

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2298/05-06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 : 2006年7月18日(星期二)
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)
林健鋒議員, SBS, JP (副主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
李國寶議員, GBS, JP
李華明議員, JP
呂明華議員, SBS, JP
陳鑑林議員, SBS, JP
單仲偕議員, JP
楊孝華議員, SBS, JP
劉千石議員, JP
方剛議員, JP
梁君彥議員, SBS, JP
黃定光議員, BBS
湯家驛議員, SC
詹培忠議員
鄭經翰議員
譚香文議員

缺席委員 : 劉健儀議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
鄺志堅議員

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)
鄭汝樺女士

旅遊事務專員
區璟智女士

機電工程署署長
黎仕海先生

機電工程署
助理署長／氣體及一般法例
陳帆先生

議程第II項

經濟發展及勞工局常任秘書長
(經濟發展)
鄭汝樺女士

經濟發展及勞工局
副秘書長(經濟發展)
黃偉綸先生

經濟發展及勞工局
首席助理秘書長(經濟發展)
陳維民先生

應邀出席人士：議程第I項

地鐵公司

工程項目總監
柏立恒先生

工程項目經理
賀堅先生

Skyrail-ITM(香港)有限公司

常務董事
高德偉先生

索道營運行政總監
盧達偉先生

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)1

游德珊女士

議會事務助理(1)5

鄭維賢小姐

經辦人／部門

I. 昂坪360的最新進展

(立法會CB(1)1972/05-06(01) —— 政府當局提供的
號文件 資料文件

立法會CB(1)1973/05-06號文件 —— 秘書處擬備的有關昂坪360的最新背景資料簡介

立法會CB(1)2018/05-06(01) —— Skyrail-ITM (香港)有限公司提供的投影片簡介資料)

Skyrail-ITM(香港)有限公司(下稱“Skyrail”)及政府當局作出簡介

Skyrail常務董事高德偉先生借助投影片設施，就昂坪360計劃(下稱“該計劃”)，特別是東涌纜車系統(下稱“纜車系統”)的進度向委員提供最新資料。關於2006年6月17日試運時出現的事宜，高德偉先生表示，根據Skyrail的調查結果，纜車服務曾經出現連串停頓，是由於在短時間內一連出現三個技術事宜 –

- (a) 在昂坪纜車站內控制車廂距離的系統出現問題；
- (b) 當車廂通過昂坪纜車站內的彎位時，輸送軌道出現阻力；及
- (c) 昂坪纜車站內車廂停泊區的閘門發生故障，令隨後的車廂不能進入停泊區。

2. 高德偉先生繼而表示，基於上述的結果，纜車製造商Leitner GmbH (下稱“Leitner”)改善了車站內控制車廂距離的系統、聯同Skyrail進行了進一步測試，以確保車廂通過車站內的彎位時輸送軌道保持暢順、修妥車廂停泊區閘門、調校了纜車系統及進行了纜車系統的機械操作測試。Skyrail及Leitner已使用代替負載品完成可靠性測試。Skyrail在完成其他準備工作後，會恢復邀請乘客參與試運。一俟恢復試運後，Skyrail將與地鐵公司及政府決定纜車系統的啟用日期。

經辦人／部門

3. 機電工程署署長(下稱“機電署署長”)表示，在2006年6月17日發生事故後，機電工程署(下稱“機電署”)人員進行了實地視察及可靠性測試，以期找出出現停頓的起因及必須的改善措施，確保纜車系統可暢順和有效地運作。可靠性測試涵蓋系統和操作兩方面。在系統方面，採用不同的負載重量和操作速度進行一系列的測試，以測試系統的可靠程度。在操作方面，模擬實際情況下可能發生的處境進行測試，例如將纜車速度減慢或停頓纜車以配合客流、人手控制車廂距離及將車廂運送到車廂停泊區。機電署曾研究測試結果並認為結果令人滿意。機電署亦確認，纜車系統的設計及製造符合指定安全標準，在其後進行的測試中，先前的技術事宜亦沒有再次出現。機電署會參考在先前試運中取得的經驗，密切跟進Skyrail進行的其他準備工作，以改善應變措施及纜車系統的操作程序，盡量減低再次發生同類事故的機會，以及避免為乘客帶來不便。

