

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1692/01-02號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/ES/1

立法會經濟事務委員會 會議紀要

日 期 : 2002年3月20日(星期三)
時 間 : 下午2時30分
地 點 : 立法會會議廳

出席委員 : 田北俊議員, GBS, JP (主席)
丁午壽議員, JP
李華明議員, JP
周梁淑怡議員, JP
張文光議員
許長青議員, JP
陳鑑林議員
單仲偕議員
黃宜弘議員
曾鈺成議員, JP
楊孝華議員, JP
劉健儀議員, JP
蔡素玉議員
胡經昌議員, BBS

出席的非委員 : 陳婉嫻議員, JP
的議員 劉慧卿議員, JP
石禮謙議員, JP
陳偉業議員

缺席委員 : 呂明華議員, JP (副主席)
李家祥議員, JP
李國寶議員, GBS, JP
劉千石議員, JP

出席公職人員：議程項目IV

經濟局

經濟局局長
李淑儀女士

經濟局副局長
周淑貞女士

議程項目V

經濟局

經濟局局長
李淑儀女士

土木工程署

土木工程署總工程師／工程技術
盧劍聰先生

土木工程署高級工程師／專責項目
區英傑先生

議程項目VI

經濟局

經濟局局長
李淑儀女士

旅遊事務專員
黎高穎怡女士

旅遊事務助理專員
何穎賢女士

工務局

工務局總助理局長(計劃管理)
鄭定寧先生

土木工程署

土木工程署署長
劉正光先生

土木工程署副署長(專責事務)
譚榮光先生

土木工程署總工程師／專責事務(工程)
麥敬仁先生

地政總署

地政總署署長
布培先生

地政總署副署長／專業事務
郭理高先生

律政司

律政司副民事法律專員
白從善先生

應邀出席者 : 議程項目 IV

機場管理局

機場管理局行政總監
彭定中博士

機場管理局財務總監
黎永昌先生

機場管理局機場管理總監
伍翹楚先生

機場管理局法律總監
戴保賢先生

議程項目 VI

茂盛(亞洲)工程顧問有限公司

茂盛(亞洲)工程顧問有限公司助理董事
馬紹祥先生

茂盛環境管理顧問有限公司

茂盛環境管理顧問有限公司助理董事
高明正先生

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級主任(1)1
游德珊女士

經辦人／部門

I 確認通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)1298/01-02號文件—— 2001年12月21日會議的紀要)

2001年12月21日會議的紀要獲確認通過。

II 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)1226/01-02(01)號文件—— 政府統計處就2000年2月至2002年1月主要石油產品進口及零售價格提供的圖表)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

III 2002年4月22日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1310/01-02(01)號文件—— 待議事項；及
立法會CB(1)1310/01-02(02)號文件—— 跟進行動一覽表)

3. 委員察悉政府當局建議在下次於2002年4月22日上午10時45分舉行的會議上討論下列事項：

(a) 《商船(本地船隻)(一般)規例》及《商船(本地船隻)(安全檢驗)規例》；及

(b) “註冊船舶品質管理制度”：最新情況。

4. 有關事務委員會的待議事項，委員同意要求政府當局就“檢討《旅行代理商條例》”的議項提供一份資料文

件。委員將會決定需否於日後的會議上跟進此項議題。李華明議員建議委員會討論“監管美容產品及美容師提供的服務”的議題。主席要求秘書與政府當局聯繫，進一步商討有關議題。

IV 擬議《機場管理局(准許進行與機場有關活動)令》

(立法會CB(1)1310/01-02(03)號文件——政府當局提供的資料文件)

5. 應主席邀請，經濟局局長向委員簡述機場管理局(下稱“機管局”)提出的一項建議。機管局建議行政長官根據《機場管理局條例》(第483章)(下稱“機管局條例”)第5(3)條制定一項命令，准許機管局進行若干與機場有關的活動。她指出，機場業務的競爭日趨激烈；包括香港國際機場在內，珠江三角洲共設有5個機場。考慮到珠江三角洲的重要性，並為提高香港國際機場作為客貨運樞紐的競爭力和地位，當局已確立多項措施，以加強機場在該區域內的交通聯繫。

6. 經濟局副局長表示，建議的准許進行與機場有關活動有限而具體，其中包括與其他機場建立聯盟和其他合作安排、投資於香港以外的其他機場管治機構和機場、為來往機場和其他地方之間提供海陸交通設施或服務(無論在香港或其他地方)，以及發展物流設施，以增加香港國際機場的運輸流量。機管局可在赤鱸角島以外地方從事或營辦建議獲准許與機場有關的活動載於有關文件(立法會CB(1)1310/01-02(03)號文件)附件2夾附的建議附表。

