

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2500/09-10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2009年10月至2010年6月底期間的工作。本報告將於2010年7月14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. 事務委員會由20名委員組成，林健鋒議員及謝偉俊議員分別當選為主席及副主席。事務委員會委員名單載於**附錄II**。

主要工作

旅遊

4. 在2009-2010年度內，事務委員會繼續檢視各項主要的旅遊基建項目，並監察與旅遊業有關的機構的工作及表現。

香港迪士尼樂園

5. 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財務業績。香港迪士尼由2005年9月開幕至今，接待的訪客總數達1 900多萬人。在2008-2009財政年度(下稱"2009年度")內，香港迪士尼的入場人次較前一年增加2%，專程遊客人數亦增加17%。據政府當局表示，香港迪士尼在首3年的營運已為香港經濟帶來103億元的增加值，令本地生產總值平均每年提高約0.2%。在2009年度，額外增加值逾44億元，對本地生產總值的貢獻增至約0.3%。

6. 事務委員會委員在2010年1月25日聽取了有關香港迪士尼營運情況的最新匯報，並對香港國際主題樂園有限公司(下稱"主題樂園公司")在2009年度的財務業績表示關注。主題樂園公司在2009年度錄得扣除利息、稅項、折舊及攤銷前的虧損為7,000萬元。據香港迪士尼表示，樂園錄得的虧損，主要由於資產折舊所致，並不影響現金周轉。至於樂園的入場人次，委員察悉，在計算樂園的全年入場人次時，在淡季以贈券入場的人次亦包括在內，但這些入場人次只佔總入場人次的1-2%。委員要求香港迪士尼日後提供樂園最新的資料時，分開列出以贈券入場的人次及以普通入場券入場的人次。委員亦察悉，香港迪士尼的收入減少1%，而園內的消費活動，包括商品銷售及餐飲的生意均受到打擊，出現此情況的原因，很可能是由於本地訪客的消費力相對較弱所致。事務委員會察悉，樂園管理層有信心主題樂園公司的財務業績在可見的將來會有所改善。

7. 事務委員會委員促請香港迪士尼加強運用市場推廣策略，集中向內地市場(特別是廣東省)進行更多推廣工作。事務委員會委員察悉，香港迪士尼針對了24個內地城市進行市場推廣策略，而這些城市已按市場研究分為3個優次級別。香港迪士尼一直因應不同節慶，舉辦各類具備主題及創意的大型活動，以吸引本地訪客和鼓勵他們再次到訪樂園。此外，香港迪士尼亦一直與香港鐵路有限公司、航空公司、酒店、商場和山頂及昂坪360纜車等景點合作，舉辦聯合的推廣活動。

昂坪360纜車的運作

8. 事務委員會非常關注昂坪360有限公司在纜車系統一部救援車於2009年11月18日發生損毀事故後兩日才向機電工程署(下稱"機電署")通報該事故。根據既定的通報機制，昂坪360有

限公司須在事故發生後30分鐘內向機電署口頭通報《架空纜車(操作及保養)規例》(下稱"《規例》")內指定的事故及其他因機件故障而或會影響系統安全運作的事故，包括救援車故障等，並於24小時內提交書面報告。

9. 在2010年2月22日的事務委員會會議上，昂坪360有限公司解釋，據該公司對《規例》的理解，纜車系統的操作員須向有關當局通報所有在纜車系統範圍內發生的嚴重事故，例如在纜車系統範圍內發生涉及有人傷亡的事故、主要驅動裝置失效事故等。不過，機電工程署署長在2009年11月18日事故發生後已在書面指引中清楚訂明有關通報範圍及時間的規定，將不會出現含糊不清的情況。昂坪360有限公司承諾在任何時候均會尊重及遵守所有法定要求。政府當局會繼續監督昂坪360有限公司在操作及保養纜車系統方面的工作，以確保纜車服務安全可靠。昂坪360有限公司及政府當局亦藉此機會闡述由該公司管理的昂坪360纜車服務在2007年12月重開後的整體表現。事務委員會與該公司及政府當局就纜車系統的保養工作、市場推廣策略及加強纜車暫停服務的通報機制所採用的措施交換意見。

