

立法會

Legislative Council

立法會CB(4)649/14-15號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB4/PL/EDEV

經濟發展事務委員會 會議紀要

日 期：2015年2月2日(星期一)
時 間：下午4時30分
地 點：立法會綜合大樓會議室1

出席委員：林健鋒議員, GBS, JP(主席)
鍾國斌議員(副主席)
陳鑑林議員, SBS, JP
梁君彥議員, GBS, JP
黃定光議員, SBS, JP
林大輝議員, SBS, JP
陳健波議員, BBS, JP
梁家騮議員
謝偉俊議員, JP
陳偉業議員
田北俊議員, GBS, JP
何俊賢議員
易志明議員
姚思榮議員
莫乃光議員, JP
陳恒鑞議員, JP
梁繼昌議員
郭榮鏗議員
張華峰議員, SBS, JP
張超雄議員
單仲偕議員, SBS, JP
葛珮帆議員, JP
鄧家彪議員, JP
蔣麗芸議員, JP

經辦人／部門

列席議員 : 王國興議員, BBS, MH
范國威議員
陳婉嫻議員, SBS, JP

缺席委員 : 湯家驊議員, SC

出席公職人員 : 議程第IV項

運輸及房屋局局長
張炳良教授, GBS, JP

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)
黎以德先生, JP

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生, JP

海事處處長
黃偉綸先生, JP

署理民航處處長
李天柱先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)4
葉李杏怡女士

運輸及房屋局副秘書長(運輸)5
陳煥兒女士, JP

運輸及房屋局
機場擴建工程統籌辦公室總監
邱伯衡先生, JP

議程第V項

商務及經濟發展局局長
蘇錦樑先生, GBS, JP

經辦人／部門

商務及經濟發展局常任秘書長
(工商及旅遊)
容偉雄先生, JP

商務及經濟發展局副局長
梁敬國先生, JP

旅遊事務專員
朱曼鈴女士, JP

商務及經濟發展局副秘書長(工商)1
袁小惠女士, JP

商務及經濟發展局副秘書長(工商)3
張趙凱渝女士, JP

議程第VI項

環境局局長
黃錦星先生, JP

環境局副局長
陸恭蕙女士, JP

環境局副秘書長
劉明光先生, JP

列席秘書 : 總議會秘書(4)5
游德珊女士

列席職員 : 高級議會秘書(4)5
譚瑞萍女士

議會秘書(4)5
伍靄雯小姐

議會事務助理(4)5
駱佩珊小姐

I. 確認通過會議紀要

(立法會 CB(4)370/ —— 2014年11月24日會議的紀要)
14-15(01)號文件

2014年11月24日會議的紀要獲確認通過。

II. 上次會議後發出的資料文件

(立法會 CB(4)304/ —— 政府當局載有圖表
14-15(01)號文件 的文件，當中顯示
由 2012 年 11 月至
2014 年 10 月主要油
產品的進口及零售
價格

立法會 CB(4)381/ —— 易志明議員於 2014
14-15(01)號文件 年 12 月 23 日有關車
用燃油價格的函件

立法會 CB(4)381/ —— 鄧家彪議員於 2015
14-15(02)號文件 年 1 月 19 日有關車
用燃油價格的函件

立法會 CB(4)381/ —— 政府當局於 2015 年
14-15(03)號文件 1 月 19 日就易志明
議員有關車用燃油
價格函件的答覆

立法會 CB(4)381/ —— 鄧家彪議員於 2015
14-15(04)號文件 年 1 月 20 日有關家
用石油氣價格釐定
及調整事宜的函件

立法會 CB(4)433/ —— 政府當局載有圖表
14-15(01)號文件 的文件，當中顯示
由 2013 年 1 月至
2014 年 12 月主要油
產品的進口及零售
價格

立法會 CB(4)435/ —— 政府當局於2015年
14-15(01)號文件 1月29日就鄧家彪
議員有關家用石油
氣價格釐定及調整
事宜的函件的答覆)

2. 委員察悉自上次例會後發出的上述文件。

III. 下次會議的討論事項

(立法會 CB(4)363/ —— 待議事項一覽表
14-15(01)號文件

立法會 CB(4)363/ —— 跟進行動一覽表)
14-15(02)號文件

3. 委員同意在2015年2月16日上午10時45分舉行的下次例會上討論下列事項——

(a) 香港旅遊發展局2015-2016年度工作計劃；及

(b) 香港迪士尼樂園最新進展報告。

(會後補註：上述會議已加入題為"《2015年玩具及兒童產品安全條例(修訂附表1及2)公告》"的議程項目，有關的修訂議程已於2015年2月9日隨立法會CB(4)480/14-15號文件發出。)

4. 鄧家彪議員轉述公眾對車用燃油及家用石油氣價格的關注。他們指有關價格並沒有隨着國際油價下降而向下調整，而且"加快減慢"。就此，他要求事務委員會盡早討論此事項。委員同意在2015年4月27日舉行的事務委員會會議上討論此議題。

IV. 運輸及房屋局局長就行政長官2015年施政報告內的相關政策措施作出簡報

(立法會CB(4)363/ —— 政府當局就2015年施政報告中有關運輸及房屋局運輸科的政策措施提供的文件)
14-15(03)號文件

政府當局作出簡報

5. 應主席邀請，運輸及房屋局局長向委員簡報運輸及房屋局運輸科的政策措施。

(會後補註：運輸及房屋局局長的發言稿於2015年2月3日隨立法會CB(4)453/14-15(01)號文件發給議員。)

