

香港特別行政區
立法會

經濟事務委員會

經濟事務委員會考察團
2004年4月研究海外國家在港口及機場管理、
機場私有化及主題公園管理方面的經驗
考察報告

2004年6月

目 錄

頁 次

第一章	引言	1 - 2
第二章	機場	3 - 18
第三章	港口	19 - 23
第四章	巴黎迪士尼樂園	24 - 26
第五章	觀察所得及總結	27 - 31
第六章	鳴謝	32

第一章 —— 引言

1.1 旅遊業和物流業是推動香港經濟增長的其中兩個主要動力。儘管受到沙士危機的衝擊，旅遊業已展開迅速的V型反彈，並於2003年錄得1 550萬的訪港人數。以逐年與對上一年對比計算，此數字僅微跌6.2%，並且是有紀錄以來第二高的訪港人數。整體訪港人數在2004年首季增加14.7%至494萬人次。旅遊業興旺，將會改善整體的市場氣氛，刺激本地消費，促進相關行業的增長，並有助於創造就業機會。

1.2 同樣，物流業能全面發揮我們的現有優勢，並且提供不少就業機會。香港是主要的國際和地區航運中心，有超過70間航空公司在港提供服務。香港國際機場是世界最繁忙的機場之一。截至2003年5月止的12個月期間，途經香港國際機場的乘客共2 920萬人次(不包括過境的76萬人次)。香港國際機場處理的空運貨物共260多萬噸。港口亦是香港繁榮及經濟增長的重要因素，所處理的貨物約佔香港貨運吞吐量總額的八成。貨櫃碼頭不但對香港重要，而且對世界上工業化速度最高的地區之一的華南地區亦極其重要，因為香港所處理的貨櫃運輸之中，約78%與華南地區有關。香港港口亦是全球供應鏈的樞紐港口，有80多間國際航運公司通過香港港口，每周提供超過400班貨櫃班輪服務，到達世界500個以上的目的地。

1.3 儘管有以上優勢，我們卻不能自滿。在爭取旅客方面，區內各地競爭激烈。為支持旅遊業的發展，我們須進一步增加對遊客的吸引力，方法是提升旅遊產品的等級，並加強服務質素，以應付未來的挑戰。物流方面，我們必須謹記，在鄰近地區，物流業正非常迅速地發展，競爭日趨白熱化。因此，在規劃及發展香港的旅遊業和物流基礎建設、服務及設施，以及港口和機場的運作及管理方面，一直與廣大市民的利益攸關。

1.4 為了維持香港作為首屈一指的國際及地區運輸及物流樞紐的地位，香港應放眼世界，直接瞭解外地在物流發展方面的經驗。有關資料對於研究如何盡量擴大與珠江三角洲其他地區合作和協調的範疇，尤其重要，因為可從而發展不同交通工具的運輸聯繫，達致協同效益。鑒於立法會經濟事務委員會(下稱“事務委員會”)的工作是監察及研究政府政策，以及公眾所關注有關經濟架構及服務的事項，其中包括空運和海運設施及服務，事務委員會認為有需要研究其他國際運輸及物流樞紐的發展策略及其運作模式。

1.5 2003年11月，事務委員會決定應考慮進行海外職務訪問，研究海外在港口及機場管理和物流發展方面的經驗。事務委員會亦認為這是適當時機，可藉此瞭解海外在機場私營化及迪士尼主題公園運作方面的經驗。自政府於2003年8月宣布將香港機場管理局私營化的計劃

後，事務委員會便一直參與與政府當局討論關於香港機場管理局私營化的事宜。同時，隨着香港迪士尼樂園即將於2005年開幕，越來越多人關注到該主題公園在營運初期可能面對的困難。2003年12月，事務委員會決定於2004年4月3日至9日到倫敦、巴黎迪士尼樂園、阿姆斯特丹和鹿特丹進行海外職務訪問，研究以下方面的海外經驗：

- (a) 港口及機場管理，以及物流發展；
- (b) 機場私營化；及
- (c) 主題公園的管理。

1.6 擬議的海外職務訪問在內務委員會2004年1月9日會議上獲內務委員會通過。

考察團

1.7 由於訪問的調查結果將是有用參考資料，可供議員考慮日後機場私營化的建議及有關香港物流／旅遊業發展的措施和計劃，事務委員會認為訪問應公開讓非委員的議員參加。考察團成員包括7名事務委員會委員、一名非委員的議員及一名立法會秘書處職員。成員名單載於**附錄I**。

海外職務訪問的行程

1.8 在逗留倫敦、巴黎及荷蘭期間，考察團曾與立法委員及負責物流發展的高級政府官員、機場大樓設施規劃師及機場監管人會晤。我們亦造訪巴黎迪士尼樂園、阿姆斯特丹斯希普霍爾機場及鹿特丹的港口，就不同事項與該等機構的管理層交換意見。我們亦藉此機到訪荷蘭國會第二議院，並與倫敦一批最高的政治及商界領袖會晤，就共同關注的事項交換意見。是次訪問的行程表載於**附錄II**。

考察團報告

1.9 本報告綜述是次訪問的背景、調查結果、觀察所得及結論。立法會秘書處資料研究及圖書館服務部曾就選定機場、港口及主題公園進行背景資料研究，供委員參閱。在適當情況下，背景資料研究結果已納入本報告內。編製本報告的參考資料名單載於**附錄III**。

1.10 本報告將於2004年6月25日提交內務委員會。

第二章 —— 機場

2.1 在是次職務訪問中，事務委員會訪問了阿姆斯特丹斯希普霍爾機場，並與英國的航空監管機構、希斯路機場5號客運站設計小組、荷蘭政府高級官員及其他物流服務機構會晤。事務委員會特別留意機場私營化及其對航運規管水平和航空交通服務標準的影響方面的海外經驗。英國過去40年在機場規管及營運方面的歷史性發展，提供了非常有用的參考，有助瞭解一間以前屬政府擁有的機場管理局如何轉變為以市場導向為主的上市公司，但仍能保持相若(如非更高)的公眾問責程度。另一方面，阿姆斯特丹斯希普霍爾機場說明斯希普霍爾集團(Schiphol Group)如何建立及發展機場城市，並將之變成有多種交通工具的動力樞紐，把人與商業活動、物流與商鋪、資訊與娛樂結合起來。興建希斯路5號客運站亦是一項鞏固英國作為世界航運中心地位的重要投資。該客運站亦提供需求甚殷的先進設施，以應付日後的飛行需求。

英國機場的規管及營運發展

民航局

2.2 在英國，航空的規管權歸於民航局(Civil Aviation Authority)，該組織是國會於1972年成立的公營公司，最初是獨立的專門航運監管機構，並提供航空交通服務。自國家航空交通服務處(National Air Traffic Services)於2001年脫離民航局後，民航局現為英國的獨立航運監管機構，具有所有民航規管職能(經濟規管、空域政策、安全規管及消費者保障)。所有機場均須由民航局按安全規定發出許可證。民航局亦有責任對機場費用進行定期檢討、釐定價格上限、就合併行動、市場及主要的受規管行業(包括英國機場管理局)的規管進行深入調查。

2.3 英國政府規定民航局的費用全部均由向被規管的機構徵收的費用支付。民航局的職員編制約有1 000人。民航局分為4個組別：

- (a) 經濟規管小組
- (b) 安全規管小組
- (c) 空域政策首長級人員
- (d) 消費者保障小組

英國機場管理局的私營化

2.4 英國機場管理局(British Airports Authority)(下稱“英國機管局”)現為在國際證券交易所上市的公營公司，目前擁有英國7個機場，

分別為英格蘭的希斯路、蓋特維克、斯坦斯特及修咸頓，以及蘇格蘭的愛丁堡、阿伯丁及格拉斯哥。先前的英國機場管理局原根據《1965年機場管理局法案》(Airports Authority Act 1965)成立，並且是政府擁有的機構，對3個倫敦機場(希斯路、蓋特維克、斯坦斯特)，以及於1966年4月對蘇格蘭的普雷斯蒂克機場具有擁有權和責任，後來加入了愛丁堡、阿伯丁、格拉斯哥及修咸頓機場。普雷斯蒂克後來已出售。

2.5 1985年，政府宣布其有意將前英國機場管理局私營化，以減少公營部門的規模，並給予管理層更大的自由度，以及獲取更多私營機構資金的機會。1986年，該管理局解散，而其物業、權利及負債則根據《1986年機場法案》(Airports Act 1986)轉讓予英國機管局。

2.6 1987年7月16日，英國機管局的5億股股份公開發售，該公司並於1987年7月28日在倫敦國際證券交易所上市。在公開發售的5億股股份中，2億6,000萬股股份(包括保留作紅股發售的2,200萬股股份)按每股245便士的固定價格向公眾(包括英國機管局僱員及領取退休金人員)發售，1億1,500萬股股份按固定價格配售予機構，以及1億2,500萬股股份按固定價格或固定價格以上金額招標出售。售予公眾的固定價格股份獲接近10倍認購，而招標發售則獲6倍認購。扣除2,080萬英鎊的上市費用及佣金，出售股份所得淨收益達11億8,290萬英鎊。政府最初保留英國機管局的剩餘2.9%股權，但已於1996年將這數額的股權出售。

英國機管局收費的規管架構及未來發展

2.7 進行私營化時，有人關注到英國機管局作為單一公司出售而不是將其7個機場分開出售或分為倫敦和蘇格蘭兩組機場出售，將會造成壟斷。亦有人關注，倘若英國機管局濫用其專營地位，將會造成掠奪性定價。英國政府相信，由監管機構規管英國機管局的機場費用，可有效避免濫用專獨營地位，例如出現掠奪性定價。

