

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1218/99-00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：2000年2月28日(星期一)
時 間：上午9時30分
地 點：立法會會議廳

出席委員：田北俊議員(主席)
李華明議員(副主席)
丁午壽議員
朱幼麟議員
李永達議員
李家祥議員
張文光議員
許長青議員
陸恭蕙議員
陳鑑林議員
單仲偕議員
黃宜弘議員
楊孝華議員
劉千石議員
劉健儀議員

出席的非委員的議員：李啟明議員
吳亮星議員
周梁淑怡議員
劉慧卿議員

缺席委員：李國寶議員
呂明華議員
馬逢國議員
黃容根議員
馮志堅議員

出席公職人員：議程項目IV

經濟局

經濟局局長
葉澍堃先生

旅遊事務專員
盧維思先生

經濟局副局長(2)
何健華先生

經濟局首席助理局長(新機場)
陸仿真先生

經濟局首席助理局長
譚百樂先生

民航處

民航處副處長
歐鏡源先生

海事處

海事處助理處長
李育光先生

議程項目V

經濟局

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
莊誠先生

機電工程署

機電工程署署長
梁湛添先生

總機電工程師
陳鴻祥先生

議程項目 VI

經濟局

經濟局局長
葉澍堃先生

經濟局副局長
方志偉先生

經濟局首席助理局長
譚百樂先生

應邀出席人士：議程項目 VI

香港付貨人委員會副主席
林健鋒先生

香港付貨人委員會執行總幹事
何立基先生

泛太平洋穩定協議執行總幹事
白堯書先生

遠東船公會秘書
Robert DOWSE先生

遠東船公會地區經理
Melvin TAN先生

亞洲運費協議和香港班輪定期協會代表
羅振麟先生

現代貨箱碼頭有限公司副董事總經理
柯禮賢先生

海陸貨櫃碼頭有限公司董事總經理
李耀光先生

中遠 —— 國際貨櫃碼頭(香港)有限公司董事／總經理
奚治月女士

列席秘書：總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級主任(1)5
歐詠琴女士

經辦人／部門

I 確認通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)942/99-00號文件 —— 1999年11月11日特別會議的紀要；

立法會CB(1)1006/99-00號文件 —— 1999年12月20日會議的紀要；及

立法會CB(1)1055/99-00號文件 —— 2000年1月24日會議的紀要)

1999年11月11日、12月20日及2000年1月24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)1013/99-00號文件 —— 1997年12月至1999年11月主要石油產品進口及零售價格圖表；及

立法會CB(1)1047/99-00號文件 —— 1997年11月至1999年10月主要石油產品進口及零售價格圖表)

2. 委員察悉以上自上次會議後發出的資料文件。主席提出一項相關事宜時表示，按照現時的做法，政府當局會就所有財務及立法建議提供資料文件，然後才把該等建議正式提交立法會，供議員審議。然而，他認為當局不應單憑傳閱資料文件，便當作已正式諮詢事務委員會。依他之見，如撥款或立法建議有重大政策上的影響，政府當局應早作準備，要求事務委員會討論有關事項，以聽取委員的意見。

III 2000年3月27日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1054/99-00(01)號文件 —— 待議事項一覽表；及

立法會CB(1)1054/99-00(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

3. 委員商定在下次會議席上討論以下項目 ——

(a) 在香港發展物流管理中心；及

(b) 禁止使用無煙道式氣體熱水爐。

IV 香港迪士尼樂園

4. 委員察悉，有關香港迪士尼樂園(下稱“香港迪士尼”)計劃的議項，政府當局已分別提交3份討論文件，供委員審閱。他們同意逐一討論該等文件。

香港迪士尼樂園計劃的最新進展情況

(立法會CB(1)1054/99-00(03)號文件)

