

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2058/00-01號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱
並經主席核正)

檔 號 : CB1/PL/ES/1

立法會經濟事務委員會 會議紀要

日 期 : 2001年5月28日(星期一)
時 間 : 上午10時45分
地 點 : 立法會會議廳

出席委員 : 田北俊議員, JP (主席)
呂明華議員, JP (副主席)
丁午壽議員, JP
李國寶議員, JP
李華明議員, JP
張文光議員
許長青議員
陳鑑林議員
單仲偕議員
楊孝華議員, JP
劉千石議員, JP
劉健儀議員, JP
蔡素玉議員
石禮謙議員, JP
胡經昌議員, BBS
余若薇議員, SC, JP

出席的非委員 : 梁耀忠議員
的議員

缺席委員 : 李家祥議員, JP
周梁淑怡議員, JP
黃宜弘議員

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(1)
關錫寧女士

經濟局首席助理局長(C)
楊碧筠女士

郵政署

郵政署署長
陸炳泉先生

郵政署副署長
蔣任宏先生

總庫務會計師
陳吳肇微女士

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

海事處

海事處助理處長／港口管理
李家武先生

海事處助理處長／船舶事務
華啟思先生

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)
關錫寧女士

經濟局首席助理局長(財務監察)
黃寶源先生

經濟局首席助理局長(C)
楊碧筠女士

環境食物局

環境食物局首席助理局長(C)
陳偉基先生

庫務局

庫務局首席助理局長(收入)
梁悅賢女士

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級主任(1)5
歐詠琴女士

經辦人／部門

I 確認通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)1222/00-01號文件 —— 2001年3月26日
會議的紀要)

2001年3月26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)1131/00-01號文件 —— 1999年4月至
2001年3月主要
石油產品進口
及零售價格圖
表)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。

III 2001年6月26日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1334/00-01(01)號文件 —— 待議事項；
及
立法會CB(1)1334/00-01(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

3. 委員同意在定於2001年6月26日舉行的事務委員會
會議討論下列事項：

- (a) 《航空(危險品)規例》及《危險品(航空托運)(安全)規例》；
- (b) 不安全產品的民事責任；及
- (c) 規管在商品買賣過程中採用欺騙性、具誤導性及不公平的經營手法。

(會後補註：會議其後改訂於2001年6月18日舉行。
上述的(b)議項由有關“中流作業收費”的議項取代。)

IV 香港郵政

(立法會CB(1)1334/00-01(03)號文件——政府當局提供的資料文件；及

立法會CB(1)1338/00-01(01)號文件——政府當局提供的資料文件的要點)

4. 應主席邀請，郵政署署長向委員簡述郵政署(該署是以營運基金方式運作)修訂部分郵費的計劃，新收費擬於2001年10月實施；有關詳情載於政府當局就此議題提供的資料文件(立法會CB(1)1334/00-01(03)號文件)。他表示，修訂的郵費項目有增有減，而加權平均數淨調整增幅為6.5%。預計郵費修訂後，郵政署的收入在2001至02年度會增加約5,900萬元。不過，郵政署在2001至02年度仍會有4,400萬元的營運赤字。

5. 郵政署署長並表示，郵政署上次增加郵費是在1996年9月。自此，營運成本上升約8.6%，由1996至97年度的33億4,100萬元上升至2000至01年度的36億2,700萬元。過去5年，整體郵件量上升14%，導致營運成本增加。然而，由於部分的郵政服務未有收回全部成本，因此郵件量上升而相應增加的收入，無法抵銷營運成本。

6. 經濟局局長亦請委員注意文件第12及13段所概述的郵政服務相互補貼情況。由於派遞國際郵件的收費制度最近有所變化，負責發遞的郵政機關可以要求目的地郵政機關將派遞郵件收費與後者的當地郵費掛鉤。以香港的情況來說，實施這些改變意味着本地客戶將會補貼外地寄件人。因此，該署顯然有需要減少相互補貼，以維持郵政服務的整體盈利。她並表示，由於郵政署以營運基金的方式運作，該署將須以自負盈虧的形式提供服務。

郵政服務之間的互相補貼

政府當局

7. 對於其他郵政機關透過把國際郵件帶進香港，然後在本地郵局直接投寄，以享用較低廉的本地郵費的做法，丁午壽議員非常關注這個做法所造成的問題；他並詢問，當局可否就此採取一些措施，以解決此問題。他指出，這個做法不但會令郵政署的收入不斷下降，更會拖慢派遞服務，繼而影響香港商界的有效運作。呂明華議員亦問及這個問題預計會造成的收入損失。

