

二零一五年二月二日會議
資料文件

立法會經濟發展事務委員會
2015年施政綱領
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 2015 年施政綱領中，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運和航空中心的地位。

香港作為國際航運和航空中心的進一步發展

2. 航運和航空產業是高度國際化的行業，在區域以至全球層面均面對相當激烈的競爭。因此，我們必須充分把握發展機遇，透過香港優越的地理位置、制度優勢和全球經濟發展東移的大形勢，配合人才培訓和各項大型基建，加強香港海、陸、空的對外聯繫，以維持香港作為國際和區域航運和航空樞紐的地位。

3. 在過去一年，運輸及房屋局(運房局)完成了數個關鍵性的項目研究，包括「青衣西南部十號貨櫃碼頭初步可行性研究」（「可行性研究」）及「香港港口發展策略2030研究」（「2030研究」）¹，和檢視葵青貨櫃碼頭附近一帶以短期租約出租的港口後勤用地的使用和管理事宜。各相關研究經過深入分析和評估而得出結論/建議，使局方在航運和港口發展、物流等多項工作上，得以確立下一階段的發展方向，並按此訂定來年的政策措施目標和計劃，具體工作詳述如下。

4. 「可行性研究」主要是探討青衣西南選址在技術層面是否適合發展貨櫃碼頭，當中包括填海等研究結果，初步認為在青衣西南部發展十號貨櫃碼頭在技術上應是可行的。不過，「2030

¹ 兩份研究的行政摘要已上載到香港港口發展局的網頁：
<http://www.pdc.gov.hk/chi/bulletin/report.htm>

研究」的分析結果則顯示該項目在財務及經濟的角度均不具成本效益。該研究同時預測，香港的港口總貨量直至2030年會平均每年有1.5%的增長，屆時的總貨櫃量預計會增至3,150萬標準貨櫃，主要是受到國際轉口貨運增長所帶動。此外，由於跨境運輸已改以河運取代陸路拖運為主、遠洋船船身尺寸變大及國際轉運吞吐量增加，而這些吞吐量多集中於葵青貨櫃碼頭，因此建議當局採取適當措施，提升碼頭的處理能力，以確保香港港口的競爭力。研究估計，透過採取一系列改善措施（詳見第19段）以增加現有貨櫃碼頭的處理能力，已可應付未來的增長，故不建議於2030年前進行有關十號貨櫃碼頭的規劃。

5. 承接國家在「十二·五」規劃中對香港鞏固和提升國際航運中心地位的支持，政府將進一步推動航運服務業發展，期望配合國家「十三·五」規劃。我們會繼續致力推動運輸基建，以發揮香港陸、海、空，與內地、亞洲以至全球的聯繫，並充分利用香港作為地區樞紐的優勢，發揮「超級聯繫人」的角色，扮演內地航運業「走出去」的平台，為海外企業進入內地市場提供專業服務，促進本港航運和航空高增值服務業的進一步發展。

6. 目前，香港有約700間公司提供各式各樣的航運服務，涵蓋船舶管理、經紀、租賃、融資，到海事保險、法律及仲裁以至船舶支援服務，有條件成為中國以至亞太區重要的國際航運服務樞紐。以海事保險為例，在國際保障及彌償組織的13個成員協會當中，有7個在香港提供服務，是倫敦境外最大的服務群組。另外，香港船舶註冊提供優質的船舶註冊服務，總註冊噸位位列全球第四。我們會充分利用這些有利條件，繼續推動成立新的航運機構(見14段)和擴充業界人才庫(見9-10段)。

7. 民航方面，香港國際機場乃全球最繁忙的貨運機場和全球最繁忙的客運機場之一。我們會繼續鞏固和提升香港作為國際航空樞紐的地位，重點工作包括支持航空業人才培訓及人力發展，全力推進三跑道系統的規劃工作，發展機場島北商業區，提升香港處理航空客貨運的能力，維持高效的航空交通管理，定期檢討本地航空服務的需求，加強香港國際機場與珠江三角洲地區的聯繫，以及繼續推行對本地航空公司的規管工作。

