

序言

香港是一個主要的國際及區域民航中心，擁有世界級的機場和發展完備的航空網絡。我們在空運服務方面的優勢，大大促進了香港的貿易、旅遊業和經濟增長。為進一步加強香港作為航空中心的競爭力，我們與機場管理局攜手合作，改善機場的設施和服務。我們會繼續維持高水平的民航管理以確保航空安全。此外，我們一直致力擴展香港與民航伙伴的民用航空運輸協定和安排的網絡，我們並已簽訂了內地和香港特別行政區之間的航空運輸安排，以便兩地的航空公司可大幅增辦往來香港和內地城市的航班服務。



至於香港的港口，不但是華南貨運網絡中的主要部分，也對香港經濟作出重大貢獻。隨着物流發展帶來的新機會，我們會與港口服務業、貨運業和物流服務業共同努力，提高香港與華南地區之間貨運聯繫的效率，加強本港貨櫃港的競爭力，以及探究在區域內建設海路、航空、道路及鐵路聯運系統的機會。我們會繼續加強港口服務業與航運業兩者的配合來增加效益，透過簡化程序和降低價格以吸引航運公司來港經營，從而鞏固以及積極推廣香港作為國際航運中心和世界級港口的地位。

李淑儀

經濟局局長李淑儀

航空及航海運輸

施政方針
及
主要工作範疇

航空及航海運輸

我們的施政方針是發展機場和港口，並促進香港成為主要的國際及區域航空、航運和物流中心。

總體目標

就落實這項施政方針，我們本年度的目標是：

- 與機場管理局合作，提高香港國際機場的競爭力，並促進香港作為國際及區域航空中心的地位；
- 提高香港貨櫃港的競爭力，並促進香港成為國際航運中心；
- 加強香港作為國際及區域運輸及物流中心的地位。

工作進度

我們已把施政方針重新歸類。以下是原載於一九九九年《海空交通基建、郵政及氣象資訊服務》施政方針小冊子內有關航空及航海運輸措施的工作進度報告。有關郵政和氣象服務措施的工作進度報告則在《能源、郵政服務、氣象服務及競爭》施政方針小冊子內匯報。

在航空運輸方面，隨着機場第二條跑道投入運作和西北客運廊擴建工程的完成，機場的航機升降處理量已於二零零零年三月增至每小時最高 45 架次，對應付航空公司現時對跑道升降時段的需求，綽有裕餘。客運廊擴建後，客運大樓的旅客處理量增至每年最高 4 500 萬人次。增設的登機橋，亦使 95% 的航機得以直接接駁客運大樓上落乘客。為加強香港國際

機場的競爭力，機場管理局由二零零零年一月一日起調低飛機的着陸費及停泊費 15%，而直升機的着陸費及停泊費亦由二零零零年九月一日起調低，減幅最多達 80%。此外，為了擴展香港的民航服務網絡，我們在本年的首 9 個月已就 4 份民用航空運輸協定進行談判，另已與 15 個民航伙伴談判或檢討民用航空運輸安排。特別就航空貨運服務而言，我們積極地實施開放的政策，以進一步發展香港成為國際及區域航空貨運樞紐。

至於海上運輸，屯門內河貨運碼頭的最後階段工程於一九九九年年底完竣，應付業內以兩位數字增長的需求。九號貨櫃碼頭的建造工程已經展開。港口發展策略檢討將為未來的港口發展制定計劃。航運方面，我們正着手把香港船舶註冊的總註冊噸位增至 1 000 萬噸，有關工作料可於本年年底完成。我們已談妥 3 份關於避免雙重課稅的航運協議，並就另外 12 份協議展開了磋商。香港港口及航運局成立的物流服務發展委員會，專責進行有關研究，從而制定適當的措施，以鞏固香港作為國際及區域航空及航海運輸和物流中心的地位。

