

立法會

Legislative Council

立法會 CB(1)1975/07-08號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號 : CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日 期 : 2008年4月25日(星期五)
時 間 : 上午8時30分
地 點 : 立法會會議廳

出席委員 : 鄭家富議員(主席)
張學明議員, SBS, JP(副主席)
何俊仁議員
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
劉江華議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
李鳳英議員, BBS, JP
張宇人議員, SBS, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
梁國雄議員
湯家驥議員, SC
譚香文議員

其他出席議員 : 李卓人議員
涂謹申議員
梁耀忠議員
楊孝華議員, SBS, JP
張超雄議員

出席公職人員 : 參與議程第IV項的討論

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3
李麗儀女士

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2
羅淑佩女士

參與議程第V項的討論

運輸及房屋局局長
鄭汝樺女士

運輸及房屋局副秘書長
容偉雄先生

路政署署長
韋志成先生

路政署
港珠澳大橋香港工程管理處
總工程師
譚漢財先生

參與議程第VI項的討論

運輸及房屋局副秘書長
朱曼鈴女士

運輸及房屋局首席助理秘書長
賴黃淑嫻女士

運輸署署長
黃志光先生

運輸署助理署長／巴士及鐵路
袁立本先生

參與議程第VII項的討論

運輸及房屋局副秘書長
朱曼鈴女士

運輸及房屋局首席助理秘書長
賴黃淑嫻女士

運輸署署長
黃志光先生

運輸署助理署長/管理及輔助客運
何裕文先生

首席運輸主任/管理
王偉銘先生

應邀出席人士：參與議程第IV項的討論

大老山隧道有限公司

總經理
馮德利先生

財務及行政部總監
李翠珊女士

企業傳訊經理
葉可恩女士

參與議程第VI項的討論

城巴有限公司及新世界第一巴士服務有限公司

董事總經理
鄭偉波先生

財務總監
何毓永先生

營運總監
鍾澤文先生

工程總監
李廣威先生

參與議程第VII項的討論

三島聯盟

發言人
陳智連先生

發言人
馮錦霖先生

個別人士

南丫島居民
張正勤小姐

個別人士

Robin PEARD先生

香港人文協會

主席

Anthony P HENDERSON先生

梅窩鄉事委員會

副主席

曾雲川先生

委員

黎成先生

鹿地塘村村公所

主席

李國強先生

南嶼山連結委員會

主席

Esta OVERMARS女士

大鵬洲漁民協會

主席

郭卓堅先生

副主席

何志威先生

大嶼山社團聯會

主席

吳卓榮先生

秘書長

羅競芬女士

離島渡輪關注組

發言人

Steve GARDNER先生

發言人
Thomas LEGG先生

個別人士

Godfrey ROOKE先生

大嶼山白芒村

村代表
張志雄先生

大嶼山居民協會

秘書
郭平先生

南丫島北段鄉事委員會

主席
陳連偉先生

南丫島榕樹灣居民渡輪服務關注組

謝忠先生

秘書
黎宇聲先生

Waterfront Business Group

總監
Dan PETERSON先生

總監
Sharon CHANDLER女士

Pak Kok Community Association

附屬會員
Tracey DUGGAN女士

附屬會員
Andrew WILCOCKSON先生

離島區議會

離島區議會交通及運輸委員會
主席
李志峰先生

離島區議會交通及運輸委員會
副主席
黃福根先生

個別人士

蘆鬚城居民
Jackie SIMPSON女士

街坊工友服務處

社區總幹事
黃潤達先生

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)6
袁家寧女士

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I 通過會議紀要及續議事項

(立法會 CB(1)1315/07-08號文——2008年4月1日會議的紀要)

2008年4月1日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)1191/07-08(01)——一名市民就規管公共小型巴士的車費提交的意見書

立法會 CB(1)1283/07-08(01)——政府當局對一名市民就規管公共小型巴士的車費提交的意見書所作的回覆

立法會 CB(1)1325/07-08(01)——一名市民就規管公共小型巴士的車費提交的進一步意見書

經辦人／部門

立 法 會 CB(1)1206/07-08(01)——	一位姓 LEE 的先 生就中九龍幹線 及相關的事宜提 交的意見書
立 法 會 CB(1)1266/07-08(01)——	一羣油麻地居民 就中九龍幹線的 定線提交的意見 書
立 法 會 CB(1)1289/07-08(01)——	香港鐵路總工會 就巴士車長的工作 時間提交的意見 書
立 法 會 CB(1)1356/07-08(01)——	政府當局就擴展 偵察車速攝影機 系統(第二期)提 供的文件)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

III 2008年5月23日下次會議的討論事項

(立法會 CB(1)1317/07-08(01)——	待議事項一覽表 號文件
立法會 CB(1)1317/07-08(02)——	跟進行動一覽表) 號文件

3. 委員同意在5月例會上討論下述事項 ——

- (a) 離島渡輪服務；
- (b) 中九龍幹線；及
- (c) 為推展廣深港高速鐵路香港段的人員編制建
議。

(會後補註：有關會議其後提前至2008年5月16
日，讓委員可在當局向工務小組委員會提交與
港珠澳大橋相關的撥款建議之前作進一步商
議。)

IV 大老山隧道有限公司增加隧道費的申請

(立法會 CB(1)1317/07-08(03)——	政府當局就大老 山隧道有限公司 增加隧道費的申 請提供的文件
----------------------------	---

立法會 CB(1)1317/07-08(06)——大老山隧道有限公司就增加隧道費的申請提供的文件

立法會 CB(1)1347/07-08號文——立法會秘書處擬備有關大老山隧道有限公司增加隧道費的文件(背景資料簡介)

4. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3向委員簡介政府當局就大老山隧道有限公司申請增加隧道費提供的文件。

5. 大老山隧道有限公司總經理馮德利先生在電腦投影片的協助下，解釋建議增加隧道費的理據。

(會後補註：電腦投影片資料已在2008年4月26日透過電子郵件發給委員。)

增加隧道費的建議對交通的影響及紓緩該等影響的方案

6. 譚香文議員指出獅子山隧道(下稱"獅隧")的私家車及的士隧道費僅為8元，她關注到，倘若大老山隧道的私家車及的士隧道費如所建議增至15元，便會將汽車由大老山隧道分流至獅隧，從而令獅隧的擠塞情況加劇。劉江華議員、張學明議員及主席有類似的關注。張議員特別指出紅磡過海隧道(下稱"紅隧")的擠塞情況可能會因而變得更嚴重。劉議員及主席亦分別關注到這樣的交通影響反過來會導致經濟損失，並會招致社會成本或影響空氣質素。

7. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3在回答時指出，交通影響是政府在考慮增加隧道費申請時會研究的其中一項因素。就此，當局估計在建議的隧道費加價後，每天分別約有1 300輛及400輛車會從大老山隧道分流至獅隧及大埔道。然而，在2008年3月通車的八號幹線長沙灣至沙田段將有助紓緩獅隧及大埔道的交通擠塞，此點可從使用獅隧的車輛由2008年1月的91 000架次下跌至2008年4月的84 400架次，以及同期使用大埔道的車輛由32 400架次下跌至27 200架次的情況顯示出來。鑑於八號幹線的分流效應及大老山隧道有多條替代路線(例如城門隧道、獅隧及大埔道)，建議增加的隧道費不會對交通構成太大影響。