航空

跑道容量及第三條跑道的發展

6. 張超雄議員對三跑道系統計劃將會淪為香港的另一項"大白象"工程表示關注。關於現有雙跑道系統的容量，他引述林超英先生的意見時指出，香港國際機場(下稱"香港機場")按照1992年公布的《新機場總綱計劃》(下稱"《1992年總綱計劃》")興建和設計，其設計容量足以應付直至2040年的預測客貨運量。根據《1992年總綱計劃》，香港機場的設計應可應付每年900萬公噸貨物及約8 700萬乘客人次的客貨運需求。鑒於香港機場在2013年處理的貨運量和客運量分別只達412萬公噸貨物及5 990萬乘客人次，張議員質疑有否充分理據興建三跑道系統，因為2013年的客運量和貨運量只達雙跑道系統設計容量的46%及69%，即仍遠遠未達飽和。鑒於近日發生香港機場管理局(下稱"機管局")管理層要求員工在回應關於一宗懷疑行李失竊案的公眾查詢時說謊的事件，張議員亦質疑機管局的管理質素。

7. 陳偉業議員反對興建三跑道系統。他認為，三跑道系統不但會對附近居民造成重大影響，而且會對中華白海豚帶來災難性後果。此外，此工程計劃的建築成本高昂，加上使用香港機場的航機的起飛方向只限於面向屯門的方向，該計劃並不符合成本效益。

8. 運輸及房屋局局長解釋，《1992年總綱計劃》是臨時機場管理局在1990年代初委託專家就香港機場進行的一項初步研究，當時未有考慮香港機場的地理位置及四周地勢，以及其他限制機場跑道容量等因素。根據在1990年代中委託專家進行的進一步研究的結論，雙跑道系統的實際最高容量可達每小時63升降架次，變相決定了香港機場可處理的客貨運量。運輸及房屋局局長回應張超雄議員的查詢時表示，香港機場處理的貨運量在過去數年持續增長，2014年貨運量的按年增幅達6%。他補充，在2013年，香港機場是全球最繁忙的貨運機場。

9. 至於雙跑道系統的實際最高容量，運輸及房屋局局長進一步表示，機管局在2008年委託英國國家航空交通服務有限公司(該公司亦曾為倫敦希斯路機場進行類似的研究)，全面評估雙跑道系統的實際最高容量。經考慮香港機場的地理位置及四周地勢後，英國國家航空交通服務有限公司確認雙跑道系統的實際最高容量為每小時68升降架次。

10. 鄧家彪議員亦轉述市民就香港機場現有雙跑道系統的實際最高容量所表達的關注，即在增設停機位和裝設新的航空交通管制(下稱"空管")系統後，現時每小時68升降架次的最高跑道容量會否提升至例如超過每小時80升降架次。運輸及房屋局局長解釋，跑道容量取決於一系列的因素。安裝新空管系統以期提高香港機場航空交通管理的效率及航班運作的安全，而增設停機位將不會對跑道容量有直接影響。事實上，跑道容量取決於飛機在跑道接連升降時飛機與飛機之間所需保持的時距，而現時所需的時距視乎飛機大小，介乎一至兩分鐘之間。

政府當局 11. 鄧家彪議員要求政府當局提供香港機場在2014年的航機升降量超過每小時68架次的次數。運輸及房屋局局長承諾在會議後提供這方面的資料。他補充，現時雙跑道系統的運作容量約為每小時66升降架次，而很快會進一步增至每小時68升降架次。如不發展三跑道系統，香港機場的跑道容量將受到限制。

(會後補註：政府當局的書面回應於2015年3月4日隨立法會CB(4)589/14-15(01)號文件送交委員。)

12. 王國興議員表示，有公眾人士建議，倘若航空公司能增加調配使用大型航機，則香港機場無需興建三跑道系統仍可吸納更多航空旅客量。他邀請政府當局就上述建議給予意見。運輸及房屋局局長回應時表示，香港機場使用寬體飛機的比例已高於新加坡等其他許多主要機場。

13. 姚思榮議員察悉，據政府當局所述，香港機場雙跑道已由2013年年初處理每小時63升降架次增加至2014年的每小時66升降架次，到2015年下半年應會達到每小時68升降架次，即雙跑道系統的最高容量。姚議員詢問，在三跑道系統啟用前，政府當局會制訂甚麼措施，應付直至2023年的客貨量增長。運輸及房屋局局長回應時表示，三跑道系統最早要到2023年才啟用，為應付在三跑道系統啟用前日益增加的客貨空運需求，機管局正在探討有何措施提升雙跑道系統的容量。民航處亦會在新空管系統啟用後，在顧及航機升降安全的前提下，探討是否還有空間進一步提高香港國際機場跑道的運作效率。

14. 姚思榮議員進一步詢問，政府當局會否採取具體措施，以避免航空公司在雙跑道系統達至飽和後減少調配航機前往香港機場。運輸及房屋局局長回應時表示，航空公司如何調配航機，純屬商業決定，當中亦會考慮機場的附屬支援設施及航線網絡等因素。儘管如此，他表示，機管局會作出努力，盡量考慮有何實際方法，令香港機場能應付由現在

至三跑道系統啟用前的過渡期間不斷增長的客貨運需求。

15. 鄧家彪議員察悉，機管局已完成餘下的規劃工作，包括三跑道系統計劃的相關設計細節及財務安排研究。他詢問此項工程計劃的成本與資助模式。運輸及房屋局局長回應時表示，政府當局仍在考慮機管局提出的財務安排建議，而他在現階段不能披露有關詳情。

