

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)596/01-02號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/ES/1

立法會經濟事務委員會 會議紀要

日 期：2001年11月26日(星期一)
時 間：上午10時
地 點：立法會會議廳

出席委員：田北俊議員, GBS, JP (主席)
呂明華議員, JP (副主席)
丁午壽議員, JP
李家祥議員, JP
李國寶議員, GBS, JP
周梁淑怡議員, JP
許長青議員, JP
陳鑑林議員
單仲偕議員
黃宜弘議員
曾鈺成議員, JP
楊孝華議員, JP
劉千石議員, JP
劉健儀議員, JP
蔡素玉議員
胡經昌議員, BBS

出席的非委員：梁富華議員, MH, JP
的議員

缺席委員：李華明議員, JP
張文光議員

出席公職人員： 議程項目IV

經濟局

經濟局局長
李淑儀女士

經濟局副局長(3)
方志偉先生

海事處

助理處長／策劃及海事服務
譚百樂先生

規劃署

總城市規劃師／策略規劃
劉耀光先生

議程項目V

經濟局

經濟局局長
李淑儀女士

經濟局副局長(3)
方志偉先生

規劃署

總城市規劃師／策略規劃
劉耀光先生

議程項目VI

經濟局

經濟局局長
李淑儀女士

經濟局副局長(1)
趙崇幗女士

經濟局首席助理局長
楊碧筠女士

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級主任(1)1
鄭潔儀女士

經辦人／部門

I 確認通過會議紀要及續議事項
(立法會CB(1)362/01-02號文件—— 2001年10月29日會議的紀要)

2001年10月29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)191/01-02(01)號文件 —— 政府統計處就1999年10月至2001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)213/01-02(01)號文件 —— 有關中華電力違反公平競爭規則的個案；
及

立法會CB(1)364/01-02(01)號文件 —— 國際民用航空組織安全監察審查)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。

III 2001年12月18日下次會議的討論事項
(立法會CB(1)363/01-02(01)號文件—— 待議事項；
及

立法會CB(1)363/01-02(02)號文件—— 跟進行動一覽表)

3. 委員同意，在2001年12月18日上午8時30分舉行的下次會議上將會討論以下項目：

- (a) 香港迪士尼樂園；
- (b) 經濟局轄下的港口及航運局小組重組架構；及
- (c) 中流作業收費。

IV 港口發展策略檢討

(立法會CB(1)109/01-02(05)號文件——政府當局提供的資料文件)

4. 應主席的邀請，經濟局副局長(3)向委員簡述立法會CB(1)109/01-02(05)號文件所載的港口發展策略檢討最新結果。

香港的港口貨運量預測

5. 主席察悉，與1997至98年度的上次港口貨運量預測比較，根據2000至2001年度的港口貨運量預測，貨櫃總運輸量預計會輕微上升(由1,830萬個標準貨櫃單位增至2001年的1,960萬個標準貨櫃單位)。鑒於來自鹽田或蛇口的競爭日趨激烈，而本地經濟亦正有所逆轉，他詢問有關修訂預測是否偏高。他質疑當局在作出現時的預測時，有否考慮其他鄰近港口的貨物處理量。丁午壽議員贊同他的意見，並質疑2001年能否達致1,960萬個標準貨櫃單位的預測運輸量。

6. 經濟局副局長(3)解釋，港口貨運量預測由一間獨立顧問公司負責。該公司已考慮政府及香港和華南地區的相關界別提供的一切有關數據，並已考慮其他鄰近港口的發展情況。雖然不同界別對有關預測可能會有不同的看法，但政府當局認為，長遠而言，香港港口的貨運需求會有穩定的增長。由於將來的發展存在內在的不明朗因素，例如香港與內地港口各佔的貨運量，當局已根據不同港口貨物的處理量情況(即基本、最高及最低的處理量)而進行敏感度測試。由於市場情況瞬息萬變，港口規劃成功與否，關鍵在於能否及時掌握市況。為緊貼市場變化，日後的港口貨運量預測和港口發展策略檢討，將會由每3年改為每兩年修訂一次。應事務委員會的要求，政府當局答允就港口貨運量預測及港口發展策略檢討的中期結果提交報告，供委員參閱。

政府當局

7. 副主席及梁富華議員認為，若當局能就珠江三角洲的貨運量、未來15至20年的港口貨運量預測，以及內地港口的發展和競爭提供詳盡的資料，會有助委員就港口貨運量預測及對各類貨物裝卸設施的需求進行研究。經濟局副局長(3)回覆，有關這方面的一些基本資料已載於2001年港口發展策略檢討的報告摘要。若委員有特定的需要及要求，政府當局可提供進一步的資料。

