

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會 CB(4)1582/17-18 號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號 : CB4/PL/EDEV

### 經濟發展事務委員會 會議紀要

日 期 : 2018 年 6 月 25 日(星期一)  
時 間 : 上午 10 時 45 分  
地 點 : 立法會綜合大樓會議室 1

出席委員 : 楊岳橋議員 (副主席)  
                  涂謹申議員  
                  黃定光議員, GBS, JP  
                  李慧琼議員, SBS, JP  
                  謝偉俊議員, JP  
                  毛孟靜議員  
                  田北辰議員, BBS, JP  
                  何俊賢議員, BBS  
                  易志明議員, SBS, JP  
                  胡志偉議員, MH  
                  姚思榮議員, BBS  
                  莫乃光議員, JP  
                  梁繼昌議員  
                  麥美娟議員, BBS, JP  
                  郭榮鏗議員  
                  張華峰議員, SBS, JP  
                  廖長江議員, SBS, JP  
                  盧偉國議員, SBS, MH, JP  
                  鍾國斌議員  
                  尹兆堅議員  
                  朱凱廸議員  
                  吳永嘉議員, JP  
                  何君堯議員, JP  
                  周浩鼎議員  
                  邵家輝議員  
                  陳振英議員  
                  陸頌雄議員  
                  譚文豪議員

**缺席委員** : 林健鋒議員, GBS, JP (主席)  
黃國健議員, SBS, JP  
葛珮帆議員, BBS, JP

**列席議員** : 許智峯議員

**出席公職人員** : 議程第 IV 項

運輸及房屋局

運輸及房屋局副秘書長(運輸)5  
李頌恩女士

海事處

海事處處長  
鄭美施女士, JP

海事處副處長  
王世發先生

助理處長/港口管理  
黎志東先生

議程第 V 項

商務及經濟發展局

商務及經濟發展局局長  
邱騰華先生, GBS, JP

旅遊事務專員  
黃智祖先生, JP

旅遊事務副專員  
廖廣翔先生

旅遊事務助理專員  
周韻琴女士

**相關機構**

: 議程第 V 項

香港上海大酒店有限公司

物業部集團總監  
孫漫天先生

山頂纜車有限公司

總經理  
曾瑛美女士

項目總監  
盧家榮先生

**列席秘書**

: 總議會秘書(4)5  
陳向紅女士

**列席職員**

: 助理法律顧問 4(只就議程第 IV 及 V 項列席)  
盧志邦先生

高級議會秘書(4)5  
譚瑞萍女士

議會秘書(4)5  
李佩君女士

議會事務助理(4)5  
湯謬恆女士

文書事務助理(4)5  
呂麗敏小姐

---

經辦人/部門**開場發言**

事務委員會副主席楊岳橋議員告知委員，  
由於事務委員會主席林健鋒議員未能出席會議，因此由他主持會議。

## I. 通過會議紀要

(立法會 CB(4)1236/ —— 2018 年 3 月 26 日會  
17-18 號文件 議的紀要)

2. 2018 年 3 月 26 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(4)1152/ —— 譚文豪議員於  
17-18(01)及 2018 年 5 月 25 日要  
CB(4)1285/17-18(01) 求政府當局因應香  
號文件 港機場管理局就香港國際機場三跑道  
系統項目批出的主要建造工程合約提供進一步資料的來  
函(只備中文本)及政府當局的回應

立法會 CB(4)1181/ —— 政府統計處就  
17-18(01)號文件 2016 年 5 月至  
2018 年 4 月主要石油產品進口及零售  
價格提供的圖表

立法會 CB(4)1196/  
17-18(01)號文件 競爭事務委員會就  
事務委員會主席於 2018 年 5 月 16 日有  
關其調查手法的函件(載於立法會  
CB(4)1101/17-18(01)  
號文件)作出的回應  
(只備英文本)

立法會 CB(4)1260/  
17-18(01)、(02)及  
(03)號文件 事務委員會秘書就  
討論運輸及房屋局就 2012 年 10 月 1 日  
南丫島附近撞船事故對海事處人員行

為的調查報告致政府當局的函件及政府當局的綜合回應

3. 委員察悉，自上次例會後，秘書處曾發出上述文件。

討論"運輸及房屋局就 2012 年 10 月 1 日南丫島附近撞船事故對海事處人員行為的調查報告"("調查報告")

