

立法會 *Legislative Council*

立法會PWSC112/07-08號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/F/2/2

立法會財務委員會轄下的工務小組委員會 第十二次會議紀要

日期：2008年5月21日(星期三)
時間：上午8時30分
地點：立法會大樓會議室A

出席委員：何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP (主席)
梁家傑議員, SC (副主席)
李華明議員, JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
涂謹申議員
陳婉嫻議員, SBS, JP
陳智思議員, GBS, JP
陳鑑林議員, SBS, JP
單仲偕議員, SBS, JP
黃宜弘議員, GBS
曾鈺成議員, GBS, JP
劉江華議員, JP
劉皇發議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP
劉健儀議員, GBS, JP
劉慧卿議員, JP
鄭家富議員
石禮謙議員, JP
陳偉業議員
李永達議員
林偉強議員, SBS, JP
郭家麒議員
張學明議員, SBS, JP
劉秀成議員, SBS, JP
譚香文議員

缺席委員：楊孝華議員, SBS, JP
蔡素玉議員, JP
霍震霆議員, GBS, JP
李國英議員, MH, JP

出席公職人員：	黃智祖先生, JP	財經事務及庫務局副秘書長(庫務)3
	麥齊光先生, JP	發展局常任秘書長(工務)
	王倩儀女士, JP	環境保護署常任秘書長
	麥駱雪玲女士, JP	發展局常任秘書長(規劃及地政)(署任)
	林靜雅女士	財經事務及庫務局首席助理秘書長(庫務)(工務)
	容偉雄先生, JP	運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
	趙慰芬女士	運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)3
	韋志成先生, JP	路政署署長
	譚漢財先生	路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長
	劉家強先生, JP	渠務署署長
	陳于遠先生	渠務署總工程師(排水工程)(署任)
	陳偉基先生	政制及內地事務局副秘書長(2)
	李國彬先生	政制及內地事務局首席助理秘書長(7)
	余熾鏗先生, JP	建築署署長
譚羅南華女士	政府新聞處副處長	

列席秘書 : 馬海櫻女士 高級議會秘書(1)8

列席職員 : 李蔡若蓮女士 助理秘書長1
宋沛賢先生 高級議會秘書(1)4
石逸琪女士 議會秘書(1)2
張雪嫻女士 高級議會事務助理(1)1
胡清華先生 議會事務助理(1)2

經辦人／部門

總目706－公路

PWSC(2008-09)10 834TH 港珠澳大橋香港口岸

PWSC(2008-09)11 835TH 港珠澳大橋施工前工作

主席建議一併討論 **PWSC(2007-08)10** 及 **PWSC(2007-08)11**號文件下的撥款建議，因為該兩項建議均與港珠澳大橋工程有關。委員在討論後會就該兩個項目分別作出表決。委員同意。

2. 主席告知委員，政府當局曾於2008年4月25日及5月16日就此項建議諮詢交通事務委員會。他亦請委員留意政府當局在會議席上提交的有關港珠澳大橋經濟收益評估的補充資料(立法會CB(1)1605/07-08(01)號文件)。

3. 交通事務委員會主席鄭家富議員匯報，事務委員會的委員雖然支持港珠澳大橋工程，但關注到該項工程的融資安排及經濟收益，特別是三地政府如何分擔該項目的資金差額的問題。委員要求政府當局提供進一步資料，說明如何決定分擔額，以及分擔的比例是否符合香港的利益。倘若按照當局的建議，港珠澳大橋會由私人投資者按照"建造、營運及移交"專營權投資承辦，事務委員會的委員亦關注到港珠澳大橋的收費水平及日後調整收費的機制。此外，委員關注到當局預測港珠澳大橋的交通量的方法及準確程度，以及在"三地三檢"模式下，為配合港珠澳大橋而建造香港口岸的建議。部分委員認為，從效率及方便程度考慮，"一地三檢"的模式更為可取。

口岸設施及環境影響評估

4. 鄭家富議員察悉及關注，撥款建議中建議以"三地三檢"模式建造港珠澳大橋香港口岸。他詢問，政府當局會否進一步研究"一地三檢"模式的可行性。他認為這是更具效率和更方便的方案。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1(下稱"副秘書長(運輸)1")表示，"三地三檢"的安排是三地政府經長時間討論後得到的結果。

