

考察報告

**香港漁民遠洋漁業發展考察團
(阿曼塞拉萊和阿聯酋杜拜)
24/7/2019——31/7/2019**

目錄

考察團行程表	_____	P2
考察團行程圖	_____	P4
考察團目的	_____	P5
考察團報告	_____	P6
考察團團後後會議	_____	P59
考察團後記	_____	P67

考察團行程表

行程	早上	中午	下午	晚上
第一天 (24/7) 星期三	早上約6點香港機場集合 乘搭7.50分阿聯酋國際航空直飛杜拜 抵達當地時間中午11.40分 (全程巴士接送，導遊跟隨)	入住杜拜市中心酒店 (午餐)	-出席香港明星食品有限公司的座談會 -參觀杜拜最大的冷庫設備 -與香港駐杜拜的貿發局林代表會面 -參觀附近魚市場，包括魚獲價錢、買賣銷售、魚類提供等。	入住杜拜三星酒店(晚餐)
第二天 (25/7) 星期四	於酒店出發機場，乘搭早上7.55分的飛機由杜拜前往阿曼，與當地漁業局官員會面，透過會談介紹阿曼漁業情況，有助漁民對阿曼漁業的了解。	附近(午餐)	-參觀Barka 拍賣魚市場 -觀察當地魚獲情況，市場規模。	入住马斯喀特的酒店(晚餐)
第三天 (26/7) 星期五	於酒店早餐後，約9.30分從马斯喀特到達古力亞特(碼頭-金槍魚產區)，觀察近岸漁船舢板，水質情況、海的風向。	-午餐在當地漁業冷庫的貿易商家中作客 -交流關於漁業發展合作問題	-考察蘇爾港口，觀察漁船外形、漁網設計、漁船卸貨 -參觀魚獲買賣及比較各類金槍魚的市場價格。 -觀察當地漁民作業方式和捕撈魚類數量等。	入住蘇爾的酒店(晚餐) -考察團小結會議，總結過去幾天行程及商討未來幾天行程安排。
第四天 (27/7) 星期六	於酒店早餐後，由蘇爾前往貿易商的冷庫儲存倉，參觀冷庫的設施設備，該廠主要保鮮墨魚和牙帶魚，漁民可觀看其保鮮程度。	前往馬西拉島，途經迦南及阿斯哈拉 (午餐)	-目的地馬西拉島 -天氣緣故，未能登島	入住蘇爾附近的酒店(晚餐)
第五天 (28/7) 星期日	於酒店早餐後，從蘇爾出發到目的地杜孔(自由貿易發展區)，由自貿區的CEO親自帶領團員介紹杜孔的發展方向。	午餐在自貿區附近	-參觀自貿區內的國際港口及新建的內陸機場	入住杜孔的酒店(晚餐)
第六天 (29/7) 星期一	於酒店早餐後，杜孔出發到目的地塞拉萊。	午餐在路途 -開會，分享這些天的所見所聞。	-因時間關係，未能出海 -改為參觀塞拉萊中心的魚市場 -觀察晚市魚類品種及價錢，其新鮮程度	入住塞拉萊的酒店(晚餐)
第七天 (30/7)	於酒店早餐後，再次出發至塞拉萊早市的中心魚市場，進行與晚市的魚類及新鮮程度對比。	午餐在魚市場附近	-出席阿曼漁會的座談會 -談論兩地如何合作發展的事宜	乘坐阿曼航空晚上8.55分從塞拉萊到杜拜，晚上10.55分到達。入住杜拜的

星期二			-出發至塞拉萊碼頭，考察已獲得阿曼入漁權的浙江船，分組登上漁船觀察設備配置 -前往至船廠，觀看當地的漁船舢板設計	酒店(晚餐)
第八天 (31/7) 星期三	於酒店早餐後, 參觀杜拜的人工建設的棕櫚島。	-開會，總結這些天的考察行程，進行疑問解答。 -午餐在機場附近	約下午4點到達機場，乘坐阿聯酋國際航空下午6點25分返回香港。	抵達香港為當地時間早上時間6點20分。

考察團行程圖



考察目的

首先，是次組織遠洋漁業考察團—阿聯酋杜拜及阿曼塞拉萊，是為了讓香港遠海的漁民尋找生機，走出目前面對南海資源枯竭的困局，透過考察阿曼，於各地的碼頭港口等實地進行研究，並與當地漁業局官員就阿曼的漁業發展空間展開座談會，其親身解答有助漁民對前往阿曼進行遠洋漁業一事加深認識，嘗試了解阿曼的漁業法例、可捕撈方式、範圍，以及外資投資政策等，而該次的考察團內容亦包括在各碼頭和魚市場考察魚類資源、捕撈方式及使用的捕撈物料，還有順帶感受當地的氣候和民俗、飲食文化，為將來的遠洋漁業工作做好準備。

