

2019年10月28日會議  
資料文件

立法會經濟發展事務委員會  
2019年施政報告  
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 2019 年施政報告中政府將推行的新措施，以及其他持續推行的措施，以鞏固和提升香港作為國際航空和海運中心的地位。

### 香港作為國際航運中心的進一步發展

2. 香港具備優越的地理位置、制度上的獨特優勢、自由的經濟體系及豐富的國際商貿經驗，讓我們有充分條件成為重要的國際航空樞紐、國際海運中心和區域物流樞紐。

3. 海運方面，香港擁有悠久的海運傳統，港口、船務和海運服務業一直支撐本港貿易和物流業發展。香港港口是全球最繁忙的貨櫃港口之一，亦是亞太區內重要的樞紐港，在2018年處理了約1 960萬個標準貨櫃，其中約六成屬於轉運貨物。香港港口的班輪服務航班頻密且覆蓋面廣－每星期約有310班貨櫃班輪，前往全球約450個目的地。香港亦是船東匯聚之處，由香港船東和船舶管理公司擁有及管理的船隊佔全球商船的總載重噸位接近一成。我們現有超過800間海運服務公司，為本地、內地和海外的船運企業提供多元化和優質的高增值海運服務，涵蓋海事保險、海事法律及仲裁、船務代理和船舶管理、船務經紀及租賃等；亦是區內的船舶融資中心。政府將繼續致力發展和鞏固香港作為高增值海運服務中心和亞太區重要轉運樞紐的地位，充分把握國家「一帶一路」和《粵港澳大灣區發展規劃綱要》（「《規劃綱要》」）為行業帶來的重大機遇。

4. 空運方面，香港國際機場是推動經濟的重要力量。香港國際機場是全球最繁忙的貨運機場和全球最繁忙的客運機場之一。超過120家航空公司每日提供超過1 100航班往來香港國際機場與全球超過220個航點，包括內地約50個航點。今年，香港國際

機場交通量的增長稍為放緩。由2018年9月至2019年8月，香港國際機場共接待旅客7 480萬人次，飛機起降量超過42萬8千架次，分別上升0.4%及0.3%。由於全球貿易環境不明朗，同期的貨運量則下跌5.4%至約480萬公噸。為了長遠保持香港作為國際航空樞紐的地位，我們會繼續提升機場客貨運的處理能力，包括積極協助香港機場管理局(「機管局」)推展三跑道系統工程，及優化機場基礎及聯運設施。政府會繼續發展高增值的航空業務、擴大香港的航空網絡以及與國家民航局密切合作優化空域。

5. 在2019年2月公布的《規劃綱要》亦明確指出要發揮香港作為國際航運中心的優勢，帶動大灣區其他城市共建世界級港口群和國際航運物流中心，增強整體國際競爭力；並提出要在大灣區建設世界級機場群，鞏固提升香港國際航空樞紐地位，推進大灣區機場錯位發展和良性互動。

## 新措施

6. 我們在2019年會推行的新措施見下文第7至15段。

**(i) 研究推行先導資助計劃，為合資格的第三方物流服務供應商提供資助，鼓勵物流業通過應用科技提高生產力**

7. 我們非常重視物流業的持續發展，並一直與業界保持緊密聯繫，透過多項措施鞏固我們的競爭優勢。隨著物流業的發展趨勢，企業愈來愈需要依靠應用科技提供各類高增值的服務，以提升營運效率。有見及此，我們會研究推行一項總值三億元的先導資助計劃，為合資格的第三方物流服務供應商按對等配對原則（即政府最多資助個別項目總核准開支的50%）提供財政資助，鼓勵物流業通過應用科技提高生產力。在訂定先導資助計劃的具體細節時，我們會參考政府現時為其他行業所提供而類型相似的資助計劃。

**(ii) 分階段通過招標形式出售兩幅港口後勤用地，發展多層港口後勤兼現代物流設施**

8. 為維持香港港口的競爭力，我們會繼續落實葵青貨櫃碼頭港口後勤用地檢討中提出的多項建議，以更有效善用該等用地。其中，我們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

