

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)946/00-01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：2001年2月26日(星期一)
時 間：上午10時30分
地 點：立法會會議廳

出席委員：田北俊議員, JP (主席)
呂明華議員, JP (副主席)
丁午壽議員, JP
李家祥議員, JP
李國寶議員, JP
李華明議員, JP
周梁淑怡議員, JP
張文光議員
許長青議員
陳鑑林議員
單仲偕議員
黃宜弘議員
楊孝華議員, JP
劉千石議員, JP
劉健儀議員, JP
蔡素玉議員
石禮謙議員, JP
胡經昌議員, BBS
余若薇議員, SC, JP

出席的非委員：何俊仁議員
的議員 陳婉嫻議員

出席公職人員： 議程項目IV

經濟局

旅遊事務助理專員
何穎賢小姐

水務署

助理署長／設計及建設
梁孟釗先生

高級工程師／設計(2)
葉樹德先生

土木工程署

總工程師／專責事務(統籌)
陳建光先生

議程項目 V

經濟局

旅遊事務專員
黎高穎怡女士

旅遊事務助理專員
許林燕明女士

拓展署

總工程師(離島)
彭嘉士先生

高級工程師
黃重生先生

議程項目 VI

經濟局

經濟局局長
李淑儀女士

經濟局副局長(3)
方志偉先生

議程項目 VII

經濟局

經濟局局長
李淑儀女士

經濟局副局長(1)
關錫寧女士, JP

經濟局首席助理局長(C)
王秀慧小姐

民政事務局

民政事務局首席助理局長
盧志偉先生

機電工程署

助理署長／氣體及一般法例
黃達平先生

總工程師／氣體應用
霍玉衡先生

應邀出席者 : **議程項目 VI**

香港貨櫃碼頭商會有限公司

會長
葉承智先生

香港定期班輪協會

主席
盤占元先生

秘書
羅振麟先生

香港付貨人委員會

主席
林宣武先生

執行總幹事
何立基先生

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級主任(1)8
薛鳳鳴女士

經辦人／部門

I 確認通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)628/00-01號文件 —— 2001年1月16日
會議的紀要)

2001年1月16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)535/00-01號文件 —— 1999年1月至
2000年12月主要
石油產品進口及
零售價格圖表)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料。

III 2001年3月26日下次會議的討論事項

立法會CB(1)646/00-01(01)號文件 —— 待議事項
立法會CB(1)646/00-01(02)號文件 —— 跟進行動一覽表

3. 委員通過在定於2001年3月26日舉行的下次會議上
討論下列事項：

- (a) 大廈外牆煤氣喉管的維修保養(此議項原定於是次會議討論，但礙於時間所限，委員同意將有關項目押後至下次會議上討論。);
- (b) 港口發展及貨櫃運輸業的競爭情況；及
- (c) 檢討《消費者委員會條例》。

4. 就上述第(b)項，單仲偕議員提及於席上提交、中港運輸聯席會議2001年2月22日的來函(於會後隨立法會CB(1)680/00-01號文件送交委員省覽)，他建議要求政府當局提供資料，匯報貨櫃運輸業各有關方面試圖平息有關徵收40元中流服務費的爭議的最新進展情況。他亦建議在下次會議上討論有關中流作業界的競爭情況。委員同意有關建議。主席表示，視乎有關中流服務費事宜的發展，他會決定是否邀請有關組織參與討論該議程項目。

IV 竹篙灣發展的第一組基礎設施 —— 陰澳篤食水配水庫及相關工程

(立法會CB(1)646/00-01(03)號文件 —— 政府當局提供的討論文件)

5. 水務署助理署長／設計及建設向委員簡述竹篙灣發展的第一組基礎設施擬建的陰澳篤食水配水庫及相關工程。

6. 委員要求當局澄清，擬建的配水庫除為香港迪士尼樂園(下稱“香港迪士尼”)提供食水外，會否亦為北大嶼山其他可能在日後發展的項目提供服務。旅遊事務助理專員及水務署助理署長／設計及建設確認，擬建的水庫是為了應付香港迪士尼第一期，以及相關的政府、機構及社區設施直至2014年的食水需求而設計。然而，當局已為水庫日後的擴建提供足夠用地，以應付竹篙灣其他可能在日後發展的項目的需要。水務署助理署長／設計及建設亦確認，有關水庫會用作儲存經過濾的食水。

