

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

本局檔號 Our Ref. PML CR 8/10/10/1

來函檔號 Your Ref. CB1/F/3/6

香港中區
立法會 1 號
立法會綜合大樓
人事編制小組委員會秘書
王詠國先生

王先生：

人事編制小組委員會
2017 年 11 月 22 日會議的跟進事項

謝謝你於 2017 年 11 月 22 日的來信。上述會議討論把運輸及房屋局運輸科一個現屬海事處助理處長職級的常額職位(職銜為首席助理秘書長(運輸)10)，重訂為首長級丙級政務官常額職位，為本港的物流及港口業發展提供政策支援。委員要求我們提交補充資料，闡述首席助理秘書長(運輸)10 過去及未來的具體工作，以及政府就如何提升本港物流及港口業競爭力的長遠策略。有關資料載於附件。

運輸及房屋局局長

(甄美玲



代行)

2018年1月2日

立法會人事編制小組委員會
2017年11月22日會議的跟進事項

貿易及物流業是本港四大經濟支柱之一，佔本地生產總值約22%，當中物流業佔本地生產總值的3.2%(770億元)，並為約4.6%的就業人口提供約17.5萬個職位。雖然香港的經濟有所轉型，但香港作為重要轉口港的角色並沒有改變，對大部分在香港處理的貨物而言，香港既非貨源地，亦非目的地，而是作為貨物流通的一個中間環節。我們可靠及高效率的物流服務能縮短貨運時間，有助減低存貨量及節省成本，從而提高生產力，因此吸引了各方的貨物經香港轉口，繼續帶動我們物流業的發展。除此之外，貿易及物流對香港與內地發展更緊密的經濟聯繫，亦發揮舉足輕重的作用。

2. 政府在2002年設立物流發展組，主要負責協助訂定發展物流業的政策、統籌有關的政策分析和規劃行動方案，並為香港物流發展局提供秘書處支援。

3. 由於物流業界非常依賴我們的多模式聯運網絡(包括海、陸、空的運輸)，在發展物流的同時，我們亦需要繼續完善基建及配套設施，好讓物流業界降低整體流通成本、提升貨物的流通效率。運輸及房屋局運輸科首席助理秘書長(運輸)10的職責多年來不斷擴展，除檢視物流業的發展方向外，面對著周邊港口的競爭，運輸科第五科亦需檢視未來港口業的發展需求。

4. 另一方面，由於運輸科第五科亦負責監督海事處的內務管理，因此首席助理秘書長(運輸)10的工作，也包括落實立法建議，以加強海上安全，以及把國際海事組織及國際勞工組織關乎海事的公約納入本地法例，以履行香港的國際義務等。有關該職位過去及現在分別在物流業發展、港口的發展和監督海事處的內務管理(特別是加強海上安全方面)三方面的具體工作詳情如下：

物流業的發展

增加物流用地供應

5. 近年，物流業逐步轉向處理高價值貨物和提供高增值服務，以配合市場的發展趨勢，尤其是內地和亞洲其他地區對市場潮流敏感的高級消費品的需求日增，不少外國品牌來港設立區域分銷中心，委託第三方物流服務提供者在香港進行存貨管理、標籤、包裝等高增值服務，才將貨物適時和適量地分發到其他國家或地區。由於物流服務轉趨專業化，由以往只集中處理貨物的運輸而轉變至在供應鏈過程中提供額外增值服務，業界對現代化物流設施的需求亦有所增加。為支持業界提供高增值服務，政府銳意為這類型的物流作業，尋找和提供專用土地。為此，我們自2010年起透過公開招標出售位於葵青的三幅合共約6.9公頃的土地，為物流業界提供約28萬平方米的樓面面積。

6. 考慮到物流業界對專用土地的需求殷切，除葵青以外，我們在其他的地區也積極尋找專用土地。早前在屯門第49區覓得的一幅約3.2公頃的現代物流用地，已取得城市規劃委員會批准，並可望於2018年第一季推出。我們會繼續與相關決策局和部門合作，在不同地點物色合適物流用地，包括洪水橋新發展區以及屯門第40及46區等。