車場及現代物流設施的可行性研究已大致完成。我們將分階段通過招標形式出售上述兩幅用地，發展多層港口後勤兼現代物流設施，以支援港口及物流業的運作。

9. 另外，我們會繼續分階段擴大葵青貨櫃碼頭的貨櫃堆場空間及增加駁船泊位，提升貨櫃處理能力。相關碼頭營運商正就其三幅共約7.8公頃用地的地契進行磋商，達成協議後便能批出有關用地。

**(iii) 向合資格船舶出租商及合資格船舶租賃管理商提供稅務優惠，以吸引公司來港發展船舶租賃業務**

10. 有見及船舶租賃業務的發展潛力，以及落實去年施政報告公布的推動高增值海運服務業發展的措施，香港海運港口局於2018年年底成立船舶租賃專責小組，為推動香港船舶租賃業稅務優惠措施擬定相關細節。經深入研究和討論後，專責小組已擬訂相關的稅務措施細則，建議向合資格船舶出租商及合資格船舶租賃管理商提供利得稅稅務優惠，吸引公司來港發展船舶租賃業務。政府計劃在2019-20立法年度向立法會提交修訂《稅務條例》的修訂草案，以落實稅務優惠措施。

**(iv) 計劃推行稅務優惠措施，以鼓勵更多海運業業務委託人落戶香港**

11. 為進一步壯大香港的海運業群，並回應本港海運界業界的建議，吸引更多海運業業務委託人落戶香港，政府計劃推行稅務優惠措施，以鼓勵更多海運業的業務委託人（例如船舶管理公司、船務經紀、船務代理等）利用香港作為他們營運海運業務的基地，以期進一步鞏固提升香港作為國際航運中心的地位。有關稅務措施的具體方案將繼續由香港海運港口局轄下的專責小組負責商討和擬定。

**(v) 就《規劃綱要》提出穩步發展跨境直升機服務，運輸及房屋局與國家民航局已同意把往來香港的跨境直升機服務涵蓋的範圍，擴大至整個廣東省的航點**

12. 《規劃綱要》明確表示將深化低空空域管理改革，加快通用航空發展，穩步發展跨境直升機服務，反映中央政府對拓展有關服務的支持。發展跨境直升機服務將可為旅客提供高端及快捷的空中運輸選項，促進大灣區內的低空交通連繫，帶動大灣區

內更多元化的商貿和經濟活動。

13. 為此，運輸及房屋局已在今年2月與國家民航局簽訂備忘錄，擴大《內地和香港特別行政區間航空運輸安排》，讓雙方可指定直升機運營企業經營往來廣東省內符合相關清關、出入境及檢疫安排條件的機場或直升機起降點與香港特別行政區內符合相關清關、出入境及檢疫安排條件的機場或直升機起降點間的直升機服務，以為拓展往來香港和大灣區內城市的跨境直升機服務提供基礎。

**(vi) 繼續盡快草擬就規管小型無人機在香港操作的附屬法例**

14. 民航處已為無人機的規管展開檢討，務求既能保障公眾安全，又能配合無人機的技術發展及日趨多元化的用途。為協助政府檢視現行法定要求並探討如何優化現行規管機制，民航處委聘了海外顧問研究無人機的規管事宜。民航處在去年公布有關顧問研究報告，並就規管無人機的方向進行了為期三個月的公眾諮詢。

15. 民航處根據顧問研究的建議及公眾諮詢所收集到的意見，於2019年6月向立法會經濟發展事務委員會提出優化規管小型無人機的機制的立法建議。民航處現正研究委員的意見並會繼續草擬規管小型無人機的附屬法例，以便盡快提交予立法會審議。

## 其他持續推行的措施

16. 除了在施政報告中的新措施外，我們在2019年會繼續推行多項現行的措施，詳見下文第17至40段。

## 國際海運中心

**(i) 鞏固和提升香港作為國際海運中心的地位**

17. 為應對激烈的市場競爭和環球政治經濟不穩，政府會繼續透過香港海運港口局，與業界密切溝通，攜手制定全方位策略，鞏固和提升香港作為國際海運中心的地位。

18. 舉例而言，為積極推動海運業的人才發展，政府於2019

年5月向「海運及空運人才培訓基金」(「基金」)注資兩億元。我們正持續推行各項基金下的現有計劃和探討優化措施。我們亦將推出新計劃，鼓勵本地船舶業從業員考取更高專業資格，以配合業界的人力需求。截至2019年8月，基金下的各項措施已累計惠及超過7 400名學生和現職海運及航空業人士。

