

2021年10月22日會議
資料文件

立法會經濟發展事務委員會
2021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 2021 年施政報告中政府將推行的新措施，以及其他持續推行的主要措施，以鞏固和提升香港作為國際航空和海運中心的地位。

香港作為國際航空樞紐、航運中心及區域物流樞紐的進一步發展

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. 空運方面，作為全球最繁忙的國際貨運機場和全球最繁忙的國際客運機場之一，香港國際機場是推動經濟的重要力量。在2019冠狀病毒病疫情前，約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約220個航點，包括內地約50個航點。今年，礙於疫情的持續影響，客運需求仍然處於低位，今年首8個月的客運量比較2020年及2019年同期均大幅減少超過九成。但機場的貨運表現良好，今年首8個月的貨運量和貨運航班升降量比較疫情前的2019年同期分別上升2%和30%，比較去年同期的上升幅度分別達至約13%和14%，反映香港國際機場能繼續發揮貨運樞紐的地位。縱然面對目前的短期震盪，為了長遠保持香港作為國際航空樞紐的地位，充份把握大灣區發展帶來的機遇，我們會繼續提升機場客貨運的處理能力及長遠競爭力，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，並優化機場基礎及聯運設施。政府亦會繼續發展高增值的航空業務以及擴大香港的航空網絡。

4. 海運方面，香港擁有堅實的海運傳統，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2020年處理了約1 800萬個標準貨櫃，其中超過六成屬於轉運貨物。香港港口的班輪服務航班頻密且覆蓋面廣－每星期約有280班貨櫃班輪，前往全球逾600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一成。我們現有近900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《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》）和《粵港澳大灣區發展規劃綱要》為行業帶來的重大機遇。

5. 2021年3月公布的《十四五規劃綱要》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。在2019年2月公布的《粵港澳大灣區發展規劃綱要》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2021年會推行的新措施見下文第7至17段。

國際航空樞紐

(i) 航空貨運多式聯運

7. 為了鞏固和加強香港作為國際航空樞紐的地位，以及應付香港與大灣區各城市之間不斷增長的交通需求，機管局致力發展香港和大灣區其他城市之間的多式聯運網絡，便利旅客和貨物的往來，以抓緊大灣區航空交通持續增長所帶

來的機遇，以及更好利用覆蓋全球的航空網絡，來支持大灣區的發展。

8. 其中，有鑑於大灣區的貨物出口不斷增長，我們全力支持機管局發展香港國際機場和大灣區之間的海空貨物聯運。計劃於東莞設立的「香港國際機場物流園」，可預先為來自內地的出口貨物進行航空安檢、裝箱、打板和收貨，然後無縫地經海路運送至將於香港國際機場限制區內設立的「空側海空聯運貨運碼頭」，再直接轉運海外，而無須再於香港進行清關。國際貨物亦可套用上述相反路線進口內地。這種聯運模式會提高跨境航空貨物中轉的效率。機管局將於2021年年底利用香港國際機場的現有設施，開展先導計劃，以確立整套上游和海空聯運的操作流程。

(ii) 跨境直升機服務

9. 《粵港澳大灣區發展規劃綱要》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。中國民用航空局已同意粵港兩地可開展跨境商用直升機服務的籌備工作。為此，我們正與深圳探討進一步發展大灣區內的跨境商用直升機服務，以期為高端旅客提供靈活的點對點跨境空中交通服務，強化大灣區的國際化營商環境。

(iii) 香港國際航空學院

10. 為進一步鞏固香港作為區內主要航空樞紐的領導地位，香港國際航空學院（「學院」）舉辦不同程度的培訓課程，包括機場管理、保安、航空交通管理和航空服務等專業的培訓課程。學院亦已推出分別相等於資歷架構第三和第四級的文憑和專業文憑課程，以切合業界培訓的需要。

11. 學院與法國國立民用航空學院合辦獲審批為相等於資歷架構第六級的課程的航空運輸管理高等碩士課程，首四屆課程學生來自本地以及「一帶一路」沿線國家。2021年8月，國家教育部批准內地航空業界高級管理人員從明年起報讀相關高等碩士課程，進一步拓闊該課程的地域涵蓋面。

國際航運中心

(i) 發展智慧及綠色港口

12. 香港港口有迫切需要於操作系統上採用先進技術，以趕上國際趨勢，提升其效率。業界傳統上非常依賴人手操作和紙本形式的工序，然而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，個別港口已開發一個共同平台以方便個別港口營運商、班輪公司、運輸車隊等海運及港口業持份者之間的數據共享。政府會與業界合作探討開發供港口營運商及其他持份者採用的港口社區系統，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。

