

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1690/13-14號文件

檔號：CB1/PL/EDEV

經濟發展事務委員會向立法會提交的報告

目的

本報告載述經濟發展事務委員會(下稱"事務委員會")在2013-2014年度立法會會期的工作。本報告將於2014年7月9日根據立法會《議事規則》第77(14)條的規定在立法會會議上提交。

事務委員會

2. 事務委員會根據立法會於1998年7月8日通過，並於2000年12月20日、2002年10月9日、2007年7月11日及2008年7月2日修訂的一項決議案成立，其目的是監察及研究政府政策及公眾關注的經濟基礎建設及服務，包括海空交通設施及服務、郵政及氣象資訊服務、能源供應及安全、保障消費者權益、競爭政策及旅遊。事務委員會的職權範圍載於**附錄I**。

3. 在2013-2014年度，事務委員會由23名委員組成，田北俊議員及林健鋒議員分別當選為主席及副主席。事務委員會的委員名單載於**附錄II**。

主要工作

能源供應

4. 在本年度內，事務委員會繼續緊密監察有關能源供應的各項事宜。

兩家電力公司的2014至2018年發展計劃

5. 2013年12月，政府批准兩家電力公司(下稱"兩電")，即香港電燈有限公司(下稱"港燈")及中華電力有限公司(下稱"中電")，根據各自的《管制計劃協議》而提出的2014至2018年發展計劃。港燈及中電獲准在其各自的發展計劃期內，分別作出130億元及341億元的資本支出估算。

6. 部分委員質疑政府當局批准兩電的資本支出估算的理據，尤其港燈已擁有大量備用發電容量，但仍計劃興建一台新燃氣發電機組。政府當局及港燈表示，由於港燈的部分發電機組將會在未來數年退役，因此港燈需要一台新燃氣發電機組，以維持可靠的電力供應。

7. 政府當局向委員保證，當局以非常審慎的態度審核兩電的發展計劃，並已委聘獨立能源顧問就兩電在各自的發展計劃中建議的資本項目進行審慎評估。兩電已把政府及顧問認為過早、不必要及規模過大的部分資本項目從發展計劃中剔除。若政府當局日後發現兩電任何資本投資項目屬過早進行，在《管制計劃協議》中設有機制，可剔除從該等投資項目賺取的准許回報或減少有關的准許回報。

2014年電費檢討

8. 在2014年，港燈會把平均基本電費率調高7.5%，但會以相同幅度減低燃料價條款收費，以完全抵銷該增幅，故此平均淨電費率實際上會維持不變。中電會把平均淨電費率調高3.9%。

9. 委員曾研究調高電費的理據。委員察悉，中電預期在未來5年，其燃料成本會隨着增加使用天然氣發電和新供應商的天然氣價格較高而大幅上漲。部分委員指出，港燈在2014年的基本電費增幅高於中電的基本電費增幅。倘若港燈低估未來5年的燃料成本，其淨電費便會增加。

10. 部分委員認為，兩電已賺取9.99%的准許投資回報率的最高利潤，但仍增加電費，並把增加電費所得的大部分收益撥入各自的電費穩定基金，實非合理的做法。委員質疑，既然兩電之所以有需要增加電費，純粹為了讓電費穩定基金能累積盈餘，政府當局為何容許兩電調高電費。

11. 部分其他委員關注到，中電預測其燃料價條款收費會急劇上升。他們詢問政府當局會否採取措施，遏止中電的燃料價條款收費急劇上升。委員引述過往的例子，指出兩電以往曾高估燃料成本，以致多收電力用戶的電費。他們質疑兩電所作的預測是否貼近實際情況。

12. 為減輕電力用戶所承受的電費加價壓力，委員並探討各種方法的可行性，包括兩電從燃料價條款帳的結餘撥出款項向客戶提供回扣、採用燃料對沖合約以降低燃料成本、尋找價格較相宜的發電燃料來源等。

