

2024年11月5日會議
討論文件

立法會經濟發展事務委員會

2024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 2024 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，並全力推動香港的低空經濟發展。

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，一直享有國際航空樞紐及國際航運中心的地位和聲譽。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》及《粵港澳大灣區發展規劃綱要》亦明確支持香港鞏固國際航空樞紐及國際航運中心的地位。香港會繼續發揮在「一國兩制」下的獨特優勢，推動整個地區的航空、海運及物流業發展。為進一步落實國家策略，我們會繼續積極循推動建設、擴大服務腹地、培育人才、提升效率及推動新產業發展等方面，推展下文列出的一系列政策措施。

有關國際航空和航運中心及物流樞紐的具體措施

國際航空樞紐

3. 自香港去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2024年9月，約130家航空公司提供航班來往香港國際機場與全球近200個航點，航點數目約為疫情前近九成。客運方面，香港國際機場於高峰期的單日客運量已回復至疫情前（2019年）的約八成半。貨運方面，香港國際機場於2023年航空貨運量達430萬公噸，再度榮膺全球最繁忙的貨運機場，超過十年全球第一。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85%，較2023年同期比較則上升39%。

4. 為了長遠保持香港作為國際航空樞紐的地位，並充份把握三跑道系統帶來的機遇，我們會提升航空發展策略，發展世界領先機場城市，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，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. 政府一直積極支援機管局推展三跑道系統項目。隨着於重新配置的中跑道進行的飛行校驗於2024年9月初順利完成，機管局目標於2024年11月中從民航處取得營運三跑道系統的機場牌照，並於2024年年底啟用三跑道系統。

(ii) 發展世界領先機場城市

6. 政府會聯同機管局規劃在機場島、港珠澳大橋香港口岸人工島及東涌東新市鎮之間的海灣，擴大「機場城市」的發展規模超過一倍，打造其成為世界領先新地標。新項目包括構建藝術產業生態圈、興建亞洲博覽館第二期、設置遊艇港灣及配套設施、開設空運鮮活市集，以及增加公眾活動空間等，帶動高端商業、旅遊和休閒活動。機管局會在2025年上半年就擴大「機場城市」制訂發展大綱。

7. 同時，機管局亦正積極推進「機場城市」的現有項目。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，供廣東及澳門非營運私家車經大橋來港，旅客泊車後直接過境或入境香港。至於連接香港口岸人工島和「SKYCITY航天城」的「航天走廊」，相關工程正進行中。機管局預計在2025年年底起利用自動駕駛系統接載乘客，計劃下一步延伸「航天走廊」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2023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。繼敦豪（DHL）擴建項目及菜鳥智慧港於去年相繼啟用後，機管局於2023年12月與UPS達成協議，於香港國際機場發展新樞紐中心，預計於2028年竣工，每年可處理近100萬公噸貨物。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」（現名為「香港國際機場東莞空港中心」）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「香港國際機場東莞空港中心」的永久設施，預計第一期永久設施首階段建設會於2025年年底前完成，逐步達至每年處理100萬噸貨量。

10. 我們會超前部署，開展規劃空港中心第二期發展，引入更多高增值物流、跨境電商及快件服務設施。就此，機管局將在2025年開展有關空港中心永久設施第二期發展規劃的前期研究工作。

11. 此外，為吸引更多貨物在香港中轉，我們會與其他相關政策局及部門合作，共同研究目前的「航空轉運貨物豁免許可證方案」能否在顧及本港貿易管制的完整性下，擴展至其他多式聯運模式，並在必要時修改法例，以鞏固提升香港作為貨物中轉樞紐的地位。

(iv) 進一步拓展多式聯運客運網絡

12. 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。而「經珠港飛」直通客運服亦於 2023 年 12 月開通，讓內地及國際旅客可以「空-陸-空」方式經香港國際機場往來內地和全球各地。機管局將加強「經珠港飛」服務，並把服務推廣至更多內地其他城市。

(v) 提升香港國際機場旅客體驗

13. 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，機管局已於 2024 年 7 月逐步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。截至 2024 年 9 月「登機易」服務已覆蓋 70% 的機場離境旅客。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) 推動綠色航空的發展

