

2025年9月29日會議
討論文件

立法會經濟發展事務委員會

2025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 2025 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及遊艇經濟發展。

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2023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2025年8月，約140家航空公司提供航班來往香港國際機場與全球超過200個航點，航點數目與疫情前相若。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）的水平。貨運方面，香港國際機場於2024年航空貨運量達490萬公噸，再度榮膺全球最繁忙的貨運機場，自2010年起第14次排名全球第一。整體航班升

降量方面，於2025年首八個月較2024年同期比較則上升約一成。

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，我們會透過加速擴展航空版圖，完善大灣區多式聯運網絡，推進擴大「機場城市」發展，鞏固航空貨運全球第一優勢，推動綠色航空的發展，支持航空業人才發展等發展策略，以提升香港國際機場及香港航空業的競爭力。

(i) 加速擴展航空版圖

5. 過去兩年，香港與十多個民航伙伴擴大了雙邊民航安排，提升相關客運及貨運服務的運力上限，讓航空公司可隨時因應市場需要增加客運及貨運服務。例如，我們於2024年10月與澳洲和土耳其分別擴大了雙邊民航安排，隨後兩地往來香港的客運航班數量隨即增加約30-40%。此外，我們在2024年10月、2025年8月及9月分別與格魯吉亞、智利及波蘭達成共識，為訂立新民航協議打下基礎。

6. 展望未來，我們會繼續聯同香港機場管理局（機管局）透過外展隊、獎勵計劃（例如「航空網絡拓展計劃」）等，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，包括長途航班。與此同時，我們會積極參加國際民航會議，並主動出訪民航伙伴，商討訂立新的民航協議或擴展航權，優先聚焦具進一步發展潛力及新增長點的地區，如南美洲、中亞、非洲及中東等。

(ii) 完善大灣區多式聯運網絡

7. 為抓緊大灣區發展所帶來的機遇，我們致力完善大灣區多式聯運網絡，以滿足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。就此，機管局會繼續擴展內地城市候機樓網絡，並聯同珠海機場優化「經珠港飛」服務，包括優化兩地機場的陸路連接，以及將有關服務推廣至更多內地城市。另外，為吸引更多轉機旅客（包括大灣區多式聯運轉機旅客），我們會由2025年10月起擴大飛機乘客離境稅的豁免範圍，涵蓋經水路和陸路來港轉機的乘客。

(iii) 推進擴大「機場城市」發展

8. 在政府的支持下，機管局繼續為建設「機場城市」積極招商引資，推進各項目發展，打造世界領先新地標。當中，亞洲國際博覽館二期工程已啟動，預計於2028年落成。機管局明年初將就遊艇港灣及配套设施邀請發展意向書，預計2028年起分階段完成。機管局亦同步建立藝術產業生態圈、開設空運鮮活市集等其他項目作規劃，進一步豐富「機場城市」的元素。

9. 同時，機管局亦正積極推進「機場城市」其他項目。其中，機管局將分階段啟用港珠澳大橋香港口岸人工島上，供經港珠澳大橋自駕抵港的粵澳旅客使用的自動化停車場項目。配合「粵車南下」整體時間表，爭取於2025年11月啟用「轉機停車場」。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年年底進行載客測試，並會延伸「航天走廊」的自動駕駛系統至東涌市中心，建成為「機場東涌專道」，目標於2028年底落成。

(iv) 鞏固航空貨運全球第一優勢

10. 香港國際機場在2024年蟬聯全球最繁忙的貨運機場。為鞏固此地位，機管局將發揮三跑道系統優勢增加貨運量，並與機場社區合作興建和擴建空運貨物處理設施，抓緊跨境電商所帶來的機遇，提升香港國際機場處理空運貨物的能力。

11. 機管局正與東莞全力推進「海空貨物聯運」創新發展，讓內地貨物可在東莞完成安檢及收貨，使用水路直接運到香港國際機場上機，大大降低運作成本，是大灣區合作的最成功典範項目。第一期永久設施會在年底起分階段完成，第二期設施的前期研究亦於今年展開，探討引入更多高增值物流和跨境電商設施。

12. 此外，為吸引更多貨物在香港中轉，我們已和其他相關政策局及部門完成研究將目前的「航空轉運貨物豁免許可證方案」在顧及本港貿易管制的完整性下擴展至其他多式

聯運模式的研究。我們計劃在明年內向立法會提交相關立法建議，將「航空轉運貨物豁免許可證方案」擴展至海空貨物聯運以及海運中轉貨物，以鞏固提升香港作為貨物中轉樞紐的地位。

