

2013 年施政報告
運輸及房屋局的政策措施：經濟發展

理念

航運、物流和航空業總體共佔本地生產總值約 6% (1 050 億港元)。政府十分重視本港港口、航運及物流業的發展，它們提供約 20 萬個職位。國家亦明確表示，支持香港鞏固和提升香港作為國際航運中心的地位，以及發展高價值貨物存貨管理及區域分銷中心。香港國際機場是全球最繁忙的貨運機場，亦是全球十大最繁忙的客運機場之一。現時，約有 100 家航空公司每周提供約 6 700 航班，來往香港及約 170 個航點。在機場島上工作的人數大約為 65 000 人，而在機場島以外由航空業間接及連帶創造的職位更是以倍計。

2. 特區政府致力鞏固香港作為國際航空和航運中心以及區域物流樞紐的領先地位。我們會繼續提升香港處理航空客貨運的能力，定期檢討本地航空服務的需求，完善本地航空公司的規管架構，並維持高效的航空交通管理。政府亦會與業界合作，共同推動提升香港航運服務業，並會因應貨物吞吐量的增長，適時提供港口及相關基礎設施，以維持香港港口的競爭力。

新措施

3. 特首在施政報告中宣布成立「經濟發展委員會」，從促進長遠發展的整體策略和政策層面，檢視有助經濟進一步發展的行業；委員會下設多個小組，包括「航運業小組」，負責向政府提出具體建議。我們會因應小組成立，以及正進行的兩項顧問研究報告即《香港港口發展策略 2030 研究》及《提升香港作為國際航運中心地位》的結果，全面檢視現時支持航運和港口物流發展的政策配套和組織架構，包括如何調整和強化運輸及房屋局和海事處的工作，及三個相關諮詢機構，即香港航運發展局、香港港口發展局和香港物流發展局的職能配合，務求更有效地推動行業的長遠發展和提升香港作為航運中心的地位。

持續推行的措施

鞏固香港作為國際和區域航空中心的地位

改善香港國際機場的基礎設施、更換民航處的航空交通管制系統及興建民航處新總部

4. 為了應付至 2020 年的航空交通客貨量的需求，機場管理局(機管局)正落實機場中場區範圍發展計劃，包括建造一座客運廊、20 個停機位、連接一號客運大樓的旅客捷運系統、一條跨場滑行道，以及其他相關設施。工程預計在 2015 年年中完成。

5. 另外，新空運貨站的工程預計於 2013 年落成使用。該項目能提升機場貨物處理量 50%至每年 740 萬公噸。為配合中期發展策略，機管局亦會在西停機坪興建 16 個停機位，將於 2014 年年底分兩階段完成。

6. 民航處於 2007 年 5 月及 2008 年 1 月獲立法會批准撥款，用以更換現有的航空交通管制系統，以及在機場島興建民航處新總部，從而提升部門的工作效率和支持航空業的長遠發展。新總部的建造工程已於 2012 年年中完成，而民航處各分部(除了航空交通管理分部)已於 2012 年年底分批遷往新總部辦公。

7. 就更換現有的航空交通管制系統方面，民航處現正陸續展開新空管系統的安裝和驗收工作。民航處會就新空管系統進行整合和試行測試，並為各空管人員提供技術和操作培訓。待上述工作順利完成後，新的航空交通管制中心預計約在 2014 年第二季投入服務。

擴建香港國際機場成為三跑道系統

8. 對外連繫是加強香港的競爭力和香港作為國際商業及航空中心地位的關鍵。長遠而言，確保香港國際機場的跑道能提供充足的容量，以處理預期增長的航空運輸量至為重要。政府已原則上批准了採納三跑道方案，作為香港國際機場的未來發展規劃方向。機管局現正著手有關的規劃工作，當中包括因應環保署署長在 2012 年 8 月發出的研究概要進行全面的環境影響評估，預計環境影響評估需時約兩年完成。政府和機管局會在過程中與各持份

者保持溝通及諮詢他們的意見。與此同時，機管局會進行設計細節和融資安排等的規劃事項，待相關規劃報告和評估資料齊備後，政府會就是否落實發展三跑道系統作出最後決定。

9. 根據機管局的建議，預期當三跑道系統於 2023 年落成啟用後，可應付最少至 2030 年的航空交通需求。屆時每年的客運量、貨運量和航空交通量，將會由目前的 5 650 萬人次、400 萬公噸和 35.2 萬架次，分別增加至 9 700 萬人次、890 萬公噸和 60.2 萬架次。

