

會議過程正式紀錄
OFFICIAL RECORD OF PROCEEDINGS

2025年5月7日星期三
Wednesday, 7 May 2025

上午11時會議開始
The Council met at Eleven 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

陳恒鑌議員，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

何君堯議員，BBS, JP

DR THE HONOURABLE JUNIUS HO KWAN-YIU, 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

陳永光議員

PROF THE HONOURABLE CHAN WING-KWONG

黃錦輝議員, MH

PROF THE HONOURABLE WILLIAM WONG KAM-FAI, MH

缺席議員

MEMBER ABSENT

尚海龍議員

THE HONOURABLE SHANG HAILONG

列席政府官員

PUBLIC OFFICERS ATTENDING

財經事務及庫務局局長許正宇先生, GBS, JP

THE HONOURABLE CHRISTOPHER HUI CHING-YU, GBS, JP
SECRETARY FOR FINANCIAL SERVICES AND THE TREASURY

保安局局長鄧炳強先生, GBS, PDSM, JP

THE HONOURABLE TANG PING-KEUNG, GBS, PDSM, JP
SECRETARY FOR SECURITY

環境及生態局局長謝展寰先生, BBS, JP

THE HONOURABLE TSE CHIN-WAN, BBS, JP
SECRETARY FOR ENVIRONMENT AND ECOLOGY

發展局局長甯漢豪女士, JP

THE HONOURABLE BERNADETTE LINN HON-HO, JP
SECRETARY FOR DEVELOPMENT

教育局局長蔡若蓮博士, JP
DR THE HONOURABLE CHOI YUK-LIN, JP
SECRETARY FOR EDUCATION

創新科技及工業局局長孫東教授, JP
PROF THE HONOURABLE SUN DONG, JP
SECRETARY FOR INNOVATION, TECHNOLOGY AND INDUSTRY

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

運輸及物流局副局長廖振新先生, JP
MR LIU CHUN-SAN, JP
UNDER SECRETARY FOR TRANSPORT AND LOGISTICS

環境及生態局副局長黃淑嫻女士, JP
MISS DIANE WONG SHUK-HAN, JP
UNDER SECRETARY FOR ENVIRONMENT AND ECOLOGY

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

秘書長衛碧瑤女士
MS DORA WAI, SECRETARY GENERAL

副秘書長余蕙文女士
MS AMY YU, DEPUTY 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

提交本會省覽的文件

LAYING OF PAPERS ON THE TABLE OF THE COUNCIL

下列文件是根據《議事規則》第21(2)條的規定提交：

The following papers were laid on the table under Rule 21(2) of the Rules of Procedure:

附屬法例	法律公告編號
《2025年土地(雜項條文)(修訂)規例》	2025年第66號
《2025年電訊(以拍賣方法釐定頻譜使用費)(修訂)規例》	2025年第67號
《2025年電訊(釐定頻譜使用費的方法)(供拍賣頻譜)(修訂)規例》	2025年第68號
《2025年證券及期貨(合約限量及須申報的持倉量)(修訂)規則》	2025年第69號
《2025年公司(豁免公司及招股章程遵從條文)(修訂)公告》	2025年第70號

Subsidiary Legislation	Legal Notice No.
Land (Miscellaneous Provisions) (Amendment) Regulation 2025	66 of 2025
Telecommunications (Determining Spectrum Utilization Fees by Auction) (Amendment) Regulation 2025	67 of 2025
Telecommunications (Method for Determining Spectrum Utilization Fee) (Spectrum for Auction) (Amendment) Regulation 2025	68 of 2025

Securities and Futures (Contracts Limits and Reportable Positions) (Amendment) Rules 2025	69 of 2025
Companies (Exemption of Companies and Prospectuses from Compliance with Provisions) (Amendment) Notice 2025	70 of 2025

其他文件

語文基金
截至2024年8月31日止年度的財務報表(包括審計署署長報告)

資歷架構基金
截至2024年8月31日止年度的財務報表(包括審計署署長報告)

《2024年保護海港(修訂)條例草案》委員會報告

《2025年印花稅(修訂)條例草案》委員會報告

《2024年公眾衛生及市政(修訂)條例草案》委員會報告

Other Papers

Language Fund
Financial Statements for the year ended 31 August 2024 (including Report of the Director of Audit)

Qualifications Framework Fund
Financial Statements for the year ended 31 August 2024 (including Report of the Director of Audit)

Report of the Bills Committee on Protection of the Harbour (Amendment) Bill 2024

Report of the Bills Committee on Stamp Duty (Amendment) Bill 2025

Report of the Bills Committee on Public Health and Municipal Services (Amendment) Bill 2024

議員質詢的口頭答覆**ORAL ANSWERS TO QUESTIONS**

主席：質詢。第一項質詢。

偏遠郊遊景點的交通及通訊**Transportation and communications in remote scenic spots**

1. 林素蔚議員：主席，據報，萬宜水庫東壩(下稱“東壩”)由於交通配套嚴重不足，早前有大量遊客於傍晚時分滯留，有的士司機更趁機濫收車資。此外，有市民反映該處流動網絡覆蓋不足，影響市民通訊及求助。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否檢視東壩一帶的公共交通需求，包括在優先保護環境生態的原則下，檢視北潭涌關閘禁區範圍內的人數和車輛上限，並禁止的士於高峰時段進入，改為向指定非專營巴士營辦商發放一定數目許可證，以旅行團形式接載遊客往來東壩；
- (二) 會否考慮在東壩附近的白腊村增設快船服務，以紓緩東壩一帶的陸路交通壓力；如會，詳情為何；如否，原因為何；及
- (三) 因應政府積極推動生態旅遊，當局會否全面檢視偏遠郊區的交通配套，並積極與電訊業界商討改善郊區流動網絡覆蓋問題，以改善通訊及確保市民在緊急時能及時求助；如會，詳情為何；如否，原因為何？

文化體育及旅遊局局長：主席，就林素蔚議員的質詢，經諮詢運輸及物流局、環境及生態局及商務及經濟發展局(“商經局”)後，現答覆如下：

- (一) 近期個別周末、公眾假期，以及剛過去的內地勞動節黃金周，前往東壩的遊人數目驟升，令西貢萬宜路交通堵塞。處理東壩的問題，涉及跨部門協作。除了文化體育及旅遊局轄下的旅遊事務署，相關部門還包括運輸署、漁農自然

護理署(“漁護署”)、水務署、民政事務處及香港警務處。政府於上月舉行了跨部門會議，制訂及執行一系列即時的優化措施。其中，運輸署與專線小巴第9A號線的營辦商協調，因應乘客量加大運力及加密班次，改善候車安排，及加強交通信息發放；水務署安排承建商在西貢萬宜路個別位置進行臨時改善工程，以方便車輛通過或避車；香港警務處亦採取宣傳及執法行動打擊的士司機的違法行為。在過去的內地勞動節黃金周，經各部門通力合作，運作在大量旅客到訪下仍然大致暢順。

我們現時所採取的方法，主要是通過增加交通服務來應付需求，短期改善交通堵塞，但政府不能無限量地在郊野公園增加交通服務，東壩地區也無法長期承載大量旅客。在發展生態旅遊時，我們必須以保護和尊重生態環境為大前提，考慮郊野環境的承載力，以確保生態旅遊可以持續健康地發展。長遠來說，我們希望到港參與遠足活動的旅客會分散到香港不同的行山路徑，以令他們有更佳的旅遊體驗，以及將旅客活動對個別山徑和郊野自然生態的影響減至最低。

香港有很多美麗的遠足徑和島嶼。除東壩外，其他還有龍脊、城門水塘、大欖涌千島湖等景色優美的行山路徑。漁護署聯同旅遊事務署和香港旅遊發展局(“旅發局”)，會加強向旅客推廣香港其他行山路線，務求分散旅客到不同的遠足路線。漁護署亦會加強郊野公園的管理工作，包括加派人員巡邏，宣傳愛護環境、妥善處理垃圾等信息。

正如林議員質詢提到，有意見認為政府應參考在大型活動或節日時，特別是在道路狹窄的地方，實施交通管制，探討東壩在周末及公眾假期期間實施交通管制的可行性，包括禁止的士進入。就此，旅遊事務署、漁護署及運輸署會共同商討最合適的方法，包括探討是否可以容許適切的穿梭車輛接載遊人由北潭涌進入東壩，並同時照顧當區居民的出行需要。

- (二) 就在東壩附近提供水上交通服務的建議，現時東壩一帶並沒有適合渡輪上落客的碼頭或登岸設施。質詢提及的

白腊距離東壩約2.1公里(即約1小時步行路程)，設有一個由當地居民建造的渡頭。白腊渡頭的結構及規模較小，水深亦不足，並不適合停泊渡輪上落客。因此，任何建設新登岸設施或改善現有白腊渡頭的工程，必須慎重考慮生態環境保育。

- (三) 現時，不少遠離市中心的郊遊景點，已有發展成熟的公共交通服務和道路網絡連接。至於偏遠郊區，運輸署在可行情況下，已適切地安排公共交通服務接載乘客前往附近位置，讓遊人下車後徒步遠足。

流動網絡營辦商亦已在主要郊野公園及鄉郊/偏遠地區設有33個無線電基站(“基站”)。現時整體郊野公園的流動網絡覆蓋約為八成，主要的政府行山徑大概95%。商經局及通訊事務管理局辦公室已制訂擴展5G網絡至鄉郊及偏遠地區資助計劃的詳情。預計所有相關基站啟用後，郊野公園的流動網絡覆蓋可提升至九成以上，而主要政府行山徑的覆蓋更可達98%以上。

為確保市民在緊急情況下能及時求助，只要市民的位置有任何一個本地流動電話網絡覆蓋，不論他們採用哪一個流動電話網絡的服務，撥打“112”便可接駁至“999”警方緊急服務中心。多謝主席。

林素蔚議員：多謝主席。剛過去的五一黃金周，東壩的情況確實有所改善，亦感謝各個部門(包括旅遊事務署、運輸署、西貢民政事務處、漁護署等)的合作，另外警方亦大力執法，打擊部分的士濫收車資的情況，這些成果其實有目共睹。

然而，現在不少人都非常喜歡郊遊。我樂見政府表示會積極探討安排穿梭車輛於東壩接載遊人，但我希望追問一下，始終東壩是一個地質公園及保護區，政府會否進一步評估該保護區可容納的人流上限？因為過往在五一黃金周期間，每天可能有二三百輛車輛穿梭於東壩。在保護生態和環境的原則下，若人流進一步增加，應如何加以限制？會否有方法限制人流，或者設立一些預約制度？可否參考其他地方或旅遊景區的做法？多謝主席。

文化體育及旅遊局局長：多謝林素蔚議員的補充質詢。的確，東壩或麥理浩徑第一段是遠足行山徑，其本身的設計並非以承載大量旅客為目的。因此，我們在思考如何讓旅客能有更佳體驗時，必須在生態與便利之間求取平衡。剛才提到的穿梭車服務，正是我們考慮的方向之一。事實上，現時已有9A路線的綠色小巴，而於剛過去的五一黃金周期間，該路線已大幅增加班次及車輛數目。因此，在五一黃金周期間，雖然旅客數量如同行政長官所說確實很多，但秩序及運作大致良好。

我們亦曾檢視東壩最近數月成為旅遊熱點後的數字，發現曾於3月底有一個高峰數字，大約4 300人次，但在這次的五一黃金周，即使是最高峰，亦未達到該數字，大約是略高於3 000人次，可見旅客會自行選擇合適時間，甚至考慮錯峰出行，讓自己有最佳的體驗。

至於會否仿效其他熱門旅遊景點實施預約制度，這將在我們檢討東壩及其他郊遊景點的長遠安排時一併考慮。不過，考慮時未必會針對景點本身是否需要預約入場，畢竟東壩屬山徑性質，難以作出這種規管。但在預約交通工具方面，我們可否動動腦筋呢？這點我們會一併考慮。多謝主席。

邵家輝議員：謝謝主席。在剛過去的五一黃金周，大家都看到香港丁財兩旺，但部分旅客在某些關口因網絡問題而出現擠塞，亦在不同景點需要花時間排隊。局方會否考慮善用科技，盡快建立一些平台，以便在大型節日期間對不同的特別景點提供實時報道，做好旅客分流？甚至香港市民也可利用這個系統安排自己的出行時間，交通運輸營運商(例如的士司機)則可藉此知道哪裏有較多旅客，方便他們前往相關地點，多做生意。謝謝主席。

文化體育及旅遊局局長：多謝主席，多謝邵家輝議員的補充質詢。行政長官昨天會見記者時表示，已請本局及相關部門認真總結這次黃金周的經驗，以及善用科技，務求讓旅客能有最佳的體驗，並且找出旅客的新旅遊模式。這些都是我們會做的工作，完成後會向政務司司長領導的節慶小組匯報。

我多次聽到有人建議建立一些平台，讓公眾掌握哪些景點正值人流暢旺，從而考慮是否錯峰出行或避開人潮，我認為這是很好的建議，我們會進一步考慮如何落實。當然，這並非靠政府單方面努力便可達成，因為許多景點的人流數字都需要景點營運者提供，我們才能夠知道。

郊野公園方面，我們需要研究有何方法能夠較準確地掌握旅客人數。當然，在最高峰的時段，這些熱門地點的標示可能全部呈紅色狀態，但大家起碼能夠得知相關地點的人流已經十分暢旺，或會選擇人流較少的時段才前往。我們會考慮有關建議。多謝主席。

陸瀚民議員：主席，東壩自3月中起突然大受旅客歡迎，直至數天前更迎來黃金周旅客高峰期。我告訴了局長，在黃金周期間，我曾與太太一同前往現場視察，並由東壩徒步至北潭涌，現場交通大致暢順，而我也有與旅客及市民交流，他們普遍表示滿意。

日前，我在媒體上建議，將9A小巴的終點站延伸至西貢市中心，局長昨天在委員會會議上亦表示會研究及考慮，我對此表示感謝。不過，總結這次的經驗，東壩突然大受歡迎，除了因為旅發局的宣傳成功之外，另一個原因其實是社交媒體流量的引導所致。

事實上，在社交媒體上，同類具有潛力“爆紅”的郊外景點尚有不少，例如秋季的大東山芒草、大帽山雷達站，甚至港島區的龍脊等。展望未來，我想問局方會否安排人員密切留意社交媒體或旅客的趨勢，為這些具潛力“爆紅”的郊外景點預先制訂交通預案，避免“迫爆”，以提升旅客在“生態+旅遊”及郊野旅遊方面的良好體驗？多謝主席。

文化體育及旅遊局局長：多謝主席，多謝陸議員。答案是“有的”，旅發局完全明白社交媒體的力量及其影響力。很多時候，可能會有一個景點突然“爆紅”，甚或該處原本並非景點，而是一個“打卡”好地點。對於它們“爆紅”，我們未必料到，但當我們在媒體上看到，便可有所準備。

如果相關地點配套設施充足，旅發局便會大力宣傳；但若配套不足，例如某些山徑，很多市民反映交通不太便利，又或欠缺小食亭或店鋪，我們便會提供相關資訊，提醒打算前往遊玩的市民或旅客早作準備，或是告知需要步行多久。

我們會持續觀察社交媒體的最新走向。當然，我們希望不會只是觀察，然後被動地反應。我們下一步的工作是主動找出新趨勢，然後作出預示。如果我們預計某些地點在下一階段具有潛力，便會預先做好準備工夫，日後如果真有旅客湧現，我們便能更快速有效地應對。多謝主席。

鄭泳舜議員：多謝主席。上月，我與李世榮議員一同約見旅遊事務署、運輸署、漁護署等部門，開會討論五一的安排。首先感謝局長，剛過去的五一整體安排大致良好，旅客的體驗亦相當不錯。

我們除了要處理好交通安排外，亦要發展好山徑產業。無論是剛過去有關四徑的電影，抑或我們許多出色的山徑運動員、國際級賽事，以至營舍，種種配套都令我們有條件如同其他亞洲地方(例如日本、韓國、尼泊爾)般發展相關產業。

就此，局方日後會否考慮進一步培訓更多已經在香港受訓的山徑人才？可否安排更多導賞團，令山徑產業發展更佳？謝謝主席。

文化體育及旅遊局局長：多謝鄭議員。的確，談到山徑，有些朋友指出，與其讓旅客只是前來“打卡”，我們可否令山徑進一步產業化呢？鄭議員剛才提出由富經驗的人士帶領導賞團，這確是一項好建議，因為香港有些山徑並非如東壩般可直接乘車抵達，但其實風光明媚，難度亦不高。就像我經常提及的大嶼山大澳至二澳的路段，沿途不但能看到鄉郊田園，亦可欣賞到不同的海岸景色，還有漁村風味。如果能夠安排導賞或專業旅行團，我們覺得旅客的體驗或會更為豐富。

我們會與業界及熟悉山徑的朋友商討，研究是否有方法引導他們在這方面推出更多新產品。多謝主席。

李世榮議員：多謝主席。本人於5月2日亦曾前往自己服務的選區(即現在討論的東壩)視察，當日的運作的確非常暢順。不過，我翻查警方的數字後，發現5月2日單日已有700多輛的士進出東壩禁區。因此，我剛才很高興聽到局長表示會考慮我提出的建議，希望能夠做到“小改善，大改變”。

我提出引入電動觀光車進出東壩的建議。我曾詢問的士業界是否介意因而少了生意，但其實他們並不介意，因為整條路線是由北潭涌禁區開始，先經西壩，再到東壩。簡單而言，癥結在於西壩至東壩的路段是單程路，來回的車輛容易出現“對頭車”堵塞的情況。

因此，我很希望局長能夠引入電動觀光車。這類觀光車在內地旅遊景點也有應用，而且體積較小，非常適合在單程路行駛。至於是否需要採用預約，那是後話。我希望局長能夠帶領其他相關部門，積極考慮利用電動觀光車解決大量的士進入東壩的問題。

其實，的士司機也不想開往東壩。他們向我反映，進入該路段後，塞車超過1小時，只能做一宗生意，所以他們不願意深入東壩。相反，在西壩有兩條行車線，的士司機如要調頭離開，也會比較迅速。希望局長能夠積極考慮有關建議，多謝。

文化體育及旅遊局局長：多謝主席，多謝李議員的建議。如果以電瓶車或電動觀光車取代的士的話，我們需要考慮數目問題。現在有大量的士進出，正是大家覺得交通難以管制的原因。使用小巴的話，由於規模較大，載客量較多，使用較少的小巴便足以服務旅客，同時可減少“對頭車”，但如使用相對較小的車輛，“對頭車”的問題便會變得嚴重。不過，李議員剛才提出的建議有其優點。倘若我們利用這種觀光車，輔以預約制度，或可提升旅遊體驗，同時有助改善交通情況。

我要重申，由北潭涌至西壩再到東壩的路段，原本並非設計為高容量道路。因此，其整體交通規劃如何能夠達至最理想的效果，我們須與運輸署作出專業的考慮，評估道路的實際承載能力和我們的車輛選擇，然後作出最佳決定。多謝主席。

主席：第二項質詢。

北部都會區的發展

Development of the Northern Metropolis

2. 李慧琼議員：主席，有意見指出，北部都會區與河套深港科技創新合作區(下稱“河套區”)是香港創科發展的關鍵引擎，政府應加快有關建設及推動企業進駐，而政府在透過發債融資推動相關基建項目時，亦應提升市民參與度，以讓其共享發展紅利。就此，政府可否告知本會：

- (一) 會否考慮先設立“北部都會區網上辦公室”，透過線上平台提供整合的規劃和土地資料及最新進度情況，以邀請有意進駐的企業提前來港註冊，並研究為已註冊公司提供支援或政策優惠，例如提供虛擬展廳、線上洽談及預先登記服務，讓企業能早作部署，待實體設施落成後無縫銜接；
- (二) 為吸引企業優先落戶北部都會區及河套區，會否推出針對性支援措施，例如提供過渡性辦公空間及特別人才招聘計劃等；及
- (三) 會否研究，容許市民以強制性公積金供款優先認購北部都會區項目的相關政府債券，以讓市民共享發展紅利？

發展局局長：主席，北部都會區(“北都”)對香港社會和經濟發展至為關鍵，能加速創科和其他產業發展，讓我們更深度參與粵港澳大灣區建設，同時為市民創造優質的工作機會和生活環境。北都多個新發展區自2019年陸續上馬，工程正進行得如火如荼，預計北都未來數年將有相當可觀的“熟地”和產業樓面產出。此外，河套深港科技創新合作區香港園區(“河套香港園區”)今年將進入營運階段。

就李慧琼議員的質詢，經諮詢相關部門後，現答覆如下：

- (一) 北都計劃是一項跨決策局的工作。行政長官親自主持的“北部都會區督導委員會”，督導各項北都發展工作。發展

局轄下的北部都會區統籌辦事處(“北都辦”)擔當整體倡導及統籌北都發展的角色，包括與其他政策局、引進重點企業辦公室(“引進辦”)及投資推廣署等攜手合作，共同推廣北都，以及促進不同產業在北都發展。

其中，引進辦負責引進全球具有高潛力和代表性的重點創科企業，並已先後公布4批共84間在香港設立或擴展業務的重點企業，當中有不少企業均對落戶北都表達興趣。投資推廣署則致力協助內地及海外企業來港開業及擴展，為其提供一站式的支援服務；去年幫助超過500家企業在港設立或擴張，包括對北都產業用地有興趣的公司。北都辦主力向本港及境外各界人士介紹北都各個規劃及工程項目的最新進展，亦有舉辦大型的招商活動，鼓勵本地、內地及海外企業支持和參與北都的發展。對於表示有興趣落戶北都的企業而言，剛提及的3個辦公室，分別是引進辦、投資推廣署及北都辦三方會進一步合作，包括各委派相關同事成立專案隊伍，跟進有關企業的需要。

在資訊發布方面，引進辦和發展局已建立專屬網頁及社交平台等線上媒體，分別介紹引進辦的支援服務和推廣香港優勢，以及發放各個北都發展項目的最新資訊。投資推廣署亦透過其全球網絡推廣北都的最新發展和宣傳投資機會。此外，土木工程拓展署在一些新發展區現場設立社區聯絡中心，介紹新發展區的最新資訊。發展局亦正籌備推出北都招商引資小冊子，多角度介紹北都的整體規劃、優勢產業，以及工程/投標等資訊。

- (二) 考慮到有意來港的企業背景廣泛，政府的招商引資工作會着重了解和適當地照顧個別企業的不同需要。引進辦及投資推廣署在協助內地及海外企業落戶香港時，會協助它們物色地方運作，而北都是其中一個推介的重點。它們亦會協助有需要的企業在前期籌備階段，先落戶香港其他地點，以開展研發等基礎工作，建立好日後進駐北都的根基。

至於河套香港園區，港深創新及科技園有限公司現正努力推進相關的招租工作，預計首批租戶將在今年下半年

開始進駐園區，而現時商談至較深入階段的企業約有近30間。

- (三) 政府綠色債券和基礎建設債券融資所得，會撥入基本工程儲備基金，支持包括北都等各項基建工程。財政司司長於近年的財政預算案提出，政府計劃在未來發行的這兩類債券中，撥出一定比例優先供強制性公積金(“強積金”)基金投資。香港金融管理局與強制性公積金計劃管理局為此已建立機制，並於2023年6月首次應用在政府綠色債券計劃下發行的機構綠色債券。類似的機制會繼續適用於政府可持續債券計劃(前稱政府綠色債券計劃¹)和基礎建設債券計劃下發行的機構債券，目的是讓強積金計劃成員透過強積金基金參與推動包括北都在內的基建發展，同時獲得低風險和相對穩定的投資回報，共享發展成果。多謝主席。

李慧琼議員：主席，優質高端的科技公司及技術相信是全球主要城市爭奪的目標。我們應該肯定特區政府在河套區和北部都會區所做的工作，從局方的答覆可見，我們確實非常努力，過去在搶企業、搶人才方面亦取得一定成效。

不過，我的質詢其實非常聚焦，因為無論如何提速提效，北部都會區及河套區的硬件發展始終需要一些時間，但競逐高端優質的企業和人才卻須分秒必爭。我們會否研究在這個過渡期內，通過科學調研，了解我們的目標公司在選擇落戶哪個城市或地區時，有何重點考慮的內容？我早前曾到南山區進行調研，了解到他們當年能夠成功吸引眾多知名科技公司落戶，與提供許多優惠政策有關。我亦與企業家溝通，他們問我北部都會區有甚麼政策配套。現在看來，我們雖然在硬件方面提速提效，但在軟件、政策配套方面仍在努力中。

我的補充質詢是，政府會否考慮進行科學調研，了解我們的目標公司如果要盡快落戶北都或河套區，它們優先考慮的政策內容為何？剛才我請教了DeepSeek，大家都知道鄰近城市都非常積極，包

¹ 政府綠色債券計劃由2024年5月10日起已重新命名為政府可持續債券計劃。

括提供許多稅務和科研費用扣減，以至開發實驗室等的措施。政府會否進行科學調研，讓我們在爭奪企業時有科學數據可依，從而制訂政策？

主席：哪位官員作答？發展局局長，請作答。

發展局局長：主席，如果是針對北都的招商引資工作，我們目前並未採取剛才李慧琼議員提出的一般性調研。反而，我們是透過發布資訊及直接接觸個別企業來了解它們的需要。為何這樣做呢？因為我們相信，招商引資不能單靠一套固定政策框架來適用於所有有意進駐的企業。相反，若我們知道每間企業的需要，可以盡量在我們的能力範圍內滿足其需求。如果真有需要進行政策上的改變，我們會提出相關建議。

舉一個例子，正如我剛才提及，北都辦、投資推廣署及引進辦都有分工，當個別辦公室發現某間企業表示有意落戶北都，甚至指明希望落戶北都的洪水橋/厦村新發展區，我們便會詢問該企業究竟是需要土地自行發展，還是需要建成的樓面？如屬前者，我們會聚焦覓地。因此，目前的做法可以說是為企業逐一安排，帶有量身訂製的成分。

不過，我們並不排除，當我們接觸更多企業後，若發現個別脈絡有共通之處，例如多間企業都提到某件事情，而相關事情又需要政策主導或改變時，我們一定會加以探討。多謝主席。

葛珮帆議員：主席，北部都會區的發展對香港整體的創科發展非常重要。正如剛才李慧琼議員所述，硬件和軟件同樣重要。我們都看到，最近許多內地企業相繼查詢有關北部都會區的發展。雖然局長剛才在主體答覆中提到，我們有提供一站式服務，但其實很多企業(尤其是內地企業)並不了解在北部都會區可以如何發展。

舉例而言，它們會詢問關於土地使用的年期和期限；如果它們想建工廠，土地是否可以用來進行銀行融資？就這些問題，它們似乎一直未能得到充分的答覆。此外，有不少企業詢問關於軟件的問

題，例如河套區內的法規和法律框架如何運作及如何與內地的法規對接？有關生物樣本“過河”的法律程序目前進度如何？它們進駐後，這些問題是否就可以全部解決？似乎還有很多問題尚未解決。

因此，李慧琼議員提出，當局應該更好地將相關資訊上網，讓更多內地企業在來港前已能掌握更多資訊，了解未來可以如何發展，以及有哪些優惠政策支持它們。這對於它們落戶香港與否非常重要。所以，當局如何在這方面可以做得更好？特別是法規方面，是否已經制訂了確實的時間表？

發展局局長：主席，關於回應企業的問題，過去北都辦在這方面確實已會見了很多不同企業，近期亦主動爭取參與海內外(包括內地)的一些大型展覽活動。雖然這些活動可能並非直接與北都相關，但我們仍然爭取參與，目的在於拓寬我們的接觸面。

不過，我同意議員的論點，每家企業想知道的資訊確實非常多樣化。例如剛才議員在補充質詢中提到，有些企業可能特別關注現有工業區內的使用情況及可供使用的樓面等資訊。正如我剛才在主體答覆中提到，我們正籌備推出一本招商引資小冊子，希望盡量將不僅北都的情況，還包括香港的一般資訊，例如稅收、土地分布及用途等我們認為有用的資訊，納入同一平台，方便大家搜尋。這本小冊子將會有網上版和實體版，我們希望能在短期內完成及公布。多謝主席。

林新強議員：主席，我曾經在前海開設全國第一家合夥性的聯營律師事務所，亦正參與南沙的諮詢委員會，親身經歷這兩個開發區在發展初期，均透過推出優惠政策來吸引專業人士進駐。舉例而言，兩地提供數以百萬元計的租金津貼或現金補貼，協助律師開展業務，從而支援該區的新企業發展。我的補充質詢是，在北部都會區發展的過程中，政府有沒有計劃提供這類政策優惠？

發展局局長：主席，據我理解，林議員的補充質詢已非着眼於基建或土地開發，而是關乎在經濟樓面出現後，政府會否提供補貼，鼓勵某些用家落戶。目前來說，就未來企業或專業人士進駐而論，我們仍然希望採用一個具成本效益的方法。

若我們過於輕易提出由政府提供補貼，以我們現時的財政狀況來看未必是最合適的做法。不過，我們現時在土地發展方面——因為我們是發展局，對土地發展較熟識，而且北都現階段正處於土地發展階段——以“片區開發”為例，我們會盡量引入措施，減低投資者所需負擔的成本。這包括會否讓他們分期繳付地價，或在招標過程中，會否並非單純採用“價高者得”的方式，而是更多考慮質素？這些措施都有助於降低投資者所需投入的成本。

如果投資者的前期成本得以降低，我們當然希望日後建成的樓面亦能以合理相宜的價格放售。不過，在未來企業進駐的階段，是否仍需要政府提供真金白銀的補貼或稅務優惠？這方面我們會視乎招商引資的情況，並因應當前政府的財政狀況再作考慮。多謝主席。

鄧家彪議員：多謝主席。北都是香港未來發展的重地，亦是大灣區整體國策的着力點。不過，基建的確需要時間，而我們擔心的是，人才、企業、技術及資金這幾方面，可能因為看不到香港有實際的選項讓其落腳而流走。

如何留住他們？基建的確需要時間完成，但能否採取局長剛才提到的策略：“先九東，後北都”？這是甚麼意思？我建議並希望局長作出回應的是，我們可否提供一個密集而又性價比高的商貿區，先吸引這些有意來香港落腳的企業？哪怕它們初期只派5個人過來，我們也可以免費提供地方讓他們進駐，待北都發展後再邀請它們參與。畢竟，北都現時尚未到達一個成熟、可以立刻投入使用的階段。因此，可否採取“先九東，後北都”的策略，先安置這些企業落腳？

發展局局長：主席，在答覆議員特別聚焦於九東的補充質詢前，我想先講解有關“先進駐，後落戶北都”的概念。我剛才在主體答覆中提到，引進辦已引進了80多間企業，這些企業願意在香港設立辦公室，並且很多都表示未來有意在北都發展。目前，在這80多間企業中，絕大部分已經落戶香港，雖然北都的用地尚未產出，但它們已經落戶香港，其中大部分進駐科學園和數碼港。

這有賴引進辦與孫局長互相配合，盡量為有意進駐的企業覓得地方讓它們先行落腳。同樣的概念絕對可以應用於九東，特別是九東目前有不少租金相對較為相宜的工業大廈，甚至有些已改裝的工業大廈。過去其實亦曾有類似的案例。

未來，我們希望繼續聚焦於資訊發放及配對的工作。我們希望透過起動九龍東辦事處及當區的商業組織成立一個平台，當投資推廣署或引進辦接觸到一些企業，特別是有興趣落戶九東的企業，我們可以在資訊及配對方面加強工夫。多謝主席。

主席：第三項質詢。

促進創科企業發展

Promoting the development of innovation and technology enterprises

3. 黃錦輝議員：今年國家《政府工作報告》首次指明要支持瞪羚企業發展。瞪羚企業是指高成長性的科技型中小企業，具有創新力強、專業領域新和發展潛力大的特點。據悉，內地多個省市已為加速瞪羚企業的發展提供獎勵補貼和免息貸款等優惠措施，其中杭州早在2020年已為符合資格的瞪羚企業提供扶持政策，並鼓勵瞪羚企業與高校科研院所合作研發，加上其他創科支援配合，為杭州創建良好創新生態，從而孕育多個創科企業，其中統稱為“杭州六小龍”的6間創科企業尤為出色。就此，政府可否告知本會：

- (一) 會否為香港的瞪羚企業作出定義，並統計在港的瞪羚企業數目；
- (二) 有否研究為瞪羚企業提供針對性的政策支援；如有，詳情為何；如否，會否作出研究；及
- (三) 鑒於據報，杭州六小龍企業有意和香港加強合作，而行政長官亦表示會為其提供協助，政府會否主動聯絡並邀請該等企業來港落戶，以為本地創科生態帶來新動力？

創新科技及工業局局長：主席，感謝黃錦輝議員的質詢，我綜合答覆如下：

今年國家《政府工作報告》大力支持包括各發展階段在內的創科企業發展，全方位布局以加速發展新興及未來產業。為主動對接國家的發展戰略，推動科技創新和產業創新，過去兩年多來，特區政府一直循《香港創新科技發展藍圖》所訂立的頂層設計，採取多管齊下的策略，一方面着力培育本港創科初創企業；另一方面積極吸引企業來港落戶，充分發揮香港在“一國兩制”下“背靠祖國、聯通世界”的獨特優勢，抓住新一輪科技創新與產業變革所帶來的歷史機遇。

在培育本港創科初創企業方面，創新科技及工業局（“創科及工業局”）透過香港科技園公司和數碼港兩大香港創科旗艦，為初創企業提供全方位的支援服務。香港科技園公司致力透過不同的培育計劃，為有志創業的科技人才提供支援，包括提供研發空間及配套設施、資助、技術與管理支援、投資者配對、導師支援、市場推廣及業務發展支援等。而數碼港亦透過各項履行公眾使命的培育、加速器及支援計劃，為初創企業的不同發展階段提供各項財政及專業支援。而隨着河套香港園區即將在年內開園，園區公司（即港深創新及科技園公司）也將推出培育計劃，為具發展潛力並從事生命健康科技的園區初創團隊和企業提供資金援助和全面的支援服務。香港的初創企業由2014年的約1 000間上升至2024年的近4 700間，反映了香港創科生態越趨蓬勃。我們的政策方針旨在培育具備自主研發能力並實質貢獻經濟和社會的初創科技企業，以推動香港經濟高質量發展。

我們亦明白扶持初創企業發展工作的重要性和長期性，且政策舉措必須與時俱進。創科及工業局及創新科技署於近年出台落實了不少政策，大力重點支援各發展階段的創科企業，包括對初創企業的培育。比如2023年推出100億元的“產學研1+計劃”，以配對形式資助有潛質成為成功初創企業的大學研發團隊將其科研成果轉化及商品化。為鼓勵更多風險投資基金共同投資於本地創科初創企業，我們於去年年底推出“創科創投基金”優化計劃，調撥最多15億元與業界配對成立聯合基金，投資策略性產業的創科初創企業，進一步加大對本地初創企業的融資支持。

此外，我們亦正籌備推出“創科加速器先導計劃”，吸引海內外具豐富經驗的專業初創企業服務機構在香港建立加速器基地，壯大初創企業，完善創科生態圈。

除了培育本港創科初創企業外，我們更主動出擊，積極協助內地企業“走出去”、把海外資源“引進來”，致力扮演好“超級聯繫人”和“超級增值人”的角色，並藉此為香港創科發展帶來新機遇、打開新局面。截至2025年4月，創科及工業局聯同政府其他部門已經與超過200家具高潛力或代表性的企業洽談好來港設立或拓展業務。日前，行政長官率團訪問浙江時，也特別邀請“杭州六小龍”等創科企業來港發展，鼓勵企業利用香港優勢積極拓展海外業務。創科及工業局正進一步跟進這些合作機會，希望早日成事。我們相信，更多創科企業落戶香港將進一步推動香港創科生態圈蓬勃發展，為本地創科生態帶來新動力，並讓相關產業的發展更上一層樓。

我們會繼續透過以下幾方面持續強化我們的創科生態圈：第一，持續優化現有政策，加大對創科初創企業的支援力度；第二，支援更多策略性科技產業的企業落戶香港；第三，透過不同管道與企業溝通，及時了解企业的需求，動態調整相關政策及推出新舉措，確保我們的支援措施能夠精準對接業界所需，加快推動香港的創科發展。謝謝。

黃錦輝議員：特區政府為推動創科已做了許多工作，局長這幾年的努力大家有目共睹，那麼我為何還要問及瞪羚企業呢？理由之一，是國家《政府工作報告》首次指出要支持瞪羚企業發展，另一理由，是識別到瞪羚企業的話，就等於識別到有潛力成為“獨角獸”的企業，能對這些企業加以扶持，針對性更強，資源運用得更有效、更佳。請問政府會否考慮為瞪羚企業作出定義及定期進行統計？

創新科技及工業局局長：香港特區政府對創新科技企業(特別是初創企業)的發展政策是一貫的。在現行政策框架下，政府傾向以行業發展前景或項目創新潛力作為評核基準，而非鎖定企業的類別，或硬性為某種企業下定義。當然，我們歡迎業界作進一步跟進。政府會繼續保持政策的彈性，避免因僵化分類而忽略新興領域或不同商

業模式的成長潛力，同時確保資源分配更聚焦實質創新能力與經濟的貢獻。這是我們簡單的回應。

黃英豪議員：主席，黃錦輝議員的質詢特別提及內地對創科企業提供免息貸款優惠的支持，所以我想請問局方：現時，香港的生態是政府投資相當多，設立多項基金支援創科企業，但銀行及金融機構，以我了解，目前並不願意貸款予初創企業，就算其擁有知識產權亦無法取得貸款，就此，局長有沒有可能將有關政策進一步優化呢？多謝。

創新科技及工業局局長：謝謝黃議員的補充質詢。關於這個問題，我認為不是只靠香港創科的掌舵人能夠獨立解決的，因這是牽扯到整個創科生態圈的問題。我相信國家大力推行科技金融的政策，目的是希望調動資源(特別是金融資源)，以進一步支持創科產業發展。據我了解，特區政府有關部門正研究在香港是否和如何落實科技金融政策。從創科方面來說，我們當然希望全社會調動各方面資源，推動相關創科產業向前快速發展。

邱達根議員：多謝主席。黃錦輝教授提出的質詢，是希望提議政府引得專、引得早。其實，參看深圳過去的成功例子，以及最近杭州在創科發展方面發展甚佳，它們都是較早引入一些有活力、專業性高的團隊，以致能推動其今天的發展。這方面除了有關如何引入專業及年青的團隊，也涉及如何分辨優秀的創科人員，這是難以只靠書面作出分辨的，而我們的專業團隊、風險基金投資者的嗅覺卻往往能更有效地進行分辨，引入優良團隊。所以，我們現在更急切的工作，是如何引入專業的風投基金到香港更好地推動該些企業的引進。政府推動的創科引導基金的100億元是非常重要的誘因，能推動更多專業的風險投資者落戶香港。我想問局長，有關方面的工作可否盡快提速，讓創科引導基金盡快落地，提供更多誘因予專業投資者，帶動優秀團隊落戶香港？

創新科技及工業局局長：謝謝邱議員的補充質詢。發展創科，特別是加速創科產業發展，離不開資金，而初創企業的發展對香港未來

至關重要。香港現在還需要很多文化上的改變，比如是否有更多資金(特別是本地資金)願意投資本地創科產業，就此而言，特區政府這些年來一直積極加強引領，比如議員剛才提到我們所推出的“產學研1+計劃”，政府拿出資源來，希望通過跟業界配對，調動業界資本投入創科發展。

另外，我們提出了創科創投基金的優化版，目的就是盡快發現好的初創企業，在快速發展的賽道上，幫助這些公司一把；還有針對大學提出的大學科技初創企業資助計劃(TSSSU)，在大學層面，通過大學的年輕人(包括大學的教職員等)發現一些好的企業，加速其發展。再者，我們希望能在今年推出創科加速器先導計劃，通過引入海內外的專業初創企業服務機構，加速初創企業在香港發展。

總而言之，特區政府現正採取一系列措施，目的是甚麼呢？就是希望盡早發現和扶持類似瞪羚企業的初創企業，使其能快速在香港發展。當然，光靠政府並不足夠，我們需要業界共同參與和努力。

陳祖恒議員：多謝主席。局長，內地很多科企現時對“出海”有極大需求，瞪羚企業絕不例外。香港作為國家的“超級增值人”角色，絕對是內企作為供應鏈管理、開拓國際市場、國際標準認證等範疇的首選平台，我們與他們攜手併船出海。我想問局長，我們可如何發揮香港在“出海”方面的強勢、優勢，為科企配對相應的“出海”合作及服務，將更多科企帶來香港？

創新科技及工業局局長：香港未來在國家整個科技發展的大局，包括香港創科產業發展策略中，其中一個重要元素就是“出海”。這也是香港為甚麼可以積極發展創科企業的特色所在。感謝生產力局早前專門成立“出海”服務平台，特區政府對生產力局在這方面的重要舉措表示讚賞和感謝。初創企業亦不例外，實際上，過去香港已有成功案例，比如馭勢科技，最開始成立於北京，後來到香港來，其發展越來越好，就是通過香港這個平台積極打造、開拓國際市場。現在，實際上有越來越多類似瞪羚企業的企業開始把目光投向香港，希望借香港獨特的優勢，開拓國際市場，這也是我們積極引入內地的科創企業到香港來的重要原因之一。所以，今後在“出海”方面，我們希望跟業界繼續合作。當然，要“出海”的話，也有很多措

施需要我們進一步跟進，比如這些企業在香港怎樣脫胎換骨，變成更加國際化的企業，或是創造出Made in Hong Kong的產品；我們在土地的提供、在投資方面的支持，有沒有配套措施；還有大家剛才說的稅收，包括海外、出國去世界各地市場，怎麼樣好的關稅的支持，這是需要全面的配套措施。總而言之，無論是瞪羚企業、準瞪羚企業，還是所謂的“獨角獸”企業等等，只要任何企業來到香港，我們都會盡全力支持它們，通過“出海”將企業透過香港做大做強。

陳振英議員：主席，黃錦輝教授問了兩次會否為瞪羚企業作出定義，其實除了這類公眾有定義的名稱外，局方會否考慮舉辦評選，以評選出例如10間較為突出的香港創科企業，再冠以較具特色的本地名稱(例如稱為“香港10隻小獅子”)，令公眾認知得以提升，又可鼓勵更多創科企業加入相關行業？我相信此舉對整個行業都有幫助。謝謝。

創新科技及工業局局長：就陳議員的建議，我相信發展香港創科不是政府一家的事情，是政府跟企業，也包括立法會，共同努力的結果。我們歡迎業界提出各種各樣建議，只要對香港創科發展有利，特區政府一定全力支持。

吳傑莊議員：主席，局長剛才已說明，創科需要資金的投入，當局也希望吸引更多市場資金、民間資金，而除了政府的支持，我相信整個生態圈非常重要，其中一點，是投資人很重視退出機制，而香港股票市場雖有的GEM Board (創業板)，但被大家詬病多年，未能發揮真正支持香港本地創科的功能。我想問局長，有沒有更加新的政策，可以幫助推動本地創科公司有更多退出機制，讓香港的投資人更放心大膽投資呢？多謝主席。

創新科技及工業局局長：藉吳傑莊議員的問題，我更想分享“杭州六小龍”的一些成功經驗。

特區政府對於“杭州六小龍”的成功是非常感興趣的。第一，它們的第一桶金從哪裏來？據我所知，早在2016年，杭州政府就給相

關企業無償支援20萬元，沒有甚麼條件。就杭州的“六小龍”，當年“四小龍”都得益於這第一桶金，所以政府第一桶金的支持非常重要，只要覺得這個企業還可以就支持它，當時也沒有定義甚麼“獨角獸”、“瞪羚”等。

第二，是要為這些企業積極開拓應用的場景。初創企業最需要的是甚麼？它的產品能為大家所用，用起來之後，它就有一個reference，今後對於開拓市場非常重要。如果在這個時刻，政府能夠幫它們一把，就會幫它們解決很大的問題。所以，我們特區政府也在思考這個問題。

第三是甚麼？就是要人才。“六小龍”企業不約而同都跟我們談到人才的重要性，為甚麼？因為這些企業是自主研發，自主研發就需要人才，無論在初創期，在成熟期，還是在加速發展期，人才都至關重要。對於這些企業人才的支持，特區政府今後也要想辦法怎麼加強。

第四，怎麼樣幫助這些企業節省成本，加速發展？我們為甚麼提出加速器計劃？就是為這些初創企業提供一個共享空間，使他們能夠節省成本，加速在香港發展。

我覺得這些恰恰是我們未來發展初創企業需要思考的問題。我們特區政府現在是給各個階段的企業，無論是初期，到一定相對成熟的階段，到最後所謂“獨角獸”階段，還是上市等，名稱不重要，特區政府現在全方位地對所有階段的企業都全力支持。

吳永嘉議員：多謝主席。我會承接吳傑莊議員關於上市的問題。在杭州的“六小龍”當中，目前只有一間企業正式申請在香港上市。本港主板門檻非常高，但初創企業為主的GEM市場一直表現都不理想，去年只有3家企業可以掛牌而已。因應現時世界局勢複雜，當局有否就進一步吸引境外(特別是內地)的創科企業來港上市方面，制訂具體政策呢？創科局及財庫局有否參與證監會、香港交易所協調這方面的工作，而具體有沒有甚麼目標呢？

創新科技及工業局局長：剛才我已提及，過去幾年來，創科局在引入到香港來發展的創科企業方面，聯同政府其他部門做了大量工

作。吳永嘉議員可能注意到，最近來香港上市的企業很多都是科技公司，為甚麼大家爭先恐後地來香港？一方面，是香港原有的獨特優勢，同時，大家看到香港在創科發展方面有新的發展空間和前景，就是整個香港的創科生態圈正在逐漸建立。在去年的特首施政報告中，我們特別提出希望未來通過各方面的支持，使新來港的上市企業能夠加大跟本地(特別是大學科研機構)的合作。類似這種措施，我們還會繼續加強，當然，我們也希望未來更多地發展本地企業，瞪羚企業、“獨角獸”企業、其他企業能夠有機會在香港早日上市。

主席：第四項質詢。

應用機械化及自動化清潔技術

Use of mechanized and automated cleaning technologies

4. 林筱魯議員：主席，《2017年施政報告》提出，研究引入有助自動化的清潔機械或技術，於合適的地點或舉辦大型活動後試行應用。根據政府當局於2021年向本會改善環境衛生及市容事宜小組委員會提交的文件，食物環境衛生署(下稱“食環署”)近年已全面採用機械化及自動化科技進行清潔。就此，政府可否告知本會：

- (一) 食環署在全港各區所採用的清潔機械或技術項目，以及該等項目每年的平均使用率為何，並按全港18區列出分項資料；及
- (二) 政府有否定期推動及監察外判潔淨服務承辦商採用機械化及自動化科技進行清潔的情況；如有，詳情為何；如否，政府會如何加強監察？

環境及生態局局長：主席，食物環境衛生署(“食環署”)近年積極引進新科技，以提高街道潔淨和垃圾收集服務的質素和效率，提升前線員工的職業安全和加強執法效能。

就林筱魯議員的質詢，現答覆如下：

(一) 食環署已在公眾潔淨服務中廣泛應用以下的科技和設備，包括：

- (1) 在各區引進配備高壓熱水洗濯機和高速清洗盤的小型洗街車，能快速清除行人路上的污垢，而且具備省時節能、靈活和減少滋擾行人等優點。自今年起，全港使用小型洗街車和高速清洗盤清洗街道的隊伍共有67隊，覆蓋的地點已增至約3 600個，當中包括一些有長期污漬或青苔的地點，務求顯著提升該等地點的潔淨程度；
- (2) 清掃垃圾是街道潔淨工作的重要環節。食環署已在各區廣泛使用11隊新型機動掃街車以清掃道路、天橋和道路中央分隔欄帶，並設有118輛低地台垃圾收集車，方便司機及清潔工人收集和運送垃圾；
- (3) 為改善鄉郊或偏遠地點的垃圾收集設施以提升環境衛生，食環署現正推行廢物收集設施改善計劃，至今已在鄉郊地點設置287個太陽能鋁質垃圾收集站、51個太陽能廢物壓縮箱和太陽能垃圾壓縮機。這些設施具備太陽能感應或腳踏開關控制功能，使用者無需用手接觸垃圾投入口，使用時更為方便衛生，其密封式設計亦可減少氣味外泄和防止蟲鼠滋生。部分收集設施具備壓縮功能，當垃圾達一定數量時可進行壓縮以提高貯存量，從而減少設置更多垃圾桶或更頻密收集垃圾的需要；及
- (4) 食環署亦善用科技監察清潔狀況，以加強打擊非法棄置垃圾問題。食環署現時已於各區合共500多個非法棄置垃圾黑點設置網絡攝錄機，利用人工智能分析錄像，識別非法棄置垃圾行為，讓該署可策劃更有效的執法行動和直接提出檢控。近期，針對不負責任的司機或乘客從車上亂拋垃圾，食環署亦在各區30多個合適地點的行車路段安裝網絡攝錄機，利用錄像資料檢控違規人士。在17個偏遠沿岸地點，食環署則使用360度攝影機遙距監察清潔狀況，適時清走垃圾。

由於食環署已在恆常工作中廣泛使用以上的科技和設備，該署沒有特別統計其使用率。有關設備使用情況的摘要見附件。

食環署不斷研究和測試新技術，不只是為了提升工作效率，也是為了加強對前線員工的安全保障，減低他們因工作勞損和受傷的機會。舉例如下：

- (1) 食環署正與機電工程署合作引入自動化清掃機械人，將會用於清潔街道，以減低潔淨員工的體力消耗。該機械人已在香港科學園進行測試，稍後會在適合的行人道上作第二階段測試；
- (2) 為了減輕前線街道潔淨員工的體力負擔，食環署正引進電動輔助手推車。除電動輔助外，這些手推車亦配備了指示燈、緩衝器和反光貼等，有助提升安全和工作效率；及
- (3) 食環署亦正引進目前內地最先進的工業級機械狗，以提高垃圾運輸效率和減低清潔工人因搬運重物而受傷的機會。食環署將會測試機械狗在斜坡、樓梯和崎嶇地形等特定地點的垃圾搬運能力，並研究如何改良配套。

另外，食環署計劃在今年5月中開始配合機電工程署在元朗區和北區試驗氫燃料電池洗街車，推動使用較潔淨的氫能，為香港實現碳中和出一分力。

食環署在試行新科技後會檢討其成效，並收集不同持份者意見，考慮應否和如何廣泛應用。食環署亦會繼續透過不同渠道，包括參考本地、內地和海外經驗，物色可改善街道潔淨服務和垃圾收集的科技和設備。

- (二) 食環署鼓勵競投服務合約的承辦商提出創新的應用科技建議，如建議被評為有效而切實可行，該標書會獲得加分。若承辦商成功中標，該些建議會成為必須落實的合約條款。近年由承辦商提出的創新應用科技建議包括車載

垃圾桶清洗機，可有助減少人手清洗的需要並提高效率。由於成效理想，食環署會逐步推展其應用範圍。

就監察承辦商方面，食環署的公眾潔淨服務合約中會清楚列出承辦商必須提供的機械和自動化清潔設備。食環署會透過實地巡查、突擊檢查和查核工作紀錄，監察承辦商的工作表現，包括有否按合約要求應用科技和設備。如發現承辦商違反合約要求，署方會採取跟進行動，包括發出警告或失責通知書並扣減服務月費。其服務表現紀錄亦會影響承辦商日後競投食環署外判服務合約的資格或評分。多謝主席。

