

會議過程正式紀錄
OFFICIAL RECORD OF PROCEEDINGS

2025年3月20日星期四
Thursday, 20 March 2025

上午9時會議繼續
The Council continued to meet at Nine o'clock

出席議員
MEMBERS PRESENT

主席梁君彥議員，大紫荊勳賢，GBS, JP

THE PRESIDENT

THE HONOURABLE ANDREW LEUNG KWAN-YUEN, GBM, GBS, JP

張宇人議員，大紫荊勳賢，GBS, JP

THE HONOURABLE TOMMY CHEUNG YU-YAN, GBM, GBS, JP

林健鋒議員，大紫荊勳賢，GBS, JP

THE HONOURABLE JEFFREY LAM KIN-FUNG, GBM, GBS, JP

李慧琼議員，GBS, JP

DR THE HONOURABLE STARRY LEE WAI-KING, GBS, JP

陳克勤議員，SBS, JP

THE HONOURABLE CHAN HAK-KAN, SBS, JP

陳健波議員，GBS, JP

THE HONOURABLE CHAN KIN-POR, GBS, JP

梁美芬議員，GBS, JP

PROF THE HONOURABLE PRISCILLA LEUNG MEI-FUN, GBS, JP

葉劉淑儀議員，大紫荊勳賢，GBS, JP

THE HONOURABLE MRS REGINA IP LAU SUK-YEE, GBM, GBS, JP

謝偉俊議員，JP

THE HONOURABLE PAUL TSE WAI-CHUN, JP

田北辰議員，BBS, JP

THE HONOURABLE MICHAEL TIEN PUK-SUN, BBS, JP

何俊賢議員，BBS, JP

THE HONOURABLE STEVEN HO CHUN-YIN, BBS, JP

易志明議員，GBS, JP

THE HONOURABLE FRANKIE YICK CHI-MING, GBS, JP

馬逢國議員，GBS, JP

THE HONOURABLE MA FUNG-KWOK, GBS, JP

陳恒鑾議員，BBS, JP

DR THE HONOURABLE CHAN HAN-PAN, BBS, JP

郭偉強議員，BBS, JP

THE HONOURABLE KWOK WAI-KEUNG, BBS, JP

葛珮帆議員，SBS, JP

THE HONOURABLE ELIZABETH QUAT, SBS, JP

廖長江議員，大紫荊勳賢，GBS, JP

THE HONOURABLE MARTIN LIAO CHEUNG-KONG, GBM, GBS, JP

盧偉國議員，GBS, MH, JP

IR DR THE HONOURABLE LO WAI-KWOK, GBS, MH, JP

吳永嘉議員，BBS, JP

THE HONOURABLE JIMMY NG WING-KA, BBS, JP

周浩鼎議員，JP

THE HONOURABLE HOLDEN CHOW HO-DING, JP

邵家輝議員, BBS, JP
THE HONOURABLE SHIU KA-FAI, BBS, JP

容海恩議員, JP
THE HONOURABLE YUNG HOI-YAN, JP

陳振英議員, BBS, JP
THE HONOURABLE CHAN CHUN-YING, BBS, JP

陸頌雄議員, JP
THE HONOURABLE LUK CHUNG-HUNG, JP

劉國勳議員, MH, JP
THE HONOURABLE LAU KWOK-FAN, MH, JP

劉業強議員, SBS, MH, JP
THE HONOURABLE KENNETH LAU IP-KEUNG, SBS, MH, JP

鄭泳舜議員, MH, JP
THE HONOURABLE VINCENT CHENG WING-SHUN, MH, JP

謝偉銓議員, BBS, JP
THE HONOURABLE TONY TSE WAI-CHUEN, BBS, JP

江玉歡議員
THE HONOURABLE DOREEN KONG YUK-FOON

朱國強議員
THE HONOURABLE CHU KWOK-KEUNG

李世榮議員, MH, JP
THE HONOURABLE STANLEY LI SAI-WING, MH, JP

李浩然議員, MH, JP
DR THE HONOURABLE HOEY SIMON LEE, MH, JP

李惟宏議員
THE HONOURABLE ROBERT LEE WAI-WANG

李梓敬議員

THE HONOURABLE DOMINIC LEE TSZ-KING

李鎮強議員, JP

IR THE HONOURABLE LEE CHUN-KEUNG, JP

狄志遠議員, SBS, JP

DR THE HONOURABLE TIK CHI-YUEN, SBS, JP

吳秋北議員, SBS, JP

THE HONOURABLE STANLEY NG CHAU-PEI, SBS, JP

吳傑莊議員, MH, JP

DR THE HONOURABLE JOHNNY NG KIT-CHONG, MH, JP

周小松議員

THE HONOURABLE CHAU SIU-CHUNG

周文港議員, JP

PROF THE HONOURABLE CHOW MAN-KONG, JP

林哲玄議員

DR THE HONOURABLE DAVID LAM TZIT-YUEN

林振昇議員

THE HONOURABLE LAM CHUN-SING

林素蔚議員

THE HONOURABLE LAM SO-WAI

林琳議員

THE HONOURABLE NIXIE LAM LAM

林順潮議員, JP

DR THE HONOURABLE DENNIS LAM SHUN-CHIU, JP

林新強議員, JP

THE HONOURABLE LAM SAN-KEUNG, JP

林筱魯議員, SBS, JP

THE HONOURABLE ANDREW LAM SIU-LO, SBS, JP

邱達根議員

THE HONOURABLE DUNCAN CHIU

姚柏良議員, MH, JP

THE HONOURABLE YIU PAK-LEUNG, MH, JP

洪雯議員

DR THE HONOURABLE WENDY HONG WEN

梁子穎議員, MH

THE HONOURABLE DENNIS LEUNG TSZ-WING, MH

梁文廣議員, MH

THE HONOURABLE LEUNG MAN-KWONG, MH

梁熙議員

THE HONOURABLE EDWARD LEUNG HEI

梁毓偉議員, JP

THE HONOURABLE KENNETH LEUNG YUK-WAI, JP

陳月明議員, MH

THE HONOURABLE CHAN YUET-MING, MH

陳仲尼議員, SBS, JP

THE HONOURABLE ROCK CHEN CHUNG-NIN, SBS, JP

陳沛良議員

THE HONOURABLE CHAN PUI-LEUNG

陳勇議員, SBS, JP

THE HONOURABLE CHAN YUNG, SBS, JP

陳祖恒議員

THE HONOURABLE SUNNY TAN

陳家珮議員, MH, JP

THE HONOURABLE JUDY CHAN KAPUI, MH, JP

陳曼琪議員, MH, JP

THE HONOURABLE MAGGIE CHAN MAN-KI, MH, JP

陳紹雄議員, JP

IR THE HONOURABLE CHAN SIU-HUNG, JP

陳凱欣議員

THE HONOURABLE CHAN HOI-YAN

陳穎欣議員

THE HONOURABLE JOEPHY CHAN WING-YAN

陳學鋒議員, MH, JP

THE HONOURABLE CHAN HOK-FUNG, MH, JP

張欣宇議員

IR THE HONOURABLE GARY ZHANG XINYU

郭玲麗議員

THE HONOURABLE LILLIAN KWOK LING-LAI

陸瀚民議員

THE HONOURABLE BENSON LUK HON-MAN

黃英豪議員, BBS, JP

DR THE HONOURABLE KENNEDY WONG YING-HO, BBS, JP

黃俊碩議員

THE HONOURABLE EDMUND WONG CHUN-SEK

黃國議員, BBS, JP

THE HONOURABLE KINGSLEY WONG KWOK, BBS, JP

楊永杰議員

THE HONOURABLE YANG WING-KIT

管浩鳴議員, BBS, JP

REVD CANON THE HONOURABLE PETER DOUGLAS KOON HO-MING,
BBS, JP

鄧飛議員, MH

THE HONOURABLE TANG FEI, MH

鄧家彪議員, BBS, JP

THE HONOURABLE TANG KA-PIU, BBS, JP

黎棟國議員, GBS, IDSM, JP

THE HONOURABLE LAI TUNG-KWOK, GBS, IDSM, JP

劉智鵬議員, BBS, JP

PROF THE HONOURABLE LAU CHI-PANG, BBS, JP

霍啟剛議員, JP

THE HONOURABLE KENNETH FOK KAI-KONG, JP

龍漢標議員

THE HONOURABLE LOUIS LOONG HON-BIU

顏汶羽議員

DR THE HONOURABLE NGAN MAN-YU

簡慧敏議員, JP

THE HONOURABLE CARMEN KAN WAI-MUN, JP

譚岳衡議員, JP

DR THE HONOURABLE TAN YUEHENG, JP

蘇長榮議員, SBS, JP

DR THE HONOURABLE SO CHEUNG-WING, SBS, JP

嚴剛議員, JP

THE HONOURABLE YIM KONG, JP

何敬康議員

THE HONOURABLE ADRIAN PEDRO HO KING-HONG

尚海龍議員

THE HONOURABLE SHANG HAILONG

陳永光議員

PROF THE HONOURABLE CHAN WING-KWONG

缺席議員

MEMBERS ABSENT

何君堯議員, BBS, JP

DR THE HONOURABLE JUNIUS HO KWAN-YIU, BBS, JP

黃錦輝議員, MH

PROF THE HONOURABLE WILLIAM WONG KAM-FAI, MH

列席政府官員

PUBLIC OFFICERS ATTENDING

財經事務及庫務局副局長兼任

財經事務及庫務局局長陳浩濂先生, JP

MR JOSEPH CHAN HO-LIM, JP

UNDER SECRETARY FOR FINANCIAL SERVICES AND THE TREASURY,
AND

SECRETARY FOR FINANCIAL SERVICES AND THE TREASURY

勞工及福利局局長孫玉菡先生, JP

THE HONOURABLE CHRIS SUN YUK-HAN, JP

SECRETARY FOR LABOUR AND WELFARE

文化體育及旅遊局局長羅淑佩女士, JP

THE HONOURABLE ROSANNA LAW SHUK-PUI, JP

SECRETARY FOR CULTURE, SPORTS AND TOURISM

文化體育及旅遊局副局長劉震先生, JP
MR RAISTLIN LAU CHUN, JP
UNDER SECRETARY FOR CULTURE, SPORTS AND TOURISM

發展局副局長林智文先生, JP
MR DAVID LAM CHI-MAN, JP
UNDER SECRETARY FOR DEVELOPMENT

列席秘書 **CLERKS IN ATTENDANCE**

助理秘書長韓敏儀女士
MS TAMUS HON, ASSISTANT SECRETARY GENERAL

助理秘書長韓律科女士
MS MIRANDA HON, ASSISTANT SECRETARY GENERAL

助理秘書長盧思源先生
MR MATTHEW LOO, ASSISTANT SECRETARY GENERAL

政府議案**GOVERNMENT MOTIONS**

主席：政府議案。財經事務及庫務局局長根據《公共財政條例》動議的擬議決議案。

有意發言的議員請按“要求發言”按鈕。

我現在請財經事務及庫務局局長發言及動議議案。

根據《公共財政條例》動議的擬議決議案**PROPOSED RESOLUTION UNDER THE PUBLIC FINANCE ORDINANCE**

財經事務及庫務局局長：主席，我動議通過印載議程內的議案。

這決議案旨在申請臨時撥款，使政府在2025年4月1日新財政年度開始至《2025年撥款條例》實施前的一段期間，能繼續獲得所需資源以提供各項服務。這是必要的程序，具體安排與近年的做法一致。

按照今年財政預算案的時間表，立法會將於2025年4月16日的會議上恢復《2025年撥款條例草案》的二讀辯論及於4月30日的會議上進行三讀。因此，《2025年撥款條例》將不會於4月30日前實施。為確保在今年4月1日新財政年度開始時，政府不會因缺乏資源而需要停止提供教育、社會福利、醫療衛生、保安等與市民息息相關的公共服務，我們有必要提出這項議案。

根據2025-2026年度開支預算所列的備付款額，我們按照決議案第4段的規定，決定每一分目所申請的臨時撥款額。綜合各分目的需要，我在致辭文本的註釋中提供了每一總目下初訂的臨時撥款額。總體而言，臨時撥款額可應付政府約兩個月的運作開支。在《2025年撥款條例》實施前，政府可動用的臨時撥款額合計為1,777億4,888萬元，約相當於《2025年撥款條例草案》下撥款總額6,397億1,446萬5,000元的28%。就經常開支分目來說，我們一般會申請全年撥款的20%作為臨時撥款。至於非經常開支及非經營開支

分目，由於屬不定期的款項，申請的臨時撥款額為預算草案所示備付款額的100%。

政府每天均要支付大量財政資源提供公共服務項目。單在2025-2026財政年度的首星期，我們須支付的主要開支將超過126億元，當中包括：

- (一) 給予醫院管理局約82億元的資助金；
- (二) 向約10萬個綜援受助家庭及約13萬名公共福利金受惠人士發放合共約14億元；
- (三) 向教資會資助大學發放約18億元補助金；
- (四) 向約740所幼稚園發放約5億4,700萬元資助金；以及
- (五) 向退休公務員發放約7億3,000萬元退休酬金。

除此之外，我們亦要支付合約員工的薪金和供應商的應付帳目等。

為確保政府能如常運作，我希望議員今天支持這項動議。臨時撥款決議案通過後，我們亦需時完成包括刊登憲報及簽發臨時撥款令等相關程序，才能令政府部門可於4月1日起如常支付所需開支。

根據這項決議案，財政司司長可在不超越上述臨時撥款總額的情況下，更改任何開支分目下的臨時撥款額，但更改後的款額，不得超過在2025-2026年度開支預算中為有關分目所預留的款額。為了增加透明度，一如既往，倘若財政司司長需要行使這項權力，政府會在向立法會財務委員會提交的報告中反映。

在《2025年撥款條例》獲得通過並實施後，臨時撥款將納入其下。

主席，我謹此提出議案。

註釋

| 開支總目 | 開支預算 所列款額 2025-2026年度 | 初訂臨時 撥款額 |
|---------------------------|-----------------------------|-------------|
| | \$'000 | \$'000 |
| 21 行政長官辦公室 | 157,089 | 31,418 |
| 22 漁農自然護理署 | 2,279,724 | 715,509 |
| 25 建築署 | 2,808,891 | 565,138 |
| 24 審計署 | 213,549 | 42,710 |
| 23 醫療輔助隊 | 120,291 | 24,996 |
| 82 屋宇署 | 2,104,424 | 420,885 |
| 26 政府統計處 | 924,832 | 185,367 |
| 27 民眾安全服務處 | 154,921 | 38,269 |
| 28 民航處 | 1,475,764 | 301,383 |
| 33 土木工程拓展署 | 4,119,132 | 890,299 |
| 30 懲教署 | 5,488,495 | 1,245,451 |
| 31 香港海關 | 6,117,332 | 1,329,278 |
| 37 衛生署 | 15,700,879 | 3,361,179 |
| 92 律政司 | 2,507,746 | 513,562 |
| 39 渠務署 | 3,991,604 | 874,459 |
| 42 機電工程署 | 1,851,166 | 1,195,300 |
| 44 環境保護署 | 8,633,114 | 3,181,113 |
| 45 消防處 | 9,251,993 | 2,302,340 |
| 49 食物環境衛生署 | 11,226,394 | 2,430,414 |
| 46 公務員一般開支 | 5,914,104 | 1,182,824 |
| 166 政府飛行服務隊 | 626,572 | 249,148 |
| 48 政府化驗所 | 640,768 | 176,332 |
| 59 政府物流服務署 | 744,863 | 310,618 |
| 51 政府產業署 | 2,900,778 | 635,395 |
| 143 政府總部：公務員事務局 | 987,857 | 197,572 |
| 152 政府總部：商務及經濟發展局 | 14,065,794 | 13,169,589 |
| 144 政府總部：政制及內地事務局 | 882,137 | 177,036 |
| 132 政府總部：文化體育及旅遊局 | 6,100,908 | 2,679,446 |
| 138 政府總部：發展局(規劃地政科) | 1,674,443 | 1,285,307 |
| 159 政府總部：發展局(工務科) | 1,449,775 | 609,692 |
| 47 政府總部：數字政策辦公室 | 3,494,475 | 1,750,805 |

| 開支總目 | 開支預算 所列款額 2025-2026年度 | 初訂臨時 撥款額 |
|--|-----------------------------|-------------|
| | \$'000 | \$'000 |
| 156 政府總部：教育局 | 75,834,241 | 16,585,105 |
| 137 政府總部：環境及生態局 (環境科) | 2,079,954 | 1,804,471 |
| 139 政府總部：環境及生態局 (食物科) | 187,750 | 37,550 |
| 148 政府總部：財經事務及庫務局 (財經事務科) | 435,509 | 219,293 |
| 147 政府總部：財經事務及庫務局 (庫務科) | 591,983 | 326,629 |
| 140 政府總部：醫務衛生局 | 104,812,359 | 22,627,037 |
| 53 政府總部：民政及青年事務局 | 1,280,147 | 540,301 |
| 62 政府總部：房屋局 | 1,964,966 | 1,395,397 |
| 155 政府總部：創新科技署 | 2,579,417 | 2,049,201 |
| 135 政府總部：創新科技及工業局 | 269,731 | 129,262 |
| 141 政府總部：勞工及福利局 | 1,993,839 | 1,068,311 |
| 142 政府總部：政務司司長辦公室及 財政司司長辦公室 | 1,245,933 | 267,317 |
| 96 政府總部：海外經濟貿易辦事處 | 600,150 | 120,414 |
| 151 政府總部：保安局 | 876,107 | 255,222 |
| 158 政府總部：運輸及物流局 | 468,430 | 184,600 |
| 60 路政署 | 4,613,785 | 924,570 |
| 63 民政事務總署 | 3,779,057 | 852,167 |
| 168 香港天文台 | 470,422 | 113,837 |
| 122 香港警務處 | 28,056,461 | 6,967,222 |
| 70 入境事務處 | 7,302,580 | 1,507,420 |
| 72 廉政公署 | 1,397,364 | 292,086 |
| 121 獨立監察警方處理投訴委員會 | 93,521 | 18,705 |
| 74 政府新聞處 | 736,868 | 147,374 |
| 76 稅務局 | 2,063,078 | 412,616 |
| 78 知識產權署 | 278,283 | 55,657 |
| 79 投資推廣署 | 303,826 | 60,766 |
| 174 公務及司法人員薪俸及服務條件 諮詢委員會聯合秘書處 | 39,220 | 7,844 |

| 開支總目 | 開支預算 | |
|--------------------------|---------------------|-------------|
| | 所列款額 2025-2026年度 | 初訂臨時 撥款額 |
| | \$'000 | \$'000 |
| 80 司法機構 | 2,806,173 | 584,529 |
| 90 勞工處 | 3,483,750 | 1,066,043 |
| 91 地政總署 | 3,354,440 | 695,080 |
| 94 法律援助署 | 1,637,999 | 327,600 |
| 112 立法會行政管理委員會 | 1,228,653 | 267,835 |
| 95 康樂及文化事務署 | 12,303,961 | 2,901,608 |
| 100 海事處 | 1,912,726 | 573,849 |
| 106 雜項服務 | 1,678,437 | 374,536 |
| 180 電影、報刊及物品管理辦事處 | 61,493 | 12,299 |
| 114 申訴專員公署 | 134,231 | 26,847 |
| 116 破產管理署 | 238,783 | 47,757 |
| 120 退休金 | 51,999,380 | 10,419,676 |
| 118 規劃署 | 903,798 | 186,063 |
| 136 公務員敘用委員會秘書處 | 38,420 | 7,684 |
| 160 香港電台 | 1,551,601 | 415,341 |
| 162 差餉物業估價署 | 756,419 | 151,284 |
| 163 選舉事務處 | 1,825,342 | 365,069 |
| 169 截取通訊及監察事務專員秘書處 | 25,298 | 5,060 |
| 170 社會福利署 | 125,168,576 | 35,959,732 |
| 181 工業貿易署 | 2,318,381 | 1,932,477 |
| 186 運輸署 | 13,264,426 | 3,793,356 |
| 188 庫務署 | 525,783 | 105,157 |
| 190 大學教育資助委員會 | 24,699,692 | 5,251,939 |
| 194 水務署 | 10,357,754 | 2,156,402 |
| 173 在職家庭及學生資助事務處 | 7,403,154 | 2,007,449 |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 632,643,465 | 170,677,880 |
| 184 轉撥各基金的款項 | 7,071,000 | 7,071,000 |
| | <hr/> | <hr/> |
| 總額 | 639,714,465 | 177,748,880 |
| | ===== | ===== |

財經事務及庫務局局長動議的議案載於附錄5。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：財經事務及庫務局局長動議的議案，予以通過。

梁子穎議員：主席，我發言支持通過根據《公共財政條例》動議的擬議決議案，決議案主要為批准一筆為數不超過約1,777億5,000萬元的款項，以應付特區政府在2025-2026年度由4月1日起須支付的政府服務開支，一般而言都是預算案中分目款項的20%，除非決議案的附表1或附表2額外列明。

在附表1及附表2的項目，由增加25%至100%不等，均按各政府部門要處理的特別項目開支申請提高備付款額。舉例來說，涉及100%的款額有3項，第一項是政府物流服務署的交通意外傷亡援助計劃的徵款，第二項是社會福利署的病人及家屬援助金，第三項也是社會福利署的緊急救濟；而涉及到提升到30%的款額，則是社會福利署的綜合社會保障援助計劃及公共福利金計劃。

我認為，香港特區要正常運作，特別是政府要為所有市民提供服務，以及繼續推進經濟發展，一定要有足夠的金錢作支持。立法會的工作是務實的，立法會議員必定會按程序處理批准撥款。對於2025年財政預算案，財務委員會將會在4月7日至11日連續5日舉行審核2025-2026財政年度開支預算的特別會議，立法會也會在4月16日及4月30日進行辯論。我希望香港市民清楚明白，香港在良政善治下，已經走在實現由治及興的道路上。香港一定要上下一心，團結一致，繼續發揮社會的積極性，齊心改善經濟，最終受惠的將是每一位香港人。我也希望特區政府繼續進一步全面深化改革的步伐，關心市民的迫切需要，讓市民感受到獲得感、安全感及幸福感。

主席，我謹此陳辭。

主席：是否有其他議員想發言？

(沒有其他議員表示想發言)

主席：財經事務及庫務局局長，你是否想再次發言？

財經事務及庫務局局長：主席，多謝剛才議員的發言。現時《2025年撥款條例草案》正交予財務委員會審議，各政策局會於4月7日至11日舉行的財務委員會特別會議上，就其政策範疇作出闡述。議員亦可在4月16日及17日第二次財政預算案會議上發表意見。

我希望議員支持這項決議案，讓政府在2025年4月1日新財政年度開始至《2025年撥款條例》實施的一段期間，繼續獲得所需資源提供各項服務。

我謹此陳辭，多謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：財經事務及庫務局局長動議的議案，予以通過。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。

我宣布議案獲得通過。

主席：勞工及福利局局長動議的3項擬議決議案：

第一項：根據《僱員補償條例》動議的議案；

第二項：根據《肺塵埃沉着病及間皮瘤(補償)條例》動議的議案；及

第三項：根據《職業性失聰(補償)條例》動議的議案。

議員已獲得通知，由於3項議案均旨在按既定指標或參照其他相關因素，調高相關條例下合共18個補償項目的金額，本會會合併辯論該等議案，然後逐一表決。

合併辯論現在開始，有意發言的議員請按“要求發言”按鈕。

我現在請勞工及福利局局長就這3項議案發言及動議第一項議案。

根據《僱員補償條例》動議的擬議決議案

PROPOSED RESOLUTION UNDER THE EMPLOYEES' COMPENSATION ORDINANCE

勞工及福利局局長：主席，我謹動議通過印載於議程內的第一項決議案，上調《僱員補償條例》下9個補償項目的金額。我將於稍後動議通過印載於議程內的第二及第三項決議案，分別增加《肺塵埃沉着病及間皮瘤(補償)條例》(“《肺塵病條例》”)下5個補償項目的金額，以及增加《職業性失聰(補償)條例》(“《失聰補償條例》”)下4個補償項目的金額。

(一) 根據《僱員補償條例》第48A條動議的決議案

這項決議案的目的是上調《僱員補償條例》下9個補償項目的金額。《僱員補償條例》為受僱工作期間因工遭遇意外或患上訂明職業病而受傷或死亡的僱員及其家庭成員提供法定補償。按既定機制，《僱員補償條例》、《肺塵病條例》及《失聰補償條例》所規定的補償金額，每兩年會視乎情況調整一次。如要作出調整，調整的幅度一般會參照有關期間的工資或物價的變動，並顧及其他相關的因素。

根據政府統計處的資料，2022年及2023年期間，名義工資指數及甲類消費物價指數所反映的累積變動分別為+5.8%及+4.5%。

我們建議按照上述由名義工資指數所反映的工資變動，將《僱員補償條例》下5個補償項目的金額上調5.8%。建議的修訂包括將用以計算死亡及永久完全喪失工作能力補償金額的每月收入上限，

由36,550元提高至38,670元。我們亦建議將死亡補償的最低金額，由486,300元提高至514,510元，而永久完全喪失工作能力補償的最低金額，則由552,190元提高至584,220元。此外，我們建議修訂因工受傷而需要別人照顧的僱員的補償，由661,990元調高至700,390元。至於過期支付補償而徵收的附加費，我們建議將在付款期屆滿時須繳付的最低附加費，由780元提高至830元，而在付款期屆滿3個月後須繳付的進一步附加費的最低金額，則由1,580元提高至1,670元。

同時，我們建議參照上述由甲類消費物價指數所反映的物價變動，將3個補償項目的金額上調4.5%。建議的修訂包括將殯殮費的上限由94,690元提高至98,950元；僱主須為僱員支付有關供應及裝配義製人體器官或外科器具費用的最高金額，由45,270元提高至47,310元，以及僱主須承擔的維修及更換義製人體器官或外科器具費用的最高金額，由137,150元提高至143,320元。

另外，我們建議參考截至2024年2月綜合社會保障援助計劃所提供的相關福利項目，將《僱員補償條例》訂明用以計算工傷病假期間按期付款的每月最低收入金額由5,500元上調至5,710元。

(二) 根據《肺塵病條例》第40條動議的決議案

主席，我現在就建議增加《肺塵病條例》下5個補償項目的金額發言。《肺塵病條例》向因患上肺塵埃沉着病及/或間皮瘤以致喪失工作能力或死亡的人士及其家庭成員提供補償。

按既定機制，我們建議根據甲類消費物價指數在2022年及2023年所反映的累積物價變動，將《肺塵病條例》的3個補償項目的金額上調4.5%。建議的修訂包括將親屬喪亡之痛的補償金額，由238,530元提高至249,260元。由於死亡補償的最低金額是與親屬喪亡之痛的補償金額掛鈎，因此，死亡補償的最低金額會自動隨親屬喪亡之痛的補償金額調整，由238,530元提高至249,260元。我們亦建議將殯殮費的上限由94,690元調高至98,950元。

另外，我們建議參照現行規定支付予在港工作的外籍家庭傭工的最低每月工資及膳食津貼金額，將《肺塵病條例》下護理及照顧補償的每月金額，由5,930元上調至6,230元。

至於《肺塵病條例》下的疼痛、痛苦與喪失生活樂趣補償的每月金額，我們考慮到肺塵病及間皮瘤疾病的獨特性。具體來說，不少患者在發病後一段時期，其喪失肺功能程度會有所增加，並容易出現呼吸困難、胸痛和無力等症狀，以致生活作息或行動受影響，加深患者的疼痛、痛苦與喪失生活樂趣的情況。因此，為加強保障《肺塵病條例》下的患者，我們建議優化現有指標的計算方式，由過往採用患者從被評定患病至死亡期間領取補償的“平均”月數，改為參考“下四分位數”的月數，將法庭在人身傷亡訴訟就疼痛、痛苦與喪失生活樂趣所裁決的平均賠償金額攤分支付。經優化指標後，我們建議將疼痛、痛苦與喪失生活樂趣補償的每月金額由現時的5,780元上調至10,770元，增幅為86.3%，將能夠全數領取法庭裁決的平均賠償金額的人數比例由約50%提高至約75%。

(三) 根據《失聰補償條例》第39(2)條動議的決議案

主席，最後我會就建議增加《失聰補償條例》下4個補償項目的金額發言。《失聰補償條例》為因受僱從事指定的高噪音工作而罹患噪音所致的失聰的人士(“職聰人士”)提供補償。

按既定機制，我們建議根據名義工資指數在2022年及2023年所反映的累積工資變動，及參照《僱員補償條例》下每月收入上限的建議調整，調整《失聰補償條例》下用以計算永久喪失工作能力補償的最高及最低金額。我們建議按照上述的工資變動及參照《僱員補償條例》下每月收入上限的建議增幅，將《失聰補償條例》下的該兩項補償金額上調5.8%。

具體而言，我們建議《失聰補償條例》下用以計算不同年齡組別僱員永久喪失工作能力補償的最高金額，分別上調5.8%至1,856,160元、2,784,240元及3,712,320元。至於用以計算永久喪失工作能力補償的最低金額，我們建議由552,190元上調至584,220元。

此外，《失聰補償條例》規定，任何人士如曾在任何時間根據該條例有權獲得永久喪失工作能力的補償，可向職業性失聰補償管理局申請直接支付或付還有關取得、裝配、維修或保養聽力輔助器具的合理開支。

為繼續維持聽力輔助器具資助計劃對職聽人士的保障，我們建議沿用參考失聰補償管理局執行該資助計劃的經驗，調整涉及聽力輔助器具開支的限額。建議的修訂包括將首次聽力輔助器具申請的資助限額由24,000元上調4.2%至25,000元，讓所有職聽人士在首次選取聽力輔助器具時有合適的選擇。此外，2022年至2023年期間，每位職聽人士獲批聽力輔助器具的平均資助金額為17,700元。經考慮每位職聽人士上述使用聽力輔助器具的平均支出，我們建議將聽力輔助器具的總資助限額由98,060元上調17,700元或18.1%至115,760元，讓已用罄總資助限額的職聽人士可重新在計劃下享有資助，而接近用畢總資助限額的職聽人士亦可繼續享有資助。

肺塵埃沉着病補償基金委員會及失聰補償管理局支持《肺塵病條例》及《失聰補償條例》的相關建議。勞工處已就上述各項建議諮詢勞工顧問委員會，與會委員支持建議，而立法會人力事務委員會亦支持建議。我們建議新的補償金額由2025年4月17日起生效。

我希望議員支持並通過這3項決議案，讓工傷僱員、職業病患者，以及因工傷或職業病死亡的僱員或人士的家屬可盡早獲得更高的保障。

多謝主席。

勞工及福利局局長動議的議案載於**附錄6**。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：勞工及福利局局長動議的第一項議案，予以通過。

林振昇議員：多謝主席。我發言支持政府建議上調3項條例下合共18個補償項目的金額，令有需要的工傷僱員及其家人得到更大保障。但另一方面，我亦擔心隨着補償金額增加，加上建造業屬高危工種，會使勞工保險的保費上升。部分中小型承建商會否因而鋌而走險不購買勞保，又或將員工轉為自僱人士？我曾在2月提出關於“竹棚架工作安全”的書面質詢，政府回覆表示，在這數年間，22宗涉及竹棚架的致命工業意外之中，有5宗意外的相關僱主沒有購買勞工保險。如果按這個比例，是否代表地盤也有很多工友沒有購買

勞工保險？當局應該正視這個問題，繼續推動聯保計劃下的保險公司提供更多優惠，特別是讓職業安全表現良好的僱主享有大幅的保費優惠。

在《職業性失聰(補償)條例》方面，職業性失聰補償管理局的財政盈餘有6億元，每年收支平穩，其實可以考慮增加保障的行業和工種，或在指定行業外，為有醫學證明患上職業性失聰的僱員提供保障，估計人數不會太多。現時部分工種的申請人數極少，例如麻雀館“戥腳”和disco打碟等。當然，我們希望這是因為僱主和僱員都做好聽覺保護，無需申請補償，但會否是僱主和僱員都不知道可以申請，又或他們因為是自僱人士而無法申請？希望當局可以仔細了解一下。此外，失去聽覺亦會令人失去生活樂趣，所以應該考慮參考肺塵埃沉着病補償基金的做法，為職業性失聰的患者設立痛苦及失去生活樂趣補償金。

另外，肺塵埃沉着病補償基金現時有34億元盈餘，隨着近年較少建造業工友患上肺塵埃沉着病，基金越來越多盈餘，有空間提供更多保障。舉例來說，有部分患者罹患末期病，其家人可能需要暫停工作或只當兼職，以便有更多時間陪伴患者。這些家人算得上是照顧者，基金可考慮提供照顧者津貼，以每月2,000元為例，最多只有1 000多宗個案，一年的開支最多也只是3,000萬元，相信基金有能力承擔。

最後，《僱員補償條例》附表2其實已經超過20年未有加入新的職業病。目前，針對下肢勞損的職業病類別只涵蓋膝瘍，並不全面，有需要長期站立工作的員工患上膝骨關節炎或足底筋膜炎等，情況較為嚴重。然而，這些下肢勞損疾病並未被列為職業病，令相關患者得不到保障。建議政府應進行一次全面檢視，仔細檢視坊間建議的疾病(例如下肢勞損等)是否可加入成為新的職業病。

主席，我謹此陳辭，支持這3項決議案。

梁子穎議員：主席，我發言支持政府的議案。議案的內容涉及3項法例，即《僱員補償條例》、《肺塵埃沉着病及間皮瘤(補償)條例》及《職業性失聰(補償)條例》。議案的內容旨在修訂合共18個補償

項目的金額。修訂的原因是由於法律所規定的補償金額須每兩年視乎情況調整一次。如要作出調整，調整幅度一般參照有關期間的工資或物價變動，也會顧及其他相關因素而作出調整。

這次的調整幅度是基於2022年及2023年期間的變動，按名義工資指數所反映的累積變動是+5.8%，而按甲類消費物價指數所反映的累積變動則為+4.5%。這些數字並非一年的數據，而是累積兩年的數據，因此相對較高。我認為調整相關金額是有必要性的，因為過去兩年的物價及工資指數確實有正面的升幅調整。

至於不幸遭遇工傷的僱員、患有職業病的僱員，甚至因工傷或職業病去世的僱員或人士，他們的家屬均可盡早獲得更高保障，避免因獲取的賠償大打折扣而影響生活，造成更大的生活壓力。

我希望特區政府持續改善工作環境，提升僱員的職業安全意識，更重要的是提高僱主的警覺性及責任感，確保僱員在安全及合適的環境下工作，避免身體受到傷害。

我要再次呼籲僱主謹守安全的底線，改善員工的工作工具，加強工作環境的安全監管，自然可以做到零意外，減低各方面的損失，從而提升工作及經濟效益，做到香港人人受惠。我也要呼籲僱員好好保護自己，做好更多安全措施，無論是聽覺或從事與空氣有關的工作，都應該準備保護措施。我希望特區政府持續檢視僱員職業安全保障的程度，說好香港故事。

主席，我謹此陳辭，支持這3項政府議案。

主席：是否有其他議員想發言？

(沒有其他議員表示想發言)

主席：如果沒有，我現在請勞工及福利局局長答辯。之後辯論即告結束。

勞工及福利局局長：主席，感謝林振昇議員和梁子穎議員提出他們的寶貴意見，我簡單作出回應。在僱員補償保險（“勞保”）方面，僱主須按法例為其僱員投購勞保，勞工處會持續加強工作，一方面進行宣傳，並按法例向沒有投購勞保的僱主追究責任。

此外，有關條例下各項的保障額，我們一向按機制調整，並會繼續沿用此行之有效的方法。在宣傳方面，如大家有留意，我們通過各個媒體（包括電視）廣泛宣傳相關的保障額，讓有需要的員工可按法例和機制得到應得的保償。

最後是職業病，勞工處在決定應否把某種疾病列為法定職業病時，會參考國際勞工組織就職業病發出的定義，並考慮有關疾病是否與某類工作有直接的因果關係，包括是否有醫學證據證明這些疾病明顯與特定的職業有關。進行調整時，我們會嚴格按照國際勞工組織就職業病的定義，確定兩者有明顯關係才做工夫。

主席，我懇請各位議員支持並通過這3項決議案，讓工傷僱員、職業病患者，以及因工傷或職業病死亡的僱員或人士的家屬可盡早獲得更好的保障。

多謝主席。

主席：現在先表決勞工及福利局局長動議的第一項議案。

我現在向各位提出的待決議題是：勞工及福利局局長動議的第一項議案，予以通過。贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。

我宣布議案獲得通過。

主席：勞工及福利局局長，請動議你的第二項議案。

**根據《肺塵埃沉着病及間皮瘤(補償)條例》動議的擬議決議案
PROPOSED RESOLUTION UNDER THE PNEUMOCONIOSIS AND
MESOTHELIOMA (COMPENSATION) ORDINANCE**

勞工及福利局局長：主席，我動議通過印載於議程內我的第二項議案。

勞工及福利局局長動議的議案載於**附錄7**。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：勞工及福利局局長動議的第二項議案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。

我宣布議案獲得通過。

主席：勞工及福利局局長，請動議你的第三項議案。

根據《職業性失聰(補償)條例》動議的擬議決議案
PROPOSED RESOLUTION UNDER THE OCCUPATIONAL DEAFNESS
(COMPENSATION) ORDINANCE

勞工及福利局局長：主席，我動議通過印載於議程內我的第三項議案。

勞工及福利局局長動議的議案載於**附錄8**。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：勞工及福利局局長動議的第三項議案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。

我宣布議案獲得通過。

主席：勞工及福利局局長根據《破產欠薪保障條例》動議的擬議決議案。

有意發言的議員請按“要求發言”按鈕。

我現在請勞工及福利局局長發言及動議議案。

根據《破產欠薪保障條例》動議擬議決議案**PROPOSED RESOLUTION UNDER THE PROTECTION OF WAGES ON INSOLVENCY ORDINANCE**

勞工及福利局局長：主席，我謹動議通過印載於議程內的決議案。

這項決議案的目的是調升破產欠薪保障基金（“基金”）下遣散費特惠款項的款額上限，加強保障無力償債僱主的僱員。基金於1985年成立，以特惠款項形式為無力償債僱主的僱員提供適時的經濟援助。基金現時涵蓋欠薪、代通知金、遣散費、未放年假薪酬及未放法定假日薪酬，各項目均設有款額上限。基金的資金主要來自商業登記的年度徵費。

基金曾於2022年6月調升多個特惠款項項目的上限，包括遣散費由首5萬元及餘額一半上調至首10萬元及餘額一半。當時的數據顯示，經調整後的款額上限可全數覆蓋遣散費申請款額的比率（“全數覆蓋率”）為78%。政府理解社會關注因應實施取消強制性公積金制度下使用僱主的強制性供款累算權益“對沖”遣散費及長期服務金（“取消‘對沖’”），部分僱主可能無力支付遣散費給僱員。政府同意再檢討基金遣散費特惠款項的保障範圍，探討調升遣散費特惠款項上限，加強保障在取消“對沖”後受企業倒閉影響僱員的權益。有關檢討亦是行政長官2024年施政報告其中一項政策措施。