討論

地鐵公司、*Skyrail*及*Leitner*的角色

4. 主席問及地鐵公司與Skyrail的角色及關係，經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)及地鐵公司工程項目總監柏立恒先生表示，地鐵公司獲得以“建造、營運、移交”模式就連接東涌及昂坪的纜車系統的融資、設計、建造、營運及保養的專營權，為期30年。地鐵公司全權負責監察項目管理，並委託纜車製造商Leitner設計及建造纜車系統，以及委聘Skyrail營運和管理纜車系統和昂坪市集。鑑於Skyrail具有營運澳洲類似纜車系統的經驗，該系統被譽為世界上最佳的生態旅遊項目之一，柏立恒先生認為，Skyrail可就該計劃的設計及投入運作提供專家意見，並代表地鐵公司運作纜車系統及推廣這個新旅遊點。地鐵公司是項目管理方面的專家，並對本地營商環境瞭如指掌，一直在昂坪360計劃投入運作的整個過程中與Leitner和Skyrail緊密合作，以及在有需要時向他們提供支援。

5. 何鍾泰議員表示，對於2006年6月17日試運期間，在短時間內一連出現三個技術事宜的調查結果，他感到難以接受，遺憾的是，該事故似乎打擊了旅客的信心及損害了昂坪360作為世界級旅遊點的聲譽。他察悉地鐵公司、Skyrail與Leitner的工作關係，並認為地鐵公司應更積極監察營運商的表現，而非在問題發生後才採取行動。就此，他詢問地鐵公司如何改善其監察角色，以避免日後再次發生同類事故。主席贊同何鍾泰議員的意見，並認為地鐵公司應為昂坪360計劃問責，因為地鐵公

司就纜車系統整體運作的融資、設計、建造、營運及保養獲得專營權。

6. 地鐵公司柏立恒先生回應時表示，根據 Skyrail 與地鐵公司之間的管理合約，Skyrail 負責代表地鐵公司管理及推廣昂坪 360。Skyrail 按照已制訂的管理制度，向地鐵公司的管理委員會負責，該委員會負責持續監察其承辦商的表現。柏立恒先生向委員保證，地鐵公司不會將責任轉嫁給 Skyrail，地鐵公司項目管理小組一直密切監察 Skyrail 與 Leitner 的表現，督導他們進行纜車安裝工程，處理技術事宜及纜車系統的日常運作。鑑於所涉的商業利益，地鐵公司將確保提供卓越的纜車服務，以迎合市民的期望。

處理 2006 年 6 月 17 日試運出現的問題的改善措施

7. 副主席察悉，在 2006 年 6 月 17 日試運期間，部分乘客被困在纜車內兩小時，並關注 Skyrail 採取了哪些應變措施。他認為應以人手操作方式將載有乘客的有關車廂運送到車站，以便乘客在切實可行範圍內盡快落車。

8. Skyrail 索道營運行政總監盧達偉先生回應時解釋，以人手操作纜車系統在技術上並不可行，因為全部車廂均與纜索聯在一起。在最初出現停頓時，Skyrail 仍能恢復纜車系統的運作並將車廂運送到昂坪纜車站，讓乘客落車。但是，車廂距離問題導致再次出現停頓。結果，車廂卡住了，未能通過纜車站內的彎位。在此情況下，Skyrail 需要較長時間找出問題的起因及採取行動糾正有關情況，然後才可恢復運作並讓乘客落車。機電署署長補充，當時 Skyrail 拆除架空軌道上部分輸送橡膠胎以解決問題，讓車廂慢慢通過昂坪纜車站內的彎位。他請委員注意，纜車系統配備後備供電系統，2006 年 6 月 17 日進行試運時發生的連串停頓並非因電力故障所致，而是由阻力問題引致。副主席不同意 Skyrail 的解釋並認為，Skyrail 應從事故中汲取經驗，檢討應變措施。

