

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1592/07-08號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/EDEV/1

經濟發展事務委員會 會議紀要

日 期：2008年3月17日(星期一)
時 間：上午8時30分
地 點：立法會會議廳

出席委員：林健鋒議員, SBS, JP (主席)
石禮謙議員, SBS, JP (副主席)
田北俊議員, GBS, JP
李國寶議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP
李華明議員, JP
呂明華議員, SBS, JP
陳鑑林議員, SBS, JP
楊孝華議員, SBS, JP
方剛議員, JP
梁君彥議員, SBS, JP
黃定光議員, BBS
湯家驊議員, SC
詹培忠議員
鄭志堅議員
譚香文議員

缺席委員：何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
單仲偕議員, SBS, JP
劉千石議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
陳偉業議員

出席公職人員：議程項目IV

旅遊事務專員
區璟智小姐, JP

旅遊事務助理專員
黃潔怡女士

議程項目V

運輸及房屋局副秘書長(運輸)5
謝小華小姐, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)
蘇婉玲小姐

署理海事處副處長
廖漢波先生

議程項目VI

運輸及房屋局副秘書長(運輸)5
謝小華小姐, JP

運輸及房屋局總助理秘書長(運輸)
陳銘光先生

海事處總經理/海事服務
馮國明先生

議程項目VII

運輸及房屋局副秘書長(運輸)4
李忠善先生, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)
鄭港涌先生

民航處處長
羅崇文先生

民航處助理處長(航空交通管理)
伍崇正先生

應邀出席者： 議程項目IV

海洋公園公司

董事局主席
盛智文博士

行政總裁
苗樂文先生

副行政總裁暨首席財務總監
李繩宗先生

議程項目VII

香港機場管理局

機場管理總監
伍翹楚先生

飛行區業務總經理
吳自淇先生

英國國家航空交通服務有限公司

Commercial Advisor
Chris DANNER先生

ATM Planning Expert
Robin GUNTER先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)6
司徒少華女士

列席職員 : 高級議會秘書(1)1
游德珊女士

議會事務助理(1)9
粘靜萍女士

經辦人／部門

I 確認通過會議紀要及續議事項

(立法會 —— 2008年1月28日會議的紀要)
CB(1)1023/07-08 號
文件

2008年1月28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 —— 政府統計處就2006
CB(1)1006/07-08(01)號 年2月至2008年1月
文件 主要石油產品進口

及零售價格提供的
圖表)

2. 委員察悉自上次例會後發出的上述資料文件。

III 下次會議的討論事項

(立法會 —— 待議事項一覽表
CB(1)1030/07-08(01) 號
文件

立法會 —— 跟進行動一覽表)
CB(1)1030/07-08(02) 號
文件

3. 委員同意在訂於2008年4月28日上午10時45分舉行的下次例會上討論政府當局建議的下列兩個項目：

- (a) 就有關新競爭法的詳細建議作出簡介；及
- (b) 於昂船洲大橋鄰近水域訂立船隻高度限制區域的建議。

IV 海洋公園酒店發展計劃

(立法會 —— 政府當局就海洋公園酒店發展計劃提供的文件
CB(1)1030/07-08(03) 號

立法會 —— 政府當局就海洋公園建議中之酒店發展計劃提供的文件
CB(1)1081/07-08(01) 號
文件
(在會議席上提交，其後於2008年3月17日以電郵方式發出)

政府當局作出簡介

4. 應主席邀請，旅遊事務專員向委員簡介在海洋公園興建3間酒店的建議。她表示，海洋公園公司正進行重新發展計劃，將海洋公園發展為一個"寓教育於娛樂"的世界級旅遊設施。由於海洋公園的遊樂設施數目將從目前的35個增至2013年的70個左右，遊客可能需要多於1天的時間才可享受所有遊樂設施。因此，建議中的酒店發展項目是重要的配套設施，將有助提升海洋公園的吸引力，豐富訪客的旅遊體驗，以及延長他們在海洋公園及香港的逗留時間。此外，建議中的酒店發展適時地回應了行

政長官在2007-2008年度《施政報告》中推廣會展旅遊及支援酒店發展的建議。海洋公園內的酒店發展可提供會議及商業活動的場地，為全新發展的海洋公園開拓新市場。

海洋公園公司作出簡介

5. 應主席邀請，海洋公園公司董事局主席盛智文博士特別提到，海洋公園內的擬議酒店發展，與世界上其他品牌主題公園在原址興建酒店的趨勢一致。與香港很多其他酒店不同，建議中的3間海洋公園酒店各有本身獨特的主題。海洋酒店位於海洋廣場，並連接到日後的港鐵南港島線(東段)的海洋公園站。海洋酒店是一間3至4星級酒店，約有660個房間。建議在大樹灣興建的4星級漁人碼頭酒店，配合當局計劃把香港仔海濱重新發展為漁人碼頭。建議在大樹灣上之高峰樂園興建的5星級水療度假酒店，俯瞰深水灣及香港仔，是在港首次興建的同類酒店。該酒店有180個設有水療設施的房間，可應付本地人及遊客對水療度假設施的需求。

6. 海洋公園公司行政總裁苗樂文先生借助投影片設施，向委員簡介海洋公園內擬議的酒店發展項目的背景、可行性研究及經濟效益。扼要而言，他表示發展該3間酒店是海洋公園重新發展計劃的一項重要配套設施。海洋公園重新發展計劃於2006年展開，目標完工日期為2012／2013年。酒店發展項目將有助提升海洋公園對遊客的吸引力，並可延長遊客在海洋公園及本港逗留的時間。港鐵南港島線(東段)之啟用，將大大改善海洋公園與香港其他地區的交通接駁，令海洋公園成為興建酒店的理想地點。此外，酒店發展亦與財政司司長在2008-2009年度政府財政預算案中提出要鞏固香港作為國際會議展覽和旅遊之都的方針一致。苗樂文先生強調，此項建議已取得政府當局原則上支持。海洋公園公司已向南區區議會及城市規劃委員會(下稱"城規會")提交3間酒店的概念圖，兩者普遍支持酒店發展建議。海洋公園公司進行的有關興建酒店的可行性研究的結果證實，擬議發展項目在技術上和財政上均可行。他補充，海洋公園會在酒店興建及營運階段實施適當的措施，以滿足所有公眾及環境的需求。