5. 劉慧卿議員察悉，政府當局已經收到環保團體、漁民代表及離島區議會就香港口岸的位置的可行方案提出的分歧意見，包括反對填海及傾向於在礮石灣附近興建香港口岸。她問及政府當局有關處理公眾意見的計劃。

6. 陳婉嫻議員關注到在機場東北面的香港口岸擬議位置對大嶼山自然環境及生態造成的影響。她要求當局提供資料，說明就香港口岸的位置的各個方案進行諮詢方面，請環保團體參與的時間及安排。郭家麒議員同樣關注陳議員提出的事宜，並問及政府當局是否已經就建議的港珠澳大橋進行初步環境影響評估(下稱"環評")；若然，會否把有關結果提交立法會。

7. 路政署署長表示，有關在港珠澳大橋實行"三地三檢"及由三地政府各自負責建造境內口岸的協議在2007年才達成，政府當局僅曾就香港口岸的位置根據有限資料與利益相關者及環保團體進行初步諮詢。根據港

珠澳大橋香港口岸的擬議勘測及初步設計，當局會根據《環境影響評估條例》進行環評研究，確定對環境的影響及所需的紓解措施。副秘書長(運輸)1向委員保證，當局會在港珠澳大橋香港口岸的位置及設計詳情準備就緒後，確保在勘測及初步設計研究期間讓公眾參與，以探討及蒐集利益相關者、環保團體及相關區議會的意見。

8. 至於郭議員對環評研究表達的關注，路政署署長回應時表示，港珠澳大橋工程由3個主要部分組成，即大橋主體、香港口岸及香港接線。鑒於大橋本身位於內地水域範圍以內，大橋主體的環評研究根據內地的法定要求進行。當局在**PWSC(2008-09)10**號文件的現時建議下申請撥款進行香港口岸的環評研究。在此項建議獲得批准後會便會盡快展開有關研究。香港接線的環評研究已經展開，鑒於有關"三地三檢"模式的最新協議及香港口岸位置的相應更改，完成上述研究需要一定時間。

經濟收益及融資安排

9. 鄭家富議員提述，**PWSC(2008-2009)11**號文件第10段所載，將由香港、內地及澳門分擔的此項工程的預計經濟淨現值，並要求取得有關經濟收益的計算方法及三地的分擔比例的資料。

10. 副秘書長(運輸)1回應時表示，中交公路規劃設計院(下稱"公規院")就港珠澳大橋進行可行性研究時，採用一項保守假設，即跨境私家車輛配額制度會維持不變，因此，估算出的相向交通量的範圍相當保守，2016年為每日9 200輛至14 000輛，2035年則為35 700輛至49 200輛。副秘書長(運輸)1表示，當局正同時研究放寬現時的配額制度的可行性，以期增加港珠澳大橋的使用量。路政署署長補充，港珠澳大橋工程的經濟收益及融資安排屬是不同的事情。為了釋除交通事務委員會的委員先前表達的類似疑慮，政府當局已簡要地提供可行性研究報告的結果。扼要而言，交通量預測是估計三地政府的經濟收益數量和分配及評估港珠澳大橋的財務可行性的主要決定因素。大橋項目採用四階段運輸模型進行預測旅客流和車流。四個階段分別為行程誘發量的推算、行程分佈分析量、運輸模式選擇及行程分配。

11. 鄭家富議員仍然關注，政府當局沒有就預計經濟收益提供足夠詳細資料，證明三地政府的分擔額合理，例如，當局如何計算出2020年，三地使用港珠澳大橋的跨境車輛比例是約60%來自香港，內地及澳門則分別佔約23%及17%。鄭議員要求當局向立法會議員提供公規院的可行性研究報告。

12. 郭家麒議員憶述，在先前的運輸基建項目(例如西鐵)中，曾因不準確的交通量預測，導致建造費用高昂和使用量偏低。郭議員對按照政府當局提供的資料計算的港珠澳大橋經濟收益未感信服。

13. 劉慧卿議員認為，政府當局就港珠澳大橋經濟收益評估向交通事務委員會提供的補充資料(立法會CB(1)1605/07-08(01)號文件)，沒有提供當局計算交通量預測時使用的數據及資料的足夠詳情。鑒於預測交通量偏低，她質疑此項工程的經濟收益能否證明長遠費用合理。她詢問，倘若進一步的交通量預測仍然顯示交通量偏低，此項工程會否停止進行。

