

2017年10月30日會議  
資料文件

立法會經濟發展事務委員會  
2017年施政報告及施政綱領  
運輸及房屋局運輸科方面的政策措施

## 引言

本文件旨在闡述在 2017 年施政報告和施政綱領中，政府將推行和持續推行的措施，以鞏固和提升香港作為國際航空和海運中心的地位。

## 香港作為國際航運中心的進一步發展

2. 香港憑藉其優越的地理位置、制度上的獨特優勢、自由的經濟體系及豐富的國際商貿經驗，已發展成為國際航運中心（包括空運及海運）和區域物流樞紐。香港具備穩固的法治制度、簡單的稅制及高學歷的人力資源等，其優勝的軟實力為高增值服務提供穩健的發展基礎。

3. 空運方面，香港國際機場是全球最繁忙的貨運機場和全球最繁忙的客運機場之一。今年，香港國際機場的交通量持續增長。於今年首8個月，機場共接待旅客4 875萬人次，飛機起降量超過27萬8千架次，分別與去年同期比較增長2.2%及1.3%；另一方面，首8個月的貨運量逾315萬公噸，與去年同期比較上升11.1%。我們會繼續提升香港國際機場的硬件和軟件配套，以保持香港作為國際航空樞紐的地位。硬件方面會著重提升機場客貨運的處理能力，措施包括積極協助香港機場管理局（「機管局」）推展三跑道系統工程，及優化機場基礎及聯運設施。而軟件方面，政府會繼續和國家民航局密切合作優化空域，發展高增值的航空業務，以及一貫地積極擴大香港的航空網絡。

4. 海運方面，香港擁有悠久的海運傳統，是區內重要的樞紐港。香港港口是全球最繁忙的貨櫃港口之一，於2016年處理了約1 960萬個標準貨櫃。

5. 香港是船東匯聚之處，海運業群發展蓬勃。香港船東和船舶管理公司擁有及管理的船隊龐大，佔全球商船的總載重噸位達9.6%；另外，現時本港有超過800間海運服務公司，為世界各地的船運企業提供多元化的高增值海運服務，涵蓋海事保險、海事法律及仲裁、船務代理和船舶管理、船務經紀及租賃等。同時，香港亦是區內的船舶融資中心。香港船舶註冊處一直為船東提供24小時全年無休的優質服務，以配合船舶全球營運的需要。事實上，在香港註冊的船舶質素享譽盛名，船舶總註冊噸位目前全球位列第四，港口國監督滯留率亦遠低於其他船旗國。

6. 特區政府一直致力推動本港海運業及高增值海運服務的發展。我們將積極透過「香港海運港口局」，與業界攜手合作，充分利用香港在發展海運服務業方面的有利條件，鞏固和提升香港作為國際海運中心的地位。

## 新措施

7. 我們在2017年會推行的新措施見下文第8至22段。

### *(a) 在三跑道系統啓用前提升香港國際機場的跑道容量*

8. 為配合香港國際機場三跑道系統的發展，民航處一方面會繼續與國家民航局在空域管理上緊密合作，以期循序漸進地達致三跑道系統的目標容量。就此，民航處與國家民航局和澳門民航局於2017年7月簽訂合作備忘錄，進一步提升珠三角地區空中交通管理的效率，並展開具體的技術性研究，以推動大灣區內空域優化和協同發展。

9. 另一方面，為應付三跑道系統啓用前航空交通急速增長的迫切需求，民航處會繼續研究和應用最新的航空交通管理技術，包括更新及改進衛星導航技術以優化本港的導航程序，並研究在香港實施「性能為本的跑道容量公佈」<sup>1</sup>及「歐洲對尾流紊流類型重新分類計劃」<sup>2</sup>的可行性，務求在三跑道系統啓用前有

---

<sup>1</sup> 「性能為本的跑道容量公佈」- 全名為 Performance-based Capacity Declaration (PBCD)，為一種跑道容量管理策略，利用電腦模擬軟件，考慮跑道、空管等多個運作條件及不同航班的編配組合，去釐定一個可以提升機場容量及運作效率的航班時間表。PBCD已在倫敦希斯路機場有效使用。

<sup>2</sup> 「歐洲對尾流紊流類型重新分類計劃」- 全名為 European Wake Vortex Re-categorisation (RECAT-EU)，為美國聯邦航空局及歐洲空中航行安全組織於2005年提出。該計劃建議對國際民航組織現行對航機之間所需的尾流紊流最低間隔標準重新進行審議及界定，包括將現行航空器尾流紊流類型由現時四類重新劃為六類，從而達到更高效使用跑道容量的目的。

