

海運及港口發展策略行動綱領



中華人民共和國香港特別行政區政府
運輸及物流局



目錄

行政摘要	4
前言：釋放香港的航運潛力	23
願景、使命與目標	25
方向一：增強港口競爭力－「船、貨、地」	26
方向二：發展高增值海運服務擴大本地海運網絡	42
方向三：加強宣傳香港海運品牌吸引及培育海運人才	57
方向四：強化香港海運港口局的支援	65
行動概覽	71
結語	76
附錄	77
鳴謝	78

行政摘要

香港憑著優越的地理位置、制度上的獨特優勢、自由的經濟體系及豐富的國際商貿經驗，絕對有充分條件作為世界首屈一指的國際航運中心。中央政府於《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十四個五年規劃和—2035年遠景目標綱要》（國家《十四五規劃綱要》）及《粵港澳大灣區發展規劃綱要》亦支持香港提升國際航運中心的地位。為了落實國家策略，我們必須積極提升香港海運及港口業的長遠競爭力和推動持續發展，以進一步貢獻國家高質量發展。

海運及港口業是香港經濟的重要一環，其經濟貢獻佔本地生產總值的4.1%（1,118億港元）及總就業人數的2.1%（約78 400個職位）。海運及港口業支撐貿易和物流業的發展，該行業則分別佔本地生產總值逾五分之一，就業人口約六分之一，是香港四大支柱行業之首。

為此，我們提出以下四個方向，十大策略，全方位提升香港國際航運中心的地位。當中我們會重點打造香港成為綠色智慧港口，在增強港口競爭力、發展高增值海運服務及加強宣傳和人才培育等方面，提出一系列建議行動，以推動香港海運及港口業的發展。

方向一：

增強港口競爭力—
「船、貨、地」

策略一：

打造成綠色港口
向零碳目標邁進

策略二：

促智慧港口發展
推動航運智能化

策略三：

增強港口競爭力
積極爭取新貨源

方向二：

發展高增值海運
服務 擴大本地海
運網絡

策略四：

研增加稅務寬減
吸世界航運企業

策略五：

優化船舶註冊處
鞏固高質素品牌

策略六：

憑法律制度優勢
推海事仲裁服務

方向三：

加強宣傳香港海
運品牌 吸引及培
育海運人才

策略七：

多方面對外宣傳
發揚海運真實力

策略八：

大灣區國際合作
增強航運話語權

策略九：

擴大海運人才庫
確保行業新動能

方向四：

強化香港海運港
口局的支援

策略十：

與業界攜手並肩
強化海運港口局

方向一：增強港口競爭力— 「船、貨、地」

香港是國際航運中心，擁有天然深水良港，位處遠東貿易航路要衝和亞洲區的中心，自1970年代起已是全球最繁忙的貨櫃港之一。作為亞洲區內重要的中轉樞紐港，香港港口的競爭優勢在於自由港、清關快、高效率和國際連繫強（每週逾240班國際貨櫃班輪連接全球逾460個目的地），尤其善於處理高價值和運送時間緊迫的貨物，正好與區內其他港口優勢互補，共同為大灣區以至華南地區的製造業、進出口貿易等提供高效服務。多年以來，香港港口是連繫內地和世界各地的轉口港，從1987至2004年間大部分時間都是排名世界第一的貨櫃港。

然而，香港作為粵港澳大灣區內發展最早且高度成熟的港口，要進一步發展難免面對限制，例如：香港土地供應有限、營運成本高、距離生產腹地較遠等。隨着鄰近珠三角地區的港口迅速崛起，發展全新的自動化碼頭，香港的港口基建相比區內年輕的碼頭，自動化不足的弱點更為凸顯，令香港港口較難以全自動化去降低人手和成本。

除了上述的局限，香港港口作為自由港，較容易受外圍的經濟和政治環境影響。近年，大灣區港口¹積極發展，由於地理位置相近且貨源相同，港口之間競爭非常激烈。加上內地近年逐步放寬國內航權政策，以及實施啟運港退稅政策和大灣區組合港等政策措施簡化清關流程，內地港口的貨運效率大大提升，以致越來越多貨物直接由內地港口輸往外地。此外，過去幾年受疫情影響，各地的檢疫限制措施令物流鏈受阻，出現塞港情況。班輪公司為了追趕船期而時有跳港現象，它們傾向不停沒有貨源的中轉港。即使目前疫情過去，班輪已減少對中轉的依賴，為香港港口的中轉業務雪上加霜。

¹ 大灣區從事外貿的港口主要包括：深圳鹽田港、蛇口港、赤灣港及大鵬灣港；廣州南沙港；珠海斗門港、高欄港及洪灣港；惠州港；東莞港等。

面對上述的種種發展限制和挑戰，香港港口業必須積極努力發掘新機遇，保住吞吐量和鞏固區域中轉樞紐的角色和地位。為此，我們會繼續加強與大灣區其他城市的物流合作，用好港珠澳大橋，並且完善綜合多式聯運網絡，便利貨物經香港轉運。

要保住香港的港口業務，推動國際航運中心的發展，我們建議全力打造香港成為綠色智慧港口，並從「船」、「貨」、「地」三方面入手，全方位引領全球各地貨源透過船運使用香港港口，共同應對全球航運業為達致零碳目標所帶來的挑戰。



策略一：打造成綠色港口 向零碳目標邁進

在「船」方面，我們會加速推動綠色航運，將香港打造成為優質綠色航運能源加注中心，吸引更多船隻在香港進行綠色能源加注，以進一步鞏固和提升香港作為國際航運中心的地位，同時為國家碳減排作出貢獻²。在香港港口推動綠色能源加注時，我們會按照國際海事組織的減排目標推進³，以配合遠洋船所需。我們建議的具體行動包括：

- 研究為本地船舶和遠洋船提供綠色甲醇和其他潔淨能源加注的可行性⁴，並計劃於2024年公布行動綱領，建設加注設施和供應鏈。
- 推展為遠洋船提供液化天然氣加注的準備工作，包括技術研究和設置。
- 與香港海運港口局合力推動業界的綠色可持續發展，提高業界對綠色可持續發展的認知、共同制訂行業準則。
- 培養專才，確保他們具備相關技術專業知識，並了解全球減排的最新發展。

² 香港一直致力推行綠色港口措施。舉例而言，香港為亞洲首個強制遠洋船停泊轉用低硫燃油的港口。政府亦與內地攜手減少船舶的排放，包括與廣東省政府於2019年共同落實在珠江三角洲水域設立船舶排放控制區，進一步收緊要求，規定所有船隻不論正在航行或停泊，都必須使用低硫燃油或液化天然氣等合規格燃料。

³ 國際海事組織於《2023年船舶溫室氣體減排戰略》目標為於2050年前後實現溫室氣體淨零排放，並為此提出階段性指標：在2030年國際航運溫室氣體年排放總量比2008年減少至少20%，力爭減少30%；及在2040年國際航運溫室氣體年排放總量比2008年減少至少70%，力爭減少80%。

⁴ 我們亦會同時探討提供其他潔淨能源（包括：氫及氨）加注的可行性。

策略二：促智慧港口發展 推動航運智能化

在「貨」方面，為了保持港口營運的可持續發展和競爭力，行業需要推動數字化和智能化以改善貨物處理流程和提升效率。政府將繼續積極發展智慧港口，通過數字化港口社區系統⁵來促進海運及港口業的數據互聯互通和共享，進一步提高營運效率，提升港口整體競爭力。我們建議的具體行動包括：

- 配合政府構建一個聯通有關機場、港口以至其他相關的物流信息平台⁶的目標和工作；並於2024年開展的相關顧問研究中一併研究港口社區系統的營運安排。
- 支援業界（包括中小企）適應技術進步，提升業界對數字化的認知，同時於2024年起研究如何鼓勵業界善用現有的數字化方案和技术提升整個貨物處理流程的效率。
- 在2025年前將港口社區系統擴展到冷鏈產品外更廣泛的產品和交付流程，以優化港口營運和多方協調工作。

⁵ 數碼共享平台自2023年分階段試用，包括冷鏈貨物入口本地和跨境運輸的流程。

⁶ 運輸及物流局於2023年10月31日發表的《現代物流發展行動綱領》中其一項建議行動。

策略三：增強港口競爭力 積極爭取新貨源

為提升港口競爭力，我們有必要與業界合作，以吸引更多貨船來港作業及增加貨運量為目標，鞏固香港的區域中轉樞紐港和國際航運中心，並提升粵港澳大灣區世界級港口群的地位。我們建議的具體行動包括：

- 來年啓動和完成檢討遠洋船和內河船須向政府繳付的港口設施或許可證費用，以保持港口的競爭力以及對業界的吸引力。
- 善用自身世界級的多式聯運網絡優勢，包括世界一流的貨運機場及靈活的物流配套安排，藉著用好港珠澳大橋的契機，加強與粵西地區的物流聯繫，擴大貨源，為港口航運業開拓新機遇。我們將繼續與大灣區和國內其他城市加強物流合作，便利貨物經香港中轉出口或進口。
- 我們會在2024年聯同業界前往其他不同地區宣傳，發掘更多新商機。繼續憑藉香港自身的獨特優勢擔當粵港澳大灣區內的「超級聯繫人」。運輸及物流局與廣州市港務局已在2023年5月簽訂《穗港大灣區港航事務合作協議》，建立雙方港口及航運事務溝通合作機制。我們會尋求與區內其他港口和城市設立合作和交流機制，並聯同業界共同尋找發揮優勢互補的領域，促進雙邊合作。

另外，在「地」方面，我們要擴大香港港口的國際聯繫，增加經由香港港口處理的貨物的出發地和目的地，以鞏固亞洲區轉口樞紐港的地位。我們會積極與業界對外開拓新市場，透過推廣香港的多元化金融及專業服務，以及海運及港口業的優勢，吸引更多內地及海外公司使用香港海運及港口公司作區域配送，甚至在香港設立區域中心，藉此開拓在東南亞國家聯盟、中東及「一帶一路」國家的新商機。我們建議的具體行動包括：

- 增強對外交流和宣傳，深化國際航運企業（包括海外及內地大型航運企業）對香港綜合優勢的認知，以助香港港口業界拓展貿易業務和商業合作。我們會在2024年上半年整合一套能夠凸顯使用香港港口的綜合優勢的宣傳資料，包括香港的稅務制度、普通法制度、專業服務等，以協助提升投資推廣署及相關機構的招商引資力度。事實上，綠色能源加注服務和增加貨源皆有助吸引更多遠洋船到訪香港並促進貨運。
- 自2024年起，我們每年會聯同香港海運港口局到訪內地或其他大灣區城市，亦會出訪東盟、中東（例如：杜拜）及其他「一帶一路」沿線的新興市場（例如：秘魯、摩洛哥、阿曼），並舉辦更多大型活動推廣香港海運及港口業，以提升與各地城市的交流合作，協助香港海運及港口業界加強與各地的聯繫。

方向二：發展高增值海運服務 擴大本 地海運網絡

香港是全球服務業主導程度最高的經濟體。多元化的專業服務結合「一國兩制」的制度優勢，使香港得以成為世界一流的國際金融、貿易和航運中心。目前，香港有超過1 100家港口航運公司，提供齊全而優質的海運服務，主要業務範圍覆蓋：港口服務、船舶管理及經紀、船舶營運、海事法律、航運金融、以及其他航運服務（例如：船級社、船舶檢驗）。

策略四：研增加稅務寬減 吸世界航運企業

政府一直致力推動高增值海運服務發展，打造香港成為領先的國際航運中心。2020至2022年期間，政府先後為船舶租賃、海事保險業務、船舶代理、船舶管理和船舶經紀業務推出一系列稅務寬減措施，有關措施初見成效。於2020年1月至2023年10月期間，投資推廣署協助了33間內地及海外的航運企業落戶香港和在香港擴展業務。我們推廣香港對航運業商業主導人的吸引力，擴大本地海運網絡。我們建議的具體行動包括：

- 投資推廣署會加大力度招納更多海外航運公司在香港設立和拓展業務，帶來更多海運相關業務及商業活動在香港進行。
- 於2024年起研究在包括大宗商品貿易在內的重點海運商業領域推行稅務寬減措施。
- 於2024年起檢討現行的稅務寬減措施，確保經濟合作與發展組織針對因數位經濟帶來的侵蝕稅基及轉移利潤的行為而制訂的國際稅務改革方案不會減低現時船舶租賃稅制的競爭力，當中包括政府是否需要修訂《稅務條例》，引入新的稅務扣除安排以取代船舶租賃稅制下20%寬減稅基優惠。我們會成立專責小組研究針對大宗商品貿易稅務寬減以及「稅基侵蝕及利潤轉移」相關的稅務議題。

策略五：優化船舶註冊處 鞏固高質素品牌

香港的船舶註冊廣受國際認可，以總噸位計全球排行第四位。香港註冊船舶在全球的港口國監督扣留率甚低，2023年首三季度的扣留率為0.8%，遠低於全球的平均數（3.42%）。香港高質素的船隊於世界各地航行對各港口的航行安全作出貢獻。香港優質的船舶註冊品牌及龐大的船隊同時壯大本地海運圈。我們一直致力增強香港船舶註冊處的服務和覆蓋範圍，目前在倫敦、上海、新加坡、悉尼、三藩市、東京和多倫多設有七個區域支援團隊，為船東提供更直接和快捷的支援。我們建議的具體行動包括：

- 海事處將通過更頻密的業務會議、航運安全講座和訪問加強與現有船東的聯繫，並通過在目標地區廣泛進行企業訪問和展覽，開拓具有增長潛力的市場（如中東和東南亞）並加強推廣香港船舶註冊處服務。
- 提供進一步的增長動力，海事處會繼續優化船舶註冊服務，並適當應用數字化技術，簡化相關流程以更便利船舶註冊。
- 香港船舶註冊處將制訂具有競爭力的優惠措施，以增加香港船舶註冊處的吸引力，其中包括考慮在2024/2025年起為船東提供批量註冊優惠及為達到國際減碳標準的香港註冊船舶提供綠色優惠措施等。
- 加大宣傳香港船舶註冊，在2024年起香港船舶註冊處和香港船東會共同主辦的年度頒獎典禮規模將會擴大。我們亦會研究向表現特別出色的船公司頒發關於綠色船舶獎項。
- 香港船舶註冊處會利用現有網絡，與投資推廣署共同努力鼓勵香港註冊船舶的船東和船舶管理公司多使用本地海運服務，增強對本地海運服務的需求。



