

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)326/02-03號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/ES/1

經濟事務委員會 會議紀要

日 期：2002年10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, 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
李華明議員, JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
張文光議員
許長青議員, JP
陳鑑林議員, JP
單仲偕議員
曾鈺成議員, GBS, JP
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, JP
梁富華議員, MH, JP

缺席委員：黃宜弘議員

出席公職人員：議程項目IV

經濟發展及勞工局

經濟發展及勞工局局长
葉澍堃先生

署理經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)
趙崇儷女士

旅遊事務專員
黎高穎怡女士

經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)
周淑貞小姐

署理經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)
劉焱女士

經濟發展及勞工局局长政務助理
楊碧筠小姐

議程項目V

經濟發展及勞工局

經濟發展及勞工局局长
葉澍堃先生

署理經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)
趙崇儷女士

首席助理秘書長(經濟發展)財務總監
黃寶源先生

應邀出席者：香港蜆殼有限公司

港澳區石油氣業務總經理
劉榮星先生

港澳區零售市場總經理
吳毅洪先生

香港加德士有限公司

零售業務總經理
賀成傑先生

企業傳訊經理
鄭靄玲女士

華潤石化(集團)有限公司

總經理
朱丹先生

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 助理秘書長1
吳文華女士

高級主任(1)1
游德珊女士

議會事務助理5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

- I 確認通過會議紀要及續議事項**
(立法會CB(1)103/02-03號文件 —— 2002年10月
10日會議的
紀要)

2002年10月10日會議的紀要獲確認通過。

- II 自2002年7月29日會議後發出的文件**
(立法會CB(1)2392/01-02(01)號文件 —— 政府統計處就
2000年7月至
2002年6月主要
石油產品進口
及零售價格提
供的圖表；

立法會CB(1)2505/01-02(01)號文件 —— 政府統計處就2000年8月至2002年7月主要石油產品進口及零售價格提供的圖表；

立法會CB(1)2634/01-02(01)號文件 —— 政府統計處就2000年9月至2002年8月主要石油產品進口及零售價格提供的圖表；及

立法會CB(1)2605/01-02(01)及CB(1)102/02-03(01)號文件 —— 東區區議會對於發展物流設施及服務提出的關注事項及政府當局的回覆)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。

III 訂於2002年11月25日舉行的下次會議的討論事項

(立法會CB(1)104/02-03(01)號文件 —— 待議事項；及

立法會CB(1)104/02-03(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

3. 委員同意在2002年11月25日舉行的下次例會上討論政府當局提出的下列兩個項目：

(a) 東涌吊車條例草案；及

(b) 民航處處長制訂命令修改香港國際機場的機場區及限制區地圖。

4. 委員同意在將於2002年12月16日舉行的會議上討論與電力供應有關的以下事宜：

(a) 加強兩間電力公司供電聯網的技術性研究；

(b) 2003年《管制計劃協議》的中期檢討；及

(c) 2008年以後供電業的規管制度。

委員亦同意應邀請電力顧問向委員介紹其工作計劃。

IV 經濟發展及勞工局局長就與經濟基礎建設有關的事宜作出簡報

(立法會CB(1)104/02-03(03)號文件 —— 政府當局提交的資料文件；及

立法會CB(1)129/02-03(01)號文件 —— 有關“香港與美國的民航服務安排”的資料文件)

5. 應主席的邀請，經濟發展及勞工局局長向委員簡述經濟基礎建設各項措施的最新進展。他表示，政府當局會繼續在航空、物流及旅遊基建，以及港口航運發展方面鞏固本港的實力。他特別指出，訪港旅客總人數在2002年預期會達到1 500萬人，而在未來3年，將會有大約20間新酒店啟業，以應付日益增加的需求。香港國際機場在2002年9月處理的國際空運量，較前一年增長達兩成。航空及物流界在2002年9月處理的總貨運量亦創下新紀錄。

空運基礎設施

香港與美國的民航服務安排

6. 經濟發展及勞工局局長表示，在香港及美國簽訂的民用航空運輸安排的基礎上，雙方於過去3年內曾進行多次談判，並於2002年10月19日達成共識，進一步開放香港與美國之間的航空服務。香港特別行政區(下稱“香港特區”)政府與美國政府之間簽訂的新諒解備忘錄，讓兩地貨運及客運服務得以拓展，並為香港及美國的航空公司引入代碼共享安排。這些安排將進一步擴闊香港的航空服務網絡，對於鞏固香港作為航空及物流樞紐的地位，至為重要。香港國際機場每年可處理高達8 700萬名旅客及900萬噸貨物，所以應有充裕的容量處理客運及貨運的增長。政府當局必須創造機會，讓更多貨運及客運流經香港國際機場，而新的安排正好符合這個目標。對於主席詢問有關安排為消費者帶來的裨益方面，經濟發展及勞工局局長回應時指出，隨着客運及貨運班次、服務量及航點的增加，航空服務會更具競爭力，繼而會為消費者帶來裨益。