8. 鑒於來自深圳港口的競爭日趨激烈，主席及楊孝華議員詢問香港及深圳港口各佔的貨運量。

9. 經濟局副局長(3)表示，由於中國加入世界貿易組織(“世貿組織”)，預料全球貿易會有所增加，中國的進出口也會隨之增加。預期珠江三角洲的貨運量會也因受到帶動而繼續快速增長。由於珠江三角洲是香港的主要貨源地，預料香港將會因華南地區貨運量的持續增長受惠。雖然內地港口不斷擴展，而來自深圳港口的競爭又日趨激烈，以致一些本應經香港港口付運的貨物轉往其他港口付運，但當局相信，華南地區貨運量增長迅速，足以支持區內港口所規劃的發展，包括香港和深圳的港口。

10. 鑒於內地港口的競爭，楊孝華議員及丁午壽議員懷疑有否需要增闢報告摘要表3所示的各類裝卸貨物設施。丁午壽議員亦補充，紡織及成衣產品的出口配額將於2005年取消，可能會影響港口貨運量預測。梁富華議員亦認為，香港港口的航運收費遠較鹽田港口的收費為高，而據他瞭解，基於成本的因素，很多付貨人(包括高產值貨物製造商)已選用鹽田港口。

11. 經濟局副局長(3)表示，在未來15年，預計香港貨櫃港的貨運量需求將會每年增長5%。九號貨櫃碼頭將於2002年開始營運，並於2004年全面投入服務，而每年可處理的貨物將會增加260萬個標準貨櫃單位。至於鹽田港口和本港港口的收費比較，經濟局副局長(3)表示，按離岸價格條款把一個40呎長貨櫃付運到戶，從鹽田付運與從香港付運的收費差距，已載於香港港口貨運量預測內。有關的付運收費包括以貨櫃車或駁船把貨物運往貨櫃碼頭的收費、報關費、文件處理費、遠洋運費、目的地提貨費、燃料附加費、始發港附加費及貨櫃碼頭處理費等。根據有關分析，當局察悉有關的波幅每年不同。舉例來說，由東莞出口一個40呎長貨櫃至美國，經香港與經深圳付運到戶的收費差距於1997年為250美元，而於1999及2001年則分別為40美元及139美元。有關波幅主要是由市場的變化所致。

12. 經濟局副局長(3)進一步表示，付貨人在選擇港口設施時，受到多項因素影響，包括貨物的種類和產值、所需的服務水平，以及付貨人廠房的所在地點。與內地其他港口比較，香港港口的優點是貨運航班的班次較為頻繁，而且航運網絡較廣，覆蓋世界各地。此外，香港在處理貨物方面的效率，亦較其內地競爭對手佔優。

增建貨櫃碼頭

13. 委員察悉，除九號貨櫃碼頭外，當局到2010年才須增建貨櫃碼頭。儘管如此，政府當局需繼續進行規劃工作，以物色合適的地點，以備將來使用。就這方面，當局已選出4個地點作較詳盡的評估。這些地點包括屯門西、大嶼山西北、大嶼山東及青衣西南。

14. 劉健儀議員及楊孝華議員詢問有關增闢貨物裝卸設施計劃的推行情況。經濟局副局長(3)就此回覆，該4個地點是當局根據一套準則而選出的。為確保能對貨櫃碼頭的持續發展及經濟影響作出全面研究，當局須進行一項跟進調查，以作出詳盡研究，並就在香港發展新貨櫃碼頭設施及有關選址建議最佳的策略方案。

15. 劉健儀議員問及與新貨櫃碼頭設施發展有關的運輸基礎設施，因為規劃及興建運輸系統需長時間才能完成。規劃署總城市規劃師／策略規劃回覆，《香港2030：規劃遠景與策略》研究(下稱“香港2030”研究)旨在為本港訂下一個長遠的土地用途、運輸及環境規劃大綱，作為香港未來30年發展的指引。港口發展策略檢討的結果將會為香港2030研究的方案測試提供資料。當局將會根據有關研究，考慮為新碼頭設施而建議的運輸網絡。

16. 陳鑑林議員認為，運輸基礎設施發展對貨運流量及港口發展至為重要。一個完善的交通運輸系統可減低整體的運輸成本。因此，政府當局應制訂策略，以確保能適時提供運輸基礎設施，以配合港口的發展。各政策局／部門之間亦應緊密合作。經濟局局長贊同委員的意見，她並表示，當局將會與有關政策局共同進行詳盡的運輸研究及有關的規劃工作。