附件

食環署在公眾潔淨服務中廣泛應用的新科技及設備

設備	採用情況	用途	數目
小型洗街車配備高速清洗盤	已在各區廣泛使用	清洗街道	67隊
新型機動掃街車	已在各區廣泛使用	清掃道路、天橋及道路中央分隔欄帶	11隊
低地台垃圾收集車	已在各區廣泛使用	垃圾收集及運送	118輛
太陽能鋁質垃圾收集站	主要在鄉郊或偏遠地點使用	垃圾收集及暫存	287個
太陽能廢物壓縮箱及太陽能垃圾壓縮機	主要在鄉郊或偏遠地點使用	垃圾收集及暫存	51個
網絡攝錄機	已在各區廣泛使用	監察及檢控非法棄置垃圾的行為	504個地點
360度攝影機	主要在偏遠沿岸地點使用	遙距監察偏遠沿岸地點的清潔狀況	17個地點

林筱魯議員：主席，根據2021年的文件，當中的用語有“引入”、“試行”、“為期一年的試驗計劃”，甚至就機動掃街車及小型洗街車明確提到“已全面採用”。具體而言，文件中有一句“將有相當成效的

科技納入標書成為合約條款，或獨立成約以推展至全港各區”。4年多已經過去，政府的主體答覆清晰反映，在使用相關科技上有不少進展，做得不錯，亦即相關科技應該已經相當成熟，可以應用。我的補充質詢是，既然這些科技已經成熟並在很多地區應用，當局何時會真真正正要求承辦商及食環署自身全面使用這些科技呢？多謝主席。

環境及生態局局長：主席，多謝林議員的補充質詢。

目前有好幾項科技已經全面成為我們的標準用法，例如高壓熱水洗濯機及高速清洗盤的洗街車能把以往我們在行人路上所見的香口膠污漬全部清除，所以現時可見，街道的潔淨程度顯著提升。如同答覆中所述，覆蓋的地點已增至約3 600個，基本上可謂是全港使用，亦將會成為我們合約中的標準要求。

另外，我們亦提到使用新型機動掃街車以清掃道路。其實，這種新型機動掃街車亦是在全港使用，不過大家要留意分別。我們使用這種掃街車，並非一般清潔工人在街上掃地的用途，而是在天橋、大型高速公路上取代人手進行清潔。因此，我們這11隊機動掃街車也是我們的標準要求。現在所有天橋、高速公路及道路中央分隔欄帶的地方，均正使用這些新型機動掃街車進行清潔，所以我們認為這是成熟的技術，並已納入在我們的合約中。

但是，有數項科技，我們認為下一步可能在測試後再擴大規模推廣。舉例來說，我們仍在試行一種自動化清掃機械人，這是在一般街道上試行的。至於是否成功，我們要看這項技術在香港的用途。香港很多街道比較狹窄，而且出入的人流較多，所以目前我們先在科學園進行測試。我們正在物色一些我們認為較為適合的地區，例如我們正考慮在啟德的一些地方進行第二階段的自動化清掃機械人試驗。如果使用效果令人滿意，我們會擴大應用範圍。至於會否成為標準的用途，我們會視乎試驗效果再作決定。多謝主席。

何俊賢議員：多謝主席。首先，要肯定現屆特區政府環境及生態局和食環署在推動科技化工作方面，較過去的特區政府為快，這是值

得肯定的。然而，我們也要面對在使用新科技時的很多陣痛和改變，我們可能在某些方面跟不上。

我想簡單舉個例子。除了街道潔淨服務外，政府垃圾站等管理服务合約也同樣出現這些問題，政府對這些外判商的監管尚未到位。舉例來說，在垃圾站內，很多伸手自動揭蓋的垃圾站經常壞掉，整個月都沒有人前來修理，使得原本密封的垃圾站變得不再密封。甚至有人亂拋垃圾，不小心或不知何故把垃圾棄置在垃圾站的上蓋，但當局的合約並不包括清理垃圾站上面的垃圾，最終我需要call食環署處理該袋垃圾，花了兩個月才獲得清理。

就此，特區政府有沒有新的方法，在這些過程中對外判商使用新的科技？畢竟政府也要進步，政府如何監管它們的服務能夠到位，不會影響香港市民的生活呢？多謝主席。

環境及生態局局長：主席，多謝何議員的補充質詢。的確，我與食環署正在研究如何再用新科技監管承辦商的表現，我們正在進行這方面的研究工作。

舉例來說，我們正在一些街市試用人臉辨識系統，監察承辦商人員的進出情況、是否準時上班，以及工作情況。我們認為，使用相關系統不僅能減輕人手，解決經常需要派員巡查的問題，我們相信對於了解他們的具體工作表現也有幫助。然而，目前我們仍在試行，我們會在試行後檢視效果如何，再檢討可否擴大使用。我們相信，同樣的技術也可以應用於我們不同的設施，例如有人員駐守的大型垃圾站，或是機構。為此，我們正在試驗效果。

另外，我們正在試行逐步將管理系統電子化，將人員的工作及巡查情況以電子方式記錄。我們認為這種方法可讓監督人員更具體地掌握情況。

我們亦正在試用資訊電子系統，以監察發牌步驟的進行情況。因為很多時候，如果使用紙本文件，我們很難監督進程，所以我們希望逐步電子化。

我們正在上述3方面進行試驗，如果認為效果良好，我們會擴大其使用範圍。我相信，這對於監督前線工作人員的工作效果及牌照申請進度均會有所幫助。多謝主席。

黃俊碩議員：多謝主席。主席，審計署在最新一份2025年3月的報告中指出，由2018年7起重訂的街道潔淨服務合約已加入合約條款，要求承辦商使用配備高速清洗盤的小型洗街車，但截至2024年12月，在50份街道潔淨服務合約中，9份沒有要求承辦商使用配備高速清洗盤的小型洗街車。審計署建議食環署署長應探討在提供街道潔淨服務上更廣泛運用科技。當局的回應指，會繼續探討運用科技，以提升街道管理等，並希望加入關鍵數據，以利便監察日常巡查等。我想請問當局，是否訂有時間表，在合約中加入條款，要求承辦商配備各類型的科技工具？多謝主席。

環境及生態局局長：主席，多謝議員的補充質詢。正如我在剛才答覆議員的質詢時提到，對於我們認為已經成熟的技術，我們現已開始將其納入為我們的標準合約要求。因此，將來所有的合約中都會納入這些技術，我們不會再由同事自行決定是否納入。當然，我們也要對相關技術進行試驗，直至認為成熟時，才會真正將其納入為標準合約要求。但是，我剛才提到配備高壓洗濯機和轉盤的洗街車，均已納入為我們將來的標準要求。多謝主席。

黎棟國議員：主席，局長在主體答覆第(一)部分的第四段中提到，已於500多個點設置網絡攝錄機，記錄亂拋垃圾的證據，使食環署可以策劃更有效的執法行動。然而，局長的答覆並未提到食環署的策劃情況及有何成效。我們不時看到報章報道，這項舉措並未收到預期的效果。我想請問局長，在設置這麼多網絡攝錄機後，當局的執法效果如何，以及改善至甚麼程度呢？多謝主席。

環境及生態局局長：主席，在此我多謝黎議員的補充質詢。

食環署自從2018年開始使用網絡攝錄機協助打擊非法棄置垃圾的問題，其實這些攝錄機的用途不止是拍攝，也會利用人工智能技

術辨識是否屬於非法棄置垃圾行為。此外，如果攝錄機拍攝到涉事車輛的車牌，便可以根據錄像檢控該名棄置垃圾的車輛登記車主。而且這些攝錄機可以記錄很多不同的資料，包括時間和地點，方便食環署得知在甚麼地方、在甚麼時間，是特別可能出現問題的地點和時間，從而部署執法行動，並針對性地派出人員和調動人員。

我們這方面的工作效果如何？自2018年開始，截至2025年4月，食環署已在504個點安裝攝錄機。食環署在最近數個月，亦在行車道路的中央分隔位置安裝38個網絡攝錄機，監察哪些人從車上亂拋垃圾。效果如何呢？從2018年至今，在網絡攝錄機的協助下，在已設置網絡攝錄機的非法棄置垃圾黑點附近，食環署已發出超過15 565張定額罰款通知書，以及針對亂拋垃圾的車主發出8 330張傳票。光是去年，我們已發出接近4 000張定額罰款通知書及1 250張傳票。

因此，我們認為使用攝錄機在捉拿非法棄置垃圾的人或車輛方面是有效的。至於從車上亂拋垃圾的情況又是如何呢？我們所設置的38個攝錄機只是使用了約兩個月，但我們已錄得169宗從車上亂拋垃圾的個案，我們將會提出檢控。因此，我們認為，利用網絡攝錄機及在路中心裝置攝錄機來捉拿司機亂拋垃圾的做法，的確相當有效。多謝主席。

顏汶羽議員：主席，首先，我非常感謝政府應用大量創科產品打擊衛生黑點，成效非常顯著。我想請問政府，有否計劃引入更多創科產品，助力打擊冷氣機滴水及餵飼野鴿的違規違法情況？多謝主席。

環境及生態局局長：主席，簡單答覆，是有計劃的。我們正在測試新技術，希望可以協助我們快速找出滴水的具體位置。大致上，我們正在試用類似紅外線攝影機的方式，看看是否可行。同時，我們也透過修改法例，希望能讓食環署人員更方便地進入懷疑滴水的地方執法。因此，我們是以雙管齊下的方式來處理這個問題。

我們亦不斷留意各地的經驗或有何新技術出現，看看該等技術是否適用於食環署的不同工作。尋求新技術的過程是不會停止的。

如果大家留意到有些適合在香港使用的新技術，歡迎大家向我們提出，我們一定會嘗試了解是否適合香港使用。多謝主席。

主席：第五項質詢。

打擊窺淫及偷拍私密部位的罪行

Combating offences of voyeurism and clandestine recording of intimate parts

5. 江玉歡議員：主席，有意見指出，雖然窺淫及非法拍攝私密部位等刑事罪行於2021年正式生效，但隨着科技的迅速發展和智能設備的普及，在公共場所或私人空間偷拍他人私密部位的事件仍時有發生。就此，政府可否告知本會：

- (一) 自非法拍攝私密部位罪行生效至今，警方接獲多少宗有關該罪行的舉報，以及當中對涉案人士提出檢控的個案宗數為何；
- (二) 鑒於據悉，目前市場上供應的微型攝錄設備主要來自內地電商平台，政府有何措施防止市民從上述渠道購買的攝錄設備用於偷拍用途；及
- (三) 會否提升公共場所的設計以防範偷拍的行為，並就此制訂防偷拍的建築及設計標準，例如在學校、商場等場所安裝反偷拍偵測儀器(例如紅外線掃描儀器)，以及針對部分廁所和更衣室的分隔板設計漏洞進行改善工程？

保安局局長：主席，偷拍行為嚴重侵犯受害人的私隱，往往為受害人帶來難以平復的身心傷害。保安局於2021年修訂《刑事罪行條例》(第200章)，訂立4項新罪行打擊窺淫相關行為：第一，窺淫罪，處理在有合理私隱期望的情況下作出的偷窺或偷拍行為；第二，非法拍攝或觀察私密部位罪；第三，發布從上述兩項罪行所得私密影像的罪行；以及第四，未經同意下發布或威脅發布私密影像的罪行。

上述4項罪行的最高刑罰為監禁5年。政府希望藉此向公眾發出清晰的信息，表明絕不容忍偷拍或惡意散布私密影像的行為，干犯有關罪行會有嚴重的後果，達至阻嚇作用，從而保護可能受害的人。警方一直以高調執法行動和宣傳教育，全方位打擊窺淫相關行為，保障市民私隱安全。

就議員的質詢，現答覆如下：

- (一) 自《刑事罪行條例》(第200章)與窺淫相關的罪行在2021年10月生效至今，警方接獲報案宗數，以及相關拘捕、檢控及定罪數字可參閱附件。就2024年而言，警方接獲172宗窺淫罪的報案，拘捕107人，有59人進入檢控程序；而非法拍攝或觀察私密部位罪則接獲350宗報案，拘捕252人，有193人被檢控。
- (二) 根據警方統計，過去一年，近九成八窺淫罪及非法拍攝或觀察私密部位案件的犯案者，都是利用隨身攜帶並備有攝影功能的智能手機進行偷拍。這些案件多發生在公共交通工具或車站、商場等高人流場所。犯案者多利用人多擠迫的情況，在上下車、扶手電梯等尾隨受害人，並多利用輕便而不容易被察覺的智能手機進行偷拍。

當然，仍然有案件涉及使用其他一般拍攝器材進行拍攝，而這些設備可能透過各式各樣的渠道購買。由於大部分這類拍攝器材，一如智能手機一樣，本身是用作正當合法用途的。舉例來說，為加強對獨居長者的照顧，現時不少家庭在家中安裝攝錄鏡頭，以便長者需要協助時家人能及時發現。故此，我們認為規管拍攝器材或其購買渠道未必是最直接有效打擊相關罪行的方法，政府需在打擊罪行與保障市民合理使用科技產品的權利之間取得平衡。

- (三) 在防偷拍的建築設計方面，警方會繼續加強與公共交通營辦商、商場、公共屋邨、私人住宅及物業管理公司合作，將防止窺淫相關罪行納入整體防罪工作的考量當中，建議鼓勵不同場所持份者實地檢視環境安全。警方樂意就出入管理、照明、鏡面設置、閉路電視覆蓋等提供意見，

以減少罪案風險。如有需要，可向警方防止罪案科徵詢專業意見。

在執法層面，警方持續加強打擊窺淫相關行為，特別針對公共交通工具、商場及更衣室等較高風險場所，透過執行反罪惡行動及情報主導行動，提升執法成效。

在預防措施方面，警方持續與不同持份者合作，透過宣傳教育，提升公眾對偷拍行為的警覺性，積極推廣相關防範偷拍的信息。相關內容涵蓋如何識別可疑偷拍行為，以及在不同場所(如更衣室或洗手間)的自我保護措施，鼓勵市民挺身而出舉報罪行等。

警方亦有製作防窺淫相關行為的海報、短片及宣傳貼紙，並透過學校、商場、公共交通工具及政府場所等渠道派發。此外，警方亦定期舉辦防罪講座及社區活動，向市民講解相關法例及自我保護方法。為進一步擴大宣傳效果，警方在“安全城市・香港”(SafeCity.HK)網站上載了關於窺淫罪及防偷拍的相關資訊，包括教育短片及宣傳海報，方便市民隨時查閱及下載。

警方呼籲市民提高警覺，若發現疑似偷拍行為，應挺身而出舉報，並配合執法部門提供證據。我們會繼續以高調執法行動和宣傳教育，全方位打擊窺淫相關行為，保障市民私隱安全。

附件

《刑事罪行條例》(第200章)與窺淫相關的罪行數字

	年份(註)			
	2021年 (10月至12月)	2022年	2023年	2024年
窺淫(第159AAB條)				
接獲案件	31	99	139	172
拘捕	20	73	81	107

	年份(註)			
	2021年 (10月至12月)	2022年	2023年	2024年
檢控	0	30	58	59
定罪	0	29	53	50
非法拍攝或觀察私密部位(第159AAC條)				
接獲案件	86	435	358	350
拘捕	65	345	257	252
檢控	0	178	207	193
定罪	0	171	195	177
發布源自干犯第159AAB(1)或159AAC(1)條所訂罪行的影像(第159AAD條)				
接獲案件	2	7	7	5
拘捕	0	46	2	0
檢控	0	0	4	1
定罪	0	0	4	1
未經同意下發布私密影像，或威脅如此行事(第159AAE條)				
接獲案件	15	94	134	146
拘捕	5	5	61	71
檢控	0	2	8	17
定罪	0	2	7	14

註：接獲案件指警方當年接獲有關《刑事罪行條例》(第200章)與窺淫相關的罪行的案件數字；而檢控及定罪數字所屬的年份則代表案件審結的年份。由於有些案件涉及較長時間的法庭程序，因此警方接獲案件的年份與案件審結的年份可能有不同。

江玉歡議員：主席，一個城市一年內發生數百宗窺淫相關案件，仍然值得關注。針對4項打擊窺淫相關行為的罪行，最高刑罰為監禁5年，顯著高於其他司法管轄區對同類罪行所設定的兩年監禁刑罰。然而，根據局方的主體答覆，自修例以來，特別是窺淫罪及未經同意下發布或威脅發布私密影像罪的案件數字持續上升。

在此背景下，我想請問局長，這是否反映市民對遵守新法規的意識薄弱？抑或政府在宣傳教育方面仍然不足？還是法庭在判罰

力度上不一致？局方就這方面除了進行恆常工作外，會否推出加強版本的工作？謝謝主席。

保安局局長：多謝主席。就案件數字而言，以2024年為例，窺淫罪約有172宗，非法拍攝或觀察私密部位罪有350宗，發布源自干犯上述罪行的影像或未經同意下發布共有100多宗。對於一個擁有700萬人口的城市而言，這類案件當然“一宗都嫌多”，但整體而言，數字是否偏高，則見仁見智。似乎有關數字對一個700萬人口的城市是否偏高，各人都有不同的看法。但無論如何，我們一定會盡力減少這類罪行發生。

我們的工作主要有3方面。第一方面是從執法角度着手，包括在高危地點進行巡邏。由於這類案件大多發生在公共交通工具交匯處或港鐵站電梯，我們會在這些高危地點加強巡邏，包括便衣巡邏，希望能夠拘捕相關罪犯。

另外，在防罪方面，正如我剛才所說，對於建築物的設計能否達到防罪目標，我們經常提供意見，例如就出入管理、增設閉路電視、照明情況、鏡面設置是否存在不足之處、洗手間和扶手電梯的設計等，我們會從防罪的角度提供意見，希望減少相關罪行發生。

此外，在宣傳教育方面，我們除了透過電視、社交媒體、廣告、海報等向市民大眾宣傳外，亦會在學校進行工作。由於許多受害人是學生，我們會重點提高他們防範偷拍的意識，例如乘搭電梯時應注意的事項，留意身邊的人是否有異常舉動，以及作出自我保護的行為。若遇到這類事件，不論是目擊他人作出相關行為，還是自己遭遇這類情況，都能夠挺身而出，指證這些行為。此外，我們亦教導公眾，即使同意拍攝這類照片，不等於同意他人發布，兩者是不同的。

此外，針對這方面的情況，我們在性暴力求助資訊網站提供相關內容，說明如何處理這類情況、如何獲取證據，以及法庭可提供的保護等，希望讓市民對於舉報相關罪案或案件處理更有信心。多謝主席。

葛珮帆議員：多謝主席。其實，在香港這個擁有700萬人口的城市，這類偷拍罪行，我不敢說數量少，因為我完全不覺得少。主席，我是相關法例的法案委員會主席，在這項法例生效前，每年單在港鐵發生的偷拍案件已經超過1 000宗。雖然在立法後，我們留意到偷拍數字確實有所減少，但每年仍有350宗偷拍案件，數字絕不算少。

剛才局長在發言中提到，舉報及證據同樣重要。我們觀察到，在300多宗偷拍舉報案件中，真正能夠檢控的只有100多宗。因此，我想問局長，會否考慮在一些高危黑點，例如MTR(港鐵)或公交等，進一步善用科技及AI加強執法？警方現正推行安裝閉路電視的計劃，那麼是否可以在一些高危地點加裝閉路電視，並利用AI科技識別偷拍行為？

另外，舉報也是一個問題。通常在接獲舉報後，要緝拿嫌疑犯或蒐集相關證據絕不容易，除非有人挺身而出作證。因此，如果警方可以考慮譬如推出一些“按鍵舉報”的Apps，便能幫助受害人，當他們發現自己被偷拍或目擊他人偷拍時，可即時按鍵舉報並記錄位置，這或可協助警方盡快掌握相關信息及影像，迅速拘捕偷拍嫌疑犯。善用這些科技，能有助緝拿偷拍者。

此外，宣傳和教育其實亦很重要.....

主席：葛珮帆議員，你已提出了兩項問題。

局長，請作答。

保安局局長：多謝主席。正如我所言，這類案件“一宗都嫌多”。我們從窺淫相關案件的數據可見，破案率接近八成，高於約四成的整體破案率，而檢控定罪率同樣接近八成。

另外，剛才葛議員提到，我們會否運用科技(包括閉路電視)協助執法或破案？答案是必然會的。我們正考慮在目前安裝的閉路電視中加入AI功能，舉例來說，若有人在某地點進行窺淫行為後離開，沒有AI的話，我們的同事可能需要花大量時間逐一查看錄影機的片段，才能找到罪犯所在，但有了這些科技，便能大大加快過程。

此外，我們亦正研究可否利用AI識別窺淫相關行為，因為這些行為有特定模式，而現時懲教署亦運用類似AI的科技偵測打架等容易辨識的行為。我們現正進行相關研發工作。

至於第二個問題，我們會否推出一個App作報案用途？其實，現時香港的999熱線非常方便，市區的回應時間為數分鐘。我們也了解過，有些地方確實已推出“按鍵舉報”的功能，例如泰國近期為了讓遊客安心而推出有關設計。然而，就香港的情況而言，假使有一個這樣的App，按鍵後會發出聲響，究竟是偷竊、搶劫、窺淫還是其他情況呢？到頭來我們可能需要在了解情況後，才能派出適當的人員處理，我們認為此舉未必最具效率。而目前香港的999熱線如此方便，我們認為暫時這應是較為理想的做法。多謝主席。

朱國強議員：多謝主席。我首先申報，我是資助小學校長和香港教育工作者工會主席。不幸地，校內偷拍私密部位的罪行在香港及其他地方時有發生，而犯案者往往並非利用手機，而是將針孔鏡頭隱藏於日用品之中。有外地政府委託專業人員在校園進行反針孔偵測，並要求學校定期進行巡查，同時透過性教育課程教導學生識別潛在危機。

我想問局方，當局會否參照外地的做法，定期在全港校園進行反偷拍偵測及巡查，或者加強校園或學生個人防範意識的工作？謝謝。

保安局局長：多謝主席。就香港的情況而言，我剛才提到，約98%的案件涉及使用手機，餘下案件則使用普通攝錄器材，但當然，部分個案是將鏡頭隱藏於拐杖等物品中。

在校園方面，我認為我們需要取得平衡。目前為止，所有在校園發生的案件中，犯案者都是安裝普通鏡頭。我們是否需要運用科技，逐一檢查各個洗手間是否安裝了有關器材？我認為需要取得平衡，亦需要情報為本，是否有情報告訴我們，這種情況時常發生或將會發生？我們在現階段尚未看到這樣的情況。若個別學校認為確實有此需要，或者存在危機需要處理，我們當然不會反對，但若

求在香港採取普遍性的措施，則與我們目前觀察到的情況並不匹配。多謝主席。

黎棟國議員：多謝主席。根據局長在主體答覆中提供的附件，我們留意到自2021年相關條例修改後，多類相關案件的數字仍然高企，未有下降，其中以未經同意下發布私密影像的案件數字尤其高。我想詢問，局長如何解讀這些數字？多謝主席。

保安局局長：正如我所言，這類案件“一宗都嫌多”。我們對於窺淫相關罪行非常重視，正如剛才提到，由於不少受害人是學生，所以我們對這類案件非常關注。

剛才黎議員提到，未經同意下發布私密影像的案件數字有100多宗。我剛才提到，窺淫罪行一般在街頭發生，除了進行街頭巡查外，我們也設有網上專隊進行巡查，偵查是否有人將這類照片上傳至網上，從而打擊這類罪案。因此，不論在網上還是現實生活中，我們都會積極應對這些罪行。多謝主席。

吳傑莊議員：多謝主席。我也想跟進剛才關於未經同意下發布私密影像的問題。根據2022年至2024年的數字，拘捕數字由5宗增至71宗，增幅達14倍；定罪數字則由2宗增至14宗，增幅達7倍。數字的增長十分顯著。我想詢問，在這3年內定罪的23宗案件中，最輕的刑罰為何？最重的刑罰為何？這些刑罰的阻嚇力是否不足？多謝主席。

保安局局長：多謝主席。未經同意下發布私密影像的罪行，一般判處即時監禁3個月至10個月不等，而最高刑罰為5年，目前的刑罰約為監禁3個月至10個月。多謝主席。

陳家珮議員：多謝主席。我想請問局長，會否考慮為這類罪行設立專門舉報機制？謝謝。

保安局局長：多謝主席。關於這類案件，其實與所有其他罪行一樣，最方便易記的做法是打999報警，讓我們能第一時間處理。有人曾提議設立其他熱線，我們認為與其需要記住另一條熱線，不如打999，因為999報案中心能夠即時與我們的前線同事直接聯絡，並第一時間派遣人員到現場協助受害人，這比起同事接聽另一條熱線後再聯絡並派遣人員更為有效。多謝主席。

主席：最後一項口頭質詢。

北都大學教育城

The Northern Metropolis University Town

6. 劉國勳議員：主席，政府已在北部都會區預留用地發展“北都大學教育城”(“大學城”)，並計劃在2026年上半年公布“北都大學教育城概念發展綱要”。按目前規劃，大學城分布於牛潭尾新發展區約46公頃、新界北新市鎮約40公頃及洪水橋/厦村新發展區約5公頃三個地段。就此，政府可否告知本會：

- (一) 上述3幅用地的發展時間表、基建詳情及預計動工時間為何；鑒於據悉本地及外地院校對大學城反應積極，政府會如何加快發展，包括提前於今年內公布“北都大學教育城概念發展綱要”，以滿足需求；
- (二) 鑒於有意見指出，洪水橋/厦村新發展區的發展進度領先其他兩個選址，港鐵洪水橋站亦預計於2030年落成，政府會否優先發展該區教育用地；如會，具體計劃為何；如否，原因為何；及
- (三) 鑒於洪水橋/厦村新發展區教學用地只有5公頃，政府會否按最新發展，動態規劃和整合土地，並擴大該用地的規模至與其他兩個選址相若(即40公頃以上)；如會，詳情為何；如否，原因為何？

教育局局長：主席，教育是培育人才的關鍵。香港的專上教育高度國際化和多元化，香港是全球唯一擁有5間全球百強大學的城市，亦是國際高端人才交流合作的匯聚地。行政長官連續兩年在施政報告提出建設香港成為“國際教育樞紐，未來人才搖籃”，並且善用北部都會區擁有新土地、新人口、四通八達的交通網絡、不同產業的發展機遇，以及與內地的緊密聯繫，為專上教育界別提供擴容提質的發展空間。

現時，政府已在北部都會區內的洪水橋/厦村新發展區、牛潭尾新發展區(“牛潭尾”)及新界北新市鎮一共預留約90公頃土地，發展“北都大學教育城”，鼓勵本地專上院校以自資模式與中外知名院校以靈活創新的模式，開拓更多品牌課程、研究合作和交流項目。北都大學城的發展，將遵循4個目標與策略逐步推展相關工作，包括：

- (一) 產業導向；
- (二) 支持香港發展成為國際專上教育樞紐；
- (三) 配合國家發展戰略；及
- (四) 產業帶動，按部就班。

教育局計劃在2026年上半年公布“北都大學教育城概念發展綱要”。

就劉國勳議員的質詢，經諮詢發展局後，綜合答覆如下：

- (一) 洪水橋/厦村新發展區已規劃的大學城用地約5公頃，可供自資專上院校發展新校園，以支持自資與公帑資助專上教育界別並行發展。洪水橋/厦村新發展區已制訂法定城規圖則並於2020年開始首期工程，而包括大學城用地在內的第二期工程已於去年上半年起分階段陸續展開，預計最早可於2026年內完成平整大學城用地，以供進行校舍建造工程。

至於牛潭尾和新界北新市鎮，現時規劃的大學城用地分別約46公頃及40公頃，發展局在2024年底公布了兩個新發展區的發展建議。當日後完成法定城規程序後，發展局會優先在兩個新發展區開發大學城用地，預計牛潭尾由政府主導的土地平整工程，最早於2027年展開，首批大學城用地最早於2029年完成平整；新界北新市鎮的大學城用地，建議納入該區的“優先發展區”內，政府主導的土地平整工程最早可於2028-2029年展開，首批大學城用地最早可於2030-2031年完成平整。

(二)及(三)

土地是珍貴的社會資源。在為北部都會區的專上教育作整體布局及規劃時，我們參考了相關院校早前就大學城發展提交的初步意向，並以實事求是的態度及穩健發展作為基礎。綜合考慮各項因素及發展優次後，政府已經將大學城用地由最初的約60公頃增加至現時的約90公頃，以配合專上教育界的需要。同時，教育局會繼續按照“產業帶動，按部就班”的原則，視乎北部都會區不同板塊的發展策略及步伐，分階段推進大學城的規劃。

正如相關部門經廣泛諮詢及綜合不同政策考慮後制訂的《洪水橋及厦村分區計劃大綱核准圖》及《北部都會區行動綱領》所指出，政府已在洪水橋預留了約5公頃土地，供自資專上院校發展新校園，以支持自資與公帑資助專上教育界別並行發展。相關平整工程預計於2026年內完成，所以預計可比牛潭尾及新界北新市鎮的有關用地較早推出。我們現正與相關政策局/部門商討預留土地的具體位置、面積、用途及密度等規劃事宜，並會配合規劃事宜的進度，適時邀請合資格的自資專上院校就上述土地提交發展意向書。

《洪水橋及厦村的分區計劃大綱核准圖》於2018年10月公布，為區內不同地塊制訂了住用、產業和政府/社區設施等用途，以及發展參數。發展局會因應社會和經濟的最新發展，適時檢視土地用途、發展參數等規劃事宜，有需

要時可提出圖則修訂，過程中會考慮各界意見。如有院校的發展計劃需要比5公頃更大的用地，並符合相關的考慮因素，包括可行性、成本效益、如何善用現有的校園設施和公共資源等，教育局會與相關政策局/部門檢視洪水橋/厦村新發展區的有關土地用途規劃是否有修訂空間，以配合院校的發展計劃。多謝主席。

劉國勳議員：多謝主席。土地當然是珍貴的社會資源，不過時間更加寶貴。如果將已整合的土地繼續閒置“曬太陽”，那就更加浪費。政府在2023年推出的《北部都會區行動綱領》，已經宣布發展北都教育大學城。局長剛才提到，位於洪水橋的教育用地在2026年完成平整後，可供建設之用。然而，局長剛才提到，“北都大學教育城概念發展綱要”要到2026年才會出台，這意味着可能會出現一個時間差，理應現在便分配土地，讓學校準備明年進行建設。我想請問局長，會否盡快調整有關發展綱要，在今年內盡快完成，或宣布哪些大學在洪水橋/厦村可獲分配土地，以及用甚麼機制與發展局共同推動洪水橋/厦村的發展規模呢？

教育局局長：主席，就洪水橋的規劃，正如我剛才所說，按照規劃，預計可於2026年內完成平整大學城用地，而“北都大學教育城概念發展綱要”不僅包括洪水橋，還涵蓋另外兩幅用地，總體納入整個北都大學教育城的規劃中。相對而言，洪水橋的5公頃用地，我們已經非常清晰。因此，我們已初步了解到自資院校、自資界別就這5公頃用地的意向。現在主要待土地平整工程完成後，便可啟動邀請相關有興趣的自資院校提交建議書。基本上，我們都會配合北都整體的發展時間表，並與相關政策部門緊密溝通，以及考慮院校的準備程度，穩中求進地推進北都大學城項目。謝謝主席。

鄧飛議員：多謝主席。目前政府引導公私營大學開辦適合香港發展需要的課程，主要有兩大工具。第一是由UGC透過撥款，引導8間大學根據其3年期的《規劃工作建議書》，開辦例如與八大產業相關的課程。至於自資院校，局方則可透過SSSDP(即“指定專業/界別課程資助計劃”)，引導他們開辦適合香港發展需要的產業課程。因此，

我想詢問，在官方主體答覆中所提及的“產業帶動，按部就班”原則，是否指局方或UGC運用上述政策工具，引導公私營大學開辦適合北部都會區發展所需的相關產業課程呢？多謝主席。

教育局局長：關於北都大學城內院校如何運用資源，總體來說，正如我剛才所說，我們有4個目標：產業導向、支持香港發展成為國際專上教育樞紐、配合國家發展戰略，以及“產業帶動，按部就班”。在院校開辦課程方面，公營大學確實有3年期的規劃，而自資院校則在開辦課程上具有更大的靈活性和彈性，在時間上更能快速回應市場變化的需求。這不僅適用於北都發展的校舍或宿舍，也適用於所有大學開辦課程的情況。因此，我們認為上述原則和兩項工具，基本上不會因為應用在北都發展而有所不同。謝謝主席。

黃錦輝議員：主席，過去城市大學和科技大學在校舍落成之前，都有租用商場、商廈暫作教室。政府會否考慮在北都大學城建成之前，借鑒這類經驗，借用空置校舍或租用商廈，率先開始收生和教學呢？

教育局局長：主席，當大學需要增加教學空間、開辦課程或尋找額外場地時，無論有沒有北都大學城，均可靈活運用其資源，租用現有的合適地方。至於北都大學城的規劃，主要目的並非解決院校教學空間不足的問題，而是引入新的元素，包括合作辦學項目或大學創新項目。當然，如果大學有需要及早準備，可以提前租用額外場地。然而，從規劃、土地平整到建築完成需要較長時間，我們相信院校應該有充分時間進行規劃並循序漸進地落實。謝謝主席。

林筱魯議員：多謝主席。我留意到局長在主體答覆中，針對大學城提出4個目標，包括產業導向、產業帶動，對於產業的發展非常重視，並具體提到鼓勵本地專上院校以自資模式與中外知名院校以靈活創新的模式，開拓更多品牌課程、研究合作和交流項目。我想知道，既然強調本地專上學院，是否意味着如有海外或內地知名學院有意來北都尋找發展機遇時，現行政策方向會排除他們？除非他們與本地院校合作才會獲准？多謝主席。

教育局局長：主席，北都內教育板塊的發展，主要採用自資的模式。換句話說，無論是本地院校還是海外院校，獨立辦學還是與我們合作辦學均可，惟必須以自資模式及自負盈虧的方式運作。因此，談到產業導向，我們主要希望積極探討應用科學大學的角色，致力發展本地的應用學位。至於與國際知名的院校合作，包括跨境、跨專業、跨院校等合作，我們希望能夠推動高質量的發展，並產生協同效應。謝謝主席。

陳月明議員：謝謝主席。北都大學教育城與香港發展為國際專上教育樞紐息息相關，因此不少人都希望“北都大學教育城概念發展綱要”能夠提早公布。然而，根據局方的主體答覆，政府仍然維持在2026年才公布“發展綱要”，亦未能預告何時可以收集大學的發展意向書。發展局在2024年已經公布大學城用地及各個發展區的土地用途建議，而教育局手上已有初步的規劃內容，包括具體位置與面積分布。鑒於國際環境的變化，美國對留學生實施簽證限制，某程度上為本港發展國際教育樞紐提供了更多機遇。

我想提出的補充質詢是：為了迎接這一波機遇，教育局會如何進一步加快北都大學教育城的建設進度？例如會否盡早公布“發展綱要”，並收集海內外大學的發展意向書，提前做好充分準備？多謝主席。

教育局局長：主席，關於北都大學城的發展進度，現在是2025年5月，我們的目標是在2026年上半年公布“北都大學教育城概念發展綱要”，距今大概大半年時間。正如我剛才提到，這既要配合目前北部都會區整個規劃進程，同時要將3個板塊的相關大學用地進行整體規劃，因此我們認為，在目前情況下，這個時間表是合適的。

由於最早推出的是位於洪水橋/厦村的5公頃自資院校用地，因此我們早在2023年公布《北部都會區行動綱領》時，已經為全港的專上院校(包括自資及公營)舉辦過簡介會，並在同年8月收集了各院校對北都初步規劃發展的意向。因此，關於公營院校及自資院校就北都大學城3個板塊土地的發展建議和意向，我們已有所掌握。

非本地院校如有興趣參與，可以通過不同渠道，包括與本地院校(不論是自資或公營)合作提交建議書，亦可直接向我們提出申請。謝謝主席。

梁美芬議員：主席，香港有兩間大學曾分別向我表示，他們很羨慕“清華園”和“大零號灣”，因為它們分別與清華大學及上海交通大學靠攏，所以產學研做得很好，人才也很充足。最近我到訪杭州，在杭州浙江大學附近的文三路，聚集了很多“六小龍”、“七小龍”年輕學生，他們有很多科研成果。因此，我們對北都大學教育城有很高的期望。

我想請問局長，在整個規劃中，是否會有跨局的安排？在這麼高的期望下，如何確保內地資金流和產業能夠快速進駐並與大學合作？在整體土地規劃上，會否更加鄰近一些創科園區呢？這是我很想問局長的問題。

教育局局長：主席，關於北都的3個板塊，與教育相關的洪水橋位於“三鐵”匯聚處，包括屯馬線、港深西部鐵路及港島西至洪水橋鐵路，同時與前海、南山僅一灣之隔，在高端經濟合作及現代服務中心的發展規劃中，我們希望洪水橋/厦村能夠最快配合，自資院校亦能考慮到這個地理位置及發展重點，在提交建議書時盡量利用這個地利。

至於牛潭尾和新界北，其實也有明確的定位。牛潭尾是未來北環線的其中一站，與新田科技城僅一站之隔。因此，位於牛潭尾的46公頃專上院校用地，假如我們將來興建第三所醫學院，亦會毗鄰新的綜合醫院，產生協同效應，還可以配合創科發展，匯聚科技專業技術人才。因此，我們希望院校在該處發展共享設施，例如數據中心、會議設施、康體設施和宿舍等，並推動科研合作與交流。

至於位於新界北的3個口岸，包括羅湖、文錦渡和香園圍，其規劃重點是建設口岸商圈及新興產業基地。因此，北都大學教育城在

新界北的發展將會配合新興產業的發展來推進。由此可見，北都大學教育城分布的3個區段，各自有其本身的發展重點和特色。謝謝主席。

議員質詢的書面答覆

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

打擊“網絡釣魚”

Combating phishing

7. 陳健波議員：香港網絡安全事故協調中心於去年共處理12 536宗保安事故，其中“網絡釣魚”佔整體個案超過一半，對比2023年上升108%。此外，於本年1月至2月期間，香港金融管理局（“金管局”）的網站登載逾50次與銀行有關的網絡釣魚即時訊息及欺詐網站的新聞稿。就打擊網絡釣魚，政府可否告知本會：

- (一) 過去5年，每年涉及網絡釣魚的詐騙個案宗數及損失的金額分別為何，並按行業列出分項數字；
- (二) 自“防騙視伏器”推出至今，在公眾舉報平台上接獲市民舉報的釣魚網站中，實際被警方列入詐騙資料庫的比例為何；有否就被舉報的釣魚網站制訂即時下架機制；如有，下架該等網站的平均所需時間為何；
- (三) 鑒於據報，由於發送一次性手機短訊驗證碼（即“OTP”）的短訊容易遭黑客攔截，金管局已要求銀行於去年底前，落實要求客戶使用其手機內的銀行應用程式認證網上信用卡交易的措施，取代使用短訊發出OTP作驗證，金管局會否制訂逐步淘汰OTP作驗證的具體時間表；如會，詳情為何；如否，原因為何；及
- (四) 鑒於通訊事務管理局辦公室推出“短訊發送人登記制”，讓已登記成為“已獲認證的發送人”的公司或機構使用以“#”號開頭的短訊，協助市民識別短訊真偽，然而，據報

有騙徒使用“偽基站”的非法無線電裝置繞過現有機制，冒認官方或金融機構發出詐騙短訊，當局會否研究制訂措施應對上述情況，同時加強宣傳，提高市民防騙意識；如會，詳情為何；如否，原因為何？

保安局局長於2025年5月7日提供的書面答覆文本載於**附錄1**。

新皇崗口岸的運作

Operation of the new Huanggang Port

8. 劉業強議員：據報，新皇崗口岸聯檢大樓項目預計會於今年年底建成。新皇崗口岸投入使用後，將會採用“一地兩檢”的安排，通關時間將由現時的20分鐘縮短至5分鐘。就此，政府可否告知本會：

- (一) 特區政府是否已與深圳市政府就新皇崗口岸的開通日期進行磋商，以及該口岸的開通籌備工作進展為何；
- (二) 鑒於根據政府資料，新皇崗口岸的設計通關流量約為每日200 000人次和15 000架次跨境車輛，當局有否估算，新皇崗口岸開通初期每日的客流量和車流量為何；
- (三) 鑒於據報，新皇崗口岸將與深圳地鐵7號線及港鐵北環線支線等5條軌道線路相連，而政府在本年3月31日提交本會鐵路事宜小組委員會的文件中表示，正積極與香港鐵路有限公司磋商，以爭取北環線支線可在2034年或之前與北環線主線同步開通，有關磋商工作的進展為何；及
- (四) 新皇崗口岸開通後，有關專營巴士、小巴、的士及跨境巴士服務等公共運輸服務安排為何；鑒於據悉，新皇崗口岸將會實行24小時通關，當局會否容許公共交通營運商開辦通宵巴士路線，提供來往新皇崗口岸與元朗、上水及九龍市區的服務；如會，詳情為何；如否，原因為何？

保安局局長於2025年5月7日提供的書面答覆文本載於**附錄1**。

港島東的公營醫療服務

Public healthcare services in Hong Kong East

9. 吳秋北議員：醫院管理局(“醫管局”)早前宣布，由於預計港島東聯網及港島西聯網服務地區的人口在未來將減少至約100萬而令醫療服務需求下降，計劃將該兩個聯網合併，並表示需重新審視“第二個十年醫院發展計劃”中有關擴建東區尤德夫人那打素醫院(“東區醫院”)日間醫療服務大樓的計劃。然而，有意見認為，人口並非服務需求量的唯一指標，倘若人口下降伴隨高齡人口比例上升，可能導致慢性病治療、長期護理及急症室服務等需求增加，關注東區醫院擴建項目一旦暫停會否對當區市民帶來不利影響。就此，政府可否告知本會：

- (一) 當局就東區的人口推算，有否考慮區內新建及重建房屋項目(例如北角新建的居者有其屋計劃屋苑驥華苑及漁灣邨重建項目)所帶來的人口增長；如有，該等項目預計帶來的增長人口及其年齡分布為何；如否，原因為何；
- (二) 鑒於根據規劃署的推算，2031年65歲或以上人口將佔東區總人口的35%，而統計署的數據顯示2023年東區的住戶每月入息中位數為33,800元，低於港島其他地區，政府有否就現時及未來長者人口數目及比例、基層人口分布對公營醫療服務需求作出評估；如有，詳情為何，包括港島東醫院聯網的服務人口(以下表列出)；如否，原因為何；

2024年港島東聯網 服務人口		2031年港島東聯網 服務人口	
總人口	65歲及以上的人口	總人口	65歲及以上的人口

- (三) 是否知悉，過去3年，東區醫院服務的以下資料：(i)日間服務病床和住院服務病床的數目及(ii)其使用率、(iii)65歲及以上的長者使用該兩類病床佔總使用人數的比例、(iv)病人入住病房的平均等候時間，以及(v)病人的平均住院天數；
- (四) 鑒於醫管局在《醫院管理局2022至2027策略計劃》提出要重整服務模式，減低病人需要住院服務，推廣日間醫療護

理以縮短不必要住院時間，並提升病床使用效率，政府是否知悉，醫管局有否評估暫停東區醫院日間醫療服務大樓擴建計劃，對病床使用效率及病人等候病房的時間影響，以及相關的應對措施為何；及

- (五) 有否就重新審視東區醫院日間醫療服務大樓擴建計劃的工作制訂具體時間表？

醫務衛生局局長於2025年5月7日提供的書面答覆文本載於**附錄1**。

逆按揭和提取強積金供款作置業用途

Reverse mortgages and withdrawal of Mandatory Provident Fund contributions for home purchase

10. 謝偉俊議員：近日，本人聯同香港按揭證券有限公司(“按揭公司”)代表到社區舉辦“平安紙及逆按揭”講座，藉以向市民推廣及早安排退休生活及遺產繼承法律常識。席間不少市民對“以樓養老”逆按揭計劃(即“安老按揭計劃”)極感興趣，部分不打算身故後，由子女或家人承繼其自住房屋的市民，對逆按揭計劃需求更殷切。此外，很多市民追問，何以政府不容許他們善用強制性公積金(“強積金”)供款，作首次置業用途，讓他們可趁樓價低迷時，及早購入自住房屋，以便年老時將該房屋用作逆按揭，令退休生活得到更全面和適切保障。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去3年，每年動用了多少開支及人手，推廣按揭公司營運的“退休三寶”計劃(即香港年金計劃、安老按揭計劃及保單逆按計劃)(按年份及各項計劃列出)；推廣的成效為何；有否設立推廣績效指標；
- (二) 鑒於有意見認為，逆按揭至今仍未在港普及，政府有否研究箇中原委；
- (三) 有否研究，允許市民以強積金供款作首次置業用途，令市民退休時“有樓逆按”，會否有助發展逆按揭市場，減輕政府照顧長者住屋負擔；如有研究，結果為何；如沒有，可否立即着手研究；及

- (四) 有市民反映，過往政府在利用強積金供款首置問題上，多次“彈弓手”(包括前財經事務及庫務局局長於2017年11月29日回覆本人質詢時表示會研究，以及本年度《財政預算案》公布前，行政長官亦表示政府會研究)，惟至今仍未落實，有意見指出，政府每次“彈弓手”均令市民大失所望，因應市民對強積金首置配合逆按揭，“以樓養老”配套計劃潛在龐大需求，當局會否細聽民意，一併考慮“強積金首置加逆按揭”住屋安老計劃；如否，原因為何？

財經事務及庫務局局長於2025年5月7日提供的書面答覆文本載於附錄1。

活化工廈措施

Measures to revitalize industrial buildings

11. 吳永嘉議員：《2024年施政報告》提出會把多項“活化工廈”措施延長至2027年底，包括繼續容許工廈重建項目增加地積比率最多兩成，以及豁免1987年前落成工廈改裝後須預留10%樓面作政府指定用途的限制。此外，政府於2023年底擴大土地契約修訂標準金額補地價的安排至特殊工業用途工廈。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去3年，政府就各項活化工廈措施分別收到、批准及拒絕多少宗申請，並按措施項目列出分項數字；審批各項活化工廈措施申請的平均所需時間為何；
- (二) 鑒於當局現時容許1987年前落成的工廈重建項目增加地積比率最多兩成，會否研究將有關安排的適用範圍擴展至1987年後落成的工廈；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (三) 政府至今收到、批准及拒絕多少宗涉及特殊工業用途工廈的土地契約修訂標準金額補地價安排的申請；會否研究擴大該安排的適用範圍至1987年後落成的工業大廈；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (四) 鑒於政府去年曾表示會考慮批准工廈低層的個別單位作食肆用途，至今有否批准個案；如有，該等個案的詳情為何；

何；會否研究讓符合相關安全規定的工廈低層單位用作更多用途，例如零售和展覽用途；如會，詳情為何；如否，原因為何；

- (五) 鑒於《香港旅遊業發展藍圖2.0》提出推動業界開拓“香港製造”工業元素相關的旅遊產品，政府會否推出更多活化工廈新措施，以配合上述工作，例如會否考慮放寬地契豁免書政策，讓工業旅遊產業的企業在無須另行申請地契豁免書及繳交豁免書費用的情況下，於現時工廈的個別單位運作；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (六) 會否研究擴大青年宿舍計劃和學生宿舍先導計劃的適用範圍至已經整幢改裝的工廈；如會，詳情為何；如否，原因為何；及
- (七) 會否將所有現行活化工廈措施恆常化；如會，詳情為何；如否，原因為何？

發展局局長於2025年5月7日提供的書面答覆文本載於**附錄1**。

支援中小型律師行及年青大律師

Support for small and medium-sized law firms and young barristers

12. 陳曼琪議員：有意見認為，香港作為亞太地區國際法律及爭議解決服務中心和國際調解院所在地，法律業界的發展對提升本港法治營商環境和發揮香港普通法的獨特優勢至為重要，而據悉香港的中小型律師行和年青大律師在市場競爭、資源分配及專業發展方面面臨諸多挑戰。就支援中小型律師行及年青大律師，政府可否告知本會：

- (一) 目前政府有否制訂針對性政策或措施協助中小型律師行和年青大律師的專業發展；如有，詳情為何；如否，原因為何；
- (二) 有否評估，第(一)項所述的政策或措施的成效為何；如有評估，有否數據或例子顯示該等政策或措施有效提升了中小型律師行的專業法律服務質量及競爭力，以及截至

目前，有多少間中小型律師行及多少名年青大律師受惠；如沒有評估，原因為何；

- (三) 有否評估，法律業界對第(一)項所述的政策或措施的反應為何；未來政府有何具體措施，以進一步支援中小型律師行及年青大律師的專業發展及推升競爭力；及
- (四) 有否就支援中小型律師行及年青大律師的專業發展及推升競爭力制訂關鍵績效指標；如有，具體詳情(包括訂立了哪些目標)為何；如否，原因為何？

律政司司長於2025年5月7日提供的書面答覆文本載於**附錄1**。

一般就業政策及輸入內地人才計劃

General Employment Policy and Admission Scheme for Mainland Talents and Professionals

13. 黃國議員：根據政府資料，2024-2025年度(截至2025年2月)一般就業政策及輸入內地人才計劃(“兩項人才計劃”)的獲批個案中，有近五成申請人的每月薪酬為20,000元以下。就此，政府可否告知本會：

- (一) 政府在2023-2024年度及2024-2025年度就兩項人才計劃分別接獲、批准及拒絕多少宗申請，並按“短期就業”及“非短期就業”個案列出分項數字；
- (二) 政府於2023-2024年度及2024-2025年度批准第(一)項所述的非短期就業個案中，(i)申請人所任職的行業/界別分布及工資中位數，以及(ii)申請人的最低及最高月薪和其任職的行業/界別分別為何(按年度及人才計劃列出)；及
- (三) 政府於2024-2025年度批准第(一)項所述的短期就業個案中，申請人的最低及最高日薪，以及其任職的行業/界別分別為何(按人才計劃列出)？

勞工及福利局局長於2025年5月7日提供的書面答覆文本載於**附錄1**。

管制即棄塑膠產品**Regulation on disposable plastic products**

14. 陳紹雄議員：環境及生態局在去年4月底實施管制即棄塑膠產品法例的首階段管制。就此，政府可否告知本會：

- (一) 當局至今向違反管制即棄塑膠產品法例的食肆作出口頭警告及檢控的數目為何；
- (二) 鑒於據報，有食肆透過網購平台購入一些聲稱屬紙飲管及紙餐具在店鋪使用，但該等產品是否含有塑料成分或其他雜質並不容易從表面觀察中知悉，當局如何確保該等食肆所用的餐具合乎本港的“走塑”要求；
- (三) 鑒於有意見指出，停用塑膠餐具而改用紙製餐具會造成廢物轉移，而據悉紙製餐具在適當清潔後可回收再造成抹手紙，當局有否計劃加強推動紙製餐具的潔淨回收再造，並提供適當配套，以減低業界的成本負擔；及
- (四) 鑒於政府在上月16日回覆本會議員的質詢時表示，在實施第二階段管制前會充分考慮相關非塑膠替代品的成熟度、普及性和可負擔性，並按實際情況考慮進一步管制的進程，現時政府對相關替代品的評估工作進度為何，以及有否實施第二階段管制的預計時間表？

