

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)146/07-08號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日 期：2007年7月20日(星期五)
時 間：上午10時45分
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：鄭家富議員(主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
劉江華議員, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
梁國雄議員

缺席委員：張學明議員, SBS, JP(副主席)
劉千石議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
李鳳英議員, BBS, JP
湯家驊議員, SC

出席公職人員：參與議程第III項的討論

運輸及房屋局副秘書長(運輸)
朱曼鈴小姐

署理運輸及房屋局首席助理秘書長
巫苑菁女士

運輸署副署長／
公共運輸事務及管理
葉麗清女士

運輸署助理署長／
管理及輔助客運
何裕文先生

香港警務處總警司(交通)
韓家傑先生

香港警務處
高級警司(交通管理及違例檢控)
華樂思先生

香港機場管理局
機場管理總監
伍翹楚先生

香港機場管理局
客運業務總經理
黃耀輝先生

參與議程第IV項的討論

運輸及房屋局
副秘書長(運輸)
朱曼鈴小姐

運輸及房屋局
首席助理秘書長(運輸)
朱潘潔雯女士

運輸署副署長／
公共運輸事務及管理
葉麗清女士

運輸署助理署長／
管理及輔助客運
何裕文先生

運輸署總運輸主任／渡輪策劃
張蓮用女士

參與議程第V項的討論

運輸及房屋局
首席助理秘書長(運輸)
何皓璇女士

運輸署總工程師／
交通工程(新界西)
李欣明先生

土木工程拓展署土木工程處處長
葉世初先生, JP

土木工程拓展署
土木工程處副處長
(工程及環境管理)
韓志強先生

土木工程拓展署
總工程師／專責事務(工程)
陳志明先生

應邀出席人士：參與議程第IV項的討論

天星小輪有限公司

董事
易志明先生

總經理
梁德興先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級議會秘書(1)6
袁家寧女士

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I 通過會議紀要及續議事項
(立法會 CB(1)1676/06-07 —— 2007年5月5日特別會議的紀要)

2007年5月5日特別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)2139/06-07(01)—— 政府當局提供有關西區海底隧道的財務資料
號文件)
- 立法會CB(1)2145/06-07(01)—— 政府當局提供題為"私人駕駛教師執照"的資料文件)
號文件)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

III 的士及輕型貨車在機場的營運

- (立法會CB(1)2111/06-07(01)—— 政府當局提供的
號文件 資料文件)
- 立法會CB(1)2153/06-07號—— 立法會秘書處擬
文件 備有關的士及輕
型貨車在機場的
營運的背景資料
簡介)

3. 委員察悉於會議席上提交的的士、小巴權益關注大聯盟2007年7月15日的意見書。

(會後補註：上述意見書已於2007年7月23日隨立法會CB(1)2178/06-07號文件發給委員。)

4. 應主席的邀請，助理運輸署署長(管理及輔助客運向委員簡介近期政府當局在機場就輕型貨車及的士推行的管理措施(下稱"新措施")的最新進展，根據計劃，該等措施包括在機場設置輕型貨車專用的新裝卸貨區，以及禁止輕型貨車和的士進入機場的一、二及四號停車場。委員察悉，因應的士業個別業界人士的要求，運輸署、機場管理局(下稱"機管局")及警方答允在四號停車場外設置供預約的士臨時上落客的地方(下稱"臨時安排")，而有關安排在7月22日便會取消。

政府當局處理個別業界人士對新措施的反應的方法

5. 李永達議員對下述情況表示失望：幾經辛苦及花了不少時間來訂定打擊機場非法運輸活動的新措施後，運輸署、機管局及警方卻屈服於的士業反對新措施所進行的妨礙機場的人車自由流動的抗議行動(下稱"抗議行動")，並在2007年7月14日新措施實施僅一天後，便答允作出臨時安排，其後又再度決定實施新措施。李議員指出，的士及輕型貨車業就各自在機場的營運意見分歧，以往亦曾在這方面有衝突，因此，他強調在打擊機

場區內非法運輸活動時，立場堅定非常重要，並表示支持政府當局繼續實施新措施。他亦詢問政府當局從上文所述的最新發展(下稱"最新發展")中汲取了甚麼教訓，以及有多大決心貫徹推行有關的新措施。

6. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時闡述最新發展的背景。委員察悉，在2007年7月14日，在機場提供預約的士服務的個別業界人士反映他們在適應新措施方面有困難。同日晚上，他們當中有數名代表要求開放機場客運大樓附近的地方，讓預約的士在該處接載他們的乘客。其後，在運輸署與此等個別業界人士商討期間，發生了200多輛的士堵塞往返機場的交通的事件(下稱"堵塞事件")，並造成交通混亂。據運輸署副署長／公共運輸事務及管理所述，在上述商討進行期間，政府當局已向業界人士解釋新措施的詳情及為訂出有關措施所作的努力。然而，該等業界人士聲稱，他們並不熟識可讓他們繼續營運及泊車的三號停車場。鑒於有關聲稱可能言之有理，因為三號停車場是新開的，故當局作出臨時安排，並同時清楚表明會在7天內檢討此項安排。政府當局其後在2007年7月19日再與有關業界舉行會議，確保他們瞭解新措施，釋除他們對在三號停車場營運時所遇到困難的進一步疑慮，並告知他們臨時安排將會在2007年7月22日終止。與會的的士從業員大多支持政府當局繼續實施新措施。

