



▲隨着周邊港口的快速崛起和全球航運格局的變化，香港需要向更高價值的資源配置中心轉型。

## 經濟觀察家

在全球航運業面臨深刻變革的今天，香港國際航運中心的發展正處於重要的歷史轉折點。隨着全球航運競爭範式從「吞吐量規模」向「資源配置能力」轉變，香港需要突破傳統發展路徑，構建以「硬實力、軟實力、新實力」為核心的綜合競爭優勢。

# 香港航運以轉型求破局



航跡經緯  
王永新

香港國際航運中心的轉型升級，首先需要明確戰略定位的轉變。回顧過往，香港憑藉其優越的地理位置和自由港政策，發展成為全球重要的集裝箱樞紐港。然而，隨着周邊港口的快速崛起和全球航運格局的變化，香港需要向更高價值的資源配置中心轉型。

這一轉型的核心在於從注重貨物吞吐量轉向注重要素配置能力。倫敦的成功經驗表明，一個航運中心的影響力不僅取決於其港口規模，更取決於其對資本、信息、技術和人才的配置能力。

據統計，倫敦雖然早已不是重要的集裝箱港口，但其控制了全球超過50%的船舶融資業務和70%的航運保險業務，每年處理的海事仲裁案件超過2萬件。

### 硬實力升級：基建與產業的現代化

香港具備向資源配置中心轉型的獨特優勢。一方面，香港擁有「一國兩制」的制度優勢、普通法體系、資金自由流動和市場高度開放的特點；另一方面，中國是全球最大貿易國，香港與內地經濟聯繫緊密。這些條件為香港打造全球航運資源配置中心奠定了堅實基礎。

硬實力是航運中心建設的物質基礎。香港需要在保持現有港口設施競爭力的同時，着力提升基礎設施的現代化水平和產業生態的完整性。

在多式聯運體系建設方面，香港需要突破地理空間的限制，通過強化與內地腹地的連接來拓展經濟輻射範圍。西部陸海新通道的發展經驗值得借鑒，該通道通過鐵海聯運的模式，將貨物的發送量從2017年的3382標箱提升至2024年的96萬標箱，8年時間大幅增長283倍。香港可以依託大灣區建設，打造「鐵海陸江」立體聯運網絡，開通直達中西部地區的定點班列，建設內陸無水港，實現貨物「一次委託、一單到底」的全程服務。

在綠色基礎設施建設方面，香港需要把握航運業低碳轉型的機遇。國際海事組織（IMO）的數據顯示，航運業碳排放佔全球總排放的2.89%，減壓壓力日益增大。香港應加快綠色燃料加注設施建設，爭取在2025年內完成甲醇加注試點並向氨燃料等新一代清潔能源拓展。

上海港的發展經驗表明，綠色燃料加注業務不僅能帶來直接經濟效益，還能提升港口的國際競爭力。2025年1至9月，上海港液化天然氣加注量達56萬立方米，同比增長72%，綠色甲醇加注量突破7000噸，已成為全球領先的綠色燃料加

注中心。

### 軟實力提升：規則制定與專業服務

軟實力是航運中心核心競爭力的重要體現。香港需要充分發揮普通法體系和國際化的優勢，提升在航運規則制定和專業服務領域的影響力。

在海事法律服務方面，香港已成為亞太地區重要的海事仲裁中心。數據顯示，2023年香港海事仲裁案件數量較上年增長15%，其中國際案件佔比超過60%。為進一步提升競爭力，香港可以推廣「快速仲裁程序」，承諾在120天內完成裁決，同時完善線上仲裁平台，提高仲裁的便捷性和效率。

值得注意的是，目前全球約80%的航運合同選擇英國法作為適用法律，香港若能將其仲裁案件量提升至倫敦的20%，預計每年可帶來50億港元的經濟收益。

在航運金融服務方面，香港需要扭轉船舶融資市場份額下滑的趨勢。過去十年間，香港在全球船舶融資市場的份額從12%降至3%。為此，可以設立「船舶融資風險補償基金」，撬動銀行信貸投向綠色船舶和創新航運項目。

與此同時，香港應大力發展航運保險業務，2025年成立的香港船東互保協會填補了本地高端保險服務的空白，未來需要通過稅收優惠等政策吸引更多國際保賠協會在港設立區域總部。

### 新實力培育：數字化與科技創新

數字化和科技創新正在深刻改變航運業的運作模式。香港需要把握這一趨勢，積極培育航運新實力。

在區塊鏈技術應用方面，招商局集團開發的「絲路雲鏈」平台提供了重要借鑒。該平台基於區塊鏈技術，整合大宗商品貿易、航運物流與支付結算數據，實現提單全生命周期數字化管理。應用顯示，GSBN區塊鏈電子提單將郵寄流轉時間從5到10天縮短至1到2小時，同時通過不可篡改的特性顯著降低貿易欺詐風險。

