

財務委員會討論文件

2021 年 9 月 24 日

總目 158—政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目 000 運作開支

請各委員批准在運輸及房屋局(運輸科)開設下述編外職位，由財務委員會批准當日起生效，為期 5 年—

1 個首長級丙級政務官職位

(首長級薪級第 2 點)(179,350 元至 196,050 元)

問題

運輸及房屋局(運輸科)(下稱「運房局(運輸科)」)需要首長級人員支援，專責督導制定和推行各項政策及措施，以推動香港海運及港口業的持續發展，從而在瞬息萬變的國際政經局勢所帶來的挑戰和機遇中，擴大我們的海運服務業羣，並策劃與粵港澳大灣區(下稱「大灣區」)各港口之間的協調與合作，以鞏固並提升我們的國際海運和船務中心及區內中轉樞紐的地位。

建議

2. 我們建議在運房局(運輸科)第五分科開設 1 個首長級丙級政務官編外職位(首長級薪級第 2 點)(職銜為運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)11)，由財務委員會(下稱「財委會」)批准當日起生效，為期 5 年，負責督導有關政策及制定和落實措施，以加強香港海運港口業發展。

理由

推動海運及港口發展

3. 海運及港口業是競爭非常激烈的環球行業，涉及眾多不同類型的業務。香港擁有蓬勃而全面的海運業羣，包括業內 3 個主要界別 –

- (a) 港口及相關界別，涵蓋香港港口的碼頭營運、中流作業、港口設施及倉儲業務；
- (b) 船務界別，涵蓋船舶的擁有與營運活動、港內海上運輸業及貨運代理業；以及
- (c) 海運服務界別，涵蓋支援海上運輸業務的輔助和專業服務。

4. 政府的政策目標是鞏固並提升香港作為國際海運中心的地位。多年來，政府一直採取多管齊下的措施，發展高增值海運服務、利便船務界別營運和推廣整體海運業。香港海運港口局(下稱「海運港口局」)在 2016 年 4 月成立，匯集業界重要人士及持份者，在各方面共同合作加強海運港口業的發展。附件 1 載列過去數年在促進海運及港口業發展方面所取得的成果和需要跟進的工作。

附件1

5. 海運及港口業是香港的傳統行業，近年一直面對國際及區域性競爭所帶來的巨大挑戰。雖然有意見認為，香港港口處理的總貨運量的全球排名有所下降，香港海運及港口業似乎不像以往般蓬勃，但在業界和政府的共同努力下，該行業仍有進一步發展的機會和空間。舉例而言，世界銀行及 IHS Markit (提供全球行業及技術資訊的供應商)最近所進行的研究指出，香港在全球 350 個港口中，在港口基礎設施的質素及港口裝卸時間方面排名第七，反映港口營運商一直向船運公司提供優質的港口服務。由此可見，儘管貨運量有下降趨勢，香港港口在服務質素和效率方面，在全球仍甚具競爭力。

6. 有見香港海運及港口業所面對的種種挑戰，我們在 2015 年 11 月開設 1 個首席助理秘書長(運輸)11 的有時限編外職位，為期約 5 年，至 2020 年 3 月 31 日止，以提供首長級支援，監督載於附件 1 的措施。現時，推出新政策及措施以推動航運港口業發展的需要更為迫切，然而該首席助理秘書長(運輸)11 編外職位卻已到期撤銷。

提升香港國際航運中心地位的新措施

7. 鑑於國際及區域發展趨勢持續轉變(例如地緣政治環境的變化及國家發展規劃所帶來的機遇)，我們需要落實新措施以保持香港作為國際航運中心及區內中轉樞紐的地位。我們有迫切需要重新開設首席助理秘書長(運輸)¹¹的編外職位，為運房局(運輸科)提供專責的首長級人員支援，執行往後的決策及行政工作，包括繼續執行附件 1 所載的措施，統籌就行業最新情況進行的政策分析，以及制定和推行全面的策略措施，以進一步提升香港海運及港口業羣的競爭力。

(a) 進一步把香港發展為海運服務樞紐

8. 我們需要以新稅務寬減措施及國際推廣活動等新措施壯大海運業羣，包括加強高增值的海運服務。目前，約有 900 家與船務有關的公司在香港營運，為本地和境外的客戶提供服務。這些公司的業務範圍涵蓋船舶擁有、營運和管理、船務經紀和代理、海運相關的金融、保險和法律服務，以及船級社和檢驗等，組成國際海運業首選的優質服務業羣。

9. 鑑於近年香港與鄰近港口競爭激烈，我們不能只依賴港口業為香港持續的經濟增長提供強大而持續的動力。除了繼續協助港口業提升營運效率外，業界本身亦正善用本港在專業服務領域的優勢，積極發展高增值海運服務。《粵港澳大灣區發展規劃綱要》的願景是把大灣區發展為國際一流的灣區業羣，而這份綱要肯定了香港在大灣區內推動專業海運服務發展的優勢。此外，第十三屆全國人民代表大會第四次會議通過的《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十四個五年規劃和 2035 年遠景目標綱要》(下稱《十四五規劃綱要》)亦支持香港服務業向高端及高增值的方向發展，以期提升香港作為國際金融、海運及貿易中心，以及國際航空樞紐的地位。

(i) 船舶融資、海事保險及海事仲裁

10. 在眾多海運服務中，船舶融資、海事保險和海事仲裁業務是業內具有明顯增長潛力的界別。為促進這些界別的發展以鞏固香港的海運服務樞紐地位，擬議的首席助理秘書長(運輸)¹¹職位將向運房局副秘書長(運輸)⁵(下稱「副秘書長(運輸)⁵」)提供重要的政策支援，協助深化現行政策並制定新措施。這些界別的現況及可進一步發展的範疇撮述如下－