與兩電就《管制計劃協議》進行中期檢討

13. 根據政府與兩電簽訂的現有《管制計劃協議》，在截至2013年12月31日的年度內，兩電及政府均有權要求修改《管制計劃協議》的任何部分。不過，就《管制計劃協議》作出的任何修改，均須經政府及有關電力公司雙方同意才可實行。2013年11月25日，事務委員會聽取政府當局簡介《管制計劃協議》中期檢討(下稱"2013年中期檢討")的結果。

14. 部分委員批評政府當局在2013年中期檢討並無取得重大成果，因為當局既未能降低兩電的准許回報率，亦未能收緊使用過剩發電容量的機制。市民將要繼續承受電費不斷加價的負擔。該等委員建議政府當局推出適當措施，以減低電費的加幅。

15. 兩電同意在2013年中期檢討下就其《管制計劃協議》作出的其中一項修訂，是各自利用股東的收益設立能源效益基金，並以配對方式向非商業樓宇的業主提供設有上限的資助，以進行改善工程，提升其樓宇的能源效益，單幢式住宅樓宇會獲得優先資助。

16. 委員察悉，兩電在未來5年可能利用獎勵金向能源效益基金投入約1億元。他們質疑兩電投入的款額能否達標。他們建議兩電應把實施各項能源效益措施所得的額外收益投入能源效益基金。部分委員認為，單幢式住宅樓宇的業主或租客並未能受惠於能源效益基金，因為該等樓宇通常沒有業主立案法團。他們建議，兩電應考慮直接為單幢式住宅樓宇的業主或租客安裝節能裝置或設備。委員並建議，為確保能源效益基金實質上能惠及用戶，政府當局和兩電在制訂資助計劃的實施細節時，應進行更廣泛的公眾諮詢。

香港的未來發電燃料組合

17. 政府當局曾就未來發電燃料組合的兩個方案徵詢事務委員會。第一個方案涉及透過從內地電網購電以輸入額外30%的電力，從而滿足本港的電力需求。第二個方案則需利用更多天然氣(在發電燃料組合所佔的比例提升至約60%)作本地發電。兩個方案均旨在減少對燃煤發電的依賴，使發電燃料組合的燃煤比重，由現時逾50%分別減至10%或20%，並限制輸入核電量至不多於20%。為審議該等方案，事務委員會曾舉行兩次會議，並在其中一次會議聽取團體代表陳述意見。

18. 關於從內地電網購電，委員對內地供電的可靠性及向內地購電的電價穩定性表示懷疑。部分委員關注到，從區域性的角度而言，從內地購電是否確實有助緩減發電對環境造成的影響。該等委員認為，由於香港無法全權管控內地發電燃料的來源，因此從內地購電變相會把香港面對的污染問題轉嫁內地。

19. 委員察悉，根據政府當局的初步估計，在兩個方案下，輸入電力／發電的單位成本與2008至2012年的5年間的發電成本比較，增幅均約為一倍。不過，部分委員認為，諮詢文件沒有提供足夠資料，說明消費者在兩個方案下將會繳付多少電費。在沒有該等資料的情況下，市民難以評估兩個方案的相對優點。

《2012年10月1日南丫島附近撞船事故調查委員會報告》的跟進工作

20. 事務委員會在政府當局公布《2012年10月1日南丫島附近撞船事故調查委員會報告》(下稱"《調查委員會報告》")後，繼續聽取當局匯報有關《調查委員會報告》跟進工作的最新進展。在撞船事故中，一艘港九小輪有限公司渡輪"海泰"號與香港電燈有限公司小輪"南丫4號"相撞，導致"南丫4號"船上的39名乘客喪生。

