

二零一四年一月二十七日會議
資料文件

立法會經濟發展事務委員會
二零一四年施政綱領
運輸及房屋局運輸科方面的政策措施

引言

本文件旨在闡述在二零一四年施政綱領中，政府將推行和持續推行的措施，以鞏固和提升香港作為國際航空和航運中心的地位。

香港國際航運和航空中心及全球發展大勢

2. 全球經濟發展的重心正在東移，世界航運運輸的中心也轉移至亞洲¹：全球四大最繁忙、吞吐量最高的港口當中，中國佔了其三，包括上海、深圳和香港，正朝著「航運大國」方向發展。中央政府在「十二、五」規劃中，明確支持香港鞏固和提升國際航運中心的地位，發展高價值貨物存貨管理及區域分銷中心。

3. 政府已展開配合國家「十三、五」規劃的前期工作，研究如何進一步提升香港作為國際航運中心的地位，發展高端航運服務業、強化香港作為高價值貨物存貨管理及區域分銷中心。研究範圍包括如何匯聚各地(包括內地與海外)航運企業，以香港為業務基地，使形成航運服務業和人才樞紐的戰略位置，同時配合國家進一步發展作為航運大國的目標，提供跳板作用，讓內地更多航運企業進入世界市場，強化香港成為亞洲重要的國際航運服務業中心。

4. 為把握發展機遇和實踐政策目標，香港透過善用其優越地位和制度優勢，致力增強競爭力、推動交通運輸基礎建設、加強人才培訓，走向高增值服務業和知識型經濟的發展，以配合內地以及亞洲地區的快速經濟增長和全球發展大趨勢。我們亦會因應貨物吞吐量的增長，致力提升港口及後勤設施的效能，以維持

¹ 在 2012 年，全球十大最高吞吐量的港口當中，亞洲佔 9 個，中國佔了 7 個，即：上海、香港、深圳、寧波—舟山、廣州、青島和天津。

香港港口的競爭力。

5. 民航方面，我們會繼續鞏固和提升香港作為國際航空樞紐的地位，重點工作包括加強航空業人才培訓及人力發展，全力推進三跑道系統建議，發展機場島北商業區，提升香港處理航空客貨運的能力，維持高效的航空交通管理，定期檢討本地航空服務的需求，並且增加香港國際機場與珠江三角洲地區的聯繫，及完善本地航空公司的規管架構。

新措施

6. 我們在2014年會推行的新措施見下文第7至第12段。

(a) 跟進顧問研究的結果，研究成立法定組織推動香港航運服務業的可行性。建議的新組織會負責推動航運服務多元化發展、培訓人才和進行政策研究等，以期鞏固和提升香港作為國際航運中心的地位。

7. 香港航運發展局委託顧問進行的《提升香港作為國際航運中心地位》研究已經完成。研究分析認為，香港在軟實力有相當優勢；在區域層面，有潛力匯聚多元化高增值的航運服務，進一步吸引各地航運業界以香港為亞洲地區的首選擇點。同時，香港也有條件為國內航運公司「走出去」的跳板，以及為海外企業進入內地市場提供服務，使香港成為一個對中國與亞太地區重要的國際航運服務中心。

8. 研究亦指出香港具備優勢發展高增值航運服務業，當中包括船舶註冊、管理、融資、海事保險、法律以及海事仲裁等，但要強化現行架構，建立專職人力資源，更積極主動地推動行業發展。顧問因此建議成立新的法定航運組織，推動香港航運產業的長遠發展，進行政策研究、人力培訓，和在區內和國際層面進行宣傳推廣，以鞏固和提升香港作為國際航運中心的地位。

9. 建議成立新的法定航運組織將有助推動落實政府訂定的發展策略和具體措施。業界（包括香港航運發展局和經濟發展委員會轄下的海運業分組）亦對顧問建議普遍表示支持。政府在來年會釐訂新組織的職能、財政安排、架構、運作模式等事宜的具體細節，以確定新組織在財政和操作上持續發展的可行性，以期盡早開展立法程序。在工作過程中，我們會諮詢業界和立法會。

