

航運、物流及基礎建設
專題小組報告

二零零七年一月

目錄

	頁數
第一章 簡介	1
第二章 策略建議	2
第三章 建議行動綱領	6
附錄 I 航運、物流及基礎建設專題小組成員名單	17
附錄 II 航運、物流及基礎建設小組建議的行動綱領	18

第一章 簡介

1.01 在國家第十一個五年規劃(「十一五」規劃)中，中央明確支持香港物流業的發展，維持香港作為國際航運中心的地位。在「十一五」規劃的推動下，內地的經濟將會持續穩步增長，其蓬勃的進出口貿易會為香港物流業帶來大量商機。但隨著華南港口快速發展，深圳和香港在海運貨物上的競爭相信會趨於激烈。另外，內地進一步開放空運服務業，將會為香港作為通往內地主要門戶的角色帶來競爭。面對上述機遇和挑戰，香港必須在政策和措施方面作出調整，以期提供有利物流業發展的基礎設施和改善其營商環境，從而提高整個行業的競爭力。

第二章 策略建議

2.01 為此，政府在二〇〇六年九月十一日舉行《「十一五」與香港發展》經濟高峰會，並於其下特別設立一個航運、物流及基礎建設專題小組(成員名單見附錄I)，藉此徵集業界的意見。根據專題小組在二〇〇六年十月、十一月及十二月進行的三次討論，小組普遍同意本港應發揮其在航空、海運和物流業的發展規模和經驗，致力維持香港作為這些方面的國際和地區樞紐的角色，從而推動本港的經濟增長，以及配合國家在「十一五」規劃下的發展。在這個大前題下，專題小組提出了以下的策略建議，並就有關策略建議，諮詢了香港港口發展局、香港物流發展局、香港航運發展局及其轄下的工作組，泛珠三角小組和大珠三角商務委員會轄下的跨境人流物流工作小組等。同時，亦透過舉行座談會，諮詢業界及學術界。

航運、物流

策略一：致力提高跨界貨運成本效益

2.02 現時香港港口及香港國際機場的貨運當中，絕大部份均與內地有關，尤其是華南地區這一片腹地相關的貨物。這與內地作為全球的貨物生產基地，以及他們的龐大消費市場有密切關係。因此，提高跨界貨運成本效益對提升香港港口及機場的競爭力非常重要，同時亦有助本港物流業在整個供應鏈當中發揮更積極的作用。

策略二：從宏觀角度規劃港口及相關設施

2.03 自九十年代初期開始，香港港口絕大部分時間都是全球最繁忙的港口，但這個世界第一在二〇〇五年已給新加坡超越。主要原因是內地港口的迅速發展，改變了香港港口在處理華南貨運上一枝獨秀的局面。由於香港及其鄰近港口都是華南貨物的主要出口港，在規劃

未來港口及相關設施時，必須從一個宏觀的角度出發，兼顧周邊港口貨運力的發展。同時，因應香港在轉運貨物上有增加趨勢，研究有利轉運貨物的措施和政策。

策略三：着力發展香港的航運業

2.04 香港是航運業群的基地，業務發展蓬勃，服務範圍廣泛完備，包括船舶管理、買賣、租賃、財務、保險、法律、仲裁、驗船等。香港具有方便營商的環境，健全而獨立的法治體制，簡單的稅制等優勢。這些優勢不但有助航運業的發展，更可吸引國際知名的航運服務提供者在香港設立辦事處或區內基地，進一步強化香港作為國際航運中心的地位。

策略四：鞏固香港作為國際及地區航空樞紐的地位

2.05 近年，珠三角區內的航空業持續高速發展。為滿足不斷增長的空運需求，提升香港作為國際及地區主要航空樞紐的地位，我們須不斷增加香港國際機場的客、貨處理量及相關的配套設施。我們亦要盡快加強區域空域合作，以及提升香港的航空交通管理能力和可處理的飛機班次升降量。

策略五：與主要貿易夥伴繼續磋商有關航運與空航入息寬免雙重課稅協議

2.06 當兩個或以上的地區對於一納稅人的同一項收入或利潤同時擁有稅收司法權而向其課稅時，便會產生雙重課稅的情況。由於空運、海運屬國際性業務，有關公司較容易受到雙重徵稅。因此政府一直致力與貿易伙伴訂立寬免由國際航空與海運業務所引致的雙重徵稅的安排。這安排能減少香港及其貿易伙伴的有關公司的稅務負擔，從而提升它們的國際競爭力，有助航空、海運業的發展，以及加強香港作為國際航空及航運中心的地位。