- (a) 船舶融資業務發展迅速，過去 10 年，香港海運業的貸款及墊款平均每年急增 8.6%，2020 年年底的金額約為 1,291 億港元。為吸引更多公司在香港發展船舶租賃業務，政府自 2020 年 4 月 1 日起推出相關的稅務優惠措施。鑑於全球稅務環境不斷變化，擬議的首席助理秘書長(運輸)¹¹ 職位須密切留意最新發展，向有關政府部門轉達業界的看法和意見，商議並制定策略，以維持我們的船務稅制的競爭力。
- (b) 由於貨物運送稍有延誤便可能招致巨大損失，因此船務業的性質屬高風險業務，而海事保險普遍被視為歷史最悠久的彌償方式。目前，有近 90 家本地及海外的保險公司在香港提供海事保險產品。2020 年，香港所承保的海事保險保費總額約為 28 億 5,000 萬元(初步數字)。過去 10 年，有關保費總額平均每年錄得 6.5% 增幅。

香港是船東保障及彌償業務的主要樞紐。在國際保障及彌償組織的 13 個成員協會(共承保全球約 90% 遠洋船舶噸位)中，有 12 個已進駐香港，令我們成為倫敦以外最大的保障及彌償羣組。我們已推出稅務寬減措施，提供誘因，鼓勵更多海事保險公司在香港開展或擴充業務。擬議的首席助理秘書長(運輸)¹¹ 職位將與財經事務及庫務局和保險業監管局緊密合作，定期檢視政策及相關措施的執行和推廣，以期吸引更多海外和內地海事保險組織及公司進駐香港。

- (c) 海事仲裁是船務業常用的爭議解決機制。香港擁有位處亞太區中心的地利，亦是普通法司法管轄區，是區內主要的爭議調解中心之一。為加強推廣更廣泛使用香港的海事仲裁服務，自 2000 年成立並隸屬於香港國際仲裁中心的香港海事仲裁小組已由 2019 年 3 月起成為獨立的專業機構。此外，波羅的海國際航運公會(下稱「BIMCO」)亦正式通過《BIMCO 法律及仲裁條款 2020》，把香港列為繼倫敦、紐約和新加坡後的第四個指定仲裁地點。擬議的首席助理秘書長(運輸)¹¹ 職位將與律政司緊密合作，推廣海事仲裁及法律服務，例如推動本地和海外法律及仲裁機構籌辦座談會和活動，以提高大眾對船務業的認知。

11. 為進一步發展船舶融資及海事保險業，擬議的首席助理秘書長(運輸)11 職位須與海運業緊密聯繫，了解他們的需要，並與稅務當局商議解決方案，以協助業界克服瞬息萬變的國際稅務環境所帶來的挑戰。擬議的首席助理秘書長(運輸)11 職位須持續關注業界(包括上文重點論述的業內不同界別)的情況及檢視相應支援措施，務求進一步把香港發展為海運服務樞紐。

(ii) 海運業務委託人

12. 此外，政府認為海運業務委託人(例如船舶管理人、代理及經紀)是海運業羣的重要核心元素，支援海上運輸活動和帶動海運業發展。參照船舶租賃稅務寬減的推行工作，海運港口局轄下已成立海運業務委託人專責小組，着手研究稅務優惠措施，並就稅務寬減建議的經濟影響和細節提供意見，以期制定立法框架，為海運業務委託人推行稅務寬減。

13. 這項措施將進入修例的關鍵階段，擬議的首席助理秘書長(運輸)11 職位會統籌政府就相關法律修訂建議的細節，以提交立法會審議。出任該職位的人員亦需持續從宏觀角度分析全球局勢，確定海運業面對的挑戰和機遇，並相應地為海運業內不同界別制定適時措施，從而鞏固香港作為首要海運服務樞紐的地位。

(b) 提高香港港口的效率

14. 香港港口的操作系統有迫切需要採用先進技術，以趕上國際趨勢，增強效率。鑑於市場環境一直不斷轉變，充滿各種挑戰¹，因此對不同港口城市來說，發展智慧港口是必然的趨勢。雖然業界傳統上非常依賴人手操作和紙本形式的工序，但近年已開始採納和善用創新科技來提升效率，以維持競爭力和為客戶提供便捷的服務。例如，為了把港口操作數碼化，個別港口²已開發港口社區系統，以電子方式連接不同界別的港口用戶，提供全面的數碼服務。據業界反映，當與世界其他港口所採

¹ 全球港口業面對的主要挑戰，包括每次停靠的船隻體積越來越大，需予處理的貨運量亦越來越多；供應鏈中其他成員採用新興技術及經重整的工序；電子商貿終端用戶要求可靠及實時可視的服務；以及各樞紐港口之間的激烈競爭等。

² 其他港口城市使用的港口社區系統的例子，包括鹿特丹的 Portbase 和新加坡的 Portnet。

用的系統相比，香港港口現時使用的系統缺乏競爭力，因此香港港口急需開發港口社區系統，作為共同平台，以利便個別港口營運商、班輪公司、運輸車隊等海運及港口業持份者之間共享數據。

15. 政府需要專責首長級人員支援，處理與業界聯繫和評估政府可如何支援業界提升香港港口效率的工作。擬議的首席助理秘書長(運輸)¹¹職位會與業界合作探討開發港口社區系統，供港口營運商及不同持份者採用，以期通過電子方式精簡運作和優化多方協調工序，進一步提升港口效率和減少貨物處理時間及成本。

(c) 《十四五規劃綱要》下有關海運業的措施

16. 全國人民代表大會在 2021 年 3 月 11 日頒布《十四五規劃綱要》，當中表明並支持提升香港作為國際海運中心的地位。《十四五規劃綱要》亦支持香港服務業向高端高增值的方向發展，深化泛珠三角區域合作，高質量建設大灣區。為更好把握《十四五規劃綱要》帶來的機遇和融入國家的發展進程，政府需要策劃香港港口與大灣區內港口加強互相協調，以維持香港的國際海運中心地位。

17. 在 2020 年，香港與大灣區港口的載貨貨運量佔香港與內地的載貨貨運量的 77%，或約佔香港的總載貨貨運量的三分之一(33%)，反映出大灣區是我們重要的貿易伙伴。與此同時，香港港口一直面對珠三角地區鄰近港口³的激烈競爭。香港港口遠離華南的生產基地及貨物來源，加上港口運作的處理成本相對較高，與珠三角的鄰近港口相比，這 2 項主要的不利條件削弱了香港港口的競爭力。

