

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(1)54/99-00號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/ES/1

### 立法會經濟事務委員會會議紀要

日 期：1999年6月28日(星期一)  
時 間：上午10時45分  
地 點：立法會會議廳

出席委員：田北俊議員(主席)  
丁午壽議員  
李永達議員  
馬逢國議員  
張文光議員  
許長青議員  
陸恭蕙議員  
陳智思議員  
陳鑑林議員  
單仲偕議員  
黃容根議員  
劉健儀議員  
鄭家富議員  
馮志堅議員

其他出席議員：吳亮星議員  
梁劉柔芬議員  
蔡素玉議員

缺席委員：李華明議員(副主席)  
朱幼麟議員  
李家祥議員  
李國寶議員  
張永森議員  
陳婉嫻議員  
黃宜弘議員  
楊孝華議員  
劉千石議員

**出席公職人員**：議程第IV項

經濟局局長  
葉澍堃先生

旅遊事務助理專員  
許林燕明女士

規劃環境地政局首席助理局長(規劃)  
馮永業先生

議程第V項

經濟局局長  
葉澍堃先生

經濟局副局長  
關錫寧女士

經濟局首席助理局長  
傅霞敏小姐

漁農處處長  
韋徐潔儀女士

漁農處助理處長(漁業)  
張文剛先生

議程第VI項

經濟局局長  
葉澍堃先生

經濟局副局長  
袁銘輝先生

**應邀出席者**：議程第IV項

香港旅遊協會

總幹事  
陳鄭綺豔女士

項目發展部經理  
何廣毅先生

議程第VI項

香港付貨人委員會

主席  
陳永棋先生

副主席  
林宣武先生

執行總幹事  
楊偉成先生

船公司及貨櫃碼頭營辦商的代表

商業管理有限公司董事總經理  
羅振麟先生

香港班輪定期協會主席  
羅理奧先生

遠東船公會  
亞洲區經理  
Melvin TAN先生

泛太平洋穩定協議  
副執行董事  
Brian M CONRAD先生

現代貨箱碼頭有限公司總監  
岑德培先生

海陸貨櫃碼頭有限公司董事總經理  
李耀光先生

香港國際貨櫃碼頭有限公司執行董事  
葉承智先生

**列席秘書** : 總主任(1)4  
陳慶菱女士

**列席職員** : 高級主任(1)5  
許兆廣先生

**I. 確認通過會議紀要及續議事項**

(立法會CB(1)1527/98-99號文件 —— 經濟事務委員會、民政事務委員會、規劃地政及工程事務委員會和公務員及資助機構員工事務委員會於1999年4月14日舉行的聯席會議的紀要

立法會CB(1)1587/98-99(01)號文件 —— 經濟事務委員會向立法會提交的報告擬本)

經濟事務委員會、民政事務委員會、規劃地政及工程事務委員會和公務員及資助機構員工事務委員會於1999年4月14日舉行的聯席會議的紀要獲確認通過。

2. 委員通過經濟事務委員會將於1999年6月30日立法會會議席上提交的報告擬本。委員亦授權事務委員會主席在有需要時修改該報告擬本的內容，以便將現時至1999年6月30日期間與事務委員會工作有關的進一步事態發展納入該報告擬本內。

**II. 自上次會議後發出的資料文件**

(立法會CB(1)1375/98-99號文件 —— 重建白沙灣公眾碼頭

立法會CB(1)1376/98-99號文件 —— 小欖避風塘

立法會CB(1)1408/98-99號文件 —— 香港紅潮監測與管理顧問研究

立法會CB(1)1422/98-99號文件 —— 更換／改進船隻航行服務監察系統

立法會CB(1)1539/98-99號文件 —— 1997年5月至1999年4月主要燃料進口及零售價格圖表

立法會CB(1)1585/98-99號文件 —— 關於提供特別貸款予受休漁期影響的漁民的資料文件

立法會CB(1)1586/98-99號文件 —— 人工魚礁敷設計劃的諮詢工作)

3. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

### III. 訂於1999年7月19日舉行的下次會議的討論事項

4. 委員同意事務委員會在1999年7月19日舉行的下次會議席上，討論“跟進在經濟局職權範圍內的政府機構、受政府資助及受政府規管的機構解決公元2000年數位問題的進展”的議題。

### IV. 香港郵輪市場研究

(立法會CB(1)1587/98-99(04)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

5. 香港旅遊協會總幹事陳鄭綺艷女士根據香港旅遊協會(下稱“旅協”)提交的資料文件(立法會CB(1)1587/98-99(04)號文件附件)，向議員概述《香港郵輪市場研究》(下稱“《郵輪市場研究》”)的主要結果。

