

2020年12月14日會議
資料文件

立法會經濟發展事務委員會
2020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 2020 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. 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。在2019年，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2019冠狀病毒病疫情的影響，客運需求大幅下降，但醫療物資、生產零部件、食物、跨境電商等空運需求持續。我們注意到今年首10個月的客運量比去年同期大幅減少86%至870萬人次，而貨運量較去年同期則下跌8%至360萬公噸；客運航班升降量雖然同比減少75%，但貨運航班升降量卻增加了18%，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，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，及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、擴大香港的航空網絡以及與中國民用航空局密切合作優化空域。

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2019年處理了約1 830萬個標準貨櫃，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300班貨櫃班輪，前往全球約420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。

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2020年會推行的新措施見下文第7至13段。

(i) 機場城市

7. 港珠澳大橋香港口岸人工島（「香港口岸人工島」），毗鄰香港國際機場和機場島上的各項重點發展項目（例如航天城、高端物流中心和亞洲國際博覽館二期發展），具備優良條件發展成為服務粵港澳大灣區以至全世界的「機場城市」的重要部分。繼2018年邀請機管局就香港口岸人工島上的發展提交建議，機管局已在今年7月提出建議構思，計劃在香港口岸人工島發展自動化停車場，供來自廣東及澳門並經港珠澳大橋前往機場轉飛海外或訪港的自駕旅客使用。其中，「陸轉空」旅客可以在自動化停車場停泊其私家車後，

經位於機場限制區內的多式聯運中轉客運大樓，直接前往閘口登機而無需入境香港。而其他訪港旅客，則可於泊車後經香港口岸旅檢大樓辦理過關手續進入香港。停車場採用自動化機械裝置，為駕駛者提供便捷的泊車服務及順暢的過關體驗。

8. 此外，機管局亦計劃推展「航天走廊」項目，將興建連接航天城與香港口岸人工島的橋樑系統，利用自動駕駛運輸系統加強整體交通網絡及容量，將航天城、港珠澳大橋香港口岸和香港國際機場連成一體。機管局下一步更計劃將「航天走廊」的自動駕駛運輸系統延伸至東涌市中心，並整合機場島東側的沿海海濱道路，建立一個連接東涌市中心、機場島及香港口岸人工島的完整及環保的交通接駁系統。近年，自動駕駛車輛相關的技術發展蓬勃，可減少因人為失誤而引致的道路安全風險。為此，運輸署正積極研究法例修訂，以締造有利條件，促進自動駕駛車輛的發展和應用。

9. 長遠而言，政府亦接納了機管局的建議，在香港口岸人工島興建香港國際航空學院及宿舍設施，加強人才培訓，讓更多香港青年加入航空業；以及預留香港口岸人工島部分土地以發展空運物流及興建機場社區的相關支援設施等用途。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。

(ii) 香港及珠海機場的合作

10. 機管局一直本著互惠互利的精神，與內地機場尋求業務合作。過往香港國際機場亦有透過投資及機場管理，協助提升內地機場的管理和服務水平，同時加強香港機場與內地的聯繫，以方便旅客來往香港、珠三角和世界各地。

11. 機管局自2006年以專營權模式經營管理珠海機場，成績理想。隨着港珠澳大橋啟用，為兩地機場的進一步合作提供契機，通過給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。

12. 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。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，加強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。

(iii) 跨境直升機服務

13. 《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，以強化粵港澳大灣區的國際化營商環境。我們期望有關的籌備工作能有助跨境直升機服務突破現時的瓶頸，以提供快速和靈活的點對點跨境空中交通服務，將香港與大灣區以至整個廣東省內主要城市的距離大大拉近，支持區內多元化經濟發展。

其他持續推行的主要措施

14. 除了在施政報告中的新措施外，我們在2020年會繼續推行多項現行的主要措施，詳見下文第15至38段。

國際航空中心

(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

15. 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及區域航空交通樞紐的戰略地位。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可達1億人次，而每年的貨運能力則增加至約900萬公噸。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。

16. 現時，三跑道系統工程的工期剛剛過了一半，約三分之二的填海土地已鋪設至所需交付水平。填海工程、第三條跑道及三跑道客運大樓的工程、二號客運大樓的擴建，和各項政府設施的建造，均繼續進行中。機管局預計分別於2022年及2024年啟用第三條跑道及三跑道系統。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，適時向議員匯報三跑道系統計劃的各項最新進展。

(ii) 拓展多式聯運網絡及設施

17. 憑着綜合的多式聯運網絡及服務，香港國際機場一直是香港面向世界及大灣區的「雙門戶」。旅客可經香港國際機場提供的跨境客車、跨境轎車和跨境快船，來往大灣區和世界各地。2019年，每日約有550班編定的跨境客車從香港國際機場前往內地超過110個目的地。海天客運碼頭則為中轉旅客提供便捷的海空聯運跨境快船來往香港與九個珠三角口岸¹。2019年全年，海天客運碼頭的中轉客運量約為219萬人次。