9. 何鍾泰議員詢問 2006 年 6 月 17 日導致纜車服務曾經暫停的三個技術事宜的詳情，以及纜車系統的纜車車廂之間的指定距離。Skyrail 盧達偉先生表示，2006 年 6 月 17 日的試運總共使用 109 個車廂，而纜索上的車廂之間的指定距離為 123.5 米。調查發現昂坪纜車站的輸送軌道出現阻力問題，令車廂速度減慢。當車廂通過纜車站內的彎位時，車廂距離出現了問題，閘門亦發生故障，令隨後的車廂不能進入停泊區。所以，車廂距離出現問題並非由電腦系統故障所引致。不過，Leitner 因應調查結果，

調校了車廂之間的距離及改善了電腦程式，確保纜車系統可暢順和更有效地運作。

10. 李華明議員對昂坪360延遲開幕表示失望。他察悉，在2006年6月17日試運期間，數百個地鐵公司員工及家屬被困在車廂內兩小時，並認為情況嚴重和不能接受。就此，他詢問政府當局有否研究Skyrail的危機處理及人流管制程序，包括其與車站／轉向站行動人員及車廂內的乘客，以及傳媒的溝通。

11. 機電署署長及機電署助理署長／氣體及一般法例回應時表示，除了找出2006年6月17日試運出現的技術事宜外，機電署亦研究了車站乘客上落的情況、暫停服務、將車廂運送到車站及在系統故障的情況下執行落客程序。機電署認為乘客處理程序有改善空間，因此與Skylair及地鐵公司跟進了此事。就此，Skylair檢討及更改了運輸應變安排，處理纜車暫停服務，以改善人流控制。Skylair採取改善措施及完成準備工作，例如演習及應變測試，以及向員工提供培訓，讓他們熟悉經改善的程序後，機電署相信可處理2006年6月17日試運期間出現的事宜及糾正有關情況。

12. Skylair高德偉先生表示，試運的目的是在昂坪360開幕前，找出可能出現的技術及運作事宜，包括事故管理及人流管制程序，並加以解決。他告知與會者，在2006年6月17日啟動運輸應變安排後，當日在東涌的人流管制程序運作暢順。不過，昂坪的人流管制程序及熱線系統則有待檢討及改善。

13. 旅遊事務專員補充，因應所取得的經驗，為地鐵公司、機電署、警方、運輸署及旅遊業界而設的通報系統已經測試和改善。政府當局會密切監察有關情況，以期改善通報系統的所有程序，確保可暢順和有效地運作。

14. 主席質疑，纜車系統的問題為何在2006年6月17日試運的1個月後仍未能完全解決。由於昂坪360是世界級旅遊點，他非常關注該系統的新開幕日期，該日期尚待決定。Skylair高德偉先生表示，該公司須聯同機電署採取審慎和有系統的方法，找出試運期間導致該系統停頓的技術事宜的起因。有關員工須在完成可靠性測試後作出準備的期間，熟悉經改善的系統亦至為重要，可靠性測試是以模擬實際情況下可能發生的處境的方式進行。事實上，在完成準備工作後，Skylair計劃恢復試運，稍後便會公布開幕日期。

15. 鄭經翰議員察悉，本港居民、弱勢及殘疾社羣、旅遊業界及商業伙伴等15 000位嘉賓曾獲邀參與試運並表示，纜車服務的兩小時故障幸好並非在弱勢及殘疾社羣乘搭纜車的時候發生。關於2006年6月17日的事故，他促請Skyrail為這些人士的健康和安全著想，不要把他們用作測試纜車系統運作的試驗品。在完成所有可靠性測試及準備工作後，Skyrail反而應邀請他們在系統啟用後免費乘搭纜車。這將有助Skyrail履行其企業社會責任。

16. Skylair高德偉先生回應時表示，該公司已遵照建議，邀請超過2 000位殘疾社羣的嘉賓參與試運。Skylair並無把任何嘉賓視作試運的試驗品。他澄清，2006年6月17日乘搭纜車的時候被困在車廂內的乘客，大部分是地鐵公司員工和昂坪360計劃的部分合約員工，以及少數市民。纜車服務只暫停了少於兩小時，期間Skylair已盡最大努力讓乘客落車。

