

2017 年 6 月 26 日會議  
討論文件

立法會經濟發展事務委員會  
香港港口及海運服務的進一步發展

目的

本文件向委員簡介香港海運及港口業的最新情況及未來的發展方向。

港口與海運服務發展

經濟貢獻

2. 海運及港口業是香港經濟的重要支柱，其直接經濟貢獻佔香港本地生產總值 1.3%（290 億港元），有 8 萬 8 千人就業，佔總就業人數 2.3%。海運及港口業支撐貿易和物流業的發展，該行業分別佔本地生產總值 20%和總就業人數 20.4%。以服務出口計算，海上運輸服務於 2015 年佔香港總服務出口 14%，其淨出口佔全港服務出口淨總額 24%。撇除貨物貿易，海運業於 2015 年是香港各服務業中的第三大推動經濟增長動力，僅次於旅遊和金融服務。香港港口與海運業的發展情況載於下文各段。

香港港口

3. 在 2016 年，香港港口是全球第五最繁忙的貨櫃港，貨櫃吞吐量約二千萬個標準箱，當中轉運貨物佔六成。香港亦是南中國的主要樞紐港，進出香港的貨物以價值計算約八成與內地相關。香港港口以效率見稱，連繫世界各地，提供頻密且覆蓋廣泛的班輪服務，每星期約有 330 班次的班輪服務往來全球約 470 個目的地。

4. 為維持香港港口的競爭力和蓬勃發展，以及應付未來港口和物流業的發展需求，我們於 2015 年完成檢討，並提出多項建議，以更有效善用港口後勤用地及提升效率。我們已推行各項確保港口效率及持續改善的措施，詳情如下：

- (a) 在葵青貨櫃碼頭進行疏浚工程，把其港池及進港航道的航行水深由 15 米加深至 17 米，以便特大型貨櫃船可不受潮汐影響進出貨櫃碼頭；
- (b) 提供更多駁船泊位及六幅共 18 公頃的港口後勤用地予貨櫃碼頭，以擴大貨櫃堆場空間，提升處理貨櫃的效率；及
- (c) 在昂船洲公眾貨物裝卸區釋出 120 米長的海旁用地作港口後勤用地。

5. 粵港澳大灣區（大灣區）是重要的區域性發展規劃，旨在推動香港、澳門與珠三角九個城市在商貿、物流、專業服務及運輸基建的合作和發展。隨著大灣區的進一步發展，香港和區內其他城市會在「優勢互補」及「互利共贏」的原則下，共同推動兩地港口和海運業發展，避免惡性競爭。

### 海運服務

6. 香港是船東匯聚之處。香港船東管理或擁有的船舶約佔全球商船總載重噸位約 9%。香港是國際金融中心，並擁有完善的專業服務，多年來海運服務業群得以蓬勃發展，支援香港以至全球的海運業務。目前，香港有超過 800 家與船務相關的公司，提供各式各樣的高增值海運服務，包括船務代理和船舶管理、船務經紀、海事保險、船舶融資、海事法律和仲裁服務，以及其他支援服務。

7. 這些海事服務在過去數十年來發展良好。以海事保險為例，香港船舶保險總額在過去十年平均每年增幅為 10.3%，比整體保險業的 7.1% 為高。另外，國際保障及彌償組織的 13 個成員協會當中，有 12 個在香港提供服務，使香港成為倫敦以外最大的服務群組。就船舶融資方面，在 2016 年，香港海運業的貸款和墊款合計約 1,013 億港元，佔香港貸款和墊款總額 2%。

### 香港船舶註冊

8. 香港船舶註冊是香港海運服務業群的重要部分，在噸位和船隊質素方面一直表現良好。香港船舶總註冊噸位全球排行第四<sup>1</sup>。

<sup>1</sup> 根據丹麥船東協會於 2016 年 11 月發表的丹麥海運統計數字，首三位分別是巴拿馬，利比里亞及馬紹爾群島船舶註冊。

截至 2017 年 5 月底，香港船舶註冊的船隻數目為 2 540 艘，其總註冊噸位為 1 億 1010 萬，較五年前增長達 47%。香港註冊船隻的表現居全球至佳之列，在 2016 年港口國監督滯留率<sup>2</sup>為 0.81%，遠低於世界平均的 3.13%。

## 香港海運港口局

9. 為鞏固和提升香港作為國際海運中心的地位，政府於 2011 年 11 月委託顧問進行「提升香港作為國際航運中心」研究。考慮了該顧問研究的結果，並諮詢當時的香港航運發展局和香港港口發展局，以及業界持份者的意見後，政府決定把兩局合併，並賦予新功能，成立新的海運組織。