2.8 《1986年機場法》規定，除非經民航局批准，否則不得在機場徵收機場費用。根據該法例，民航局及競爭委員會(Competition Commission)均擔當規管人的角色，並且每5年重新釐定指定機場的機場費用價格上限。民航局及競爭委員會並無直接列明英國機管局可收取多少費用。價格上限控制了機場費用收益總額除以乘客數目的最大值。換言之，民航局及競爭委員會透過釐定每年從每名乘客取得的最高平均收益，間接規管機場費用。

2.9 民航局透過其經濟規管小組，履行對英國航運進行經濟規管的法定責任。經濟規管小組旨在透過規管機場和航空交通服務及其他行動以鼓勵提高效率、服務質素及能力範圍內的適時投資，以惠及航空交通服務及設施的用戶。根據《1986年機場法》，民航局須為國務大

臣指定的機場的機場費用釐定價格上限。目前指定的機場為希斯路、蓋特維克、斯坦斯特及曼徹斯特。除非國務大臣另有指示，否則民航局必須依據機場法，參考競爭委員會的意見，才能夠釐定價格上限。競爭委員會須匯報在下個5年期的機場費用的最高限額應為多少，以及自上次參考的日期以來，機場有否任何有違公眾利益的行動。如競爭委員會認為某機場的行動有違公眾利益，則民航局須施加條件，但民航局仍對設定價格上限作出最終決定。

2.10 政府方面，運輸部釐定發展空運的長遠架構，機場營辦商可按該架構計劃未來，以及為如何落實日後的規劃作出決定時提供指引。2003年12月，運輸部出版其白皮書“空運的未來(The Future of Air Transport)”，列明英國在未來30年拓展機場容量的策略性架構。白皮書已就2030年或之前在英格蘭東南部興建兩條新跑道給予政府支持，第一條在斯坦斯特，第二條在希斯路，但英國機管局須符合嚴格的環保條件。因應白皮書所載的政策及結論，政府已邀請機場營辦商提交增加機場容量的計劃。

2.11 下議院的運輸委員會負責研究運輸部的政策建議，該委員會已對政府的白皮書進行大型調查。運輸委員會將英國機管局的支配地位歸咎於容量不足，並認為更適宜打破英國機管局的專營地位。某些航空公司亦要求分拆英國機管局。部分人認為將英國機管局7個機場的擁有權分開或分別為該等機場進行融資，將使該等機場更有效率，部分人則認為在斯坦斯特興建一條主要由廉價航空公司使用的新跑道，將需要希斯路作出補貼，導致使用希斯路的航空公司提高收費。

2.12 在進行私營化時，即80年代中期，由於缺乏預留擴展空間為爭取額外業務提供基礎，以及有鑒於營運效率下降的風險，政府認為不宜將多個機場分開經營。然而，競爭委員會作為英國機管局其中一個監管機構，未有排除日後基於消費者利益的理由而重新考慮分拆的可能性。

英國機管局的公司管治

2.13 作為上市公司，英國機管局致力實行高水平的公司管治。英國機管局董事會成員包括一名兼職主席、5名非執行董事及7名執行董事。主席及行政總裁的角色各自獨立。公司亦物色了一名高級獨立非執行董事。董事局的角色包括確定長遠方向及策略、對達致商業目標進行監察，以及確保其履行對股東、當地社會、職員及其他有關人士(包括其監管機構民航局)的責任。

2.14 董事局透過成員包括大多數非執行董事的提名委員會，物色並向董事會推薦擔任執行及非執行董事職位的人選。年內獲董事會委

任的董事必須退下，並表示願意在下屆公司周年大會中獲重新委任。所有董事均需於3年內獲股東於周年大會上最少獲重新委任一次。此外，每年有三分之一的董事須輪流退休。

2.15 董事的酬金及服務合約按照酬金委員會認可的酬金政策釐定。執行董事的酬金以一組相類公司的中位值作為持續水平的指標。非執行董事的酬金每年在公司組織章程細則所定的限額內，參照從獨立市場調查所得的中位市場趨勢加以檢討。根據就披露董事酬金引入新法定要求的《2002年董事酬金匯報規例》，董事酬金的詳情在公司年報中公布。

2.16 為提高業績表現及業務的透明度，英國機管局每年均在其年報全面交代其在英國的7個機場各自的營運及財務檢討、其國際機場的業務，以及其機場零售管理。

民航局與英國機管局在經濟規管制度中的關係

5年一次的檢討

2.17 儘管英國機管局是一間須對其股東負責的上市公司，但仍須受民航局規管，而民航局則有責任保障公眾利益。每隔5年，民航局透過經濟規管小組，進行一次檢討，當中涉及英國機管局業務的兩大範疇：

- (a) 來自每名乘客所付機場費用的收益的每年增幅；及
- (b) 英國機管局對客戶、業務夥伴及供應商的處事方式。

2.18 以第四輪5年一次的檢討(2003年至2008年)作為例子，當局為希斯路及曼徹斯特釐定2003年4月1日至2008年3月31日期間¹ (即Q4)的新價格上限。民航局同時檢討英國機管局轄下倫敦機場(即希斯路、蓋特維克及斯坦斯特)及曼徹斯特機場，該局依循一項工作計劃，就2003

¹ 不同的規管期載列如下：

第一輪5年一次的期限 (Q1)	1987/88至1991/92
第二輪5年一次的期限 (Q2)	1992/93至1996/97
第三輪5年一次的期限 (Q3)	1997/98至2002/03
第四輪5年一次的期限 (Q4)	2003/04至2007/08

民航局於1999年5月決定將英國機管局倫敦機場的價格上限延伸至第六年後，Q3的價格上限屆滿日期由2002年3月31日押後至2003年3月31日。

年年初的新價格上限作出決定。過程首個階段由航空公司及英國機管局就此事進行討論，並釐定它們所能達成的任何協議的性質，以及向民航局提交它們的調查結果作進一步研究。本報告採用英國機管局倫敦機場的檢討，作為例子說明。

2.19 雖然價格上限每5年檢討及釐定一次，但零售價格指數(RPI)減X的程式中的X因素，在5年中可以每年不同，而3個英國機管局倫敦機場亦可以各有不同。然而，X因素一旦確定，便不能在5年期間內更改。在釐定2003年至08年期間的價格上限時，已計入若干因素，包括未來乘客預測、經營成本及資本投資、服務質素、每名乘客的保安費用，以及處理抵境及離境乘客的容量。

民航局的初步建議

2.20 在參考競爭委員會的意見前，民航局對據以釐定機場費用最高水平的合適基準進行重大檢討。民航局認為其建議的基準最符合其法定目標，並將之總結如下：

- (a) 規管應集中於機場向用戶提供的獨營服務；
- (b) 增加承包及競爭、承認用戶與機場在策略及營運上互相倚賴，輔以改善的資訊披露情況，可容許打擾性較少的經濟規管；
- (c) 希斯路及蓋特維克跑道擠塞，意味着倘若提高核准的機場費用，有可能令該等機場更能加以善用，因而對乘客有利；
- (d) 用戶對額外容量的高度評估，尤其是在希斯路的容量，顯示鼓勵投資拓展新容量的誘因至為重要；
- (e) 主要投資有長久的籌備時間及長久的回本期，兩者均可以超逾法定的5次逐年檢討期限，故強調長遠規管工作至為重要；
- (f) 較注重服務質素，是希斯路及蓋特維克規管架構的核心部分；及
- (g) 在2003至2008年期間，相對於希斯路及蓋特維克，斯坦斯特因其市場力量有限，須繼續倚賴廉價運載工具以取得成功，故此當局建議繼續實行較寬鬆的規管方針。

2.21 民航局為3個倫敦機場提出若干建議，其中包括下列各項：

- 價格上限會就各機場的資產及費用以獨立方式釐定；及
- 經修訂的規管成本基準(RRCB)只會集中於核心的“航空”業務，因此在釐定機場費用的價格上限時，不會考慮機場在其他“商業”活動的表現。這亦稱為雙重備用方法，有別於單一備用方法，該方法在釐定機場費用的價格上限時計及航空及商業活動兩者的成本及收益。

2.22 民航局採用此方法的目的，是盡量增加用戶及機場的綜合淨收益，以提高經濟效率，意思是：

- 鼓勵盡量善用供不應求的機場容量；
- 加強鼓勵擴充容量的誘因，以應付需求及維持服務質素；及
- 將規管範圍限於專營業務。

2.23 民航局認為將規管範圍擴展至商業活動，存在多種危險。一些通常不會被視為全面經濟規管對象的活動及設施，在規管下失敗的機會可能會增加，因而削弱了鼓勵全面及有效率地發展該等業務的誘因。結果是航空費用為商業業務的財富所帶動，此情況日益明顯，而隨着商業業務增長，此槓桿效應亦有所增加。此舉將受規管影響的範圍伸展至重要投資範疇，例如陸路運輸及交通，並令該等投資在規管下失敗的機會增加(這是因為此舉會鼓勵進行可透過提高機場費用抵銷的社會上非牟利的投資、減少該等投資的回報，或影響投資選擇及效率)。

2.24 民航局亦認為商業活動產生的經濟租金大部分與乘客而並非航空公司有直接關係。零售、飲食及陸路交通是明顯的例子。但單一備用方法不具有降低商鋪、食品或陸路交通價格的作用。反之，此方法運用該等租金令航空費用下降。在出現擠塞的機場，這不可能透過降低票價回饋乘客，但主要會為航空公司帶來租金收益，並可能會包含經濟效益。這是因為航機票價由航空公司可利用的航班容量所支配，而此航班容量是受到航空公司的限制而非受機場所限。即使在沒有出現擠塞的機場，商業活動與航空活動之間的互補程度，亦不可能緊密至足以令運用商業活動的租金降低航空費用成為保障乘客的有效方法。

