

政府總部
運輸及房屋局

運輸科
香港添馬添美道2號
政府總部東翼



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat

Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

Tel No: (852) 3509 8241

Fax No: (852) 2524 9397

本局檔號 Our Ref. THB(T) CR 38/951/08

來函檔號 Your Ref. CB4/PL/EDEV

香港中區
立法會道一號
立法會綜合大樓
立法會經濟發展事務委員會秘書
(經辦人：游德珊女士)

游女士：

2015年2月2日
經濟發展事務委員會政策簡報會

2月4日的來信收悉。就來信中所列有關上述簡報會的跟進事項，本人現獲授權回覆如下。

(a) 海天客運碼頭的運作

海天客運碼頭位於香港國際機場的機場限制區內，屬機場管理局(機管局)擁有及管理的設施。設立該碼頭的主要目的，用途是為中轉旅客提供便捷的空海聯運快船服務，往來香港與珠江三角洲地區。機管局須按照與政府簽訂的保安契約營運海天客運碼頭，並須符合當局對中轉旅客及行李的保安要求。現時海天客運碼頭並沒有設置海關、出入境及檢疫設施，因此並不開放予非中轉旅客使用。

政府目前管理兩個跨境渡輪碼頭，即港澳碼頭及中國客運碼頭。跨境渡輪碼頭的規劃和供應是以香港整體需要為基礎，由於該兩個碼頭在可見的將來仍有足夠的處理能力應付預計的跨境渡輪服務需求，因此政府沒有計劃開設第三個由政府管理的跨境渡輪碼頭。

(b) 香港航運業的發展

國家於2011年3月公布「十二·五」規劃，明確支持香港鞏固和提升作為國際航運中心的地位。與此同時，運輸及房屋局於同年11月聯同香港航運發展局開展「提升香港作為國際航運中心地位」的顧問研究，檢視及分析本港相對其他五個國際航運中心(即倫敦、新加坡、奧斯陸、鹿特丹及上海)所擁有的優勢和面對的挑戰、香港航運業的發展潛力，以及就未來發展提出策略性建議。有關研究結果已於2014年初公布，並上載於航運發展局網頁，見<http://www.mic.gov.hk/eng/bulletin/report.htm>。政府現正跟進顧問建議成立新的航運組織，包括深入探討新組織的具體職能和架構，以確定它在財政和操作上持續發展的可行性，預計今年上半年會完成初步方案。

為宣傳香港作為區域航運與物流樞紐的優勢，自2011年始，特區政府聯同香港貿易發展局每年主辦「亞洲物流及航運會議」。與會人數由首屆(2011年11月)約650人增加至第四屆(2014年)來自30個國家地區共超過1 600名代表，會議亦由一天延長至2014年的一天半，期間並舉行「物流及航運周」，由不同航運業界和專業服務界別團體舉辦多項交流活動及講座。

在航運商業服務方面，香港船舶註冊噸位持續上升，由2011年4月的5 925萬噸，增加至今年1月總註冊噸位9 404萬，整體增幅幾達六成，其中內地資本擁有或控制的船舶同期增幅約為18%。根據丹麥船東協會發表的統計資料，香港船舶註冊按噸位計排名全球第四。除了船舶註冊及管理外，

香港近年亦匯聚了海事專業服務機構及人才，以海事仲裁為例，自香港國際仲裁中心於1985年成立後，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，另一個同具份量的內地仲裁機構：中國海事仲裁委員會也於2014年11月於香港正式設立其首個內地以外的仲裁中心，令香港擁有更完備條件去滿足內地及海外不同企業包括航運企業的仲裁服務需求。目前，有約700間公司在本港營運與航運服務有關的業務，包括船舶管理、經紀、租賃、融資，到海事保險、法律及仲裁以至船舶支援服務。