環境及生態局局長於2025年5月7日提供的書面答覆文本載於附錄1。

推動流行文化產業**Promoting pop culture industry**

15. 霍啟剛議員：政府於去年11月發表的《文藝創意產業發展藍圖》(“《藍圖》”)明確提出將香港打造成“流行文化之都”，措施包括推動流行文化產業發展、支持流行文化創新發展及推動舉辦更多演唱會和音樂節等活動。然而，有業界人士反映，現行場地供應、配套支援及人才培育措施與政策目標存在落差，影響香港流行文化的競爭力。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去3年，康樂及文化事務署(“康文署”)轄下場地用作舉辦流行文化活動的詳情，包括涉及的場地、舉辦節目的場次、活動類型、參與人數及座位使用率(以表列出)；
- (二) 鑒於有業界人士反映，新晉藝人及獨立團體難以獲分配康文署場地時段，政府會否檢視現行場地分配機制及評分準則，以回應業界對中小型商業演出場地的需求；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (三) 鑒於《2022年施政報告》提出增加表演場地座位數目約50%，目前已新建或改建場地的數目及新增的座位數目為何，以及有否檢視達成該政策目標的工作進度是否符合預期；
- (四) 當局會否全面優化相關措施以解決流行文化產業表演場地不足的問題(包括檢討“場地伙伴計劃”以增加中小型演出團體的使用配額；提升康文署場地預訂評分標準的透明度；放寬部分政府場地(例如運動場和空置校舍)的表演用途限制；及研究設立流行文化專用場地)；如會，具體計劃為何；如否，原因為何；及
- (五) 鑒於《藍圖》提出推動私人市場在香港舉辦更多流行文化活動，當局有何具體計劃鼓勵企業及投資者支持本地流行文化發展，以及會否提供誘因吸引更多市場資源，以協助業界開拓商業演出機會，並支援業界人才的培育？

文化體育及旅遊局局長於2025年5月7日提供的書面答覆文本載於附錄1。

促進銀髮經濟發展

Promoting the development of silver economy

16. 李世榮議員：行政長官在《2024年施政報告》中宣布成立“促進銀髮經濟工作組”，由政務司副司長任組長，循5個範疇推出措施發展銀髮經濟。就此，政府可否告知本會：

- (一) 目前有否進行針對香港長者的消費習慣、潛力及喜好的調查計劃；如有，按長者年齡列出調查結果；如否，原因為何；
- (二) 在鼓勵本地企業發展銀髮經濟產業方面，政府有何具體措施，例如會否仿效其他地區，推出稅務優惠或補貼政策；如有，具體的政策方向和時間表分別為何；如否，原因為何；
- (三) 鑒於有意見認為，香港在養老服務及相關配套設施上存在供不應求的問題，政府會否考慮與內地的養老機構磋商，仿效香港房屋協會的營運及管理方式，在粵港澳大灣區的其他內地城市設立專為香港長者而設的“安老大廈”，或進一步發展“港式安老小鎮”；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (四) 鑒於有意見認為，現時香港從事銀髮經濟相關行業的人才短缺，政府會否考慮引入相關人才，或加強本地人才培訓，例如資助相關課程計劃，或加強與內地院校和機構的合作，共同培養專業人才；如會，詳情為何；如否，原因為何；及
- (五) 會否考慮加強公私營部門的合作和協調，共同打造完善的銀髮經濟生態圈；如會，當局現時正在探討或推行哪些合作模式；如否，原因為何？

商務及經濟發展局局長於2025年5月7日提供的書面答覆文本載於附錄1。

大灣區跨境直通救護車試行計劃

Pilot Scheme for Direct Cross-boundary Ambulance Transfer in the Greater Bay Area

17. 陳永光議員：特區政府聯同廣東省人民政府和深圳市人民政府，以及澳門特別行政區政府於去年11月30日推出“大灣區跨境直通救護車試行計劃”(“試行計劃”)，實行跨境直通救護車由深圳和澳門

的指定派送醫院(即香港大學深圳醫院和澳門仁伯爵綜合醫院)載送病人到香港指定公立醫院的安排。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去3年，香港居民於內地因遇事受傷或患病而於返港時需要緊急醫療及救護車安排的個案數目為何；
- (二) 自試行計劃推出至今，深圳和澳門兩間指定派送醫院接獲要求使用跨境救護車轉運病人的個案數目，以及當中經派送醫院評估後確認(i)符合及(ii)未符合條件啟動跨境救護車機制的個案數目分別為何；及
- (三) 當局有否向市民(尤其是長居內地的市民)宣傳及推廣試行計劃；若有，詳情為何？

醫務衛生局局長於2025年5月7日提供的書面答覆文本載於**附錄1**。

殘疾人士輔助就業培訓服務

Supported employment training for persons with disabilities

18. 顏汶羽議員：社會福利署(“社署”)資助非政府機構營辦殘疾人士輔助就業培訓服務(“該服務”)，為尚未能公開就業的殘疾人士安排技能訓練、就業見習、職業培訓及輔導，協助殘疾人士尋找合適的工作，並向他們提供支援服務。此外，提供在職試用的僱主可獲最長6個月，每月上限為4,000元的工資補助金，以鼓勵聘用殘疾人士。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去兩年，該服務的申請人數及實際參與人數分別為何，並按殘疾及特殊教育需要類別(例如視覺障礙、聽覺障礙、肢體障礙、特殊學習障礙、智力障礙等)、年齡、學歷等列出分項資料；有否檢視，該服務的覆蓋範圍及參與者的多元性；
- (二) 過去兩年，該服務參與者成功在公開市場找到工作並穩定就業超過6個月的人數及比率為何；有否研究，不同殘疾類別的參加者在見習及在職試用後的就業成功率有何

差異；社署如何評估該服務的成效(例如是否達到預期目標)，以及有否針對成效不足之處提出改善措施；

- (三) 鑒於該服務每月提供最高4,000元的工資補助金以鼓勵僱主試用殘疾人士，社署有否評估該補助金額能否抵銷僱主實際成本(例如培訓、職場適應支援)；過去兩年，有多少名僱主參與在職試用計劃；除經濟誘因外，社署有否計劃提供其他配套措施(例如僱主教育、職務再設計指導或技術支援)，以提升僱主長期聘用意願及支持職場共融；及
- (四) 鑒於根據社署資料，服務機構須為該服務的參加者提供至少12個月的跟進服務，該等跟進服務的詳情為何，包括參與的機構數目、專業就業主任的數目及其資格與背景(例如社工或輔導員)，以及接受及拒絕跟進服務的人數；有否評估，該等跟進服務對促進參加者穩定就業的具體成效；社署有否計劃檢討跟進服務的內容與執行情況，例如延長服務期、增加人手或優化服務模式，以進一步提升殘疾人士的就業穩定性？

勞工及福利局局長於2025年5月7日提供的書面答覆文本載於附錄1。

大型表演活動的門票銷售安排

Ticketing arrangements for large-scale stage performances

19. 梁文廣議員：據報，近日啟德體育園(“體育園”)主場館舉辦的演唱會門票經門票銷售平台發售後，接連出現換票安排混亂、部分座位的視野受阻，但相關平台卻未有事先標示該等座位位處視野受阻區域等爭議，引起公眾的強烈不滿。有意見認為，該等情況可能影響市民及旅客對香港舉辦大型表演能力的信心。就此，政府可否告知本會：

- (一) 當局有否要求在政府轄下場地舉辦商業表演活動的主辦單位在租用場地時，向相關部門提供清晰的售票計劃，例如售票機制、可供出售的門票數量、領票安排，以及座位

資訊披露標準(包括標示視線受阻區域)等資料；如有，詳情為何；如否，原因為何；

- (二) 鑒於據悉，門票銷售平台會向購票人士收取手續費，但未有向受上述情況影響的人士提供妥善的售後安排，政府現行對負責出售公共場地活動門票的平台有何監管措施，以及如何協助消費者追討損失；
- (三) 當局會否研究要求負責出售在政府轄下場地舉辦商業表演活動門票的售票公司，需採用“身份綁定購票限額”及“延後門票轉讓機制”(例如轉讓門票需經官方平台處理)，以遏止炒賣門票的問題；及
- (四) 在政府轄下場地(例如體育園)與票務代理商的新合約中，會否考慮加入提供電子換票功能的要求，以確保市民無需親身到場換票？

文化體育及旅遊局局長於2025年5月7日提供的書面答覆文本載於附錄1。

再就業津貼試行計劃

Re-employment Allowance Pilot Scheme

20. 管浩鳴議員：《2023年施政報告》宣布推出為期3年的“再就業津貼試行計劃”(“試行計劃”)，對象為連續3個月或以上沒有從事任何獲酬工作的40歲或以上中高齡人士。若他們連續完成6個月工作，可獲發放最高10,000元津貼，而連續完成12個月工作則再多10,000元津貼，以加大他們重投工作的誘因。就此，政府可否告知本會：

- (一) 會否進一步完善試行計劃，例如調高津貼金額，以及加強就業輔導、工作轉介及入職後跟進服務；如會，詳情為何；如否，原因為何；及

- (二) 有否就試行計劃訂立績效指標，並適時檢視該計劃在推動中高齡人士再就業方面的成效；如有，詳情為何；如否，原因為何？

勞工及福利局局長於2025年5月7日提供的書面答覆文本載於附錄1。

支援漁農業的措施

Measures to support the agriculture and fisheries industry

21. 梁美芬議員：據報，傳統漁農業正面臨轉型和銷售推廣方面的挑戰。關於支援漁農業的措施，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於政府現時透過不同措施(例如“漁業持續發展基金”及“農場改善計劃”)協助漁民及農民克服資金短缺的問題，以便他們採用現代化設備或技術，提高生產效率和產品質量，政府有否評估該等措施的成效；如有，詳情為何；
- (二) 鑒於有意見指出，漁民及農民普遍缺乏市場資訊和營銷技能銷售漁農產品，政府除每年舉辦“本地漁農美食嘉年華”及開發“本地魚菜直送”手機應用程式及購物網站外，有否考慮為他們提供與銷售推廣相關的培訓，以及建立更多銷售漁農產品平台和渠道；及
- (三) 鑒於有意見認為，本港漁農產品的供應鏈上存在保鮮和運輸設施不足的問題，政府如何改善漁農產業地區的物流基礎設施，特別是冷鏈物流和交通網絡；政府有何計劃協助漁民及農民建立現代化的儲存和配送系統，從而減少產品損耗並擴大其銷售範圍？

環境及生態局局長於2025年5月7日提供的書面答覆文本載於附錄1。

航空安全

Aviation safety

22. 周文港議員：據報，去年12月，南韓發生一宗嚴重空難事故，導致客機內179名乘客及機組人員罹難，引起全球對航空安全的關注。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於據報，上述空難事故涉及的波音737-800型號客機的機型佔全球現役客機約一成半，當局有否統計，目前以本港作為營運基地的航空公司中，各航空公司擁有該客機型號的數目及具體資料(包括每架客機的服役年期、過往曾否在飛行期間發生事故，以及有否在近期加強安全檢查等)分別為何；
- (二) 有否統計，過去3年，每年民航處的航空交通指揮塔發出多少次鳥擊警告，以及接獲多少宗由航班機組人員發出涉及遇上，或有機會遇上鳥擊干擾的報告；如有統計，每宗鳥擊警告或報告的詳情為何；
- (三) 鑒於據悉，上述空難事故引起公眾高度關注雀鳥對客機升降的影響，目前香港機場管理局及民航處有何措施減低雀鳥對本港空域航空安全的影響；當局及相關部門會否強化現行防止航機受鳥擊的措施，以進一步減低鳥擊風險；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (四) 鑒於據報，涉事機場跑道末端外約250米處設有混凝土牆，可能是其中一個導致上述空難事故中的客機最終失事的原因，當局會否考慮全面檢查香港國際機場的跑道是否存在相關安全隱患；如會，詳情為何；如否，原因為何；及
- (五) 鑒於據報，有關空難涉事客機事發前曾於48小時內執行13次飛行任務，引起公眾關注航空公司有否足夠時間對客機作例行檢查及維修，當局會否制訂措施，加強監察往來本港航班的飛行安全，以及在每次執行飛行任務前妥

善進行必要的安全檢查，以減低航行風險及乘客對航空安全的憂慮；如會，詳情為何；如否，原因為何？

運輸及物流局局長於2025年5月7日提供的書面答覆文本載於附錄1。

政府法案 GOVERNMENT BILLS

政府法案二讀 Second Reading of Government Bills

恢復政府法案二讀辯論 Resumption of Second Reading Debate on Government Bill

主席：政府法案。本會恢復《2024年保護海港(修訂)條例草案》的二讀辯論。

條例草案委員會主席謝偉銓議員先就委員會報告，向本會發言。

《2024年保護海港(修訂)條例草案》 PROTECTION OF THE HARBOUR (AMENDMENT) BILL 2024

恢復辯論於2024年12月11日動議的條例草案二讀議案 Resumption of debate on Second Reading which was moved on 11 December 2024

謝偉銓議員：主席，本人謹以《2024年保護海港(修訂)條例草案》委員會主席的身份，向立法會匯報法案委員會審議工作的重點。

《條例草案》的目的是修訂《保護海港條例》，訂明更清晰的機制，規管於維多利亞港(“維港”)進行的填海工程，尤其是大型填海工程，以保護維港；另一方面，對於為改善維港而進行的小規模填海工程和非永久填海工程，《條例草案》會引入簡化機制。法案委員會委員普遍支持載於《條例草案》的修訂建議。

法案委員會曾與政府當局舉行5次會議，並於其中一次會議上聽取了18個團體代表口頭陳述意見。法案委員會認同《條例草案》引入行政長官會同行政會議裁斷“不准填海推定”(“推定”)是否被推翻的機制，以強化規管大型填海工程的制度，並增加應用推定時的明確性和透明度，令有關機制更為清晰。然而，法案委員會亦注意到，社會上有質疑《條例草案》的意見認為，擬議機制削弱了法院在《保護海港條例》中的角色，甚至是將法院的權力“收回”，未能有效制衡政府的行政權力。此外，社會上亦有意見認為，修例後市民將難以就填海工程提出司法覆核，剝奪了公眾以司法覆核的方式挑戰填海工程合法性的權利。

政府當局解釋，現行《保護海港條例》並沒有條文要求法院審批填海工程，如有人對個別部門就填海工程所作決定提出司法覆核申請，法院才會審理有關案件。當局強調在修例後，市民如不滿行政當局的決定，仍可提出司法覆核，法院在《保護海港條例》下的角色並沒有改變。

政府當局又指出，本港重要的公共政策決定一向是由行政長官會同行政會議作出。因此，《條例草案》是為大型填海工程訂明與現有制度一致的決策機制。如有人認為設定更規範化的審批機制會減低司法覆核挑戰成功的機會，因而質疑修訂《保護海港條例》以完善機制，這無疑是本末倒置。當局又表示，由於有關修訂會令海港內填海工程的規管工作更加制度化，應可減低政府或行政長官會同行政會議所作決定被質疑的機會。

法案委員會關注到，公眾人士如何知悉政府有否採納在法定公眾諮詢程序中收集所得的意見。委員促請當局進一步提升擬議機制的透明度，以便公眾監察大型填海工程。

政府當局表示會就行政長官會同行政會議對重大和受社會廣泛關注的事宜作出的決定，發出立法會參考資料摘要。摘要會詳細說明行政長官會同行政會議所作決定背後的理據及相關的考慮因素，並反映在60日法定公眾諮詢期內收到的意見和分類。立法會參考資料摘要是公開文件，市民可以閱覽。此外，當局會向立法會發展事務委員會和海濱事務委員會定期提交報告，交代哪些申請項目獲裁斷為可推翻推定、哪些項目獲豁免於推定，以便立法會、海濱事務委員會及公眾監察有關填海項目。

考慮到維港是香港寶貴的自然遺產，法案委員會認為，政府當局必須確保由私營機構倡議，並循擬議簡化機制進行的改善海港工程符合公眾利益。有委員詢問，當局會否要求擬建設施落成後須開放予公眾使用。委員又非常關注當局如何防止擬議簡化機制被濫用，例如大規模填海工程被分拆為多個項目，以規避推翻推定的嚴格要求。此外，當局又會否規範填海範圍的形狀，或規定有關構築物、設施或裝置不可多於某個數目，以防海濱有太多同類設施。

政府當局表示，在擬議簡化機制下，財政司司長在批出改善海港填海豁免時，必須信納有關填海工程符合公眾利益，包括充分考慮有關工程與任何其他曾獲批予豁免的填海工程的關係。此外，司長亦須考慮有關填海工程對海港帶來的影響，包括預期的影響。因此，當局無意限制填海範圍的形狀或指定構築物、設施或裝置的數目，以保留適當的靈活性。當局又表示，司長在批予豁免時可施加適當條件，例如要求有關設施在落成後開放予公眾使用，當局可視乎情況將該條件納入例如地契的相關文書中以作執行。

鑒於擬議簡化機制下的諮詢程序並非法定機制，委員建議當局加強公眾參與的部分，包括增加收集市民意見的方式，讓公眾人士可參與表達意見，以及加入諮詢立法會的程序。經考慮委員的意見，當局同意除諮詢海濱事務委員會、相關區議會及持份者外，亦會將擬議填海項目送交立法會發展事務委員會，並會在發展局網頁上公布，邀請議員和市民提出意見。此外，有委員指出，改善海港填海工程及非永久填海工程的一般造價均為5,000萬元以上，須得到立法會相關事務委員會及工務小組委員會支持，並獲財務委員會通過，議員在審批有關撥款建議時會為市民“把關”。

法案委員會期望，《條例草案》能有效為改善海港填海工程及非永久填海工程拆牆鬆綁，委員尤其關注獲豁免不受推定所規限的改善海港填海工程或非永久填海工程，是否須受《城市規劃條例》管轄，並須按該條例進行相關的法定規劃程序。

政府當局表示，大部分改善海港工程，例如登岸台階和海岸台階，均屬臨海土地的附屬用途，有關工程無須額外規劃程序便可進行。即使日後須修改大綱圖以進行相關改善海港工程，當局會盡量做好前期準備工作，以避免因規劃程序阻礙項目實施。

因應委員的意見，政府當局會就《條例草案》提出多項修正案，包括把《保護海港條例》的詳題和擬議修訂第3(1)條，修改為“保護和保存海港作為香港的特別公有資產及天然財產”，以及把中文本的“天然財產”修改為“自然遺產”，務求在政策表述上更為清晰，並更配合英文本“natural heritage”的提述。法案委員會支持當局提出的各項修正案。

主席，以下是本人對《條例草案》的個人意見。

作為法案委員會主席，我參與了全程的審議工作，深刻體會到社會各界對維多利亞港保育與發展的殷切關注。《條例草案》的修訂，既是對現行《保護海港條例》的完善，亦是香港在發展與保育之間尋求平衡的重要一步。以下，我將從條例的必要性、制度設計的合理性、公眾參與的深化，以及未來監管方向4個方面，表達個人觀點。

維多利亞港擁有世界級景觀，亦是香港市民共享的珍貴自然遺產。然而，現行《保護海港條例》自1997年實施以來，雖確立了“不准填海”的推定原則，但條文過於簡略，在實際操作中往往有不少爭議。例如，何謂“凌駕性公眾需要”，如何界定“無可避免”的填海工程等。這些關鍵問題現時缺乏清晰指引，導致政府部門於處理填海建議時存在大幅度的不確定性。

過去20多年，在現行條例下，一些可為公眾享用維港帶來頗多好處的工程項目，例如不少殘舊或停用的碼頭的重置和改建，旨在加強效益及提升安全性，從而善用土地，卻難以有效順利進行。至於近年大力推動的海濱長廊、海濱公園，部分受制於海旁土地的現有用途，以及難以取得相關私人業權人的同意，騰出部分土地供公眾使用，導致海濱長廊未能貫通、連接；如使用懸掛式的建造方法增建行人板道，以連接海濱長廊，亦因會被視為填海工程而難以推展，令市民大眾享用海濱的條件大受影響，故這類有利市民大眾享用維港設施和美景的工程，本人支持應可在修訂條例下獲得豁免。針對這些改善海港的公共設施(如登岸梯級、觀景平台)，修訂條例設立豁免機制，由財政司司長把關，除加速惠民工程落地，亦能杜絕濫用填海的隱患，體現“該嚴則嚴、應簡則簡”的務實精神。

同時，《條例草案》亦明確了行政長官會同行政會議，為推翻“不准填海推定”的裁斷訂立明確程序、機制，包括公眾諮詢、專家評估及立法會監督，確保重大工程符合社會整體利益。

然而，社會上亦有聲音質疑修例“削弱法院角色”或“剝奪市民司法覆核的權利”。對此，本人希望強調兩點。

首先，司法覆核的法定權利並未改變。現行條例並未賦予法院“審批填海”的權力，法院僅在有人提出司法挑戰時介入。修例後，若公眾認為政府的裁斷違反程序公義或法律原則，仍可透過司法途徑尋求覆核。修例只是將政府決策的程序透明化、清晰化。

無可否認，制度化決策機制有助減少爭議。過往填海工程屢陷司法拉鋸，主因在於標準模糊。修例後，行政長官會同行政會議須在法定框架下綜合考慮公眾意見、專業評估及社會效益，並接受立法會監督。此舉不僅提升決策透明度，更通過規範化程序降低“因人而異”的主觀風險。

主席，社會人士及法案委員會委員最關注的議題之一，是如何在簡化程序的同時，確保公眾參與不被邊緣化，堅持“惠民工程須以公眾利益為先”。值得肯定的是，政府接納了法案委員會的建議，同意在豁免機制中增加兩項關鍵措施：一是立法會層面的把關，所有獲豁免的填海項目須提交發展事務委員會討論，議員可通過質詢及工務工程撥款程序，直接監察項目合理性；另外是擴大資訊公開，除法定諮詢外，發展局將在網上公布項目詳情，並開放多元渠道(如書面意見、公聽會)收集市民反饋。這些都體現了“程序簡化、把關不減”的原則，從“諮詢”到“共同監察”深化公眾參與。

部分人士亦對“簡化機制遭濫用”表示憂慮，例如將大型工程拆成多個小項目規避監管。對此，政府當局提出兩大保障，包括財政司司長的把關責任及地契條款約束，司長須確保工程符合公眾利益，並綜合考量同類項目的累積影響；另外，地契條款亦會要求私營項目開放予公眾使用，並將條件寫入地契。這些做法的方向正確，但執行細節則需進一步明確。例如要量化評估指標，建議當局制訂“填海影響評估指引”，列明生態、景觀、交通等核心指標，避免審批流於主觀；另外是設立“項目整合審查”機制，若短期內出現多個

相似的豁免申請，政府應主動審查是否屬“分拆工程”，必要時要求合併並啟動大型填海程序。

主席，這次修例並非終點，而是香港海港管治的重要一步。我們既嚴守“凌駕性公眾需要”的高門檻，堅守“保護為先”的原則，拒絕盲目填海；亦務實拆牆鬆綁，回應城市發展需要，讓海濱發展更貼近市民生活、讓海濱設施更利民、更適切。《條例草案》的通過，將為香港建立一套更清晰、更公平的填海管理制度。

主席，我謹此陳辭，支持《2024年保護海港(修訂)條例草案》二讀及相關的修正案。

李慧琼議員：主席，我發言支持《2024年保護海港(修訂)條例草案》（“《條例草案》”）。這次修例對香港海濱發展具有里程碑意義，為打破多年來海濱發展的束縛提供了法律基礎。

正如法案委員會主席謝偉銓議員剛才所說，過去海濱建設(包括其他建設)受到《保護海港條例》的限制。居民長期十分希望爭取連貫的海濱，特別是我們回應夏主任所說的“無處不旅遊”，其實海濱也是遊客非常喜歡的好去處。

民建聯自2008年起一直爭取“九龍新海濱”計劃，正與今天《條例草案》的部分目標不謀而合。我們倡議將西九龍、尖沙咀、紅磡、土瓜灣至啟德的海濱全面貫通，將零散的海岸資源轉化為連綿的活力長廊。令人鼓舞的是，本屆特區政府非常重視海濱建設，例如最近開放的北角東岸板道西段，新增了觀景平台、共享徑及遊樂攀爬設施，吸引大量市民及遊客前往“打卡”，反映政府一直十分重視市民對建設海濱的期許。

非常感謝局長在《條例草案》提交立法會之前，與我們詳細討論《條例草案》對建設九龍海濱所帶來的影響及促進作用，局長也親自帶領我及我們的團隊到九龍海濱的堵點視察。大家都明白，雖然各界十分希望爭取連貫的海濱，但因為《保護海港條例》的嚴格限制，受到“不准填海推定”所限，又或正如謝偉銓議員剛才所說，由於不確定性，雖然《保護海港條例》的原意是保護海港，但這個一刀切的規管方式，即使是微小的填海工程也未必一定能夠符合

“凌駕性公眾需要”這個高門檻，令很多改善海濱體驗，對市民、對遊客、對香港有益處，但對海港影響輕微的小型項目，也長年無法推進。

保護海港是大家的共同願望，我相信每一位香港市民都十分珍惜維港，也視維港為我們最重要的一個天然資產，但保護海港不應該變成隔絕海港，甚至不能讓我們連貫一條海濱長廊，這項修訂有助於我們解決現時面對的問題。以我熟悉的九龍城區為例，多年來也有幾個堵點，包括馬坑涌/宋皇臺段，現在啟德體育園開放之後，貫通就更為迫切。海心公園對出的魚尾石也因為地理緣故，不能夠直接通過，成為一條連貫的海濱長廊，而大家都十分熟悉，由黃埔到尖沙咀段的海濱長廊也因為青洲英坭碼頭而長期無法貫通。如果《條例草案》得到通過，相信可以建設一條棧道，讓連貫的海濱可以逐漸實現，這個斷點就真的有望打通。

這次《條例草案》提出修訂之後，令海濱發展真正進入拆牆鬆綁的階段，引入更合理、更靈活的規管機制。修例後，條例一方面維持對大型填海工程的嚴格規管，並提升至由行政長官會同行政會議這個最高決策層級處理。另一方面，一些小型改善工程，以我熟悉的社區為例，引入了簡化機制，讓面積不超過0.8公頃的海濱長廊、單車徑、觀景台等——這些都是我倡議的內容，我希望不會超過0.8公頃——可以納入簡化機制的改善海港工程。這項修訂，我絕對支持，也不認為削弱對維港的保護，反而在發展及保護之間取得更好的平衡。修例也賦予了法律基礎，將分散的海濱點連成線，如果九龍新海濱建成，可以與現在港島的海濱互相輝映，將香港維港的特點更加表露無遺。

隨着《條例草案》通過，我十分希望政府加快考慮連貫起九龍新海濱，特別是有啟德體育園落成的契機，增加歷史展覽、藝術裝置等，也讓我們增加旅遊景點，形成“文化、體育、旅遊+”的概念。

最近政府也公布了紅磡站南用地，會發展成為一個新的旅遊景點，方向我是非常同意的，如何再結合現有的遊樂場、健身區、寵物公園等，以滿足社會、遊客及不同市民的需要，仍需進行廣泛諮詢。今早我接受訪問，有傳媒朋友、記者擔心，會否開了這一道門，維港會被大幅填海，我絕對不擔心，正如我剛才說，第一，據我的觀察，幾乎所有市民都同樣希望保護維港，沒有人希望填平維港，

根本不可能，我們也有監督機制，正如法案委員會主席謝偉銓議員剛才已經說了，我們非常嚴謹，香港也是一個高度開放的社會，如果有人提出這些方案，我會第一個反對，維港大幅度填海是沒有可能的，現在的修訂是要讓一些微小的改善海濱工程能夠上馬，同時引入保護機制，令維港可以得到保護。

另一個社區長期爭取的項目就是觀塘及啟德之間的連接，據我了解，即使通過《條例草案》，也不能納入簡化機制，我記得我和局長溝通過，大家可以從另一個角度想，法例十分嚴謹，大家想想，現在大家多去了啟德體育園，啟德和觀塘只是一岸之隔，為何不可以設一條車路，讓兩地打通人流、車流，也可以帶旺全區？真的很不合理，正因為《保護海港條例》不容許，《條例草案》通過之後也不是即時做到，主席，對吧？還要經行會，局長已經向我做期望管理，他說未必可以，別那麼快以為可以，不過我十分相信，一些合理的填海，包括我剛才所說的，公眾可以健康地討論，讓整個區的發展、整個香港的發展更加合理，同時也保護好我們的海港。

另一方面，市民也問，可否加快一些合理的簡單工程？我希望局長聽到市民的心聲，今天我十分期待，也相信《條例草案》會獲得通過，我們要謹慎使用條例給我們的權力，但同時通過《條例草案》之後，不應不做公眾教育，不做工程，我知道局長很忙，特別是因為北部都會區的發展，但除了北都，很多項目希望局長不要忘記，例如起動九龍東、九龍的新海濱同樣需要建設，藉着紅磡的新景點，是否可以增加一些內容，將九龍海濱一併建設起來，成為九龍和港島的海濱，可以盡快連貫，成為香港的新景點，做到夏主任所說的“無處不旅遊”，也讓九龍市民可以盡快有一條連貫的海濱，這是所有香港市民的期待。

主席，我謹此陳辭。

盧偉國議員：主席，本人和經民聯同事支持通過《2024年保護海港(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)。

主席，根據《基本法》第七條，香港特別行政區境內的土地和自然資源屬於國家所有，由香港特區政府負責管理、使用和開發，其收入全歸特區政府支配。不論在實體上或比喻意義上，維多利亞

海港都有其獨特之處，屬於香港的特別公有資產及自然遺產，必須受到保護和保存。《保護海港條例》(第531章)(“《條例》”)於1997年6月根據議員條例草案制定，整項條例只有4項條文，主要訂明海港內填海受“不准填海推定”(“推定”)約束，但《條例》欠缺運作細節。同時，根據以往法院及相關判決的案例，只有符合“凌駕性公眾需要”測試才可推翻“推定”。“推定”的門檻非常嚴格，無差別和一刀切適用於所有海港填海工程，連小規模或非永久性質的海港填海工程亦沒有例外，即使建造行人板道，旨在讓市民更享受海濱，屬於對海港影響輕微的小型項目，亦需經過一系列繁複程序，更要為了應對可能出現司法覆核的風險而在規模和設計方面作出種種調整，情況極不理想，實際上窒礙了許多小型改善海港項目。

(代理主席李慧琼議員代為主持會議)

隨着維港兩岸的海濱長廊逐漸成形，社會各界均希望把維港建設成為富於吸引力、更方便暢達和可持續發展的活力之港，讓市民和旅客享用，而《條例》窒礙海濱發展的影響卻日益顯著。現屆特區政府在2023年推動公眾參與，探討如何修訂《條例》，以更好回應社會需要，並分別諮詢立法會發展事務委員會和海濱事務委員會，在取得各界共識的基礎上向本會提交這項立法建議。

《條例草案》旨在修訂《條例》，分別引入各項機制，以規管在海港內進行的填海工程，或裁斷是否推翻不准在海港內進行填海工程的推定，或豁免改善海港填海工程及海港非永久填海工程，使其不受該項推定所規限。本人和其他法案委員會委員均支持《條例草案》的建議，以強化規管大型填海工程的制度，並引入簡化機制，為一些旨在加強海港功能或有助市民更好享受海濱的指定改善海港填海工程和非永久填海工程拆牆鬆綁。

首先，《條例草案》提供了更清晰的機制，以規管在維港內進行的填海工程。政府當局解釋，只有《條例》所界定的“填海”，即經修訂《條例》下的“填海工程”，即任何為將海床或前濱形成為土地而進行或擬進行的工程，才會受《條例》第3(1)條的“推定”所規限。《條例》擬議新訂第3A條開列了關於推翻“不准填海推定”的準則，即(a)進行該項填海工程有凌駕性公眾需要，而該項需要屬當前

迫切的；(b)沒有替代該項填海工程的合理方案；以及(c)該項填海工程的範圍不超逾該項凌駕性公眾需要所要求的最低限度。同時，《條例》擬議新訂第3B至3H條旨在引入由行政長官會同行政會議裁斷是否就海港填海工程推翻“推定”的機制。因此，就不獲豁免於“推定”的填海工程而言，《條例》在修訂後將更明確地維持推翻“推定”的高門檻標準，更可在法例上確保決策層級由個別部門提升至行政當局最高決策機關。不過，如果市民不滿行政當局的決定，則仍然可以提出司法覆核。

至於簡化改善海港填海工程及海港非永久填海工程的機制，《條例》擬議新訂第3J至3T條訂明機制，讓指明人員可向財政司司長提出申請，以豁免改善海港填海工程或非永久填海工程，使其不受“推定”所規限。擬議新訂附表2列出改善海港工程清單，包括14類構築物、設施及裝置，當中海濱長廊及行人板道、單車徑、觀景台等項目在相關公眾參與活動中獲受訪者普遍支持，該等設施亦需符合《條例》擬議新訂“指明面積”(即不超過0.8公頃)。該附表日後可藉“先訂立後審議”程序通過的附屬法例修訂，以反映不同時期的變動。同時，如果非永久填海工程在海港形成的土地在水下佔有、在水面覆蓋或在水面以上覆蓋的海港面積，以面積最大者為準，在整個工程進行期間不超過3公頃，而該工程預計共持續不超過7年，則司長可豁免其不受“推定”規限。我相信，很多市民均期望，特區政府能夠有效拆牆鬆綁，落實更多改善海港工程，促進海濱長遠發展，持續提升市民和旅客對維港的美好體驗。

特區政府亦從善如流，採納了法案委員會委員提出的不少建議，稍後將由發展局局長動議修正案，包括修訂《條例》的詳題，以進一步釐清《條例》的目的在於保護和保存海港作為香港的特別公有資產及自然遺產。同時，就“凌駕性公眾需要”評估報告的發布方式，加入以電子方式發布的要求。此外，當局會更清楚訂明，就獲豁免的非永久填海工程而言，假如在工程進行期間，有關豁免被暫時撤銷，相關准許施工期便會獲延長一段為期相等於暫時撤銷期的期間。顯然，這些修訂建議取態務實，值得支持。

總而言之，我認為《條例草案》能夠釐清保護和保存海港的原則與“推定”之間的關係，以及清楚列明“推定”可獲推翻和豁免的機制，亦清楚訂明在哪些情況下才可推翻“不准填海推定”，令有關機

制具有更高透明度，更切實可行，亦可望在保護維港和促進海港及海濱發展之間更有效地維持適當平衡。

代理主席，我謹此陳辭，支持通過《2024年保護海港(修訂)條例草案》及發展局局長動議的修正案。

周文港議員：代理主席，本人發言支持《2024年保護海港(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)。

現行《保護海港條例》(“《條例》”)只有4項條文，一刀切禁止所有形式、規模及效益的填海工程，根本不合時宜。

《條例草案》旨在從3方面增補《條例》的內容，包括：第一，繼續規範大型填海工程，並在新機制下引入公眾參與評估機制，提高機制的透明度及說服力；第二，符合指定類別和面積上限的海港改善工程，可申請豁免，其中一項條件是填海相關的面積不得超過0.8公頃；第三，在豁免機制下便利非永久性填海，相關面積不得超過3公頃，總時間最多為7年。

本人深信，《條例草案》的初心仍是為了保護海港，但如果能同時加強保障公眾利益則更為關鍵。除了與時並進，繼續收緊對大型填海工程的規管外，《條例草案》亦提供渠道，讓符合公眾利益的海港改善工程在通過充分公眾諮詢、研究，以及財政司司長批准和立法會的程序下，可豁免於“不准填海推定”。再者，因應城市發展(例如隧道建設工程)，《條例草案》亦會為非永久性填海提供便利，相關面積、年期的規定，更是總結業界意見所得來。再加上有立法會程序上的把關，應該能令市民更為安心。

《條例草案》自兩年前首次諮詢本會發展事務委員會後，一直醞釀及改良至今，政府在修例過程中的努力，值得予以肯定。

本人會就上述3方面的修訂，分別提出意見。

首先，當局已多番強調，《條例草案》並無放寬大型填海工程，反而是加強規管和增加公眾參與。《條例草案》第9條建議在《條例》加入新訂第3A條，訂明“不准填海推定”是在極少數的情況下才

可被推翻，例如有“凌駕性公眾需要”、有迫切需要，以及沒有替代該項填海工程的合理方案等。當局提到，過程中公眾可給予意見；同時，在《條例》加入新訂第3部，引入機制，在考慮公眾意見後，由行政長官會同行政會議評估和決定有關填海是否符合“凌駕性公眾需要”，從而考慮是否足以推翻“不准填海推定”。新機制兼具公眾參與和政府把關，可望減少法律爭議。

事實上，當局在2023年和2024年諮詢事務委員會期間，已明確承諾不會在海港內進行填海造地供賣地或房屋發展。本人在去年事務委員會會議上亦曾向當局跟進，會否考慮在《條例》當中加入條文，以“白紙黑字”寫明上述原則。當局當時的回應是政府不但已宣示沒有意圖在維港發展土地，更何況新機制亦會有行政長官會同行政會議的最終把關，現階段無須寫進法例。

本人對於當局的做法表示理解，亦希望局方在《條例草案》通過生效後不要鬆懈，要繼續做好介紹和解說工作，從而讓社會理解是次修例的本意和原則。

其次，當局為部分海港改善工程提供便利，除了有助改善海濱暢達性、善用海港資源外，更重要的是要應對氣候變化，在極端天氣頻繁下，可採取更多保護市民生命財產的措施，例如加建防波堤等。

《條例草案》會在現行《條例》加入新訂第4部第2及第3分部，以訂明機制，讓指明人員可藉此向財政司司長提出申請，以豁免改善海港填海工程或海港非永久填海工程，使其不受“不准填海推定”所規限。其中，就海港改善工程而言，在填海範圍不得超過0.8公頃的前提下，可進行《條例草案》附表2所列出的14項改善海港工程，例如建設海濱長廊及行人板道、防波堤、消浪構築物，以及緩解極端氣候風險的裝置等。

本人認為，現時極端天氣頻繁，海水上漲很普遍，消浪設施、防波堤等均可以提升整體道路使用者以至居民的安全，恰如其分地增強對市民的保障。關鍵在於，在保留彈性的同時，當局亦一定要嚴謹處理每宗申請，避免有人濫用機制，造成“此處0.8公頃，相隔數百米又是0.8公頃”的情境，以免產生不可逆轉的環境影響。

最後，本人注意到，法案委員會對於《條例草案》的多項細節(包括“填海”一詞的定義、海港改善工程的涵蓋範圍以至公眾參與等元素)均作出了相當充分的討論，釐清了《條例草案》多項細節內容。

本人申報，本人是亞洲聯合基建的顧問。

代理主席，我謹此陳辭，支持二讀及三讀通過《條例草案》。

林筱魯議員：代理主席，天然的維多利亞港，在未有香港人之前已經存在，維港的社會經濟功能亦一直在轉變。對於作為國際城市的香港，維港作為香港品牌的文化價值，足以媲美其他功能價值。

保護維港可說是市民的共識，但如果我們堅持以某種意識形態主導的保育信念去凍結維港的形貌，我們既限制了其功能價值，也會削弱其文化演變增值空間。可惜，只有4項條文的《保護海港條例》正正是在回歸前的特殊歷史時空通過，產生了不少問題。

今時今日，雖然仍然有人想用過期的歷史資料推銷憂慮，但現時實在沒有人建議在維港大規模填海。

事實上，剛剛開放而又極受市民歡迎的東岸板道，如果當年沒有不斷遭受質疑和司法覆核挑戰，大家可能早十年八載，節省十億八億元，就享受到可以親近海港兼且東西連貫的海濱走廊。

社會文化和需求會變，環境氣候就變得更快。極端天氣千變萬化，影響巨大，香港市區的岸線需要優化，以應付緊急情況。

如果我們抱着《保護海港條例》一成不變，任由內容空泛的4項條文及難以掌握的“凌駕性需要”一詞決定一切，保護的就不是維港，亦不是社會的福祉，而是確保政府在優化海濱和推動必須基建的事情上“不作為”。我們希望政府有為，法例法規亦要與時俱進，才能夠應付萬變，才能夠經得起各種考驗。

由4項簡單條文變成5部11項，不是要剝奪市民挑戰政府決策的權力，市民有理據，隨時都可以提出司法覆核。

《2024年保護海港(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)的目的在於令相關工程建議更加規範、更加透明，將不同類型和規模的工程項目分類，訂出清晰的指引和限制，令執行的官員真正有法可依、有規可循，無須靠猜度凌駕性需要的風險，不斷摸石頭而不過河。

具體修訂在於引入機制，簡化當中符合可以在海港內進行的填海工程。這些具體建議涉及3項類型的工程，包括在法例條文列舉的14項類別，以改善海港工程和面積不可超過0.8公頃，例如觀景台、防波堤等，以加強海港功能、優化海濱和加強暢達性。

第二類是非永久填海工程，即是臨時填海，但工程完成後便要拆除，例如工作台。

第三類是永久填海工程，這些就要由財政司司長基於面積和時間判斷是否合乎公眾利益等考慮，決定這些工程是否可以依法獲得豁免。

理念和思路清晰，不代表能夠撇除爭議。正正因為清楚知道修訂《保護海港條例》的敏感度，在審議《條例草案》的過程中，我一直強調《條例草案》的條文必須易於明白，以及可以清晰執行。

舉例來說，第3J(3)(a)條簡單指出構築物、設施或裝置及“指明面積”，當中提及“指明面積”的定義，表面意思是構築物、設施或裝置在水下佔有(即水底以下、海床以上)、在水面覆蓋(即剛剛在水平線)，或在水面以上覆蓋的海港總面積。

但是，在現實例子中，以中九龍幹線為例，露出水面的會被視為填海工程，其他就是臨時工程，因為整個結構在海床以下。不過，考慮到不少有固定裝置的管道設施位於海床以上，所以不會“撐”上來，在這些情況下，如果條例沒有清晰的定義，沒有預見到不同場景，會導致日後相類似工程受到其他不必要的質疑，一旦有人提出質疑，這些細節就可能被無限放大詮釋。

但是，我不認為要將所有場景或情況都寫入《條例草案》，所以我希望局方能夠提供足夠的行政指引，確定相關人員能夠因應不同的工程類型、規模和性質，發布指引，並要求相關人員定期提交報告予財政司司長，以確保對工程的了解和掌握。

《條例草案》除了要有前瞻性，條文亦要清楚易明。以第3V(2)條為例，關於原文“須繼續計算”的意思，政府解釋原本可能准許施工期為7年，中間可能因為暫時撤銷豁免，施工期亦會不同。簡單而言，就准許施工期的時候，若中間曾出現暫時撤銷豁免的狀況，有關暫時撤銷期會在撤銷解除之後，加在准許施工期上，以補回時間。

另一方面，建造界時常在工程期的最後幾個月趕工，再加上其他特殊環境，例如緊急情況、極端天氣等，如果真的趕不及在6個月內申請延期，屆時有何選擇？又可以怎樣做？因此，在處理機制上要有更清晰的安排，預留一些彈性予財政司司長可以適度延長或作出其他決定。

針對第3H(6)條，如果行政長官會同行政會議作出決定時，並不知道有關工程違規，該決定仍然有效。在此我必須指出，這類條文並非《條例草案》獨有，譬如《城市規劃條例》都有類似條文，所以為避免有人借所謂“政府濫用權力”的聲音作出質疑，政府有必要解釋得更詳細清楚。

最後，我感謝《條例草案》主席謝偉銓議員和其他委員，以及秘書處同事和政府相關官員，大家十分用心審視《條例草案》，讓《條例草案》走到最後一步。

代理主席，我謹此陳辭，支持《2024年保護海港(修訂)條例草案》及局長提出的修正案。

鄧家彪議員：多謝代理主席。除了我之外，稍後工聯會的吳秋北議員也會代表工聯會發言，講述過去《保護海港條例》的歷史，坦白來說就是這項條例限制了香港的發展，以至被人扭曲，甚或濫用司法程序，拖延了香港很多有利民生的建設，秋北稍後會花很多時間闡述。

至於我，作為九龍東的地方直選議員，我十分歡迎這項條例草案，而我也《2024年保護海港(修訂)條例草案》委員會的委員。在此感謝局長、整個政策局和海濱事務專員付出的巨大努力。無論如何，我作為參與的委員，一直提出幾點原則性建議。

第一，工聯會一直關心到，包括2021年時任工聯會代表的議員麥美娟及整個工聯會團隊亦曾提出，《保護海港條例》涵蓋的海港範圍是否有需要如此廣闊呢？可否回復至1997年《保護海港條例》實施初期“中央海港”的定義及範圍，即大概是北角、紅磡至西隧的位置，因為實在難以理解，為何藍巴勒海峽、青衣、葵青貨櫃碼頭、啟德舊跑道連接觀塘之間狹長的水體等也是市民心中的維港。雖然這次修例旨在拆牆鬆綁，有利於市民更好地享用海濱，以及參與各種海濱活動或水上活動，但希望能在整體的定義上、範圍上繼續與時俱進。

第二，《保護海港條例》旨在保護海港，而海港本身是一項自然遺產，但我對此有些看法，因為維多利亞港是長期透過不同時代的城市發展及填海工程，才得出今天的景貌，所以它是否真是一項自然遺產，我心裏有個問號，但它一定代表香港作為一個國際城市的發展歷程。因此，我們看待維港，除了要保護，也應該有更積極的作用，即是要善用，透過善用維港，發揮最大的社會價值及商業效益。

長遠來說，面對這項條例，是否有時候也要想想，不如天馬行空，替它改名？當然，《保護海港條例》這次的修訂也有善用海港，有利市民參與各種海濱或親水活動，各種相關設施主要體現於面積最多0.8公頃、附表所載的14項改善海港工程，有利市民參與親水項目。可以想象，當今天通過這項條例草案後，我們一直頭痛的問題將可改善，例如為何我們的維港兩岸缺乏登岸碼頭？我們明明有優質水體，例如在我們的東九龍，地區人士及體育界一直很希望發展東九龍的水體，這主要是指今天的觀塘，但有人說是避風塘，我會說是觀塘與啟德跑道之間的水體，它其實很適合用作發展水上運動和水上活動的城市水體，其價值相信可以媲美沙田城門河。但是，該處因為長期受《保護海港條例》影響，缺乏親水設施，例如登岸碼頭、觀景台、便利龍舟等各種船隻划船、下水或登岸的設施，以致缺乏靈活性。所以，今天這項條例草案如獲通過，我預視市民享用維港時，不單能夠使用更方便的步道或單車徑，甚至在發展水上運動方面，也有很大裨益。

就這一點，我們全力支持這項條例草案，但草案是否足夠呢？在此希望政府不斷拆牆鬆綁、不斷檢視。我舉一個例子。就上述0.8公頃的範圍，我們曾在其中兩三次的法案委員會會議上深入討論，此

面積是否足以興建一道防波堤。談到防波堤，大家會想，防波堤建成後，該處似乎可以如舊日般用作避風塘，今天我們則預視該處可用作有管理的遊艇泊位或遊艇會，但一些有心營辦的團體隨即提出一個問題。興建防波堤的話，0.8公頃是足夠的，但如要加設一條靈活的浮橋通道，0.8公頃可能並不足夠，只能擺放遊艇，但使用遊艇的人要登艇可能十分困難。凡此種種，我們希望先行通過所有法案，付諸實踐，然後一邊實踐，一邊檢視。但是，希望政府持續從善用海港的角度看待相關發展和需求。

無論如何，我已經深感振奮，因為我這兩年在議會內一直推動，我認為我們的油塘灣很適合作為“遊艇灣”。雖然油塘灣也屬於維港範圍，以前甚麼也不能做，今天通過這項保護海港的條例草案後，預計可以興建一些防波堤，有了防波堤後，自然可以仿效北角現在很熱門的“打卡點”，即東岸的防波堤或東岸的親水通道。其實，這是同一道理。如果我們油塘能在這項條例草案通過後興建一道油塘灣的防波堤，不單可促成遊艇會的建立，更重要的是，讓市民除了能在觀塘海濱沿着海岸享受海濱外，更能透過一道防波堤走進水裏，當然，所謂“水裏”，其實是在一道防波堤上，亦即是岸。但無論如何，對於市民享用海濱，這是一個更好、更新及更多元化的體驗。所以，說了這麼多，我也是全力支持。

我們留意到，社會有很多聲音，指這次改例似乎是將法院權力收窄。在此，我們一定要澄清或一定要撥亂反正。其實，這是要將現有處理海港工程的程序更加制度化，將2004年法院裁決要求的“凌駕性公眾需要”測試及CCM報告正式寫進法例，變成行政機關的程序，提高透明度，更有程序、有法例可依；並且引入行政長官會同行政會議的審批機制，猶如其他重大政策及重大工程的把關方式。這樣總比現在的CCM報告由各部門自行完成便了事，僅依各自經驗和標準撰寫，而沒有上級全面審批的狀況，來得更更有制度。所以，如果個別團體有心或無意地經常散布虛假的敘事，詆毀這項條例草案是讓政府自己審批自己，或是取締法庭的審批權等，其實全是歪曲事實，踐踏了這項條例草案撥亂反正的本意，詆毀了草案將海濱及維港工程變得更程序化和透明度更高的效果。

我們工聯會一直倡議替海濱發展拆牆鬆綁，我更期望我一直關心的九龍東CBD2在善用海港的大原則下，能有更好的發展。舉例來

說，終有一天，啟德郵輪碼頭可以有一道開合橋直達觀塘海濱，這樣便能真正促成我們的CBD發展。

我謹此陳辭。

顏汶羽議員：代理主席，本人發言支持《2024年保護海港(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)。

維港是香港的象徵，海濱不僅承載了歷史記憶，更是市民對優質生活的期望。然而，隨着社會需求的變遷，現行的《保護海港條例》(“《條例》”)在保護維港的同時，亦限制了海濱的多元發展。

政府提出本次修例的目的十分簡單，旨在通過拆牆鬆綁簡化海濱改善工程的限制，提升海濱的暢達性與功能。民建聯支持修例，並認同《條例草案》的目標與方向：一方面，對需規管的填海工程加強相關制度；另一方面，對涉及填海的指定改善海港填海工程及非永久填海工程，若能強化海港功能、提升海濱暢達性或讓市民更好地享受海濱，則合理放寬限制。

回顧歷史，《條例》在1997年制定，定下了“不准填海推定”。根據法院2004年和2008年兩項判決，要推翻這項推定，門檻極為嚴格，而且無差別和一刀切適用於所有海港填海工程，即使只涉及小規模填海工程或非永久填海工程也同樣適用。

這項嚴格規限帶來意想不到的副作用。無論工程規模大小，所有填海項目均須通過“凌駕性公眾需要”測試，證明具迫切需求、無替代方案且填海範圍最小化。此高門檻使許多小型海濱改善工程難以推進。舉例來說，最近大家都很高興，東區走廊行人板道最終獲批，但回想過去，整條東區走廊行人板道由籌劃、討論至興建，中間反反覆覆經歷無數次的公眾參與、討論、研究、行政程序，至今仍未完全啟用(西段已於2月開放，東段預計於今年下半年才會開放)，凸顯現行機制的低效。

隨着城市發展與市民期望提升，海濱的功能需求已從單純保護轉向多元善用。市民希望海濱不僅是休憩空間，還能提供水上活動、文化體驗與旅遊景點。然而，現行《條例》導致海濱路段因建築物