勞工處及破產欠薪保障基金委員會（“基金委員會”）已完成相關檢討。基金委員會經考慮所有相關因素後，建議調升遣散費特惠款項的款額上限。我現簡單介紹這項決議案的調整方案：

- （一） 在上一次2022年的檢討，遣散費項目的款額上限首部分被調升至10萬元，全數覆蓋率為78%。在這次檢討，如將遣散費項目首部分的上限調升至15萬元、18萬元或20萬元，相關的全數覆蓋率根據2023-2024年度基金接獲的申請個案資料將分別為77%、83%及86%。
- （二） 為加強對僱員的保障，我們建議調升遣散費項目的款額上限至首20萬元及餘額一半，全數覆蓋率將調升至86%，這與基金下其他項目的全數覆蓋率相若。由於取消“對沖”安排會對遣散費特惠款項的開支構成壓力，我們不建議進一步提高遣散費項目的款額上限。

至於基金下其他特惠款項項目，包括欠薪、代通知金和未放年假薪酬及未放法定假日薪酬，根據2023-2024年度基金接獲的申請個案資料，相關的全數覆蓋率分別為86%、91%及90%。基金為僱員提供安全網，並非代替僱主承擔支付僱員所有欠薪及其他解僱補償的責任。我們認為現時這些項目的款額上限水平能給予僱員適切的保障，現階段無須調整。

基金委員會在檢討過程中，已充分考慮了基金在不同經濟狀況及取消“對沖”安排後可能對遣散費特惠款項開支的影響。截至2025年1月底，基金的累積盈餘超過73億元。考慮到基金的財政狀況十分穩健及商業登記徵費的穩定收入，我們認為建議調升遣散費項目的款額上限不會對基金的持續性構成負面影響，亦無須調整商業登記徵費率以應付有關的支出。

勞工顧問委員會及立法會人力事務委員會均支持上述建議。我們建議新的遣散費特惠款項款額上限由本決議於憲報刊登的當日起生效。

我希望議員支持並通過這項決議案，讓無力償債僱主的僱員可早日獲得更佳的保障。

多謝主席。

勞工及福利局局長動議的議案載於**附錄9**。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：勞工及福利局局長動議的議案，予以通過。

林振昇議員：多謝主席。這項建議源於政府取消強積金“對沖”而不設立僱主的專項儲蓄戶口，雖然我認為兩者沒有直接的關係。

對於政府提出修訂《破產欠薪保障條例》，將遣散費特惠款項上限由現時的首10萬元及餘額一半調升至首20萬元及餘額一半，我表示歡迎和支持，因為是次調整對年資較長的僱員的保障會增加。

回顧破產欠薪保障基金(“基金”)的財政狀況，每年均有盈餘，現時累計共有73億元，每年所收的商業登記費均高於發放的特惠款項金額。雖然政府經常表示要審慎理財，但是即使經歷金融海嘯、新冠疫情等經濟下行、終審法院於2016年就一宗基金遣散費特惠款項司法覆核案件的裁決、兩年多前調升各項特惠款項金額上限和調低商業登記徵費，以至評估取消強積金“對沖”後的影響，這一切對基金的財政狀況都沒有大影響。

我認為，政府對基金的承擔能力估算過於保守，以2003年、2004年SARS時期一年有2萬宗申請作評估，我認為並不準確，因為政府也承認當年出現濫用情況：有些公司結業，申請清盤，工資由基金支付(行內稱為“破欠提款機”)，不用自己發工資，而完成程序後，另開設一間新公司繼續運作。勞工處當年連同警方商業罪案調查科加強打擊濫用，成效顯著。自此之後，即使經濟環境再差，基金的申請數量也不可能達到每年2萬宗。因此，政府不應該以此作估算，否則會低估基金的承擔能力。

現時所說的，並非政府因財赤而不能就二元乘車優惠提供大量補貼的情況。基金並不需要政府注資，收取商業登記費又有盈餘，所以應該為遭欠薪的僱員提供更多保障。因此，除了遣散費外，其他特惠款項(包括欠薪)的上限也應該考慮增加。過往有建造業工友遭欠薪3至4個月，金額近10萬元，我認為，以基金的財政狀況來說，有條件將欠薪特惠款項上限增加至10萬元。同時，亦應該考慮將欠供的強積金款項列入保障範圍，因為欠薪個案大多亦會欠供強積金。假若該年基金發放欠薪特惠款項1億元，僱主強制性供款以5%計算，開支約為500萬元，基金仍然可以承擔。因此，我建議當局研究擴展基金的保障範圍，涵蓋強積金僱主供款，以進一步加強對僱員的保障。

最後，現時法例並無列明基金特惠款項金額的檢討期及檢討機制，調整似乎比較隨意，例如欠薪特惠款項上限便曾經超過20年沒有檢討。然而，遣散費特惠款項在2022年調整後，3年後又再提升。即使沒有法例訂明，我亦建議勞工處或破產欠薪保障基金委員會可以每3年作出檢視，分析當時的基金狀況及僱員薪酬水平的變化，看看是否可以調整上限，為遭欠薪的僱員提供更佳保障。

主席，我謹此陳辭，支持決議案。

梁子穎議員：主席，我發言支持根據《破產欠薪保障條例》動議的擬議決議案。

檢討破產欠薪保障基金(“基金”)下的遣散費特惠款項保障範圍的議題，曾在2024年12月16日的人力事務委員會上進行討論，主要是政府當局交代及匯報檢討結果和調整建議。提出類似調整的決議案曾在2022年6月16日的立法會會議上獲得通過，調升了建議的款額上限，相關修訂在2022年6月17日生效。經過上次的修訂後，申請個案的情況有4類，包括“欠薪”由36,000元調升至8萬元(全數覆蓋率由66%調升至90%)；“代通知金”由22,500元調升至45,000元(全數覆蓋率由68%調升至90%)；“遣散費”由首5萬元及餘額的一半調升至首10萬元及餘額的一半(全數覆蓋率由57%升至78%)；以及“未放年假薪酬及/或未放法定假日薪酬”由原本的10,500元調升至26,000元(全數覆蓋率由74%調升至93%)。當中，僅遣散費的全數覆蓋率只達78%，未及其餘3個項目的全數覆蓋率達90%。

我要感謝特區政府理解社會關注，因應取消強積金制度下使用僱主的強制性供款累算權益“對沖”遣散費及長期服務金，部分僱主可能無力支付遣散費給僱員。特區政府同意再檢討基金遣散費特惠款項的保障範圍，去年便探討調升遣散費特惠款項上限，達致加強保障在取消“對沖”機制後，受企業倒閉影響僱員的權益。這次檢討亦是行政長官2024年施政報告其中一項政策措施。

檢討後的建議，是調升基金下遣散費項目的款額上限，由首10萬元及餘額一半調升至首20萬元及餘額一半。有此建議的原因，是如果引用2023-2024年度基金接獲的申請個案資料，相關的全數覆蓋率會下降至63%(即減少15%)，受影響的員工會進一步增加，也降低了受保障的範圍。如果將遣散費項目首部分的上限調升至20萬元，相關的全數覆蓋率根據2023-2024年度基金接獲的申請個案資料，將升至86%(即上升8%)。政府亦估計，每年相關支出是2,370萬元，政府也預測，在現時的經濟狀況及經濟衰退下，基金每年仍可錄得年度盈餘，所以足以支撐有關建議。基金只會在經濟危機的狀況下才會錄得虧損。

勞工處已經在2024年11月28日向勞工顧問委員會進行諮詢，與會的僱主代表及僱員代表委員均支持這項建議。我希望各位立法會議員同事支持議案，讓更多受影響的僱員可以獲得更好保障。

主席，由於《破產欠薪保障條例》與長期服務金及遣散費息息相關，也與今年即將於5月1日取消的強積金“對沖”有密切關係，我希望再補充多一點。

我留意到勞工處透過勞工處網頁發放了《僱傭條例》及《最低工資條例》的網上展覽資訊，增加公眾對僱傭權益及福利的認識，展期由3月19日上午9時至3月21日下午6時。網上展覽整合了勞工處的實體展覽內容，介紹《僱傭條例》及《最低工資條例》的主要條文、外籍家庭傭工的僱傭權益及福利，以及良好人事管理措施，當中有關於取消強積金“對沖”安排的資訊。我希望僱主不要在5月1日前解僱員工或更改合約，因為在這種做法下，僱主不能向政府申請資助，分擔僱主遣散費/長期服務金在轉制後的部分支出。政府其實會向僱主提供為期25年的資助，僱主如有不明白之處，可以聯絡勞工處，聯絡工聯會亦可——已有僱主找我——千萬不要衝動。按兵不動、不變是最好的。

主席，我謹此陳辭。

鄧家彪議員：多謝主席。我要提出兩個觀點。第一，剛才有同事提到，這項決議案修改或豐富破欠基金的保障範圍，是源於取消“對沖”。如果大家還記得，在上屆政府落實取消“對沖”時所提出的所謂“組合拳”方案，當時的局長建議僱主額外供款1%，將其存放於僱主自己的風險池，以應對取消“對沖”後可能出現的成本。

本屆政府孫局長的“轉數”很高，認為應該化繁為簡，無須採取上述做法，倒不如用好破欠基金的保障範圍。以我所見，僱主及商界更為樂意接受此做法。因此，希望大家繼續支持或聆聽特區政府的呼籲，在5月1日落實取消“對沖”時，其實應該以不變應萬變，不要以為“早炒有着數”，這並非實情，反而會“計錯數”。

第二，我作為積金局的非執行董事，特別想指出一點：現時破欠基金的保障範圍並未涵蓋僱主倒閉前欠供的強積金。舉例來說，在去年9月深受社會關注的Physical倒閉事件中，700多名員工被拖欠的300萬元強積金供款最終“打水漂”，即是完全沒有任何途徑可以追討或獲得補償。雖然其他欠薪項目可以獲得補償，但強積金的僱主供款卻未能得到補償。

當中有些個案更離譜，僱主周轉不靈時不僅未有繳交自己應付的5%供款，還挪用員工的5%供款，並非用於強積金供款，而是不知被用於何處。這些所謂的“陰鷺錢”被挪用後，同樣沒有途徑可以處理。雖然刑事責任加倍，但在員工的補償方面，這可謂一個保障上的漏洞。

所以，既然現時破欠基金有70多億元儲備，希望今天通過這項決議案後，在豐富了遣散費及長期服務金的保障之後，特區政府能夠進一步考慮在強積金僱主供款的欠供問題上再做一些工夫。

最後，我想讚揚，其實破欠基金一直有進行改革。我過去曾處理許多勞工事件。以前，一間企業倒閉後——例如我曾協助的黃馮律師行，可能任職地產或律師界的朋友也聽說過——員工需要先找出他們當中最低收入、最貧困的員工申請法援，然後由該位員工代表其他員工入稟法庭進行企業清盤程序。該位員工作為債權人，才有資格使用破欠基金的“鎖匙”。因此，在最快的情況下，由企業“門閘”到第一位員工取得破欠基金的款項，往往需時5至6個月。

進行改革後，改由勞工處直接聘用律師處理。面對一些大型、涉及超過20名員工的倒閉個案，例如Physical事件，我們看到處理速度確有加快。該企業在9月初“拉閘”，而員工最快於1月——如果我沒有記錯，應該是1月——便已收到破欠基金款項。這意味着處理程序成功提速，由5至6個月加快至3個月，正是政府銳意改革、惠及民生的最佳示範。

我非常希望局長繼續努力，進一步為強積金拖欠供款“買單”，為僱員提供更大保障。我謹此陳辭。

陸頌雄議員：主席，我想說的內容其實已有不同的議員提過，但作為工會代表，我也想讚賞政府在完善破欠基金的保障上採取了一種漸進式的態度。政府在兩年前提高了保障金額，並且如同剛才鄧家彪議員所說，亦為申請人提供免費的法律諮詢服務。只要僱主願意簽署無力償還書，很快便可進入清盤程序，成功申請破欠基金。這次則是調升遣散費特惠款項的款額上限，由原來的首10萬元及餘額一半調升至首20萬元及餘額一半，全數覆蓋率達86%，也是一個進步。

其實，破欠基金的財政狀況相當穩健，這亦證明香港的經濟具有相當的韌性。哪怕是經歷過去幾年的新冠疫情，還是美西方的打壓圍堵，香港經濟仍有相當大的動力。非常幸運地——touch wood 說一句——香港並沒有出現大規模的裁員潮，所以我們的基金每年也有盈餘。正在觀看電視直播的朋友可能會擔心，增加開支會否令赤字增加？這其實是一個獨立的基金，由政府每年徵費。年年“有錢剩”，“有錢剩”便可“淡淡定”，對吧，主席？

因此，如果是漸進式的話，我們幾位勞工界的議員都希望政府在新標準實施一年後——短則一年，長則兩年——而且在不會對基金的財政穩健造成壓力的情況下，將拖欠強積金供款的部分一併納入保障範圍。因為我們在地區宣傳取消強積金“對沖”這項政府的新德政時，常有工友向我反映，其僱主經常拖欠強積金供款。事實上，拖欠強積金供款的情況在坊間的確相當普遍，可能有些僱員認為自己沒有這麼快退休，故不欲花費心力追討，但公司一旦倒閉，被拖欠的強積金供款便會一併失去。再者，不單是僱主的供款，甚或連僱員自己的5%供款，僱主也會借故“走數”。有些個案是完全沒有供款，有些個案則是一個月有供款，另一個月又沒有供款。當然，這方面亦涉及積金局要更積極地向僱主追討。對於沒有供款的僱主，當局應追討甚至作出檢控，追究其刑事責任。不過，我們希望破欠基金能夠發揮“守尾門”的作用，當遇上差劣的僱主拖欠強積金供款，而其公司又恰巧倒閉或遣散員工時，破欠基金能夠涵蓋拖欠強積金供款的補償。

我想補充的意見到此為止，多謝主席。我支持議案。

邵家輝議員：多謝主席。對於這次政府調升破欠基金給予的支援，在勞工層面，我們不會反對，因為已經多年沒有調整。不過，我必須提醒局長及其他議員一點。大家都知道，近年很多人都說破欠基金累積的款項越來越多，基金越來越穩健，但何時會不穩健呢？何時會用光呢？

回顧歷史，在我們設立強積金制度之前，過往有不少公司破產。當它們破產，由於當時沒有強積金供款，很多公司都沒有能力支付遣散費，因而動用破欠基金。

自從有了強積金制度，由於僱主須為僱員供款，款項早已鎖在強積金戶口當中，接近九成，所以公司即使結業，亦只需準備少量資金便可幫助員工。因此，很多公司雖然並不願意，但因為名聲問題，最終導致破產。多年來，自從有了強積金戶口之後，破欠基金累積的款項越來越多，現時已達70億元。

不過，我想再次提醒，待新的強積金“對沖”制度在5月1日實施之後，僱主額外支付的5%款項並不會存放在強積金戶口，意思是那些款項會存放在公司，作為員工將來退休時的支援。但是，如果那些公司經營不慎，或者有些不良分子到了某個年期便不再經營，屆時的情況將與過去不同，因為以前絕大部分的款項已經在強積金戶口，將來的話，有些會存放在公司。

試想一下，如果公司真的有錢，可能會用那些錢去拯救公司，希望可以生存；但到了最後，公司若無法生存，還會有錢留下來保障員工嗎？所以，我預判將來可能會有不少甚或大量公司決定結業“執笠”，繼而動用破欠基金。現在雖說有70億元，但如果結業的公司數量龐大，將來越來越多，如何支付呢？希望局長思考一下，將由誰人買單？

多謝主席。

郭偉強議員：多謝主席。本人發言支持有關修訂，因為始終對員工提供了保障。但坦白說，即使破欠基金遣散費特惠款項從首10萬元全額及餘額的一半提升至首20萬元全額及餘額的一半，我相信個案不會太多，對基金的影響未必太大，但保障一定是有所增加。

主席，我在此想提出數點。第一，剛才邵家輝議員所說的內容值得關注。現在破欠基金有73億元盈餘，大家會覺得尚算不俗。的確，過往有強積金“對沖”安排，所以破欠基金較少機會動用。然而，接下來強積金“對沖”於5月1日取消後，在一定年期之後，對破欠基金的需求可能會略受影響，我希望政府能夠提早作出預案或預判，釐定我們的安全線應劃在哪個水平？現時的73億元是否足夠？還是我們要再劃高一點，達到某個水平才算是較為穩健？這是第一。

第二，在基金短期內相對穩健的情況下，政府應思考有甚麼保障範圍可以再增加。我們很多同事都指出，欠供強積金、侵吞員工強積金、供款不知所終等個案確實存在，但是否要員工自己倒貼呢？如果公司倒閉結業，員工便無法追討，積金局亦不能追討，那麼是否要員工白白吃虧呢？還是在力所能及之下，可以考慮研究利用破欠基金補償員工的血汗錢？政府不應只說破欠基金只會保障《僱員補償條例》下的所有範疇，但由於強積金牽涉強積金條例，《破產欠薪保障條例》並未涵蓋，因此不考慮相關建議。是否一句“不考慮”就能解決問題呢？希望局長能夠正視問題。

主席，最後我想說……我們同事已經談及，稍後取消強積金“對沖”，究竟老闆提早辭退員工有沒有好處一事。關於這點，我不再討論，但我想指出，政府表示將會研究保障平台工作者。事實上，關於平台工作者，由於他們是自僱人士，未必受《僱傭條例》保障，如果公司不認帳，是無法追討的。如要自僱人士自己單打獨鬥去小額錢債審裁處追討，也很吃力。究竟未來平台工作者立法保障的研究中，能否考慮更多因素？如果他們被拖欠薪金，可否考慮更多不同因素，讓平台工作者得到基本保障？

我謹此陳辭，多謝主席。

主席：是否有其他議員想發言？

(沒有其他議員表示想發言)

主席：如果沒有，我現在請勞工及福利局局長答辯。之後辯論即告結束。

勞工及福利局局長：主席，我十分感謝剛才6位議員的發言及就這項議題提出的意見。我在此作出扼要回應。

主席，我留意到大家提及最多的是有否空間擴闊破產欠薪保障基金(“破欠基金”)的範圍，包含僱主拖欠員工的強制性公積金(“強

積金”)供款。似乎大家講得比較模糊，究竟是指僱主應該供的5%、還是員工應該供的5%、或僱主沒有供並由員工自己供的部分，這裏我也想跟大家解釋一下。

破欠基金成立之初應對的是《僱傭條例》下的應付款項，包括薪金、遣散費。大家再想深一層，為甚麼要有破欠基金這個安全網，是因為在《僱傭條例》下面應付的款項都是應急錢，員工的薪金、遣散費，都是他眼前所需。如果我們沒有一個安全網而追討僱主需時的話，僱員和他的家人該如何生活？因應這原因，我們成立了破欠基金，多年來均行之有效，幫助那些由於僱主破產而拿不到應得的薪金和遣散費的員工，盡早從破欠基金發放款項讓員工使用。同時，破欠基金會設法通過法律程序，追討僱主應付的款項。但是，強積金並非着眼於眼前，而是非常長遠的退休安排。我並非說不考慮，但必須要小心衡量，究竟是不是應該用破欠基金這個途徑去處理一個長遠退休下僱主應該供的款項、或僱員應該自己供而沒有供到的款項？無論種種原因也好，我們要小心衡量該不該這樣做。今日，我未能提供一個確實的答案，我明白大家有這樣的想法，但亦要思考清楚兩者之間是否有這樣的必然性，我們必須小心衡量。

另外，主席，我也留意大家很關注破欠基金的財政狀況。現時，破欠基金確實在財政上是很穩健的，但是在作出任何改變時，我們必須要在財政方面做得非常穩妥，不應只是着眼於眼前。因為取消了強積金的“對沖”安排之後，長遠來說必定會對破欠基金的財政造成一定影響，這個需要時間去體現。所以，我們希望做得穩妥一點，但同時我們也是很為僱員着想的。在2022年大幅調升各項款項後，在2025年即3年後，我們針對遣散費這個項目因為我們看到全數覆蓋率相對較低一點都作出主動的調整，希望提升它的全數覆蓋率。現時基本上在破欠基金下，各項覆蓋率都上升至85%及以上，我們認為以一個保障安全網來說，其實是相當之好，為僱員提供了很好的保障。

主席，在這裏我感謝各位議員的支持，亦懇請各位議員支持今次的決議案，盡快提升在破欠基金下遣散費特惠款項的金額，令僱員獲得更好的保障。

多謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：勞工及福利局局長動議的議案，予以通過。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。

我宣布議案獲得通過。

議員議案

MEMBERS' MOTIONS

主席：議員就附屬法例修訂期限提出的議案。

根據《釋義及通則條例》動議擬議決議案，以延展於2025年2月19日提交本會省覽的6項與實施無紙證券市場制度相關的附屬法例的修訂期限。

我現在請李惟宏議員動議議案。

延展附屬法例修訂期限的擬議決議案(2025年第14至19號法律公告) PROPOSED RESOLUTION TO EXTEND THE PERIOD FOR AMENDING SUBSIDIARY LEGISLATION (L.N. 14 TO L.N. 19 OF 2025)

李惟宏議員：主席，我動議通過印載於議程內的議案。

李惟宏議員動議的議案載於**附錄10**。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：李惟宏議員動議的議案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經選舉委員會選舉及功能界別、地方選區選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。

我宣布議案獲得通過。

主席：無立法效力的議員議案。

劉業強議員動議的“善用香港海島和海岸線資源，推動海上旅遊發展”議案。

有4位議員會就議案動議修正案。

本會會合併辯論議案及修正案。

稍後我會先請劉業強議員發言及動議議案，然後依次序請郭偉強議員、嚴剛議員、李浩然議員及蘇長榮議員發言，但他們在現階段不可動議修正案。

合併辯論現在開始，有意發言的議員請按“要求發言”按鈕。

我現在請劉業強議員發言及動議議案。

“善用香港海島和海岸線資源，推動海上旅遊發展”議案**MOTION ON “MAKING GOOD USE OF HONG KONG’S ISLAND AND COASTLINE RESOURCES TO PROMOTE THE DEVELOPMENT OF MARINE TOURISM”**

劉業強議員：主席，我動議通過印載於議程內的議案。

疫情後復常，香港旅遊業生態面臨重大挑戰。國務院港澳辦夏寶龍主任指示香港旅遊業發展要識變、應變、求變，並要樹立“香港無處不旅遊”理念，又要求香港必須銳意改革，主動作為，要想方設法加快旅遊業態升級，用好香港1 180公里海岸線和263個島嶼，根據實質情況推動各種旅遊發展。

夏主任深知香港旅遊業未來發展的潛在優勢及其關鍵所在。香港擁有舉世知名的維多利亞港，是國家重要的天然深水港，亦是全球三大天然良港之一，加上新界地區海岸線蜿蜒綿長、島嶼星羅棋布，更坐擁世界級的香港聯合國教科文組織世界地質公園，放眼全球，這些都是絕無僅有的獨特優勢。

要妥善用好豐富的海洋資源及自然景觀，促進本港旅遊業升級轉型，我認為最適合的方法是推動遊艇、島嶼、海上生態，和度假等一系列旅遊發展。

根據國際遊艇設施委員會的數據，目前全球遊艇貿易額高達400億美元，年收入超過500億美元，顯示遊艇旅遊廣受高端旅客的青睞。我國作為全球遊艇旅遊的新興市場，現時沿海已有超過40個城市推出涵蓋自然觀光、休閒娛樂和文化特色的遊艇旅遊業務，當中以深圳市最為積極，率先在深圳灣遊艇會和毗鄰的蛇口港客運口岸實施“定點停靠，就近聯檢”的新型遊艇通關模式。船長只需要提前預約，出入境人員便會在遊艇抵達或離開時，上船為旅客辦理通關手續，減省旅客過關時間。

(代理主席李慧琼議員代為主持會議)

去年11月，廣東省公布《廣東省推動遊艇產業高質量發展行動方案(2024-2027年)》，當中提到爭取國家對港澳遊艇在大灣區內地

城市間的出入境、停泊和遊艇等方面推行便利措施。中國旅遊研究院戴斌院長近日接受傳媒訪問時表示，將與香港遊艇業界探索在香港、深圳大鵬新區和廣州一些水域之間讓遊艇自由往來，這些都是香港遊艇旅遊發展的一次重大機遇。

就此，我促請特區政府積極籌謀，主動對接國家發展布局，全力推動大灣區“遊艇自由行”。一方面與本地遊艇業保持緊密溝通，就一些過時的法規拆牆鬆綁，確保業界能夠緊貼市場發展。另一方面，盡快與深圳市商討，在符合出入境保安的條件下，在本港特定碼頭引入“定點停靠，就近聯檢”的遊艇通關模式，以及簡化國際遊艇的出入境程序，便利國際遊艇旅客通關。特區政府也必須增加遊艇泊位的供應，包括重新整理所有避風塘及避風碇泊處的船隻泊位，以及適度增加大型及豪華遊艇的泊位，配合遊艇旅客的出行需要。

代理主席，香港擁有多個風景優美且生態價值高的海島，但部分卻因交通不便和配套不足而乏人問津。若要成功推動海上生態和島嶼旅遊，就必須貫徹“基建先行”原則，透過增建或重建碼頭及相應配套設施，提升往返各島嶼與市區的暢達性。

特區政府早年推出“改善碼頭計劃”，優化了23個公眾碼頭，其中西貢滘西村舊碼頭因面積細小，水深不足，每逢當地舉行大型節慶活動都必定不敷應用，未能配合當地旅遊和發展需求。經重建後的新碼頭既增加了泊位，又改善了水深，便利更多、更大型的船隻泊岸，除了有助疏導活動後的人潮外，亦便利當區居民出入。

因此，我建議特區政府推出新一輪“改善碼頭計劃”和增設“興建碼頭計劃”。除了全面檢視和提升本港各個碼頭的承載力和配套設施外，亦可尋找一些具有旅遊潛力的島嶼興建碼頭，例如可以考慮在大嶼南興建新碼頭，方便旅客直接由水路前往長沙、塘福、水口、貝澳，促進當地環島遊發展。

近年“跳島遊”廣受歡迎，我亦促請特區政府與深圳市當局共同研究在大鵬新區的南澳碼頭建設“一地兩檢”口岸，並引入新型觀光船，讓內地旅客入境香港即可登船通往各個碼頭，甚至直達吉澳、鴨洲、東平洲、塔門、南大嶼山等地，為旅客提供更多元化的海上生態遊和島嶼旅遊體驗。

代理主席，環顧全球，不同國家都善用當地的海島和海岸線資源推動度假旅遊發展。舉例來說，越南富國島近年積極提升度假旅遊設施，以購物小鎮、海上樂園和野生動物園等“吸客”；印尼峇里島則擁有豐富的原住民文化，包括許多由當地居民經營的民宿和食肆等，極具傳統特色。

我建議特區政府參考相關模式，在香港選定一至兩個海島，透過增建更多具創新性、地標性的旅遊、商業、休憩、康樂等設施，提供可持續的海上娛樂體驗，同時結合鄉村的傳統文化，因地制宜、拆牆鬆綁、簡化條例，容許鄉民申辦民宿和鄉郊食肆，推動本土經濟及鄉郊旅遊發展。

代理主席，由於時間關係，我暫且停下。歡迎各位議員踴躍辯論，共同充實議案內容，我稍後會回應修正案和各位議員的意見。

謝謝。

劉業強議員動議的議案如下：

“本會促請特區政府善用香港1 180公里海岸線和263個島嶼的豐富資源，以及香港擁有國家重要天然深水港的獨特優勢，以政策為引領，資源為依託，積極推動海上生態旅遊、島嶼旅遊、遊艇旅遊，以及度假旅遊發展，打造香港成為國際級海上旅遊城市。”

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：劉業強議員動議的議案，予以通過。

郭偉強議員：多謝代理主席。代理主席，本人發言支持劉業強議員提出的原議案，以及所有修正案。

代理主席，海上旅遊是沿海地區經濟發展的重要驅動因素，而香港在這方面可謂得天獨厚，擁有多個島嶼，以及逾1 000公里長的海岸線，理應重點打造。工聯會旅遊聯業委員會和本人極為關注旅遊業的疫後復興。去年10月，我們發布了有關香港離島和海島旅遊

發展的研究報告，通過實地考察、與業界訪談及收集遊客的問卷回饋，探討離島和海島遊的發展現狀和掣肘。研究結果顯示，離島基建配套不足，景點分布零散，同時欠缺精品旅遊路線規劃，大大局限了相關旅遊資源價值的釋放。

我在修正案中主要就兩大方面提出建議。第一方面，香港的著名離島(如東平洲和蒲台島)擁有得天獨厚的地質景觀和生態價值，每年吸引大量遊客前往，但由於長期欠缺水電供應和污水處理等基建配套，加上通訊網絡覆蓋不足，不僅影響了島上的物資供應，亦限制了海島旅遊發展。有見及此，本人建議政府完善這些著名島嶼的基建設施，特別是過去大家擔心接駁電纜可能很花工夫，但大家都知道，現在有新能源，我們曾參觀一些機構，發現若採用氫能，只需擺放一個與貨櫃大小相若的設備，並定期輸送氫氣，即可供電。這是否一個方便的解決方案？既然有新方向，政府是否應加快推進？這可讓這些島嶼實現能源自給自足，為未來發展島上旅遊設施及推動智慧旅遊排除障礙。

第二方面，香港漁業歷史悠久，避風塘文化和海鮮美食享譽國際，但現時青山灣、香港仔、鯉魚門等著名港灣的規劃較為零散，未能充分發揮產業協同效應。反觀國際上一些成功案例，例如舊金山，當地因魚獲減少而將港灣改造成一個綜合商圈，透過融合海鮮、主題市集及遊艇停泊，加上文創旅宿等元素，成功將一個老舊碼頭轉型為兼具經濟效益和文化價值的漁人碼頭。因此，本人建議政府善用海濱資源，研究在本港一些著名港灣選址建造多功能的漁人碼頭，串聯避風塘的海鮮美食、海產市場及遊艇停泊等，從而豐富業態的共同發展。

代理主席，海上旅遊是一項系統工程，涉及跨部門工作和長遠規劃。以完善離島基建配套為例，不僅需要發展局負責土地規劃，環境及生態局進行生態影響評估，以及運輸署優化海上交通等，更需要官商民協作機制，才能夠全盤發展。

在今年兩會發表的《政府工作報告》中，有關提振消費專項行動的部分指出，要完善新型消費領域管理機制和行業標準。反觀香港，現時相關權責較為分散，在海上旅遊產品趨向休閒化及多元化發展之際，我們的反應較為被動和“慢半拍”，導致整體布局滯後於市場需求。

本人期望政府未來能夠更積極有為，積極借鑒海內外的成功經驗，盡用本地的天然資源及優勢。

期望各位議員支持本人的修正案，我謹此陳辭。

嚴剛議員：多謝代理主席。本人發言支持劉業強議員的議案。本人的修正案主要聚焦粵港澳大灣區進一步融合海上旅遊資源，共同推動藍色經濟發展。

隨着疫後旅遊市場全面復蘇，以及旅遊市場對生態康養、文化沉浸、個性體驗的需求變化，統一規劃粵港澳大灣區的海洋旅遊資源、謀劃互利共贏的海上旅遊大市場，應該成為進一步深化粵港澳大灣區融合發展的重要組成部分。

粵港澳大灣區擁有長達2 243公里的海岸線、1 800餘座各具特色的島嶼，特別是擁有獨特氛圍的嶺南文化為底蘊的海洋文化。因此，發展具特色的海上旅遊，對於新興市場的旅客(特別是內地遊客)具有相當大的吸引力。

《粵港澳大灣區發展規劃綱要》明確提出“共建人文灣區”和“構築休閒灣區”。海上旅遊作為藍色經濟的構成部分，是落實灣區融合發展的重要一環。大灣區蜿蜒曲折的海岸線，生態各異的海島、紅樹林資源、豐富的海產漁業資源，以及遍布各地的古蹟遺址等，為打造差異化、個性化、品牌化的粵港澳大灣區海上旅遊線路提供了得天獨厚的自然人文資源。

在粵港澳大灣區海上旅遊發展中，現時存在灣區海上旅遊線路缺乏統籌規劃、文化元素不足、基礎設施滯後等現實問題。去年推出的珠江口遊船“多點停靠”試點、蛇口港郵輪碼頭跨境遊港珠澳大橋項目等，都是單一城市的個體活動，難以形成規模效應。

為此，香港應當充分發揮大灣區融合發展中的制度與機制創新優勢，積極主動協調相關夥伴城市，共同規劃全域化、片區化、個性化的灣區海上旅遊發展模式。

第一，發揮粵港澳合作機制，共同編製粵港澳大灣區海上旅遊專項規劃，積極推動生態保護與海上旅遊發展，構建以香港、澳門、廣州為中轉樞紐的海上旅遊網絡，打造各具特色的精品旅遊線路。

第二，可以聯合香港大澳漁村、澳門路環老街和廣州南海神廟，打造海上絲綢之路文化遺產走廊。

第三，開發西貢世界地質公園、萬山群島國家海洋公園和惠東海龜國家級自然保護區，建設海上旅遊研學品牌。

第四，攜手開通“大灣區環線郵輪”，配合實施相應的免簽政策。

從宋代的海上絲綢之路，到清朝的廣州十三行，再到香港成為聯通世界的“超級聯繫人”，以至今天粵港澳大灣區的融合發展，海洋始終是內引外聯的最強紐帶。推動海上旅遊發展無疑是開拓本港旅遊市場深度遊的重點選擇之一。

代理主席，我謹此陳辭，支持劉業強議員的議案和其他議員的修正案，同時亦期望各位議員支持本人提出的修正案。

李浩然議員：多謝代理主席。十八大報告首次提出海洋強國戰略，在該戰略的指導下，海洋文化的重要性不言而喻。然而，大眾對於海洋意識仍然很淡薄，尤其是對於深淵世界的了解仍存在很大空白。

我的修正案主要是在原議案中增加一項旅遊發展方向，集中借用香港發展深海科研帶來的科普契機，以此大力推動相關的科普旅遊。

所謂“深海”，簡單來說，是在水面下200或1 000米起向下的海洋區域；至於深海區域，一般又以水面下7 000米上下劃分，民用科研更多集中在水面下7 000米以上的區域。深海區域，總體來說，佔地球表面積的65%以上，海洋面積的80%左右。

深海環境和資源非常獨特，但研究難度亦較高。由於深海環境極端，對探測和研究提出了較高的技術要求。目前，我國在深海探

測領域取得顯著成就，而事實上，由於不是多個國家亦有此能力，這為我們帶來技術上的壟斷優勢。

在這方面，正因不是太多地方具有能力做好相關科研，而在廣泛的科普需求下，產生了相關的科普旅遊需求和空間，因此不是有太多地方能夠發展深海科普和科普旅遊。

一般來說，在水面7 000米以下的深海空間，更多是由國家級的萬噸級遠洋探測船進行深海科研探索。至於在水面下7 000米以上的空間，已經在全球逐步形成民間和科研機構的短途科研船隻為主的格局，這些船隻一般來說是指數千噸位的船隻。由於民間和科研機構的探測船遠洋能力較低，所以通常已形成在某一緯度上一個區域的科研，因此在不同的緯度上會形成若干該區域內的科研和科普中心，例如中國東北的大連、華北的上海、丹麥、俄羅斯、美國、香港以至赤道等各地都會有對應的科研和科普中心。香港靠近海洋，擁有豐富的海岸資源和絕佳的出海口，面向南中國海，又有各項制度上的優勢，因而促進了科研發展。事實上，科學園、大學、商界以至將軍澳在這方面已經起步。深海也是香港未來科研發展一個非常重要及值得關注的領域，而我剛才提到的格局，亦帶來了科普和科普旅遊的機遇。

舉例來說，上海近年已經出現商業策劃線上直播，線下探索海洋科普的活動，中小學生、海洋科學家、工程師、藝術家、海洋公益人、教育專家等均是座上客，總關注量已達10萬計。2016年，上海開設了一個臨港新區的科普基地，並取得良好成效，除了獲得多個獎項上的肯定外，亦已接待了全國及世界遊學旅客共5萬人次以上。

至於在香港，2023年“沈括號”科考船訪港，引起熱潮，更吸引了不少鄰近地區的遊客專程來港參觀，帶動旅遊。另亦有“蛟龍號”訪港，激發了市民和遊客大量熱情，踴躍參加科普講座，證明了人們在創科的新時代下對深海科技的興趣。

目前，公眾能夠獲取帶有科普性質的深海旅遊或接觸深海科技的渠道和機會非常有限，無法滿足公眾對於海洋經濟和深海科技的需求。因此，結合今天的議案，我建議在發展海洋旅遊的過程當中，

可以有意引導在旅遊過程中加入科普元素，構建起“海洋旅遊—深海研究—海洋經濟”的協同發展模式。

我謹此發言，支持今天的原議案，亦希望大家支持本人的修正案。多謝。

蘇長榮議員：代理主席，中央港澳辦夏寶龍主任要求香港“要想方設法加快旅遊業態升級，用好香港1 180公里海岸線和263個島嶼”。就國際城市而言，香港的海岸線環繞最充分、層次最豐富，水質、面貌最“靚”，更可貴的是香港海濱與城市行為有極高關聯度，居民在任何區域都能舉步即達，連接着香港社會和經濟的運行，具備分別注入文化體育、產業科技、旅遊度假、購物娛樂等多種元素融合塑造的條件。

如此先天自然資源與國際都會活力交錯其中，香港尚未充分發揮其能量，存在兩方面缺失。

一是眾多海島還未針對其各自特性加以設置的配套建設，難以滿足旅遊和產業的需要。

二是對與城市更緊密、更有成熟價值的豐富臨海岸線未成有效統籌、協同能量。即便是政府投入巨資，打造多年的臨海建設典範，國際郵輪碼頭和西九文化區還是因公共交通不暢、配套不合理、設施能效顧此失彼而導致效益失算，遭社會詬病。

有見及此，本人在修正案中促請政府着力提升海島及海岸線資源開發、利用和保護的綜合效益，必須進行系統規劃，全域建設打造臨海旅遊場景和豐富海岸產業。

代理主席，我始終認為要使香港海濱更充分煥發應有的魅力和作用，絕不能小打小鬧，也不應沿用純粹公益建設的思維，而必須由政府牽頭統一規劃和強有力統籌，再通過官、民、商的利益聯動，將所擁有的海岸線及其整體關聯資源，塑造出不同的空間發揮、產業布局，對現有形態的利用優化提升；對整體海岸資源因地制宜進行產業的重構或旅遊場景的完善，也從中嫁接更多中西文化特色元素，並加以系統串連。例如，應該完善九龍面對維多利亞港岸線的

西九文化區、國際郵輪碼頭、啟德體育園的交通連接，捆綁商業、旅遊，疊加特色產業等元素將其系列串連，功能互為補充，增強其關聯效益，創造及增添新的產業生態，使城市空間優化與產業創新相得益彰，也使其成為香港新質生產力發展的其中一個切入點。

