

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)324/08-09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10月24日(星期五)
時 間：上午10時30分
地 點：立法會會議廳

出席委員：林健鋒議員, SBS, JP (主席)
李慧琼議員(副主席)
何俊仁議員
李華明議員, JP
陳鑑林議員, SBS, JP
劉慧卿議員, JP
方剛議員, SBS, 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
陳茂波議員, MH, JP
陳淑莊議員
葉劉淑儀議員, GBS, JP
謝偉俊議員
譚偉豪議員, JP

列席議員：劉健儀議員, GBS, JP
李永達議員
王國興議員, MH

缺席委員：李國寶議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP
石禮謙議員, SBS, JP
陳偉業議員
葉偉明議員, MH

出席公職人員：議程項目I

運輸及房屋局局長
鄭汝樺女士, JP

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)
何宣威先生, JP

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生, JP

民航處處長
羅崇文先生, AE, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)5
謝小華小姐, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)4
李忠善先生, JP

議程項目II

商務及經濟發展局局長
劉吳惠蘭女士, JP

商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)
蔡瑩璧小姐, JP

商務及經濟發展局副局長
蘇錦樑先生, JP

旅遊事務專員
區璟智小姐, JP

商務及經濟發展局副秘書長(工商)1
黎蕙明女士, JP

商務及經濟發展局副秘書長(工商)2
王國彬先生, JP

商務及經濟發展局副秘書長(工商)3
蔡淑嫻女士, JP

議程項目III

商務及經濟發展局局長
劉吳惠蘭女士, JP

商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)
蔡瑩璧小姐, JP

發展局常任秘書長(工務)
麥齊光先生, JP

旅遊事務專員
區璟智小姐, JP

旅遊事務助理專員(4)
蘇貝茜小姐

土木工程拓展署
九龍拓展處處長
關柏林先生, JP

建築署副署長
劉賴筱韞女士, JP

議程項目IV及V

環境局局長
邱騰華先生, JP

環境局常任秘書長
王倩儀女士, JP

環境局副秘書長
鄧忍光先生, JP

環境局局長政治助理
蔡少綿小姐

應邀出席者 : 議程項目V

消費者委員會

總幹事
劉燕卿女士

研究及商營手法事務部總主任
熊天佑博士

列席秘書 : 總議會秘書(1)6
司徒少華女士

列席職員 : 助理秘書長1
李蔡若蓮女士

高級議會秘書(1)1
游德珊女士

議會秘書(1)2
石逸琪女士

議會事務助理(1)9
粘靜萍女士

議程項目V

副主管(資料研究及圖書館服務部)
黃麗菁女士

研究主任5
歐陽麗紅小姐

經辦人／部門

I 運輸及房屋局局長就行政長官2008-2009年度施政報告所載的相關政策措施作出簡報

(立法會CB(1)33/08-09(01)號——運輸及房屋局運輸科的施政綱領)

討論

物流及港口發展

王國興議員表示關注大嶼山物流園詳細可行性研究的進展情況。他要求政府當局加快進行該研究及落實有關的工程計劃，藉以為建造業及其他相關行業創造更多就業機會。

2. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5(下稱"副秘書長(運輸)5")回應時表示，大嶼山物流園可行性研究現正進行中。鑒於該選址有需要符合環保及規劃方面的法定程序，當局正進行研究，評估是否有需要進行填海，以及大嶼山物流園在施工期間及啟用後對空氣、水質及在其他環境方面所造成的影響。雖然這些研究已接近完成，副秘書長(運輸)5指出，在正常情況下，至少需時14個月才能完成《環境影響評估條例》(第499章)(下稱"《環評條例》")所訂的法定程序，以及取得城市規劃委員會(下稱"城規會")的正式批准。

3. 鑒於近年香港貨運吞吐量的增長放緩，加上現時已有足夠泊位應付未來短期的需要，李永達議員質疑是否有需要按照在2008年完成有關港口貨運量預測數據的研究所建議，在2015年便興建一個新的貨櫃碼頭(十號貨櫃碼頭)。他憶述，在政府當局發現原擬在大嶼山西北部港珠澳大橋着陸地點興建新碼頭的計劃不可行時，已將其轉到現時位於青衣西南部的擬議用地。他對青衣及荃灣居民關注的事項亦有同感，認為位於青衣的新碼頭會嚴重影響該區的交通流量，特別是在天氣惡劣的時候。為此，他要求政府當局表明立場，說明是否有真正需要在擬議地點興建新碼頭。

4. 運輸及房屋局局長指出，2015年只是預計新貨櫃碼頭最早可落成的時間；有關建議會否落實推行，仍須視乎根據《環評條例》進行的評估及其他可行性研究而定。她解釋，當局不採納在大嶼山西北部興建新貨櫃碼頭的選址方案，是由於在進行生態影響研究後，發現有關方案會對該處的海洋生態及中華白海豚的棲息地帶來負面影響。考慮到現有泊位的使用率已達到其預計飽和容量的90%，而在2008年1月至9月期間，貨運吞吐量仍錄得4.7%的溫和增長，政府當局認為未來仍然需要新的停泊設施。為此，政府當局認為，在現階段預先籌劃及為新碼頭物色適當選址，是審慎的做法。

5. 葉劉淑儀議員察悉，政府當局現正與香港生產力促進局(下稱"生產力促進局")合作，以試驗性質開發一套採用全球定位系統的貨車智能資訊系統(下稱"智能系統")；她並指出，深圳私營機構採用全球定位系統已有一段時間，而且效果非常理想。她轉達物流業的意見，對智能系統成本高昂表示關注，並且質疑，倘若成本高昂，該系統可否為業界帶來好處。

6. 副秘書長(運輸)⁵表示，政府當局知悉私營物流業有使用全球定位系統。她澄清，智能系統是另一套不同的系統，具備以全球定位系統技術為基礎的強化功能。該系統旨在提供一個共同平台，為貨車提供後方支援及促進物流業內人士與貨車的有效合作和溝通，當中包括追蹤貨車的即時位置、管理車隊、發送工作指示、輸入貨櫃資料及抵達前預先輪候。就該系統而言，現已研製了一個連接智能系統的業界標準物流數據通訊界面，生產力促進局隨後會揀選進行試驗的商業伙伴，進一步開發低成本及度身訂造的智能系統，以期把業界的要求轉化為銷售商的規格，以及向物流業及銷售商推廣有關系統。政府當局會密切監察生產力促進局開發該系

