立法會
Legislative Council

立法會CB(1)658/02-03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
會議紀要

日　期　：**2002年11月25日(星期一)**
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)
丁午壽議員, JP
李華明議員, JP
許長青議員, JP
陳鑑林議員, JP
單仲偕議員
黃宜弘議員
曾鈺成議員, GBS, JP
楊孝華議員, JP
劉千石議員, JP
劉健儀議員, JP
蔡素玉議員
石禮謙議員, JP
胡經昌議員, BBS, JP
梁富華議員, MH, JP

缺席委員　：呂明華議員, JP (副主席)
李家祥議員, JP
李國寶議員, GBS, JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
張文光議員

出席公職人員：**議程項目IV**

經濟發展及勞工局

經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)
李淑儀女士

旅遊事務專員
黎高穎怡女士

旅遊事務助理專員
許林燕明女士

律政司

律政司高級政府律師
蔣岳慧女士

拓展署

拓展署高級工程師
黃重生先生

議程項目V

經濟發展及勞工局

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)
周淑貞女士

民航處

助理民航處處長(機場標準)
趙寶樹先生

應邀出席者 ：機管局

機管局行政總監
彭定中博士

機管局商務總監
白家雄先生

機管局機場管理總監
伍翹楚先生

機管局地產業務總經理
楊嘉倫先生

列席秘書 ：總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 ：高級主任(1)1
游德珊女士

議會事務助理5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I 確認通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)326/02-03號文件 —— 2002年10月28日會議的紀要)

2002年10月28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)210/02-03(01)號文件 —— 政府統計處就2000年10月至2002年9月主要石油產品進口及零售價格提供的圖表

立法會CB(1)332/02-03(01)號文件 —— 海怡半島業主委員會就電費提交的意見書)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。

3. 關於海怡半島業主委員會就電費提交的意見書，委員亦察悉在會議席上提交的政府當局覆函。

(*會後補註：*上述覆函於會後隨立法會CB(1)374/02-03(01)號文件於2002年11月26日送交委員。)

經辦人／部門

III 訂於2002年12月16日舉行的下次會議的討論事項

(立法會CB(1)327/02-03(01)號文件 —— 待議事項
立法會CB(1)327/02-03(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

4. 委員同意在2002年12月16日舉行的下次會議席上討論下列有關供電的項目：

(a) 加強兩間電力公司供電聯網的技術性研究；

(b) 2003年《管制計劃協議》的中期檢討；及

(c) 2008年以後供電業的規管制度。

IV 東涌吊車條例草案

(立法會CB(1)327/02-03(03)號文件 —— 政府當局提供的資料文件)

5. 應主席邀請，旅遊事務專員向委員簡介東涌吊車條例草案("條例草案")。該條例草案提供法律架構，就發展東涌吊車系統的設計、建造、營運及維修，批出為期30年的專營權。條例草案亦會界定政府和專營者在專營權下各自的權利和責任。

6. 旅遊事務專員回應主席有關甄選經營者的提問時解釋，政府當局已就東涌吊車工程項目進行公開招標的工作，地鐵有限公司("地鐵公司")獲選為項目的經營者。按照該項目議定的實施大綱，政府已和地鐵公司簽訂臨時協議。該臨時協議提供依據，讓地鐵公司在專營權正式批出前，展開工程項目所需的程序。該協議可方便地鐵公司計劃財務的安排，並在專營權正式生效前投入資源。根據該協議，萬一賦權法例不能在2004年年中通過，又或有若干其他條件未能符合，地鐵公司便可獲免除推展該項目的責任。如委員同意，政府當局計劃於2003年2月向立法會提交此條例草案。政府當局希望能於2003年7月或之前完成立法程序及執行該項目協議，以便項目於2005年8月完成。

7. 旅遊事務專員表示，為確保吊車系統的營運在財政上的可行性，政府將會向日後的專營者批出土地及配套設施的發展權，在昂坪發展主題式的"旅遊走廊"。政府亦會改善昂坪的公共設施，以增加該區對普羅市民及遊客的吸引力。

以"建造-營運-移交"方式批出的專營權的票價釐定機制

8. 劉健儀議員引述三號幹線(郊野公園段)及西區海底隧道為例，重點講述私人營辦商在落實“建造-營運-移交”的工程項目方面遇到的困難。由於從隧道收費所取得的實際收入遠較預期為少，她問及當局有何保障措施可避免類似情況在是次個案中重演，以及當局會否提供一個票價調整機制。