14. 機管局應政府要求於今年年初就可持續航空燃料（SAF）展開顧問研究，並於近日完成有關研究。政府正參考機管局的顧問報告以訂定推動 SAF 的發展方向，為從香港國際機場起飛航班的 SAF 用量設立使用目標，以期加快航空業碳減排，滿足國際航空公司對 SAF 日益增加的需求。其中，我們將為從香港國際機場起飛航班的 SAF 用量設立使用目標。我們計劃於 2025 年訂立及宣布具體目標。

(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，並推進相關入股珠海機場事宜。其中「經珠港飛」直通客運服務已於去年12月開通，至今已有超過35 000人次使用服務。我們會繼續推進兩個機場合作，結合珠海機場優勢，加強「經珠港飛」直通客運服務，並與珠海共同開展國際貨運業務，擴大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，機管局會繼續與業界保持緊密聯繫及溝通，並採取一系列措施，包括加強本地招聘力度、改善機場工作環境、採用更多自動化設備和技術，以及由業界探索改善機場員工薪酬待遇的空間。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的指定10個工種職位空缺。計劃經過兩輪申請後，共有約4 100個配額已被使用，當中約3 200名輸入勞工已到港工作。運輸及物流局及機管局正密切留意三跑道系統投入服務後的人手需求、本地勞工市場的最新情況、計劃的執行情況及持份者對計劃的意見等多項相關因素，以考慮計劃的未來路向。

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. 過去兩年，我們與多個民航夥伴更新、檢討或擴大了雙邊民航安排。為回應市場需求並把握好三跑道系統項目帶來的機遇，我們會以更前瞻視角發展及擴大航空網絡，包括支持香港國際機場加強其主要航線的服務，並提早布局與「一帶一路」國家的民航合作。我們亦會聯同機管局策略性

地吸引本地及非本地的航空公司開拓新的航點和增加航班，提高行業多樣性及競爭力。

(x) 完善飛機租賃稅務優惠制度

19. 2022年施政報告中提出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。我們已於2024年2月完成修訂《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。我們於2024年9月，參加了於天津舉辦的第十一屆中國航空金融發展（東疆）國際論壇，向業界介紹香港的優勢。未來，我們會繼續加強宣傳工作，以鼓勵全球飛機出租商來港進行業務。

國際航運中心

20. 香港港口是全球最繁忙及具效率的港口之一，亦是亞太區內重要的樞紐港。香港港口在國際航運中心發展指數排名全球第四，香港港口在2023年處理了逾1 440萬個標準貨櫃，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300班國際貨櫃班輪，連接全球近500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。政府將大力發展航運業務，同時多管齊下，鞏固及提升國際航運中心地位。

(i) 設立「香港海運港口發展局」

21. 政府會改革現時的「香港海運港口局」，成為「香港海運港口發展局」，作為高層次諮詢機構，協助政府制訂政

策和長遠發展策略。我們將委任非官方人士出任主席，成員主要來自航運業界，並設有穩定的專責研究和推廣團隊，增撥資源，提升研究能力、加強海內外推廣和強化人力培訓，更有效支援政府落實政策，推進香港航運業的可持續發展。

(ii) 推動高增值海運服務業發展

22. 政府銳意發展高增值海運和專業業務，以推動更多航運業商業主導人和海運服務企業落戶香港，加強香港航運優勢。我們將加大推廣現有航運服務稅務寬減措施，優化稅務優惠制度¹，壯大本地航運生態圈；推動具潛力或代表性的海運保險業務落戶香港，擴展海運保險產品；及加強與國際海事保險業機構協作，推動海事保險人才培訓，擴展「海運及空運人才培訓基金」，納入更多綠色能源課程和海事保險考試等。

23. 建立大宗商品交易生態圈對推動海運服務業發展尤為重要，涉及金屬和礦產等大宗商品交易佔全球航運交易量一半以上，其交易商是航線和海運服務的主要使用者，吸引他們集聚香港運作可帶動海運服務，有利鞏固及提升香港國際航運中心地位。政府會研究稅務優惠，吸引相關海內外企業落戶香港，構建大宗商品交易生態圈。

