

2022年10月31日會議
討論文件

立法會經濟發展事務委員會

2022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 2022 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. 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，讓香港成為世界首屈一指的國際航空樞紐及國際航運中心。自回歸後，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。同時，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。中央政府更於《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》（下稱《十四五規劃綱要》）及《粵港澳大灣區發展規劃綱要》支持香港提升國際航空樞紐及國際航運中心的地位。因此，香港在國家的航空及航運發展上，有着無可取替的地位。為進一步落實國家策略，我們積極循序推動建設、優化制度、培育人才、提升效率及加強聯繫方面着手，推展下文列出的一系列政策措施，以提升香港的整體競爭力。

具體措施

國際航空樞紐

3. 疫情為香港的航空業帶來嚴重的打擊。香港國際機場2021年的客運量比較2019年下跌98%。貨運所受的影響雖然較少，但面對全球經濟增長放緩和陸路跨境交通持續受

阻，香港國際機場2022年首九個月的貨運量比較疫情前2019年同期下跌約10%，比較2021年則下跌約13%。客運航班升降量方面，自政府逐步放寬入境限制措施後，機場的客運量穩步上升，至2022年10月上旬，已達疫情前的11%。

4. 我們相信隨着疫情回穩和入境限制未來進一步放寬，香港的航空交通會繼續復蘇。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，我們會繼續加強與大灣區其他城市的連繫，提升機場客貨運的處理能力，並支持航空業人才培訓工作。我們亦會檢視航空業的勞工供應情況，聯同香港機場管理局（「機管局」）及業界考慮處理方案。

(i) 積極協助機管局推展香港國際機場三跑道系統項目

5. 政府一直致力協助機管局推展三跑道系統項目。機管局於2016年8月展開工程，並按照計劃先後完成約650公頃填海拓地工程和全長3 800米的第三跑道，包括相關滑行道、飛行區設施及基礎建設。第三跑道於今年7月開始接受航班升降，而機管局正全力推展餘下工程，包括重新配置中跑道、擴建二號客運大樓、建造T2客運廊、興建新的旅客捷運系統及高速行李處理系統等，目標於2024年完成三跑道系統。

6. 三跑道系統屬一項長遠發展計劃，能大幅提升香港國際機場的客貨運能力，應付長遠的航空交通需求，以鞏固香港作為國際航空樞紐的地位，同時有助香港國際機場與大灣區內的其他機場組成世界級機場群，為粵港澳大灣區發展作出貢獻。

(ii) 支持機管局把香港國際機場發展成機場城市

7. 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（「香港口岸人工島」）上各項發展，以及「航天走廊」。

8. 「SKYCITY航天城」方面，首個酒店項目及三幢辦公大樓已於2022年啟用。其餘「SKYCITY航天城」首階段發展的項目會於2027年或之前分期完成。

9. 香港口岸人工島上的各項發展方面，自動化停車場將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」，供行人及自動駕駛車輛使用的「航天走廊」，工程亦已展開。

(iii) 加強航空業人力資源發展

10. 香港國際航空學院（「學院」）於2016年成立，培育本地及區域航空業管理人才。為應付香港以至內地的長遠人力資源需求，以及促進大灣區發展世界級機場群，學院將會與內地相關的航空培訓院校合作，推出「大灣區青年航空業實習計劃」（「實習計劃」），互派青年到大灣區內其他機場及香港國際機場實習。這將有助鞏固香港作為國際航空樞紐及區域航空培訓中心的地位。實習計劃目標於2023年上半年推出，首年提供約300個名額。

(iv) 完善飛機租賃稅務優惠制度

11. 《粵港澳大灣區發展規劃綱要》倡議依託香港金融和物流優勢，發展高增值飛機租賃和航空融資業務。政府在2017年推出飛機租賃稅務優惠制度，為全球的飛機租賃公司提供較其他地方具競爭力的利得稅寬減，受業界歡迎。我們會於2022年第四季就進一步完善飛機租賃稅務優惠制度的措施諮詢業界，以保持香港在飛機租賃平台的競爭力，吸引更多世界各地的飛機租賃活動落戶香港。