持續推行的措施

8. 我們在2015年會繼續推行多項現行的措施，詳見下文第9至第45段。

人才培訓

(a) 落實海運及空運人才培訓基金下的多項措施和資助計劃，繼續推動與業界及院校的三方合作，支持海運及空運業的人力發展。

9. 「海運及空運人才培訓基金」已於去年4月1日開始運作，透過政府當局投放的一億元的資助，運房局推動多項培訓及獎勵計劃，支持和鼓勵更多在學青年人或在職人士，接受相關的技術訓練和升讀專業學位課程，投身航運航空業界，為行業培育新力軍，以及提升行業整體的專業水平。

10. 基金下的主要措施包括為大專生而設的「航運和航空業暑期實習聯網」，透過政府、業界和院校的三方合作，於去年暑假為超過250名大專生提供在航運及航空業公司實習的機會。29間參與公司涵蓋海事法律和保險、船舶經紀／租賃、班輪、船務、船舶維修、貨櫃碼頭營運、機場、航空公司和空運貨站營運、飛機維修和地勤服務等領域，綜合公司和學生的意見，雙方對暑期實習聯網都有正面評價，對雙方均有裨益。運房局今年會鼓勵更多公司參與聯網，務求為學生尋找更多元化的暑期職位，讓學生對航空航運界有更深入認識。另一項措施為「專業培訓課程及考試費用發還計劃」，鼓勵於兩個行業工作的現職人士，修讀由各院校和專業／業界團體提供的課程，以及參加專業考試，以提升技能及獲得專業資格。計劃下的成功申請人在完成經核准的課程或通過相關專業考試後，可獲發還80%的課程／考試費用。截至去年年底，該計劃已涵蓋近50項專業課程和考試，並收到超過100份申請。

11. 基金亦會繼續支持其他獎學金計劃，包括「航海訓練獎勵計劃」、「本地船舶業訓練獎勵計劃」、「飛機維修專門課程部分學費退還計劃」等，並會進一步推出新措施，為特定與航運相關學科的學士及碩士學生提供海外學習機會，以及就選定與航空業相關的學位或碩士課程設立獎學金計劃。

- (b) 在經濟發展委員會轄下航運業工作小組的支持下，正就成立民航訓練學院進行可行性研究，以期提高本地及海外航空業從業員的技術，從而為航空業培養人才，提升航空運輸的安全水平和效率，並進一步鞏固香港作為區內主要航空樞紐的領導地位。跟進可行性研究的結果，研究成立民航訓練學院的細節安排。**

12. 民航處已委託顧問公司進行成立民航訓練學院的可行性研究。研究範圍包括評估本港及海外航空業現時及未來人力資源及培訓需求，以及籌建成立民航訓練學院的可行性及相關事宜，如學院的規模、所提供培訓的類型和水平、師資、與持分者(包括有關培訓機構)的互動和合作等。

13. 可行性研究於去年年中展開。顧問公司在進行研究的過程中，諮詢了航空業持份者及聯繫了本地及海外的航空業界組織和培訓機構，以收集相關資料及汲取他們的意見。研究報告預計於今年年初完成。政府會跟進可行性研究的結果，以詳細研究成立民航訓練學院的細節安排。

與航運相關措施

- (c) 推動成立新的航運組織以促進業界長遠發展，擬訂新組織的具體架構及財政安排，進行業界諮詢，並啟動各項前期工作。**

14. 顧問於2013年底發表「提升香港的國際航運中心地位」研究，其中建議政府成立新的航運組織，專責推動香港航運業的發展，以把握環球機遇和應對其他航運中心的競爭。運房局去年委託專家深入探討新的航運組織的具體職能和架構，以確定組織在財政和操作上持續發展的可行性，專家工作已進入最後階級，預計今年上半年會完成初步方案，局方隨後會諮詢立法會和業界，並會適時啟動相關的前期工作。