8. 郵政署署長回應時表示，預計的收入損失約為每年2,400萬元。不過，由於帶進香港在本地郵局直接投寄的國際郵件，外表上與真正的本地郵件無異，當局很難阻止該種做法。經濟局副局長(1)補充，正因為這個原因，郵政署應藉此機會確保該署設有更公平的價格結構，以應付海外郵政機關作出的要求。

9. 郵政署署長答覆陳鑑林議員時表示，處理本地郵件的成本為每封信件1.65元，而郵費僅為1.3元。因此，在提供本地郵政服務方面，在2000至01年度錄得2億2,700萬元的赤字。然而，當局擬分階段為出現虧損的郵政服務收回全部成本。應委員的要求，郵政署署長答允在會後就以下事宜向委員提供補充資料：a) 主要類別郵件的單位成本及收回成本比率；以及b)香港與海外國家本地郵費的比較。

(會後補註：所要求的資料已隨立法會CB(1)1537/00-01號文件送交委員。)

維持郵政署的經營可行性及競爭力

10. 委員普遍理解到，面對營運成本不斷上升而收入卻不斷減少的情況，郵政署營運基金的運作實在頗為困難。就此，他們認為郵政署必須透過開拓額外的收入來源及提高生產力，以增強競爭力及維持運作上的可行性。

11. 主席指出，由於電子通訊普及，取代傳統郵遞，加上國際郵件脫離正常的國際郵件互換途徑，郵政署所提供的核心服務正面對若干基本改變。不過，他提醒當局，該等問題不能單靠修訂郵費解決，而須透過採取長遠的解決方法，以確保郵政署營運基金的財政穩健。劉千石議員亦關注到郵政署的營運赤字有持續的趨勢。張文光議員贊同主席的意見，並提醒郵政署注意郵政服務發展普遍面對的暗淡前景。他因此呼籲郵政署探討所有發展新服務的機會，以迎合社會不斷改變的需要；他並詢問

當局會否考慮屯門區議會的要求，在郵政局提供存款服務，以及電子證書服務等。

12. 郵政署署長回應時強調，郵政署將會繼續尋找新的收入來源，例如在2000年4月推出郵繳通服務，在櫃位代公用事業服務機構收取帳款；在本年年底，服務範圍會擴大至代收政府帳款。香港郵政於2000年成立為本港首間認可公共核證機關後，郵政署會在未來數年繼續發展其電子證書服務。提供物流服務亦會是郵政署業務發展的一個主要目標。不過，根據現行法例，郵政署不可能在郵政局提供存款服務。主席建議，政府應考慮探討屯門區議會的要求是否可行。

13. 楊孝華議員建議，郵政署在探討業務擴展新機會方面，亦應參考海外國家的經驗，例如提供駕駛及車輛牌照的續牌服務。郵政署署長答覆時表示，郵政署及運輸署之間曾就此事多次進行積極的討論。

14. 陳鑑林議員認為，當局應盡更大努力提高生產力。呂明華議員亦詢問，郵政署會否考慮把郵件派送服務外判予本地的專遞公司及僱用更多臨時僱員。郵政署署長回應時特別指出，在2000至2001年度，郵政署所採取的各項主要措施在總營運成本方面節省了4%，他並向委員保證，郵政署會緊記有需要藉提高生產力以減低成本。過去5年來，按“每人時處理數量”計算的生產力提高了7.4%，有助吸納整體郵件量的14%增幅。郵政署除就工作流程進行多項檢討及改善人手結構外，亦會在適當的情況下把更多服務外判，包括增加租用車輛。不過，倘若把派遞服務外判，須考慮保安方面的主要因素。

15. 郵政署署長補充，雖然郵務市場在某個程度上有所萎縮，但郵政署亦發現市場上不斷湧現新的商機。郵政署自改為以營運基金的方式運作後，在把握商機方面，會較之前經費來自政府撥款的運作方式有更大彈性。為此，該署設立業務發展部負責有關的職責。舉例而言，由於在赤鱲角國際機場新設的空郵中心可處理更多郵件，有助郵政署推動及發展國際信件及包裹的業務。此外，所有非大量投寄的空郵郵件在現行建議下一律減收1角的做法，亦有助促進香港郵政的競爭力。

