to-Peer Regulation: Enlightened Touch vs. Square Peg Round Hole". Crowdfund Insider <http://www.crowdfundinsider.com/2014/05/38461-uk-us-peer-peer-regulation-enlightened-touch-vs-square-peg-round-hole/>

<sup>27</sup> Financial Conduct Authority, November 2015, *Regulatory Sandbox*, p.1.

議，而香港亦已宣布推出監管沙盤，但對象暫時只限於獲授權機構。

其實，金融科技涉及互不相識的人在互聯網上進行金錢交易，因此適切的監管實有需要。即是說：在控制風險尤其是防止詐騙之餘可盡量讓市場自由發展。最起碼的要求是平台負責人和參與平台人士的權利和責任都要明文說清楚，並獲雙方同意下才進行交易；P2P 平台宜定期遞交交易和財務資料給監管機構審核；發放失實訊息或以高回報吸納資金都要負刑責。至於平台向誰開放則宜由平台負責人自行決定。要保障小投資者，與其禁絕參與，倒不如限制投資額為收入的某倍數或百分比。

## 6 保險業

香港的保險業界銷售保單的對象，除了香港人以外，還包括內地人和外國人，當然也包括本地和外地的機構。我們關注保險業的發展，有必要從這個「全球皆市場」的視野看。近年來香港服務業出口增長遠比貨品出口增長為快。2003 至 2013 年，前者增長 208%；後者增長 104%。服務業出口增長比貨品出口十年內的增長率剛好高出一倍（香港統計年刊資料）。期間金融服務出口增長 336%；保險及退休基金服務出口增長 103%，與貨品出口增長率相約。但近年來保險業的收益增長加快，為相對疲弱的經濟增加了不少活力（表 6.1）。當中由內地人士購買的保單的升幅尤為顯著。2015 年內地人士新保單保費佔新單保費總額百分比逾 24%，是歷年新高。要注意，近年人民幣保單雖出現下跌，卻暫時未影響到內地人士購買保單的升幅。然而 2016 年 3 月出現暫停內地人來港以銀聯卡通過內地第三方支付平台「通聯支付」繳交保費的傳聞。由於過往以通聯支付繳交保費購買中銀人壽的保單，刷卡金額並無限制，2016 年二月香港保險公司卻收到銀聯通知，需嚴格執行保費刷卡不得超過 5,000 美元，即每年個人換匯上限。有鑒內地保單對本港保險業日益重要，此舉影響深遠，宜加留意並盡量拆解。此外，保險業亦有必要開發新的保險產品和新的市場。

表 6.1 2011-2015 年新單保費收益及組成 (百萬元)

	2011	2012	2013	2014	2015
新增長期保費總額	HK\$ 70,506	HK\$ 77,844 (+ 10.4%)	HK\$ 92,588 (+ 18.9%)	HK\$ 114,036 (+ 23.2%)	HK\$ 131,273 (+ 15.1%)
新增人民幣保單保費	RMB\$ 8,220	RMB\$ 5,375 (- 34.6%)	RMB\$ 9,122 (+ 69.7%)	RMB\$ 8,962 (- 1.8%)	RMB\$ 7,032 (- 21.5%)
新增人民幣保單保費佔新增保費總額百分比	14.3%	8.6%	12.5%	10.0%	6.6%
內地人士新增保費	HK\$ 6,349	HK\$ 9,918 (+56.2%)	HK\$ 14,864 (+49.9%)	HK\$ 24,356 (+63.9%)	HK\$ 31,644 (+ 29.9%)
內地人士新增保費佔新增保費總額百分比	9%	12.7%	16.1%	21.4%	24.1%
內地人士新增人民幣保單保費	RMB 60	RMB 92 (+ 53.3%)	RMB 145 (+ 57.6%)	RMB 224 (+ 54.5%)	RMB 90 (- 59.8%)
新增人民幣保單保費佔內地人士新單保費總額	1.2%	1.2%	1.2%	1.2%	0.3%

表 6.1 顯示人民幣保單因 2015 年起人民幣轉弱而大幅下跌。這證明了保單採用的貨幣單位和幣值升跌的預期對保單的需求至為重要。其實，香港保險界不妨思考以一籃子貨幣為貨幣單位出單，而過去亦有保險公司以一籃子貨幣（美元、英鎊、馬克和日元）為貨幣單位出單，市場反應初期亦不錯<sup>28</sup>，惟後來因息低和幣值變化而令吸引力大減。如何設計一個有吸引力的貨幣籃子，值得探討。嶺南大學公共政策研究中心早已設計了一

<sup>28</sup> 該公司是 Eagle Star Insurance Company Limited，保單可選用「鷹星幣」為索償貨幣。後來 Eagle Star Insurance 被 BAT Industries 收購。BAT Industries 於 1997 年跟 Zurich Insurance 合併。

個以主要貨幣為基礎的貨幣籃子，並藉按通漲數據指數化(inflation indexing)保證籃子的購買力。公共政策研究中心為這個稱世界貨幣單位(World Currency Unit)，自 2008 年起提供每日自動更新的報價。保險界不妨按這方向探討可行和可取的辦法。

## 7 未來發展方向

香港要維持環球金融中心的地位，必須立足於本身的位置，善用自已的優勢、發展潛在的優勢和洞悉環球的政經和科技的大環境。

這個大環境有三個主軸：一是國家一帶一路策略；一是資訊科技的發展；最後是日趨嚴謹的環球金融監管制度。

### 7.1 一帶一路策略和債市發展

在國家一帶一路策略的大前題下，香港作為金融中心可發揮的角色包括：融資、法律服務、其他專業服務等。其中在融資方面香港最宜把握機會發展債券市場。港交所首席中國經濟學家巴曙松指出：人民幣 2016 年 10 月加入國際貨幣基金組織特別提款權(SDR)以後，全球持有人民幣作為儲備的央行會從 40 個迅速增至一百多個，它們主要持有的人民幣資產應以固定收益產品即債券為主。<sup>29</sup> 因此，國際社會對人民幣債券的需求大增。香港要好好把握機會發展債券市場。如果香港交易所的「債券通」能夠及時推動，會是一個很大的突破。這突破對香港維持環球金融中心的地位十分重要。2015 年 10 月 8 日人民幣跨境支付系統(Cross-Border Interbank Payment System CIPS 第一期)啟用，採用即時全額結算方式，為跨境貿易、跨境投融資和其他跨境人民幣業務提供清算、結算服務。<sup>30</sup> 這發展大大削弱了香港作為國際間人民幣業務清算中心的角色。香港如未能把握

---

<sup>29</sup> Chai Hua and Zhou Mo, "Experts say bonds offer way ahead for Hong Kong", China Daily, Updated on 21st April 2016. [http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2016-04/21/content\\_24731356.htm](http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2016-04/21/content_24731356.htm)

<sup>30</sup> 二期將採用更為節約流動性的混合結算方式，提高人民幣跨境和離岸資金的清算、結算效率。

時機力推人民幣債券業務，可能追悔莫及。反過來如能及時積極推動債市發展，包括提供誘因鼓勵各種金融和非金融機構在香港發債和掛牌，發行以一籃子貨幣計價的全球債券(global bonds)<sup>31</sup>，把「債券通」的安排推廣至更多市場，並着意降低交投成本和風險，香港的環球金融中心地位就可大大提升。

不少人指出：在香港發展債市最大的困難在於流動性不足。儘管市民對零售債券需求與日俱增，企業的發行量都遠遠不及歐美的大企業。加上債券投資者傾向「長揸」而甚少會短炒，債市每日的交投量都不高，大大削弱了流動性。有見及此，港交所如要發展債市，將無可避免要設莊家制度(market makers)。參考英美市場，莊家制度行之有效，鮮有聞出現問題。

## 7.2 資訊科技發展

2016 年伊始，香港金融科技業傳來令人振奮的消息。網絡借貸平台 WeLab，今年 1 月完成 12 億元 B 輪融資，投資者包括馬來西亞主權基金、荷蘭國際集團 (ING) 等。這次融資讓 WeLab 成為本港首隻金融科技「獨角獸」(即市值逾 10 億美元的新創企業)。繼本港及內地市場後，該公司更擬進軍東南亞市場，標誌着本港金融科技「走出去」。WeLab 成功給投資者信心並能吸納巨資，源於企業家能說服別人他們有齊心和能幹的團隊，有善用科技的人才和有為人信服的經營模式(business model)，能針對潛在客戶的需要為他們解決實質的問題。馬雲曾指出：他本來就不是科技人，但他用顧客的角度，用一般人的角度，去看科技如何可助他們更好解決生活所需。今時今日，電子商貿(e-commerce) 風行，已危及傳統經營模式的發展甚至生存空間。2016 年初，美國 Walmart 宣布年內會關掉 269 間分店，並裁減 16000 多人。那邊廂阿里巴巴公佈業績。2015 年財政年第四季度，阿里巴巴集團收入同比增長 39%，達到 241.84 億元人民幣；平台成交額同比增長 24%，達到 7420 億元人民幣。旗下中國零售平台的季度收入達 183.4 億元人民幣，較去年同期增長 41%。電子商貿發展方興未艾，金融科技要發展免不了要應對電子商

---

<sup>31</sup> 以 World Currency Unit 作為發債單位也是降低風險的一個方法。

貿提供的機遇。初創企業本地電子錢包公司 TNG 正開拓 P2P 轉帳業務。估計在第二季內將推出 P2P 功能，可以實時過數和轉帳。

金融科技並非為初創企業所專美。不少傳統企業和銀行早已積極網上銀行服務，包括個人對個人(P2P)轉帳和支付方式。香港電子支付系統發展較遲，但 2015 年 11 月《支付系統及儲值支付工具條例》生效，首次把電子支付納入監管。至 2016 年 4 月已有逾 20 家機構申請牌照。新建立的電子支付平台有電盈旗下 Tap & Go(拍住賞)、TNG、騰訊(00700)旗下的微信錢包等。加上現有的八達通和螞蟻金服旗下的支付寶，香港的電子支付發展勢頭總算有聲有色。在發展儲值支付業務方面，金管局建議營運商找第三方託管客戶款項。這建議大大減低不法挪用客戶資金的機會。

### 7.3 趨嚴謹的環球金融監管制度

環球金融監管制度日漸嚴謹是大趨勢。這跟 80、90 年代迷信去監管的大氣候大相逕庭。1999 年始自上世紀 30 年代大蕭條的 Glass Steagall Act 遭廢除，往後全方位銀行(universal banks) 迅速發展，間接誘發了 2008 年的金融海嘯。Glass Steagall Act 把傳統吸收存款再轉借客戶、從中賺取存貸之間的息差的業務跟高風險的投資銀行業務分割開來。Glass Steagall Act 廢除後，傳統銀行紛紛發展多元業務。但花旗銀行前主席兼行政總裁 John Reed 在金融時報指全方位銀行不見得享有規模經濟的效益，反而把兩種不同文化的人放在一起，帶來不良的後果。傳統銀行以人為中心和重視與客戶的長期關係；投資銀行以產品為中心並重視短期的利益<sup>32</sup>。2008 年全球金融海嘯爆發後，要求整頓金融機構的聲音冒起，最後 Dodd–Frank Wall Street Reform and Consumer Protection Act 於 2010 年通過。Dodd–Frank Act 內容繁複，但當中的 Volcker Rule 禁止銀行參與自身利益的投機買賣、對沖基金或私募基金的投资；其他內容則包括整合監管功能、提升監管效率、設立專職控制系統風險的監管機構、提升金融產品的透明度等。

---

32 John Reed. “We were wrong about universal banking”, *Financial Times*, 11 November 2015  
<https://next.ft.com/content/255fafee-8872-11e5-90de-f44762bf9896>



全球金融海嘯爆發後，國際清算銀行亦加快推進巴塞爾協議 III 的協商。一方面新的資本要求大大增加；另一方面又加強流動性管理，確保流動性充足；而對有機會造成系統性風險的金融機制規管更特別嚴格。飽受巨額罰款驚嚇後，多間銀行不敢怠慢，大幅提升合規人材的編制；生意則寧做小一點。這些罰款造成沉重的社會代價。更有效的做法是誰肇事誰擔當。2016年8月19日的《金融時報》頭條報導了一位爆料人為抗議 SEC 罰股東不罰肇事人，不去領取愈八百萬美元的獎金。<sup>33</sup>

近年美國透過「海外戶口稅務合規法」(Foreign Account Tax Compliance Act, FATCA)對一眾避稅天堂施加壓力，各地的金融機構紛紛須向美國呈交客戶的資料。然而經合組織成立的類似防逃稅機制卻遭美國冷待。美國禁止別國做避稅天堂的同時，自己卻做了全球第一的避稅天堂。<sup>34</sup> 香港有必要夥同其他地區，力爭國際間每個司法管轄區都採用一貫的合規原則，確保各國都按公平的遊戲規則做事。

## 8 總結

香港是一個全球領先的金融中心，有必要擔當一定的領導角色。金融服務一定要對實體經濟有貢獻。對實體經濟毫無幫助的所謂金融服務肯定對實體經濟有害。它起碼佔用了寶貴的資源：人力、土地、資金，都可有其他有價值的用途；除非金融服務為社會帶來的實質利益大於它的機會成本，否則虛有金融中心之名，徒減整體香港的長遠競爭力而已。

這個領導角色一應包括揚棄單純的賭博類產品。當然每種金融產品都有某程度的賭博性。這並不意味它就沒有社會功能。然而每種新的金融產品有什麼社會功能必須有個交代。

全球領先的金融中心一定要好好保護它的聲譽。這要靠業界和監管機構共同努力。

<sup>33</sup> “Deutsche Bank whistleblower snubs \$8.25m SEC payout,” *Financial Times*. 19 August, 2016.

<sup>34</sup> Nicholas Shaxson, “Panama is only one head of the tax haven Hydra”, *Financial Times*, 5 April 2016.

<https://next.ft.com/content/d01062a0-fa71-11e5-8f41-df5bda8beb40>

作為一個全球領先的金融中心，挺攬海外人才十分重要。然而香港也有必要給本地人機會晉身財經界的高層。如果年青一代感覺金融業跟自己沒有關係，甚至只是一小撮既得利益人士和外來人的玩意，長遠而言會有危及香港社會的穩定性和金融服務業的競爭力。

近年對金融業最拖後腿的是合規成本大增。這是非常不健康的。不幸地，某程度上合規成本大增反映了先前監管者失誤後的反彈。有論者指出，對金融機構懲罰等同對無辜的股東懲罰，因此宜盡量把懲罰加於肇事的個人。金融界對此要有一個立場，業界和監管者分別做好自己的角色，合規成本的急升才可受控。

由於國際間恐怖主義、逃稅和洗黑錢問題層出不窮，而多家金融機構都曾受重罰，變成有一點像驚弓之鳥。小客戶要開新戶口已變得一點都不容易。由於互聯網發展迅速，大銀行紛紛削分行，改而發展網上業務。同時新的金融科技公司不斷出現。香港要在這些大趨勢的夾縫中找到自己的位置，即是：既要防洗黑錢、逃稅和行騙，維護網絡安全、系統性安全，堅守公平交易等原則；又要在制度上盡量開闢足以容納創新的空間。這對監管機構是極大的挑戰，卻要迎頭面對。

## 第七章：旅遊業及會展獎勵旅遊(MICE)

### 1 前言

旅遊業是香港的四大支柱產業之一。香港的旅遊配套完善，硬件上，香港國際機場服務質素位於世界前列，交通網絡覆蓋全面；香港亦有特殊和怡人的地貌和美不胜收的海岸線，鄉郊及海洋生態保育得宜，如米埔濕地以及多個郊野公園，自然景點資源亦十分豐富；兩個大型的主題樂園、維港及山頂等著名的旅遊景點每天均吸引大批遊客到訪。香港治安良好，交通完善、秩序井然，在其他城市飽受恐襲和槍擊案威脅的今天，香港是非常安全的城市。香港以中英雙語作為官方語言，大多數市民都能掌握基本的會話英語，減少了中外遊客的語言障礙。香港殖民地的歷史背景，中西文化匯聚，既有傳統特色的粵劇和節日，也有西方熱衷的七人欖球賽和哈囉喂。香港自由開放，入境香港免簽證國家、地區達 148 個。而且香港對絕大部分貨品既不徵收關稅也沒有徵收銷售稅。根據世界旅遊業組織(World Tourism Organization)的調查(表 7.1)，香港在 2014 年的旅遊收益排在世界頭 10 位。Euromonitor 曾把香港列為 2014 年全球首選的旅遊之都，而 2016 年一月 CNN 仍重提香港處榜首的位置。<sup>35</sup> 可見，與其他國家／地區相比，香港的旅遊業在國際上具有非比尋常的競爭力。

---

<sup>35</sup> Caroline Bremner, "Top 100 City Destinations Ranking" *Euromonitor International*. 28 January 2016 <http://blog.euromonitor.com/2016/01/top-100-city-destinations-ranking-2016.html>;  
Barry Neild, "Irresistible cities: World's 25 top tourism destinations", *CNN*. 30 January 2016. <http://edition.cnn.com/2016/01/28/travel/most-visited-cities-euromonitor-2016/>

表 7.1 2014 年旅遊收益首 10 位的國家及地區

排名	十億元(美元)		變動(%)	
	2013	2014	13/12	14/13
1.美國	172.9	177.2	7	2.5
2.西班牙	62.6	65.2	7.6	4.2
3.中國	51.7	56.9	3.3	10.2
4.法國	56.7	55.4	5.6	-2.3
5.澳門	51.8	50.8	18.1	-1.9
6.意大利	43.9	45.5	6.6	3.7
7.英國	41	45.3	12.1	10.3
8.德國	41.3	43.3	8.2	5
9.泰國	41.8	38.4	23.4	-8
10 香港	38.9	38.4	17.7	-1.4

資料來源：UNWTO: Tourism Highlights (2015 edition)

<http://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284416899>

旅客對於香港的滿意度亦有不錯的評分，表 7.2 列出了三項可以反映旅客是否滿意香港旅遊服務質素的評價，分別為整體滿意度的評分、會推薦香港給親友的比例及會再度訪港的比例。近年旅客整體滿意度變化不大，以十分為滿分取 8.2 至 8.3 分，而「會推薦香港給親友」及「會再度訪港的比例」則高達 9 成以上，可見香港的旅遊業服務質素是備受遊客肯定的。

表 7.2 過夜旅客對香港滿意度評分

	2010	2011	2012	2013	2014
整體滿意度	8.3	8.3	8.3	8.3	8.2
平均分數 (最高 10 分)					
會推薦香港給親友比例	95	94	94	94	92
會再度訪港比例	96	92	93	93	92

來源：香港旅業網《訪港旅客分析報告》

## 2 旅遊業的行業特徵

要談旅遊業的發展，應先了解香港旅遊業的特徵。2014 年，旅遊業在四大支柱產業中只佔香港 5% 的 GDP 收益，但從事旅遊業的人口佔全港就業人口 7.2%（約 27.2 萬人），比起佔 GDP 16.5% 的金融業之 23.6 萬多出不少（表 7.3）。旅遊業對香港的重要性無容置疑，從旅遊業的統計數字來看，香港旅遊業的特點可「簡單」地總結為：經濟貢獻相對較低，但卻能「養活」相對較多的人。與旅業相關的行業，如餐飲、零售、酒店、交通、旅遊中介等，很多都是技術含量較低，學歷要求相對不高的。旅遊業承擔了為中下階層提供職位的職能。

不過，一些學者則認為政府的統計方法低估了旅遊業的貢獻。林本利指出：統計處計算旅遊業增加值的方法是「首先計算與入境旅遊相關行業的增加價值，之後統計處找出以上各行業的旅遊比率，即旅客使用服務佔整個行業的總產出比重，從而推算出旅遊業的

