

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(4)1170/14-15號文件

檔號：CB4/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2014-2015年度立法會會期的工作。本報告將於2015年7月8日根據立法會《議事規則》第77(14)條的規定在立法會會議席上提交。

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2014-2015年度會期，事務委員會由25名委員組成，林健鋒議員及鍾國斌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

香港國際機場(下稱"香港機場")三跑道系統的發展

4. 事務委員會在2014年9月底及10月初與環境事務委員會舉行兩次聯席會議，聽取公眾對香港機場三跑道系統計劃及相關環境影響評估(下稱"環評")報告的意見。委員提出的意見及關注已在秘書處為2015年3月23日的事務委員會會議擬備的相關背景資料簡介(立法會CB(4)650/14-15(06)號文件)內扼要說明。

在該會議上，委員與政府當局及香港機場管理局(下稱"機管局")討論三跑道系統的設計細節及財務安排。

5. 委員從相關的立法會參考資料摘要(檔號：THB(T)CR2/582/08)察悉，目前機場每年可處理約7 000萬名旅客，三跑道系統預計可助機場每年額外應付3 000萬名旅客。根據機管局的最新估算，三跑道系統經修訂的建設成本按付款當日價格計算約為1,415億元¹。在收入方面，機管局建議採取"共同承擔"的原則，做法包括上調機場收費、收取機場建設費，以及適當地增加零售及廣告收入。機管局亦計劃自2014-2015年度起保留所有賺取的利潤，至2023-2024年度三跑道系統全面啟用前都不派股息，並會向外借貸以填補資金差額。機管局在考慮政府的意見後，修訂財務安排方案，盡量增加向市場借貸，從而調低機場建設費的金額，並制訂機場收費機制，以求更為善用香港機場，例如透過更多使用廣體飛機。

6. 委員對發展三跑道系統的建議意見分歧。部分委員考慮到雙跑道系統的容量快將飽和，加上三跑道系統計劃會帶來龐大經濟利益，因此對該項計劃表示支持。部分其他委員則考慮到珠江三角洲(下稱"珠三角")地區空域的使用限制，故此對三跑道系統的最高容量能否達致每小時102架次飛機起降量存有疑問。

7. 政府當局表示，假如能夠全面落實《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案(2.0版本)》，三跑道系統的目標容量便可得以實現。中國民用航空局、香港民航處及澳門民航局組成三方工作組，於2007年商定該項方案，以改善珠三角地區的空域結構和航空交通管制安排，從而優化空域使用和提升珠三角地區5個機場的安全。該項方案明確規劃在2020年前達到和實施的短、中及長期優化目標和措施。政府當局進一步解釋，若要把三跑道系統下的飛機起降量提升，主要會涉及香港本身空域的使用。

8. 關於三跑道系統的財務安排，部分委員擔心，該項計劃的"天價"造價實際上是由政府及市民大眾承擔，因為機管局會停止向政府派發股息達10年，而市民經香港機場離境時會被徵收機場建設費。委員亦特別提到工程計劃存在的多項風險，並就計劃提出替代融資方案，例如發行本地債券及伊斯蘭債券等。

¹ 當中包括必要的備置工程的建築費用，按付款當日價格計算，估計費用為24億元，令三跑道系統日後可以在有需要時進行擴建，提升每年可額外處理的客運量至合共5 000萬人次。

機管局回覆時表示會根據財務顧問再作評估的結果，探討如何多管齊下為該項計劃籌募資金。委員促請當局在協定的預算內適時完成該項計劃。委員並察悉，機管局承諾會承擔所有相關責任。

9. 部分委員深切關注到，擬議的財務安排企圖繞過立法會，因此削弱了立法會對審批及監察該項計劃所肩負的憲制權責，並會對公共財政的管理立下壞先例。就此，事務委員會通過一項議案，要求立法會成立小組委員會，繼續跟進香港機場三跑道系統的相關事宜。