香港海岸可塑空間巨大，也是面向國際、國內的濱海旅遊絕佳場景，中西文化融合的最好載體。將文章做大一些，具備足夠的先天和基礎條件，對提升香港異於其他城市的優勢和吸引力，帶動城市形象建設和經濟多元發展等綜合效益，是長效動能。

多謝代理主席。

文化體育及旅遊局副局長：代理主席，我感謝劉業強議員提出的議案，以及郭偉強議員、嚴剛議員、李浩然議員及蘇長榮議員分別提出的修正案，讓大家有機會在立法會討論如何善用香港海島和海岸線資源，推動海上旅遊發展。

今日的議題十分重要，我們不單要把海島和海上旅遊做好，更要做大、做強。

行政長官在去年施政報告中指出，政府會以創新思維打造香港成為首選旅遊目的地，利用好香港豐富和獨特的資源，做到“香港無處不旅遊”。及後在去年12月底公布的《香港旅遊業發展藍圖2.0》（“《藍圖2.0》”），提出了推動四大“+旅遊”方向，將4個香港具備世界級頂尖資源但尚未全面向全球旅客展示的領域與旅遊作深度結合，其中一個領域正正就是“生態+旅遊”。

而在“生態+旅遊”當中，《藍圖2.0》亦特別強調要拓展海島旅遊，以及善用海濱資源。《藍圖2.0》提及香港生態資源潛力巨大，在保護環境的同時，我們亦應適度將這些珍寶公諸於世，多用、用好香港1 180公里海岸線和263個島嶼，把綠水青山變成金山銀山，讓全球旅客能夠在尊重生態的前提下，體驗香港近在咫尺的世界級大自然之美。

有了大方向，那麼推動海上旅遊發展的整體發展策略為何呢？我們認為可以從4個策略出發。

首兩個發展策略都跟地理布局有關。第一，是善用維港及海濱兩岸，打造特色旅遊產品。香港的維港名聞遐邇，是非常珍貴及獨特的旅遊資源，更是香港的旅遊名片。我們的策略是令維港觀光遊的產品種類變得更多元化，並以維港為核心，開拓維港東、西部水域的旅遊產品。此外，我們亦會思考如何利用好海濱兩岸，進一步發展具商業元素的優質特色旅遊項目。

第二，是開拓外島的藍綠資源，發展生態旅遊及度假項目。香港東部和東北部水域擁有世界級的生態旅遊資源，包括香港聯合國教科文組織世界地質公園，以及不少水清沙幼的海灘，配合各有特色的鄉郊傳統文化，非常適合發展“跳島遊”及不同形式的水上活動項目。此外，作為香港最大島嶼的大嶼山亦擁有豐富的旅遊資源，加上香港國際機場和港珠澳大橋的地理優勢，具有進一步發展度假酒店及康養旅遊的條件。

第三，是要做到多元化、多面向。我們需要因應不同島嶼的旅遊潛力及發展條件，開發不同形式的旅遊產品，應對不同客群的需要，從而突顯出香港海島旅遊的獨特性。而在推進的過程中，亦應結合官、民、商多層面的力量，文體旅局會切實做好推動者、協調者、促成者的角色，亦善用商界的資源、創意和市場觸覺，連同政府推行的項目，帶動維港及海島旅遊提質、提速、提效發展。

最後是加大宣傳和推廣力度，透過不同渠道，全力向內地及海外旅客宣傳香港豐富多樣的海港及海島旅遊資源，建立香港旅遊口碑。

代理主席，文體旅局和發展局會細心聆聽各位議員就發展香港海上旅遊的觀察和建議，稍後我們在總結發言階段再詳細回應。

陳振英議員：代理主席，海上旅遊正迅速崛起，成為全球旅遊業的重要新引擎。根據最新的研究數據，2024年全球海上旅遊市場規模約為1,580億美元，預計至2033年將增長一倍至3,440億美元，年均增長率高達9.1%。然而，香港目前的海上旅遊產品仍主要依靠觀光船和渡輪遊覽，品種較單一，缺乏創新與深度體驗，與享譽國際的一些海上旅遊城市相比，顯然尚處於初級階段。感謝劉業強議員提

出本議案，呼籲特區政府積極採取措施，致力將香港建設成為國際級海上旅遊城市。

雖然香港擁有263個島嶼，但除香港島、大嶼山、長洲、南丫島、坪洲等有市民常住，以及用作高爾夫球場的溔西洲、停泊遊艇的熨波洲、設置戒毒所的喜靈洲和用作垃圾焚化的石鼓洲等具特定用途的島嶼外，其餘超過九成的海島面積均不足1平方公里，無人居住且分布零散。除東平洲，蒲台島等有市民觀光外，其餘小島多半仍保持着原始自然景觀和豐富生態資源，但因規模微小，至今未有納入任何整體發展規劃，因此未能轉化為助力香港旅遊業提升國際競爭力的資源。

要善用香港的海島與海岸線資源推動海上旅遊發展，政府首先應進行全面的海島資源普查，詳細記錄每個島嶼的地形特點、自然生態、歷史文化價值及交通可達性，然後根據這些數據，科學地劃分不同發展區域。

在此基礎上，政府可以大力鼓勵私人投資，探索以私人購島和公私合作模式進行開發。部分無人小島可納入私人購島範疇，但需制訂明確規劃，要求開發項目應集中以生態旅遊和環境教育為主，盡量避免轉作封閉式的私人盈利產業。購島方亦要提交詳細開發計劃並接受政府監督，亦最好將產生的部分收益用於支持其他島嶼的生態保護與修復，而且應保留公共訪問權。另一方面，政府與私人企業可在部分具備休閒旅遊發展潛力的小島上展開聯合開發，由政府主導基礎設施建設，私人企業則提供資金與專業管理，雙方共享收益與風險，從而促進項目的順利落地。

此外，在改造過程中，應根據島嶼的實際特點打造多元化主題。例如，以自然環境為依託的生態島，通過觀鳥、自然導賞及環保活動，吸引喜愛大自然的遊客；結合島上歷史與傳統文化，可以打造文化島，讓遊客能夠沉浸在漁村風情，進行深度探索；又可以針對年輕市場，發展水上運動基地，引入帆船、浮潛、風帆衝浪等活動，滿足冒險體驗需求。在發展海上旅遊時，必須重視交通連接與基礎旅遊設施。例如，在碼頭建設綜合服務中心，為遊客提供便捷的接駁服務與全方位的旅遊資訊，提升旅客體驗。

為了吸引更多旅客，亦可考慮規劃跨島短途航線，與廣東沿海城市攜手合作推出跨境海上旅遊套票，透過合辦海上節慶、帆船賽事等，實現區域資源整合與互補。針對高端市場，可以制訂遊艇旅遊、海上婚禮及私人海島旅行等項目，以提升整體旅遊品牌。

代理主席，綜合以上措施，香港完全有可能將200多個島嶼的自然與生態優勢轉化為具有國際競爭力的旅遊資源，這不僅可讓香港躍升為全球領先的海上旅遊目的地，同時也將為本地經濟與社會發展注入全新的活力與動能。

代理主席，我支持議案及各項修正案，謹此陳辭。

吳永嘉議員：多謝代理主席。很多海外朋友告訴我，他們來港洽談生意、巡視業務時，也會帶同家人，除了“食好嘢”、“買好嘢”，更特別喜歡來港遊山玩水。

他們表示香港十分特別，只是一小時的車程或船程，便可以由繁華鬧市走到世外桃源，欣賞隱世秘景，傾聽大海的海浪聲。他們更表示，為了好好享受生態美景，會多留香港數天。

事實上，香港海岸和海島的自然生態的確十分漂亮。新界東北部的海岸公園和地質公園早已享譽全球。大家知道香港地質公園有多厲害嗎？10年前已獲聯合國教科文組織列為世界級。

香港海岸線長達1 180公里，有263個島嶼，發展海上旅遊，應該佔盡先天優勢。夏寶龍主任去年會見香港工商界時，曾經提出香港應用好這方面的優勢，加快旅遊業態升級。

不過，不少朋友向我抱怨，想多遊覽幾個海島亦非易事，最大問題是交通不便。舉例來說，想前往新界東北的海岸公園、吉澳和鴨洲，由馬料水開出的渡輪，只有周末才提供服務；如果取道沙頭角前往，便須持有邊境禁區許可證。至於想到最南端的蒲台島，感受一下香港天涯海角，也不是每天有渡輪服務，班次更是非常疏落。因此，要發展海島旅遊和鄉郊旅遊，首要處理好交通。

大家可能會問，乘客不足又如何開設航線？這其實是“雞與雞蛋”的問題。只要有周詳策劃，加上精準宣傳，就會吸引到足夠旅客。

策劃方面，切忌零散，“你有你做，我有我做”。當局可以牽頭策劃“跳島遊”、一程多站鄉郊遊路線，向入境旅行團大力推廣，為他們“打包”設計行程。其實，本港多個島嶼之間的距離相當近，如果有船連接，一次過到不同島嶼玩樂，對旅客來說十分具吸引力。

值得一提的是，必須做好碼頭配套，政府的改善碼頭計劃要提速，亦要興建足夠的洗手間，這是十分重要，必須保持清潔，以免影響香港的形象。

生態旅遊亦十分講求創新體驗，旅客不會滿足於單純欣賞景色，最理想的是還可以遊山玩水。

當局和業界也應該多花心思，開拓多元化的旅遊產品，例如單車深度遊，又或划獨木舟、玩直立板。當然，大前提是要做足安全措施。

另外，如果結合低空觀光，開拓嶄新旅遊模式，旅客一次過“上天下海”，這樣確實十分“爽”。

要打造國際級海上旅遊城市，就要向高端發展，吸納高端客源。施政報告提出推動遊艇旅遊，方向十分明確，值得支持。

在這方面，我們不妨參考東南亞經驗。馬來西亞近年積極開拓私人遊艇租賃業務，推廣遊艇旅遊，不但簡化遊艇出入境申請程序，亦顧及補給等各方面的需要。

發展遊艇旅遊，不只吸客那麼簡單，更會帶動遊艇租賃、維修，以及相關保險等生意。因此，善用水上資源，最終會引入更多“活水”。

代理主席，我謹此陳辭，贊成這項議案和各項修正案。

顏汶羽議員：代理主席，香港作為國際化大都會，擁有得天獨厚的地理優勢和豐富的自然資源。這些資源不僅是香港的天然財富，更是推動經濟多元化發展的重要基礎。近年，全球旅遊業正逐步轉向生態旅遊與深度體驗，香港亦應把握機遇，積極發展海上旅遊，使香港成為真正的活力動感之都。

香港的海上旅遊發展具有多方面的優勢。香港擁有優良的天然深水港，為發展遊艇旅遊和郵輪旅遊提供堅實的基礎。香港的海岸線長達1 180公里，加上263個島嶼，形成了豐富多元的自然景觀，包括沙灘、岩岸、紅樹林和海洋生態系統，這些都是發展生態旅遊和島嶼旅遊的寶貴資源。

香港作為國際金融中心和交通樞紐，擁有完善的基礎設施和國際化的服務，能夠吸引來自世界各地的旅客，其多元性亦為海上旅遊增添獨特的魅力，可以結合漁村文化、歷史遺跡和現代娛樂設施，打造獨一無二的旅遊體驗。

香港擁有豐富的海上旅遊資源，政府亦剛剛公布了《香港旅遊業發展藍圖2.0》，充分利用海島海岸資源開發旅遊項目。局方亦推出了改善碼頭計劃，增建或重建公共碼頭，改善海上交通。然而，海上旅遊的發展仍處於起步階段，面臨多方面的困難與局限。部分海島和海岸線的交通配套設施不足，渡輪服務頻率較低，碼頭設施較老舊，限制了旅客的可達性和體驗。如何能打破這些困局，發展香港的海上旅遊，我有幾個看法。

第一，特區政府應設立更明確的短、中、長期海上旅遊發展目標和實施路徑。有關規劃應涵蓋生態旅遊、島嶼旅遊、遊艇旅遊和度假旅遊等多個範疇，並結合各區的特色資源，打造多元化的旅遊產品。

另外，政府亦應加大對海上旅遊基礎設施的投資，提升渡輪服務的頻率和舒適度，改善碼頭設施及登岸階梯，例如增設候船室、洗手間和餐飲設施，也可以考慮引入更多環保型渡輪，減少對海洋環境的影響。對於偏遠島嶼，政府亦可以考慮發展低空經濟，通過無人機提供運輸、物流配送，甚至載人飛行，推動海島的智慧化管理，促進經濟多元化和可持續發展。

最後，我很希望政府參考澳洲的小型水上的士模式，即可接載10位乘客那種，而非現時在維港航行那種，鼓勵私人企業提供便捷的電召服務，讓旅客及市民在不同登岸點上落，善用香港海面，提升交通效率及靈活性。同時，關於現時如專線小巴般的水上的士，我建議在九龍東開拓一條新航線，途經啟德、鯉魚門，並延伸至港島東的西灣河碼頭，進一步增加航點至尖沙咀、灣仔、港島東、啟德及九龍東等地，以分散旅客到各區，推動“香港無處不旅遊”。

代理主席，香港擁有得天獨厚的海上資源和海島風情，是發展國際級海上旅遊城市的理想之地，不僅能提升旅遊業的經濟效益，還可促進生態保育和社區發展，將香港的海洋與島嶼資源轉化為旅遊業的新名片。

代理主席，我謹此陳辭。

管浩鳴議員：代理主席，隨着近年旅遊趨勢的變化，深度和生態旅遊逐漸受到青睞，“跳島旅遊”(即island hopping)作為一種新興的旅遊方式，正在全球掀起熱潮。這種旅遊模式不但能滿足現代旅客對深度體驗的追求，同時亦有效創造可持續的旅遊經濟，為推動旅遊業多元發展提供重要方向。

目前，本港擁有超過250個島嶼，部分仍保留着優美獨特的自然風光，以及蘊含豐富的文化遺產和歷史古蹟，而且很多島嶼相距不遠，為發展“跳島旅遊”提供了得天獨厚的條件。

然而，雖然本港海島旅遊資源豐富，目前我們仍面臨一些挑戰。首先，部分島嶼的基礎設施較為落後，碼頭、道路和通訊設施不足，限制旅客到訪。其次，島上缺乏酒店和度假村等住宿設施，令旅客難以停留較長時間，影響了旅遊體驗。

要推動“跳島旅遊”的長遠發展，政府的首要任務是改善離島的基礎設施。我認為，政府應加快推動“改善碼頭計劃”，優化島嶼間的交通網絡，亦應提升海上交通的便利性。此外，政府應加強島上的道路、通訊、供水、供電和衛生設備，確保遊客能夠方便地享受島上的旅遊資源。同時，政府可以考慮在合適的島嶼上建設度假酒

店、優質營地等住宿設施，以便吸引更多遊客在島上過夜，延長他們在港逗留的時間。

另一方面，政府可以借鑒其他地方，例如希臘愛琴海群島的發展經驗。我認為，本港的“跳島旅遊”不應僅局限於“走馬看花”的島嶼觀光模式。相反，我們應該用心打造多元化的旅遊經驗，例如南丫島的地質探秘、蒲台島的星空觀測、東平洲的珊瑚保育和東龍洲的攀石體驗等。我深信，每個島嶼都能發掘出別具特色的旅遊主題。這種差異化的發展策略，不僅能避免同質化競爭，更能滿足不同類型遊客的需要。

一些較為大家熟悉的島嶼，更承載着歷史悠久的文化底蘊，例如長洲的太平清醮和坪洲的工業遺產，都是珍貴的文化遺產。如能將這些文化資源創意轉化和合併，成為主題式的“跳島”路線，或發展成為沉浸式文化體驗項目，例如漁村生活體驗、古法漁業教學等，務求做到文化傳承與自然景觀融合，便有機會提升“跳島旅遊”的核心競爭力。同時，政府亦可考慮引入AR技術，開發虛實結合的導覽體驗，增加旅遊的趣味性和知識性。

代理主席，總括而言，我認為本港在“跳島旅遊”方面具有龐大發展潛力，能為旅遊業注入新活力。透過提升基礎設施、發展多元化的旅遊產品及加強宣傳推廣，香港可以打造出獨具特色的海上旅遊品牌，吸引更多國際旅客到訪。

多謝代理主席，我謹此陳辭。

何俊賢議員：多謝代理主席，我支持劉業強議員就“善用香港海島和海岸線資源，推動海上旅遊發展”提出的議案。我來自漁農界，認識許多朋友除了從事捕撈漁業或養殖漁業外，亦已轉型至其他海上工作，其中必定包括休閒漁業及載客出海等工作。因此，此項議案對我而言非常有意義，在此感謝劉業強議員。

剛才聽到劉業強議員一開始的發言提到如何活化海島，而顏汶羽議員剛才也特別提到關於發展水上的士的建議。其實，我認為特區政府可以留意我們現有資源的運用方式。劉議員提到出入境的問題，首要問題是在“遊艇自由行”下，旅客入境會否更為容易？我們

經常無法處理的“遊艇自由行”問題主要在於出入境手續，例如“一地兩檢”、“兩地一檢”或“兩地兩檢”，如果涉及走私活動又如何處理？我認為政府在這方面過於謹慎。謹慎是對的，但香港作為一個海港城市，外地的船工或船員來到香港時，他們如何完成報關手續？香港漁民每天出海，到內地捕魚後需返回香港，亦需將漁貨運往內地，他們的手續又如何處理？我認為應該從整個體系的角度去思考這個問題。

內地早在2008年已成立一個海洋經濟小組，他們是如何處理出入境問題的？他們採用AI創新技術，改革並簡化所有程序。舉例而言，現時當漁民入境香港時，需要先收集漁工的漁工證，這些漁工證當然是合法的，並且需要向內地相關部門申請，一年一續。之後，還要將這些文件交到灣仔的入境事務大樓辦理手續——並非由相關漁工前去辦理，而是需要找人代為“報口”(即申報入境情況)。

其實，如果我們希望推動“遊艇自由行”，是否可以參考類似模式？內地現時採取定點拍回鄉證的方式，又或借助AI，設立專責部門，讓相關人員坐在辦公室內，當系統拍攝到我是何俊賢議員時，以信譽模式在某程度上作適度開放。然而，如果有人犯事，他在下一年全年都別指望可以開工。這個以懲處與信譽建立的制度無疑令兩地交流更為通暢。

政府應該穩定地推行相關措施，機管局在轄下的海天客運碼頭似乎亦正發展類似遊艇會的項目，是否可以預先推行試點服務？當局可以與海關商討相關安排，其實無須擔心，除了以視像認證入境人士的身份外，亦可進行攔截及抽檢。

我們需要突破現有思維，香港其實不缺旅遊資源，但問題在於我們自設關卡，阻礙經濟發展。在這方面，我認為特區政府必須作出突破。

回到剛才顏汶羽議員提到的水上的士。其實香港確有水上的士，召喚水上的士的市民打甚麼電話？他們直接致電何俊賢議員，說：“你可否幫忙找一隻小艇送我到某個地方？”；又或“幫幫忙，送我到東龍島。”其實，香港確有這樣的服務，目前香港第IV類別船隻出租遊樂船系列共有997隻，但如何將有關服務平台化？其實，這是可以做到的。

第三點，上次我們在立法會上討論《香港旅遊業發展藍圖2.0》時，我曾特別提到管理模式的問題。剛才劉業強議員提到，我們有23個碼頭已經進行優化，但管理模式卻沒有同步優化。這些碼頭全部都是公眾碼頭，任何人都可以隨意使用，在碼頭拉客，所以姚柏良議員經常說那些人“搵雞毛”，不理合法與否，無須登記，繳付230元便上船。

就這方面，我認為政府應該考慮作定點管理，既做好公眾碼頭的出租管理，同時又能開放碼頭予公眾使用，讓碼頭有專人負責管理，而不是任由某些人“靠惡”，向弱勢市民收錢。我們的船家靠岸時，還需要打電話向黑社會分子登記。請政府留意有關問題。

最後，關於遊艇會的模式，我認為在現代社會中，繼續沿用舊式的遊艇會模式並不是說不好，畢竟它有一定的基礎。然而，這難免令人覺得，如果只是出租設施，特區政府的庫房如何進帳？海上的漁民如何藉此轉型？有關設施又如何對公眾開放？因此，我們不應僅僅沿用舊式的出租模式，例如淺水灣的遊艇會或銅鑼灣的遊艇會的傳統運作方式，而是需要探索新的模式及符合各方利益的機制。我們希望政府在進行填海工程、海事工程或建設新發展區時，能夠撥出一些土地作為試點。甚至特區政府可以在出入境方面，針對“遊艇自由行”加入一些新試點元素，這樣才能真正實現突破。

最後，就管理模式方面，希望可以成立一個特別小組(計時器響起).....進行這方面的工作。多謝代理主席。

代理主席：何俊賢議員，你的發言時限到了。

江玉歡議員，請發言。

江玉歡議員：代理主席，本人十分感謝和支持劉業強議員動議的議案，這確實是相當好的題目。

香港坐擁1 180公里海岸線與263個島嶼，其海域面積遠超陸地面積，但長期面臨資源豐富而開發比較滯後的困局。維港夜景雖被列為世界三大夜景，但現有海濱設施集中於道路基建，商業配套密

度僅為新加坡濱海灣的五分之一，遊客在海濱消費曾被指人均消費不足50元，顯示我們的規劃可能有點失衡的現象。反觀西班牙馬略卡島(Mallorca)通過海岸分級開發策略，將生態保育與商業娛樂分區整合。根據西班牙國家統計局2022年數據，馬略卡島所屬的巴利阿里群島全年旅遊收入為173億歐羅；而美國邁阿密則以郵輪產業為核心，根據佛羅里達州港口委員會2023年報告指出，邁阿密郵輪產業的直接貢獻約為4%的GDP，間接影響約12%，形成總計約16%的產業集群。這些案例告訴我們，香港只需突破傳統思維，便可以透過系統性策略，激活海洋經濟潛能。

(主席恢復主持會議)

當前，香港海濱開發的癥結根源在於汽車主導的規劃範式和部門分散的治理結構。維港多數公共空間被道路佔據，東區走廊橋墩下的活化項目雖已局部突破《保護海港條例》的限制，但整體仍受制於工程部門主導的剛性開發模式。更深層次的矛盾在於填海工程的定位偏差——儘管歷史填海創造了7%的陸地面積(例如中環金融區、迪士尼樂園)，但近年工程聚焦住宅與物流用地，忽視旅遊功能的整合。例如大嶼山“明日大嶼”計劃雖已規劃1 700公頃填海區，卻未將郵輪母港、生態文旅等要素納入設計，這種我們稱作“重居住、輕體驗”的思路，與新加坡大南部海濱計劃中“貨櫃碼頭搬遷+文旅綜合體”的產城融合模式形成對比。

破解困局需從空間再造、政策協同、產品升級3個維度切入。在空間層面，我們可以繼續挖掘海岸分級開發理念的潛力，例如基於當前的規劃基礎繼續開發保育核心，建設海洋生物監測站與研學基地等；亦可結合商業休閒區，在啟德體育園、赤柱等節點植入遊艇俱樂部或水上餐廳等。在制度層面，我們可以考慮改革海濱事務委員會的諮詢職能，賦予其跨部門協調權與規劃主導權，在離島試行旅遊優先發展區政策等。

另外，填海造地不應局限於土地供給，更需承載旅遊功能轉型。較好的案例是大嶼山北側填海區規劃生態海岸線，通過紅樹林種植與蠔籃、生態磚，構建潮汐生態系統。這種生產性景觀思維，與深圳鹽田海濱棧道的“生態修復+文旅消費”模式異曲同工。若能借鑒

新加坡的長島計劃，在東海岸填海中預留約20%用地建設人工濕地與海上運動中心，既可緩解土地壓力，又能創造差異化旅遊吸引點。數據顯示，2024年訪港旅客已恢復至4 500萬人次，若能將遊客停留時間從2.8天延長至4.5天，預計到2030年海洋旅遊產值可突破600億港元，真正實現從過境地到深度體驗目的地的跨越。

主席，我謹此陳辭。

黃俊碩議員：主席，幾年前，一個本地電視節目有一位年輕主持人要挑戰登陸香港179個偏僻島嶼，我自己並沒有觀看所有集數，只看了其中一兩集，當中很多島嶼我連名字都從未聽過。這些島嶼大部分都人跡罕至，節目主持甚至要冒險登島，看完一兩集後，我覺得香港作為國際大都會、國際金融中心，香港海岸線、島嶼之美絕對屬於世界級。

今天，劉業強議員提出這項議案，建議利用我們得天獨厚的資源，希望政府政策配合，發展香港成為國際級海上旅遊城市，為“無處不旅遊”這個發展方向提供多一個出發點，這個理念非常好。

香港旅遊業一向都是香港經濟四大支柱之一，疫情之前，旅遊業佔整體GDP的4.5%；疫情過後，相關單位(包括文體旅局、旅發局以至旅遊業界等)都做了很多宣傳，以推動旅遊業復蘇。雖然未有最新數字，但按2024年整體訪港旅客數字來看，情況已接近疫情前的水平。要繼續進動旅遊業發展，我們的確需要一些新思維、新景點。這樣才可以打造國際級海上旅遊城市，但這又是否一個可行方案？作為會計師，我會從數字作考量。

現時屬於國際級海上旅遊城市有哪些呢？亞洲地區的話，一般會想到馬爾代夫、印尼峇里島、泰國布吉島，當地有世界級的美麗海灘和海底景色，一年四季都適合進行水上活動，香港是否有可能用金錢複製這些地方的成功呢？歐洲則有水都威尼斯，有數百年歷史及景色吸引全球旅客的目光，香港難以比拚。如果我們想透過金錢來打造世界級海上旅遊城市，參考對象可能是迪拜，但涉及的投資金額卻是天文數字，以香港現時的財政狀況，能否負擔？這些問題都值得相關當局考慮。

再者，現時很多離島的交通都相當不便，按接待能力作比較，亦十分有限。即使是我們的長洲、南丫島等大島，周末時如有過萬人登島，亦未必能應付，太多人前往這些島嶼甚至會影響整體旅遊體驗。一些偏遠的地方(例如西貢一帶的郊野公園)，每逢行山季節甚至會惹來旅客投訴交通配套不足，這亦可理解，因為這些地方本身並沒預計有大量旅客突然一下子前來旅遊。要建設各方面的軟硬件來配合海上旅遊城市，除了資源投放以外，亦要考慮環境保育等方面的條件限制，而最終我們要考慮的，是回報率是否足以支撐推行這些項目。這些發展海上旅遊城市的難關，我認為都要一一考慮。

不過，加強推廣我們香港美麗的海岸線、島嶼旅遊，適度更新一些島上旅遊設施，以及提供吸引旅客眼球的景點，讓香港作為亞洲旅遊城市增加賣點，令旅客在享受世界級設施及美食之餘，亦可以有更多些旅遊選擇，政府對此的確責無旁貸，所以我希望政府能夠在汲取各位議員的意見後，推動海上旅遊。

我謹此陳辭。

陳祖恒議員：多謝主席。近年來，我看到政府在維港海岸線的發展上做了不少努力，開放了多個海濱共享空間，從西環、灣仔到最新的北角東岸板道，看到這些新穎又充滿活力的公共空間都深受市民歡迎，我表示認同和讚賞。

不過，既然今天的議案討論要如何善用我們的海島和海岸資源，推動海上旅遊發展，我認為，政府除了要繼續提升岸上設施的美觀與實用性外，其實也應該轉換思維，用“雙重視角”來思考如何提升海濱景觀，考慮遊客從海上欣賞城市景觀時的視覺效果。尤其是當政府希望發展高端遊艇旅遊，岸上景觀的視覺效果是否好看，就變得更加重要。

維港兩岸擁有世界級的城市景觀，但部分優越地段仍然用作貨物起卸區。以西九龍文化區和九龍站商業區旁邊的新油麻地避風塘為例，從海上看過去，周邊的高樓大廈和工業用地形成了割裂的景觀，在一定程度上會影響海上遊客對香港的印象和觀感。因此，我建議當局要思考如何改善和理順維港兩邊的景觀，例如借鑒北京亮馬河的“政企共建”模式，引入企業參與海濱規劃與管理，打造無縫

連接的“建築物—綠地—水岸”景觀，或建造更多沿海地標，重塑成風格更鮮明、美觀的造景，將維港“世一”的海岸景觀再延長。

第二，我建議當局要整合海島資源，打造跨島旅遊圈，發展“跳島遊”經濟。正如今天的議案所說，香港擁有263個島嶼，很多島嶼都有其獨特的自然與文化特色，而香港地方細小，只要合理地規劃路線，一日內遊覽兩三個離島並非難事。

“跳島遊”(island hopping)在不少環海城市都受到遊客喜愛，去年由旅遊事務署主辦的“西貢海藝術節”的跳島街渡體驗亦創下本地大型“跳島遊”的先例。我認為，當局可以將這一成功模式擴展到更多離島，並參考韓國釜山及日本大阪的旅遊通行證模式，推出“跳島通票”，讓遊客在限定時間內自由乘搭渡輪前往不同島嶼，並享受島上餐飲、住宿及活動的優惠。同時，若遊客到訪了指定數目的島嶼，便可在離境時獲得紀念品或優惠券，以吸引他們重遊香港，增強旅遊業的持續發展動能。

第三，香港需要建構“海洋+”產業鏈，整合科技、體育及文化資源，發展高增值的海上旅遊產業。當局可以鼓勵業界發展水上民宿、海上私房菜及漁村文化體驗，並結合各島嶼獨特的故事、歷史和特產，打造更多以該島為主題的旅遊產品和體驗活動，為旅客提供更新穎且不可複製的深度旅遊體驗，讓他們不只在市區內感受到香港繁華的一面，也能感受香港昔日的小島情懷。

香港三面環海，是舉辦水上運動賽事的理想地點，政府應積極引進及主辦更多國際級戶外水上運動賽事，吸引國際健兒和旅客前來參賽和觀賽，推動本港成為亞洲水上運動中心，是展現香港優美海岸線的最佳時機，做到不只岸上有盛事，海上也盛事連連。

我謹此陳辭，支持議案。

陳紹雄議員：多謝主席。我發言感謝和支持劉業強議員提出的原議案，以及其他議員提出的修正案。

夏寶龍主任去年與香港工商界人士座談交流時提到，本港要想方設法加快旅遊業態升級，要用好香港1 180公里海岸線和263個島

嶼，根據實際發展康養旅遊、度假旅遊、文化旅遊、郵輪旅遊等。他囑咐香港除了鞏固國際金融、航運、貿易中心等傳統優勢外，亦須銳意改革，多元發展，開拓新產業，為香港經濟增添新動能。這番重要論述，是香港未來發展方向的指南針。

大灣區城市近年積極推動“遊艇自由行”，相繼推出支持政策，搶攻大灣區遊艇經濟。本港地理位置優越，位於亞洲中心要衝，與世界各地緊密聯繫，是亞洲遊艇樞紐之一，大有潛力發展遊艇旅遊，擴大本港旅遊生態圈，將本港打造成國際級的“遊艇旅遊城市”，並推動大灣區“遊艇自由行”往高質量發展。

遊艇產業被譽為“漂浮在黃金水道上的巨大商機”，因其產業鏈長而闊，從上游的造船業到下游航海旅遊業，涵蓋製造研發、設計檢證、融資租賃、買賣交易、停泊管理、維修保養及保險等相關經濟活動，創造千億元計的經濟價值。《廣東省推動遊艇產業高質量發展行動方案(2024-2027年)》提到，在2027年，全省遊艇及關聯產業規模達1,000億元人民幣以上。國際遊艇設施委員會亦指出，全球遊艇年貿易額高達400億美元，加上維修管理等費用，全球每年的遊艇經濟收入超過500億美元。

香港是中國的南大門，擁有高度自由的營商環境，普通法制度與國際接軌，奉行簡單低稅率政策，善用既有優勢，大有條件成為全球遊艇進入中國海域的首選港口，吸引全球的高端旅客來港，再穿梭大灣區沿海城市進行“一程多站”旅遊，創造經濟和就業效益，令香港得以在千億元商機的遊艇產業中分一杯羹，同時發揮“超級聯繫人”角色，擔任大灣區遊艇產業走向世界的跳板，帶動大灣區遊艇經濟發展。

我樂見政府研究將紅磡站南面的臨海及前碼頭用地，打造成設有遊艇會的海濱新地標，帶動遊艇旅遊。特區政府亦應考慮與大灣區沿海港口合作，日後政策若能對接廣東省即將出台的《粵港澳遊艇自由行實施方案》，簡化訪港遊艇出入境流程，放寬停泊相關政策，解決泊位不足的問題，並完善沿岸配套設施，將有助開拓龐大的遊艇市場，實現大灣區“遊艇自由行”。

主席，水域資源能夠創造經濟價值，低空空域亦然。世界各地在低空藍海的賽道上展開競逐，低空旅遊備受矚目，在各地興起，

越來越受到遊客的青睞。內地有證券公司預測，及至2030年，低空旅遊市場的規模有望達到2,000億元。

本港的1 180公里海岸線和263個島嶼，為發展低空旅遊提供豐富的觀光場景，結合低空經濟和海上旅遊，開拓萬億產業，是本港應着力發展的方向。

去年，我向特首提交施政報告建議書，當中已建議政府開發低空生態旅遊，拓展海岸線和島嶼的空中觀光服務，充分利用低空經濟發展島嶼旅遊。舉例來說，香港聯合國教科文組織世界地質公園被譽為獨一無二的“城市中的地質公園”，變化多端的地質面貌，分布在西貢100平方公里的陸地和海域範圍內。政府大可考慮以此為試點，以載人飛行器接載市民及旅客到郊區、地質公園等遊覽觀光；研究來往市區與離島的低空觀光航線；並推動大灣區跨境低空出行，打造低空旅遊網。

我建議政府盡快成立跨境低空經濟跨部門工作小組，與粵港澳大灣區其他城市對接，共同規劃低空旅遊跨境航線，為構建大灣區城市群跨境低空飛行走廊、發展大灣區機場群低空跨境航線，建立對接合作機制。

我謹此陳辭，多謝主席。

陳月明議員：謝謝主席。我發言支持劉業強議員的“善用香港海島和海岸線資源，推動海上旅遊發展”議案及各位同事的修正案。

目前，談到香港包括海上旅遊在內的生態旅遊，相信大家會想到海岸公園和海岸保護區，以及許多靠海的地質公園景點。這些現成的生態資源都應該得到善用，以助力香港的藍色旅遊發展。

就此，我提出兩點意見。

第一，大力開發北部都會區的藍綠康樂旅遊生態圈。我之前了解到，對面深圳市為響應廣東省萬里碧道規劃(其中包括改造深圳河為碧道)，建立了一個以河流為核心，包含生態、休閒、文化和經濟功能的複合型走廊。回到香港，海島和海岸線具體要如何定位？

如何產生經濟效應呢？例如東涌海濱長廊，作為機場城市的一個景點，這個長廊未來可否發揮更大的旅遊價值？例如可否像尖沙咀海濱花園一樣，沿途設有高級餐廳及購物商場，有人流和商業配套，以創造更多經濟收益？

2023年推出的《北部都會區行動綱領》，將北都劃分為四大區域，最東面稱為“藍綠康樂旅遊生態圈”，毗鄰新界北新市鎮，以口岸經濟為主要發展項目和特色，未來將會和機場城市一樣成為交通樞紐。因應《香港旅遊業發展藍圖2.0》中提到，該處將會發展海島遊，積極串聯“沙頭角—荔枝窩—鴨洲—吉澳”相關路線，我建議可以延長整條旅遊線，由香園圍口岸出發，一直向東，經過紅花嶺郊野公園、沙頭角、印洲塘，最終直達東平洲。

印洲塘周邊區域有荔枝窩，是香港最古老、規模最大、保存最完好的客家村之一，村內的自然步道亦貫穿風水林、田野、溪流和紅樹林等多種生態環境。正如修正案所言，其實可以有更多豐富業態促進離島鄉郊共同發展。我此前考察過很多次，已經看見有民宿項目，有一定的商業基礎，只是需要政府和業界多加宣傳，帶來更多人流。東平洲則是香港最東面的島嶼，各類奇特的岩石形成更樓石、龍落水和斬頸洲三大地質公園景點，是本港著名的賞石勝地。整條路線非常適合發展為跨境旅遊，吸引更多內地朋友來遊玩。

第二，是藍色旅遊發展的配套及基建問題。目前，9個海岸公園中，有6個可以讓市民自行進行指定康樂活動，例如游泳、浮潛、獨木舟，自由度非常高，很多海上的康樂項目可以發展。但是，沙洲及龍鼓洲、南大嶼、北大嶼海岸公園等，目前都沒有公共交通可以前往，遊客必須自行租用遊艇或參加本地旅行團。這反映目前海岸旅遊配套的缺失，建議通過旅遊團及業界介入，增加遊客使用。

同時，無論是離島區、西貢區或北區，很多離島都有政府認可的村落，亦有村民居住，這些村民其實是發展島嶼旅遊的重要力量。但很多島嶼都存在基建配套問題，當我們要搞民宿，但島上連排污系統都沒有，又如何推動民宿發展及旅遊呢？

政府在2017年開始推行的改善碼頭計劃，分兩個階段改善共23個位處新界及離島偏遠地方的公共碼頭。不過，今年已經是第八

年，但目前僅有兩個碼頭完工，雖然今年內將會再有8個完成，但仍有13個碼頭尚待完成，速度有待提升。

同時，島嶼屬於鄉郊，所需的不外乎交通、醫療、商業、供水供電、電訊網絡等，相關配套若能改善，相信會更加宜居宜遊，幫助香港打造成為國際級海上旅遊城市。

多謝主席，我謹此陳辭。

鄧飛議員：主席，我發言支持劉業強議員的議案，以大力發展海島、海岸及海洋生態旅遊。從教育的角度來看，尤其是要發展海洋生態研學遊。

首先，研學遊可以帶旺香港旅遊，為相關餐飲、住宿、交通等行業帶來新的業務。內地諮詢公司的數據顯示，2022年中國研學遊行業的市場規模達909億元；2023年全國中小學生研學實踐教育基地超過1 600個(不包括香港)，市場規模達1,469億元，同比增長超過六成，預計2026年將達到2,422億元，反映市場龐大。

主席，雖然中國擁有近300萬平方公里的海域與32 000公里長的海岸線，名列世界第六位，但在34個省級行政區中，只有12個沿海省級和兩個島嶼省份。我想帶出的是，我們這些生活在香港沿海城市的人，很難想象內陸城市和省份的人對海洋的興趣、好奇和渴望，這便是海南島如此受歡迎的原因。香港完全可以打造同樣的吸引力。

今年2月12日，我曾在立法會提出有關研學遊的質詢，建議香港對標內地的研學遊概念，不只是香港師生可以北上交流考察，內地師生也能南下來港進行研學遊，香港在這方面的發展潛力巨大。香港的海岸線、海島資源和生態資源皆十分豐富，為何不把這些海洋生態資源打造成可對標內地研學遊的概念？若看香港目前是否設有類似項目，似乎只有海洋公園的海洋生態遊課程可以對標。除此之外，我實在找不到其他類似項目。

