



香港經濟民生聯盟 優化「美食車先導計劃」意見書 (2017年4月)

1. 背景

- 1.1) 香港經濟民生聯盟（經民聯）一直大力支持政府推行美食車先導計劃（「計劃」）。早於2014年11月，經民聯向政府提交的2015年《施政報告》及2015-16年度《財政預算案》建議書當中，便提出在海濱長廊、沿海空地闢出有足夠停車位的地方，容許已領牌人士經營美食車，有關建議獲得時任財政司司長採納，成為今日計劃的雛形。
- 1.2) 自計劃於今年2月2日推出以來，社會大眾和經營者反應不一，並對計劃的運作細節和成效，提出了不同意見；鑒於有關安排直接影響美食車的收入和可持續性，經民聯特此提出分析和優化建議，期望政府盡快作出相應檢討和調整，令計劃更成功的同時，保障經營者的權益。

2. 分析和建議

2.1) 微調泊位，增加選點，放寬限制

- 2.1.1) 現時，政府規定16輛美食車必須於8個指定地點停泊，大部分均鄰近旅遊熱點。從表面上看，有關安排可確保帶來穩定客源，但實況未必如此，皆因美食車的人流多寡受著美食車停泊的具體位置（與景點出入口和交通接駁措施的距離、是否必經之處等）、營運時段及季節所影響。
- 2.1.2) 事實上，有個別經營者向傳媒反映，美食車停泊的位置較為偏遠，甚至毗鄰公廁，政府應及時和持續聆聽經營者對泊位的意見，就個別地點的具體停泊位置作出相應微調。



- 2.1.3) 從宏觀角度看，經民聯認為現行8個指定地點委實不足，大大局限了經營者的靈活性，以及廣大市民的選擇。原則上，只要一個地點空間充足，不會對現有人流和車流構成過度阻礙，並可解決垃圾和排污等技術問題，均可成為美食車的停泊點，故經營點數目可以進一步增加。
- 2.1.4) 經民聯一直提倡把合適的閒置地點，或是短期內未有進一步發展的地點改劃為「臨時美食車專用區」，讓區內的美食車可獲發牌照豁免或臨時准許證，安心經營。至於區外的美食車，經民聯同意應參考美加的例子（如多倫多和三藩市），規定美食車與鄰近食肆保持一定距離，以避免對鄰近食肆構成不公平競爭，並要符合其他基本要求，但不應在地點上施加過多的限制。
- 2.2) 容許靈活調配和延長營運時段，配合盛事和夜市
- 2.2.1) 目前，每輛美食車在8個指定地點輪流營運，兩周轉換一次，大部分美食車的經營時間均為早上11/12時至晚上8/9時，而且同一日須在同一地點營運，模式僵化，未能帶來最大的經濟效益。
- 2.2.2) 事實上，各個營運地點的人流差距甚大，而每個地點在不同月份和季節的人流也不一樣，個別不幸的經營者有機會在不同地點同時面對虧蝕。以旅遊事務署公布首兩周的光顧人次為例，各個地點可以相差達五倍。政府有必要檢討「兩周一地」的硬性安排，以避免對個別經營者造成不公。
- 2.2.3) 另一方面，部分旅遊熱點在中午和下午時分，人流較為冷清；相反，在核心工商業區和校園區，中午則會出現大量用膳需求。政府應仔細考慮經營者的意見，容許經營者在不同時段作出靈活調配，包括在個別時段轉移到非指定地點，既可增加美食車的利潤，也可滿足廣大市民的需要。
- 2.2.4) 不少美食車以售賣特色小食為主，正好滿足港人和旅客對於夜市「掃街」的需求，但目前美食車的營運時段卻未能加以配合。經民聯一直建議向夜市商戶發出具年期彈性的牌照，並容許商戶在車輛上，以流動形式售賣食物，計劃正好配合有關建議。只要政