簡介阿曼漁業情況

阿曼是位於阿拉伯東南部的國家，常年天氣溫度處於40度或以上，阿曼海域擁有非常豐富的漁業資源，1700公里的海岸線，漁業仍是當地的傳統行業，因此當地漁民會在近岸以人手撒網或手釣的方式捕魚。目前阿曼政府正處於開放外來投資者加入漁業，必須聘請或與阿曼人合作，目的是為了帶動阿曼的經濟，提升當地的就業率。

作為阿曼第二大城市的塞拉萊，是當地捕撈漁業的重鎮，不少當地漁民以此為中心並於阿曼的南部開展漁業生產。阿曼人在漁業生產上大多招聘孟加拉人或印度人作漁工協助生產，或悠閒地進行生產作業，因其信奉穆斯林宗教緣故，他們不吃沒有鱗的魚，例如牙帶魚和墨魚。因此很多貿易商會將捕撈的墨魚和牙帶保鮮，然後銷售至外國其他地方。

當地常捕撈的魚類有金槍魚、藍帶、黃鰭吞拿、沙丁魚、鱸魚、旗魚等；目前在阿曼捕撈的外來船隻數量仍然較少，而首都馬斯喀特位於北部，是不設漁民作業。

第一天

➤ 第一次座談會——7月24日

時間：當地時間 下午3點至5點

地點：香港明星食品有限公司（杜拜水果和蔬菜中心市場）

嘉賓：香港駐杜拜貿發局代表

是次座談會目的是希望增強香港漁民在海外發展捕撈事業的信心，讓貿發局知道目前香港遠海漁民作業的生存環境，如日後他們向阿曼申請入漁權牌照時，貿發局能為其發聲，給予支持和照應。

是次行程也是團員第一次參觀吳生（香港明星食品有限公司行政總裁）的公司，雖知吳生曾是香港漁民的背景，但這次的考察團和參觀有助他們對吳生的背景加深認識；而座談會舉辦的地點便是吳生擁有的香港明星食品有限公司。

香港明星食品有限公司是杜拜、阿聯酋乃至中東地區第一家香港集團化營運的綜合性食品貿易公司，其經營業務範圍同時涵蓋了三大業務板塊即「冷庫管理和租賃業務」、「進口和轉口貿易及其銷售業務」，以及「配送和批發銷售業務」。尤其是它管理冷庫方面的經驗十分豐富，由專業團隊管理，經營及承包其他國家的冷庫。

因此，特意安排團員先參觀該司的冷庫倉儲，它是阿聯酋最大的冷庫倉儲，擁有高超的冷凍技術，使得蔬菜和水果都能維持它的保鮮程度，此等效果在魚類保鮮方面同樣重要，因為在阿曼捕撈的外國漁船，會將大部分的魚獲轉售至其他地方買賣，從而賺取更高的利潤，因此冷庫設備是必不可少，這項技術對日後漁民在阿曼發展也是十分關鍵。