政府當局

統的進度。應葉劉淑儀議員的要求，政府當局答應於會後提供有關智能系統的進一步資料，供委員參考。

(會後補註：政府當局提供的資料已於2008年11月3日隨立法會CB(1)151/08-09(02)號文件送交委員。)

7. 李慧琼議員察悉，政府當局提高香港港口競爭力的其中一項措施，是找尋方法，縮減使用香港與鄰近港口的成本差距，以及促進有關各方進行對話，藉以提高釐定貨櫃碼頭處理費(下稱"處理費")及有關費用的機制的透明度。她要求當局提供資料，說明將會涉及的具體措施。

8. 副秘書長(運輸)5表示，處理費基本上是航運公司除運費外向付貨人收取的費用，以收回航運公司須支付貨櫃碼頭或中流作業營辦商裝卸貨櫃的費用及其他相關費用。處理費是由經營主要貿易航線的船公司所組成的國際班輪公會或"協議組織"建議。過往多年，政府當局一直定期就處理費事宜與香港付貨人委員會(下稱"付貨人委員會")、班輪公會及貨櫃碼頭營辦商保持對話，以期透過公開討論，就釐定及調整處理費設立一個更具透明度的制度。副秘書長(運輸)5表示，現時，使用香港與鄰近港口的成本差距相當大，舉例而言，香港與深圳的處理費差距高達100美元，而此成本差距仍是香港要維持港口競爭力的一項關鍵性挑戰。她請委員注意，歐洲聯盟(下稱"歐盟")最近宣布，於2008年10月18日從《歐盟競爭法》中廢除豁免主要班輪公會及運費協議組織所訂的處理費。副秘書長(運輸)5解釋，此舉或會對其他地區現行的處理費機制產生連鎖效應，例如班輪公會可否繼續徵收處理費或在同一地區就不同航線收取不同的處理費。政府當局及付貨人委員會正密切監察事態的最新發展及其對處理費所造成的影響。副秘書長(運輸)5補充，與此同時，鑒於全球貨物增長放緩，香港港口的運費已大幅下調。此情況將收窄使用香港與內地鄰近港口的成本差距。鑒於香港具效率的貨物處理服務擁有競爭優勢，或可減輕成本差距所帶來的負面影響。

機場及航空服務

9. 陳鑑林議員提到政府當局的措施，研究以鐵路接駁香港國際機場與深圳機場的可行性，藉以推動兩地機場更緊密合作，同時擴充聯運接駁設施，加強香港國際機場與珠江三角洲(下稱"珠三角")地區的聯繫。他詢問兩地機場日後的發展目標為何。

10. 運輸及房屋局局長重點提述兩地機場的優勢。深圳機場擁有龐大的國內航線網絡，覆蓋約76個內地城市，而香港國際機場的網絡則覆蓋40個內地城市，但卻擁有較龐大的國際網絡。運輸及房屋局局長解釋，興建一條便捷的鐵路接駁這兩個機場，會有助兩者互補優勢，締造雙贏局面。雖然直接接駁鐵路的初步可行性研究正在進行，並預計可按原定時間表於2008年內完成，運輸及房屋局局長認為，此項計劃能否落實推行會涉及複雜的問題，包括其財政影響及經濟效益，均須予以詳細考慮。

11. 陳鑑林議員贊同，直接接駁兩地機場的鐵路能否落實推行，須視乎現時的可行性研究結果而定。儘管如此，有關當局應就兩地機場的未來發展訂立清晰目標，以免出現惡性競爭，特別是在航空貨運服務方面。他認為，劃分兩地機場的服務範圍對本地物流業的發展相當重要。倘若香港國際機場繼續集中營運國際網絡的業務，而深圳機場則以服務內地航線為主，將可使本港物流業的優勢增值。他擔心，如不清楚劃分兩地機場所擔當的角色，香港便會因面對內地的劇烈競爭而喪失作為區內物流中心的地位。

12. 運輸及房屋局局長對陳鑑林議員關注的事項表示有同感，並且指出，由香港及深圳當局強制規定兩地機場應從事的商業活動類別並不可行。她強調，鑒於本港機場收費較低及服務效率較高，香港可致力維持香港國際機場作為區內航空樞紐的地位及保持其競爭力，並且在可行的情況下盡量提高其航空貨運量的增長。

13. 謝偉俊議員察悉政府當局擬加強香港與內地連繫的措施，例如興建鐵路直接接駁香港國際機場及深圳機場。他認為，雖然這些措施會為外遊市民及旅客帶來極大方便，但亦會對旅遊業的增長帶來負面的風險。依他之見，當局提供直接接駁及過境旅客渡輪服務，以加強香港國際機場與內地城市的連繫，或會令前往內地的旅客不到本地旅遊景點遊覽及使用香港的酒店服務等配套設施。就此，謝議員詢問，政府當局有否與旅遊業評估有關的交通連繫措施對本地旅遊業所造成的經濟影響。

14. 運輸及房屋局局長表示，在推行各項交通連繫措施時，政府當局會着重有關措施的長遠經濟效益，促進及加強香港作為區內航空及航運樞紐的地位，以吸引更多旅遊人士及商務旅客來港消閒及出席會議和展覽。她認為，隨着香港對外的連繫及交通方便程度的提升，旅遊人士及商務旅客亦會多些前來本港。

15. 謝偉俊議員並不贊同政府當局的意見。他認為有需要在發展交通連繫的工程計劃及對旅遊業所造成的經濟影響之間取得平衡。運輸及房屋局局長回應時表示，旅遊事務署亦有參與有關連繫措施的規劃，包括新邊境管制站的啟用。