府進一步放寬營運的限制，加上夜市的熱鬧氛圍，有別於目前美食車「自成一角」的安排，有助吸引旅客和市民光顧，相信經營者將可獲得更可觀的回報。

- 2.2.5) 另外，政府建議美食車可在旅遊事務署指定的旅遊盛事或大型活動舉辦時離開指定地點提供服務；據悉，美食車可獲安排到「香港龍舟嘉年華」、「香港單車節」、「香港除夕倒數」等指定場地營運。經民聯歡迎有關構思，並且期望盡快落實，同時把有關安排擴展至其他盛事和活動（例如工展會）。

2.3) 優化宣傳策略

- 2.3.1) 為了加強宣傳美食車，旅遊事務署推出了手機流動應用程式，同時於網上提供美食車的營運輪替表。根據政府資料，香港旅遊發展局、香港酒店業協會和香港旅遊業議會亦協助向遊客推廣美食車，並正研究向訪港團旅客提供優惠折扣等。

- 2.3.2) 經民聯對有關資訊發放和宣傳措施表示認同，並建議進一步加強於社交媒體的宣傳，為美食車建立品牌和口碑。此外，經民聯肯定美食車作為旅遊景點的定位，有助豐富香港的旅遊價值，但從營運角度出發，美食車必須吸引更多不同的客源，才可達到可持續性的目標。

- 2.3.3) 除了媒體報導，以及於營運地點沿途豎立指示牌及標誌等，政府未有制訂任何針對廣大市民的宣傳策略。美食車經營者亦不能以派發傳單作宣傳，這種限制有悖於一般商業運作，並不合理。經民聯期望政府檢視有關牌照規定，積極協助和強化多途徑推廣（如採用燈箱、海報，甚至電視和車身廣告等），以收宣傳之效。

2.4) 調整發牌數目和定位，提供適當支援

- 2.4.1) 由於發牌數目非常有限，競爭異常激烈，加上現行計劃的「入場費」非常高昂，動輒數十萬甚至逾百萬元，早前更有未投入營運的經營者臨場放棄經營，反映他們面對很大的營運風險。事實上，計劃門檻甚高，現有經營者大多憑高端和精巧的食品取勝，對



於首次惠顧者或有一定吸引力，但未必有助維持穩定的營業額和客源。經民聯認為，美食車應提供適合大眾和旅客、價格相宜的地道美食，否則便會失卻美食車的原意。

2.4.2) 隨著計劃逐步成熟，經民聯認為應增加美食車的發牌數目，適度放寬參與競投和營運的要求，讓更多中小企和小本經營者受惠的同時，豐富車種、食物種類和顧客體驗。

2.4.3) 長遠而言，政府應主動為經營者提供更多支援，包括設立配對基金，資助有需要的經營者購買或裝嵌餐車，甚至允許經營者尋求商業贊助；另外，政府亦應在美食車停泊點提供更多桌椅和遮蔽設施，以提升旅客和市民的體驗。

2.5) 配合地區政策，發揮更大成效

2.5.1) 要令美食車先導計劃取得成功，另一個關鍵是摒棄過度管理的思維，結合個別地區的特點和社區需求。

2.5.2) 以深水埗區為例，該區存在不少閒置空地，區議會和地區團體一直期望可以釋放該等閒置空地，其中一個主要建議是發展具地區特色的夜市或假日墟市。如政府能夠參考農曆年間深水埗夜市的成功經驗，並在相關政策和法例上「拆牆鬆綁」，容許美食車進駐，甚至探討進一步發展「美食車經營區」，將可為社區帶來新的發展動力。

3) 總結

3.1) 美食車先導計劃既可推動香港的旅遊發展，把本地美食發揚光大，亦可為年青人提供多一個創業和發揮創意的機會，故此絕對值得支持和延續。與此同時，政府亦要打破框框，思考如何為美食車提供可持續的經營環境，真正讓美食車「深入民間」，成為旅客和市民生活的一部分。期望政府詳加考慮和採納以上建議。

(完)