我們亦在 5 個主要工作範疇取得了下列成效。

1 評估所需設施及服務

我們用以衡量這方面工作進度的成效指標是能否按照計劃展開研究工作。

在航空運輸基建方面，機場管理局已按照計劃在一九九九年八月展開航空交通預測研究，以掌握本港對有關設施和服務的最新需求。為確保香港國際機場的設施足以應付日後的需求增長，機場管理局將於二零零零年十月展開香港國際機場大型發展策略總綱研究，研究工作料於二零零一年下半年完成。

至於航海運輸基建，港口後勤設施及土地需求研究已經完成。當局現正更新港口貨運量增長預測，並同時進行兩項輔助研究，以估量業界對散裝貨運設施和船舶補給服務的需求。研究所得的資料，將納入預計於二零零一年年中完成的港口發展策略檢討。

2 建立和維持決策及規管架構

我們用以衡量這方面工作進度的成效指標是本港在航空及航海運輸方面的政策及規管架構，能否切合不斷轉變的需求並符合有關的國際標準和規定，從而鞏固我們作為運輸樞紐的地位。

在航空運輸基建方面，我們於二零零零年年中制定了《民航(保險)令》，以擴闊飛機的保險要求，規定所有民航飛機，無論是否出租或受酬，均須就第三者、乘客、行李、貨物及郵件方面的法律責任購買保險。獲得中央人民政府授權後，我們在二零零零年至今已與 4 個新的民航伙伴就民用航空運輸協定進行談判。此外，我們亦簽訂了內地和香港特別行政區之間的航空運輸安排，以便兩地的航空公司可大幅增辦往來香港和內地各城市的航班服務。

至於航海運輸的規管架構，我們已訂立《商船(本地船隻)條例》(第 548 章)，目前正為該條例制定多條附屬規例，包括實行強制所有來往本地船隻購買第三者保險。此外，我們亦正朝着所訂目標進行有關港口國監督檢查船舶的工作，以促進國際海上安全。

3 確保能提供所需的基礎建設

我們用以衡量這方面工作進度的成效指標是香港國際機場的客貨運處理能力和設施是否足夠，以及有否足夠規劃工作以應付日後的需求。

在航空運輸基建方面，機場管理局在二零零零年一月啟用西北客運廊，使客運大樓的每年最高處理量由 3 500 萬人次增至 4 500 萬人次。在二零零零年三月，跑道的航機升降處理量也由每小時最多 40 架次增至 45 架次。此外，機場管理局及民航處亦在機場島上選定用作直升機坪的地點，以助拓展往來機場的直升機服務。

至於用以進一步改善公眾貨物裝卸區設施的航海運輸基建，當局正進行第二階段管理改革的討論；有關發展將支援昂船洲所增設的私營躉船裝卸設施、葵涌貨櫃碼頭及現正興建的九號貨櫃碼頭。

4 促進香港作為航空及航運中心的地位

我們用以衡量這方面工作進度的成效指標是香港國際機場處理旅客及貨物的數量，與本港有民用航空運輸聯繫的目的地的數目，提供往返香港定期航班的航空公司數目，香港貨櫃港處理標準貨櫃單位的數量及香港船舶註冊噸位。

香港正不斷地鞏固其作為國際及區域民航中心的地位。在二零零零年的首 6 個月，香港國際機場共為 1 550 萬名乘客提供服務，並處理了 104 萬公噸貨物；與一九九九年同期相比，客運和貨運處理量分別增加了 12% 和 19%。機場的服務水平亦十分高，根據一九九九年中的一項獨立調查，在受訪問的人士中，九成以上滿意機場的服務和設施。為進一步提高香港作為國際及區域航空中心的地位，機場管理局自二零零零年一月一日起調低飛機的着陸費及停泊費 15%，而直升機的着陸費及停泊費亦由二零零零年九月一日起調低，減幅最多達 80%。此外，機場管理局批出了一項海運貨站專營權，預料專營商將於二零零一年年初投入營運。機場管理局亦已邀請投資