16. 主席察悉機場管理局(下稱"機管局")已展開《機場2030規劃大綱研究》，就多方面進行檢討，當中包括研究在香港國際機場興建第三條跑道的可行性；他並詢問，政府當局有否採取臨時措施，增加現有兩條跑道的航機升降量，以期在2015年達致每小時升降68架次的目標。他補充，雖然民航業預計未來數年飛機升降架次的增長將會放緩，但較長遠而言，預計仍會有所增長。

17. 運輸及房屋局局長重點提述各項持續推行的計劃，透過多管齊下的措施支持民航業的持續增長和發展。除更換民航處的航空交通管制系統及在機場島興建民航處新總部以提升運作效率外，當局正研究在現有兩條跑道之間的區域擴充中場。政府當局亦一直有與內地及澳門的民航當局進行協商，以改善珠三角區內空域的使用和空中交通管理的協調工作。為此，政府當局認為，航機升降量每小時68架次的目標應可於2015年或之前達到。運輸及房屋局局長指出，雖然或有空間提高該目標，但若想要達到航機升降量每小時超過100架次的較高目標，就只有提供第三條跑道才能做到。

發展基建及就業機會

18. 何俊仁議員關注到，推行各項基建工程計劃的籌備時間相當冗長；他認為當局應加快進行有關工程，以擴大本地建造業工人及專業人士的就業市場。何議員提述《世界貿易組織協議》所造成的限制及影響時，詢問政府當局有何措施減少在建造工程中使用預製組件，藉以為本地建造業工人提供更多就業機會。他又促請政府當局縮短將會進行的基建工程計劃的籌備時間。

19. 運輸及房屋局局長表示，如情況許可，政府當局已於設計和建造等不同階段加快推行基建工程。不過，當局無法縮短必須在指定時間內完成的法定程序，例如《鐵路條例》(第519章)規定，任何人士如反對鐵路建議，可在有關建議刊憲後60日內提出反對。她特別提到，多項主要基建工程將於短期內展開，以期達到每年開展兩項工程計劃的目標。除屯門公路重建及改善工程將於2008年年底展開外，西港島線預計會於2009年動工，而港珠澳大橋及沙中線則會於2010年動工。至於航

空交通方面，政府當局會繼續與機管局合力檢討《機場2030規劃大綱研究》中的機場設施，當中包括在現有兩條跑道之間的區域擴充中場的措施，以提供後備土地應付運作需要及供飛機停泊，以及研究興建第三條跑道的可行性。

20. 至於新基建工程所帶來的就業機會，運輸及房屋局局長指出，根據機管局及香港鐵路有限公司的現行政策，本地工人及專業人士會獲優先聘用。當局估計在現階段沒有需要大量輸入外地工人。政府當局在進行工務工程時，會適當地考慮創造更多就業機會，並會因應工程計劃的設計及工程的效率，評估是否有需要使用預製組件。

II 商務及經濟發展局局長就行政長官2008-2009年度施政報告所載的相關政策措施作出簡報

(立法會CB(1)33/08-09(02)號 —— 商務及經濟發展
文件 局工商及旅遊科
推行的施政綱領

立法會CB(1)123/08-09號文件 —— 商務及經濟發展
(於會議席上提交，其後於 局局長的發言稿
2008年10月24日以電郵方式 (只備中文本))
發出)

商務及經濟發展局局長作簡報

21. 應主席邀請，商務及經濟發展局局長向委員簡介2008-2009年度施政綱領中與商務及經濟發展局工商及旅遊科工作範疇有關的措施。她指出，面對金融海嘯及經濟下滑，政府當局會在不同方面致力振興經濟，並且重點提述其發言稿內所載的主要措施。

討論

新郵輪碼頭

22. 葉劉淑儀議員同意有需要發展新郵輪碼頭，令香港處於更有利的位置，配合發展迅速的郵輪市場，以及與鄰近地區(例如新加坡)競爭。她相信這項措施可同時帶動建造業的就業市場。雖然葉劉淑儀議員認同有需要推行此項目，但她認為有必要同時確保有足夠人手進行此項目及發展郵輪旅程，以吸引郵輪旅客。她指出，前往北美洲以及歐洲(例如加勒比海、阿拉斯加以及波羅的海)的郵輪旅程甚受歡迎；香港應致力發展成為亞太區內

的郵輪樞紐。葉劉淑儀議員提出警告，認為郵輪市場主要針對高消費旅客，會受到季節及經濟環境等影響而出現周期性波動。就此，她詢問政府當局如何確保在淡季期間仍可盡量善用新的碼頭設施。

23. 旅遊事務專員表示，政府當局為新碼頭開發所需硬件及軟件時，曾經參考海外的經驗。在人手供應問題上，有關方面會在2009年開辦若干初階的短期訓練課程，課程的主要對象是旅遊業界的前線員工，目的是訓練他們推廣郵輪行程的技巧，以及向旅客提供郵輪服務。政府當局會委聘培訓機構及本地大學提昇這些課程的內容，並為郵輪業界開辦更深入和更長期的課程。旅遊事務專員進一步表示，多家國際郵輪公司已加強在亞太區內的業務，以期開發被視為是亞太區內最具增長潛力的國內郵輪市場。她亦得悉，中國國家旅遊局正致力開發包括郵輪旅程在內的嶄新旅遊產品，以期刺激不同種類的經濟活動和內部消費。在這些外在發展的帶動下，政府當局正尋找機會與鄰近的港口合作，共同開發不同長短的郵輪旅程，讓旅客可到具旅遊潛質的地點和靠泊港旅遊觀光。

與旅遊相關的機構

24. 就公眾深切關注香港旅遊發展局(下稱"旅發局")的內部監控及成本效益，以及旅遊業議會在規管旅行代理商方面的公信力等事宜，陳鑑林議員詢問政府當局會否進行一次全面檢討，藉以改革規管旅行代理商的制度，以及加強旅發局、旅遊業議會和旅遊事務署之間的協調，以確保各個旅遊業項目得以妥善推行並具有成本效益。

