

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)362/01-02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10月29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, GBS, 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, GBS, JP
周梁淑怡議員, JP
張文光議員
許長青議員, JP
陳鑑林議員
單仲偕議員
曾鈺成議員, JP
楊孝華議員, JP
劉千石議員, JP
劉健儀議員, JP
蔡素玉議員
胡經昌議員, BBS

出席的非委員 : 何秀蘭議員
的議員

缺席委員 : 李華明議員, JP
黃宜弘議員

出席公職人員：議程項目IV及V

經濟局

經濟局副局長(2)
周淑貞女士

經濟局助理局長
羅應祺先生

民航處

民航處總民航事務主任（技術行政）
李天柱先生

應邀出席者：議程項目IV及V

香港機場管理局

行政總監
彭定中博士

商務總監
白家雄先生

法律總監
戴保賢先生

機場管理總監
伍翹楚先生

總經理－機構拓展
郭多娜女士

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級主任(1)1
鄭潔儀女士

高級主任(1)5
歐詠琴女士

I 確認通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)85/01-02號文件 —— 2001年10月11日會議的紀要)

2001年10月11日會議的紀要獲得確認通過。

II 自2001年7月17日會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)1848/00-01(01)號文件 《2000至2001年度競爭政策諮詢委員會報告》；

立法會CB(1)1852/00-01(01)號文件 —— 旅客在內地旅遊期間遇到意外可獲的援助；

立法會CB(1)1859/00-01(01)號文件 —— 政府統計處就1999年7月至2001年6月主要石油產品進口及零售價格提供的圖表；

立法會CB(1)1867/00-01(01)號文件 —— 恒達熱水系統設計有限公司提出有關中華電力違反公平競爭規則的個案的來函；

立法會CB(1)1896/00-01(01)號文件 —— 主席與政府當局就颱風玉兔一事的來往函件；

立法會CB(1)1959/00-01(01)號文件 —— 政府統計處就1999年8月至2001年7月主要石油產品進口及零售價格提供的圖表；

經辦人／部門

立法會CB(1)2088/00-01(01)號文件——政府當局就恒達熱水系統設計有限公司提出有關中華電力違反公平競爭規則的個案的覆函；

立法會CB(1)2093/00-01(01)號文件——一羣電器零售商提出有關中華電力及香港電燈公司違反公平競爭規則的個案的來函；

立法會CB(1)2160/00-01(01)號文件——政府統計處就1999年9月至2001年8月主要石油產品進口及零售價格提供的圖表；及

立法會CB(1)23/01-02(01)號文件——香港物流業的發展)

2. 委員察悉自2001年7月17日會議後發出的上述資料文件，並同意在下次會議上跟進《2000至2001年度競爭政策諮詢委員會報告》。

III 2001年11月26日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)109/01-02(01)號文件——待議事項；及

立法會CB(1)109/01-02(02)號文件——跟進行動一覽表)

3. 委員察悉，政府當局已建議在下次會議上討論以下項目：

- (a) 香港迪士尼樂園計劃的最新進展情況；
- (b) 住宅式氣體用具的批准計劃；及
- (c) 在經濟局增設額外的首長級人員職位。

4. 有關上述的(c)項目，委員察悉，有關的人手建議與推行物流業的發展有關。陳鑑林議員建議，不應單單討論經濟局為此目的而提出的一項人手建議，較理想的做法是在討論香港物流業的整體發展時，一併商議為支持“香港物流業的發展”而作出的有關體制安排。周梁淑怡議員贊同陳議員的意見。因應委員提出的意見，主席要求秘書就下次會議的擬議議程再與政府當局聯絡，但須顧及委員需有足夠時間進行商議。

(會後補註：經諮詢政府當局的意見，並經主席同意，下次會議將會討論下列事項：

- (a) 港口發展策略檢討(是次會議押後討論的項目)；
- (b) 香港物流業的發展；及
- (c) 《2000 至 2001 年度競爭政策諮詢委員會報告》。)

IV 香港國際機場2020年發展藍圖

(立法會CB(1)109/01-02(03)號文件——政府當局提供的資料文件)