啟德新郵輪碼頭

10. 鑒於近年建築成本的上升幅度無從估計及市場存在不明朗因素，政府當局決定採用"政府設計、建造及租賃"方式發展啟德新郵輪碼頭。事務委員會委員在上年度的會議上聽取政府當局就此項目所作的簡報時，對當局決定採用"政府設計、建造及租賃"方式並沒有異議。事務委員會委員促請政府當局加快開展附屬設施的工程，以配合首個泊位在2013年年中開始營運。

11. 在2010年3月29日的會議上，政府當局就進行郵輪碼頭大樓工程而提出的撥款建議徵詢事務委員會的意見。該工程涉及的開支為58億5,210萬元。委員對提前完成郵輪碼頭大樓的工程以配合首個泊位在大約2013年年中啟用的時間表示支持。他們要求政府當局建設必要的支援設施，例如提供飲食服務、足夠的停車場設施及無障礙通道，以滿足郵輪旅客、長者及傷殘人士的需要，並要求當局確保與啟德發展計劃的其他工程達致較佳的銜接，以盡量減少對郵輪旅客造成不便。委員進一步促請政府當局擬訂郵輪行程，包括拓展涵蓋區內多個鄰近港口及城市的一程多站式短途行程。

香港旅遊發展局2010-2011年度工作計劃

12. 事務委員會聽取了旅遊發展局(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。在2010年1月25日的會議上，事務委員會察悉，旅發局2010-2011年度的基線推廣預算為3億6,790萬元(較2009-2010年度減少約1,010萬元)，而同年度的客源市場的推廣預算總額為1億9,050萬元(較2009-2010年度增加5.6%)。委員對2010-2011年度有多少資源投放於個別客源市場表示關注，旅發局回應時表示，由於全球經濟漸見好轉，該局將會恢復長途市場內的推廣力度，從而維持當地人士對香港這個旅遊目的地品牌的印象，同時亦會繼續集中在短途市場(例如內地及台灣)進行推廣工作。

13. 事務委員會委員指出，有必要提升香港對旅客的吸引力，以面對新加坡環球影城開幕及2010年上海世界博覽會的舉行對香港造成的競爭。旅發局認為上海世界博覽會是開拓一程多站旅遊行程及向長途市場旅客推廣香港的黃金機會。旅發局告知事務委員會，該局將以"2010香港節慶年"作為全年推廣主題，突顯香港中西文化薈萃的特質，以及多姿多彩的文化慶典，該局的大型活動或主要推廣項目，將會配合中國傳統節日及文化慶典。

檢討香港旅遊業議會的運作

14. 因應事務委員會在2009年7月關注到香港旅遊業議會(下稱"旅遊業議會")在實施旅遊業界自我規管方面的成效，政府當局已就旅遊業議會的運作進行檢討，並於2010年5月24日的會議上向委員簡介是次檢討的結果。政府當局打算維持旅行代理商的現行規管制度，因為旅遊業議會是具規管職能的行業團體，由該會負責推動業界發展和規管不斷轉變的營商手法，實屬至為恰當。政府當局指出，旅遊業議會由2009年7月起實施改善措施，包括完善委員會結構及成員組合；公布會議議程及已作淨化處理的會議紀錄，以提高透明度；委任具有工會背景的人士出任獨立理事，以反映前線僱員的權益；以及加強旅遊事務署的監察工作。旅遊業議會亦將會進行衡工量值式審計及就旅遊業議會的選舉制訂更清晰的指引。

15. 部分委員強調旅遊業議會必須提升公眾對其作為可推動業界發展而又能保障消費者權益的代理人角色的認受性，此點實屬重要。不過，鑒於旅遊業議會基本上是一個商會，又是

