

'Up to 80 ships from HK stuck in Strait of Hormuz'

2026-08-04 HKT 15:02

Share this story  



The Hong Kong Shipowners Association (HKSOA) on Tuesday said an estimated 70 to 80 vessels flying the SAR flag remain stranded in or near the volatile Strait of Hormuz despite a brief ceasefire which allowed roughly 20 ships to escape the area safely.

Chairman Richard Hext noted that prior to the recent ceasefire, around 100 ships owned by members – carrying approximately 2,000 seafarers – were directly impacted by the Persian Gulf turmoil.

"During the ceasefire window, we estimate that about 20 to 30 of those vessels were able to leave the area safely," he said.

"Our current working estimate is that there are roughly 70 to 80 HKSOA member ships with around 1,400 to 1,600 seafarers on board remaining in or near the conflict zone."

Amid growing concern for the crews, deputy chairman Kenneth Lam gave a reassurance that the welfare of the stranded seamen remains a top priority.

"For the ships that are stuck and for the seamen that are stuck in the Gulf, they are at least provided with the necessary provisions and the necessary help," he said.

"So in these kinds of cases, I would say that from HKSOA's point of view, money is not an object. So we will continue to treat our seafarers well."

While tackling the fallout from the immediate Gulf crisis, the association is also turning its attention to longer-term structural priorities, submitting a series of recommendations to the government ahead of Hong Kong's first five-year plan and the upcoming Policy Address.

Key proposals include leveraging the SAR's financial strengths through cross-sectoral policies to boost shipping and trade development, promoting the Hong Kong maritime brand, and strengthening international cooperation to uphold core maritime values such as free trade and freedom of navigation.

The association further urged the removal of trade barriers imposed by other jurisdictions.

It also called for an accelerated transition to shore power systems at local ports to cut emissions and emphasised the need for increased resource support for maritime training programmes.

香港船東會建言五年規劃及施政報告 聚焦金融航運貿易 協同及綠色轉型



香港船東會發表五年規劃建議及施政報告建議。香港文匯報記者 北山彥攝

香港文匯報訊（記者 盧慧穎）香港船東會今日（4日）就香港首個五年規劃及 2026 施政報告發表建議。

在五年規劃方面，船東會建議提升金融、航運及貿易業的協同發展，對接國家「十五五」規劃中關於支持香港國際金融、航運、貿易中心地位的部署；並設立可持續發展基金，支持企業在人工智能時代下的智慧轉型，發展「新質生產力」；推廣香港海事品牌，善用全球經濟格局轉變及國家「雙循環」政策下供應鏈重組所帶來的新機遇；加強國際合作，堅守航運業賴以發展的普世核心價值。

在 2026 施政報告方面，船東會提出多個政策建議，包括消除貿易壁壘；推動綠色轉型，支持全球脫碳；促進航運與金融及貿易服務的融合發展；維護香港船旗的聲譽；推進產教研融合。

船東會：約 70 至 80 艘會員船隻滯留波斯灣及霍爾木茲海峽 繞道增成本 最終轉嫁消費者



香港船東會今日（4 日）就特區政府首個「五年計劃」及《2026 年施政報告》提出多項政策建議。船東會建議取消稅務優惠的三年持有期要求、構建國際綠色燃料交易平台以及將頂尖海事院校納入「高端人才通行證計劃」。至於波斯灣及霍爾木茲海峽的目前航運情況，船東會表示據統計，約有 70 至 80 艘會員船隻仍被困於相關海域，受影響的船員約有 1,400 至 1,600 人，強調會提供一切幫助去支援會員船隻。

船東會籲設基金助企業智慧轉型

對於政府首個五年計劃，船東會建議充分利用香港的金融優勢，制定跨行業政策以促進航運及貿易發展，並設立「可持續發展基金」，支援企業在人工智能時代進行智慧轉型，發展「新質生產力」。



船東會亦主張廣推香港海事品牌，善用全球經濟格局轉變及國家「雙循環」政策下供應鏈重組帶來的機遇，每年進行系統性的量質並重評估，比較香港與國際領先同儕的競爭力，定期釐清政策差距，並適時引入財政及稅務激勵政策。

倡撤稅務優惠持有限制 建立綠色燃料交易平台

對於《施政報告 2026》，船東會建議取消有關稅務優惠的三年持有期要求，為行業營造更便利的營商環境。同時，船東會倡議發揮香港「超級聯繫人」優勢，構建「國際綠色燃料交易平台」品牌，以連接全球綠色能源的供給與需求。