公眾貨物裝卸區

17. 委員察悉，由於海旁需用作其他用途，並有需要就發展主要的基礎設施、休憩用地及旅遊設施提供土地，政府當局已通知灣仔、西區、觀塘及茶果嶺公眾貨

物裝卸區的經營者，該等公眾貨物裝卸區會受到有關地區的發展計劃／工程影響。

18. 劉健儀議員察悉當局不會增闢公眾貨物裝卸區，並詢問遷置公眾貨物裝卸區的整體發展計劃。她亦提醒政府當局須考慮有關計劃對現有經營者可能造成的影響，海旁既供作興建旅遊設施，另一方面又需用作公眾貨物裝卸區；故應在兩者之間取得平衡。經濟局副局長(3)表示，當局在現階段並無計劃增闢公眾貨物裝卸區。經濟局局長補充，她會嘗試就海旁的各種用途作出平衡。就這方面，各政策局之間現正進行討論。

與內地的協調及合作

19. 曾鈺成議員詢問，內地的發展計劃對香港需否增闢貨物裝卸設施有否影響。他亦詢問，鑒於兩地正就港口發展進行競爭，兩地的有關當局是否知悉對方的發展計劃。經濟局局長表示，雖然內地港口及香港港口均正致力改善本身的設施，但市場力量亦會發揮平衡的作用，不致令兩地所規劃的貨物裝卸設施過多。政府當局及有關行業會定期檢討港口貨運量預測，以期適時興建基礎設施，以應付需求。經濟局副局長(3)亦告知委員，顧問公司在作出該項預測時，亦曾訪問內地的有關當局以交換意見。此外，香港及內地的有關當局亦有其他渠道交流意見。經濟局局長補充，與內地的規劃、港口、運輸及海關當局保持定期對話及溝通極為重要。這個做法有助雙方較深入瞭解對方日後在規劃上的需要。

20. 主席作出總結時強調，政府有需要留意鄰近港口的發展情況及相對競爭力，並應制訂適當的策略，以保持香港港口的競爭力。

V 香港物流業的發展

(立法會CB(1)23/01-02(01)號文件——政府當局提供的資料文件)

21. 經濟局副局長(3)向委員簡介政府當局的計劃，即營造有利的環境和提供所需的基礎建設，促進和推動香港成為國際及地區首選的運輸及物流樞紐，以及成為協調和結集物流服務供應商以配合全球和地區供求鏈運作的基地。該計劃的詳情載於立法會CB(1)23/01-02(01)號文件。

22. 經濟局局長補充，為加速香港物流業的發展，政府會推動發展多式聯運系統，並且研究強化支援機制，加快貨物和資訊的流通，綜合提供多個環節的服務，增加香港作為供應鏈基地的優勢。除設立由財政司司長擔任主席的物流發展督導委員會外，當局亦會成立一個新架構，即物流發展局，以支持“香港物流業發展”的工作。這個新架構會為公營及私營機構提供一個商議機制，研究有關落實物流發展方面的優先工作、制訂各項計劃，以及在訂出策略及推行計劃方面攜手合作。

23. 委員察悉，政府當局會致力加強供應鏈內各個界別之間的連繫，例如加強不同運輸模式之間和香港與貨源地之間的聯繫。政府當局會促進各服務供應商之間的相互合作，從而加強“香港物流發展”的四大支柱，即“物流基建、資訊、人力及市場推廣”。兩項“加強”(即加強連繫及合作)和“四大物流層面”是香港推行物流業發展的基礎。

24. 劉健儀議員指出，基建發展對物流服務業能否成功至為重要。不過，她對十號幹線的推行計劃及收費策略提出質疑。十號幹線是新界西北部與北大嶼山之間的重點公路，並會經后海灣幹線連接到深港西部通道。她指出，收費公路不會有利於物流服務業的發展，再加上深港西部通道／后海灣幹線與十號幹線的完工時間有一段距離，會導致屯門公路出現擠塞。她詢問物流發展督導委員會在向立法會提交撥款建議前，會否檢討十號幹線的推行計劃。

25. 經濟局局長答覆，十號幹線會有助提高香港作為珠江三角洲物流樞紐的地位。雖然有關問題並無在物流發展督導委員會的會議上另行討論，但各政策局在落實該工程計劃方面彼此維持緊密合作。如有必要，物流發展督導委員會將會檢討該項工程計劃。她答允就此事與運輸局局長作進一步討論。

