

立法會

Legislative Council

立法會CB(4)1220/14-15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：2015年5月27日(星期三)
時 間：上午8時30分
地 點：立法會綜合大樓會議室2

出席委員：林健鋒議員, GBS, JP(主席)
鍾國斌議員(副主席)
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
陳健波議員, BBS, JP
謝偉俊議員, JP
田北俊議員, GBS, JP
何俊賢議員
易志明議員
姚思榮議員
莫乃光議員, JP
梁繼昌議員
郭榮鏗議員
張華峰議員, SBS, JP
張超雄議員
葛珮帆議員, JP
鄧家彪議員, JP
蔣麗芸議員, JP

列席議員：涂謹申議員

王國興議員, BBS, MH
田北辰議員, BBS, JP
陳家洛議員
盧偉國議員, BBS, MH, JP

缺席委員 : 梁家騮議員
陳偉業議員
陳恒鑛議員, JP
單仲偕議員, SBS, JP

出席公職人員 : 議程第III項

環境局局長
黃錦星先生, JP

環境局副秘書長
劉明光先生, JP

環境局首席助理秘書長(電力檢討)
吳文傑先生

環境局首席助理秘書長(財務監察)
王愛娟女士

環境局總機電工程師(電力小組)
周樹年先生

議程第IV項

運輸及房屋局副秘書長(運輸)
陳煥兒女士

海事處處長
黃偉綸先生

海事處副處長
童漢明先生

海事處副處長(特別職務)
林雪麗女士

議程第V項

運輸及房屋局副秘書長(運輸)5
陳煥兒女士

運輸及房屋局助理秘書長(運輸)11A
李銘溢先生

列席秘書 : 總議會秘書(4)5
游德珊女士

列席職員 : 高級議會秘書(4)5
譚瑞萍女士

議會秘書(4)5
伍靄雯小姐

議會事務助理(4)5
湯諺恆女士

經辦人／部門

I. 上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(4)923/
14-15(01)號文件) —— 政府當局就2013年
4月至2015年3月主
要石油產品進口及
零售價格圖表提供
的文件

立法會CB(4)943/
14-15(01)號文件) —— 陳偉業議員於2015
年5月5日就香港郵
政委託顧問進行顧
問研究一事的來函
(只備中文本)

立法會CB(4)1033/
14-15(01)號文件) —— 政府當局就規管啟
德郵輪碼頭使用的
立法工作的最新進
展提供的文件)

委員察悉，自從上次例會後發出的上述文件，以及政府當局計劃在2015年7月向立法會提交條例草案，以規管啟德郵輪碼頭的使用。

II. 下次會議的討論事項

(立法會CB(4)1034/ 14-15(01)號文件) —— 待議事項一覽表

立法會CB(4)1034/ 14-15(02)號文件) —— 跟進行動一覽表)

2. 委員察悉，事務委員會將於2015年6月6日舉行特別會議，與團體代表及政府當局會晤，以討論就電力市場未來發展進行的公眾諮詢。

3. 委員同意，在2015年6月22日(星期一)舉行的下次例會上，討論以下事項 ——

(a) 港口與物流業發展；及

(b) 《2012年商品說明(不良營商手法)(修訂)條例》的實施情況。

4. 應陳偉業議員的要求，主席指示，"檢討香港郵政服務"此項議題會安排於2015年7月的事務委員會會議上討論。委員對此表示同意。

III. 香港電力市場的未來發展

(立法會CB(4)727/ 14-15(01)號文件) —— 政府當局就電力市場未來發展公眾諮詢提供的文件

立法會IN10/14-15號文件) —— 立法會秘書處資料研究組就"選定地方的電力市場"擬備的資料摘要

立法會CB(4)1034/ 14-15(03)號文件 —— 立法會秘書處就電力市場的未來發展擬備的文件(背景資料簡介)

政府當局作出簡介

5. 應主席之請，環境局局長向委員簡介有關電力市場未來發展的公眾諮詢(下稱"2015年的諮詢")。他重點提述，是次檢討是以4個能源政策目標，即安全、可靠、合理價格和環保為依歸。簡介的詳情載於立法會CB(4)1120/14-15(01)號文件(只備中文本)。

討論

是否準備就緒於2018年引入競爭

6. 陳鑑林議員認為，諮詢文件並無提出任何措施，透過開放市場改善向消費者提供的供電服務。他對此表示失望。他認為，政府當局重點提述的4個能源政策目標是為電力市場引入競爭的障礙。他擔心如沒有競爭，市場便會維持現狀。鄧家彪議員認為，兩家電力公司實際上已壟斷供電市場。