13. 國際海運界愈來愈關注海洋污染和環境保護的議題。作為國際航運中心，香港一直透過不同措施推動綠色港口發展，並鼓勵業界採用更多可持續的航運措施。就此，我們致力確保本地法例符合國際海事組織有關環境保護的最新要求，亦加強與內地的合作，協同改善區域空氣質素。此外，政府亦積極推動遠洋船舶使用潔淨能源，例如探討具體方法在香港提供液化天然氣給遠洋船使用，以吸引更多使用液化天然氣的遠洋船停泊香港。

(ii) 發展航運業務

14. 為進一步促進高增值海運服務業的發展，並參照船舶租賃稅務寬減的推行工作，香港海運港口局轄下成立的海運業務委託人專責小組，已就向其他海運業主要持份者提供稅務寬減的經濟影響和細節進行研究，並向香港海運港口局提出稅務寬減的建議。經仔細考量，香港海運港口局已接納有關專責小組建議，為指定海運業務委託人，即船舶管理人、船舶代理及船舶經紀，提供半稅優惠（即以8.25%稅率課稅，為法團利得稅稅率16.5%的一半），藉以吸引更多相關海運企業落戶香港，從而進一步推動香港海運業蓬勃發展，並鞏固香港作為領先的國際航運中心的整體海運實力。下一步，政府即將開展有關法例的修訂工作，預期於2022年向立法會提交有關稅務寬減的法例修訂建議。

15. 同時，我們亦逐步在選定的地點成立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服務。位於倫敦、上海及新加坡的區域支援團隊已自2019年底起成立並開始運作。區域支援團隊服務已於2021年第二季度擴展至澳洲，並計劃於2022年第一季度前擴展至三藩市、東京和多倫多，屆時，服務將覆蓋大部分香港旗船舶經常到訪的地區。

(iii) 提升海事服務效率

16. 隨著數碼科技的發展，我們正聯同海事處和律政司展開利便香港註冊船舶使用電子證書的立法工作，為船東與船舶經營人提供便利，優化海事服務。相關的電子認證系統亦可防止偽造以提升保安程度。

(iv) 加強海上安全

17. 為加強海上安全及保障船上人員的安全，我們會制定具體法例以規管海上醉駕及藥駕，包括賦權執法機關可在海上交通事故發生後強制涉事各方接受酒精或藥物測試，以及進行突擊抽查和檢驗，以阻嚇海上醉駕及藥駕。

其他持續推行的主要措施

18. 除了在施政報告中的新措施外，我們在2021年會繼續推行多項現行的主要措施，詳見下文第19至46段。

國際航空樞紐

19. 香港在《基本法》下可自行負責民用航空的日常業務和技術管理，包括機場管理，以及經中央政府授權可與其他國家地區談判和簽訂民用航空運輸協議。憑此優勢，以及中央政府對香港航空業發展的堅實支持，特區政府將繼續推進香港航空業發展的策略，並利用香港國際機場位處大嶼山的區位優勢，打造具多元產業的「機場城市」，鞏固香港作為大灣區首要國際航空樞紐的地位。

(i) 繼續積極協助機管局推展香港國際機場三跑道系統工程

20. 機管局於2016年8月展開三跑道系統的工程，政府一直致力協助機管局推展工程。雖然2019冠狀病毒病疫情重創全球航空業，但我們對於香港作為國際航空樞紐仍然充滿信心。三跑道系統作為一項長遠發展計劃，其落成不但能夠應付長遠的航空交通需求，更能鞏固香港作為國際航空交通樞紐的戰略地位，配合《十四五規劃綱要》及《粵港澳大灣區發展規劃綱要》。機管局預計，當三跑道系統全面運作後，香港國際機場每年的客運能力約1億人次，而每年的貨運能力則約900萬公噸。另外，三跑道系統會創造大量就業機會，並為香港帶來長遠的經濟和社會效益。

21. 機管局已大致完成約650公頃的填海工程，並已於今年6月完成鋪設長3 800米的第三條跑道。第三條跑道及相關基礎建設計劃於2022年啟用，而現有北跑道將隨後關閉約兩年，重新配置成為新的中跑道。運輸及房屋局及機管局會繼續向立法會經濟發展事務委員會適時匯報三跑道系統計劃的最新進展。

(ii) 拓展多式聯運網絡及設施

22. 除了上文提及的海空貨運多式聯運安排，我們亦一直擴展香港國際機場的旅客多式聯運網絡，以強化香港國際機場作為國際航空樞紐的地位。其中，參照現時海天碼頭的運作概念和模式，機管局正在興建「多式聯運中轉客運大樓」（「中轉大樓」）。中轉大樓將以封閉式行車橋連接港珠澳大橋香港口岸人工島（「香港口岸人工島」），並會提供雙向「陸空轉乘」封閉式巴士接駁服務，讓中轉旅客從珠海口岸或澳門口岸乘坐巴士後，無需辦理香港入境手續即可直接進入機場限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。預計有關項目將於2022年年底啟用。