在推動綠色轉型方面，船東會呼籲加快本地船舶岸電轉型，以減低船舶停泊期間的排放，並與其他主要港口共同發展綠色航運走廊。對外貿易層面，船東會主張尋求其他司法管轄區撤銷各類貿易壁壘，確保全球供應鏈穩定暢通，並反對任何企圖損害香港特區在「一國兩制」下特殊地位的單邊行動。

捍衛香港船旗聲譽 冀高才通納頂尖海事學院

為維護香港船旗的國際聲譽，船東會強調須恪守香港船舶註冊登記的海事標準，避免任何不安全船舶或不良營運作業，並完善《內羅畢國際船舶殘骸清除公約》的執行措施，方便香港註冊船舶迅速取得法定殘骸清除證書。在推進產學研融合與人才培育方面，船東會建議為海事培訓提供資源支援，鼓勵創新或非傳統培訓項目，並倡議將內地及世界頂尖海事學院納入「高才通」，藉此擴大香港海事人才庫。

約 70 至 80 艘會員船隻被困波斯灣及霍爾木茲海峽

對於目前波斯灣及霍爾木茲海峽的航運情況，船東會主席宋睿之表示，航運路線確實會因地緣政治產生阻礙，而船東會表示若船隻進入危險海域，船員的安全是協會首要責任。他續指，根據船東會估計，現時約有 70 至 80 艘會員船隻仍被困於相關海域，受影響的船員約有 1400 至 1600 人，強調會提供一切幫助去支援會員船隻，絕不會放棄任何一個船員。

船東會常務副主席林詩鍵表示，航運航道遇到阻礙，並不代表沒有應對方案，但更改航道會令航程變遠，導致成本上升，最終只能轉嫁消費者。

香港船東會：霍爾木茲局勢不穩 貨船須繞道增成本 最終轉嫁消費者



香港船東會指，霍爾木茲海峽局勢尚未穩定，貨船不能貿然通過，繞道令海運成本上升。

香港船東會主席 Richard Hext：「美國及伊朗都難以預測會採取甚麼行動，船東必須保持謹慎，我們所有成員的優先考慮是保證船上所有人員安全。」香港船東會常務副主席林詩鍵：「我們運的貨是必需品，能源也好、糧食也好，都是需要運的。路程遠了可以想像到的是，最後的成本會貴了，成本最後都是轉嫁至消費者，對全球經濟一定不會是好事。」

船東會公布對香港首份五年規劃及施政報告的建議，包括支持香港提升航運與金融、貿易業的協同發展、推廣香港海事品牌，亦建議特區政府繼續消除貿易壁壘、支持本地船舶綠色轉型等。

美伊戰事阻霍爾木茲海峽航運 港船東會料約 70 至 80 艘會員船隻滯留

美伊戰事纏擾數月，霍爾木茲海峽航運一度癱瘓。香港船東會估計，現時約有 70 至 80 艘會員船隻仍滯留在相關海域，受影響的船員約有 1,400 至 1,600 人。該會又指，航道受阻不代表沒有應對方案，但更改航道會令航程變遠，導致成本上升，最終只能轉嫁消費者。

另外，該會亦就首份香港五年規劃及新一份施政報告提出建議。五年規劃方面，該會建議利用香港的金融優勢制訂跨行業政策；推廣香港海事品牌，善用全球經濟格局轉變及國家「雙循環」政策所帶來的新機遇；加強國際合作，堅守自由貿易、航道暢通等核心價值等。

施政報告方面，該會建議政府尋求其他司法管轄區撤銷貿易壁壘，推動綠色轉型，加快本地船舶岸電轉型，減低船隻停泊期間的排放，與其他主要港口共同發展綠色航運走廊等。

香港船東會：約 70 至 80 艘會員船隻仍滯留波斯灣 及霍爾木茲海峽



中東局勢仍未明朗，波斯灣及霍爾木茲海峽的航運情況備受關注。香港船東會主席宋睿之表示，根據船東會的估算，現時大約有 70 至 80 艘會員船隻仍滯留在相關海域，受影響的船員約有 1400 至 1600 人。

船東會常務副主席林詩鍵表示，首要工作是確保船員的人身安全和船上有充足食物。他說，航運的航道遇到阻礙，並不代表沒有應對方案，但更改航道會令航程變遠，導致成本上升，最終只能轉嫁消費者。

另外，香港船東會就首份香港五年規劃及新一份施政報告，向政府提出多項建議，包括建議利用香港的金融優勢制定跨行業政策；推廣香港海事品牌，善用全球經濟格局轉變及國家「雙循環」政策所帶來的新機遇；加強國際合作，堅守自由貿易、航道暢通等核心價值等。

