立法會
Legislative Council

立法會 CB(4)403/18-19 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
政策簡報會的紀要

日　期　：　2018 年 10 月 22 日(星期一)
時　間　：　上午 10 時 45 分
地　點　：　立法會綜合大樓會議室 1

出席委員　：　鍾國斌議員(主席)
胡志偉議員, MH (副主席)
涂謹申議員
林健鋒議員, GBS, JP
黃定光議員, GBS, JP
李慧琼議員, SBS, JP
謝偉俊議員, JP
毛孟靜議員
田北辰議員, BBS, JP
何俊賢議員, BBS
易志明議員, SBS, JP
姚思榮議員, BBS
馬逢國議員, SBS, JP
莫乃光議員, JP
梁繼昌議員
麥美娟議員, BBS, JP
郭榮鏗議員
張華峰議員, SBS, JP
葛珮帆議員, BBS, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP
楊岳橋議員
尹兆堅議員
朱凱廸議員
吳永嘉議員, JP

何君堯議員, JP
何啟明議員
周浩鼎議員
邵家輝議員
陳振英議員, JP
陸頌雄議員, JP
譚文豪議員

缺席委員 ： 黃國健議員, SBS, JP

出席公職人員 ： 議程第 I 項

商務及經濟發展局局長
邱騰華先生, GBS, JP

商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)
利敏貞女士, JP

旅遊事務專員
黃智祖先生, JP

商務及經濟發展局副秘書長(工商)3
吳麗敏女士, JP

商務及經濟發展局署任副秘書長(工商)2
陳雅詠女士

郵政署署長
梁松泰先生, JP

議程第 II 項

環境局局長
黃錦星先生, GBS, JP

環境局副局長
謝展寰先生, BBS, JP

環境局常任秘書長
唐志強先生, JP

環境局首席助理秘書長(電力檢討)
李麗筠女士

環境局首席助理秘書長(財務監察)
王愛娟女士, JP

<u>議程第 III 項</u>

運輸及房屋局局長
陳帆先生, 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
蘇偉文博士, BBS, JP

海事處處長
鄭美施女士, JP

廖志勇機長, JP
署理民航處處長

運輸及房屋局副秘書長(運輸)4
劉家麒先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)5
李頌恩女士

運輸及房屋局機場擴建統籌辦總監
鄭念泰先生

列席秘書 ： 總議會秘書(4)5
陳向紅女士

列席職員 ： 高級議會秘書(4)5
譚瑞萍女士

議會秘書(4)5
李佩君女士

議會事務助理(4)5
湯諺恆女士

文書事務助理(4)5
呂麗敏女士

經辦人/部門

I. 商務及經濟發展局局長就行政長官 2018 年施政報告作出簡報

(立法會 CB(4)10/18-19(02)號文件 —— 政府當局就2018年施政報告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)

政府當局作出簡報

應主席之請，商務及經濟發展局局長向委員簡報商務及經濟發展局工商及旅遊科的政策措施。簡報的詳情載於立法會 CB(4)10/18-19(02)號文件。

討論

經濟情況及香港與其他經濟體的商貿關係

2. 盧偉國議員就中美貿易衝突對本港經濟造成的負面影響提出關注。他指出，雖然據政府所述，外部需求在 2018 年上半年維持理想，但他擔心貿易磨擦可能升溫，以致經濟情況可能惡化。他詢問，在貿易衝突影響下，政府如何評估香港經濟，以及有何支援商界(特別是中小型企業("中小企"))的措施，以應對當前挑戰。

3. 商務及經濟發展局局長表示，雖然美國因應"301 調查"結果而實施的措施並非針對香港，但

香港作為開放的經濟體，亦會受到有關措施的影響。政府已實施多項聚焦性措施，包括加強各項資助計劃，以協助業界進行市場推廣和開拓內地及東南亞國家聯盟("東盟")市場；延長香港按證保險有限公司推行的中小企融資擔保計劃下的特別優惠措施的申請期，並實施額外支援措施，以進一步減輕本地企業的融資負擔；透過香港出口信用保險局加強保障受美國關稅措施影響的香港出口商；以及透過香港貿易發展局("貿發局")協助業界開拓市場及其他生產基地。在國際層面，政府會繼續以多管齊下的策略，為香港發掘更多機遇，發揮香港在"一國兩制"下擁有的獨特優勢。政府會繼續積極尋求與貿易伙伴締結自由貿易協定("自貿協定")和投資協定。此外，政府亦會繼續積極吸引外來投資來港，並把握"一帶一路"建設和粵港澳大灣區("大灣區")建設帶來的機遇，務求令香港經濟更趨多元化。

