

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1668/09-10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：2010年3月29日(星期一)
時 間：上午10時
地 點：立法會會議廳

出席委員：林健鋒議員, SBS, JP (主席)
謝偉俊議員(副主席)
何俊仁議員
李國寶議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP
李華明議員, SBS, JP
陳鑑林議員, SBS, JP
劉健儀議員, GBS, JP
劉慧卿議員, JP
石禮謙議員, SBS, JP
方剛議員, SBS, JP
梁君彥議員, SBS, JP
黃定光議員, BBS, JP
李慧琼議員
陳茂波議員, MH, JP
梁家騶議員
葉偉明議員, MH
譚偉豪議員, JP

出席議員：張宇人議員, SBS, JP
王國興議員, MH
林大輝議員, BBS, JP

缺席委員：湯家驊議員, SC
詹培忠議員
葉劉淑儀議員, GBS, JP

出席公職人員： 議程第IV項

環境局局長
邱騰華先生, JP

環境局副秘書長
鄧忍光先生, JP

環境局首席助理秘書長(財務監察)
丘小敏女士

議程第V項

旅遊事務助理專員
蔡亮女士

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)
鄭港涌先生

民航處助理處長(航班事務)
郭桂源先生, JP

議程第VI項

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)9
鄭港涌先生

民航處助理處長(航班事務)
郭桂源先生, JP

議程第VII項

商務及經濟發展局局長
劉吳惠蘭女士, JP

發展局常任秘書長(工務)
麥齊光先生, JP

旅遊事務專員
容偉雄先生, JP

建築署署長
劉賴筱韞女士, JP

署理旅遊事務副專員
蘇貝茜小姐

應邀出席者 : 議程第IV項

香港中華煤氣有限公司

常務董事
陳永堅先生

執行董事暨營運總裁
關育材先生

首席財務總監暨公司秘書
何漢明先生

議程第V項

香港旅遊業議會

主席
胡兆英先生

理事及票務委員會召集人
譚光舜先生

國際航空協會審訂旅行社商會

主席
白嘉民先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)6
游德珊女士

列席職員 : 助理法律顧問2
曹志遠先生

高級議會秘書(1)1
石逸琪女士

經辦人／部門

I 確認會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)1435/09 —— 2010年2月22日會議
-10號文件 紀要)

2010年2月22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)1281/09 —— 政府統計處就2008年
-10(01)號文件 2月至2010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，自上次例會後秘書處已發出上述資料文件。

III 下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1439/09 —— 待議事項一覽表
-10(01)號文件

立法會CB(1)1439/09 —— 跟進行動一覽表)
-10(02)號文件

3. 委員察悉，政府當局並未提出擬在2010年4月26日舉行的下次會議中討論的項目。

4. 謝偉俊議員察悉，香港旅遊業議會(下稱"旅遊業議會")在2010年3月23日曾發出指引，表示前赴曼谷的旅行團將如常出發；這項指引與保安局發出的紅色外遊警示互相矛盾。由於旅行團的旅客前往紅色外遊警示生效的地方或會無法獲得保險的保障，他建議邀請旅遊業議會及政府當局向事務委員會簡介有關政策。

5. 主席認為在檢討旅遊業議會的運作時一併討論此事較為適宜，因為事務委員會不應微觀管理個別行業，也不應處理有關行業的具體事宜。梁君彥議

員表示贊同。

6. 陳鑑林議員同意此事和旅遊業議會的政策有關，並已引起市民普遍關注，尤其曼谷的情況隨時會惡化。他認為此議題可在下次事務委員會會議中分開討論。葉偉明議員對此表示贊同，並關注到紅色外遊警示生效的地方一旦發生事故，前往當地的市民應獲告知對其人身安全或會構成的風險，以及可以獲得的協助。他表示應邀請保安局的代表參與此項目的討論。

7. 主席表示會先與政府當局討論此事，然後才訂定下次會議的議程。

(會後補註：政府當局其後已確定於2010年4月26日的例會上討論旅遊業議會對旅行團前往外遊警示生效的地方所採取的政策。因應當局的要求，並經主席的同意，該次會議的議程亦加入"航海訓練獎勵計劃"的項目。)

IV 香港中華煤氣有限公司的收費調整

(立法會 CB(1)1413/09 — 政府當局就香港中華煤氣有限公司的收費調整提交的文件
-10(01)號文件

立法會 CB(1)1198/08 — 政府當局與香港中華煤氣有限公司簽訂的資料及諮詢協議的文件
-09(01)號文件

立法會 CB(1)1116/05 — 政府當局與香港中華煤氣有限公司簽訂的資料及諮詢協議的文件
-06(03)號文件

立法會 CB(1)1464/09 — 2006年3月27日事務委員會會議紀要的摘要
-10(01)號文件

立法會 CB(1)1505/09 — 香港中華煤氣有限公司的簡介資料(電腦投影片資料)
-10(01)號文件
(在會議席上提交，其後在2010年3月29日以電郵方式發出)

立法會 CB(1)1558/09 ——— 香港中華煤氣有限公司
-10(01)號文件 常務董事陳永堅先
(在會議席上提交， 生的發言稿(只備中
其後在2010年4月7 文本))
日以電郵方式發出)

香港中華煤氣有限公司作出簡介

8. 應主席的邀請，香港中華煤氣有限公司常務董事陳永堅先生向委員簡介香港中華煤氣有限公司(下稱"煤氣公司")擬由2010年4月1日起把每兆焦耳的標準煤氣收費調高0.6仙的計劃，並概述調整收費的原因及調整收費對客戶的影響，詳情載於其發言稿(立法會CB(1)1558/09-10(01)號文件)。他重點提述，煤氣公司凍結收費達10年之久，在2008年才把標準煤氣收費輕微調高1.4%，而是次的加幅相當於標準收費的2.8%，並已考慮到市民的負擔能力。

9. 煤氣公司執行董事暨營運總裁關育材先生利用電腦投影片向委員簡述現時調整煤氣費的詳情，包括該公司的營運成本上漲、使用再生能源生產煤氣、生產力的增長、基建投資及為客戶節省燃料成本等方面。他表示，儘管煤氣公司歷年來已採取了一系列節省開支的措施，但這些措施已經不再足夠抵銷成本的增加，因此有需要調整收費。現時把每兆焦耳的標準煤氣收費調高0.6仙，相當於2009年標準收費的2.8%，或實質煤氣費的2.6%；調整後的收費低於2005年的收費水平。煤氣公司認為是次煤氣收費的調整幅度溫和，因為預計超過9成的住宅用戶，其每月的煤氣費加幅，將會少於8.5元，而煤氣公司將繼續為80 000名長者、殘疾人士及單親家庭提供優惠；他們將不會受到是次收費調整的影響。他向委員保證，煤氣公司會繼續確保日後供氣的安全和可靠性，並繼續為用戶提供有效率的服務。