策略六：憑法律制度優勢 推海事仲裁服務

香港一直是亞太地區重要的爭議解決中心。香港擁有完備的司法架構、專業的海事法律服務、世界上唯一的中英雙語普通法制度、豐富的仲裁機構選擇，以及中國作為《紐約公約》締約國及其適用範圍擴大至香港的優勢等。有賴政府與業界攜手努力，波羅的海國際航運公會的《BIMCO法律和仲裁條款2020》已將香港列為全球海運業通用的標準合同中四個指定仲裁地之一，印證香港在海事仲裁領域的領先地位。為發揮香港海事仲裁的國際地位，我們會積極鼓勵企業選用香港作為仲裁地。這將有利「走出去」的內地企業在熟悉的環境下解決海事爭議，讓「內資走出去」更加暢順。我們建議的具體行動包括：

- 促進香港與其他主要海事仲裁中心、國際海事機構、法律組織以及貿易團體等的合作，通過參與不同國際會議及業界活動等，彰顯香港在國際海事法律及爭議解決方面的專長，壯大本地的仲裁人才庫。我們會於2024年內通過本地活動以及對外訪問持續推廣在香港進行海事仲裁的優勢。
- 積極培養熟悉國際法、普通法、大陸法及國家法制等的海事法律人才，全方位發揮香港作為內地和海外航運企業的通道角色。政府會探討能否在《2023年施政報告》中提出的「香港國際法律人才培訓學院」框架下，就相關領域，定期舉辦法律實務課程、研討會和國際交流活動等。



方向三：加強宣傳香港海運品牌 吸引及培育海運人才

增強港口競爭力及發展高增值海運服務以擴大本地海運網絡是確保香港海運及港口業長遠健康發展的核心方針。就此，我們需要對內對外、多管齊下，加強宣傳和推廣香港海運品牌，透過不同渠道引入企業、貨流和人才。

策略七：多方面對外宣傳 發揚海運真實力

在錯綜複雜的國際政治環境中，加大力度推廣香港海運業是刻不容緩的。我們必須沿多個角度向世界「說好香港故事」，向世界宣揚香港的機遇，讓世界看到香港的狀況，維護香港的國際形象。現時，香港海運港口局、投資推廣署和海事處（香港船舶註冊處）等單位皆會進行航運相關的對外宣傳。我們建議的具體行動包括：

- 加強統籌香港團隊的對外宣傳工作，並於2024年起設立跨部門專責小組，加強外展工作、吸引投資、為香港的企業開創商機，定期檢討工作成效，以調較宣傳策略。
- 繼續提升「香港海運週」作為重點平台的功能，邀請業界協助宣傳在香港設立商業基地的優勢，並通過多種語言製作宣傳資料以宣傳香港的海運實力。我們會在2024年內加強聯繫超過1 000間本地、海外及內地公司及機構參與香港海運週的活動，包括聯同媒體伙伴宣傳香港航運業的國際地位。

策略八：大灣區國際合作 增強航運話語權

我們一直與業界攜手合作，參與各項國際大型的海運會議和展覽會。例如，運輸及物流局局長在2023年12月帶領香港海運港口局和業界代表團參加在上海舉辦、世界第二大的國際海事技術學術會議和展覽會。展覽會內設立了中國香港館，與參與展館的5間具國際背景在香港航運公司和香港船舶註冊處協力推廣香港作為大灣區內的高增值航運服務中心。在專業服務業的良好基礎上，香港要定位為區內的高增值海運服務知識中心，重點關注海事法律、船舶融資、綠色航運等，為選擇在大灣區發展的海外企業提供優質全面的海運服務。另外，香港高度國際化的優勢亦可協助內地航運公司透過在香港開展業務「走出去」，利用香港高效率及全面的高端航運服務，與國際航運界接軌。就此，我們會繼續與香港船東會等業界組織合作，提升香港在世界舞台上的影響力，並向外宣傳大灣區港口的綜合實力。我們建議的具體行動包括：

- 香港海運港口局儘早開展籌劃工作，與香港船東會在2024年內合辦大灣區國際航運論壇。我們會以大灣區國際航運論壇作平台，為香港航運公司提供商業機遇，同時積極發掘在目標市場（例如中東和東南亞地區）的大型海運業界活動的機會。
- 與更多國際海運組織加深合作，包括深化波羅的海國際航運公會和國際航運公會在香港的營運和活動，強化香港作為國際航運企業及組織走進內地市場的通道角色，輔助「外資引進來」，善用香港「背靠祖國、聯通世界」的龐大潛力。我們會鼓勵國際海運組織增強在2024年「香港海運週」的參與程度（例如成為支持機構），並持續促進國際組織在香港以及其他大灣區城市籌辦活動。



策略九：擴大海運人才庫 確保行業新動能

海運服務屬於高度專業化的行業，從業員一般需要投放較長的時間和大量資源，才能成為行內頂尖的專才。海運服務業的蓬勃發展也有賴香港作為國際間知名的知識交流和人才匯聚地。政府自2014年起透過「海運及空運人才培訓基金」（「基金」）的培訓資助、獎勵和獎學金計劃，和贊助業界組織舉辦推廣活動，以支持香港海運人才持續性發展。現時，「基金」推行13項與海事相關計劃，累計惠及超過10 000名學生和海運從業員，另參與「基金」所資助的推廣及宣傳活動人數亦約有90 000人。為了進一步培訓以及吸引海運人才，我們建議的具體行動包括：

- 加強與大灣區多間海事學術機構溝通和交流，我們計劃在2024年第一季展開有關交流，共同探索促成多地海事學術機構的合作和學歷互認，建立海運人才聯合培育機制平台，強化師資交流，讓大灣區內海運從業員和學生能在多地接受所需培訓。
- 我們會在2024年完成全面檢討「基金」在吸引人才和促進業內人力發展方面的影響和效能，並將根據評估結果提出的建議，採取相關後續行動完善「基金」的資助計劃，使「基金」的運用能更有效、更靈活及精準地培育香港所需的海運人才，以支援整個海運業的職業發展，由航海至高增值海運行業。

海運業是國際性行業，過往慣性被分為遠洋航海、本地船舶和海運服務三類。我們來年會積極向海事學術機構、學生和公眾宣傳，推廣海運行業的兼容和多元性發展，在明年開始加強透過宣傳短片和講座等，詳細講解考獲遠洋船高級船員初級適任證書的從業員只須累積不多於1.5年的航海經驗，便可轉職到岸上的海運服務工作，如駐岸埠船長和海事處職位，亦可修讀相關海事課程投身高增值海運行業，包括海事法律及仲裁、船舶管理、船舶融資、海事保險、船務經紀等。這些行業前景優越，而且對具海上經驗的人才需求殷切，正可吸引年輕人入行，盡早規劃自己長遠的人生路向。

為了使培訓課程和內容多樣化，及樹立行業典範，我們建議的具體行動包括：

- 於2024年起鼓勵本地學術機構與業界組織和非本地機構合作，建立和維持夥伴關係，以助推出更多的獎學金計劃和聯合課程等，以涵蓋最新的科目、行業所需的技能和培育人才的職業發展路向。目前，「基金」資助海運從業員修讀由各院校、專業團體或業界組織提供約150個課程，以提升技能及獲得專業資格。我們會把新推出的聯合課程納入經核准課程名單上，鼓勵從業員持續進修。我們亦會提供政策支持及財政支援，讓本地學術機構邀請高素質及知名的教育人員赴港教授最新海運領域的課程，或舉行工作坊和研討會傳授相關專業技能的知識予本地學生和現職從業員，介紹和交流現時海運領域的最新發展和資訊。

- 於2024年起鼓勵現有本地學術機構在開辦和設計海運培訓課程時，納入最新海運發展科目（包括數碼化和減碳排放等），迎合專業和技能方面的最新市場趨勢，以切合學生及從業員所需的知識和技能；舉辦在海運方面關於環境、社會及管治（ESG）的課程或工作坊，讓中層專業人員具備相關知識，這對於應對海運業可持續發展和社會責任度尤其重要。
- 於2024年與海運服務業不同界別（例如：船舶融資、海事保險、商船高級船員、海事法律和仲裁等等方面）研究嘉許有卓越表現和具潛質的本地年輕從業員，制訂可行方案並提交香港海運港口局審批，並於2025年落實執行，以樹立行業模範，吸引年輕人入行。例如：得獎人可獲資助修讀相關領域的深造課程，以提升專業水平，培育成為未來該海運界別的專才或領導層，回饋香港海運業，以其自身的成功經歷向公眾說好香港海運業。



方向四：強化香港海運港口局的支援

為鞏固和提升香港作為國際海運中心的地位，政府於2016年4月1日將當時的香港航運發展局和香港港口發展局合併成為香港海運港口局，由時任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，制訂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。

香港海運港口局由前運輸及房屋局（現時的運輸及物流局）一位副秘書長兼任海運及港口發展專員（專員），作為香港海運港口局秘書。歷年來，專員為香港海運港口局在本地和海外推廣香港海運業的工作提供了切實的支援。除了進行外訪工作及出席本地活動宣傳，專員亦擔任政府與海運及港口業界重要持份者之間的溝通橋樑，以助順利推行一系列措施，包括：推出不同航運稅務寬減措施，惠及船舶租賃、代理、管理及經紀等業務；提升作為世界第四大船舶註冊（以總噸位計算）的香港船舶註冊處的服務；與國際航運組織保持緊密合作，使國際航運公會及國際航運保險聯盟在香港設立辦事處；爭取在波羅的海國際航運公會標準合同的爭議解決條款中加入香港為第四個指定仲裁地，與倫敦、紐約和新加坡看齊。



策略十：與業界攜手並肩 強化海運港口局

在《2023年施政報告》中，行政長官進一步賦權現時運輸及物流局下的專員，統籌政府部門及持份者，以產業導向推動航運發展，尤其海事法律、保險、船舶融資等優勢專業服務，與業界合作發展航運優勢。專員會帶領香港海運港口局秘書處及相關政府部門和業界持份者，攜手同心，在增強港口競爭力、發展高增值海運服務及加強宣傳和人才培育等方面共同努力，積極提升香港海運及港口業的長遠競爭力。在落實上述行動時，專員會運用法定權力、協調不同政府部門，靈活調度資源，及與各持份者（包括：本地業界和組織、粵港澳大灣區各級政府單位和組織、大灣區港口、國際組織）通力合作。我們建議的具體行動包括：

- 提升香港海運港口局的政策研究功能。事實上，我們一直進行政策研究，以提高香港作為國際海運中心的吸引力。為了進一步培育海運生態系統，我們會於2024年起進行精準的重點政策研究，增強船舶融資、海事保險、海事仲裁和船舶管理等業務領域，從而使香港成為全球領先的高端海運服務市場。研究領域包括吸引和培育高端航運服務業的人才、吸引更多國際組織和公司落戶香港、與海運行業相關的國際稅收趨勢等。
- 在2024年起提升香港海運港口局的宣傳功能。我們會與香港海運港口局合作，借助當中業界人士的經驗，並攜手與業界代表一同加強海運業及相關政策的宣傳工作，向世界宣揚香港海運業的機遇。
- 利用2023-24年財政預算案增撥的額外資源，支援下一屆香港海運港口局的工作，包括以上提及的政策研究及宣傳等工作。

政府已認真審視業界有關成立法定海運組織的建議。政府一直為海運及港口業界的發展擔當重要的角色。大部分相關工作如法例修訂（包括落實稅務優惠措施的相關法例）、促進外來投資以在香港設立公司、與其他港口及城市的官方合作等屬於政府的工作，作為非政府機構的法定組織亦無法執行。事實上，業界建議法定機構的關鍵功能已納入在上述提到的政府工作範疇中，政府會透過強化香港海運港口局的功能，加大力度推動以上的四個方向及十大策略，並與業界攜手並肩全面落實以上工作。我們認為此方向比起成立法定機構更能主動推動海運及港口業的長遠發展。值得注意的是，世界各地的管理架構和系統不同，須視乎當地港口情況和發展需要。我們須考量有關組織是否可以或需要行使何種法定權力。例如，目前葵青貨櫃碼頭用地由私人擁有，貨櫃碼頭業務亦屬私人運作。若成立法定組織，該機構亦不能干預個別營運商因應市場而作的商業決定。

另外，如果建議的法定機構無法有恆常而可靠的收入，需依靠政府撥款支撐營運和工作。機構投放財政資源的靈活性亦會有一定限制，例如需參照政府審慎使用公帑的準則。

然而，隨著香港海運網絡越來越蓬勃，相關工作自然越來越多，長遠而言我們可不時探討設立相關機構的可行性。總的來說，政府將繼續支援香港海運港口局的工作，透過與業界溝通，準確掌握行業前景和發展趨勢，進一步探討各界別的需要和建議，制訂政策和措施以鞏固提升香港作為國際航運中心的地位。

前言：釋放香港的航運潛力

香港一直以來被譽為國際航運中心，其輝煌的海運發展歷程始於一個半世紀前。香港座落於亞洲的中心，一直扮演著連接東西方的橋樑，同時也是通往內地的重要大門。在「一國兩制」的原則下，香港擁有堅實的制度優勢，進一步提升了其作為海運業公司設立區域或全球總部首選據點的吸引力。

香港成為國際航運中心的成功歸納為多項因素。首先，香港擁有普通法制度，堅守法治原則，為海運活動提供穩定可靠的法律框架。此外，香港實行低稅率和簡單稅制，有助於促進商業運作，吸引尋求優惠金融條件的企業。貨物、資金、人才和資訊的自由流通亦為城市的連通性和效率作出貢獻。此外，香港的聯繫匯率制度確保貨幣穩定，減少海運企業的金融風險。香港致力維持一個自由開放和便利營商的環境，進一步鞏固其作為亞洲頂尖國際金融中心和國際航運中心的地位。

香港的資本市場高度國際化、充滿活力且流動性高。這些優勢令香港成為企業尋求船舶融資的理想選擇地。憑藉其世界一流的基礎設施和港口設施、廣闊的航線網絡以及優質的航運服務，香港依然是一個充滿活力和有獨特優勢的國際航運中心，並持續吸引和支援海運行業的增長。

然而，香港正面臨著區域和國際競爭格局變化以及貿易模式改變所帶來的一系列挑戰。地區內其他港口的競爭日趨激烈。再加上商業模式改變，如跨國公司分散風險策略和消費者對及時交貨的需求增加，新的供應鏈和貿易模式正在形成。國際貿易關係亦趨複雜，需要各行業提供更大的專業支援。而隨著氣候變化成為首要政策考量之一，海運及港口行業面臨著來自不同機關的更大要求，客戶期望各行業共同努力實現零排放目標。數字化和人工智能等突破性技術將改變海運和港口的營運模式，這對海運及港口行業的長遠作業產生重要影響。

