

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1016/03-04號文件
(此份會議紀要業經政府當局
審閱)

檔 號 : CB1/PL/ES/1

經濟事務委員會 會議紀要

日期 : 2004年1月15日(星期四)
時間 : 下午4時30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, GBS, JP
李國寶議員, GBS, JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
張文光議員
許長青議員, JP
陳鑑林議員, JP
單仲偕議員
楊孝華議員, SBS, JP
劉千石議員, JP
劉健儀議員, JP
蔡素玉議員
石禮謙議員, JP
李鳳英議員, JP
胡經昌議員, BBS, JP

出席的非委員的議員 : 陳婉嫻議員, JP

缺席委員 : 李華明議員, JP
黃宜弘議員, GBS
梁富華議員, MH, JP

出席公職人員：議程第IV項

經濟發展及勞工局局長
葉澍堃先生

經濟發展及勞工局常任秘書長
(經濟發展)
李淑儀女士

旅遊事務專員
鄭汝華女士

經濟發展及勞工局副秘書長
(經濟發展)1
趙崇幘女士

經濟發展及勞工局副秘書長
(經濟發展)2
馮永業先生

經濟發展及勞工局副秘書長
(經濟發展)3
范偉明先生

議程第V項

經濟發展及勞工局常任秘書長
(經濟發展)
李淑儀女士

經濟發展及勞工局副秘書長
(經濟發展)3
范偉明先生

海事處處長
崔崇堯先生

海事處副處長
譚百樂先生

議程第VI項

經濟發展及勞工局常任秘書長
(經濟發展)
李淑儀女士

經濟發展及勞工局副秘書長
(經濟發展)2
馮永業先生

經濟發展及勞工局首席助理秘書長
(經濟發展)
陳維民先生

民航處副處長
羅崇文先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 助理秘書長1
吳文華女士

高級議會秘書(1)1
游德珊女士

議會事務助理5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I 確認通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)741/03-04號文件 —— 2003年12月16日
舉行的會議的
紀要)

2003年12月16日舉行的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)699/03-04(01)號文件 —— 政府統計處就
2001年12月至
2003年11月主
要石油產品進
口及零售價格
提供的圖表)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

III 訂於2004年2月23日舉行的下次會議的討論事項

(立法會CB(1)742/03-04(01)號文件 —— 待議事項一覽表)

立法會CB(1)742/03-04(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

3. 委員同意在訂於2004年2月23日舉行的下次會議席上討論下列事項：

(a) 更換多普勒高頻全向無線電指向標測距儀(由政府當局提出)；

(b) 一個有關航空的項目(由政府當局提出)；及

(c) 跟進消費者委員會發表的《食品及家居零售市場的競爭研究報告》(由李華明議員提出)。

(會後補註：政府當局其後表示，(b)項的標題是“機場管理局私有化計劃”)

IV 經濟及勞工局局長就行政長官2004年施政報告所載的有關施政措施作出簡報

(立法會CB(1)742/03-04(03)號文件 —— 政府當局提供的資料文件)

4. 主席歡迎經濟發展及勞工局局長(下稱“局長”)及其同事出席會議。

物流及港口發展

貨櫃碼頭

5. 鑑於內地港口迅速發展及擴建，與深圳港口的競爭也日漸加劇，陳婉嫻議員詢問，政府當局採取何等措施，以鞏固香港作為南中國物流中心的地位。她指出，由於廣東當局已提出若干措施，吸引在港口設施上的新投資，並以低廉價格吸引顧客使用它們的服務，她擔心香港最終會在與內地港口競爭方面受挫。除了海上運輸，在廣州發展的新機場也對香港構成另一種威脅。