(b) 在經濟發展委員會轄下航運業工作小組的支持下，我們將就成立民航訓練學院進行可行性研究，以期提高本地及海外航空業從業員的技術，從而為航空業培養人才，提升航空運輸的安全水平和效率，並進一步鞏固香港作為區內主要航空樞紐的領導地位。

10. 現時航空業界、專上教育機構、職業訓練局及民航處等，都有提供不同類型與航空相關的課程，給有志或已投身航空業的人士選擇修讀。特區政府一直致力鞏固香港作為區內主要航空樞紐的領導地位。隨着民航業的持續迅速發展，香港需要加強航空業人才培訓，以應付當中帶來的機遇和挑戰。

11. 在經濟發展委員會轄下航運業工作小組的支持下，民航處將委託顧問公司就成立民航訓練學院進行可行性研究。根據初步構思，擬成立的民航訓練學院將為本地和海外有興趣或已從事與航空業有關行業的人士，提供職業或專業資格方面的培訓。

12. 有關可行性研究的籌備工作現已展開，研究範圍將包括評估本港及海外航空業現時及未來人力資源及培訓需求，以及籌建成立民航訓練學院的可行性及相關事宜，如學院的規模、所提供之培訓的類型和水平、師資、與持分者(包括有關培訓機構)的互動和合作等。待可行性研究完成後，政府會就研究結果作出詳細考慮。

持續推行的措施

13. 此外，我們在2014年會繼續推行多項現行的措施，詳見下文第14至第41段。

人才培訓

(a) 推展海運及空運人才培訓基金下的措施，支持海運及空運業的人力發展。

14. 立法會財務委員會於2014年1月10日通過撥款一億元成立海運及空運人才培訓基金，以便當局在未來五年(即2014-15至2018-19年度)繼續和優化現行的五項培訓和獎學金計劃，以及推行一系列新措施，以期－

- (a) 為航運和航空業吸引更多新血，擴大人才庫以紓緩從業員老化的問題；
- (b) 培訓不同專業領域的人員，以滿足行業的人才需求，特別是在提供高增值服務的範疇；以及
- (c) 提升行業的整體能力和專業水平，以增強香港作為國際航運中心的競爭力。

15. 今次資助的目標和範圍，除了鼓勵青年人修讀航空和航運專業和技能課程外，更特別包括扶助本地航運業界的人才培訓，以提升香港整體海上安全和專業水平。

16. 透過政府、業界及院校三方協作，我們會盡快訂定各項新措施的執行細節。我們的目標是在今年4月開始逐步推行各項資助/獎學計劃，以建立一個有活力、多元化和具競爭力的專業及技術人才庫，支持香港航運和航空業的長遠發展。政府、業界及院校會分別為航運和航空有關的措施成立三方專責小組，負責監察及檢討相關措施的實效。

與航運相關措施

(b) 與業內人士合作，鞏固和提升香港作為國際航運中心的地位。

17. 在基建設施和營商環境方面，我們會繼續優化香港各項海、陸、空交通運輸設施和加強不同設施之間的銜接，以提升香港機場和港口處理貨運的能力和效率；並透過香港港口發展局、香港航運發展局和經濟發展委員會轄下的交通小組和海運業分組等平台，與業界攜手，到內地及海外宣傳推廣。為了加強香港作為航運中心的吸引力，政府也會繼續積極與貿易伙伴商討訂立涵蓋航運稅收的避免雙重課稅安排²，為業界締造更具競爭力的營商環境，並鼓勵更多船舶公司進駐香港或在香港設立分公司營運。