限度地提升香港國際機場現有雙跑道的容量。

**(b) 提升香港國際機場處理空運貨物的能力**

10. 為配合航空貨運業發展，我們支持機管局在機場島南貨運區預留陸側和空側土地，以加強不同貨物處理能力和效率及相關物流發展，以支持轉運、跨境電子商貿及高增值空運貨物的發展。新一幅推出使用的土地將會是位於南貨運區過路灣約5.3公頃的土地，現計劃發展為現代化空運物流中心。

11. 近年跨境電子商貿的蓬勃發展，帶來殷切的跨境物流派遞服務需求，尤其是空郵派遞及轉運服務的需求。機管局正積極與香港郵政商討擴建香港國際機場空郵中心，以提升其容量和運作效率安排，從而更好發揮香港作為國際航空樞紐的優勢，把握跨境電子商貿所帶來的機遇。

12. 我們亦會與機管局積極研究各項促進本港空對空轉運的便利措施，保持香港國際機場作為國際航空貨運樞紐的競爭力。

**(c) 積極協助培訓區內的航空業人才，讓香港發展成為國際航空培訓樞紐。**

13. 為進一步鞏固香港作為區內主要航空樞紐的領導地位，機管局已成立「香港國際航空學院」，培訓本地及區域空運管理人才。學院的首批課程已於今年4月推出。至今已為超過1 200名學員舉辦了包括機場管理、保安和航空服務等專業的培訓課程。學院亦與法國國立民用航空學院簽訂了協議合辦航空運輸管理課程，以本地及區內（包括「一帶一路」沿線國家和地區）航空業界人士為對象，預計在今年年底推出有關課程。學院與法國國立民用航空學院的合作，將有助發揮香港的軟實力，讓香港發展為航空人才培訓基地。

14. 在培訓及提升民航能力方面，繼今年6月與法國民航局簽訂合作備忘錄，為香港和法國進一步合作提升東南亞國家的民航能力提供基礎後，香港、法國和六個東南亞地區國家（即柬埔寨、老撾、緬甸、菲律賓、泰國和越南）於8月第54屆亞太地區民航局局長會議期間，簽署合作備忘錄以落實合作框架。六個東南亞國家的民航官員將獲海外贊助參與由學院與法國國立民用航空學院聯合在港開辦的航空運輸管理課程。我們會加強與國際航空組織及機構合作，以進一步提升區內民航能力和安全意識。

(d) 為應對激烈的國際市場競爭，並鞏固和提升香港國際海運中心的地位，政府會透過香港海運港口局，與業界攜手制定全方位策略，包括研究和實施利便海運業營商的政策，善用海運及空運人才培訓基金支持海運業的人才發展，及舉辦外訪和推廣活動，與海外及內地加強溝通和合作，積極推動和促進香港海運業和高增值海運服務（包括海事保險、海事法律和仲裁服務、船舶融資、船舶管理、船舶註冊等）的發展，並引進知名外地海運企業來港投資。

15. 為鞏固及提升香港作為國際海運中心的地位，政府於2016年4月成立香港海運港口局，由運輸及房屋局局長擔任主席，以提供一個高層次的平台，讓政府與業界攜手制定有利港口及海運業進一步發展的政策和措施。香港海運港口局下設有三個執行委員會，督導海運及港口發展、人力資源發展和推廣及對外聯繫三項主要範疇。委員會的主席皆由業界人士擔任，以加強業界參與制訂政策措施。

16. 香港海運港口局自成立以來已進行不少工作，多項有助業界發展的措施亦在其轄下的海運及港口發展委員會討論和支持下得以推行，包括撤銷對持有「多程進港許可證」的駁船逗留本港水域的時間限制，協助香港港口轉運及內河船運的持續發展；為遇困船舶的非本地合約海員訂定相關的入境安排，讓他們透過申領工作簽證或進入許可留港超過14天；以及探討與更多國家簽訂避免雙重徵稅安排協議等。同時，人力資源發展委員會檢視了海運及空運人才培訓基金（「基金」）的運作情況，在「基金」下增設新的獎學金計劃，與相關院校研究在不同學科增加海運元素，及研究邀請相關專業機構開辦進階課程，以應付業界需求。至於推廣及外務委員會則進行了頻繁的對外推廣工作，包括參與大型的國際海事會展（如在上海舉行的中國國際海事會展和在希臘舉行的希臘國際海事展(Posidonia)），並與業界代表組團到訪內地和海外有發展潛力的海運城市，推廣香港海運業和高增值海運服務。此外，香港海運港口局亦會繼續於本年11月舉辦「香港海運週」，推廣香港作為經營海運業務的理想地點。