一家根據《公司條例》(第32章)註冊成立的公司，部分其他委員質疑旅遊業議會如何能在符合業界利益與保障消費者權益之間取得適當的平衡。這些委員認為，政府在《旅行代理商條例》(第218章)內更清晰地訂明旅遊業議會的角色，只會把現時不合理的安排合法化和強化；政府在法例下並沒有獲賦權監察旅遊業議會的運作。政府當局表示，旅遊業的業界自我規管制度是一個沿用已久並廣為各方接受的制度，因此在採取任何試圖撤銷此制度的行動前，必須經過非常審慎的考慮。此外，業界自我規管不會妨礙各方同時致力加強保障消費者的工作。在這方面，政府當局曾與旅遊業議會磋商各種可進一步優化申訴機制的方法，以確保消費者的投訴能以更公平公正及更具透明度的方式獲得處理。政府當局將會繼續與旅遊業議會緊密合作，因應旅遊業界不斷轉變的情況，改進規管機制。

前往外遊警示生效地方的旅行團

16. 政府在2009年10月20日就泰國(曼谷)發出黃色外遊警示，並因應事態發展，分別在2010年3月10日及4月10日提升泰國(曼谷)的外遊警示級別至紅色及黑色。事務委員會在2010年4月26日討論旅遊業議會處理受突發情況(例如政府發出外遊警示的時候)影響的旅行團所採用的機制。事務委員會察悉，旅遊業議會曾一度取消在2010年3月11日至23日出發前往曼谷的旅行團，但其後在紅色外遊警示仍然生效的時候卻宣布，由2010年3月24日開始，前往曼谷的旅行團將恢復出團。部分委員對上述不一致的決定令旅行團團員感到混亂深表關注。據旅遊業議會表示，議會是因應旅行團團員的意願、來自泰國旅遊當局及當地業界業務伙伴的最新消息，決定由2010年3月24日起，恢復讓前往曼谷的旅行團出團。選擇不如期隨團出發的旅行團團員可獲退回付款。至於選擇隨團出發的團員，部分委員建議有關當局應要求這些團員書面確認他們明白所涉及的風險和責任，以及未必可獲安排包機撤離當地。

17. 事務委員會委員察悉，旅遊事務署的代表曾出席旅遊業議會與旅行代理商作出這些安排的會議，而政府當局當時已明確要求各有關旅行代理商特別注意旅客和員工的安全。保安局亦密切注視曼谷的形勢，尤其是在前往當地的旅行團恢復出團的時候，並透過新聞公報每天發放最新的消息。

航空公司削減旅行代理商的佣金

18. 在2010年3月29日的會議上，事務委員會與政府當局、旅遊業議會及國際航空協會審訂旅行社商會討論航空公司削減旅行代理商佣金的安排。委員察悉，在審批佣金水平時，民航處根據政府與民航伙伴簽訂的雙邊《民用航空運輸協定》作出的主要考慮，是防止任何協約方的航空公司採取諸如傾銷、歧視性或掠奪性定價的手段，從而扭曲市場的正常運作和影響航空服務。在進行上述的審批工作期間，民航處已把航空公司的營運成本、乘客的利益及旅遊業界的意見納入考慮之列。

19. 部分委員認為，銷售機票涉及的報酬安排基本上屬於航空公司與旅行代理商之間的商業交易，而由該項商業交易產生的爭議應由他們自行解決。但部分其他委員認同國際航空協會審訂旅行社商會及旅遊業議會的意見，認為某些航空公司實施零佣金的安排違反了旅行代理商與航空公司簽訂的《乘客銷售代理協議書》的條款，而民航處批准航空公司削減佣金的申請時，罔顧旅行代理商和消費者的權益。這些委員亦關注到，民航處在批准此項申請前，沒有諮詢旅行代理商。據政府當局表示，實施零佣金的安排對消費者的影響，視乎航空公司分銷機票的模式、消費者購買機票的途徑，以及可供消費者選擇的航空公司和航線。事務委員會通過一項議案，促請民航處覆檢其批准航空公司實施零佣金安排的決定，並檢討其審批程序。