阻隔而中斷。本次修訂建議在保護維港的前提下，為海濱發展注入新活力。這不僅是法律層面的調整，更是香港城市規劃理念的進化。

香港海濱發展近年取得非常顯著的成效，但斷裂問題與地區差異仍構成挑戰。過去6年，海濱長廊從19公里延長至27公里，開放了55個場地，合共約50公頃，目標於2028年進一步延長至34公里。然而，不同區域的發展進度不一，部分海濱至今仍無貫通的打算。

最明顯的例子——我相信同事也很清楚——是九龍方面從尖沙咀至油塘的海濱，中間有很多路段被建築物切斷，變成“斷截禾蟲”。觀塘海濱花園與茶果嶺公園雖然已開放，但是茶果嶺至油塘段尚未規劃貫通。代理主席，我與你所屬的民建聯團隊提出“九龍新海濱”的願景已差不多20年。剛才你也提到，馬坑涌/宋皇臺段、海心公園段及土瓜灣/黃埔段等區域均受許多設施限制，不論是碼頭用地或煤氣設施等，日後均需以小工程、小型填海、行人板道等方法來貫通。

這次修例的核心在於平衡保護與發展，通過精準鬆綁與新增規範，為海濱工程提供靈活性。從兩大方向調整現行機制。

首先，針對小型海濱改善工程，《條例草案》提出豁免機制。修例建議明確列出14類指定構築物，包括海濱長廊及行人板道、單車徑、觀景台、船隻停泊處等，這些項目可申請豁免“不准填海推定”，填海面積限制在0.8公頃以內。此類構築物旨在提升市民便利性與水上活動體驗。我相信日後將會建設更多行人板道。舉例來說，堅彌地城新海旁若增設行人板道，可連接卑路乍灣與加多近街海濱長廊，形成更完整的西環海濱。

此外，非永久填海工程亦納入豁免範圍，條件是填海面積不超過3公頃且期限不超過7年。此類項目需經財政司司長審批，確保符合公眾利益並將對維港的影響降至最低。

其次，對於超出豁免範圍的大型填海項目，修例維持“不准填海推定”的高門檻，並新增法定程序以提升透明度。項目倡議人須提交報告，公開徵求公眾意見60天，最終由行政長官會同行政會議裁決是否推翻“推定”。

為回應法院過往判決中的考量，包括工程是否具凌駕性公眾需要、是否存在合理替代方案、填海範圍是否最小化。此機制旨在將決策權從法庭的“守門員”角色轉移至政府，同時保留司法監督的“裁判”功能，避免行政程序上過度司法化。

社會大眾普遍明白，修例並非為大規模填海開路，而是針對小型工程“對症下藥”。過去20年，僅5個項目通過“有力和令人信服的資料”測試，總成本約1,700多萬元，顯示現行機制耗時費力。新建議將簡化程序，降低不必要成本，為海濱發展掃除障礙。

至於修例的潛在效益，相信可促進海濱長廊的連繫，增加休憩空間，從而提升市民的生活質素。日後，我相信維港兩岸都會成為香港市民和旅客真正享受的維港海濱，具備讓人們真正享受親水生活的作用。

最後，修例促進可持續發展。防波堤改善與碼頭活化將優化海濱環境，提升香港的韌性。長遠而言，海濱可成為集休閒、文化與商業於一體的瑰寶，為香港的未來發展奠定基礎。

總括而言，本次修例不僅是法律層面的調整，更是香港海濱從保護走向活化的歷史性一步。通過精準鬆綁，為市民帶來更優質的海濱體驗，為經濟注入新動力。相信香港海濱有望從斷裂走向連貫，從單一走向多元，繼續成為香港亮麗的名片。

代理主席，我謹此陳辭。

梁文廣議員：多謝代理主席。維多利亞港是香港最獨特及最具標誌性的風景線，也是我們共同的自然財產，更是城市活力的核心。過去多年，《保護海港條例》雖然守護維港海岸線，但亦因為法律的限制，令申請填海的程序非常繁複，某程度上窒礙了海濱發展的靈活性。今日政府提出大力發展海濱經濟，這次修訂條例正是在保護與發展之間尋求務實平衡的重要一步。對這次修訂，我表示明確支持。

首先，在修訂條例中引入第3H條的機制，允許行政長官會同行政會議在符合有“凌駕性公眾需要”的前提下，裁斷是否推翻“不准

填海推定”。過去在立法會，包括法案委員會會議中有些公眾人士參與，很多人關心第3H條的機制。我在此強調，這機制絕對不是要取代司法程序，而是將法院過往判決中確立的三大準則，包括工程迫切性、無合理替代方案及填海規模最小化，把這些標準明確納入法律框架，進一步提升程序的透明度。我很高興看到政府、局長在議會內外主動解說，減輕市民的疑慮，強調修例旨在為小型改善工程“拆牆鬆綁”，例如興建行人板道、增設海岸台階等民生項目。其實這些小型工程對海港生態的影響微乎其微，但卻可以顯著提升市民的親水體驗，對發展海濱經濟有極大幫助。

我亦聽到坊間有聲音擔心，修例可能為大規模填海“開綠燈”。我聽到政府已多次表明，沒有計劃推出大型填海項目作房屋、商業和工業發展，而《條例草案》亦清晰列明改善工程填海面積的限制，非永久工程須在7年內復原。修例同時確立了公眾參與的機制，以行政指引的形式，明確指示要求的部門或倡議填海的機構必須就相關填海計劃諮詢海濱事務委員會、相關區議會或持份者，亦須在網上公布填海方案的細節。若市民對於行政決定仍然存有疑問，也有司法覆核的權利，可以透過法律途徑提出挑戰。這種“雙重保障”既能維護法治精神，亦可以避免過往一刀切、限制甚至禁止海濱發展的模式。

我作為代表九龍西的地區直選議員，我和我的團隊“西九新動力”，還有在席的梁美芬議員，過去一直合作“拍住上”關心九龍，特別是西九文化區至大角咀，以至長沙灣一帶的海濱發展。不過，今日若大家沿着大角咀海輝道海濱長廊向深水埗方向走，便會發現沿着海濱是無法走到南昌站和荔枝角一帶的，因為當中被貨物裝卸區和碼頭貨倉的用地截斷。如果要從奧運站步行至荔枝角，需要繞回內街，與連翔道公路並行，這對行人來說並非良好體驗。這種割裂不僅影響社區的通達性，更白白浪費了維港海岸線資源。修例之後，未來一些小型工程只要符合面積限制，便可透過簡化程序推動。這意味着我們終於有機會縫合九龍這些“海濱斷點”，例如可以建造繞過海邊作業區域的行人板道、加建水上交通工具平台等，將它們串聯為貫通西九龍的活力海濱長廊。

《條例草案》附表也列出了多項豁免工程，涵蓋單車徑、觀景台、水上運動設施等選項。這些項目過去也因為程序成本過高，甚至可能面對法律挑戰而需要擱置，如今則可因地制宜，靈活規劃。

以財政預算案提出要發展紅磡站以南的前碼頭用地為例，修例之後，相關豁免機制可以加快規劃進度，不單加建行人板道，設計師或規劃當局亦可以運用創新思維，構建親水建築、公共空間，以及水體交融。我亦想特別提及長沙灣副食品批發市場對出的閒置碼頭用地，如果修例獲得通過，類似用地是否可以加快活化進度、加大發展空間？例如可以增加一些海濱步道、戶外表演區或水上活動設備和輕食攤位，在促進海濱發展的同時，也可以振興地區經濟。

代理主席，《保護海港條例》過去設有“不准填海推定”，原意是為了守護維多利亞港這片香港的珍寶。但時至今日，當海濱經濟、海上旅遊等概念出現，我們便要問一個問題：不准填海是否等於保護海港呢？當我們禁止一切填海，換來的是甚麼？大家也看到，就是斷裂的海濱長廊，就是閒置的海旁用地，有土地但無法使用。我想強調這次修例如果獲通過，我們不是要放棄保護海港，而是要保護得更加聰明和更加有效率，令小型、非永久的工程能夠在嚴格監管下推進，為海濱注入可持續的生命力，讓維港真正成為貫通香港城市、凝聚社區的活力之港。

代理主席，我謹此陳辭，支持《2024年保護海港(修訂)條例草案》。多謝代理主席。

吳秋北議員：代理主席，本人代表工聯會全力支持《2024年保護海港(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)。《條例草案》不單是工聯會歷屆議員的爭取成果，也是本屆議員的爭取成果，更是為善用海港、造福市民踏出撥亂反正的重要一步。

早在2021年，本人曾在“新時代工運”論述中指出《保護海港條例》阻礙香港房屋發展。今天，本人將發言重點說明這項條例如何形成、過去28年的種種問題，以及工聯會爭取拆牆鬆綁的歷程。至於《條例草案》的好處及工聯會對海港和海濱發展的看法，剛才鄧家彪議員及各位議員已有提及。

翻查資料，《保護海港條例草案》是在1997年6月27日，即祖國對香港恢復行使主權的前夕，在千古罪人彭定康統治下，在“三違反”的立法局最後一次會議上三讀通過的私人條例草案。該次會議舉行了整整5天，《保護海港條例草案》是16項私人條例草案的其中

一項。那些草案大部分由反中亂港分子提出，他們明知道“三違反”的立法局不能有“直通車”，企圖利用在1997年2月全國人大常委就處理香港原有法律作出決定至七一回歸之間的空檔，將包藏禍心的議題，以私人條例草案形式製造為事實，企圖偷渡成為特區的法例，從而為特區政府埋下地雷。

為了應對這些伎倆，當時新成立的特區政府向臨時立法會提交《1997年法律條文(暫時終止實施)條例草案》，建議暫停終止實施《保護海港條例》等若干私人條例。

這本來是撥亂反正的良機。然而，恢復二讀的時候，有議員以特區政府已承諾不會再在中央海港進行大型填海為由提出修正案，將《保護海港條例》剔除在該條例草案之外。不單如此，《保護海港條例》更是屢次遇上困難。1999年，特區政府主動規範由中央海港擴展至整個維多利亞港，包括荃灣與青衣對開的藍巴勒海峽。2024年，有團體提出司法覆核申請，終審法院裁定，要進行擬議填海工程，須擬備有力和令人信服的資料(即 *cogent and convincing materials* (“CCM”))，證明填海有凌駕性公眾需要。2008年，同一團體提出另一宗司法覆核申請，高等法院原訟法庭再次裁定任何永久或臨時填海工程均受《保護海港條例》約束，並受制於“不准填海推定”原則。在三重緊箍咒之下，維港內的海港(即是要提供房屋、產業、交通等用地)的選項完全被禁止。

據工聯會的整理，《保護海港條例》實施後，中環、灣仔填海計劃及東南九龍(即啟德)發展計劃的規模大幅縮減。港英政府在1990年代規劃的尖沙咀九龍角、青洲和荃灣填海計劃也被腰斬；私人主導的油塘填海計劃更是無疾而終。上述6項發展計劃，合共超過620公頃，潛在容納37萬人口的填海計劃就此不能落實。

令人遺憾的是，自此歷屆特區政府每逢提出其他土地發展的選項，也會遇上各種反對聲音。政府已經被綁手綁腳，在覓地建屋方面取態保守，進展緩慢。28年來，樓價越來越高，公屋輪候時間越來越長，基層市民居住的劏房“越住越細、越住越差、越住越貴”。

本屆政府上任後，大力精簡土地開發程序，開發北部都會區，提供過渡性房屋，建議興建“簡約公屋”，推進“簡樸房”立法，土地

房屋問題才留有扭轉的契機，可以說1997年的《保護海港條例》是政府在土地房屋及基建方面畫地為牢、自我設限的始作俑者。

《保護海港條例》亦妨礙政府興建小型海濱改善工程，令海濱長廊難以接駁，市民和旅客的體驗難以提升，這是由於現行條例將“填海工程”定義為“將海床或前濱形成為土地而進行的工程”。即使只是打樁，亦可能符合“填海”的定義，與一般理解存在很大差距。即使市民對行人板道、登岸台階等設施有強烈訴求，政府亦認為預備CCM在時間及金錢上不符合效益，導致諸多項目未能上馬。直到今天，這類工程只有東區走廊行人板道能夠落實。

不過，從2006年工聯會歷任立法會議員及區議員努力爭取至2021年工程的開展，到今年下半年全面開通，已經蹉跎了19年之久，正是因為《海港保護條例》從制定到實施上有諸多問題。從王國興、麥美娟到本屆立法會議員及區議員，我們為拆牆鬆綁、善用海港以造福市民，探索可能性。

剛才我們亦提到，各位議員(譬如王國興、郭偉強議員和鄧家彪議員)為爭取興建板道而付出各種努力。到了2021年，時任立法會議員麥美娟嘗試提出私人條例草案，爭取恢復1997年《保護海港條例》實施初期“中央海港”的定義，將規管範圍收窄，並賦權行政會議可以批准在中央海港以外填海作公眾用途，以避免“不准填海推定”的規定。該方案曾經在立法會發展事務委員會上討論，議員集思廣益，為社會凝聚共識、政府深化方案奠定了良好的基礎，但由於當時換屆在即，我們的建議未能正式成為草案。

工聯會認為政府提交的《條例草案》積極回應了我們的意見，與我們在2021年提出的方案相比，有更進取的地方，但亦有保守的地方。進取的是，不論是否屬於中央海港的範圍，只要是海港非永久填海工程或少於0.8公頃的改善海港填海工程，均有機制豁免；保守的是，規管範圍仍然保留整個維港。儘管如此，工聯會認為《條例草案》的方向正確，為善用海港造福市民踏出撥亂反正的一步，有利於進一步優化海濱。

我謹此陳辭，支持通過《條例草案》。

梁美芬議員：代理主席，我發言支持《2024年保護海港(修訂)條例草案》。我認為，這次修訂的討論焦點在於如何保護我們的海港，以及如何更好地發展我們的海濱，在兩者之間取得平衡。

我在2008年進入立法會，而海濱規劃應是我作為立法會議員的“出世紙”。當時，我與30多位區議員共同參與規劃，希望在西九龍建設連綿不絕的海濱。我們邀請專家、學者共同規劃海濱，大家提出了一些條件，譬如海濱需要具備暢達性、舒適性、大眾性及健康性，並且讓市民共享海濱，以及建立以親水文化為主題的社區等。香港要實現這些目標，原來面對許多障礙。

我相信代理主席和我均對這些障礙相當熟悉，例如青洲英坭廠和星光行，我們在規劃連綿不絕的海濱時無法打通，行人難以暢行無阻。暢達性除了是指能從內區走到海濱，我們亦希望有林蔭小徑，供老人家休憩或年輕人拍拖，更重要的是可以環島，不僅是九龍西，我們其後一起合作推動貫通九龍東和港島區的海濱。當中的所謂“盲點”或障礙，我很想告訴市民，就是《保護海港條例》(“《條例》”)。

我們理解，要保護海港，最好盡量避免填海。我作為區議員和立法會議員，曾多次協助反對興建屏風樓的市民到城規會請願，尤其是黃埔花園居民，若當局提出提高地積比率，居民可能會群起反對。經過超過10年的努力，整個海濱規劃已逐漸成形。最近政府提出紅磡南的發展規劃，而我們與專家、學者和經濟學家一直提倡，必須通過公私營合作發展海濱。除了打通海濱外，海濱不會空無一物，可能需要提供少許消費設施。我記得很久以前讀中學時，仍然有卜公碼頭，在該處人們可以喝咖啡，我有時晚上會與同學聊天、喝啤酒。當時的海濱發展，當然不及隨後數十年的發展迅速。

我自小經常出入維多利亞港，每天上學需要花上兩個半小時。小時候，我住在荃灣，到麥當勞道上學，途中需要乘坐渡輪，所以每天都看到維多利亞港。約在2000年代，沙灘無法游泳，離島的沙灘又消失，確實令人相當痛心；從山頂俯瞰，卻被許多高樓遮擋海岸線。正因如此，我成為立法會議員後第一屆任期內動議的3次議案辯論，均與海岸線、海濱規劃及打造行人暢通無阻的海濱有關。

在此情況下，現在香港走到哪一步呢？我認為，有賴議會中多位同事10多年的共同努力，現在渡海泳已復辦，這10年沙灘再次適

合游泳。我在2011年與公開大學的何建宗教授成立了“碧海行動”，依靠民間資源，在荃灣、長沙灣、紅磡、九龍東、香港仔等水質黑點進行測試。經過這些測試，終於能在尖沙咀復辦渡海泳，我認為這些都是“十年磨一劍”的成果。

我很想向市民說，我們在推動連綿不絕的海濱時，確實遇到法例上的困難。我們推動改善維港的小規模填海工程須控制在0.8公頃以內，我認為這絕對是一個能平衡保護海港和發展海濱的可接受範圍，因為這樣能讓大家更好地享用海濱。我相信，尤其是紅磡居民知道我們的成果得來不易。代理主席亦與我們一同合作爭取。經過我們多年的努力，尖沙咀至紅磡的海濱打通後，該處的草地可供市民閒坐，在中秋節賞月，共享天倫之樂。這類舉措能為市民帶來幸福感。因此，我認為，這次拆牆鬆綁，可讓我們完全實現夢想，就是一個環島的海濱、綠化的海濱，有清風、有藍天，可以讓市民享用的海濱。

就法例而言，經過來回討論，我們已釐清，其實法院和法例均考慮到，若需要進行小型填海工程，必須考慮公共需要和社群需要，包括環境、經濟和社會因素，以及當前迫切的需要，沒有替代的合理方案，填海工程範圍亦不會超越凌駕性需要所要求的最低限度。我認為，這些是非常良好、清晰的自我制約原則。剛才法案委員會主席也提到，需要講求必要性、制度、公眾需要及監管。我留意到條文已明確規定，提出小型工程的機構或部門須擬備一份報告，大家可在60天內就該份報告表達意見，這亦是一種公眾參與。

我已跟進海濱問題多年，未當議員已開始跟進，我知道有關問題對市民而言是首要大事，為甚麼？有市民從家中望到屏風樓，我曾處理一宗“四小龍”的個案，整幢大廈的市民向我反映，對面興建了新樓宇，他們看到其居民刷牙，這些情況當然不能接受。然而，現在我們並非討論這些問題，我希望市民清楚，我們並非要求為興建高樓拆牆鬆綁，而是為了在極有需要的情況下打通海濱，如同打通經脈般，令海濱規劃及香港的整體經濟發展規劃更具彈性。因此，我非常支持這次修訂《條例》。

就整項建議，我特別提出一點，我認為政府及相關部門，如有必要提出小型工程，必須具備自我制約的精神，千萬不要被誘惑，特別是私人機構，若將工程分拆，以致積累高度，市民便會覺得被

騙。我們一定會密切監察。我在此公開呼籲，最好不要讓這種情況發生。我認為，這次大家合力修訂《條例》是一件好事，讓市民看到政府、議員及提出工程的部門是為他們着想。在此情況下，我相信日後如為香港的發展而再次進行修訂，必定會再次進行公眾諮詢，吸納市民意見，以增強說服力。

最後，我很希望我們日後能在香港一步一步實現我們的理想，建設連綿不絕的綠化海濱，讓我們的下一代能在碧海藍天、人人暢達的海濱，享受清新的海風和健康美麗的綠化海港。

代理主席，我謹此陳辭，支持修訂。

狄志遠議員：代理主席，維多利亞港是香港獨特的象徵，是我們城市的核心地標，更是香港獨有的公有資產和自然遺產。維港被譽為世界三大夜景之一，也是亞洲最繁忙和最壯觀的港口之一。因此，我們必須盡最大努力保護其美麗。

首先我要衷心多謝過去多年來為保護海港付出努力的各方人士，特別要提到立法會前議員陸恭蕙、徐嘉慎律師和保護海港協會等朋友。正正是他們在1995年至1997年間的堅持及努力，促成了《保護海港條例》的制定，確立了海港在法律上的特殊地位。

此法例與其後2004年終審法院的裁決一同建立了維港進行填海的嚴謹門檻，成功阻止很多大規模填海計劃，包括1996年填海計劃、2001年青洲填海計劃、2004年灣仔北填海計劃，以及2005年縮減的中環填海計劃。這些成果充分證明《保護海港條例》的重要價值。透過“凌駕性公眾需要”測試，確保維港能夠得到妥善保護，不會因為短期發展需要而犧牲了這片珍貴的水域。在此，我要向所有為保護維港而努力的人士，致以最高的敬意。

代理主席，本人明白政府這次提出的條例修訂，是希望在保護海港的基礎上，為一些小型改善工程提供更靈活的空間。事實上，小規模的海濱改善工程，例如海濱長廊、觀景台或單車徑等設施，的確可以改善海濱環境，讓市民更好地享受這片珍貴的公共空間。

本人原則上同意為這些小型改善工程和一些非永久性填海工程，建立一個較為簡化的審批機制，讓行政部門可以更加有效地推展有利社會的海濱工程，避免過去因為程序複雜而延誤項目進度的情況再次發生。在這些方面，本人支持拆牆鬆綁的方案，讓維港的價值可以更加充分發揮。

不過，我必須指出，這次修例的諮詢程序明顯不足，雖然政府表示已諮詢海濱事務委員會、相關區議會和持份者，但公眾參與空間仍然有限。就《條例》的重要性而言，政府理應提供更多渠道讓市民發表意見，讓社會各界可以更加全面地審視《條例草案》的內容與其潛在影響。

政府建議在簡化機制之下，增加收集立法會議員和市民意見的方式，包括在發展局網頁上公布有關填海項目，以及邀請市民提供意見，以及將項目的資料送交立法會發展事務委員會表達意見。雖然這些是正面的改善，但相比法定公眾諮詢程序的嚴謹性，這些彈性安排未必能夠確保公眾參與的有效性。政府應該考慮將這些公眾參與的程序納入法定要求，而不只作出一些行政安排。

代理主席，政府應該思考如何令香港市民更加有效參與公共事務及政府的決策。現時政府提出方案時，市民往往難以找到表達意見的途徑，這大大增加了市民參與的成本。我們擔心政府是否真的重視民意？是否真正聆聽市民意見並採納不同意見呢？以近期削減學生津貼和公營醫療收費增加的事件為例，政府的諮詢工作不能夠令人信服。政府應該全盤考慮兩個重要的政策制訂原則：公眾利益和公眾參與。目前香港法例是將這兩個原則分散在不同法例當中，例如《城市規劃條例》、《土地收回條例》，用不同方法寫出了共同利益及共同參與的邏輯。政府在諮詢民意方面尚未有一套完整、一致的民意諮詢機制及處理方法。

以英國為例，英國最高法院重申進行公正諮詢的元素，包括第一，公眾諮詢需要在計劃方案的構思階段進行；第二，計劃方案的建議者必須提供充分理由，幫助知識上的探討及回應；第三，當局必須提供充分時間讓公眾考慮及回應；第四，在作出最後議決時，公眾諮詢的成果必須獲得真正的考慮。我希望政府就填海工程諮詢市民意見時，認真考慮上述原則。

代理主席，對於《條例草案》中增加第3H條的部分，本人有重大保留。根據修訂建議，行政長官會同行政會議將成為裁決是否可以推翻“不准填海推定”的決策者。這項修訂帶來一個根本問題，政府既是填海工程的提議者，又是決策者，形成自審自決的局面，違反公平公正的原則。《保護海港條例》的立法原意，是政府作為填海工程的提議者，由法院負責判斷其合法性。第3H條的修訂徹底改變了這個機制，令人擔心政府將會擁有過大自主權。在這方面，我會在全體委員會審議階段再作詳細闡述。

就修訂條例，本人有以下具體要求。第一，政府必須明確承諾行政長官會同行政會議在作出裁決時，將會具體說明如何滿足3項推翻推定的準則，而不是只作簡單的裁決。這些不單是法律討論過程當中的承諾，更加應該成為實質執行的標準。

第二，政府雖然表示會在發展局網頁公布有關填海計劃，但本人要求政府承諾將所有評估報告、公眾意見和回應完整公開，並在每次提交立法會工務小組委員會審議相關工程撥款前，向發展事務委員會提交詳細報告。

第三，政府已承諾向立法會和海濱事務委員會定期匯報豁免的項目。我要求政府進一步承諾在匯報中必須包括每個項目的公眾利益評估，以及環境影響評估的主要結論，而不是只製作一些簡單的列表。

第四，關於私人機構參與的改善海港填海工程，政府必須承諾訂立嚴謹的標準，確保所有這類工程能夠真正為公眾帶來實質利益，包括保證公眾使用權及綠化開放空間的比例。

第五，對於第3H(6)條關於違規不影響裁決有效性這項條文，政府必須承諾該條文只適用於輕微的程序瑕疵，而不是用來掩蓋重大諮詢或評估不足的情況。

代理主席，本人對第3H條條文有重大保留，所以我會就《條例草案》投棄權票。

多謝代理主席。

易志明議員：代理主席，鑒於《保護海港條例》（“《條例》”）一刀切不准許進行海港填海工程，限制了在海港範圍內的海濱改善工程及發展，因此自由黨支持政府這次提出的修訂，完善《條例》，以平衡保護海港與海濱發展。

《保護海港條例》在1997年實施，其後保護海港協會指稱政府的灣仔及中環填海工程違反《條例》，因而提出司法覆核。根據法庭的判決，填海工程必須符合3個條件：第一，必須是無可爭議，有凌駕性和迫切性需要；第二，並無其他可行選擇；及第三，對海港造成最少損害。自此，在海港進行工程的門檻變得更高，《條例》的嚴苛程度堪稱海港工程的緊箍咒。

為抓緊郵輪旅遊市場，政府斥資82億元興建啟德郵輪碼頭；但自2013年碼頭啟用以來，由於其位置偏遠，加上道路網絡不完善，早期亦只有一條專線小巴路線提供服務接駁，交通配套不足。雖然每當有郵輪靠泊時，碼頭會額外安排接駁巴士及的士疏導人群，但由於郵輪的乘客是數以千計，有限的交通服務及擠塞的道路難以在短時間內疏導乘客，導致旅客怨聲載道，對香港留下極壞印象。

為紓緩啟德郵輪碼頭交通配套不足的問題，我曾經向政府建議在碼頭前端放置一個登岸浮臺，以便有郵輪靠泊時，讓一些渡輪營辦商提供往返郵輪碼頭至尖沙咀甚至中環的渡輪服務，加快疏導乘客。雖然計劃放置的登岸浮臺不是永久，亦只會佔用小部分海面空間，對海港不會造成任何影響，但因有意見認為浮臺的投影會構成佔用海床的情況，而政府又不願意測試法庭在這個問題上的觀點，最終亦因為《條例》的限制而未能成事，導致今天郵輪碼頭仍然受交通配套設施不足所困擾。

因此，自由黨支持修訂《條例》，在海港內需要展開的一些小型改善海港填海工程及海港非永久填海工程，如果符合特定準則，理應獲得豁免。

香港維多利亞港是珍貴的天然財產，市民希望可以親近、共享和使用海港。為回應市民追求更美好的生活環境，享受維港的優美風光，政府近年積極發展海濱長廊，以實踐“海濱共享空間”的願景，讓市民可以分享天然資源。

不過，我在此必須指出，有些行業必須在臨海地帶進行，例如船舶維修、貨物裝卸業等。然而，為配合海濱長廊的發展，政府向商用臨海地帶“開刀”，例如西區公眾貨物裝卸區有部分土地被收回作發展海濱長廊之用，導致在臨海地帶作業的業務不斷收縮。

須知道，公眾貨物裝卸區的營運會直接影響香港700萬人口所需的物資，包括日常生活用品、食品，甚至基建工程的建築材料。這些貨物由內地經海上運輸到裝卸區，然後由貨車運送到全港各區，例如超市、街市及零售商店，供市民選購。

為改善市民生活質素，政府發展海濱長廊供市民休憩，自由黨認為可以理解，但必須取其平衡，不能不顧海上作業的需要，而強行打通海濱，削減臨海作業的營運空間。

代理主席，我想藉此機會提出擴大海濱事務委員會的代表性。海濱事務委員會是政府就開展海上工程的一個重要諮詢組織，但現時委員會的成員僅以規劃、工程、設計及環保方面的代表為主，欠缺需要在海岸作業的代表，例如船舶維修、貨物裝卸業等，導致海濱設計及發展只着重於環境美化及休憩設施，而忽略了令商業與休憩用地達致共融的元素。因此，希望政府能夠邀請海岸作業的代表加入海濱事務委員會，使其能夠兼顧多方面的發展。

代理主席，我謹此陳辭，支持《2024年保護海港(修訂)條例草案》二讀及三讀通過。

梁子穎議員：代理主席，我發言支持《2024年保護海港(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)。工聯會作為扎根基層、維護勞工的團體，我們始終將市民的優質生活、素質及社會的長遠發展利益放在首位。維多利亞港不僅是香港的經濟命脈，更是700萬市民共同的生活空間。現行條例已實施26年，我們在堅守環保底線的同時，亦深刻感受到制度僵化對城市發展的束縛。這次修訂絕非要顛覆保護海港的初心，而是要在新時代變局中，在保護海港及城市發展之間尋求更科學的平衡點。這次修訂不僅關乎維多利亞港的未來規劃，更是香港長遠發展的重要一步，既守護香港人的集體記憶，亦為市民創造更優質的生活空間，注入新動力。

自從1997年《保護海港條例》實施以來，維港的填海工程受到嚴格規範，這固然體現社會對自然環境的重視，但隨着城市發展需求不斷變化，條例的僵化問題逐漸浮現。法庭提出的三大準則，包括迫切性、沒有替代方案及最低限度填海，在實際的執行中已經被證明缺乏彈性。當前條例的結構性矛盾已嚴重制約香港城市的新發展。

根據發展局提供的數據，過去10年共有17個涉及海濱改善的民生項目因為三大準則而受阻，包括改善渡輪碼頭無障礙設施、擴建海濱長廊連接段、中環碼頭的擴建、觀塘避風塘休憩設施等惠民工程。這些工程本應可提升市民的生活質素，卻因為在現行法例中“凌駕性公眾需要”的門檻過高而無法推進。以2021年政府計劃在觀塘海濱增建休憩平台為例，雖然只涉及0.2公頃的輕微填海，但卻因為司法覆核而延宕至今，這反映現行制度已偏離立法原意，將保護等同零發展，反而阻礙海港的活化。

這次修訂絕非為大規模填海“開綠燈”，而是引入分級審批機制，將工程分為三大類：第一，是維護改善型工程，例如修復防波堤，可以直接由部門審批；第二，是結構優化型工程，例如擴建步道，需要獨立的海港委員會再作評估；第三，是結構改造型工程，例如新增碼頭，仍須符合原有的三大準則。修例後，預計可以在5年內完成12個現有海濱斷點的連接工程，直接惠及300萬沿岸居民。

《條例草案》並非政府單方面的決策，而是建基於廣泛的社會共識。第一，相關修訂獲公眾諮詢的數據支持。2023年發展局的諮詢結果顯示，有82%的市民支持有限度優化海濱設施；堅持完全禁止填海者則少於9%。第二，專業團體亦表態認為，現行條例未能與時俱進，並支持以動態方式管理我們的維多利亞港。第三，是中小企業的關注。有中小企業商戶表示，以紅磡海濱為例，現有設施老舊，導致本地及海外遊客流量不足，如能改善連接尖沙咀的步道，預計可帶動區內的營業額增長15%。此外，亦有人質疑修例後會破壞維港景觀，但事實卻剛好相反，這次修例會創造多贏局面。精準的規劃能夠讓海港更親民、更具活力。

我建議朝三大方向發展。第一，是空間改造，將閒置的貨櫃碼頭轉型為水上活動中心，這可以參考悉尼達令港的模式；第二，是交通融合及整合，建立海港環形渡輪線，連接北角至西九文化區；

第三，是文化融合，在灣仔至銅鑼灣的一段增設維港歷史走廊，結合AR技術，展示海岸的變遷。這些項目均屬於結構優化型工程，無需大規模填海，卻可以釋放海港的潛力。我身為勞工界的議員，這類建設可以創造超過5 000個就業崗位，吸引超過200萬額外旅客來香港旅遊。

為確保條例修訂後，政策執行更公平及透明，我建議當局可以在4方面做工夫。第一，是強化海濱事務委員會的功能，籌建工程監察委員會，由環保、工程及文化界的代表和市民組成，定期審視工程進度；第二，是推行社區參與設計，參考東京濱海區工作坊的模式，就重大項目招募公開設計及舉辦論壇，提升市民及社區的參與度；第三，是引入生態影響分級制，按工程規模來制訂補償標準，要求工程需要推行生態保育計劃，還原及加強自然生態；第四，是設立海港保育基金，在工程撥款中抽取不多於3%的工程費用於長期生態研究，建設更美好的維港生態旅遊系統。

代理主席，維多利亞港是香港特區城市的靈魂，但保護不應該成為停滯不前的藉口，從倫敦泰晤士河南岸到紐約哈德遜河公園，全球城市均證明活化海港能夠同時成就保育和發展。這次修例正是一次難得的契機，就讓我們以創新思維打破以往守舊的僵局，為下一代留下一個更開放、更永續的維多利亞港。我呼籲全港市民都支持修例，讓香港的海濱不再被鐵欄分割，而是成為連接社區，承載香港人希望的活力長廊。

代理主席，我謹此陳辭。

劉智鵬議員：多謝代理主席。我發言支持《2024年保護海港(修訂)條例草案》。填海是人類開發利用海洋的重要手段，也是沿海社會發展經濟的必然選擇。

香港的原居民早在明清兩代已在珠江口東岸製造相當面積的基圍及農地。香港城市範圍的填海活動在19世紀開埠後已非正式地發生，因為興建道路時，將開山劈石得來的物料堆進海裏。1852年的文咸填海計劃可說是香港政府首項正式以政府行為執行的填海工程。此後，由上環開始一直伸延至中環、灣仔、堅尼地城、銅鑼灣等，為香港島北岸增加了相當多的土地。

九龍方面也“照辦煮碗”。1860年，當英國取得九龍後，馬上便在民間出現非正式的填海工程。1876年，在油麻地擁有地段的街坊進行了填海工程，即今日新填地街一帶。後來，因為興建九廣鐵路，於是需要取得土地，便在尖沙咀一帶進行填海。有一個今天大家都引以為榮的地方——香港國際機場——其起點亦是一項填海計劃。在哪裏發生呢？眾所周知，就是今天舊啟德的位置。最初，那是一個地產項目——“啟德濱”——當時是連海、連合約交給何啟、區德，請他們填海和建樓，後來便發展成機場。

到戰後，我們重新再來，這樣也需要填海，因為人口激增。其實，第一項正正式式、規模較大的填海工程大家可能未必記得，那就是維多利亞公園，填平了銅鑼灣的海灣。隨着人口和經濟發展，我們繼續用填海方式來發展啟德機場。一個非常重要的階段是1950年代，當香港進入禁運的厄運時期，當時工業起飛。起飛時需要甚麼？需要地方。除了部分早期工業家在荃灣等地方自行填海外，政府的大規模填海工程是由觀塘開始。大家回去看看觀塘，可以很清晰地看到3期填海計劃中不同產業的廠房大小。觀塘工業區的成功伸延至其他工業區，亦有部分是新市鎮，我稍後即會談及。

很快地，新市鎮來了。新市鎮是很偉大的工程。大家要明白為何新市鎮第一代是荃灣、沙田及屯門。荃灣，正如我剛才所言，早期有些紗廠已自行進行一輪填海，發現做法行得通。沙田和屯門最精彩之處，是只需將那兒狹窄的海灣填平，便全是官地，可供發展，是非常精彩的填海計劃，而隨後便伸延至其他新市鎮如大埔等。

讓我們回到維港。回顧維港的填海歷程，香港島那邊非常清楚，沿着電車線走便會知道。因此，我經常建議推廣電車旅遊，讓旅客看到香港早期歷史如何發生。總之，電車線的北面大致上大部分土地都是填海而來，是香港很重要的社會經濟發展地域(包括我們今天所在的立法會大樓)，而另一些則在香港周邊。大家可見，現時香港島較為“圓潤”，因為那些嶙峋、崩掉或凹進去的地方基本上都被填平以作發展，特別是發展成住宅項目的地方。

再說回機場，因為機場地方不敷應用，無論怎麼填海也應付不了，於是當局便進行一項更巨型的填海計劃，即赤鱲角填海工程、涵蓋大嶼山一直至西九龍一帶的機場核心工程計劃等，填了一大片土地，包括今天的西九。如果不進行填海，便沒有機場，亦沒有機

場帶來的各種各樣經濟活動和相關的GDP。興建香港國際機場的核心工程計劃所屬年代，應該可說是香港填海的黃金時代，亦可能如此，香港市民便認為若繼續填海，維港便會變成河。以往游渡海泳會“游餐死”，現在游渡海泳也會“游餐死”，因為水流太急。雖然距離很短，就像看着對面游泳，但水流很急，於是有人便提出不如別再填海。其實，這是個不錯的社會議題，大家可以討論究竟填多少、填至哪裏、哪些位置可以填、哪些位置可以不填。

在當時的大環境下，出現了保護海港運動，最後通過法律程序，由法院作出判決，推翻當時的灣仔填海計劃，並指出在“不准填海推定”下，進行填海需要符合幾項原則——剛才有些同事亦已提及——即是有迫切及凌駕性的當前需要；沒有其他方法，必須填海；對香港的海港損害最少等。判決出來後，我相信在場很多議員(包括本人)都曾經歷有關爭議，亦感到整件事，以我的理解，有點矯枉過正。大家不喜歡在維港填海是沒有問題的，我們一定要想辦法，即哪些地方不准填，哪些地方可以填。然而，當時的情況給我的感覺是，填海是一種十惡不赦的行為，千萬別提出，一提出填海，整個人的性格、能量便像全往下掉。

我覺得大家忘記了歷史，香港有今天，相當部分的功勞是“填”回來的。若干年後，即是歷史永遠給我們機會思考和調整過去路徑，我們今天便討論修訂《保護海港條例》，令我們在保護海港的同時，亦可適度地進行填海工程，令我們的海港更美好、更適合香港的發展。

我謹此陳辭，支持《2024年保護海港(修訂)條例草案》。

陳祖恒議員：多謝代理主席。在剛剛過去的五一假期，很多旅客到北角“打卡”，大讚新開放的東岸板道。據悉，當年東岸板道的工程計劃花了超過8年時間才提交立法會，其中一個原因就是《保護海港條例》。香港還有多少個“8年”可以浪費？我認為這次修例正正反映了當局改革的決心。

近年，香港周邊城市發展迅速，特別在城市規劃和建設上，明顯大幅“跑贏”香港。既然知道原有《條例》有不合理的地方拖慢香港發展，便需果斷修訂。行政長官在施政報告中提出，“改革過程

中，要判斷哪些要由零建立，哪些要動手術撥亂反正，哪些要固本培元”。

我期望這次修例只是一個起步，在做好平衡、可行的環境保護和可持續發展的前提下，當局繼續準確識變，對不合時宜、拖累香港發展速度的“病因”對症下藥，科學地拆牆鬆綁，在合理時間內完成諮詢和研究工作，縮短城規程序，加快工程進度，以改善市民的生活環境，同時鞏固和不斷提升香港在國際上的競爭力。

我謹此陳辭。

霍啟剛議員：多謝代理主席。香港，“香港”是我們城市的名字。港口，海濱當然是我們很重要的明信片，要保護和珍惜它，這是理所當然的。然而，在保護和珍惜的同時，我認為也要惠及市民、要用得到，這方面的平衡要做好。這次我們就修訂《保護海港條例》進行審議，正是為重新思考如何更好地、更便利地善用維港這個重要資源踏出重要的一步。

《2024年保護海港(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)強調我們提升海濱暢達性、強化維港功能的重要策略，訂定了具體機制放寬小型海港改善項目，並對小規模填海工程拆牆鬆綁，我認為是有助於市民更好地享受這個獨一無二的海濱地帶。本人參與了法案委員會的審議工作，是委員之一，也參與了數次討論。我認為這次修訂在保護與發展這兩個重要目標之間取得了合理和適當的平衡。作為委員，我表示支持。

《條例草案》最值得肯定的地方，是為海港改善工程建立了一個比較清晰的制度框架。一方面，就改善海港填海工程提出了簡化流程——很多同事剛才已經提到——處理機制也能提升規管的透明度及清晰度，為小型海港工程提供明確指引。

過去，即使是興建單車徑或觀景台，雖然看似簡單，但亦可謂關卡重重。正如剛才陳議員指出，一項工程可能長達8年才能提交立法會，這是不理想的，甚至被“不准填海推定”卡住。現在明確列出豁免清單，令相關以改善海港為原則的填海工程項目，例如避風塘設施、海濱長廊、登岸台階等，都能豁免於“不准填海推定”，減

輕了過往程序需要提交“有力和令人信服的資料”(CCM)的過度負擔。

另一方面，《條例草案》亦對“海港非永久填海工程”訂立了明確標準，包括指明工程時限為7年、延長時限共計不超過8年、面積上限不超過3公頃等規限，確保工程符合公眾利益的同時，亦能提速提效。

這些適度的簡化機制容許私營機構和非政府組織一同參與海港改善工程，以官商民協作的模式共同推動，不單提升了海港的實用性，更能發揮其經濟效果和經濟價值。若《條例草案》能獲採納，預計受惠項目可包括在熱門旅遊“打卡點”的堅彌地城新海旁興建行人板道，既可改善道路安全，又能保留維港特色，解決人車爭路等令人困擾的問題。同時，預計亦可優化灣仔水上運動區域、會展外及銅鑼灣避風塘等多處非常著名的海岸台階，並活化老舊的碼頭設施，進一步提升海濱活力。日後，我期望能夠為打造水路交通創造條件，落實“香港無處不旅遊”這個重要的理念，鼓勵業界開發更多特色主題遊，帶動海上旅遊發展和海上旅遊經濟。這些都是這次《條例草案》所帶來實實在在的經濟效益和好處。

不過，我也留意到《條例草案》對非永久性填海的用途限制較為嚴格。這次修例獲豁免的基本上都是基礎設施建設，而填海面積等要求亦有機會與工程方式等無法配合，令很多水上活動可能未必受惠其中。事實上，不少水上活動可能需要設置部分延伸至海面的設施配合。正如在法案委員會與團體代表討論的環節上，有團體指出，部分浮台或臨時賽道可能亦需進行微型打樁或固定以防漂移，若計算在面積內，也會影響活動空間或可停泊數量等。局方表示，日後新類型的建造方式五花八門，同意可為評估報告保留適度彈性，措施切合實際需求，相信能夠釋除部分疑慮。

同時，我們綜觀很多其他國際城市或國家，都有透過靈活的手法，運用海濱空間打造很多世界級的水上活動品牌甚至文化表演場地，例如奧地利的布雷根茨音樂節正是利用海濱浮台呈現重要的舞台表演；甚至在1989年之初，也有樂團在威尼斯打造水上舞台，吸引了超過20萬人湧入威尼斯觀賞。

回顧我國，在很多不同城市或很多不同的大型演出，正是運用海濱的舞台或表演場地做出十分震撼的項目。香港擁有如此優美的維港，也是全世界的一大名片，是否可以適當地更進取的利用這個所謂的免費背景呢？這也是我們值得商榷和考慮的。

維港連同觀塘、紅磡水域，過去已成為舉辦不少賽事(例如龍舟、帆船等)的熱點地方。若能適度放寬限制，我認為將有利於打造更具特色的海上文化及活動品牌名片。

總括而言，本人支持這次《條例草案》提出的修訂，認為這能為海港發展提供更靈活的發展空間。同時，我期望當局能夠繼續聆聽業界意見，以保護海港為前提，為推動水上活動或水上文化活動發展提供更多可能性，並以動態保護的創新理念，充分善用本港海岸線資源，令維港成為市民和遊客可以共享用的活動空間。

我謹此陳辭，支持《條例草案》。多謝代理主席。

姚柏良議員：代理主席，我先申報我是海濱事務委員會成員。我有幸作為法案委員會委員，全程參與這項重要法例的審議工作。我在此表達我會全力支持《條例草案》，同時支持局長提出的修正案。

維多利亞港是香港寶貴的公有資源和自然遺產，也是香港重要的旅遊名片。根據旅發局的調查，尖沙咀、維港海旁一帶是旅客到訪香港的十大景點之首。海運碼頭和啟德郵輪碼頭均設於維港之內，讓郵輪穿梭維港的中航道，欣賞維港兩岸美景，也是香港郵輪的一大賣點。因此，要確保維多利亞港維持原貌，航道暢通，避免不必要的填海，對旅遊業而言至關重要。

我一直倡議“藍色旅遊”，用好維港和香港的海岸資源。要用好維港，提升體驗，便要有足夠和合適的配套，例如登岸設施。現時尖東海旁碼頭配套各方面仍有不足之處，嚴重影響旅客體驗。又例如維港海濱，在發展局和海濱事務委員會的努力下，約13公里的港島海濱長廊基本成形；而九龍海濱方面，例如紅磡、九龍城和啟德，仍然有一部分未能貫通。因此，不論是貫通海濱到落實“先駁通、再優化”的海濱發展策略，打造更多受市民和旅客歡迎的海濱地帶，均十分需要小型改善工程進行改善，而這些工程並不涉及大型填海。

可是，現時的《保護海港條例》預設了不准在維港填海的推定，即使小規模的臨時性填海工程也受《保護海港條例》規限。極端地說，可謂是插一口針進海裏也當作填海，都有機會面對司法覆核挑戰，令政府不論大小、不論用途、不論臨時抑或永久，都要耗用大量行政資源，說明填海具有“凌駕性公眾需要”才可開展工程。令改善工程更具不確定性的是，由於條例寫得太簡單，沒有說明如何才能通過“凌駕性公眾需要”的測試，令改善維港工程舉步維艱、寸步難行，最寶貴的海岸資源白白地未能善用。

代理主席，這種“無差別、一刀切”的規限，成為善用維港的緊箍咒，窒礙很多改善維港的可能。事實上，自2004年起，只有5項填海工程通過測試，當中4項涉及道路改善，一項是今年啟用、大獲好評的東岸板道。早前我到板道拍攝宣傳片，看見很多附近的居民和旅客都對板道讚不絕口，並指如果可以加設輕食餐飲設施就更完美。但為了令板道通過測試，政府反覆研究，用了3年進行3個階段的諮詢，為工程付出了十分巨大的社會和行政成本，才有今日的東岸板道。但過去20年，只有一條東岸板道，十分可惜。

我感謝發展局看到問題所在，經過兩年討論、5個月的公眾諮詢，在得到立法會及海濱事務委員會大部分委員的認同，以及公眾大致支持下，推出這次修訂，解開窒礙善用維港的緊箍咒。

《2024年保護海港(修訂)條例草案》引入一套清晰機制，令政府和企業有法可依，有規可循，以符合法院判決的原則，通過“凌駕性公眾需要”的測試。對於一些填海面積不多於0.8公頃的小型工程，修例亦引入一套簡化機制，授權財政司司長可以豁免附表內14類工程不受推定所限制，大量減省展開工程的行政工作，便利更多小型改善工程在維港得以進行。所以，我十分支持政府這次修例。

代理主席，我要強調保護維港十分重要，政府亦重申不會大規模填海，以滿足房屋、商業或工業發展用途。這次修例是適度的拆牆鬆綁，糾正過去對小型工程不成比例的規管。我亦明白社會和公眾對維港填海的關注。因此，我在法案審議過程中強調公眾參與的重要性，要求政府有足夠時間和渠道，讓公眾和相關持份者就擬定的填海工程表達意見，而立法會應該在諮詢過程中有一定的角色。

我感謝政府接納了我的建議，在簡化機制下的諮詢要求，除了諮詢海濱事務委員會、相關區議會和持份者外，亦會將工程項目透過立法會秘書處轉發予發展事務委員會，邀請委員在合理時間內提出意見。另外，發展局亦會在網頁上公布項目，邀請市民就維港工程表達意見。

(主席恢復主持會議)

主席，這次鬆綁條例，為進一步善用維港踏出了重要一步。以旅遊角度打通海濱、增加登岸設施，是我的重點關注。多項改善海港工程預計可受惠於修例：在港島，大受旅客歡迎的堅彌地城新海旁興建新的行人板道；在灣仔及銅鑼灣設置伸延至水體的海岸台階；加建板道和台階，在九龍，改善土瓜灣和紅磡海濱的暢達性；活化列為二級古蹟的九龍城汽車渡輪碼頭；以及實現最終的目標，即讓人可以由西九走到東九。我希望以上工程都可以盡快和加快開展。

除了這些工程，我希望政府藉着這次契機，進一步改善維港的配套，特別是應該加快推動紅磡海濱的發展，在增加遊艇泊位之餘，亦可為乘坐維港遊船的旅客提供更多登岸選擇。目前集中於尖沙咀鐘樓和星光大道的登岸設施用量正趨飽和，政府增加登岸設施可分流旅客，我認為是當務之急。

另外，啟德體育園落成啟用，成為香港新地標，我們如何用好啟德海濱，改善暢達性和可觀性，應該列入政府議程。首先，政府應先打通啟德體育園至九龍城碼頭的海濱地帶，加強土瓜灣和啟德體育園的连接，方便遊人和市民步行前往使用九龍城碼頭。另外，我亦一直倡議在啟德美食海灣對開的海邊加設登岸配套，為旅客和市民多提供一條水路，為旅客提供更多交通選擇。

主席，最近國泰航空低飛經過啟德體育園，紀念啟德機場100周年，成為全城矚目的盛事。比較可惜的是，哪怕攝影師有多高超的技術，都難以避開土瓜灣避風塘的躉船——當然躉船有用，是作業船——令構圖失色不少。誠然，極具時代感的啟德主場館以“東方之珠”為設計概念，但這顆“東方之珠”就被密密麻麻的躉船圍繞，與作

為世界頂級場館及文體消費地標的布局有點格格不入。政府確實需要思考，有否辦法重置土瓜灣避風塘現時的躉船泊位，令啟德體育園對出一帶海岸水體更具備一致性、可觀性和可塑性。

我希望政府可以善用修例，加快改善海濱的暢達性，完善登岸設施配套，提升維港的可觀性，打造不同的親水體驗和消費場景，進一步擦亮維多利亞港的旅遊名片，令我們這顆“東方之珠”更光更亮。

主席，我謹此陳辭。

楊永杰議員：多謝主席。自2008年當上九龍城區議員，我一直與梁美芬議員、梁文廣議員及區議員爭取政府打造連綿不絕的九龍海濱，打通青洲英坭碼頭、翔龍灣煤氣檢管站和九龍城汽車渡輪碼頭設施及海心公園對開的魚尾石數個節點，包括考慮採用“棧道”的方式駁通多個節點的方案。可惜，現時的《保護海港條例》是一個緊箍咒，令很多可以改善海濱的工程，例如海港堤階、棧道，或碼頭改善工程都不能夠推展。

這次《條例草案》主要訂立3個清晰的機制，第一是規管在海港內進行的填海工程，第二是裁斷是否推翻不准在海港內進行填海工程的推定，第三是豁免改善海港填海工程及海港非永久填海工程，使其不受該項推定所規限。第三個機制是解開發展海濱緊箍咒的魔法，將會為改善紅磡及土瓜灣附近海濱暢達性的方案提供更大靈活性，並為優化海濱功能帶來更多選項。我們靜待政府拆牆鬆綁已經“等到頸都長”，所以我會全力支持《條例草案》。