7. 周梁淑怡議員及王國興議員對政府當局及機管局為圓滿解決堵塞事件及抗議行動所付出的努力表示欣賞。周梁淑怡議員指出，新措施確實是經過詳盡諮詢後訂出，而事務委員會亦曾討論過兩次，她不同意有關業界指新措施是引發抗議行動原因的聲稱，並認為將最新發展歸咎於政府當局及機管局並不公平。事件暴露的問題成因其實是公共交通市場利益分布不均所致，這方面一向需要求取平衡。她接着指出，防止這令人震驚並且令香港蒙羞的堵塞事件再度發生至關重要，並詢問在2007年7月22日繼續實施新措施時，倘若再有抗議行動，政府當局將會採取甚麼行動。運輸及房屋局副秘書長在回應時強調，政府當局已向有關業界解釋清楚，並已宣布全面實施新措施。如有需要，警方將會採取適當的執法行動。

8. 香港警務處總警司(交通)回答周梁淑怡議員問及警方為何沒有針對造成堵塞事件的的士從業員採取行動時解釋，警方就《公安條例》(第245章)確立已久的政策，是方便所有和平及合法的示威活動。輕型貨車業及的士業其後在2007年7月14日進行的抗議行動開始時過程平靜，只到了晚上較後時間，行動才變得較為極端，

在沒有預兆的情況下發展成堵塞事件。雖然當時的情況一觸即發，但一般的程序是盡量以友善和平的方法解決。因此，現場有很多警員在場嘗試聯同運輸署及機管局與的士業界人士進行談判，以解決有關情形，並且尋覓其他途徑，處理堵塞事件。隨著堵塞事件僵持不下，警方已採取行動，記下造成最嚴重阻塞的車輛的詳細資料。然而，其後由於實施臨時安排，抗議行動得以化解。他向委員保證，雖然在發生堵塞事件當晚沒有拘捕任何人，但警方現正研究所記錄的資料是否足以採取進一步行動，提出檢控。警方在此事上的決心是很清楚的，在方便和平示威之餘，他們亦不會容忍不合法的行動。倘若再以堵塞方式造成阻塞，警方將會採取果斷行動。

9. 林健鋒議員相信的士兜客活動是非法及應予禁止的，他指出公眾對堵塞事件的不滿，並認為應針對如此極端的行動採取果斷行動，而非容忍它們，尤其是堵塞事件對公眾及遊客造成重大不便，並且已玷污香港的形象。香港警務處總警司(交通)在回應他問及日後如何處理類似的行動時重申，政府當局(包括警方)高度重視有關的堵塞事件。有關車輛的詳細資料已記錄在案，警方亦正研究有否足夠證據提出檢控。日後不會容忍類似行動。

10. 林健鋒議員重申，不容香港的法治受到如利用堵塞事件作出威脅的行為影響。他表示支持政府當局日後嚴肅處理任何此類事件，依他之見，此類事件亦會間接影響香港的經濟，以至市民的生計。然而，陳偉業議員認為，所施加的新措施部分並不公平，是導致示威行動的成因。因此，當局應採取行動，取消此等不公平措施。雖然他認為的士業或許犯了錯，但依他之見，機管局未能與業界就新措施充分溝通及達成協議亦是導致堵塞事件的原因。因此，在實施任何影響公眾的政策或法例之前，必需進行徹底諮詢及審慎行事。

對新措施的意見

11. 陳偉業議員評論新措施時指出，輕型貨車及的士的非法運輸活動的源頭是涉及的士及輕型貨車營運的政策出了問題。然而，政府當局不但沒有積極解決有關問題，反而容許機管局在機場透過為輕型貨車提供新裝卸貨區及向其收取使用該處的高昂費用，藉機從中牟利。依他之見，上述做法會立下很壞的先例，尤其是有關業界已因為政府向鐵路交通嚴重傾斜的交通政策而要爭奪餘下非常細小的市場佔有率。他亦認為政府當局需解釋為何只是在機場的非法運輸活動，才以收取費用來處理。

12. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)扼要重述，因應的士業指個別輕型貨車可能涉及為出租或取酬而非法載客的聲稱，事務委員會曾於2006年3月24日的會議上與相關業界舉行會議，討論的士及輕型貨車的營運及角色。政府當局為跟進事務委員會提出採取行政措施，以便更妥善地將輕型貨車的營運範圍限制於出租或取酬載貨的呼籲，在2006年11月24日的會議上，向事務委員會匯報這方面的措施，包括打算在機場指定禁區及限制區，以分隔輕型貨車上落貨的活動，以及防止輕型貨車和的士在機場範圍進行非法運輸活動。她進一步匯報，在訂定事務委員會所要求的新措施時，政府當局與輕型貨車和的士業一直保持溝通，並且多次就新措施諮詢他們。機管局機場管理總監認同她的觀點，並補充說，經充分諮詢的有關業界均同意新裝卸貨區的位置及使用該區裝卸貨的收費水平。

13. 然而，陳偉業議員認為，在收取費用後，新措施就不是純粹的行政措施。對他而言，透過收取使用裝卸貨區的費用就能令輕型貨車及的士在機場範圍內的非法運輸活動消失，亦屬荒謬的看法。運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時澄清，使用新貨物裝卸區的收費水平與機場客運大樓側現有的貨物裝卸區的收費相同。當局只是提供一個新的裝卸貨區，以應付不斷上升的需求。她亦澄清，儘管推出新措施，但考慮到向輕型貨車發出的牌照只供為出租及取酬載貨，故警方仍繼續針對在任何情況下均不會容忍的輕型貨車非法運輸活動(例如兜客或為出租或取酬而非法載客)採取執法行動。她進一步指出，輕型貨車是否在進行非法活動，視乎有關車程的具體事實及詳情而定。香港警務處總警司(交通)認同她的意見，並補充說，警方針對機場非法運輸活動的行動實維持在已設定的水平，沒有因為新措施而作出任何變更。相反，透過禁止輕型貨車及的士使用機場一號、二號及四號停車場，新措施將會有助減低該等車輛從事非法活動的機會。新措施亦可協助警方及機管局集中資源，於機場針對此等活動進行監察及重點巡查行動。