為了讓海外企業更了解香港航運業發展潛力，香港航運發展局（運輸及房屋局局長為主席）一直有聯同業界、香港貿易發展局及投資推廣署在內地及海外進行推廣，並舉辦研討會和出席展會，例如於2011年5月訪問韓國，2012年11月訪問大連，2013年9月及12月分別到訪台北和上海（出席在當地舉行的中國國際海事會展），又於去年6月訪問希臘及英國倫敦，並出席於希臘舉行的大型國際航運展覽(Posidonia)。香港航運發展局計劃於今年四月訪問德國，與當地航運業界會面，向他們推介以香港作為拓展亞洲區航運業務的首選地點。

在培訓業界人才方面，在2011-14年期間，「航海訓練獎勵計劃」向共超過180名甲板實習生及輪機員實習生提供實習期及考試津貼。政府亦與3間本地大學包括香港大學、香港理工大學和香港城市大學，及內地大連海事大學合辦碩士課程獎學金計劃，至今共有超過170名學生獲發獎學金，其中超過130人畢業後投身香港航運業界，另有部分仍然在學。

(c) 香港作為內地航運業「走出去」的平台角色

行政長官把香港定位為連結內地與世界各地的「超級聯繫人」。為配合全球經濟重心東移¹，以及國家朝著「航運大

¹ 在2013年，全球十大最高吞吐量的港口當中，亞洲佔9個，中國佔了7個，即：上海、深圳、香港、寧波-舟山、廣州、青島和天津。

國」的方向發展，特區政府已展開配合國家「十三、五」規劃的前期工作，並已向中央政府提交建議。另外，在上文中提述的顧問研究中已指出，香港航運業目標定位可設在三個層面：

- (一) 本地層面：增加進駐於香港的業務委託人，如船舶管理者、船東、營運商和貿易商等；提升香港在提供高增值航運服務方面的實力，如船舶融資、航運保險、海事法律及仲裁等。
- (二) 區域／國家層面：香港要成為全球的，尤其是中國內地的業務委託人採購中介服務的首選地點。
- (三) 國際層面：將香港與其他國際航運中心區分，香港應定位為可促進中國內地船公司發展其國際業務，以及外國船公司進入中國內地市場的航運服務中心和「跳板」。

研究認為香港航運業發展享有的優勢包括地理位置優越、與中國內地的緊密聯繫、高學歷人口、傳統亞洲銀行業務之都、低稅率及簡單稅制、資金和信息的自由流動、與美元掛鈎的穩定貨幣，以及可信賴的司法制度等。按此，我們在今年會繼續推動成立新的航運組織，匯聚資源，致力推動香港航運服務業的發展；也會加強在地區和國際層面的宣傳推廣工作。2014年初，政府設立了一億元的海運與空運人才培訓基金，並成立由政府、學界和業界組成的三方專責小組致力人才培訓，提升業界的專業水平，我們會在來年繼續推動這方面的工作。

(d) 香港國際機場雙跑道容量

多年來，民航處已採取措施，改善航空交通管理，並按計劃提升機場雙跑道的容量至現時的每小時最高66班航機升

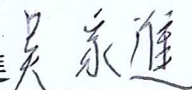
降架次，並會在今年下半年進一步提升至每小時最高68架次的實際最高容量，以應付持續增長的航機升降量。

香港國際機場雙跑道每小時最高68班航機升降的實際最高容量，是經考慮各相關客觀因素後而得出來的，這些因素包括航機的標準間距、機場周邊的空域、地勢及運作環境、在機場升降的航機的機種組合、機場的基建設施等。

若各項有利條件配合，包括香港飛行情報區內的天氣良好、機場範圍內能見度達到一定的水平，以及風向、風速和機種的組合均有利航機及跑道運行等，香港國際機場雙跑道實際處理的航機升降量或可稍多於每小時68架次。然而，上述有利條件均屬無法控制或預知的因素，而且亦不常發生，故此不可能持續維持多於每小時68架次的雙跑道航機升降量。根據民航處數據，2014年香港國際機場雙跑道每小時航機升降量多於68架次的總數為28次，佔全年雙跑道運作總時數的0.44%。

謝謝貴會對有關問題的關注。

運輸及房屋局局長

(吳家進  代行)

2015年3月2日

副本抄送：經濟發展事務委員會主席林健鋒議員，GBS, JP