V 機場管理局可從事的活動範圍

(立法會CB(1)109/01-02(04)號文件——政府當局提供的資料文件)

5. 由於項目 IV 及 V 互有關連，委員同意一併討論此兩個項目。

6. 周梁淑怡議員申報利益，表明她是機場管理局(“機管局”)的董事。

7. 香港機場管理局行政總監利用電腦投影設施向委員簡介香港國際機場 2020 年發展藍圖的主要架構。發展藍圖提出了多項發展計劃，以應付預測中的需求，促使香港國際機場達至每年 8 700 萬人次和 900 萬公噸貨物的最終客貨運量，從而提升香港作為航空樞紐的地位。機管局行政總監表示，在制訂發展藍圖後，機管局會與

經辦人／部門

政府、航空公司及其他業務夥伴合作，務求促進香港國際機場下一階段的發展，以鞏固香港作為國際及地區航空中心、通往中國內地的首選門戶及世界級的物流樞紐的地位。

8. 經濟局副局長亦向委員簡介機管局提出的一項建議。機管局建議香港特別行政區的行政長官根據《機場管理局條例》(“《機管局條例》”)(第 483 章)作出命令，以擴大機管局所准許從事的活動範圍。該項命令使機管局可在香港國際機場及鄰近機場的地理範圍以外從事或營辦活動，從而使機管局能落實有關的長遠發展策略。有關的詳情載述於立法會 CB(1)109/01-02(04)號文件。

需求預測

9. 關於每年處理 900 至 1,000 萬公噸貨物的最終貨運量，主席問當局如何估計貨物增長額，尤其是當前經濟正處於低潮。丁午壽議員亦詢問美國 9 月發生的事件有否帶來負面影響。

10. 機管局行政總監表示，與去年同一個月份比較，客運量及貨運量分別下降了 7% 和 10%。然而，鑑於航空交通業是長遠的投資，即使經濟近期處於低潮，他相信航空交通日後仍會有進一步的增長。在未來的 20 年，貨運量預計每年平均增長 6%，而速遞貨運的增長率可能會是該增長率的兩倍。香港國際機場的航線網絡四通八達，具備妥善的貨運設施及其他增值服務，相信機場的航空貨運業務在珠江三角洲地區仍具競爭優勢。中國加入世界貿易組織亦將為香港國際機場帶來新的商機。中國內地可能與台灣直接通商，因而刺激整體貿易增長，對香港國際機場有所裨益。

發展策略

11. 委員察悉，為增加航空交通量，鞏固香港作為地區航空樞紐和通往中國內地門戶的地位，機管局已建議發展一幅約 57 公頃的用途多元化商業用地(“機場城”)。機場城除設有一個國際展覽中心外，亦包括辦公大樓和零售設施項目，以配合機場其他相關業務的需求。主席關注到，機管局擴大可從事的活動範圍或會有助促進機場島的經濟活動，但未必對本港所有商界有所助益。他詢問有關這些建議的財務安排，以及當局將於何時就各項發展計劃作出決定。

12. 機管局行政總監答覆，在香港國際機場發展商業項目的整體目標，是為了促使香港國際機場能提供更多增值服務，從而令整個社會受惠。擬建的國際展覽中

心、設於機場範圍以外的物流園及辦公大樓，會帶來額外的就業機會及促進經濟增長。有關個別發展項目的財務安排，他表示，大部分發展項目的經費會來自私人投資。然而，有關的展覽及會議設施卻需要政府的資助。有關個別發展項目的推行計劃，他表示，跨境客運渡輪碼頭、國際展覽中心、辦公大樓及零售設施項目的規劃工作須於現在展開，以期於 2005 年竣工。關於設於機場範圍以外的物流園發展項目，機管局會與政府當局合作制訂日後的計劃。至於其他長期的發展項目，則會於適當時進行詳細的研究。