10. 政府當局回應時表示，根據《機場管理局條例》(第483章)，機管局獲賦權行事，使其能營運及發展香港機場，包括作出擴建機場所需的財務安排，以及宣派或以其他方式處理股息，並給予解釋。機管局現時的財務安排建議，不須政府任何形式的擔保，因此無須立法會就這方面通過任何決議。政府當局亦已向委員保證，由於機管局會發債以填補工程所需的資金差額，因此市場可協助評估三跑道系統計劃在財政上是否可行。儘管如此，政府當局非常着重立法會的監察和角色，並會與立法會緊密合作，跟進相關事宜。

跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會

11. 事務委員會與環境事務委員會舉行了一次聯席會議，考慮應在事務委員會、兩個有關的事務委員會抑或內務委員會(下稱"內委會")轄下委任成立小組委員會。因應聯席會議的建議，內委會在2015年5月15日會議上通過在內委會轄下委任成立"跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會"。該小組委員會自此被列入研究政策事宜的小組委員會輪候名單的首位。

電力供應

12. 在本年度會期內，事務委員會繼續緊密監察有關能源²供應的各項事宜。

有關香港電力市場未來發展的公眾諮詢

13. 政府當局就香港電力市場的未來發展諮詢事務委員會。事務委員會亦舉行了一次公聽會，聽取公眾人士對相關事宜的意見。部分委員認為，諮詢文件並無提出任何措施，透過

² 請參閱"保障消費者權益"一節下的"車用燃油價格及家用石油氣價格"。

開放市場改善向消費者提供的供電服務，他們對此表示失望。政府當局表示，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《管制計劃協議》(下稱"《管制協議》")於2018年屆滿後，香港本地不大可能會有具規模的新供電源。然而，政府當局會致力為香港電力市場長遠引入競爭作準備，包括發展小型分布式發電等。政府當局在其2015年6月12日函件中進一步表示，經參考澳洲、新加坡、英國及美國就開放市場的經驗後，並沒有確實證據顯示開放市場會有助改善電力供應的可靠性、安全或環保表現。

14. 事務委員會促請政府當局在與電力公司商討現行《管制協議》屆滿後的未來路向時，將准許回報率下調至5%以下，以及把電力公司的備用電量降低。政府當局表示，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，獲政府當局委聘進行2013年《管制協議》中期檢討的顧問建議，可以考慮將准許回報率下調至約6%至8%。政府當局亦會致力確保電力公司將備用電量維持於合理水平。

15. 委員察悉，在未來的燃料組合計劃中，天然氣及核能會分別佔大約50%及25%。部分委員考慮到核能屬零排放能源，因此建議將其比例提高。至於安全方面，部分團體代表認為，由於內地已決定在華南地區發展更多核電廠，即使香港不增加使用核能，亦會分擔相關風險。他們認為，香港應借鑒法國在操作核電廠及處理核廢料上的成功經驗。

16. 政府當局表示，公眾認為從內地電網輸電不及本地發電可靠，現時有關2020年或以前的燃料組合計劃，是當局經考慮公眾意見後制訂。此外，每年可從內地輸入的平均核電量以八成為上限，當中包括額外輸入約一成的核電。不過，在2018年以後額外輸入約一成核電的成本，須由中華電力有限公司(下稱"中電")與內地有關當局再作討論。

17. 部分委員詢問，香港在發展可再生能源方面有何優勢。有意見認為，在香港採用風力發電系統並不符合成本效益，而使用太陽能則屬可行，儘管相關設施對土地的需求甚高。委員察悉，團體代表促請政府當局訂立機制推廣可再生能源，包括推行電網接駁、上網電價及淨計量電費等措施。