策略六：發揮香港物流業自身的長處及完善供應鏈運作，除了令整體價格更具競爭力外，並以穩妥可靠且優質的高增值服務競爭

2.07 隨著全球化採購物料的業務在過去十年迅速擴展，加上生產模式日益專門化，供應鏈已延伸至覆蓋全球不同地區，亦使綜合物流服務的需求日益增加。物流服務不僅包括運輸，亦包括如何使搜購物料至及時送運製成品這條供應鏈順利運作。香港應強化本身有利條件及在這基礎上完善供應鏈運作，以具成本效益的方式提供穩妥可靠且優質的高增值服務而非單以價格競爭。

交通基建

2.08 根據專題小組的討論結果，小組認為政府應採取更前瞻及以促進區域發展的視野來制訂一套整體跨界交通發展策略，並更主動和積極地推進跨界交通基建發展，以提升香港的整體競爭力。就有關跨界交通基建發展，小組共有三項策略建議：

策略七：研究成立高層次跨部門統籌協調機制，制訂整體跨界交通基建發展策略及更有效統籌協調有關基建項目

2.09 因應內地交通基建的高速發展及推動區域協調發展的新趨勢，香港特區政府需要掌握內地交通基建規劃的思路、佈局、發展方向和功能變化，並統籌相關政策局/部門的意見，以便作出適時的回應。

2.10 政府須加強策劃、統籌及協調跨界交通基建發展。為此，建議政府研究設立一個高層次跨部門統籌協調機制，從宏觀角度討論跨界基建的發展，制訂跨界交通基建的整體發展策略，並在不同的跨界交通基建項目上，擔當統籌和協調的角色。此外，此機制亦可對現時有關跨界交通運輸的管制制度、程序以及政策進行更深入的研究，探討進一步提高人流、車流和貨流效率的措施。

策略八：以前瞻的角度及促進區域發展的思維來構建跨界交通運輸網絡

- 2.11 一般而言，香港現時交通基建發展項目的推進取決於項目的迫切性。因此，交通運輸需求往往成為項目獲審批通過的決定性考慮因素。此機制可有效運用現有設施和資源，卻未能充份考慮區域發展的因素。而跨界交通需求預測中的不確定性，加上香港發展大型基建項目需時，亦容易導致啓動機制出現滯後。
- 2.12 為配合香港整體經濟發展的需要及提升區域的整體競爭力，香港須以前瞻角度及促進區域發展的思維來規劃跨界交通基建發展。為此，香港應積極研究如何調校現時的發展模式，以及加快跨界交通基建項目的籌建時間。

策略九：優化跨界交通網絡；以更便捷的方式直接駁通鄰近的綜合交通樞紐，拉近香港與內地的距離，並拓闊香港機場和港口的腹地

- 2.13 隨著內地交通運輸網絡的完善，香港應以增加輻射能力及與鄰近區域共同建立完善的區域交通運輸網絡為目標，加強與鄰近綜合交通樞紐的銜接，拉近和全國各省市的距離，從而拓闊經濟腹地，為香港貿易、物流和旅遊等行業的發展提供新的動力。香港國際機場的航空樞紐地位對香港整體經濟發展亦至為重要。香港機場必須加強與腹地市場的交通聯繫，利用內地交通運輸網絡的優化，促進客、貨的便捷流通，鞏固其國際及地區樞紐地位。建議政府盡快開展專題研究，深入探討如何提升區域交通運輸網絡以促進機場發展。

第三章 建議行動綱領

3.01 為進一步有效地發展本地的航運、空運和物流業，專題小組認為必須在基礎建設和政策各方面作出配合，小組並達致各項策略建議的建議具體行動(見附錄II)，以供行政長官考慮。

航運、物流

策略一：致力提高跨界貨運成本效益

3.02 跨界貨物運輸主要包括陸運和河運，現時大約各佔一半，因此有需要研究怎樣優化這兩個運輸途徑的經營環境，使跨界貨運更具成本效益。另外，資訊科技的應用，以及通關便利化亦有助提高跨界貨運效率。預計這些方面的改善將吸引更多來自南中國的貨物使用香港的港口設施，並促進物流業的發展。