《競爭條例草案》

20. 政府當局在2010年6月28日的事務委員會會議上向委員簡報擬議《競爭條例草案》(《條例草案》)將會作出規定的主要內容。事務委員會察悉，《條例草案》將不適用於政府及法定團體，但行政長官會同行政會議制定規例中指明的法定團體或指明的活動則屬例外。部分委員認為政府當局應該訂立具體準則，以決定哪些法定團體應受《條例草案》的規管。他們亦建議把這些決定交由競爭事務委員會作出，而不是由行政長官會同行政會議作出，以提高這些決定的公信力。此外，當局亦應設立機制，不時檢討被列入豁免名單的政府／法定團體。政府當局解釋，當局將會研究500個法定團體進行的經濟活動，以瞭解當中是否有影響某特定市場的經濟效益。當局會因應競爭法例的實施情況，就列入豁免名單的政府及法定團體作出檢討。

21. 鑒於《競爭條例草案》會維持《電訊條例》(第106章)現時對收購合併活動的管制，部分委員對政府當局沒有藉此機會開始把合併守則的適用範圍擴大至部分其他行業表示關注。

政府當局認為，鑒於本地市場規模細小及某些合併活動可為消費者帶來經濟利益，故此在評估合併活動的影響時，應把整體經濟效益納入考慮之列。政府當局將會更新有關合併管制的條文，以便配合在實施競爭法例後數年檢討《條例草案》的成效時，可能把合併管制擴大至跨行業的規管。

22. 雖然部分委員促請當局盡早在香港引入《競爭條例草案》，但他們關注到，有關法例應在保障消費者權益與符合業務運作利益(尤其是中小型企業(下稱"中小企")的利益)之間取得平衡。有委員關注到，在新法例下，中小企可能會誤墮法網，而大公司卻可能會濫用法例，把提出訴訟作為騷擾中小企的策略性工具。政府當局表示，有關法例將會規定競爭事務委員會須制定詮釋和實施競爭守則的規管指引，而競爭事務審裁處將有權不審理無理的訴訟。為釋除中小企的疑慮，政府當局會考慮委任中小企的代表出任競爭事務委員會的成員。

保障消費者權益

消費者保障法例

23. 事務委員會一直關注有必要加強香港保障消費者的機制。事務委員會在2010年5月24日聽取政府當局就加強消費者保障法例打擊不公平營商手法簡介有關檢討的大方向。政府打算擴大《商品說明條例》(第362章)的適用範圍，以涵蓋有關服務的消費者交易涉及的標示。除打擊就服務作虛假標示的做法，改善建議亦旨在打擊其他的不良營商手法，即誤導遺漏、威嚇或高壓、"餌誘式銷售"及"接受預繳款項時沒有意圖或能力提供合約訂明的貨品或服務"等不良手法。事務委員會委員普遍贊同政策的大方向，但有部分委員對執法、冷靜期安排的應用及在提供證據證明商人"接受預繳款項但卻沒有意圖或能力提供合約訂明的貨品或服務"方面的困難表示關注。

24. 部分委員對修訂《商品說明條例》的建議擬豁免金融服務產品及地產物業表示不滿，因為這些行業的交易涉及的金額龐大，消費者需要更大的保障。政府當局強調無意"豁免"該兩個行業，它們受《商品說明條例》以外的規管架構涵蓋。政府當局表示將在2010年第3季就建議展開公眾諮詢。

《玩具及兒童產品安全條例》

25. 2009年11月，政府當局向事務委員會簡介對《玩具及兒

童產品安全條例》(第424章)作出的擬議修訂。擬議修訂旨在採用最新版本的安全標準，並把所有安全標準臚列於《條例》的一個附表，藉此改善更新安全標準的機制，使日後的修改可透過制定附屬法例作出。政府當局將會在修訂法例實施後，加強宣傳及消費者教育。委員對該修訂條例表示支持，該修訂條例其後在2010年4月1日開始生效。