5. 旅遊事務專員應主席的邀請，向委員簡介香港迪士尼計劃的進展情況，詳情載於政府當局提交的文件(立法會CB(1)1054/99-00(03)號文件)。

6. 關於日後向事務委員會匯報的安排，旅遊事務專員表示，政府當局的目標是每年向事務委員會提交最少兩份進度報告，如委員要求當局更頻密匯報情況，當局可就最新情況提供資料。主席引述文件第3(b)段，該段載述當局須最遲在2000年4月30日(即距今只有兩個月的時間內)，根據有關法例完成各項程序。他並表示，在推行該項計劃的初期(例如在起初的一至兩年內)，當局或需向事務委員會多作報告，因為多項主要工作將須在緊迫的目標日期內完成。

7. 旅遊事務專員回應時再提供資料，說明當局在批出填海工程合約前必須完成的3項法定工作。首項工作涉及根據《城市規劃條例》(第131章)在憲報刊登該項計劃及處理反對的意見，而此項工作正由城市規劃委員會處理。第二項工作關乎《前濱及海床(填海工程)條例》(第127章)所訂的程序，而有關公告正在刊登憲報。第三項工作涵蓋《環境影響評估條例》(第499章)所訂的各項程序。

8. 關於最後一項工作，即與《環境影響評估條例》(第499章)所訂各項程序有關的工作，劉慧卿議員詢問該項計劃的環境影響評估研究進展如何。旅遊事務專員答稱，當局會為此提交兩份環境影響評估報告。其中一份報告特別為香港迪士尼發展計劃擬備，另一份則就大嶼山東北部的整體發展擬備。兩份報告均會在周內提交環境保護署署長。該等報告如獲署長批准，將會在2000年3月公布，並進行公眾諮詢。環境諮詢委員會亦已安排在2000年4月舉行連串會議，研究該等報告。

9. 鑒於該項計劃的工程項目編排緊迫，加上兩份報告內容複雜，劉慧卿議員建議在3月份下次會議的議程加入“香港迪士尼樂園”此項目，以便委員就即將公布的環境影響評估報告進行初步討論。事務委員會亦會邀請香港國際主題公園有限公司(下稱“香港主題公園公司”)及環境諮詢委員會的代表出席該次會議。委員同意此項建議。

10. 關於由財政司司長擔任主席、負責監察香港迪士尼計劃的進展的計劃督導委員會(下稱“督導委員會”)，劉慧卿議員問及該委員會的成員組合及運作情況。旅遊事務專員回應時表示，督導委員會所有成員均為政府官員，包括經濟局局長、庫務局局長及工務局局長。除政府當局外，督導委員會亦會在有需要時邀請香港主題公園公司派代表參與討論。

11. 劉慧卿議員詢問，為何環境食物局局長並非督導委員會的成員。她指出，只邀請環境食物局的官員不時出席督導委員會的會議，並就個別事項提出意見的安排既不可取，又不恰當，因為此項安排可能令公眾誤以為督導委員會不重視該項計劃在環境方面所引起的關注問題。她促請政府當局重新考慮督導委員會的成員中不包括環境食物局局長的決定。

政府當局

12. 經濟局局長同意考慮劉議員的意見，並向委員保證，督導委員會每當討論與環境有關的事項，均會邀請環境食物局及環境保護署派代表參與討論。

13. 楊孝華議員引述有關新聞報道，當中提到政府在收回一間船廠的所在地時遇到種種困難，以及有毒的油漆被棄置在船廠的地盤。他詢問此事可能對該項計劃造成甚麼影響。旅遊事務專員答稱，財利船廠的事件牽涉兩方面的問題。第一方面關乎該船廠解除運作的事宜，而根據《環境影響評估條例》(第499章)附表的規定，船廠解除運作是一項指定工程項目，當局並會在適當時候另外進行環境影響評估研究，特別探討該船廠各項活動對