8. 譚香文議員詢問當局為確保出入沙田各條隧道的車流分布平均所作的努力。就此，劉江華議員籲請政府當局與大老山隧道有限公司磋商以延長專營期來換取減價的方案(下稱"延長專營期方案")。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3在回應時表示，當局在現階段並無計劃為大老山隧道推動這個方案，因為交通需求並非足夠強烈。

9. 劉健儀議員關注到在大老山隧道有限公司餘下的專營期內，預計日後將會有多5次隧道費加價，她促請政府當局在切實可行的情況下，盡快訂定措施，例如透過延長大老山隧道有限公司的專營期，以便有效地改善大老山隧道有限公司的營運，從而免除增加隧道費的需要。這是因為增加隧道費可能會對公共交通票價有所影響。政府當局亦可能無法否決大老山隧道有限公司的加價申請，因為正如東區海底隧道(下稱"東隧")的情況所顯示，營辦商可以透過仲裁，推翻行政長官會同行政會議否決加價的決定。

10. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3在回應時強調，在推行延長專營期方案時需有很強的理據，因為此方案需要大量公共資源。因此，政府目前正因應相關的交通目標與東隧、西區海底隧道(下稱"西隧")及三號幹線的營辦商跟進有關方案，但政府當局仍未給予大老山隧道優先考慮。然而，政府一直鼓勵包括大老山隧道有限公司在內的隧道營辦商透過例如提供優惠隧道費等措施，改善交通量。

11. 張學明議員詢問當局如何釐定與隧道營辦商磋商延長專營期方案的優先次序。依他之見，大老山隧道對於新界東的居民而言具有極大的策略重要性，應被納入磋商之中，以確保公平。主席認同他的意見。然而，陳偉業議員不同意推行延長專營期方案。相反，政府應尋求以合理價錢回購大老山隧道(下稱"回購方案")及其他以"建造—營運—移交"模式營運的隧道，以便透過調整相關的隧道費來平衡各隧道的車流量。為達致長遠解決大老山隧道的營運問題及保障公眾利益，劉健儀議員認為政府當局有需要盡快推行上述任何一個方案。

12. 大老山隧道有限公司馮德利先生在回應時表示，大老山隧道有限公司樂意考慮所有有建設性的方案。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3亦指出，雖然令3條過海行車隧道使用率合理化的需要似乎更大，但政府當局會因應委員的意見與大老山隧道有限公司探討上述方案。事實上，政府樂意與隧道營辦商探討各種方法，以達致有效地分布道路上的車輛。然而，回購方案將涉及

龐大的公共資源，並需釐定對有關營辦商及市民而言均屬可以接受的價錢。

13. 劉江華議員及主席藉機對政府與有關營辦商磋商以便令3條過海行車隧道車流平均分布一事的進展緩慢表示關注。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3在回應時表示，政府當局已在探討令3條過海行車隧道使用率合理化的各項措施，但此方面的努力需要一段時間才有成果。她又指出，有足夠容車量的連接道路以便容納因東隧及西隧任何減價而從紅隧分流過來的車流非常重要。因此，政府當局現正積極跟進擬建的中環灣仔繞道，該繞道是改善3條過海行車隧道車流分布的重要一環。

市民對建議增加隧道費的接受程度及負擔能力

14. 劉江華議員及李鳳英議員認為平均超過兩成的建議隧道費加幅實屬過高，對於市民而言不可以接受，尤其是此方面的加價會導致其他服務的價格上升。劉議員特別促請政府當局扮演"把關"的角色，避免隧道費大幅上升，因為依他之見，隧道屬公共資源。此外，據他理解，大老山隧道有限公司亦沒有投資回報保證。

15. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3在回應時強調，雖然根據大老山隧道有限公司專營權標書所夾附的《基本隧道費建議書》，該公司預期在30年專營期內可取得13.02%的內部回報率，但政府在1988年審議大老山隧道有限公司的專營權標書時，只同意通車初期的隧道費，並沒有就日後的隧道費調整作出任何承諾，亦沒有保證回報率的協定。她進一步指出，已有既定機制處理大老山隧道有限公司增加隧道費的申請。這是諮詢階段。政府當局亦會徵詢交通諮詢委員會(下稱"交諮詢")的意見，然後才請求行政長官會同行政會議批准。政府當局將會小心考慮有關各方的意見，而在目前的諮詢階段，政府當局對於有關申請並無特別立場。她向委員保證，市民的負擔能力及接受程度是當局在處理申請時會顧及的重要考慮因素。

16. 李鳳英議員認為，大老山隧道有限公司申請增加的隧道費，加幅遠高於通脹及市民的負擔能力，但政府當局對此卻沒有立場，實在不可取。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3在回應時強調，政府知悉公眾對增加隧道費的關注，並已促請大老山隧道有限公司在釐定建議的隧道費增幅及時間時小心考慮此等關注。結果，大老山隧道有限公司已略為修訂其原先的建議，不過，由於其本身的考慮因素，大老山隧道有限公司仍然進行增加隧

道費的申請。她重申，政府當局將會按照上文第15段所述的程序處理有關申請，並會向行政長官會同行政會議反映就有關申請所提出的全部意見，以供考慮。在審批有關申請時，行政長官會同行政會議會小心考慮所有相關因素，包括市民的接受程度及負擔能力。然而，王國興議員認為政府當局的上述立場不清晰及不可以接受，並且傾向偏幫大老山隧道有限公司。

履行企業社會責任的需要

17. 李鳳英議員認為，大老山隧道有限公司在2000-2001年度開始錄得營運盈利，並預計會於2007-2008年度開始派發股息之際，卻尋求增加隧道費，是不合理的。大老山隧道有限公司馮德利先生在回應時指出，根據《大老山隧道條例》(第393章)，大老山隧道有限公司為興建大老山隧道所作出的投資應帶來"合理但非過多的回報"，因為只有合理回報才能吸引私人機構作出巨額投資，在香港興建基建設施。此外，大老山隧道有限公司自從為期30年的專營期開始以來，19年來一直錄得虧損。該公司在2007-2008年度才開始累積盈利。

18. 然而，李鳳英議員認為，倘若大老山隧道有限公司可以在2007-2008年度開始派發股息，該公司從大老山隧道所得的回報已算合理。此外，其專營權在10年後才會屆滿。她認為大老山隧道有限公司申請增加隧道費是漠視其企業社會責任。王國興議員、陳偉業議員及主席認同她的意見。主席特別指出，大老山隧道有限公司建議的加幅遠高於目前的通脹率。大老山隧道有限公司馮德利先生在回應時表示，大老山隧道有限公司現時正面對隧道費加價的壓力，不單是為了令收支平衡，亦是為了提供優質服務。事實上，該公司數年前考慮到經濟低迷，已押後增加隧道費。

其他意見及關注

19. 譚香文議員、李鳳英議員及陳偉業議員關注到獅隧與大老山隧道收費的差距會因大老山隧道有限公司建議加價而進一步擴大，以致使用大老山隧道的車輛數目減少，令大老山隧道有限公司的財務表現未如理想的情況惡化，因而有需要再加價。大老山隧道有限公司馮德利先生在回應時指出，隧道費對上一次在2005年調升後，儘管產生分流效應，但大老山隧道有限公司的累積虧損仍然能由2004年的3億4,000萬元大幅減少至2007年6月底的5,300萬元。