14. 路政署署長回應時表示，公規院的可行性研究中的交通量預測涉及非常複雜的步驟和很多數字。當局在計算三地所分攤的港珠澳大橋的直接經濟收益時已考慮車輛的起止點。根據交通量估算的折減效益總額比率57.8%計算(例如，在現時的跨境車輛配額制度下，截至今日為止，從香港出發的車輛數目超過30 000輛，而從內地出發的車輛只有約1 000輛)，香港須為興建港珠澳大橋主體承擔大約50%的費用，這個比例尚算合理，而建造連接道路的費用須由香港方面支付。路政署署長重申，根據頗為保守的交通量預測估算的預計經濟收益顯示，港珠澳大橋工程值得推展。一旦有關當局制訂了便利管制跨境車輛的措施，港珠澳大橋帶來的潛在經濟收益將會更為可觀。

15. 劉慧卿議員詢問，補充資料所附載的地圖為何是立法會議員限閱文件。副秘書長(運輸)1回應時表示，地圖的來源是內地，在發表時須考慮版權問題。

16. 鑒於2016年交通量達每日14 000輛屬偏低水平，李永達議員質疑港珠澳大橋的財務可行性。李議員指出，預測交通量只有海底隧道每日交通量的10%左右。就此，李議員質疑，"建造、營運及移交"的方式是否可行，因為低交通量未必能吸引私人投資者承辦港珠澳大橋工程，除非有政府補貼及保證利潤。李議員詢問，三地政府會否考慮放寬跨境車輛配額制度協助增加港珠澳大橋的交通量，以及香港特別行政區(下稱"香港特區")政府會否考慮在出現赤字時津貼大橋的營運。

17. 路政署署長表示，根據公規院的可行性研究報告，鑒於整項港珠澳大橋工程規模龐大，吸引私人投資在財務上不可行。報告建議三地政府負責在各自境內興建相關的接線和設置口岸，並應邀請私人投資者按照為

期50年的"建造、營運及移交"專營權承辦港珠澳大橋主體項目。此外，報告亦建議三地政府應分擔港珠澳大橋主體項目的部分造價，確實的分擔金額視乎招標結果及中標者建議的融資安排而定。因此，他在現階段不能證實三地政府是否需要分擔建造費用，以及如需分擔有關費用，分擔額為何。在現時的建議獲得批准後，當局會在隨後的港珠澳大橋施工前工作階段，擬備港珠澳大橋深化設計建議，以及進行與港珠澳大橋主體項目招標程序有關的工作(例如規管"建造、營運及移交"專營權的安排和條款)。如按照香港的做法，當局會以邀請"提交意向書"的方式，物色私營界別有興趣投標的人士，而三地政府會與投標人士就這些人士建議的融資安排磋商。

18. 李永達議員仍然深切關注港珠澳大橋工程會耗用未知數目的大量公帑。他認為，沒有財政影響及計算香港的經濟收益的基礎的詳情，議員無法支持撥款建議。

19. 路政署署長表示，雖然可行性研究曾評估港珠澳大橋的經濟收益，但當局須在此項工程的下一個階段招標工作中，與中標者磋商後敲定港珠澳大橋主體的融資安排。因此，在研究現時的撥款建議時，港珠澳大橋工程的經濟收益和融資安排須被視為不同的事情。路政署署長指出，在現階段總結，政府需要為港珠澳大橋工程分擔龐大金額屬言之尚早，因為如港珠澳大橋的交通量高於公規院的可行性研究中的保守估計，三地政府仍有機會與中標者達致利潤分配安排。

20. 劉健儀議員認為，現時港珠澳大橋的撥款建議是推展這項龐大工程重要的一步。劉議員雖然不反對要求當局就此項工程提供補充資料，但呼籲委員從宏觀經濟角度審議此項工程及支持撥款建議，因為物流及貨運業渴望加快推行港珠澳大橋工程。她特別提到港珠澳大橋作為香港和內地之間的接線的戰略價值，並認為此項工程應立即展開。

