

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2979/10-11號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號 : CB1/PL/EDEV/1

經濟發展事務委員會 會議紀要

日 期 : 2011年6月27日(星期一)
時 間 : 上午10時45分
地 點 : 立法會大樓會議室A

出席委員 : 林健鋒議員, SBS, JP (主席)
湯家驛議員, SC (副主席)
李國寶議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP
李華明議員, SBS, JP
陳鑑林議員, SBS, JP
劉健儀議員, GBS, JP
劉慧卿議員, JP
梁君彥議員, GBS, JP
黃定光議員, BBS, JP
詹培忠議員
李慧琼議員, JP
梁家駿議員
葉偉明議員, MH
葉劉淑儀議員, GBS, JP
謝偉俊議員
陳淑莊議員
陳偉業議員

缺席委員 : 何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
方剛議員, SBS, JP
譚偉豪議員, JP

出席公職人員 : 議程第IV項

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)5
張美珠女士, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)
陳慧敏女士

議程第V項

運輸及房屋局副秘書長(運輸)4
李忠善先生

署理民航處處長
梁汝強先生

民航處總庫務會計師
張吳曼娥女士

列席秘書 : 總議會秘書(1)6
游德珊女士

列席職員 : 助理法律顧問2
曹志遠先生

議會秘書(1)6
胡瑞勤先生

議會事務助理(1)6
粘靜萍女士

I 確認上次會議的紀要

(立法會CB(1)2472/10 —— 2011年4月19日會議
-11號文件 的紀要)

2011年4月19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)2342/10 —— 政府統計處就2009年
-11(01)號文件 5月至2011年4月主要
石油產品進口及零售
價格提供的圖表)

2. 委員察悉，自上次會議後秘書處已發出上述資料文件。

III 下次會議的討論事項

(立法會CB(1)2529/10 —— 待議事項一覽表
-11(01)號文件

立法會CB(1)2529/10 —— 跟進行動一覽表)
-11(02)號文件

3. 主席表示，在事務委員會2011年6月10日的特別會議上，委員已同意於2011年7月19日下午3時舉行的下次事務委員會會議中，聽取團體代表就《香港國際機場2030規劃大綱》發表的意見。

4. 就陳淑莊議員跟進查詢她在2011年6月10日的特別會議上要求政府當局提供所有與《香港國際機場2030規劃大綱》有關的顧問報告，主席回應表示會在會議後向政府當局作出跟進。

IV 在葵青區發展物流羣組

(立法會CB(1)2529/10 —— 政府當局提供有關
-11(03)號文件 在葵青區發展物流
羣組的文件

立法會CB(1)2529/10 —— 立法會秘書處擬備
-11(04)號文件 有關在葵青區發展
物流羣組的文件(背景資料簡介))

政府當局的簡介

5. 應主席的邀請，運輸及房屋局副局長向委員匯報在葵青區發展物流羣組的進展。運輸及房屋局副局長表示，鑑於物流業是本港經濟支柱之一，並為本港提供大量就業機會，政府一直與業界合作加強本港作為亞洲首選物流樞紐的地位。政府在2009至2010年及2010至2011年的施政報告中，均承諾逐步在葵青區推出用地，以發展物流羣組。政府透過度身訂造的契約條款批出長期用地作物流用途，可提供更多土地滿足業界對現代化物流設施的需求，並藉此吸引第三方物流服務提供者進駐香港，此舉將有助支持物流業轉向高端市場發展。

6. 政府於2010年12月批出一幅位於青衣面積約2.4公頃的用地(見政府當局文件(CB(1)2529/10-11(03)附件B1用地)，並計劃於2011年第四季推出另一幅位於青衣，面積同樣約為2.4公頃的物流用地(B2用地)。運輸及房屋局副局長表示，政府最近因應葵青區最新規劃及已承諾的發展項目，更新有關交通影響評估。評估結果證實，該區的交通容量應可應付位於青衣B2用地的擬議物流發展，但為確保交通(尤其是在繁忙時間)暢順，若干道路交界處需進行改善工程。