在此背景下，為了確保香港能夠應對全球和區域性挑戰，並在日趨複雜的市場中保持競爭力，特區政府在中央政府的支持下，制定了這份行動綱領。本行動綱領闡述了香港在四個方向、十大策略的行動，彰顯香港銳意成為領先國際航運中心的期許。

本行動綱領由以下章節組成：

- **第一章**提出增強香港港口競爭力的策略；
- **第二章**討論發展航運高增值服務和擴大本地海運網絡的策略；
- **第三章**制定加強宣傳香港海運品牌和培育海運人才的策略；
- **第四章**討論強化香港海運港口局支援的舉措；
- **第五章**總結十個策略下制定的32項建議行動。

在這份行動綱領的指引下，香港將充分發揮自身優勢、針對弱點、抓緊機遇，並應對挑戰，努力鞏固國際航運中心的地位。



願景、使命與目標



願景

發展香港成為領先國際航運中心，提供優質高增值航運服務



使命

- 進一步提升船舶融資、海事保險、海事仲裁和船舶管理等業務，使香港成為全球領先的高端航運服務市場
- 助力全球海運和港口業務向零碳排放轉型
- 推動航運智能化和數字化發展
- 推進粵港澳大灣區及國際航運界的交流協作



目標

提升香港港口的競爭力，加快香港高增值航運服務業群的發展，鞏固香港作為國際航運中心地位

1. 方向一：增強港口競爭力－「船、貨、地」

1.1. 背景

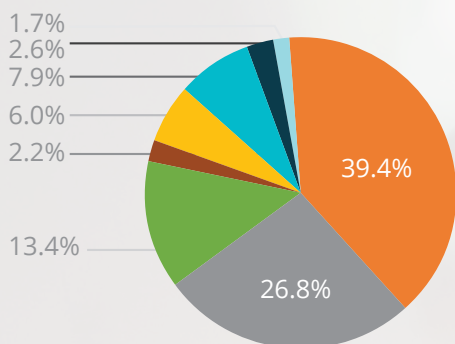
香港港口是全球最繁忙的國際貨櫃港之一。每週有超過240班國際貨櫃班輪進入本港，連接著全球逾460個目的地。在2022年，香港港口處理了1 670萬個20英尺標準貨櫃（標箱），是全球第九繁忙的貨櫃港口。海運及港口業對香港經濟至關重要，在2021年佔本地生產總值4.1%，佔總就業人數2.1%。一般而言，海運和河運貨物佔進出香港的總貨運量約九成。

香港的貨櫃運輸始於1960年代中期。自1972年葵涌貨櫃碼頭啟用以來，香港的貨櫃運輸業進入了正式的啟動階段。當時，香港港口的貨櫃吞吐量約為20萬個標箱。由1980年代開始，香港的海運及港口行業迅速發展。香港在1986年成為世界第二繁忙的貨櫃港，並於1987年獲得世界最繁忙貨櫃港的稱號。直至2004年，香港大致保持世界最繁忙貨櫃港的位置。在來自大灣區和東南亞等地區的其他港口激烈競爭下，香港港口的貨櫃吞吐量在過去十年左右一直呈下降趨勢。下降的原因包括成本相對高昂、港口營運面積受限以及供應鏈和貿易流向模式變化。

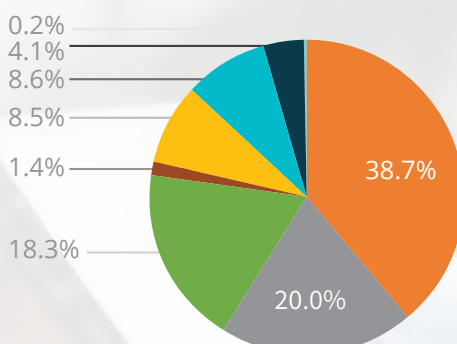
近年來，轉運貨物佔香港港口貨櫃吞吐量約60%（見圖1），由於香港港口在處理這類貨物具有比較優勢，預計將成為香港港口吞吐量的支柱和主要推動力。

圖2b:2022年轉運貨物的來源地及目的地

抵港



離港



香港港口因其國際連繫強和高效的海關而被稱為高效率的「補時港」，特別適合處理時間緊迫的貨物⁷。在2016年至2022年期間，經香港港口轉運的食品、飲品及煙草製品和礦物燃料錄得22%增長，而冷藏貨物和其他化學產品（包括藥品）在2022年佔載貨貨櫃吞吐量7.9%，較十年前（2012年）6.3%有所增加，佔比上升反映香港在處理這類冷鏈和高價值產品方面比較具有優勢。

⁷ 在2022年，香港港口每星期有逾240班國際貨櫃班輪，連接全球逾460個目的地。

港口營運

香港以其高效的港口營運而聞名。香港港口處理大量貨櫃貨物，是地區主要轉運樞紐。香港的港口營運對城市的經濟和全球貿易至關重要。香港港口由多個處理大量貨物的貨櫃碼頭組成。雖然這些碼頭並非全面自動化，但這些碼頭配備了先進的貨櫃處理、儲存和分配設施。五個港口營運商包括現代貨櫃有限公司、香港國際貨櫃碼頭有限公司、中遠-香港國際貨櫃碼頭有限公司、Goodman DP World Hong Kong Ltd和亞洲貨櫃碼頭有限公司管理這些貨櫃碼頭，並為航運和物流公司提供高效可靠的服務。香港港口是本港成為國際貿易中心的重要基石，並需要更多的關注和努力，以鞏固香港作為國際航運中心的地位。

港口基礎設施現代化

貨櫃碼頭營運商一直在進行硬件和軟件的現代化。橡輪龍門起重機已經重新配置，實現了遠程控制，以提高港口生產力和職業安全性。為提高效率，其中三家碼頭營運商還成立了一路通有限公司，為港口社區提供信息和無紙化服務，以補充各個碼頭營運商營運的碼頭作業系統。無紙化服務的例子包括電子碼頭收據、共享駁船平台、電子訂艙確認通知、電子放行指令系統、電子閘口等。在碼頭區域內還探索了其他現代技術，如自主行駛卡車的使用。

政府透過由香港海運港口局成立的智慧港口發展專責小組，推動智慧港口的發展，促進業界之間的數據流通和共享。通過建立數字化的港口社區系統，促進航運、港口和物流業持份者間的信息互聯互通。政府自2023年分階段建立和試用數據共享平台，並計劃在2025年實現更廣泛使用有關平台。首階段計劃將集中處理冷鏈貨物。新平台將能精簡港口運作，優化多方協調，從而提升港口效率及增強香港港口的整體競爭力。

減碳及綠色航運

隨著全球經濟和貿易持續擴大，貨物和人員在世界各地的流動達到前所未有的水平，加劇了與海運相關的環境影響顯著上升。與此同時，環境、社會及管治 (ESG) 的理念在商業界日漸普及，使航運和港口行業逐漸加深對環境變化對航運公司及其供應鏈可能帶來的潛在影響的認識。因此，致力於可持續發展的海運和港口行業的服務供應商可以為客戶提供超越增強產出和績效的優勢。行業努力減少其環境足跡，促進可持續的供應價值鏈，亦符合減碳的目標。

為了擁抱不斷演變的全球環境範式，海運和港口行業需要迅速且果斷地減少其對生態的影響。隨著全球海港和貿易的競爭日益激烈，香港正準備在這個領域樹立自己作為領先者的位置。這個城市在海運和港口行業擁有固有的優勢，包括高增值的海運服務，可以利用新興的綠色市場，同時也有潛力探索綠色能源轉型和綠色能源加注等新途徑。通過積極加快航運業的可持續轉型，香港可以滿足對環保解決方案日益增長的需求。

海運及港口業對實現零排放的抱負逐漸增長。《巴黎協定》在最廣泛的層面上認識到減少航運排放的重要性，並鼓勵國際航運業為全球氣候目標做出貢獻。它敦促各國通過推廣節能措施、鼓勵使用替代燃料以及促進技術和基礎設施創新，實現船舶減少溫室氣體排放。在綠色燃料的更詳細應用方面，國際海事組織 (International Maritime Organization) 設定了低硫排放標準，自2020年1月1日起需要遵守從高硫重油轉向低硫燃料油或具有較低硫排放替代燃料的要求，如液化天然氣用於船舶推進。此外，國際海事組織亦於2023年7月通過了最新的船舶溫室氣體減排戰略，目標於2050年前後實現溫室氣體淨零排放，並為此提出階段性指標：在2030年國際航運溫室氣體年排放總量比2008年減少20%，力爭減少30%；及在2040年國際航運溫室氣體年排放總量比2008年減少70%，力爭減少80%。

作為國際航運中心，香港通過不同措施促進綠色港口的發展，鼓勵行業採取更可持續的航運舉措。此外，作為國際海事組織的聯繫成員國，香港有義務確保本地法規符合國際海事組織的要求，包括在環境保護、溫室氣體排放減少和促進可持續國際航運等方面的最新要求。香港也是亞洲第一個要求遠洋船舶在停泊期間切換低硫燃料的港口。香港特區政府一直與內地合作減少船舶排放，包括與廣東省政府共同建立珠江三角洲地區的國內排放控制區，進一步加強對所有船舶使用符合要求的燃料的要求，無論船舶是航行還是停泊。此外，為了進一步鼓勵遠洋船舶使用潔淨船用燃料，政府一直與行業密切合作，推動在遠洋船舶中使用液化天然氣，例如積極探索兩家電力公司於2023年7月新建的離岸液化天然氣接收站作為遠洋船舶的加注設施，規劃液化天然氣加注區域，制訂相關的技術要求和安全規定以及離岸液化天然氣加注的要求。

1.2. 強弱危機分析

1.2.1. 優勢

無可爭議的自由港地位

《粵港澳大灣區發展規劃綱要》支持提升珠三角港口群整體國際競爭力，強調港口之間優勢互補、互惠共贏的協同效應。而《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十四個五年規劃和2035年遠景目標綱要》（國家《十四五規劃綱要》）提到港口的功能協調，積極和逐步推進大灣區發展。

香港是中國唯一的自由港，對經香港進出口的貨品（除了四項課稅商品）不徵收關稅。無關稅和貿易壁壘使貨物能夠無縫流通，吸引了各種不同的企業，並促進了強大的貿易生態系統的形成。這一優勢轉化為高效的物流、簡化的供應鏈以及為利用香港港口的企業提供優質服務。再加上香港位於亞洲中心的策略位置進一步增強了其競爭力，使其成為進出該地區的貨物的門戶。香港的自由港地位，再加上其卓越的基礎設施、先進的技術以及對品質和安全的承諾，鞏固了其作為領先港口的地位，增強了其在全球航運業中的整體競爭力。

高效的港口處理能力

香港港口以其優質的貨櫃碼頭設施和營運效率而聞名。這些特點為其贏得了卓越的聲譽。優質服務、優良聲譽和具有成本效益的特點，使香港成為船東尋求可靠高效服務的理想選擇。此外，香港港口以其作為「補時港」的聲譽而聞名，因為它幫助船舶彌補在其他港口引起的延誤。根據上海航運交易所的資料，2022年遠洋國際貨櫃船在香港港口停留的平均時間為1.04天，遠低於世界前20大貨櫃港口的平均值2.38天，顯示了香港港口的高效處理能力。

1.2.2. 弱點

相對低價競爭力的營運

以高質量服務聞名的香港，其營運成本比大灣區內的鄰近港口較高。香港擁有九個貨櫃碼頭，全部由五個不同的私營營運商運營。香港的土地成本、工資和其他營運成本高昂，使得碼頭營運商在價格競爭方面面臨困難，尤其是與該地區的其他港口競爭。

香港港口綠色措施的推行緩慢

雖然香港擁有充滿活力的金融業，其中包括一批ESG專家，但對於海運業中綠色港口和ESG的普遍認識仍然不足，仍然需要進一步發展。

目前，政府正在探討為遠洋船舶提供液化天然氣並研究提供綠色甲醇和其他新型潔淨能源加注的可行性。政府亦積極研究發展和落實其他新一代綠色能源，以成為該領域的先驅者（見下方的“機遇”）。

香港港口營運尚未完全自動化和數字化

香港港口業的數字化及技術應用方面仍有待迎頭趕上其他國際主要港口城市。雖然私人碼頭營運商已採用各種技術（例如遙控輪胎式龍門架吊機、在機房頂安裝太陽能板的岸邊吊機等），但據指，香港港口考慮到自動化和數字化所需的高昂投資及升級對利潤造成的短期影響，在採用這些科技方面一直持謹慎態度。鑑於香港作為區域轉口樞紐的角色，港口必須推廣先進技術的廣泛應用，以改善未來處理貨物的流程。



1.2.3. 機遇

潛在的綠色優惠措施和綠色燃料機遇

內地是綠色甲醇的最大生產地之一，而綠色甲醇是一種具有很大潛力的綠色燃料，可降低與航運相關的碳足跡（絕大多數甲醇是由天然氣生成的）。甲醇在室溫下是一種輕液體，易於運輸和儲存。為運輸和擴大該產品作為替代燃料的使用，需有港口擔當中間角色。香港特區政府行政長官的《2023年施政報告》（《2023年施政報告》）承諾研究為本地和遠洋船提供綠色甲醇及其他綠色能源加注以及為遠洋船提供液化天然氣加注的可行性。對於擁有自由港地位的香港來說，這是一個潛在的機遇。

香港可提供綠色優惠措施，以更好地定位為地區的綠色航運樞紐。例如，考慮對在一定時間內達到國際減碳標準（例如，符合國際海事組織推出的碳強度指標中達到A或B級）的香港註冊船舶提供優惠措施。

持續的數碼化努力

香港的港口營運系統先進高效，與此同時，正如《2023年施政報告》指出，政府目前推廣數字化港口社區系統，目標在2025年前將港口社區系統擴展到冷鏈產品外更廣泛的產品和交付流程，為更多用戶提供數字解決方案的數據共享，以增強港口效率並簡化各項工作流程。越來越多公司合資格享用數字化努力的更廣泛好處，為行業的長期發展創造一個更具包容性的智慧港口願景。

全球供應鏈和航運業從新冠疫情後恢復

全球供應鏈和航運業正在經歷新冠疫情影響後的恢復階段。在此背景下，許多國家已經恢復了國際貿易活動，包括物流運營，力求恢復正常運營。雖然對全球經濟前景的擔憂為全球消費蒙上了陰影，並可能導致短期內投入減少，但中長期前景仍然樂觀。隨著消費需求的增加和國際貿易恢復，預計港口運營將經歷正面增長，對行業的反彈做出貢獻。

