

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)673/04-05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 特別會議紀要

日 期：2004年12月7日(星期二)
時 間：下午2時30分
地 點：立法會會議廳

出席委員：田北俊議員, GBS, JP (主席)
石禮謙議員, JP (副主席)
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP
李國寶議員, GBS, JP
李華明議員, JP
呂明華議員, JP
陳鑑林議員, JP
單仲偕議員, JP
楊孝華議員, SBS, JP
劉千石議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
林健鋒議員, SBS, JP
黃定光議員, BBS
湯家驊議員, SC
詹培忠議員
鄭志堅議員

出席議員：梁劉柔芬議員, SBS, JP
王國興議員, MH

缺席委員：梁君彥議員, SBS, JP
譚香文議員

出席公職人員：議程第I項

經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)
李淑儀女士

經濟發展及勞工局計劃統籌總監
喬樂平先生

工程拓展署總工程師(離島發展部)
彭嘉士先生

議程第II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

海事處副處長
譚百樂先生

議程第III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
梁汝強先生

規劃署署任港島規劃專員
謝建菁女士

應邀出席人士：議程第I項

工程顧問

茂盛(亞洲)工程顧問公司董事
茂彼信先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級議會秘書(1)9
薛鳳鳴女士

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I 就大嶼山物流園邀請提交意向書

(立法會CB(1)376/04-05(01)號文件) —— 政府當局提供的資料文件

立法會CB(1)376/04-05(02)號文件 —— 政府當局就“小蠔灣大嶼山物流園”提供的投影片簡介資料

立法會CB(1)394/04-05號文件 —— 秘書處就“在北大嶼山興建現代化物流園的建議”擬備的背景資料摘要)

經濟發展及勞工局計劃統籌總監(下稱“計劃統籌總監”)簡介此事項，並特別指出，發展物流園的計劃源自當局於2000年聘請顧問制定的競爭策略及總綱計劃，使香港能夠鞏固其運輸及物流樞紐的地位。過往就此事項進行討論時，事務委員會曾促請政府當局促進物流業的發展，以及支持政府當局在北大嶼山興建物流園的計劃。

2. 計劃統籌總監進一步表示，為確保擬建的大嶼山物流園(下稱“物流園”)會滿足業界的期望及實際需要，政府當局計劃邀請提交意向書，就物流園的運作特質和規劃參數向業界徵求意見。邀請提交意向書文件擬稿(下稱“邀請書擬稿”)(立法會CB(1)376/04-05(01)號文件的附錄)的內容，以一項最近剛完成的範圍界定研究為基礎，該研究界定了物流園的運作特質和規劃參數。政府當局擬把邀請書寄予近3 600間不同規模及業務性質的物流公

司。提交意向書將於2005年2月28日截止。與此同時，當局正同步進行與詳細工程可行性研究相關的前期工作。該項研究會包括環境、交通及其他影響等方面的評估。他補充，財政司司長領導的大嶼山發展專責小組制定了“大嶼山發展概念計劃”，當中涵蓋大嶼山各項擬議發展項目，包括物流園。政府當局已就概念計劃進行公眾諮詢。

3. 茂盛(亞洲)工程顧問公司(進行範圍界定研究的顧問公司)董事茂彼信先生就物流園的下列各方面向事務委員會作出簡介 ——

- (a) 擬議選址的限制；
- (b) 物流設施需求預測；
- (c) 鄰近地區物流設施參考(新加坡樟宜國際物流園、新加坡機場物流園及上海浦東外高橋保稅區)；
- (d) 物流園的建議規模；
- (e) 在物流園內進行的活動；
- (f) 物流園的營運目標及需要；及
- (g) 發展大嶼山物流園的策略性考慮。

環境影響

4. 陳鑑林議員表示，香港民主建港聯盟(下稱“民建聯”)議員支持當局提供物流園。然而，民建聯議員關注到擬建物流園選址平整工程所需的填海工程對環境的影響。他察悉，擬建物流園選址接近中華白海豚的棲息地大嶼，該處是最近公布的新自然保育政策下選出的12個須優先加強保育的地點之一。他詢問政府當局有否進行相關的影響評估研究，以及當局如何在自然保育與物流園發展之間取得平衡。

5. 經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)(下稱“常任秘書長(經濟發展)”)表示，政府當局會就物流園進行環境影響評估(下稱“環評”)，作為該項目詳細工程可行性研究的一部分。工程拓展署總工程師(離島發展部)(下稱“總工程師”)指出，物流園是《環境影響評估條例》(第499章)(下稱“環評條例”)下的指定工程項目。工程拓展署已向環境保護署取得有關環評的研究概要。該項環評將研究的事項包括，該工程項目對海洋生態及物流園腹地的環境影響。