7. 運輸及房屋局副局長進一步表示，有部分物流發展局成員對政府在葵涌預留另外三幅用地(A2、A3及2B用地)，供作長遠物流發展之用表示關注，因為葵涌現時已有數個貨櫃碼頭同時運作，該區的交通已頗為擠塞，故此擬議的物流發展或會造成嚴重交通問題。交通影響評估的初步結果顯示，擬議的物流發展會引起不少交通問題，並需進行大規模改善工程以紓緩有關影響。當局現正作進一步評估，以研究建議的交通改善工程是否可行及是否符合成本效益。

8. 因應物流發展局成員要求當局在本港其他地方物色合適用地作物流發展，運輸及房屋局副局長表示，隨着屯門至赤鱲角連接路正式開通，來往屯門與機場的行車時間將會大幅縮短，因此，屯門西極具潛力用作物流發展，並應有條件成為另一個尤其為空運業提供物流服務的基地。有關建議已獲物流發展局支持。政府當局現正諮詢相關部門，以便更準確評估在屯門西的物流用地建議是否可行，以期物色合適用地，供業界發展第三方物流服務。

討論

作物流用途的土地供應

9. 劉健儀議員申報她是物流發展局成員。她認為，物流用地供應不足問題已拖延了約20年。她察悉，物流業一直與貨櫃碼頭營辦商及船運業競逐土地。但自2008年起，當局只批出數幅位於葵青區面積合共約4.7公頃的用地，作物流用途。劉議員注意到內地及新加坡提供充足土地發展物流業的例子，因而關注到在本港沒有提供充足土地作物流用途的情況下，實在難以吸引業界在本港提供第三方物流服務。

10. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，政府當局致力在葵青區提供合適的用地，以促進物流業羣組及高增值的第三方物流服務在香港的發展，而2009至2010年及2010至2011年的施政報告均清楚說明此點。政府當局亦正考慮，倘若把目前在葵涌區的港口後勤用地撥作物流用途，會否對貨櫃碼頭營辦商造成影響，例如交通擠塞，以及未能提供足夠土地配合其發展。截至2010年年底，分佈全港的貨倉用地總面積共為342萬平方呎，已為物流業發展提供了重要的土地資源。

11. 據葉劉淑儀議員觀察所得，傳統物流服務的營辦商與高增值的第三方物流服務之間亦競逐土地。她詢問，提供第三方物流服務的業務會否吸引外國投資，以及物流業何時會轉向高端市場發展。劉健儀議員進一步詢問，政府當局有何行動計

劃，以配合落實國家"十二五"規劃中支持香港發展高價值貨物存貨管理及區域分銷中心的工作。

12. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，國家"十二五"規劃已確認物流業的重要性，而本港亦擁有條件發展高價值貨物存貨管理及區域分銷中心，因為本港擁有着不少優勢，包括地理優勢、發展成熟的轉口港，擁有廣泛的多式聯運網絡及貿易聯繫，以及有效率的海關及法律制度等。所有這些優勢均有利吸引第三方物流服務提供者及主要品牌進駐香港，這會有助支持物流業轉向高端市場發展。第三方物流服務提供者具備專業技能和知識，為高價值貨物提供度身訂造的物流服務。他們如能進駐香港並在本地營運，將有助加強香港作為供應鏈管理基地的吸引力。為達到此目的，當局已在葵青及屯門西物色用地作物流發展之用，因為這些用地鄰近貨櫃碼頭和機場，將可進一步配合第三方物流服務的運作。

13. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5在回覆劉健儀議員進一步的提問時表示，一如當局與物流發展局的討論所顯示，在葵涌預留作本港長遠物流發展之用的三幅用地(A2、A3及2B用地)將不會在短期內推出。她以2B用地為例指出，待環境保護署在地下興建生物污水處理廠後，該用地才可推出使用。為此，政府當局已聽取物流發展局提出的建議，在本港其他地方物色合適用地作物流發展之用，並已初步認為屯門西是具潛力用作物流發展的地區。運輸及房屋局副秘書長(運輸)5表示，至於當局在葵青批出的兩幅用地，即A1及B1用地，預計其相關設施將分別於2011年年底／2012年年初及2014年落成啟用。