4. 涂謹申議員重申要求事務委員會召開閉門會議，以討論部分內容被遮蓋的調查報告。他認為，事務委員會討論相關事宜至為重要，以便立法會議員履行其職務，並就調查報告指出的多項基本問題及不足之處作出跟進。為了方便議員按照政府當局的要求以保密方式討論相關事宜，涂議員建議可安排議員：

- (a) 在閉門會議預定開始前不久(例如半小時或 1 小時前)，在立法會綜合大樓內的某個地方("閱覽地方")閱覽部分內容被遮蓋的調查報告；及
- (b) 在進入閱覽地方前，按照政府當局的要求簽署保密承諾書。

5. 盧偉國議員反對該建議，依他之見，由於該事件的調查已完成，而有關的刑事法律程序亦已完結，因此不需要舉行閉門會議進一步討論調查報告。

6. 易志明議員持類似觀點，並表示政府亦已對涉及該事件的一些官員採取紀律行動，並採取措施防止日後發生類似事件，以及加強海上安全。

7. 姚思榮議員認為，立法會議員應面對未來，集中監察政府對本地船隻的監管制度，以期長遠而言加強海上安全，這點更為重要。

8. 譚文豪議員表示，雖然有關該事件的法律責任問題應由法院判決，但事務委員會應討論海事處在處理該事件所採取的程序和做法。

9. 胡志偉議員認為，討論調查報告有助議員更深入了解海事處在人員編制及管理方面的不足之處，這點有助議員日後審議海事處的人員編制建議。

10. 莫乃光議員對政府當局遲遲未提供讓議員能討論調查報告所需的協助，表示不滿。他認為，為紓解委員對當中或涉及隱藏事項的關注，政府應盡早答應涂謹申議員的要求。

11. 周浩鼎議員提述政府當局早前的回應指出，當局或需就舉行閉門會議討論調查報告的詳細安排尋求法律意見，他要求政府當局盡快向事務委員會提供有關法律意見的文本。

12. 副主席指示秘書就委員的意見與政府當局跟進。

(會後補註：秘書致政府當局的函件及政府當局就此事宜的回應於 2018 年 7 月 17 日隨立法會 CB(4)1388/17-18(01)及(02)號文件發給委員。)

### **III. 下次會議的討論事項**

(立法會 CB(4)1252/ —— 待議事項一覽表  
17-18(01)號文件

立法會 CB(4)1252/ —— 跟進行動一覽表)  
17-18(02)號文件

13. 委員同意在 2018 年 7 月 17 日(星期二)下午 4 時 30 分舉行的下次例會上，討論以下項目：

(a) 有關油站用地招標制度的最新情況及就競爭事務委員會的車用燃油研究所作的跟進；

## 經辦人/部門

(b) 建議在旅遊事務署開設一個高級首席行政主任的編外職位，以支援旅遊業監管局的成立。

## **IV. 建議修訂《領港條例》(第 84 章)及《領港(費用)令》(第 84D 章)**

(立法會 CB(4)1252/ —— 政府當局就建議修  
17-18(03)號文件 訂《領港條例》(第  
84 章)及《領港(費用)令》(第 84D 章)  
提交的文件

立法會 CB(4)1252/ —— 立法會秘書處就《領  
17-18(04)號文件 港條例》(第 84 章)  
及《領港(費用)令》  
(第 84D 章)擬備的文  
件(背景資料簡介))

### 政府當局作出簡介

14. 應副主席之請，運輸及房屋局副秘書長(運輸)<sup>5</sup>向委員簡介有關修訂《領港條例》(第 84 章) ("《條例》")及《領港(費用)令》(第 84D 章) ("《命令》")，以在大鵬灣設立 3 個領港員登船區，並為在大鵬灣區內提供的領港服務釐定領港費的建議。有關簡介的詳情載於立法會 CB(4)1252/17-18(03)號文件。

### 討論

#### 立法建議及香港的領港服務

15. 譚文豪議員察悉，在 1998 年，當時的領港事務諮詢委員會決定豁免駛經大鵬灣的船隻相關的領港規定，而現在察覺到此決定並沒有法律依據。譚議員詢問，當時的海事處處長作出此決定是否犯了錯誤。