主席，在法案委員會會議上，我關注到永久填海工程面積不能超過0.8公頃的計算方法是否按單個項目計算，如有相鄰項目是否要合一計算，擔心有人刻意將一個大項目分拆成幾個項目蒙混過關，建議局方釐清細節。局方在會上表示會審視有關情況，並說明每個項目都是0.8公頃，稍後會在指引內再有更詳細的補充，這是好事，避免日後出現爭議或司法覆核問題。

另外，《條例草案》通過後將容許處理14項改善海港工程，而部分海濱改善工程可能涉及修改分區計劃大綱圖，例如做登岸梯

級、建棧道、改善碼頭各方面的設施或需修改大綱圖，需要走多輪程序才能推展工程，有機會要花上十年八載才能完成一個項目。譬如翔龍灣煤氣檢管站對出並非休憩用地，而未來興建的棧道會否涉及修改大綱圖呢？我希望局方可以提前處理，特別是建立一個同時處理工程和規劃修訂的機制，這樣就可以加快打通整個九龍海濱。局方回應指翔龍灣的情況未必需要修改大綱圖，我亦很高興局方聽到我的意見，表示如果將來要修改大綱圖，會在推展工程時計入修改大綱圖的程序，以便在時間上配合得更好。

主席，《香港旅遊業發展藍圖2.0》提及要善用海濱資源，並且結合大型項目，發揮其作為旅遊熱點的潛力。要發展海濱經濟，海濱改善工程是一道前菜，如何與鄰近地區配合發展，以及加入相應商業元素，以連貫性和主題性的方向為海濱注入新動力，吸引市民和遊客前來消費，海濱才能成為一道美味的主菜。通過修例，海濱這道主菜才有機會“上菜”、才有機會品嚐。

主席，去年暑假我和梁文廣議員與發展局副局長林智文先生及其團隊乘坐遊船視察九龍海濱，探討仿效港島“活力環島長廊”，打通由郵輪碼頭至長沙灣的海濱長廊。《條例草案》有望打通剛才我提及的九龍海濱的數個節點，當中魚尾石項目未必需要築棧道通過，反而可以善用海心公園二期工程的空間，在魚尾石後面透過陸路打通，我樂見局方會研究我們的建議。與此同時，局方應研究一併活化九龍城汽車渡輪碼頭，融合中九龍幹線相關工程的發展，以及積極改善海心公園、九龍城碼頭對出的海水臭味問題，並在打通海濱後完善周邊設施，推動親水文化。

主席，現時海濱長廊大多只有基礎配套設施，例如運動設施、小型零售設施及洗手間等，對比內地及海外的海濱長廊，譬如深圳最美的海濱棧道——鹽田海濱棧道，沿途有自助圖書館、沙灘樂園、水上玩樂設施、釣魚活動、海鮮食街等多元化的布局，香港通過修例之後，其實可以借助這些方式建設我們新的海濱。除此之外，我認為優化海濱的策略可以從購物、觀光、休閒娛樂的主題旅遊帶的方向入手。正如我在今年1月的立法會書面質詢提及，我們可以在海濱舉辦馬拉松比賽、香港美酒佳餚巡禮，又或者舉辦“彩虹跑”等大型活動；在駁通後的九龍海濱可以加入餐飲、消閒和藝術元素，以至舉辦展覽、市集及青年活動，發展集跑步、文旅、產業於一體的綜合性經濟帶。

早前局方公布紅磡站周邊和海濱一帶用地的初步發展建議，包括在紅磡至尖東海濱加設行人板道，行人板道周邊將有親水設施；尖東與紅磡一帶的海濱區域除發展遊艇泊位碼頭外，更會興建休閒娛樂的近岸廣場，並注入光影藝術、水上活動及文化市集等元素，打造媲美灣仔的“維港生活圈”。這次局方的建議計劃，與我發展海濱的願景相契合，我期望通過《條例草案》後，該項目能夠早日上馬，讓紅磡區的居民跑步不用再走大斜路即可直達尖沙咀，並且進一步探討如何串連郵輪碼頭至長沙灣的“海濱長廊2.0”，打造特色海濱旅遊熱點，帶動周邊餐飲、零售、交通、服務等行業，令地區居民可以分享旅遊發展的紅利。

主席，我謹此陳辭，支持《2024年保護海港(修訂)條例草案》及政府的修正案。

管浩鳴議員：主席，本人發言支持通過《2024年保護海港(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)。

主席，一直以來香港社會都有一個迷思，深信海港不能發展，而歷屆特區政府亦因此不願意冒巨大的政治風險，進行任何有關維多利亞港的工程。

《保護海港條例》(“《條例》”)自實施以來20多年從未更新，內文更只有4項條文，卻嚴格限制維港兩岸的發展，甚至臨時工程都通通不獲批准，碼頭修復亦無法進行，政策變得綁手綁腳，既無法滿足社會對環境、旅遊可持續發展的期望，更無法真正保護海港。我絕對同意海濱用地十分珍貴，需要保護，但如果以一刀切形式禁止所有維港海濱範圍的發展，明顯不合時宜，亦浪費具龐大觀光價值的天然資源，因此絕對有必要修改《條例》，以迎合時代需求。

主席，本身受《條例》規管的維港範圍，東至青衣及長沙灣，西至鯉魚門及筲箕灣，甚至包括啟德跑道內海一帶，覆蓋範圍之大，與一般人所知悉的維港範圍可能有落差。此外，《條例》亦規定所有維港填海工程必須有“凌駕性公眾需要”，並且需要擬備“有力和令人信服的資料”，這窒礙部分具公眾利益的工程進行，更不利香港發展成世界級的超級旅遊城市。以備受讚譽的港島東岸板道為例，

正因為《條例》的阻撓，導致項目前後需花費10年時間才能落成，令市民和遊客損失早日享受海濱的機會。

主席，新修訂設立了簡化機制，容許更多小規模的海港改善工程，包括海濱長廊、行人板道、觀景台，都是以民生設施為主，令大眾直接受惠。而修例後的填海總面積上限不得多於0.8公頃，對維港造成的影響十分有限，亦並非直接放寬在維港進行大規模填海。修例後的小型工程及非永久性填海前期亦會有公眾參與，包括諮詢海濱事務委員會、相關區議會及持份者，我相信已經作出適當的平衡，能增加相關工程的明確性及透明度。

主席，綜觀世界其他海濱城市，包括新加坡、悉尼，都有類似容許有限度填海的機制和條例，所以這次修訂為維港發展拆牆鬆綁，我期望當局能夠好好把握機遇，完善海濱周圍配套，加快將海岸線連貫起來，並參考其他城市的成功發展模式，引入更多餐飲、零售、休閒等商業活動，推動海濱經濟，建立維港新形象。

主席，我謹此陳辭，支持《條例草案》及政府修正案。

陳學鋒議員：主席，堅尼地城海旁是維港近岸眺望青馬大橋的絕佳位置，亦是近年旅客的“打卡”熱點。今年五一黃金周，我亦親身到訪堅尼地城海旁，現場所見，人山人海，非常熱鬧。不過，一直以來，礙於《保護海港條例》，政府未能在這個狹窄的位置增設行人板道，以致經常出現人車爭路的情況，很多時我們需要請警方派員維持秩序。不少“打卡”人士為“影靚相”有時會站出馬路，其實相當危險。民建聯爭取在港島區打造一條貫通東西的海濱長廊已有十多年，多次要求在西環尾的位置興建行人棧道，希望大家能夠更安全地擁抱海濱。我殷切期望《2024年保護海港(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)通過後，堅尼地城海旁的行人棧道工程可以盡快上馬，讓市民和遊客可以暢通無阻地享受海濱。

這次修例的主要目標，就是善用維港兩岸的天然資源，優化海濱長廊，讓市民有一個充滿生氣和活力的海濱漫步、又或帶着心愛的寵物一同“放電”，在忙碌過後享受片刻的寧靜。在我們積極爭取下，西寧街海濱長廊、西區副食品批發市場段，以至卑路乍灣海濱長廊段等，均已逐步落成啟用。當年的中西區區議會提出“加多近街

海濱長廊”的構思，亦在去年6月底正式開幕。我明白到“羅馬非一日建成”，但亦不可以拉鋸太久、令市民望穿秋水。通過這次的修例，可以拆除現有法例的障礙，優化現有海濱的環境，例如剛才我提到的堅尼地城海旁板道，如果能夠一氣呵成，移除不合適的設施，例如域多利亞公眾殮房日後會搬遷，盡快清拆現有舊海濱、舊址等，令海濱能夠一體化。

今年年初，東區行人板道正式啟用，接通了由西環石塘咀至筲箕灣愛秩序灣的海濱，有不少街坊仍然追問我，整條海濱長廊還有一段——即信德中心一段——未能接通，何時才可以由西環跑到筲箕灣？我相信局長今日都聽到大家的訴求，期望一條連貫港島東、西的海濱長廊會在不久將來出現，甚至在這個夢想達成後，每個月都可以在維港舉辦馬拉松、單車賽、無人機大賽等，打造一個沉浸式的維港旅遊項目。

維多利亞港的珍貴相信不用多花語言闡釋。1997年通過的《保護海港條例》原意是避免維多利亞港被過度發展。無奈地這項法例由於過於單一，以至涉及大型基建工程，甚至一些美化海濱的項目都縛手縛腳，總之一旦涉及維港工程，都必須經過複雜兼昂貴的法律程序，並先要推翻“不准填海推定”(“推定”)。

主席，這個“推定”的大前提，就是要準備“有力和令人信服”的資料，證明工程有“凌駕性公眾需要”，才可以在維港進行工程。而這個門檻的高度，可以從2004年以來，只有5個工程項目能滿足這個“推定”可見。中區填海工程(第三期)、灣仔發展計劃(第二期)、沙中線、中九龍幹線及東區走廊下的行人板道，均須透過“凌駕性公眾需要”項目的“推定”才能做到，既浪費金錢，更浪費很多時間。

大家可以看看我剛才提到的東區行人板道為例，為了確立這個項目，其實要符合“凌駕性公眾需要”的3項準則，項目團隊由2016年至2019年間，舉辦了3個階段的社區參與活動，耗時3年，其實首尾計算已籌備了10多年。

我是《2024年保護海港(修訂)條例草案》委員會委員之一，在審議《條例草案》期間，留意到外界有人錯誤解讀這次的《條例草案》，以為剝奪市民監察維港進行任何工程的機會，日後維港會被予取予攜。但事實是，涉及海港內填海的海港改善工程，須獲得財政司司

長批准。政府日後會擬定填海項目，在發展局網頁上公布，並邀請市民在合理時間內提出意見，即是市民日後仍可以有清晰的途徑反映意見。

主席，這次的修例內容十分簡單直接，就是為改善維港而進行的小規模填海工程，引入簡化機制，拆牆鬆綁。至於我特別關注的堅尼地城行人棧道，是包括在《條例草案》附表內指定的維港填海工程，即構築物、設施等覆蓋維港總面積不能超過0.8公頃的項目。讓我再補充一下，這類指定填海工程包括建造碼頭、觀景台、防波堤等。

至於這次修訂將設立非永久填海工程的法定時間上限，規定為7年，就這個期限，我希望政府部門將來能夠嚴謹監督工程的進度。我觀察到香港的工程有一個特點，就是開展後未必會有大量工人施工，很多時就這樣擱着，這情況在掘路及修路工程經常出現。我不希望西環行人棧道工程亦出現這個情況，因為我們都希望這個棧道能夠盡快興建。

最後，我想再強調一下，我在法案委員會亦向政府提問，確認政府不會在修訂後進行大量的小型填海工程，又或透過聚沙成塔的方式造地、進行大量小規模工程慢慢把填海區伸延出去。我們明白到“一百次的謊言會變成事實”的荒誕。我希望政府在《條例草案》通過後，必須向市民加強對這次修例的認知和講解，讓市民清楚知道這次修例的目的和內容，令市民不會有先入為主的錯覺，從社交媒體收到錯誤信息，以為政府希望藉着修例以進行一次大型填海工程。

主席，我謹此陳辭。

鄭泳舜議員：多謝主席。主席，本人發言支持《2024年保護海港(修訂)條例草案》(“《條例草案》”), 原因在於現行《保護海港條例》(“《條例》”)多年來令優化維港兩岸海濱的工程，特別是小規模的填海工程，受到諸多掣肘。雖然法院年前推翻了《條例》中“不准填海推定”的嚴謹門檻，無差別和一刀切適用於所有海港填海工程，但多年來涉及海濱長廊發展的填海項目非常有限，例如灣仔海濱長廊及於今年1月開放給市民使用的東岸行人板道。

然而，香港海岸線長達1 180公里。正如夏主任早前在11月的一個座談會上談及“無處不旅遊”時，提到我們要想方設法加快香港旅遊業態的升級，用好1 180公里的海岸線。其實，善用海濱土地的需要涉及旅遊發展。經常使用的用家除了大眾市民外，許多遊客也可以使用。

政府已於2023年進行諮詢工作，我們亦聽過政府多次“解畫”。我們同意需要進行法例修訂，亦認同海港是香港人的自然遺產，理應好好保護，但也要顧及城市發展及優化海濱的需要。原有《條例》因為受到多年前的法院判決所影響，我們仍然認同填海工程必須有凌駕性公眾需要，才可推翻“不准填海推定”，但這方面卻欠缺執行及規管機制。

因此，我同意政府今天的修訂建議，藉着適度拆牆鬆綁，使改善海港填海工程和海港非永久填海工程可獲豁免，不受推定規限，並可透過簡化的機制處理。新修訂亦會引入一套新機制，以展開規管及評估程序，訂明改善海港填海工程及海港非永久填海工程的建造面積不得超過0.8公頃等，並由財政司司長批准是否豁免工程不受推定規限。

新修訂涵蓋很多內容，我不在此詳述。不過，我想談談擬議新訂附表，當中列明改善海港工程清單，包括海濱長廊及行人板道、單車徑、海岸泳池、觀景台、防波堤、繫泊設備及海堤等。

主席，我過去在社區收到很多訴求，希望有更具通達性的行人設施可以直達海濱。我們看到政府先後建成灣仔海濱長廊、東岸公園及北角板道等設施，但我們相信海濱仍然有很大空間可供市民使用。

主席，我早前在本會提出口頭質詢，要求當局放寬團體(包括私人機構)使用公共空間的條件，以便更好地造就更多市民使用公共空間，包括我們的海濱。首先，再次感謝局長接納我的意見，推出為期兩年的試行計劃，精簡團體和私人機構申請使用室內和戶外公共空間的程序，並增加可供申請的面積和範圍。希望這項新措施可讓更多不同的機構加以善用海濱。

其實，更靈活使用海濱既可帶動人氣，又可帶動消費。我知道發展局已決定在4個地區的海濱，包括中環、灣仔、北角及尖沙咀海

濱，開設輕食飲品攤檔，並有意交由西九管理局統籌及管理，亦有表演者等，這是值得支持的。

政府早前已公布發展港鐵紅磡站及周邊用地，在海濱發展新地標，包括考慮興建遊艇泊位及娛樂設施。對於這個題目，我自己仍要思考一下究竟這是否一件好事，但我們同意政府有此初衷，因為我時常經過該處，確實大感浪費。至於用作何等用途，大家可以再作商討，不過整體上，我認為這是好的發展方向。我亦知道，政府在《條例草案》通過後會有一些新規劃，包括堅尼地城的海濱行人板道、土瓜灣臨海煤氣設施等，項目眾多。

然而，我想向局長特別一提九龍西，因為我是九龍西的立法會議員。政府即將在九龍西的油麻地公眾碼頭卸貨區一帶興建行人道，我已與專員進行考察，對此非常期待，相信駁通該處是很重要的，亦可連接西九文化區和大角咀，工程仍在進行中。不過，我經常提出，除了拓寬空間外，還可否加以美化？可否增建更多不同的觀景台、海濱行人步道等設施？因為我在到訪新建的板道後充滿期望，希望政府能適度檢視九龍西行人道有沒有空間作進一步美化。

至於長沙灣海濱，我與副局長早前也曾考察一次。該處附近的長沙灣副食品市場，是早期落成的。有人介紹該處很好，既能欣賞夕陽，又能飽覽九龍半島的海景，而且距離南昌站相當近，從車站出口步行5分鐘即可到達。該處是否也可加以善用、增建更多設施？隨着《條例》的放寬，我相信會有更多機構參與海濱發展，希望該處也可成為一個新地標。

除了發展優美的海濱外，我自己與副局長經常討論，我們應嘗試是否能夠“跑通”九龍海濱。事實上，從長沙灣海濱跑到大角咀，現時還差一小段路，可否改善一下？我經常在中上環跑步，認為跑步不一定要沿着海濱，偶爾跑回內街再繞回海濱也是可以接受的；如果能夠“跑通”，那就更好。現時，仍被層層鐵絲網包圍。長沙灣海濱的長沙灣副食品市場與上環海濱的副食品市場相比，觀感上有段差距。我相信，只要稍加改善，該處便能提供更好的體驗。如能做到這一點，便更為理想。

主席，無論如何，我支持今天的《條例草案》，並支持發展局局長稍後提出的修正案。海濱真得非常重要，在剛過去的黃金周，

我多次經過尖沙咀的尖東海旁，看到很多遊客非常喜歡這個地方，而我自己也深愛這個地方。我相信海濱優化工程對我們的整體形象有莫大幫助，因此我支持《條例草案》。

我謹此陳辭。

容海恩議員：主席，我發言支持通過《2024年保護海港(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)。《條例草案》不僅是對現行《保護海港條例》的重要完善，更是香港在平衡發展與保育、推動社區活力、提升市民生活質素上邁出的關鍵一步。

維港是香港的天然財產，亦是市民共同珍視的公共資源。過去，嚴格的“不准填海推定”表面上保護了維港，但卻窒礙了許多改善海濱的小型工程。舉例來說，海濱長廊、單車徑、觀景台等設施原本是市民親海、樂海的重要載體，卻因繁複的審批程序而拖延多年。

《條例草案》提出的分級機制正是解決這項矛盾的最佳方案，即對大型填海維持高門檻，確保只有符合“凌駕性公眾需要”的項目才能推進，同時為小型改善工程拆牆鬆綁，簡化一些程序。這種精準規管既能守護海港生態，又能釋放海濱的社會價值，讓市民早日享受更開放、更連貫的活力海濱。

香港作為國際航運中心，水上交通一直是城市脈動的一環。然而，現有碼頭設施老化，繫泊設備不足，限制了船舶服務的效率和安全性。《條例草案》明確將繫泊設備和消浪構築物等納入豁免範圍，允許透過小規模填海優化海事設施。這不僅能提升碼頭運作效能，更能促進“水上的士”、觀光船等新興水上交通的發展，為市民和旅客提供更方便、更多元的出行選擇，亦可帶動沿海經濟的多元活力。

過去，香港社會上有許多對填海工程司法程序的質疑，認為某些項目因程序及公眾參與不足而引發冗長的司法覆核，甚至被質疑“假保育、真拖延”，損害整體社會利益。因此，《條例草案》通過明確指出“凌駕性公眾需要”的三大準則、強化行政長官會同行政會議的最高決策角色，並要求公開評估報告及公眾意見，正是以制度化、透明化的機制，杜絕法律程序被濫用的風險。

另外，《條例草案》要求非永久填海工程必須在7年內恢復海港原狀，並設有嚴格的進度監管和罰則，確保工程不會借“臨時”之名行“永久”之實。這種設計既賦予工程靈活性，又堅守保育底線，相關工作值得充分肯定。

主席，我想特別強調，《條例草案》的通過將為新技術應用打開大門。早前，我向政府引薦了內地企業的真空填海技術。這項填海技術摒棄過往的吹沙方式，透過真空預壓法快速加固海床，就地取材，大幅縮短工時、減少泥沙污染，對海洋生態的影響亦極微。

這項技術正與《條例草案》的精神高度契合，既能加速小型海濱工程(例如浮動碼頭、防波堤)的建設，又能符合最低限度填海和及時恢復原狀的要求。若《條例草案》獲得通過，類似的創新技術將能更快落地，助力香港以更環保、更高效的方式發展海濱，實現智慧城市與綠色港口的雙贏。

有人擔心，簡化程序會削弱公眾參與。然而，《條例草案》實際上要求改善海港工程須諮詢區議會、海濱事務委員會及立法會，並在發展局網站公開透明地將項目資訊告訴大家。這種聚焦且高效的參與模式既能廣納民意，又能避免程序僵化，是務實之舉。

主席，香港的海濱是流動的生活空間、經濟引擎和文化地標。《條例草案》獲得通過後，我們將見證更多親海設施落成、水上交通升級，引導社區活力更加迸發。這回應了市民的期待，希望香港的未來值得投資。

主席，我謹此陳辭。

李鎮強議員：多謝主席。香港之所以有“東方之珠”的美譽，正正與香港有絢麗多彩的夜景有關，而維多利亞港的夜景更被視為世界三大夜景之一。這次修例正正可以解放維多利亞港作為我們公有資產的潛質。

主席，不說不知，但今天有很多議員提及，在修例之前，如要在維多利亞港插一口針，又或者碼頭要改建、擴建甚至是裝修，更換樁柱，他們十分擔心是否有“凌駕性公眾需要”的緊箍咒。

這次修例是希望透過修訂現有法例，一方面訂明更清晰機制，規管於維港進行的填海工程(尤其是《條例草案》提及的大型填海工程)，以保護維港，另一方面則簡化為改善維港而進行的小規模填海工程機制，拆牆鬆綁，便利促進優化海濱，以供市民享用和加強海港功能的工作。

主席，我作為法案委員會的委員之一，曾就不同事項向政府當局提出關注。首先，我認為這次修例絕對是優化和完善海港，我們沒理由“捉到鹿而唔識得脫角”。剛才我們提到“海濱”、“海港”這兩個詞語，它們是我們的資源，也是我們的資產，而這些資產是有潛質發展的。發展涉及多種需求，在許多國家或地區，周邊有海、湖和河的地方，一樣都會發展。大家可以看看上海的黃浦江、廣州和新加坡的海濱，又或是歐洲和世界各地不同地方(例如西湖)，我們都有印象，這些地方都曾舉辦大型水上表演劇目，亦會進行一些商業活動。

反觀香港，我們由漁港開始慢慢發展成為世界一流的海港，時至今日發展海濱讓市民使用，但不少市民都會發現，海濱周邊連一些商業設施(例如輕食、輕飲、餐廳、酒吧等消閒娛樂場所)都欠奉。主席，如果我們到將軍澳海濱，甚至連洗手間也找不到，對嗎？因此，政府通過這次修例，除了可以提升海濱的連貫性和暢達性之外，剛才很多議員都說，更可以放寬在海港進行小規模填海工程，興建更多吸引旅客的設施，便利市民和旅客。

其實，政府指出，這次提出《條例草案》的理據，是以往的條例無差別和一刀切適用於所有海港填海工程，帶來了不合理、不合比例的工作量，令一些工程受到影響，我在此表示絕對贊同。剛才很多議員同事都說，2004年後政府只頒布了5項工程，其中一項便是現時仍大受市民歡迎的東區走廊行人板道。

在興建行人板道之前，剛才也提到，花了那麼多年時間、那麼多人力資源、物力，工程費用亦不斷增加，最慘的是甚麼？板道相當狹窄。大家從新聞可見，有些小孩騎單車，與其他朋友爭路，發生爭執，引起社會關注。甚至在板道當中，由於空間有限，守則列明如果附近有太多行人，便要立即停止踏單車，而踏單車的時速也不可以超過每小時15公里。主席，誰人負責測速？誰人負責訂定如何測速？如果超速要如何捉拿？找人跑去捉拿嗎？有沒有罰則？

我們要明白，建設板道、共享徑是要容許市民進行不同活動，不論是步行、緩步跑，還是踩單車，甚麼活動都可以，但是也要有足夠空間才行，對嗎？

《2024年保護海港(修訂)條例草案》其實令人有法可依、有法可循，但是卻帶出一個問題：0.8公頃的限制是否過於嚴謹？日後又是否有放寬的空間？我認為，這項限制不利於未來的海濱發展。剛才我說空間勝於一切，如果將來海濱有空間，我們真的可以在天橋下、堅尼地道的海旁、銅鑼灣的海旁或會展海濱附近等地方興建更闊的跑道和長廊，相關面積都有機會超過0.8公頃。

如此一來，我們可以吸引更多人乘搭不同交通工具，包括郵輪和水上的士，也會有海上的親海活動來港舉辦。香港要打造成為文體旅集中之地，一定要有我們的固有資產——海濱，而海濱設施要做得更好、更完善、更方便、更便利、更商業化。

如果舊有的法例行得通，今時今日的海濱就不會如現時般，沒有商業、沒有任何發展。我相信各位都不想像以往那樣，蹉跎8至10年才能夠建成東區走廊行人板道。因此，我希望政府日後可以思考放寬0.8公頃的規定。

最後，對於政府部門這次進行修例的原意，我表示非常肯定，因為這正正能夠提高工程效率。日後，當我們進行非永久性的填海工程時，整個過程可以在沒有繞過城規會的情況下繼續進行，而工程中各階段其實仍然會得到當局認可。因此，我認為未來的工程均應該朝着這個方向發展，不單是發展海濱，許多工程都可以這樣拆牆鬆綁，令發展效率得以更為迅速，而未來其他發展規劃亦可以同步進行，增加日後造地建樓或其他建築工程的效率。當然，相關工程不會在海濱範圍當中進行，可能會在其他舊區甚至是在北部都會區的發展當中進行。

主席，我謹此陳辭，支持《2024年保護海港(修訂)條例草案》。

廖長江議員：主席，維多利亞港(“維港”)是香港的旅遊和文化標識，深受香港市民和旅客的喜愛。香港市民對維港有深厚的感情，希望維港的自然生態能夠不受破壞。1997年通過的《保護海港條例》

(“《條例》”), 旨在確保維港免於過度填海, 訂定“不准填海推定”(“推定”), 但並無說明甚麼情況下可以推翻“推定”。直至2004年終審法院的判決訂明, 只有符合“凌駕性公眾需要”測試才能推翻“推定”; 2008年原訟法庭的判決裁定《條例》無差別適用於所有填海工程, 即使是非永久或小型改善海港項目, 均受到限制。

現行《條例》的確有效限制了維港內大規模的填海項目。但是近年來, 部分交通基建、海港改善項目和通達海濱的工程等提升市民和遊客體驗的工程, 都受到嚴格“推定”的掣肘。為推翻“推定”所需進行的“凌駕性公眾需要”測試, 便需要動用大量公帑、時間和人力資源。舉例來說, 包含中環及灣仔繞道的灣仔發展計劃, 為證明符合“凌駕性公眾需要”測試, 所費金額高達1,320萬元。另外, 《條例》缺乏正式統一的評估機制評估填海項目是否符合“凌駕性公眾需要”測試。在這種情況下, 政府提出修訂《條例》, 為海濱發展拆牆鬆綁, 是因時制宜, 亦回應了市民的需求。

主席, 《2024年保護海港(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)旨在維持對海港的保護, 並為促進海濱發展拆牆鬆綁。《條例草案》主要從兩個方向進行修訂, 一方面, 為大規模填海工程訂立清晰機制, 強化有關制度; 另一方面, 簡化非永久填海及小規模改善海港工程的機制。

大型填海工程將仍然受制於高門檻的“推定”及“凌駕性公眾需要”測試。《條例草案》納入了2004年終審法院判決確立的“凌駕性公眾需要”的3個基本原則, 即有迫切及當前的需要、沒有合理的填海替代方案, 以及填海範圍是為滿足“凌駕性公眾需要”所要求的最低限度。行政長官會同行政會議作出裁斷時, 必須考慮上述準則。

《條例草案》訂立了公眾參與和監察機制, 要求政府循多個途徑發布“凌駕性公眾需要”的評估報告、進行兩個月的公眾諮詢, 並且需要將公眾意見提交予行政長官會同行政會議。除此之外, 政府亦需要向立法會和海濱事務委員會定期提交報告。可以看到, 《條例草案》提供了一套更規範、嚴謹的審批機制, 令填海工程的規管更制度化。另外, 有意見質疑《條例草案》削弱了法院的角色。實際上, 根據現行《條例》, 法院並無審批填海工程的權力, 亦沒有訂明統一的評估和公眾參與的機制。同時, 《條例草案》通過後, 如市民不滿政府的決定, 仍然可以向法院提出司法覆核, 有關決定的合法

性仍然由法院裁定。政府應當針對這一點做好解說工作，釋除社會的誤解。

對於小型填海工程，《條例草案》建議14類不超過0.8公頃的改善海港工程可以豁免於“推定”及“凌駕性公眾需要”測試的要求，交由財政司司長作出審批。另外，修建行車隧道等交通運輸項目無可避免地要在海港中設立臨時工作台，這就會涉及到非永久填海。《條例草案》為面積不超過3公頃、工程期不超過7年的非永久填海工程引入豁免機制。如果上述兩種工程未有遵從法例規定，根據《條例草案》，財政司司長有權不予批出或撤銷豁免。我同意有關建議，並希望政府能夠對海濱發展有清晰長遠的規劃，以分配好不同區域海濱的功能和特色，避免同質化項目過度集中。同時，做好工程監管工作，並制訂清晰的指引，確保非永久填海工程在期限內能夠恢復海港原貌。

在公眾參與方面，《條例草案》規定財政司司長在考慮是否批准改善海港工程和非永久填海工程時，必須將公眾利益納入考慮因素。另外，政府建議作出行政指引，邀請市民提出意見，並且會諮詢立法會、海濱事務委員會及相關區議會。我認同政府加強公眾參與渠道的做法，確保相關項目得到充分諮詢。期待在新機制下，更多受市民歡迎的工程能夠加速完成，包括在堅彌地城新海旁興建行人板道，暢通海濱，以及興建海岸台階、海岸泳池等，令市民能夠進行親水的康樂活動，並推動水上運動的發展，以及推動避風塘、船隻停泊處等促進海港產業的發展。

主席，保護海港是全社會的共識，我認為《條例草案》在海港的發展和保護之間取得了合理的平衡。因此，我支持《條例草案》及修正案。

我謹此陳辭。

陳健波議員：多謝主席。我發言支持《2024年保護海港(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)。《條例草案》旨在強化規管大型填海工程的制度，同時為改善維港而進行的小規模填海工程和非永久填海工程引入簡化機制，以改善海濱暢達性，優化海濱地帶供公眾享用。

現行《保護海港條例》訂明，維港範圍受“不准填海推定”(“推定”)規管，但並無具體機制確定個別項目是否具“凌駕性公眾需要”。有關推定一刀切適用於所有海港填海工程，不利於以進行改善維港為目的的填海工程，令很多對海港影響輕微的小型改善工程長期受阻，例如海濱長廊、單車徑、防波堤，影響市民生活質素。

《條例草案》建議，在符合某些特定準則下，為改善海濱而在維港進行的小規模填海工程或非永久填海工程，可以經簡化程序獲財政司司長批准豁免不受“推定”規限。就改善維港所涉及的小規模填海工程，只要是在《條例草案》附表內所指定的海港填海工程，而建造的構築物、設施或裝置的指明面積不超過0.8公頃，便可獲豁免不受“推定”規限。另一方面，如非永久填海工程在工程任何時間佔用的土地面積不超過3公頃，而工程的預計持續期不超過7年，亦可獲豁免於“推定”。修例後的小規模工程屬於改善海濱項目，日後可按照精簡程序推行，令惠民項目加快落地，回應社會對優化海濱的迫切需求。

對於部分人士擔心政府會透過修例推行大規模填海，政府早前亦澄清並無計劃在維港內進行大規模填海工程，作房屋、商業或工業發展之用，所以市民無需擔心。維港的夜景享譽國際，是香港重要的天然資產，吸引世界各地旅客慕名而來。保護維港已是社會的共識，藉着這次修例規管維港填海工程，訂立清晰機制，有助守護維港的核心價值。修訂條例顯示香港在保護維港與推動城市可持續發展之間取得平衡的重要一步。對必要的工程拆牆鬆綁，逐步改善維港海濱設施，強化海港功能，令更多市民和遊客均可以享受美好的維港海濱。

最後，我表示支持發展局有勇氣就過時或經時間考驗後證明不符合實際需要的條例提出修訂，令香港的發展能夠與時並進。

主席，我謹此陳辭，支持《條例草案》。

蘇長榮議員：主席，本人發言支持《2024年保護海港(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)。

豐富的海濱是香港特有的自然資源，風光無限，又同時與城市關聯度緊密，成為香港國際大都會的魅力所在。但我們尚未充分發

揮其能量，目前僵化的法律窒礙了海濱的發展。現行《保護海港條例》規定海港內不准填海，除非有“凌駕性公眾需要”，但審批程序繁複、舉證困難，致使諸多可優化的工程舉步維艱。過去20年來，政府大力發展海濱長廊，成果雖然有目共睹，但目前的海濱仍是“斷橛禾蟲”，未能發揮出聯動效應。海濱事務委員會表示，在現行規管框架之下，能夠做的差不多都已經做完。所以，要進一步發展必須先拆牆鬆綁，釋放維港的公共價值，滿足社會對優化海濱的合理期待。

為達到目標，政府提出兩大修訂方向，第一是簡化機制，為改善海港的小規模填海工程或非永久填海工程，例如海濱長廊及行人板道等項目，在符合面積要求下，可以按簡化程序獲財政司批予豁免規限。第二是引入法定機制，繼續以現行嚴謹的規限，規管其他填海工程。有關條文務實可行，打破了一刀切的僵化規限，又對其他填海工程維持嚴謹管控，做法寬嚴恰當。

主席，本人支持《條例草案》，希望政府盡快推展相關優化，因此建議，第一，為使海濱更充分煥發應有的魅力和作用，希望政府在實際操作上不再小打小鬧或沿用公益建設思維，而應利用這次修例，化被動為主動。建議由政府牽頭統一規劃統籌，再通過官民商的聯動，塑造出不同的空間發揮、產業布局，例如將西九文化區、國際郵輪碼頭、啟德體育園等加以系統串連，捆綁商業、旅遊，疊加特色產業等元素，增強其關聯效益，創造及增添新的產業生態，使海濱空間優化與產業創新相得益彰，效益最大化。

第二，放棄“先駁通、再優化”策略，改為“以優化帶動接駁工程”。過去由於受僵化法規所限，政府只能先爭取延長並駁通海濱長廊，目標是由目前長廊的29公里於2028年延長至34公里，盡早開放更多優質的海濱用地給市民和遊客享用。至於駁通後如何優化，則未有具體披露。目前既然已為海濱建設拆牆鬆綁，駁通及優化工作可以同步進行。建議先制訂海濱發展的整體策略規劃，再按計劃推動延長及接駁等工程，無須浪費不必要的時間，使發展及有關賦予更新的內容相得益彰，事半功倍。

第三，海濱發展必須結合海洋生態的保護。城市大學去年發表一項研究，在維港內發現35種珊瑚，反映海底生物的豐富多樣性。環保和經濟不是必然對立，可以互存相生。過去維港污染嚴重，經

過多年淨化，如今水質逐漸變好，但即使是小規模填海工程，亦有可能影響生態，所以任何維港的發展工程，必須以保護生態環境為最優先考慮。例如，要求採用低環境影響的建築技術、引入水質監測系統，並要求開發項目包含生態補償措施及可持續發展的舉措。

本人認為，政府已在“保護維港”與“靈活發展”之間取得有效平衡，期望透過《條例草案》實現海港功能多元化、多樣化、公眾化的目標，為香港長遠發展注入新的特色動力。

主席，我謹此陳辭。

何君堯議員：主席，本人非常支持《2024年保護海港(修訂)條例草案》(“《條例草案》”), 其目的基本上是針對現行《保護海港條例》(“《條例》”)早在回歸前所訂立的“金剛罩”，限制了我們如何使用我們的天然海港。因應特區政府的發展，《條例》亦應該同步。《條例》當年推出時的初心及原意當然是好的，但多年來我們看到，的確是“好心做壞事”。畢竟還好，我們仍然有一個好海港，吸引海外海內的遊客。

修正案將原先“天然財產”的提述，改為“自然遺產”，文字方面的斟酌沒有特別大的問題，但這帶出一點：何謂“遺產”？我現在還未身故，海港也沒有被廢，我認為用“遺產”一詞不妥。這是一個自然港口，是活的，繼續有其功能性。無論昨天是否進行貨運或停泊船隻，今天它仍是一條主要航道。遊人如鯽，乘坐渡輪穿梭兩岸，在海港上看煙花，所以其功能是活的。現時的條例修訂關乎我們的經濟發展。“經濟發展”是甚麼？旅遊事業、觀光。海港若不維修得亮麗，如何吸引遊客？此外，要提升功能性，例如現在的行人道和海濱長廊，都需要與時並進。這與填海沒有關係，而是要通過優化港口及賦予其更多功能，以便港口能使用得更加漂亮。

整體而言，《條例草案》擴闊了section 3的範圍，由新訂的第3A條一直加至後面不知有多少條，“冇雷公咁遠”，但基本道理是賦予特區政府行政主導權。既然特區政府是為香港人謀福祉，我們其實無需過於驚慌，特別是鑒於政府已經明言，無意進行大規模的填海工程。在這種情況下，海港的面貌和基本輪廓不會遭受破壞。

對於原先的《條例》，人們曾擔心九七後香港特區政府會無的放矢，將整個海港填平，連橋樑和隧道都不要，維多利亞港消失，香港島和九龍連在一起，新的土地稱為“新九龍南”或“灣仔北”，當時人們就是擔心發生這件事。但現在的情況並非如此。

我們現在將《條例》優化，大前提是不會將維多利亞港填平，不過其他列在附表中的14項工序工程則交由財政司司長“揸fit”，由他負責考慮豁免與否。此外，不超過0.8公頃的工程均OK，可以進行。如工程屬非永久性，持續期又不超過7年，則可擴大一點範圍，哪怕需要填海，財政司司長也可批准照做，不過範圍不能超過3公頃。這個安排十分人性化，也配合了行政主導，令操作更加靈活。切勿為申請而申請、為守法而守法。如守法變得完全不合時宜，後果就會“好大劑”。

2004年，終審法院確立了3個條件，包括有否凌駕性公眾需要？有否paramount interests、prevailing interests或considerations？若有，便過了第一關。第二，除了填海之外，有否其他替代方案？例如可否建造浮塢？可否建造平台？我認為這些說起來容易，坐在冷氣房說甚麼都可以，但在現實社會中，我們需要更“貼地”、更“貼海”，即踏着海床去做。因此，2004年的決定(decision)，雖然可以用3個原則將完全不准填海的推定推翻，但仍然是綁手綁腳。法庭在這方面幫不了多少，只幫了少許，相當於要求法庭解綁，但法庭卻不是解綁，而只是解了一個結，但手仍被繩箍着。所以這種幫助可稱為half-baked solution(半方案形式)。所以我們這次修例很撇脫。修訂section 3，特別加入第3A條，將終審法院的3項原則納入法律的一部分。雖然這是法庭的decision，但也被列下來，OK，fine。

根據剛才提到的第3L條，財政司司長享有豁免權，可批准永久性且面積不超過0.8公頃的工程。而第3M條則訂明，非永久性填海工程若不超過7年，亦可申請豁免，這實際上賦予財政司司長相當大的權力。至於涉及特首的第3H條，狄志遠議員剛才表示對此甚有保留。他保留甚麼呢？無須擔心，此條文允許行政長官會同行政會議，對某些仍具凌駕性且真正大規模的填海工程作出裁斷。這些工程並非附表所述，亦非永久性填海，且面積超過3公頃的大型項目，依然需遵循舊有程序，須符合那3個原則，以推翻“不准填海推定”，並必須呈交報告。在限期屆滿後的5個月再延長2個月期間，需提交不同方案，並提出新的表述。作為行政會議，面對眾多圖則，究竟

哪份才是最新或最終版本？最終仍須行政長官會同行政會議拍板，何須驚慌？無須驚慌。因此，《條例草案》真正未忘初心，同時賦予我們更具彈性與人性化的安排，我認為這是好事。

另外，主席，我特別聯想到一件事。楊德強現任全國運動會統籌辦公室主任，這個人很好，是運動之星。他是我的中學同學，比我高一屆，總是蹦蹦跳跳，踢足球、打籃球都十分活潑。我與這位運動專員閒談時，談及啟德旁邊的渠，以前被稱為臭渠，因《條例》限制無法填平，僅留“一條罅”，不知所為何事。既然他是運動專員，我問他有否想過，不如將該處打造成全世界最美、第一流的公眾鹹水海游泳池。這是否很好的主意？與其保留“一條罅”不填平，不如將其活化為運動設施，既能讓居民強身健體，又可吸引內地及海外遊客前來體驗這條長1 000公尺、闊300公尺的啟德明渠或海港一部分，打造一個鹹水和優質的海灘。當然，這涉及很多措施，但我們無論何時都應不忘初心，保持夢想和衝勁。

今天《條例草案》進一步賦能特區官員，我們的思想應更加解放，才能使香港更具吸引之處。我重申，這不是遺產，而是我們的“常產”。我們要常常將它管理好，把它打理得美輪美奐，吸引人，也吸引自己，一起做好這個家當。這是我們自己的資產，不是遺產。

我謹此陳辭，支持通過《條例草案》。多謝。

郭偉強議員：多謝主席。本人發言支持這項條例草案。擁有一條一氣呵成的港島北岸海濱長廊，一直是我們港島各個區議會以至立法會議員及議會一直追求的梦想，如今終於可以逐步實現。

主席，歷屆東區區議會多年來一直跟進有關工作。我在2008年加入東區區議會時，雖然是新人，但已和一群資深議員一同舉辦海濱設計比賽。在2008年舉辦的“北角汀”設計比賽中，一些在當年天馬行空的想法如今成為了板道的一部分。過程中，我曾擔任東區區議會海濱發展工作小組的主席和副主席多年，其間舉辦過攝影比賽、定向比賽及海濱設施設計比賽等，甚至中環及灣仔繞道的通風口設計，我們亦曾舉辦比賽。

主席，熟悉北角的朋友都知道，北角有不少富貴屋苑都是臨海而建，非常靠近海旁，只有海景豪宅的住戶才能享有維港的景色，

而一般小市民只能利用狹長的北角公共碼頭，在晚上出來乘涼，看看風景，海景並非一般人可享有。因此，對於東區走廊板道的追求，我們一直堅持。

剛才有同事表示，東區走廊行人板道計劃歷時8年，是否真的如此呢？大家可能看了土木工程拓展署的網頁，當中指由2016年開始，到2024年落成，所以說是8年。但是，作為東區區議會一直跟進有關項目的議員，我在此希望強調，其實時間要再往前推，是2012年1月。在我們東區區議會不斷跟進的情況下，政府在2012年1月才展開一項專題研究。會議紀錄亦寫得很清楚，該專題研究主要涵蓋兩部分，第一是在技術層面上，須研究東區走廊能否承受這條棧道。原本的設計是將棧道“掛”在東區走廊一側，而非設於正下方，因擔心要填海。第二是研究《保護海港條例》，如何面對或解決“凌駕性需要”的問題。最終擱置了3年，直至2015年2月政府才正式聘請顧問進行可行性研究。因此，整個東岸板道計劃的起點要再往前推4年。

主席，剛才很多同事提到，東區行人板道的研究計劃共進行了3次，2016年進行了兩次，2019年進行了一次。主席，請看看這幅由土木工程拓展署製作的圖片。從圖中可見，當年第一個設計方案中的板道是有斜度的，市民需要“上上下下”，現在不用了。當年為了避免填海，即避開“凌駕性需要”的問題，甚至要把板道建高一點，以避開某些彎位。我亦有參與整個公眾參與過程，所以相對了解，《保護海港條例》最初不僅是對於政府，對普通市民來說也是一個緊箍咒，令大家不敢想象。我記得最初大家討論東區板道應設置甚麼設施時，有部分人表示，因擔心設計未能通過《保護海港條例》，不如只興建一條步行徑便算，可以步行已經很滿足、很開心，可以欣賞維港景色了。

然而，經過3個階段的公眾諮詢，大家終於凝聚到共識：既然難得可以興建這項設施，就不應只限於步行徑，也要有港島第一條單車徑(現已投入使用)、觀景台和釣魚位置等，這些都是惠民措施。不過，縱使東區走廊行人板道是在修例前已經克服有關挑戰，但整個過程亦耗費相當長的時間。希望這次修例能夠開闊大家的想法，令未來的構思更到位。當然，今天司法覆核被濫用的情況已不如以往激烈，但修例仍具實際意義。只要是利民的措施，都應該有更大的想象空間。

主席，本條例草案清楚列明豁免機制，即面積不超過0.8公頃上限的工程可獲豁免。根據當中的附表，獲豁免的工程涵蓋海濱長廊及行人板道、單車徑、觀景台和海岸泳池等。主席，談到海岸泳池，我希望在此表示讚賞。在2021年，有熱心團體在北角碼頭對出位置重現七姊妹道的泳棚，成為街坊和市民大眾的一時佳話。希望類似計劃可以不定時舉行，讓市民懷緬北角的歷史，同時有助吸引更多遊客。

主席，簡單來說，附表亦涵蓋緩解極端氣候風險的裝置，以及消浪構築物，我們對此深表關注。隨着極端天氣出現的機會增加，將這些應對極端天氣的裝置納入附表，我們認為有其必要性。此舉賦予政府足夠的空間及權力，以保護市民的房屋及生命財產的安全。

(代理主席李慧琼議員代為主持會議)

代理主席，最後我想提及的是，現時東區走廊行人板道深受歡迎，這當然要感謝前人的努力，最初的起步點非常艱難，但我們不希望日後其他海濱改善設施及惠民設施，亦需如東區走廊行人板道般，歷時長達12年方能落成。我期望本條例草案通過後，未來的海濱設施和海濱優化項目均能縮短所需時間，亦希望政府加快“先駁通、後優化”的工作，盡早優化我們的海濱設施，讓市民能夠更好地享用我們珍貴的維港。

多謝代理主席。

劉國勳議員：多謝代理主席。本人支持《2024年保護海港(修訂)條例草案》提出的修訂。剛才很多同事已發言，也列舉了很多具體例子，所以我會簡單地談談我的觀點，特別在立法原意方面。

事實上，《保護海港條例》當年是以私人草案的形式，在1997年匆匆通過，原意是好的，希望可以保護維港這個珍貴資源。但是整項條例只有4項條文，由於這4項條文相對簡單，變相在一刀切當中窒礙了很多與維港有關的建設。這次修例不單是拆牆鬆綁，我認為

更能真正體現保護海港。坦白說，我們為何要保護海港？因為維港對香港很重要，不希望過分填海會令香港市民失去維港的景色。但是，過去由於條例有條條框框的保護，在此極端的情況下，很多原本可以讓市民享受海濱環境的發展均受到窒礙，令市民無法好好享用海濱，我相信並非條例的原意。所以，我認為這次修訂相對更切合原本的意思，將維港好好地供市民享用。

回顧這次《條例草案》的檢討及修訂建議框架，在香港整體城市面貌及市民生活品質之間採取了較平衡的做法。回望過去在《保護海港條例》下，很多重要建設被拖長時間、付出額外成本，例如大家也熟悉的中環及灣仔繞道和東岸板道。我們看到，這兩項或更多建設推出後，確實深受市民歡迎，很多人前往享用，大家也認為這些建設應該越早做越好，但正正因為過往條例缺乏彈性，令這些項目一再拖延。所以，這次修訂可以在保護海港珍貴資源的同時給予足夠彈性，讓海濱區域發揮其他功能，為香港市民帶來福祉。

而且，這次的條例修訂加入了一些機制，更明確清晰地說明何謂公眾利益，可以具體清晰地讓大家看到。當中亦有14類豁免，我認為這些豁免也很合適，例如海濱長廊及行人板道、單車徑、海岸泳池等，這些不會影響海岸線，但可以讓市民更貼近海岸，也是我們支持這次修例的原因。

最後，這次修例可能會令大家擔心在保護和把關方面會否出現問題。我認為，有些修訂如果不踏出第一步，永遠不會知道後續會有甚麼問題。我相信政府部門和我們的同事必定會在修例後留意有關發展。不單政府部門會把關，當有關海岸發展的事宜來到立法會時，我相信議會同事亦會一同把關。此外，條例修訂並非只能做一次，日後如果我們發現任何問題，相信仍可以繼續修訂，完善有關條例。

因此，為加快香港發展、讓市民更好地享用海濱，我認為這次修訂條例可以充分保護我們的海港，同時給予政府和有關項目足夠彈性，將維港更好地提供予市民享用，所以我支持修訂有關條例。多謝。

何俊賢議員：多謝代理主席。開宗明義，我支持這項條例草案。通過條例草案讓人既悲且喜。說到好處，當然是如果特區政府或市民

有需要，可以通過較簡單的方式建設一些不用填海的設施，例如在水面上興建板道，讓香港市民更易於暢達海濱。

不過，在過去多年，對於海濱的使用及相關行業之間的矛盾，海上持份者的發聲渠道確實不多。在這個議會中，不同政黨各抒己見，我今天聽了整項辯論，剛才郭偉強議員提到“一氣呵成”，說港島北的海濱長廊終於可以打通。然而，大家有沒有想過，海上的持份者是否能夠使用海濱？

我過去多年一直為海上的持份者奔走，看看有沒有辦法讓他們更方便地使用公共資源。非常簡單，就兩件事：第一，是讓他們能夠安全地上下船。林鄭月娥擔任特首時，我首度在其答問大會上向她提問時提出了上述問題，她當時答應了我，表示會回去跟進。直至今天，這個問題仍未解決。

第二個問題關於取用食水、淡水，就是這麼簡單。我走遍大澳、長洲、大埔、柴灣、香港仔，還有其他地方，多不勝數，發現有很多地方已劃作休憩用地。設立一部水機原來非常困難，因為沒有空間。即使在西九文化區興建時，旁邊有油麻地避風塘，該處其實也是維港，對嗎？結果位處兩者之間的用地用作興建狗公園，也不設置一些海上設施。我並不是對狗隻或寵物有意見，但我建議特區政府應該對產業發展及海上持份者的需要多加一點同情心。

就算這次條例草案獲得通過，不論是涉及0.8公頃以下的項目，還是5個月的諮詢期，程序雖然簡化了很多，但如果要一群散戶提出申請，其實仍然是緣木求魚。最終，要推動他們能夠使用這些設施，就必須靠特區政府主動看到他們的需要。

我們明白，無論是議會還是特區政府，都是以大多數人的利益為依歸；或者說得難聽一點，人多的一方總是佔上風。作為民主的真諦，並讓社會保持和諧，少數確實需要服從多數，但多數亦應尊重少數。

龍漢標議員稍後亦會發言，地產商其實也屬少數，但因為比較有錢，還有一定的發聲空間。然而，對於海上持份者，包括我們這些漁民，要找地方登岸實在非常困難。

我舉一個例子，避風塘是最極端的例子。長洲有一間冰廠，如果要取冰的話，製成的冰要放進藍色的桶裏，然後要逐一以手推車花一分鐘推到海邊，再以“吊雞車”把冰吊上漁船。如果我們在規劃時做好一點，是否可以在海邊直接設置一間冰廠？規劃時其實無須一氣呵成，但可否預留一點空間？跑步人士可否繞道到後面？這樣就可以讓海上的持份者或產業得以平衡發展。我只有這個小小的要求。