14. 劉健儀議員支持政府當局擬把屯門西定位為另一個為空運業提供物流服務的基地。她認為，屯門西較葵青更理想，因為屯門西可節省使用青馬大橋的通行費。但她表示，除非政府當局能承諾會把在屯門西物色到的用地用作進行相關發展，否則業界不會對該建議有信心。

15. 運輸及房屋局副局長在答覆時表示，政府當局一直致力以契約年期為50年的方式批出葵青用地，以期吸引及便利第三方物流服務提供者進駐香港。他亦表示，當局已在屯門西物色一幅用地作物流發展之用，並正進行相關的跨部門諮詢工作，以評估屯門西土地用途建議的可行性。政府當局對該項發展感到樂觀，並預期會在2012年把有關選址工作的結果告知物流發展局。

16. 劉健儀議員提及最近一宗個案，一位在葵青一幅以短期契約批出的物流用地經營的營運商未能就該幅用地的批租協議獲得續期。她促請政府當局向有關營運商提供協助，並改以長期契約的形式批出物流發展用地，以協助各營運商進行長遠的投資。據運輸及房屋局副秘書長(運輸)所瞭解，待物流用地重新招標時，地政總署會盡量把該等用地的短期租賃期限由3年延長至5年，以便更切合業界的營運需要。

17. 陳偉業議員表示，物流業後勤用地不足的問題在過去20年一直備受關注。政府應在葵青區撥出充足土地進行相關發展，同時並須確保該區的交通和住宅社區不會受到嚴重影響。鑑於位於醉酒灣的BMX單車公園的使用量偏低(該單車公園的所在地前身為堆填區)，委員提出把該單車公園改劃為貨櫃碼頭或物流業的後勤用地；他批評政府當局未能採納委員的建議。

18. 運輸及房屋局副局長指出，政府當局會全力設法按分區計劃大綱圖撥出合適用地，以供物流業的發展。他表示，原用作八號幹線建造工地、面積約共30公頃的用地，已由2010年年底起逐步推出，以作短期契約的港口後勤用地。他進一步表示，截至2011年5月，葵青區已有85公頃土地以短期契約形式批出作港口後勤用地，此點足以說明政府當局已不斷努力提供土地，以滿足貨櫃碼頭營辦商及物流業的土地需求。

19. 主席認同其他委員的意見，認為土地供應不足會妨礙本港發展為高價值貨物存貨管理及區域分銷中心。他關注到，當局現時每次推出小量用

地供物流發展的做法，或會進一步推高地價，促使人們進行物業投機活動，此舉最終可能會加重物流運作的經營成本。

20. 有關主席的關注，運輸及房屋局副局長在回應時解釋，當局在批出物流發展用地時，會藉契約所載的特別條文，指明批出的用地只供物流服務提供者用以提供物流及貨運代理服務，例如存貨管理、包裝、收發貨物及品質保證。由於該等用地的發展商與物流營運商之間所作的租賃安排屬商業事宜，有關安排應由有關各方作出協定。

21. 陳淑莊議員詢問，當局在評估屯門西是否具有進行物流業發展的潛力時，有否邀請學者提出意見，以及可否公布有關的評估結果，以便進行討論。

22. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5解釋，規劃署積極參與物流發展用地選址的工作。政府亦一直與物流發展局(該局由業界及學術界的代表組成)緊密合作，檢討業界的發展需要，並實施相應措施促進業界的可持續發展。