根據《機管局條例》第 5 條建議作出的命令

13. 對於發展藍圖所載有關促進機場下一階段發展的建議策略，單仲偕議員普遍表示歡迎。不過，對於透過行政長官根據《機管局條例》第 5(3)條作出命令，擴大機管局可從事的活動範圍的建議，他卻深表關注。他認為，第 5(3)條僅應在出現緊急情況時使用，而非如目前的情況般涉及 20 至 30 年的規劃期。他認為政府當局應採取另一個做法，就是為此目的而修訂主體條例。

14. 經濟局副局長表示，行政長官根據《機管局條例》第 5(3)條所作出的命令，將容許機管局在香港國際機場及其附近地理範圍規限以外從事或營辦任何與機場有關的活動。該命令是一項附屬法例，須由立法會以“如不廢除或不提出修訂即屬通過”的程序通過。由於現有的《機管局條例》中已就此訂明一項明訂條文，政府當局認為沒有需要修訂主體條例，以達致同樣的效果。她補充，在一些特別的情況下，民航處處長可根據《機管局條例》第 21 條向機管局作出指示。

15. 主席亦質疑授權機管局在香港國際機場及鄰近機場的地理範圍以外營辦任何與機場有關的活動，是否恰當的做法。他擔憂，機管局最終或會獲授權在機場島以外從事所有各類的商業活動，例如發展辦公大樓及零售設施、食肆及的士服務。

16. 經濟局副局長答覆，根據《機管局條例》，機管局所從事的所有活動，均須符合維持香港作為國際及地區性航空中心的目標。主席詢問，倘行政長官為此目的而作出的命令獲得批准，有哪些活動是機管局所不獲准營辦的。經濟局副局長答覆此問題時表示，機管局不准從事與其宗旨不符的任何活動。周梁淑怡議員指出，《機管局條例》已訂明適當的條文，以限制機管局可從事的各類活動。然而，為方便機管局尋求與其他機場合作，以及改善與珠江三角洲的多模式運輸聯繫，以促進客貨

運輸及物流運作，當局有需要提出立法建議，授權機管局在香港國際機場及鄰近機場的地理範圍以外營辦與機場有關的活動，例如收購其他機場的股份或任何權利或權益。

17. 由於主席已表明另有要事，他於上午 11 時 45 分離開。副主席接手主持會議。

18. 有關機管局計劃透過在南沙開設一個貨物集裝樞紐，以更方便地從機場通往其貨物腹地，張文光議員擔憂，本地商界，包括物流、運輸及貨櫃業會受到截流的影響。雖然他對機管局的策略持開放的態度，但他認為政府當局有必要徹底評估有關策略對各行各業可能造成的影响，並在作出決定前進行恰當的諮詢工作。為此，行政長官作出命令以擴大機管局可從事活動範圍的做法並不恰當，政府當局反而應向立法會提交一條相關的條例草案。這個做法可使立法會議員有足夠時間審議該項立法建議，並考慮普羅大眾在立法過程中所表達的意見。

19. 經濟局副局長認為張議員所指的截流情況，並不存在。她解釋，機管局的計劃旨在加強香港的競爭力及維持其作為物流樞紐的地位。交通方面的增長會為香港帶來整體的利益。事實上，她相信機管局的發展計劃會帶來更多機會，並因而對本地商界有利。由於機管局不能獨力承擔所有的相關工作，因此須有賴各行各業的支持。機管局行政總監並補充，機管局的目的，正是要吸引更多乘客、貨物及增值服務使用香港國際機場。他指出，由於珠江三角洲是香港國際機場的重要腹地，在香港國際機場的出口貨運量中，該區的貨物佔七成，該局已確定多項措施，以加強機場與珠江三角洲及其他地區的交通聯繫。為此，為香港國際機場和中國內地(特別是珠江三角洲)發展多模式的聯運服務，以提供便捷的海陸空聯繫，對機場進一步發展為客貨運樞紐起着重要作用。至於擬議推展至在珠江三角洲(例如南沙)發展一個集裝樞紐的策略，對維持香港國際機場的競爭優勢，會有所幫助。