討論

10. 李國寶議員申報他是煤氣公司的獨立非執行董事。

收費調整

11. 鑒於這是煤氣公司在2008後的3年內第二度增加煤氣收費，葉偉明議員、陳鑑林議員及何俊仁議員均關注到是次加費對市民的影響，以及其他公用事業機構和交通服務亦同時增加收費／車費所造成的累積效應。葉議員察悉調整後的煤氣收費仍低於2005年的收費水平8.8%，他因而擔心煤氣公司會計劃在不久的將來再次加費。他建議政府當局協調不同公用事業機構的價格調整，以紓緩通脹壓力和減輕市民的負擔。

12. 煤氣公司陳永堅先生表示，儘管鋼和聚乙烯的材料成本已隨着國際價格的波動而上升，但煤氣公司實施了減低營運成本和提高生產力的措施，因此自1998年起計的10年內，減輕了調整收費的壓力。煤氣公司凍結收費達10年之久，在2008年才調高收費1.4%，與當年4.3%的通脹率相比，該次加價實屬相當溫和的調整。他確認煤氣公司並無計劃在不久的將來把煤氣收費提高至2005年的收費水平。

13. 環境局副秘書長表示，煤氣公司自1997年起以自願性質與政府簽訂《資料及諮詢協議》(下稱"《協議》")，《協議》每3年續期一次。訂定《協議》的目的，是增加煤氣公司釐定收費機制的透明度及提供收費調整和添置主要系統(例如增加基建項目)的理據。根據《協議》，煤氣公司須在調整收費3個月前及添置主要系統12個月前徵詢政府的意見。政府會嚴格地研究煤氣公司所提供的理據，並與其商討可否盡量降低加費幅度或減少資本投資，又或押後有關加費或資本投資的計劃。

14. 鑒於煤氣公司的客戶與僱員比率在2005至2009年期間每年的平均增長率為2%，陳鑑林議員認為，這段時間的生產力增長，應可供煤氣公司用來抵銷營運成本中的薪金加幅。此外，由於原材料不須經常採購，這方面不應導致營運成本上漲。因此，他要求煤氣公司證明有需要增加煤氣收費。他亦詢問新的煤氣收費會否維持若干年，然後才再作調整。

15. 煤氣公司陳永堅先生解釋，客戶人數的增長，並不一定表示市民對煤氣的需求亦會相應地增加，因為大部分新客戶其實是現有的用戶，他們只是由現有煤氣帳戶的家庭中遷出的用戶。事實上，2009

年售氣量下降了1.1%。至於在客戶與僱員比率增長的情況下生產力有所提高，這是由於煤氣公司在定期進行安全檢查和維修保養工作方面提高效益所致，因此，實在無法抵銷員工成本方面的上漲。陳先生希望委員明白，營運成本的上漲並不在煤氣公司可以控制的範圍內；儘管如此，煤氣公司會密切注意原材料的國際價格變動情況，並會因應情況適當地進行採購。煤氣公司只會在有必要時以極為審慎的態度考慮調整煤氣收費。根據目前的計劃，煤氣公司並不打算在是次調整收費後的兩年內再度加價。

16. 陳鑑林議員認為售氣量下降可能是由於有更多客戶轉用電力所致。他促請煤氣公司改善營運狀況，以提高該公司在能源市場的競爭力和增加售氣量，以期紓緩加費壓力。煤氣公司陳永堅先生回應時表示，由於電力及無火煮食用具的技術日臻完善，方便客戶使用，煤氣公司在過去數年一直面對越趨激烈的競爭。儘管如此，他向委員保證，煤氣公司一直以具競爭力的收費水平營運，與此同時，更致力優化技術和服務。

17. 劉慧卿議員認為煤氣公司是良心企業，與社區一向保持着良好的關係。她認同部分煤氣公司客戶的關注，認為該公司多年來一直賺取盈利，但現在卻"突然"加費。劉議員闡述煤氣公司在2009年的稅後利潤高達51億元。但根據統計處的調查結果顯示，如將通脹因素計算在內，香港僱員在2009年的平均薪金下降了0.8%。她認為煤氣加費只會令貧富懸殊的問題惡化。她強烈促請煤氣公司履行企業社會責任，應先顧及市民的負擔能力才可考慮加費。何俊仁議員對此亦有同感。

18. 煤氣公司陳永堅先生表示，煤氣公司的業務經過多年的發展已趨多元化，涉及多方面的範疇。煤氣公司在2009年賺取的51億7,500萬元盈利，包括來自地產、金融及內地業務的投資收益，當中有部分屬一次性的盈利。香港售氣量的全年盈利已出現下降的跡象，佔煤氣公司總盈利不足50%。劉慧卿議員認為即使售氣賺取的盈利約達25億元(即51億7,500萬元的50%)，仍屬可觀的收益。她要求煤氣公司日後分開列出本地售氣量的全年盈利，以便事務委員會及市民可更有效地評估煤氣公司加費的理據。陳先生表示，就

煤氣公司的個別業務而言，委員可在煤氣公司網站參閱該公司年報所載的公司財務業績的詳情。

19. 據李慧琼議員觀察所得，煤氣公司在2009的盈利與去年同期數字相比增加了8億7,250萬元，即較2008年增加20%。鑒於煤氣公司看來並無財政壓力要加費，她要求煤氣公司押後加費計劃，又或考慮在加費後，保持新的收費水平3年，而非2年。林大輝議員贊同煤氣公司在2010年加費後，便應凍結收費若干年。至於有委員曾對煤氣公司雖在近年仍賺取盈利，但依然計劃趁着經濟仍在復蘇的時期實施加費表示關注，他對此點亦有同感。他要求煤氣公司在加費的同時向客戶提供增值服務。林議員認為，煤氣公司在未能控制成本時，應檢討控制營運成本的措施，而非將負擔轉嫁予客戶。他察悉，修習佛教教義的潘宗光教授剛獲委任進入煤氣公司董事局。他促請煤氣公司履行社會責任，關顧社會的利益。

20. 張宇人議員指出，現行燃料費調整機制其實應有助煤氣公司克服部分營運費上漲的影響。因為根據燃料費調整機制，燃料調整費將跟隨作為生產煤氣原料的石腦油或天然氣的價格變動而調整。

21. 煤氣公司陳永堅先生表示，雖然該公司可承諾在是次調整收費後的隨後兩年不會加費，但該公司未能就較長遠的情況作出預測。儘管如此，煤氣公司一直以來致力節省成本；自2006年10月煤氣公司使用天然氣作為生產煤氣的原料後，公司為客戶節省的累計燃料費為37億元(相當於平均每年為每名住宅客戶節省380元)，這正是一個足以說明此點的例子。使用天然氣後，實質煤氣費已減少18%。該公司將會繼續朝着此方向研究為客戶節省更多費用的方法。

22. 陳茂波議員認為，鑒於供應煤氣的服務已近乎被壟斷，因此有關當局亦應評估增加煤氣收費對商業客戶的影響。他促請煤氣公司提供資料，說明加費對商業客戶(尤其中小企業)的影響。陳議員亦要求提供有關2005-2006、2007-2008及2008-2009年度煤氣公司財務報表的資料，尤其關於引致營運成本上漲的項目，以及各有關項目的詳細分項資料。煤氣公司陳永堅先生承諾在會後提供委員索取的資料。

