

立法會
經濟發展事務委員會
會議紀要

日期：2024年5月7日(星期二)
時間：下午4時30分
地點：立法會綜合大樓會議室3

出席名單

出席議員及官員、競爭事務委員會(“競委會”)及香港機場管理局(“機管局”)代表、列席秘書及職員名單載於[附錄1](#)。

(會議程序的[逐字紀錄本](#)載於[附錄2](#)。)

I. 上次會議後發出的資料文件

自上次會議後，秘書處並無發出資料文件。

II. 下次會議的討論事項

2. 事務委員會同意於2024年6月4日(星期二)舉行的下次例會上討論“《香港民航(意外調查)規例》(第448B章)的修訂及民航意外調查機構的工作報告”。

III. 競爭事務委員會的工作報告

3. 競委會向事務委員會概述自2023年6月提交上一份報告以來的工作，以及對2024-25年度的展望。

4. 事務委員會就項目進行討論，競委會就議員的意見和提問作出回應。曾發言的議員包括(按發言次序)：陳紹雄議員、陸頌雄議員、何俊賢議員、何敬康議員、江玉歡議員、陳勇議員、易志明議員、容海恩議員、嚴剛議員(副主席)及姚柏良議員。

跟進行動

5. 在競委會工作報告的第20段提到，競委會在報告期內曾就超過25項公共政策及措施，向多個政策局、部門及公營機構提供意見。鑒於競委會表示有部分政策及措施或仍在初期籌劃的階段，未必適宜在現階段公開，事務委員會要求競委會在可行和不涉及過

早披露的情況下盡量提供資料，闡述曾接獲競委會提供意見的政策局、部門及公營機構及所涉及的政策及措施。

IV. 香港國際機場三跑道系統的最新發展

6. 政府當局及機管局向事務委員會介紹香港國際機場三跑道系統的最新發展，包括建造工程進度、三跑道系統運作的籌備工作，以及財務安排。

7. 事務委員會就項目進行討論，政府當局及機管局就議員的意見和提問作出回應。曾發言的議員包括(按發言次序): 陳紹雄議員、鄧家彪議員、陸瀚民議員、李浩然議員、陸頌雄議員、姚柏良議員、陳勇議員、嚴剛議員(副主席)及周文港議員。政府當局及機管局察悉議員就此項目提出的意見。

V. 其他事項

8. 議事完畢，會議於下午6時32分結束。

立法會秘書處
議會事務部4
2024年5月23日

立法會
經濟發展事務委員會
會議

日期：2024年5月7日(星期二)
時間：下午4時30分
地點：立法會綜合大樓會議室3

出席情況

出席(事務委員會委員)

葉劉淑儀議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP (主席)
嚴剛議員(副主席)
林健鋒議員, GBS, JP
何俊賢議員, BBS, JP
易志明議員, GBS, JP
吳永嘉議員, BBS, JP
周浩鼎議員, JP
容海恩議員, JP
陸頌雄議員, JP
江玉歡議員
李浩然議員, MH, JP
李惟宏議員
周文港議員
林筱魯議員, SBS, JP
姚柏良議員, MH, JP
陳勇議員, BBS, JP
陳紹雄議員, JP
黃俊碩議員
何敬康議員

列席(非事務委員會委員)

陸瀚民議員
鄧家彪議員, BBS, JP

缺席(事務委員會委員)

陳祖恒議員

出席官員

議程第III項

商務及經濟發展局首席助理秘書長²鄧俊賢先生

議程第IV項

運輸及物流局機場擴建統籌辦總監林秀生先生, JP
運輸及物流局副秘書長⁴謝詠誼女士, JP
運輸及物流局首席助理秘書長(機場擴建統籌辦)陳燕婷女士
運輸及物流局總助理秘書長(機場擴建統籌辦)蔡國鋒先生
民航處助理處長(機場標準)黃嘉華女士

應邀出席者

議程第III項

競爭事務委員會

主席陳家殷先生, BBS, JP
行政總裁畢仲明先生
行政總監(行動)郭柏聰先生, PDSM

議程第IV項

香港機場管理局

三跑道項目執行總監梁景然先生
財務執行總監李沛鏗先生
機場運行執行總監姚兆聰先生

列席秘書

總議會秘書(4)⁵胡日輝先生

列席職員

高級議會秘書(4)⁶梁潔瑩小姐
議會秘書(4)⁵黃佩君女士
文書事務助理(4)¹李靜宜女士

立法會
經濟發展事務委員會會議
逐字紀錄本

Panel on Economic Development of the Legislative Council
Verbatim record of meeting

日期：2024年5月7日(星期二)
Date: Tuesday, 7 May 2024

時間：下午4時30分至6時32分
Time: 4:30 pm to 6:32 pm

地點：立法會綜合大樓會議室3
Venue: Conference Room 3 of the
Legislative Council Complex

主席：各位委員，午安。我們時間到了，亦有足夠人數開會。

議程方面，上次會議後並無發出資料文件。

有關“下次會議的討論事項”，各位可以參閱載於議程第II項的待議事項一覽表。

今次議程的第III項是“競爭事務委員會的工作報告”，我們邀請有關官員和人員進入會議廳。請他們進場。

多謝你，陳主席，請就座。

關於6月4日的討論議程，向各位委員報告，下次會議將討論《香港民航(意外調查)規例》(第448B章)的修訂及民航意外調查機構的工作報告。趁着各位委員未離開此會議室，順帶報告有關“文化、體育及旅遊的融合發展”的討論。該項目由民政及文化體育事務委員會討論，時間定於5月28日星期二下午4時30分至6時30分。根據馬逢國主席的指示，該事務委員會將討論“文化、體育及旅遊的融合發展”的議程項目。我們歡迎大家參與，各位議員如有興趣，請在日程表記下此活動，時間為5月28日4時30分至6時30分。

現在我們歡迎競委會主席陳家殷先生、行政總裁畢先生、行政總監(行動)郭先生和商務及經濟發展局首席助理秘書長鄧俊賢先生。請主席或CEO作報告？主席作報告。

競爭事務委員會主席：大家好。多謝大家今天給予時間和機會，讓我與兩位同事即行政總裁畢仲明先生和行政總監(行動)郭柏聰先生向各位簡單回顧競爭事務委員會由去年6月至今年3月的工作。過去一年，競委會的工作可謂全方位推進，在各工作範疇均取得一定成果。在執法工作方面，我們繼續就與民生息息相關的多個範疇展開調查，當中包括樓宇維修工作或殮儀行業等的調查工作。另外，有兩宗案件取得執法結果，其中一宗大家可能也知道，涉及地產代理商合謀定價案件，我們就此入稟競爭事務審裁處。此外，我們亦接納了兩家網上外賣平台作出的承諾，稍後郭柏聰先生會再作簡述。

[000638]

過去一年，除了本地執法工作外，競委會亦積極拓展內地和國際聯繫方面的工作。與內地的合作方面，去年7月，我們與廣東省市場監督管理局簽署備忘錄，就推進大灣區的競爭

政策和相關法律加強合作。在簽署備忘錄後，我們在今年較早時間即1月時，亦共同發布《粵港企業競爭合規指南》，以協助在大灣區營運的企業尤其是中小企更認識和理解兩地競爭法的制度和區別。

在國際聯繫方面，我們於去年8月成功舉辦“競爭法執法機構與學術界高峰會”，成功邀請多位來自內地和海外競爭法機構的高層執法人員及具影響力的學者，就大家關注的議題交換意見。出席的人士均表示我們做得不錯，高峰會的舉辦令我們感到鼓舞。

至於倡導及教育工作，競委會在期內繼續接觸公眾和不同界別人士，包括推出大型公眾教育活動和針對青少年的項目，成效亦相當理想。

展望未來，競委會會繼續履行各項職能，竭力為香港消費者和商界打造公平競爭的市場環境。

最後，值得一提的是，在本年度內，有3宗較早前已入稟的案件相繼在審裁處展開聆訊。競委會亦期望，待更多競爭法案件成為案例，可建立一套真正屬於香港競爭法的法學學說，以向商界和法律界提供更清晰的指引。

我現在將時間交給行政總裁畢仲明先生，由他向大家介紹競委會工作的其他策略。多謝各位。

主席：畢先生。

競爭事務委員會行政總裁：我簡略介紹，競委會過去一年繼續循不同策略積極推進工作，首先是繼續加強與香港和香港以外的其他機構的合作。本地方面，競委會繼續與其他執法部門包括警務處和廉政公署合作。涉及反競爭行為的個案，除了違反《競爭條例》外，有時也會觸犯其他刑事法律。例如一些圍標案件，犯案人士或有三合會背景，亦有人可能會透過刑事恐嚇等手段滋擾競爭對手，強迫對方不入標甚至參與其圍標，而違法者也可能透過行賄試圖操縱投標結果。我們相信不同的執法機構攜手合作，能夠產生協同效應，從而更有效打擊這些違法行為。

[001038]

另一方面，隨着香港進一步融入大灣區的經濟發展，我們也會繼續加強與內地有關當局合作。除了交流經驗、提升雙方機構的能力外，當個案牽涉跨境反競爭行為，在合適情況下，我們亦會與有關方面聯手合作。至於國際聯繫方面，競委會繼續走出去，出席不同的國際性活動，分享香港的執法情況。特別一提，之前我前往德國柏林出席高規格的國際競爭會議時，與會者對於香港競委會能夠成功與本地其他執法機關合作一同打擊非法活動，感到非常創新。

除了對外，我們也會主動邀請來訪者。我們目前正籌備在明年年初舉辦高級別的國際會議，邀請世界各地的商界領袖、競爭法執法機構和行業監管部門代表出席，探討不同競爭議題，並進一步加強不同司法管轄區之間的協作。另外，在倡導及教育工作方面，我們繼續以不同方式主動接觸不同持份者，包括市民大眾、商界、各行各業和青少年。其中，為進一步協助中小企識別潛在的競爭風險以制訂有效的合規策略，競委會正製作專為中小企而設的競爭合規資訊站，該資訊站預計今年會完成。