(iii) 提升香港國際機場處理空運貨物的能力

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

24. 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。預計有關工程於 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 公頃的土地正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。

25. 就高價值空運貨物的發展，香港國際機場在過去四年獲得三個國際航空運輸協會關於處理高價值溫控空運貨物的認證，包括成為醫藥品冷鏈運輸（CEIV Pharma）認證及鮮活貨物運輸（CEIV Fresh）認證的認可合作夥伴機場，另有兩家空運貨站亦獲得的活生動物運輸（CEIV Live Animals）認證，足證香港國際機場在處理高價值溫控空運貨物的能力。

(iv) 香港和珠海的機場合作

26. 機管局自 2006 年以專營權模式經營管理珠海機場，成績理想。隨著港珠澳大橋啟用，為兩地機場的進一步合作提供契機，通過結合珠海機場的內地航空網絡與香港國際機場的國際網絡，可加強大灣區整體的航空優勢，讓香港可在航空產業發揮國內國際雙循環的重要角色。

27. 中央政府支持機管局以市場化規則入股珠海機場，以擴大服務兩地乘客的腹地。我們期望透過加強多式聯運的安排（例如空轉海、空轉陸等），將珠海機場約 80 多個國內航點與香港國際機場超過 170 個國際航點有機結合，提升整體的客貨運競爭力及通達性，加強香港國際機場在大灣區整體的航空優勢，務求可優勢互補和釋放香港及珠海機場最大的經濟效益，驅動兩地的長遠經濟發展。

28. 機管局和珠海機場當局均有意加強合作，並正就入股的安排和細節進行商討。我們同時希望與廣東省在珠海共同打造一個高端航空產業群，涵蓋飛機維修工程、飛機零部件代工生產和配送、飛機工程專業研究和航空業技術專才培訓等，以期結合港珠兩地的比較優勢和加強兩個機場之間的協同效應。

(v) 打造香港發展成為國際航空培訓樞紐

29. 按《十四五規劃綱要》及《粵港澳大灣區發展規劃綱要》對香港鞏固國際航空樞紐地位的明確支持，我們致力強化香港作為航空管理培訓中心的功能。

30. 為配合學院的中長遠發展，政府接納了機管局的建議，在港珠澳大橋香港口岸人工島發展計劃預留土地興建學院的永久校園及宿舍，此舉有助香港發展成為大灣區以至區內領先的航空管理培訓樞紐。屆時，學院可擴大招生，除了本地學生，亦可招收來大灣區、內地各省市及海外的新生，這亦有利於吸納世界各地的師資，對於發展香港作為民航培訓樞紐有正面作用。

(vi) 繼續支持機管局把香港國際機場發展成機場城市

31. 機管局正逐步實現其「機場城市」藍圖，充份利用香港國際機場獨特的地理位置優勢，把握香港各項新基礎建設所帶來的機遇，以及透過不同的發展項目，結合機場和相關產業，發揮強大協同效應，強化香港機場的國際航空樞紐功能，並為香港建造一個新地標。「機場城市」的相關主要發展項目包括「SKYCITY航天城」、港珠澳大橋香港口岸人工島上各項發展，以及「航天走廊」。

32. 「SKYCITY航天城」方面，首個酒店項目將於2021年年底落成，提供1 200間客房及配套設施。連同零售、餐飲和娛樂及其他項目，「SKYCITY航天城」首階段發展項目預期將於2021年至2027年分期完成。

33. 在香港口岸人工島上的各項發展及「航天走廊」項目，目前均在規劃或設計階段。其中，機管局將會在香港口岸人工島上興建自動化停車場，供來自廣東及澳門的自駕旅

客經港珠澳大橋來港，並在泊車後經中轉大樓於香港國際機場轉飛海外，或在辦理入境和清關手續後進入香港。機管局亦將興建「航天走廊」，連接香港口岸人工島和「SKY CITY 航天城」，供行人及自動駕駛車輛使用。「航天走廊」的自動駕駛系統未來更會延伸至東涌市中心，以加強機場島、香港口岸人工島和東涌之間的交通接駁。

34. 長遠而言，機管局將透過優化區內的交通配套及海濱設施，將「機場城市」的構思與東涌及鄰近地區融合，為整個北大嶼山地區注入新的發展元素和經濟機遇。

(vii) 繼續爭取新的民航伙伴，並優化現有民航伙伴民航協定

35. 截至2021年9月底，我們已經與67個民航伙伴簽訂民航協定。在大約140個「一帶一路」沿線國家當中，香港已經與大約50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3個民航伙伴（俄羅斯、盧森堡及蒙古）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。