6. 陳鑑林議員表示，鑒於物流園選址所需填海工程的規模，他關注到可能發生不可克服的環境問題。所以，他詢問當局有否研究及適當地考慮其他選址。

7. 計劃統籌總監答稱，當局於2000年就東涌及大蠔的進一步發展進行研究時，已就可能在小蠔灣進行的填海工程進行環評。當局並無發現不可克服的環境問題。他亦重申，當局會就擬議物流園發展計劃進行詳細環評研究。

發展時間表

8. 林健鋒議員表示，商界支持為物流活動提供更多基建設施，並認為擬議選址適合有關用途。然而，他關注到該項目的完成時間表，因為填海及地盤基建工程在2009年才會完成。他關注到所需時間實在太長，因而會令香港落後於鄰近地方，因為此等地方的物流活動正在迅速發展。

9. 常任秘書長(經濟發展)回應謂，政府當局會嘗試加快該項目的進度，但當局在落實該項目時須完成法定及其他必需程序，包括環評。

運輸及道路

10. 林健鋒議員對現有運輸基礎設施是否足以滿足物流園帶來的交通需求表示關注，因為大嶼山其他發展項目，如香港迪士尼樂園，亦會帶來大量額外交通需求。他亦關注到物流園與珠江三角洲貨源之間的道路基礎設施(包括計劃中的屯門赤鱸角連接道路)的規劃及推行，以及促請政府當局加快相關工作，以配合物流園的營運。

11. 黃定光議員表示，商界原則上支持擬建的物流園，因為物流園對香港經濟發展十分重要。他關注到北大嶼山公路是現時連接大嶼山和市區的唯一連接道路，因此也許需要另一條連接道路，以滿足日後由大嶼山發展計劃(包括物流園)帶來的交通需求。他指出，當局應審慎規劃相關運輸基礎設施，以避免曾在葵涌區發生的樽頸情況。

12. 常任秘書長(經濟發展)及計劃統籌總監表示，政府當局完全明白，足夠運輸基礎設施十分重要，以確保物流園成功運作。當局就該項目進行交通影響評估時，會再詳細研究林議員及黃議員提出的問題。常任秘書長(經濟

發展)亦表示，據她所了解，當局仍在就跨境基礎設施及大嶼山與屯門之間的連接道路進行規劃。經濟發展及勞工局已就物流園發展項目知會環境運輸及工務局，並會繼續就此事與環境運輸及工務局聯絡。

政府當局

13. 黃定光議員要求政府當局，在計及物流園及大嶼山其他發展項目後，就物流園會帶來的預測交通量、北大嶼山公路的交通容量及北大嶼山公路的預測流量/容量比例向事務委員會提供資料。

項目融資

14. 鄭志堅議員察悉，邀請書擬稿載述，政府稍後始會考慮項目融資的問題。他詢問政府就此事有何初步想法，以及有哪些可行方案。林健鋒議員詢問，會否由政府興建物流園。

15. 常任秘書長(經濟發展)表示，當局在2003年進行的問卷調查顯示，業內多數營運商對發展成本表示關注。所以，大多數營運商傾向選擇由政府平整地盤及提供基本基礎設施，然後向私營機構提供該地盤，以建造上層建築物及營運。關於財務安排，政府現時的想法是應採用公共工程的正常撥款安排。至於可能採用的公私營機構伙伴合作模式，政府當局持開放態度，並會聽取業界的意見。不過，為滿足中小型企業(下稱“中小企”)的需要及要求，物流園可提供適合中小企和新經營者使用的分戶租用設施。

物流園土地及設施的收費

16. 劉健儀議員表示，由於物流設施需求強大，物流業支持興建物流園的計劃。然而，鑒於擬建物流園會涉及大量地盤平整工程，包括填海工程，業界憂慮物流園設施日後收費將會非常高昂。若情況如是，她預計多數現有物流企業不會選擇把其活動遷往物流園。由於邀請書並不包括有關收費的任何資料，她詢問政府當局現時對此有何看法。鑒於填海工程涉及的成本相當高昂及需時完成，她問及有沒有其他物流園選址，使當局可提早以較低成本提供有關設施。

17. 常任秘書長(經濟發展)重申，政府當局對物流園的財務及機構安排持開放態度。當局歡迎業界就此方面提供意見。若業界強烈認為需要另一物流園選址，政府當局樂意予以考慮。但她指出，就是在香港找到面積約72公頃又不需進行填海工程的另一選址機會甚微。