³ 在 2010 至 2020 年間，香港港口的總貨櫃吞吐量平均按年下跌 2.7%。就貨櫃吞吐量而言，香港港口在 2020 年全球排名第九，總吞吐量約為 1 800 萬個 20 呎長標準貨櫃單位。換言之，香港港口仍然位列全球十大。

18. 我們需要專責的首長級人員制定策略，以協助香港海運業全面掌握國家《十四五規劃綱要》所帶來的商機。擬議的首席助理秘書長(運輸)¹¹ 職位會慎重考慮香港本身的優勢(例如為大灣區城市提供高增值海運服務)和相關港口所採取的各項策略及措施，以訂立合適的策略和工作優次，進一步鞏固與這些大灣區港口的聯繫。擬議的首席助理秘書長(運輸)¹¹ 職位亦會透過與相關政策局／部門和業界持份者緊密溝通，徵詢他們的意見，以監察鄰近港口⁴ 的最新發展情況和推出的政策措施。

(d) 締造方便營商的環境和利便船務業運作

19. 我們需要落實新措施以提高海運及港口業的復原能力，締造方便營商的環境和利便船務業運作。在 2019 冠狀病毒病疫情的影響下，國際及本地海運業經歷前所未有的挑戰。在 2020 年，香港經陸路、空運(不包括空郵)及海運的貨物吞吐量分別錄得 6.4%、6.0% 及 5.3% 的明顯跌幅。疫情及各個港口採取的相關防疫措施，令很多商業活動被迫暫停。國際貿易量急挫，加上海空貨運服務大幅減少，已嚴重干擾全球供應鏈及相關港口、海運及物流服務。儘管全球疫情肆虐，香港港口在 2021 年上半年的貨櫃吞吐量按年增長 1.1%。擬議的首席助理秘書長(運輸)¹¹ 職位會與有關持份者(包括衛生當局)合作，統籌利便航運業的措施，支援船務業界盡快恢復正常運作，同時確保海運和港口業前線員工及其他市民的健康。

20. 此外，國際規管機構不時施加新規定，對營商環境可能帶來轉變。我們注意到國際海事組織決心推展多項環保規定，例如推行至 2050 年的溫室氣體減排規定。擬議的首席助理秘書長(運輸)¹¹ 職位會支援副秘書長(運輸)⁵ 進一步研究在環境保育(例如採取環保措施，包括在香港提供液化天然氣補給服務)、港口運作、船務以至通關程序等範疇，經諮詢相關決策局／部門後，推行更多利便營商的措施。

⁴ 舉例說，國務院在 2020 年 10 月的常務會議上決定為大灣區國際船舶服務實施優惠稅務措施，以進一步促進貿易自由化。當中包括出口退稅措施，適用於在 2020 年 10 月 1 日至 2023 年 12 月 31 日期間運離珠三角區內 9 個城市的 37 個港口、並由南沙及前海的港口出口的水運貨物。這項措施旨在減輕船務公司在營運資金方面的壓力，因為貨物一旦運離港口(而非邊境)，有關公司便會獲發退稅。此舉會鼓勵貿易公司經南沙及前海的港口出口貨物，可能會對香港港口的競爭力造成負面影響。

(e) 加強海運港口局的角色

21. 海運港口局在 2016 年 4 月成立，由運輸及房屋局局長擔任主席，成員包括業內各個界別的代表。該局提供高層次的三方平台，讓政府、海運及港口業和業界組織／機構攜手合作。該局轄下設有 3 個委員會，皆由業界代表擔任召集人，分別督導海運及港口發展、人力資源發展和推廣及外務等方面的工作。

22. 海運港口局定期舉行會議，探討和倡議有利行業進一步發展的政策和措施，包括上文第 10 段及附件 1 曾提及的多項措施，尤其是為船舶租賃業提供稅務優惠和提升香港船舶註冊處的服務。擬議的首席助理秘書長(運輸)11 職位會為海運港口局提供行政支援，確保該局能繼續有效運作，以及制定和推展新措施，例如上文第 14 至 15 段和第 19 至 20 段所述在科技應用和船務業可持續發展方面的措施。

23. 就海運業界建議加強海運港口局的角色及功能，以更好地協調政府與業界的工作，政府對此一直持開放態度。擬議的首席助理秘書長(運輸)11 職位會積極與海運港口局溝通，提出改善現有制度的可行方案，例如海運港口局秘書處如何能為該局的運作和海運及港口業提供最佳的支援。擬議的首席助理秘書長(運輸)11 職位亦會負責全面檢討海運港口局的功能及職權，並因應法律上及對資源的潛在影響等，審視可否擴大和強化海運港口局的角色。

(f) 香港港口未來發展的其他策略規劃

24. 為維持海運及港口業的競爭力，我們需要考慮及檢視各項較長遠的事宜，例如貨櫃碼頭的未來發展、定位及其與鄰近港口的相互聯繫，並探討如何更好地利用有關土地。以上種種事宜都需要進行更深入和全面的技術可行性和經濟分析研究。事實上，香港港口一直促進各後勤及物流業的增長及發展，而該等行業整體已經形成生態系統，支撐本港經濟。鑑於擬議首席助理秘書長(運輸)11 職位屬有時限性質，視乎海運港口局和其他持份者的意見，擬議的首席助理秘書長(運輸)11 職位會先進行初步分析，以考慮對與香港港口長遠發展相關的事項作進一步研究。

需要開設首長級丙級政務官編外職位(首長級薪級第 2 點)

25. 現時，運房局運輸科第五分科負責海運、港口及物流的政策事宜和海事處的日常事務，由副秘書長(運輸)5 掌管，其職級為首長級乙級政務官(首長級薪級第 3 點)。就海運範疇而言，副秘書長(運輸)5 現時轄下只有 1 名首長級人員，即 1 名首席海事主任(首長級薪級第 1 點)(職銜為總助理秘書長(運輸))。該名首席海事主任負責支援海運人才培訓、港口和海事設施發展及本地船舶業。