環境造成的污染。當局正與有關方面舉行非正式討論，謀求早日進入地盤，展開勘測及確定所需採取的清理措施。第二方面則關乎收回有關土地，以便在香港迪士尼附近鋪設道路、鐵路及興建各種公共設施，例如已計劃在該地區興建的水上康樂中心。收地工作涉及3條不同條例。當局首先須根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)及《鐵路條例》(第519章)完成有關程序，因為如有反對獲得接納，有關道路及鐵路的路綫仍可作若干程度的更改。完成此項工作後，便可決定水上康樂中心的涵蓋範圍及該中心的設計，而其餘的土地將會根據《收回土地條例》(第124章)收回。旅遊事務專員補充，政府當局正研究多種方法，確保不會延誤整項計劃的進度。由於較後時間的目標完成日期尚未訂定，因此政府在承擔合約責任方面並無風險。

14. 楊孝華議員又詢問進行上述整項工作的時間安排如何。旅遊事務專員回應時表示，就早日進入地盤勘測可能存在的環境問題而言，此項工作應早日進行。然而，進展情況要視乎有關政府官員與船廠管方之間的誠意及多次接觸所得的結果。至於收回所涉及的土地一事，儘管該3條條例已就有關的法定工作訂立規定，但也有可能安排有關方面自願交出整幅土地，以換取補償，而補償金額會相等於當局成功完成所有法定工作後須支付的補償。這種安排既有程序可依，亦有先例可援。

15. 主席亦關注到香港迪士尼計劃可能因收地期間所遇到的問題而有所延誤，並詢問該船廠的租約是否即將期滿。旅遊事務專員表示，財利船廠的情況相當複雜，因為有關土地的擁有權屬於一間由兩個有親戚關係的人士共同持有的控股公司，而船廠的經營者實際上是另一間公司。因此，此事牽涉3個主要有關方面。另一個複雜的問題是，該幅用地先前已經過憲報刊登的程序，並獲准進行填海工程，供發展貨櫃碼頭之用，因而在法律上，船隻進入該幅土地的權利已告終絕。當局其實已與船廠的業主及經營者展開磋商，把船廠遷往他處。旅遊事務專員又表示，雖然財利船廠的確造成一些問題，但即使要採用最複雜的解決方法，政府當局的計劃仍可予以配合。

16. 對於當局就填海工程進行招標及批出合約的工作時間緊迫一事，陳鑑林議員表示關注，並詢問標價會否因而上升。旅遊事務專員解釋，招標工作大致按照正常的時間表進行。就合約本身而言，當局已完成資格預審工作。由來自全球各地(例如比利時、荷蘭及內地)的承建商組成的多間國際財團，包括他們在本地的合夥人，已獲

預先審定資格。由於有多間極具資格的財團會競投有關工程，當局預期標價會頗為合理。

17. 陳議員又詢問，當局有否為隨後進行的工程預留足夠時間，從而避免重蹈赤鱸角機場的覆轍，不會因延遲移交地盤而引起補償申索。旅遊事務專員回覆時表示，當局尚未就該等工程合約進行招標。在進行招標工作時，填海工程應已有一定進度，屆時當局便可較準確地預測竣工時間。

香港迪士尼上空的限制飛入區
(立法會CB(1)1054/99-00(04)號文件)

18. 經濟局副局長(2)向委員簡介第二份文件的內容。該份文件載述政府擬在香港迪士尼上空設置限制飛入區的計劃。

19. 陳鑑林議員認為其他旅遊景點的經營者可能提出類似的要求，因此詢問當局基於甚麼政策上的考慮因素，同意按華特迪士尼公司(下稱“迪士尼公司”)的要求設置限制飛入區。旅遊事務專員回覆時表示有兩個考慮因素。首個考慮因素是確保市民大眾的安全。由於預期香港迪士尼會吸引大量遊客，因此有需要規管在該處上空進行的低飛飛行活動。第二個考慮因素特別針對迪士尼主題公園的獨特情況，因為主題公園有必要營造虛幻、遠離現實的氣氛。這項考慮因素不大適用於其他娛樂盛事。旅遊事務專員強調，就迪士尼的情況而言，竹篙灣地點獨特，符合所需選址的特別要求。當局選定該址，一方面是讓遊客可陶醉於遠離現實的虛幻世界，另一方面是因為該地點接近集體運輸系統所到之處。