2015年電費檢討

18. 在2015年，香港電燈有限公司(下稱"港燈")將凍結淨電價，而中電則會將平均總電價上調3.1%。委員對發電廠的高發電備用容量率表示關注。政府當局回應時解釋，隨着現有發電機組在未來數年陸續退役，發電備用容量率將會逐漸下降至約20%至30%的水平，而此水平處於國際標準的範圍之內。政府當局進一步解釋，雖然批准港燈興建L10號機組，用以取代將於未來數年陸續退役的現有3台發電機組，但沒有批准其興建L11號燃氣發電機組的建議。

19. 委員非常關注中電過去作預測時多次高估燃料成本，令其燃料價條款帳結餘較推算的多出一倍。委員促請港燈及中電設法從2014年下半年國際油價回落中得益。中電表示，為符合經收緊的排放上限，中電須增加使用天然氣，因此實際燃料開支仍會上升約50%。在天然氣的供應方面，中電現正就在香港設置浮式液化天然氣存儲和再氣化裝置進行初步研究。港燈指出，燃料成本可因應簽約時間的不同而有極大差異。中電回應委員有關成本控制不當的提問時表示，中電一直致力控制營運開支，務求將成本維持在低水平。

旅遊

20. 在2014-2015年度，事務委員會曾審視香港接待旅客的能力、監察香港旅遊發展局(下稱"旅發局")的工作及表現，以及不時檢視部分大型旅遊基建項目的進展。

香港接待旅客能力

21. 委員深切關注到，儘管中央政府同意暫不增加"個人身份來港旅遊計劃"(下稱"個人遊")赴港試點城市，以及暫不擴大"一年多次個人遊簽注"(下稱"一簽多行")措施試點範圍，但2014年訪港內地旅客仍有約4 724萬人次。此外，雖然水貨客走私活動已對北區居民的日常生活造成極大滋擾，但政府在2014年年底發表的《香港承受及接待旅客能力評估報告》中並沒有正視水貨客走私活動激增的問題。社會上有強烈聲音，要求遏止水貨客日益猖獗的活動。政府當局回應時表示，執法機關一直採取連串執法行動打擊該等活動，包括主動堵截、即時遣返懷疑水貨客，以及在水貨活動黑點收集情報。

22. 有鑒於發生針對內地水貨客及旅客以及其活動的示威事件，部分委員對示威者的衝擊行為表示憂慮，認為該等行為

破壞了香港的好客形象和影響國際旅客訪港的意欲。政府當局回應時表示，警方會嚴正執法，打擊水貨活動及暴力示威活動。鑒於日漸增多的內地旅客的活動已拉低香港市民的生活水平，委員要求旅遊事務署調整旅遊方面的規劃和推廣策略。據政府當局表示，內地旅客增長已成為全球趨勢。儘管如此，當局會致力求取平衡，一方面繼續推動旅遊業發展，另一方面減低旅客增長對社會的影響。

23. 委員對"一簽多行"簽注安排持不同意見，有些認為應收緊每年內地旅客的入境次數，有些則主張全面撤銷"一簽多行"簽注安排，但有些卻支持開放更多內地"個人遊"赴港試點城市。政府當局回應時表示，現行的旅遊政策旨在保持均衡的客源組合(包括來自海外及內地的旅客)，同時讓本港旅遊業得以穩定及有序地發展。中央政府自2015年4月13日起實施深圳戶籍居民"一周一行"簽注安排，以取代深圳戶籍居民"一簽多行"簽注安排，以期打擊一周來港多次的內地水貨客的活動。

24. 有委員建議在交通便捷的邊境地區興建大型購物中心，以提升本港接待旅客的能力，並紓緩熱門購物區的擠迫情況。政府當局同意該項建議，並且表示，相關政府部門一直有向曾經表示有意在落馬洲發展臨時邊境購物設施的發展商提供所需資料。

旅發局的工作計劃

25. 事務委員會聽取旅發局就其工作計劃進行的周年簡報，當中包括香港旅遊業本年的概況及來年的前景。事務委員會察悉，2014年訪港旅客人次達6 084萬，與2013年相比，年增長率達12%。事務委員會委員亦察悉，旅發局就2015-2016年度建議的推廣預算總額為3億5,200萬元，較2014-2015年度的修訂推廣預算少1,360萬元。

