

2023年10月30日會議  
討論文件

## 立法會經濟發展事務委員會

### 2023年施政報告

#### 運輸及物流局方面的政策措施

#### 引言

本文件旨在闡述在 2023 年施政報告中政府將推行的措施，以鞏固和提升香港作為國際航空和航運中心及物流樞紐的地位。

2. 香港憑著優越的地理位置、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，絕對有充分條件成為世界首屈一指的國際航空樞紐及國際航運中心。中央政府於《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》（國家《十四五規劃綱要》）及《粵港澳大灣區發展規劃綱要》亦確立了香港作為國際航空樞紐及國際航運中心的地位。隨著香港踏上全面復常之路，香港的航空及航運業務逐漸復蘇，但同時亦面對不少挑戰，包括全球經濟情況、其他城市和港口的競爭，以及業界的人手問題。為了提升香港航空、航運及物流業的長遠競爭力以及落實國家策略，我們繼續積極在推動建設、培育人才、提升效率及加強聯繫等層面上，推展下文列出的一系列政策措施。

#### 具體措施

##### 國際航空樞紐

3. 自香港於今年年初恢復全面通關以來，香港的航空交通一直穩步復蘇。至2023年9月，約115家航空公司提供航班來往香港國際機場與全球約180個航點，航點數目約為疫情前的八成。客運方面，截至2023年10月中，香港國際機場的每日客運量已回復至疫情前（2019年）的約六成，預計會在今年年底進一步回復至疫情前八成，並於明年完全恢復。

貨運方面，雖然香港國際機場於2022年榮膺全球最繁忙的貨運機場，但受全球經濟前景不明朗和地緣政治影響，香港國際機場於2023年首九個月的貨運量比較疫情前2019年同期下跌11%，比較2022年同期則下跌約1%。整體航班升降量方面，於今年首九個月已回復至疫情前的約60%，較2022年同期比較則上升99%。

4. 為了長遠保持香港作為國際航空樞紐的地位，並充份把握大灣區發展帶來的機遇，我們會繼續推展各個機場發展項目，鞏固香港國際機場在航空貨運上的領導地位，加強香港國際機場與大灣區其他城市的連繫和合作，引進高新科技，以及提升香港國際機場及香港航空業的競爭力。

**(i) 繼續全力支持機場管理局(機管局)推展香港國際機場三跑道系統項目**

5. 由概念建構至落實執行，政府一直積極支援機管局推展三跑道系統項目。全長3 800米的第三跑道及相關滑行道已按計劃於2022年正式啟用，標誌着三跑道系統項目自2016年8月動工以來的一個重要里程碑。機管局正繼續全力推展三跑道系統項目的餘下工程，包括重新配置中跑道、擴建二號客運大樓(T2)、建造T2客運廊及興建新的旅客捷運系統和高速行李處理系統。機管局目標於2024年完成三跑道系統，並會因應客運需求，循序分階段啟用相關的客運設施。

**(ii) 構建機場城市**

6. 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。

7. 其中，機管局正在港珠澳大橋香港口岸人工島上發展自動化停車場，讓廣東及澳門的自駕旅客經港珠澳大橋來港，並在泊車後經「海天中轉大樓」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。相關工程正在進行。至於連接香港口岸人工島和「SKYCITY航天城」的「航天走廊」，相關工程亦已展開，預計在2025年起利用自動駕

駛系統接載乘客。機管局下一步計劃延伸「航天走廊」的自動駕駛運輸系統至東涌市中心，並命名為「機場東涌專道」。

### **(iii) 開拓貨運機遇**

8. 香港國際機場在2022年蟬聯全球最繁忙的貨運機場。為鞏固此地位，機管局一直致力提升香港國際機場處理空運貨物的能力。

9. 一方面，機管局抓緊跨境電商所帶來的機遇，與機場社區合作興建和擴建空運貨物處理設施。其中，位處機場島南貨運區過路灣的高端物流中心已於2023年10月落成啟用，而敦豪位於香港國際機場的中亞區樞紐速遞貨運中心的擴建部份，亦將於2023年11月正式開幕，將大大提高香港國際機場處理與跨境電商相關空運貨物的能力。