7. 經濟局局長進一步表示，根據《機管局條例》，機管局營辦的活動，須符合維持香港作為國際及地區性航空中心的目標。機管局在從事業務時，亦須符合審慎商業原則。該局的董事局其中3名成員為政府官員，其他成員則由香港特別行政區行政長官委任。為迎接未來的挑戰，以及消除現行法例施加的地理範圍規限，當局有需要制訂一項命令，准許機管局在赤鱸角島以外地方從事或營辦建議獲准許與機場有關的活動。她籲請委員支持有關建議。

8. 對於擬議命令就機管局可從事或營辦獲准許與機場有關活動所訂的範圍，機管局法律總監表示，機管局的宗旨，是本着維持香港作為國際及地區性航空中心的目標，提供、營運、發展及維持香港國際機場作民航用途。該局亦可提供與香港國際機場有關的必需或適宜的設

施、設備或服務。《機管局條例》亦已把機管局的職權擴大至涵蓋在根據機場批地文件批租予該局的土地上營辦的任何與機場有關的商貿或工業活動。擬議命令僅旨在使該局可在赤鱘角島的地理範圍以外從事該等相關活動。

9. 周梁淑怡議員申報利益，表明她是機管局董事局成員。

10. 曾鈺成議員提及施加地理範圍規限於香港國際機場或其鄰近地方的立法原意，並質疑當局把該項地理範圍規限，從單一地點放寬至涵蓋任何香港以外的機場的做法是否恰當。他認為當局就現行建議作出決定前，有必要首先研究當時的立法意向。

11. 經濟局局長回覆謂，“與機場有關”活動的概念經歷了急速的演變，這些活動已由單指飛機升降，演化為現時的複雜經濟活動，其中包括有助客貨運流通的樞紐發展活動及物流業發展。面對這些挑戰，當局有需要與鄰近機場緊密合作，以維持香港國際機場的競爭力。事實上，《機管局條例》已訂有條文，使行政長官可作出命令，指明機管局可從事任何其他與機場有關的活動。這正是政府當局擬備現行建議供委員審議的原因。

12. 陳鑑林議員質疑，當局需否授權機管局在香港國際機場的地理範圍以外，從事或營辦與機場有關的新活動。鑒於機管局較其他市場參與者具競爭優勢，他擔憂最終會出現機管局壟斷物流服務業的情況。他認為政府當局應制訂適當政策及改善營商環境，以促進私營機構發展客貨運輸及物流業務。

13. 經濟局局長回覆謂，雖然香港國際機場目前較具競爭優勢，但香港若要維持及加強其作為航運中心的地位，便不能安於現狀。因此，當局有需要推動聯運服務的發展及加強與珠江三角洲其他機場的合作，以促進香港國際機場客貨運的流通。她澄清，在推動“香港物流業的發展”的工作上，政府當局不會優待任何一方。事實上，物流業的服務供應商眾多，並不存在機管局會壟斷物流業的問題。經濟局局長進一步表示，雖然機管局正考慮在大嶼山北部設立一個在機場範圍以外的物流園，但該局仍需提交建議書供政府當局考慮。此外，由於仍有多項因素須作進一步考慮，當局尚未就興建物流園的建議作出任何決定。這些因素包括：該項建議的經濟效益、有否土地可供使用及仍須就建議作進一步的研究。

14. 陳鑑林議員並不信服政府當局的回覆。他指出，由於建議附表中已載有賦權條文，准許機管局在赤鱘角島以外地方從事或營辦與物流有關的活動，對於如何推動有關計劃，政府當局必定略有頭緒。因此，他認為難以接受當局在這方面並無具體計劃的說法。

15. 經濟局局長解釋，在推動與珠江三角洲其他機場合作的計劃上，物流服務或會成為重要的一環。為向機管局提供靈活性，使該局可拓展各類與其他機場合作的活動，她認為當局有需要在擬議命令內併入適當的條文，以避免在很短時間內需要再次進行有關的立法程序。

16. 單仲偕議員及張文光議員表示，民主黨原則上支持機管局推行措施，以提高香港國際機場的競爭力，以及達致使香港國際機場成為區內物流服務中心的目標。然而，該黨對擬議命令附表的草擬方式有所保留。就此方面，張議員指出，由於“與機場有關活動”的提述並無清晰的定義，重複使用“任何”及“位於香港以外”等字眼所產生的綜合影響，會給予機管局日後可在香港及香港以外地方進行業務時，有過大的彈性。由於所涵蓋範圍相當廣泛，單議員擔憂或會出現機管局成為“獨立王國”的情況，特別是議員過往也曾關注到當局對法定團體缺乏監管的問題。考慮到機管局的用意是提高香港國際機場的競爭力，民主黨因此認為，政府當局有需要檢討該附表的草擬方式，並清楚界定機管局獲准許從事與機場有關活動的範圍。張議員並表示，在規管機管局的權力範圍方面，政府當局應擔任把關者的角色。該命令的草擬方式不應使涵蓋範圍大大超出其原來擬定的範圍。