7. 自1996年以來，香港國際機場一直是全球最繁忙的國際航空貨運機場。為繼續鞏固香港作為國際空運樞紐的地位，香港機場管理局已預留機場島南貨運區約20公頃的土地作拓展空運物流，支持轉口、電子商貿及高增值空運貨物的發展，並正積極規劃，會在取得相關審批後分期推出。當中，經與運輸及房屋局商討後，香港機場管理局會首先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。

8. 未來我們仍會繼續尋找和提供專用土地，並為推出物流用地做各方面的評估，例如交通及環境影響評估等，以及在政策局層面密切統籌和監督，並適時諮詢業界。

與香港物流發展局協力推行的措施

9. 香港物流發展局於2001年成立，一直為政府和業界持份者提供一個平台供各方交流意見，以掌握市場的最新情況及檢視業界的發展需要，從而推行相應措施以促進香港物流業的持續發展。政府與香港物流發展局在支援業界發展方面的工作如下：

人才培訓

10. 香港物流發展局不時與業界合作，透過不同協作的方式，鼓勵更多人才投身物流行業，包括與香港運輸物流學會和香港貨運物流業協會合作，為貨運物流業從業員提供培訓課程，以提升他們的專業知識和技能。其中部分空運培訓課程單元更獲國際航空運輸協會認證，課程受業界廣泛承認。隨著物流業不斷轉變，我們正物色合適的夥伴包括不同的物流學會及商會，研究設計新培訓課程的可行性，並探討如何令課程取得相關學會的認可，增加課程的認受性。

11. 另外，為鼓勵年輕人投身物流行業，香港物流發展局從2014年起主動邀請物流公司聘請大專學生作暑期實習，並與政府資助的大專院校合作，協助配對有興趣的學生在不同物流公司參與實習。參與的公司和學生對這個暑期實習計劃的反應十分正面。由於得到業界的支持，我們打算將有關計劃恆常化，並尋求與更多物流公司合作，以提供更多實習名額。

市場推廣

12. 物流業為市場主導的行業，其發展很大程度取決於與合作夥伴建立和維繫良好網絡，尤其與物流供應鏈的其他持份者保持良好的協作關係，至為重要。為此，香港物流發展局過去多次出訪海外(包括韓國、越南及泰國等地)，與當地的物流企業、工商機構與政府組織會面和交流，了解各地最新物流發展，並推廣香港作為區內首選物流樞紐的優勢，為香港物流業界締造更多商機。

13. 除此以外，自2011年起，我們每年會聯同香港貿易發展局舉辦「亞洲物流及航運會議」，藉以匯聚全球物流服務供

應商和使用者，共同分析環球物流、航運及供應鏈管理趨勢，並探討商機。會議在2017年吸引了超過2 000位來自36個國家及地區的業界精英參加，就多個業界發展機遇進行討論和交換意見。

14. 綜合業界的多年意見，普遍歡迎和樂見我們促成和舉辦「亞洲物流及航運會議」以及出訪海外等的推廣工作，以利便物流業界發掘與開創與海外夥伴的合作機會，我們因此會繼續在不同市場推廣香港的物流業。

提升營運效率

15. 由於貨物要運送到世界不同的地方，物流行業要滿足不同國際組織的規定。在這方面，我們透過不同的渠道與業界保持緊密的聯繫，讓業界更能掌握不同國際公約的要求。在2016年，國際海事組織更新了有關處理貨物裝運的規定，要求驗證船舶貨櫃的總重量，以防止貨櫃在航程中倒塌。為讓業界更了解有關規定，我們透過不同的渠道，詳細向持份者闡釋執行安排和程序；並與海事處聯同付運人和碼頭營辦商進行演練，測試工作流程和文件處理手續，令規定得以順利實施。