煤氣公司

煤氣公司

優惠計劃

23. 劉慧卿議員認為雖然煤氣公司現正為80 000名長者、殘疾人士及單親家庭提供優惠，但優惠計劃並沒有涵蓋所有貧困人士，尤其是領取綜合社會保障援助(下稱"綜援")的人士。鑒於不同公共事業機構及交通服務營辦商已先後申請增加收費／票價，她要求煤氣公司為更多貧困的客戶提供優惠。李慧琼議員表示，鑒於煤氣公司的業務及品牌均建基於香港，而且該公司多年以來均賺取盈利，煤氣公司實應向香港的貧困客戶提供援助，即擴大優惠計劃範圍，讓低收入人士及領取綜援人士亦可享有收費優惠。

24. 煤氣公司陳永堅先生表示，優惠計劃的80 000名受惠者可享有每月首500兆焦耳的煤氣用量半價優惠，他們佔煤氣公司的總客戶量的5%。他表示，該公司將會因應委員的意見研究日後如何公平地為更多貧困人士提供優惠。李慧琼議員要求煤氣公司為上述研究設定完成時限，並在實施加費前向事務委員會匯報有關的研究結果。陳先生回應時表示，擴大優惠計劃的研究是獨立於實施新煤氣收費的事宜。鑒於有必要避免向客戶提供雙重的財政援助，該公司將會與政府商討研究的結果。據他估計，該項研究需要3至6個月時間才能完成。

煤氣公司

25. 張宇人議員促請煤氣公司考慮向小型飲食業機構提供優惠。與家居客戶有所不同，商業客戶在營運業務時，無法輕易地轉換能源供應的選擇，因為涉及最初的資本投資往往十分龐大。因此，他促請煤氣公司顧及這些長期業務夥伴，向他們提供折扣。張議員亦要求煤氣公司在科技研究方面多作投資，以期協助飲食業節約能源開支。煤氣公司陳永堅先生表示，鑒於商業客戶的經營模式多樣化，因此很難辨別他們是否屬應獲提供優惠的商業客戶類型。他告知委員，煤氣公司常常致力引入新產品及器材，以配合不同行業的需要，並協助他們節約能源的消耗量，例如為餐廳食肆而設的最新煤氣蒸爐。煤氣公司亦為商業客戶提供一站式諮詢及評估服務，以協助他們一方面在業務上有效益地利用煤氣，另一方面亦減少排放廢氣。

檢討收費的機制及諮詢

26. 王國興議員對政府完全沒有就是次的擬議增加收費諮詢事務委員會，以及無法監察該公司增加收費(尤其是次加費是2008年以來3年內的第2次加費)，表示深切關注。他覺得，自煤氣公司就有關計劃諮詢政府以來，政府似乎在過去3個月完全沒有採取任何行動，有關的調整收費因而倉卒地付諸實行。為此，王議員要求政府就檢討煤氣收費的機制進行覆檢，並在實施收費調整前3個月向事務委員會進行簡報。張宇人議員亦對實施增加收費的通知期過短表示不滿，並認為政府應更早地向事務委員會簡報此事。

27. 李華明議員認為，煤氣公司和兩間電力公司有所不同；在政府和兩間電力公司所簽訂的《管制計劃協議》中，銷售盈餘如高於准許回報，有關盈餘便會累積起來，並轉撥至電費穩定基金中。但煤氣公司並不受利潤上限或經濟規管的限制。他認為政府應利用這個機會檢討該公司應否在價格及／或利潤方面受到政府的規管；他並重點提述民主黨已提出了此建議多年。李議員察悉，該公司在2006年家居熱水及煮食燃料的市場佔有率約為60%，並要求政府當局提供資料，說明煤氣公司現時在該市場的佔有率。

28. 環境局局長表示，和兩間電力公司有所不同，煤氣公司現時在價格或利潤方面並沒有受到政府的任何規管。該公司現時在家居熱水及煮食燃料市場的佔有率穩定地維持在60%左右，而電力和其他能源(如石油氣)的市場佔有率分別為25%及15%。因此，煤氣公司現時在具競爭性的能源市場中經營。根據《協議》的框架，政府將會研究由煤氣公司提供有關調整收費的理據，包括該公司的營運成本及資本開支。在考慮是次的收費加幅時，政府在適當的情況下曾向煤氣公司提供意見，包括調整收費的影響，以及預期市民的反應。他表示，煤氣公司在與政府商談後，已調低了加幅。至於對該公司經濟監察的現行架構所進行的檢討，環境局局長表示，待現行的《協議》屆滿須予續期時，當局將諮詢事務委員會。王國興議員促請政府在現行《協議》屆滿前，及早徵詢事務委員會的意見。

政府當局

採用天然氣及堆填區沼氣

29. 劉健儀議員察悉，船灣堆填區及新界東北堆填區所產生的沼氣，已用作生產煤氣。據她觀察所得，位於將軍澳的新界東南堆填區的擴展工程將於2012年竣工，在該處產生的沼氣將會大部分用作生產煤氣，將佔煤氣總產量約5%，並可減少使用石腦油達43 000公噸。她相信此舉可為該公司每年節省不少燃料費，而燃料費佔該公司總開支的57%。根據一項粗略估計，每年節省的開支可高達2億4,000元，相當於向160萬煤氣公司的客戶每人提供約100元的回贈。就此情況而論，劉議員詢問，政府如何確保使用沼氣這種公共資源來生產煤氣，從中節省的燃料成本，最終能令煤氣用戶受惠；受惠的方式可能是回贈或抵銷加價。

30. 煤氣公司陳永堅先生表示，應用沼氣的好處主要是在環保方面而非經濟方面，因為每年在堆填區存放的都市固體廢物成分不同，而且使用沼氣生產煤氣的成本效益並不高。他亦特別提述，儘管位於將軍澳的新界東南堆填區的擴建工程完成後，該處的沼氣可予應用，但以這種方式生產的煤氣產量，仍須逐步增加，才能達到佔煤氣總產量約5%。陳先生向委員保證，煤氣公司不會把環保投資方面的成本負擔轉嫁至客戶。

31. 環境局局長表示，政府的政策是鼓勵回收沼氣及將之應用於有效益的用途上，從而減少溫室氣體的排放，而使用沼氣生產煤氣對整體社會在環保方面是有好處的。在提倡這項措施的過程中，政府將會小心評估煤氣公司在為此進行的基建投資是否適當及可取，並會檢視煤氣公司與堆填區營運商之間的相關協議。

氣體喉管的保養

32. 何俊仁議員詢問，長遠而言，煤氣公司會否接管所有現有的氣體喉管，因為該公司曾與一些業主立案法團達成協議，取回這些喉管之前屬業主立案法團的管理權。煤氣公司陳永堅先生解釋，位於地底的氣體供應網絡屬該公司管理及維修的資產，而在地面及在屋宇範圍內的氣體豎管、維修喉管及安裝喉管均會由有關業主立案法團處理。煤氣公司只在數宗特別

的個案中負責保養地面以上的氣體喉管。例如，早年有大廈使用腐蝕性物質清洗外牆，導致附近的氣體喉管生鏽，煤氣公司為了安全的理由，才在這些個案中接手管理及保養這些喉管。