17. 副主席察悉，Skylair進行了沒有乘客的負載測試，以確保員工熟習纜車系統的運作。他認為，與其進行沒有乘客的負載測試，以模擬實際情況下可能發生的處境，Skylair高德偉先生如邀請嘉賓進行試運會更為恰當。Skylair高德偉先生察悉委員的意見但表示，Skylair認為纜車系統現時的測試程序是正常和恰當的。

救援計劃及運輸

18. 鄭經翰議員就纜車暫停服務時的救援計劃提出詢問，Skylair高德偉先生回應時表示，當Skylair無法恢復纜車操作並安排乘客在合理時間內安全離開纜車車廂時，才會啟動全面救援計劃作為最後措施。消防處會調派曾接受訓練的行動人員進行橫向及垂直救援。不過，若Skylair啟動了有關計劃，消防處或需時超過兩小時從纜車車廂拯救出乘客。

19. 主席及李華明議員指出，昂坪360是為旅客而設的世界級旅遊點，並促請Skylair向公眾保證，日後不會再次發生類似2006年6月17日的事故。Skylair高德偉先生回應時表示，雖然無法保證永不會再次發生有關事故，但Skylair承諾一旦出現運作故障，便會在適當情況下啟動全面救援計劃。與其就每種情況進行救援計劃，更有效的做法會是由行動人員即時評估有關故障及糾正問題，以期協助乘客在切實可行範圍內盡快安全地離開纜車車廂。高德偉先生回應主席的進一步詢問時表示，由於其後的測試並無再次發生同時出現3項技術事宜的情況，因此日後出現有關情況的可能性很小。

20. 副主席要求當局提供資料，說明一旦纜車暫停服務的運輸安排。Skyrail高德偉先生表示，Skyrail已制訂運輸應變計劃，提供巴士服務接載旅客由昂坪市集前往東涌。在接獲Skyrail通知纜車暫停服務時，便會於30分鐘內啟動有關計劃。新大嶼山巴士有限公司會於首小時內提供50輛巴士，以便疏散旅客。副主席繼而就昂坪360在強風下的運作提出詢問，高德偉先生回應時表示，Skyrail會繼續從6個風力監察站收集風力數據，並在出現強風時暫停纜車服務。如需疏散旅客，便會啟動運輸應變計劃以巴士接載旅客由昂坪市集前往東涌。昂坪市集內包括餐飲零售店鋪的25間商店，會繼續為旅客提供娛樂及服務，直至完成疏散程序。

推廣及票務

21. 單仲偕議員察悉，昂坪360在2006年6月17日的事故後被海外傳媒作出一些負面報道。就此，他詢問Skyrail會如何抗衡這種反效果宣傳可能帶來的後果。他又要求當局提供資料，說明推廣昂坪360的未來路向。主席補充，該等傳媒報道亦會影響旅客對東涌纜車系統運作的信心。

22. 旅遊事務專員察悉，旅遊業界人士一直相當體諒，而且一如報章所報道，他們完全明白Skyrail有需要在東涌纜車系統展開商業運作前，對某些程序作出微調，以確保纜車系統暢順運作。Skyrail已聯同香港旅遊發展局及旅遊業界在海外市場進行推廣活動，以推廣昂坪360。鑑於試運期間出現的事宜，部分推廣活動已暫時擱置。儘管如此，一俟確定開幕日期，Skyrail便會加強推廣工作。

23. Skyrail高德偉先生補充，該公司一直與香港及海外市場的旅遊業界保持密切聯繫，告知他們有關昂坪360運作的一切事宜。他們知悉最新發展，並對Skyrail審慎行事表示讚賞。在完成準備工作後，Skyrail會邀請業界及傳媒的代表參與試運，親身體驗該旅遊點。

24. 楊孝華議員對昂坪360延遲開幕感到失望，並表示海外傳媒的負面報道，或會對該旅遊點有不良影響。他要求當局提供資料，說明昂坪360有關延期通車的票務安排。Skyrail高德偉先生表示，該公司已暫時停止訂票服務，以及與旅行代理商另訂遊覽日期。此外，Skyrail現正處理約100宗退款申請。儘管如此，Skyrail會繼續與業界密切聯繫，盡可能提供協助以切合他們的需要。楊議員建議，應向已購票但因延期而未能乘坐纜車的旅客提供優惠門票。此舉有助表示Skyrail對有關旅客的善意與