不時檢討航空服務的需求

10. 在 2012 年，我們與新的民航伙伴(塞舌爾共和國)完成民航談判，並草簽了民航協定。另外，我們亦與八個民航伙伴(盧森堡、印度、哈薩克斯坦、蒙古、內地、俄羅斯、大韓民國及沙特阿拉伯)檢討並擴大了有關的民航安排，為支持民航業的增長和發展提供基礎。

11. 我們會繼續不時檢討對航空服務的需求，並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。

跟進檢討空運牌照局規管本地航空公司的架構後提出的建議

12. 空運牌照局根據《空運(航空服務牌照)規例》(第 448A 章)成立，負責發牌予本地航空公司營運香港往來世界其他地方的定期航班。立法會於 2011 年通過有關改善空運牌照局規管架構的法例修訂。我們已就新規管架構制定程序指引，以便新申請人及現有牌照持有人根據新規管架構的規定作出申請。此外，為協助牌照局履行新規管架構的職責，我們正進行聘請獨立顧問公司的招標工作。待顧問公司的招聘程序完成後，預期可在 2013 年初推行新規管架構。

採取措施改善航空交通管理

13. 為了促進民航業的長遠發展，民航處將繼續與中國民用航空局和澳門民航局協商，改善珠三角地區的空域規劃和航空交通管理的協調工作。三方在 2012 年 6 月舉行了最新一輪會議，並同

意按照早前訂立的“統一規劃、統一標準、統一程序”的工作目標和計劃，繼續推展各項措施以優化空域的使用和加強三地空管單位的溝通和協調，如改良現行飛行程序及航道，和建設相關的軟硬件設備如航空訊息交換平台等。三方亦同意按計劃繼續推動南珠三角終端區規劃方案，以取消區內空域限制及提升區內航空運輸能力。這些措施亦可充分照顧珠三角地區各機場的未來發展，包括香港國際機場興建第三條跑道後的運作模式。

鞏固及提升香港作為國際航運中心及區域物流樞紐

港口和航運發展

14. 香港位於遠東貿易航道要衝，且地處正在迅速發展的亞太區中心，是區內的樞紐港和國際航運中心。香港港口提供航班頻密且覆蓋面廣的班輪服務，每星期約有 410 班集裝箱班輪服務，航線遍達全球約 520 個目的地，加上一流的機場和陸路跨境口岸和運輸設施，令香港成為具備廣濶服務網絡的區域樞紐港。

15. 此外，香港現時約有 700 多間公司與航運業務有關，能夠提供多元化和國際化的航運服務。香港除了是船東的集中地，海事保險和國際仲裁服務的市場也很成熟，世界最出名的船級社都在香港設有辦事處。香港船舶註冊噸位也持續上升。根據 2012 年 11 月由丹麥船東協會出版的丹麥航運統計數字（Danish Shipping Statistics），香港已躍升至全球排行第三的船舶註冊地。截至 2012 年 12 月底，香港船舶註冊的總註冊噸位 7 890 萬，船隻數目 2 193 艘，較去年同期增長 15%。

16. 香港是一個深水港，為了保持香港港口的競爭力，我們計劃在今年稍後就一項工程向立法會申請撥款，把葵青貨櫃港池及其進港航道的水深由現時的 15 米挖深至 17 米，令新一代特大貨櫃船能夠不受潮汐限制地進出葵青貨櫃碼頭。如撥款申請獲得通過，有關工程預計於 2016 年竣工。

17. 我們正進行在青衣西南部發展十號貨櫃碼頭的初步可行性研究及「香港港口發展策略 2030 研究」；兩項研究預計於未來數月內完成，我們會因應研究結果、全球及本地經濟情況、港口業的表現、及持份者的意見等，決定是否需要興建十號貨櫃碼頭。

18. 為配合國家十二五對香港的支持，以及香港作為國際航運中心的發展藍圖，我們快將完成《提升香港作為國際航運中心地位》的顧問研究，該研究檢視本港相對於其他航運中心所擁有的優勢和面對的挑戰，並分析與航運相關的航運服務業的發展潛力，當中包括船舶管理、融資、保險、法律、仲裁，以至船舶經紀、租賃等。研究在參考了其他國際航運中心採取的政策和措施後，會因應未來的機遇和挑戰，就香港作為國際航運中心的發展路向提出建議。研究將於今年上半年完成。

19. 與此同時，政府一直透過香港航運發展局，與業界合作推動海事人才培訓工作，在業界支持下，設立了多項海事人才培訓及資助計劃，以鞏固和提升香港作為國際航運中心的地位，當中包括培訓專業航運服務人才的獎學金計劃，及培訓遠洋高級船員及船舶維修技術人員的獎勵計劃。至今受惠人數超過 850 人。我們會繼續支援業界培訓人才。