船東會又建議特區政府，尋求其他司法管轄區撤銷貿易壁壘，推動綠色轉型，加快本地船舶岸電轉型，減低船隻停泊期間的排放，與其他主要港口共同發展綠色航運走廊等。

香港船東會：80 艘會員船隻滯留霍爾木茲海峽



伊朗與美國衝突局勢未明朗，霍爾木茲海峽航運通航無期。香港船東會(HKSOA)表示，航道受阻直接觸發替代航線需求，但繞行導致航程顯著延長，將引發燃油消耗、時間成本及保險費率多重上升。該會估計，目前約 70 至 80 艘 HKSOA 會員的船舶、共約 1400 至 1600 名海員仍滯留或靠近衝突區域。

HKSOA 主席宋睿之強調，該會一直對會員船舶提供支援，絕不放棄任何一個船員。他表示，霍爾木茲海峽通行受阻對全球航運造成顯著衝擊，該航道主要運輸貨品為原油、天然氣和化肥，並涉及多種工業原料與大宗商品，燃油價格由戰前每桶約 60 美元升至接近 120 美元，現約為每桶 84 美元，香港航運業面臨運力緊張、航程延長、運營成本上升及船員安全風險加劇等多重壓力，本地消費物價指數及航運成本顯著被推高，最終會轉嫁消費者身上。

他續稱，超大型油船無法通行蘇彝士運河，只能採用分段裝卸模式，單航次里程增加約 40%，航行時間延長 12 至 15 天，推高燃油消耗、保險費率及船期延誤成本；全球超大型油船有效運力實際下降約 12% 至 15%，加劇運力結構性短缺。這樣的替代方案非可持續解法，僅屬應急緩衝機制。

HKSOA 常務副主席林詩鍵談到，這次阻礙不會是第一次，也不會是最後一次，全球經濟都受影響。此外，能源與糧食被定義為必需品，其全球供應鏈具有不可替代性與高度時效敏感性；航運不僅是物流環節，更是全球基礎民生保障的血管系統。

HKSOA 公布，已就本港首個五年規劃以及施政報告提出建議。施政報告建議方面，HKSOA 提出消除貿易壁壘、支持 ICS 推動開放貿易的立場，反對任何損害香港在「一國兩制」下特殊地位的單邊行動。此外，該會建議推動綠色轉型，當局為到訪船舶提供綠色燃料補給，並推廣香港作為綠色燃料加註中心，以及取消相關船舶的留港時間限制；提升香港航運競爭力，港府持續支持香港船旗和香港的聲譽；重視人才培訓，將高才通計劃認可大學名單擴大至涵蓋內地和外國的著名航海學院；擁抱科技與 AI 來提升業務效率。

五年規劃方面，該會建議提升金融、航運及貿易的協同發展，並支持企業在 AI 時代下智慧轉型，發展「新質生產力」；推廣香港事品牌，並每年系統性評估本港與國際領先同航運中心的競爭力，以及適時引進財政及稅務激勵政策；加強國際合作及維護公平競爭環境。

Shipowners: Around 70 vessels from HK stranded in Middle East

An estimated 70 to 80 of Hong Kong Shipowners Association member vessels are currently stranded near the Strait of Hormuz due to the conflicts in the Middle East, with approximately 1,400 to 1,600 crew members on board.

Speaking at a press briefing on Tuesday, HKSOA Chairman Richard Hext said that before the latest brief ceasefire, around 100 such vessels belonging to members of the HKSOA, carrying approximately 2,000 seafarers, were directly affected by the situation.

“Now, during the ceasefire window, we estimate that about 20 to 30 of those vessels were able to leave the area safely,” Hext said, with roughly 70 to 80 association member ships with around 1,400 to 1,600 seafarers on board remaining in or near the conflict zone.

“The safety of our seafarers is paramount,” Hext said, adding that the association is closely monitoring the situation and liaising with relevant authorities.

Kenneth Lam, founder and CEO of ship-owning and leasing company SeaKapital Ltd, stressed that the immediate priority is to ensure crew safety and adequate food supplies on the trapped ships.

The disclosure came as the HKSOA also submitted a comprehensive set of recommendations for Hong Kong’s first-ever five-year plan and the 2026 Policy Address, laying out a strategic vision and specific policies to cement the city’s status as a premier international maritime hub.

Among the key recommendations, the association calls for leveraging Hong Kong’s financial strengths through cross-sectoral policies to boost shipping and trade, promoting the “Hong Kong” maritime brand by capitalizing on shifts in the global economic landscape and the national “dual circulation” strategy — an economic model that centers on domestic and international circulations — and strengthening international cooperation to uphold core values such as free trade and unimpeded navigation.