(v) 推動綠色航空的發展

13. 2025年施政報告宣布政府會建設可持續航空燃料（SAF）產業鏈，包括與內地政府協商，帶領一間全球主要SAF供應商的本地企業在大灣區發展，涵蓋上游原料收集、廠房開設和規模化生產等。為支持環境及生態局在SAF產業鏈建設方面的工作，並提升香港國際機場的競爭力，經諮詢業界及參考機管局去年完成的顧問研究後，我們已就從香港國際機場出發航班的SAF使用比例設立目標。過程中，我們綜合考慮了多項因素，包括SAF在香港的需求及供應、SAF的使用情況、乘客的承受力、持份者的意見等。視乎區內相關產業及供應鏈逐漸完善化及相關配套措施發展的進程，我們的目標是在2030年實現1%至2%的SAF使用比例。

14. 我們和機管局將繼續與業界保持緊密溝通，並提供所需支援，助力實現有關用量目標。其中，我們會聯同環境及生態局研究建設 SAF 混合設施，長遠在港提供較便宜並已混合 SAF 的航油，以提升香港 SAF 產業競爭力和航空公司議價能力。此外，機管局亦會推出宣傳及推廣活動，以提升公眾與企業對 SAF 的認識及支持。

(vi) 支持航空業人才發展

15. 我們會從多方面支持香港航空業的人力資源發展。其中，我們會繼續透過「海運及空運人才培訓基金」和香港國際航空學院（航空學院）加強培訓本地航空業員工和培育新血，支持航空學院與本地和海外學院開辦更多課程，完善航空業的升學階梯，應對航空業人手需求，支持行業的長遠發展。

(vii) 引進飛機回收企業及人才培訓

16. 政府會引入歐洲領先航空服務公司落戶香港，並已與該公司達成落戶意向，在香港設立飛機拆件、高價值零件回收及交易服務，帶動貿易、保險、融資、租賃等產業發展。該公司會與航空學院合作，為相關專業技術人才提供培訓，鞏固香港國際航空樞紐地位。

國際航運中心

17. 根據《2025新華·波羅的海：國際航運中心發展指數報告》，香港連續第六年排名全球第四位，反映香港在港口條件、專業海運服務、整體營商環境等綜合實力優厚，為世界前列。香港繼續是全球最繁忙港口之一，亦是世界首屈一指清關快和效率高的「補時港」。貨櫃船在香港港口停留的平均時間為1天，約為世界前二十大貨櫃港口平均值（1.95天）的一半。香港註冊船隊總噸位排名全球領先，而香港船東擁有、管理或營運的商船共佔全球近一成載重噸位。我們現有逾 1 200 家企業的海運服務圈，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。政府會多管齊下，鞏固港口及高增值海運服務競爭力，並深化國際交往合作，以提升國際航運中心地位。

(i) 建立通達內陸「鐵海陸江」立體聯運體系

18. 為了針對香港港口「貨源遠」的難點，我們正致力建立通達內陸的「鐵海陸江」立體聯運體系，務求推動來自內地內陸省市的貨物沿鐵（路）、海（路）、陸（路）和江（河）的多式聯運，經香港運往國際市場，以擴大香港港口的貨物腹地。現時，來自重慶和成都的貨物已經循鐵海聯運，經深圳鹽田港或廣西北部灣，再分別以駁船或「天天班」班輪服務轉運至葵青港上船，充分發揮港口之間優勢互補，並達至互惠共贏。

(ii) 建立國際「伙伴港口」網絡

19. 香港將繼續秉持開放合作精神，進一步深化香港與國際航運社區的交往，就此政府將深化國際航運網絡交往，與內地具戰略合作意義及「一帶一路」地區建立「伙伴港口」關係，通過業務、技術和知識等交流協作，共同提升香港及伙伴港口的競爭力和韌性，並為建立綠色航運走廊作準備，促進國際航運社區的團結合作氛圍。目標在2025年11月的香港海運週與首批伙伴港口簽訂合作備忘錄。

(iii) 打造綠色船用燃料加注中心

20. 為維持及提升香港作為主要加注港及國際航運中心的競爭力，政府於2024年11月發布了《綠色船用燃料加注行動綱領》，以把香港發展成為綠色船用燃料加注及交易中心。在業界大力支持下，我們正全力推行相關措施，包括使《2024年船舶法例（燃料使用及雜項修訂）條例》生效、發布液化天然氣及甲醇加注工作守則等，並在短時間內成為可提供生物柴油及液化天然氣加注服務的主要港口之一。自2025年2月首次液化天然氣加注至2025年9月中旬，已有超過十三萬噸生物柴油和液化天然氣在本港加注，當中涉及十次液化天然氣加注作業。