18. 為鞏固和進一步提升香港作為國際航空樞紐的地位，運房局於2019年2月與中國民用航空局簽訂備忘錄，以擴大《內地和香港特別行政區間航空運輸安排》。在擴展內地與香港之間多式聯運代號共享的安排下，跨境陸路和海路交通工具營運商可與兩地指定航空公司進行代號共享安排。旅客可以同一張機票接駁各種跨境陸路和海路交通工具，前往內地不同城市，進一步擴展本港機場在內地提供服務的腹地。

19. 隨著多式聯運代號共享安排的擴展，機管局積極擴展聯運網絡及服務。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

¹ 目前，海天客運碼頭提供客輪往來九個珠三角口岸，分別是深圳蛇口、深圳福永、東莞虎門、廣州蓮花山、廣州南沙、中山、珠海九洲、澳門外港客運碼頭與澳門氹仔。

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樓，為旅客提供優質和便利的服務。

20. 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年年底啟用。

(iii) 提升香港國際機場處理空運貨物的能力

21. 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，以支持轉運、跨境電子商貿及高價值空運貨物的發展。

22. 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。有關工程於 2019 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。

23. 就高價值空運貨物的發展，香港國際機場在過去三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，而於 2020 年 3 月，香港國際機場的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。我們亦會與機管局積極研究各項促進本港轉運的便利措施，保持香港國際機場作為國際航空貨運樞紐的競爭力。

(iv) 讓香港發展成為國際航空培訓樞紐

24. 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」），截至2020年3月已為超過109 000名學員舉辦了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。繼去年推出相等於資歷架構第三級的航空營運文憑後，學院亦於今年9月推出相等於資歷架構第四級的航空管理專業文憑課程，為航空營運文憑畢業生及業界從業員提供兼讀制課程，以進修增值為本，涵蓋航空管理多個範疇，切合業界培訓的需要。

25. 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，首三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。航空運輸管理高等碩士課程已於今年8月完成香港學術及職業資歷評審局（「評審局」）的本地評審程序，獲審批成為相等於資歷架構第六級的課程。評審局的評定足證航空運輸管理高等碩士課程具認可的廣度和深度。

26. 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。

(v) 繼續支持機管局發展機場「SKYCITY航天城」

27. 機管局正積極推進「SKYCITY航天城」發展項目。首間酒店項目的工程已大致完成，預計於2021年開業，將提供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。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，長遠更有助推動香港國際機場由「城市機場」發展成一個獨一無二的「機場城市」，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。

(vi) 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。

28. 截至2020年11月底，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3個民航伙伴（巴林、埃及和英國）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。

29. 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

30. 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。

31. 就促進香港高增值海運服務的發展而言，政府已分別於本年6月及7月修訂法例，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》於本年6月獲立法會通過，並追溯至本年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》經立法會通過，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。

32. 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12月宣布，決定把香港列為其海事合約的標準爭議解決條款中的其中一個仲裁地點，仲裁地點包括倫敦、紐約及新加坡。該公會轄下的文件委員會已討論並審閱有關條款的具體細節，並剛在本年10月初正式發佈有關條款。

33. 為鼓勵更多海運業業務委託人落戶香港，政府已委託香港海運港口局轄下由業界組成的專責小組，着手研究稅務優惠措施，希望吸引各類海運企業選擇以香港作為業務基地，持續有效地推動本港高增值海運服務的發展。

34. 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。同時，我們亦逐步在選定的經濟貿易辦事處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。首階段分別位於倫敦、上海及新加坡的區域支援團隊已經由2019年底起成立並開始運作。

35. 至於推動海運業的人才發展方面，政府繼2019年向「海運及空運人才培訓基金」（「基金」）注資兩億元後，一直持續推行基金下的各項原有計劃和探討優化措施，並推出新計劃，例如「本地船舶業能力提升計劃」，以配合業界的人力需求。截至2020年10月，基金下的各項計劃已累計惠及超過10 300名學生和現職海運及航空業人士。

區域物流樞紐

36. 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3.1%（約850億港元），並為約4.6%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。

(ii) 推行先導計劃，為第三方物流服務供應商提供資助，鼓勵物流業通過科技應用提升效率及生產力

37. 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。為維持香港物流業界的競爭力，我們於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。

(iii) 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

38. 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。我們計劃於2021年起分階段通過招標形式出售上述兩幅用地，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。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。

委員意見

39. 我們歡迎委員就上述措施提供意見。

運輸及房屋局
運輸科
2020年12月