20. 劉健儀議員詢問，政府當局會否協助大老山隧道有限公司處理政府當局提供的文件第13段所引述，導致大老山隧道行車量低於預期的因素。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3在回應時表示，政府當局大致同意大老山隧道有限公司在第13段所作的評估，並補充說，關於機場搬遷的因素並沒有在大老山隧道有限公司的可行性研究中涵蓋。她表示，政府有意在香港西部興建新機場一事已在1987年的施政報告中公布，而大老山隧道有限公司則在1988年向政府提交最後標書。當局在1989年施政報告中公布新機場的確切位置。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3補充，政府一直與大老山隧道有限公司緊密聯繫，以探討可改善大老山隧道及其他替代道路車流分布的措施。

議案

21. 王國興議員要求動議以下獲劉江華議員附議的議案 ——

"本會強烈反對大老山隧道大幅加價，促請政府予以否決。"

22. 王國興議員在游說委員支持其建議的議案時強調，事務委員會有需要清楚地表明其對隧道費加價建議的立場，供行政長官會同行政會議參考。劉健儀議員扼要重述她在上文第9段的意見，並表示她會放棄就建議的議案表決。

23. 委員同意處理建議的議案，並將其付諸表決。除沒有行使表決權的主席外，在席的其他委員當中，有3位委員贊成該議案，一位委員棄權。主席宣布議案獲得通過。

(會後補註：有關議案的措辭已於2008年4月28日隨立法會CB(1)1385/07-08號文件送交委員傳閱。)

V. 港珠澳大橋的最新情況

(立法會CB(1)1317/07-08(04) —— 政府當局就港珠澳大橋、香港口岸及香港接線提供的文件
號文件

立法會 CB(1)1348/07-08號文——立法會秘書處擬備有關港珠澳大橋的文件(背景資料簡介))

24. 應主席的邀請，港珠澳大橋香港工程管理處總工程師向委員簡介港珠澳大橋(下稱"大橋")規劃工作、香港口岸及香港接線的進展情況。

(會後補註：有關的電腦投影片資料已於會後隨立法會CB(1)1383/07-08(02)號文件送交委員。)

建造及運作模式

25. 鑑於與"建造 — 營運 — 移交"模式隧道相關的固有問題(即隧道營辦商只着眼於賺取最多利潤)，委員對政府當局邀請私人投資按照為期50年的"建造 — 營運 — 移交"專營權承辦大橋主體工程的建議態度審慎。

26. 張學明議員支持落實大橋的建議，但對香港及珠江三角洲西岸(下稱"珠三角西岸")的交通量表示關注，這方面的交通量將會對大橋財務表現及因而訂定的收費水平有重大影響。由於大橋將是以"建造 — 營運 — 移交"模式推展的項目，他擔心萬一交通費收入低於預期，專營公司便會設法透過調整收費來增加收入，情況一如現有的"建造 — 營運 — 移交"模式隧道。為了增加大橋的使用率，協助穩定收費水平，民主建港協進聯盟建議作出安排，准許三地市民駕車來往各個管制站並可在該等地方泊車。

27. 運輸及房屋局局長察悉張學明議員的建議，並表示，這需由三地政府作進一步研究，並需考慮該建議對車流以及現行跨境配額制度運作的影響。為此，政府當局已委聘了交通顧問，探究及檢討大橋通車後規管跨境車輛的可行方案，並就規管此等車輛的可取安排提出建議。

28. 王國興議員對於採用"建造 — 營運 — 移交"模式落實大橋的做法表示關注，尤其是考慮到政府對本地隧道營辦商的收費調整並無多大發言權的經驗。他擔心由於大橋將由三地政府共同推展，這將令制訂收費策略及釐定收費機制變得複雜化。結果香港特別行政區(下稱"香港特區")政府在大橋收費水平方面未必有發言權。

29. 運輸及房屋局局長表示，可行性研究指出，鑑於大橋整項工程規模龐大，完全依賴私人投資在財務上

並不可行。因此，如有需要，三地政府願意攤分大橋主體的資金差額，以免出現該項目的中標者須將收費訂在偏高水平的情況。關於三地政府如何擔分資金差額的問題，她表示，攤分比例將按照效益費用比相等(即各自的經濟效益)的原則釐定。須擔分的確實金額將會在招標有結果及中標者提出融資安排後計算出來。為了推展相關的工作，政府當局會將相關的撥款建議提交工務小組委員會，尋求獲批准委聘顧問承辦多項工作，包括與大橋主體工程招標相關的工作。

30. 關於招標文件的擬備工作，何鍾泰議員詢問為何有需要委聘內地專家進行相關的工作，因為本地在相關範疇的工作具備豐富經驗。路政署署長解釋，由於大橋主體位於內地水域的範圍內，故大橋的設計及建造須符合內地標準。因此，三地政府的共識是，負責草擬招標文件的顧問應同時具備國際及內地經驗。

31. 劉健儀議員歡迎落實大橋的建議。雖然她認同使用"建造—營運—移交"模式來推展大橋項目的優點，但對以"建造—營運—移交"模式所興建的本地隧道所帶來的固有問題表示關注。她指出，準確的交通量預測是"建造—營運—移交"項目成功的先決條件。然而，政府當局以往所作的交通量預測多數遠遠偏離實際情況。她因而詢問政府當局如何解決這個基本問題，並確保交通量預測的可靠性。

32. 運輸及房屋局局長同意交通量預測是重要的工作環節，而政府當局將會就這方面進行詳細研究。關於交通量預測與實際車流出現差距的問題，她解釋這可能是多項因素所致，例如經濟增長的步伐的變動及運輸政策的改變等。至於深圳灣口岸使用率偏低的問題，她解釋造成這種情況的部分原因是深圳的接駁基建不足。在廣深沿江高速公路竣工後，將會吸引更多跨境車輛使用該口岸。

33. 關於建造大橋的模式，陳偉業議員認為不應採用"建造—營運—移交"的模式，而應改由三地政府共同成立一間公司，並將服務專營權批予私人機構，負責管理及營運大橋。這樣三地政府可有效地保留對大橋的控制權，尤其是其收費水平，令使用大橋的市民及物流業得益。

34. 主席亦表示，由於"建造—營運—移交"模式導致浪費寶貴的基建資源，故他促請政府當局檢討是否適宜以"建造—營運—移交"模式推展大橋項目。依他之見，三地政府可以考慮採用服務經營權模式，承

經辦人／部門

辦大橋的建造工程，並可透過公開招標服務經營權協議批予私人公司，以合理收費營運大橋。這樣將會確保大橋不會成為"大白象"，並可更有效地運用寶貴的基建資源。

35. 運輸及房屋局局長表示，鑑於大橋巨大的策略重要性，政府當局是以前瞻性的角度進行規劃。建議全部由政府出資的服務經營權模式是推展有關項目的一個方法。然而，中交公路規劃設計院認為，鑑於整項大橋工程的規模龐大，透過"建造—營運—移交"模式來建造項目的一部分(即大橋主體)會更加恰當。這樣將可以有效地將建造風險移至私營機構。作為將收費降低至合理水平的一個方法，並為了增強大橋主體的財政可行性，三地政府已同意如有需要，會攤分大橋主體的資金差額。三地政府曾仔細考慮的攤分份額將會按照效益費用比相等的原則攤分，香港佔50.2%，內地佔35.1%，而澳門則佔14.7%。