10. 另一方面，為拓展香港國際機場在大灣區的貨物腹地，機管局亦會繼續發展香港國際機場與大灣區之間的海空貨物聯運。在此安排下，機管局於東莞設立的「香港國際機場物流園」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」，無須重複安檢程序而直接透過香港國際機場的網絡轉運海外。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。機管局自2021年年底開始利用香港國際機場的現有設施進行先導計劃，運行至今順暢。機管局亦於2023年2月與東莞市政府簽訂合作框架協議，以進一步發展海空貨物聯運，包括於東莞興建「香港國際機場物流園」的永久設施，預計相關永久設施的首階段發展會於2025年年底前完成，達至每年可處理100萬噸貨量。

### **(iv) 進一步拓展多式聯運客運網絡**

11. 為抓緊大灣區發展所帶來的機遇，服務香港與大灣區其他城市之間不斷增長的交通需求，以及提高內地旅客經香港來往世界各地的便利，香港國際機場的「海天中轉大樓」已於2023年8月啟用，來往「海天中轉大樓」和港珠澳大橋澳門口岸的穿梭巴士服務亦已開通。機管局現正與珠海當局積極籌備來往「海天中轉大樓」和港珠澳大橋珠海口岸的穿

梭巴士服務。待相關服務開展後，「經珠港飛」客運服務亦將會開通，讓內地及國際旅客可經港珠澳大橋無縫穿梭珠海及香港國際機場，以「空-陸-空」方式經香港國際機場往來內地和全球各地，達至香港國際機場和珠海機場的優勢互補。

**(v) 提升香港國際機場旅客體驗**

12. 為了提升香港國際機場旅客的體驗，機管局一直致力引進高新科技，目標把香港國際機場建設成智慧機場。其中，機管局將由 2024 年起於香港國際機場引入「輕捷」系統，旅客在安檢期間將無須從手提行李內取出液體、噴霧類物品或凝膠，以及手提電腦等電子裝置，也可以完成手提行李安檢，令整個程序更有效率。此外，「登機易」自助生物特徵識別系統於 2023 年開始在辦理登機手續、託運行李、通過保安檢查及登機流程上應用，讓離港旅客以容貌作為身分認證通過上述檢查點。機管局現正向更多航空公司推廣使用「登機易」，目標於 2026 年內讓相關服務覆蓋八成香港國際機場離境旅客，進一步提升機場處理旅客的效率。

**(vi) 加強綠色機場建設**

13. 香港作為國際航空樞紐，把香港國際機場打造成低碳、具氣候應變能力的「綠色機場」是我們的目標。機管局已經訂立 2050 年淨零碳排放目標，中期目標是於 2035 年減少實際排放量 55%。為實現這個中期目標，機管局已訂定詳細行動計劃。具體措施包括把機場禁區車輛電動化、於 2030 年年底前大幅增加電動車充電站至超過 1 320 個、實行地勤設備共用計劃、試驗使用氫能源，以及推出「香港國際機場業務夥伴減碳支援計劃」等。

14. 此外，面對越來越多航空公司加大使用可持續航空燃料，我們須確保使用可持續航空燃料的航機仍可如常使用香港國際機場。就此，機管局會採取措施協助推動航空公司可在香港注入可持續航空燃料，包括協調香港國際機場燃料基礎設施營運商取得可持續發展標準認證，以及與相關政府部門協作簡化運送及儲存可持續航空燃料的審批程序等。政府也會監察可持續航空燃料的發展趨勢和接觸業界持分者，以

制定適合香港的未來路向，進一步鞏固香港國際機場在綠色及可持續發展方面的全球優秀地位。

**(vii) 香港和珠海的機場合作**

15. 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。機管局與珠海市政府於2022年11月簽訂合作諒解備忘錄，以深化香港國際機場與珠海機場的合作，包括開通「經珠港飛」直通客運服務、探索發展港珠國際貨運業務、於珠海打造高端航空產業群，以及積極商議機管局入股珠海機場等。機管局現正與珠海市政府跟進相關事宜。我們期望盡早落實相關合作，以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。