² 至目前為止，香港已與 37 個國家或地區達成涵蓋航運稅收的避免雙重課稅安排，包括奧地利、比利時、汶萊、加拿大、智利、捷克、中國內地、丹麥、法國、德國、根西島、匈牙利、印尼、愛爾蘭、意大利、日本、澤西島、韓國、科威特、列支敦士登、盧森堡、馬來西亞、馬耳他、墨西哥、荷蘭、新西蘭、挪威、葡萄牙、卡塔爾、新加坡、西班牙、斯里蘭卡、瑞士、泰國、英國及越南。

18. 在對外推廣方面，香港港口發展局和香港航運發展局於去年分別到台北和上海訪問，向當地業界推廣香港航運業群組所提供的各類航運及相關服務。去年11月，我們舉辦了第三屆亞洲航運及物流研討會，吸引了超過1 600名本地、內地以至亞洲、歐、美不同國家地區等業界代表參與。我們計劃於今年6月到希臘參與大型國際航運展覽，向當地航運界推介香港在提供高增值服務業的優勢，例如船舶註冊、海事法律、仲裁、船舶管理、租賃和融資等，推介當地企業以香港作為拓展亞洲區航運業務的首選地點。

(c) 推行提高香港港口競爭力的措施。

19. 香港港口是全球最繁忙的港口之一，過去十年，每年平均處理的20呎標準集裝箱(TEU)超過2千2百萬個。我們會繼續優化港口設施、提升港口的處理能力，包括繼續監督在2013年8月開展的疏浚工程，將葵青貨櫃港池及相關航道的水深挖深至17.5米，讓新一代特大型貨櫃船能夠在任何潮汐情況下都可進出葵青貨櫃港。我們預期工程最快可於2015年年底完成。

20. 由於香港土地資源相當珍貴，政府和業界均認同要進一步理順和強化香港港口現有設施及後勤用地，以提升其效率，保持港口競爭力。因此，政府在來年會與業界緊密合作，檢視貨櫃碼頭設施和周邊用地的管理，共同尋求提升效率的可行方案，加強港口設施的能力，以應付港口未來的需求。

21. 關於香港港口的長遠發展，政府正進行兩項研究，包括《在青衣西南部發展十號貨櫃碼頭的初步可行性研究》及《香港港口發展策略2030研究》。兩項研究快將完成，屆時，政府會參照社會需要和外圍經濟趨勢等因素，通盤考慮港口的長遠發展方向和策略。

與物流相關措施

(d) 發出合適土地供發展現代物流設施，以促進在香港提供高增值的第三方物流服務。

22. 香港物流業正繼續朝着高增值服務的方向發展，成為高價值貨物的存貨管理和區域分銷中心。相比鄰近城市，香港在提供高增值服務方面具備優勢，包括我們快捷有效的多模式聯運網

絡、高效的機場和港口等運輸基建設施、享有自由港的地位和保護知識產權的良好法制、清關效率，以及在提供第三方物流服務方面已累積豐富經驗。

23. 內地消費市場快速發展，區內網上交易對高增值物流服務需求上升。為增加本港物流設施，協助物流業發展高增值服務，我們已於2013年5月在青衣批出一幅約兩公頃的專用物流土地。我們正就在屯門西預留的十公頃土地進行交通影響評估，以確定在該處發展物流設施的可行性。同時，我們會繼續物色合適土地，及考慮在規劃新發展區時預留土地，供發展現代物流設施，以配合物流業向提供高增值服務的方向發展。

與空運相關措施

(e) 與機場管理局攜手合作，研究加強機場客貨運處理能力和機場服務的措施。主要項目包括把香港國際機場擴建成為三跑道系統，以及落實機場飛行區中場範圍發展計劃。

24. 政府於2012年3月原則上批准機場管理局（機管局）採納三跑道系統作為香港國際機場（機場）的未來發展方案。機管局隨後積極展開規劃工作，包括法定環境影響評估（環評），相關設計細節，及財務安排。

25. 環評工作正按步就班進行，在過程中機管局亦一直與持分者緊密溝通，機管局預計整個環評程序可於今年第3季左右完成。若環評順利獲得通過及稍後獲得立法會撥款，機管局期望可盡快展開工程，爭取三跑道系統於2023年落成啟用。