7. 在經濟效益方面，苗樂文先生表示，該3間酒店有助促使香港旅遊業更多元化，並可開拓具潛質的市場，例如：家庭旅客、水療愛好者及高效益客群。此項目帶來的量化經濟效益，包括海洋公園公司的額外收入，以及遊客在香港各旅遊相關範疇上的額外消費，總數將由2011年的約1億200萬元增至2030年的2億600萬元。當酒

店於2011-2012年正式開幕時，亦會直接或間接地創造約320個就業機會。在酒店興建期間，也會一次過為建造業帶來大約3 180人年就業機會的效益。此外，預計超過一半的額外遊人是因新酒店落成而推出的旅遊組合及相關推廣優惠而訪港的海外遊客，他們會為南區其他與旅遊相關的行業，如零售、飲食業等帶來整體益處。至於發展時間表，苗樂文先生表示，海洋公園公司會在完成城規會的審批手續後在2008年年底或之前根據設計、興建及營運的模式為項目招標，預料建造工程可在2009年第3季展開，以期在2011至2012年間完工。

討論

8. 主席表示，部分委員曾要求政府當局提供資料，說明當局有何促進本港酒店發展的規劃及地政措施。他表示，這個議題會另行在發展事務委員會2008年3月25日的會議上討論。委員獲邀參與有關討論。

(會後補註:政府當局就香港酒店的整體發展提供的資料已於2008年3月25日隨立法會CB(1)1121/07-08(01)號文件送交委員。)

交通影響

9. 楊孝華議員表示支持海洋公園的擬議酒店發展項目，據他所理解，此項建議與海洋公園重新發展計劃是兩項獨立的項目，他要求有關方面確認他的理解。由於大樹灣附近的交通擠塞情況非常嚴重，他關注到酒店發展的時間表能否配合南港島線(東段)的啟用日期。

10. 盛智文博士表示，擬議酒店發展項目並不是因應海洋公園重新發展計劃而提出的項目，儘管此等酒店會有助提升海洋公園對遊客的吸引力。私營發展商會獲邀設計、興建及營運有關酒店，此等酒店在財政上獨立於海洋公園。他進一步表示，預期該3間酒店會在2011-2012年起分階段開始運作，而南港島線(東段)，包括海洋公園站則會在2015年之前投入服務。盛智文博士表示，據港鐵公司表示，南港島線(東段)的最早完工日期為2014年。至於對大樹灣區交通擠塞的關注，盛智文博士表示，在海洋公園的海洋廣場啟用後，巴士及旅遊車無需為進入海洋公園而使用大樹灣道，周圍地區的交通擠塞情況會因而得以紓緩。

11. 湯家驊議員同樣關注到酒店發展項目會帶來負面交通影響，特別是預期大部分賓客均會乘坐旅遊車抵達酒店。他關注到在3間酒店全部開始運作後，該區的交通擠

塞問題或會進一步惡化。他要求政府當局提供資料，說明當局會採取哪些措施解決問題。

12. 旅遊事務專員表示，在當局還未就港鐵南港島線(東段)作出任何決定之前，海洋公園公司顧問曾於較早時候進行交通影響評估，探討酒店興建及營運期間潛在的交通問題。根據顧問的評估，即使沒有港鐵南港島線(東段)，目前的公共交通設施及服務也足以應付3間酒店的賓客的需求。

13. 苗樂文先生補充，交通影響評估廣泛地涵蓋預計的交通影響。他指出，海洋廣場啟用後，大樹灣的交通情況會有所改善。而在港鐵南港島線(東段)落成後，來往南區的人士將會由目前主要乘搭路面交通工具轉為乘搭鐵路，這會紓緩南區的路面交通。因此，海洋公園公司顧問認為，酒店發展項目不會造成重大交通影響。盛智文博士補充，賓客通常在不同時段抵達酒店。湯家驊議員關注，參加在酒店舉行的宴會及會議的賓客可能會帶來的交通影響，盛智文博士回應時表示，擬建酒店的主要目標客群是家庭旅客。應主席的請求，盛智文博士承諾提供一份交通影響評估報告供委員參閱。

(會後補註:政府當局提供的資料已於2008年4月14日隨立法會CB(1)1245/07-08(01)號文件送交委員。)

14. 黃定光議員表示民主建港協進聯盟支持海洋公園的建議酒店發展項目，但他亦關注到此項建議對交通的影響，特別是香港仔隧道的擠塞情況會否惡化。

15. 苗樂文先生表示，交通影響評估已廣泛測試各種交通情況，所得的結論是，海洋公園遊客數目增加，不會嚴重影響附近道路網絡及主要連接道路的交通情況。苗樂文先生解釋，現時通常在繁忙時段在香港仔隧道的北行線發生交通擠塞。至於日間按南行方向前往海洋公園的遊客，他們使用香港仔隧道抵達海洋公園應不會遇到問題。