**(viii) 應對人手短缺問題**

16. 我們會從多方面支持香港航空業的人力資源發展。為應對香港航空業目前面對的人手短缺問題，除了機管局會繼續與業界合作加強本地招聘力度、改善機場工作環境，以及由業界探索改善機場員工薪酬待遇的空間之外，我們亦會繼續推行「運輸業輸入勞工計劃 – 航空業」，在保障本地就業的前提下，讓航空業界輸入勞工以填補機場前線非管理級職位空缺。計劃首輪申請已於2023年7月結束，並於2023年8月完成審批。來自28家公司的申請獲批，涉及2 841個輸入勞工配額。首批輸入勞工會於本月起開始來港工作。

17. 至於長遠的人才供應，我們會繼續透過海運及空運人才培訓基金下各個資助及獎勵計劃，以及香港國際航空學院所提供的航空管理專業培訓課程，為香港航空業培育航空業人才，支持香港航空業的長遠發展。

**(ix) 擴展航空網絡**

18. 為回應市場需求並把握好三跑道系統項目帶來的機遇，我們會繼續積極爭取新的民航伙伴，並優化現有民航協定。在2023年1月至10月間，我們與3個民航伙伴(德國、阿拉伯聯合酋長國及緬甸)更新、檢討或擴大了雙邊民航安排。我們會繼續積極檢討市場對航空服務的需求，並適時

與我們的民航伙伴展開航權談判，以擴展香港的航空服務網絡。

**(x) 完善飛機租賃稅務優惠制度**

19. 2022年施政報告中提出將進一步完善飛機租賃稅務優惠制度(飛機租賃稅制)，並打造香港成為區內租賃飛機的首選地。我們計劃於今年年底前向立法會提交條例草案以修訂《稅務條例》(第112章)，以引入措施優化飛機租賃稅制，包括為合資格飛機出租商就購置飛機的資本開支提供稅務扣除、擴大飛機租賃稅制容許的租約及飛機租賃活動的類型和範圍、容許扣除因購置飛機所招致的利息開支，以及訂明門檻要求以符合經濟合作與發展組織的規定。

**國際航運中心**

20. 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2022年處理了近1 700萬個標準貨櫃，其中近六成屬於轉運貨物。香港港口的班輪服務航班頻密且覆蓋面廣—每星期有逾240班國際貨櫃班輪，連接全球逾460個目的地。香港船舶註冊以總噸位計算位列世界第四。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約佔全球商船的總載重噸位的10%。我們現有逾1 100間與港口及航運相關的公司，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，涵蓋港口服務、船舶營運和管理、船務經紀和代理、航運金融、海事保險、海事法律和仲裁服務，以及船級社和船舶檢驗等；香港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。

**(i) 海運及港口發展策略行動綱領**

21. 為進一步推動香港國際航運中心的發展，運輸及物流局正聯同海運及港口發展策略專責小組及航運業界代表積極謀劃，目標在今年年底前就以下策略提出行動綱領，包括：

- (一) 提升船舶融資、海事保險、海事仲裁和船舶管理等業務，讓香港成為全球領先的高端航運服務市場；
- (二) 助力全球海運和港口業務向零碳排放轉型；
- (三) 推動航運智能化和數字化發展；及
- (四) 推進粵港澳大灣區及國際航運界的交流協作。

**(ii) 推動發展航運高增值服務**

22. 我們將透過運輸及物流局下的海運及港口發展專員統籌有關政府部門及海運及港口業持份者，以產業導向推動航運發展，尤其是海事法律、保險、船舶融資等優勢專業服務，並與業界合作發展航運優勢。

23. 我們亦不斷優化香港船舶註冊處的服務。香港船舶註冊處目前已在倫敦、上海、新加坡、悉尼、三藩市、東京和多倫多等七個地點設立了區域支援團隊，為船東提供更快捷、直接的支援。同時，我們會積極檢視現行船舶註冊制度以提升服務，加強與現有船東聯繫及開拓具潛力的市場，鞏固香港船舶註冊在全球的領先地位。就此，海事處正就提升船舶註冊服務進行研究，有關方向或措施將在2023年底發表的行動綱領中公佈。

