第四章 香港的基建及航運發展

十九世紀下半葉，太古洋行旗下的太古輪船公司積極拓展中國沿海和長江水域的航運業務，對船隻維修的需求亦大為增加。為應付所需，太古洋行於二十世紀初，在鰂魚涌太古糖廠旁邊興建大型船塢。船塢可維修二至三萬噸的船隻，又可建造上萬噸的輪船，與九龍彼岸的黃埔船塢分庭抗禮。它在全盛期僱用五千名工人，令鰂魚涌、西灣河的人口倍增。太古為安置糖廠與船塢的大量員工，在附近興建宿舍，並為他們提供一些民生、教育等方面的福利。船塢現已成為大型屋苑，屋苑內的太豐路則留有船塢的奠基石。。

（圖片來源：政府新聞處圖片資料）

第一部份：專題概論
香港的基建及航運發展

蔡思行

香港被譽為世界三大天然海港之一，其優越的海岸地理環境使它成為南中國海路交通的要衝。香港海域除了九龍灣、紅磡灣等地方以外，一般水深均達30英尺。至於作為維多利亞港東西出入口的鯉魚門海峽和硫磺海峽，水深更分別達130英尺和70英尺，一般遠洋輪船均能在避免擱淺的情況下，自由進出維多利亞港。即使是九龍灣還是紅磡灣，亦可以通過將水淺的地方進行填海，既可解決船隻擱淺的問題，更可提供額外而寶貴的平地進行發展，可說是一石二鳥之計。[1]然而，在輪船普遍在香港航行的時代前，中國民船(Chinese junks)來往香港，無須面對上述的問題。香港之所以能夠成為珠江三角洲重要海上交通和漁業的集散地，與其擁有具弧形的優越海灣息息相關。這些海灣除了維多利亞港和九龍灣外，尚包括青山與九逕山之間的屯門灣和香港島南部的香港仔。[2]

由於有香港島北部作為阻擋強烈洋流的屏障，九龍灣自宋朝開始，便是從浙江、福建省沿海南下船舶經常途經之地。佛堂門作為九龍灣對出的東面犄角，地位重要，建有保佑海上安全的天后廟，是為現存香港最早的建築。由於海路貿易發達的關係，九龍灣西北岸的官富場約在南宋高宗時代便成為官方的鹽場，成為南宋末年宋帝逃避元室追擊駐蹕之地。[3]至於屯門灣，同樣由於有大嶼山作為屏障，所以自唐宋以來，便成為東南亞地區從海路前往廣州的外港，中外船舶雲集，具重要的戰略地位。因此，葡萄牙在明武宗正德九年至十六年(1514年—1521年)便曾佔領屯門一帶，但後為明朝水師打敗，其後只能佔據水淺的澳門作根據地，其在東亞海運方面的優勢由此逐漸被後起之秀英國所取代，由此足見屯門地位的重要。[4]至於香港仔，由於其前面有鴨脷洲為屏障，遂成為南中國海漁船停泊避風的中心。今日香港仔天后廟前的一帶土地，原為近海的石排灣。石排灣以東，在明朝至清初，都稱為「香港」。其東北岸以前稱為香港村或香港圍。1841年開埠以後，香港成為香港島全島的統稱，昔日的「香港」才改稱為「香港仔」。[5]

香港為甚麼在1841年開埠以後，取代以往壟斷中外貿易的廣州而一躍成為南中國最重要的商港？這一方面由於香港鄰近廣東省，因此粵港交界的水域成為當時珠江三角洲地區走私活動的溫床。另一方面，自1853年由外國人控制的中國海關在上海成立，其他通商口岸亦陸續成立以英國人為首控制、稱為「洋關」或「新關」的海關組織，負責向外國商船，按照條約規定徵收關稅。至於清政府原有的海關組織則稱為「常關」或「舊關」，繼續在非通商口岸向中國民船徵收關稅和船鈔等費用。由於常關徵收的稅率一般較洋關所徵收的為低，因此不少中國民船從香港進口外國商品，再轉運至廣東沿岸地區謀利，成為輪船招商局外，中國航運與世界接軌的另一方式。[6]然而，中國民船不一定選取民船的身份進行貿易，如果使用外國商船的身份是有利可圖的話，中國民船則可以利用上述兩重海關制度的漏洞來謀利。