提升海上安全的措施

21. 《調查委員會報告》提出一系列措施，防止同類撞船事故再度發生。關於政府當局落實《調查委員會報告》就提升海上安全及船上乘客安全所建議的各項措施的進度，委員察悉業界提出的不同關注，尤其有關須為船上每名兒童提供兒童救生衣的規定，因為此規定較現行法例規定的兒童救生衣數目為高。在實際執行上，船隻經營者(尤其渡輪服務營辦商)難以在船

隻每次開行前預計和確定船上兒童乘客的最終數目。此外，其他問題包括船上並無足夠空間存放更多兒童救生衣，以及在發生緊急事故時，船上乘客難以在混亂情況下覓得合適的救生衣。委員強調保障船上乘客安全至為重要，並促請政府當局繼續與業界共同制訂各項規定的實施細節。

22. 關於政府當局提出本地船隻須安裝船舶自動識別系統和雷達以提升海上安全的建議，委員認為，政府當局落實該項規定時，應確保船上船員有足夠的訓練，以操作該等設備。此外，委員促請政府當局繼續與業界磋商有關船上船員的工作條件，包括用膳時間、在長時間工作後獲提供休息時間等。

對海事處人員的行為進行內部調查

23. 《調查委員會報告》亦揭示海事處人員過往就"南丫4號"執行職務時可能涉及的問題，包括可能有行政失當及失職情況。政府當局於2013年6月下旬在運輸及房屋局(下稱"運房局")轄下成立內部調查小組，負責找出海事處人員方面有否任何缺失或不足之處。內部調查小組已完成有關調查，並於2014年3月31日向運房局局長提交報告。

24. 委員對政府當局耗用很長時間進行調查工作表示不滿。政府當局解釋，內部調查小組耗用相當時間研究大量追溯至1990年代初的文件和檔案、與涉事人員逐一會面、分析搜集到的資料，以及就根據表面證據被發現在執行職務時有行為失當的人員，定出建議採取的紀律行動。

25. 2014年4月28日，政府當局向委員匯報運房局的調查結果。有委員深切關注到，政府當局沒有充分披露調查報告的內容，只提供調查報告摘要以述明事實概要，以及內部調查小組的整體調查結果和建議的紀律行動。

26. 政府當局解釋，雖然摘要內容較調查報告全文簡短，但已在不妨礙日後就事故採取行動／程序(不論紀律或刑事)的前提下，有條理地闡述內部調查小組所完成的工作和得出的整體調查結果。政府當局認為，在現階段向公眾披露整份調查報告存在嚴重風險，會影響就此事故進行的刑事調查及可能會進行的任何刑事程序。

27. 事務委員會通過一項議案，促請政府當局把該份調查報告提交立法會，供議員經保密協議後省覽。政府當局於2014年5月16日就上述議案作出回應時向委員表示，當局正考慮作出安排，讓所有議員閱覽調查報告。

旅遊

28. 在2013-2014年度，事務委員會繼續檢視各項主要旅遊基建項目，並監察與旅遊業相關的機構的工作及表現。

香港迪士尼樂園

29. 香港迪士尼樂園(下稱"香港迪士尼")是香港在旅遊基礎設施方面的長線投資。政府持有香港迪士尼52%的股份。事務委員會一直密切監察香港迪士尼的業績，並聽取其周年業績進度報告。在2012-2013年度，香港迪士尼的入場人數達740萬人次，較前一年度增加10%。在2012-2013年度的本地訪客佔33%，內地訪客佔47%及國際訪客佔20%。政府當局表示，香港迪士尼在2012-2013年度的總收入為48億9,600萬元，較前一年度上升15%。未扣除利息、稅項、折舊及攤銷前的盈利為11億1,300萬元，較前一年度的8億7,600萬元有顯著改善。香港迪士尼所有訪客在港的額外消費額亦上升至202億元，較前一年度急劇上升46%。香港迪士尼建議在現有的香港迪士尼樂園酒店與迪士尼好萊塢酒店之間的用地興建一間有750間客房的酒店。事務委員會研究該項建議後表示支持。新酒店的目標啟用日期為2017年年初，其工程預算費用為42億6,300萬元。