6. 陳鑑林議員察悉，興建新的碼頭設施難免會對海運大廈現有的郵輪停泊設施造成競爭。他詢問政府與海運大廈有否在這方面達成任何協議。他亦指出，政府當局應考慮劃定一幅土地，用作發展新的郵輪碼頭，並透過公開招標的方式批出該幅用地，作為吸引私營機構主動參與的方法；此舉亦會避免出現個別私人發展商提議在不同地點興建郵輪碼頭設施的情況。規劃環境地政局首席助理局長(規劃)回應時表示，政府與海運大廈之間曾訂立協議，指明除非有證據顯示海運大廈的設施不足以應付需求，否則政府當局不會興建或在財政上資助其他人興建新的碼頭設施。他並表示，由於政府當局仍未決定需否增建碼頭設施，因此並不存在違反協議的問題。他表示，倘若政府當局決定香港有需要興建新的郵輪碼頭設施，屆時政府當局便會考慮落實該項決定的方法。他強調，在北角興建郵輪碼頭是一家私營機構提出的建議，政府當局並未就此作出決定。

7. 張文光議員指出，不同機構已提出在本港不同地點興建新郵輪碼頭的多項建議。他要求政府當局澄清有關發展新郵輪碼頭設施的政策，並保證倘若日後興建新郵輪碼頭，當局會透過公開及公平的機制向私營機構批出新郵輪碼頭的發展權。經濟局局長表示，《郵輪市場研究》發現，香港郵輪市場在1992至1997年間有顯著增長。新加坡和馬來西亞已決定興建新碼頭設施，以期在日漸擴大的郵輪市場上佔一席位。《郵輪市場研究》亦指出，香港必須興建一個現代化的碼頭，並提供所需的各種設施及設備，以吸引在未來數年投入服務的新一代超級郵輪。更多郵輪來港對本港的旅遊業亦會有所裨益。他補充，《郵輪市場研究》並沒有就興建新郵輪碼頭的地點提出任何建議。在制訂發展郵輪碼頭的建議時，私營機構必須承擔與該項工程有關的潛在風險。他同意，倘若政府當局接獲超過一份由私營機構提交的建議書，篩選發展商的程序須公平及公開。規劃環境地政局首席助理局長(規劃)重申，直至現時為止，政府當局未有接獲私營機構就興建新郵輪碼頭而提交的建議書。

8. 李永達議員表示，由於城市規劃委員會(下稱“城規會”)已批准改劃土地用途的申請，以便發展新的郵輪碼頭，因此政府當局應決定在發展郵輪碼頭方面的土地分配政策。他認為，用作發展新郵輪碼頭的土地應透過公開招標的方式批出，以保持香港作為一個公開及公平市場的聲譽。規劃環境地政局首席助理局長(規劃)回應時表示，向城規會提交的改劃土地用途申請所涉面積包括約4 000平方米的私人土地，以及鄰近約6 400平方米的政府土地。該等土地大部分由沿海岸綫的海床組成。他並表示，香港特區的土地一般以公開招標或拍賣的方式批出，但以私人協約方式批出土地亦有很多先例，用作發展貨櫃碼頭的 land 便是其中之一。政府當局在決定以何種方式批出發展郵輪碼頭的土地前，必須先行研究私營機構提交的詳細建議。至於除北角外，有否其他地區亦被政府當局視為適合用作興建新郵輪碼頭，他表示，業經修訂的九龍東南部發展計劃亦載有興建新郵輪碼頭的建議。他強調，任何更改土地用途或發展郵輪碼頭的申請，將需要連同整體城市規劃一併考慮，並配合政府在發展郵輪碼頭方面土地分配的整體規劃及具體政策。政府當局內部現正就這方面的事宜進行商議。

9. 劉健儀議員詢問當局有否計劃改善海運大廈的停泊設施，包括提供額外的停泊處，使海運大廈適合供超級郵輪使用。陳鄭綺艷女士回覆時表示，《郵輪市場研究》的顧問公司曾於1997年12月與九龍倉集團的代表舉行會議，並向他們表示海運大廈的設施需予改良。

海運大廈在1999年5月發出的新聞稿中，宣布稍後當旅客流量達到某一指定水平時，便會改良海運大廈的設施。然而她表示，旅協必需先行取得更多有關擬議改善工程的詳細資料，方可評估改善設施可否滿足超級郵輪的需要。