7. 梁君彥議員歡迎進行2015年的諮詢。雖然他認同開放市場的過程非常漫長，但他深切關注到，自1970年代中期以來，政府當局對於為電力市場引入競爭的進度一直緩慢。事實上，這方面在過去數十年取得的成果甚少，兩家電力公司不但沒有增加電網之間的聯網，亦沒有分拆發電和輸電／配電業務。梁議員認為，政府當局應成立獨立組織研究此事，以示其引入競爭的決心，否則當局只會在現行《管制計劃協議》(下稱"《管制協議》")¹屆滿後，再次與電力公司簽訂新的《管制協議》。

8. 環境局局長向委員保證，政府當局致力當所需的市場條件具備時，為電力市場引入競爭，並

¹ 政府與兩家電力公司簽訂的《管制協議》將於2018年屆滿，政府當局現正進行2015年的諮詢，邀請公眾就改善未來的規管安排等事宜提出意見。

已就海外其他市場的經驗，進行顧問研究。他指出，能否為電力市場引入競爭，一個關鍵因素在於是否有穩定而可靠的新供電源。而在現行《管制協議》於2018年屆滿時，本地不大可能會有具規模的新供電源。儘管如此，政府當局對於發展小型分佈式發電以引入競爭持正面意見。此外，政府當局計劃作所需的準備，包括與電力公司討論，公布其每年發電系統與輸電和配電系統成本的個別數據，以便長遠為香港電力市場引入競爭。環境局局長補充，第一步通常是分拆帳目，繼而是分拆業務，而業務可以用分拆職能或分拆公司的方式完成。

政府當局

9. 環境局副秘書長補充，政府當局計劃就加強內地與香港之間，以及在香港現時電網之間聯網的細節安排進行研究，以為電力市場引入競爭做準備。梁君彥議員詢問，政府當局會否考慮制訂為電力市場引入競爭的框架，包括撥出土地作興建發電廠之用，藉此吸引新市場參與者

(會後補註：政府當局的書面回應已於2015年6月15日隨立法會CB(4)1174/14-15(02)號文件發給委員。)

10. 湯家驊議員指出，政府當局表示，市民傾向支持本地發電，但當局聲稱香港並沒有穩定而可靠的新供電源，因此現階段難以為香港電力市場引入競爭。他對此表示失望。他認為，政府當局應引入更多供電源，讓個別用戶可在一個具競爭的市場上自行選擇。

11. 環境局局長回應時表示，2015年的諮詢已邀請公眾人士就供電市場提供選擇的重要性，以及為電力市場引入競爭的目標發表意見。

12. 主席認同部分美國專家的意見，認為雖然開放市場可引入競爭，向消費者提供更多選擇，但新市場的供電可靠性及電費價格合理度的結果，未必會如預期般理想。

13. 姚思榮議員認為，在該4個能源政策目標中，以供電可靠性及安全性至為重要，其次是環保及合理價格。就此，他促請政府當局透過研究外地

開放電力市場的成效，審慎考慮開放市場一事。姚議員詢問，政府當局就海外電力市場引入競爭方面有何研究。

14. 環境局副秘書長回應時表示，政府當局已研究澳洲、新加坡、英國及美國在開放市場方面的經驗。在供電可靠性方面，曾有在開放市場後出現發電容量減少及供電可靠性下降的例子。其中加利福尼亞州於2000年經歷的大規模停電及能源危機便是例子之一。在英國，投資意欲已因開放市場而減低，此外，由於2015-2016年度的備用電量預計會下跌至約2%，監管當局須採取多項措施，鼓勵投資以增加發電容量。至於合理價格方面，在英國及澳洲的市場開放初期，電費曾經隨之下調，這或許是私有化令效率提升的緣故。不過，相關電費其後因電網費用等因素而上升。整體而言，根據這些國家的經驗，開放電力市場會帶來不同的結果，以及現時並未有確切的證據顯示開放市場有助改善電力供應。

政府當局

15. 姚思榮議員及易志明議員要求政府當局詳細分析海外電力市場引入競爭的利弊，以及總結它們的經驗。

(會後補註：政府當局的書面回應已於2015年6月15日隨立法會CB(4)1174/14-15(02)號文件發給委員。)

未來的規管架構

16. 鄧家彪議員提述消費者委員會進行的研究，有關結果發現兩家電力公司可在無商業風險的條件下，按其固定資產平均淨值享有可觀的准許回報率，而相關成本則以電費形式轉嫁消費者，因此現行的《管制協議》對消費者並不公平。他關注到，電力公司藉增建發電機組提升備用電量，電力供應雖然穩定，但消費者須繳付更高電費。鄧議員察悉，政府當局認為，鑒於香港缺乏新供電源，因此或未能於2018年為電力市場引入競爭。就此，他對政府當局在與電力公司商討新《管制協議》時的議

