香港再出發
HONG KONG COALITION

進一步鞏固和提升香港「八大中心」地位

香港再出發
HONG KONG COALITION

一國兩制研究中心
One Country Two Systems Research Institute

ISBN 978-988-71593-0-8

2025年9月

目錄

前 言 1

行政摘要 3

Executive Summary 12

第一章 香港國際金融中心 26

1.1 香港國際金融中心發展現狀及面對的挑戰 27

1.1.1 香港國際金融中心發展情況 27

1.1.2 國際國內雙格局變化下香港國際金融中心功能的再定位 29

1.2 提升香港國際金融中心地位的政策建議 31

1.2.1 積極推動與內地及本地產業發展適配的金融服務 31

1.2.2 從「人-貨-場」入手，優化香港證券市場 33

1.2.3 積極發展綠色金融 36

1.2.4 抓住數字金融發展機遇期 38

1.2.5 強化全球離岸人民幣業務樞紐 40

第二章 香港國際貿易中心 42

2.1 香港國際貿易中心的發展情況 43

2.2 中美大國博弈為國際經貿帶來新變數 44

2.2.1 過去十年國際貿易模式已經發生轉變 44

2.2.2 特朗普2.0時期的經貿新動向 46

2.2.3 小額豁免政策變動帶來衝擊 47

2.3 提升香港國際貿易中心地位的政策建議 48

2.3.1 拓展東盟和中東市場的策略選擇 48

2.3.2 進一步推動香港貿易行業數字化轉型 50

2.3.3 建設香港成為全球供應鏈管理中心 54

第三章 香港國際航運中心 56

3.1 香港國際航運中心的發展情況及當前挑戰 57

3.2 香港發展航運服務業的意義和優勢 59

3.2.1 國家航運服務業的現狀 60

3.2.2 香港航運服務業發展具備獨特優勢 61

3.3 香港提升國際航運中心地位的政策建議 62

3.3.1 與國家商討協作吸引大型船公司在香港成立船東互保協會 62

3.3.2 開拓香港海事再保險市場 63

3.3.3 建立全球規模最大的船舶融資租賃中心 63

3.3.4 建立高水平的全球海事法律服務中心 64

3.3.5 關注人才培養提升發展可持續性 66

3.3.6 研發海事科技加快綠色轉型 66

第四章　香港國際航空樞紐.....68
4.1 香港國際航空樞紐的發展情況.....70
4.1.1 積極把握發展機遇，穩步提升國際航空樞紐地位.....70
4.1.2 統籌布局多領域發展，運力持續升級.....71
4.1.3 全球競爭日益加劇，需轉化壓力為發展動力.....72
4.2 提升香港國際航空樞紐地位的政策建議.....73
4.2.1 拓展航空網絡促進航線多樣化發展，鞏固航空支柱產業優勢.....73
4.2.2 深化多式聯運網絡，打造香港國際客貨樞紐.....74
4.2.3 把握全球轉口貿易新機遇，鞏固航空貨運優勢地位.....76
4.2.4 把握綠色航空機遇，建置香港本地SAF摻混設施.....77
第五章　香港國際創新科技中心.....82
5.1 香港創科政策發展歷程.....83
5.2 當前香港創科生態存在的挑戰.....85
5.2.1 研發投入偏低.....85
5.2.2 科研成果轉化難.....86
5.2.3 本地創投不活躍.....87
5.2.4 創科人才不足.....88
5.3 進一步推動和提升香港國際創科中心發展的建議.....89
5.3.1 加強創科發展規劃和跨部門統籌.....89
5.3.2 加強生產性服務業和新型訊息基礎設施支撐.....90
5.3.3 優化「產學研」協同模式.....90
5.3.4 設立香港與內地創投資金有序流動的「創投通」機制.....93
5.3.5 加快建設香港新型創科產業園區.....93
第六章　區域知識產權貿易中心.....95
6.1 香港區域知識產權貿易在「十四五」時期的發展情況.....96
6.1.1 國家對香港發展區域知識產權貿易的部署.....96
6.1.2 知識產權貿易出口不盡理想.....96
6.1.3 香港可助力國家知識產權貿易發展.....97
6.2 香港發展區域知識產權貿易的優勢與面臨挑戰.....97
6.2.1 現有政策優勢.....97
6.2.2 已成立聯盟並成功舉辦香港國際癌症科技IP投資論壇.....98
6.2.3 香港發展知識產權貿易面對的主要挑戰.....99
6.3 建設區域知識產權貿易中心的政策建議.....102
6.3.1 完善知識產權估值服務，發展知識產權質押融資和知識產權證券化服務.....102
6.3.2 培養專利評估人才和發展專利代理師專業認證體系.....103
6.3.3 向政府爭取更有益於知識產權貿易發展的稅務優惠.....104
6.3.4 向中央申請建設「內地專利香港授權許可對接平台」.....105

第七章　亞太區國際法律及爭議解決服務中心.....107
7.1 香港建設「亞太區國際法律及爭議解決服務中心」發展情況.....108
7.1.1 香港法律服務「背靠祖國、聯通世界」的獨特優勢.....108
7.1.2 「亞太區國際法律及爭議解決服務中心」的最新發展.....109
7.2 「亞太區國際法律及爭議解決服務中心」建設工作面臨的挑戰.....110
7.2.1 國際市場競爭日益激烈.....110
7.2.2 香港法律服務進一步發展的短板.....114
7.3 加強香港作為「亞太區國際法律及爭議解決服務中心」的競爭力的建議.....115
7.3.1 全面強化國內與國際合作，加強「內外聯通」競爭力.....115
7.3.2 根據戰略定位加強人才培養與引進.....116
7.3.3 推動法律改革更新機制.....117
7.3.4 積極推動創科賦能法律服務.....118
第八章　中外文化藝術交流中心.....119
8.1 香港中外文化藝術交流中心的發展情況.....120
8.2 百年大變局下的中外文化藝術中心再定位.....122
8.3 穩步推進中外文化藝術交流中心建設的政策建議.....123
8.3.1 推出關稅特惠政策，提升穩固香港頭部藝術品交易市場地位.....123
8.3.2 加強文化藝術的內容開發，積極推動創意的成果化轉換.....124
8.3.3 優化城市空間資源利用，打造全城文藝新氣象.....125
8.3.4 持續鼓勵文體旅跨產業合作，打造香港文化旅遊新品牌.....126
8.3.5 完善香港近現代歷史數據庫，助力國家講好家國敘事.....126
致謝.....129

圖目錄

圖 1 香港與內地金融基建互聯互通時間表.....29
圖 2 香港國際金融中心面對國際國內多重影響因素.....31
圖 3 從「人-貨-場」入手，優化香港證券市場.....35
圖 4 香港打造亞洲自願碳交易市場的切入點.....36
圖 5 香港主要出口市場的份額分布（2013-2023）.....45
圖 6 香港主要進口供應地的份額分布（2013-2023）.....46
圖 7 利豐集團的供應鏈管理者模式.....54
圖 8 航運產業的內涵.....58
圖 9 2024/25財政年度香港客運市場份額.....70
圖 10 近年全球最繁忙貨運機場排名.....70
圖 11 近年香港機場貨物輸送量.....71
圖 12 航空業2050年二氧化碳淨零排放目標貢獻率.....78
圖 13 純SAF和傳統航油摻混調合流程簡介.....81
圖 14 香港創科發展歷程.....84
圖 15 全球創新指數2025排名.....88
圖 16 按主要學科類別劃分的教資會資助課程的就學人數.....89
圖 17 國家知識產權發展相關概況.....97
圖 18 首屆香港國際癌症科技IP投資論壇已順利舉辦.....99
圖 19 使用知識產權相關的服務貿易價值.....100
圖 20 香港知識產權發展面對的五大限制.....101
圖 21 逐步完善知識產權估值 發展質押融資和證券化.....103
圖 22 建設「內地專利香港授權許可對接平台」示意圖.....106
圖 23 構成香港「亞太區國際法律及解決爭議服務中心」的四大元素.....109
圖 24 香港國際仲裁中心處理案件數目.....110
圖 25 最受歡迎仲裁地(按區域劃分).....113
圖 26 全方位加強香港法律服務「內外聯通」競爭力.....116
圖 27 中外文化藝術交流中心再定位.....122
圖 28 BAM Tree Library城市公園功能定位.....125
圖 29 香港在近現代不同歷史階段的角色與作用.....128

表目錄

表 1 香港金融市場發展現狀 28
表 2 國家自願碳市場與香港自願碳市場的差異化戰略 38
表 3 香港主要貿易品類中美國市場所佔比率 (2024) 44
表 4 航運服務類別 59
表 5 中國內地、中國香港、新加坡船舶登記方式對比 61
表 6 2015-2023年香港國際仲裁中心受理案件中海事相關佔比 65
表 7 海外SAF發展政策/文件/行動/計劃梳理 79
表 8 選定國家及地區研發經費投入情況 85
表 9 近年香港與國際法律組織的合作 111
表 10 香港律師及律師行數目(截止2024年底) 112
表 11 《文藝創意產業發展藍圖》發展方向及措施 121

前　言

香港的繁榮植根於國家發展的沃土。國家「十四五」規劃明確賦予香港建設「八大中心」的戰略定位，包括：「提升國際金融、航運、貿易中心和國際航空樞紐地位」；「建設國際創新科技中心、亞太區國際法律及解決爭議服務中心、區域知識產權貿易中心」；「發展中外文化藝術交流中心」。這既是國家為香港長遠繁榮提供的頂層政策支撐，又是香港依託自身優勢融入國家發展、服務國家戰略，和實現經濟多元升級的關鍵路徑。

香港再出發大聯盟作為了解香港，心繫國家發展的香港民間社團，盡其所能聯繫香港社會各界，運用社會資源，配合國家和協助特區政府，共同推進香港「八大中心」的建設。2023年到2024年間，大聯盟曾組織香港業界、專家和學者組成以貿易、航空、知識產權和文化藝術為主題的顧問團，並委託一國兩制研究中心作為秘書處和編寫機構，形成四大課題組，通過對國家部委、大灣區地方以及香港特區政府、商會、業界、學界，甚至海外機構等的調研和訪談，最終形成了《香港國際貿易中心發展策略》、《香港國際航空樞紐發展策略》、《香港區域知識產權貿易中心發展策略》及《香港中外文化藝術交流中心發展策略》四份調研報告。





2025年是「十四五」規劃收官之年，肩負著承前啟後的重要使命。這一年既需系統評估規劃期內各項目標的實施成效，亦需為接續推進「十五五」規劃奠定堅實基礎。在此關鍵節點，香港再出發大聯盟委託一國兩制研究中心，在既往四份研究報告的基礎上，結合深入學習二十屆三中全會精神及《中共中央關於進一步全面深化改革推進中國式現代化的決定》（簡稱《決定》），在開展了更深入、全面的調研後，編撰完成《進一步鞏固和提升香港「八大中心」地位》的研究報告。本報告立足國家戰略全局，是首本系統分析香港在新時代背景下，「八大中心」發展方略的專題著作。報告共分八章，每章圍繞「八大中心」中的一個中心展開深入分析，從回顧和總結「十四五」期間的建設成效和實踐經驗，到剖析新的發展形勢和當前面對的諸多挑戰，進而對香港「八大中心」分別提出具有前瞻性的策略建議。

當前，國家正處於實現中華民族偉大復興的關鍵時期。三中全會在國際格局深刻演變和國內發展模式轉型的雙重挑戰背景下召開，其審議通過的《決定》提出了300多項目標，構建了2024 至 2029 年的「改革路線圖」，貫穿了「十四五」和「十五五」規劃關鍵階段。從《決定》中可洞見國家發展的四大新趨勢：第一，是以「內需主導與消費引領」的經濟增長新引擎；第二，是以「科技創新與產業創新」為支撐的結構轉型新動能；第三，是以「宏觀政策與體制改革」為核心的財稅金融新機制；第四，是「以內促外與制度引領」的對外開放新階段。這些趨勢既為國家高質量發展指明方向，也為香港發揮獨特優勢提供了關鍵切入點。

在此背景下，《決定》對香港作出了專門表述: 發揮「一國兩制」制度優勢；鞏固提升香港國際金融、航運、貿易中心地位；支持香港、澳門打造國際高端人才集聚高地；健全香港、澳門在國家對外開放中更好發揮作用機制，為香港發展明確了關鍵路徑。香港作為國家發展戰略的重要組成部分，既肩負著服務國家大局的使命，也面臨著自身轉型發展的迫切需求。國家要在改革破局、創新驅動、內需固本、開放拓新等多重目標與壓力間尋求動態平衡，而香港尤需以實際行動響應國家戰略需求，不負中央對香港「一國兩制」實踐行穩致遠的殷切期待。

展望未來，香港必將繼續與國家發展同頻共振。本報告期冀為此進程提供有益參考，助力香港更好地融入國家發展大局，在國家現代化進程中發揮更大作用，亦期望香港這顆東方明珠在新的時代背景下綻放更加璀璨的光芒。

行政摘要

一、國際金融中心

作為國際金融中心，香港金融市場成熟，業務體系多元。在「一國兩制」框架下，其與內地的金融基礎設施聯通更是獨特且關鍵的優勢。

國內外形勢的深刻變革對香港金融中心功能提出了新要求和挑戰。香港作為國際金融中心，既要把握國家發展戰略帶來的機遇，亦需應對全球政治經濟格局變化帶來的新挑戰，主動創新求變、與時俱進，才能在變局中開創新局，鞏固並提升其獨特地位。

1. 積極推動與內地及本地產業發展適配的金融服務

- 積極探索大灣區跨境併購重組市場機遇，以制度型開放推動大灣區資源要素高效配置。
- 推動香港高收益债券市場發展，與內地形成「風險分級、功能互補」的協同格局；以及進一步探討發展知識產權質押融資和知識產權證券化的可能性，與國家戰略協同發展。
- 利用區塊鏈技術提高產業鏈金融效率，解決傳統信貸對抵押品依賴度過高等問題。

2. 從「人-貨-場」入手，優化香港證券市場

- 「人」：進一步擴大香港證券市場參與者群體。
- 「貨」：進一步豐富上市產品多樣性。「債券通」還需要不斷完善風險管理工具，並積極研究「大宗商品通」、「衍生品通」和「創投通」等的可行性。
- 「場」：提升交易平台效率和使用者體驗感。香港與內地須不斷強化監管協作，以突破跨境市場協同的制度性壁壘。

3. 積極發展綠色金融

- 主動發起建立亞洲的自願碳市場標準體系，協助碳市場生態環境的搭建。
- 創新碳市場需求側激勵機制。爭取國家對香港發展「自願碳市場」的支持，容許內地控排企業，在香港「自願碳市場」中，購買部分替代碳排放配額；以及考慮引入香港本地碳稅機制，並允許碳稅覆蓋的本地排放企業通過購買自願碳市場的碳信用產品來抵稅。
- 整合碳市場供給側資源。向中央爭取，由中央指導中資機構在「一帶一路」地區投資的綠色項目所產生的合格自願減排量到香港「自願碳市場」進行交易。

4. 積極推動抓住數字金融發展機遇期

- 進一步完善香港數字資產監管框架，就數字資產場外交易及託管服務制定監管機制。
- 推動「一帶一路」沿線國家外貿企業採用經香港金管局認證的穩定幣進行交易。
- 有序發展香港成為內地企業進行RWA通證化證券融資的首選平台。

5. 強化全球離岸人民幣業務樞紐

- 拓展人民幣金融產品，培育多種人民幣資產市場。
- 香港在mBridge項目等創新實踐方面積累了一定經驗，可以為國家構建自主可控的跨境支付體系建設 提供借鑒，鞏固金融安全屏障。
- 香港應努力發展成為「全球南方」和「一帶一路」海外投融資平台，積極推動人民幣的區域化使用。

二、國際貿易中心

面對內外挑戰，香港在「十四五」期間積極推進國際貿易中心的轉型升級，通過多元化發展和價值鏈提升來鞏固其中心地位。特區政府持續引導產業向高附加值領域轉型，同時加強與內地尤其是大灣區的協同發展，為香港注入新動能。

在可見的將來，歐美仍將是全球最重要的消費市場。現時中國開展的「間接出口」模式，是應對國際貿易壁壘的理性選擇，也是一個不可逆轉的市場大趨勢。香港在這一過程中，將繼續扮演重要的中轉地角色。

特朗普2.0時期，中美互相加徵高額關稅，也將為香港帶來「商機」。香港或成內地消費者採購美貨的「價格窪地」，有機會刺激跨境電商發展與高端零售回流。

本研究針對進一步鞏固和提升香港國際貿易中心地位，提出以下政策建議：

1. **拓展東盟和中東市場的策略選擇**
   - 展望未來一段時期，除中國內地外，香港與多個新興市場的貿易聯繫將日趨緊密，尤其是東盟和中東。從過去幾年的數據看，2017至2024年間，雖然香港對美國出口減少10.5%，但對東盟及中東的出口分別上升38.5%及58.1%，帶動香港同期出口總額上升了17.2%。建議香港商界與特區政府密切配合，積極開展與RCEP其他成員國之間的協調工作，更快地推進談判以吸納香港加入RCEP。
   - 中東地處連接亞歐的關鍵位置，又佔據全球石油總儲量的六成之高，使得中東長期以來都是全球各國經貿往來關注的熱土，蘊藏著電商、物流和金融科技等機遇。一是，發展中東國家成為香港打造和推廣自身文化品牌的重要合作夥伴；二是，憑藉中東國家全球佈局的港口物流網路、內陸物流和工業區矩陣，完善香港自身的供應鏈體系。三是，利用當地基礎設施加快布局海外倉。

2. **進一步推動香港貿易行業數字化轉型**
   - 引進全球服務業跨國公司在港設立營運總部、研發設計中心、採購物流中心、結算中心，積極引進優質國內外企業和團隊，加強國際創新資源「引進來」，共同搭建「綜合性數字化平台」。
   - 業務上雲是數字化轉型的典型方式，加速香港政務與企業上雲服務，設立香港政府主責部門，強化雲計算產業發展的專項頂層設計和規劃，編製雲計算產業專項中長期發展規劃和具體實施方案。
   - 建設統一的智能化公共數據平台，實現數據的融合共用和開發利用。破解數據互聯互通難、數據共用難、業務協同難等問題，以貿易訊息數據共用、供應鏈金融等多方協同業務及政務訊息系統整合，加速香港智能城市發展。

3. **建設香港成為全球供應鏈管理中心**
   - 香港可以發揮專業管理角色，協助海內外客戶處理產品開發與生產，安排海外倉儲，以至處理不同市場的清關、分銷與合規事宜，確保供應鏈的效率。內地中型民營企業有別於大型國央企，自身往往缺乏足夠的抗風險和供應鏈整合能力，香港可以重點協助他們處理供應鏈布局及管理中各方面的挑戰。在此過程中，還可以協助中國產品樹立優質品牌形象，把國貨推向全球。
   - 建議香港主動承擔起「一帶一路」及RCEP區域的貿易融資中介角色，鼓勵業界通過銀團貸款、出口信貸、跨境擔保等方式，為內地、香港與新興市場之間的貿易提供融資撮合服務。

三、國際航運中心

一直以來，香港在國際航運領域保持領先地位。對香港而言，航運仍然是重要的支柱性產業，其對經濟和就業的影響不容忽視。香港特區政府積極對接國家戰略，於2023年12月公布《海運及港口發展策略行動綱領》。然而，香港自身的港口航運也面臨轉型的瓶頸。

航運供應鏈的安全，關係到國民經濟的平穩運行和戰略利益。隨著國際貿易競爭日益激烈，航運服務業的發展不僅能推動一個城市的經濟增長，對於打造國際航運中心，提高國家的航運實力和地位也有重要意義。在新發展格局下，香港有必要策略性地鞏固國際航運中心這個百年招牌，積極發展高端航運服務，包括船舶管理、船務經紀、融資、航運保險、仲裁和法律服務等。在新時期，香港可以發揮其在高端航運服務業的優勢，與內地城市相互借鑒、合作從而進一步助力國家發展。

針對進一步鞏固和提升香港國際航運中心地位，本研究提出以下政策建議：

1. **與國家商討協作吸引大型船公司在香港成立船東互保協會**
   - 建議特區政府集結更多內地大型船公司在港成立船東互保協會，同時聯合海外有中國背景的船東及租家力量，建設一個立足大灣區、具有全球影響力的互助型海事保險組織，爭取國家在該行業領域的國際規則制定話語權。
   - 可以考慮與寧波航運交易所和廣州港等主要平台合作，為船舶和航運相關交易創建一個集中的綜合平台。

2. **開拓香港海事再保險市場**
   - 建議探索在香港成立亞洲再保險市場的可行性，研究為海事保險制定不同於普通財險壽險的專門管理辦法，進而推動海事保險業發展，從資本的角度為國家爭取國際話語權。

3. **建立全球規模最大的船舶融資租賃中心**
   - 發揮香港優勢，充分利用國內國際兩個資本市場，制定能促進國家（包括香港）船舶融資租賃行業的相關政策。積極與國家商討並謀劃建立一個全球規模最大的船舶融資租賃中心，在船舶租賃業務的基礎上，推動跨境金融產品的創新。
   - 深化與在北京和天津東疆保稅區的金融機構合作，鼓勵融資租賃公司在香港設立國際辦事處。建議特區政府加大政策宣傳力度，助力香港扮演好「轉租賃」與「再租賃」的全球分銷中心。
   - 與內地有關部門商討，積極研究制定外匯額度及風險對沖細則，在香港完成混合貨幣融資和租賃航運解決方案，儘快推動方案落地實施。

4. **建立高水平的全球海事法律服務中心**
   - 建議在海事法律方面先行先試，突破目前聯營律師事務所的模式，允許香港開設海事法律業務的律所在內地成立獨資律所，可以直接聘請內地律師。
   - 統籌大灣區內海事法律教育數據，聯動香港商業、法律與國際資源，重點培育高端海事法律法務人才。
   - 特區政府可以定點選擇幾所有意向投資海事法律服務業的港資和有內地聯繫的律所，提供政府外判的法律服務合約。

5. 關注人才培養提升發展可持續性

- 建議支持VTC轄下海事訓練學院MSTI在大灣區以創新的模式合辦海員培訓學校。
- 鼓勵本地高校與內地高校合作，採取與境外機構合辦二級學院的形式，建設國際一流水平的海事商業管理學院。
- 海事處可鼓勵業界向修讀指定海事課程的學生，提供在遠洋船工作的暑期實習機會，並認可他們在實習期間的海上服務時間，計算入應考相關證書須具備的航海時間內。

6. 研發海事科技加快綠色轉型

- 整合行業內部力量，積極參與造船業、創新科技、新能源、環保規則的國際標準制定，推動新能源船舶標準，爭取國際話語權。例如，「香港航商總會」2024年提出綠色燃料加注與出口服務的詳細路線圖，以推動相關服務的快速落地與持續優化。
- 實現所有中大型碼頭強制性配置岸電供應和推廣新能源船舶。
- 盡早建成綠色船用燃料加注基礎設施，提升香港的燃料供應貿易。

四、國際航空樞紐

國家「十四五」規劃賦予香港八大中心定位，當中提出「支持香港提升國際航空樞紐地位」，這是在國家五年規劃中首次將「國際航空樞紐」定位單列，對香港航空業發展具有深遠戰略意義。香港航空業在全球競爭日益加劇的背景下，需轉化壓力為發展動力，本研究提出以下提升香港國際航空樞紐地位的政策建議：

1. 提升運力、拓展航空網絡、促進航線多樣化發展

- 建議在「航空網絡拓展計劃」基礎上，增加更多鼓勵性政策，例如輔以特殊優惠政策。同時，建議依據市場需求，適度地開放各類客貨運航權，對貨運航權則探索「貨運專用航權」機制，強化香港作為全球航空貨運樞紐的應急調度能力。
- 積極推動與更多國家和地區，特別是增長潛力巨大的新興市場、以及尚未開通直航的重要經濟體，積極利用「一帶一路」空中絲綢之路倡議，簽署更多雙邊航空協定和多邊民航協定。

2. 深化多式聯運網絡，打造香港國際客貨樞紐

- 「空路聯運」：釋放港珠澳大橋戰略潛能。建議特區政府與珠海政府合作推動跨境通關模式優化。構建「一票通」聯運體系整合香港機場、珠海機場、跨境運輸企業資源，推出「機票+陸運」聯程票務。
- 「空鐵聯運」：實現深港機場間鐵路聯通。建議建立港深西部鐵路與機場快線之間的接駁線，使深港乘客無需轉車，可以直達香港機場。
- 「空港聯運」：建議將香港國際機場東莞空港中心項目模式複製推廣到有著豐富產業集群且有航空出口需求的其他地區。
- 建議空運跨境物流中應用射頻識別技術RFID技術，通過数字化智能化監管，實時跟蹤貨物定位，提高貨物跨境通關效率。

3. 把握全球轉口貿易新機遇，鞏固航空貨運優勢地位

- 建議檢視《進出口條例》，優化其中轉運相關的條款，特別是第60G章《進出口(戰略物品)規例》規定進口和出口「受管制的戰略物品」需要準備許可證。
- 在轉運加工方面現行的流程也存在不便，建議修例放寬轉運加工的限制，允許貨件由內地經香港向外轉運途中在香港本地進行低程度的加工。

4. 把握綠色航空機遇，建置香港本地SAF摻混設施和研究研究向旅客徵收綠能附加費

- 建議香港建設摻混調合設施，長遠布局航空領導地位。建議採用「漸進式部署」方案。初期階段，優先升級現有符合航空燃料規格的閒置儲存基礎設施，以應對初步小規模摻混需求。中長期階段，政府可考慮投資建設香港國際機場可持續航空燃料混合設施作為啟動支持，借鑑機場永久航空燃油儲存庫PAFF的營運模式，採用建設及營運成本由使用者共同承擔的模式，用戶按實際使用量付費。
- 建議先行啟動消費者分攤機制可行性研究，如借鑒新加坡SAF 附加費徵收方案（Levy Scheme），實 施「用者自付」原則，針對本地始發起飛的航班徵收SAF附加費，分擔因使用SAF而產生的溢價成 本，減輕航空公司的財務負擔，並研究專項用於支持SAF基建、摻混或採購的相關營運，從而維持 香港作為國際航空樞紐的吸引力。

五、國際創新科技中心

國家在「十四五」規劃明確香港「國際創新科技中心」發展定位並在二十屆三中全會進一步明確香港「國際高端人才集聚高地」定位，吸引全球頂尖科技人才集聚香港，為國家科技自立自強和新質生產力發展提供人才支撐。

香港近年創新科技發展迅速，但本地創科生態仍然面臨研發投入偏低並偏重政府資金對大學的支持、科研成果轉化難、本地創投不活躍以及創科人才不足的發展難題。為此，本研究提出以下建議：

1. 強化政府內部對創科發展的跨部門統籌機制

- 提升北部都會區發展統籌層級，並納入發展局加入協調機制
- 協調不同政策局，主動開放政府智能化應用場景
- 就支持創科產業落地的開發項目設立跨部門聯合審批機制，加快推進創科政策落地。

2. 積極發展生產性服務業以及新型信息基礎設施

- 結合國家「四鏈融合」的策略部署，香港一方面要繼續發揮基礎研究優勢，在前沿科技領域研究突破，另一方面可以聚焦生產性服務業，發揮「國際化專業服務+數字技術融合」的獨特優勢，推動新技術賦能傳統產業。
- 充分發揮檢驗檢測和認證的能力優勢和信譽優勢，大力發展檢驗檢測和認證服務，幫助內地企業走出去，協助國家關鍵技術標準國際化。
- 建議特區政府規劃本地算力能力發展目標，加快算力樞紐建設, 以及跨境數據流動和算力互通政策，為本地創科發展提供算力公共服務。

3. **優化「產學研」協同**

- 鼓勵企業與大學合作研發。以「企業出題、大學答題」的模式，推動大型科技企業向大學及教授團隊共同設立研發課題和教學計劃，鼓勵大學與產業界共同申請研究項目，發揮大學的科研力量前瞻性布局產業前沿技術和技術應用難題，並在實踐中教學，允許學生在參與企業項目中獲得學分。
- 為研究人員提供概念試驗資助，建議共享實驗室、數據庫、環保認證設施，聚集非競爭性企業，促進跨界合作。
- 優化知識產權機制。香港教育局亦可以考慮重新設計教員評核和激勵機制，將科研成果產業化納入教員的評核指標；
- 通過構建國際普及的「專利代理師」、「專利估價師」等新型專業職業認證體系，推動知識產權市場化和金融創新發展，拓展該領域的服務範圍。
- 優化招商引企策略。設立專業團隊以積極主動的姿態招商引資，鎖定行業領域龍頭企業將其關鍵的產業環節放在香港，並為重點企業做好全流程服務
- 釋放大學研究人才活力。鼓勵他們善用沒有教學任務的時間，參與外間的應用型研發項目。

4. **設立香港與內地創投資金有序流動的「創投通」機制**

- 參考「債券通」、「跨境理財通」的模式，向國家爭取設立兩地「創投通」的機制，通過對基金資質要求和投資管理辦法建立安全有序的創投資金「南向通」渠道，有效吸納大型創投基金尤其是政府基金投資香港的科研項目，盤活本地的創投生態

5. **加快建設新型科創產業園區**

- 香港可以與內地互設產業園，將企業落戶與產業園區建設結合。包括以「土地+基建」一次性解決創科企業最頭痛的租金與配套問題；設立一站式「創科政務專櫃」，統一處理環評、藥監、輻射牌照、人才簽證及稅務優惠，並引入預先審批機制，容許企業邊建設邊試產；園區透過「房東+股東」雙重身份建立利益共同體；以「校園—園區—社區」融合模式鎖定人才；並透過「場景開放」打通市場。

六、區域知識產權貿易中心

在經濟全球化和科技創新深度融合的背景下，知識產權已成爲推動現代產業高質量發展的核心要素。國家通過《知識產權强國建設綱要（2021-2035年）》和《粵港澳大灣區發展規劃綱要》等政策，支持香港建設區域知識產權貿易中心。

香港憑藉國際接軌的法律金融體系、成熟完備的仲裁機制以及高端專業服務體系，已初步構建起知識產權的發展優勢。然而，香港在推進知識產權交易方面仍面臨諸多挑戰。為進一步推進知識產權貿易中心的建設，本研究提出以下建議：

1. **建立專業化的估值認證體系，完善知識　權估值和金融化服務**

- 建議政府與各持份者合作，匯聚專業人士共同明確知識產權認證體系，並創新知識產權質押融資和證券化模式，增强知識產權交易的活躍度。

- 引導本地銀行對合資格、具有市場潛力的知識產權融資項目簡化質押融資審批流程，鼓勵將知識產權納入「合格抵押品」的範圍。
- 從風險機制設計，生態培育和吸引投資等方面助力二級市場增強流動性，探討由保險公司擔保支援銀行的知識產權質押融資業務模式，補貼相關的費用,同時由政府積極宣傳知識產權證券化商品，推動二級市場蓬勃發展。

2. 加强專利評估人才的培養，建立本地專利代理師專業認證體系

- 短期內考慮實施「資深專利代理人轉任計畫」，對具備5-8年以上相關經驗的申請人開放快速認證通道。
- 中長期研究制定專利代理師相關法例，明確專利代理師執業範圍及倫理規範。

3. 加强政策支持

- 建議政府考慮擴大「專利盒」政策的適用範圍，將在國家級合作平台內香港關聯企業的研發支出納入政策適用範圍。
- 參照現行針對特定保險經紀業務的稅收優惠政策，對符合條件的知識產權代理提供利得稅優惠，推進知識產權代理業務在香港的發展。
- 加大力度，積極與其他經濟體達成及落實避免雙重課稅協議。

4. 向中央申請建設「內地專利香港授權許可對接平台」

- 進一步對接內地企業和高校的知識產權和海外買家。明確跨境貿易路徑和市場指引，爲內地高校和企業開通知識產權質押融資綠色通道，組織專門針對內地高校和企業的知識產權評估及服務團隊，促進內地知識產權的國際化交易。

七、亞太區國際法律及爭議解決服務中心

香港的法律制度建基於法治精神和司法獨立，在「一國兩制」框架下，法律制度一直是香港發展的獨特優勢，亦是國家所需的重點領域。香港的法律服務具有「背靠祖國、聯通世界」的獨有優勢，在國家的支持下，具備優良條件發展「亞太區國際法律及爭議解決服務中心」的策略性定位。

面對近年國際市場競爭日益激烈，香港的律師行規模及業務有待擴充、與內地的法律服務協作機制仍須完善、特定專業人才庫有待加強、法律科技的發展和應用須進一步加速。為進一步加強香港作為「亞太區國際法律及爭議解決服務中心」的競爭力，本研究提出以下建議：

1. 全面強化國內與國際合作，加強「內外聯通」競爭力

- 爭取中央政府的支持，配合中資企業的「出海」策略，鼓勵企業以香港法為跨境合同的準據法，並且選擇香港作為仲裁的解決地。
- 研究進一步深化與內地法律體系銜接，擴大港資港法港仲裁的適用範圍，並建立「跨境破產協調機制」，理順兩地法律服務的對接事宜。
- 優先吸引中資企業在港設立融資、市場、研發等與「走出去」相關的功能性總部，透過在地化部門，更好地對接香港的普通法體系及法律業界。

- 推出「法律業務拓展合作計劃」，透過法律服務外判，鼓勵律師行發展新興法律服務。
- 制定國際品牌推廣戰略，鼓勵業界協作促進民間交流；邀請各國(尤其是「一帶一路」沿線國家)的法律或其他業界代表來港，舉辦論壇會議。

2. 根據戰略定位加強人才培養與引進

- 基於「爭議解決」、「商業法律」等服務定位，以及「東盟」、「一帶一路」等市場定位，成立香港國際法律人才培訓學院。
- 與香港律師行開展聯合人才發展計劃，就特定業務範疇，加強海外人才招攬及本地人才培養工作。
- 研究檢視目前「資深大律師」名銜的授予機制，將資深大律師的授予資格擴展至「訟辯律師」，以充實香港的高端法律人才庫。
- 與學界和業界舉辦聯合課程，針對海事法律、體育爭議解決等領域培訓人才；積極鼓勵世界各地的法律專業人才報讀學院的國際法律培訓課程，建設香港成為國際法律人才交流及教育樞紐。
- 運用國際調解院總部成立的機遇，爭取外交部支持，加強組織香港律師到國際組織學習、實習。

3. 推動法律改革更新機制

- 推動法律制度改革，為律師行發展拆牆鬆綁，措施包括：放寬律師行命名規則、允許香港律師行以「律師法團」的模式執業、放寬對於律師行合伙人身份的限制，發展「混業經營」模式，允許大律師在律師行內部執業。
- 針對「香港法律改革委員會」工作量超載的問題，建議採用服務外包形式，與香港律師行及相關領域的專家合作，加快與香港建設「亞太區國際法律及爭議解決服務中心」相關的法律配套工作。

4. 積極推動創科賦能法律服務

- 盡快制定法律科技創新及應用計劃，由政府與業界共同推動相關發展。
- 與業界合作，推動網上爭議解決，運用科技提供全面的替代爭議解決服務，為服務使用者降低解決爭議的成本、簡化程序、節省時間。
- 善用由特區政府支持並推動籌建的電子商務相關仲裁及調解(eBRAM)平台，進一步加強與東盟及「一帶一路」國家合作，推廣使用網上爭議解決服務，並主導建立網上爭議解決(Online Dispute Resolution，ODR)國際標準。

八、中外文化藝術交流中心

發展香港成為「中外文化藝術交流中心」是國家在新時代背景下賦予香港的新策略性定位。國家「十四五」規劃以來，特區政府銳意推動文化發展，如今香港在推動該發展定位上已經取得了積極的進展和成果。

融匯中西的香港在中外文化藝術交流方面擁有得天獨厚的優勢。做好中外文化藝術交流中心的發展，可以透過香港向世界展示中國形象、講好中國故事，還能為香港經濟提供新的經濟增長極。

為進一步穩步推進中外文化藝術交流中心的建設，本研究提出以下建議：

1. 推出關稅特惠政策，提升穩固香港頭部藝術品交易市場地位

- 積極與大灣區內地城市展開協作，共同推動建設專用於藝術品存儲與展示的保稅倉設施。
- 研究設立針對藝術品出入境的高效審批機制，為展覽、拍賣、修復等特定用途開設綠色通道。在可進一步探討推出配套的稅務優惠措施，針對在香港公開拍賣的藝術品和文物，尤其是針對非再轉售的藝術收藏給予特別支持。

2. 加強文化藝術的內容開發，積極推動創意的成果化轉換

- 積極探索並爭取與內地藝術高校開展學術交流、學術合作以及合作辦學等機會
- 重視學研合作，鼓勵業界與高校、科研機構合作，共同開發具有創新性和市場前景的文化產品。
- 在政策、資金和平台方面為民間合作提供支持，包括提供文化內容製作和推廣的資金支持，以及建立線上平台和利用高科技手段推廣本土文化創作。

3. 優化城市空間資源利用，打造全城文藝新氣象

- 規劃更多中小型、靈活的表演空間，降低藝團自用成本，並支持實驗性、社區性藝術活動，逐漸形成區域性文化聚落。
- 善用西九龍文化區，甚至是其他具有一定場地規模的政府公園及公共空間，與文化創意產業的各主體開展合作，推出季節性、創意性的文化藝術活動。

4. 持續鼓勵文體旅跨產業合作，打造香港文化旅遊新品牌

- 聯手社會各主體，積極引導具有區域代表性文體活動在香港舉辦，同時引進國際文藝節慶博覽活動，成為更多國際和國內知名文體活動的其中一站。
- 打造「香港限定」體驗屬性的活動盛事，透過香港獨有的文化內容核心，真正吸引到全球社群。

5. 完善香港近現代歷史數據庫，助力國家講好家國敘事

- 加強對香港近代歷史資料的整合梳理，尤其是對香港近代口述史進行搜集與整合，透過數字科技搭建網絡數據庫和成立資料館，打造中國近代文化研究、創作、教育和學習的基地。

Executive Summary

Chapter1 :International Financial Centre

As an international financial centre, Hong Kong has a mature financial market and a diversified business ecosystem. Under the framework of "One Country, Two Systems," its unique and pivotal connectivity with mainland China's financial infrastructure stands as a distinctive and critical advantage.

Profound shifts in both domestic and global landscapes have imposed new requirements and challenges on the functions of Hong Kong's financial centre. As an international financial centre, Hong Kong must not only seize the opportunities brought by national development strategies but also address the emerging challenges arising from changes in the global political and economic landscape. Only by proactively innovating, adapting to change can Hong Kong break new ground amid transformation, consolidate, and elevate its unique status.

1. **Actively Promote Financial Services Aligned with Domestic and Local Industrial Development**
   - Explore cross-border M&A and restructuring opportunities in the Greater Bay Area. Leverage institutional opening-up to facilitate efficient allocation of resources and production factors within the region.
   - Develop Hong Kong's high-yield bond market. Foster a synergistic relationship with the mainland by forming a risk-tiered, functionally complementary framework. Additionally, explore the potential for developing intellectual property (IP) pledge financing and IP securitization to align with national strategic priorities.
   - Enhance supply chain finance efficiency through blockchain technology. Address the over-reliance on collateral in traditional credit systems by leveraging distributed ledger solutions.

2. **Optimize Hong Kong's Securities Market Through the "People-Products-Platforms" Approach**
   - People: Expand the pool of participants in Hong Kong's securities market to include a broader range of investors.
   - Products: Diversify listed financial products. Enhance risk management tools under the Bond Con nect scheme and actively study the feasibility of introducing "Commodities Connect", "Derivatives Connect" and "Venture Capital Connect".
   - Platforms: Improve trading platform efficiency and user experience. Strengthen regulatory collabora tion between Hong Kong and the mainland to overcome institutional barriers hindering cross-border market integration.

3. **Advance Green Finance Initiatives**
   - Establish Asia's voluntary carbon market standards. Hong Kong should take the lead in creating a standardized frame work for voluntary carbon markets in Asia to support the development of a robust carbon market ecosystem.

- Innovate demand-side incentive mechanisms. Seek national support for Hong Kong's voluntary carbon market, including permitting mainland emission-controlled enterprises to use part of their alternative carbon emission quotas for purchases in Hong Kong's market. Hong Kong could also explore the intro duction of a local carbon tax mechanism, allowing covered enterprises to offset taxes through voluntary carbon credit purchases.
- Integrate supply-side carbon resources. Seek central government guidance to enable Chinese institutions' qualified voluntary emission reductions from Belt and Road Initiative green projects to be traded in Hong Kong's voluntary carbon market.

4. Seize Opportunities in Digital Finance

- Refine the digital asset regulatory framework. Hong Kong should develop regulatory mechanisms for over-the-counter digital asset trading and custody services.
- Promote stablecoin adoption in BRI trade: Encourage foreign trade enterprises along the Belt and Road to utilize stablecoins certified by the Hong Kong Monetary Authority for cross-border transactions.
- Develop Hong Kong as a preferred platform for RWA tokenization. Position Hong Kong as a leading venue for mainland enterprises to conduct securities financing through the tokenization of RWAs.

5. Strengthen the Global Offshore RMB Hub

- Expand RMB-denominated financial products. Cultivate a variety of RMB asset markets to broaden the usage and appeal of offshore RMB.
- Leverage mBridge experience for cross-border payment innovation. Apply insights from Hong Kong's participation in the mBridge project to support the national effort in building an autonomous and controllable cross-border payment system, thereby reinforcing financial security.
- Develop Hong Kong as an overseas investment and financing platform for the "Global South" and BRI regions. Promote the regional use of RMB by positioning Hong Kong as a key hub for cross-border financing and investment activities targeting emerging markets and Belt and Road partner countries.

Chapter 2:International Trade Centre

Facing both internal and external challenges, Hong Kong has been actively advancing the transformation and upgrading of its international trade centre status during the 14th Five-Year Plan period. It aims to consolidate its central role through diversification and moving up the value chain. The HKSAR government continues to steer industries toward high value-added sectors while strengthening synergistic development with the mainland, particularly the Greater Bay Area, to inject new momentum into Hong Kong.

In the foreseeable future, Europe and the United States will remain the world's most important consumer markets. The "indirect export" model currently adopted by China is a rational response to international trade barriers and represents an irreversible macro-trend. In this process, Hong Kong will continue to play a crucial role as an intermediary hub.

During a potential Trump 2.0 era, the mutual imposition of high tariffs between China and the United States may also create "business opportunities" for Hong Kong. It could become a low-price zone for mainland consumers purchasing American goods, potentially stimulating the development of cross-border e-commerce and the return of high-end retail.

This study puts forward the following policy recommendations to further consolidate and enhance Hong Kong's position as an international trade centre:

1. **Strategy for Expanding into ASEAN and Middle East Markets**
   - Aside from the Chinese mainland, Hong Kong's trade ties with various emerging markets are expected to intensify, particularly with ASEAN and the Middle East. Data from recent years show that between 2017 and 2024, while Hong Kong's exports to the United States decreased by 10.5%, its exports to ASEAN and the Middle East increased by 38.5% and 58.1%, respectively. This growth contributed to a 17.2% rise in Hong Kong's total exports during the same period.
   - It is recommended that the Hong Kong business community work closely with the HKSAR government to actively advance coordination with other RCEP member states and accelerate negotiations for Hong Kong's accession to RCEP.
   - The Middle East, strategically located at the crossroads of Asia and Europe and home to approximately 60% of the world's proven oil reserves, has long been a focal point for global trade and economic engagement. The region offers opportunities in e-commerce, logistics, and fintech.
   - First, Middle Eastern countries can become key partners for Hong Kong in developing and promoting its cultural brand. Second, leveraging the Middle East's globally distributed port logistics networks, inland logistics, and industrial zone matrix can help enhance Hong Kong's own supply chain system. Third, Hong Kong can utilize local infrastructure to accelerate the deployment of overseas warehouses.