7. 有關擬建配水庫的13,000立方米的設計容量的基礎，水務署助理署長／設計及建設表示，根據香港國際主題公園有限公司提供的資料，估計到2004年，香港迪士尼及相關的政府、機構及社區設施的全年食水需求量約為11,000立方米，並會在2008至2014年間逐漸增加至13,000立方米。該預算需求量已計及香港迪士尼首年營運的全年入場人數預計約為5百萬人次，以及其後數年入場人數的預計增長。

8. 陳鑑林議員質疑，在一開始時已興建容量較大的配水庫，以應付香港迪士尼第二期所引致的額外需求，會否更具成本效益。旅遊事務助理專員回覆時表示，香港迪士尼第二期的發展須視乎第一期的營運是否成功，因此，目前並無第二期發展計劃的具體時間表。

9. 胡經昌議員質疑，擬建的配水庫既然鄰近陰澳，因何有關的設計不能同時照顧該區日後發展的需要。水務署助理署長／設計及建設解釋，由於香港迪士尼的食水需求量在每日不同時段會有很大的波動，配水庫的主要功用是穩定水壓。分配食水至香港迪士尼的水管已沿北大嶼山公路敷設在公用設施走廊內。他亦表示，當局將會另行制定興建供水系統的計劃，以供應北大嶼山其他地區的日後發展，如陰澳及大蠔等地區。

10. 許長青議員從討論文件中察悉，該項工程計劃本身將引致水費輕微增加。到2006年，水費的實質增幅最高為0.06%。他質疑，從資源增值所節省的款項，會否抵銷

水費的增幅。水務署助理署長／設計及建設解釋，政府當局會就每項水務工程撥款建議，根據運作有關設施所致的估計所需額外經常開支，並在其他因素不變的假設下，估計有關工程對水費造成的影響。然而，這並不表示擬建的配水庫實際上會引致水費增加。事實上，是否調整水費，須視乎多項因素，其中包括資源能否增值，而資源增值實為另一項議題。

11. 水務署助理署長／設計及建設回覆劉千石議員的詢問時確認，當局無意聘用海外僱員擔任因擬議工程而出現的新職位。

12. 水務署助理署長／設計及建設回覆陳鑑林議員的詢問時表示，配水庫通常建於高出海平面90至100米，而擬建水庫的土地高於海平面90米。食水將由小蠔灣的濾水廠泵送到該配水庫，然後利用地心吸力的原理，經沿北大嶼山公路敷設的水管輸送到香港迪士尼。

13. 水務署助理署長／設計及建設回覆胡經昌議員的詢問時表示，當局將會種植多棵灌木及樹苗，以減低外露水管等擬建設施的視覺影響。

14. 主席總結時表示，事務委員會原則上支持討論中的建議。

V 東涌吊車工程計劃

立法會CB(1)646/00-01(04)號文件——政府當局提供的討論文件

15. 旅遊事務專員向委員簡述有關在大嶼山發展吊車系統的建議。

16. 委員指出昂坪目前只得一個旅遊景點，即天壇大佛及寶蓮寺。他們擔憂該吊車系統有否足夠的載客量，並詢問，除進行該吊車工程計劃外，政府當局有否計劃在相關地點增添更多旅遊景點。

17. 劉千石議員質疑，該項工程計劃是否符合相關的政府政策，因為該項計劃明顯地會令一個特定的私人機構受惠。他亦詢問，負責管理寶蓮寺及天壇大佛的機構，是商營機構還是非牟利機構。

18. 旅遊事務專員回應時表示，該吊車系統會為前往天壇大佛的人提供額外的交通設施，而該系統本身亦可成

為另一個旅遊點。根據香港旅遊協會的估計，每年約有800 000名海外遊客前往天壇大佛觀光。雖然政府當局並無有關本地遊客人數的準確資料，但每年約有170萬乘客使用前往天壇大佛的巴士服務。