10. 劉健儀議員認為，單憑興建新的碼頭設施並不足以推廣香港的郵輪業。她並表示，當局必須制訂其他支援措施，以吸引郵輪航線營辦商以香港作為港口基地。經濟局局長回應時表示，有意興建郵輪碼頭的私營公司應備有一套全面計劃，吸引郵輪航線營辦商使用其設施。他亦指出，鑒於香港在地理上的優勢，郵輪航線營辦商應可設計很多富趣味性的旅遊行程，往返華南地區和東南亞國家的各個港口。政府當局則會制訂所需的出入境和海關管制措施，以應付額外的旅客流量。

11. 許長青議員詢問，九龍倉集團和旅協所引述有關郵輪旅客吞吐量的數字為何出現差別。經濟局局長解釋，這是由於九龍倉集團的數字只計算經海運大廈進出香港的郵輪旅客。在1997年，經海運大廈進出香港的郵輪旅客數目約為62 000人。但旅協的數字包括乘搭飛機來港，其後參加郵輪旅程離港，或乘坐郵輪來港，其後乘搭其他交通工具離港的旅客。這類旅客的數目約為4萬人。旅協的數字亦包括28 000名參加“無目的地”海上遊的旅客。

12. 丁午壽議員問及超級郵輪的增長趨勢。陳鄭綺艷女士回應時表示，排水量超過7萬公噸的超級郵輪自1990年起開始建造，但在90年代初，超級郵輪在新建造的船隻數目中所佔的比例很小。自1996至97年度起，大部分新建造的船隻都是超級郵輪。至於超級郵輪能否停泊在海運大廈，陳鄭綺艷女士表示，海運大廈現有的設施，可供超級郵輪用作郵輪港口。海運大廈倘若要成為超級郵輪的港口基地或中轉港口，將需改善其行李處理、入境管制、清關及乘客流通範圍等設施。

13. 吳亮星議員提及旅協提交的資料文件第14段，旅協預計，新郵輪碼頭投入服務後，遊客每年在港消費的遞增開支約為1.25億港元至3.15億港元。他要求旅協解釋該項預測的理據。陳鄭綺艷女士解釋，該項預測是根據每3年便有一艘新的郵輪以香港作為港口基地的假設而作出。旅協預計，郵輪在本港停留期間，旅客會在本港購物及旅遊。

14. 吳亮星議員亦問及政府當局在發展郵輪市場方面的政策。經濟局局長回覆時表示，政府當局會盡量確保提供充足的郵輪碼頭設施，旅協亦會繼續進行宣傳工作，吸引郵輪旅客來港。他強調，要成功發展郵輪市場，最重要的是具有良好的營商環境，吸引私營機構在本港投資。

## V 《本港水域的漁業資源及捕魚作業顧問研究》

(立法會CB(1)1589/98-99(05)號文件 —— 政府當局提供的資料文件)

15. 漁農處處長概述政府當局提供的資料文件的重點時表示，當局曾就《本港水域的漁業資源及捕魚作業顧問研究》(下稱“顧問研究”)所載的建議進行公眾諮詢，並已接獲市民的意見。大部分意見書普遍支持實施顧問建議的6個高度優先的管理方案，以幫助增加本港水域的魚量。然而，對於實施各項方案的程度及速度，市民的意見不一。漁農處已成立漁業管理工作小組，成員包括漁業團體、環保團體、學術界及有關的政府部門／決策局的代表，負責就有關實施該等管理措施的事宜提供意見。

16. 黃容根議員表示支持該6個高度優先處理的漁業管理策略，並認為漁業團體最關注的問題是這些策略會否影響漁民的生計。至於設立魚類育苗及繁殖區方面，他表示漁業團體已向漁農處建議，應把吐露港及東區海域列為指定繁殖區。他並指出，政府當局應禁止在魚類育苗及繁殖區進行填海工程，以達致存護香港漁業資源的目的。漁農處助理處長回應時表示，關於指定魚類育苗及繁殖區的細節，包括漁業團體提出的各項建議，將會交由漁業管理工作小組討論。至於填海工程方面，他指出，當局批准展開大型填海工程前，會先進行環境影響評估，並會採取措施，以盡量減低有關的填海工程對環境造成的破壞。

17. 在改善及修復生物棲息環境方面，黃容根議員詢問政府當局有否制訂任何計劃，進一步利用人工魚礁增加本港水域的魚量。漁農處處長表示，設置人工魚礁是增加魚量的有效方法，而漁農處會研究在哪些地點設置人工魚礁較為適當，至於實施有關計劃的詳情將會交由漁業管理工作小組討論。她更表示，當局已修訂《漁業保護條例》，藉提高罰款額以阻嚇進行具破壞性的捕魚活動，並加強對這些活動的管制。