9. 旅遊事務專員答稱，由於該吊車系統只是一項旅遊工程項目，而並非主要的交通工具，政府不會管制其票價，亦不會向專營者提供任何有關營業額及投資回報的保證。專營者須承擔因經營吊車系統所帶來的商業風險，並就此按其經營策略及市場佔有率等因素釐定票價。

10. 主席詢問，當局在草擬臨時協議的過程中，有否諮詢寶蓮禪寺，尤其是有關釐定票價的問題。他擔心，如擬議票價定得過高，寶蓮禪寺會提出反對。最壞的情況是寶蓮禪寺或會關閉寺院，以示抗議。另一方面，如地鐵公司不能從工程項目中取得足夠的回報，政府或有責任向該公司支付賠償。

11. 旅遊事務專員強調，政府在邀請各界就發展有關工程項目提交建議時，並無就乘客量作出保證。政府曾擬備了一份文件，邀請各界提交發展吊車的建議。該份文件的資料包括地鐵公司較早前為政府擔任工程項目的顧問時，就乘客量作出的初步估計。該等資料向各界公開，並只作參考之用。

12. 旅遊事務專員繼續表示，專營權協議是政府與專營者之間的事務，不宜讓第三方(例如寶蓮禪寺)參與有關的商討過程。然而，期望吊車系統與大嶼山其他景點互相配合亦十分合理。吊車經營者及其他景點所涉各方(例如寶蓮禪寺)會否進行磋商，屬於日後的吊車經營者的商業決定。為推動吊車系統的發展，政府會透過私人協約方式向日後的專營者批地，在昂坪發展“旅遊走廊”。當局亦會改善該區的公共設施。政府亦曾與寶蓮禪寺進一步對話，並且瞭解到寶蓮禪寺擬繼續就寺方關注的事宜，主要為關乎昂坪發展的事宜，與政府進行討論。

13. 陳鑑林議員認為該吊車系統是一種交通服務，當局應提供一個釐定票價的機制。李華明議員亦指出，由於吊車系統提供較為快捷及安靜的服務，比其他公共交通工具佔優勢。他贊成當局應設立釐定票價的機制，以規管票價。

14. 關於吊車系統的票價水平，旅遊事務專員指出，擬議的吊車系統並非昂坪的唯一交通工具。遊人仍可利用其他公共交通工具前往該地。因此，專營者在釐定票價前須考慮市場競爭這一類因素。關於需否就該系統提供票價釐定機制的問題，她表示，由於吊車並非主要的交通工具，政府當局一直沒有打算就票價實施管制，此亦為政府邀請私人機構就該工程項目提交建議的基礎。當局於2001年提交實施大綱，供事務委員會考慮時，亦已知會委員有關此項安排。

15. 旅遊事務專員雖然理解委員關注的問題，但她相信，吊車、專利巴士、的士及其他領有牌照的車輛會有激烈競爭。由於吊車向遊人提供較高質素及舒適的服務，收費確實會較其他公共交通工具昂貴。地鐵公司估計，就載客前往昂坪的旅程而言，吊車系統將會取得65%的市場佔有率。該公司在訂定票價策略時，有需要考慮其他交通服務的競爭這項因素。

16. 李華明議員擔心，萬一專營者不能取得預計的65%市場佔有率，便須大幅調高票價，繼而會影響昂坪的旅遊業發展。

17. 旅遊事務專員答稱，地鐵公司在其最後建議內估計，該系統在2006年的每年載客量將會為125萬人次，並會逐年遞增，到2016年及以後會達165萬人次。地鐵公司在制訂財政模式時，是根據2000年的價格而假設來回車程的票價為66元及單程票價為50元。然而，工程項目協議或法例並無規定地鐵公司須在該30年的專營期內一直把票價固定於這個水平。

18. 許長青議員察悉，專營者須以十足市值向政府繳付土地補價，他關注到，此規定會增加工程項目的成本，繼而亦會增添日後加價的壓力。他亦認為當局有需要引入一個釐定票價的機制，以防止經營者濫加票價。陳鑑林議員詢問，專營者以十足市值向政府繳付土地補價，是否按照30年的租賃期計算。