15. 香港航運產業邁向高增值服務發展是必然趨勢，顧問指出香港有潛力進一步提升作為國際航運服務中心的地位。成立新的航運組織可更有效地集結政府和業界資源力量，進一步推動在政策及產業研究、海外市場推廣、人才培訓等方面的工作。在推動成立新的組織期間，運房局會提升香港航運發展局的職能，並會與業界、香港貿易發展局、投資推廣署和職業訓練局等不同

單位攜手合作，加強對外宣傳推廣、政策研究，和人才培訓的工作，吸引更多高增值的航運服務滙聚香港。

(d) 聯同香港航運發展局、經濟發展委員會航運業工作小組及相關組織，與業內人士共同致力鞏固和提升香港作為國際航運中心的地位。

16. 政府會繼續聯同業界推廣香港所提供的多元及優質航運服務。香港航運發展局代表團於去年六月訪問雅典和倫敦，出席大型國際航運展覽和舉行研討會，向來自多國的航運界推介香港在提供高增值服務業的優勢，包括海事法律和仲裁、船舶註冊、船舶買賣、融資和保險等服務。今年，局方及香港航運發展局計劃於4月到德國進行宣傳推廣，並計劃於年底參加在上海舉辦的國際海事技術會議和展覽會，以及到訪其他內地的航運中心，推介香港作為發展國際業務的平台和所提供的優質航運服務。

17. 目前，香港已經與39個主要貿易伙伴²，就航運入息作出雙重課稅寬免安排，提升香港作為國際航運中心的競爭力。此外，政府正與15個經濟體³商討簽訂相關安排。政府會持續積極推展這方面的工作，締造更有利航運業的營商環境。

(e) 逐步跟進和落實改善措施，以提高香港港口的競爭力。

18. 政府已於2014年12月1日公布「香港港口發展策略2030研究」（「2030研究」）結果，預計香港港口貨運量在未來仍有增長，為應付未來直至2030年的吞吐量增長需求，香港必須提升現時貨櫃碼頭的處理能力及相關基礎設施。

19. 「2030研究」建議採取一系列改善措施，包括將昂船洲公眾貨物裝卸區升級為現代貨櫃處理設施，供遠洋輪船或內河

² 奧地利、比利時、汶萊、加拿大、智利、捷克、中國內地、丹麥、法國、德國、格恩西島、匈牙利、印尼、愛爾蘭、意大利、日本、澤西島、韓國、科威特、列支敦士登、盧森堡、馬來西亞、馬耳他、墨西哥、荷蘭、新西蘭、挪威、葡萄牙、卡塔爾、新加坡、南非、西班牙、斯里蘭卡、瑞士、泰國、阿拉伯聯合酋長國、英國、美國及越南。

³ 巴林、孟加拉、芬蘭、德國、希臘、印度、以色列、拉脫維亞、澳門特別行政區、毛里求斯、巴基斯坦、羅馬尼亞、俄羅斯聯邦、中華台北和沙特阿拉伯。

船隻使用，從而改善營運效率；將現時實際環境能夠容納遠洋輪船的內河碼頭泊位發展為遠洋及內河兩用設施；於葵青貨櫃碼頭提供更多駁船泊位，以紓緩河運貨櫃吞吐量增加所造成的擠塞；以及善用碼頭周邊的土地及其他設施，以提升營運效率和應付未來轉運量增長。由於建議涉及不同營運者的利益和需求，當局會繼續與業界緊密合作，共同探討切實可行方案，紓緩港口面對的壓力，增加碼頭的運作能力和效率，從而保持香港港口的競爭力。

20. 與此同時，為進一步理順和強化香港港口現有設施及後勤用地以提升其效率，政府正檢視葵青貨櫃碼頭附近一帶以短期租約出租的港口後勤用地的使用和管理事宜，研究如何更好利用這些土地支援貨櫃碼頭和港口的有效操作，稍後會發出建議文件，諮詢業界。