空域限制及"空牆"問題

16. 委員察悉，鑒於香港機場毗鄰深圳寶安國際機場(下稱"深圳機場")，從香港機場起飛的航機在進入內地空域前，必須達15 700呎的指定移交高度。此移交高度規定構成所謂的"空牆"。有關注認為，跑道系統的容量受制於此移交高度規定。

17. 王國興議員轉達市民的關注，認為應先撤銷"空牆"限制，才興建三跑道系統。單仲偕議員表達類似關注，並詢問如計及在"空牆"限制下可獲給予進入內地空域的"時段"，則在三跑道系統投入運作後，香港機場的最高航機升降量可達每小時多少架次。

18. 運輸及房屋局局長解釋，三跑道系統的升降量取決於香港機場可用的航道、航機的升降方向等因素。他補充，珠江三角洲(下稱"珠三角")區域的航空交通十分繁忙，情況有如紐約，當中數個地點接近的機場共用同一空域。為了讓珠三角地區的機場充分利用珠三角空域，民航處聯同中國民用航空局及澳門民航局在2004年成立三方工作小組以討論在考慮到香港機場、廣州白雲國際機場(下稱"廣州機場")及深圳機場均有計劃擴展的情況下，有何措施可提升區內的航空交通管理。三方工作小組在2007年制訂《珠江三角空中交通管理規劃與實施方案》(下稱"《2007年方案》")(涵蓋分期推行的短期、中期和長期措施)，以優化珠三角地區的空域設計、改善飛行高度層分配、統一度量衡單位、統一航空交通管制程序，以及增設民用航道等，以期

達致「統一規劃、統一標準、統一程序」(下稱"「三統」")的工作目標和計劃。運輸及房屋局局長答覆單仲偕議員的進一步提問時表示，在三跑道系統啟用後，根據上述計劃，香港機場的實際最高跑道容量將達每小時102升降架次。

19. 單仲偕議員進一步詢問，現時有否任何空域限制，以致跑道運作無法達致每小時102升降架次。運輸及房屋局局長解釋，若來自不同地方的航機同時在同一高度及彼此朝着對方的方向飛行，限制便可能出現。鄧家彪議員表示，若三方工作小組的目標只是達致上述「三統」的工作目標和計劃，他要求運輸及房屋局局長確認"空牆"限制的問題並不存在。運輸及房屋局局長表示，三方工作小組在研究2007年方案時，已考慮多項因素，包括國際民航組織的安全標準、內地人民解放軍空軍使用空域的要求及珠三角地區內機場的需要。三方基於以下理解而訂立2007年方案：香港機場和深圳機場最終會在三跑道系統下運作，而廣州機場會在五跑道系統下運作。他補充，三方工作小組的目的，是制訂對珠三角地區機場均有利的措施，使它們共用空域。

20. 王國興議員指有意見認為，香港機場可與深圳機場合作，透過分工發揮負載量分流作用，這樣便無需興建三跑道系統。運輸及房屋局局長表示，此事須從航權方面作全盤考慮。他解釋，香港和內地各有本身的航空交通安排，而當中各自享有的航權是絕對不可轉讓。最重要的是，若把航班由香港轉往深圳，將會損害香港的國際航空樞紐地位。

21. 謝偉俊議員詢問，三方工作小組有否達致其早前訂立的「三統」的工作目標。運輸及房屋局局長表示，根據三方工作小組訂立的2007年方案，大部分改善措施應在2020年前落實。儘管如此，三方工作小組需要時間推展中期和長期措施。署理民航處處長補充，部分短期改善措施已實施，舉例而言，香港與內地之間已增設兩個移交點，令飛越香

港飛行情報區的航班無需經過最繁忙的空域便可進入內地，從而優化珠三角空域管理。

22. 署理民航處處長回應謝偉俊議員的進一步提問時表示，部分改善措施尚未落實，例如其中一項中期改善措施，是要求有關的空管當局使用統一的度量衡標準。在這方面，現時內地使用"公制"，而香港則使用"英制"。統一度量衡單位可改善珠三角空域的使用。

23. 謝偉俊議員轉達公眾意見時表示，若珠三角空域的管制由單一機構負責執行，便可完善珠三角空域的管理。運輸及房屋局局長答稱，這問題並不包括在2007年方案內。他預料這項建議難以實行，因為內地、香港及澳門的航空交通管制系統分別頗大，而且在"一國兩制"原則之下並不切實可行。

低成本航空公司在香港營運的情況

24. 郭榮鏗議員表示，雖然政府當局及機管局正在推出各項措施促進香港機場的硬件發展，但他察悉並關注到航空業的軟件發展緩慢(例如可見於本地低成本航空公司(下稱"廉航")的發牌安排)。他認為，如有更多廉航在香港營運，便可透過競爭增加消費者的選擇，以及創造更多就業機會。他詢問，捷星香港(下稱"捷星")申請在香港經營廉航服務一事的進展。

25. 運輸及房屋局局長強調，政府的政策是促進航空業的競爭，並增加消費者的選擇。事實上，現有數家廉航在香港營運，包括海外廉航。

26. 有關捷星申請在香港經營廉航服務一事的進展，運輸及房屋局局長表示，不論捷星是否提供廉航服務，它必須符合《基本法》的規定，換言之，該公司須在香港特別行政區註冊成立及其主要業務地點在香港，才可成為香港的指定空運企業和使用香港的航權。捷星在2012年左右首次表示有意成為一家本地航空公司。政府當時告知捷星，政府正在檢討指定準則。該檢討於2014年完成，業界亦獲告知有關結果。經檢討的指定準則適用於所有現正