19. 旅遊事務專員澄清，根據實施大綱，專營者興建吊車終站、轉角站以及蓋建纜塔的用地，將不會獲得政府提供土地業權。條例草案將授予專營者法定權力佔用有關土地；授予專營者權利使用位於東涌終站和昂坪終站的商用建築樓面面積，以及批出使用權和徵收使用費的權利。地鐵公司亦須以十足市值，向政府繳付兩個終站的商用建築樓面面積的土地補價。地政總署會就有關的土地補價作出專業評估。地政總署作出有關評估時會考慮一連串的因素，包括地點的偏遠程度、土地業權的限制

及專營權的年期。最終定出的土地補價金額亦需獲得地鐵公司接納。

20. 劉千石議員認為當局有必要管制東涌吊車系統的票價，使貧苦大眾不會因為經濟原因而被剝奪使用該設施的權利。他擔心，在賦權法例通過以後，即使經濟不景，吊車經營者仍然會提高票價。然而，楊孝華議員指出，旅遊及交通服務業不大可能在經濟不景的情況下提高票價。反之，業界會調低收費，以吸引更多人使用設施。因此，他認為，有關票價應由市場力量決定。

21. 梁富華議員憶述，前往黃山的吊車單程票價及前往泰山的吊車來回票價分別為人民幣66元及人民幣90元，與東涌吊車系統的擬議票價相若。他同意，由於吊車系統是一項旅遊設施，地鐵公司應獲准自行釐定有關的票價。蔡素玉議員亦認為，只要市場上有其他服務選擇及存在足夠的競爭，吊車系統的未來經營者應獲准自行釐定票價。

22. 陳鑑林議員關注到，如吊車系統在虧損的情況下經營，地鐵公司便需要調高其他地鐵路線的票價。他要求政府當局向立法會提交條例草案時，就吊車系統估計的載客量、營運成本及收入提供進一步資料。主席亦詢問，吊車系統會否改由地鐵公司的附屬公司經營。

23. 旅遊事務專員表示，地鐵公司仍未決定直接經營吊車系統抑或交由其附屬公司經營，但該公司經營的鐵路項目不會為吊車的營運提供補貼。政府當局承諾會要求地鐵公司提供進一步的資料，以說明該公司的乘客量及有關其業務的預測。

諮詢寶蓮禪寺

24. 陳鑑林議員關注到寶蓮禪寺就其鄰近範圍的土地用途提出反對，以及有關情況會否影響昂坪推行配套發展的計劃。

25. 旅遊事務專員表示，除了在昂坪路前端提供所需的基建設施(例如污水處理廠及公共交通工具的交匯處)以外，政府當局會重整連接天壇大佛及寶蓮禪寺之間的地帶，以建成一個“露天廣場”，以及改善其他現有公共設施，例如通路及公廁等。此外，根據地鐵公司的建議，將會在昂坪興建一個“旅遊走廊”，提供約6 000平方米商用建築樓面面積，以容納商業活動中心及展覽館等其他配套設施。政府現正與地鐵公司另行磋商，以私人協約方式批地興建“旅遊走廊”的條款。

26. 蔡素玉議員詢問，政府當局有否作出承諾，確保寶蓮禪寺長期開放。她擔心，倘若寶蓮禪寺不向遊人開放，吊車系統便會成為一個華而不實的設施。她亦詢問，政府有否就昂坪終站的選址，以及該地點的私人設施的管理及運作事宜，與寶蓮禪寺達成共識。

27. 旅遊事務專員證實，政府並無在招標文件內就寶蓮禪寺及大佛開放的事宜提供保證。然而，近日的事件主要是因為溝通方面的問題所致。政府當局一直與寶蓮禪寺保持有建設性的對話。事實上，寶蓮禪寺並無就吊車路線的定線及昂坪終站的選址提出任何反對。雖然政府當局不宜強迫私人團體向公眾開放其私人地方，旅遊事務專員向委員保證，據政府與寺方進行討論後瞭解，寶蓮禪寺有意繼續向公眾開放其設施。政府當局會就擬議"露天廣場"的設計及管理細節，以及寶蓮禪寺附近通路等問題，與寶蓮禪寺保持對話。當局就委託寶蓮禪寺負責"露天廣場"日後管理的方案進行討論時，其中一項主要條件是"露天廣場"須在任何時間均向公眾開放。由於政府與寶蓮禪寺的看法接近，在解決技術細節方面應不會有重大困難。