價能力，以及准許回報率是否可如諮詢文件所述下調至6%至8%存有疑問。

17. 湯家驊議員認同鄧議員的關注，並認為政府當局難以就《管制協議》商定更好的條款。湯議員認為，政府應考慮公眾意見，以改善現行供電架構及引入競爭，從而提升政府當局與電力公司商討時的議價能力。

18. 環境局局長解釋，政府當局已邀請市民大眾就現行透過《管制協議》的合約安排達致該4個能源政策目標，以及有何可行的改善措施，給予意見。他亦歡迎公眾人士對政府與電力公司之間的未來合約安排(如有的話)的年期、准許回報率、審批電費機制、燃料成本安排及就電力公司的表現的獎罰制度發表意見。

19. 鄧家彪議員察悉並關注到，儘管准許回報率自2009年起已降至9.99%，但電力公司仍然上調電費。舉例說，在2009年至2015年期間，中華電力有限公司(下稱"中電")電價的平均增幅約為30%至35%。他擔心，在新的燃料組合計劃下，電力公司會有意增建發電機組。屆時即使准許回報率成功下調，消費者最終或仍需承受加電費之苦。鄧議員建議將准許回報率下調至5%或以下。

20. 陳鑑林議員認為，訂立高准許回報率或可吸引新市場參與者。然而，由於兩家電力公司在數十年前已經成立，多年來一直營運，因此，在新《管制協議》下，准許回報率應進一步下調至5%至6%。葛珮帆議員詢問，若准許回報率下調至6%、7%或8%，對電費會有何影響。

21. 環境局局長察悉，市民明白並支持使用更潔淨的燃料，因為這有助減少碳排放，他們亦準備為保護環境付出更多。為了確保在新的燃料組合計劃下，電費增幅會維持於合理水平，政府當局會審慎檢視電力公司提出的資本投資計劃。政府當局就進行2013年《管制協議》中期檢討時所委聘的顧問建議，因應近年環球經濟情況導致無風險收益率呈

下降趨勢，並使風險接受程度產生變化，可以考慮將准許回報率下調至約6%至8%。

22. 陳家洛議員認為，准許回報率將會決定市民大眾須繳付的電費水平，因此這會是2015年的諮詢中引起爭論的地方。為了讓市民清楚了解准許回報率的下調空間，他促請政府當局就顧問報告中提出准許回報率可下調至約6%至8%方面，披露相關的研究結果。

(會後補註：應陳家洛議員於2015年5月27日的函件中提出的披露要求(立法會CB(4)1074/14-15(01)號文件)，政府當局已於2015年6月5日作出回應(立法會CB(4)1127/14-15(01)號文件)。

23. 陳鑑林議員認為，部分海外電力市場的備用電量低至2%至5%，不過在供電可靠性方面須承受高度風險，與之相比，20%至35%的備用電量水平則屬過高。他認為，電費及供電可靠性應維持在合理水平，故此備用電量可下調至10%至15%。

24. 何俊賢議員批評現時的備用電量水平過高。據他了解，工廠北移曾導致電力需求下降，除此以外，香港的電力需求一直符合預期，備用電量維持在20%至30%。鑒於預計短期內的經濟增長為大約1%，加上政府當局致力提倡節能，需要就發電容量的投資將會減少。他詢問，如電力公司把備用電量維持在約15%會有何風險。易志明議員亦促請政府當局檢討備用容量，以及釋除公眾對電費的疑慮。

25. 環境局副秘書長表示，政府當局會致力確保電力公司將備用電量維持於合理水平。由於在未來數年，燃煤機組會相繼退役而不會更新，電力公司的備用電量會在2018年或之前下降至約20%至30%。

燃料組合的實施

26. 委員察悉，2015年的諮詢因應在2014年3月至6月就兩個燃料組合方案進行的諮詢(下稱

"2014年的燃料組合諮詢")期間收到的意見，闡述將於2020年實施的發電燃料組合，即增加本地燃氣發電的百分比至約50%，並維持現時從大亞灣核電站輸入其80%核電發電量的臨時措施，換言之，輸入核電會佔整體燃料組合約25%。新的燃料組合將能夠有助達致已承諾的2020年環保目標，即把碳強度由2005年的水平下降50%至60%；以及以2010年為參照基準，把二氧化硫的排放量減低35%至75%，把氮氧化物的排放量減低20%至30%，而可吸入懸浮粒子的排放量則減低15%至40%。