議案

33. 李華明議員提出動議下列議案，並經何俊仁議員和議：

"本事務委員會強烈要求香港中華煤氣有限公司凍結今年的收費。"

34. 主席把議案付諸表決。由於大部分出席的委員均投票贊成議案，主席宣布李華明議員的議案獲得通過。

總結

35. 主席在總結時表示，委員對在經濟復甦期間增加煤氣收費表示關注，同時亦關注到加價對本港居民及商業客戶的影響，並促請煤氣公司凍結收費水平，或延遲增加收費。委員亦促請政府在現行與煤氣公司簽訂的協議屆滿後，檢討進行經濟監察的架構。

36. 煤氣公司陳永堅先生重申，煤氣公司在增加收費方面已非常謹慎，自1998年以來，這次只是12年內的第2次增加收費。和其他公用事業在同期所作的收費調整相比，煤氣公司是次的加幅相對偏低。陳先生進一步強調，煤氣公司在作出調整時，已根據協議的規定及程序，適當及徹底地就有關計劃諮詢政府，並已考慮了相關事宜，包括公眾的負擔能力。

V 航空公司削減旅行代理商的佣金

(立法會 CB(1)1439/09 — 政府當局就航空公司
-10(03)號文件 削減旅行代理商的佣金提交的文件

立法會 CB(1)1439/09 — 謝偉俊議員在2009年
-10(04)號文件 11月4日立法會會議上就航空公司削減旅

- 行代理商的佣金提出的質詢(新聞稿)
- 立法會 CB(1)1439/09 — 謝偉俊議員在2010年
-10(05)號文件 3月17日發出有關旅行代理商零佣金的函件(只備英文本)
- 立法會 CB(1)1439/09 — 謝偉俊議員在2010年
-10(06)號文件 3月22日致民航處處長的函件(只備中文本)
- 立法會 CB(1)1505/09 — 香港旅遊業議會就航空公司削減旅行代理商的佣金提交的意見書
-10(02)號文件
(在會議席上提交，其後在2010年3月29日以電郵形式發出)
- 立法會 CB(1)1505/09 — 國際航空協會審訂旅行社商會就航空公司削減旅行代理商的佣金提交的意見書
-10(03)號文件
(在會議席上提交，其後在2010年3月29日以電郵形式發出)

政府當局作出簡介

37. 應主席的邀請，旅遊事務助理專員就航空公司削減旅行代理商佣金對後者及對消費者權益可能造成影響所引起的關注，向委員簡介政府的立場，詳情載於政府當局的文件(立法會CB(1)1439/09-10(03)號文件)。她表示，航空公司削減佣金對旅行代理商和消費者的影響，視乎航空公司會否改變分銷機票的模式、旅行代理商對此改變的反應、消費者購買機票的途徑，以及可供消費者選擇的航空公司和航線。旅遊事務助理專員進一步表示，個別旅行代理商會否在航空公司削減佣金後向消費者收取服務費，屬個別代理商的商業決定。旅行代理商如決定收取服務費，其收費水平將由旅行代理商及市場力量作出決定。消費者可以選擇透過旅行代理商或其他途徑購買機票。她強調政府當局已與旅行代理業界聯繫，鼓勵他們設法在不斷轉變的營商環境中改善業界的運作和保持競爭力。

團體代表發表意見

38. 主席歡迎團體代表出席會議，並邀請他們發表意見。

39. 國際航空協會審訂旅行社商會主席白嘉民先生代表該商會發表意見，詳情載於商會的意見書(立法會CB(1)1505/09-10(03)號文)。他指出，國際航空協會代表成員航空公司與個別旅行代理商簽訂的《乘客銷售代理協議書》(下稱"《代理協議書》")第9條規定，"航空公司須就代理商根據本協議書銷售航空運輸服務及附屬服務付酬予代理商，而付酬的方式和金額或會不時由航空公司指定並告知代理商。該報酬須作為向航空公司提供服務的十足報酬"。因此，商會認為法國航空(下稱"法航")及荷蘭皇家航空(下稱"荷航")實施零佣金的安排違反了《代理協議書》的條款。鑒於有關方面完全没有就削減佣金諮詢旅行代理商，他質疑民航處作出批准時所考慮的準則，並促請民航處要求該兩間航空公司取消實施零佣金的安排。他補充，儘管香港旅遊業議會(下稱"旅遊業議會")最近曾舉行抗議活動表達對該項安排的不滿，但兩間航空公司卻沒有採取行動來回應旅行代理商的關注。

40. 旅遊業議會理事及票務委員會召集人譚光舜先生表示，旅遊業議會認同商會的意見及關注，並指出把代理商的佣金削減至零的安排已公然違反了《代理協議書》第9條的規定。他認為民航處批准法航、荷航削減佣金的申請時，已罔顧旅行代理商和消費者的權益。儘管兩間航空公司與旅遊業議會轄下票務委員會曾舉行數次會議，但有關問題至今仍未解決。如兩間航空公司決定不再就銷售機票服務支付任何報酬，旅行代理商將別無選擇，只好向旅客收取服務費。譚先生估計，一旦其他航空公司跟隨兩間航空公司的做法，不再支付佣金予旅行代理商，將有多達20%票務代理結業。

討論

41. 主席申報他是一家旅行代理商的股東和非執行董事。謝偉俊議員亦申報他是一家旅行代理商的股東。

削減旅行代理商的佣金

42. 陳鑑林議員表示，他對旅行代理商的佣金被法航及荷航削減至零表示同情。然而，他認為銷售機票涉及的報酬安排屬《代理協議書》中航空公司與旅行代理商之間的商業交易，而因該項商業交易而產生的任何爭議均應透過締約方的洽商來解決。如雙方洽談後仍解決不了問題，旅行代理商可考慮向顧客收取服務費作為提供服務的報酬，以及／或採取法律行動。雖然在現有法律架構下政府應監察有關情況，但他認為立法會未必適宜討論此事及干預航空服務市場的運作。他希望航空公司和旅行代理商可自行解決有關爭議，包括長遠而言訂立一個雙方同意的機制，以處理報酬的安排事宜。

43. 旅遊業議會主席胡兆英先生表示，旅遊業議會充分理解此事本質上屬於一項商業交易，並一直設法透過洽商消除旅遊業議會與該兩間航空公司之間的分歧。鑒於該兩間航空公司已拒絕撤銷其決定，旅遊業議會現正就進一步的行動徵詢法律意見。胡先生亦表示，旅遊業議會及全體會員旅行代理商已透過議會網站發出聲明，嚴厲譴責法航及荷航，並要求他們立即撤銷該項非常不合理的決定，以期向公眾人士清楚表明，法航及荷航的零佣金安排將迫使旅行代理商向顧客收取售賣機票的服務費。

44. 謝偉俊議員指出，根據民航處向經營人批出的經營許可證第3(e)條(已在會議席上提交)，"航空公司就代理商為根據經營許可證經營來往香港與另一國家的載運服務出售機票或完成航空運貨單而向該代理商所支付的佣金，須經民航處處長及該國的航空當局批准"。因此，他認為，鑒於民航處擔當審批佣金水平的角色，此事並非純屬航空公司與旅行代理商之間的商業糾紛。但依他看來，政府當局似乎並不重視旅遊業界的利益，這點從出席參與此項目討論的政府官員職級可見一斑。