香港憑藉其自由港地位，成為易變產品的受歡迎目的地，能夠及時從碼頭發送貨櫃。這一優勢對於冷鏈物流尤其有利。例如，香港一直是新年期間運送智利車厘子到內地的門戶，因為車厘子是一份備受歡迎的禮物，香港港口在整個運輸過程中一直扮演著可靠的合作夥伴，確保車厘子保持乾爽。這也適用於其他對運送時間要求高和易變的冷鏈產品，例如泰國榴槤。事實上，香港是新鮮蔬果進入內地市場的首選港口。同時，行業正在制訂實踐守則，讓處理進出口的行业緊貼冷鏈物流的最新更新，以優化管理和操作流程。這些發展可以幫助香港港口保持其競爭優勢。

1.2.4. 挑戰

大灣區內的激烈競爭和香港港口中轉樞紐地位下降

大灣區的港口擴建速度超過了香港。雖然香港港口被部分人視為大灣區內最高效的港口之一，但其他大灣區港口提供更實惠的價格。這將加劇這地區港口之間的競爭。

在疫情高峰期間，中港邊境關閉期間，一些船舶已經選擇了附近的港口，香港作為轉運樞紐的地位正在下降。

區域競爭對開發其國際航運中心提供更具吸引力的鼓勵措施

區域港口提供的鼓勵措施示的例子如下表所示。近年來，內地逐漸放寬了國內航權，實施啟運港出口退稅政策和通過大灣區組合港口等政策簡化了通關流程。因此，內地港口的貨運效率大大提高，越來越多的貨物直接從內地港口運往其他地區。

地區	鼓勵措施	介紹
新加坡	海運業激勵措施(自2011年10月起)	通過不同獎項提供稅務優惠，如批准的國際航運企業獎、航運相關支持服務獎和航運租賃獎，以吸引航運和航運企業在新加坡設立業務。
廣州南沙	廣州南沙新區(自貿片區)促進航運物流業高品質發展扶持辦法(自2017年推行，2023年延續至2025年)	在南沙提供多種高達2,000萬人民幣的現金獎勵，以鼓勵航運和物流公司在該地區建立業務、擴大業務、增加吞吐量和開辟新航線等。
深圳前海	深圳市前海深港現代服務業合作區高端航運服務業專項扶持資金(2019年9月至2021年年底)	在前海提供高達300萬人民幣的現金獎勵，以吸引船舶管理、船舶代理、船舶註冊等各種高端航運服務業公司在該地區設立業務。

與東盟國家之間的關稅相關便利可能使香港處於不利地位。雖然香港是東盟經濟體的主要貿易伙伴，但自區域全面經濟夥伴關係 (Regional Comprehensive Economic Partnership) 建立以來，大多數將直接選擇內地港口作為主要的中轉樞紐，已跳過停靠香港的港口。

其他競爭地區的港口營運成本較低

通過公私合營方式開發的內地新建港口 (例如洋山、寧波、鹽田、南沙) 的營運成本大幅降低。由於土地豐富和有政府支持，鹽田和南沙碼頭迅速成為大灣區重要的航運港口。憑藉更先進的港口自動化和數字化，它們迅速成為該地區高效率的港口。相比之下，香港主要依賴五家碼頭運營商依靠市場經濟模式來運作。

吞吐量下降

港口營運、中轉和貨物吞吐量是整體海運業生態系統的重要組成部分。然而，貨櫃吞吐量和全球排名的下降引起了關注。這凸顯了全球貿易變動的動態以及需要持續努力改進和適應港口營運的需求，以在不斷變化的海運業界中保持競爭力。

1.3. 行動措施

鑒於香港面臨大灣區激烈的競爭和吞吐量下降的背景，我們制定了三個策略和11項行動，以協助增強香港港口的競爭力。這些包括加快推廣綠色航運，利用內地的資源，在香港打造一個提供高質量綠色燃料的船舶加注中心；為專業人士提供全面的ESG培訓，培育行業專才的減碳知識；實施智慧港口，推動數字化文化；引入更廣泛的產品和交付流程；以及支持海運業中的中小企業。我們的目標是穩定香港港口的吞吐量。

策略一：打造成綠色港口 向零碳目標邁進

全球各國政府和企業都將綠色倡議視為重要事項，以應對氣候變化，減少碳排放並改善ESG績效。內地已制定了各種策略和措施來應對氣候變化，到2022年，碳排放強度已比2005年水平減少了51%以上。在香港，政府致力於在2050年前實現碳中和，並在2035年前將香港的碳排放量相比2005年水平減少50%。

為了配合國家和本地的綠色發展策略，政府將積極發展香港作為綠色航運樞紐，提升其作為國際航運中心的吸引力。這包括加快推廣綠色航運，打造香港成為高品質綠色燃料供應中心。然而，海運業中對實施ESG實踐的理解還有限，以及在液化天然氣和其他潔淨能源加注方面的競爭等仍存在挑戰。

行動(1)：研究提供高品質綠色燃料供應的可行性並制訂行動計劃

根據《2023年施政報告》，政府將積極推動香港的綠色航運能力發展。這包括加快建立液化天然氣加注設施，並在綠色甲醇和其他潔淨能源加注能力等其他綠色燃料選項上保持領先地位。政府旨在吸引更多船舶前來進行加注，並為貨物處理創造更多機會。為配合此承諾，運輸及物流局將聯同環境及生態局研究為本地和遠洋船舶提供綠色甲醇和其他潔淨能源加注的可行性，並於2024年制訂供應鏈沿線加注設施和相關基礎設施的建設行動計劃。內地提供下一代綠色燃料的可行性將成為研究的一部分。政府還將推進供應液化天然氣給海外船舶的預備工作，包括技術研究和設施安裝。根據2024年所得到的研究結果，政府將積極跟進相關措施的實施。

行動(2)：加快推廣綠色和可持續航運並制訂業界指引

為了積極促進《中國共產黨第20次全國代表大會報告》中提出的綠色發展，我們致力於加快推廣綠色和可持續航運。我們將與香港海運港口局合作，提升業界對綠色和可持續發展的認識，並制訂業界指引，以進一步鞏固和提升香港作為國際航運中心的地位，並為國家的減碳努力作出貢獻。

行動(3)：培養專注於航運業綠色能源的人才發展

培養專注於航運業綠色能源的人才發展至關重要。這包括確保勞動力具備相關技術專業知識，並密切關注全球範圍內有關減碳的最新發展。例如：了解航運業淨零排放和適用於遠洋船舶的最新碳排放交易安排的相關國際監管要求尤其重要。為此，我們會於2024年起鼓勵本地培訓機構舉辦相關課程，並探討推出資助計劃，吸引修畢課程學員投身航運業。

策略二：促智慧港口發展 推動航運智能化

數字轉型一直是全球海運業的重要趨勢，並將在未來幾年繼續影響行業。因此，港口數字化已成為全球國際航運中心的重要標準之一，強調港口效率和降低成本。香港的海運及港口業在數字化方面仍有待進一步追趕其他國際海運中心現有的技術應用。

為了做好港口數字化的準備，擴展港口社區系統將是一個有效的開始，往後為海運及港口業提供支援，增強數字素養和適應技術進步的能力。

行動(4)：促進港口、機場和物流數據的互聯互通

為了在激烈競爭的港口中保持競爭力，香港港口將利用其獨特優勢，推廣數字技術在海運和港口運營中的廣泛應用。我們將積極推動智慧港口的發展。港口社區系統是智慧港口發展的重要基礎設施，這項措施旨在擴大數字化港口社區系統的規模，以促進海運和港口行業持份者之間的數據流動和共享。港口社區系統對促進不同物流信息平台的物流信息互聯互通十分重要。我們將在2024年開展的相關顧問研究中納入港口社區系統的運營安排。

行動(5)：鼓勵業界利用現有的數字解決方案和技術以提高貨物處理效率

為了進一步推動智慧港口的發展，我們將鼓勵業界利用現有的數字解決方案和技術，並探索如何將其應用到業務流程中。從2024年起，我們將鼓勵業界在現有平台和系統之間建立更好的連接，並充分考慮各方在數據共享方面的意見，以促進更有效的數據互換。為實現上述目標，我們將持續研究港口社區系統，以便在港口和航運業應用相關技術。這些進一步的研究將有助於展示技術應用的好處，並為數字解決方案整合到港口發展計劃和行業策略提供指引。

行動(7)：檢討遠洋船和內河船須向政府繳付的港口設施或許可證費用

為提升港口競爭力及吸引更多貨船來港營運，我們將在來年啓動並完成檢討向來港遠洋船隻及內河船隻徵收的港口費或許可證費。

行動(8)：加強與粵西的合作發展，拓展貨源

香港可利用完善的多式聯運網絡，包括一流的貨運機場、高效的物流服務，並用好港珠澳大橋，開拓與粵西的新發展領域，以促進區域內外的貨運及貨物聯通。透過擴大貨源，可以為香港航運業創造新機會。

行動(9)：充當大灣區城市間的海運超級聯絡人

我們將於2024年起與業界聯手在不同地區進行推廣活動，尋找新商機，發揮香港獨特優勢，繼續發揮粵港澳大灣區海上超級聯繫人的作用。透過鼓勵香港海運業群內的國際海運企業和組織與大灣區其他城市開展業務聯繫和合作，可以在大灣區內形成綜合性的海運業群，其中香港海運業群將可貢獻良多。

運輸及物流局已於2023年5月與廣州市港務局簽署諒解備忘錄，建立港口及航運事務溝通合作機制，定期舉行會議和交流，探討加強合作、加強宣傳推廣、鼓勵進一步人才交流。為加強與大灣區其他城市的交流，我們會探討簽署更多諒解備忘錄，與大灣區港口、城市建立聯絡合作機制，共同探討優勢互補領域，加強雙邊合作等。我們會聯同業界持續探討香港與大灣區其他港口及城市之間更多合作領域，以提升香港港口以至大灣區港口群的整體競爭力。

我們會務實地與大灣區港口、城市共同探討優勢互補的領域，以達致既能鞏固香港國際航運中心的地位，又能提升大灣區港口群的總吞吐量的目標。我們會致力維持香港港口作為亞洲區中轉樞紐港的角色和地位，為此維持甚至提升香港港口的國際連繫（無論國際貨櫃班輪每週班次或目的地）尤其重要。

曾有意見提出將香港港口與大灣區港口組成組合港以提高貨運效率，我們必須小心處理。香港是單獨關稅區，兩地進出口貨物的管制和法規存在差異，而香港港口作為境外港口的地位獲國際認可，更是香港轉運業務的基石，因此維護香港港口的獨立性是重要的。目前，兩地海關已共同推出「跨境一鎖計劃」以就往來內地經香港轉運的貨物提供通關便利，香港海關

會與內地海關繼續加強合作，積極推展「香港認可經濟營運商計劃」和互認安排網絡，為更多企業提供有利的營商環境，藉此加強香港作為主要國際貿易及航運中心的競爭優勢。香港海關亦會繼續積極推廣「自由貿易協定中轉貨物便利計劃」，讓更多往來內地與相關締約國家/地區，特別是「一帶一路」沿線國家，經香港中轉的貨物可享有相關協定下的關稅優惠，以保持香港作為貨運樞紐的地位。

行動(10)：加強對外推廣，凸顯香港港口的綜合實力

為加強香港港口優勢的宣傳效果，我們將為香港海運業製作一套連貫、一致而全面的宣傳資料，凸顯香港的獨特優勢，特別是相對於其他航運城市的優勢。我們會強調香港完善的法律制度、具透明度的政策、資本的自由流動、以及長久以來作為國際航運中心的競爭力。

行動(11)：擴大香港港口的國際聯繫，增加經由香港港口處理的貨物的出發地和目的地

我們的目標是擴大香港港口的國際聯繫，以鞏固亞洲區轉口樞紐港的地位。為了實現這個目標，我們將積極與業界合作，對外開拓新市場。為了吸引海運和商業領域的知名企業，我們須加強運輸及物流局、香港海運港口局和投資推廣署之間的合作，實現協同效應。自2024年開始，我們將聯同香港海運港口局，利用投資推廣署、香港船舶註冊處和各個經濟貿易辦事處現有的網絡和區域辦事處，接觸更多潛力大的航運企業（包括內地和海外企業），並出訪「一帶一路」倡議沿線新興市場的重要海運城市和企業（例如：東盟國家和中東地區，如迪拜、秘魯、摩洛哥和阿曼）。

我們將推廣香港的優勢，如高效的港口營運、高增值的海運服務、普通法制度、資金和資訊的自由流動、國際連接和具競爭力的稅制等，以吸引目標企業在香港設立業務，增加對香港港口的需求。為此，運輸及物流局轄下的海運及港口發展專員（專員）將促進各局和部門之間的協調工作，以便更好地吸引港口和航運企業在香港設立業務。我們會優先考慮吸引商品交易商在香港設立交易和船舶租賃部門。

我們還將舉辦更多大型活動，推廣香港的海運和港口產業，促進與世界各地城市的交流合作，擴大香港港口的貿易和商業夥伴。

2. 方向二：發展高增值海運服務 擴大本地海運網絡

2.1. 背景

香港的航運服務具有獨特優勢。它位於內地南岸的戰略位置，作為東西方之間的樞紐。再加上其無可爭議的自由港地位、普通法制度和簡單低稅制，香港是具吸引力的國際貿易目的地。多年來，香港發展了多元化的海運服務，例如海事仲裁和船舶註冊。

儘管香港傳統航運業仍佔主導地位，全球主要海運城市，包括大灣區內的各主要港口之間的競爭卻日益激烈。有鑒於來自鄰近港口的激烈競爭，中央政府和特區政府已經制定了幾項關鍵措施，促進香港從傳統港口業穩定地發展為更先進的國際航運中心，包括為成就這抱負而提供高層次的政策指引。香港具備建設高質和高效率港口服務的能力，不單只能為國際客戶提供服務，亦能為大灣區內客戶提供服務，將能支持香港作為國際航運中心的長遠發展。

現時，香港有超過1100家航運及港口公司，提供多元化的高增值海運服務。香港的高增值海運服務建基於健全透明的法律框架、明確的規定和友好的營商環境。例如，在發展海運服務集群方面，政府更加積極主動，為各種符合條件的航運相關活動提供免稅和半稅優惠。

香港以高效率、可靠性和遵守國際標準的聲譽贏得了全球行內人士的信心和信任。此外，香港一直注重海運教育，通過專業培訓和教育計劃來培養海運人才，以滿足各行業的需求。

除了其獨特優勢外，香港可以開拓未開發的機遇，抓緊推動總部經濟和國家政策倡議以及區域經濟合作的新前景。例如，一帶一路倡議和大灣區策略使香港能夠與一帶一路國家和大灣區城市建立更緊密的商業聯繫，從而為未來帶來更多商機。

憑藉其全面的金融服務、穩建的基礎設施、專業知識和致力於卓越的精神，香港持續加強其作為頂尖航運中心的地位，提供推動全球海運業增長和成功的重要服務。然而，香港在海運服務方面仍然面臨人才不足的問題。