25. 商務及經濟發展局局長表示，旅遊業議會、旅發局及旅遊事務署在旅遊發展的工作上，各有截然不同的角色；不過，它們的工作在協調和合作方面，仍有可以改善的空間。

26. 旅遊事務專員表示，政府當局會與各相關政策局／政府部門、旅遊業界以及其他相關團體保持緊密連繫和有效溝通，以推行各項旅遊業措施。她重點提述，旅遊事務署在1999年成立，負責制訂與旅遊業相關的政策，以及統籌有關項目的推行，而旅發局在2001年成立，取代香港旅遊協會，負責把香港推廣成為全球旅客的旅遊目的地；而一直以來，政府當局均致力加強與各有關方面的協調和合作。她告知委員，當局已制訂措施，加強旅發局的內部監控，並已透過增加旅遊業議會理事會內獨立理事的人數、加強獨立理事規管旅遊代理商的角

色及提高旅遊業議會監管工作的透明度等方式，以加強對旅遊代理商的規管。她補充，透過政府當局、旅遊業議會、旅發局以及旅遊事務署的通力合作，在推廣誠信旅遊的工作上已取得長足的進展，而這方面的工作並獲得中國國家旅遊局高度讚賞。

27. 謝偉俊議員提到2008-2009年度施政報告第46段有關加強負責海外推廣香港的機構之間相互協作，包括香港經濟貿易辦事處、貿易發展局(下稱"貿發局")、投資推廣署及旅發局，制訂城市品牌及宣傳策略的措施。他詢問政府當局會否藉此機會檢討旅發局的職能，以期將該局的職能逐步移交予其他機構負責。他與陳鑑林議員一樣，對於旅遊業界負責自我規管角色的旅遊業議會的公信力和中立程度表示關注，並詢問除改組旅遊業議會理事會外，政府當局是否訂有明確的計劃，藉以提高旅遊業議會的透明度。

28. 商務及經濟發展局局長簡述謝偉俊議員提及的數個機構各自擔當的獨特而不同的角色。她表示，這些機構的職能是否可以進一步整合及精簡，須經小心研究，並參考過往及外地的經驗。她向委員保證，政府當局會密切監察這些機構，確保公共資源用得其所。

旅遊區改善計劃

29. 李慧琼議員對政府當局在發掘新市場以及開發嶄新旅遊產品所作的努力表示欣賞。然而，她認為香港擁有豐富的自然景色和舊區的市集，實在仍有推廣旅遊業的空間。她詢問政府當局在這方面有何計劃。

30. 旅遊事務專員回應時表示，旅遊事務署一直與旅發局及旅遊業界合作開發新的旅遊產品，以展示本港的特色和生活文化。例如，旅發局以該局進行的旅客調查結果為基礎，正研究開發"電車之旅"，介紹本地的文物古蹟。與此同時，旅遊事務署正透過旅遊區改善計劃進行一系列地區改善工程，而在香港仔、鯉魚門及尖沙咀等地區均有這類改善工程正在進行。此外，大嶼山以及其他地區均有發展項目。應委員要求，政府當局答應提供全港18區旅遊區改善計劃以及大嶼山的旅遊發展計劃的詳情，供委員參考。

政府當局

(會後補註：政府當局提供的資料已於2008年11月12日隨立法會CB(1)198/08-09(01)及(02)號文件發出。)

31. 李華明議員促請政府當局加快進行鯉魚門海濱改善工程。旅遊事務專員表示，諮詢各持份者的工作已大致完成，當局將安排在2009年年初將工程計劃刊登憲報。待完成所需的法定程序後，旅遊事務署便會向立法會申請批准撥款。

32. 李永達議員批評政府當局，指雖然委員曾多番提出要求，但政府當局在提倡街頭表演方面的進展仍乏善可陳。他表示，街頭表演在海外地方(例如日本)極為普遍，而且甚受歡迎。雖然發展西九龍文化區(下稱"西九")或會為街頭藝術表演提供場地，但西九第1期的設施，要到2014-2015年才會落成。因此，他促請政府當局加快推行有關措施，鼓勵街頭表演，而毋須等候西九投入運作。

33. 旅遊事務專員表示，政府當局近年成立了一個方便演藝團體和旅遊業界溝通的平台，藉以加強推廣香港的文化旅遊。她補充，由旅遊政策的角度來看，她支持鼓勵街頭表演的措施，為香港帶來更多文娛活動，令社會更充滿活力，以及令香港的旅遊產品更豐富和更多元化。為顧及確保公眾安全和公共秩序的需要，演出者或須在指定地方進行表演。旅遊事務署會繼續與康樂文化事務及民政事務局進行磋商，商討在長遠而言如何方便市民進行街頭表演。

34. 陳鑑林議員詢問政府是否有計劃發展地質公園及休閒漁業。旅遊事務專員回應時表示，就發展地質公園一事，旅遊事務署一直有向漁農自然護理署及環境局提供意見。由於香港擁有非常豐富及多樣化的地質資源，發展世界級的地質公園，將有助在香港推動綠色旅遊。

香港迪士尼樂園

35. 陳淑莊議員對香港迪士尼樂園的日後發展及其擴展計劃的進展表示關注。她擔心近日的金融海嘯或會影響華特迪士尼公司在這個項目中作進一步的投資，政府或須要注入更多資金，以落實香港迪士尼樂園的擴展計劃。

36. 李永達議員及李華明議員亦詢問香港迪士尼樂園的最新發展。李永達議員詢問，香港迪士尼樂園的擴展計劃是否實際上已被擱置。

37. 商務及經濟發展局局長表示，政府與華特迪士尼公司進行的磋商工作仍在進行。華特迪士尼公司在商談擴展計劃時充分表現其決心和誠意，並就有關建議草

擬了發展圖則。政府當局會詳細研究擬議的計劃，並會顧及建議中的新項目是否適合本地市民及旅客、樂園的經驗和服務後，才會就有關財務安排作出考慮。她表示，現時就磋商的結果作出猜測，實屬言之尚早。與此同時，迪士尼樂園現時仍根據現行合約條款繼續營運。商務及經濟發展局局長補充，她會於2008年11月與華特迪士尼公司的管理層會面，聽取對方進一步介紹擴展計劃的內容。一旦取得有關計劃的進一步詳情，政府當局會向事務委員會匯報最新的情況。