10. 香港海運港口局隨後於 2016 年 4 月 1 日正式成立。該局由運輸及房屋局局長擔任主席，提供一個高層次的平台，讓政府與業界緊密合作，制定有利港口及海運服務業進一步發展的政策和措施。香港海運港口局下設三個執行委員會，督導海運及港口發展、人力資源發展和推廣及對外聯繫三個主要範疇。委員會的主席由業界人士擔任，以加強業界參與制訂政策措施，推動香港進一步發展其蓬勃的港口及成為國際海運中心。政府已增撥額外資源支援香港海運港口局的工作，並由運輸及房屋局一位副秘書長兼任海運及港口發展專員。

11. 因應香港的既有優勢和定位，以及環球船務市場的最新發展，香港海運港口局訂立以下願景，以引領香港港口和海運業的未來發展方向：

「我們會藉著發展蓬勃的港口和作為國際海運中心的既有海運承傳，透過便利海運業群運作的有效管治、政策和措施，鞏固香港作為主要海運服務中心的地位，並與船務和港口運作發揮協同效應。」

12. 為實現上述願景，香港海運港口局致力締造便利營商的環境，推動人力資源發展，和加強宣傳及對外聯繫。過去一年推行的措施概述於下文各段。

<sup>2</sup> 港口國監督滯留率是指不同港口監督國，按有關協定包括《東京諒解備忘錄》、《巴黎諒解備忘錄》、《印度洋諒解備忘錄》、《黑海諒解備忘錄》、《拉丁美洲諒解備忘錄》、《阿布札解備忘錄》、《地中海解備忘錄》、《加勒比解備忘錄》及《利雅德解備忘錄》，以及美國的海岸警衛隊，在檢查船舶後的船舶滯留比率。

## 便利營商

### 撤銷「多程進港許可證」逗留本港的時間限制

13. 持有「多程進港許可證」的駁船過往只可於香港逗留最多 48 小時。為支持香港港口在轉運及內河船運的發展，政府自 2017 年 2 月起撤銷持有「多程進港許可證」的駁船逗留本港的時間限制。在新安排下，內河船毋須再受留港時間限制。此措施有助增加香港港口的貨櫃轉運量，促進本地轉運及內河船運的發展。

### 香港船舶註冊處

14. 透過提供 24 小時預約服務以及其他優質服務，在香港船舶註冊處註冊的船隻數量眾多且質素良好。為緊貼國際航運業的最新發展並維持競爭力，海事處不時檢討及提升香港船舶註冊處的服務。為回應業界的建議，海事處推行多項改善服務的措施，如下：

- (a) 探討將海事處處長就發出船隻豁免的權力下放至專業驗船師的可行性，以簡化相關程序；
- (b) 研究利用特區政府駐海外及內地的經濟貿易辦事處，以加快為在內地和海外建造的香港註冊新船舶發出「船舶註冊證明書」；以及
- (c) 改善後勤安排，包括縮短發佈意外事故調查報告所需的時間，並在船舶註冊日前數天預先審閱註冊文件等，以確保註冊過程順利進行。

### 遇困船舶的非本地合約海員的入境安排

15. 根據《入境規例》(第 115A 章)的現行規定，來港上船的非本地合約海員不得在指明的船隻離港或在入境日期翌日起計 14 天後仍然留在香港(以較早者為準)。一般而言，遠洋船舶在港口逗留的時間為約 28 小時。然而，倘若船隻遇到突發和無法控制的情況，例如遭拘禁、扣留，或緊急維修等，便可能須要在本港逗留超過 14 天。為符合 14 天入境限制的規定，船舶經營者須不斷為該船隻更換海員，導致相關船公司面對人手調配困難。我們現正與相關政策局及部門研究可行的入境安排，讓這些海員可透過申領工作簽證或進入許可留港超過 14 天。

## 促進人力發展

### 海運及空運人才培訓基金

16. 為培訓更多人才支持海運及港口業的長遠發展，政府於2014年4月撥款一億港元成立「海運及空運人才培訓基金」(「基金」)。自「基金」成立以來，已資助多項航空及海運業培訓和資助計劃。截至2017年3月，「基金」已惠及超過3 000名學生及海運和空運從業員。「基金」資助的各項與海運有關的計劃，載於附件。