26. 委員察悉，雖然旅發局已將大部分客源市場推廣資源投放於國際市場，但最終旅遊業的表現並不理想。委員提醒旅發局，與入境旅遊相關的總消費才是最重要，而非講求旅客人數。據旅發局表示，為了在"佔領運動"後重新建立香港的旅遊勝地形象，旅發局將於2015-2016年度增加對短途市場的推廣投資。旅發局亦會加強與內地及澳門旅遊當局的合作，推廣"一程多站"式旅遊，並會聯手在印度和俄羅斯等新興市場加強推廣工作，以期吸納過夜旅客、長途旅客、高消費旅客及郵輪旅客。

香港迪士尼樂園

27. 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一項長線投資。政府在香港迪士尼持有52%的股份。事務委員會一直密切監察香港迪士尼的業績，並聽取有關其業績的周年進度報告。在2013-2014年度內，香港迪士尼的入場人次達750萬，當中本地訪客佔32%，內地訪客佔48%，國際訪客佔20%。據政府當局表示，香港迪士尼在2013-2014年度的總收入為54.66億元，較前一年增加5.7億元。未扣除利息、稅項、折舊及攤銷前盈利為12.51億元，較前一年增加1.36億元，按年上升12%。香港迪士尼在該年度錄得的純利為3.32億元，較前一年的2.44億元增加36%。

28. 委員察悉，政府與美國華特迪士尼公司(下稱"迪士尼公司")已就香港迪士尼樂園度假區第二期發展計劃展開磋商。鑒於上海迪士尼樂園即將開幕，加上考慮到為發展香港迪士尼至今已投放的成本及樂園所帶來的經濟發展，委員促請政府當局加快落實推行第二期發展計劃，或騰出有關土地作其他用途。政府當局表示，當局注意到香港迪士尼第二期發展計劃的規模，即考慮潛在的經濟回報、香港接待旅客能力等多項因素，務求以公眾利益為先。儘管如此，就政府與迪士尼公司進行的磋商，不應預設任何先決條件或限制，以免影響雙方的討論。

29. 委員察悉，據香港迪士尼樂園管理有限公司表示，香港迪士尼的服務對象是本港市場和來自東南亞和珠三角地區的旅客，而上海迪士尼樂園的服務對象主要是長江三角洲區域的訪客。為配合內地市場對出境旅遊的殷切需求，政府當局同意香港迪士尼應建立本身獨有的特色，並與這個城市的本地元素融合，以維持樂園的競爭力。

啟德郵輪碼頭

30. 政府當局向事務委員會匯報啟德郵輪碼頭的運作及最新進展。在聽取當局的匯報時，委員對有何措施提高偏低的郵輪停泊率表示關注。政府當局表示，停泊啟德郵輪碼頭的郵輪船次將會由2014年的28船次增加至55船次。為進一步提高郵輪碼頭的停泊率，除碼頭營運商曾進行的各種宣傳推廣活動外，旅發局亦正與鄰近港口合作推出首個"亞洲郵輪專案"，透過結集區內參與港口對郵輪公司的財務支持，鼓勵郵輪公司調派更多郵輪到區內。政府當局亦會致力鞏固香港的亞洲郵輪樞紐地位，拓展郵輪客源市場和發展具吸引力的"一程多站"郵輪航線。儘管郵輪業界並沒有以郵輪停泊次數及旅客數字等準則去界定

郵輪樞紐的定義，政府當局會研究鄰近港口(例如上海及新加坡)碼頭的業務表現，並會在推動本港郵輪業發展時參考該等碼頭的經驗。當局會繼續監察旅客組合，並考慮是否有需要對推廣策略作出相應調整。