20. 民航處副處長證實，當局以往亦曾在爆石工地或裝設特別衛星通訊設備的地點上空設置類似的限制區。

21. 關於建議中限制飛入區在陰澳的西北邊界，楊孝華議員詢問，在該處進行監察交通情況及山火的飛行活動，以及尋找失蹤行山人士的行動是否亦被禁止。民航處副處長答稱，為監察交通情況而進行的飛行活動可沿大嶼山北岸進行。旅遊事務專員補充，如該處出現交通長期嚴重擠塞的情況，當局會在固定位置設置攝影機，長期進行監察。至於所提及的其他飛行行動，則屬文件第6(b)段所述的範圍。該段訂明，“執行救生、運送傷亡者、滅火、防火或警務行動的航空器”將不受禁制規定所規管。基本上，任何執行重要職務的航空器會自動獲得豁免。

22. 副主席詢問，當局基於甚麼理據，把海拔4 000呎以下的範圍劃為限制飛入區，而此項禁制規定是否意味民航飛機通常不會在擬議限制飛入區內該高度或以下範圍飛行。民航處副處長解釋，在民航方面，來往香港國際機場的進場／離場航道中沒有一條既定航道會直接飛越該處。把海拔4 000呎以下的範圍劃為限制飛入區，主要是限制甚少在此高度之上進行飛行活動的小型飛機、直升機、氣球等。旅遊事務專員補充，竹篙灣的其中一個優勝之處，是在香港國際機場升降的航空器通常不會飛近該區，因為正常航道設於該區以東及以西之處。正如文件指出，經民航處處長授權按照其飛行計劃飛行的航空器會獲得豁免。

23. 經濟局局長明白委員提出的關注事項，並向委員保證，民航處處長會基於公眾利益給予特別批准，而香港國際機場的運作不會受到影響。有關建議主要影響在香港為數不多的私人小型飛機，而當局已透過航空諮詢委員會諮詢香港飛行總會。

24. 吳亮星議員認為，雖然駐軍的軍用航空器會獲得豁免，但政府當局應主動把設置限制飛入區一事知會駐軍。民航處副處長答允在適當時候通知駐軍。

政府當局

香港迪士尼南面水域劃為禁止碇泊區
(立法會CB(1)1054/99-00(05)號文件)

25. 海事處助理處長特別闡釋第三份文件的重點。該份文件載述在竹篙灣填海區朝海一面劃關禁止碇泊區的建議。

26. 旅遊事務專員回應劉健儀議員時表示，屬“有真正出航目的”一類的船隻，包括電力公司或電話公司為了在水底敷設電纜而使用的船隻。由於可能有其他情況現時未能預料，當局有需要訂定彈性較大的條款，以應付有關各方提出的合理要求。

27. 劉健儀議員、主席、副主席及張文光議員均對劃關禁止碇泊區的建議表示不滿。

28. 劉健儀議員詢問，鑒於全面實施禁制規定實際上禁止所有船隻在晚上停泊於離岸不遠之處，觀賞香港迪士尼內舉行的煙花匯演，這做法是否過於嚴厲。此外，由於捕魚船隻將不受影響，並獲准在禁止碇泊區內捕魚，她擔心有人可能將該等船隻改裝，以利用所獲的豁免。旅遊事務專員回覆時強調，所有船隻在任何時間均有權航經擬議禁止碇泊區範圍內的水域。當局只禁止船隻在

區內停泊，因為海事處處長認為讓船隻於某些時間在該區停泊可能會有問題。海事處助理處長補充，當局可根據《船舶及港口管制規例》(第313章)就任何經改裝的捕魚船隻提出檢控。

29. 經濟局局長重申，當局有需要限制船隻在擬設的禁止碇泊區停泊，目的包括確保公眾安全及有效管制海上交通，因為在香港迪士尼第一期落成啟用後，大量船隻會航經該區，以便停靠公眾碼頭，讓乘客登船或登岸。如不實施禁制規定，在該區停泊的船隻會對航經的船隻及接載乘客往返主題公園的渡輪構成危險。