27. 陳鑑林議員對本地燃氣發電的百分比增至約50%表示關注，並促請政府當局在未來發電燃料組合中就天然氣、煤和核能的使用取得平衡。葛珮帆議員詢問，若把天然氣的使用量提升至40%或60%，會對電費有何影響。

28. 盧偉國議員指出，於2010年就香港應對氣候變化策略及行動綱領公眾諮詢公布的文件，建議在發電燃料組合中，把輸入核電及使用天然氣的百分比分別增加至約50%及40%，餘下的10%為煤及可再生能源。然而，日本在2011年3月11日發生地震和海嘯引發福島縣的核電廠事故後，市民十分關注燃料組合中核能的使用。內地其後曾審視包括華南地區的核電廠及相關項目，得出的結論是應該繼續發展核能。有鑒於此，他詢問在本地燃料組合中使用核能與天然氣，就成本及對環境的影響方面相對而言有何分別。他亦建議，政府當局應探討與在華南地區發展新核電廠方面發展夥伴關係的可行性。

29. 環境局副秘書長表示，中電從大亞灣核電站輸入其首70%發電量的成本相對較低，這是因為有關協議是在多年前簽訂。然而，在2014至2018年從大亞灣核電站增加輸入的約10%發電量，其成本已大幅上漲，使輸入該10%額外核電的成本與使用天然氣的成本沒有重大差異。他提醒委員不應假設日後輸入核電的成本會如現時般低廉。環境局副秘書長進一步表示，在2018年後繼續從大亞灣核電站輸入額外約10%發電量的成本的問題，將視乎中電與有關內地當局的進一步討論而定。

30. 易志明議員察悉，由於電力公司會增加使用天然氣，因此須投資興建燃氣發電機組。在訂立新《管制協議》的准許回報率方面亦須求取平衡，以免損害電力公司的投資意欲。就此，他建議政府當局因應內地在華南地區發展核電廠的決定，檢討未來的燃料組合計劃。

31. 環境局副秘書長表示，每年從大亞灣核電站輸入的核電量難以提高至超過八成。在2014年的燃料組合諮詢期間，許多回應者對進一步大幅增加輸入核電量持保留態度。

32. 葛珮帆議員提述，煤(及可再生能源)在未來的燃料組合中佔大約25%。她詢問，釐定使用可再生能源比例的基礎為何，以及香港在發展可再生能源方面有何優勢。

33. 陳家洛議員引述一個環保團體的意見調查結果，約有五成市民支持把分佈式可再生能源發電設備接駁到電力公司的電網，以及容許可再生能源生產者就其生產及輸往電網的電力收費。他認為當局可試行這些安排，以為電力市場引入競爭及進一步推廣可再生能源作準備。

34. 環境局局長指出，有關的諮詢文件已提出不同方法發展可再生能源，希望鼓勵市民使用更多由可再生能源設施生產的電力。政府當局對於進一步推廣發展小型分佈式可再生能源發電設備持開放態度。

35. 田北辰議員非常關注政府當局較希望在新燃料組合中使用的煤高達25%。他促請當局將煤的百分比減至10%，以保障市民健康。此外，據他從中電所了解，由於香港缺乏土地可供增建燃氣發電機組之用，故此天然氣在燃料組合中最多佔五成。他告知委員，新民黨曾就使用核能的安全事宜進行意見調查，當中44%回應者支持從內地新發展的核電廠輸入核電，這或許是因為新核電廠會採取較先進的安全措施。有見及此，他提議增加核能在燃料組合中所佔比例，比方說四成。他明白長遠而言，中電願意視乎政府政策探討此方案。

36. 環境局局長表示，2015年的諮詢所頒布的未來燃料組合僅涵蓋至2020年，在2020年前，大亞灣核電站是香港唯一的核能供應來源。長遠而言，擬就從內地輸入電力安排進行的詳細研究或會對未來的燃料組合有所影響。

37. 何俊賢議員擔心，高透明度發放資訊會削弱電力公司以合理價格採購燃料的議價能力。事實上，基於這個原因，香港的天然氣成本一直高企(核能發電每度電的成本約0.7元，而經西氣東輸二線天然氣管道供應的天然氣的成本則為1.2元)。他詢問，政府當局有何支援措施，協助電力公司以合理價格購買供電燃料。