20. 此外，由於航運業屬國際性質的業務，航運公司較其他納稅人士容易受到雙重徵稅，為加強香港作為國際航運中心的地位，並改善香港航運業界的國際競爭力，香港已經與 34 個主要貿易伙伴就航運入息作出雙重課稅寬免安排，我們會繼續積極地與其他貿易伙伴商討訂立有關寬免安排。

21. 香港的服務業發展成熟並有深厚的基礎。我們會充分利用香港的優勢，包括我們的法治和司法制度、資金和資訊自由發達、通關便捷等條件，致力發展香港的航運服務業，為國際以及內地的航運業提供全面的支援，同時為香港創造更多的職位。

物流發展

22. 香港是區域物流樞紐，擁有自由港地位、四通八達及頻密的對外交通、便捷的多式聯運連接、高效的清關，以及完善的知識產權保護等優厚條件。近年，亞洲區內市場對高價值消費品的需求日增，已吸引不少品牌到香港設立區域分銷中心，把貨物儲存在香港，由第三方物流服務提供者按客戶要求對貨物進行綜合存貨管理、包裝、標籤、品質控制等優質和切合客戶獨特需要的物流服務，並適時和適量地將貨物配送到亞洲區內不同銷售點，以支援有關貨物的分銷網絡。這個發展趨勢加快了業界轉向提供高增值物流服務，亦有助鞏固香港作為區域物流樞紐的角色。

23. 為了支持業界在這方面的發展，我們已先後在青衣推出兩幅合共 4.8 公頃的物流用地，用作興建現代化的物流中心。現代化的物流中心不單提供倉儲服務，還提供一系列的高增值服務。這些物流中心採用電子和無線電頻率識別（RFID）等高技術精確地處理和記錄貨物，也有全自動設施和嚴密的保安系統處理貨物進出中心。我們將於今年年初於青衣推出第三幅約 2.1 公頃的物流用地。同時，我們正積極物色其他合適地點作現代物流發展。

24. 我們會繼續透過香港物流發展局，與業界攜手探討和推行有助促進行業發展的措施，包括人才培訓、科技應用、宣傳推廣等。在促進電子物流方面，政府向業界組織提供資助，進行「粵港和亞洲跨境供應鏈可視化的可行性研究」，分析提高跨境供應鏈透明度可以為業界帶來的經濟效益、技術上的可行性，以及商業上的營運模式。該研究正籌備進入第二階段的試驗計劃，將於今年內完成。研究結果將有助進一步探討如何更廣泛地透過電子平台提升供應鏈透明度，增強本地物流企業的競爭力。

推廣香港的區域地位

25. 我們於去年 11 月與香港貿易發展局合辦了第二屆「亞洲物流及航運會議」，吸引了約 1 300 位來自 21 個國家或地區和國內多個省市的業界精英和物流服務用家參與，凸顯香港作為區內重要物流樞紐和國際航運中心的地位，同時有助業界了解最新國際形勢及建立更多對外聯繫。我們計劃於今年下半年再舉辦同類型國際性會議，進一步鞏固香港作為樞紐和橋樑的角色。

26. 香港港口發展局和香港航運發展局剛於去年 11 月到大連訪問，向當地業界推廣香港作為國際航運中心所提供的各類航運及相關服務。我們會繼續與內地主要航運中心聯繫，充分利用優勢互補、互利共贏，為業界締造更大的商機。香港物流發展局將於今年上半年到歐洲訪問，向當地業界推廣香港在提供高增值物流服務方面的競爭優勢，吸引他們於香港成立區域分銷中心。我們會與業界結成伙伴，在本地和海外進行推廣活動，協助業界把握機遇。

27. 同時，我們會繼續優化香港各項海、陸、空交通的設施和加強不同設施之間的銜接，並與業界攜手合作，推動航運服務業

的發展，鞏固香港作為區內樞紐港和國際航運中心的地位。

海事管理

28. 因應去年 10 月 1 日南丫島撞船事故，行政長官已成立獨立的調查委員會對事件進行調查，並會在完成調查後向當局提出改善建議。在此期間，運輸及房屋局與海事處，以及業界正全面檢討現行對本地載客船隻和船員的規管制度及相關法例；海事處也在事發後採取了即時的措施，加強檢視和提升載客船隻的安全。在去年除夕夜的煙火匯演期間，海事處聯同其他執法單位採取新的管理措施，加強了載客船隻的安全要求。在未來數月，當局會繼續配合獨立委員會的調查工作，也會跟進調查委員會以及本地船隻諮詢委員會就海上安全提出的建議，以防日後再發生相類事故，回應公眾對海上交通安全的關注。

運輸及房屋局

運輸科

2013 年 1 月 16 日