



港公布海運港口發展綱領 四方向十策略提升長遠競爭力

稅務寬減推優惠 航運服務高增值

行動綱領四方向十策略及部分具體措施

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

- 研究提供高品質綠色燃料，制訂行動計劃
- 加快推廣綠色和可持續航運，制訂指引

策略二：促智慧港口發展 推動航運智能化

- 促進港口、機場和物流數據的互聯互通
- 利用數字解決方案和技術提高貨物處理效率

策略三：增強港口競爭力 積極爭取新貨源

- 檢討遠洋船和內河船繳付的港口設施或許可證費用
- 加強與粵西的合作發展

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

- 就現有稅務優惠加大推廣力度
- 探討為重點海運商業領域提供進一步稅務優惠

策略五：優化船舶註冊處 鞏固高質素品牌

- 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
- 簡化船舶註冊流程

策略六：憑法律制度優勢 推海事仲裁服務

- 律政司積極與其他領先的國際海事仲裁中心合作，鼓勵利用香港的服務
- 積極培育海事法律服務專業人士

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

- 提升香港海運周作為重要的推廣平台

策略八：大灣區國際合作 增強航運話語權

- 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
- 加深與國際海運組織的合作

策略九：擴大海運人才庫 確保行業新動能

- 學術機構與行業組織建立夥伴關係
- 加強與本地培訓機構的聯繫

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

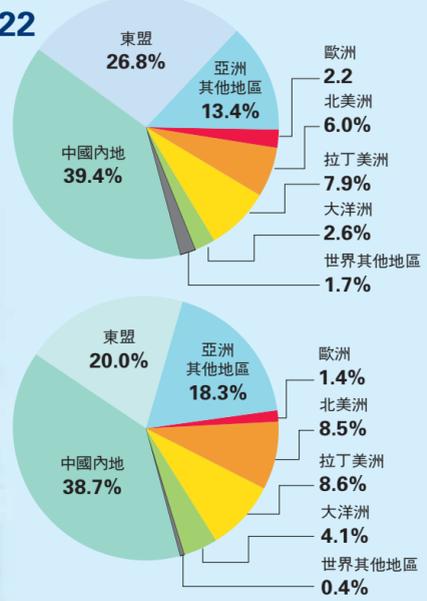
- 提升該局的政策研究功能和宣傳功能

◆整理：香港文匯報記者 唐文
◆資料來源：香港特區政府運輸及物流局



◆海運港口發展綱領提出，對大宗商品貿易等重點海運領域推行稅務寬減優惠。圖為香港葵青貨櫃碼頭。香港文匯報記者曾興偉攝

2022年香港港口轉運貨物的來源及目的地概覽



註：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
◆資料來源：運輸及物流局

香港擁有天然深水海港，又位於航路要道，香港港口曾長期在全球貨櫃港中穩居首位，惟近年鄰近地區港口迅速崛起，香港港口的排名去年就跌至全球第九名。為強化香港海運及港口的競爭力，香港特區政府昨日公布《海運及港口發展策略行動綱領》，制定四大方向、十大策略和32項具體行動措施。明年起，特區政府會對大宗商品貿易等重點海運

領域推行稅務寬減優惠，並檢討現行稅務寬減措施，研究引入新的稅務扣減安排，取代船舶租賃制度下兩成的寬減稅基優惠，同時開拓東盟、「一帶一路」沿線國家的新興市場，以支持香港海運及港口業的持續發展需要，加速推進綠色智慧港口和航運，鞏固和提升作為國際航運中心的地位。

◆香港文匯報記者 唐文

香港港口貨櫃吞吐量連跌五年，去年處理近1,700萬個標準貨櫃。特區政府昨日公布《海運及港口發展策略行動綱領》，運輸及物流局局長林世雄表示，香港憑藉優越的地理位置、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。

發揮低稅率簡單稅制巨大優勢

他介紹，在制訂《行動綱領》過程中，該局諮詢了香港海運港口局以及業界的不同持份者，並充分分析了香港的優勢、弱點、機遇和威脅，務求保住香港現有的港口業務和吞吐量，鞏固亞洲區轉口樞紐港的地位，並積極開拓對外新市場。

《行動綱領》其中一項策略亮點是「研增加稅務寬減，以吸引世界航運企業」。林世雄解釋，低稅率和簡單的稅務制度是香港的巨大優勢，香港港口是中國目前唯一的自由港，清關快、效率高，有「保時港」、「追更港」的美譽。

綱領又指出，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利潤在香港也不

需要納稅，香港因而為航運相關的實體業務提供了友善的營商環境。

明年起，特區政府將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，同年亦會檢討現行稅務寬減措施，確保針對「稅基侵蝕及利潤轉移」而制定的稅務改革方案，不會削弱本地船舶租賃稅制的競爭力，例如政府是否需要修訂《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。政府還會成立專責小組研究相關稅務議題。