16. 海事處處長回應時表示，海事處自 2013 年進行改革以來，一直檢討內部的工作程序。當局在檢討有關領港工作程序的過程中，發現上述有關豁免的問題。由於部分相關的海事處職員已退休，部門只能透過研究相關文件追蹤事件的來龍去脈。文件中並無資料顯示，當年批予豁免時曾尋求相關的法律意見，而現時獲得的法律意見則確定，該項豁免並無法律依據。就此，海事處現時希望在切實可行的情況下糾正此問題。

17. 譚文豪議員詢問，過去 20 年大鵬灣附近水域獲豁免領港的規定，這段時間中該處水域曾否發生過任何意外。他強調，倘若因大鵬灣豁免領港規定的錯誤決定而導致任何事故，政府當局應負責向有關各方作出賠償。海事處處長表示，在該段期間，只發生過一宗事故，一艘船隻撞向一個浮標，但並沒有造成任何嚴重人身傷害或海洋污染。據海事處的紀錄，該宗事件僅屬一宗小意外，而在事件發生後並無任何船舶須進行維修。

18. 涂謹申議員認為，當時的領港事務諮詢委員會在 1998 年豁免大鵬灣的領港規定，缺乏法律依據，令人不滿。就此，他促請海事處處長全面檢討海事處的工作程序，檢視是否還有其他類似問題，若發現有的話，應盡快予以修正。倘若須要作出這類修正，涂議員要求政府當局向立法會提供有關進行這些工作的進度。

19. 何俊賢議員認為，在缺乏法律依據下批出豁免多年，情況並不理想，他促請政府當局盡快把問題修正。他詢問，當局有否發現在缺乏適當法律依據下作出決定的類似事件；倘發現有類似事件，當局作出有關修正的進展為何。運輸及房屋局副秘書長(運輸)5回應時表示，截至目前為止，在海事處正進行的檢討過程中，並無發現其他類似事件，而海事處會在切實可行的情況下盡快修正現時發現的問題。

20. 何俊賢議員表示，中央政府尚未公布粵港澳大灣區("大灣區")建設的詳情。他建議，政府當局應在大灣區建設下與港口及海事發展相關的詳

情經宣布後，才釐定大鵬灣領港費水平及領港服務範圍。

21. 易志明議員表達相若的意見。鑑於來自南沙等鄰近港口的競爭激烈，大鵬灣的海上交通流量相對較低，以及在大鵬灣一帶並沒有發生過嚴重海上事故，他質疑政府當局現時是否需要在大鵬灣實施領港規定。他亦轉達船公司的憂慮，倘若缺乏足夠的領港員提供領港服務，船舶可能需要浪費時間等候領港員，而這樣等候會增加船公司的運營成本。

22. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5表示，政府當局高度重視與鄰近地區保持合作。考慮到海上安全及相關法例要求，領港服務應盡快在大鵬灣一帶提供及實施。這項政策不會影響香港與大灣區其他城市在港口及海事發展方面的合作。

23. 陸頌雄議員要求政府當局提供有關釐定領港費水平的機制的資料。何俊賢議員要求政府當局提供進一步資料，比較香港與鄰近地區的領港服務，特別是領港費水平及領港員登船區的數目方面。依他之見，這些資料有助確定，相對於鄰近地區的領港服務而言，香港的領港服務是否具有競爭力。

24. 海事處處長表示，《條例》及《命令》已訂明領港費水平，以及持牌領港員的資格及經驗。她表示，持牌領港員的資格和經驗均符合國際海事組織在相關指引所規定的國際標準。至於領港費水平，其釐定涉及服務使用者與服務提供者之間的協商過程。擬議的領港費水平經領港事務諮詢委員會考慮及批准後，才提交立法會審議。

25. 海事處副處長補充，領港費包括標準領港費和額外領港費。他舉例，以一艘總噸位大約為100 000噸的船隻而言，因應每次在大鵬灣的領港服務估計應付的領港費共約35,000港元。他並表示，該款項已包含基本固定費用4,700港元，另加按該船總噸位收取的費用，每噸收費介乎0.055港元至0.07港元。額外領港費是按領港員登上和離開

船隻的位置，以及需要領港的距離而計算。就大鵬灣的領港服務而言，領港費的估算以吐露港的領港費作參考，再加上由石牛洲至吉澳島之間約 8 海里距離的應收費用，以及領港員使用拖船以登上和離開船隻的收費。