經辦人／部門

關懷。高德偉先生察悉楊議員的建議，並會加以考慮。他表示，Skyrail一直與貿易夥伴討論票務事宜，以期敲定細節及日後安排。

總結

25. 主席感謝各方代表出席會議，向委員簡介此課題的最新情況。他察悉就2006年6月17日試運期間出現的事宜所作出的解釋，並關注Skyrail會否有足夠信心，避免日後再次發生同類事件。儘管如此，他希望所有與東涌纜車系統運作有關的技術事宜獲得解決，以期昂坪360可在不久將來成功及順利開幕。

II 政府對國泰航空建議收購港龍航空的意見

(立法會CB(1)1972/05-06(02) —— 政府當局提供的號文件
資料文件)

26. 應主席邀請，常任秘書長(經濟發展)向委員簡介政府對國泰航空(下稱“國泰”)建議收購港龍航空(下稱“港龍”)的意見。她解釋，擬議收購是相關兩間航空公司的商業事宜，無須政府批准，政府並沒有介入此項交易。此項交易須經所涉及公司股東的批准才可完成。常任秘書長(經濟發展)亦特別提到，現時香港面對區內多個其他主要機場的激烈競爭，政府當局並不認為，正如資料文件(立法會CB(1)1972/05-06(02)號文件)所載，現行建議中的股權轉變會帶來任何實質性的競爭問題。

討論

27. 楊孝華議員表明他是國泰的職員。他反映旅遊及航空業對擬議收購的正面回應。

擬議收購為香港經濟帶來的裨益

28. 副主席雖然明白擬議收購是一項商業交易，但關注到該項交易對香港經濟，尤其是旅遊、零售及物流業的影響。

29. 常任秘書長(經濟發展)表示，有關建議若能如交易各方所預期，使國泰的國際網絡與港龍的內地網絡更緊密地結合，令兩間航空公司發揮最大的協同效應，則香港可以為往返內地的國際長途旅客提供方便的接駁，而無需途經曼谷或新加坡等鄰近城市。此舉會加強香港作為內地接駁樞紐的競爭力，進一步鞏固香港的國際航空中心地位。常任秘書長(經濟發展)繼而表示，一個蓬勃及具

競爭力的航空業，亦會使往返香港的航空服務更為便捷，將有利於旅遊業的發展。

30. 副主席繼而詢問，政府當局預測該建議會帶來哪些國家的旅客及將會增加的旅客人數。他關注到有否支援設施(例如酒店房間的供應)以配合預期的需求。

31. 經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)(下稱“副秘書長(經濟發展)”)表示，由於有關交易尚未完成，在現階段量化該建議的經濟效益實屬言之過早。儘管如此，鑑於香港國際機場的完善國際網絡，該建議會透過在香港提供更佳的接駁，加強香港作為國際旅客往返內地的樞紐的角色。當任秘書長(經濟發展)表示，政府一直採取多項措施，以改善酒店業的營商環境，例如精簡規管理制度及簡化更改土地用途和修訂契約申請的行政程序。酒店房間數目將會在2006年年底大幅增加，使房間總數約達53 000間。

32. 梁君彥議員雖然歡迎有關收購建議以加強香港作為內地市場接駁樞紐的競爭力，但關注到該建議為本港經濟帶來的相關利益。當任秘書長(經濟發展)特別提到，香港國際機場所處理的客貨運中，35%為轉機乘客及轉運貨物，轉運服務為本港提供了有關金融、會計及保險等行業的就業機會或商機。副秘書長(經濟發展)補充，轉機乘客越多，本港航空公司便可安排更多航班，為消費者提供更多選擇。

33. 陳鑑林議員關注到，國泰是否希望透過收購港龍，進一步打入內地市場，以期使本身的國際網絡與港龍的內地網絡結合，發揮協同效應；以及擬議收購會如何加強香港國際機場作為區內國際航空樞紐的地位。