營運及有意成為獲指定的航空公司。鑒於該檢討結果，捷星在2014年下半年向政府提交申請，要求成為本地航空公司。與此同時，捷星亦向空運牌照局申請牌照。由於部分本地航空公司反對該項申請，空運牌照局就此已安排了一次公開聆訊以聽取反對意見。郭榮鏗議員察悉運輸及房屋局局長的回應，並關注到提出這些反對意見的是要杜絕競爭。運輸及房屋局局長重申，政府的政策是要促進航空業的競爭。

成立民航訓練學院

27. 梁繼昌議員詢問，建議成立的民航訓練學院的定位是大專院校抑或職業學院，以及會培訓哪類人員。他建議政府當局參照於1958年成立的新加坡民航學院的做法，讓新民航訓練學院可提供學位和深造文憑課程。

28. 運輸及房屋局局長回應時表示，民航處已委聘顧問公司就香港成立擬議的民航訓練學院進行可行性研究，而研究範圍包括評估學院的規模、所提供的培訓類型和水平等。他補充，他已研究新加坡民航學院的發展歷史，並察悉該學院經過數十年才發展至今天的規模。他表示，擬議在香港成立的民航訓練學院初期或會提供較多基礎課程，旨在培養技術層面的人才(例如飛機工程師)和培育提供維修及後勤支援的人力資源。在進行顧問研究期間，顧問公司曾接觸本地和海外的航空組織，亦諮詢了現時提供航空相關課程的本地訓練學院，看看擬議的民航訓練學院及現有的訓練學院日後可有合作及協作的空間。政府認為，香港應全面發展航空業(包括人力培訓)，以提升香港的國際航空樞紐地位。

與航空業有關的其他事宜

29. 梁繼昌議員表示，新空管系統與飛機乘客的生死攸關，對鞏固香港的航空樞紐地位至為重要。運輸及房屋局局長同意空管系統對香港機場的效率和安全非常重要，並以安全為首要目標。雖然落實新空管系統的工作出現延誤，但政府須確保航

空交通管理服務能安全和有效率地進行，這是重要的任務。

30. 姚思榮議員申報，其公司的一名股東擁有海天客運碼頭的股份。他表示，海天客運碼頭現時為8個港口提供快速渡輪服務。珠三角地區的旅客可乘坐海天客運碼頭的渡輪到達香港機場，然後轉飛往全球約180個航點。惟海天客運碼頭的使用率只達三成，其七成處理容量被閒置。他詢問海天客運碼頭的角色及運作，以及對於公眾要求開放海天客運碼頭以提供跨境渡輪服務的訴求，政府不予考慮的理由。

31. 運輸及房屋局局長表示，位於香港機場的海天客運碼頭，其定位是為中轉旅客提供空海聯運渡輪服務來往香港機場與8個珠三角港口。為此，政府當局在檢討海天客運碼頭的渡輪服務時，亦應考慮保安及清關事宜。他承諾在會議後就此事提供進一步資料。

政府當局

(會後補註：政府當局的書面回應於2015年3月4日隨立法會CB(4)589/14-15(01)號文件送交委員。)

促進香港港口的發展

32. 易志明議員察悉，《香港港口發展策略2030》(下稱"《2030研究》")建議將昂船洲公眾貨物裝卸區(下稱"裝卸區")升級為現代貨櫃處理設施。他歡迎此建議，因為此建議可為處理遠洋輪船或內河船的設施不足的問題，以及改善貨櫃碼頭的整體營運效率。不過，他轉達相關裝卸區的營運者對此建議的深切關注，他們要求當局作出妥善的重置安排，以便他們繼續營運。運輸及房屋局局長回應時表示，日後落實此建議時，當局會進行諮詢，並為受影響的裝卸區營運者作出適當的安排。

33. 易志明議員認為，行政長官2015年施政報告側重高增值航運服務。他對香港港口的發展會否因而被削弱表示關注。他察悉，政府計劃成立新的

航運機構，以促進業界發展，並詢問新的航運組織會否同時促進香港港口的發展。

34. 運輸及房屋局局長強調，香港港口與航運業互相配合，因此兩者的發展是同步進行；兩者在物流及相關行業的整體發展方面，擔當着策略性的角色。在考慮到新航運組織的運作及財務可持續性和其架構的情況下，政府在2014年委託的專家研究亦探討應否及如何把香港港口的發展納入新航運組織的工作範圍內。

35. 陳偉業議員詢問，政府當局會否考慮參照阿姆斯特丹及新加坡的做法，搬遷葵青貨櫃碼頭。他指出，當局於1960年代決定在現址設置葵青貨櫃碼頭，惟現址沒有鐵路接駁設施，亦沒有足夠的港口後勤用地。依他之見，這對香港港口的競爭力已造成負面影響。他又詢問，政府當局會否就香港港口的持續發展進行長期研究。

36. 運輸及房屋局局長解釋，搬遷葵青貨櫃碼頭涉及重置該貨櫃碼頭、港口後勤用地和相關的支援基礎設施，以及運輸網絡等問題。在研究搬遷葵青貨櫃碼頭的可行性時，應考慮是否有其他合適土地，以及是否有需要進行填海等因素。至於香港港口的發展，他贊同政府當局應從長遠角度探討此事。《2030研究》建議政府採取若干適當措施，例如善用港口後勤用地及葵青貨櫃碼頭周邊的其他設施，使營運效率提升，以維持香港港口的競爭力。研究估計，透過採取擬議的改善措施以增加現時葵青碼頭的處理能力，已可應付未來的增長。