16. 主席關注到連接海洋公園低地與高峰樂園的新建高峰列車的安全和載客量問題。盛智文博士和苗樂文先生回應時特別指出，高峰列車的設計和建造符合所有法定的安全規定。高峰列車全程長約1公里，車程需時3分鐘。正如所有現代地下鐵路一樣，高峰列車路軌旁設有防護行人道，以便在需要時疏散乘客。由於乘客有時可能需要等候一段長時間才能乘搭登山纜車，新建的地下列車有助紓緩登山纜車的壓力，尤其是在登山纜車因天氣關係需要暫停服務的時候。已完成登山纜車旅程的乘客，

可在回程時乘搭地下列車。地下列車來回程的載客量達每小時1萬人。

經濟影響

17. 黃定光議員同意酒店發展項目建議可為海洋公園及南區帶來經濟效益，但他關注到此項目如何惠及本港旅遊業及其他相關行業。

18. 盛智文博士相信，海洋公園重新發展計劃及擬議酒店項目可為其他地區及其他與旅遊相關的行業帶來整體益處。在地區層面，南區將有同時進行的重建工程，包括把香港仔海濱發展為漁人碼頭，其他私營發展商亦擬在該區進行酒店發展項目。預期當局亦會翻新現時舊工業大廈林立的黃竹坑區。因此，整個南區及香港都會更能吸引遊客。

19. 方剛議員察悉，私營發展商會獲邀設計、興建及營運擬議的酒店，並關注到發展商與海洋公園公司的利潤分配問題，因為後者會提供發展酒店所需的土地。鑒於3間酒店營運首年，預計可為公園額外帶來約36 800名遊人，方剛議員詢問，與其他遊客比較，酒店賓客可否優先遊覽海洋公園。

20. 旅遊事務專員表示，3間酒店的發展項目會透過公開投標進行。完成投標程序後，海洋公園公司會與選定的發展商訂立轉租契約，並根據當時的政策按市價收取契約修訂補價。此外，盛智文博士表示，海洋公園公司會要求投標者將利潤分配建議列入標書，並會審慎評估所收到的所有標書。他進一步表示，正如世界各地其他主題公園一樣，海洋公園會讓酒店賓客優先遊覽公園。不過，3間酒店合共提供大約1 300間房間，但酒店賓客不會同一時間遊覽海洋公園，所以，海洋公園的運作不會受到影響。

21. 主席問及有關酒店和南港島線(東段)投入服務後，預計海洋公園的本地和海外遊客數目。苗樂文先生回應時表示，現時來自本地／海外市場的遊客數目相若。預計來自東南亞、內地及其他海外市場的遊客數目會繼續增加，到了2012年，海洋公園的本地與非本地遊客的數目的比例將為4:6。此外，預期在海洋公園全面重新發展後，來自內地及海外市場的遊客數目會增多，上述比例會進一步改變為3:7。

22. 主席問及漁人碼頭的發展，旅遊事務專員表示，當局於2006年年底完成一項有關"香港仔旅遊發展項目"(下

稱"發展項目")的概念設計研究，概念設計涵蓋香港仔、鴨脷洲、大樹灣及深灣。發展項目旨在進一步帶出香港仔獨有的"傳統漁港特色"和本土文化，加強發展項目對國際遊客及本地居民的吸引力。其主要特色包括以傳統漁港為主題設立展覽設施，展示香港仔這個傳統漁港的悠久歷史及故事，更多使用舢舨作為水上交通工具，穿梭於香港仔及鴨脷洲兩岸，並與海洋公園聯繫起來；成立遊客資訊中心，並沿著香港仔及鴨脷洲的海濱長廊在適當地點豎立遊客告示牌。深灣的遊艇亦可豐富遊客的體驗，增加該區對遊客的吸引力，而遊艇碇泊區亦可成為遊艇東主及潛在遊艇買家的集中地，旅遊事務專員補充，政府當局擬讓私營發展商參與推展發展項目，並計劃於2008年年中完成發展項目的財務可行性評估後，在2009年招標。期望發展項目完成後可以配合海洋公園重新發展計劃。

V 《2008年領港(費用)(修訂)令》簡介

(立法會——政府當局就《領港條例》(第84章)《2008年領港(費用)(修訂)令》提供的文件)
CB(1)1030/07-08(04)號文件

政府當局作出簡介

23. 應主席邀請，運輸及房屋局副秘書長(運輸)5(下稱"副秘書長(運輸)5")向委員簡介《2008年領港(費用)(修訂)令》(下稱"命令")。命令建議按照領港服務提供者和用家所達成的協議增加領港費。她解釋，領港費是由持有執照的領港員所收取的商業費用。代表船公司的香港定期班輪協會(下稱"定期班輪協會")和代表領港員的香港領港會(下稱"領港會")定期檢討領港費的水平。最近於2007年12月進行的檢討建議調高某些領港費，有關建議載於政府當局的資料文件(立法會CB(1)1030/07-08(04)號文件)附表。她表示，根據該項建議，基本領港費和取消聘用費會增加12.3%。此外，鑒於新建船的總註冊噸位越來越大，多於6萬噸的船舶的每噸附加領港費上限將為7,200元。調整領港費的建議反映領港會(即服務提供者)和定期班輪協會(即服務用家)達成的協議，有關建議在2008年1月獲領港事務諮詢委員會通過。副秘書長(運輸)5進一步表示，《領港條例》(第84章)第22條賦權領港事務監督(即海事處處長)，在諮詢由香港港口主要用家組成的領港事務諮詢委員會後，可藉憲報刊登命令，訂定領港費的數額。委員察悉，政府當局計劃在2008年4月3日在

憲報刊登命令，並在2008年4月9日提交立法會省覽及以先訂立後審議的程序進行審議。

24. 主席問及多於6萬噸的船舶的每噸附加領港費上限將為7,200元的建議，副秘書長(運輸)5回應時表示，根據現行安排，船舶的每噸附加領港費並無最高收費。不過，為了吸引更多大型船舶來港，並方便它們計算費用，建議將船舶的每噸附加領港費上限訂為7,200元，相當於12萬噸的船舶須支付的每噸附加領港費。她進一步表示，由於2007年只有約101艘12萬噸或以上的船舶來港，有關影響實在微不足道。