26. 早前的首席助理秘書長(運輸)11 職位(已在 2020 年 4 月到期撤銷)是當時唯一的首長級職位，就有關香港整體海運業發展的政策和措施向副秘書長(運輸)5 提供支援。現時，副秘書長(運輸)5、總助理秘書長(運輸)及其他運房局運輸科第五分科人員除負責其日常職務外，還短期兼顧早前的首席助理秘書長(運輸)11 職位的工作。由於副秘書長(運輸)5、總助理秘書長(運輸)及其他運房局運輸科第五分科人員已全力應付現時極為繁重的工作，因此他們實難以持續兼顧額外有關制定及落實海運相關政策的工作。故此，我們有迫切需要重新開設首席助理秘書長(運輸)11 職位，為期 5 年，在制定及落實新的海運相關政策方面提供必要支援，以及履行上文第 7 至 24 段詳述的職責(特別是有關擴闊海運業群，發展港口社區系統及智慧港口的未來路向，以及與大灣區港口的統籌和合作)，以維持香港海運及港口業的競爭優勢。由於有需要就各項海運相關措施作高層次政策檢討，涉及的職務範疇廣泛、性質複雜且工作量十分繁重，如要有效履行有關職務，必須由具備合適行政及管理經驗和年資的首長級人員(職級定為首長級丙級政務官(首長級薪級第 2 點))專責處理。具體而言，要取得有關政策成果，出任首席助理秘書長(運輸)11 職位的人員須具備制定和落實政策所需的決策視野和能力，亦須具備所需經驗，就大量政策事宜及立法工作提供支援，並且富有政治觸覺，能就涉及多個政策範疇的議題與眾多界別的持份者協作。

27. 擬議的首席助理秘書長(運輸)11 職位將協助就海運及港口業的長遠發展進行政策分析和制定政策建議；就各項措施諮詢並聯絡業內人士及其他持份者；處理修訂法例和諮詢立法會事務委員會方面的工作；監督措施的落實情況和檢視其成效；以及為海運港口局提供優質秘書處支援。擬議首席助理秘書長(運輸)11 職位的職責說明載於附件 2。

28. 我們認為有迫切需要開設擬議首席助理秘書長(運輸)11 職位，以應付迫切的運作需要，監督各項措施的制定和落實，以推動香港海運業的可持續發展。我們建議重新開設首席助理秘書長(運輸)11 編外職位，為期 5 年，以執行上述各項工作，尤其是制定策略以協助香港海運業全面掌握國家《十四五規劃綱要》所帶來的商機，以及與業界聯繫和評估政府可如何支援業界，提升香港港口效率以趕上國際趨勢。不過，由於維持香港在海運及港口業發展方面的競爭優勢以及制定和檢討海運和港口政策的相關工作屬持續性質，我們長遠需要額外人手以持續加強支援海運港口業的進一步發展。我們會在首席助理秘書長(運輸)11 職位到期撤銷前審視保留該職位的需要。

非首長級人員的支援

29. 運房局運輸科的擬議首長級丙級政務官職位將由 11 個現有的非首長級公務員職位提供支援。有關人員會協助策劃並推行持續和新訂的政策措施、加強利便商貿與推廣工作、支援海運港口局秘書處和與持份者聯繫。

曾考慮的其他方法

30. 我們已審慎評估首席助理秘書長(運輸)11 的職務能否由運房局(運輸科)內其他首席助理秘書長承擔。由於所有現職首席助理秘書長本身的職務已極為繁重，如要他們承擔額外職務而又不妨礙現有工作，在運作上並不可行。因此，當務之急是重新開設首長級丙級政務官職位，專責為香港海運及船務業的進一步發展制定發展策略和推行措施。第五分科及運房局(運輸科)的現有和建議組織圖，以及各現職首席助理秘書長的主要職務，分別載於附件 3、4 及 5。

對財政的影響

31. 按薪級中點估計，重新開設首長級丙級政務官編外職位(首長級薪級第 2 點)的建議所涉及的額外年薪開支為 2,283,600 元，所需增加的每年平均員工開支總額(包括薪金和員工附帶福利開支)約為 3,106,000 元。我們已在預算中預留足夠款項應付建議所涉開支，並會在其後相關年度的預算內反映所需的資源。

公眾諮詢

32. 在 2015 年 11 月首次開設該首長級丙級政務官編外職位時，我們承諾「因應航運範疇內不同方面的工作進展，檢討首長級人手的長遠需求」。經審視推動海運及港口業發展的工作屬持續性質，我們認為有必要開設 1 個首席助理秘書長(運輸)11 常額職位，以推展所需的工作。我們在 2019 年 11 月 26 日就原先的人手建議(將在 2020 年 4 月 1 日到期撤銷的首席助理秘書長(運輸)11 職位轉為常額職位)諮詢立法會經濟發展事務委員會。委員普遍支持建議，以維持首長級人員支援香港海運業的長期發展；有委員則要求政府就此職位轉為常額職位的建議，提供更詳盡的理據。我們在 2020 年 5 月 6 日尋求人事編制小組委員會通過原先的建議。席間有個別委員要求政府就擬議常額職位提供更詳盡的理據，人事編制小組委員會最終通過原先的建議，並同意把有關建議提交財委會。

33. 行政長官留意到立法會議員對開設首長級職位的意見，並在《2020 年施政報告》公布，政府會撤回所有正待審批的人事編制建議(包括前段所述的原來建議)，逐一重新審視。經深入審視和考慮委員提出的意見後，我們修訂有關建議，先重新開設為期 5 年的首席助理秘書長(運輸)11 編外職位，應付迫切的運作需要，以監督各項措施的制定和落實，推動香港海運業的可持續發展。