航空公司的意見

2.25 航空公司認為機場費用增加，會導致票價提高，因而影響乘客。它們亦把商業活動視為航空業務不可分割的部分。此外，有人曾對雙重備用方法提出關注，因為該方法將會誘使英國機管局支持犧牲航空業拓展以促進商業發展。

競爭委員會的意見

2.26 競爭委員會認為，假設其他事項均等，長遠而言，雙重備用方法將會導致機場費用大幅提高。競爭委員會並無發現證據顯示單一備用方法過去曾引起任何普遍投資不足的情況。另一方面，仍未確定雙重備用方法會否導致將來有更佳的航空投資。雖然雙重備用方法可令容量得到更有效運用，但所得的利益十分有限，甚至在明顯求過於供的希斯路的情況亦是如此。支持在Q4期間採用雙重備用方法的理由確實在非常薄弱，因為民航局建議在該段期間只將此方法應用於較少出現擠塞的機場：蓋特維克及斯坦斯特。

2.27 競爭委員會亦認為放寬對英國機管局商業活動的規管不會帶來重大利益，因為該等活動大部分關乎租賃地方作零售及其他商業活動用途。就機場費用對票價的影響而言，英國機管局目前來自其商業活動的較高利潤，由於要用作惠及乘客而減少。雙重備用方法會打破此種關係，因此可能需要對該等活動增加規管。雙重備用方法亦有可能為了過分優待商業活動而犧牲了航空活動，因而未必會吸引足夠的資金或在管理方面獲優先處理。

2.28 由於該等利益最多亦只屬有限，競爭委員會認為雙重備用方法存在重大不利條件。競爭委員會認為將商業及航空業務分開有實際困難。沒有航空設施，英國機管局在該3個倫敦機場的租賃及其他商業收益便不會產生——因此，競爭委員會認為把商業及航空設施視為單一業務會更為妥當及實際。由於要成功拓展商業收益，便需要航空公司吸引乘客前往機場，競爭委員會認為商業活動的利益亦應與航空公司及航空公司用戶分享。在航空與商業活動之間分配投資或營運費用實際上亦有困難。如所需作出的判斷有部分屬於主觀判斷，則日後對於成本分配的爭議亦可能會損害機場與其用戶的關係。

2.29 競爭委員會並不認為平均票價在採取雙重備用方法後會不受影響。競爭委員會承認目前的價格水平，尤其是在希斯路，遠低於市場結算價格或與新容量相關的長遠遞增成本，但釐定市場結算價格與國際責任並不相符，而釐定與長遠遞增成本相等的收費的實質影響將對用戶有極大損害。

2.30 簡言之，競爭委員會並不認同民航局的觀點，民航局認為雙重備用方法是經過精心設計，以符合《1986年機場法》的目標。競爭委員會認為應繼續為Q4採用單一備用方法。

民航局在參照競爭委員會的意見後作出的決定

2.31 據民航局所述，所有回應民航局2002年11月建議的用戶均支持民航局為Q4釐定與單一備用方法相符的價格上限。英國機管局仍然認為雙重備用方法會提供改善的投資誘因，但卻不希望在Q4檢討階段再作辯論。

2.32 民航局認為，一個有效的規管架構需同時備有一個可信的獎勵制度。當投資資產年期過長，而未來5年的價格上限被鎖定了，及規管人無法約束其承繼人時，要確立一個具獎勵的規管架構可能相當困難。民航局認為，在根據該法例設立的規管架構內，倘若兩個規管機構(民航局與競爭委員會)之間及用戶與機場之間在較大程度上取得協議，該獎勵制度很可能最為有效。如雙方有重大分歧，日後規管的決定與先前的承諾有別的風險便會增加，獎勵制度的可信性亦會下降，在此情況下，任何有效的規管制度亦不能發揮其功用。

2.33 由於競爭委員會並不接受民航局就雙重備用方法提出的觀點，加上航空公司用戶一致反對推行此一方法，因此，原可在檢討階段轉用雙重備用方法作為整體規管政策方案一部分而達致的獎賞制度，其效用可能被削弱。民航局總結時表示，基於以上原因，最能符合民航局法定目標的方式，是為Q4釐定與單一備用方法相符的價格上限。

2.34 有效期由2003年4月1日至2008年3月31日的現行價格上限如下：

- (a) 希斯路 : RPI + 每年6.5%
- (b) 蓋特維克 : RPI + 0%
- (c) 斯坦斯特 : RPI + 0%

希斯路機場及蓋特維克機場的服務水平及回扣計劃

2.35 雖然競爭委員會的結果對民航局並無約束力，但民航局考慮任何新措施以促進市場的競爭及保障用者的權益時，往往參考競爭委員會的研究報告。2002年10月，競爭委員會就希斯路機場及蓋特維克

機場發表報告，認為該兩個機場違反了公眾利益，因為機場收費不足以反映所提供的服務水平。經諮詢英國機管局、航空公司及其他有關各方(包括兩個機場的旅客代表)後，民航局推行一項計劃，倘若機場的服務水平未能達到指定標準，航空公司每月可獲取回扣。設計該項計劃的目的，是要把付出的費用與獲取的服務在某程度上連繫起來，以及鼓勵機場維持或改善服務質素。該項計劃於2003年7月1日實施。

所涵蓋的服務成分

2.36 服務水平初步包括客觀的衡量(主要包括某些設備有否獲提供及可供使用)，以及旅客對服務的某些方面的觀感(透過問卷衡量)。民航局已成立一個工作小組，研究引入“機場擠塞”一詞，當中會包括因英國機管局所導致的航班延誤。

2.37 服務及標準的客觀成分包括：

- 停機位(98%的時間正在提供服務)；
- 登機處(97%的時間正在提供服務)；
- 登機服務(90%的旅客獲提供登機服務)；
- 地面固定電力(98%的時間正在提供服務)；
- 旅客捷運系統(即電動扶梯、載客升降機、載貨升降機及自動人行道(98%的時間正在提供服務)；
- 排隊接受保安檢查(95%的保安檢查輪候時間少於10分鐘；至少每30分鐘進行一次檢查)；
- 入境旅客認領行李(行李轉盤98%的時間正在提供服務)；
- 在蓋特維克機場由一個客運站前往另一個客運站的運輸(99%的時間至少有一輛車正在提供服務；97%的繁忙時間有兩輛車正在提供服務)；
- 南客運站的衛星運輸系統(99%的時間至少有一輛車正在提供服務；97%的繁忙時間有兩輛車正在提供服務)。

2.38 該等標準並非全日24小時均適用於機場，而是只適用於較短的核心時段內，通常由機場及航空公司就某個客運站而議定。至於需定期維修保養的一些設施，即使未達標準，亦不會提供回扣，限期為一個月。該月份必須為非繁忙時間，並預先向航空公司指明。另外還有一些例外情況，主要關乎航空公司或其代理引致有關安全、保安及損毀的情況而導致未能按時提供服務。

2.39 旅客觀感的問卷所涵蓋的服務成分包括：

- 離境候機大堂的座位可供使用的情況；
- 潔淨情況；

-
- 引路標誌；
 - 航班資料。

2.40 旅客的觀感透過英國機管局的問卷調查來衡量，這做法已確立多年，在實施服務水平及回扣計劃之前已採用。該份問卷須定期由獨立審計師代表民航局進行稽核。有關標準是以機場現時的服務表現為基礎，因此就問卷涵蓋的部分項目而言，蓋特維克機場的標準較希斯路機場的標準為高。

回扣

2.41 回扣額是根據個別客運站的表現相對於整個機場的一般標準而釐定。因此，表現最差的客運站，航空公司獲取的回扣便較高。回扣額按比例支付予在客運站營運的航空公司，金額根據航空公司就航班使用該客運站而支付的機場費用比率計算。

2.42 回扣總額以機場在2003/4及2004/5年度從機場費用所得收入的2%為上限。其後的上限會提高至機場費用收入的3%。該計劃的運作方式導致就客運站個別服務成分所提供的回扣期亦以一年為限。換言之，倘若客運站的某個項目在一年內有6個月未能達到目標，即使該項目再次未達標準，亦不會在該年內就該項目進一步支付回扣。

新基礎設施 —— 希斯路機場5號客運站的融資安排

2.43 民航局認為，“由英國機管局決定切合本身的財務架構最為理想”，以及“採取某種財務安排是英國機管局轄下機場的責任”。

2.44 英國機管局已開展一項龐大的投資計劃，興建新基礎設施及翻新現有設施。最重要的單一工程計劃是英國政府於2001年11月20日公布的希斯路機場5號客運站(下稱“5號客運站”)。英國機管局將會投放於5號客運站的資本投資總額約為32億英鎊。為免航空業一如鐵路業般出現投資不足的情況，英國機管局指出，隨時可把數以十億英鎊計的私營機構基金投放於英國的國家運輸基礎設施，而無需動用任何公帑。5號客運站及英國機管局在未來10年的其他基本工程項目會透過舉債籌集資金，或從公司未來保留收益中支付。融資安排主要會透過發行歐元及英鎊債券。

2.45 興建5號客運站的目的，是為了讓希斯路機場可保持作為歐洲主要國際樞紐機場的地位，並提供所需的先進設施，協助應付未來的飛行需求。到了2016年，希斯路機場每年處理的旅客會超過3 000萬人次。鑒於希斯路機場對倫敦、東南部及英國的重要性，英國機管局認

為，這項重要投資會大大刺激本土經濟、振興英國航空業及促進區內繁榮。5號客運站會鞏固英國在往後多年作為世界航空中心的地位、提供工作機會、吸引外來投資及促進經濟繁榮。旅遊業每年為英國帶來100億英鎊的收益，並倚賴希斯路機場作為英國通往其他地方的主要大門。因此，希斯路機場若要繼續成為英國旅遊業的基石，必須興建5號客運站。