The HKSOA also urged the Hong Kong government to seek the removal of trade barriers imposed by other jurisdictions, accelerate the local transition to shore power to cut emissions from docked vessels, and collaborate with major ports to develop green shipping corridors. Other proposals include establishing an international green fuel trading platform and removing the three-year holding period for tax concessions to create a more business-friendly environment.

The association reiterated its commitment to protecting the reputation of the Hong Kong brand and advancing industry-education-research integration, including expanding the city’s premier talent admission program, the Top Talent Pass Scheme, to cover leading maritime universities worldwide.

香港船東會就本港首個五年規劃及施政報告提建議

香港船東會(HKSOA)就香港首個五年規劃及 2026《施政報告》提出建議。

在五年規劃方面，該會建議提升金融、航運及貿易業的協同發展，對接國家「十五五」規劃中，關於支持香港國際金融、航運及貿易中心地位的部署；推廣香港海事品牌，善用全球經濟格局轉變及國家「雙循環」政策下供應鏈重組所帶來的新機遇；加強國際合作，堅守航運業賴以發展的普世核心價值。

在《施政報告》方面，該行籲消除貿易壁壘；推動綠色轉型，支持全球脫碳；促進航運與金融及貿易服務的融合發展；維護香港船旗的聲譽；推進產教研融合。

伊朗局勢 | 船東會：約 1600 名船員滯留戰區 絕不會離棄船員



香港船東會建言五年規劃及施政報告 聚焦綠色轉型與智慧轉型

【香港商報訊】記者黃兆琦報道：伊朗與美國衝突局勢尚未明朗，霍爾木茲海峽航運通暢無期。香港船東會（HKSOA）昨表示，航運受阻直接觸發替代航線需求，但繞行導致航程顯著延長，將引發燃油消耗、時間成本及保險費率多重上升。該會估計，目前約70至80艘HKSOA會員船舶、共約1400至1600名海員仍滯留或靠近衝突區域。當天，該會就香港首個五年規劃及2026施政報告發表建議。

80艘會員船隻滯留霍爾木茲海峽

HKSOA主席宋睿之強調，該會一直對會員船舶提供支援，絕不放棄任何一個船員。他表示，霍爾木茲海峽通行受阻對全球航運造成顯著衝擊，該航道主要運輸貨品為原油、天然氣和化肥，並涉及多種工業原料與大宗商品，燃油價格由戰前每桶約60美元升至接近120美元，現均為每桶84美元。香港航運業面臨運力緊張、航程延長、運營成本上升及船員安全風險加劇等多重壓力，本地消費物價指數及航運成本顯著被推高，最終會轉嫁消費者身上。

宋睿之續稱，超大型油輪無法通行蘇伊士運河，只能採用分段裝卸模式，單航次航程增加約40%，航行時間延長12至15天，推高燃油消耗、保險費率及船期延誤成本；全球超大型油輪有效運力實際下降約12%至13%，加劇運力結構性短缺。這樣的替代方案非可持續解決方法，僅屬應急緩衝機制。

HKSOA常務副主席林鈞麟談到，這次阻礙不會是



宋睿之（中）表示，港航運業面臨運力緊張、航程延長、運營成本上升及船員安全風險加劇等多重壓力。
香港船東會圖片

第一次，也不會是最後一次，全球經濟都受影響。此外，能源與糧食被定義為必需品，其全球供應鏈具有不可替代性與高度時效敏感性；航運不僅是物流環節，更是全球基礎民生保障的血管系統。

推廣香港作為綠色燃料加注中心

另外，HKSOA昨公布，已就本港首個五年規劃以及施政報告提出建議。

施政報告方面，HKSOA提出消除貿易壁壘，支持RCS推動開放貿易的立場，反對任何損害香港在「一國兩制」下特殊地位的单邊行動。此外，該會建議推動綠色轉型，當局為到訪船舶提供綠色燃料補

給，並推廣香港作為綠色燃料加注中心，以及取消相關船舶的留港時間限制；提升香港航運競爭力，港府持續支持香港船旗和香港的聲譽；重視人才培訓，將高才通計劃認可大學名單擴大至涵蓋內地和外國的著名航海學院；擁抱科技與AI來提升業務效率。

五年規劃方面，該會建議提升金融、航運及貿易的協同發展，並支持企業在AI時代下智慧轉型，發展新質生產力；推廣香港品牌，並每年系統性評估本港與國際領先航運中心的競爭力，以及適時引進財政及稅務激勵政策；加強國際合作及維護公平競爭環境等。

Up to 80 Hong Kong-linked ships stuck around Strait of Hormuz, trade group says

Hong Kong Shipowners Association urges industry members to be careful, citing ‘very low’ predictability of United States and Iran

A Hong Kong shipping industry body has estimated that as many as 80 of its members’ ships and 1,600 seafarers are stuck in or near the Strait of Hormuz, with the sector forced to contend with more than five months of on-and-off conflict in the Middle East.