28. 李華明議員察悉，根據實施大綱，昂坪終站將不包括地鐵公司研究中所建議的綜合發展項目。他要求當局澄清，工程項目下由地鐵公司及寶蓮禪寺所管理的設施，分別為何。

29. 關於管理昂坪的設施，旅遊事務專員表示，政府當局會提供所需的基建設施。專營權會包括發展昂坪終站1 200平方米的商用建築樓面面積。政府現正與地鐵公司另行磋商，以私人協約批地方式在昂坪終站及"露天廣場"之間發展主題式"旅遊走廊"的工程項目，當中包括商用及非商用設施。有關發展項目的總樓面面積約為6 000平方米。遊人步出昂坪終站後，先會經過食肆和購物地點，再經過"旅遊走廊"的教育展覽館，才抵達"露天廣場"。

30. 胡經昌議員提及專營者有權在昂坪徵用私人土地，以提高該地點對遊客的整體吸引力，他擔心此情況或會引發寶蓮禪寺及地鐵公司之間的進一步紛爭。

31. 旅遊事務專員指出，實施大綱內有關徵用私人土地的條款，不會出現在工程項目協議或賦權法例內。她亦澄清，該30年的專營權只涉及發展終站及轉角站、蓋建纜塔的土地，以及在私人土地上建造架空纜道及進行維修。"旅遊走廊"相關發展所需的約6 000平方米土地將獨立於專營權以外，由政府以私人協約方式批出。事實上，

實施大綱內的有關條款，是為了向準競投者表明，他們不能期望依靠政府為他們在昂坪收地。然而，當局不排除專營者可自行作出收地安排。地鐵公司至今並無表示有意在昂坪進一步徵用其他私人土地。旅遊事務專員回應主席時證實，昂坪附近一帶有數個私家地段。

安全及維修

32. 梁富華議員關注到吊車系統的安全問題。他問及該系統的維修規定，尤其是在30年專營期接近屆滿的一段時間內。他亦要求當局提供例子，說明何種嚴重失責行為會引致專營權被撤銷。

33. 拓展署高級工程師回應時告知委員，吊車系統的操作受另一條法例監管。專營者必須致力以安全的方式維修及操作該系統。

34. 至於構成失責行為的事件性質及範圍，旅遊事務助理專員解釋，有關情況可包括在興建吊車系統方面出現重大的延誤；或該系統出現故障或可能出現故障，以致整個系統的運作嚴重失靈，或引致乘客死亡或嚴重受傷。旅遊事務專員補充，在該等情況下，有關的專營權或會被撤銷。

35. 梁富華議員問及吊車系統的路線改為途經機場島的原因。旅遊事務專員解釋，如吊車的路線要由東涌直達昂坪，便須穿過東涌市中心，以及或須經過某些環境易受破壞的地區。在考慮所有因素後，目前的設計已為最佳的定線。

結論

36. 主席總結時建議，政府當局在草擬東涌條例草案時應考慮委員表達的各項意見。立法會將會在條例草案提交後成立法案委員會，詳細審議條例草案。

V 民航處處長制訂命令修改香港國際機場的機場區及限制區地圖

(立法會CB(1)327/02-03(04)號文件 —— 政府當局提供的資料文件)

37. 應主席邀請，經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)向委員簡介民航處處長建議訂立的《機場管理局條例(機場區地圖)令》和《機場管理局條例(限制區地圖)令》(“擬議命令”)。擬議命令會修訂香港國際機場的機場區和限制區的範圍，以配合機場的最新發展，並使機場管理

局(“機管局”)計劃在香港國際機場為過境旅客提供的渡輪服務得以落實。

為過境旅客提供的擬議渡輪服務

38. 許長青議員表示支持擬議命令。他要求當局提供進一步資料，說明就往來香港國際機場及珠江三角洲選定港口提供跨境渡輪服務的建議。

39. 機管局行政總監表示，香港國際機場已與深圳、蛇口、澳門、珠海、中山、廣州及太平等7個港口作出安排，發展跨境渡輪服務，並計劃把該項服務擴展至內地其他港口。經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)補充，政府當局已和內地當局商討有關的運作事宜。渡輪服務經營者會確保旅客若非持有有效機票，不會獲准登船。此安排使過境旅客無須經本港的海關和出入境檢查。主席要求政府當局就擬議服務提供進一步的資料。若政府當局在諮詢事務委員會時能同時在文件內提供此類資料，亦會有助討論。