背景

34. 在 2020 年，香港經海陸空運輸的貿易貨運量逾 2.7 億公噸，當中超過 90% 經水上運輸進出香港，反映水上運輸對我們的經濟至關重要。作為本港經濟的重要支柱，海運及港口業對經濟的直接貢獻佔香港本地生產總值 1.1% (308 億港元)⁵，並提供 81 500 個職位，佔總就業人口 2.1%。海運及港口業亦支撐貿易及物流業的發展，後者佔本地生產總值約 19.8% 和總就業人口約 17.5%。

⁵ 按 2019 年數據。

35. 為加強運房局在制定和落實海運業政策方面的能力，政府在 2015 年 11 月 27 日獲財委會批准，開設 1 個首席助理秘書長(運輸)11 編外職位，為期約 5 年，至 2020 年 3 月 31 日止，以推展在《2014 年施政報告》及《2015 年施政報告》公布成立新海運組織的工作，制定策略以進一步促進海運業的發展，並就海運業的人力資源發展制定計劃和加強支援。

編制上的變動

36. 過去 3 年，總目 158—政府總部：運房局(運輸科)在編制上的變動如下—

編制 (註)	職位數目			
	目前情況 (2021 年 9 月 1 日)	2020 年 4 月 1 日 的情況	2019 年 4 月 1 日 的情況	2018 年 4 月 1 日 的情況
A	21+(6)	20+(4)	20+(6)	20+(4)
B	72	64	62	57
C	129+(1)	129+(6)	122	121
總計	222+(7)	213+(10)	204+(6)	198+(4)

註—

- A — 相等於首長級或相同薪級的職級
- B — 頂薪點在總薪級第 33 點以上或相同薪點的非首長級職級
- C — 頂薪點在總薪級第 33 點或以下或相同薪點的非首長級職級
- () — 首長級編外職位數目

公務員事務局的意思

37. 公務員事務局支持在運房局(運輸科)重新開設為期 5 年的首長級丙級政務官編外職位(首長級薪級第 2 點)的建議。該局考慮到出任擬設職位的人員須承擔的職責和掌管的職務範圍，認為擬設職位的職系和職級均屬恰當。

首長級薪俸及服務條件常務委員會的意見

38. 由於建議開設的首長級職位屬編外性質，如獲准開設，我們會按照議定程序，向首長級薪俸及服務條件常務委員會報告。

運輸及房屋局

2021 年 9 月

促進海運及港口發展的成果及後續工作

發展香港為海運服務樞紐

(a) 船舶融資

為發展香港為亞太區船舶租賃中心，運輸及房屋局(下稱「運房局」)在 2018 年年底在香港海運港口局(下稱「海運港口局」)轄下成立船舶租賃專責小組，擬訂相關稅務措施的細則，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寬免。首席助理秘書長(運輸)¹¹ 作為專責小組的秘書，為研究提供政策意見，統籌專責小組的討論和諮詢業界。《2020 年稅務(修訂)(船舶租賃稅務寬減)條例》在 2020 年 6 月制定，分別向合資格船舶出租商和船舶租賃管理商提供免稅和稅率減半的稅務優惠，並追溯至 2020 年 4 月 1 日起生效。

2. 除了推展有關船舶租賃的立法工作外，運房局已籌劃一連串推廣策略及措施，以宣傳新稅制，其中包括與投資推廣署推出專用網站以推廣新稅制；為香港的目標業界組織及公司舉行簡介會及會議；在海運港口局於海外和內地進行推廣訪問、舉辦展覽和參與各項區域和國際海事活動及會議期間，善用機會向相關海事機關、銀行機構和租賃公司推介新的稅務優惠措施；以及擬備宣傳刊物和資料以供派發。運房局將監督新稅制的實施過程，並定期檢視新稅制的成效。

(b) 海事保險

3. 為提升香港作為國際保險業樞紐的競爭力，《2020 年稅務(修訂)(與保險有關的業務的利得稅寬減)條例》在 2020 年 7 月制定，為指定保險業務(包括合資格海事保險業務)提供 50% 利得稅寬減(即稅率為 8.25%)。稅務優惠措施在 2021 年 3 月 19 日生效，提供誘因並鼓勵更多合資格保險公司來港開展或擴充業務。正如為船舶租賃稅制所作的安排，運房局一直與財經事務及庫務局和保險業監管局合作，持續檢視政策，以期吸引更多海外和內地海事保險組織及公司進駐香港。

(c) 海事仲裁

4. 政府一直與業界攜手合作，加強向內地和海外的海運業界推廣香港的仲裁服務。海運港口局的代表團在 2019 年 3 月訪問丹麥和挪威，其間曾與波羅的海國際航運公會(下稱「BIMCO」)舉行會議，簡介香港海事仲裁服務的優勢。在積極交流後，BIMCO 在 2020 年 9 月正式通過《BIMCO 法律及仲裁條款 2020》，把香港列為繼倫敦、紐約和新加坡後的第四個指定仲裁地點。經一番努力後，在 2021 年國際仲裁調查中，香港獲評為最受歡迎仲裁地點第三位^註。展望未來，運房局將與律政司進一步合作，制定新措施以推廣海事仲裁和法律服務。舉例而言，我們將制定和落實推廣策略，宣傳與 BIMCO 合作所取得的積極進展，亦將邀請本地和海外法律和仲裁機構在香港海運週期間舉辦不同活動及項目。

締造方便營商的環境和利便船務業運作

5. 鑑於船務及海運業的營運往往涉及多個政策範疇，首席助理秘書長(運輸)¹¹ 負責協調其他相關決策局及部門，為業界制定合適的利便措施。

6. 透過跨部門合作，政府在 2017 年年初撤銷領有多程進港許可證的駁船逗留本港的時間限制。此舉有助內河船業的營運。另外，我們自 2017 年 12 月起推出入境利便措施，遇有遠洋船舶因突發情況須在本港逗留較長時間，有關船舶的船員可透過工作簽證或入境許可在香港逗留超過 14 天。為利便大型船舶(尤其是遠洋貨櫃船)進出香港港口，政府修訂《船舶及港口管制規例》(第 313A 章)和《商船(本地船隻)(一般)規例》(第 548F 章)，把青馬大橋的通航高度限制，由自海面起計 53 米放寬至 57 米。有關放寬修訂在 2021 年 1 月 28 日起生效，為船務業提供明確清晰的新標準，以期在利便船務業運作和維持香港港口競爭力的同時，確保大橋結構完整和船隻航行安全。