17. 雖然蔡素玉議員對現行建議的用意並無懷疑，但她關注到該附表的草擬方式，給予機管局日後從事業務活動方面過大的彈性。她認為，該附表給予機管局的權力，遠遠超出該局推動其公布的發展策略所需。若現行建議的意向是使機管局可加強與珠江三角洲其他機場的合作，當局可考慮把機管局獲准許從事與機場有關活動的範圍局限於該範疇。

18. 許長青議員表示，香港協進聯盟普遍支持機管局有關加強與珠江三角洲機場的聯繫的建議。他詢問這方面的進展情況。他亦關注到建議附表第4項所給予機管局的權力，即“單獨或與任何其他人士共同提供及營運往來機場與其他地方之間載運人或貨物的設施或服務(不論在香港或外地)，但不包括航空運輸的設施或服務”。他擔憂最終會出現機管局與私營機構爭利的情況。他詢問該等相關活動可否由私營機構營辦。他亦質疑政府當局可否及如何確保機管局所作的投資是物有所值的。

19. 機管局行政總監解釋，為保持香港國際機場的競爭優勢，當局有需要提高香港國際機場在貨運及物流方面的能力，以期吸引更多高增值活動。當局既然理解珠江三角洲的重要性，便有需要尋求與其他機場合作，以及改善與珠江三角洲的聯運，以促進客貨運輸及物流運作。該項拓展策略亦與國際的做法相符。

20. 經濟局局長表示，與珠江三角洲的機場當局就可否加強雙方合作的可能性的初步討論已經展開。然而，鑒於現行法例所施加的各項限制，機管局在現階段無法繼續進行有關工作。這解釋了政府當局及機管局為何希望立法會能盡早通過擬議命令，使機管局可盡早推行有關計劃。

21. 至於需否授權機管局提供及營運往來機場與其他地方之間載運人或貨物的設施或服務，經濟局局長解釋，此舉可提供法律依據，使機管局可加強香港國際機場與內地的連繫，特別是與珠江三角洲的連繫，以加強機場的交通聯繫。其中一項正考慮的計劃，是往來香港國際機場與珠江三角洲之間的跨境高速渡輪服務。然而，現時未能確定私營機構對提供及營運該項服務是否感興趣。因此，該命令有關條文所採取的草擬方式，就是為了切合所有可能出現的情況，包括機管局或會參與提供該項服務的情況。經濟局局長強調，考慮到立法所需的時間、機管局面對的激烈競爭環境，以及機管局業務的商業性質，要求機管局須在達成個別業務協議前取得立法會批准的做法並不可取。她亦特別提到政府當局所面對的兩難局面。政府當局一方面希望給予機管局足夠彈性，以應付可能出現的不同情況；另一方面，亦有建議認為當局應採納逐項審批的方式。在競爭激烈的環境下，後者會影響機管局的競爭能力。

22. 關於經濟局局長提及機管局應按照商業原則營運，固難以每次在達成業務協議前先取得立法會的批准，陳偉業議員表示，由於機管局是公帑資助的法定團體，當局在作出批准，以授權機管局在赤鱘角島以外地方從事或營辦與機場有關的活動前，必須先釐定問責制度的架構。他擔憂該附表的現行草擬方式，會授權機管局進行任何該局認為是恰當及有利可圖，但卻未為公眾所接受的活動。在欠缺一個具透明度及有效的監控機制監察機管局所作的投資的情況下，該項命令亦會危害納稅人的利益。陳議員提及新加坡交通部採用的監控機制。根據該機制，新加坡民航局須首先向該部取得批准，然後才可與其他機場訂立協議。他促請政府當局考慮此做法是否適用於機管局，並收窄機管局在法例下獲准許進行與機場有關活動的範圍。

23. 關於機管局所作的投資，經濟局局長表示，機管局須按照審慎的商業原則營運業務，並達致預期的內部回報率為目標。

24. 關於機管局的職權範圍，機管局法律總監指出，《機管局條例》第5(1)(b)條訂明，“管理局可在機場(或其任何部分)、就機場(或其任何部分)、或在與機場(或其任何部分)有關的情況下，提供它認為必需或適宜的設施、適意設備或服務”。此條的草擬方式與新加坡民航局有關條文相若。

25. 就陳偉業議員有關建議附表第4項給予機管局彈性的問題，機管局法律總監澄清，該條文使機管局可提供及營運一項跨境客輪服務，並為跨界旅遊巴士提供泊車設施及服務。機管局無意與私營機構競爭。相反地，該條文容許私營機構與機管局攜手合作，開拓商機。至於“任何其他人”的定義，他證實此句是指一個法律實體。