以下介紹了部分高增值海運服務的行業。

船舶註冊

香港在船舶註冊、檢驗和調查方面擁有超過150年的經驗，這使其成為一個在國際貿易中扮演重要角色的主要航運樞紐。截至目前，香港船舶註冊處已經註冊了超過2300艘船舶，總註冊噸位逾1.27億噸，以總噸位計全球排行第四。

根據船舶註冊的國家/主管當局的旗幟，船舶可以獲得該國旗/主管當局的實質保護和法律保護。這意味著主管當局有權在包括對航行、環境保護、以及船舶和船員安全等至關重要的領域內，對註冊在其旗下的船舶執行相關法規。

圖3：十大商船註冊地

截至二零二三年一月一日

船註冊地	總噸位 (千噸)	載重噸位 (千噸)	船舶數量
巴拿馬	238 760	365 096	8 174
利比里亞	233 350	378 346	4 821
馬紹爾群島	184 008	299 170	4 180
香港	126 883	200 075	2 537
新加坡	92 032	134 985	3 202
馬耳他	81 550	109 001	1 957
中國內地	81 309	124 334	8 314
巴哈馬	61 405	72 674	1 274
希臘	35 248	59 016	1 215
日本	30 817	41 726	5 229

註釋：數字只包括100總噸位及以上的遠洋商船

資料來源：聯合國貿易和發展會議

香港船舶註冊處以其高質量和安全而聞名，這使船東受益於香港船舶註冊處對檢驗、發證和維護安全與防止污染的高標準，確保船舶安全並符合國際海事組織的要求。香港海事處實施的各種船隊質量控制計劃，有效確保了整個香港船舶註冊處船隊的高質量，從而有助於建立香港海運品牌。註冊在香港的船舶享有高質量的聲譽，港口國滯留率低（2023年前三季度為0.8%，全球平均滯留率為3.42%）。香港船舶註冊持續被列於巴黎諒解備忘錄（Paris MOU）和東京諒解備忘錄（Tokyo MOU）的白名單之上，同時亦持續獲得美國海岸防衛隊（United States Coast Guard）Qualship21的質量認可，這三個主要的港口國監督區域檢查制度針對具體旗幟的船舶進行檢查。憑藉香港船舶註冊處的高質量品牌，註冊在香港旗下的船舶會有較小機會成為港口國監督檢查的對象。

此外，香港船舶註冊處收取的噸位費用較低。同時，香港在充分考慮到全球航運業的需求下，其註冊船舶的船員沒有國籍限制，這對於全球船舶營運商來說非常方便。多年來，香港的船舶註冊已經日益受到重視和提升。海事處已在選定地點設立香港船舶註冊處的區域服務網絡，提供更直接和即時的支援，加強對船東的推廣。自2019年底以來，香港船舶註冊處區域辦事處已在倫敦、上海和新加坡運作。該區域辦事處的服務範圍在2021年第二季度擴展至澳洲，並在2021年第四季度擴展至三藩市、東京和多倫多，令服務覆蓋大部分香港旗船舶經常到訪的地區。

香港船舶註冊處已經推行數字化改革，利用科技來提高效率和競爭力。香港船舶註冊處實施了各種數字化項目，以簡化行政流程、改善數據管理並為船東和營運商提供便捷的服務。例如，於2022年推出了一站式電子服務平台，進一步推動數字化改革。線上船舶註冊系統簡化和加快了註冊過程，成為一個良好的典範。船東現在可以以電子方式提交文件，從而最終減少行政成本，提高可易取性並增強安全性。電子文件可以透過電子驗證，方便地存取，為用戶和香港船舶註冊處節省時間和精力。為了進一步提高海運服務的便利性和效率，政府已修訂法律，以便於適用於香港註冊船舶（即在香港船舶註冊處下屬的海外船舶）的電子證書和電子航海日誌。自2023年7月21日起，所有香港註冊船舶均實施電子證書和電子航海日誌。這為船東提供了更大的便利，減輕了進一步的行政負擔，同時在電子處理時減少了與偽造或欺詐文件相關的風險。

香港船舶註冊處的數字化努力將超越行政流程。在其他地區，例如利比里亞共和國，已引入遠程船舶註冊、檢驗和交付服務，通過簡化的註冊流程，在疫情期間特別是無法進行親自註冊和檢查時，使其成為一個具有競爭力的船舶註冊機構。香港船舶註冊處將進一步提升航運業在船舶追蹤、輔航設備和通信系統等領域的數字技術應用，從而跟上全球先進技術的趨勢。這些數字化解決方案將實現對船舶的實時追蹤，實現船舶與岸上的高效通信，及時應對海上緊急情況或事故。

儘管在推動數字化方面作出了努力，香港船舶註冊處仍需繼續在海運行業中擔任擁抱技術進步的領導者角色。通過利用數字化解決方案、簡化行政流程和推廣先進技術的使用，香港船舶註冊處可以增強競爭力，提升服務交付水平，並在促進整個航運和港口行業的數字轉型中發揮關鍵作用。

船舶擁有和船舶管理

香港擁有眾多船舶管理公司和海運服務供應商。這些公司提供全面的服務，包括船舶營運、技術管理、船員管理、船舶代理和海運諮詢。香港的船東和船舶管理公司擁有和管理全球商船總載重噸位的約10%。香港在船舶管理和支持服務方面的專業知識，鞏固了其作為區內領先的海運中心的地位。

船舶融資

作為船舶融資活動的重要樞紐，香港是亞洲最重要的國際船舶融資中心之一。在國際性的銀行和金融機構的存在下，本港強大的金融業為船東和船舶經營者提供各種融資選擇。繁榮的航運業為香港的船舶融資和租賃業務提供了充足的機會。業界提供了各種船舶融資產品，以滿足不同客戶和投資者的需求。船舶融資服務包括船舶抵押貸款、租賃融資和針對海運行業量身定制的結構融資解決方案。截至2022年12月底，香港航運業的貸款及墊款達到約126億美元。全球十大船務融資銀團貸款的簿記行中，有7家在香港設有辦事處。

海事保險

香港的海事保險市場發展蓬勃，提供各種保險產品和服務。本港也是海事保險的地區樞紐，提供包括船體和機械、貨物、船東責任保賠 (protection and indemnity) 保險以及其他專業保險需求的保障。香港擁有80多家本地和外國保險公司提供船舶保險服務。在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，是倫敦境外最大的服務群組。在2022年，香港承保的船舶保險（不包括海事貨物保險）的總毛保費約為3.92億美元。在世界著名的商業保險設施的支持下，再加上香港強大的法律框架和海事法律專業知識，為其作為可靠和值得信賴的海事保險中心的聲譽做出貢獻。在港的保險公司亦提供全面的海事保險產品。

海事仲裁

香港是一個國際公認的法律和仲裁中心。本港的仲裁機構，如香港國際仲裁中心 (Hong Kong International Arbitration Centre)，為解決海事爭端提供了一個中立和高效的平台。在憲法保障下，普通法制度繼續在香港實施，香港亦是全國唯一實行普通法的司法管轄區，也是世界上唯一一個以中文和英文作為官方語言的雙語普通法制度。根據《紐約公約》和內地與香港特別行政區關於互相執行仲裁裁決的安排，香港作出的仲裁裁定獲包括內地、美國、新加坡、日本和韓國在內的超過170個締約國家執行。在2020年，波羅的海和國際海事理事會 (Baltic and International Maritime Council) 正式將香港列為世界四大仲裁地之一，與倫敦、紐約和新加坡並列。憑藉豐富的海事仲裁人才庫，以及其國際認可和仲裁裁決的執行能力，這進一步提升了香港作為全球爭議解決中心的地位。

通過稅務和其他激勵措施加強我們的海運集群

政府一直在實施各種稅務激勵措施，以吸引海運集群在香港設立業務，包括在2020年通過法律修訂，為船舶租賃和海事保險業務提供稅務優惠。關於船舶租賃，在2020年6月，香港立法會通過了《稅務條例(修訂)(船舶租賃稅務優惠)條例》，規定合資格的船舶租賃人和船舶租賃管理人分別對合資格收入享受免稅和半稅稅務優惠。在海事保險方面，《2019年稅務(修訂)(保險相關業務利得稅寬減)條例草案》於2020年7月獲立法會通過。其中包括將合資格保險業務(包括海事保險)的利得稅稅率降低一半至8.25%。

為了進一步推動高增值海運服務業的發展，政府於2022年7月在《香港政府憲報》中通過《稅務條例(修訂)(與航運相關活動的稅務優惠)條例2022》，為合格航運商業主體(即船舶代理、船舶管理和船舶經紀)提供半稅利潤稅優惠。新實施的稅務優惠措施將為他們在香港運營提供經濟激勵，有助於促進我們的航運業務和海運集群的發展。香港的稅務優惠現已覆蓋了海運行業中八成企業，與其他海運城市和國家相比具有高度競爭力。

國際海事組織

許多國際知名的海事組織已踏足香港。在業界和政府的共同努力下，國際航運公會(International Chamber of Shipping)已於2019年在本港成立了聯絡處，是該會自創立以來，首次在倫敦總部以外設立辦公室。波羅的海國際航運公會在2020年9月亦宣布採用《BIMCO法律及仲裁條款2020》，把香港列為其海事合約的標準爭議解決條款中四個指定仲裁地之一，與倫敦、紐約及新加坡看齊。此外，國際航運保險聯盟(International Union of Marine Insurance)於2016年在香港設立亞洲區中心，是聯盟在德國總部以外的首個分支組織。

2.2. 強弱危機分析

2.2.1. 優勢

有利且簡單的稅務制度

香港擁有低稅率和簡單的稅務制度，公司的利得稅不超過16.5%，個人的薪俸稅不超過15%。此外，香港採用屬地來源原則徵收稅務，一般不對來自國外的收入徵收全球稅。航運公司從國際航運業務中獲得的利潤在香港不需要納稅。香港為航運相關的實體業務在香港經營提供了友善的營商環境，使香港更好地吸引商業主導人。

香港船舶註冊處的優勢

香港船舶註冊處是以總噸位計全球排行第四，擁有各式各樣的註冊船隊。香港致力於提供多元化的優質服務，結合具競爭力的註冊和噸位費用，以此增加其優勢。此外，香港具備完善的質量保證系統和與船東和船務公司密切合作改善船舶質量的關係，使其成為船舶註冊的一個有吸引力的地方。海事處已在上海、倫敦、新加坡、悉尼、三藩市、多倫多和東京等主要港口設立香港船舶註冊處區域支援團隊服務，全天候為全球客戶提供多元化支援，使香港船舶註冊處成為船東首選之一。

「超級聯繫人」角色和國際連通性

香港港口提供覆蓋面廣且頻密的航線，連接全球逾460個目的地，使其成為連通世界的關鍵樞紐港。香港地理位置優越，作為東西方之間的樞紐，使其成為內地與世界各地之間的「超級聯繫人」。此外，香港擁有一流的金融業，扮演著超級聯繫人角色的重要組成部分。這個城市是一個領先的國際金融中心，擁有眾多全球銀行、金融機構和投資公司。它們是促進香港海運發展的重要推動者。此外，具備在普通法上使用流利雙語能力亦是香港獨有的優勢。

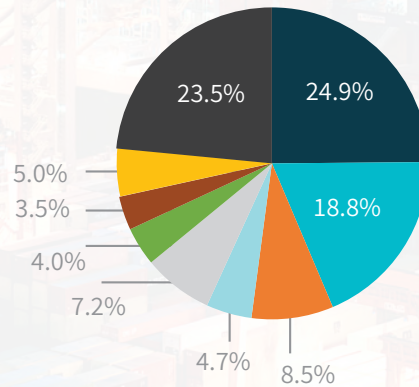
普通法體系及資訊和資本的自由流動

香港享有作為一個獨立司法管轄區實行普通法並保護資金和資訊自由流通的地位。香港還憑藉有力的監管框架、健全的法律體系和深厚的資金市場，成為尋求資金、投資和金融服務的公司的理想平台。這凸顯了香港促進船舶和全球資金無縫流動的能力，在促進區域內的高效貿易和促進經濟增長方面發揮著關鍵作用。

全面的海運服務

香港擁有超過1 100家與港口及航運相關的公司，提供廣泛的高增值海運服務，如船舶代理和管理、船舶經紀、船舶融資、海事保險、海事法律和仲裁服務等。這些服務共同提供了一站式服務，將商業主體與必要的專業服務聯繫起來，為繁榮而有彈性的航運生態系統作出貢獻。

圖4: 香港海運服務的分佈



- ▶ 船務代理及管理人以及海外船公司駐港辦事處
- ▶ 遠洋輪船及往來香港與珠江三角洲港口的船東及營運者
- ▶ 港內水上貨運服務
- ▶ 船隻經紀
- ▶ 港口服務
- ▶ 海事保險
- ▶ 海事法律及仲裁
- ▶ 驗船服務及船級社
- ▶ 船舶融資

2.2.2. 弱點

人手不足

難於招聘海運服務業的人手將阻礙行業的未來發展。這主要歸因於人口老化和缺乏加入該行業的新血，包括教師和學生。缺乏優質的教師限制了擴展海運教育的能力，尤其是可提供課程的廣度。缺乏深入研究對技術人員（如造船師）的需求預測，以及海運服務業的需要和趨勢，也可能導致無法制訂行業的長遠規劃。

利用香港企業提供的專業服務的空間

香港企業提供多樣化的專業服務，具有巨大的潛力。然而，要充分利用這些服務，需要潛在商業用戶對這些服務的認識，尤其是海事法律、航運金融和技術專業知識。儘管香港的專業服務提供者素質高且聲譽卓越，但個人和企業可能對他們所提供的服務的廣度和深度不夠了解，這可能歸因於有限的市場營銷和宣傳努力。增加對香港海運服務業提供的專業服務和行業的認識，對於發掘其全部潛力並促進商業用戶與服務提供者之間建立更強大的合作夥伴關係至關重要。

需要更強的協調來監督和推動海運業的整體發展

有意見認為，現時存在如領導層缺乏連續性、在引進專家就政策事項提供建議方面自主權不足、欠缺充足的財政資源支持行業倡議等等固有的制度限制。另外，亦有意見認為，責任分散在多個政府和半政府機構之間亦可能會導致溝通困難和延誤，從而阻礙行業的長遠發展。

2.2.3. 機遇

不斷變化的全球稅務格局

在不斷變化的國際稅務格局下，新的國際稅收規則正在出現。例如，經濟合作與發展組織制定的應對數字化經濟所帶來的侵蝕基礎和利潤轉移風險的國際稅收改革提案（通常稱為BEPS2.0）。BEPS2.0支柱二引入了全球最低有效稅率為15%的規定，適用於全球營業額超過7.5億歐元的大型跨國企業集團。