36. 運輸及房屋局局長在回應張學明議員的提問時確定，目前的規劃意向是根據"三地三檢"模式建造香港口岸。考慮到大橋的走線及其他法律及規管因素，此模式被認為較為實際可行。

公眾諮詢

37. 王國興議員詢問就大橋的規劃及落實向環保團體及相關區議會進行諮詢的工作。路政署署長表示，政府當局在2007年5月委託進行大橋香港口岸選址的研究。該研究曾探討多個可行的選址，最後建議設置香港口岸的較可取地點是機場島東北對開水域。該個較可取地點對環境所造成的影响最少。該選址亦可帶來機會，令香港口岸與擬建的屯門至赤鱲角連接路有更佳的融合。倘若工務小組委員會／財務委員會批准該項目，政府當局將會委聘顧問，以便進行大橋香港口岸的勘測及初步設計工作。當局將會進一步諮詢環保團體及相關區議會。

環境方面引起的關注

38. 譚香文議員對於建造工程對中華白海豚棲息環境造成的影响表示關注，並詢問當局將會採取的緩解措施的效用。運輸及房屋局局長在回應時表示，大橋是《環境影響評估條例》(第499章)所指明的工程項目，此等工程的施工及運作需獲得環境許可證。政府當局在物色大橋香港口岸的位置時已顧及中華白海豚在香港水域的分布情況，並會避免在中華白海豚出沒最多的水域附近施

經辦人／部門

工。路政署署長補充，政府當局會進行詳盡的環境影響評估研究，以解決該項工程潛在的環境影響，並制訂有效措施，保護中華白海豚的棲息環境。

實施時間表

39. 路政署署長在回應劉健儀議員時表示，大橋及香港口岸的目標竣工日期是2015年年底或2016年年初。運輸及房屋局局長補充，政府當局會致力縮短招標過程所需的時間，以期加快工程的落成。

40. 何鍾泰議員歡迎當局建造大橋的建議。他認為，有需要加快該工程，以免香港被邊緣化。他又指出，運輸基建不會對中華白海豚的棲息環境造成任何無法克服的負面影響，因此，環境方面的考慮因素不應影響工程的進度。他又對交通量預測的準確程度表示關注，並促請政府當局檢討交通模式的可靠程度。

輔助基建

41. 路政署署長在回應何鍾泰議員時表示，政府當局會確保本地與大橋連接的基建會妥善協調及準備就緒，以應付大橋帶來的額外交通量。

融資安排

42. 部分委員對於是否需要建造大橋及其理據表示懷疑。在缺乏更多資料的情況下，他們認為難以判斷建議的融資安排是否適當及符合香港的最佳利益。他們要求政府當局提供進一步資料，以減低他們的關注。

43. 陳偉業議員察悉，香港將需攤分大橋主體資金差額的超過50%，他指出，建議的融資安排不符合香港的最佳利益。考慮到大橋亦可能造成社會及經濟問題，他對於落實大橋可否真正為香港帶來經濟及交通效益存有疑問。

44. 運輸及房屋局局長表示，大橋對香港、澳門及珠三角西部經濟的進一步發展具有策略上的重要意義。大橋通車後所帶來的方便將令香港各行各業得益，例如旅遊、金融及商業。故此，她不同意香港不會透過建造大橋得益的說法。

45. 陳偉業議員未被政府當局的答覆說服。他表示，根據新鴻基地產有限公司在上世紀九十年代委託進行的研究，香港與珠三角西岸之間預測的人流及貨流不

多。考慮到該工程為香港帶來的效益有限、香港需為大橋主體資金差額的攤分比率偏高，以及若出現爛尾香港可能蒙受的損失，建議的融資安排不符合香港的最佳利益。

46. 何俊仁議員詢問大橋所帶來的經濟效益，以及如何釐定出三地政府在大橋資金差額的攤分比例。運輸及房屋局局長在回應時表示，運輸基建所累積的經濟效益一般是按道路使用者所節省的時間計算。這是國際上廣為接受用來評估不同運輸基建項目效益的方法。她強調，大橋對香港、澳門及珠三角西部經濟的進一步發展具有策略上的重要意義，並將大大降低陸上客貨運的成本及時間。大橋通車後所帶來的方便將令香港各行各業得益。關於公開由項目顧問所擬備的報告的問題，她表示，由於該項研究是由三地政府共同委託進行，政府當局不能單方面公開該報告。運輸及房屋局副秘書長補充，香港方面大橋20年經營期的項目經濟內部回報率(即反映折減經濟效益與折減成本現值)為8.8%，或40年經營期的12%。預測的經濟內部回報率並未考慮可為香港帶來的額外投資。

47. 何俊仁議員表示，雖然香港與深圳及珠三角洲鄰近地區更密切的鐵路及陸路聯繫可進一步促進跨境融合，但他不同意該等項目為香港帶來的額外價值遠超鄰近地區的說法。他認為委員在缺乏有關交通量預測及鄰近地區規劃資料的情況下，難以判斷建議的融資安排及攤分比例是否適當及符合香港的利益。

48. 涂謹申議員提及大橋的策略價值時表示，政府當局仍未提供進一步資料，作為建造大橋的理據。就此，他要求政府當局提供一份文件，詳述及量化立法會CB(1)1317/07-08(04)號文件第5段所載的大橋的策略價值，並在適當情況下提供有關的研究報告。

49. 對於涂謹申議員質疑落實大橋是否為協助鄰近地區發展而犧牲香港利益的舉動，運輸及房屋局局長表示，現時普遍的心態是香港在區域發展方面可能已落後，故應採取措施加強經濟融合，以免香港被邊緣化。她會應委員要求提供進一步資料，交代大橋的需要及策略價值。

50. 梁國雄議員對於釐定三地政府在大橋項目資金差額的攤分比例的方法有保留。他認為香港在與內地談判時處於相對不利的地位。因此，大橋的融資安排不符合香港的最佳利益。他詢問現階段可否更改融資安排。

51. 運輸及房屋局局長重申，項目的經濟內部回報率是根據國際認可的方法計算出來。她澄清，三地政府並非負責整個項目，而是在需要時攤分在大橋主體的資金差額。一如她曾解釋，攤分比例是參照效益費用相等的原則釐定的。

52. 陳偉業議員認為有需要詳細審視大橋的融資安排，然後才可考慮涉及大橋施工前工作及進行大橋香港口岸的勘測及初步設計研究的撥款建議。他指出，在審視機場十大核心工程時，政府當局曾提供詳細資料連同財務報告文件，供議員參閱，作為有關工程的理據。他促請政府當局提供有關大橋的足夠資料，以便委員考慮。

53. 為使委員可考慮撥款申請，主席要求政府當局就下列各方面提供進一步資料——

- (a) 詳述及量化立法會CB(1)1317/07-08(04)號文件第5段所載的大橋的策略價值，並在適當情況下提供有關的研究報告；
- (b) 進一步解釋如何釐定三地政府在大橋項目資金差額的攤分比例，並在適當情況下提供有關的研究報告；
- (c) 解釋在專營期完結時，大橋的擁有權份額是否按照三地政府在大橋項目資金差額的攤分比例分配，同樣地，若出現爛尾，建造大橋所帶來的財政負擔會按照相同比例由三地政府承擔；
- (d) 提供香港與珠三角西岸之間預測的人流及貨流連及其他資料，以便委員考慮大橋的融資安排；及
- (e) 在提交予工務小組委員會的相關文件內提供各成本項目的分項數字並詳細解釋。