能源效益

38. 葛珮帆議員詢問，當局有何措施鼓勵電力公司協助提倡節能，例如會否推出獎罰制度及設定節能目標，比方說1%。陳家洛議員認為，當局與電力公司商討《管制協議》時，應着重在推動節能等方面的措施。他建議政府當局與電力公司檢討高峰用電需求，以期減少資本投資，令電費得以下調。環境局局長重點提述，使用可再生能源相對鼓勵節能的成本和效益，他補充，2015年的諮詢正邀請公眾人士就改善獎罰制度以要求電力公司協助推廣節能的可行辦法提供意見。

39. 莫乃光議員認為，在鼓勵電力公司提倡節能方面所採用的策略並不奏效，並建議運用流動應用程式等科技協助消費者節能。他察悉，智能電錶及通訊系統已經在海外應用，但兩家電力公司僅開始對其應用進行小規模研究和測試。他詢問，政府當局採取了甚麼措施提倡此類能源效益技術的應用。他亦請委員注意，新加坡已發展智慧型組屋，並在當中實施節能措施。他關注到，香港在利用此類節能科技方面的步伐頗為緩慢。

40. 環境局局長表示，《管制協議》設有機制鼓勵兩家電力公司推動能源效益及節約能源。一如最近頒布的"香港都市節能藍圖2015~2025+"所述，香港房屋委員會已在新建屋邨大廈地面大堂安裝

了智能電錶和顯示面板，讓租戶可以看到其大廈每個單位的平均電力用量，以期鼓勵他們節約能源。該諮詢文件亦邀請公眾人士就提倡用電需求管理可向電力公司施加的具體要求發表意見。

41. 莫乃光議員擔心，在2015年的諮詢中市民就當中提出的開放式問題作出的回應，或無助於政府制訂推廣能源效益的措施。環境局局長表示，2015年的諮詢集中在電力市場的未來規管架構，並涵蓋多個範疇，包括能源效益。

其他事項

42. 王國興議員讚揚政府當局對電力市場未來發展進行的檢討工作。不過，他轉述兩家電力公司的職工會所提出的關注，指電力公司在追求利潤的同時，卻忽略了保留資深員工及技術承傳。他提醒當局，電力公司聘用合約員工的做法或會影響供電可靠性。他促請政府當局考慮有關職工會在2015年的諮詢期間表達的意見。

43. 環境局局長重點提述，政府當局及市民非常重視供電服務安全可靠，這方面有賴電力公司專業的員工。他歡迎所有有興趣人士或團體(包括電力公司的職工會)在2015年6月23日舉行的公眾諮詢會或2015年的諮詢期間提出意見。

總結

44. 主席請政府當局注意委員就電費、供電可靠性及開放市場提出的關注。他表示，事務委員會將於2015年6月舉行一次會議，聽取公眾人士對2015年的諮詢的意見。

IV. 《2012年10月1日南丫島附近撞船事故調查委員會報告》跟進工作的最新情況

(立法會CB(4)1034/ ——— 政府當局就
14-15(04)號文件 《2012年10月1日
南丫島附近撞船事
故調查委員會報

告》跟進工作的最新情況提交的文件

立法會CB(4)1034/ 14-15(05)號文件 —— 立法會秘書處就《2012年10月1日南丫島附近撞船事故調查委員會報告》跟進工作擬備的文件(背景資料簡介)

政府當局作出簡介

45. 應主席之請，運輸及房屋局副秘書長(運輸)向委員簡介《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》")發表後的跟進工作的最新情況。政府當局亦尋求委員支持稍後向立法會提交的法例修訂建議，包括規定本地船隻須安裝擬議的航行和通訊設備，以及提高第三者風險保險保額的建議。

討論

閱覽內部調查報告及進一步調查

46. 張超雄議員和涂謹申議員詢問，政府當局將於何時安排議員閱覽《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》(下稱"《報告》")。涂議員轉達海難死者家屬及受傷乘客的代表(下稱"代表")多次發表的意見，他們認為讓議員先閱覽經遮蓋部分資料的《報告》，是符合公眾利益的做法，以便在有需要時，議員可根據《報告》向政府當局採取跟進行動。由於政府當局自2014年4月28日的上次會議上向事務委員會作出簡介後，便沒有再向委員匯報最新情況，涂議員對於政府當局管有《報告》將近一年而不予議員參閱表示強烈不滿。涂議員從政府當局文件第31段察悉，為公平起見，運輸及房屋局(下稱"運房局")計劃大約在代表取得《報告》的同時，安排立法會議員閱覽《報告》。涂議員質疑是誰人作此決定。

47. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5回應時表示，政府當局明白公眾都希望知道事件的真相。運輸及房屋局局長和律政司司長多次在公開場合解釋，披露《報告》的所有內容會構成損害正在或可能就撞船事故展開刑事程序及紀律行動的風險。由於代表已透過民事訴訟的方式向法庭申請要求披露《報告》，律政司正根據法庭命令行事及作出安排，讓代表於2015年6月13日或之前閱覽經遮蓋部分資料的《報告》。與此同時，運房局會一直監察代表與律政司溝通以獲取報告的事態發展，並在適當時候與立法會秘書處確認保密協議的內容和其他統籌細節。為公平起見，運房局有意大約在代表取得《報告》的同時，安排讓立法會議員閱覽《報告》。

48. 對於政府當局不肯定何時可以安排議員閱覽經遮蓋部分資料的《報告》，涂謹申議員和陳家洛議員表示失望。陳議員提述他在2014年6月的立法會會議上曾動議一項議案，尋求授權內務委員會行使《立法會(權力及特權)條例》(第382章)的權力，要求政府披露《報告》全文，但議案被否決。陳議員表示，依他之見，政府當局有意拖延讓議員閱覽《報告》，這對公眾並不公平。涂議員和陳議員詢問政府當局安排議員閱覽《報告》的確實日期。運輸及房屋局副秘書長(運輸)5重申，政府當局會與律政司及立法會秘書處緊密聯絡，在大約代表取得經遮蓋部分資料的《報告》的同時為議員閱覽《報告》作進一步安排。

(會後補注：2015年6月12日，運房局致函個別議員，列明在一個政府場地閱覽《報告》的安排。秘書處已藉於2015年6月15日發出的立法會CB(4)1146/14-15號文件正式通知議員有關信件。)

49. 王國興議員察悉，一名現職及一名退休官員被控公職人員行為失當及一項宣誓下作假證供罪，正等待審訊。他詢問，警方刑事調查的進展情況，以及會否有更多海事處的人員被捕和起訴。運輸及房屋局副秘書長(運輸)5表示，部分死難者家屬要求律政司就海事處有關人員被刑事起訴事宜向

外間的大律師尋求獨立意見，律政司已向他們表示，會以開放態度認真考慮他們的要求。

海事處制度改革督導委員會

50. 委員察悉，調查委員會已指出海事處對本地載客船隻的監管存在多個問題，有必要作出制度上的改變。他們亦察悉，當局於2013年5月成立了一個督導委員會，負責帶領和督導海事處進行全面的制度檢討及改革工作。張超雄議員認為，政府當局文件所提供有關海事處架構檢討及制度改革督導委員會的工作的資料並不足夠。他要求政府當局提供有關改善建議及詳細推行計劃(尤其是改革執行小組就海事處的運作模式和工作程序的研究結果和建議)的更詳盡資料，供議員評估海事處的制度可如何改善。海事處處長表示，調查委員會已指出海事處部分有待改善之處，包括內部溝通失效及對員工作出口頭指令而非白紙黑字的書面程序。為解決這些問題，海事處設立電子紀錄平台及清楚界定內部的從屬關係。政府當局承諾提供更詳細資料，以闡述這些改善措施。

政府當局

海事處的人力資源策略和培訓

51. 易志明議員和姚思榮議員關注到海事業界人手嚴重短缺的問題。易議員指出，業界對海運及空運人才培訓基金(下稱"基金")反應冷淡，並詢問政府當局為本地船舶業制訂的人力培訓措施為何。姚議員憂慮部份本地船隻的船長或因新措施帶來太大壓力而離職，並詢問政府當局會否繼續推廣本地船舶業，以吸引新血加入，以及如何達致這些目標。

52. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5回應時表示，業內人手供應的穩定視乎多項因素，例如薪酬、工作條件和晉升機會等。她表示，基金下的本地船舶業訓練獎勵計劃(下稱"獎勵計劃")和專業培訓課程及考試費用發還計劃(下稱"費用發還計劃")已於2014年4月推出。獎勵計劃為本地船舶業的新聘用從業員提供總額最高每人3萬元的資助，包括在最多12個月內收到每月1,500元的獎勵，以及在通

過船長或輪機操作員的相關考試後獲得額外12,000元。在費用發還計劃下，現職從業員修讀經核准的課程或通過相關專業考試後，可獲發還80%的費用(上限為每人18,000元)。獎勵計劃及費用發還計劃分別收到12宗及100宗與本地船舶業相關的申請。政府當局預計，日後將會有更多申請。此外，人力培訓三方專責小組(包括政府、業界持份者和院校的代表)將不時作出檢討，以及把更多相關課程和考試納入獎勵計劃和費用發還計劃之內。儘管政府已提供上述支援，業界本身也須努力吸納新血，令人手保持穩定。