37. 陳恒鑞議員詢問，葵青貨櫃碼頭為遠洋輪船提供岸電是否可行，以減少排放和改善附近一帶的整體空氣質素。運輸及房屋局局長回答時表示，政府一直研究減少船隻排放的措施，包括提供岸電。主席建議陳議員在環境事務委員會上提出相關問題。

物流發展

38. 易志明議員察悉，政府當局已在屯門西預留約10公頃物流用地，供業界興建現代化的物流設施，以解決物流用地短缺的問題。不過，他深切關注到，倘若政府當局一如在青衣推出物流用地的做法，以招標方式推出上述用地，中標者可能將該等土地以高價出租，使中小型企業(下稱"中小企")難以負擔昂貴租金，影響其競爭力。他詢問，政府當局會否參照新加坡和上海的做法，興建政府倉庫，並以合理租金租予中小企。運輸及房屋局局長答稱，為滿足業界對物流用地的需求，政府當局現正探討其中一個方案的可行性，就是興建多層停車場，主要供貨櫃車及中／重型貨車使用，目的是騰出現時的露天停車場，作為港口後勤用地，以提高葵青貨櫃碼頭周邊土地的使用率。

與航運相關的措施

航運業的發展

39. 鑒於中央在"十二·五"規劃中對香港鞏固和提升國際航運中心地位的支持，林大輝議員詢問，政府當局就促進航運服務業進一步發展方面的工作及成果(如有的話)。運輸及房屋局局長表示，政府現正就中央在"十二·五"規劃中所提供的支持，推動航運服務業的進一步發展。他承諾就此事提供進一步資料。

政府當局

(會後補註：政府當局的書面回應於2015年3月4日隨立法會CB(4)589/14-15(01)號文件送交委員。)

40. 林大輝議員察悉，政府當局的目標是充分利用香港作為地區樞紐的優勢，發揮"超級聯繫人"的角色，扮演內地航運企業"走出去"的平台，為海外航運企業進入內地市場提供專業服務。依他之見，內地一直發展迅速，內地經濟亦更趨開放，因此內地需要香港扮演其航運業"走出去"的平台值得商榷。他亦詢問獲香港協助"走出去"的內地公司的數目。

41. 運輸及房屋局局長解釋，香港為海外航運企業進入內地市場擔當門戶的角色及提供專業服務。此外，香港亦扮演內地航運企業"走出去"的重要平台。由於本港的船舶管理公司或船東管控全球船隻總數的9%左右，因此本地與航運相關的服務行業享有優勢。事實上，本地與船務有關的公司約有700家，提供各式各樣的航運服務，當中包括船舶管理、經紀、租賃、融資、海事保險、海事法律及仲裁，以至其他船舶支援服務等。

政府當局 42. 林大輝議員進一步詢問，香港作為國內與海外航運企業的"超級聯繫人"會肩負甚麼任務，並要求當局列出香港作為"超級聯繫人"所具備的優勢。運輸及房屋局局長承諾就此事提供進一步資料。

(會後補註：政府當局的書面回應於2015年3月4日隨立法會CB(4)589/14-15(01)號文件送交委員。)

航運業的人才培訓和發展

43. 鑒於本地與船務有關的公司約有700家，以及政府當局於2014年4月1日推出1億元的海運及空運人才培訓基金，蔣麗芸議員詢問，航運業對人力需求的殷切程度，以及將會獲基金資助的培訓課程的性質及類型。

44. 運輸及房屋局局長表示，海運及空運人才培訓基金下的資助計劃，支援與大學協辦的職業及專業培訓課程，以及獎學金計劃，旨在支持航運和航空業的人才培訓和發展。

45. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5補充，海運及空運人才培訓基金提供若干類計劃，其中一類向持有文憑或學位者在獲取航海經驗期間，提供每月6,000元的津貼。這有助本地船上見習生累積實際的航海經驗，為日後晉升更高職位、為業界作出貢獻作好準備。

46. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5表示，第二類計劃是與本地大學合辦的獎學金計劃，涵蓋法律及其他與航海有關的專業訓練課程。此外，還有其他獎學金計劃，在此類計劃下，修讀與航運相關學科的課程，例如工程、資訊科技、商業與法律等，而獲挑選的本科生或研究生，可獲獎學金，以便在海外伙伴院校完成一個學期與航運相關的科目，並取得學分。現時，已經成為香港的海外伙伴院校，包括有來自新加坡、丹麥、英國及美國的數間院校。

47. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5補充，為鼓勵航運及航空業現職從業員修讀學科和參加專業考試，以獲得專業資格及技能，當局推出另一類計劃，讓合資格的從業員可在完成經核准的學科或通過相關專業考試後，獲發還80%的學科／考試費用。每名人士可就多於一項學科／考試申請發還費用，上限為每人18,000元。她表示，政府在該計劃下，向在航運相關組織及海事訓練學院完成學科的學員提供財政援助，以期為航運業培養人才。

48. 蔣麗芸議員要求，政府當局日後就航運業的人力需求提供更多資料，以便年輕人可清楚了解業界的就業前景，從而預先做好職涯規劃。運輸及房屋局局長贊同蔣議員的意見，並表示政府當局已就此事推出更多宣傳推廣活動。