17. 為確保「基金」得以善用並滿足業界的發展需要，香港海運港口局轄下的人力資源發展委員會曾檢討「基金」下的計劃，並就不同的獎學金計劃作出多項改善措施，包括引入更嚴謹的遴選程序及增加收生人數等，以應付業界的需要和擴大人才庫。

### 本地船舶海員

18. 為紓緩本地船舶業人手短缺和老化的問題，人力資源發展委員會已推出一系列措施，詳情如下：

- (a) 容許「基金」下「本地船舶業訓練獎勵計劃」的受惠人士在資助期間轉職其他公司，只要他們仍繼續任職本地海員；
- (b) 簽發等同於本地船舶業合格證明書的證書予在職時合資格操作政府船隻的退休公務員；
- (c) 容許船長二級合格證明書<sup>3</sup>持有人操作海事處指定的大型船隻及路線，但申請人須完成相關的船上在職訓練及通過能力測試；及
- (d) 容許考生在取得本地三級合格證明書<sup>4</sup>所需的海上經驗前，參加船長或輪機操作員三級考試。

<sup>3</sup> 持有二級合格證明書的人士可在符合以下條件的本地船隻上擔任船長：(1)非遊樂船隻；(2)長度不超過24米；及(3)總長度不超過26.4米。

<sup>4</sup> 持有三級合格證明書的人士可在符合以下條件的本地船隻上擔任船長或輪機操作員：(1)非遊樂船隻；(2)長度不超過15米；及(3)總長度不超過16.5米。

## 香港大學—上海海事大學學術合作計劃

19. 為擴大海事法律服務業的人才庫，我們參照「香港大學—大連海事大學學術合作計劃」，設立「香港大學—上海海事大學學術合作計劃」。由 2017/18 學年起，獲選的上海海事大學學生可獲頒發獎學金，修讀香港大學「普通法碩士課程」。獲頒發獎學金的學生須服務本地海運業最少一年。此獎學金計劃有助培育更多熟悉香港司法制度及香港和內地船運業務的法律專業人才。

## 海事法律獎學金計劃

20. 為培育更多海事律師，我們正與香港大學合作，在「基金」下推出新的獎學金計劃，鼓勵法律學士學生選修海事法律學科。學生若在法律學士課程的最後兩個學年修讀與海事相關的指定學科，並取得良好成績，便可每年獲發四萬元的獎學金。

## 香港航海和海事獎學金計劃

21. 香港理工大學的「國際航運及物流管理課程」是目前本港唯一提供國際船務及物流培訓的大學課程。為鼓勵更多考取優良成績的學生報讀該課程，以及吸引大學畢業生投身航海業，我們將於 2017/18 學年起，在「基金」下為此課程的學生設立新的獎學金計劃。此計劃分為兩部分，包括「航海獎學金」，旨在鼓勵更多學生選修航海學科及從事航海事業；以及「海運獎學金」，旨在吸引在香港中學文憑試取得良好成績的學生報讀此課程。此獎學金計劃有助為海運業建立海員及海運專業人才，尤其是擁有大學學歷的人才。

## 國際海上保險聯盟亞洲區中心

22. 去年十月，國際海上保險聯盟（聯盟）在香港設立首個亞洲區中心，以促進亞洲區內海事保險業界的聯繫，並為區內的業界人士提供專業培訓。我們正與聯盟、香港保險業聯會，和相關院校緊密合作，推出專業培訓課程，為本地及區內培育海事保險專才，並將香港發展為海事保險的專才培訓中心。

## 專業研討會

23. 為協助本地從業員加強行業知識，以及更能貼近業界的最新發展，在去年的「香港海運週」期間，我們與本地專業團體及專上

學院就個別海運專業舉辦多個研討會（詳情參考第 28 段），例如由董浩雲國際海事研究中心主辦的海運業務回顧研討會、由香港保險業聯會主辦的海事保險法研討會等。

### *加強推廣人力發展*

24. 為吸引更多年輕人投身海運業，我們致力加強在人力發展方面的宣傳，包括參加每年一度的教育及職業博覽，舉行就業講座，並向中學和專上院校學生及社會大眾推廣海運行業的形象。此外，為了更廣泛發布海運業的工作和職業資訊，我們已將與海運有關的就業及課程上載至香港海運港口局的網頁，讓有興趣的學生和業內人士查閱。

### **加強宣傳推廣**

25. 推廣香港海運服務是發展本地海運和港口業的重要策略之一。過往數年，我們積極向海外及內地市場推廣香港海運業，從而加深這些地方對香港作為國際海運中心的認識，吸引海運企業來港設立業務。此外，為使社會大眾認識海運及港口業對經濟的貢獻，我們已開展多個項目，以加強本地的宣傳及推廣。

