

5.1 應主席邀請，經濟局局長簡介其政策範圍內各項工作的財政撥款建議(附錄 V-4)。

資助金 —— 香港旅遊協會

5.2 劉慧卿議員察悉，政府當局已預留 5 億 3,250 萬元撥款，用以支付香港旅遊協會(下稱“旅協”)的工作開支。她詢問旅協在推行資源增值計劃方面的進展。

5.3 旅遊事務專員表示，在 2000 至 01 年度預算內旅協減少申請的撥款額，已反映資源增值計劃規定於 2000 至 01 年度先行節省 1%開支的情況。另外，旅協經檢討其開支模式後，已在本年度的預算中額外節省 1,700 萬元。政府當局正與旅協商討，研究如何逐步於 2002 至 03 年度達到節省餘下 4%開支的目標。

5.4 劉慧卿議員提到旅協的人事編制，並詢問當局根據哪些準則，決定以常額條款或合約條款僱用職員。旅協總幹事表示，旅協的編制約有 400 名職員，其中 75%為常額人員。在該編制中，271 名職員在香港工作，另外 95 名職員則派駐旅協的 14 間海外辦事處。為了達到資源增值的目標，旅協現正研究如何減少職員人數，並且盡可能將服務外判。

5.5 劉慧卿議員指出，在所有受資助機構中，以常額條款聘用的職員佔很高比例。她詢問政府當局會否就此情況進行政策檢討。她又質疑為何 75%的旅協職員以常額條款聘用，而其餘卻以合約條款聘用。

5.6 旅遊事務專員表示，政府當局現正檢討旅協的人事編制。在檢討過程中，當局一方面會考慮到必需保留常額人員，以提供運作所需的連貫性，並保留具備所需經驗的職員監督各項建議；另一方面，當局亦會考慮到旅協需不時招聘新人，藉此引入新的意念。這兩方面的工作必需取得平衡。經濟局局長補充，政府當局時刻留意有需要維持受資助機構的成本效益；待現正進行中有關旅協架構組織的檢討完成後，當局會提交具體建議，供議員考慮。然而，由於檢討的進度難以預計，他無法在現階段提供具體

時間表，但他承諾稍後會向經濟事務委員會匯報。

5.7 至於受資助機構分別聘用常額人員與合約僱員，庫務局副局長(1)解釋，雖然政府當局負責批出受資助機構的財政撥款，但決定受資助機構聘用常額人員與合約僱員的比例，並不屬於政府政策。此類性質的人事事宜，會由交個別受資助機構按其本身情況加以考慮。她表示，各受資助機構的常額人員和合約僱員在比例上的差異，可能是由於它們本身的歷史發展所引致。在醫院管理局中，大部分職員以常額條款或可續約條款聘用。據她瞭解，在大學教育資助委員會資助的院校中，以合約條款聘用而並非獲授予終身職位的職員所佔的比例正逐漸提高。至於一些新成立的機構，例如立法會秘書處及平等機會委員會，職員一般是以合約條款受聘。

使用無煙道式氣體熱水爐

5.8 李華明議員提到實施《1999年氣體安全(裝置及使用及雜項)(修訂)規例》的情況，根據該規例，當局將會在2000年6月30日後禁止使用無煙道式氣體熱水爐為浴室及淋浴室供應熱水。他詢問當局有否提供足夠的撥款，以便執行該規例，尤其是針對把無煙道式熱水爐接駁到石油氣瓶的使用者方面。他亦關注市民從內地帶回香港的無煙道式氣體熱水爐的安全問題，並詢問當局有否與香港海關商討此事。

5.9 機電工程署署長表示，自從有關法例制定以來，氣體供應商一直均有探訪已知正在使用無煙道式氣體熱水爐的用戶，通知他們必需將接駁到浴室／淋浴室的該等熱水爐更換。此外，氣體安全監督亦不斷積極地向公眾宣傳新的安全規定。至於從內地進口的無煙道式氣體熱水爐，他表示當局沒有禁止進口該等熱水爐，而解決此問題的最佳辦法是教育市民，使他們明白購買及正確使用較安全型號的氣體爐具的重要性。經濟局局長補充，氣體安全監督和氣體供應商正進一步加強在宣傳和檢查方面的工作，而政府當局亦會在即將舉行的經濟事務委員會會議上，向議員進一步簡報此事。

香港航運及港口業的發展

5.10 許長青議員提到內地貨櫃碼頭營辦商近期將收費調低，並詢問政府當局曾採取何等措施，促進香港航運及港口業的發展和提高其競爭力。他又關注到，香港貨櫃碼頭處理費偏高，尤其是相對於內地的收費水平而言。

5.11 關於經香港及深圳以船運方式付運貨物所需的總費用，經濟局副局長(3)表示，兩地收費的距離近期已不斷縮窄。倘若以駁船將貨櫃從中山及珠海等地運經香港出口，所需的運輸費用會較以貨車將貨櫃運至深圳港口後出口為低。爲了提高香港貨櫃碼頭及貨櫃運輸業的競爭力，香港港口及航運局轄下成立了貨櫃港競爭力小組，負責研究及制訂措施，務求令香港的港口更具競爭力。香港港口及航運局現正進行一項港口貨運量預測研究，以評估影響貨運業的各項因素，包括深圳港口及香港港口的發展和相互作用。經濟局局長補充，政府當局一直與香港港口及航運局，以及港口和貨運業保持緊密合作，並正在採取一連串措施，藉此增加香港貨櫃港的競爭力。至於貨櫃碼頭處理費方面，他表示此事屬於經濟事務委員會極爲關注的議項。他向議員保證，政府當局會繼續協調貨櫃運輸業所有有關各方，商討應採取哪些措施，調低在香港處理貨櫃的費用及付貨人所支付的費用。透過這些討論，班輪公會已同意繼續凍結收費，直至 2001 年 5 月。