14. 陳偉業議員不感信服，並要求機管局進一步解釋，除了收取費用之外，新措施與舊措施有何分別，以及新措施如何能更有效地對付機場的非法運輸活動。機管局機場管理總監回答時表示，新措施是運輸署及機管局經充分諮詢相關業界及長時間討論後訂出，必須以整套方案而非單獨來看。陳議員仍不信服，並要求機管局及政府當局提供文件，詳細解釋為何新措施會更有效。

15. 王國興議員詢問，新措施在打擊非法運輸活動方面估計的成效為何。他亦預期使用新裝卸貨區的輕型

政府當局

貨車，以及使用三號停車場的輕型貨車和的士兩者繳付收費所需的成本，大有可能會轉嫁予乘客，並詢問若發覺新措施有效，會否檢討或豁免有關費用。運輸署副署長(公共運輸事務及管理)回答時指出，從實施新措施第一個星期判斷，當局相信該等措施有效，但需要時間確定有關成效，因為新措施在2007年7月14日才生效。她進一步指出，事實上，在機場合法營運載貨生意的輕型貨車，一向已需為使用機場提供的裝／卸貨設施及泊車位置繳付相同收費。要求在三號停車場泊車的人如其他車輛般繳付費用，亦是合理的做法。運輸及房屋局副秘書長(運輸)補充，輕型貨車及的士可繼續在機場合法經營生意，但為了阻止有關車輛繼續參與非法活動，新措施會為從事此類非法活動的車輛帶來不便。

16. 然而，主席對新措施的成效存有懷疑，他指出，即使乘客要為使用三號停車場繳付每小時16元的費用，但亦不會打擊他們使用非法提供折扣的的士的意欲，因為有關折扣可高達7折。最終，在機場奉公守法輪候乘客的的士可能仍然會因為現時相關法例存在的，容許乘客議價的漏洞而受到不公平的遭遇。他亦警告，新措施可能會造成三號停車場擠塞。

與的士營運相關問題的其他可行解決方法

17. 主席指出，的士以非法提供折扣來招攬生意問題的根源在於機場位處偏遠地區，往返機場的的士車程較長，車資因而較高。故此，他建議為了解決有關問題，相關法例應予修訂，規定乘客必須按的士咪錶繳付法定車費，並降低超過10公里長車程所收取的車費。依他之見，其上述建議應可在不影響的士牌價的情況下，確保公平競爭。

18. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時確認有需要有效地解決折扣黨的問題，尤其是有關問題已導致的士業內及的士司機與乘客之間的衝突。然而，她強調需時詳細研究有關問題及其解決方法，因為的士業對應否修訂法例以解決有關問題，一直意見分歧。的士業亦希望在進行下一個階段的工作之前，業界內可以達成共識。考慮到此等發展情況，政府當局已在2007年4月邀請交通諮詢委員會(下稱"交諮會")檢討的士的營運。有關檢討將會研究的士業的經營環境有否改變，以及可否引入不同的營運模式，以加強的士業的競爭能力，從而擴大其商機和令市民受惠。有關檢討亦包括公眾諮詢，以確保適當考慮業界及市民的所有意見。鑒於上述持續不斷的發展情況，她認為較恰當的做法是因應在進行公眾諮

詢期間所收集的意見及交諮會的檢討結果，考慮主席的上述建議。

19. 李永達議員認為，交諮會的檢討未必可以擬訂進一步的新措施，適時處理與的士營運相關的問題。他強調有需要盡快行動，以一致及強有力的方式執行相關的法例，又或透過減低的士長途車費，以靈活地回應市場的變化。否則，高昂的的士費將會繼續令"折扣黨"湧現，這樣的行為是公然漠視相關法例，而折扣黨激增亦會威脅相關執法機構的權威。他相信，只有一小撮以巨額投資的士牌照的的士行業人士反對的士減價，並促請政府當局透過容許的士車費隨市場變動加減，在的士車費方面求取平衡。

20. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時解釋，儘管交諮會會進行該項需時一年左右的檢討，但當局一直都有針對非法運輸活動持續採取執法行動。她指出，2003年的經驗顯示，任何關於的士車費的決定都是很敏感的，當年暫時減低新界的士收費的優惠計劃因受到部分的士從業員的強烈反對而被擱置。她指出，的士的車費調整會影響業界及市民的生活，並強調有需要適當考慮業界及市民的意見和海外經驗，以便作出可令有關各方受惠並且經過深思熟慮的決定。

21. 然而，李永達議員警告，進一步拖延解決"折扣黨"問題只會導致怨憤加劇及更嚴重的示威。主席認同他的意見，並指出需從堵塞事件中汲取教訓及盡早採取行動。他進一步指出，傳媒在發生堵塞事件後報道的公眾意見，已可揭示有關問題的民情取向。此外，有關問題早在2003年已備受公眾關注，一早便應處理。他認為要多花一年時間由交諮會進行有關檢討，然後才能訂出解決方法，是不可以接受的。他指出，香港無法承受更多類似的堵塞事件，該等事件會嚴重影響香港的旅遊業，他並促請政府當局考慮他的建議，儘管有關業界的部分從業員，甚至是代表業界利益的某立法會議員有不同意見，亦要訂定一個解決問題的方法，並於2007年年底向事務委員會匯報所決定的解決方法。就此，他亦強調，在決定有關解決方法時，不僅有需要考慮有關議員及業界代表的意見，亦要考慮前線的士司機的意見。依他之見，某些的士司機對新措施的反應，以及因而發生的堵塞事件均證明現行的諮詢機制仍有改善的空間。他堅稱，"折扣黨"的出現是一個清晰的信號，顯示的士有減價空間，他籲請政府當局透過減價，適時解決需在機場長時間輪候乘客的的士司機與該等屬於"折扣黨"的的士司機之間的利益衝突問題。

22. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時指出，政府當局多年來一直與的士業積極跟進"折扣黨"的問題。雖然政府當局察悉業界先前曾表達意見，表示希望業界可就未來路向達成共識，但考慮到有關業界在這方面的進展緩慢，政府當局已主動要求交諮會進行檢討。此舉及建議的檢討範圍均獲得希望進行有系統諮詢工作的業界支持。她有信心，在交諮會完成檢討之前，政府當局可在數月內告知事務委員會有關檢討的進展。

23. 張宇人議員認為主席對個別立法會議員加以評論的做法並不可取，尤其是有關議員並不在席。他進一步認為應讓有關業界及政府當局自行訂出解決折扣黨問題的方法，而非將解決方法加諸他們身上。林健鋒議員認同張議員的意見，並指出主席應提供具體數據，支持他對有關議員的評論。主席強調，所有立法會議員均應把公眾利益放在個別界別利益之上。

IV 香港的渡輪服務

(立法會 CB(1)2111/06-07(02) —— 號文件	政府當局提供的資料文件
立法會 CB(1)2091/06-07(01) —— 號文件	申訴部就離島渡輪服務招標工作的建議轉交處理的事宜
立法會 CB(1)2146/06-07(01) —— 號文件	香港人文協會主席 Tony HENDERSON 先生提交的意見書
立法會 CB(1)2146/06-07(02) —— 號文件	一位 PEARD 先生提交的意見書
立法會 CB(1)2146/06-07(03) —— 號文件	一位 ROOKE 先生提交的意見書
立法會 CB(1)2146/06-07(04) —— 號文件	一位 Dr BOYCE 提交的意見書
立法會 CB(1)2146/06-07(05) —— 號文件	一位 BROWN 女士提交的意見書
立法會 CB(1)2146/06-07(06) —— 號文件	一位 RUSSELL 先生提交的意見書
立法會 CB(1)2146/06-07(07) —— 號文件	一位 DAHLBERG 先生提交的意見書
立法會 CB(1)2146/06-07(08) —— 號文件	一位 KINZIE 女士提交的意見書
立法會 CB(1)2146/06-07(09) —— 號文件	一位 ANDREASSEND 先生提交的意見書
立法會 CB(1)2146/06-07(10) —— 號文件	一位 PEARSE 先生提交的意見書

立法會 CB(1)2146/06-07(11) 號文件	——	一位 PRESTON 女士提交的意見書
立法會 CB(1)2146/06-07(12) 號文件	——	一位 TRODD 女士提交的意見書
立法會 CB(1)2146/06-07(13) 號文件	——	一位 Dr HARRIS 提交的意見書
立法會 CB(1)2146/06-07(14) 號文件	——	一位 GOCHER 先生提交的意見書
立法會 CB(1)2146/06-07(15) 號文件	——	一位 MUSCROFT 先生提交的意見書
立法會 CB(1)2146/06-07(16) 號文件	——	一位 LEE 女士提交的意見書
立法會 CB(1)2146/06-07(17) 號文件	——	一位 VELDE 女士提交的意見書
立法會 CB(1)2146/06-07(18) 號文件	——	一位 KUCWAY 先生提交的意見書
立法會 CB(1)2146/06-07(19) 號文件	——	一位 SPAIN 先生提交的意見書
立法會 CB(1)2146/06-07(20) 號文件	——	一位 SURMAN 女士提交的意見書
立法會 CB(1)2146/06-07(21) 號文件	——	一位 CHEUNG 女士提交的意見書
立法會 CB(1)2146/06-07(22) 號文件	——	一位 M L SUTHERLAND 先生提交的意見書
立法會 CB(1)2146/06-07(23) 號文件	——	一位 N G SUTHERLAND 先生提交的意見書)

24. 委員察悉在會議席上提交，島嶼活力行動主席 R BUNKER 先生的意見書。

(會後補註：上述意見書已於 2007 年 7 月 23 日隨立法會 CB(1)2178/06-07 號文件發給委員。)

一般意見

25. 劉江華議員詢問為何只有天星小輪有限公司(下稱"天星小輪")而沒有新世界第一渡輪服務有限公司(下稱"新世界")的代表出席會議參與就此議項進行的討論。運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回答時解釋，新世界是現時6條主要持牌離島渡輪航線(下稱"離島航線")的營辦商，雖然有關安排將會在會議席上討論，但政府當局不能假設該公司將會參加擬於2007年8月展開的招標工作(下稱"招標工作")。進行招標工作是為了揀選合適的渡輪營辦商，提供離島渡輪服務，為將於2008年3月現有離島航線牌照有效期屆滿做好準備。至於天星小輪派了代

表出席，則是因為是次會議將會討論該公司提出其持牌渡輪航線(即紅磡—中環及紅磡—灣仔航線)(下稱"該兩條天星小輪航線")船費平均增加23%的申請。

26. 梁國雄議員指出，在鐵路服務可行的地方，渡輪服務難免要吃虧，因為政府的運輸政策是向鐵路交通傾斜，方便大集團沿鐵路線進行物業發展，而且依他之見，該等大集團亦經常獲豁免遵守噪音規例。當局因而有全面檢討運輸政策，以解決渡輪營運的問題。尤其應考慮採用海外的做法，把從利潤豐厚的交通服務所徵收的利得稅用來補貼出現虧損的服務。舉例而言，透過向地鐵有限公司(下稱"地鐵公司")徵收利得稅補貼天星小輪的營運或由政府自行營辦的渡輪航線，或透過要求有盈利的地鐵公司同時營辦渡輪服務。倘若不採取上述做法，有關居民最終會因沒有足夠及甚至不安全的渡輪服務而受害。運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時澄清，政府只是填補興建鐵路的資金不足之數。不會補貼鐵路的日常營運。因此，當局對所有公共交通服務均一視同仁，並沒有偏幫任何一方。