16. 然而，李華明議員指出，香港的郵政服務事實上正逐步喪失競爭力。他指出，很多市民寧願把寄往國內目的地的包裹帶到深圳投寄，因為郵費會較為便宜。就他引述的情況，他要求郵政署作出評估，並詢問當局會採取何種措施，增加香港郵政在這方面的競爭力。郵政署署長答覆時解釋，由於該等包裹在香港會視作國際郵

政府當局

件處理，而在國內則屬本地郵件，因此，所涉及的成本組成部分並不相同，兩者所收取的郵費不宜作直接的比較。不過，在現行建議下並無改變包裹所收取的郵費。

17. 余若薇議員關注到有關建議對本港商界的現行運作有何影響，並詢問當局有否正式諮詢商界人士和使用大量投寄服務的客戶。郵政署署長答覆，業務發展部會與郵政署的主要公司客戶保持緊密聯繫，並已就現行建議諮詢他們的意見。郵政署署長回應許長青議員時答允提供補充資料，就根據現行建議取消的本地印刷品投寄服務，說明有關印刷品的郵件量和所帶來的收入。

(會後補註：所要求的資料已隨立法會CB(1)1537/00-01(01)號文件送交委員傳閱。)

運用郵政署營運基金的發展儲備

18. 郵政署署長答覆劉千石議員時表示，在1996至97年度及1997至98年度，該署把集郵服務的12億元特殊額外利潤轉撥到發展儲備。有關款項其後用於資助郵政署的大型基本工程項目，包括新的空郵中心、各類電腦系統及新的廠房和機器。截至2001年3月31日，發展儲備的結餘有3億6,800萬元。他補充，由於郵政署須為改善服務水平和發展新業務而規劃及進行多項計劃，發展儲備的結餘或會不敷應用。因此，郵政署將需探討增加收入和減低成本的方法。

19. 李華明議員指出，在此情況下，政府應負擔為香港郵政服務提供主要基礎設施(例如新設的空郵中心)的費用。由於郵政署須從發展儲備中支付有關的建造費，郵政署便間接承受增加郵費的壓力。

20. 主席關注到發展儲備所作的投資的預計回報。余若薇議員認為，若該等投資短期內可獲得回報，郵政署所面對的增加郵費壓力便可減輕。郵政署署長答覆時向委員保證，郵政署會審慎評估其投資的預測回報，一般而言，除某些基礎設施的工程計劃外，有關投資預期在5年內會得到回報。舉例而言，郵政署估計，服務範圍擴大至代收政府帳款的郵繳通服務，預料每年收入約達2,000萬元。不過，實際收入在很大程度上須視乎使用服務的人數，以及公眾對此項服務的接受程度。經濟局局長補充，當局必須確保發展儲備有足夠的經費應付郵政署日後的發展需要。

委員對此項建議的立場

21. 劉千石議員要求政府當局表明立場，指出現行建議會否直接影響民生。經濟局局長答覆，市民和商業活動均或多或少會受到修訂郵費建議的影響。然而，有關增幅預計只會令綜合消費物價指數上升約0.002%。此外，由於郵費只佔整體商業成本一小部分，因此對通脹不會有重大影響。

22. 不過，劉議員仍關注到在現時的經濟情況下，政府提出的任何加費建議，不管看來如何微不足道，對普羅大眾的民生均會有重大影響。因此，他反對郵政署的現行建議。李華明議員亦提出類似意見，他亦代表民主黨反對此項建議。主席代表自由黨的議員表示，自由黨對現行建議持保留態度。余若薇議員認為，既然郵政署的投資預期會有回報，她懷疑郵政署是否實在面對增加郵費的重大壓力。呂明華議員指出，長遠而言，郵政署的營運或須私營化。許長青議員支持有關對非大量投寄空郵郵件的減費建議。

23. 鑑於委員提出的意見，以及增加郵費對消費者物價會帶來累積的影響，劉千石議員詢問政府會否考慮押後提出修訂郵費的建議，例如直至2002年4月，以減輕本港市民的負擔。經濟局局長答覆時表示，政府當局在作出最後決定前，會審慎考慮委員就當局計劃的建議所表達的意見。

(會後補註：根據就“修訂郵費”事宜而送交議員的立法會參考資料摘要(檔號：ESB CR25/1096/51(00))所述，郵政署署長已決定把修訂郵費的生效日期由2001年10月改為2002年4月。)

V 《商船(本地船隻)條例》附屬法例

(立法會CB(1)1334/00-01(04)號文件 —— 政府當局提供的資料文件)