26. 盧偉國議員表示，據他理解，大鵬灣覆蓋香港和深圳的水域。倘若現時在香港水域強制實施領港的規定，則意味分別來自香港和深圳的相關領港員須在船隻航經大鵬灣的短時間內交替登船和離船。依他之見，這會對船隻及有關領港員造成諸多不便。因此，盧議員建議，政府當局應為有關船隻探討更方便的安排，例如借助大灣區發展的優勢，香港和深圳互相認可對方的領港員的專業資格。由於一些海外港口使用先進科技提供領港服務，他亦促請政府當局探討這些技術，以期為有關各方提供更多便利。

27. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)<sup>5</sup>答稱，政府當局明白業界提倡長遠而言相互承認領港員的資格。政府當局對任何可提高效率和促進業界運作的建議持開放態度，並會加以考慮。她表示，任何新建議的先決條件，是有關的領港員須按照有關法例規定，熟悉香港水域的情況及環境。海事處處長補充，根據海外經驗，來自兩個地區的領港員應接受相關訓練並熟悉兩個水域的情況，以期落實相互承認對方的資格。

28. 胡志偉議員預期，隨着當局的修正，使現時在大鵬灣需要領港後，對持牌領港員的需求將會增加。因此，他關注到在香港持牌領港員的數目可否滿足服務需求的增加。他亦要求政府當局提供資料，說明現時持牌領港員的人數及他們的級別，以及能否吸引新人加入該行業。

29. 海事處助理處長/港口管理("助理處長/港口管理")表示，香港目前有 107 名持牌領港員。當中，有 95 名是 I 級領港員，12 名是 II 級領港員。他進一步表示，要成為香港的持牌領港員，該人須是能操作遠洋輪船的船長。有意成為領港員的人須通過相關的身體及視力測試，以及領港事務諮詢委

員會舉辦的面試。有意成為領港員的人必先接受為期 6 至 12 個月的見習訓練，期間，見習領港員會接受多項訓練，包括有關把船舶停泊和駛離指定地點的訓練。當完成見習訓練後，見習領港員在通過領港事務諮詢委員會的考試後，可登記為 II 級領港員。領港員須累積有關法例訂明的所需經驗，才可由一個級別晉升至更高的級別。領港員晉升 I 級領港員，約需時 6 年。助理處長/港口管理補充，視乎領港員所累積的經驗，II 級領港員再細分為 IIA 級至 IIF 級領港員。

30. 陸頌雄議員察悉，持牌領港員須是遠洋輪船船長。他憂慮香港缺乏領港員，原因是本地航運公司缺乏晉升機會，導致海員難以晉升為遠洋輪船船長。他亦關注到，當退休潮來臨，領港員人手不足的問題將更為嚴重。就此，他促請政府當局制訂長遠措施，以確保有足夠的持牌領港員。

31. 胡志偉議員察悉，所有總噸位為 3 000 噸或以上的訪港船舶在香港水域內航行時須由持牌領港員為其領港。鑑於科技進步及船員對航道的知識已提高，他詢問，政府當局會否考慮降低持牌領港員所需的資格，並對較大總噸位的船舶才施加領港規定，以減少對持牌領港員的需求。

32. 助理處長/港口管理表示，除了現有的 107 名持牌領港員外，目前還有 3 名見習領港員正在接受訓練，而香港領港會("領港會")快將招聘另外 4 名領港員。他進一步表示，由於訪港船舶的規模越來越大，而鑑於貨櫃吞吐量相同，船舶停泊次數已減少，結果，船舶對領港服務的需求亦已減少。他總結時表示，上述因素使領港會可調度領港員在大鵬灣水域提供領港服務。

33. 易志明議員促請政府當局研究使用虛擬領港員的可行性，以及對總噸位較大的船舶實施領港規定，以減少對領港服務的需求。他亦促請政府當局探討其他安全及省錢的方案，在大鵬灣提供領港服務。陸頌雄議員建議，政府當局應與本地大學合作研究自動領港技術。

34. 海事處處長答稱，像虛擬領港員這類技術的發展，尚未成熟到可為總噸位較大的船舶實施領港規定而採用。政府當局會密切留意海外相關技術的發展，並考慮在適當時候在香港採用。

35. 涂謹申議員促請政府當局檢討與領港有關的所需技術，並將之升級。至於大鵬灣的領港規定，涂議員認為，對航運公司影響可能最大的是船舶等候領港員所耗費的時間。就此，他認為有必要採用適當的科技以減輕對領港服務的需求。海事處處長澄清，訪港船隻沒有必要等候領港員，因為這些船隻應在進入香港水域前不少於 24 小時向海事處船隻航行監察中心呈交到達前知會。如需要領港服務，船隻須於當時預訂領港服務。