2. **Advancing the Digital Transformation of Hong Kong's Trade Industry**
   - Attract multinational corporations in the global services sector to establish operational headquarters, R&D and design centres, procurement and logistics hubs, and settlement centres in Hong Kong. Proactively recruit high-quality domestic and international enterprises and teams to facilitate the "introduction of global innovation resources," collectively building a "comprehensive digital platform."
   - Cloud adoption is a hallmark of digital transformation. Accelerate the migration of government and business operations to cloud services in Hong Kong. Establish a dedicated government body to strengthen specialized top-level planning and design for the development of the cloud computing industry. Formulate medium-to-long-term development plans and detailed implementation strategies specifically for the cloud computing sector.
   - Develop a unified intelligent public data platform to enable data integration, sharing, and utilization. Address challenges such as difficulties in data interoperability,data sharing, and operational collaboration.Enhance trade information data sharing, supply chain finance, and other

multi-stakeholder collaborative efforts, while integrating government information systems to accelerate the development of Hong Kong into a smart city.

3. Developing Hong Kong as a Global Supply Chain Management Centre

- Hong Kong can leverage its professional management expertise to assist domestic and international clients in product development and production, arrange overseas warehousing, and handle customs clearance, distribution, and compliance matters across different markets, thereby ensuring supply chain efficiency.
- Unlike large state-owned enterprises, medium-sized private enterprises in mainland China often lack sufficient risk resilience and supply chain integration capabilities. Hong Kong can focus on assisting these enterprises in addressing challenges related to supply chain layout and management. In this process, Hong Kong can also help Chinese products establish a high-quality brand image and promote domestic goods to the global market.
- It is recommended that Hong Kong proactively assume the role of a trade financing intermediary for the Belt and Road Initiative and the RCEP region. The industry should be encouraged to provide trade financing facilitation services between the mainland, Hong Kong, and emerging markets through methods such as syndicated loans, export credit, and cross-border guarantees.

Chapter 3:International Maritime Centre

Hong Kong has consistently maintained a leading position in the international maritime sector. For Hong Kong, maritime remains a vital pillar industry, and its impact on the economy and employment cannot be overlooked. The Hong Kong SAR government has actively aligned with national strategies and unveiled the "Action Plan on Maritime and Port Development Strategy" in December 2023. Nevertheless, Hong Kong's own port and maritime industry faces bottlenecks in its transformation.

The security of the maritime supply chain is crucial to the stable operation of the national economy and strategic interests. As international trade competition intensifies, the development of maritime services not only drives a city's economic growth but also plays a significant role in establishing an international maritime centre and enhancing the country's maritime capabilities and status. Under the new development paradigm, it is imperative for Hong Kong to strategically consolidate its century-old reputation as an international maritime centre by actively developing high-end maritime services, including ship management, shipbroking, maritime financing, marine insurance, arbitration, and legal services. In the new era, Hong Kong can leverage its strengths in high-end maritime services, drawing on and collaborating with mainland cities to further contribute to national development.

This study proposes the following policy recommendations to further consolidate and enhance Hong Kong's status as an international maritime centre:

1. Establish shipowners' mutual insurance associations in Hong Kong.

- Engage in discussions and collaboration with the national government to attract major shipping com panies to establish shipowners' mutual insurance associations in Hong Kong.

- First, it is recommended that the government shall mobilize large mainland shipping companies to establish shipowners' mutual insurance associations in Hong Kong, while uniting overseas shipowners and charterers with Chinese backgrounds to build a mutually beneficial maritime insurance organization based in the Greater Bay Area with global influence. This initiative aims to secure a voice for the country in shaping international rules within this industry.
- Second, collaborating with major platforms such as the Ningbo Shipping Exchange and the Port of Guangzhou to create a centralized, comprehensive platform for vessel and maritime-related transactions.

2. Develop Hong Kong's maritime reinsurance market.

- It is recommended to explore the feasibility of establishing an Asian reinsurance market in Hong Kong and to study specialized regulatory measures for maritime insurance that differ from those for general property and life insurance. This would further promote the development of the maritime insurance industry and help the country gain international influence from a capital perspective.

3. Establish the world's largest ship financing and leasing centre.

- First, leverage Hong Kong's strengths by fully utilizing both domestic and international capital markets and formulating policies that promote the ship financing and leasing industry in the country (including Hong Kong). Actively discuss and plan with the national government to establish the world's largest ship financing and leasing centre, fostering innovation in cross-border financial products based on vessel leasing businesses.
- Second, deepen cooperation with financial institutions in Beijing and the Tianjin Dongjiang Bonded Zone, encouraging financing and leasing companies to set up international offices in Hong Kong. The HKSAR government should intensify policy promotion to help Hong Kong serve as a global distribution centre for "sub-leasing" and "re-leasing." Third, engage with relevant mainland authorities to actively study and formulate foreign exchange quota and risk hedging guidelines, enabling mixed-currency financing and leasing solutions for maritime activities to be implemented in Hong Kong as soon as possible.

4. Establish a high-level global maritime legal services centre.

- First, it is recommended to pioneer innovations in maritime legal services by breaking through the current model of associated law firms. Hong Kong-based law firms specializing in maritime legal services should be permitted to establish wholly-owned offices in the mainland and directly hire mainland lawyers.
- Second, integrate maritime legal education resources within the Greater Bay Area, leveraging Hong Kong's commercial, legal, and international resources to cultivate high-end maritime legal talent.
- Third, the HKSAR government could selectively partner with Hong Kong-funded and mainland-connected law firms expressing interest in investing in maritime legal services, offering government-outsourced legal service contracts.

5. **Focus on talent development to enhance sustainability.**
   - First, support the MSTI (under the VTC) to collaboratively establish seafarer training schools in the Greater Bay Area through innovative models.
   - Second, encourage local universities to partner with mainland institutions by establishing jointly operated secondary colleges to develop world-class maritime business management academies.
   - Third, the Marine Department could incentivize the industry to provide summer internship opportunities on ocean-going vessels for students enrolled in designated maritime programs. Additionally, recognize their sea service time during internships as part of the required sailing experience for obtaining relevant certifications.

6. **Advance maritime technology to accelerate green transition.**
   - First, consolidate industry efforts to actively participate in setting international standards for shipbuilding, innovation and technology, new energy, and environmental regulations. Promote standards for new energy vessels and strive for international influence. For example, the Hong Kong Shipowners Association proposed a detailed roadmap in 2024 for green fuel bunkering and export services to facilitate rapid implementation and continuous optimization.
   - Second, mandate shore power supply for all medium and large-sized terminals and promote the adoption of new energy vessels.
   - Third, accelerate the development of green marine fuel bunkering infrastructure to enhance Hong Kong's fuel supply trade.

Chapter 4:International Aviation Hub

The National "14th Five-Year Plan" has designated Hong Kong with eight central positioning roles, specifically proposing to "support Hong Kong in enhancing its international aviation hub status." This marks the first time that "international aviation hub" positioning has been listed separately in a national five-year plan, carrying profound strategic significance for Hong Kong's aviation industry development.

1. **Enhance capacity, expand aviation networks, and promote diversified route development**
   - Building upon the "Air Network Development Programme" by adding more incentive policies, such as supplementary special preferential policies. Additionally, explore the opening and exchange of Air Traffic Rights, actively promoting bilateral and multilateral aviation service agreements with more countries and regions, particularly emerging markets and "Belt and Road" aerial silk road initiative, with tremendous growth potential and important economies without direct flights.

2. **Deepen multimodal transport networks to build Hong Kong's international passenger and cargo hub**
   - "air-road intermodal transport": to unleash the strategic potential of the Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge, HKSAR Government should collaborate with Zhuhai government to optimize cross-border clearance procedures and establish an integrated "one-ticket" intermodal system combining resources from Hong Kong Airport, Zhuhai Airport, and cross-border transport enterprises to offer "flight + road transport" through-ticketing services.

- "air-rail intermodal transport": to establish railway connectivity between Shenzhen and Hong Kong airports by creating a connecting line between the western Hong Kong-Shenzhen railway and the Airport Express, allowing passengers to reach Hong Kong Airport directly without transfers.
- "air-port intermodal transport": to replicate and expand the Hong Kong International Airport Dongguan Air Cargo Centre project model to other regions with rich industrial clusters and aviation export demands.
- The study also suggests applying RFID technology in cross-border air logistics to enable real-time cargo tracking through digital and intelligent supervision, thereby improving cross-border clearance efficiency.

3. **Seize new global re-export trade opportunities and consolidate aviation cargo advantages**
   - The study recommends reviewing the Import and Export Ordinance to optimize transit-related provisions, particularly Chapter 60G of the Import and Export (Strategic Commodities) Regulations, which requires import and export licenses for "controlled strategic commodities."
   - Regarding transit processing, the current procedures present inconveniences. The study suggests amending regulations to relax transit processing restrictions, allowing goods transiting from the mainland through Hong Kong to undergo low-level processing locally in Hong Kong.

4. **Capitalize on green aviation opportunities, establish local SAF blending facilities in Hong Kong and explore the feasibility of SAF Levy Scheme**
   - The study recommends Hong Kong construct SAF blending facilities for long-term aviation leadership positioning. In the initial phase, priority should be given to upgrading existing idle storage infrastructure that meets aviation fuel specifications to address preliminary small-scale blending demands. For the medium to long term, the government could consider investing in sustainable aviation fuel blending facilities, drawing from the operational model of the Permanent Aviation Fuel Facility (PAFF), adopting a cost-sharing model where construction and operational costs are jointly borne by users, with payment based on actual usage.
   - Initiate a feasibility study on consumer cost-sharing mechanisms, such as drawing reference from Singapore's SAF levy scheme, implementing a "User-Pay" principle by imposing SAF surcharges on flights departing Hong Kong. The revenue from the scheme could delicate for SAF-related infrastructure, blending, or procurement operations.

Chapter 5:International Innovation and Technology Centre

The National "14th Five-Year Plan" positioned Hong Kong as an "International Innovation and Technology Centre," and further defines Hong Kong's role as an "International High-End Talent Hub" in the third plenary session of the 20th Central Committee, aiming to attract top global tech talents to converge in Hong Kong and provide talent support for the country's technological self-reliance and new productivity development.

In recent years, Hong Kong's innovation and technology development has progressed rapidly, but the local innovation ecosystem still faces challenges such as low R&D investment that heavily relies on government funding for universities, difficulties in commercialization of R&D, lack of local venture

capital activity, and insufficient tech talent. To address these issues, this study proposes the following recommendations:

1. **Strengthen the cross-departmental coordination mechanism for innovation and technology development within the government.**
   - Enhance the coordination level for the Northern Metropolis development and include the Development Bureau in the coordination mechanism.
   - Coordinate various policy bureaus and proactively open up government application scenarios for innovative technology.
   - Establish a cross-departmental joint approval mechanism for development projects that supports the innovation and technology development, accelerating the rollout of innovation and technology policies.

2. **Actively develop the producer services industry and new information infrastructure.**
   - Hong Kong should continue to leverage its advantages in basic research to achieve breakthroughs in cutting-edge technology, while also focusing on the productive services sector, utilizing the unique advantage of "international professional services + digital technology integration" to empower traditional industries with new technologies.
   - Fully utilize the advantages of inspection, testing, and certification capabilities and credibility, vigorously develop inspection, testing, and certification services to assist mainland enterprises in going global, and support the internationalization of critical technology standards in the country.
   - It is recommended that the SAR government plan local computing capacity development goals, accelerate the construction of computing hubs, and implement policies for cross-border data flow and computing interconnectivity to provide public computing services for local innovation and technology development.

3. **Optimize the collaboration between industry, academia, and research.**
   - Encourage enterprises to collaborate with universities on R&D. Using the model of "enterprises pose questions, universities provide answers," promote large technology companies to jointly establish R&D topics and teaching plans with universities and professor teams, encouraging universities and industries to jointly apply for research projects, leveraging the research strengths of universities to foresee and address industry frontier technologies and application challenges, while allowing students to earn credits by participating in enterprise projects.
   - Provide concept trial funding for researchers, and recommend sharing laboratories, databases, and environmental certification facilities, gathering non-competitive enterprises to foster cross-sector collaboration.
   - Optimize the intellectual property mechanism. The Hong Kong Education Bureau could also consider redesigning faculty assessment and incentive mechanisms, incorporating the industrialization of research results into faculty evaluation criteria.

- By establishing a widely recognized certification system for new professions such as "patent agents" and "patent valuators," promote the marketization of intellectual property and financial innovation development, expanding the service scope in this area.
- Optimize investment attraction strategies. Establish a professional team to actively attract investments, targeting leading enterprises in specific industries to set up critical industry segments in Hong Kong and provide comprehensive services for key enterprises.
- Release the vitality of university research talents. Encourage them to effectively utilize their non-teaching time to participate in external applied R&D projects.

4. **Establish a "Venture Capital Connect" mechanism for the orderly flow of venture capital between Hong Kong and the mainland.**
   - establish a "Venture Capital Connect" mechanism between the two regions, creating a safe and orderly "Southbound Connect" channel for venture capital through established requirements for fund qualifications and investment management methods, effectively attracting large venture capital funds, especially government funds, to invest in Hong Kong's research projects, revitalizing the local venture capital ecosystem.

5. **Accelerate the construction of new innovation and technology industrial parks.**
   - Hong Kong can collaborate with the mainland to establish joint industrial parks, combining enterprise settlement with industrial park development. This includes supporting facilities for innovation and technology enterprises through a "land + infrastructure" approach; establishing a one-stop " Government Service Counter" to handle environmental assessments, drug supervision, radiation licenses, talent visas, and tax incentives, and introducing a pre-approval mechanism allowing enterprises to build while trial-producing; creating a community of interests through the "landlord + shareholder" dual identity in the parks; using a "campus—park—community" integration model to attract talent; and facilitating market access through "scenario openness."

Chapter 6:Regional Intellectual Property Trading Centre

In the context of the economic globalization and deep integration of scientific and technological innovation, intellectual property (IP) has become one of the core elements driving the high-quality development of modern industries. The national government has formulated policies such as the “Outline for Building an Intellectual Property Powerhouse (2021-2035)” and the “Outline Development Plan for the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area” to support Hong Kong in building a regional intellectual property trading centre.

Relying on the IP cooperation mechanisms in the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area and the Pan-Pearl River Delta region, Hong Kong conducts IP transactions to promote the efficient circulation and value realization of IP within the region. However, Hong Kong still faces many challenges in promoting IP transactions.

To further advance the development of Regional Intellectual Property Trading Centre, this study proposes the following recommendations:

1. **Establish a professional IP valuation and certification system, and improve IP valuation and financial services.**
   - Strengthen cooperation with various stakeholders, gather professionals to clarify the IP valuation and certification system, innovate the IP pledge financing and securitization model, and enhance the activity of IP transactions.
   - Guide local banks to simplify the approval process for qualified and marketable IP financing projects, and encourage the inclusion of IP in the scope of "qualified collateral".
   - Enhance the liquidity of the secondary market from different aspects such as risk mechanism design, ecosystem cultivation and investment attraction. Explore a business model where insurance companies provide guarantee support for banks' IP pledge financing business and subsidize relevant fees. Meanwhile, the government should actively promote IP securitization products for the development of the secondary market.

2. **Strengthen the training of patent evaluation talents, establish a local professional certification system for patent agents**
   - IIn the short term, the government can implement a "Senior Patent Agent Transfer Plan" to open a fast-track certification channel for applicants with 5-8 years of relevant experience.
   - In the medium and long term, the government can formulate relevant legislation to clarify the scope of practice and ethical norms of patent agents.

3. **Strengthen policy support**
   - IExpand the scope of application of the "Patent Box" policy to include R&D expenditures of Hong Kong-associated enterprises within national-level cooperation platforms.
   - IRefer to the existing tax incentive policies for specific insurance brokerage businesses, provide prof its tax incentives for qualified IP agencies to promote the development of IP agency business in Hong Kong.
   - Actively implement double taxation avoidance agreements with other economies.

4. **Apply to the Central Government for the construction of a “Mainland-Hong Kong Connection Platform for Patent Licensing and Authorization"**
   - Connect the IP of mainland enterprises and universities with overseas buyers. Clarify cross-border trade paths and market guidelines, open a green channel for IP pledge financing for mainland universities and enterprises, and organize dedicated IP evaluation and service teams for mainland universities and enterprises to facilitate the internationalized IP transactions.

Chapter 7: Centre for International Legal and Dispute Resolution Services in the Asia-Pacific Region

Hong Kong's legal system is founded on the principles of the rule of law and judicial independence. Under the "One Country, Two Systems" principle, this legal system has consistently served as a unique advantage for Hong Kong's development and remains a key area of national strategic role. Hong Kong's legal services possess the distinctive advantage of "supported by China, connected to the World." With national support, Hong Kong is well-positioned to develop its strategic role as the "Centre for International Legal and Dispute Resolution Services in the Asia-Pacific Region".

Facing increasingly intense international market competition in recent years, Hong Kong's law firms require expansion in scale and business scope, collaboration mechanisms with mainland legal services need refinement, specialized talent pools require strengthening, and the development and application of legal technology must be accelerated. To further enhance Hong Kong's competitiveness as the "International Legal and Dispute Resolution Services Centre," this study proposes the following recommendations:

1. **Comprehensively strengthen domestic and international cooperation to enhance competitiveness in "internal and external connectivity"**
   - Secure support from the Central Government to align with Chinese enterprises' "going global" strategy, encouraging companies to adopt Hong Kong law as the governing law for cross-border contracts and select Hong Kong as the arbitration venue.
   - Enhance further deepening of legal system convergence with the Mainland, extend the measure of "allowing Hong Kong-invested enterprises to adopt Hong Kong law" and "allowing Hong Kong invested enterprises to choose Hong Kong as the arbitration place" to more cities, and establish a "cross-border insolvency coordination mechanism" to streamline the cooperation of legal services between the two regions.
   - Prioritize attracting Chinese enterprises to establish functional headquarters in Hong Kong for financing, market operations, R&D, and other "going global" functions. Enable these localized departments to better integrate with Hong Kong's common law system and legal industry.
   - Encourage law firms to develop emerging legal services through outsourcing arrangements.
   - Formulate an international brand promotion strategy to encourage industry collaboration and facilitate people-to-people exchanges; invite representatives from legal and other sectors of various countries (especially those along the Belt and Road) to Hong Kong for forums and conferences.

2. **Strengthen Talent Cultivation and Recruitment Based on Strategic Positioning**
   - Establish the Hong Kong International Legal Talent Training Institute based on service positioning in areas such as "dispute resolution" and "commercial law," as well as market positioning in regions like 'ASEAN' and "Belt and Road."

- Launch joint talent development programs with Hong Kong law firms to enhance overseas talent recruitment and local talent cultivation in specific practice areas.
- Review the current Senior Counsel title conferral mechanism, considering extending eligibility to "Solicitor Advocate" to enrich Hong Kong's high-end legal talent pool.
- Collaborate with academia and industry to offer joint programs training professionals in maritime law, sports dispute resolution, and other specialized fields; actively encourage legal professionals worldwide to enroll in the Academy's international legal training courses, positioning Hong Kong as a global hub for legal talent education.
- Leverage the establishment of the International Mediation Court headquarters and secure support from the Ministry of Foreign Affairs, strengthening efforts to organize study and internship opportunities for Hong Kong lawyers at international organizations.

3. Promoting Legal Reform and Renewal Mechanisms

- Drive reforms in the legal system to dismantle barriers hindering law firm development. Measures include: relaxing naming rules for law firms; permitting Hong Kong law firms to practice as "solicitor corporation"; easing restrictions on law firm partnership status; developing "mixed practice" models; and allowing barristers to practice within solicitors' firms.
- Addressing the Hong Kong Law Reform Commission's excessive workload, propose adopting service outsourcing to collaborate with Hong Kong law firms and relevant experts, accelerating legal support work related to establishing Hong Kong as an "Centre for International Legal and Dispute Resolution Services in the Asia-Pacific Region".

4. Actively Promote Innovation and Technology to Empower Legal Services

- Expedite the formulation of a legal technology innovation and application plan, jointly advanced by the government and industry to drive relevant development.
- Collaborate with the industry to promote online dispute resolution, leveraging technology to provide comprehensive alternative dispute resolution services that reduce costs, simplify procedures, and save time for service users.
- Leverage the e-Business Related Arbitration and Mediation (eBRAM) platform to further strengthen cooperation with ASEAN and Belt and Road countries. Promote the use of online dispute resolution services and take the lead in establishing international standards for Online Dispute Resolution (ODR).

Chapter 8:East-meets-West Centre for International Cultural Exchange

Developing Hong Kong into an East-meets-West Centre for International Cultural Exchange is a new strategic role bestowed upon it by the Central Government in the context of the new era. Since the National 14th Five-Year Plan , the Hong Kong Special Administrative Region (HKSAR) government has been committed to promoting cultural development and has made significant progress and numerous achievements in advancing this goal.

Hong Kong, with its unique blend of Eastern and Western cultures, possesses inherent advantages in facilitating International cultural exchange. By fully leveraging its role as an East-meets-West Centre for International Cultural Exchange can help showcase China's image to the world, tell China's story, and generate a new Growth Pole for Hong Kong's economy.

To further advance the development of East-meets-West Centre for International Cultural Exchange ,this study proposes the following recommendations:

1. **Implement Tariff Preference Policies to Strengthen Hong Kong's Leading Position in Art Market**
   - Collaborate with the Chinese mainland cities in the Greater Bay Area to establish bonded warehouse facilities dedicated to the storage and exhibition of artworks.
   - It is suggested to develop an efficient mechanism for the entry and exit approval of artworks, with green channels for specific purposes such as exhibitions, auctions, and restoration. Complementary tax incentives could also be explored, particularly for artworks and cultural relics publicly auctioned in Hong Kong that are intended for non-resale purposes.

2. **Enhance Content Development in Arts and Culture, Facilitate the Transformation of Creative ideas into Tangible Outcomes**
   - Proactively explore and secure opportunities for academic exchanges, joint research initiatives, and cooperative education programs with art universities and institutions in mainland China.
   - Promote industry-academia-research integration by encouraging partnerships between cultural enter prises, higher education institutions, and research organizations to develop innovative cultural products with strong market potential.
   - Strengthen institutional and financial support for nonguttural collaborations, including dedicated funding for cultural content production and promotion, as well as the establishment of digital platforms and the application of advanced technologies to amplify the reach of local art and cultural works.

3. **Optimize the Use of Urban Spatial Resources to Foster a Vibrant Cultural Environment**
   - Increase the provision of small and medium-sized, flexible performance spaces to reduce operating costs for local art groups and encourage experimental and community-driven art initiatives, thereby facilitating the development of district-based cultural clusters.
   - Enhance utilization of the West Kowloon Cultural District and other suitably sized government parks and public spaces through partnerships with key stakeholders in the cultural and creative sectors to introduce seasonal and innovative arts and cultural programs.

4. **Strengthen cross-domain cooperation in Culture, Sports, and Tourism to Build a New Brand for Hong Kong's Cultural Tourism**
   - Facilitate multi-stakeholder partnerships to attract and host regionally representative cultural and sports events in Hong Kong, while securing the city's role as a regular stop for major international cultural festivals, exhibitions, and sporting competitions.

- Develop signature “Hong Kong Exclusive” experiential events that leverage the city's unique cultural identity to attract global audiences.

5. Enrich Hong Kong’s Modern and Contemporary Historical Archives to Advance China’s Cultural Narrative

- Systematically collect, preserve, and digitize historical records—especially oral histories—reflecting Hong Kong’s modern and contemporary development.
- Develop a centralized digital repository and a physical archive to serve as a hub for cultural research, creative production, and national education.

第一章

香港國際金融中心



第一章 香港國際金融中心

1.1 香港國際金融中心發展現狀及面對的挑戰

1.1.1 香港國際金融中心發展情況

（1）香港金融市場成熟，業務體系多元

作為國際金融中心，金融服務業一直是本港最重要的經濟支柱之一，2023年香港金融業佔GDP的24.9%，提供約269,100份職位，相當於總就業人數的7.3%[1]。香港金融市場發展成熟，生態體系豐富多樣，國際金融機構林立，人才充足，雙向聯通國內和國際市場。在國際金融市場上與紐約、倫敦兩大全球國際金融中心並稱為「紐倫港」。2025年3月發布的第37期《全球金融中心指數》[2]報告中，香港總排名維持全球第三位，並在亞太區繼續居首，整體評分上升11分至760分，與首位的評分差距有所收窄。

香港金融市場業務體系多元且實力雄厚。香港銀行業匯聚全球資源，資產總額達28.5萬億港元；股票市場活力強勁，總市值達40.9萬億港元，首次公開招股IPO（Initial Public Offerings）籌資活躍；債券市場穩居亞洲前列，是國際債券發行規模最大的區域中心；資產管理規模領跑亞洲，私募基金發展迅速；保險業開放度高，持牌機構及從業人員數量龐大；外匯與衍生品市場全球排名靠前，港交所衍生品交易活躍並控股倫敦金屬交易所；離岸人民幣業務優勢顯著，資金池規模達1.1萬億元人民幣（見表1）。各領域協同發展，共同鞏固了香港作為全球重要金融樞紐的地位。

[1] 香港金融管理局，香港國際金融中心的地位，網址： https://www.hkma.gov.hk/chi/key-functions/international-financial-centre/hong-kong-as-an-international-financial-centre/

[2] Z/Yen（2025）, 第37期《全球金融中心指數》，網址：https://www.zyen.com/publications/public-reports/the-global-financial-centres-index-37/

表 1 香港金融市場發展現狀

業務	詳情
銀行	香港同時是中國內地和國際銀行在亞洲的最大樞紐，截止到2024年10月，香港有151間持牌銀行、16間有限制牌照銀行和11間接受存款公司，當中有31間外資銀行代表辦事處。2024年資產總額28.5萬億港元。
股票	截至2025年5月底，以市值計算，香港總市值為40.9萬億港元。香港是全球最活躍首次公開招股集資證券市場之一。
債券	香港是亞洲第四大債券市場、亞洲發行國際債券規模最大市場。
資產管理	香港是亞洲最大的國際資產管理中心和私人財富管理中心、亞洲第二大的私募基金中心。
保險	香港是全球最開放的保險業中心之一，截至2024年10月底，共有1,602家持牌保險代理機構、79,105名持牌個人保險代理，以及23,471名持牌業務代表(代理人)。另外，共有804家持牌保險經紀公司和10,957名持牌業務代表(經紀)。
外匯、衍生品	香港外匯市場全球排行第四，以場外利率衍生工具成交金額計全球排行第三（註）。2025年首五個月港交所期貨及期權平均每日成交量為1,765,657張合約。港交所全資擁有倫敦金屬交易所，是全球首屈一指的基本金屬交易市場。
離岸人民幣業務	香港是全球最大規模的離岸人民幣業務樞紐、全球最大的離岸人民幣資金池（2024年達1.1萬億元人民幣）、最大的離岸人民幣融資中心、最大的離岸人民幣外匯交易市場。

資料來源：香港政府一站通，香港貿易發展局，香港交易及結算所有限公司，一國兩制研究中心整理
註：國際清算銀行《2022年外匯與衍生工具市場成交額調查結果》。

（2）與內地的獨有金融基礎設施互聯互通優勢明顯

香港不僅擁有豐富多元的金融體系，在「一國兩制」框架下，其與內地的金融基礎設施聯通更是獨特且關鍵的優勢（見圖1）。自2014年「滬港通」、2016年「深港通」相繼開通，實現了股票市場的雙向互聯互通。2017年「債券通」（「北向通」）落地，2021年「南向通」開通，為債券市場的雙向開放奠定基礎。同年，大灣區「跨境理財通」開通。此外，2022

年交易所交易基金ETF（Exchange-traded Funds）納入「滬深港通」，2023年「互換通」（「北向通」）開啟，進一步豐富了互聯互通的品種與深度。2024和2025年相繼開通的債券回購業務試點將持續深化這一獨特優勢，強化離岸人民幣業務核心樞紐功能，鞏固香港國際金融中心的地位，並助力內地金融市場有序開放。

圖 1 香港與內地金融基建互聯互通時間表



來源：香港金融管理局，一國兩制研究中心整理

1.1.2 國際國內雙格局變化下香港國際金融中心功能的再定位

（1）地緣政治風險重構全球金融安全格局

當前國際政治經濟格局正經歷深刻變革，特別是美國主導的通過多維度、體系化的單邊主義行為，客觀上加速了逆全球化的趨勢，改變了國際貿易流動模式與跨境資本運作邏輯，使全球資本進入加速分化重組週期，金融體系割裂風險不斷上升。在此背景下，香港面臨更複雜的跨境資金流動環境，傳統依賴國際金融基建，如環球同業銀行金融電訊協會SWIFT（Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication）、歐洲清算銀行Euroclear等的運作模式面臨潛在風險。香港亟需建設自主、高效的金融基礎設施，以降低對單一國際體系的依賴，確保在極端情境下金融市場的穩定運行。

（2）資產配置多元化需求提升

全球金融格局中，美元資產一直穩佔主導地位，但其內在脆弱性隨著債務規模持續擴張、美聯儲貨幣政策劇烈調整，以及地緣政治衝突外溢效應而日益凸顯，導致美元資產波動性顯著加劇。這種不確定性促使國際投資者加速尋求美元資產替代方案，資金回流將推高對中資、尤其是海外中資資產的配置需求，也成為香港金融市場做大做強離岸中資資本市場的機遇。

（3）全球供應鏈重構下的金融適配性升級

在「中國+1」供應鏈分散化趨勢下，金融體系也需要結構性變革以匹配供應鏈新格局。這種多中心化格局催生傳統金融服務模式加速變革，跨國企業需重構全球財資管理體系應對多地貨幣結算，貿易融資全流程可視化和供應鏈數字化等要求，區塊鏈、智能合約、物聯網等技術開始深度嵌入貿易單據流轉環節，銀行風險評估維度也從財務報表擴展至動態營運數據，香港也需要迅速應對，形成與物理供應鏈重構相匹配的金融適配體系。

（4）全球數字金融競爭進入規則制定關鍵階段

隨著全球數字技術革命縱深推進，數字經濟已成為驅動全球經濟增長的重要引擎。數字金融作為數字經濟時代的金融新模式，正逐步改變著金融服務的形態與格局。穩定幣發行與應用、現實世界資產RWA（Real World Asset）等新業態在這場規則競爭中，已超越單純的技術標準之爭，而是演變為全球金融話語權的戰略博弈。香港作為國家在數字金融領域的重要試驗田，能否把握現代金融規則制定窗口期，將成為決定未來能否掌握國際金融版圖話語權的關鍵。

（5）綠色金融迎來戰略發展機遇期

雖然全球部分國家因選舉政治、經濟放緩及能源糧食短缺等短期挑戰，在推進綠色發展目標時的政策節奏和力度有所調整，但整體方向及全球大勢並未變化，綠色發展仍是不同國家和地區之間共同目標和利益的最大公約數。特別是在美國退出《巴黎協定》後，歐洲和亞洲國家對可持續發展的共識將不斷深化，並有機會共同推動全球綠色金融和碳市場標準對接，在全球綠色金融新秩序中迎來戰略發展新機遇。

（6）國家戰略對香港金融中心功能定位有新要求

內地在科技創新領域發展迅猛，在諸多前沿科技賽道取得了令人矚目的成就。然而，科技創新具有高風險、高投入、長週期的特點，需要多樣化的金融工具和完善的金融市場體系來提供支援。香港既是國際金融中心，更是國家的金融中心，如何利用金融優勢，積極與內地科技創新企業對接是香港金融中心未來發展的重要課題。無論是通過風險投資基金、私募股權基金等為內地科技創新企業提供早期資金支持，還是依託香港資本市場，為科技創新企業提供多元化融資管道，如上市融資、發行債券等，香港都可以架設內地創新科技與全球資本市場的橋樑，推動創新要素跨境高效流動。

圖 2 香港國際金融中心面對國際國內多重影響因素



來源：一國兩制研究中心

1.2 提升香港國際金融中心地位的政策建議

在以上國內外形勢正經歷深刻變革的背景下，香港作為國際金融中心，既要把握國家發展戰略帶來的機遇，亦需應對全球政治經濟格局變化帶來的新挑戰，主動創新求變、與時俱進，才能在變局中開創新局，鞏固並提升其獨特地位。

1.2.1 積極推動與內地及本地產業發展適配的金融服務

香港金融領域可以從以下幾個方面積極配合國家政策，推動金融創新，不斷提升金融供給的適配性，滿足國家及本地產業發展的多元金融需求。

（1）積極探索大灣區跨境併購重組市場機遇

自2023年8月證監會階段性收緊IPO節奏以來，內地資本市場加速從「增量擴張」向「高質發展」轉型，這一調整倒逼企業轉向併購重組以優化資源配置。新「國九條」進一步強化政策導向，要求「加大併購重組改革力度，多措並舉活躍併購重組市場」，證監會於2024年9月發布《關於深化上市公司併購重組市場改革的意見》，明確提出支持戰略性新興產業、未來產業的併購重組，引導資源向新質生產力方向聚集。

香港在併購重組方面擁有成熟的市場和專業服務，並擁有內地不具備的成熟普通法體系、國際化資本網路，及特殊目的收購公司SPAC（Special Purpose Acquisition Company）機制等獨特優勢，可以為內地企業提供靈活、高效、合規的併購通道。2024年港股市場併購活躍度顯著提升，企業通過橫向併購及技術互補型併購加速產業鏈整合。建議特區政府積極帶頭引領大灣區股權併購重組跨境合作，打造大灣區併購資訊共用平台，共同成立大灣區併購基金，推動頭部上市公司跨區域資源整合，促進大灣區內頭部上市企業通過市場化手段，加大對產業鏈上市公司的整合，以制度型開放推動大灣區資源要素高效配置。

（2）推動香港高收益債券市場和知識產權質押融資與國家戰略協同

當前內地債券市場對信用違約的敏感性較高，導致市場化定價機制尚未成熟，科技企業發行高收益債面臨較大阻力。在此背景下，香港可依託其國際化金融市場、靈活的監管機制及多元化的投資者結構，探索科技企業高收益債券市場的創新路徑，與內地形成「風險分級、功能互補」的協同格局。

香港金融體系成熟，金融、保險及相關專業發展蓬勃，也可以進一步探討發展知識產權質押融資和知識產權證券化的可能性。另外，結合香港近期在債券代幣化領域的政策突破與實踐創新，推動債券發行、交易、結算全流程上鏈，增強債券發行透明度，提高資產流動性。同時，鼓勵創設科技債信用衍生品，如信用違約互換CDS（Credit Default Swap），為投資者提供風險對沖工具，並可在大灣區範圍內試點探索跨境違約處置司法協作機制。

（3）利用區塊鏈技術提高產業鏈金融效率

香港作為國際金融中心與粵港澳大灣區樞紐，可依託制度優勢與技術積累，推動區塊鏈與產業鏈金融的深度融合。建議香港貿易發展局、香港出口信用保險局，及金融服務機構，可聯合大灣區其他城市相關政府和金融機構，共同搭建粵港澳大灣區區塊鏈貿易融資平台，通過區塊鏈技術對倉單、存貨進行數字化確權，實現資金流、物流、數據流的協同驗證，進而提高基

於應收賬款、庫存或特定訂單的短期融資（如：交易型借貸 Transactional Lending）效率和透明度，降低欺詐風險，解決傳統信貸對抵押品依賴度過高等問題，甚至為填補全球貿易融資缺口提供借鑒。

1.2.2 從「人-貨-場」入手，優化香港證券市場

伴隨全球投資多元化需求的提升和「DeepSeek Moment」後的中國資產價值重估，國際資本正在加速布局中國優質資產。香港作為雙向連接內地與國際資本市場的橋樑，如何有效承接國際資本再配置的戰略窗口期至關重要。「人-貨-場」理論多用於銷售業務分析，但從參與者、產品和平台三個層面的分析角度同樣適用於優化香港證券市場，以及進一步完善香港與內地證券市場的互聯互通。

（1）「人」：進一步擴大香港證券市場參與者群體

目前香港證券市場的主要參與者可分為四類：一是內地企業；二是內地投資者；三是國際企業；四是國際投資者。中國內地企業股票已經佔到香港股票市值的八成，以及整體股票成交金額的近九成[3]。然而，香港作為國際資本市場，外國企業來香港上市融資的比例卻很小。香港交易所近年不斷強化國際化推廣，已經吸引多家新加坡企業來港上市，近期已經在港交所上市和準備上市的國際企業還包括泰國椰子水公司，和哈薩克斯坦鎢礦公司等，是一個不錯的開始。未來，港交所還可以有針對性地為東盟、中東，及其他「一帶一路」等新興市場企業提供上市便利，如提供語言協助、伊斯蘭金融合規指引、增設區域性路演支持等，吸引更多國際企業以香港為首選境外上市地，提升香港證券市場上市企業結構多元性。

從投資參與者角度看，外資仍然是香港證券市場的主力。雖然「港股通」中「北水南下」交易量佔港股總成交的比例近年來顯著提升，目前已佔到港股市場平均成交量的約兩成，截止2025年7月甚至有單日突破到六成[4]，但內地「港股通」投資者限於賬戶資產（不低於50萬元人民幣）門檻等要求，實際活躍賬戶只佔內地股民的很小比例。另外，目前內地中長期資金，如養老基金、保險資金和社保基金等還尚未對港股進行大規模配置。因此，香港證券市場內地投資者比例仍然有巨大提升空间，應該繼續研究和推動便利內地投資者投資香港證券市場的機制創新，激活更廣泛內地資金參與其中。

---

[3] 香港交易所（2025），香港交易所每月市場概況，網址：https://www.hkex.com.hk/Market-Data/Statistics/Consolidated-Reports/HKEX-Monthly-Market-Highlights?sc_lang=zh-HK

[4] 香港金融管理局（2025），離岸人民幣債券回購業務的優化安排正式啟動，網址：https://www.hkma.gov-.hk/chi/news-and-media/press-releases/2025/08/20250825-5/

（2）「貨」：進一步豐富上市產品多樣性

在全球投資多元化加速的背景下，國家想要加大吸引外資，進一步提升互聯互通產品的廣度與深度是事半功倍之舉。香港近年與內地金融互聯互通體系逐漸成熟，目前已開展的股票、債券、ETF等互聯互通及利率互換機制已奠定了良好的產品基礎，房產信託REITs（Real Estate Investment Trusts）的互聯互通也即將落地，但與歐美成熟市場相比，透過香港能為國際投資者提供美元資產替代的中資多元化產品仍然有限，香港與內地的互聯互通仍有開拓和完善的潛力。

具體而言，建議兩地監管機構下一步繼續完善「債券通」機制安排。「債券通」啟動以來成果顯著，已成為中外投資者跨境配置債券資產的主要管道，有效提升了人民幣資產在全球市場的地位。2025年8月25日，金管局宣布有關離岸人民幣債券回購業務的優化安排正式啟動[5]，將豐富「債券通」（北向通）投資者的流動性管理工具。下一步，「債券通」還需要不斷完善風險管理工具，如引入期貨等，以補足因缺乏衍生品對沖管道，導致外資持倉規模與持有週期受限的問題，提升投資者長期配置信心與市場參與深度。

除此之外，還應積極研究「大宗商品通」、「衍生品通」和「創投通」等的可行性，不斷拓展跨境資產配置管道，幫助國家在掌握大宗商品國際定價權方面做出貢獻；完善風險管理工具鏈，並為新經濟企業提供全生命週期融資支援，最終形成覆蓋一級市場和二級市場、現貨與衍生品協同的多層次互聯互通生態。

（3）「場」：提升交易平台效率和使用者體驗感

隨著國際投資者越來越多從「合格境外機構投資者QFII（Qualified Foreign Institutional Investor）」轉向「滬深港通」、「債券通」等管道，香港「超級聯繫人」角色不可替代的戰略價值更加凸顯。香港證券市場交易平台承擔著將內地金融規則與國際市場標準銜接的關鍵作用，「場」的效率和使用體驗直接關乎中國資產的全球定價效率與國際資本的駐留意願。

近年來，香港在優化交易平台的效率和體驗方面主動求進，包括：港交所實施惡劣天氣正常交易機制、推出股票最小價格變動單位以優化報價精度，以及設立南向人民幣櫃台，和技術系統升級支持「T+1」結算週期等等。然而，互聯互通機制仍面臨一系列挑戰，如：港股與A股

[5] 同上

開市時間和節假日安排不一致，會制約投資策略執行和影響交易連續性，進而有可能導致錯失投資機會或放大市場風險。

未來，對交易平台的優化提升更需要兩地監管部門共同推動制度創新與技術協同。例如：納斯達克擬於2026年下半年實施每週5天24小時交易機制，若香港也想升級至24小時交易機制，其瓶頸並非技術能力不足，而是要考慮內地「港股通」的投資者即便在香港開市的情況下也無法交易的問題，因此香港與內地必須不斷強化監管協作，有序推動結算、風控及交易制度的高度銜接，以突破跨境市場協同的制度性壁壘。

圖 3 從「人-貨-場」入手，優化香港證券市場



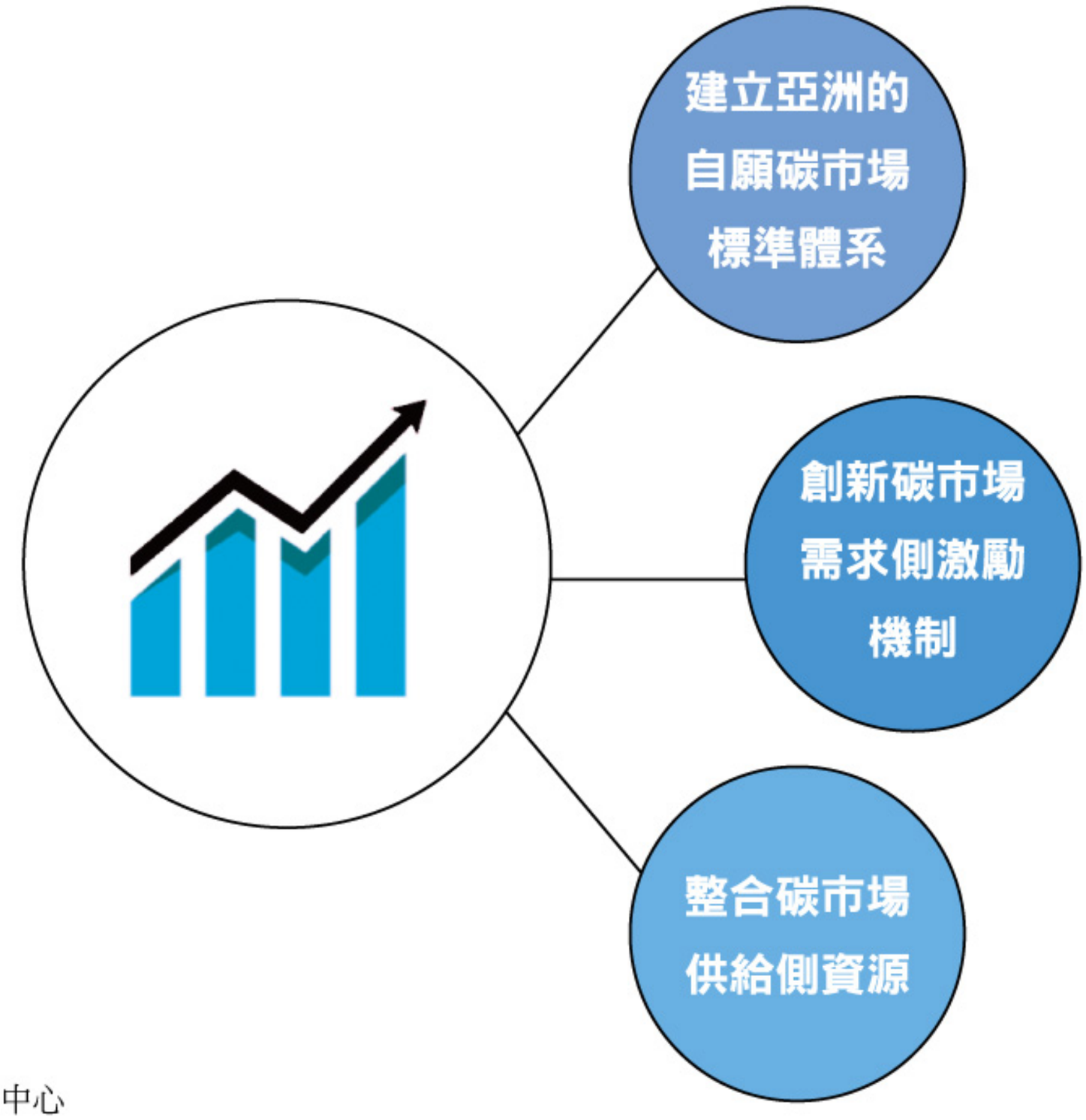
來源：一國兩制研究中心製圖

1.2.3 積極發展綠色金融

香港已在綠色金融，特別是綠色債券領域持續推進工作，2023年及2024年發行兩批代幣化綠色債券進一步推動綠色和可持續金融在香港的發展。未來，香港應利用自身優勢，在已有綠色金融發展基礎上，主動響應國家戰略，抓住碳市場爆發增長的機遇，積極打造亞洲最大最活躍的自願碳交易市場。