4. 張華峰議員表示，貿易衝突已引起商界及金融界的高度關注。他們尤其擔心，美國於 1992 年通過的《美國 — 香港政策法》會否受到影響。根據該法案，在處理經貿事宜上，美國對香港和中國予以區別對待。他詢問，若出現該情況，香港會否請求世界貿易組織("世貿組織")作出介入。

5. 商務及經濟發展局局長表示，根據《基本法》，香港在處理雙邊及多邊的對外商貿關係時，均擁有充份的自主權，包括以"中國香港"的單獨成員身份參與世貿組織的活動。香港一直恪守世貿組織的規則及信守有關的承諾，並反對任何不符合世貿組織規則的貿易限制措施。舉例而言，當美國總統宣布決定自 2018 年 3 月 23 日起對鋼鐵和鋁材進口產品徵收更高的全球性關稅時，政府已向美國政府及在世貿平台上，就不符合世貿規則及有損香港的合理權益的關稅措施，採取各項跟進行動。

6. 副主席從施政報告中察悉，政府會繼續與理念相近的貿易伙伴建立更穩固的雙邊關係。他詢問，當局以甚麼準則去判斷某經濟體是否"理念相近"。關於透過洽商和簽訂自貿協定和投資協定，深化香港與世界不同地區的經濟融合方面，他關注到，香港會尋求與哪些經濟體進行融合，以及與該

等經濟體進行融合的力度，會否一如推進大灣區融合發展的力度般大。

7. 商務及經濟發展局局長表示，香港致力與理念相近、以進一步開放貿易為共同追求的願望的貿易夥伴簽訂更多自貿協定。舉例而言，香港與現時的自貿協定夥伴(例如智利和紐西蘭)的共同願景，是希望自貿協定能有助減少貿易壁壘和促進經濟增長。未來的貿易及投資增長潛力是另一主要考慮因素，因此香港亦與內地及東盟締結了自貿協定。政府現正與澳洲商討訂立自貿協定，並正尋求與成員包括智利、哥倫比亞、墨西哥和秘魯的太平洋聯盟締結自貿協定。政府亦計劃在與《區域全面經濟伙伴協定》的成員國(包括東盟與其他相關經濟體)完成談判後，根據當中有關新成員加入的條款，尋求加入《區域全面經濟伙伴協定》。

8. 陳振英議員察悉，政府當局正計劃將經濟貿易辦事處的網絡擴展至曼谷及杜拜。他強調有必要支援本地企業拓展內地市場，並詢問政府當局在這方面可以提供甚麼協助，以及會否為此在內地設立更多貿易辦事處。他亦建議，貿發局應透過其有關"一帶一路"建設的網頁提供更多資訊及協助，以助中小企營商。

9. 商務及經濟發展局局長回應時表示，有關建議會轉達予貿發局考慮。他補充，在"一帶一路"建設下，政府和貿發局會採取全面的方式促進香港與內地的經貿發展，包括舉辦每年一度的"一帶一路高峯論壇"。在 2018 年 6 月舉行的第三屆"一帶一路高峯論壇"吸引了近 5 000 名來自 55 個國家的人士參加。論壇設有超過 500 場一對一項目對接會，涉及逾 220 個投資項目，有助促成商業合作。貿發局的目標，亦包括透過其網站加強業務配對服務。為進一步抓緊"一帶一路"建設帶來的機遇，當局會開發一個長期性的平台，以加強內地企業與本地專業人士的合作。

10. 有關主席查詢貿發局所獲得的財政資助，商務及經濟發展局局長表示，由 2018 至 2019 年度起的 5 個財政年度，貿發局共獲額外撥款 2 億

5,000 萬元，用於協助本地企業(特別是中小企)把握"一帶一路"建設和大灣區發展帶來的機遇、推動電子商貿，並提升香港作為國際高端會議展覽及採購中心的地位。

旅遊發展及相關項目

11. 田北辰議員認為，在中美貿易衝突的陰霾下，以及隨着連接香港和內地的新交通基建落成啟用，香港應繼續發展旅遊。就欣澳填海計劃，他建議政府當局應考慮在欣澳填海所得的土地上興建附設賽車跑道的多用途場地，與香港迪士尼樂園度假區("迪士尼樂園")形成協同效應，並將機場區發展成為一個旅遊目的地。他促請商務及經濟發展局進行跨部門研究，評估此建議可帶來的經濟收益為何。

12. 譚文豪議員指出，在欣澳進行填海所得的土地由於噪音問題及接近飛行航道，不宜作住宅用途。他詢問，政府當局對於在欣澳興建多用途賽道的建議有何意見。

13. 商務及經濟發展局局長回應時表示，正如施政報告所公布，政府會發展欣澳為休閒和娛樂樞紐，可用以舉辦超大型活動和國際或本地競賽盛事，以吸引旅客。此項目由發展局牽頭進行，在推行此項目時，發展局會考慮委員的建議及其他因素,包括欣澳的情況及香港舉辦"國際汽聯電動方程式賽車錦標賽"的經驗。