25. 主席總結，事務委員會贊成調整領港費的建議，亦支持發出命令。

VI 就重新分配公眾貨物裝卸區停泊位的安排諮詢業界的進度報告

(立法會 CB(1)1049/07-08(01) —— 政府當局就重新
號文件 分配公眾貨物裝
卸區(下稱"裝卸
區")停泊位的安
排的業界諮詢進
度報告提供的文
件

立法會 CB(1)1067/07-08(01) —— 裝卸區同業聯席
號文件 會議於2008年
3月13日就重新
分配公眾貨物裝
卸區停泊位的安
排提交的意見書
(只備中文本)

立法會 CB(1)1133/07-08(01) —— 裝卸區同業聯席
號文件 會議於2008年3
(在會議後接獲並於2008年 月20日提交的意
3月26日發出) 見書(只備中文
本)

立法會 CB(1)1076/07-08(01) —— 離島區議會議員
號文件 余麗芬女士就重
(在會議席上提交，其後於 新分配裝卸區停
2008年3月17日發出) 泊位的安排提交
的意見書(只備中
文本))

26. 主席請委員注意，裝卸區同業聯席會議(下稱"聯席會議")提交的意見書，當中表示關注重新分配裝卸區停泊位的擬議安排。

政府當局作出簡介

27. 應主席邀請，副秘書長(運輸)向委員簡介當局就裝卸區停泊位在現行停泊位特許協議(下稱"特許協議")於2008年7月屆滿後的重新分配諮詢業界的進度。她特別提到以下重點：

(a) 背景

- (i) 在1998年前，當局實行停泊許可證制度，以先到先得的方式把裝卸區停泊位分配給使用者。1995年，當時的核數署署長提出一系列建議，包括以公開競投的方式分配裝卸區停泊位的使用權。1996年，政府帳目委員會促請政府盡快落實裝卸區的管理改革，以及諮詢裝卸區經營者，"以便在分配裝卸區停泊位方面實施一套公開、公平及在經濟上可行的制度"；
- (ii) 在諮詢當時的經濟事務委員會後，政府同意裝卸區管理改革應以循序漸進的方式進行。因此，當局在1998年以局限性招標方式，把停泊位分配給現有經營者，為期3年，至2001年為止。當局其後就未獲分配的停泊位進行公開招標。2001年，政府考慮當時的經濟情況後，進行了另一次局限性招標，其後於2004年批准延長特許協議的期限18個月，至2005年7月為止；及
- (iii) 2005年，政府以局限性招標方式，把所有裝卸區的停泊位分配給現有經營者。除了新油麻地裝卸區在進行局限性招標後沒有任何空置的停泊位外，其他裝卸區餘下未批出的停泊位，均以公開招標的方式分配。由於在第一次公開招標後仍有空置的停泊位，當局再進行了兩次公開招標。鑒於當局汲取了這次以公開招標的方式分配部分停泊位的經驗，政府當局相信，以循序漸進的方式分階段實行裝卸區公開招標是可行的方案。

(b) *重新分配裝卸區停泊位的原訂方案*

由於特許協議將於2008年7月屆滿，並考慮到政府帳目委員會的建議和當時的經濟事務委員會的意見，政府當局已擬訂分階段以公開招標方式批出裝卸區停泊位的建議，以進行業界諮詢。該建議詳情如下——

- (i) 以公開招標的方式批出位於昂船洲、屯門、藍巴勒海峽、西環和柴灣的5個裝卸區的停泊位，為期3年；及
- (ii) 以局限性招標的方式，向現時持有有效特許協議的裝卸區經營者，批出另外3個位於觀塘、茶果嶺和油麻地的裝卸區的停泊位，同樣為期3年。政府當局計劃在2011年或之前關閉觀塘和茶果嶺裝卸區，以便騰出地方，分別進行啟德分區計劃大綱圖載列的擬議發展休憩用地及T2主幹路的項目。當局亦會在2008年至2011年的下一個特許協議期內，在觀塘裝卸區展開有限度的休憩用地臨時發展計劃，透過重新劃定現有的停泊位，闢設一條沿海路段。在2011年至2016年期間，政府會把茶果嶺裝卸區原址內無須用作興建T2主幹路的有限剩餘沿海地段，用於安置觀塘裝卸區的12名廢紙回收商。由現時至2011年前，當局會以自願遷移形式把其他受影響的經營者安置到空置的停泊位和其他裝卸區因自然流失而空置的停泊位。

(c) *公眾諮詢及修訂建議*

- (i) 在諮詢香港港口發展局轄下的港口發展諮詢小組時，雖然小組成員關注到以循序漸進方式公開招標的建議會對社會及經濟造成影響，但他們普遍支持該建議；
- (ii) 政府當局曾諮詢觀塘區議會，該會通過動議，促請政府把觀塘和茶果嶺裝卸區改為海濱長廊，並適當地重置相關的經營者；
- (iii) 2008年1月28日，當局首次諮詢裝卸區經營者及有關商會，他們對公開招標政策提出異議，並建議把現行特許協議的期限再延

長5年。經營者關注到公開招標所提升的競爭會增加其經營成本，並可能因而導致裝卸區提供的低技術職位減少。2008年3月初，政府當局再與聯席會議及有關商會會面。裝卸區經營者堅持其反對意見，重申他們十分憂慮業內大企業可能會把他們擠出市場，並認為此舉會限制本港港口業務的選擇及競爭力；及