在BEPS2.0框架下，一方面，航運和港口業的大型跨國企業集團將在每司法管轄區至少徵收15%的稅率，這可能削弱非徵稅或優惠稅率作為競爭手段在這些司法管轄區的有效性。因此，香港有機會在更公平的競爭環境中鞏固其競爭優勢。

另一方面，政府可以在對BEPS2.0的全面研究中增強對國際稅務改革趨勢的認識，這可以為未來創造了新的機遇。

目前，包括香港在內的全球139個稅務司法管轄區已同意經合組織BEPS2.0的提案。除了稅務優惠措施外，香港應抓住機遇，制訂新政策吸引企業在香港開展業務，以維持其在目前航運優惠稅制之外的競爭優勢。

內地企業採用波羅的海國際航運公會條款

根據全球航運資訊供應商Clarksons Research的數據，內地最近超越希臘成為全球最大的航運船隊（以噸位計算）擁有者。由於頻繁貿易和對航運業的大量資金投入，內地將需要更多相關的仲裁和法律服務。對於那些採用波羅的海國際航運公會合同的企業來說，香港將成為其重要的仲裁中心。香港應鼓勵更多的內地企業在合約中指定香港作為首選的仲裁地。

2.2.4. 挑戰

可輕易效仿的鼓勵措施/措施可在其他地區應用

環顧全球，香港已經有相對低且簡單的稅制，公司利潤稅稅率不超過16.5%，而個人薪俸稅則不超過15%。此外，香港採用屬地來源原則徵收稅項，一般不對來自國外的收入徵收全球稅。對於航運業來說，國際航運業務獲得的大部份利潤在香港不需要納稅。因此，較難單純通過進一步降低稅率來吸引企業落戶香港。相反，可以探索其他更靈活和便利的商業登記方式。這些寬減措施都可以被其他國家效仿，因此香港需要更好地掌握最新的國際稅務格局和商業環境資訊，以便「走在前面」。

作為區域BIMCO仲裁中心的激烈競爭

自2020年起，在波羅的海國際航運公會標準合同的條款下，香港在仲裁領域中有顯著競爭優勢。香港已立於領先的國際仲裁中心之列，在海運行業提供聲譽卓越且高效的爭議解決服務。香港地理位置優越，位於亞洲中心、面向中國南岸，大大吸引企業使用香港所提供的服務。香港擁有健全法律框架，經驗豐富的海事仲裁人員，以及享譽國際的仲裁機構——香港國際仲裁中心。

儘管以上優勢，香港亦面臨來自其他仲裁中心的競爭，這些仲裁中心同樣具備一些香港所有的特點，例如皆被列為波羅的海國際航運公會仲裁條款指定仲裁地、法律制度穩建，及致力提供世界一流的仲裁服務。

對航運專業服務缺乏興趣

海運服務業在吸引人手支援這領域方面甚具挑戰。勞動力人口顯著對於從事海運服務業缺乏興趣，可能基於多種原因。一般人可能感覺海運服務業不如其他行業般專業（如航空業），導致海運行業在年輕人中缺乏知名度，致使他們對行業認識不足。而海運行業的工作性質是全球性及提供全天候的服務，這對一些追求更佳工作與生活平衡的人來說並不吸引。此外，海運服務業需要累積多年相關經驗，而且業務複雜性，及需講求專業知識和專門技能，這可能對考慮轉投該行業的人造成阻礙。

2.3. 行動措施

在支援海運服務並擴大海運網絡方面，共有三個策略及10項行動。我們將就現行稅制進行徹底分析，並進行研究以探討引入新的或加強現有的稅務優惠的可行性，以吸引更多海運業界。我們同時鼓勵內地企業採用波羅的海國際航運公會標準合同和條款，並指定香港作為仲裁地，提升香港作為國際仲裁中心的競爭力。加上與其他全球領先的航運中心加強交流活動，進一步宣傳香港的仲裁服務。針對專業人士和潛在人才提供的推廣活動和專業培訓計劃將重振人才對海運服務的興趣，從而長遠改善行業。

策略四：研增加稅務寬減 吸世界航運企業

如上文第2.1章所述，政府自2020年至2022年間推出的一系列針對航運業的新稅務優惠措施，包括船舶租賃、海事保險業務、船舶代理、船舶管理和船舶經紀業務等，有關措施初見成效。投資推廣署一直積極推廣相關的稅務優惠，並於2020年1月至2023年10月期間協助了33間內地及海外的航運企業落戶香港和在香港擴展業務。

然而，全球商業環境和國際稅務格局不斷變化，或會影響企業的投資決策。已落實的BEPS 2.0 改革框架，解決避稅問題，並確保國際稅收規則的一致性和更透明的稅收環境。政府將實施以下措施，令香港的稅制與國際標準保持接軌。

行動(12)：投資推廣署加大就現有稅務優惠的推廣力度，吸引更多海外海運公司在香港設立和擴展業務

我們致力於推動高增值海運服務的發展，將香港建設成世界一流的國際航運中心。投資推廣署將加大就現有稅務優惠的推廣範圍，包括但不限於船東、船舶代理、船舶管理和船舶經紀等公司。具體行動包括與相關政府部門合作，推出更全面的推廣計劃和針對性的宣傳活動，並在公共關係顧問的協助下推廣相關稅務優惠。推廣計劃會介紹香港現有航運公司的成功故事，包括他們如何善用稅務優惠，宣揚香港作為國際航運中心的吸引力。

行動(13)：探討為重點海運商業領域提供進一步稅務優惠

從2024年起，我們將展開研究計劃，評估和探討引入新的或加強現有稅務優惠措施的可行性，以吸引更多主要海運業務領域的參與者，尤其大宗商品貿易等領域。

行動(14)：檢視香港與航運活動相關的現行稅制

政府將從2024年開始進行全面研究，評估國際稅收規則最新變化，特別是BEPS2.0的稅收影響，以確保現有稅務制度對航運業的吸引力。

同時，專員將主持與稅務局的定期會議，作為聯絡管道，使香港與航運相關的稅務優惠與國際發展保持同步。此外，專員與相關政策局/部門聯絡，探討與其他經濟體就航運及海運服務訂立更全面的避免雙重課稅協定。

策略五：優化船舶註冊處 鞏固高質素品牌

作為香港高增值海運服務重要的一部分，香港船舶註冊處為船舶在香港營運和採用海運服務的基礎。香港船舶註冊處提供全天候優質的一站式註冊服務，服務速度快且費用相對低廉。在香港註冊的船舶享有良好的聲譽，在全球的港口國監督扣留率甚低。通過更廣泛的推廣，香港船舶註冊處可建立更多對外網絡，吸引各方使用香港的海運服務。此外，為了改進註冊服務，香港船舶註冊處於2023年推出了適用於所有香港註冊船舶和申請註冊船舶的電子證書系統。

行動(15)：通過在目標地區進行拜訪和舉辦展覽，加強與現有船東的聯繫，探索具有增長潛力的市場

海事處會持續加強香港船舶註冊處的服務和覆蓋範圍。海事處將通過更頻繁的業務會議、航運安全講座和拜訪活動，加強與現有船東的聯繫，並通過在目標地區廣泛進行企業訪問和展覽，開拓具有增長潛力的市場（如中東和東南亞）並加強推廣香港船舶註冊處服務。為加大宣傳香港船舶註冊，在2024年起香港船舶註冊處和香港船東會共同主辦的年度頒獎典禮規模將會擴大。

行動(16)：通過簡化船舶註冊流程，更便利船東

海事處將繼續優化船舶註冊服務，並適當運用數字化技術，令船舶註冊流程更為便利。目標是通過簡化船舶註冊流程，更便利船東。我們將對船舶註冊要求的相關法例（例如：《商船（註冊）條例》（第415章））進行全面審查，探討簡化相關流程的方式，從而提高香港船舶註冊處的競爭力。

行動(17)：制訂具競爭力的優惠措施，增加香港船舶註冊處的吸引力

雖然香港船舶註冊費用相對其他船旗國已極具競爭力，但為進一步促進增長，我們將制訂更有競爭力的優惠措施，以增加香港船舶註冊處的吸引力。其中包括考慮向船東提供批量註冊優惠，同時於香港船舶註冊處註冊多艘船舶，可獲得費用豁免。政府會在2024/2025年起就批量註冊優惠制訂法規框架，概述相關規則、申請資格和參與的程序。為了引入建議的船舶團隊註冊獎勵計劃，《商船（註冊）（費用和收費）規例》（第415A章）需要進行立法修訂。

為響應全球航運和港口業綠色轉型的趨勢，海事處將探討為達到國際減碳標準（包括國際海事組織制定的標準）的香港船舶提供綠色優惠措施。例如，船東若能證明其香港註冊船舶在2024年至2026年間達到國際海事組織引入的CII評級A或B，將獲得綠色優惠。

行動(18)：擴大香港船舶註冊處舉辦的年度頒獎典禮規模，表揚綠色航運的卓越成就

從2024年開始，海事處將加大力度通過擴大香港船舶註冊處與香港船東會共同舉辦的年度頒獎典禮規模來推廣香港船舶註冊處。海事處亦會研究向表現特別出色的船公司頒發關於綠色船舶獎項。

行動(19)：利用香港船舶註冊處網絡，倡儀船東和船舶管理公司使用本地海運服務

此外，運輸及物流局、投資推廣署和海事處將共同努力，利用香港船舶註冊處的現有網絡，鼓勵船東和船舶管理公司在融資、維修、仲裁和保險等範疇利用本地海運服務。航運界會更好地使用香港船舶註冊處以引進更多與海運相關的業務進駐香港並增加對本地海運服務的需求。

策略六：憑法律制度優勢 推海事仲裁服務

波羅的海國際航運公會於2020年9月通過了《BIMCO法律及仲裁條款2020》，使香港成為其海事合同標準爭議解決條款的第四個指定仲裁地之一，與倫敦、紐約和新加坡並列，從而推進了香港海事仲裁服務在全球的應用。在香港進行指定仲裁機構仲裁的仲裁程序的當事人，可以在仲裁裁決作出前，向內地法院申請財產保全、證據保全和行為保全等保全措施，是內地以外第一個司法管轄區實施這類安排。為了進一步利用香港作為普通法司法管轄區的獨特性，增強人們對其海事仲裁服務的認識，政府將不遺餘力地擴大仲裁市場，吸引更多內地企業把香港視為其主要爭議解決地之一（例如，將香港指定為波羅的海國際航運公會合同條款的仲裁中心地點），促進與其他領先的國際仲裁中心的合作，並舉辦宣傳活動在業界留下深刻印象。

行動(20)：律政司會積極與其他領先的國際海事仲裁中心合作，鼓勵利用香港的法律服務

積極與其他領先的國際海事仲裁中心合作同樣重要，從而促進合作、知識分享和提出共同倡議，例如參加國際仲裁會議、簽署諒解備忘以及聯合舉辦推廣香港的海事仲裁服務的活動。與國際海運業協會、法律組織和貿易機構的合作將有助於共同展示香港專業的海事仲裁。

為了充分利用香港作為普通法司法管轄區的獨特性和作為波羅的海國際航運公會認可的四個仲裁地之一，必需吸引內地和國際航運企業，包括航運公司、商品交易商和貿易商利用香港的法律和仲裁服務。在宣傳過程中，將努力突出香港仲裁服務的優勢和好處，包括被波羅的海國際航運公會指定為四個仲裁地之一、強有力的法律框架、法律制度的中立性以及國際上廣泛認可的海事法律專業知識，這些都將加強香港作為首選海事仲裁目的地的地位。針對內地企業，政府將重點宣傳香港的專業服務，包括法律服務，支持它們拓展全球市場。

為了提升對香港高增值海運服務的意識，政府將會展開針對性的市場營銷和宣傳活動。這些活動將包括舉辦研討會、會議和工作坊，特別針對行業專業人士，介紹選擇香港作為首選海運業務目的地的好處和優勢。此將突出香港高效和高質量的商業環境、機構優勢和多樣化的專業服務人才。

行動(21)：積極培育海事法律服務專業人士

政府將自2024年更積極培養熟悉國際法、普通法、民法和國家法律體系的海事法律專業人才，使香港充分發揮作為內地和海外航運企業的角色。根據《2023年施政報告》中提出的「香港國際法律人才培訓學院」的框架，政府將探索在海事相關法律領域組織定期實踐培訓課程、研討會和國際交流計劃的可能性。

3. 方向三：加強宣傳香港海運品牌 吸引及培育海運人才

3.1. 背景

為加強香港與內地及國際海運界的關係，並建立強大的推廣工作，政府一直不遺餘力地積極參與各種推廣活動。這些推廣努力充分利用了香港在地理位置、機構、經濟和國際貿易經驗方面的獨特優勢。通過向全球推廣香港的海運品牌，香港可以把握國家《十四五規劃綱要》和《粵港澳大灣區發展規劃綱要》帶來的巨大機遇，更好地融入國家發展。

為了確保香港海運和港口行業的持續增長，我們的推廣和人力發展措施將旨在增強港口競爭力，培育高增值海運服務的發展。我們會從多方面入手，在國內外加強宣傳和推廣香港的航運品牌。我們會透過不同渠道，吸引商機、貨流和人才來港，從而擴大本地航運網絡。

行業推廣

由香港海運港口局主辦的香港海運週自2016年首次舉辦以來，已成為國際和本地海運界備受期待的年度旗艦活動。今年，香港海運週2023招攬了更多國際海運機構一同合作和參與，如國際保賠協會集團、國際航運保險聯盟、亞洲船東協會、波羅的海國際航運公會、中國船東互保協會等。香港海運週的活動範圍廣泛，既有面向商界的大型國際論壇，也有面向公眾和青少年的參觀和活動。香港海運週2023於2023年11月圓滿結束。期間，共有71個本地和國際組織舉辦了共49項活動，吸引了超過290萬人在線下和線上參與。我們將繼續組織香港海運週，加強相關的推廣工作，以加強香港作為國際航運中心的形象。



此外，香港是國際海事組織的聯繫會員。香港常駐國際海事組織的代表會出席每次國際海事組織的會議，以及時了解海事公約和修訂案的最新發展，並在國際海事組織的政策制訂過程中發揮積極作用，確保香港的意見得以傳達。我們還將通過海事處的區域辦事處加強推廣工作，並能夠觸及更多內地和海外的潛在目標。

我們一直與投資推廣署緊密合作，共同推廣吸引海外和內地的海運公司在香港建立業務。具體措施包括舉辦高知名的海運研討會，邀請各知名商業和航運媒體對香港海運港口局成員進行採訪，製作贊助內容，並提供後期服務，以接觸已在香港設立業務的海運公司。