54. 運輸及房屋局局長表示，大橋的融資安排仍未定出，此方面需待就招標安排作進一步研究。為推動相關工作，政府當局需請求委員支持相關的工務小組委員會文件。在此之前，政府當局無法告知融資安排的詳情。儘管如此，她會就大橋的需要及策略價值提供進一步資料，並解釋計算項目經濟內部回報率及釐定三地政府攤分比例的方法。

55. 委員同意提前舉行5月的例會，以便委員可在政府當局於2008年5月21日向工務小組委員會提交文件前進一步討論此項目。

(會後補註：5月的會議其後改在2008年5月16日下午5時舉行。)

VI 城巴有限公司及新世界第一巴士服務有限公司加價的申請

(立法會 CB(1)1317/07-08(05)——政府當局就城巴有限公司及新世界第一巴士服務有限公司加價的申請提供的文件
號文件

立法會 CB(1)829/07-08 號文——立法會秘書處擬備有關專營巴士公司加價的申請的文件(背景資料簡介)
件

56. 運輸署署長向委員簡介由城巴有限公司(下稱"城巴")及新世界第一巴士服務有限公司(下稱"新世界第一巴士")提交的加價申請(下稱"巴士加價申請")，並提供有關巴士票價調整安排及此兩家公司營運專營巴士服務的最新資料。

57. 城巴及新世界第一巴士董事總經理鄭偉波先生在電腦投影片的協助下，向委員簡介巴士加價申請的理據。

巴士票價調整安排

58. 譚香文議員關注到巴士票價的加幅往往較按照巴士票價調整方程式(下稱"該方程式")計算出來的加幅為高。城巴及新世界第一巴士鄭偉波先生在回應時表示，這是因為近年飆升，令經營環境異常困難的燃油價格並無包括在該方程式內。然而，運輸及房屋局副秘書長(運輸)2指出，一如有關的立法會參考資料摘要所述，巴士票價調整不會純粹以該方程式的結果為基礎，政府當局亦會顧及經修訂的考慮多方面因素做法的一籃子因素，包括營運成本及收入的變動，未來成本、收入及回報的預測以及市民的接受程度及負擔能力。因此，透過考慮營運成本，巴士票價調整安排已顧及燃油價格。她進一步解釋，不將燃油價格包括在該方程式內是政府當局刻意的決定，因為該價格是一個波動大而易變不穩的

成本項目。有關決定旨在盡量避免由乘客直接承擔營運成本急劇變動的影響。

59. 王國興議員對於在運用該方程式訂定基本參考指標時，使用2006年1月至2008年3月綜合消費物價指數的變動，但卻使用2006年第一季至2007年第四季運輸業工資指數的變動表示懷疑。依他之見，為確保公平，應使用同期的數字，而非有選擇性地使用會得出較高基本參考指標的數字。政府當局察悉他的意見。

60. 張超雄議員詢問在目前的巴士票價調整安排下，如何顧及增加票價對通脹及民生(尤其是居住在偏遠地區的有關居民)的影響。運輸署署長在回應時表示，市民的接受程度及負擔能力已是有關安排的其中一個因素。行政長官會同行政會議在審批調整巴士票價的申請時，亦會適當地考慮所引述的影響。

61. 劉健儀議員指出，行政長官會同行政會議批核巴士票價調整安排之前，該項安排已經過長時間辯論。因此，應依循有關安排，除非該安排已被取代。然而，她認為該兩家巴士公司需提供更多有關該項安排下的兩項因素的詳情，即自上次調整票價以來巴士公司營運成本及收入的變動，未來成本、收入及回報的預測，尤其是有關收入的預測。城巴及新世界第一巴士鄭偉波先生在回應時強調，由於如燃料、工資成本以及隧道費等經營成本持續上升，令近年的經營環境顯著惡化。即使票價可以如所建議般增加，回報依然微不足道。事實上，雖然該兩家巴士公司在2008年2月錄得虧損後在2008年3月達到收支平衡，但到2008年4月又再次錄得虧損。

62. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2在回答劉健儀議員問及巴士票價調整安排下各項因素的比重時表示，所有參數都同樣重要，而政府當局在審批巴士票價調整申請時會顧及所有這些因素。

履行企業社會責任的需要

63. 譚香文議員認為，儘管城巴及新世界第一巴士有利可圖，但卻無視市民所受的通脹壓力，仍然要求增加票價，做法並不可取。就此，王國興議員及李永達議員要求獲提供該兩家巴士公司的財政狀況詳情，以確定巴士的加價申請是否合理，並且沒有違背企業社會責任的精神。城巴及新世界第一巴士鄭偉波先生在回應時指出，該兩家公司已一直透過組織義工隊提供各項社會服務來履行企業社會責任。

64. 譚香文議員促請城巴及新世界第一巴士仿效渡輪營辦商的做法向殘疾人士提供票價優惠。城巴及新世界第一巴士鄭偉波先生在回應時表示，向殘疾人士提供使用公共交通工具的資助應屬福利事宜。然而，該兩家巴士公司樂於就這方面提供行政支援。

穩定票價的可行措施

65. 王國興議員指出工資增加未能相應追上目前的通脹，並關注若政府不採取壓抑交通票價上升趨勢的措施，可能會引起社會不安，甚或騷亂。就此，他詢問政府對巴士申請加價的立場為何。

66. 運輸署署長在回答時解釋，政府當局清楚知悉有需要控制通脹及盡量減輕公共交通票價為普羅市民帶來的財政負擔。但儘管如此，為了維持財務可行性及服務質素，亦需顧及燃油價格大幅飆升的情況，因為這是巴士營辦商一個重要的成本項目。因此，政府當局在向交諮詢會及行政長官會同行政會議呈交巴士加價的申請時，會提醒它們注意市民的接受程度及所有相關的因素。

67. 李卓人議員認為，或需由財政司司長或行政長官帶頭，透過調整政府整體的運輸政策或引入協助巴士營運的措施，來穩定公共交通票價。舉例而言，透過提供燃料補貼。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2在回應時表示，在考慮公共交通票價加價申請時，政府當局已嘗試在市民的負擔能力及需要令營辦商可繼續提供適當及有效率的服務之間求取平衡，以便令所批核的票價屬合理及可以接受。她亦表示，公共交通服務應由私人機構或公營機構在沒有政府直接補貼的情況下營運是政府的既定政策(下稱"既定政策")。

68. 王國興議員、李卓人議員、李永達議員、梁國雄議員、張超雄議員及湯家驛議員指出，財政司司長呼籲各機構於通脹期間考慮調整票價時，要特別關注對低收入人士可能造成的影響。他們認為，為響應財政司司長的呼籲，政府當局應鼓勵公共交通營辦商不要加價。