Richard Hext, chairman of the Hong Kong Shipowners Association, shared the figures on Tuesday as the industry group revealed its recommendations for the city’s first five-year plan and Chief Executive John Lee Ka-chiu’s coming policy address.

He also said that while 20 to 30 association-linked vessels were able to leave the region safely during the short-lived ceasefire in June, dozens of ships carrying more than 1,000 seafarers remained stuck in the strait.

“So, our current working estimate is that there are roughly 70 to 80 Hong Kong Shipowners Association member ships, with around 1,400 to 1,600 seafarers on board remaining in or near the conflict zone,” he told a press conference.

The United States-Israel war on Iran has sparked a global shipping crisis and disrupted supply chains as passage through the Strait of Hormuz remains largely cut off.

Despite multiple rounds of negotiations and failed attempts at ceasefires, vessels continue to face challenges sailing along the narrow waterway, with some even coming under attack.

US President Donald Trump said on Monday that he wanted to give the Iranians “every last chance before decapitation” while Tehran has denied that any negotiations were taking place.

“The Americans’ and the Iranians’ predictability is very low as to what’s going to happen, so shipowners have to be careful,” Hext said.

“Our priority ... is the safety of the seafarers on board our ships.”

He added: “So if somebody says you should be bold and sail your ship through the Strait of Hormuz, we say, well, we want to protect the lives of our seafarers, so we should only sail when it’s safe, and so that is our absolute guiding priority.”

An average of 138 ships sailed through the strait daily before the war, according to the Joint Maritime Information Centre, a coordination body formed under the 47-nation Combined Maritime Forces.

As of July, around 6,000 seafarers remained stranded in the waterway – through which about 20 per cent of the world’s oil was shipped before the conflict – according to the International Maritime Organisation.

Association deputy chairman Kenneth Lam said shipowners in Hong Kong would continue to ensure that the stranded seafarers were taken care of.

“For the ships that are stuck and for the seamen who are stuck in the [Persian] Gulf, they are at least provided with the necessary provisions and necessary help,” Lam said.

“So in these kinds of cases, from a Hong Kong shipowner’s point of view, money is not an object. We will continue to treat our seafarers well.”

Asked about the effects of the war on costs, Lam said that it was difficult to provide an exact percentage on how heightened shipping costs were affecting the price of consumer goods.

“But it would definitely have its effects,” he added.

The association also announced its recommendations for the city’s first five-year plan and the policy address.

To align with the country’s 15th five-year plan, it called for the co-development of the city’s finance, trade, and shipping industries through cross-sectoral policies that would further enhance industry development.

Other recommendations included the promotion of Hong Kong’s maritime brand through new business opportunities arising from supply chain restructuring, and for the city to strengthen international cooperation in matters related to free trade and the global rules-based order.

Sandy Chan, the association’s managing director, also highlighted the need for an annual assessment on the strength of Hong Kong’s maritime industry.

She said this would help identify areas for improvement and best practices from other jurisdictions, which would ensure the sustainable growth of the industry.

The association laid out a separate set of suggestions covering five topics for the coming policy address.

They included seeking the removal of “unilateral attempts” to undermine Hong Kong’s special status under its “one country, two systems” governing model and developing green shipping corridors in collaboration with other major ports.

It also suggested removing a three-year holding period for tax concession purposes, building an international green fuel trading platform and including top maritime universities in mainland China and other jurisdictions in the city’s top talent immigration scheme.

TV programs – 4 Aug 2026

news.rthk.hk

Hoy infotainment

TVB News

TVB Pearl

Weixiv.qq.com

香港船東會倡賣船利潤免稅撤持有3年要求



圖1之1 - 香港船東會主席宋睿之 (Richard Hext) 表示，在港出…… (黃志東攝)

香港船東會昨日就香港首個五年計劃及《施政報告》發表建議，當中促請政府放寬賣船利潤的免稅條件，取消3年持有期要求。香港船東會主席宋睿之 (Richard Hext) 昨於記者會上表示，現行機制下，若船舶作為長期投資或營運資本資產，出售時產生的利潤可獲豁免相關稅項，惟前提是須符合「長期投資」(即擬出售船舶至少持有3年)定義。他指出，航運市場波動極大，硬性規定3年期限已脫離市場現實。若能取消限制，將有助香港協同發展航運、金融和貿易，吸引更多船東落戶。