21. 周梁淑怡議員表示，自由黨的議員支持港珠澳大橋工程。她呼籲委員根據此項龐大工程的長遠經濟利益而非單單根據現階段的交通量初步估計及經濟收益，考慮此項工程。周梁淑怡議員認為，港珠澳大橋可提升香港在貨運業及旅遊業的競爭力，以及其在泛珠三角地區、亞洲及全球的地位。現時的撥款建議是為推展此項戰略性道路工程作出準備的必要步驟，委員的支持可以令此項工程早日推行。就此，周梁淑怡議員關注到推展工程的時間表及加快進行工程的措施。

22. 路政署署長表示，香港口岸的預備工作會在大橋主體的預備工作完成後的下一個階段展開，然而，政府當局會致力加快完成香港口岸的勘測及初步設計研究，以便及時提供有關設施，配合港珠澳大橋的啟用。路政署署長回應周梁淑怡議員的詢問時確認，港珠澳大橋的施工前工作的費用會由三地政府平均分擔。

23. 劉秀成議員問及港珠澳大橋主體的預算建造費用及廣東省和澳門政府是否已經批出撥款，以分擔有關的建造費用。劉議員察悉香港會承擔大橋主體費用的最大部分，並質疑香港是否佔大橋主體所有權的最大份額，以及在大橋主體日後營運方面有相應權益。

24. 路政署署長表示，港珠澳大橋主體的建造費用約為310億元。倘若三地政府需分擔大橋主體的建造費用，特區政府需分擔資金差額約50.2%。特區政府會在下一個階段的預備工作中，繼續與廣東及澳門政府磋商"建造、營運及移交"專營權優惠期結束後港珠澳大橋的所有權份額。至於批准撥款的情況，路政署署長表示，三地政府分別根據各自的程序及／或法定要求就撥款安排採取必要措施。

25. 陳偉業議員深切關注在現時的建議下的融資安排。陳議員認為，批准有關建議等於向政府當局簽發空白的支票，以便津貼私人投資者。作為工務小組委員會的負責委員，他不可以支持此項建議。他質疑政府當局為何不把港珠澳大橋工程改為以三地政府資助的工務計劃形式推展，因為建議的"建造、營運及移交"方式會涉及由公帑注資，資助由私人投資者建造的工程，當局亦須就港珠澳大橋日後營運時可能出現的虧損進一步作出財務承擔。陳議員詢問，特區政府為此項目承擔的金額是否有上限。

26. 路政署署長回應時表示，港珠澳大橋工程的詳細融資安排會在施工前工作的下一個階段擬訂。三地政府會在投標過程中與投標者商議港珠澳大橋的條款及融資安排，包括三地政府須否就建造大橋主體分擔費用。政府當局會向立法會匯報商議結果的最新情況。副秘書長(運輸)¹補充，施工前工作包括進行實物模型研究並擬備港珠澳大橋深化設計建議，以及進行與招標程序有關的工作。不管日後有關推展工程的實際融資安排，必須進行這些預備工作都以便落實興建港珠澳大橋。副秘書長(運輸)¹及路政署署長表示，政府當局在較後階段提交關於興建港珠澳大橋的撥款建議時，會向立法會提供有關此項工程的更多詳情，包括融資安排。

27. 張學明議員表示，民主建港協進聯盟的議員支持港珠澳大橋的撥款建議。張議員關注到港珠澳大橋與本地運輸網絡的連接，並詢問大橋會否連接鐵路網。路政署署長回應時表示，當局會進行另一項研究，考慮港珠澳大橋能否連接本地鐵路網。

28. 為加強港珠澳大橋工程的可行性，郭家麒議員詢問政府當局會否為大橋主體項目提供如鐵路形式的集體運輸工具，以容納較大量的乘客及貨運交通。路政署署長表示，當局曾研究在大橋主體項目提供鐵路的方案，但此方案不具成本效益，因為預計貨運量不足以支持鐵路形式的集體運輸工具的營運。

政府當局

29. 劉江華議員認為應立即推展港珠澳大橋工程，因為此項工程可以提高香港在華南地區的策略重要性。就此，劉議員要求政府當局考慮在相關的財務委員會(下稱"財委會")會議之前向立法會提交圖則，顯示港珠澳大橋作為策略性連接通道的角色。港珠澳大橋在較廣的地區層面連接香港與內地其他地方，例如泛珠江三角洲地區、廣東、廣西及其他省份。劉議員進一步表示，雖然基於現有保守假設，預計交通量偏低，倘若當局放寬跨境車輛配額制度下的安排，便可令交通流量大幅增加，並為三地帶來經濟收益。他促請政府聯同內地當局著手放寬配額制度，並問及完成有關配額制度的顧問研究的時間表。