接下來我把時間交給郭柏聰先生，他會簡略說說我們過去一年的執法工作。

主席：請簡略，謝謝。郭先生。

競爭事務委員會行政總監(行動)：多謝主席。我簡略說說，在報告期內，即去年6月至今年3月，競委會就12宗個案展開初步評估，就3宗個案展開調查，調查個案的其中兩宗均與殯儀行業有關。去年8月，我們發現有殯儀從業員涉嫌在公眾殮房協調招攬生意，涉及規範瓜分市場的法例。進行調查時亦發現，有關商會與一些殯儀公司掛鈎，從事合謀定價的反競爭行為，因而另開新個案處理。就前後兩宗個案，我們於今年1月進行搜查行動，搜查了13個處所，包括商會和殯儀公司，現在這項調查正積極進行中。

[001356]

另外，關於第三宗案件，不久前我們在4月與廉政公署進行聯合行動，針對涉嫌樓宇維修貪污和圍標的集團。我們總共搜查了41個處所，包括承辦商、顧問公司和物管公司的寫字樓，亦前往涉案人士的住所進行調查和搜查，這宗案件亦正積極調查中。順帶一提，除了這3宗案件已展開調查外，有兩宗

案件已成功獲得執法效果，包括剛才提到牽涉地產代理涉嫌訂定實收佣金的合謀案件，已入稟競爭事務審裁處。

另一宗大家應該也聽過，我們採用非訴訟方式處理兩家在市場上具領導地位的外賣平台，並接受了他們的承諾。他們已更改與合作餐廳的協議，刪除涉嫌可能損害競爭的條文，令所有持份者可在公平競爭的環境運作。

展望未來，我們的工作仍會聚焦於3個方面，包括針對影響民生、騙取公帑及在數字經濟方面發生的反競爭行為。以上為去年6月至今年3月的工作重點。多謝主席。

主席：多謝。現在哪位委員想提問？可以按下按鈕。目前有6位委員。 [001643]

這個環節應該在5時35分完成，因為還有另一項有關三跑道的議程項目，所以6位委員每人5分鐘。

我順帶提醒各位委員、發言的官員和競委會的人員，只有競委會不受《立法會(權力及特權)條例》(香港法例第382章)保障，議員則受保障。

現在讀出名字：陳紹雄議員、陸頌雄議員、何俊賢議員、何敬康議員、江玉歡議員及陳勇議員。每位5分鐘連問連答。陳議員。

陳紹雄議員：多謝主席。競委會過去一年的調查和執法工作取得不少成果，包括針對地產代理商協議實收佣金作出調查起訴等，我希望競委會日後能夠繼續努力，打擊各種違反競爭的行為。 [001743]

主席，我想提出兩個問題。第一，不論是源於投訴、經轉介或競委會自行調查的個案，在初步評估階段，競委會只能以非強制手段向有關人士搜集資料。競委會需要有合理因由懷疑有違反條例下競爭守則的情況發生時，才可以展開調查。當進入調查階段後，競委會才有權力要求有關人士交出文件或資料、出席聆訊或憑手令進入並搜查相關處所。在初步評估階段，若嫌疑人採取不合作態度，將大大影響競委會調查人員及早搜集足夠資料，判斷是否有合理因由懷疑有關行為違反《競

爭條例》。我看到去年6月至今的數字，過往這段時間應該每年也有200多宗投訴，但實際上展開初步評估的有12宗，而展開調查的有3宗。是否因為所謂初步評估，令你們在取證方面出現困難？如何解決此問題？除非因為人手不足，所以無法進行太多調查，但我覺得你們應該很積極地跟進每宗個案。這方面有何解決辦法？

主席，我提出第二個問題。競委會主席陳家殷去年曾在電視節目上表示，競委會在完成案件調查、搜集證據後，提交到競爭事務審裁處排期審訊的時間較長，可能影響執法工作進度，甚至涉案公司或相關人士，面對案件懸而不決，其實不太理想。他以2020年3月入稟法庭的教科書涉嫌合謀定價的案件為例，排期超過4年，似乎要到明年4月才審訊。我知道競委會的角色是搜集證據，要提上競爭事務審裁處審理的司法程序時間並非競委會所能掌握。我想請問，當掌握或總結8年的經驗，你覺得相關條例有甚麼地方值得檢討和優化？主席，兩個問題，謝謝。

主席：陳主席。

競爭事務委員會主席：多謝主席，亦多謝陳議員的提問。就第一個問題，或者我請行政總監郭柏聰先生回應，然後我再回應第二個問題，好嗎？

[002043]

主席：郭先生。

競爭事務委員會行政總監(行動)：多謝陳議員的提問。很高興你看到我們的執法環境，事實上正是如此。《競爭條例》訂立了我們在執法上的強制權力，對於何時能運用強制權力有一定要求。正如剛才所說，當案件進入調查階段，我們就可以運用強制權力，包括要求當事人或公司提交文件、要求有關人士出席會面，亦可向法庭申請手令搜查有關地方。但當案件未進入此門檻，尚未進入調查階段，仍在前期初步評估時，所有會面和調查均基於被調查者的同意和合作，方能得到一些資料，這也是調查方面其中一個挑戰。

[002053]

回應議員剛才所說，每年有500宗投訴或查詢個案，為何進入評估或調查的數字相對較少。我可以再帶出一個不錯的消息，過去一年即2023年，相比之前每年大概500宗個案，包括投訴、詢問或諮詢，有關數字已升至剛剛2023年的740多宗，看到數字大幅上升逾三分之一。但奈何，我們見到(計時器響起)很多查詢或投訴個案中，大部分投訴者或查詢者對法例的了解不太充足，甚至實際內容大多缺乏較實質的證據。很多時在早期階段，甚至未到初步評估，已知道那些並非可予跟進的個案。很多個案在這段時間已經完結，無法再跟進。我們甚至看到不屬於我們範疇的個案，而是屬於其他部門的個案，就會轉介予其他執法單位，所以在此階段完結的個案較多。

但不論多寡，你看到我們總體上的數字雖然相對不算多，但我們均認真處理每宗個案，而且別只看到今年我們只展開了3宗個案調查，現時我們手邊處於不同階段的個案，包括處於初步評估、調查和已進入訴訟階段的個案，共有25宗之多。別以為進入訴訟階段就鬆一口氣，每宗案件進入訴訟才是最重要的環節。今年有一宗訴訟案件即將完結，接下來還有兩宗會上庭。所以，今年我們大部分人手和資源均集中於訴訟個案。多謝。

主席：多謝。

陳紹雄議員：還有第二個問題。

主席：不可以提問了，已過了6分多鐘。

陳紹雄議員：不是，我已經提問，只是他尚未回應。

主席：對不起，你可以再按按鈕，因為時間到了。接着下一位是陸頌雄議員。

陸頌雄議員：多謝主席。競委會的工作值得肯定，我覺得他們是很積極的團隊，可惜《競爭條例》的執行效力或權力似乎有限，導致很多市民覺得他們是否“無牙老虎”，這一點留待社會

[002442]

討論。但我鼓勵競委會應該更積極提出完善《競爭條例》的修訂倡議，我相信社會主流或立法會均會支持。

具體而言，我想提一提，文件提到競委會其中一項功能是向政府提供意見，而第21段其中一點是他們正接觸政府物流署，以推動政府各部門在進行公共採購時，採用不合謀條款及不合謀投標確認書範本的修訂版。但同時，我們看到政府的招標並非只涉及是否合謀定價的問題。為何有時會出現來來去去都是那幾間公司投標的情況？主席，特別是大型工程的顧問公司，來來去去都是那幾間，大家也很面熟。問題會否在於招標門檻太高，令部分想進入市場的公司難以進入市場，形成某程度上的壟斷？競委會可否向政府提出一些意見，如何推動有為政府、有效市場，在政府的招標方面適度調低門檻，從而激活競爭，減低成本？

第二方面，我留意到有提及電動車的電池回收。我關注到很多電動車用家也關心的另一個問題，就是充電成本。很奇怪，在電動車充電方面，政府在政策上似乎沒有甚麼鼓勵競爭的措施，甚至成為“最貴標桿”。何謂“最貴標桿”？主席，現時在政府房署或政府物業中充電，收費是所有地方中最貴的。第一，它是慢充或中充，即AC充電，每小時收費20元，而且按每小時而非每度電收費，用了1小時1分鐘，便會當作2小時，算起來每度電約三四元。

政府帶頭賣貴電，整個私人市場看到政府那麼貴，他們賣電當然會賣貴一些，對嗎？政府成了“最貴標桿”。就這方面，競委會會否提議，政府既然提供了大量公共充電樁，充電樁的收費應否合理一點？舉例而言，最少應該按每度電收費，或者收費不高於市場，無理由成了“最貴標桿”。主席，想看看競委會對這方面的意見。以前我們經常說“油魔”，現在變成“電魔”。主席，謝謝。

主席： 哪位回應？畢先生回應。

競爭事務委員會行政總裁： 主席，我首先回應第一個問題，關於政府採購。競委會作為政府在競爭事宜方面的顧問，經常與不同政府部門交流，交流最多的特別是採購。但說到採購，我們也要認清，究竟採購的是甚麼物品或服務。政府本身設有頗嚴謹的採購制度，我們與政府亦曾就其採購制度進行交流。例

[002822]

如有時在人們的印象中，似乎難以在政府招標中贏標。以往其中一項要求是如果想贏標，需要做過同類工程或工作。我們亦曾與政府就此交流意見，由以往的硬性規定，即一定要有相關經驗才能做這類工作，變成評分機制中(計時器響起)可以加分的一欄，再非硬性規定。所以，簡短來說，就有何辦法在採購方面更具競爭性，我們不斷與政府研究並就此提供意見。多謝主席。