14. 陸頌雄議員詢問，政府為迪士尼樂園可能的第二期發展所預留的土地("第二期用地")有何使用計劃。他指出第二期用地已閒置多時，並籲請政府當局更好地利用該用地，例如用以發展新旅遊景點。

15. 旅遊事務專員回應時表示，政府當局就迪士尼樂園可能的第二期發展作出任何決定前，十分重視第二期用地的臨時用途，並歡迎各界就第二期用地的短期用途提出建議。事實上，第二期用地曾用以進行一些短期活動。此外，政府當局現正就第

二期用地的短期用途，與有關各方跟進一些其他建議。

16. 陸頌雄議員認為，廣深港高速鐵路("高鐵")香港段及港珠澳大橋("大橋")的開通會為香港提供良機，吸引世界各地的長途市場旅客到香港旅遊之餘，並到訪大灣區其他城市。他詢問，政府當局有何策略盡量把握這個機遇。

17. 旅遊事務專員表示，為配合高鐵香港段開通及大灣區建設，香港旅遊發展局("旅發局")會與內地相關部門加強宣傳工作，例如製作宣傳短片、小故事及文章，以宣傳香港獨特、多元化的旅遊吸引力，從而吸引旅客訪港。政府當局亦支援香港旅遊業議會("旅議會")安排旅遊業界代表前往大灣區考察，以期開發更多旅遊產品。

18. 姚思榮議員表示，乘着高鐵香港段和大橋的開通，旅遊業界願意開發全新的"一程多站"旅遊產品，以吸引海外旅客。為便利外國旅客以"一程多站"方式到訪大灣區，他建議粵港澳三地政府可根據現時方便海外旅客經香港進入廣東省的"144 小時便利簽證"安排，聯合訂立一套簡化的簽證安排。

19. 周浩鼎議員促請政府與內地相關部門商討，探討可否進一步放寬進入廣東省的"144 小時便利簽證"對停留時間方面的限制，以鼓勵更多海外旅客以"一程多站"方式，經香港到訪廣東城市。

20. 商務及經濟發展局局長表示，自高鐵香港段和大橋開通以來，旅發局已推出各項旅遊推廣活動。至於相關簽證的事宜，政府一直與內地當局聯繫，探討在大灣區建設下推出更多便利海外旅客前往大灣區的措施。

21. 姚思榮議員詢問，政府當局會否進一步增加向旅發局和旅遊業界提供的撥款，用以推廣旅遊業和促進業界發展。商務及經濟發展局局長表示，在 2018-2019 年度財政預算案中，政府已向旅發局額外撥款 2 億 2,600 萬元，此數額將足以讓旅發局推展政府的旅遊業發展計劃。

22. 譚文豪議員指出，雖然政府當局已透過旅發局投放資源，推動印度和巴基斯坦等旅遊市場的發展，但來自這些國家的旅客人數因政府當局實施打擊非法入境者的措施而持續下降。他認為，儘管有需要實施嚴格的管制措施打擊非法入境活動，但入境事務處("入境處")應簡化所採用的入境程序，以便利旅客來港。

23. 商務及經濟發展局局長指出，入境處於 2017 年 1 月底起實施"印度國民預辦入境登記"措施，以防止屬高風險類別的人士透過免簽證制度來港。該措施的目的，是在便利真正訪港旅客和在入境管制方面做好風險管理兩者之間取得平衡。其後，入境處在考慮旅遊業界及印度政府的意見後，已採取一些措施，以方便有關人士辦理登記手續。

24. 周浩鼎議員提及啟德郵輪碼頭("郵輪碼頭")的發展，並促請政府當局除設法令郵輪碼頭的郵輪停泊次數增加外，亦應加強工作，吸引更多人使用該設施，從而為郵輪碼頭注入動力。商務及經濟發展局局長答應與碼頭營運商和旅發局進一步探討此事。

25. 吳永嘉議員讚揚政府當局致力推廣地區深度遊，讓旅客體驗香港的地道生活文化和地區特色。他建議，政府可考慮將此類旅遊產品涵蓋的範圍擴大至包括其他方面，例如科技、宗教或文化等。他亦促請政府當局，為旅遊業界提供財政支援，特別是撥款支助業界培訓前線從業員。

26. 商務及經濟發展局局長表示，政府當局會汲取推行"舊城中環"項目和"香港·大城小區－深水埗"項目所得的經驗，繼續致力推廣香港的地道生活文化和地區特色。此外，政府當局的目標亦包括活化某些文物設施，以期按照特定主題把有關地區轉型。為進一步推廣香港豐富的綠色旅遊資源，政府當局正積極提升香港主要行山徑及碼頭等的配套設施，包括完善位於郊野公園內部份熱門及具旅遊潛力的行山徑的旅遊配套。商務及經濟發展局局長