具體可以怎樣做呢？第一，聯繫內地權威媒體進行宣傳。中央電視台有個新節目名為《跟着書本去旅行》，是一個結合文化教育

和體驗的旅遊節目，落實領導人提到的“讀萬卷書、行萬里路”研學遊理念。該節目的導演早前在香港考察抗日遺蹟，並認為抗日遺蹟可以成為內地研學遊的主題；台灣也有名為《跟着課本走》的旅遊學習理念。相反，香港在這方面依然是一片空白。我建議對標內地或台灣的節目概念，找來權威媒體拍攝一兩期類似的節目，相信定會走紅。

第二，完善網上社交平台的宣傳。我所說的宣傳，並非僅僅在小紅書或網站上發布資訊這麼簡單。我們的旅遊主管部門不妨與教育機構(例如香港教育城)合作，設計具教育元素的網上海洋教育資源套，為內地來港進行海洋、海岸研學遊的師生提供更專業、更豐富的學習元素。內地無論是文化和旅遊相關部門還是教育部門，都一直強調，絕不能“遊而不學”，即只有旅遊，沒有學習，這是不行的。如果我們能把旅遊和教育元素結合，製作成網上教材套，不僅能夠供內地學生使用，也能讓香港師生到海港或海洋公園進行生態考察時加以運用，為他們提供豐富的海洋教育資源。海洋旅遊的教育專業含金量要大幅提升，才能吸引遊客。

最後，是完善旅遊基建設施，剛才很多議員也有提到，我只想提醒一點。一方面，我們要為打造“香港海洋研學遊”的概念做好宣傳，對標內地龐大的師生研學遊市場；另一方面，我們要搞好旅遊基建設施，如俗語所說，千萬不要收了訂單而做不成生意，這樣便糟糕了。

主席，我謹此陳辭。

陳凱欣議員：多謝主席。我發言支持劉業強議員提出有關“善用香港海島和海岸線資源，推動海上旅遊發展”的議案。

的確，香港擁有得天獨厚的海洋資源，除了263個島嶼和1 180公里的海岸線，更有約40公頃的海濱休憩空間。如何善用這些珍貴資源發展海上旅遊，將會是提升香港國際形象和旅遊吸引力的關鍵。

說到海岸線資源，不得不提的是我們擁有很美的維港。璀璨的維港夜景曾被評為世界三大夜景之一；2022年，外國知名網站更將

尖沙咀海濱花園列入全球十大旅遊景點之一，每年吸引無數遊客前往。不過，海濱發展不應止步於維港，我們應進一步優化其他海濱地區，令各區都擁有吸引旅客的潛力。

過去，因設施和法例所限，本港的海濱長廊出現“斷榦禾蟲”的情況，我樂見政府在近年拆牆鬆綁，積極提升海濱的暢達性。截至2024年年底，維港兩岸的海濱長廊已達到29公里，並計劃在2028年延長至34公里，方向值得支持。

我過去亦多次提及，期望能將整個九龍的海濱長廊貫通，由長沙灣連接西九，再接駁至尖沙咀甚至伸延至觀塘，以貫連的海濱為市民和旅客提供更好的體驗。

除了暢達性外，我們亦要着力開發海濱作為市區珍貴的公共空間的功能。過去，政府和民間都曾舉辦非定期的主題市集，成功帶動人流。我相信副局長也知道，我們曾在深水埗擺放很多融入非遺文化的熊貓玻璃纖維雕塑，相當美觀和吸引，亦有海濱作為背景，很希望可以積極發展成一個市集。此外，前年灣仔海濱、卑路乍灣海濱和觀塘海濱的市集，也曾錄得超過27萬人次參與。

未來，我們可否作出進一步優化，在海濱定期舉辦多元化的主題活動吸引旅客，同時讓本地市民受惠？舉例來說，啟德附近有一個寵物友善的商場，若能善用附近的海濱空間，定期舉辦寵物市集，以“公園商業”的概念將整個海濱區打造成寵物友善的休閒消費空間，相信會給予市民和旅客不同的體驗。

更重要的是，經啟德郵輪碼頭到埗的遊客也無需急忙排隊乘車“逃離”啟德，而是可以選擇漫步海濱一帶，欣賞海濱沿岸景觀，在附近用膳後又可以逛逛特色市集，這些都是非常好的旅遊體驗。

另一項值得討論的議題，是休閒漁業和海上旅遊結合發展。事實上，我們到外地旅遊時，不少地方都有坐船出海的一日團，可能是去潛水、看冰山，更有一些釣魚體驗團，“即釣即割”，船隻泊岸後便即場烹煮簡單的料理。旅客“有得玩、有得食”，是很受歡迎的活動。

香港的海洋資源豐富，263個島嶼當中，其實大部分尚未完全開發，亦有8個海岸公園，有保護得很好的海洋生態和景觀，更不得不提位處新界東面海岸的香港地質公園。假如我們能夠善用這些珍貴資源，無論對本地遊人或海外旅客而言，都會是一種非常獨特的旅遊體驗。

政府可以揀選具有潛力的海島，在島上建設宿營的地方，發展成為生態度假村；亦有很多可行的方法，支援魚排在安全的情況下，進一步發展休閒垂釣，並推動更多生態遊和漁業文化體驗工作坊。在建立基礎方面做得更好，便有機會發展真正的海上旅遊產品。

舉例來說，可以開發兩天一夜的海上旅遊團，第一天帶領旅客參與水上活動，第二天則可以前往欣賞地質公園等。透過不同的組合和體驗，善用本港獨有且珍貴的海洋資源，才有望讓香港的海上旅遊發展揚帆啟航。

多謝主席。

周文港議員：主席，本人發言支持劉業強議員的原議案，並有意就遊艇旅遊提出建議。

去年，世界銀行集團發表了一份有關遊艇旅遊的研究，多項數據顯示，遊艇旅遊潛力非凡。舉例來說，每位遊艇旅客平均每日花費超過2,000港元，而遊艇旅客每日人均收入約為普通旅客的兩倍，而且，豪華遊艇擁有者的平均淨資產約為5.1億美元(即接近40億港元)。此外，2023年，遊艇旅遊直接為全球提供了15萬至16萬個就業機會。

從這些數據可見，如果我們形容遊艇旅遊為一塊“肥豬肉”，應該問題不大，尤其是香港擁有1 180公里海岸線和263個島嶼，具備天然資源和條件，將遊艇旅遊及相關產業做大做強。

本人認為，當局必須解決現時阻礙遊艇旅遊發展的“三座大山”，包括泊位不足、手續繁複，以及配套服務薄弱，才能推動香港在全球遊艇旅遊市場上分一杯羹。

我有以下3點建議。

第一，做好跨部門協調工作，盡快增加遊艇泊位，並與私人機構協商，為遊艇旅客提供可收回成本及較廉價的泊位費，幫助香港“拉客”。

目前，香港共有約12 000艘持牌遊樂船隻，但現時9間遊艇會及其他水域只能提供約4 300個泊位，遠遠未能滿足本地及外來遊艇的停泊需求。

在香港全力打造旅遊新面貌的前提下，2024年施政報告提出，在香港仔避風塘擴建部分、前南丫石礦場和紅磡站臨海用地項目推動遊艇旅遊，並會邀請私人機構就興建及營運遊艇泊位提供意向書。

鑒於有業界人士指出，增加遊艇泊位涉及多個政府部門，包括發展局、海事處、消防處、地政總署等，真是想想也頭疼。因此，本人建議政府成立專責小組，做好跨部門協調工作，以理順在過程當中可能衍生的種種行政、技術、各項海事標準要求等問題，盡快回應業界對增加泊位的訴求。

據本人的研究分析，部分歐洲國家每晚遊艇停泊費可高達800港元至2,500港元，而部分國家更會對外來遊艇徵收高昂的稅款。在此情況下，如果政府與私人機構協商，為外來遊艇旅客提供可收回成本及廉價的泊位費，特別刺激高端消費優惠，對香港整體旅遊業更蓬勃和多元化發展一定有好處。

第二，有了硬件後，便要解決軟件問題，特別是入境手續繁複的問題。目前，當內地及外國遊艇想進入香港，遊覽香港的島嶼，須向4個部門(包括海事處、入境事務處、衛生署及香港海關)辦理清關手續，而且要分別在出入境前24小時由船長親身前往中區政府碼頭辦理出入境手續。可想而知，在這個情況下，一想起這些便不想來。

本人認為，假如政府日後想大力發展遊艇旅遊，雖然出入境管制絕對有其必要性及重要性，但是否可以參考內地已廣泛應用的做法(即“定點停靠，就近聯檢”遊艇通關模式)，並建立處理出入境程

序的電子平台，以提升這類旅客的入境意欲。我們亦正在討論“港車北上”和“粵車南下”，推進粵港澳的“遊艇自由行”，其實並非天方夜譚。

最後一點是完善與遊艇旅遊相關的配套。內地的經驗告訴我們，發展遊艇旅遊時，可能會遇上多項我剛才所述的瑣碎問題，但如果我們能有更統一的機制及更便利的系統，一定可以令整個市場蓬勃發展。

主席，我謹此陳辭。

陳永光議員：多謝主席。我發言感謝和支持劉業強議員的議案，以及所有修正案。

香港擁有263個島嶼和1 180公里的海岸線，包括南丫島、長洲、西貢和東涌等具潛力的旅遊景點。海洋旅遊包括風帆、潛水、划艇、島嶼文化探索和海岸觀光等活動。澳洲大堡礁每年吸引數百萬名遊客，提供約65 000個就業職位，每年透過旅遊業為澳洲經濟貢獻64億澳元。與之相比，香港的海洋旅遊相對欠缺開發。香港擁有88種石質珊瑚，佔世界總數的10%，數量多於世界最大珊瑚礁集中地之一的加勒比海。過去本港旅遊推廣主要聚焦購物和餐飲，而很多海洋生態旅遊項目未受重視。水上運動如風帆和潛水均受本地愛好者歡迎，如果大家曾到西貢潛水或會有所體會，認為西貢的海底不比外地差，但國際遊客卻較少。《2024年訪港旅客分析報告》顯示，在英、美、加、法遊客的遊覽目的地前10位之中，有離島及沙灘；就內地及亞洲國家及地區的遊客而言，其遊覽目的地則沒有與海洋旅遊相關的景點進入前10位的名單。

鑒於海洋旅遊的潛力，我有以下建議，包括加強基礎設施建設，如在各個海岸公園和海島開展相關配套設施的改善工程，並提升相關交通配套設施。

政府亦可繼續推出針對目標遊客來源國或地區的市場推廣活動，突出香港的海岸和島嶼特色。譬如可與海島旅遊資源結合設立中醫藥養生遊覽區，因為海島有其獨特的自然資源，亦有很多具嶺

南和香港特色的中草藥，以及較寧靜的環境，適合養生旅遊，為遊客提供身心靈養生的場所。而中醫藥養生文化有其深厚的文化底蘊和整體調理觀念，可滿足現代人對健康養生的需求。將兩者相結合，可提升海島旅遊的文化內涵與吸引力，並推動中醫藥文化的傳播。同時，香港作為美食之都，可將海洋旅遊與本港海鮮美食和海產市場相結合並進行推廣，豐富商業業態，吸引高消費的過夜遊客。

在人力資源發展上，除了培訓本地社區和旅遊業者，亦可提供更高質的海洋旅遊服務，例如香港海島導賞培訓和水上安全課程，協助本地漁民發展或轉型至休閒漁業或生態旅遊業務(例如休閒魚排垂釣和中華白海豚導賞團)，促進休閒漁業的多元發展。

為減少海上旅遊活動對海洋生態的影響，可通過本地海上旅遊活動提供者，指引遊客在參加活動時需要注意的事項，以及保護海洋生態環境的重要性。政府亦需要密切監察海洋生態環境的變化。

主席，發展香港海洋旅遊不僅能帶來經濟效益，還能提高大眾的環保意識，亦能讓本地旅遊從業者和漁民認識到健康的海洋是確保持續經濟收入的關鍵。從長遠來看，這將形成集體努力，保護香港的海洋生態。

主席，我謹此陳辭。

林筱魯議員：多謝主席。首先感謝劉業強議員提出議案。香港坐擁200多個島嶼及接近1 200公里的海岸線，旅遊發展潛力巨大。

提到海島和海岸旅遊，大家可能會聯想起水清沙幼的南太平洋島國、充滿人文建築特色的地中海島嶼，又或既休閒又熱鬧的加勒比海等地。

香港海域面積較陸域大五成，當中包括日夜繽紛的維港兩岸，島礁的風光景物亦各有特色。要說吸引力，香港有已經列為聯合國教科文組織世界地質公園的景點、打醮和搶包山的文化盛事、生態和景物變化萬千的大嶼山，亦有潮漲便消失的九龍礁。要數特色，真是幾天都數不完。香港的東、南、西、北、中均各具潛力。

西貢內海一帶有不少島嶼，例如橋咀、滘西、鹽田梓，已經廣為遊客所知，加上西貢東郊野公園中的萬宜水庫、大浪西灣，以及外海的海洞，三日兩夜也玩不完。印洲塘、船灣郊野公園沿岸慶春約的7個村落、吉澳、赤洲、塔門，都是北都生態康樂旅遊圈的寶藏。米埔濕地、流浮山海鮮、白泥日落、龍鼓洲，再加上屏山文物，同樣“冇得輸”。蒲台、果洲至橫瀾，就是喜歡風高浪急、享受在南中國海釣魚樂趣的人士的好去處。大嶼南更無須多說。主題公園、全港最長的長沙沙灘、大澳棚屋、貝澳水牛，以至最受旅客歡迎的長洲、坪洲和南丫島，應有盡有。

這些板塊均有一定程度的旅遊基礎，但需要做好政策和服務的串連工作。我認為，首要工作在於策劃路線和做好配套基建。如果未能做好這兩項工作，越成功的宣傳推廣，可能只會招致更多體驗上的負評。

香港離島大小不一，而且分散，並非所有島嶼均適合開發成為旅遊景點。我們應該以區域劃分，優先開發自然資源豐富、文化特色鮮明，兼且具備一定基礎設施條件的島嶼和岸線。每個主要區域都應該有獨立的交通和配套服務樞紐，這些樞紐要有足夠的公共交通連接，亦要有足夠的腹地提供配套。

沙頭角、西貢、梅窩、竹篙灣、大澳、流浮山、赤柱均是維港以外的合適樞紐。維港內海的紅磡、北角及機場對面的東涌，就是更重要的策略性樞紐。

以“跳島遊”為例，上岸是否一定要花十年八載進行規劃設計，花數億元興建一個石屎碼頭呢？用巨型浮躉加一條浮橋，是否可以“平、靚、快”成事呢？

假如島上只有美景，而沒有地方興建設施，可否推動以較大型、可提供餐飲且附有登岸小艇甚至小潛艇的遊船，作為促進海島遊的移動基建呢？魚排和漁船亦能提供獨特的文化體驗，是否可以多加利用呢？

此外，興建無人機停機坪或物資接收站，在技術層面已經沒有難度，營運上又可以提供彈性，而且資源投放相對有限，又配合發展低空經濟的大方向，是否“一箭多鵰”呢？

其實，本港不少偏遠村落均可以成為海岸海島遊的衛星支援點。鄉郊辦在協助申請食肆和民宿牌照方面亦有成功案例，為生態旅遊發展提供了重要支持。我希望政府能夠進一步推動便於建設和營運配套設施的規範，簡化審批流程，提供政策扶持，全面釋放海岸和海島遊的旅遊潛力。

此外，我完全認同嚴剛議員的修正案，我們應該更宏觀地將視野擴展至大灣區，發展郵輪旅遊網絡，聯動周邊城市碼頭，激活區域水域和樞紐點的建設。

主席，我謹此陳辭，支持原議案及所有修正案。

林素蔚議員：多謝主席。港澳辦主任夏寶龍說過，要加強旅遊業升級，用好香港的海岸線和島嶼，發展康養旅遊、度假旅遊、文化旅遊和郵輪旅遊，政府更把生態旅遊寫入施政報告。不過，現在的落實進度如何呢？

對於推動海上旅遊、生態旅遊，我過去幾年可說是天天都提及，因為西貢作為香港的後花園，具有得天獨厚的優勢。要吸引遊客，無非幾類元素：有美景、有活動、有美食、交通方便。

先談風景，我們有聯合國教科文組織世界地質公園、有東平洲、塔門、蒲台島。東平洲更有不錯的潛水資源，近岸水域清澈見底，除擁有全港最多的石珊瑚外，亦錄得超過100種珊瑚伴生魚類、超過200種海洋無脊椎動物，是浮潛的絕佳位置。不過，政府過去並無好好宣傳，更加沒有好好管理，以致珊瑚數量有下降跡象。

西貢的島嶼旅遊同樣大有可為。以我們最常談及、最著名的鹽田梓為例，這個小島在很久以前是靠賣鹽而興旺，擁有豐富的歷史和文化底蘊。島上至今保留着充滿異國色彩的聖若瑟小堂和前人的生活痕跡，還有文物展覽中心和鹽光保育中心，專門宣揚鹽田梓的歷史和生態特色，還不時會舉辦海鹽製作工作坊。如果政府與商界合作，在鹽田梓附近興建生態度假村，設計低密度的度假屋，融入島上的自然和文化環境，將能為遊客提供遠離城市煩囂的好去處。旅客除了可以體驗鹽田梓的文化外，還可以參加工作坊，親手製作

海鹽，享受悠閒的度假時光。這樣的設計，既可以保留西貢的獨特魅力，又可以給遊客多一個深入了解香港歷史的機會。

至於交通方面，現時西貢、馬料水等均有不同碼頭，有船前往部分島嶼，但班次少、船程長、資訊不整全，遊客經常都一頭霧水，更重要的是，這些船上的廁所衛生讓人觀感不佳，有些朋友說，乘搭過一次已被嚇怕。其實，要做好相關工作並不難，如果政府投入資源，升級碼頭，再與商界合作，提升船隻的硬件，增加渡輪的頻率，甚至考慮引入電動船隻，縮短航程之餘，也能減少污染。

其實，政府和旅發局也要進行規劃，提供更多交通和配套，例如快船、網上預約系統，甚至是與本地旅遊業界合作，推出更多不同的“跳島套票”，讓本地市民和海內外旅客都可以玩得更方便，多方面配合才可以，否則，單一個“西貢海藝術節”每年用幾億元，究竟吸引了多少人流？有否評估過其經濟效益？其實，沒人能回答。

另外，政府政策方面也要政、商、民合作。西貢有不少地方有獨木舟租借服務，本來是推動生態旅遊的其中一個賣點，因為給予人親近大自然的好機會，過往也相當熱鬧。不過，過往收到不少投訴，這些服務多次被政府要求清場。其實，政府可否在這方面加以協調，以保住這些水上活動，吸引更多遊客，不要浪費？

主席，發展海上旅遊除了可以吸引旅客，更可以為香港人提供一個紓壓的窗口，周末可以與家人出海放鬆，享受大自然。希望政府和各界齊心協力，用好我們獨特的海岸線和島嶼，打造多元化的海上活動，讓市民和遊客都能夠感受到香港獨特的海洋魅力。

主席，我謹此陳辭，支持原議案和修正案。

陳沛良議員：多謝主席。主席，香港以繁華城市聞名，但其實天然旅遊資源十分豐富，擁有多個島嶼，藍綠旅遊可以說是宣傳香港另一面的重要素材，帶給旅客全新印象和體驗。內地熱門旅遊網站攜程，推薦香港25個必去的旅遊景點中，就包括西貢、大澳、大嶼山等，可見海上旅遊具有一定市場和吸引力。

除上述已發展成熟的離島，本港263個島嶼中還有不少都極具特色，但因為地理、交通等不同限制，未有好好發揮成為旅遊景點的潛力，有些更未被開發。乘着“香港無處不旅遊”的理念，我支持本港更善用海島資源，推動海上旅遊發展，釋放本港海島的獨特性、便利性及吸引力。

獨特性在於香港每個外島都有不同特色主題，例如西貢對開外島有自然保護區、海岸公園和地質公園等，果洲群島提供奇特的海岸風貌，周邊潛水區更可欣賞豐富的海洋生態。有別於其他地方，前往外島經常需要坐飛機，香港的外島基本上在市區乘船就可直達，即使是最遠的離島東平洲，也可以在馬料水碼頭乘坐大約一個半小時船程抵達，相對已經算是十分方便。不過，要推廣以上特色外島，必須進一步完善交通配套，本港不少外島的碼頭比較簡陋，亦未必有渡輪往返或班次太疏，必須提升有關設施才能方便遊覽。建議參考近年“西貢海藝術節”提供的“跳島”街渡體驗，讓旅客一日內輕鬆暢遊幾個外島，令旅客更方便。

本港263個島嶼中，更多是完全未被開發，水電供應都未必有。事實上在不同年代都分別有發展商計劃“拓荒”，開發作為休閒用途，但最終都因為種種困難而擱置。要把這些“綠水青山”化成“金山銀山”，我認為需要集合全港智慧，當局可考慮推出比賽，邀請市民大眾為這些島嶼開發構思主題並由市民評分，優秀的構思可以開放讓私人發展商參與投資建設，積極開拓未開發島嶼的價值，成為市民休閒娛樂的好去處，同時推動海上旅遊的發展。

也許港人對海景司空見慣，但其實不少地方的遊客日常較少見到海景，香港的海景及海島都極具吸引力。但我認為現時宣傳策略偏向被動，在宣傳上，我們亦要考慮接觸面，加強宣傳的吸引力。建議當局應拓展宣傳平台的範疇，讓海上旅遊更“出圈”。例如與不同地方的KOL合作，在社交平台拍攝海島遊的影片，把香港美麗的海島風光推廣出去。近期，旅發局邀請泰國及台灣人氣紅星參與拍攝的全新“香港四隅”宣傳片就是很好的案例，不同地方的民眾，可以透過他們熟悉的面孔，深度探索了解香港。

主席，我謹此陳辭，支持劉業強議員的原議案及其他議員的相關修正案。

李慧琼議員：主席，首先感謝劉業強議員提出今天的議題，讓我們再次辯論如何善用香港海島及海岸線的資源，推動海上旅遊的發展。

坦白說，作為資深議員，我們在本會已多次辯論這類議題。開發海島的旅遊資源，優化我們的海岸線，以至“無處不旅遊”，其實是本會及社會的共識。我們要問，本會也提出了很多意見，社會也有很大期望，為何我們美好的海岸線或眾多小島長期未被發展？我希望我們能以二十屆三中全會的精神，勇於突破，這樣才能創造新景象。

我認為，其中一項要處理的事情是……當然，今天副局長和局長都在席，但據我觀察和對特區政府的認識，如要推廣議員剛才提及的眾多內容，恐非單靠文體旅局便能處理。今天發展局副局長也在席，但我認為如要把海島遊做得成功，可能要考慮在高層次進行統籌。我認為可以考慮由副司長設立海島發展委員會，進行更高層次的統籌，因為我留意到，凡是涉及眾多部門，統籌並不容易。要成功發展海島遊，需要交通、碼頭改造甚至其他配套，恐怕真的要跨部門大力推行，而且還要縮短時間。說實話，我留意到劉業強議員或何俊賢議員已就這類題目多次表達意見，但政府也沒有比較實效的行動，這證明跨部門統籌方面需要再加大力度。因此，第一，希望政府考慮在頂層設計下工夫。如果大家都認為此事對香港很重要，也是彰顯香港特色的工作，在頂層設計方面是否要有配套呢？

第二，我也曾思考，這也可能是香港要研究的，就是規管與發展之間的平衡。香港十分安全，很多規管部門因為要把安全水平定得很高，所以很多旅遊項目均要安全優先。從議會辯論、從市民理解這件事而言，一定沒有錯，但從推動創新或更多元的旅遊項目而言，恐怕我們會落後於其他地方。最近我與家人去馬來西亞旅遊，馬來西亞也有很多海島，我親臨“天空之鏡”，坐船時思索為何香港做不到？當地的船隻一如西貢的街渡，駛至一個海灘，等潮水退卻，大家便下船拍照。當然，我們未必有海島退潮的天然景象，但更重要的另一點是，我們過去從未推動街渡作為旅遊的主要交通工具。我不是說非要這樣做，但大家試想一下，如果按照現在的發展模式，我們所有事情均要十分規範、十分安全，100%甚至200%安全去推進，我估計要這些旅遊項目落地，恐怕也需要很長時間。但當然我不是要大家不考慮安全，但這永遠也是個平衡問題。

我們也要思考一下，雖然我們有如此美麗的海島，但撫心自問，別說是遊客，我不知道局長去過多少個海島，連我自己也沒去過多少個。我願意乘坐街渡前往，但沒有設施，何俊賢議員可能會去過較多海島。可是，如果連普通市民也去不了，何況遊客？如果我們真的認為有關發展是重要的，便要思考如何落實，可能在觀念上、架構上都要有所突破。期望大家能一起討論，一起推動更多海島旅遊落地，亦希望發展局可以物色更多承辦商參與發展海島旅遊。

李世榮議員：多謝主席。主席，夏主任曾明確指出，香港要用好1 180公里海岸線和263個島嶼，而文體旅局公布的《香港旅遊業發展藍圖2.0》，亦提到拓展海島旅遊。因此，我首先要感謝劉業強議員提出這項議案，讓我們得以討論如何善用香港的海島和海岸線資源，從而推動海上旅遊的發展。

放眼全球，不少沿海城市已將海洋資源轉化為經濟與文化的“雙引擎”。舉例而言，意大利的五漁村每年吸引250萬人次遊客，而新加坡佔地約5平方公里的聖淘沙——大家比較熟悉——每年旅客接待量更接近2 000萬，其旅遊門票及旅遊套餐收入接近1億美元。反觀香港，儘管我自己的選區西貢坐擁世界級地質公園及保存完好的漁村文化，發展卻不慍不火。雖然政府過去推出改善碼頭計劃，令船隻更易停泊和更方便，並舉辦“西貢海藝術節”等活動吸引遊客，但在旅發局的網頁上，訪港旅客最愛的十大景點卻沒有海島。由此可見，香港的藍色寶藏似乎尚未發光。

要破解難題，香港不妨借鑒一些成功案例。我曾經到訪福建鼓浪嶼，面積僅1.8平方公里的小島，卻能成為每年接待千萬旅客的文化地標。我留意到，關鍵集中在3個字：“精”、“深”、“活”。“精”是指精在規劃，每日限客5萬人，並通過《廈門經濟特區鼓浪嶼世界文化遺產保護條例》劃分核心區和緩衝區，做好保護工作，同時守住生態底線。“深”是指深挖文化，修復45幢過百年的建築，打造“鋼琴之島”、“音樂之島”等品牌，讓島上每條街巷都有故事可說。“活”是指活化體驗，開發AR導覽、“鼓浪嶼音樂季”等新業態，讓傳統與現代共舞。鼓浪嶼的成功例子告訴我們，海洋旅遊並非僅僅是看着海景吃海鮮，而是生態、文化與創意的三重奏。

主席，聚焦香港，西貢正是我們破題的關鍵所在。西貢已經擁有世界級的地質公園、萬宜水庫的碧波、鹽田梓的百年聖堂、橋咀洲的連島沙洲等景點，每一處都堪稱“天然博物館”。因此，我提出以下建議。第一，調整海上區域的劃分。除保育區外，適當劃分一些休閒娛樂區，引入水上電單車等項目，同時開發海上觀光路線，引入玻璃底觀光船，讓遊客參觀海洋生態和在上海觀賞地質公園全貌等，相信亦能吸引不少遊客。

第二，政府除了改善碼頭，便利船隻外，亦要改善陸路交通。旅發局的資料顯示，目前訪港旅客以內地同胞居多，而現時從內地過關後前往西貢，交通耗時較長。因此，建議政府考慮開發旅遊專車，從口岸直達西貢等景點，以提升交通的便利性。此外，大家都知道，萬宜水庫東壩是一個很值得去的地方，目前前往東壩，除乘坐的士及周末行駛的小巴外，其他車輛均須申請許可證。就此，政府可否放寬上述旅遊專線，允許一定限額的私家車前往東壩？

第三，香港長期以來依賴購物和美食等吸引旅客。我認為亦可以發展民宿。事實上，我曾與西貢的持份者溝通，部分小島可以像鼓浪嶼般發展，因為已有水電接駁。就此，當局可考慮會否有機會進行可行性研究，真正打造一個世界級度假村，為香港增添一個旅遊點及新地標。

主席，我謹此陳辭，支持原議案及所有修正案。多謝。

劉智鵬議員：主席，本人發言支持劉業強議員提出的“善用香港海島和海岸線資源，推動海上旅遊發展”議案，以及其他議員的修正案。

香港是世界知名的“東方之珠”、國際大都會，一直以其繁華的城市景象、購物天堂和美食文化聞名於世。然而，在摩天大樓與霓虹光管之外，香港擁有尚未開發的瑰寶，就是豐富的海洋資源。就地理條件而言，香港三面環海，官方長期以來的論述強調，香港原本是小漁村，後來逐漸發展成為今天的國際大都會。這個論述固然值得商榷，但實際上香港的海洋資源豐富，從眾多離島到壯麗的地質海岸線等，從珍稀的海洋生物到獨特的漁村文化，都蘊含着巨大的旅遊潛力。在當今全球旅遊業日益重視可持續發展與生態體驗的趨勢下，推動海島或海上旅遊，不僅能為香港經濟注入新動能，更

能重塑城市形象，避免成為一個“石屎森林”。我們擁有很美麗的海洋，應將其打造成為國際海洋旅遊的新地標。

回顧歷史，香港的海洋旅遊資源可追溯至唐代。當時，中央政府在屯門設置了配備2 000名士兵的軍事設施，為當時蓬勃發展的中西海上絲路的中國第一港口廣州，把守珠江口的第一關。

到了15世紀，葡萄牙一支海軍和商人在大航海時代率先抵達東方，沿珠江到達廣州，最後輾轉停留在屯門。數年後，1521年爆發中葡屯門海戰，影響相當深遠。這場戰役堪稱中方和西方之間的第一場大型戰爭，值得紀念。

提到海上戰爭，大家都很熟悉，19世紀中期，英國對中國市場產生巨大野心，最後發動鴉片戰爭。第一場海戰發生在維港，當時英國企圖掠奪香港。儘管這場戰役像屯門海戰一樣，中國一度打勝仗，但好景不常，最終仍被英國佔領。

一個世紀後，日本侵略香港。在香港淪陷早期，在東江縱隊的組織下，利用香港東面海域的獨特地理條件，成功營救了近1 000位愛國人士。這可說是在當時全球抗戰中的一個奇蹟。

上述重大的歷史事件，均可發展成為豐富而引人入勝的旅遊資源。在當前香港深度遊日益火紅的情況下，香港海港歷史遊是其中一個值得大力發展的方向。

至於推動海上旅遊資源發展的其他策略，可從以下數個方向着手。第一，加大宣傳力度，以提升知名度。若不宣傳便沒有人知道，亦無法吸引旅客。香港旅發局應加大力度，不僅宣揚香港是購物、飲食和城市旅遊天堂，還應放眼我們的海洋，向外國和內地旅客展示香港海上旅遊的魅力，以及舉辦主題活動等。

第二，完善基礎設施。正如多位同事剛才提到，碼頭、各種航線和觀景台等，是否可以更加便利？

第三，發展更多旅遊產品，以滿足市場需求，例如親子套餐、海灘活動及海洋生態教育等。

第四，加強生態保育，這是相當重要的。我們的海洋很美，如不善加保護，便會失去觀賞價值。政府應制訂更嚴格的保護政策，加強對海洋生態環境的管制，從而大大提升旅客的旅遊興趣。

我認為，上述4項政策將有助推動旅遊業發展。

主席，我謹此陳辭。

尚海龍議員：主席，本人感謝和支持劉業強議員提出“善用香港海島和海岸線資源，推動海上旅遊發展”議案及其他議員的修正案，讓我們有機會得以共同探討如何將香港的1 180公里海岸線、263座島嶼及佔全港總面積超過70%的郊野公園，轉化為推動經濟、生態與文化發展的新引擎。

維港萬家燈火與海上帆影，是國際熟知的香港“標準相”，而香港兼具國際金融中心及原野山水寶庫，蜚聲中外的麥理浩徑連帶國家地質公園，也是香港的另一張“標準相”。在全球海洋旅遊市場規模突破2.6萬億美元的新時代，香港須以戰略思維重構海洋資源價值。因此，本人今天會以“三維開發、三維融合”為框架，向政府當局建議推動海上旅遊發展的策略。

第一，空間維度：挖掘潛質，精選地段，打造新熱點。

香港的海上旅遊，其實很多地點和線路，數十年來已是香港人的集體回憶，但始終局限於鯉魚門，難以為中外旅客所共享，這實在是“禾稈畝珍珠”。我建議不妨在本身已極具條件的新界東北海岸公園做起。

東平洲海岸公園是全港最年輕、最罕有的岩層，是原生態“打卡”及觀賞的“天花板”，只需要縮短每天來往需4小時的船行，增設非周末班次，建立電訊基站，並確保設施令遊客環島“捆邊”全程安全。

印洲塘海岸公園包括紅石門、三桠村、印洲、吉澳、紅樹林等，連同著名的客家百年村落荔枝窩、梅子林、烏蛟騰等，可以船行水路逐島和步行陸路探村並舉。包裝及宣傳其實具有決定性的，對於外地遊客，必須準備具足夠號召力的項目，才能引起他們來港海島旅遊的動機。

記得荔枝窩也是因港大的一次推動而聞名，獲《孤獨星球》列為亞洲最值得去的十大景點之一，馬上客似雲來。本人亦曾參與撰寫香港鄉村振興的經驗、困難與啟示，以荔枝窩作為例子，獲得聯合國大獎，成為全球鄉村減貧的最佳案例，現正在全球推廣。希望我們可以發揮這方面的優勢。

第二，科技維度：以智慧科技重塑海洋體驗。

在數字經濟時代、AI年代，海洋旅遊必須插上科技的翅膀，才能收到昇華的效果。本人列舉幾個例子。東龍島的火山岩地貌可以設計成為地質探險路徑，結合VR技術重現億萬年前的地殼運動。

另外，可以在塔門島試點智慧漁村，傳統棚屋安裝光伏玻璃，漁船配備污染監測裝置，讓古老漁村煥發現代生機。開發AI生態導賞系統識別魚類，可以推動保育知識等。

與本港有緊密聯絡的遊艇製造公司已經開發新的電動遊艇，價格相宜且環保美觀，政府不妨可以批出牌照，令環保遊艇成為新旅遊交通工具。

第三，人文維度：讓新旅遊文化浸潤城市血脈，推動行業轉型。

打造新的海島旅遊不單增添香港旅遊的魅力和擴展市場，更可以發揚歷史，傳承文化和體驗生活。榕樹坳魚排的海鮮大餐目前仍是小眾的規模，可以在增加配套設施的前提下，讓遊人真正嘗到現場海鮮。加上屯門青山灣的宋代航標遺址、西貢鹽田梓等離島開設“船說工作坊”，演示織網等非遺技藝等，都可以充分利用這些資源。

我們應該充分利用優越的山光水色和尋幽探秘的條件，讓科技與自然相得益彰，開闢香港旅遊的新領域。

主席，我謹此陳辭，支持劉業強議員的議案及其他議員的修正案。

梁文廣議員：多謝主席。香港的海島和海岸線資源是我們城市的自然瑰寶，更是推動旅遊業發展的重要引擎。作為代表九龍西的立法

會議員，我特別關注九龍西海濱的發展。這裏擁有獨特的地理優勢和豐富的文化底蘊，例如鄰近海濱的西九文化區，每日吸引不少旅客到訪，若能加以善用和規劃，必能成為香港旅遊業的新亮點，同時帶動地區經濟發展。我有一個願景，希望可以由長沙灣一直沿着海濱走到鯉魚門，而九龍海濱特別是大角咀至西九文化區中間的油麻地貨物裝卸區，其行人通道未來開通之後，距離我剛才說的願景又更進一步。

但是，目前海濱的通達性和配套設施仍有不足。舉例來說，長沙灣副食品批發市場毗鄰的海濱，現時仍未對公眾開放。我建議政府研究有條件開放此類區域，打通海濱，在市場的作業時間外，讓市民和遊客在登記身份後入內參觀。

另外，新一份財政預算案提到發展海濱經濟，包括在尖沙咀海濱等地設立輕食攤檔，亦計劃發展紅磡站南面的臨海及前碼頭用地，興建商業項目，提供零售、餐飲、娛樂等設施，我對上述各項建議非常支持。政府亦可考慮以類似模式，發展長沙灣副食品批發市場旁邊的閒置碼頭用地，定期讓地區團體舉辦市集、音樂會等活動，為九龍西海濱增添更多活力，亦可讓旅客從多角度感受香港的海濱魅力。同時，政府亦要加強海濱的整體規劃，持續優化基礎設施和配套服務，例如增設觀景台、步行徑、座椅、上落船設施等，並改善公共交通及行人路接駁，進一步提升海濱的吸引力和活力。

除了九龍西海濱，香港的海島旅遊資源亦不容忽視，當中以西貢的海島最受旅客歡迎。橋咀島、鹽田梓等海島不僅風景優美，還蘊含豐富的文化歷史資源。以鹽田梓為例，不僅保存完好的客家村落和鹽田遺址，還有深厚的天主教文化背景。我認為政府應把握這些藍色資源，開發生態文化旅遊路線，將海島串聯起來，設立一條生態文化旅遊路線，舉辦不同特色活動，讓遊客欣賞自然風光之餘，亦可進行深度遊。

我想以日本的瀨戶內海作例子，因為瀨戶內海風景優美，有很多海島，但小島因人口老化而導致人流越來越少。為了活化經濟，當地政府策劃了藝術祭，結合當地自然景色，邀請國際知名藝術家參與，例如曾擺放著名藝術家草間彌生的藝術品。今年的藝術祭更吸引了超過100萬人次前往參觀。

在香港，剛舉辦完畢的“西貢海藝術節”正是一個成功例子。主辦方在西貢各海島上擺放不同藝術品，將藝術與自然景觀結合，活動期間亦提供“跳島”街渡，讓參加者可以穿梭於不同島嶼，吸引了數以萬計的市民和遊客前往參觀，亦帶旺了西貢區的餐飲及零售業。雖然規模不及我剛才提到的日本瀨戶內海藝術祭，但亦看到類似的“跳島遊”能夠吸引到本地和國際的旅客，亦能為地區帶來實際的經濟益處。所以，我建議政府考慮將藝術節恆常化，或繼續在不同的海島舉辦特色活動，提供船票及餐飲優惠，鼓勵鄰近商戶參與海上旅遊的推廣活動，例如提供特色商品或服務，或是以海島為主題的紀念品、海鮮餐飲套餐等，形成旅遊與經濟結合的良性循環。