24. 經濟局副局長(3)概述政府當局有關此議項的文件(立法會CB(1)1334/00-01(04)號文件)，該文件闡述當局建議根據《商船(本地船隻)條例》(第548章)制定的規例／規則，以改善本地船隻的安全、管制和規管事宜。當局將於短期內向立法會提交以下4條規例／規則：

(a) 《商船(本地船隻)(一般)規例》；

- (b) 《商船(本地船隻)(住家船隻)規例》；
- (c) 《商船(本地船隻)(渡輪終點碼頭)規例》；及
- (d) 《商船(本地船隻)(進行研訊)規則》。

25. 經濟局副局長(3)補充，此條例的全面實施，連帶須要制定其他6條附屬法例。該等附屬法例涵蓋各方面，包括海事保險，以及對用作商業用途的遊艇的規管控制。就此，劉健儀議員促請政府當局盡早就所有本地船隻實施強制性的第三者保險。

26. 經濟局副局長(3)回應時解釋，該項規定已適用於部分在香港領牌的船隻，但政府當局注意到，那些獲准進入及逗留在香港水域的內地及澳門船隻，在遵從有關規定方面可能會有嚴重困難，他們屬意分階段實施有關規定的做法。因此，政府當局會繼續就此問題諮詢業界，以確保乘客及船隻營運者在獲得妥善保障之餘，也不會影響該行業的運作。

27. 主席對於本地船隻在海上棄置垃圾的問題表示關注，他促請政府當局藉此機會檢討有關法例是否足以解決此問題。劉健儀議員認為，當局須採取更嚴格的執法行動。海事處助理處長／港口管理回應時解釋，現行法例已訂有對該等行為的罰則。海事處除了會呼籲業界遵守法律外，亦會與他們商討有關從船隻收集垃圾的問題。

內地船隻的管制和規管

28. 海事處助理處長／港口管理答覆劉健儀議員的查詢時解釋，捕魚船隻以往可透過海事處處長給予的豁免獲准進入香港水域。有關安排會在擬議規例下成為正式的安排，當局並會向捕魚船隻簽發有效期為一年的多次進入許可證。他補充，為改善船隻的運作安全，海事處處長就船隻人手編配所訂明的規定，亦會適用於獲准進入及逗留在本港水域的內地船隻。為消除委員的疑慮，他表示，在人手編配水平、船隻的檢查和安全標準方面，與適用於香港的有關規定比較，內地的要求實際上更高。

29. 陳鑑林議員關注到當局如何管制和規管進入香港水域從事不法或違例活動的內地漁船。海事處助理處長／港口管理雖理解公眾非常關注此類活動所涉及的保安問題，但他表示此課題不屬他的管轄範圍。不過，據他所知，漁農自然護理署正嘗試透過發牌制度，施加若干形

式的管制。另一方面，保安事務委員會將會跟進有關規管來自內地的小舢舨的事宜。不過，他表示，《船舶及港口管制條例》(第313章)下已訂明一般的管制機制，根據有關機制，預計會抵達香港水域的任何船隻，必須在抵港前不少於24小時前或盡早通知海事處處長。

30. 丁午壽議員關注當局對內地船隻排放黑煙的情況有何管制。海事處助理處長／港口管理答覆，根據現行法例，在香港水域的船隻所排放的黑煙量不得達到構成滋擾的水平。然而，當局將需檢討有關條文，以便更清楚地訂明有關的規定。

31. 主席在總結討論時請政府當局注意，事務委員會支持擬議的規例／規則。

VI 超低含硫量柴油的零售價格及有關柴油稅的寬減

(立法會CB(1)1334/00-01(05)號文件——政府當局提供的資料文件)

32. 經濟局局長介紹政府當局有關此議項的文件(立法會CB(1)1334/00-01(05)號文件)。

柴油稅的寬減

33. 委員察悉，超低含硫量柴油(“超低硫柴油”)與一般車用柴油兩者在2000年7月至10月期間的每月加權平均入口價格差價約為每公升0.42元。在2000年7月至12月中旬，油公司把零售價格下調的累積幅度，約為每公升0.40元。政府當局認為，如果把起初已回饋消費者的每公升0.09元計算在內，油公司已將每公升0.89元稅務優惠利益全數回饋消費者。