### 港口發展

36. 易志明議員關注到，香港港口的競爭力及香港航運業的發展。他表示，雖然中央政府與香港特別行政區政府談判後，沒有繼續放寬內地港口的沿海運輸權限制，但本地航運業仍面對其他挑戰。對於香港定期班輪協會向競爭事務委員申請的集體豁免命令(當中涵蓋船舶共用協議和自願討論協議)，他認為競爭事務委員決定只批准涵蓋船舶共用協議的集體豁免命令，而非船舶共用協議和自願討論協議，這將對航運業造成不利影響。他亦指出，青馬大橋淨空高度限制已令大型船隻不能從香港西部水域前往葵青貨櫃碼頭停泊，而大鵬灣的領港規定會增加來自香港東部水域的船隻停泊香港港口的費用。依他之見，上述所有事項均對香港港口的競爭力造成不利影響。

37. 姚思榮議員認為，鑑於來自南沙及鹽田等鄰近港口的激烈競爭，政府當局須制訂清晰及可持續的港口發展計劃，以維持香港作為世界馳名的運輸中心的地位，這是至為重要。他要求政府當局提供資料，說明相關計劃在未來 10 至 20 年的詳情，特別是在人力、科技的使用，以及資格的相互承認等方面。

38. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5 表示，在香港海運港口局轄下成立人力資源發展委員會的目的之一，是制訂人力資源策略、措施及方案，以支持香港的海運和港口發展。她進一步表示，海運及空運人才培訓基金("培訓基金")已推展多項計劃，以鼓勵人才在遠洋輪船上工作。當局的鼓勵措施，包括向合資格者繼續提供財政資助等。

39. 姚思榮議員認為，不管政府當局採取甚麼措施，香港的港口及海運業的改善仍微不足道。他促請政府當局加強這方面的工作。

40. 麥美娟議員肯定實施領港規定以確保航行安全的重要性。然而，她指出，過去數年香港的貨櫃吞吐量在全球排名中一直下降，她批評運輸及房屋局缺乏全面政策以發展香港的物流業，尤其是航運業。就此，她詢問，政府當局會採取甚麼措施，以促進香港港口及海運業的長遠發展。

41. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5 表示，政府當局非常重視香港的港口及物流業的發展。當局致力應對來自鄰近港口的激烈競爭，尤其是在培養本地海運人才方面。她闡述在培訓基金下推出旨在吸引新人才及青少年加入海運業的新計劃。此外，當局對港口輔助設施作出提升，亦對港口後勤用地的開發作出了改善，以提高效率及促進航運公司的營運。她表示，雖然香港作為全球最繁忙的貨櫃港的排名有所下降，但香港的吞吐量仍維持每年高達 2 000 萬個 20 呎標準貨櫃。

**V. 建議根據《山頂纜車條例》(第 265 章)向山頂纜車有限公司批出第二個 10 年經營權，以及批出就其因應第二個 10 年經營權而推行發展計劃所需佔用的額外土地；並建議修訂《山頂纜車條例》(第 265 章)及《山頂纜車(安全)規例》(第 265A 章)**

(立法會 CB(4)1252/ —— 政府當局就 2026 年  
17-18(05)號文件 1 月 1 日起生效的山  
頂纜車經營權提交的文件

立法會 CB(4)1252/ —— 立法會秘書處就山  
17-18(06)號文件 頂纜車擬備的文件  
(最新背景資料簡  
介))

政府當局及相關機構作出簡介

42. 應副主席之請，商務及經濟發展局局長向委員簡介有關山頂纜車有限公司("纜車公司")制定了發展計劃，以支持其根據《山頂纜車條例》(第 265 章)申請第二個為期 10 年的山頂纜車經營權。如行政長官會同行政會議決定批出第二個為期 10 年的經營權予纜車公司，則需要向纜車公司就其發展計劃批出額外土地、增加纜車車廂最高載客量，以及就《山頂纜車條例》及其附屬法例作出技術性修訂。香港上海大酒店有限公司("香港上海大酒店")物業部集團總監孫漫天先生借助電腦投影片簡介資料，向委員簡介纜車公司耗資約 6.5 億元的發展計劃詳情。纜車公司的發展計劃詳情及因應發展計劃而須作出的法例修訂載於立法會 CB(4)1252/17-18(05)號文件。