物流園的定位

18. 鄭志堅議員表示，他曾諮詢物流業職工會。從事空運活動的會員認為，鑒於物流園選址鄰近香港國際機場，物流園對空運物流活動的發展會有重大貢獻。另一方面，從事海運活動的會員表示有所保留。他們認為，除非在北大嶼山興建貨櫃碼頭，否則，很少海運營運商會使用物流園設施。然而，這點帶出另一個重要問題，就是香港貨櫃吞吐量的增長是否足以作為支持在大嶼山興建另一個貨櫃碼頭的理據。

19. 常任秘書長(經濟發展)回應謂，雖然鄰近貨櫃碼頭對某些物流活動甚為重要，但對所有物流活動(特別是增值物流活動)卻並不是必要的。雖然如此，物流園選址可連接北大嶼山公路，因此它是在葵涌現有貨櫃碼頭的合理距離之內。政府當局歡迎物流業界就物流園位置提出意見及建議。

20. 石禮謙議員表示，他基本上支持當局發展物流園的計劃。他認為，在作出決定注入大量公共資源，以提供面積72公頃的物流園之前，當局有需要確定對物流設施的需求是否充足，並從而確定物流園的可行性。就此，他詢問政府當局預測的貨櫃吞吐量及空運貨物量(邀請書擬稿第4.1.3段)及(按照邀請書擬稿第4.1.6段所載的樓面總面積預測的)物流設施需求是否已考慮到深圳和珠海的物流發展，泛珠三角區域合作與發展論壇(通常稱為“九加二”)的成立，以及會影響香港貨物增長的其他相關發展。他亦詢問物流園怎樣與可能發展10號貨櫃碼頭相關。

21. 常任秘書長(經濟發展)表示，邀請書擬稿所載預測的貨櫃吞吐量及空運貨物量摘錄自有關研究，而有關研究已考慮到區內香港物流設施的發展。當局預期，物流園會特別適合增值物流活動，但其中很多活動卻不依賴貨櫃碼頭設施。所以，在發展物流園的事宜上，所作出的考慮亦應獨立於考慮是否有需要在香港興建另一個貨櫃碼頭設施。

22. 石禮謙議員進一步表示，政府當局應審慎選擇物流園的定位，並清楚考慮物流園將處理貨物的種類及將容納活動的種類。他要求政府當局就相關方面作出澄清。

23. 常任秘書長(經濟發展)請委員參考有關“在大嶼山物流園進行的活動”的投影片。物流活動被分為4類，即“貨運”、“第三者物流”、“增值”和“代理”。常任秘書長(經濟

發展)表示，除了傳統物流活動，如貨運、儲存和倉貯外，香港亦極有潛力進一步發展第三者及增值物流服務。擬建物流園會吸引區內各產品業利用此項新設施所提供的好處，因而有利於上述發展。她亦預期，物流園會特別適合空運貨物物流活動。她重申，邀請提交意見書的目的是，就物流園的運作特質和規劃參數向物流業徵求意見。

24. 石禮謙議員指出，預測空運貨物增長似乎未足以作為支持興建72公頃的物流園的理據。他強調，為確保為擬建物流園適當地運用公共資源，政府當局在計劃有關設施時，應以詳細及精確分析貨物增長，產品業不斷轉變的要求及物流趨勢為基礎，並考慮珠江三角洲的發展。

25. 常任秘書長(經濟發展)澄清，在計劃中的72公頃物流園中，只有約40公頃可出租。此外，由於某些支援設施／服務亦會佔用空間，物流服務可用地盤面積會少於40公頃。石禮謙議員表示，就香港而言，40公頃的地盤已經非常大。

II 與《商船(本地船隻)條例》相關的附屬法例

(立法會CB(1)376/04-05(03)號文件 —— 政府當局提供的資料文件)

26. 常任秘書長(經濟發展)在簡介文件時指出，考慮到最新發展及委員在先前舉行的事務委員會會議上表達的意見，政府當局擬改動《商船(本地船隻)條例》(該條例)(第548章)下的兩項附屬規例。該兩項附屬規例如下 ——

- (a) 《商船(本地船隻)(強制第三者風險保險)規例》(下稱“保險規例”)；及
- (b) 《商船(本地船隻)(一般)規例》(下稱“一般規例”)。

關於保險規例，事務委員會在2003年2月24日進行討論時，委員同意政府當局建議的最低法律責任保額，立法會CB(1)376/04-05(03)號文件第8段扼要重述此項建議。委員關注到是否能夠把強制第三者風險保險規定適用於內河船隻，為處理此項關注，海事處已把實施強制保險規定的建議，通知廣東省船東協會、廣東海事局及澳門特別行政區政府港務局，並通過它們了解當地的內河船隻進入香港水域時能否遵照有關的保險規定。廣東省船