增加價值。」<sup>36</sup> 他認為：這種計算方法，最大的問題是把其他與旅客服務相關行業的得益完全不計算在內，例如：進口、批發、倉庫、運輸、廣告、市場推廣、銀行融資、寫字樓租賃及其他相關專業服務（例如會計及法律）的貢獻，並不能確切反映在統計數字之上。而根據 World Travel & Tourism Council (WTTC)的報告指出<sup>37</sup>，2014 年香港與旅遊業相關行業的直接貢獻為 9.1%，而計及私人及政府對旅遊業投資和與旅遊業相關行業的整體貢獻則有 22%。可見，旅遊業對香港的潛在貢獻巨大，同時亦反映出旅遊業另一個特徵：輻射性強，所牽涉的行業廣，其貢獻往往被低估。鑒於旅遊業對香港的經濟及就業如此重要，如要繼續保持優勢，便需了解現時香港旅遊業面對的問題，並作出應對。

**表 7.3 2014 年四個主要行業的增加價值及就業人數**

	金融服務	旅遊	貿易及物流	專業服務及 其他工商業支援服務
增加價值（百萬元） （以當時價格計算）	365,900	112,500	515,700	273,200
佔本地生產總值的百分比	16.6%	5.1%	23.4%	12.4%
就業人數	236500	271800	765000	506600
佔總就業人數的百分比	6.3%	7.2%	20.4%	13.5%

資料來源：《香港統計月刊》（2016 年 3 月），專題文章，〈香港經濟的四個主要行業及其他選定行業〉。

### 3 影響旅遊業發展的問題

2003 年，香港經濟不景，中央政府為幫助香港經濟復甦，開放「港澳個人遊」（「個人遊」）振興旅遊業。2009 年，中央再開放深圳戶籍居民申請一年多次訪港「個人遊」簽

<sup>36</sup> 林本利，〈壹週刊：旅遊業只佔 GDP4.7%？〉 <http://lampunlee.blogspot.hk/2014/07/gdp47.html>

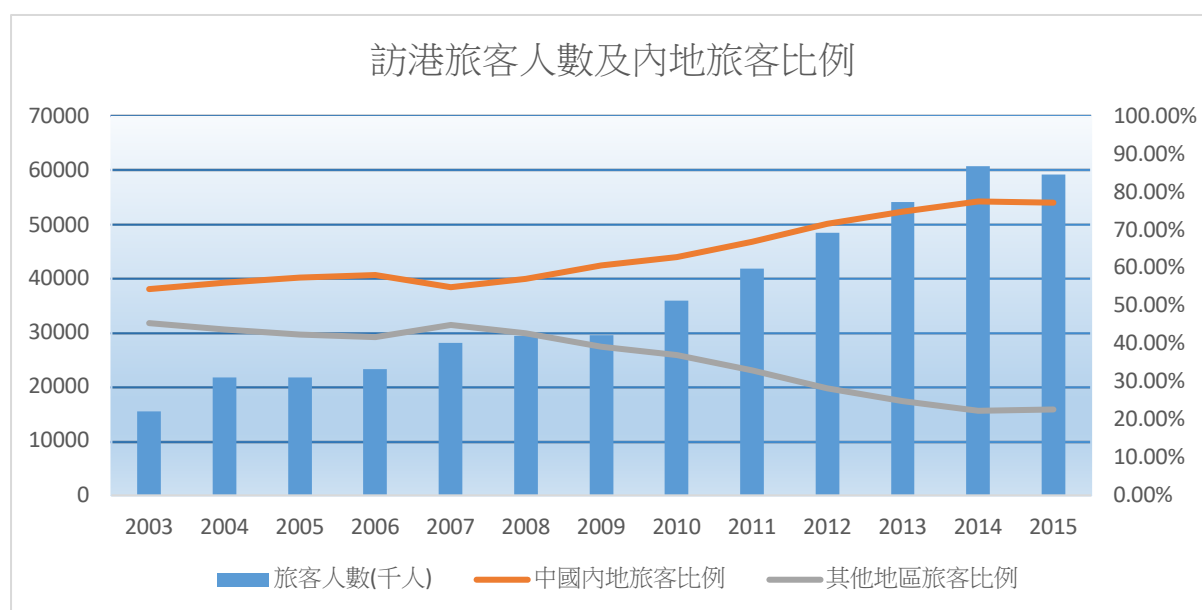
<sup>37</sup> World Travel and Tourism Council. *Travel & Tourism Economic Impact 2015, Hong Kong, 2015.* <http://www.wttc.org/research/economic-research/economic-impact-analysis/country-reports/#undefined>

注（「一簽多行」）。「一簽多行」除了是為當年香港在經歷 2008 年環球金融危機後的經濟紓困外，更重要的是為了促進深港兩地的交流，從而實現「港深同城化」的構想。<sup>38</sup> 這兩項政策導致訪香港的內地旅客激增，既為香港帶來正面的影響，也帶來不少副作用。

### 3.1 訪港旅客激增舖租急升小店經營困難

內地來港的旅客近年大幅增長。2003 年來自中國內地到訪香港的旅客僅 847 萬，佔當年總旅客人數 54.5%，到了 2015 年則上升至 4584 萬，佔當年總旅客人數 77.3%，12 年來超過 5 倍的升幅。（圖 7.1）訪港旅客激增，除了旅遊區外，即使一些住宅區亦有越來越內地旅客湧現。

圖 7.1 訪港旅客人數及內地旅客比例



資料來源：香港旅業網

隨着深圳「一簽多行」的出現，加上增加了福田及深圳灣兩個陸上口岸，內地旅客尤其是深圳居民來港更方便。內地旅客來港的足跡亦不再局限於香港傳統旅遊區如油尖旺及

<sup>38</sup> 智經研究中心，《建構港深都會》行政摘要  
<http://www.bauhinia.org/pdf/research/20070809/BFRC-HKSZ-ES-TC.pdf>

港島北部。由於內地旅客近年消費模式轉變，他們更喜歡在港購買日用品、藥品、食物等。由於服務內地旅客的商戶生意大好，商舖租金急升，原本服務街坊的當地商戶無法捱貴租遭淘汰。以旅客為主要銷售對象的藥房、首飾店、食品店、化妝品店等進駐。服務街坊的商店少了，居民大感不使之餘生活空間亦因旅遊湧現而變得擠逼；加上兩地市民存在文化差異，內地旅客與本地市民日常接觸多了，衝突磨擦亦漸多；更甚的是一些不守法紀的水貨客及商人搶購日用品，令市民未能購得所需。

### 3.2 承載力不足有待補救

由於很多旅客捨遠就近，一些較「方便」的地區，如上水、沙田、元朗及屯門等，向來缺乏服務旅客的配套，在交通、商業、空間管理上、旅遊設施上都見不足，遂造成近年當區居民抱怨連連。港府為回應疏導旅客的訴求，決定在落馬洲新田興建邊境購物城，原本預計 2016 年開幕。然而，開業期一拖再拖，何時開始營業仍屬未知之數。

此外，機場管理局計劃在赤鱗角機場北島一幅 14 公頃土地上興建購物城，首期佔地 5 公頃的商場最快於 18/19 年落成。而 2015 年末，內地前海自貿區內亦開設了大型的港貨購物中心。受惠於自貿區的政策優惠，物價亦與香港出售的貨品有競爭力。預料三者將能起到分流作用，紓減居民的怨氣。

再者，為了打擊水貨問題，港府向中央政府表達訴求，提出以「一周一行」簽注來替代「一簽多行」簽注的政策，而中央政府亦於 2015 年 4 月落實有關措施。有關的政策轉變反映了港府對開放「一簽多行」政策有欠審慎，沒有做好事前政策的影響評估便推出政策，而其對政策影響的敏感度亦不足，要待社會出現不少抗議示威後才採取應對措施。然而，以「一周一行」取代「一簽多行」又顯出政府反應過敏，由一簽無限行的極端轉到「一周一行」的另一極端。經濟效益大打折扣。因此，政府應考慮與中央商討，把已落實的「一周一行」放寬為「一周兩行」或「一周三行」，並視乎放寬後的政策反饋，再逐步調整政策。上述的政策調整，除了可增加政策的彈性及回復「一簽多行」原意的



功能外，更重要的是可以顯示香港歡迎內地旅客繼續到訪，讓內地旅客重拾來港旅遊的興致，挽回香港好客之都的形象。

本港的旅遊配套常被批評未能配合旅遊業的發展。特區政府遂於 2014 年 1 月發表《香港承受及接待旅客能力評估報告》<sup>39</sup>，從口岸處理能力、旅遊設施容量、酒店接待能力、公共交通網絡、社會民生等方面評估香港的接待能力。該報告預測，在 2017 年，香港遊客人數將達 7000 萬；又稱香港的旅遊硬件配套，除酒店供應外，總體而言仍能滿足旅遊業需求云云。但報告完全忽略了「人心的承載力」。若然人心不暢，不愉快事件一旦發生，罔顧「人心的承載力」而無限量吸客反會變成旅客卻步不來。

而政府為了分流旅客，亦積極開發新景點，在短期措施方面：例如在灣仔會展對開海濱設立「香港動漫海濱樂園」、文化中心外的 3D 光雕匯演；長期方面，啟德區域發展完成後，將成為香港新的交通樞紐，有望做到分流旅客的功能。這些當然要做，但旅客數目始終不能升得過急。

報告中提到旅客持續增加對酒店的需求帶來壓力，而對中高檔酒店的需求則更為明顯。表 7.5 顯示了香港各級酒店的入住率，近 5 年本地酒店的入住率都在 85% 以上，當中乙級高價酒店及中價酒店在 2011-2014 年更逐步攀升至接近 90%，雖然在 2015 年開始回落，但乙級高價酒店及中價酒店的入住率仍有 88% 及 87%。

---

<sup>39</sup> 《香港承受及接待旅客能力評估報告》，商務及經濟發展局，2013 年 12 月，<http://www.legco.gov.hk/yr13-14/chinese/panels/e/dev/papers/e/devcb1-765-c.pdf>

**表 7.4 2002-2015 香港各級酒店入住率**

年份 酒店 入住率	甲 級 高價酒店	乙 級 高價酒店	中價酒店	所有酒店
2002	80	86	85	84
2003	67	72	70	70
2004	84	89	89	88
2005	84	86	87	86
2006	85	88	87	87
2007	84	88	86	86
2008	79	87	86	85
2009	72	81	80	78
2010	81	88	90	87
2011	85	91	93	89
2012	85	91	92	89
2013	86	89	91	89
2014	86	91	92	90
2015	83	88	87	86

資料來源：香港旅業網

而乙級高價酒店及中價酒店的房價升幅亦比甲級高價酒店為厲害。表 7.5 顯示了 2002-2015 年間，乙級高價酒店及中價酒店的房價分別上升了 102.9%及 84.5%，均高於甲級高價酒店 82.1%的升幅，可見，旅客對中高價的酒店需求是較為強勁的。中高價酒店價格過高及經常爆滿，將降低過夜旅客訪港之意欲，成為制約旅遊業發展的關鍵因素。

表 7.5 2002-2015 香港各級酒店平均房租

年份 酒店 平均房租	甲級 高價酒店	乙級 高價酒店	中價酒店	所有酒店
2002	1,245 (-6.2%)	526 (-5.4%)	367 (-1.7%)	713 (-5.3%)
2003	1,171 (-6.0%)	517 (-1.8%)	334 (-9.1%)	674 (-5.5%)
2004	1,356 (+15.8%)	638 (+23.5%)	414 (+24.0%)	803 (+19.1%)
2005	1,611 (+18.8%)	732 (+14.8%)	460 (+11.3%)	934 (+16.4%)
2006	1,906 (+18.3%)	831 (13.4%)	537 (+16.5%)	1,091 (+16.8%)
2007	2,141 (+12.3%)	934 (+12.5%)	870 (+6.2%)	1,215 (+11.4%)
2008	2,106 (-1.6%)	974 (+4.3%)	586 (+2.9%)	1,222 (+11.4%)
2009	1,808 (-14.1%)	779 (-20.0%)	481 (-18.0%)	1,023 (-16.3%)
2010	1,965 (+8.7%)	946 (+21.4%)	585 (+21.7%)	1,165 (+13.9%)
2011	2,229 (+13.2%)	1,129 (+19.3%)	710 (+21.4%)	1,356 (+16.4%)
2012	2,457 (+10.2%)	1,228 (+8.8%)	781 (10.0%)	1,489 (+9.8%)
2013	2382 (-3.1%)	1201 (-2.2%)	758 (-2.9%)	1447 (-2.8%)
2014	2452 (+2.9%)	1205 (+0.3%)	761 (+0.4%)	1473 (+1.8%)
2015	2267 (-7.5%)	1067 (-7.7%)	677 (-11.0%)	1337 (-9.2%)
2002-2015 變動(%)	82.1	102.9	84.5	87.5%
2002-2015 平均變動(%)	6.3%	7.9%	6.5%	6.7%

資料來源：香港旅業網

為使酒店供應跟得上旅遊業需求，政府亦在土地供應方面配合。在 2011/12 年度至 2014/2015 年度中，共售出七幅酒店用地，約 3800 個房間；而 2016/17 年度亦有三幅酒店用地供應，可提供約 2 100 個房間；在土地重建方面，政府亦推行了一個「只作酒店用途」的計劃，自 2008 年推出至今，共有六宗完成了土地契約修訂和換地申請個案，發展完成後，合共可提供約 1 800 個酒店房間。<sup>40</sup>可見政府亦意識到增加酒店供應的逼切性，在香港土地短缺的情況下，仍專門為酒店立項，供旅遊業發展之用。不過，受到內地經濟下行及亞洲主要貨幣出現貶值的影響，香港旅業的增長有放緩跡象，酒店入住率及房租有下行壓力（2015 年的酒店平均入住率及平均房租均出現下跌），未來數年社會對旅遊業承載力不足的關注可能減少。

### 3.3 過倚重內地旅客

前文已提到，內地旅客成為香港旅遊業主要客源，77.3%的訪港人次從內地而來。2015 年，訪港客次共計 5930.7 萬人，不過夜旅客有 3262.1 萬，過夜旅客有 2668.6 萬人，內地旅客分別佔不過夜旅客及過夜旅客的 60.7%及 39.3%。內地旅客已成為香港旅遊業的主要客源。從數據看，內地旅客的消費能力亦較其他旅客為高。表 7.6 顯示，不論過夜旅客或不過夜旅客，來自內地的旅客的人均消費支出均是最高的。

---

<sup>40</sup> 香港政府新聞網，發展局局長在二〇一六至一七年度賣地計劃記者會的開場發言，2016 年 2 月 25 日。

<http://www.info.gov.hk/gia/general/201602/25/P201602250833.htm>

表 7.6 旅客的人均消費

	2004	2009	2014	2005-2014 增長(%)
過夜旅客的人均消費(元)	4478	5770	7960	77.8%
<u>中國內地</u>	<u>4355</u>	<u>6620</u>	<u>8703</u>	<u>99.8%</u>
美洲	5250	4914	7151	36.2%
歐洲、非洲及中東	5122	5127	7250	41.5%
澳大利亞、新西蘭及南太平洋	5072	5330	7558	49.0%
北亞	4112	3893	4502	9.5%%
南亞及東南亞	4350	4460	6735	54.8%
台灣	4789	5117	5598	16.9%
澳門	2554	3069	3875	51.7%
不過夜旅客的人均消費(元)	689	1798	2414	250.3%
<u>中國內地</u>	<u>1043</u>	<u>2352</u>	<u>2701</u>	<u>158.9%</u>
美洲	312	476	455	45.8%
歐洲、非洲及中東	327	567	438	33.9%
澳大利亞、新西蘭及南太平洋	437	560	474	8.4%%
北亞	166	444	442	166.3%
南亞及東南亞	224	706	709	216.5%
台灣	156	568	596	282.1%
澳門	889	2347	2058	131.5%

資料來源：香港旅業網

遊客的來源來會受地理位置、貨幣匯率等因素影響，分佈不平均原則上是正常的表現。但我們看到香港的中國遊客佔比逐年上升，現時已達 77.3%，這的確令人憂慮旅遊業界過分依賴內地客源，將使得整個旅遊業生態變得脆弱，旅遊業的發展因而很容易所到內地的經濟情況而影響。我們看到內地打擊貪腐令整個澳門的博彩業遭到嚴重打擊，2015 年澳門幸運博彩毛收入下降 34.3%，可見，當旅遊業過於依賴某一地客源的後果。

近年港匯隨着美元升值，人民幣亦宣布下調匯率中間價，加上亞洲主要貨幣貶值，香港對於內地遊客的吸引力降低；另一方面，香港近年一些本土組織發起反水貨客的活動，部分示威者更把不滿遷怒於一般的內地遊客，亦令到內地人對香港的印象變得不好，影響他們的來港旅遊意欲。一旦香港對於內地遊客的吸引力不再，香港旅遊業將會受到沉

重打擊。而事實上，香港零售業市道自 2015 年起已明顯放緩。

### 3.4 旅遊業拉動勞動密集行業，加劇人手緊張情況

受到內地「一簽多行」的政策影響，內地的不過夜旅客佔比較來自其他地區的旅客為高，2015 年，內地不過夜旅客達 60%（表 7.7）。

表 7.7 2015 年不過夜及過夜旅客的人數及比例

來源	長途地區市場 <sup>@</sup>	短途地區市場 <sup>*</sup>	中國內地	所有旅客
不過夜旅客人數	1,325,244	3,450,793	27,845,533	32,621,570
比例	29%	38.8%	60.7%	55%
過夜旅客人數	3,251,131	5,438,068	17,996,827	26,686,026
比例	71%	61.2%	39.3%	45%

資料來源：香港旅業網，2015 年 12 月份訪港旅客統計

<sup>@</sup>長途地區市場：美洲；歐洲、非洲及中東；澳洲/紐西蘭

<sup>\*</sup>短途地區市場：北亞；南亞及東南亞；台灣；澳門特區/未能辨識

而從表 7.8 看到，不過夜旅客的消費模式與過夜旅客的消費模式有顯著差別。以 2015 年首半年為例，訪港的不過夜旅客有近 9 成消費都集中於購物，相比過夜旅客的接近 6 成為高。而無論過夜或不過夜的內地旅客，他們於購物的消費比例與整體旅客相比亦是較高的。不過夜的內地旅客消費只有整體不過夜旅客消費的 95.8%，主因是其他地區的不過夜旅客到港很多時只為轉機或以香港作中轉站，他們的消費時間不多，相反，內地旅客因「一簽多行」之便，令他們到港購物比其他旅客容易，他們的消費力較大亦是意料之中。

表 7.8 2015 年 1 月-6 月選定旅客消費模式（百萬港元）

消費模式 旅客類 別	過夜旅客- 全部市場	過夜旅客- 中國內地	不過夜旅客- 全部市場	不過夜旅客- 中國內地
購物	57527.34(59.6%)	50573.77(69.8%)	37326.09(89.8%)	36404.89(91.4%)
酒店帳單	17199.01(17.8%)	8117.34(11.2%)	247.85(0.6%)	209.56(0.5%)
酒店外膳食	11988.26(12.4%)	7668.67(10.6%)	1826.85(4.4%)	1560.55(3.9%)
娛樂	3044.65(3.2%)	1797.99(2.5%)	-	-
觀光	325.37(0.3%)	110.61(0.2%)	-	-
其他	6388.89(6.6%)	4147.88(5.7%)	2175.62(5.2%)	1670.93(4.2%)
總額	96473.52(100%)	72416.26(100%)	41576.41(100%)	39845.93(100%)

資料來源：香港旅業網，2015 年 1-6 月與入境旅遊相關的消費 [括號內為該項目的比例]