在全球碳市場快速發展的趨勢下，新加坡、東京和阿聯酋等地區也正在積極行動，力圖成為亞太地區碳交易的核心樞紐。香港要想在諸多競爭者中脫穎而出，應積極主動打造亞洲最大最活躍的自願碳交易市場。

圖 4 香港打造亞洲自願碳交易市場的切入點



來源：一國兩制研究中心

（1）主動發起建立亞洲的自願碳市場標準體系

主動發起建立亞洲的自願碳市場標準體系ASCER（Asian Standard for Carbon Emission Reduction），逐步替代對目前全球交易最廣泛的核證碳標準VCS（Verified Carbon Standard）的依賴，提升區域話語權。建議由香港政府牽頭，組織包括企業、金融機構、科研機構、知名專家學者等組成的籌備委員會，協助香港完成自願碳市場標準的制定和碳市場生態環境的搭建。

（2）創新碳市場需求側激勵機制

爭取國家對香港發展「自願碳市場」的支持，容許內地控排企業，在香港「自願碳市場」中，購買 2%至 3%替代碳排放配額，類似於中國核證自願減排量 CCER（China Certified Emission Reduction）目前每年可抵減控排企業 5%的碳排放配額的機制。據行業專家估算，此機制可以為香港「自願碳市場」直接創造數十億乃至上百億港元的需求。另外，可以考慮引入香港本地碳稅機制，同時允許碳稅覆蓋的本地排放企業，如電力公司、物業公司、航運公司和航空公司等，通過購買自願碳市場的碳信用產品來抵稅，進一步擴大本地碳市場購買需求。

（3）整合碳市場供給側資源

i. 開發「一帶一路」碳信用資源

向中央爭取，由中央指導中資機構在「一帶一路」地區投資的綠色項目所產生的合格自願減排量到香港「自願碳市場」進行交易。中資機構在「一帶一路」地區投資了大量新能源等綠色項目，其減碳效益基本上都沒有被利用開發出碳信用產品，人為喪失了獲得額外受益和提升回報率的機會。如果國家要求或鼓勵這些項目開發出符合ASCER的碳信用產品，在香港「自願碳市場」出售，就可以有效提升這些綠色項目的回報率。同時，也為香港「自願碳市場」創造獨有的碳信用來源，和成為香港綠色金融市場的主要亮點。

ii. 建差異化碳市場戰略

香港所打造的亞洲自願碳交易市場和國家自願碳交易市場並不存在替代和競爭關係，相反，兩者具有極強互補性，並可助力強化國家在全球碳治理中的話語權。

從服務對象來看，國家自願碳交易市場主要服務於全國強制碳市場中覆蓋電力、鋼鐵等八大控排行業的重點排放企業；而香港碳市場則主要聚焦跨國企業及國際資本，滿足全球供應鏈碳中和，以及應對國際貿易中的碳稅壁壘等需求，如出口歐盟碳邊境調整機制CBAM（Carbon Border Adjustment Mechanism），填補CCER在國際認可度上的短板。從產品層面，國家自願碳交易市場的產品主要是國家核證自願減排量本身，而香港碳市場則可依託其國際金融中心地位，成為碳資產金融創新中心，多元化地開發碳基金、碳保險，以及碳期貨、碳期權等衍生品，推動碳資產證券化，滿足市場主體的風險管理和投資需求，提升市場流動性和價格發現功能。另外，香港還可以逐步引入金融機構（如券商、銀行）參與碳市場交易，增強市場活躍度和資金融通能力，彌補國家碳交易市場金融屬性缺失的空白。

表 2 國家自願碳市場與香港自願碳市場的差異化戰略

	國家自願碳市場	香港自願碳市場	互補性
服務對象	國內重點排放企業、減排項目主體	跨國企業、國際金融機構、全球供應鏈主體	CCER聚焦國內履約需求，ASCER對接國際，形成區域與全球市場的分層覆蓋
金融產品成熟度	碳配額	碳期貨、碳期權、其他證券化產品	CCER提供基礎碳信用，ASCER推動衍生品創新，提升碳資產流動性
碳信用標準	國際認可度較低（與VCS/GS未互認）	ASCE與CCER互認，並支援VCS/GS等國際標準碳信用交易，與ICVCM互認	CCER在國際市場上認可度低，ASCER促進國際碳信用流通

來源：一國兩制研究中心

1.2.4 抓住數字金融發展機遇期

近年來，數字資產的版圖在全球迅速擴張，全球主要金融中心紛紛加碼數字資產布局。美國曾提出通過國家級比特幣戰略儲備，強化美國在全球加密市場中的地位，並通過了《GENIUS法案》；歐盟早在2023年6月就通過了全球首個全面監管加密資產和相關服務的法規《MiCA》（Markets in Crypto-Assets Regulation）；新加坡、韓國和日本也均有推出相關法規。

在國家相關領域政策目前未放開的背景下，香港應發揮在加密金融資產、現實世界資產（RWA）通證化領域的既有優勢，積極承擔作為國家試驗田的角色，吸引更多全球數字資產投資者和金融機構匯聚香港。

（1）進一步完善數字資產監管框架

香港隨著《有關虛擬資產在港發展的政策宣言》以及《香港數字資產發展政策宣言2.0》的發布，Web3.0生態建設的發展提速，已經發行了數字資產現貨ETF、啟動虛擬資產服務提供者VASP (Virtual Asset Service Provider) 發牌制度及Ensemble沙盒計劃。截至2025年8月，香港證監會共批准了11家持牌數字資產交易平台，包括 OSL Exchange、HashKey Exchange、HKVAX等[6]。香港立法會於2025年5月21日通過了《穩定幣條例草案》，《穩定幣條例》也與2025年8月1日正式實施，自此法幣穩定幣發行人的發牌制度正式確立，進一步完善了對數字資產活動在香港的監管框架。

為應對數字資產和區塊鏈技術的迅速發展，香港證監會自2019年起逐步建立專門的數字資產監管框架，並對現有的金融牌照體系進行適應性調整。這包括對證券公司及交易平台等傳統1號牌照、4號牌照和7號牌照的經營範圍進行數字資產相關業務的升級，以及對資產管理機構的傳統9號（提供資產管理）牌照進行數字資產相關服務的升級。未來，政府還應就數字資產場外交易及託管服務制定監管機制，進一步完善數字資產全生態的監管框架。

（2）推動在「一帶一路」地區使用人民幣穩定幣

穩定幣作為新興數字支付手段，正在跨境商貿領域展現出顯著應用價值。香港金融管理局日前公布了首批進入穩定幣發行人沙盒的機構名單，其中包括京東幣鏈科技(香港)、圓幣創新科技，以及由渣打銀行(香港)、安擬集團和香港電訊(HKT)組成的聯合體。下一步香港應在權衡安全與效率的基礎上，爭取推進港元與人民幣穩定幣的發行進程，並探索實現與數字人民幣的互聯互通。如：推動「一帶一路」沿線國家外貿企業採用經香港金管局認證的穩定幣進行交易，將可有效提升跨境結算效率並降低交易成本。

同時，應探索穩定幣與數字人民幣的互通性，拓展其在跨境電商等場景的應用潛力，解決傳統支付方式中的延遲高、匯率風險大等問題。試點工作可聚焦粵港澳大灣區內的跨境貿易、電子商務支付及供應鏈金融三大領域，待模式成熟後逐步向其他區域複製推廣，為人民幣國際化發展提供新的動能支撐。

[6] 香港證監會（2025），虛擬資產交易平台名單。網址：https://www.sfc.hk/TC/Welcome-to-the-Fintech-Contact-Point/Virtual-assets/Virtual-asset-trading-platforms-operators/Lists-of-virtual-asset-trading-platforms

（3）有序發展香港成為內地企業進行RWA通證化證券融資的首選平台

通證化（Tokenization）技術正在推動全球金融變革，將現實世界資產，如基金、光伏電站、充電站、碳資產等轉化為易分割、快速流轉的數字通證。香港可與上述優質資產的內地相關行業機構合作，在充分評估合規性與市場風險的前提下，制定標準化的通證化方案，幫助企業降低融資成本和時間成本。其次，香港應深化與內地監管機構的合作，推動兩地金融市場的互聯互通。同時，香港的專業機構也可為內地企業提供香港RWA通證化法律和財務諮詢服務。通過與內地的協同探索和合作，在風險可控的基礎上，讓跨境資產交易更高效便捷，並為資本配置和普惠金融提供全新解決方案。

1.2.5 強化全球離岸人民幣業務樞紐

人民幣國際化近年來穩步推進，香港已是全球最大的離岸人民幣中心，在離岸人民幣資金池、債券市場、外匯交易、佔中國境外人民幣跨境收付比重，以及ETF產品及衍生品規模都有長足發展。然而，中國作為全世界第二大經濟體、第一大貿易國，人民幣無論在計價、交易和儲備上發揮的作用還遠遠滯後於中國經濟在國際上的地位，這也為香港離岸人民幣市場的發展提供了「長期賽道」。

（1）拓展人民幣金融產品，培育多種人民幣資產市場

增強人民幣的投資屬性是擴大人民幣國際化的重要一環，香港可以通過豐富香港離岸人民幣市場的人民幣投資產品，提高國際社會持有人民幣的意願。股票市場方面，香港應鼓勵港股已有上市企業和計劃上市企業在計價和結算幣種上選擇人民幣，為投資者提供持有人民幣證券的選擇；債券市場方面，應鼓勵內地高科技企業、地方政府在港發行人民幣債券；並進一步豐富人民幣外匯對沖工具，開發人民幣債券、人民幣指數和人民幣股票或 ETF 的期貨/期權等，以及直接與人民幣證券產品掛鈎的人民幣風險管理工具，以吸引不同風險偏好的投資者投資人民幣產品。

（2）構建自主可控的跨境支付體系建設，鞏固金融安全屏障

在國際資金清算系統SWIFT被頻繁用於對其他國家實施經濟制裁的背景下，國家亟需推進自主可控的跨境支付體系建設，然而目前中國自主建設的人民幣跨境支付系統CIPS

（Cross-Border Interbank Payment System）在服務覆蓋範圍和國際接受度上與SWIFT仍然有較大距離，在功能上更不具備資訊服務和管理工具。香港在mBridge項目等創新實踐方面積累了一定經驗，未來應在多邊央行數字貨幣橋的研究中，充分發掘技術創新，在高效、安全的跨境支付處理中的潛能，從而為國家繞開SWIFT系統限制提供有力的策略支援和實踐經驗。與此同時，通過構建以數字貨幣為核心的新型跨境金融基礎設施，香港不僅可以夯實其國際清算樞紐功能，更在全球貨幣體系數字化轉型中搶佔規則制定權高地，為國際金融中心注入數字時代的核心競爭力。

（3）促進人民幣在「全球南方」和「一帶一路」國家貿易中的應用

在目前以美元主導的傳統國際收支模式下，人民幣國際化的程度尚低，大多「全球南方」和「一帶一路」沿線國家與中國還主要以美元結算。未來國家會積極推動人民幣的區域化使用。香港應努力發展成為「全球南方」和「一帶一路」海外投融資平台，通過開發區域項目人民幣貸款、融資產品及風險對沖和投資產品，向這些國家提供項目資金，降低其持有人民幣的匯率風險顧慮，吸引國內和國際投資者共同參與中國援建項目，率先實現與上述國家以人民幣進行結算的循環路徑和人民幣區域化使用。

第二章

香港國際貿易中心



第二章 香港國際貿易中心

2.1 香港國際貿易中心的發展情況

面對內外挑戰，香港在「十四五」期間積極推進國際貿易中心的轉型升級，通過多元化發展和價值鏈提升來鞏固其中心地位。特區政府制定了一系列政策措施，引導產業向高附加值領域轉型，同時加強與內地尤其是大灣區的協同發展，為香港注入新動能。

過去五年，特區政府積極開拓新興市場。在2022至2024年間，行政長官率領代表團出訪東盟多國，包括泰國、新加坡、印尼、馬來西亞、老撾、柬埔寨和越南，與當地領導人、相關官員及商界領袖會面，促成了近90份合作備忘錄和協議。同時，積極與中東具潛力的伙伴接觸，尤其是海灣阿拉伯國家合作委員會成員國，並於2024年3月與巴林簽訂投資協定，是繼科威特及阿拉伯聯合酋長國後，與中東國家簽訂的第三份協定。

貿易物流業向智慧化和高端化發展是香港產業升級的重要方向。特區政府公布《現代物流發展行動綱領》，為行業發展提供戰略指引。2024年初，政府推出「智慧及綠色物流專業培訓計劃」及「物流推廣資助計劃」，加強人才培養和行業推廣；同時持續優化「第三方物流服務供應商資助先導計劃」，鼓勵物流業透過科技應用提升效率及生產力，計劃同時涵蓋為設立管制空運貨物安檢設施所須購買並符合民航處標準的安檢設備，包括X光檢查設備及爆炸物痕量探測設備ETD（Explosive Trace Detection)，以支持業界把握電商業務的商機。從2024年起，政府將定期推出物流用地，發展局2025年7月建議在龍鼓灘及屯門西提供總面積約301公頃的新發展土地，發展方向包括現代物流業，以滿足業界未來對物流設施的需求。

服務貿易方面，國家商務部與特區政府於2024年10月9日在《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》(CEPA)框架下簽署協議（即《修訂協議二》），再次修訂CEPA《服務貿易協議》，進一步降低香港企業和專業人士進入內地服務業市場的門檻。《修訂協議二》在不少香港特別具優勢的服務領域（例如金融服務、建築及相關工程服務、檢測和認證服務、電信服務、電影、電視、旅遊等）都增添了開放措施，同時亦帶來制度創新和加強對接[7]。

[7] 香港特區政府（2024），香港特區政府和國家商務部簽署關於修訂《〈內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排〉服務貿易協議》的協議二，網址：https://www.info.gov.hk/gia/general/202410/09/P2024100900262.htm

2.2 中美大國博弈為國際經貿帶來新變數

2.2.1 過去十年國際貿易模式已經發生轉變

過去幾十年間，美國一直是香港的第二大貿易夥伴，僅次於中國內地。然而，近年來其貿易佔比不斷滑落。一是由於特朗普政府針對內地進口貨品徵收一系列關稅，二是自2020年11月起，美國要求所有香港出口至美國的產品必須標示原產地為中國而非香港。

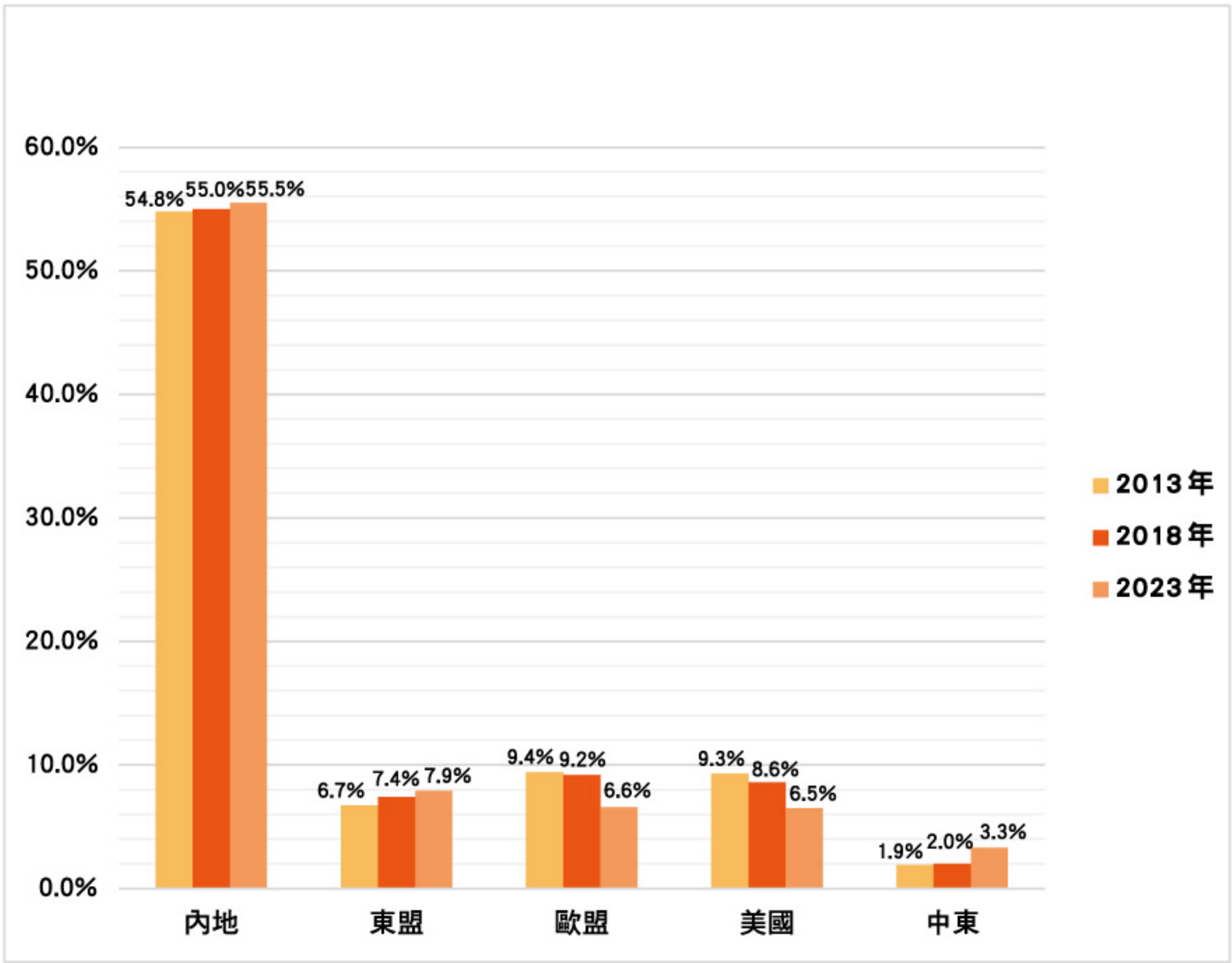
數據顯示，香港對美國的出口總額在2018年達到3,570億港元的歷史高位，但隨後五年共下跌24%，至2023年的2,720億港元。同時，香港作為內地輸美商品的重要轉口港，2023年僅佔內地輸美出口商品的4%，較以往顯著下降。[8]2024年，香港對美國出口僅佔香港商品出口總額的6.5%（見下表）。

表 3 香港主要貿易品類中美國市場所佔比率 (2024)

品類	美國市場所佔比率
服裝	21.3%
貴重珠寶	20.7%
鐘錶	16.8%
玩具及遊戲	14.7%
其他	8.3%
電子產品	5.2%
整體情況	6.5%

[8] 立法會秘書處資料研究組（2024），近年香港與美國的貿易關係，網址： https://app7.legco.gov.hk/rpdb/cn/uploads/2024/FS/FS03_2024_20241231_tc.pdf.

圖 5 香港主要出口市場的份額分布（2013-2023）

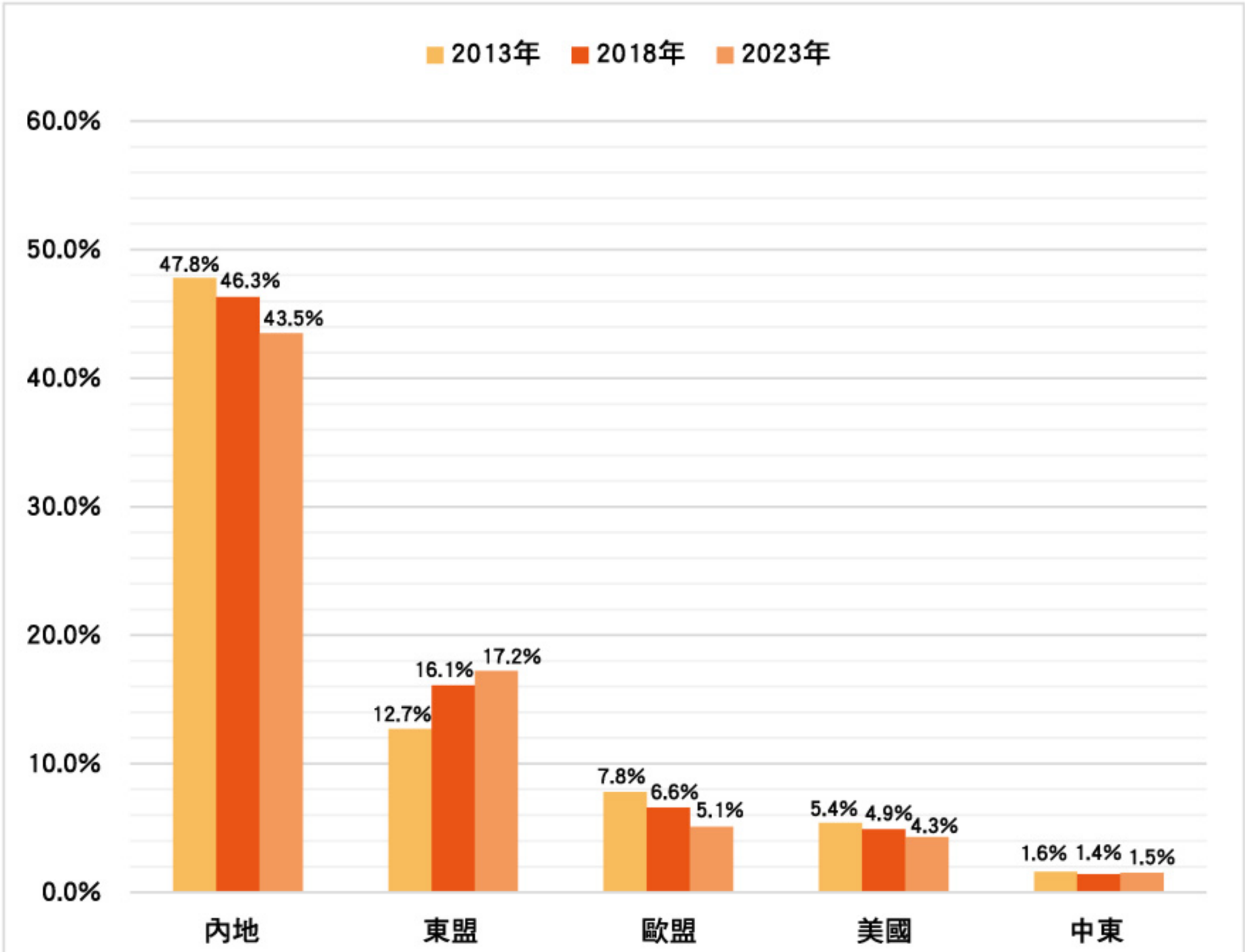


資料來源：香港政府統計處、香港立法會秘書處

若按個別經濟體計算，美國仍是香港的第二大出口市場。然而，若以貿易區計算，美國則為第四大出口市場，落後於內地(55.5%)、東盟(7.9%)和歐盟(6.6%)(見上圖)。從趨勢看，內地、東盟、中東作為出口市場的佔比正不斷上升，美國、歐盟佔比不斷下降。另一方面，過去近十年，美國歐盟雖是香港重要的進口供應地，佔比也均呈現下降趨勢。東盟作為香港進口供應地的重要性顯著提升。

儘管數據顯示如此，但在可見的將來，歐美仍將是全球最重要的消費市場。同時，歐美國家為控制其國內的通貨膨脹，也會繼續從成本較低並具供應鏈基礎的國家及地區採購。現時中國開展的「間接出口」模式，即是將勞動密集的生產工序轉移到其他發展中國家，並通過香港等中轉地向這些國家出口零部件和半成品，產品在當地完成最後組裝工序後再出口到歐美市場，在世貿組織現有規則下，將產品的原產地由中國變為其他國家，是應對國際貿易壁壘的理性選擇，也是一個不可逆轉的市場大趨勢。香港在這一過程中，將繼續扮演重要的中轉地角色。

圖 6 香港主要進口供應地的份額分布（2013-2023）



資料來源：香港政府統計處、香港立法會秘書處

2.2.2 特朗普2.0時期的經貿新動向

2025年1月，特朗普正式開啟其第二任任期，進入到「特朗普2.0」階段，政策延續了其對華強硬立場，迅速對中國輸美產品加徵關稅，並將香港納入關稅加徵範圍。2025年2月1日，特朗普宣布對香港產品加徵10%的關稅，這是美國首次針對香港單獨採取關稅措施。2025年4月2日，特朗普簽署兩項關於「對等關稅」的行政令，宣布美國對貿易夥伴設立10%的「最低基準關稅」，並將對美國貿易逆差最大的眾多國家徵收個性化的更高「對等關稅」。其中，對中國（香港）產品關稅增加額最大。有關措施雖然不時被暫緩，但對國際貿易活動的影響已經產生。這也導致香港本地與轉口貿易相關的產業，例如物流、倉儲、金融和保險、商業服務乃至更廣泛的行業，短期內均有可能遭受不同程度的損害。

2025年7月，特朗普政府推出的《大而美法案》（One Big Beautiful Bill Act, OBBBA），雖然未直接提及香港，但其對中美關係的整體影響可能間接波及香港，比如在供應鏈領域，《大而美法案》強化對中國公司的限制，可能影響香港作為國際金融和貿易樞紐的角色，尤其是涉及中國企業的跨境投資及交易。另外，《大而美法案》顯著收緊了簽證與移民政策，新增了

並提高簽證申請費用，可能會影響到香港居民赴美商務和旅遊活動。

未來一段時期，應密切關注美國關稅戰可能會波及到更多地方的貿易活動，例如已知受影響較嚴重的包括越南、印尼、墨西哥等。從數據上看，2025年首五個月，香港輸往部分主要目的地的整體進出口貨值錄得較大升幅，呈現出明顯的在美國關稅政策生效前「搶出口」的特徵。尤其是對越南出口（升58.5%）、台灣（升39.7%）、日本（升20.4%）、和內地（升17.9%）。同期，來自大部分主要供應地的進口貨值也錄得升幅，包括越南（升76.4%）、英國（升55.8%）、台灣（升48.9%）、馬來西亞（升34.2%）和內地（升9.4%）[9]。

中美互相加徵高額關稅，也將為香港帶來「商機」。特區政府明確維持香港關稅政策，對幾乎所有進口貨品維持零關稅，美國商品在港零關稅，進入內地則被徵反制關稅，香港或成內地消費者採購美貨的「價格窪地」，有機會刺激跨境電商發展與高端零售回流。不過貿易戰走向仍存不確定性，未來的貿易模式還將如何轉變，需要香港企業和特區政府保持警惕。

2.2.3 小額豁免政策變動帶來衝擊

另一個值得留意的是，《大而美法案》正式了廢除「800美元以下免稅小包」(de minimis)制度。小額豁免政策是美國海關根據美國法例第19條第1321款(Section 321) 條款制定的清關規則，允許價值800美元（約6,240港元）以下的個人進口商品免關稅入境美國。其核心邏輯在於跨境B2C網購貨物是被歸類為「私人物品」而非「商品」，從而規避傳統進出口貿易的複雜稅收和監管要求。Temu、SHEIN、AliExpress 等中國直郵平台過去九成以上訂單依賴此通道，數據顯示，2024財年美國通過小額豁免進口的貨物數量超過13.6億件，很大一部份來自內地電商。[10]新規定直接將終端價格推高了30-50%，發布後首周亞洲赴美包裹已急跌35%，業界估計實際影響還需進一步觀察。對香港的貿易和物流行業而言，這一條款也將構成重大挑戰。

小額豁免政策的調整對香港的影響主要源於香港作為內地跨境電商出口中轉樞紐的核心，航空業憑藉高頻次航班、高效的航線網絡和清關體系，早已成為珠三角地區電商供應鏈的首選空運中轉樞紐，而跨境電商業務也對香港航空業愈來愈重要。以國泰航空為例，電商業務近年已成為他們空運貨物業務的重要支柱；電商業務所佔份額由2011的約20-30%，大幅增長至2022年

[9] 香港政府統計處 (2025)，二零二五年五月份對外商品貿易統計，網址：https://www.censtatd.gov.hk/tc/press_release_detail.html?id=5601

[10] U.S. Customs and Border Protection. “CBP Proposes New Rule to Strengthen Enforcement and Limit Duty Exemption for Low-Value Shipments.” CBP.gov, 17 Jan. 2025, www.cbp.gov/newsroom/national-media-release/cbp-proposes-new-rule-strengthen-enforcement-and-limit-duty.

佔60-70%。[11]政策的不確定性對香港作為國際物流樞紐的地位構成潛在風險，甚至可能導致跨境電商減少對香港物流服務的依賴，轉而選擇東南亞等地的替代樞紐，更會進而削弱香港作為國際貿易中心和航空樞紐的競爭力。

2.3 提升香港國際貿易中心地位的政策建議

2.3.1 拓展東盟和中東市場的策略選擇

展望未來一段時期，除中國內地外，香港與多個新興市場的貿易聯繫將日趨緊密，尤其是東盟和中東。從過去幾年的數據看，2017至2024年間，雖然香港對美國出口減少10.5%，但對東盟及中東的出口分別上升38.5%及58.1%，帶動香港同期出口總額上升了17.2%。[12]

（1）東盟國家

區域全面經濟夥伴關係協定(RCEP)於2020年底正式簽署，成員國包括中、日、韓、澳、新以及東盟10國，總人口、經濟體量、貿易總額均佔全球總量約30%，是一個全面、高質量的協定。香港作為國際金融、貿易、航運中心，是開放的外向型經濟體，正積極尋求加入RCEP。

RCEP對原產地規則、貿易便利化和簡化海關流程都有所規定，並為電子商務和金融科技創造有利的環境。將逐步取消區內百分之九十以上商品貿易的關稅，全面開放百分之六十五的服務行業。RCEP的大門對任何經濟體開放，門檻低，有寬鬆的過渡期讓每個國家按照國情兌現承諾。尤其值得一提的是，RCEP讓更多發展中國家加入全球貿易體系，讓更多的小微企業有了成長升級的機會。

在區域經貿關係日益密切的背景下，中國內地在產業鏈價值鏈上尋求新變化。由於在RCEP框架下，亞太區生產網路內的中間產品能夠在零關稅的基礎上進行貿易，中國與東盟之間的中間產品貿易將大增。可以預見，未來中國將會向東盟國家轉移更多組裝加工等勞力密集的生產工序，並向它們出口零件和半成品，產品在東盟國家完成最後生產工序後出口到全球；而中國就轉向從事中上游、需要比較高技術及資本投入的生產環節，包括研發、設計、管理、關鍵零部件的生產等。在這一過程中，香港面臨多重機遇。

香港與RCEP成員國貿易聯繫緊密。在RCEP國家的分布中，香港處於連接北面較發達的日、韓、內地以及南面新興的東南亞地區的樞紐。而香港與RCEP成員國的貿易往來亦十分頻

[11] 大灣區香港中心（2023），《將香港建成跨境電商供應鏈綜合服務中心以提升區域航空物流樞紐功能》,網址：www.haffa.com.hk/files/News/CBE_Final_Report_cross-border_e-commerce.pdf.

[12] 香港貿易發展局研究部（2025），2025年年中出口回顧與展望：貿發局維持出口增長3%預測。網址：https://research.hktdc.com/sc/article/MjAzNDc4NjgwMw

繁。香港與RCEP成員經濟體的貿易總額佔香港貿易總額的70%左右。香港已與RCEP中十三個成員經濟體（即中國內地、東盟、澳洲和新西蘭）簽訂了高質量的自貿協定，具備條件參與RCEP。

加入RCEP將是推動香港經濟發展和產業結構轉型的重要機遇。香港當前經濟結構固化，多年沒有產生新的經濟增長點，一些傳統優勢亦日漸萎縮，亟待尋求將挑戰轉化為機遇的突破口，以開拓新的增長空間為經濟注入活力。毫無疑問，RCEP將會為香港帶來更多貿易、投資機會，香港以金融為代表的現代化服務業，可在RCEP協定下拓展更大空間。可以通過加入RCEP的機會，為推動香港經濟社會發展和產業結構優化創造機遇。

建議香港商界與特區政府密切配合，積極開展與RCEP其他成員國之間的協調工作，更快地推進談判以吸納香港加入RCEP。香港特區政府已經尋求加入RCEP，但仍需要漫長的談判過程。根據《RCEP談判指導原則與目標》第6點規定，在RCEP參與國共識決同意之條件下，開放給其他未參與談判的「東盟FTA（Free Trade Agreement）夥伴」及「其他外部經濟夥伴」參加，此即一般所謂的「開放性條款」。按此規定，香港與東盟已簽署東盟－香港FTA，屬於「東盟FTA夥伴」，未來如能繼續參加並完成RCEP新會員談判，將可為香港及整個區域的經濟貿易發展增添新的動力。

（2）中東地區

中國是中東最大的進口來源國之一，是阿聯酋、沙特等中東國家的第一大交易夥伴。中東地處連接亞歐的關鍵位置，又佔據全球石油總儲量的六成之高，使得中東長期以來都是全球各國經貿往來關注的熱土，蘊藏著電商、物流和金融科技等機遇。

阿聯酋是中東地區參與共建「一帶一路」的最重要經濟體之一。阿聯酋最出名的城市包括杜拜和阿布扎比，香港再出發大聯盟曾於2023年底赴阿聯酋實地調研。阿聯酋著力加強與世界各國雙邊貿易關係，八十年代中期，建立了當時海灣第一個，也是最大的（面積約100平方公里）自由貿易區傑貝阿里（Jebel Ali Free Zone），區內全面實行零關稅的轉口貿易政策。其與印度、中國、非洲、巴基斯坦、北美和拉丁美洲等國家和地區建立了多個貿易橋樑。

阿聯酋特別是杜拜政府和業界非常善於市場營銷，提升城市的知名度，通過舉辦賽馬世界盃和購物節，打造「七星級酒店」和世界最高的大樓，杜拜率先轉型為商貿旅遊和金融之都。阿聯酋依託旅遊業塑造知名度的同時，積極規劃推進中東轉運門戶樞紐的建設，將航空港和海港結合在一起，配合自貿區建設了海空聯運貿易轉運港。為了培育新的經濟增長點，杜拜還大膽實施制度創新，打造了實行獨立法律體系的國際金融中心（DIFC），做到了「一城兩制」，在區內實施普通法制度，為金融業快速發展提供了保障。

旅遊業、航運及轉口貿易、金融服務業已經成為杜拜的支柱性產業。陸續建成中東最大的轉口貿易中心、航運中心、國際航空樞紐和世界知名的旅遊目的地。阿布扎比在諸多領域借鑒了杜拜的經驗，近年來也正在加快追趕。

隨著阿聯酋網路基礎設施的完善，5G、物流倉儲體系的建設完善，已為電商產業奠定了基礎。阿聯酋也正在尋求向數字化經濟的轉型，並出台政策鼓勵數字支付等電商模式。

在此基礎上，一是，阿聯酋可以成為香港打造和推廣自身文化品牌的重要合作夥伴；二是，香港進出口企業完全可以考慮憑藉阿聯酋境內及其在全球範圍內布局的龐大港口物流網路、內陸物流和工業區矩陣，尋找新的機會和市場（特別是中東和印度市場），完善自身供應鏈體系。三是，香港貿易物流行業可以利用當地的已有基礎設施加快布局海外倉，與跨境電商平台相結合，實現供應鏈數字化升級。

2.3.2 進一步推動香港貿易行業數字化轉型

國家在《「十四五」數字經濟發展規劃》中明確提出，要加快貿易數字化發展。以數字化驅動貿易主體轉型和貿易方式變革，營造貿易數字化良好環境。同時提出要完善數字貿易促進政策，加強制度供給和法律保障。

香港要繼續鞏固自身國際貿易中心優勢，引進全球服務業跨國公司在港設立營運總部、研發設計中心、採購物流中心、結算中心，積極引進優質國內外企業和團隊，加強國際創新資源「引進來」，共同搭建「綜合性數字化平台」。

與之相配合的，還要與國家各有關部委密切溝通，針對跨境寄遞物流、跨境支付和供應鏈管理等典型場景，構建安全便利的國際互聯網數據專用通道和國際化數據訊息專用通道。

國家十四五規劃提出支持香港鞏固國際貿易中心固有優勢，建設國際創新科技中心。香港特區政府隨後制定了《香港創新科技發展藍圖》，為未來五至十年的香港創新科技的發展制定清晰發展路徑和系統戰略規劃，提出希望依託數字新技術，布局Web3.0新產業，實現香港的技術和經濟轉型，保證在全球科技和經濟持續的競爭力。

長期以來，香港產業發展的定位不夠聚焦。當前各界都有意願以數字化來改變經濟運轉的沉悶局面，然而數字化升級涉及大量資源，其投放要聚焦香港的角色定位，也要考慮到國家的整體發展需要。從佔本地經濟發展的比重等角度分析，數字化升級應當首先聚焦金融業，香港作為國際金融中心，數字化升級對於提高交易效率創造財富，匯通人流、物流、訊息流、資金流意義明顯。其次，就是貿易及物流行業。

貿易及物流行業是香港經濟發展的支柱之一，隨著數字技術的發展，訊息化和數字化成為貿易活動的主要特徵。香港可依託雲計算、物聯網、區塊鏈、人工智能、大數據、數據分析工具等技術，打造綜合性數字化平台，構建國際貿易管理服務平台，實現進口貿易智能通關新模式，用數字化技術實現與內地及周邊國家口岸系統的功能銜接、資訊互聯，為跨境貿易提供集成一體化通關、便捷化運輸等綜合性物流服務。同時，積極引進長三角、粵港澳大灣區等地和周邊國家和地區的商貿供應鏈體系，構建以香港為中心、其他重點國家或區域為節點的供應鏈網路，利用香港的金融優勢，通過供應鏈金融加速供應鏈融合和融資業務增長，最終實現國際貿易中心的數字化轉型。

（1）搭建綜合性數字化平台

綜合性數字化平台不是大包大攬，而是一座橋，針對通用需求做模型，搭建底層基礎，將上層的應用留給使用者根據各自需求進行再開發，即只做「基礎設施即服務」IaaS（Infrastructure as a Service）、「平台即服務」PasS（Platform as a Service），待客戶自己負責「軟件即服務」SaaS（Software as a Service）。換言之，所有接入平台系統的使用者都可以共用訊息傳輸、驗證、計算等基礎服務，不需要各自開發一套，造成重複建設。至於用戶端，則可以按照自己的需求實施個性化開發。

綜合性數字化平台能夠通過更加標準化、便捷化、安全的訊息傳輸提高通訊、商流、物流以及資金流的傳輸效率，從而形行業內的比較優勢。比如如果採購訊息、物流訊息、報關文件等可以準確、透明地同步到海關，那麼將極大減少海關通關文件的批復時間，從而大大壓縮港口倉儲傳輸環節，減少倉單質押，從而降低費用。

綜合性數字化平台實現以上功能的另一個關鍵點，就在於探索運用區塊鏈技術。時至今日，區塊鏈已經成為一種網絡基礎設施，顯著提高訊息傳輸的真實性，便利性、及時性，從而實現降本增效。有已進入香港，為「出海」做準備的內地企業認為，區塊鏈在貿易行業中的運用，不單單為了訊息傳輸，更重要的是圍繞供應鏈「四流合一」（訊息流、商流、物流、資金流），提供綜合解決方案。

（2）推動貿易產業上雲，貿易數據上鏈

產業雲是由政府機構與雲服務供應商等企業聯合推動構建，以產業數字轉型、智能升級、融合創新為導向，雲計算平台為基礎，匯聚人工智能、區塊鏈等技術能力、產業創新、專家服務等產業生態資源，通過產業數字化、數字產業化雙輪驅動，賦能城市產業集群創新發展的普惠數字化使能平台。

核心技術能力主要包括以雲計算平台為載體，整合物聯網、大數據、區塊鏈、人工智能等新興數字技術，形成基礎技術能力。為企業提供涵蓋設計、生產、物流、 銷售、服務各環節的全鏈式產業智能升級技術能力；面向產業鏈環節打通和行業數字化應用需求、研發形成的供應鏈數字化協同能力；依託產業雲生態圈，整合生態夥伴能力形成的數字化轉型診斷、全鏈條專家服務、開發者創新、數字人才培養等生態服務能力。平台營運服務突出產業雲本機服務機構圍繞產業雲核心技術能力以及當地產業發展需求，對外提供的聯合創新、技術使能、產業創新、商業賦能、人才培養等全週期數字化使能服務。行業典型應用則以產業雲與工業製造、貿易、數字金融、醫療健康、教育、數字文化等行業深度融合，形成促進產業數字化水平整體提升、可複製、易推廣的成熟解決方案。

（3）設立政府主責部門，支持打造本地雲服務平台

業務上雲是數字化轉型的典型方式，加速香港政務與企業上雲服務，設立香港政府主責部門，強化雲計算產業發展的專項頂層設計和規劃。將雲計算作為系統性工程，在香港科技創新層面編製雲計算產業專項中長期發展規劃和具體實施方案，以中長期產業政策推進雲計算產業加速創新、激勵企業自主創新，引導行業主動創新，重點扶持真正擁有先進技術、從事自主研發、可持續性強的雲計算核心企業做強做大，更好地為香港各關鍵行業提供安全保障和創新支撐；推進香港各界對「雲計算本質」的深度廣泛共識，鼓勵香港企業使用公有雲，香港需要公有雲、私有雲、邊緣雲、行業雲等多種雲平台，讓香港政府和企業用好雲，發揮雲計算的經濟、技術和創新優勢。

面對當前複雜的國際地緣政治及競爭形勢下，全棧自主可控、可持續發展的雲計算平台為應用提供服務的趨勢越來越迫切。以國產化的CPU、作業系統、雲計算軟體構建可持續發展雲計算，整合物聯網、大數據、人工智能、區塊鏈等新技術，提供上文提到的安全可信的IaaS(基礎設施即服務)、PaaS(平台即服務)、SaaS(軟件即服務)等，解決「安心上雲，放心用雲」問題。