**(iii) 擴大本地海運網絡**

24. 政府致力推動高增值海運服務發展，打造香港成為領先的國際航運中心。2020至2022年期間，政府已先後為船舶租賃、海事保險業務以及航運業商業主導人（包括船舶代理、船舶管理和船舶經紀業務）推行稅務寬減措施。

25. 為進一步擴大本地海運網絡，投資推廣署將加大力度招納更多航運業商業主導人和海外航運公司在香港設立和拓展業務，帶來更多海運相關業務及商業活動。我們會繼續積極向國際及內地的企業宣傳香港的強項，包括高增值海運服務（如船舶管理、船舶融資、海事保險等）、普通法制度以及優惠稅制等。由香港海運港口局主辦的業界年度盛事第七屆「香港海運週」將於2023年11月19至25日舉行，推廣香

港作為海運業務的首選地。運輸及物流局亦會在今年12月將帶領香港海運港口局和業界代表團參加在上海舉辦的國際海事技術學術會議和展覽會，亦是亞洲最大、世界第二大的海事會展。我們將在展覽會上設立中國香港館，與參與展館的6間具國際背景在香港航運公司和機構協力推廣香港作為大灣區內的高增值航運服務中心。

#### **(iv) 發揮海事仲裁國際地位**

26. 香港一直是亞太地區重要的爭議解決中心。在「一國兩制」下，香港擁有多項制度優勢，包括完備的司法架構和普通法制度、豐富的仲裁機構選擇，以及中國作為《紐約公約》仲裁締約國的優勢（及其適用範圍擴大至香港）。有賴政府與業界攜手努力，波羅的海國際航運公會（BIMCO）的《BIMCO法律和仲裁條款2020》已將香港列為全球海運業通用的標準合同中四個指定仲裁地之一，印證香港在海事仲裁領域的領先地位。

27. 為發揮香港海事仲裁的國際地位，我們會繼續向內地以及海外的海運企業推廣香港的法律服務，積極鼓勵它們選用香港作為仲裁地。一方面，這將有利內地企業在熟悉環境下解決海事爭議，協助「內資走出去」。另一方面，我們會與更多國際海運組織加深合作，包括深化波羅的海國際航運公會和國際航運公會在香港的營運活動，促進國際海運企業以香港作為跳板走進內地市場，輔助「外資引進來」。綜合而言，這將充分發揮我們「背靠祖國、聯通世界」的獨特制度優勢。

#### **(v) 強化大灣區協作**

28. 國家《十四五規劃綱要》及《粵港澳大灣區發展規劃綱要》均明確提出建設大灣區世界級港口群以及加強粵港澳港口的國際合作。在此發展框架下，香港會繼續憑藉自身的獨特優勢和戰略地位貢獻整個大灣區和國家的高質量發展。

29. 運輸及物流局與廣州市港務局已在2023年5月簽訂《穗港大灣區港航事務合作協議》，建立雙方港口及航運事務溝通合作機制。我們會定期舉行會面及交流會，研究港航事務合作事項，加強宣傳和人才交流。為加強香港與其他大

灣區港口的相關合作，我們會繼續與大灣區海運業界舉辦年度盛事，並就籌辦下一屆大灣區國際航運論壇與業界展開工作，共同打造大灣區航運論壇品牌、宣傳大灣區港口群綜合實力以及推動加強大灣區港口協作。

**(vi) 培育海運人才**

30. 「海運及空運人才培訓基金」（「基金」）自2014年成立以來，政府已兩度注資，承擔總額為五億元，以延續和提升對相關行業人力發展及推廣的支援。「基金」透過推行多項資助措施和獎學金計劃，已累計惠及超過17 000名學生和現職海運及航空業人士。「基金」亦資助海運業界組織和專業團體所舉辦的推廣和宣傳活動，參與人數至今接近85 000人。在2023/24年內，我們會就「基金」下的三項資助計劃推行優化措施，包括提高資助金額、延長資助期限及擴大計劃涵蓋範圍，以持續吸引和挽留海運人才。