31. 關於啟德郵輪碼頭的定位，政府當局表示，啟德郵輪碼頭的核心業務應是為到訪郵輪提供停泊服務，而碼頭營運商只會在沒有郵輪停泊碼頭的日子舉辦其他活動。至於為啟德郵輪碼頭大樓建立特色主題，政府當局認為，較可行的做法是在整個啟德發展計劃達到成熟階段時，才研究此課題。

32. 委員就如何改善啟德郵輪碼頭的交通配套和在短時間內疏導郵輪乘客提出關注及建議。政府當局回應時表示，當局會繼續研究不同措施，包括：搭建臨時登岸浮躉，以提供渡輪服務；在前啟德機場跑道末端興建另一個渡輪碼頭；在兩艘郵輪同時停泊碼頭時，向的士司機派發20元隧道券；及考慮新加坡新郵輪碼頭所採用的措施。

33. 至於規管使用啟德郵輪碼頭的立法建議，有委員關注到，當局在通過所需法例上有所延誤，忽視郵輪碼頭的保安需要。政府當局強調不存在延誤的問題。碼頭營運商須根據港口設施保安計劃處理保安事務，與此同時，政府當局經考慮啟德郵輪碼頭自啟用以來所累積的運作經驗後，決定於2015年7月就這方面向立法會提交全新的主體法例。

競爭政策

根據《競爭條例》訂立附屬法例的建議

34. 事務委員會一直密切跟進政府當局為全面實施《競爭條例》(第619章)(下稱"《條例》")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。

35. 政府當局就有關訂立3條附屬法例的建議諮詢事務委員會。該3條附屬法例是指：(a)訂立規例使《條例》的主要條文適用於6個法定團體；(b)訂立規例使《條例》的主要條文不適用於受《證券及期貨條例》(第571章)規管的7個機構；及(c)訂立規例以釐定業務實體的營業額。

36. 關於(a)項的附屬法例，委員察悉，該6個法定團體被納入該項擬議附屬法例，是因為該等法定團體符合《條例》第5(2)條所載的4項準則。政府當局表示，其他不受《條例》規管的法

定團體應遵守競爭原則，並糾正其反競爭行為。至於(b)項的附屬法例，委員察悉，證券及期貨事務監察委員會會繼續加強與競爭事務委員會(下稱"競委會")的溝通，以加強監察有關機構是否符合《證券及期貨條例》中有關競爭的規定。

37. 關於(c)項的附屬法例，有委員關注，若某業務實體透過營業額甚低的空殼公司或虛擬公司訂立協議，但該業務實體的行為違反《條例》的規定，當局有何方法處理此類情況。就此，政府當局表示，競委會會根據每宗個案的事實考慮實際涉及懷疑非法行為的業務實體(即母公司及／或其附屬公司)。

38. 該3條附屬法例連同《2015年〈競爭條例〉(生效日期)公告》，已於2015年2月25日提交立法會會議席上省覽。為研究該等附屬法例和該生效公告而成立的小組委員會的委員察悉，據政府當局表示，競委會擬就如何根據《條例》第131條評估營業額，提供進一步指引。

根據《條例》制定的指引

39. 根據《條例》，競委會須就一般禁止條文的重點發出指引，以提供實用及詳細的指導，闡述如何詮釋及應用以原則為本的競爭法。競委會與通訊事務管理局(下稱"通訊局")於2014年10月9日聯合發表6份指引草擬本，供公眾提出意見。競委會向事務委員會匯報有關事宜時表示，競爭政策的着眼點是企業互相爭奪顧客的行為，而非薪酬及工作條件等勞工事宜。委員亦察悉，世界各地的競爭法均可以配合保險業在資料交換方面的做法(當中包括投保人向個別保險公司索賠的數據)，而競委會亦會優先處理涉及重大公眾利益及競爭方面的主要政策事宜的投訴。