不要說長洲了，就說我們的維港，以呼應這項條例草案。政府說要發展遊艇會，劃作遊艇會的用地會在水面上設置浮橋，讓遊艇的船家或船主出海時，可以在真正的浮橋上行走。然而，不論是長洲的漁民，還是柴灣、筲箕灣的漁民，他們又如何上船？就是靠一些非法的橫水渡。今天，我不諱言在此再說一遍：這些是非法的橫水渡。他們冒着掉進水中的危險，爬到一艘不屬於自己的船上，再橫跨10多艘船，最後才爬到自己的船隻上，才能出海捕魚。

以往我曾與自己的黨友開玩笑，代理主席是否記得？我們常說“人人暢道”，記得嗎？“人人暢道”，就是要為香港市民修整好樓梯、電梯，因為老人家真的很可憐，60多歲還要爬樓梯。而我們呢？80歲還得爬欄杆。我自己笑說，我們不僅要爬欄杆，還要走橫水渡，到了海上還要爬10艘船，而且沒有保險。

每年我到長洲、香港仔或筲箕灣開會，與會者中總會有幾個人包紮着手。他們說：“不好意思，議員，又摔倒了，弄傷了手。”我問他們：“你是否需要幫忙？”他們回答：“不用，習慣了。”人就是這麼良善，但過分良善的人在社會上恐怕得不到太多資源。

所以我開宗明義，今天我是來借題發揮，希望發展局不要在這邊……

代理主席：何俊賢議員，請你集中就條例草案的內容發言。

何俊賢議員：我的發言關乎條例草案。現在申請程序簡化了，但我無法真正享用。我一定要指出，特區政府在提供配套設施方面應該更主動。即使我們提出訴求，我曾與環境及生態局的前身(即食物及

衛生局)談過，但食衛局說這是發展局的問題。食衛局稱，這些海上設施可能要交給運輸及物流局的前身(即運輸及房屋局)處理。運房局當然無人理會這些事情，因為他們忙於“三跑”、航運等項目。我們這些小漁民或海上持份者要爭取一個碼頭，真的非常困難。

最終，全香港，包括維港在內，均需等待多年才能完成一些碼頭翻新工程。由於政府在編排工程時需要計算使用量，那些殘舊又位於小漁村的碼頭仍然翻新無期，最後要靠“一億工程”才能建成。因此，我認為特區政府在資源分配方面，應該給予更多同情心，讓社會能夠共享富貴、共享榮華，這樣社會才得以平衡。

多謝代理主席。

龍漢標議員：代理主席，剛才何議員的一番話很觸動我。作為一名基督徒，我認為所有持份者的利益都應該被照顧。言歸正傳，代理主席，《保護海港條例》(“《條例》”)於1997年根據議員私人條例草案制定，1999年作出修訂，將涵蓋的範圍由中央海港擴大至整個維多利亞港。《條例》相當簡單，只有4項條文，為了保護維港海岸線資源，限制填海發展，設定一個不准許進行海港填海工程的推定。

《條例》並無具體執行細節，直至終審法院在2004年就中環及灣仔繞道工程填海計劃司法覆核頒下判詞，指出為了貫徹保護和保存海港這個強而有力的法定原則，決策者必須具備有力和令人信服的證據，通過單一和要求嚴格的測試準則，證明填海有凌駕性的公眾需要，方可推翻不准在海港內填海的推定。而按法庭在2008年另一宗司法覆核案的判詞，不論有關海港填海工程原意為永久或臨時性質，均受《條例》所制約。

法院判決既為保護海港定下具體細節，但同時亦為填海工程設下極之嚴格的門檻。由於“不准填海推定”一刀切適用於所有海港工程，即使工程能夠令維港兩岸海濱有更好的設施，令市民和旅客有更愉快的體驗，但只要是填海，就可能引起法律訴訟，這樣不單增加應付法律挑戰的額外工作和支出，更影響工程進度，並窒礙海濱及鄰近地區的規劃和發展。

《2024年保護海港(修訂)條例草案》建議修訂現行法例，訂明更清晰的機制，規管於維港進行的填海工程，同時引入簡化機制，為改善維港而進行的小規模和非永久填海工程拆牆鬆綁。《條例草案》的政策目的，我是支持的，我期望經修訂後的《條例》將更能提升海濱暢達性及加強海港功能，令市民更容易享受到海港的優化環境。

對於《條例草案》以法律條文清楚列出推翻“不准填海推定”的準則，以反映2004年終審法院判決所訂“凌駕性公眾需要”測試的基本原則，我是歡迎的。當局表示將會發出技術通告，清楚列明相關考慮因素，以便公職人員遵從，以及在技術通告列出替代填海工程的合理方案例子，讓公職人員在撰寫評估報告時作參考之用。這項建議安排我認為是必需的，因為這將有助準確落實《條例草案》的立法原意。

至於有關評估報告須列出可否按照指定準則證明填海工程具凌駕性公眾需要以推翻“不准填海推定”，並提供佐證資料，我是支持的，因為評估報告將有助政府當局在作出填海的決定前有較穩妥和仔細的考慮，亦有助減低遭受司法覆核挑戰的風險。

《條例草案》同時建議引入機制，讓指明人員可向財政司司長提出申請，以豁免改善海港填海工程或非永久填海工程，使其不受不准在海港內進行填海工程的推定所規限。《條例草案》擬議新訂附表2列出建議的改善海港工程清單包括14類構築物、設施及裝置，但卻沒有為指明構築物作具體定義。政府當局計劃在日後發出的技術通告中，就指明構築物的涵蓋範圍提供描述和指引，供工務部門及公眾參考。我理解當局不在條文中作出具體定義，是希望能夠更靈活回應將來日新月異的科技及工程技術發展；但我亦關注到隨之而來會否出現“搬龍門”的情況。因此，我促請政府當局在制訂作為部門行政指引的技術通告時要加倍謹慎，而在落實執行時亦須與立法原意保持一致。

《條例草案》建議賦權財政司司長，可以就非永久填海工程指明一段不超過7年的准許施工期，如有充分理據支持，指明人員更可向司長申請延長准許施工期，司長在考慮各項因素後，可批予延長至合計不超過8年。我促請當局必須加強對非永久填海工程進度

的監督，以防各項工程都用盡這8年的施工期，以尊重廣大市民對海港得以盡早恢復原貌的意願。

代理主席，雖然政府已經表明，修訂法例並非為了填海造地作房屋、商業或工業的發展，但為釋除疑慮，我促請當局在推展各項海濱優化工程時要提速提效，用成果證明《條例草案》確實做到利港惠民。

代理主席，我謹此陳辭，支持通過《條例草案》和當局擬提出的修正案。

謝偉俊議員：代理主席，經過多位同事說明條例修訂的背景、需要、以及這次修訂的種種關卡、種種改善，各方面都已解說得很詳細。大家如果想聽嚴肅版本，可以聽廖長江議員的發言，剛才龍漢標議員也說得很好；如果想聽“搞笑版”或者“棟篤笑版”，何君堯議員也說得很清楚，我無需多說。

我反而想補充幾點。第一，代理主席，雖然我對現屆政府偶然有些批評，但對於這次修訂，我是高度讚揚的。事實上，本屆政府在2021年行政長官施政報告中已經提出會作出修訂，局長默默耕耘，除了這項條例草案之外，局長沒有像興建體育館、舉辦國際音樂會或Rugby Sevens那樣獲得曝光率，但局長默默耕耘做了幾件事，我認為非常值得我們推崇，包括早前的《政府租契續期條例》，包括現正修訂的《土地業權條例》，包括這項《保護海港條例》，以及我相信很快會處理的僭建議題。

對於《保護海港條例》，這可說是遲來的修訂，剛才很多同事提到多宗終審法院的案例，我不再多說，包括2004年及2008年的兩宗案例。早在20年前，就着終審法院2004年的判決，政府理應馬上採取行動。在我們的機制上，終審法院的判決當然是終審，不可推翻。如果牽涉人權，特別是受《基本法》保障的人權，譬如酷刑聲請的法例保障，或者關於同性戀人士的權益保障，這些判決難以推翻，除非是人大釋法。但是，這項條例的範圍完完全全只關乎香港本地，我不太明白為何多屆政府都不願意行動，及早修正或解除這個緊箍咒。

事實上，我平日不太喜歡談論過去的事情，例如如何爭取過，或者成功爭取了甚麼，或者做過甚麼事情。不過，這次我真的要破例，請容許我在此回顧2021年的事情。其實，在2019年，議案已經備妥，但到了2021年3月18日才正式在本會動議，當時清楚要求政府檢討我們這項條例。當時，另一個環節是關於填海、關於啟德，即何君堯議員所說的那條渠。關於如何填海、如何完成，便可即時增加850公頃的土地，建造360萬公尺的居住地及7萬個單位，當時提出了相關討論。當年，我記得，很多同事(包括剛才發言的多位同事)也表示支持，除了對於填海方面，他們略有保留之外，對於檢討這項條例本身，絕大部分同事也是支持的，但一直沒有行動。我還記得當時揶揄時任發展局局長黃偉綸先生，我說避風塘並非供漁民使用，而是給政府用的，因為政府躲在避風塘，甚麼都沒做。我記得當年看到局長現場的身體語言，似乎對我那番話不太happy。當然，事隔多年，現在俱往矣，我希望現在這次修訂真正可以讓香港重新出發。

多位同事已經說明我們的需要，指出無論是東區的板道、沙中線的過海部分、六號幹線的T2段，或者中環及灣仔繞道，全都因為這項條例而令我們……說得俗一點是“雞毛鴨血”，說得沒那麼俗就是浪費了大量金錢、拖延了許多時間，令我們的建設多了很多麻煩。現時修例，我當然完全支持。

代理主席，回看條例本身，我們本來應該作出兩方面的修訂，一是關於條例使用的字眼，這點我無需多說，因為剛才已有很多同事解釋，由於法庭的construction(即如何釋義這項條例)，導致3項要求。另外，不單是在字眼上麻煩，在證據上也很麻煩。因為除了字眼上有要求之外、有個text之外，還要提出甚麼證據呢？所謂“CCM”，即cogent and convincing materials(有力及令人信服的證據)，但何謂“有力及令人信服”呢？真是令人摸不着頭腦。所以，政府為了避免任何司法覆核的挑戰，避免節外生枝，於是寧願不做。這也是為何這次除了在定義上作出修訂，說得清清楚楚之外——當然，剛才同事已解釋地區改善工程或臨時性工程可獲豁免——也希望整個機制及測試能夠清清楚楚，以及把需要甚麼證據說得比較清楚，這完全是正確的方向。

代理主席，除了定義和證據，有一件事令人稍為遺憾，剛才已有同事提及。我們處理了定義、證據，但範圍本來亦可稍為收窄。

大家都聽過一個說法，那就是原本在1997年的時候，“維港”只是指核心的維港，即大約是從東面的北角到西面的西隧位置，這個核心維港才是正式受限制的範圍，再寬一點的範圍已經不受限制。當時的條例草案按照《釋義及通則條例》的定義，其實很懶惰，沿用相關定義便了事，即由小酒灣尖至阿公岩尖，那是東面界線；西面界線則是青洲、青衣島西端。這些定義本來已有，“維港”其實沒有需要界定得那麼寬闊，但在這方面，這次政府表示不願意修訂，以致何君堯議員口中的那條溝渠仍然在相關定義範圍之內，於是仍然要引用這次條例修訂後所放寬的測試處理。談起這件事，我當然某程度上贊成鄧家彪議員的說法，因為九龍東的議員自然比較關注那條明渠如何處理，特別建議應多用於水上活動。

填海，當然有很多人反對，因為既得利益者很多，包括九龍東沿岸的大地產商和啟德地段的大地產商，他們都可能反對，因為會破壞其土地價值。當年，我記得林鄭月娥司長說，政府已規劃多年，不能隨便更改，影響他人利益。不過，言猶在耳，本來的防疫設施現在準備改建成青年旅舍，那個部分其實正正破壞了整個地段的地價，但現屆政府比較特別，無論是“簡約公屋”，還是甚麼措施，有時候最重要是迅速、最重要是符合整體利益。至於面對大地產商的利益，往往能夠相對較“勇敢地”——我為“勇敢地”加上引號——作出輕微的調節，這是好事。

至於避風塘本身如何處理，無論是多建泊艇設施、用作水上活動，還是如同何君堯議員所說建造全世界最大的鹹水泳池，甚或用於解決一些短期的土地供應問題，特別是有關啟德的死症(即完全沒有通達性的交通安排)，又或九龍觀塘的交通設施需要土地等等，這些都正好可以重新考慮。希望無需再等20年才說，我們早應填平觀塘的溝渠，此事其實早該處理。正如我在20年前已經指出應該要提出修訂……不是20年前，而是在2021年提出議案。希望政府繼續比較勇敢果斷地處理一些大難的問題，類似這次修訂條例，不要再等若干年後才建造真正惠民的設施。

多謝代理主席。

代理主席：是否有其他議員想發言？

(沒有其他議員表示想發言)

代理主席：如果沒有，我現在請發展局局長答辯。之後辯論即告結束。

發展局局長：代理主席，我衷心感謝法案委員會主席謝偉銓議員、委員會14位委員、向委員會提交意見的團體代表和個別人士、立法會秘書處、法律顧問、律政司及其團隊，讓《2024年保護海港(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)的審議工作能夠順利進行。我亦非常感謝剛才在二讀辯論過程中，32位議員先後發言表示支持及提出你們的意見。

維多利亞港(“維港”)是公認的香港象徵，亦是香港獨一無二的瑰寶。近20年，政府、海濱事務委員會、在座多位議員、政團、地區組織，都致力推動維港兩岸海濱發展，希望將維港建設成一個富吸引力、朝氣蓬勃、方便暢達和可持續發展的活力之港，讓市民和旅客享用。正如剛才很多議員都提到，現行的《保護海港條例》(“《條例》”)訂明了在維港範圍內的“不准填海推定”(“推定”)，目的是制約海港內的填海項目，但《條例》沒有列出任何具體機制，以確定某項目是否能滿足“凌駕性公眾需要”以推翻該推定。此外，此限制亦一刀切適用於所有海港填海工程，不利於在維港內進行以改善維港為目的的填海工程。

隨着維港兩岸的海濱長廊逐漸形成，我相信社會普遍看到善用海濱帶來的好處，大家認同應繼續保護維港，但也期望在海濱有更好的設施和體驗。因此，我們經諮詢立法會發展事務委員會和海濱事務委員會，以及進行公眾參與活動收集意見後，在去年12月中向立法會提交《條例草案》，一方面對於須規管的填海工程，我們強化有關制度；但對於加強海港功能、改善海濱暢達性或有助市民更好享受海濱的指定改善海港填海工程，我們則希望合理地拆牆鬆綁。

(主席恢復主持會議)

根據《條例草案》，如果財政司司長信納指定類別的填海工程，符合包括面積上限、類型等特定準則、以及符合公眾利益，便可以

按照經簡化的程序批准豁免不受制於不准填海的推定。哪些工程可獲豁免或起碼申請這豁免機制，第一類是為了建造《條例草案》附表內所指定的設施，此類填海工程全是有助市民欣賞海港或有助海港發揮其功能，又或能照顧海上作業者的需要，例如碼頭、觀景台、行人板道、防波堤、支援海事作業的供水、燃料等設施都在附表中列出。當然，除了是這個類別的設施，同樣亦要符合面積要求，不超過0.8公頃。至於非永久性的填海工程，需要符合的特定準則包括須在工程進行期間任何時間在維港形成的土地佔有或覆蓋的面積不超過3公頃，而且工程預計不超過7年，除非於特定情況下額外獲得批准再多一年。我們也會在相關行政指引中訂明，有關人員就上述兩項可申請豁免的工程，我們處理申請時，必須徵詢海濱事務委員會、相關區議會及持份者的意見。考慮到法案委員會的意見，我們亦會將有關申請通報發展事務委員會，邀請立法會議員表達意見。

除了上述可獲批予豁免或獲准申請豁免的兩類填海工程，其他在維港內進行的填海工程仍會繼續受現行“不准填海推定”的嚴謹規限所約束。

剛才發言的議員個別有意見提出，認為我們仍然相當嚴謹，例如我們今次沒有縮窄維港範圍，亦沒有在可以容納豁免的設施列表加入一些跨海的天橋項目。其實我們今次不希望再作以上放寬，我們不動維港的範圍，亦沒有加入跨海天橋，是不希望這些再放寬的建議引起更多爭議或令社會懷疑我們今次修例的意向和目的。當然，即使並非獲豁免的工程項目，我們仍然有機制能夠提交行政會議作出一個考慮。它仍然要符合、亦要通過“凌駕性公眾需要”這個高門檻。

就此，為了顯示我們其實是加強制度而非削弱制度，《條例草案》納入了過往法院判決中就推翻有關“不准填海推定”須考慮的3個因素，包括(i)有關填海工程有凌駕性公眾需要，而該項需要屬迫切的；(ii)填海工程沒有合理的替代方案；及(iii)該項填海工程的填海範圍不超逾該項凌駕性公眾需要所要求的最低限度。如要展開這些不獲豁免於法例嚴謹機制的填海工程，必須依循經修訂的法定程序，包括必須就有關項目的“凌駕性公眾需要”擬備評估報告，並必須公開該報告供公眾提出意見，以及將該報告和所收集的意見呈交由行政長官會同行政會議裁斷是否足以推翻有關“不准填海推

定”。因此，我可以鄭重表明，修訂後的《條例》將更明確地維持高門檻標準，並訂明一套更規範、更公開、更嚴謹的審核機制，體現政府對保護維港的承擔，也為長遠保護維港提供更堅實的法理基礎。

剛才有個別議員指出，我們提出今次《條例草案》前，沒有做到充分公眾諮詢。其實我們在2023年開始提出比較具體的修例方案後，當年進行了5個月的公眾參與活動。我們先後與很多不同的專業團體、水上活動機構、漁民團體、海港作業相關的使用者、區議會、地區代表、市民大眾作一個諮詢。我們有6場會堂論壇，以及在4個指定的海濱場地，均是人流多的海濱場地，進行實地意見調查。在收集了這些意見後，我們再徵詢海濱事務委員會和立法會發展事務委員會，最後才在去年12月提交我們的《條例草案》。法案委員會在今年1月開始審議工作，至今年3月完成審議，期間召開了5次會議，包括其中一場是聽取公眾和團體意見的公聽會。在法案委員會審議階段，正如剛才委員會主席指出，委員深入討論立法建議並提出很多具建設性的意見，例如進一步提升擬議機制的透明度；加強擬議簡化機制下的公眾參與的行政安排；考慮如何防止擬議簡化機制被濫用，亦為此在政府準備制訂的行政指引清晰地說出法例的執行機制和具體要求，也有議員提議改善個別條文的草擬和一些細節。政府經審慎考慮後，採納了委員會的意見並會作出相關修訂，我會在稍後提出修正案的環節，再作解釋。政府也會在擬備的行政指引中反映委員的意見。

主席，《條例草案》如果今天獲得立法會通過，將會令我們在貫通海濱和提升海港功能時，有更大的靈活性。發展局和相關部門正準備有關的行政指引，並會在未來數月內完成。對於《條例草案》能夠得到議員、大體上其實是全體議員剛才發言都支持，亦對於《條例草案》可以促成我們做到更多惠民的設施。這些惠民的設施不單是普羅大眾喜歡有的設施，亦都可以是個別海上作業者需要的設施。《條例草案》能夠幫助我們促成這些設施，又得到議員的支持，政府是欣喜的，但同時我們都覺得擔子重了，剛才發言的議員都把握這個機會踴躍“落單”，我們都寫下了大家的訴求。我們會按可動用的資源作部署，與不同界別互動交流，希望能夠善用經拆牆鬆綁的機制，推動更多有利市民享受維港海濱的工程。

我懇請各位議員支持《條例草案》，以及我將於全體委員會審議階段提出的各項修正案，為保護維港提供更堅實的法理基礎，同時促進善用海濱資源，共同創造大家引以自豪的維港海濱。

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：《2024年保護海港(修訂)條例草案》，予以二讀。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。

秘書：《2024年保護海港(修訂)條例草案》。

現在成為全體委員會。

Council became committee of the whole Council.

全體委員會審議

Consideration by Committee of the Whole Council

全委會主席：本會現在成為全體委員會，審議《2024年保護海港(修訂)條例草案》。

就條例草案的辯論及表決安排，委員可參閱講稿附錄。

委員已獲得通知，全體委員會會合併辯論各項條文及修正案。

《2024年保護海港(修訂)條例草案》
PROTECTION OF THE HARBOUR (AMENDMENT) BILL 2024

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：以下條文納入本條例草案。

秘書：第1至11條。

全委會主席：發展局局長會動議修正案，旨在修正第3、8及9條。

就修正案詳情，委員可參閱講稿附錄。

各位委員現在可以就各項條文及修正案，進行合併辯論。

我會先請發展局局長發言，但她在現階段無須動議修正案。然後，我會請委員發言。

合併辯論結束後，全體委員會會先表決沒有修正案的條文納入條例草案，然後表決修正案。

發展局局長，請發言。

發展局局長：主席，我現在提出政府修正案，修正《2024年保護海港(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)第3、8及9條。修正案的內容已載於先前由立法會秘書處發送予各議員的文件。有關修正案，除了一些技術性修訂外，大部分是因應法案委員會的建議而作出，反映委員與政府通過良性互動和深入交流，共同完善《條例草案》和相關機制。

首先，就較大型填海發布凌駕性公眾需要評估報告(“評估報告”)的要求，政府採納了委員的意見，同意修訂相關擬議新訂條文，加入網站上發布該評估報告或經修訂的評估報告，以及指明須在相關法定公告中載有發布該報告的網站的網址。

此外，我們也因應委員的意見，對一些條文的字眼和表述作出修訂。例如，在表述規管在維港內進行的填海工程的目標時，我們會將原有條例中的字眼，調整為“保護和保存海港作為香港的特別公有資產及自然遺產”，令表述更為清晰和貼切。同時，我們也會修訂海港非永久填海工程的准許施工期的描述，以更清楚說明其計算方法。

除了上述的修正案，我們亦提出了數項改善草擬和技術性的修正案，但這些修訂不影響條文的原意。法案委員會對上述各項修正案並無異議，我懇請各委員支持及通過我動議的修正案。

多謝主席。

狄志遠議員：主席，我在二讀時已表達對第3H條所提修訂的重大保留，現在我想在此問題上更詳細地闡述。

作為香港市民，我們十分重視和珍重維港這個寶貴資產，因為維多利亞港應該受到最嚴謹的機制保護。不過，第3H條的修訂削弱了原有的保障，引入不能接受的決策和機制。首先，第3H條提出由特首會同行政會議裁決填海建議有否“凌駕性公眾需要”，此安排違反了公平公正的法律原則。雖然政府表明不會進行大規模填海，但政府將會是填海工程的提議人，而行政長官會同行政會議又是裁決人，形成自審自決的情況，這個安排並不符合任何人不能成為自己案件的法官的原則，亦無法確保決策過程的獨立性，政府自審自決，完全失去checks and balances的效果。行政會議的討論受保密機制規管，市民根本不知道具體決策的考慮因素，而且行政會議由特首委任，屬於行政機關，本質上市民不能參與。雖然政府強調會在行政會議決定後發出立法會參考資料摘要，但這是事後資料的提供，無法彌補決策過程中公眾參與的不足，在缺乏透明度的情況下，公眾難以監察行政會議如何評估“凌駕性公眾需要”。

雖然政府強調市民仍然可以提出司法覆核，但在缺乏足夠資訊的情況下，公眾如何掌握足夠資料來判斷是否需要提出覆核？司法覆核成本高昂、程序複雜，對一般市民來說是極大障礙。法例修訂之後，由於行政會議的裁決已有法定地位，司法覆核的門檻將會更高，導致《保護海港條例》的制衡作用被削減。即使現屆政府曾承

諾不會進行大規模填海，但我們也要考慮未來政府的立場，當下一屆或再下一屆政府推出新的填海計劃時，如果缺乏有效機制進行監察，維港的保護將會面臨風險。在這個情況下，我們需要有更多而不是更少的制度來平衡這個機制。

主席，雖然本人贊成拆牆鬆綁的方向，但對於第3H條造成政府自審自決的問題，我有所保留及感到擔心。本人會就《條例草案》投棄權票。

多謝主席。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

(沒有其他委員表示想發言)

全委會主席：如果沒有，我現在請發展局局長再次發言。

發展局局長：主席，就剛才狄志遠議員提出的質疑，我多次重申，無論在維港或維港以外的地方進行填海，其實從來都是行政當局作出的決定。行政當局作這個決定的時候，當然是要按照有關法例而行。而行政長官會同行政會議作出一個決定前，他們會按法定機制行事。而他們的決定、所考慮過的因素，亦都一如其他行政長官會同行政會議的決定，向立法會提交參考資料。

所以，如果說我們今次在這《條例草案》削弱了法定權力，我們絕對不同意。修訂條例之後，如果市民不滿行政當局的決定，仍然可以提出司法覆核，因此有關修訂不但沒有減損法院的權威，反而加強規管大型填海工程的制度。因為修訂條例，正如我們多次提出，不但可以訂明收集公眾意見的法定要求和程序，更加可以在法例上確保決策層級由個別部門，提升至行政長官會同行政會議，即是行政當局的最高決策機關。

一如目前，有關決定的合法性，如果在司法覆核之中受到挑戰，仍然需要由法院裁定。如果有人認為我們設定更規範化的審批機

制，會減低司法覆核挑戰成功的機會，即是說政府最好不要修訂法例，讓如果想司法覆核的人士更加容易成功地進行司法覆核，我相信這是很明顯的本末倒置。我們亦多次提出這是一個本末倒置的理論。

無論如何，我很感謝在座多位議員先前的發言，其實都很明白政府這個解釋，我們亦多次公開地作出這個解釋，亦會繼續在這方面努力解說，免得社會有誤會。

我在此再次感謝剛才發言的多位議員，大家對於我們的修訂提出的一些支持。對於不支持的，我希望剛才的解釋作出了一個清楚說明。多謝主席。

全委會主席：現在先表決沒有修正案的條文納入條例草案。

我現在向各位提出的待決議題是：講稿附錄所載沒有修正案的條文納入本條例草案。贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。

我宣布議案獲得通過。

全委會主席：現在表決修正案。

發展局局長，請動議你的修正案。

發展局局長：主席，我動議講稿附錄的修正案。

擬議修正案內容

第3條(見附錄2)

第8條(見附錄2)

第9條(見附錄2)

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：發展局局長動議的修正案，予以通過。

全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。

我宣布修正案獲得通過。

秘書：經修正的第3、8及9條。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：秘書剛讀出經修正的條文納入本條例草案。贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。

我宣布議案獲得通過。

主席：全體委員會已完成審議《2024年保護海港(修訂)條例草案》的所有程序。現在回復為立法會。

隨而回復為立法會。

Council then resumed.

發展局局長：主席，我現在向立法會作出報告：

《2024年保護海港(修訂)條例草案》

經修正後已獲全體委員會通過。我動議“本會採納此報告”的議案。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：發展局局長動議的議案，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：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。

我宣布議案獲得通過。

政府法案三讀

Third Reading of Government Bill

主席：政府法案：三讀。

《2024年保護海港(修訂)條例草案》 PROTECTION OF THE HARBOUR (AMENDMENT) BILL 2024

發展局局長：主席，我動議

《2024年保護海港(修訂)條例草案》

予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《2024年保護海港(修訂)條例草案》予以三讀並通過。

是否有議員想發言？

(沒有議員表示想發言)

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。

秘書：《2024年保護海港(修訂)條例草案》。

恢復政府法案二讀辯論

Resumption of Second Reading Debate on Government Bill

主席：本會恢復《2025年印花稅(修訂)條例草案》的二讀辯論。

條例草案委員會主席郭偉強議員先就委員會報告，向本會發言。

《2025年印花稅(修訂)條例草案》

STAMP DUTY (AMENDMENT) BILL 2025

恢復辯論於2025年3月19日動議的條例草案二讀議案

Resumption of debate on Second Reading which was moved on 19 March 2025

郭偉強議員：多謝主席。本人謹以《2025年印花稅(修訂)條例草案》委員會(“法案委員會”)主席的身份，匯報法案委員會商議工作的重點。

《2025年印花稅(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)旨在修訂《印花稅條例》，把徵收100元從價印花稅的物業價值上限由300萬元提高至400萬元，從而調整不動產的售賣轉易契或買賣協議的從價印花稅稅率。

法案委員會原則上支持調整從價印花稅的建議，以減輕買家購買較低價值物業的壓力，並促進住宅單位的流轉。委員觀察到，自有關建議公布後，有不少市民“轉租為買”；發展商亦配合政府的政策方向，推售“細價樓”。委員普遍認為，調整從價印花稅的建議對帶動樓市及整體經濟有正面作用。

鑒於市場上價值400萬元或以下的住宅物業選擇不多，法案委員會曾與政府當局探討，日後可否把徵收100元從價印花稅的物業價值上限進一步提升至例如500萬元，以加大力度減輕青年及中產階層置業的負擔。委員認為，雖然提升物業價值上限會令政府少收更多從價印花稅，但可帶來的社會經濟效益更大，包括激活樓市及帶動其他經濟活動。

政府當局表示，以物業價值上限由400萬元進一步提升至500萬元為例，估計每年減少的政府收入，將會由4億1,500萬元大幅增至約10億元，對政府財政有較大的影響。至於日後可否再調整從價印花稅，需考慮多項因素，包括當時政府的財政狀況、經濟環境、樓市情況等。法案委員會促請當局適時研究有關建議，以及推出更多措施協助首次置業人士。

法案委員會曾詢問特別寬減從價印花稅的計算方式。政府當局表示，特別寬減稅階的從價印花稅是以方程式而非固定百分比率計算，目的是為價值接近稅階邊緣的物業交易提供特別寬減。當代價款額或價值從一個稅階增加至高一個稅階時，特別寬減稅率可緩和稅款增加的幅度。《條例草案》所採用的特別寬減稅率，不涉及徵收更多從價印花稅，同時可保留向價值大於400萬元至450萬元的物業交易徵收1.5%從價印花稅的稅階。

法案委員會關注買家可能會透過“分契”或同時購買兩個相連物業並打通為一個較大的單位，從而規避繳付較高的從價印花稅。

政府當局表示，一次過購買兩個相連物業單位，若構成一宗更大交易或一系列交易的一部分，將會根據該兩個物業的總代價或價值來計算適用的從價印花稅稅率。此外，在同一份協議下購入一個住宅物業及一個車位，又或者以兩份協議在同一日分別購買一個住宅物業及一個車位，若構成一宗更大交易或一系列交易的一部分，適用的從價印花稅稅率同樣是根據總代價或價值來計算。因此，買家不可能透過“分契”或同時購買兩個相連物業並打通為一個較大的單位，從而規避繳付較高的從價印花稅。因應法案委員會的查詢，當局亦澄清，就設有轉讓限制的資助房屋，若買家繳付補價以解除轉讓限制，當局不會就補價加徵從價印花稅。

主席，以下是本人對於《條例草案》的個人意見。

主席，早於2016年，工聯會已明確提出，應將100元印花稅優惠的適用範圍，從當年的200萬元物業提高至400萬元。歷經9年，政府終於採納有關建議，並在今年形成《條例草案》。此舉既體察民情，也是時勢使然。

儘管《條例草案》邁出了重要的一步，但我們仍需正視香港住房問題的嚴峻現實。近年樓價雖呈下跌趨勢，但按香港樓價收入比率測算，以家庭收入中位數計算，仍需16.7年才能置業，較2022年的歷史高峰18.8年只縮短了兩年左右，置業難度仍然持續冠絕全球，年輕人更是被樓價重壓的一代。過去20年，青年收入中位數僅上升1.5倍，但同期私樓樓價卻暴漲了4倍。不少年輕人為勢所迫而“躺平”，甚至放棄置業的念頭。因此，政策節省的稅款，雖能幫助首置及“細價樓”買家分擔部分重擔，但對比高昂樓價，解決住房的問題依然任重道遠。

主席，我剛才作匯報時已提及特別寬減計算規則。上次將稅率適用範圍由200萬元提升至300萬元時，其實已經稍為鬆手。因為上次調整至300萬元後，310萬元至350萬元的物業，其實只是多收10%的稅階而已。這次將上限調至400萬元，印花稅劃在100元。若購買410萬元的物業就要繳交20%的稅，即2萬元；購買420萬元的物業則須繳交40,100元的稅，比以往較高。當然，政府可能平衡了現時庫房的壓力，但作為買家，都不希望樓價貴了10萬元，就要多付2萬元稅。這是購買“細價樓”市民的普遍心聲，希望政府能夠適時檢討。

另外，我們認為必須築牢風險防線，防範投機套利。因為本人留意到，除了存在“分契”避稅和“細價樓”短炒的風險外，過去有不少投資者可能揀選一些“中價樓”，例如600萬元以上或者800萬元左右的“中價樓”作投資。但由於現在400萬元以下的“細價樓”稅率大減，所以他們的入場成本大幅縮窄。這會否導致更多投資者放棄炒“中價樓”，而進入炒“細價樓”的市場，從而令這些“上車盤”被炒貴呢？

主席，現在市場瞬息萬變，投資者轉戰“細價樓”的誘惑確實存在。局方務必要持續加強市場的動態檢測，以防政策因好心做壞事。至於“分契”避稅方面的風險，局方已作解釋，無論採取甚麼形式，“分契”、“拆細”、購買相連單位都無法規避支付高額稅款。

另外，主席，《條例草案》當中提到，資助房屋會按一定折扣後的物業價值計算所應繳付的印花稅。這項安排是值得肯定的。我翻查以往的資料，近年樓價超過400萬元的居屋確實存在，但為數不多，大部分位於市區，例如啟德、何文田和北角。換句話說，這次將上限提高放寬至400萬元，絕大部分的居屋買家都能受惠，可以減輕他們的壓力。

主席，工聯會多年來持續關注首次置業人士面臨的首期不足問題。本人樂見2016年提出的建議終於形成草案。我在此也呼籲政府，繼續構思更多新措施，幫助這些首次置業的階層，包括免息借首期，或者降低他們的按揭保險款額，希望更多年輕人能夠置業安居，解決首次置業人士儲首期難的結構性困局。

此外，工聯會曾在去年10月提出青年未來置業儲蓄計劃，針對青年群體的經濟特點及置業需求設計，提供更具體的支持。懇請政府積極考慮上述建議，切實解決首次置業人士的置業困難。唯有如此，才能真正實現減稅、惠民的承諾，向“住有所居”的終極目標邁進。

我謹此陳辭，支持通過《條例草案》。

劉業強議員：主席，樓市是支撐香港經濟發展和財政收入的重要一環，普遍市民也願意將積蓄和收入用作置業用途，希望有個安樂窩，可以成家立室，頤養天年。倘若樓價持續低迷，除了影響千家萬戶和各行各業的切身利益外，政府賣地收入和印花稅收入亦會大幅減少，直接影響公共財政，打擊本港經濟活力，窒礙整體發展。

有見及此，特區政府繼去年為樓市全面“撒辣”後，今年提出《2025年印花稅(修訂)條例草案》(“《條例草案》”),以落實新一份財政預算案的建議，將徵收100元從價印花稅的物業價值上限，由300萬元提高至400萬元，預計約15%的物業交易可以受惠，為本港樓市再加一點甜。

以購買價值400萬元的物業為例，在新條例生效前，買家須繳付樓價的1.5%，即6萬元從價印花稅；修例後僅需繳付100元，大幅節省59,900元，足夠業主添置傢俬和電器，大大減低市民的置業成本。根據土地註冊處的數據，今年3月一手和二手住宅的註冊宗數分別

錄得超過2 200宗和3 300宗，較修訂條例前的896宗和2 546宗大幅上升，對幫助市民置業、刺激交投、提振樓市均具有正面作用，我予以肯定和支持。

作為法案委員會委員，我除了積極參與審議工作外，亦留意到各位委員就如何完善《條例草案》以振興本港樓市，提出了很多寶貴意見。有部分委員建議將徵收100元從價印花稅的物業價值上限，由現時的400萬元進一步提升至500萬元，原意是希望可以最大程度支援有需要的市民，特別是青年和家庭的置業需要，我原則上也支持。

然而，現時政府正面臨財赤壓力，若將徵收100元從價印花稅的物業價值上限提高至500萬元，估計相關稅收每年將減少10億元，將對政府收入造成一定影響。我期望當局日後在財政恢復穩健時，再視乎實際情況適時作出檢討和調整，確保條例能緊貼市況，同時迎合市民的置業需要。

主席，今年中央的政府工作報告明確提出“穩住樓市股市”及“持續用力推動房地產市場止跌回穩”，足見國家對穩定樓市的重視和決心。香港作為國際金融中心，是國家聯通世界的橋頭堡，必須積極響應國策，主動作為、大刀闊斧、重拳出擊，釋出堅定的態度和決心，鞏固市民、投資者和發展商的信心，推動本港樓市回復健康發展。

根據政府數字，本港未來3至4年一手私人住宅潛在供應量高達105 000伙，處於歷史高位。我促請政府盡快放寬投資移民投資物業及其他置業門檻，支持外來人才和本地青年“上車”置業，以刺激更多潛在買家入市，讓市場及時消化現有供應，加快“去庫存”進度。

另一方面，賣地是政府的主要收入來源之一，然而近年樓市下行，發展商投地意欲相對保守，致使賣地收入大幅下降。我建議政府重新引入“勾地”機制，並在北部都會區發展中，推動賣地、補地價、“片區開發”和“勾地”並行的多元開發模式，同時研究讓發展商分期繳付地價，以減低成本和資金壓力，令發展商更有意欲投身北都建設，創造更多供應。

主席，我謹此陳辭，支持通過《條例草案》。

周文港議員：主席，本人發言支持這項可以減輕購買較低價值物業人士負擔的《條例草案》。

本人一直高度關注青年和夾心階層，特別是首次置業者的住屋問題。其中，2023年本人聯同所有“G19”議員成功向當局爭取將二手居屋，特別是未補地價居屋的按揭保證期由30年延長至50年，釋放大量價廉物美的未補地價居屋供應市場，亦大幅增加了二手居屋的流通量，以400萬元以下的物業佔多數。其後，我們亦繼續爭取多項跟進措施，包括增加“白居二”的名額，以至這次《條例草案》所涉及減低首置印花稅的建議，相信能大大幫助剛才提及的青年、基層人士和很多首置的市民向上流動。

所謂“先安居，後樂業”，本人樂見上述措施得以逐一落實，尤其是幫助大家踏上置業的第一步，增強大家對香港前景，以至對本港發展的信心，有助促進社會的人心回歸。這是特區政府，特別是本屆特區政府典型聆聽民意、從善如流的政績之一。

本人先提供兩點支持理據。首先，400萬元或以下的“細價樓”是青年和“夾心階層”可負擔的樓價水平，亦可以從而觀察市場反應，對樓市發揮兜底作用，穩住香港樓市的基本盤。鑒於《條例草案》修訂相關印花稅措施，一般情況下400萬元或以下的物業須支付約6萬元印花稅，現在變成只須支付100元，對於初出茅廬的青年家庭而言幫助甚大。以一個400萬元、借足九成按揭、利息3.5%、供款30年的單位而言，每月供款約為16,000元，亦代表如果相關家庭的收入為3萬多元，將佔其收入接近一半。大家要明白，以一個青年兩口之家計算，扣除生活費、交通費和雜費後，此供款水平對他們而言只是“剛剛好”，否則便無法通過壓力測試，超出他們的負擔水平。這次可節省6萬元，對他們而言是很大的幫助。

加上有市場調查發現，去年400萬元或以下的住宅買賣成交佔整體成交量的比例約四分之一，而今年截至4月，400萬元或以下的一手成交量已達953宗，數字已追到去年相關數字的八成，可見效果顯著。最近馬鞍山一個新盤，部分小面積單位更以不超過1萬元的呎價應市，正是“食住條水”，吸引了不少首置客，入票量亦創近年新高。這項一石二鳥的政策能幫助青年置業，又能盤活樓市氣氛。

預算案亦提到，措施預計可惠及15%的樓市成交個案，雖然政府收入會減少4億元左右，但成效上能達到剛才所說的市場現象。

本人強調，即使人們節省了6萬元從價印花稅，並不代表他們真的“袋袋平安”，沒有其他置業需要。其實他們添置傢俬、進行裝修、購買家電等，亦能為香港的零售市道作出貢獻，同樣可以貢獻本港的經濟發展動能，刺激本港中小企及相關下游行業的生意，相信亦能抵銷相當一部分因減少印花稅而減少的庫房收入。就這些措施，我們明顯看到內地最近一兩年以刺激內銷為目標的國家補貼政策亦大行其道，這方面是明顯可見的。

本人提出另外兩點建議。其一，在新措施實施一段時間後，政府應認真考慮將徵稅100元的門檻調高至500萬元或以下的住宅物業。因為我們要明白，雖然上述建議可能影響公共財政，但我們看到其實影響相當有限。剛才說400萬元或以下物業的影響是4億元，500萬元或以下物業的影響大概會是10億元。但我們要知道，當優質未補地價居屋的流轉增加，加上其他不同相關措施的影響，對於青年首置能發揮非常大的作用，亦可以減低政府在資助公營房屋上的投入，我認為能夠產生很大的有利效果，實際上亦有助政府節省興建公營資助房屋的開支。

其二，延長二手居屋按揭保證期至60年，把這次印花稅的契機和效益擴展至更大。其實我早前已向房屋局局長提出這項建議，反而我留意到最近的“白居二”申請中，至少八成申請者也是青年人，可見青年置業的需求相當殷切。如果當局能下定決心，多做這一步，將能解決更多青年置業的問題，為銀行、保險、法律、建築和政府稅收5方面創造更大的經濟效益和貢獻。

主席，我謹此陳辭，支持二讀及三讀通過《條例草案》。

黃俊碩議員：主席，這次《2025年印花稅(條訂)條例草案》主要是落實本年度財政預算案提出，將物業交易100元從價印花稅的適用稅階，由原先樓價300萬元的物業提升至樓價400萬元的物業。

根據政府當局推算，在新的100元印花稅規定下，樓價300萬元至432萬元左右的物業交易印花稅將會明顯下降，最高可節省近6萬元印花稅金額。按照去年4月1日至今年1月全港物業交易資料所作評估，預計將有10 600宗物業交易受惠，佔全港物業交易量15%。

雖然目前香港樓市受高息及全球政經環境波動所影響，處於相對弱勢及有下行壓力的情況，但香港樓價對不少年輕家庭而言，負擔仍然較重。因此這次提升100元印花稅的適用範疇至400萬元物業，一方面有助減輕置業人士的稅務負擔，同時亦擴大市民對“上車盤”的需求，對提升物業交易量及穩定樓市均有正面作用。

土地註冊處有關各類物業買賣的統計數字顯示，在財政預算案公布擴大100元印花稅適用範圍至樓價400萬元的物業後，今年3月及4月全港物業交易總數分別為6 661宗及6 894宗，較今年1月及2月的4 938宗及4 307宗出現明顯升幅；而交易金額亦由今年1月及2月的367億元及282億元，上升至3月份的456億元及481億元。

由此可見，這次擴大100元印花稅適用範圍，對減輕市民置業的稅務負擔及穩定樓市均有正面作用，達至雙贏局面，值得支持及肯定。

當然，日後香港樓市若能全面擺脫現時的困境，重回正軌，特區政府也有需要按照樓市的變動，相應提升100元印花稅的適用範圍，防止100元印花稅再次與市場完全脫節，以致“得物無所用”的情況再次出現。

與此同時，為了讓更多年輕家庭更容易置業安居，我期望特區政府考慮為未持有物業人士首次購置住宅物業時提供首次置業印花稅優惠，配合俗稱“白居二”的白表居屋第二市場計劃、港人首次置業計劃等一眾計劃，幫助香港市民置業，讓我們的置業階梯與房屋政策緊緊相扣，完善香港社會的置業階梯，讓更多年輕家庭能夠在香港的萬家燈火中，擁有自己的一點光。

我謹此陳辭，支持《條例草案》。

陸瀚民議員：主席，本人發言是支持《2025年印花稅(修訂)條例草案》(“《條例草案》”),而本人亦是《條例草案》委員之一，有參與《條例草案》的審議工作。

《條例草案》旨在減輕購買較低價值物業人士的負擔，將從價印花稅中100元適用的稅階，由300萬元擴闊至400萬元，相關的稅項最高減幅高達6萬元；當局估算，根據2024年4月至2025年1月的交

易資料，預計每年約有逾10 600宗或相等於總交易量15%的交易受惠。

我認為這次擴闊稅階的做法，是政府為樓市全面“撒辣”之後，再次為樓市增加一點“甜”，特別是對於我最關注的青年“四業”之中的置業問題。很多青年人近期向我表示，400萬元的樓宇的確是青年人或青年夫婦“上車盤”的價錢，所以這次的舉措為他們考慮置業帶來正面氣氛，他們亦指近期多去了“睇樓”。

置業成本的減少其實便利市民，特別是青年人“上車”，我相信亦會產生利好的作用，對樓市帶來不錯的效應，因為很多人會“轉租為買”，特別是青年人。就以近期大家經常引用的例子，即九龍灣某屋苑面積380平方呎、作價380萬元的單位，如果按以往印花稅稅率1.5%計算，買家便須繳付大概57,000元的印花稅，基本上是一對年青夫婦的整個月收入，但現在這項稅款可獲減免。

如今，特區政府將印花稅調低至象徵式的100元，不論買家使用八成或九成按揭，粗略計算，買樓供款仍是較租金為低，簡單而言，是買比租更便宜，所以我相信已儲好首期的青年人，可以積極考慮入市，而這次的政策既可以為樓市健康地注入動力，亦可以協助市民和青年人早日自置居所，可以安居樂業，是一項德政，要多做。

事實上，這項措施公布後，確實激活了本地樓市，造成換樓效應，更一度帶動“細價樓”買賣上升。地產中介公布的指數顯示，今年3月份的二手買賣宗數較上月上升六成，當中銀碼低於400萬元的“細價盤”佔整體交易量四成半。我們近來察覺有發展商亦配合政府這個政策大方向，推出更多“細價樓”以配合政策。因此，“埋單”計數，即使政府少收約4億元的稅收，但卻可激活整個樓市，相信可做到“因減得加”。

最後，我期望當局可以再接再厲，日後在條件許可的情況下，即是政府的財政許可及市場健康的情況下，可以再將100元印花稅適用樓價再次調升，例如升至500萬元甚至600萬元，因這些均是青年夫婦或青年人“上車盤”的價目，讓更多有意置業的市民可以實現業主夢，亦為我們的樓市再加一口強心針。

主席，我謹此陳辭。

吳傑莊議員：主席，為減輕市民置業的負擔，新一份財政預算案建議將物業交易100元從價印花稅適用的稅階，由300萬元擴闊至400萬元，意味購買價值400萬元物業的印花稅，將由6萬元減至100元，預計每年有10 600宗交易受惠，即約佔交易量15%，我表示支持。

調整印花稅的措施有助減輕市民“上車”的負擔，特別是減輕年輕人及首次置業人士購買較低價值物業的壓力，亦有利加快“細價”單位的流轉，激活市場購買力，促進樓市復蘇，效果立竿見影。可以看到，自有關建議公布後，有不少市民“轉租為買”；同時，有人置業“上車”，代表有人可以在置業階梯中換更大的房屋，優化住屋環境，有利改善民生，提升普羅市民的獲得感和幸福感。

發展商亦配合政府的政策方向，推售“細價”單位，對帶動樓市及整體經濟有正面作用。長遠而言，樓市轉趨活躍，亦可提升發展商投地意欲，有助紓緩政府財赤。

不過，由於目前市場上價值400萬元或以下的市區住宅物業選擇有限，我建議政府應視乎市民的住屋需求及市場反應，探討日後可否把100元印花稅的物業價值上限由400萬元進一步提升至很多議員所建議的500萬元，以加大力度減輕年輕人及中產階層置業的負擔。

雖然提升物業價值上限會令政府稍為少收印花稅，但可帶動社會整體經濟效益，包括激活物業市場及帶動其他經濟活動，我相信絕對值得。

總體而言，特區政府在去年2月底全面“撤辣”，本年度財政預算案再將100元從價印花稅的適用範圍由300萬元提升至400萬元或以下物業，進一步降低置業成本，對普羅市民來說絕對是好消息。我期望政府不斷留意市民的需求和市場走向，適時調整印花稅的比率。

多謝主席。我謹此陳辭，支持《條例草案》。

鄧飛議員：主席，我發言支持《2025年印花稅(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)，從而減輕首次置業的負擔，惠及市民(尤其是青年人)，亦有助提振香港樓市的信心。

主席，香港樓價高企是存在已久的問題。對許多市民來說，置業安居是一項重大挑戰，尤其是年輕一代和購買力相對有限的家庭，因為他們的收入未必符合申請公屋的門檻。除了高昂的樓價外，交易過程中涉及的成本，例如稅務負擔(尤其是從價印花稅)，亦是構成置業門檻過高的重要因素之一。政府提出修訂《印花稅條例》下相關稅階的建議，旨在減輕購買力相對較低的市民的稅務壓力，這無疑是一項順應民意、紓解民困、值得肯定和支持的舉措。這項舉措亦具有相當的精準性，我並非指“精準扶貧”，而是精準協助有置業需要的市民，比起精準扶貧或全面性的援助措施，成效更顯著。這不僅可實質上減輕有置業需求的市民的首期負擔，亦為現時相對不太穩定、時好時壞的樓市注入一股溫和而積極的動力。

主席，這次修訂建議的核心，在於調整從價印花稅第1標準第1部稅率及第2標準稅率。根據《條例草案》的相關文件，最引人注目的改動是將現時適用於300萬元或以下物業的100元定額印花稅門檻，提升至400萬元或以下(足足提升了100萬元)。同時，針對400萬元至450萬元的物業，稅率維持在相對較低的1.5%。這意味着購買價值在400萬元或以下的物業，買家所須繳付的印花稅將由現時按樓價比例計算大幅降低至僅100元。

這項調整的意義重大，正如我一再強調，這是“精準調整”——不要說精準扶貧，別以為“精準”就必然與扶貧相關——這並非一項扶貧措施，而是精準針對購買力較弱的家庭(尤其是青年夫婦)的需要。

文件清晰展示了減稅效果：購買一個價值400萬元的物業，按現行稅率須繳付6萬元印花稅，在修訂後，僅須繳付100元，節省幅度頗為驚人。即使是購買價值410萬元的物業，須繳付的印花稅亦從6萬多元減至2萬多元，節省幅度同樣驚人。以現時大學畢業生的起薪水平計算，相當於兩三個月的薪金。雖然當物業價值越接近450萬元，減稅幅度會逐漸收窄，但所節省的稅款依然相當可觀。

這筆省下來的稅款，對首次置業的青年人或組織小家庭的夫婦來說，無疑是雪中送炭。這項措施不僅降低了“上車”成本，也令那些原本因印花稅而卻步的潛在買家，現在更有信心和能力進入市場。這可說是政府近年一項體察民情、精準幫助市民的重要措施。市民擁有物業後，社會的整體穩定性和歸屬感也會有所提升。古語