主席，發展海島和海濱旅遊不僅能帶動經濟增長，還能提升香港的國際形象和競爭力。政府應及早制訂長遠的發展策略，結合自然資源、文化特色和創新元素，打造獨具特色的旅遊品牌，為市民和遊客帶來更多精彩體驗。

我謹此陳辭，支持議案。

謝偉銓議員：多謝主席。主席，除了土地房屋問題外，我也一直十分關注香港的海濱、海岸、海港及海島的保育發展，以及如何善用這些資源，發揮更大效益。我曾擔任海濱事務委員會委員長達6年，參與多項海濱和近海設施的規劃和建設方案，亦先後出任立法會研究與海濱相關的政策事宜小組委員會及《2024年保護海港(修訂)條例草案》委員會的主席等。因此，非常感謝劉業強議員今天提出議案，讓議員同事可以討論相關事宜。

香港擁有長達1 180公里的海岸線及多達263個島嶼，是豐富的自然和旅遊資源，但過去並無加以善用。舉例而言，維港兩岸的海濱長廊經過多年努力，獲接通的里數已大大增加，但軟件配套卻未能全面跟上，包括餐飲設施、連接暢達性，以及與周邊設施的聯繫都不足。此外，舉辦活動的限制眾多、跨部門的協調欠佳、審批程序繁複等，都限制了市民享用美麗的維港和海濱，未能發揮更大的旅遊及經濟效益。

要進一步活化海濱，我認為必須善用市場的力量，引入更多、更具彈性的公私營合作，不只是偶爾租借給商業機構舉辦活動，而

是直接引入商業化、市場化的管理營運，借助商界的創意和商業考量，配合周邊的商業設施和經濟活動，將海濱活動辦得更有聲有色，日夜繽紛，讓市民、旅客和商戶都更受惠。

主席，香港絕對具備條件發展海上生態和島嶼旅遊。近年來，我曾到訪多個相對偏遠的海岸及島嶼，包括沙頭角、荔枝窩和附近的小島，景色十分優美，部分更具歷史和文化特色。然而，旅遊配套卻十分不足，包括廁所、指示牌和餐飲，尤其是設備較為完備的住宿設施非常稀少，使得旅客難以進行長時間而舒適的深度遊，令當地居民和商戶的經濟效益大打折扣，並不像海外某些海岸和島嶼景點般，形成群聚及規模效應。

政府現時面對財赤，難以為有關偏遠海岸及島嶼加建大量設施，但是否可以借助市場力量？若要做出成效，政府的相關要求及條款便應多加考慮市場情況，為商界拆牆鬆綁，提供利便。舉例而言，我早於10年前已提出關注的石澳石礦場和前南丫石礦場用地，至今仍然未獲善用，主要原因之一是政府的規條綁得太死，忽略市場情況。

另一例子是大嶼山南部的美麗海岸線和海灘，可以媲美很多世界知名的海岸景點。然而，自從政府定出“北發展、南保育”的口號後，似乎南大嶼就不作任何發展，旅客想找一間設備較為齊全的酒店也找不到，交通亦不便。有人擔心遊客過多會破壞自然環境，但其實外國和內地很多景點都深受歡迎，只要有效管理就不會出現問題。希望政府可以與時並進，革新思維，更好地善用香港的自然資源，產生更大效益。

主席，我謹此陳辭，支持原議案及所有修正案。

陳穎欣議員：多謝主席。本人發言支持劉業強議員有關“善用香港海島和海岸線資源，推動海上旅遊發展”的議案和一眾修正案。

工聯會早前擬備了一份研究報告，有關18區的旅遊和一些主題的特色旅遊，我們的代表郭偉強議員已將有關研究結果加入修正案，所以懇請大家支持郭偉強議員的修正案。

其實我們有分工，我會主力談談遊艇旅遊的停泊問題和行業的人才培訓這兩方面。

我之前在施政報告的致謝議案辯論時提到，遊艇泊位不足和手續繁複，窒礙“遊艇自由行”。關於泊位，2024年施政報告提到，會在香港仔避風塘擴建部分、前南丫石礦場和紅磡站臨海用地項目推動遊艇旅遊。最新一份財政預算案更聚焦提及紅磡站南面用地，但要待今年年中才會公布具體方案。

維港兩岸的海岸線固然是香港的賣點，但香港還有許多賣點，並非只有“一招鮮”。政府早於2018年發布的《大嶼山康樂及旅遊發展策略——可行性研究》指出，香港的其他海岸(例如大嶼山欣澳)均被認為是適合吸引遊艇的優質地點。

發展局之前亦曾進行前期研究，但相比起“研究再研究”，為何我們不即時行動？我去年曾提出口頭質詢，詢問羅淑佩局長，希望局方不要浪費之前的研究。猶記得，當時是羅淑佩局長首次來到立法會答覆口頭質詢，她亦有提及可以開放研究，我希望這方面可以有更多具體落實的安排。

為何欣澳是合適的地方？因為遊艇停泊設施在航線與多元化方面有協同作用，小至香港，欣澳對上有位於屯門黃金海岸的遊艇會，而附近也有機管局正在規劃的機場城市品牌SKYTOPIA，預計會增加大約600個遊艇泊位；大至整個灣區的協同，近年在深圳、廣州、南沙、東莞都有一些優質的遊艇俱樂部。我們可以形成灣區城市協作和更大的規模效應，共建灣區遊艇產業和遊艇旅遊的路線。我看到這一點在嚴剛議員的修正案也有特別強調。

因此，我認為欣澳是一個好選擇。我促請政府多管齊下，提供遊艇泊位，不要只着眼於紅磡的位置，因為除了維港景色，還有很多選擇，可以讓跨境遊艇欣賞其他海岸線，包括藍巴勒海峽。

國際遊艇工業協會的數據顯示，遊艇經濟每年為全球經濟貢獻超過500億美元，可見這個產業有相當大的潛力。高增值人士習慣利用遊艇穿梭各地，用作交通工具，所以不再是一種休閒消遣的項目。遊艇到來，人自然也會隨之而至，那就可以進行跨境投資，例如開設家族辦公室和進行其他消費活動。

鄰近的新加坡甚至泰國已有政策力推遊艇產業發展，廣東去年亦公布了廣東省推動遊艇產業高質量發展行動方案，將水上運動與產業結合。香港在這方面都要急起直追。

遊艇來港要進行維修管理，可以為我們提供新的就業崗位，但這方面的行業人才又是否足夠？我從工聯會屬下的香港海員工會和海港工會了解到，本地船隻(例如輪船)的相關人員投考海事處的考試可獲津貼。然而，運輸及物流局的海運及空運人才培訓基金卻十分特別，並不包括遊艇，例如一級、二級遊艇牌。雖然今天沒有運輸及物流局的代表，只有文體旅局和發展局的代表，但我相信都會將意見帶回去，令政府可以有全盤的部署，了解本地從業員的情況，完善專業和技術人才庫，支持遊艇產業的長遠發展。只要有清晰的政策立場，歡迎遊艇經濟產業來港發展，市場自然會懂得“走位”，私人機構和遊艇會亦會謀劃，但政府也要加以引導和設有鼓勵政策。

主席，我謹此陳辭，希望香港可以成功打造成為國際遊艇城市。希望大家能夠支持我們的修正案。(計時器響起)

主席：陳穎欣議員，請停止發言。

陸瀚民議員，請發言。

陸瀚民議員：主席，感謝劉業強議員就“善用香港海島和海岸線資源，推動海上旅遊發展”動議的議員議案，亦感謝其他議員提出的修正案。

因應夏寶龍主任去年5月提出“香港要樹立‘香港無處不旅遊’理念”，充分發掘旅遊資源，本人隨即於去年6月在本會動議關於“落實‘香港無處不旅遊’理念”的議員議案，重點在於“落實”。及後在去年11月，夏主任再提出香港要加快旅遊業態升級，用好香港海岸線和島嶼。

我相信提及香港的海岸線，世界上的旅客一定會想起舉世聞名的維港兩岸海岸線。我曾在10多年前參與一個推動優化尖東海岸的

項目，當中包括引入類似新加坡濱海區等的近岸餐飲，可惜由於當年社會環境等複雜原因而未能成事。

不過，我們看到特區政府近年積極將10多年前“斷榦禾蟲”的維港兩岸陸續打通，譬如月前啟用的北角東岸板道就是落實“無處不旅遊”的其中亮點。不過，打通海濱只是第一步，在海岸線上從事甚麼活動，將人氣變為財氣才是“主菜”。今年財政預算案建議把紅磡站南打造成新海濱地標，並設立遊艇會，就是善用維港海岸線的舉措。

除此之外，我認為“體育+旅遊”的策略，亦可貫穿“用好維港海岸線和特色島嶼”的活動。我想說明如何運用跑步這項活動來吸引旅客。中國馬拉松官網的數據顯示，2024年全國共有約656萬人次參與跑步賽事，可見市場之大。要用好跑步來貫穿海岸與島嶼，在此我可以分享兩個點子。

在維港兩岸設置一些戶外緩跑地標，可算是本小利大的微景點。簡單而言，有時候，我和太太下班後相約緩跑，由中環摩天輪起步，至炮台山東岸折返，路程約8公里，沿途有不少跑手輕鬆跑步或訓練跑步。對於熱愛運動的青年客群，或注重健康的工商界來港公幹的“MICE客”，緩跑確實可以帶來優質的海岸體驗。因此，我建議設立一個戶外緩跑地標，在海旁擺放更多建議的跑步路線地圖、方向指示牌、公里計算牌、“打卡位”等，再加上宣傳，以及在附近商務酒店的房間附上一張建議的跑步路線單張，已經能善用由西環中山公園打通至北角板道約8公里的海岸線，再打造成“到香港，一定要跑維港”的地標式緩跑海岸路線。

(代理主席李慧琼議員代為主持會議)

第二，如能以跑步用好特色島嶼就更好。幾天前，旅發局推出“香港四隅”宣傳片，當中特別介紹獲旅發局支持、在大嶼山舉行的“飛越大嶼by UTMB”，以及在西貢半島起步的“香港100——亞洲頂級越野賽”。賽事吸引數千名海外及本地跑手參與，我亦有參與其中，因此我知道參與賽事的旅客，通常屬過夜旅客。再者，跑手通常的習慣是在完成賽事後品嚐美食和四處遊覽。譬如“飛越大嶼”賽

事舉行的數天，確實“迫爆”梅窩一帶的酒店、食肆和旅舍。其實，除了大型賽事外，在大嶼山、西貢半島海岸等地舉行的越野跑賽事每月有幾場，我們實在應該發掘現成的旅遊資源和活動，重新包裝並宣傳香港的“島嶼郊野+跑步旅遊”，這樣必定可以帶來更多旅客。

過去，香港有“美食天堂”和“購物天堂”的美譽。未來，我願意與特區政府、跑界、旅遊業界及鄉郊島嶼的持份者一起攜手，推動香港成為世界級的“跑步天堂”，建構香港的跑步經濟。

代理主席，我謹此陳辭。

容海恩議員：代理主席，我發言支持劉業強議員提出的“善用香港海島和海岸線資源，推動海上旅遊發展”議案。

香港擁有得天獨厚的自然條件，有1 180公里海岸線及263個島嶼，這些均是香港的寶貴財富，加上香港作為國家重要天然深水海港的獨特優勢，為海上旅遊發展奠定了堅實基礎。

在全球旅遊市場競爭日益激烈的背景下，開拓新的旅遊增長點實屬必需，而海上旅遊正正是極具潛力的領域，可以帶給旅客全新的旅遊體驗，還可以帶動相關產業及協同發展，創造更多就業機會，促進香港經濟的多元化。

從生態旅遊角度來看，香港的眾多島嶼各有不同的生態資源。大嶼山、南丫島、東平洲擁有獨特地質景觀，全是開展生態旅遊的好地方；香港地質公園更是地質奇觀匯聚之地，當中西貢火山岩園區的六角柱狀火山岩，以及新界東北沉積岩園區記錄的地質演變，均極具價值。因此，我們可以開發更多生態導遊或導覽航線，讓旅客在欣賞美景的同時，可以了解生態的多樣化，增強環保意識，這不但有利於生態保護，還可以提升香港旅遊的品質及內涵。

在海上活動方面，香港的海域也為潛水愛好者提供了優良條件。目前，香港已有部分專業潛水機構提供潛水訓練、裝備租賃或潛水行程安排等，但整體規模較小，而且分散，所以希望政府及業界攜手合作，打造潛水旅遊市場，加強潛水區域的宣傳，做好生態保護及安全管理。我知道，現在有不少人會在假日參與獨木舟、風帆等

活動，我希望政府開拓這方面的市場，與業界多作聯繫，舉辦更多比賽及活動。剛於2月舉行的“香港帆船賽週”正是一個好例子，這項賽事吸引了12個國家及地區共317位帆手參加，利用香港曲折多變的海岸線、溫暖的氣候及完善的岸上設施，提供多個世界級賽區，包括淺水灣、赤柱、大潭、深水灣、螺洲，進行競賽。由於旅客十分嚮往這種沉浸式旅遊體驗，所以我建議政府利用香港珍貴獨特的海島海岸資源，設計以生態旅遊及遊艇旅遊為主軸的旅遊產品，有策略地串連帆船觀賽活動，以協同效應延長盛事經濟的效益。

至於島嶼旅遊，剛才已有提及，但我認為，普遍而言，海島遊的配置及資訊現時十分缺乏，航班亦只集中於假日，嚴重制約旅客出行，所以我呼籲公私營合作，共同優化海島旅遊方案。舉例來說，旅遊業界可與船公司合作，增加平日的航班頻次，同時利用互聯網平台提供一站式海島旅遊信息服務，包括航班查詢、酒店預訂、景點介紹等。政府在推動海上旅遊發展方面，亦有引領作用，希望政府能夠結合《香港旅遊業發展藍圖2.0》中提及的“人工智能行程規劃”，利用大數據分析旅客的需要，精準制訂旅遊發展策略，提供更多有關海灣或海港旅遊的資訊，加大資源投入，加強與旅遊業界的溝通及合作。

在遊艇旅遊及度假旅遊方面，香港擁有優良的港口及海域條件，具備發展高端旅遊的潛力。因此，希望我們可以建設更多專業的遊艇碼頭，提供完善的遊艇租賃及維修等服務，同時在島嶼上建設度假酒店、露營營地等設施，滿足不同旅客的需要，將海島連接起來，打造“跳島遊”路線，形成旅遊集群效應，帶動海島遊的新熱潮。

代理主席，我謹此陳辭，支持議案及所有修正案。

鄭泳舜議員：多謝代理主席。代理主席，感謝劉業強議員今天提出“善用香港海島和海岸線資源，推動海上旅遊發展”的議案，讓大家可聚焦討論如何善用1 180公里的海岸線和263個島嶼的海島海洋資源，更好地推動旅遊發展。

香港的確有很多好山好水的天然資源、許多美麗島嶼、有山有水的山徑、維港兩岸的海濱長廊和古老漁村，也有歷史建築、古蹟

等不同元素。從發展旅遊的角度來看，我們可以創造很多不同可能性，目標是將香港打造成為海上旅遊城市，吸引更多遊客訪港。

去年施政報告已提出要用好維港、島嶼等資源，開拓生態旅遊，藍色旅遊、跳島旅遊等。文體旅局早前發表了《香港旅遊業發展藍圖2.0》，詳細講解未來發展綠色旅遊的策略方向。香港人越來越喜歡休閒旅遊，如要推動藍色旅遊及推出產品，應該要更快更好。

全球旅客在疫情之後，不少旅遊習慣都有所改變，許多旅客不再只愛購物和參觀景點，反而喜歡特別體驗，例如觀賞比賽、行山、出海等，所以尚有很大空間。我最近特別關心西貢一帶的山嶺，譬如麥理浩徑和東壩破邊洲的山徑，正是好例子，既有美麗的海景，遊人亦可欣賞1億4 000萬年的六角柱火山岩，而且地點很好。我知道局長亦曾經到訪，大家一同推廣。

不過，有一點需要關注，那就是交通。我昨天提出了一項書面質詢，當中提及“黑的”問題，希望局長留意。有日本遊客告訴我，他的體驗與多年前來港截然不同，因為受到“黑的”影響。是否有空間推動綠色運輸系統，方便大眾？

有人會說，不能只來旅遊，可能也要想想如何刺激消費，對此我表示認同。以麥理浩徑為例，我覺得它應該更好地與西貢結合。西貢有優美的海岸線，剛才談及的海岸景點都是由西貢出發。如何鼓勵遊人到訪麥理浩徑後，前往西貢品嚐海鮮和遊覽呢？相信有很多空間。雖然旅發局剛剛拍攝了一段宣傳片，但單靠這段影片向海外宣傳並不足夠。我知道李世榮議員正在與西貢的許多商戶商量結連合作，並不限於早前的“西貢海藝術節”。若再進深合作，相信成效會更好。

第二方面，是關於水上的士。我申報我是西九文化區管理局董事局成員。西九文化區的碼頭即將開放，我覺得有很大空間。如何能令高端客群坐完遊艇後，前往M+欣賞畢加索展覽？我覺得這些都是日後可以思考的。我知道西九最近與七人欖球賽也有合作，日後可否讓欖球賽事的觀眾在賽後前往西九欣賞“藝術三月”等展覽呢？我覺得這個結連日後也有很大空間。

總括而言，我覺得島嶼遊和海岸線等資源有很大空間可以一直發展，亦相信局長一定會有魄力處理此事。

我支持這項議案，亦支持劉業強議員的議案和其他議員的修正案。

多謝代理主席。

洪雯議員：多謝代理主席。香港多面環海，我們1 100平方公里的土地，島嶼佔了三分之一，延展出1 180公里的海岸線。我看到有數據指，香港海域的石珊瑚和軟珊瑚的種類，比整個加勒比海還要多。這些是香港發展海上旅遊，推動旅遊業轉型升級的優質資源。

遊艇旅遊是海上旅遊的重要方面。外地遊艇停泊在香港每次大約兩三個月，船員和旅客上岸觀光、消費、住酒店，加上遊艇入油、維修、保養，帶來不少收入。特首在去年的施政報告提出，推動遊艇旅遊的發展，另一個方向是海岸的生態遊，結合水上的活動、文化、教育、健康等元素，提供獨特的海岸生態體驗，吸引不同遊客參與。

但是，香港要發展遊艇旅遊或海岸生態遊，現時有不少難點和痛點。譬如，西貢的海岸旅遊資源豐富，但交通不便，大部分人只能去到西貢碼頭的集散地，難以深入腹地，欣賞香港地質公園的美景。

早前，一位有心推動海岸旅遊的市民找我面談，他在西貢有大量土地，已經找到投資人，也有一些很有創意的發展思路。他想在西貢海岸申請興建一個公眾碼頭，從內地拖一艘躉船過來泊岸，在躉船上建設遊客中心，不會觸碰到海床。但問題來了，這個計劃要向政府申請開放海灘的管理權，讓他停泊躉船和營運，還有發展周邊的配套產業，但完全不知道應該跟哪個政府部門對接。

作為旅遊項目，對口單位應該是文體旅局，但是陸地的批租要找地政署，躉船的泊位要找海事處，地質公園涉及到漁護署，海岸發展要找規劃署、環保署。粗略地計一計，涉及6個部門，而背後的程序和協調工作不敢想象。可見，即使民間有心人想拿出資源來推

動海岸旅遊的發展，都要經過重重關卡。成事的時間保守估計以10年作單位，讓人卻步。

發展海岸旅遊，碼頭是遊客上落的基礎設施。但我們的碼頭資源、設施遠遠不足，譬如大嶼山發展諮詢委員會在2016年建議興建3個碼頭，至今10年，一個都未動工。另外，土木工程署在2017年提出改善碼頭計劃，至今23個碼頭完成了2個，11個在建造中，10個仍然在設計階段。我明白，建一個碼頭，需要“三通一平”，還有後續的遊客設施、廢物處理等配套，不是容易的事。但我們需要提速、提效。

我有數個建議。

第一，壓縮程序，同步推行。發展局去年就推動遊艇旅遊回覆議員質詢時，提到增加遊艇的泊位，需要做土地用途研究，考慮岸上環境和水體情況，再做行市場意向調查，還有做土地規劃和登岸及岸上的配套硬件。這些程序如果不能節省，是否可以在時間上進行壓縮，或者同步進行？

第二，成立跨部門的專案小組。剛才我引用的案例，興建一個公眾碼頭，涉及6個部門的大量協調工作。建議政府成立一個跨部門小組，就遊艇旅遊的各種申請，作出聯合的決策，加快審批。

第三，研究公私營的合作。海上旅遊設施，譬如碼頭、泊位和周邊的配套，投資非常大，回報期長。事實上，市場上有不少力量有興趣參與海上旅遊的發展。政府應該着手研究，如何吸收和協助私人資本的參與，或者公私營合作共同開發。

總體來說，香港發展海上旅遊大有可為。我們需要繼續物色和規劃新的碼頭設施，加快建設，讓香港的海岸資源可以發揮更大的價值。

我謹此陳辭，支持原議案和修正案。

吳傑莊議員：多謝代理主席。香港擁有綿長優美的海岸線、星羅棋布的島嶼，海水蔚藍清澈，天然旅遊資源非常豐富，有利開發包括

島嶼旅遊、遊艇旅遊等海上旅遊和水上盛事活動，不僅增添香港旅遊業的吸引力和競爭力，也能推動相關產業及經濟活動發展。

首先，香港的離島有着優美的自然風光，可進行水上活動和島上旅遊，更有不少鄉村風貌、多個古物古蹟及其他傳統節慶活動，部分位於新界東北部及西貢的島嶼已列入香港聯合國教科文組織世界地質公園，離島有豐富多彩的非物質文化遺產，例如大澳端午龍舟遊涌、長洲太平清醮等，對外地遊客十分吸引，極具潛力發展島嶼旅遊。

我認為，可以更好利用這些特色，開發更多相關旅遊行程及產品，大力發展及推廣香港獨有的海島旅遊文化，吸引旅客探索香港離島的風光與文化。

不過，由於包括部分離島區域的碼頭、道路及流動通訊等基礎設施較為落後甚或老化，酒店住宿設施不足，窒礙了離島旅遊的發展。政府應該作出改善和提升，包括增建或重建公共碼頭，優化離島對外海上交通，方便旅客。另亦可發展水上活動、康樂設施甚至旅遊項目(如度假酒店)等多功能用途。同時，政府亦應積極透過不同途徑宣傳海島旅遊，向遊客介紹香港島嶼的特色，長遠塑造一個香港特色的離島旅遊度假圈。

另外，配合海上旅遊和島嶼旅遊，我亦建議在離島或大嶼山興建賽車場或水上活動設施，定期舉辦大型國際盛事，藉此吸引旅客，增加海島旅遊的吸引力，也可一併結合發展體育產業。我們應該建立漁排文化和餐飲旅遊，拆牆鬆綁，發揮聯乘效應，大幅提升香港的經濟動力。

除了香港範圍外，我們亦應放眼世界，把握粵港澳大灣區新發展格局帶來的機遇，加強與大灣區城市合作打造高端旅遊休閒項目。舉例來說，香港擁有豐富的遊艇項目管理經驗，而大灣區有獨特的地理條件，可進一步推動香港與內地城市合作打造優質遊艇航行的旅遊項目，並且推動“遊艇自由行”的落實，帶動三地在遊艇製造、海上旅遊、維修等領域的發展。

大灣區近年積極推動“遊艇自由行”，參與城市通過“定點停靠，就近聯檢”的新型口岸管理模式，為駕駛或乘搭遊艇的旅客提供出

入境便利；新加坡早前亦公布“定點停靠，就近聯檢”的遊艇通關模式。我建議香港政府可以進一步完善遊艇泊位及過境等配套設施以搶遊客，吸引更多高端、高消費的遊艇旅客來港；同時也能帶旺周邊不同海岸城市的短途旅行，促進跨境“一程多站”的蓬勃發展。

總括來說，“無處不旅遊”已經成為香港人的共識，香港有絕佳條件發展海上旅遊。我支持劉業強議員的議案，亦支持其他議員的修正案，促請政府善用香港海島和海岸線資源，推動海上旅遊發展，長遠成為國際城市旅遊樞紐。

多謝代理主席，我謹此陳辭。

代理主席：請各位議員察悉，根據《內務守則》所載的議案辯論時限，此項辯論最遲於今天下午2時02分結束。我會在下午1時27分左右，請議案動議人就修正案發言，然後便會處理議案辯論餘下的程序。

陸頌雄議員，請發言。

陸頌雄議員：代理主席，我發言支持郭偉強議員提出的修正案，以及原議案的所有內容。

大家都知道，香港擁有非常豐富的海岸資源，應該如何利用這些資源呢？其實，夏寶龍主任提出的“無處不旅遊”概念，似乎正是今天議會的共識。過去，有人將保育與經濟效益對立來看，但如今在議會中已不成阻力，大多數市民認為保育與經濟發展可以並存，關鍵在於政府如何做好相關規劃和管理。

代理主席，我經常在想，香港開埠前是一個漁村，至今香港仍有3 000多艘漁船，提供本地約三成的海鮮需求，甚至旅發局的標誌也是一艘漁船，為何香港卻連一個漁人碼頭概念的景區也沒有呢？

早前，我們工聯會屯門地區團隊委託義務顧問公司進行了一項大型研究，並有近100頁的建議書，提出屯門青山灣發展漁人碼頭的概念。屯門的海岸以青山灣為中心，東岸有5個相連的泳灘，分別

是青山灣泳灘、加多利灣泳灘、新咖啡灣泳灘、舊咖啡灣泳灘及黃金泳灘；西面則有蝴蝶灣和龍鼓灘。這些優美的沙灘，加上北大嶼海岸公園、沙洲及龍鼓洲海岸公園，以及青山灣無敵的日落美景，實在相當吸引。此外，屯門青山灣亦是漁民朋友重要的作業及聚集地，更有著名的三聖邨海鮮市場。因此，屯門區極具潛力發展海岸和海島經濟，加上雙橋頭經濟的區域優勢，能夠吸引遊客前來屯門遊覽，大有可為。

如何深化香港漁業、水上活動與餐飲文化的融合呢？我相信，一直以來，青山灣一帶居民都受到屯門公眾貨物裝卸區（“裝卸區”）的噪音和光污染影響，而裝卸區亦與該區的規劃及發展格格不入。隨着屯門繞道跨越青山灣段隧道的建設，工程想必影響裝卸區的運作。我們建議，藉此契機，盡快搬遷裝卸區，在現時內河碼頭一帶或未來屯門西發展規劃中重置裝卸區，並利用現時裝卸區的位置作為興建青山灣漁人碼頭的地點。這個選址可以增加一些配套（例如海鮮市場、餐飲、零售、觀光景點、水上活動及傳統漁民文化推廣活動），輔以當地的歷史背景（例如屯門海戰的歷史場景），並美化避風塘的防波堤，將整個青山灣有機結合起來。此外，亦可開設類似當年太白海鮮舫的地標式特色食肆，打造一個西從蝴蝶灣經過青山灣區、三聖墟及三聖邨海鮮市場的海旁棧道，連接屯門東岸五灘至黃金海岸，形成大型活力休閒區。我們亦建議進一步完善和升級現時避風塘的硬件設施，完善規劃避風塘的碇泊管理，強化屯門整個海岸與鄰近社區的連接，同時美化屯門河沿岸，改善當地的生態環境。

其實，要落實這些好意見，包括今天諸位提出的好點子，政府要有主動作為的精神，透過城市規劃和靈活的土地應用，拆牆鬆綁，引導市場力量，並在過程中同步美化當地環境和生態。我希望香港在不久的將來能有一個具代表性的漁人碼頭景區，發揚香港的傳統漁業文化。

多謝代理主席。

陳健波議員：多謝代理主席。去年的旅客流量已經恢復疫前水平，無論是內地還是外國旅客均錄得升幅，但訪港旅客的旅遊和消費習慣改變，來港購物的旅客減少，更多旅客追求購物以外的旅遊體驗。

善用香港珍貴而獨特的海島和海岸資源發展深度文化遊，對旅客而言，具亮點和吸引力。多謝劉業強議員提出今天的議案和其他議員的修正案，讓我們可以探討發展海島旅遊的方向。

要推動海上旅遊，最重要的是重塑海島旅遊的價值，建立每個島嶼各有特色和故事的定位。香港擁有200多個離島，當中不少島嶼擁有獨一無二的文化和歷史悠久的背景，例如長洲太平清醮、南丫島漁村文化，以及大澳傳統棚屋。這些較大的島嶼已適度發展，至於一些相對細小的島嶼，我們可以精選10至20個，進行重點包裝和發展，根據每個島嶼的背景和歷史打造獨特的故事，透過文化賦能將體驗升級，令旅客在遊覽過程中，可以有更深刻的文化體驗。

此外，現有景點亦可結合本地非遺文化，將在地文化轉化為旅遊產品，旅客才會為獨特的體驗付費。舉例來說，推出大澳製鹽工作坊和棚屋晚餐的深度體驗，由認證導師介紹曬鹽技術，再以傳統方式烹調海味和乾貨，令旅客可以在傳統棚屋品嚐自己親手炮製的鹹香滋味，或推出大澳蝦醬製作認證課程，將傳統手工藝轉化為獨特體驗。此外，各個島嶼都需要發掘各自不同的特色和旅遊潛力，推動社區共創項目，例如邀請大澳棚屋居民、漁民和文創團隊合作，將傳統編織漁網技術轉化為藝術品，增強文化傳承和旅遊吸引力。以台中彩虹眷村為例，也是以色彩繽紛的塗鴉活化舊村落，成功吸引世界各地旅客“打卡”。旅客在離島漫步時，既可以欣賞自然風光，又可以感受當地文化氣息，令他們願意在離島留得更久、體驗更多，亦可以吸引文化深度體驗的客群，定期因不同的課程和節慶而再次重遊。

廈門鼓浪嶼一直以來都是熱門的旅遊城市，當地多年來都流行“集章打卡遊”，遊客會走遍島嶼的每個角落，將景點或特色小店的印章蓋在蓋章本上，形成自己的專屬回憶。香港小島眾多，亦可借鏡鼓浪嶼的經驗，設計“香港離島集章挑戰”，讓遊客遊遍每個重點島嶼，收集例如長洲平安包和大嶼山天壇大佛等特色印章，增加“跳島遊”的趣味性。

政府要發展海島旅遊，首要是提升基礎設施，改善離島海上交通，便利旅客到訪。同時，協助商業機構在離島發展各式各樣的旅遊設施，善用科技，推動智慧旅遊，優化網站預訂系統。通過政策鬆綁、社區參與合作，結合生態保育及文化創新，開發更多特色主

題旅遊深度行程，為旅客提供嶄新和多元的旅遊體驗，真正發揮香港海島旅遊的魅力。

多謝代理主席。

梁美芬議員：代理主席，我發言支持劉業強議員的議案。

代理主席可能亦注意到，發展一個延綿不絕的綠化海濱，是本人的團隊西九新動力“出世”時希望爭取的夢想。這個夢想自我2008年加入立法會以來，歷經數任特首，終於一步一步實現。今天，我希望集中討論兩個地區的情況，與大家分享當這個夢想實現時，我們需要注意的事項，以及政府可以如何協助。第一個是西九文化區，第二個則是啟德。

我記得在2008年，我們向當時的林鄭月娥局長提交一份圖則，希望以先易後難的方式，提供一個具暢達性的海濱，讓市民可以徒步由九龍東前往九龍西，全程環島。我們當時遇到少許困難，就是尖沙咀與青洲英坭廠之間的地段屬私人產業擁有，無法打通。另外，在活化紅磡碼頭的過程中，有3 000名市民努力保護，希望保留渡輪服務。由此可見，當中涉及多項政策。

代理主席，在參與的過程中，我確實體會到，由副司長帶領並不足夠，必須由司長引領。舉例來說，幾經辛苦，2011年紅磡海濱終於開通，讓公眾好好享受，但市民卻發現海水散發臭味，越接近海濱，越覺得難以忍受。有見及此，我與水質專家開展了“碧海行動”，定期監測海水臭味。我們發現，要改善紅磡海濱的海水臭味問題，連帶需要處理油麻地避風塘、長沙灣、深水埗等地區。我們甚至邀請歷屆特首親自體驗海水臭味，同時感受海濱的好處。

我亦發現，單單處理海水問題，已牽涉海事處、發展局、運輸及房屋局，以及經貿處等，涉及眾多範疇。如果海水臭味問題與污水渠接駁錯誤有關，更會牽涉民政局。事實上，單靠一個政策局是無法解決問題的。我記得環境局相當積極，但卻無法牽頭處理。我認為，針對這類問題，必須下定決心，確實要由司長親自帶領跨局處理。其實，海水臭味問題最終經過跨局處理才能改善。當時是梁振英年代，他buy我們的建議，主張親水文化。

自2014年起，我們提出在海濱引入更多商業元素，曾淵滄教授尤其賣力，撰寫了多份規劃書。即使有海濱，缺乏商界參與亦不能成事，官商民必須合作，才能發展出景色優美的海濱。引入商業元素方面，經過10年的爭取，“財爺”終於在今年財政預算案中提出，紅磡和尖沙咀的臨海地段可加入一些商業元素。

就這方面，我必須提出兩點。第一，我非常歡迎在上述地段設立遊艇會，亦相信其受歡迎程度甚至會超越其他地段的遊艇會，因為位置方便。如要發展沿海旅遊，暢達性是不可或缺的。舉例來說，西九文化區的暢達性問題阻礙了許多活動及市民使用，啟德同樣面對暢達性問題，特別是九龍城區議會當時對於專營的營運商有很大意見。

目前，政府似乎正在重新招標，但政府合約往往長達10年，海外郵輪碼頭營運商卻未必知道香港寸金尺土，現時郵輪碼頭的很多店鋪已經倒閉。至於我一直提到的“夢想”，希望政府能夠做好現有設施的營運。首先，關於專營權的合約，我們經常要求政府更仔細檢視條款，確保能夠利用有關地段妥善發展香港的旅遊事業。就此而言，郵輪碼頭和遊艇會同樣非常重要。

代理主席，我謹此陳辭。

邵家輝議員：謝謝代理主席。旅遊業是香港四大傳統產業支柱之一，帶動零售、飲食等各行各業的許多生意，所以思考如何推動旅遊、吸引旅客，是我們的重要任務。

事實上，世界各地多年來都希望藉不同景點吸引旅客。我相信發展海洋經濟及島嶼旅遊是很值得參考的方向。正如夏寶龍主任所說，香港要“無處不旅遊”。

我自小常去不同的離島，包括長洲、大嶼山等。乘船時，總會看到很多島嶼甚麼都沒有，當時我不明所以，心想為何不能上去呢？事實上，這些島嶼都是良好資源。長大後，我到其他亞洲地方旅行，例如泰國、菲律賓等，當地的一直都主要以海上活動作招徠，這更令我們反思，香港本身一向都有陽光海灘，為何我們要跑到那麼遠，卻不發揮這一點呢？

因此，自2003年開始，我在立法會的辯論中多次提及希望發展島嶼旅遊，而自由黨每次與財政司和特首會面，討論施政報告及財政預算案時，都會重申這項建議。來到現在這一刻，我們不應再討論應否去做，而是何時去做，我們在立法會已經討論了超過兩年。羅局長一直獲讚許做事迅速，她現在於文體旅局面對很大挑戰，我知道她有很多事情需要兼顧，但也希望她能夠幫忙，安排多些同事特別處理這個環節。

此外，發展局的副局長也需要幫忙，因為文體旅局構思時，需要了解島嶼位置、大小、水流等情況。我相信發展局轄下的地政總署一定會掌握相關資料，署方必須配合，把這些資訊提供予文體旅局。

至於船隻日後的路線，我相信會牽涉運物局。船上活動會否影響船隻日常航行等事宜，需要大家考慮。

至於水電應用，在島上可利用太陽能發電，食水則需要想想辦法，是運往島上，還是放置一個大型容器貯水？污水處理方面，則要與環生局好好聯繫。

至於如何興建島上的設施呢？現在一來財政緊絀，二來私人參與的發展永遠進度較快。因此，只要做好前期準備工夫，說明哪些島嶼可以發展和相關條款，政府只需要把方案拋出來，讓市場來告訴我們如何進行。當然，亦需說明未來的稅收如何交給政府，這點也很重要，大家需要思考。

我樂見政府已在旅遊發展藍圖納入這項發展，但時間不等人，希望大家能夠加快進度。正如習近平主席所說，“綠水青山就是金山銀山”，所以我們在發展島嶼的同時，也要注意保育，否則稍後又會有人指稱危及海馬，令發展告吹。因此，在環保方面，政府要想清楚如何擴建設施，包括碼頭。

最近，我們聽到，機管局計劃興建遊艇碼頭，讓遊艇在機場停泊。我相信這會吸引很多遊艇前來香港，而相關旅客亦是高消費群體。日後，這些遊艇在機場附近停泊後，乘客還可遊覽香港的不同地方。在發展島嶼時，這些因素亦須一併考慮。此外，遊艇是否有機會駛到本港各個知名海鮮市場？乘客可趁機上岸用餐，光顧當地

商店，形成一整套的活動。這是關乎海洋生態的經濟產業，希望政府在構思過程中能夠向不同部門及持份者多作諮詢。

謝謝代理主席。

李鎮強議員：多謝代理主席。旅遊業是香港的主要經濟支柱之一，政府在開發新旅遊景點方面，應加大甚至大幅提升力度，因為香港旅遊業長期側重於“購物天堂”、“美食天堂”的賣點。現今旅客的旅遊模式已有所改變，為吸引更多旅客訪港“打卡”，甚至消費，香港需要進一步豐富旅遊資源。

香港四面環海，擁有1 180公里的海岸線和263個島嶼，具備得天獨厚的天然資源和地理優勢。其中，東平洲、赤洲、鴨洲、吉澳、印洲塘等皆各具特色，每逢假日都不乏遊人慕名而至，顯示其旅遊潛力。因此，我們必須善用這些資源，把握綠色經濟，推動另類旅遊，例如島嶼旅遊和海上生態旅遊等，以豐富旅客在香港的旅遊體驗。其中的關鍵在於交通配套設施，以提升海岸與島嶼的可達性。

目前，較大的離島由持牌渡輪提供服務，而一些較小型的島嶼或海岸公園則由街渡提供服務。除了14條離島渡輪服務獲政府提供協助措施外，其他街渡只能自負盈虧。

事實上，即使是獲政府提供協助的離島渡輪，現時亦面對經營困難，何況是不獲支援的街渡。自疫情解封以來，香港居民北上消費的熱潮不斷增加，前往離島的遊客數目卻不斷銳減，平日的人流更為稀少。渡輪及街渡經營者面臨加價壓力，甚至可能隨時停止營運，例如來往黃石碼頭至灣仔(南風灣)/赤徑的街渡航線，已於去年10月停止服務。

渡輪及街渡停運，衍生出非法“白牌艇”的問題。正如陸上的“白牌車”一樣，“白牌艇”非法載客取酬。由於不受政府監管，市民的安全受到威脅，甚至影響保險問題。推動海上生態旅遊及島嶼旅遊，既有助改善渡輪或街渡的經營情況，亦可吸引更多本地及海外旅客，促進旅遊業的發展。