陸頌雄議員：充電方面？

主席：簡單回應。

競爭事務委員會行政總裁：主席，充電方面，我們亦留意到議員所說，因為電動車是接下來的趨勢。正如議員所說，現在大概有74個政府停車場的充電設施將會市場化。議員剛才提到，現時的收費大概介乎19元至21元，這個價格如何得出？據我們所知，中標的營運商需要參考同區中速充電的價格，以此基準訂定價格。按我們理解，價格是這樣得出的。至於香港的充電設施，現時不論是政府停車場、商場還是屋苑，均有很多不同的充電措施。充電設施和收費各有不同，暫時我們看得到有競爭情況。關於價格，我觀察到這一點。

[003009]

主席：多謝。下一位是何俊賢議員。

何俊賢議員：多謝主席。當然，一開始一定要讚揚競委會過去的工作，可能因法例所限或搜集證據方面真的存在困難，令能夠完成的案件數目不算太多，但卻有效，起到警示作用。我們希望能做得更好。

[003140]

現在社會上說來說去都是幾件事，第一件事是多年來也“搞唔掂”的油價。最近處理了一宗關於大廈維修的案件，不久前又處理了殯儀行業的案件。當中觀察到社會上部分慣例或行規，市民本來不覺得有競爭上的影響，例如地產代理，市民覺得百分之一的佣金是應該繳付的。所以，要發掘這些事，就靠競委會的調查。此外，還有漁業批發，有關剛才我提到的幾大類，我發現社會經常因制度或環境形成這些違反競爭的行

為滋長。例如油站，數來數去都是那幾間公司，何需坐在一起合謀定價？你加我又跟着加，市場就只有這麼大。

另一些是社會上較少見到的事，我不指明，例如某些行業。某些行業由政府創造出市場，例如要買保險，或者要某些工程師簽署。某些行業或群體的受眾很多，但具備相關資格的人很少，即有資格簽署的人很少，便可以坐地起價，創造出市場。你可以把這件事交由消委會處理，可以不買，但不買我又無法做生意。所以，我認為特區政府要加強與競委會合作，檢視這個部分。文件第20段亦提到，其中一項法定職能是就競爭事宜向政府提供意見。市場太小，形成不了競爭壓力，沒有競爭。所以，我想看看，想請主席幫忙，你提到就25項公共政策向特區政府提供了意見，我想知道關於甚麼，是怎樣的？你提到例如電池生產、樓宇維修、水管等相關事宜，實際上提供了甚麼意見？你只列出大題目。如果可以公開的話，可否書面向我們提供細節或例子，讓我們了解更多。

另外，最後一個真的是一個問題。當社會上的慣例形成競爭事務，有時既然人們習慣了，當破除這種環境，就會出現其他問題。例如大廈維修，有人追數，無糧出，你與政府如何處理善後問題？第二，正如我剛才所說，例如漁業批發，你們處理過香港仔魚市場的個案，你改變了生態，作出打擊，但那些人不懂採用新制度，無人協助他們形成新的體制從事公平交易。所以到最後，有人問可否回到舊制，認為如果回到舊制，最少現在還能做生意。所以，在這方面，競委會如何就其處理的案件及其產生的社會反應進行補救工作，才是令社會可以持續運作的關鍵。多謝主席。

主席： 哪位回應？主席還是其他人？

競爭事務委員會主席： 主席，或者我簡單回應何議員第二個問題。我們明白，正如何議員所說，當慣例打破，之後會如何？不論是業界或一般市民，要如何跟從？當然，這方面牽涉到很多範疇。我以地產代理涉嫌合謀定價的個案為例，大家或會留意到，當我們進行執法行動處理這個問題，會令業界或消費者知道，正如何議員所說，不一定要支付1%佣金，之後如何？例如就這件事，我們隨後與地監局即地產代理監管局有緊密聯絡。大家也知道，地監局亦準備發出指引予業界從業員，訂明應有做法。在這些方面，如果可以的話，我們會與政府或其

[003501]

他監管機構甚或業界交換意見或提供意見，我們樂意這樣做，亦有這樣做。我們會作出嘗試，亦會繼續去做。

何俊賢議員：我補充，你打破慣例是好事，我並非要求走回頭路。另外特別一提的是，工人無糧出。就大廈維修的個案，那間公司結業，但所聘用的勞工是無辜的。陸頌雄議員多辛苦地幫助他們，對嗎？你可否先說說這件事？

競爭事務委員會主席：如果你說大廈維修的個案，因承辦商(計時器響起)違法而導致的其他負面影響，當然每個個案的情況不同，但我相信競委會作為執法機構，未必適合或方便善後。始終如果有任何人士、任何業務實體犯法，當然會影響其他人，這是很不幸的事。但從執法的角度，我們一定會根據法例、相關嚴重程度及所提出的3個重點，當中包括對民生的影響，作出處理。

何俊賢議員：可否簡單向我們提供該25項？

主席：可否簡單回應？關於該25項。

競爭事務委員會行政總裁：主席，有少許困難，因為該25項中，有部分是政府部門相關policy的一些初步構思。我們提出的意見，由他們接觸我們，到後來已有很多轉變。所以，我們難以提供全部25項。

[003719]

何俊賢議員：選擇性？

競爭事務委員會行政總裁：我們列出的幾項，就是成熟的、已推出的政策，我們可以說出來的。

何俊賢議員：好，如果你能夠公開的，請以書面提供予我們，謝謝。主席，可以了。

主席：下一位是何敬康議員。

何敬康議員：多謝主席。近日我的工作團隊離港到內地進行公務，在購買日用品時發現，同一品牌、同一產地、同一大小的產品，在香港連鎖零售店的售價原來比內地大型集團的零售價高出3倍之多。我也很明白，不同地方的經營成本差異會直接影響貨品售價，但也想起香港部分連鎖零售店亦是大業主，相信他們控制成本的彈性絕對高於小商店。不過，相差數倍確實令人有些意外。

[003801]

再者，最近香港社會非常關注港人消費力北移，以及香港零售業市場經營困難的問題，以上所說的顯示出香港零售業競爭力正面對的問題。當然，這亦令香港市民聯想到，香港的代理商或零售商有否涉及違反競爭的行為？所以，我想多了解就以上情況，究竟要作多少準備、搜集多少資料，才算是發起有效投訴，令競委會決定展開相關調查？因為會議文件中關於調查的部分提到，競委會不會調查基於錯誤理解條例、缺乏實質內容或屬於微不足道的投訴。為了對這些定義有更深入的了解，我想了解，何謂有合理懷疑或有實質內容的投訴？多謝主席。

主席：哪位回應？畢先生。

競爭事務委員會行政總裁：主席，根據《競爭條例》，當中說得很清楚，公眾有時未必很清晰，究竟何謂合理因由懷疑。例如有投訴人表示懷疑有兩個業務實體合謀，理由是覺得他們售賣的東西價格一致，如果單單是這樣的投訴，向我們提供的內容如此簡單，對我們而言資料一定不夠。我們需要達到合理因由懷疑的法律門檻，絕對不低。

[004011]

基本上，我們需要有證據證明，例如這些業務實體是何時聯合起來討論價格。我們需要更多這類證據和資料才能處理，不能基於片面的感覺，覺得他們兩者售賣的價格一致，就斷定是合謀定價。

所以，我們需要就每宗個案逐一審視，難以一概而論，不會因為這宗案件有A、B、C、D、E，就有足夠合理因由懷疑，一定要就每宗不同案件逐一審視。多謝主席。

競爭事務委員會主席：或者我稍作補充，好嗎？主席，就剛才何議員提到有些貨品可能很貴，較其他地方貴得多，我想大家可能要考慮到香港的競爭法或香港的《競爭條例》與內地或海外稍有不同。一個很重要的分別是內地有價格法，但香港則沒有價格法。以英國為例，英國有關競爭的法例中，有所謂“excessive pricing”的概念，即過高定價，但同樣，香港的《競爭條例》沒有所謂過高定價的法律概念。所以，如果單單看到商品價格較其他地方貴得多，此現象本身未必能構成有合理因由懷疑，從而令我們展開調查。

[004150]

當然，如果公司或業務實體本身有很大的市場佔有率，令我們懷疑它會否濫用市場權勢，情況就有所不同，會落入第二行為守則(計時器響起)，屬於我們可以考慮調查的範圍。多謝主席。

何敬康議員：沒有跟進，主席。

主席：何議員，你說甚麼？聽不到。沒有跟進？

何敬康議員：沒有跟進，主席。

主席：OK。江玉歡議員。

江玉歡議員：多謝主席。主席，我看過有關主要執法數據，有兩個問題想問。第一，我看到在報告期內，相比之前多年，已展開初步評估的數字和已展開調查的數字，在比例上均不是很多。特別是源於投訴的個案，在報告期內只有兩宗。我想請問，這是否代表你們展開評估或展開調查的數字正不斷減少？為何會有減少的趨勢？

[004315]

第二，我亦看到執法方法方面，包括入稟審裁處及以非訴訟方式處理，而在報告期內，兩者數目為一比一，非訴訟方式處理的比例頗高。我想請問，你們以何原則釐定某些個案會入稟審裁處，有些則以非訴訟方式處理？原則為何？如何能夠

增加透明度，特別是以非訴訟方式處理時？以及你是否認為使用這種方式處理是一種趨勢？多謝主席。

主席： 哪位回應？郭總監回應。

競爭事務委員會行政總監(行動)： 謝謝主席，多謝江議員的提問。首先，你看到數字上的對比可能很大，全年只有12宗展開初步評估，有3宗正進行調查。但我要提醒，以全年計算，當作是2023年，可能時間未必太吻合，不過當作是2023年，處理的個案，包括投訴和查詢，合共有730至740宗。每宗均需時審核，最後有12宗在此年度進入初步評估，這些是我們認為有信心能跟進的案件。

[004450]