26. 陳鑑林議員卻認為，十號幹線及早通車，對於物流服務業的發展至為重要。他並指出，鑒於政府有意實施《鞏固香港作為國際和地區首選運輸及物流樞紐研究》中所載的整體計劃，他詢問政府可如何確保基建工程可在5年內及時完工，以加強業內服務供應商的聯繫及合作。主席亦認為，陸路交通是促進物流服務業的重要元素。各政策局應互相合作，藉以改善交通網絡，加快貨運流通。

27. 經濟局局長答覆，政府一向致力營造有利的環境和提供所需的基礎建設，以促進物流業的發展。當局

曾研究如何利用本港的交通網絡，透過提供較佳的接駁而鞏固貨源地。此外，當局會探討可否擴大使用資訊科技，以支持物流業的發展。當局亦會提供足夠的土地，以便能有效地處理貨物。

28. 丁午壽議員詢問，當局可否設立兩地共同使用的海關檢查站，以縮短過境車輛的過關時間。經濟局局長答覆時表示，由於香港和中國是不同的關稅地區，目前不可能引進雙方共同使用的海關檢查站。為簡化過關手續，香港海關正積極研究應用資訊科技及器材，進一步提高邊境管制站的海關檢查效率。為加快過境貨運流量，當局在機場引入一項特快貨運服務，貨物現時可用密封式貨車直接經香港運送到廣東省的機場。至於海運方面，當局正探討提供有關服務是否可行，然而當局不能確定投資者會否有興趣提供該項服務。

29. 主席亦關注到各政府機關處理文件所需的時間，會影響香港作為高效率物流樞紐的優勢。經濟局局長表示，為簡化文件處理的程序，工商局正為處理與政府有關的貿易文件，推行電子數據聯通計劃。

30. 關於當局近期在減少有問題的港口後勤用地範圍，以改善環境方面所作的努力，陳鑑林議員關注到新界的港口後勤用地供應情況。經濟局局長向委員保證，各政策局及部門彼此會保持緊密聯繫。在清理和供應離岸港口後勤用地方面，當局亦有清楚的指引以供依循。

架構上的支援

31. 梁富華議員詢問，就推行“香港物流業的發展”的政策，當局在架構上有何支援。經濟局局長表示，如《施政報告》所公布，為支援香港物流業的發展，當局會設立兩個新的體制結構，而物流發展督導委員會是其中之一。至於另一個新架構，就是為支援物流發展督導委員會工作而將會設立的物流發展局。物流發展督導委員會會督導及加快落實發展香港物流業的各項措施。物流發展局會由經濟局局長擔任主席，將會為政府與業界人士商議及協調業內事務和推行合作計劃提供渠道。經濟局轄下的港口及航運局小組會重組成為港口航運物流發展組，負責協助制訂政策，以及協調物流發展督導委員會及物流發展局所推行的活動和計劃。一項有關的人手建議會在下次的會議上提交事務委員會考慮。

32. 就梁富華議員問及有關物流業的人力需求，以及會否出現新的就業機會，經濟局局長答覆時表示，由於貿易、運輸及物流業佔香港本地生產總值的20%，因

政府當局

此，物流業有各類及大量職位。她表示，政府當局會與業界合作，訂出更為全面的短期及長期人力發展計劃，以協助促進發展香港物流業的措施。經濟局副局長(3)補充，教育統籌局正進行一項有關人力的檢討，有關結果會盡快提交委員參閱。

VI 《2000至2001年度競爭政策諮詢委員會報告》

(立法會CB(1)1848/00-01(01)號文件——《2000至2001年度競爭政策諮詢委員會報告》)

33. 劉千石議員察悉，由2000年4月至2001年3月，競爭政策諮詢委員會(“諮詢委員會”)僅接獲8宗投訴，他質疑這是否由於該委員會並無執法權力，還是諮詢委員會的工作欠缺宣傳所致。經濟局局長答覆時表示，諮詢委員會有足夠的權力執行其工作。諮詢委員會由財政司司長擔任主席，其成員來自各政策局和部門，包括多位政策局局長。諮詢委員會定期舉行會議，檢討各局和部門所提出的促進競爭新措施，以及與競爭有關並對政府政策有重大影響的事宜。關於宣傳工作方面，當局會設立一個網站，以宣傳諮詢委員會的工作。