1858年的《天津條約》外國商船子口半稅的權利：船主只要繳交額外百分之2.5的子口稅，貨物運銷內地，便無須再繳納其他徵稅。而清廷海關監督則管理原有在非通商口岸的常關，向中國民船徵收常關稅。另一方面，由於清廷中央財政匱乏，無力支援地方政府的軍事開支，因此中國內地遍設厘卡，向中國民船徵收厘金。厘金數目的多寡，端視乎民船經過厘卡數目的多少而定。香港華人正利用中國不同的海關制度，繳付佣金給外人，使之在香港登記成為其民船的註冊者，以便取得懸掛外國國旗的權利。因此，在十九世紀末、二十世紀初，便有不少中國民船在駛離香港水域後，立即「合法地」懸掛英、美、德、法等國國旗，駛往廣州，並享有子口半稅的特權，避免了內地官員肆意徵收厘金和雜費的苛索。當然，如果航程短，使厘金徵收的金額低於子口半稅，這些民船便以本地的身份直接駛往非通商口岸。[7]香港華商高度的靈活性，正是香港在戰前幾佔每年中國進出口一半份額的重要原因。

香港早期航運業的迅速崛起與苦力貿易有密切的關係。1850年代，太平天國亂事波及整個華南地區，造成大量中國人民流離失所，生計斷絕。當中不少難民逃離到香港，更多的是通過香港，前往美國加利福尼亞州或澳大利亞的金礦做工，又或者到南美洲和南洋一帶的種植場，從事苦力的工作。由於大量中國苦力通過香港前往外地，使香港成為苦力貿易的集中地，使香港的航運業異常興旺。根據香港史專家歐德理(E.J. Eitel)的記載，單單在1852年，通過香港前往加利福尼亞洲的中國人便有三萬人之多。這些人通過香港前往現在新加坡、馬來西亞的英國海峽殖民地，再前往加利福尼亞洲和南美的西印度群島各地。當時中國人在香港繳付前往加洲的船票費用，便達到一百五十萬銀元。該年香港每個月流通的貨幣只有五萬六千多元，而香港政府年收入亦只有近十萬元，由此可見苦力貿易帶來的龐大商機。由於中國的苦力一般都不習慣外地的生活習慣，因此他們的衣服、食物以至居住的預製木屋配件，都通過香港出口到苦力工作的地方。另一方面，苦力在外地不幸逝世，亦會由同鄉會或慈善組織如東華醫院等，將他們的「骨殖」運回鄉下，以免客死異鄉而出現亡魂無法歸鄉的情況出現。而大量客運船來往香港與外地，亦促進了香港船舶維修業的發展。[8]

然而，苦力貿易在1870年代已迅速衰落，香港航運的發展更依靠遠洋航運(ocean-going shipping)、轉運貿易和造船業等的發展。1869年，連接地中海和紅海的蘇伊士運河通航，大幅縮短歐洲前往亞洲的航程，加上以英國為首的西方造船技術，在同時期已由風力推動的鐵底帆船逐步發展至蒸汽輪船(steamship)，這使西方商船無論在航速以至載重方面，均有長足的進步，使大量的遠洋航運變得有利可圖。[9]而香港與中國各通商口岸的航運活動，亦受惠於上述的科技發展。最早以股份公司形式在香港成立的輪船公司是1865年以75萬港元資本成立的省港澳輪船公司(Hong Kong, Canton & Macao Steamboat Co.)。省港澳輪船公司由蘇格蘭人得忌利士(Douglas Lapraik)所創立，而當中大部分的資本來自美資的瓊記洋行(Augustine Heard & Co.)。瓊記洋行將「金山號」(Kinshan)、

「火鴿號」(Fire Dart)和「白雲號」(White Cloud)三艘輪船轉給省港澳輪船公司，前兩艘來往香港和廣州，而後一艘則來往香港和澳門，除星期日以外，維持每日來往香港、廣州和澳門的客運。[10]1867年，香港和舊金山(今三藩市)開闢了定期的輪船航班。1881年，來往香港、澳洲、溫哥華的輪船啟航。[11]