34. 當任秘書長(經濟發展)預期未來數年，香港與內地城市之間的航空交通會繼續強勁增長。因此，香港必須確保，香港航空公司可擴展至其腹地，在內地市場提供更多服務。副秘書長(經濟發展)補充，根據香港與內地簽訂的新民用航空運輸協定，除雙方之間現有的45條航線外，將再增加11條航線，覆蓋內地所有主要城市。大部分航線的運力限制亦會放寬。客運方面將分兩階段完全取消35條航線的運力限制，而其餘航線的運力會大幅增加。內地大部分航點的貨運最終會完全取消運力限制。

35. 陳議員繼而就過去數年乘搭飛機來港的內地旅客人數提出詢問，副秘書長(經濟發展)答覆時告知委員，在2003、2004及2005年，分別有510萬、750萬及850萬名內地旅客使用香港國際機場。他察悉，據多個國際組織所

預期，亞洲市場(尤其是內地市場)的旅客人數增長，一般會較世界其他地方的迅速。

擬議收購為員工帶來的裨益

36. 劉千石議員特別提到，就一個大都會而言，蓬勃而強大的本地航空公司擔當了重要角色，並支持兩間本地航空公司的股權架構變動建議。劉議員從國泰提供的說明(立法會CB(1)1972/05-06(02)號文件附件)察悉，該協議無論對顧客、股東、員工及香港經濟都會帶來深遠的裨益，並促請政府當局確保有關航空公司會聽取員方對擬議收購的意見，以及所聲稱為員工帶來的裨益屬實和能夠兌現。他又認為，經濟發展及勞工局應作好準備，就職業保障和工作量兩方面維護有關員工的福祉。主席亦關注擬議交易會否導致裁員。

37. 常任秘書長(經濟發展)預期，由於擬議收購(若進行的話)會加強國泰和港龍的競爭力，令營業額增加，最終應會為各方，包括兩間航空公司的員工，帶來裨益。副秘書長(經濟發展)補充，根據國泰的公布，在進行擬議股權架構變動後，港龍會保留作為一間主要航空公司至少6年。有關各方相信，擬議交易會令本港航空及相關行業長期保持增長，創造更多職位及就業機會。儘管如此，常任秘書長(經濟發展)承諾向兩間航空公司反映委員的關注。

股權架構及競爭

38. 副主席察悉，中國國際航空公司(下稱“國航”)會在擬議收購下增持國泰的股份，並關注到在完成交易後，這會否影響國泰及港龍在內地的營運。

39. 常任秘書長(經濟發展)表示，航空公司成為航空夥伴的股東以維持更緊密合作，是國際間常見的做法。副秘書長(經濟發展)提到勝安航空公司(下稱“勝安航空”)和新加坡航空公司(下稱“新航”的外地例子，勝安航空是新航的全資附屬公司。國泰和新航主要提供主幹航線的服務並以高消費市場為服務對象，勝安航空和港龍則為短途旅客提供二線航線。因此，他相信在擬議變動後，國泰和港龍在內地會繼續現時的營運方式。

40. 李華明議員知悉，現時每日往返香港和北京的18班定期航班中，合共有17班由國泰、港龍及國航經營，餘下一班由中國南方航空(下稱“南方航空”)提供。他關注到，擬議收購會令該聯盟幾乎壟斷往返香港與北京和上

海等熱門內地城市的航班。主席擔心，由於國泰和國航是彼此的股東，該3間航空公司或會操縱價格，提高票價。

41. 當任秘書長(經濟發展)理解，每星期往返香港和北京的航班中，南方航空、國航及國泰／港龍所佔的百分比約為11%、39%及50%。由於本港航空業仍然蓬勃及具競爭力，即使在進行擬議收購後，國航、國泰及港龍之間的競爭亦會繼續。副秘書長(經濟發展)特別提到上述航空公司的不同服務標準，並指出該等航空公司不大可能就相同航線訂定相同水平的票價。

42. 梁君彥議員亦認為，往返香港和北京的航班票價昂貴。他關注到，政府當局採取何等措施(如有的話)促進航空公司之間的競爭，以保障消費者的利益。舉例而言，他詢問政府會否考慮降低進入市場的門檻，以便新航空公司加入香港航空市場。呂明華議員提出類似的關注。

