



Infrastructure Development Department
5/F, CHT Tower, Terminal 8 East
Container Port Road South
Kwai Chung, New Territories
Hong Kong
Tel +852 2128 2828
Fax +852 2123 1675

檔案編號:NNID/EP/L/0033/02/KKT
立法會規劃地政及工程事務委員會

電子郵件及傳真

主席及各委員台鑑:

本公司多謝立法會的邀請出席二〇〇二年一月十五日舉行之特別聽政會議,並準備屆時出席該會議及發表本公司對“挖掘道路工程的收費與處罰制度建議”之立場及意見,現附上附錄乙份以供參考。

此覆

曾國坤
和記環球電訊有限公司
經理-基建工程
固定網絡基建拓展
二〇〇二年一月七日

附件

挖掘道路工程的收費與處罰制度建議

首先多謝立法會規劃地政及工程事務委員會安排今日公聽會，讓本公司，和記環球電訊有機會向各位議員直接表達對“挖掘道路工程的收費與處罰制度建議”的意見。本公司認為現時議案對減少挖掘道路工程造成的影響作用不大，但對有關公司在成本上、運作上產生負面影響。整體而言，可謂害多利少。所以本公司認為，此議案應以擱置，對問題以新角度重新考慮。

問題本質未被正視

議案原先是要減少道路挖掘工程對環境、對市民影響。經過多年研究討論，由於過程中作出一個未經證實的假設，問題中心被逐漸轉移。我所指未經證實假設就是：建立收費與處罰制度，可使有關機構作出調整，減少工程數量或加快工程進度。基於這一假設，討論重點變成如何建立合理有效收費處罰制度。問題本質就被忽略。其實，問題本質極其複雜，用簡單的收費、處罰機制，絕不可能克服存在已久的政策性、系統性問題。例如，為何有大量挖掘道路工程？這些工程是否必需？為何有大量工程需要延期？是否有更佳方法手段，減少工程數量？

以上種種問題，並非首次被提出，只是問題未被認真面對，現在建議採用收費、懲罰手段，只是將責任推到公用事業機構和一些執行者身上。以這種模式解決問題香港又怎能有真正進步？

成本結構錯配

另一個議案中的重大原則性問題，就是所謂“用者自付”原則。“用者自付”原則本來合情合理，假若“用者”有自由選擇權利。目前現實是路政署是唯一處理掘路證機構，而收費基準是根據政府部門成本結構。

電訊行業本質上是投資大，回本週期較長的行業。加上香港電訊業的開放環境，競爭極為激烈，各電訊公司力求在技術創新，營運效率，成本控制各方面，不繼改善，以求衝出重圍。根據以往多年工程數量估計，假如按目前建議方案的收費標準，和記環球電訊每年要向有關政府部門多付超過一千萬元作為挖掘工程行政管理費用。一千萬元如果作為聘用員工開支，大概可以多顧用三、四十人。這種安排，在目前公司運作環境，可說

不可思議！歸根究底，問題在於政府部門與電訊公司，因為處於不同的營運環境，成本結構存在頗大差異，不可兩者結合。

這種情況，就如強行要一個“克勤創業”的人每次出差都坐頭等機倉，住五星酒店，雖然享用頭等機位，豪華酒店，“用者自付”原則是否合情合理？是否有其他選擇？

抓小放大，“官民不一”？

另一個容易被忽略的事實是，政府各部門負責的路面工程，仍然是佔所有路面工程的絕大部份。而且不少公用事業機構的工程是爲了配合政府工程而產生。據估計，政府各部門的路面工程約佔所有路面工程百份之七十。可見政府各部門在工程計劃，統籌方面對整體影響可說舉足輕重。再者，部份政府部門進行路面挖掘工程並不需要領取掘路工程許可證。是否意味此類工程將不受建議新例約制？如果這是事實，目前議案對解決問題，到底有多大作用？

公用事業機構獲得路政署掘路工程許可證，並不意味工程可以立刻展開。路政署掘路工程許可證只是與其他有關部門協調開展工程的先決條件，工程需要在多方協調完成，才可正式開始。多方協調經常佔用大部份批准施工日數，部份工程只可靠工程延期完成。

公用事業機構, 時常面對種種困難, 政府各部門其實有義務加以協助, 例如,

- 如何簡化目前繁複的發證程序? 如何實現討論已久的“一站式”發證制度?
- 目前許可證附設條文不清晰, 容易產生個人主觀判斷;
- 新條例可產生重覆檢控, 應與明確。

共同努力, 追求社會進步

最後, 我仍然希望各方為香港長遠繁榮進步, 共同努力。重新正視問題, 認清各種基建工程對香港發展的正面義意, 務求在政策上、工作程序上, 採取支持態度。而非以收費、懲罰手段加以抑制。

正視問題, 作出有效措施, 可推動社會進步。我深信有關政府部門具有人才經驗, 如果作出發揮, 可以幫助各公司機構, 妥善計劃基建工程, 達至一勞永逸。和記環球電訊願意積極配合, 共同努力, 為香港繁榮進步作出貢獻。