30. 路政署署長贊同劉議員的意見，認為，港珠澳大橋是策略性連接通道，連接香港與泛珠江三角洲地區很多地方及中國西南部。公規院在制訂可行性研究中的交通量預測時，曾考慮相關因素，例如交通量的自然增長、從其他交通工具轉移的交通量，以及所引致的交通量。副秘書長(運輸)¹補充，當局預計將於2008年年底至2009年年初公布跨境車輛配額制度研究的初步結果。政府當局可向立法會匯報研究結果時，即會作出匯報。

政府當局

31. 李永達議員及鄭家富議員表示，民主黨的議員原則上支持加快推行港珠澳大橋工程，但他們仍然關注此項工程的融資安排及經濟收益。李議員指出，特區政府應聯同內地當局，制訂增加港珠澳大橋的交通流量的措施，包括放寬現有跨境車輛配額制度。鄭議員強調，立法會議員已盡一切努力協助早日推行此項工程。在三地政府於2008年2月就此項工程的主要安排達成協議後，交通事務委員會已安排在可行的最早日期討論此工程計劃。鄭議員要求公規院向立法會提交完整的可行性研究報告，若未能提交完整報告，政府當局最少應在相關的財委會會議之前向立法會提交下列資料：

- (a) 根據預測旅客流和車流的四階段運輸模型取得及使用的數字；
- (b) 解釋如何利用交通量預測的結果，以評估此項工程為三地帶來的直接及間接經濟收益；及
- (c) 解釋如何根據經濟收益評估結果，計算三地政府就此項工程的資金差額須分擔的金額。

32. 劉慧卿議員贊同鄭議員的意見，並認為政府當局應在相關的財委會會議之前提供委員所要求的資料。她提出警告，鑒於預計交通量偏低，港珠澳大橋工程可能成為好像隧道費高而使用率低的西區海底隧道的另一項失敗基礎設施工程。

33. 路政署署長回應時表示，公規院的報告尚待中央政府批准，在現階段亦不宜向公眾提供完整報告。他承諾提供報告的相關資料，盡量回應委員的關注。副秘書長(運輸)1亦承諾在相關的財委會會議之前，就此提供有關預計交通量及此項工程的經濟收益的進一步資料。副秘書長(運輸)1補充，三地政府會在進行下一個階段工作時，制訂港珠澳大橋的收費水平及調整機制。

34. 劉江華議員察悉，委員普遍支持港珠澳大橋工程，並認為要先進行此項工程的施工前工作，然後才可制訂並向立法會提交港珠澳大橋的設計詳情、融資安排及運作模式。然而，劉議員亦察悉，有關兩項建議的政府當局文件，不包括先前就此項工程向交通事務委員會提供的所有相關資料。為方便委員考慮有關建議，劉議員要求而路政署署長亦同意，綜合先前向交通事務委員會提供的相關資料(包括有關交通量預測、經濟收益及須就建造港珠澳大橋分擔的費用)，並在相關的財委會會議之前提供此等資料。

政府當局

35. 陳偉業議員表示，由於缺少港珠澳大橋工程的財務承擔及安排的詳細資料，他惟有表決反對兩項建議。陳議員重申，他支持建造港珠澳大橋，但認為此項工程應透過由三地政府資助的公共工程計劃，而非牽涉私人投資的建造營運及移交方式進行。

36. 項目PWSC(2008-09)10在席上付諸表決，並獲得通過。

37. 項目PWSC(2008-09)11在席上付諸表決，並獲得通過。

總目704－渠務

PWSC(2008-09)17 139CD 黃竹坑香葉道明渠及西貢福民路明渠覆蓋工程

38. 主席告知委員，有關此工程計劃的資料文件已於2008年4月16日送交發展事務委員會。

39. 劉慧卿議員支持改善環境的建議並察悉，福民路明渠是行政長官2005年施政報告中選定會在10年內覆蓋的16段明渠的其中一段。她問及有關其他各段明渠的工作進展，以及當局為何在現時的建議下不推展黃竹坑香葉道明渠的改善工程。