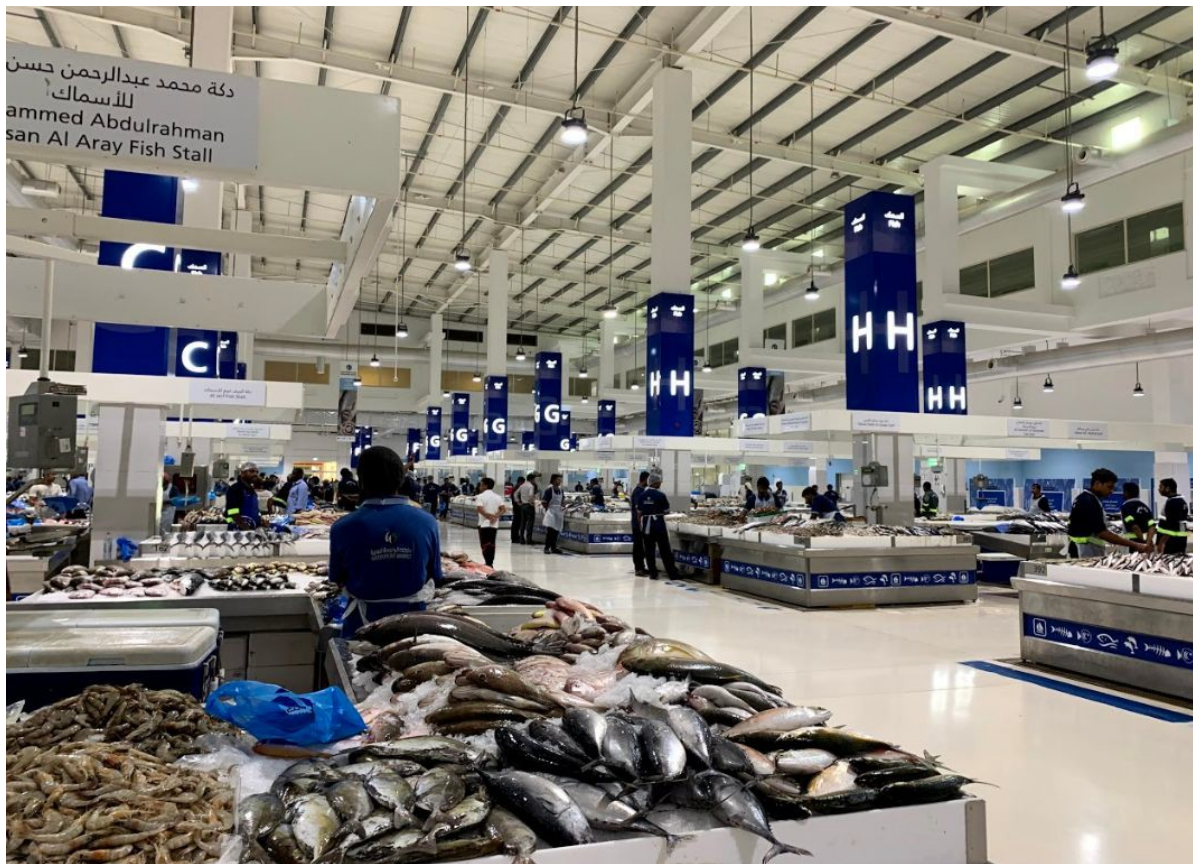
➤ 杜拜漁市場Waterfront Market——7月24日下午

於座談會結束後，便出發前往杜拜新建的市場（Waterfront Market），參觀裡面的魚市場，當中分了水果、蔬菜、肉類、魚類區，賣魚的區域規模佔最大，以字母為標記行列。

這個市場將賣魚和處理魚的過程分開，一邊是供市民購買的冰鮮魚類展示，另一邊是負責將客人確認購買的魚類處理；其供應的魚類較多，有白左、斑類、蝦、鮫魚、大泡魚等。

值得讚許是該區域的分工合作，使得環境整潔乾淨，整體衛生程度較高；唯大部分漁民認為魚檔的保鮮功夫不足，令魚類未能達到最佳保存效果，影響魚質和其鮮味。

另一特點是杜拜這邊的顧客，通常一次性購買一星期的魚類分量。



第二天

➤ 第二次座談會——7月25日

時間：當地時間 中午12點至1點

地點：阿曼漁業局

嘉賓：阿曼漁業局五名官員

是次座談會主要與當地漁業局的官員會面，探討非阿曼本地人如何能在阿曼作業的一系列問題，例如阿曼專屬的經濟水域範圍和商業捕魚水域的範圍，港口分佈，當地的漁業配套等。得知：

→ 可供生產的範圍：馬西拉島(Masirah Island)以南，阿曼領土對出200浬水域，共500公里海岸綫

→ 可供使用的漁港：位於塞拉萊(salalah)的一個可供95米船停泊的國際級漁港

→ 生產作業的模式：

（漁船總長度少於30米：可以在7至30浬內捕撈；長於30米或以上則只可以在30浬外捕撈）

可以：圍網、流刺網、延繩釣；

不可以：燈光圍網、拖網，或任何會涉及攻擊魚類的生產方式

→ 申請門檻：外資必須與阿曼當地人士合資才可取得入漁權，根據當地法律規定，是阿曼人與外來漁民的合資資本股權比例至少為（3:7）

→ 牌照申請：船長30米以上和30米以下的船隻是分別持有不同的牌照

→ 限制：

一、網具：限制網眼及不可使用尼龍物料的網

二、限制捕撈龍蝦、鮑魚、馬交魚（僅在8-11月）、蝦。如捕獲此類魚類，不可超過總魚獲的5%

→ 休漁期 9月至1月不可在當地40浬內捕魚

此次會談與原計劃書提及的作業捕撈方式一樣，阿曼政府不允許拖網作業，只允許在阿曼南部作業，而團員則在申請門檻方面商討更多考慮因素，包括如何尋找適當的阿曼人選作為合作夥伴，確保在遠洋作業時安全生產。