17. 推動香港的高增值海運服務（包括海事保險、海事法律和仲裁服務、船舶融資、船舶管理、船舶註冊等）的發展是香港海運港口局未來的重點工作。面對激烈的國際市場競爭，我們會積極與業界攜手制定全方位策略，包括研究實施利便海運業營商的政策；善用海運及空運人才培訓基金支持海運服務業界的人才發

展；舉辦外訪和推廣活動，向海外及內地企業推廣我們的高增值海運服務等。其中，有關推動海事仲裁服務的發展和便利海運業營商的措施載於下列(e)至(g)項；而有關「基金」的措施詳情及進度則載於附件。

**(e) 發展及推廣香港作為國際海運商事仲裁中心的地位，並積極及廣泛參與「一帶一路」建設。**

18. 香港是亞洲主要的仲裁中心，仲裁法例相當完備，全球不少頂尖的國際律師行都以本港為基地，為海運業界提供專業及優質的海事法律及仲裁服務。作為《紐約公約》的締約國，香港所作出的仲裁裁定可在超過150個司法管轄區執行，當中包括香港主要海事商業伙伴如美國、英國、希臘、新加坡及日本等等。特區政府亦與內地簽訂了《相互執行仲裁裁決的安排》，在香港所作的仲裁裁決可於內地執行，為世界各地來港經營的船公司提供業務上的保障。

19. 香港有眾多仲裁機構，為海運業界提供多元化服務，有不少國際主要仲裁機構落戶香港。其中，香港國際仲裁中心自1985年起運作以來，已吸納眾多仲裁員、調解人員以及其他具有國際視野和相關經驗的專業人員，更獲具有影響力的國際仲裁調查評為歐洲以外仲裁機構中的最佳選擇；在2015年全球仲裁機構中排名第三，僅次於倫敦及巴黎。中心每年處理的與海事相關的案件佔所有案件超過20%。另外，繼中國國際經濟貿易仲裁委員會於2012年9月在香港設立仲裁中心後，中國海事仲裁委員會亦於2014年在本港設立其第一家境外分支機構。

20. 香港海運港口局會繼續與眾多仲裁中心合作，推廣香港海事法律和仲裁服務，並提升區內海事仲裁服務水平，發展香港成為區內的主要海事仲裁中心；同時鼓勵海外和內地的船東及船舶租賃公司在他們的標準合約內採用以香港作為仲裁地的條款，從而為「一帶一路」建設提供高端國際法律和爭議解決服務。

**(f) 為提升香港船舶註冊處的服務，海事處將透過駐海外及內地的經濟貿易辦事處，為海外和內地的船東發出船舶註冊文件，讓外地的船隻在香港註冊後能盡快啓航。**

21. 香港船舶註冊處一直為船東提供優質服務，其總註冊噸位目前位列全球第四。截至本年8月底，在香港註冊的船隻數目為2 536艘，總註冊噸位達1億1 400萬，較去年同期增長4.9%。

海運及船運屬國際性行業。為緊貼國際航運業的最新發展並維持競爭力，現時海事處派駐香港駐倫敦經濟貿易辦事處(經貿辦)的海事顧問會為歐洲地區的船東提供船舶註冊服務。為擴大服務範圍，海事處已與特定的海外和內地經貿辦(包括東京、北京及上海)達成共識，協助向當地的船東發出「船舶註冊證明書」，讓他們的船隻在註冊後可以立刻投入服務。

**(g) 與業界研究放寬青馬大橋通航高度限制，以方便大型貨輪進出香港港口。**

22. 青馬大橋(「大橋」)建於馬灣海峽之上，橋下水域是連接香港與珠三角西部和中部港口(包括蛇口、大鏟灣和南沙)的主要航道；而大橋亦是連接市區與香港國際機場的主要幹線。為達至規模效益，航運業界所採用的貨輪愈趨大型，部份卻因目前大橋的通航高度限制而未能訪港。為維持香港港口競爭力，政府正與業界研究，在確保大橋安全的大前提下，放寬大橋通航高度限制的可行性，以方便大型貨輪進出香港港口。