經辦人/部門

補充，旅議會已獲撥款，用以促進業界進行人才培訓，以推廣深度旅遊體驗。

27. 陸頌雄議員促請政府當局加強工作，以提高旅遊業界和相關團體對本地特色旅遊先導計劃的認識，從而鼓勵更多人申請該計劃。該計劃旨在資助主辦機構在港舉辦具香港特色和旅遊價值活動。旅遊事務專員答應與旅發局檢討有關的宣傳活動。

香港的港口及郵政服務

28. 梁繼昌議員指出香港港口的貨櫃吞吐量持續下跌。他詢問政府當局有何措施應對此問題，特別是當局會否委託顧問就本港貨櫃業的中、長期發展進行研究。他亦建議在本港其他地方重置貨櫃碼頭，藉此提供機會將港口基礎設施加以現代化和改善，同時亦可釋放現有貨櫃碼頭用地作其他用途。

29. 商務及經濟發展局局長指出，此工作範疇屬運輸及房屋局的職權範圍。政府當局認為，鑒於鄰近和區內港口的競爭愈趨激烈，單靠港口貨櫃進出業務並不能繼續為香港經濟產生強大增長動力。香港必須善用其獨有長處，以及"一帶一路"和大灣區建設帶來的重大機遇，發展高增值海運服務，並藉電子商貿在全球蓬勃發展，帶動跨境物流派遞增長，尤其是空運派遞及轉運服務。

30. 周浩鼎議員提到，政府當局計劃透過原址擴建並重建位於香港國際機場的空郵中心，以提升其運作容量及效率。他詢問擴建時間表及詳情為何。

31. 郵政署署長答稱，政府當局正積極研究重建空郵中心及引入先進設備的可行性，有關研究正在進行中。該研究預計於 2019 年年中完成。其後，政府當局會就此事決定未來路向，並在適當時候諮詢經濟發展事務委員會。

經辦人/部門

II. 環境局局長就行政長官 2018 年施政報告作出簡報

(立法會 CB(4)10/18-19(01)號文件 —— 政府當局就2018年施政報告有關環境局的相關政策措施：能源提供的文件)

政府當局作出簡報

32. 應主席之請，環境局局長向委員簡報環境局的相關政策措施。簡報的詳情載於立法會CB(4)10/18-19(01)號文件。

討論

電費紓緩計劃及電費

33. 葛珮帆議員察悉，政府當局會向立法會申請批准一筆為數 87 億元的承擔額，用以分 5 年向合資格的住宅用戶提供電費紓緩金，具體而言即會連續 60 個月每月向兩間電力公司("兩電")的每個住宅用戶戶口存入 50 元的紓緩金額。她關注到，政府此舉會令人覺得有關措施旨在資助電力公司。她建議，政府當局在計算電力公司的准許利潤時，應從電力公司的固定資產平均淨值中扣除電費紓緩金總額。

34. 黃定光議員支持電費紓緩計劃，以減輕因增加使用天然氣發電而導致電費增加對住戶的影響。不過，他認為電費紓緩金總額應從電力公司的固定資產平均淨值中剔除，以免令人覺得電力公司會從此項措施得益。

35. 環境局局長強調，儘管增加使用更多較清潔但較昂貴的天然氣發電和兩電的有關資本項目可為香港帶來環保效益，但無可避免地會令電費在兩電的 2018 至 2023 年發展計劃期內有所上升。提供電費紓緩金的建議旨在紓緩電費上調對住戶在這轉型至低碳未來的過渡期所造成的影響，而不會

經辦人/部門

藉此資助電力公司。他補充，香港的電費價格相比世界很多大城市(例如紐約、倫敦及新加坡)為低。

36. 周浩鼎議員察悉，政府當局預計電費紓緩金額可以抵銷全港約一半住宅用戶戶口在整個新發展計劃期內的預期累計電費增幅。他促請政府當局監察電費紓緩金的水平，並在有需要時增加電費紓緩金額。

37. 環境局常任秘書長解釋，政府當局是根據電力公司預測在新發展計劃期內的平均淨電費率(回扣後)，來預計電費紓緩金額。實際電費在新發展計劃期內，有可能會因多種因素(例如實際燃料成本)，與現時預測的數字不同，這一次性的電費紓緩金為固定金額，不會因為未來實際電費並非如此而更改。

38. 陳振英議員支持政府當局建議提供電費紓緩金的建議，以減輕電費上升對消費者帶來的負擔。然而，他察悉，電力戶口內任何未用的紓緩金額可轉撥至其後月份，用以支付同一戶口帳單所示的電費。他認為，並非通常在香港居住的電力戶口持有人不應享有此項福利。為確保公帑用得其所，他建議當局應將這類不活躍的電力戶口篩選掉。