18. 至於魚羣放養的方案，漁農處處長表示，除非漁農處在方案實施時獲得漁業團體的合作，否則這種藉放養魚羣增加耗竭資源的方法不會取得成功。黃容根議員同意漁民的合作十分重要，並建議當局為魚羣放養計劃制訂實施時間表時，應准許漁民在計劃進行期間仍可在指定地區捕魚。關於推廣康樂捕魚作為漁民另一種職業，漁農處處長同意與漁業管理小組共同討論此方案。

## VI 貨櫃碼頭處理費

(立法會CB(1)1587/98-99(07)號文件—— 政府當局提供的資料文件)

與香港付貨人委員會(下稱“付貨人委員會”)進行討論

19. 香港付貨人委員會(下稱“付貨人委員會”)主席陳永棋先生告知議員，付貨人委員會歡迎船公司近期宣布將貨櫃碼頭處理費(下稱“處理費”)凍結一年的決定。然而，付貨人委員會堅決認為應取消處理費，並把該項收費納入運費內，亦即恢復1990年前的安排。如處理費未能於短期內廢除，付貨人委員會將要求船公司將處理費全面調低30%。由於船公司收取的處理費，遠高於該等公司支付予貨櫃碼頭營辦商的碼頭收費，因此船公司在調低處理費方面應有極充裕的餘地。

20. 關於在付貨人委員會與船公司之間就提高處理費設立擬議諮詢機制，陳永棋先生表示，付貨人委員會曾要求船公司在建議提高處理費前，必須在90日前發出通知，以及向付貨人委員會提供數據，證明有充分理由建議提高收費。如雙方無法得出滿意的解決辦法，香港特區政府應居中調停，以解決問題。

21. 劉健儀議員察悉，船公司已表明他們曾就提高處理費的建議，預先向付貨人發出通知，付貨人其實可藉此機會與船公司進行磋商。她詢問付貨人委員會有否利用現有的機制。陳永棋先生答稱，現時船公司僅在提高處理費前數天才發出通知。雖然船公司願意因應要求與付貨人商討提高收費的建議，但付貨人不能左右船公司的決定，而船公司亦沒有提供足夠數據，證明有充分理由建議提高處理費。

22. 主席詢問，香港的出口商在付運貨物時，可否靈活選擇航運公司。陳永棋先生回答時表示，香港的出口貨物大部分以船上交貨條款付運，因此入口商有權選

擇航運公司。林宣武先生補充，香港的入口商通常只購買少量貨物，在這情況下，海外的出口商便有權選擇航運公司。

23. 有意見認為，過去數年運費持續下降。陳永棋先生回應時表示，雖然運費下降，但香港出口商所支付的處理費卻提高，增幅更超逾運費的減幅。

#### 與航運公司及貨櫃碼頭營辦商的代表進行討論

24. 香港班輪定期協會主席羅理奧先生表示，該會的執行委員會曾討論付貨人委員會提出調低處理費30%的建議，並將所有數據轉交船東考慮。一俟船東作出決定，便會通知付貨人委員會。對於船公司以壟斷的方式徵收處理費的說法，他不敢苟同，因為不同的船公司會根據本身的成本數據，徵收不同水平的處理費。此外，船公司會就不同行業釐定不同的處理費，而部分太平洋航綫會採用全包的收費率。他並表示，雖然大部分香港的出口貨物以船上交貨條款付運，香港的出口商仍可與入口商就有關處理費的問題進行商討，並協定應由哪一方支付處理費。他強調，該會希望有關各方可共同解決現時處理費的問題，無須為此制定法例。他請與會人士注意，藉立法規管商業活動的做法，會給予航運公司一個負面的印象，導致定期班輪公會調低香港獲分配的噸位。他希望貨櫃處理服務日趨激烈的競爭，會令處理費下調。

25. 亞洲貨運協議代表羅振麟先生贊同羅理奧先生的見解，並強調航運公司在釐定處理費時沒有訂下任何壟斷協議。亞洲貨運協議曾檢討有關的成本數據，並就處理費向航運公司作出建議。他重申，香港出口商可就支付處理費的責任問題與入口商進行磋商，而付貨人與航運公司之間亦有就處理費問題進行有益的對話。