能源供應

26. 事務委員會繼續監察兩間電力公司及煤氣公司增加電費及煤氣費的情況。

調整電費

27. 有關政府當局對兩間電力公司的電費進行的周年檢討，事務委員會察悉，中華電力有限公司(下稱"中電")將由2010年1月1日起增加電費2.6%，委員對此表示失望。部分委員認為，由於兩間電力公司在相若的商業環境中經營，中電增加電費的理據不足。這些委員深切關注到，增加電費會導致通脹，從而影響市民大眾。他們質疑，中電是否有必要按照新的《管制計劃協議》賺取有權賺取的最高的利潤，並藉着作出更多資本投資賺取額外的利潤。中電回應委員的關注時解釋，該公司維持其電費於同一水平已有10年之久，實有必要在2010年增加電費，以便該公司有資金進行控制排放項目、支援香港的基建發展及應付不斷急速上升的物價。

28. 雖然香港電燈有限公司(下稱"港燈")在2010年凍結電費，但由於港燈使用天然氣的發電量將由該公司總發電量的15%增至30%，其2010年的整體燃料成本將會增加，委員對此表示關注。港燈表示，倘若未來數年的天然氣使用量維持在30%，而燃料價維持平穩，對燃料價條款收費的影響不會太大。不過，假如天然氣發電的比例須增至50%，便有需要購買額外的燃氣發電機組。

29. 有關政府在監察電費調整方面所擔當的角色，政府當局表示已致力與兩電磋商，以期為香港人謀求最佳利益。舉例而言，在政府的努力下，中電和港燈的資本開支均下調約30%，而政府亦已與兩電商討，延遲收回燃料價條款帳的負結餘。政府並曾透過磋商成功地令中電降低2010年電費的加幅。

煤氣收費的調整

30. 在2010年3月30日的會議上，香港中華煤氣有限公司(下稱"煤氣公司")向委員簡介該公司擬由2010年4月1日起把每兆焦耳的標準煤氣收費調高0.6仙的計劃。由於這是煤氣公司在3年內第二度增加煤氣收費，委員對公用事業機構和交通服務增加收費／車費對中小企及普羅市民所帶來的通脹壓力表示深切關注。由於煤氣公司現時售氣賺取的盈利約達25億元，該公司亦無財政壓力，事務委員會促請煤氣公司押後加費，並通過一項議案，要求煤氣公司凍結2010年的收費。據煤氣公司表示，儘管營運成本的上漲並不在煤氣公司可以控制的範圍內，但該公司仍會密切注意原材料的國際價格變動情況，並會因應情況適當地進行採購。該公司將會繼續致力為顧客節省成本，例如在使用天然氣作為生產煤氣的原料後，便節省了燃料成本方面的開支。煤氣公司承諾不打算在是次調整收費後的兩年內再度加價。

31. 至於委員對是否有必要讓煤氣公司接受政府對其價格及盈利作出規管所表達的關注，政府當局表示，煤氣公司自1997年起以自願性質與政府簽訂《資料及諮詢協議》(下稱"《協議》")。根據《協議》，政府會研究煤氣公司所提供的加價理據。至於對該公司進行經濟監察的現行架構所進行的檢討，政府當局同意，待現行《協議》屆滿而須予續期時，當局將會諮詢事務委員會。

機場及航空服務

香港航空體系安全監督審計

32. 國際民航組織在2009年11月發表有關香港民航系統的最後審查報告，對香港的航空安全監察系統給予正面的評價，在維持有效的安全監察系統方面整體得分為94.47%，在國際民航組織至今已接受審查的190個締約國(包括美國、中國大陸及英國)的航空當局當中，排名第5。在2010年2月22日的會議上，事務委員會委員促請民航處在下一輪審查工作中繼續努力，致力爭取更佳成績。

33. 關於國際民航組織建議採取的跟進行動，事務委員會察悉，該等跟進行動涵蓋立法、人員編制、培訓及安全檢查等方面。為回應委員呼籲當局應適時提出修訂法例，政府當局表示，由於國際民航組織的建議涉及若干附屬法例，當局將會優先處理多項事宜，並會在2010年年底起分階段諮詢持份者，如有需要，將會在2013年年底至2015年期間提出修訂法例。