19. 至於該項工程計劃在財政上是否可行，旅遊事務專員表示，根據地下鐵路公司(下稱“地鐵公司”)進行的可行性研究，以基本雙程票價定為55元計算，估計該吊車系統每年將可吸引約140至260萬乘客。由地鐵公司進行的研究及政府財務顧問所進行的一項研究均得出結論，認為經考慮資本及營運成本，以及需獲得合理的投資回報後，該項工程計劃在財政上屬可行。

20. 至於有關工程計劃會否被視為向一間私人機構提供特別優惠，旅遊事務專員表示，昂坪現時的旅遊點是否商營企業，並非決定進行有關吊車工程計劃的主要因素。政府當局認為該項吊車工程計劃值得進行，主要是因為該項計劃會吸引更多遊客前往大嶼山的旅遊景點，為本港社會經濟帶來裨益。該吊車系統本身亦可作為一個旅遊點。政府當局會按照同樣的目標，考慮進行類似的工程計劃，以增加其他旅遊景點的遊客量。旅遊事務專員亦表示，寶蓮寺及天壇大佛屬私人產業，而政府並無為其發展及營運提供任何補貼。另一方面，擬建的吊車系統會由商營機構興建及營運，該項工程計劃因而不會對政府造成任何直接開支。

21. 就提供旅遊配套設施方面，旅遊事務專員表示，投標者可提出有關配套及支援設施的建議，例如食肆及零售商店等。政府當局亦會另行規劃相關的基建設施，例如所需的污水處理設施等。

22. 周梁淑怡議員同意，該項吊車工程計劃有助推廣旅遊業，因而會為香港的經濟帶來裨益，即使有關裨益或未能量化。她認為政府在進行有關工程計劃時，應採取靈活及開明的態度。她亦建議政府當局應與管理寶蓮寺及天壇大佛的機構聯絡，商議有關改善或提高該機構的服務及設施質素的措施，以配合因吊車系統而增加的遊客人數。旅遊事務專員向委員保證，政府當局會致力與該機構合作，改善有關的服務及設施。

23. 委員認為，當局若能發展更多未來吊車系統可直達的旅遊景點，對於加強該項吊車工程計劃對準投標者的吸引力，會有重大的影響。他們建議，在可行的情況下，政府當局應在進行招標前制定有關計劃，並向公眾發放該等資料。

24. 旅遊事務專員回應時強調，地鐵公司進行的研究，以及對該項工程合約感興趣的該等公司，均是按照昂坪及鄰近地區現時的发展情況，而認為該項工程計劃在財政上屬可行。然而，她同意昂坪及鄰近地區均具發展更多旅遊景點的潛力，並答允與其他有關決策局及部門共同研究該地區日後的發展計劃。

25. 單仲偕議員認為，財政司司長早於1998年已宣布有關進行該項吊車工程的決定。在過去數年，政府當局似乎並無為該項工程作出全面規劃。丁午壽議員亦認為政府當局應在制定吊車工程計劃的同時，一併制定較詳細的發展計劃。主席表示，倘若在選定負責吊車工程計劃的商營機構後才計劃增添旅遊景點，政府可能會被批評為特別照顧該商營機構的利益而計劃增添該等旅遊景點。

26. 周梁淑怡議員及陳婉嫻議員亦認為當局應在昂坪增添旅遊景點，並促請政府當局在計劃增添設施／旅遊點時，善用該區的自然環境。

27. 旅遊事務專員回應時解釋，增添旅遊景點所需的規劃工作，需時數年才可完成。因此，並不可能待進一步的計劃工作完成後，才就吊車工程計劃進行招標。她向委員保證，無論哪一間商營機構獲選進行該項吊車工程計劃，政府當局亦會按照其推廣旅遊業的政策目標，並在適當地考慮各項環境因素後，就增添旅遊景點及其他旅遊配套設施作出規劃。

28. 余若薇議員察悉，政府不會要求該項工程計劃的發展商支付地價，而會以繳交專營權費代替。她並表示，雖然有關商營機構會承擔該項工程計劃的成本開支，但由於當局不可出售該幅用地，當中亦會涉及機會成本。她因而詢問該幅用地的估計成本，以及政府當局就收回有關用地的成本所釐定的回報期。