30. 劉議員質疑現時的建議能否有效達到原定的目標，並認為該項建議只會令船隻慢駛及使海上交通更為擠塞。主席同樣關注她提出的問題，他又補充，等候接載乘客的船隻會被迫在區內繞圈，因而造成噪音及空氣污染。劉議員建議採用配額制度，限制每晚在煙花匯演期間於該區停泊的船隻數目。海事處助理處長回應時表示，航行中的船隻不會對其他船隻構成很大威脅。如在該區繞圈的船隻構成危險，海上巡邏隊會採取執法行動。

31. 主席關注到禁止碇泊區範圍太闊的問題。鑒於當局只限制船隻在該區停泊，卻不相應禁止船隻航經該區，他亦關注這做法在執行方面所涉及的實際困難。海事處助理處長表示，當局在劃定禁止碇泊區的範圍時，曾參考農曆新年在維多利亞港進行煙花匯演所得的經驗，而維多利亞港已劃為禁止碇泊區。在劃定擬設的禁止碇泊區後，該區的範圍會在海圖上清楚標明。

32. 主席及副主席提及文件第3段。該段載述，當局實施禁制規定，主要原因是在煙花匯演期間擬於區內停泊觀賞的船隻數目會大幅增加。他們質疑部分時間實施禁制規定是否足夠。旅遊事務專員回覆時表示，日間往返愉景灣的交通已很繁忙，而在香港迪士尼開幕後，許多船隻會使用公眾碼頭。如准許大量船隻在該區停泊，會打擾海上交通及區內的捕魚活動。此外，海事處助理處長表示，當局劃定禁止碇泊區的做法，符合《船舶及港口管制規例》(第313章，附屬法例)第41條的規定。該條文訂明，船隻不得在港口內海事處處長指定作停泊用途的地方以外的任何地方碇泊。副主席表示，他認為此事十分混亂，因為政府當局沒有在文件內說明如此重要的資料。

33. 海事處助理處長回應陳鑑林議員的詢問時表示，擬設禁止碇泊區以東的水域是大型遠洋船隻的指定碇泊區。

34. 張文光議員亦關注其他委員提出的問題，並對政府當局為迪士尼主題公園設立限制飛入區及禁止碇泊區的建議深表不滿。他認為該等建議作出過多限制，剝奪了香港市民使用空域及水域的權利。他促請政府當局修訂該等建議，務求達到原定的目標。否則，香港人會認為迪士尼公司過於霸道，而政府則過分優待該公司。張議員雖然瞭解所涉及的安全問題，但認為當局應按需要合理地劃定兩個禁區的界限。

35. 吳亮星議員問及一項相關事宜，即當局曾否考慮在公眾碼頭設立海關及入境管制站，方便來自華南地區的旅客辦理出入境手續。旅遊事務專員答稱，由於大型遠洋船隻不適宜駛入竹篙灣，因此不宜作出此項安排。當局認為最好安排中國內地的旅客在香港國際機場辦理出入境手續，因為無需提供相同的設施。經濟局局長明白吳議員的建議旨在吸引更多旅客前來香港及香港迪士尼，但他表示，鑒於赤鱸角臨近香港迪士尼，盡量善用機場的現有設施會更符合成本效益。然而，當局日後會研究應採取甚麼措施，吸引中國內地旅客來港，屆時或會一併考慮吳議員的建議。

政府當局

36. 主席總結討論時，促請政府當局因應委員提出的意見及提議，重新研究設立禁止碇泊區的建議。此外，主席認為政府當局在文件提供的資料不足，未有闡釋該項建議的重要詳情及理據供委員考慮。他要求政府當局提供更詳盡的文件，並特別載述關於當局進行的公眾諮詢、迪士尼樂園四周准許及禁止船隻碇泊的水域，以及舉行煙花匯演的地點等各項資料。