53. 海事處處長繼而強調，政府當局一直與業界保持緊密接觸。為本地船隻船長提供的培訓分為多個環節，以靈活配合他們的工作時間表。課程內容及培訓形式都是與業界和培訓提供機構(例如海事訓練學院及香港海員工會)達成共識後推行。據他所知，並無跡象顯示，因推行培訓措施而導致船長流失。

54. 委員察悉，《調查委員會報告》建議規定獲准載客超過100人的本地載客船隻必須安裝船舶自動識別系統和雷達，而獲准載客超過12人的本地載客船隻必須配備甚高頻無線(VHF)電話。因此，船員須接受培訓，以取得操作雷達或VHF電話的執照。易志明議員轉達業界的關注，並促請政府當局調整相關培訓課程的課程內容及語文能力要求，以便年長的船員也能符合修讀資格。

55. 海事處處長回應時表示，海事處從相關的培訓機構及諮詢委員會了解業界的關注。海事處曾與通訊事務管理局辦公室討論向本地船舶商人提供有關VHF電話的培訓課程，以及當局准許在正常和緊急情況下使用粵語而非英語溝通。

56. 主席關注到，海事處編制內的其中兩個主要專業職系(即海事主任和驗船主任)，長期面對招聘困難及人手短缺的問題，並詢問有何措施以確保人力資源的供應。海事處處長表示，海事處最近已調整該兩個職系的聘任條件，修訂在取得專業資格後的工作經驗方面的入職要求，務求增加合資格的

人選。與此同時，在不影響海事處專業服務水平的前提下，為該兩個專業職系制訂強化培訓計劃，以配合經修訂的入職要求。

57. 海事處處長進而解釋，該等專業職系人手緊絀的根源在於過去10年缺乏新血加入海事業界，這其實是世界趨勢。隨着每年海事訓練學院的八成畢業生都加入此行業，日後的人力資源供應有可能得以改善。為紓緩短期人手短缺的問題，海事處已聘任退休人員為非公務員合約員工。政府當局亦已委託英國一支海事專家團隊，就增強本地在這方面的人力資源發展提供意見。

海上交通意外援助計劃

58. 鄧家彪議員和王國興議員對於政府當局決定不設立海上交通意外援助計劃，而是提高第三者風險保險保額表示關注。他們對於倘發生嚴重海上交通事故，為海上交通乘客提供的責任保額是否足夠表示存疑。鄧家彪議員引述在2011年涉及一艘服務長洲的渡輪的海上交通意外，在70名受害人中有一名傷者因傷導致癱瘓，至今無法申請索償，對此他深表關注。鄧議員建議擴大現有的交通意外傷亡援助計劃(下稱"傷亡援助計劃")的範圍，以包括海上交通的乘客。

59. 海事處處長回應時表示，海事處已委託顧問，參照針對陸上交通的傷亡援助計劃，研究設立海上交通意外援助計劃的可行性。顧問認為，由於香港的船隻數目遠較陸上交通的車輛數目為少，因此難以為一個單獨針對海上交通意外而設立的援助計劃制定穩定並具成本效益的財政安排。再者，海外並沒有特別針對海上交通意外而設的類似計劃的先例。倘香港設立這種計劃，業界表示只願意支付每年每艘船隻100元左右的徵費。然而，鑒於香港的船舶數目較少，若要計劃提供有意思的財政援助，實際徵費可能會高很多。與此同時，由政府管理的慈善信託基金和私人慈善信託／基金可在緊急情況下為有需要人士提供援助，以助他們渡過因意外事件而出現的難關。

60. 鑒於當局建議，獲允許運載12名或少於12名乘客的本地船隻的最低法律責任保額，將由100萬元增加至500萬元，易志明議員詢問，鑒於海上交通事故較少，保額大幅增加的理據由為何。海事處處長表示，擬議增幅於2003年提出，以提高業界的責任保額及給予乘客的保障，但該建議當時尚未獲得通過。他補充，本地船隻諮詢委員會已討論及批准增加責任保額的建議。

有關救生衣的建議措施

61. 陳家洛議員察悉，有關《調查委員會報告》建議各類別船隻均須備存足夠的兒童救生衣供船上每名兒童使用，業界對此表示強烈保留。他認為，海事安全並無妥協餘地，政府當局應立場堅定，以實施該項要求。