39. 環境局局長解釋，根據擬議安排，當局會分 60 個月向合資格的電力住宅用戶戶口注入電力紓緩金額。紓緩金額只可用作抵銷同一戶口帳單所收取的電費，直至新發展計劃結束(即 2023 年 12 月 31 日)為止，因此電力公司向住宅用戶發出的電費單所示的應付款額便會減少。政府當局在研究有關安排的細則時，會考慮陳振英議員的意見。

40. 副主席關注到，沒有獨立電錶及電力戶口的分間樓宇單位("劏房")租戶無法享用電費紓緩計劃。他詢問政府當局將如何支援劏房戶，以紓緩電費上調對劏房戶在這轉型至低碳未來的過渡期所造成的影響。

41. 環境局首席助理秘書長(財務監察)表示，根據政府與電力公司簽訂的新《管制計劃協議》，電

力公司從節約能源方面的表現獲得的 65%獎勵金額，將透過電力公司各自的社區節約能源基金回饋用戶。電力公司除利用社區節約能源基金推展促進能源效益和節約能源的計劃外(例如鼓勵用戶(包括弱勢社羣用戶)更換或提升電器產品至更具能源效益的型號)，亦會透過該基金向劏房住戶提供直接的援助。電力公司會與非政府機構合作，利用該基金資助劏房業主進行所需的重新接駁電線工程，藉以安裝獨立電錶，並為合資格的劏房租戶提供財政資助，以減輕他們的電費開支。

42. 陸頌雄議員提及他提出的議員法案。該法案旨在修訂《電力條例》(第 406 章)，對轉售電力予第三者的做法施加限制，以避免劏房業主向其租戶濫收電費。他不滿政府當局反對該法案，並促請政府當局制訂有效措施，解決該問題。

43. 副主席重申其建議，即與其推展電費紓緩計劃，政府當局倒不如運用該筆款項來興建日後可作供電之用的基礎設施，例如興建兩電建議的海上液化天然氣接收站。長遠而言，此安排可令兩電的資本開支減少，並因而令電費加幅減少。他亦要求政府當局監察電力公司的資本開支。

44. 環境局常任秘書長回應時表示，根據現行的監管安排，政府當局和電力公司的角色明確劃分。政府當局作為監管者，負責監察電力公司的表現和監督其財務事宜，而電力公司則在其設施上作出投資和營運有關設施，以提供可靠的電力服務。作為監管者，政府當局不宜投資於電力公司的基礎設施項目。

45. 副主席對政府當局的解釋不表信服。依他之見，政府當局一直有參與其他行業的某些商業項目。他促請政府當局進一步考慮其建議。

環保措施

46. 葛珮帆議員歡迎政府當局承諾更有系統地引入可再生能源，特別是放寬在新界豁免管制屋宇("豁免屋宇")的天台上裝設太陽能光伏系統的高度

限制至 2.5 米。不過，她關注到多項與裝設太陽能光伏系統有關的問題，例如在市場上能否物色合資格技術員、在村屋安裝太陽能光伏系統所引起的安全問題，以及有何措施避免發生違法安裝太陽能光伏系統的情況。

47. 盧偉國議員讚賞政府放寬高度限制，讓豁免屋宇的居民，在符合特定的規定下，可在其天台上裝設太陽能光伏系統。為進一步擴大該項措施，他促請政府當局考慮可否在農地裝設太陽能光伏系統，並簡化政府部門處理申請的程序，以便處理有關申請。

48. 環境局局長表示，政府當局承諾透過跨部門工作，推廣使用可再生能源。舉例而言，機電工程署已更新其網站"香港可再生能源網"(re.emsd.gov.hk)，提供與可再生能源相關的資訊，包括安裝太陽能光伏系統的指南、提供可再生能源裝置服務的承辦商名單、有關可再生能源系統接駁電網的安排，以及安裝太陽能光伏系統的常見問題等。機電工程署亦已設立熱線解答有關可再生能源的查詢，並為業界舉辦研討會及簡介會，以加深業界對安裝可再生能源系統的認識。環境局副局長補充，環境局歡迎社會各方人士就增加使用可再生能源提出不同的建議，並可視乎需要提供適切的支援；然而，部分建議可能涉及須獲規劃署批准的規劃申請。

49. 梁繼昌議員歡迎政府當局計劃提出法例修訂，豁免個人在其住宅安裝小型可再生能源系統參與上網電價計劃而須申請商業登記及提交利得稅報稅表的要求。他提及政府間氣候變化專門委員會("IPCC")就全球暖化發表的最新特別報告，並指出有必要將全球氣溫上升幅度限制在攝氏 1.5 度內，而非先前所訂的不超出攝氏 2 度的目標，以免對自然及人類系統構成持久或不可逆轉的風險。他詢問，政府當局會否調整碳排放量目標，以回應 IPCC 的最新報告結果。