香港旅遊發展局的工作計劃

30. 事務委員會聽取香港旅遊發展局(下稱"旅發局")就該局的工作計劃進行的周年簡報，當中包括本年香港旅遊業的概況及來年的前景。事務委員會察悉，2013年訪港旅客人次達5 430萬，創歷年新高，與2012年相比，年增長率達11.7%。事務委員會委員亦察悉，旅發局就2014-2015年度建議的推廣預算總額為3億3,060萬元，較2013-2014年度的修訂推廣預算少2,570萬元。

31. 旅發局的客源市場推廣預算總額為1億6,670萬元。在市場投資方面，旅發局將會集中在全球20主要市場投資，並集中資源吸納過夜旅客及積極發展國際市場、強化品牌形象及凸顯

香港獨特旅遊體驗、加強業界聯繫共創雙贏，並推動郵輪及會展(即會議、展覽及獎勵)旅遊，以爭取高增值旅客。

香港接待旅客的能力

32. 事務委員會審議旅遊相關事宜時，備受關注的議題是香港接待旅客的能力。根據《香港承受及接待旅客能力評估報告》所載，政府當局預測2017年的訪港旅客數字將約達7 000萬人次。委員就此提出多項關注意見。

33. 委員促請政府當局致力把旅遊業發展對社會造成的影響減至最低，並推行措施以增加香港接待訪港旅客的能力。就這方面可推行的其中一項措施，是增加酒店客房的供應。委員指出，新酒店客房的供應速度未能追上每年旅客人數的增長比率及酒店房間入住率。他們促請政府當局加快酒店的供應。另一項建議措施，是把旅客由現有的旅遊熱點分流至香港其他區域。不過，部分委員指出，為達致分流目標，政府當局提供配套交通、衛生及輔助設施時，須統籌不同政策局／部門的工作。

34. 然而，部分委員認為，倘若政府當局對訪港旅客人數不施加限制，並任由旅客無止境地增長，香港的酒店及其他設施必然無法應付旅客的需求。他們籲請政府當局就香港可接待的旅客合理數目作出全面評估。

35. 委員亦關注到近日廣東道出現針對內地旅客的遊行，反映內地旅客與本港居民之間的矛盾日益加劇。為紓緩矛盾，部分委員籲請政府當局推行公眾教育等措施，以向社會推廣好客文化。

個人遊計劃

36. 關於大量內地旅客透過"個人遊計劃"(下稱"'個人遊'")來港的問題，委員持有不同的意見。部分委員認為，"個人遊"旅客人數上升的程度，足以影響香港市民的日常生活和加深香港市民與內地市民之間的矛盾。由於香港的土地資源稀少，難以滿足內地旅客對酒店的需求。該等委員認為，香港接待旅客的能力已達飽和，並質疑有否需要持續投放資源在內地推廣香港旅遊。

37. 不過，其他委員認為，"個人遊"政策在2003年確實帶動了香港的疲弱經濟。雖然他們了解到近日部分因內地旅客的行為而在香港引起的問題，但他們認為政府當局應制訂實際解決措施，而非撤銷"個人遊"政策。

香港國際機場第三條跑道計劃

38. 鑒於提供機場基礎設施對香港的經濟發展十分重要，事務委員會一直有就此方面進行監察。

39. 事務委員會聽取政府當局及香港機場管理局(下稱"機管局")匯報有關香港國際機場第三條跑道計劃的法定環境影響評估(下稱"環評")、相關設計細節、財務安排及公眾諮詢的工作的進度。環評報告提出多項措施，以緩解三跑道系統計劃所引起的環境問題及可能造成的影響。事務委員會曾就該等建議措施進行研究。