(a) 檢討現時陸路跨界貨運工作主要由香港貨車司機擔當的做法

根據《香港港口規劃總綱 2020》研究，貨車從東莞經香港運送一個 40 呎貨櫃到美國的成本較經鹽田高約 300 美元。在這個運輸成本差額中，香港貨櫃車司機與內地司機相比較高的薪金約佔 70 美元。

建議具體行動：研究綠色通道的應用及引入內地貨車司機對降低跨界貨運成本的實際意義，例如預期可減低貨運成本的幅度、預期對香港港口吞吐量及物流工序轉移的影響；及參考整體跨界貨運行業的發展趨勢，評估這些措施對從事跨界貨運的香港司機的影響，探討可否在降低跨界貨運成本的同時，亦能照顧到本港貨車司機的生計。
(建議 M1-1)

(b) 協助業界降低廣東省當局向跨界貨運車輛徵收

的牌照費

在 (a) 項所提及的貨物運輸成本差額當中，廣東省當局向跨界貨運車輛所徵收的跨界牌照費（或稱「道路指標有償使用費」）約佔 35 美元。

建議具體行動：在諮詢業界和獲得業界支持後與廣東省當局商討：

- (1) 降低跨界貨運牌照的費用；及
 - (2) 降低粵港跨界貨運合營企業最少有 20 台跨界貨運車的要求。（建議 M1-2）
- (c) 加強發展內河運輸網絡以連接珠三角的內河航運，包括珠江西岸，務求令內河船與遠洋船能「無縫銜接」

河運較陸運更具成本效益，儘管前者沒有點對點運輸的方便。另外，近年內地因成本關係，貨源產地逐漸由珠江東岸擴展至西岸，即使有陸路的配套，內河水運仍然是珠西貨運的主力。故此，我們需要推出措施，銜接內河貨運。

建議具體行動：

- (1) 推出內河船多次入港許可證，以簡化申請程序和減低許可證收費，從而提高香港港口處理內河貨運的效率，及減低這類船隻在香港港口的運作成本。同時，政府亦會減低本地船隻的牌照費，從而降低這類船隻的營運成本，以提升港口競爭力。（建議 M1-3）
- (2) 推出更多後勤用地和處理駁運貨物的設施供業界使用，尋找方法使內河船與遠洋船的銜接更加暢順。同時，政府也會因應船

公司和港口操作者的需要，開闢新碇泊區，以提升中流的理貨能力。（建議 M1-4）

(d) 加強資訊科技在物流業的應用

物暢其流的一大關鍵是資訊聯通。現代化的物流服務和完整的供應鏈管理都必須結合先進的資訊科技。政府會繼續進一步加強資訊科技在物流業界的應用，以及物流業從業員在電子物流應用技術方面的培訓，以提升業界的操作效率。

建議具體行動：政府在推動電子物流方面已採取多項措施，並會繼續聯同業界攜手進一步發展電子物流，包括－

- (1) 與業界攜手推動數碼貿易運輸網絡系統 (DTTN) 服務的實施。該系統乃開放中立的電子平台，有助物流業提升操作效率和降低成本，促進企業（特別是中小企業）採用資訊科技，並鼓勵物流業界在提供高質素、可靠和更具效率的服務方面作出改善。（建議 M1-5）
- (2) 政府聯同香港物流發展局與生產力促進局合力推行貨車智能資訊系統試行計劃，通過安裝在貨車上的全球衛星定位系統 (GPS) 和無線通訊設施，發揮貨車追查定位、工作調派、電子文件應用和列印等功能，以提升貨車運輸業的效率。（建議 M1-6）
- (3) 政府通過生產力促進局為物流業從業員舉辦培訓課程，透過一系列的工作坊和示範課，讓他們掌握應用於電子文件處理、倉庫管理系統、車隊和船隊管理等的資訊科技和自動化技術。我們會繼續與培訓機構合作舉辦有關電子物流應用技術的培訓課

程。(建議 M1-7)

- (4) 政府會聯同業界探討如何跟進統一處理物流業所須遞交各部門之文件這個建議。(建議 M1-8)