50. 朱凱廸議員提出類似的意見。他引述 IPCC 的報告結果，把全球氣溫上升幅度限制在攝氏

1.5 度內，須在社會各方面作出迅速、意義深遠及前所未有的改變;到 2030 年,碳排放量須由 2010 年的水平減少大約 45%。他詢問，政府當局會否踏出積極的一步，減少目標排放量，以及當局有否計劃在香港增加使用核電。

51. 環境局局長解釋，《巴黎協定》所訂的目標，是把全球氣溫升幅控制在工業化前水平，即低於攝氏 2 度之內，並致力將升幅限制在攝氏 1.5 度之內。《巴黎協定》獲包括中國在內的 195 個國家通過，並適用於香港特別行政區。即使部分先進城市要達致《巴黎協定》的上述目標，亦是一項具挑戰性的任務。香港已制訂相關行動計劃，以達致其承諾的目標，即到 2030 年，把本港的碳強度由 2005 年的水平降低 65%至 70%,相等於絕對碳排放量減低 26%至 36%。政府當局察悉 IPCC 就全球暖化公布的最新科學研究結果。政府當局會在根據《巴黎協定》的要求每 5 年一次檢討香港應對氣候變化的工作時，積極探討可否提早達到 2030 年的降低碳強度目標。

52. 陸頌雄議員提及內地燃煤發電廠在超低排放控制技術方面所取得的進展，並詢問香港會否考慮進一步探討該等技術，以減少在發電時使用會引致燃料成本上漲的天然氣。

53. 環境局局長表示，現時發電佔香港總碳排放量大約 60%至 70%。在參照海外地區的經驗後，香港推動低碳轉型所採用的主要方式是採用更潔淨能源，以及逐步減少燃煤發電，改以更潔淨的能源(包括可再生能源)發電。政府當局會不時檢視低排放發電技術的最新發展。

54. 主席不滿香港欠缺有關服裝業的環保政策。他指出本港所產生的舊衣物量龐大，並要求政府當局考慮制訂適切的環保政策，以回應服裝業界的意見。

55. 環境局局長表示，政府當局明白公眾期望當局向不同行業加強推廣環保減碳意識。政府當局已委託可持續發展委員會在 2019 年舉行公眾參與

經辦人/部門

活動，以期在 2020 年或以前制訂至 2050 年的香港長期減碳策略。透過由下而上及由持份者積極參與的模式，該公眾參與活動可促進社會各界認識碳排放帶來的影響，同時集思廣益，協助制訂香港的長遠減碳策略。

III. 運輸及房屋局局長就行政長官 2018 年施政報告作出簡報

(立法會 CB(4)21/18-19(01)號文件 —— 政府當局就2018年施政報告有關運輸及房屋局運輸科的政策措施提供的文件)

政府當局作出簡介

56. 應主席之請，運輸及房屋局局長向委員簡介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已於 2018 年 10 月 23 日隨立法會 CB(4)91/18-19(01)號文件發給委員。)

討論

大嶼山和香港國際機場的發展

57. 盧偉國議員表示，多個大型跨境基礎設施(包括高鐵香港段、港珠澳大橋("大橋")及香港國際機場三跑道系統)的開通，對提升香港在區內人流、物流及服務流方面的地位十分重要。盧議員察悉，港珠澳大橋將於 2018 年 10 月開通。他促請政府當局就有關安排公布更多資料，以便利香港市民使用大橋，例如就持有可使用其他過境通道的常規配額的香港跨境私家車車主而言，使用大橋的安排為何。

58. 運輸及房屋局局長表示，經考慮北大嶼山公路和附近地區的交通容量後，政府當局會分階段向使用大橋的香港跨境私家車配額持有人發出封

閉道路通行許可證。當局已發出 5 000 張封閉道路通行許可證，在較後階段會視乎有關地區的交通情況，再發出多 5 000 張封閉道路通行許可證。由於現時有逾 30 000 輛香港跨境私家車持有可使用其他過境通道的常規配額，因此須妥善管理發出封閉道路通行許可證的數目，以確保附近一帶的交通暢通無阻。

59. 毛孟靜議員察悉，政府當局會分階段向香港跨境私家車配額持有人發出總數只有 10 000 張的封閉道路通行許可證。依她之見，此安排不利市民充分使用大橋。運輸及房屋局局長表示，政府當局在為大橋的交通容量作長遠規劃時，須顧及香港的經濟和社會效益。