輪船客運固然令香港與中國和世界各主要港口連繫起來，但香港經濟的迅速起飛，始終需要依靠輪船貨運，而貨運的成功，又與能夠和輪船相配合的現代基建設施分不開來。1886年，怡和洋行(Jardine Matheson & Co.)將原來的怡和洋行埠頭倉棧和香港九龍碼頭倉棧貨船公司合併為香港九龍倉棧公司(Hong Kong and Kowloon Wharf and Godown Company)，在九龍尖沙咀和港島的西營盤和灣仔提供香港轉口貨運必須的貨倉貯藏服務。此外，太古洋行亦在九龍半島酒店南端沿海地方設立藍煙通輪船貨倉(Holt's Wharf)。[12]英資洋行可說是壟斷了香港的貨倉業。

另一重要的配套設施是船塢業，亦是英資洋行的天下。1863年，一班香港商人在得忌利士的牽頭下，成立香港及黃埔船塢公司(Hongkong & Whampoa Dock Company)。1864年，香港及黃埔船塢公司收購香港仔船塢(Aberdeen Dock)。1865年，在紅磡建立聯合船塢(Union Dock)，並在翌年增資至75萬港元，成為有限公司。1877年，將原在廣州黃埔的物業售予中國政府，集中發展在香港的業務。1880年，再收購位於大角咀的大同船塢(Cosmopolitan Dock)。1888年，耗資百萬英鎊的第一號船塢建成，成為在華英國海軍艦隻進行維修的主要場所。至此，該公司不但成為香港製造商船的領導者，更成為十九世紀末不少英國遠東戰艦的製造場所，具高度的戰略價值。至於1908年成立的太古船塢公司(Taikoo Dockyard & Engineering Co.)，則於對著鯉魚門的港島北岸建成船塢，專責建造技術已成熟的蒸汽輪船。[13]

時而世易，隨著戰後國際航空業的迅速發展以及1970年代多次的石油危機，遠洋航運業已非有利可圖，香港的船塢維修業亦隨之萎縮。1973年，太古船塢與香港及黃埔船塢公司合併，成立香港聯合船塢有限公司。1978年，太古船塢結束在香港的所有業務，而聯合船塢在青衣的新廠亦已建成。[14]1980年7月20日，聯合船塢在紅磡的九龍廠一號旱塢在維修完最後一艘貨輪後，結束其115年的歷史任務。[15]與香港航運有關的貨倉和船塢等地皮，亦陸續因應香港經濟轉型的發展，轉換為商業和地產發展的用途。首先，九龍倉將原來在九龍半島的倉庫，在1966年至1980年代，先後建成其後名為「海港城」的大型商場和商業辦公大樓。至於原太古船塢的臨海地皮，則在1975年陸續興建其後多達63幢住宅大廈的「太古城」。原紅磡船塢地皮則在1985年起陸續建成共88幢住宅大廈的「黃埔花園」，與「太古城」並列為香港十大屋苑之列。

註釋

1. Tze-nang Chiu, *The Port of Hong Kong* (Hong Kong: Hong Kong University Press, 1973), pp. 5-6.
2. 羅香林：〈香港之海灣與特產及其前代隸屬〉，載《一八四二年以前之香港及其對外交通——香港前代史》（香港：中國學社，1963年），頁1。
3. 羅香林：〈香港之海灣與特產及其前代隸屬〉，頁2；龔春賢：〈佛堂門與香港九龍新界等地之天后廟〉，載《一八四二年以前之香港及其對外交通——香港前代史》（香港：中國學社，1963年），頁171。
4. 羅香林：〈香港之海灣與特產及其前代隸屬〉，頁2及12-13。
5. 羅香林：〈香港之海灣與特產及其前代隸屬〉，頁2及11-12。
6. 蔡思行，〈清末中國海關與世界航運的接軌——以九龍關管理中國民船為例(1890-1911)〉，中國與世界國際學術研討會，2011年11月17日。
7. 蔡思行，〈清末中國海關與世界航運的接軌——以九龍關管理中國民船為例(1890-1911)〉，中國與世界國際學術研討會，2011年11月17日。
8. 蔡思行：〈香港成為苦力貿易中心〉，載《香港史100件大事(上)》（香港：中華書局，2014年），頁64-65。
9. 余繩武、劉存寬主編：《十九世紀的香港》（香港：麒麟書業有限公司，1994年），頁241。
10. H.W. Dick, and S.A.Kentwell, *Beancaker to Boxboat: Steamship Companies in Chinese Waters* (Canberra: The Nautical Association of Australia Inc., 1988), p.146.
11. 余繩武、劉存寬主編：《十九世紀的香港》，頁242。
12. 余繩武、劉存寬主編：《十九世紀的香港》，頁253。
14. 臺灣總督官房調查課：《香港の港勢と貿易》（東京：株式会社ゆまに書房，2013年），頁15及31。
15. Hongkong and Whampoa Dock Co. Ltd. , *The Hong Kong & Whampoa Dock Company Limited Hong Kong* (Hong Kong: Hongkong and Whampoa Dock Co. Ltd., 1948), pp. 8-9.
16. 臺灣總督官房調查課：《香港の港勢と貿易》，頁46-47及51。
17. 《聯塢簡訊》，1979年4月17日(第1期)，頁3。
18. 《聯塢簡訊》，1980年11月15日(第8期)，頁2。