(v) 拓展多式聯運網絡及設施

12. 為強化香港國際機場作為國際航空樞紐的地位，我們一直加強香港國際機場與大灣區其他城市之間的多式聯運網絡，以擴大香港國際機場作為內地門戶機場的旅客和貨物的腹地。其中，參照現時海天碼頭的運作模式，機管局正在興建「海天中轉大樓」（前稱「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香港口岸人工島，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封閉式巴士後，無須辦理香港入境手續並在完成機場保安檢查後即可直接進入機場限制區域登機轉飛海外。而旅客從海外經香港國際機場前往珠、澳口岸亦同樣受惠。海天中轉大樓及封閉式行車橋預計於2022年底竣工，並將於2023年投入服務。

13. 機管局亦正在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，機管局將於東莞設立「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。機管局已於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，以確立整套上游和海空聯運的操作流程。全套上游安檢已於2022年6月開始，而上游收貨則會於2022年第四季展開。

(vi) 提升香港國際機場旅客體驗和營運效率

14. 為讓旅客帶來獨特的提升香港國際機場旅客的體驗，機管局一方面積極推進機場客運大樓的翻新工程，另一方面採用了不同重點科技和創新，目標把香港國際機場建設成智慧機場。其中，機管局推出了「登機易」自助生物特徵識別系統，讓離港旅客以容貌作為身分認證，暢通無阻地在機場內辦理登機手續、託運行李、通過保安檢查及登機。相關系統將於2023年內於上述所有流程應用。此外，機管局亦計劃於2025年在香港國際機場引入「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。

15. 為提高香港國際機場的運作效率，機管局將會擴大於香港國際機場應用自動化科技。目前，自動駕駛電動拖車已於停機坪部分特定路線上運送行李和貨物，至今亦有四輛自動駕駛巡邏車在機場指定範圍作周邊巡邏。機管局計劃於

2023 年進一步擴展自動駕駛電動拖車貨物拖運的應用範圍，以及讓自動駕駛巡邏車負責巡邏臨時雙跑道系統範圍。

(vii) 提升香港國際機場處理空運貨物的能力

16. 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。

17. 其中，專門處理速遞和小型包裹的速遞貨運站的擴建工程將於 2022 年底完成，速遞貨運站的處理能力將增加 50%至每年 106 萬公噸。至於為處理電子商貿相關貨物而於南貨運區過路灣興建的高端物流中心，則預計於 2023 年投入運作。此外，機管局及其合作夥伴繼續加強香港國際機場處理高價值溫控空運貨物的能力，除了興建處理相關貨物的基建，亦獲得多項相關的國際認證。

(viii) 香港和珠海的機場合作

18. 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，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。我們亦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。

(ix) 爭取新的民航伙伴，並優化現有民航伙伴民航協定

19. 截至 2021 年年底，我們已經與 67 個民航伙伴簽訂民航協定。在現時超過 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 2 個民航伙伴（以色列及巴林）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。

20. 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。

國際航運中心

21. 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2021年處理了近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270班國際貨櫃班輪，連接全球近600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佔全球商船的總載重噸位的11.2%。我們現有近900間與船務相關的公司，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；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) 吸引海運業群

22. 特區政府致力吸引海運業群落戶香港，於2020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，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。至於海事保險方面，《2020年保險業（修訂）條例草案》於2020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。

23. 為進一步促進高增值海運服務業的發展，政府於2022年7月在憲報刊登《2022年稅務（修訂）（與航運有關的某些活動的稅務寬減）條例》，為合資格航運業商業主導人（即船舶代理商、船舶管理商和船舶經紀商）提供利得稅半稅優惠。稅務寬減適用於航運業商業主導人在2022年4月1日或之後收取或獲累算的款項。新推出措施相信能為他們提供

在港營運的經濟誘因，亦能帶動其他海運服務需求，有利壯大本港的船務業務和海運業群。

24. 我們會繼續宣傳香港作為國際航運中心的獨特優勢，包括落實及積極向國際及內地的企業宣傳我們的優惠稅制。我們亦會繼續宣傳香港多元化的高增值海運服務，如船舶管理、船舶融資、海事法律與仲裁、海事保險等。另外，由香港海運港口局主辦的第六屆「香港海運週」將於2022年11月20至26日以線上線下混合模式舉行，推廣香港作為經營海運業務的首選地。