6. 局長表示，就硬件及軟件而言，香港在發展物流業方面較其他城市佔優。儘管如此，政府當局不會自滿，並會繼續努力落實促進物流業長遠發展的各種措施。

7. 局長向委員簡介去年政府當局為鞏固香港作為首選的國際物流樞紐而採取的各種措施。實施24小時跨境通關及經改善的海關及出入境程序已縮短處理時間，陸路口岸的通關能力亦已明顯增強。關於數碼貿易運輸網絡系統的發展，政府當局正與一家服務提供者進行洽商，以期簽署營運協議，發展數碼貿易運輸網絡系統，並於2005年推出使用。此外，香港亦正積極擴建運輸基建網絡。深港西部通道的建造工程預期在2005年年底完成，由三地政府代表組成的協調小組已為港珠澳大橋展開前期工作。總的來說，政府當局會繼續增加更多設施及採用嶄新科技，以促使貨流能以更低成本進行。

8. 關於香港與內地在物流發展方面的關係，局長特別指出，雙方的關係涉及競爭和合作。他提及與國家發展及改革委員會共同委託開展的內地與香港物流業合作研究。該研究的初步結果確認了跨境合作發展物流業的必要及策略重要性。該研究亦建議雙方應繼續在現有協調機制的基礎上，推動物流快線及內陸貨運村的發展。除了在陸路運輸方面的合作，政府當局亦旨在透過與珠江三角洲(下稱“珠三角”)其他機場合作，擴展香港國際機場的客運及貨運來源區域。

9. 儘管政府當局作出上述回應，陳婉嫻議員指出，廣東當局也採取局長提及的許多措施，以促進珠三角的港口及機場發展。因此，她認為政府當局有需要推出進一步措施，增強香港物流業的競爭力。

10. 劉健儀議員表示不反對在香港興建更多貨櫃碼頭，但她關注到將會在大嶼山興建新貨櫃碼頭的說法實在言之尚早，因為香港港口發展局仍須參詳將於2004年年初完成的《香港港口規劃總綱2020》的研究結果及建議。由於貨櫃碼頭由私營機構全資興建(包括有關碼頭的土地平整費用)及全權擁有和管理，政府並沒有直接或間接參與，她詢問政府當局會否更改現行發展模式，並向日後發展新貨櫃碼頭的成功建議者提供資助。

11. 局長表示，為提高香港的長遠競爭力，政府當局建議興建更多貨櫃碼頭。至於選址方面，大嶼山是顧問考慮的其中一個選擇。在等候《香港港口規劃總綱2020》研究完成期間，政府當局會就如何推展該計劃諮詢業界的意見。至於發展的模式，則須待該研究得出結果及諮詢業界後才能作出決定。

12. 許長青議員提醒政府當局注意，在決定是否在香港興建新貨櫃碼頭時，應考慮最新的港口貨運量預測，以確保貨櫃碼頭設施的財政可行性。

13. 局長贊同許議員的意見，並指出有關研究會檢視不同因素，例如珠三角的市場情況、以往在貨運吞吐量方面的表現及鄰近珠三角港口的競爭等，以評估興建新貨櫃碼頭的可行性。

貨櫃碼頭處理費

14. 丁午壽議員非常關注，香港的貨櫃碼頭處理費(下稱“處理費”)太高，已顯著地削弱香港港口的競爭力。儘管政府當局在過去6年不斷努力，但在降低處理費方面並無顯著進展。因此，丁議員呼籲政府考慮倣法澳洲的做法，制定法例來處理此事。主席也表示，鑑於處理費高昂，付貨人可選擇通過其他珠三角港口入口/出口貨物。劉健儀議員贊同丁議員的意見，並且指出，為維持香港港口的競爭力，解決處理費持續高企的問題是當務之急。

15. 石禮謙議員表示反對通過立法規管處理費，因為關乎處理費的事項基本上是涉及定期班輪協會、付貨人及貨櫃碼頭營運商的商業事項。他認為，處理費高昂是因為航運公司收取高昂的單一費用，其中包含航運及碼頭處理的相關收費。其實，香港港口的效率非常高，所以，儘管香港港口收費高昂，付貨人也選擇通過香港港口運送貨物。他呼籲政府當局提供有關處理費組成部分及貨櫃貨運業的進一步資料，以便委員瞭解有關事項。