飛機乘客離境稅的管理

5.12 單仲偕議員詢問，爲何申請豁免繳付飛機乘客離境稅的個案數目，由 1998 年的 30 151 宗大幅下降至 1999 年的 11 052 宗。民航處處長解釋，過往部分類別的乘客無須繳付飛機乘客離境稅。舉例而言，倘乘客純粹由於所乘搭的飛機遭遇惡劣天氣降落香港而抵達，並於其後在切實可行範圍內盡快乘搭飛機離開香港，則可獲豁免繳付飛機乘客離境稅。不過，當局自 1999 年 4 月起實施新計劃，鼓勵即日過境乘客於留港期間遊覽香港，並豁免於同日到港及離港的乘客繳付飛機乘客離境稅。由於這項轉變，在過往需要申請豁免的若干類別乘客，已不再需要申請豁免。因此，申請豁免的個案數目自 1999 年開始下降。

能源效益標籤計劃

5.13 陳鑑林議員提到能源效益標籤計劃，並詢問機電工程署正進行調查研究的 3 類產品為何。機電工程署署長表示，該 3 類產品分別為電熱水爐、影印機及汽車。至於調查研究的費用，機電工程署署長表示將於會後提供有關資料。

使用互聯網上的推廣方式宣傳香港

5.14 楊孝華議員提到，旅協計劃開發一個介紹活動的網站，令旅客可以使用網上訂票系統。鑒於旅遊業及資訊科技界亦正在市場上推行類似的計劃，他詢問旅協以公帑營辦此計劃，與私營機構競爭發展網上業務的理據何在。旅協總幹事解釋，此項建議並非旨在與私營機構競爭。事實上，旅協亦與業界保持定期對話，並盡力鼓勵服務供應商使用互聯網。為了方便旅客獲取更多關於香港的資料，旅協其中一項計劃是改善及提高本身的網站水平，以切合新時代的需求，令到使用網站的人士更輕易取得關於國際及本地盛事的資料。經濟局局長補充，該建議並非旨在牟利，而當局確有需要採取積極措施，推出具吸引力的網站，向有意訪港的旅客提供所需的資料。

公眾貨物裝卸區

5.15 劉健儀議員注意到，公眾貨物裝卸區的貨物吞吐量由 1998 年的 1 200 萬噸下降至 1999 年的 1 090 萬噸，而 2000 年的預測數字則維持在 1999 年的水平，相對而言較為穩定。她詢問貨物吞吐量出現波動的原因。海事處處長解釋，在 1999 年，部分原本會運往公眾貨物裝卸區的貨物，已改為運往其他地方，例如屯門內河貨運碼頭及葵涌貨櫃碼頭。至於 2000 年的貨物吞吐量為何能夠維持於 1999 年的相約水平，他解釋這是由於預期整體的貨物吞吐量在 2000 年將會有增長，公眾貨物裝卸區亦會因整體貨物量增加而受惠。至於過往兩年實施的公眾貨物裝卸區管理改革所節

省的開支，以及其對收入造成的影響，海事處處長答應於會後提供有關資料。

保障消費者權益及競爭政策

5.16 劉慧卿議員提到，財政司司長已於政府財政預算案演詞中宣布，保障消費者權益及競爭政策的工作將由工商局轉交經濟局負責。她詢問上述重組建議及相關的人手建議的詳情。經濟局局長表示，鑒於經濟局現時的職能包括旅遊及能源供應的事宜，因此建議的工作調配實屬合理。在旅遊方面，由於當局經常接獲關於店主以不當手法欺騙顧客的投訴，因此保障消費者權益的工作十分重要。至於能源供應方面，有意見認為必需在市場上引入更多競爭。建議的重組工作將會有助制訂有關範疇的政策。概括而言，工商局內負責上述綱領的職位將會刪除，而經濟局則會開設額外職位，以吸納增加的工作量。政府當局正研究人手建議的詳情，並會在短期內向人事編制小組委員會提交建議，供議員考慮。

航空交通管理

5.17 李華明議員指出，自從新機場啓用以來，曾發生數宗與飛行安全有關的事故。鑒於 16 名來自海外的臨時航空交通管制主任的服務合約將於 2000 至 01 年度屆滿，他詢問民航處是否有具備所需專門知識的足夠人手，確保符合有關的安全規定及應付預期的航空交通服務需求。

5.18 民航處處長表示，過往開設的臨時職位旨在填補機場搬遷時人手短缺的情況，以及應付 1998 年新機場啓用時增加的工作量。在過往的兩三年間，政府當局在本地招聘及培訓新入職航空交通管制主任方面已達到預期的目標。現時的編制亦有足夠的人手處理目前的工作量。

5.19 至於發生航空事故與臨時航空交通管制主任的經驗是否有關，民航處處長確定兩者之間沒有關係。他強調，飛行安全是民航處一貫的重要目標，該處會採取一切可行步驟，確保達致此目標。民航處已採用非常嚴格的標準，管制飛機的飛行情況。該處一旦發現某飛機偏離航道，即使有關情況不會引致飛機相撞的危險，亦會將其列作航空事故處理，然後進行徹底調查。事實上，關於飛機與飛機之間距離不足的事故，新機場記錄所得的數字與啓德機場的數字相若。至於航空交通管制人員的培訓工作，他表示民航處會不斷作出檢討。政府當局會繼續向航空交通管制人員提供優質培訓，以應付預期的航空交通服務需求。