45. 黃定光議員贊同佣金的安排並非純屬商業事項，因為政府擔當審批佣金水平的角色。因此，他認為在事務委員會提出討論此事是恰當的。葉偉明議員認為，如果佣金只屬商業安排，則所訂的佣金水平便無須經民航處審批。

46. 劉健儀議員認為，除非涉及公眾利益，否則事務委員會一般不會就個別行業的利益進行討論。她特別指出，旅遊業對本地經濟有着重要的貢獻，而受僱於旅遊業的人數亦眾多，因此，她認為現時審議的此項議題，和公眾的整體利益有關。

審批佣金水平的機制

47. 李華明議員重點提述政府在銷售機票的報酬安排方面所擔當的角色，並詢問民航處在審批佣金水平時考慮的準則。民航處助理處長(航班事務)表示，現時航空公司營運來往香港及其他地區的定期空運服務，是受政府與民航伙伴簽訂的雙邊《民用航空運輸協定》(下稱"《協定》")所規管。一般而言，根據《協定》，航空公司就定期空運服務所收取的運價，包括飛機票價、貨物的運價、附帶服務的費用和條件、向旅行代理商所支付代售飛機票的佣金等，須經協約雙方的航空當局批准。民航處按照《協定》的規定考慮各有關因素，包括航空公司的營運成本及乘客的利益後，批准航空公司的運價申請。至於銷售機票及佣金安排的機制，此等事宜均屬航空公司與旅行代理商雙方決定的商業事宜。

48. 劉健儀議員表示，她看不到民航處在作出決定的過程中，如何因應旅行代理商業務的可行性顧及公眾的利益。由於航空公司徵收載運乘客的燃料附加費"加快減慢"，因此依她看來，民航處在審批涉及空運價的申請時，似乎已站在維護航空公司利益的一方。

49. 關於燃油附加費的問題，國際航空協會審訂旅行社商會白嘉民先生表示，旅行代理商沒有收取任何報酬，原因是附加費並未納入飛機票價之內，因而剝奪了旅行代理商的相關佣金。旅遊業議會譚光舜先生亦對徵收及回扣燃油附加費，以及乘客取消行程後獲退回機場稅的事宜缺乏規管表示關注。

50. 民航處助理處長(航班事務)向委員保證，民航處在批准調整運價前，已就航空公司的營運成本、乘客的利益及旅遊業界的意見作出充分的考慮。削減佣金的安排並不影響市場上可供消費者購買機票的

渠道和選擇。他補充，民航處因應航空燃料價格的變動而批准航空公司徵收燃油附加費。

51. 旅遊業議會譚光舜先生提述民航處於2010年3月24日發出的函件，告知議會香港法例並無規定航空公司須把代理的佣金納入運價。他質疑民航處在批准削減佣金方面所擔當的角色。民航處助理處長(航班事務)強調，雖然民航處根據《協定》獲賦予審批有關佣金水平的申請的職能，但當出現涉及此類商業佣金的問題時，民航處不便在航空公司與旅行代理商之間作調解或仲裁。

52. 運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)表示，雖然民航處負責審批佣金水平，但機票的銷售會受到市場情況所影響，例如消費者可選擇的航空公司和航線。他重申，在審批佣金水平時，民航處根據《協定》作出的主要考慮是防止任何協約方的航空公司採取諸如傾銷、歧視性或掠奪性定價的手段，從而扭曲市場的正常運作和影響航空服務。

53. 黃定光議員認為，政府當局似乎利用市場情況作借口，以維護航空公司的利益。他認為政府當局應提供更多具體資料，證明當局批准零佣金的決定具有充分的理據，否則他看不到民航處有必要繼續擔當審批佣金水平的角色。

54. 葉偉明議員詢問，海外地區的航空當局有沒有批准航空公司把旅行代理商的佣金削減至零的相類申請個案。鑒於《協定》的互惠性質，葉議員詢問，倘若有關的民航伙伴的航空當局駁回香港航空公司的類似申請，民航處將採取甚麼措施。民航處助理處長(航班事務)表示，美國、歐洲國家及其他地方實施零佣金的安排已有一段時間。

55. 民航處助理處長(航班事務)重申，個別航空公司會根據本身的情況來釐定運價，包括旅行代理商的佣金水平。至於其他航空公司會否跟從法航及荷航的做法把佣金削減至零，這將是航空公司自行決定的事。運輸及房屋局首席助理秘書長補充，民航處會嚴格地根據各有關《協定》的規定，考慮航空公司調整佣金的申請。一般而言，航空公司須於新運價的建議實施日期前最少60日向相關民航當局提出運價申

請，而除非任何一方的航空當局在接獲申請後30日內提出反對，否則建議的運價將視作已獲批准。

56. 謝偉俊議員要求民航處公開法航及荷航的營運許可證。民航處助理處長(航班事務)表示，由於營運許可證含有商業敏感資料，因此民航處不能披露其全部內容，但該處已應旅遊業議會的要求，向議會公布涉及運價事宜的相關部分。

57. 葉偉明議員詢問，在民航處批准航空公司削減佣金方面，旅遊事務署曾向民航署提供甚麼意見。旅遊事務助理專員表示，旅遊事務署負責制訂旅遊政策及關注與旅遊業發展有關的事宜，該署沒有參與上述審批削減佣金水平的過程。

對消費者及旅遊業界的影響

58. 民航處助理處長(航班事務)在回應委員的詢問時表示，佣金是航空公司的部分營運成本，而航空公司最終須透過飛機票價收回營運成本。鑒於削減佣金會有助航空公司降低營運成本，因此應不會對乘客造成影響。

59. 李華明議員質疑乘客會否真的受惠，一方面因為削減佣金很可能促使旅行代理商向顧客收取服務費，以補償在佣金方面的損失，而另一方面亦因為不能確定有關的航空公司會否在削減旅行代理商的佣金後真的降低飛機票價。葉偉明議員認為，政府當局應提供更多數據，以顯示佣金獲准削減後，真的會令飛機票價下降。旅遊業議會譚光舜先生表示，據某些消息來源透露，該兩間航空公司實施削減佣金的安排後，會對直接向它們購買機票的旅客收取服務費；此消息與政府當局聲稱削減佣金最終會惠及消費者的說法背道而馳。

60. 黃定光議員表示，倘若消費者真的可受惠於削減佣金的安排，他不會反對此安排。但他關注到長遠而言，民航處可如何監察該兩間航空公司飛機票價的變動情況。他擔心削減佣金只會為消費者和旅遊業界帶來雙輸的局面。