29. 旅遊事務專員回覆時表示，除機場管理局需要交出在機場島上撥作興建吊車系統中途站的用地外，當局不大可能因該項工程計劃而需要回收其他土地。她進一步表示，由於在昂坪的用地屬丘陵地帶，並包括生態易受影響的地區，當局目前並無為該區制訂任何發展計劃。雖然興建東涌市中心終站所需的用地可能具商業發展價值，但當局亦無計劃出售該幅用地。因此，根據目前的土地用途規劃，吊車工程計劃的用地不會涉及政府的機會成本。另一方面，由於該項計劃的發展商須繳付專營權費，並須按照十足市值為相關的商業用地繳付地價，營運吊車系統會為政府帶來收入。

30. 劉健儀議員在察悉該項工程計劃會以建造—營運—轉讓的模式進行時，關注到該項計劃的發展商可能會為了獲得合理的投資回報而把車費釐定於高水平。旅遊事務專員回應時確認，政府既不會試圖規管吊車系統的車費，亦不會規管有關的利潤水平。因此，該項工程計劃的專營權協議不會載有任何這方面的條文。她解釋，該吊車系統並非前往昂坪的唯一交通工具，而須與專營巴士服務競爭。就此，主席特別指出，當局需加倍留意競投者的工程建議中有關安全的問題。

31. 胡經昌議員亦關注到吊車系統的安全問題。他詢問，在訂定該系統的選取路線時，有否考慮風系數的因素。旅遊事務專員表示，吊車系統全長約5.7千米，而海洋公園的吊車系統全長1.36千米。由於考慮到風系數的因素，討論文件中提及的初步選取路線，主要是沿山谷而不是沿山脊訂定。

32. 至於吊車系統的建築成本，旅遊事務專員表示，視乎所興建的吊車系統類型，成本的差距可以很大。以單軌吊車系統而言，例如海洋公園所採用的系統，所需的建築成本會較低。雙軌或三軌吊車系統則可承載較大型的吊車，而吊車塔之間的距離亦可較遠。地鐵公司所進行的研究曾考慮興建雙軌及三軌吊車系統的可行性，而估計的建築成本約為7億元。她確認，政府當局為該項工程計劃進行招標時，不會指定吊車系統的類型。

33. 至於該項計劃的專營期，旅遊事務專員表示，有關專營期會介乎30至50年，但當局尚未作出決定。當局較早前邀請工商界表示是否有意承投該項工程的合約時，把專營期定為50年，而地鐵公司進行的研究則把專營期設定為40年。事實上，根據政府財務顧問進行的敏感度分析所得出的結論，專營期介乎30至50年之間的差異，對該項工程的回報所造成的影響會極其輕微。

34. 陳鑑林議員認為，專營權的年期會嚴重影響該項計劃的發展商的預期回報，並會影響該發展商為有關計劃借貸資金的能力。一般而言，專營期較長，加費的壓力便會較低。

35. 石禮謙議員指出，政府當局在訂定專營期時，應考慮有關吊車系統可提供服務的年期。他憂慮到在專營期屆滿時，政府所收回的該系統將已完全損耗，甚至會成為政府的負累。

36. 旅遊事務專員及拓展署總工程師(離島)回應時確認，該系統運作若干年後，便需要進行大規模的翻新。

事實上，該系統可提供服務的年期，是影響該項計劃的回報對專營期的敏感度的主要因素。拓展署總工程師(離島)進一步表示，政府當局會在該項工程計劃的協議中，加入有關為該系統保值的規定，例如強制規定有關營辦商在專營期屆滿前翻新該系統。此外，當局會嚴格管制該系統的維修工作。該工程計劃協議亦可能會訂定關於延長或再續專營權的方案，以鼓勵營辦商翻新有關係統。

37. 楊孝華議員懷疑，由於機場島與東涌市中心之間現時已有來往的巴士服務，在機場島提供中途站是否合乎經濟原則。他詢問興建中途站會否是該項工程計劃協議的強制規定。胡經昌議員亦有楊議員的相同關注。

38. 旅遊事務專員回應時表示，機場管理局已表示支持在機場島興建中途站，因為該站可吸引過境旅客順道往昂坪一遊。然而，她同意應慎重考慮應否在有關工程計劃的協議中強制規定興建該站。