(會後補註："香港迪士尼樂園計劃的工作進展"已列入事務委員會2008年12月16日會議的議程內。)

38. 劉慧卿議員表示，她覺得華特迪士尼公司似乎願意承擔擬議擴展計劃的全部開支，但商務及經濟發展局局長較早時的說話顯示，政府當局對有關建議有所保留。她十分希望擴展計劃能以商業上可行及可持續的方式進行。

39. 商務及經濟發展局局長澄清，雖然政府當局大致上認同擴展香港迪士尼樂園的好處，但政府當局有需要仔細研究有關建議，例如擬議擴展計劃的財務安排會否影響政府在香港迪士尼樂園項目內的持股比例。

葡萄酒貿易及集散業務

40. 陳茂波議員表示，米芝蓮已選定香港為亞洲的美食熱點。鑒於政府最近與法國及其波爾多釀酒區就有關葡萄酒合作事宜分別簽訂了諒解備忘錄，他詢問有關協議的詳情，以及政府當局如何評估有關協議對本港經濟所帶來的影響。

41. 商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)解釋，諒解備忘錄涵蓋的合作項目包括葡萄酒相關旅遊及貿易、推廣投資、教育及貨倉業。香港亦會與法國攜手合作，打擊假冒葡萄酒產品。根據與波爾多釀酒區簽訂的諒解備忘錄，雙方會在2009年秋季合作舉辦一次葡萄酒美食節。她告知委員，當局與其他產酒國家，例如澳洲、意大利、智利及新西蘭，均有就類似合作進行磋商，而政府將於2008年11月與西班牙簽訂諒解備忘錄。商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)指出，鑒於葡萄酒在整個亞洲區(特別是國內)的需求日益增加，憑藉香港優越的地理位置以及方便營商的環境，香港處於有利位置發展為亞太區內葡萄酒貿易及集散業務的樞紐。政府當局也會藉着《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安

排》，在邊界給予葡萄酒更大程度的清關便利。在經濟影響方面，她告知委員，自從2008年2月底撤銷葡萄酒徵稅以來，進口香港的葡萄酒數量較去年同期增加了150%，而進口值則增加了90%。

42. 商務及經濟發展局局長回應梁君彥議員的查詢時表示，有人建議以虎豹別墅作為葡萄酒相關旅遊和業務的場地。根據文物保護政策，就是否使用虎豹別墅作該用途的問題，政府當局必須聽取公眾人士的意見，並且有需要邀請各界人士提交意向書，以確定市場反應。

會議及展覽

43. 梁君彥議員察悉，政府及貿發局正研究進行香港會議展覽中心(下稱"會展中心")第3期擴展計劃的可行性，並會盡快展開詳細研究及進行公眾諮詢。他要求政府當局提供資料，說明有關政策及選址方案。

44. 商務及經濟發展局局長表示，會展中心有需要作進一步擴展，以滿足會議展覽及獎勵旅遊對場地的迫切需求。當局在灣仔貿發局附近物色到一個地點，可以令新設施與會展中心現有的基建設施互相補足，帶來協同效應。貿發局將擬訂這個項目的細節，並會在適當時候進行公眾諮詢。

"個人遊"計劃

45. 李華明議員關注到，在上一個國慶黃金周，"個人遊"計劃來港的內地旅客人數上升，但來自內地的旅行團數目卻下降。他察悉，與參加旅行團的旅客比較，個人遊旅客的消費水平相對較低。

46. 商務及經濟發展局局長表示，隨着"個人遊"計劃擴展至涵蓋更多內地城市，這方面的內地旅客人數將會持續上升。旅遊事務專員表示，最近一段期間內地旅客的整體數目有所增加，而旅行團的數目並沒有出現下降的趨勢；事實上，在國慶黃金周期間，旅行團數目有所增加。她欣然告知委員，參加誠信旅遊及優質旅遊的內地旅客人數不斷增加，這是一個令人鼓舞的現象，顯示市場更多元化和給予旅客更多的選擇。

III 在啟德發展新郵輪碼頭的進展

(立法會CB(1)33/08-09(03)號 —— 政府當局提供的文件 資料文件，當中夾附商務及經濟

發展局發出有關在啟德發展新郵輪碼頭的進展的立法會資料摘要(檔號：TC5/2091/04(06) Pt.6)

立法會 CB(1)33/08-09(04) 號 —— 立法會秘書處擬備有關在香港發展新郵輪碼頭設施的文件(最新背景資料簡介)

政府當局作出簡介

47. 商務及經濟發展局局長向委員簡介政府的計劃，即由政府設計和建造位於啟德的新郵輪碼頭，然後再把郵輪碼頭租予郵輪碼頭營運商(下稱"政府設計、建造及租賃方式")。她表示，鑒於建築成本上升幅度無從估計及市場的不明朗因素，採用"政府設計、建造及租賃方式"，將更能確定首個泊位可在2013年年中落成啟用。她特別指出，除了為本地建造業創造超過3 000個就業機會外，擬議的項目在落成啟用後，到了2023年更會在相關行業如旅遊業、零售業、酒店及飲食業創造約8 900個額外職位。此外，據估計，郵輪業可在2023年起帶來最高每年26億元的經濟效益。商務及經濟發展局局長進一步表示，為了推動發展新郵輪碼頭的工程項目，政府當局建議延長一個首長級丙級政務官的編外職位至2014年年底，讓其負責統籌及監督該項工程計劃的實施。

討論

香港作為亞太區郵輪樞紐的優勢

48. 湯家驊議員認為，除了發展郵輪碼頭的硬件外，這個項目的軟件方面(例如策劃新的郵輪航線)亦應同時開始進行。他表示，由於大部分郵輪旅客均已參加過前往加納比海和阿拉斯加的郵輪旅程，因此，有關方面應鼓勵郵輪業拓展新的旅行路線，前往國內和東南亞的城市。他認為，具吸引力的郵輪航線，將有助成功發展香港的郵輪業。