16. 局長表示，由於釐定處理費的機制以國際慣例為基礎，也是付貨人與航運公司之間的商業事項，由政府干預這些商業安排並不恰當。政府的角色是促使他們通過對話解決未能達成協議的事項。政府會繼續與有關各方聯絡，鼓勵他們召開會議，討論大家所關注的事項，以增加釐定處理費機制的透明度。為此，他已取得有關各方同意，提供有關處理費的進一步資料。應石議員要求，他承諾提供有關貨運業成本組成部分的進一步資料。

增值物流園及大嶼山的發展

17. 劉健儀議員提到去年施政綱領提倡發展的增值物流園進展緩慢，並促請政府當局加快進行有關工作，以期提供指定設施，以供處理價值高及具有迫切時限的空運貨物。她問及實施時間表及發展增值物流園的地點選擇。

18. 經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)答稱，自從政府當局去年宣布有關計劃以來，當局一直密切跟進該計劃的發展。政府當局已就在北大嶼山發展增值物流園的規劃概要，徵詢物流業界的意見。就增值物流園潛在使用者對該園應予提供的服務及設施的意見調查剛剛完成，調查結果會交由香港物流發展局考慮。此舉旨在確保增值物流園的發展概要能滿足業界的實際需要。至於選址方面，政府當局已初步在北大嶼山覓得地點，該地點鄰近港珠澳大橋在香港的落腳點，使其位置更具策略性重要性。經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)向委員保證，當局會優先處理增值物流園計劃，但發展此類基建設施難免需時。當局計劃就調查報告作最後定稿，並於2004年2月在新成立並由財政司司長領導的協調發展大嶼山經建項目專責組首次會議上，討論增值物流園措施的未來路向。其後，當局會按照所需法定程序(例如尋求城市規劃委員會批准)落實該計劃。

19. 李鳳英議員關注到，有需要協調大嶼山的現代化交通運輸及貨櫃碼頭設施及旅遊景點的發展，局長表示，政府認同有需要進行協調，因而決定成立“協調發展大嶼山經建項目專責組”，由財政司司長領導，全面統籌各有關項目的規劃和發展等方面的工作，並確保各大型經濟及基礎建設項目能及時完成。

旅遊業

現代化郵輪碼頭

20. 楊孝華議員察悉新郵輪瑪利皇后二號將於明年訪港。他關注到，倘若香港因缺少現代化郵輪碼頭而不能接待該郵輪，將有損香港作為地區旅遊樞紐的聲譽。他呼籲政府當局研究有關問題，考慮規管及可供使用方面的可行性，促使該郵輪在其中一個貨櫃碼頭停泊。由於世界郵輪業現正迅速發展，為使香港可利用這趨勢推動郵輪旅遊業進一步發展，並充分利用這個市場在區內的發展潛力，楊議員促請政府當局全力推動在東南九龍發展現代化郵輪碼頭及旅遊設施。

21. 局長表示，倘獲營運商同意，當局可安排瑪利皇后二號停泊於其中一個現有的貨櫃碼頭。政府當局會與營運商進一步商討有關事宜。關於在東南九龍發展現代化郵輪碼頭，局長表示，鑑於終審法院最近就灣仔發展計劃作出的決定，有關部門現正檢討該判決對在東南九龍的各項發展的影響。政府當局會盡快就未來路向作出決

定。與此同時，當局正尋覓額外或臨時泊位，以滿足需求。

酒店房間的供應

22. 胡經昌議員欣悉，近月來訪港遊客數字已迅速回升。然而，他關注到個人遊計劃實施後，酒店房間的供應可能未能配合逐步增加的需求。胡議員提及發展商在改變土地用途過程中所遇到的困難，並呼籲政府當局考慮就這些酒店發展計劃提供一站式支援服務，及方便發展商取得經營酒店所需的牌照。