69. 運輸署署長在回應時表示，他同樣關注增加交通票價對通脹的影響。然而，公共交通營辦商亦面對加價壓力，因為燃油、員工及保養維修成本均上漲。當局希望在既定政策下，可以更有效率及反應更快地提供公共交通服務，以便迎合不斷變更的需求，而公共交通營辦商亦有誘因改善其效率，以便盡量減低成本。他進一步解釋，巴士加價的申請須經由行政長官會同行政會議

審批，財政司司長是行政會議成員，他肯定會就加價建議對通脹的影響表達其專家意見。至於運輸署，該部門只能審核巴士公司的帳目，以評估加價的理據，並協助有關公司透過巴士車身及巴士站的宣傳廣告，盡量賺取非票務收益，並引入協助它們節流的適當措施。舉例而言，透過重整巴士路線及改善車隊的使用情況，協助巴士公司提升網絡效率，以及更有效地運用車廠。通過此等努力，該兩家巴士公司過去數年的巴士數目已減少了120輛，車程則減少數以千計，大大減省成本。政府亦會整體訂定措施，以便控制通脹。

70. 梁國雄議員認為，既定政策無助將公共交通票價維持在低水平，因為私人機構無可避免是以盡量賺取最多盈利為目的。張超雄議員認同他的意見。梁議員進一步認為專營巴士營辦商在某程度上可享有自然壟斷，這樣一來，市場力量就無法促成足夠競爭，將巴士票價維持在低水平。因此，他促請政府從增加公司利得稅取得資金，補貼或自行營辦公共交通服務。另一做法是，政府當局可要求巴士營辦商透過發出日票、周票及月票來提供票價優惠。就此，張議員詢問政府當局在鼓勵巴士營辦商向殘疾人士提供票價優惠、分段收費、周票及月票、巴士轉乘優惠，以及設立每月長者免費乘車日方面所作的努力。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2在回應時強調，既定政策最能達致高效營運，以盡量減低成本。

71. 何俊仁議員質疑政府當局為何拒絕補貼巴士營運，並指出政府一直以物業發展權補貼鐵路營運，並准許九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱"九巴")更改其車廠的土地用途，或就使用該用地收取象徵式租金，以協助該公司穩定票價。他認為倘若該兩家巴士公司享有同樣的協助，便應在其帳目內披露詳情，以供審核其營運成本及收入。

72. 城巴及新世界第一巴士鄭偉波先生答稱，雖然該兩家巴士公司的車廠是以特惠租金租給它們，但過去一年，租金上升近一倍。此外，其車廠亦只能用作巴士維修保養及營運用途。何俊仁議員促請政府當局就使用車廠以賺取額外收入來穩定票價方面，對所有巴士營辦商採取一貫政策。運輸署署長在回應時表示，政府一直透過豁免巴士營辦商的燃油稅和首次登記稅，以及每年的車輛牌照費，協助巴士營辦商穩定票價。至於九巴集團，該公司的巴士營運業務及物業發展業務是分開營運的。何議員認為這樣分開營運並不可取，並表示應要求所有巴士公司使用來自車廠的收入來交叉補貼巴士的營運。

73. 主席認為政府有需要訂定長遠的巴士票價穩定措施，例如透過設立穩定票價基金，而非依賴巴士營辦商履行其企業社會責任。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2在回應時表示，在現行的安排下，某間專營巴士公司獲得的任何回報如超過固定資產平均淨值9.7%的回報率，超出的回報將由營辦商與乘客平均分配，以紓緩日後的加價壓力，並方便提供巴士票價優惠。

巴士加價對通脹的影響引起的關注

74. 從一個較廣闊的層面而言，梁國雄議員不滿政府當局未能預計通脹如此嚴重及沒有為此作出充分準備。更具體而言，湯家驛議員詢問政府有何措施打擊通脹，並建議有關措施可包括提供交通補貼，以及盡量增加貨品的來源地，以加強競爭，從而將價格降低。依他之見，在協助最飽受通脹打擊的低收入階層方面，此等措施較財政預算案所提供的一次過優惠更為有效。何俊仁議員亦指出市民的感受，就是在通縮時，政府願意托市，但在通脹時卻不願協助低收入階層應付房屋、食品及交通費用持續上升的問題。政府當局察悉他們的關注及意見。

75. 主席指出，與交通相關的票價及收費接連加價，他認為城巴及新世界第一巴士建議的加幅雖然較九巴為少，但政府當局仍應留意其對通脹的影響。

76. 李卓人議員建議，由於近期貨品及服務價格上升涉及不同的政策範疇，故事務委員會應要求內務委員會主席邀請財政司司長及政務司司長出席內務委員會會議，討論政府打擊通脹的措施。秘書表示，委員亦可考慮將此事轉交財經事務委員會處理，因為宏觀經濟的事宜屬於該事務委員會的職權範圍。主席認為更為可取的做法是將此事交由內務委員會決定其未來路向。

(會後補註：主席致內務委員會主席的函件已於2008年4月28日發出，並其後於2008年4月29日隨立法會CB(2)1753/07-08(01)號文件送交內務委員會委員傳閱。)

77. 主席總結有關討論時指出，大部分委員考慮到通脹情況惡化，對巴士加價的申請深表關注，並就如何穩定巴士票價作出多項建議，包括請內務委員會注意有需要與財政司司長及政務司司長一同舉行會議，以便商討應付價格上升及通脹問題的措施。

VII. 離島渡輪服務

以下不出席會議的機構／個人提交的意見書

(立法會 CB(1)1204/07-08(01)—— 島嶼活力行動提交的意見書)
號文件

轉介文件

(法會 CB(1)1321/07-08(04)號 —— 畘處申訴部在
文件 2008年4月18日
的轉介文件

立法會 CB(1)1362/07-08(01)—— 畘處申訴部在
號文件 2008年4月23日
的轉介文件)

先前發出的文件

(立法會 CB(1)1070/07-08(01)—— 政府當局就"中
號文件 環—梅窩"、"中
環—坪洲"、"中
環—榕樹灣"及
"中環—索罟灣"
航線重新招標安
排的最新發展提
供的文件

立法會 CB(1)818/07-08(01)—— 政府當局就離島
號文件 渡輪服務提供的
文件

立法會 CB(1)852/07-08號文 —— 立法會秘書處擬
件 備有關香港主要
離島持牌航線的
發展及營運情況
的文件)

78. 主席暫時缺席，副主席接手主持此事項的討論。

團體代表陳述意見

三島聯盟
(立法會CB(1)1263/07-08(01)號文件)

79. 聯盟代表陳智連先生表示，坪洲居民要求將由
坪洲開出的首班船提前至上午5時30分。星期日及公眾假
期渡輪票價較高的安排(下稱"較平日票價為高的安排")
應予取消。政府應研究方法，並制訂長遠策略，以確保

提供有效率的離島渡輪服務(下稱"渡輪服務")，作為發展離島社區網絡及基建更廣闊目標的一部分。當局應確保以普羅市民可負擔的合理價格提供有效率及安全的渡輪服務。如有需要，政府應負責營辦離島渡輪服務，或提供進一步補貼，以便穩定船費。

80. 聯盟代表馮錦霖先生要求不縮減任何渡輪服務的航班，並取消較平日票價為高的安排。應因應當地居民的要求，加開"中環一坪洲"線上午5時30分的航班。鑑於離島人口萎縮，他認為渡輪服務的政策不應建基於純商業及市場主導的原則。類似港珠澳大橋的陸上交通基建的財務安排，政府有需要在提供渡輪服務方面作出投資。