26. 陳偉業議員認為，建議附表第4項所訂明的獲准許活動較現時認定的範圍廣泛。事實上，有關規定並無限制機管局營運跨境客輪或貨運服務。因此，機管局或會壟斷市場，並與私營機構爭利。

27. 機管局法律總監澄清，機管局無意藉取得該項命令而自行營運該項服務。然而，私營機構可能對於提供有些服務不感興趣，因此，機管局或需在顧及審慎的商業原則後，考慮自行提供該等服務。主席表示，由於該命令並無清楚界定機管局獲准許從事活動的範圍，假如機管局有意提供及營運該等服務，條文上亦未有訂明不許。

28. 關於與私營機構爭利的問題，機管局行政總監指出，香港國際機場現時的45 000個職位中，只有950個由機管局的職員擔任，其餘由私營機構的職員擔任。機管局法律總監補充，香港國際機場海運貨站現時為貨運服務提供設施，而這些設施由私營機構提供。事實上，機管局正為私營機構製造商機，而不是與它們進行競爭。

29. 周梁淑怡議員亦表示，機管局在赤鱸角的營運上，與多個夥伴分享多項商機。然而，私營機構對一些活動並不感興趣，特別是在有關活動的發展初階。因此，機管局須自行進行有關計劃。

30. 石禮謙議員支持提高及增強香港國際機場的競爭力的計劃。然而，他關注到機管局作為機場營辦商，竟然獲授權擔任貨運營辦商，與私營機構爭利。他認為客貨

運輸服務應由私營機構營辦。為吸引客貨運途經本港，機管局可考慮調低香港國際機場的有關機場收費。鑒於美國的911事件，機場業務的利潤會受嚴重影響。他亦指出，倘若在機管局作為大股東的機場發生重大事故，並涉及金額龐大的保險索償，政府將要分擔有關的債務。有關的債務相對於其他機場可為香港帶來有限的客貨量，比較之下，他質疑當局是否有充分理據在其他機場作出投資。

31. 機管局行政總監重申，擬議命令旨在增加香港國際機場的客貨運流量。香港國際機場有需要在每名乘客及每個單位的貨物獲取更多的效益。然而，機管局本身無意成為客運或貨運營辦商。該局反而會與其業務夥伴合作，促進香港國際機場日後的發展，以鞏固香港作為國際航運中心及地區樞紐的地位。他表示，機場之間互相投資的情況現時並不罕見，這亦是一項維持香港國際機場競爭優勢的策略性決定。機管局需要盡量善用資源、製造更多客貨運流量，以及使香港獲取最大的益處。機管局若能提出一些同時有利於珠江三角洲其他機場的建議，香港國際機場將會有擴展的空間。機管局法律總監補充，建議附表第6項的用意，是授權機管局為計劃、實施或控制與貨物的流通及存放有關的事宜提供任何設施或服務，但機管局並無意營運該等服務。

32. 關於債務問題，機管局行政總監表示，他們有很多方法可處理債務。其中一個方法是開設附屬公司營辦新業務。

33. 主席雖然同意，要求機管局每次與其他機場訂立聯盟時才修訂該附表的做法，並不實際，但他指出，把該附表中的“任何機場”指明為廣東省的機場，已為機管局未來數年的工作提供足夠的自由度。他預計機管局不可能在這段期間在其他機場(例如上海或法蘭克福機場)收購或持有股份。他亦表示，對於當局授權機管局進行該附表所指明與機場有關的活動，他持保留態度，因為該項權力過於廣泛概括。鑒於有關投資建議與香港國際機場的現行運作基本上截然不同，他亦懷疑由機管局董事局研究該局的全球性投資建議是否恰當。

34. 機管局行政總監回覆謂，雖然加強與珠江三角洲的合作是目前的重要工作，但時至今日，機場業務密切聯繫全球。事實上，歐美多個機場已表示有意與機管局合作，而這些具體的合作機會亦會對機管局有利。機管局行政總監澄清，即使不涉及資源，現行的《機管局條例》仍不容許機管局與香港以外的其他機場當局訂立聯營協議。

35. 機管局法律總監回應單仲偕議員時表示，在香港國際機場內興建賭場，並不屬機管局獲准許從事與機場有關活動的範圍，因為興建賭場對於機管局達致《機管局條例》所訂的主要目標毫無幫助。此外，對於此類須遵守發牌規定的附屬活動，法例亦訂有其他制衡措施。同樣地，在赤鱸角島上進行的其他商業活動亦應符合機場批地文件所訂的條件。