23. 由於現時已有約24家新的酒店正在興建，並將於未來3年落成，另有35項新酒店的發展計劃已獲城市規劃委員會批准，局長預料未來數年會有足夠酒店房間供應。局長察悉委員的關注，並且表示，民政事務局轄下一個指定辦事處負責處理有關酒店營運的各項牌照的申請。然而，他承諾與包括香港所有發展商的香港酒店業主聯會及香港酒店業協會商討，研究經濟發展及勞工局可否提供進一步協助，以期在切實可行範圍內盡快開展這些計劃。

“購物天堂”

24. 胡經昌議員詢問政府當局，除了提高服務質素外，當局會否推行其他措施，提升香港作為“購物天堂”的地位。旅遊事務專員在回覆時特別指出，政府當局提高零售業服務質素的措施成效顯著。在過去的“黃金周”假期內，旅客就購物經驗令人不滿作出投訴的宗數持續下降，證明零售業服務質素已獲提高。此外，一項對遊客進行的獨立調查結果顯示，他們對訪港之行的滿意水平高於90%。關於提高服務質素的措施，旅遊事務專員特別提到香港旅遊發展局(下稱“旅發局”)推行的優質旅遊服務計劃。該計劃有3 000多個認可商戶，並越來越獲得本地人及旅客認同。作為提升優質旅遊服務計劃的部分措施，某些零售商(例如珠寶店)，已採納特定行業表現標準，以增強消費者對其產品及服務的信心。此外，當局也採取各種措施保障遊客的權益。例如旅發局會向旅客派發“做個精明消費者”宣傳單張及優質旅遊服務計劃小冊子等，確保他們在購物時能在掌握資料的情況下作出選擇。

航空

25. 委員察悉，政府當局打算提交法案，為機場管理局（下稱“機管局”）（部分）私有化計劃提供法律文據。就此，李鳳英議員關注該計劃對機管局僱員的影響，因為機管局某些僱員工會曾表示，他們擔心該計劃可能影響僱員的利益。她呼籲政府當局諮詢受影響僱員的意見。

26. 儘管機管局目前由政府全資擁有，局長及經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)2指出，機管局一直以商業實體方式營運。機管局以私人合約聘用其僱員，有關條款及福利獨立於公務員隊伍以外。此外，機管局是非常有效率的法定機構，具有精簡的組織和員工架構。當局預期機管局毋須因應私有化而提出裁員建議。

27. 鑑於香港與內地就進一步航空運輸協定進行的另一輪談判將於下月在北京舉行，石禮謙議員促請政府當局向內地要求額外的航權，使更多本地航空公司能向內地提供／擴展航空服務，以期通過有效競爭減低飛機票費。局長察悉石議員的意見，並表示政府當局在拓展內地航空市場方面不遺餘力，以達致兩地雙贏的局面。

可再生能源

28. 蔡素玉議員察悉，施政報告並未涵蓋可再生能源事宜，她對此感到失望。她提及事務委員會先前就發展可再生能源進行的討論，並促請經濟發展及勞工局在政府當局與兩間現有電力公司檢討2008年後電力市場的規管理制度時，在其能源組合中訂明可再生能源發電量佔電力需求的目標。

29. 局長及經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)1回應時表示，在落實本港推動更廣泛使用可再生能源的措施方面，由環境、運輸及工務局主導。然而，經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)1指出，兩間電力公司進行2003年《管制計劃協議》中期檢討時表達，他們理解政府致力開拓另類發電來源，並且表示，待詳盡的可行性研究完成及與政府深入商討有關計劃的實施細則後，電力公司便會着手籌劃和設置具商業規模的風力渦輪，以作公開示範和效益測試。她亦向委員保證，當政府當局就2008年後電力供應市場作出考慮時，可再生能源會是其中一項考慮因素。