第二部份：參考書目

1. 余繩武、劉存寬主編：《十九世紀的香港》。香港：麒麟書業有限公司，1994年。

2. 蔡思行：〈香港成為苦力貿易中心〉，《香港史100件大事(上)》。香港：中華書局，2014年。

3. 蔡思行，〈清末中國海關與世界航運的接軌——以九龍關管理中國民船為例(1890-1911)〉，中國與世界國際學術研討會，2011年11月17日。

4. 《聯塢簡訊》。第1期，1979年4月17日。

5. 《聯塢簡訊》。第8期，1980年11月15日。

6. 羅香林：《一八四二年以前之香港及其對外交通——香港前代史》。香港：中國學社，1963年。

7. 臺灣總督官房調查課：《香港の港勢と貿易》。東京：株式会社ゆまに書房，2013年。

8. Chiu, Tze-nang. *The Port of Hong Kong*. Hong Kong: Hong Kong University Press, 1973.

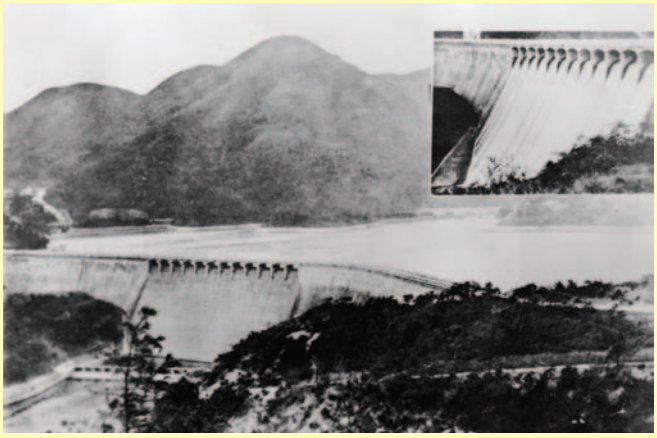
9. Dick, H.W. and Kentwell, *S.A. Beancaker to Boxboat: Steamship Companies in Chinese Waters*. Canberra: The Nautical Association of Australia Inc., 1988.

10. Hongkong and Whampoa Dock Co. Ltd. *The Hong Kong & Whampoa Dock Company Limited Hong Kong*. Hong Kong: Hongkong and Whampoa Dock Co. Ltd., 1948.

第三部份：參考相片

啟德機場的土地原本在1914年被規劃為「啟德濱」高尚住宅區。但一戰過後，經濟衰退及工潮導致「啟德濱」無以為繼。在1927年，港府以一百萬購入填海區，並以二百七十萬興建機場，啟德機場終在1930年落成。
（圖片來源：政府新聞處圖片資料）