20. 張文光議員重申，由於發展藍圖所載的各項策略，會在超過 20 年的規劃期內展開，市民大眾應有足夠時間對擬議策略的優劣進行商議。他強烈要求政府當局考慮透過行政長官根據《機管局條例》作出命令，以擴大機管局可從事的活動範圍的建議。

21. 陳鑑林議員卻認為，在南沙擬建的集裝樞紐，只會為香港國際機場帶來好處，並對珠江三角洲其他機

場，而非本地商界構成威脅。考慮到有關的影響，他詢問內地機關是否同意該策略。經濟局副局長表示，就可否促成機場之間的合作問題，機管局經已一直與珠江三角洲的各個機場進行討論。在行政機構方面，粵港合作聯席會議上亦曾討論此議題。機管局行政總監補充，透過促進雙方合作以充分善用機會，可以取得一個雙贏的局面。機管局會與內地的機場管理機關繼續保持聯繫。

22. 李家祥議員雖對 2020 年發展藍圖普遍表示支持，但他亦關注到當局在處理擴大機管局可從事活動範圍方面所建議採用的方法。他擔憂，當局一旦全面批准機管局擴大其獲准從事的活動範圍，則難以監察機管局日後的工作。為此，考慮到機管局獲得政府各種形式的資助，或會導致出現不公平競爭，他擔憂最終會出現機管局與私營機構爭利的情況。另一方面，由於機管局是一個公營機構，考慮到機場業務方面的激烈競爭及其中所涉及的內在風險，他懷疑機管局是否適宜肩負 2020 年發展藍圖所載的各項發展策略。

23. 關於政府所承擔的風險，經濟局副局長表示，《機管局條例》已清楚訂明管理局的資本安排。就一些可能需要政府資金的機管局發展項目，當局會按個別情況作出考慮。舉例而言，政府當局短期內會就在赤鱲角擬建的國際展覽中心提交一項撥款建議，供財務委員會考慮。與有關的事務委員會的諮詢工作亦已安排於 2001 年 11 月 12 日進行。關於一般的運作原則，她表示，機管局應按照審慎的商業原則經營業務。機管局每年須向財政司司長提交周年的收支預算及其 5 年的業務計劃。此外，機管局的年報、帳目報表及核數師報告均須提交立法會供議員省覽，以便議員監察機管局的工作。

24. 周梁淑怡議員認為，為擴大機場的交通聯繫至珠江三角洲以至其他地區，以加強香港作為航空樞紐的地位，當局急需擴大機管局獲准從事的活動範圍。然而，當局亦應給予市民大眾充分的機會，表達他們對擬議策略的意見。她認為，立法工具本身並非現行討論的主要問題。對政府當局而言，更重要的工作反而是盡快諮詢有關的業界。經濟局副局長察悉周議員的意見。

25. 關於與私營機構爭利的指稱，周梁淑怡議員表示，據她所知，機管局的政策是盡量減少直接參與各項發展項目。為此，該局將會物色業務夥伴，以着手推行各項新措施。

增建貨運設施

26. 對於發展一個速遞貨運專用的空運中心的新措施，劉健儀議員雖表示支持，但她也關注到一般貨運站的貨運處理量，會否出現過剩的情況。她詢問機管局在決定需否增建一般貨運設施及何時增建有關設施時，所採用的準則為何。她亦要求機管局澄清速遞貨運及一般貨運在運作方面的分野。

27. 機管局行政總監答覆，由於全球經濟預料會繼續放緩，因此來年的貨運業可能會持續疲弱。目前，機管局並無計劃引進一般貨運的新營辦商。該局一直與香港空運貨站有限公司及亞洲空運中心有限公司保持聯繫，商討促進其業務的措施。關於是否需要設立一個速遞貨運專用的貨運站，提供門到門及準時送遞的送貨服務問題，他表示，香港國際機場速遞貨運的增長率預期會是一般貨運的兩倍。預料速遞貨運的樞紐運作同時有助刺激一般貨運的增長，加強香港的競爭能力。關於決定是否需要增建一般貨運設施的準則，他表示，當現有設施的貨運量達到某個水平時，機管局便會開始計劃增建設施。該等規定已在與貨運營辦商的有關專利權協議中訂明。