21. 綠色甲醇、綠氨及氫等綠色船用燃料的加注需求預計將日漸增長，因此我們接下來將聚焦相關發展。為建立全面的綠色船用燃料加注生態系統，我們已開展邀請業界就青衣南一幅用地發展綠色船用燃料貯存設施提交意向書的工作，以了解市場對發展該設施的興趣及計劃。政府在規劃相關用地時，將參考收集到的意見，以配合業界需求，並促進香港的綠色船用燃料貯存、加注及交易業務。我們亦將於短期內展開在香港水域進行綠氨和氫氣加注的可行性研究。此外，為提高加注效率和準確度，我們將於明年內要求所有在香港水域提供甲醇加注服務的船隻須安裝質量流量計。與此同時，我們將透過與持份者保持緊密聯繫及繼續提供合作平台，鼓勵在香港進行更多綠色船用燃料的貿易，並協助內地生產的綠色船用燃料出口。

(iv) 構建數字化港口系統

22. 自2025年3月28日取得立法會批准非經常開支2億1,508萬元，我們正全力和全速構建及推行港口社區系統。系統將於2026年1月推出，提供貨物追蹤功能，並聯通海、陸、空運輸網絡，數字化打通貿易流和資金流。同時，我們正與香港金融管理局及銀行業界合作，並與業界共同探索以區塊鏈技術記錄的貨運物流數據，協助金融機構及中小企減低信貸成本及審批時間。

(v) 加大發揮高增值海運服務優勢

23. 香港註冊船隊總噸位排名全球領先，船舶在港註冊受本港法律管轄和保障，其運作帶動香港高增值海運服務業發展，包括船舶管理、船舶租賃、海事保險、海事法律及仲裁等。為加強香港在高增值海運服務的領先地位，海事處在過去兩年已先後實施了一系列行政措施優化船舶註冊流程¹，明年政府會提出修訂《商船（註冊）條例》，增加註冊靈活性和加強電子化等。

24. 政府近年推出一系列稅務優惠措施²，並積極向海內外企業推廣稅務優惠措施，鼓勵更多海運服務企業選擇香港作為營運據點。我們將於2026年上半年修訂法例以優化海運服務業稅務優惠（包括為營運租約下的船舶出租商，提供船舶購置開支的稅務扣除），及為大宗商品貿易商提供半稅優惠。此外，我們會繼續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支援訓練海事保險人才，從而鞏固香港海運優勢。

¹ 具體措施包括：(1) 接受大部分註冊申請文件的副本；(2) 強化「一站式電子服務」在線提交功能；(3) 啟用新版申請表格；(4) 制定註冊流程圖供業界參考；(5) 提供文件範本；(6) 更新《船舶註冊指引》及《常見問題》；(7) 授權海外機構認證文件（如授權書）；(8) 建立船東與通訊事務管理局辦公室和公司註冊處的溝通機制，以闡明審批要求並探討加快相關註冊／發牌的方案；(9) 推出年度噸位費電子繳費通知服務；(10) 優化註冊文件預審機制；及(11) 進一步精簡現行船舶註冊工作流程並提升審批效率。

² 包括為合資格船舶租賃商提供利得稅免稅優惠，為合資格船舶租賃管理商提供利得稅半稅優惠，以及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。

(vi) 推進海運長遠發展策略

25. 香港海運港口發展局已於今年7月成立，7月29日舉行第一次會議，以打造香港為「全球航運之都」為策略定位，協助政府制訂更外向、更全面的國際和內地推廣策略，以及制訂航運業的整體發展政策，鎖定重點領域展開研究，適當地對應政府的政策優次，包括：推動香港港口提量、提質；為高增值海運服務業尋找新增長點；深化國際交往以提升香港國際影響力；以及為綠色化等行業發展趨勢建立人才庫。該局轄下四個委員會近月已陸續召開會議。

(vii) 深化國際交往合作

26. 我們會繼續深化香港作為國際交流平台的功能，善用每年11月舉行的「香港海運週」匯聚海內外航運業界，促進各地業界對接以拓展全球商機。政府將邀請「絲路海運」聯盟成員於明年「香港海運週」舉辦高峰會，推廣「一帶一路」航運品牌。

國際物流樞紐

27. 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。

28. 政府明白土地對發展高增值物流服務至關重要。為鞏固香港國際物流樞紐地位，確保香港物流業的持續發展，我們將會在今年內公布洪水橋／厦村新發展區建設現代物流圈的規劃研究結果，並於明年邀請業界提交發展意向書及制訂招標條款。