東協會要求在規例生效後，提供6個月的緩衝期，以便廣東省的內河船隻能為符合規定作好準備。澳門港務局並未提出任何特別關注。因應上述回應，政府當局建議分兩階段實施保險規例，一如立法會CB(1)376/04-05(03)號文件第11段所詳述。

27. 常任秘書長(經濟發展)進一步表示，因內河船隻並非在本地領證的船隻，保險規定將在它們進入香港水域時實施。有關的詳細安排將在一般規例內訂明。

28. 劉健儀議員表示，業界支持把強制第三者風險保險規定適用於在香港水域內運作的所有船隻的建議。然而，業界關注到此項強制性規定會導致保費增加，以及增加經營成本。雖然她明白政府當局不宜規管保費，她促請當局確保提供此類保險的保險公司數目夠多，而保險公司之間的競爭能有助確保保費水平合理。就此，她建議保險業監理專員應提供一份名單，列明向海運業本地營運商提供此類保險的保險公司，以便它們符合新規定。她亦建議當局要求廣東省及澳門有關當局就其在香港運作的內河船隻提供同樣的資料。

29. 劉健儀議員進一步表示，保險業監理專員過往曾向在為其車輛購買強制第三者風險保險時遇上困難的陸上運輸業營運商提供協助。她認為在實施擬議的保險規例後，(如有需要)保險業監理專員應向海運業營運商提供類似協助。

30. 常任秘書長(經濟發展)答應向保險業監理專員轉達劉健儀議員的關注事項及建議，供其考慮及跟進。海事處副處長補充，除最低法律責任保額外，保費水平受到許多其他因素影響，包括有關船隻的狀態及其運作的地區。在臨時本地船隻諮詢委員會進行相關討論時，保險業代表表示，因應最低法律責任保額建議從(現時適用於遊樂船隻的)60萬元增至(建議適用於所有種類的本地船隻，惟接載不超過12名繳費乘客但並不是街渡或在避風塘穿梭行走的載客舢舨的船隻則除外的)100萬元，預計保費會有2%至13%的增幅。

31. 湯家驊議員表示，若業界營運商一起購買強制第三者風險保險，他們很可能可以爭取較低保費。然而，他同意，若政府當局採取必要行動確保保險公司之間有足夠競爭，大幅增加保費的問題便不會發生。

III 區內直升機場發展建議

(立法會CB(1)376/04-05(04)號文件 —— 政府當局提供的資料文

立法會CB(1)399/04-05(01)號文件 —— 件
中西區區議會提交的意見書
立法會CB(1)416/04-05(01)號文件 —— 嘉道理父子
有限公司提交的意見書)

32. 委員察悉，常任秘書長(經濟發展)分別於2004年12月2日及3日致嘉道理父子有限公司的兩封函件在會議席上提交委員省覽。2004年12月3日的函件應嘉道理父子有限公司的要求在會議席上提交，而2004年12月2日的函件則應政府當局的要求在會議席上提交。

(會後補註：該兩封函件已於2004年12月8日隨立法會CB(1)442/04-05號文件發出。)

33. 經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)2(下稱“副秘書長(經濟發展)2”)介紹有關發展永久區內直升機場的建議時，向委員簡介永久區內直升機場的必要性、適合發展區內永久直升機場的選址需符合的條件，以及當局為何認為上環西區公園體育館(下稱“體育館”)前面佔地7 400平方米的海傍用地適合發展區內永久直升機場。

34. 常任秘書長(經濟發展)回覆主席時證實，鑒於發展永久區內直升機場須符合多項嚴格的條件，政府當局僅可為此用途覓得位於上環的選址。政府就該項目委聘顧問進行的研究已確認，該址在技術上可行，並應能符合相關的環境和交通要求。

35. 李華明議員表示，中西區區議會曾於2004年5月通過一項議案，反對在該區發展區內直升機場的建議。他認為，政府當局應把有關資料納入其文件內，供委員參閱。副秘書長(經濟發展)2回應謂，中西區區議會審議該項議案時，有關詳情(包括擬建永久區內直升機場的設計)仍未備妥。所以，中西區區議會僅就此事提出概括性意見。政府當局的確有計劃於2005年1月就擬建的永久區內直升機場充分諮詢中西區區議會，並會藉此機會處理區議會所關注的事項。

36. 李華明議員詢問，位於上環的擬議選址是否當局於2001年進行《香港直升機交通需求及直升機場發展》顧問研究所建議的地點。若否，政府當局如何選定該址。副秘書長(經濟發展)2表示，該研究已證實，倘要沿海傍尋找適合且鄰近商業中心區的選址，機會實在不大，故此建議當局進一步在西九龍或數碼港尋找適合的地點。