香港可以加大對區塊鏈技術和通證經濟的應用，大力推動貿易、航運、金融的一體化應用和數字化貫通，並聯合金融機構開發基於區塊鏈的供應鏈金融產品。

在航運大數據建設方面，香港需要整合港口、物流與貿易數據，構建權威的航運指數數據系。例如，可以發布「香港—東南亞航線運價指數」，填補上海集裝箱運價指數在區域市場的空白。浙江「四港聯動」平台的成功經驗表明，通過連接100多個系統，將出口中轉時效從5天降至2天，數據共享能顯著提升

物流效率。

### 實施路徑：政策協同與區域合作

香港全球航運資源配置中心的建設需要明確的實施路徑和有利的政策支持。

在政策環境優化方面，香港可以借鑒新加坡的經驗，對符合條件的航運機構實施利得稅減半（8.25%），並為電子提單提供法律背書。同時，需要擴大「夥伴港口」網絡，與廣西、大連及智利聖安東尼奧港等國內外港口深化合作，共建綠色航運走廊。

在區域協同發展方面，香港需要強化與大灣區港口的合作分工。具體而言，香港可以聚焦高附加值貨物處理與東南亞航線服務，與深圳鹽田港的歐美幹線業務、廣州南沙港的內貿業務形成互補。通過「空海陸」聯運，擴大「經珠港飛」政策覆蓋範圍，吸引國際貨物經香港中轉。

在人才培養方面，香港需要建立覆蓋航運金融、數字化、碳中和等領域的複合型人才庫。可以與香港理工大學、大連海事大學、上海海事大學等知名院校合作開設培訓項目，並為高端人才提供個人所得稅優惠，增強人才吸引力。

### 未來展望

展望未來，香港全球航運資源配置中心的建設將是一個系統工程，需要政府、企業、專業機構等多方共同努力。通過構建「硬實力、軟實力、新實力」三維協同的發展模式，香港有望實現從「樞紐港」向「資源配置中心」的戰略轉型。

具體而言，香港可以通過5–10年的努力，初步建成覆蓋航運全產業鏈的現代服務體系。在硬件設施方面，形成高效順暢的多式聯運網絡和先進的綠色燃料加注體系；在專業服務方面，確立亞太地區航運金融和海事仲裁的中心地位；在創新發展方面，建成具有國際影響力的航運數字化平台。

這一轉型不僅有助於鞏固香港的國際航運中心地位，更能夠為「一帶一路」建設和國家高質量發展作出積極貢獻。當香港能夠將資本、信息、技術、人才等要素高效配置，為全球航運業提供更高價值的服務時，其在國際航運格局中的地位必將得到進一步提升。

香港全球航運資源配置中心的建設，既面臨着區域競爭加劇、技術變革加速等挑戰，也蘊含着綠色轉型、數字經濟等重大機遇。唯有把握趨勢、勇於創新，香港才能在日益激烈的全球航運競爭中贏得主動，續寫國際航運中心的新篇章。

（作者為招商局能源運輸股份有限公司總經理）

# 打造港股專屬AI科技投行體系

## 港股觀察

席春迎 范向偉

全球資本金局加速重塑，香港正迎來一個久違的窗口期。人工智能（AI）不僅重構產業鏈，更在重塑資本流動的邏輯。在此背景下，香港有條件、有基礎，也有迫切需求，率先打造面向中小企業的AI科技投行體系。

香港資本市場的問題，從來不是企業太少，也不是資金不夠，癥結在於結構性斷裂：一端是中小上市公司，市值偏低、交投不足、增長乏力，手握資本卻缺乏「增長引擎」；另一端是內地海量科創企業與高校技術成果，擁有技術、擁有人才，卻缺乏資本化路徑、產業場景與國際化出口。兩端都有強烈需求，卻始終無法有效對接。

傳統投行依賴昂貴專家、人脈驅動，天然難以在中小企業規模上展開，導致技術與資本之間長期存在一道巨大的結構鴻溝，香港因此形成了一個長期被忽略的「價值窪地」。人工智能提供的並不是一個工具，而是一整套「工程化能力」。它讓投行曾經依賴專家、經驗與偶然性的流程，第一次變得可複製、可規模化、可標準化。

過去尋找併購標的像「大海撈針」，如今AI可以在海量科創數據庫中自動篩選出與企業戰略高度匹配的技術與團隊。過去評估價值需要團隊反覆盡調，如今技術成熟度、商業可行性、行業對標、團隊能力都能以智能化方式快速生成結構化判斷。過去中小上市公司缺乏戰略、缺乏資源、缺乏能力，如今通過AI智能體組織，可以擁有大型集團一樣的資源。AI不是取代投行，而是把投行本來稀缺的能力，變成每家上市公司都可以隨時調用的「數字基礎設施」。

香港中小上市公司協會即將推出的「AI港股通平台」，本質上是一套圍繞「價值發現—價值創造—價值實現」的全鏈路系統，不僅服務香港超過兩千家中小上市公司，也將為內地海量科創企業提供一條可持續、可規模化的資本化通道。