### 持續推行的措施

23. 此外，我們在2017年會繼續推行多項現行的措施，詳見下文第24至38段。

### 國際航運中心

**(i) 繼續積極協助機場管理局推展香港國際機場三跑道系統工程，以應付香港長遠的航空交通需求。**

24. 隨著與填海及城市規劃相關的法定程序完成，機管局已於2016年8月展開三跑道系統的工程。機管局預計整項三跑道系統工程需時約八年完成。機管局正同步進行其餘工程的詳細設計，落實財務安排及按環境影響評估報告及環境許可證的要求實施一系列的環境影響緩解措施。

25. 運輸及房屋局會繼續透過航空發展與機場三跑道系統諮詢委員會，收集主要持份者就有關落實三跑道系統計劃的意見，以及監察落實計劃的工作。委員會自2015年8月成立至今已舉行了八次會議，就三跑道系統計劃的推展情況、財務安排及一些主要的環境影響緩解措施進行了詳細討論。政府及機管局會繼續

就三跑道系統的重要課題諮詢委員會的意見。另一方面，運輸及房屋局及機管局會繼續透過立法會的事務委員會，適時向議員匯報及解釋三跑道系統計劃的各項最新進展。

26. 機管局預計，當三跑道系統全面運作後，客運量會由2016年的7 050萬人次增加至2030年約1億人次，而同期的貨運量則由452萬公噸增加至約900萬公噸，並可滿足香港國際機場至少到2030年的航空交通需求。這項重要的基建投資不僅會鞏固香港作為國際及區域航空交通樞紐的戰略地位，更會對推動國家「一帶一路」的策略發揮實質貢獻。三跑道系統會為香港帶來長遠的經濟和社會效益，為各行各業創造大量就業機會，促進香港整體競爭力並惠及民生。

#### **(ii) 繼續支持機管局發展機場北商業區（「SKYCITY航天城」）**

27. 機管局已啟動「SKYCITY航天城」發展項目，並計劃建造一個匯聚零售、餐飲和娛樂的專區，令旅客獲得嶄新的體驗，使「SKYCITY航天城」成為獨當一面的旅遊點。「SKYCITY航天城」將分期作長遠發展。第一期發展項目包括一所酒店及一個綜合零售、餐飲和娛樂的設施。酒店項目已完成招標，預計於2021年落成。零售、餐飲和娛樂項目已於2017年9月進行招標。「SKYCITY航天城」發展可為香港創造重要的投資、營商和就業機會，更能提升香港國際機場作為全球航空樞紐的吸引力和競爭力，並有助推動旅遊業的進一步發展。

#### **(iii) 推動香港飛機租賃業務**

28. 民航業發展迅速，帶動市場對飛機租賃的長遠需求。作為主要的國際金融及商業中心及重要的航空樞紐，香港有明顯優勢發展飛機租賃業務。立法會於2017年6月修訂《稅務條例》（第112章），向合資格飛機出租商及合資格飛機租賃管理商提供利得稅寬減，吸引公司來港發展飛機租賃業務。政府會與業界合作，加強宣傳，推動飛機租賃業的發展。

#### **(iv) 成立獨立的民航意外調查機構**

29. 政府將繼續推展工作，成立獨立於民航處而附設於運輸及房屋局的民航意外調查機構，專責調查民航意外和嚴重事故，以符合國際民用航空組織的新規定，確保民航意外調查的中立性。開設領導民航意外調查機構的總調查主任一職的人員編制建

議及相關的法例修訂已獲立法會通過，政府正進行總調查主任的招聘工作。

**(v) 逐步落實改善港口措施，包括分階段增加貨櫃堆場空間及駁船泊位，提升葵青貨櫃碼頭的貨櫃處理能力和善用碼頭的後勤用地，維持香港港口的競爭力。**

30. 政府正繼續分階段落實於 2015 年完成的葵青貨櫃碼頭港口後勤用地檢討中提出的多項建議，務求更有效善用該等用地，以應付未來港口和物流業的發展需求。其中，我們已完成初步預備工作，以期盡快將 6 幅共約 18 公頃的港口後勤用地分階段批予葵青貨櫃碼頭，以擴大貨櫃堆場空間及增加駁船泊位，提升貨櫃處理能力。我們亦正進行兩項可行性研究，分別探討於青衣一幅土地興建多層大樓作貨櫃存放和貨物處理，以及將葵涌另一幅土地發展為綜合大樓作貨櫃車和貨車停車場及現代物流設施的可行性，以便騰出更多土地支援港口運作。有關研究預計於 2019 年完成。