49. 商務及經濟發展局局長表示，為了成功發展香港成為亞太區的郵輪樞紐，政府當局對發展軟件及硬件均相當重視。現時國際趨勢是建造更多排水量超過50 000

公噸的超級巨型郵輪，而維多利亞港水道的闊度和深度足以容納大部分現有的和計劃建造的郵輪。啟德新郵輪碼頭的停泊位容量亦足以應付未來20至30年的需求。至於發展軟件方面，商務及經濟發展局局長表示，政府當局正與主要郵輪營運商聯絡，拓展富有香港特色的新航線。政府當局將會投放更多資源，發展新旅遊項目和酒店，以期令香港成為吸引郵輪旅客的旅遊及消閒勝地。

50. 李慧琼議員表示，啟德附近南九龍舊區的小規模商戶期望啟德郵輪碼頭落成後，會為他們帶來更多商機。她詢問，連接這些地區與啟德發展區的通道，其建造工程能否配合首個泊位於2013年年中啟用的日期，以期令郵輪乘客在抵港後便可到這些地區遊覽。不過，她關注到，啟德發展區內大部分土地在2013年仍會在進行建造工程。

51. 發展局常任秘書長(工務)(下稱"常任秘書長(工務)")表示，啟德發展區已進入施工階段。工程辦事處把有關工程分成8組進行。新郵輪碼頭的建造工程屬於第1組的其中一部分。當首個郵輪泊位於2013年年中啟用時，相關通道應已準備就緒，以方便郵輪乘客到擬前往的目的地。鑒於每艘郵輪會接載大約2 000至3 000名乘客，而他們的興趣各有不同，部分或會到南九龍舊區遊覽，以體驗香港的本土特色和文化。

52. 陳淑莊議員表示，鑒於郵輪乘客是高消費的旅客，當局應舉辦特別的文化活動，以提高香港對他們的吸引力。商務及經濟發展局局長同意，可在晚上舉辦歌劇及演唱會等文化節目，供郵輪乘客欣賞。事實上，旅遊事務署一直有與康文署、演藝團體及旅遊業合作，為旅客舉辦不同類型的文化節目，令他們在香港的旅遊體驗更加豐富。商務及經濟發展局局長相信，隨着政府決定落實發展西九龍文化區，將可在社區內闢設其他藝術場地，並為本地居民及旅客提供更多精彩的表演藝術。

在政府設計、建造和租賃方式下的更改

53. 李華明議員察悉，據旅遊事務署／旅發局委聘的顧問表示，預計郵輪碼頭設施的發展成本約為24億元(按2006年第二季價格水平計算)，當中包括進行地盤平整工程及建造停泊及配套設施所需的開支。至於在政府設計、建造和租賃方式下新郵輪碼頭的資本成本，估計約為72億元(以2008年價格計算)。李議員對郵輪碼頭的估計成本大幅飆升表示深切關注，因為估計到了2023年，郵輪業每年所帶來的經濟效益僅為26億元，他促請當局就有關估計成本及經濟效益提供進一步資料。

政府當局

54. 常任秘書長(工務)及土木工程拓展署九龍拓展處處長回應時解釋，不應將兩個不同方案下的郵輪碼頭計劃的估計成本直接比較。政府當局會提供進一步資料，列明新郵輪碼頭的建築成本，以及郵輪業所帶來的經濟效益。

(會後補註：政府當局提供的資料已於2008年11月3日隨立法會CB(1)151/08-09(01)號文件及2008年11月14日隨立法會CB(1)212/08-09(01)號文件送交委員。據政府當局表示，郵輪碼頭計劃的估計成本24億元，是按私人發展模式以2006年的價格水平計算所得。在土地招標方式下，有關數字僅作參考，因私人發展商會因應各自的發展計劃對成本造價作出調整。立法會參考資料摘要(檔案編號：TC 5/2091/04(06)Pt.6)提供的最新估計數字72億港元，則是由政府按自行出資興建郵輪碼頭的發展模式計算所得的數字。)

55. 陳鑑林議員察悉，在政府設計、建造和租賃方式下，政府當局建議把商業總樓面面積的規模由最多達50 000平方米縮減至約10 600平方米，他認為客運大樓內商用／零售設施對郵輪乘客而言是相當重要的配套設施。有關縮減此等設施的建議或會削弱郵輪碼頭的吸引力。他要求政府當局解釋此項建議的理據。

56. 商務及經濟發展局局長表示，除設置海關、出入境及衛生檢疫設施外，郵輪碼頭客運大樓亦會容納商用／零售設施，作郵輪業運作配套之用，包括應付旅行社、郵輪營運商及郵輪乘客的需要。餘下的39 400平方米商業總樓面面積會重新分配到啟德發展區中已預留作商業發展的用地，包括毗鄰的旅遊中心及多間跑道臨海酒店。此舉可讓私營機構靈活地因應市場需求設計及發展商用設施。

57. 商務及經濟發展局局長回應陳淑莊議員提出的關注事項時表示，因應建築形式的比例，原擬進行土地招標的22 000平方米天台園景平台的設計會相應作出調整，以確保符合建築形式的比例。陳議員認為，園景平台是公眾休憩用地，如要縮減此部分的面積，理應有所限制。商務及經濟發展局局長保證，啟德發展中數十公頃的用地已劃為休憩用地，包括興建一個規模龐大的公園，供市民享用。

58. 謝偉俊議員察悉，在加快進行的政府設計、建造和租賃方式下，於2013年年中啟用的首個泊位將會以

臨時方式運作，其運作模式會與現時葵涌貨櫃碼頭及堅尼地城招商局碼頭的設施相似。他認為，倘若郵輪須於中流停泊，直至整個郵輪碼頭於2015年啟用為止，有關安排實在並不理想。他又對由現時至2013年期間有關容納巨型郵輪的臨時安排表示關注。

59. 商務及經濟發展局局長向委員保證，將於2013年年中啟用的首個泊位可讓郵輪直接停泊。她表示，當地盤平整及碼頭平台準備就緒，首個泊位可配合臨時設施讓郵輪停泊。建造郵輪碼頭大樓的工程會繼續進行，並會在2015年竣工。儘管有關安排並非盡善盡美，業界普遍接納有關的過渡安排。商務及經濟發展局局長進一步表示，由現時至2013年期間，當局會為抵達香港港口的大型郵輪作出臨時停泊安排，包括在葵涌貨櫃碼頭停泊。