市場波動大 3年期限脫離現實

香港船東會常務副主席林詩鍵補充，航運市場瞬息萬變，絕大多數以香港為基地的船東，買船初衷均是作長線營運，惟有時基於商業考量，或需較預期提早將船舶出售。他認為，若提早出售對公司整體有利，船東便不應因未滿3年期限而被徵稅。有關建議參考了世界其他管轄區做法，旨在為香港爭取與其他國際航運中心維持公平的競爭環境。

籲著名海事院校納「高才通」

至於其他政策建議，包括完善《內羅畢國際船舶殘骸清除公約》執行措施，以便香港註冊船舶能迅速取得法定要求的殘骸清除證書；將內地及世界著名海事院校納入「高端人才通行證計劃」；以及每年進行系統性的評估，定期與其他地區比較海事政策的差距。

談及中東局勢對供應鏈影響，林詩鍵以運載原油的超大型油輪 (VLCC) 為例，在供應鏈未受干擾前，一艘油輪正常日租金約4萬美元，已屬理想水平，但戰爭發生後，日租曾飆升至40萬美元，目前日租達10萬至12萬美元已成常態。他指這類運費及航運成本的漲幅，最終必定會轉嫁至終端產品上。

宋睿之提到，香港早前推出「航運專項風險池」，專為進入戰爭風險區域的船舶提供保障。該資金池近期錄得顯著增長，成立初期約10艘內地船舶參與，初始承保能力約1.3億美元；至約兩個月前，參與船舶已增至800艘，承保能力亦提升至約2億美元。

船東會建言五年規劃 冀提升金融航運貿易協同發展

香港文匯報訊（記者 盧慧穎）香港特區政府正就2026年施政報告與香港首個五年規劃同期諮詢公眾，香港船東會昨日舉行記者會，針對性地提出一系列建議，包括推廣香港海事品牌，善用全球經濟格局轉變及國家雙循環政策下供應鏈重組所帶來的新機遇；以及取消現時豁免賣船利潤稅項的「三年持有期」要求，構建國際綠色燃料交易平台等。

針對香港首個五年規劃方面，香港船東會主席宋睿之表示，香港船東會促請特區政府提升金融、航運及貿易業的協同發展，以對接國家「十五五」規劃中關於支持香港國際金融、航運、貿易中心地位的部署；充分利用香港顯著的金融優勢，制定跨行業政策，促進航運及貿易進一步發展；同時設立可持續發展基金，支持企業在人工智能時代下的智慧轉型，發展新質生產力。

加強推廣香港海事品牌

船東會同時主張推廣香港海事品牌，善用全球經濟格局轉變及國家雙循環政策下供應鏈重組所帶來的新機遇；每年進行系統性的量質並重評估，比較香港與國際領先同儕的競爭力，定期釐清政策差距，借鑑國際成功經驗，適時引進財政及稅務激勵政策。船東會並提出要加強國際合作，堅守航運業賴以發展的自由貿易、航道暢通及遵從國際海洋法，維護公平競爭環境，以及其他以全球規則為本的監管框架。



●香港船東會發表五年規劃建議及施政報告建議。
香港文匯報記者北山彥攝

船東會亦針對2026年施政報告提出建議，包括取消現時豁免賣船利潤稅項的「三年持有期」要求，以營造更便利的營商環境，與新加坡等國際主要航運中心接軌，維持香港的國際航運融資競爭力，並發揮「超級聯繫人」的優勢，構建國際綠色燃料交易平台以連接全球綠色能源的供應與需求。

加快本地船舶岸電轉型

船東會亦建議尋求其他司法管轄區撤銷各項貿易壁壘，確保全球供應鏈穩定暢通，並反對任何企圖損害香港特區在「一國兩制」

下特殊地位的單邊行動。而為推動綠色轉型，支持全球脫碳，船東會建議加快本地船舶岸電轉型以減低船隻停泊期間的排放，同時與其他主要港口共同發展綠色航運走廊。在推動產教研融合方面，船東會建議把內地及世界頂尖海事院校納入「高端人才通行證計劃」，擴大香港海事人才庫。

為維護香港船旗的聲譽，宋睿之表示，船東會將恪守香港船舶註冊登記的海事標準，避免任何不安全船舶或不良營運作業，同時完善《內羅畢國際船舶殘骸清除公約》的執行措施，以便香港註冊船舶能夠迅速取得法定要求的殘骸清除證書。