19. 促進香港高增值海運服務的發展是我們的重點工作。去年的施政報告提及會為海事保險業務提供利得稅寬免，並研究簡化對船東保障及賠償協會的規管，以及進一步推廣香港的海事仲裁和爭議解決服務。就稅務寬免方面，我們的目標是在2019-20立法年度向立法會提交相關條例修訂草案。同時，我們會持續研究和實施便利船務業營商的措施，包括正籌備於本年年底或明年第一季在倫敦、上海及新加坡經濟貿易辦事處成立首階段的香港船舶註冊處區域支援團隊，進一步擴大註冊處的服務範圍，為船東提供更快捷、直接的支援，並推廣香港船舶註冊。

20. 此外，香港海運港口局自成立以來，進行了頻繁的推廣工作，與海外及內地加強溝通和合作，推廣香港海運業和高增值海運服務。例如，我們持續參與大型的國際海事會展(例如在希臘舉行的希臘國際海事展(Posidonia)和在上海舉行的中國國際海事會展)，並與業界代表組團到訪內地和海外的海運城市 and 地區(例如：倫敦、漢堡、東京、哥本哈根、奧斯陸、卑爾根、上海、北京、廣西等)。我們亦將在本年11月17至23日舉辦第四屆「香港海運週」，推廣香港作為經營海運業務的理想地點。

**(ii) 繼續與相關部門物色合適土地作現代物流設施用途，以促進香港的高增值第三方物流業發展**

21. 貿易及物流業是香港四大經濟支柱之首，佔本地生產總值約21%，當中物流業佔本地生產總值的3.2%(約820億港元)，並為約4.7%的就業人口提供約18萬個職位。香港憑藉優越的地理位置、自由港的地位、完善的基建設施、便捷的海、陸、空多模式聯運網絡，以及經驗豐富的專業人才，一直是亞洲區內的物流樞紐。政府會繼續物色合適土地，以推動高增值第三方物流業的發展。為此，我們已於2018年5月批出位於屯門第49區一幅3.17公頃的用地作現代物流用途，為物流業提供約七萬九千平方米的樓面面積。我們會繼續聯同相關部門物色合適用地供業界興建現代化物流設施。

## 國際航空中心

### (iii) 繼續積極協助香港機管局推展香港國際機場三跑道系統工程

22. 機管局於2016年8月展開三跑道系統的工程，現正進行首階段的填海工程並擴建二號客運大樓以提供全面的旅客服務，以及相關機場設施的設計和招標工作。預計整項三跑道系統工程需時約八年完成。運輸及房屋局及機管局會繼續透過立法會經濟發展事務委員會，適時向議員匯報及解釋三跑道系統計劃的各項最新進展。

23. 三跑道系統的落成，不僅會鞏固香港作為國際及區域航空交通樞紐的戰略地位，更會對粵港澳大灣區內以至國家的發展策略作出實質貢獻。機管局預計，當三跑道系統全面運作後，客運能力可達1億人次，而貨運能力則增加至約900萬公噸，並可滿足香港國際機場至少到2030年的航空交通需求。三跑道系統會為香港帶來長遠的經濟和社會效益，為各行各業創造大量就業機會，促進香港的整體競爭力並惠及民生。

### (iv) 在三跑道系統啟用前提升香港國際機場的跑道容量

24. 為配合香港國際機場三跑道系統的發展，民航處一方面會繼續與國家民航局在空域管理上緊密合作，以期循序漸進地達致香港國際機場三跑道系統的最終目標容量。就此，民航處與國家民航局和澳門民航局正進行粵港澳大灣區空域類比模擬工作（簡稱快速模擬測試），為香港國際機場推展三跑道系統工程，以及澳門、廣州、深圳、珠海等機場持續擴建和發展，提供數據和技術支援。三方工作組現正利用該快速模擬軟件進行評估分析工作，並預計該模擬工作將於今年內完成，其後會根據有關評估分析結果制定具體改善措施，進一步優化空域及航空交通管理。