21. 另外，政府初步物色了一幅位於葵涌現用作港口後勤用途的土地，並已於去年6月委託顧問研究在該處發展多層停車場的可行性，供貨櫃車及中重型貨車停泊，從而釋放在葵青貨櫃碼頭一帶現時多幅用作露天停車場的短期租約土地，將該些土地改變為支援港口後勤之用，以增加貨櫃碼頭整體的處理能力。有關研究預計可於今年年中完成。

與物流相關措施

(f) 繼續與相關部門物色合適土地供發展現代物流設施，以促進在香港提供高增值的第三方物流服務。

22. 香港的地理位置優越、交通網絡完善，是亞洲區內首選的運輸及物流樞紐。我們擁有便捷的多模式聯運網絡、高效的機場和港口等運輸基礎設施，同時享有自由港的地位、完善的知識產權保護法制，以及經驗豐富的專業人才。這些優勢令香港逐漸發展成為高價值貨物的存貨管理和區域分銷中心。

23. 為配合業界在高端市場範疇的發展和應付日益增長的需求，我們已在屯門西預留約十公頃物流用地，供業界興建現代化的物流設施，有關的交通影響評估已接近完成階段。在確定有關發展可行，諮詢區議會及取得城市規劃許可後，預計最快可於今年下旬起分階段推出有關用地。此外，我們會繼續與相關部門在擬議新發展區物色合適的物流用地，以鞏固香港作為區域物流

樞紐的地位。

24. 我們也會繼續與香港物流發展局商討和推行各項有助推動物流服務電子化、提升營運效率和人才培訓，以及推廣香港物流服務的項目，以協助業界提升競爭力。例如我們將於3月推出一項「電子平台轉插軟件啟動計劃」，該計劃已預留300萬元資助100間物流企業安裝有關軟件，協助他們便捷地連接上大型貨運電子平台，鼓勵業界更廣泛地應用資訊科技。

與空運相關措施

(g) 因應香港國際機場的未來發展（包括三跑道系統），以及與大嶼山和珠江三角洲西部地區的協同效應，我們與機場管理局協作，發展機場島北商業區，使該區可以發揮最大的發展潛力。

25. 我們會聯同機管局繼續積極推動機場北商業區的發展。在發展北商業區的同時，我們會考慮香港國際機場未來的擴展計劃，包括三跑道系統的規劃，以及與大嶼山發展的協同效應等，使機場北商業區的發展可以發揮最大的效益。機管局現已完成北商業區發展藍圖的布局規劃大綱研究，並建議分兩階段作零售及酒店發展。首階段零售發展的總樓面面積約為20萬平方米。機管局正就北商業區首階段的零售、餐飲及娛樂發展項目舉辦設計工作坊，從選出的專業設計公司中徵集創意設計方案。

(h) 與機管局攜手合作，加強機場客貨運處理能力和機場服務的措施，包括落實機場飛行區中場範圍發展計劃，以及積極協助機管局於香港國際機場落實發展三跑道系統，以應付香港長遠的航空交通需求。

26. 鑑於香港的航空交通需求持續上升，機場現有雙跑道系統預計將於數年內飽和，加上區域內其他國際機場（包括新加坡樟宜、首爾仁川、廣州白雲及深圳寶安機場等）均正進行／已規劃擴建計劃，政府正全力協助機管局推進三跑道系統的規劃工作，以應付機場長遠的航空交通需求，鞏固香港作為國際及區域航空交通樞紐的地位。

27. 有關三跑道系統的規劃工作進度良好。當中，機管局已於去年11月初獲環境保護署署長就項目發出環境許可證，順利完成了法定環境影響評估程序。機管局最近亦已完成餘下的規劃工作，包括相關的設計細節及財務安排研究，並剛於今年1月中旬向政府提交建議。機管局期望可盡早於2016年展開工程，爭取三跑道系統於2023年落成啟用。

28. 機管局預計當三跑道系統運作後，每年可處理的飛機起降量將由現時雙跑道系統的42萬架次增加至62萬架次。新增容量可滿足香港國際機場長遠的航空交通需求。我們預計機場於2030年的客運量及貨運量，將由2013年的近6千萬人次及410萬公噸分別增加至約1億人次及890萬公噸。