34. 丁午壽議員及主席詢問，促進競爭的新政策會否對商界產生重大影響。周梁淑怡議員亦贊同他們的意見。她認為，為維持公平的競爭環境，政府應確保推行競爭政策，不會令商界人士須承擔更高的成本及遵從更複雜的程序。經濟局局長回應時向委員保證，政府所推行的競爭政策，旨在提高經濟效益及促進自由貿易，從而令消費者受惠。政府認為，讓市場力量自由運作，並盡量減低干預，是促進和維持競爭的最佳方法。

35. 關於經濟局在諮詢委員會所擔當的角色，經濟局局長表示，經濟局是負責推行競爭政策的政策局，向諮詢委員會提供秘書處服務，並協助諮詢委員會檢討各項政策和做法，以確定不同行業的競爭可提高至何種程度。同時，所有政策局和部門(包括經濟局)均須負責監察其工作範疇內的競爭事宜。每年，諮詢委員會的秘書處會邀請各政策局和部門(包括經濟局)提出其工作範疇內一些可能未盡符合競爭政策的範圍，並鑑定一些促進競爭的新措施。諮詢委員會隨即會檢討可行的改善措施，並跟進這些與競爭有關的事宜。

36. 關於“易辦事”系統提高收費的問題，周梁淑怡議員和劉千石議員質疑諮詢委員會能否有效處理與競爭

政府當局

有關的投訴。他們指出，雖然有關投訴已屬成立，但至今為止，情況並無重大改善。經濟局副局長(1)答覆，香港金融管理局(“金管局”)已完成對本港零售支付服務進行的一項全面檢討，並會就檢討結果及建議諮詢有關的關注團體。她會要求金管局在此方面提供進一步資料。經濟局局長補充，諮詢委員會正聯同金管局監察此個案的進展。

37. 劉千石議員指出，鑒於煤氣的價格調整機制不受當局管制，為促進能源市場的競爭，當局應提供中央石油氣作為另一個選擇。經濟局局長答覆，房屋署及房屋委員會已聯同其他政策局和部門，研究在公營房屋供應中央石油氣的可行性。據研究所得，採用中央石油氣供應系統，由於要興建石油氣儲存庫，可能會令建屋用地在某程度上有所減少，對土地需求和整體規劃靈活性造成影響，以及令屋邨的設計更形複雜，也會延長公營房屋的籌建時間。此外，若干地區由於須顧及環境和安全考慮因素，要覓得適當地點興建共用的中央石油氣儲存庫，亦並不容易。儘管有上述種種困難，當局仍會視乎實際情況和需要，設法為公營房屋氣體供應市場引入更多競爭。

38. 楊孝華議員表示，關於政府推廣使用石油氣車輛的政策，他詢問當局會否採取措施，透過方便新營辦者加入車用石油氣市場，從而鼓勵競爭。經濟局局長答覆，有關工作屬環境食物局的管轄範圍。據她瞭解，當局正採取促進競爭的措施，有利新營辦者加入市場。

39. 胡經昌議員詢問，諮詢委員會有否檢討由《證券及期貨條例草案》引起的有關競爭事宜，以及有否採取任何措施，以應付如條例草案所載，可能出現的反競爭做法。經濟局局長答覆，據她所知，在提交此條例草案前，財經事務局局長曾檢討條例草案所引起的有關競爭事宜。他亦已對條例草案提出適當的修正案。至於消費者委員會向財經事務局提出意見前，有否聽取有關界別在諮詢工作中提出的意見，經濟局局長答允向消委會轉達此事。

政府當局

補充資料

40. 關於所有證券交易最少須支付交易金額的0.25%經紀佣金的規定，胡經昌議員指出，部分公司並無遵從有關經紀佣金的規定，並收取較低的費用，以限制其他人進入市場。經濟局局長答允把有關事宜轉交財經事務局局長跟進。

41. 許長青議員詢問，中國加入世貿組織後，香港會否與國內其他城市簽訂雙邊協議，以方便本地投資抓緊機會，及早進入中國市場。副主席亦指出，中國加入世貿組織後，香港與內地之間需有一個自由貿易區，以維持本港享有的特惠貿易條款。經濟局局長答允把委員的問題轉交工商局局長跟進。

VII 其他事項

42. 下次例會本訂於2001年12月24日舉行，由於該日為聖誕節前夕，委員同意把會議改於2001年12月18日(星期二)上午8時30分舉行。

43. 議事完畢，會議於下午12時30分結束。

立法會秘書處

2001年12月17日