40. 經考慮就指引擬稿收集所得的意見後，競委會於2015年3月30日發表6份修訂草擬指引以作諮詢，並於隨後一個月向事務委員會作出簡報。委員與競委會曾就《條例》下的第一行為守則所涵蓋的縱向協議、控制轉售價格安排、建議價格、獨家交易安排及集體豁免命令，交換意見。委員關注到本地油公司是否正從事合謀定價活動。競委會回應時表示，競委會剛就本地車用燃油市場進行初步研究，當中會觸及油公司披露的資料是否足夠，以及設立車用燃油價格委員會的可行性。

41. 委員對如何評估相當程度市場權勢表示關注，並指出競委會沒有為此項評估而在第二行為守則下引入市場佔有率百分比。競委會表示，單憑市場佔有率不能充分顯示相當程度的市

場權勢是否存在，尤其是當市場規模如香港般細小。競爭對手易於進入市場和擴張業務、供應替代的存在和買方力量等因素，均足以阻礙一間擁有高市場佔有率的企業達到相當程度的市場權勢。

42. 競委會回應委員的關注時表示，《條例》並無訂明就《條例》所涵蓋的事宜發出事先裁定的正式程序。然而，競委會曾與不少持份者接觸，以解說《條例》的適用範圍，而持份者透過這些接觸明白到他們須按照《條例》的規定調整其營商手法。競委會希望《條例》可盡快於2015年12月1日起全面實施。

保障消費者權益

43. 事務委員會一直關注加強香港消費者保障制度的措施。

車用燃油價格及家用石油氣價格

44. 委員對本地車用燃油零售價格(即牌價)有"加快減慢"及"加多減少"的跡象表示深切關注。委員亦觀察到，儘管不同油站的平均地稅有很大差異，但油站地稅對車用燃油牌價並無構成任何影響，所有油站的柴油牌價一律定於每公升9.12元。

45. 據政府當局表示，本地車用燃油牌價曾在3日內兩度下調，亦曾在相隔約一周的較長時間內才實施加價。此外，在計及油公司提供的各種折扣及推廣優惠(通常每公升的差價約1元至2元)後，車用燃油的實際售價比牌價低。政府當局察悉，議員對於油公司向所有車輛提供劃一折扣優惠是否適當持不同意見。當局歡迎競委會就油公司的定價方式進行調查，並相信競委會在調查中的觀察結果，將有助評估車用燃油市場的競爭是否公平。在此方面，委員察悉，消委會已推出"柴油計算機"手機應用程式，以適時提供車用燃油價格及折扣優惠等資料。

46. 委員察悉，雖然現時只有一家家用石油氣供應商採用自發設立的價格檢討機制，但其他家用石油氣供應商對本身的家用石油氣價格亦作出類似調整。委員促請所有家用石油氣供應商均應採用本身所設立的價格檢討機制和提高透明度，以免公眾覺得石油氣供應商有合謀定價之嫌。政府當局會與本地家用石油氣供應商進行磋商，以提高透明度。

《2012年商品說明(不良營商手法)(修訂)條例》的實施情況

47. 委員普遍欣賞政府當局在實施經修訂的《商品說明條例》及打擊不良營商手法方面所進行的工作。委員關注涉及可能觸犯經修訂的《商品說明條例》的投訴數目及提出檢控的個案宗數。政府當局表示，香港海關(下稱"海關")在2013年7月19日至2015年5月31日期間接獲10 379宗投訴，當中海關曾就287宗個案採取行動，並成功檢控122宗個案。至於貨品投訴與服務投訴的比例則為3比1。貨品投訴主要涉及餐飲、通訊設施及電子產品，而服務投訴則主要涉及教育、美容及旅遊服務。委員亦對有關二手車交易及第二按揭的個案表示關注。

48. 委員亦詢問，政府當局有否引入冷靜期條文的時間表，以加強對消費者的保障。政府當局回應時表示，一直有與執法機關溝通，以評估是否有需要引入冷靜期條文。

49. 政府當局表示，執法機關一直以三管齊下的方式(即合規推廣、執法及公眾教育和宣傳)執行經修訂的《商品說明條例》中的"公平營商條文"。政府當局進一步表示，由於執法機關一直積極處理相關查詢及投訴，因此在教育公眾時可引用更多本地個案。