40. 委員察悉，根據《香港國際機場2030規劃大綱》所述，三跑道系統計劃的預算費用按付款當日價格計算為1,362億元。鑒於近年建築成本普遍上升，以及建造業人手短缺的情況，委員對第三條跑道的建造成本可能超支表示關注。部份委員提述最近有報道指廣深港高速鐵路香港段建造工程延誤，他們因而對政府當局是否有能力監察三跑道系統計劃的進度，以確保計劃能按時於2023年落成啟用有所保留。委員促請政府當局量化工程計劃一旦延誤而會招致的經濟損失。

41. 部分委員關注到，空域的處理能力能否應付在三跑道系統計劃下新增的航班數目。部分其他委員極力認為，政府當局必須確保有關當局會加強港深之間的陸路通道，以配合三跑道系統的發展。

對環境影響的關注

42. 委員深切關注到，三跑道系統計劃對香港國際機場附近水域的生態，以及對中華白海豚的生境可能造成的影響。部分委員關注到，該計劃的建造工程會影響中華白海豚的生境，甚或危害牠們的生存。委員建議，為了給予公眾更大保證，以示政府當局有決心保護香港國際機場一帶水域的海洋生態，當局應以此作為機管局營運第三條跑道的條件。亦有委員認為，在三跑道系統計劃的建造工程展開前，政府當局應先興建環評報告所建議的新海岸公園，又或把中華白海豚遷移至遠離香港國

際機場的水域。一名委員關注到，三跑道系統計劃對在香港國際機場附近水域作業的漁民生計可能造成的影響。

43. 關於飛機噪音問題，部分委員詢問，三跑道系統的飛機航道會否令受飛機噪音影響的地區，由現時的馬灣向北移至大欖涌。部分委員質疑，香港國際機場在三跑道系統下的運作，未必會大幅改善馬灣居民所承受的飛機噪音。

44. 委員認為，政府當局及機管局在維持香港國際機場在經濟效益方面的競爭力，以及香港作為國際及區域航空樞紐的地位之餘，亦須平衡三跑道系統計劃可能對市民造成的環境及社會成本。委員籲請政府當局為東涌等鄰近香港國際機場的社區加強補償及緩解措施，例如在東涌等鄰近香港國際機場的地區進行更多綠化工程，因為該等社區會直接受到有關工程及日後三跑道系統運作時增加的航班升降次數所影響。政府當局及機管局承諾跟進委員的意見。

競爭政策

實施《競爭條例》的準備工作

45. 事務委員會一直密切跟進政府當局為全面實施《競爭條例》(下稱"《條例》")(第619章)所進行的準備工作。立法會於2012年6月制定《條例》，為打擊各行各業的反競爭行為提供法律框架。

46. 2013年12月16日，政府當局就修訂《條例》的建議諮詢事務委員會。有關修訂旨在賦予競爭事務審裁處(下稱"審裁處")及其法官和司法人員若干具體權力，例如強制執行審裁處命令、就債項、損害賠償及判定債項判給利息、就仍未繳付或逾期繳付《條例》的罰款判給利息等方面的權力。委員普遍支持擬議修訂，因為該等修訂對確保《條例》全面生效後審裁處能妥善運作非常重要。委員察悉，為應付審裁處的額外工作，司法機構於2013年開設一個副司法常務官的職位，使司法機構內共有10個與司法常務官相關的職位。一名委員認為，高等法院司法常務官的工作量已非常沉重，倘若他們須承擔其作為審裁處司法常務官的職責，政府當局應開設新職位，以減輕他們的工作壓力。

47. 按《條例》的規定，競爭事務委員會(下稱"競委會")須擬備規管指引及其他文件，並就此徵詢持份者的意見。2014年6月23日，事務委員會聽取競委會匯報其諮詢持份者的計劃，其後競委會再於2014年年底就有關指引諮詢立法會。委員普遍歡