31. 此外，我們會深化與業界各專業組織和學術團體合作，向市民推廣香港航運服務業的專業形象和發展機會。我們亦會與大灣區港口群共同促成學術機構的合作，強化師資交流，提供多地海事培訓課程，加強海運人才培訓。

**(vii) 發展智慧及綠色港口**

32. 面對樞紐港之間日趨激烈的競爭，香港港口既要保持其獨特優勢，也須推動航運和港口業在業務流程和運作上更廣泛應用數碼科技。政府正積極推動智慧港口，通過建立數碼化港口社區系統，促進航運、港口及物流業持份者信息互聯互通，增強港口競爭力。政府自2023年開始分階段建立和試用數碼共享平台，首階段集中處理冷鏈貨物，並計劃在2025年實現更廣泛使用有關平台。新平台能促進港口社區持份者溝通和獲取資訊，以精簡港口運作，優化多方協調，有助減少貨物處理時間及成本，提升港口效率，從而增強香港港口的整體競爭力。

33. 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，包括研究提供新型潔淨能源加注的可行性，吸引更多遠航船舶停泊在港加注綠色能源，並鼓勵業界採用更多可持續的航運措施。就此，我們會聯同環境及生態局展開

為本地船舶及遠洋船提供綠色甲醇加注的可行性研究，並於明年內公布行動綱領，落實建設加注設施和供應鏈，以應對業界對綠色甲醇持續上升的需求，吸引更多遠航船舶停泊在港加注綠色能源。我們亦會推展為遠洋船提供液化天然氣加注的準備工作，包括技術研究和設置。

## 國際物流樞紐

34. 憑藉作為國際航空樞紐和國際航運中心的優勢，加上處理高價值貨物的先進技術和專業知識、高效便捷的貨物清關，以及其他制度上的優勢(包括自由港、簡單低稅制和健全法律制度等)，香港一直是亞洲區內的重要物流樞紐，亦是內地與世界各地進行貿易的重要門戶。結合完善的海陸空多式聯運網絡，香港在促進區內貨物流通上一直扮演着舉足輕重的角色。特區政府十分重視物流業，一直以來為物流業發展提供有利的營運環境，並透過與業界以及香港物流發展局的共同努力，推出不同措施，支持及促進香港物流業的持續發展。除了加強香港作為國際航空樞紐和國際航運中心的地位外，我們還通過加強多式聯運、提升基礎設施、鼓勵科技應用和提升人才培訓，提高香港物流業的競爭力，以把握國家《十四五規劃綱要》和大灣區建設所帶來的發展機遇。

### *(i) 《現代物流發展行動綱領》*

35. 特區政府會繼續與物流業界同心合力，抓緊國家及區域高速發展所帶來的龐大機遇。為加速實現物流業的高質量發展，使香港成為區內的可持續現代化、高增值的智慧物流樞紐，我們已於今年年初展開有關制訂物流業發展行動綱領的工作，徵詢了香港物流發展局、立法會和物流業界的意見，攜手制訂物流發展策略。我們會在今年內發表《現代物流發展行動綱領》，朝著智慧化、現代化、綠色及可持續化、國際化及便利化等方向，提出前瞻性推動物流業可持續發展的策略和行動以滿足物流業短、中和長期發展需要，目標是鞏固香港現有優勢，結合物流業各界所長，共同營造有利的環境讓行業持續穩健發展，為香港物流業揭開新篇章。

36. 為提供適當的營運環境促進現代物流服務在香港的持續發展，我們會於新發展區打造多元化的現代物流圈，提供多種功能的現代物流用地，例如冷鏈貯存、電商物流等，創造產業協同／群聚效應，增加物流業的營運效率。我們首階段會研究新發展區物流用地的發展模式，先以洪水橋／廈村的新發展區作為試點，建設現代物流圈，作為通往大灣區的物流門戶。有關的規劃研究工作將於2023年內展開，我們正與相關政策局／部門進行籌備工作，以開展相關規劃研究。