27. 主席認為，應整體認真關注渡輪營運的財政經營能力問題，他指出公眾最多只會接受10%以內的增幅，因而不會接受天星小輪建議的23%平均增幅。然而，倘若天星小輪不獲准增加兩條天星小輪航線的船費，該公司就可能難以維持有關服務。至於離島航線，雖然梅窩居民反對將中環—坪洲及中環—梅窩航線(下稱"兩條離島航線")合併為中環—坪洲—梅窩航線的建議(下稱"建議合併")，以節省營運成本，但要繼續提供前往該兩個目的地的渡輪服務，建議合併似乎無可避免。他因而建議，為確保渡輪營運的財政經營能力，政府應自行營辦渡輪服務，並將日常營運外判。運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回答時強調，政府的既定政策是公共交通服務應由私營機構經營，政府不會提供直接資助。這是因為私營機構更有效率及在回應市場變化方面更具彈性。她亦相信，隨着對離島航線的營運安排作出適當調整，離島航線在財政上會變得可行。

主要的持牌離島渡輪航線

建議合併

28. 王國興議員察悉，在即將進行的招標工作中，當局會藉機調整離島航線的營運安排(下稱"建議的營運安排")，以確保它們在財政上的經營能力。就此，他指出梅窩鄉事委員會及離島區議會議員強烈反對建議合併，理由是有關合併不足以照顧梅窩居民的需要及利益，況

且航程所需時間將會增加15分鐘，但卻沒有規定中標者作出不加價的承諾。結果，居民可能日後會不公平地承受航程時間加長及船費較高之苦。因此，他強調在推行建議合併之前，有需要充分諮詢有關居民，以及與準渡輪營辦商商討維持離島航線的其他方法。

29. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回答時解釋，政府當局仍處於就建議營運安排搜集意見的階段。運輸署副署長／公共運輸事務及管理補充，大部分離島航線都在蝕本經營。尤其是中環—坪洲及中環—梅窩航線近年來出現嚴重虧損。倘若堅持要此等服務以獨立航線形式經營，即使有營辦商競投，該兩條航線的船費加幅亦可能高達數十個百分點。她強調，與王國興議員的觀感相反，建議合併可透過由梅窩及坪洲的乘客量來攤分渡輪的營運成本，從而保障居民的利益，倘若不把該兩處的乘客量集中起來，該兩條航線各自的乘客量只得數千人。透過將乘客量集中並從而攤分有關成本，招標時出現大幅加價的風險反而會減低，以期可以穩定日後的票價水平。運輸署副署長／公共運輸事務及管理進一步匯報，政府當局知悉部分居民反對建議合併，並已主動透過相關的區議會及鄉事委員會，諮詢當地居民及向他們解釋有關情況。事實上，正是因為考慮到這樣蒐集的意見而為了方便居民上班或上學，只在非繁忙時間才把兩條離島航線合併。

30. 李永達議員認為，當局只應在招標反應證實確有需要實施建議合併時才提出有關建議，而非一開始便提出，以致限制了居民的選擇。運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時解釋，在2007年年初，運輸署曾邀請準營辦商就是否願意以獨立航線形式營辦兩條離島航線表示興趣，但並沒接獲準投標者的任何回應。因此才建議有關合併。

31. 林健鋒議員詢問，若梅窩居民反對建議合併，但又沒有營辦商願意承擔獨立營辦該兩條離島航線，當局有何應變措施。運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時解釋，為了避免上述情況，政府當局甚至曾接觸跨境渡輪營辦商，看看該等公司有否興趣營辦該兩條離島航線。然而，由於該兩條離島航線乘客量偏低，故有關工作無功而回。當局因而提出有關合併，以維持有關服務及減低大幅加價的風險。她進一步指出，將建議航線合併的時間局限於非繁忙時間，可在一定程度上將建議合併的影響減至最低。此外，鑒於航線若不合併，坪洲居民最終可能會完全沒有渡輪服務，或須支付高出30%的船費，故他們並不反對建議合併。至於梅窩居民對建議合

併的關注，政府當局將會因應相關的財政數字及上述實際考慮因素來考慮他們的關注。

32. 鑒於自九十年代起，坪洲及梅窩的人口及遊客人數急劇下降，陳偉業議員對營運該兩條離島航線所涉及的困難表示理解。儘管如此，他仍反對建議合併，因為如此一來，支付較高船費乘搭快船的梅窩乘客的航程會因渡輪需在坪洲停泊而需時較長，這樣的情況並不公平。

33. 梁國雄議員認為，每當渡輪服務面對營運困難時，便要離島居民承受苦果，這是不公平的。建議合併並不可取，因為這樣做會加長航程所需時間。為免推行建議合併，應要求政府以補貼其他界別(例如電影界)項目的相同方式，資助離島居民不可或缺的離島航線。

就如何加強離島航線財政經營能力提出的意見

34. 王國興議員認為，與其推動建議合併，倒不如訂出額外措施，協助創造更多非票務收入，以改善離島航線的財政經營能力。他因而籲請當局推出更多這方面的措施，並表示應考慮延長相關牌照的有效期。政府當局察悉其意見。

35. 林健鋒議員亦強調透過協助營辦商創造額外非票務收入，例如廣告及租務收入，令該兩條離島航線在財政上可行的重要性。運輸及房屋局副秘書長(運輸)答覆他問及政府當局在這方面所做的工作時，請委員參閱政府當局提交的文件中指出的當局近期所實施的各項措施，尤其是成功獲得城市規劃委員會(下稱"城規會")批准，放寬離島航線使用的中環四號、五號及六號碼頭的用途的限制，以便由2008年7月起，所述碼頭的1樓可供進行商業活動，例如食肆、快餐店、零售店舖及服務業。依她之見，考慮到以往有關土地用途的申請需另行向城規會提交，並因而需要一定時間，上述成功應有很大幫助。然而，她指出，雖然會實施有關措施，但船費收入仍然是離島航線的主要收入。因此，當局提出建議的營運安排，以使離島航線在財政上可行。鑒於目前營運該兩條離島航線的牌照將於2008年3月屆滿，林議員強調有急切需要在創造收入方面作進一步努力。