23. 陳鑑林議員支持在葵青區發展物流羣組。鑑於預期貨運吞吐量會持續增加，他詢問政府當局有否計劃提供更多用地，以配合物流業日漸殷切的需求。

24. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5表示，政府當局一直在本港其他地方物色合適用地作物流發展，同時亦知悉有私人發展商翻新舊工業大廈作物流用途。運輸及房屋局副秘書長(運輸)5表示，當局將於2011年年底／2012年年初推出使用的A1用地將可提供64 500平方米的土地，供興建物流設施；與此同時，私營機構亦會在葵青區發展其他物流設施。陳鑑林議員要求政府當局提供詳盡資料，說明葵青區的物流業用地的擬議發展項目，例如擬提供的服務面積及物流設施。

更改土地用途

25. 鑑於亞洲國際博覽館的使用量偏低，主席詢問政府當局會否考慮把亞洲國際博覽館現址改作物流用途。但陳淑莊議員認為這樣做並不恰當，因為大型業界展覽的“一展兩館”安排需要同時使用香港會議展覽中心和亞洲國際博覽館；若把亞洲國際博覽館現址改作物流用途，“一展兩館”的安排便無法實行。更改亞洲國際博覽館的土地用途，亦可能打擊投資者在本港展覽業進行投資的意欲。

26. 運輸及房屋局副局長強調，政府當局會全力物色合適的用地作物流用途，但要把現有發展項目的土地用途改作物流用途，則須慎重地作出考慮。主席察悉政府當局的回應，並特別指出當局有必要進行跨部門討論，以便當局仍可考慮把具備良好潛力作物流用途的現有發展項目，更改作物流用途。

擬議物流發展項目的交通影響

27. 主席察悉當局在葵涌預留了3幅用地(A2、A3及2B用地)作物流發展之用。鑑於葵涌已有數個貨櫃碼頭同時運作，該區的交通已相當擠塞，故此他對該區未來10年的相關交通安排深表關注。他亦問及屯門至赤鱲角連接路落成啟用的時間表，會否配合屯門西的物流發展。

28. 運輸及房屋局副局長表示，當局為葵涌的擬議物流發展項目進行交通影響評估時，已聽取貨櫃碼頭營辦商的意見。初步結果顯示，有關發展會引起不少交通問題。當局現正作進一步評估，以研究建議的交通改善工程是否可行及是否符合成本效益。

29. 陳偉業議員不滿在政府當局的文件中，並未提供有關預測貨運需求量的資料。他認為，香港在世界銀行物流績效指數的排名，已由1990年代的第一位跌至2010年的第四位，這是由於政府當局管治不善及官僚主義所致。他進一步表示，由於短期契約條款或會推高物流用地的價格，當局如能就土

地供應，以至提供其他有利因素(例如提供指定土地、租賃和稅務優惠)作出全面規劃，將可提高本港在物流業方面的競爭力。

30. 運輸及房屋局副局長解釋，政府當局的文件旨在向委員匯報在葵青區發展物流羣組的進展。他進一步表示，在推動物流羣組及高端市場發展方面，政府當局已透過度身訂造的契約條款批出長期用地作物流用途，藉此吸引第三方物流服務提供者進駐香港。此等做法將會有助支持物流業轉向高端市場發展，並提高香港作為物流樞紐的競爭力。運輸及房屋局副秘書長(運輸)5補充，貨櫃吞吐量從2004至2008年期間的平均增幅為3.7%；在2009年，由於受全球金融危機的影響，貨櫃吞吐量下降14%至2 100萬個二十呎標準貨櫃單位；2010年及2011年首5個月的貨櫃吞吐量分別為2 370萬及950萬個二十呎標準貨櫃單位，逐年增長率分別為12.6%及1.2%。

31. 陳鑑林議員特別指出，當局有必要及時展開"香港港口發展策略2030研究"，以趕上港珠澳大橋在2016年開通的時間。他認為，有關的研究應涵蓋香港周邊物流業發展的主要競爭對手。

32. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5解釋，考慮到全球金融危機的影響，並為了對物流及港口業未來發展和所需的基建作出更理想的規劃，運輸及房屋局將委託顧問公司於2011年7月展開"香港港口發展策略2030研究"，預計研究工作會在約一年時間內完成。具體來說，該項研究將會評估港口設施及土地的需求、交通工具的使用趨勢，以及新基建設施對物流業發展遠至2030年的影響。研究內容亦會涵蓋香港主要競爭對手，尤其在珠江三角洲地區的競爭對手。

總結

33. 主席在總結時促請政府當局物色更多用地(尤以鄰近貨櫃碼頭及機場的用地更為理想)，以助業界營運業務。當局亦有必要提供現代物流設施，以促進本港高增值物流服務的發展，從而配合落實

國家"十二五"規劃中支持香港發展為高價值貨物存貨管理及區域分銷中心的工作。主席特別指出，當局若能在屯門區建設完善的交通運輸網絡，該區實在是提供物流發展用地的理想之選。他促請政府當局盡快就屯門西土地用途的可行性進行相關評估。政府在制訂物流業的未來發展時，亦應透過物流發展局蒐集業界人士的意見。

V 民航(飛機噪音)(證明)規例(第312章，附屬法例A)及香港飛航(費用)規例(第448章，附屬法例D)建議調整費用及收費

(立法會CB(1)1657/10 —— 政府當局提供有關民航(飛機噪音)(證明)規例(第312A章)及香港飛航(費用)規例(第448D章)建議調整費用及收費的文件
-11(05)號文件

立法會CB(1)2529/10 —— 政府當局提供有關民航(飛機噪音)(證明)規例(第312A章)及香港飛航(費用)規例(第448D章)建議調整費用及收費的文件
-11(05)號文件

立法會CB(1)2529/10 —— 立法會秘書處擬備有關民航(飛機噪音)(證明)規例(第312A章)及香港飛航(費用)規例(第448D章)建議調整費用及收費的文件(背景資料簡介))
-11(06)號文件

政府當局的簡介

34. 應主席的邀請，運輸及房屋局副秘書長(運輸)⁴向委員簡介當局因應委員於2011年3月28日會

議席上的要求，就政府擬調整根據民航(飛機噪音)(證明)規例(第312章，附屬法例A)及香港飛航(費用)規例(第448章，附屬法例D)收取的費用及收費提供的補充資料文件。簡而言之，運輸及房屋局副秘書長(運輸)⁴解釋，儘管補充資料文件(CB(1)2529/10-11(05))提供了民航處建議的費用及收費與鄰近民航當局的費用及收費比較，但由於各地徵收的民航費用及收費各有不同，視乎具體規管要求及成本結構而定，故此難以就性質相近的項目進行比較。運輸及房屋局副秘書長(運輸)⁴進一步表示，以香港一間規模較小、擁有少於10架飛機的航空公司為例，民航處的收費只佔該航空公司總營業開支不足1%，而對一些香港較大型的航空公司而言，所佔的百分比更小。因此，民航處的建議費用及收費不會對航空業構成重大影響，也不會影響香港作為區內航空樞紐的競爭力。

討論

與鄰近民航當局的比較

35. 劉健儀議員對民航處費用及收費的建議增幅或會轉嫁予消費者表示關注。她提及顧問公司Leigh Fisher Management Consultants編製的《2010年機場收費指標》的排名(載於政府當局補充資料文件附件B)時指出，香港國際機場在50個主要國際機場中排名第48位(排名第50位為最具競爭力)。劉議員詢問，該公司列出有關排名的準則為何，以及該公司編製該指標時，有否把民航費用及收費，以至機場收費的水平納入考慮之列。

36. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)⁴在回應時表示，Leigh Fisher Management Consultants是一間以美國為基地的國際認可顧問公司；該公司研究及比較50個主要國際機場的機場收費，每年公布《機場收費指標》。運輸及房屋局副秘書長(運輸)⁴表示，本港航空業是否具競爭力要視乎多項因素而定，包括民航處的費用及收費、機場收費、機場的基礎設施，以及推廣航空業的政策。民航處建議調低續發