- (iv) 考慮到經營者和業界的關注、裝卸區經營者對經濟的貢獻，以及對社會和就業可能造成的影響，政府當局修訂了原本的建議，把分階段公開招標的裝卸區數目由5個減至3個(即柴灣、西環和藍巴勒海峽裝卸區)，以期減低對現有經營者的影響。不過，各有關方面至今仍未就這項削減建議達成共識，而聯席會議堅持反對進行公開招標。

28. 副秘書長(運輸)進一步表示，由於特許協議即將屆滿，政府當局有需要盡早為招標安排作出準備，因此，政府當局希望及早告知委員有關重新分配安排的討論的進展，並徵詢委員對未來路向的意見。

討論

裝卸區停泊位的公開招標政策

29. 鄭志堅議員表示，香港工會聯合會屬會海港運輸業總工會是聯席會議的成員。他得悉聯席會議的成員正在立法會大樓門外請願，表達他們反對擬議安排。關於裝卸區的歷史，鄭議員表示，在1974年之前，有些本地居民在海旁一帶為本地船隻及駁船提供貨物處理服務，該等服務漸漸發展成裝卸區的運作。1974年，政府開始規管利用海旁處理海上貨物，並實行停泊許可證制度，以先到先得的方式分配停泊位，直至1998年為止。鄭議員認為，當局現時先行透過局限性招標把裝卸區停泊位分配給現有經營者，然後就未獲分配的停泊位公開招標的安排是務實的做法。他關注政府當局建議就3個裝卸區的停泊位進行公開招標，對社會及經濟造成的影響，並轉達經營者憂慮，他們的業務規模細小，無法與大型港口經營者競爭，因為後者可在公開招標時提出較高的投標價，把現有經營者擠出市場。結果，現有裝卸區經營者會被迫結業，其僱員亦會失業。鄭議員進一步指出，部分裝卸區經營者過去一直以較低廉的價格為離島區居民提供生活必需品和其他貨物的運輸服務。因此，隨著當局就裝卸區進行公開招標，可能會對為離島區提供的服

務造成負面影響，尤其是居民所需的生活必需品，如新鮮副食品或會更為昂貴。他注意到離島區議會議員余麗芬女士在會議席上提交的意見書亦表達類似的關注。

30. 副秘書長(運輸)5重申，政府當局完全明白業界所表達的關注。在考慮建議可能對社會和就業造成的影響後，當局已把公開招標的裝卸區數目由5個減至3個，以減低對現有經營者的影響。

31. 湯家驊議員表示，雖然公民黨一向支持當局秉持公開公平競爭的原則，但該黨認為推行有關政策不應為小經營者帶來困難的經營環境。至於裝卸區經營者對投標成本上升和裝卸區職位減少的關注，湯議員認為兩者都是真切關注，因為據業界所述，過去數年裝卸區停泊位費用增加了3倍。為此，他要求政府當局就近年裝卸區停泊位的費用作出回應。

32. 副秘書長(運輸)5回應時表示，在1998年至2001年期間，當局就裝卸區停泊位的競投所設訂的標金底價一直維持於每月每米375元至950元。當局在2005年進行局限性招標時，更因應當時的經濟情況，把標金底價輕微調低至每月每米350元至900元。在2005年停泊位的局限性招標中，中標價平均較標金底價高約1.5%。副秘書長(運輸)5強調，當局明白現有裝卸區經營者憂慮，業內大企業可能會把他們擠出市場，並建議以循序漸進的方式為停泊位進行公開招標。當局相信，汲取了2001年及2005年為剩餘的空置停泊位公開招標的經驗，修訂建議應對現有裝卸區經營者造成輕微影響，尤其是3個有關的裝卸區現時均有空置的停泊位。

33. 田北俊議員贊同上述意見，當局應以公開招標方式分配裝卸區停泊位，確保公平競爭。他察悉停泊位的投標價僅較標金底價高1.5%，並關注裝卸區經營者在投標時是否可能有合謀行為。他要求政府當局提供資料，說明投標者的經營規模，以及過往就裝卸區停泊位進行公開招標時，每次招標的競投者數目。

34. 副秘書長(運輸)5表示，根據當局對自1998年起多次就裝卸區停泊位進行的公開招標的觀察所得，沒有跡象顯示業界人士有壟斷行為。2005年，當局透過公開招標處置30個未獲分配的停泊位，其後批出約20個停泊位。關於裝卸區經營者的經營規模，她解釋，裝卸區經營者大致上可按其裝卸的主要貨物類別分為數類，分別是離島貨運、一般雜貨、可再造物料、散裝貨物和貨櫃。雖然她手上並無委員要求的資料，但副秘書長(運輸)5察悉現時的裝卸區停泊位並非只由一間或數間公司營運。至

於投標價與標金底價的差距狹窄問題，副秘書長(運輸)5表示，這可能是因為現有經營者熟悉市場情況，以及他們從以前的局限性投標中汲取到經驗。

35. 主席留意到，當局曾透過公開招標分配部分裝卸區停泊位，而業界並無提出異議。他詢問，在過去的公開招標活動中，非現有經營者有沒有入標。此外，主席認為，除現有裝卸區經營者外，貨運代理人亦會關注投標價高昂推高其貨物裝卸費用的問題。為免同一間公司獨佔一個裝卸區內的所有停泊位，而該公司可把獲分配的停泊位分租予其他經營者，主席建議當局日後進行公開招標時，可考慮不准同一間公司在同一個裝卸區內競投超過某個數目的停泊位，以及不准同一間公司競投多於一個裝卸區的停泊位。