26. 機管局預計當三跑道系統運作後，每年可處理的飛機起降量將由現時雙跑道系統的42萬架次增加至62萬架次。新增容量可滿足香港國際機場最少至2030年的航空交通需求。屆時，我們預計每年的客運量及貨運量，將由2012年的5 650萬人次及400萬公噸分別增加至不少於9 700萬人次及890萬公噸。

27. 此外，為了應付中短期的航空需求，提升機場每年可處理乘客量至7 000萬人次以及提升貨運處理量至600萬公噸的能力，機管局正展開中場範圍第一期發展工程，興建一座客運廊，提供額外飛機停泊位。有關項目已在2011年底開始，預計在2015年內分階段完成。與此同時，機管局亦已展開機場中場範圍第二

期發展的方案設計工作，研究增建額外停機位。此外，機管局亦會在西停機坪增建停機位，並於2014年年底前分階段完成。當這些擴建工程全部完成後，飛機停泊位數目預計會增加三成多。

28. 隨着第三個機場空運貨站於2013年10月全面投入服務，機場的整體貨物處理量提升了每年260萬公噸，進一步鞏固香港作為國際及區域物流中心的地位。

(f) 與機場管理局協作，發展機場島北商業區。目的是考慮香港國際機場的未來發展（包括三跑道系統），以及與大嶼山和珠江三角洲西部地區的協同效應，使機場島北商業區可以發揮最大的發展潛力。

29. 為了支持香港的長遠經濟發展，我們會致力確保機場島上有限的土地得以充份利用。我們會聯同機管局加快推動機場北商業區的發展。在發展北商業區的同時，我們會考慮香港國際機場未來的擴展計劃，包括三跑道系統的規劃，以及與大嶼山發展的協同效應等，使機場北商業區的發展可以發揮最大的效益。去年12月17日，機管局董事會決定，機管局將會即時展開機場島北商業區的酒店發展工作，作為該區的首階段商業發展，並繼續積極推進北商業區整體發展計劃布局規劃大綱的工作。

(g) 協助機場管理局擴充聯接駁設施，以增強香港國際機場與珠江三角洲地區的連繫。

30. 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，每日平均約有550班來回客車，往來香港國際機場與110個位於珠三角的城市和鄉鎮。

31. 香港國際機場的海天客運碼頭為中轉旅客提供便捷的空海聯運快船服務來往香港與珠三角及澳門。現時，香港國際機場有八條跨境渡輪航線，提供每日80多班空海聯運快船服務來往蛇口、深圳福永、東莞、中山及珠海(九州港)、南沙和澳門的外港客運碼頭和氹仔。

32. 隨著珠三角區內以及本地各項大型運輸基建，包括港珠澳大橋、廣深港高速鐵路、屯門西繞道、以及屯門至赤鱲角連接

路等在未來相繼落成啟用，將進一步縮短內地旅客、貨物到香港國際機場的路程，加強香港與珠三角地區的聯繫。為使港珠澳大橋及香港國際機場能發揮更大的協同效應，以及便利三地的市民和旅客，機管局正研究擴充聯運接駁設施，便利珠澳旅客來往香港國際機場。

(h) 採取措施改善航空交通管理，包括善用空域，以及就航空交通管制系統推行改善措施。

33. 民航處將繼續採取措施改善航空交通管理，以應付持續增長的航機升降量。由香港民航處、中國民用航空局及澳門民航局成立的三方技術組於去年5月和12月舉行了新一輪工作層面的會議，繼續推進落實改善珠江三角洲空域管理的工作，包括優化飛行程序及航道、增設空管移交點、建立航空訊息交換平台及多機場放行系統等。此外，有鑑於航空交通及科技的迅速發展，並為了配合國際間航空交通管理的最新要求，民航處正更新其航空交通管制系統，以維持高效的航空交通管理，鞏固香港作為區內主要航空樞紐的領導地位。新系統於適當測試後，預計於2015年初啟用。