政府當局

37. 經濟局局長察悉主席的建議，並同意稍後在提交擬議修訂規例時，就該項建議提供更詳盡的資料。

V 為家用電氣產品簽發安全證明書

(立法會CB(1)1054/99-00(06)號文件 —— 政府當局提供的資料文件)

38. 經濟局首席助理局長應主席的邀請，向委員簡介政府當局就實施《電力條例》(第406章)及《電氣產品(安全)規例》(第406章，附屬法例)中關於“符合安全規格證明書”的條文的未來路向，作出進一步考慮所得的結果。

39. 機電工程署署長回應許長青議員及張文光議員的類似問題時證實，由於大部分國家的電氣產品安全標準等同國際認可的標準(即國際電工委員會的標準)，因此海外出口商發出的有關文件，可證明產品符合香港的安全規格及國際電工委員會的標準。機電工程署署長又表示，全球均採用相同的安全標準。然而，由於不同國家有不同的電壓，因此設計規格或會有差別。

40. 張議員又詢問當局會否進行抽樣檢查，確保海外出口商提供的證明文件真確無訛。機電工程署署長證實已設有此種制度。在有關修訂規例獲得通過後，檢查員前往售賣平行進口電氣產品(下稱“水貨”)的店舖進行突擊檢查時，會要求供應商出示有關證明文件。如檢查員有任何不滿之處，有關產品便會交由獨立的測試實驗所進行安全測試。

41. 周梁淑怡議員認為，問題的關鍵是確保就行貨及水貨實施相同的標準。周梁淑怡議員強調保障消費者十分重要，並詢問當局有何措施，核證海外出口商的文件所證明的安全標準等同國際電工委員會的標準。機電工程署總機電工程師回覆時強調，所有電氣產品均須符合相同的安全規格，不論該等產品如何運進香港。水貨供應商將有責任出示機電工程署署長認為能夠證明產品符合安全規格的文件證據，例如證明書或測試報告。

42. 主席詢問當局如何核實測試實驗所及核證團體的標準。機電工程署總機電工程師回應時表示，該等團體必須向機電工程署註冊，所發出的證明書才會獲得認可。他向委員保證，證明文件實際上只是規管制度的基本規定，當局不會將之視為產品安全的確證，因為生產過程出錯及運送途中發生意外均可令產品不再安全。機電工程署會進行檢查，以執行有關規例。如其後發現任何產品並不安全，即使有關供應商能提供安全證明文件，當局仍會提出檢控。

43. 周梁淑怡議員提到第19(b)段，並詢問“符合資格的人士”的意思。機電工程署總機電工程師解釋，符合資格的人士可以是註冊電業工程人員，並具備所需的技術及知識，對二手電氣產品進行某些測試，以證明該產品是否安全。當局會為業界制訂有關符合規例的指引，就須遵守的程序提供詳細資料。機電工程署總機電工程師回覆主席的進一步詢問時表示，符合資格的人士不得更改或改裝二手電氣產品。

44. 周梁淑怡議員詢問一項相關事宜，即有關回收水貨的程序。機電工程署總機電工程師答稱，該署會就任何不符合所訂安全標準的電氣產品發出回收通知書。獲送達通知書的任何人士均須立刻從市場收回該等產品，以及收回已售出的產品。在此等情況下，機電工程署會嘗試追尋涉及把該等水貨運進香港的所有供應商。

VI 貨櫃碼頭處理費

(立法會CB(1)1054/99-00(07)號文件 —— 政府當局提供的資料文件)