36. 陳偉業議員闡述，為確保該兩條離島航線長遠的財政經營能力，政府當局首先應處理導致經營環境艱難的主因，而他認為，這方面的主因是在星期日及假期收取大幅高於平日的票價，這樣的票價差距會打擊遊客遊覽該兩個目的地的意欲，當局應取消。第二，應避免

使用成本較昂貴的快船。依他之見，只要一程渡輪所需的時間不超過45分鐘，居民會接受使用普通慢船。第三，應鼓勵渡輪營辦商提出營運離島航線的創新構思，包括提出如何利用碼頭增加非票務收入的建議。第四，應向渡輪營辦商提供更多優惠，協助他們減低離島航線的營運成本。

37. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回答時指出，政府當局已接手負責碼頭的維修工作、豁免燃油稅，以及發還碼頭租金，並豁免為長者提供優惠票價的渡輪營辦商的船隻牌照費。政府當局亦鼓勵渡輪營辦商創造更多非票務收入，而在進行招標工作時，當局會考慮投標者在這方面的建議。

38. 梁國雄議員指出，離島航線的財政經營能力不應是一個大問題，因為其營運帶來的虧損在諸如新世界般的大財團眼中實屬微不足道，依他之見，該等大財團可透過政府政策在其他方面得益。故此，新世界應樂意虧本經營離島航線。倘若該公司不願意，政府應接管離島航線的營運，以確保為離島提供合適及居民可負擔的渡輪服務。

其他意見及關注

39. 林健鋒議員認為，渡輪服務對坪洲及梅窩居民十分重要。他因而關注，倘若沒有營辦商願意營辦該兩條離島航線，這些居民的日常生活將會受到負面影響。為了使他放心，運輸及房屋局副秘書長(運輸)表示，目前營運該兩條離島航線的牌照在2008年3月才屆滿。在此之前，有關營辦商將會維持服務。

40. 王國興議員提述有關居民就建議的營運安排所提交的多份意見書，並認為應舉行特別會議，聽取離島區議會及居民對招標安排及營運離島航線(尤其是建議合併)的意見。亦應邀請有關的渡輪營辦商出席會議，就營運離島航線可能作出的其他調整表達意見，例如延長相關牌照有效期及創造非票務收入的進一步措施。特別會議的通告亦應上載立法會網站。

41. 劉江華議員指出，梅窩居民明顯強烈反對建議合併，因為這樣會影響他們的利益。然而，亦有需要收集其他相關方面的意見。他支持王國興議員提出舉行特別會議以聽取團體代表意見的建議。

42. 就此，運輸及房屋局副秘書長(運輸)指出，為了讓政府當局有時間審核接獲的標書，以及讓新營辦商(如

有的話)作好準備，招標工作需在2007年8月開始。因此，她非常希望在切實可行的情況下，盡快舉行特別會議。

(會後補註：特別會議其後訂於2007年8月29日(星期三)上午10時舉行。)

天星小輪的加價申請

有關申請的理據及建議加幅

43. 李永達議員認為，儘管政府當局文件中提出多項理據，但天星小輪為兩條航線提出平均幅度為23%的加價申請(下稱"有關申請")是不可以接受的。運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時解釋，有關申請在2007年6月才提交。政府當局仍在審核有關申請，此方面會考慮天星小輪相關的營運成本、收入及回報增減的預測、天星小輪過去表現，以及公眾對建議票價的接受程度等。

44. 天星小輪董事易志明先生作出補充時，透過在會議席上提交的一些圖表的協助解釋兩條天星航線的財務表現。委員察悉，在1999年至2006年期間，該兩條天星航線平均每天的乘客量均有所下降，原因是屋邨巴士服務數目不斷增加及愉景灣渡輪碼頭遷移，而在遷移碼頭之前，很多愉景灣渡輪乘客亦使用該兩條天星航線。他亦解釋，營運總成本上升造成該兩條天星航線的經營出現虧損(除2000年外)，這方面的主要原因是燃料價格上升，而這是天星小輪沒法控制的。儘管如此，天星小輪仍然設法增加員工的薪酬，以追上消費物價指數的累積變動。他進一步解釋，天星小輪主要透過從營運專營服務所創造的非票務收入來交叉補貼該兩條天星航線的營運。然而，由於專營服務的租務及廣告收入下降，加上碼頭遷移後專營服務的乘客量下降了18%，此方面的收入無法再支持該兩條天星航線。按建議的幅度加價因而變得無可避免。

45. 劉江華議員亦認為23%的平均增幅是不可以接受的，尤其是該兩條天星航線的月票及遊客紀念票亦會取消。他進一步指出，加價可能會對乘客量帶來負面影響，最終無助加強該兩條天星航線的財政經營能力。天星小輪易志明先生在回應時解釋，月票及遊客紀念票將會取消，因為需求不大。每月只售出不足20張月票，而遊客紀念票更完全沒有出售過。因此，提供此類船票所創造的收入無法彌補所涉及的行政費用。

46. 周梁淑怡議員指出，雖然她不喜歡看到加價，但為維持渡輪營運的財政經營能力，有時亦在所難免，因為渡輪營辦商是商業機構，而要求一個商業機構虧本經營是很難的。然而，王國興議員表明反對有關申請，以免天星小輪步新世界的後塵。