政府當局已就研究報告諮詢區內直升機服務的兩家現有營辦商。他們均認為，若要永久區內直升機場有充足的載客量或在營運上可行，選址必須鄰近商業中心區。基於營辦商所作的回應，政府當局繼續在商業中心區及附近地區尋找適合的選址。

37. 李華明議員提述常任秘書長(經濟發展)於2004年12月3日致嘉道理父子有限公司的函件。常任秘書長(經濟發展)在信中表示，立法會已於2001年決定，位於香港會議展覽中心(下稱“會展”)的直升機坪只限作政府飛行服務隊(下稱“飛行服務隊”)之用。他要求當局就此項聲明作出澄清。副秘書長(經濟發展)2表示，在審議當時的擬議灣仔發展計劃第二期時，規劃地政及工程事務委員會委員察悉有關在會展以北興建直升機坪的建議。事務委員會委員對有關建議表示有所保留，因為他們關注到，擬建直升機坪會對鄰近地方造成不適當滋擾，尤其是會展對開的金紫荊廣場。該處是非常重要的旅遊點。鑒於委員表示深切關注，政府當局承諾只會興建一個只可作政府及緊急之用的小型直升機坪，以期盡量減少對鄰近地方造成的滋擾。在此項理解的基礎上，事務委員會接納有關在會展以北興建直升機坪的建議。

38. 主席察悉副秘書長(經濟發展)2所作的澄清，並提述政府當局就本事務委員會2003年6月23日會議提供的，題為“香港直升機交通需求及直升機場發展顧問研究”的文件，該文件第12段載有下述聲明：“我們理解立法會明確要求該直升機坪只可作政府及緊急之用”。主席認為，當局理應清楚載明，此為規劃地政及工程事務委員會委員提出的意見。

39. 李華明議員表示，鑒於中西區區議會堅決認為，該區沿海傍一帶的政府用地應劃作興建康樂設施以供市民使用，他們因而反對有關在上環選址發展直升機場的建議，是可以理解的。他要求當局提供詳細資料，說明體育館如何可作為天然隔音屏障，以及在消滅發展永久區內直升機場的建議對鄰近地方的噪音影響方面的成效。

40. 副秘書長(經濟發展)2表示，體育館高約24米。初步評估顯示，體育館可作為隔音屏障，以把噪音水平控制在85分貝以下，以符合《香港規劃標準與準則》的規定。他進而表示，待取得委員支持目前建議後，政府當局便會根據《環境影響評估條例》的規定，就此項目展開環評。環評會確定是否需要採取額外的消滅噪音措施，以將直升機場的噪音控制在低於法定限制的水平。他又證實，環評會以直升機場最高運作容量的情況為基礎進行。

41. 副秘書長(經濟發展)2答覆主席的詢問時證實，有需要在體育館及擬建直升機場大樓之間裝設額外隔音屏障，一如政府當局文件的平面圖中L形橙色虛線所示。隔音屏障的高度會與體育館相若。副秘書長(經濟發展)2答覆林健鋒議員的詢問時表示，法定噪音限制只適用於易受噪音影響的地方。住宅樓宇屬易受噪音影響的地方，而商用寫字樓則不屬易受噪音影響的地方。所以，港澳碼頭的直升機場並未造成任何嚴重噪音問題。

42. 何鍾泰議員又關注到，除附近的住宅樓宇外，在上環選址經營直升機服務會對體育館的使用者造成嚴重滋擾。副秘書長(經濟發展)2解釋，體育館面向海港的外牆是無窗的混凝土牆，故可作為非常有效的消滅噪音裝置。

43. 陳鑑林議員表示，民建聯議員原則上同意有需要興建一個永久區內直升機場。至於擬議的上環選址，他關注到直升機場對鄰近居民造成的噪音影響。他又理解到，由於中西區康樂設施不足，區內居民不斷要求當局在海傍一帶關設有關設施。因此，他要求政府當局積極物色其他合適選址，並建議啟德北面一角值得考慮。他補充，若需較長時間另覓選址發展永久區內直升機場(可供政府及商業之用則最理想)，當局或可考慮臨時使用上環選址提供商用直升機服務。

44. 主席記得，本事務委員會過往進行討論時，委員曾表示永久區內直升機場應位於或鄰近商業中心區，以方便使用者。陳鑑林議員回應謂，若要在商業中心區或鄰近地方找到適合而且無須進行填海工程的地點，機會實在相當渺茫，因為這些地區已經發展完善，海傍附近亦有眾多住宅樓宇。