(會後補註：纜車公司提供的電腦投影片簡介資料於 2018 年 6 月 29 日隨立法會 CB(4)1292/17-18(01)號文件發給委員。)

討論

山頂纜車第二個為期 10 年的經營權

43. 盧偉國議員支持向纜車公司批出延續 10 年的經營權，以鼓勵該公司就改善山頂纜車設施作出投資，而同時獲取合理回報。他認為，山頂纜車作為遊客的旅遊熱點，也是香港人集體回憶的一部份，地位重要，早就應該提升設施。

44. 陳振英議員表示支持向纜車公司批出第二個為期 10 年的經營權，以鼓勵纜車公司改善山頂纜車服務。至於纜車公司要求使用額外政府土地以落實發展計劃，他詢問政府將使用甚麼方式批出這

些土地。他亦詢問，纜車公司會否就批出的額外土地被徵收地價，以及提升設施後，預料為纜車公司可帶來的財政收益為何。

45. 周浩鼎議員支持向纜車公司批出第二個為期 10 年的經營權。依他之見，由於山頂纜車是香港重要的旅遊及消閒設施，提升該設施是必要之舉。他亦關注到，纜車公司使用額外的政府土地須支付多少費用。

46. 尹兆堅議員要求政府當局澄清，纜車公司從額外的政府土地上，除了獲得來自山頂纜車服務的收入外，會否獲得其他額外收入(例如在這些土地上經營自動售賣機或其他業務)。

47. 商務及經濟發展局局長表示，根據對山頂纜車目前經營權徵收費用的現行機制，纜車公司須為佔用及使用政府土地經營山頂纜車，每年向政府繳付一筆土地費用，金額以山頂纜車該年總營運收入的 12% 計算。鑑於纜車公司要求的額外土地，是要配合其使用較大纜車車廂及月台的運作需要，因此當局不會就此向纜車公司收取額外費用。倘若纜車公司因政府批出的額外土地而產生額外收入，這類收入也將計入纜車公司的年度總收入內，當中的 12% 將繳付予政府。

48. 在回應許智峯議員的查詢時，商務及經濟發展局局長表示，現行的收費機制，是政府及纜車公司為 2016 年開始生效的經營權而於 2015 年年底達成協議的。根據現行的收費機制，2017 年政府已收取纜車公司支付約 1,500 萬元的地價，而纜車公司為過去 10 年(截至 2013 年)的經營權所支付的地價超過 3,000 萬元。換言之，採用現行收費機制增加了政府的收入。

49. 旅遊事務專員補充，政府當局會確保公眾安全獲得充分保障，尤其是在這類土地上進行的任何建築工程，均須受建築事務監督根據《建築物條例》(第 123 章)進行適當審核。

50. 許智峯議員認為，政府向纜車公司批予第二個為期 10 年的經營權，再加上由 2016 年開始的現行為期 10 年的經營權，這對纜車公司來說太過優厚，因為在"十年加十年"的安排下，纜車公司獲批經營山頂纜車的總年期達 20 年。他要求當局提供進一步資料，說明政府採取這安排有何依據及考慮因素，他並詢問，若纜車公司因獲批額外土地而賺取更豐厚利潤，政府可否收取更高的經營權費用。

51. 商務及經濟發展局局長解釋，立法會在 2015 年討論及批准了"十年加十年"的安排。如纜車公司能令行政長官會同行政會議信納其決意並有能力推行發展計劃，以助保持山頂纜車作為重要的旅遊及消閒設施，則行政長官會同行政會議可行使《山頂纜車條例》第 2B(5)及(6)條的權力批出此項安排。此外，合理的經營權年期可確保纜車公司計劃在設施提升方面的投資的可行性。事實上，纜車公司已表明，在獲批於 2016 年 1 月 1 日開始生效的現有經營權後，已計劃申請第二個為期 10 年的經營權，並提交其發展計劃。

52. 易志明議員支持批予纜車公司第二個為期 10 年的經營權，使其可進行發展計劃，以解決山頂纜車總站的排隊問題。他憶述當立法會在 2015 年討論"十年加十年"的安排時，他曾建議將山頂纜車每個經營權的期限延長至 15 年，以鼓勵纜車公司就提升山頂纜車服務作進一步投資。