海運教育和培訓

現時已有相關海運教育和培訓課程舉辦來培養專業人員。學術機構提供與海運相關學位和文憑課程，例如國際航運及物流管理、海運科技和機械工程的學科。這些課程為學生提供海事法規、貿易實踐、物流和營運管理的知識。此外，培訓機構也為海員和駐岸人員提供認證課程，涵蓋航海、海上安全、海事保險、海事仲裁和船舶營運等領域。

海運及空運人才培訓基金（「基金」）自2014年起提供資助，以支援海運及航空業的人力發展需求。現時「基金」推行13項與海運相關的計劃，已惠及超過10 000名學生及海運業從業員。由「基金」贊助的推廣和宣傳活動估計已覆蓋約90 000名人士。為加強對航空業、海運業以及與其密切相關的物流業的人力發展支援，並資助相關的推廣活動，政府於2023年向「基金」額外注資2億元，加強物流業人才培訓、推動高端、高增值及智慧物流的發展，並鼓勵業界與大專院校及專業機構合作，吸引更多年輕人加入物流業。

舉例來說，「基金」現設有獎學金以訓練海運專業人員。當中有與內地大學合辦，培養熟諳香港與內地法律制度及海商法專業領域的專業人才，即「香港大學-大連海事大學學術合作計劃」和「香港大學-上海海事大學學術合作計劃」，資助上述兩所內地大學的法學院學生於香港大學修讀普通法碩士課程。另外，香港海商法領域

的在職從業人員以及香港大學的學生可以申請資助，參加由大連海事大學教學人員在香港大學舉辦的內地航運法研討會。我們亦資助香港大學學生在大連海事大學參加暑期課程。

為支援及加強香港高增值海運服務業的人力發展，我們亦於2023年9月中旬在「基金」下推出「海事人才培訓資助計劃 – 法律」。該計劃旨在鼓勵參與公司為有志投身海事法律工作的年輕人提供見習培訓，以培養更多本地海事律師，加強香港作為國際航運中心的角色。

3.2 行動措施

本文闡述了三個策略範疇下的九項舉措，針對性解決香港在海運和港口行業的推廣、培養海運相關人才和應對地緣政治情勢方面的不足之處。相關舉措包括加強宣傳、吸引更多商業主導人和擴大海運行業的生態圈、增強粵港澳大灣區間的合作、國際交流和海運行業方面的話語權，以及吸引人才投身和持續從事海運行業。其他行動包括吸引相關海外企業在香港設立辦事處和總部，提升香港海運週的重要性等。下文則詳細列出各項具體行動。

策略七: 多方面對外宣傳

發揚海運真實力

招引商業主導人在港投資是對於香港作為高增值服務中心的茁壯和打造充滿活力的海運生態圈是至關重要。由於著名的大宗商品交易商是海運和港口行業的主要持份者，他們的存在可以吸引更多相關的海運服務（如船舶保險、註冊以及法律和仲裁）設立據點和拓展服務，繼而推動和強化現有的海運生態圈。



為加快香港高端海運服務的發展步伐，並加強香港作為各地的海運行業與國際海運組織之間的聯繫人角色，我們將充分利用年度旗艦活動香港海運週，將其提升為高層次論壇，以更好地展示香港是內地和海外最具有規模的樞紐。同時，運輸及物流局會與其他政府部門合作，帶來協同效應，並同時製作更具針對性的宣傳活動和市場推廣方案。

面對複雜的國際政治形勢，加強推廣香港的海運業是必須的。我們必須多角度向世界展示「香港故事」，並突出香港可提供的機遇。我們必致力客觀和準確地反映香港的情況，從而維護香港的國際形象。香港海運港口局、投資推廣署和海事處（包括香港船舶註冊處）等各個機構將積極參與與海運行業相關的對外宣傳活動。

行動(22)：加強海運推廣的協調

為了吸引相關海外企業在香港設立辦事處和總部，投資推廣署會將與相關政府部門合作，推出更全面的推廣計劃和針對性的宣傳活動，並在公共關係顧問的協助下推廣香港海運品牌。宣傳活動將通過高知名度的渠道進行，並凸顯政府促進國際航運企業使用香港作為進入內地市場的跳板的承諾，充分發揮香港作為享受祖國強大支持並與世界緊密聯繫的獨特優勢。宣傳活動會介紹香港現有航運公司的成功故事，因為這些公司可作為第三方代言人，宣揚香港作為國際航運中心的吸引力。宣傳活動將針對不同的持份者、不同的市場和行業定制市場推廣方案，同時將香港定位為進入內地市場的門戶，並向目標公司重點介紹香港的優勢和機遇。

投資推廣署將加大力度，吸引更多海外航運公司在香港建立和擴展業務，從而帶來更多與海運相關的活動和商業運作。

在2024年，專員會帶領由運輸及物流局、投資推廣署和香港船舶註冊處組成的跨部門專責小組，以加強協調和提高推廣香港的成效。該工作小組將重點加強外展活動，吸引投資，為香港企業創造商機。我們會定期評估這些工作的成效，並按需要調整宣傳策略。

行動(23)：提升香港海運週作為重要的推廣平台

香港海運週一直是年度旗艦活動，旨在推廣香港作為海運業務的首選市場。第七屆香港海運週於2023年11月19日至25日舉行。為了提升香港海運週的重要性，該論壇將繼續作為高層次論壇舉辦，以更好地展示我們作為與內地和海外最具地位樞紐，並以航運業高層為邀請目標。我們會提供額外支援，重點發展高增值航運服務、數碼化和減碳。為此，我們將與相關國際組織合作，在香港共同舉辦活動，向更廣泛的受眾推廣特定行業和服務。透過組織更多論壇、活動和訪問，以展示這些領域的專業知識和機遇。

策略八：大灣區國際合作 增強航運話語權

香港具有獨特的優勢，如國際航運中心的地位、通往內地的門戶和覆蓋全面的航運線路等。這些優勢將有助促進大灣區的高質量發展，更好地融入國家發展大局。香港的優勢得到國家《十四五規劃綱要》和《粵港澳大灣區發展規劃綱要》的支持，強調在大灣區建立世界級港口群的重要性。在這個框架下，香港和大灣區港口需要從競爭轉變為合作關係，並通過各地政府之間的溝通來實現。在香港特區政府的帶領下，將進行更多對外宣傳，推廣大灣區的海運實力和香港在大灣區港口群集中的獨特性。

我們一直與行業持份者合作，積極參與主要國際海運會議和展覽。例如，2023年12月，運輸及物流局局長率領由香港海運港口局代表和行業專業人士組成的代表團前往上海參加了全球第二大海事盛會 – 中國國際海事技術學術會議和展覽。展覽會設有中國香港館，展示了五家具有國際背景在香港海運相關公司和香港船舶註冊處，共同推廣香港作為大灣區內高增值海運服務中心。

在專業服務方面的堅實基礎上，香港要定位為區內的高增值海運服務知識中心，尤其注重海事法律、船舶融資和綠色航運等領域。這定位使我們能夠為尋求在大灣區內發展的海外企業提供優質全面的海運服務。此外，香港高度國際化的優勢，亦有助內地航運企業利用香港高效率及全面的高端航運服務，與國際航運界接軌，拓展全球業務。

在這方面，我們將繼續與行業組織香港船東會合作，增強香港在全球舞台上的影響力，並向國際社會宣傳大灣區港口的綜合實力。



行動(24)：組織和參與重大海運活動，加強在大灣區和海外的宣傳工作

加強針對大灣區海運群集的宣傳努力至關重要。這將通過舉辦年度大型活動，如大灣區國際航運論壇或類似的國際論壇來實現。香港船東會於2021年主辦了首屆大灣區國際航運論壇，有超過1 000位香港航運界的重要人士參加。第二屆大灣區國際航運論壇在廣州舉行，香港船東會提供了支援。這些活動有效地作為平台，促進了大灣區內行業參與者之間的溝通與合作，並加強了大灣區與世界其他地區之間的聯繫。香港海運港口局和香港船東會將開始早期準備，共同主辦2024年於深圳舉辦的大灣區航運大會。目標是加強、深化和擴大大灣區海運群集內的合作，展示其集體實力，實現互補性發展。

作為一個國際海運中心，香港必須在全球航運界建立其影響力。為此，香港需要積極參與重要的大型業界活動，包括行業負責的訪問和政府推動的官方宣傳訪問。我們會積極尋找機會參與大型海運活動，特別是在中東和東南亞等目標市場。我們的目標是提升香港的影響，利用合適的宣傳平台，讓業界講述香港的海運範疇的成功故事。

行動(25)：建立更緊密的聯繫，加深與國際海運組織的合作

為了加強大灣區以外的海運合作，我們將加強與國際海運組織（如國際航運公會和波羅的海國際航運公會）建立更緊密的聯繫和加深合作。促進這些聯繫將吸引更多與海運相關的企業落戶香港和舉辦活動，有利香港成為一個讓業界（包括來自世界各地以及大灣區的企業和國際組織）建立航運聯繫的首選之地。這項策略與鼓勵更多商業機構在香港設立據點以擴大香港航運集群的整體工作相輔相成。

為了加強香港作為國際航運企業和組織進入內地市場的門戶，我們將促進引入外國投資，充分發揮香港在祖國和世界其他地區之間的橋樑作用。我們會鼓勵不同國際海運組織參與2024年香港海運週，例如擔任支持機構。此外，我們將積極促進國際海運組織在香港和大灣區其他城市舉辦活動。



策略九：擴大海運人才庫 確保行業新動能

海運服務業是高度專業化的行業，從業員通常需要投放大量時間和資源才能成為行內頂尖的專才。海運服務業的蓬勃發展也有賴於香港作為在國際備受認可的知識交流和人才匯聚中心。自2014年以來，政府一直透過「基金」支持香港海運人才的持續發展。該「基金」提供培訓資助、獎勵和獎學金計劃，以及贊助行業組織舉辦推廣活動。

目前，「基金」推行13項與海運相關的計劃，惠及超過10 000名學生和海運業從業員。此外，約有90 000人參加了「基金」贊助的推廣和宣傳活動。為了進一步加強培訓和吸引海運人才，我們將推進以下具體行動：

行動(26)：在大灣區探索更多海運人才交流機會

在大灣區發掘更多海運人才交流機會是重點工作。這將包括探討大灣區內教育和專業機構之間的交流活動，並促進區內專業教學人員的交流。這些舉措旨在促進合作、知識共享，並在大灣區內培育高技能的海運人才。我們計劃在2024年第一季度開展與大灣區內教育機構的交流。為了豐富課程和培訓內容，我們將鼓勵本地培訓機構與大灣區內的行業團體和非本地機構建立和恆常化合作關係。這些合作關係將有助於推出更多交流計劃和/或與非本地機構合辦的課程。此外，通過提供經濟誘因，可讓本地海運企業和非本地機構之間探討建立聯盟，為高增值海運服務業提供學徒計劃，增強在職培訓機會。為了進一步推動高增值海運服務的發展，我們會擴大政策支援，讓相關專業上的資深甚至享譽國際的教育人員來港與本地教育機構交流，以及海外學生來港就讀。這將超越傳統學科如航海工程，還包括高端海運服務，如船舶融資、海事保險、法律服務和仲裁等。初步估計首年參與人數約有300人。

行動(27)：全面評估基金的影響和效能

我們會在2024年上半年內全面評估「基金」在吸引人才和推動行業人力發展方面的影響和成效，並根據評估的結果提出建議及採取適當的跟進行動，提升「基金」在培養香港海運人才方面的效率、靈活性和精準度。我們會在明年完成檢討及完善「基金」的資助計劃，以支援整個航運業由航海以至高增值海運行業的專業發展。



行動(28)：學術機構與行業組織建立夥伴關係

由2024年開始，我們會鼓勵本地學術機構與業界組織和非本地學術機構合作，建立和恆常化合作關係。這類合作關係可促成更多獎學金計劃和合辦課程的推出。當中課程內容可涵蓋最新的海事知識、行業相關技能和職業發展途徑以培養相關人才。通過促進合作關係，行動可促成學術課程與行業需求匹配，向學生提供在其職業生涯中所需的技能和知識，並取得成就。「基金」目前資助大約150個由學術機構、專業團體和行業組織提供的課程。那些課程的目標均為提升海運從業員的技能和助力學員獲得專業資格。為鼓勵持續進修，新推出的聯合課程將納入認可的課程列表中。我們將提供政策支持和財務援助給本地學術機構，邀請資深和享譽國際的教育人員在香港教授最新的海運課題，並組織工作坊和研討會，向本地學生和從業員傳授相關的知識和技能，同時促進海運行業的最新發展和資訊交流。

行動(29)：加強與本地培訓機構的聯繫，在設計培訓課程時納入全面的ESG技能培訓

由於海運行業對船務活動的可持續性、負責任商業活動等議題日益關注，我們將鼓勵本地培訓機構在制訂各項培訓課程時，需關注和加入全面的ESG技能培訓。ESG培訓將涵蓋廣泛的題目和技能，以確保專業人士有相關的知識和技能應對複雜的挑戰和機遇。在2024年起，我們將加強與本地培訓機構的聯繫，促使他們在培訓課程中，提供更多環保和環境管理的航運事務培訓，例如掌握並推行航運業務的可持續性措施、海運業數碼化和減少碳排放，以迎合學生和從業員所需的專業和技能的最新市場趨勢。目標是未來五年間可培育400人。

行動(30)：嘉許卓越並培養年輕海運專業人士

我們會研究推出嘉許計劃，以表揚在船舶融資、海事保險、海員、海事法律和仲裁等海運服務行業各個領域有卓越表現和具潛質的年輕專業人士。我們會制訂可行的計劃，並提交給香港海運港口局審批。這些計劃的實施將於2025年開始，旨在建立行業模範，吸引年輕人加入海運行業。例如，得獎人可獲資助修讀相關領域的深造課程，以提升專業水平，培育成為未來該海運界別的專才或領導層，回饋香港海運業，以其自身的成功經歷向公眾說好香港海運業。

為了提升和推廣海運相關行業的專業形象，必須在宣傳推廣中凸顯行業的專業性、發展前景、涉獵面和可持續性專業發展的機會。我們將透過針對性的宣傳策略，展示和分享相關專業人士的成功故事，推廣從事海運專業職系的價值和機遇。

4. 方向四：強化香港海運港口局的支援

4.1. 背景

運輸及物流局負責香港港口和海運發展的整體政策。為了鞏固和提升香港作為國際航運中心的地位，政府於2016年4月1日將當時的香港航運發展局和香港港口發展局合併成為香港海運港口局，由運輸及物流局局長擔任主席，提供一個高層次的平台，讓政府與業界攜手合作，致力推動香港的海運港口業發展。具體而言，香港海運港口局的職權範圍如下：