2.46 5號客運站的計劃經歷了英國最長時間的規劃研訊(歷時3年10個月)，有關各方可在研訊中作證，表達意見。下列10項課題曾作詳細研究：經濟／航空的事宜、發展的壓力／區內規劃、土地用途政策、地面通道、噪音、空氣質素、公眾安全、施工、相關的申請及紓緩措施和條件。公開研訊亦曾研究21項有關規劃的申請、6項高速公路令及兩條《運輸及工程法令》(Transport & Works Acts)。英國從沒有一項建造工程曾進行如此全面的研究。

2.47 據英國機管局所述，5號客運站是根據可持續發展的原則設計及建造。這些原則是指：

- 就環境、社會及經濟問題諮詢利益相關者的意見
- 高水平而穩定的經濟增長和就業情況
- 社會在不斷進步的同時，亦能照顧每個人的需要
- 有效保護環境及審慎善用天然資源

5號客運站的設計

2.48 加深旅客的體驗一直是設計概念的重點，目標是要建造一個富空間、採用天然光線、設有方便快捷旅客通道、步行路程較短及可飽覽飛行區全景的機場客運站。整個場地的規劃亦已按相同的概念設計，與四周的景觀和諧配合。

2.49 客運大樓由4個主要旅客樓層組成，將入境和離境旅客完全分隔，並設有簡單易明的引路標誌和旅客通道，包括：

- 位於頂層的離境大堂，通往旅客登記區、保安檢查站及離境候機大堂
- 旅客登機的離境開口層
- 旅客離開飛機後前往的入境開口層

-
- 位於地下的入境大堂，通往行李認領大堂、海關及過境旅客候機大堂

2.50 主體客運大樓長384米、闊165米及高43米，由11對巨形鋼助拱支撐，距離地面39米。是項設計提供一個廣闊而靈活的室內空間。每面外牆均主要以玻璃裝嵌，以便有更大的透明度，可從大樓清楚觀看飛行區及四周郊野的景色。盡量利用天然光線亦有助大樓節省能源。

2.51 另有兩個地底樓層，上層設有行李處理系統及接駁至各座衛星大樓的旅客捷運系統，下層是希斯路機場快線(Heathrow Express)及倫敦地鐵皮卡迪利線(Piccadilly Line)的車站。

2.52 據英國機管局所述，5號客運站並非為展開或結束行程的旅客而設，而是作為較長途旅程的中轉站。基於此一原因，客運站的設計包括一個四通八達的聯運公共交通交匯處。離境及入境大堂透過環繞交匯廣場而建的玻璃連接橋直達各種公共交通工具，讓旅客可直接方便往來客運站及巴士站、旅遊巴士站和的士站。該等車站組成了多層停車場的前院。

阿姆斯特丹斯希普霍爾機場

2.53 2003年，阿姆斯特丹斯希普霍爾機場是歐洲第四大客運機場及歐洲第三大貨運機場。斯希普霍爾集團擁有及經營阿姆斯特丹斯希普霍爾機場、鹿特丹機場(Rotterdam Airport)及萊利斯泰德機場(Lelystad Airport)，並持有艾恩德霍芬機場(Eindhoven Airport)51.5%的股權。在荷蘭以外，斯希普霍爾(美國)公司持有JFK IAT的股權，該公司經營紐約甘迺迪機場(John F. Kennedy Airport)4號客運站；斯希普霍爾(澳洲)公司則持有經營布里斯班機場(Brisbane Airport)的布里斯班機場公司(Brisbane Airport Corporation)的股權。斯希普霍爾集團的股本持有人包括：

- 荷蘭國家 : 75.8%
- 阿姆斯特丹市 : 21.8%
- 鹿特丹市 : 2.4%

2.54 雖然斯希普霍爾集團有上述的股權架構，但該集團是一個財政獨立的商業企業。該集團透過其服務所賺取的流動現金以履行其財務責任，荷蘭政府並無給予任何擔保。

機場城市

2.55 斯希普霍爾集團的目標，是建立及發展機場城市，以及使阿姆斯特丹斯希普霍爾機場發展成為具領導地位的機場城市。機場城市是一個具效率的航空、鐵路及道路運輸聯運樞紐，把人與商業活動、物流與商鋪、資訊與娛樂結合起來。此外，機場城市亦是一個全日24小時為用者提供一切所需服務的地方，無論是旅客、職員抑或只是接機或送機的人士，又或設於當地的國際商業機構，例如航空公司、服務代理商、物流公司及商業服務提供者，均獲提供一切所需的服務。

2.56 貨運方面，阿姆斯特丹斯希普霍爾機場主要以兩種方法加強作為航空樞紐的地位。首先，該機場與現有顧客建立更緊密的關係。在切實可行的情況下，會支持商戶在斯希普霍爾機場及區內舉辦的活動。斯希普霍爾機場透過提供市場統計數據、籌辦商務會議及與其他機構共同進行宣傳推廣，以達致上述目的。此外，亦主動與顧客溝通，以瞭解他們未來的需要，從而改善現有服務及提供新服務。第二，為加強現有的網絡，促使目前的貨運流量由其他歐洲機場轉往阿姆斯特丹，斯希普霍爾機場會在新市場尋找機遇，目的是吸引新航空運輸公司透過使用斯希普霍爾機場作為他們的歐洲航空樞紐，擴展貨運業務。現時，斯希普霍爾機場集中開拓亞太地區及中東地區的龐大市場。許多航空公司亦尋找機會，開闢航班飛往貨物處理量持續增加的中國。

2.57 擁有數量密集及機動靈活的歐洲貨車運輸網絡，加上鄰近設有完善的海港及設施為多個行業提供服務，仍然是斯希普霍爾的貨運業的競爭優勢。它的服務範圍覆蓋北歐、英國及歐洲中西部。

未來的增長

2.58 阿姆斯特丹斯希普霍爾機場訂定了機場發展計劃或發展藍圖，以便該機場到了2020年可處理約8 500萬人次的旅客及300萬公噸貨物，即現時客運量及貨運量的兩倍。為應付預期的增長，斯希普霍爾機場會分階段進行多項基建發展項目。興建新商業園及主要辦公室大樓會繼續鞏固荷蘭作為主要歐洲樞紐及歐洲物流和辦公室活動中心。斯希普霍爾集團相信，成功的關鍵在於能透過良好的陸路及鐵路交通接達各地。重要的工程正在進行，包括興建連接德國的高速東鐵線、增加公路的容量、持續發展阿姆斯特丹須達士區(Zuidas District)(位於鹿特丹港入口的第二幅填海土地——麻薩維萊克特II(Maasvlakte II))及鹿特丹高速鐵路交匯處，以及興建須德海(Zuiderzee)至阿爾梅勒(Almere)鐵路等。除上述基建項目外，亦有需要透過改善區內的住屋情況及生活質素，把阿姆斯特丹斯希普霍爾機場發展成為旅客的目的地。

法國航空公司／荷蘭皇家航空公司的合併

2.59 事務委員會亦藉此機會研究法國航空公司(下稱“法航”)與荷蘭皇家航空公司(下稱“荷航”)合併的事宜。是項合併標誌着歐洲航空業整固過程向前邁進重要一步，新機構會是全球最大的航空公司集團，營業額達192億歐元。

2.60 由今年6月1日起，無論是短途、中程或長途客運網絡，法航及荷航乘客均可從所提供的經協調航班時間表受惠。

2.61 法航及荷航會開辦3項新服務：阿姆斯特丹 — 波爾多(Bordeaux)、阿姆斯特丹 — 馬賽(Marseille)，以及戴高樂 — 鹿特丹，以加強阿姆斯特丹與法國區域機場及巴黎與荷蘭區域機場的航班服務。法航及荷航亦致力盡量發揮兩者中程網絡的互補作用。

2.62 法航現時有多條航線往返歐洲南部，荷航則在歐洲北部建立龐大的網絡。目前法航及荷航的部分長途路線非每日有直航航班或不停站點對點航班，這些路線將會重整及獲得改善。

2.63 兩間航空公司的全球網絡可結合成為一個龐大網絡，圍繞阿姆斯特丹斯希普霍爾機場及巴黎戴高樂機場這兩個主要航空樞紐。對於需要經樞紐前往最終目的地的旅客，該項計劃會十分吸引。當旅客安排到法航及荷航均有航班服務的長途目的地時，無論出發或回程，同日均有兩個不同的航班時間表可供選擇，並將可選擇其中一程途經阿姆斯特丹及另外一程途經巴黎。

2.64 透過結合兩者在貨運業方面的實力，法航及荷航認為他們會成為最大的非綜合航空運輸營辦商，總營業額達25億歐元。

2.65 至於飛機維修方面，是項合併會使新機構成為全球主要維修服務提供者之一，總營業額達26億歐元。

2.66 斯希普霍爾集團對荷航及法航合併抱正面的態度。該集團相信，是項合併切合全球航空業進一步整固的情況，並會鞏固荷航的地位。根據天合聯盟(Skyteam alliance)貫通航空樞紐的計劃——由巴黎戴高樂機場及阿姆斯特丹斯希普霍爾機場作為歐洲的主要航空樞紐——新合併的航空公司會為斯希普霍爾集團帶來樂觀的增長前景。不過，為達致該增長，阿姆斯特丹斯希普霍爾機場必須繼續以具競爭力的收費，提供優質服務及設施。就這方面而言，使用費——即航空公司就旗下每架飛機每次使用斯希普霍爾機場所需支付的費用總額——會是重要的考慮準則。阿姆斯特丹斯希普霍爾機場若要成功地與歐洲其他主要航空樞紐進行競爭，該等收費必須維持在低水平。