該平台服務於香港的「沉睡資本」，AI港股通將幫助大量被低估、缺乏增長動力的上市公司主動識別機會：尋找最契合的發展方向；自動掃描最合適的內地科技項目或標的；評估技術落地可行性；設計併購路徑；推動業務整合與利潤貢獻；推動長期市值重構。

該平台服務於內地的「擱淺技

術」，對內地科創企業而言，AI港股通提供了一個全新的資本化機制：將技術進行評級、拆分與商業化；幫助團隊找到適合的產業場景；通過香港上市公司實現產業落地；獲得國際資本市場的估值體系；形成併購退出與全球擴張通道。

該平台讓香港成為兩端價值流動的「核心處理器」，AI港股通不是做撮合，而是做價值工程：把模糊需求轉化為可執行的「揭榜場景」；把技術能力轉化為「可交付的成果」；把企業轉型變成一個可重複的工程；把市值管理變成一個可長期穩定運行的機制。

## 培育科技鏈主企業

AI科技投行體系改變了香港中小上市公司過去的增長路徑。這意味着，一家只有幾十億市值的香港公司，也可以具備百億公司才有的戰略能力。這才是市值重構的核心。

香港中小上市公司協會在此基礎上推出「百億市值培育計劃」，目標包括：遴選一批具備進取心的上市公司；為其配置技術、項目、人才、資本與AI能力；讓其在三至五年內完成業務躍遷；打造香港真正意義上的科技鏈主企業。

AI正在重塑世界，也正在重塑資本市場。在未來競爭中，資金規模的重要性正在下降，資本基礎設施的智能化程度正在上升。而香港的優勢在於：完整的國際資本體系；法治與監管成熟；國際化的公司治理體系；與內地科創資源的近距離互通；對AI、數字金融的開放態度。

如果將上述優勢與AI科技投行能力結合，香港完全有可能在全球資本競爭中打開全新賽道：從「金融中心」升級為「科技資本化中心」；從「資本中介」升級為「價值創造節點」；從「資金樞紐」升級為「技術規模化的發動機」。而AI港股通，正是這一轉型的首個重要支點。

AI不是趨勢，而是新時代的基礎設施。香港要抓住未來，就必須擁有駕馭AI的金融系統。AI科技投行不是一個概念，而是一種能力體系；AI港股通不是一個產品，而是一個價值生態；香港中小上市公司協會不是旁觀者，而是推動者和建設者。香港不需要等待未來，香港可以親手創造未來。

（席春迎為香港中小上市公司協會主席；范向偉為鯨科技創始人）

# 租金回報吸引 資金湧入新盤



樓語縱橫  
楊永健

今年新盤市場持續熾熱，雖然上月底因應大埔宏福苑的嚴重火災，全城哀悼下有部分新盤暫緩推售，但上月一手銷售仍然按月微升，共售出1800伙（10月為1762伙），涉及金額接近200億元。今年首11個月的新盤銷售達至約1.88萬伙，較去年同期的約1.5萬伙顯著回升約24%。

總括一下今年各區的銷情，當中以港島區及新界區的新盤升幅最為明顯，兩區一手銷售按年升幅均超四成。相反去年銷售成績亮麗的九龍區，今年整體新盤銷售卻有所回落。港島區新盤銷售最為突出，至今已達3300伙，按年大幅增加近1000伙，創下自2005以來的二十年新高。

今年新盤銷售顯著增加，其中最主要的原因是今年收租客入市比例大幅增加。過去一段時間樓價跌、租金升，供平過租及收租回報激增。而現時的租客主要來自內地生，因應政府持續放寬大專院校的海外生名額，自2024至25學年起，政府資助專上院校招收非本地生的限額由20%倍增至40%，於下學年開始，非本地生名額將進一步增至50%，內地生大幅增加，具有收租潛力的港島區的新盤自然成為搶手貨。

向來受大學生歡迎的港島西區，近來區內有多個單幢新盤推售，明顯受到收租客青睞，港島西區的新盤市場更

出現缺盤現象。近年推售的多個港島西區新盤，原來均已全數售清，當中包括西營盤高街的半山名匯、西半山般咸道的The MVP、轉租為售的西營盤皇后大道西的尚瓏、西營盤的東邊街9號，以至西半山摩羅廟街半山捌號。

現時港島西區的新盤確實已經賣少見少，相信未來西半山超級豪宅天御，稍後推售1期2座中低層的兩房戶，勢必成為用家以至投資者的入市目標。

總括而言，近年來推售的新盤，特別是港島區的新盤，大多由投資者、收租客入市。早前灣仔單幢新盤Spring Garden的推售，全盤88伙單位幾乎全數是大手投資者購入，絕大部分購買全層4伙單位，反映現時港島區的新盤市場買家確實以收租客為主，而作為港內地生「搶住租」的港島西區，自然成為收租客的搶手貨。

（作者為世紀21星鑄總經理）



▲今年港島區新盤銷售最為突出，九龍區有所回落。