飛機適航證明書的費用，正是當局致力提升香港航空業競爭力的一個上佳例子。

37. 劉健儀議員詢問，為何民航處與鄰近民航當局(例如新加坡和韓國)徵收的費用及收費不同。

38. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)⁴解釋，各地民航當局徵收的費用及收費不同，原因是不同地方有不同的規管要求及成本結構(例如薪酬)。運輸及房屋局副秘書長(運輸)⁴向委員保證，民航處會定期檢討其工作程序，以期把服務成本減至最低。

39. 陳偉業議員察悉，政府的政策是把各項費用及收費定於足以悉數收回提供服務所涉及成本的水平。他同意並不需要就民航處與其他鄰近民航當局的費用及收費作出比較。

費用建議

40. 陳偉業議員察悉，大型航空公司作為航空運輸企業經營許可證(下稱"經營許可證")持證機構，每年須向民航處支付調查所涉成本約3,400萬元。他詢問民航處收取有關費用的理據為何。他亦問及政府當局有否接獲經營許可證持證機構提出認為該等費用不合理的投訴。

41. 署理民航處處長澄清，經營許可證持證機構支付的費用是調查所涉的全部成本，而3,400萬元僅屬預計大型航空公司每年或須支付的調查成本。在9間經營許可證持證機構中，有5間將會受到擬議的費用調整所影響。運輸及房屋局副秘書長(運輸)⁴進一步澄清，根據現行法例，經營許可證持證機構須支付民航處調查所涉成本，但以法例所載公式計算出的最高費用為限，每間經營許可證持證機構的最高費用亦各有不同。運輸及房屋局副秘書長(運輸)⁴亦表示，當局已諮詢所有航空公司，他們對費用建議並無異議。

42. 鑑於飛機維修人員的供應短缺，葉偉明議員認為，當局應鼓勵主辦相關訓練課程的機構(例如香港專業教育學院)開辦更多此類課程，以便培訓足

夠人員應付市場的需求。因此，他促請政府當局考慮調低審批相關課程的費用。

43. 署理民航處處長表示，培訓課程以往是由航空公司內部提供，而以往審批課程的成本是納入經營許可證的費用內。過去10年，航空公司已把培訓課程外判予獨立的第三方機構，因此民航處無法直接向這些第三方機構收回所涉成本。鑑於這方面的發展，民航處建議從經營許可證的收費中剔除此開支項目，並使之成為一個獨立的收費項目。

規管飛機噪音

44. 葉偉明議員表示，據他所瞭解，當較新型號的飛機投入服務後，按照一般做法，航空公司會把舊型及高噪音水平的飛機改裝為貨機。由於這些貨機一般會安排於晚間飛行，他詢問民航處會否因應受飛機噪音影響的住宅社區日益關注飛機噪音的問題，考慮對運作時會引致較大噪音滋擾的飛機增加收費。葉議員預料，當《香港國際機場2030規劃大綱》建議興建的第三條飛機跑道落成啟用後，飛機噪音的問題將會更形嚴重。

45. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)4在回覆時表示，根據費用建議，當局會按收回全部成本的原則，把現時批出飛機噪音標準合格證明書時收取的1,105元費用調低至505元。但目前沒有任何政策就運作較高噪音的飛機增加收費。運輸及房屋局副秘書長(運輸)4在回覆葉偉明議員進一步提問時重申，政府當局現時並沒有計劃就此方面立法。不過，政府當局對《香港國際機場2030規劃大綱》建議進行的發展項目可能造成的噪音影響表示關注，而有關影響會在當局根據《環境影響評估條例》(第499章)進行的法定環境影響評估中予以處理。

總結

46. 主席在總結時表示，委員支持當局的費用建議。他促請政府當局探討如何可進一步調低民航處徵收的費用及收費水平，以提升香港相對於鄰近

經辦人／部門

競爭對手的競爭力，並考慮就運作噪音較高的飛機增加收費，以回應公眾的關注。

VI 其他事項

47. 議事完畢，會議在下午12時17分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2011年9月6日