25. 另一方面，為應付三跑道系統啟用前的航空交通需求，民航處會繼續研究和應用最新的航空交通管理技術，包括更新及改進衛星導航技術以優化本港的導航程序，實施「性能為本的跑道容量公佈」<sup>1</sup>，以及研究在香港實施「尾流紊流類型重新分類計

<sup>1</sup> 「性能為本的跑道容量公佈」- 全名為 Performance-based Capacity Declaration (PBCD)，為一種跑道容量管理策略，利用電腦模擬軟件，考慮跑道、空管等多個運作條件及不同航班的編配組合，去釐定一個可以提升機場容量及運作效率的航班時間表。PBCD 已在倫敦希斯路機場有效使用。

劃」<sup>2</sup> 的可行性，務求在三跑道系統啓用前有限度地提升香港國際機場現有雙跑道的容量。

(v) **支持機管局擴充聯運接駁設施，以增強香港國際機場與珠三角地區的連繫**

26. 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班客車從香港國際機場出發前往內地超過110個目的地。海天客運碼頭則為中轉旅客提供便捷的空海聯運快船服務來往香港與九個珠三角城市<sup>3</sup>。2019年1月至8月期間，海天客運碼頭的中轉客運量約為150萬人次。

27. 為使本地各項大型運輸基建（包括港珠澳大橋和廣深港高速鐵路（「高鐵」））及香港國際機場能發揮更大的協同效應，我們支持機管局積極提升聯運接駁設施，並加強跨境交通配套服務。機管局已分別於高鐵西九龍站及港珠澳大橋香港口岸推出旅客預辦登機服務。此外，機管局亦已在珠三角及澳門的快船口岸及車站等多個地點提供預辦登機服務。未來，機管局將繼續在珠三角不同地區設置更多城市候機室，為旅客提供優質和便利的服務。

28. 參照現時海天碼頭的運作概念和模式，機管局已開展在海天客運碼頭旁興建「多式聯運中轉客運大樓」（「中轉大樓」）及以封閉行車橋經香港口岸連接港珠澳大橋，以其於中轉大樓及行車橋落成後提供雙向「陸空轉乘」專用封閉式巴士接駁服務，讓中轉旅客無需辦理香港入境手續即可乘坐旅客捷運系統，進入機場管制區域登機轉飛海外。旅客從海外經香港國際機場前往珠、澳口岸亦同樣受惠。預計有關項目最快可於2022年啟用。中轉大樓啟用前，機管局將於今年12月加設便利旅客往來澳門口岸及香港國際機場的接駁巴士服務作為過渡性安排。

---

<sup>2</sup> 「尾流紊流類型重新分類計劃」- 全名為 Re-categorisation of Wake Turbulence Categories (RECAT)，最初為美國聯邦航空局及歐洲空中航行安全組織於 2005 年提出。該計劃建議對國際民航組織現行對航機之間所需的尾流紊流最低間隔標準重新進行審議及界定，包括將現行航空器尾流紊流類型由現時四類重新劃為六類，從而達到更高效使用跑道容量的目的。國際民航組織於 2019 年初亦建議採納尾流紊流類型重新分類計劃並於 2020 年底應用。

<sup>3</sup> 目前，海天客運碼頭提供客輪往來九個珠三角口岸，分別是深圳的蛇口與福永、澳門的外港客運碼頭與氹仔、廣州的南沙與蓮花山、東莞的虎門、中山和珠海。

**(vi) 提升香港國際機場處理空運貨物的能力**

29. 為支持轉運、跨境電子商貿及高價值空運貨物的發展，機管局已在機場島南貨運區預留陸側和空側土地，以加強不同貨物處理能力和效率及相關物流發展。

30. 機管局現正與其合作夥伴落實擴建速遞貨運站，加強本港處理速遞和小型包裹的能力。有關工程將於今年第四季開展，預計於 2022 年完成後，速遞貨運站的處理能力將增加 50% 至每年 106 萬公噸，對香港國際機場鞏固其貨運物流的領先地位有重要作用。另外，位於南貨運區過路灣約 5.3 公頃的土地於 2018 年批出用以發展為高端物流中心。過路灣地段鄰近貨運站，能有效配合電子商貿倉儲配送需要，有利香港國際機場發揮其樞紐角色，預計於 2023 年投入運作。