36. 副秘書長(運輸)5解釋，在先前進行的裝卸區停泊位招標活動中，當局會先以局限性招標的方式向當時的經營者分配大部分停泊位，然後以公開招標的方式處置未獲分配的停泊位。她補充，修訂建議與裝卸區管理改革一致，務求以循序漸進的方式就停泊位進行公開招標。根據修訂建議，待特許協議於2008年7月屆滿後，位於柴灣、西環和藍巴勒海峽的3個裝卸區內的停泊位將全部以公開招標的方式分配。由於這些裝卸區現時共有12個空置停泊位，當局估計，為這些裝卸區進行公開招標對現有經營者造成的影響應較為輕微。至於委員對分租停泊位的關注，她指出，停泊位的使用權不可轉讓。當局如發現有人分租停泊位，有關的特許協議將被撤銷。對於主席建議在公開招標活動中訂立約束投標者的限制，副秘書長(運輸)5認為該建議未必能有效防止經營者壟斷停泊位，因為經營者可以不同名義成立公司以避開有關限制。此外，由於部分現有經營者不單止在一個裝卸區持有停泊位牌照，該建議可能會給這些經營者帶來困難。至於公開招標政策對貨運代理人的影響，副秘書長(運輸)5表示，裝卸區經營者所提供的服務雖可令香港的貨物裝卸業更多元化，但鑒於港口使用者有其他選擇，裝卸區經營者的服務必須具有競爭力。

37. 陳鑑林議員了解業界所表達的憂慮。他察悉，為回應核數署署長於1995年提出的建議，政府帳目委員會曾促請政府在分配裝卸區停泊位方面實施一套公開、公平及在經濟上可行的制度，以促進競爭和改善停泊位的使用情況。陳議員指出，過去10年，裝卸區業務及本地物流業衰落，政府當局應與業界商討如何適當地調整公開招標政策。他注意到聯席會議反對公開招標的建議，主要是因為擔心建議會令經營成本增加，以及會在某程度上擾亂裝卸區的運作。為減輕業界對裝卸區日後安排的

不確定情況的疑慮，陳議員認為，政府當局應立即就裝卸區停泊位的分配制訂長遠安排，特別是應考慮業界的訴求，為他們物色適合營辦裝卸區和設置所需配套設施的土地，以及在城市規劃的過程中加入該等土地用途。

38. 副秘書長(運輸)5回應時表示，政府當局承認，裝卸區經營者在以低價提供所需和重要的貨物裝卸服務方面作出的經濟貢獻。所以，當局保留了大部分裝卸區，除非必須交回裝卸區用地供發展計劃使用。對於裝卸區停泊位公開招標會令經營成本增加的關注，副秘書長(運輸)5表示，當局已多次就未獲分配的停泊位進行公開招標，但只有一次的中標價遠高於標金底價。然而，有關的經營者其後未能持續經營。

39. 鄭志堅議員對政府當局的解釋表示有所保留。他指出，當局在先前的招標活動中只以公開招標的方式處置未獲分配的裝卸區停泊位，現行建議則有所不同，是以公開招標的方式分配裝卸區內所有停泊位，從商業角度而言，這會令大公司考慮入標。鄭議員同意，長遠而言應以公開招標制度分配裝卸區停泊位，但他強調，當局有需要維護現有經營者的利益以肯定他們的貢獻，並須解決對裝卸區工人的就業可能造成的負面影響。因此，他認為政府在終止任何裝卸區的運作前應先行重置現有經營者，以及只應把現有裝卸區的空置停泊位以公開招標的方式分配。

40. 黃定光議員詢問，當局為3個裝卸區的停泊位進行公開招標後，有何計劃推行下一階段的裝卸區管理改革。副秘書長(運輸)5強調，雖然當局的政策是分階段以公開招標的方式分配停泊位，但政府當局會在決定下一步前先行評估公開招標活動對社會、經濟和就業的影響，以及檢討對裝卸區運作所造成的影響。黃定光議員問及對相關裝卸區經營者的賠償問題，副秘書長(運輸)5回應時表示，因為政府在現行特許協議於2008年7月屆滿後才重新分配裝卸區停泊位，所以沒有任何賠償問題。

41. 陳鑑林議員代表觀塘區議會轉述區內居民強烈反對觀塘及茶果嶺裝卸區繼續運作。他促請政府當局制訂有關這兩個裝卸區的日後計劃時，應考慮居民的意見以平衡雙方利益。

42. 副秘書長(運輸)5表示，政府當局察覺到區內居民所表達的關注，以及他們希望把觀塘及茶果嶺裝卸區改建成海濱長廊。政府當局認同居民對海旁用途的意見，並會力求進一步改善裝卸區運作的管理，以減少裝卸區對居民造成的滋擾。

進一步諮詢及未來路向

43. 鄭志堅議員察悉裝卸區經營者關注到諮詢期間甚短，並建議當局考慮再延長現行特許協議一年，以便政府能有更多時間因應本港物流業的最新發展，特別是即將動工興建港珠澳大橋，與業界達成共識。

44. 副秘書長(運輸)5回應時表示，政府當局會繼續與裝卸區經營者及有關商會進行磋商，但當局籌備實施修訂建議需時，因而必須盡快敲定招標安排。她進一步表示，上文提述由鄭志堅議員提出的建議並不可行，因為該建議涉及許多複雜問題。舉例來說，當局須推展T2主幹路及觀塘海濱長廊的發展計劃。

45. 方剛議員表示最近曾與裝卸區經營者的商會會面，並察悉政府當局雖然知悉經營者的憂慮，但卻沒有着手處理他們關注的事項。由於政府當局於2008年1月底才開始諮詢裝卸區經營者，他認為當局應延長諮詢期。鑒於裝卸區經營者提出強烈反對，方議員建議，倘若現行特許協議無法再延長一年，政府當局應考慮把該協議延長半年。