阿姆斯特丹斯希普霍爾機場的私有化計劃

2.67 在職務訪問期間，代表團曾與荷蘭政府運輸公共工程及水質監理部會晤，並聽取官員講解荷蘭政府如何計劃把阿姆斯特丹斯希普霍爾機場私有化。

2.68 荷蘭政府一向的傳統，是屬意透過私營企業促進行業的發展，只有當國家利益或大量職位受到威脅時才會作出干預。關於這方面，政府政策傾向強調促進競爭及保障消費者的權益。荷蘭政府一直積極開放氣體和電力、電訊及公共交通等行業的市場。

2.69 2002年，荷蘭政府宣布有意出售斯希普霍爾集團的少數股權，並預期投資者對集資規模(49%的現有股份)及機場的投資和擴展策略的反應會相當良好。不過，由於荷蘭在2002/03年度新政府上台，以及荷蘭和海外地區在該段期間的私有化經驗未如理想，因此仍未就集資一事作出正式的決定。

對私有化的意見

2.70 代表團察悉，各界對阿姆斯特丹斯希普霍爾機場的私有化建議有不同的意見。由公眾持有斯希普霍爾集團的股份，相信可讓集團擴展其航空及非航空業務，並與其他國家的機場組成聯盟。一般來說，機場私有化後決策過程可更有效率，並可減少過剩人手及降低營運成本，從而減低使用者繳付的費用及使航空交通管制現代化。在私有化後，私有化的公司與國家之間的責任可清晰劃分。

2.71 至於反對私有化建議的人士，他們擔心私有化或會導致服務質素下降，因為荷蘭國營火車公司的私有化經驗未如理想。部分人士認為，除非市場妥善運作，並有數個服務提供者，否則私有化的做法並不可取。然而在阿姆斯特丹，只有一個機場應付所有航空交通。此外，亦有人擔心在私有化後，斯希普霍爾集團會濫用專營地位。該集團可利用其市場力量向顧客圖利，因為並無類似的代替品可取代阿姆斯特丹斯希普霍爾機場。該集團可增加向航空公司徵收的費用及減少阿姆斯特丹斯希普霍爾機場在基礎設施方面的投資，以便維持可觀的盈利水平及派發豐厚的股息。私有化或未能增加資本化的機會或減低資本成本。倘若阿姆斯特丹斯希普霍爾機場或斯希普霍爾集團在私有化後的財政表現未能達到部分信貸評級機構的要求，該等機構可能降低斯希普霍爾集團的信貸評級，導致資本成本上升。

2.72 荷蘭政府會繼續預先籌劃阿姆斯特丹斯希普霍爾機場的私有化建議，考慮各方提出的意見，並顧及有需要訂定適當的經濟規管架

構，以便在各利益相關者的權益與機場的長遠增長兩者之間作出平衡。

第三章 —— 港口

3.1 為研究主要港口設施的發展和管理，事務委員會委員造訪了荷蘭的鹿特丹港及當地的工業綜合區。這些設施對鹿特丹成為國際物流中心及工業和後勤服務業集中地擔當重要角色。鹿特丹港的港口和工業綜合區對歐洲、荷蘭本國和地區的經濟都舉足輕重。在訪問期間，事務委員會委員曾會見荷蘭運輸公共工程及水質監理大臣。該官員向事務委員會委員介紹多方面的事宜，其中包括該國的主要港口政策及港口與後方腹地的連接。事務委員會委員亦曾與港口的管理當局會晤。

鹿特丹港簡介

3.2 鹿特丹港位於馬斯河口。馬斯河的發源地在法國，經比利時流入荷蘭。鹿特丹的港口和工業區佔地約10 000公頃，縱橫40公里，由市中心伸展至北海。鹿特丹水深港闊，可供吃水深度達24米的船隻進出，並透過水路、公路、鐵路和管道與後方腹地連接，四通八達，成為舉世聞名的物流樞紐。港口為鹿特丹市民提供超過6萬個職位，並為國內其餘地方的25萬5 000名國民提供就業機會。港口及工業區的直接增值總額高達77億歐元，佔荷蘭國民生產總值的1.9%。

3.3 以貨物吞吐量而言，鹿特丹港在2002年是世界最繁忙的港口，貨物處理量達3億2 200萬噸。在貨櫃吞吐量方面，鹿特丹港在2002年共處理6 500萬個標準貨櫃單位。位於麻薩維萊克特的綜合貨櫃站負責處理大型全球貨櫃貨輪，每年可處理870萬個標準貨櫃單位。

擁有權和管理

3.4 鹿特丹港口管理局(下稱“港口管理局”)，以前稱為鹿特丹市港口管理局，負責發展、興建、管理和經營鹿特丹的港口和附近的工業區。由2004年1月1日起，鹿特丹市議會把港口管理局由市轄服務機關轉為政府全資擁有的公司，市政府是唯一股東。港口管理局的收入來自港口收費、碼頭租金、場地租金和地租等。港口管理局僱用約1 300人，核心業務可分為兩大類：商業服務和海事服務。

商業服務

3.5 港口管理局負責開發港口區內眾多的場地，這些場地構成了佔地達1萬公頃的港口和工業綜合區。商業科的工作重點是吸引新的業務和貨流，以及加強鹿特丹港現有的貨流。商業科與其客戶聯手發展

各種新的物流及工業概念，並確保這些概念得以實踐，以及與現有租用人及船公司保持商業聯繫。此外，商業科亦負責所有租賃合約、提供有關港口費用的資料及收取港口費用。

海事服務

3.6 港口管理局負責保持港口潔淨和可持續發展，並負責以有效率和安全的方式管理港口內的水上交通。港內有大約8萬艘次遠洋輪船進出及30萬艘次內河船隻航行。港口的交通管理系統包括港口協調中心，以及一個由33個雷達站(其中4個由人手監控)組成的網絡。整個網絡就全長達100公里的管理區提供總覽。港口協調中心設有港口的大型中央總覽圖，中心可按其需要在大型視象屏幕牆上顯示總覽圖，所顯示的資料包括船隻移動的最新資料，以及船隻及水文氣象的詳細資料。

3.7 鹿特丹市政府的危機控制計劃，肩負領導應付大型事故的責任。在該計劃下，各個核心服務單位會聚集一起，以應付事故。過往只在發生事故時才實施這個計劃，但現在由於有各種威脅，例如恐怖主義，已足以令這個計劃長期實施，使有關各方保持高度警覺。港口當局已加強巡邏，在若干情況下，甚至可能拒絕某些船隻進入港口。

3.8 除了保安外，安全也日趨重要。當局為保港口和工業區的安全，成立了跨專業的港口安全委員會，負責就港口安全事宜諮詢有關各方。港口安全委員會就政策事宜向市政府提供單一意見。保安聯合委員會由商界與港口管理局、港口警方及海關的管理層組成，定期進行諮詢。港口保安發展小組負責制訂具體措施，以落實各項安全措施。港口管理局負責盡量令這些措施對物流過程的影響減至最少。

港口的策略性發展

3.9 事務委員會委員察悉，鹿特丹港透過一個高效率的跨模式聯運系統連接世界各地，對外交通十分方便快捷。

水路交通

3.10 鹿特丹有數目龐大的定期短程水路及接駁服務，連接歐洲200多個港口。前往目的地所需的中轉時間可短至24小時，短程水路及接駁服務實際上可以處理任何種類的貨物，目的地主要集中在歐洲。大部分船隻同時提供短程水路及接駁服務，因此啟航至歐洲各個主要目的地的班次十分頻繁，間中會每日有多個班次出發。接駁服務與洲際遠洋運輸結合，這些優質和大量的接駁服務使大型的環球巨輪只需停

靠少數歐洲港口，從而節省時間。鹿特丹作為歐洲的主要港口，是其中一個樞紐。來自遠東、美國及更遙遠地方的貨物會首先運抵鹿特丹。在鹿特丹，各種接駁服務把貨物較少量地運送往返較細小的歐洲港口。短程水路服務主要提供海上運輸，往返歐洲及鄰近各大洲的各個港口。班輪及租船服務每日均把各種貨物源源運出鹿特丹。

3.11 約50%的貨物由內陸船隻運送。由於鹿特丹有龐大的河流及內陸水道連接德國、比利時、法國、瑞士、奧地利及其他國更遠的地區，因此內陸航運是可靠和便宜的運輸方式。萊茵—美因—多瑙運河甚至可使鹿特丹的內陸航運遠達中歐和東歐。運送時間由少於1天(前往德國及比利時各個目的地)至4天(前往瑞士各個目的地)不等。由鹿特丹出發的內陸航運，傳統上是笨重散裝貨物(例如煤、鐵礦石、穀物和廢碎料)的主要運輸方式。油輪和多隔艙貨輪為化學品及大量液體提供安全和符合成本效益的運輸途徑。

鐵路交通

3.12 從鹿特丹可以透過國際鐵路網絡到達所有歐洲的目的地，所需時間甚短，到比利時和德國的目的地只需12小時，到捷克共和國、意大利和波蘭亦只需48小時。由於鐵路是環保的運輸方式，而歐洲的公路容車量已接近飽和，歐盟正積極推廣使用鐵路作為交通工具。鐵路是公路以外另一種在策略和商業上都具吸引力的選擇，尤其當連接鹿特丹和德國的專用貨運鐵路Betuwe線在2007年通車後。鹿特丹已發展以鐵路運送貨櫃的特殊概念。為了安全快捷地運送化學品，鹿特丹港設有兩個專用的鐵路化學品中心。總而言之，由鹿特丹出發的火車，幾乎可以負起運載任何貨物的任務，包括汽車、冷藏貨物、重型機械和各種需特殊運送的貨物。