61. 謝偉俊議員表示，民航處在審批削減佣金時，不應只關注傾銷及其他扭曲市場正常運作的不良

營商手法。他強調零佣金的安排將會損害乘客的利益，因為受影響的旅行代理商會向顧客收取服務費，以彌補其在應得佣金方面的損失。雖然政府當局聲稱乘客仍可選擇透過其他渠道購買機票，但當局須察悉，現時大部分售賣機票的單項交易均透過旅行代理商而非航空公司的網站進行。謝議員促請民航處加強對維護公眾及旅遊業界利益的問責性，覆檢批准法航及荷航削減旅行代理商的佣金的決定。政府當局應參考印度民航署在2010年3月5日根據印度高等法院(the Kerala High Court)的命令(WP(C)16551 of 2009(L))所頒的指令，同樣地就零佣金的安排對消費者和旅遊業界造成的影響作出審慎考慮，尤其鑒於國際航空協會與印度旅行代理商所簽訂的相關協定與香港的相應協議完全相同。他指出，現時仍有很多本地及海外航空公司支付佣金。鑒於部分航空公司就各航空公司之間的票務服務支付9%佣金，他認為旅行代理商受到雙重標準的對待，並不合理。

62. 劉健儀議員亦促請政府當局參考印度民航署的指令。她引述印度民航署就零佣金制度對消費者權益的損害作出的判決："由於零佣金制度附帶交易費，故此消費者須以支付交易費的形式支付額外費用"。此外，"無良的代理商可藉收取交易費向顧客索取高昂的金額"，以及此制度會"導致獲航空公司以促進生產力之名支付巨額款項的某些大代理商操控市場"。她同意判決的結論，即附帶交易費的零佣金制度"以消費者的角度而言一無是處"。劉議員要求政府當局肩負保障消費者權益的責任，日後批准削減佣金的類似申請個案時，須提供具說服力的理據，而如可能的話，覆檢民航處現時就法航及荷航的申請所作的決定。

63. 民航處助理處長(航班事務)表示，在該兩間航空公司削減佣金後，旅行代理商會否向乘客收取服務費，此事將由個別旅行社自行決定。然而，乘客如認為適當，可選擇透過旅行代理商或其他途徑(例如航空公司的網站)購買機票。短期而言，飛機票價受淡季及旺季的供求情況、市場的競爭情況等因素影響；長遠而言，航空公司的營運成本(包括支付的佣金)的變動將會在飛機票價中反映出來。政府當局知悉印度民航署作出了上述的決定，但他不便就此對海外法例及規例發表意見。民航處助理處長(航班事務)

亦指出，鑒於《代理協議書》屬航空公司與旅行代理商之間的一項商業協議，因《代理協議書》而產生的任何爭議，應由有關各方自行解決。

64. 運輸及房屋局首席助理秘書長表示，儘管削減佣金的安排因受其他因素影響，未必可以馬上在飛機票價的下調中反映出來，但營運成本會隨着削減佣金而下降，從而減輕航空公司要增加飛機票價的壓力。運輸及房屋局首席助理秘書長進一步表示，現行開放航空服務的政策，為消費者提供更多服務選擇，因而被視為保障消費者權益的最佳方法。自香港的主權回歸中國後，政府當局一直逐步實施開放航空服務的政策，而民航處與民航夥伴簽署的《協定》數目已顯著增多，至今已共簽署了61項《協定》。因應航空服務需求不斷增加，大部分《協定》均容許不只一間航空公司提供相同的航空服務。

65. 葉偉明議員關注到削減佣金或會為旅遊業界現時的就業機會帶來負面影響。劉健儀議員認為，民航處批准法航及荷航削減佣金或會對票務代理的持續經營構成負面影響，尤其當其他航空公司亦跟從該兩間航空公司削減佣金時。

66. 旅遊事務助理專員表示，旅行代理商註冊處是旅遊事務署轄下的機構，負責旅行代理商的發牌工作；旅行代理商的財政狀況(或會影響員工的就業機會)是旅行代理商註冊處密切監察的其中一個方面。相關的監察工作將會繼續進行。旅遊業議會亦會研究有何方法可以鼓勵業界探討如何改善運作、提供更多增值服務及找尋新的收入來源，以便在具挑戰性的商業環境中保持或加強競爭力。

諮詢旅遊業界

67. 主席並不認同民航處作出批准時已平衡各持份者的利益，尤其是民航處在考慮個別航空公司提出的擬議佣金比率時，是按每宗個案的情況來決定，並沒有顧及其他航空公司的意見、他們的現行佣金安排及旅遊業界的整體情況。

68. 旅遊業議會譚光舜先生表示，民航處在批准削減佣金前，並沒有諮詢業界。謝偉俊議員指民航處在作出批准前沒有諮詢公眾及旅遊業界，實屬不負責

任，他對此表示非常不滿。他察悉運輸及房屋局和商務及經濟發展局對此等事宜漠不關心，他對此表示失望。

69. 民航處助理處長(航班事務)表示，旅遊業議會已向政府當局提交意見書，表達了其旅行代理商會員的意見。運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)補充，政府當局了解旅行代理商對削減佣金的關注，並已在2009年11月的立法會會議中回應了謝偉俊議員就此議題提出的口頭質詢。他強調，在批准削減佣金時，民航處已適當地考慮了所有相關因素，包括有關航空公司的營運成本、乘客的利益及旅行代理商的意見。主席察悉政府當局的回應，但仍堅持其觀點，認為政府當局並沒有平衡所有相關持份者的利益。

旅遊業賠償基金

70. 李華明議員關注到，旅遊業賠償基金現時的保障並不涵蓋購買單項機票的旅客在航空公司倒閉時所蒙受的損失。李議員特別提述甘泉香港航空有限公司及非凡航空倒閉的事故對航空旅客的負面影響，因而要求旅遊事務署考慮把旅遊業賠償基金的保障範圍，擴展至涵蓋購買單項機票，並就此事與旅遊業議會進行討論。旅遊事務助理專員表示，雖然旅遊業賠償基金並不提供有關購買單項機票的保障，但政府當局已根據相關的架構對航空公司實施規管。至於擴大旅遊業賠償基金保障範圍的建議，此事涉及的款項龐大，而且牽涉的事項眾多，例如加強保障的幅度及對徵費比率的影響。主席要求政府當局研究建議，並在日後向事務委員會匯報結果。旅遊事務助理專員備悉此項要求。

政府當局

議案

71. 謝偉俊議員提出動議下列議案，並經李華明議員和議：

"鑒於印度民航署於2010年3月5日頒令禁止16間航空公司實施"零佣金"措施，本事務委員會要求香港民航署馬上覆檢批准法國航空及荷蘭皇家航空於2010年4月16日實施

"零佣金"決定，審慎考慮旅行社業界及廣大消費者合理權益，並檢討其審批程序及完全缺乏諮詢過程的做法。"

72. 主席把議案付諸表決。由於出席的全部6名委員均投票贊成議案，主席宣布謝偉俊議員的議案獲得通過。

總結

73. 主席綜述委員的關注，指民航處在批准航空公司把佣金削減至零前沒有諮詢旅遊業界；他亦綜述削減佣金對旅行代理商的營運及有關就業機會的影響。他促請政府當局日後在考慮其他航空公司的類似申請時，應進行更徹底的諮詢。他亦要求政府當局提供相關資料，說明削減佣金會否令乘客在機票價格方面受惠。

