

國際航運中心

摘錄自《十四五規劃綱要》

國家發展策略

“... 構建快速網，基本貫通『八縱八橫』高速鐵路，提升國家高速公路網絡質量，加快建設世界級港口群和機場群...”(第十一章第二節)

“... 建設現代物流體系，加快發展冷鏈物流...提升國際海運競爭力...”(第十二章第三節)

“... 統籌港口和機場功能佈局，優化航運和航空資源配置...”(第三十一章第三節)

中央對香港的支持

“支持香港提升國際航運中心地位...”
(第六十一章第一節)

香港優勢

航運

- 班輪覆蓋和連繫以及清關能力等，一直相當具競爭力，令香港成為區內中轉樞紐港，目前轉運業務佔香港整體貨櫃吞吐量超過六成。
- 海運商業服務發展成熟，提供各種海運服務，包括船舶融資、海事保險、海事法律及仲裁、船舶代理及管理、船務經紀等，形成蓬勃的海運服務業群。

物流

- 隨着現代物流體系和多式聯運的發展，香港在大灣區的現代物流體系中會發揮更積極作用，包括憑藉其覆蓋面廣的國際化航線和空運樞紐等優勢，加上興建中的高端物流中心和專業的物流管理技術(例如冷鏈管理)，可配合生產鏈向高價貨物轉型，並促進大灣區內水陸空多式聯運和高增值空運物流的發展。

跨境陸路交通

- 香港作為區域交通樞紐，往來內地交通網絡發達，口岸設備完善，配合香港國際機場及跨境航運服務，全方位實現香港在水陸空交通的優勢，推動國家經濟發展及地區合作，發揮作為大灣區國際性綜合交通樞紐的角色。

高鐵連接香港至內地高鐵網絡



- 香港的鐵路服務一直以安全、可靠及高效見稱。香港鐵路有限公司植根香港，邁向國際，不斷在內地及海外城市拓展鐵路相關項目，並透過成立港鐵學院，促進鐵路專業技能和知識的輸出，進一步推動香港成為全球交通運輸專業服務中心。

現況

航運物流

- 香港一直保持其世界十大港口的地位，更是區域中轉樞紐，2020年吞吐量達1 800萬標箱，而目前每星期約有280班班輪前往全球逾600個目的地。
- 作為國際航運中心，目前有近900家從事不同海事服務的公司提供優質高增值海運服務。



葵青貨櫃碼頭

跨境陸路交通

- 廣深港高速鐵路（高鐵）香港段、港珠澳大橋（下稱大橋）和蓮塘／香園圍口岸三項重大跨境基建相繼落成，有助香港融入大灣區「一小時生活圈」的大格局，促進香港與內地及澳門特區的人流和物流。
- 現時十個陸路管制站，當中六個為道路口岸分別位於深圳灣、落馬洲、文錦渡、沙頭角、港珠澳大橋和香園圍；四個鐵路口岸則分別位於羅湖、落馬洲支線、紅磡城際直通車站及香港西九龍高速鐵路站。

策略和措施

航運物流

- 鞏固香港作為區內中轉樞紐港的角色，並發展高增值海運服務業，吸引更多航運要素聚集。
- 透過包括稅務等經濟誘因及人才培訓，進一步發展高增值海運及物流服務業。
- 加強推廣港口業界數碼化及創新科技的應用，推動「智慧港口」的發展，進一步提高營運效率。
- 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，加強與內地合作改善空氣質素，以及積極推動遠洋船使用潔淨能源等，發展「綠色港口」。

跨境陸路交通

- 透過港深政府共同領導的「推動港深跨界軌道基礎設施建設專班」，構建「軌道上的大灣區」，進一步加強兩地交通聯繫，便利人員往來。
- 與廣東省政府全力推進「大橋港車北上不設配額計劃」，讓合資格香港私家車經大橋往來香港與廣東省而無須事先取得常規配額。



香園圍邊境管制站

香港特別行政區政府 2021年10月