39. 劉健儀議員察悉，當局將擬備賦予有關權力的新法例及工程協議，以為批授有關專營權及該吊車系統的興建、營運及維修工作提供法律架構。她詢問，該等賦予有關權力的法例會在該項工程計劃招標之前或之後制訂。旅遊事務專員解釋，當局會根據中標者的工程建議擬定賦予有關權力的新法例及工程協議。這項安排會使投標者在擬備其建議時，具較大的靈活性。政府當局計劃在2001年第二季邀請投標者提交詳細的建議。

40. 主席總結時表示，委員普遍支持討論中的吊車工程計劃，因為該項工程計劃有助推廣香港的旅遊業。然而，委員亦提出了一些供政府當局考慮的關注事項。

VI 香港的貨櫃碼頭及港口設施

(立法會CB(1)646/00-01(05)號文件——政府當局提供的討論文件)

41. 經濟局副局長向委員介紹討論文件的內容。

42. 應主席邀請，香港貨櫃碼頭商會有限公司(下稱“香港貨櫃碼頭商會”)會長葉承智先生特別提到，本港4個貨櫃碼頭營辦商之間的競爭一直相當激烈。營辦商因應市場的情況各自釐定所收取的費用。成立香港貨櫃碼頭商會的目標，並非減少營辦商之間的競爭，而是在面對來自深圳及台灣等鄰近地區日益激烈競爭的情況下，合力保持本港港口的競爭力。

43. 香港定期班輪協會(下稱“定期班輪協會”)主席盤占元先生表示，定期班輪協會是一個貨物運輸的代理機構。就貨櫃碼頭處理費而言，船東根據有關的成本數據議定各個港口的貨櫃碼頭處理費。船公司、付貨人及貨櫃碼頭營辦商持續就有關貨櫃碼頭處理費的事宜進行諮詢及對話。

44. 香港付貨人委員會(下稱“付貨人委員會”)主席林宣武先生表示，雖然貨櫃碼頭提供優質的服務，但本港的貨櫃碼頭處理費是全球最高的。由於香港的出口貨物大部分以離岸價條款付運，因此選擇船公司的權利在於海外買家。至於香港的入口商所購買的貨物，由於數量通常相對較少，在這情況下，海外的出口商便有權選擇船公司。故此，本港的付貨人實際上無權選擇貨櫃碼頭及船公司，對貨櫃碼頭處理費亦無任何發言權。付貨人委員會以往一直要求增加有關貨櫃碼頭處理費收費機制的透明度，並要求設立正式的機制，以便船公司與貨櫃碼頭營辦商定期討論有關貨櫃碼頭處理費的事宜。他表示，倘若香港的貨櫃碼頭處理費仍然高踞不下，收費機制又持續欠缺透明度，更多付貨人會把貨物轉往其他港口付運。

45. 許長青議員關注到，貨櫃運輸業的收費機制持續欠缺透明度，會導致經常出現爭議的情況，與中流作業營辦商徵收服務費有關的近期事件便是一例。經濟局副局長回應時表示，船公司及付貨人之間正持續進行諮詢，以討論有關貨櫃碼頭處理費的事宜。政府當局擔當協助的角色，確保有關各方保持坦率及有建設性的溝通。政府當局認為，有關貨櫃碼頭處理費及其他運費的事宜應由有關各方自行磋商。

46. 單仲偕議員表示，據報章報道，香港的貨櫃碼頭處理費是全球最高的，就泛太平洋貨運而言，每個貨櫃的收費超過2,000港元，而台灣、日本及深圳的貨櫃碼頭處理費只介乎每個貨櫃1,000港元左右。他質疑香港的貨櫃碼頭處理費為何遠較其他地區者為高。

47. 葉承智先生澄清，貨櫃碼頭處理費並非貨櫃碼頭營辦商收取的費用，而是船公司收取的費用。他表示，在台灣及日本，貨櫃碼頭由政府興建，然後租給船公司經營。在香港，當局透過招標競投的方式，批出用作興建貨櫃碼頭的海床範圍。貨櫃碼頭由貨櫃碼頭營辦商興建及經營，政府並無補貼。因此，香港的貨櫃碼頭營辦商作出的資本投資，遠較其他地區的貨櫃碼頭營辦商作出的投資為高。