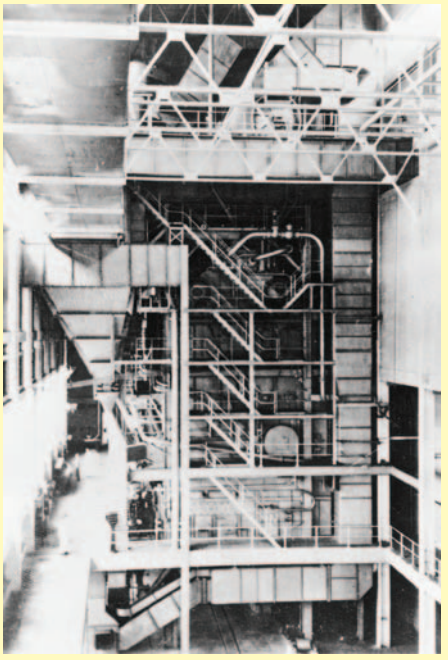
圖為香港九龍貨棧二號碼頭。亞美尼亞商人保羅．遮打(Paul Chater)發現九龍半島最南端的西岸水深岸闊，有利船商貿易發展，於是把灣仔貨倉公司遷往尖沙咀。後來，公司與怡和洋行埠頭倉棧合併，改稱「香港九龍貨棧有限公司」，成為後來香港最大的深水碼頭區和國際航運中心 — 「九龍倉」。
（圖片來源：政府新聞處圖片資料）



大潭水塘，攝於1870年。大潭水塘系統包括大潭上水塘、大潭副水塘、大潭中水塘及大潭篤水塘，建於1889年至1917年間，總容量為九百萬立方米 。
（圖片來源：政府新聞處圖片資料）

香港仔為沿海地區，因利成便，成為昔日的主要轉口港。昔日的香港仔擁有香港首個大型船塢，名為夏圃船塢，後被黃埔船塢收購，發展成本港四大船塢之一，到1970年代末期，黃埔船塢重新發展船塢成為香港仔中心。
（圖片來源：政府新聞處圖片資料）

九龍角是九龍尖沙咀天星碼頭一帶。
（圖片來源：政府新聞處圖片資料）



中電發電機組。
（圖片來源：政府新聞處圖片資料）

香港黃埔船塢公司成立於1863年，經過收購和合併，它在1870-80年代擴展成本地船塢業霸主，業務由修理保養船隻發展至造船，其中既有小型的木製遊艇，也有大至5000噸的輪船。它在紅磡區興建的現代化船塢，為華人提供了大量工作機會，連帶令當地社區和相關設施亦發展起來。二次大戰過後，造船和維修工業轉移到外地，本地造船業逐漸式微。1972年，黃埔船塢與太古船塢合併，將船塢業務遷往青衣，而昔日的黃埔船塢地皮，隨後陸續化身成私人屋苑。
（圖片來源：政府新聞處圖片資料）

第四部份：問一問，想一想

預期學習成果

- 認識香港作為自由貿易轉口港的歷史脈絡，貿易與物流一直以來是香港經濟體系的重要支柱。
- 認識各行各業的市民在城市發展上的參與權和責任承擔。
- 評價公眾對經濟發展和城市規劃的公平參與程度。

關鍵主題

今日香港：生活質素、社會政治參與
能源科技與環境：環境與可持續發展

關鍵概念

城市規劃　　公民參與
社會資源　　可持續發展　　環境保育

基礎問題

（一） 重要年份與事件（配對）

試為下列詞庫內的字詞，配上相關的史實內容。

屯門　　藍煙通輪船貨倉　　太古船塢海港城
石排灣　　子口半稅　　黃埔花園省港澳輪船公司

字詞	史實內容
例：屯門	曾在1514至1521年間被葡萄牙佔領，但後為明朝水師所敗，其後葡國只能佔據水淺的澳門作根據地。
1.	由明朝至清初，被稱為「香港」。其東北岸以前稱為香港村或香港圍。
2.	外國商船船主在中國海關一經繳交，貨物運銷中國內陸，便無須再繳納其他稅項（例如各厘卡的厘金）。
3.	成立於1865年，是最早以股份公司形式在香港成立的輪船公司。
4.	太古洋行在九龍半島酒店南端沿海地方設立的貨倉。
5.	於1908年成立，位於對著鯉魚門的港島北岸。
6.	位於原紅磡船塢地皮，在1985年起陸續建成共88幢住宅大廈。
7.	原址為九龍倉碼頭，完成於1980年代的大型商場及商業大樓。