➤ 馬斯喀特Barka拍賣魚市場—— 7月25日下午

由該市場的經理帶領本團參觀該市場，這個魚市場是2014年興建的，最近的碼頭距離漁市場是13公里，而7-9月是市場的淡季，目前其運作流程是早上七點開始來魚貨，直到下午兩點開始拍賣，拍賣模式是價高者得，之後市場會抽賣方的5-10%的佣金，因應不同魚的種類，有時他們拍賣之後也會議價。抽

佣方面與香港漁市場運作相近。

通常開賣的魚類有馬鮫魚、吞拿魚、藍花蟹、章紅魚、臘魚、白鬚公、青蟹、旗魚、等多來自阿曼灣、阿拉伯海、波斯灣，每日30-40噸的貨量，全年共約10000噸。部分魚類則須經此市場出口到外地，如海鱸、臘魚、吞拿魚、鯖魚、大魚仔，其他魚類則由商家決定是否於市場銷售；而市場也會為買賣雙方提供保鮮的雪、盒子和上落貨服務，買賣雙方均需向市場當局註冊。





第三天

➤ 古力亞特（金槍魚）漁港——7月26日 早上

這個碼頭因為海床面積很小，導致上層魚和珊瑚魚比較少，一百米之後就是深海五百米，如果是金槍魚季節，這邊就會很多金槍魚售賣，目前附近只有幾隻約7-9米的小舢板停靠，由於現時不是金槍魚的旺季，加上風季的影響，近岸的魚市場也沒有開放。

團員在岸邊取起舢板放在一旁的單層漁網，嘗試量度網的長度和比較它的製網的物料，發現是用麻線（麻繩）製作的，這質地的漁網是香港40多年前使用的物料，較易腐爛和堅韌度差，現時香港近岸作業的多以使用尼龍物料製網。

這邊的小型纖維舢板船隻外形與香港的近岸作業舢板相似，船尾是安放汽油舷尾機，只是阿曼的船船身相對窄了一點，長度比香港的長些，據本團漁民說雖然船身窄點，但在出海時吃水較深，能夠在深水區域穩當前進。









➤ Fisheries Harbour Marsa Buhri lil Sayyadin 蘇爾漁港——7月26日 午

蘇爾漁港是一個傳統的漁村，人口較多，從事漁業的人員也與塞拉萊的一樣多，加上它是一個規模較大的港口，並具有19年歷史，阿曼南部捕撈的漁船都會選擇在這邊卸貨，使這邊的魚類又多又雜，主要盛產和捕撈是黃鰭金槍魚為主。

該碼頭可停泊約300艘捕撈金槍魚漁船，這邊的漁民會以池魚作釣金槍魚的魚餌，一條金槍魚售價1.5OMR/kg，即是25.6HKD/kg，通常小的金槍魚是50-60公斤，大的至少60-80公斤或以上。

據一名當地漁民稱，500OMR的柴油可於海上生產兩星期，在當天的柴油價是：0.25OMR/升，等於5.13HKD/升，香港當天價格則是14.45HKD/升，對比得知香港的油價約是阿曼的3倍，阿曼的油價較為便宜。

卸貨碼頭的另一邊，有一些當地人在碼頭邊上手釣池魚，只需一點小魚魚肉作魚餌便可以三兩分鐘內釣到4、5吋的池魚；亦有些漁船在邊上靠岸，船上的漁民正整理和編制漁網。













- **第一次團內會議——7月26日**

時間：當地時間 晚上7點45分

地點：蘇爾酒店會議室

分享過去兩天的考察工作，包括座談會內容及讓團員提出意見包括行程內容以調整接下來的行程；討論明天行程，講假設天氣許可的情況下可出海，白天出海會主釣墨魚，傍晚出海主釣牙帶，進行明天分組工作以及各組負責事宜。

第四天

- **冷庫倉儲**

- **Abu Eman Balushi Trading海產品加工廠——7月27日上午**

與吳生公司的冷凍倉儲的作用不同，它是主要已包裝好的產品，儲存保溫，可分銷或零售，而海產品加工廠是將原材料加工，將其包裝和急凍，然後保溫轉售。

此次的海產品加工廠是當地有名的水產界Aiman家族旗下的五間加工廠其中一間，由他的兒子帶領我們參觀，該廠設有四個冷藏倉，三間急凍倉，前者溫度在0°至8°，後者則在-18°或以下；貨櫃一天來回兩趟，一間急凍倉可以日凍15噸，三間合共50噸，主要加工的海產品是墨魚和牙帶魚，首先將其分類大小尺寸，然後急凍包裝成適當的重量為一箱，再保溫儲存成一箱箱轉售至海外。