34. 儘管價格已有下降，劉健儀議員表示，據她計算，油公司售賣超低硫柴油的營運成本／利潤比售賣一般車用柴油平均約高0.20元。由於與把超低硫柴油引入本港售賣有關的特定成本，例如清洗油缸的費用等，應已攤銷，兩類燃料的營運成本／利潤水平應相若。由於油公司承諾把稅務優惠的利益全部回饋消費者，油公司應解釋超低硫柴油營運成本／利潤較高的原因。呂明華議員認為，在利潤方面有0.20元的增幅實在相當可觀。

(會後補註：由劉健儀議員提供、載述該等價格分析的摘要在上述會議席上提交委員省覽，其後隨立法會CB(1)1373/00-01號文件送交委員。)

政府當局

35. 經濟局局長回應時表明，按照過去的基準比較超低硫柴油價格的做法，可能並不恰當。由於超低硫柴油在零售市場已取代一般車用柴油，政府當局自2000年12月已不再監察超低硫柴油與一般車用柴油之間的入口價格差距，但仍然繼續記錄超低硫柴油的入口價格趨勢。當局亦一直注視新加坡柴油價格每日的變動情況。從資料文件第8段可見，超低硫柴油的油站價格變動情況與業內的加權平均入口價格大致相若。她再表示，個別油公司的入口價格可能與業內的加權平均數字有出入，可能更高。經濟局首席助理局長(財務監察)補充，鑑於石油產品的入口價格波動很大，單憑比較一刻的資料而作出結論可能並不恰當。鑑於委員提出的關注，政府當局答應考慮劉健儀議員提供的價格分析，並在日後向事務委員會匯報。

(會後補註：政府當局的答覆已隨立法會CB(1)1781/00-01號文件送交委員。)

超低硫柴油在2001年7月1日或以後的稅率

36. 庫務局首席助理局長(收入)表示，根據現行的《應課稅品條例》，超低硫柴油的稅率會在2001年7月1日自動調整至每公升2.00元；到2002年1月1日，稅率會再調整至每公升2.89元。鑑於政府預計2001至02年度的整體財政赤字龐大，而直至2004至05年度中期預測的一段期間，也會持續出現經營赤字，因此，當局並沒有計劃把原定的稅率調整再度推延至2001年6月30日以後。儘管如此，當局仍樂於考慮運輸業界最近在此事上表達的意見，並會在2001年6月作最終決定。

37. 劉健儀議員歡迎政府當局考慮運輸業界提出的嚴重關注的做法。就此，她邀請政府當局考慮立法會曾在2000年11月一致通過議案，促請政府將每公升超低含硫量柴油稅率定為1.11元的稅務優惠期延長至2001年12月31日。張文光議員重申民主黨對該項議案的支持，他表示，超低含硫量柴油現時每公升0.89元的稅務優惠應保持至本年年底為止。

38. 劉議員亦記得，政府在提出超低硫柴油優惠稅率的決議時，曾承諾會檢討超低硫柴油稅率在2002年的適當水平。環境食物局首席助理局長(C)答覆，關於優惠稅率應予維持或由2002年1月1日起修訂的問題，政府當局曾承諾會在作出決定前考慮所有相關因素。有關的檢討仍在進行中。庫務局首席助理局長(收入)補充，政府當局亦會考慮修訂稅率對運輸業及經濟的整體影響。

39. 梁耀忠議員認為，政府應從保護環境的角度，考慮維持該項稅務優惠。他表示，當局現時只鼓勵的士轉用石油氣，但卻沒有打算把該項計劃擴大至其他商業車輛，例如小巴或輕型貨車。因此，在該等車輛的營辦商獲得轉用石油氣或其他較環保燃料的同樣機會前，當局應維持現時的稅務優惠，因為此舉不但可確保本港的環境可因使用超低硫柴油而持續受惠，亦可紓緩運輸業在經營方面所面對的困難。環境食物局首席助理局長(C)回應時表示，雖然政府當局近期已完成一項另類燃料小巴試驗計劃，但對其他類型車輛的研究則仍在進行中。有關另類燃料小巴問題的未來路向，當局希望可在年底前提出建議供委員考慮。

40. 關於主席就石油氣車輛可否在本港更為廣泛使用的提問，環境食物局首席助理局長(C)回應時解釋，除考慮技術上的可行性外，政府當局還須考慮是否有足夠的支援設施，例如是否有充足的石油氣加氣站。就此，梁耀忠議員及主席均促請政府當局審慎研究所涉及的各項問題，並相應地制訂其政策。

VII 其他事項

41. 議事完畢，會議於下午1時05分結束。

立法會秘書處
2001年9月19日