### *海外推廣*

26. 去年，政府積極參與大型國際海事展覽，並到訪內地及海外有發展潛力的海運城市。當中包括去年 6 月到訪希臘，參與兩年一度的國際海事展覽“Posidonia”；於 2017 年 2 月到訪倫敦和漢堡，與多個當地海運企業和國際機構會面；以及於 2017 年 3 月到訪東京，向日本的海運業界推廣香港海運業。

27. 海外推廣工作卓有成效，開拓不少商機。例如，在今年年初到訪倫敦後，政府現正與英國交通部和兩個海運機構（即“Maritime UK”及“Maritime London”）積極商討促進兩地在人力資源發展及推廣方面的合作。

### *香港海運週 2016*

28. 在業界的支持下，我們於去年 11 月 20 日至 27 日舉辦了首屆「香港海運週」，以凝聚香港海運業界，結成強大的集群，展示香

港作為經營海運業務的理想據點，並加深公眾對香港海運業的認識。為期八天的活動共有 4 600 人參加由 34 個本地和海外團體舉辦的 29 項活動，獲業界和公眾的好評。

## 未來路向

29. 國家於 2016 年 3 月發布的「十三五」規劃大綱中，支持香港鞏固和提升其國際航運中心地位。另一方面，「一帶一路」倡議將增加商貿活動，帶動投資者對海運和港口服務的需求。在中央政府的支持下，國家近年的發展策略（包括大灣區規劃發展）將為香港海運及港口業的進一步發展帶來龐大機遇。香港應把握這些契機，發揮我們的制度優勢和在專業海運服務方面的長處，做好「超級聯繫人」的角色，協助內地企業「走出去」，同時吸引外國企業利用香港的高增值海運服務進入內地市場。我們會繼續訂定便利營商的措施，推廣香港港口及海運服務，促進人力資源發展，讓不同範疇的海運業務得以持續發展。

## 徵詢意見

30. 請委員備悉政府就香港海運及港口業進一步發展所進行的工作。

運輸及房屋局  
2017 年 6 月

**海運及空運人才培訓基金(基金)**  
**各項與海運有關的資助及獎學金計劃**

| 基金措施                  | 詳情                                                                                                                   |
|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| (1) 專業培訓課程及考試費用發還計劃   | 此計劃的目的是提升海運及航空業界從業員的技能及鼓勵他們考取專業資格。核准課程包括由各院校、專業或業界團體提供與海運或航空業有關的課程和專業考試。合資格申請人在完成核准課程或通過考試後，可獲發還80%的費用，上限為 18,000 元。 |
| (2) 海運和航空業實習計劃        | 計劃透過政府、業界和院校三方合作，為大專院校學生在海運及航空業公司提供職位。<br>基金向參與公司就實習生的每月酬金提供資助，金額為月薪的 75%或 6,000 元(以較低者為準)，資助期最長 3 個月。               |
| (3) 本地船舶業訓練獎勵計劃       | 為受僱於本地船舶業的新入職甲板或輪機人員提供每月獎勵津貼，最高共資助 3 萬元。                                                                             |
| (4) 航海訓練獎勵計劃          | 為遠洋船舶上的甲板或輪機員實習生提供每月 6,000 元的獎勵津貼，為期最長 18 個月。                                                                        |
| (5) 船舶維修訓練獎勵計劃        | 為加入船舶維修學徒訓練的合資格職業訓練局畢業生，提供每月 1,500 元的獎勵津貼，為期最長 36 個月。                                                                |
| (6) 香港航運及物流獎學金計劃      | 頒發獎學金予獲選的香港理工大學國際航運及物流管理理學碩士課程學生。                                                                                    |
| (7) 香港大學－大連海事大學學術合作計劃 | 此計劃分為兩部分－<br>(1) 頒發獎學金予獲選的大連海事大學學生修讀香港大學普通法碩士課程；及<br>(2) 資助香港大學的學生和在職從業員參加暑期課程及專業講座。                                 |

| 基金措施            | 詳情                                                                                   |
|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| (8) 香港海事法律獎學金計劃 | 頒發獎學金予獲選的香港城市大學海事法與運輸法法學碩士課程學生。                                                      |
| (9) 海外交流學生資助計劃  | 向香港理工大學、香港城市大學、香港中文大學和香港科技大學修讀與海事相關課程的獲選學士或碩士生，提供(30,000 至 50,000 元)資助修讀海事相關的海外交流課程。 |