人員編制建議

60. 陳鑑林議員對延長一個首長級編外職位以推行郵輪碼頭計劃的建議表示支持。葉劉淑儀議員支持此項人員編制建議，並強調出任人員應與郵輪營運商緊密合作，開發新郵輪市場及研究其他郵輪行程。李慧琼議員補充，出任人員亦應留意與郵輪碼頭一帶發展的有關事宜。

61. 主席總結時表示，事務委員會支持此項人員編制建議。

62. 主席建議合併討論以下兩個議項，因為二者互有關連。劉慧卿議員建議延長會議時間至下午1時，委員均表示同意。

IV 環境局局長就行政長官2008-2009年度施政報告所載的相關政策措施作出簡報

(立法會CB(1)33/08-09(05)號 文件 —— 二零零八至零九年施政報告及施政綱領 — 環境局的政策措施)

V 車用燃油價格

(立法會CB(1)85/08-09(03)號 文件 —— 消費者委員會提交有關車用燃油價格的意見書 (只備英文本))

- 立法會 CB(1)85/08-09(04) 號 文件 —— 雪佛龍香港有限公司提交有關車用燃油價格的意見書(只限議員參閱)(只備英文本)
- 立法會 CB(1)103/08-09(01) 號 文件 —— 埃克森美孚香港有限公司提交有關車用燃油價格的意見書
- 立法會 CB(1)103/08-09(02) 號 文件 —— 中石化(香港)油站有限公司提交有關車用燃油價格的意見書(只備中文本)
- 立法會 CB(1)103/08-09(03) 號 文件 —— 香港蜆殼有限公司提交有關車用燃油價格的意見書(只限議員參閱)(只備英文本)
- 立法會 CB(1)85/08-09(01) 號 文件 —— 政府當局提供有關車用燃油價格的文件
- 立法會 CB(1)85/08-09(02) 號 文件 —— 立法會秘書處擬備有關車用燃油價格的文件(最新背景資料簡介)
- 立法會 IN02/08-09 號 文件 (在會議席上提交，並在2008年10月24日以電郵方式發出) —— 立法會秘書處擬備有關選定地方的車用燃油價格的文件(資料摘要))

討論

車用燃油價格

63. 劉健儀議員察悉政府當局的文件指出不宜簡單地比較國際原油價格與本地燃油零售價格的差異，但就車用燃油進口價格和本地燃油零售價格所作的比較，卻

是一個適當的指標。儘管如此，劉議員非常關注國際原油價格(下跌了約50%)與本地燃油零售價格(僅下調了10%)之間在同一期間出現的重大差距。她引述英國首相白高敦最近的講話，指油公司並沒有把國際油價的減幅，反映在他們的零售價上，而英國的消費者應可合理地期望燃油零售商會追隨國際原油價格的下調，削減燃油的零售價。劉健儀議員認為，香港應採納同樣的概念，即消費者可在此方面抱有合理的期望。

64. 環境局局長指出，所有在香港出售的車用燃油均為成品石油產品，與原油(通常指布蘭特原油)產品並不相同，因此兩者的價格不應作直接比較。對於本地車用燃油零售價格的變動，應以每月的進口價格作比較，藉以進行監察。由於香港的車用燃油主要由新加坡及鄰近地區的鍊油廠進口，所以政府當局就無鉛汽油及車用柴油採用了新加坡離岸價作為基準，以追溯國際燃油價格變動的趨勢。環境局局長察悉，本地車用燃油價格在過去幾個月的波動趨勢，與平均進口價格及車用燃油新加坡離岸價的走勢大致上相若。不過，他請委員注意，受到油公司的入口模式及庫存2至4星期的模式的影響，車用燃油進口價的變動需要經過大約4個星期的時差才能於本地零售價格上反映。換言之，上述的比較只是就上月的平均進口價與本月的本地零售價格所作的比較。

65. 劉健儀議員認為應制訂方程式，以監察零售價格的變動幅度有否合理地根據石油的進口價來釐訂。環境局局長回應時表示，政府當局打算加強車用燃油價格的透明度。一如行政長官在2008-2009年度的施政報告中所述，政府當局已要求油公司在訂定燃油價格時適時反映國際油價走勢，並須提高釐定價格的透明度；這方面應客觀而清晰，以方便公眾監察。此外，由2008年10月22日開始，環境局每周在其網站公布車用燃油的本地進口價格和零售價格，並對照新加坡離岸價格的變動情況，以便讓公眾人士評定油公司有否合理地調整其零售價格。環境局局長向委員保證，如當局發現和上月進口價格的減幅相比，油公司在降低車用燃油的零售價格時過慢，政府當局肯定會向油公司採取相應的跟進行動。

66. 湯家驊議員認為，政府當局未能有效地監察油公司調整車用燃油價格。他察悉，儘管近年已引進新的油公司進入市場，但不同的油公司的燃油售價還是訂在相若的水平上。為解決此問題，他建議除新加坡地區外，政府當局還應拓展新的供應源，以確保本地市場的進口價更具競爭力。

67. 環境局局長強調，政府不能強制規定油公司從哪裏進口成品石油產品，這完全是油公司作出的商業決定。事實上，在香港出售的成品石油產品中，只有59%是從新加坡地區進口的，其餘的石油產品由南韓、中國等地的供應商提供。環境局局長承認加強競爭可令消費者受惠，並表示政府在過去數年已採取連串措施，方便新營辦商加入車用燃油市場。引進新的投標制度(例如在現有加油站用地租約期滿後重新投標，以及分批把加油站用地批予新加入市場的營辦商，使其取得相當數量的加油站，藉以取得規模經濟的效益)，已促使兩個新營辦商加入市場，並使各營辦商之間的加油站數目能更平均地分配。結果，三大油公司所佔的加油站數目比率由超過93%下降至76%。環境局局長進一步表示，雖然各油公司的車用燃油售價相若，但他們提供不同的折扣，部分折扣甚至高達18%。為使消費者更能充分掌握市場情況，並能在消費時作出更精明的選擇，消費者委員會將每周公布車用燃油的本地零售價格及各種現金/非現金的折扣。