53. 尹兆堅議員察悉，將於 2031 年屆滿的山頂總站用地的土地契約，基本上將按照現時的條款延期 4 年至 2035 年年底，使該契約與第二個為期 10 年的經營權同日屆滿。關注到土地契約續期的條款是否符合公眾利益，他詢問，地政總署將於何時釐定續期的地價。商務及經濟發展局局長表示，按照現行的土地政策，續期的地價將於接近續期時再行釐定，以更有效反映屆時的市值。

54. 姚思榮議員支持批予纜車公司第二個為期 10 年的經營權，以期鼓勵該公司作出投資提升纜車系統。然而，他關注到政府會否監察纜車票價，以

免纜車公司不合理地提高票價水平以彌補提升設施的費用。他亦促請政府密切監察纜車公司的纜車服務營運，以確保表現令人滿意。

55. 商務及經濟發展局局長答稱，山頂纜車的車費自 1980 年代起不受規管，因為山頂纜車已成為旅遊及消閒設施，不再是公共交通工具。鑑於山頂纜車屬商業性質，山頂纜車的車費較適合由市場力量決定。《山頂纜車條例》有條文規管有關纜車的建造及工程，以應對安全事宜。

56. 毛孟靜議員認為，鑑於纜車公司可自行釐定纜車的車費而不受政府干預，政府免費向纜車公司批出額外土地，對該公司而言，實在過於優厚。她詢問，過往曾否有任何先例，政府與商業機構作出類似的優厚協議。商務及經濟發展局局長表示，昂坪 360 也是由商營企業經營的旅遊景點，其營運安排也有點類似山頂纜車。

57. 毛孟靜議員提述山頂纜車的悠久歷史，並強調，在整個翻新及提升工程中，纜車公司應妥善保育設施的歷史特色及獨特風貌。尹兆堅議員持類似的觀點，並指出山頂纜車的歷史特色是吸引遊客的重要元素。

58. 香港上海大酒店孫漫天先生表示，纜車公司非常重視保護山頂纜車的文化遺產元素，因此在花園道纜車總站設立了歷史珍藏館，以展示這個設施的歷史。他告知委員，新纜車車廂將會採用現代經典設計。

#### **暫停服務期間的安排**

59. 邵家輝議員表示支持纜車公司的發展計劃，該計劃縮短兩個總站的纜車服務的候車時間。他詢問有關發展計劃的詳情，包括暫停服務及替代的公共交通服務。

60. 香港上海大酒店孫漫天先生解釋，纜車公司將會採用分期實施的方法提升纜車系統，盡量減少暫停服務的時間及減低對乘客帶來不便。按照分

期實施的方法，纜車服務將會在兩段短期間內(為期合共 7 個月)暫停服務。他補充，由於發展計劃涉及大量複雜的建築工程，服務暫停實屬無可避免。事實上，目前的計劃是最有效率的方法，對乘客造成的不便也最低。

61. 尹兆堅議員指出，在其他公共交通工具的提升工程中，很少出現服務暫停的情況。他要求纜車公司提供進一步的資料，以證明服務暫停的必要性，並探討有否替代方法。毛孟靜議員亦持類似觀點。

62. 纜車公司項目總監盧家榮先生解釋，纜車公司致力維持山頂纜車服務。纜車公司計劃首先把花園道纜車總站月台遷移到上坡約 70 米處，以便騰出空間擴大花園道纜車總站。有關工程將於 2019 年年初開始進行。臨時登車月台建成後，纜車服務將短暫停止約兩個月，以便建造臨時下車月台和調整現有的山頂纜車系統，配合臨時月台的運作。臨時月台的建造及相關安排完成後，山頂纜車將恢復服務並如常運作，而花園道纜車總站其餘部分，包括售票區、等候區，以及現時位於聖約翰大廈內的總站部分，將進行建造/翻新工程。第二階段的服務暫停時期預計約為 5 個月，以便更換新纜車、系統和拖曳設備。

63. 盧偉國議員認為，鑑於發展計劃工程的複雜程度，纜車服務暫停是無可避免。

64. 周浩鼎議員關注到，在服務暫停期間，為市民前往山頂所作的交通安排。陳振英議員表達類似的關注，並詢問纜車公司有否與其他陸路公共交通機構達成共識，以確保有足夠的替代公共交通服務。