者在機場島發展兩個物流中心。另外，我們在二零零零年的首9個月已與15個民航伙伴就民用航空運輸安排進行了談判或檢討。

為推動香港港口及航運業務，我們展開了一連串活動，以促進香港作為世界級港口及主要國際航運中心的地位。我們已提高香港船舶註冊的吸引力和註冊噸位，總註冊噸位現已接近1 000萬噸。此外，我們在美國和歐洲所推行的港口宣傳計劃，亦有助提高自一九九九年以來的港口貨物吞吐量。

5 促進航空及航海運輸的安全和效率

我們用以衡量這方面工作進度的成效指標是在香港登記並用於定期航班服務的飛機在世界各地發生致命意外的五年平均數〔以每百萬飛行公里計算〕，與由國際民用航空組織所編纂的全球平均數的比較；和每年抵港船隻的數目。

在香港登記的飛機在航空安全標準方面繼續保持良好記錄。過去兩年推出的各項加強飛行安全和效率的措施，進度均十分理想。在一九九九年內，並沒有任何關於在本港登記的航機涉及導致嚴重傷亡的意外報告。此外，我們亦不斷採取措施，改善本港的民航管理系統。在航海運輸安全方面，我們已建成葵涌海上交通控制站，現正改善原有船隻航行監察系統的設備。青洲海上交通控制站現已重新設計為虛擬控制站，站內設置閉路電視系統，作監察用途。此外，我們亦已增加檢查貨物裝卸及船舶修理活動的次數。

以上各主要工作範疇內已公布的措施，其進度列載於本報告內的「詳盡工作進度」部分。

展望未來

為實現總體目標，我們將在來年按各主要工作範疇落實以下措施和目標。

1

發展和增強香港的國際航空及航海運輸聯繫及物流設施

香港要成為亞洲的運輸樞紐，就必須在航空及航海運輸方面，建立一個既現代化又切合本地情況的決策及規管架構。

為維持香港作為國際及區域航空中心的地位，我們會繼續制定和檢討法例及行政安排，以反映國際民航標準、包括國際民用航空組織的有關規定和建議措施。在獲得中央人民政府授權後，我們會與新民航伙伴談判更多民用航空運輸協定，為本港與外地航空聯繫的發展，提供更廣闊的法律基礎。我們亦會檢討並逐步開放與現有伙伴的民用航空運輸安排，以便航空公司提供服務，應付需求。

香港要保持港口安全和維持國際航運中心的地位，就必須制定規則，確保國際航運業的高度安全標準和最佳做法得以採納。由國際海事組織制定並適用於香港這個主要航運中心的多個航運公約，現已透過本地立法予以實施。在本港引入船舶的《國際安全管理規則》是符合國際海事組織規定的。

我們會繼續積極研究各種方法和制定各項措施，以充分發揮本港機場與港口相輔相成的優勢。

我們會按下列成效指標衡量這個範疇的工作進度：

- 我們的政策及規管架構能否切合本港不斷轉變的需求並符合國際標準及規定。
- 根據目標，實行並完成多項工作及研究，以加強和推廣香港成為國際運輸及物流中心。

我們會落實下列措施及目標，以期在這個工作範疇取得成效：

措施 *	目標
加強香港作為物流中心的地位 (工商服務業推廣署)	在二零零一年內進行和完成有關物流服務發展的策略性研究
宣傳香港作為物流中心的吸引力 (港口及航運局)	在二零零一年在香港舉辦物流國際會議，並進行推廣計劃
透過與更多民航伙伴談判民用航空運輸協定，為香港與各地航空聯繫的發展，提供更廣闊的法律基礎，從而逐步擴展航空服務市場；並與民航伙伴談判或檢討這些協定下的運輸安排，以便航空公司可隨著這些具體安排，開展新服務或增加現有服務，以應付需求 (經濟局)	在二零零一年就最少 5 項新民用航空運輸協定進行談判，並談判或檢討最少 15 項運輸安排
進一步加強香港與內地的航空聯繫 (經濟局)	在二零零一年就內地和香港特別行政區之間的航空運輸安排，展開檢討
減少外地航運公司的課稅負擔，以增強香港作為港口的吸引力 (經濟局)	在二零零一年與我們的航運伙伴談判 3 項航運盈利雙重課稅協議