29. 此外，為了應付中短期的航空交通需求，機管局正展開機場中場範圍發展計劃，興建一座客運廊，提供20個飛機停泊位。有關項目已在2011年底開始，預計在今年完成。此外，機管局亦會在西停機坪興建28個停機位，當中20個於2013年落成，而餘下八個亦已於去年年底前完成。當這些工程於今年年底全部完成後，飛機停泊位數目預計會增加至180個。

(i) 採取措施改善航空交通管理，包括善用空域，以及就航空交通管制系統推行改善措施。

30. 特區政府一直以航空安全為首要的準則，並致力維持高效的航空交通管理。

31. 過去一年多，民航處透過各項航空交通管理優化措施，將香港國際機場雙跑道的航機升降量由2013年年初每小時最高63架次提升至去年每小時最高66架次。民航處將繼續採取措施，按計劃進一步提升機場雙跑道的航機升降量至今年下半年的每小時最高68架次，以應付持續增長的航機升降量。

32. 民航處繼續與國家民航局及澳門民航局保持緊密聯繫，商討進一步落實在2007年由三方所制定的旨在完善區內空域結構及航空交通管理合作安排的綜合方案。三方在制訂綜合方案時以《國際民航組織》的安全標準為基礎，並已考慮到珠三角地區內機場未來的擴建需要，包括香港國際機場的三跑道發展。目前，方案中多項改善措施已得到落實，包括新增珠三角外圍航

道、增設空管移交點及調整珠海空域結構等，有助區內空域管理及協調。三方會繼續在確保航空安全及運作暢順的前提下，提升區內空域容量和空管效率。

33. 此外，民航處亦於年內繼續積極推展更換航空交通管制系統的工作。新空管系統的8個主要項目當中7個的工作已大致如期完成，其中2個項目的系統已自2013年起啟用。其他5個項目的系統也將於今年開始分階段啟用。民航處已督促合約承辦商抓緊工作進度，並為餘下的項目系統進行嚴謹的驗收測試，以確保新系統安全、穩定及有效地運作。民航處預計新空管系統可於今年上半年完成及安排空管人員進行運作培訓，並於明年上半年啟用。新空管系統配合《國際民航組織》最新頒布的航空交通管理的標準和安全要求，亦將大幅增加民航處處理航空交通管理的能力，並提升與其他地區空管系統的互通協調，從而應付持續增長的航空交通量。

(j) 與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。

34. 2014-15年度，我們與馬達加斯加共和國簽署了新的民航協定，並與五個民航伙伴(意大利、內地、紐西蘭、泰國和菲律賓)檢討及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。

35. 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。

(k) 協助機場管理局擴充聯運接駁設施，以增強香港國際機場與珠江三角洲地區的連繫。

36. 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，往來香港國際機場與110個位於珠三角的城市和鄉鎮。

37. 香港國際機場的海天客運碼頭為中轉旅客提供便捷的空海聯運快船服務來往香港與八個珠三角口岸。現時，香港國際

機場有八條跨境渡輪航線，提供每日80多班空海聯快船服務來往香港與深圳的蛇口與福永、澳門的外港客運碼頭與氹仔、東莞虎門、廣州南沙、中山，以及珠海九州。

38. 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、廣深港高速鐵路、屯門至赤鱗角連接路等在未來相繼落成後，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。由香港口岸出發，一小時可以由陸路到達澳門和珠海、三小時到達珠三角西部主要城鎮。為使港珠澳大橋及香港國際機場能發揮更大的協同效應，機管局正研究擴充聯運接駁設施，便利珠澳旅客來往香港國際機場。