45. 至於建議在同一地點提供飛行服務隊及商用直升機服務，副秘書長(經濟發展)2解釋，飛行服務隊直升機坪必須設於警察總部大樓附近，以應付警隊緊急行動的需要。儘管受到諸多限制，當局基於此項主要考慮因素，選定會展選址，興建飛行服務隊直升機坪。在制定《保護海港條例》(第531章)及終審法院就保護及保存海港的法定原則作出裁決後，政府當局認為，只有基於警隊的行動需要，才有充分理由支持就設於會展的直升機坪進行所需的填海工程。

46. 副秘書長(經濟發展)2進而表示，現時，飛行服務隊暫時設於銅鑼灣避風塘東面的防波堤。灣仔區議會於2004年5月21日通過一項議案，臨時直升機坪必須只限作政府之用，並不得作任何商業用途。因此，我們可以合

理地預計，在港島沿海傍一帶的任何選址均會受到有關的區議會反對。事實上，自1998年開始，政府當局曾先後進行5輪詳細物色用地的的工作，並就超過10個準選址進行多次研究。即使再進行更多研究或物色更多用地，亦不大可能找到比擬議上環選址更適合的選址。

47. 陳鑑林議員表示，他不會在是次會議席上支持在上環選址發展永久區內直升機場的建議，因為政府當局仍然未能說服中西區區議會及區內居民，只要採取適當措施，擬建直升機場便不會對他們造成過分的滋擾。他又指出，要求直升機場設於鄰近商業中心區的地方似乎不切實際。

48. 黃定光議員認為有需要興建一個永久區內直升機場。他特別指出，由於適用於道路交通的法定噪音限制為70分貝，因此可以想像，85分貝的噪音影響將會相當嚴重。此外，鑒於永久區內直升機場每天會有超過100架次直升機升降，不論最終選址為何，政府當局應採取足夠措施，以消減直升機場所造成的噪音影響。副秘書長(經濟發展)2向委員保證，政府當局會就在上環發展永久區內直升機場的建議，採取環評中建議的消減噪音措施。

49. 林健鋒議員認為，為使直升機場載客量充足，當局有需要將其設於鄰近商業中心區的地點。他詢問，將區內及跨境直升機場同時設於港澳碼頭是否可行或可否在港澳碼頭對開的現有貨物裝卸區進行填海工程，以提供一小片土地興建永久區內直升機場。

50. 副秘書長(經濟發展)2答稱，區內直升機服務主要採用單引擎機種直升機。根據國際民航組織的安全要求，單引擎機種直升機的升降選址必須設於地面水平，而且直升機航路不受阻礙。由於港澳碼頭頂層的直升機場屬高架設計，故此不適合供單引擎機種直升機使用。

51. 至於建議在海傍進行填海工程以提供用地興建永久區內直升機場，副秘書長(經濟發展)2表示，根據終審法院於2004年1月就灣仔發展計劃第二期作出的裁決，任何海港填海工程必須符合“凌駕性的公眾需要”原則，政府當局相信，鑒於現時在上環已有適合的選址，進行填海工程以提供用地作商用直升機服務之用的建議，與上述原則並不相符，並可能會有市民就此在法院提起訴訟。

52. 劉健儀議員認為，鑒於商用直升機服務的需求甚為殷切且不斷增加，當局真正有迫切需要興建一個永久區內直升機場。若本港繼續欠缺此項設施，將會對本港旅遊業及經濟發展造成負面影響。不過，她理解中西區居

民的疑慮，故此建議政府當局透過各項措施，審慎處理噪音問題，包括限制永久區內直升機場的營業時間。此外，政府當局應考慮在區內其他地方闢設公園，以滿足區內居民的需要。

53. 副秘書長(經濟發展)2答稱，政府當局現時尚未就永久區內直升機場的營業時間訂立固定計劃。現時，位於西九龍的臨時商用直升機坪的營業時間至晚上9時，而據他所理解，直升機服務於晚間很受歡迎。他向委員保證，政府當局會慎重考慮中西區區議會的意見。若區議會就區內失去休憩用地要求補償，他相信規劃署會在進行該區的整體規劃時考慮有關事宜。

54. 主席問及在會展興建供飛行服務隊使用的直升機坪的計劃，副秘書長(經濟發展)2回覆時表示，當局尚未就計劃興建的直升機坪展開所需的填海工程，並正就整個灣仔區的填海工程進行檢討。目前的計劃是拆卸現有碼頭，並進行面積約700平方米的填海工程以提供用地興建直升機場。這是興建直升機坪所需進行的最小規模填海工程。該處設有兩個直升機升降坪，但並無任何加油設施。該兩個直升機升降坪不可同時用作直升機升降。根據飛行服務隊的預計使用率，計劃在會展興建的直升機坪的剩餘運作容量實在有限，每天最多只可供20架次額外升降。很明顯，這無法滿足商用直升機服務的需求。