48. 單仲偕議員要求有關方面提供資料，說明貨櫃碼頭處理費的組成部分，並按船公司及貨櫃碼頭所收取的各項費用，列出分項數字。葉承智先生回應時表示，貨櫃碼頭收費由個別碼頭營辦商與船公司議定，而他手上並無個別碼頭營辦商所收取費用的資料。他強調，由於船公司透過其班輪公會有很強大的議價能力，因此貨櫃碼頭營辦商不能夠隨意訂定收費。

49. 丁午壽議員對香港的貨櫃碼頭處理費偏高深表關注。他認為，高昂的貨櫃碼頭處理費正削弱香港的競爭力。他提出警告謂，由於本港的貨櫃碼頭處理費偏高，一些大型企業已把貨物轉往深圳付運。他認為，倘若香港的貨櫃碼頭營辦商之間存在真正的競爭，本港的貨櫃碼頭處理費應不會如現時這般高。

50. 盤占元先生表示，據他所知，本港4個貨櫃碼頭營辦商所收取的費用並無顯著的差別。他表示，貨櫃碼頭處理費是船公司向付貨人收取的費用，以收回船公司在付運港口或目的地港口就裝卸貨櫃而向貨櫃碼頭支付的費用，以及其他有關的費用。貨櫃碼頭處理費的主要組成部分與貨櫃碼頭收費有關。倘若貨櫃碼頭營辦商收取較高的費用，貨櫃碼頭處理費便會相應增加。另一方面，已加入班輪公會的船公司必須收取劃一的運費。

51. 就此，經濟局副局長補充，雖然班輪公會所定的運費及貨櫃碼頭處理費為業界提供指引，但由於國際航運市場競爭激烈，付貨人支付的實際運費會有差異，並通常由付貨人與船公司經討價還價後決定，以及反映供求情況及雙方的議價能力。

52. 經濟局副局長並表示，在比較使用不同港口付運的費用時，應連同將貨物送抵付運港口的總運輸成本(包括處理費)一併考慮。就此，他告知委員，在1998年，將一個40呎標準貨櫃由東莞運往美國，經香港港口付運與經深圳港口付運，總運輸成本大約相差200美元，在1999年的差距為40美元，在2000年則為150美元。這些數字顯示，有關成本的差距在不同時候可以有顯著的波幅。

53. 陳鑑林議員同意，貨櫃碼頭處理費應被視作貨物運送及處理費成本總和的一部分。他認為，由於現時本港貨櫃碼頭的運作已十分成熟，因此繼續提高生產力的空間實在有限。有鑒於此，他認為政府當局應協助業界改善各項貨物運送及處理程序的效率，以降低有關成本。他亦要求有關方面提供資料，說明相對於貨櫃碼頭營辦商所收取的費用，有關的地價及發展貨櫃碼頭的成本。

54. 葉承智先生回應時表示，貨櫃碼頭營辦商未必願意提供陳議員所要求的資料。此外，由於每個碼頭的地價、發展成本及運作模式等均有所不同，因此不能一概而論指出本港貨櫃碼頭的情況。他亦表示，貨櫃碼頭營辦商多年來一直投放大量人力及資源以提高貨櫃碼頭的生產力，使香港港口得以保持全球最繁忙貨櫃港的地位。

55. 蔡素玉議員表示，貨櫃碼頭處理費仍是決定香港港口是否具競爭力的最重要因素。她指出，雖然深圳港口正急速發展，但香港港口只能夠逐步作出改善。她亦注意到，雖然深圳港口已簡化其收費制度，但香港港口不時引入新收費，在這方面表現倒退。她亦認為，當局應認真解決業界的收費機制缺乏透明度的問題。