(l) 支援空運牌照局規管本地航空公司的工作。

39. 《2011年空運（航空服務牌照）（修訂）規例》（簡稱「修訂規例」）加強了牌照局的財務監管能力，並規定牌照持有人就具體事項向牌照局作出通報及提交周年財務報表等，令牌照局更有效地評估牌照持有人持續經營航空服務的能力。自修訂規例實施至今，各有關安排均順暢進行。現有牌照持有人及牌照申請人均按規定及程序指引，向牌照局呈報所需資料及提交有關牌照申請。

與海上安全相關措施

(m) 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。

40. 海事處正繼續跟進落實《調查委員會報告》中的各項建議，並會進行全面的制度檢討和改革，聚焦處理提升海上安全的改善措施、檢視及改進海事處運作模式和工作程序，以及海事處的人力資源策略和培訓工作。

41. 在提升海上安全的改善措施方面，第一階段的五項改善措施⁴已順利推行，新的要求分別於去年 3 月、5 月和 11 月生效。下一階段的工作主要涉及改善載客船隻的航行及通訊設備，要求相關船隻安裝三種航行及通訊設備（即船舶自動識別系統（AIS）、雷達和甚高頻無線電話）；有關建議於去年已獲業界支持，由於建議要修訂現行法例，局方計劃於今年內就修訂建議諮詢本事務委員會；而為鼓勵業界安裝 AIS，海事處於去年 11 月推出計劃，全額資助本地載客船隻安裝 AIS。

42. 此外，處方亦會提升載客船的救生衣配備要求，海事處正探討研發一款成人和兒童都合用的救生衣的可行性，預計於今年內可完成研究。我們會因應可行性研究和其後諮詢業界的結果，向立法會交代。

43. 海事處亦會陸續於今年內推行落實第三階段的改善措施，涵蓋下列範疇：(a)加強船長的培訓；(b)要求船長接受定期體格檢驗；(c)為船員的作息安排制定指引；(d)在船隻安裝記錄設備監察駕駛室情況；(e)制訂船上固定乘客座椅的固定標準；以及(f)立法規定在舉辦海上大型活動期間，船上兒童乘客須全程穿上救生衣和船上須備存乘客及船員名單。

44. 《調查委員會報告》指出海事處對本地載客船隻的監管存在問題，有必要作出制度上的改變。為此而進行的組織性檢討已分兩階段先後完成；海事處正跟進落實檢討提出的建議，改善各項規管職能及運作流程，例如在系統和程序，以及人員的工作安排和職責等方面進行改革。另外，海事處亦檢視了處內專業人員人手短缺和招聘問題；並會採取適當措施改善有關情況，例如放寬申請人取得所需資歷後的工作經驗方面的人職要求、加強初級人員的內部培訓等。

45. 運房局於 2013 年 6 月成立調查小組，針對《調查委員會報告》內提述關於海事處人員過去執行職務時可能涉及的具體問題，包括可能出現行政失當及失職等情況，對海事處進行內部調查。調查小組已於 2014 年 3 月 31 日向運房局局長提交報告。內部調查是深入、全面和公平公正的。內部調查報告建議對部分海事處人員採取紀律行動；調查報告已於 2014 年 4 月初轉交公

⁴ 該五項改善措施為加強船員瞭望的工作、備存應變部署表、檢討最低安全船員人數、加強救生衣的相關說明和指示，以及要求在駕駛室裝設水密門警報器。

務員事務局作紀律程序跟進。警方正跟進涉及海事處人員的刑事調查工作，並與律政司保持緊密溝通和合作，處理可能涉及違法的行為。運房局和律政司已在多個場合詳細解釋現階段不能全面公開內部調查報告的原因。最重要的考慮，關乎對刑事調查及任何可能進行的刑事程序所做成的負面影響。律政司正在與個別家屬代表律師跟進通過法律程序索取調查報告的事宜；此外，運房局回應本事務委員會的要求，經徵詢法律意見後也同意在符合一些主要條件的情況下讓所有立法會議員閱覽內部調查報告，並會稍後就保密協議擬稿及其他細節與立法會秘書處進行商討。

委員意見

46. 我們歡迎委員就上述措施提供意見。

運輸及房屋局

運輸科

二零一五年一月