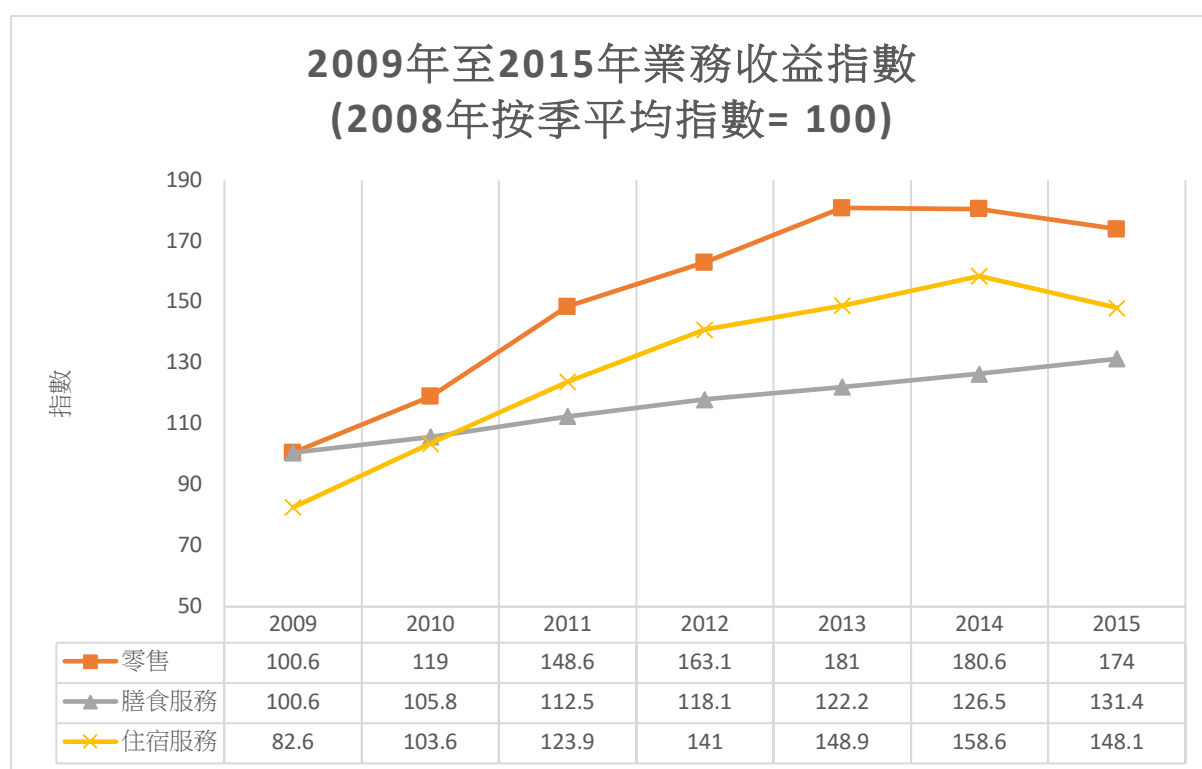
更甚的是，從內地不過夜旅客的消費模式來看（表 7.9），他們近年的消費主要集中在一些低端的零售商品。例如食品類、個人護理品及藥品。近年化妝品店、藥房、零食店在香港大行其道，反映出內地旅客的消費正影響香港的零售業面貌。

表 7.9 中國內地不過夜旅客所購買的貨品的類別

所購買的貨品	2010	2014
衣服/布料	18%	18%
皮製用品/人造製品	9%	10%
電器/攝影用品	8%	8%
珠寶首飾及手錶	6%	5%
食品、酒類及香煙	42%	56%
個人護理用品 (如洗髮水、尿布)	22%	24%
化妝品及護膚品/香水	24%	31%
其他消費品 (如藥品、玩具)	21%	24%

香港素有購物天堂的美譽。在 2015 年以前，人民幣兌港元的匯價持續升值，加上內地對進口產品的稅項造成兩地物價存在差異（港貨較便宜）；而近年內地頻頻爆出各類產品及食品的質量問題，令到內地人對港貨的質量較有信心，因此不少內地旅客喜愛在港購物。自 2009 年內地開放「一簽多行」，香港的零售市道向好，這與內地旅客增多不無關係。其實，除了零售業外，飲食及酒店業均是最能直接受惠於旅遊業的行業。從圖 7.2 可見，零售業、飲食業及住宿服務的業務收益指數從 2009 至 2015 年間，分別上升 73%、30.6%及 79.3%。不過這些行業均是勞動密集的行業，旅遊業的快速發展同時亦為香港帶來勞動力緊張的問題。

圖 7.2 2009 年至 2015 年選定行業業務收益指數



資料來源：香港統計月刊

從圖 7.2 看到，零售業、住宿及膳食服務業的職位空缺自 2009 年到 2014 年間均有大幅度的上升，分別為 90.4%及 223.7%，這某程度上反映了這三個行業的人力供應並不能滿



足行業的增長需要。近年香港的建造業、技術工種，以至低技術人員均出現人力短缺，旅遊業的人力需求是造成勞工不足的其中一個原因。本研究第五章已討論了勞動力供應的問題，在此不贅。不過，自 2015 年旅遊業受到內地經濟下行及匯價影響，有放緩跡象，這正好騰出空間讓業界及政府調整步伐，以推出措施來滿足旅遊業發展的人手需要，以免阻礙整個行業的發展。

另一方面，政府及業界亦應着力增強本港旅遊業的多元化及高增值化，避免過分側重於低增值的觀光旅遊，不然，只會加劇對低技術勞工的需求，增加整個社會的勞工成本及限制其他行業的發展。唯有提升旅遊業的附加值，這樣勞工既能賺取更多報酬，而企業的盈利能力亦能提升。

**表 7.10 零售、住宿及膳食服務業的就業人數及職位空缺數目**

		2009	2014	變動(%)
零售業	就業人數	239782	271553	13.2%
	職位空缺	4575	8711	90.4%
住宿及 膳食服務	就業人數	247045	285554	15.6%
	職位空缺	4725	15297	223.7%

資料來源：香港統計年刊

### 3.5 旅遊業監管缺漏，影響旅遊之都之名

另一個惹人關注的旅遊業問題是業界監管乏力，導致不少在港的旅行團質素參差，十分影響香港旅遊之都的聲譽。當中，從內地到港，標榜「零團費」、「低價團」的旅行團最為惹人詬病。這些旅行團是指內地旅行社以極低團費甚至免費作招徠的旅行團。由於收費低廉，香港負責接待的旅行社和導遊要靠旅客消費賺取佣金以彌補成本和賺取利潤，因此，某些不良的旅行社和導遊會強逼旅客到指定地點購物，因而造成遊客及接待單位

的衝突。2015 年，香港更發生了一樁內地旅客與領隊疑因強迫購物爭執而引起的打鬥案，有團友更傷重不治，事件大大影響到香港好客之都的形象。

其實，在 2007 年，旅遊業議會已推出「入境旅行團（登記店舖）購物退款保障計劃」，讓內地的團體旅客在指定店舖購物可享 180 天退款保證，而 2011 年，更推出 10 項建議措施<sup>41</sup>，從規管旅行代理商、導遊、登記店舖，以至加強巡查及宣傳來港團旅客消費權益五方面着手，改善接待內地來港團的規管措施，以保障內地旅客的權益。現時，旅遊業議會亦規定本港接待旅行社要在合約上列明，與內地組團旅行社之間的收費，但由於議會無權審查旅行社帳目，因此無法形成有效監管。另一方面，根據國家《旅遊法》現行規定，內地旅行社不得以不合理的低價組織旅遊活動，但由於內地和香港在旅遊業的監管缺乏協調，「零團費」的經營模式依無法杜絕。

另一個廣受關注的旅遊業問題是本地藥房不誠實標價對待遊客（俗稱「割客」），此問題長久存在，一直在業界中尾大不掉。無良藥房的招數層出不窮，例如客人以信用卡結帳時，在金額中私自改成一個不合理的價錢；蔘茸海味量度單位由「斤變兩」；亦有以「山寨藥」以真亂假蒙騙旅客。這些手段都讓旅客不虞有詐地受騙，但由於現時處理旅客關於購物投訴的兩個主要單位消委會和旅遊業議會均缺乏對違法商戶有力的懲處權力，因而令問題難以杜絕。

有見及此，公眾及業界均有對旅遊業成立一個更高層次及更有力的監管部門的聲音。而早於 2011 年，政府已就旅遊業的運作和規管架構進行公眾諮詢，並建議成立名為旅遊業監管局（旅監局）的法定機構，規管旅遊業的運作，在 2015 年的施政報告中，亦提及正在進行成立旅遊業監管局的法例草擬工作。旅監局的成立對維持香港旅遊業的服務質素，杜絕行業內的不良歪風是否能起正面作用，將視乎其職能範圍及法定權力。

---

<sup>41</sup> 立法會 CB(1)1367/10-11(07)號文件

<http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/e/dev/papers/e/dev0228cb1-1367-7-c.pdf>

## 4 高增值旅遊發展

### 4.1 會展獎勵旅遊(MICE)

2015 年，無論是香港的旅客人數、零售業及酒店業數字均有放緩跡象，香港旅業遊需要吸引一些高端高消費的旅客，以彌補旅客總量下降而帶來的損失。商務旅遊是香港旅遊業轉向高增值發展的一個方向，而香港亦是世界上少有具備競爭條件的城市之一。會獎旅遊(MICE)是指商務旅遊中的 4 個重要部分，包括：會議(Meeting)、獎勵旅遊(Incentive Travel)、大型國際／企業會議(Convention)及活動展覽及節事活動(Event/Exhibition)。MICE 除了像一般觀光旅遊能刺激酒店、零售與飲食及觀光景點服務的需求外，更能推動其他高增值的商業服務發展，如會議場地租賃、活動統籌、市場推廣、場地管理、保險、旅行社。而商務旅客往往是過夜旅客，一般而言，消費力亦比一般旅客為高，因此近年旅遊發展局亦十分積極推動 MICE 的發展。在 2008 年，旅發局便成立香港會議及展覽拓展部(MEHK)，為選擇在香港舉辦會議及展覽活動的機構提供一站式的專業支援服務，包括宣傳推廣、場地協調、協助邀請本地顯要擔任嘉賓以及與政府部門協商等。

香港作為亞太區內的商業及物流中心，交通及會展基建齊備，展品進入香港均非常方便。加上香港具有高質量的專業服務支援、英語營商環境，地理上則與內地毗鄰，是中西營商者的交匯點，因而深得不同行業的參展商及買家歡迎，成為他們舉辦國際會議和展覽的理想地點，而香港亦因而形成了亞太區採購中心的地位。2015 年，香港更獲「世界旅遊大獎」(World Travel Award) 評選為 2015 年度「亞洲領先會議目的地」。<sup>42</sup> 表 7.11 顯示了近年香港會展獎勵旅遊過夜旅客的變化。整體而言，除了 2009 年及最近的 2015 年，旅客的數目是增長的，但每年的人數波幅較大，可能與經濟環境及當年在港舉辦的展覽會數目有關。但我們可以初步了解到香港 MICE 的發展是穩步向上的。

---

<sup>42</sup> World Travel Award, "Asia's Leading Meetings & Conference Destination 2015"  
<http://www.worldtravelawards.com/award-asias-leading-meetings-and-conference-destination-2015>

表 7.11 會展獎勵旅遊過夜旅客總人數

年份	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
人數	1,167,657	1,164,848	1,429,941	1,562,940	1,606,154	1,634,363	1,816,021	1,721,438
變動	-	-0.2%	22.8%	9.3%	2.8%	1.8%	11.1%	-5.2%

資料來源：香港旅業網：會展獎勵旅遊統計

制約香港 MICE 旅遊發展的內在因素主要來自兩方面，一是香港於亞太區及大中華區的商業活力及領導地位，二是香港本身的接待能力。

第一點將視乎香港未來的經濟發展策略，能否令香港保持其金融中心、物流中心以及大中華門戶的國際地位。同時，香港亦要面對區內同業的競爭，現時香港周邊的城市，如澳門、深圳、廣州亦同樣積極發展會議展覽業，香港如不保持其既有優勢，便會不進則退，輸掉市場。香港的金融業、物流業及商業支援服務會有專章介紹，按下不表。

對於第二點，香港的問題則更為逼切。研究團隊在走訪不同旅遊及會展業界的相關人士時，他們不約而同地指出香港的會展場地不足，是為對行業發展的最大制約。本來，亞洲博覽館的落成本應能紓緩場地不足的問題。可惜亞洲博覽館位置偏遠，對於香港居民山長水遠去亞洲博覽館參觀吸引力不大；而對於只住數天的訪港旅客因往來市區時間較長亦欠吸引，大大影響展覽主辦單位選址香港的誘因。有業界人士指亞博館最初定位為大型物品（重工業、機動遊戲、航空、遊艇、汽車）展覽場地為錯誤，現時兼做音樂會、考試場地只能是權宜之計，長遠應重新定位。亞洲博覽館的前景要看交通配套能否隨著大嶼山和周邊基建項目進一步發展而顯著改善。

香港現時最旺場會展場地為貿易發展局營運的香港會議及展覽中心。市區內另一會展場

地是位於九龍灣的國際展覽中心，全港最大的會展場地則是鄰近機場的亞洲國際博覽館。表面亞博交通也很方便，有機鐵可直達，但主辦大型展覽的機構在選址上必然考慮地點對海外來港參觀的客戶是否有吸引力。現時亞博館作為展覽場館的使用率仍低，不時要改作音樂會、考試場地以增加收入。相比之下，香港會議展覽中心在 2010-2012 年 3 年間因場地不足共推掉了 44 個租用場地作展覽用途的申請，當中有 13 宗申請涉及貿易展覽。同期，中心亦推掉了 89 宗租用場地作會議用途的申請，可見位於市中心的優勢非常重大。<sup>43</sup> 為解決旺季期間香港會議展覽中心展覽面積短缺的問題，香港政府自 2009 年起，鼓勵以「一展兩館」的方式，同時在香港會議展覽中心及亞洲國際博覽館舉辦世界級大型展覽。例如，「香港珠寶首飾展覽會（九月）」自 2009 年起採用「一展兩館」方式，效果理想。政府在展覽會舉行期間提供免費穿梭巴士服務以作支援。2009 年至 2014 年，該展覽會的參展商及出席者人數分別增長 21% 及 51%。

要保持香港 MICE 的競爭力，展覽場地的供應必須能配合業界的需要，不然，商機就會白白流走至其他鄰近地區。而中期的場地增建方面，政府在 2015 年施政報告中，宣布考慮於 2020 年左右在沙中線會展站上蓋興建新的會議中心。另外，近年業界的目標亦從吸引大型項目轉為吸引一些中小型但增值潛力高的項目，以適應場地缺乏的影響。

有見及此，本研究建議可以在西九文化區內劃出部分土地用作會議及展覽用途。限於西九文化區的面積，場館的規模不能像會展中心及亞博館那麼大，場館可屬中型規模並配以主體的展覽場地及不同面積會議廳及多功能廳，服務的目標以中小型展覽及會議為主。近年中小型但高端的展覽在港愈來愈盛行，因此，新設的場館既可疏導現存會展場地的需求，亦能配合市場發展的需要。在西九文化區設置會展場館有多項好處：此區為熟地，可免卻繁瑣的收地程序；西九地處市中心，交通便利，日後更是高鐵站坐落之地點，屬舉辦會展活動的理想位置；展覽場館亦可為區內的酒店、博物館、文藝展覽表演活動增加客源，創造正面的外部效益。此外，會展中心及亞博館亦經常被租借作演唱會及其他

---

<sup>43</sup> 香港政府新聞網，2013 年 1 月 9 日，立法會二題：提供會議展覽設施  
<http://www.info.gov.hk/gia/general/201301/09/P201301090353.htm>

文化表演的場地，如能夠在西九文化區內設置一個中小型的會展場館，它亦能承擔支援區內文化活動的功能，如文化展覽、表演排練、演唱會等，這些附加功能亦切合文化區的主題。由於會展場館在面積上有其局限，因此，它只能主打舉辦一些中小型的展覽。一般而言，旅遊都不願意花費較高的交通及時間成本參與一些遊覽時間較短的中小型的活動，但得益於西九便利的可達性，會展遊客在遊覽完畢後可以十分容易地轉往其他地方，或者留在文化區內參觀或惠顧周邊多元化的文化藝術活動，這樣便可抵銷場館面積相對較小而帶來的負面影響。這與亞博館雖然遠離市中心，但其場地面積大，可舉辦的展覽規模亦較大的情況相反，亞博館可以把遠道而來的遊客留在展覽場地較長的時間，因而可藉此抵銷較高交通成本的問題。另一方面，因會展場地而帶來的額外商務客源，他們多屬擁有高學歷、高消費力的客群，這與文化區的目標客群有一定的一致性，因此，會展設施與西九文化區內的文化及藝術場館具有某程度上的互補性，有利發揮該區的潛在社會及經濟效益。

2016 年底政府公布香港跟北京故宮博物館達成協議，將在西九文化區興建香港故宮文化博物館，長期展覽由故宮博物院借出國寶級展品。這是相當難得的、直接提升香港旅遊業競爭力的項目。選址面積約一萬平方米，規劃大綱圖容納「藝術、文化、娛樂及商業」等，由於香港故宮文化博物館擬議的總樓面面積和建築物高度均沒有超逾限制，不妨考慮加入會展設施是否可行。

#### **4.2 遊輪旅遊**

香港另一項有潛力發展的高增值旅遊項目為郵輪旅遊，全球約 170 個國家和地區的國民可以免簽證來港旅遊，此外，香港特區護照持有人可以在全球 150 國免簽證或以落地簽證入境。2013 年，耗資 82 億的啟德郵輪碼頭一期落成，可容納 22 萬噸級的巨輪停泊。港府估計碼頭啟用後至 2023 年，整體郵輪業在香港每年所帶來的效益可達 15 億至 26

億元。<sup>44</sup> 2014 年，亞洲區首 10 個郵輪停靠數量最多的港口中，香港共計有 184 次，位列第 4，排在新加坡、上海寶山區及韓國濟州之後。<sup>45</sup> 隨着內地中產階層的崛起，內地居民對中高檔的旅遊項目需求亦會提升，加上香港的地理位置及旅遊配套優越，香港的郵輪旅遊有極高的發展潛力。對於郵輪旅遊的發展，硬件上，香港已有頗佳的準備。然而，現時的啟德郵輪碼頭遠離市中心，實在必須盡快改善交通接駁。我們建議開辦郵輪碼頭往來尖沙咀和中環的航線。這樣的航線絕對可活化現時死氣沉沉的郵輪碼頭商場。香港能否發展成區內的郵輪樞紐，還要視乎航線的設計、沿航線的港口的協作及業界對外的宣傳工作等。

### 4.3 銀髮旅遊

人口老化是全球不少發達國家普遍的現象，亞太區內的日本、台灣、香港、南韓以至中國內地，老年人口的比例亦預計會不斷上升，銀髮市場近年越來越被受重視。由於具消費力的客群由中壯年逐漸轉移至中老年人，因此，市場產品亦要針對銀髮一族的需要而在賣點作出調整。郵輪旅遊正好是銀髮旅遊的一個主打項目，更需要貼心的服務。

香港的旅遊業要吸引高消費力的客群，銀髮旅遊可以是其中一個選項。業界可為銀髮族設計一些能吸引及方便他們的旅遊行程，例如可以健康養生、品味歷史文化或接觸郊野為主題。而台灣的銀髮旅遊亦以「養生、樂活」主題，希望使銀髮族能享受旅程。以銀髮族為目標的行程須以閒適及便捷為要。政府如要推廣銀髮旅遊，可以嘗試提供專項資金提業界申請開辦銀髮旅遊的項目，以測驗市場反應；另外，旅遊景點亦要做好無障礙的設計，讓銀髮族能享受不同景點的樂趣。

---

<sup>44</sup> 香港政府新聞網，2015 年 2 月 4 日，立法會六題：增加啟德郵輪碼頭收入的措施  
<http://www.info.gov.hk/gia/general/201502/04/P201502040594.htm>

<sup>45</sup> Cruise Lines International Association, "Asia Cruise Trends (2014 Edition)"  
[http://www.cruising.org/docs/default-source/research/asiacruisetrends\\_2014\\_finalreport-4.pdf?sfvrsn=2](http://www.cruising.org/docs/default-source/research/asiacruisetrends_2014_finalreport-4.pdf?sfvrsn=2)