36. 單仲偕議員對此答覆並不信服。由於現行法例或擬議命令並無就“與機場有關的活動”的提述作出清楚的界定，在香港國際機場內為機場旅客提供或營運賭場是否屬於機管局可從事活動的範圍，會受到質疑。單議員表示，他會向秘書處的法律顧問尋求法律意見。曾鈺成議員亦表示，根據擬議命令，機管局獲授權“與任何機場管治機構訂立任何聯盟、合作、聯營或合夥協議”。因此，機管局似乎可與澳門機場的管治機構訂立協議，在澳門機場合作營運賭場。主席表示，當局有需要擬備一份清單，清楚臚列當局有意准許機管局從事的商業活動。其後作出的任何修訂，均須由立法會以非正面審議程序進行審議。

37. 楊孝華議員支持當局所議，以促進客貨運流通，與及提高香港國際機場的競爭力及作為客貨運樞紐的地位。他表示，假若該文件所載的新措施不會導致機管局需補貼在赤鱸角島範圍外進行的活動，而香港國際機場現時的管理資源亦不會因而被削弱，香港航空公司代表協會亦支持有關措施。

38. 機管局行政總監回覆謂，機管局一直按照審慎的商業原則及嚴格的監控來營運。所有投資計劃均會首先由高層管理人員作出評估，然後提交董事局的業務發展委員會審議，最後才由董事局作出批核。機管局的過往業績亦顯示，該局以豐富的商務經驗營運。至於香港國際機場的管理資源或會被削弱的問題，機管局行政總監表示，在周詳的計劃下，機管局的人力資源及他們的能力水平，在長遠而言可透過擴展營運規模及擴闊僱員視野得以提升。

39. 劉健儀議員指出，由於機管局的活動局限於赤鱸角島，該局現有的體制安排未能應付物流業的發展需要。此情況與物流業講求聯繫、靈活性及合作的概念有所抵觸。雖然本港的主要競爭對手是珠江三角洲的機場，但為着物流業的發展，機管局有需要跨越此範圍，與珠江

三角洲以外地方的其他機場訂立聯盟。雖然她知道機管局無意與私營機構競爭商機，但她亦同意建議附表的部分字眼會令人產生疑問，並需予以檢討及修正。她表示物流業現正迅速發展，並促請委員支持盡早通過有關命令，以免落後於其他機場。

40. 周梁淑怡議員認為，雖然她理解委員有需要審議機管局獲准許從事與機場有關活動的範圍，以確保機管器具問責性，但考慮到機場業務的最新發展，亦有需要確保香港國際機場的競爭力。鑒於委員普遍贊同該文件所訂明的大方向，機管局應獲授予足夠的權力，以作進一步的發展。她表示，在監管方面，機管局受《機管局條例》的規限。機管局須按照審慎的商業原則營運，其管理層亦須向立法機關負責，這亦解釋了他們為何出席是次會議，解答委員提出的問題。為解決委員在會議席上提出的關注事項，她認為政府當局應檢討擬議命令在草擬上的技術問題。若委員認為當局應在機管局可從事或營辦與機場有關的指定活動前採取某種形式的監控，政府當局可進一步研究該項建議的可行性。

41. 石禮謙議員認為，該命令一經刊憲，機管局董事局便須為該局根據審慎的商業原則作出的投資決定負責。若加入規定，使機管局的投資須經更高層次的批准，便會侵犯該局的獨立自主權，並可能影響其國際評級。

42. 經濟局局長表示，政府當局在修訂該命令擬稿時，會考慮議員提出的意見。當局在備妥修訂擬稿後，亦會再次諮詢事務委員會。委員歡迎政府當局就擬議命令再次諮詢他們的建議。然而，不論是在立法會或為審議該項擬議命令而成立的小組委員會中，諮詢結果對任何議員均不具約束力。

43. 主席作出總結時表示，事務委員會普遍支持該文件所訂明的方向，即提高香港國際機場的競爭力。然而，由於擬議命令給予機管局過大的靈活性，使其日後可在香港或外地進行不同的業務活動，事務委員會對其草擬方式持保留態度。委員認為，當局有需要把機管局獲准許從事活動的範圍收窄，而該命令的草擬方式亦不應涵蓋較該命令原本的意向更為廣泛的範圍。主席要求政府當局考慮委員在會議席上提出的意見。他亦認為，在該擬議命令正式提交立法會時，有需要成立小組委員會詳細研究擬議命令。陳鑑林議員表示，他對該文件所訂明的大方向有所保留。

V 吉澳洲、坪洲、長洲及烏溪沙公眾碼頭重建工程
(立法會CB(1)1310/01-02(05)號文件)——政府當局
提供的資
料文件)

44. 土木工程署總工程師／工程技術介紹政府當局的文件。

45. 陳鑑林議員贊成重建吉澳洲、坪洲、長洲及烏溪沙公眾碼頭的建議。他引述長洲碼頭為例，詢問可否在現有碼頭附近興建一個新碼頭，以省卻在施工期間需要設置臨時靠泊設施。