（4）圍繞AI發展，建立全球人工智能算力中心

算力已成為AI企業的基本生產力，但高昂的算力成本阻礙AI創新與發展，為了使得AI算力像水、電一樣成為香港的公共基礎資源，供政府、企業、公眾按需使用。打造香港作為全球人

工智能算力中心既滿足現有客戶的現實需求，又具備面向未來的發展能力，以滿足面向未來客戶的算力多元化需求。

人工智能算力中心要圍繞全棧國產化、具備先進開放的能力，同時加強國產晶片部署與應用，提升人工智能算力供給的國產化率。推動自主可控軟硬件算力生態建設，降低因外部環境所帶來的風險。引導人工智能關鍵核心技術自我創新，支援核心AI科技企業在深度學習框架、大模型新型基礎架構、超大規模模擬計算等基礎平台技術。推動圍繞核心大模型技術企業在香港人工智能算力中心的建設和投入。

（5）依託數據拉通，構建全球數據服務，建立香港數據安全港

打造香港成國際數據服務中心。目前全球有三分之二的數據中心在歐美國家，但亞太已經成為全球最大的數據中心新建市場，而香港依靠地理、經濟和網路優勢已經成為亞太區域的數據中心的雙核心，是亞太對外出租數據中心業務的主要市場。此外，香港不僅作為中資企業出海口，還是外資企業進入華的首選地。打造成國際數據服務中心，有助於加速香港與內地以及海外國家的數據互聯互通，促進人流、物流、訊息流、數據流程、資金流、商流等多流打通，做強香港數據貿易業務。

構建數據服務公共平台支撐國際數據服務中心發展。依託物聯網、雲計算、大數據、區塊鏈、人工智能等技術實現數據可信共用和應用。充分利用香港創科與國家互聯網訊息辦公室簽署的大灣區合作備忘錄，圍繞大灣區逐步探索數據的共用，在數據共用的同時強化香港作為數據安全港的位置，在數據安全共用的前提下加速醫療健康、保險等行業的試點應用創新，形成大面積應用複製。

推進香港特區數據匯聚，構建以數據為核心的城市大腦建設，實現城市各類數據集中融合匯聚和綜合智能分析，建立健全數據輔助決策的機制，推動形成「用數據說話、用數據決策、用數據管理、用數據創新」的決策機制，同時提高應對風險因素的感知、預測、防範能力。完善香港社會信用體系建設，並加快推動政務數據上鏈，依託區塊鏈、人工智能、大數據等技術構建「可信香港」，讓所有政務數據可追溯、不可篡改，提高政府公信力，提升政府的為民服務能力。

建設統一的智能化公共數據平台，實現數據的融合共用和開發利用。同時平台構建數據共用交換體系，破解數據互聯互通難、數據共用難、業務協同難等問題，以貿易訊息數據共用、供應鏈金融等多方協同業務及政務訊息系統整合共用會加速香港的智能城市發展。

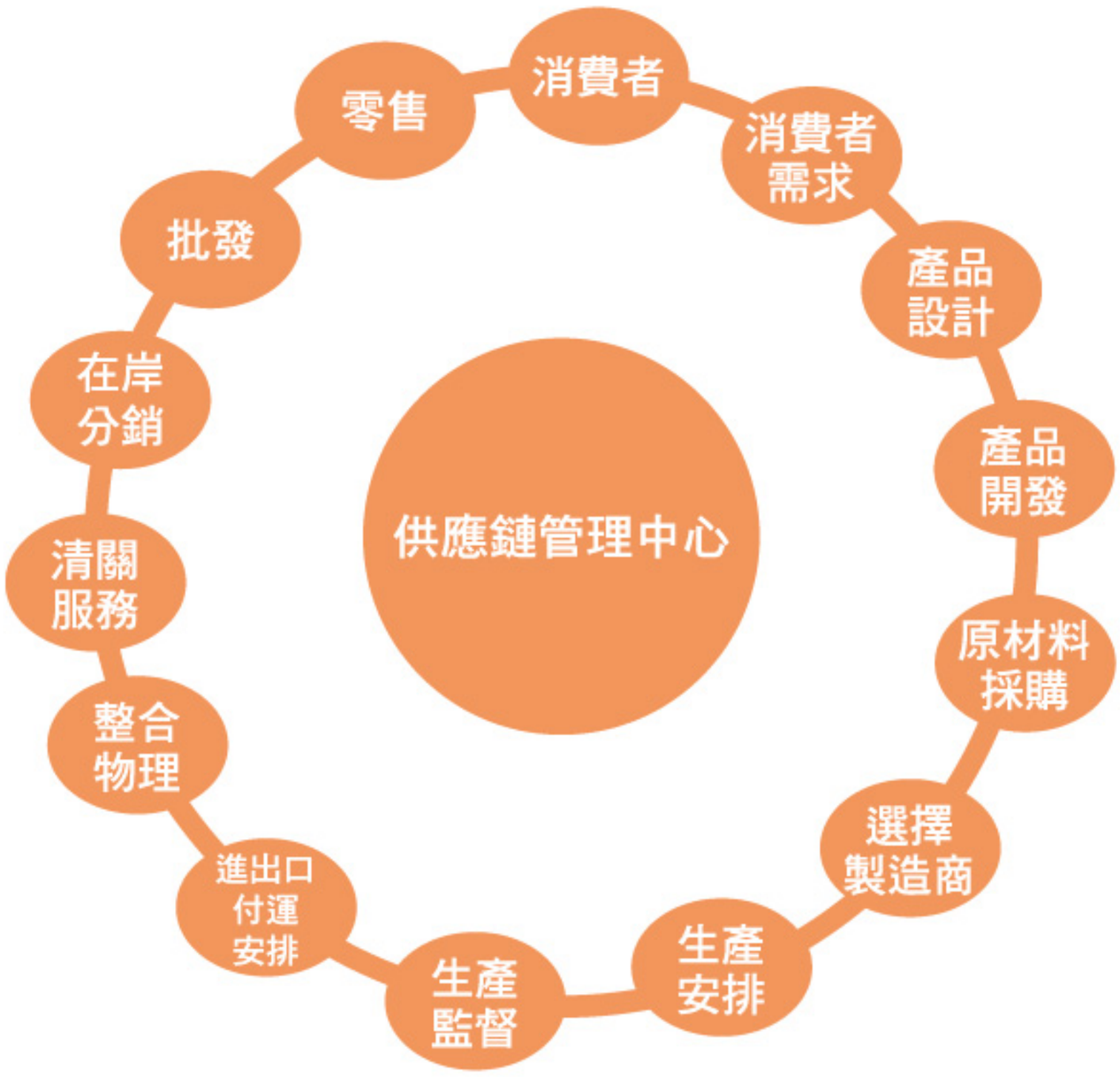
2.3.3 建設香港成為全球供應鏈管理中心

雖然今天的香港作為國際上開放程度最高的國際自由港之一，經濟體系上與西方有高度聯繫，但在近年中美關係的緊張變化下，美西方越來越不再視香港為西方體系的成員，特別是在推行對華遏制戰略時，美歐更主動地將香港視為政治上遏制中國的突破口，對香港構成了前所未有的挑戰。中美兩國在貿易、科技和能源領域的激烈競爭，推動全球供應鏈加速重組。隨著中國逐漸成為國際規則和體系的主要制定者，香港應該在這個過程中重新思考應對之策。建議把握中美「貿易戰」和國際供應鏈重組機遇，建設香港成為全球供應鏈管理中心，而發展香港成為內地中型民企出海「服務基地」，以及協助填補國際貿易融資缺口是兩個最主要的方向。

（1）逐步發展成為內地中型民營企業出海的「服務基地」

香港可以發揮專業管理角色，更有效地物色不同生產地。如下圖所示，香港業界可以協助海內外客戶處理產品開發與生產，安排海外倉儲，以至處理不同市場的清關、分銷與合規事宜，確保供應鏈的效率。內地中型民營企業有別於大型國央企，自身往往缺乏足夠的抗風險和供應鏈整合能力，香港可以重點協助他們處理供應鏈布局及管理中各方面的挑戰。在此過程中，還可以協助中國產品樹立優質品牌形象，把國貨推向全球。中國製造業規模龐大，香港如能進一步參與，利用其國際聯繫的優勢與渠道，將助力更多中國企業打開國際市場。

圖 7 利豐集團的供應鏈管理者模式



資料來源：盧慧玲、張家敏（2021）《創新供應鏈管理: 利豐馮氏的實踐》。

（2）填補國際貿易融資缺口

由於對信用違約的擔憂，銀行普遍實行從緊的貸款方針。亞洲開發銀行2023年發布的《貿易融資缺口、增長與就業調查報告》指出，全球貿易融資缺口於2023年高達2.5萬億美元，考慮2023到2025年間的經濟和金融環境變化，實際缺口可能已接近或超過2.6萬億美元。作為產業鏈金融的一部分，香港和內地貿易融資領域也均存在融資成本較高的挑戰。香港多數銀行的傳統審貸邏輯對抵押品依賴度過高，多數金融機構在授信評估中，仍以企業固定資產（如土地、物業）及股東個人資產擔保作為核心考量，而非基於貿易訂單的現金流和交易真實性進行風險評估。這種以實物資產為導向的審貸模式，導致中小企業通常會面臨融資門檻高、手續複雜等問題，間接推高了整體融資交易成本。貿易融資一向是香港銀行的主要服務之一，當前國際環境下，單邊主義抬頭使各國之間存在信任差距，亦為香港提供了獨特的戰略機遇。

建議香港主動承擔起「一帶一路」及RCEP區域的貿易融資中介角色，鼓勵業界通過銀團貸款、出口信貸、跨境擔保等方式，為內地、香港與新興市場之間的貿易提供融資撮合服務。香港作為全球領先的金融與專業服務中心，金融與貿易的深度協同將加速香港業界向更高附加值環節升級。

第三章

香港國際航運中心

第三章 香港國際航運中心

3.1 香港國際航運中心的發展情況及當前挑戰

「十四五」規劃提出，「支持香港鞏固和提升國際金融、航運、貿易中心地位」。一直以來，香港在國際航運領域保持領先地位。根據《新華-波羅的海：國際航運中心發展指數報告（2023）》，香港在綜合實力上排名全球第四位，反映了其仍是世界前列的航運中心城市。在港口效率方面，2023年遠洋國際貨櫃船在香港港口停留的平均時間僅為0.95天，遠低於世界前20大貨櫃港口的平均值1.85天，展現了香港港口的高效處理能力[13]。香港作為中國的自由免稅港，配合清關快、效率高的「補時港」優勢，每週有逾300班國際貨櫃班輪，連接全球近500個目的地[14]，加上一流的機場、陸路跨境口岸和運輸設施網路，使其保持了全球重要樞紐港的地位。

對香港而言，航運仍然是重要的支柱性產業，其對經濟和就業的影響不容忽視。2024年數據顯示，僅「運輸及倉儲」行業就業人數達26.82萬人，佔勞動人口7.3%[15]。香港約90%貨物經水路運輸，航運仍是「貿易與物流」這一佔GDP約四分之一的支柱產業的核心環節。

香港特區政府積極對接國家戰略，於2023年12月公布《海運及港口發展策略行動綱領》，從增強港口競爭力、發展高增值海運服務、加強宣傳香港海運品牌和培育人才，以及強化香港海運港口局的支援四個方向，提出了10大策略和32項具體行動措施。2024年，政府進一步改革香港海運港口局為香港海運港口發展局，並推出包括推動智慧港口發展、構建綠色船用燃料加注中心、發展高增值海運和專業化業務等一系列新舉措。其中，香港機場管理局推動「海空貨物聯運」模式，在東莞發展香港國際機場物流園，通過多式聯運將服務延伸至大灣區腹地，有效拓展了香港航運業的發展空間。以及，《海運及港口發展策略行動綱領》從船、貨、地三方面入手，希望推動香港成為優質綠色能源加注中心，提供綠色甲醇、液化天然氣等潔淨能源。

[13] 香港特區政府行政長官辦公室（2024），2024年施政報告，網址：https://www.policyaddress.gov-.hk/2024/sc/p47.html

[14] 香港特區政府運輸及物流局（2024），局長網志-穩守謀劃鞏固國際航運中心地位，網址：https://www.tlb.gov-.hk/tc/blog/20240330.html

[15] 香港政府統計處（2025），按主要工作所屬詳細行業及性別劃分的就業人數，網址：https://www.censtatd.gov-.hk/tc/web_table.html?id=210-06305

圖 8 航運產業的內涵



圖片來源：一國兩制研究中心

值得關注的還有智慧港口的發展。特區政府希望通過數字化港口社區系統提高營運效率，提出構建一個聯通有關機場、港口以至其他相關的物流訊息平台的目標和工作。為此，在綱領中提出計劃支援業界（包括中小企）適應技術進步，提升業界對數字化的認知，同時研究如何鼓勵業界善用現有的數字化方案和技術提升整個貨物處理流程的效率。特區政府自2023年1月起分階段建立和試用數據共享平台，目標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。2025年5月，港口社區系統項目啟動儀式在香港舉行，特區政府與廣東省電子口岸管理有限公司簽署了首份合作備忘錄，

然而，隨著內地的開放和港口的崛起，香港自身的港口航運也面臨轉型的瓶頸。香港自2005年失去全球最繁忙貨櫃港口地位後，集裝箱輸送量持續下跌。2024年，香港港口的貨櫃吞吐量（集裝箱輸送量）降至1369萬標準箱（TEUs）[16]，跌出全球前十大集裝箱港口之列。同時，全球航運聯盟調整對香港港口業務產生了深遠影響。2024年，在全球供應鏈重組和航運聯盟調整的背景下，部分航線不再停泊香港港口。這種航線網路的變動直接減少了香港的貨物流量，對本地物流產業鏈造成連鎖反應，陸路跨境貨運業面臨貨源不足的壓力。

[16] 香港海運港口發展局（2025），統計資料，網址：https://www.hkmpdb.gov.hk/tc/statistics.html

這樣的情況下，近年來香港積極發展高端航運服務，包括船舶管理、船務經紀、融資、航運保險、仲裁和法律服務等。截至2024年底，香港船舶註冊總噸位約1.318億噸，繼續位列全球第四[17]，排在巴拿馬、賴比瑞亞和馬紹爾群島之後，但相對而言，船舶註冊的增值程度較低，在船舶管理、融資、海事保險和仲裁方面，香港雖然保持了一定規模，但與倫敦等傳統航運服務中心相比仍存在明顯差距。香港也已與多個地區簽署涵蓋航運收入的避免雙重課稅協定，但美國於5年前已經單方面終止與香港的航運收入雙邊協議，其他稅務優惠也面臨新加坡、愛爾蘭等地強勁的競爭。這些反映出香港在高端航運服務領域雖有政策定位和基礎優勢，但實際市場佔有率與影響力仍有待提升。

3.2 香港發展航運服務業的意義和優勢

航運服務是航運企業運作過程中發生的融資、保險、貨幣保管、兌換、結算等經濟活動而產生的一系列相關業務的總稱，其可以分為三類：基礎類、輔助類和支持類。基礎航運服務主要包含船舶運輸、港口裝卸等相關的領域，輔助類航運服務包含了船舶及貨運代理、關檢申報、船舶供應與維修等方面，支持類航運服務包含航運融資、航運保險、航運咨詢、航運爭端解決等相關行業。除此以外，高端航運服務業在涵蓋傳統航運服務形式的基礎上，要進一步結合人才、資金等要素流通和服務對象、區域和服務價值等因素。航運服務業愈來愈代表著各國航運資源的配置能力，因而發展航運服務業受到了各個國家的重點關注。

表 4 航運服務類別

類別	核心功能	典型業態與服務內容
基礎類	貨物實體位移與裝卸	船舶運輸、港口裝卸
輔助類	促成基礎服務高效、合規運轉	船舶及貨運代理、關檢申報、船舶供應與維修
支持類	提供資金、風險管理與高端知識服務	航運融資、航運保險、航運咨詢、航運爭端解決

資料來源：一國兩制研究中心整理

[17] 香港特區政府運輸及物流局（2025），立法會四題：推動海運和專業業務的發展，網址：https://www.tlb.gov-.hk/tc/legislative/transport/replies/2025/20250219a.html

3.2.1 國家航運服務業的現狀

航運供應鏈的安全，關係到國民經濟的平穩運行和戰略利益，隨著國際貿易競爭日益激烈，航運服務業的發展不僅能推動一個城市的經濟增長，更能對於打造國際航運中心，提高中國的航運實力和地位產生重要意義。近年來，中國內地的航運業的規模在不斷發展壯大，就貨物吞吐量來說已經高居世界第一位，但是具有高附加值的航運服務業的發展水平仍不盡人意。中國內地高端航運服務業在航運金融、海事法律、人才培養等關鍵領域的發展基礎仍較為薄弱，且各地航運服務業發展的水平參差不齊。

以涉外法律服務方面為例，根據司法部早前公布的數據顯示，在中國律師隊伍近70萬人當中，涉外律師僅有約1.2萬人[18]；全球營收最大的10家律師事務所有8家總部位於美國，中國只有一家。就毗鄰香港的深圳而言，目前，深圳缺乏航運交易服務平台、航運服務集聚區以及國際組織、國家級航運功能性機構，與同樣重視發展航運的新加坡相比，深圳港高端航運服務要素聚集水準相對較低，其在船舶代理、貨運服務等傳統且較為低端的產業服務佔比較大，因而深圳的航運服務業企業規模一般較小，服務附加值低、服務功能較差。與國際發達航運中心城市相比，深圳在航運金融、航運保險和船舶經濟等高端航運服務業方面發展明顯滯後。

此外，縱觀全球，便利的航運投資模式、自由靈活的市場准入規則，開放的管理體系、高效的管理模式以及完善的法律保障等一直是成為國際航運中心不可缺少的條件。與之相比，中國內地在航運發展上的體制、規劃、法律服務、航運技術等總體方面較為薄弱，國際航運規則制定的話語權不足，在航運市場機制和行業規則方面有諸多局限性，並不能達到完全的開放，同國際一流航運中心的標準相比仍有較大差距。如，中國內地的船舶登記制度與新加坡、香港地區相比較為嚴格（見下表），船舶融資環境不夠成熟且航運稅賦較多、程序繁瑣等，同時內地的航運法律體系尚未做到與國際接軌。

[18] 人民日報，我國涉外法律服務水平加快提升，網址：https://www.moj.gov.cn/pub/sfbgw/zwgkzt-zl/2023zt/20231115ydylfztx/mtgz20231115/202501/t20250124_513596.html

表 5 中國內地、中國香港、新加坡船舶登記方式對比

登記項目	中國內地	中國香港	新加坡
船齡	有限制（雜貨船34年，散貨船33年）	保障安全的前提下，不限船齡	保障安全的前提下，不限船齡
船員	中國籍，如用外籍船員需交通運輸部審批	不限國籍	不限國籍
船級社	只有CCS	九大船級社均可	九大船級社均可
辦理時間	7個工作日	2小時	時長介於中國香港和中國內地之間
稅收	關稅與增值稅為27.53%（國際上最高），營業稅3%，企業所得稅25%，另收車船稅等6種稅	增值稅、關稅、企業所得稅、營業稅均免	增值稅、關稅、營業稅均免，企業所得稅16.5%
噸位年費	普通稅率和優惠稅率兩種，大於2,000淨噸時年費飆升，無封頂	77,500港幣封頂	100~10,000新幣

資料來源：一國兩制研究中心整理

3.2.2 香港航運服務業發展具備獨特優勢

香港有180年的航運歷史，港口效率卓越，船東、貨主及貿易商紛紛在此集結，有強大的全球關係。同時，香港也是全球第四大船舶註冊地，擁有與國際接軌的法律體系和蓬勃的海事服務，包括船舶管理、船務經紀、船舶融資、航運保險、海事法律與仲裁等，積累了大量的國際人才和經驗，是全球重要的航運服務中心之一。連同船舶管理、經紀、融資、保險等高增值海運服務，香港海運服務業2024年機構單位已達1,100家，比2022年增加200家，顯示產業鏈持續擴張。[19]

國家明確支持香港發展船舶管理及租賃、船舶融資及海事爭議解決等高端航運服務業。在新發展格局下，香港有必要策略性地鞏固國際航運中心這個百年招牌，加強航運增值服務。隨著經濟全球化的發展和科技的進步，國際貿易在全球範圍內得到了快速的流通與增長，航運在此過程中發揮了重要且關鍵的作用。作為全球貿易發展的載體之一，航運的地位與重要性至今

[19] 香港貿易發展局（2025）香港航運服務業概況。網址：https://research.hktdc.com/sc/article/MzExMzA4Mzc2

仍無可替代。當前，全球航運業正處於經濟模式轉型、環保科技變革、國際規則調整的大變革時期。航運發展除了要確保上下游的供應鏈穩定和通暢以外，其可達性也是維護國家海洋權益、保障國家安全、關係國際地位的關鍵。航運產業是包含著多個環節的產業鏈，除了船舶運輸、碼頭和物流等業務之外，還包括多個類別的航運服務業。

航運一直以來都是中國經濟發展的重要支柱。我國作為全球第一貨物貿易國，航運業不僅需要做大做强，同時，在日益緊張的國際政治局勢下，也面臨越來越激烈的國際競爭和政治風險。近年來，內地城市在港口業務上的發展十分迅速，但在相關航運服務業上仍有不少短板。而綜合來看，香港作為國際航運貿易中心，建立了較為完整的航運服務體系，具有世界一流的規模、運作效率、綜合服務功能和價值創造能力，且擁有效率高、聯繫性強和覆蓋面廣的優勢。「十四五」規劃也明確支持香港航運業以鞏固和提升成為「國際航運中心」為目標。在新時期，香港可以發揮其在高端航運服務業的優勢，與內地城市相互借鑒、合作從而進一步助力國家發展。

3.3 香港提升國際航運中心地位的政策建議

3.3.1 與國家商討協作吸引大型船公司在香港成立船東互保協會

船隻包租和買賣服務是香港發展船務經紀的主要部分。船隻包租涵蓋多種服務內容包括向船東提供船隻生意、為船東提供便利的航線、代表客戶商議較為有利的包租費。另一方面，船務經紀也會為貨主尋找較為匹配的貨船並完成相關的包租事宜。除了為客戶創造價格優勢外，船務經紀也負責監察航行指示的執行情況，處理日常事務如草擬合同、完成付款與交易、審閱相關文件等工作。

很多大型的外國船務經紀公司在香港設有辦事處，例如Clarksons及Simpson Spence Young等。香港的優勢不僅體現在大型船務企業的集結，更在於相關專業領域人才的聚集。香港吸引並培養了許多本地和外國的船務經紀專家，他們對於國際航運市場現狀與趨勢以及相關領域知識有較為深入的了解，可為客戶提供專業的顧問服務，以及有關航運業趨勢的最新市場資訊與情報。船務經紀專業學會(Institute of Chartered Shipbrokers)是一個有著26個分會的，專注於船務經紀、船務管理人及代理人等行業的國際性組織，其在香港也設有一個分會。這在一定程度上為香港的船務經紀提供了相關專業教育及培訓。

現時登錄在香港保險業監管局之船東互保協會名單上有九個船東互保協會，而中國船東互保協會在香港也設有辦事處，使香港成為倫敦之外全球第二大的保賠保險中心，這正是香港航運業的極具優勢之所在。有鑒於近年香港本地大船東出售業務，另一方面內地船公司崛起，實

力雄厚，加上國際政治局勢發生變化，香港可以在此基礎上促進自身的航運業轉型的同時，又可以進一步發揮其優勢並助力國家航運業的整體發展。

下一階段，一是建議特區政府集結更多內地大型船公司在港成立船東互保協會，同時聯合海外（如新加坡、美加、歐洲及非洲）有中國背景的船東及租家力量，建設一個立足大灣區、具有全球影響力的互助型海事保險組織，類似船東互保協會（P&I　Club），或者准協會的共保體，如戰爭險共保體，有利於分散風險、統一行業規範，爭取國家在該行業領域的國際規則制定話語權。二是可以考慮與寧波航運交易所和廣州港等主要平台合作，為船舶和航運相關交易創建一個集中的綜合平台，提升香港作為國際航運服務樞紐的核心優勢。

3.3.2 開拓香港海事再保險市場

海事保險是航運業非常重要的環節，所有船舶及運輸的貨物都應在完成整個航程之前投保。按照業務類型，海事保險業務可被劃分為四大部分：船體、貨物、離岸能源、保護與賠償。在香港，涉及海事保險的服務公司數量多，可提供的保險種類豐富，是亞洲少數能提供全面海上保險服務的地區之一。截止到2024年4月，香港有80家獲授權的海事保險公司，其中50家註冊成立地點為香港[20]。香港是國際海上保險聯盟（IUMI）在歐洲之外的唯一分支所在地，也是聯運保險協會（專門保險產品針對物流、港口及碼頭營運者、集裝箱運輸公司）在亞洲區唯一的分支機構所在地。此外，國際保賠協會集團(P&I)目前有12家主要成員協會，分布世界各地，為全球約90%的遠洋船舶提供保賠服務。截至2025年2月，其中10家保賠協會　(包括其聯屬機構)獲授權在香港或從香港經營保險業務。[21]

建議探索在香港成立亞洲再保險市場的可行性，研究為海事保險制定不同於普通財險壽險的專門管理辦法，進而推動國家海事保險業發展。利用英國勞合社市場對航運風險（特別是新型航運風險和交叉風險，如電子風險、信用風險）日趨保守，而亞洲再保險資本在歐洲市場日趨活躍趨勢，適時在香港試點亞洲再保險市場，從資本的角度為國家爭取國際話語權。

3.3.3 建立全球規模最大的船舶融資租賃中心

船舶行業是重資產行業，資金需要龐大，且對金融機構的航運專業知識和分析能力要求高，香港金融服務發達，主要的航運金融銀行和機構都在香港設有分支，向香港本地並且以香港為基地在亞太區域內提供專業融資服務。 同時，隨著銀行融資縮減，船舶租賃正成為最重要的航運金融和商業方式，香港2020年通過了《船舶租賃稅務寬減條例》，香港註冊船舶從國際

[20] 香港特區政府運輸及物流局（2024）香港海運業統計摘要，網址：https://www.hkmpdb.gov.hk/document/mic_report_Apr2024.pdf

[21] 香港貿易發展局（2025）香港航運服務業概況，網址：https://research.hktdc.com/sc/article/MzExMzA4Mzc2

營運所得的利潤，可獲豁免課利得稅，對吸引國際航運公司聚集有重要作用。香港蓬勃的綠色金融市場，對航運業綠色發展的新趨勢以及ESG（環境、社會責任與公司治理）投資的新要求也起到很好的支撐作用，如吸引海洋清潔能源項目融資。

建議第一，積極與國家商討並謀劃建立一個全球規模最大的船舶融資租賃中心，發揮香港優勢，充分利用國內國際兩個資本市場，制定能促進國家（包括香港）船舶融資租賃行業的相關政策。在船舶租賃業務的基礎上，推動跨境金融產品的創新。借用QDLP和QFLP等形式實現船舶融資或租賃基金的跨境資金流動。並且針對緊缺的航運金融專才，提供赴港工作的優先簽證審批，推動兩地人才流通便利。

第二，深化與在北京和天津東疆保稅區的金融機構合作，鼓勵融資租賃公司在香港設立國際辦事處。北京市匯集了中國最主要的銀行、保險、證券總部及央企租賃公司，具備完善的資金調配與風控能力；天津東疆綜合保稅區是國務院定位的北方國際航運中心的核心功能區，飛機租賃資產規模增長快速。2024年6月，香港金管局已與中國進出口銀行天津分行、工銀租賃東疆子公司簽署三方合作備忘錄，建立綠色審批通道，對在東疆完成SPV架構的租賃公司來港設國際辦事處，實行一站式牌照加託管服務，首年免租期及利得稅率減半。建議特區政府加大政策宣傳力度，助力香港扮演好「轉租賃」與「再租賃」的全球分銷中心。加快構建本地融資租賃生態圈，推動香港同時對接內地資金端（北京）與資產聚集端（天津東疆），再疊加香港自身的國際金融中心功能，形成「境內-境外」雙向循環的飛機租賃新生態。

第三，與內地有關部門商討，在香港完成混合貨幣融資和租賃航運解決方案。2025年4月，財經事務及庫務局向人民銀行、交通運輸部提交《關於在香港開展混合幣種航運融資試點的建議》，提出允許同一SPV同時發行人民幣、美元及港元計價債券，並同步配套離岸人民幣貸款。建議積極研究制定外匯額度及風險對沖細則，儘快推定方案落地實施。

3.3.4建立高水平的全球海事法律服務中心

海事、海商法律服務涵蓋海上傷亡事故和商業航運活動等，後者也涵蓋了船務融資、造船和船舶買賣等交易合同的法律程序。普通法系是海事保險和國際海商法的基礎，而香港是中國唯一實施普通法系的地區，法制健全，司法獨立。所有執業律師都精通英語，香港是倫敦和新加坡以外的全球三大海事法律中心。香港高等法院有專門處理海事糾紛的法律專家，並設有海事法庭法官。此外，海事仲裁是國際上最為普遍使用的海事爭議解決途徑，而在香港做出的仲裁裁決，目前可以在超過150個國家和地區得到執行。2020年，香港成為波羅的海國際航運公會(BIMCO)繼倫敦、新加坡、紐約外的第四個指定仲裁地，為香港海事法律服務的推廣、及香港法成為更多航運合同的准據法奠定了堅實基礎。香港國際仲裁中心近年來的業務中，海事相關

案件也常年維持不低的佔比（見下表）。相比之下，內地海事法律服務雖整體發展速度較快，勢頭強勁，但目前業務量與國際認同感較之香港仍顯不足。

表 6 2015-2023年香港國際仲裁中心受理案件中海事相關佔比

年份	總受理案件（個）	海事相關佔比（%）[22]
2023	500	16.0
2022	515	12.5
2021	514	17.0
2020	483	18.6
2019	503	14.4
2018	521	15.1
2017	532	8.8
2016	460	21.6
2015	520	18.0

資料來源：香港國際仲裁中心

建議一是，透過與內地的合作，建設香港成為高水平的全球海事法律服務中心。當前，香港律師行到內地發展需以聯營模式進行，涉及到與內地合夥人分賬、分權，管理結構複雜且責任分散。建議在海事法律方面先行先試，突破目前聯營律師事務所的模式，允許香港開設海事法律業務的律師行在內地成立獨資律所，可以直接聘請內地律師，為國內外客戶提供包括內地法律和普通法系在內的「一條龍」服務，發揮香港在海事法律方面的優勢，推動國家的海事法律服務的發展。

二是，統籌大灣區內海事法律教育數據，聯動香港商業、法律與國際資源，重點培育高端海事法律法務人才，可利用香港的人才優勢進一步打造全亞洲頂尖國際海事法律教育集群，借力香港作為國際航運仲裁中心的定位，大量吸納國際師資，為學生提供一流的法律教學與實踐機會，為國家培養相關領域專業人才。

三是，外判合約壯大本地律師行。特區政府可以定點選擇幾所有意向投資海事法律服務業的港資和有內地聯繫的律師行，提供政府外判的法律服務合約，例如海事或港口相關的法律服

[22] 此處數據不局限於海事仲裁，還包括調解等其他案件類型。

務等。港資律師行要承諾，從政府法律服務合約中所得利潤，將投資發展海事法律服務，在指定的時間內聘用，發展和培育海事法律專才團隊。

四是，推出針對海事法的律師再培訓資助。特區政府可以向現職律師提供再培訓資助，鼓勵執業律師再培訓成為海事法律專才。

3.3.5 關注人才培養提升發展可持續性

根據波羅的海國際航運公會（BIMCO）2021年的預測，到2026年，全球將面臨近90,000名高級海員短缺的危機[23]。海事處人力情況亦反映了本地缺乏具備海上經驗的人才。作為業內最具競爭力的僱主之一，即使海事處已放寬入職要求，就若干專業職系增設初級職級，但仍面臨人手不足問題，約有兩成要求具備航海經驗的崗位有待填補[24]。職業訓練局VTC（Vocational Training Council）針對海事服務業的《人力更新報告》顯示，儘管海員有清晰的晉升階梯，但其認證機制嚴格，包含航海時間和考試的要求，年輕從業員需要投放較長時間才能獲得所需證書以晉升至高級職位由於其他行業提供不少職業選擇，年輕人往往不願意投入時間來考取海事專業資歷。[25]

建議一是，支持職業訓練局VTC轄下海事訓練學院MSTI（Maritime Services Training Institute）在大灣區以創新的模式合辦海員培訓學校，擴招內地、香港與海外生源，培養新時代航運需求的航運人才，畢業生應主要服務於中國（包括香港）船東以及國家的貿易海運網路。

二是，鼓勵本地高校與內地高校如深圳海洋大學商學院合作，採取與境外機構合辦二級學院的形式，深度聯動香港商業、法律與國際資源，建設國際一流水平的海事商業管理學院。相較於須教育部逐案核准的「獨立法人中外合作大學」，二級學院層面的合作只需省級教育廳備案，可依託現有高校的人、財、物平台，快速落地。

三是，海事處可鼓勵業界向修讀指定海事課程的學生，提供在遠洋船工作的暑期實習機會，並認可他們在實習期間的海上服務時間，計算入應考「適任證書（甲板部/輪機部）（三級）」須具備的航海時間內。培訓機構也可以參考海外機構的做法，全面修訂海事課程，縮短學習時間，讓學生在較短時間內完成出海前的培訓。

3.3.6 研發海事科技加快綠色轉型

在海事科技方面，香港發揮自身優勢的同時，也可推動大灣區聚集效應，結合研發、製造、投資、孵化等環節，在綠色能源、新型船舶引擎研發等減碳和智慧科技應用等領域進行創

[23] Baltic and International Maritime Council & International Chamber of Shipping (2021). Seafarer workforce report 2021. https://www.ics-shipping.org/publication/seafarer-workforce-report-2021-edition/
[24] VTC海事服務業訓練委員會（2024）人力更新報告。網址https://manpower-survey.vtc.edu.hk/f/publication/17694/2024%20MS%20MPU%20Report_Chi.pdf
[25] 同上

新和突破。特區政府《海運及港口發展策略行動計劃》首要策略是發展香港成為綠色航運樞紐，並以淨零碳排放為最終目標，主要行動可歸納為三個「綠色」——綠色港口、綠色船隊和綠色專業知識。但以全世界航運發展趨勢看，香港在這方面具體行動的步伐仍然太小。

建議一是，推動造船業參與訂立與新能源和環保科技應用相關的國際行業標準。造船業的設計標準與船舶排放量乃至環保規則有很大聯繫，而通過環保技術的應用推動綠色低碳航運也是大勢所趨。香港應借力國家造船大國的發展優勢、以及香港自身在聯繫國際市場方面的優勢，整合行業內部力量，積極參與造船業、創新科技、新能源、環保規則的國際標準制定，推動新能源船舶標準，爭取國際話語權。例如，「香港航商總會」就聯合「必維(BV)船級社」，於2024年11月共同舉辦了深港綠色能源供應鏈交流會，共同制定了提供綠色燃料加注與出口服務的詳細路線圖，以推動相關服務的快速落地與持續優化。

二是，實現所有中大型碼頭強制性配置岸電供應和推廣新能源船舶。到2025年底，中國內地所有主要集裝箱碼頭都將實現100%的岸電供應率[26]。香港需要通過政府的法律措施，完成這一轉變。香港水域有大量輪渡、工作船等，仍在使用傳統燃油發動機，這對水質和空氣造成了嚴重污染。

三是，盡早建成綠色船用燃料加注基礎設施。作為世界大港同時又是大灣區距離遠洋航道最近的城市和零關稅地區，於香港建成綠色新能源（包括天然氣和甲醇）的加注地，不僅有競爭優勢，更是提高香港港口競爭力的有效措施。建議早日建成關鍵設施和獲得國際認證，提升香港的燃料供應貿易。

[26] 中華人民共和國交通運輸部（2023），關於示範推進國際航線集裝箱船舶和郵輪靠港使用岸電行動方案（2023–2025年）解讀，網址：https://www.mot.gov.cn/2023zhengcejd/202309/t20230901_3905228.html

第四章
香港國際航空樞紐

第四章 香港國際航空樞紐

4.1 香港國際航空樞紐的發展情況

4.1.1 積極把握發展機遇，穩步提升國際航空樞紐地位

國家「十四五」規劃賦予香港八大中心定位，當中提出「支持香港提升國際航空樞紐地位」，這是在國家五年規劃中首次將「國際航空樞紐」定位單列，對香港航空業發展具有深遠戰略意義。

為更好對接國家《十四五規劃綱要》，香港於「十四五」規劃期間，充分利用其「背靠祖國、聯通世界」的國際化優勢，鞏固提升香港作為「國際航空樞紐」的地位。據香港機場管理局（機管局）的數據，香港國際機場現時處理粵港澳大灣區約75%的國際空運量[27]，因此，「鞏固香港航空樞紐地位」對香港「內聯外通，經濟高質量發展」的貢獻重大。作為亞太地區最繁忙的樞紐之一，香港國際機場航班網絡覆蓋超過120家航空公司，連接全球約200個航點，5小時飛行航程範圍覆蓋全球過半數人口，航空貨運量超過10年位居全球第一，多次獲選「中國最佳機場」、「亞洲最佳機場」、「全球最繁忙貨運機場」等桂冠[28]。

與此同時，香港國際機場的客貨運能力得到大幅提升。根據機管局數據，香港國際機場於截至 2025 年 3 月 31 日止的 2024/25 財政年度，三項航空交通量均大幅攀升：客運量及貨運量分別上升21.6%及10.3%至5,490萬人次及500萬公噸，飛機起降量上升20.5%至373,050架次[29] 。

香港國際機場作為全球重要的航空樞紐，客運能力較強。機管局公布2025年上半年的航空交通統計數字，首六個月，機場客運量同比上升16.5%至2,940萬人次，飛機起降量增加10.1%至192,365架次[30]。於2024/25財政年度，客運市場份額中，東南亞佔26%，內地佔19%，日本佔16%，台灣佔11%。總體來看，東南亞成為香港國際機場最大的客運市場[31] 。

[27] 香港機場管理局（2025）,2024/25年報,網址：https://www.hongkongairport.com/iwov-resources/file/airport-authority/publications/annual-and-interim-reports/tc/24_25/flipping_book/II/index.html

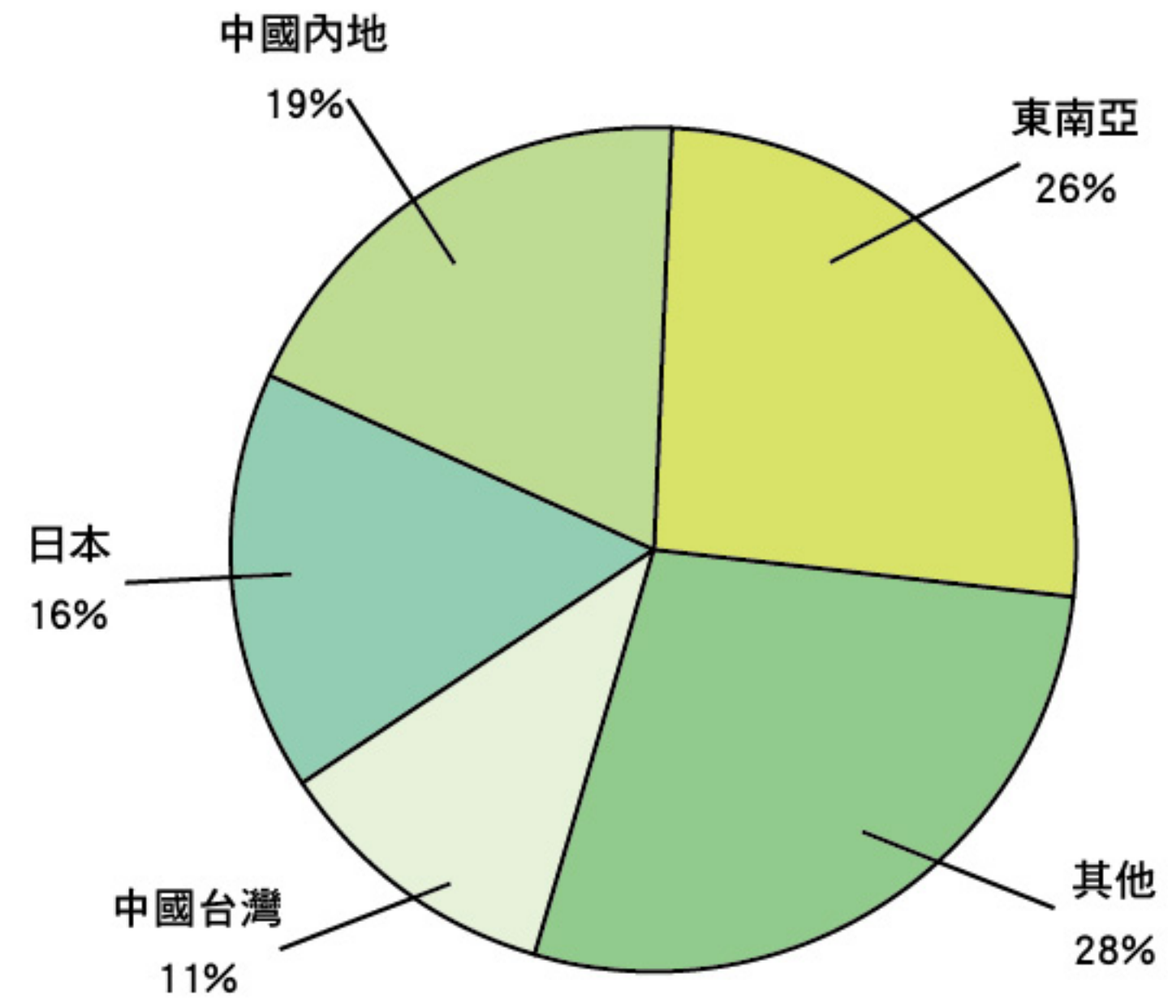
[28] 中央人民政府駐香港特別行政區聯絡辦公室（2025）,搶抓機遇，香港航空業強勁復蘇,網址：http://www.locpg.gov.cn/20250110/04d3c4d92b374e2db713b042d21223f3/c.html

[29] 同27

[30] 香港機場管理局（2025）,統計數據,網址：https://www.hongkongairport.com/tc/media-centre/press-release/2025/pr_1801