45. 香港付貨人委員會(下稱“付貨人委員會”)副主席林健鋒先生及遠東船公會的Robert DOWSE先生應主席的邀請，分別代表付貨人及船公司在會議席上發言。

46. 付貨人委員會的林先生特別向委員闡述下列各點：

- (a) 在事務委員會及經濟局的支持及努力下，付貨人委員會已與定期航班協會就貨櫃碼頭處理費進行有建設性的討論。結果，泛太平洋穩定協議的成員已同意延長調整收費(包括貨櫃碼頭處理費)的通知期，由現時的30日增至60日。
- (b) 泛太平洋穩定協議及亞洲運費協議的成員已表明，只要他們的岸上費用沒有重大變化，他們無意在來年提高貨櫃碼頭處理費。
- (c) 香港港口及航運局(下稱“港口及航運局”)的一個代表團已抵達美國，並在當地推廣政府為改善港口基建而採取的措施。代表團的成員包括港口及航運局主席、付貨人委員會主席、香港貨櫃碼頭營辦商協會主席及香港班輪定期協會主席。
- (d) 即使已採取有關措施，使用香港港口的費用仍然高昂，因而造成的潛在問題亦須解決。香港付貨人所繳付的貨櫃碼頭處理費仍然高冠全球，款額約比斧山高3倍，亦比新加坡及高雄高兩倍。
- (e) 由於經香港付運的費用高昂，海外買家及香港付貨人不得不另尋方法，把貨物轉運深圳是其中一個短期的解決辦法。

- (f) 香港的付貨人大多是中小型企業，按離岸價條款售貨。他們別無他選，唯有按索價繳付高昂的貨櫃碼頭處理費。
- (g) 業界關注的問題，即貨櫃碼頭處理費項下各種收費的詳情缺乏透明度的問題，並未充分得到解決。政府應繼續在付貨人、貨櫃碼頭營辦商及船公司之間擔當中介角色，確保香港港口的運作既有效率，又具競爭力。

47. DOWSE先生的發言重點概述如下：

- (a) 香港的承運人已自願凍結貨櫃碼頭處理費多年，使付貨人得以把貨櫃碼頭處理費的定價納入他們的合約。香港的出口貿易量並未因貨櫃碼頭處理費而受到重大影響。正如事實及數據所顯示，在過去12個月，香港的港口仍然極具競爭力。
- (b) 根據個別定期航班協會提供的具體數字，亞洲運費協議的出口貿易增長19.4%、遠東／中東航綫的出口貿易增長29%，而泛太平洋穩定協議的出口貿易則增長27.5%。北美航綫出口貿易雖然只有穩定的增長，但卻遠較台灣及新加坡等其他地區優勝，因為該等地區去年的增幅實際呈現下降。
- (c) 船公司非常重視與付貨人委員會進行的討論，並採取十分積極的做法。結果，雙方已取得多項成果。船公司會與付貨人委員會繼續就涉及雙方利益的事宜進行公開及坦率的討論，因為他們也相信，香港經濟如能穩健及蓬勃發展，對香港市民及有關各方均有好處。

48. 泛太平洋穩定協議的白堯書先生回應劉健儀議員的詢問時證實，有關貨櫃碼頭處理費項下各種收費的資料，已於1999年10月18日送交付貨人委員會，而有關副本亦已送交經濟局。

49. 丁午壽議員引述付貨人委員會與泛太平洋穩定協議之間有關貨櫃碼頭處理費項下各種收費的往來信件時詢問，政府當局會採取甚麼行動，跟進處理付貨人委員會認為不公平的收費項目。他認為，如不向付貨人提供更詳盡的資料(例如各種收費的百分率和比例)，則會無補於事。經濟局副局長回應時表示，政府當局認為這是雙方

透過真誠討論所取得的進展。雖然已取得若干成果，但這只是開始，雙方仍正維持對話。

50. DOWSE先生表示，香港去年處理的港口貨物的增幅較新加坡為高。就此，丁議員指出，深圳各港口在同期的增幅約為60%。經濟局副局長回應時表示，雖然深圳的增幅遠高於香港(香港在1999年錄得約10%的增幅)，但應注意的是，香港是一個成熟的港口，以實質數字比較，香港增加150萬個標準貨櫃單位，而深圳則只增加100萬個標準貨櫃單位。事實上，兩地在1999年均有著顯著的增長，而珠江三角洲地區處理的總貨量亦一直增加。在香港，港口及航運局轄下已成立一個委員會，負責提高香港港口的競爭力。