* 括號內為推行該措施的主要負責機構

2

發展和改善香港國際機場

香港作為國際及區域航空中心的地位，對本港能成為國際貿易、金融、商業及旅遊中心起着關鍵作用。要保持本港的地位，機場的安全、保安、效率及經濟效益，至為重要。

我們必須因應使用者的需求，及時提供所需的基礎建設，保持本港的航空中心地位。香港國際機場已提高了客貨運處理能力，並有潛力作繼續擴展，應付日增的需求。機場管理局會定期就是否需要額外設施進行檢討。

我們會按下列成效指標衡量這個範疇的工作進度：

- 香港國際機場的客貨運處理能力。我們的目標是保持客貨運處理能力的長期增長。
- 香港國際機場可處理的飛機升降班次。我們的目標是逐步增加可處理的飛機升降班次。

我們會落實下列措施及目標，以期在這個工作範疇取得成效：

措施	目標
檢討在不同操作模式下跑道可處理的航機升降量，是否足以應付交通需求 (民航處)	在二零零一年下半年完成跑道可處理航機升降量的檢討
善用香港國際機場北商業區的發展潛力和商機 (機場管理局)	在二零零零年年底或之前完成總綱發展概念藍圖

措施

目標

擬訂將來有關機場大型發展(例如提供更多的貨運處理設施)的策略方案，並定下優先次序

(機場管理局)

在二零零一年下半年完成機場大型發展策略總綱研究

改善客運大樓內轉機及過境乘客和行李的處理設施和程序

(機場管理局)

機場管理局和商業伙伴在二零零一年年底或之前評估所需改善，並落實有關改善工作

3

發展和改善香港港口

香港作為航運中心的地位，對本港能成為國際貿易、金融、商業及旅遊中心起着關鍵作用。要保持本港的地位，港口的安全和效率，至為重要。

香港是一個主要的國際港口和航運中心，現時受僱於有關行業內逾 6 000 家公司的從業員人數約為 55 000 人。在一九九九年，抵港的遠洋船隻和內河船隻分別有 37 570 艘和 175 300 艘。同年，本港所處理的貨櫃，共達 1 620 萬個標準貨櫃單位。要吸引新的航運業務在香港發展，推廣香港的港口的工作是關鍵所在。

我們已將港口發展局重組為香港港口及航運局，以便集中制定和推行各項措施，推廣香港成為國際航運中心。

為改善航海運輸基建，在規劃和發展港口設施時，也需要有足夠的道路、經疏浚的航道和避風塘等配套設施。港口發展策略檢討載列的港口設施及配套基建計劃，是根據港口貨運量增長預測擬訂的。港口發展策略第四次檢討現正進行，將於二零零一年年中完成。

我們會按下列成效指標衡量這個範疇的工作進度：

- 香港貨櫃港所處理的標準貨櫃單位數目。我們的目標是保持貨櫃處理量長期增長。
- 香港船舶註冊噸位。我們的目標是提高註冊的船舶噸位。

我們會落實下列措施及目標，以期在這個工作範疇取得成效：

措施	目標
研究散裝貨運設施是否足以應付市場需求 (港口及航運局)	在二零零零年年底或之前完成有關散裝貨運設施的研究
研究香港是否有潛質成為補給港 (港口及航運局)	在二零零零年年底或之前完成有關香港是否有潛質成為補給港的研究
研究港口的長遠角色及基本建設需要 (港口及航運局)	根據港口貨運量增長預測研究的結果，在二零零一年完成港口發展策略第四次檢討

航空安全的重要性毋容置疑。我們已建立有效的監管制度，確保在香港登記的飛機、該等飛機的營運者及維修機構的運作，能符合有關的國際標準及措施。此外，香港一向有高效率的航空交通管制服務，並與內地負責航空交通管制事宜的有關當局建立了有效的溝通渠道，包括為香港和內地的航空交通管制人員舉辦互訪計劃，以便交流工作經驗。我們會繼續維持高水準的民航管理，以確保航空安全。