政府當局

VI 檢討《空運(航空服務牌照)規例》(第448章，附屬法例A)後提出的建議

(立法會CB(1)1439/09-10(07)號文件) —— 政府當局就檢討《空運(航空服務牌照)規例》(第448章，附屬法例A)後提出的建議提交的文件

立法會CB(1)1249/09-10(01)號文件) —— 有關檢討《空運(航空服務牌照)規例》(第448章，附屬法例A)後提出的建議的諮詢文件

立法會CB(1)1439/09-10(08)號文件) —— 立法會秘書處擬備有關《空運(航空服務牌照)規例》事宜的文件(背景資料簡介)

政府當局作出簡介

74. 應主席的邀請，運輸及房屋局副秘書長(運輸)⁴表示，空運牌照局(下稱"牌照局")根據《空運(航

空服務牌照)規例》(第448章，附屬法例A)(下稱"《規例》")成立，負責向本地航空公司發牌，以供本地航空公司經營往返香港和世界任何航點的定期航空服務。牌照局現行的規管制度着重航空服務的協調，主要目的是確保避免航空服務出現不符合經濟原則的重疊。現行制度並無區分首次申請牌照及續期申請，亦無規定牌照持有人作出通報。同時，當有迹象顯示牌照持有人出現財政困難，牌照局也無權介入。為了更有效規管本地航空公司，當局因此認為需要在這些方面改善牌照局的規管制度。他重點提述當局在檢討《規例》後就下述的範疇提出的建議：牌照局的一般政策及權力、有關首次申請牌照人士及申請牌照續期的規定、通知規定，以及違反《規例》條文的罰則和聘請顧問等其他事宜，詳情載於政府當局的文件(立法會CB(1)1439/09-10(07)號文件)。運輸及房屋局副秘書長(運輸)4進一步表示，當局已在2010年2月底向有關人士發出諮詢文件，以聽取他們對建議的意見。視乎諮詢的結果而定，當局計劃在2010年第四季向立法會提交相關的立法修訂。

討論

一般政策

75. 葉偉明議員察悉，現時的建議提出更新牌照局的一般政策，使牌照局不再需要顧慮航空服務的協調或服務會否出現不符合經濟原則的重疊，因為這些問題應透過市場競爭解決。他關注到，擬議的政策轉變會否令航空服務市場現時已相當激烈的競爭情況，更趨惡化激烈，從而影響航空業的發展。

76. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)4表示，牌照局現時的一般政策提及的航空服務的協調，以及避免航空服務出現不符合經濟原則的重疊，既不配合近年全球開放航空服務的趨勢，又不符合香港逐步開放航空服務的政策。香港逐步開放航空服務的政策將會鼓勵更多經營者加入市場，促進競爭，並可為消費者提供更多選擇。儘管如此，在開放市場的同時，實在有必要改善規管制度，而現時的建議正力求達致這個目標。

發牌規定

77. 陳鑑林議員對建議表示支持。他特別提述航空公司之間的激烈競爭，並對航空公司因財困而未能履行責任(例如近期澳門非凡航空因陷入財政危機而暫停定期航班的事例個案)，從而對飛機乘客造成的負面影響表示關注。據他觀察所得，由於經營環境困難，有航空公司或會以賺取薄利或毫不圖利的方式經營航空服務，藉此開展及建立業務。陳議員察悉，根據現時的建議，每名申請人必須提交至少首兩年經營的業務計劃。他詢問牌照局，就航空公司經營航空服務的商業可行性而言，該局根據甚麼準則來決定是否發牌予申請者。

78. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)4表示，根據現時的建議，首次申請人必須向牌照局證明，並令牌照局合理地滿意：由開始經營起計24個月內，該公司有在任何時間履行在切合實際的假設下訂定的實質和潛在責任；以及由開始經營起計3個月內，在無須計及營運所賺取收入的情況下，該公司有支付根據業務計劃運作所涉及，以及在切合實際的假設下釐定的固定和營運開支。在提出此等規定時，當局已參考了英國的現行做法。至於現時的牌照持有人，牌照局會透過牌照持有人向該局通報具體事項，尤其是資本結構的變動，以及每年向該局提交經審計的財務報表和業務計劃來評估牌照持有人持續經營服務的能力。牌照持有人如出現財政困難或打算停止經營航空服務，或航空服務已經停止，亦須第一時間通知牌照局。

79. 葉偉明議員察悉，根據有關建議，牌照局無需再像現在一樣，要求民航處作出批註，證實滿意申請人所僱用的員工人數足夠及具備適任的能力等。他關注到牌照局如何在這方面作出監管，因為申請人在申領牌照時無需提供相關的員工資料。

80. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)4表示，牌照是否批出及其在任何時候是否有效，須取決於申請人是否持有根據《1995年飛航(香港)令》(第448章，附屬法例C)第6(2)條獲發的有效航空運輸企業經營許可證(下稱"許可證")。申請人應獲准同時向牌照局申請牌照及向民航處申領許可證。運輸及房屋局副秘書長

(運輸)4進一步表示，現時的建議並不涉及修訂香港法例第448章附屬法例A規例第11(h)條。該條規例訂明，牌照局在考慮是否批出牌照時須顧及申請人所僱用的機員及其他人員的報酬及一般僱傭條件。

總結

81. 主席在總結時表示，委員原則上對當局檢討《規例》後所提出的建議並無異議。葉偉明議員表示，他在現階段對有關建議有所保留，並表示他須先徵詢香港工會聯合會的意見，然後才確定立場。

VII 新郵輪碼頭大樓的工程

- | | | |
|---------------------------------|----|-------------------------------------|
| (立法會 CB(1)1439/09
-10(09)號文件 | —— | 政府當局就新郵輪碼頭大樓工程提交的文件 |
| 立法會 CB(1)1439/09
-10(10)號文件 | —— | 立法會秘書處擬備有關發展啟德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

82. 應主席的邀請，商務及經濟發展局局長向委員簡介為進行郵輪碼頭大樓工程而提出的撥款建議，詳情載於政府當局的文件(立法會 CB(1)1439/09-10(09)號文件)。她重點指出，中標公司所設計的郵輪碼頭大樓，除在設計上達到令大樓可以成為重要地標的標準外，其高度實用性亦可以滿足在郵輪碼頭功能方面的技術性要求。如財務委員會(下稱"財委會")在2010年4月批准撥款，郵輪碼頭大樓的設計及建造合約將可於2010年5月批出。大樓的竣工日期可由原先計劃的2014-2015年，提前至2013年之內，目標是與首個泊位在大約2013年年中同步啟用。她並告知委員，按2009年9月價格計算的工程計劃預算費總額74億零83萬元，仍屬當局在2008年10月24日向事務委員會匯報的工程計劃預算費範圍內。