47. 天星小輪易志明先生在回應時重申，經過作出多方面的努力，開源節流，以改善天星小輪的財政經營能力，天星小輪的非票務收入已佔其總收入的20至30%。然而，總收入仍未足以應付因燃料價格飆升而上漲的營運成本。因此，有關申請是必要的。他進一步指出，雖然23%的平均加幅看似很大，但由於現有的票價水平偏低，以金額計算，該兩條天星航線的建議增加票價只介乎0.6元至1.2元之間。事實上，天星小輪在建議加價後只達收支平衡。

加強天星小輪財政經營能力的措施

48. 劉江華議員從天星小輪處得悉，乘客量因其位於中環的碼頭遷移而大減，他警告，搬遷尖沙咀天星小輪碼頭外的公共巴士總站的計劃可能會令乘客量進一步下降。因此，他詢問可否訂出長遠解決該兩條天星航線營運問題的進一步方法，以確保有關服務不用加價亦能長遠維持下去，並要求解釋政府當局為協助渡輪營運而擬訂的措施為何對天星小輪的整體幫助不大。

49. 天星小輪易志明先生在回應時解釋，營運該兩條天星航線所出現的虧損主要是燃料開支增加所致，而這是天星小輪沒法控制的。他並且認同劉江華議員對遷移尖沙咀公共巴士總站計劃會令乘客量下降的關注，據天星小輪的顧問所述，此舉將會導致尖沙咀一中環及尖沙咀一灣仔的專營渡輪服務乘客量大幅下降，這樣會對來自有關碼頭的租務及廣告收入帶來負面影響。為了作好此方面的準備，天星小輪已一直想方設法，透過籌辦多項活動，盡量善用其碼頭。舉例而言，由2007年7月29日至2007年年底，在數個星期日(總共9個)與嘉道理農場於中環天星小輪新碼頭合辦一個名為"噸噸愛地球嘉年華"的活動，以推廣環保。希望此類活動有助增加新碼頭商舖的顧客及天星小輪的乘客量。亦希望天星小輪可分租新碼頭的所有商舖，以增加其非票務收入。

50. 就此，運輸及房屋局副秘書長(運輸)補充，政府當局已向渡輪營辦商表明，當局會樂意考慮它們就可能增加其非票務收入的任何建議，並會協助它們爭取在碼頭範圍內為此目的而舉辦活動所需的批准。鑒於公眾對保護海港的關注，在碼頭上蓋發展物業並不可行，但

政府當局已促請規劃署與渡輪營辦商協商，訂出更妥善運用碼頭範圍的計劃，以協助渡輪營辦商創造額外的非票務收入。

51. 周梁淑怡議員指出，位於中環的天星小輪碼頭遷移後，其中環航線的乘客量就大幅下降，她詢問運輸及房屋局有否就協助長期維持所述航線的措施，與天星小輪或規劃署聯絡，而依她之見，令渡輪營運不用大幅加價而在財政上可行的唯一方法是協助渡輪營辦商創造非票務收入，但當局在這方面取得的進展緩慢，她對此表示遺憾。運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回答時重申，運輸及房屋局會樂意協助相關部門探討渡輪營辦商就創造非票務收入所建議的任何措施及協助向該等部門爭取批准。政府當局亦會協助增加前往中環天星小輪新碼頭的方便程度，令該碼頭更具吸引力及增加乘客量。然而，需要一段時間才能看到上述工作的成效。

52. 劉江華議員詢問天星小輪就創造非票務收入有否任何建議。就此，他希望瞭解為何天星小輪位於中環的新碼頭面積較大，但卻無助增加天星小輪的租務收入。他進一步詢問可否擴充天星小輪的維港遊持牌渡輪服務，以創造更多收入，並詢問天星小輪有否機會就於2009年尖沙咀公共巴士總站搬遷後所騰空的土地的前途提出意見，以便阻止尖沙咀航線的乘客量在公共巴士總站搬遷後下降。

53. 天星小輪易志明先生在回應時解釋，儘管中環新碼頭的面積較大，但天星小輪在該處可分租作商業及零售活動以創造非票務收入的零售店舖面積，卻與現已被拆卸的舊中環碼頭的有關面積一樣。新碼頭餘下的地方屬政府所有。然而，在得到運輸及房屋局和運輸署的協助下，天星小輪已在爭取獲編配餘下的地方，供其分租以創造額外的非票務收入。運輸署副署長／公共運輸事務及管理證實正與相關的部門處理天星小輪就這方面提出的申請。然而，她指出，雖然創造額外非票務收入會有幫助，但該兩條天星小輪航線的財政經營能力仍將取決於乘客量和因而帶來的票價收入，以及燃料價格。

54. 委員總結有關討論時，要求當局在2007年年底前就有關申請再向事務委員會作出匯報，而運輸及房屋局副秘書長亦表同意。

政府當局

V 欣澳交匯處改善工程

(立法會CB(1)1611/06-07(05)—— 政府當局提供的
號文件 資料文件)

有關工程下建議的填海工程對環境的影響所引起的關注

55. 李永達議員憶述，在2007年5月25日事務委員會的會議上，他曾要求政府當局徵詢環保團體對793TH號——欣澳交匯處改善工程(下稱"該項工程")的意見，然後才將其提交事務委員會討論。然而，政府當局3天前才就擬諮詢的環保團體致電給他。他認為政府當局以上述方式處理其提出進行諮詢的要求，並不可取。土木工程拓展署土木工程處處長在回應李議員就以這種方式蒐集的意見(尤其是該等就有關填海工程的意見)的詢問時解釋，土木工程拓展署沒有特別就該項工程諮詢有關的環保團體，因為該工程已屬《環境影響評估條例》(第499章)附表2的指定工程，當局須就該項工程的施工和運作申領環境許可證。根據法定的環境影響評估(下稱"環評")程序，當局已就該工程項目簡介徵求公眾意見。相關的環評報告亦已提交環境諮詢委員會，並上載於環境保護署的網站，讓市民表達意見。在整個環評程序進行期間，土木工程拓展署沒有接獲環保團體就該項工程的任何特定意見。因此，土木工程拓展署致電李議員，以確定有否任何環保團體曾向他表達有關該項工程的任何具體關注。