7. 此外，首席助理秘書長(運輸)¹¹ 與海事處緊密合作，研究如何進一步提升香港船舶註冊處的服務。目前，按總註冊噸位計算，香港船舶註冊處是全球第四大船舶註冊機構，在噸位和船隊質素方面均表現優秀。截至 2021 年 7 月底，共有 2 583 艘船舶在香港船舶註冊處註冊，涉及

^註 <http://www.arbitration.qmul.ac.uk/research/2021-international-arbitration-survey/>

總噸位約 1 億 3 200 萬噸，較去年增長 1.9%。香港註冊船舶的表現亦在全球領先之列，港口國監督扣留率在 2020 年平均為 1.53%，全球平均扣留率則為 2.22%。

8. 為緊貼環球海運業的最新趨勢，並為香港註冊船舶的船東及營運者提供更佳支援，我們一直不斷提升香港船舶註冊處的服務，例如按需提供 24 小時船舶註冊服務及技術諮詢服務；加強發放資訊安排，以公布香港船舶註冊處因應國際公約所作的最新規定；利便船東／營運者在選定的海外和內地經濟貿易辦事處(下稱「經貿辦」)和聯絡處領取船舶的船舶註冊證明書；把海事處處長批准豁免的權力轉授予該處其他人員；以及設立網上核證系統，讓船東或外地港口當局核證海事處發出的船舶註冊證明書是否有效。整體而言，業界認為香港船舶註冊處的服務及規管工作效率極高，切合用者需要。

9. 運房局的下一步工作，是繼續與海事處合作，籌備、推行和檢視香港註冊處的多項服務改善措施，包括繼續分階段在選定的駐海外或內地經貿辦，設立香港註冊處區域支援團隊，為香港註冊船舶的船東提供更直接和迅速的支援，並加強規管工作，以及利便電子證書的使用。

加強向海外和內地海運經濟體推廣和合作

10. 除了提供針對各界別的支援外，首席助理秘書長(運輸)¹¹ 亦負責制定整體策略，以提升香港海運業的地位，保持行業的增長動力。為加強向海外及內地伙伴推廣香港海運業，出任該職位的人員曾籌辦、支援及／或親自隨海運港口局代表團進行多次推廣訪問，地點包括雅典、倫敦、漢堡、東京、上海、北京、廣西、哥本哈根、奧斯陸和卑爾根。我們亦在大型國際海運展覽中設立香港展區，包括 2016 及 2018 年舉行的 Posidonia 國際海事展，以及 2017 及 2019 年舉行的中國國際海事技術學術會議和展覽會。

11. 在業界和政府同心協力下，海運港口局在 2017 年 9 月與英國倫敦海事服務協會簽署合作備忘錄。隨後，雙方組織代表團進行互訪，參與 2018 年香港海運週和 2019 年倫敦國際航運週，加強彼此的聯繫和合作。此外，國際航運公會(全球最知名的海事組織之一)在 2019 年 11 月在本港成立其史上首個公會(中國)聯絡處。該公會聯絡處的成立，將有助國際和內地船務同業透過香港建立更緊密聯繫。

12. 除了肩負對外推廣工作外，首席助理秘書長(運輸)11 自 2016 年起已與業界合作，籌劃並舉辦香港海運週。香港海運週旨在團結本地海運業界，並展示香港作為海運業務首選營運基地的優勢。2019 年香港海運週在 11 月 17 至 23 日舉行，其間本地和國際海事機構舉辦了約 40 項活動。鑑於世界各地的 2019 冠狀病毒病疫情在 2020 年持續嚴峻，經海運港口局同意後，我們取消舉辦 2020 年香港海運週。儘管如此，海運港口局為各活動組織者提供贊助，以繼續舉辦原本計劃在 2020 年香港海運週進行的多項活動。

13. 日後，擬議的首席助理秘書長(運輸)11 職位如獲准開設，會繼續籌辦香港海運週，協調並鼓勵政府及業界參與國際和區域海事展覽和貿易展覽會，以及安排海運港口局與政府代表團訪問海外和內地海運城市，推廣香港作為國際海運中心的優勢。與此同時，運房局會與投資推廣署緊密合作。該署已成立海運業專責團隊，更專注於聯繫海外和內地的海運公司。在 2020 年 7 月至 2021 年 6 月期間，海運業團隊與相關公司進行 123 次會面，並正與其中 26 間公司緊密聯繫。擬議的首席助理秘書長(運輸)11 職位會繼續擔當關鍵角色，會晤目標公司，向他們介紹香港港口和海運業的整體發展、相關的政府政策和利便營商措施，務求吸引他們來港擴充業務及／或進駐本港。所得經驗證實，這種對外推廣和宣傳工作必須持續進行，方可取得理想成效。