46. 土木工程署高級工程師／專責項目表示，政府當局曾考慮在長洲現有碼頭緊貼南面的地點興建一個新碼頭的建議。然而，由於新碼頭的出口會影響區內的現有設施，當局認為該項建議並不可行。至於臨時碼頭將會採用何種材料，他表示，臨時碼頭將會採用鋼架的形式，由工字鋼樑構成，並由工字鋼樁支撐，碼頭表面亦會鋪上加有防滑物質的鋼板。這些材料的堅固程度足以抵擋任何惡劣的天氣情況，例如颱風。

47. 關於烏溪沙公眾碼頭重建工程，胡經昌議員亦詢問，當局因何會在另一個地點設置臨時靠泊設施，而不是如吉澳洲的情況，在現有碼頭側設置該等設施，以省卻進行不必要的工程。

48. 土木工程署高級工程師／專責項目表示，烏溪沙的航道由於海牀深度不足而有所限制，故不能在現有碼頭旁設置臨時碼頭設施。雖然臨時碼頭的設計標準不及永久碼頭嚴格，但臨時碼頭可在施工期間供公眾安全使用。胡經昌議員表示，鑒於地理上的限制，他擔憂臨時碼頭會對船隻的航行造成困難。土木工程署高級工程師／專責項目回應主席時證實，該區的區議會支持該項建議。

49. 陳鑑林議員認為，考慮到該等地區的旅遊業發展所帶來的額外需求，政府當局應藉此機會改善有關碼頭的設施。

50. 土木工程署總工程師／工程技術表示，考慮到當地團體所表達的意見後，政府當局曾研究此事。吉澳洲的停泊位將會由一個增加至兩個，坪洲的停泊位會由兩個增加至3個，而長洲的停泊位則會由3個增加至4個。至於烏溪沙的停泊位，由於使用率偏低，將會維持為一個。

51. 主席作出結論，表示事務委員會支持重建有關公眾碼頭的建議。

VI 拆卸竹篙灣財利船廠所造成的財政影響

(立法會CB(1)1331/01-02號文件——秘書處就香港迪士尼樂園計劃——拆卸竹篙灣財利船廠擬備的背景資料摘要

立法會CB(1)1310/01-02(04)號文件——政府當局提供的資料文件)

52. 主席在討論開始前告知委員，環境事務委員會已於2002年3月12及19日討論如何處理竹篙灣受二噁英污染的泥土。是次會議旨在與政府當局檢討清拆財利船廠的財政影響。

53. 旅遊事務專員應主席邀請，向委員簡述清拆財利船廠的財政影響。清拆船廠工程主要包括拆除和移走財利船廠範圍內所有現存的建築物和結構、挖掘和處理受污染的泥土，以及採取適當的緩解措施，以避免／減少清拆工程對環境造成的不良影響。按付款當日價格計算，估計清拆工程所需的費用為4億5,000萬元。在扣除數百萬元的運輸費後，在財利船廠原地設置處理廠所需的費用，與在倒扣灣設置處理廠的費用基本上一樣。然而，若在財利船廠原址設置處理廠，連接香港迪士尼樂園(下稱“香港迪士尼”)的道路建築工程將會受影響，以致香港迪士尼須延遲2至3年才能開幕，結果造成的經濟損失每年約為60至70億元。當局評估各項方案的利弊後決定，在倒扣灣設置處理廠會是最切實可行的做法。

54. 劉慧卿議員指出，政府當局一直希望香港迪士尼能按照原訂的時間開幕，以致經濟因素凌駕於其他所有考慮因素。當局決定發展香港迪士尼計劃前，沒有為其進行具體的環境影響評估，結果令整個社會承擔有關的環境費用。她認為政府當局失責。當局亦多次向立法會提供錯誤資料，指沒有跡象顯示財利船廠的清拆工程會帶來無法克服的環境問題。然而，結果問題較預期更為嚴重。

55. 張文光議員指出，由於政府當局在工作程序上的遺漏，導致清拆費用須由2,200萬元修訂為4億5,000萬元。他認為，政府當局若採取以下預防／跟進措施，在談判過程中保障本身的利益，便可避免發生現時的情況：

- (a) 鑒於收回的土地須用作發展涉及廣泛公眾利益的重要計劃，政府當局可根據《環境影響評估條例》(第499章)第23條安排申請手令，以便進入財利船廠範圍進行徹底勘測；
- (b) 如未能作出上述安排，政府當局可於繳付土地徵用費前，查明污染程度及所需的清理費用；或
- (c) 即使沒有實行上述(a)及(b)項，當局仍可在土地歸還契約內訂立適當的條文，訂明若發現污染水平偏離原來的估計範圍，政府便可向財利船廠提出追溯性索償。

56. 丁午壽議員贊同張議員的意見。他表示，由於財利船廠向政府交回土地前，拒絕政府進入船廠範圍進行徹底勘測，顯然有意隱瞞問題的嚴重性。在該等情況下，政府當局應採取適當的措施，保障本身的利益。