正如局長說過，香港的海島可否發展成外國的海島一樣，設有豪華酒店和發展豪華露營等海島遊呢？其實答案是可以的，而先決條件就是要先做好交通接駁。不過，現實情況是，部分島嶼的碼頭缺乏設施，甚至連泊岸的碼頭也沒有。有街渡業界向自由黨反映，他們現時使用的公眾碼頭欠缺基本配套設施，例如水電供應、告示板、檯櫈等，街渡營辦商只能自行解決。他們需自備流動檯櫈，並且“朝行晚拆”。此外，當需要清理船隻時，甚至要前往鄰近的公共洗手間取水。

舉例而言，沙螺灣碼頭過於老舊，超過20米的船隻根本難以泊岸。因此，在公眾碼頭配套設施不足的情況下，對營運商及旅客均造成不便，更遑論發展海島遊。

政府於2017年推出改善碼頭計劃（“計劃”），旨在針對位於新界及離島偏遠地方的老舊碼頭進行升級改造，包括增加停泊位，在碼頭加設斜道方便有需要的乘客上落船，並增設座椅、飲水機、充電設施、Wi-Fi及電子顯示屏。雖然這些設施對居民及旅客帶來一些便利，但營辦商表示，他們未必從中受惠，例如他們未能使用Wi-Fi或電源，而電子顯示屏亦未能展示營辦商的服務資料。

此外，改善工程的進度亦比較緩慢，目前計劃只涵蓋23個公眾碼頭，至今只有兩個碼頭完成工程。因此，本人希望政府就改善工程加強與渡輪及營辦商溝通，加快計劃的進度，並將目前仍未設有泊岸設施的島嶼納入計劃。

最後，我想指出，渡輪和街渡業均面對人手短缺及青黃不接的困境。有街渡業者表示，其船長年齡高達80歲，即年屆80歲仍在駕駛船隻。如未能及時填補本地船員，將會影響渡輪及街渡服務的持續性及安全性。為解決人手短缺問題，政府應否考慮增設相關的培訓課程？短期內，則可考慮加快輸入內地船員，以填補本地船員的不足。

代理主席，我謹此陳辭，支持原議案及修正案。多謝。

陳家珮議員：多謝代理主席。首先，感謝劉業強議員今天提出這項議案。

近年，世界各地的遊客均推崇“深度遊”，喜歡“甌隆甌罇”，探索大自然和當地文化。訪港旅客亦不例外，他們越來越認識到香港除了是高樓林立的繁華大都會外，亦坐擁很多優美的大自然風景和非常豐富的生態資源。正如原議案指出，香港的水資源非常豐富，坐擁眾多海島和海岸線資源，值得我們繼續加強推動海上旅遊發展。

以我的個人經驗為例，我在前年暑假帶同我的兒女到南區參加獨木舟生態體驗日。在5小時的體驗中，我們划着獨木舟深度體驗大自然，近距離欣賞海蝕洞，一睹南區優美風景的面貌，同時認識了很多關於海洋生物的資訊，更了解到海洋垃圾如何破壞我們的生態環境。我認為類似的活動既能讓遊人欣賞美麗風景，亦能提升下一代的保育意識，非常有意義。不過，很可惜，這個活動去年未有復辦，今年亦似乎沒有再次舉辦的消息。但無論如何，我相信南區有很多空間舉辦類似活動，除了吸引遊客，相信很多本地家庭亦感興趣。

除了南區，我亦想談談香港東邊水域被很美的天然屏障保護，所以水質向來非常清澈，同樣具備巨大的發展潛力。舉例來說，清水灣對面的綠蛋島近年因“水清景觀”而成為“打卡”勝地，很多人特地前往該處潛水或進行水上活動。在綠蛋島東北方的不遠處，即為糧船灣等海島群，以六角形火山岩柱聞名，更在2022年入選成為首批國際地科聯地質遺產地，為全球其中一個非常罕見的地質奇觀。由糧船灣向北航行，則可到達海下灣海岸公園，旅客可以在該處乘坐玻璃船底的船隻，欣賞珊瑚和海洋生物。我認為剛才所說的景點和活動本身已極具吸引力，如果能夠將它們連結起來，組成一個整體的親水行程，相信有能力成為吸引旅客來港的“生招牌”。

此外，原議案亦有提及島嶼旅遊，外國部分地方也很流行island hopping，特點是旅程並不只限於一個島嶼，而是連續走訪數個海島，十分有趣。既然香港擁有近260個不同大小的島嶼，而且相距不遠，甚具潛力往這個方向大力發展。

近年，香港亦舉辦了很多活動，例如“西貢海藝術節”已經連續舉辦3年，具有很多旅遊體驗的元素。我認為特區政府應考慮在這方面發展，發掘不同的特色和潛力。

最後，在提速之餘，我們亦要取得平衡，在視乎承受力的同時，確保當區持份者的參與度，共享發展帶來的紅利。

本人支持議案。

陳學鋒議員：多謝代理主席。首先，作為立法會港島西的議員，我要感謝劉業強議員提出這項議案，因為港島西涵蓋大家提及的多個島嶼，當中長洲、南丫島、坪洲等均有非常豐富的旅遊資源。然而，過往不同地方均發現，當旅遊資源越豐富，便越容易形成居民與旅客之間的衝突。我今天希望談談如何達致平衡，讓居民和旅客都能在整體發展中受惠。

香港有1 180公里海岸線，天然資源非常豐富。以南大嶼為例，由於地理限制，如需開通道路，所涉成本相對較高。眾所周知，開山劈石的成本較大，許多地區人士因而期望並建議政府多從水路着手考慮。其實，地區人士十分支持發展南大嶼的旅遊，但交通配套的確是一項“硬傷”。政府現時提出發展南大嶼的生態保育遊，當中一項重要舉措是優先興建南大嶼碼頭。事實上，很多島嶼，正如多位議員剛才所說，欠缺其他公共交通工具，只能依靠船隻，而對船隻而言，如果沒有碼頭，根本無法疏導人群或吸引旅客。就此，我希望政府先從這角度幫忙做些工夫，讓這些地方能有基本配套設施。

另一方面，當局可能要在交通的“軟件”上幫忙協調一下。要把200多個島嶼串通，全部設有碼頭或提供航班不太容易，但擁有特色景點、歷史文化景點、特色小食並可發展旅遊的島嶼，現時的交通配套不太方便。讓我舉個例子。現在，如果你在長洲遊玩後想順便前往南丫島，不好意思，你要先返回中環，再由中環前往南丫島，來來回回花兩小時。但我告訴大家，如果乘搭“大飛”——不要稱之為“大飛”，是水上的士——15分鐘船程即可到達。如果局方能協調一些船公司推出這類水上的士的旅遊配套，便會令島嶼之間的聯繫更為方便，它們的旅遊資源即時變得更豐富。我認為此舉有助這些地方發揮其旅遊方面的協同效應。

此外，關於旅遊配套，我認為要留意的是發展規模不能過於密集。我舉一個最簡單的例子。現在每逢星期六、日的某段時間，大

澳當地的居民不敢外出。為甚麼呢？因為有太多旅客在那裏，居民想要坐車坐不了，想要回家回不了，所以他們寧願星期六、日不外出。這並非健康的發展，因此我認為在配套方面，政府可能要考慮將旅客及居民的配套措施分開處理。這樣，有關發展才能讓居民受惠。

另外，我認為有些政策要拆牆鬆綁，讓居民能夠參與整個發展過程，從中獲得紅利。事實上，我們的島嶼旅遊發展不應走向高密度，而應走向高質量、低密度的發展。在配套方面，可以引入一些新鮮的設計，例如旅遊露營車、民宿，甚至特色餐飲、咖啡茶座等設施。針對這類設施，當局應盡量放寬相關牌照的申請要求，讓居民能夠一同參與發展旅遊的過程，受惠其中，從而令整體旅遊發展取得協同效應。我很希望局方除了推動發展，還會鬆綁，讓大家百花齊放。

希望局方聽取我的意見。我們也願意與局方一同落區，跟居民進行溝通。

多謝代理主席。我謹此陳辭。

盧偉國議員：代理主席，首先感謝劉業強議員動議原議案，以及其他5位議員提出修正案。

代理主席，香港作為國際都市與旅遊樞紐，旅遊業對於帶動本港經濟發展有很大貢獻。現屆政府成立文化體育及旅遊局，有助促進文體旅3個範疇融合發展。當局又在2024年12月發布《香港旅遊業發展藍圖2.0》，提出要發展香港作為世界級首選旅遊目的地，落實“無處不旅遊”理念。財政司司長陳茂波在最新一份財政預算案中，宣布會向香港旅遊發展局撥款12億3,500萬元，在政府財政緊絀的情況下，仍然大手筆投放資源支援旅遊業，“應使則使”，是值得肯定和支持的。但大家應該進一步思考：如何讓上述各項政策措施和資源投放發揮最佳的經濟和社會效益呢？如何善用本港的獨特優勢，發展多元化特色旅遊組合呢？

代理主席，香港不但有天然深水港，還擁有1 180公里海岸線和263個島嶼的豐富資源，可謂得天獨厚，我非常贊同本議案的主旨，

認為特區政府應善用這些天賦本錢，積極推動發展海上生態旅遊、島嶼旅遊、遊艇旅遊，以及郵輪旅遊等，打造香港成為國際級海上旅遊城市。為此，政府和相關業界都要識變、應變、求變，讓旅遊業向多元、高增值面向發展。

首先，特區政府應秉持推動“+旅遊”方向，積極促進旅遊元素與其他產業或領域結合。香港有優越的地理位置和所需的基建設施，發展郵輪旅遊，除了尖沙咀海運碼頭，2013年開始運作的啟德郵輪碼頭可容納兩艘全球最大的郵輪同時停泊。有關方面不但應充分利用啟德郵輪碼頭作為會議展覽和活動用途的場地，更值得思考的是，毗鄰的啟德體育園落成啟用後，將極大釋放香港舉辦高規格體育賽事和國際級演唱會等娛樂項目的潛力，特區政府應擔當積極促進者和協調者，讓“體育文娛盛事經濟+郵輪旅遊”發揮協同效應，並持續改善啟德一帶的交通等配套設施和服務。

其次，特區政府應協助相關業界發揮立體式思維，充分利用本港的海陸空優勢。香港國際機場三跑道系統已於去年11月28日全面啟用，有助鞏固香港作為國際航空樞紐的地位。機場管理局於2025年1月公布機場城市發展藍圖，新項目名為“SKYTOPIA”，圍繞機場島、港珠澳大橋香港口岸人工島與東涌新市鎮之間的海灣，打造世界領先新地標，包括構建藝術產業生態圈、興建亞洲博覽館第2期、設置遊艇度假碼頭和遊艇泊位，並開設香港首個空運鮮活市集。各項目落成後，旅客進出香港機場，將不會只為乘搭飛機，而是可以乘船出海、觀賞演唱會、參與大嶼山生態旅遊、品嚐美食等，獲得一站式“玩盡海陸空”體驗。我謹此申報，我是現任機管局董事會成員。

此外，特區政府應積極協助業界把握粵港澳大灣區發展機遇，發展“一程多站”海上旅遊模式。《粵港澳大灣區文化和旅遊發展規劃》等多份規劃文件，都強調大力推動新興海洋旅遊，並明確支持港澳與內地合作開發海島遊和郵輪、遊艇、帆船旅遊，香港特區政府應聯同灣區各城市全力推進合作，包括簡化手續。*(計時器響起)*

代理主席：盧偉國議員，你的發言時限到了，請停止發言。

代理主席：劉業強議員，你現在可以就修正案發言。

劉業強議員：代理主席，衷心感謝40多位議員對我的議案提供寶貴意見，亦感謝4位議員提出修正案，令議案內容更加充實。

郭偉強議員在修正案提出，完善島嶼的基建配套(包括設置新能源水電供應系統、電訊網絡基站等)，我十分支持。正如我在主體發言中指出，推動海上旅遊的關鍵在於基建。除了碼頭設施外，現時新界不少偏遠島嶼和鄉村的水電設備都非常落後，部分沒有流動電話網絡覆蓋，無法上網和使用手機，甚至連上廁所都有困難，大大阻礙旅遊發展。我促請政府增撥資源解決水電問題，並且鼓勵電訊商增建電訊基站，以提升暢達性和便利性。

郭議員同時建議建設多功能漁人碼頭，以促進香港漁業與餐飲文化的融合，與原議案理念一致。香港漁村文化歷史悠久，由開埠初期至1960年代、1970年代間，漁業是本港支柱產業之一，孕育出獨特的海上文化。時至今日，新界許多海島和鄉村仍保留着傳統習俗和節慶，包括大澳龍舟遊涌、天后誕、侯王寶誕等都大受歡迎，非常值得推廣。我促請特區政府加強對這些海上和鄉郊傳統節慶活動和盛事的支援，同時促成這些文化與其他產業有機結合，以豐富遊客海上旅遊體驗。

對於李浩然議員建議推動深海科普旅遊，我亦予以支持。近年國家在深海探索領域發展迅速，其中科考船“深海一號”和潛水器“蛟龍號”去年訪港，科考人員透過連串活動，與香港市民和學生分享考察成果，廣受好評。特區政府可以促成更多類似活動在港舉行，同時推動保護海洋生物多樣性，對促進海上旅遊可持續發展有正面作用。

最後，對於嚴剛議員提出，與灣區城市共同構建更大片區、更加多元的海上旅遊度假路線，以及蘇長榮議員提出，為打造臨海旅遊場景與豐富海岸產業進行系統規劃，我均表示認同。兩者可以相輔相成，實現有機結合。粵港澳大灣區擁有3 201公里海岸線，亦是全球人口密度最高的臨海城市群之一。與香港一海之隔的珠海市是著名的“百島城市”，擁有146個海島，可與本港的海上資源形成協同效應，發揮“一加一大於二”的效果。

事實上，早在2019年發布的《粵港澳大灣區發展規劃綱要》已提出將珠三角城市建設成國家全域旅遊示範區、加快“海洋—海島

—海岸”旅遊立體開發，以及完善濱海旅遊基礎設施與公共服務體系。在國策強力支持下，特區政府應主動承擔、積極作為，盡快與內地和澳門商討，簡化海上通關手續，推動粵港澳“遊艇自由行”的有效實施，同時促進香港與灣區其他城市的海上資源對接，打造更大片區、更加多元化的臨海旅遊景點(例如大型海上度假小鎮、遊樂園等)，共同將灣區建設成世界級海上旅遊目的地。

代理主席，我謹此陳辭，希望各位議員同事支持我的議案和各項修正案。

謝謝。

發展局副局長：代理主席，我感謝劉業強議員提出這次議案辯論，剛才各位議員提出的寶貴意見和很好的建議，我們會回去小心考慮。剛才提到的意見涉及發展局正進行的工作，我希望藉此機會向大家匯報進度和資訊。

遊艇旅遊

剛才有議員提到遊艇泊位的提供問題，我們進行土地規劃時會考慮當地的岸上和水體情況，在適合的情況下提議增加遊艇泊位。我們建議增加遊艇泊位的地方，除了剛才議員提到的紅磡站臨海用地，在香港仔避風塘擴建部分和前南丫石礦場都有相關建議。剛才亦有很多議員提到我們在推進這些項目時，應該要思考如何盡量用好私人市場的力量，吸引更多私人機構參與，所以推進這3個項目的遊艇泊位上，我們有一個新做法，於詳細規劃未敲定前進行市場意向調查，希望盡早吸納市場、發展商對營運遊艇泊位的意見，譬如規模、數量、種類，所需配套設施，令我們的詳細規劃更貼合市場需求，將來招標時市場可更快、更積極回應。

因此我們已在今年1月就香港仔避風塘擴建部分發展遊艇停泊設施邀請市場提交意向書，亦會於今個月就前南丫石礦場用地展開意向調查。至於紅磡站臨海用地，我們已委託港鐵進行研究。我們正審視其研究報告，希望可以盡快就發展建議與大家分享及諮詢意見。

度假旅遊

剛才很多議員提到我們應用好海岸線和生態資源發展旅遊，亦有議員提到南大嶼及白泥，我們正在這兩個地方進行工作。

南大嶼

我們提出構建“南大嶼生態康樂走廊”，希望利用南大嶼海岸，包括長兩公里的長沙泳灘、水口、石壁、貝澳等地方，以及其豐富天然生態及歷史文化資源，發展生態綠色旅遊。其實生態和旅遊並非互相排斥，可以提供一些度假旅遊的機會和促進地區經濟。構思中會在長沙及貝澳設立沙灘營地、優質度假住宿和優質營地，以及其他各樣旅遊設施，其中一樣可增加可達性，我們建議在長沙興建碼頭，鼓勵遊客多用水路到南大嶼。

我們今個月會就“南大嶼生態康樂走廊”進行市場參與發展意向書的邀請，希望一些有興趣發展生態康樂旅遊的營運商、發展商，可以就其發展模式、財務可行性、設施和配套，為我們提供意見。

流浮山/白泥

流浮山和白泥一帶擁有北部都會區內其中一條最長的海岸線，約10公里，有具高生態和景觀價值的自然棲息地，例如白泥是著名觀賞日落美景的地方，所以我們建議這兩個地方可發展生態旅遊節點，當中包括可提供酒店/度假村/生態旅舍、零售/餐飲/娛樂設施，以及各類型的生態旅遊用途，例如戶外探險公園和露營場地。

為了解市場對這些發展的興趣，我們計劃於今年上半年邀請相關持份者就這些建議提交市場發展意向書，讓我們更清楚明白他們對這類發展的興趣、規模或政府需提供的設施。

改善碼頭計劃

剛才有議員提到改善碼頭計劃，我希望提供一些資料，兩個改善碼頭計劃的項目已完成。另外，11個正興建，8個在今年內完成，其餘3個我們爭取在明年上半年完成。其他在設計階段的碼頭我們正下工夫，當然我們會看政策意向和財政能力，有秩序推進其他改

善碼頭計劃。當我們設計改善碼頭時會與持份者，包括當地居民、渡輪營運者溝通，讓硬件更適合他們的需求，當然剛才有議員提到一些軟件或資訊發放方面的操作細節，我們聽到一些回饋意見，亦可在管理上做一些改善工夫。

善用維港海岸線

另外提到維港兩岸，首先很多議員提出通達性的問題，在未來3年至2028年，我們目標是維港兩岸的海濱長廊長度達34公里，未來3年會新增5公里，當中有4公里在九龍。另外，海濱長廊會否有商業配套，這方面我們正下工夫，例如我們已試行了在灣仔、觀塘和茶果嶺提供特色售賣點，大家現時在灣仔可能看到。另外，最近亦已宣布在中環、灣仔、北角、尖沙咀提供輕食飲品的攤檔，希望更多商業元素或飲食設施令遊人感受更好。接下來，我們會在新的海濱發展項目的適當地方提供小食亭或餐廳，令海濱更吸引。現時我們要在維港進行改善措施，例如行人板道或登岸設施，受制於《保護海港條例》下“不准填海推定”，會較難進行，但我們已提出修訂《保護海港條例》，希望可以改善海濱的功能、可達性、暢達性，或令市民更加享受海濱而涉及填海的工程可拆牆鬆綁。我很高興草案委員會剛完成審議。

我希望如果《條例草案》獲通過，在維港進行小規模的碼頭、行人板道、登岸台階等改善海港工程可更容易上馬，令我們有更大空間探討在合適的地方推展能提升維港兩岸旅遊配套設施的改善海港工程，進一步善用維港的海濱資源，擦亮我們旅遊的名片。

結語

有充足的土地供應，我們才有空間支持新產業、為經濟發展注入新動能，以及為市民提供更好的生活環境。可能以往有印象我們造地是想如何解決房屋問題，其實近年我們造地已不限於發展房屋或基礎設施，而是透過全面的土地規劃和發展，正如我剛才所說，提供土地供不同產業包括旅遊業，希望可以幫助它們發展，以鞏固及提升香港的優勢產業。

我謹此陳辭，多謝代理主席。

文化體育及旅遊局局長：多謝代理主席。我非常感謝劉業強議員提出的原議案，以及4位議員提出的修正案，亦十分感謝其他37位議員的寶貴意見和建議，我與兩位副局長認真聆聽了議員的發言，現在我作一個整體回應。

維港旅遊資源

維多利亞港是香港最具代表性的景點之一，現時維港的旅遊項目主要是以觀光遊為主，集中中環、尖沙咀和灣仔一帶，路線和形式的確比較單一。我們的策略是令維港觀光遊的產品多元化，善用東部和西部的水域。

為此，文體旅局正積極與不同營運商探討引入更多維港內外的航線，務求為旅客帶來更多、更新的選擇。例如我們會用好即將於今年內啟用的鯉魚門新公眾登岸設施，以及位於西九文化區M+博物館外的碼頭，藉着善用維港東、西部包括郵輪碼頭一帶水域的部署，一方面進一步加強鯉魚門以至啟德地區的吸引力，另一方面亦利便旅客乘“水上的士”等到訪西九文化區。

而海濱資源方面，正如發展局林智文副局長剛才介紹，發展局會繼續開拓優質海濱空間，完善配套設施，並在維港海濱合適地點，以試點引入餐飲、零售及娛樂等設施。

遊艇旅遊

今日很多議員都提到遊艇旅遊。政府會致力推動遊艇旅遊的發展。具體情況，剛才林副局長已介紹過，我不再重複。政府亦會支持香港機場管理局發展“機場城市”，並規劃擴大其發展規模，包括發展全港最大型的海灣碼頭，提供逾500個遊艇泊位。

我們希望隨着遊艇泊位增加，香港可吸引包括大灣區在內更多遊艇旅客到港，促進粵港澳大灣區遊艇旅遊的發展和合作。遊艇旅客除可在船上欣賞維港和到訪各個島嶼，亦可上岸消費活動，為商戶帶來新商機，為香港帶來更多經濟效益。

有議員提到發展大灣區海上觀光旅遊項目，我們十分支持在互惠共贏的原則下，加強與大灣區其他城市合作，鼓勵業界開發海上

“一程多站”的旅遊產品，讓香港和大灣區可同時受惠。海事處一直積極為推動粵港澳大灣區遊艇便利出行提供支持及服務，內地遊艇在現時的安排下一直能順暢到訪香港。

海島旅遊

在海島旅遊方面，我非常感謝劉業強議員早前曾公開表示，鄉議局會帶領27鄉，運用好新界的鄉郊文化、島嶼和海岸線等獨特資源，助力政府大力發展鄉郊和海上旅遊。我們會充分運用海島資源，發展短、中、長期的旅遊產品。短期而言，我們會繼續發展跳島遊及其他水上活動項目。在北部都會區“藍綠康樂旅遊生態圈”下，海島加鄉郊文化是跳島遊的一個重要吸引點。在漁農自然護理署（“漁護署”）支持下，文體旅局於去年12月為深圳鹽田區旅遊業界舉辦沙頭角跳島“踩線團”，到荔枝窩、吉澳和鴨洲等景點，反應十分正面。文體旅局連同香港旅遊業議會，正為鹽田區旅遊業界穿針引線，準備相關產品，吸引當地居民到訪香港這些美麗的島嶼。環境及生態局轄下的鄉郊保育辦公室（“鄉郊辦”）於今年1月也以沙頭角谷埔村為試點，舉辦以“聲一色一味”為主題的跳島遊活動。漁護署亦已制訂涵蓋香港地質公園、新界東北部海島及西貢海一帶島嶼的9條陸路遊覽路線、兩條跳島遊行程及兩條海上遊覽路線。

此外，我們亦會研究發展海島遊所需的政策支援，包括可以在法律法規方面拆牆鬆綁的地方。例如，鄉郊辦檢視鄉郊地區賓館/食物業牌照的申領過程，制訂一系列優化措施，成功協助11間位於荔枝窩的賓館、鹽田梓的外賣店和谷埔的餐廳取得牌照。

除了海島遊，香港發展釣魚體驗的資源亦很豐富，不少人會到魚排上釣魚，漁護署特別推行計劃准許海魚養殖業牌照持有人在魚排經營休閒垂釣業務，並於今年1月推出優化措施，容許養魚戶在休閒魚排上向參與休閒垂釣的客人提供簡單飲食。

我們會進一步思考如何去便利業界和旅遊業的可行措施，長遠而言，大嶼山有陸路連接，加上香港國際機場和港珠澳大橋的優勢，確實有進一步發展度假酒店及康養旅遊的條件。香港的度假式酒店一直受歡迎，例如大嶼山的香港迪士尼樂園度假區內3家度假式主題酒店、大澳文物酒店、愉景灣酒店、屯門黃金海岸酒店，以及香港富麗敦海洋公園酒店等。

接下來，政府樂意積極推動以生態旅遊為主軸的大型綜合度假項目，充分利用香港珍貴的海島資源，提供嶄新、多元的旅遊體驗。文體旅局會擔當推動者角色，以多用、用好香港美麗多樣的海島資源為目標，協助私人機構與政府部門認真研究，發展各種海島相關旅遊設施。正如林智文副局長剛才提到，發展局會加快建設“南大嶼生態康樂走廊”和發展前南丫石礦場用地為休閒度假和戶外康樂地帶。

(主席恢復主持會議)

有議員提到在島嶼設置新能源系統以及電訊網絡基站。能源方面，政府一直鼓勵兩間電力公司為偏遠地區供電進行可行性研究和提出建議。當中，氫能可以運輸，能源效益亦佳，相當適合用於偏遠地區。業界已經開始探討利用氫能作分散式供電，以代替使用傳統柴油發電機供電的可能性。至於電訊網絡方面，政府亦正制訂“擴展5G網絡至鄉郊及偏遠地區資助計劃”，建議於全港不同地點資助流動網絡營辦商興建約50個基站，包括分布於16個主要的郊野公園附近或範圍內的基站選址，而其中一些選址鄰近島嶼，例如吉澳、荔枝窩、糧船灣、大浪四灣中的西灣及鹹田，將會有助支持海島旅遊。

雖然由市區前往不同海島路程不算遠，但並非每個海島都好像長洲、南丫島等發展得較成熟，許多其實未有通水通電、欠缺登岸設施等基本配套。在目前政府財政相對緊絀情況下，花費大量資源進行基礎建設未必符合即時效益，但在船上進行簡單但具特色的用膳或於行程前後在附近地區如西貢、沙頭角的餐廳進食，則更具彈性，亦較容易在短期內實行。

至於李浩然議員提到的深海科普旅遊，若未來有一些科研考察船訪港，我們非常樂意探討如何借這些機會讓市民和旅客更能了解有關工作和科研成效。例如去年中國極地考察破冰船“雪龍2”號訪港，香港科學館配合舉辦相關的專題展覽。

宣傳和推廣

在宣傳和推廣方面，文體旅局透過香港旅遊發展局(“旅發局”)持續積極宣傳海島旅遊，鼓勵業界開發更多深度行程及產品。其中：

在DiscoverHongKong一站式旅遊資訊平台專頁，宣傳十大值得一去的香港離島，介紹各個島嶼的特色、美景和人物故事、最佳前往季節和交通資訊等，方便旅客規劃行程；

繼續透過全年宣傳平台“咫尺自然的香港”，以登山遠足、海灘與戶外活動、休閒觀光及探索離島等主題，透過不同宣傳渠道詳細介紹和推廣香港獨特的大自然景色及郊遊體驗，以及由業界和其他機構舉辦的導賞及綠色旅遊產品；

剛才也有議員提到旅發局本月，即3月，推出全新“香港四隅”系列宣傳片，以4條主題短片帶旅客遊遍香港“東、南、西、北”，即東至西貢；南至蒲台島、赤柱和鴨脷洲；西至大嶼山；以及北至紅花嶺郊野公園，突顯本地勝景遍布四方，啟發旅客規劃自然海島之旅；以及因應客源市場的喜好及旅客越趨追求深度遊的興趣，推出不同的生態旅遊宣傳活動，例如在內地市場，聯同社交媒體Bili-bili推出短片推介；在日本市場聯同日本旅行業協會推出電子導賞書；以及在東南亞市場邀請逾30名來自新加坡、印尼、泰國、馬來西亞和菲律賓的旅遊媒體於去年來港遊覽城市秘境。

總結

主席，拓展海島旅遊的各項工作，由構思到落實，涉及不同政策局及部門，需要商界、業界積極參與和投入，方可加快推動各項目的推展和落實。李慧琼議員和梁美芬議員剛才也提到需要統籌跨部門在海島和海上遊的工作，其實現時整個政府對海上旅遊、海島旅遊都十分積極。發展局、運輸及物流局、環境及生態局，以及文體旅局各司其職，積極彼此配合，合作亦越來越暢順。當中一個主要原因是本屆政府以結果為目標的理念，同時不論政府或社會現時對海島、海上旅遊都有十分清晰、明確的工作方向。文體旅局作為旅遊政策板塊的負責局，會擔當推動者、協調者、促成者的角色，亦會不時檢視不同項目的進度，適時因應市場潮流，調整應對策略，

發展同時不忘確保海上、海島旅遊產業的可持續性，落實夏寶龍主任提出香港“香港無處不旅遊”，同時說好香港故事。

主席，我謹此陳辭。

主席：我現在請郭偉強議員動議修正案。

郭偉強議員：主席，我動議我的修正案。

郭偉強議員動議的修正案(標明文本見附錄11)

主席：我現在向各位提出的待議議題是：郭偉強議員動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經選舉委員會選舉及功能界別、地方選區選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。

我宣布修正案獲得通過。

主席：嚴剛議員，由於先前的修正案已獲得通過，請動議你進一步的修正案。

嚴剛議員：主席，我動議我進一步的修正案。

嚴剛議員動議的進一步的修正案(標明文本見附錄12)

主席：我現在向各位提出的待議議題是：嚴剛議員動議的進一步修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經選舉委員會選舉及功能界別、地方選區選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。

我宣布修正案獲得通過。

主席：李浩然議員，由於先前有修正案獲得通過，請動議你進一步的修正案。

李浩然議員：主席，我動議我進一步的修正案。

李浩然議員動議的進一步的修正案(標明文本見附錄13)

主席：我現在向各位提出的待議議題是：李浩然議員動議的進一步修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經選舉委員會選舉及功能界別、地方選區選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。

我宣布修正案獲得通過。

主席：蘇長榮議員，由於先前有修正案獲得通過，請動議你進一步的修正案。

蘇長榮議員：主席，我動議我進一步的修正案。

蘇長榮議員動議的進一步的修正案(標明文本見附錄14)

主席：我現在向各位提出的待議議題是：蘇長榮議員動議的進一步修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經選舉委員會選舉及功能界別、地方選區選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。

我宣布修正案獲得通過。

主席：劉業強議員，你還有1分58秒答辯。之後辯論即告結束。

劉業強議員：主席，夏寶龍主任早前勉勵香港要“勇於改革、敢於破局、不斷創新”。因此，我促請特區政府：

第一，要有勇於改革的決心，將過時的條例、法規拆牆鬆綁，簡化流程，容許鄉民申辦民宿和鄉郊食肆，同時積極完善偏遠海島和鄉郊的碼頭、通訊網絡和水電配套設施，促進海上和鄉郊旅遊發展，亦應重新整理所有避風塘船隻泊位，全方位增加泊位供應。

第二，要有敢於破局的勇氣，在本港特定碼頭引入“定點停靠，就近聯檢”的遊艇通關模式，以及在大鵬新區的南澳碼頭建設“一地兩檢”口岸，全面打破大灣區的海上局限，積極對接國家發展布局，推動灣區“遊艇自由行”。

最後，要有不斷創新的思維，在指定海島增建具創新性和地標性的旅遊、商業、休憩和康樂設施，為遊客提供更多可持續的海上娛樂體驗。

主席，我謹此陳辭，懇請各位議員支持我的議案。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：劉業強議員動議的議案，經郭偉強議員、嚴剛議員、李浩然議員及蘇長榮議員修正後，予以通過。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經選舉委員會選舉及功能界別、地方選區選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。

我宣布經修正的議案獲得通過。

主席：無立法效力的議員議案。

梁美芬議員動議的“打造粵港澳大灣區成世界級企業重組中心”議案。

黃英豪議員會就議案動議修正案。

本會會合併辯論議案及修正案。

稍後我會先請梁美芬議員發言及動議議案，然後請黃英豪議員發言，但他在現階段不可動議修正案。

合併辯論現在開始，有意發言的議員請按“要求發言”按鈕。

我現在請梁美芬議員發言及動議議案。

“打造粵港澳大灣區成世界級企業重組中心”議案

MOTION ON “DEVELOPING THE GUANGDONG-HONG KONG-MACAO GREATER BAY AREA INTO A WORLD-CLASS CORPORATE RESTRUCTURING CENTRE”

梁美芬議員：主席，3年疫情，加上經濟周期、地緣政治問題及國際關係緊張，不少企業經營艱難，甚至面臨清盤風險。如何拯救企業，已成為當今世代一個重要課題。

所謂“企業重組”，就是對這些面對財困但仍具再生價值的企業進行拯救。因此，推動企業重組不僅是救企業、保就業，更可增加相關投資者的投資選項，是一個多贏的方案。

主席，我認為打造粵港澳大灣區成為世界級企業重組中心，是時代的需要，亦是國家希望香港能夠協助大灣區扮演的重要角色之一。大家也許注意到，年前，恒大在美國破產法院申請破產保護，此消息帶來很大迴響。當時，全球企業重整中心主要集中在美國、英國(包括英屬離岸區)和新加坡。《美國破產法》第11章為企業重組提供靈活法律框架，而併購重組在美國企業的發展中，是令其迅速發展壯大的重要方式之一。至於新加坡，近年利用普通法的優勢及國際金融中心的地位，建設國際債務重組中心及國際爭議調解中心等亮點，透過債務重組和企業重組進一步鞏固其在國際經濟和國際法治中的地位。

事實上，粵港澳大灣區在企業重組方面具有獨特優勢。粵港澳三地實行“兩種制度、三個法域”，能夠同時為大陸法和普通法國家及地區和內地的企業提供重要的重組服務。我們享有明顯的制度優勢，而大灣區在創科、製造業、航運、金融中心等領域，均具備企業重組所需的科技、產業和資金，並擁有豐富的元素支持發展企業重組。可以說，新加坡擁有的軟實力，香港理應同樣具備。然而，為何這些大企業選擇前往外國申請破產？

今天的議案正是希望日後內企和港企與其遠赴外國申請破產，不如“肥水不流別人田”，即使需要申請破產，亦應留在香港和大灣區，讓大灣區內的香港專業人士與內地專業人士併船出海，做成這些生意。香港同樣適用普通法，為何在這方面的表現不夠理想，欠缺競爭力？

其實，打造粵港澳大灣區企業重組中心，顯然對各個相關行業都有好處。不過，在發展過程中，香港尤其需要推動制度對接、規則銜接，並為部分現行法例拆牆鬆綁。我們應該有系統地協助企業重組，包括提供協商、談判等專業服務，協助困境中的企業遴選、連接及聚合各地投資者的資源，推動這些企業盡早實現特殊資產的最優處理，以及處理今天的主題之一，即我所建議的推動庭外重組。

去年，我與廣東省全國人大代表朱征夫等30多名粵港澳大灣區的人大代表共同提交了一項建議，大灣區應該結合各個地方的優點，共同打造世界級企業重組中心。此舉不僅救企業、保就業，亦能吸引來自世界各地的投資者進行收購合併和企業重組。香港作為全國唯一的雙語普通法地區，理應最有條件與熟悉普通法的國際投資者進行談判，提供專業服務，協助企業重組。

廣東省積極與香港合作，更於去年6月1日特別召開專門會議，邀請所有港區人大代表參與。目前的進展如何？上海已設立北外灘企業庭外重組中心，該中心與上海的破產法庭簽署備忘錄，建立協作機制，盡量在企業進入複雜的破產程序前，先啟動拯救機制。

2023年7月，深圳市破產管理人協會在深圳破產法庭和深圳市破產事務管理署的指導下，頒布有關庭外重組與和解法律服務操作的試行辦法。截至去年年底，有26宗案件已受理，其中2宗成功重組，5宗達成庭外和解，累積了相當好的經驗。今年，廣東省破產管理人協會成立了粵港澳大灣區企業庭外重組中心，並制訂了試行辦法。

公平點說，特區政府一直有意推動相關工作。我翻查紀錄，發現政府曾在2000年考慮提交有關企業拯救的條文，但因時間不足而放棄。2009年及2014年，政府再次於本會提出建議。及至較近期的2020年，政府宣布有意重啟《公司(企業拯救)條例草案》的立法工作，指明條文會與國際慣例和標準接軌，以提升香港的競爭力；建議在暫止期內，公司可以持續經營的形式繼續經營，同時由臨時監管人訂定拯救方案，但當時未有提及庭外重組機制。雖然當局在2020年宣布將於2021年提交方案，但至今毫無進展，香港目前仍然只能依賴個別可能持不同看法的法官根據判例法行事。主席，今天我再次提出議案，是因為立法會已經良政善治，只要是好的方案，我相信便能夠獲得通過。

第二，這是國家所需。李強總理在工作報告指明香港要深化國際交流合作，以及更好融入國家發展大局，第一站當然是大灣區。近年，國家大力推動調解，而國際調解院又落戶香港，這的確是一個亮點，可以帶動香港成為國際爭議解決中心，包括企業重組方面。此外，我們可以借鑒我國廣泛展開調解工作的成功經驗，設立重組中心，完善庭內外程序銜接等措施，令庭外重組更靈活高效，協助企業解決困境，以達致救企業、保就業的目的。因此，我認為現在

是時候行動，希望政府拿出決心，重新推動相關工作，結果或會有所不同。我們應好好發揮香港的軟實力，與大灣區攜手合作。

至於黃英豪議員的修正案，我認為相當可取。目前，內地已將上海、廈門、深圳指定為與香港破產判決互相承認的試點城市，我希望此方向能夠擴大和完善，因此我支持修正案。

主席，我謹此陳辭。

主席：梁美芬議員，請動議你的議案。

梁美芬議員：主席，本人動議我的議案。

梁美芬議員動議的議案如下：

“粵港澳大灣區(‘大灣區’)具備‘兩種制度、三個法域’的優勢，有利於為奉行大陸法和普通法國家的企業提供重組服務；香港的普通法制度與世界接軌，是世界最受歡迎的仲裁地點首三位之一；加上國際調解院總部將落戶香港，《關於建立國際調解院的公約》今年亦將在港簽署，機遇當前香港大有可為；就此，本會促請特區政府與內地相關部門協調，推動三地具國際視野的專業人士強強聯手，吸引世界級企業來大灣區重組，為工商專業界帶來龐大商機；促成更多國際商業爭端來港調解，以逐步建立起普通法商業爭端調解案例庫；以及用好‘一國兩制’和普通法的優勢，吸引世界各地的資金和人才來港，進一步充實香港特區的資金流及人才庫。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：梁美芬議員動議的議案，予以通過。

黃英豪議員：主席，本人原則上支持梁美芬議員提出的“打造粵港澳大灣區成世界級企業重組中心”議案。不過，原議案較強調從法律仲裁的角度來提出落實措施，而我認為，企業重組將涉及較多的收購