56. 經濟局局長回應時表示，政府當局不會因香港港口目前的成績而感到自滿。反之，政府當局一直密切監察有關情況，並嘗試就各方面作出改善，例如精簡清關手續、發展必要的基礎設施，以及加強發展港口與各種交通工具之間的連接設施。政府當局亦會在海外航運市場進行宣傳推廣活動。經濟局副局長補充，港口及航運局一直監察本港港口的競爭力。為此，該局已成立貨櫃港競爭力小組委員會，負責制定促進競爭力的措施。此外，亦已成立物流服務發展委員會，研究如何令港口與物流服務供應鏈的其他環節互相配合。

57. 劉健儀議員申報利益，表明她是香港港口及航運局的成員。她指出，雖然香港港口的貨櫃處理量在過去兩年錄得顯著增長，但與此同時，貨櫃運輸業一些界別(尤其是中流作業營辦商及公眾貨物裝卸區營辦商)一直抱怨營商環境艱難。她詢問，政府當局有否制訂任何措施，協助業界渡過難關。

58. 經濟局副局長表示，貨櫃運輸業各界別本身及界別與界別之間的競爭相當激烈，同時亦會互相合作。香港港口的貨櫃處理量在2000年達1 810萬個20呎標準貨櫃單位，當中三分之二的貨櫃在貨櫃碼頭(共有4個營辦商)處理；六分之一的貨櫃在中流作業用地處理(共有11個屬於香港中流作業商會成員的營辦商及其他一些規模較小的營辦商)；而餘下六分之一的貨櫃在內河貨運碼頭及公眾貨物裝卸區處理(約有200個營辦商)。至於陸上及海上貨運業，香港及內地共有數以百計的貨櫃車公司及躉船公司。

59. 李華明議員察悉，香港港口貨櫃處理量六分之一的貨櫃由中流作業營辦商處理。他要求當局提供資料，說明有關中流作業活動的發展趨勢，以及本港日後對中流

作業服務的需求。經濟局副局長告知委員，中流作業的貨物處理量在1997年達320萬個標準貨櫃單位，在1998年達260萬個標準貨櫃單位，在1999年達280萬個標準貨櫃單位，以及在2000年達300萬個標準貨櫃單位。據中流作業營辦商作出的回應，很多中流作業營辦商表示他們是在虧本的情況下經營。此外，他們亦預期，隨着現有貨櫃碼頭逐步提高生產力，以及九號貨櫃碼頭落成啟用，本港對中流作業服務的需求會逐步減少。鑒於此趨勢，港口發展策略檢討不大可能會就擴展或發展新中流作業設施提出建議。

60. 陳婉嫻議員表示，她留意到過去數年，貨櫃運輸業經常就收費問題發生爭議，在大多數情況下，這些爭議未有得到完滿的解決。她認為應徹底解決導致發生爭議的問題，以免再次發生混亂事件，以及影響香港港口的正常運作及損害本港的聲譽。

政府當局

61. 應委員要求，政府當局同意提供以下有關貨櫃運輸業的資料，供事務委員會進一步考慮——

- (a) 貨櫃運輸業的收費機制，包括運費、貨櫃碼頭處理費及其他有關的收費項目；
- (b) 香港的整體處理成本與深圳的主要港口(例如鹽田)比較的情況；
- (c) 導致貨櫃運輸業各有關方面屢次就調整貨櫃碼頭處理費產生爭議的各種情況，以及政府當局為免再次發生混亂事件而採取／將會採取的措施；
- (d) 貨櫃運輸業不同界別內各個營辦商的競爭情況，包括貨櫃碼頭、中流作業、內河貨運、船公司及貨運業等界別；
- (e) 考慮到來自鄰近地區(例如深圳及台灣)的競爭，對本港貨櫃碼頭、中流作業地點及內河貨運碼頭的貨運需求，以及是否需要增建基礎建設作出全面的評估；及
- (f) 顯示全球主要貨櫃港(包括香港及深圳各個貨櫃港)的貨櫃碼頭處理費、運費及貨櫃處理量的圖表。

VII 私人大廈外牆煤氣喉管的維修保養及業權轉讓

(立法會CB(1)646/00-01(06)號文件——政府當局提供的討論文件)

62. 鑒於時間所限，主席建議將此項目押後至下次會議討論。委員對此表示同意。

VIII 其他事項

63. 議事完畢，會議於下午1時10分結束。

立法會秘書處
2001年3月30日