(iii) 加快綠色航運中心建設

24. 為推動香港註冊船舶綠色化，海事處自2024年6月起推出綠色獎勵計劃。所有5 000總噸或以上的香港註冊船舶，並持有有效的遵行規定證明（耗油報告及營運碳強度）顯示該船舶達到國際海事組織制定的碳強度指標評級A或B，可於2024至2026年間就每個對應年份獲得港幣二萬元。如船舶持續三年間皆獲得碳強度指標評級A或B，則最多可獲得港幣六萬元。措施有助推廣香港船舶註冊處的綠色船隊形象，進一步提升香港船舶註冊處在國際海運界的品牌聲譽。截至2024年10月15日，海事處共收到約500份申請，其中約460份申請已獲批准，並會繼續處理其餘申請。另外，我們會於2024年年底修訂《商船（註冊）（費用和收費）規例》（第 415A

¹ 現時，船舶租賃業務享有免稅優惠，船舶租賃管理、海事保險、航運商業主導人（包括船舶管理人、船舶代理及船舶經紀）的業務享有半稅優惠。

章)，為在指定期間於香港船舶註冊處註冊多艘船舶的船東推出批量註冊優惠。

25. 香港一直致力推行綠色港口措施，包括於本地法例實施國際海事組織關於環境保護的最新要求，循序漸進減少船舶的溫室氣體排放，並要求業界調整技術和操作以減碳。隨著國際航運減排要求收緊，香港將緊隨綠色航運的國際趨勢，為使用不同綠色燃料的船舶提供所需燃料，以鞏固和提升香港作為國際航運中心的地位和競爭力。我們與環境及生態局共同開展的為本地船舶及遠洋船提供綠色燃料加注的可行性研究經已完成，並會於今年內公布《綠色船用燃料加注行動綱領》，推動綠色船舶燃料儲存庫等基建發展，鼓勵港口減排，提供誘因鼓勵使用綠色船用燃料，與大灣區港口合作，並與其他港口構建綠色航運走廊，以應對業界對綠色船用燃料持續上升的需求，支持航運界綠色轉型。我們亦會推展為遠洋船提供綠色燃料加注的準備工作，包括開展提升現有船隻監控系統的研究，以助保障加注船隻以及加注操作的安全。

(iv) 發展智慧港口

26. 政府正積極推動智慧港口發展，通過建立港口社區系統，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1月以試行方式分階段就特定貨物交付流程建立數據共享平台和與業界進行測試，首階段集中處理冷鏈貨物，旨在進行概念驗證。當中包括追蹤冷鏈貨物進口本地及跨境運輸流程、出口整櫃和拼櫃貨物，以及多式聯運的運輸流程。業界反應正面，我們現已總結運作經驗。

27. 在試行階段期間，政府委託了物流及供應鏈多元技術研發中心（研發中心），透過創新及科技基金資助開發及試行系統。期間，研發中心在技術、執行以及數據資訊安全方面均表現可靠，並得到業界信賴。展望未來，我們將在2025年底前完成構建港口社區系統，具備貨物追蹤、實時運輸資訊、電子資訊及文件存取、港口數據分析等功能。我們會因應業界需要持續加強平台的服務。我們計劃參照試驗階段的實施安排，委託研發中心作為我們的實施夥伴，協助政府進一步發展及推行系統。我們將作出針對性的推廣，鼓勵企業

參與使用系統，包括進出口商及其他物流業界單位。我們將按既定機制申請資源。

(v) 加強國際推廣

28. 政府將繼續與香港海運港口局／香港海運港口發展局緊密合作，透過積極接觸內地和海外海事企業、外訪和各種國際海事活動，加強推廣香港海事品牌，向世界展示香港的航運優勢。

國際物流樞紐

29. 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，並在去年公布《現代物流發展行動綱領》，提出八大策略和24項行動措施，推動物流業可持續發展，以滿足物流業短、中和長期發展需要。我們目前正與香港物流發展局及業界共同努力，落實《現代物流發展行動綱領》內的行動措施。

(i) 增加物流土地供應及擴大資源

30. 政府明白土地對發展高增值物流服務至關重要。正如在《現代物流發展行動綱領》中承諾，我們已在葵青貨櫃碼頭周邊物色了四幅具發展潛力的物流用地，並計劃於2024年至2027年間定期推出，供業界發展多層式現代高端物流設施。另一方面，我們亦正研究在洪水橋／廈村新發展區建設現代物流圈，創造產業群聚效應。有關的規劃研究結果將於明年公布。視乎研究結果，有關物流圈用地預計最快於2026年度起分階段批出。