## 5 旅遊業的競爭與互補

旅遊業是一門無煙工業，十分有利經濟的可持續發展，因此不少有條件的城市都積極發展旅遊業。事實上，香港的旅遊業亦受到內地及鄰近城市的劇烈競爭。內地方面，與香港鄰近的深圳及廣州的商務旅遊亦十分成熟，如深圳福田區的會展配套十分齊備，而廣州的中國進出口商品交易會（廣交會）更是歷史悠久，均是香港在商務旅客客源的直接競爭者。另一方面，廣東自貿區的珠海橫琴片區亦根據其自貿區的政策優勢，以旅遊業作為其一個重心的產業，準備大力發展休閒旅遊、體育旅遊及醫療旅遊；而原以博彩業聞名的澳門，近年亦因賭業收入下滑，而謀求旅遊更多元化，例如大搞節日盛事旅遊及積極推動舉辦國際會議。

國際競爭方面，研究團隊曾訪問主事旅遊事務的官員，他們指出香港周邊的地區，如東南亞、韓國及日本等，因看到近年香港旅遊業的快速發展，投放了大量資源向外推廣旅遊業，冀與香港競爭客源。有見及此，上年度，政府亦向旅發局增撥 9,000 萬，加強向海外，特別是東南亞的推廣工作，而在 2015 年整體訪港旅客下降的情況下，東南亞的旅客人數則有所上升，反映出宣傳工作的成效。另一方面，由於港元匯價走強，加上內地旅客在港發生事故的事務頻生，這均造成內地的客源流失到日本、韓國、台灣及泰國等競爭對手。因此，在 2016/17 年度的財務預算案中，政府亦會撥出二億四千萬元，與業界共推措施，提振旅遊業，當中針對內地更會集中宣傳香港優質誠信旅遊，以挽回內地旅客對香港的信心。

由此可見，香港的旅遊業必須保持特色，在旅遊景點及節日盛事項目上要推陳出新，同時，亦要確保自己有足夠的承載能力及良好的服務質素，不然，香港旅遊業將會不進則退，從而被其他地方取代。

雖然鄰近的城市或會對香港旅遊業造成競爭，但旅遊業很多時並非「零和遊戲」，透過區域性合作，各城市發揮自身的旅遊特色，從而滿足不同旅客的需要，反而可帶來更大



的經濟效益。表 7.12 顯示了在 2015 年，長途地區旅客有 9.9%及 32.4%會由香港轉往澳門及中國內地，而短途地區市場（不包括中國內地及澳門）旅客則有 13.3%及 23.3%會由香港轉往澳門及中國內地。香港是外地旅客到訪澳門及中國內地的重要中轉站，香港若能與廣東省的城市甚至更內陸的地區在旅遊業上達成合作及互為宣傳，可創造更龐大的旅遊效益。中國內地腹地甚廣，人文及自然景觀別樹一幟，與香港的國際都會形像截然不同，如能結合兩者的旅遊特色，將為旅客帶來更大的吸引力，如旅遊、交通配套及宣傳能配合得上，香港、澳門或內地的客源可形成某程度上共享。

**表 7.12 2015 年不同地區市場離港旅客目的地**

	經香港前往 澳門	所佔百分 比	經香港前往 中國內地	所佔百分比	總人次
長途地區市場	459,464	9.9	1,500,901	32.4	4,629,171
短途地區市場 （不包括中國內地及澳門）	1,201,273	13.3	2,102,065	23.3	9,024,714

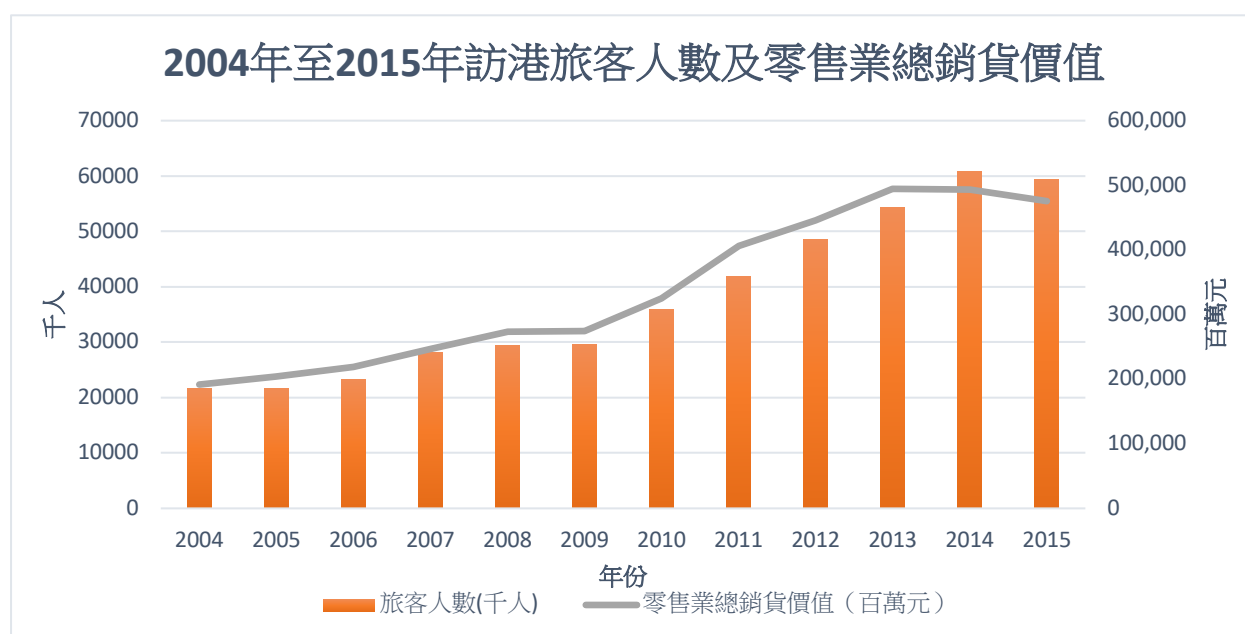
資料來源：香港旅業網，訪港旅客統計 2015 年 1 月至 12 月

我們可以粵港澳地區作為構想，廣東省內有 11 個國家 AAAAA 級旅遊景區，當中分別以休閒娛樂、自然景觀、人文景觀等作為賣點，加上澳門的博彩業特色，輔以橫琴的旅遊配套，加上香港中外文化薈萃的國際都會特色，三地的旅遊資源可達到共享互補，從而為旅客帶來更豐富的體驗及吸引力。區域性的旅遊合作可增加參與地的競爭力及抗險能力。不過，要達至理想的效果，前提是要在交通及出入境上提供便利旅客的配套，商機自然會引導市場促成區域性的旅遊業合作。然而，香港在建設港珠澳大橋及擴建機場第三條跑道的規劃上，遇到了不少政治關卡，建設的進度已比預期中大幅落後；而高鐵香港段的出入境制度仍未有一個理想的方案出台，如沒有一個便捷的出入境方案，高鐵對香港的效益必然大打折扣，這對推動旅遊業發展亦自然有限。因此，要推動區域性旅遊業合作，香港亦須思忖如何解決內部的矛盾，不然將會錯失很多合作發展的機遇。

## 6 旅遊業展望

雖說香港的旅遊業近年在國際競爭力、客源及收益上均有不錯的表現，然而，在宏觀經濟條件改變（美元對主要亞洲貨幣貶值）及香港本地因素（反水貨客遊行、針對內地旅客的不文明行為）的影響下，香港的旅遊業在 2015 年起出現了下滑的跡象，連帶零售業亦出現放緩。（圖 7.3）2015 年全年訪港旅客下跌 2.5%，從 6084 萬下降至 5931 萬，是 2004 年以來首次錄得全年訪港旅客人數下跌；而零售業的總銷貨價值亦從 2013 年的峰值 4945 億回落至 2015 年的 4752 億，按年跌 3.7%，可見零售業與旅遊業有很強的連動關係。

圖 7.3 2004 年至 2015 年訪港旅客人數及零售業總銷貨價值



資料來源：香港旅業網、香港統計處

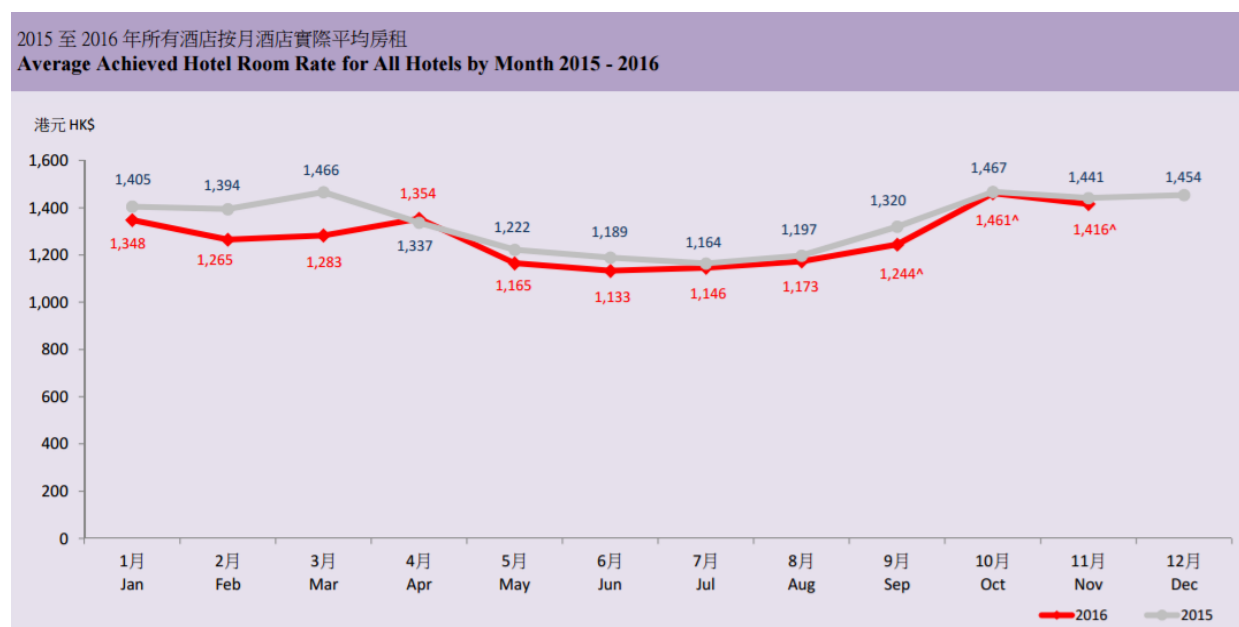
由於訪港旅客逐漸變為以內地客源為重心，旅遊業的發展亦自然受到內地旅客多寡所制約。2016 年首季內地入境團有 11,665 團，比上年同期大幅下跌 59.3%<sup>46</sup>。旅遊業需求下

<sup>46</sup> 香港旅遊業議會，入境遊市場、外遊市場、機票銷售的最新統計數字，

滑，除了零售業外，酒店業亦備受影響。從圖 7.4 可見，自 2016 年起，本港酒店的房租與同期相比便呈下跌趨勢。旅遊業需求下滑的影響將逐漸浮現到其他與旅遊息息相關的行業身上。

旅遊業發展與基層行業有很大的關聯性，其競爭力下降對基層市民的生計將有很大的影響。面對未來旅遊業發展的不明朗因素，特區政府及業界務必調整旅遊業的發展策略，並從以下三方面作出改善，以增加業界的抗逆及競爭力。

圖 7.4 2015 至 2016 年所有酒店按月酒店實際平均房租



資料來源：香港旅業網，《酒店入住率報告》

## 6.1 爭取客源更多元化

由於地理位置和跟大陸在文化和歷史上同源的關係，內地旅客在香港總旅客所佔的份額較高是非常自然和合理的。七成七的比例是否過高則難很難說。但很明顯，開闢新的旅客客源對旅遊業的健康發展十分重要。要促進客源多元化，政府及業界應積極向各地宣

傳香港的優點和特色，讓香港成為亞洲消閒娛樂及商務旅遊的首選城市。

## 6.2 提高旅遊業附加價值

受到「個人遊」的影響，過去一段日子香港的零售業及飲食業急速發展，推高了零售業的租金之餘還加劇了香港勞動力不足，業界經營逐漸艱難。近期內地訪港旅客數字下降，香港旅遊業更須轉型。要吸引高端的旅客，可從商務旅遊及高端消費的旅遊兩方面著手，發展 MICE 及郵輪旅遊應屬首選的方向。另一個可吸引高端消費的旅客便是舉辦節慶盛事，政府負責旅遊的部門向來亦十分積極推廣香港為「亞洲盛事之都」，對於舉辦各類國際活動亦不遺餘力。2016 年，香港更會首次引入電動方程式（Formula E）賽車在港舉行<sup>47</sup>，成為全球舉行首個分站賽事的地方。透過發展 MICE、郵輪旅遊及舉辦不同國際性的節事活動，將有助提升香港的國際旅遊品牌形象，亦有助吸引高消費的客群，為業界提高行業的附加價值。

## 6.3 理順整個旅遊業的發展規劃

旅客數量短時間內上升過快帶來了沉重的社會及政治成本。部分市民的趕客行為更大大打擊香港的形象。政府有必要正視因旅遊規劃不當而為社區帶來的負面影響。政府在未來務須強化對旅遊業的發展規劃、督導及監察的職能。2016 年底政府公布《旅遊業條例草案》，並將成立旅遊業監管局監管旅遊業界。條例訂明旅行社及其代理人等不得強逼旅客購物，違者可被判監，是一個好開始。1999 年成立的旅遊事務署負責制訂和統籌落實各項促進旅遊業發展的政策、策略和計劃，並「領導和協調其他政府決策局和部門，推行對旅遊業有影響的政策和措施。」可見政府早已洞悉發展旅遊需要不同政府部門的合作。

---

<sup>47</sup> 旅遊事務專員出席香港旅遊業可持續發展研討會致辭全文  
<http://www.info.gov.hk/gia/general/201510/14/P201510140757.htm>

現時旅發局設有四個旅客諮詢服務中心，分別在機場、山頂、天星碼頭及羅湖。雖然這些都是旅遊常到的地區，但是不少旅客已不再集中於在市區，因此值得在各區都增添旅客諮詢服務中心，其中部分可以用自助形式營運。旅客諮詢服務中心可為旅客提供各式各樣的旅遊資訊：如購物、觀光、宗教、文化、歷史、公園及不同主題的導賞團資料，並可設打印步行路線圖。在旺季及假日更可招募一些學生當旅遊大使，在一些主題景點或節慶活動中為旅客直接提供資訊。這對學生和遊客都有好處。

## 7 總結

香港的旅遊業為香港創造的職位在四個支柱行業中增長最快，但它帶來的收益表面上只佔 GDP 的 5.1%，表面上不是那麼重要。但是旅遊業帶來巨大的「界外收益」，而其中尤以會獎旅遊(MICE)為最重要。所謂「界外收益」乃指惠及旅遊業以外的其他行業。就以會獎旅遊為例，專業服務、製造業、貿易、建造、藝術、時裝、文化、科技、醫藥、教育，可以說任何一個行業都要交流、而且大部分都要找客戶、找供應商。會獎旅遊亦有助於提高員工士氣、招聘優人才，推動創新和生產力的提高。

香港雖然沒有一個專責旅遊的政策局，但是香港的旅遊發展局、旅遊事務署和業界的香港旅遊業議會（日後改為「旅監局」）組成的「鐵三角」，可以比以公務員為核心的政策局更有彈性和靈活性。這個組合在過去一直非常成功，亦是近年旅客大幅攀升的原因之一。然而，旅客數目增加太快帶來舖租狂升、街坊舖被遊客舖取代的問題。當局要明白接待遊客不但需要如酒店房間和景點等硬件，還要市民「人心的承載力」。吸收旅客不能只靠硬件。如旅客跟居民釀成糾紛惹來負面宣傳，旅遊業就可能陷入不景。

會獎旅遊和郵輪旅遊都屬高增值的旅遊，值得業界和政府花心思確保旅客賓享受至如歸的體驗。政府和業界都要嘗試代入旅客的位置，想像他們的需要。開設新郵輪碼頭往尖沙咀和中環的航線，在各區增設旅遊資訊站，及增加市中心會獎旅遊設施，應是最起碼和最逼切的工作。

## 第八章 專業服務及其他工商業支援服務

### 1 前言

香港既是金融中心也是商業中心。這兩個功能都非常倚重專業服務。「專業服務及其他工商業支援服務」堪稱支撐整個知識型經濟。香港作為一個全球商業樞紐和環球金融中心，需要大量人才。專業服務及其他工商業支援服務包括法律、會計、工程（含設計和項目管理）、測量、建築、廣告、公關、培訓等等。其中顧問服務更是專業服務及其他工商業支援服務的核心業務。

在四個支柱行業中，專業服務及其他工商業支援服務在 GDP 所佔的份額在 2014 年約為 12.4%，低於貿易及物流(23.4%)、金融(16.6%)，而高於旅遊(5.1%)。然而，專業服務及其他工商業支援服務都是給其他行業作支援的。這個「行業」直接為五十多萬人提供職位，另外間接因成功支撐其他行業的發展和運作而衍生更多的職位。

專業服務及其他工商業支援服務可以說是為多個行業提升競爭力。

### 2 香港的優勢

香港的「專業服務及其他工商業支援服務業」近年呈增長勢頭，其中尤以專業服務的增長最為突出。「專業服務及其他工商業支援服務業」在 2014 年合共為本港帶來 2,732 億元的增加價值（佔本地生產總值的 12.4%）。與 2013 年比較，總產值上升 5.0%，就業人數則上升 2.2%。

香港在專業服務及其他工商業支援服務的優勢主要來自所處地區、制度優勢、基建優勢、人才優勢和國際網絡五大方面。香港地理位置優越，長期受惠於處於中國南大門的有利位置。香港法制健全、訊息流通、金融市場成熟。香港的基建優良，堪稱一流。香港對國際專才長期大門常開，多年來人才匯聚。香港人的國際網絡深厚，屬多年累積有以致之。這都吸引了很多顧問公司包括世界頂級的顧問公司都進駐，其中不少都是為擬進軍亞洲特別是中國的全球各地跨國企業及其他投資者提供發展業務上的顧問服務。以下是一間顧問公司對自己業務的闡述：

「我們的專長是在下列五個範圍為協助企業提升管理和表現提供專業意見：

- 企業營運管理
- 收購合併
- 優化過程、風險管理
- 項目管理
- 資訊科技策略

*我們協助客戶，特別是大型國際企業，不論其業務是金融、工業或高級消費品，在香港乃至全亞洲發展和壯大他們的業務。同時我們亦利用我們全球領先的能力，為亞洲地區的企業往歐洲投資或進一步發展業務。」*

類似的國際顧問諮詢公司在香港起碼近八十家<sup>48</sup>。這些國際公司以外，還有很多純是港人經營的顧問公司。然而他們的規模較小而經營範圍亦多較窄(即多側重某利基市場)，有專經營公關的、廣告的、培訓的、招聘的、市場推廣的、不一而足。香港專業服務發展迅速。2010至2013年間，就業人數增長了16.8%，比四大支柱行業整體就業人數6.6%

---

<sup>48</sup> “List of consulting firms in Hong Kong, China”, Consultingcase101 Case Interview Database. Accessed on 24th January 2017. <http://www.consultingcase101.com/list-of-consulting-firms-in-hong-kong-china/>

的增幅高出很多<sup>49</sup>。其中就業人數尤其顯著的包括建築及工程活動、技術測試及分析；科學研究及發展、管理及管理顧問活動和與資訊科技相關服務、廣告及專門設計服務等。（見表 8.1）

表 8.1：四個主要行業的就業人數

	2010	2011	2012	2013	2014	%增幅
<b>(1) 金融服務</b>	216 700	226 300	228 800	231 700	236 500	9.1
銀行	91 700	96 300	97 800	97 500	99 700	8.7
保險	42 900	46 100	47 100	49 200	51 400	19.8
其他金融服務 (例如：證券經紀、資產管理、融資租賃公司和投資及控股公司)	82 100	83 900	83 900	85 000	85 400	4.0
<b>(2) 旅遊</b>	215 100	235 900	250 900	269 700	271 800	26.4
甲：入境旅遊	187 800	206 300	218 800	237 800	240 600	28.1
零售業	88 800	91 300	100 200	112 600	112 500	26.7
住宿服務	34 500	39 000	39 400	39 800	40 500	17.4
餐飲服務	37 300	42 800	45 900	48 800	51 600	38.3
過境客運服務	11 700	13 400	13 600	14 000	13 900	18.8
其他	15 500	19 700	19 700	22 500	22 200	43.2
乙：外訪旅遊	27 200	29 700	32 100	31 900	31 200	14.7
旅行代理、代訂服務及相關活動	19 100	19 400	19 800	19 900	19 700	3.1
過境客運服務	8 200	10 300	12 200	12 000	11 500	40.2
<b>(3) 貿易及物流</b>	778 200	774 400	764 900	767 200	765 000	-1.7
甲：貿易	587 500	584 000	581 700	579 400	578 800	-1.5
批發	64 000	64 400	64 000	62 700	61 900	-3.3
進出口貿易	523 500	519 600	517 600	516 700	517 000	-1.2
乙：物流	190 700	190 500	183 200	187 800	186 100	-2.4
貨運及倉庫服務	173 000	172 200	165 100	170 000	168 000	-2.9