公路交通

3.13 公路運輸一向是來往歐洲腹地的主要運輸方式之一。所有工業區、分發中心和終點站都可以直抵四通八達、方便快捷和仍然不斷擴展的公路網。這個網絡覆蓋所有對鹿特丹有重要價值的國家：由西面的英國到東面的匈牙利、由北面的北歐諸國到南面的意大利。數以千計的貨車每日穿梭往返這些目的地。有一點特別值得注意：在所有歐洲的跨境公路運輸工作中，約40%由荷蘭的拖車司機負責，他們以相對較便宜的價格提供由付貨點到收貨點的服務。對於體積太大而不能空運的急件、少量或容易腐爛的貨物等，公路運輸是特別有效率的運送方式。所需時間甚短，至法蘭克福的目的地只需8小時，至莫斯科、羅馬、斯德哥爾摩等地的目的地亦只需48小時。

航空交通

3.14 鹿特丹與荷蘭的主要機場——阿姆斯特丹斯希普霍爾機場——相距車程不足一小時。斯希普霍爾機場是歐洲最重要的貨運機場之一。空運貨物可經由阿姆斯特丹運至全球每個角落。鹿特丹自己的地區機場在市中心北面約10公里，以新建的航空貨物轉運中心最著名，該中心設有各種禽畜檢驗及海關設施，24小時提供服務。每天均有客機飛往倫敦、巴黎、漢堡、伯明翰、曼徹斯特、哥本哈根等歐洲城市。

管道

3.15 鹿特丹有多家專營石油和化學品的公司，這些公司積極採用管道進行大批量的點到點運輸。管道網絡把位於港口的公司與位於荷蘭、比利時、德國等地方的公司連接起來，組成港口運輸及分配功能的一個環節。每年約有6 000萬噸各類石油和化學產品流經這個管網絡。主要的產品包括原油和製成品或半製成品，例如輕油、煤油、液態石油氣、乙烯等。鹿特丹已發展了一個多軸管道系統，由貫通港口的管道群束組成，為化學品及氣體工業提供地底運輸及分配系統。這個系統被視為貨車或駁船以外另一個具成本效益的運輸選擇。系統的第一及第二期已於2003年開始運作。

其他基建的發展

3.16 為增強競爭力，港口管理局已採取一系列措施，除了加強港口的跨模式連接外，亦擴大鹿特丹港作為歐洲中軸的功能。這些措施包括：

- (a) 為新的貨櫃運輸容量進行投資。Delta 2000-8工程將會在2005年竣工。該項工程涉及興建8個專用貨櫃碼頭，日後可令鹿特丹港口的貨櫃轉運量增加54%。在Brittanniehaven正興建一個全天候碼頭及多模式物流中心。一座名為Euromax的全新碼頭區，將於短期內興建；
- (b) 創造Maasvlakte 2。在這工程下，將會在北海填海區上興建一個新的港口，以吸引新的顧客及供遷移舊港口地區的現有業務。這項工程訂於2005年動工，預計開始啟用時會有700公頃土地，按規劃整個填海區佔地1 000公頃。工程的目標是創造一個集合工作、生活及文娛康樂的城市港口區。預計遷空的港口區亦會改建為一個綜合的現代城區；
- (c) 展開FAMAS工程(一項融合各種規模和運輸模式的工程)，將會由各有關當局、工商界及院校合作，發展多個新一代貨櫃

碼頭、內陸運輸服務中心，以及為Maasvlakte 2計劃下的碼頭之間發展一個運輸系統；

- (d) 加強與荷蘭西南部港口(例如Vlissingen、Terneuzen、Moerdijk和Dordrecht)的合作；
- (e) 加強鹿特丹港在轉運散裝貨物、儲存石油和化學產品及煉油工業方面的領導地位。例如位於Maasvlakte長600米的新碼頭將於2005年中啟用，以增加煤的吞吐量。目前正在與商界洽談增加散裝液體處理量的事宜；
- (f) 改善輔助服務提供者的配套，例如保險、船級分類、代理、法律、貨運、船舶經紀、化驗、顧問及會計等；及
- (g) 發展網上職位空缺資料庫，協助港口的公司、業界及有關的輔助服務提供者找尋適當的人員。

政府的支持

3.17 考察團注意到，運輸公共工程及水質監理部正與港口管理局及Betuwe線工程組織合作提高運輸網絡的量容，以便把貨物運輸從公路轉移至鐵路和內陸航運。舉例來說，當局正準備擴大A15線上Vaantplein-Beneluxplein段的運輸能力。A15線是港口和工業區最重要的交通線路。荷蘭政府的房屋空間規劃及環境部負責制訂政治架構，以保持鹿特丹港的綠色環境。

第四章 —— 巴黎迪士尼樂園

4.1 我們在歐洲的旅程中，有機會造訪巴黎迪士尼樂園。我們亦聽取了巴黎迪士尼樂園的管理層簡報這個主題公園的最新規劃和發展。

主體協議

4.2 1987年3月24日，華特迪士尼公司(下稱“華特迪士尼”)就位於法國的歐洲迪士尼樂園的成立及運作事宜，與法國及若干其他的法國公共主管當局簽訂協議(即“主體協議”)。該協議訂明該片土地發展的主體規劃，以及一個總體發展計劃，藉以界定各項設施的類別和規模，有關的主題公園公司在符合若干條件的前提下，有權在至2017年為止的30年期間發展該等設施。初期計劃發展兩個主題公園，分期完成。

法國政府擔當的角色

4.3 為吸引歐洲迪士尼樂園在法國興建，法國政府提供多項優惠措施。有關的優惠涵蓋4個主要範疇。第一，政府容許歐洲迪士尼樂園按1970年市價的50%至90%購買土地。第二，政府同意提供公路及鐵路運輸基建，連接主題公園至巴黎。第三，政府會以固定年利率7.85%提供20年期的貸款，款額達48億法國法郎(以下簡稱“法郎”)。第四，稅務當局同意讓歐洲迪士尼樂園在10年內折舊，而同類資產的一般折舊期為20年。

計劃的集資

4.4 1989年9月，華特迪士尼落實其公開招股計劃，為該公司發展其在歐洲的首個主題公園及度假村籌集部分資金。在該項首次公開招股計劃下，共發行8,588萬股，每股作價72法郎，其中50%供法國投資者認購，其餘50%由來自歐洲共同體的其他投資者認購。在公開招股後，歐洲迪士尼樂園的已發行股本合共1億7,000萬股，每股面值10法郎，其中49%由華特迪士尼公司持有。歐洲迪士尼樂園在首次公開招股後的股權分布如下：

持有者	持股量 (百萬股)	股權比例 (%)	投資額 (百萬法郎)
華特迪士尼	83.3	49.0 ²	833
投資銀行	0.9	0.5	9
公眾	85.9	50.5	5730
合共	170	100	6572

4.5 按照原來的業務計劃，主題公園第I期會透過市場發債(總值45億法郎，利率為巴黎銀行同業拆息加0.5%至0.875%)、法國政府貸款(48億法郎，利率為7.85%)及權益首次公開招股(扣除交易費用後淨值57.3億法郎)。第II期將會全部透過發行新債集資(總額59億法郎，息率估計為9%)。從這歷史背景可見，歐洲迪士尼的財務槓桿比率很高。根據美國的會計通用準則，截至2003年9月30日，該公司的借貸達22億歐元，而股東股本只有6,040萬歐元。此外，歐洲迪士尼須向華特迪士尼的附屬公司支付巨額版權費及管理費。借貸水平過高，令主題公園公司須把營運流動現金的一大部分用於償還債務，限制了該公司的經營靈活性。因此，管理層目前正積極制訂重組計劃，以改善公司的狀況。

迪士尼的回報

4.6 根據特許經營協議，華特迪士尼會由下列項目收取專利權費：入場費(收入的10%)、參與費(收入的10%)、貨品(收入的5%)、食品和飲品(收入的5%)、酒店(收入的5%)；按樂園首5年的收入收取3%基本管理費，由第六年起收取6%，並就超過預訂基準的稅前現金流量收取0-50%的浮動管理費。

4.7 主題公園公司主要參與兩類業務：園內營業活動及地產發展。

園內營業活動

4.8 園內營業活動包括經營迪士尼樂園(在1992年4月12日開幕)及迪士尼影城(在2002年3月16日開幕)。酒店及迪士尼村的業務亦屬園內營業的範疇。從這些營業活動獲得的收入來自房租、食物及飲品、貨品、晚餐表演、會議場地，以及在園內營業的第三方繳付的浮動或定額租金。

² 迪士尼在初期的持股量為49%。其後在1994年進行財務結構重整，把部分權益售予沙特阿拉伯王子 Alwaleed 及公眾人士，迪士尼的持股量減至39%。

4.9 代表團注意到，一個新的酒店區，稱為Val de France，將會在2004年年底分階段啟用。據主題公園公司介紹，區內4間新酒店、度假別墅及第三方管理的分時段租用單位，會加強整區發展的協同效應。

4.10 下表提供有關巴黎迪士尼度假區主要營運指標的資料：

財政年度 (截至9月 30日)	主題公園 ⁽¹⁾		酒店	
	遊客 總人數 (百萬)	每名遊客 平均消費 額 ⁽²⁾ (歐元)	入住率 ⁽³⁾	每間 客房平均 消費額 ⁽⁴⁾ (歐元)
2002	13.1	44.4	88%	193.3
2001	12.2	43.1	86%	186.3
2000	12.0	42.2	83%	183.0
1999	12.5	40.7	83%	177.3
1998	12.5	39.3	81%	173.8
1997	12.6	38.3	78%	158.9
1996	11.7	37.8	72%	155.2
1995	10.7	37.8	69%	150.5
1994	8.8	42.1	60%	148.6