43. 當任秘書長(經濟發展)表示，保障消費者利益的最佳政策是進一步開放航空市場。她表示，政府在過去數年一直積極開放與本港所有民航夥伴的民用航空運輸安排，以取消限制及促進競爭。她又表示，政府已在過去數年協助新航空公司加入市場，該等航空公司現正努力擴展業務。關於票價方面，副秘書長(經濟發展)表示，雖然票價亦會由民航處處長根據既定程序作出規管，但基本上是按市場的供求情況釐定。當任秘書長(經濟發展)補充，若香港－北京航線的票價定得太高，消費者或會選擇由深圳等鄰近城市乘搭飛機前往北京，該等城市的航空公司收取較低廉的票價。

44. 湯家驛議員不同意政府當局的意見，即擬議收購會有助促進內地及東南亞市場的競爭，並特別提到兩個市場的不同情況。他認為，雖然國泰或會因擬議收購而在內地更具競爭力，但他估計該項收購不會增加國泰在東南亞市場的競爭力，因為國泰現已以極具競爭力的票價，提供前往東南亞熱門地點的優質航空服務。

45. 關於國泰在不同市場的競爭力，副秘書長(經濟發展)重申，一如新航和勝安航空，國泰和港龍很可能會在擬議收購進行後，繼續以不同商號經營，為不同市場提供服務。舉例而言，國泰或會以高消費市場為服務對象，主要提供主幹航線的服務，而港龍或會以特定市場為服務對象，提供往返東南亞熱門旅遊地點和香港的航空服務。國泰收購港龍的建議亦可加強兩間航空公司的航班接駁能力，為顧客帶來更多物有所值的服務。

46. 單仲偕議員從國泰提供的說明(立法會CB(1)1972/05-06(02)號文件附件)得悉有關國泰、港龍及國航的擬議股權架構變動，並關注到當局指定本港居民須持有某航空公司多少股份，該航空公司才會被視作香港航空公司。
47. 常任秘書長(經濟發展)特別提到大型商業公司的股權架構複雜，並表示航空公司必須在香港註冊，並以香港為主要營業地，才可獲指定為香港航空公司。
48. 單仲偕議員察悉政府當局的解釋，並進一步詢問政府當局會否及如何協助一間新的航空公司，例如在香港註冊、其主要股東居於北京及高層管理人員在倫敦工作的航空公司，爭取往返香港和北京或上海等具盈利能力航線的航權。他預期，在此種情況下，國泰、港龍及國航會提出反對。就此，李華明議員詢問有關新航空公司航權的磋商和分配。
49. 常任秘書長(經濟發展)解釋，政府在磋商額外航權時，通常會參考香港航空公司(即那些在香港註冊並以香港為主要經營地的航空公司)的業務計劃及準備情況。若某一航線的定期航班數目限制了航空公司提供更多服務，政府會與民航夥伴共同研究，以便他們考慮就上述航線增加航班的可能性。常任秘書長(經濟發展)繼而表示，有關民用航空運輸安排的磋商是一項持續進行的工作。政府會繼續根據香港航空公司的業務計劃，審視各項民用航空運輸安排。常任秘書長(經濟發展)表示，雖然政府在研究某航空公司提出額外航權的要求時，或會參考其他航空公司的意見，但政府當局主要會考慮因此而可能需要擴展的民用航空運輸安排，會否加強香港國際機場的競爭力，以及鞏固香港作為國際及區內航空中心的地位。
50. 李華明議員關注到，即使新航空公司可取得香港—上海等具盈利能力航線的航權，他們仍可能會在航班時段方面吃虧。
51. 關於跑道升降時段，副秘書長(經濟發展)表示，一如其他主要機場，香港國際機場的黃金升降時段出現短缺。他察悉，一些航空公司或屬意營辦特殊時段的航班，以滿足對貨運的需求，而過往經驗顯示，一些較年輕的旅客亦可能會選擇乘搭該等航班，以節省酒店及其他開支。李華明議員繼而就香港與內地第五航權的發展提出詢問，副秘書長(經濟發展)答覆時澄清，香港與內地航點的航空交通，並不屬於第五航權的航運。儘管如此，在出現對更多服務的額外需求時，政府當局會繼續與內地航空當局研究新民用航空運輸安排。

經辦人／部門

III 其他事項

52. 議事完畢，會議於下午12時45分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2006年10月4日