36. 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。

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

37. 海運及港口業屬環球業務，表現容易因國際政治經濟形勢變化有所浮動。本港海運業在2019冠狀病毒病及緊張的中美關係下，正面臨前所未見的挑戰。政府會繼續與業界密切溝通，攜手制定全方位策略，利便業界營運，並加強推廣和人才培訓工作，從而鞏固香港作為國際海運中心的地位。

38. 就促進香港高增值海運服務的發展而言，政府於去年修訂法例，為船舶租賃及海事保險業務提供稅務優惠。在船舶租賃方面，《2020年稅務（修訂）（船舶租賃稅務寬減）條例草案》於2020年6月獲立法會通過，並追溯至同年4月1日生

效，為合資格船舶出租商和船舶租賃管理商的合資格利潤分別提供免稅和半稅優惠，藉此發展香港成為亞太區的船舶租賃中心。至於海事保險方面，《2020年保險業（修訂）條例草案》於去年7月獲立法會通過，當中為包括海事保險業在內的合資格保險業務提供一半利得稅寬免，並於今年3月19日實施。

39. 就提升香港在國際海運界的地位而言，有賴政府與業界攜手努力，國際航運公會在2019年於香港成立首個海外辦事處。此外，有賴業界和政府共同努力對香港的海運優勢加以推廣，波羅的海國際航運公會（BIMCO）於去年9月宣布通過《BIMCO法律及仲裁條款2020》，將香港列為四個指定仲裁地之一，與倫敦、紐約及新加坡看齊，證明香港已成功躋身世界頂級海事仲裁中心。

40. 我們亦會繼續加強與大灣區港口合作，探討與廣東省港口城市成立溝通平台，加強兩地港口的溝通協作，善用各自不同的競爭優勢，達至優勢互補，促進大灣區港口群的健康發展。

41. 至於推動海運業的人才發展方面，政府除了與業界組織協作開展人力資源推廣活動外，一直持續推行「海運及空運人才培訓基金」（「基金」）下的各項原有計劃、探討優化措施，並推出新計劃，例如「海事培訓支援計劃」，以配合業界的人力需求。截至2021年7月，「基金」下的各項計劃已累計惠及超過12 500名學生和現職海運及航空業人士。「基金」在短期內更會推出「海事服務業見習計劃」和「海事專才獎學金計劃」，分別鼓勵高增值海事服務公司為新入職僱員提供系統化定制的見習培訓，以及資助現職海運從業員到外地修讀香港沒有開辦的海事專業碩士課程，從而進一步支援香港高增值海事服務業的長遠發展。

區域物流樞紐

42. 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20%，當中物流業佔本地生產總值的2.9%（約806億港元），並為約4.6%的就業人口提供約17萬6千個職位。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。除了上文提及有關海空聯運貨運服務，促進大灣區物流，以及第24至26段各項加強香港作為區域空運貨物樞紐的措施外，我們亦會繼續推行下列措施以支援香港物流業界發展高增值物流，鞏固我們的競爭優勢，抓緊《十四五規劃綱要》和大灣區發展的機遇—

(i) 推行第三方物流服務供應商資助先導計劃，以鼓勵物流業通過科技應用提升效率及生產力

43. 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。為維持香港物流業界的競爭力，我們已於2020年10月12日正式推出一項總值三億元的「第三方物流服務供應商資助先導計劃」（「先導計劃」），為第三方物流服務供應商提供資助，鼓勵物流業透過科技應用提升效率及生產力。先導計劃同時涵蓋為設立管制空運貨物安檢設施所須購買並符合民航處標準的安檢設備，包括X光檢查設備及爆炸物痕量探測設備。

44. 先導計劃以「一比一」配對原則進行，每間企業的累計資助額上限為100萬元，預計可惠及約300間物流企業。截至2021年9月30日，先導計劃共通過資助101個項目，涉及款項約港幣6,600萬元。

(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

45. 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，我們已完成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。上述兩幅用地會分階段通過招標形式出售，當中的青衣用地定於2021年12月出售，以發展多層港口後勤兼現代物流設施，支援港口及物流業的運作。視乎市場對上述批地計劃的反應，我們會考慮就青衣另一幅物流用地進行可行性研究。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，以推動高增值第三方物流業的發展。

46. 我們會繼續和業界攜手合作，推動大灣區物流信息的互聯互通，完善海陸空多式聯運，積極發揮香港區域物流樞紐的角色。

委員意見

47. 我們歡迎委員就上述措施提供意見。

運輸及房屋局
運輸科
2021年10月