此外，有3宗更進入到調查，調查的意思是我們可以用強制權力索取所需資料、要求會面，甚至搜查處所。所以，你或許認為對比似乎很大，其實每宗均需時處理。

同樣，為何案件數量那麼多，但最後的數字只有那麼少？確實如此，很多市民可能不太清楚我們在《競爭條例》下能做些甚麼工作，令我們經常在初期就發現，可能經過一兩次電話和電郵溝通已發現，第一，這些個案可能不是我們的工作範疇；第二，我們最關注的是有否違反競爭法，而這些個案並無違法。因此，我們只能關閉個案，或者轉交其他負責單位或執法機構跟進，這些情況佔多。

再者，有很多個案並無實際資料，單憑自己的親身經驗或在街上購物時看到一些情況，認為背後會否有陰謀或有反競爭的事宜。他們基本上並無資料提供，而據我親身經驗，每星期都有很多這類投訴。查詢則甚麼類型也有，可能他們真的想了解更多競爭法，想多了解他們現時做的事、公司要求他們做的事或公司運作有否違法，我們會提供意見。所以，你看到的這12宗及3宗個案，已進入下一個更積極的跟進階段，並不代表其他案件無需跟進。

此外，究竟如何界定個案應如何爭取執法結果，採用訴訟形式還是非訴訟形式，很大程度上視乎個案本身違例的嚴重程度、涉及的層面或時限，即根本上發生了多久，這些關乎違法行為本身。(計時器響起)至於違法人士或機構人員，則視乎其崗位為何，是否高管層、董事？我們會更為關注。再者，這

種違法行為對市場本身造成多大傷害？凡此種種，已包含在我們的執法政策，所以需要獨立審視每宗個案，最後決定究竟採用訴訟形式還是非訴訟形式達到結果。

主席：多謝。接着是陳勇議員。

陳勇議員：多謝主席。看到報告後，值得肯定競爭事務委員會做了相當多的工作，亦有進展，這是市民看得到的。我想問的是，剛才說到香港沒有價格法，會否考慮參考？因為相比內地和國際，有些個案的審訊排期頗長，長達4年。主席，你本身也是法律界的專家。如何能夠縮短？因為市民大眾始終認為越縮短，效率越高，才最能彰顯公義及權力的成效，否則拖得太久，大家也不太記得。你做了很多工夫，而大家較關注效果。 [004853]

另一點是內地和歐盟均有行政執法模式，而香港，在主席帶領下，在座幾位首長會否考慮？若國際和內地均有這種做法，我們應否參考？短期做不到，但中期能否做到？這方面應否加強？讓香港亦有條件轉成行政執法模式，不論是輸入人才或自己培養。此其一。

另一點是調查了57宗個案，進入法律程序的有21宗，餘下的進度如何？此外，有些案件例如其中6宗是以非訴訟方式處理，這方面可否再多說一點，即哪些模式？讓大家理解即使不採用訴訟，並不影響社會的公平。

最後一點，我們相信很多議員也有同感，就是油公司的價格。先撇開有否合謀不談，但多年來，大家感覺到。在這種感覺與實際上有否合謀之間，也要有一個公平的結果，亦令市民感覺到真的有競爭，令油價得以受惠。這方面可否向我們多說一點？多謝主席。

主席：哪位回應？

競爭事務委員會行政總裁：主席，我很快地回應這幾個問題。 [005101]

主席：畢總裁。

競爭事務委員會行政總裁：第一，就法院訴訟，我很高興與大家分享我們最近的經驗，就是現時法院排期快了很多，此乃好事，因為我們每年也不斷有些新案件提請審裁處。另外，議員提到行政執法模式，因為現時香港競委會採用司法執法模式。在《競爭條例草案》初期，其實曾想過香港應否採用行政執法模式，但當時立法會頗多議員、商界、公眾都有一個想法，就是如果採用行政執法模式，會否令權力過度集中於競委會，而有法院作出制衡，會否好得多呢？所以，當日我們決定了採用司法執法模式。

至於議員問到一些不是訴訟方式的案件，有些甚麼非訴訟案件呢？例如前陣子我們有外賣平台的案件，以承諾的方法解決。兩大外賣平台 Deliveroo 和 foodpanda 承諾了我們一系列事情，其中他們與一些餐廳訂立的協議中，我們競委會覺得某些條款違反競爭，所以他們提出了承諾，剔除了有關條款。所以，該宗案件就是以承諾模式解決。

另一點關乎油公司，議員提到油價方面，我們競委會現時有一宗關於油公司的案件，由於仍在調查階段，所以對不起，我們不方便透露太多。多謝主席。

主席：有沒有跟進？陳議員。

陳勇議員：最主要補充一點，因為始終油公司的事，多年來大家也感覺到，從小已開始感受到，希望加強力度，到最後還他們公平，都是一個結果，令大家更明白這件多年來的事，如何加強這個重點。如能達成，我相信對競爭委員會、市民大眾都是一個最好的結果。多謝主席(計時器響起)。

[005330]

主席：接着是易志明議員。

易志明議員：謝謝主席。我的第一個問題，畢先生剛才已回應。我想跟進燃油調查的進度為何，答覆是仍在進行中。正如陳議員所說，我也希望盡快有一個答案，因為市民的腦海內有這個疑惑多年，希望有一個很清晰的答案，是有還是沒有。

[005357]

第二個問題，關於你們的文件第13段，當中提到兩間航空公司計劃達成共享航班商務合作協議，由於你們要進行調查，因此他們放棄。接着footnote 8提到在共享航班的安排下，據我理解，共享航班的英文是code-sharing，可能你說的是另一回事，因為說到code-sharing，就有很多方法。如果正在實行、行之有效，為何會有問題呢？我想了解一下，你此處的理解可能不一致。

第三點，第20段提到你們提供一些政策意見，當中包括電動車退役電池生產者責任計劃，我想你稍作解釋或介紹，這與競爭法有何關係呢？為何你們需要提供這方面的一些意見呢？謝謝。

主席：畢總裁。

競爭事務委員會行政總裁：主席，第一個問題是關於航空公司，我想議員你說得很對，我們所說的共享航班商務合作協議其實與code-sharing不同，code-sharing是共享航班代碼協議，共享代碼協議通常並無問題，這種協議不過是一些例如推廣，即不同航空公司一同推廣，共用同一航空代碼。但我們所說的案件則牽涉到國泰和馬來西亞航空，他們當日想達成一個航班協議。此協議並非代碼協議，而是他們之前各自營運香港和馬來西亞的航班，以往兩間航空公司互相競爭，但當他們簽署協議後，在競爭方面變相餘下一間，即沒有競爭。所以，這方面我們覺得有問題，而且共享航班協議與代碼協議不同，按照航班協議，他們會攤分其成本、收益等，所以基本上這兩種協議是很不同的。

[005525]

另外，剛才你提到關於我們給予有關方面的一些意見，關乎一些電動車退役電池。這個計劃牽涉到需要有關方面發牌予一些回收商，我們所給予的意見，就是要求能否訂定讓更多人參與成為回收商。我們同樣是就與競爭有關的方面給予意見。

易志明議員：主席，我有跟進問題，關於剛才提到航空公司的協作。你剛才提到這兩間航空公司合作後會減少競爭，這是當然的。但如果這條航線在市場上基本上例如有10間航空公司正在run，其中有兩間說合併做這門生意，增強競爭力，在這

[005739]

種情況下，會否構成反競爭行為呢？但如果你說只有兩間航空公司營運這條航線，市場得到的選擇就是A and B，而現在A和B合併了，變相沒有選擇，就obviously有問題，對嗎？但我剛才說原來還有10間航空公司正在營運這條線，A and B兩者合併，會否真的違反了競爭法呢？

主席：畢總裁。

競爭事務委員會行政總裁：主席，首先，我要強調一點，他們不是進行合併，因為他們想簽署共享協議，與合併不同。如果真的是合併的話，其實並不包括在我們現今香港的合併守則，電訊業的合併除外。

[005826]

易志明議員：我不用合併，即是合作。

競爭事務委員會行政總裁：這不是合併，但例如他們有任何其他商業安排，老實說(計時器響起)，我在這裏答不到你，因為我們來看看其商業安排牽涉些甚麼才可，例如他們之前的商業安排中提到可能會制訂票價等，所以真的視乎有關條款為何。多謝主席。

主席：我們除了規管broadcasting telecom，並無合併的法例。

易志明議員：我明白，我用錯了字眼。

主席：容海恩議員。

容海恩議員：主席，早前看到一些報道，關於主席到電台接受訪問時也提到剛才只有議員跟進的事，即過去9年我們有15宗案件已入稟，亦針對48家實體業務及24人進行執法。主席當時認為執法不算少，但亦認同、承認法庭審訊排期時間長。我自己看到在審訊期方面，留意到現時競爭事務審裁處例如在4月，由現在直到4月底其實只有1宗案件，6月有3宗案件已排了期，7月有兩宗，8月有兩宗，10月有1宗，接着到明年1月有1宗。

[005928]

法庭審裁處方面的工作量似乎不是很多，每個月可能一兩宗，有些月份則完全沒有案件。我想理解現時的瓶頸位，究竟應如何理解排期時間長？哪些方面的時間長呢？究竟是等候時間長，審裁處並無一些合適日子提供予訴訟雙方，還是其他情況，令審期如此長呢？這是第一個問題，謝謝主席。

主席：主席還是總裁？

競爭事務委員會主席：或者我稍作回應。

[010056]

主席：主席回應。

競爭事務委員會主席：多謝主席，多謝容議員的問題。你說得很對，如果我們撇除一些簡單聆訊，例如案件管理會議，即所謂CMC，餘下的是一些真正審訊，即所謂full trial，其實更少。我們剛剛在4月進行一宗30天的審訊，已屆結案陳詞階段，然後我們下一宗審訊就會在8月，應該8月中有另一宗已排期的20天審訊，再到12月又有另一宗，即第三宗，亦是排期20天的審訊。如果我們單單看這些真正審訊，在這年度有3宗，數目真的不算多。