[31] 同27

圖 9 2024/25財政年度香港客運市場份額



資料來源：香港機管局，一國兩制研究中心整理

航空貨運是支持香港物流業增長及整體經濟發展的重要推動力，從貨運能力看，香港機場憑藉高效率和世界級貨運服務，在充滿挑戰的國際形勢下保持著世界領先地位。

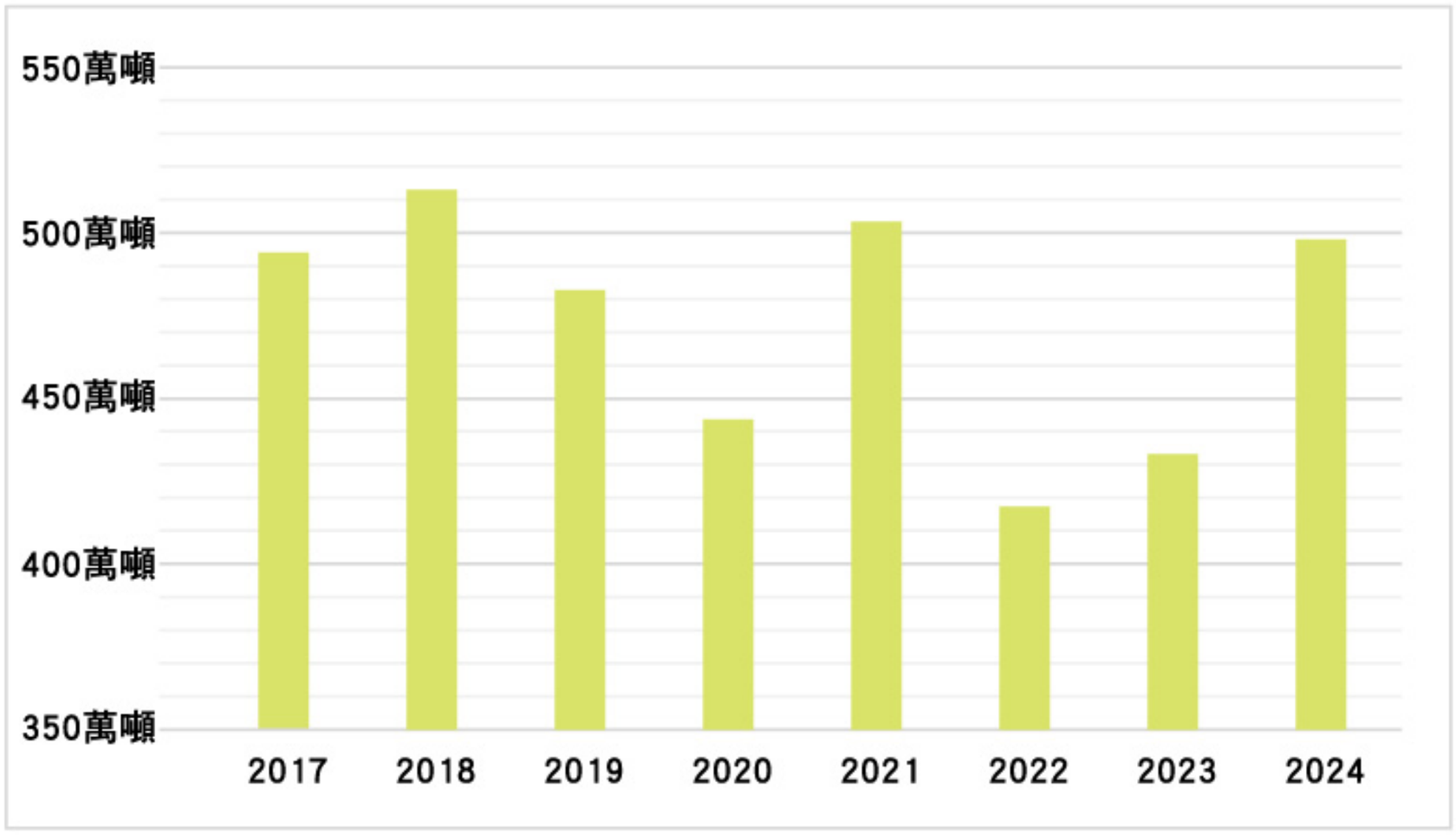
圖 10 近年全球最繁忙貨運機場排名

年份	第一名	第二名	第三名	第四名	第五名
2017	香港國際機場	孟菲斯國際機場	上海浦東機場	仁川國際機場	安克雷奇機場
2018	香港國際機場	孟菲斯國際機場	上海浦東機場	仁川國際機場	安克雷奇機場
2019	香港國際機場	孟菲斯國際機場	上海浦東機場	路易維爾機場	仁川國際機場
2020	孟菲斯國際機場	香港國際機場	上海浦東機場	安克雷奇機場	路易維爾機場
2021	香港國際機場	孟菲斯國際機場	上海浦東機場	安克雷奇機場	仁川國際機場
2022	香港國際機場	孟菲斯國際機場	安克雷奇機場	上海浦東機場	路易維爾機場
2023	香港國際機場	孟菲斯國際機場	上海浦東機場	安克雷奇機場	仁川國際機場
2024	香港國際機場	上海浦東機場	孟菲斯國際機場	安克雷奇機場	路易維爾機場

資料來源：國際機場協會(ACI)，一國兩制研究中心整理

在多重措施加持下，香港持續提升空運物流基礎設施及運輸效率，顯著縮短運輸貨物週期，並降低跨境運輸成本，近年貨物輸送量穩定在400萬噸以上（詳見下圖）。國際機場協會ACI（Airports Council International）公布2024年《全球最繁忙機場排名》，香港國際機場貨運量再登榜首。這也是自2010年以來，香港國際機場第14次被評為全球最繁忙的貨運機場[32]。

圖 11 近年香港機場貨物輸送量



資料來源：香港機管局，一國兩制研究中心整理

4.1.2 統籌布局多領域發展，運力持續升級

香港國際機場的重點基礎設施建設工程——三跑道系統，於2024年11月底啟用，三條跑道同步運作，機場運力得到大幅提升。這標誌著香港航空發展邁進新里程，同時也對香港以及粵港澳大灣區的社會經濟發展起了戰略性作用。機場的年度客貨運處理能力因三跑道的啟用提升50%，這帶來短期及長期的增長機遇。預計可使香港國際機場在未來10年內能處理達到每年1.2億人次年客運量及1,000萬噸年貨運量的目標，鞏固香港作為亞洲領先航空樞紐的地位[33]。

三跑道系統投入運作，亦會為「機場城市」發展提供動力。機管局於2019年提出機場城市發展藍圖，此後致力於將機場城市建設成世界領先新地標，吸引各地旅客到訪，積極推進機場城市下各項目先後落成。香港國際機場於2025年1月就擴大規模的機場城市推出全新品牌SKY-TOPIA——匯聚購物、餐飲、酒店、商業、藝術、運動、娛樂及水上活動的獨一無二地標，包

[32] 香港國際機場（2025）,《香港國際機場膺2024年全球最繁忙貨運機場》,網址：https://www.hongkongair-port.com/tc/media-centre/press-release/2025/pr_1782

[33] 同27

括設有約600個短期及長期遊艇泊位的機場海灣碼頭，供應來自全球美食佳餚的空運鮮活市集、亞洲國際博覽館第二期、智能運輸系統，設有自動化停車場及採用無人駕駛車輛等基建配套，各項目發揮協同效應，將很大程度吸引居民及訪客，驅動香港及粵港澳大灣區的經濟發展。

此外，香港政府還關注航空業其他具有潛力領域的發展，例如發展飛機零部件交易和重視可持續航空燃料SAF（Sustainable Aviation Fuel）的應用。在《行政長官2024年施政報告》中提到將會設立SAF用量目標，加快航空業碳減排，滿足國際航空公司對SAF日益增加的需求[34]。在《2025-2026年財政預算案》中提到推動香港發展成為亞洲首個飛機部件處理及交易中心，並助力國產飛機C919打進國際市場[35]。

4.1.3 全球競爭日益加劇，需轉化壓力為發展動力

此前，新冠疫情肆虐全球，各大國際交通樞紐均受到影響，香港國際機場的航空交通量也因此受到衝擊。目前香港政府採取多舉措積極推動香港航空業務恢復到疫情前水平。雖然恢復勢頭強勁，但現在香港的國際航空樞紐地位正面臨三大挑戰。

首先，全球供應鏈重構影響物流功能的進一步發揮。在全球供應鏈加速調整的背景下，地緣政治因素正推動部分歐美國家貿易保護主義抬頭，加速推進供應鏈區域化與本土化進程。這一趨勢削弱了香港作為傳統貨物中轉樞紐的優勢。面對跨國企業全球供應鏈重構帶來的物流中心布局新挑戰，香港亟需鞏固並提升其作為亞太地區空運物流核心樞紐的地位，以有效應對未來競爭格局的變化。

其次，世界主要機場展現出強勁的復蘇勢頭。ACI公布的年度報告中，從客運量排名看，美國亞特蘭大機場客運量以破億的絕對優勢位居榜首，迪拜國際機場排名第二。緊隨其後的旅客輸送量8,000萬以上的機場為：達拉斯，東京羽田，倫敦希斯羅，丹佛，伊斯坦布爾，芝加哥奧黑尔[36]。

諸多國際上新崛起的航空樞紐對香港機場的市場份額產生分流。除區域內的傳統競爭對手新加坡之外，中東及東南亞都湧現出許多新的有力競爭對手，例如杜拜、阿布達比、杜哈、伊斯坦布爾和曼谷等。這些城市的機場恰恰也是分布在亞歐航線上，而且各自都具有很強實力的基地航空公司，所以對香港機場構成了不小的威脅。

---

[34] 香港特區政府（2024）,《行政長官2024年施政報告》,網址：https://www.policyaddress.gov.hk/2024/tc/p85.html
[35] 香港特區政府（2025）,《2025-26年度財政預算案 》,網址：https://www.budget.gov.hk/2025/chi/budget13.html
[36] ACI（2025）,全球最繁忙機場最終全球排名,網址：https://aci.aero/2025/07/08/worlds-busiest-airports-revealed-in-final-global-rankings/

再次，粵港澳大灣區區域競爭激烈，需要統籌協調空域資源。大灣區內有廣州、深圳、香港三座樞紐機場，《「十四五」民用航空發展規劃》提出加快廣州、深圳等國際航空樞紐建設，意味著廣州、深圳機場也定位為國際航空樞紐[37]。香港、廣州、深圳這三個機場都面對大灣區這一共同的腹地，所以存在互相競爭的關係。目前，各大機場的航線網路重複建設情況較為普遍，同質化競爭加劇，香港機場應積極鏈接大灣區其他機場優質資源，支持粵港澳大灣區民航協同發展。

具體而言，廣州白雲國際機場加速推進全方位門戶複合型國際航空樞紐建設。2024年全年，白雲機場新增、恢復或加密國際客運航線超60條，引入6家國際客運承運人，新增布達佩斯、塔什干等10多個客運通航點。廣州白雲國際機場2024年完成旅客輸送量達7,636.9萬人次[38]，貨郵吞吐量達238.25萬噸，同比增長16.9%[39]。同樣，深圳機場2024年全年累計實現旅客輸送量6,147.7萬人次；同年，貨運業務也延續良好發展態勢，全年貨郵吞吐量達188.1萬噸，同比增長17.6%，其中國際及地區貨量約96.5萬噸，同比增長25.3%[40]。從上一年度客運量來看，深圳機場和廣州白雲機場均高於香港國際機場，香港國際機場客運量雖有所恢復，但還未達到峰值。

在此背景下，香港有必要審視全球航空業發展現狀，並探索實施新的政策以鞏固和提升香港國際航空樞紐地位。

4.2 提升香港國際航空樞紐地位的政策建議

4.2.1 拓展航空網絡促進航線多樣化發展，鞏固航空支柱產業優勢

國家將持續加大對外開放力度，深度融入全球經濟體系，推動「雙循環」新發展格局與「一帶一路」高質量共建。在此戰略框架下，香港被賦予國際航空樞紐角色，是國家連接全球市場、配置高端資源、促進人文交流的關鍵門戶。

在日益激烈的國內外航空市場競爭格局下，鞏固並提升香港作為國際航空樞紐的地位，關鍵在於以旅客需求為核心，顯著豐富其出行選擇權。未來的發展策略應聚焦於擴展航線網絡廣度：持續拓展直飛目的地覆蓋範圍，加密熱門航線頻次，並著力開發連接新興市場、二線城市

[37] 民航局綜合司（2021）,《十四五民用航空發展規劃》,網址：https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-01/07/5667003/files/d12ea75169374a15a742116f7082df85.pdf

[38] 廣東省人民政府（2025）,廣州白雲國際機場2024年旅客輸送量7636.9萬人次,網址：https://gzw.gd.gov.cn/gkmlpt/content/4/4654/post_4654514.html#1333

[39] 廣州市人民政府（2025）,《廣州國際航空貨運樞紐高品質發展白皮書（2024—2025）》,網址：https://www.gz.gov.cn/zt/gzlfzgzld/gzgzlfz/content/post_10304843.html

[40] 深圳市交通運輸局（2025）,深圳機場三大指標創新紀錄,網址：https://jtys.sz.gov.cn/szsjtysjwzgkml/szsjtysjwzgkml/qt/gzdt/content/post_11965747.html

的航線網絡。這不僅能滿足旅客日益多元化、個性化的國際出行需求，更能有效分散市場風險，增強樞紐韌性。

為提升香港國際航空樞紐競爭力，香港需要強化航空網絡布局和提升本地運力。2024年6月機管局推出新「航空網絡拓展計劃」，包括「新航線方案」和「策略航線方案」，主要採用財政獎勵兩年/三年的激勵方式[41]。建議在此基礎上增加更多鼓勵性政策，例如可以對國際航空公司輔以特殊優惠政策，包括更具彈性的時刻協調、機場收費優惠（如起降費、停場費減免或返還）、簡化高效的審批流程以及提供必要的地勤保障支援等一攬子特殊優惠政策，降低其進入與營運成本，增強對其吸引力，提升香港航空的客貨運運力。

另一方面，建議依據市場需求動態，科學、適度地開放各類客貨運航權，對貨運航權則探索「貨運專用航權」機制，允許貨運航空公司根據電商、跨境產業鏈需求靈活調整航班計劃，強化香港作為全球航空貨運樞紐的應急調度能力。

其次，積極推動與更多國家和地區，特別是增長潛力巨大的新興市場、以及尚未開通直航的重要經濟體，簽署更多雙邊航空協定和多邊民航協定。同時，有必要審視已簽署協議的條款，擴大協議允許的航空服務範圍。此外，香港應拓展與「一帶一路」國家民航合作，增強香港與沿線國家的經貿聯繫，支持「一帶一路」倡議的全球布局。具體而言，應積極利用「一帶一路」空中絲綢之路倡議，爭取早日加入RCEP、CPTPP等區域經濟關係協議。重點吸引歐洲、中東、東南亞及「一帶一路」沿線新興市場的航司開拓至香港的遠程航線，並加密與北美、東亞核心經濟體的往返航班頻次，彌補疫情後國際航線網絡的局部空缺。截止2024年9月，深圳機場與「一帶一路」共建國家之間的國際貨運航線數量達到19條，每週往返的全貨機航班達200架次[42]；截止2025年6月，廣州白雲機場已覆蓋「一帶一路」沿線近70個主要城市[43]。因此，香港應積極開拓更多「一帶一路」航線，與大灣區其他城市共同合作，互相補充，發揮協同效應。

4.2.2 深化多式聯運網絡，打造香港國際客貨樞紐

香港國際機場的主要競爭來源之一就是其龐大的經濟腹地——粵港澳大灣區。高速鐵路網絡更將此優勢延伸，經濟腹地進一步覆蓋華南、華東、華中及西南部分地區。未來，隨著內地經濟的整體提升，大灣區之外廣闊區域的居民國際航空出行潛力將持續釋放，對國際航空產生

[41] 香港國際機場（2024）,香港國際機場推出計劃鼓勵增加航班,網址：https://www.hongkongairport.com/tc/media-centre/press-release/2024/pr_1732

[42] 深圳市交通運輸局（2024）,第20條！深圳-達卡貨運航線開通！,網址：https://mp.weixin.qq.com/s/78ZG-jlP94BwE1WpRfTW1yA

[43] 廣東省人民政府國有資產監督管理委員會(2025),廣州白雲國際機場榮獲亞太地區航空連通性最佳機場第三名,網址：https://mp.weixin.qq.com/s/6dL60HP7hbTYzLHhdYMhFw

更大需求。因此，香港與大灣區城市建立的多式聯運網絡，讓香港與內地的聯繫更緊密，更能充分發揮作為內地與國際之間超級連絡人角色，亦使香港國際機場更好地發揮「立足香港，服務全國」的使命。

（1）「空路聯運」，釋放港珠澳大橋戰略潛能

目前，香港已經實施「空路」聯運相關措施，成效顯著。香港國際機場與珠海市人民政府共同管理珠海機場，並於2023年12月開通「經珠港飛」客運項目，為旅客提供港、珠兩地機場之間無縫連接的「空—陸—空」中轉服務；與此同時，旅客亦可使用航天跨境轎車和客車服務。於2024/25 財政年度，試行「經珠港飛」跨境貨運服務；在「粵車南下」的推動下，香港國際機場於2024年11月推出「轉機停車場」，停車場採用全自動化操作，由港珠澳大橋到來的轉機旅客，把車輛開到停車場指定地點後，便可轉乘機管局營運的接駁車輛，直接進入機場禁區辦理登記手續及登機，無需辦理出入境香港手續。下一階段，將啟用「訪港停車場」，方便入境旅客前往機場城市的設施以及香港其他地區。

為更好地釋放港珠澳大橋戰略潛能，建議特區政府與珠海政府合作推動跨境通關模式優化，同樣，為激活「公路+航空」聯運活力，也可考慮將此跨境通關模式選擇性複製到其他口岸。跨境通關模式優化包括推動與珠海優化現有跨境貨車政策，推進牌照、司機保險、執業資格等「軟」配套的互認互通，考慮更廣泛應用電子鎖監管跨境貨車，降低時間成本。

此外，構建「一票通」聯運體系整合香港機場、珠海機場、跨境運輸企業資源，推出 「機票+陸運」聯程票務，旅客/貨主可單次支付、獲取全程聯運憑證，提高選擇「公路+航空」聯運方式的積極性。最後，為提高整體聯運效率，建議推廣「自動化聯運樞紐」模式，複製「轉機停車場」經驗：在珠海機場、港珠澳大橋珠海口岸建設同等級自動化停車場，支援「粵車南下」旅客雙向無縫換乘。

（2）「空鐵聯運」，實現深港機場間鐵路聯通

港深西部鐵路目前規劃範圍是從前海到洪水橋，未來預留了進一步向南北延伸的空間。向北的延伸線會連接到深圳機場，甚至可能再和東莞、廣州相連接。向南的延伸線則很明確會經過欣澳、交椅洲，再到達港島的香港大學站。

建議將洪水橋至欣澳與洪水橋至港島兩條線路分開進行，優先建設洪水橋至欣澳路段。此外，建議建立港深西部鐵路與機場快線之間的接駁線，使深港乘客無需轉車，可以直達香港機場，從而提高大灣區和香港旅客到達機場的便利度，提升深港機場間的連通性。

（3）優化「空港聯運」，推廣至大灣區腹地及其他區域

在粵港澳大灣區建設深入推進的時代背景下，莞港深度合作建設直達機場空側的跨關境海空聯運快速通道，設立香港國際機場東莞空港中心，為香港與大灣區之間的空運貨物提供創新的海空貨物聯運服務。該項目把香港機場安檢、打板、貨站收貨等核心功能前置到東莞，空運貨物在空港中心完成上述處理後在東莞港搭乘船舶抵達香港機場上飛機，便可直達全球多個國家和地區。這項服務可將整體成本減半，並縮短三分之一的運作時間。據機管局數據，截至2025 年3 月31 日，有超過120 家香港貨運代理商參與計劃，並有逾20家航空公司在東莞收貨。於2024/25 財政年度，經這項服務處理的貨物總值約180億元人民幣[44]。

鑒於已經取得明顯成效，建議將該橫跨內地與香港兩大關貿區的空港中心項目模式複製推廣到有著豐富產業集群且有航空出口需求的其他地區。

（4）空運貨物應用射頻識別技術RFID，提升貨物跨境通關效率

RFID作為一種高效的自動識別技術，可以顯著提升物流鏈中的效率、安全性和智能化水準。具體而言，用RFID對物品進行標識，可以實現數字化便利出關：待運物品附上RFID標籤，同時在管理平台上進行登記，將RFID的TID/EPC存儲區作為主鍵，將物品訊息（種類，重量，體積，價值等）以及物品發送訊息（來源，目的地，計劃運送時間，收貨方等）與之進行綁定。待運物品進入收件倉庫寄存，入庫出庫均進行RFID自動掃描，並向管理平台上傳物品跟蹤訊息，由此實現產品訊息數字化。此外，用RFID也可以對在途物品進行即時跟蹤：機上RFID讀寫器自動掃描物品RFID訊息，綜合GPS/北斗定位訊息，按照一定的時間間隔向管理平台發送，實現在途監控。對於需要監控溫濕度的物品如生物製品，可在RFID標籤中嵌入感測器，將溫濕度訊息一併上傳，實現在途監控。在途監控訊息可上傳至管理平台以及相關監管部門如海關檢驗檢疫等部門。

建議空運跨境物流中應用射頻識別技術RFID（Radio-frequency identification）技術，通過數字化智能化監管，實時跟蹤貨物定位，提高貨物跨境通關效率。

4.2.3 把握全球轉口貿易新機遇，鞏固航空貨運優勢地位

香港國際機場自1996年起成為全球最繁忙的國際貨運機場，在國際航空貨運量的領先優勢十分明顯，在亞太區內更是獨佔鰲頭。轉運運力效率高、併貨能力强和國際航班網絡廣是香港國

[44] 同27

際航空貨運領先的重要支撐。

隨著國際政經形勢變化，香港航空貨運面臨新的挑戰和機遇。第一，「中國加一／加N」導致貿易通道轉移，香港傳統優勢被削弱，轉運地位受到影響。第二，全球進入電商時代，區域內機場競爭華南地區製造業的空運出口貨源，尤其深圳作為跨境電商企業重鎮，進出口量高速增長，使香港在吸納貨源中承受更大壓力。

面對國際貿易形勢的改變和大灣區各機場國際空運網絡持續擴張的威脅，香港國際機場近年積極推展多項具策略性的新設施發展。這些新設施將有效保障香港機場未來中期的航空貨運發展。但是，面對強勁的區內競爭，香港必須穩中求進，在現有的基礎上更高層次的統籌航空和貿易相關政策，充分利用自由港優勢，優化香港航空中轉運輸流程。

建議檢視《進出口條例》，優化其中轉運相關的條款，特別是第60G章《進出口(戰略物品)規例》規定進口和出口「受管制的戰略物品」需要準備許可證，增加了中轉貨物在本港轉運的成本，例如高科技通訊器材等產品。在轉運加工方面現行的流程也存在不便，例如貨物需要在香港拆併或重新包裝，除了需要申請「中轉確認書」外，亦需要預約香港海關到現場監管拆併或重新包裝的過程。任何在香港進行過「加工」作業的貨品（例如海鮮）都被視為先進口再出口的貨物，須向漁農自然護理署/食物環境衞生署及香港海關報備進出口文件。建議修例放寬轉運加工的限制，允許貨件由內地經香港向外轉運途中在香港本地進行低程度的加工。此外，其餘一些必要的清關程序應儘快電子化以提高通關效率並減低成本。

4.2.4 把握綠色航空機遇，建置香港本地SAF摻混設施

（1）全球航空低碳轉型加速，把握綠色航空時代話語權至關重要

近年來主要氣候指標仍在惡化，全球碳減排活動迫在眉睫，實現碳中和成為當今世界最為緊迫的使命[45]。在航空領域，國際組織制定系列目標及實施機制以促進航空領域碳減排。2021年10月，國際航空運輸協會IATA（International Air Transport Association）通過全球航空運輸業於2050年實現淨零碳排放的決議[46]。2022年10月， 國際民用航空組織ICAO（International Civil Aviation Organization）通過了截至2050年實現淨零碳排放的集體長期理想目標LTAG（Long term global aspirational goal）[47]。

---

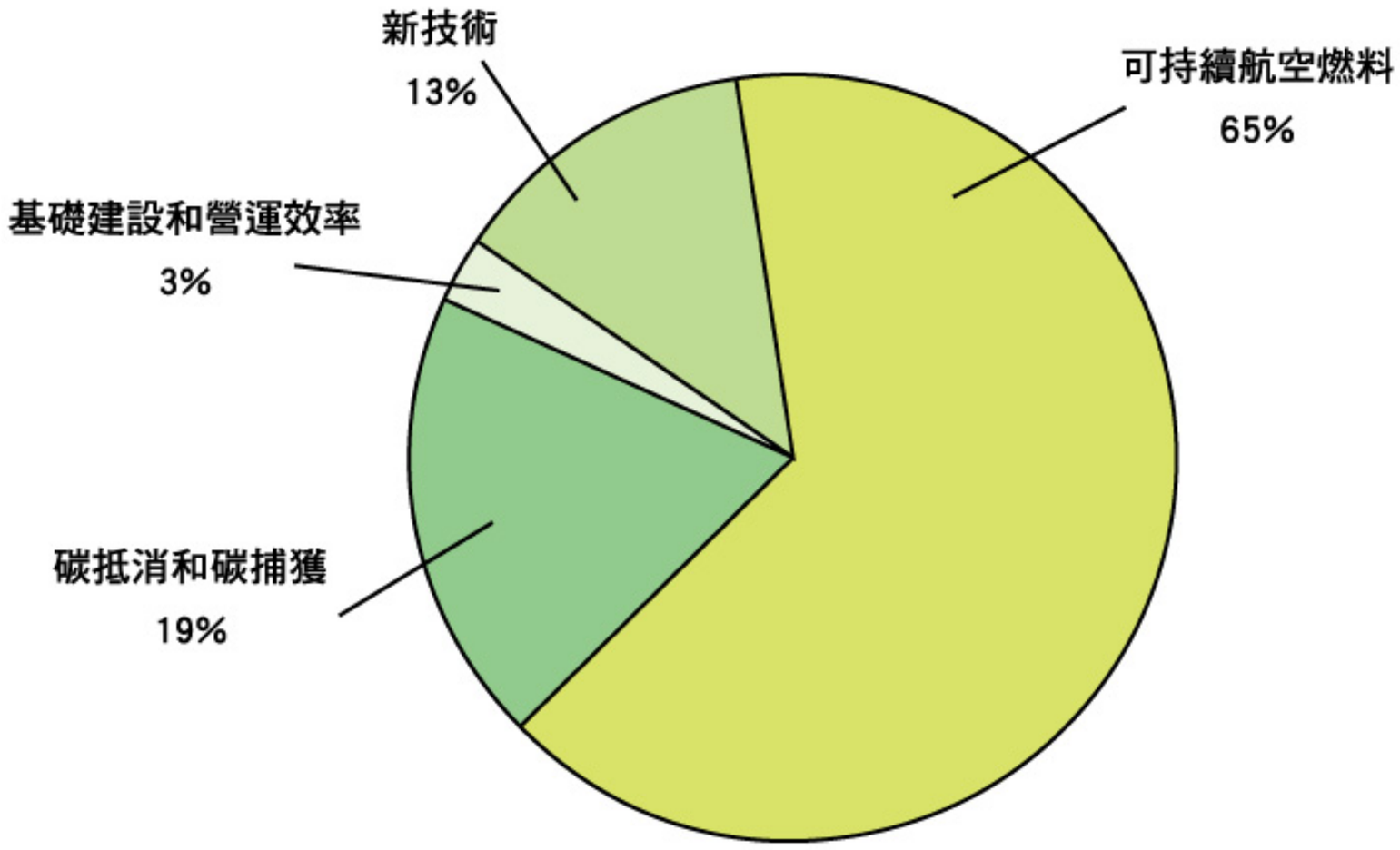
[45] Carbon Neutrality by 2050: The World's Most Urgent Mission. (2020, December 11), UNITED NATIONS,網址：https://www.un.org/sg/en/content/sg/articles/2020-12-11/carbon-neutrality-2050-the-world%E2%80%99s-most-urgent-mission

[46] Our Commitment to Fly Net Zero by 2050. (n.d.). IATA,網址：https://www.iata.org/en/programs/sustainability/flynetzero/

[47] ICAO (2022-10-09),各國通過淨零2050的國際飛行運行全球理想目標,網址：https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ZH/States-adopts-netzero-2050-aspirational-goal-for-international-flight-operations.aspx

目前，航空行業的減排方式主要包括能效提升和清潔能源替代兩種，但依靠能效提升所能實現的碳減排相對有限。根據IATA發布的2050年實現淨零碳排放路線圖顯示，約有65%的航空碳減排依賴可持續航空燃料SAF[48]，詳見下圖。SAF是以可再生資源或廢棄物為原料製成的航空燃料，全生命週期減排效果顯著，可與現有航空器和民航基礎設施良好相容。因此，未來應用更大比例的SAF是航空領域重要的碳減排措施[49] 。

圖 12 航空業2050年二氧化碳淨零排放目標貢獻率



資料來源：IATA

在此背景下，全球諸多國家正採取有力舉措推動SAF的應用與發展。歐盟2023年通過的《ReFuelEU航空法案》規定，自2025年起，歐盟機場所用燃油必須混摻2%的SAF，並計劃在2050年前將SAF摻混比例提高到70%。美國出台《通貨膨脹削減法案》和《SAF挑戰路線圖》，明確其SAF產業的發展總體路線，推動SAF的生產、應用和研發。在歐美政策引領下，日本、新加坡、南韓、印度等亞洲國家也分別跟進制定了SAF的強制摻混比例目標，SAF發展在國際上已經形成政策共識（詳見下表）。

[48] International Air Transport Association(2022),Net zero 2050: Sustainable aviation fuels,網址：https://www.iata.org/en/iata-repository/pressroom/fact-sheets/fact-sheet---alternative-fuels/

[49] 中國民用航空局(2024-09-19),網址: https://www.caac.gov.cn/XWZX/MHYW/202409/t20240919_225429.html

表 7 海外SAF發展政策/文件/行動/計劃梳理

國家/地區	時間	政策詳情
歐盟	2022年	從航空碳排放交易體系(ETS)中支取16億歐元用於補貼航司的SAF應用。
	2023年	通過《ReFuelEU航空法規》（ReFuel EU Aviation），從2025年1月1日起，所有在歐盟機場供應的航空燃料必須使用至少2%的SAF與傳統煤油混合的燃料，到2030年佔比需達6%，到2050年達到70%，是第一個提出SAF強制摻混比例目標的全球主要經濟體。
美國	2022年	美國通過《通貨膨脹削減法案》（Inflation Reduction Act），為SAF生產提供33億美元的稅收報免和補助。每加侖SAF(約3kg)可抵稅1.25～1.75美元，若生命週期排放量減少超過50%，每多減少1%可額外獲得1美分抵免。
	2022年	美國發布了《SAF挑戰路線圖》（SAF Grand Challenge Roadmap），旨在與工業界合作，到2030年實現國內SAF年產量30億加侖；到2050年實現SAF年產量350億加侖，以滿足美國航空業100%普及可持續航空燃料的發展目標。
	2023年	白宮發布《國家航空科技優先事項》，明確提出加快SAF的開發、測試和認證並在美國國內廣泛生產和採用。
日本	2021年	建立「飛機營運二氧化碳減排研究小組」，制定了航空營運脫碳路線圖，日標是到2030年SAF使用量佔航空燃料的10%。
	2022年	日本JGC控股、Revo國家公司、全日空航空公司和日本航空公司宣布組建「Act for Sky」聯盟，通過推立用日本研發、生產的SAF促進其商業化進程，並逐漸擴大應用範圍。
南韓	2024年	南韓國土部、基礎設施和工業部聯合發布《可持續航空燃料推廣戰略》強制規定從2027年起，所有從南韓起飛的國際航班必須使用SAF(約1%)的混合物。
	2025年	南韓仁川機場發布促進使用自主可持續航空燃料(SAF)的獎勵計劃，支持對象為從仁川機場出發的加注本國生產的SAF的國際航班。支持方式根據飛行距離分階段減免設施使用費，對長途航班，減免照明費用的100%；對短途航班，減免照明費的70%。
印度	2024年	印度政府設定了到2027年國際航班噴氣燃料中1%的SAF的目標，到2028年，這一比例將翻一番，達到2%。為了實現這些目標，該國每年將需要大約1.4億升的SAF。
新加坡	2024年	新加坡計劃從2026年起要求所有從該國起飛的航班使用SAF。目標是從2026年起實現總燃油佔比1%的SAF目標，並計劃到2030年將其提高到3-5%，具體取決於全球SAF行業的發展情況。 新加坡向離境航班（不包括中轉）乘客徵收「SAF燃料稅」（SAF Levy），新加坡民航局（CAAS）將使用徵稅所得集中採購SAF。政策思路是由航空公司負責支付化石航空燃料費用，乘客通過附加稅分擔SAF的額外成本

資料來源：歐盟委員會、美國能源部、英國交通部、FAA、IATA、德邦研究所、RMI等；一國兩制研究中心整理

根據中國民航局2022年1月發布的《「十四五」民航綠色發展專項規劃》，我國首次從政府層面明確提出SAF的量化應用目標。此外，2024年9月，中國開啟SAF應用試點工作，標誌著中國SAF產業進入系統化推進階段。由此可見，在全球航空業加速向碳中和邁進的背景下，中國已通過「十四五」民航綠色發展規劃和SAF試點工作確立了戰略框架。大灣區作為全國最大國際航空樞紐集群，而香港憑藉自由港地位、國際航線網絡優勢及金融創新能力，一方面需要強化自身作為國際航空樞紐的競爭力，另一方面亦可驅動大灣區機場群協同升級，參與全球治理的話語權提升。

推動SAF在香港航空業的應用是積極融入全球民航業發展的重要標誌，對香港建設具有國際競爭力的機場樞紐以及建設大灣區世界級機場群具有重要意義。結合現狀，預期「十五五」期間中國政府可能會擴大SAF試點範圍，並提出一定比例的SAF摻混使用目標。因此，香港應積極把握市場機遇，超前布局SAF產業實現航空業可持續發展。

受限於土地資源短缺，香港難以參與大規模SAF生產，但可發揮獨特優勢，在前端研發及需求端的銷售與加注環節發揮關鍵作用。例如，在加注環節，香港國際機場可以發揮其開放式航油系統(Open Access System)優勢，布局建設SAF摻混設施，通過開放式航油系統加注摻混後的SAF。

建議香港特區政府採取以下措施，推動香港成為大灣區可持續航空燃油（SAF）的先驅：

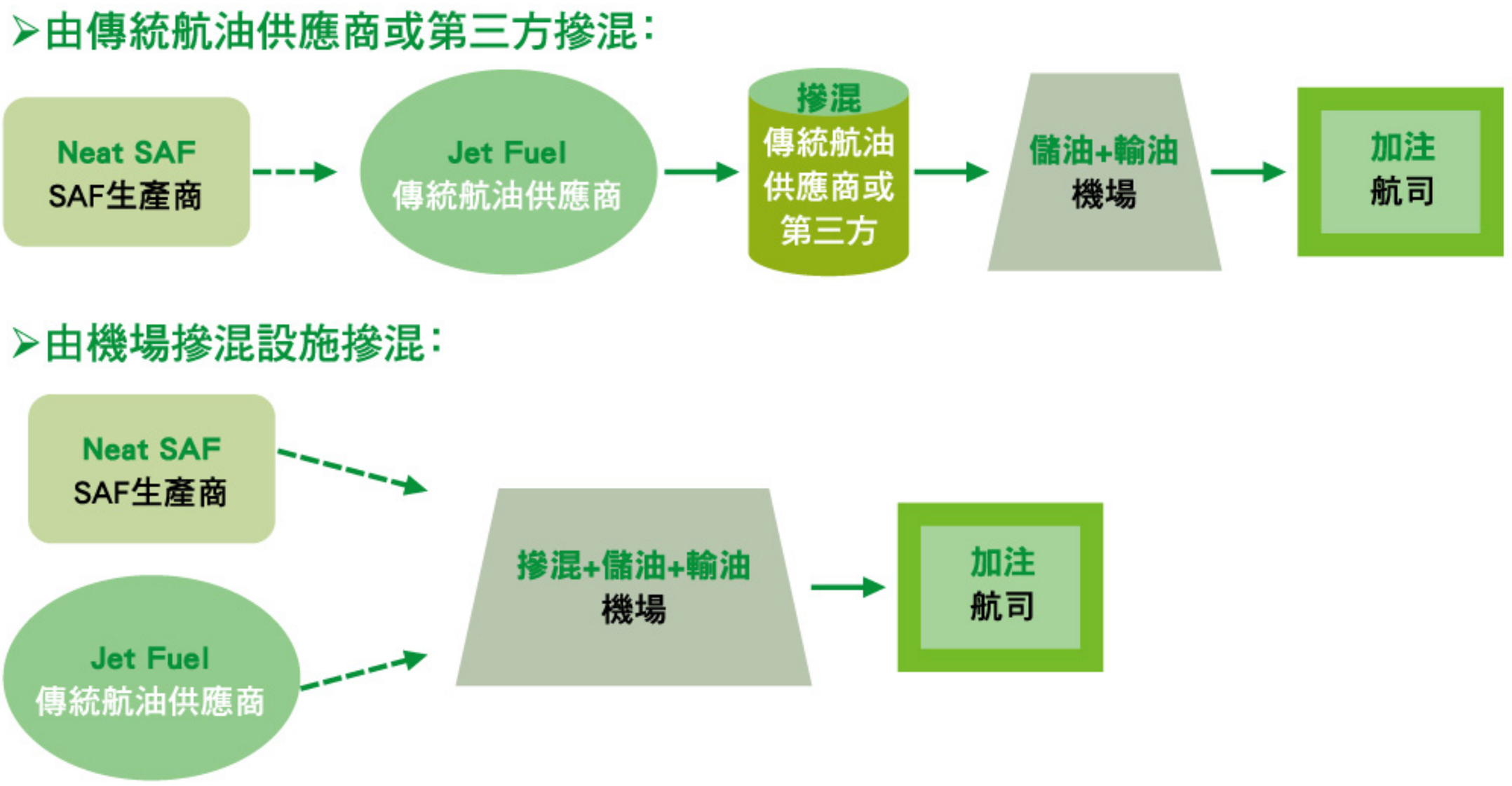
（2）香港建設摻混調合設施，長遠布局航空領導地位

香港國際機場實行的開放式航油系統的核心優勢在於此系統允許航空公司自主選擇具市場競爭力價格的航油供應商。對航司而言，航司通過香港國際機場開放式航油系統直接加注摻混後的SAF，可避免傳統渠道購買產生的溢價（參考下圖）。對香港航空業而言，建設摻混設施可以通過提升生產商對香港市場的供應意願，優化航油供應服務鏈，特別是在多個大灣區城市均有生產SAF的基礎和意願的情況下；此外，可以提升其航空網絡競爭力，強化航司對香港的依存度。對香港乃至大灣區而言，不僅能吸引跨國航企將香港作為區域乃至亞太區SAF作業基地，更將推動本地建構涵蓋技術研發、商業模式、基礎設施的完整產業生態系統。

建議採用「漸進式部署」方案，籌建香港機場SAF摻混調合設施。摻混調合設施攸關香港在大灣區SAF生態圈中的一席之位，而SAF供應鏈的複雜性與高前期成本的特性，不同用家承諾有差異，大灣區SAF用量目標亦需要分階段實現，因此，摻混調合設施的融資要求更精細的風險共擔與激勵相容機制設計。

「漸進式部署」策略採用分階段實施模式：初期階段，評估本港石油企業現有儲罐閒置數量，優先升級符合航空燃料規格的儲存基礎設施，以應對初步小規模摻混需求。中長期階段，政府可考慮投資建設香港國際機場可持續航空燃料混合設施作為啟動，借鑑機場永久航空燃油儲存庫PAFF（Permanent Aviation Fuel Facility）的營運模式，採用建設及營運成本由使用者共同承擔的模式，用戶按實際使用量付費。該方案可引入浮動分攤機制，透過「用量越多、成本越低」的定價結構，為可持續航空燃料的採用提供經濟激勵。

圖 13 純SAF和傳統航油摻混調合流程簡介



資料來源：一國兩制研究中心整理

（3）研究向旅客徵收綠能附加費，著力開創本地需求

國際上越來越多航空公司提出SAF使用承諾，然而，SAF高昂的價格導致航空公司營運成本增加，使進出香港的航班相較於其他採用補貼或徵費機制分擔SAF成本的地區而言競爭力下降。建議特區政府可以先行啟動消費者分攤機制可行性研究，如借鑒新加坡SAF 附加費徵收方案（Levy Scheme），實施「用者自付」原則，針對本地始發起飛的航班徵收SAF附加費，分擔因使用SAF而產生的溢價成本，減輕航空公司的財務負擔，並研究專項用於支持SAF基建、摻混或採購的相關營運，從而維持香港作為國際航空樞紐的吸引力。

其次，政府應定期向公眾推廣綠色航空知識，著重提升旅客認識SAF的環境效益，鼓勵消費者主動選擇綠色航班，並加深他們對徵費機制的理解和支持。這不僅有助推動SAF在本地的普及應用，更能通過市場機制與公眾參與，達致環境保護與經濟競爭力並重的目標。

第五章

香港國際創新科技中心



第五章 香港國際創新科技中心

5.1 香港創科政策發展歷程

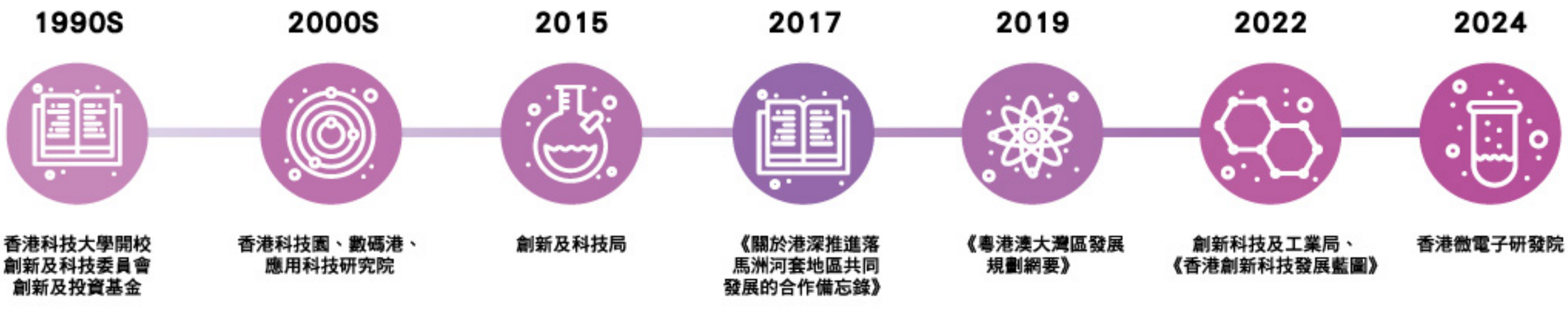
早在回歸初期，第一屆特區政府已著力規劃發展創新科技，推動經濟轉型，包括1998年成立了創新及科技委員會，1999年開始投資創新及科技基金，2000年開始設立香港應用科技研究院（2000年成立）、香港科學園（2001年成立）、數碼港（2003年開幕）、研發中心（2006年成立）等多個重要創科平台。但受經濟週期、高地價和弱製造等因素影響，香港的創科產業始終未能發展壯大。

2015年，特區政府正式成立專職的創新及科技局，並在2022年改組為創新科技及工業局，進一步提出了新型工業化發展目標；至此，香港創科發展正式按下加速鍵。2017年，香港與深圳簽訂《關於港深推進落馬洲河套地區共同發展的合作備忘錄》，確立以「一區兩園「的形式推動發展。2018年，香港交易及結算所有限公司（港交所）改革上市制度，突破性容許「同股不同權」架構的新興及創新企業以及未有收入或盈利的生物科技公司在港上市，並透過設立新的便利上市管道，容許合資格發行人在香港作第二上市。至2021 年，香港本地初創企業數目已達4,000餘間，並迎來十多間獨角獸企業的誕生。

2022年，特區政府公布了《香港創新科技發展藍圖》，提出四大發展方向——「完善創科生態圈，推進香港『新型工業化』」、「壯大創科人才庫，增強發展動能」、「推動數字經濟發展，建設智慧香港」和「積極融入國家發展大局，做好連通內地與世界的橋樑」，加快形成和發展具有香港優勢的新質生產力。

國家高度重視並支持香港創科建設，推出了多項惠港措施支持香港創科發展。在2019年2月18日，國務院發布了《粵港澳大灣區發展規劃綱要》，要求深化粵港澳協同創新，積極吸引和對接全球創新資源，加強產學研深度融合，建設國際科技創新中心。2021年，國家在「十四五」規劃進一步明確香港「國際創新科技中心」發展定位，並將深港河套科技園納入粵港澳大灣區四個重大合作平台之一。隨着河套香港園區第一期首三座大樓落成，園區將於2025年內正式進入營運階段。