62. 海事處處長回應時表示，所有本地船舶皆符合有關救生衣的現行法例規定，即本地船隻須配備成年人救生衣，數量為船上總人數的100%，以及配備兒童救生衣，數量為船上總人數的5%。船舶業對需提供大量兒童救生衣深表關注，原因是在船隻開行前實際上難以預計和確定船上兒童乘客的數目，而且船上存放這些救生衣也有困難。他表示，海事處已委託顧問，探討研發一款成人和兒童都合用的救生衣的可行性，預計於2015年內可完成研究。鄧家彪議員關注到，使用新款救生衣的要求會對部分船東造成額外的財政負擔。海事處處長表示，視乎顧問研究及隨後向業界諮詢的結果，政府當局或考慮在適當情況下向業界提供援助的可能性。

結論

63. 主席促請政府當局作出適當及適時的安排，讓立法會議員大約在代表取得報告的同時，閱覽經遮蓋部分資料的《報告》。他總結時並表示，事務委員會基本上支持政府當局於2015-2016立法年度向立法會提交載於討論文件的相關法例修訂建議。

V. 開設一個首長級編外職位以支援航運業發展的建議

(立法會CB(4)1034/14-15(06)號文件) —— 政府當局就建議開設一個首長級編外職位以支援航運業發展提交的文件

立法會CB(4)1034/14-15(07)號文件) —— 立法會秘書處就開設一個首長級編外職位以支援航運業發展的建議擬備的文件(背景資料簡介)

政府當局作出簡介

64. 應主席之請，運輸及房屋局副秘書長(運輸)5介紹有關文件。該文件旨在就政府當局擬開設一個首長級編外職位以支援航運業發展的建議，徵詢委員的意見。

討論

65. 易志明議員表示，航運業及物流業業界支持政府當局提出的人員編制建議。主席及易議員考慮到有關職務所涉及的複雜程度及工作量，認為委任一名對相關行業認識透徹且具有相當經驗的人選會更為理想。易議員亦詢問，招聘時間表為何，以及政府當局在物色合適人選方面會否遇到困難。

66. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5回應時表示，擬議的首長級編外職位是一個屬首長級丙級政務官(首長級薪級第2點)的公務員職位，運輸及房屋局可向公務員事務局建議職位調派要求。該名人員預期會專責提供首長級政策及行政支援，以及協調業界與學術界的工作以達致政策目標。主席及易志明議員均認為，擬議的職位應由具備過往相關經驗的政務主任出任。

67. 姚思榮議員支持政府當局提出的人員編制建議。姚議員察悉，香港船舶註冊的註冊船隻總噸

位名列全球第四，達9 600萬噸。他詢問，在開設這個首長級職位後，政府當局會否訂立任何目標，促進香港航運業的發展。此外，鑒於國家將會通過的"十三·五"規劃及"一帶一路"的政策，姚議員詢問，政府當局會如何擬訂策略，以鞏固香港作為國際航運中心的地位。

68. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5回應時表示，政府當局雖然沒有設定量化目標，但會謹記善用香港在"一國兩制"下的競爭優勢，提供高增值航運服務，即海事保險、法律和仲裁、融資及其他支援服務。在香港進一步發展這類服務，會有助航運服務界把握"十三·五"規劃和"一帶一路"政策帶來的龐大發展機遇。因應政府當局的回應，姚思榮議員要求政府當局在即將舉行的人事編制小組委員會會議上討論此項目時，提供更多具體資料。

69. 鄧家彪議員對培育人才及航運業人手嚴重短缺的問題表示關注。他認為，即使培訓名額有所增加，業界仍然欠缺足夠的新血加入，若要從業內聘請合資格的訓練人員亦屬困難。鄧議員指出，問題的癥結在於資歷認可。在英國及澳洲，合資格的遠洋船隻船長被視為具備等同碩士學位的資歷，但在香港的資歷架構下，卻甚至不及學士程度。此外，鄧議員亦促請政府當局在成立新的航運組織時，邀請香港海員工會參與。該工會是一個甚具規模的組織，曾為眾多船員提供培訓。

70. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5答覆時表示，政府當局會繼續透過"海運及空運人才培訓基金"加強本地的人才培訓，支持更多青年人或在職人士，接受相關的技術訓練和修讀專業課程。在業界支持下，政府當局已為本地大學生推出一項暑期實習計劃。這項為期兩個月的政府資助計劃去年提供共約200名實習名額，今年更增至逾400名。計劃旨在讓青年人取得實際經驗及提早體驗有關工作，藉此加深了解有關行業的就業前景，從而鼓勵更多青年人入行。

經辦人／部門

71. 主席總結時表示，事務委員會普遍支持政府當局提出的人員編制建議，並同意把此項目提交人事編制小組委員會考慮。

VI. 其他事項

72. 議事完畢，會議於上午10時50分結束。

議會事務部4
立法會秘書處
2015年6月24日