至於現時的原因，我想大家也知道有不同。其中一個很重要的原因，就是當一宗審訊案件牽涉到例如要排期20天、30天之長，要配合各方，不止雙方，可能是三四方的法律團隊，即律師他們的時間，亦要視乎法庭審裁處的時間，所以與其他民事訴訟案件或刑事訴訟案件的分別不大。一牽涉到一些比較長的審訊，排期時間就會長。

我相信另一個原因是審裁處主要由一位主審法官負責。當然，在條例下，其他原訟庭法官亦可審理競爭法或《競爭條例》下的案件，我們也希望其他所有原訟庭法官，在情況許可或時間許可下，可以有更多原訟庭法官審理這些案件。我們希望這樣能加快排期審訊的時間。

容海恩議員：主席，我想理解，同一問題其實有否向司法機構反映，現時通常由一個或兩個法庭處理，如何令更多法律執業

[010259]

或有經驗的法官加入審裁處工作呢？即有否反映過瓶頸位在於排期？因為我留意到你們的案件有21天和60天，都是長的，也知道你們用了長時間、多年時間為案件作預備，包括搜證、證人供詞等，亦是一些很長的案件。如果瓶頸位在於法庭，你們有否反映過，以及他們如何回應你們的訴求呢？謝謝主席。

競爭事務委員會主席：在過去的時間，我們有從不同渠道向司法機構反映。至於司法機構，我們相信他們當然也很忙碌，大家都知道。我們亦相信它有認真檢視有關情況，而這也是原因。剛才我的同事也提到一些好消息，最近排期真的快了，所以我們會繼續從不同渠道向司法機構反映，希望排期時間真的會快一點。但這始終牽涉到例如剛才(計時器響起)陳議員提到，因為我們採用司法模式，而非行政模式。當我們所有案件均要靠法庭審訊達致裁決，難以避免遇到時間障礙。謝謝主席。

[010349]

主席：現在尚有兩位議員正在輪候，還有哪位議員想提問？請按下按鈕，因為我們尚有一項議題要討論。容議員，請別提問了，沒有時間進行第二輪。第一輪未提問的？OK，我們讓嚴剛議員和姚柏良議員兩位議員提問，便會結束這個環節。

[010448]

嚴剛議員。

嚴剛議員：謝謝主席。目前國家營造大灣區統一高效、競爭有序的市場環境。競委會加強與內地的聯絡，推進大灣區競爭政策和相關法律合作，協助於大灣區營運的企業理解和遵守兩地的競爭法規，本人對此表示肯定和支持。據悉，大灣區一些地方政府給予當地一些產業財政支持。以航運業為例，航運公司在廣州、深圳增開新的航線，新增中轉量，在滿足條件下，一間公司甚至可以獲得政府一年1,000萬元以上政府資金的獎勵。地方政府對部分產業積極支持，可能影響到我們香港。香港碼頭按照市場化運作，沒有任何政府支持。就此，我想問政府當局會否加強與大灣區相關政府的溝通協商，對港航業的扶持可以達成共識，以鼓勵良性競爭？謝謝。

[010509]

主席：哪位回應？

競爭事務委員會主席：主席，或者我嘗試簡單回應。

[010632]

主席：陳主席。

競爭事務委員會主席：如果牽涉到政策上的釐定，如何令某些行業的經營更容易，未必完全落入《競爭條例》的職能。當然，今天提到與內地有關部門的溝通，我們對此很重視，亦一直加強。內地不論是廣東省市監局甚至市場監督管理總局，我們都一直有接觸。我們相信某些議題如果牽涉到內地市監局，只要是我們能力範圍內做得到、可以提供意見和給予資料的，我們也一直加強聯繫。例如剛才我提到不論是去年7月簽署的備忘錄，甚至是去年，如果沒有記錯應該是10月，我與同事亦到過南京，出席市監總局的年度國際會議，亦有機會發言。剛剛我參加了美國律師協會的國際論壇，總局的司長亦有出席。所以，我們一直也有溝通，並且越來越密切。謝謝主席。

主席：嚴議員，有沒有跟進？

嚴剛議員：希望在這方面，我明白不是百分之百可以由你們一方推動得到，但與廣州、深圳相關政府單位，可以推動大家在大灣區平等競爭的營商環境下開展業務。這是我的一些訴求，謝謝。

[010811]

主席：接着是姚柏良議員。

姚柏良議員：多謝主席。主席，有競爭才有進步。有競爭有進步，消費者也會得益。我只有簡單的追問，主席，因為剛才易志明議員提到文件第13段，提到共享航班商務合作協議的情況。我們又作一假設，如果沒有人肯做某航線，而兩間航空公司合作一同開通該航線，在此情況下，會否違反《競爭條例》呢？這個情況我都想了解。事實上，現時我們鼓勵航空公司開拓新航線，但現時例如前往中東的航線或一些新航線，其本身的客量根本上難以令一間航空公司願意開拓。如果兩地兩間航空公司共同合作開拓一條新航線，有沒有問題？謝謝。

[010840]

主席：哪位回應？畢總裁。

競爭事務委員會行政總裁：主席，我想這真的要視乎情況，因為在競爭法下，如果我們說的是例如合作簽訂一些所謂joint venture的協議，其實是可以做到的，但真的要視乎情況如何。如果根據議員你所說，該航線完全沒有人做，單一航空公司沒有興趣做，因為覺得一間航空公司未必有能力，但如果由兩間航空公司一同合作營運該航線，則是有可能的。在競爭法下，當然要視乎細節，但原則上，這種如此特定的情況不是一個大問題。

[010948]

主席：有何跟進？姚議員。

姚柏良議員：主席，我覺得他的答覆未能解決我和易志明議員的疑問。就競爭而言，如果本身有兩間航空公司，以此為例，馬航不玩，不開這條航線，國泰又不開，該航線無人營運，然後有兩間航空公司真的去做，又如何呢？又怕你控告，這會否反而某程度上窒礙了一些新航線的開拓呢？

[011054]

主席：即有兩間航空公司合併……

姚柏良議員：合作。

主席：合作去做。有何補充？郭總監。

競爭事務委員會行政總監(行動)：或者我嘗試從另一角度去看這件事，可以看看《競爭條例》中有何需要我們關注。很多商業交易或商業活動均牽涉到企業與企業之間的合作，這是事實。但在過程中，有時會引起對反競爭行為的關注。第一行為守則說得很清楚，如果有合謀行為，就有問題。第二行為守則最主要牽涉到企業在市場上是否有權勢地位，並濫用其權勢令其他進入競爭的對手有損失或離場，諸如此類。

[011143]

但《競爭條例》中鼓勵的是甚麼呢？鼓勵企業以自身能力繼續在市場上有領導地位、推動科技發展或增加其效能以維持地位，《競爭條例》是很鼓勵的。所以，有一個情況是，縱使世界各地都有一些個案，縱使很明顯地兩家企業，甚至是兩家在市場中具領導地位的企業合作，從而令市場消費者得益，可能是價錢更便宜、更多選擇，甚至帶動科技、整個行業和整個市場茂盛發展，對社會有幫助。《競爭條例》中已說得很清楚，放諸四海都會覺得，整個社會的得益多於企業之間的合作可能會有的少許“鹹淡水”、灰色的違規情況(計時器響起)，我覺得這就是對大情況的一種具體說法。

主席：我們已完成今天的提問，這個環節結束。

[[011349](#)]

我們多謝競委會主席、畢總裁和郭總監。多謝各位。

競爭事務委員會主席：多謝主席，多謝各位議員。

主席：我們現在進入第二個環節，同樣很重要的，就是“香港國際機場三跑道系統的最新發展”。

[[011404](#)]

我們歡迎運輸及物流局的官員及機管局的代表進入會議廳。

我們歡迎物流局的官員及機管局的代表，我不一一介紹。提醒各位政府及機管局的出席人士，你們今天的發言不受《立法會(權力及特權)條例》保障——只有機管局的人員不受保障。你們哪位想先作介紹？

機場擴建統籌辦總監林秀生先生，只由你一人作介紹？

運輸及物流局機場擴建統籌辦總監：我會作簡單的開場發言，接着我會請機管局3位總監以投影片作介紹。

[[011609](#)]

主席：這樣便沒有時間提問，你不可以用太長時間。

運輸及物流局機場擴建統籌辦總監：盡量精簡，因為我的開場發言也是簡單的。

主席：需要嗎？我們不看投影片了，因為我們只有1小時。

運輸及物流局機場擴建統籌辦總監：投影片有一段video片段，當中可以提供一些資訊。

主席：不如只看影片，好嗎？你稍後也要回答問題，不如我們用10分鐘看影片，給予委員多點自由提問，好嗎？

運輸及物流局機場擴建統籌辦總監：好，主席，或者我作簡單的開場發言。

主席：非常簡單。

運輸及物流局機場擴建統籌辦總監：非常簡單。

主席：因為我們應該6時30分就要結束。

運輸及物流局機場擴建統籌辦總監：OK，謝謝主席。主席，[\[011656\]](#)各位委員，三跑道系統由動工至今已先後完成650公頃的填海拓地工程，全長3 800米的第三跑道，亦即新跑道，以及相關飛行區設備和支援設施已於2022年7月開始投入運作，同時封閉了中跑道，以展開所需的重新配置工程。今年是香港國際機場發展三跑道重要關鍵的一年，機管局一直按照工程規劃和施工時間表推展工程項目，目標於今年年底完成三跑道系統，提升香港國際機場的整體運力，應付長遠的航空交通需求，同時鞏固香港作為國際航空樞紐的地位。

在推進工程的同時，機管局亦與民航處、其他相關政府部門和機場持份者緊密合作，為啟用三跑道系統積極進行籌劃工作。其中，飛行校驗計劃將於今年8月展開，各項運作演習、測試和法定程序亦按計劃推進。機管局的目標是於今年11月

獲民航處簽發三跑道系統啟用前所需的機場牌照，稍後會有短片簡介現時的工程進展。機管局3位總監會分別就工程進展、運作安排，以至財務狀況回應委員的提問。多謝主席。

主席：現在看影片。

香港機場管理局三跑道項目執行總監：我希望盡快播出影片，[\[011845\]](#)
內容方面我不談了，希望按主席的意思，我們看影片。

(播放影片)