策略二：從宏觀角度規劃港口及相關設施

3.03 國家在「十一五」規劃內明確表示支持香港物流業及航運中心的發展。這與國家交通部在二〇〇六年九月公布的「全國沿海港口佈局規劃」互相呼應，當中指出珠江三角洲地區港口群的發展依託香港經濟、貿易、金融、信息和國際航運中心的優勢，在鞏固香港國際航運中心地位的同時，以深圳、廣州港為集裝箱運輸的幹綫港。由於香港及其鄰近港口都是華南貨物的主要出口港，在規劃本港港口及相關配套設施時，必須同時兼顧鄰近港口貨運力的發展，研究擴建港口的成本效益。若成本效益得到肯定，需設立機制協調香港、深圳兩地的港口發展，避免資源重疊和不必要競爭。

(a) 研究港口貨運量預測

《香港港口規劃總綱 2020》研究的結果在二〇〇四年年底發表，建議以更全面的方法更新港口貨運量(包括直接及轉運貨物)預測，兼顧華南一帶的碼頭設施在供求方面的最新發展和數據，及香港港口的競爭力，從而預測港口設施的可能需求。

建議具體行動：有鑑於珠江三角洲地區的港口迅速擴展，華南一帶的貨運模式也不斷改變，新一輪的港口貨運量預測已在二〇〇五年年底展開，預計需時一年左右完成。這一輪的研究將詳細檢視香港及華南主要出口港的貨運量預測增長幅度，包括香港近年快速增長的轉運貨物。更新的貨運量預測必須顧及香港港口的競爭力，以及鄰近港口貨運力的發展，從而規劃何時需要擴建港

口設施。為免資源重疊及造成不必要競爭，必須與廣東省有關當局有效協調港口發展。（建議 M2-9）

- (b) 研究充分利用香港的土地和海岸線，發展物流有關後勤用地

為繼續確保行業能順應國際物流的發展趨勢，進一步提升香港物流業的競爭力，政府會為業界增闢更多物流後勤用地，為業界提供合適的操作環境，促進多樣化的物流服務融合。這亦有助帶動相關行業的發展及創造更多就業機會。

建議具體行動：

- (1) 就擬於小蠔灣興建的大嶼山物流園項目，政府會參考連接物流園的相關基建發展（如港珠澳大橋和十號貨櫃碼頭）、來自腹地尤其是珠三角西面的貨流、融資、制度上的安排各因素來訂定物流園項目的未來路向。（建議 M2-10）
- (2) 政府會通過加強內部協調的工作，繼續積極物色合適的後勤用地供物流業界使用。（建議 M2-11）

策略三：着力發展香港的航運業

3.04 在「一國兩制」的原則下，香港特區保持司法獨立，堅守法治，建立健全的金融制度，和維持獨立的船舶註冊。這些優勢締造出一個有利營商的環境，增強外商來香港投資的信心。政府應致力維持這些優勢，在現有基礎上，進一步加強並完善各項制度，以維持香港作為國際金融、航運中心的競爭力。

- (a) 完善香港船舶註冊的服務

香港船舶註冊為一獨立船舶註冊，一直以來都錄得健康的增長。然而，亦面對其他國際船舶註冊的劇烈競爭，以及國際運輸工人聯會部分成員對香港船舶註冊的注視和可能採取的行動。故此，香港船舶註冊有需要進一步提升其服務質素、標準和範圍，並積極對外國航運界宣傳和推介，以吸引高質素的船隻，發展成優質船舶註冊中心。

建議具體行動：透過海事處在二〇〇六年初成立的顧客關係組，促進各航運行業間及政府的溝通，並就如何加強香港為國際航運中心的吸引力及提升香港船舶註冊服務質素等諮詢業界意見。（建議 M3-12）

(b) 培訓本地相關人才

香港航運業在擴展過程中，面對人才短缺。香港業界和政府都需要考慮人才培訓的課題，特別是富有航海經驗的高級管理人才，以便滿足專業的船舶管理、經紀等服務業的需要。

建議具體行動：鼓勵大專院校及其他職業先修學院增加投放於航運課程的資源，加強航海學員的在職培訓機會。成立航運獎學金，以吸引本地及內地人才在香港進修與航運有關的課程並參與航運有關的工作。（建議 M3-13）

(c) 考慮參考外國做法，以船舶噸位稅 (Tonnage Tax)，作為除利得稅外，徵收船隻稅項的另一選擇

建議具體行動：研究外國的做法，以船舶噸位稅 (Tonnage Tax)，作為利得稅之外另一種徵收船隻稅項的選擇。政府需進一步研究建議的可行性，並就其可能帶來的影響諮詢業界，如香港船東會的意見，包括噸位稅對現時吸引船隻來港註冊的政策及稅務制度的可能影響。（建議 M3-14）