68. 應主席邀請，消委會總幹事劉燕卿女士表示，消委會已展開連串措施，讓公眾人士取得不同銷售點不同產品的價格資料。由於交通費對民生有重大影響，因此消委會的工作亦應擴展至包括車用燃油在內。除汽油和柴油的零售價外，消委員亦會提供有關各油公司推出的推廣優惠計劃，讓消費者在掌握充分資料的情況下作出選擇，以及提高市面上價格的透明度。劉女士進一步表示，有關資料每周更新，將使消費者處於較為有利的位置，可以計劃於哪間加油站加油，藉以取得最佳的優惠，或從市面上推出的各種推廣優惠計劃中，選取屬意的優惠計劃。消委會現正與各油公司進行商討，希望他們支持有關措施；如果可能的話，消委會將在2008年年底前推出此項措施。

69. 方剛議員欣賞消委會在公布個別油公司訂定零售價格方面所作的努力，但他憂慮油公司會藉此機會合謀定價。劉燕卿女士表示，消委會明白大家的關注事項，就是同一平台上提供石油產品價格的簡便資料，或會令油公司可在車用燃油零售市場上進行策略性合作。消委會在設計提供石油價格及優惠計劃資料的方式時，會衡量價格透明度對市場上的競爭可能帶來的種種效果。

70. 湯家驊議員認為，當局應容許經營專線運輸服務的營辦商以合作社的形式成立石油供應公司。環境局局長表示，這是有關界別／營辦商的商業決定。他表示，即使成立該等合作社，他們亦須經營加油站。

71. 李慧琼議員詢問政府當局是否同意本地燃油價格"加快減慢"。如果屬實，政府應考慮採取進一步的措施，例如通過加油站的投標過程，加強監察燃油價格，以保障消費者的權益。她詢問政府當局會否考慮在加油站的租約中加入條文，要求油公司提供更多資料，供公眾人士審閱。陳鑑林議員指出，國際原油價格在最近數月下降約40%，但本地零售價格卻只下調10%。他表示，這種情況難免令人感到燃油價格"加快減慢"。

72. 環境局局長重申，從環境局每周發放的資料，公眾人士可以評定燃油價格是否"加快減慢"。關於用以監察燃油價格調整的資料，環境局局長憶述，事務委員會曾在2004年12月與個別油公司舉行閉門會議，審閱和該等公司營運成本有關的資料。他認為，如果油公司沒有以公開和具透明度的方式提供有關車用燃油零售價格的資料，以及如果燃油價格真的"加快減慢"，政府會考慮採取進一步行動。不過，以批租土地條件的方式來加強監察燃油價格的建議，對現行已批租的加油站而言，或許並不可行。

73. 劉慧卿議員並不接受政府當局的解釋。她表示收到大量市民的信件，投訴車用燃油的本地零售價格"加快減慢"，而政府當局也沒有處理這些關注事項。環境局局長強調，一向以來，政府當局均有處理此等關注事項，而且主動及積極監察本地車用燃油零售價格。透過環境局不斷致力和各油公司聯繫，公眾人士現在可以獲悉車用燃油價格的市場趨勢。此外，根據消委會每周公布的資料，消費者將可以在加油時取得最大的折扣。環境局局長向委員保證，政府將在監察車用燃油零售價格方面，繼續擔當把關的角色。

74. 主席就個別油公司的車用燃油進口庫存水平及銷量水平，要求當局提供資料。他表示，該等數字連同進口價格的資料，將可令市民清楚知悉燃油價格是否真的"加快減慢"。環境局副秘書長表示，個別油公司替進口石油產品清關時，會向香港海關提供有關資料。政府當局不能公布每間油公司進口石油產品的庫存水平和價格，讓市民進行監察，因為該等資料並非為此目的而收集。

電力事宜

75. 陳淑莊議員表示，市民曾促請兩間電力公司加強聯網，以收善用備用電量的效益，並減低建設新發電設施的需要。不過，在與兩間電力公司簽訂新《管制計

劃協議》後，政府似乎已不再積極跟進此事。她詢問政府現時是否仍然有意鼓勵兩間電力公司加強聯網。

76. 環境局局長在回應時表示，兩間電力公司加強聯網涉及複雜的問題，該等問題關乎技術介面、供電地區的劃分、發電和輸配電力服務分別處理等。他表示，政府當局現正研究此事，並會稍後與兩間電力公司商談有關細節。環境局局長在回答陳議員的進一步查詢時表示，政府在引入新的供電來源時，將須制訂為新供應商接駁電網的監管機制。在新《管制計劃協議》下，如有關電力市場的監管架構出現任何擬議變動，政府最早將在2016年告知兩間電力公司有關變動。

低碳經濟

77. 陳鑑林議員察悉政府當局計劃在環境及自然保育基金中預留1億5,000萬元，資助大廈業主進行能源及二氧化碳排放審計；就此，他詢問此項措施的經濟效益為何。他又關注到，在低碳經濟政策下，發電廠的排放限度為何。

78. 環境局局長重點指出，低碳經濟政策有助經濟發展，又可以協助改善民生。他詳細解釋，假如市民能節約能源，例如多用具能源效益的電器裝置，他們便可減少須繳交的電費。根據過往的經驗，實施經能源審計確定的簡單措施來減排節能，便可減低大廈消耗的能源達1%至1.5%。對於遵守《建築物能源效益守則》的典型商業大廈來說，過往的經驗顯示電費可以節省10%至15%。關於低碳經濟政策下的措施，環境局局長表示政府當局擬設立區域供冷系統，以滿足啟德發展區內公共和私人非住宅建築物的空調需求。區域供冷系統的能源效益較氣冷式空調系統高35%，又較水冷式空調系統高20%。採用區域供冷系統後，每年將可節省用電8,500萬度，並可以減少碳排放5萬9,500公噸。

VI 其他事項

79. 議事完畢，會議在下午1時結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2008年12月5日