有云：“無恆產者無恆心，有恆產者有恆心。”擁有自置物業後，年輕業主夫婦的心才會定下來，認真考慮生兒育女。換句話說，這項措施對提升人口出生率，具有一定的促進作用。

有關措施除了惠及購房的市民之外，對於香港的樓市——我剛才一開始也提到，我們不能說現時的樓市不振，而是處於不穩定、時好時壞的狀態——也可帶來積極作用，對樓價相對較低的中低價物業市場，能夠刺激其交投。剛才不少議員同事也有提及，許多市民發現買樓好像比租樓划算，於是“轉租為買”。降低印花稅交易成本，能夠即時起到這樣的作用，反映特區政府這次的措施直接而一針見血，既能穩定市場對樓市的信心，亦能提振對樓市的預期。

在當前經濟前景未明的情況下，加上我們常說地緣政治不明朗，市場氣氛一直維持觀望，有意入市的買家不敢入市，即使入市，交易成本又太高。這次針對性的減稅措施，已經是一個積極但相對溫和的信號，為何我說相對溫和？以往在樓市不振的時期，政府採取的做法——引用內地的術語，雖未必完全貼切——就是所謂“大水漫灌”。香港並不會大水漫灌，但政府過往有時為了刺激樓市，尤其是10多年前，“嘔”一聲推出全面性措施而非精準措施，結果即時產生反效果：樓市突然轉趨熾熱，交投過度活躍。剛才也有議員同事提醒，擔心會出現類似情況。這次針對低價物業印花稅的精準措施，可謂避免令樓市即時過於積極和熾熱。因此，目前樓市交投的活躍程度仍屬可接受水平，並由此帶動相關行業，包括地產代理、銀行按揭、律師服務及裝修等，在一定程度上可帶動發展。

這次做法可謂一針見血，但“見血”得來，又未至於讓市場突然間難以承受，所以相關政策的邏輯，除了精準扶助低價樓市外，也希望這種精準幫扶香港經濟和市民的施政邏輯，能夠輻射至其他政策局，令各項政策措施都講求精準。當然，任何政策調整都可從不同角度討論，例如從會否刺激樓價上升的角度，目前所見，未至於有明顯刺激，亦未見低價物業即時炒風熾熱，後市發展仍然樂觀。我還是強調，希望這種精準施政的做法，不要只局限於房屋局和發展局，其他政策局和政府部門亦應養成習慣，精準地扶助香港經濟發展、扶助市民……

主席：鄧飛議員，你已一再重複自己的論點。請繼續發言。

鄧飛議員：好的。總括而言，政府這次提出修訂《印花稅條例》的建議值得支持。

主席，我謹此致辭。

陳曼琪議員：多謝主席。本人發言支持《2025年印花稅(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)。

《條例草案》將物業交易(包括住宅及非住宅物業)適用的100元物業印花稅，由樓價300萬元擴闊至400萬元，即是調低樓價300萬元至400萬元物業的印花稅至100港元，以及對樓價不超過4,323,780港元的物業印花稅採取特別寬減，即是樓價4,000,001港元的物業不會立即徵收1.5%印花稅，而是在樓價4,323,780港元以內，對多出400萬元的餘額部分徵收20%稅率及額外100港元。本人對此表示歡迎，可減輕購買“細價樓”人士的負擔，特別寬減亦避免樓價超過400萬元物業的稅率突然直線增加。此舉能惠及有意置業的家庭，特別是中產、年輕人和首次置業人士及家庭。

根據政府提供自2024年4月至2025年1月的交易資料，推算這次印花稅修訂令每年有10 600宗交易受惠，佔交易總量約15%。本人認為《條例草案》方向正確，值得肯定。然而，將100元印花稅適用範圍只訂於樓價400萬元或以下的物業，並不足以應對當前樓價水平及市民的置業壓力。因此，我在支持《條例草案》的基礎上，亦曾於法案委員會向局方提出適時研究以下兩項建議。

第一，建議將100元印花稅的適用範圍進一步擴闊至樓價500萬元或以下的物業。根據政府的資料，現時將100元印花稅的稅階擴寬至樓價400萬元，政府收入將每年減少約4億元。如果將100元的稅務優惠擴闊至樓價500萬元的物業，便可能導致政府收入進一步減少約6億元。但是，我認為這對政府的實際財政影響有限。相反，如果進一步擴闊100元印花稅的稅階，能帶動住宅及非住宅物業交投宗數上升，從而為政府提供更多印花稅收入。

第二，我亦曾在法案委員會建議設立住宅首次置業印花稅寬減，這既能惠及更多首次置業家庭及人士，更能進一步推動“細價樓”的買賣市場，以及為市民提供住宅置業階梯向上流動的機會。

我建議的住宅首次置業印花稅寬減是可行的，值得研究。政府可為“首次置業”作定義，例如從未擁有任何業權或指定年期內沒有擁有任何業權。政府亦可透過置業人士主動宣誓機制及為住宅首次置業的樓價設上限，更精準地幫助更多尚未置業的中產、年輕家庭及人士“上車”。正如我剛才所說，此舉既能促進樓市平穩，亦能幫助市民實現安居樂業，改善民生福祉。

《條例草案》雖未能考慮本人上述兩項建議，但我亦促請政府密切監察樓市動態，根據市場的最新情況，靈活調整政策，適時檢討100港元印花稅的適用範圍及稅率。

本港樓市的蓬勃與各行各業、民生經濟息息相關，帶動樓市興旺亦有助香港百業興旺。反之，如果樓市持續低迷，將對金融服務業、中小企融資等造成連鎖負面影響。因此，採取進一步適度及具針對性的樓宇印花稅寬減能協助樓市穩健發展，減輕置業人士的負擔，增添市民的獲得感、幸福感和安全感，持續為香港經濟注入動力。

主席，我謹此陳辭，支持《條例草案》。

梁毓偉議員：多謝主席。我發言支持《2025年印花稅(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)。

財政司司長在2025-2026年度財政預算案中提出，將徵收100元印花稅的物業價值上限由300萬元調高至400萬元，連同特別減免，預計每年可惠及15%物業成交個案，即約11 000個物業。政府此舉減輕了購買“細價樓”人士的負擔，尤其是青年和小家庭。根據土地註冊處登記的住宅樓宇買賣數字，在調整稅率之後，300萬元至400萬元物業的交易量顯著上升，2025年1月及2月每月約有600宗交易，至4月份就有接近1 200宗。正正反映了我們可以對症下藥，為不同階層提供更多置業機會。

雖然這次調整預計將導致政府每年減少約4.1億元收入，不過從長遠來看，帶來的社會效益和經濟活力，相信會遠超這個數字。而樓市交易不單能夠促進現有物業的流轉，還會帶動相關行業，例如地產中介、法律、裝修等，為經濟加添動力，形成一個良好循環。

另一方面，置業安居是不少青年人和年輕家庭的夢想，中低價的“上車盤”往往是他們的起步選擇。原先購買300萬元至400萬元物業需繳納4萬元至6萬元印花稅，而調整後僅需支付100元，減輕了他們的經濟負擔，讓他們可將資金用於支付首期或其他生活開支。舉例而言，將軍澳某屋苑一個390萬元的單位，原先需繳納58,000多元印花稅，現在只需100元，節省的金額大約相當於3至4個月的按揭供款。

主席，我亦留意到法案委員會在討論過程中，有委員建議將100元印花稅的適用範圍進一步放寬，亦有委員提議為首次置業的青年和家庭提供更多支持。事實上，參照2023年居者有其屋計劃二手單位買家統計調查，公開市場首次置業買家的平均單位價格已達520萬元，當中近60%為40歲以下人士，平均年齡為38歲。

主席，置業安居不單是人生大事，更是社會發展的關鍵。一個穩定的居住環境，直接影響青年人能否順利組織家庭、夾心階層能否實現生兒育女的計劃，甚至關乎香港整體人口結構和長遠競爭力。現階段的調整雖已惠及400萬元物業，但面對青年的需求，政府當局要定期檢視稅階調整，逐步放寬門檻，讓更多青年家庭受惠；同時我們亦要探討不同的按揭和置業方案，為年輕家庭創造更靈活的“上樓”途徑，精準回應青年置業的需求。

主席，這次《條例草案》直接應對了青年人的“四業”需要，為青年人提供了關鍵的置業支援。希望特區政府可以繼續多管齊下，打造有利青年發展的社會環境。

主席，我謹此陳辭，支持《條例草案》。

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，我現在請財經事務及庫務局局長答辯。之後辯論即告結束。

財經事務及庫務局局長：主席，我感謝《2025年印花稅(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)委員會主席郭偉強議員及10位議員參與審議《條例草案》的工作。我亦感謝剛才發言的9位議員支持《條例草案》。

《條例草案》旨在落實財政司司長在本年度財政預算案的建議，將徵收100元印花稅的物業價值上限由300萬元提高至400萬元，以減輕購買樓價較低物業人士負擔。根據2024-2025年度的物業交易數據，我們預計約有11 000宗交易受惠，佔總交易量15%。政府每年收入將減少約4億元。為了讓置業者能夠及早受惠，《條例草案》已根據今年2月26日刊憲的《2025年公共收入保障(印花稅)令》在當日上午11時起計4個月內具有十足法律效力，適用於2025年2月26日或之後簽立的文書。

在政府面對財赤的時候，我們認為今次調整已經在減輕市民負擔及維護政府財政穩健之間取得平衡。我們會繼續留意財政狀況、經濟環境和樓市情況等因素，以制訂合適的公共財政措施。

我在此強調，這項改動不會導致任何納稅人需較過去繳付更多的印花稅。以410萬元的物業(即超過400萬元的物業)為例，以舊有的稅率，買家須繳付61,500元印花稅。但按建議稅率，買家只須繳付20,100元印花稅，減幅達67%。

主席，我懇請各位議員支持通過《條例草案》，以減輕置業人士的財政負擔。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：《2025年印花稅(修訂)條例草案》，予以二讀。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。

秘書：《2025年印花稅(修訂)條例草案》。

現在成為全體委員會。

Council became committee of the whole Council.

全體委員會審議

Consideration by Committee of the Whole Council

全委會主席：本會現在成為全體委員會，審議《2025年印花稅(修訂)條例草案》。

《2025年印花稅(修訂)條例草案》

STAMP DUTY (AMENDMENT) BILL 2025

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：以下條文納入本條例草案。

秘書：第1至4條。

全委會主席：是否有委員想發言？

(沒有委員表示想發言)

全委會主席：如果沒有，現在進行表決。

我現在向各位提出的待決議題是：秘書已讀出的條文納入本條例草案。贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。

我宣布議案獲得通過。

主席：全體委員會已完成審議《2025年印花稅(修訂)條例草案》的所有程序。現在回復為立法會。

隨而回復為立法會。

Council then resumed.

財經事務及庫務局局長：主席，我現在向立法會作出報告：

《2025年印花稅(修訂)條例草案》

無經修正已獲全體委員會通過。我動議“本會採納此報告”的議案。

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。

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。

政府法案三讀

Third Reading of Government Bill

主席：政府法案：三讀。

《2025年印花稅(修訂)條例草案》 STAMP DUTY (AMENDMENT) BILL 2025

財經事務及庫務局局長：主席，我動議

《2025年印花稅(修訂)條例草案》

予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《2025年印花稅(修訂)條例草案》予以三讀並通過。

是否有議員想發言？

(沒有議員表示想發言)

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。

秘書：《2025年印花稅(修訂)條例草案》。

暫停會議

SUSPENSION OF MEETING

主席：會議現在暫停，明天上午9時恢復。

立法會遂於下午6時37分暫停會議。

Suspended accordingly at 6:37 pm.

立法會問題第7條
(書面答覆)

提問者： 陳健波議員

會議日期： 2025年5月7日

作答者： 保安局局長

答覆：

主席：

詐騙是嚴重罪行。不論是透過甚麼方式進行，只要涉及違法行為，我們都會嚴厲打擊。問題中提及的「釣魚騙案」，一般是指不法份子透過發放短訊、電郵、語音、二維碼等作餌，以漁翁撒網方式發放，偽裝為銀行、電訊商、甚至政府部門等機構，聲稱收訊人的帳戶有異常、需要核實帳戶等，要求收訊人點擊內含的連結進入假網站，留下帳戶登入憑證、信用卡資料、個人資料等，藉資料再刷卡消費或轉走帳戶積分。警方連同政府不同部門一直全力打擊包括釣魚騙案在內的各類型的詐騙案，採取情報主導的執法行動，並透過公眾教育及不同的宣傳，提高市民對此類罪案的警覺性。

就議員的提問，經諮詢財經事務及庫務局及商務及經濟發展局後，回覆如下：

- (一) 警方自2023年起開始就「釣魚騙案」的案件數字作分類統計。2023年及2024年分別接獲4 322宗及2 731宗「釣魚騙案」的舉報，涉及損失金額分別為1億240萬港元及5,350萬港元。2025年

首2個月，警方共接獲242宗的相關舉報，較去年同期減少347宗，下跌58.9%。涉及損失金額共490萬元，下跌54.2%。

警方沒有就「釣魚騙案」中所涉及的行業作分項統計。

- (二) 「防騙視伏器」自2022年9月推出以來，截至2025年2月，共錄得超過760萬次搜尋，預警約95萬次詐騙及網絡安全風險，市民也透過「防騙視伏器」內的公眾舉報平台舉報超過35.5萬個可疑來電及超過3.8萬個可疑網站，成效顯著。

警方於2023年2月推出手機應用程式版本「防騙視伏App」，協助市民分辨可疑網上平台帳戶、收款帳戶、電話號碼、電郵地址及網址等，並提供防騙提示。現時「防騙視伏App」已經升級至備有自動偵測功能，應用程式內可疑來電警示及可疑網站偵測的功能會自動辨識詐騙來電和詐騙網站，如發現潛在詐騙或網絡安全風險，會即時發出通知，提醒用戶不要接聽或瀏覽。「防騙視伏App」同時也設有上文提及的公眾舉報平台讓市民舉報詐騙陷阱，進一步豐富資料庫的內容。

警方每天更新「防騙視伏器」的資料庫，亦會持續檢視及提升「防騙視伏器」的功能，並積極強化其他防騙措施。「防騙視伏器」的資料庫涵蓋市民舉報及警方從其他渠道，包括刑事調查及情報搜集及分析後所得的資料。我們並未就市民舉報的釣魚網站實際被警方列入詐騙資料庫的比例作統計。

此外，在通訊事務管理局辦公室（通訊辦）的協調下，警方及主要電訊商已建立機制，電訊商會根據警方提供的詐騙紀錄盡快攔截涉嫌進行詐騙的電話號碼及可疑網頁連結。截至2025年2月底，按警方要求，電訊商成功攔截約40 000個涉及詐騙案的網頁連結及封鎖超過8 600個涉嫌進行詐騙的電話號碼。通訊辦並沒有備存電訊商相關行動的平均所需時間紀錄。

- (三) 香港金融管理局（金管局）一直密切留意網上騙案趨勢，並積極推動銀行實施有效的反詐騙措施。發卡銀行由去年底開始已經陸續遵照金管局的指引，向客戶提供更安全的認證方法，客戶可透過銀行流動應用程式（App）而非經短訊（SMS）發出的一次性密碼（OTP）認證網上支付卡交易。據銀行統計數字，相關詐騙率下降了近80%。

因應最新的網上騙案手法，金管局於今年4月宣佈三項新措施，簡稱「網銀安全ABC」，要求銀行加強網上銀行安全，以進一步提升客戶的防騙能力。

第一，銀行須於今年第四季或之前推出一項名為(A)「APP內認證」的新措施。客戶日後登入網上銀行和進行高風險交易時（例如新增收款人、提高轉帳限額、更改接收銀行訊息的電話號碼、綁定網上銀行戶口到流動裝置等），須透過銀行的手機App進行認證，而不再使用SMS OTP。而在今年第三季開始，客戶綁定或重新綁定其流動裝置時，須通過人臉識別技術或相若嚴謹的身份驗證方法（例如親身到分行）進行認證，取代現時透過提供SMS OTP作為雙重認證。若客戶堅持使用SMS OTP認證交易或

綁定其流動裝置，銀行則須根據金管局要求，就有關交易或綁定要求實施有效的風險管理措施，例如加強監察有關交易和延遲執行較高風險的交易。上述措施將有助逐步取代SMS OTP進行認證。

另外，銀行亦須於今年第二季推出其餘兩項新措施，即(B)「Bye bye高危功能」及(C)「Cancel可疑轉帳」。前者將允許客戶選擇停用提高轉帳限額及新增收款人這些網上銀行功能，以更配合客戶的個人需要並加強風險管理。後者則進一步提升「可疑帳號警示」機制的效能，讓市民有充足時間查閱警示內容。

上述的「網銀安全ABC」三項新措施將共同為銀行客戶構建更全面的防騙保障。

- (四) 「短訊發送人登記制」（登記制）自2023年12月28日起實施，並於2024年2月全面開放予各行業加入。截至2025年3月底，已有超過495個公私營機構（包括入境事務處、衛生署、警方、消費者委員會等）參與登記制。在登記制下，只有已登記成為「已獲認證的發送人」的公司或機構，才可使用其以「#」號開頭的「已登記的短訊發送人名稱」發出短訊。電訊商會攔截由非已獲認證的發送人透過互聯網發出的偽冒短訊。此外，為加強登記制的實施成效，通訊辦亦會在獲得「已獲認證的發送人」同意後，要求電訊商禁止懷疑以類似「已獲認證的發送人」名稱冒充身分發送的非「#」短訊，進一步保障市民的利益。通訊辦網站已提供「短訊發送人登記冊」供市民查閱認證公司，並將繼續聯絡更多機構參與登記制。

今年2月中旬，有市民查詢以「#」號開頭的懷疑詐騙短訊，警方及通訊辦高度關注。警方共接獲31宗相關舉報，當中有2宗涉及損失，涉及金額共約3萬元。警方其後拘捕1名男子，檢獲未領有牌照的無線電設備，並聯同通訊辦進行新聞簡報，向公眾講解如何防範有關騙案。有關事件只屬個別情況，而有關設備只能干擾有限範圍內的手機，並不影響登記制的整體實施成效。通訊辦已要求各電訊商加強監察網絡異常訊號，並設立通報機制，一旦發現再有類似的情況，通訊辦會迅速與警方採取跟進行動。

針對這些非法行為，警方會繼續以多管齊下的方式，從科技防範及加強執法，全方位打擊詐騙行為。科技防範方面，警方透過跨部門合作加強攔截可疑交易與詐騙電話，並升級防騙應用程式以提供即時警示；執法方面，警方嚴查洗黑錢及傀儡戶口，同時與海外執法機構合作打擊跨境詐騙集團。

除了採取果斷執法行動，政府透過多渠道宣傳策略加強市民對騙案的警覺性。警方會繼續與通訊辦及業界合作，加強宣傳教育，提升市民的防騙意識。通訊辦會與電訊商加強監察網路訊號有否出現異常，以及時作出應對措施。

具體而言，通訊辦於2025年1月推出《防電騙地區大使計劃》，獲全港18區超過150個區議員辦事處支持，超過300位區議員及辦事處人員參與，推動地區防電騙宣傳。通訊辦會繼續在社區加強宣傳及公眾教育，透過發出新聞稿、在電視台播放宣傳短片及在電台播放宣傳聲帶、發放社交媒體貼文、製作及派發宣傳單張

和海報，及舉辦更多不同的社區活動，以更全面向市民傳遞防電騙信息。由2023年至今，通訊辦與立法會議員及區議員進行了合共21場路演，亦舉行了182場公眾教育及宣傳活動。

針對「釣魚騙案」猖獗，警方已加強宣傳，透過互聯網平台，包括警隊電子平台、「守網者」網站，及傳統媒體向市民介紹常見及新興的騙案手法。警方提醒市民，收到來歷不明或懷疑釣魚短訊時，切勿點擊短訊內連結。市民應直接聯絡相關機構確認，或者使用「防騙視伏器」或「防騙視伏App」進行風險評估及事實查證。如果需要幫助，可以致電18222防騙易熱線。

— 完 —

立法會問題第8條
(書面答覆)

提問者：劉業強議員

會議日期：2025年5月7日

作答者：保安局局長

答覆：

主席：

深港兩地政府已取得中央政府的支持，在重建後的新皇崗口岸採用「一地兩檢」安排，為跨境旅客提供更大便利。新皇崗口岸聯檢大樓會以多層設計，並將在^{不同樓層分別設立內地及港方的清關、出入境及檢疫設施，以及公共運輸交匯處，為在新口岸實施「一地兩檢」安排提供基礎。新皇崗口岸並將採用嶄新的「合作查驗、一次放行」通關模式，進一步提升旅客過關效率。}

就劉業強議員的提問，經諮詢運輸及物流局，現答覆如下：

(一) 現時新皇崗口岸聯檢大樓正進行地上主體結構施工，目標是力爭於2025年底基本完成新皇崗口岸聯檢大樓建設。口岸啓用安排和時間表有待深港兩地政府進一步商討。

為多角度推動皇崗口岸重建項目的進展，兩地政府已成立不同專責小組，積極就口岸設計施工、清關安排、跨境交通等各方面共同推展工作。由特區政府保安局局長及深圳市政府副市長共同主持的「港深口岸規劃建設工作專班」，亦定期舉行會議，督導不同口岸規劃及建設項目，包括皇崗口岸重建項目的有關工作和進度。

口岸重建的財政安排方面，深圳市政府原則上同意承擔整個皇崗口岸重建項目（包括港方口岸區）的設計及建設費用。至於港方口岸區基本工程以外的項目，例如各部門所需的家具和設備，以及管制站運作所需的資訊系統等，將會由特區政府自行承擔。特區政府會適時就相關項目的開支向立法會申請撥款。

(二) 重建後的新皇崗口岸設計通關流量約為每日20萬人次，而在港鐵北環線支線開通後，更可提升至每日約30萬人次；跨境車輛的設計通關流量則大約為每日1萬5千架次。上述的設計通關流量足以應付口岸開通初期人流車流的預算需求。

待兩地政府就口岸啓用的具體安排（包括口岸開通初期的客流量和車流量估算）達成共識後，會提前部署人手安排。特區政府亦會一如既往密切注意口岸開通初期的實際通關流量，靈活調配人手，並善用創新科技，應付口岸的服務需求。

(三) 深港兩地政府正透過「港深跨界軌道基礎設施建設專班」共同推展北環線支線項目，預計於今年內開展詳細規劃及設計。政府會爭取同步推展北環線主線和北環線支線項目，目標是讓北環線支線能提早與北環線主線同步於2034年或之前開通。

(四) 新皇崗口岸將實施「一地兩檢」安排。在新皇崗口岸聯檢大樓的港方口岸區內，將設有公共運輸交匯處，供香港本地公共運輸及跨境運輸服務使用。

運輸署會參照深圳灣口岸模式，安排各種本地公共運輸服務（包括專營巴士、專線小巴及市區、新界和的士車隊的士），滿足旅客往來新皇崗口岸的交通需求。運輸署會適時公佈相關服務的詳情。

至於跨境運輸服務方面，運輸署正繼續與內地相關單位商討，提供合適及足夠的跨境客運服務（包括跨境巴士及跨境出租車），以滿足市民的出行需要。

立法會問題第 9 條

(書面答覆)

提問者： 吳秋北議員 會議日期： 二零二五年五月七日
作答者： 醫務衛生局局長

答覆

主席：

醫院聯網屬於醫院管理的行政安排，把醫療設施和臨床服務按其所屬區域劃分，用以規劃及理順服務。醫院管理局（醫管局）計劃將港島東聯網和港島西聯網合併為一個聯網，以理順行政管理、簡化行政程序、共用資源以達致更佳成本效益、提升運作和管理效率。有關計劃亦旨在透過整合聯網的管治架構，以及加強現有兩個聯網專業資源之間的協作互補，以提升整體的醫療服務質素，優化治療流程，並提升資源運用效益。聯網合併後，現存所有急症及重症醫院，包括東區尤德夫人那打素醫院（東區醫院）、律敦治醫院、瑪麗醫院、葛量洪醫院和長洲醫院均會繼續提供其急症或重症服務，並會確保在距離當區居民合理的地理位置範圍內提供一般醫療服務和設施配置，以確保服務可達性和便利性，令病人能在區內獲得持續治療。

在規劃複雜程度不同的服務時，醫管局向來遵照「可行時就近提供，需要時集中處理」的方針，設計聯網內外系統與服務網絡。預計在聯網合併後，絕大多數病人均可以繼續於就近的醫院就診，包括於港島區使用急症室服務、普通科門診服務及一些使用量高、複雜性較低的一般專科服務（包括內科、老人科、普通外科、骨科、兒科、專職醫療等服務）的病人。此外，聯網亦設有提供復康和療養住院服務、精神科住院服務或日間手術服務的非急症醫院。經整合後，聯網內各醫院現有設施將繼續發揮現有重要功能及兼顧其專長，並與聯網內其他醫院優勢互補，以更有效地提供綜合的護理服務。

至於部分需求相對較低、需特殊臨床技術和資歷人員操作，或需複雜設備和先進科技的專科服務（例如瑪麗醫院的器官移植服務和根據國家認證標準所設的全港首間胸痛中心，以及東區醫院的高壓氧治療），則會集中專門人才、特殊設備和複雜病例於特定醫院處理，過程中會考慮有關特定醫院的可達性。通過經年累月應對同一病種

中的各類複雜病症，有利於提升尖端醫療團隊技術和經驗，並及時掌握醫療新知，為病人達至最佳治療效果，提高臨床質素指標減低併發風險。現時港島區各主要醫院俱有其專科專長，未來聯網合併後專業醫療團隊將更能集中發展專科優勢，並與聯網內位於不同服務點的相關專科之間互相支援，從而為只佔少數的複雜病症病人提供更優質的醫療服務。

是次服務整合預期將全面提升聯網的團隊配置，增強臨床和非臨床部門的人手及其他資源調動的協調度和靈活性，同時減少資源重疊。藉此長遠提升聯網臨床服務的質量，推動專科服務發展，以及增加員工的培訓機會和經驗累積。為配合聯網服務整合，醫管局將按照既定機制，透過每年制訂的周年工作計劃，考慮及討論聯網的主要方向、工作計劃和目標等，為新增和有迫切需要的服務增撥資源。

醫管局於今年年初開展港島區的醫院聯網服務整合預備及溝通工作，包括已透過七場員工座談會和三次工作坊，向員工就聯網服務整合的考慮及未來服務發展作介紹並聆聽他們的意見。目前，服務整合工作尚在籌劃及討論階段。就臨床服務的整合，醫管局將就個別專科成立專責小組，初步在促進專科發展及鞏固現行服務提供模式的基礎下，將檢視現有服務，再考慮如何優化病人的治療流程，提升整體醫療服務的效率和質素。待檢視後，醫管局將與持份者及服務使用者就整合的整體發展方向繼續溝通。

就吳秋北議員提問的各部分，經諮詢醫管局及規劃署後，現綜合回覆如下：

(一)及(二)

醫管局在規劃和發展各項公營醫療服務時以醫院聯網為基礎。在規劃港島區未來各項公營醫療服務時，醫管局主要參考相關政府部門的資料，包括港島區的規劃發展，以及人口推算數據，有關人口推算數字採用的房屋供應預測數字，已參照已知悉的房屋發展建議的規劃資料。同時，醫管局亦會在考慮一系列因素，包括慢性疾病日漸普及、科技發展、人手供應、聯網服務配置、醫院定位分工及病床數目等安排後，推算醫院服務需求。醫管局亦會監察各項醫療服務的使用情況，以調整未來的醫院服務規劃。

按最新人口推算估計，港島東聯網及港島西聯網服務地區的人口在未來將減少至約一百萬，另一方面，在全港人口老化的現象之下，港島東及港島西聯網服務地區的長者人口（六十五歲或以上）會有

所增加，但長者人口數目以及長者人口推算增幅均不高於其他聯網服務地區。如前文所述，除人口數據以外，醫管局會繼續因應一系列因素去推算各聯網的服務需求，而預期港島區聯網合併將全面提升聯網的團隊配置，增強臨床和非臨床部門的人手及其他資源調動的協調度和靈活性，同時減少資源重疊，藉此長遠提升聯網臨床服務的質量，推動專科服務發展。醫管局亦會配合聯網服務整合，透過每年制訂的周年工作計劃考慮及討論聯網的主要方向、工作計劃和目標等，並為新增和有迫切需要的服務增撥資源。

2024 年及 2031 年醫管局各聯網（包括港島東聯網）的服務人口數字表列如下^註：

醫院聯網 服務地區	2024年人口 (截至2024年年中)		2031年推算人口 (截至2031年年中)	
	整體	65歲及以上	整體	65歲及以上
港島東醫院聯網 東區、灣仔、離島區 (大嶼山除外)	710 400	182 700	642 400	211 500
港島西醫院聯網 中西區、南區	494 100	113 800	489 800	136 700
合併後的港島醫院聯網 (以供參考)	1 204 500	296 500	1 132 200	348 200
九龍中醫院聯網 九龍城、油尖旺、黃大仙	1 135 500	263 400	1 123 800	325 600
九龍東醫院聯網 觀塘、西貢	1 171 600	258 200	1 229 500	342 700
九龍西醫院聯網 深水埗、葵青、荃灣、大嶼山	1 415 800	318 900	1 540 200	410 400
新界東醫院聯網 沙田、大埔、北區	1 379 500	314 200	1 446 500	421 200
新界西醫院聯網 屯門、元朗	1 218 900	250 400	1 346 800	357 300
全港總計	7 526 800	1 702 000	7 820 200	2 205 300

註：

1. 上述數字為規劃署編製的《人口分布推算 2023 至 2031》報告書最新的推算人口。醫管局聯網服務地區大致依據區議會分區劃分，其中離島區分為大嶼山和離島區（大嶼山除外）。
2. 由於四捨五入及總數已包括了水上人口的關係，各項數字相加後未必等於總數。

(三)

2022-23年度至2024-25年度東區醫院有關病床及住院服務的數據表列如下^{註1}：

(i) 東區醫院病床數目及使用情況

年度	醫院病床數目 ^{註2} (普通科(急症及康復)) (截至各年度3月31日)	住院病床住用率 ^{註3} (普通科(急症及康復))	住院病人住院日次及日間住院病人出院人次和死亡人數 (普通科(急症及康復))			65歲或以上病人住院服務 ^{註4} 所佔百分比	住院病人平均住院時間 ^{註3} (日) (普通科(急症及康復))
			0-64歲	65歲及以上	總計 (包括年齡不詳的個案)		
2022-23	1 503	86%	164 548	310 717	475 296	65%	6.0
2023-24	1 529	92%	178 855	335 491	514 347	65%	5.5
2024-25	1 529	86%	177 223	323 834	501 289	65%	5.2

(ii) 經東區醫院急症室轉介入住東區醫院的病人人次及平均輪候入院時間

年度	病人人次	平均輪候入院時間 (分鐘)
2022-23	47 689	84
2023-24	55 242	74
2024-25	54 783	65

註：

1. 鑑於2020年初香港出現2019冠狀病毒病疫情，醫管局調節其服務以應對疫情，在比較相關年度的醫管局服務量時，應考慮有關情況。隨着香港的2019冠狀病毒病疫情漸趨緩和，以及各項防疫措施於2023年年初撤銷，醫管局一直配合政府的復常措施，逐步推動公營醫療服務全面回復正常。
2. 病床資料僅指普通科的病床，而療養科、精神科和智障科的病床性質特別，故東區醫院400張精神科病床並不包括在內。由於公立醫院會按服務需要靈活使用醫院的所有病床，在計算病床數目時，住院病床和日間病床數目會一併計算。
3. 日間住院病人指入院接受非緊急治療並在同日出院的病人，住院病人則指經急症室轉介入院或留院超過一日的病人。在計算住院病人平均住院日數及病床住用率方面，日間住院病人的數字並不包括在內。
4. 包括住院病人住院日次以及日間住院病人出院人次及死亡人數（普通科（急症及康復））。

(四)及(五)

政府於二〇一八年《施政報告》宣布，已邀請醫管局籌備「第二個醫院發展計劃」，以應付直至二〇三六年的預計服務需求。隨着本港規劃及發展情況轉變，醫務衛生局和醫管局現正重新檢視「第二個醫院發展計劃」。其中，因應規劃署公布的全港及區域規劃發展策略，包括《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》及《北部都會區發展策略》，以及相應香港人口推算包括總量、分布及結構的最新變化，以至政府人口政策和招攬人才措施等，醫務衛生局和醫管局有必要將「第二個醫院發展計劃」的規劃周期包括至二〇四〇年及以後，並推算醫療服務需求，以及考慮所需土地供應及狀況等，從而調整「第二個醫院發展計劃」。政府亦會考慮個別醫院翻修、更新、重建或加建設施的需要和成本效益，以及各主要運輸基建發展規劃下市民就醫的方便程度等因素，釐定各個醫院發展項目（包括東區醫院的擴建工程及柴灣洗衣房用地騰空後的用途）的分布、規模及優次等。

醫管局在推算醫療服務需求時，亦會充分考慮最新的服務提供模式，當中會因應基層醫療以及日間醫療的發展等服務模式轉變所帶來的醫療需求變化，適時檢視並規劃聯網服務配置，包括醫院定位分工及日間醫療所需設施等安排，務求提供適切的醫療模式和設施，優化聯網醫療服務效率。

在上述整體檢視過程中，港島區的醫院發展項目會獲一併檢視。政府將於完成相關工作後適時公布詳情。

立法會問題第十條
(書面答覆)

提問者： 謝偉俊議員

會議日期： 二零二五年五月七日

作答者： 財經事務及庫務局局長

答覆：

主席：

就問題的四個部分，經諮詢房屋局和香港按揭證券有限公司（按揭證券公司）後，現回覆如下：

(一)

按揭證券公司的其中一項使命是促進退休規劃市場的發展。為此，按揭證券公司於2021年中推出「HKMC退休3寶」品牌，推廣香港年金計劃、安老按揭計劃和保單逆按計劃。經持續的宣傳教育，公眾對三項產品的認受程度已有所提升。三項產品於過去三年的業務表現表列如下：

	2022年	2023年	2024年
安老按揭計劃 (獲批申請數目)	938	797	1 033
保單逆按計劃 (獲批申請數目)	41	44	55
香港年金計劃 (保單數目)	3 254	2 205	10 835

香港年金計劃、安老按揭計劃和保單逆按計劃的日常營運涵蓋客戶服務、推廣、核保、財務、精算、資訊系統等不同範疇的工作。按揭證券公司及其相關附屬公司會按實際需要適當地調配人力資源，以妥善營運及推廣產品。例如，隨著香港社會疫後復常，按揭證券公司自2023年起較大規模地恢復推廣「HKMC退休3

寶」，在2023年和2024年分別舉辦了76項和133項推廣活動，包括講座和流動資訊站。直接策劃和安排有關推廣活動的人員約有15名，推廣工作的開支由按揭證券公司內部資源承擔。

(二)

安老按揭計劃自2011年推出以來越來越受市民歡迎。截至今年4月底，累計已有逾8 200宗計劃申請獲批，其中2024年獲批的申請數目按年上升約三成。安老按揭本質上是一項貸款安排，其需求受多項因素影響，例如個別退休業主的自身需要、住宅物業和金融市場的情況（包括利率變動）等。按揭證券公司會持續進行公眾教育和推廣工作，協助長者作妥善的退休理財安排。

(三)及(四)

強制性公積金（強積金）制度的設立旨在協助市民儲蓄退休。任何容許提早提取累算權益的建議，包括用作首次置業，必須考慮到計劃成員用作退休儲備的累算權益會相應減少。強積金屬於長線投資，並具有複息效應的特點，其設計原意在於讓強積金權益能在計劃成員的工作生涯中不斷滾存增值，達至積少成多的效果，故累算權益應盡量保存在制度內，直至就業人士退休時才可提取。如果我們放寬保存累算權益的要求，容許計劃成員提早提取以滿足置業需要，會令累算權益流失並失去滾存增值的機會，將削弱強積金制度的完整性，難以達致協助勞動人口作退休儲蓄的目的。

因此，有關容許計劃成員提早提取強積金累算權益作首次置業用途並在未來申請安老按揭的構思，必須審慎評估措施對計劃成員退休儲備造成的影響。這些考慮因素包括：與其他國家及地區相比，現時本港強積金的強制性供款比率偏低，放寬保存累算權益的要求或令強積金難以達致為就業人士提供基本退休保障的原意；房地產投資的風險較強積金基金投資高，以強積金購買物業將削弱強積金制度分散投資風險的優勢；置業後售出以強積金支付首期的樓宇所得款項，是否需重投強積金的安排等。政府和強制性公積金計劃管理局會持續檢視強積金制度的運作，考慮不同因素，並歡迎各界就改革強積金制度提出意見。

— 完 —

立法會問題第十一條
(書面答覆)

提問者： 吳永嘉議員 會議日期： 2025 年 5 月 7 日

作答者： 發展局局長

答覆：

主席：

政府在 2018 年重啟活化工業大廈計劃（「活化工廈計劃」），鼓勵老舊工業大廈（工廈）重建或整幢改裝，主要是為更有效地運用現有工廈地段或現有工廈本身以善用珍貴的土地資源，以及更有效解決涉及舊工廈消防安全和違規使用的問題。

就問題的各部分，我現回覆如下：

- （一） 在重建工廈方面，目前政策容許放寬最高核准非住用地積比率，上限為百分之二十，以提供誘因推動私人業主重建1987年前落成的工廈。過去三年（即 2022 年4月至 2025 年 3 月底），撇除申請人撤回個案，城市規劃委員會（城規會）共收到 11 宗有關為重建工廈而放寬地積比率的申請，其中九宗已獲批准（涉八個地點），其餘兩宗正在處理中。根據《城市規劃條例》第16條提出的規劃許可申請，城規會會在收到申請後的兩個月內考慮有關申請。就已批准規劃許可的九宗申請，當中六宗已向地政總署申請契約修訂及補地價，除了其中兩宗獲申請人撤回，其餘四宗已獲批並已進入補地價評估階段，該四宗個案均選擇了傳統估價模式（即未有選擇標準金額補地價安排）。至於上述九宗獲批規劃許可的餘下三宗個案，地政總署尚未收到相關契約修訂申請。

在整幢工廈改裝方面，目前政策是免收地契豁免書費用，以推動私人業主改裝位於「商業」、「其他指定用途」註明「商貿」及「工業」地帶內而樓齡為15年或以上的整幢工廈，作分區計劃大綱圖列明的准許用途，條件是如屬 1987 年或以後落成的

工廈，完成改裝後業主須將樓面面積不少於百分之十用於政府指定的用途（例如文化藝術工作室、創新科技初創企業的培育場所等）。此百分之十樓面要求並不適用於 1987 年前落成的工廈。過去三年（即 2022 年4月至 2025 年 3 月底），撇除申請人撤回個案，地政總署共接獲兩宗就改裝整幢工廈而提出的申請，當中一宗已獲批、另一宗處理中。上述一宗獲批的申請處理時間約為 20 個月，需時較長主要因為業主向地政總署提交地契豁免書申請時，需就百分之十特定樓面面積的指定用途和相關細節進行洽商。值得一提的是，政府在2010至2016年推出的首輪活化工廈計劃下共接獲約110宗整幢改裝申請，因此不排除市場上適合作整幢改裝的工廈有一大部分已進行改裝工程。而在2018年重啟活化工廈計劃後，政府就重建工廈所收到的申請及獲批項目宗數則遠較首輪高，反映市場在今輪計劃下對重建措施的興趣較大。

（二）上文第（一）部分所提及鼓勵重建工廈的措施，對象是 1987 年前落成而位於主要市區及新市鎮「住宅」地帶以外的工廈。以 1987 年作為分界綫，是考慮到此前落成的工廈，其消防裝置及設備未必符合消防處在該年修訂《最低限度之消防裝置及設備守則》，包括安裝自動花灑系統的要求。從公眾安全角度，有需要提供政策誘因優先推動 1987 年前落成的工廈進行重建，藉以符合消防裝置的現今標準。至於 1987 年後落成的工廈，政府目前未有計劃將鼓勵重建的措施擴展至該等工廈，惟業主如希望重建該等工廈作非工業用途，仍可向城規會提交增加地積比的規劃申請，城規會因應個案的實際情況，從規劃層面作出考慮。

（三）政府以恆常化標準金額模式為 1987 年前落成的工廈重建提供補地價安排，作為傳統評估補地價機制的另一選項，其政策目的是為老舊工廈的重建持續提供誘因，讓業權人在籌措重建時更有明確性，鼓勵老舊工廈重建以善用土地，加快城市更新及工廈活化以滿足現今社會需要。

政府在 2023 年 12 月公布，標準金額補地價的安排會擴展至 1987 年前落成的特殊工業用途（例如皮革鞣製、成衣製造和食品製造等）工廈的重建。就特殊工業用途工廈而言，過去三年（即 2022 年4月至 2025 年 3 月底），地政總署共收到四宗就 1987 年前落成的該類工廈重建的契約修訂申請，當中一宗已進

入補地價評估階段，申請人選擇傳統估價模式；餘下三宗個案正在處理中。

上文第（二）部分回覆所提及的政策意圖，即推動1987年前落成的工廈進行重建，同樣適用於特殊工業用途工廈的契約修訂，因此我們目前未有計劃將標準金額補地價安排擴展至1987年或以後落成的特殊工業用途工廈。

政府會繼續密切留意適用於工廈重建的標準金額補地價實施情況，並按需要作出調整。最近一次優化措施於上個月推出，由以往為修訂契約後的「商業/現代工業」用途，分開為兩個修訂契約後用途，分別為「現代工業」用途與「商業」用途，以更準確反映重建後作現代工業用途的工廈的土地價值，配合市場對現代工業用地日增的需求。

- （四）在平衡公眾安全和善用工廈空間等因素後，政府亦會酌情容許工業及非工業用途並存。在活化工廈計劃下，除了上文第（一）部分所提及的措施，政府亦自 2018 年就業權分散而未有整幢改裝的工廈，放寬了地契豁免書申請政策，以准許現有工廈的個別單位作地契所列以外的指定非工業用途。具體而言，工廈個別單位業主在無須向地政總署申請短期地契豁免書和繳付任何費用的情況下，可把單位用作五項特定的非工業用途，當中包括藝術工作室、辦公室（設計及媒體製作）、辦公室（影音錄製室）、辦公室（只限於「特定創意產業」，包括設計及媒體製作公司、印刷及出版業、電影公司和與電影業有關的行業組織）、以及研究所、設計及發展中心。

由於工廈本身可用作工業用途，而該等工業活動發生火警及其他意外事故的風險較高，因此考慮到公眾安全，上述放寬措施可涵蓋的用途並不包括任何直接提供服務或貨品以吸引公眾到訪的用途或活動。如有工廈業主有意將部分單位轉作工業旅遊用途（例如開放生產線讓市民和遊客參觀），當我們收到豁免書申請時，會徵詢消防處和其他相關部門的意見。

個別工廈如設有緩衝樓層將低層與仍然存在工業用途的高層部分完全分隔，則在繳付地契豁免書費用及符合規劃及其他相關規定的情況下，業主可將大廈的最低三層改裝作其他非工業用途，包括商舖及服務行業、餐廳，或文化及藝術活動。我們

早年亦擴闊了緩衝樓層的可准許用途以涵蓋電訊機樓中心和電腦／數據處理中心。過去三年（即 2022 年 4 月至 2025 年 3 月底），地政總署沒有收到任何就局部改裝工廈最低三層（包括用作食肆用途）而提出的地契豁免書申請。

- （五）文化體育及旅遊局在 2024 年 12 月發布的《香港旅遊業發展藍圖 2.0》提出四大發展策略，涵蓋產品開發、拓展客源、科技創新及提升服務四方面工作，以及 133 項在 2025 年至 2029 年落實的措施推動發展，當中包括推動業界開拓與「香港製造」工業元素相關的旅遊產品發展。如有需要，發展局會提供適切協助。
- （六）按《2024 年施政報告》公布，為鞏固香港作為國際專上教育樞紐的地位，教育局將聯同發展局在 2025 年上半年推出計劃，在規劃、地政、建築圖則審批方面拆牆鬆綁，鼓勵市場以自資和私營方式改裝酒店和其他商廈，增加學生宿舍供應。此計劃將適用於由舊工廈整幢改裝而成的商廈。

另外，為回應青年對擁有自住空間的期望，民政及青年事務局會繼續按《2022 年施政報告》及《青年發展藍圖》所述，擴大青年宿舍計劃，全數資助非政府機構在未盡其用的土地上興建青年宿舍和資助非政府機構租用合適酒店和旅館轉作青年宿舍，以及與發展局研究以試驗形式透過賣地計劃推出地皮，要求發展商預留單位支援「青年宿舍計劃」。現時在青年宿舍計劃下有七間青年宿舍正在營運，宿位數目由本屆政府接任時約 80 個，大幅增加到目前超過 3 000 個。

- （七）為繼續鼓勵老舊工廈重建或整幢改裝，政府於《2024 年施政報告》宣布延長活化工廈的有時限措施至 2027 年 12 月，並優化當中有關整幢改裝的措施。我們會在未來檢視活化工廈計劃帶動工業地帶轉型的成效，並會參考規劃署將會展開的全港工業用地分區研究的結果，以在相關措施在 2027 年年底到期前，適時公布活化措施的未來路向。

立法會問題第十二條
(書面答覆)

提問者： 陳曼琪議員 會議日期： 二零二五年五月七日

作答者： 律政司司長

答覆：

主席：

就陳曼琪議員的提問，現綜合回覆如下：

香港法律業界實施行業自我監管制度。一直以來，律政司在充分尊重法律業界自我監管的前提下，透過不同措施和新政策，締造更有利法律專業發展的環境，為業界創造更多機遇。根據香港律師會的資料，香港有接近九成的律師事務所為獨資經營，或由不多於五名合夥人組成。律政司在制定和推出政策時，會充分考慮和顧及中小型律師行的需要。

律政司多年來制定各項政策及／或措施以協助香港中小型律師行的事務律師及年青大律師的專業發展，相關詳情如下：

練習計劃（民事／刑事法律工作）

此計劃於2020年中推出，旨在提供培訓機會予資歷較淺（即獲認許後執業少於5年）的事務律師和大律師處理政府的民事和刑事法律工作，藉此擴闊視野、汲取寶貴經驗、提升案件處理技巧。培訓內容包括撰寫法律意見、進行法律研究／資料蒐集、觀察律師進行在各級法院及各類審裁處的聆訊、參與準備聆訊的工作、擔任資深大律師或大律師或政府律師的副手，及協助處理在區域法院或原訟法庭進行的較複雜案件或審訊期較長的裁判法院案件。截至2025年3月31日，共297名少於5年資歷的事

務律師／大律師透過計劃參與不同的民事及刑事工作，反應理想。律政司不時收到有意參與該計劃的事務律師／大律師提交意向書，反映該計劃一直受到業界支持及參與。律政司會持續檢視及選擇合適的工作，以提供更多培訓機會予參與計劃的事務律師和大律師。

「專業交流計劃」

計劃旨在促進私人執業律師與政府律師透過工作體驗相互交流最佳實務作業模式。合資格私人執業律師可透過所屬的律師事務所／大律師事務所申請到律政司交流；有意接受律政司律師前往交流的律師事務所／大律師事務所亦可聯絡律政司。

參加者對計劃有正面評價。他們認為工作體驗有助促進私人執業律師與律政司律師交流知識與經驗，並促進相互交流最佳實務作業模式。

計劃於2019年9月推出，截至2024-25年度為止，共有19名律師（包括八名私人執業律師及11名政府律師）參與計劃。

「專業交流計劃」推出以來受法律業界歡迎。我們將繼續與律師事務所／大律師事務所保持緊密溝通，制定合適的交流安排；以及不斷檢視計劃的推行情況，並會作出適時優化。

調派往相關國際組織工作計劃

在中央政府的支持下，香港特別行政區與海牙國際私法會議及國際統一私法協會已設立恆常借調安排，歡迎所有合資格的公私營界別法律專業人員報名參與（不論其任職的律師行規模）。自上述恆常借調安排設立後，至今已有六位本地私營界別大律師及事務律師參與，曾於不同規模的律師事務所任職。律政司會繼續向法律業界（包括年青法律專才）推廣相關借調計劃。

香港國際法律人才培訓學院

發揮香港雙語普通法制度以及「一國兩制」原則下的獨特優勢，香港國際法律人才培訓學院（學院）於2024年11月8日成立。學院善用香港中英雙語普通法制度和國際化格局，定期舉辦不同法律實務課程、研討會和國際交流活動等，促進地區內的人才交流，為國家提供涉外法律人才培訓，並為本地律師和大律師（包括年青法律專才）的專業發展提供實務培訓。

學院將推出的能力建設項目包括：2025年6月13至14日舉辦「2025年內地民商事法律實務課程」，旨在讓本地法律業界充分了解內地民商事實務的最新發展，認識內地法院和仲裁機構處理相關案件的程序和實務安排，促進兩地業界的合作，為客戶提供更全面的服務；以及2025年9月在香港為國家和東南亞國家聯盟成員國的檢控人員、本地律師和大律師舉辦刑事檢控的相關講座等。

學院會考慮中小型律師行和年青大律師的實際需要，設計並舉辦短期培訓課程。透過靈活安排課程內容與形式，滿足參加者多元化的專業發展需求，從而達致更具針對性的培訓成果，以推動中小型律師行和年青大律師專業發展。

粵港澳大灣區律師執業考試（大灣區考試）

自2021年，符合條件的香港和澳門法律執業者通過大灣區考試並取得律師執業證（粵港澳大灣區）後，可在粵港澳大灣區內地九市辦理適用內地法律的部分民商事法律事務（包括訴訟及非訴訟業務）。2023年9月，國務院辦公廳發布經修訂後的《香港法律執業者和澳門執業律師在粵港澳大灣區內地九市取得內地執業資質和從事律師職業試點辦法》，將香港和澳門法律執業者報考大灣區考試的執業經歷門檻由五年降低至三年。律政司積極配合內地機關的相關工作，繼續與兩個法律專業團體保持溝通，並吸引更多香港法律執業者報考大灣區考試。

現時已有香港法律執業者以粵港澳大灣區律師身份擔任大灣區內地九市案件的訴訟代理人出庭應訴，以及代理大灣區仲裁案件，並順利結案。而受惠於執業經歷門檻降低，由2024年起會有更多香港法律執業者包括香港的年輕大律師和律師，可符合資格報考大灣區考試，獲取內地和香港的雙重執業資格，把握在大灣區發展的無限機遇。

大灣區考試至今已成功舉辦四屆，截至2025年3月底，已有超過550名港澳律師取得律師執業證（粵港澳大灣區）。

香港法律執業者對大灣區考試反應非常踴躍。2023年9月前，不少有興趣到內地九市執業的香港法律執業者因未累積所需的執業經歷，而未能參加大灣區考試。修訂後的試點辦法將香港和澳門法律執業者報考大灣區考試的執業經歷門檻降低，回應了香港年輕法律執業者的訴求，並同時鼓勵他們參與大灣區法治建設。

香港粵港澳大灣區調解員培訓課程

為推進粵港澳大灣區非訴訟爭議解決服務銜接，加強香港調解員對粵澳調解體制的認識，律政司於2024年8月16日舉辦香港方的粵港澳大灣區調解員培訓課程。由於報名人數遠超現場參與名額，律政司特別增設線上模式容納更多參加者，共有超過400人接受培訓，包括香港方面的年輕律師。課程邀請了粵澳調解專家分享廣東省和澳門的調解體制、文化和經驗，探討大灣區跨境爭議調解的最新動態及三地調解體制文化的差異與融合，共同研究處理跨境爭議的方法和技巧等議題，幫助香港律師業界加深對處理涉及大灣區跨境爭議的理解。律政司會適時按需要再次舉辦相關課程。