主席：想提問的委員可以按下按鈕。很踴躍，我們已有8位委員提問，9位了，每人4分鐘。陳紹雄議員、鄧家彪議員、陸瀚民議員、李浩然議員、陸頌雄議員、姚柏良議員、陳勇議員、黃俊碩議員、嚴剛議員。[\[012020\]](#)

現在先請陳紹雄議員，4分鐘。

陳紹雄議員：多謝主席。根據機管局的文件和剛才的介紹，機場三跑道系統各個工程項目基本上按預期的時間進行，三跑道系統工程應可趕及進度，今年年底就會完成，以及文件提到以1,415億港元完成工程的目標應可達到。[\[012050\]](#)

我想問兩個問題，主席，其一是文件第10段提到目標於2024年內完成三跑道系統，包括完成所有大樓及基礎建設的主要工程，而機管局會因應客運需求，循序分階段啟用相關客運設施。我想問啟動分階段使用客運設施的門檻，如要量化，要有多少客運數量，你才會分階段使用一些客運設施呢？所謂“分階段”是否指客運大樓分區域使用？例如旅客捷運系統和行李處理系統，又如何分階段使用呢？我想政府當局和機管局解釋一下。

第二條問題是，文件第17段提到機管局的目標是於2024年11月獲民航處簽發機場牌照，而該牌照將涵蓋現有的南跑道及北跑道、三跑道系統下重新配置的中跑道、相關滑行道及支援設施的運作。我想請問，民航處和機管局有何特定措施可以確保機場的中跑道於2024年年底完成重新配置後，運作中的

臨時雙跑道系統可以順利過渡至新系統呢？臨時雙跑道系統轉換至新系統，會否一夜之間完成，還是分階段作轉換？各地航空公司又怎樣適應和配合新舊系統？我關注到新舊系統交接時會存在或帶來一些風險，出錯機會往往很大，所以想看看你的轉換措施中，有否特別採取一些特殊安排呢？謝謝主席。

主席： 哪位回應？

運輸及物流局機場擴建統籌辦總監：主席，我請機管局姚總監稍作回應。

主席： 姚總監。

香港機場管理局機場運行執行總監： 多謝陳議員的問題，或者我先說說客量。在疫情前，大概2018年，整個機場每年的客量是7 500萬名客人，每天大概為20萬名客人，每天有1 200航班。至於現時最latest，我們最近的客量和航班升降，在過去的聖誕節和新年，數字是16萬，所以大概是八成，航班升降量約為1 000。我們看到的是，如要回復至2018年的水平，估計是在今年年底。我們本身的一號客運大樓的設計容量是一定足以應付超過7 500萬，所以為何在上次匯報時我們也提到要分階段，因為如果客量未達到該水平而又啟用，兩邊大樓運作的效率也會低。我們一直定期檢視客量增長，現時亦不斷評估，未有實際日期。我們自己估計一號客運大樓足以應付8 000萬名旅客，這是比較具體的(計時器響起)數字。

[012329]

陳紹雄議員： 主席，是否代表假如今年年底未達到預期客量，即使三跑道系統已完成，亦有機會不會啟用客運大樓，是否這樣的意思？

香港機場管理局機場運行執行總監： 是，所以我們今年的匯報本來是說我們肯定今年年底三條跑道一同運作，但我們會視乎客量是否達標才會分階段啟用客運大樓包括客運廊。

要否回應第二個問題？

主席：可以回應。

香港機場管理局機場運行執行總監：OK，我們的運行準備有一系列工作。第一，在8月開始，要確保整條中跑道合乎國際民航標準和民航處的要求，我們開始進行飛行校驗，英文稱作flight check，測試跑道和跑道燈光、民航處一些降落系統等多個項目。經過大約個多月的測試，達到標準，我們才開始進行約3個月的所謂familiarization，讓航空公司或有關單位在3個月內進行不同演練，從而令我們能夠在11月啟用中跑道。三條跑道會在11月後分階段逐漸增加用量，即不會一夜之間全部航班也使用新的中跑道，而是在大約半年時間逐漸增加航班量。答覆大概是這樣。

[012524]

主席：下一位是鄧家彪議員。

鄧家彪議員：多謝主席。對於機場三跑工程，我有一定的感情因素，因為我擔任離島區議員時，就是你啟動這項正式工程的前期，要向社會解說、融資模式為何、處理社區的關注，基本上在離島區議會有大量交流。

[012631]

第二，接着我在勞工顧問委員會，你們處理填海又要輸入工人，另外在最後攻堅階段又要輸入，我理解勞顧會是合情合理地處理申請，令項目在2024年“搞得掂”。現在我都很清楚2024年“搞得掂”，所以也很高興，我覺得好像也有份參與。

我想問一些實際情況。第一，歷時多年，用了大量金錢，亦涉及到大量工序，究竟職業安全的狀況如何呢？在工程層面，曾發生多少宗致命的工業意外？有還是沒有呢？如果沒有，受傷工人的情況又如何？有沒有一些數字可以說一說？你如何做好地盤職安呢？此其一。

第二，當年說到這是超過1,000億元的工程，需要發債，現時你是否評估得到，在真正完工時，究竟整體工程開支預算符合原本預期，還是省得到金錢呢？因為我理解到這幾年原材料的價格下跌，究竟財政狀況如何？

最後一個問題是，希望你們可以解釋一下，我從影片中看到你們引入了一個列車系統，應該將來會以無人駕駛的方式接載乘客，可能在三條跑道或terminal之間。我想問你們實際採用甚麼系統？考慮因素是甚麼？3個問題。

主席： 哪位回應？

運輸及物流局機場擴建統籌辦總監： 主席，就地盤安全方面，我請梁總監稍作解說，而發債方面，我請李總監，因為他是負責債務方面的情況。 [012830]

主席： 財務方面。

運輸及物流局機場擴建統籌辦總監： 至於列車系統方面，我請姚總監。

主席： 先請梁總監。

香港機場管理局三跑道項目執行總監： 關於我們的工地安全，整體而言，我先說死亡個案。直接死亡的個案，我要回去覆核，應該是一宗或者沒有，因為我們曾經有一宗死亡個案，但後來證實不涉工業安全，我們回去後再作補充。 [012847]

至於整體安全，我們有行業指標，稱作AFR(意外率)，我們的數字是單位數字，所謂年均5，5代表甚麼呢？就香港的建築行業，外間的數字約為20，20多，而我們的數字是單位數。我們認為可以有進步空間，很多也是較輕微的意外。相比一般施工工程，我們就管理措施投入較多資源。如果議員有興趣，我可以作獨立的解說，因為涉及頗多法例以外增加的一些管理。

APM(旅客捷運系統)方面，我亦可稍作解說。關於我們的系統，機場在1998年啟用時已採用無人駕駛列車系統，當時這個系統在全球是比較先進的。我們繼續就這個先進系統再引入最新的系列，將來全部均為自動化無人駕駛，在未來擴建後的二號客運大樓，讓客人往返二號客運廊主廊。

主席：李總監，財務方面。

[[013027](#)]

香港機場管理局財務執行總監：OK，關於……(計時器響起)

主席：發債，請繼續。

香港機場管理局財務執行總監：OK，關於發債方面，我們現時是on budget的，整體而言是按照預算完成這個項目。但當然，整個項目整體會有加有減。要記得我們之前有3年疫情，當中也影響到我們的財政收入。所以，as a result，之後我們增加了發債。整體而言，我們的財政是穩健的，但就budget而言，我可以說是剛剛好，亦應該沒有超支。謝謝。

主席：多謝。接着是陸瀚民議員。

陸瀚民議員：有聲音了嗎？

[[013124](#)]

主席：有聲音了。

陸瀚民議員：多謝主席容許我發言。主席，我們看到三跑道系統的目標是於本年年底運作，我們近來看到局方也有鋪天蓋地的宣傳和媒體報道，我覺得都是好事。其中一個亮點是，我們的國際機場已開通商務機，即我們俗稱的私人飛機和民航機中轉服務。這項服務聽起來不錯，似乎做到無縫交接，乘客由清關、出入境檢查至領取行李，都簡化了過程。我相信尤其是在三跑道開通後，使用這些服務的都會是一些高增值的旅客，通常我們稱作商務客，而這些商務客對本港其他經濟活動亦很有幫助，所以可預期商務機的容量將會增加。對於商務機，我想最重要的就是落地要有充足和便利的升降時間，即我們要有slot才行。

在疫情前，商界亦有些說法，表示商務機落地也頗艱難，甚至我們也聽過有些商務機盤旋了幾個圈後，仍無法在香港

國際機場降落，轉到澳門，而乘客要找方法回來香港。所以，我的問題是希望看看局方在三跑道開通後，如何能夠確保商務機或私人飛機有便利和充足的升降時間降落。這是第一個問題。

第二個問題是，我知道如果三跑道最後能夠fully utilized，即最後達到充足容量，就是102架次，即基本上我們增容增量。香港有100間航空公司，在220個航點有航線。現時很多航空公司希望可以新增新航點或新航線，例如中東或內地的二三線城市，我想局方看看，有何措施能夠鼓勵和促進航空公司做得到這個舉措，鞏固香港作為航空樞紐的地位呢？多謝主席。

主席： 哪位回應？

運輸及物流局機場擴建統籌辦總監： 主席，兩個問題。就商務機的情況，我亦想請姚總監作答。另外關於航班、航點的問題，我請姚總監一併回應。 [013354]