<sup>49</sup> 香港政府統計處：四個主要行業的就業人數（2011 至 2015 年）

[http://www.censtatd.gov.hk/hkstat/sub/sp80\\_tc.jsp?tableID=190&ID=0&productType=8](http://www.censtatd.gov.hk/hkstat/sub/sp80_tc.jsp?tableID=190&ID=0&productType=8)



郵政及速遞服務	17 700	18 300	18 100	17 800	18 100	2.3
<b>(4) 專業服務及其他工商業支援服務</b>	<b>460 100</b>	<b>469 400</b>	<b>483 000</b>	<b>495 600</b>	<b>506 600</b>	<b>10.1</b>
甲：專業服務	178 800	185 000	195 400	203 600	208 900	16.8
法律、會計及核數服務	46 500	47 400	49 200	49 900	50 400	8.4
建築及工程活動、技術測試及分析；科學研究及發展；管理及管理顧問活動	63 800	67 100	70 700	74 600	76 100	19.3
其他專業服務 (例如：資訊科技相關服務、廣告及專門設計服務)	68 400	70 500	75 500	79 000	82 300	20.3
乙：其他工商業支援服務	281 300	284 400	287 600	292 000	297 700	5.8
<b>四個主要行業 = (1)+(2)+(3)+(4)</b>				1764		6.6
	1 670 100	1 706 000	1 727 600	200	1 779 900	
<b>總就業人數</b>		3 579	3 657	3 728		7.8
	3 478 600	500	100	500	3 749 800	

有一點常為人忽略的是：雖然香港的製造業式微，但其實香港人仍有很多廠家。儘管他們的生產基地或在內地或在東南亞各地甚至其他地方，整個製造業運作流程由接單到付貨還有很多工作，包括市場推廣、品牌塑造、產品設計、成本控制、財務管理、物流管理、售後服務等等，昔日多由公司一手包辦的，今天卻交給專職一方的其他公司負責。今天分工比昔日細緻大大提高了產品質素又降低了成本。由於同樣的工作以前在統計上會算到製造業今天算到專業服務，統計上製造業比重的下降會有誇大的成份。從表 8.1 我們可見得「其他工商業支援服務」的就業人數增幅緩慢，2010 至 2014 四年間只有 5.8%，低於空個支柱行業整體就業人數的增幅。

香港專業服務的出口也不一定源自專業服務公司。事實上，香港有不少集團式的專業服務出口來自不同行業的龍頭企業。如港鐵，就為全球不少大都會提供項目鐵路管理。這屬於專業服務出口。其中鐵路管理、酒店管理、商場管理、乃至港口管理，都是香港的強項。香港服務業出口近年高速增長，有賴香港強大的專業人員隊伍的努力。

### 3 科技與專業服務的結合

香港不少專業人士積極採用資訊科技提升他們的服務質素和降低成本。這些努力可以立時轉化為提升香港整體競爭力。譬如法律服務、市場推廣、產品設計、會計核數乃至建築工程的顧問服務等，都可借助科技（特別是資訊科技）來改善效率，無形中推動各行各業的競爭力。

香港當然不是唯一以資訊科技提升專業服務質素和降低成本的地方。德勤 2016 年年初就在一份針對英國的法律服務行業的報告<sup>50</sup>，就指自動化和人工智能正不斷取代法律界的多個工種，其中尤以法律秘書的職位流失為甚，德勤指出這是全球趨勢，並預期新一代的律師將需要更多資訊科技的知識。

香港在善用科技和市場機會方面比任何城市都毫不遜色。由於創業近年在香港成為新潮流，有兼備法律和科技的專才看準時機，開創平台協助其他初創企業做好創業所需手續和辦好法律文件。福布斯在 2015 年就報導了 Dragon Law 的故事<sup>51</sup>。Dragon Law 共有 5 名創辦人，包括中外人士。其中一位創辦人黎曉洋（Ryanne）指出，公司想主攻亞洲中小企，故以龍（Dragon）為名來增添其亞洲色彩。Dragon Law 是數碼港培育計劃的企業，提出以透明和初創企業能負擔的定價代替按鐘收費，提供網上平台以解決客戶法律上的需要，明顯瞄準了市場上的需求。2013 年成立，2015 年一月才開業，Dragon Law 已在新加坡、馬來西亞和紐西蘭開展業務。為了推動法律和科技的結合，香港大學法學院亦早於十多年前成立了跨部門的法律與科技中心(Law and Technology Centre)。

---

<sup>50</sup> Deloitte. February 2016. *Developing legal talent-Stepping into the future law firm.*

<http://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/uk/Documents/audit/deloitte-uk-developing-legal-talent-2016.pdf>

<sup>51</sup> Josh Steimle, “Dragon Law Makes Creating Legal Documents In Hong Kong Affordable And Easy”. 15 June 2015. *Forbes*.

<http://www.forbes.com/sites/joshsteimle/2015/06/15/dragon-law-makes-creating-legal-documents-in-hong-kong-affordable-and-easy/#20a049485d73>

#### 4 高成本的影響

人力資源諮詢機構「美世」(Mercer) 2016 年中發布第 22 屆環球生活成本指數調查，香港領先蘇黎世、新加坡、東京、北京、紐約及倫敦等 375 個城市，成為全球外派員工最高生活成本指數的城市，較 2015 年的報告上升 1 位。亞洲城市方面，由於日圓升值，日本多個城市排名上升，如東京由 6 級升至第 5 位；排第 4 位的新加坡不變，而韓國首爾則下跌 7 位。

驅動香港生活費至全球首位的最大因素是租金和子女教育費。雖然香港不少日用品/消費品的價錢都比其他城市高，但其實大多數都不難找到較廉宜的替代品。唯獨是租金和子女的教育真不容易解決。美世指符合外派員工居住的兩房單位月租達 53,114 元，這恐怕離事實不遠；而香港的國際學校收費高昂，而且往往要購入以百萬元計的無息債券才有機會入學。這些因素意味著這些國際級的專業服務公司有必要就地取材，吸納香港本地的人才。據了解，這些機構每年都積極招聘高質素的大學畢業生，即是說他們為高質素的大學畢業生提供了不少待遇優厚、前景秀麗的就業機會。

表面上，全球外派員工最高生活成本指數高，對由港人成立、立足本土的顧問公司反會造成相對優勢。他們招聘的員工以本地人為主，很少要延攬外援，經營成本較輕。然而，跨國的顧問公司實力非常雄厚，優秀的大學畢業生很自然會慕名申請他們的職位。本地人創業的顧問公司很難跟國際品牌在爭奪人才上競爭。況且作為國際商業中心，本地的顧問公司始終要與國際品牌的顧問公司比拼實力，因此亦確有需要面向全球延攬人才。

事實證明：由地道的香港人創立亦有能力跟大品牌鬥實力。縱橫公關集團(Strategic PR Group) 由港人創辦於 1995 年，現已發展為亞洲最大公關集團之一及香港最大之公關顧問公司，在香港、北京、上海、廣州、台灣、新加坡及馬來西亞設有九家分公司，共聘用逾 290 名專業公關顧問。集團更透過覆蓋超過 110 個城市的全球獨立公關聯盟網絡，為本地及跨國企業客戶提供多樣化的國際級公關服務。多年來獲多個獎項。中國管理科

學研究院頒 2009 年「中國公關行業最具影響力品牌」稱號。自此後囊括了包括「最佳本地公關顧問獎」、「最佳財經公關顧問公司」、「亞太區年度最佳公關顧問公司金獎」、「亞太區年度最佳公關顧問公司金獎」等。這些成就見證了香港本土人才的力量。

然而，高成本現在已成為商業服務特別是顧問諮詢業的入場障礙 (barrier to entry)。像縱橫公關集團這樣的成功例子，恐怕不容易復見。

## 5 專業資格相對於軟實力

香港人非常努力考取專業資格。根據 2013 年的數據，香港獲 CFA Institute 頒發 CFA (特許金融分析師) 專業資格的共有 489 人，即每百萬人有 68.4 人。這是全球最高的比率，相比居於次位的新加坡的每百萬人有 46.1 人高出一大截。(表 8.2) 2016 年初全球的 CFA 全資格會員共為 128,429。香港已有 6903 人即近全球總數的 4.5%。新加坡則有 3665 或佔近 2.9%。

比拼其他專業資格數字，香港也大幅拋離對手。香港會計師公會(Institute of Certified Public Accountants)在香港有逾四萬個會員(2016 年 6 月數字)。2013/14 ACCA (The Association of Chartered Certified Accountants) 年報顯示香港有 18429 會員，約佔全球 190,000 個會員的 9%。香港會計服務出口總值於 2014 年達一億九千五百萬美元。

表 8.2: 各地區 2013 新晉特許金融分析師數字

	人口估算 2013	新晉特 許人士	每百萬人的 CFA 人數
美國	313847465	3358	10.70
英國	63047162	932	14.78
加拿大	34300083	882	25.71
中國大陸	1343239923	596	0.44
香港	7153519	489	68.36
印度	1205073612	260	0.22
新加坡	5353494	249	46.51
德國	81305856	230	2.83
澳洲	22015576	191	8.68
瑞士	7,925,517	187	23.59

資料來源: 人口估算: CIA Fact Book ; 新晉特許金融分析師數字: CFA Institute

據香港律師會的數字（表 8.3）2016 年五月香港有 8734 名持有執業證書的會員。另外又有 1341 名註冊外地律師。據香港大律師公會的數字，2016 年 6 月共有 1,351 名執業大律師其中 99 名是資深大律師。香港跟英國一樣有事務律師和大律師之分，前者專注法庭以外的法律服務；後者則專注於打官司。通常事務律師會為有需要的客人轉介給大律師。香港的法律行業非常開放，現時有 76 所外國律師行在本港營運，其中 32 所（包括來自內地的）有跟本地律師行合作。全球最大的 100 間律師行，逾半已在本港設有事務所。法律服務出口總值於 2014 年達三億零七百萬美元，年內增長 13.4%。

表 8.3: 香港律師會統計資料 (截至 2016 年 5 月 31 日)

會員 (持有或不持有執業證書)	10,032
持有執業證書的會員	8,734 ( 當中有 6,615 位 (76%) 是私人執業)
實習律師	1,003
註冊外地律師	1,341 (來自 32 個司法管轄區 )
香港律師行	862 (獨資經營佔 48% , 2 至 5 名合夥人的律師行佔 41% )
註冊外地律師行	76
婚姻監禮人	2,105
安老按揭輔導法律顧問	445
訟辯律師	39 (民事程序 : 34 位 , 刑事程序 : 5 位 )
學生會員	231
香港律師行與外地律師行 (包括內地律師行) 在香港聯營	32

總的來說，論專業人才的數量香港確是十分鼎盛。但是，一個地區在專業服務的競爭力最重要的肯定不靠數人頭，而反而是專業人才的實戰能力。一個國際商業服務中心首重予人信心。這方面靠的是語文能力、溝通能力、解決困難的能力和應變的能力等。其中最容易失分的就是英語。不幸地近年本地大學畢業生的英語能力未如人意。根據 International English Language Testing System (IELTS) 的數字，2015 年學界考 IELTS 的總分是 6.5。這比國內 5.7 當然高出很多，但香港不應只跟中國內地比，而是要跟新加坡和其他國際商業和金融中心比。況且 IELTS 提供的是大陸全國的平均數。像北京、上海、深圳、廣州等大城市分數會高很多。香港考生在書寫方面的能力尤其薄弱，只得 5.9 分，大大低於新加坡的 6.8 分。我們很多持有專業資格的會計師和律師，不論在書寫或是在講話方面的能力亦見不足，明顯地給新加坡比下去。(表 8.4)

表 8.4: 國際英語評核試(IELTS) 2015 年成績：港新比較

考生原居地	聆聽	閱讀	書寫	講話	總分
香港（學術）	6.9	6.7	5.9	6.2	6.5
香港（一般訓練）	6.6	6.4	5.9	6.2	6.3
新加坡（一般訓練）	7.7	7.4	6.8	7.4	7.4

資料來源：國際英語評核試(IELTS)

<https://www.ielts.org/teaching-and-research/test-taker-performance>

## 6 內地與香港 CEPA 服務貿易協議

2015 年 12 月 2 日《內地與香港 CEPA 服務貿易協議》正式簽署。中港兩地多年來在 CEPA 框架下持續開放服務貿易，終獲突破性進展。《協議》將於 2016 年 6 月 1 日起正式實施。《協議》是首個內地全境以國民待遇加負面清單方式全面開放服務貿易領域的自由貿易協定，標誌著內地全境與香港基本實現服務貿易自由化。《協議》對經營專業服務及其他工商業支援服務的企業意義重大。《協議》在總結《內地與香港 CEPA 關於內地在廣東與香港基本實現服務貿易自由化的協議》經驗的基礎上，在內地全境進一步擴大對香港服務業的開放。亮點如下：

一、新協議下內地對香港開放服務部門將達到 153 個，涉及世界貿易組織 160 個服務部門的 95.6%，其中 62 個部門實現國民待遇，比原來的《廣東協議》增加了 4 個部門。負面清單適用的、仍受限制的領域比《廣東協議》減少 12 項，而仍受限制性措施的 28 項獲放寬准入條件。跨境服務、文化、電信等使用正面清單的領域，新增開放措施 28 項。

二、明確在內地全境給予香港最優惠待遇，即今後內地與其他國家和地區簽署的自由貿易協定中，只要有優於 CEPA 的措施均將適用於香港。

三、進一步建立健全與負面清單模式相適應的配套管理制度。除了《協議》指定保留的限制性措施外，香港服務提供者在內地投資《協議》開放的服務貿易領域，其公司設立及變更的合同、章程由審批改為備案管理，以更加便利香港業者進入內地市場。

對於專業服務，《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》特別為專業資格互認作出了相關的安排。這些安排涵蓋建築及相關工程服務、證券及期貨服務、保險服務、專利代理服務、會計師專業服務、地產代理服務等領域。這些安排一方面讓香港吸納內地的優秀專才來港，另一方面亦給香港專業人士進軍內地大展拳腳。香港銀行學會的網頁首頁就宣稱：「本港跟內地簽署 CEPA 框架下服務貿易協議，將原本在廣東推行的大部分服務貿易開放措施，擴展至全國，而內地日後向其他國家提供較 CEPA 更佳的優惠，會自動延伸到本港。」網頁引述學會行政總裁梁嘉麗指「學會把握了 CEPA 的優勢，與中國銀行業協會已簽訂《資格互認安排——補充協議》，進一步鞏固兩地及香港銀行業人才跨境流通的基礎系統，擴展兩地資格互認工作，積極協助銀行從業員發展跨地域事業，促進兩地金融業人才之間的交流和流動。」法律業務方面，截至 2016 年二月底，香港律師行（包括外來但紮根香港的律師行）在內地共設有 108 個代表辦事處 (representative offices)，其中多集中於北京、上海或廣州。十七家律師行在內地有跟當地律師行按 CEPA 規定結連發展業務。

CEPA 大大提高了香港作為全球金融中心的地位。不少有意進軍內地市場的外資企業，會參股港資金融機構而藉 CEPA 之便，在上海市、廣東省及深圳市各設立 1 家兩地合資的全牌照證券公司。港資合併持股比例最高可達 51%。



## 7 行業自我規管和政府規管

專業人士的一個特色是非常重視專業自主。香港不少專業都有其專業協會，其中很多肩負自我規管的責任。在自我規管和政府規管之間，專業人士多寧取自我規管，或藉自我規管把政府規管減至最少。

比較為人熟悉的專業公會有：香港律師會、香港大律師公會、香港醫學會、香港證券及投資學會、香港工程師學會、香港會計師公會、香港銀行學會等。

這些行業公會的正式會員都是該等行業的專業人士。行業公會為業界人士提供進修和交流的機會、制定業內倫理守則、對涉嫌違規人士進行聆訊和懲處，為業界提供最新的消息。部分公會並肩負考核水平和評審資格的任務。

行業公會對提升行業的專業形象和公信力十分重要。然而，在公眾人士眼中行業公會會傾向維護現有會員的利益。相反，政府則是公眾利益的守護者。作為專業行業公會，抗拒外界介入、抗拒政府規管，都是自然不過的事。但在資訊流動的今天，不論是自我規管或政府規管，最重要的還是要提高透明度和問責性，程序先要合情合理，然後要依足程序辦事。

一個活生生的例子是：有意見指，律師會 2016 年 1 月提出在 2021 年引入新的統一專業考試以取代三所大學各自舉辦的法學專業證書課程（PCLL）為執業資格的主要門檻，沒有尊重法律教育及培訓常設委員會（法委會）對執業資格試的檢討，並質疑為何律師會沒有公開其針對統一考試的顧問報告。縱然律師會或認為統一專業考試更能保證執業律師水準一貫，既已有法委會在進行檢討又有顧問報告，合理預期是先公開諮詢再作決定。當然仍可能有人或仍會質疑諮詢期過短或最終的決定。律師會仍須面對這些質疑。但起碼不會被質疑偏離合理預期。專業公會有需要堅守倫理底線以凝聚業界，亦更要帶領業界以公眾利益為先。

市場和政府最大的分別在於市場上私營機構本份是逐利；公營機構的本份則是維護公眾利益。在市場上，競爭應是常態。沒有競爭企業變成壟斷。壟斷市場的企業會抬價損害消費者利益又會不思進取，以致生產成本高也能生存、不提升產品和服務也能賺取厚利。今天多國政府都有反壟斷維護公平競爭的競爭法。特區政府 2015 年亦通過了競爭法。在有競爭的市場，為了牟利和生存，企業可用合乎倫理或違反倫理的手法經營。在專業服務這環節，同樣有人會用違反商業倫理的手法謀取暴利。違反商業倫理的手法可以違法或不違法。明顯違法和明顯不違法之間亦有灰色地帶。

2001 年美國曾是世界上最大的能源和電訊公司之一的安然(Enron)公司宣告破產。調查發覺公司長期財務造假，而其核數公司安達信(Arthur Andersen)扮演了關鍵的配合造案的角色。安達信自安然公司 1985 年成立以來就為它做審計，兼提供內部審計和諮詢服務。在豐厚酬金的利誘下，安達信協助安然在 1997 到 2001 年間虛報利潤 5.86 億美元，並隱藏了數億美元的債務。安達信曾是世界五大會計師事務所之一。事件顯示受高深教育的專業人士在市場誘因下也可以不顧法律和倫理道德犯案。

事件證明，維護已建立的品牌聲譽雖然十分重要，卻有時仍不足以防止犯案。政府不能完全倚靠市場人士自行監管和自行制約。這點自 80 年代 Savings and Loans Crisis（儲蓄和貸款機構危機）乃至安然倒閉、馬多夫事件、次貸危機和雷曼兄弟爆煲等多宗事件均可印證。

香港作為一個服務型經濟，中介服務必不可少。然而近年發生了多宗中介公司為客人向財務公司貸款然後收到巨款作中介服務費的事件，其中還有一宗無牌律師樓與中介公司聯手向客人詐騙。這些事件都足以損害香港作為金融中心和專業服務之都的聲譽，必須防患未然，盡量避免。

## 8 香港要發展潛力巨大的專業服務

香港始終是一個成熟的國際金融和商業中心。它享有優越的基建、深厚的法治傳統、開放自由的市場和具公信力的監管制度。加上長期以來華洋集處人才匯聚，香港早已轉型成為服務業佔 GDP 九成以上的國際大都會。它要進一步發展，必然是以提供高增值的專業服務為重點。一般而言，哪些專業服務最值得發展本來應是由市場自己決定。但有一些有賴政府基建和政策配合才能把潛力發揮出來而兼有戰略意義的，就值得特別提出來並予以重視。我們揀選了的三種這樣的專業服務包括：(1) 高增值航運服務、(2) 法律仲裁業務、(3) 教育培訓服務。

### 8.1 高增值航運服務

特首梁振英在 2016 年的《施政報告》中建議香港要發展高增值航運服務業。提升香港的國際航運中心地位可配合國家的「十三五」規劃，有利「一帶一路」策略得到進一步的發展。這顯示航運服務業確具有戰略意義。Oxford Economics 以英國數據估計，整個航運業的乘數效應為 2.5<sup>52</sup>，屬於很高的水平，意味著航運業對其他行業的牽動力十分強，同樣顯示航運服務業確具有戰略意義。根據 2015 年 Xinhua – Baltic International Shipping Centre Development Index Report，香港是在新加坡和倫敦後的世界第三大航運中心。這排名與 2014 年並無變化。在航運服務方面，香港同樣居第三位，但倫敦居首位新加坡居次位。這顯示香港目前在航運服務方面已享優勢，亦有條件進一步發展這優勢。航運服務指數涵蓋的範圍包括輪船代理、輪船工程、輪船管理、海洋法律服務和輪船維修等。倫敦作為世界第一的國際航運服務中心，Maritime London 的網站指出英國包辦了全球最多的輪船代理服務；倫敦的銀行在航運融資上也是世界第一；倫敦的保險界亦比任何其他地方承保了最多的航運保險。倫敦受惠於行英國法律，有眾多的律師、

---

<sup>52</sup> The Economic Impact of the UK Maritime Services Sector: Ports, Oxford Economics, 2015(Draft).