55. 湯家驊議員察悉，除中西區區議會外，現有商用直升機服務營辦商亦反對擬議的上環選址。營辦商亦表明不會提供永久區內直升機場項目所需的資金。他因而質疑，在主要利益相關者反對下，目前的建議是否可行。他又認為，若政府當局順應灣仔區議會的要求，就是不得在灣仔海傍提供商用直升機服務，當局對中西區區議會亦應一視同仁。他進而指出，從市民大眾的角度來看，考慮到直升機場運作所造成的噪音及其他環境影響，直升機場的數目的確越少越好。他因而認為，當局須處理的主要問題，就是應否及如何克服在同一地點提供飛行服務隊及商用直升機服務時遇到的困難。根據常任秘書長(經濟發展)與嘉道理父子有限公司之間的來往函件，政府當局所面對的主要難題，似乎就是立法會於2001年決定，位於會展的直升機坪只限供飛行服務隊使用。不過，根據政府當局在是次會議席上所作的解釋，其實海港填海工程才是主要的難題。據他所理解，終審法院的裁決並沒有包含着禁止進行海港填海工程的效果。反之，基於公眾利益，有關填海工程或可在有充分理據下而進行。他要求當局就計劃興建的飛行服務隊直升機坪所需進行的填海工程，及若當局決定在會展興建供飛行服務

隊及商業直升機服務共用的直升機場，所需的額外填海工程提供詳細資料。

56. 副秘書長(經濟發展)2表示，政府當局已與營辦商進行相當多的討論。除立法會議員對使用會展用地的意見外，政府當局亦曾向營辦商解釋該方案所涉及的問題及其他原因，包括保安及運作容量的限制。營辦商的考慮是，若上環選址的建議不獲接納，永久區內直升機場將會設於會展選址，即營辦商首選的地點。至於建議興建的飛行服務隊直升機坪，當局有需要進行填海工程，以提供一幅面積為768平方米的長條形用地，使用地總面積達3 500平方米，足以興建兩個直升機升降坪。上環選址的用地面積為4 400平方米，這用地面積已扣除3 000平方米預留作日後擴展之用的用地。若在會展興建供飛行服務隊及商用直升機服務共用的直升機場，便很有可能須再進行面積約1 000平方米的填海工程，以興建兩個額外升降坪、兩個停機坪、搭客候機室及加油設施。據政府當局初步評估，為提供商用直升機服務而進行額外填海工程，與終審法院裁決中的“凌駕性公眾需要”原則並不相符，特別是上環有另一個合理選址，而且無須在該選址進行填海工程。

57. 何鍾泰議員贊同湯家驊議員的意見，認為政府當局應積極考慮在會展興建供飛行服務隊及商用直升機服務共用的直升機場的方案。他認為，興建永久區內直升機場對香港的旅遊業發展尤其重要，而直升機場設於港島則最佳。他又詢問，當局有否研究其他方案，在維港興建一個小島或礁湖作為直升機場。副秘書長(經濟發展)2答稱，類似構思曾包括在灣仔發展計劃第二期的原有計劃內，但該構思已被法院裁定為違反《保護海港條例》。

58. 副秘書長(經濟發展)2答覆李國寶議員的詢問時表示，從2004年1月至10月這10個月內，供政府使用的直升機服務約有4 000架次，而作私人及商業用途的則約有6 800架次。政府當局預期商用直升機服務的需求會有強勁增長，而供政府用直升機服務的需求卻不然，並應在未來數年維持穩定。有鑒於此，政府當局正計劃在會展選址興建一個小型直升機坪，而該處只會有兩個直升機升降坪。

59. 李國寶議員詢問政府當局有否與營辦商討論興建一個共用直升機場的可行性，副秘書長(經濟發展)2回應時表示，政府當局一直有就發展永久區內直升機場的項目與現有兩家營辦商保持聯絡。他們屬意的方案是在會展選址同時提供飛行服務隊及商用直升機服務，並認為這是一個可行方案。政府當局已向他們解釋，落實此方案

所涉及的困難和不明朗情況，特別是額外填海工程可能會導致法院訴訟的問題。

政府當局

60. 應李國寶議員的要求，政府當局同意按不同用途類別提供分項數字，列出過去數年用於政府及緊急用途的直升機服務次數。

61. 石禮謙議員認為，政府當局應落實在同一地點提供飛行服務隊及商用直升機服務的方案，以期盡量減少對市民造成滋擾及節省資源。他促請政府當局進一步研究在會展選址提供共用直升機場的可行性。他認為，政府當局不應假設就此方案進行少量額外填海工程，便會違反法例。