墨魚在這邊的原價格約是13-15AED/kg，即26-29HKD/kg，往國內銷售墨魚則定價為20USD/kg，因此他們運送的墨魚銷售，一箱是24kg，相當於約3456RMB一箱，一個貨櫃可以裝1125箱。

牙帶是裝滿10kg一箱，他們售至內地價格是一箱320RMB/箱，據漁民說這間加工廠處理的是深水黑牙帶魚，在國內他們賣出是15-16RMB/kg。











第五天

➤ 第三次座談會——7月28日

時間：當地時間 下午兩點

地點：杜孔（Duqm）經濟特區管理局政府大樓會議室

嘉賓：杜孔經濟自由貿易區CEO

該次會議主要介紹杜孔阿曼政府為了發展阿曼國際港口貿易的潛力，在阿曼沿海建設多座現代化的先進港口，以作為進入阿曼和阿拉伯半島、印度洋的物流船隻在駛進印度洋前的主要停靠點，為此建立杜孔經濟特區管理局。

杜孔是中東和北非地區最大的自貿區，佔地面積1745km²，70km的阿拉伯海海岸線，陸地港口面積47.4km²，水域面積140.5km²；擁有特殊的地理位置，位於阿拉伯中心地帶；自貿區內有機場、漁港、船塢、居民生活區、工業物流區及旅遊設施，開放時間為2020年6月。

杜孔的漁業綜合設施佔地750公頃，漁港佔875公頃，使用杜孔漁港的資

格是外資必須與阿曼人合作，股權比例不限，必須於自貿區內投資加工廠及須聘請10%阿曼勞工，合資公司的漁業相關船隻可以停泊，沒有額外的停泊費用或其他收費，且只有合資公司可使用，

漁港部份水域水深10米，部份為6米，可能有5米潮差，有可供50米以下船隻使用的維修船塢，可供中小型船隻使用的零售、批發、旅遊、出口市場、養魚場及養蝦場等設施(部份為私營設施，如有需要可向管理單位申請興建設備)。

以上資訊來自於座談會的介紹，並在杜孔政府服務區的會議室舉行。可得知阿曼開放杜孔作為自貿區，對日後在阿曼發展的香港漁民帶來各種方便，關於漁船的設施配套齊全，出入口轉運等銷售渠道多；此次行程亦參觀了國際港口、機場等基礎大型設施，並談及如何實行這些的發展計劃，採取一些優惠政策如不需交利得稅以吸引外商。

第六天和第七天

➤ 塞拉萊中心漁市場——7月29日傍晚及7月30日早上

由於杜孔出發至塞拉萊的到達時間比預期長，因此改為參觀塞拉萊中心的魚市場，將近晚市的時間，這個市場是當地較悠久的魚市場，因此其外形設計和配套相對落後，與香港的魚市場環境間隔相似，沒有空調，但阿曼這邊的衛生情況較為落後一點。基本上都是把魚鋪墊在冰上面，或用桶裝著，要不直接把魚鋪在臺面上供客購買，肉眼看上去，這邊冰的質量不太好使魚的保鮮度不足，變相價錢只能賣低點，然阿曼的漁業資源豐富，即使同樣的魚類，這邊的魚類較為肥美，如一些馬鮫、泥鯮魚、火點魚等，銷售的價錢也比較便宜。

早市的魚市場人流較多，魚類亦相對新鮮，多來自附近的碼頭。除了主要的魚市場，周邊也有規模較小的菜市場，也有專門出售漁具的商鋪，多是魚絲魚鉤，因這邊的人基本上是悠閒釣魚，捕撈作業的並不常見。









➤ 塞拉萊碼頭——7月30日 下午

7月是阿曼人去塞拉萊避暑的旺季，車子從杜孔進去塞拉萊的天氣已與之前的風沙大不同，類似於香港的梅雨季一樣。而對漁民來說，7月是當地的風季，是沒有漁船出海的，他們的近岸小船也是停靠在沙灘上，因此我們下午我們到達塞拉萊的碼頭，是基本上看不到小船的蹤影。

該小船碼頭約於2年前建造，約5-6米的水深深度，我們需乘坐駁艇才能登上大船，出於風浪太大的緣故，我們沒有正式租船出海，由吳生帶領4名團員作簡單的登船考察，通過坐駁艇上的漁船，這是一艘來自浙江漁業公司的漁船，已取得阿曼入漁權，由於該漁船的入漁證是屬於其公司的內部機密文件，我們並沒有權利要求查看；而根據團員的考察回來的資料是：