(ii) 培育海運人才

25. 「海運及空運人才培訓基金」（「基金」）自2014年成立以來，透過推行多項培訓措施和獎學金計劃，及資助業界舉辦推廣人力資源活動，已累計惠及超過14 800名學生和現職海運及航空業人士。為了進一步發展香港的高增值海事服務業，支持海事法律服務的人力資源發展是重要的一環。「基金」正籌劃並於2023年推出「海事人才培訓資助計劃」，資助參與的公司為有志投身海事法律工作的青年提供見習培訓，以培育更多本地海事律師，提升香港作為國際航運中心的地位。

(iii) 發展智慧及綠色港口

26. 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，個別碼頭已開發一個共同平台以便利個別港口營運商、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。政府正推動智慧港口發展，通過港口社區系統以促進營運商及其他持份者信息互聯互通，進一步提升港口效率及增強競爭力。香港海運港口局轄下的智慧港口發展專責小組會就此項目的未來路向為政府提供建議。

27. 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，亦積極推動遠洋船舶使用潔淨能源，例如探討在香港提供液化天然氣給遠洋船補給的具體方法，以吸引更多使用液化天然氣的遠洋船停泊香港。

(iv) 優化海事服務

28. 隨着數碼科技的發展，政府將分階段推行香港船舶註冊處下的香港註冊船舶和本地船隻使用電子證書/牌照/許可證，以優化海事服務。首階段將先惠及香港船舶註冊處下的香港註冊船舶，預計於2023年中推行；而第二階段則涵蓋本地船隻，預計於2024年中推行。除了顯著縮短處理申請和發出證書/牌照/許可證的所需時間外，電子證書/牌照/許可證相關的電子認證系統亦可防止偽造以提升保安程度。

(v) 鞏固和提升香港作為國際航運中心的地位

29. 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。波羅的海國際航運公會（BIMCO）亦於2020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。同時，目前有七個位於倫敦、上海、新加坡、悉尼、三藩市、東京和多倫多的香港船舶註冊處區域支援團隊，為船東提供更快捷、直接的支援。

國際物流樞紐

30. 憑藉作為國際航空樞紐和國際航運中心的優勢，香港一直都是亞洲區內的重要物流樞紐。結合完善的海陸空運輸網絡，香港在促進區內貨物流通上一直扮演着舉足輕重的角色。特區政府一直以來擔當「市場促進者」和「推動者」的角色，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航運中心的地位外，我們還通過提升基礎設施和人才培訓，鞏固並提升香港作為物流樞紐的競爭力。

(i) 就推動高增值的現代物流發展制訂行動綱領

31. 我們將於今年內展開制訂行動綱領的工作，徵詢香港物流發展局及業界的意見，並於2023年內攜手制訂物流發展策略。我們的目標是鞏固香港現有優勢，結合物流業各界所長，釐訂在短、中、長期各持份者應採取的策略和措施，共同營造有利的環境讓行業持續穩健發展。

32. 我們將就以下範疇訂出短期、中期和長期發展策略，三個主要方向包括：加強「多式聯運」，促進大灣區內貨物互聯互通；發揮香港在處理高價值貨物的優勢，推動高端、高增值物流服務的發展；以及鼓勵物流業界更廣泛使用智慧物流方案，透過科技提升生產力，以加強香港作為國際物流樞紐的地位。

(ii) 加強「多式聯運」以促進大灣區內貨物互聯互通

33. 一直以來，香港在航空和航運方面的固有優勢，以及便捷的跨境運輸，讓大灣區以至內地其他地方的貨物可以透過香港機場及港口暢通無阻地轉運到世界各地。我們會繼續完善各項多式聯運的措施，包括機管局正在發展的海空貨物聯運，並加強與其他大灣區城市合作，共同發展為全球最具規模的海陸空多式聯運物流中心，促進區內區外的貨物互聯互通。

(iii) 發揮香港在處理高價值貨物的優勢，推動高端、高增值物流服務的發展

34. 香港的物流供應商利用香港完善航班網絡，高效率的貨物清關等空運優勢，為對時間、溫度、安全、可靠性等方面有較高要求的高價值空運貨物(包括冷鏈貨物以及藥物)提供高端高增值的物流服務，當中包括具備溫度控制的冷鏈管理倉儲，以及進一步為客戶提供度身訂造的附加增值服務，包括綜合存貨管理、包裝、標籤、品質控制等，以切合客戶的不同需要。政府會繼續透過不同措施便利並支持業界繼續發揮這方面的經驗和優勢，包括繼續物色合適的物流用地供業界發展及使用，讓業界把握區內對現代物流服務的新需求，並藉此推動香港發展成為高端及高增值物流服務中心。