政府當局

30. 應委員要求，政府當局同意向事務委員會提供有關香港國際機場為過境旅客而設的跨境渡輪服務運作的最新資料。

V 海事相關附屬法例

(立法會 CB(1)742/03-04(04)號 —— 政府當局提供的資料文件

根據《商船(防止及控制污染)條例》(第413章)制定的兩條規例

31. 海事處處長表示，《國際防止船舶造成污染公約》是國際海事組織所訂立的防止船舶污染海洋環境的國際公約。在2000年3月，國際海事組織通過決議，接納《國際防止船舶造成污染公約》附則IV(下稱“附則IV”)。附則IV旨在防止船舶污水污染海洋環境。為使香港註冊的船舶符合國際標準，並盡量減少船舶污水對海洋的污染，政府當局建議在香港特別行政區實施附則IV。為此，當局必須制定兩條附屬法例，即《商船(防止污水污染)規例》及《商船(防止及控制污染)(費用)規例》。

32. 許長青議員關注遠洋船舶排放污水的問題及相關的管制機制。他提及有關文件(立法會CB(1)742/03-04(04)號文件)第3段，並詢問在香港實施附則IV對行業的影響，特別是船主因提供處理或儲存污水的設備而招致的費用。

33. 海事處處長答稱，附則IV適用於總噸位達400噸或以上或載客逾15人的遠洋船舶。這些船舶多數已備有處理或儲存污水的設備。關於棄置污水的管制機制，他表示，根據附則IV，船舶可在至少距最近陸地3浬之處，在海上排放經處理的污水；亦可在至少距最近陸地12浬之處在海上排放未經處理的污水。船舶在海上棄置廢物，包括油類及浮水物料，均受現行法例規定所管制。

《商船(防止及控制污染)(指明物質)(修訂)令》

34. 關於擬議的《商船(防止及控制污染)(指明物質)(修訂)令》，海事處處長表示，《油類事故公海干預公約》(下稱“公約”)和《非油類物質污染公海干預議定書》(下稱“議定書”)確立如何處理因油類或非油類所引致的嚴重及迫切的污染危機。公約和議定書均適用於特區。“非油類物質”的目錄在《商船(防止及控制污染)(指明物質)令》(第413章，附屬法例F)內指明。國際海事組織在2002年10月11日通過MEPC(48)決議修改此目錄。政府當局預計此項修改將於2004年6月22日生效，因此建議制定上述修訂令，以便對該附屬法例作出適當修改。

35. 委員察悉該建議，並沒有就該建議提出任何具體問題。

船舶及港口管制(修訂)規例

36. 關於擬議的船舶及港口管制(修訂)規例，海事處處長表示，高速海上活動在香港越來越受歡迎，也引起了安全方面的顧慮。為釋除公眾的顧慮及加強海上安全，海事處經檢討航行安全後，建議除《船舶及港口管制規例》(第313章，附屬法例A)附表十八內指明的現有限制區外，在大白灣、淺水灣及大潭灣水域設立3個新的限制區。設定限制區旨在分隔高速海上活動(如滑水)與其他慢速海上活動(如游泳)。每逢星期六或公眾假期，或每年7月1日至9月15日期間，上午8時至午夜12時的時段內在限制區內航行的船隻，航速均不得超過5節。

37. 主席對提高在熱門泳灘或其附近水域進行海上活動的安全的建議表示歡迎，但他關注到，政府當局在指定限制區內採取的執法行動不足，導致高速船隻危害其他泳客的安全。他問及政府當局所採取的執法行動及用於巡邏的資源等詳情。

38. 海事處處長答稱，海事處經常進行巡邏，尤其在夏季。該處也會因應投訴採取行動。例如在2001年，該處收到16宗在大白灣進行高速海上活動的投訴，並已經採取有關的跟進行動。雖然他手上沒有詳細的檢控統計數字，但該處曾確實檢控超速航行的人士。除了執法以外，海事處亦推行宣傳計劃，推廣海上活動安全，並向遊艇會及海上活動籌辦單位發出指引。應主席要求，政府當局同意向事務委員會提供有關在現有限制區內採取執法行動的資料，包括在2003年進行巡邏的次數及作出檢控的宗數。