- 牌照造船年份：2016年
- 漁船長度：48米長，9米寬
- 作業模式：圍網、50里外進行燈光圍網（申請中）
- 船上設備包括：1900匹主機，2部1400匹發電機(冷庫等)，1部小型(照明)、載油量150噸、分魚機在船尾；
- 港口費：免收（已入籍阿曼及掛阿曼國旗）
- 驗船費用：免費（已入籍）
- 外地勞工簽證：400OMR/2年=8148.1HKD/2年
- 漁工：20多名，至少兩名阿曼人
- 一名觀察員：35OMR/天=7131.6HKD/天，需一同與漁船出海生產
- 出海規定：漁船必須申報，每次出海至少三天或以上

據了解，該公司目前仍有船隻等批出入漁權，已有5艘漁船停靠在塞拉萊港口半年左右，另有3艘在杜孔，而該支船隊由浙江駛至塞拉萊需時約1個月，已獲國家遠洋相關補貼支持。

而每隻漁船一年最多的捕撈量上限為2500噸，只有船齡為5年以內的新船才可到阿曼生產，並且必須加入當地建立的商會，主要用作資訊發佈及代辦服務單位。





- 小型漁船船廠

- 塞拉萊的小型漁船船廠——7月30日下午

結束與當地漁會的座談會後，我們順道去到附近一個小型漁船船廠進行簡單視察，因這邊的工人仍在工作中，只見外面新建的小船在上牌，像之前靠岸的漁船一樣，船體偏修長，當中有纖維船、釣魚艇、快艇等，船廠整體設施較為簡陋。





➤ 第四次座談會——7月30日

時間：當地時間 下午1點

地點：阿曼漁會

嘉賓：漁會主席，銀行家、數名與漁會合作的商家

是次座談會由吳生安排，主要是和阿曼這邊的漁會會面交流一下他們自身的角色與功能，重點提及外商來阿曼作業必須與本地人合作，聘請至少百分之十的阿曼人；在漁船方面的借貸，也暫時只限當地人可以借貸，因政策上才剛開放阿曼允許外來船捕撈，暫未有完善的條款細則支持外商與本地合作。

不像香港和內地的漁會負責一些漁工介紹、處理漁工出入境等的業務支援。

考察團團後座談會

在屯門和香港仔都分別舉行了總結分享會議，兩次會議的出席人數接近40人，所以會當作計劃書裡提及過的兩次座談會的其中一次，因為兩次出席會議的人不單單是考察團團員，更有其他對阿曼漁業情況感興趣的漁民前來參與會議，以及提問關於會在阿曼作業時會遇到的相關問題。

➤ 屯門：總結分享會議一 2019年8月6日 晚上

結束考察團後，因日子接近休漁期結束時間，大部分漁民都是這段時間將漁船駛去船廠維修、調校儀器、入油等進行準備開船工作，所以部分考察團團員未能出席是次會議。

此次會議由香港漁民團體聯會主席和香港漁民互助社主席帶領，在屯門舉行，出席的嘉賓包括香港明星食品有限公司行政總裁、副總裁，此前參與考察團的團員所屬是屯門漁會都一同出席，加上其他對遠洋發展有興趣的漁民，接近三十人參與。

會議發話由香港漁民團體聯會主席開始，他表示南海資源枯竭的問題，致使漁民作業情況出現困難，但現時有一個大好時機，便是改變現狀，改為發展遠洋漁業。

香港明星食品有限公司行政總裁接話，就著他這次考察團的經歷，見到國內浙江漁船也在阿曼申請入漁權，以及獲得國家燃油補貼的資助，認為香港漁船能夠在阿曼遠洋作業是難得的機會，因為阿曼可捕撈的魚類，正是漁民在南海捕撈的魚類相似，包括牙帶魚、墨魚、斑類等，加上阿曼政府開放漁業政策，讓外商可在阿曼投資，為當地提高就業率。

有漁民提問：「我們都是拖網作業的漁民，那邊不能拖網，還有什麼作業方式可以維生？」

香港明星食品有限公司副總裁回應：「阿曼合法的作業模式共有5種，圍網、手釣、流刺網、延繩釣、籠，當地限制不可以使用三角虎網捕撈；如我們發展是主打圍網、延繩釣的捕撈方式，捕撈的魚類會是南海相似甚至更好的。」