26. 羅理奧先生認為，由於離港的船運服務需求遠高於抵港的船運服務需求，這方面的壓力會導致香港的離港船運服務的運費及處理費較高。他表示，部分航運公司事實上已免收抵港服務的處理費，藉此確保有足夠的抵港服務供周轉，以應付離港服務的需求。

27. 丁午壽議員表示，雖然歐洲定期班輪公會同意日後就釐定處理費設立一個透明度更高的制度，泛太平洋穩定協議仍未同意跟隨這種做法。他表示，倘泛太平洋穩定協議不同意就釐定處理費設立一個透明度更高的制度，他會考慮提出一項法案，以規管處理費的水平。

羅理奧先生回應時表示，歐洲定期班輪公會處理費的情況有別於泛太平洋定期班輪公會的情況。他重申，現時付貨人可與貨輪公司磋商，而香港亦以開放及充滿競爭的市場提供航運服務。

#### 與政府當局會商

28. 丁午壽議員讚揚經濟局在安排付貨人委員會與定期班輪公會共同解決處理費問題所付出的努力。他認為，倘日後付貨人委員會與定期班輪公會在釐定處理費方面出現糾紛，經濟局應繼續擔當調停員。經濟局局長回應時表示，付貨人委員會與定期班輪公會曾於1999年2月舉行會議，定期班輪公會在會議席上同意凍結處理費一年，並與付貨人進一步討論就釐定處理費設立一個透明度更高的制度的問題。他補充，經濟局在該次會議席上擔當中間人的角色，而該局亦樂意在日後主持同類會議，以解決處理費的問題。

29. 許長青議員對高昂的處理費會削弱香港的競爭力深表關注。他認為，雖然日本的勞工成本較香港高，但香港的處理費竟然高於日本同類收費，實在令人難以理解。他要求政府當局盡快處理有關情況。經濟局副局長同意，由於經營成本高昂，香港的處理費與其他鄰近的港口比較屬於偏高。他指出，香港的貨櫃碼頭與其他海外港口不同，因為本港的貨櫃碼頭均由私營機構擁有，沒有政府的資助，因此處理費相對較高。經濟局局長認為，付貨人委員會與定期班輪公會現時的對話正取得若干成果。他希望有關問題可透過諮詢的途徑解決，無須為此制定任何法例。

30. 劉健儀議員申報利益，她是香港港口及航運局轄下的特別小組的成員，專責研究提高香港貨櫃港競爭力的措施。對於政府當局直接介入釐定處理費這個純屬商業決定的問題，她表示有所保留。她指出，先要減低貨櫃碼頭的經營成本，才可調低航運公司所徵收的處理費，她詢問政府當局在此方面建議採取何等措施。經濟局副局長答稱，該專責小組正在研究各項旨在減低貨櫃碼頭經營成本的措施。此外，他相信，透過增加貨櫃港的容量可以提高貨櫃碼頭之間的市場競爭，應該有助調低處理費。經濟局會繼續監察市場的情況，確保貨櫃處理量足以滿足市場的需求，使處理費的水平可由市場力量決定。

31. 陳鑑林議員亦認為高昂的處理費會影響香港的競爭力，但他反對處理費應由法例規管的建議。他認為經濟局應繼續擔當積極的角色，解決付貨人委員會與定期班輪公會之間就處理費問題發生的衝突。經濟局局長重申，政府當局關注維持香港競爭力的方法。除了在港口及航運局之下設立專責小組，負責研究維持香港貨櫃港競爭力的長遠措施外，政府當局亦會尋找機會，與鄰近本港的內地港口合作，以增強貨運基礎，使雙方均可受惠。

32. 張文光議員察悉，由於只有數個定期班輪公會提供定時的航運服務，以致形成半壟斷的市場局面。他提及工商局曾擬備一份載列政府當局在處理市場競爭方面的政策文件，當中顯示立法是確保市場競爭的其中一種方法。他詢問，就當前的情況而言，政府當局會考慮採用立法的方式，抑或政府當局已感到滿意，認為繼續在付貨人委員會與定期班輪公會之間擔當調停員的角色已經足夠。經濟局局長回應謂，政府當局曾研究立法的方案，但海外國家的經驗顯示，在規管處理費方面，立法並不是一個有效的方法。他指出，經濟事務委員會委員亦對此方面持不同的意見。由於有關各方均歡迎經濟局現時在促進付貨人委員會與定期班輪公會之間的持續對話所作出的努力，當局會繼續採取這種處理方法。

## VII 其他事項

33. 議事完畢，會議於下午1時05分結束。

立法會秘書處  
1999年10月6日