57. 關於清拆費用大幅增加的問題，土木工程署署長解釋，這主要是由於泥土內發現二噁英，而要有效及徹底地處理二噁英，所需的費用極為昂貴。雖然財利船廠內的其他污染物在過往清拆其他船廠中常見，當中從未發現二噁英。在當局的有限度污染評估中，亦沒有顯示財利船廠的污染程度。事實上，在徵用土地前，政府當局曾於2000年12月進行一項局部、有限度的勘測。當局在船廠範圍內開掘13個鑽孔，以抽取泥土和地下水樣本。分析結果顯示，受金屬或總石油碳氫化合物污染的泥土只局限於部分抽樣地點的表層。雖然在地下水樣本發現總石油碳氫化合物及重金屬，但濃度未超出安全標準，亦沒有發現二噁英。

58. 地政總署署長表示，船廠用地已於2001年4月3日交回政府。至於土地補償額，則以“現況”作為計算基礎。除繳付2,270萬元土地補償額外，政府亦須根據A區土地(在該區進行的工程須與全港有關，且屬必需)的分區補償率繳付14億8,000萬元特惠補償額。

59. 地政總署署長繼而表示，財利船廠是私人物業，政府當局在未經業主批准前不可進入。根據當時所得的資料，該幅土地的用途並無與其作為船廠的指定用途不

符，亦沒有跡象顯示該土地已受嚴重污染。因此，當局沒有在契約內訂立特定的條文，訂明土地受污染的程度若超出某個水平，政府可獲退還特惠土地補償的款項。

60. 旅遊事務專員補充，在徵用土地前，政府當局已根據過往經驗，採取所有合理步驟，以確定問題的嚴重性。至於財利船廠所存在的實際污染水平及污染物種類，則只能在土地已交回政府後，才能予以評估。就此，當局在抽取的泥土和地下水樣本中，合共進行17 220個實驗室化驗，並發現受不同污染物污染的泥土合共87 000立方米。

61. 律政司副民事法律專員表示，《環境影響評估條例》第23條下的進入手令，只有在有合理理由相信違反該條例的罪行已在或正在發生的情況下才能發出。由於顧問公司已在土地周圍的海上及陸上採取一切可行的措施，查明潛在的污染程度，因此當時難以確立合理的理由證明該土地可能已受嚴重污染，因而應發出進入的手令。

62. 張文光議員對政府當局的答覆未感滿意。他仍然認為，目前的情況是由於政府當局在工作程序上有所遺漏所致。

63. 李華明議員亦認為，為爭取委員支持香港迪士尼計劃，政府當局早在擬備有關船廠清拆工程的預算時，已把有關問題淡化。這從處理二噁英以外污染物的修訂預算費已高達8,800萬元，遠遠超出了當局在1999年11月原先預算的2,200萬元可見一斑。他對有關情況感到不滿，並表示委員在現階段已別無選擇，唯有通過該項清拆工程的撥款安排。

64. 土木工程署署長回覆時表示，環境事務委員會曾於2002年3月19日舉行特別會議，就如何處理二噁英的問題聽取專家的意見。兩名國際專家均確實指出，船廠在日常運作中並不會釋出二噁英，而財利船廠目前的情況相當特殊。由於原先的預算是根據本港其他船廠的清拆工程計算出來，因此未有考慮到在財利船廠發現二噁英的問題。與其他清拆工程的情況不同，當局發現在財利船廠用地的地底下埋有受二噁英污染的泥土。泥土受金屬污染的程度亦遠較其他船廠所出現的情況嚴重。

65. 主席詢問，按照土地契約的規定，財利船廠就目前的土地污染問題所須承擔的法律責任。劉慧卿議員認為，根據污染者自付的原則，有關的清理費用應由財利船廠支付，而並非由納稅人支付。張文光議員及李華明議員均提出相若的意見。劉慧卿議員亦詢問，無論有關

金額是2,200萬元還是經修訂的4億5,000萬元，當局是否一開始已預期財利船廠會承擔有關費用。

66. 旅遊事務專員表示，就工務工程項目而言，不論政府當局最終可否從其他來源收回個別項目的開支，所有開支項目均會載列於政府當局向財務委員會提交的有關文件中。

67. 地政總署署長表示，根據租用條件，當中有一項標準條款規定承租人不得把污染物棄置在土地上。然而，把現時所發現的污染物歸咎於財利船廠的運作，未免言之過早。關於法律方面可採取的補救措施，副民事法律專員表示，政府律師仍在研究各個可行的方案。由於前財利船廠亦已就政府之前所作的決定向法院申請司法覆核，因此政府當局不適宜在現階段就有關事項作進一步評論。

(會後補註：經主席同意，有關上文所提及的司法覆核的報章剪報，已隨立法會CB(1)1361/01-02號文件送交委員。)