策略四：鞏固香港作為國際及地區航空樞紐的地位

3.05 建議盡快推行的具體策略如下：

- (a) 香港國際機場須不斷增加處理貨物的容量及乘載能力，例如增設新貨運站及研究是否需要增建跑道

建議具體行動：

- (1) 機場管理局（機管局）盡快推進增設新貨運站的工作。（建議 M4-15）
 - (2) 機管局盡快就影響機場處理量的因素進行研究並諮詢有關部門及業界，以評估是否需要增建第三條跑道及制定擴大機場處理量的策略。（建議 M4-16）
- (b) 香港、內地及澳門民航當局應透過協商及適當協調，以求合理和有效率地使用區內空域並開拓往來內地的新民用航道

建議具體行動：與中國民航總局及澳門民航局協商，共同制定長遠改善措施，包括優化現時區內空域設計、統一空管設備的銜接標準，及爭取增加珠三角往返華北和華東地區的民用航道等。（建議 M4-17）

- (c) 提升香港航空交通管理的能力，以增加香港國際機場的飛機班次升降量

建議具體行動：更換香港現有的航空交通管理系統、增聘航空交通管制員、簡化飛行程序和採用新的空管技術以提升香港的航空交通管理能力和可處理的飛機班次升降量。（建議 M4-18）

策略五：與主要貿易夥伴繼續磋商有關航運與空航入息寬免雙重課稅協議

3.06 具體策略如下：

- (a) 在航運方面，香港已與 13 個國家簽訂了入息寬免雙重課稅協議。香港將繼續與主要貿易伙伴磋商及訂立入息寬免雙重課稅協議，以減輕香港船東的海外稅務負擔，提升他們的國際競爭力和強化香港作為國際航運中心的地位

建議具體行動：政府將積極與其他尚未達成入息寬免雙重課稅協議的貿易伙伴進行商討並訂定有關協議。在選取貿易伙伴作為商討有關協議的對象及訂定優次方面，政府會透過航運發展局徵集各航運公司的意見。（建議 M5-19）

- (b) 在航空方面，香港已與 26 個民航夥伴簽訂了入息寬免雙重課稅協議。香港將繼續與其他民航夥伴商議訂立入息寬免雙重課稅協議

建議具體行動：與其他尚未達成入息寬免雙重課稅協議的民航夥伴商議訂立有關協議。（建議 M5-19）

策略六：發揮香港物流業自身的長處及完善供應鏈運作，除了令整體價格更具競爭力外，並以穩妥可靠且優質的高增值服務競爭

- 3.07 香港物流業應該發揮本身的長處如時間準，服務水準高，方便快捷等；並通過加強發展有關貨運的商業支援行業和增值服務，以完善供應鏈各環節。香港物流業應在整體營商成本效益上競爭，而不應單與鄰近地區比較商品和服務成本價格。物流業界應考慮多採用先進資訊科技，應用電子物流的軟件，使物流服務更可靠和節省人手及時間。

建議具體行動：政府繼續與業界攜手探討進一步強化香港的競爭優勢，推動電子物流資訊傳遞，多採用數碼貿易運輸網絡系統、無線射頻識別技術等，以促進供應鏈服務整合。（建議 M6-20）

交通基建

策略七： 研究成立高層次跨部門統籌協調機制

3.08 為制訂跨界交通基建的整體發展策略，以及加強跨界交通基建的策劃及統籌能力，建議政府積極考慮設立一個高層次跨部門統籌協調機制，政府可考慮透過重整、理順或強化現有的機制以達致相同的目標。就此，亦建議政府研究有關機制的架構、工作範疇、運作模式和所需配備的研究及執行機制等。此外，亦應探討如何有效結合業界和學術界的力量，集思廣益。

建議具體行動：研究設立高層次跨部門統籌協調機制的可行方案，有關機制的架構、工作範疇、運作模式和所需配備的研究及執行機制。（建議 M7-21）

策略八： 以前瞻的角度及促進區域發展的思維來構建跨界交通運輸網絡

3.09 為促進香港與周邊區域發展的配合，香港必須以前瞻的角度及促進區域發展的思維來構建跨界交通運輸網絡。建議政府考慮制訂一套整體跨界交通發展策略，釐清發展定位和方向，以及研究完善現有發展模式的各種可行方案，確保跨界交通基建的發展能充分配合區域合作發展需要和整體社會經濟效益。研究過程中亦須探討加快跨界交通基建項目籌建時間的可行方案。