31. 此外，政府亦會繼續加強與粵西地區及鄰近地區的物流合作，善用港珠澳大橋，擴大貨源，促進貨物經香港中轉，以鞏固香港作為國際物流樞紐的領先地位。

發展低空經濟

32. 另外，為了配合國家積極培育新興產業和發展新質生產力的政策方向，政府會全力推動香港的低空經濟發展。低空經濟是指一般於1 000米以下空域進行的低空經濟活動，可應用於不同範疇，並帶動不同產業的發展，為香港經濟注入新動能。

33. 政府將成立「發展低空經濟工作組」(工作組)，由財政司副司長任組長，負責統籌各政策局和部門的相關工作，並制訂發展策略和跨部門行動計劃。參考內地的經驗，我們會以應用項目為起動，與業界及伙伴機構合作，在2025年年初起設立「監管沙盒」，陸續推行低空經濟試點項目。為了拆牆鬆綁以推動低空飛行活動，政府會放寬「超視距飛行」，並更新現行民航及相關法例，研究適用於較大型無人機（即25公斤以上的無人機）的規管制度，包括放寬無人機重量和載貨限制，目標是於明年上半年提交立法會審議。政府亦會開始研究是否有需要就載人的無人機（包括電動垂直起降飛行器）制定一套具前瞻性和靈活性的專用法例。

34. 另外，政府亦會加強與內地對接，商討共同建設低空跨境航線、出入境及清關程序安排和基礎設施配套等，為未來跨境低空飛行活動奠定基礎。在基礎建設的層面上，工作組會就建設低空物理設施（如起降場和充電站）、通信網絡、航路網絡和管理等方面展開技術研究及規劃，以支持低空經濟的長遠發展。

指標（包括績效指標（KPIs））

35. 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審視工作進度和成效。

結語

36. 我們會繼續透過不同措施，特別循人才培訓方面著手，發揮香港背靠祖國、聯通世界的獨特優勢，鞏固及提升本港航空、航運及物流服務業的競爭力。

委員意見

37. 我們歡迎委員就上述措施提供意見。

運輸及物流局
2024 年 11 月

附件

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

- 在 2025 年內與 10 個或更多的民航伙伴探索加強民航聯繫，並支持香港國際機場繼續開拓新航點和增加航班，以配合三跑道系統的客運設施逐步開通。
- 為發展世界領先機場城市：
 - 在 2025 年上半年就擴大「機場城市」制訂發展大綱；及
 - 機管局在 2025 年內完成「航天走廊」建造工程，利用汽車自動駕駛系統，連接「航天城」和港珠澳大橋香港口岸人工島接載乘客。
- 在 2025 年內開展有關「香港國際機場東莞空港中心」永久設施第二期發展規劃的前期研究工作。
- 在 2025 年內展開研究，把航空轉運貨物豁免許可證安排擴展至其他多式聯運模式。

國際航運中心

- 在 2025 年上半年成立「香港海運港口發展局」，並籌備在 2025 年下半年聘請專責團隊加強研究、推廣及業務網絡。
- 為推動海運服務業發展：
 - 在 2025 年上半年公布為促進海運業務進一步發展優化稅務寬減的結果，並展開相關立法工作；

- 在 2024 年底前與國際保障及彌償組織簽署合作備忘錄，加強海事保險業的人力培訓和專業推廣；
- 在 2025 年內擴大「海事人才培訓資助計劃」涵蓋範圍至包括海事 保險，及在「專業培訓課程及考試費用發還計劃（海運）」下新增不少於 20 個國際或本地課程或考試至基金核准名單；
- 在 2025 年內完成構建港口智慧系統，促進航運、港口及物流業持份者信息互聯互通；及
- 在 2025 年內進行船對船液化天然氣加注的試驗。
- 在 2025 年內完成就促進大宗商品交易的稅務優惠的研究，吸引相關海內外企業落戶香港。

國際物流樞紐

- 為推進物流服務發展，在 2025 年內公布有關在洪水橋／厦村新發展區建設現代物流圈的規劃研究結果。

推動新能源交通產業

- 在 2025 年內設立可持續航空燃料用量目標，加快航空業的碳減排。

發展低空經濟

- 在 2025 年初起陸續推行試點項目，進行載貨定點試飛。
- 在 2025 年上半年開展研究有關放寬和無人機重量和載貨限制的修例工作。

- 在 2025 年上半年就建設低空活動配套設施、通信網絡、航路網絡和低空飛行活動管理等方面展開研究。