40. 渠務署署長回應時表示，覆蓋工程分3階段進行。第一階段下8段明渠的工程已於2007年完成。至於第二階段下4段明渠方面，3段明渠的覆蓋工程正在進行，當局正考慮就另一段明渠進行美化工程而非覆蓋工程。福民路明渠是最後階段餘下4段明渠的其中一段。黃竹坑香葉道明渠的工程將會押後進行，等待當局確定港鐵南港島線的走線。渠務署署長亦表示，政府當局計劃就啟德明渠(最後階段餘下兩段明渠的其中一段)進行綜合美化／覆蓋工程，而非完全覆蓋該段明渠，並會在諮詢黃大仙區議會後就有關工程尋求撥款。常任秘書長(工務)回應劉慧卿議員的詢問時表示，當時的行政長官董建華先生在2005年1月發表施政報告，宣布將16段明渠加以覆蓋的計劃。

41. 郭家麒議員表示支持此項建議。郭議員察悉此工程計劃會納入綠化工程，並詢問園景美化區的工程完成後，會否由康樂及文化事務署(下稱"康文署")管理，以及會否准許公眾帶寵物到該區。渠務署署長回應時表示，擬議工程的園景美化區會由康文署管理。鑒於園景美化區接近西貢市中心這個旅遊熱點，當局在諮詢西貢區議會後並無計劃開放該區供寵物使用或把該區指定為狗公園。

42. 劉秀成議員提到擬議工程的園景美化計劃，並認為應改善園景美化區的設計及闢設更多草地。就此，劉議員呼籲政府當局回應在立法會會議上獲得通過的議案，在公眾使用的休憩用地闢設更多草地。劉慧卿議員、郭家麒議員及周梁淑怡議員贊同劉議員的意見。渠

政府當局

務署署長回應時承諾，因應委員的建議，檢討園景美化區的設計。應郭家麒議員及周梁淑怡議員的要求，政府當局答應稍後提供有關園景美化區的設計定稿的資料，包括綠化區佔擬議改善工程的百分比。

政府當局

43. 劉慧卿議員關注擬議工程的施工期相當長，因為政府當局預計完成擬議工程需時約3年。渠務署署長解釋，該段明渠的覆蓋工程需時約兩年，因為只可以在乾燥季節進行有關工程。當局會在第三年，即覆蓋工程完成後進行綠化及園景美化工程。主席表示，政府當局應在日後的建議中提供有關建造時間及工程施工計劃的更多詳情。

44. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

總目703－建築物

PWSC(2008-09)12 6GA 香港特別行政區參與中國2010年上海世界博覽會－香港館

45. 主席告知委員，政府當局曾於2007年12月18日及2008年4月15日就此項建議諮詢工商事務委員會。該事務委員會原則上支持此項建議及3億8,000萬元的整體撥款。該事務委員會的委員認為，參與中國2010年上海世界博覽會(下稱"上海世博")將提供一個大好機會，宣傳香港的優質城市生活和創意之都的優勢。應該事務委員會的委員的要求，政府當局已提供有關開支項目的詳細分項數字。委員亦要求政府當局探討在上海世博之後保留有關展品以在香港展示的可行性。

46. 劉慧卿議員表示，在2008年5月9日財務委員會會議上，委員原則上接納支持香港特區參與上海世博的財政影響，但關注到將會展示的展品的種類和吸引力。劉議員從政府當局的文件察悉，主辦方估計上海世博將吸引超過7 000萬名參觀者，預計其中超過九成是內地人士。她詢問先前在其他地方舉辦的世界博覽會是否亦只吸引到本地參觀者。

47. 政制及內地事務局副秘書長回應時表示，上海世博的主辦方曾參考先前的世界博覽會的海外及本地參觀者的比例。例如，在日本舉行的2005年世界博覽會，海外參觀者佔參觀者總人數約5%。因此，預計上海世博海外參觀者所佔的比例大約5%至10%。

48. 陳鑑林議員指出，上海世博將吸引的7 000萬名參觀者的10%共計約700萬人，數目相當龐大，超過香港每年來自歐美的平均旅客人數。所以，他不同意劉慧卿議員有關上海世博對海外參觀者沒有吸引力的意見。鑒於上海世博的重要性和規模，陳議員建議政府當局邀請更多香港知名人士參與開幕禮。