首席助理秘書長(運輸)11 的職責說明

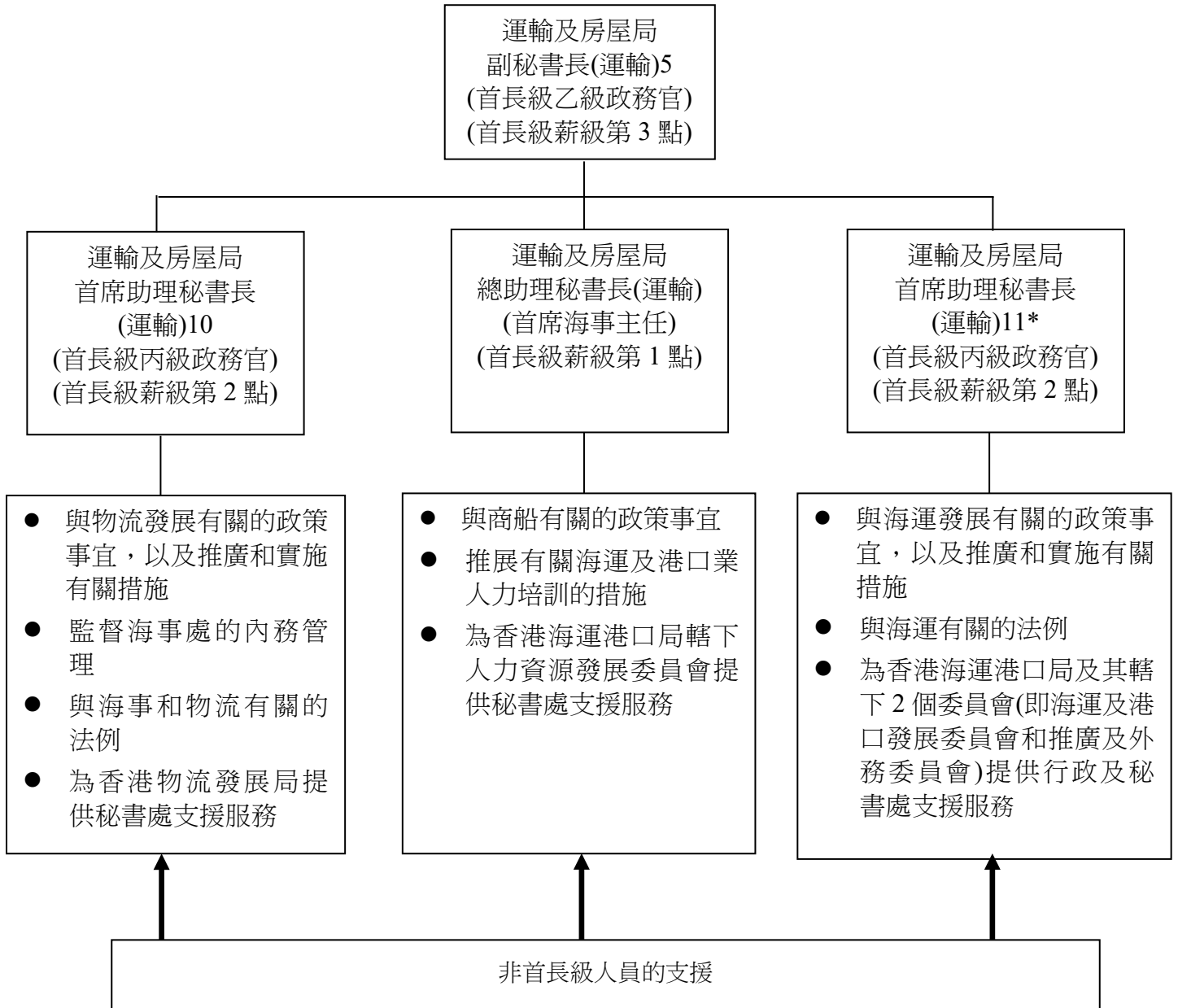
職級：首長級丙級政務官(首長級薪級第 2 點)

直屬上司：運輸及房屋局副秘書長(運輸)5(下稱「副秘書長(運輸)5」)

主要職務和職責 —

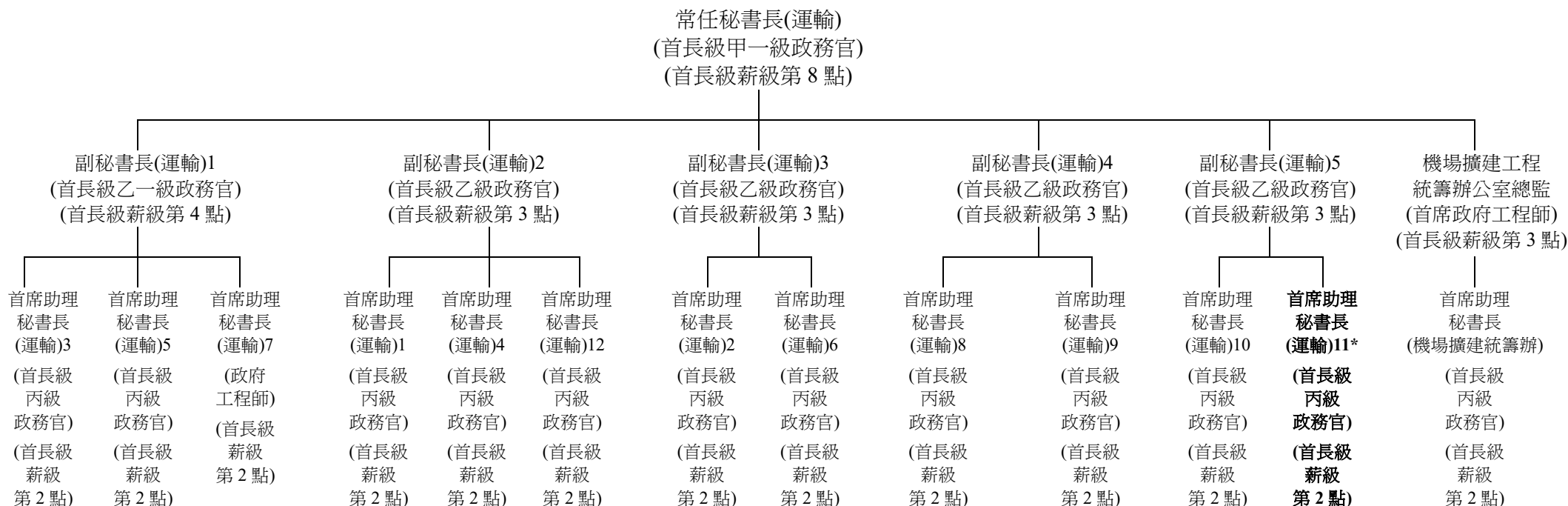
1. 協助副秘書長(運輸)5 領導和管理香港海運港口局(下稱「海運港口局」)秘書處，並跟進海運港口局及其委員會倡議的措施，包括安排及／或出席本地及海外的推廣與宣傳活動或外訪、舉辦研討會和展覽，以及籌辦活動以提高社會對海運業的認識。
2. 協助副秘書長(運輸)5 制定和落實政策措施，推動香港發展高增值海運服務，促進香港海運業羣的發展，提升香港的國際海運中心地位，包括諮詢業界、立法會等，以及監督相關工作。
3. 協助副秘書長(運輸)5 進行專題研究，以了解國際與內地市場的海運業發展趨勢，並支援海運港口局進行顧問研究／政策研究等工作。
4. 監督推廣本港海運業相關措施的落實工作，例如香港海運週和海外推廣外訪，以鞏固香港作為國際海運中心的地位。