37. 此外，政府亦會推動本地物流業升級，把握智慧物流的大趨勢。就此，我們已於2020年10月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），為每間物流服務供應商提供上限為100萬元的資助。我們剛於今年1月起將政府就每項申請的資助比例由「1:1」配對原則提高至「2（政府）:1（申請人）」，政府資助上限則維持為100萬元，以降低計劃對物流服務供應商在現金流方面的要求，進一步鼓勵並吸引物流業應用科技及更廣泛地使用智慧物流方案。截至今年9月，先導計劃已通過資助超過200個項目，涉及款項約港幣1億2,200萬元，受惠的企業超過170間。我們會繼續透過先導計劃及其他相關措施推動智慧物流發展。為了促進本地物流數據聯通，並推動粵港澳大灣區內的貨流及信息流，我們亦會就構建物流信息平台進行研究。詳情將於即將發布的《現代物流發展行動綱領》內公布。

### 指標（包括績效指標（KPIs））

38. 我們在積極推進上述政策措施時，亦訂立了不同指標（包括績效指標（KPIs）），並收錄於附件。這些指標將有助政府監督進度和成效，並適時改進。

### 結語

39. 我們會繼續透過不同措施，特別循人才培訓方面著手，發揮香港在地理位置、經濟體系和商貿經驗等方面的獨特優勢，從而提升航空、航運及物流服務業的競爭力。

## 委員意見

40. 我們歡迎委員就上述措施提供意見。

運輸及物流局  
2023年10月

## 就提升香港作為國際航空和航運中心及物流樞紐的地位 所訂立的指標

此附件列出為指定項目所訂立的指標（包括績效指標（KPIs）），以便監督進度和成效，適時改進。

### 國際航空樞紐

- 於 2024 年完成香港國際機場三跑道系統，並因應客運需求，分階段啟用相關客運設施。
- 在 2025 年底前，完成於東莞興建「香港國際機場物流園」永久設施的首階段建設，推展香港國際機場與東莞之間的「海空貨物聯運」。
- 由 2024 年起於香港國際機場引入「輕捷」系統便利航空安檢，以及在 2026 年內擴大推展「登機易」服務至覆蓋 80% 的香港國際機場離境旅客，讓他們可以容貌作身份認證通過機場不同檢查點。
- 在 2024 年起分階段落成由機管局興建、位於港珠澳大橋香港口岸人工島上的自動化停車場供過境或訪港的粵澳旅客使用，加上在 2026 年或之前新建的政府停車場和短期租約停車場，合共提供超過 3 000 個自動化泊車位。

### 國際航運中心

- 在 2023/24 年內，就「海運及空運人才培訓基金」下的三項資助計劃推行優化措施，包括提高資助金額、延長資助期限及擴大計劃涵蓋範圍，以持續吸引和挽留海運人才。
- 統籌政府部門及持份者，在 2023 年底前發表海運及港口發展策略行動綱領，並持續跟進有關策略及措施，以產業導向推動航運發展。

- 在 2024 年內發放以多種語言製作的宣傳資料，加大在海外目標市場的推廣及招商引資力度，致力吸引航運業商業主導人和海外航運公司來港設立或拓展業務，擴大本本地海運網絡。
- 在 2024 年內加強聯繫超過 1 000 間本地、海外及內地公司及機構參與香港海運週的活動，包括聯同媒體夥伴宣傳香港航運業的國際地位。

### 國際物流樞紐

- 在 2023 年年底前發表《現代物流發展行動綱領》，提出推動物流業可持續發展的策略和行動。
- 於新發展區打造多元化的現代物流圈，並在 2023 年內開展規劃研究，更好支援現代物流業的持續發展。

### 推動新能源交通產業

- 於 2024 年內，香港機管局協調香港國際機場燃料基礎設施營運商取得可持續發展標準認證，並與相關政府部門協作簡化運送及儲存可持續航空燃料的審批程序。
- 在 2024 年內，完成為本地船舶及遠洋船提供優質綠色甲醇和液化天然氣加注的可行性研究