**(vi) 繼續與相關部門物色合適土地作現代物流設施用途，以促進香港的高增值第三方物流業發展。**

31. 貿易及物流業是香港四大經濟支柱之首，佔本地生產總值約 22%，當中物流業佔本地生產總值的 3.3%（780 億港元，2016 年數字），並為約 4.8% 的就業人口提供約 18 萬個職位。香港憑藉優越的地理位置、自由港的地位、完善的基建設施、便捷的海、陸、空多模式聯運網絡，以及經驗豐富的專業人才，一直是亞洲區內的物流樞紐。

32. 政府會繼續物色合適土地，以推動高增值第三方物流業的發展。為此，政府已在 2010 年起為物流業界提供約 28 萬平方米樓面面積的用地作有關用途。另外，位於屯門第 49 區一幅約 3.2 公頃的物流用地已取得城市規劃委員會批准，可望於 2018 年第一季推出。機管局亦將於今年底推出位於機場南貨運區過路灣一幅約 5.3 公頃的土地，以發展現代化空運物流中心。我們會繼續聯同相關部門物色合適用地供業界興建現代化物流設施。

## 加強對外交通運輸聯繫

**(vii) 與機管局攜手合作，優化機場基礎設施及擴充聯運接駁設施，應付航空交通需求及增強香港國際機場與珠三角地區的連繫。**

33. 中場客運廊已於去年3月全面投入運作，讓機場每年可處理的客運量增加1 000萬人次，有助應付中期的航空交通需求。機場飛行區中場範圍發展計劃的餘下部分亦將於2020年前分階段完成。

34. 憑着綜合的多式聯運網絡，香港國際機場成為通往內地的主要門戶。旅客可經香港國際機場提供的跨境客車、轎車和客輪服務，來往珠三角和世界各地。去年，每日約有550班客車從香港國際機場出發前往內地超過110個目的地。海天客運碼頭則為中轉旅客提供便捷的空海聯運快船服務來往香港與九個珠三角城市<sup>3</sup>。2017年1月至8月期間，海天客運碼頭的中轉客運量約為170萬人次。

35. 隨著珠三角區內以及本地各項大型運輸基建，包括港珠澳大橋、屯門至赤鱸角連接路等在未來相繼落成，將進一步縮短內地旅客、貨物到香港國際機場的路程。在港珠澳大橋落成通車後，往來香港與珠三角西部的陸路交通將更趨便捷。為使港珠澳大橋與香港國際機場能發揮更大的效應，便利珠澳旅客來往香港國際機場，我們支持機管局擴充聯運接駁設施。參照現時海天碼頭的運作概念和模式，機管局計劃提供雙向陸空轉乘接駁巴士服務，讓中轉旅客可經珠、澳口岸直達香港國際機場禁區，無需辦理香港入境手續即可乘坐旅客捷運系統，進入機場管制區域登機轉飛海外。旅客從海外經香港國際機場前往珠、澳口岸亦同樣受惠。

**(viii) 增加新的民航伙伴，並與現有民航伙伴檢討民航協定，以期進一步開放民航安排，從而支持本地民航業持續增長和發展。**

36. 在約60個「一帶一路」沿線國家當中，香港已經與41個簽訂了民航協定或國際民航過境協定。在2017年（截至9月），我們與西班牙簽訂了新的民航協定及與以色列簽訂了修訂的民航協

<sup>3</sup> 目前，海天客運碼頭提供客輪往來九個珠三角口岸，分別是深圳的蛇口與福永、澳門的外港客運碼頭與氹仔、廣州的南沙與蓮花山、東莞的虎門、中山和珠海。

定。我們亦與9個民航伙伴(越南、法國、柬埔寨、比利時、俄羅斯、奧地利、盧森堡、阿拉伯聯合酋長國和英國)檢討或擴大了雙邊民航安排，為支持民航業的增長和發展提供基礎。

37. 我們會繼續不時檢討對航空服務的需求，並適時與我們的民航伙伴展開航權談判，以擴大空運運力，回應市場需求。

## 海上安全

(ix) 落實本地載客船隻規管機制的改善措施，以加強海上安全。繼續跟進《2012年10月1日南丫島附近撞船事故調查委員會報告》的建議。

38. 海事處正繼續跟進落實海事處制度改革督導委員會及《2012年10月1日南丫島附近撞船事故調查委員會報告》中的各項建議。在提升海上安全方面，政府已落實一連串改善措施，包括加強船員瞭望工作、提高本地船隻第三者風險保險保額，及立法要求載客船舶安裝有助航海安全的儀器等。海事處會繼續推進各項海上安全的改善措施，例如管制海上醉駕及藥駕，以及檢討本地遊樂船隻規管制度等。我們將陸續就部分相關的措施諮詢本事務委員會。