林世雄表示：「稅務優惠若能有效吸引更多船舶來港，無論是做港口還是高端物流服務，其實帶來整體、香港經濟利益相當大，若看到有不足地方，我們會盡力去做。」

開拓「一帶一路」沿線國家市場

在「增強港口競爭力，積極爭取新貨源」策略下，特區政府將擴大香港港口的國際聯繫，增加香港港口處理貨物的出發地和目的地。目前內地和東盟分別是香港的第一、二大海運進出口夥伴（見表），為鞏固和加強有關合作，明年起運輸及物流局每年會聯同香港海運港口



◆運輸及物流局局長林世雄(中)等官員昨日會見傳媒，公布香港《海運及港口發展策略行動綱領》。香港文匯報記者曾興偉攝

局到訪內地或其他大灣區城市，還會出訪東盟、中東及其他「一帶一路」沿線國家，如秘魯、摩洛哥、阿曼等，及舉辦更多大型活動，推廣香港海運及港口業。「招商是全球性的，但會聚焦在新興市場，包括東南亞、中東及『一帶一路』國家的新商機。」林世雄說。

《行動綱領》其他措施包括打造香港成為綠色智慧港口、研究為船隻提供高品質綠色燃料加注的可行性，並會於明年啟動檢討遠洋船及內河船的港口設施費用，及加強與粵西地區的物流聯繫等。

「基金」目前資助約150個由學術機構、專業團體和行業組織提供的課程。明年上半年，特區政府將全面檢討該基金效能，以擴大資助範圍、金額和受惠人數，又會鼓勵本地學術機構與業界組織、非本地學術機構合作，建立常态化關係，或可推出合辦課程等，有關課程亦可能納入受資助的認可列表。

特區政府還會加強與大灣區多間海事學術機構溝通，計劃於明年第一季展開交流活動，共同探索多地海事學歷互認，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。

灣區港口分工 整合優勢免資源重疊

專家之言

香港貨運業成本高企，不少專家認為，香港港口單靠「門平」無太明顯優勢，而是應該善用自由港，以及簡單稅制等得天獨厚的優勢，提供高增值服務。

團結香港基金副總裁葉文祺對香港文匯報表示，香港海運面臨周邊地區港口劇烈競爭，加上不少內地港口海關效率大幅提升，香港通關便捷的傳統優勢已逐漸減少，故建議特區政府充分考慮香港港口的定位，加強與大灣區其他港口的分工協作，整合不同港口的比較優勢，避免資源重疊，以加強大灣區各港口的整體競爭力。

他認為，香港航運未來還須向提供高增值服務發展，在提供航運律師、保險等傳統專業服務的同時，應把握綠色航運先機：「全球航運業正面對日益嚴格的環境保護監管，其中聯合國轄下的國際海事組織早前定下航運業於2050年前達到零排放的目標，行業對綠色能源的需求將有增無減，不少船隻已經開始運用液化天然氣和甲醇等替代能源。」

葉文祺表示，樂見《行動綱領》提出將會研究綠色燃料加注的可行性，及制定行動計劃，建議特區政府盡快興建為遠洋船隻加注液化天然氣和甲醇的設施，以取得先行者優勢，成為領先於區內其他港口的綠色能源加注港。

集思廣益探索港發展之路

香港中小企經貿促進會常務副會長黃達勝向香港文匯報指出，現時香港製造業大致上已搬往內地生產，而內地已有足夠能力在各口岸直接將產品運往世界各地，令香港的航運業走下坡。不過他認為香港地理環境適中，加上在「一國兩制」下，香港在制度上仍具獨特優勢，包括自由的經濟體系和國際商貿經驗，仍有充分條件作為國際航運中心。特區政府及業界需集思廣益，摸索出適合香港的可行之路。

◆香港文匯報記者 文森、莊程敏

五招育才 擴海運人才庫

香港文匯報訊（記者 唐文）海運服務屬高度專業化行業，從業員一般需要投較長時間和大量資源，才能成為行內頂尖專才。在擴大海運人才庫方面，《行動綱領》提出5項措施，包括在大灣區探索更多海運人才交流機會；全面評估「海運及空運人才培訓基金」效能；學術機構與行業組織建立夥伴關係；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；以及嘉許有卓越表現、具潛質的本地年輕從

業員。有關措施大部分從明年起開始實施。

研擴人才培訓基金資助範圍

特區政府運輸及物流局常任秘書長陳美寶昨日表示，政府希望吸引海運人才來港，同時也注重培育本地人才。自2014年起，政府就推出「海運及空運人才培訓基金」，至今已有逾一萬名學員受惠，基金資助的推廣及宣傳活動亦有約9萬人參與。