接著另一漁民追問：「阿曼的牌照上只能允許單一捕撈方式還是多種都可以？」

香港明星食品有限公司副總裁補充：「牌照上允許多種捕撈方式，有部分地區可三角虎網。」副團長問：「當中涉及三個問題：一是漁民取得阿曼入漁權

的牌照，內地的雙拖牌照會被沒收，但在阿曼作業情況不成功，應如何是好？二是國家漁業部給予的遠洋補貼指標是50米船，但香港是40米船左右，國家補貼方面會是多少？三是這次考察團未能真正出海，未知實際的海洋水流和珊瑚情況，及尚未見到較適合的碼頭讓大船停泊，只見4米水深的碼頭。」

香港漁民團體聯會主席回應：「首先，是次遠洋考察的機會難得，漁民應為日後漁業作好打算，未雨綢繆，因國家本身的遠洋捕撈牌照已經停止發放，共有三千名額，現只剩下500個名額；國家有機會發放遠洋漁業牌照給港澳流動漁辦的漁民，而在國家補貼方面，發放遠洋牌照給香港是一個重要政策的宣佈，所以補貼方面亦與國內的數目接近，這方面聯會會努力為大家爭取，因為屆時需要評估多少漁船會申請，並非獨立計算補貼金額，所有漁船申請的資料都會入冊記錄；目前最重要的是大家齊心協力往遠洋漁業方向發展，才能改善現況。

又一名漁民問：「阿曼這麼遠，會不會當地治安很亂，會否有安全性的問題出現，例如與當地漁民產生衝突的問題。」

吳生回應：「首先，阿曼發牌給中國，表明這是國與國之間的合作，是以國際法約束雙方，而且阿曼政府在政策上是開放外來人投資，對外資是表示歡迎和支持的態度，即使在當地發生什麼事情，也會積極協作處理。另外，阿曼本地人信奉宗教緣故，較少出現「偷呃拐騙」的事，相對治安較為安全，他們對外來人比較和善，自身也很少捕撈，而近岸作業的多是孟加拉人，當地大船捕撈的是來自外國漁公司的人，因此發生衝突的情況較少。」

還有一些漁民很熱烈地問道如何與當地阿曼人合作，當地法律能怎樣保障自身利益，現時使用的船是否需要改造還是新船建造，漁護署會否資助補貼這些漁船的申請等許多問題，現場氣氛激烈，大家都十分投入和踴躍地考慮在阿曼遠洋的可行性，爭取向遠洋漁業方向發展。

香港漁民互助社主席表示：「很明白大家現時的心情，在一個遠在中東地區的國家作業不是一件易事，但這些疑問都會一一為大家解答，並且樂意解決和嘗試爭取，最重要的是大家參與遠洋漁業的決心，才能令整個計劃成事！」

在會議的最後香港漁民互助社主席也提及年底會進行一次關於考察阿曼的分享座談會，會像今次的分享會一樣，盡可能為大家解答對阿曼遠洋生產的種種疑問，歡迎大家再次出席和參與。

➤ 香港仔：總結分享會二 2019年8月7日 晚上

是次會議香港漁民團體聯會副主席和香港漁民互助社主席，還有何俊賢議員辦事處政策研究主任帶領，在香港仔聯會會議室進行，出席的嘉賓包括香港明星食品有限公司行政總裁（吳生）、副總裁，此前參與考察團的團員所屬是香港仔區都一同出席，加上其他對遠洋發展有興趣的漁民，接近三十人參與。

此次會議發話由香港漁民互助社主席開始，同樣提及到漁民比較關心的問題就是阿曼的漁業捕撈限制、入漁權、遠洋指標、中東政局和安全問題。

何俊賢議員辦事處政策研究主任則向在座簡介一下這8天考察團的行程，包括第一二天的座談會，主要談及阿曼塞拉萊的作業範圍、經濟作業特區，和介紹作為自貿區的杜孔發展情況，分享在這段時間內見到的所見所聞，例如當地漁民在碼頭卸貨吞拿魚的實際情況、魚市場環境等。

吳生表示阿曼的漁民在漁業方面缺乏知識，相反對香港漁民十分有信心，正正因為香港漁民擁有豐富的捕撈技術和經驗的優勢，相信他們可以在阿曼發揮所長，有助發展香港的遠洋漁業，繼續讓漁業可持續發展下去；目前也在尋求國家農業部的政策支持。

團員補充道：「阿曼有800公里海岸線，加上開放漁業資源讓外資合作，是很好的天時地利，加上吳生的漁業經驗及中東國家的多年生活經歷和張生在政府方面的遊說工作，便是人和；令這次的遠洋漁業發展前景信心加強，經過這次實地考察，我認為香港漁民到當地作業適合使用延繩釣方式；如政府能在補貼上多加資助，保障漁民能生產之餘，亦能降低他們的投資成本，可以說是對漁民的實質鼓勵和支持。」