56. 李永達議員認為該項工程需進行法定的環評程序未必意味該項工程不會引起環境方面的關注，尤其是該項工程涉及填海，因此應提請有關各方留意。這是荃灣區議會亦曾要求政府當局就該項工程諮詢馬灣漁業權益協會有限公司的原因。土木工程拓展署土木工程處處長在回應李議員就馬灣漁業權益協會有限公司對該項工程的意見的詢問時匯報，當局在2005年11月25日根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)的規定在憲報刊登相關的建議道路計劃時，曾接獲馬灣漁業權益協會有限公司的反對書。馬灣漁業權益協會有限公司主要關注建議的欣澳填海工程會嚴重污染海水，並要求政府向填海工地10公里範圍內的所有海魚養殖者發放特惠津貼。土木工程拓展署已向馬灣漁業權益協會有限公司解釋，受海事工程影響的海魚養殖者特惠津貼，只能按立法會財務委員會在2000年12月1日核准的準則發放，不能在此工程項目下予以修訂。儘管如此，土木工程拓展署已向相關政策局轉達馬灣漁業權益協會有限公司對特惠津貼的意見，以供考慮。

57. 陳偉業議員亦關注該項工程對環境的影響，他重點指出興建北大嶼山公路需要進行的填海工程對馬灣捕魚業的影響，據他所述，有關影響已引起馬灣居民對此項工程的關注。他指出該項工程涉及填海及佔用大片可另作更佳用途的土地，他質疑是否需興建欣澳交匯處，並認為當局應就大嶼山的未來發展導致在策略上需興建有關迴旋處一事提供更多資料。尤其是考慮到該項工程在由財政司司長領導負責訂定大嶼山發展概念計劃(下稱"概念計劃")的大嶼山發展專責小組(下稱"專責小組")於2004年2月成立之前便已商定，他亦認為有需要確定專責小組對該項工程的立場。

58. 土木工程拓展署土木工程處處長在回應時向委員保證，當局已確立良好機制，確保在欣澳的該項填海工程對馬灣水質的影響在核准的容許限制之內。政府當局亦定期與馬灣及長沙灣的漁業界人士舉行會議。根據當局的接觸，馬灣居民對於欣澳第2期填海工程對水質的影響並沒有任何負面意見。他亦表示，根據概念計劃，北大嶼山欣澳長遠會發展為一個娛樂消閒中心。為興建相關建議道路計劃而從填海工程得來的土地因而應與上述規劃概念互相配合。此外，建議的填海工程事實上早在興建北大嶼山公路時已規劃。然而，陳偉業議員要求當局預測將會使用該道路計劃的車輛數目，以證明該項計劃確有需要。

建議的填海工程以外的其他可行方法

59. 王國興議員指出欣澳的生態價值時詢問，能否透過在海床打樁(下稱"建議的其他方法")而非平整出約3公頃土地來興建道路，藉此避免在欣澳進行建議的填海工程。依他之見，前者應較後者造成較少的環境影響。土木工程拓展署土木工程處處長答稱，雖然建議的其他方法在技術上可行，但採用該方法可能會令該項工程建議的高架行車道的長度增加至有礙觀瞻的程度。此外，現時的填海建議已盡量減少需進行填海的範圍，並且遠離欣澳對開現有的貯木塘，以致當局就填海工程諮詢貯木塘的營辦商時，他們並沒有提出任何特別關注。

60. 王國興議員不信服高架行車道會對景觀帶來負面影響。他指出填海會對海床造成長期損害，並籲請政府當局認真考慮建議的其他方法。土木工程拓展署土木工程處處長答稱，政府當局知悉公眾對填海的關注。因而作出上文提及的努力，將填海規模盡量縮小。此外，高架行車道亦需連接地面，而着陸點可能亦需靠填海平整出來。他指出，根據相關的環評報告，當進行環評時，在欣澳海床並無發現稀有品種的海草。

61. 李永達議員提述顯示建議填海工程範圍的工地平面圖(下稱"工地平面圖")，並認為建議的其他方法可能是較填海更好的選擇，因為一如東區走廊的情況，支撐建議高架行車道所需的樁柱數量不會太多，不會較填海帶來更大的影響，相反，填海會減少水體的體積，因而減少海洋生物的棲息地。雖然他不反對該項工程，但他仍然認為當局應努力探討落實有關工程的最佳方法，不論海中的海洋生物是否具有高的生態價值，當局亦應盡量避免進行無法逆轉的填海工程。

62. 土木工程拓展署土木工程處處長在回應時指出，倘若目前建議的500米長的地面道路和連接原先規劃的高架行車道的迴旋處亦根據為避免填海而建議的其他方法升高，便需在海床打一長排樁柱。此舉所產生的影響甚至可能較填海更大。鑒於公眾對填海的關注，政府當局已深入細緻地評估建議道路計劃的不同方案，以避免填海。他相信有關計劃的修訂空間不大。

63. 李永達議員仍然不感信服。依他之見，倘若採用建議的其他方法，工地平面圖所顯示在填海範圍內的一大片綠色部分便可保留作海洋生物的水體。土木工程拓展署土木工程處處長在回應時解釋，綠色部分是綠化區，而委員或可考慮綠化區會否較豎立在海中的一長排混凝土樁柱更為賞心悅目。

64. 考慮到上文所述對填海的關注尚未得到處理，委員決定不會建議將該項工程提交工務小組委員會。政府當局反被要求改善該項工程的規劃，並在適當時候再向事務委員會作出匯報。

政府當局

VI 其他事項

65. 議事完畢，會議於下午1時15分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2007年10月29日