運輸及房屋局運輸科
第五分科組織圖



* 擬議重新開設的首長級編外職位

運輸及房屋局(運輸科)現有和建議組織圖[#]



註

[#] 不包括低於首長級薪級第 2 點的職位

* 擬議重新開設的首長級丙級政務官編外職位

運輸及房屋局(運輸科)
其他首席助理秘書長的主要職務和職責

運輸及房屋局(運輸科)內所有首席助理秘書長各自的職務已極繁重。他們的主要職責和工作重點載述如下(載於附件 3 的首席助理秘書長(運輸)10 的職務除外)。他們沒有餘力承擔擬設的首長級丙級政務官職位(首長級薪級第 2 點)的額外職務。

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)1

- 監督有關專營巴士、公共小型巴士及電車的運輸政策
- 監督有關上述公共交通服務的票價調整安排和公共交通營辦商所提出調整票價申請的相關政策事宜
- 監督有關非專營公共巴士服務的運輸政策
- 監督有關協調各類公共交通服務的運輸政策
- 監督有關殘疾人士的公共運輸政策

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2

- 監督與交通諮詢委員會和交通投訴組有關的事宜
- 處理與收費道路、「建造、營運及移交」模式隧道及政府隧道有關的政策事宜
- 處理有關道路安全的決策工作
- 處理有關交通管理及泊車位供應的決策工作
- 監督在交通管理方面應用資訊科技的工作
- 統籌運輸及房屋局對與交通有關的環境事宜的意見
- 監督運輸署的內務管理

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)3

- 就各項策略性及區域運輸規劃研究提供政策方面的意見，並處理所有城市規劃事宜
- 就《鐵路發展策略 2014》(新界西北及南港島綫(西段)項目)的落實情況提供政策方面的意見
- 處理與規劃跨境鐵路項目有關的決策工作
- 處理與落實加強新鐵路項目的監察和控制策略的決策工作，包括籌備成立新的鐵路署

- 協調整體運輸政策
- 統籌與立法會有關的事務

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)4

- 監督和監察與香港鐵路有限公司運作和服務有關的運輸政策及行政事宜
- 監督有關鐵路安全的政策
- 監督有關渡輪的運輸政策
- 監督與八達通有關的交通政策事宜
- 監督有關「泊車轉乘計劃」的政策和實施情況

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5

- 處理與推展運輸基建工程有關的決策工作
- 處理與規劃和推展港珠澳大橋及香港相關基建工程有關的決策工作
- 處理與推展「人人暢道通行」計劃及上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統有關的決策工作
- 統籌就「基本工程儲備基金－資源分配工作」提交的文件，為公路基建工程進行資源策劃
- 執行運輸及房屋局局長根據《道路(工程、使用及補償)條例》須承擔的職責
- 監督路政署的內務管理

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)6

- 監督跨境巴士、出租汽車及私家車的配額規管制度，以及各陸路通道的跨境車輛交通
- 監督跨境渡輪服務和跨境渡輪碼頭的運作
- 監督車輛維修的政策
- 監督駕駛執照、車輛牌照及駕駛訓練的政策
- 監督與提升易行度(例如為行人通道加建上蓋)及新市鎮單車友善環境有關的政策
- 監督與交通審裁處有關的事宜

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)7

- 制定運輸及鐵路發展策略
- 處理與《鐵路發展策略 2014》(位於市區及大嶼山的項目)的落實情況有關的決策工作
- 處理與沙田至中環綫項目有關的決策工作
- 處理與規劃和推展十一號幹線(元朗至北大嶼山段)及相關主要幹道工程有關的決策工作
- 監督《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》的推展工作
- 監督有關整體運輸研究模型及鐵路發展研究模型的更新工作
- 執行運輸及房屋局局長根據《鐵路條例》須承擔的職責

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)8

- 處理與機場發展有關的決策工作，以及監督香港機場管理局(下稱「機管局」)的內務管理
- 監督機管局落實提升機場服務、對外連接和競爭力的措施
- 協助香港飛機租賃制度的發展和宣傳飛機租賃的專門稅務制度
- 處理與香港國際航空學院提供有關航空的培訓的決策工作
- 制訂和推展航空業人才發展策略及在海運及航空培訓基金下的培訓和宣傳措施
- 負責有關非洲、中國其他地區、歐洲、中亞、印度次大陸和中東的民航服務談判／航空運輸政策

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)9

- 處理與民航管理有關的決策工作，以及監督民航處的內務管理
- 推展規管民用航空和提升航空安全所需的法例修訂工作
- 負責有關東南亞、東北亞、澳大利西亞及美洲的民航服務談判／航空運輸政策，以及統籌在亞太經濟合作組織方面的航空運輸相關事宜
- 監督跨境直升機服務發展的政策事宜，並制訂相關的發展策略
- 處理與空運牌照局有關的決策工作

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)12

- 監督與的士有關的運輸政策
- 監督《公共交通策略研究》所建議措施的落實和協調工作
- 監督有關「公共交通費用補貼計劃」的政策和實施情況
- 統籌運輸及房屋局對與《交通運輸策略性研究》有關的意見

首席助理秘書長(機場擴建統籌辦)

- 就發展和落實三跑道系統計劃制定整體策略
 - 協調機管局、相關決策局／部門及持份者，以規劃和落實三跑道系統計劃
 - 就發展和落實三跑道系統計劃制定公眾諮詢計劃，以及參與公眾諮詢活動
 - 審視機管局的融資方案，並就融資安排向機管局提供意見，以令三跑道系統計劃順利進行，以及協助監察機管局的工程開支
-