港口、物流及海事服務

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

50. 委員察悉，調查委員會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，一個督導委員會已在2013年5月成立，負責督導和監察海事處進行全面的制度檢討和改革。政府當局表示，調查委員會已指出海事處內部存在若干弊端。委員已要求政府當局提供更多詳情，說明有何改善措施解決該等問題。

51. 委員關注到，海事業界人手嚴重短缺，而海事處在招聘海事主任和驗船主任方面長期遇到困難。他們詢問當局有何措施確保人手供應充足。政府當局重點提述各項為吸引新血及維持員工穩定性而實施的措施，並且解釋人手短缺的問題源於10年前投身海事行業的新血不足，但事實上這亦是全球趨勢。

52. 委員察悉，政府當局決定不會設立海上交通意外援助計劃，但會提高第三者風險保險保額。他們質疑一旦發生嚴重海

上交通意外，法律責任保額是否足以保障船上乘客。政府當局表示，海事處委託的顧問認為，由於香港的船隻數目遠較陸上交通的車輛數目為少，因此難以就一個專為海上交通意外而設立的援助計劃制訂穩定並具成本效益的財務安排。

53. 對於調查委員會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，業界表示有所保留。就此，政府當局承認，要在船隻開行前預計和確定船上兒童乘客的數目，以及在船上存放救生衣，往往存在實際困難。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。

54. 委員對閱覽《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》")的事宜表示深切關注。政府當局表示，運輸及房屋局(下稱"運房局")會繼續留意死難者家屬及受傷乘客的代表(下稱"有關代表")與律政司商討索取經遮蓋部分資料的《報告》的進展，並會適時與立法會秘書處確定保密協議書文本及其他籌備工作的細節。為公平起見，運房局計劃大約在有關代表取得《報告》的同時，安排立法會議員閱覽《報告》。運房局已於2015年6月12日致函個別議員，載列有關在某個政府場地閱覽《報告》的安排。

將國際海事組織的最新標準納入本地法例

55. 政府當局建議修訂現行規例，以納入《國際防止船舶造成污染公約》(下稱"《防污公約》")附則I、附則IV和附則V的最新規定，以及實施《國際控制船舶有害防污底系統公約》(下稱"《防污底系統公約》")，並向事務委員會簡介有關建議。

56. 委員察悉，《防污公約》附則V處理不同種類的廢物，經大幅修訂後於2013年1月1日生效，並已憑藉現行《商船(防止廢物污染)規例》(第413J章)在香港實施。有鑒於擬議的修訂會適用於香港水域內所有船舶及處於任何地方的所有香港船舶，事務委員會部分委員建議，政府當局應及早進行廣泛宣傳，尤其應讓捕魚業清楚知悉當局擬向總長度在12米或以上的船舶施加規定，要求它們必須張貼公告牌，告知船員和乘客適用的廢物棄置要求。政府當局已廢除現行規例，並在2015年4月15日的立法會會議席上提交新規例。立法會已成立小組委員會研究有關規例。

57. 至於《防污底系統公約》，委員察悉，該公約自2008年起生效，而中國亦於2011年簽署該公約。他們要求政府當局加快相關立法工作(即修訂《防污底系統公約》的工作)，因為遵行

國際公約(包括該公約)對維持香港的國際形象至為重要。政府當局承認，香港在更新多項本地法例以配合海事國際公約的最新規定方面，一直滯後。律政司已於2014年2月成立為期28個月的專責法律小組，以完成尚未完成的立法工作。政府當局已向立法會提交《防污底系統規例》及一項修訂規例，後者關乎根據《防污底系統規例》收取由政府驗船師驗船和海事處處長發出證書的相關費用。立法會已成立小組委員會研究有關規例。