南丫島居民張正勤女士
(立法會CB(1)1321/07-08(01)號文件)

81. 張正勤女士對渡輪服務招標欠缺諮詢及透明度表示失望。她促請政府盡早公布上次重新招標的結果。現有服務有任何削減均被視為不可以接受。政府應考慮資助有關服務，並向乘客提供交通津貼。與此同時，當局有必要更密切監督渡輪營辦商，務求確保非票務收入會轉入渡輪公司的帳戶，用作交叉補貼渡輪服務的營運。政府亦應加快發展中環新海濱的計劃，以加強渡輪服務的財務可行性，並在中環第四至六號碼頭增建樓層(下稱"中環碼頭")。

Robin PEARD先生

82. Robin PEARD先生表示，為了進行有建設性的諮詢，政府應向居民及公眾提供有關重新招標結果的資料。在檢討渡輪服務時，政府應著眼於改善現行的營運，並避免航班重複。

香港人文協會
(立法會CB(1)1251/07-08(01)號文件)

83. 協會主席Anthony HENDERSON先生表示應為離島居民提供渡輪服務，這是他們往返市區的唯一交通工具。他們不能接受以較高昂的船費換取較差水平的服務。政府應尋求方法穩定船費及加強渡輪服務。在切實可行的情況下，應給予學童交通津貼。當局應考慮透過更佳的渡輪服務規劃，加強離島與離島之間的聯繫及社區睦鄰關係。

梅窩鄉事委員會

84. 梅窩鄉事委員會副主席曾雲川先生表示，政府將較為有利可圖的"中環—長洲"線剔除於其他航線重新招標的組合以外，實屬不智，因為此舉會影響後述航線的吸引力。他認為將有關航線分開為不同的招標組合，是缺乏效率的做法。萬一同一營辦商被選中營運不同航線，這會導致不必要的行政開支。依他之見，渡輪服務可行性背後的主要問題是離島人口不斷減少。政府應聚焦於這個問題，透過成立跨部門的專責小組，擬訂有效措施，發展及促進離島的經濟。就此，營辦商應取消較平日票價為高的安排，以便吸引更多乘客使用渡輪服務。

鹿地塘村鄉公所

85. 鹿地塘村鄉公所主席李國強先生表示，政府沒有承諾投資發展離島的渡輪服務，這是不公平的。他促請政府盡快制訂新措施，以改善渡輪營運的可行性，例如在中環碼頭加建樓層作商業及零售用途。政府應加快相關的工作，務求可以為渡輪營辦商創造更吸引的環境，以賺取非票務收入。同樣地，當局應考慮翻新離島碼頭，以推動各行業發展。

南嶼山連結委員會

(立法會CB(1)1335/07-08(01)號文件)

86. 南嶼山連結委員會主席Esta OVERMARS女士不滿政府未能實現其在加強照顧離島的福祉及發揮當地居民的優勢方面的使命及願景。政府將投資及支援向例如鐵路等陸路交通基建傾斜，此舉並不公平。政府在選定基建項目的投資及支援已令不公平競爭的情況加劇。她促請政府考慮補貼渡輪營運，以便降低船費的加幅，否則便等同向離島居民雙重徵稅。

大鴉洲漁民協會

(立法會CB(1)1229/07-08(01)號文件)

87. 協會主席郭卓堅先生表示，鑑於"用者自付"原則，政府將"中環—長洲線"與"中環—梅窩"及"中環—坪洲"線分開是適當做法。依他之見，批出為期3年的渡輪服務牌照屬可以接受，以便若渡輪服務欠理想可作出及時和快速的補救。最重要的是透過合併部分盈利能力較低的航線，縮減非繁忙時間的班次(即每兩小時一班普通船及每小時一班快船)，以增加渡輪營運的可行性。長遠而言，政府應制訂推動碼頭商業活動的策略，以期可以增加渡輪營辦商的非票務收入。

大嶼山社團聯會
(立法會CB(1)1335/07-08(02)號文件)

88. 聯合主席吳卓榮先生表示，除了現時向月入5,600元或以下的離島居民發放最多6個月的跨區交通津貼外，政府亦應考慮引入月票。長遠而言，應成立政府基金，以穩定離島的船費。審慎的做法是考慮以政府撥款成立渡輪公司，並以類似港鐵的模式營運渡輪服務。

離島渡輪關注組

89. 關注組代表Steve GARDNER先生表示，坪洲居民認為政府應承擔責任，為離島制訂提供交通基建的長遠策略。如有需要，政府應補貼渡輪服務的營運，尤其是當渡輪是唯一的交通工具時。最近向200多名坪洲居民進行的問卷調查顯示，多達九成半的居民認為普通船的安排基本上滿足了他們的需要和期望。要為只作微不足道改善的快船服務支付較高船費並不合理。

Godfrey ROOKE先生

90. Godfrey ROOKE先生表示，政府應將現行渡輪服務牌照延長多3年，而將來批出的牌照應為期10年，以便渡輪營辦商有足夠時間收回其巨額投資。為了穩定票價水平，他籲請政府考慮向渡輪服務提供補貼。與此同時，當局應擬訂離島的發展策略。

大嶼山白芒村

91. 村代表張志雄先生表示，政府並沒有為離島擬訂適當的政策及城市規劃措施，導致人口不斷減少，而渡輪航線的載客量因而偏低。雖然當局已作出協助增加渡輪服務非票務收入的若干安排，但其成效和及時性令人懷疑。即使放寬碼頭租務條件，讓現行的渡輪營辦商發展碼頭上蓋的商業處所，但不足一年的短租約期令投資及業務發展均欠缺動力。單在中環碼頭加建樓層便需5年多時間，根本無法在未來3年的渡輪服務牌照期內對現時的情況作出快速和及時的補救。任何大幅加價只會令渡輪服務載客量偏低的問題惡化，因此，政府應認真考慮補貼渡輪營運，以加強其可行性。

大嶼山居民協會
(立法會CB(1)1321/07-08(02)號文件)

92. 協會秘書郭平先生要求政府考慮多項改善離島渡輪航線載客量偏低問題的措施。渡輪服務牌照續期的

年期應為12年，中期則進行一次檢討。政府應加快在中環碼頭加建樓層，並考慮將港鐵系統與中環碼頭連接。當局應成立政府基金，以防止任何不合理的票價增長。加強對渡輪服務的監督亦屬必需，尤其是非票務業務的經營及票價調整機制。營辦商亦應取消較平日票價為高的安排。最重要的是，除離島區議會以外，政府在諮詢過程中，亦應包括居民協會及關注團體。當局應成立跨部門專責小組，研究推廣及發展離島旅遊業及經濟的方法。

**南丫島北段鄉事委員會
(立法會CB(1)1321/07-08(03)號文件)**

93. 委員會主席陳連偉先生對於"中環一榕樹灣"線不會加開早上5時30分的清晨航班及凌晨12時30分的深宵航班，而其他航線則提供此等航班的安排深表關注。他促請政府處理此等不公平的情況及其他問題，例如該航線縮減班次及船隻質素問題。