大律師和專職航運仲裁的仲裁員，成為全球最大的航運仲裁中心。<sup>53</sup> 香港同樣行普通法並具備大量法律人才和仲裁人員，兼且根據聯合國貿易和發展會議(UNCTAD)發布的最新一期《海運回顧》，截至 2014 年 12 月，香港船隊擁有 1,258 艘船舶，合計達 7,532 萬載重噸。根據香港船東會，截至 2014 年 12 月，其會員擁有或管理的船舶總噸位超過 1.49 億載重噸，佔全球船隊約 8.6%。居全球第七，遜於新加坡但高於英國。但毗鄰的中國大陸擁有 4,966 艘船載重達 15,755 萬載重噸，全球第三，香港要發展航運及相關服務，條件要比任何其他城市都好。

## 8.2 法律仲裁業務

香港是世界領先的國際仲裁中心。2015 年倫敦瑪麗皇后大學發表的國際仲裁調查發視全球最受歡迎的仲裁地點依次為倫敦、巴黎、香港、新加坡和日內瓦。全球最受歡迎的仲裁機構依次為位處巴黎的 International Chamber of Commerce (ICC) 仲裁中心，倫敦的 London Court of International Arbitration (LCIA)，香港的 Hong Kong International Arbitration Centre (HKIAC)，新加坡的 Singapore International Arbitration Centre (SIAC) 和斯德哥爾摩的 Stockholm Chamber of Commerce (SCC) 仲裁中心。五年內進步最多的仲裁中心依次為 HKIAC, SIAC, ICC 和 LCIA。五年內進步最多的仲裁地點依次為新加坡和香港。很明顯，香港作為國際仲裁中心享有盛譽，並有條件持續在仲裁業務上維持世界領先的地位。

發展國際仲裁業務對香港作為國際金融中心、國際商業中心特別是專業服務中心十分重要。一個地方必須法治基礎穩固能贏取各地的信任才能成為眾人信賴的國際仲裁中心。因此，國際仲裁中心的名堂打響，其實就是向全世界公告香港法治基礎穩固。這對香港進一步提升香港作為國際金融中心和國際商業中心的地位很有幫助，亦大大有利其他專業服務的發展。

---

<sup>53</sup> Maritime London. "Maritime Services provided by Maritime London Members"  
<http://www.maritimelondon.com/uk-maritime-services>

國家推一帶一路政策涉及 64 個國家。當中文化差異巨大而可能牽涉的利益亦大，預計商業上出現糾紛將無可避免。一個有公信力的仲裁中心將有助這國策的推動，提高投資者參與項目的信心。

### **8.3 教育培訓服務**

「教育產業」曾是前特首力推的「六大優勢產業」之一。然而，教育旨在育人多於牟利。當一盤生意來做始終會影響育人的旨趣。然而，香港的大學都達國際水平，除提供高質素的大學教育以外，亦可支援研究創新、顧問服務和培訓。推動教育培訓服務對提升香港的長遠競爭力十分重要。

第一，教育培訓服務可為各行各業提供優秀人才；

第二，聲譽良好的教育培訓服務可提升香港品牌的國際形象；

第三，為區內甚至較遠的海外機構教育提供教育和培訓服務，可以為香港構建更佳的地區和國際網絡，對開闢市場和招攬合作伙伴都有好處。

### **8.4 檢測認證和環保顧問服務**

檢測認證及環保工業也同是六大優勢產業之一。我們傾向視檢測認證和環保顧問服務為專業服務，而不是獨立的另類產業。首先它們確是支援其他產業的經濟活動，而不是提供獨特的產品或服務。香港在提供檢測認證和環保顧問服務優勢明顯。首先香港的化驗設施和技術在世界上具先進水平享有盛譽。其次，香港人煙稠密，本身對環保服務需求甚大。再者本港有多所研究型大學可支援這些技術的發展。

## 9 總結

發展專業服務及其他工商業支援服務，確立香港在專業服務及其他工商業支援服務的國際聲譽，有助香港建立品牌，對提升香港的長遠競爭力非常重要。為了建立香港作為高質素和高度可靠的代名詞，香港絕不能容忍破壞這聲譽的害群之馬。

## 第九章 貿易、物流運輸、倉庫

### 1 前言

貿易及物流業是香港四個主要支柱行業之一，對香港的經濟發展有著舉足輕重的影響。相比其他支柱行業，貿易及物流業於本地生產總值(GDP)的增加價值與就業人口中所佔份額均屬最大。2015 年的一項調查發現，本港有一半中小企從事出口業務，遠高於亞太區 36%及全球 38%的平均數。本港中小企每年平均出口價值接近 260 萬美元的貨物，僅次於台灣的 280 萬美元，並遠超亞太區平均值 180 萬美元及全球平均值 150 萬美元。調查又顯示，從事出口業務的中小企，取得 11%或以上業務增長機會率，比沒有出口業務的中小企高出 1.7 倍。<sup>54</sup> 受訪中小企還表示：物流服務供應商是提供出口專業知識的主要渠道之一。

2014 年，貿易及物流業為香港帶來 5,157 億元的增加價值(佔本地生產總值的 23.4%)。就業人數方面，貿易及物流服務業在 2014 年僱用 765 000 人佔總就業人數的 20.4%)<sup>55</sup>。憑藉健全法制、簡單稅制、勞動力高效能、優越地理位置、一流基建，以及自由港地位及便捷的清關效率，香港早已發展成為一個主要的國際航運中心(含空運及海運)以及區域物流樞紐<sup>56</sup>。中央政府公布的國家「十三五」規劃大綱，明確支持香港鞏固國際航運中心的地位。藉著中央政府的支持及國家「一帶一路」策略帶來的機遇，香港可發揮「超級聯繫人」角色，協助內地企業「走出去」，並吸引外國企業善用香港的商貿和高增值海運服務進入內地市場<sup>57</sup>。

---

<sup>54</sup> 信報財經新聞 2015-11-11。調查由 FedEx Express (聯邦快遞) 委託 Harris Interactive 進行，並於今年 9 月完成，期間成功訪問了 6891 名來自全球 13 個市場的中小企管理層，當中本港受訪者約 500 人。

<sup>55</sup> 香港統計處：香港統計月刊 《香港經濟的四個主要行業及其他選定行業》，2016 年 3 月。

<sup>56</sup> 嶺南大學公共政策研究中心：《深港物流業發展概況與挑戰及前海現代物流業發展路向顧問研究報告》，2015 年 5 月。

<sup>57</sup> 立法會經濟發展事務委員會：《二零一六年施政綱領——運輸及房屋局：運輸科方面的政策措施》，2016 年 1 月。

香港貿易及物流業包括：陸路物流業、港口與航運物流業、空運物流業、倉庫物流業、貨運物流業及其他物流相關行業。因經濟環境的改變，周邊競爭的變化及政策等因素，以上各行業近年來之發展出現了不同的變化。

然而，外圍環境變化，加上內部發展上遇上的阻滯、使香港作為國際航運中心以及區域物流樞紐的地位面對不少挑戰。世界銀行及芬蘭圖爾庫經濟學院聯合公布的 2016 年物流績效指數「(Logistics Performance Index, LPI)顯示，香港的總分約 4.07 分，雖較 2014 年的數據上升了 0.24 分，但仍不及 2012 年的 4.12 分<sup>58</sup>。總排名方面，2012 年香港仍位居第二位，2014 年卻已跌至第 15 位，2016 年見明顯回升至第 9 位，算是進步。<sup>59</sup>

## 2 發展概況

### 2.1 香港轉口地位褪色或與設施不足和收費高昂有關

香港長期以來都發揮著轉口港的角色。自內地改革開放以來，製造業北移，本地出口在整體出口中的份額持續下跌，再出口(re-exports)和轉運(transshipment)的比重不斷提升，而服務出口則呈上升趨勢。然而，近來內地對港出口及進口額均按年大減，其中部分原因跟全球經濟轉差有關，但香港付貨人委員會執行總幹事何立基表示，由於本港碼頭泊位不足，部分船公司有時被逼改去深圳上落貨；此外，亦有業內人士指出香港國際機場已告飽和，業界有時無法取得升降時段，貨機被逼改飛其他機場。加上內地的自貿區、保稅港管理日趨成熟，也令更多商家覺得毋須經香港轉口。中港中小型企業國際交流投資協進會會長趙志雄也認為，現時相比起在香港碼頭出貨，內地港口例如鹽田港等收費

---

<sup>58</sup> 世界銀行：《物流績效指數——全球排名》。「物流績效指數」的綜合分數反映出根據清關程式的效率、貿易和運輸質量相關基礎設施的質量、安排價格具有競爭力的貨運的難易度、物流服務的質量、追蹤查詢貨物的能力以及貨物在預定時間內到達收貨人的頻率所建立的對一個國家的物流的認知。

<sup>59</sup> 2013 年香港國際貨櫃碼頭工潮估計是造成 2014 年指數下跌的一個主因。



更廉宜，且管理水平日益提高，愈來愈多港商因而直接在內地出貨而不經香港。<sup>60</sup>

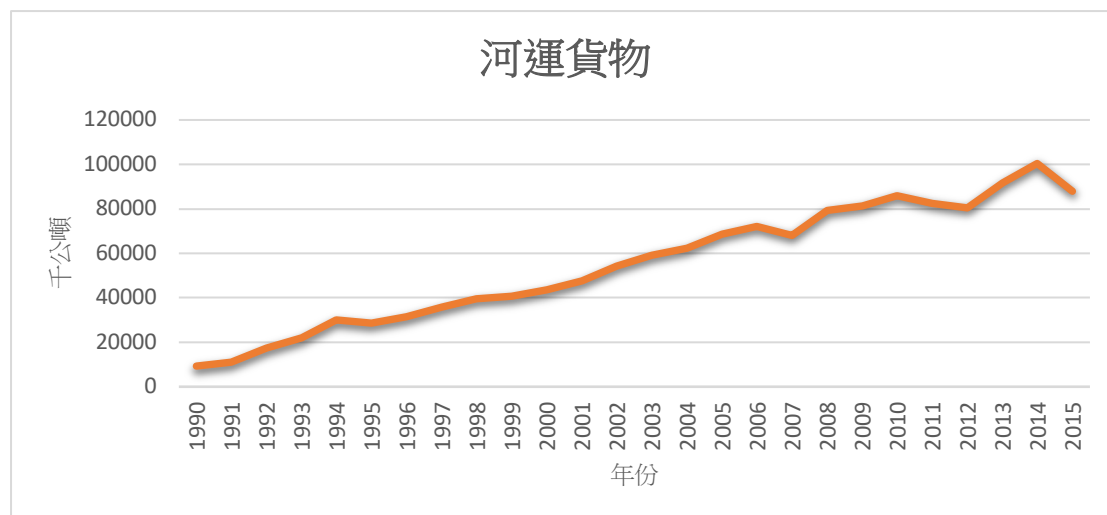
## 2.2 陸路物流業務同樣下跌

中港陸路物流是香港物流運作的主要部分，原因是中港之經貿往來十分緊密，陸路運輸處理大批華南地區的貨物。以吞吐量而言，在 2009 年，經陸路運輸的貨物一共有 26716 千公噸，其中包括 15044 千公噸的抵港貨物和 11672 千公噸的離港貨物。(表 9.1)

香港現有 4 個陸路邊界管制站，包括落馬洲、文錦渡、沙頭角和深圳灣。落馬洲管制站是貨運最繁忙的管制站，每日處理超過 41,000 架次過境車輛；其次是深圳灣，每日約 10,000 架次<sup>61</sup>。

近年來，由於河運物流的迅速發展(圖 9.1)，陸路物流業的重要性逐漸降低。以 4 個陸路邊界管制站的過境貨車及貨櫃車以言，所有關卡的總出入境架次由 2011 年的 7,866,579 下跌至 2015 年的 6,959,335，跌幅高達 11.53%；其中以深圳灣管制站跌幅最為嚴重，下跌了 29.67% (表 9.1)。

圖 9.1：河運貨物



資料來源：香港海事處〈港口及海事統計資料〉：貨物吞吐量

<sup>60</sup> 〈港轉口地位褪色〉，《明報》，2015 年 10 月 14 日。

<sup>61</sup> 運輸署統計組：交通運輸資料月報《過境車輛交通及旅客人次》表 8，2016 年 3 月。

表 9.1：過境貨車及貨櫃車出入境數量

年	文錦渡	沙頭角	落馬洲	深圳灣	所有關卡
2011	1,537,800	352,212	5,062,951	913,616	7,866,579
2012	1,520,829	335,457	5,014,886	800,226	7,671,398
2013	1,511,511	317,095	5,048,351	682,924	7,559,881
2014	1,464,854	282,383	4,775,036	702,332	7,224,605
2015	1,463,189	266,516	4,587,068	642,562	6,959,335
2015 年較 2011 年的變幅 (%)	-4.85%	-24.3%	-9.40%	-29.67%	-11.53%

資料來源：運輸署統計組——《交通運輸資料月報》〈過境車輛交通及旅客人次〉表 8.1(e)，2016 年 3 月。

### 2.3 高水準港口與地理位置有利香港成為航運中心

香港是一個不淤積的天然深水港，靠近主要航道，毗鄰中國內地，位置優越，貨源充足，早已成為亞洲的海上運輸樞紐。香港的港口素以效率高見稱。所有貨櫃碼頭均由私人擁有及經營。各營辦商積極引進新的貨物管理技術，提高生產力，增強處理效率<sup>62</sup>。香港是世界第四大船舶註冊地，跟隨在巴拿馬、利比利亞和馬紹爾群島之後。「香港船舶註冊」是個獨立的註冊制度，並不從屬中國內地。截至 2016 年 4 月，已向香港船舶註冊處註冊的船舶超過 2,490 艘，合計為 1.04 億註冊總噸。2014 年，在香港註冊的船舶總噸位達 1.51 億載重噸，佔全球船隊的 8%。香港註冊船舶從國際營運所得的利潤，可獲免課利得稅。此外，香港已與多個地區簽署涵蓋航運收入的寬免雙重課稅協議，包括中國內地、美國、英國、韓國、荷蘭、新西蘭、新加坡、比利時、丹麥、挪威和德國等。香港推行低稅政策，體制健全，專業航運服務集聚，因此許多外國船東都選擇在香港註冊<sup>63</sup>。

<sup>62</sup> 香港貿易發展局：《香港海上運輸業概況》，2016 年 4 月。

<sup>63</sup> 香港貿易發展局：《香港航運服務業概況》，2016 年 6 月。

2014 年，跨境水上運輸業為本地經濟總值帶來約 85 億港元的進賬，較 2013 年的約 63 億增加了 33.7%。業內有 13,947 名僱員，包括船東與營運者、船務代理、船舶管理人以及外國船公司本地辦事處的員工。從事航運業的機構共有 496 家，在 2014 年帶來 1,083 億港元的業務收益，較 2013 年增加 1.5%<sup>64</sup>。（表 9.2）

表 9.2：香港跨境水上運輸業近年的主要數據 (2001 – 2014)

年度	機構單位數目	就業人數	業務收益及其他收入 (百萬港元)	增加價值 (百萬港元)
2001	506	14,897	38,178.3	12,760.5
2002	507	14,932	40,221.2	12,353.6
2003	468	15,694	46,209.6	15,283.0
2004	333	13,588	58,001.9	16,999.1
2005	329	14,466	63,132.4	16,113.6
2006	309	13,908	93,303.5	18,314.7
2007	326	15,652	119,522.1	22,479.6
2008	330	16,418	128,256.1	17,279.5
2009	425	13,374	80,489.6	3,032.0
2010	456	14,137	106,690.5	19,244.6
2011	473	14,282	105,077.7	7,514.4
2012	455	13,284	106,894.7	7,743.1
2013	472	13,965	106,604.6	6,349.2
2014	496	13,947	108,256.4	8,487.5

資料來源：香港政府統計處——《2014 年運輸、倉庫及速遞服務業的業務表現及營運特色的主要統計數字》

<sup>64</sup> 同上。

## 2.4 高效率 and 電商發展有利空運物流

香港國際機場是世界上最繁忙及設備最先進的機場之一，它鞏固了香港作為商業中心的地位，亦在香港成為物流中心的發展上擔當一個日益重要角色。從香港起飛，5 個小時內可到達亞洲大部分城市，航程範圍覆蓋全球一半人口。現時在香港國際機場營運的航空公司超過 100 家，每日提供約 1,100 班航機，前往全球約 190 個地點，包括 50 個內地城市<sup>65</sup>。由於國際航線多而且航班頻繁，運作因而非常高效；有業界人士指出，只需要 1-2 天，已經可以將貨物從東莞、浙江義烏等工廠經香港空運轉口到歐洲，甚至能到達舖面，這種速度優勢，並不容易複製<sup>66</sup>。

香港國際機場在 2014 年的貨物吞吐量為 438 萬公噸，續佔世界各地機場的國際空運貨物吞吐量首位。而緊接着的是仁川、杜拜、上海及台北，它們的吞吐量分別是 247 萬公噸、237 萬公噸、233 萬公噸及 207 萬公噸<sup>67</sup>。雖然空運貨物以噸量計算的吞吐量只佔總吞吐量的比重很少，但其貨物價值卻佔了總貨值很大比重。以比重量計，在 2014 年，空運貨物只佔了香港總貨物吞吐量的 1.3%，但其在香港總貿易貨值中所佔的比重卻有 39%，可見航空貨運業以高增值貨運為核心業務<sup>68</sup>。**表 9.3** 顯示，香港空運貿易以精細設備和高價產品為主，而處理這類產品正是香港優勢所在。這解釋了緣何香港整體貨運收縮，空運卻保持增長。（見**表 9.4a - 9.4b**）

---

<sup>65</sup> 香港貿易發展局：《香港航空運輸業概況》，2016 年 1 月。

<sup>66</sup> 嶺南大學公共政策研究中心：《深港物流業發展概況與挑戰及前海現代物流業發展路向顧問研究報告》，2015 年 5 月。

<sup>67</sup> 香港政府統計處：《空運貨物統計》，2016 年 1 月。

<sup>68</sup> 同上。

表 9.3：空運貿易（2014 年）

主要出口產品	億港元	所佔比重(%)
電訊設備	3,853	28.8%
熱離子管及其零件	2,382	17.8%
珍珠及寶石 (製成品及未製成品)	1,328	9.9%
主要進口產品		
熱離子管及其零件	7,018	40.7%
電訊設備	1,953	11.3%
珍珠、寶石及半寶石	1,715	10.0%