圖 14 香港創科發展歷程



資料來源：一國兩制研究中心整合

結合國家戰略發展需要和香港自身創科優勢，香港的創科發展已規劃的重點領域包括人工智能和大數據、生物科技、醫療科學、先進製造業和新材料、金融科技等。其中，特區政府推出多個百億計劃，包括投放100億建設「InnoHK創新香港研發平台」，分別專注於醫療科技和人工智能及機械人科技；投放100億元推出「產學研1+計劃」，以配對形式資助來自八所大學教育資助委員會（教資會）資助大學的研發團隊，助其科研成果轉化和商品化；設立100億『新型工業加速計劃』，以配對形式資助策略性產業在港設立新智能生產設施，以及設立100億「創科產業引導基金」。特區政府進一步於2024年9月成立「香港微電子研發院」。此外，數碼港人工智能超算中心首階段設施於2024年12月啟用。在國家的支持下，香港還建有15所全國重點實驗室和6所國家工程技術研究中心香港分中心。

隨著粵港澳大灣區建設深入推進，兩地跨境創新要素包括人流、物流、資金流、數據流等有序流動不斷取得突破，進一步支撐香港創科產業發展。在世界知識產權組織《2025年全球創新指數》的最新排名中，深圳、香港、廣州創新集群首次升至榜首，顯示了粵港澳大灣區的創新實力。

2024年，二十屆三中全會通過的《中共中央關於進一步全面深化改革、推進中國式現代化的決定》進一步明確香港「國際高端人才集聚高地」定位，借助香港吸引全球頂尖科技人才，為國家科技自立自強和新質生產力發展提供人才支撐，成為香港創科發展新時期的重大使命。

5.2 當前香港創科生態存在的挑戰

5.2.1 研發投入偏低

香港研發投入不足一直是制約創科發展的重要因素。 儘管近年來香港的研發投入有明顯增長，從2017年佔GDP比例0.8%上升到2023年的1.11%[50]，但仍然低於全國平均水平的2.65%[51]，與深圳的6.46%[52]更相差甚遠，與世界上在創科方面排名前列的國家/地區作比較也有不小的差距——韓國4.96%[53]、日本3.7%[54]、美國3.4%[55]。

更為重要的是，香港R&D資金的增長主要來自於政府投資。政府研發投入的比例在持續上升，從2017年佔總資金來源的46%，到2020年超過50%，到2023年佔比超過55%。反觀來自本地工商機構的R&D資金比例從50%下降至39%（見表8）。如果與國際橫向比較，前述國家/地區的創科經費投入主要來自於企業，佔比大約63%以上，深圳的更達到了94%[56]。

表 8 選定國家及地區研發經費投入情況

（表中數據除特別列明均為2023年數據）

部分國家及地區 研發經費投入情況	中國 香港	中國 深圳[9]	中國內地 平均	韓國	新加坡 [57](2021)	日本 [58](2024)	美國 [59](2022)
工商機構	39.3%	94% （2021）	77.7%	79.2%	63.4%	77.9%	78.2%
高等教育機構	55.5%	2.1% （2021）	8.3%	9.1%	13.3%	12.9%	10.3%
政府、公共機構 或其他	5.2%	3.9% （2021）	14%	11.7%	23.3%	9.2%	11.5%
總計	100.0%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

來源：各地統計局

[50] 特區政府統計處 (2024) ，2023年香港創新活動統計，網址：https://www.censtatd.gov.hk/tc/web_table.html?id=710-86001

[51] 國家統計局（2024），2023年全國科技經費投入統計公報，網址：http://big5.www.gov.cn/gate/big5/www.gov.cn/lianbo/bumen/202410/content_6978191.htm

[52] 深圳市科技創新局（2024），2023年廣東省科技經費投入公報，網址：https://stats.gd.gov.cn/attachment/0/564/564441/4519181.pdf

[53] 韓國研發投資規模佔GDP比重居全球第二，https://chinese.korea.net/NewsFocus/Sci-Tech/view?articleId=264123

[54] 日本政府統計局（2024），科學技術研究調查（2000至今），https://www.e-stat.go.jp/dbview?sid=0003296225；https://www.stat.go.jp/english/data/kagaku/1551.html

[55] Science and Engineering Indicators (2024). Research and Development: U.S. Trends and International Comparisons. Retrieved at https://ncses.nsf.gov/pubs/nsb20246/trends-in-u-s-r-d-performance

[56] 《2021年深圳市科技經費投入統計公報》http://tjj.sz.gov.cn/zwgk/zfxxgkml/tjsj/tjgb/content/post_10242798.html

[57] Singapore Department of Statistics (2024). Research And Development Expenditure By Sector, Annual (1990-2021) Retrieved at https://data.gov.sg/datasets/d_8a847107c30ea4e1494f5ca85171077b/view?dataExplorerSort={%222021%22:%22ASC%22}

[58] 日本政府統計局（2024），科學技術研究調查（2000至今），https://www.e-stat.go.jp/dbview?sid=0003296225

[59] Science and Engineering Indicators (2024). Research and Development: U.S. Trends and International Comparisons. Retrieved at https://ncses.nsf.gov/pubs/nsb20246/trends-in-u-s-r-d-performance

背後原因，與香港產業結構集中在金融、貿易物流、消費類服務業有關，這些行業過去對科技投入和研發的動力不足，隨著人工智能等新一代技術革命深入發展，這些行業的轉型需求日趨緊迫，但政府支持創科發展的資金很大一部分是通過教育資助委員會及其轄下的研究資助局給了大學。在2023年，工商機構、高等教育機構和政府機構的研發活動開支分別佔香港本地研發總開支的39%、56%和5%。但按資金來源分析，香港本地研發總開支中，政府和本地工商機構的出資比例分別為55%及39%。同時，在全港43,403名研發人員中，有65.4%任職於本地高等教育機構[60]。

政府資金對大學的傾斜，相對限制了產業獲得支持的渠道，而且在現有政策框架下的多種創科資助計劃，資助計劃歸屬不同部門審批，存在程序複雜冗長、類別重疊、資源分散、以及未能適應創新技術市場化速度等問題，抑制了創科企業申請。

創科產業發展也難以主力通過大學研發孵化來實現，研究型大學本身需要有前瞻性的基礎研究，不能只關注產業化研究，並且大學研究與產業需要存在轉化難問題。

5.2.2 科研成果轉化難

（1）大學研究成果與市場需求和產業發展存在脫節

香港有著5所世界百強大學，在基礎研究領域上更具領先優勢，但以教授為核心的團隊，以個人研究方向為基礎，以發表國際期刊為導向開展工作，不同於企業家的思維——即從產業需求出發找技術解決方案，研究人員的思維和工作模式容易造成研究成果與市場需求存在差距，這不僅意味著研究成果難以商業化，也意味著博士生畢業後投身企業還得繼續培訓，無形中增加了企業研發的成本。

而從大學研究孵化出的企業也存在核心人員缺乏企業經營和市場開發的困境，教授通常不會脫離學校教職去全職經營企業，大部分研究團隊的成員自身也缺乏經營企業的經驗，如果要到市場上尋找職業經理人，一方面職業經理人未必了解技術; 另一方面，以教授為核心的研究團隊如何與職業經理人建立互信的關係也是很大挑戰。

[60] 特區政府統計處（2024），2023年香港創新活動統計，網址：
https://www.censtatd.gov.hk/tc/wbr.html?ecode=B11100102022AN22&scode=580

（2）公立大學的管理制度限制了大學研究成果商業化

香港的公立大學通過大學教育資助委員會（簡稱教資會）撥款，教職人員的薪水和研究經費均來自公帑，而為規管公帑的合理使用，大學對於教員的工作規管甚為嚴格。

一方面，由於大學教員工資由公帑支付，研發過程亦主要使用學校設備，故此研究成果的知識產權傳統上亦屬於大學。知識產權屬於院校而非研究團隊本身，為科研成果轉化造成不少挑戰，尤其是在產權談判過程中，對於希望購買大學科研成果的企業和資本造成不少障礙。當前，部分本地大學已經在學校內部政策上作出修訂，為研發成果的產權歸屬和使用提供更多靈活性，然而在教育局或教資會的層面，仍未對大學科研知識產權的權屬在管理框架或理念上作出調整。

另一方面，對教職員評價體系也制約了研究成果轉化。 教育局（包括教資會）在考慮本港高等教育的發展策略時，主要關注大學教學質素和科研成果的學術價值，主要關注點在於公帑是否於大學自身的範圍內用得其所。 因此，大學對教授和研究人員的評核準則主要圍繞學術研究和發表論文的水平、教學質量、以及承擔大學內部的行政工作。大學要求教員承擔大學以外工作內容的時間不能佔其總工作時間超過20%，即每周只有不超過一天可以在外工作。在以學術研究、發表論文為導向的評價體系之下，大學科研成果轉化活動並不順暢。教資會雖然有為知識轉移提供資助，部分資助計劃也加入了「經濟及社會效益」考慮[61]，但這一廣泛的概念並未有明確指標，與直接提供誘因鼓勵科研成果產業化有一大段距離。雖然香港幾間主要的研究型大學也在做一些改革，試圖推動知識產權轉移的便利化和學術研究成果的商業化，但各間大學步伐不一，機制相對保守，未能提升專利轉化速度，從而限制了研發投入的利用率。

5.2.3 本地創投不活躍

資本和商業化能力是創新集群競爭力的重要支柱，從基礎研究到創新轉化的環節，不僅需要風險投資的資金投入，更需要風投機構的專業識別能力和鏈條化運作能力。香港雖然有著成熟的資本市場和實力雄厚的風投基金，但這些基金大多選擇在香港以外投資，本地初創生態不算活躍。

在世界知識產權組織的全球創新指數2025排名中，雖然「深圳-香港-廣州」集群在全球總體排名中位列第一，但在「風險投資」細項中，「深圳-香港-廣州」集群的全球風投份額只有

---

[61] 香港創新科技署，新型工業加速計劃，網址：https://www.itf.gov.hk/tc/funding-programmes/promoting-new-industrialisation/nias/index.html

2.99%，不僅低於「聖荷西—舊金山」的6.9%、紐約市的4.8%和倫敦的4.4%，也低於「上海-蘇州」集群的3.7%和首爾的3.1%；如果考慮到人口基數，「深圳-香港-廣州」集群在創新強度上則下滑到第45名。

圖 15 全球創新指數2025排名

創新集群	總體排名	全球風投份額	創新強度排名	人均風投數
深圳-香港-廣州	1	2.94	45	134.84
東京-橫濱	2	2.19	29	141.39
聖荷西一舊金山	3	6.93	1	2,608.09
北京	4	2.86	18	345.21
首爾	5	3.14	28	279.14
上海-蘇州	6	3.70	63	198.61
紐約	7	4.80	24	701.93
倫敦	8	4.43	19	1,001.37
波士頓-劍橋	9	1.95	3	1,078.82
洛杉磯	10	2.50	37	481.01

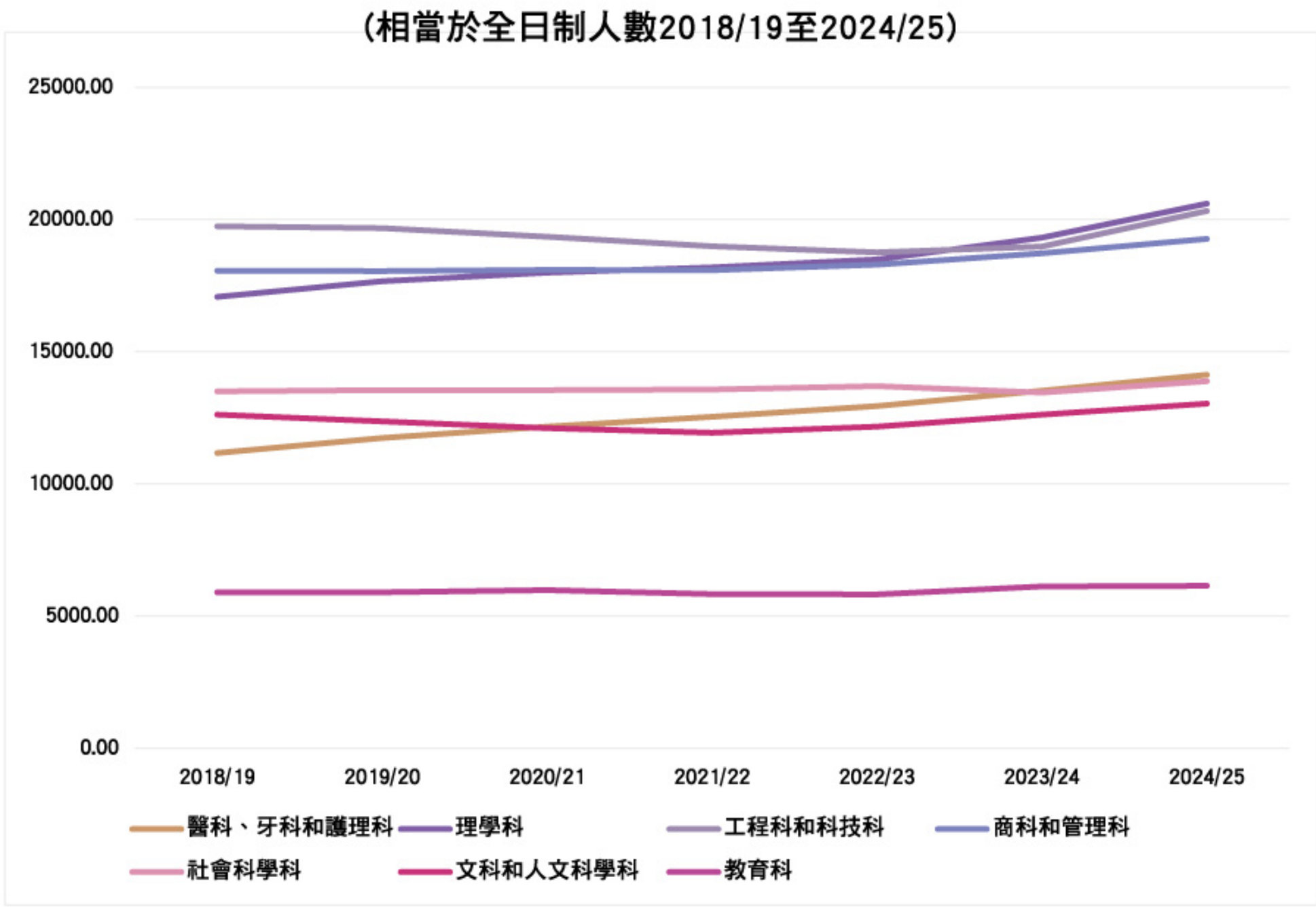
來源：世界知識產權組織

特區政府致力於加大政策和資金引導，2024年公布的《施政報告》提出，創科局將設立100億元「創科產業引導基金」，成立母基金加強引導市場資金投資制定策略性新興和未來產業。此外，「新資本投資者入境計劃」，要求申請人投資300萬元（即投資門檻3,000萬元的10%）在「資本投資者入境計劃投資組合」， 這個投資組合由香港投資管理有限公司管理，並會向與香港有關聯的公司或項目作出投資，以支持創新及科技行業和其他有助香港經濟長遠發展的重點行業。 其中「與香港有關聯」的範圍就較為廣泛，側面反映出本地的創科項目可能對資本的吸引力度仍不夠充分。

5.2.4 創科人才不足

過去由於香港產業結構偏重高增值服務業，香港DSE高分考生更願意報考醫科、法律、商科等就業前景更好的專業，畢業後也不熱衷於科研和創科事業，或者是流向深圳等其他科創高地發展，出現本地科創人才不足的問題。近年來特區政府加強了STEM（科學、技術、工程和數學）教育，包括推出「中學IT創新實驗 室」和「奇趣IT識多啲」計劃，資助中小學舉辦與資訊科技相關的課外活動，加上全社會創科風氣興起，近年就讀理工科的學生有所增加，但仍需時間投入勞動力市場。

圖 16 按主要學科類別劃分的教資會資助課程的就學人數



總體香港創科生態仍未能形成良性循環，一方面企業短期內未能招到合適的人，需要引入外來人才，而引進人才需要有住宿等配套補貼，另一方面下一代年輕人對創科行業就業前景未有信心，隨著人工智能對產業和工種來顛覆性影響 香港需要加快改革教育體制和課程設計以適應未來創科產業需求，推動「教育、科技、人才」一體化發展。

5.3 進一步推動和提升香港國際創科中心發展的建議

5.3.1 加強創科發展規劃和跨部門統籌

創新科技局負責統籌和推動香港創科發展，並統籌多個創科發展的平台，包括科技園、數碼港、應用科技研究院董事局、生產力促進局，以及多個研發中心，包括訊息及通訊技術、物流及供應鏈多元技術、納米科技及先進材料，以及紡織及成衣），但各平台獨立運作，多線匯報，在招商引資、技術發展、資源分配等方面容易出現同質化競爭。建議加強創科發展頂層設計，優化資源分配，合併部分資助計劃，細化技術領域發展規劃，促進不同創科平台協同發展。

大型創科發展項目（包括深港河套科技園、新田科技城等）涉及許多跨境事務、土地發展、交通規劃、環境保護等事宜也超出創新科技局的權責範疇，北部都會區的開發建設以及吸引大型科技企業落地往往需要多個部門的審批，流程繁瑣，拖慢了發展進程。

目前政府內部已設有由北部都會區統籌辦事處，其主任為首長級甲級政務官（D6），級別未能越過其他政策局局長或常秘，特區政府另有由創新科技工業局局長擔任主席的創新科技與產業發展委員會，但屬於咨詢性質，其官方委員包括商務及經濟發展局局長（或其代表）、教育局局長（或其代表）、財經事務及庫務局局長（或其代表）、創新科技及工業局常任秘書長、副局長、創新科技署署長和數字政策專員，而涉及土地開放與使用適宜的發展局並不在內。

建議強化政府內部對創科發展的跨部門統籌機制，提升北部都會區發展統籌層級，並納入發展局加入協調機制；並協調不同政策局，主動開放政府智能化應用場景。建議就支持創科產業落地的開發項目設立跨部門聯合審批機制，加快推進創科政策落地。

5.3.2 加強生產性服務業和新型訊息基礎設施支撐

在當前中國經濟處於新舊增長動能轉型的階段，國家提出以科技創新引領新質生產力發展，建設現代化產業體系，並要求推動「創新鏈、產業鏈、資金鏈、人才鏈」深度融合（四鏈融合），一方面，要求對產業鏈薄弱環節的技術研發和攻關，培育發展新興產業和未來產業，另一方面，運用新技術對傳統產業進行提升，推動製造業高端化、智能化、綠色化。

結合國家「四鏈融合」的策略部署，香港一方面要繼續發揮基礎研究優勢，在前沿科技領域研究突破，另一方面可以聚焦生產性服務業，發揮「國際化專業服務+數字技術融合」的獨特優勢，推動新技術賦能傳統產業。

創新科技從概念驗證（Proof of Concept）到中試（Pilot Plants）再到商品化的過程中，需要進行反復測試和快速驗證，比如工藝優化驗證、安全和效能一致性驗證，也需要制定新標準以滿足新產品和新業態的誕生，檢驗檢測在創新鏈條中的作用越發重要。建議香港充分發揮檢驗檢測和認證的能力優勢和信譽優勢，大力發展檢驗檢測和認證服務，幫助內地企業走出去，協助國家關鍵技術標準國際化。

配合創新驅動戰略和部署，國家提出加快建設智能化綜合性數字訊息基礎設施，適度超前建設5G，算力等訊息基礎設施；並持續推進京津冀、長三角、粵港澳大灣區、長江經濟帶等區域訊息基礎設施一體化發展。建議特區政府規劃本地算力能力發展目標，加快算力樞紐建設, 以及跨境數據流動和算力互通政策，為本地創科發展提供算力公共服務。

5.3.3 優化「產學研」協同模式

（1）鼓勵企業與大學合作研發

香港再出發大聯盟於2025年6月15-18日前往瑞典就當地先進的教育、科技和產業高度融合

香港再出發大聯盟於2025年6月15-18日前往瑞典就當地先進的教育、科技和產業高度融合的發展經驗進行調研，瑞典名列全球創新指數世界第二（僅次於瑞士）[62]，首都斯德哥爾摩更是歐洲人均獨角獸最多的城市，其產學研融合的創新生態尤為成功。

瑞典「官產學研」緊密結合的經驗包括：第一，企業大量投資於研發和基礎研究；第二，企業和高校共同設立的研究項目，高校研究團隊申請科學基金時，必須與業界共同申請；第三，通過校企合作項目培養人才，學生在讀書時已經參與企業或國家的科研項目，畢業就直接被招募了；第四，研究人員得到充足的支持：包括大學教授的研發成果百分百歸教授，為研究人員提供概念驗證（Proof of Concept）資助；第五，研究項目由研究員發起、採取自下而上的組織方式、採取同行評審確保質量和公平；第六，建立高度信任和充分協作的創新生態；第七，堅持國際化，追求卓越，著眼於前沿科研問題和重大挑戰問題。

建議以「企業出題、大學答題」的模式，推動大型科技企業向大學及教授團隊共同設立研發課題和教學計劃，鼓勵大學與產業界共同申請研究項目，發揮大學的科研力量前瞻性布局產業前沿技術和技術應用難題，並在實踐中教學，允許學生在參與企業項目中獲得學分。
建議為研究人員提供概念試驗資助，建議共享實驗室、數據庫、環保認證設施，聚集非競爭性企業，促進跨界合作。

2）優化知識產權機制

雖然瑞典研發成果百分百歸教授的做法難以完全複製，但當前不少內地高校已將七成以上的產權歸於研究團隊，大學僅佔三成，希望藉此向研發人員提供科研成果商業化的實際經濟誘因。

建議香港教育局亦可以考慮重新設計教員評核和激勵機制，將科研成果產業化納入教員的評核指標，以鼓勵在校教授以更積極主動的行動去接觸大學以外的創科世界，發揮更大的社會影響力。

香港本身憑藉在商業網絡、完善法制和國際仲裁等方面的優勢，具備亞太知識產權服務高地的優勢，建議通過構建國際普及的「專利代理師」、「專利估價師」等新型專業職業認證體系，推動知識產權市場化和金融創新發展，拓展該領域的服務範圍，使其成為助力新質生產力發展的生產性服務業中重要一環。

[62] 世界知識產權組織（WIPO）《2024全球創新指數》

（3）優化招商引企策略

推動產學研轉化，需要以企業需求為中心，針對香港缺乏產業驅動的制約，可以參考新加坡經驗，對科技和產業發展前沿技術進行研判，並挑選特定產業重點發展，吸引入龍頭企業進駐，鼓勵企業把產業鏈的核心部分放在本地，發揮產業鏈跟隨效應吸引入其他行業內的頂尖企業進駐。

新加坡的裕廊化工島在1960年代只有兩家煉油廠。1991年新加坡政府對裕廊島進行全面規劃，集中投資，形成了完整的石油和化學工業體系，在最大程度上共用原料供應，從而有效地降低了石油和石化產品的生產成本，提高了產品的競爭力。目前吸引聚集了包括巴斯夫（BASF）、埃克森美孚（ExxonMobil）、三井化學（Mitsui Chemicals）、等超過100家上下游石化企業，打造了完整的石化產業鏈，令新加坡成為全球第三大石油煉製中心和全球十大乙烯生產中心之一。上述發展模式後來被用於建立緯壹科技城等園區推動電子資訊、生物醫藥等產業發展，取得相當的成效。

建議香港優化招商引企策略，依託自身優勢集中做產業鏈高附加值的部分，吸引大型企業將其關鍵的產業環節放在香港，既為本地帶來了大量創科產業的高質素就業機會和廣闊的職業發展空間，也成為了吸引外部優秀創科人才來港發展的重要平台，從源頭上破解當前創科生態系統的人才難題。這對於香港自身創科產業發展和大灣區城市間創科產業的整體協同都十分重要。

香港應該提高判斷未來發展的前瞻力，設立專業團隊以積極主動的姿態招商引資，鎖定行業領域Top3 或Top5的龍頭企業，一家一家去敲門爭取他們落戶香港，為重點企業成立一個專門的全流程跨部門服務小組，協助他們處理廠房用地、人才招引、配套住宿等問題，並提供後續的跟進服務。

（4）釋放大學研究人才活力

構建產學研的有效生態，特別是引進大型科技企業之後加強發揮與本港大學良性聯動。如果研究人員在產業界有一定的工作時間和體驗，則有更多機會產生思維碰撞，對接「產」與「學」，為解決市場的技術需求帶來更多機會。企業工作與學術研究的「旋轉」，能夠令他們對產業和企業的需求理解較純粹做學術研究的人而言更加深刻。

建議香港的大學可以在5月至8月份大學暑假期間「釋放」大學教授和研發人員的勞動力，鼓勵他們善用沒有教學任務的時間，參與外間的應用型研發項目。 當中涉及到教員的工資和福利事宜，可以通過企業與大學的合作靈活處理，在不影響教員的現有年薪收入和福利安排下，例如將

原有年薪在承擔教學工作的8個月期間發出，或者根據教員在企業工作時間的比例，其部分年薪由企業承擔。長遠可以鼓勵大學教授在企業研發部門和大學間順暢的轉換工作。

5.3.4 設立香港與內地創投資金有序流動的「創投通」機制

2018年經24名在港中國科學院院士、中國工程院院士反映國家科研項目經費過境香港使用的問題，獲國家主席習近平作出重要指示，容許香港的大學和科研機構申請並在港使用中央財政科技計劃項目經費，凸顯兩地科研資源協同問題。目前香港的私募資金可以通過QFLP（合格境外有限合夥人）渠道投資內地創科項目，惟該模式並非針對科技項目或創投，而內地私募基金投資香港優質科研項目只能通過一般的對外投資（ODI）渠道，需要單次審批，未能滿足創科技術和市場發展的要求，香港正可以善用這一背景優勢，參考「債券通」、「跨境理財通」的模式，向國家爭取設立兩地「創投通」的機制，通過對基金資質要求和投資管理辦法建立安全有序的創投資金「南向通」渠道，有效吸納大型創投基金尤其是政府基金投資香港的科研項目，盤活本地的創投生態。

5.3.5 加快建設香港新型創科產業園區

香港傳統的創科園區建設以樓宇建設為導向，而不是以產業項目為導向。以北部都會區最先啟動的河套園區為例，其建設路徑就延續了過去香港科學園「先建樓，後招租，租滿再建下一期」的房地產開發模式。2001年啟動的香港科學園雖然佔地面積僅0.22平方公里，但前後分了三期，耗時16年才得以完成總共23棟樓的建設。 河套園區按照此模式，共規劃了67棟樓。從現有時間表看，河套香港園區2017年啟動建設，直到2025年底才能落成3棟樓（其中還包含一棟宿舍樓），最快到2028-2029年才再陸續落成5棟樓，耗時約12年時間才完成第一期共8棟樓的建設。而規劃中另外59棟樓尚沒有啟動建設的時間表，整個園區很可能到2040年代後才能完成樓宇建設。這就是因為沿用了房地產開發模式，而缺乏以產業布局引領的園區建設思維。

香港可以與內地互設產業園，將企業落戶與產業園區建設結合，建立合作關係後，亦可以拓寬香港科研項目在內地不同城市孵化的可能性，使本地科研成果更好地與內地龐大的市場需求對接，進一步協助本地科研成果「走出去」。

具體而言，首先，園區以「土地+基建」一次性解決創科企業最頭痛的租金與配套問題：在北部都會區及河套合作區內劃出連片用地，讓前述選定的新興及未來產業進駐。其次，園區把「政策紅利」變成可觸摸的服務：設立一站式「創科政務專櫃」，統一處理環評、藥監、輻射牌照、人才簽證及稅務優惠，並引入預先審批機制，容許企業邊建設邊試產，降低試錯成本。第三，園區透過「房東+股東」雙重身份建立利益共同體：園區公司以低租換股權或認股權證，

把租金收益轉為企業增值收益，再將部分利潤回投園區孵化基金，資助下一批初創，形成內生的資本循環。同時，園區與港交所合作設立「Pre-IPO加速器」，為符合18C章條件的企業提供合規、路演及基石投資人配對，縮短上市路徑。 第四，園區以「校園—園區—社區」融合模式鎖定人才：與香港的大學簽訂「共用實驗室」協議，教授、研究生可帶項目進園區進行中試; 園區內配建人才公寓、國際學校及微創新街區等基建。最後，園區透過「場景開放」打通市場：政府把醫管局、機管局、港鐵的採購需求提前釋放，讓園區企業在智慧醫療、無人駕駛、碳管理等方面先有本地示範訂單。由此，產業園區成為香港創科由「科研強」轉為「產業強」的關鍵樞桿。

第六章
區域知識產權貿易中心



第六章 區域知識產權貿易中心

6.1 香港區域知識產權貿易在「十四五」時期的發展情況

6.1.1 國家對香港發展區域知識產權貿易的部署

在當前經濟全球化與科技創新深度融合的時代背景下，知識產權已成為推動現代產業高質量發展的核心要素。依託知識產權開展的專利授權與技術交易，不僅促進科技成果轉化、完善創新生態體系建設，更成為驅動產業升級的關鍵引擎。我國《知識產權強國建設綱要（2021-2035年）》明確提出到2025年實現知識產權強國建設階段性目標的綱領性要求，《國民經濟和社會發展第十四個五年規劃綱要》進一步部署支持香港建設區域知識產權貿易中心。作為國家區域協調發展戰略的重要組成部分，《粵港澳大灣區發展規劃綱要》（2019年）也早已明確將依托粵港、粵澳及泛珠三角區域知識產權合作機制，建立完善知識產權案件跨境協作機制，開展知識產權交易，推動區域內知識產權高效流通與價值實現。

6.1.2 知識產權貿易出口不盡理想

近年來，國家在科研和本土創新上取得重大進展，國家內部的專利申請量大幅增加，2024年，國家共授權發明專利104.5萬件，同比增長13.5%。截至2024年底，國內發明專利有效量達到475.6萬件[63]。中國的國際專利申請量也連續多年位居世界第一，2024年全球PCT中國申請量為70,160件，同比增長0.9%，美國以54,087件申請量位居第二，日本、韓國和德國緊隨其後[64] 。

然而，中國知識產權出口表現卻並不突出。從國家戰略角度，為了實現國家高質量發展，必須不斷引進和發展高新技術，因此知識產權進口額要保持穩定的狀態；但是，因為中國知識產權出口表現並不理想，這就使中國成為了全球知識產權進出口貿易中最大的貿易逆差國，並且貿易逆差還在呈顯不斷加大趨勢。根據商務部統計，2023年，中國知識產權使用費進出口534.7億美元。其中，知識產權使用費出口109.7億美元，進口424.9億美元，貿易逆差315.2億美元，與上年相比增加1.2%[65]。相反，儘管美國、日本等國家在專利申請量方面表現落後中國，但在國際知識產權貿易中卻表現卓越。根據WTO數據，2023年美國知識產權服務貿易順差規模高達869.1億美元[66]。

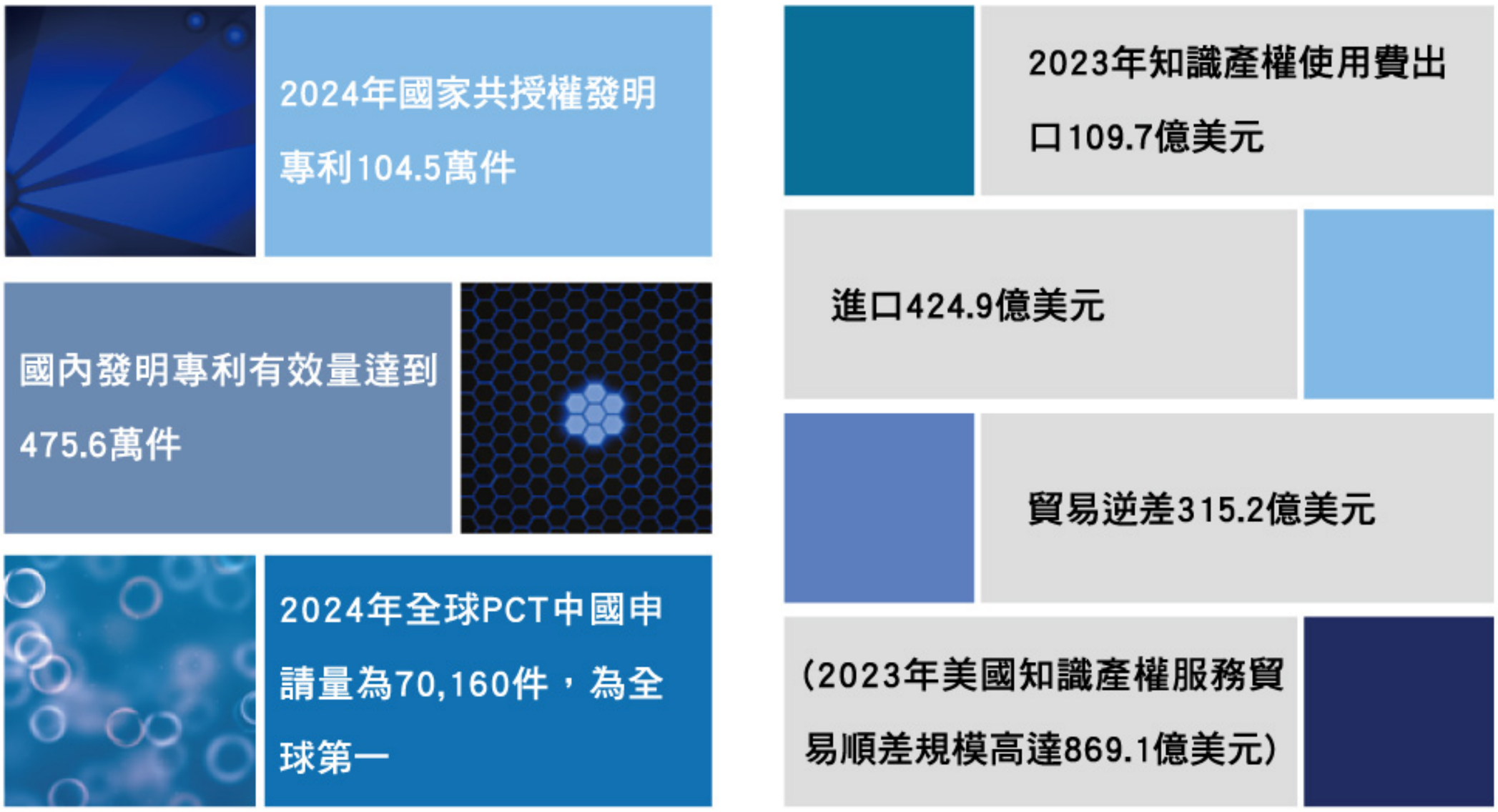
[63] 中華人民共和國中央人民政府網（2025），更多專利走出實驗室走向產業鏈。網址：https://www.gov.cn/lianbo/bumen/202501/content_6998906.htm

[64] 中華人民共和國商務部（2025），世界知識產權組織公佈2024年統計數據 中國是國際專利申請最大來源國。網址：https://cacs.mofcom.gov.cn/article/gnwjmdt/db/dbqt/202503/183689.html

[65] 中華人民共和國商務部（2024），中國服務貿易發展報告2023。網址：https://data.mofcom.gov.cn/report/中国服务贸易发展报告2023.pdf

[66] WTO（2024），Annual trade in services. 網址：https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/world_trade_statistics_e.htm

圖 17 國家知識產權發展相關概況



來源：一國兩制研究中心

6.1.3 香港可助力國家知識產權貿易發展

香港發展知識產權國際貿易中心，一方面將推動自身經濟產業多元化，另一方面將助力國家專利活化和「走出去」，發揮「超級聯繫人」作用。作為國際金融中心，香港多年來持續發揮全球資本樞紐功能。面對全球產業鏈重構與科技革命浪潮，香港正積極推動經濟結構向創新驅動轉型。培育戰略性新興產業、構建科技創新體系，培育經濟發展新動能，已成為鞏固其國際競爭力的關鍵路徑。在此進程中，知識產權特別是技術類專利的產業化應用具有重要戰略價值，既可促進創新要素高效配置，又能加速科研成果向市場價值轉化，為產業升級提供核心支撐。

6.2 香港發展區域知識產權貿易的優勢與面臨挑戰

6.2.1 現有政策優勢

香港依託與國際接軌的法律金融體系、成熟完備的仲裁機制以及高端專業服務體系，已初步構建起知識產權的發展優勢。香港政府於2019年12月推出原授專利(OGP)制度，為專利申請人開闢直接途徑，在香港可尋求長達20年的標準專利保護，而毋須先在香港境外註冊，讓專利

申請制度更加方便快捷，有助吸引更多專利落地香港。[67]香港政府亦在2024年中，修訂了《稅務條例》，以推行「專利盒」稅務優惠，將合資格知識產權（主要包括專利）所產生的利潤稅率，由16.5%大幅調低至5%，為企業投入資源進行創科研發、將其科研成果轉化成具有商業潛力的產品或服務提供更大誘因，促成更多知識產權商品化交易[68] 。

6.2.2 已成立聯盟並成功舉辦香港國際癌症科技IP投資論壇

香港再出發大聯盟於2024年5月發布了《香港區域知識產權貿易中心發展策略》。報告以分階段、系統性布局的策略建議，提出以癌藥（包括中藥與西藥）作先行示範，在近期構建知識產權貿易及綜合服務聯盟，逐步開展生物醫藥專利相關交易的法律服務和專利質押融資等業務，有序建立知識產權貿易中心。基於報告建議， 香港再出發大聯盟已成功推動建立「國際癌症科技知識產權發展聯盟（GCIPPA，Global Cancer IP Promotion Alliance）」，並於2025年5月26日至27日贊助及舉辦了「2025香港國際癌症科技IP投資論壇」。論壇共有超過20位國際知名學者和業界領袖作為演講嘉賓，吸引了超過500人次出席，聚集39家企業參展（包括本地及國內外企業）。此次論壇為尋求融資的生物科技初創企業和希望投資前沿科技的投資者提供了合作機會，進一步促進了生物科技知識產權在香港交易。[69]

香港知識產權貿易以癌症科技IP為切入點，未來還將逐步擴闊至與知識產權密切相關的其他創新科技類知識產權，甚至可以涵蓋文化藝術、創意產業等領域，呼應「十四五規劃」中對於香港構建「國際創科中心」和「中外文化藝術交流中心」的定位，有序建立覆蓋面更廣泛的區域知識產權貿易中心。

[67] 中華人民共和國香港特別行政區政府新聞公報（2019），香港新專利制度今日正式推行。網址：https://www.info.gov.hk/gia/general/201912/19/P2019121900235.htm

[68] 中華人民共和國香港特別行政區政府新聞公報（2024），《2024年（稅務）（知識產權收入的稅務寬免）條例》刊憲。網址：https://www.info.gov.hk/gia/general/202407/05/P2024070500187.htm

[69] 香港再出發大聯盟（2025），香港再出發大聯盟推動及贊助「2025香港國際癌症科技IP投資論壇」圓滿完成。網址：https://www.hkcoalition.com/post/6537

圖 18 首屆香港國際癌症科技IP投資論壇已順利舉辦





來源：國際癌症科技知識產權發展聯盟

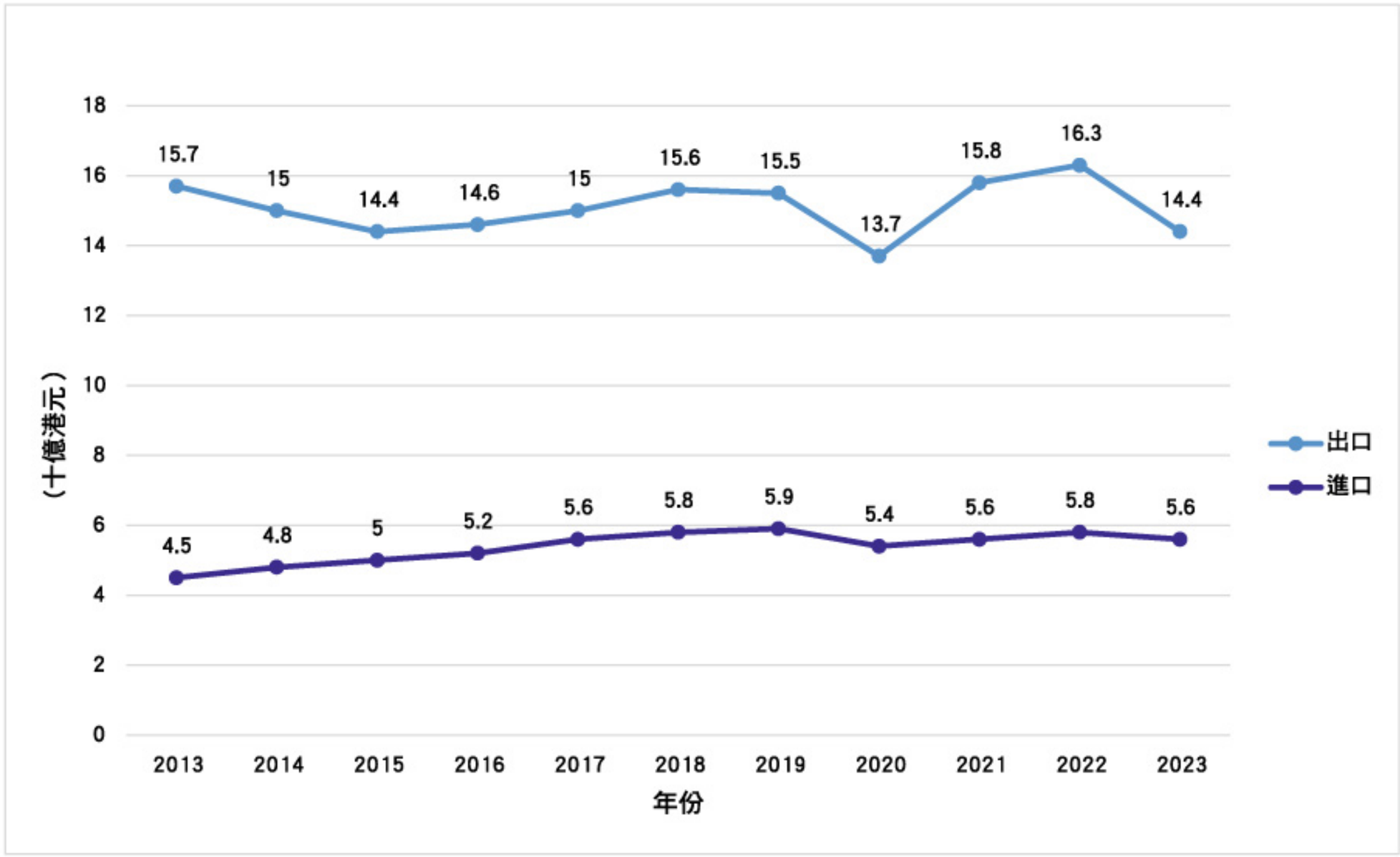
6.2.3 香港發展知識產權貿易面對的主要挑戰

香港近年積極推動知識產權貿易的發展，包括推出「原授專利」制度、推動《商標國際註冊馬德里協定有關議定書》以及推出「專利盒」稅務減免優惠等，鼓勵本土創新。然而香港在推進發展成為區域知識產權貿易中心上仍有不足，周邊地區競爭激烈，本地商業化程度不足，在市場生態及規模、制度差異、人才儲備等多方面尚有改善空間。