一漁民問：「阿曼的水域是泥地還是沙地？它的漁場是怎樣？水口深淺坡幅又怎樣？」

團員答：「多沙地，海域闊，100至300米內都是金槍魚和魚仲；阿曼水質沒有受到工業污染，使金槍魚魚生能在保持鮮度下，水廠加工後的質量十分好，這就是阿曼的出產金槍魚的賣點，不應只考慮捕魚量，質量是非常重要的。因此，香港漁民不應就此原地踏步。」

還有些漁民提出意見還是希望政府能在這方面的政策多加支持，例如水產加工市場。

團長香港漁民互助社主席在最後表示，會盡快收集大家的意向，透過香港漁民團體聯會向國家農業部爭取開放給港澳的遠洋指標，但必須由聯會成立一間有限公司，管理及發放遠洋牌照，確保過程公平公正公開，所有補貼將會由漁民擁有，聯會只會是一個協辦的角色僅收取行政費用。明白到還有很多問題細節需時處理，不要忘記我們的目的是希望香港漁民成功走出去，即便是很少的數量，也能發展遠洋事業，從零突破，更是帶動漁業走得更長遠的機會。日後聯會也會進

行一次公開諮詢的講座，讓業界其他漁民知道其他發展方向，會收集大家的意向書確認，屆時大家記得出席，繼續關注及參與遠洋發展的事宜。

➤ **香港仔：團後檢討 2019年9月24日 早上10：30-14：00**

香港漁民團體聯會主席於會議中向漁護署漁業主任解釋現時南海中的困境及尋求本港遠海漁民的出路，探討阿曼遠洋的可行性，表示現時港澳流動的鐵船漁民如有意參與遠洋計劃，建議可改造船體進行捕撈，並講解如何向北京申請辦理遠洋捕撈證的事宜；而吳生解釋阿曼入漁權的申請流程及注意事項，漁船規格的要求和限制等，並提供每年捕魚的噸量予漁護署漁業主任參考。

後記——圓夢Masilah（馬西拉島）

2019年10月5日 標哥

上次7月27日，由於強風大浪的原因取消渡輪，我們與香港漁聯會阿曼考察團一行抱憾未能如願上島。為了讓香港漁民朋友們更加全面地了解島上翔實的魚類資源情況，時隔兩個多月，這次吳總和我再次來到阿曼並成功上島，在耐心等待了一天西南季候風稍加平靜後，我們終於在來島的第三天迎來了坐上小快艇試海垂釣的機會。

首先小快艇開到距離海岸不到十海裏的墨魚出沒區域，放釣下去不一會功夫就陸續釣上來數條最大4公斤最小1-2公斤的墨魚，現在是墨魚的旺季，從我們親自手釣上來大規格的墨魚來看是符合阿曼的實際情況的，墨魚上鉤速度較快也反映出這一地區在墨魚季節是有一定產量的。



由於是試海，為香港漁民團體聯會收集數據，我們沒有“戀戰”，接著轉移到離海岸同樣不到十海裏的其它雜魚海域垂釣。我們用墨魚作餌，不一會功夫就陸續釣上來海鰻、鯛魚、白遊俠魚、紅三魚、池魚，在釣魚的過程中，我們還發現有成群的海鷗在空中盤旋對著海面上黑乎乎的沙丁魚垂涎。



這幾天，我們在島上的碼頭和工廠都有看到漁船4天來回收獲近4噸的墨魚上岸和一天來回有2噸多的墨魚入廠，還有一些石斑魚，馬鮫魚和章魚等雜魚。阿曼當地“墨魚王”告訴我們，今年中國水產總公司在Seeb 漁港有5條船專門用延繩釣釣吞拿魚，最高時連續兩周每天有200多噸，最少也有每天幾十噸的產量。不過，同時我們也有了解到阿曼政府不允許孟加拉人出海從事漁業作業確實對當地的漁獲產量造成了不小的影響。



寫到這裏，我也是給香港漁民朋友之前唯一的憾事作了彌補，也是給香港漁民朋友一個近乎完美的交代！看到這裏再回頭看看之前我跟隨大家一起考察的日記，相信大家更加堅定了向阿曼海水要黃金的信心！從淺藍走向深藍海水，這是我們廣大香港漁民朋友夢寐以求的「海之夢」，有夢想就要付諸行動，行動才會更加接近成功，祝福你們！