34. 過去一年，民航處透過各項改善航空交通管理的措施，已將航機升降量由每小時最高63架次提升至每小時最高65架次。民航處將繼續採取措施，將航機升降量按計劃於2015年進一步提升至每小時最高68架次，以應付需求。

(i) 與我們的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。

35. 2013至14年度，我們與八個民航伙伴（比利時、卡塔爾、蒙古、緬甸、英國、孟加拉、南非及新西蘭）檢討並擴大了有關的民航安排，為支持民航業的增長和發展提供基礎。至今，香港已與62個國家地區簽署了民航協定。我們會繼續不時檢討對航空服務的需求，並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。

(j) 支援空運牌照局規管本地航空公司的工作。

36. 《2011年空運（航空服務牌照（修訂）規例）》（簡稱「修訂規例」）於去年4月22日實施。修訂規例加強了牌照局的財務監管能力，並規定牌照持有人就具體事項向牌照局作出通報及提交周年財務報表等，令牌照局更有效地評估牌照持有人持續經營航空服務的能力。

37. 為確保新規管架構能順利推行，我們在修訂規例實施前已舉辦了簡介會，向牌照持有人介紹修訂規例的內容。過渡至新規管架構的運作安排順暢，所有原有的牌照均按修訂規例成功轉換為相關的新牌照。此外，牌照局已就新規管架構制定程序指引，以便新申請人及現有牌照持有人遵行規管架構的有關規定。

與海上安全相關措施

(k) 全面檢討現行的本地載客船隻規管機制，以加強海上安全。我們會考慮《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。

38. 《2012年10月1日南丫島附近撞船事故調查委員會報告》在去年4月發表後，運輸及房屋局局長隨即在5月成立「海事處制度改革督導委員會」（督導委員會），跟進報告建議，以督導海事處進行全面的制度檢討和改革，並聚焦處理三方面工作，包括提升海上安全的改善措施、檢視及改進海事處運作模式和工作程序以及海事處的人力資源策略和培訓；又於6月成立調查小組，針對《調查委員會報告》內提述關於海事處人員在過往執行職務時可能涉及的具體問題，包括可能出現行政失當及失職等情況，對海事處進行內部調查，以找出責任所在，並確保調查工作全面、徹底及公平地進行。調查小組將於稍後向運輸及房屋局局長提交報告。

39. 為提升本地載客船隻的安全，海事處在去年11月底修訂工作守則，以落實第一階段的改善措施，包括加強船員瞭望的工作、備存應變部署表、檢討最低安全船員人數、加強救生衣的相關說明，以及於駕駛室裝設水密門警報器。這些措施將分階段在一年內落實。第二階段的工作已於今年展開，海事處會處理有關安裝航行設備和配備救生衣的改善措施，並會視乎業界需要，提供適當資助以協助他們配合提升海事安全的要求。該處正就有

關措施的推行細節諮詢業界。

40. 另外，就海事處運作模式及工作流程方面，效率促進組正協助海事處開展系統性檢討。第一期的檢討涵蓋本地船隻的發牌及監管程序的改善。該組正就第一期檢討擬備報告，稍後會向督導委員會匯報，經定案後，海事處會盡快落實建議。第二期檢討隨即在2月展開，海事處聯同效率促進組會檢視部門其他組別的工作和流程等。

41. 至於海事處專業人員人手長期短缺所產生的問題，督導委員會已同意海事處建議，即由處方調整兩個專業職系（即海事主任和驗船主任）的入職要求，以期盡早吸納年輕畢業生，並加強入職培訓，讓新入職人員在海事處透過在職訓練和適當培訓，以應付工作所需。海事處正積極推進建議。

委員意見

42. 我們歡迎委員就上述措施提供意見。

運輸及房屋局
運輸科
二零一四年一月