39. 楊孝華議員雖然認同有需要推廣海上活動安全，但認為政府當局應考慮指定水上電單車使用者專用區，以推廣旅遊。他亦要求政府當局考慮寬免水上電單車使用者在香港水域使用水上電單車前須申請牌照的規定。

政府當局

40. 海事處處長指出，為確保海事安全，船舶擁有人或負責人須通過測試並取得牌照，以確保他們熟識相關安全規則及概念。海事處處長表示，政府當局會緊記楊議員的建議，但亦會考慮對其他泳客安全的影響。

政府當局

41. 主席在總結時表示，事務委員會大致上支持擬議的海事相關附屬法例。

VI 港澳碼頭上蓋直升機場擴建計劃

(立法會 CB(1)742/03-04(05)號 —— 政府當局提供的資料文件)

42. 應主席邀請，經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)2向委員簡報，政府計劃擴建港澳碼頭的現有直升機場，以滿足預計日益增加的跨境直升機服務需求。他概述該擴建計劃，包括其發展模式、擴建的時間表，以及其財政、經濟及環境影響。

前往珠三角的跨境直升機服務

43. 委員察悉，在加建1個升降坪，並新建一條滑行道連接現有的港澳碼頭直升機場後，港澳碼頭直升機場的現有容量將增加約80%，每年可多處理24 500架次的升降，預計可應付直至2015年的需求。鑑於珠三角與香港迅速融合，兩地對運輸服務的需求日增，主席擔憂上述計劃容量不足以吸收因兩地融合引致的需求。

44. 經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)2同意，珠三角地區經濟迅速增長，與香港的聯繫日趨緊密，有待開發的跨境直升機市場有很大的發展潛力。然而，他指出，在落實有關措施前須處理若干事項。為了滿足分秒必爭的旅客的要求，前往珠三角的跨境直升機服務必須是“點到點”的優質服務，使顧客毋須再次轉機才到達目的地。不過，珠三角不同降落點缺乏海關、出入境及檢疫設施，可能阻礙跨境直升機服務的發展。為確保航空安全，直升機也應沿指定飛機航道運作，並受航空交通管制系統監管。為此，當局有需要就詳細安排與內地民航當局及解放軍方面進一步聯絡。雖然現時的估計相當保守，但當局有其他擴建方案，可提供額外容量，配合直升機服務的長遠需求。

45. 有關珠三角地區直升機服務的目的地，經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)表示這是商業問題，應由有關直升機公司自行決定。她解釋，擴建後的直升機場會由一個發展商暨經營者根據租賃合約發展、管理和經營。其他直升機服務提供者可使用該等設施，在可供使用情況及收費方面亦要一視同仁。承租人獲准向直升機經營者收取直升機場費用。因此，服務提供者會否開發更多以珠三角為目的地的“點到點”服務，是他們的商業決定。政府當局將確保他們在經營跨境直升機服務時符合所有法定要求，並會解決海關、出入境及檢疫設施，以及珠三角的航空交通管制安排等問題。

46. 楊孝華議員歡迎擴建港澳碼頭直升機場設施的建議。他促請政府當局考慮在港澳碼頭直升機場實施一地兩檢，為旅客提供出入境檢查安排，以便在珠三角不同地區推出更多“點到點”服務。經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)表示，政府當局已與內地當局積極跟進海關、出入境及檢疫設施的問題。她察悉，為了實施建議的聯檢安排，將需要處理若干法律問題。

47. 主席詢問香港與珠三角之間現有的直升機服務範圍，經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)2回答時提及現已暫停的香港與深圳機場之間的直升機包機服務。

48. 關於2006年年底前對跨境服務的需求，經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)2表示，當局預期約30%架次會前往珠三角，其餘70%則會前往澳門。

