

致： 海濱事務委員會公眾參與核心小組
吳永順主席

有關海濱發展建議文章

敬啟者：

本人於過往數周，於《東方日報》龍門陣「商語廣播」專欄及《資本企業家》雜誌中，發表數篇文章，略述關於本人對海濱事務發展的一些意見及建議。望閣下批評指教。

東方日報

2013.12.26 星期四

海濱發展需推動非設礙

發展局日前派出官員與海濱事務委員會負責人到廠商會，就政府打算成立有法定地位的「海濱管理局」進行諮詢，聽取意見。

據了解，「海濱管理局」一旦成立，將一站式負責日後海濱的規劃、設計、發展、營運、管理以及推廣等工作，改變政出多門的弊端，加快行政效率，讓維港兩岸海濱可早日發展。對此，筆者早前亦曾撰文表示支持，覺得如果能易名為「海濱發展局」更好，因可突出這個新架構最主要的功能應是「推動發展」，並非只着重「監管打理」，以免重蹈「共建維港委員會」的覆轍。

猶記得，「共建維港委員會」於〇四年成立，至一〇年被「海濱事

務委員會」取代，六年間的表現可說無足輕重，對維港海旁建設不僅沒有起到促進作用，反而多了一重關卡，所謂「共建」，不知從何談起。

目前，維港兩岸的海濱，可用「斷截禾蟲」來形容。主要原因是長達七十三公里的維港兩岸海濱，業權複雜，有些地段由政府的不同部門佔用或管轄，有些屬私人工業用地，有些是商業用地，每個地段各自為政，欠缺一個發展大方向，

令到維港的海濱發展比起新加坡、悉尼、奧克蘭和溫哥華等明顯滯後。所以，怎樣才能夠把現時的「斷截禾蟲」連貫起來，進行全面的規劃，發揮更大的效益，將是未來新局成立之後的重要挑戰。

商語廣播

李秀恒
newnew@oriental.com.hk

東方日報

2013.12.27 星期五

海濱管理局任重道遠

昨談到維港海濱發展的最大障礙，是業權複雜。其實，還有另一主要原因，是牽涉面太廣，一個項目的審批，可能要經過多個相關機構和部門如發展局、民政事務局、商務及經濟發展局、地政總署、海事處、市區重建局、旅發局、共建維港委員會、海濱事務委員會和區議會等，可說關卡重重，舉步維艱。

因此，政府打算成立有法定地位的「海濱管理局」來統籌和負責維港海濱的規劃、發展和管理，減少以往官僚繁瑣的規則是明智之舉，相信反對聲音不多。

維港海濱要發揮出最大效益和成為「全民海濱」，最核心的工作莫過於將現時「斷截禾蟲」的海濱全

線打通，例如港島方面可由筲箕灣直達西環，九龍方面則由觀塘直達長沙灣。如果這兩條海濱長廊能夠建成，就有如在維港兩岸繫上了兩條充滿動感的玉腰帶，必令維港更加迷人。而且，長廊亦可為沿線的區域創造大量商機，從而帶動整個香港進一步升級成為國際旅遊之都。

要打通全線，未來的「海濱管理局」可說任重道遠，首先要爭取政府不同部門合作，願意把其所佔用或管轄的海旁地段釋放出來，樹立榜樣；然後再與其他地段不同的業權人磋商，或提供一些合理和不損害公眾利益的誘因，吸引工商界或其他業權人樂意配合和參與發展，力求創造出「利民利商利港」的多贏局面。

商語廣播

李秀恒
newnew@oriental.com.hk



李秀恒博士
香港經貿商會會長

成立海濱管理局有迫切性

踏入 2014 年，特區政府面臨不少挑戰，除了施政報告、財政預算案及政改諮詢外，大家還關心政府可以辦些什麼實事出來，有助穩定民心。筆者認為，特區政府今年應盡快成立法定的「海濱管理局」，一站式負責日後海濱的規劃、設計、發展、營運、管理以及推廣等工作，把維港兩岸好好發展。



把維港兩岸好好發展，既可以盡量展現維港的魅力，同時亦可沿途打造「黃金地帶」，為多個地區帶來龐大商機，增加本港的旅遊資源，亦有助旅客分流，這對帶動香港經濟發展和穩定民心均有好處。

猶記得，去年十月初，特區政府就市民是否支持成立法定的「海濱管理局」展開為期三個月的第一階段諮詢。成立「海濱管理局」可以消除「政出多門」的陋弊，加快維港兩岸建設，相信沒有什麼反對聲音，問題是將來的具體表現如何，才是關鍵。現時，第一階段諮詢期屆滿，政府應盡快展開第二階段公眾諮詢，就「海濱管理局」的架構、權力、職能、財務及土地事宜上作出更聚焦的討論，以求早達共識，讓這個管理局早日成立，早日開工。

在推出第一階段諮詢時，發展局特在政府總部舉行了一個名為「釋放海濱潛力」的大型研討會，邀請到新加坡、澳洲悉尼、新西蘭奧克蘭，以及加拿大溫哥華等四個世界著名海濱城市的有關官員和專家主講，分享他們在海濱的規劃、發展和推廣等多方面的成功經驗，其中不少地方很值得香港借鏡。例如怎樣利用舉辦國際盛事來轉化為發展海濱的機遇；如何利用公私合營的方式令到海港的發展事半功倍；如何加強與商界合作創造商機等。

綜合官員和專家意見，他們都認為發展海濱可

達到四大目標：一是有助促進城市的經濟增長；二是可以吸引更多旅客，推動旅遊業發展；三是可增加城市的知名度；四是可提升當地的宜居環境。筆者對此十分認同，且認為還有一個很重要的作用，就是可增加市民的自我感和歸屬感。

維港兩岸延綿 73 公里，但目前略有規模的海濱長廊只有尖沙咀「星光大道」至紅磡一帶，觀塘一小段和港島東太古城一帶，加起來也只佔維港海岸線約十分之一。換言之，有九成地段未曾開發，空間極大。但要推動海濱發展，其中一個棘手問題是沿岸一些地段會涉及私人業權，故當局便須制訂一套政策，提供合理和不損害公眾利益的誘因，以吸引商界或業權人樂意配合和參與。所以「海濱管理局」不要只側重「監管」的角色，更重要是須負責「統籌」、「協調」和「推動」的作用，包括爭取商界的參與。

據所知，「海濱管理局」擬參考西九管理局的營運模式，由政府撥款三億至五億元成立，並會以中環填海區為起點，率先開建集旅遊、娛樂、水上活動及街頭文化表演於一身的中環新海濱。筆者建議，除此之外，將來的「海濱管理局」亦應趁著啟德郵輪碼頭啟用的契機，盡早規劃興建一條從郵輪碼頭通至西九文化中心的「啟西海濱長廊」，與中環新海濱互相輝映。■

敬祝台安！

(副本抄送：香港特別行政區發展局、水域與陸地連接專責小組)

香港中華廠商聯合會副會長
香港經貿商會會長



李秀恒 謹啓
2014年1月3日

(電話： 電郵：)