建議具體行動：研究完善現有跨界交通基建的發展模式及加快跨界交通基建項目籌建時間的可行方案。（建議 M8-22）

策略九：優化跨界交通網絡

3.10 內地交通運輸網絡的完善，以及綜合交通樞紐的發展，為香港帶來了新的契機，香港若以連繫區域為目標，優化跨界交通網絡，提高人流貨流效率，便可有效促進區域內、外的經濟要素快速流動，拓闊香港的經濟腹地，同時亦為機場和港口的進一步發展帶來新的動力。為完善跨界交通設施，建議從以下方面考慮，包括：

(a) 加強與內地溝通和合作

政府應繼續研究如何與內地各層政府建立較規範化的溝通和協調渠道，包括與交通基建相關的國家部委，例如交通部、鐵道部和發改委，以及鄰近區域聯繫。除項目層面的合作外，雙方須互相交流交通基建的發展策略、重要交通基建項目的前期研究和論證工作，以及就交通運輸政策進行磋商。此外，政府應與業界和學術界保持緊密聯繫，以便交換信息。

建議具體行動：繼續加強與交通基建相關的國家部委以及鄰近區域溝通和合作。（建議 M9-23）

(b) 以交通運輸網絡促進空運發展

為進一步鞏固香港機場的航空樞紐地位，建議探討如何透過改善區域交通網絡，確保香港機場與鄰近區域機場之間建立便捷的陸路和水路聯繫，增加香港機場的客源，並為香港與鄰近城市機場提供合作的空間，促進客、貨的便捷流通，並不斷擴大航空網絡。

建議具體行動：開展專題研究，探討如何透過改善區域交通聯繫，增加香港機場的客源，並為香港與鄰近城市機場提供合作空間。（建議 M9-24）

(c) 擴大及提升直通鐵路客運服務範圍和水平

建議對香港與內地鐵路網絡作無縫接駁的方式進行研究，並通過分析外國，例如新加坡、馬來西亞、歐盟、俄羅斯的通關形式，研究香港/內地可行及創新的通關模式；研究香港直通列車服務的覆蓋範圍、鐵路口岸設置及配套設施的規劃，包括探討香港與內地沿線主要城市之間開拓更多點到點的直通車服務。

建議具體行動：探討香港與內地沿線主要城市之間，開拓更多點到點的直通車服務的需要。（建議 M9-25）

(d) 以「專用通道」方式接駁國家高速鐵路網絡

建議盡早研究西鐵「共用通道」的容量如何承受將來香港與內地鐵路客運班次增加的壓力，以及其在日後提升直通鐵路客運服務水平方面的技術性限制。

建議具體行動：因應策略發展的需要，以更前瞻的角度考慮以「專用通道」方式接駁國家高速鐵路網絡。（建議 M9-26）

(e) 探討香港在鐵路貨運方面的機遇及限制

國家已決定加大投資提高內地鐵路系統的負荷能力和競爭力，包括增加運貨量和提升列車速度，以及建立 18 個鐵路運輸中心，建議盡快瞭解內地發展鐵路運輸中心的思路、選址、功能、及發展時間表，並研究香港如何能更有效承接內地貨源，包括貨物來源、貨運形式、土地資源及配套設施等。

建議具體行動：建議對香港在發展鐵路貨運方面的機遇及限制進行研究。（建議 M9-27）

航運、物流及基礎建設專題小組

成員名單

召集人

董建成先生, J.P.

官方代表

房屋及規劃地政局局長

孫明揚先生, G.B.S., J.P.

經濟發展及勞工局局長

葉澍堃先生, G.B.S., J.P.

成員

陳南祿先生, S.B.S., J.P.

鄭家純先生, G.B.S.

周松崗爵士

恩萊特教授

李澤鉅先生

林宣武先生, S.B.S., J.P.

黃國健先生, B.B.S.

胡應湘爵士, G.B.S.

增補成員

Mr Peter CREMERS

傅育寧博士

劉健儀議員, G.B.S., J.P.

劉少榮先生

梁剛銳先生, B.B.S., J.P.

羅煌楓先生, J.P.