65. 香港上海大酒店孫漫天先生表示，纜車公司一直與相關的陸路交通運營商保持密切聯繫。在進行發展計劃工程而需暫停服務期間，現有相關的巴士及小巴服務將會加強。在回應邵家輝議員的查詢時，孫漫天先生表示，一條額外的巴士路線將會在纜車服務暫停期間提供服務。

66. 商務及經濟發展局局長補充，政府察悉委員對纜車服務暫停及對乘客造成影響的關注。政府會密切監察纜車公司就這方面與有關各方的聯繫。他相信，纜車公司作為一家營商企業，會在切實可行的情況下盡量縮短暫停服務的時期，以減少損失。與此同時，山頂纜車是香港有代表性的旅遊設施，服務暫停或無可避免令前往山頂的遊客人數減少。

67. 謝偉俊議員建議在服務暫停期間，向前往山頂的市民提供免費穿梭巴士服務。商務及經濟發展局局長表示沒有必要，因為有其他公共交通工具可以滿足市民需求。

#### 其他建議

68. 由於山頂纜車深受遊客及本地市民歡迎，張華峰議員建議纜車公司應考慮在花園道纜車總站提供公廁，供有需要的乘客使用。

69. 香港上海大酒店孫漫天先生表示，花園道纜車總站的空間不足以提供公廁。無論如何，纜車公司的工作人員會指示有需要的乘客使用附近由康樂及文化事務署管理的公園及體育設施所提供的公廁。他亦表示，當發展計劃的工程完成後，花園道纜車總站的候車時間將會大大減少。

70. 易志明議員促請纜車公司確保發展計劃的工程能依時完成，以解決總站的排隊問題。與此同時，他建議政府考慮在花園道纜車總站設置一個大帳篷，為乘客遮風擋雨。他亦促請政府透過運輸及房屋局與警方的合作，打擊的士司機在花園道纜車總站附近向乘客濫收車資的問題，並加重罰則。

71. 為方便乘客前往花園道纜車總站，張華峰議員建議纜車公司考慮提供免費穿梭巴士服務，以便從中區主要地點把乘客接載至花園道纜車總站。香港上海大酒店孫漫天先生表示，現時有一條15C巴士路線由大會堂行駛至花園道纜車總站。根據對乘客進行的一項調查，有55%的受訪者表示，

在離開花園道纜車總站時，他們其實更樂意從花園道纜車總站步行至市中心。

72. 謝偉俊議員讚揚政府當局在向行政長官會同行政會議建議批予纜車公司第二個為期 10 年的經營權前，先諮詢立法會有關纜車公司的發展計劃。依他之見，加強政府當局與立法會的合作是一個良好做法。有關纜車公司的發展計劃，他建議政府當局可考慮沿着纜車軌道至山頂的地方進行綠化。

73. 香港上海大酒店孫漫天先生表示，纜車公司在推展設施提升時，會致力美化纜車沿途景觀。商務及經濟發展局局長表示，纜車公司在纜車軌道沿途種植了許多本地和亞熱帶植物。

74. 謝偉俊議員建議興建一條橫跨花園道的行人天橋，以確保乘客可安全抵達花園道纜車總站。商務及經濟發展局局長表示，該處附近已有行人天橋，以確保乘客可安全抵達花園道纜車總站。

(下午 12 時 42 分，副主席指示會議延長 15 分鐘。)

75. 何君堯議員表示支持纜車公司的發展計劃，並建議政府參考正街自動梯連接系統，考慮在中銀大廈與花園道纜車總站之間(甚至到達山頂)興建上坡地區自動扶梯連接系統，以便利乘客前往山頂。

76. 商務及經濟發展局局長表示，政府一直研究多個興建自動扶梯連接系統的方案，以營造一個行人友善的環境。當局會在顧及公眾利益和旅遊發展的策略下，考慮何君堯議員的建議。

77. 在回應周浩鼎議員要求向本地市民提供纜車的乘車折扣優惠，香港上海大酒店孫漫天先生表示，纜車公司一直向長者乘客提供高達正常票價的 4 折優惠。乘客亦可透過購買月票節省金錢。

經辦人/部門

總結

78. 副主席總結時表示，事務委員會察悉纜車公司的發展計劃，並普遍支持批予纜車公司第二個為期 10 年的經營權。

**VI. 其他事項**

79. 議事完畢，會議於下午 12 時 52 分結束。

立法會秘書處  
議會事務部 4  
2018 年 9 月 28 日