(iv) 鼓勵物流業界更廣泛地使用智慧物流方案，透過科技提升生產力

35. 隨着科技進步，數碼化營運及效率提升的解決方案不斷推陳出新，全球的物流業皆朝向智慧物流方向發展。因此，我們需要支持本地物流業，特別是中小型的第三方物流服務供應商升級轉型，藉此維持香港物流業界的競爭力。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」，為每間物流服務供應商提供上限為100萬元的資助，並計劃於2023年上半年加強先導計劃，以進一步鼓勵物流業透過科技應用及更廣泛地使用智慧物流方案，提升效率及生產力。截至2022年10月，先導計劃共通過資助160個項目，涉及款項約港幣9,800萬元。

(v) 積極進行人才培訓以配合香港物流業的發展

36. 除了完善的基礎建設外，香港物流業的發展有賴物流業專才的努力和貢獻。我們通過提升人才培訓，支援業界發展，提高香港物流業的競爭力。我們支持及資助業界舉辦冷鏈物流專業人員的培訓與認證課程，長遠目標是發揮香港在處理醫藥品及鮮活貨物等高價值貨物的冷鏈物流服務的優勢，以及抓緊跨境電子商貿蓬勃發展所帶來的機遇，推動香港發展成為區域冷鏈物流中心。我們亦資助物流企業為大學生提供暑期實習機會，讓他們親身了解現代物流業的工作和發展前景，鼓勵更多年青人投身現代物流業。我們會繼續和業界攜手合作，加強為物流業發展提供更多專才，推動業界朝向專業化方向發展。

指標（包括績效指標（KPIs））

37. 我們在積極推進上述政策措施時，除了要符合程序之外，更要「以結果為目標」。就提升香港作為國際航空和航運中心及物流樞紐的地位的政策措施，我們訂立了不同指標（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

38. 我們會繼續透過不同措施，發揮香港在地理位置、制度、經濟體系和商貿經驗方面的獨特優勢，從而提升航空、航運及物流服務業的競爭力。更重要的是，我們會充分把握《十四五規劃綱要》、「一帶一路」倡議和大灣區規劃發展所帶來的機遇，加強與內地在航空、航運及物流發展的合作，更好地融入國家發展大局，優勢互補，締造雙贏局面。

委員意見

39. 我們歡迎委員就上述措施提供意見。

運輸及物流局
2022 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）），以便監督進展和成效，適時改進。

國際航空樞紐

- 把香港國際機場海天客運碼頭改造成「海天中轉大樓」，以支持海空及陸空客運中轉，相關工程於 2022 年完成，2023 年具備啟用條件。
- 於 2023 年上半年推出「大灣區青年航空業實習計劃」，並於計劃首年提供約 300 個名額。
- 於 2022 年完成香港國際機場一號客運大樓的改造工程，以及於 2023 年讓「登機易」能從辦理登機手續至登機的整個過程內應用（非香港特別行政區護照或港澳居民來往內地通行證持有人辦理出境手續的一環除外），並於 2025 年引入「輕捷」系統。
- 於 2023 年把自動駕駛電動拖車的貨物拖運應用範圍擴大，以及把自動駕駛巡邏車應用至臨時雙跑道系統範圍。

國際航運中心及物流樞紐

- 於 2023 年中，在「海運及空運人才培訓基金」下推出新計劃，促進高增值海事服務業的人力資源發展。
- 自 2023 年分階段透過建立全新數據共享平台，促進海運及港口業數據共享，提高碼頭營運效率，並於 2025 年前實現更廣泛使用有關平台。
- 與香港物流發展局及業界攜手於 2023 年內完成制訂行動綱領，以推動香港高增值現代物流的發展。

- 於 2023 年上半年加強「第三方物流服務供應商資助先導計劃」，以鼓勵物流業界更廣泛地使用科技。
- 分階段推行香港船舶註冊處下的香港註冊船舶和本地船隻使用電子證書/牌照/許可證，以優化海事服務。首階段將先惠及香港船舶註冊處下的香港註冊船舶，預計於 2023 年中推行；而第二階段則涵蓋本地船隻，預計於 2024 年中推行。