我們會按下列成效指標衡量這個範疇的工作進度：

- 根據整理的資料，在香港登記並用於定期航班服務的飛機在世界各地發生致命意外的五年平均數〔以每百萬飛行公里計算〕，與由國際民用航空組織所編纂的全球平均數的比較。我們的目標是維持在香港登記的飛機的良好安全記錄。
- 我們的民航管理系統能否應付香港作為國際及區域民航中心的需求。我們的目標是維持一個高水準的民航管理系統以確保航空安全。

我們會落實下列措施及目標，以期在這個工作範疇取得成效：

措施	目標
加強在香港登記的飛機及該等飛機的營運者的安全標準 (民航處)	在二零零一年完成有關民航處現有安全監察制度的檢討，以便對香港登記的飛機及該等飛機的營運者，實施國際民用航空組織在簽發航空人員執照、飛機操作及適航方面的標準及建議措施
加強並改善民航處提供的航空交通管制服務 (民航處)	在二零零二年三月或之前完成落實改善措施，包括加強監察航空交通管制員的工作標準，加強督導航空交通管制工作，並加強訓練管理

5

促進航運安全和效率

我們會為香港提供既安全而又具效率的航運管理服務。要達到這個目標，我們必須提供周全的船隻航行監察系統，就如何參與該系統的工作並遵行規管控制，向海員灌輸安全作業方法。

我們會按下列成效指標衡量這個範疇的工作進度：

- 每年抵港船隻的航次。長遠來說，我們的目標是促使抵港船隻航次取得長期增長。

我們會落實下列措施及目標，以期在這個工作範疇取得成效：

措施	目標
協助發展中國家提高他們的海上安全標準 (海事處)	與國際海事組織合作，每年在香港舉辦一兩個培訓課程，供發展中國家的海事行政人員參加
實施國際海事組織對船舶交通控制員培訓和發證的規定 (海事處)	在二零零一年完成培訓及發證設施的評審認可
使香港水域內的輔航設備現代化，並加以整理改良 (海事處)	在二零零三年完成工作計劃

措施	目標
提高管理政府船隊的效率和成本效益 (海事處)	在二零零一年完成政府船塢船舶維修管理研究
以外判形式由私人營辦商承辦提供巡邏海港所需的小輪 (海事處)	在二零零一至零二年度推行試驗計劃，租賃兩艘商營船隻用作巡邏小輪，以便評估
為所有內地沿岸船隻建立抵港前預先通報制度 (海事處)	在二零零一年實施有關制度

航空及航海運輸

詳盡工作進度

1

評估所需設施及服務

過去數年，我們採取了多項措施，藉以在這個工作範疇取得成效，詳情如下：

措施*	目標#	目前情況+
進行航空交通預測研究 (機場管理局)	在二零零零年年初或之前完成這項研究 (一九九九年)	這項研究已在二零零零年三月完成。 (已完成的項目)
進行新的港口貨運量增長預測研究 (港口及航運局)	在二零零零年展開這項研究 (一九九九年)	這項研究已在二零零零年四月展開。 (已完成的項目)
就港口後勤設施及土地需求進行研究 (港口及航運局)	在一九九九年年初完成這項研究 (一九九八年)	這項研究已在一九九八年七月展開，並在二零零零年九月完成。 (已完成的項目)