- 就發展香港成為海運服務樞紐和推動香港港口持續發展的政策及策略，向政府提供建議；
- 督導發展香港海運及港口行業的工作，監察及協調落實情況；
- 在海外和內地展開推廣工作，推廣香港為國際航運中心及主要港口；
- 制訂海運及港口業人力資源發展策略，並且推出方案，以滿足業界所需，並監察海運及空運人才培訓基金的落實工作；以及
- 就國際海運業趨勢及作業模式進行研究，以助制訂相關政策、策略及措施。

香港海運港口局由三個執行委員會組成，包括：(i) 海運及港口發展委員會；(ii) 推廣及外務委員會；和 (iii) 人力資源發展委員會。委員會的主席和成員均由業界人士擔任，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。

專員為香港海運港口局的秘書。歷年來，專員為香港海運港口局在本地和海外推廣香港海運業的工作提供了切實的支援。除了進行外訪工作及出席本地活動宣傳，專員亦擔任政府與海運及港口業界重要持份者之間的溝通橋樑，以助順利推行一系列措施，包括：推出不同航運稅務寬減措施，惠及船舶租賃、代理、管理及經紀等業務；提升作為世界第四大船舶註冊（以總噸位計算）的香港船舶註冊處的服務；與國際航運組織保持緊密合作，使國際航運公會及國際航運保險聯盟在香港設立辦事處；爭取在波羅的海國際航運公會標準合同的爭議解決條款中加入香港為第四個指定仲裁地，與倫敦、紐約和新加坡看齊。



4.2. 行動措施

為了加強對香港海運港口局的支援及與業界的合作，我們在以下策略範疇內制定了兩項行動。這些行動包括加強相關政府部門和持份者間的協調，並提升香港海運港口局的推廣和政策研究能力。

策略十：與業界攜手並肩 強化海運港口局

為海運和港口業建立穩健的領導體系尤其重要。我們會與各持份者保持溝通，廣泛吸納意見和建議，為業界訂立長遠的政策方向。

為了充分發揮引領作用，我們將加強政策研究功能，即時跟進國際市場稅制、數字化和綠色轉型等政策要求的變化，以及時調整香港海運和港口業的政策。

我們亦會增撥資源支援香港海運港口局的工作，包括政策研究和宣傳工作。

行動(31)：提升香港海運港口局的政策研究功能

提升香港海運港口局的政策研究功能和產能。我們一直進行政策研究，以提高香港作為國際海運中心的吸引力。為了進一步培育海運生態系統，我們會進行精準的重點政策研究，增強船舶融資、海事保險、海事仲裁和船舶管理等業務領域，從而使香港成為全球領先的高端海運服務市場。研究領域包括市場趨勢、進一步的稅務優惠、數字化和減碳等議題，以及比較香港與主要競爭對手的優惠政策。



我們將更進一步加強支援香港海運港口局的研究功能以：

- (a) 增強香港船舶註冊處的宣傳，吸引更多船舶及維持高質的船隊；
- (b) 吸引和培育人才，支援高增值海運服務的發展；
- (c) 吸引更多國際組織和公司落戶香港；
- (d) 緊貼國際稅收趨勢，例如與海運業相關的BEPS 2.0；
- (e) 為香港港口提供必要的基礎設施，支援綠色港口發展以及新燃料和替代燃料的加注能力。

上述部份政策研究的工作將委託第三方進行，例如專家顧問、公共關係顧問和學術界，以借助他們在個別範疇的專業知識。



行動(32):提升香港海運港口局的宣傳功能

在2024年起提升香港海運港口局的宣傳功能。我們會與香港海運港口局合作，增撥額外資源，借助業界人士的經驗，並攜手與業界代表一同加強海運業及相關政策的宣傳工作，向世界宣揚香港海運業的機遇。

我們通過精準的重點宣傳、業界活動和有效的溝通渠道，凸顯香港海運業的獨特優勢和商機。透過分享成功故事、業界見解，展示香港港口的能力和基礎設施，我們旨在吸引全球關注，並將香港定位為海運活動的首選樞紐。

政府、香港海運港口局和業界持份者之間的通力合作將推動香港海運業的宣傳工作，確保持續增長和全球認可。

我們將透過專員統籌相關政府部門和持份者，以產業導向推動航運發展及香港航運品牌。《2023年施政報告》宣佈，政府將進一步賦權專員，作為政府的主要聯絡人，並擔當各持份者的協調人，以發揮香港在海事法律、保險和船舶融資等專業服務方面的優勢，並與業界共同發展海運優勢。



4.3. 法定組織

政府已認真審視有關成立法定海運組織的建議。政府一直為海運及港口業界的發展擔當重要的角色。大部分相關工作如法例修訂（包括落實稅務優惠措施的相關法例）、促進外來投資以在香港設立公司、與其他港口及城市的官方合作等屬於政府的工作，作為非政府機構的法定組織亦無法執行。事實上，業界建議法定機構的關鍵功能已納入在上述提到的政府工作範疇中，政府會透過強化香港海運港口局的功能，加大力度推動以上的四個方向及十大策略，並與業界攜手並肩全面落實以上工作。我們認為此方向比起成立法定機構更能主動推動海運及港口業的長遠發展。值得注意的是，世界各地的管理架構和系統不同，須視乎當地港口情況和發展需要。我們須考量有關組織是否可以或需要行使何種法定權力。例如，目前葵青貨櫃碼頭用地由私人擁有，貨櫃碼頭業務亦屬私人運作。若成立法定組織，該機構亦不能干預個別營運商因應市場而作的商業決定。

另外，如果建議的法定機構無法有恆常而可靠的收入，需依靠政府撥款支撐營運和工作。機構投放財政資源的靈活性亦會有一定限制，例如需參照政府審慎使用公帑的準則。

然而，隨著香港海運網絡越來越蓬勃，相關工作自然越來越多，長遠而言我們可不時探討設立相關機構的可行性。總的來說，政府將繼續支援香港海運港口局的工作，透過與業界溝通，準確掌握行業前景和發展趨勢，進一步探討各界別的需要和建議，制訂政策和措施以鞏固提升香港作為國際航運中心的地位。

5. 行動概覽

這份行動綱領概述了香港海運和港口業的未來發展方向。政府制定了十個策略和32項行動，以滿足海運和港口業在短、中和長期的發展需求，包括：(一)打造成綠色港口，向零碳目標邁進；(二)促智慧港口發展，推動航運智能化；(三)增強港口競爭力，積極爭取新貨源；(四)研增加稅務寬減，吸世界航運企業；(五)優化船舶註冊處，鞏固高質素品牌；(六)憑法律制度優勢，推海事仲裁服務；(七)多方面對外宣傳，發揚海運真實力；(八)大灣區國際合作，增強航運話語權；(九)擴大海運人才庫，確保行業新動能；以及(十)與業界攜手並肩，強化海運港口局；並領導香港的海運和港口業，進一步實現成為提供優質高增值航運服務的領先國際航運中心的願景。下表總結了十大關鍵策略和主要行動。

特區政府會聯同香港海運港口局持續檢視相關策略的實施進展和成效，並根據實際情況調整相關舉措，確保策略能夠跟上發展，及時滿足行業需求。



5.1. 策略一:打造成綠色港口 向零碳目標邁進

行動	執行時間
1 研究提供高品質綠色燃料供應的可行性並制訂行動計劃	2024年內
2 加快推廣綠色和可持續航運並制訂業界指引	自2024年起
3 培養專注於航運業綠色能源的人才發展	自2024年起



5.2. 策略二：促智慧港口發展 推動航運智能化

行動	執行時間
4 促進港口、機場和物流數據的互聯互通	自2024年起
5 鼓勵業界利用現有的數字解決方案和技術以提高貨物處理效率	自2024年起
6 進一步擴展港口社區系統平台到更廣泛的產品和交付流程	2023年至2025年

5.3. 策略三：增強港口競爭力 積極爭取新貨源

行動	執行時間
7 檢討遠洋船和內河船須向政府繳付的港口設施或許可證費用	自2024年起
8 加強與粵西的合作發展，拓展貨源	持續進行
9 充當大灣區城市間的海運超級聯絡人	自2024年起
10 加強對外推廣，凸顯香港港口的綜合實力	自2024年起
11 擴大香港港口的國際聯繫，增加經由香港港口處理的貨物的出發地和目的地	自2024年起

5.4. 策略四：研增加稅務寬減 吸世界航運企業

行動	執行時間
12 投資推廣署加大就現有稅務優惠的推廣力度，吸引更多海外海運公司在香港設立和擴展業務	自2024年起
13 探討為重點海運商業領域提供進一步稅務優惠	自2024年起
14 檢視香港與航運活動相關的現行稅制	2024年

5.5. 策略五：優化船舶註冊處 鞏固高質素品牌

	行動	執行時間
15	通過在目標地區進行拜訪和舉辦展覽，加強與現有船東的聯繫，探索具有增長潛力的市場	自2024年起
16	通過簡化船舶註冊流程，更便利船東	自2024年起
17	制訂具競爭力的優惠措施，增加香港船舶註冊處的吸引力	自2024 / 2025年起
18	擴大香港船舶註冊處舉辦的年度頒獎典禮規模，表揚綠色航運的卓越成就	自2024 / 2025年起
19	利用香港船舶註冊處網絡，倡儀船東和船舶管理公司使用本地海運服務	持續進行

5.6. 策略六：憑法律制度優勢 推海事仲裁服務

	行動	執行時間
20	律政司會積極與其他領先的國際海事仲裁中心合作，鼓勵利用香港的法律服務	自2024年起
21	積極培育海事法律服務專業人士	自2024年起

5.7. 策略七：多方面對外宣傳 發揚海運真實力

	行動	執行時間
22	加強海運推廣的協調	自2024年起
23	提升香港海運週作為重要的推廣平台	持續進行

5.8. 策略八：大灣區國際合作 增強航運話語權

行動	執行時間
24 組織和參與重大海運活動，加強在大灣區和海外的宣傳工作	自2024年起
25 建立更緊密的聯繫，加深與國際海運組織的合作	持續進行

5.9. 策略九：擴大海運人才庫 確保行業新動能

行動	執行時間
26 在大灣區探索更多海運人才交流機會	自2024年第1季起
27 全面評估基金的影響和效能	2024年上半年內
28 學術機構與行業組織建立夥伴關係	2024年
29 加強與本地培訓機構的聯繫，在設計培訓課程時納入全面的ESG技能培訓	自2024年起
30 嘉許卓越並培養年輕海運專業人士	自2025年起

5.10. 策略十：與業界攜手並肩 強化海運港口局

行動	執行時間
31 提升香港海運港口局的政策研究功能	自2024年起
32 提升香港海運港口局的宣傳功能	自2024年起

結語

香港航運物流業能夠蓬勃發展，成為國際知名的航運中心，實在有賴海運港口業的驅動。我們會繼續致力港口發展，支援葵青貨櫃碼頭的運作，包括加強圍繞葵青貨櫃碼頭的現代物流服務，發展現代物流設施，以鞏固和提升香港作為國際航運中心及可持續國際智慧物流樞紐的地位。正如在本年10月31日發布的《現代物流發展行動綱領》中提到，我們計劃於2024年至2027年期間，定期推出共四幅約佔19公頃的物流用地，可供發展多層式及多功能的物流設施，同時支援現代物流及港口後勤用途，繼續促進港口及物流業的持續發展。

隨着國家邁向新征程，我們會繼續發揮香港在「一國兩制」下「背靠祖國、聯通世界」的獨特優勢，繼續與海運及港口業界同心合力，抓緊國家及區域快速發展所帶來的龐大機遇，激發海運及港口業的無限發展潛能，為香港海運及港口業打開璀璨新篇章。這份行動綱領是特區政府就海運及港口發展策略所制定的重要文件，引導香港海運及港口業的未來發展方向。我們會按行動綱領的策略和建議行動，與海運及港口業相關持份者分階段推進各項行動策略，以打造香港成為領先的國際航運中心為目標努力。



附錄

- [1] 《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十四個五年規劃和 2035 年遠景目標綱要》
http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm
- [2] 《粵港澳大灣區發展規劃綱要》
https://www.bayarea.gov.hk/filemanager/tc/share/pdf/Outline_Development_Plan.pdf
- [3] 《行政長官2023年施政報告》
https://www.policyaddress.gov.hk/2023/public/pdf/policy/policy-full_tc.pdf
- [4] 《二零二三至二四財政年度政府財政預算案》
https://www.budget.gov.hk/2023/eng/pdf/e_budget_speech_2023-24.pdf
- [5] 《提高香港航運中心地位》
<https://www.legco.gov.hk/research-publications/chinese/2022rt03-enhancing-hong-kongs-position-as-a-maritime-centre-20220519-c.pdf>
- [6] 《在香港發展液化天然氣(LNG)加註》(只提供英文版本)
https://bec.org.hk/sites/default/files/publications/Developing_LNG_Bunkering_in_Hong_Kong.pdf
- [7] 《香港港口統計年報2022》
https://www.mardep.gov.hk/en/fact/pdf/portstat_ast_2022.pdf
- [8] 《香港港口統計數字一覽(2023年編訂)》
https://www.mardep.gov.hk/en/fact/pdf/portstat_pamphlet23.pdf
- [9] 《2022年稅務(修訂)(與航運有關的某些活動的稅務寬減)條例》
<https://www.legco.gov.hk/yr2022/chinese/ord/2022ord010-c.pdf>
- [10] 《海運及空運人才培訓基金》專題網頁
<https://www.tlb.gov.hk/tc/highlights/transport/20140401.html>
- [11] 《海事人才培訓資助計劃 - 法律》專題網頁
<https://www.tlb.gov.hk/tc/highlights/transport/20140401-12.html>
- [12] 《推動航運業發展》立法會會議問答
<https://www.info.gov.hk/gia/general/202306/28/P2023062800525.htm?fontSize=1>
- [13] 立法會司法及法律事務委員會《香港國際仲裁的最新發展》討論文件
<https://www.legco.gov.hk/yr20-21/chinese/panels/ajls/papers/ajls20210531cb4-1014-3-c.pdf>

鳴謝

我們衷心感謝各方人士在《海運及港口發展策略行動綱領》制訂期間所提供的鼎力支持。我們亦謹此向諮詢期間曾提交寶貴書面意見或與本局會晤的機構和業界人士衷心致謝。

- 香港海運港口局
- 香港貨櫃碼頭商會有限公司
- 香港定期班輪協會
- 香港航運物流協會
- 香港船東會
- 香港付貨人委員會
- 海運學會
- 香港貿易發展局
- 職業訓練局