62. 副秘書長(經濟發展)2回應謂，雖然在會展選址興建提供飛行服務隊及商用直升機服務共用的機場在技術上可行，但據政府當局評估，當上環有另一個無須進行填海工程的合適地點時，若在海港進行額外填海工程以提供商用設施，便會違反《保護海港條例》。

63. 石禮謙議員繼而詢問政府當局有否考慮另覓選址作政府用途，並讓私營機構使用會展選址經營商用直升機服務，同時保留上環選址作緊急用途。

64. 副秘書長(經濟發展)2回應謂，在會展選址興建的直升機坪劃作各類政府用途，而其中一個主要用途是支援警隊運作、緊急及搜索及救援行動，而為此目的，飛行服務隊直升機坪有需要鄰近金鐘警察總部。基於這個非常重要的政府職能，政府當局認為有充分理據，進行有限度的填海工程，以於海傍興建政府直升機坪。

65. 主席提述李華明議員動議的一項議案，議案措辭如下——

“鑑於現時政府建議的區內直升機場的選址，嚴重影響隔鄰中山公園使用者及附近民居，加上中西區區議會強烈反對上述建議，本委員會要求政府盡快另覓合適地點，興建區內直升機場。”

他表示，根據相關的《內務守則》，若過半數參與表決的委員同意，即可處理該議案。不過，把有關應否處理該議案的議題付諸表決前，他希望徵求委員的意見，研究事務委員會應否進行另一次會議，就此事與政府當局、中西區區議會及區內直升機服務營辦商再作討論，以期定出一個各有關方面均可接受的可行方案。由於政

府當局將於2005年1月諮詢中西區區議會，事務委員會宜於其後不久加開會議。

66. 何鍾泰議員及石禮謙議員均表示支持主席的建議。不過，他們表明，若事務委員會決定處理李華明議員提出的議案，他們會各自就該議案提出修訂案。

67. 劉健儀議員表示，與其在現階段就此事項作政治表態，倒不如以務實態度處理此事，就發展永久區內直升機場的建議定出一個可行方案。為此，她支持主席的建議。她進而表示，自由黨議員認為真正需要落實興建永久區內直升機場，若此事再有阻延，實在並不理想。至於在會展選址興建永久區內直升機場或飛行服務隊及商用直升機服務共用機場的構思，自由黨議員認為，若可解決關乎所需的額外填海工程的困難／不明朗情況（如法律意見及環保團體對此方案表示支持），此方案便應予落實推行。

68. 李華明議員表示，他無意將此事政治化。他不同意，就他所提出的議案進行表決便等同於作出政治表態。鑒於主席建議加開會議以聽取有關團體的意見，他會撤回已提出的議案。

69. 至於邀請哪些團體出席特別會議，委員商定邀請下述團體出席會議，與事務委員會就此事交換意見——

- (a) 中西區區議會；
- (b) 灣仔區議會；
- (c) 直升機服務營運商；及
- (d) 保護海港協會有限公司。

副秘書長(經濟發展)表示，鑒於現正討論的事項涉及城市規劃及土地用途問題，而規劃地政及工程事務委員會過往曾就設於會展選址的飛行服務隊直升機坪的用途進行討論，事務委員會與規劃地政及工程事務委員會舉行聯席會議，是較為可取的做法。他又建議，除經濟發展及勞工局外，房屋及規劃地政局及保安局的代表亦應獲邀出席會議。委員經商議後同意於2005年1月與規劃地政及工程事務委員會舉行聯席會議。有關團體及相關政策的代表應獲邀出席會議。

70. 石禮謙議員要求政府當局向事務委員會提供政府當局與嘉道理父子有限公司之間有關區內直升機場發展建議的來往函件。常任秘書長(經濟發展)表示，雖然政府當

經辦人／部門

局不反對公開有關來往函件，但有需要徵得嘉道理父子有限公司同意。若該公司不同意，政府當局便須向事務委員會主席匯報有關情況。常任秘書長(經濟發展)答覆主席的詢問時證實，公開有關來往函件的先決條件是徵得嘉道理父子有限公司同意。

(會後補註：政府當局與嘉道理父子有限公司之間有關區內直升機場發展建議的來往函件於2004年12月23日隨立法會CB(1)581/04-05號文件發給委員。)

IV 其他事項

71. 議事完畢，會議於下午4時40分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2005年1月10日