40. 石禮謙議員詢問，本地居民可否使用有關的渡輪服務前往機場。經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)表示，香港國際機場第一期的渡輪碼頭只向珠江三角洲的過境旅客提供服務。循水路前往香港國際機場的本地市民需使用東涌碼頭。

41. 丁午壽議員要求當局提供資料，說明本港為過境旅客提供的擬議渡輪服務與其他外國機場所提供的服務比較情況。他並問及為空運貨物提供的渡輪服務的詳情。

42. 機管局行政總監指出，擬議的跨境渡輪服務為外國所無。他希望本港日後能如西雅圖、多倫多及溫哥華等城市，向客戶提供一站式的服務。關於貨物方面，機管局行政總監表示，香港國際機場的海運碼頭自3月開始運作以來，至今已開拓前往內地22個港口的空運貨物跨境渡輪服務，每月處理超過1 000公噸的貨物，較原先預測的貨物處理量稍多。

43. 關於往來香港國際機場與珠江三角洲之間的擬議跨境渡輪服務，梁富華議員問及為此而額外開設的職位，以及新服務可帶來的過境旅客人數。機管局行政總監表示，機管局只會開設數個職位，以配合香港國際機場提供的此項新服務。他預計，渡輪服務會吸引約50萬名新過境旅客使用。經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)指出，香港國際機場的過境旅客有所增加，會為相關行業，例如飲食或處理行李等服務，創造額外的就業機會。楊孝華議員

表示支持擬議命令。他認為由於旅客的人流增加達50萬，航空公司便會需要加設多個新職位，以配合需求。

44. 胡經昌議員詢問，由於此項建議或會導致順道訪港的旅客減少，政府當局曾否評估有關建議對整體經濟會構成的影響。現時，每天約有2 000名過境旅客或會選擇在本港逗留數天。機管局提供便利的跨境渡輪服務，或會促使他們不在本港停留。

45. 經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)強調，政府當局會繼續努力，推廣香港作為內地旅客主要旅遊目的地。事實上，政府當局會以火車、航空交通及透過水路從港澳碼頭及中港客運碼頭接載更多旅客來港，進一步加強此方面的工作。去年有超過100萬名內地旅客乘巴士抵達香港國際機場。擬議服務為一項創新的措施，利用香港龐大的航空服務網絡，以擴展香港國際機場的客運服務範圍。

46. 機管局行政總監理解委員對此項新發展所帶來經濟效益有所懷疑，但他相信，此項發展會增加來港旅客的整體人流，繼而可為本港增值。由於香港在爭取內陸城市的旅客方面，正與廣州等地展開激烈競爭，快捷妥當的過境程序可吸引旅客選擇在香港登機。

47. 楊孝華議員表示，雖然部分來自台灣的旅客在抵港後會直接前往內地，但由於航空公司或需投資購置更多飛機及聘請更多員工以應付需求，有關安排仍會對香港帶來經濟效益。劉健儀議員亦指出，通寶巴士現時提供的服務，把內地旅客直接送往目的地而無須在本港停留。擬議的跨境渡輪服務只是達到同一目標的另一選擇。

客運渡輪碼頭的設計及客運量

48. 陳鑑林議員認為，由於過境旅客或有需要趕往機場登機，為提高渡輪服務的吸引力，有需要為這些旅客提供方便及有效率的服務。然而，由於香港國際機場客運渡輪碼頭的現時位置遠離客運大樓，或許不能吸引旅客使用該項服務。

49. 機管局行政總監完全瞭解確保過境旅客可盡快過境的需要，他告知委員，機管局正考慮的其中一個方案，是在2005年前在客運渡輪碼頭及客運大樓之間興建一條輕便鐵路。經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)補充，為了以最短的時間及最合乎成本效益的方法提供有效率及方便的海空聯運服務，以擴展香港國際機場的客運服務覆蓋範圍，機管局計劃改善現有的臨時碼頭，以便在2003