律政司副司長率青年法律業界代表團考察大灣區城市

律政司副司長於2023年9月及11月先後率領兩團青年法律業界代表團考察大灣區城市，包括惠州、深圳及佛山。考察團有助

年輕法律同行及法律系學生加深對大灣區及內地法制的認識，進一步將自己的事業發展扣緊國家發展大局，並與其他大灣區城市的法律業界深化合作空間，共同推進國家高質量發展。兩個代表團成員超過70人，包括香港律師會和香港大律師公會的青年代表、律政司青年政府律師和三所法律學院的學生。

更新「人才清單」

政府更新「人才清單」以涵蓋「法律知識工程師」，新安排已於2025年3月1日起生效，以回應業界對人工智能的需要。引入「法律知識工程師」有助提升法律專業服務的效率，並促進香港經濟及社會的高質量發展。

透過開發人工智能系統，「法律知識工程師」充當律師和其他通用程式設計者之間的橋樑，為律師事務所開發人工智能系統。他們可以協助律師行（包括中小型律師行）提高工作效率，例如在進行盡職調查時，通過在大量文件中搜索關鍵詞，並在短時間內提供高精準度的回應。

「法治教育領袖培訓計劃」（「培訓計劃」）

「培訓計劃」自2023年11月正式啓動以來，透過與相關組織及持份者合作，制定三階段的課程及培訓，當中包括邀請青年法律業界代表擔任講者和組長。律政司透過舉辦「培訓計劃」，全方位提升青少年及公眾的守法意識，增加各界及青年人對法治原則和法律制度的認識。「培訓計劃」自啓動以來，已超過350名學員參加，包括36名青年律師和大律師作為組長。

「律政i-Day」開放日

活動於2023年8月及9月由律政司內部青年律師「律政同行」的成員主導舉辦，並正計劃在2025年6月舉辦相類似的開放日。活動讓年輕律師有機會接觸有志向加入法律行業的年青人外，亦讓尚未加入法律界的人士加深對法律領域和律政司工作的了

解。2023年的活動吸引了逾330名實習律師、實習大律師、法律業界人士、法律系和其他學系的大學生以及市民大眾踴躍參與。

鑑於律政司的工作性質，一項措施或政策對社會的效益未必能完全量化，律政司沒有上述支援中小型律師行及年青大律師的專業發展的措施或政策的相關關鍵績效指標。政府會繼續適時推出措施或政策，並不時更新現行措施或政策以配合行業的最新發展。

— 完 —

立法會問題第十三條
(書面答覆)

提問者： 黃國議員

會議日期： 二零二五年五月七日

作答者： 勞工及福利局局長

答覆：

主席：

「一般就業政策」及「輸入內地人才計劃」為就業掛鈎的人才入境計劃，由市場主導。企業若有職位空缺，並能藉市場供應測試證明該職位面對本地招聘困難，便可經由上述就業掛鈎入境計劃提出申請聘用外來人才。獲聘外來人才須具有良好教育背景，通常指持有相關範疇的學士學位或以上學歷，而其獲聘從事的工作須與其學歷或工作經驗有關，薪酬福利亦須與當時本港專才的市場薪酬福利大致相同。由於「人才清單」表列的均為本港缺乏人才的專業，如在上述入境計劃下聘請外來人才的職位屬「人才清單」上的專業，則企業無需在申請前進行市場供應測試。入境事務處（入境處）設有機制就入境計劃的申請進行嚴格審批，確保獲批申請符合計劃的資格準則，包括薪酬福利須與當時相關行業的市場薪酬福利相若。

就議員的提問，經諮詢入境處後，現答覆如下：

- (一) 過去兩年，「一般就業政策」接獲逾67 000宗申請，同期獲批和被拒的申請數目分別為近63 000宗和近1 000宗。在獲批的申請中，約七成為聘用期少於12個月的短期職位，其餘約三成則為聘用期為12個月或以上的長期職位。「輸入內地人才計劃」過去兩年共收到超過53 000宗申請，同期獲批和被拒的申請數目分別為約47 000宗和約600宗。約46%獲批申請為短期職位的個案，長期職位則佔獲批申請的約54%。有關分項統計數字載於附件一。

(二)及(三) 過去兩年，在「一般就業政策」下獲批來港擔任長期職位的人士中，以從事旅遊業的人數最多，其次為學術研究和教育以及金融服務。至於在「輸入內地人才計劃」下獲批來港擔任長期職位的人士則以從事商業和貿易的最多，其次為金融服務以及學術研究和教育。這些獲批入境人才的每月薪酬組別，以介乎於20,000至39,999元的為數最多，其次為介乎於40,000至79,999元。由於每宗個案涉及的職位性質、種類及合約長短各有不同，因此薪酬水平亦存有差異，不宜直接比較。

根據上述就業掛鈎入境計劃獲批來港擔任長期職位的申請人按其所屬行業／界別及每月薪酬的分項統計數字載於附件二。

入境處沒有備存提問涉及的其他分項統計數字。

2023-24 及 2024-25 年度
「一般就業政策」及「輸入內地人才計劃」
的申請、獲批及被拒個案數目

一般就業政策

個案數目		2023-24 年度	2024-25 年度	總數
接獲申請數目		30 849	36 636	67 485
獲批數目（註一）	長期職位	9 658	8 567	18 225
	短期職位 （註二）	18 696	25 676	44 372
被拒數目（註一）		486	486	972

註一：同一年度獲批／被拒的個案未必全部為該年度內所接獲的申請個案。下同。

註二：短期職位指聘用期少於 12 個月的申請。下同。

輸入內地人才計劃

個案數目		2023-24 年度	2024-25 年度	總數
接獲申請數目		24 727	28 635	53 362
獲批數目	長期職位	12 601	12 949	25 550
	短期職位	9 274	12 498	21 772
被拒數目		256	389	645

附件二

2023-24 及 2024-25 年度
「一般就業政策」及「輸入內地人才計劃」下
獲批擔任長期職位個案按行業／界別及每月薪酬的分項統計數字

一般就業政策

行業／界別	2023-24 年度	2024-25 年度
旅遊	1 393	1 673
學術研究和教育	1 170	771
金融服務	1 145	625
商業和貿易	1 053	622
工程和建造	938	613
資訊科技	332	147
餐飲服務	243	162
康樂和體育	192	67
醫療保健服務	115	97
法律服務	100	50
工業製造	63	38
電訊	53	30
藝術／文化	44	19
建築／測量	11	9
生物科技	4	4
傳統中醫藥	0	0
其他	2 802	3 640
總數	9 658	8 567

每月薪酬（註）	2023-24 年度	2024-25 年度
20,000 元以下	1 452	1 751
20,000 至 39,999 元	4 303	3 658
40,000 至 79,999 元	2 283	1 854
80,000 元或以上	1 620	1 304
總數	9 658	8 567

註：只計算每月入息，未包括其他薪酬福利（包括住屋、醫療和其他附帶福利）。下同。

輸入內地人才計劃

行業／界別	2023-24 年度	2024-25 年度
商業和貿易	3 054	3 879
金融服務	2 830	2 232
學術研究和教育	1 959	2 059
工程和建造	1 701	1 675
資訊科技	1 081	1 127
旅遊	143	288
電訊	170	179
醫療保健服務	143	188
法律服務	112	96
工業製造	90	97
餐飲服務	67	75
藝術／文化	63	78
康樂和體育	76	42
建築／測量	76	37
生物科技	53	49
傳統中醫藥	2	2
其他	981	846
總數	12 601	12 949

每月薪酬	2023-24 年度	2024-25 年度
20,000 元以下	1 369	1 422
20,000 至 39,999 元	5 887	6 469
40,000 至 79,999 元	3 972	3 868
80,000 元或以上	1 373	1 190
總數	12 601	12 949

立法會問題第 14 條

(書面答覆)

提問者：陳紹雄議員

會議日期：2025 年 5 月 7 日

作答者：環境及生態局局長

答覆：

主席：

管制即棄塑膠法例於 2024 年 4 月 22 日實施首階段管制，以管制供應即棄膠餐具和其他塑膠產品及鼓勵市民「走塑、走即棄」。自法例實施以來，業界積極配合停止售賣或提供受管制的即棄塑膠產品，市民在日常生活中使用有關產品的習慣亦有所改變，自攜可重用餐具和「走塑」的文化亦逐漸在社會中建立，達致有效的減廢成果。

就陳紹雄議員的提問，現回覆如下：

(一)

法例實施至今環境保護署（環保署）已派員巡視了全港約 48 000 間餐飲食肆、零售店和酒店賓館。截至 2025 年 4 月 22 日，環保署就懷疑違規的個案共發出 144 次書面警告，要求負責人在 10 個工作天內作出改善，否則會發出定額罰款通知書。環保署已跟進所有個案，當中 21 間處所收到書面警告後違規情況仍然持續，環保署人員已向相關負責人發出 2,000 元定額罰款通知書，其後違規情況已經改正。

(二)

根據有關法例，如相關即棄餐具全部或部分由塑膠（包括塑膠塗層）所製成，即屬受管制的即棄塑膠餐具，而透過測試或成份分析可分辨出產品中是否含有塑料成份。環保署早於 2022 年 1 月委聘香港品質保證局設立「綠色餐具平台」(<https://www.greentableware.hk/>)，現時平台已載有超過 170 間餐具供應商和超過 2 000 款非塑膠即棄餐具產品，以供餐飲業界參考。我們鼓勵餐飲業界利用該平台揀選品質和功能符合其

業務需要的非塑膠替代品（如紙飲管和紙匙羹等）或致電熱線 2838 3111 向環保署查詢。

環保署亦會繼續留意非塑膠替代品市場的最新發展，物色符合業界和市民要求的替代品。在巡查期間，若發現紙餐具懷疑含有塑料成份，環保署會抽取樣本化驗，並會把結果通知相關店鋪負責人以改換符合「走塑」要求的餐具。

（三）

正如上文所述，有關法例的主要目的是從源頭減少使用塑膠，以減少廢塑膠對環境生態以至人類健康造成禍害。所以我們鼓勵市民自攜可重用餐具，從源頭減廢，避免使用任何即棄餐具。在無法避免使用即棄餐具的情況下，才以非塑膠餐具取代，而不簡單是廢物轉移。

紙製即棄餐具是現時其中一種常見的非塑膠餐具替代品。由於使用過的紙製即棄餐具容易殘留油份或汁液，即使將紙製即棄餐具清洗過，但如沒有吹乾或抹乾亦容易發霉。因此，在回收過程中，使用過的紙製即棄餐具將有機會污染其他廢紙（例如紙皮、辦公室紙或報紙），影響再造過程和質素，所以我們不建議回收有關紙製即棄餐具。

事實上，自第一階段管制即棄膠餐具推出後，市民已逐漸轉用可重用餐具，亦有商戶表示愈來愈多市民在購買外賣時不取用即棄餐具，顯示社會已開始接受和培養使用可重用餐具的習慣，長遠對整體環境有利。環保署會繼續加強宣傳教育，鼓勵市民使用可重用餐具。

（四）

自 2025 年 3 月起，環保署已約見多個餐飲業商會，聽取他們就第二階段管制的意見和關注，並交流非塑膠替代品的最新發展。雖然現時市場上已有若干的替代品選擇，其售價亦持續下降，但是餐飲業提供的食品種類多元，所需的食物容器亦各有不同的要求，而第二階段管制會涵蓋食物湯品容器和膠蓋等，有業界反映對此類用於盛載餸汁、湯品、飲品等的容器的安全性和密封性要求較高，並需要找到合適和實用的替代品。政府會繼續積極與非塑膠替代品供應商持續探討改善容器質量，以配合餐飲業界的實際需要，預計今年年中會與一些大型餐飲集團測試市場上不同替代品，並檢視測試成效。

在實施第二階段管制前，政府會充分考慮相關非塑膠替代品的成熟度、普及性和可負擔性，務求在環境保護與業界持續發展之間取得平衡，並會按實際情況考慮進一步管制的進程，現時未有實施時間表。政府會繼續向各界宣傳「走塑、走即棄」，與社會各界聯手推動香港的綠色低碳生活文化。

-完-

立法會問題第十五條

(書面答覆)

提問者： 霍啟剛議員 會議日期： 2025年5月7日
作答者： 文化體育及旅遊局局長

答覆：

主席：

香港獨特的流行文化是本港文化的重要品牌。特區政府全力推動流行文化發展，配合《文藝創意產業發展藍圖》（《藍圖》）中提出打造香港「流行文化之都」地位的目標，鞏固香港中外文化藝術交流中心的地位。

就霍啟剛議員的提問，經諮詢發展局後，現回覆如下：

- (一) 過去三年在康樂及文化事務署（康文署）轄下表演場地舉辦的流行文化活動的節目場次和參與人數表列如下（括號數字為參與人數）：

場地/年份	2022年 ^{註三}	2023年	2024年
體育館 ^{註一}	90 (667 954)	114 (803 632)	117 (938 522)
演藝場地 ^{註二}	420 (82 562)	607 (125 764)	721 (133 318)

註一：體育館包括香港體育館及伊利沙伯體育館。

註二：演藝場地包括香港文化中心、香港大會堂、上環文娛中心、西灣河文娛中心、高山劇場、牛池灣文娛中心、沙田大會堂、北區大會堂、荃灣大會堂、葵青劇院、屯門大會堂及元朗劇院。其中西灣河文娛中心2022年4月起關閉以進行翻新及改善工程。

註三：因應2019冠狀病毒病疫情，所有表演場地於2022年曾關閉104天。

- (二) 至 (四)

文化體育及旅遊局（文體旅局）、康文署，以及西九文化區等均致力為不同文化藝術活動提供場地。我們了解市民及藝文界對表演場地需求甚殷。因此，我們在過去數年興建新的表演場

地及提升現有場地設施。新建的東九文化中心以及經提升的大埔文娛中心和西灣河文娛中心預計在2025年內全面啟用，西九演藝中心預計於2026年落成，我們亦正興建新界東文化中心。這些表演場地的座位數目合共約8300個。此外，啟德體育園在2025年3月1日正式啟用，為大型流行文化活動提供場地。

自今年3月正式啟用的啟德體育園為香港的體育和文娛盛事（包括演唱會和流行文化表演活動）提供一個全新和具吸引力的場地選擇。園區內設有一個50 000個座位的啟德主場館、一個10 000個座位的啟德體藝館、一個5 000個座位的啟德青年運動場和其他配套設施。過去兩個月，多個國際、亞洲和本地的知名樂隊和歌手已在啟德主場館和啟德體藝館舉辦大型演唱會。

政府亦一直透過不同措施支援中小型藝團和新晉藝術家，例如透過「藝能發展資助計劃」資助具規模及跨年度的藝術文化計劃／活動；康文署各節目辦事處亦透過不同合作模式支持本地中小型藝團及新晉藝術家，推動藝團持續創新及發展。

我們現正檢視場地使用情況和場地租用安排（包括檢視「場地伙伴計劃」），目的是更精準運用場地資源，並騰出更多檔期供不同藝術團體使用，回應藝文界的需要，以建構活力多元、百花齊放的文藝生態圈。就設立流行文化專用場地而言，康文署現正物色流行文化館的選址，並會與不同持份者和專家顧問，就流行文化館的長遠規劃及設施等作出探討及諮詢，以制訂適切的方案，將流行文化館發展為文化地標及旅遊熱點。

一直以來，康文署轄下的公眾遊樂場地是可供申請作非指定用途活動，例如舉辦慈善或節慶活動。在處理相關申請時，康文署會考慮擬租用時間的長短、租用範圍、活動的目的和性質等因素。考慮到公眾對體育設施的需求殷切，康文署會致力平衡不同場地使用者的需要。

在使用學校場地方面，政府於2024年推出「藝團借用學校場地試驗計劃」，透過先導形式開放部分學校設施在課餘時間供藝團作排練使用。而任何團體／機構如有意使用空置校舍作長遠或短期用途，可因應其屬意用途與相關政策局協商，尋求支持其申請。

- (五) 在推動本地流行文化及產業化發展方面，康文署自2023年起與業界合作，舉辦年度「香港流行文化節」。首兩屆流行文化節分別吸引約53萬和超過64萬人次參與。第三屆流行文化節正於2025年4月至7月舉行，以「喜尚+喜」為主題，推廣香港別樹一幟的喜劇。流行文化節提供豐富多元活動，支持本地年輕藝人和新晉藝團，推動跨代及跨界合作。我們會加強向內地及海外推廣流行文化節節目，推動香港流行文化品牌「走出去」，為本地藝人搭建海外合作網絡，並建立流行文化節品牌。

文體旅局亦透過文化藝術盛事（文藝盛事）基金，資助由私營或非政府機構在港舉辦的大型文化藝術盛事，當中獲資助的流行文化盛事包括ComplexCon香港2025及Hypefest Hong Kong 2024等。我們已於2025年1月1日優化文藝盛事基金運作，為拉動商界機構的參與程度，新申請機制中引入了配對資助元素，提供誘因以鼓勵活動主辦方爭取商業贊助，增加活動在市場上的可行性和商業潛力，促使業界循產業化方向發展。

此外，西九文化區管理局（西九管理局）積極善用其博物館、表演藝術場地和公共空間，透過舉辦不同文化藝術節目，推動流行文化。例如，西九管理局於2023年和2024年舉辦「西九音樂節」，活動連續兩年由私人企業贊助，匯聚本地年輕歌手及組合，結合流行文化與藝術創作，深受樂迷歡迎，該音樂節於2024年吸引逾6萬人參與，打破歷年西九不同類型音樂節的入場紀錄。

文創產業發展處（文創處）會繼續透過「創意智優計劃」（「計劃」），支持本地電視台與內地和亞洲的電視台聯合製作綜藝電視節目，協助業界開拓海內外的商業演出機會，提升香港流行文化的軟實力和經濟效益。計劃至今已接受兩輪申請，共有八個獲批項目，其中五個項目已播出。

在培育人才方面，文創處資助的「《埋班作樂》—音樂創作及製作人才培育計劃」自2019年推出以來，致力培育本地音樂創作新力軍。最新一屆計劃為12個包括作曲、作詞及編曲人的單位提供一系列支援和培訓，為他們配對合適的資深音樂監製和演唱單位，並提供平台及實體音樂會發佈及演出原創歌曲，推動本地原創音樂發展。

我們會繼續積極推動業界開拓私人市場及資金，協助業界發掘商業演出機會，並支援業界人才的培育，以配合《藍圖》的發展方向。

立法會問題第16條
(書面答覆)

提問者：李世榮議員

會議日期：2025年5月7日

作答者：商務及經濟發
展局局長

答覆：

主席

政府非常重視發展銀髮經濟。行政長官在《2024年施政報告》提出的「促進銀髮經濟工作組」（工作組）已於2024年11月成立。工作組由政務司副司長領導，並由商務及經濟發展局局長擔任副組長。現時，工作組正積極循五個範疇制訂工作計劃及推行細節，包括促進「銀色消費」；發展「銀色產業」；推廣「銀色品質保證」；推廣「銀色財務及保障安排」；及釋放「銀色生產動力」。

就李世榮議員的提問，經諮詢工作組各政策局，現回覆如下。

- (一) 根據政府統計處的預測，香港65歲或以上的人口將從2023年的164萬人增加至2043年的267萬，佔總人口的比例將由2023年的約23%增加至2043年的約35%。換言之，屆時超過三分之一的香港人口將會是銀髮人口，相關市場潛力不容忽視。另一方面，工作組留意到本地大學及其研究中心、專業學會及業界團體均曾就本地銀髮一族的消費、儲蓄習慣、退休開支等不同主題進行調查，亦留意到內地及海外在此方面亦進行了不同研究及調查。

工作組在制訂和推行相關措施時，會繼續參考不同機構或組織的研究和調查，以及充分考慮立法會、商界、有關機構或組織及不同持份者（包括長者及其家人和照顧者）的意見，從而制訂未來路向。工作組各

成員亦會按需要協同相關機構或組織，就銀髮經濟的個別議題進行調查或研究，以助政府和業界制訂或優化措施。

(二) 在發展「銀色產業」方面，政府會透過推動樂齡產品市場化及產業化，整合資助資源，推動商界提供產品，擴展市場。創新科技及工業局一直致力完善香港的創新科技（創科）生態圈，支援不同科技範疇（包括「樂齡科技」）產業的發展。就此，創科局積極鼓勵公營研究及發展（研發）中心支援促進與樂齡科技有關的研發項目轉化落地及商品化。同時，香港科技園公司及數碼港作為香港的創科旗艦，一直致力為包括樂齡科技在內的初創企業提供基礎設施、培育計劃及一站式的支援服務等，亦會繼續透過舉辦不同活動，協助初創企業與業界建立聯繫，增強對樂齡科技的供求對接，並為滿足長者生活需要的創新數碼解決方案提供展示平台，促進「銀色產業」的發展。

(三)及(四) 發展銀髮經濟涉及多方面的人才，當中包括樂齡科技和安老院行業等領域的人才。各政策局一直與相關業界緊密聯繫，並因應各行業最新發展及人力需求情況制訂應對措施，包括推展不同行業的人才培訓計劃，充實本地的人力資源。

舉例來說，為培育更多專屬護理人才，社會福利署（社署）推行的措施包括：資助全港安老院和殘疾人士院舍的主管、保健員和護理員修讀資歷架構認可的訓練課程；資助學生修讀社福界登記護士（普通科）訓練課程，修畢課程後須在獲社署認可的福利服務機構任職普通科登記護士最少連續2或3年；以及計劃設立「護理保健師」新專業職級，在安老院、殘疾人士院舍及其他安老／康復福利服務單位專責擔任護理工作。另外，為壯大本地的創科人才庫，推動包括樂齡科技在內的創科發展，創新及科技基金下亦設有計劃支援培育本地人才，以及吸引科研人才來香港。

就養老服務及其他長者服務方面的意見，各政策局會繼續與立法會、商界、有關機構或組織及不同持份者（包括長者及其家人和照顧者）交流討論。

- (五) 為更有效協調發展銀髮經濟各個範疇的工作，工作組除了由政務司副司長及商務及經濟發展局局長分別擔任組長及副組長外，成員亦包括財經事務及庫務局局長、創新科技及工業局局長、勞工及福利局局長和醫務衛生局局長。工作組亦會按需要邀請其他政策局或部門商討相關工作。工作組自成立以來已召開多次會議，亦於 2025 年 1 月 8 日出席立法會前廳交流會，就發展銀髮經濟聽取議員的意見。

工作組在制訂措施時，一直有與業界及持份者保持溝通。工作組會繼續加強跨局統籌，並結合社會、商界及其他相關界別的公私營力量，促進發展銀髮經濟，在滿足銀髮一族生活需要及喜好之餘，同時帶動香港的經濟發展。工作組正密鑼緊鼓制訂各項措施的推行細節，經向行政長官報告工作進度後，會適時作出公布，並向立法會相關事務委員會匯報。

- 完 -

立法會問題第十七條

(書面答覆)

提問者： 陳永光議員

會議日期： 二〇二五年五月七日

作答者： 醫務衛生局局長

答覆：

主席：

《粵港澳大灣區發展規劃綱要》提出研究開展非急重病人跨境陸路轉運，探索在指定公立醫院開展跨境轉診合作試點。香港特區行政長官也在《2023年施政報告》中提出要探討粵港澳大灣區醫院之間救護車跨境轉運病人的安排。在國家多個部委支持下，香港特區政府聯同廣東省和深圳市政府，以及澳門特區政府於二〇二四年十一月三十日正式推出為期一年的「大灣區跨境直通救護車試行計劃」（試行計劃）。

試行計劃的首階段安排先實行跨境直通救護車由深圳和澳門的指定派送醫院（即香港大學深圳醫院（港大深圳醫院）和澳門仁伯爵綜合醫院）載送病人到香港的指定公立醫院。

在試行計劃下，經指定跨境合作醫院團隊評估及同意，可安排以「點對點」模式於指定醫院之間直接運送有特定需要及臨床狀況合適的病人到香港，無需在口岸轉換救護車，從而減低病人在運送過程的風險。

視乎試行計劃的成效及運作經驗，粵港澳三地政府會考慮如何擴展計劃，例如增加指定醫院（包括深圳以外的大灣區內地城市）及／或將試行計劃擴展至雙向安排。

就陳永光議員的提問，經諮詢保安局及醫院管理局（醫管局），現回覆如下：

(一)

除上述適用於特定情況醫院間病人的轉運試行計劃外，如香港居民於內地遇事受傷或因病而於返港時需要緊急醫療及救護車安排，根據一貫安排，有關香港居民可於內地聯絡入境事務處協助在外香港居民小組提出要求；市民亦可於抵達口岸時向口岸人員或在緊急情況下致電「999」熱線要求提供協助，有關部門會因應市民實際情況提供協助，如有確切需要，救護車會根據消防處與醫管局的既定安排，將市民從口岸送往就近的醫管局醫院急症室治理。

根據消防處數字，在二〇二二年至二〇二四年，消防處各陸路出入境管制站的香港口岸處理的緊急救護服務召喚數目表列如下：

年份	個案宗數
2022年	1 038宗
2023年	4 868宗
2024年	5 581宗

(二)

自試行計劃推出至今（截至二〇二五年四月底），醫管局共接收了十一宗跨境救護車轉運個案，其中八宗由港大深圳醫院轉介，三宗則由澳門仁伯爵綜合醫院轉介。上述個案中，病人年齡介乎15至79歲，涉及的病況包括呼吸衰竭、心房顫動及需要接駁呼吸機協助呼吸等。根據專業醫療評估，上述個案的病人有持續住院的治療需要，情況均相對穩定，但無法自行返港，亦不適合經現有口岸轉乘香港救護車返港。另有一宗由港大深圳醫院轉介的個案經兩地的醫療團隊共同評估個案後認為病人未符合轉運條件而沒有啟動安排。必須強調的是，並非所有出現上述病況的病人即代表適合以跨境救護車轉運，派送醫院和接收醫院仍將視乎個別病人當下的臨床狀況作出專業和審慎的評估，從而決定是否需要為病人安排跨境轉院以接受持續的治療或康復安排。

(三)

試行計劃於啟動前後，政府均有透過新聞稿及醫務衛生局社交媒體平台，說明試行計劃及其啟動機制。二〇二五年一月十日，

在成功運送首名病人由港大深圳醫院點對點運送到醫管局公立醫院後，醫管局亦隨即聯同港大深圳醫院舉行記者會，向市民大眾詳細講解試行計劃下首宗直通救護車跨境轉運病人個案的安排。政府將繼續與醫管局和指定派送醫院緊密溝通。

直通救護車安排並非緊急救護車召喚服務，而是由相關醫護專業團隊按個別病人病況所作的跨境轉院安排。住院患者或其家屬可直接向指定派送醫院醫生查詢跨境轉運是否必須和合適。因應病人的情況和醫療需要不盡相同，派送醫院醫生在處理每宗個案時會按照臨床診斷和病人實際情況，評估是否有需要安排病人跨境轉院，接受持續治療或復康服務。派送醫院醫務部門會聯絡醫管局重大事故控制中心，並與接收醫院共同就個案作評估、資訊交換及協調，從而決定是否啟動運送機制。派送醫院和接收醫院也會確保病人親屬及／或病人已同意有關安排並知悉運送風險。

立法會問題第十八條
(書面答覆)

提問者： 顏汶羽議員

會議日期： 二零二五年五月七日

作答者： 勞工及福利局局長

答覆：

主席：

社會福利署（社署）提供津助，由非政府機構營辦庇護工場、綜合職業康復服務中心、綜合職業訓練中心、「殘疾人士輔助就業培訓」等，提供職業康復及訓練服務，讓有不同需要和殘疾程度而未能公開就業的殘疾人士，在特別設計的訓練環境接受適切的職業康復服務。

為了更有效運用資源、精簡運作及提高服務效率，在不涉額外資源下，社署於2024年4月將輔助就業、殘疾人士在職培訓計劃及「陽光路上」培訓計劃整合為「殘疾人士輔助就業培訓」，提供一系列度身訂造的訓練活動（包括工作技能訓練、就業輔導、就業見習、在職試用及就業後跟進服務），協助殘疾人士在完成見習後尋找合適的工作，並加強他們在公開就業市場持續就業的能力。就議員的提問，現答覆如下：

- （一） 過去兩年，「殘疾人士輔助就業培訓」服務使用者人數和年齡分布的資料分別載於附件一及二。社署沒有備存申請服務人數、殘疾類別和學歷的資料。
- （二） 社署與服務營辦機構訂立《津貼及服務協議》（《協議》），訂明服務對象、基本服務規定、服務量及服務成效，並根據現行的服務表現監察制度評估服務營辦機構的表現和服務成效。過去兩年，「殘疾人士輔助就業培訓」成功就業超過6個月的服務使用者人數及成功比率載於附件三。社署沒有備存相關服務使用者所屬的殘疾類別。

- (三) 服務單位除了向試用殘疾人士的僱主提供最多6個月、每月不多於4,000元的補助金外，亦會與僱主保持聯繫，提供就業後跟進服務及支援，以提高殘疾人士入職、持續就業、適應工作環境及融入社區的機會，促進職場共融。社署沒有備存參與在職試用計劃的僱主人數。僱主補助金屬於鼓勵性質，並不與僱主的支出掛鉤。社署並不掌握相關僱主試用殘疾人士的成本開支。

此外，社署透過「殘疾僱員支援計劃」為僱主提供一次性的資助，以購置輔助儀器或改裝工作間，協助殘疾僱員在工作場所執行職務及提升工作效率。僱主可就每名殘疾僱員申請最多40,000元的資助。

- (四) 現時共有29間非政府機構營辦「殘疾人士輔助就業培訓」，它們須為服務使用者提供不少於12個月的就業後跟進服務，支援服務使用者、其家人及照顧者、僱主及其員工，以期提高服務使用者入職、持續就業、適應工作環境及融入社區的機會。

「殘疾人士輔助就業培訓」的《協議》訂明註冊社會工作者是服務的必要人員。非政府機構在符合《協議》規定的前提下，可靈活調配資源，以達致《協議》所訂明的服務量及成效。社署沒有備存相關職位的數目及其資格與背景的資料，以及接受／拒絕跟進支援服務的人數。2024-25年度，所有「殘疾人士輔助就業培訓」服務營辦機構均達致指定服務量標準¹。社署會適時檢視相關服務的內涵及成效。

¹ 服務量標準為一年內須為不少於 80%服務使用者提供不少於 12 個月的就業後跟進服務。

2023-24 至 2024-25 年度
「殘疾人士輔助就業培訓」服務使用者人數

服務類別	服務使用者人數	
	2023-24 年度	2024-25 年度
輔助就業 ^{註1}	1 983	-
殘疾人士在職培訓計劃 ^{註1}	430	-
「陽光路上」培訓計劃 ^{註1}	305	-
「殘疾人士輔助就業培訓」 ^{註1}	-	3 071
總數^{註2}：	2 718	3 071

^{註1} 輔助就業、殘疾人士在職培訓計劃和「陽光路上」培訓計劃於2024年4月整合為「殘疾人士輔助就業培訓」。

^{註2} 服務整合後，在不涉額外資源下，2024-25年度服務使用者人數較2023-24年度增加353人（約13%）。

2023-24 年度
輔助就業服務使用者年齡分布

服務類別 ^{註 1}	服務使用者人數							
	15 至 19 歲	20 至 29 歲	30 至 39 歲	40 至 49 歲	50 至 59 歲	60 至 69 歲	70 至 79 歲	80 歲 或以上
輔助就業	5	390	561	502	354	158	13	0

註 1 社署沒有備存殘疾人士在職培訓計劃和「陽光路上」培訓計劃服務使用者年齡分布的資料。

2024-25 年度
「殘疾人士輔助就業培訓」服務使用者年齡分布

服務類別	服務使用者人數							
	15 至 19 歲	20 至 29 歲	30 至 39 歲	40 至 49 歲	50 至 59 歲	60 至 69 歲	70 至 79 歲	80 歲 或以上
「殘疾人士 輔助就業培 訓」 ^{註 2}	44	546	883	796	544	229	29	0

註 2 輔助就業、殘疾人士在職培訓計劃和「陽光路上」培訓計劃於2024年4月整合為「殘疾人士輔助就業培訓」。

2023-24 至 2024-25 年度
「殘疾人士輔助就業培訓」
成功就業超過 6 個月的服務使用者人數及成功比率

服務類別	成功就業超過 6 個月的 服務使用者人數 (成功比率)	
	2023-24 年度	2024-25 年度
輔助就業 ^{註 1}	246 (12%)	-
殘疾人士在職培訓計劃 ^{註 1}	178 (41%)	-
「陽光路上」培訓計劃 ^{註 1}	157 (51%)	-
「殘疾人士輔助就業培訓」 ^{註 1}	-	684 (22%)
總數^{註 2}：	581 (21%)	684 (22%)

^{註 1} 輔助就業、殘疾人士在職培訓計劃和「陽光路上」培訓計劃於2024年4月整合為「殘疾人士輔助就業培訓」。

^{註 2} 服務整合後，在不涉額外資源下，2024-25年度成功就業超過6個月的服務使用者人數較2023-24年度增加103人，成功比率則稍微增加約1%。

立法會問題第十九條

(書面答覆)

提問者： 梁文廣議員 會議日期： 2025年5月7日
作答者： 文化體育及旅遊局局長

答覆：

主席：

就梁文廣議員的提問，經諮詢商務及經濟發展局後，我綜合回覆如下：

租用康樂及文化事務署（康文署）轄下表演場地的人士／團體在售票前，須將票價表、座位表，以及使用的售票系統提交予康文署核准。座位表須列出所有可供出售的座位及其票價、標明視線受阻或因技術理由需要扣除的座位，以及可使用贈券的座位。

今年三月正式投入運作的啟德體育園由啟德體育園有限公司（體育園公司）按「設計－興建－營運」合約負責日常營運。在啟德體育園內各場館舉行活動的票務安排（包括選擇使用那一個售票平台）由個別活動主辦方決定。體育園公司已將啟德體育園三個主要場地的座位表上載至其網站，供市民參考，並就個別活動可出售座位的安排與活動主辦方保持緊密溝通。由於在啟德體育園舉辦的活動在舞台設計及場地使用每次也不盡相同，主辦方在透過售票平台銷售門票時，會列明視線受阻的座位，而有關門票上亦會標註該些座位為視線受阻類別。

不同售票平台會因應活動主辦方的要求，提供不同的票務領取安排，包括選用實體及／或電子門票。部份在康文署轄下表演場地和啟德體育園舉行的演唱會／活動採用實體門票，即觀眾在購票後以郵遞或自助服務站等方式取得門票。康文署轄下的城市售票網亦備有電子門票功能，而在啟德體育園舉辦的活動亦可使用電子門票。如主辦機構選擇採用電子門票，顧客需出示經由電子郵件發出的圖像格式電子門票，或儲存於流動應用程式的電子門票二維碼，供場地職員掃描驗證後入場。最近於啟德體育園舉辦的香港國際七人欖球賽，

主辦方採用電子門票，觀眾需以其智能手機下載有關票務應用程式，以兌換電子門票，並於入場時開啟有關應用程式展示電子門票。

除取票安排外，售票平台亦會因應活動主辦方的需要，提供不同的售票安排選項。例如康文署轄下的城市售票網在處理大型及受歡迎節目的售票安排時，會與主辦機構商議切合節目的票務方案（包括以實名制售票）；只設網上、流動應用程式及電話訂購；在門票開售首日設定每人每次的購票限額、限制使用同一信用卡可購買的門票數目；增加售票資料透明度；推行「延後取票」安排；以及鼓勵主辦機構增加公開發售門票的比例等。我們了解其他的售票平台亦有相類似的方案，包括實名制售票、設定購票限額等。

各個售票平台有其本身的客戶服務安排，例如提供票務查詢、售後支援等服務。此外，消費者委員會（消委會）根據《消費者委員會條例》(第 216 章)履行法定職能，包括處理消費者就貨品和服務作出的投訴並向他們提供意見，以及調停消費者與商戶之間的糾紛。如消費者認為主辦單位及／或門票銷售平台處理活動門票事宜有欠妥善或未能與他們達成共識，可向消委會作出投訴以尋求協助調停。

立法會問題第二十條
(書面答覆)

提問者： 管浩鳴議員

會議日期： 二零二五年五月七日

作答者： 勞工及福利局局長

答覆：

主席：

勞工處於 2024 年 7 月 15 日推出為期三年的「再就業津貼試行計劃」(「再就業計劃」)，鼓勵連續三個月或以上沒有從事任何獲酬工作的 40 歲或以上人士，投入就業市場。每名合資格參加者連續完成六個月全職工作可獲再就業津貼 10,000 元；而連續完成 12 個月全職工作可獲額外 10,000 元。兼職工作可獲半額津貼。「再就業計劃」推行期間，每名參加者可獲發再就業津貼的上限為 20,000 元。就議員的提問，現答覆如下。

「再就業計劃」的反應十分理想，2024年7月15日至2025年3月31日期間已錄得超過38 000名參加者及超過16 000宗就業個案，遠超原定在推行計劃三年期間可惠及6 000名就業人士的目標。

勞工處為「再就業計劃」參加者提供免費和多元化的就業服務。參加者除可經勞工處「互動就業服務」網站(www.jobs.gov.hk)、各區就業中心、電話就業服務熱線(2969 0888)或其他渠道尋找工作外，勞工處亦不時舉辦大型中高齡招聘會及地區性兼職工作招聘會等，促進中高齡人士就業。同時，政府委聘兩個服務機構，於全港設立12個服務點及兩條計劃電話熱線，協助推行計劃。

勞工處會密切監察「再就業計劃」的實行情況，並因應就業市場的狀況及持份者的意見，適時調整計劃的執行細節。

勞工處計劃於2026年第一季就「再就業計劃」進行中期檢討，評估計劃的成效及擬定未來路向。由於就業個案數目受經濟、勞工市場及求職人士個人情況等因素影響，為計劃制定「關鍵績效指標」並不合適。

立法會問題第 21 條

(書面答覆)

提問者： 梁美芬 議員 會議日期： 2025年 5月 7日

作答者： 環境及生態局局長

答覆：

主席：

政府正積極推展《漁農業可持續發展藍圖》下的各項措施，推動漁農業升級轉型，邁向現代化和可持續發展，當中包括提供財政支援、技術支援和改善營銷環境等措施，從多方面配合業界發展需要。

就梁美芬議員的提問，現回覆如下：

- (一) 財政支援方面，漁農自然護理署（漁護署）透過為數各十億元的「漁業持續發展基金」和「農業持續發展基金」，協助本地漁農業轉型至可持續和高增值的作業模式，提高業界的整體競爭力。兩個基金下亦分別設有「漁業設備提升項目」和「農場改善計劃」，資助本地合資格的漁農戶購買現代化、機械化作業設備和物料以提升競爭力。

兩個基金成立至今，已取得階段性成果，合共超過4 570名漁農民受惠。漁護署不時檢視基金獲批或已完成項目對推動漁農業可持續發展的成效。受資助者須在項目完結後提交項目期終報告和經審計帳目，說明項目的財務狀況和為業界帶來的裨益，並與業界分享成果。漁護署亦會為業界舉辦座談會和成果分享會。

此外，政府透過漁護署、魚類統營處和蔬菜統營處（魚／菜統處）管理六個漁、農業貸款基金，向漁農民提供低息貸款，協助他們轉型從事更可持續發展的相關業務，或進一步提升和拓展其業務。漁護署和魚／菜統署持續監察這些基金運作。過去五年，這些漁、農業貸款基金共批出約5億元貸款，合共超過1 660名漁農民受惠。

- (二) 漁護署與魚／菜統處一直積極協助業界推廣本地優質漁農產品，包括舉辦「國慶75周年漁農美食墟」和「本地漁農美食嘉年華」等大型活動、參加食品展覽會（如「亞洲素食展」、「美食博覽」、「國際食品餐飲及酒店設備展」和「本地有機水產節」）、開發建立「本地魚菜直送」電商平台和實體店、與零售商合作建立恆常銷售渠道、舉辦假日墟市和在連鎖超市進行主題銷售活動等。漁護署與魚／菜統處會繼續開拓線上和線下銷售渠道，物色更多合作夥伴，以及強化推廣力度。我們亦正積極推動休閒漁農業，包括讓市民可在漁場和農場品嚐新鮮的本地漁農產品，有助宣傳和推廣產品。

為進一步提升本地漁農產品的競爭力和加強銷售推廣，漁護署計劃建立一個安全、低碳、優質的本地漁農產品統一新品牌，涵蓋各類本地生產的漁農產品，並為各類漁農產品建立生產標準、養殖方法、認證和溯源制度等，確保品質達標。漁護署現正與本地認證機構、漁農團體和其他持分者進行籌備工作。漁護署與認證機構會參考國際經驗制訂合適本地漁農產品的認證制度，並於推出新品牌前充分諮詢業界和相關持份者，以確保其訂定的標準獲業界廣泛認可，積極爭取於2025/26年內建立統一的新品牌。

此外，漁護署近年為漁民提供有關創業、營商、簡單文書和會計處理等的實用技能課程，以增加他們的營銷和行政知識。該署亦計劃於未來舉辦與品牌建立和網上營銷相關的培訓課程，讓漁農民認識和了解各式行銷手法、工具和銷售管道等，以協助業界提升漁農產品競爭力與市場知名度。

- (三) 魚／菜統處分別設立漁產品加工中心和優質蔬菜部，為本地漁農產品進行加工、冷凍和包裝等服務，為漁農產品增值和延長保鮮期。近年，魚統處積極引進真空貼體包裝技術，以提升產品的保鮮效能、改善外觀和便利物流運輸。農產品方面，由「農業持續發展基金」提供財政支援的「本地蔬菜分級產銷及建立品牌先導計劃」，為本地「信譽蔬菜」進行分級和開拓地域性包裝分銷中心，以供應穩定且高質素蔬菜，提高消費者對「信譽蔬菜」的認識和需求。同時，魚／菜統處會審視現有批發市場的空間使用和規劃，例如研究在大埔魚類批發市場和其他合適地點擴充加工和冷藏設施的可行性。

物流方面，現時香港的物流配送服務一般能夠配合本地漁農業界的需要。本地的漁場和農場通常會自行組織物流配送，把收成的漁農產品運送到顧客手中或透過批發市場批銷，而魚／菜統處亦有為部分漁農戶提供物流派送和銷售支援。

立法會問題第 22 條
(書面答覆)

提問者：周文港議員

會議日期：2025年5月7日

作答者：運輸及物流局局長

答覆

主席：

民航處作為民航事務的監管部門，一直按《1995 年飛航（香港）令》（第 448C 章）及國際民用航空組織（國際民航組織）的要求，嚴格規管所有在香港註冊的飛機的運作安全及適航性，以保障航空安全。

就周議員的提問，經諮詢民航處及香港機場管理局（機管局）後，現答覆如下：

(一)及(五)每一架在香港註冊的飛機均須符合國際民航組織及飛機設計國當局的安全和設計標準，並根據《1995 年飛航（香港）令》和由民航處發出的適航要求，符合香港的適航標準，當中包括相關的維修及運行記錄。

目前，在香港註冊的波音 737-800 型號客機一共有 8 架。為確保所有在香港註冊的飛機，包括波音 737-800 型號客機的安全運行，民航處會繼續留意涉及各飛機型號的相關事故，評估最新發展，並適時採取相應的跟進措施。

此外，為了加強對外地註冊飛機的安全監督，民航處將繼續以風險為本的原則對外地註冊飛機作安全評估檢查，確保在香港國際機場運營的飛機符合國際安全標準。

(二)及(三) 機管局和民航處一直密切留意香港國際機場的鳥擊報告及趨勢。根據機場牌照發牌規定，機管局須為香港國際機場制訂程序以評估鳥擊風險，以及執行相應管控措施。機管局一直執行的主要雀鳥管制措施包括：

* 根據國際民航組織的指引，制定針對香港國際機場的「野生動物危害管理計劃」，以管控機場內由野生動物(包括雀鳥)，所帶來的安全風險。機管局亦有聘請鳥類專家，定期觀察機場內及鄰近區域的雀鳥活動、收集及分析相關數據，並協助制訂雀鳥管制措施，以減低鳥擊風險；

* 成立雀鳥管制組執行雀鳥管制措施，包括每天巡邏跑道及停機坪，以確保跑道及停機坪沒有雀鳥活動，或可能吸引雀鳥的生物或物件。若管制組人員在近跑道或滑行道範圍附近發現雀鳥，管制組人員會以響號、發射強光或空包彈等方法驅趕。雀鳥管制組亦會在雀鳥遷徙季節期間延長巡邏時間以加強管制；

* 在植物品種和維護方面，機管局在機場範圍內只會種植對雀鳥吸引力較低的植物品種，並會限制飛行區範圍內草的高度亦會在 100 毫米至 200 毫米之間，避免吸引雀鳥；

* 聘用承辦商清理飛行區的垃圾，及定期進行滅蟲工作，以避免吸引雀鳥進入機場範圍；

* 在機場各條跑道設置雀鳥驅趕裝置；以及

* 訂立程序，當航空交通管制或機場人員接獲鳥擊報告時，會隨即根據程序向有關單位及人員通報。

根據過往 3 年(即 2022 年至 2024 年)的記錄，香港國際機場平均每年每一萬飛機起降架次只有大約一宗涉及個別鳥擊報告，當中均未有因鳥擊而導致飛機嚴重損毀，可見以上措施能有效管控安全風險。民航處會繼續對機管局的雀鳥管控措施進行審查，以確保相關措施的有效性。

(四) 香港國際機場的設計和運作完全符合國際民航組織的跑道設計標準，包括在每條跑道端設置跑道末端安全區，而跑道附近亦沒有任何實體障礙物。機管局已檢視香港國際機場跑道末端安全區及其延伸區域的設備裝置，確認沒有配置混凝土護牆。至於必須安裝於跑道及其鄰近範圍的導航設備和裝置（如氣象探測儀器），則已在設計及安裝時遵循國際民航組織的相關規範，其結構符合易折要求，以降低對飛行安全的風險。機管局亦持續密切監測跑道及其附近範圍的道面，並按需要進行保養工作以確保道面平整。

《2024 年保護海港(修訂)條例草案》

委員會審議階段

由發展局局長動議的修正案

<u>條次</u>	<u>建議修正案</u>
3	刪去“人”。
3	在中文文本中，刪去“天然財產”而代以“自然遺產”。
8(2)	在建議的第 3(1)條中，刪去“人”。
8(2)	在建議的第 3(1)條中，在中文文本中，刪去“天然財產”而代以“自然遺產”。
9	<p>在建議的第 3C(1)條中，刪去在“盡快”之後的所有字句而代以 ——</p> <p>“ ——</p> <p>(a) 在該指明人員指明的網站，發布該份報告；及</p> <p>(b) 在該指明人員指示的特區政府辦事處，提供該份報告的副本，以供公眾人士在該等辦事處向公眾開放的時間內免費查閱。”。</p>
9	<p>在建議的第 3C(2)條中，刪去在“盡快”之後的所有字句而代以 ——</p> <p>“ ——</p> <p>(a) 在該指明人員指明的網站，發布有關經修訂的評估報告(連同載有該項修訂的一般描述的陳述)；及</p> <p>(b) 在該指明人員指示的特區政府辦事處，提供該份經修訂的評估報告及該項陳述的副本，以供公眾人士在該等辦事處向公眾開放的時間內免費查閱。”。</p>
9	<p>在建議的第 3C(3)條中，刪去“根據第(1)或(2)款將評估報告或經修訂的評估報告的副本存放”而代以“首次根據第(1)(b)或(2)(b)款提供評估報告或經修訂的評估報告的副本供查閱的日期”。</p>

- 9 刪去建議的第 3C(4)(b)條而代以 ——
- “(b) 為施行第(1)(a)或(2)(a)款而指明的網站的網址；
- (ba) 為施行第(1)(b)或(2)(b)款而指示的辦事處的地址，以及該等辦事處向公眾開放的時間；及”。
- 9 在建議的第 3D(1)條中，刪去“根據第 3C 條存放評估報告”而代以“首次根據第 3C 條提供評估報告的副本供查閱”。
- 9 在建議的第 3E(3)條中，刪去“發布”而代以“在憲報首次刊登”。
- 9 在建議的第 3T(5)條中，刪去“經如此”。
- 9 在建議的第 3V(2)條中，刪去“繼續計算，猶如該准許施工期獲延長”而代以“視作自該准許施工期結束時起，獲延長”。
- 9 在建議的第 3V(2)條中，在“的期間”之後加入“(*延長期*)”。
- 9 在建議的第 3V(3)條中，刪去“猶如該准許施工期獲延長般繼續計算”而代以“視作獲延長”。
- 9 在建議的第 3V(3)條中，刪去“該段經如此延長的期間”而代以“延長期”。

Protection of the Harbour (Amendment) Bill 2024

Committee Stage

Amendments moved by the Secretary for Development

<u>Clause</u>	<u>Amendment Proposed</u>
3	By deleting “the Hong Kong people” and substituting “Hong Kong”.
3	In the Chinese text, by deleting “天然財產” and substituting “自然遺產”.
8(2)	In the proposed section 3(1), by deleting “the Hong Kong people” and substituting “Hong Kong”.
8(2)	In the proposed section 3(1), in the Chinese text, by deleting “天然財產” and substituting “自然遺產”.
9	<p>In the proposed section 3C(1), by deleting everything after “, the specified officer” and substituting—</p> <p>“—</p> <p>(a) must publish the report on the website specified by the specified officer; and</p> <p>(b) must make a copy of the report available for inspection by the public free of charge at such offices of the Government as the specified officer may direct, during the hours when those offices are open to the public.”.</p>
9	<p>In the proposed section 3C(2), by deleting everything after “, the specified officer” and substituting—</p> <p>“—</p> <p>(a) must publish the amended OPNA report (together with a statement containing a general description of the amendment) on the website specified by the specified officer; and</p> <p>(b) must make a copy of the amended OPNA report and the statement available for inspection by the public free of</p>

charge at such offices of the Government as the specified officer may direct, during the hours when those offices are open to the public.”.

- 9 In the proposed section 3C(3), by deleting “deposited by a specified officer under subsection (1) or (2)” and substituting “first made available by a specified officer for inspection under subsection (1)(b) or (2)(b)”.
- 9 By deleting the proposed section 3C(4)(b) and substituting—
- “(b) the address of the website specified for the purposes of subsection (1)(a) or (2)(a);
 - (ba) the addresses of the offices directed for the purposes of subsection (1)(b) or (2)(b) and the hours when those offices are open to the public; and”.
- 9 In the proposed section 3D(1), by deleting “an OPNA report is deposited by a specified officer” and substituting “a copy of an OPNA report is first made available by a specified officer for inspection”.
- 9 In the proposed section 3E(3), by deleting “publication” and substituting “first publication in the Gazette”.
- 9 In the proposed section 3T(5), by deleting “time so extended” and substituting “the extension”.
- 9 In the proposed section 3V(2), by deleting “continues to run as if it had been extended” and substituting “is taken to have been extended from the end of that permitted construction period”.
- 9 In the proposed section 3V(2), by adding “(*period of extension*)” after “time”.
- 9 In the proposed section 3V(3), by deleting “continues to run under subsection (2) as if it had been extended” and substituting “is taken to have been extended under subsection (2)”.
- 9 In the proposed section 3V(3), by deleting “time so extended” and substituting “extension”.