49. 劉慧卿議員指出，陳鑑林議員誤解了她對上海世博對海外參觀者的吸引力的意見。她澄清自己從沒表示上海世博未能吸引海外參觀者，並要求秘書處提供會議過程相關部分的逐字記錄本，向委員提供她在會議上所發表意見的清晰紀錄。主席就劉議員的意見徵詢委員的意見，出席委員沒有提出異議。

50. 劉慧卿議員關注上海世博為香港帶來的經濟收益。就此，她詢問當局如何計算訪港旅客大約會為香港經濟帶來2億8,800萬元(一般情況)至4億3,200萬元(高效益情況)的額外收入。政制及內地事務局副秘書長解釋，此項計算關乎參觀上海世博而中途停留香港的額外訪港旅客將為本港帶來的額外收益。上海世博的海外參觀者估計約300萬至400萬名，估計當中約100萬名參觀者專程參觀上海世博。根據前往內地的海外旅客的現行旅遊模式，約10%至15%的旅客可能會在前往上海中途停留香港，為香港額外帶來達15萬訪港旅客。額外經濟收益以此等數字及旅客在港的典型開支模式為基礎計算。應劉議員要求，政府當局答應在相關的財委會會議之前提供經濟收益的計算方法的補充資料。

政府當局

51. 劉慧卿議員表示欣賞香港館勝出的設計概念，但不明白概念設計比賽為何僅公開給香港本地設計及建築界的專業人士參加。她詢問勝出的設計的設計師的詳情，以及有關設計師會否參與即將展開的香港館的設計及建造階段。劉議員認為設計比賽應公開給所有感興趣的專業人士參加。

52. 建築署署長表示，概念設計比賽是與香港建築師學會合辦的比賽，共收到80份參賽作品，有關作品經來自相關政府部門、學者及設計及建築專業的代表組成的7人小組評審。在評審過程中，沒有向小組披露參賽者的身分。勝出的設計是兩名青年建築師組成的隊伍的參賽作品，一名建築師來自公營機構，另一名來自私營機構。鑒於有關設計應富有濃厚的香港色彩，有關比賽僅公開給本地專業人士參加。政制及內地事務局副秘書長補充，比賽規則與香港建築師學會舉辦的本地比賽的規則一致。邀請本地專業人士參加的一個主要考慮因素是，預期參賽者會香港都市生活的獨有特點，以便提出

適合的概念設計。政制及內地事務局副秘書長指出，雖然參賽隊伍的隊長必須是本地建築師組織及主辦方指定的其他相關專業團體的執業正式／專業／資深會員，但海外專業人士或其他感興趣的人士可以隊員身分參加比賽。

53. 周梁淑怡議員指出，設計比賽相當成功，共收到80份參賽作品。她支持透過公開給本地設計及建築界的專業人士參加的比賽，物色富有濃厚的香港色彩的有創意及高水準設計。周梁淑怡議員認為勝出的設計有創意和吸引力，並呼籲政府當局承諾，在實際可行的情況下盡量保留香港館的構築物及館內展品，以便將來在香港展出。陳鑑林議員表達類似的意見。陳議員認為，在香港重建香港館的構築物或會有技術困難，但應保留有關展品讓香港人有機會參觀。

54. 政制及內地事務局副秘書長察悉委員的意見，並在回應時表示，政府當局會致力在上海世博之後保留有關展品的主要組成部分以便在香港展出。建築署署長補充，承建商須進行拆卸及工地修復工程。雖然當局在實際可行的情況下盡量使用輕型再造物料，但在拆卸之後修復構築物的某些部分(如地基)及固定裝置並不可行。

55. 劉慧卿議員察悉香港館的創意設計並對覺得該項設計十分有趣。香港館的中層通透，其屋頂看來狀似懸吊。她詢問根據此項設計建造構築物的技術可行性。建築署署長解釋，在此項工程的詳細設計階段，當局會與承建商及設計師一起解決有關的技術問題。他表示，透過巧妙利用反光物料及鋼材，達致概念設計的效果在技術上是可行的。

56. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

57. 會議於上午10時52分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2008年6月5日