發展低空經濟

29. 我們會以制度創新與技術突破為雙引擎，致力構建具國際競爭力的低空經濟生態圈，將香港打造為低空創新應用亞太區樞紐，深度融入國家發展新質生產力的戰略。

30. 「發展低空經濟工作組」會制訂「發展低空經濟規劃行動綱領」，當中包括完善民航法例及規管框架，為重量超過150公斤的「非傳統飛行器」（包括載人飛行器）制訂專用法例，為低空經濟標準化發展奠下基礎；以及推展核心基礎設施，於2025年年底推出專用頻譜，提前規劃部署起降場、航路網絡、衛星定位、三維空間數據系統、智能低空交通管理系統等。

31. 此外，政府已於2025年3月宣布38個首批「監管沙盒」試點項目。現時，38個試點項目名單當中，17個試點項目已經在指定航線內進行測試。到2025年10月底，預計將會一共有28個試點項目在指定航線內進行測試。我們正研究把個別較為成熟、風險較低、而又不涉及人車流量高的地區的應用場景恆常化，並會推出進階版低空經濟「監管沙盒Ⅱ」試點項目，涵蓋跨境路線、低空載人飛行器等技術複雜度較高的應用場景。

發展遊艇經濟

32. 為發展遊艇經濟，政府會優化遊艇產業配套，增加遊艇新泊位，當中包括推進「機場城市」遊艇港灣建設，額外提供超過500個泊位。海事處會積極配合，就遊艇訪港的要求拆牆鬆綁，推出便利措施，吸引更多遊艇來港，並參與推進粵港澳遊艇自由行。措施包括—

- (i) 放寬對訪港遊艇要求，透過優化現有機制，設立遊艇動態監察系統，容許訪港遊艇無須在私人營運的遊艇會或碼頭預留泊位，亦可於香港安全有序地自由航行和在指定水域錨泊；

- (ii) 提升現行的電子業務系統，容許訪港遊艇一站式提前提交船隻、船員及或乘客的資料，以便相關部門進行預先審核。優化電子業務系統的工作完成；及
- (iii) 授權內地相關考評機構為訪港遊艇操作人員進行香港的本地港口知識考試，同時物色培訓機構提供認可的短期培訓課程，以便利內地訪港遊艇操作人員獲得在香港水域自由航行的資格。有關的本地港口知識考試的便捷安排將在2026年推出。

33. 海事處正與廣東海事局就便利「港艇北上」商討合作機制。「北艇南下」的合作事宜將在上述便利措施和「港艇北上」合作機制的基礎上與廣東海事局進行磋商。

指標（包括績效指標（KPIs））

34. 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

35. 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

36. 我們歡迎委員就上述措施提供意見。

運輸及物流局
2025 年 9 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

- 在 2027 年上半年啟用「香港國際機場東莞空港中心」第一期永久設施。
- 在 2026 年內與十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進一步拓展其航線網絡，繼續開拓新航點和增加航班。
- 在 2026 年內向立法會提交立法建議，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。
- 為推進建設擴大機場城市，機管局在 2026 年初就遊艇港灣及配套設施邀請市場提交發展意向書，以及在 2028 年底前落成亞洲國際博覽館第二期。
- 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，合共提供不少於 3 000 個自動化泊車位。

國際航運中心

- 為推動海運業務發展：
 - 在 2025 年底的香港海運週與首批伙伴港口簽訂合作備忘錄；
 - 在 2026 年讓香港具備提供綠色甲醇加注服務的條件；
 - 在 2025 年底完成構建港口社區系統，並於 2026 年 1 月推出供業界使用；及
 - 在 2026 年內向立法會提交《商船（註冊）條例》的修訂建議。
- 在 2026 年內邀請業界在洪水橋／厦村新發展區內，就首幅用作建設現代物流圈的物流用地提交發展意向書。

推動新能源發展

- 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 2026 年上半年開始陸續推出進階版低空經濟「監管沙盒 2」試點項目，以涵蓋技術複雜度較高的低空飛行應用場景；並展開基礎設施技術研究，目標在 2026 年底前制訂初步建議及訂定「發展低空經濟規劃行動綱領」草擬本。

推動遊艇經濟

- 在 2026 年優化海事處的電子業務系統，以配合建議推出的優化措施，容許訪港遊艇可以在訪港前辦理船隻的關務手續。

- 在 2026 年推出本地港口知識考試的便捷安排，包括由授權機構在內地開展考試安排，以及由認可機構於內地提供相關的短期培訓課程等。