46. 副秘書長(運輸)5澄清，政府當局沒有就諮詢訂立限期，並會繼續與業界交換意見，討論各種處理業界關注事項的可行方法。然而，由於現行特許協議快將於2008年7月31日屆滿，政府當局需要盡早敲定未來路向。副秘書長(運輸)5重申，以循序漸進的方式，分階段透過公開招標分配裝卸區停泊位的做法，與政府保持公開招標政策和核數署署長及政府帳目委員會的意見一致。

47. 副秘書長(運輸)5回應方剛議員及主席的進一步提問時表示，特許協議載述使用裝卸區停泊位的條件。雖然當局可訂立臨時特許協議，以便有更多時間籌備公開招標活動，但該協議應屬短期協議。為此，黃定光議員促請政府當局考慮延長現行特許協議，以便有時間更詳細研究業界的的要求。田北俊議員贊成在雙方同意的情況下把現行特許協議延長6個月，以便作進一步的討論，務求早日達成共識。

48. 副秘書長(運輸)5強調，政府當局將繼續與業界進行磋商，並會適當考慮他們的要求。然而，由於業界不同意分配裝卸區停泊位的公開招標政策，即使當局延長現行特許協議的期限，雙方似乎亦難以解決基本分歧。

49. 鄭志堅議員認為，現時在局限性招標後透過公開招標分配停泊位的安排已考慮到核數署署長的建議。因此，他建議政府當局為現時空置的27個停泊位安排公開招標，但卻就有人佔用的152個停泊位維持現時的局限性招標安排，直至現有經營者停止運作才以公開招標的方式處置該等停泊位。

50. 副秘書長(運輸)5表示，政府當局已在多個場合與鄭議員及有關商會討論此事。她察悉業界關注裝卸區停泊位可能會被其他港口經營者壟斷，並保證一個裝卸區的停泊位不可能全部用於經營貨櫃業務，因為裝卸區處理各種各類的貨物。副秘書長(運輸)5重申，長遠而言，當局有需要分階段以公開招標的方式分配裝卸區停泊位。

總結

51. 主席總結時重述委員就裝卸區停泊位公開招標的建議提出的關注事項，包括停泊位可能被大企業壟斷，以及該建議對裝卸區經營者的經濟、社會及就業影響。事務委員會促請政府當局因應業界的建議重新研究該建議，以及盡力在現行特許協議屆滿前與業界達成共識。事務委員會亦建議政府當局考慮把現行特許協議的期限延長半年或一年。

VII 香港空域和航機升降量顧問研究簡介

(立法會CB(1)1030/07-08(05) —— 政府當局就香港
號文件 空域及跑道航機
升降容量顧問研
究提供的文件

立法會CB(1)1081/07-08(02) —— 政府當局提供有
號文件 關香港空域及跑
(在會議席上提交，其後於 道容量研究的文
2008年3月17日以電郵方式 件(投影片資料))
發出)

英國國家航空交通服務有限公司作出簡介

52. 英國國家航空交通服務有限公司(下稱"NATS")Commercial Advisor Chris DANNER先生借助投影片設施，向委員簡介NATS於2007年7月獲委託進行有關香港空域和跑道容量顧問研究(下稱"該研究")的結果和建議。他表示，該研究旨在檢討香港國際機場(下稱"香港機場")機場地面及區域管制中心之運作程序、找出容量被限制的原因，以及提出建議以應付預期的容量增長。

NATS ATM Planning Expert Robin GUNTER先生繼而簡介香港機場所面對的主要運作問題，包括獨特處境、空域運作的理念、空域結構、單一離港路線、著陸航班空域有限及復飛程序、機場地面的運作，以及受限制的運作模式。GUNTER先生表示，該研究就提高現有兩條跑道的航機升降量合共提出了46項建議，包括改革航空交通管制(下稱"空管")運作的理念以採用更有系統和劃一的空管運作模式、重組航路空域及終端管制區運作，以及改善飛行區的基建設施。倘若順利落實這些建議，現有兩條跑道的最高容量可達2015年的每小時68架次。GUNTER先生強調，要提高香港機場的跑道容量，各持分者必須充分合作。據他所知，民航處現正準備在運作方面分階段採納有關建議，以及逐步提升跑道容量，以應付預測的航空交通增長。

討論

提高香港機場的跑道航機升降容量

53. 楊孝華議員歡迎香港機場管理局(下稱"機管局")採取措施提高香港機場的跑道航機升降容量至2015年的每小時68架次，但表示提高跑道航機升降容量能否應付航空公司航班數目的增長。他又問及希斯路機場及三藩市各機場的最高跑道航機升降容量。

54. 民航處處長表示，隨着最新的航空發展，飛行運作程序改善及空管人員數目增加，香港機場的跑道航機升降容量會逐漸增加。預期跑道航機升降容量會由2009年的每小時58架次增至2012年的62架次，並會於2015年進一步增至68架次。在此段期間內跑道航機升降容量的增長速度不一，因為在新空管系統啟用前讓所有空管人員接受適當訓練需時。至於希斯路機場及三藩市各機場的跑道航機升降容量，DANNER先生表示，希斯路機場的航機升降數字約為每小時80至90架次，而三藩市各機場的相關數字亦相若。他強調不宜就各機場的跑道航機升降容量直接進行比較，因為升降容量受到眾多因素影響。就香港機場而言，跑道航機升降容量取決於其獨特的空域及地理限制。

55. 楊孝華議員關注，當局與鄰近地區的航空當局討論有關珠江三角洲(下稱"珠三角")空域的使用的進展。根據《基本法》第一百三十條，香港特別行政區(下稱"香港特區")只可負責在香港特區飛行情報區內民用航空的日常業務和技術管理，他擔心政府沒有管理珠三角空域的司法管轄權。