資料來源：香港政府統計處——《香港對外商品貿易》

表 9.4 a：香港近年航空運輸的主要數據(i)

年	機構單位數目	就業人數	業務收益及其他收入 (百萬港元)	增加價值 (百萬港元)
2001	90	27 332	52,891.6	20,893.6
2002	87	27 541	63,381.6	26,385.5
2003	91	27 389	62,190.7	22,694.9
2004	91	29 288	76,116.7	28,215.6
2005	83	30 834	84,384.3	30,895.0
2006	88	31 431	92,573.3	29,273.5
2007	91	34 329	101,288.1	33,158.5
2008	96	36 327	112,215.3	17,602.5
2009	105	35 191	91,302.7	29,785.8
2010	104	32 681	118,704.9	45,508.8
2011	111	35 543	133,967.3	39,495.1
2012	117	37 484	138,474.8	40,896.4
2013	120	41 117	144,249.7	45,702.3
2014	122	41 993	153,963.7	54,682.9

資料來源：香港政府統計處《2014 年運輸、倉庫及速遞服務業的業務表現及營運特色的主要統計數字》

表 9.4 b：香港近年航空運輸的主要數據(ii)

年	空運貨運吞吐量 (公噸)	按年變動(%)	空運貨值(十億港元)	佔總貨值百分比(%)
2001	2 074 333	-7.4	824.1	27.0
2002	2 478 818	+19.5	909.8	28.6
2003	2 642 103	+6.6	1074.5	30.3
2004	3 089 911	+16.9	1340.0	32.4
2005	3 402 250	+10.1	1568.3	34.2
2006	3 580 348	+5.2	1745.4	34.5
2007	3 742 037	+4.5	1945.7	35.0
2008	3 627 249	-3.1	2075.0	35.5
2009	3 347 246	-7.7	1820.9	35.3
2010	4 128 171	+23.3	2292.9	35.8
2011	3 938 025	-4.6	2588.4	36.4
2012	4 025 350	+2.2	2663.0	36.2
2013	4 127 113	+2.5	2853.0	37.4
2014	4 376 349	+6.0	3062.0	38.8
2015	4 380 139	+0.1	3019.6	39.5

資料來源：香港民航處〈香港國際機場國際民航、乘客及貨物統計數字〉、香港政府統計處〈按運輸方式分析的香港對外商品貿易〉

## 2.5 倉庫物流

截至 2015 年年底，全港的私人貨倉供應約有 3,644,800 平方米，主要分佈於各區工業用地，為物流業界提供貯存設施。據差餉物業估價署的統計，超過 80%（約 2,987,000 平方米）的私人貨倉供應分佈於新界區，主要集中於葵青區（1,608,800 平方米）、沙田區（約 442,200 平方米）及荃灣區（435,600 平方米）。私人貨倉近年出現供不應求的情況，空置率偏低，其整體空置率於 2015 年只有 4.2%，比 2014 年的 5.9%，大為下降，可見貨倉的需求有所上升。（表 9.5）雖然貨倉需求殷切，但 2015 年年度，並沒有任何新增供應。為了滿足貨倉的需求，葵青區預計於 2016 年和 2017 年分別增加 73,200 和 82,800

平方米的供應。<sup>69</sup>

表 9.5：私人貨倉總供應面積和整體空置率 (2011- 2015)

年	總面積	空置率
2011	3,399,700	3.8%
2012	3,450,600	4.5%
2013	3,561,700	4.6%
2014	3,566,500	5.9%
2015	3,644,800	4.2%

資料來源：差餉物業估價署——《香港物業報告 2016》

## 2.6 貨運物流

根據貿發局研究，貨運物流發展狀況如下：

「貨運代理的核心業務是按規定的時間，將付貨人的貨物完好無缺地運給收貨人。為迎合客戶需求的轉變，不少貨運代理還提供倉儲、配送，以及綜合物流解決方案等增值服務。業界提供的服務按貨運代理的規模而有所不同。較大型及較全面的貨運代理提供廣泛的運輸及物流服務，包括倉儲、集運、航空速遞、拖運、配送及清關、追蹤及監測已付運貨物的情況，以及應用電子資料聯通(EDI)技術進行以時供貨為本的供應鏈管理等，讓客戶（特別是對時間敏感的製造業、貿易及零售業客戶）得以專注其核心業務，縮短業務周轉時間。一般來說，小型貨運代理商提供較基本及經濟的服務。涉及進出口程序的相關服務，如準備付貨文件、清關及物流，可以由進出口貿易商或其代理進行。小型企業提供的服務通常較具靈活性，服務更個人化。此外，由於他們可以靠掛較大型公司的固定作業能力，因此開支較低，收費亦通常較廉宜。香港總貨運量於 2014 年錄得 6.7% 增長。不過，由於歐盟經濟復甦緩滯，加上中國內地重新調

<sup>69</sup> 差餉物業估價署：《香港物業報告 2016》

整經濟結構，增速減慢，本港總貨運量在 2015 年首 8 個月按年減少 8.4%<sup>70</sup>。

表 9.6：貨運物流重要指標選項 (截至 2015 年 6 月)

航空貨運代理數目	1,329
僱員人數	17,713
海上貨運代理數目	2,331
僱員人數	18,881

資料來源：香港政府統計處《就業及空缺按季統計報告》、香港貿易發展局經貿研究：香港貨運代理業概況

表 9.7：貨運物流業務表現

	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年
貨運代理服務營業收益 (百萬美元)	19,201	16,592	15,272	15,407
按年變動(%)	+28.9	-13.6	-8.0	+0.9
貨運代理輸出 (百萬美元)	2,174	2,131	2,136	1,996
按年變動(%)	+6.7	-2.0	+0.2	-6.6
佔服務輸出的比重(%)	2.1	2.4	2.2	1.9

資料來源：香港政府統計處《香港服務貿易統計報告》、《運輸及有關行業按年統計調查報告》、《運輸、倉庫及速遞服務業的業務表現及營運特色的主要統計數字》、香港貿易發展局經貿研究：香港貨運代理業概況

目前，貨運代理業正受到多個全球發展趨勢的影響，包括供應鏈全球化、度身訂造服務普及化、產品週期縮短、降低存貨和快速回應要求等。面對這些趨勢，越來越多企業認為有需要尋求外界幫助，以優化其供應鏈管理，因此第三方及第四方物流服務供應商遂應運而生，提供更多供應鏈管理服務。第三方物流服務供應商提供外判服務，為企業處理全部或大部分的物流事宜，包辦運輸、倉儲管理和貨物集運等活動。第四

<sup>70</sup> 香港貿易發展局：香港貨運代理業概況，2016 年 1 月。



方物流服務供應商同樣提供外判服務，負責把客戶的供應鏈進行全面整合，管理各方（包括第三方物流）的資源、能力及技術，從而提供完善的供應鏈方案。<sup>71</sup>」

## 2.7 物流相關行業

香港是航運業群的基地，業務發展蓬勃，服務範圍廣泛完備，包括船舶融資、船舶保險、法律服務、航運仲裁、船務經紀和管理，以及驗船服務。數年間，當局曾加強支援本港公司旗下船舶的融資，增強其他航運服務的需求，例如本港的船舶註冊、船務經紀、船舶管理及法律支援，都有助鞏固本港的國際航運中心地位。行政長官主持的經濟發展委員會正著手草擬有關文件，希望在隨後「十三五」期間，更多內地航運公司在本港註冊和設立業務，及吸引更多優質船舶在本港長期註冊。<sup>72</sup>

### 2.7.1 船務經紀

香港的船務經紀提供船隻包租和買賣服務。船隻包租經紀向船東提供的服務包括為船隻尋找生意，並代表客戶商議和爭取有利的包租費及航線。另一方面，船務經紀亦會為貨主物色最好的貨船並完成包租事宜。除了議價外，船務經紀亦負責監察航行指示的執行情況，以及處理付款、草擬合同和相關文件等工作。很多大型的外國船務經紀公司在香港設有辦事處，例如 *Clarksons* 及 *Simpson Spence & Young* 等。在香港，無論本地或外國的船務經紀專家，對亞洲市場均有深入的認識，為客戶提供專業顧問服務，以及有關航運業趨勢的最新市場情報。總部設在倫敦的船務經紀專業學會(*Institute of Chartered Shipbrokers, ICS*)是國際性組織。香港設有分會，會員包括船務經紀、船務管理人及代理人等行業的代表。學會為新入行以至具經驗的專業人士提供教育及培訓，並設有專業資

---

<sup>71</sup> 同上。

<sup>72</sup> 嶺南大學公共政策研究中心：《深港物流業發展概況與挑戰及前海現代物流業發展路向顧問研究報告》，2015年5月。

格考試(PQE)，評核報考者對商業航運行業的知識。及格者可獲會員資格，並獲國際航運業認可。學會現有 4,000 名個人會員和 120 個公司會員，大部分均通過專業資格考試而獲得會員資格。<sup>73</sup>

### **2.7.2 船舶管理**

香港有許多基礎穩固的專業船舶管理服務公司。不少船東為控制成本，將日常的營運業務外判給專業的第三方船舶管理公司。船舶管理工作包括安排船員及物資供應、上乾塢檢查、維修保養和遵守法規等。船舶管理公司一般都設有專責部門負責特定工作。船舶管理公司的工作還包括船員招聘、保險、簽證、工作許可證及培訓等。此外，一些船舶管理公司會在船舶工程、造船及船廠選擇等方面提供顧問服務。<sup>74</sup>

### **2.6.3 海事保險**

所有船舶和貨物都須在完成航程前投保，因此，海事保險是航運業重要的一環。保險經紀會協助投保人識別風險及制訂合適的投保範圍。在香港，國際海事保險服務公司數目眾多，提供廣泛的海事保險產品。2016 年 3 月，香港共有 84 家獲授權的海事保險公司，其中 32 家是外資保險商。海事保險一般分為兩類：船體和機械保險，以及貨物保險，分別承保船體和機械設施以及船上貨物的損失或損毀。此外，香港是保賠保險 (property and indemnity insurance) 中心，這類保險涉及擁有或營運船舶所招致的第三者責任及費用。保賠協會是由業者合作成立的保險組織，會員包括船東、船舶營運者及租船人等，互相承保對方的責任風險及費用，例如撞船、貨物損毀及拖船等。現時，國際保賠協會集團(International Group of P&I Clubs)有 13 家主要的成員協會，分布世界各地，為全球

---

<sup>73</sup> 香港貿易發展局：《香港航運服務業概況》，2016 年 6 月。

<sup>74</sup> 同上。

約 90%的遠洋噸數提供保賠服務，其中 8 家在香港設有辦事處。<sup>75</sup>

#### **2.7.4 船務融資**

除船舶抵押外，船務融資亦包括售後回租交易、首次公開招股，以及相關財務產品。船務融資服務公司須處理有關貸款申請的文件，必須對航運風險分析及航運業有相當的知識。此外，船務銀行為船東提供其他金融服務，例如貨幣和付款系統管理。香港是國際金融中心，銀行及金融機構密集，向本地航運業以及在區內安排融資和交易的外國船東和船廠提供專業船務融資服務。一些國際大型船務融資銀行，例如德國北方銀行(HSH Nordbank)及法國農業信貸銀行(Credit Agricole)均在香港設有分行。根據香港金融管理局的統計數字，2016 年 3 月，在香港進行的船務設備貸款總額約為 129 億美元，佔香港銀行貸款總額 2%。由於船務貸款往往涉及過億美元的重大投資，貸款方必須慎重考慮不同地區的行政安排和稅務狀況，因此，銀行貸款給船東的記錄或會存放於銀行的總部或其他分行，而非香港分行，在這情況下，香港金融管理局的統計數字，或許未能完全反映香港船東和相關人士在船務融資方面的規模。<sup>76</sup>

#### **2.7.5 海事法律服務**

海事法律服務覆蓋海上傷亡事故和商業航運活動，後者涉及船務融資，以及造船和買賣交易等合同的法律程序。香港的國際律師行提供海事法律諮詢服務，包括包租船隻、海上搶劫、貨損索賠及調解糾紛等。海事律師是海事法的專家，為船東、租船人及貨主提供法律服務，而海事保險公司則專責處理以下事情的法律問題，包括海事傷亡事故，例如船上火警、相撞、沉船及擱淺等，以及因而引致的海上污染、拖船及清除船隻殘骸等

---

<sup>75</sup> 同上。

<sup>76</sup> 同上。

事宜。香港的司法制度源於英國的普通法，法制健全，司法獨立。此外，英國的海事法亦在世界多個地方採用。香港高等法院有專門處理海事糾紛的法律專家，並設有海事法庭法官。香港海商法協會於 1978 年成立，會員包括海事律師、船東以及與海事行業相關的組織及個人會員。在某些情況下，船務糾紛可以通過仲裁或調解來解決。香港是區內主要的海事仲裁中心，香港國際仲裁中心海事仲裁組的仲裁員於 2014 年共獲委任 163 次<sup>77</sup>。相比起鄰近主要競爭者之一的新加坡，香港在海事仲裁方面，略勝一籌。在 2014 年，香港國際仲裁中心處理了 252 宗仲裁個案，當中 15.5%個案與海事及船務有關<sup>78</sup>；同年，新加坡國際仲裁中心只處理了 222 宗仲裁個案，當中 14%與海事及船務有關<sup>79</sup>。

### 3 外圍競爭的挑戰與競爭力

貿易及物流業是香港最主要經濟發展部分，2014 年佔本地生產總值超過 20%，提供了逾 750,000 個相關就業職位<sup>80</sup>。香港物流業多年來表現優秀，受業界肯定，享譽盛名。然而，外圍競爭環境的變化，令香港物流業受到不少區域性競爭。根據政府統計處的「世界貨櫃港口排名」顯示，香港港口貨櫃處理量有逐年下跌的趨勢，由 2011 年的 24,384 千個標準貨櫃下跌至 2015 年的 20,073 千個標準貨櫃，排名亦由 2011 年的第 3 下跌至 2015 年的第 5，甚至被深圳和寧波舟山超越。鄰近的廣州和深圳的港口貨櫃處理量則自 2011 年至 2015 年均連年上升，分別由 2011 年的 14,250 和 22,571 千個標準貨櫃上升至 2015 年的 17,590 和 24,205 千個標準貨櫃。光從貨櫃處理量看，香港的競爭力的前景殊不樂觀。(表 9.8、圖 9.2)

---

<sup>77</sup> 同上。

<sup>78</sup> 香港國際仲裁中心：《HKIAC Annual Report 2014 Reflections》

<sup>79</sup> 新加坡國際仲裁中心：《Annual Report 2014》

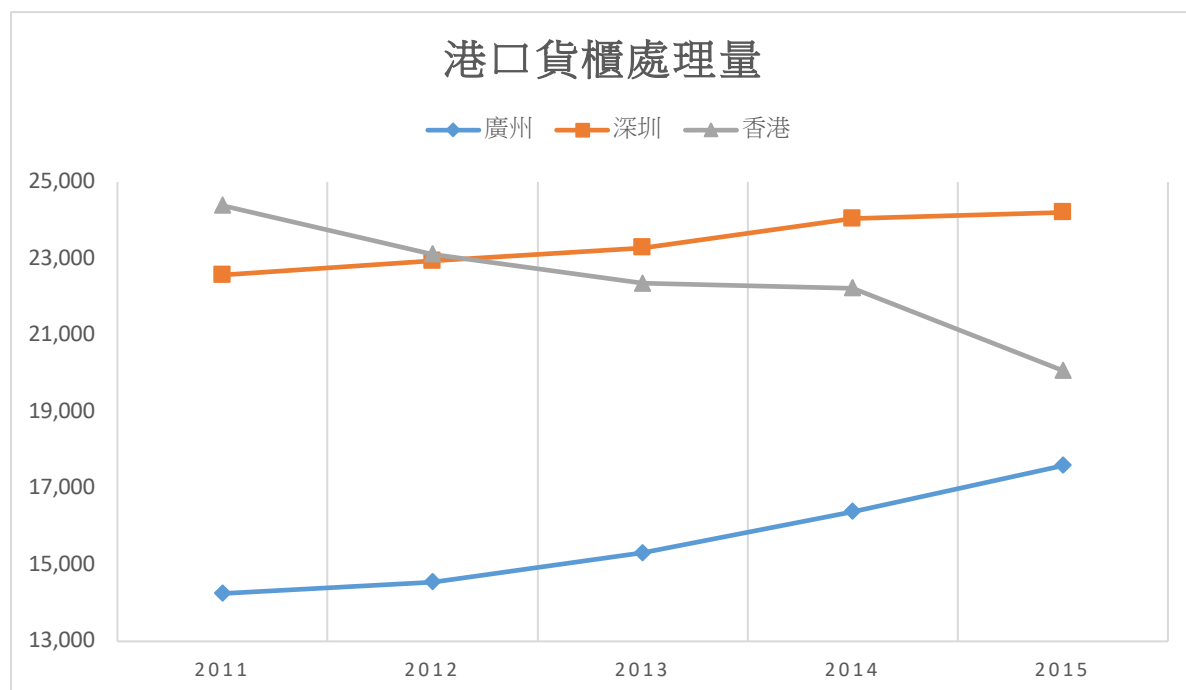
<sup>80</sup> 香港統計處：《香港統計月刊》——〈香港經濟的四個主要行業及其他選定行業〉，2016 年 3 月。

表 9.8：2011 - 2015 世界貨櫃港口排名 (千公噸)

排名	2011	2012	2013	2014	2015
1	上海	上海	上海	上海	上海
	31,739	32,529	33,617	35,285	36,537
2	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡
	29,938	31,649	32,579	33,869	30,922
3	香港	香港	深圳	深圳	深圳
	24,384	23,117	23,278	24,037	24,205
4	深圳	深圳	香港	香港	寧波舟山
	22,571	22,941	22,352	22,226	20,627
5	釜山	釜山	釜山	寧波舟山	香港
	16,185	17,046	17,686	19,450	20,073
6	寧波舟山	寧波舟山	寧波舟山	釜山	釜山
	14,719	16,175	17,351	18,683	19,467
7	廣州	廣州	青島	青島	廣州
	14,250	14,547	15,522	16,580	17,590
8	杜拜	青島	廣州	廣州	青島
	13,031	14,503	15,311	16,389	17,436
9	青島	杜拜	杜拜	杜拜	杜拜
	13,020	13,280	13,641	15,249	15,592
10	鹿特丹	天津	天津	天津	天津
	11,877	12,303	13,012	14,061	14,111

資料來源：香港海事處〈世界貨櫃港口排名〉

圖 9.2：2011 - 2015 港口貨櫃處理量 (千公噸)



資料來源：香港海事處〈世界貨櫃港口排名〉

另一個顯示香港物流競爭力漸走下坡的數字來自世界銀行及芬蘭圖爾庫經濟學院聯合進行及公佈之「物流績效指數」(Logistics Performance Index, LPI)。香港的「物流績效指數」的評分，2014 的總評分曾跌至近年來新低。其中清關程式的效率、貿易和運輸質量相關基礎設施的質量、安排價格具有競爭力的貨運的難易度、物流服務的質量、追蹤查詢貨物的能力以及貨物在預定時間內到達收貨人的頻率等分項表現上，均見近年新低。可喜的是 2016 本港物流績效出現全面提升。(表 9.9、表 9.10) 這應歸功於信息管理系統的提升和 2013 年國際貨運碼頭工潮完滿解決。由於本港土地和人力上的限制均特別突出，我們將更倚賴高效的信息管理和自動化系統以提升競爭力。

表 9.9：物流績效指數：香港近年變化

	2007	2010	2012	2014	2016
總評分	4.00	3.88	4.12	3.83	4.07
清關程式的效率	3.84	3.83	3.97	3.72	3.94
貿易和運輸質量相關基礎設施的質量	3.78	4.00	4.12	3.97	4.10
安排價格具有競爭力的貨運的難易度	4.06	3.67	4.18	3.58	4.05
物流服務的質量	3.99	3.83	4.08	3.81	4.00
追蹤查詢貨物的能力	4.06	3.94	4.09	3.87	4.03
貨物在預定時間內到達收貨人的頻率	4.33	4.04	4.08	4.06	4.29