60. 就香港的土地發展，毛孟靜議員認為，政府當局須首先發展棕地，然後才採用其他方案。她表示，政府在"明日大嶼"下透過填海增加土地供應的計劃的費用達 10,000 億元，而向新界地主收購土地的費用僅為 2,000 億元。與填海造地的建議比較，透過收購土地增加土地供應的方法不但較便宜，而且所引起的爭議亦較少，因此她詢問政府當局會否考慮擱置該建議。運輸及房屋局局長答稱，"明日大嶼"是一個願景，希望做到的包括透過填海造地在中部水域興建人工島，但有關構想須作進一步研究。政府當局稍後就此申請撥款時，會徵詢立法會的意見。屆時，議員會有充分機會就有關規劃及願景表達意見。

61. 姚思榮議員察悉下列各項發展：當局已為"SKYCITY 航天城"發展項目下的各項發展計劃批出標書；香港機場管理局("機管局")最近已收購亞洲國際博覽館的私人權益；三跑道系統計劃按規劃在 2024 年完成;以及政府會邀請機管局就大橋香港口岸人工島的上蓋發展探討可行的土地用途方案。他認為，上述各項發展會大大提升香港國際機場的配套設施，並將大嶼山發展成為"機場城市"。姚議員詢問，政府當局會否委託機管局管理有關的基建及設施，抑或政府當局將會牽頭就上述基建及設施的發展及安排進行規劃工作。

62. 運輸及房屋局局長表示，在三跑道系統全面運作後，機管局預計新增容量可滿足香港國際機場至少到 2030 年的航空交通需求。屆時，每年的客運量預計將會增加至約 1 億人次，而每年貨運量則增加至 900 萬公噸。政府邀請機管局就香港口岸人工島上蓋發展項目中與機場有關的業務提交發展方案，並會與機管局充分討論有關方案。政府當局在決定香港口岸人工島上蓋發展的模式時，會把機管局的發展方案、運作效率，以及對香港的發展可帶來的裨益等因素納入考慮之列。

63. 姚思榮議員察悉，機管局計劃興建"多式聯運中轉客運大樓"及以封閉行車橋經香港口岸連接大橋，預計有關項目最快可於 2022 年啟用。鑒於海天客運碼頭現時不開放予非中轉旅客使用，他詢問，在"多式聯運中轉客運大樓"運作時，海天客運碼頭會否開放予由香港前往珠江三角洲("珠三角")地區的香港市民使用。

64. 運輸及房屋局局長表示，海天客運碼頭為中轉旅客提供空海聯運渡輪服務，來往香港與 9 個珠三角城市。中轉旅客在海天客運碼頭無需辦理出入境手續。機管局計劃透過興建"多式聯運中轉客運大樓"，進一步完善使用大橋的航空中轉旅客服務。機管局/政府在短期內並無計劃開放海天客運碼頭予非中轉旅客使用，因為該等旅客可以其他不同方法出入境香港。

65. 譚文豪議員贊許運輸及房屋局先前提出透過稅務優惠推動香港飛機租賃業務的措施，並對該局在本年度提出以稅務措施推動香港船舶租賃業務的措施的方向表示支持。此外，譚議員認為，機管局因應大橋開通而興建"多式聯運中轉客運大樓"，以便利中轉旅客前往珠海和澳門，是合理的做法。就此，他質疑當局為何沒有就"多式聯運中轉客運大樓"早作籌劃，使之能更早建成，以配合大橋在 2018 年 10 月的開通，從而產生更大的協同效應。

66. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)4 表示，"多式聯運中轉客運大樓"的建設主要為了配合大橋的運作。然而，由於大樓的建設會跨越水域，因此當

局須先完成若干法定程序和規劃工作(包括環境影響評估)，才能展開建造工程。運輸及房屋局局長補充，上述多式聯運基礎設施的發展及落實工作須經粵港澳三地的有關當局磋商和同意。政府當局日後在規劃和發展類似項目時，將會參考是次經驗。

67. 朱凱廸議員關注到，機管局在公布《香港國際機場 2035 規劃大綱》("《2035 規劃大綱》")方面的進度。據他了解，機管局每 5 年公布一次香港國際機場規劃大綱，上一個香港國際機場規劃大綱(即《2030 規劃大綱》)是在 2011 年公布的。政府當局較早時曾在財務委員會會議上向他表示，《2035 規劃大綱》會在 2018 年予以公布。朱議員促請機管局加快公布《2035 規劃大綱》細節的工作，以便市民能充分知悉三跑道系統在未來的發展及規劃上有何變動，因為這或會對三跑道系統計劃的成本及財政情況造成影響。

68. 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)表示，三跑道系統計劃和《2035 規劃大綱》是不同事宜，應該分開處理。據他了解，機管局正在編製一份規劃文件，當一切準備就緒，便會作出公布。政府當局一直有就此事與機管局保持緊密聯繫。