南丫島榕樹灣居民渡輪服務關注組

94. 關注組代表謝忠先生表示，南丫島居民要求維持現行的渡輪服務水平，並加開清晨及深宵航班。他們普遍反對縮減現行的班次。當局應進行更廣泛的諮詢，以瞭解居民的需要，務求改善他們的生活質素。政府在提供資助以確保渡輪營運可行方面責無旁貸。當局應把渡輪營運當作公用事業，須加以嚴格規管。

Waterfront Business Group

95. 集團董事Dan PETERSON先生表示，提供交通基建需要政府的支持，並且不應視之為一門生意。為了令渡輪可持續營運，無可避免要由政府提供補貼，並且為渡輪營辦商開拓非票務收入來源。當局應因應居民的需求，盡速採取措施，以解決各項問題。

Pak Kok Community Association

96. 協會附屬會員Andrew WILCOCKSON先生表示，現行的渡輪服務水平已足以應付白角社區的需要，並令該村的人口增長。然而，他關注縮減航班及增加船費會阻礙該社區進一步增長。雖然渡輪服務的盈利能力必然是渡輪營辦商的主要關注，但同樣不能否認的是政府有責任制訂措施，以照顧離島居民的需要。

離島區議會議員李志峰先生

97. 李志峰先生表示，離島居民關注個別航線分開招標的安排會令渡輪服務的質素及效率下降。政府的措施(例如在中環碼頭加建樓層)，不會為未來為期3年的渡輪服務牌照期內所遇到的即時問題提供快速的解決方法。政府應考慮其他方法，以便可在無需加價的情況下維持現有水平的渡輪服務。為此，當局應成立跨部門專責小組，探討以政府的財政支持來穩定船費的方法。當務之急是由政府成立推廣離島旅遊業的基金。而就渡輪服務牌照而言，牌照期應為10年。

離島區議會議員黃福根先生
(立法會CB(1)1335/07-08(03)號文件)

98. 黃福根先生表示，政府應在現行措施之外改善渡輪服務。其中一個考慮方案是由政府接管營運3年，並將重新招標的時間押後至中環碼頭加建樓層為止，以便渡輪營辦商在新商業處所落成後，有增加非票務收入的更好前景。為了減低在接管期內的營運開支，政府或可以租賃形式，善用渡輪營辦商現有的資源及人手。政府應考慮成立由政府擁有的公司提供渡輪服務，並以香港鐵路有限公司的相同形式，向有關公司批出物業發展權，使渡輪服務的營運可以持續。

蘆鬚城居民Jackie SIMPSON女士

99. Jackie SIMPSON女士表示，自多年前港九小輪有限公司接辦香港油蔴地小輪有限公司的服務後，開往索罟灣的航班已減少。居民關注在重新招標後現行服務的質素將會下降。雖然燃油價格較高令加價在所難免，但加幅應是居民有能力負擔的。政府有需要考慮向學童提供跨區交通津貼。考慮到渡輪服務對索罟灣居民的生計屬不可或缺，政府必須檢討其政策及措施，務求維持現行的渡輪服務水平。

街坊工友服務處

100. 服務處社區總幹事黃潤達先生表示，政府有責任改善渡輪服務，這是離島居民唯一的公共交通工具。最近在2008年3月9日的上街示威顯示，居民強烈不滿渡輪船費預期的大幅加價。為遏止船費進一步上升，並維持現行服務，政府應介入及實施適當的措施。當局有需要確定離島發展的長遠政策。

政府當局的回應

101. 運輸署署長在回應時表示，政府當局曾出席與離島區議會、南丫島南段鄉事委員會、南丫島北段鄉事委員會、坪洲鄉事委員會、梅窩鄉事委員會舉行的諮詢會、出席各地區團體的公眾論壇及會議，聽取當地居民的意見。鑑於部分航線組合的標書內提出大幅加價的建議，並考慮到所聽取的意見，政府當局決定就"中環—梅窩"線、"中環—坪洲"線、"中環—榕樹灣"線及"中環—索罟灣"線進行重新招標。政府當局亦與渡輪營辦商聯絡，以確保現行的渡輪服務牌照在2008年4月1日屆滿後及新服務在2008年7月1日開始生效之前，渡輪服務將會維持不變。由於燃油成本及薪酬開支持續上升導致營運成本較高，渡輪營辦商在營運方面的確面對真正的困難及赤字。為解決這個問題，政府當局將會繼續採取措施，以協助減低渡輪服務的經營成本及增加非票務收入。此等措施包括接手負責碼頭的維修工作、豁免燃油稅、透過為長者提供優惠票價的計劃發還渡輪營辦商所繳付的碼頭租金和豁免這些船隻的牌照費，並准許渡輪營辦商分租碼頭處所作商業及零售活動用途。

討論

102. 王國興議員對於政府當局對渡輪營運缺乏財政支援及長遠政策表示失望，政府這樣做是歧視離島居民。政府應將透過出租中環碼頭物業及中環新海濱項目所取得的盈利補貼渡輪服務。就此，他要求政府當局提供有關中環碼頭及中環新海濱項目未來發展預計所得收入的資料。依他之見，在未來3年渡輪服務牌照期內於中環碼頭加建樓層的建築工程，將會對渡輪營辦商的非票務生意造成滋擾及負面影響。他促請政府當局考慮將渡輪服務牌照期延長至10年，以便增加對投標者的吸引力，從而為以合理船費提供服務爭取較佳的條件。

103. 梁國雄議員指出，一如希臘，政府當局有責任制訂渡輪政策，以便透過政府直接補貼，為離島提供適當的渡輪服務。另外，其他措施若被視作無效，政府當局甚或可以考慮接管渡輪營運。在未來路向方面，當局應制訂長遠的渡輪政策及解決有關服務營運問題可行的方法。

104. 李卓人議員認為運輸及房屋局應承擔更大的責任，透過制訂適當的政策，為政府直接補貼渡輪服務營運開路，以解決渡輪服務的問題。政府當局可改為向渡輪營辦商購買服務，而船費水平則由政府決定，購買有關服務所需成本與從公眾所收取船費之間的差額將由政

府直接補貼。他要求邀請運輸及房屋局局長出席下次事務委員會會議，以便進一步討論此等事宜。

105. 梁耀忠議員對政府當局在過去10年沒有作出及時及真正的努力處理因渡輪服務營運困難所引起的問題表示失望。雖然現行的渡輪服務不理想，但他擔心重新招標後甚至會有更壞的結果。他促請政府當局訴諸更可行的解決方法，例如透過提供政府補貼及向營辦商購買服務，維持離島渡輪服務的營運。

106. 張超雄議員表示，鑑於營運環境不斷惡化，政府當局不應讓市場力量來決定渡輪服務的前途。政府當局應制訂適當策略，以處理目前的問題。他強調維持現水平的服務至關重要。任何渡輪服務質素的倒退都是不可以容忍的。

107. 運輸及房屋局副秘書長在回應時強調，政府當局已在多方面努力，以確定有何措施可確保渡輪營運長遠的財務可行性，並從而確保為離島居民提供安全、適當及有效率的渡輪服務。她重申，政府的政策是不會提供直接補貼，以彌補渡輪服務日常的營運開支。儘管如此，政府當局將會繼續協助渡輪營辦商提高其賺取非票務收入的能力。

108. 副主席總結討論時表示，離島渡輪服務一事將於2008年5月下次事務委員會會議上繼續討論。

VIII 其他事項

109. 議事完畢，會議於下午1時30分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2008年6月26日