港口發展及海事服務

《2009年領港(費用)(修訂)令》

34. 在事務委員會2009年11月16日的會議上，政府當局向委員簡介《2009年領港(費用)(修訂)令》；該項修訂令旨在調低要求領港員在銀洲對開海面或南丫島西面對開海面登上或離開船舶時應付的額外領港費，由1,900元調低至1,820元，為期18個月。委員贊同當局調低額外領港費的建議，但認為下調幅度太小，未能令服務使用者受惠。政府當局解釋，有關的收費水平經由代表服務使用者的香港定期班輪協會和代表服務提供者的香港領港會共同檢討及達成協議。政府的職責就是督導調整領港費的程序，確保建議的領港費處於合理水平，藉以維持優質的領港服務，保障海運安全和保護海洋環境。事務委員會亦關注本港是否能培訓足夠的持牌領港員，以確保人員暢順接任。新收費在2010年2月1日開始生效，並會在2011年8月1日恢復原來的收費水平。

在《燃油污染(法律責任及補償)條例》下訂立的擬議費用規例

35. 在2009年11月16日的會議上，政府當局向事務委員會簡介在《燃油污染(法律責任及補償)條例》(第605章)第33條下訂立的擬議《燃油污染(法律責任及補償)(保險證書的申請費用)規例》。委員關注到，和其他國家相比之下，擬議的申請費用535元相對較高，政府當局回應時表示，當局按"用者自付"的原則釐定該項費用。委員要求政府當局簡化有關發出保險證書的行政程序，以期日後能降低收費水平。事務委員會普遍支持該費用規例；該費用規例在2010年1月22日開始生效。

航海訓練獎勵計劃

36. 政府當局要求事務委員會支持建議，把航海訓練獎勵計劃(下稱"計劃")的核准撥款增加1,920萬元，使計劃的運作得以由2010-2011年度延長至2013-2014年度，以解決香港具有航海背景的航海專才嚴重短缺的問題；當局表示，若不正視此問題，將會削弱本港作為國際航運中心及區域樞紐港的優勢。委員普遍對計劃表示支持，並促請政府當局監察計劃的成效，積極向市民宣傳航海工作有前途，以期吸引更多年青人加入航海業。他們並認為航運業應為計劃的參加者提供資助及訓練機會，以培養本地航海專才。財務委員會在2010年5月28日的會議上批准延長計劃所需的撥款。

其他事項

37. 政府當局亦曾向事務委員會簡介粵港合作框架協議下旅遊業合作及物流業的發展，以及檢討《空運(航空服務牌照)規例》後提出的建議。

38. 由2009年10月至2010年6月期間，事務委員會共舉行11次會議。事務委員會已安排於2010年7月19日的會議上就油公司引進較低辛烷值汽油的議題進行討論。

立法會秘書處

議會事務部1

2010年7月8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

2009-2010年度委員名單

主席	林健鋒議員, SBS, JP
副主席	謝偉俊議員
委員	何俊仁議員 李國寶議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP 李華明議員, SBS, JP 陳鑑林議員, SBS, JP 劉健儀議員, GBS, JP 劉慧卿議員, JP 石禮謙議員, SBS, JP 方剛議員, SBS, JP 梁君彥議員, GBS, JP 黃定光議員, BBS, JP 湯家驊議員, SC 詹培忠議員 李慧琼議員, JP 陳茂波議員, MH, JP 梁家騶議員 葉偉明議員, MH 葉劉淑儀議員, GBS, JP 譚偉豪議員, JP 陳淑莊議員 (至2010年1月28日) (於2010年5月18日再次加入) 陳偉業議員 (至2010年1月28日) (於2010年5月19日再次加入)
	(總數：22名委員)
秘書	游德珊女士
法律顧問	曹志遠先生
日期	2010年7月1日