56. 民航處處長回應時表示，中國民用航空總局、民航處及澳門民航局於2004年成立了三方工作小組，討論與改善珠三角地區空域的使用和區內航空交通管理的協調工作有關的事宜。三方工作小組至今舉行了11次會議，並已達成初步建議(下稱"該建議")，以提升航空交通管理的規劃、標準及程序，以期逐步改善區內空域的使用及盡量增加航機升降架次。

57. 主席察悉，香港機場單日航機升降架次在農曆新年期間刷新紀錄，他認為跑道航機升降容量在三方工作小組加強努力下可以進一步提高。鑒於NATS建議開設新職位以監察和研究珠三角地區流量調節管理的策略安排，從而加強現時本地流量管制安排，他關注到為何不會即時落實該建議內的改善措施。

58. 民航處處長澄清，有關措施會分3個階段推行。倘若內地於2008年批准該建議並有適當人手，第一階段措施(例如更改飛機航道及飛行高度)會於未來兩至3年內逐步推行。至於開設新職位，民航處會按照既定程序提交有關的人員編制建議。

是否需要在香港機場興建第三條跑道

59. 黃定光議員預計珠三角地區空域擠迫的問題將會持續，並認為興建第三條跑道對香港機場的未來發展及競爭力相當重要。

60. 副秘書長(運輸)4表示，推行該研究的建議及該建議的措施分別有助逐步增加香港機場的跑道航機升降容量及珠三角地區的空域容量。另一方面，機管局察悉，長遠而言，香港機場需要進一步提高跑道航機升降容量以應付預測的航空交通增長，此點相當重要。為此，機管局會在2008年內開始研究興建第三條跑道在工程和環保方面的可行性，預計有關工作大約需時兩年完成。鑒於改善空域容量的措施需要一段時間才能見效，政府當局及機管局可於有關研究完成後評估是否需要興建第三條跑道。副秘書長(運輸)4回應主席的進一步詢問時表示，他知道機管局正就有關的可行性研究擬備研究簡介。

61. 黃定光議員關注到在進一步提高珠三角地區空域容量方面的限制。此外，鑒於珠三角區內所有機場均需要額外空域以應付未來發展，倘若不先行提高珠三角地區的空域容量，在香港機場興建第三條跑道可否有助提高其跑道航機升降容量，實在存有疑問。副秘書長(運輸)4回應時表示，在空管管理方面推行有效措施可顯著提高空域容量。珠三角區內各機場的運作規模及定位亦不相

同。此外，隨着技術方面有所改善，香港機場的跑道航機升降容量可由現時每小時54架次增至2015年的每小時68架次。不過，到了2015年，香港可能需要興建第三條跑道以應付航空交通的預測增長，藉以加強其作為國際航空中心的地位。

62. 湯家驊議員同樣關注黃定光議員提出的事項，並認為香港機場的跑道航機升降容量可透過延長機場的運作時間進一步提升，但當局必須採取適當的噪音緩解措施，盡量減少對附近居民造成滋擾。

63. 民航處處長解釋，機場的飛機升降量水平受到眾多其他因素影響，例如飛機航道的設計、空管設施的處理容量及飛行程序等。就香港而言，民航處在空域管理方面一直與鄰近機場保持緊密溝通，並已取得撥款以提升空管系統及加強空管人員的培訓。此外，民航處曾與本地航空公司接洽，以改善飛行程序。相信上述改善工作會有助在短期內提高飛機升降量。至於湯議員建議延長香港機場的運作時間，民航處處長表示，這取決於香港機場訂明的飛機噪音預測水平25度等量線標準所容許的飛機升降量所造成的噪音影響。

64. 石禮謙議員殷切希望確保機管局可就香港機場的短期、中期及長期發展制訂具前瞻性的計劃。當局亦應在現階段訂立清晰的發展方向，無須等待可行性研究的結果，才確定是否興建第三條跑道。

65. 副秘書長(運輸)⁴指出，為應付日趨激烈的競爭帶來的挑戰，機管局在2006年重新研究其策略，並制訂20年發展計劃，即《香港機場2025》。機管局預測，到了2025年，香港機場每年會為接近8 000萬名乘客提供服務，以及處理800萬公噸空運貨物及49萬架次的飛機升降量。為應付到了2025年航空交通的強勁增長，現時有必要作出所需的部署。作為一項短期措施，民航處會革新現時的空管理念、改善飛行程序及運作，以及檢討提供空管服務的人力資源，以期逐步把香港機場的跑道航機升降容量增加至2015年的每小時68架次。至於中期規劃，機管局會在2008年內開始研究興建第三條跑道在工程和環保方面的可行性。

66. 主席察悉，行政長官及廣東省的內地官員曾分別在不同場合表明有需要促進兩地更緊密合作，並問及兩地在航空方面的合作情況。副秘書長(運輸)⁴回應時向委員提述政府當局有關研究香港機場與深圳機場可否以鐵路直接連繫的措施。他表示，該項措施屬策略性建議，令兩個機場相輔相成，以產生協同效應。在2008年1月17日

舉行的聯合專責小組會議上，雙方商定就鐵路連繫計劃進行可行性研究，預計研究工作會於2008年年底完成。副秘書長(運輸)4進一步特別提到，除提高跑道航機升降容量外，香港機場會繼續加強與珠三角地區的連繫。改善與珠三角城市的連繫會有助加強香港與珠三角的融合。

結論

67. 主席在總結時促請政府當局察悉委員在會議上提出的意見。他表示，鑒於香港獨特的優勢及發展完善的航空基礎建設，他有信心香港機場有能力提供優質航空服務，以應付航空交通需求的增長，以及提升香港作為國際金融中心及地區物流樞紐的地位。他呼籲政府當局作出更大努力，推行措施提升香港的空域及跑道航機升降容量。

VIII 其他事項

68. 議事完畢，會議於上午10時50分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2008年5月20日