V. 商務及經濟發展局局長就行政長官2015年施政報告內的相關政策措施作出簡報

(立法會CB(4)363/ — 政府當局就2015年
14-15(04)號文件 施政報告中有關商
務及經濟發展局工
商及旅遊科的政策
措施提供的文件)

49. 主席請委員參閱商務及經濟發展局局長就商務及經濟發展局工商及旅遊科的政策措施在會議席上提交的發言稿。

(會後補註：在會議席上提交的發言稿於2015年2月3日隨立法會CB(4)453/14-15(02)號文件發給所有議員。)

旅遊

香港接待旅客能力

50. 訪港內地旅客過多及水貨客的走私活動激增，令受影響地區的居民飽受滋擾，范國威議員對此深表關注。范議員表示，根據2014年施政報告，政府向中央政府反映港人對擴展「個人身份來港旅遊計劃」(下稱"個人遊")的各種意見；中央政府同意暫不增加"個人遊"赴港試點城市，以及暫不擴大"一簽多行"措施試點範圍。然而，2014年內地訪港旅客共有4 724萬人次，較去年增加16%，當中超過六成(或超過3 000萬人次)為入境不過夜旅客。范議員十分關注2015年施政報告隻字不提"個人遊"或"一簽多行"的安排，但商務及經濟發展局其中一項政策措施卻包括香港旅遊發展局(下稱"旅發局")聯同香港旅遊業界前往內地進行宣傳。此外，政府在2014年發表的《香港承受及接待旅客能力評估報告》沒有正視內地水貨客的走私問題。事實上，社會上有強烈的聲音，要求遏止內地水貨客在粉嶺、上水及屯門等地區日益猖獗的活動，以及紓緩受影響鐵路沿線的超載情況。范議員促請政府兌現行政長官在2014年施政報告內的承諾，繼續與內地相關部門溝通和協調，因應本港經濟及社會狀況適度有序地吸引內地旅客。

51. 商務及經濟發展局局長回應時表示，政府當局非常關注水貨活動對市民日常生活的影響。執法機關一直採取連串執法行動(包括主動堵截、即時遣返嫌疑水貨客、在鄰近邊界管制站的水貨活動黑點收集情報，並與深圳當局密切聯絡、互換資料以堵截嫌疑水貨客)，打擊水貨活動。在2014年6月至12月期間，入境事務處及警方於北區(包括上水及落馬洲)共採取52次聯合行動，行動中共拘捕420名涉嫌從事水貨活動而違反逗留條件的內地訪客。

政府當局

52. 商務及經濟發展局局長補充，香港海關及深圳海關曾採取聯合執法行動、互換情報及通報有關落馬洲支線管制站的懷疑走私案件(包括水貨客利用嬰兒車走私產品)。2014年6月至12月期間，香港海關與深圳海關共進行26次聯合執法行動，當中有94宗個案被定罪及檢獲物品總值119萬港元。此外，入境處已把超過12 800名懷疑水貨客的資料納入"懷疑水貨客監察名單"，至今因懷疑為水貨客而被拒絕入境約有24 000人次。委員要求政府當局提供資料，述明政府當局曾採取甚麼措施，以紓緩大量來自內地的跨境旅客對新界北及屯門等地區的經濟及民生所造成的影響。

53. 蔣麗芸議員察悉，香港於1997年主權移交前，約有1 000萬人次訪港旅客及40 000個酒店房間。鑒於香港現時全年接待約6 080萬人次的旅客，她對現時酒店房間供應短缺的情況表示關注。她補充純粹因為酒店房租急劇上漲，令部分內地旅客選擇入境不過夜，而部分海外旅客則選擇不來港。商務及經濟發展局局長回應時表示，酒店房間數目將會由截至2014年年底的72 721個，增至2017年的84 000個左右。香港目前有244家酒店，並正在籌建新的酒店項目，例如香港迪士尼樂園和海洋公園的新酒店，以及透過活化工業大廈推行的酒店項目。此外，鄰近啟德郵輪碼頭的6幅酒店用地將於2015年年底分階段推出市場。他強調，政府當局會盡量把更多指定為酒店用途的用地推出應市，從長遠角度增加香港的酒店房間供應。

在邊境地區興建大型商貿和購物中心

54. 黃定光議員表示，民主建港協進聯盟(下稱"民建聯")曾研究來自內地的自由行旅客的行為，發現經常訪港的旅客在港期間的活動，已由觀光改以購物為主。由於這些旅客大多在新界北區購買日常必需品，對大埔及沙田等受影響地區的居民造成滋擾，民建聯建議在交通便捷的邊境地區興建大型商貿及購物中心。他表示，此項建議除可滿足跨境旅客的需要，還可對因旅客過多而受影響的地區起分流作用，並可惠及旅遊業、飲食業、零售及批發業，

長遠而言，更可促進港深經濟融合。黃議員詢問，政府當局會否提供協助，以配合上述大型商貿和購物中心的建造工程。蔣麗芸議員亦提出相若意見，認為市中心供跨境旅客使用的購物設施不足，而本港居民覺得過度擠迫的購物中心令人感到煩厭。她指出，旅遊業一直是香港經濟的重要支柱，為香港提供不少就業機會，因此拒絕內地旅客來香港不切實際。

55. 謝偉俊議員表示，跨境購物的旅客利用兩地匯率和稅制差異從中獲利，是普遍的做法。香港理應把握這項有利經濟發展的商機，但因政府沒有採取行動加以配合，使商機變成對本地民生的一種威脅。謝議員要求政府當局提供資料，說明政府當局就落實大型商貿和購物中心的建議時遇到的困難。