根據立法會秘書處2025年上半年發布的研究，2023年，香港與使用知識產權相關的進口業務總值為56億港元，出口業務為144億港元，按年分別下跌了3.8%和11.9%[70]。2013年至2023年間，香港與使用知識產權相關服務貿易價值未見有重大發展或突破。

[70] 立法會秘書處（2025），香港的知識產權貿易近況。網址：
https://app7.legco.gov.hk/rpdb/tc/uploads/2025/ISSH/ISSH05_2025_20250324_tc.pdf

圖 19 使用知識產權相關的服務貿易價值



數據來源：立法會秘書處（2025）

再者，香港的知識產權跨境貿易量也落後於全球和亞洲的先行者。知識產權收益包括了如授權、出口等產生的收入，香港在2022年的相關收益只相當於貨物及服務貿易總額的0.1%，比起其他發達經濟體如瑞士（5.5%）、日本（5.1%）和美國（4.2%）的差距明顯，在世界知識產權組織針對133個選定地方調研的排名中，香港排行第56。此外，香港的知識產權支付額，也僅佔貿易總額的0.3%，全球排行第88。香港知識產權貿易發展緩慢，主要受下述五個方面限制：

一是本地知識產權市場規模有限。本地高品質專利相對稀缺，企業對知識產權的認知較弱。與內地廣闊的市場和豐富的專利資源相比，香港在吸引大規模知識產權交易方面存在一定劣勢，影響了其作為區域知識產權貿易中心的集聚效應。

二是知識產權專業人員短缺。勞工及福利局推算，到2028年，知識產權貿易相關的行業將出現約1,000到4,000人的人才短缺，行業所需人力需求為62,000人，人才需求主要集中在知識產權經理和知識產權服務人員[71]。此外，目前香港仍需要靠國家知識產權局的援助，提供技術支援和人員培訓[72]，以進行專利實質審查。

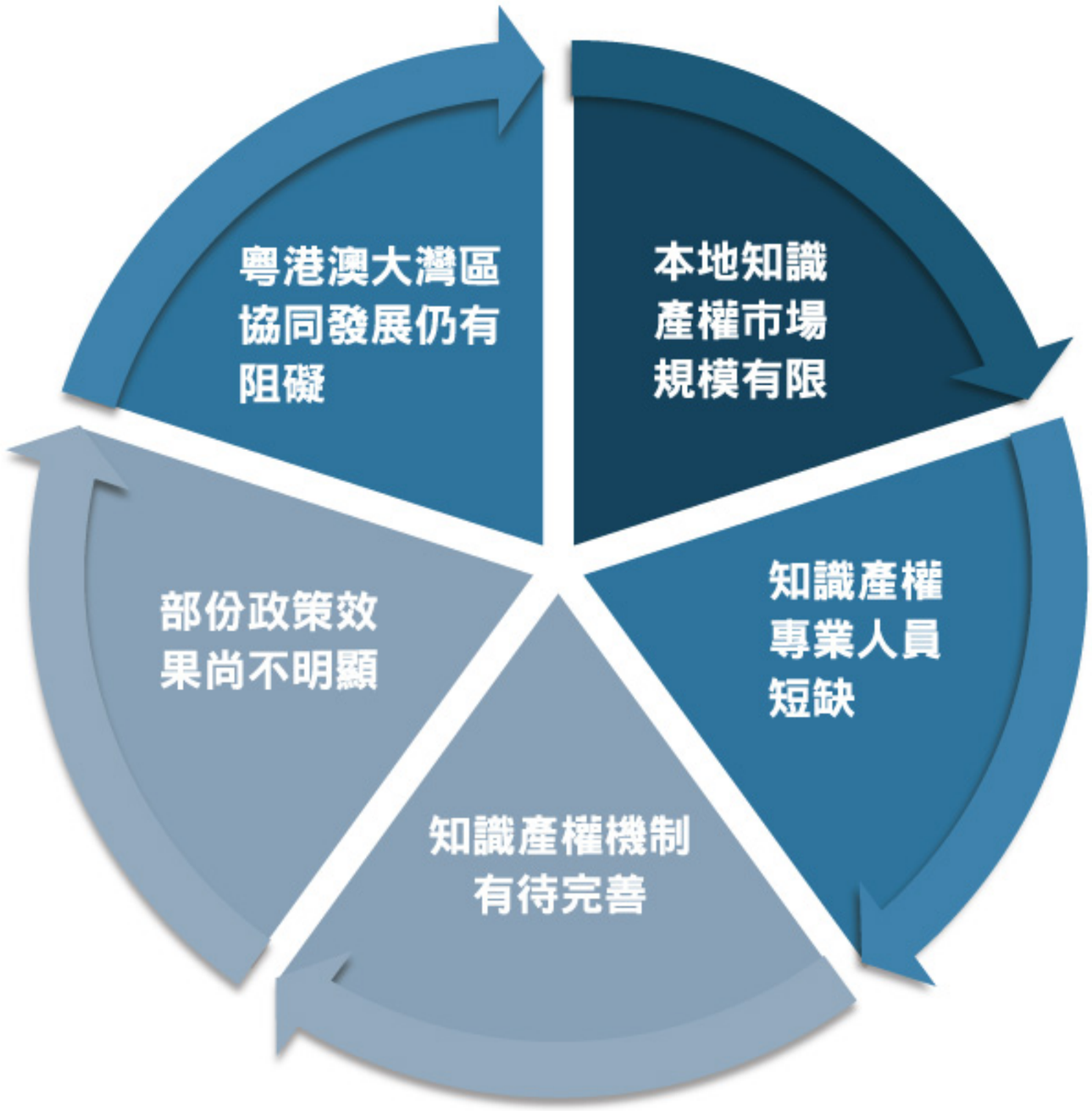
[71] 勞工及福利局（2024），二零二三年人力推算報告。網址：
https://www.lwb.gov.hk/tc/highlights/manpower_projection/2023mp_report_tc.pdf
[72] 立法會方便營商咨詢委員會（2024），建設香港為區域知識產權貿易中心的進展。網址：
https://www.digitalpolicy.gov.hk/f/papersformeeting/7694/Chi_55BFAC_Paper_7_24_IPD.pdf

三是香港的知識產權機制有待完善。內地和歐洲批出的專利能在香港註冊，而香港原授專利制度起步較晚，在2019 年才開始實施，目前原授專利在內地或國外尚未得到廣泛認可。

四是香港部分政策效果尚不明顯。2024年中，特區政府修訂《稅務條例》，為本地合資格的創新者提供「專利盒」稅務優惠，把合乎資格的知識產權收入所得納入所衍生的利潤之中，按5%特惠稅率徵收稅款。然而以上效果未能明顯提振產業發展，部分的創新者表示因為業務上的需要，仍會在海外專利當局申請專利，當中涉及對供應鏈、生產設備或目標市場等因素的考慮。

五是粵港澳大灣區區域內知識產權協同發展仍有阻礙。粵港澳大灣區有著 「一國兩制三法域」 的特點，因此香港與內地及澳門在知識產權制度上存在諸多天然差異，如保護期限、授權標準、行政管理體制、侵權判定規則等方面均不相同，這形成了明顯的制度壁壘，影響了區域內知識產權的協同創新和高效流轉，增加了知識產權貿易的成本和風險。

圖 20 香港知識產權發展面對的五大限制



來源：一國兩制研究中心

6.3 建設區域知識產權貿易中心的政策建議

在國家「十四五」規劃支持下，香港作為區域知識產權貿易中心的功能獲得顯著提升，開創了河套深港科技創新合作區的「N+1」跨境知識產權證券化模式、優化了「亞洲知識產權交易平台」等。展望「十五五」時期，期望國家繼續強化香港作為區域知識產權貿易中心的角色定位，支持香港繼續發揮「超級聯繫人」功能，透過發揮成熟的國際金融市場、優質專業服務和人才儲備，以及「背靠祖國，聯通國際」的戰略優勢，進一步激活國家知識產權價值，成為連接內地與全球知識產權市場的樞紐，為國家高質量發展貢獻新動能。

6.3.1 完善知識產權估值服務，發展知識產權質押融資和知識產權證券化服務

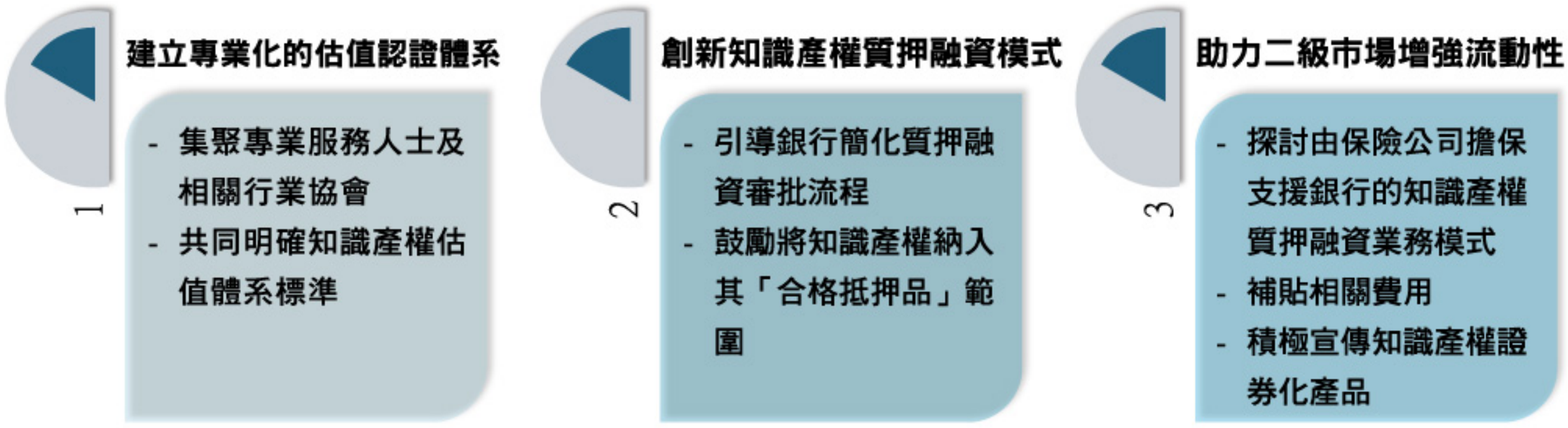
香港金融業發展蓬勃，可透過一系列的金融創新、機制改革、區域協同措施，把金融優勢運用於推動知識產權貿易，逐步完善估值、質押融資、保險及處置等範疇，協助本地初創及中小企業獲得更靈活的融資空間，突破目前發展知識產權貿易的多種桎梏。

首先，建立專業化的估值認證體系。準確估值是知識產權融資的必要及先決步驟，但因為專利技術等知識產權具有更新速度快、容易出現價值波動等特質，並涉及金融、法律、技術跨領域的專業考量，準確估值具有一定難度。因此，建議政府與各持份者合作，集聚包括註冊估值分析師、金融分析師、風險管理師等金融及專業服務人士及相關行業協會，共同明確知識產權，特別是專利的估值體系標準。透過政府牽頭帶動跨專業人士合作，長遠探索建立具有公信力，及能夠及時適應市場變化的知識產權估值制度。

其次，創新知識產權質押融資模式，以及推動知識產權資產證券化實踐。一般而言，銀行及其他金融機構在處理融資時更看重固定資產，往往低估知識產權的價值，甚至只當其是「信用增級」（credit　enhancement）的一種，而非具有價值的抵押品本身。在估值問題得到初步解決後，可引導本地銀行對合資格、具有市場潛力的知識產權融資項目（如具備多項核心專利，預期現金流穩定）簡化質押融資審批流程，鼓勵將知識產權納入其「合格抵押品」範圍。

最後，知識產權質押融資和證券化依賴活躍的二級市場。建議從風險機制設計，及生態培育和吸引投資兩個層面助力二級市場增強流動性。一是探討由保險公司擔保支持銀行的知識產權質押融資業務模式。當企業出現違約風險，在銀行處置質押物後仍有損失時，保險機構的參與可以降低銀行的風險敞口，提高銀行的放貸意願。同時，建議香港政府可以對合資格知識產權初創企業，在開展知識產權質押融資和證券化業務時涉及到的相關評估費、律師費等給予一定補貼，以緩解初創企業在發展前期的財務壓力。二是對知識產權證券化產品做出積極宣傳，吸引更多包括「一帶一路」國家在內的專業投資者群體參與，鼓勵促成更多知識產權交易。

圖 21 逐步完善知識產權估值 發展質押融資和證券化



來源：一國兩制研究中心

6.3.2 培養專利評估人才和發展專利代理師專業認證體系

知識產權服務是一項既涉及法律服務，又包含專業技術服務的跨專業服務。然而，香港的知識產權專業服務生態鏈中仍有缺失，制約其作為區域知識產權貿易中心的功能升級。

第一，香港缺乏專利評估人才。香港現有從事知識產權服務的執業律師中，並不具備足夠的理工科背景，對新興產業的專利新穎性等敏感度不足。在內地，有專利代理師專門幫助發明人寫專利文件、申報專利、無效專利，其資格考試要求應試者有理工科背景，由國家知識產權局為主導；而同時擁有律師和專利代理師執業資格，並且在律師事務所執業，主要從事專利代理和法律業務的專職律師，稱為專利律師。這種雙證專利律師可以處理涵蓋律師（專利訴訟業務）、專利代理師（專利代理業務）和其他專利非訴業務的全部業務，覆蓋專利授權、維權、轉讓、許可、投資等全流程。

第二，香港尚沒有本地專利代理師專業認證體系。目前，國家知識產權局的專利代理師資格考試由2004年起已接受香港的報名人員可以在本地參加考試，不過，香港未有專利代理師專業體系和相應的法律法規。專利代理師資格認證實行屬地管理原則，以美國專利商標局（USPTO）的專利代理人考試和歐洲專利律師資格考試（EQE）為例，兩者均需通過嚴格的考試和註冊程序。各地普遍區分專利代理師與專利律師兩種專業，這突顯了專利代理師在專業體系中的專業性和不可替代性，也體現了專利代理師專業體系在國際專利交易和市場准入中扮演著至關重要的角色。因此，在探索香港建立專利代理師資格考試的同時，也應考慮日後資格互認的方向和目標。

基於上述兩點分析，建議在過渡性安排方面，短期內可以考慮實施「資深專利代理人轉任計劃」，對具備5-8年以上相關經驗的申請人開放快速認證通道。而在中長期，研究制定專利代

理師相關法例，完成《專利代理師註冊條例》、《知識產權專業服務條例》等的制定，明確專利代理師執業範圍及倫理規範。

6.3.3 向政府爭取更有益於知識產權貿易發展的稅務優惠

政府通過稅務優惠對知識產權貿易發展進行引導至關重要，是支持知識產權貿易發展最明確的信號，建議政府盡快先行探討和推動以下稅務優惠政策。

（1）關聯公司在河套深港科技創新合作區深圳園區產生的研發活動支出應視為「專利盒」稅務優惠的具資格研發支出。

深港科技創新合作區擁有「一河兩岸」、「一區兩園」的戰略布局，是粵港澳大灣區建設的重要節點。目前深圳園區已集聚眾多知識產權研發機構，而香港園區仍在建設中。現行「專利盒」稅制規定，僅認可香港本地研發支出作為稅務優惠的計算基礎，香港以外關聯企業的研發投入不被納入具資格支出範圍，這在一定程度上削弱了稅務優惠的實際效益。

為進一步提升香港科創競爭力，建議政府考慮擴大「專利盒」政策的適用範圍，將在國家級合作平台（如深港科技創新合作區）內香港關聯企業的研發支出納入認可範圍。此舉既能回應業界實際需求，又可增強香港稅制吸引力，有力支撐香港建設區域知識產權貿易中心的戰略定位。

（2）實施知識產權代理業務稅務優惠

為促進知識產權代理業務在香港的發展，建議政府可參照現行針對特定保險經紀業務的稅收優惠政策，對符合條件的知識產權代理提供利得稅優惠。具體而言，建議對香港的知識產權代理師所從事的知識產權經紀服務而產生的應評稅利潤，給予50%的稅負減免，即適用8.25%的優惠稅率。為確保該政策符合最新國際稅收標準，建議同時定明相應的實質性經營要求。例如，需要僱用稅務局局長認為足夠數目的合資格全職僱員和承付足夠金額的營運開支等。

（3）加大力度與其他經濟體達成及落實避免雙重課稅協議

截至2025年5月，香港已與52個稅務管轄區簽訂全面性避免雙重課稅協定，並正與18個稅務管轄區進行磋商[73]。為了促進知識產權貿易透過香港聯動全球，發揮知識產權貿易中心最大化效用，

[73] 中華人民共和國香港特別行政區政府財經事務及庫務局（2025），全面性避免雙重課稅協定。網址: https://www.fstb.gov.hk/sc/treasury/general/comprehensive-avoidance-of-double-taxation-agreement.htm

建議特區政府加大力度，積極與其他經濟體達成及落實避免雙重課稅協議，與其他鄰近經濟體看齊，如新加坡已與大約100多個稅務管轄區簽訂避免雙重課稅協定[74]。

此舉具有雙重戰略意義：其一，能顯著提升香港對國際知識產權營運機構的吸引力，為其提供更優越的稅務環境；其二，將推動香港成為全球知識產權貿易中轉站，促進跨國知識產權交易，強化香港連接內地與國際市場的橋樑作用。

6.3.4 向中央申請建設「內地專利香港授權許可對接平台」

近年國家在高校科研產出、科技資源和人才方面的增長迅速，基於國際科技博弈形勢及內在經濟轉型發展的需求，國家更需要高校能推動成果轉化，形成新質生產力，創造更多價值。然而，目前內地專利想要走向國際並不容易。大學在初始研究上投入多，但在較高風險、高投入、收益不穩定的後期轉化階段普遍沒有太大的意願投入；內地專利企業也存在對國際法律和交易規則缺乏認知而不敢「走出去」的問題。因此香港可以向中央申請建設「內地專利香港授權許可對接平台」，進一步對接內地企業和高校的知識產權和海外買家，促成更多交易，具體建設方案和細節如下：

（1）明確跨境貿易路徑和市場指引

爭取國家部委支持，明確規定內地高校和企業與香港平台之間的交易原則和要求，確定有關跨境知識產權交易的標準和程序等。界定符合資格企業和高校專利標準，建立有效的管理機制，成立相應的機構或委員會，負責平台管理，並監督試驗區的運作情況。應特別針對以往企業自主出海所存在的問題和障礙，提出系統性一攬子解決方案，並構建知識產權數據庫，以及吸引更多資本和投資者參與知識產權交易。

（2）為符合資格的來港內地高校和企業開通知識產權質押融資綠色通道

內地專利在香港進行由商業保險參與的質押融資時，還要承擔比本地註冊公司持有專利開展上述業務更多的交易成本。根據香港保險行業規定，保險主體必須是香港註冊公司，這也就意味著內地專利持有人須要先在香港註冊公司以符合保險規定，進而開展由商業保險承保的質押融資業務。建議為內地企業在港開展具有商業保險承險的專利質押融資業務，設立綠色通道：

---

[74] Inland Revenue Authority of Singapore（2024），List of DTAs, Limited DTAs and EOI Arrangements. 網址: https://www.iras.gov.sg/taxes/international-tax/list-of-dtas-limited-dtas-and-eoi-arrangements?pg=1&indexcategories=All

凡在港開展具有商業保險承險的專利質押融資的業務，只需提供相應證明，無須在港註冊公司，省卻時間資金成本。

（3）組織專門針對內地高校和企業的知識產權評估及服務團隊

組織由內地專家和香港熟悉國際市場的專家，共同組成價值評估小組，專門用於評估內地高校及企業的科研成果專利價值。從而幫助投資者與高校和企業更好地了解其知識產權的價值、應用前景和市場潛力，促進知識產權的有效運用、轉化和交易。除此之外，建議香港政府應為參與試驗區的各方提供相應的培訓和支持，包括專門為科研人員、大學教授提供相應的市場服務支持，舉辦培訓課程、提供指導文件和資源，建立相關業務專家咨詢網絡。

圖 22 建設「內地專利香港授權許可對接平台」示意圖



來源：一國兩制研究中心

第七章
亞太區國際法律及爭議解決服務中心

第七章 亞太區國際法律及爭議解決服務中心

7.1 香港建設「亞太區國際法律及爭議解決服務中心」發展情況

7.1.1 香港法律服務「背靠祖國、聯通世界」的獨特優勢

香港的法律制度建基於法治精神和司法獨立，在「一國兩制」框架下，法律制度一直是香港發展的獨特優勢，亦是國家所需的重點領域。長期以來，普通法是香港的制度特色，目前世界約有三分之一的國家實行普通法[75]，尤其是在國際金融、航運、貿易等重要領域，普通法更是主要通行規則。基於多年的努力建設，香港擁有享譽世界的普通法制度文化、經驗、信譽，並培育出豐富的法律人才庫，建構起重視法治精神的社會。

香港的法律服務具有「背靠祖國、聯通世界」的獨有優勢。香港是國家唯一實行普通法的司法管轄區，《基本法》第八十四條訂明，香港法院可參考其他普通法適用地區的司法判例。此外，香港毗鄰內地，亦是唯一以中文和英文為官方語言的普通法法域，與國際貿易和投資規則高度接軌，不少國際貿易或投資合同的當事人均會選用普通法管轄區的法律作為適用法律，是國際與內地機構尋求國際法律和仲裁服務的首選平台。

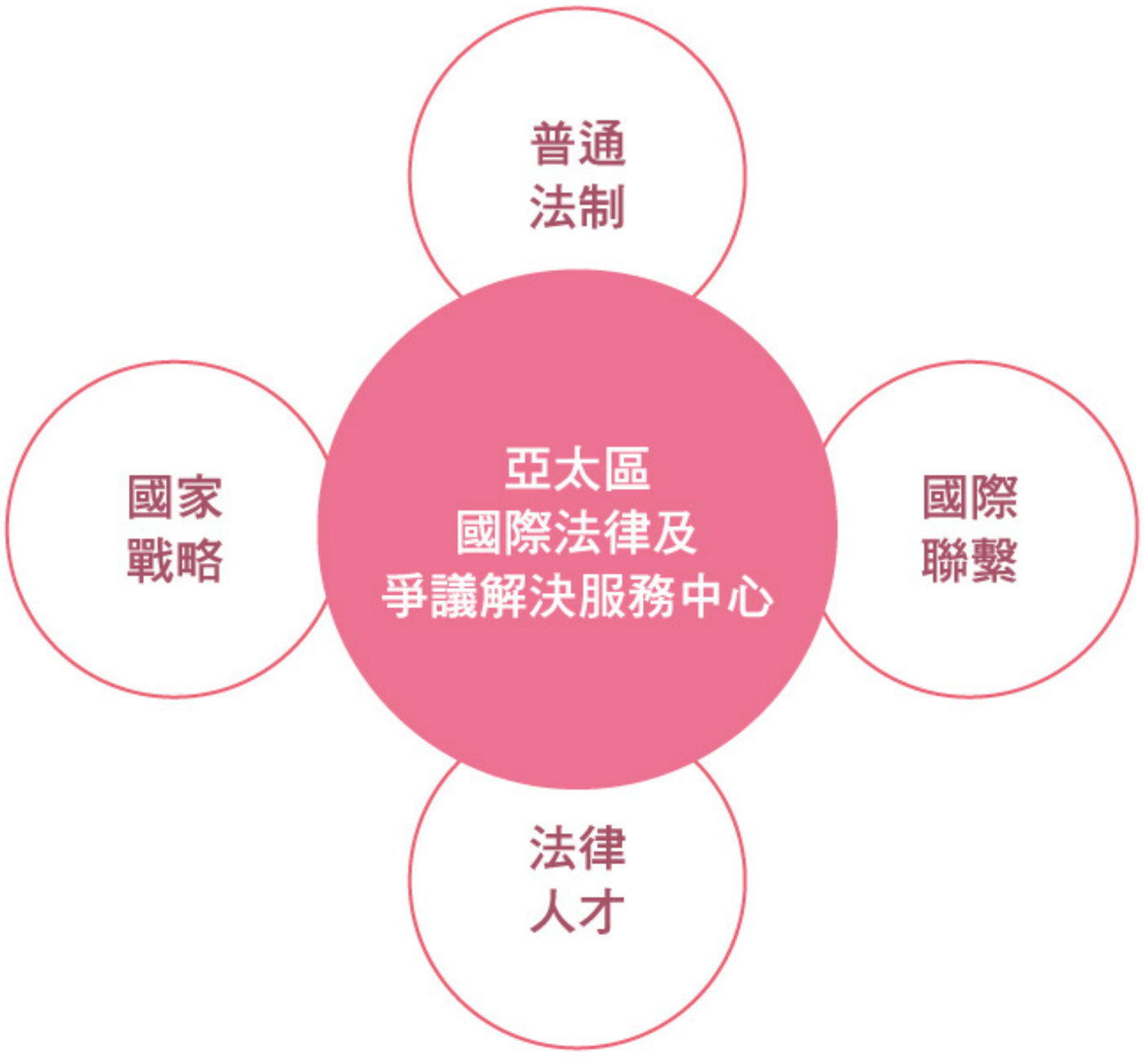
此外，香港的仲裁服務的獨特優勢在於其仲裁裁決可在內地及多個國家有效執行。在香港作出的仲裁裁決，可在《承認及執行外國仲裁裁決公約》（《紐約公約》）的172個締約國強制執行。內地和香港於1999年簽署《關於內地與香港特別行政區相互執行仲裁裁決的安排》後，在內地和香港作出的仲裁裁決可在兩地有效執行；其後於2020年，雙方進一步簽署《關於內地與香港特別行政區相互執行仲裁裁決的補充安排》，使香港成為內地以外首個司法管轄區，容許仲裁程序的當事人向內地法院申請保全措施，有效防止被執行人於仲裁程序進行時銷毀證據或轉移財產，從而保障裁決債權人在仲裁結果中的權益。

在國家的支持下，香港憑藉其獨特優勢，具備優良條件發展國家《十四五規劃》和《粵港大灣區發展規劃綱要》中所提出的「亞太區國際法律及爭議解決服務中心」的策略性定位。在國家推動產業鏈全球布局的背景下，中資企業走出去的過程中，在國際稅務、上市融資、跨境爭議解決等方面，視香港作為重要的法律服務提供者，而香港法也常被選擇為跨境合同的準據法。此外，在國家的「一帶一路」倡議中，香港亦是為「一帶一路」項目提供高水平國際化法律和爭議解決服務的理想地點。

---

[75] 包括實施單一制普通法國家及混合普通法與其他法制的國家。

圖 23 構成香港「亞太區國際法律及解決爭議服務中心」的四大元素



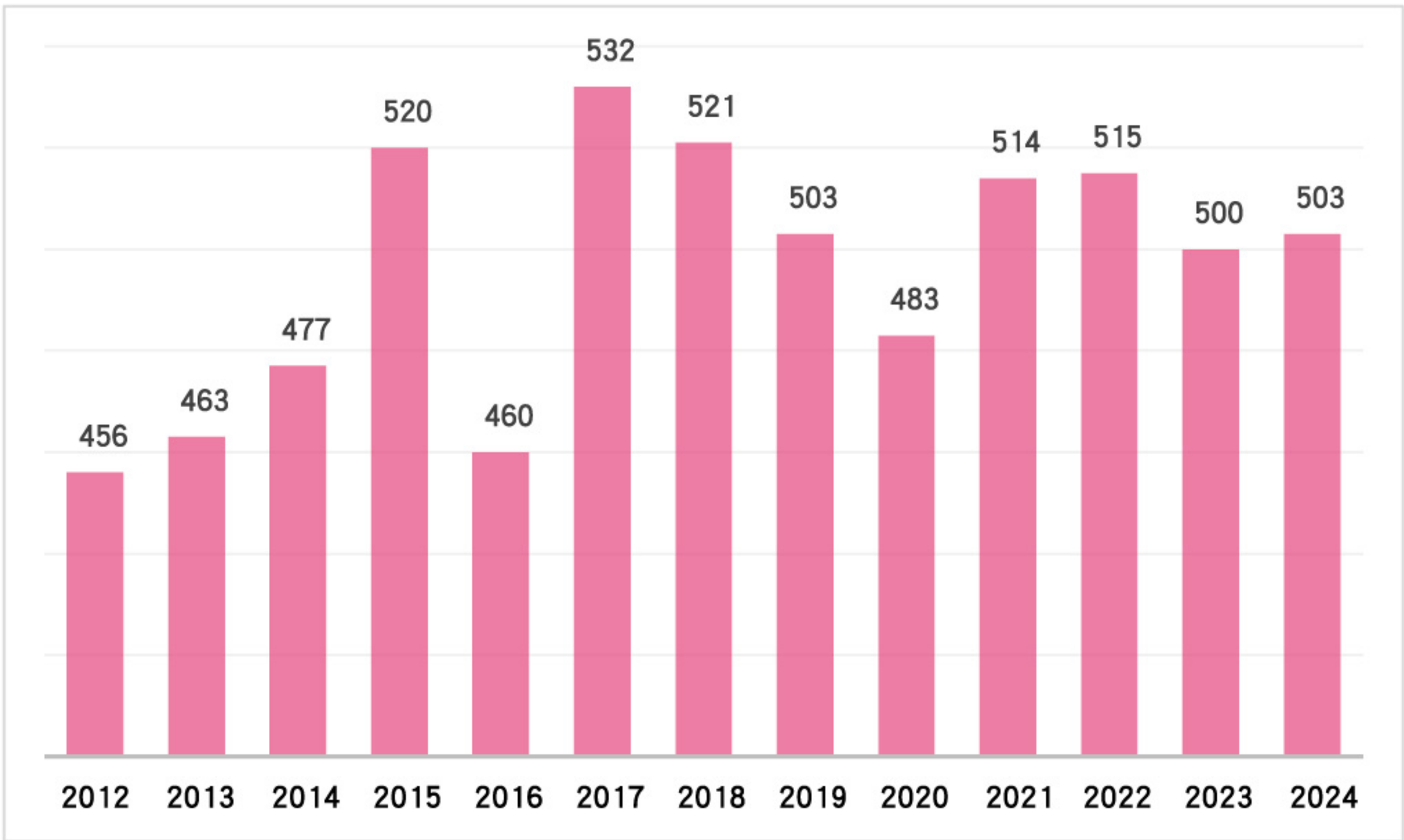
7.1.2 「亞太區國際法律及爭議解決服務中心」的最新發展

特區政府與法律服務業界一直致力鞏固及發揮香港「內外聯通」的獨特制度優勢。根據內地與香港在2003年簽訂的《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》(CEPA)，香港與內地的律師事務所可成立合夥聯營的律師事務所，為世界各地客户提供一站式的法律服務，香港的大律師也可受僱於內地企業擔任顧問。2024年10月簽訂的《CEPA服務貿易協議》第二份修訂協議，新增「港資港法」和「港資港仲裁」的措施，支持在粵港澳大灣區城市註冊的合資格港資企業，可選擇使用香港法律為合同適用法，以及選擇香港為仲裁地。2024年1月，《內地民商事判決（相互強制執行）條例》（第645章）和《關於內地與香港特別行政區法院相互認可和執行民商事案件判決的安排》正式生效，推動兩地法院相互認可和執行民商事案件判決。以上的政策安排逐步實現了香港與內地法制的對接，並讓香港可更好發揮法律和爭議解決服務的優勢，尤其是發揮香港仲裁的國際優勢，助力大灣區高質量發展。此外，2020年公布推行的「粵港澳大灣區律師執業考試」，亦有助加深香港律師對內地法律制度的認識，促進開展大灣區法律業務。

國際層面，設立國際法律機構是鞏固香港國際法律服務優勢的重要一環。在特區政府及商界的支持下，香港國際仲裁中心於1985年成立，致力開展亞太地區爭議解決及仲裁服務，尤其是專注於仲裁、調解、審裁和域名爭議解決等領域；中心處理案件數量由2012年的456宗上升至

2024年的503宗(見下圖)，2024年提交HKIAC的所有仲裁案件中有76.4%為國際案件(即至少有一方當事人來自香港以外)，所有仲裁案件的爭議金額總額達1,060億港元（約136億美元）。[76]經過逾三十年的努力，中心已達到財政上自給自足，強化作為國際仲裁機構的獨立性，成為亞洲領先的爭議解決中心之一。此外，在中央政府支持下，香港2024年成功爭取國際調解院總部落户。國際調解院是世界上首個專門以調解方式解決國際爭端的政府間國際法律組織，是落實《聯合國憲章》規定以調解方式和平解決國際爭端的重要機制，創始成員國包括中國、印尼、巴基斯坦、老撾、柬埔寨、塞爾維亞、白俄羅斯、蘇丹等。就此，特區政府正在檢視規範香港調解專業認證和紀律事宜的制度，並就強化規管制度提出建議措施，以提升香港的調解服務水平。

圖 24 香港國際仲裁中心處理案件數目



資料來源：香港國際仲裁中心

國際合作層面，特區政府與法律業界亦致力加強與國際法律及爭議解決機構合作和交流，發揮香港作為「超級聯繫人」的獨特角色。特區政府積極與國際法律組織及機構展開合作，包括邀請其在香港設立辦事處、舉辦論壇會議、開展教育培訓課程，以多元化協作形式深化關係(見下表)。律政司司長及副司長於2023年及2024年率領業界代表出訪「一帶一路」沿線國家，

[76] 香港國際仲裁中心(2025)，關於HKIA-統計數據，網址：https://www.hkiac.org/zh-hant/about-us/statistics

包括東盟成員國(泰國、越南、文萊及馬來西亞)以及中東國家，重點介紹香港在一國兩制下的獨特優勢，藉以推廣香港「內外聯通」的法律服務，吸引海外企業透過香港拓展中國及「一帶一路」其他地區的投資機遇。

表 9 近年香港與國際法律組織的合作

合作組織	合作內容
亞洲—非洲法律協商組織	根據亞非法協與中央人民政府於2021年11月10日簽署的協定，亞非法協香港區域仲裁中心於2022年在香港設立
國際統一私法協會	由律政司與國際統一私法協會合辦的第二屆亞太國際私法高峰會議於2024年11月4日香港法律周2024期間舉行
聯合國國際貿易法委員會	聯合國貿法委亞太司法高峰會是由聯合國貿法委和律政司兩年一度合辦的旗艦活動。第五屆亞太司法高峰會於2023年11月在香港舉行
海牙國際私法會議	海牙國際私法會議亞太區域辦事處自2012年在香港成立，是區內的唯一區域辦事處。海牙國際私法會議亞太周於2023年9月在香港舉行
海牙國際法學院	由海牙國際法學院與亞洲國際法律研究院共同舉辦(律政司和香港國際法律人才培訓學院為支持機構)的第二期香港高階課程，主題為「外國民商事判決的承認與執行」，已於2024年12月在香港圓滿完成
國際商事仲裁理事會	有「國際商事仲裁界奧林匹克」之稱的國際商事仲裁理事會(ICCA)於2024年5月在香港舉行第二十六屆大會，吸引了來自70多個司法管轄區的1,400多名代表參加，出席人數是ICCA大會歷年之冠

資料來源：香港特區政府

作為專業服務，人才是香港法律制度賴以成功的關鍵要素。香港擁有大量既具備豐富國際法律服務經驗、且熟悉國家政策的法律人才，能夠充分理解國內企業以及境外投資者的需求，提供高質多元的法律和爭議解決服務(見下表)。為加強法律專業人員能力建設方面的工作，律政司在2024年11月成立「香港國際法律人才培訓學院」，學院專家委員會的成員包括海牙國際私法會議秘書長及國際統一私法協會秘書長等國際法律專家。學院透過定期舉辦法律實務課程、研討會和國際交流活動，促進「一帶一路」沿線地區的人才交流，培養更多熟悉國際法、

普通法、大陸法、國家法制及訟辯技巧等的法律人才。此外，律政司亦積極建立和深化與多個國際法律組織的合作關係，加強法律人才的國際交流，例如招募公私營界別法律專業人員，借調往海牙國際私法會議和國際統一私法協會等國際法律組織工作，為本地法律人員提供涉外法律事務的持續培訓機會，並助力業界與內地和海外法律同業、專家和學者等加強專業交流。

表 10 香港律師及律師行數目(截止2024年底)

執業律師及大律師	超過13,000名
註冊外地律師	1,542名(來自31個司法管轄區)
香港律師行	923家
註冊外地律師行	94家(來自21個司法管轄區)

資料來源：香港律師會、香港大律師公會

香港在法律專業服務，尤其是商業法律及爭議解決服務方面，具有較高的國際競爭力，亦是近年重點的發展領域。在《2024年世界競爭力年報》中，香港競爭力排名全球第五，而在「商業法規」及「國際貿易」等方面更是排名全球第一。得益於各種有利條件，自2015年起，香港一直名列全球五大首選仲裁地之一，並在2025年由倫敦大學瑪麗王后學院公布的國際仲裁調查中獲評為全球最受歡迎仲裁地點的第2位。[77]2020年9月，波羅的海國際航運公會(BIMCO)正式把香港列為《BIMCO法律及仲裁條款》下的四個仲裁地之一。

除了原有的商業法律領域外，配合香港體育及盛事發展方向，香港亦進一步拓展在體育爭議仲裁和調解方面的空間。截至2024年10月14日，香港國際仲裁中心名冊上有102名具備體育專業知識的仲裁員，而香港調解資歷評審協會名冊上則有145名具備體育專業知識的調解員。特區政府積極推動設立體育爭議解決制度，並於2025年1月成立體育爭議解決諮詢委員會，計劃訂立一套模範體育爭議解決規則，開展為期2至3年的先導計劃。

7.2「亞太區國際法律及爭議解決服務中心」建設工作面臨的挑戰

7.2.1 國際市場競爭日益激烈

雖然香港具備良好的制度條件及政策支持，但在建設區域國際法律及爭議解決服務中心的過程中仍面對不少挑戰。

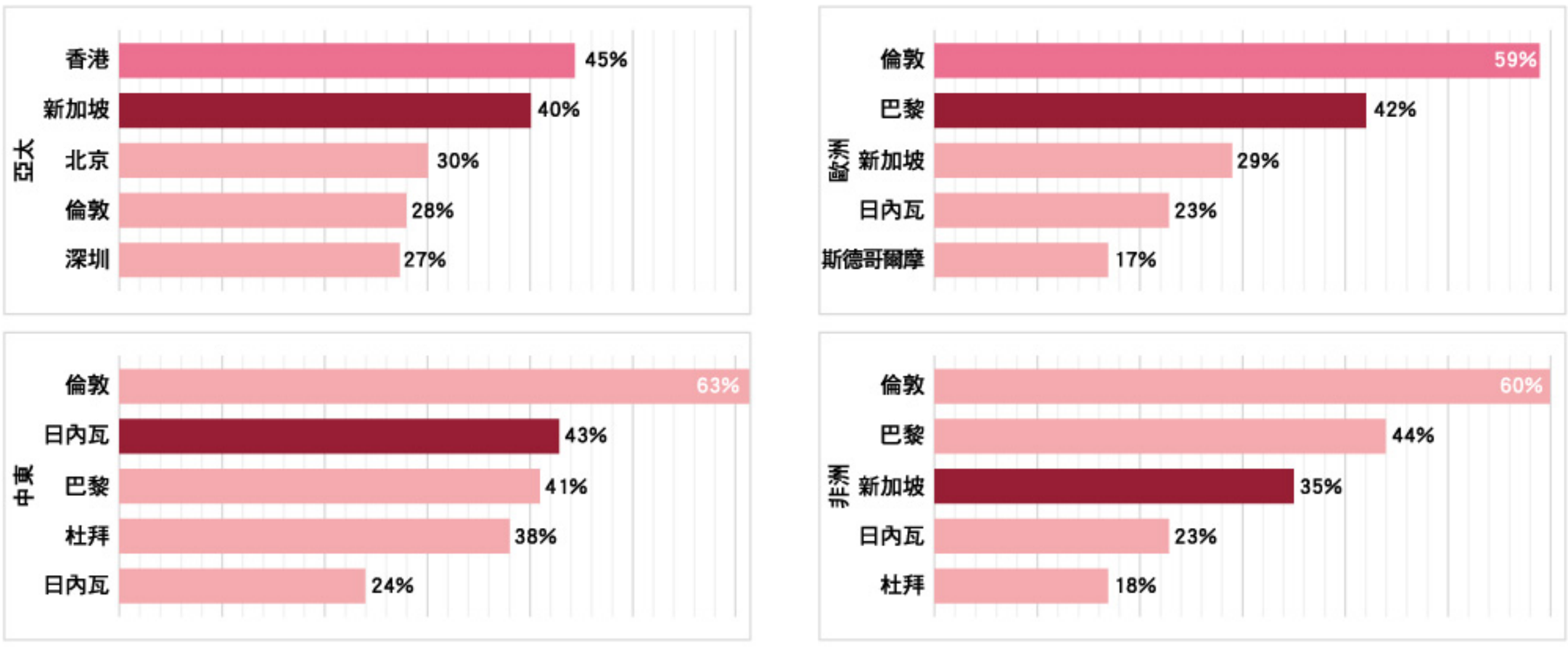
[77] School of International Arbitration, Queen Mary University of London(2025), 2025 International Arbitration Survey The path forward: Realities and opportunities in arbitration, https://www.qmul.ac.uk/arbitration/research/2025-international-arbitration-survey/

首先，隨著香港加強法律服務的國際化，其面對的國際競爭亦日益加劇，相對優勢有待進一步提升。在全球範圍內，倫敦及紐約已是成熟的仲裁中心；在區域範圍內，香港則面對新加坡的競爭。新加坡積極發展法律服務產業，推出創新政策，如新加坡國際商業法庭(Singapore International Commercial Court，SICC)、各類型法律科技監管沙盒等，亦致力吸引法律高端人才，拓展國際市場。

目前，新加坡已在國際仲裁領域與香港形成激烈競爭，加上地緣政治的複雜因素，亦成為新加坡用其相對中立性作為與香港競爭的比較優勢，影響部分國際商業主體對香港作為國際仲裁中心的獨立性的觀感及信任。

在國際調查中，新加坡曾於2021年超越香港成為亞太區最受歡迎的仲裁地，雖然於2025年的最新報告中，香港再次成為亞太區最受歡迎的仲裁地，但是新加坡在其他區域名列前茅，如在歐洲、非洲位列第三位，在中東更是排在僅次於倫敦的第二位，而香港則五甲不入，可見新加坡的國際競爭力對香港構成壓力[78] (見下圖)。

圖 25 最受歡迎仲裁地(按區域劃分)



數據來源：2025 International Arbitration Survey The path forward: Realities and opportunities in arbitration

其次，與內地法律體系銜接方面亦有進一步完善的空間。雖然香港擁有「一國兩制」的獨特優勢，但在跨境法律事務處理上仍存在障礙。例如，目前跨境破產程序協調不足，內地企業對香港法律服務的認知度和利用率亦有待提高。此外，內地城市如北京、上海、深圳亦積極發

[78] School of International Arbitration, Queen Mary University of London(2025), 2025 International Arbitration Survey The path forward: Realities and opportunities in arbitration, https://www.qmul.ac.uk/arbitration/research/2025-international-arbitration-survey/

展國際法律服務，爭奪國際法律及爭議解決市場份額，在協作未高效形成前，反而與香港構成一定競爭關係。

根據《2025國際仲裁調查報告》，北京與深圳分為為亞太區最受歡迎的仲裁地的第三及第五位，反映內地仲裁服務亦在快速增長。[79]由於文化因素及溝通成本，企業傾向與在地律師行合作，目前在港中資企業的法律事務亦大多會由內部法律團隊及內地律所處理。未來隨著中企「走出去」的需要增加，相關法律服務會否交由香港律師行處理，仍須視乎業務的涉外部份是否用選擇用香港法，以及香港律師行能否加強與中資企業的聯繫，促進跨境法律合作。