## 委員意見

39. 我們歡迎委員就上述措施提供意見。

運輸及房屋局

運輸科

2017年10月

## 海運及空運人才培訓基金下主要措施簡介及進度

為支持航運業的長遠發展，培訓更多業內人才，政府於2014年4月撥款一億港元成立「海運及空運人才培訓基金」（「基金」），支持和鼓勵更多在學年青人或在職人士接受相關的技術訓練和升讀專業學位課程，投身航空及海運業界，以提升行業的整體競爭力和專業水平。

「基金」設有多項培訓資助／獎勵計劃，涵蓋航空及海運業的不同範疇。截至2017年8月，「基金」共惠及超過3 730名學生和現職海運及空運業人士。當中六項主要措施的詳情及進度載列如下：

### 「專業培訓課程及考試費用發還計劃」

- 計劃旨在鼓勵於海運和航空業工作的現職人士修讀由各院校、專業或業界團體提供的課程和參加專業考試，提升技能及獲得專業資格。計劃推出至今已涵蓋約205項專業課程和考試，共有超過2 050名人士獲得資助，資助金額共約510萬元。政府會陸續增加更多核准的課程及專業試。

### 「海運和航空業實習計劃」

- 計劃透過政府、業界和院校三方合作，為大專生提供實習機會，鼓勵他們投身海運和航空業。2017年約有超過400名學生參與計劃，在約60間航運公司實習。政府今年會繼續向業界和院校宣傳，鼓勵更多機構、大專生和中六離校生(只適用於航空業)參與。

### 「海外交流學生資助計劃」

- 政府於2015年開始與四間大學（即香港理工大學、香港城市大學、香港中文大學和香港科技大學）合作，資助其修讀海事相關課程的學生到海外大學交流，修讀海運相關的課程，向他們提供海外學習和擴闊視野的機會，截至2017年中已有34名學生獲取資助。

### 「本地船舶業訓練獎勵計劃」

- 計劃向新入職受僱於本地船舶業的人士提供最高三萬元的資助，鼓勵他們考取首個本地船舶船長或輪機操作員專業資格。至今已有 95 個申請獲批資助。

### 「香港航空獎學金計劃」

- 計劃於 2015 年開展，向選定的學生提供獎學金，讓他們完成與航空業相關的學位或高級學位課程，以鼓勵航空業界的持續專業發展，並於 2016/2017 學年增加三個碩士和學士課程為選定課程。計劃至今已有 11 名學生獲頒發獎學金。

### 「飛機維修專門課程部分學費退還計劃」

- 計劃鼓勵青年人選修飛機維修專門課程及在畢業後投身飛機維修工作，向修畢飛機維修專門課程並符合申請資格的人士提供額外資助。截至 2017 年 8 月，共約 155 名人士成功申請部分學費退還，資助金額共約 184 萬元。

此外，「基金」在 2017 年起推行了三項新措施，詳情如下：

### 「香港大學—上海海事大學學術合作計劃」

- 為培育更多熟悉香港司法制度及香港和內地船運業務的法律專業人才，政府在「基金」下設立了「香港大學—上海海事大學學術合作計劃」，由 2017/18 學年起向獲選的上海海事大學學生頒發獎學金，以修讀香港大學「普通法碩士課程」，並須服務本地海運業最少一年。

### 「海事法律獎學金計劃」

- 為培育更多海事律師，政府與香港大學合作在「基金」下推出此計劃，鼓勵法律學士學生選修海事法律學科。學生若在法律學士課程的最後兩個學年修讀與海事相關的指定學科，並取得良好成績，便可獲發每年四萬元的獎學金。

## 「香港航海和海事獎學金計劃」

- 香港理工大學的「國際航運及物流管理課程」是目前本港唯一提供國際船務及物流培訓的大學課程。為鼓勵更多考取優良成績的學生報讀該課程，並吸引大學畢業生投身航海業，政府於2017/18 學年起在「基金」下為此課程的學生設立新的獎學金計劃。此計劃分為兩部分，包括「航海獎學金」，以鼓勵更多學生選修航海學科及從事航海事業；和「海運獎學金」，以吸引在香港中學文憑試取得良好成績的學生報讀該課程。