機管局

28. 副主席問及有關速遞貨運在去年所處理貨運量中所佔百分率，機管局行政總監回應時表示，在去年所處理的220萬噸空運貨物當中，其中約150,000噸為速遞貨物。他預計，根據一些研究的統計數據，貨運量會有進一步增長。應副主席的要求，機管局行政總監答允在會後提供最近3年的有關貨物統計數字。

29. 楊孝華議員認為，應以適時及具商業效率的方式，增強貨運處理能力，以免過早作出投資，最終導致高昂的機場收費。

30. 機管局行政總監答覆，根據交通研究實驗所進行的調查，香港國際機場的機場收費在全球40個最大的機場中排第28位。至於一般貨運處理能力，他表示，增設現有設施後，在2006至2007年度前，即可處理共達300萬噸的貨運。發展藍圖所載的擬議發展完工後，很可能在2030年前便可處理最終貨運量。根據顧問研究的結果，香港國際機場甚至可處理達1,000萬噸貨物。為處理預計的貨物量，香港國際機場會在今年年底前把貨運停機位由13個增加至21個，最終並會增至40個。機管局與一般貨運營辦商定期保持對話，以方便他們規劃增建設施。他察悉楊議員就貨運營辦商專營期提出的關注，並會繼續與他們進行討論。

31. 許長青議員及丁午壽議員歡迎當局為機場下一階段發展而採取各項新措施，使機場成為國際及地區航空中心及通往中國內地的門戶。不過，許議員關注到本地的機票價錢較區內其他機場高昂的問題。他並指出，由於香港國際機場與珠江三角洲的各個機場間互相補足，政府當局及機管局應致力加強雙方的緊密合作，以避免出現割喉式的競爭。他促請政府當局及機管局加快進行有關的工作。

32. 在發展香港成為物流中心方面，何秀蘭議員雖理解香港國際機場所擔當的重要角色，但鑑於鄰近機場的競爭日益加劇，她懷疑香港能否在珠江三角洲保持其競爭優勢。她並詢問，當局會否採取措施，簡化清關程序，以加快貨物流量。經濟局副局長回應時告知委員，政府當局正探討加快兩地之間貨物流量的措施，並引述一項措施為例，就是由其中一個空運貨站營辦商引入接駁服務。貨物現時可以密封式貨車直接通過香港運送到廣東白雲機場，而無需在深圳皇崗邊境管制站進行清關程序。在縮減運輸時間和簡化香港及其腹地之間的航運程序方面，這項服務是向前跨進了一步。

33. 何秀蘭議員詢問，當局有否資料，就香港國際機場與廣東省其他機場之間在處理時間和成本方面，作一比較。由於南沙的貨物集裝樞紐營辦商屬私營，她亦詢問當局有何方法，以確保該營辦商最終會與香港國際機場合作。

34. 機管局行政總監答覆時澄清，在南沙興建一個集裝樞紐的建議僅屬一個初步建議，該局將會在適當時候與政府當局進行更深入的討論。他表示，有關競爭的問題應從一個較廣闊的角度考慮，機管局並須充分瞭解業界的發展趨勢、滿足顧客的需求，以及隨時準備制定各項相應措施，以便及時和妥善地配合顧客的需求。香港所處位置得天獨厚，堪稱全球的航空中心。香港的航線網絡四通八達，並有更頻密的航機班次及其他增值服務，定能維持其航空樞紐的優勢。

35. 在總結商議時，副主席要求政府當局考慮委員所表達的意見，並在向立法會匯報前，就有關擴大機管局可從事的活動的建議，進行更廣泛的諮詢工作。

VI 港口發展策略檢討

(立法會CB(1)109/01-02(05)號文件——政府當局提供的資料文件)

36. 由於時間所限，委員同意押後討論此項目。

IV 其他事項

37. 議事完畢，會議於下午 12 時 45 分結束。

立法會秘書處
2001年11月22日