擴建計劃

49. 劉健儀議員支持擴建計劃，因為該計劃將滿足預計日益增加的跨境直升機服務需求。她問及向中標者批出租賃協議的評核準則。經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)2表示，中央投標委員會會審核一套既定的準則。關於該項準則的比重，他表示政府當局會先評估投標的技術方面的事宜，例如直升機場設施的設計、安全特徵、公司的技術水平、財政狀況及發展類似設施的經驗等。符合政府所訂技術要求的投標者，中央投標委員會將會參考其建議付予政府的租金，作進一步考慮。

50. 劉健儀議員察悉，政府當局建議向中標的發展商暨經營者提供18年租賃期(包括估計為3年的設計及建築期)，她關注到有關計劃的財政可行性，因為許可的經營期或許太短。她詢問，當局是否已徵求有關業界的意見，以及中標者在直升機場設施建築階段是否需要支付租金。許長青議員及主席亦問及擴建計劃的估計建造成本、投資回報水平及日後的降落費。

51. 經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)2確認，政府當局已徵求兩個現有跨境直升機服務經營者對擴建計劃的意見。至於該計劃的財政可行性，政府當局已評估3個可能方案，即13年、18年或20年租賃協議，並認為18年租賃合約或可提供合理的投資回報，包括新直升機機場約7,700萬港元的估計建築費用。經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)2指出，建議的租金會反映個別投標者預期的投資回報水平。為保障政府的權益，租賃協議內將包括一項條文，訂明倘若發展商暨經營者已達致商定的

內部回報率，政府當局會與承租人商議直升機場設施的新租金率。投標文件將訂明此項安排。

52. 關於租賃協議最初幾年的租金，經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)2表示，在成功招標後，現有港澳碼頭直升機場的租約將會終止，而現有直升機場則會交予中標的新直升機場發展商暨經營者。直升機場的擴建工程需時2.5至3年完成，在該段期間內，現有直升機升降坪將繼續運作。因此，日後的承租人在營運初期將仍須按其向政府建議的水平支付租金。關於發展模式，經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)2表示，與其他建造、營運及移交計劃不同，此項擬議計劃的資本密集程度較低。投標者在建議租金水平前，應已考慮預期回報水平。關於降落費的水平，最初會建議一個固定金額，而日後將按照綜合物價指數的變動作出調整。

53. 許長青議員關注政府當局為滿足跨境直升機服務的進一步需求而制訂的計劃。經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)2表示，當局認為港澳碼頭外碼頭西邊及位於前啟德機場跑道末端的擬議郵輪碼頭上蓋都是可行的選擇，可供應付直至2020年及以後預期不斷增長的跨境直升機服務。

54. 民航處副處長在答覆呂明華議員的詢問時指出，現有跨境直升機場設有一個升降坪，設計容量為每年30 700架次。基於安全理由，擴建後的直升機場不能容許直升機同時起飛及降落，因此，擴建後的港澳碼頭直升機場的容量會增加略少於一倍。預期有關容量會增加80%，或每年可多處理24 500架次的升降。

本地直升機服務

55. 主席及楊孝華議員問及本地直升機服務的需求及發展。經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)2答稱，本地直升機服務的需求現正增加，在嚴重急性呼吸性綜合症爆發受到控制後，對優質及旅遊／包機服務的需求尤其顯著。政府當局正積極研究在市區發展永久本地直升機場的選擇，並已在西九龍填海區覓得可暫時用作直升機場的地點。至於本地直升機服務使用港澳碼頭現有跨境直升機場設施的建議，經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)2指出，由於在跨境碼頭提供海關、出入境及檢疫設施會招致費用，因此盡量利用有關碼頭供出入境使用會更可取。顧及到在營運及保安方面的其他考慮因素，在跨境直升機場內提供本地服務並不符合成本效益。

VII 其他事項

56. 議事完畢，會議於下午6時15分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2004年2月19日