政府當局

56. 商務及經濟發展局局長表示，政府已不斷提升本港接待旅客的能力，並探討可行措施，紓緩熱門購物區的擠迫情況。他同意鄰近邊境地區興建大型商貿和購物中心的建議，有助分流擠迫地區的遊客。就此，商務及經濟發展局局長表示，問題的癥結是土地資源，而且大型商貿和購物中心的發展計劃須由市場帶動。政府當局歡迎私人發展商就在新界北區的合適地點發展大型商貿和購物中心提交具體建議。部分發展商曾表示有意發展上述大型商貿和購物中心，發展局及相關政府部門亦一直向有興趣的發展商提供所需資料。商務及經濟發展局局長表示，商務及經濟發展局樂意與發展局及相關政府部門作出協調，為項目倡議者提供所需資料和協助。謝議員察悉商務及經濟發展局局長的回應，並促請政府當局在擬議大型商貿和購物中心的規劃及建設過程中擔當更積極的角色，以解決內地旅客過於集中在數個地區，以致對社會和市民大眾帶來壓力和挑戰的嚴竣問題。

郵輪旅遊業

57. 委員察悉，國家旅遊局在2013年批准乘坐郵輪從香港到台灣旅遊的內地旅行團，可在同一航程返回內地前到訪日本或韓國。鑒於此政策措施理

應已對香港的郵輪旅遊業帶來效益，姚思榮議員詢問此政策措施的最新進展。姚議員察悉，2015年預計停泊啟德郵輪碼頭的船次遠未達到碼頭的設計處理量。他詢問，政府當局有否與內地有關當局進行磋商，以吸引更多內地旅客在香港乘坐郵輪。

58. 旅遊事務專員回答時表示，旅發局聯同台灣觀光局於2014年4月推出"亞洲郵輪專案"。若郵輪公司將香港列入其航程，則"亞洲郵輪專案"會為有關郵輪公司提供財務誘因，用作推廣或產品開發。她補充，預計2015年停泊啟德郵輪碼頭的郵輪將達60船次，較2014年郵輪停泊碼頭的28船次，增加超過一倍。

"佔領行動"對旅遊業的影響及旅客人次的增長目標

59. 姚思榮議員表示，雖然2014年全年訪港旅客數字超過6 080萬人次，較2013年增長12%，但過夜旅客人數只輕微增加。鑒於在2014年年底發生的"佔領行動"後，酒店房間入住率及房租均告下降，海外旅客數字沒有增長，姚議員詢問，政府當局如何能恢復旅客來港旅遊的信心和吸引更多高消費旅客來港。商務及經濟發展局局長表示，訪港過夜旅客數目在2014年增加8.2%。旅遊事務專員補充，旅發局由2015年1月起計的3個月內會在多個短途市場展開一連串推廣工作，而日本和台灣市場的反應甚為熱烈。旅發局在2015年會將超過75%的資源投放在國際市場。至於其餘資源則會投放於內地市場，並主要分配到廣東省以外地區，以吸納過夜旅客。

60. 林大輝議員支持旅發局將超過75%的資源投放在國際市場，但他對政府當局有否就訪港旅客人次的增長訂立明確目標，以確定其推廣工作的成效，深表關注。他就香港缺乏吸引海外旅客的旅遊景點詳述其意見，並詢問政府當局會否制訂新對策，以提升香港的吸引力。

61. 商務及經濟發展局局長表示，2014年的非內地訪港旅客數字上升0.3%。由於經濟因素，香港跟隨全球趨勢，由內地市場帶來的旅客人次顯著增

加，來自美國及歐洲等長途市場的旅客數字則保持穩定。商務及經濟發展局局長進一步表示，政府當局會着重加強現有旅遊資源和設施，例如在迪士尼樂園推出以漫威人物"鐵甲奇俠"為主題的新園區，以及擴建海洋公園等，以提升香港的吸引力。林大輝議員表示，從政府當局的回應可見，當局沒有設定旅客人次的增長目標。

旅遊業監管局

62. 單仲偕議員促請政府當局加快為成立旅遊業監管局及推行旅遊業新規管架構進行草擬法例的工作。他擔心，倘若政府當局未來數月仍未能向立法會提交有關條例草案，當局可能無法按計劃爭取在本屆立法會會期完結前通過該條例草案。

《競爭條例》

63. 易志明議員對本港車用燃油價格表示關注。他表示，儘管國際油價最近下跌，但本港車用燃油價格卻沒有相應下調，因而出現本港車用燃油價格"加快減慢"的情況。易議員察悉，陸路運輸業大聯盟要求競爭事務委員會(下稱"競委會")調查油公司涉嫌操控價格的行為，而競委會就上述要求作出回應時表示，因為《競爭條例》(第619章)尚未生效，所以不能評論有關個案。有鑒於此，易議員要求當局提供全面實施《競爭條例》的時間表。

64. 商務及經濟發展局局長表示，當政府當局完成相關準備工作(包括競委會發表指引、就競爭事務審裁署等訂立相關規則，以及向立法會提交若干條附屬法例)後，《競爭條例》才會全面生效。預計《競爭條例》將會在2015年年底前全面實施，競委會屆時將獲賦予調查和執法的權力，處理涉及燃油價格等與競爭有關的個案。