(1) 包括迪士尼樂園及在2002年3月16日開幕的迪士尼影城。

(2) 包括入場費、在主題公園內用於飲食及購物的消費(連消費稅)。

(3) 平均每日租出的客房數目與客房總數(約5 800間)的比率。

(4) 包括房租、在酒店內用於飲食及購物的消費(連消費稅)。

地產發展

4.10 按在1987年與法國政府及其他公共機構簽訂的主體協議，巴黎迪士尼度假區備有地產發展的潛力。時至今日，主題公園公司正處於其30年鴻圖大計的半途。這項大計包括把迪士尼度假區發展為主要的旅遊區及巴黎東區的經濟活動中心。整個度假區佔地1 943公頃，其中900公頃已經發展。據該公司介紹，這個總體規劃為他們提供了前所未有的長遠發展機會。最終市中心將會有300 000平方米辦公室用地，以及由Arlington公司在國際商業園發展的660 000平方米商業用地。整區將會有5 400個房屋單位、2 400個度假住所、13 000間酒店客房。更重要的是，在未來15年，Val d'Europe將會創造40 000個職位。該區目前的人口達15 000人，是1992年的3倍。到了2017年，該區人口將會達40 000人。

第五章 —— 觀察所得及總結

5.1 代表團認為是次前往歐洲的海外考察十分合時。各方日益關注到，由於深圳貨櫃港及區內多個機場的迅速發展，令香港作為中國最重要對外通道的地位不斷受到挑戰。2002年，深圳港口處理的貨櫃吞吐量總數達760萬個標準貨櫃單位。過去數年來，深圳的貨櫃吞吐量急迅增加，主要原因是近年珠江三角洲地區（“珠三角”）已提高其貨物處理服務的質量和能力，以及簡化了通關手續。深圳的服務成本相對較低也是重要的相關因素。這些因素吸引越來越多在珠三角生產的貨品由深圳的港口直接出口，而不再間接經香港轉口。在空運方面，由於經濟騰飛，區內的機場正迅速發展，越來越多東南亞及世界各地的機場提供直飛國內的服務，不再途經香港。香港作為前往中國的國際通道的策略性地位優勢日漸消失。

5.2 我們面對着以上種種挑戰，並且認識到港口及機場發展是推動香港經濟增長的重要動力，故此認為有必要趕上國際物流業的最新發展，以及與政府當局檢討措施及策略，以維持香港作為亞太區物流中心港口及國際與地區航運主要中心的地位。是次造訪倫敦及荷蘭，使我們有機會獲得關於港口及機場管理以及物流發展的海外經驗方面的一手資料。這無疑將有助於事務委員會考慮往後數年的相關事項。

航運樞紐的特色

5.3 儘管英國現有多個機場，但希斯路仍是歐洲主要樞紐。我們注意到每個倫敦機場各有特色。希斯路是世界第四大機場，也是最繁忙的國際機場。與英國機管局轄下其他倫敦機場相比，其乘客有較大部分屬商務旅客（37%，而蓋特維克及斯坦斯特則分別只有19%及20%），其乘客亦有較大比例屬轉機旅客（約30%，而蓋特維克及斯坦斯特則分別只有20%及6%）。希斯路的優點一部分是因為其所在位置對於許多乘客而言較為方便，但另一部分亦在於其航線的目的地數目較多及服務班次較頻密，對在該機場展開或結束旅程的乘客及轉機乘客均明顯有利。在當地經營的航空公司認為其他兩個機場所提供的服務實際上不能取代希斯路機場。我們亦瞭解到，定期班次服務佔蓋特維克的乘客量差不多三分之二。該等服務在蓋特維克擴展的部分原因，是希斯路因容量已近飽和而難以增加定期班次服務。另一方面，斯坦斯克約80%的乘客使用“廉價”航機，蓋特維克於2001年有2%，希斯路則並無任何乘客使用該等航機服務。

5.4 我們察悉荷蘭斯希普霍爾集團的發展策略，其目標是建立及發展機場城市，以及使阿姆斯特丹斯希普霍爾機場發展成為具領導地位的機場城市。機場城市是一個動力樞紐，把人與商業活動、物流與

商鋪、資訊與娛樂結合起來。除了作為一個具效率的航空、鐵路及道路運輸聯運樞紐，機場城市還全日24小時為使用者提供一切所需服務，無論是旅客、職員抑或只是接機或送機的人士，又或設於當地的國際商業機構，均獲提供一切所需的服務。換言之，有關工作是要為有關人士及企業提供具吸引力的“全包服務”。這包括需要將經濟活動與市區網絡長期結合起來。

加強容易到達及與其他交通工具連接的程度

5.5 希斯路機場及阿姆斯特丹希普霍爾機場的成功顯示，藉着加強容易到達及與其他交通工具連接的程度，香港國際機場可作為來自各種交通工具及不同方向的客運及貨運的匯聚點。當局應考慮提供高效率的跨模式聯運設施及服務，香港亦有潛力擴大華南地區的客戶基礎，以便珠三角地區的全部5個機場均能受惠，並以最恰當的方式充分運用資源。英國機管局轄下3個倫敦機場之間的航空交通分布可供參考及作進一步研究。我們亦相信，機場演變為航空樞紐，與其本地航空公司的前景及其全球聯盟關係有密切關係。在此方面，法航與荷航的合併可在某方面使我們更清楚瞭解到，巴黎戴高樂機場及阿姆斯特丹希普霍爾機場的樞紐地位如何因合併公司的日後商業策略而受到影響。雖然政府應為了促進競爭及消費者的利益而促使擁有權向多元化發展，但如外界競爭變得過於激烈，區內航空公司的某種聯盟方式，或有助促進地區樞紐的未來發展。

及時付運

5.6 國際航空貨運市場遠較客運市場集中，因為轉移樞紐運作涉及高昂成本。有效率的處理手法、簡單的通關程序、密集的航線網絡，以及越來越多的跨模式交通運輸聯繫，均是選擇航空貨運樞紐的關鍵因素。在逗留荷蘭期間，我們曾有機會參觀阿爾斯梅爾花卉拍賣。我們注意到，在100萬平方公尺的地面範圍內，每日平均有1 900萬朵鮮花及200萬株植物易手。該等鮮花及植物由世界各地約7 000名種植者供應，並由1 375名批發商及出口商購買。產品在兩三小時內便輸往差不多世界上每一個國家。荷蘭物流業的成功讓我們知道，有必要創造具競爭力的運輸及增值物流通道。當局應以合理價格向業界提供充足的土地。及時付運講求分秒必爭、快捷可靠及資訊密集。要滿足這方面日益增加的需求，我們除了應付一般貨物需求外，還須顧及為速遞貨運而設置的專用空運中心的發展。透過獲得更多服務選擇、擴大的樞紐網絡、改善的班次及更具競爭力的定價，顧客可以受惠。這亦會刺激航空貨運增長及增強香港的競爭力。

水路交通

5.7 我們注意到，鹿特丹的港口及其相關工業區縱橫40公里，由市中心伸展至北海。鹿特丹水深港闊，可供吃水深度達24米的船隻進出，並透過水路、公路、鐵路和管道與後方腹地連接，四通八達，成為舉世聞名的物流樞紐。為維持其競爭力，港口管理層已聯同政府投入大量資源，以改善運輸基礎建設及港口設施。港口管理層亦發揮積極作用，協助商界在港口附近發展業務。

5.8 我們注意到，在香港，成本是最常被引用為香港競爭力相對於鄰近港口正在減弱的因素。除了減低貨櫃碼頭處理費外，服務競爭力(或效率)亦極其重要。快速裝卸是運載工具最重視的關鍵因素，因為運載及時是物流業的基本要素。我們須維持香港貨櫃碼頭的效率及競爭力，以此作為香港較廣泛的貿易及物流界別的關鍵設施。政府有需要與業界攜手合作，促進物流業的發展。我們亦認為有需要提供充足的碼頭設施，以應付付運人的需求。此外，提供跨模式聯運設施及服務，加上有效率的跨境清關能力，以盡量減少運輸費用及港口裝卸時間亦尤為重要。當局應指定物流園，以方便及時付運。

機場私營化

5.9 在逗留倫敦期間，我們曾與民航局經濟規管小組首長會晤，並就私營化後被指定的英國機場的經濟規管架構與他交換意見。我們亦聽取荷蘭政府運輸公共工程及水質監理部就阿姆斯特丹斯希普霍爾機場私營化建議作出的簡報。該等會議對於協助我們審議香港機場管理局(下稱“香港機管局”)的私營化建議極為有用。我們認為有需要訂定一種規管機制，以處理就香港機管局擁有專營地位所提出的關注事項，同時使私營化後的香港機管局在商業上具有足夠的靈活性，以從事與機場相關的活動。我們亦非常重視在機場維持高服務標準及效率，故此我們應在價格規管機制中加入適當的手段，以幫助監察機場的表現。當我們考慮私營化後的香港機管局的日後規管架構時，民航局所建立的模式肯定很有參考價值。

5.10 我們察悉，曼徹斯特及英國機管局指定的機場在上次的價格檢討過程中，曾就規管進行辯論。雖然法例規定民航局須參照競爭委員會的意見，因而令機場規管安排更加複雜，但此項規定有助在不同關注團體之間取得適當平衡。民航局並非規管程序的唯一一方，機場及用戶亦須擔當重要角色，以便透過讓商界人士處理最適宜由他們作出決定的事項，確保民航局的規管能保持合適的比例及具有成本效益。據民航局所述，如機場及航空公司能證明他們已在重要事項上達成共識，以及議定成本計算方法，而業界的共識整體上亦符合用戶的