* 括號內為推行該措施的主要負責機構

括號內為訂定該目標的年份

+ 括號內為落實該目標的進度

2

建立和維持決策及規管架構

過去數年，我們採取了多項措施，藉以在這個工作範疇取得成效，詳情如下：

措施	目標	目前情況
<p>在獲得中央人民政府授權後，與民航伙伴談判更多民用航空運輸協定，以擴展香港的民航服務網絡 (經濟局)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 因應市場需求，在二零零零年就最少 5 項新協定進行談判 (一九九九年) ● 因應市場需求，在一九九九年就最少 5 項新協定進行談判 (一九九八年) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 我們由二零零零年年初至今，已就 4 項新的民用航空運輸協定進行了談判。 (如期進行的項目) ● 我們在一九九九年已就 5 項新的民用航空運輸協定進行了談判。 (已完成的項目)
<p>根據《東京諒解備忘錄》加強落實港口國監督工作，以阻止不合標準的船舶使用香港港口 (海事處)</p>	<p>在一九九九年，把檢查船舶次數增加 15%，達到 915 次 (一九九八年)</p>	<p>目標已在一九九九年達到。 (已完成的項目)</p>
<p>根據《基本法》，與中央人民政府擬訂香港特別行政區與內地其他地區之間的航空運輸安排 (經濟局)</p>	<p>在一九九九年擬訂香港特別行政區與內地之間的航空運輸安排架構和具體細節 (一九九七年)</p>	<p>我們已在一九九九年與中央人民政府就有關架構和具體安排，達成共識。 (已完成的項目)</p>

3

確保能提供所需的基礎建設

過去數年，我們採取了多項措施，藉以在這個工作範疇取得成效，詳情如下：

措施	目標	目前情況
加強雙跑道操作模式，以提高跑道可處理的航機升降量 (民航處)	在一九九九年年底或之前，公布的跑道可處理的航機升降量達到每小時 40 班次，並在二零零一年或之前，逐步再提高至每小時 50 班次 (一九九九年)	跑道可處理的航機升降量在一九九九年十月增加到每小時 40 班次，在二零零零年三月已增加到 45 班次。在二零零一年將會逐步再提高至每小時 50 班次。 (如期進行的項目)
研究在赤鱸角提供直升機坪設施 (機場管理局／民航處)	在二零零零年完成這項研究 (一九九九年)	這項研究已在二零零零年五月完成。 (已完成的項目)
檢討新香港國際機場是否需要增添飛機停泊設施 (機場管理局)	在一九九九年完成是否需要增添飛機停泊設施的檢討 (一九九八年)	檢討已在一九九九年十二月完成。 (已完成的項目)

措施	目標	目前情況
<p>在坪洲興建避風塘 (海事處)</p>	<p>在一九九九年年中或之前申請撥款進行環境影響評估研究 (一九九八年)</p>	<p>政府已經諮詢相關區議會，基於諮詢結果而檢討坪洲對避風塘的需要。經檢討後，決定優先在小欖興建避風塘。土木工程署已把坪洲避風塘計劃降為丙級工程。 (正在檢討的項目)</p>
<p>在屯門小欖興建避風塘 (海事處)</p>	<p>在一九九九年申請撥款進行環境影響評估研究 (一九九八年)</p>	<p>政府在諮詢過相關區議會之後，隨即全面檢討全港避風塘泊位需求。檢討所得的新數據顯示，該避風塘須在二零一一年左右建成，可於日後才申請撥款。我們會在二零零一年進一步更新避風塘需求，作為港口發展策略檢討工作的一部分。 (正在檢討的項目)</p>
<p>為支援港口的運作，繼續物色貨運輔助服務用地，其中包括昂船洲一幅 6.7 公頃的土地 (經濟局)</p>	<p>在一九九九年年底或之前檢討本港對中流作業設施的需求 (一九九五年)</p>	<p>昂船洲的中流作業用地已在一九九八年二月批租給營辦商。我們會在二零零零年年底或之前完成需求檢討，才決定是否需要再物色其他中流作業用地。 (進度較預期慢的項目)</p>

4

促進香港作為航空及航運中心的地位

過去數年，我們採取了多項措施，藉以在這個工作範疇取得成效，詳情如下：

措施	目標	目前情況
邀請私營機構參與在機場發展海運碼頭，以便運載空運貨物往返珠江三角洲 (機場管理局)	在一九九九年年底左右招標 (一九九九年)	已在二零零零年八月批出海運碼頭的運作和管理牌照。 (已完成的項目)
在機場提供土地，以供投資者發展物流管理中心 (機場管理局)	在二零零零年招標承投土地 (一九九九年)	已在二零零零年七月發出招標文件。 (已完成的項目)
與民航伙伴談判或檢討民用航空運輸安排，以逐步開放香港的民航服務和切合不斷轉變的市場需求 (經濟局)	在二零零零年，與民航伙伴及／或航空公司談判或檢討最少 15 項民用航空運輸安排 (一九九九年)	截至二零零零年九月，我們已就 15 項民用航空運輸安排進行了談判或檢討。 (如期進行的項目)