合併、資產分拆處理等，所以要成為世界級企業重組中心，意味着要具有足夠實力及具備一定的國際影響力，能夠吸引全球各地的企業(尤其是跨國企業)前來進行重組活動。借鑒目前紐約、倫敦等世界級企業重組中心的成功經驗，它們都有以下幾個核心因素：一是高度活躍的資本市場；二是專業化的服務集群；三是國際普遍適用的法律制度與監管框架(包括成熟的破產制度)；四是具公信力及完善的企業信用評級和資產估價體系，以及透明度高的信息網絡等。

粵港澳大灣區擁有“兩種制度、三個法域”的特點，香港是高度自由、低稅制的國際金融中心，而內地9個城市則擁有科技創新體系及雄厚的產業基礎，核心因素基本具備，尤其是強大的產業鏈可供配套，能夠讓國際企業來大灣區重組，進一步挖掘企業潛能，改善經營，提升競爭力。

但是，我們也要清醒地看到，就目前情況，如何將大灣區制度多樣性、金融開放性和法律的適用性、產業協同性等優勢結合起來，同時解決跨境協調與規則銜接的挑戰，依然是一項較為艱巨的工作，而且必須得到中央及廣東省政府的大力支持。因此，我提出以下的建議。

首先，要爭取各方的支持，推動三地在企業重組及破產等相關法律的協調，制訂跨境重組標準化協定文本，進一步完善跨境破產承認與執行機制。

眾所周知，粵港澳三地因法律體系、歷史背景和社會經濟結構不同，對於企業重組的相關法律都有所不同，特別是破產制度更存在顯著差異。至於重組後的跨境資產如何處置，也是相當複雜的問題。要解決這些實際困難，就需要中央及地方政府的重視和支持，推動三地在這方面的法律協調，爭取採用國際通用的標準來制訂跨境重組標準化協定文本，並進一步完善跨境破產承認與執行機制。只有達到這些目標，大灣區才能真正成為世界級的企業重組中心。

我在修正案中，提出要組建大灣區併購專業服務聯盟，整合三地的相關資源，引入國際評級機構及企業重組諮詢服務公司，建立符合全球標準的估值與盡職調查體系。由於目前同時熟悉三地企業重組的專業人才不多，能夠提供“一條龍”高質量服務的專業機構亦

較少。因此，我們要整合三地的資源，並引入更多具備國際公信力的專業機構和人才，為企業重組提供專業服務，這樣才能吸引企業前來這個地區進行重組。

要做到這一點，還有一些具體問題需要解決。首先，要讓企業重組涉及的專業人士在三地均能順利開展業務。因此，我建議政府積極與內地有關方面溝通，在國際性企業前來粵港澳大灣區進行重大收購合併、重組業務時，以特殊方式(例如個案方式)容許懂中文及熟悉內地相關法律的律師及其他合資格的專業服務人士參與有關服務。

主席，我謹此陳辭，支持原議案，並懇請各位支持本人的修正案。

財經事務及庫務局局長：主席，首先，我感謝梁美芬議員提出“打造粵港澳大灣區成世界級企業重組中心”的議案，以及黃英豪議員提出的修正案。

剛剛於3月舉行的第十四屆全國人民代表大會第三次會議中，國務院總理李強在《政府工作報告》內有關港澳篇幅，提出支持港澳發展經濟、改善民生，當中也提及香港要深化國際交流合作、更好融入國家發展大局。梁美芬議員的議案點題香港普通法制度與世界接軌，並提出用好“一國兩制”的優勢，正好讓大家討論香港如何以自身優勢貢獻國家發展。

面對複雜多變的國際形勢，本屆特區政府重視發揮“一國兩制”下背靠祖國、聯通世界的獨特優勢，以充分把握國家發展帶來的歷史機遇，當好“超級聯繫人”和“超級增值人”。

香港作為排名世界第三、亞洲第一的國際金融中心的地位，除有賴金融服務業的穩固基礎和創新思維外，我們完善的法律制度和各種獨特優勢，提供了營商友好的環境，創造更多機遇。香港是中國唯一的普通法司法管轄區，亦是全球唯一以中英雙語運作的普通法司法管轄區，吸引了世界各地的法律和爭議解決服務人才，有助香港發揮聯繫內地和海外的“超級聯繫人”和“超級增值人”作用。

國際調解院總部將於今年內落戶香港，將是世界上首個專門以調解方式，解決國際爭端的政府間國際法律組織。國際調解院總部能夠吸引爭議各方、調解員、律師及其他專業人士就國家之間、國家與他國投資者之間以及國際商事爭議來港進行調解。

特區政府與內地簽訂的多項安排為兩地建立了便捷的仲裁互助機制，包括《關於內地與香港特別行政區法院就仲裁程序相互協助保全的安排》及CEPA《服務貿易協議》第二份修訂協議中支持擴大“港資港法”和“港資港仲裁”在大灣區的適用範圍。大灣區內制度對接及兩地民商事司法協助的機制方面，仲裁裁決和法院判決的相互執行，特別在法院判決相互執行的層面，目前已涵蓋大部分的民商事判決。

香港在企業重組及跨境專業領域上有獨特優勢與發展機遇。香港憑藉普通法體系、與國際接軌的司法制度，以及高度專業化的國際企業重整及破產從業者，是企業重整的優選地。香港的國際企業重整及破產從業者，一直善用《公司條例》第673條等重整機制，近年來成功協助多個跨境集團通過協議安排(Scheme of Arrangement)實現債務重組。隨着區域經濟融合的深化，我們的從業者成功協助橫跨香港、內地的集團企業完成企業重組。近年亦有在香港交易及結算所有限公司上市的內地企業在香港通過協議安排重組債務。

為進一步加強內地與香港司法合作，於2021年5月14日，最高人民法院與香港特別行政區政府簽署了《最高人民法院與香港特別行政區政府關於內地與香港特別行政區法院相互認可和協助破產程序的會談紀要》（“《會談紀要》”）。根據《會談紀要》及最高人民法院破產程序試點意見，由清盤人或臨時清盤人發起並經香港《公司條例》第673條批准的公司債務重組程序，可在上海、廈門或深圳的指定人民法院申請認可和協助。《會談紀要》也規定，內地管理人可以根據香港相關的普通法原則，尋求香港承認《企業破產法》項下的重整程序。此合作正逐步取得進展。這機制有助增加香港法律專業、會計等同業處理涉及內地資產的企業重組和破產項目的競爭力，提升香港作為區內企業重組中心的地位。

上述的工作是持續的，我希望各位議員和業界向我們提出更多改善建議。

我再次感謝梁美芬議員提出今日的議案，讓我們有機會進一步聆聽各位議員的真知灼見。稍後我會就議案和修正案中的具體建議和大家在發言中提出的建議一併作出回應。

多謝主席。

周浩鼎議員：主席，本人發言支持梁美芬議員提出“打造粵港澳大灣區成世界級企業重組中心”的議案，亦支持黃英豪議員提出的修正案。感謝梁美芬議員提出今天的議案，讓我們有一個好機會討論企業重組的情況。

主席，或許我先就企業重組的基本情況稍作解說。剛才副局長已解釋得很清楚，但電視前的很多市民未必知道，香港的企業重組（即我們經常說的winding-up或restructuring），就我個人經驗來說——因為過往我在律師行亦曾負責這些項目——在法庭上進行的程序相對簡單，包括徵召債務人擬訂債務協議，債務人和債權人協商好償還債務方案，並向法庭申請其認可的債務償還方案（即剛才副局長所說的Scheme of Arrangement）。我以前也曾處理有關工作，大家協商後，尋求法庭的准許，其後按照償還方案（Scheme of Arrangement）處理重組的情況，過程中亦會委任臨時清盤人（即provisional liquidator）負責處理整個程序。

其實，香港的普通法制度處理winding-up（企業重組）相對簡單和清晰。不過，由於今天梁美芬議員提出了這項議案，確實值得大家探討一下，而我們過去亦有相關學術討論。我剛才提及的香港企業重組方式較為依賴臨時清盤人或俗稱的receiver處理企業重組的安排，但亦有另一種方式，在世界的另一端，美國有Chapter 11，其債務重組的原則，說得簡單一點，就是會盡量給予有關公司繼續營運的機會，在企業重整的整個過程中，繼續由該公司的人員經營，這個做法有利亦有弊。由於今天我們討論這項議案，將來如果要將粵港澳大灣區打造成企業重組中心，我們需要在這方面有較深入的討論。本港在普通法下的方案有其好處，但我們會否考慮參考Chapter 11的做法，即不交由臨時清盤人處理，而是更依賴有關公司的管理層，給予他們機會？重組的時間可能較長，但可以讓有關公司繼續營運和翻身。

就這兩個不同的方案，法律界曾作出十分深入、長時間的討論，我印象中，香港亦曾討論這項議題，但最終我們可能未有達成任何明顯的共識。不過，由於梁美芬議員今天提出了這項議案，加上黃英豪議員提出修正案，令我們有機會觸碰到這些方針上的討論，所以我也藉今天的發言，希望大家可以就這方面進行討論。

當然，就我們以往的經驗而言，剛才我已提及，如果採取美國Chapter 11的做法，傾向給予有關公司翻身的機會，重組的過程可能經年累月，亦會有失敗的情況。反之，香港的做法較為簡單，只須尋求法庭的認可，由臨時清盤人按照Scheme of Arrangement處理。我們會否為相關企業多提供一項選項？還是有其他方案？我認為今天我們可以就這方面好好討論，留待未來決定香港的企業重組方向，但我同意今天議案的宗旨，因為大家最終都想將粵港澳大灣區打造成為世界級企業重組中心，以及特別照顧粵港澳大灣區內有企業重組需要的公司。

補充一點，香港擁有另一優勢，那就是海外公司亦可在香港wind up。只要有關公司能夠向法庭證明有sufficient connection with Hong Kong(即與香港有足夠的聯繫)，法庭便會接納這方面的申請，這是香港在普通法下聯通國際的強大優勢。

主席，我謹此陳辭。

尚海龍議員：多謝主席。我要感謝和支持梁美芬議員提出這項有關“打造粵港澳大灣區成世界級企業重組中心”的議案；對於黃英豪議員提出的修正案，我亦表示支持。

在全球經濟格局深刻變革的背景下，例如製造業中心的轉移，以及人工智能賦能下新經濟的蓬勃發展，相信企業將會迎來一個重組高峰期。“肥水不流外人田”，今天我們需要積極探討如何將粵港澳大灣區打造成為世界級企業重組中心。我相信，我們首先需要梳理粵港澳大灣區的五大優勢。

第一，是地理位置的優勢。灣區位於“一帶一路”倡議的關鍵節點，連接中國內地與國際市場。香港國際機場能通達全球，交通便利，並且擁有“超級聯繫人”和“超級增值人”的天然區域優勢。

第二，是經濟實力雄厚。我們這個區域涵蓋了香港、澳門及廣東的9個城市，GDP總量超過1.6萬億美元，媲美世界領先的經濟體。港股上市公司擁有大量創新模式，例如我們熟悉的H股模式、紅籌模式及VIE架構等。正如剛才周浩鼎議員所提到，香港已熟悉國際通用且與香港有聯繫的不同模式，這對於我們實現企業重組具有一定優勢。

第三，是法律環境。灣區擁有“一國兩制三法域”，需要將制度和法律方面的區別轉化為灣區融合發展的優勢。就企業(特別是跨境企業)的重組方向，值得政府提早探討。

第四，是政策支持。國家層面已出台多項政策，正如剛才梁美芬議員所提到，剛結束的兩會及以往發表的《粵港澳大灣區發展規劃綱要》等，都為企業優化重組提供了政策誘因。

第五，是創新科技。我觀察到，現代的企業重組主要集中於規模型企業(特別是具備先進生產力的企業)併購傳統企業。廣深港澳的科技走廊創新能力突出，科技產業基礎堅碩，從上游香港的原始研發，到中下游廣東的高端製造業，這些都能為重組後的企業注入新活力。

主席，我相信安全及“一國兩制”是大灣區推動這項工作的最大機遇。要打造成為世界級企業重組中心，建議政府從5方面落實。

第一，繼續優化營商環境。我們可以在跨境方面簡化註冊流程，提高行政效率。

第二，加強跨境法治協調，完善法律法規，保護知識產權，為企業提供穩定、透明的法律環境。

第三，推動金融創新。我們需要發展多層次的資本市場，提供跨境定製化金融服務，以滿足不同企業在跨境融資及重組方面的需求，為它們提供便利。

第四，促進人才聚集。當前跨境重組方面的人才其實非常短缺，因此，實施人才引進計劃，建立國際化的教育和培訓體系，培養具

備三地收購合併經驗的複合型人才，這是十分重要的。我亦在此申報，我是香港高才通人才服務協會的創會會長。

第五，強化區域協同，打破行政壁壘，實現資源要素的自由流動。要充分發揮各個城市之間的比較優勢，共同完善企業重組的高地建設。

當然，鑒於當前灣區的制度多樣性和法律多樣性，在跨境銜接方面面臨不少挑戰，需要逐步推進。我建議採取三步走的策略：第一步是借鑒成功案例，我們應分析、了解紐約灣區、東京灣區及London的成功案例，學習吸引企業重組的有效方法；第二步是本土實踐，探索大灣區內的企業跨境重組，並累積一定的成功案例。完成這些“好故事”後，我們便可進一步拓展；第三步是嘗試吸引國際知名集團在香港進行跨境資產處置，並加以完善。當然，推動法律協調與溝通及加強文化交流等工作是少不了的。如果上述措施得以實現，必定能提升大灣區在國際上的整體影響力及在企業重組領域的知名度。

主席，在世界格局變遷之下，粵港澳大灣區迎來前所未有的發展機遇。我們應透過持續優化環境、創新機制及協調合作，以開放的姿態、創新的思維及務實的行動，推動灣區成為世界級企業重組中心。

我謹此陳辭，支持原議案及修正案。

吳永嘉議員：多謝主席。“打造粵港澳大灣區成世界級企業重組中心”，可以助力推進大灣區建設，提升大灣區的國際地位，有利國家和特區的未來發展，我十分支持這項議案。

大家可能會問，企業重組是否大生意？

國際破產協會研討會(INSOL Conference)本星期已在灣仔會展舉行，全球業內重量級專家匯聚香港，包括新加坡文化、社區及青年部長兼律政部第二部長唐振輝。研討會是國際業界組織的年會，具有權威性，選址香港，當然是看中香港國際金融中心和貿易中心的地位。

據報道，研討會焦點題目之一，是“中國的連鎖效應，重塑亞太經濟及重組發展的新路徑”，由此可見，國際朋友十分重視中國機遇。

企業重組不只處理破產這麼簡單，還包括業務重組、資產重組、債務重組、股權重組、人事重組等，全方位協助公司重新整合。

說到這裏，大家應該了解到進行企業重組，不單涉及司法界、法律界，還涉及會計界、金融界等多個專業，商機處處。

正如本項議案所述，粵港澳大灣區具備“兩種制度、三個法域”優勢，有利於為奉行大陸法和普通法國家的企業提供重組服務；香港的普通法制度與世界接軌，是世界最受歡迎的仲裁地點首3位之一；再加上國際調解院總部將落戶香港，《關於建立國際調解院的公約》今年亦將在港簽署，機遇當前，香港實在大有可為。

機遇當前，我們不單要抓穩抓實，還要做大做強。事實上，現時國際企業重組業務，主要集中在英國、美國，這些當然有其歷史因素，但世界變了，全球經濟重心格局正向東移，香港作為“超級聯繫人”，一定要乘着東風，急速起航。要做大做強，最好是強強聯手，放眼大灣區整體合作發展。

國際調解院總部預計在今年年底開始運作，我們要把握契機，進一步做好內聯外通，宣傳香港法治品牌和各種專業服務，解說好我們調解的好處。因為企業未真正破產時，企業可以與其債權人藉調解方式，議定剛才我提及的股權重組、債務重組等，再提供方案，這亦是非常好的辦法。

對內，我們要與大灣區內地城市更緊密合作。現時深圳和珠海也可以推行“港資港法港仲裁”，採納香港法律調解服務，效果非常顯著，我們要向內地積極爭取，藉這些經驗，擴展至整個大灣區所有城市的債務重組業務。

另外，我亦非常贊成爭取中央支持，推動三地企業重組和破產相關法例的協調，完善執行機制，組建大灣區併購專業服務聯盟，為打造大灣區成為世界級企業重組中心，打穩基礎。

對外，我們當然要搶生意，我們要多些鼓勵外企利用香港的專業服務、專業調解和企業重組服務，深化國際交往合作。

主席，我謹此陳辭。

容海恩議員：主席，我發言支持梁美芬議員提出的“打造粵港澳大灣區成世界級企業重組中心”議案，以及黃英豪議員提出的修正案。

企業重組是挽救深陷嚴重財務困境但具有再生潛力企業的關鍵舉措，通過法律程序令其恢復經營和償還能力。粵港澳大灣區擁有獨特優勢，包括“兩種制度、三個法域”的架構，在全球區域發展獨樹一幟。因此，香港的普通法制度與國際接軌，在國際仲裁領域也長期名列前茅。如今，國際調解院即將落戶香港，《關於建立國際調解院的公約》今年亦將在港簽署，無疑為香港及大灣區提升在全球爭議解決及商業服務領域的地位。如果大灣區可以成功打造世界級企業重組中心，以金融領域為例，企業重組將會催生大量融資、併購、貸款等需求。大灣區目前已有眾多實力強勁的金融機構，管理的資產規模突破數十萬億港元。當世界級企業紛紛來港重組，預計每年將可帶動大量融資需求。

然而，儘管香港目前實行普通法，但與新加坡、倫敦及美國等競爭地相比之下，香港現行法律的靈活性稍嫌不足。與美國相比，香港的庭外債務重組機制可供選擇的路徑有限，企業及債權人的協商空間同樣受限，難以迅速應對複雜多變的市場形勢。與新加坡相比，在適應新興金融業務模式用於企業重組方面，香港的金融監管法規更新緩慢，例如利用特殊目的收購公司(SPAC)進行企業重組融資欠缺明確規範，導致一些企業在利用這類創新金融工具時面臨不確定性。

在商業仲裁及調解法例方面，儘管香港在企業重組糾紛解決上擁有一定的國際仲裁地位，但與英國相比，仲裁程序的靈活性及調解仲裁的銜接機制仍存在差距，所以在處理複雜的企業重組糾紛時，解決周期較長，無法滿足企業希望盡快完成重組、恢復營運的迫切需求。因此，我們期望香港特區能夠加快參考其他地方或地區，包括庭外債務重組法規及制度，盡早修訂現行相關法例，建立香港

特區的庭外重組調解機制，進一步增強香港在企業重組領域的制度優勢。

黃英豪議員提出，要“爭取中央支持，推動三地在企業重組及破產等相關法律的協調，制訂跨境重組標準化協定範本，進一步完善跨境破產承認與執行機制”，這項建議非常重要。現時大灣區三地法律體制存在差異，在一定程度上阻礙了跨境企業重組的高效開展。如有統一的跨境重組標準化協定範本，必定能為企業提供更清晰明確的操作指引，減少因法律差異而導致的誤解和糾紛。

此外，“引入國際評級機構及企業重組諮詢服務公司”也能帶動國際先進的理念和經驗，提升大灣區在企業重組領域的專業服務水平，建立符合全球標準的估值和調查機制，為企業重組提供更準確、更可靠的依據，增強大灣區在全球企業重組市場的競爭力。因此，我們希望推動更多國際商業爭端來港調解，以逐步建立普通法商業爭端調解案例庫。豐富且高質量的調解案例庫將會為全球企業處理商業爭端提供寶貴參考，進一步增強香港在國際調解領域的話語權和公信力，並大大提升大灣區對國際企業的吸引力。

主席，我謹此發言，支持議案及修正案。

李惟宏議員：多謝主席。國家“十四五”規劃將香港定位為亞太區國際法律及解決爭議服務中心。去年施政報告亦提及將香港建設成為區域國際法律及爭議解決服務中心。以下，我將會指出發展爭議解決服務對促進香港吸引企業來港進行收購、合併、重組的重要性，並提出相關建議，以進一步促進香港不同專業服務的發展。

香港的金融服務和專業服務的機構提供多元化服務，可以幫助企業在發展過程中進行收購、合併、重組等需求。過去10年，中國企業海內外併購數目平穩上升，去年併購數目超過1萬宗，按年增長超過兩成。企業進行併購(尤其是跨境併購)有可能出現糾紛，且涉及不同市場的法規。當雙方存有爭議，需要尋求外部機制加以解決之時，香港正適合擔當有關角色，提供一個符合國際商務仲裁的制度，在實務上解決這些爭議。

香港擁有穩健的法治根基，具有國際視野，並得到國家的支持。在“一國兩制”下，香港是中國境內唯一一個實施普通法的司法管轄區，具備優秀的法律和爭議解決人才等優勢。在《2024年世界競爭力年報》中，香港在“商業法規”及“國際貿易”方面更排名全球第一，因而是發展成為亞太區國際法律及解決爭議服務中心以至國際調解之都的不二之選。

為進一步推廣香港的國際仲裁及調解功能，吸引企業選擇在香港進行併購重組，我同意修正案提出，香港應爭取與其他大灣區城市合作，推動三地在企業重組及破產等相關法律的協調。為此，我亦建議政府可向中央爭取進一步將“港資港法”的適用範圍由深圳、珠海進一步擴展至澳門和大灣區其他城市。現時，不少內地仲裁機構均在香港設立分支機構，香港與深圳可攜手合作，發揮兩地優勢，促進兩地在仲裁服務加強互動合作。

另外，為配合國家倡議的“一帶一路”政策，基於不少內地國企會到東盟地區進行投資及收購，同時東盟企業亦積極在香港尋找投資內地的機會，香港政府應加強與工商界合作，推動香港成為東盟糾紛處理中心，鼓勵東盟地區企業與港商進行業務往來時，選用香港的法律與仲裁服務。

最後，香港近年正積極發展成為區域知識產權貿易中心，而知識產權爭議亦是商業機構(尤其是科技企業)在收購、合併時會遇到的常見問題。香港應加強提供相關的專業服務(包括知識產權保護、商業法律、技術轉移和諮詢服務)，讓更多科技企業選擇來港進行合併、重組，從而推動香港創新發展和產業升級轉型。

主席，我謹此陳辭，支持原議案及修正案。

陳月明議員：多謝主席。我發言支持梁美芬議員的原議案及黃英豪議員提出的修正案。

粵港澳大灣區是我國最具經濟活力的區域，國家對大灣區發展寄予厚望，期望建成世界級的灣區。大灣區去年的經濟總量達14.5萬億元人民幣，大約是全國經濟總量的九分之一。據估算，未來5年，大灣區將持續釋放超萬億級的市場空間，大幅度推進“科技+金融”

產業的融合，尤其是跨境併購中的資源整合和企業重組，吸引大量國際資金和人才，這將為香港的工商、專業界創造巨大的商業機遇，香港必須把握這一機遇。

就在一個星期之前(3月12日)，深圳市成立了內地首個跨區域產業併購服務平台——灣區產業併購服務中心，聯合大灣區上市公司、優質創新企業、金融機構、中介機構等200家核心成員，推進產業併購和企業重組。

大灣區發展迅速，既然鄰居深圳已經採取部署，香港有必要加快行動，發揮優勢，聯手廣東省及澳門特區，打造粵港澳大灣區成世界級企業重組中心。原議案及修正案提出的“推動三地具國際視野的專業人士強強聯手”，以及“組建大灣區併購專業服務聯盟”，都是值得支持的好建議。

香港是我國唯一實行普通法的司法管轄區，擁有優秀的法官，超過1 500名執業大律師及1萬名執業律師，多家大型國際律師事務所及具聲譽的國際法律組織也進駐香港，為香港提供優質跨境法律服務建立了堅實的基礎。

香港亦是重要的國際仲裁中心，去年HKIAC受理的352宗仲裁案件，76.4%為國際案件，涉及爭議金額達1,060億港元(約136億美元)。香港被認為是中立、安全、有品質保證、高效的仲裁地，多次被評為全球最受歡迎的最佳仲裁地點。而且，在中央的支持下，國際調解院總部已經落戶香港，為香港進一步發展成國際調解之都創造了條件。

香港的優勢獨特，但仍須與時並進，更好地發揮優勢。就此，我有兩項建議：

第一，是加快推進法律科技的運用，助力香港法律及爭議解決業界提高效率及生產力。企業重組離不開專業服務，當今世界已經進入人工智能時代，香港須加快推進人工智能等先進科技在法律專業服務方面的運用。律政司已於今年1月成立推動法律科技發展諮詢小組，我希望政府當局能盡快推出行動方案，早日落實推動業界運用最新科技參與，提高法律服務的效率和客戶的滿意度。

第二，是加強人才培育。打造大灣區成為世界級的企業重組中心，需要多方面的專業人才，除了傳統的法律專業人才之外，也需要具備科技和知識產權專業知識的仲裁員；同時，也需要有同時能掌握粵港澳三地法律知識的仲裁員。特區政府須與業界配合，加強培育相關的專業人才。

擬建的北部都會區大學教育城，位處北都創新科技產業的核心地帶，同時又具有鄰近深圳的地理優勢，很適宜發展成為培育具備科技知識、知識產權知識，以及兼通普通法、大陸法，能融會貫通香港、澳門、內地三地法律知識的專業人士。本人期望政府盡早公布“北都大學教育城”的藍圖，盡早公布相關的規劃和建設，早日為香港培育更多優質的專業人士，參與世界級企業重組的工作。

多謝主席。我謹此陳辭。

嚴剛議員：多謝主席，感謝梁美芬議員今天的議案，讓我們可以深入探討粵港澳大灣區建設成為世界級企業重組中心的優勢，以及香港特區在其中的重大發展潛力。在中央大力支持下，國際調解院總部已經落戶香港。特首也在施政報告中提出要積極推動調解服務的發展，這些舉措無疑為香港和大灣區提供了難得的發展機遇。

在“一國兩制”下，香港憑藉高度國際化和市場化的優勢，可以借助大灣區廣袤的市場資源，有效配合國內外資本的戰略性重組與產業鏈的整合分工，多方位提升香港特區競爭力。

粵港澳大灣區具備獨一無二的兩制、三地市場優勢，更具有國際創新科技產業集群的快速發展平台，在雙循環協同機制下，為企業重組與司法接軌創造良好的試驗平台。大灣區在匯聚科研成果、高端製造、新興產業、專業服務等方面，具備成熟的產業鏈優勢，以及與國際接軌的香港普通法系的法治優勢。同時，香港也擁有龐大的資產管理規模，管理額度超過30萬億港元，可為大灣區的企業重組提供充足的資金支持。此外，CEPA的修訂亦為本港專業服務拓展內地業務提供良好契機。

就此，本人提出以下幾方面建議。

首先，可考慮聯合大灣區創投機構設立“大灣區產業併購母基金”，吸引國際資本參與內地高科技企業重組。同時推動跨境財稅優惠政策，對合資格的併購交易實施分級利得稅減免，鼓勵更多跨境重組活動。

其次，可考慮構建智慧化的企業重組服務平台。包括由香港交易所與南沙、前海等自貿區合作，打造“大灣區企業重組一站式數字平台”，整合無紙化法律文件審批、跨境資金監管沙盒和風險預警等功能。同時，可針對家族企業的跨境需求，利用香港家族辦公室經驗提供專業諮詢，促進家族企業重組與傳承。

同時，要強化人才培訓與專業共享。可鼓勵院校設立“大灣區企業重組碩士課程”，培養跨境併購法規及財稅規劃等專業人才。同時在香港設立“亞太企業重組研究院”，與國際會計師行和律師事務所合作研究案例，並定期舉辦國際論壇，提升香港在區域重組實踐中的領先地位。

此外，還需要完善協調機制與風險防控。可探討成立由粵港澳三地政府與企業組成的“企業重組專題小組”，制訂統一的審查指引，並推動《粵港澳大灣區發展規劃綱要》與RCEP的接軌。設立跨境安全評估中心，實施風險預審，同時通過大數據技術監管資金流動，防止虛假併購等違法行為，確保金融穩定與國家安全。

主席，打造粵港澳大灣區成為世界級企業重組中心，香港一定要發揮好“超級聯繫人”的獨特優勢，通過制度創新與產能升級，將大灣區打造成為全球企業戰略調整的“風向標”，以期實現以香港所長，貢獻國家所需，助力國家建設與發展。

我謹此陳辭，支持原議案和修正案。

陳勇議員：多謝主席，多謝局長。本人發言支持梁美芬議員的“打造粵港澳大灣區成世界級企業重組中心”議案，以及黃英豪議員的修正案。

眾所周知，這方面無需闡述，粵港澳大灣區是習主席親自謀劃部署推動的重大國家戰略。香港一定能把握好當中機遇，從而創造

更大價值，振興香港經濟。今年兩會上，李強總理的工作報告特別強調的重點之一，就是粵港澳大灣區的發展。如何將其中一部分，即其中“一極”或一個重點，打造成世界級的企業重組中心呢？

正如李家超特首指出，香港不僅是解決國際商業爭端的貢獻者，也是最受歡迎國際仲裁地的前3位之一，這些都是我們的強項，即“一個國家、兩種制度、三個司法管轄區”。至於當中的具體做法，我們非常認同黃英豪議員所說，應爭取中央支持，推動三地法律的協調，以提供更有力的保障及推動力。

此外，我們在搜集各方意見時，其中一個重點是從制度創新、資源整合及國際合作這3個大維度中協同並進。具體而言，我想在此和大家報告一些看法。我們需要突破制度壁壘，構建跨境重組的規則體系，因為“三地”既是優勢，也存在需要協調的地方。

舉例而言，法律協調的機制可以採用屬人屬地混合運用的方式，當三地法律發生衝突時，提供解決方案及原則。鑒於國家現時已允許香港的6萬多位律師優先取得大灣區的律師資格，應允許香港的律師及會計師，直接參與內地企業的重組業務。

第二點是資本流動的創新，即重組資金池，讓資金更便利地在三地流通，透過設立扣款白名單，實現快速匯兌。此外，應推出結構性存款產品，與內地的併購貸款聯動，讓資金池、人才及企業能夠結合流動。

第二個大方向是打造全鏈條的重組服務生態，這方面多位議員已有提及，包括金融基礎設施的升級，例如聯合港交所和深交所，建立大灣區的併購板，實施一次性審批、雙市場披露等機制，以支持A、B股架構及跨市場重組。就這個方面，我也要申報，我出任上市公司的獨董。

此外，建議組建千億級的大灣區產業重組基金，這樣才能使藍圖變為現實，包括可考慮引入淡馬錫的模式，重點支持芯片及新能源等國家及國際戰略級的產業整合。

另外，應建設專業服務集群，最好能夠引進全球最頂尖的10家律師事務所、四大會計師事務所及頂尖投行等，提供24小時跨境重

組的一站式服務。此外，當然亦包括AI驅動的風險評估，以及三地工商、稅務、海關的數據整合與服務整合。

此外，我們還需構建產業重組的價值網絡，包括產業鏈的深度整合、科技重組的新模式，以及跨境技術重組的保稅倉等。

最後一點，就是國際化品牌塑造及風險防控。我們觀察到，當前國際上的收購案例，以及西方某些政客的勢力，例如強迫買賣等情況，皆需進行評估及風險防控，以確保全球影響力，從而保障國家及香港的整體利益。這包括籌辦粵港澳的重組國際峰會，以及建立風險隔離機制與創新的工具箱等。

總而言之，我們認為應秉持“多、快、好”的原則，其中“快”必須置於第一位。這些良好的方向，如何加快提速提效，將藍圖轉化為現實，不僅依靠政府，更依靠商界及各界共同努力，爭取以2024-2025年度作為試點，2026-2027年度成形，並於2028至2030年度達到領先。

我謹此陳辭，多謝主席。

江玉歡議員：主席，我非常感謝梁美芬議員提出的原議案及黃英豪議員提出的修正案。梁美芬議員在其原議案中提及，希望推動三地具國際視野的專業人士強強聯手，吸引世界級企業來到大灣區重組，以及用好“一國兩制”和普通法的優勢。我認為梁美芬議員所提出的議案的提議並非空談或夢想，而是切實可行的法律項目，極具意義和有影響力。

我認為重點是，我們應如何令海外公司和巨企認為有誘因來到香港或大灣區進行重組的工作。

重組是公司與債權人一些合約上的安排。除非有關重組是債務整理方案，否則一般不涉及法院的參與。嚴格來說，重組並不是清盤的程序。在香港，對於企業重組的部分，我們沒有太多的限制和框架。

世界上曾經有不少地方嘗試建立國際企業重組的中心，但經驗告訴我們，這未必那麼容易。主要的挑戰在於以下幾點。

第一，是定位。不少司法體系都在定位上存在困難，究竟重組的規則應該有利於債務人還是債權人？如果規則過於保障債務人，債權人就未必會選擇那個地方作為重組地。在平衡這個制度或規則上，需要拿捏得比較小心。

第二，是法律選擇(choice of law)，不少重組公司當然都有借貸，大型銀行和借貸機構一般會要求文件以英國和美國的法律作為法律基礎。要轉變法律選擇，主導權一般而言未必在借款公司，而是在貸款機構。

第三，只有高質量的破產公司法律和完善的司法系統是不足夠的。不少世界例子指出，企業重組中心必須具備處理大量複雜和巨企重組的經驗，從而訓練相關人才，並為企業、借貸機構和投資者提供足夠的信心。

以上的觀察和難點並不是指香港或大灣區的其他城市沒有能力或潛力成為國際重組中心。我認為，如果香港和灣區能夠加大硬件和軟件的設置，亦有能力吸引一些公司，特別是那些從事中國生意的企業及其債權人，選擇香港作為重組的基地。

我提議，我們首先可以就清盤、重組等法律，在框架上進行檢視，看看現行的法例是否足以鼓勵拯救企業的文化，但與此同時，也要保障相關的債權人。香港的清盤規則主要有賴《公司條例》，近年來也有不少透過訴訟和仲裁的公司清盤案例。我建議政府可以成立一些專組，研究這類型案例，看看香港和灣區在這方面如何實現突破。

國際調解院將在香港展開工作，配合香港成熟的司法體系和仲裁機制，香港確實可以在國際企業重組上加力。建立硬件不難，重點在於善於利用法律，將法律成為工具之外，亦成為策略的推動者。

主席，我謹此陳辭。

盧偉國議員：主席，首先感謝梁美芬議員動議原議案，以及黃英豪議員提出修正案。

主席，企業重組一般是指對公司的業務、資產、股權、債務或相關結構進行重組的行為，目的往往是要有效應對市場環境和企業定位的變化，令公司獲得更好的發展。近年國家也積極支持不同企業圍繞新興產業和未來產業等進行併購重組，以促進經濟轉型升級，實現高質量發展。國務院總理李強在今年的《政府工作報告》中，也指出國家要深化資本市場投融資綜合改革，包括改革優化企業併購重組制度，顯而易見，企業重組的市場潛力巨大。

另一方面，企業重組涉及一系列複雜的國際貿易和投資規則、商業和民事法規，以及法律仲裁和爭議解決服務。在“一國兩制”下，香港可以充分發揮“超級增值人”的角色。香港是全球最具競爭力的經濟體之一，根據《2024年世界競爭力年報》，香港排名全球第五位，在“國際貿易”和“商業法規”排名全球第一，在“稅務政策”、“國際投資”和“金融”等項亦位列全球前5名。香港也是國家唯一實行普通法的司法管轄區，在香港作出的仲裁裁決，可在《承認及執行外國仲裁裁決公約》的172個締約國強制執行，自2015年起，香港一直名列全球五大首選仲裁地之一。在國家的支持下，國際調解院總部也將落戶香港。國家“十四五”規劃和《粵港澳大灣區發展規劃綱要》亦確立香港為區域國際法律及爭議解決服務中心的策略性定位。因此，本人十分贊同本議案的主旨，認為特區政府應善用法律和金融等專業服務優勢，吸引更多企業來港重組，並加強與內地協調，致力打造粵港澳大灣區成為世界級企業重組中心。

首先，特區政府應向外加強推廣香港在“一國兩制”下的獨特優勢和落實跨境企業重組的專業能力，尤其是配合香港近年積極擴大東盟、中東和“一帶一路”沿線地區的商貿朋友圈，應提供不同的度身訂造措施，有針對性地吸引大型企業來港併購重組，並吸引海外法律和專業服務的機構和人才落戶，以強化本地相關專業服務的優勢，不斷累積成功的案例。

香港特區政府也要加強與內地部門合作，推動粵港澳三地的規則對接。2024年10月簽訂的《CEPA服務貿易協議》第二份修訂協議，新增“港資港法”和“港資港仲裁”的措施，支持粵港澳大灣區城市註冊的合資格港資企業，可選擇使用香港法律為合同適用法，以

及選擇香港為仲裁地，有助香港全力發揮其法律和爭議解決服務的優勢。香港特區政府應進一步推動粵港澳大灣區建立司法和市場等領域的合作機制，務求為打造大灣區世界級企業重組中心奠定制度化的基礎。

此外，特區政府應投放資源，培育更多法律人才。特區政府在2024年11月成立香港國際法律人才培訓學院，未來應尋求與東盟、中東和“一帶一路”沿線地區的相關法律機構合作，培養更多熟悉國際法、普通法、大陸法及相關國家法制等的法律人才，不但可為香港儲備更多具有國際視野的法律專才，也助力香港發展成為國際法律人才交流及教育樞紐。

主席，我謹此陳辭，支持議案。

廖長江議員：主席，企業重組是對面臨嚴重財務困難但有重組價值及重組可行性的企業，通過法律程序進行拯救，實現風險出清和企業重生，恢復其經營和償還債務能力。因應全球經濟和政治變化，以及競爭者創新或利害關係人的期望等因素，業界專家預計未來兩年全球企業重組將加速發展。

眾所周知，《粵港澳大灣區發展規劃綱要》提出，要打造具有全球競爭力的營商環境。破產制度(包括重組)是世界銀行評估國家或地區營商環境的重要評估指標之一。粵港澳大灣區具有“兩種制度、三個法域”的優勢，其中香港的普通法制度與世界接軌，是世界最受歡迎的仲裁地點首三位之一，國際調解院總部亦將落戶香港。將粵港澳大灣區打造為世界級企業重組中心，能夠讓大灣區的企業在遇到債務或經營困境時有更多機會得到救治。建立健全企業重組體系更能發揮保主體、保就業的作用，並且將帶動金融服務和資產管理等相關的行業發展，有利於吸引全球人才、技術和資金。

主席，有報告指出，企業重組面臨的最大挑戰是克服監管障礙，因為監管有時傾向於清算而非恢復。當前，全球企業重組中心主要集中在美國、英國和新加坡，正正是因為它們的破產法例中擁有專門針對財務困境企業的、在法院監督下較完整的重組救助制度，例如美國《破產法》第11章(商事重組)、英國《2006公司法》第26A部的重組計劃；而新加坡致力於打造“亞太地區金融重組中心”，在