16. 另外，為應付可預見的航空貨運量的增長，同時亦要滿足國際上對航空貨運的嚴格保安要求，我們一直積極與保安局合作並保持緊密聯繫，協助業界了解並審視如何有效落實國際上對航空貨運的有關保安要求，當中包括新科技的適用，以加強貨物運送的保安。

長遠發展方向

17. 越來越多企業認為高效的物流管理有助控制企業經營成本及提升企業整體表現。高效的物流管理有助國際貿易及經濟發展，全球經濟日趨互相聯繫依存，更突顯高效物流管理的重要性。長遠而言，政府會繼續提升香港的基礎建設，為物流業界物色及提供專用土地，加強海、陸、空多模式聯運網絡，提升人力資源，以及在全球各地推廣香港物流業的優勢，令物流業界可以繼續朝著高增值物流服務的方向發展。

強化香港港口現有設施及後勤用地

18. 香港港口是全球最繁忙的貨櫃港口之一，於2016年處理了約1 980萬個標準貨櫃。由於越來越多貨櫃貨物均集中在葵青碼頭處理，如要滿足葵青碼頭的發展需要，便須善用葵青區內土地，政府於是檢視了葵青貨櫃碼頭港口約100公頃的後勤用地。有關檢討於2015年完成，我們現正逐步落實當中的建議，務求更有效善用該等土地，以應付未來港口和物流業的發展需求。其中，我們已經優化後勤用地短期租約的土地分配和管理機制，並修訂相關租用條款，包括取消在短期租約固定租期內每三年重估租金一次的條款；視乎土地情況及相關法例要求，將貨櫃存放及貨物處理用地的租期由現時是三或五年延長至七年；以及將一些多種用途的短期租約用地改為指定只作貨櫃存放、貨物處理或主要供貨櫃車／貨車停泊之用。

19. 我們會繼續分階段落實有關葵青貨櫃碼頭港口後勤用地檢討的多項建議。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。

20. 對於委員提出有關評估首席助理秘書長(運輸)10工作成效的關鍵績效指標，鑑於物流及港口業屬於市場主導的行業，其發展及競爭力亦受外圍經濟、鄰近地區發展以及消費者需求等因素所影響，故此在衡量物流及港口業的發展成效時，我們必須考慮多方面的因素，以作出全面的評估。此外，貿易及物流業務亦帶動其他服務需求(例如銀行、保險及不同的專業服務)，而這些間接經濟貢獻未必能直接量化為可量度的指標。在制訂港口發展未來路向時，我們會繼續因應港口運作模式的轉變，把香港港口定位為具競爭力轉口港至整個區域的物流樞紐，並繼續與業界探討方法，以提升本港港口設施的處理能力。

加強海上安全

21. 聯合國轄下的國際海事組織和國際勞工組織負責為航運業界制訂國際標準，並藉不同的國際公約，規管不同範疇的海事事宜，包括航行安全、防止船舶造成海洋污染，以及海員的工作環境。由於有關的國際組織不時檢討這些公約所載的技術規格和規定，我們也需要在這些公約修改時按需要修訂本地法例，以履行我們的責任。

22. 就這方面而言，自2015年至今，我們已完成超過30項修例工作，把國際海事組織及國際勞工組織不同公約的規定納入本地法例，以規管不同的範疇如海上安全、海洋環境的保護、貨物處理及船員資格的標準。在2017-18及2018-19兩個立法年度，我們預計需要修訂不少於10條的附屬法例，當中涉及五條國際公約。由於國際海事組織和國際勞工組織會不時檢討其公約，我們因而需要對本地有關的法例作相應的修訂，以反映國際海事組織和國際勞工組織不同公約的最新規定。

23. 另外，我們及海事處會繼續推進各項海上安全的改善措施，例如制定新法例以管制海上醉駕及藥駕，以及檢討本地遊樂船隻規管制度等。