迎競委會在擬備該等指引時徵詢持份者的意見。有關指引應有助商界及市民大眾了解競委會將如何實施《條例》，以及有關處理投訴、進行調查及相關程序的行事方式。部分委員轉達中小型企業對遵行《條例》這項新法例方面的關注，並建議競委會應向業界提供評估工具，用以評估其業務會否違反競爭守則。一名委員認為，政府當局應向競委會提供足夠撥款進行執法工作，尤其對被發現違反競爭守則的大型企業採取法律行動。

保障消費者權益

48. 事務委員會一直關注加強保障香港消費者的機制的措施。

49. 2014年3月24日，事務委員會聽取政府當局匯報有關實施《2012年商品說明(不良營商手法)(修訂)條例》(下稱"《修訂條例》")的進展。《修訂條例》於2013年7月19日全面實施，禁止的不良營商手法包括虛假商品說明、誤導性遺漏、具威嚇性的營業行為、先誘後轉銷售行為、餌誘式廣告宣傳及不當地接受付款。委員察悉，在《修訂條例》開始實施的6個月期間，相關執法機關，即香港海關(下稱"海關")、通訊事務管理局辦公室及消費者委員會(下稱"消委會")分別接獲2 786、298及1 120宗投訴。

50. 考慮到海關接獲的投訴數目，以及海關最近兼負配方粉的出口管制和保護知識產權等方面的職責，委員關注到，海關是否有足夠人手就《修訂條例》的新條文進行執法工作。他們建議海關應考慮招募人員，以設立一支與香港輔助警察隊相若的輔助執法隊伍，協助應付額外的職務。

51. 一名委員認為，前線工作人員往往按僱主的指示行事，因此，遵從法例規定的責任不應全由前線工作人員承擔，並且應清楚界定和闡釋前線工作人員在《商品說明條例》下須承擔的法律責任。委員認為，政府當局應加強《商品說明條例》的公眾教育及宣傳工作，以增加市民和商戶認識法例禁止的指定營商手法。委員提出的其他建議包括：由海關和消委會合作出版執法指引的簡化版本，因為現行版本過於技術性，市民大眾難以明白；設立投訴熱線，以便海關能迅速就投訴或求助個案作出回應；及派遣宣傳及公眾教育專隊向長者等容易受到不良營商手法所騙的社群講解相關知識。

事務委員會會議

52. 事務委員會在2013年10月至2014年6月底期間共舉行13次會議。事務委員會並定於2014年7月14日舉行會議，聽取團體就第三條跑道計劃陳述意見。

立法會秘書處
議會事務部1
2014年6月30日

**立法會
經濟發展事務委員會**

職權範圍

1. 監察及研究政府政策及公眾關注的經濟基礎建設及服務包括海空交通設施及服務、郵政及氣象資訊服務、能源供應及安全、保障消費者權益、競爭政策及旅遊。
2. 就上述政策事宜交換及發表意見。
3. 在上述政策範圍內的重要立法或財務建議正式提交立法會或財務委員會前，先行聽取有關的簡介，並提出對該等建議的意見。
4. 按事務委員會認為需要的程度，監察及研究由事務委員會委員或內務委員會建議其處理的上述政策事宜。
5. 按照《議事規則》的規定向立法會或內務委員會提交報告。

立法會
經濟發展事務委員會

2013-2014年度委員名單

主席 田北俊議員, GBS, JP

副主席 林健鋒議員, GBS, JP

委員 陳鑑林議員, SBS, JP
梁君彥議員, GBS, JP
黃定光議員, SBS, JP
湯家驊議員, SC
林大輝議員, SBS, JP
梁家駒議員
謝偉俊議員, JP
陳偉業議員
何俊賢議員
易志明議員
姚思榮議員
莫乃光議員, JP
陳恒鑞議員, JP
梁繼昌議員
郭榮鏗議員
張華峰議員, SBS, JP
張超雄議員
單仲偕議員, SBS, JP
葛珮帆議員, JP
鄧家彪議員, JP
鍾國斌議員

(總數：23名委員)

秘書 羅英偉先生

法律顧問 譚淑芳女士