政府當局 68. 關於對財利船廠可能提出的訴訟，事務委員會要求政府當局在適當時候向委員作進一步的簡報。

處理方法的成效

69. 蔡素玉議員對處理二噁_噠所涉及的風險，以及當局在倒扣灣設立處理廠，與香港迪士尼同時運作的做法表示關注。她擔心，在處理二噁_噠的過程中，或會發生不可預見的事件，以致有必要押後香港迪士尼的開幕日期。她詢問政府當局有否評估所涉及的風險及法律責任。

70. 旅遊事務專員表示，由於政府與華特迪士尼公司簽訂的計劃協議屬商業文件，因此不適宜評論或披露有關的內容。事實上，香港迪士尼押後開幕所涉及的經濟損失，比起協議中其他法律責任為一個更重要的考慮因素。在最壞的情況下，即使倒扣灣的處理廠與香港迪士尼同時運作，政府當局相信應不會有任何重大問題。至於有關處理二噁_噠的風險評估及應變措施，主席表示，與這兩方面有關的事宜較適宜由環境事務委員會處理。

71. 丁午壽議員認為，鑒於受二噁呷污染的泥土埋在地底下數米，而且該處的地面會興建一條道路，他詢問是否有必要耗資估計達4億5,000萬元的費用，以推行該項擬議除污及清理計劃。

72. 土木工程署署長回覆時表示，泥土樣本中二噁呷的平均含量為十億分之1.6，超過十億分之一的國際標準。至於在曾經焚燒地點附近所收集的若干樣本，有關數字更高達十億分之109。美國曾採用在原地以混凝土覆蓋受二噁呷污染的泥土，並在地面種植青草的方法，以處理一些受二噁呷污染的用地，而有關土地將不會用作任何特定用途。由於現時受污染泥土所覆蓋的面積超過兩公頃，假如在該處採用上述方法，所需費用預計為1億元。不過，這方法並無減少或清除污染物的毒素及流動性，而有關用地仍會存在環境受到污染的潛在風險，限制了土地未來作具建設性的用途。政府當局因此認為應盡可能清除污染物，環境諮詢委員會亦支持這做法。至於二噁呷的潛在危險，茂盛環境管理顧問有限公司高明正先生表示，根據一項研究的結果，平均而言，假如受污染泥土的二噁呷含量為十億分之10，每1萬名直接接觸這類泥土達30年的人士中，便有270人或會因而患上癌症。

(會後補註：當局在會後澄清，平均而言，假如受污染泥土的二噁呷含量為十億分之109(並非會議上所指的十億分之10)，每1萬名直接接觸這類泥土達30年的人士中，便有270人或會因而患上癌症。)

73. 鑒於受二噁呷污染的泥土含有高度的毒素，劉慧卿議員要求政府當局與前財利船廠的員工聯絡，以瞭解他們的健康狀況。關於這方面，主席認為，有關員工的健康狀況可成為釐定在原地覆蓋受二噁呷污染泥土的方法是否具成本效益的指標。劉慧卿議員表示，當局應以環保方面可接受的方式徹底清除、處理及處置財利船廠所有有害的污染物。

74. 胡經昌議員詢問興建熱力解吸處理廠的費用，以及當局會否在完成有關工作後拆卸該處理廠。

75. 土木工程署署長回覆時表示，當局已預留3,700萬元興建熱力解吸處理廠。他解釋，熱力解吸法是一種封閉式的分解過程，用非直接的熱力處理受污染的泥土。透過非直接的熱力，泥土內的污染物會被蒸發成氣體狀態，氣體會被收集再加以凝結，以便進一步處理。有關過程必須使用大量能量，故所涉及的成本相當高。政府當局會研究在完成處理財利船廠的受污染泥土後，是否有需要保留該處理廠，當中會考慮的問題包括該處理廠

繼續運作所帶來的財政影響，以及本港是否需要這類設施。拆卸處理廠的費用約為2,200萬元。他指出，政府當局在過往清拆船廠的工程中，未曾發現二噁噴。

76. 對胡經昌議員問及拆卸熱力解吸處理廠所涉及的風險一事。茂盛環境管理顧問有限公司高明正先生回應時指出，世界上多個地方曾使用這種熱力解吸法處理二噁噴。在澳洲，有關當局在確定所有二噁噴殘餘物被清除後，便拆卸有關的處理廠。

日後工作路向

77. 委員察悉，環境事務委員會將於2002年4月10日上午8時30分舉行特別會議，跟進有關二噁噴的處理方法的成效及其他有關事宜。主席邀請委員出席該次會議。待律政司提供進一步資料後，事務委員會將會跟進該項工程的財政方面事宜。

VII 其他事項

78. 議事完畢，會議於下午6時結束。

立法會秘書處
2002年5月24日