31. 就高價值空運貨物的發展，香港國際機場繼 2017 年 7 月成為國際航空運輸協會醫藥品冷鏈運輸(CEIV Pharma)認證的認可合作夥伴機場，今年 3 月更成為全球首個獲得鮮活貨物運輸(CEIV Fresh)認證的機場，足證香港國際機場在處理藥品及鮮活貨物方面獲國際認同和達至世界認可標準。我們亦會與機管局積極研究各項促進本港空對空轉運的便利措施，保持香港國際機場作為國際航空貨運樞紐的競爭力。

**(vii) 讓香港發展成為國際航空培訓樞紐**

32. 為進一步鞏固香港作為區內主要航空樞紐的領導地位，機管局於 2016 年成立的「香港國際航空學院」(「學院」)，至今已為超過 18 000 名學員舉辦了不同程度的培訓課程，包括青年暑期課程及實習計劃、在職培訓、專業證書課程以及其他進階課程等。學院今年 9 月推出相等於資歷架構第三級的航空營運文憑，希望為學生提供有系統的課堂學習與在職訓練，吸引年青人投身航空業。

33. 此外，學院繼續與法國國立民用航空學院合辦航空運輸管理高等碩士課程，首兩屆課程學生包括來自本地航空業界，以及來自內地和「一帶一路」沿線國家。學院與法國國立民用航空學院的合作，將有助發揮香港的軟實力，讓香港發展為航空人才培訓基地。

34. 學院積極擴展與國際航空培訓機構的合作，於 2018 年獲國際民航組織授予「航空培訓升級版方案」的正式成員資格，肯

定其開辦符合國際民航組織標準的培訓課程的能力。未來，學院致力獲取該方案下「地區卓越培訓中心」的認證，以彰顯學院作為區域培訓中心的地位及其發展培訓教材的卓越能力。

**(viii) 繼續支持機管局發展機場「SKYCITY航天城」**

35. 機管局正積極推進「SKYCITY航天城」發展項目。酒店項目工程已接近完成，預計於2020年至2021年間開業。另外，首階段零售、餐飲和娛樂等發展項目預期將於2023年至2027年分期落成啟用。發展「SKYCITY航天城」對於大嶼山以至香港整體的經濟及社會發展，均具重大意義和價值，除可為香港創造重要的投資、營商和就業機會，更能提升香港國際機場作為全球航空樞紐的吸引力和競爭力，並有助推動旅遊業的進一步發展。

36. 為在大嶼山創造一個具高經濟效益及多元化就業機會的航空產業群，機管局會與有關政府政策局緊密合作，就香港口岸人工島上蓋發展探討可行的土地用途方案，以配合機場未來發展及運作，以及與亞洲博覽館和「SKYCITY航空城」發展項目發揮協同效應。

**(ix) 增加新的民航伙伴，並與現有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。**

37. 截至2019年9月，我們已與67個民航伙伴簽訂民航協定。而在約140個「一帶一路」沿線國家當中，香港已經與51個簽訂了民航協定或國際民航過境協定。在過去一年，我們與德國簽署了更新的民航協定，並與三個民航伙伴(內地、菲律賓和俄羅斯)檢討或擴大了雙邊民航安排，繼續擴展香港的航空服務網絡。

38. 我們會繼續不時檢討對航空服務的需求，並適時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。

## 海上安全

- (x) **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**

39. 海事處正繼續跟進落實海事處制度改革督導委員會及《2012年10月1日南丫島附近撞船事故調查委員會報告》中的各項建議。在提升海上安全方面，政府已落實一連串改善措施，包括加強船員瞭望工作、提高本地船隻第三者風險保險保額，及立法要求載客船舶安裝有助航海安全的儀器等。

40. 海事處會繼續推進各項海上安全的改善措施，例如加強對本地遊樂船隻的規管、提高本地船隻的救生衣配備要求、就大型海上活動期間本地船隻須執行的安全措施引入法定要求、及管制海上醉駕及藥駕等。我們已就部分相關措施諮詢事務委員會並獲得支持。我們會在研究和制定相關的法例細節後提交有關法修訂供立法會審議。

## 委員意見

41. 我們歡迎委員就上述措施提供意見。

運輸及房屋局  
運輸科  
2019年10月