主席： 姚總監。

香港機場管理局機場運行執行總監： 多謝主席，多謝議員的問題。首先，香港是國際金融中心，所以對於商務機的sector，我們一直很重視。雖然以往很緊張，我們兩條跑道最高每小時是69架次，以往在高峰時段，尤其是一早一晚，其實全部爆滿。所以，商務機在香港機場降落都是困難的。但在如此困難的情況下，我們有些很獨特的系統，當有跑道的升降slot，我們即時給予商務機，所以一直以來，疫情前說的是每天有二三十班降落得到。隨着跑道容量增加，即由69架次變成102架次，也不會一夜之間達至102架次，但跑道的升降slot逐漸增加，所以商務機降落得到的機會一定增多。另外，三跑道填出來的600多公頃土地，我們亦非一下子全部發展。所以，會有比較多些的(計時器響起)用地，我們也考慮讓商務機用作parking，這方面會較容易。 [013409]

回應第二個問題，我們如何鼓勵，因為香港是國際民航樞紐，所以我們特別在國際長途航班方面有些構思，即當跑道完成後、容量增加後推動該等國際航線，而短途航線尤其是“一

帶一路”，我們亦會直接與他們聯絡。在這方面，我們會加緊努力。

主席：接着是李浩然議員。

李浩然議員：多謝主席。不論是機場營運還是整個三跑道工程，值得在此讚賞。我有兩個問題是關於與經濟相關的一些表現。首先，三跑道帶來了新的機場島經濟概念，不論是新建的T2還是會展、商業區等，以至再遠一點的港珠澳大橋。但如果我們真的要做到機場島經濟，必然要將它們連繫起來，才可發揮作用和效益。在這方面，我們會有甚麼後續，如何做呢？這是第一個問題。

[013556]

第二個問題是在三跑道興建前，有很多關於空域問題的討論。空域自然是一個很決定性的因素，即可以增加多少航班，而背後就是成本效益問題。現時的空域情況是怎樣的呢？因為區域內的競爭很激烈，有很多機場，亦越來越多新機場，周邊的機場也正在擴大。或者我們會否有甚麼方法或新科技，令我們的航班可以有所增加？希望稍作介紹，謝謝。

主席：哪位回應？

運輸及物流局機場擴建統籌辦總監：主席，機場島經濟的整體問題，我亦請姚總監，而空域問題，或者我請民航處稍作回應。

[013717]

主席：姚總監。

香港機場管理局機場運行執行總監：主席，多謝議員的問題。香港國際機場除了服務香港外，亦服務整個大灣區8 600多萬名旅客。對於整個大灣區的連繫，10多年來一直也在工作。我們在10多年前已開始所謂sea-to-air，即坐船可以直接來到香港機場禁區，然後坐飛機，我們去年更把有關工作推至港珠澳大橋的封閉式巴士。如果你是澳門居民或國內居民，現在可以坐巴士，經港珠澳大橋直接來到機場禁區，然後坐飛機。

[013729]

此外，我們整個灣區有不同城市的候機樓，現時有19個，短期內會增加到30個。我們亦將於港珠澳大橋禁區增設兩個停車場，一個稱為“Park and Fly”，即讓人轉機的停車場，另一個是“Park and Visit”，即讓人們駕車來到禁區，泊車後可以進入香港消費。

我相信剛才我提到的措施，均有助整個島連接整個灣區，亦令客人和經濟有增長。

主席： 副秘書長嗎？

[013850]

民航處助理處長(機場標準)： 你好，多謝李議員……

主席： 民航處。

民航處助理處長(機場標準)： 是，民航處。多謝李議員的問題。就空域問題，早在2004年，民航處、國家民航局及澳門民航局已成立三方小組，全盤考慮大灣區空域發展，目標是希望能夠不斷優化灣區內的航空交通管理和規劃等。自成立以來，一直也有很多工作成果，包括我們新增了一些外圍航路，也新增了一些航班移交點。在這方面，我們的成果有助我們釋出更多空域資源，理順區內一些航空交通，讓我們的航空交通更有效率地運行。

我們也留意到，近年大灣區發展得非常快，區內機場亦組成機場群。我們看到這些發展，但即使如此，(計時器響起)三方小組也一直繼續討論如何優化我們區內的空域發展。現在其中一個討論熱點，剛才議員亦提到，就是如何可以利用這些新技術、新的衛星導航技術，更加優化大灣區的航班運行效率，這方面也是有成果的。我們在這個大前提下，民航處和機管局非常有信心，我們的三跑道系統也有能力在我們的空域達至我們的目標，即每小時處理102班航班的長遠目標。謝謝。

主席： 接着下一位是陸頌雄議員。

陸頌雄議員：多謝主席。我關注到人力資源、勞工權益的問題。去年機場三跑道工程又爆出一些貪污事件，出現一些非法回佣、“陰陽合同”等事件，有關人士被拘捕，亦出現過一些承辦商之間的商業糾紛，主要是次承辦商與大判的一些糾紛，可能因周轉不靈而影響到工人出糧。我想問的問題是，機場管理局就最新的三跑道工程，雖然已屆尾聲，有何新措施防止這些情況再出現？

第二個情況是，完成了三跑工程，我們的機場服務當然會進一步提升，要聘請更多人。當然，對於現時的行業輸入外勞計劃，我們在機場工作的同事就不是太開心，他們在不同程度上，最近民航工會做了一項調查，受訪工友有七成OT減少了。作為工會，不是說越多OT越好，但OT少了，事實上會減少實際工資。有些情況是因為聘請外勞是按照行業工資中位數聘請，反而相同工種的一些本地人的工資則低於工資中位數，本地人可能在某些情況下的工資低於外勞。

機場管理局有何措施吸引本地人到機場上班呢？其中一個建議是交通津貼，不只是提供交通津貼予某工種、有聘請外勞的某公司，希望是普惠性的，所有在機場上班的前線員工均有交通津貼，包括改善一些薪酬待遇。在這方面，我想了解機場管理局有何相關推動措施？謝謝主席。

主席：哪位回應？

運輸及物流局機場擴建統籌辦總監：主席，兩方面的提問。第一方面有關承辦商的糾紛，我先請梁總監稍作回應，然後關於機場輸入外勞，我請副秘書長稍後可以稍作回應。

[014320]

主席：先請梁總監。

香港機場管理局三跑道項目執行總監：謝謝，多謝陸議員的提問。關於機場三跑道項目，的確曾發生涉及違反ICAC條例的情況。過程中，我們已經與ICAC進行很多審視工作，加強我們一些合同上的管理，亦加強對施工隊的宣傳及現場溝通，讓大家明白任何違例的事是絕對不能容許的。在合同方面，關於一些大判和二判不結帳的問題，我們都明白到這曾構成一些

[014335]

問題出現。自此以後，我們汲取了經驗，凡有這些個案，我們機管局作為業主，均會主動做好協調工作，將大判、二判組織起來，解決商務問題，希望不要影響到工程進度，並影響到工程形象。我的答覆就是這樣。

主席：接着請副秘書長。

運輸及物流局副秘書長4：多謝主席，多謝議員的問題。關於輸入外勞，我們一直與關注此計劃的議員溝通，(計時器響起)亦聽到有些聲音，表示在輸入勞工後，本地勞工在機場的OT會否減少了，意思是他們帶回家的總收入削減了，這一點我們是知道的。我們強調的是，我們不會想任何勞工過分OT，這一點剛才議員亦有提及。我們希望爭取到相關僱主公平地安排這些額外工作，也要考慮到部分本地勞工比較希望、願意、方便做到這些OT，不如就安排給他們，這就可以符合需和求的問題。

[014442]

另外，如何可以吸引更多本地勞工到機場島上班，其實機管局很好，統籌了機場島很多僱主進行一些大型招聘活動。例如本月月中，在會展更會有職業博覽，亦有到訪工會朋友的地方、會址，舉行這類招聘活動。另外，輸入勞工計劃也破天荒提供額外交通津貼，我們會看看反應如何，在成效方面會否吸引更多本地勞工加入機場工作。多謝主席。

主席：OK，下一位是姚柏良議員。

姚柏良議員：多謝主席。主席，多謝機管局向我們匯報三跑道系統的最新發展，亦很高興聽到我們的三跑道系統所有工程會在今年年底完成，並將三跑道系統全面啟用。我們一直都很關注機場的最新發展，希望工程完成後，香港國際機場邁向新的里程。

[014631]

我有三方面的問題，有些疑問想了解一下。第一方面是關於機場建設費，現時機場建設費按90元或160元收取，我想了解一下，由2016年，有否記錯？應該由2016年開始徵收，現時按局方評估，未來機場建設費的徵收，是否有可能提早停收，或者有下調機場建設費的空間呢？畢竟不論是旅遊業界還是

一般使用機場的乘客，都希望這方面的負擔可以稍為減輕。這是第一個問題。

第二方面，關於勞工方面的供應，三跑道系統全面啟用，系統有了，機場硬件有了，也要人手運作，才能夠運作得到。我們很關注機場人手，未來三跑道全面啟動後，究竟人力資源調查何時有結果？如何評估未來三跑道啟用後，額外需要多少人手？勞工輸入計劃是否能夠幫得上忙？這是第二方面。

第三方面，我們在文件中看到相關客運設施，第10段提到三跑道系統完成後，會循序分階段啟用相關客運設施，T2客運大樓方面是否暫時不會使用？如果暫時不會使用，在現時會展業方面很缺乏場地的情況下，不知道局方有否其他臨時使用方案，能夠善用這些地方？我就這三方面提問，多謝。

主席： 哪位回應？

運輸及物流局機場擴建統籌辦總監： 主席，建設費方面，我請李總監稍作回應。客運設施分階段投入運作方面，我請姚總監。最後麻煩副秘書長回應勞工問題。

[014857]

主席： 李總監。

香港機場管理局財務執行總監： 多謝議員和主席。關於機場建設費的問題，我剛才也說過，因為疫情影響，我們的債務都有一定的增加，到目前為止總負債已達1,230億元。剛才我們的同事也提到，我們的三跑道系統整體的commissioning會分階段進行。整體上要評估何時，現在也有些困難，我們正進行一定的審視。我們當然希望快一點，但現時的困難在於我們的負債增多，以及復蘇情況亦需要一些時間。所以，我們亦在評估何時才可停收。

[014913]