（二） 意想歷史情景

在1867年，香港和美國增設了定期的蒸汽輪船航班，試想像當時收費最便宜的客艙內熱鬧擠擁的情況，並繪畫下來。

進階問題

（三）歷史思考及判斷

1. 在十九世紀末及二十世紀初，不少華商繳付佣金予外國人，要求這些外國人在香港登記成為華商民船的註冊者，以便取得該等船隻懸掛外國國旗的權利。你認為出現上述情況的原因是甚麼？試根據第一部份文章解釋你的答案。

2. 「全球一體化」意味著交通技術的進步，以及隨之以來的貨物及人員在世界各地往來，從試參考第一部份文章，分析十九世紀是否已出現「全球一體化」之現象。參考片集：《香港歷史系列III：航運連城》、《香港歷史系列：南北行貿易》（提示：從貨物往來、人員往來及交通技術進步三方面，加以探討 。 ）

（四）昔為今用

1. 開埠以來，香港擔當轉口港的角色，商貿頻繁，建立了穩建的經貿體系及信譽，也為在這個城市生活及工作的市民，提供了良好的基礎建設。根據本章的「專題概論」，試就香港在地理、經濟和政治方面的優勢，分析香港航運業發展蓬勃的原因。

2. 面對中國大陸積極推動「一帶一路」的貿易策略，你認為作為自由港的香港在這些國家重大政策下可以扮演甚麼的角色？試加以說明。

（五）通識反思

1. 近年，香港政府致力發展運輸及基建設施，當中包括：高鐵、港珠澳大橋、機場第三跑道及啟德郵輪碼頭等。你認為發展基建在多大程度上有助促進香港的可持續發展？（提示：可從可持續發現的三個導向作出探討。）

小提示
可參考延伸閱讀（1-8）（11-12）（19-20）

2. 你認為香港是一個「可持續發展」的城市嗎？你認為香港社會的基建在多大程度上能體現多元發展觀？（提示：可從經濟、環境、文化等方面分析。）

小提示
可參考延伸閱讀（1-15）（23-24）

延伸探索

1. 香港的運輸及基建發展藍圖有甚麼特色？試從以下方面評價這些基建對香港的經濟和社會效益。

香港作為自由港的角色，在配合中國發展的政策下有甚麼轉變？這些轉變為香港帶來甚麼正面或負面影響？

隨著這些基建一一落成，對我們的日常生活有甚麼影響？

想一想，這些基建發展的受惠對象是誰？對香港社會來說，有甚麼效益和代價？

發展基建的過程中，香港市民的參與程度如何？香港城市發展的諮詢制度是怎樣的？甚麼是「公眾參與式規劃」？香港的城市發展可否體現「公民參與」？

第五部份： 延伸閱讀

報章

1. 〈高鐵工程或令米埔地陷港鐵認進行「地底急救處理」〉，《星島》，2014年5月7日。
2. 〈 團體憂三跑令港失空管權〉，《新報》，2015年5月13日。
3. 黎廣德：〈一地兩檢飲鴆止渴高鐵須研停工止血〉，《信報》，2015年5月26日。（亦載獨立媒體，文章可見：http://www.inmediahk.net/node/1034659）
4. 林芷筠：〈三跑只是「土地問題」嗎？〉，《明報》， 2015年6月30日。
5. 〈高鐵工程進度達七成－張炳良反對停工止蝕〉，《頭條日報》， 2015年7月5日
6. 〈機管局料今冬航機升降量達極限〉，《香港商報 》，2015年5月7日。

網上媒體／資源

7. 香港地球之友：《郵輪廢氣埋身，政府鬥卸，居民自救》（香港獨立媒體，2013年6月11日）
   http://www.inmediahk.net/node/1016907
8. 關於「第三條跑道」的文章（香港獨立媒體）
   http://goo.gl/h3Jju6
9. 張志剛：〈「一帶一路」大戰略與香港的機會〉（立場新聞，2015年4月9日
   http://goo.gl/0amVbG
10. 沒有金融和旅遊業就完了？4張圖告訴你香港文化產業多重要（The News Lens 關鍵評論，2015年8月21日）
    http://hk.thenewslens.com/post/201092/
11. Gov't set to lose HK$5.7bn from airport over third runway construction (Hong Kong Free Press, 25 June 2015)
    https://goo.gl/xMYrbp
12. Further delays and budget overrun add to high-speed rail tensions (Hong Kong Free Press, 30 June 2015)
    https://goo.gl/Cr2Kj4
13. John Tsang speaks to Xinhua on 'one belt, one road', spurs 2017 CE speculation (Hong Kong Free Press, 20 July 2015)
    https://goo.gl/fLkcic