港口及海運發展

69. 易志明議員對下述的政策措施表示支持：以稅務措施推動香港的船舶租賃業務；提供稅務減免，以促進海事保險在香港的發展；向海運及空運人才培訓基金("基金")注資，加強培育行業專才；以及繼續拓展香港的全面性避免雙重課稅協定("全面性協定")網絡，以吸引更多國際海運企業和海運服務公司在香港設立區域辦事處。由於政府當局與其他稅務管轄區締結全面性協定需要一段時間，他促請政府當局加快採取額外措施(例如提供稅務優惠)，以鼓勵更多海運業的業務委託人利用香港作為他們營運海運業務的基地。

70. 易志明議員亦促請政府當局加快進行可行性研究，分別探討放寬青馬大橋通航高度限制、於青衣一幅土地興建多層大樓作貨櫃存放和貨物處

理，以及將葵涌另一幅土地發展為綜合大樓作貨櫃車和貨車停車場及現代物流設施的可行性。他察悉，政府當局於 2018 年 5 月批出位於屯門一幅 3.17 公頃的用地作現代物流用途。他認為，現時政府以價高者得的方式批出土地的安排，意味中小型企業("中小企")要繳付較高的租金才能營運。由於政府當局已完成當中 3 幅共約 7.8 公頃用地的準備工作，並會很快推出有關用地，他建議政府當局保留當中部分用地，用以興建政府倉庫，然後可以合理價格將政府倉庫的地方出租予中小企。運輸及房屋局局長回應時表示，香港是奉行自由市場的經濟體系，由市場決定租金水平，會較為可取。政府當局會繼續騰出土地用作貨櫃堆場空間，以利便相關業界的營運。

71. 梁繼昌議員指出，香港被列為全球最繁忙貨櫃港之一，但香港在這方面的排名一直下跌。他引述行政長官 2018 年施政報告指出，"香港面對鄰近和區內港口的競爭愈趨激烈，我們必須承認單靠港口貨櫃進出業務並不能繼續為香港經濟帶來強大增長動力"，並詢問政府當局會否就香港港口貨櫃進出業務的中、長期發展進行任何研究。梁議員亦要求政府當局提供資料，闡述當局就現時葵青貨櫃碼頭用地的使用及重置葵青貨櫃碼頭的可行性所進行的研究。

72. 運輸及房屋局局長答稱，內地與美國的貿易糾紛，連同鄰近港口帶來的競爭，已對葵青貨櫃碼頭在貨櫃吞吐量方面帶來更大的挑戰。本年的情況看來未必太悲觀，因為本年的貨櫃吞吐量有部分是源自去年的訂單，當時中美貿易衝突尚未升級。就此，政府當局已制訂支援海運業的措施，包括凍結若干與使用香港港口有關的費用，以及加強推廣及支援海運業、香港港口及海運服務。對於任何有關葵青貨櫃碼頭的土地使用及重置事宜的建議，政府當局保持開放態度，惟大前提是有關建議不會損害香港海運業的發展，特別是葵青貨櫃碼頭的運作。他補充，政府當局認為目前並無合適的地點，供重置葵青貨櫃碼頭之用。

經辦人/部門

73. 周浩鼎議員感謝政府當局接納他就發展香港海事保險業務所提出的意見，並欣悉政府當局將研究如何簡化對船東互保協會的規管，以便利船東互保協會在香港擴展其業務。他曾提出將海事處處長就發出船隻豁免的權力下放至海事處的其他高級管理人員，以簡化相關程序，從而便利香港註冊船舶在海外港口運作。他詢問，該項建議有何進展。

74. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5 表示，目前已有機制確保向有關船隻發出相關文件的工作不會受到延誤。然而，運輸及房屋局已聽到業界的聲音，並一直與海事處研究所需的法例修訂。運輸及房屋局副秘書長(運輸)5 補充，政府當局正在就所需的法例修訂再詳加研究。政府當局的目標是在本立法會會期內就有關立法建議徵詢事務委員會的意見。

人才培訓

75. 譚文豪議員表示，現時，僅現職的海運業從業員才能受惠於基金，而投身此行業的新人卻未能受惠。鑒於香港海運及空運業面對人手短缺的問題，他認為當局應檢視基金的使用情況，以吸引新的人才加入海運業及航空業。

76. 為鼓勵更多年青人投身航海業，何君堯議員認為，政府當局應採取措施，進一步改善從事航海業若干年的年青人的教育及就業前景。政府當局亦可考慮改善該等年青人的僱員福利(例如成立海員俱樂部)，以培養他們的歸屬感。

77. 運輸及房屋局局長表示，航海事業是一門可保證有機會向上流動的專門事業。運輸及房屋局局長承諾會就委員的意見及建議與各持份者溝通。

IV. 其他事項

78. 議事完畢，會議於下午 12 時 48 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 4
2019 年 1 月 17 日