港口及物流發展

58. 政府當局向委員簡介香港在港口及物流方面的最新發展。政府當局於2014年年底公布《香港港口發展策略2030研究》(下稱"《2030研究》")，當中建議一系列改善措施，以維持香港港口競爭力。其中一項主要措施是善用碼頭周邊的土地及其他設施，以提升營運效率和應付未來轉運量增長。委員普遍同意，善用土地對港口及物流業的未來發展極為重要。《2030研究》亦預測，香港港口的總貨櫃吞吐量直至2030年的年均增長率為1.5%。委員對該預測反應不一，政府當局表示會於5年後再行檢討有關的年均增長率。

59. 委員察悉，中央政府最近公布的"一帶一路"發展策略將提升沿線國家的基建設施，增強沿線國家的交通連接，為區域經濟發展提供更佳的貿易環境。他們認為，香港應把握這些在航運和物流服務方面的新機遇。

60. 委員對香港應用電子物流方面表示關注。政府當局表示，物流電子化是大勢所趨，運房局會繼續透過香港物流發展局，與物流業界共同探討和推動可行措施，促進業界更多使用資訊科技，以提升日常運作效率，配合電子商貿發展的新趨勢。

61. 大部分委員支持發展高增值的國際航運及物流服務。不過，部分委員則關注到有需要協助現時的傳統服務提供者轉型以維持生計，並切合未來的發展需要。

62. 部分委員建議將葵青貨櫃碼頭遷往別處，並騰出有關土地作住宅及其他用途。他們亦促請政府當局考慮把港口連接至新建或現有鐵路的可行性。

山頂纜車營運的長遠安排

63. 山頂纜車自1888年開始投入運作，是深受旅客和本地市民歡迎的旅遊及消閒設施。山頂纜車現時由山頂纜車有限公司

(下稱"纜車公司")經營和營運。纜車軌道長1.4公里，建於政府土地上，而軌道兩端的終點站，則位處纜車公司名下的土地上。

64. 在2015年3月23日的事務委員會會議上，政府當局就修訂《山頂纜車條例》(第265章)的建議徵詢委員的意見。有關建議旨在訂定條文，以批出自2016年1月1日起生效的山頂纜車經營權，以及為山頂纜車的其他長遠營運安排提供法律基礎。部分委員對於在擬議離場機制下強制出租／出售安排的法律基礎表示深切關注，例如該等安排是否符合《基本法》第一百零五條的規定。政府當局回應時表示，有關安排的目的，是確保新的經營者可順利取得營運山頂纜車所必需的資產，以及盡量減低纜車服務中斷的風險。

65. 至於山頂纜車總站的排隊及候車安排，委員察悉，纜車公司已採取各項措施改善有關安排。除此之外，根據纜車公司的發展方案，花園道總站將會擴充，其月台將會向上坡方向伸延。該項方案將與其延續經營權10年的申請一併提交當局核准。就山頂纜車經營權的地價補付費用方面，政府當局表示正檢討以往一次過收取地價補付費用的做法。《2015年山頂纜車(修訂)條例草案》其後於2015年4月24日刊憲，並於2015年5月6日提交立法會。立法會已成立法案委員會審議該條例草案。

事務委員會會議

66. 在2014年10月至2015年6月底期間，事務委員會共舉行11次會議，並曾與環境事務委員會舉行一次聯席會議。事務委員會已定於2015年7月27日舉行會議，以檢討香港郵政服務及討論實施《國際海事公約》的附屬法例。

立法會秘書處
議會事務部4
2015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。

經濟發展事務委員會

2014-2015年度會期委員名單

主席 林健鋒議員, GBS, JP

副主席 鍾國斌議員

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
陳健波議員, BBS, JP
梁家騮議員
謝偉俊議員, JP
陳偉業議員
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
陳恒鑾議員, 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
蔣麗芸議員, JP

(總數：25名委員)

秘書 游德珊女士

法律顧問 譚淑芳女士