船東會倡推廣香港海事品牌

【大公報訊】記者林楚然報道：香港船東會昨日就首份五年規劃及新一份施政報告提出多項建議，包括利用香港金融優勢制定跨行業政策；推廣香港海事品牌，善用全球經濟格局轉變及國家「雙循環」政策所帶來的新機遇；加強國際合作，堅守自由貿易、航道暢通等核心價值等；並建議特區政府推動綠色轉型，加快本地船舶岸電轉型，減低船隻停泊期間的排放，與其他主要港口共同發展綠色航運走廊。

特區政府爭取今年第三季發表首個五年規劃，船東會建議充分利用香港的金融優勢，制定跨行業政策以促進航運及貿易發展，並設立「可持續發展基金」，支援企業在人工智能時代進行智慧轉型，發展「新質生產力」。

頂尖海事學院納「高才通」

船東會主張推廣香港海事品牌，善用全球經濟格局轉變及國家「雙循環」政策下供應鏈重組帶來的機遇，每年進行系統性的量質並重評估，比較香港與國際領先同儕的競爭力，定期釐清政策差距，並適時引入財政及稅務激勵政策。在推

進產學研融合與人才培育方面，船東會建議為海事培訓提供資源支援，鼓勵創新或非傳統培訓項目，並倡議將內地及世界頂尖海事學院納入「高才通」，藉此擴大香港海事人才庫。

施政報告方面，船東會關注綠色轉型，推進產教研融合，倡議發揮香港「超級聯繫人」優勢，構建「國際綠色燃料交易平台」品牌，以連接全球綠色能源的供給與需求。船東會亦呼籲加快本地船舶岸電轉型，以減低船舶停泊期間的排放，並與其他主要港口共同發展綠色航運走廊。對外貿易層面，船東會主張尋求其他司法管轄區撤銷各類貿易壁壘，確保全球供應鏈穩定暢通，反對任何企圖損害香港特區在「一國兩制」下特殊地位的單邊行動。船東會同時呼籲取消有關稅務優惠的三年持有期要求，為行業營造更便利的營商環境。

船東會同時建議，為維護香港船旗的國際聲譽，特區政府須恪守香港船舶註冊登記的海事標準，避免任何不安全船舶或不良營運作業，並完善《內羅畢國際船舶殘骸清除公約》的執行措施，方便香港註冊船舶迅速取得法定殘骸清除證書。

Singtao – 5 Aug 2026

伊朗局勢 | 近百艘會員船隻滯留波斯灣及霍爾木茲海峽 香港船東會：船員暫未見有香港人



伊朗與美國衝突局勢未明朗，霍爾木茲海峽航運通航無期。香港船東會稱近百艘會員船隻滯留波斯灣及霍爾木茲海峽。香港船東會常務副主席林詩健今早（5日）在一電台節目中表示，滯留船隻目前仍得到補給，但船員一直未能落地，身心受到影響，船東亦積極為他們提供適切的協助。而據他了解，滯留船員包括來自中國、菲律賓及印度等，暫未見有香港人。

林詩健表示，船東會有 200 多名會員，真正擁有及管理船隻約 60 至 70 人，涉及 2000 多條船，而根據該會估計，現時約有 70 至 80 艘會員船隻仍被困於相關海域，受影響的船員約有 1400 至 1600 人，必須等相關海域開通後才可離開。

不支持做不合理單邊式通行費或收費

被問到早前曾傳出付費可離開，是否真有其事，他承認曾聽到相關的消息，但該會主張自由貿易及航行倡議，不同意在不同地區做不合理單邊式通行費或收費，縱使有些這些情況，一般船東都不支持，因為每個主體都不是支持全球有公平的體系，很難長遠有適切的情況。

至於香港於去年 11 月成立的「航運專項風險池」，他指相關的安排有幫助，因為很多海事保險的風險池都在歐洲、倫敦，而承保能力在亞洲，更能理解亞洲船隻的需要。

中東局勢 | 船東會：約 70 至 80 艘會員船滯留波斯灣及霍爾木茲海峽 繞道增成本終轉嫁消費者

香港船東會今日（4 日）指，據該會估算，約有 70 至 80 艘會員船隻仍滯留於波斯灣及霍爾木茲海峽，受影響船員約 1,400 至 1,600 人，會提供一切幫助支援會員的船隻。

香港船東會主席宋睿之表示，難以預測美國及伊朗會採取甚麼行動，船東必須保持謹慎，需優先考慮保證船上所有人員安全。香港船東會常務副主席林詩鍵則表示，運的貨是必需品，如能源和糧食，都需要運，更改航道會令航程變遠，使成本變貴，「成本最後都是轉嫁至消費者，對全球經濟一定不會是好事。」