措施	目標	目前情況
<p>確定能夠提高香港貨櫃港競爭力的措施 (港口及航運局)</p>	<p>在二零零零年提出建議 (一九九九年)</p>	<p>在一九九九年六月成立的貨櫃港競爭力小組，至今已確定改善與珠江三角洲聯繫的方法，以及如何發展新港口設施和推介港口等主要措施，以提高競爭能力。 (如期進行的項目)</p>
<p>與新民航伙伴談判民用航空運輸安排，並檢討與現有民航伙伴的安排，以切合不斷轉變的市場需求 (經濟局)</p>	<p>在一九九九年與最少 5 個新民航伙伴談判民用航空運輸安排，並與航空公司及／或現有民航伙伴檢討最少 10 項與後者的民航運輸安排 (一九九八年)</p>	<p>在一九九九年，我們與 5 個新民航伙伴就民用航空運輸安排進行了談判，並與 18 個現有民航伙伴檢討了雙方的民用航空運輸安排。 (已完成的項目)</p>

措施	目標	目前情況
<p>提高香港作為主要國際航運中心的地位 (港口及航運局／海事處)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 拓展市務工作，直接向本地及海外航運公司推廣香港船舶註冊的服務 ● 鼓勵在二零零零年左右建立本港的船殼保險市場，從而加強香港在世界航運領域的地位 	<ul style="list-style-type: none"> ● 這項措施持續進行。在二零零零年一月一日至九月三十日期間，已造訪 43 家航運公司，拓展市務工作，預料本年內可達到造訪 60 家公司的目標。香港港口及航運局代表在二零零零年一月訪問日本和韓國，並參加二零零零年六月在希臘舉行的 Posidonia 國際航運展覽，推廣香港為國際航運中心，其後又造訪新加坡的航運公司。 (如期進行的項目) ● 香港港口及航運局轄下的航運委員會現正研究此事。 (如期進行的項目)

措施	目標	目前情況
	<ul style="list-style-type: none"> 在二零零零年或之前透過與內地有關當局磋商和接觸，以及協調本港與內地的航運標準和手續，加強與內地的航運聯繫 <p>(一九九八年)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 已在一九九九年十二月二十八日與內地主管當局就港口費及燈標費簽訂備忘錄。該份備忘錄由二零零零年一月二十八日起生效。 <p>(已完成的項目)</p>

5

致力促進航空及航海交通安全和效率

過去數年，我們採取了多項措施，藉以在這個工作範疇取得成效，詳情如下：

措施	目標	目前情況
<p>把現時的地面航空交通管制及通訊系統改為衛星通訊、導航及監察／航空交通管理系統，以加強飛行安全及效率 (民航處)</p>	<p>在二零零零年開始試行 (一九九九年)</p>	<p>已經開始測試各種通訊、導航及監察／航空交通管理系統。此外，透過自動數據鏈路向航機發放有關機場和天氣的資料，以及日常的氣象信息和預報，亦在試行中。在二零零零年九月已開始就自動從屬監察系統、管制員與機師間的數據鏈路通訊及起飛前放行指示系統進行技術和運作評估。 (如期進行的項目)</p>