2018年制定《破產、重組和解散法案》，提出司法管理程序後，大大提升了新加坡的營商環境。就香港而言，儘管已經為陷入財困的企業設有多層次的方案，然而缺乏正式的企業重組制度一直是個問題。我希望當局能夠在2020年向立法會財經事務委員會提交的《公司(企業拯救)條例草案》立法建議的基礎上，盡快推進、落實法律改革委員會自1996年以來建議引入的企業拯救立法工作。

另一方面，粵港澳大灣區目前已經進入提檔加速、縱深推進的新階段。打造粵港澳大灣區成為世界級企業重組中心的關鍵是探索發揮“兩制”之利，推進兩地規則銜接和機制對接。《中華人民共和國企業破產法》於2006年已經頒布，但缺乏跨境破產方面的規定，從而影響了跨境破產在大灣區的落地。我同意黃英豪議員修正案的方向，爭取中央支持，推動大灣區在企業重組及破產等法律的協調，先行先試，制訂跨境重組標準化協定範本，並進一步完善跨境破產承認與執行機制。另外，要推動粵港澳三地相關專業人士的深度交流與合作，建立人才庫，強強聯手，共同做大做強企業重組業務。

主席，我支持原議案及黃英豪議員的修正案。我謹此陳辭。

邵家輝議員：多謝主席。首先，感謝梁美芬議員今天提出這項“打造粵港澳大灣區成世界級企業重組中心”的議案。

為何香港需要這樣做呢？我相信，在場或正在收看直播的市民可能會難以理解這是甚麼一回事，但我可以簡單地以個人為例作出解釋。假設有一名普通的香港市民，他有一份穩定的工作，月薪10萬元或8萬元，但由於某些原因，例如借貸、供款或供樓等，一時無法還款。假如當時他遭人入稟破產，便可能會立刻失去工作，頓失每月10萬元的收入，而欠款的受益人可能只可透過破產程序分攤該人的現有資產。另一方面，該人失去工作後，亦會失去本可於未來數年賺取的數百萬元收入。這樣對於該人和其他受益者並非雙贏局面。如果有公司協助他進行重組，重新審視其個人收入及分配方式，這樣他在若干年後便可還款，藉着大家各退一步，最終成功解決問題。這是個人的重組個案，我相信有助正在收看直播的市民理解。

引申到大企業的情況，為何香港要發展企業重組業務？我剛從北京的全國兩會回來，其中在兩高報告中看到，內地為促進市場資源的高效配置，正在不斷協助企業進行重組，現已協助數百間企業走出困境。其中有一宗案例，是北京法院協助一間集團進行重組，所涉債務高達877億元，但經過處理後，最後活化了269億元資產，而重組成功令很多關聯企業得以繼續營運。為甚麼呢？假設一個大集團最終無法重組，必須結業，而它欠下很多公司的債務，金額可能相當龐大，結果連累許多其他企業無法經營，因為大家都沒有錢，這是環環相扣的。因此，如果能夠活化資產，協助這些企業，其實是好事。

我知道江蘇昆山法院推動設立企業重整服務中心，一年來辦理破產案件338宗，重整、和解、庭外重組率達16.9%，促進引資約33億元。如果香港能令粵港澳大灣區成為企業重組中心，本地企業將會多一個機會獲得協助。對於其他國外企業而言，它們如在香港甚至內地有關聯公司，需要重組並不容易，因為內地、香港與外地的法則可能有所不同。如果相關企業只有海外業務，處理起來會相對容易，但若在其他不同區域設有公司，應如何配合呢？我相信，香港和粵港澳大灣區正好可以發揮這個作用，而這也是梁美芬議員為何有此提議的原因。由於香港本身實行普通法，而大灣區亦有很多不同的專業人才，香港在法律、會計及金融方面更是人才眾多，這些人才將可得到商機。假設香港能夠成為重組中心，而資產問題會在香港進行調解和商議，我相信對本地投資者來說會是另一商機。假如相關公司需要在香港出售資產，說得難聽一點，大家可能會在那一刻撿到好貨或便宜貨，投資機會亦會更多。

就此，應該如何將這個機遇帶到香港呢？我相信，這正是梁美芬議員提出這項議案的主要目的，我亦希望香港能有多一個商機，所以我全力支持梁美芬議員的議案。

多謝。

李鎮強議員：主席，現在地緣政治局勢非常複雜，西方國家很多政策天天在變，令很多企業“搵朝唔得晚”，特別是遇到風風浪浪時，可能在現金流、在債務上均有甚多壓力。它們有機會因為資金不足

或現金流不足，而被迫破產甚至結業。感謝梁美芬議員提出這項議案，探討香港可否成為粵港澳大灣區的世界級企業重組中心。

“企業重組”有助大企業善用其某些價值，成為一顆“續命丹”甚或“回魂丹”，令其“鹹魚翻生”。我們需探討香港如何在全球化重組浪潮中扮演關鍵角色。根據聯合國貿發會議資料，2022年全球跨境併購額度已達1.2萬億美元，其中亞太區的佔比達38%，而香港參與了26%的區域重組交易。這背後的原因，是香港的獨特優勢構建了系統性價值。今天，我想跟大家分享我們有何優勢。

首先，是我們的法治公信力。我們可作重組爭議的終極裁判者，因為我們是實施“一國兩制”的普通法地區，將來還會設立國際調解院總部；我們擁有普通法傳統，司法獨立指數連續24年位列全球前5位。這種法治保障，對重組、對其他國家的聲譽等尤為重要。我們簡單以2021年一家保險公司的個案為例。該公司以361億美元估值分拆香港上市公司，過程中涉及13個司法管轄區的保單持有者的權益重組。香港高等法院根據《公司條例》第673條安排計劃機制，裁定跨境保單轉移合法有效。這種司法背書令重組方案獲得98.7%的債權人通過，較同類跨國重組平均通過率高出22%。

第二，是我們的稅務優化，令重組成本可以減少。

第三，是我們的金融生態，提供重組資源的整合平台。眾所周知，我們的稅率在全球而言屬較低，其次，我們的股市總市值是4.7萬億美元(2023年)，私募基金管理資產為1.3萬億美元，已形成全球第三大融資生態圈，令資金得以流通，方便進出香港。

第四，是重組後市場的接入樞紐。很多時候，有些西方國家可能面對當地消費能力突然降低；相反地，香港作為大灣區的核心城市，擁有內地“9+2”城市群6,500萬消費人口及7,000億美元的外貿體量，對他們來說，正正是龐大市場。

第五，是我們的制度創新。香港持續推出多種不同的新型工具，例如SPAC、OFC等，而金融科技監管沙盒已測試了許多不同技術，方便進行重組。

總括而言，香港始終在3個維度創造價值。第一，是風險管控。我們的普通法系統及仲裁機制絕對可以降低重組法律的風險。第二，是成本優勢。正如我剛才所說，無論是我們的稅制也好，融資環境也好，均可節省重組開支。第三，是戰略的深度。我們背靠內地、輻射東盟的產業，便可有無限的市場空間。

主席，隨着RCEP的深化，香港正從“超級聯繫人”成為“重組方案設計師”。正如有世界知名的報告指出，任何涉及亞太區的跨國重組，如果忽略香港，戰略成本將增加百分之三十多。這就是香港在全球資本棋局下的關鍵角色。因此，主席，我絕對支持梁美芬議員的議員議案及所有修正案。

多謝主席。

主席：是否有其他議員想發言？

(沒有其他議員表示想發言)

主席：梁美芬議員，你現在可以就修正案發言。

梁美芬議員：主席，我首先感謝黃英豪議員的修正案，豐富了我的原議案。

黃英豪議員的修正案有兩項，其一是爭取中央支持，推動三地在企業重組相關法例協調，並制訂跨境重組標準，以進一步完善跨境破產承認等。對於這個大方向，我們——尤其是法律界——一直十分支持。特別有鑒於內地與香港相互認可和執行民商事案件判決的安排，大家一直爭取實現破產判決的全面互相承認。

然而，大家會注意到，最高人民法院於2021年5月11日及14日分別發布了《關於開展認可和協助香港特別行政區破產程序試點工作的意見》及相關工作會議紀要，僅同意以上海、廈門及深圳作為試點。為何如此？根據我的觀察，企業破產在內地備受關注，尤其是大型企業，因此當局在處理時較為謹慎。

至於其他民商事判決，經過長達約20年的討論，最終才“開綠燈”。破產判決方面，他們暫時未有say no，但我相信內地是以先行先試的方式辦事。據我觀察，上述3個試點的進展相當不錯，而我看到的方向是，內地主要希望拯救企業，能救則救。即使是無法挽救的小企業，也會尋求收購者。在很多方面，例如保就業，若能挽救部分勞工，便會盡力維持他們在行業或企業之中。

因此，大方向是希望鼓勵庭外的企業重組。很多時候，當法庭收到申請後，例如在剛才提及的深圳、上海等地，會先提供一個系統化的平台，協助各方達成協議。目前，我相信全球經濟正經歷重大變革，有些人想趁低吸納，有些人則希望透過重組重生。

我非常同意香港在專業人才方面存在不足，特別是在涉外人才培訓、法律、會計等相關行業。如能充分準備，我相信香港可以打造出一個強大的品牌。此外，我也非常認同多位議員提到的資金流問題，因為向人展現實力非常重要，同時也需進行創新科技化。在當前的改革中，我們應該納入這些概念和技術。

此外，我認為周浩鼎議員確實提出了一個很大的重點。正如大家看到，在法例修訂方面，政府曾作出數次努力。我再次提出這項議案，是因為我認為良政善治及大灣區的發展需要非常重要。內地非常希望香港在這方面與他們併船出海。為何這樣說？目前內地傾向進行調解，但他們擁有資金，並知道香港在對外方面的實力更強。香港專業人士的DNA，或能更好地服務國際企業，因此內地希望推動我們在這方面發展。

法例方面，美國《破產法》Chapter 11經常被提及(律政司也曾提到)。相比之下，我們的法律工具相對不足，協助債務人喘息的空間非常有限，以致在很多情況下，最終結果仍以破產告終。經過今天的辯論後，尤其是黃英豪議員提出的第二點方向，我百分百同意。希望大家能夠支持修正案及原議案。同時，我也希望政府不要放棄，重新將這項議題帶回本會討論，讓我們共同檢視及修改破產法例的方向。

主席，我謹此陳辭。

財經事務及庫務局局長：主席，我感謝提出議案的梁美芬議員、提出修正案的黃英豪議員，以及其他13位發言的議員，就“打造粵港澳大灣區成世界級企業重組中心”這議題，提出了多項寶貴意見及建議。

多年來，香港在國家改革開放中一直扮演積極的角色。我們憑着“一國兩制”的獨特制度優勢，依託國家改革開放和經濟發展的紅利，將香港發展成為國際金融中心，同時為國家實體經濟發展作出貢獻。

香港法律制度優勢

正如我在開場發言所說，“一國兩制”下，香港是國家唯一的普通法司法管轄區，亦是全球唯一以中英雙語運作的普通法司法管轄區，擁有完善的法律制度，能提供頂尖的法律及爭議解決服務。

香港的法律和爭議解決服務人才精通兩文三語，具備國際視野及處理跨境法律事務的豐富經驗，能充分理解國內企業以及境外投資者的需求，提供高質多元的法律和爭議解決服務，有助香港發揮聯繫內地和海外的“超級聯繫人”和“超級增值人”的作用。

律政司會全力加強法治建設，積極融入國家發展大局，全方位在國內外推廣香港的法律及爭議解決服務優勢，說好香港故事，鞏固香港作為亞太區國際法律及爭議解決服務中心的地位。

粵港澳企業重組

就現時企業重組方面，香港的國際企業重整從業者，一直善用《公司條例》重整機制通過協議安排(Scheme of Arrangement)成功實現債務重組。最高人民法院與香港特別行政區政府於2021年5月14日簽署的《最高人民法院與香港特別行政區政府關於內地與香港特別行政區法院相互認可和協助破產程序的會談紀要》(“《會談紀要》”)及試點安排加強實現跨境企業的重整。獲香港法院認可的協議安排可通過上海、廈門或深圳三地的指定中級人民法院申請司法認可。與此相對應，內地破產管理人亦可依據香港普通法原則，就《企業破產法》框架下的重整程序向香港法院申請司法認可。根據

我們的資料，香港法院已按普通法認可兩宗《企業破產法》下的重整。

就現時粵港澳企業重組方面，目前兩地就相互認可和協助破產程序建立了試點機制，讓香港的清盤人可以突破性地進入內地履行職務，例如調查債務人財產狀況、代表債務人參加訴訟、仲裁等。兩地建立相互認可清盤程序和相互協助清盤人的制度可以避免因為缺乏機制而無法完全收回債務人資產，加強保護債權人和債務人的利益；亦可以鼓勵持份者更廣泛利用重整或重組程序。企業若能順利通過重整或重組程序，可望恢復營運能力，亦可加強保障就業和社會民生。我們會持續留意相關兩地相互協助機制的落實情況。我們的資料顯示截至2025年3月中，香港法院已根據《會談紀要》向試點城市法院發出8封請求書，其中3封已獲認可。內地法院則向香港法院發出5封請求書，全數已獲認可，其中一封是由大灣區內地九市之一發出。

就黃英豪議員提出修正案，建議特區政府要“爭取中央支持，推動三地在企業重組及破產等相關法律的協調，制訂跨境重組標準化協定範本，進一步完善跨境破產承認與執行機制”，我們樂於聽取業界及兩地持份者的意見，與持份者保持緊密溝通，並會持開放態度，積極考慮不同方案的可行性。

專業人才交流

黃英豪議員的修正案亦建議組建大灣區併購專業服務聯盟，整合三地的相關資源及引入國際評級機構及企業重組諮詢服務公司，建立符合全球標準的估值與盡職調查體系。專業人士強強聯手，亦與我們的政策方向不謀而合。就法律專業方面，律政司會全力推動建立粵港澳大灣區律師的特定平台組織的工作，以促進大灣區律師的專業交流和培訓。律政司與廣東省司法廳及澳門行政法務司正積極推進訂立大灣區仲裁員名冊工作，就此粵港澳大灣區聯席會議已經通過《粵港澳大灣區仲裁員名冊工作指引》。

律政司會積極推動設立粵港澳大灣區法律資訊平台，以匯總大灣區內關於法律及爭議解決服務的資訊。

會計專業在促進大灣區專業服務高質量發展亦扮演關鍵角色。我們一直積極推動內地與香港會計專業聯動發展。在《〈內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排〉服務貿易協議》的框架下，內地與香港會計專業考試考卷互認安排；而香港會計師在內地擔任合夥制會計師事務所合夥人的要求，已達至等同國民待遇。在2025年3月起生效的經更新“人才清單”更已加入會計行業，有助進一步促進大灣區會計人才流通。此外，我們支持由粵港澳三地業界發起的聯動項目，包括2024年12月廣東省註冊會計師協會、香港上市公司審核師協會及澳門會計專業聯會簽署《粵港澳會計師行業發展戰略協議(2024)》；亦贊助香港會計人才參與廣東註冊會計師協會牽頭並由香港及澳門會計專業組織聯合籌辦的“粵港澳大灣區註冊會計師青年高端人才培養班”，深化三地會計專業合作交流。2025年2月，香港會計師公會公布了一份專門助力內地企業“出海”的香港會計師事務所名單，涵蓋熟知不同海外市場及相關法規的香港會計師事務所。名單目前包括逾70間事務所並會不斷更新，讓企業可按發展需要，與具相關背景的事務所對接，加速實現海外拓展計劃；同時亦是香港會計行業充分發揮其多元化服務的良機，一方面為內地企業提供財務、稅務以至風險管理、綠色可持續等專業支援，另一方面在傳統會計、審計以外拓闊會計行業在其他新興範疇的發展路徑，更好地為建設國家金融強國作出貢獻。

吸引資金

議員除了就法律專業及調解等提出寶貴意見外，本議案也點出吸引資金和人力的重要性。作為香港經濟的重要支柱，金融服務業佔我們本地生產總值接近四分之一，是香港融入國家發展大局的關鍵領域。我們在過去一年不斷吸納到國際企業、人才、基金公司來港，足見香港市場對國際資金和人才的吸引力。

在企業融資方面，2024年香港共有超過70家企業上市，首次發行集資額超過870億港元，全球排名第四。截至2月底，香港交易及結算所有限公司（“港交所”）正處理超過100宗上市申請，顯示企業對香港的信心增強。為配合國家發展新質生產力，協助特專科技和生物科企在港融資，港交所正積極籌備開通“科企專線”，便利有關企業準備上市申請。

為支持深港在風險及創業投資領域聯動發展，促進兩地科技創新合作，以金融助力大灣區國際科技創新中心建設，財庫局與深圳市前海管理局通過兩地團隊緊密溝通及協商，發揮機制上的突破及創新，於2022年9月聯合發布了《關於支持前海深港風投創投聯動發展的十八條措施》，為香港私募基金業界提供涵蓋範圍廣泛的便利及優惠政策，推動發展深港風投創投聯動機制，並成功促進兩地金融及科技發展與人才交流。

此外，特區政府會繼續大力推動內地企業在香港設立企業財資中心，積極利用我們廣泛的企業和銀行網絡、既深且廣的資本市場以及先進的金融服務和設施，開拓國際業務和市場。事實上，我們早在2016年起已向合資格企業財資中心提供稅務優惠措施，加強了香港作為內地企業在“一帶一路”倡議下“走出去”的主要平台，以及跨國公司為在內地和區內的業務管理流動資金的地位。

總部經濟

除上述多項吸引資金的工作，我們亦會繼續發揮背靠祖國、聯通世界的獨特優勢，打造香港為助力國家推進企業和資金“引進來”和“走出去”的理想平台，加大力度吸引內地，包括大灣區，以至世界各地的企業，包括從事生物科技、金融科技、人工智能與數據科學、或先進製造與新能源科技等的重點企業，以及不同行業和規模的企業，在香港設立總部或分部業務，協助內地企業善用香港專業服務的優勢來管理其跨國業務、拓展海外市場和募集國際資本，同時作為海外企業進入內地市場的重要橋樑。

此外，我們已向立法會提交條例草案，以引入一套廣泛適用的制度，讓不同地區、類型和規模的公司均可透過簡單程序遷冊來港，藉此回應市場需求。非香港成立的公司根據該制度成功註冊後，能保留其在法律上的法人團體身份，令公司業務得以延續，同時減省複雜昂貴的司法程序。由於現時沒有遷冊制度，非香港成立的公司須把公司清盤並在香港成立新公司，或通過法院核准的安排計劃，把公司轉為在香港成立的公司的全資附屬公司。這些途徑涉及複雜的程序和高昂的成本，而相關公司亦不能保留其法律實體地位、資產、知識產權、合約和公司歷史。遷冊制度有助增加本港專業服務，例如審計、會計和法律服務的需求，並可吸納在外地成立的企業成

為本地市場的新發展動能，增強本地市場競爭力，進一步鞏固香港作為國際商業及金融中心的地位。

吸引人才

在人才方面，勞工及福利局今年2月公布新的人才清單，當中新增3項金融服務專業，包括會計業專才、伊斯蘭金融專才及資深大宗商品交易專才，有助香港吸引更多金融專才來港發展。就法律專業方面，亦新增了法律知識工程師。此外，我們同時透過其他措施致力建立金融人才庫，策略整全齊備，既關顧在學青年人的發展事業，也協助在職從業員捕捉市場新興機遇。政府近年已推出多項措施吸引和培養金融人才，包括向專上學生和畢業生提供行業實用知識課程、實習機會和資助；向在職從業員提供專業培訓課程和資助；以及贊助專業人才交流活動。措施涵蓋銀行、資產及財富管理、保險、綠色和可持續金融、金融科技以及會計業等。

財經事務及庫務局曾就法定企業拯救程序舉行了廣泛的諮詢，與持份者舉行了多次深入的討論，但在不同的事宜上均未能達成共識。立法建議雖獲得會計及法律界專業界別支持，但亦有主要持份者對建議有所保留。勞工界憂慮企業拯救程序可能被濫用，以轉移公司資產或推遲僱員取得破產欠薪補償的時間，亦有意見憂慮企業的臨時監管人在建議拯救方案時因偏重保護企業生存而對僱員保障不足。此外，有中小企業擔心由於企業拯救程序複雜且涉及的專業人士費用高昂，只有大企業有能力採用，而中小企本身將會成為企業使用拯救程序中的無抵押債權人，議價能力比較低，可能須無奈接受企業拯救方案提出的大幅債務減免，不易在過程中受益。此外，不少持份者亦告知政府由於立法建議較為複雜，需要更多時間去研究立法建議及評核對其所屬界別的影响。當中部分人士更對方案表示反對及強烈保留。特區政府現時的工作聚焦在全力拚經濟、謀發展及推動高質量發展金融市場，為企業帶來更好的營商環境。我們亦會繼續與不同界別的持份者保持溝通，聽取大家的意見。

主席，我要再次感謝今日各位議員就辯論議題提出寶貴意見，讓政府可與各位議員集思廣益，為未來發展確立目標、看清路徑。今年是國家“十四五”規劃的收官之年、開展“十五五”規劃編製工作之年，也是進一步全面深化改革的重要一年，對“一國兩制”實踐具有重要意義。

我們將配合國家經濟發展方向及策略，在行政長官領導下，堅定維護國家金融安全，推動香港由治及興。我們深信，在中央的堅定支持下，香港將繼續發揮“一國兩制”制度的優勢，以創新改革的思維，做好做強香港作為財富、人才“聚寶盆”的角色，為國家和香港的繁榮穩定作更大貢獻。

我謹此陳辭，多謝主席。

主席：我現在請黃英豪議員動議修正案。

黃英豪議員：主席，我動議我的修正案。

黃英豪議員動議的修正案(標明文本見附錄15)

主席：我現在向各位提出的待議議題是：黃英豪議員動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經選舉委員會選舉及功能界別、地方選區選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。

我宣布修正案獲得通過。

主席：梁美芬議員，你還有1分02秒答辯。之後辯論即告結束。

梁美芬議員：主席，世界變了。除了經濟不景氣之外，人工智能世代確實會迫使不少企業進行轉型或被收購。如果這些企業能夠生存下來，其實對各界(包括勞工界)均屬好事。在其他國家，這方面已有許多成功的實踐案例。

我這項議案所強調的，其實是希望建立一個庭外重組機制，讓企業可以在那裏“傾掂數”，從而避免繁複的司法程序。因此，我呼籲大家抱持較為開放的態度。而且，我認為今天的立法會與以往的立法會應該有所不同，因此我們應該重新坐下來好好討論。在大灣區這個大發展的背景下，面對整個時代的變遷及人工智能革命，企業如何生存下來？透過重組加以壯大，其實是一個更好的方向。

主席，我謹此陳辭，希望大家支持我的議案。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：梁美芬議員動議的議案，經黃英豪議員修正後，予以通過。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經選舉委員會選舉及功能界別、地方選區選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。

我宣布經修正的議案獲得通過。

下次會議

NEXT MEETING

主席：我現在宣布休會。本會將於2025年3月26日星期三上午11時續會。

立法會遂於下午3時43分休會。

Adjourned accordingly at 3:43 pm.

《公共財政條例》

決議

(根據《公共財政條例》(第2章)第7(1)條)

議決 ——

1. 現批准將一筆不超過\$177,748,880,000 的款項記在政府一般收入上，供作支付於 2025 年 4 月 1 日開始的財政年度政府服務開支之用。
2. 在本決議的規限下，如此記帳的款項可按照於 2025 年 2 月 26 日提交立法會省覽的《2025-26 年度開支預算案》所顯示的各開支總目而支用，如該預算案根據由《公共財政條例》(第 2 章)第 7(2)條施行的該條例的條文而被修改，則可按照經如此修改的該預算案所顯示的各開支總目而支用。
3. 關於任何開支總目的開支，不得超逾第 4 段所批准就該開支總目內各分目而支用的款額的總和。
4. 關於開支總目內每一分目的開支 ——
 - (a) 就經營帳目經常開支分目而言，不得超逾下述款額 ——
 - (i) (除在該分目是列於本決議附表 1 內的情況外)相等於上述預算案就該分目顯示的備付款額的 20%的款額；或
 - (ii) (如該分目是列於本決議附表 1 內)相等於上述預算案就該分目顯示的備付款額的某個百分率的款額，而該百分率在該附表中就該分目而指明；及

- (b) 就經營帳目非經常開支分目或非經營帳目開支分目而言，不得超逾下述款額 ——
 - (i) (除在該分目是列於本決議附表 2 內的情況外)相等於上述預算案就該分目顯示的備付款額的 100%的款額；或
 - (ii) (如該分目是列於本決議附表 2 內)相等於在該附表中就該分目而指明的款額，
 或財政司司長在任何個案中批准的其他款額，但該其他款額不得超逾相等於上述預算案就該分目顯示的備付款額的 100%的款額。

附表 1

| 開支總目 | | 分目 | | [第 4(a)段] 預算案所顯示 的備付款額的 百分率 |
|------|---------------|-----|---------------------------|--------------------------------------|
| 59 | 政府物流服務署 | 225 | 交通意外傷亡援助計劃——徵款 | 100 |
| 90 | 勞工處 | 280 | 給予職業安全健康局的撥款 | 30 |
| | | 295 | 給予職業性失聰補償管理局的撥款 | 30 |
| 120 | 退休金 | 026 | 僱員補償、與僱員傷亡及喪失工作能力有關的款項及開支 | 40 |
| 132 | 政府總部：文化體育及旅遊局 | 000 | 運作開支 | 25 |
| 152 | 政府總部：商務及經濟發展局 | 000 | 運作開支 | 25 |
| 155 | 政府總部：創新科技署 | 000 | 運作開支 | 25 |
| 170 | 社會福利署 | 157 | 病人及家屬援助金 | 100 |
| | | 176 | 暴力及執法傷亡賠償 | 25 |
| | | 177 | 緊急救濟 | 100 |

| 開支總目 | | 分目 | | 預算案所顯示 的備付款額的 百分率 |
|------|-----|-----|------------|-------------------------|
| | | 179 | 綜合社會保障援助計劃 | 30 |
| | | 180 | 公共福利金計劃 | 30 |
| | | 187 | 代理人的佣金及費用 | 30 |
| 186 | 運輸署 | 256 | 公共交通費用補貼計劃 | 25 |

附表 2

[第 4(b)段]

| 開支總目 | 分目 | 款額 \$ |
|----------|----------|----------|
| 106 雜項服務 | 689 額外承擔 | 0 |

《僱員補償條例》

決議

(根據《僱員補償條例》(第 282 章)第 48A 條)

議決自 2025 年 4 月 17 日起修訂《僱員補償條例》(第 282 章)，修訂方式列於附表。

附表

修訂《僱員補償條例》

1. 修訂附表 6(指明的補償額)
 - (1) 附表 6，關乎第 6(1)(a)條的記項 ——
廢除
“36,550”
代以
“38,670”。
 - (2) 附表 6，關乎第 6(1)(b)條的記項 ——
廢除
“36,550”
代以
“38,670”。
 - (3) 附表 6，關乎第 6(1)(c)條的記項 ——
廢除
“36,550”
代以
“38,670”。
 - (4) 附表 6，關乎第 6(2)條的記項 ——
廢除
“486,300”
代以
“514,510”。
 - (5) 附表 6，關乎第 6(5)條的記項 ——

- 廢除
“94,690”
代以
“98,950”。
- (6) 附表 6，關乎第 6C(8)(a)條的記項 ——
廢除
“780”
代以
“830”。
- (7) 附表 6，關乎第 6C(8)(b)條的記項 ——
廢除
“1,580”
代以
“1,670”。
- (8) 附表 6，關乎第 6D(3)(a)條的記項 ——
廢除
“780”
代以
“830”。
- (9) 附表 6，關乎第 6D(3)(b)條的記項 ——
廢除
“1,580”
代以
“1,670”。
- (10) 附表 6，關乎第 6E(9)(a)條的記項 ——
廢除

- “780”
代以
“830”。
- (11) 附表 6，關乎第 6E(9)(b)條的記項 ——
廢除
“1,580”
代以
“1,670”。
- (12) 附表 6，關乎第 7(1)(a)條的記項 ——
廢除
“36,550”
代以
“38,670”。
- (13) 附表 6，關乎第 7(1)(b)條的記項 ——
廢除
“36,550”
代以
“38,670”。
- (14) 附表 6，關乎第 7(1)(c)條的記項 ——
廢除
“36,550”
代以
“38,670”。
- (15) 附表 6，關乎第 7(2)條的記項 ——
廢除
“552,190”

- 代以
“584,220”。
- (16) 附表 6，關乎第 8(1)(a)條的記項 ——
廢除
“661,990”
代以
“700,390”。
- (17) 附表 6，關乎第 8(1)(b)條的記項 ——
廢除
“661,990”
代以
“700,390”。
- (18) 附表 6，關乎第 11(5)條的記項 ——
廢除
“5,500”
代以
“5,710”。
- (19) 附表 6，關乎第 16A(10)(a)條的記項 ——
廢除
“780”
代以
“830”。
- (20) 附表 6，關乎第 16A(10)(b)條的記項 ——
廢除
“1,580”
代以

- “1,670”。
- (21) 附表 6，關乎第 36C 條的記項 ——
廢除
“45,270”
代以
“47,310”。
- (22) 附表 6，關乎第 36J 條的記項 ——
廢除
“137,150”
代以
“143,320”。

《肺塵埃沉着病及間皮瘤(補償)條例》

決議

(根據《肺塵埃沉着病及間皮瘤(補償)條例》(第 360 章)第 40 條)

議決自 2025 年 4 月 17 日起修訂《肺塵埃沉着病及間皮瘤(補償)條例》(第 360 章)，修訂方式列於附表。

附表

修訂《肺塵埃沉着病及間皮瘤(補償)條例》

1. 修訂附表 1(補償款額)

- (1) 附表 1，第 IIA 部 ——
廢除
“\$5,780”
代以
“\$10,770”。
- (2) 附表 1，第 IV 部 ——
廢除
“\$5,930”
代以
“\$6,230”。
- (3) 附表 1，第 V 部 ——
廢除
“\$238,530”
代以
“\$249,260”。
- (4) 附表 1，第 VI 部 ——
廢除
“\$94,690”
代以
“\$98,950”。

《職業性失聰(補償)條例》

決議

(根據《職業性失聰(補償)條例》(第 469 章)第 39(2)條)

議決自 2025 年 4 月 17 日起修訂《職業性失聰(補償)條例》(第 469 章)，修訂方式列於附表。

附表

修訂《職業性失聰(補償)條例》

1. 修訂附表 5(補償款額)

- (1) 附表 5，第 1(a)(ii)條 ——
廢除
“\$552,190”
代以
“\$584,220”。
- (2) 附表 5，第 1(b)條 ——
廢除
“\$3,508,800”
代以
“\$3,712,320”。
- (3) 附表 5，第 1(b)條 ——
廢除
“\$2,631,600”
代以
“\$2,784,240”。
- (4) 附表 5，第 1(b)條 ——
廢除
“\$1,754,400”
代以
“\$1,856,160”。

2. 修訂附表 7(直接支付開支及付還開支的限額)

(1) 附表 7，第 1 條 ——

廢除

“\$24,000”

代以

“\$25,000”。

(2) 附表 7，第 2 條 ——

廢除

“\$98,060”

代以

“\$115,760”。

《破產欠薪保障條例》

決議

(根據《破產欠薪保障條例》(第 380 章)第 16(3)條)

議決 ——

- (a) 修訂《破產欠薪保障條例》(第 380 章)，修訂方式列於附表；
- (b) 凡遣散費的付款責任，是在本決議於憲報刊登的日期(實施日期)前產生的，則經本決議修訂的本條例，並不就該款項而適用；及
- (c) 凡遣散費的付款責任，是在實施日期前產生的，則在緊接實施日期前有效的本條例，就該款項而適用，猶如本決議沒有提出和通過一樣。

附表

修訂《破產欠薪保障條例》

1. 修訂第 16 條(款項的支付)
第 16(2)(f)(i)條 ——
廢除
所有“100,000”
代以
“200,000”。

《釋義及通則條例》

決議

(根據《釋義及通則條例》(第1章)第34(4)條)

議決就2025年2月19日提交立法會會議省覽的—

- (a) 《2025年證券及期貨條例(修訂附表8)令》(即刊登於憲報的2025年第14號法律公告)；
- (b) 《證券及期貨(無紙證券市場)規則》(即刊登於憲報的2025年第15號法律公告)；
- (c) 《證券及期貨(核准證券登記機構)規則》(即刊登於憲報的2025年第16號法律公告)；
- (d) 《2025年證券及期貨(在證券市場上市)(修訂)規則》(即刊登於憲報的2025年第17號法律公告)；
- (e) 《2025年證券及期貨(開放式基金型公司)(修訂)規則》(即刊登於憲報的2025年第18號法律公告)；及
- (f) 《2025年證券及期貨條例(修訂附表5)公告》(即刊登於憲報的2025年第19號法律公告)；

將《釋義及通則條例》(第1章)第34(2)條所提述的附屬法例修訂期限根據該條例第34(4)條延展至2025年4月16日的會議。

郭偉強議員動議的修正案標明文本

海上旅遊是香港多元旅遊發展的重要組成部分；本會促請特區政府善用香港1 180公里海岸線和263個島嶼的豐富資源，以及香港擁有國家重要天然深水港的獨特優勢，以政策為引領，資源為依託，積極推動海上生態旅遊、島嶼旅遊、遊艇旅遊，以及度假旅遊發展，打造香港成為國際級海上旅遊城市；**為加強發展海上旅遊，特區政府應完善著名島嶼(例如東平洲、蒲台島等)的基礎設施配套，包括設置採用新能源(例如氫能、太陽能、風能等)的供水供電系統和電訊網絡基站；以及深化香港漁業與餐飲文化的融合，在著名港灣(例如青山灣、香港仔、鯉魚門等)規劃建設多功能漁人碼頭，串聯避風塘海鮮食肆、海產市場、遊艇停泊區等豐富業態共同發展。**

註：郭偉強議員的修正案以**粗斜字體**標示。

嚴剛議員動議的進一步的修正案標明文本

海上旅遊是香港多元旅遊發展的重要組成部分；本會促請特區政府善用香港1 180公里海岸線和263個島嶼的豐富資源，以及香港擁有國家重要天然深水港的獨特優勢，以政策為引領，資源為依託，積極推動海上生態旅遊、島嶼旅遊、遊艇旅遊，以及度假旅遊發展，打造香港成為國際級海上旅遊城市；為加強發展海上旅遊，特區政府應完善著名島嶼(例如東平洲、蒲台島等)的基礎設施配套，包括設置採用新能源(例如氫能、太陽能、風能等)的供水供電系統和電訊網絡基站；以及深化香港漁業與餐飲文化的融合，在著名港灣(例如青山灣、香港仔、鯉魚門等)規劃建設多功能漁人碼頭，串聯避風塘海鮮食肆、海產市場、遊艇停泊區等豐富業態共同發展；**本會亦促請特區政府配合粵港澳大灣區融合發展戰略及創新機制，攜手灣區夥伴城市，共同構建更大片區、更加多元的海上旅遊度假線路。**

註：嚴剛議員的修正案以**粗斜字體**標示。

李浩然議員動議的進一步的修正案標明文本

海上旅遊是香港多元旅遊發展的重要組成部分；本會促請特區政府善用香港1 180公里海岸線和263個島嶼的豐富資源，以及香港擁有國家重要天然深水港的獨特優勢，以政策為引領，資源為依託，積極推動海上生態旅遊、島嶼旅遊、遊艇旅遊，以及度假旅遊發展，打造香港成為國際級海上旅遊城市；為加強發展海上旅遊，特區政府應完善著名島嶼(例如東平洲、蒲台島等)的基礎設施配套，包括設置採用新能源(例如氫能、太陽能、風能等)的供水供電系統和電訊網絡基站；以及深化香港漁業與餐飲文化的融合，在著名港灣(例如青山灣、香港仔、鯉魚門等)規劃建設多功能漁人碼頭，串聯避風塘海鮮食肆、海產市場、遊艇停泊區等豐富業態共同發展；本會亦促請特區政府配合粵港澳大灣區融合發展戰略及創新機制，攜手灣區夥伴城市，共同構建更大片區、更加多元的海上旅遊度假線路；**本會亦促請特區政府積極推動深海科普旅遊發展。**

註：李浩然議員的修正案以**粗斜字體**標示。

蘇長榮議員動議的進一步的修正案標明文本

海上旅遊是香港多元旅遊發展的重要組成部分；本會促請特區政府善用香港1 180公里海岸線和263個島嶼的豐富資源，以及香港擁有國家重要天然深水港的獨特優勢，以政策為引領，資源為依託，積極推動海上生態旅遊、島嶼旅遊、遊艇旅遊，以及度假旅遊發展，打造香港成為國際級海上旅遊城市；為加強發展海上旅遊，特區政府應完善著名島嶼(例如東平洲、蒲台島等)的基礎設施配套，包括設置採用新能源(例如氫能、太陽能、風能等)的供水供電系統和電訊網絡基站；以及深化香港漁業與餐飲文化的融合，在著名港灣(例如青山灣、香港仔、鯉魚門等)規劃建設多功能漁人碼頭，串聯避風塘海鮮食肆、海產市場、遊艇停泊區等豐富業態共同發展；本會亦促請特區政府配合粵港澳大灣區融合發展戰略及創新機制，攜手灣區夥伴城市，共同構建更大片區、更加多元的海上旅遊度假線路；本會亦促請特區政府積極推動深海科普旅遊發展；**本會亦促請特區政府着力提升海島及海岸線資源開發、利用和保護的綜合效益，為全域建設打造臨海旅遊場景與豐富海岸產業進行系統規劃，以增強香港海上旅遊特色和優質消費體驗。**

註：蘇長榮議員的修正案以**粗斜字體**標示。

黃英豪議員動議的修正案標明文本

粵港澳大灣區(‘大灣區’)具備‘兩種制度、三個法域’的優勢，有利於為奉行大陸法和普通法國家的企業提供重組服務；香港的普通法制度與世界接軌，是世界最受歡迎的仲裁地點首三位之一；加上國際調解院總部將落戶香港，《關於建立國際調解院的公約》今年亦將在港簽署，機遇當前香港大有可為；就此，本會促請特區政府：

- (一) 與內地相關部門協調，推動三地具國際視野的專業人士強強聯手，吸引世界級企業來大灣區重組，為工商專業界帶來龐大商機；
- (二) 促成更多國際商業爭端來港調解，以逐步建立起普通法商業爭端調解案例庫；以及
- (三) 用好‘一國兩制’和普通法的優勢，吸引世界各地的資金和人才來港，進一步充實香港特區的資金流及人才庫；
- (四) **爭取中央支持，推動三地在企業重組及破產等相關法律的協調，制訂跨境重組標準化協定範本，進一步完善跨境破產承認與執行機制；及**
- (五) **組建大灣區併購專業服務聯盟，整合三地的相關資源及引入國際評級機構及企業重組諮詢服務公司，建立符合全球標準的估值與盡職調查體系。**

註：黃英豪議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。