《商品說明條例》

65. 單仲偕議員指出，儘管經修訂的《商品說明條例》(第362章)已於2013年7月全面實施，他察悉，迄今能成功檢控的個案甚少，他對此感到失

望。雖然香港海關和通訊事務管理局等執法機關採取三管齊下的方式以保障消費者權益，但單議員質疑《商品說明條例》打擊不良營商手法的成效。他詢問，《商品說明條例》有否存在造成執法困難因而須作出修訂的含糊之處。

66. 商務及經濟發展局局長認為，打擊不良營商手法這些不當行為，最有效的方法是進行公眾教育和宣傳，以及合規推廣的工作。他察悉，商界已提高對《商品說明條例》法律要求的認識，並採取措施，以符合該條例的規定。事實上，很多涉及不良營商手法的個案仍在處理中，並有待香港海關採取進一步行動，搜集證據以證明無合理疑點。他表示，政府當局會在適當時候向公眾發布相關執法數字及詳情。

67. 商務及經濟發展局副秘書長(工商)補充，香港海關已完成約1 000宗這類個案的調查工作，當中約800宗個案無須再作跟進。其餘個案，當局採取各種行動，包括發出勸喻、警告，以及檢控等。她補充，在83宗檢控個案中，有13宗仍在處理；在70宗已完成檢控的個案中，所判處的刑罰包括監禁、監禁兼罰款、罰款，以及社會服務令。至今判處的最重刑罰為罰款約10萬元，監禁(但獲緩刑)4個月，以及監禁(不獲緩刑)1個月。通訊事務管理局亦已完成部分投訴個案的調查工作，至今沒有人被落案起訴。

VI. 環境局局長就行政長官2015年施政報告內的相關政策措施作出簡報

(立法會CB(4)363/ — 政府當局就2015年
14-15(05)號文件 施政報告中有關環
境局的相關政策措
施：能源提供的文
件)

討論

未來發電燃料組合及香港電力市場的發展

68. 單仲偕議員察悉，由於國際油價在最近數月大幅回落，因此中華電力有限公司經西氣東輸二線管道(下稱"西二線")輸入天然氣的合約價格將會下降。他詢問，政府當局就"優化燃料組合開展長遠規劃——未來發電燃料組合"進行公眾諮詢時，會否考慮利用更多天然氣作本地發電，並放棄從內地電網輸入電力的方案，因為前者的成本可能只略高於後者的成本。

69. 環境局副秘書長解釋，輸入的西二線天然氣的合約價格的某些組成部分可隨國際油價升跌作出調整，惟國際油價十分波動，雖然最近油價下降接近一半有助兩家電力公司尋求新供應商，以降低其燃料成本，但過往曾有一些情況，油價回落後大幅回升。因此，似乎並不適宜假設今後的油價將會一直維持在低水平。在研究未來發電燃料組合時，政府當局會考慮香港的整體發展、環保目標及其他相關因素。政府當局即將就香港電力市場的未來發展進行諮詢(下稱"電力市場諮詢")，屆時當局會公布擬議的未來發電燃料組合。

70. 葛珮帆議員詢問，政府當局進行電力市場諮詢的時間表。環境局局長回答時表示，政府當局將會在2015年上半年進行相關的公眾諮詢。他解釋，未來電力市場的發展及規管是複雜的事宜，政府當局力求小心謹慎地擬備諮詢文件，以期盡早展開諮詢。至於葛議員關注到諮詢工作會受民主陣營採取的"拉布"策略影響，環境局副秘書長闡述，現行《管制計劃協議》將於2018年屆滿，政府在對2018年後的電力供應規管架構作出任何改動前，需於2016年1月1日前與兩家電力公司就相關事宜展開磋商。由於與兩家電力公司展開相關討論前不會涉及立法程序，因此政府當局應有足夠時間進行電力市場諮詢，以蒐集公眾對此事的意見。

71. 主席察悉，由於有議員採用"拉布"策略，財務委員會先前花了很長時間審議"3個堆填區和

1個焚化爐"方案；他關注到，政府當局在推行有利於香港整體發展的政策(例如能源及廢物管理政策)時，可能會遇到困難。

72. 環境局局長重申，公眾與立法會將會有充分時間討論電力市場的未來發展及規管架構。在廢物管理方面，政府當局會就全港廢物處理及轉運設施制訂長遠規劃，委託顧問公司進行研究。政府當局計劃在2015年上半年開展甄選顧問公司的程序，以便顧問公司在2017年年初完成該項研究。一俟研究結果備妥，政府當局會向環境事務委員會作出匯報。

郵輪碼頭的岸電設施

73. 鑒於公眾一再促請政府當局在香港的兩個郵輪碼頭興建岸電設施，以改善空氣質素，姚思榮議員詢問，政府當局有否就此類項目進行可行性研究及成本分析。他亦詢問，若在香港興建岸電設施，預計使用該設施的國際郵輪所佔的百分比。

74. 環境局副局長解釋，在香港興建岸電設施涉及成本和技術方面的考慮，並需顧及對郵輪碼頭運作所造成的影響。事實上，環境局已就啟德郵輪碼頭興建岸電設施的成本和技術要求完成可行性研究，稍後會向環境事務委員會匯報。至於對郵輪碼頭運作的影響，環境局會仔細檢討此事，並會先向相關政策局及部門以至議員徵詢意見，然後才下結論。因應姚思榮議員的進一步查詢，環境局副局長承諾在其提交環境事務委員會的報告中，提供有關擬在香港使用岸電的國際郵輪的資料。

VII. 其他事項

75. 議事完畢，會議於下午6時35分結束。

立法會秘書處
議會事務部4
2015年3月19日