主席： 接着請姚總監。

香港機場管理局機場運行執行總監： 姚議員，你的理解是對的，我們因為客量未夠，所以到今年年底，T2和我們所稱的T2

[015007]

客運廊不會運作。我們會照樣完成興建，但你說如果大規模改作其他用途，我們怕一有旅客回來，我們應變不到，所以我們盡可能保留作一些與客運(計時器響起)有關的用途。

主席： 副秘書長。

運輸及物流局副秘書長4： 主席，我們去年引入輸入勞工計劃，[\[015035\]](#) 為何說基礎上限是6 300呢？當時基於機管局為我們預計整個機場島由去年至今年年底的業務發展所需求的人手、前線員工，但我們也有一個基礎，就是基本上要盡量先聘請本地勞工。及至三跑道系統啟用，姚議員說得對，人手一定多，不過也不會一夜之間突然多了這麼多，要循序漸進。我們現時的計劃是邀請機管局在下半年進行更新的人力資源計劃，基於該調查得到一些資訊，我們再配合香港整體人力資源，計劃會否在輸入勞工計劃方面作出一些微調或調配。多謝主席。

主席： 接着是陳勇議員。

陳勇議員： 多謝主席。我覺得機場是我們國際航運中心的支柱，有一點亦要讚賞，就是在疫情期間，整個機場我們自己也有參觀，拚命努力去做，才爭取到時間。現在看到那段時間沒有浪費，反而進取，這一點我覺得很值得讚賞。[\[015136\]](#)

有些問題我想問，如何可以做得更順暢？現時完成興建後，可能年底就會啟用。中間如何能夠縮減過關時間，令內地的需求加上香港，其一就是“一地兩檢”，或者我們參觀的所謂“合作查驗、一次放行”。這方面的安排，想問一問我們與大灣區內地城市、國家海關方面的出入境，有否具體時間表推進？讓大家看到一直如此配合，才能令整個安排達致更好的結果、進展。

另一點是人手，大家都明白，香港人手不足。在這種情況下，能夠推進得較順利已很難得，但當整個三跑道計劃啟用後，按照現時的規劃，人才或人手短缺屆時會否有相當的缺口呢？如何做好一開始的應對準備，以及何時能夠做到整體人手配備，達到規劃的目標呢？這方面的問題，多謝主席。

主席：哪位回應？

運輸及物流局機場擴建統籌辦總監：主席，我請副秘書長。

主席：副秘書長。

運輸及物流局副秘書長4：多謝議員的問題。“一地兩檢”的確已在特區與內地之間的陸路口岸實施，大家都知道在西九。現時香港與深圳兩地政府在新皇崗口岸亦正積極研究，整體目標是盡量便利兩地民眾的出入，令大家不論是旅遊、營商還是文化交流，也可以更方便。 [015315]

在香港國際機場方面，我們的目標是不論是香港與內地之間的航班，還是香港與外地的航班，我們或機管局一直盡量推出不同措施，務求便利、方便，我們的機場運作才會高效、具吸引力和競爭力。

我們知悉，一些社會人士、賢達提出在香港國際機場實施“一地兩檢”的建議。在機場口岸實施“一地兩檢”，我想議員都想象得到，相比陸路和鐵路口岸實施“一地兩檢”，要考慮的事情或操作上大為不同，即使撇開法律不談。所以，關於在機場可否啟動“一地兩檢”，我們要做一些調研。但正如我剛才所說，在“一地兩檢”之前的目標是要爭取盡量便利、方便，所以剛才例如姚總監回應其他問題時亦提到，我們與大灣區不同城市已有一些便利措施。機場島現正興建停車場，未來經港珠澳大橋駛過來的澳車、粵車可以停泊，人則無須入境香港，無須既出境又入境，已可中轉乘坐飛機，利用香港國際機場飛出去。同樣，我們可以吸引外國人士，無須入境香港(計時器響起)就可回去。我們會繼續推行這些措施，多謝主席。

主席：現在已經是6時22分，尚有兩位正在輪候。為穩妥起見，我將時間延長15分鐘。 [015545]

嚴剛議員。

嚴剛議員：多謝主席。機管局預期機場客運量在今年年底會全面復蘇，機場貨運量在2023-2024財政年度按年增長9%。隨着機場三跑道投入使用，香港的航空運輸能力一定會有明顯提升，進一步激發香港航空貨運量及客運量上升。所以，我們期望香港機場的客運和貨運很快可以再創歷史新高，我本人對此很有信心。

為了加強與灣區和內地的聯通，剛剛機管局也介紹過，你們近年推出19個城市的候機樓、CL和近來港珠澳大橋停車場的3 000個停車位，這些都是很好的措施，吸引內地更多旅客通過香港中轉。

有一點大家也非常關注，就是歐洲、日本等很多國家的機場和客運鐵路緊密相連，所以我們希望香港機場未來能夠與內地的高鐵系統直接連通。不知道機管局現時是否已開始進行這方面的策劃工作？謝謝。

主席：哪位回應？

運輸及物流局機場擴建統籌辦總監：主席，我請姚總監。

主席：姚總監。

香港機場管理局機場運行執行總監：多謝嚴議員的問題。就鐵路和航空轉運，我們一直與國內的高鐵部門和地鐵研究。剛好西九龍高鐵站與機場快線九龍站的距離不是太遠，我們的想法是不單在香港，我們已開始考慮在廣州南、深圳北等比較主要的高鐵集中點作一些設置，為旅客辦票和收行李。但因為海關的問題，現時旅客未能把火車行李直掛香港機場，但最少現時在西九龍站，當乘客坐高鐵來到西九龍總站後，我們已設立一個香港機場收行李和辦票的點，客人可以在該處取得登機證和辦妥行李，然後可以坐機場鐵路前來機場。我們當然希望進一步與國內溝通，能夠做到直掛，即真的如剛才議員所說，例如歐洲的rail-to-air，直到香港。我們在這方面會繼續努力，謝謝。

[\[015744\]](#)

主席：還有時間，有沒有跟進？

嚴剛議員：沒有，謝謝。

主席：沒有。接着是周文港議員。

周文港議員：主席，就機場三跑道，我記得本屆立法會的第一年，我們也曾搭乘飛行服務隊的直升機在該處環繞視察，印象很深刻，亦明白這對香港未來的經濟增長相當重要。當然，現時有些媒體很擔心，香港的航運似乎有部分地方荒漠化，所以我們特別關注到如何進行航空經濟方面的工作。所以，除了加強推廣、增加航點外，如何做好一些政策基建亦很重要。例如之前坊間討論到的“北車南下”，只往機場或在機場附近停泊等，不知道當局有何最新計劃？因為刺激人流使用三跑道亦很重要。此其一。 [015914]

第二點是我們也看到例如大家現時熱議的低空經濟，當中涉及到一些無人機物流或小型載人飛行器等低空經濟模式，不知道隨着未來可能出現的一些新經濟，內地說到數千億元以至上萬億元，我們是否也可以提早規劃呢？例如在跑道、客運廊或某些設施上，做好一些前瞻性的規劃。

最後一點是，剛才我聽到官員提到輸入外勞的總數是6 300人，現在我看到相關數據，截至3月，輸入了2 000位技術勞工、外勞。不知道現時的外勞數目是否足夠呢？未來一段時間，例如今年內，外勞方面的輸入會否有所增加呢？謝謝主席。

主席：哪位回應？

運輸及物流局機場擴建統籌辦總監：主席，第一部分的問題，我請副秘書長。無人機方面，或者我請民航處的同事，看看有甚麼可以提供。 [020110]

主席：副秘書長。

運輸及物流局副秘書長4：關於機場在港珠澳大橋香港口岸的一個自動化停車場，議員說得對，現時正按計劃建造，首階段的建造工程預計在今年年底完成，計劃亦是在今年年底可以開始營運。該停車場名為“Park and Fly”，旅客前來停泊車輛，車輛無須入境香港。當然，車輛會入來，但他們無須申請香港的車輛牌照。同樣，人也無須入境香港。意思就是，對於內地灣區的旅客，他們駕駛自己的車輛前來，就可以中轉，利用香港的國際機場飛出去。我們相信這方面的客群量是大的，亦正式、真正體現到香港國際機場不止服務香港，而是可以服務整個大灣區。

[020122]

另外，主席，我跳到第三個問題，周議員問到外勞是否足夠。我們去年推出這個計劃，其實基於機管局去年進行的人力資源調查，該人力資源調查關乎整個機場島預計由去年至今年年底，預期當復蘇至疫情前100%的客運量時所需的人力資源，所以當時定了配額上限為6 300。我們現時尚未用盡配額，預計到下半年會推出第三輪申請，(計時器響起)希望會用盡，而下半年機管局會為我們進行新一輪的人力調查，屆時會計劃會否再有下一輪即第四輪計劃推出。

主席：低空經濟方面，請民航處。

民航處助理處長(機場標準)：多謝周議員的問題。低空經濟方面，特區政府一直留意世界各地特別是國內的一些發展。在利用小型無人機方面，香港已有法例，即我們的第448G章，容許小型無人機在不同情況下，以風險評估的方法在香港不同地方運行。就機場而言，對於小型無人機，我們現時有所謂限飛區。如果小型無人機要在機場範圍運作，必須特別向我們作出申請，因為小型無人機與大型飛機的飛行始終會有conflict，所以我們必須小心。但例如機管局有時要利用小型無人機拍一些影片，他們會向我們特別申請，我們就會進行一些風險評估。在安全的情況下，可以容許機管局利用小型無人機進行一些工作或工程。所以，在低空經濟方面，我們一直留意世界各地和國內的發展，亦會一直留意這方面的發展。謝謝。

[020332]

主席：我們已完成今天的提問，多謝政府和機管局的代表。我們沒有其他事項。

[020453]

提醒各位，如果要參與“文化、體育及旅遊的融合發展”的討論，民政及文化體育事務委員會的會議將於5月28日4時30分至6時30分舉行。我們委員會的下次會議將於6月4日4時30分舉行，多謝各位。