7.2.2 香港法律服務進一步發展的短板

面對日益激烈國際競爭以及加強與內地合作的需要，香港律師行的規模成為未來發展的短板。根據香港律師會的統計，在香港的926間律師行中，主要為獨資經營(45%)，其次為2至5名合夥人的律師行(43%)，另有72間為有限法律責任合夥律師行(8%)。由此可見，香港絕大多數（超過88%）都是擁有5名及以內合夥人的小型律師行。根據《亞洲法律雜誌》(Asia Business Law Journal)的「亞洲50大律師事務所2024年排名」，香港擁有100名以上律師的律師事務所只有5家，而擁有50至99名律師的律師事務所有19家。[80]相較於亞洲地區的主要競爭對手，香港本地的律師行普遍規模較小，資源不足，難以發揮規模效應擴展業務，更遑論要應對新形勢下開拓新業務領域。

此外，相比競爭對手，香港在法律科技的發展和應用上相對滯後。尤其是在後疫情時代，國際人員流動以及遠程工作模式的普及，使地理位置優勢相對弱化，增加了線上服務能力的競爭壓力。然而，香港目前線上爭議解決機制(ODR)發展相對緩慢，法院電子化程度有待提高。而且，法律科技初創企業生態系統尚未完善，法律行業傳統上較為保守，對新技術、新模式的接受和適應需要時間，可能延緩轉型步伐。

最後，專業人才的結構亦有所不足。雖然香港擁有優秀的法律人員培訓系統以及基本人才庫，但在特定發展領域的人才亦有所欠缺，未能配合行業發展需要。例如，國際化法律專才，特別是精通「一帶一路」沿線國家法律制度的專業人員目前仍有所欠缺；法律科技人才儲備難以適應行業數字化轉型需求。此外，法律業界未來要加強國際市場推廣，進行品牌建設，以及需要加強與金融、航運、貿易等行業協同，以提升爭議解決服務產業鏈整合度。就此，法律與金融、科技等領域的跨學科複合型高端人才亦需要刻意引進，以助力推動業界發展。

---

[79] School of International Arbitration, Queen Mary University of London(2025), 2025 International Arbitration Survey The path forward: Realities and opportunities in arbitration, https://www.qmul.ac.uk/arbitration/research/2025-international-arbitration-survey/

[80] Asian Legal Business, RANKINGS: ALB Asia Top 50 Largest Law Firms 2024, https://www.legalbusinessonline.com/features/rankings-alb-asia-top-50-largest-law-firms-2024

7.3 加強香港作為「亞太區國際法律及爭議解決服務中心」的競爭力的建議

相對於上述的挑戰，香港法律業界亦迎來前所未有的機遇。中國作為全球第二大經濟體，正在積極推進一系列國際戰略，包括共建「一帶一路」倡議、加入《區域全面經濟夥伴關係協定》（Regional Comprehensive Economic Partnership，RCEP）、產業鏈全球布局等。中共第二十屆三中全會《決定》明確指出，要發揮「一國兩制」制度優勢，要「深化粵港澳大灣區合作，強化規則銜接、機制對接」；要「擴大自主開放，有序擴大我國商品市場、服務市場、資本市場、勞務市場等對外開放」；要「加強涉外法治建設。建立一體推進涉外立法、執法、司法、守法和法律服務、法治人才培養的工作機制」。這些戰略發展方向意味著香港將迎來對外開放與涉外法律雙重疊加的有利條件。承接「十四五」時期的建設，在目前法律制度及行業發展的基礎上，特區政府在「十五五」時期，應從以下幾方面進一步加強香港作為「亞太區國際法律及爭議解決服務中心」的競爭力。

7.3.1 全面強化國內與國際合作，加強「內外聯通」競爭力

對內方面，特區政府應爭取中央政府的支持，配合中資企業的「出海」策略，鼓勵企業以香港法為跨境合同的準據法，並且選擇香港作為仲裁的解決地。此外，應研究進一步深化與內地法律體系銜接，擴大港資港法港仲裁的適用範圍，並建立「跨境破產協調機制」，理順兩地法律服務的對接事宜。

特區政府正在加大力度吸引海內外重點企業在香港設立總部或分部業務，其中應優先吸引中資企業在港設立融資、市場、研發等與「走出去」相關的功能性總部，透過在地化部門，更好地對接香港的普通法體系及法律業界。就此，特區政府可以推出「法律業務拓展合作計劃」，定點選擇幾所有意向拓展新業務的港資律師行，提供政府外判的法律服務合約，而參與計劃的律師行要作出承諾，從政府法律服務合約中所得利潤，將投資發展如海事、金融科技等新興法律服務，例如在指定的時間內聘用和培育相關法律專才團隊。

在實際業務層面，香港法律界應進一步推動香港與內地的法律合作，如前海於2024年成立涉外法律服務專家團，聘用多名來自香港的律師專家；深圳國際仲裁院也在近年不斷提高香港仲裁員的聘用比例，有關做法可推廣至更多的合作平台，並由兩地政府共同支持，以加強香港律師對內地新型業務及營商環境的認識。在爭取中央政府支持下，加強在大灣區內推廣香港法律服務標準，探索建立以香港為主導的大灣區法律服務聯盟，共同開發針對大灣區企業的跨境法律服務產品。同時，為支持香港推動體育爭議解決的發展方向，建議特區及內地政府相關項目的合約，加入仲裁或調解條款。

對外方面，政府應制定國際品牌推廣戰略，鼓勵業界協作促進民間交流。特區政府近年積極參與APEC經濟委員會下的「加強經濟法律基建主席之友工作組」的工作，並牽頭為中小微企業發展「企業對企業」的《亞太經合組織網上爭議解決的合作框架》。在此基礎上，建議加大力度推動東盟成員國以至更多其他國家使用香港的法律及爭議解決服務；加強宣傳香港「一國兩制」及普通法制度，以及邀請各國(尤其是「一帶一路」沿線國家)的法律或其他業界代表來港，舉辦論壇會議，促進與香港法律執業者互動交流，提升對香港法律制度及服務的信心，助力香港法律業界開拓國際市場。

圖 26 全方位加強香港法律服務「內外聯通」競爭力



7.3.2 根據戰略定位加強人才培養與引進

特區政府應基於「爭議解決」、「商業法律」等服務定位，以及「東盟」、「一帶一路」等市場定位，成立香港國際法律人才培訓學院，針對性培養相關人才。一方面，特區政府應優化海外法律專才引進機制，與業界合作，針對性引進國際法律高端人才。特區政府可與香港律師行開展聯合人才發展計劃，透過給予合資格律師行項目支持，由其透過海外人才招攬或本地

人才培養等途徑，加強如海事海商、「環境、社會及管治」（Environment, Social and Governance，ESG）、國際稅務等領域的人才。此外，應研究檢視目前「資深大律師」(Senior Counsel)名銜的授予機制。雖然香港有逾萬名律師人才，然而「大律師」只有約1,726名，而擁有「資深大律師」名銜的只有約108名，佔「大律師」人數約6.3%。[81]資深大律師更有條件參與國際法律事務，並擁有較強的國際聯繫及影響力，因此資深大律師人才庫問題值得關注。隨著2010 年《法律執業者條例》修訂後，具豐富訴訟經驗的事務律師，可申請獲得在高等法院及終審法院的發言權，稱為「訟辯律師」(Solicitor Advocate)，就此可以與業界研究將資深大律師的授予資格擴展至「訟辯律師」，以充實香港的高端法律人才庫。

另一方面，特區政府應與學界和業界舉辦聯合課程，針對海事法律、體育爭議解決等領域培訓人才，為推動相關業務發展打好基礎。同時，亦可積極鼓勵世界各地的法律專業人才報讀學院的國際法律培訓課程，以進一步增強海內外法律專業人才的交流，建設香港成為國際法律人才交流及教育樞紐。除了業務領域人才外，政府亦應加強法律專業人才的跨學科能力，例如鼓勵專業團體與大專院校合作，設立相關課程，推動法律與金融、科技等領域的跨學科人才培養計劃。此外，特區政府可運用國際調解院總部成立的機會，爭取外交部支持，加強組織香港律師到國際組織學習、實習，以培養具有國際視野並且熟悉國際規則的法律專業人才。

7.3.3 推動法律改革更新機制

面對新形勢，香港法律業界需要及時應對改變，當中涉及香港法律制度的配合。2012年通過的《2012年法律執業者（修訂）條例》，為香港的律師執業制度引入了有限法律責任合夥（Limited Liability Partnership，LLP）制度，並已於2016年3月1日起正式生效，一些律師行已相繼更新為有限法律責任合夥性質。然而，關於「有限法律責任合夥」模式的法例條款，並未規定完全有限責任，其所受保障仍附有不少限制與生效條件(香港法例《法律執業者條例》第7AF、7AN條)。在目前制度下，香港律師行一般傾向不增加合夥人或進行合併，以免因背負上其他合夥人的法律責任，致使個人財務損失。因此，法律業界認為要攻克阻礙，由法規著手拆牆鬆綁，當中建議包括：(1)修改《律師執業規則》159H章第2A條之規定，放寬律師行命名規則，允許律師行以主管律師姓名以外的字詞命名，從而避免合併與擴張帶來的命名尷尬；儘快落實立法局於1997年通過的《1997年法律服務立法（雜項修訂）條例》中關於採用律師法團模式執業的規定，引入全新經營模式，允許香港律師行以「律師法團」的模式執業，促進本地律

[81] 資料來源：香港大律師公會

立法局於1997年通過的《1997年法律服務立法（雜項修訂）條例》中關於採用律師法團模式執業的規定，引入全新經營模式，允許香港律師行以「律師法團」的模式執業，促進本地律師行合併、壯大；放寬《法律執業者條例》第2條對於律師行合伙人身份的限制，發展「混業經營」模式，允許大律師在律師行內部執業，成為該行的專職大律師，擴大律師行的規模。

事實上，有關法律改革建議推動多年，至近期才略見進度，其中原因在於現時機制中的「香港法律改革委員會」工作量超載，而且對於新興議題未必具備相關專業知識及經驗。就此，建議特區政府採用服務外包形式，與香港律師行及相關領域的專家合作，針對特定題目，共同研究及草擬相關法律，以加快與香港建設「亞太區國際法律及爭議解決服務中心」相關的法律配套工作。

7.3.4 積極推動創科賦能法律服務

推動法律科技發展不但有助香港法律業界應對國際激烈競爭，亦可對接國家發展「新質生產力」的戰略，進一步鞏固香港作為亞太區國際法律及爭議解決服務中心地位。特區政府已於2025年成立推動法律科技發展諮詢小組，建議盡快制定法律科技創新及應用計劃，由政府與業界共同推動相關發展。例如，司法機構可加快推行各級法院全面應用綜合法院案件管理系統，使各方可以電子方式處理各級法院的法庭相關文件及付款事宜。此外，政府可設立法律科技創新基金，並與大專院校合作，支持初創企業開發法律科技應用，並設立監管沙盒，鼓勵法律科技創新實驗。

配合爭議解決服務的電子化趨勢，政府應與業界合作，推動網上爭議解決，運用科技提供全面的替代爭議解決服務，為服務使用者降低解決爭議的成本、簡化程序、節省時間。目前，由特區政府支持並推動籌建的電子商務相關仲裁及調解(eBRAM)平台，已作為獲亞太經合組織(APEC)認可的首家及唯一一家香港網上爭議解決服務供應商，透過提供網上協商、調解和仲裁服務，為APEC經濟體內的企業，特別是中小微型企業提供跨境爭議解決服務。政府可在此基礎上，進一步加強與東盟及「一帶一路」國家合作，以推廣使用網上爭議解決服務，甚至主導建立網上爭議解決(Online Dispute Resolution，ODR)國際標準，鞏固香港作為「一帶一路」市場的電子仲裁及調解平台的角色。

第八章

中外文化藝術交流中心



第八章 中外文化藝術交流中心

8.1 香港中外文化藝術交流中心的發展情況

發展香港成為「中外文化藝術交流中心」是國家在新時代背景下賦予香港的新策略性定位。自國家「十四五」規劃以來，特區政府銳意推動文化發展，與不同持份者攜手合作，發揮香港中西文化薈萃的獨特優勢、加快文化基礎設施完善與落成、善用並整合豐富的文化資源，如今香港在推動該發展定位上已經取得了積極的進展和成果。

政府轉變發展思路，提出文化創意產業發展新方向。2024年《施政報告》明確了香港發展中外文化藝術交流中心的戰略定位，指出要以「產業推動業界發展」的發展思路，要發展壯大文化創意產業，提升文化軟實力。政府透過成立文化體育及旅遊局（文體旅局）統籌文化、創意產業、體育及旅遊融合發展，同時銳意深化文化體制改革，完善文化經濟政策，進一步增強文化自信。

早在2024年6月，文體旅局轄下的創意香港（CreateHK）改組成為「文創產業發展處」，以更加積極主動的角色加強支援文化藝術和創業界的發展。《施政報告》中進一步明確了「文創產業發展處」在推動業界發展過程中需要發揮的領域和功能，例如：負責落實「創意智優計劃」，助力具有產業化潛力的文創項目落地；推動香港和海外文創產品加入「亞洲知識產權交易平台」，促進跨界別交流合作和商業配對，推進文化知識產權的交易與轉化；打造「香港時裝設計周」發展為年度盛事、發展香港成為亞洲時裝設計中心。

隨後，政府在11月公布首個《文藝創意產業發展藍圖》（簡稱《藍圖》），闡述了香港的文化定位，指出香港擁有「具備國際視野的中華文化」，既傳承了傳統中華文化中的嶺南文化，也吸收融入了西方文化養分和香港自身發展出來的文化特點，因此具有「多元創新、跨界協作、雅俗兼容」的文化個性。《藍圖》提出文化藝術和創業產業未來應朝著內容建設、推動數字化、促進文旅結合等方面發展，同時將人才培育作為發展文化藝術及創意產業的重要一環，共計提出4大發展方向，16條措施（見表1），並針對行動計劃設定了啟動時間。

總的來說，政府正以積極務實的手段推動文化藝術和創意產業發展，而香港的文藝創意產業整體環境，正通過基建完善、市場開放、政策扶持及國際交流等維度進行突破改善，以長遠助力香港中外文化藝術交流中心的建設。

表 11 《文藝創意產業發展藍圖》發展方向及措施

發展方向	措施	關鍵詞
弘揚中華傳統優秀文化，發展香港特色文化內涵	1. 完善博物館體系，豐富市民對中華文化的認識，同時成為旅遊熱點，吸引旅客帶動經濟； 2. 推廣嶺南文化特色，推動非遺保護和傳承工作，並加強與大灣區其他城市合作； 3. 舉辦和資助更多與中華文化和歷史有關的活動、交流和合作，宣揚中華傳統優秀文化； 4. 培養熟悉中華傳統優秀文化人才及配合愛國主義教育工作	發展與推廣中華文化
發展多元及國際化的文化藝術產業	1. 打造香港成為「創意之都」，推動和支持本地文創產業發展； 2. 打造香港「流行文化之都」地位； 3. 提升硬件數量和質素，配合文化創意產業發展； 4. 增進文化氛圍，拓展觀眾參與，提升市民的獲得感、滿足感	優化本地文藝創意產業發展環境
建立國際平台，促進中外文化藝術交流	1. 鞏固香港成為「國際文化盛世之都」，舉辦及支持更多大型、多元和創新的文化藝術活動，為中外文化藝術交流提供平台，同時促進盛世經濟； 2. 利用香港國際化的策展和創作技巧，在香港和海外推廣中華傳統優秀文化和香港獨特文化，發展相關文藝產業，並鼓勵業界多參與與國家的文化藝術工作； 3. 吸引內地及海外藝團及藝術工作者與香港進行文化交流	建設對外交流平台
完善文藝創意產業生態圈	1. 推動文化藝術和創意之風，建設香港文藝創意產業鏈； 2. 開拓多元發展階梯，培訓本地人才，同時匯聚海內外人才，完善文創人才庫的生態鏈； 3. 增強市場力量，讓文化藝術和創意產業界與商界建立互惠互利的關係； 4. 扶植產業開拓內地和國際市場； 5 加強硬件配套，完善產業化的條件	打造產業生態

資料來源：香港政府文化體育及旅遊局[82]，一國兩制研究中心整理。

[82] 文化體育及旅遊局（2024），《文藝創意產業發展藍圖》。網址：https://www.cstb.gov.hk/file_manager/tc/documents/consultation-and-publications/Blueprint_TC.pdf

8.2 百年大變局下的中外文化藝術中心再定位

全球化推進世界格局演變，各國相互聯繫、相互依存的程度空前加深，如何既保持自身文化特色，又能有效應對外來文化的衝擊與影響已經成為當前世界不同文化背景的國家共同面臨的「時代之問」。面對百年未有之大變局，文化安全已經成為國家安全體系的重要組成部分，而堅定文化自信是國家文化的堅實基礎。

國家在「十四五」時期明確了「提升國家軟實力」的目標，致力「傳承弘揚中華優秀文化」、「加強優秀文化作品創作生產傳播」，還要「提升中華文化影響力」、「擴大優質文化產品供給」[83]。這意味著要支持優秀文化產品創作生產，加強公共文化服務體系建設，推動文化產業結構優化升級；與此同時，還需強調文化國際交流與合作，用好用活豐富多彩的史料資源，不斷提升中華文化的影響力、傳播力。

香港融匯中西文化，擁有成為中外文化藝術交流中心的先天優勢，憑藉開放包容的社會環境和獨特的歷史積澱，已然成為聯動中西的樞紐與橋樑，這也是它能夠順勢幫助國家拓展國家軟實力，扮演優秀多元外來文化落腳點的角色的原因。廣泛的國際網絡和世界級文化藝術設施，使得香港能夠透過藝術展覽、表演藝術、電影、設計周等形式，促進文明互鑒，還能向世界展示中國形象、講好中國故事，增強港澳台對中華文化的認同感和自豪感。

發展中外文化藝術交流中心為香港經濟提供新的經濟增長極(Growth Pole)。文化及創意產業是香港最具活力的經濟環節之一，集合了藝術品交易、展覽、創意設計、藝術科技等能夠創造具獨特價值和競爭力的產品與服務，不僅能夠推動經濟增長的多元化，更能夠提升國家及地區的文化競爭力。此外，文化及創意產業還涵蓋了影視娛樂、音樂、數碼娛樂等領域，透過知識產權的應用，能夠將文化內容轉化為經濟價值。(圖27)

圖 27 中外文化藝術交流中心再定位



資料來源：一國兩制研究中心

[83] 中國政府網（2021），《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》。網址：https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm

8.3 穩步推進中外文化藝術交流中心建設的政策建議

8.3.1 推出關稅特惠政策，提升穩固香港頭部藝術品交易市場地位

立足香港優勢，藝術品交易應成為中外文化藝術交流中心的一大特色。當前的國際局勢為該產業帶來了機遇與挑戰，但背靠國家的香港市場依舊穩健。複雜動蕩的地緣政治和經濟環境影響了藝術市場，導致紐約、倫敦、巴黎、香港、上海和北京的高端市場活動減少。加上傑作短缺，價格上漲，因此交易也越來越少。2024年全球拍賣總額下降了33.5%，全球拍賣總成交額降至99億美元，從地區來看，中國減少31億美元；美國減少14億美元，這兩個地區通常是高端市場最活躍的地區。

2024年，全球藝術品拍賣市場仍在進行結構性調整，全球純藝術品拍賣總額相比2023年減少34%，超半數交易市場規模縮減。然而在市場發展減緩的大環境下，藝術品交易數字化趨勢愈發強勁，線上線下交易雙向賦能，藝術電商、社交媒體直播銷售等形式迅猛發展，多元化的藝術品交易格局形成。[84]

近兩年AI技術更加融入藝術生態，為藝術品交易形式帶來一些變革。在中国，以DeepSeek、KIMI、豆包AI、文心一言等為代表的人工智能蓬勃發展，影響著藝術品市場，例如AI可以通過圖像識別輔助鑒定真偽；分析全球交易數據、藝術家影響力等參數進行作品估值，預測市場熱點和發展趨勢；AI結合VR\AR技術，打造虛擬展覽或畫廊，用戶可以360度查看作品細節並模擬陳列效果，提升了藝術品交易的便捷性。可以說，AI等技術已經全方位滲透到藝術創作、傳播、交易和收藏的全產業鏈中。

香港市場相比以往更偏向於國際化主導，如今呈現對中國乃至亞洲文化關注度提高的趨勢，因此香港應深耕本土、輻射國際，並鏈接起內地及東南亞新興藏家需求；同時針對不同藏家群體提供多元價格區間的作品，保持市場交易持續活躍。建議特區政府可積極與大灣區內地城市展開協作，共同推動建設專用於藝術品存儲與展示的保稅倉設施，並研究設立針對藝術品出入境的高效審批機制，為展覽、拍賣、修復等特定用途開設綠色通道。在此基礎上，可進一步探討推出配套的稅務優惠措施，針對在香港公開拍賣的藝術品和文物，給予特別支持，如關稅減免或緩繳政策，以降低藝術品通過香港跨境進入內地市場的成本與行政門檻，尤其是針對非再轉售的藝術收藏。此項舉措不僅能夠吸引更多內地及亞太地區的画廊、拍賣行和收藏機構選擇香港作為藝術品交易中心，也有助於提升香港在國際文化藝術市場中的競爭力，推動大灣區文化產業深度融合與區域經濟協同發展。

[84] Artprice(2025). The Global Art Market Report in 2024. 網址：https://www.artprice.com/artprice-reports/the-art-market-in-2024/the-global-art-market-report-in-2024

8.3.2 加強文化藝術的內容開發，積極推動創意的成果化轉換

文化內容的成果化轉化實際上就是一個從「無形」到「有形」，從單一到多元的過程，文化內容的開發應該在保留文化內容的同時，去滿足市場需求，從而實現商業變現。從文創衍生品——博物館IP（北京故宮、梵高博物館）、動漫、影視IP開發的文具、服飾、家具等，到書籍、書冊、黑膠唱片等出版與音像製品，現時的香港相比內地、韓國等地區仍舊有較大差距，儘管在實體商品的開發較為落後，香港仍舊可在體驗化（文化旅遊、主題展覽與表演藝術等）、數字化（數字內容開發、虛擬體驗等）和跨界融合（文旅融合、品牌聯名等）等方面後起直追。

這類的內容開發離不開人才創作，內容開發人才本身就不同於傳統的單一技能人才，他們更多的是一種複合型人才，並且掌握一定程度的跨學科知識和技能。以主題展覽與表演藝術為例，這兩者的結合本身就是一種文化體驗的升級，是一種跨界別的合作，使得對策展和表演藝術兩個領域的人才都有較高的要求，而現時的香港在此方面依舊會面臨人才短期的問題。建議通過各種渠道提供文化藝術內容創作相關培訓和支持，提升從業人員的跨界別合作的專業素質。以表演藝術為例，香港暫時未有完整的藝術人才培育體系去培養並提供市場所需，與之不同的是，內地擁有完整的藝術精英培養體系——例如：中央美術學院、中央音樂學院、中央戲劇學院，他們不僅是國家教育部直屬高校，更是在教學、科研、演藝實踐領域培養出高端人才，並在海內外享有盛譽。香港現時也有自己的香港演藝學院，未來應該積極探索並爭取與內地藝術高校開展學術交流、學術合作以及合作辦學等機會。最後，重視學研合作，鼓勵業界與高校、科研機構合作，共同開發具有創新性和市場前景的文化產品。

在支持民間合作方面，建議學習借鑒韓國政府，在政策、資金和平台方面為民間合作提供支持，包括提供文化內容製作和推廣的資金支持，以及建立線上平台和利用高科技手段推廣本土文化創作。韓國企業十分注重對文化產品的綜合開發，善於以點帶面發展，一旦某種文化產品或服務在市場取得成功，便進行後續或相關產品和服務的開發，產生連鎖的高效產業附加值。例如《江南Style》紅遍全球後，演唱者PSY不僅活躍於音樂、舞臺界，更進軍廣告、股票市場，與其相關的數十家企業的市價總額在兩個月內上升了1.64萬億韓元。[85]韓國電視劇更獲得多次收益，帶動旅遊、餐飲、圖書、語言培訓、美容整形的一系列商業鏈條，創造連鎖經濟價值。如韓劇《來自星星的你》中提到韓國的景點、咖啡館、餐廳都成為亞洲旅客追捧的旅遊熱點。

---

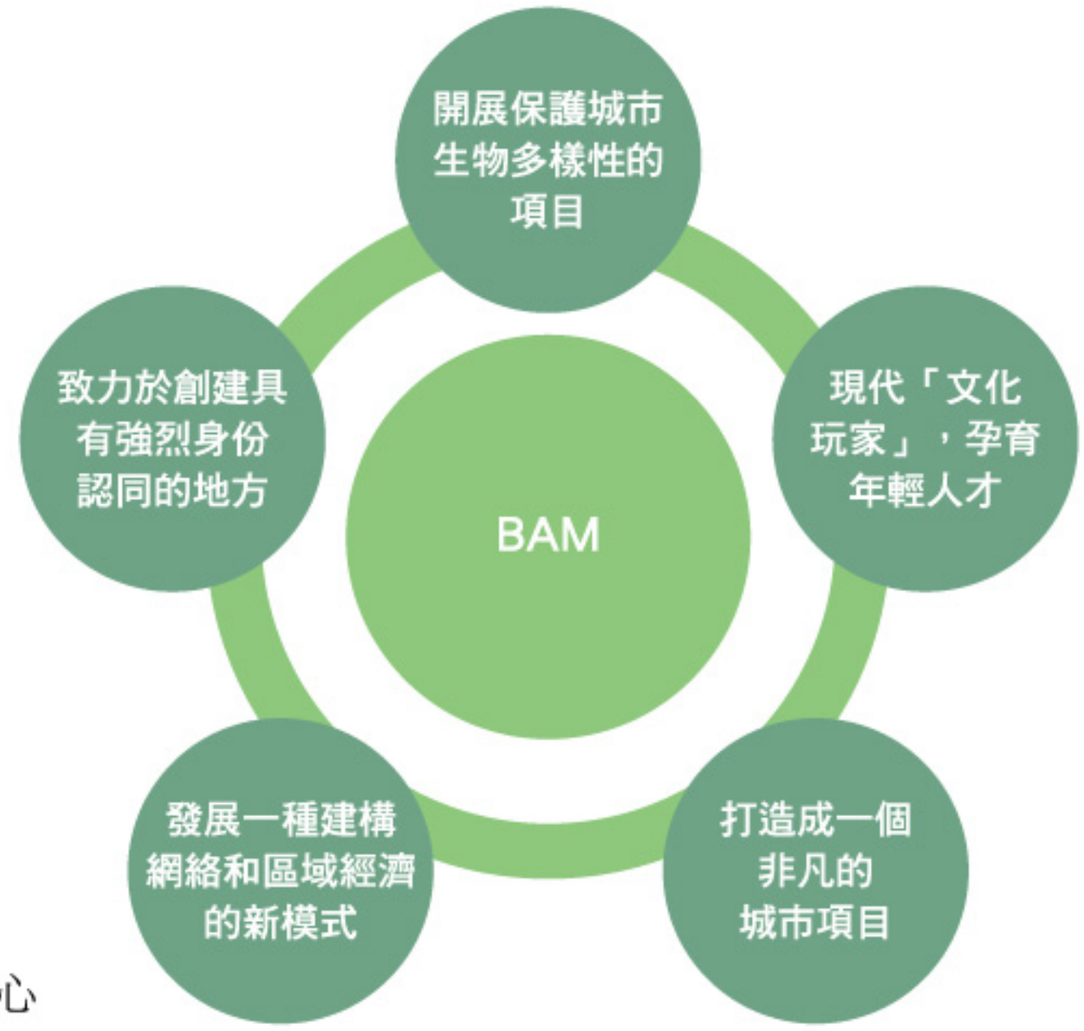
[85] 中國經濟網（2014）。韓國：文化出口勢頭強勁 發展特點值得借鑒。網址：https://kknews.cc/zh-hk/culture/g5z4yk9.html

8.3.3 優化城市空間資源利用，打造全城文藝新氣象

文化產業的可持續發展必須要有政府的戰略支持和資源投入，硬件設施和場館空間是當前本地產業發展的剛需環節。在場地設施方面，政府應確保及監督相關在建場館工程穩步推進並落成，例如西九龍文化區演藝中心，確保其盡快投入營運以提升香港大型表演藝術的承載力；在增建及優化中小型表演場地方面，建議政府規劃更多中小型、靈活的表演空間，降低藝團自用成本，並支持實驗性、社區性藝術活動，逐漸形成區域性文化聚落。

香港的不少公園和海濱長廊都可以參照學習有米蘭市中心「綠肺」之稱的BAM Tree Library城市公園的運作模式（圖28），積極舉辦文化藝術活動。作為歐洲最大的城市活化專案之一，該公園由市政府和COIMA企業合作以非營利基金會營運，這裡不僅僅是一個公園，其中還擁有眾多時尚且具有現代特色的建築。在這裡，每年會舉辦超過300場文化藝術、體育、教育等社區活動，將城市、市民以及世界各地的文化體育參與者緊密聯繫在一起。它不只是一個社區公園，更是一個文化體育場地、一個能夠讓公眾參與文化藝術的重要平台。

圖 28 BAM Tree Library城市公園功能定位



資料來源：一國兩制研究中心

尤其是香港西九龍文化區擁有的廣闊綠地空間，除了為市民提供簡單的休閒、親子活動之外，還可以透過中小型文化藝術節目、展覽的駐場，文體活動的恆常化等方式，打造市民獨有的「綠色+文化」地標。除此之外，還可以充分調動其他行業市場資源，舉辦多類風格的活動，像美國芝加哥沿著密歇根胡在格蘭特公園和千禧公園舉辦多種風格的音樂節，創造芝加哥夏季活力盛事。香港西九龍文化區，甚至是其他具有一定場地規模的政府公園，也可以與文化創意產業的各主體開展合作，推出季節性、創意性的文化藝術活動，也為城市營造濃厚的藝術氛圍。

8.3.4 持續鼓勵文體旅跨產業合作，打造香港文化旅遊新品牌

文體旅產業融合趨勢明顯，不少消費者願意為國際賽事開展跨境旅遊消費，例如親赴歐洲杯、溫布爾頓網球公開賽、世界高爾夫球錦標賽等國際賽事，繼而帶動主辦國及周邊旅遊經濟發展。在香港，每年3月尾或四月頭由香港橄欖球總會主辦的香港七人橄欖球（Hong Kong Sevens）已經成為香港的年度盛會，不少球迷不遠萬里來到香港觀看比賽。2025年的這場體育盛會在香港最新建成的氣的體育場館舉辦，一連三天的比賽總計吸引超過11萬觀眾入場，期間供出售約35萬份餐食，超過8.2萬升啤酒，根據相關餐飲聯業協會數據，賽事帶動了場館周邊餐飲生意，使其周邊餐廳營業額總體上升15%,產生了積極的經濟效應[86]。

舉辦國際文藝盛事是肯定一個城市文化的表現，而國際文藝盛事有助吸引世界各地人民到香港，而到港的訪客若能延長在港逗留的時間，不僅可以對香港人文進行深度體驗，更能夠帶動旅遊及其相關產業的發展。西九龍文化區坐落著文化中心、戲曲中心、M+美術館和香港故宮博物院，東九龍有可供大型表演項目的啟德體育園區，其中間的尖沙咀和尖東也有許多文化和科技展館，若幾個片區有條件連成一體，相互配合，則有望打造一個新的香港文旅體驗新產品。而在港島一側，港島北有不少活化創新的殖民時代建築，如大館、元創方PMQ等，若能串聯起港島其他地區的古跡和場館，更能夠加深遊客的香港文化旅遊體驗。

總的來說，香港應該在亞太地區城市中明確自身定位，建議政府聯手社會各主體，積極引導具有區域代表性文體活動在香港舉辦，同時引進國際文藝節慶博覽活動，成為更多國際和國內知名文體活動的其中一站。在注重深層文化體驗的旅遊消費市場影響下，人們願意為了追求獨有的體驗飛到世界各地參加音樂節、演唱會、體育賽事等，而將活動簽署落地僅是吸引人們來到香港的第一步。如何將活動賽事持續長期的做下去，且成為人們到訪香港的誘因，則需要香港去打造具有「香港限定」體驗屬性的活動盛事，透過香港獨有的文化內容核心，真正吸引到全球社群，藉此吸引世界各地的受眾來港，促進香港恆常滙聚多元文化，鞏固香港作為國際文化交流中心的地位。

8.3.5 完善香港近現代歷史數據庫，助力國家講好家國敘事

香港在中國近現代史上經歷了不同歷史階段的戰略地位轉變，其獨特的地理位置和歷史背景使其成為連接中國和世界的橋樑，對近代中國文化史的發展做出了貢獻（圖29）。

[86] 香港中通社（2025）。香港七人橄欖球2025 超11萬次觀眾入場。網址：https://www.hkcna.hk/h5/docDetail.jsp?id=100957736&channel=4660

鴉片戰爭時期，被迫割讓的香港是英國在亞洲的一個重要轉口貿易港，吸引了世界各地的商人、銀行家和商販，一定程度上促進了不同文化的融合，為後來的多元文化發展奠定了基礎；同時也產生了大量勞工需求，引來了工人和商販等到來謀生，在港居住的華人數量猛增。這一時期，伴隨大量外來文化進入，香港的社會結構和文化形態出現顯著改變。

民國時期到抗戰時期，香港的文化與政治發展更是呈現複雜多元的特征。它發展成了遠東重要的貿易和金融中心，同時受到內地進步思潮和政治變革的影響，成為革命先鋒早期策劃推翻晚清政府的政治活動基地。在此背景下，不少知名人士到訪或定居香港，如：中國著名思想家、文學家魯迅，曾應邀在現今中環荷里活道的基督青年會作演講，表達了對當時中國命運的關切和求變的信念；又有像曾任北京大學校長的蔡元培在來到香港後積極運用自己的影響力，給人民帶來思想啟迪，他心繫家國民生，堅持抗戰，還曾應宋慶齡之邀在中環花園道聖約翰大教堂發言演講，強調抗戰時期美育之重要，對香港的教育事業產生深遠影響。

尤其是在抗戰時期，香港憑借著特殊的政治和地緣地位，成為了中國抗戰物資的重要中轉站，海外物資透過香港運往內地，為中國抗戰的後方提供了重要的戰略支撐；不僅如此，香港社會各界一直在人力和物力方面支援內地同胞，並成為了向海外宣傳抗戰救國的「大本營」。

回顧歷史，1941年1月，在國民黨「皖南事變」之後，中共中央為了保護更多的文化名人和愛國民主人士免遭毒手，陸續把他們從重慶轉移到香港。1942年，在香港淪陷後，中共中央又積極部署秘密營救路線，由廣東人民抗日游擊隊參與營救[87]，獲得協助的人士包括茅盾夫婦、鄒韜奮、何香凝、柳亞子、張友漁、千家駒等，此外還營救了科學家、外交官以及國際友人等，營救行動大獲成功且未有一人被捕或犧牲[88]。

當時的「南來文人」為香港注入了前所未有的活力，他們在香港各區留下足跡，像九龍尖沙咀的諾士佛台曾居住過民國四大才女之一的蕭紅，中國現代派象征主義詩人戴望舒曾在中環域多利監獄關押期間寫下了著名詩歌《獄中題壁》，香港大學先後見證了「五四」運動先驅許地山、著名小說家張愛玲的學院生活……在當時的香港，新的文化、藝術、教育團體、報紙、刊物、影視等如同雨後春筍般湧現，奠定了香港現代中文文學和文化的基礎，使得其從一個「通商口岸」逐漸轉變為華語世界重要的文化中心之一。

---

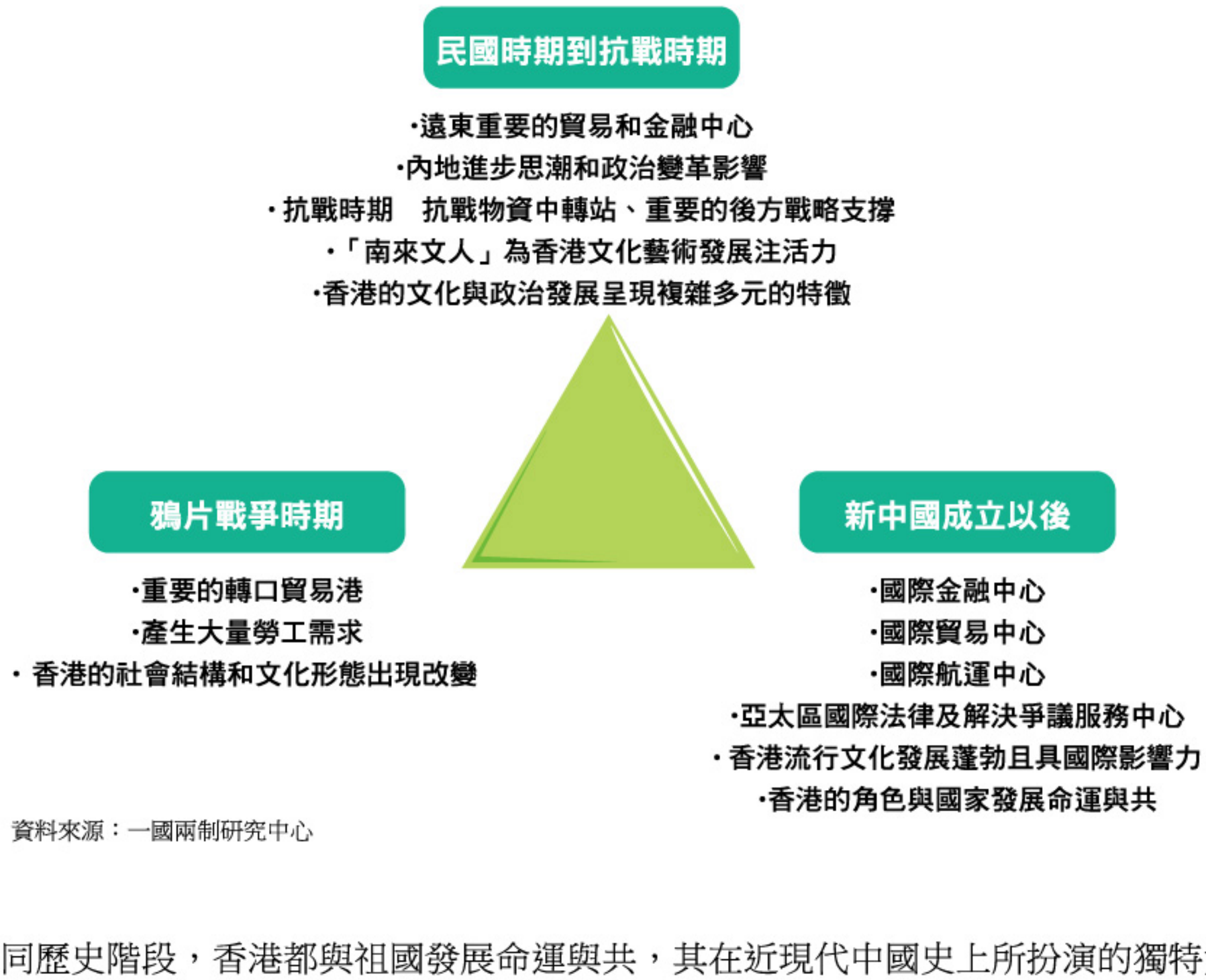
[87] 當時的廣東人民抗日游擊隊東江縱隊及其港九獨立大隊作為中國共產黨領導下的抗日武裝力量是華南地區抗戰的中流砥柱，為抗戰勝利做出了巨大貢獻。1945年，英國重新接管香港，港九獨立大隊奉東江縱隊命令撤離，但其後應英方請求，自發組成自衛隊以協助維持新界治安。1946年9月，香港政府重開各區警署之後，自衛隊才陸續解散。（資料來源：《香港抗戰——東江縱隊港九獨立大隊論文集》）

[88] 當代中國（2025）。抗戰勝利80週年丨秘密大營救：在港文化人士如何戶口脫險。
網址：https://www.ourchinastory.com/zh/15473

新中國成立之後，亦有像南懷瑾、曹聚仁這樣遊走文化與政治兩邊的人士，為海峽兩岸的溝通扮演特殊中間人角色，為兩岸政治合作產生重要推動影響作用。南懷瑾在港期間作為兩岸關係的傳話人，親自起草了《和平共濟協商統一建議書》，為兩岸破冰和後續的「九二共識」奠定了基礎；曹聚仁則在1956年到1968年期間，扮演兩岸溝通的密使，在香港主持報業工作以外，他還頻繁回到內地受到毛澤東、周恩來等黨和國家領導人多次接見。

隨著經濟發展，香港逐漸成為國際金融、貿易和物流中心，對中國經濟發展起到重要作用。在文化方面，香港的流行文化達到頂峰時期，又稱「香港流行文化黃金時代」，湧現了像李小龍、周星馳、梅艷芳、王家衛以及四大天王等標誌性人物，影視作品紅遍東南亞、韓國、美國等國際社會，在全球華人華語世界影響深遠。

圖 29 香港在近現代不同歷史階段的角色與作用



資料來源：一國兩制研究中心

不同歷史階段，香港都與祖國發展命運與共，其在近現代中國史上所扮演的獨特角色，應該作為香港人敘述國家故事的重要切口。為助力國家做好家國敘事，建議特區政府加強對香港近代歷史資料的整合梳理，尤其是對香港近代口述史進行搜集與整合，透過數字科技搭建網絡數據庫和成立資料館，打造中國近代文化研究、創作、教育和學習的基地，並可以與本地電台廣播及媒體合作，深入發掘香港文化歷史的獨特作用和價值，豐富具香港視角的近現代中國史，增強香港市民對中華民族的認知和認同感，為講好中國故事添磚加瓦。

致 謝

香港再出發大聯盟與一國兩制研究中心謹向以下提供協助的各機構及個人致以誠摯謝意。

中國共產黨中央財經委員會辦公室

中華人民共和國國家發展和改革委員會

中華人民共和國教育部

中華人民共和國科學技術部

中華人民共和國工業和信息化部

中華人民共和國商務部

國務院國有資產監督管理委員會

國家金融監督管理總局

中國證券監督管理委員會

國家知識產權局

國務院發展研究中心

國家藥品監督管理局

中國社會科學院金融研究所

香港商務及經濟發展局

香港創新科技及工業局

香港金融管理局

香港稅務局

香港機管局

香港知識產權署

西九文化區管理局

香港大學

香港應用科技研究院

香港科技園

香港數碼港

香港交易所

香港總商會

香港工業總會

香港中華總商會

香港中華廠商聯合會

香港航商總會

上海張江（集團）有限公司

國泰航空

利豐有限公司

保利香港拍賣有限公司

大灣區香港中心

Art Basel

IVA Royal Swedish Academy of Engineering Sciences

Karolinska Institute

KTH Royal Institute of Technology

Stockholm School of Economics

袁國強資深大律師、林新強律師、馬駿博士、侯百燊律師

(排名不分先後)

香港再出發大聯盟

地址：香港中環皇后大道中99號中環中心2105-2106室

Units 2105-2106,21/F,The Center,99 Queen's Road,Central, Hong Kong

電話：（852）3168 4290

傳真：（852）3169 0899

一國兩制研究中心

地址：香港中環花園道1號中銀大廈61樓B室

Portion B, 61/F., Bank of China Tower, 1 Garden Road, Central, Hong Kong

電話：（852）2523 3580

傳真：（852）2537 1640

Copyright©2025 Hong Kong Coalition