施政報告 2026 | 船東會倡尋求其他司法管轄區撤銷貿易壁壘及加快本地船舶岸電轉型

船東會就特區政府首份五年計劃及《2026 年施政報告》提出多項政策建議，建議尋求其他司法管轄區撤銷貿易壁壘，加快本地船舶岸電轉型、推動綠色轉型、與其他主要港口共同發展綠色航運走廊，以減低船隻停泊期間產生的排放。

施政報告 2026 | 船東會倡取消豁免稅項的三年限制 設立「可持續發展基金」

船東會建議政府取消現時豁免賣船利潤稅項的三年持有期限限制，舉例若船舶符合「長期投資」定義或營運資本資產，可豁免出售船舶時產生的利潤的相關稅項，以吸引更多船東落戶。又建議設立「可持續發展基金」，以支援企業在 AI 時代下進行智慧轉型，發展「新質生產力」；倡加強國際合作，適時引入財政及稅務激勵政策。

【香港船東會：建言香港首個五年規劃及 2026 年施政報告 聚焦航運業轉型升級】香港船東會 4 日舉行傳媒簡報會，就香港第一個五年規劃及 2026 年施政報告提出多項策略性建議。協會表示，特區政府應把握全球供應鏈重組和「雙循環」機遇，推動航運業向高質量、綠色及智慧化方向轉型。

針對五年規劃，協會建議從三方面着力：一是提升金融、航運與貿易業的協同發展，設立可持續發展基金，支援企業在人工智能時代加快發展新質生產力；二是推廣香港海事品牌，每年評估香港與領先航運中心的競爭力差距，適時引入財稅激勵；三是堅守自由貿易、航道暢通等普世價值，加強國際合作。

就 2026 年施政報告，協會聚焦綠色轉型、產業融合與人才擴容等提出具體建議。在綠色轉型方面，業界呼籲加快本地船舶岸電建設，並與主要港口共建綠色航運走廊。在產業融合方面，協會提出構建「國際綠色燃料交易平台」等建議，發揮香港「超級聯繫人」優勢，連接全球綠色能源供需。此外，協會建議將內地及世界頂尖海事院校納入「高端人才通行證計劃」，擴大海事人才庫，同時增撥資源支持創新海事培訓項目。

香港船東會表示，業界將繼續與特區政府及國際夥伴緊密合作，共同推動香港航運業革新升級，把握國家發展大局帶來的龐大機遇。

香港船東會於 1957 年成立，是代表香港航運業的主要商會，擁有 200 家公司會員，業務覆蓋船東及船舶管理、船舶融資、海事保險等領域，協會致力推動香港發展成為國際航運中心，並通過政策倡導、國際合作與人才培育，帶動行業轉型升級。（謝 扭）

#新華社 #新華香港 #香港船東會 #航運 #香港首個五年規劃 #施政報告【香港船東會：建言香港首個五年規劃及 2026 年施政報告 聚焦航運業轉型升級】香港船東會 4 日舉行傳媒簡報會，就香港第一個五年規劃及 2026 年施政報告提出多項策略性建議。協會表示，特區政府應把握全球供應鏈重組和「雙循環」機遇，推動航運業向高質量、綠色及智慧化方向轉型。

針對五年規劃，協會建議從三方面着力：一是提升金融、航運與貿易業的協同發展，設立可持續發展基金，支援企業在人工智能時代加快發展新質生產力；二是推廣香港海事品牌，每年評估香港與領先航運中心的競爭力差距，適時引入財稅激勵；三是堅守自由貿易、航道暢通等普世價值，加強國際合作。

就 2026 年施政報告，協會聚焦綠色轉型、產業融合與人才擴容等提出具體建議。在綠色轉型方面，業界呼籲加快本地船舶岸電建設，並與主要港口共建綠色航運走廊。在產業融合方面，協會提出構建「國際綠色燃料交易平台」等建議，發揮香港「超級聯繫人」優勢，連接全球綠色能源供需。此外，協會建議將內地及世界頂尖海事院校納入「高端人才通行證計劃」，擴大海事人才庫，同時增撥資源支持創新海事培訓項目。

香港船東會表示，業界將繼續與特區政府及國際夥伴緊密合作，共同推動香港航運業革新升級，把握國家發展大局帶來的龐大機遇。

香港船東會於 1957 年成立，是代表香港航運業的主要商會，擁有 200 家公司會員，業務覆蓋船東及船舶管理、船舶融資、海事保險等領域，協會致力推動香港發展成為國際航運中心，並通過政策倡導、國際合作與人才培育，帶動行業轉型升級。