51. 經濟局局長向委員保證，隨着政府採取措施，促進香港航運及港口業的發展，香港的整體處理成本已與深圳的成本相若，有時甚至更為便宜。就貨櫃碼頭處理費項下的各種收費而言，經濟局雖然認為貨櫃碼頭處理費是付貨人與船公司之間的商業問題，但該局會與雙方密切聯絡，務求釋除付貨人的疑慮，使他們更清楚瞭解貨櫃碼頭處理費的釐定基準。

52. 許長青議員詢問把貨櫃碼頭處理費納入運費的討論進展如何，以及政府應否擔當更積極的角色。經濟局副局長表示，根據政府當局一貫的立場，該等討論為私人機構之間的業務交涉。鑒於迄今在主要問題上已取得進展，政府當局認為所擔當的推動角色已發揮作用。雖然政府擔當更積極的角色未必有助該等機構進行涉及敏感商業資料的討論，但經濟局會繼續鼓勵各有關方面加強溝通及諮詢。

53. 劉健儀議員憶述船公司過往只收單一收費，當中包括所有運費及貨櫃碼頭收費。她並詢問有關方面基於甚麼考慮因素，在其後實施分項收費，而現時又建議合併收費。白堯書先生回覆時表示，船公司因應付貨人的要求，自1990年起實施分項收費，藉以提高收費的透明度。然而，現時把貨櫃碼頭處理費納入運費的建議亦涉及透明度的問題。

54. 主席詢問興建九號貨櫃碼頭對航運業的影響。經濟局局長回覆時表示，該項工程計劃會加劇市場競爭。九號貨櫃碼頭將於5月開始施工，到2004年會提供額外260萬個標準貨櫃單位的吞吐量。

55. 楊孝華議員不贊同許議員提出把貨櫃碼頭處理費納入運費內的建議。他認為，除非當局檢討貨櫃碼頭處理費的整體結構，否則不能解決貨櫃碼頭處理費高昂的問題。他亦認為應分開訂明各項收費項目。他指出，業界普遍相信，貨櫃碼頭處理費當中的大部分實際上落入船公司的口袋，他因而詢問，有關方面曾採取甚麼行動，以防止貨櫃碼頭處理費成為一方補貼另一方的隱藏成本。白堯書先生回應時表示，貨櫃碼頭處理費基本上是收回成本的項目，當中沒有牽涉利潤。因此，指稱貨櫃碼頭處理費中大部分費用落入船公司的口袋，實在與事實完全不符。鑒於香港的整體成本較世界一般標準為高，貨櫃碼頭處理費自然較為高昂。船公司已致力降低海運收費，確保收費率再無下調餘地。然而，他鼓勵付貨人與個別承運人就有關貨櫃碼頭處理費的事宜進行磋商。

56. 楊議員仍然堅持應分開訂明貨櫃碼頭處理費項下的各種收費，確保沒有隱藏而實際上是船公司成本的項目。白堯書先生向委員保證，貨櫃碼頭處理費不包括登船後的費用及離開香港後的費用。

57. 劉健儀議員表示，香港的貨櫃碼頭處理費高昂，原因明顯是土地成本高昂，加上貨運港由私人機構提供資金及管理，缺乏政府的直接或間接資助。雖然如此，當前急務是維持香港港口的競爭力。據相關的統計數據顯示，即使面對內地迅速發展，香港依然保持競爭力。關於付貨人所面對的困難，劉議員認為此事基本上牽涉商業活動，付貨人或可考慮與收貨人商討到岸價格條款。

58. 經濟局局長感謝委員提出意見及建議，並表示政府當局會繼續推動貨櫃運輸業內各有關方面合作，共同制訂措施，降低在香港處理貨櫃的成本及付貨人所需繳付的貨櫃碼頭處理費。

VII 其他事項

59. 議事完畢，會議在下午12時35分結束。

立法會秘書處
2000年3月23日