利益，有關各方便可預期競爭委員會亦會如民航局一樣，在作出本身的結論時，會認真考慮此等因素。

迪士尼主題公園

5.11 是次巴黎迪士尼樂園之行令人留下深刻印象。我們有機會參觀世界最著名的主題公園之一，並一嘗該處的部分遊樂設施。這次體驗肯定有助我們研究香港日後的主題公園的發展。

5.12 香港迪士尼樂園即將於2005年開幕，將需要大量準備工作。我們瞭解到，在經營首年的繁忙日子，歐洲迪士尼樂園在容納所有準遊客方面遇到重大困難，導致享用遊樂設施的輪候時間很長、遊客不滿，以及收益出現虧損。我們認為政府部門、交通服務機構、旅遊業界及主題公園管理層應共同制訂控制人流的應變計劃，以避免造成混亂。良好的服務態度及可提供操準遊客本土語言的服務員，亦是成功的關鍵。在此方面，適當的招聘及培訓計劃至為重要。在我們方面，則有需要提高服務質素，以及在業界和社會中推廣好客文化。

5.13 我們從巴黎迪士尼樂園察悉，該公司如在園內設有可容納更多遊客的酒店，理應會有更佳表現。在2002會計年度，迪士尼酒店的入住率已達88.2%，超逾其原先預測。在巴黎迪士尼樂園內第二個主題公園—迪士尼影城—開幕後，酒店入住率上升至95%。在夏季高峰期，差不多全部5 800個房間均被租住。分階段在新的酒店區Val de France開業的4間新酒店、度假別墅及分時段租用單位，肯定會加強主題公園的協同效應。

5.14 旅遊業的競爭非常激烈。巴黎迪士尼樂園全年均與多個主題公園以及其他歐洲及國際度假勝地(包括滑雪及海濱度假勝地)爭取遊客，同時亦與巴黎區內其他康樂及娛樂活動(包括博物館及文化活動)競爭。迪士尼酒店亦與巴黎區內其他酒店及歐洲各國的會議中心競爭。即使如此，我們察悉，歐洲主題公園市場在過去20年來大幅增長。根據刊物*Amusement Business*，歐洲十大主題公園於2001年吸引了約4 300萬名遊客。迪士尼主題公園的遊客已完全採納度假的概念。以每日及整個旅程計算，他們逗留更長時間、花費更多。因此，在過去數年，主題公園公司在新樂園及新景點進行了多項投資，以增加入場人數。管理層亦檢討定價政策及提供套票的事宜，並會顧及外在因素，例如本地經濟能力、匯率、文化興趣，以及度假的時間安排等。

5.15 在我們方面，除了經典的迪士尼故事及景物外，香港迪士尼樂園還具有特別為香港設計、帶有原創景物的特色，以及會讚揚本地文化的娛樂及巡遊。隨著越來越多內地遊客來港，香港迪士尼樂園的

的未來前景應該較為樂觀。此外，與財務槓桿比率很高的巴黎迪士尼樂園不同，香港迪士尼樂園的借貸水平低很多，主題公園公司因此有較大的靈活性，可以為對主題公園業務至為重要的樂園及酒店的新景點進行資本投資。

5.16 旅遊業一直是推動本地經濟的主要動力。儘管受到沙士的衝擊，我們於2003年曾接待超過1 500萬名遊客，這是有紀錄以來第二高的數字。估計與抵港旅客有關的開支超過700億元，超過12萬個職位與旅遊業直接相關。2004年的前景甚至更佳。香港旅遊發展局預測將有超過2 000萬名遊客來港，較去年增加30%。為了維持增長，我們促請政府當局繼續改善旅遊基建及產品。業界亦有需要提高服務質素，以及在社會上推廣好客文化。

第六章 —— 鳴謝

6.1 代表團對曾經惠助本團編排行程表以及在籌備期間協助後勤輔助安排的機構致謝。他們包括英國駐港總領事、法國總領事、荷蘭總領事、香港迪士尼樂園，以及香港政府駐倫敦及布魯塞爾經濟貿易辦事處。

6.2 代表團亦對所有曾向代表團簡介其工作的人士及機構致謝。

6.3 代表團感謝立法會秘書處職員在是次考察中提供協助。

經濟事務委員會

參加2004年4月海外職務訪問的議員名單

事務委員會委員

田北俊議員, GBS, JP (代表團團長)

呂明華議員, JP

周梁淑怡議員, GBS, JP

陳鑑林議員, JP

楊孝華議員, SBS, JP

劉健儀議員, JP

石禮謙議員, JP

非事務委員會委員

劉慧卿議員, JP

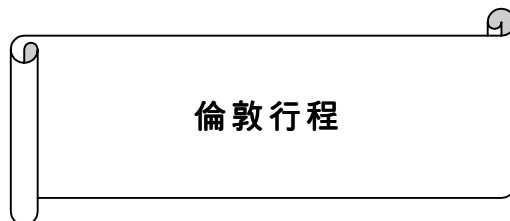
事務委員會秘書

劉國昌先生

總數： 7名事務委員會委員
1名非事務委員會委員的議員
1名職員

立法會經濟事務委員會

海外職務訪問



時間

活動

✦ 2004年4月5日(星期一) ✦

上午9時30分

與英國民航局舉行會議

下午12時30分

出席香港駐倫敦經濟貿易辦事處處長
梁建邦先生款待的午宴

下午3時

與英國機場管理局及 HOK International
Limited 公司舉行會議，聽取有關希斯路
機場5號客運站的發展情況

下午5時30分

是日行程結束

立法會經濟事務委員會

海外職務訪問



時間

活動

✦ 2004年4月6日(星期二) ✦

下午1時30分	代表團抵達
下午2時30分至下午3時	樂園營運介紹
下午3時至5時	徒步參觀迪士尼樂園及迪士尼影城
下午5時至5時30分	徒步參觀迪士尼村
下午5時30分至6時	徒步參觀 Newport Bay Club (酒店及展覽中心)
下午6時至6時30分	徒步參觀迪士尼酒店
下午6時30分至7時	實地視察 Val de France 酒店區
下午7時30分	出席歐洲迪士尼公司主席及首席執行官 André Lacroix先生款待的晚宴
	是日行程結束

立法會經濟事務委員會

海外職務訪問



時間

活動

✦ 2004年4月7日(星期三) ✦

上午11時30分	抵達阿姆斯特丹斯希普霍爾機場
下午2時	斯希普霍爾集團進行介紹
下午4時	實地參觀斯希普霍爾的物流設施
下午7時	出席香港駐歐洲共同體經濟貿易特派 代表黃灝玄先生款待的晚宴
	是日行程結束

✦ 2004年4月8日(星期四) ✦

上午7時30分至9時45分	參觀阿爾斯梅爾花卉拍賣
上午9時45分至10時30分	從阿姆斯特丹前往海牙
上午10時30分至11時45分	與運輸公共工程及水質監理部舉行會議
中午12時至下午1時30分	出席運輸公共工程及水質監理國會委 員會款待的午宴
下午1時30分至2時	從海牙前往鹿特丹
下午2時至4時	與鹿特丹港口管理局舉行會議
下午4時至6時	乘坐Contessa號遊覽海港
下午6時	考察行程結束

參考目錄

機場規管及營運

英國民航局, *Quinquennial Reviews of Designated Airports*:

http://www.caa.co.uk/erg/erg_airport/default.asp?page=67

英國民航局, *Economic Regulation of BAA London Airports (Heathrow, Gatwick and Stansted) 2003-2008: CAA decision* :

<http://www.caa.co.uk/erg/ergdocs/baadecision200308.pdf>

英國競爭委員會, *A report on the economic regulation of the London airports companies (Heathrow Airport Ltd, Gatwick Airport Ltd and Stansted Airport Ltd)* :

<http://www.caa.co.uk/erg/default.asp?page=1322>

英國民航局, *Economic Regulation of Heathrow and Gatwick London Airports - Service Quality Statement of Standards and Rebates*:

http://www.caa.co.uk/erg/ergdocs/erg_ercp_standardsmay03.pdf

英國民航局, *Airport Regulation: Looking To The Future – Learning From The Past* :

<http://www.caa.co.uk/caanews/caanews.asp?nid=876>

英國民航局網址 : <http://www.caa.co.uk>

英國機場管理局, *Annual Report 2002/2003* :

http://www.baa.com/main/corporate/investor_relations/reportsresults/annual_20022003/contents_frame.html

英國機場管理局, *Fact sheets of T5* :

http://www.baa.com/main/airports/heathrow/terminal_5_frame.html

阿姆斯特丹斯希普霍爾機場網址 : <http://www.schiphol.nl>

立法會資料研究及圖書館服務部, *英國希斯路機場概覽*

立法會資料研究及圖書館服務部, *荷蘭阿姆斯特丹斯希普霍爾機場概覽*

立法會資料研究及圖書館服務部，*香港國際機場概覽*

海口及物流設施

鹿特丹港口管理局網址：<http://www.portofrotterdam.com>

立法會資料研究及圖書館服務部，*荷蘭鹿特丹港口概覽*

立法會資料研究及圖書館服務部，*香港港口概覽*

Bloemenveiling Aalsmeer(阿爾斯梅爾花卉拍賣), *Annual Report 2002*

主題公園

歐洲迪士尼網址：<http://www.eurodisney.com>

歐洲迪士尼, *Annual Report 2003*:

<http://www.eurodisney.com/index.php?idPage=11352&lng=en>

歐洲迪士尼, *United States Securities and Exchange Commission - Form 20-F (2003)*

http://www.eurodisney.com/upload/en/pdf/Eurodisney_20_F_for_web_GB.pdf

立法會資料研究及圖書館服務部，*巴黎迪士尼樂園概覽*

立法會資料研究及圖書館服務部，*香港迪士尼樂園概覽*