措施	目標	目前情況
<p>實施新的船旗國品質管理系統 (海事處)</p>	<p>把香港註冊船舶因港口國監督而被扣押的比率保持低於世界平均數 (一九九九年)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 由一九九九年九月起，船旗國品質管理系統以人手進行。海事處現正開發電腦軟件，自動揀選船隻進行品質管理。預料軟件可在二零零零年十月底或之前準備就緒，經測試後在二零零零年年底或之前運作。 ● 香港註冊船舶因港口國監督而被扣押的比率仍然遠低於世界平均數。 (如期進行的項目)
<p>擬訂規例，以實施香港本地船隻投購第三者保險的規定 (海事處)</p>	<p>在二零零零年完成草擬規例的工作 (一九九九年)</p>	<p>法律草擬專員正進行草擬工作。我們預期草擬工作在二零零零年年底或之前完成。 (如期進行的項目)</p>

措施	目標	目前情況
<p>為航空交通管制人員提供更多培訓，包括有關操作新航空交通管制設備的訓練，以應付新香港國際機場預計增長的交通量</p> <p>(民航處)</p>	<p>由一九九九至二零零零年度開始，每年增辦 17 個培訓課程，供 180 名人員參加</p> <p>(一九九八年)</p>	<p>在一九九九至二零零零年度舉辦了 22 個訓練課程，並會在二零零零年至零一年度內，至少舉辦 17 個訓練課程。</p> <p>(已完成的項目)</p>
<p>在青洲設立海上交通管制站</p> <p>(海事處)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 在一九九九年初或之前申請撥款設立控制站 <p>(一九九八年及一九九七年)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 由於自然護理的限制，故建議在青洲的山頂用地設立虛擬控制站，包括設置閉路電視系統，作為原先建議的另一個選擇。建築署正定出經修訂的工程項目成本預算，並設法把這項工程納入為二零零零至零一年度工務計劃內的丁級工程項目。

措施	目標	目前情況
	<ul style="list-style-type: none"> 在二零零零年年底或之前建成該站和安裝相關設備 (一九九八年) 	<ul style="list-style-type: none"> 待這項工程獲納入為二零零零至零一年度工務計劃內的丁級工程項目後，土木工程便會在二零零一年年初展開，並在二零零二年年初或之前完成。 (進度較預期慢的項目)
<p>更換現時的船隻航行監察系統內已老化的設備，並利用先進設備及科技來提升該套系統 (海事處)</p>	<p>在二零零一年年年底或之前完成計劃 (一九九八年)</p>	<p>有關更換和提升船隻航行監察系統的標書已在二零零零年八月批出，此項目會在二零零一年十二月或之前完成。 (如期進行的項目)</p>
<p>在八號貨櫃碼頭附近設立海上交通控制站 (海事處)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 在一九九九年年中或之前建成該站和安裝所需的設備 在一九九九年年底或之前該站一艘巡邏船投入服務 (一九九八年) 	<ul style="list-style-type: none"> 該站已在一九九九年七月落成，而設備的安裝工程亦已在一九九九年九月完成。 巡邏船已在一九九九年十月投入服務。 (已完成的項目)

措施	目標	目前情況
<p>改善有關新渡海小輪、雜類航行器、運載危險品船隻及觀光船隻的檢查程序 (海事處)</p>	<p>在一九九九年能如期檢查百分之百的新船，以簽發檢查證書或驗船證明書 (一九九八年)</p>	<p>在一九九九年達到目標，並能維持這項工作目標。 (已完成的項目)</p>
<p>監察海上建造工程項目，以加強貨物裝卸及船舶修理的安全 (海事處)</p>	<p>在一九九九年把整體檢查次數增加 2%，達到 7 650 次 (一九九八年)</p>	<p>在一九九九年達到目標，並能維持這項工作目標。 (已完成的項目)</p>
<p>為昂船洲政府船塢提供永久設施，並完成餘下的改善工程 (海事處)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 在一九九九年年底或之前完成所有工程項目 ● 在二零零零年年底或之前完成所有尚未竣工的項目並修妥保養書訂明須負責維修的損壞項目，而且獲得最終接收 (一九九八年) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 在二零零零年三月底，政府船塢永久設施和改善工程完竣。 (已完成的項目) ● 約在二零零零年年底前完成所有尚未完工的項目，並獲得最終接收。 (如期進行的項目)