資料來源：世界銀行〈物流績效指數排名〉

表 9.10：物流績效指數：新加坡情況

	2007	2010	2012	2014	2016
總評分	4.19	4.09	4.13	4.00	4.14
清關程式的效率	3.90	4.02	4.10	4.01	4.18
貿易和運輸質量相關基礎設施的質量	4.27	4.22	4.15	4.28	4.20
安排價格具有競爭力的貨運的難易度	4.04	3.86	3.99	3.70	3.96
物流服務的質量	4.21	4.12	4.07	3.97	4.09
追蹤查詢貨物的能力	4.25	4.15	4.07	3.90	4.05
貨物在預定時間內到達收貨人的頻率	4.53	4.23	4.39	4.25	4.40

資料來源：世界銀行〈物流績效指數排名〉

### 3.1 香港在貿易和供應鏈管理上的優勢

有業界人士指出：香港在貿易和物流業其實無法與土地資源多而政府又有能力隨意大力支持個別行業的地區在硬件上作比拼。香港擁有的是管理複雜系統的能力、對整個供應鏈的全盤掌握而進行協調和整合的能力、和做超級連繫人的能力。對於貨件處理上，人家容易出錯的，香港卻能準時妥當交付。這樣的優勢不是在硬件加碼投放便可速成的。

表 9.11 顯示過去十年離岸貨品貿易差不多每一年的增長都高於轉口和整體出口。唯一的例外是全球金融海嘯後一年(2009)。該年離岸貨品貿易的跌幅比轉口和整體出口都大。離岸貨品貿易指在香港經營業務的機構（不包括其在香港境外的有聯繫公司）所提供的「轉手商貿活動」及「與離岸交易有關的商品服務」。離岸貿易涉及的貨品是從香港以外的賣家直接運往香港以外的買家，而有關貨品並沒有進出香港。香港之所以能參與這些活動而從中獲利，有賴它在協調全球供應鏈的能力。離岸貨品貿易賺取的收入可視作香港的服務出口。當中分從「轉手商貿活動」中所賺取的毛利，以及從「與離岸交易有關的商品服務」中賺取的佣金兩類。



表 9.11: 對外商品貿易總計數字

年	轉口		整體貨品出口		離岸貨品貿易	
	百萬港元	按年變動 百分率	百萬港元	按年變動 百分率	百萬港元	按年變動 百分率
2005	2,114,143	+11.7	2,250,174	+11.4	2,087,164	+13.7
2006	2,326,500	+10.0	2,461,027	+9.4	2,346,470	+12.4
2007	2,578,392	+10.8	2,687,513	+9.2	2,658,938	+13.3
2008	2,733,394	+6.0	2,824,151	+5.1	3,362,819	+26.5
2009	2,411,347	-11.8	2,469,089	-12.6	2,931,156	-12.8
2010	2,961,507	+22.8	3,031,019	+22.8	3,886,299	+32.6
2011	3,271,592	+10.5	3,337,253	+10.1	4,466,956	+14.9
2012	3,375,516	+3.2	3,434,346	+2.9	4,668,957	+4.5
2013	3,505,322	+3.8	3,559,686	+3.6	4,954,394	+6.1
2014	3,617,468	+3.2	3,672,751	+3.2	5,230,242	+5.6
2015	3,558,418	-1.6	3,605,279	-1.8	n.a.	n.a.

資料來源：政府統計處貿易資料分析組(二)

### 3.2 基建發展未能與時俱進

良好而完善的基建配套，不但可以大大提升物流的效率，亦可以增加競爭力，是發展物流業的必要條件。沒有足夠的基建配套，往往限制了物流業的發展空間及效率。香港的物流基建近年來遇上不少阻力，例如十號碼頭落馬、大嶼山物流園發展計劃的落空、港珠澳大橋延誤、廣深港高鐵香港段延誤及香港國際機場第三跑道延至 2016 年 4 月底才獲通過等，均令香港物流基建發展逐漸落後於鄰近地區。

前特首曾蔭權早年親自領軍《十一五與香港發展高峰會》時，提出加快興建十號貨櫃碼頭以配合港珠澳大橋工程，推動大嶼山為海、陸、空的交通物流樞紐。但運輸及房屋局於 2014 年 12 月發表「青衣西南部十號貨櫃碼頭初步可行性研究」及「香港港口發展策略 2030 研究」，指按照 2011 年價格估算，碼頭工程造價高達 609 億元，加上預期的

貨運量會減少，評定十號貨櫃碼頭在財務及經濟角度均缺乏成本效益，推算該碼頭未來營運 50 年仍無法回本，宣佈擱置十號碼頭計劃至 2030 年<sup>81</sup>。

大嶼山物流園發展計劃原意在大嶼山建造一個達 60 萬平方呎的物流園，以提供一系列的增值服務，例如散件整合、按客人需要改裝包裝、配上標籤、支援生產、維修或翻新及退貨物流等，以建立一套現代物流設施，連繫香港國際機場、貨櫃碼頭和其他物流業平台，提升物流業的競爭力。然而，物流園發展的概念後來卻胎死腹中。港珠澳大橋、廣深港高鐵香港段及香港國際機場第三跑道均為香港未來物流發展的重大基建，但因政治、環保、資金供應、管理和物料供應等原因，各工程亦需延期完成，都對物流發展造成影響。

然而，由於香港善於管理、效率過人，加上電子商貿的發展，空運物流近年發展迅速。根據「香港國際機場國際民航、乘客、及貨物統計數字(1998 - 2016)」顯示，空運的總計貨量由 1998 年的 1,628,742 公噸大幅上升至 2015 的 4,380,139 公噸；其中部分年份升幅高達 20%，例如 2010 年的升幅是 23.3%<sup>82</sup>。因此，若不推香港國際機場第三跑道的基建，其容量應於數年內飽和，競爭力亦會逐漸轉弱。與香港慢半拍的步伐相比，區內的廣州白雲機場正計劃將現時 2 條的跑道增至 5 條，而上海浦東機場亦計劃將 3 條跑道擴展至 5 條<sup>83</sup>，港人能不汗顏？

---

<sup>81</sup> 香港貿易發展局：香港經貿概況

<http://hong-kong-economy-research.hktdc.com/business-news/article/%E5%B8%82%E5%A0%B4%E7%92%B0%E5%A2%83/%E9%A6%99%E6%B8%AF%E7%B6%93%E8%B2%BF%E6%A6%82%E6%B3%81/etiik/tc/1/1X000000/1X09OVUL.htm>

<sup>82</sup> 民航處：香港國際機場國際民航、乘客及貨物統計數字(1998 - 2016)。

<sup>83</sup> 香港國際機場：《香港國際機場 2030 規劃大綱》。2011 年 6 月 2 日。

### 3.3 物流成本高昂

成本是決定競爭力的主要原因之一。簡言之，成本愈高，其競爭力愈低。由於土地資源短缺，生活指數高，香港的物流成本是全世界最高的地方之一。香港的倉庫租賃成本，相比鄰近地區高昂。根據世邦魏理仕首度發布的《全球優質物流物業租金》報告指出，在物流物業租金成本排名中，香港位於全球各城市首位，截至 2015 年第 4 季，物流物業年度租金高達約每平方米 28.94 美元（約 225 港元），比排第二和第四的東京和新加坡高出約 73%及 165%。相比鄰近的深圳，更高逾兩倍。（表 9.12）

表 9.12：全球優質物流物業租金排名（2015 年第 4 季）

排名	地區市場	租金 / 每平方米 (美元)
1	香港	28.94
2	東京	16.74
4	新加坡	10.91
6	上海	9.44
10	深圳	8.27

資料來源：世邦魏理仕——全球優質物流物業租金

自 2015 年年中起，法例規定凡遠洋輪船在停泊期間（不包括船隻到達的首小時和開出前的最後一小時），必須使用含硫量不超過 0.5%的低硫船用燃料或液化天然氣等低排放燃料<sup>84</sup>。這項環保規定，令遠洋來港貨輪燃料成本大增。低硫燃料的價格較重油高約四成，每公噸差價約 300 美元。以一艘 20,000 公噸的遠洋輪船停泊 14 小時為例，轉用低硫燃料所需額外燃料費平均約港幣 14,000 元。根據船東及船公司的意見，就算寬減港口設施及燈標費，都只能為遠洋船抵銷約 35%至 50%的額外燃料費。

<sup>84</sup> 見《文匯報》：〈遠洋船「泊岸轉油」 港亞洲先鋒〉，2015 年 3 月 12 日。

### 3.4 一流清關效率

清關效率是指貨物清關所需的時間和成本。清關效率高能大大降低貨運時間及清關所需的資金，提升物流競爭力。香港的清關效率一直受業界肯定，是區內最具效率的地方之一，通關手續通常一天內完成。(表 9.13) 香港海關結合了物流與科技的應用，採用了多個電子貨物清關系統，包括「空運貨物清關系統」、「道路貨物資料系統」及「電子貨物艙單系統」等，方便了海關和貨物營運商的聯繫，提升清關效率。除此，香港海關於 2016 年 3 月推出了「跨境一鎖計劃」，與廣東省海關對接，透過應用同一把電子鎖及全球定位系統設備，減少兩地貨物重複檢驗的機會，加快進出口清關。

相比鄰近競爭者，香港清關所需時間和費用亦較低。根據世界銀行所發表的「營商環境報告 2016」的數據顯示，香港出口耗時大約 19 小時，雖然不及新加坡，但比內地主要城市如上海和北京等更具效率。在進口耗時方面，香港更是名列前茅，只需 19 小時。除此，在進出口清關耗費方面，香港的出口耗費為 282 美元，而進口耗費為 266 美元，比鄰近競爭者為低。

表 9.13：各地進出口耗時和耗費

地區	出口耗時 (小時)	出口耗費 (美元)	進口耗時 (小時)	進口耗費 (美元)
上海	23	602	72	790
北京	29	425	117	760
台灣	17	335	47	389
香港	19	282	19	266
新加坡	12	335	35	220

資料來源：世界銀行〈營商環境報告 2016〉：跨國貿易數據

### 3.5 國內沿海航行權限制

中國的沿海航行權限制，增加了香港港口轉口貿易的競爭力。香港是區內的主要轉口航運樞紐中心。在 2015 年，轉口貨物佔了香港港口總貨物吞吐量超過 51%（表 9.13），而當中與中國內地的轉運比重最大，佔總轉口貨物的 39.8%<sup>85</sup>。根據中國內地《國際海運條例》，凡外資航運商均不得從事內地港口之間的國內運輸工作。若將貨物運離或運抵國內，就不算國內運輸。因此，外資航運商在運輸貨物進出入內地港口前，必須先到達一個中轉站。基於一個兩制的原則，香港是中國的特別行政區，與中國內地港口之運輸往來不算國內運輸，而且地理位置上靠近中國內地，對外資航運商而言，是一個良好的航運中轉樞紐。《香港港口發展策略 2030 研究》指出，若中國內地沒有沿海航行權限制規定，外資航運商大有可能會將大部分的國際轉運業務由香港轉至其他成本較低的內地港口<sup>86</sup>。由此可見，國內沿海航行權限制為香港帶來了獨特的競爭優勢。若限制逐步放寬，會削弱這個優勢。

表 9.14：2005 年至 2015 年按裝運種類劃分的港口貨物吞吐量 (千公噸)

裝運種類	2005	2007	2010	2015
直接裝運貨物	121,265 (52.7%)	112,647 (45.9%)	118,673 (44.3%)	123,587 (48.2%)
轉運貨物	108,876 (47.3%)	132,786 (54.1%)	149,142 (55.7%)	132,972 (51.8%)
合計	231,139 (100.0%)	245,433 (100.0%)	267,815 (100.0%)	256,559 (100.0%)

資料來源：香港統計處《2005 年至 2015 年港口轉運貨物統計》

<sup>85</sup> 香港統計處〈2005 年至 2015 年港口轉運貨物統計〉，2016 年 5 月。

<sup>86</sup> BMT Asia Pacific〈香港港口發展策略 2030 研究〉，2014 年 10 月。

## 4 未來發展方向

香港雖已為區內最主要的航運物流樞紐中心，具備不同的競爭優勢，例如優越的地理位置、健全的法制及高效的清關手續等，但隨著競爭者的崛起及經濟形勢的改變，香港物流業面對不同的挑戰。為了提升香港物流業之競爭力，除了發揮自身的優勢外，更需因時制宜地改善不利的客觀條件。

### 4.1 發展高增值得物流

對於高增值得物流，除了考慮成本等因素外，運航商更著重付運所需時間、清關效率、安全性及貿易限制等。香港作為一個自由港，貨物能自由進出，並擁有健全的法制，沿襲英國實行普通法，能與時並進，平衡各方利益；對知識產權的保障，亦較鄰近地區高；加上一流清關效率和基建，具有發展高增值得物流服務的條件。而這些條件，是鄰近競爭者如深圳和廣州不能完成複製和媲美的。除此之外，香港土地和人力資源緊絀，以致物流業成本較高，發展以成本主導的低增值得物流，其競爭力不如深圳等地。雖然因內地工資水平上漲的幅度比香港高等原因，內地與香港的工資成本差距將會逐漸減少，但香港卻要面對有關提高最低工資和設立標準工時等不穩定因素。香港的航空物流擁有世界頂尖的水平，擁有高效的清關手續和簡單低稅率，加上地理位置優越，位於亞洲中心，能短時間地把貨物安全地空運至世界各地。例如一些業界人士指出，貨物只需 1 至 2 天時間，就能從珠三角地區經香港國際機場運達歐洲地區。根據香港政府統計處 2014 年的數據顯示，香港是全球航空貨運量最高的城市，總貨吞吐量達 438 萬公噸，比上海的高出接近 2 倍。貨物從香港國際機場起飛，能於 5 個小時內到達亞洲大部分城市，覆蓋全球一半人口。再者，香港國際機場航班緊密，覆蓋率甚高，能大大減少付運時間。現時，超過 100 家航空公司於香港國際機場營運，提供約 1,100 班航機，通往全球約 190 個地點，包括 50 個內地主要城市。

隨著環球經濟重心移向亞太區的趨勢愈來愈明顯，亞太地區如中國內地等，對於高值貨品的需求將會愈來愈殷切。根據世界銀行 World Integrated Trade Solution (簡稱：WITS) 於 2014 年數據顯示，中國內地已成為全球第一大出口經濟體及第二大進口經濟體<sup>87</sup>，對物流服務需求龐大。再者，中國內地是全球奢侈品消費最大的市場，貝恩《2015 年中國奢侈品市場研究》指出，中國於 2015 年在奢侈品的消費額佔了全球奢侈品消費總額約一半，全球最高<sup>88</sup>。香港鄰近中國內地，是中國一個特別行政區，擁有獨特而完善的制度及優勢，不受內地《國際海運條例》規管，將能在高增值物流服務上，成為區內一個航運中樞，作為區內高增值物流的超級聯繫人。除此，由於地理和制度上的優勢，香港可透過提供優惠政策去吸引國際航運公司於香港設立總部，吸引業界專才，令香港打造成區域物流控制中心。

#### 4.2 加強珠三角合作

與鄰近地區深圳和廣州比較，香港物流業的相對優勢，就是其相對劣勢，反之亦然。再者，珠三角地理位置緊密，三地容易引起架床疊屋、惡性競爭的環境。隨著港珠澳大橋及廣深港高速鐵路將會落成，珠三角地區的經濟活動和交流亦更為方便。在航運發展上，三地能互補不足，各司其職，形成鐵三角之形勢，以協同效應提升區域性之競爭力。香港是國際主要的金融中心，有健全的金融體制、法制和人才，可為珠三角提供高端航運服務，例如海上保險與再保險、擔保、融資、航運經紀和海事仲裁等，為珠三角在物流業發展上提供更多投入，為航運商提供更多便利。除此，各地可加強海關之聯繫、規建高效跨境高速公路及資訊互通等，增加跨境清關效率、提升付運效率及追查貨物能力，從而令珠三角航運的區內競爭力有所提升。

---

<sup>87</sup> 世界銀行：World Integrated Trade Solution 2014。

<sup>88</sup> Christopher Horton, "When It Comes to Luxury, China Still Leads", *The New York Times*, April 5, 2016.

### 4.3 發展先進航運物流中心

香港土地資源短缺，人口老化，勞動人口估計將於 2018 年起萎縮，加上最低工資已於 2011 年落實，而勞工爭權護利意識高漲，物流成本近年不斷上升。因此，香港務必以發展先進航運物流為首要策略和方向。資訊科技在物流的應用已日趨成熟，其他地區早已大量利用科技提升物流效率，例如上海將於洋山深水港興建全自動無人碼頭、鹿特丹於 Maasvlakte 2 發展自動航運中心和機械人應用以及杜拜國際機場的自動化免稅貨倉 (Dubai Duty Free Warehouse) 等。自動化及先進航運物流應用了自動起重機 (Automated Stacking Cranes) 及自動導航車 (Automated guided vehicles) 等技術，減少了對勞工的依靠，增加了土地使用效能，提升了航運效率，減少污染。例如 Maasvlakte 2 航運中心的自動化與先進技術為其提升了約 40% 的生產力，並利用風力發電技術為其提供能源，造成零排放，促進可持續發展<sup>89</sup>。人家土地資源豐富，容易配合任何最先進的器材。純在硬件投資上比拼，香港不易勝出。幸而香港在管理、文化和制度方面有巨大優勢。要發揮這些優勢，我們仍必須配合先進的物流科技。例如無線射頻識別、移動互聯、貨物跟蹤定位、物聯網及視覺化技術等均有助於提升物貨追縱、雲端管理及付運等效率。

## 5 總結

香港向來鮮會支持個別的行業。擇勝而選(Picking Winners)並不符合香港傳統施政理念。但是物流基建是為整個香港服務的設施，因此支持物流不應視作支持個別行業。我們的貨運港，包括空運港和海運港，都是撐起香港作為貿易樞紐和商業重鎮的重要設施。我們固然不宜與其他領先的貨櫃港在硬件在量上鬥實力，但我們仍必須具備切合時代、效率一流的物流基建設施，配合在服務的質素上與人家比拼，在高增值物流站穩領先位

---

<sup>89</sup> APM Terminals. "Port of Rotterdam: APM Terminals Maasvlakte II Terminal Officially Opens; New Era in Port Operations is Celebrated" [Press Release], April 2015. <http://www.apmterminals.com/news/press-releases/2014/12/apmt-terminals-maasvlakte2-officially-opens>



置。

香港港口服務高效，是主要的船舶註冊地之一；空運物流高效，航線繁多，貨運全球第一，所運貨物之價值較高，佔總貨值約 40%；倉庫物流發展較為停滯，倉地供應少，而且空置率低；貨運物流正在縮減，分工外判盛行，各行業為優化供應鏈絞盡腦汁。

貿易及物流業是香港主要經濟支柱之一，2014 年為香港帶來了超過 5,000 億元的增值及超過 750,000 的就業機會。物流發展在香港一直深受各界肯定，是全球個國際航運中心之一。發展概況方面，香港的陸路物流近年逐漸被海運物流所取代，陸路跨境貨運逐漸減少，但空運則持續增長，在電子商務蓬勃發展下這勢頭將延續下去。

香港物流發展近年遇上不少挑戰。在強勁對手興起下香港港口的貨櫃處理量逐年下跌，並被多個區內港口超越，排名由 2011 的第 3 位下跌至 2015 年的第 5 位。慶幸的是：在世界銀行頒布的「物流績效指數」方面，2014 和 2016 年出現明顯的跌後回升勢頭。要延續這個勢頭，政府要有作為，要與業界加強溝通。為了提升香港物流發展的競爭力，香港未來應發展高增值物流、加強與珠三角合作、善用嶄新的技術，提升香港作為先進物流企業地區總部的吸引力，維護香港作為先進航運和物流中心的地位。