政府文件

14. 香港特別行政區政府運輸及房屋局－香港國際機場三跑道系統
    http://www.thb.gov.hk/tc/whatsnew/transport/2015/three_runway/index.htm
15. 香港特別行政區政府運輸及房屋局－鐵路發展策略2014
    http://www.thb.gov.hk/tc/psp/publications/transport/publications/rds2014.pdf
16. 發展事務委員會－關於擬議古洞北及粉嶺北新發展區 的背景資料簡介（立法會CB(1)925/13-14(07)號文件，2014年2月25日）
    http://www.legco.gov.hk/yr13-14/chinese/panels/dev/papers/dev0225cb1-925-7-c.pdf

17. 立法會發展事務委員會（文件）
http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/dev/papers/dev_hc.htm

法定機構

18. 機場管理局－三跑道系統
http://www.threerunwaysystem.com/tc/

香港電台節目／網上學習資源

19. 鏗鏘集：脫軌
http://programme.rthk.hk/rthk/tv/programme.php?name=tv/hkcc&d=2015-07-20&m=episode

20. 視點31：機場第三跑
https://www.youtube.com/watch?v=KnGWUxGAWPY

政府網頁

21. 香港航運發展局
http://www.mic.gov.hk/chi/whatnew/index.htm

推介書籍

22. 吳詹仕：《天空之城 － 從啟德出發》。香港：經濟日報出版社(香港)，2007。

23. 黃英琦：《改革戰記 ： 營造灣仔》。香港 ： 思網絡有限公司，2011。

推介電影

24. 賴恩慈：《1+1》（2011）、《N+N》（2012）

瀏覽「CACHe X RTHK 香港歷史系列」網上教學資源及活動資訊
http://www.cachehistory.org.hk/

第六部份：活動建議

課後活動：強弱危機綜合分析（SWOT）

議題：香港航運業的機遇與挑戰

簡介

香港作為一個國際貿易轉口的重地，航運業對於香港經濟也有舉足輕重的地位。在中國改革開放後，香港一直擔任中國和各國貿易的轉口地帶，面對國內的航運業的急促發展，為香港帶來不少威脅，同時亦為香港帶來了不少機會，同學可透過SWOT的分析方法對議題進行多角度分析。
（例：高鐵、廣州白雲機場、深圳前海、鹽田港）

步驟一

老師帶領同學認識香港航運現況和附近地區的航運發展。（例：貨物種類、來源地等）
［建議時間：十分鐘］
小總結

步驟二

分組進行SWOT分析
［建議時間：十分鐘］

建議

指引：

Strength （優勢）	Weakness （劣勢）
法治（保障）	成本
稅率	空間
治安	入境
人才	
Opportunity （機遇）	**Threat （挑戰）**
強化固有優點	運輸業萎縮
重配貨物類型	中國航運系統
	鄰近國家的航運系統

步驟三

探討未來香港航運業的發展。
［建議時間：五分鐘］

步驟四

討論建議政府或其他持份者如何協助香港航運業發展。
［建議時間：五分鐘］

課外活動：參觀博物館

考察地點：香港海事博物館

簡介

香港海事博物館設有介紹香港航運業進程的常設展覽，同學可透過參觀展館學習更多香港航運史的人、事、物。

活動一

同學參觀香港船隻和船廠展館時，以腦圖記錄不同時代的船隻特色及其不同功能。

建議

參考類別：戰前/戰後，運載的貨物種類

活動二

參觀創建現代化港口展館，並找出香港於第二次世界大戰後成為各國航運樞紐的原因。

備註

博物館內的常設展館為收費區域，如欲以學校或團體身份預約參觀或申請導賞服務，可參閱：http://www.hkmaritimemuseum.org
地址：香港島中環8號碼頭
查詢：+852 3713 2500