討論

工程計劃預算費

83. 劉慧卿議員要求當局就工程計劃預算費的變動作出澄清。主席對建議表示支持，並詢問最新的工程計劃預算費是否已把近期的通脹趨勢計算在內。

84. 發展局常任秘書長(工務)澄清，當局於2008年10月向事務委員會匯報郵輪碼頭工程計劃的整體預算費約為72億元，該預算是根據初步概念而制訂，並按2008年9月的價格計算，當中已包括24億元用作土地平整工程費用及48億元作為郵輪碼頭大樓工程費用。最新的工程計劃預算費按付款當日價格計算為81億5,600萬元。以相若的基礎作比較，按2009年9月價格計算的最新工程計劃費用為74億830萬元，此數字屬原來的工程的預算範圍之內，因為隨着價格的波動，原來的工程預算已由按2008年9月價格計算的72億元調整至按2009年9月價格計算的75億1,200萬元。他解釋，有關費用的面值出現差別，主要是由於按付款當日價格計算所致，亦與土地平整工程和郵輪碼頭大樓的個別項目需要略為調整有關。現時按付款當日價格計算的預算費已有顧及工資及材料成本在有關時段的波動，並已就應急費用及價格調整作出準備。劉議員要求政府當局在向工務小組委員會及財委會提交的文件中清楚說明此等詳情。政府當局備悉此項要求。

政府當局

設施及與其他工程計劃的銜接

85. 陳鑑林議員對提前完成郵輪碼頭大樓的工程，使其與首個泊位在大約2013年年中同步啟用表示支持。他促請政府當局應監察啟德發展計劃其他工程的進行情況，以盡量減少郵輪旅客在經過建築地盤時的不便。

86. 黃定光議員表示，屬於民主建港協進聯盟的議員支持建議，並期望郵輪碼頭大樓工程能早日完成。他促請商務及經濟發展局與其他相關政策局／部門緊密協調，以便能與該區的其他工程達致較佳的銜接，特別是為郵輪旅客提供飲食及附屬設施方面。

87. 發展局常任秘書長(工務)表示，啟德發展計劃的各項工程已分為3大組別，其完工時間分別為2013年、2016年及2021年，而新道路基建及配套設施將會在2013年年底建成及啟用。商務及經濟發展局

局長向委員保證，啟德發展計劃的各項工程現正由一個高層次的委員會進行監察，而政府當局將致力確保各承建商均會按照時間表完成工程，以期盡量減低對郵輪旅客造成的不良影響。

88. 提及海運大廈的公眾泊車設施不足，陳鑑林議員詢問郵輪碼頭大樓將設置多少個泊車位，以應付預期郵輪旅客及本地訪客的需求。黃定光議員強調提供充足泊車位的重要性，因為有助郵輪旅客迅速上落郵輪。他曾在2007年隨事務委員會前往海外的主要郵輪港口進行職務訪問，據他當時觀察所得，一艘在西班牙巴塞隆拿的郵輪只需40至45分鐘，便可讓全部旅客離船登岸。

89. 建築署署長表示，郵輪碼頭大樓樓高3層，將可提供約200個泊車位／輪候車位，包括120個私家車車位及30個旅遊車車位，以及約100個上落客點。發展局常任秘書長(工務)表示，由於當局將鼓勵本土訪客使用公共交通工具前往郵輪碼頭，而郵輪旅客一般亦會由旅遊車接送，因此當局認為私家車泊車位的數目是足夠的。此外，啟德發展計劃的其他設施亦會設有額外的停車場。

90. 劉慧卿議員支持此工程計劃下的各項節能及環保措施，並要求政府當局按計劃落實這些措施。她促請政府當局在郵輪碼頭設置無障礙通道及設計其中的設施時，適當地顧及長者及殘疾人士的需要，因為隨着聯合國《殘疾人權利公約》(下稱"《公約》")適用於香港特別行政區(下稱"香港特區")，上述提供的設施或會納入香港即將就香港特區實施《公約》的情況向聯合國提交的報告內。劉議員亦建議政府當局在公共設施的設計方面顧及性別的需要，特別在女廁設置足夠的廁格，以配合推動性別對點主流化的工作。

91. 發展局常任秘書長(工務)及建築署署長回應時表示，建築署會根據在工務工程項目下設置無障礙通道及上述設施所須符合的訂明標準及規定回應這些關注。建築署署長向委員保證，政府當局設計與性別有關的設施(例如母乳餵哺設施及女廁廁格)時，會參照性別對點主流化的概念。商務及經濟發展局局長補充，郵輪碼頭設施亦會因應長者及女

政府當局

性訪客的需要而進行設計工作。劉慧卿議員要求政府當局在其向工務小組委員會及財委會提交的文件中提供詳情，供議員參考。政府當局備悉該項要求。

92. 主席詢問當局有否採取措施減輕新郵輪碼頭附近的啟德明渠進口道釋出惡臭的問題。發展局常任秘書長(工務)表示，政府當局已採取多管齊下的方法處理該處的氣味問題，包括改善啟德發展計劃腹地的排水及排污系統，以便在源頭堵截受污染的排放物，以及對沉積物進行原地生物除污處理，使釋出氣味的物質氧化。據他觀察所得，啟德明渠進口道一帶的水質及氣味問題已有所改善。政府當局將會繼續收集水樣本，以監察這方面的進度。

發展軟件

93. 黃定光議員對配合新郵輪碼頭發展所需的軟件的準備情況表示關注。他促請政府當局開發涵蓋區內多個鄰近港口及城市的多站式短途行程，以及為郵輪乘客擬訂本地行程。商務及經濟發展局局長表示，由旅遊業界代表組成的郵輪業諮詢委員會已於2008年1月成立。旅遊事務署現正與郵輪業諮詢委員會緊密合作，共同制訂措施，以促進郵輪行程的發展，以及郵輪市場和相關行業的人才培訓等工作。按照現時的計劃，在新郵輪碼頭首個泊位啟用前，新郵輪碼頭營辦商至少有18個月的籌備時間，以供接受郵輪預訂泊位。

就業機會

94. 葉偉明議員歡迎政府當局計劃把郵輪碼頭大樓提前於2013年年中啟用，讓旅遊業從中受惠。他詢問此項工程計劃可為建造業帶來多少人力需求，並要求政府當局確保優先聘用本地工人。

95. 發展局常任秘書長(工務)表示，擬議工程將可為本地工人創造約3 000個就業機會，但若干要求具備特別專長的職位或會由本地或非本地專業人士出任。商務及經濟發展局局長補充，新郵輪碼頭落成啟用後，長遠而言，預料郵輪業每年可為不同行業提供約5 000至9 000個職位，而每年的經濟效益可高達15-26億元。葉偉明議員認為，政府當局應促進與郵輪碼頭工程有關的知識及專業技能的轉移，藉

政府當局 此讓更多本地工人受惠於此工程計劃所帶來的就業機會。他要求政府當局在向工務小組委員會及財委會的撥款建議中，述明在此工程計劃下承諾會優先聘用本地工人。政府當局備悉此項要求。

其他事宜

96. 謝偉俊議員表示支持此建議。他察悉，當局就郵輪碼頭大樓的設計及建造合約進行的標書評審工作現已完成。他要求當局提供中標者的資料。發展局常任秘書長(工務)表示，根據現行的既定做法，當局會在財委會通過有關的撥款建議後才公布中標者的身份。

總結

97. 主席總結時表示，委員原則上支持新郵輪碼頭大樓工程的撥款建議。

VI 其他事項

98. 議事完畢，會議於下午1時5分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2010年4月23日