年啟用。此安排有助吸引更多人使用香港國際機場，並加強機場的競爭力。

50. 石禮謙議員支持有關的建議，他認為，當局在現階段應提供足夠的設施，以便日後擴展服務。他要求當局提供資料，說明客運渡輪碼頭設計的客運量及計劃建造的船隻泊位數量。由於香港國際機場的運作及保安水平已達世界級的標準，他有信心香港國際機場能吸引更多來自珠江三角洲的過境旅客。

51. 機管局行政總監重點提到，根據機管局的預測，擬議命令擬訂的中期設施足以應付直到2005至06年的需求。在此之後，當局便須興建一個可處理更多旅客的大型永久碼頭。

52. 經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)表示，根據機管局所規劃的第二期發展，其他訪港旅客可使用跨境渡輪抵港，這會方便旅客前往迪士尼樂園及北大嶼山其他已規劃發展項目。機管局行政總監補充，渡輪服務的發展大綱已納入曾向事務委員會提交的香港國際機場的《二零二零發展藍圖》內。

53. 雖然石禮謙議員支持當局為過境旅客提供跨境渡輪服務，但他對機管局為珠江三角洲的訪港旅客提供類似設施深表關注。他表示，此安排已超出機管局的業務範圍，顯示機管局有意和私人機構爭利。

54. 劉健儀議員問及有關運作跨境渡輪服務的投標安排及服務提供者的法律責任，機管局行政總監回應時告知委員，機管局已透過公開招標甄選渡輪服務經營者。他證實，如過境旅客因渡輪服務班次延誤而趕不及乘搭航班，協議的條款並無規定經營者須就此負上責任。

保安方面的問題

55. 經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)回應楊孝華議員提出的問題時表示，機管局在發展此項計劃時，亦有諮詢入境事務處及香港海關。在渡輪服務發展的第一期，跨境的渡輪服務只會接載過境旅客。當局將會制訂程序安排，遣送並非持有有效旅遊證件的抵港渡輪旅客離境。

56. 楊孝華議員指出，雖然業界原則上支持為過境旅客提供擬議渡輪服務，但由於航機乘客及船隻搭客所接受的保安檢查及保安規定並不相同，業界關注到此項服務在保安方面的影響。假如渡輪旅客未通過較嚴格的保安檢查便

獲准乘搭航機，最終可能會對航機乘客構成危險。此外，由於引入渡輪服務而對航空公司或船公司帶來的成本影響亦需列入考慮。航空公司已表示，如需在內地的目的地港口另外設立登記櫃位，所費甚鉅。劉健儀議員亦關注到檢查抵港旅客的旅行證件及有關的保安問題。

57. 機管局行政總監強調，計劃能否成功推行，有賴航空公司、碼頭經營者及機管局三方的通力合作。因此，一個由政府及非政府界別代表組成的專責小組業已成立，以制訂詳細的安排。至於保安方面的關注，機管局會致力確保經水路抵港的過境旅客，須如航機旅客一樣，通過同樣徹底的保安程序。此外，在旅客抵達香港國際機場後，機場會另外進行保安檢查，包括確認旅行證件。經渡輪抵港的行李在裝運上航機前會經過X光檢查。他向委員保證，機管局／香港國際機場會執行所有必要的步驟，以確保安全，正常的保安程序亦不會因而鬆懈。

58. 機管局行政總監繼續表示，渡輪服務經營者會確保所有登船的旅客均持有有效的機票，並會把有關資料轉送香港國際機場。本港的航空公司會在接獲有關資料後，向抵港的過境旅客發出登機證。當局並會作出安排，把過境旅客的行李轉運上飛機。他指出，機管局／香港國際機場在此過程中付出的人手成本微不足道。

59. 單仲偕議員詢問，在香港國際機場擬設的客運渡輪碼頭上停泊遊艇是否一項罪行。機管局行政總監及經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)回應時表示，該封閉通道及客運渡輪碼頭均會指定為限制區，任何人未經許可進入該範圍即屬違法。他們會尋求法律意見，以研究誤泊船隻在該碼頭，但並無進入該指定限制區內的人士有否違法。

日後計劃

60. 主席作出總結時表示，事務委員會只支持有關修訂香港國際機場的機場區和限制區範圍的擬議命令。他要求政府當局就為過境旅客提供渡輪服務的建議考慮委員的意見，並且稍後再向事務委員會作出簡報。

VI 其他事項

61. 議事完畢，會議於下午12時39分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2003年1月23日