7. 李華明議員關注到，政府當局向傳媒公布有關香港特區政府與美國政府之間的新安排前，未有事先向議員作出簡報。經濟發展及勞工局局長察悉李議員的意見，並指出，香港與美國進行一連4天的談判後，於2002年10月19日(星期六)清晨達成協議。當局已於2002年10月22日向委員發出一份資料文件。

8. 胡經昌議員詢問，新安排對本地航空公司會造成何等影響。經濟發展及勞工局局長表示，該項新安排有助維護香港的整體利益，當局是基於此項目標才達成有關協議。雖然香港的整體利益未必等同於某一間公司的利益，但政府當局就有關協議與美國政府進行談判時，亦有考慮本地航空公司的利益。

9. 就胡經昌議員提到有關香港與歐洲之間有否簽訂新航空服務協議的詢問，經濟發展及勞工局局長回應時解釋，香港與大約50個民航夥伴訂有雙邊航空協議，其中包括歐洲的一些國家。每當有機會擴大航權，讓更多航空公司可在香港提供及擴展航空服務時，政府當局會檢討這些航空服務協議下作出的各項安排。政府當局今年的目標，是與15個民航夥伴就新安排或現有安排進行談判或檢討。

10. 由於“一航線、一航空公司”的政策涉及本港航空公司之間的競爭問題，並涉及本港航空公司與其他國家或地區性航空公司之間的競爭問題，李華明議員詢問，香港與美國達成新的航空服務安排後，“一航線、一航空公司”的政策會否仍然存在。

11. 經濟發展及勞工局局長表示，現時的政策已經容許政府當局作出靈活安排，在適當情況下，指定多於一間香港航空公司經營某一航線。這些情況包括若當局認為為公眾利益起見，須引入更多競爭，或交通流量足以在外國航空公司以外，讓多於一間的香港航空公司同時營辦某一航線。舉例而言，港龍航空及國泰航空同時提供來往香港與台北的航班服務。港龍航空亦已申請營辦飛往亞太區5個其他城市的服務，包括悉尼及東京。

香港國際機場的發展

12. 經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)回應楊孝華議員時指出，為擴闊香港國際機場的客貨來源範圍，以及加強其競爭力，機場管理局已制訂措施，透過與珠江三角洲的其他機場合作及發展多種模式的聯運接駁設施，以加強香港國際機場的交通聯繫。當局除興建海運貨站外，亦正計劃提供渡輪服務，以方便過境旅客往來機場及珠江三角洲的內河港口。

物流

13. 許長青議員察悉，深圳計劃投資約650億元，發展一個聲稱為華南地區最大的物流園。他擔心香港在發展物流基礎設施方面或會落後於其他地方。因此，他詢問當局與國家發展計劃委員會在共同探討發展“物流快線”及“內陸貨物村”方面，有何最新進展，以及政府在物流發展方面將會作出投資的水平。

14. 經濟發展及勞工局局長承認，內地的主要城市，例如北京、上海及深圳，均已把物流定為重點發展的行業。他指出，香港特區政府亦會優先推動發展物流業。他續稱，中國加入世界貿易組織後，貨運量會大幅上升，而在發展多式聯運運輸網絡方面，香港透過加強與珠江三角洲其他地方的協調和配合，可發揮優勢互補的作用，並且從中得益。在物流基建方面，經濟發展及勞工局局長表示，政府會集中發展增值物流園及數碼貿易運輸網絡系統。劉健儀議員亦認為，內地的物流發展會同時帶來競爭和合作機會。

15. 署理經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)(下稱“署理經濟發展及勞工局副秘書長”)補充，內地與香港特區大型基礎設施協作會議在2002年9月20日於上海舉行後，政府當局會與國家發展計劃委員會商定研究的整體架構及範圍，以及推進有關工作的具體安排。為此，研究人員將安排於下月初舉行會議。

16. 除發展增值物流園，以提供專用設施處理高價值而具有迫切時限的貨物外，劉健儀議員詢問當局會否發展類似設施，為海路付運的貨物增值。

17. 經濟發展及勞工局局長強調，政府當局會發揮本港現有的優勢，發展多式聯運，包括海運服務。由於香港設備完善，所以能吸引一些國際公司在香港設立地區中心。他相信發展增值服務能加強香港作為亞洲區首選國際運輸及物流樞紐的地位。

18. 署理經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)指出，發展多式聯運是世界性的趨勢。雖然文件中設想的增值物流園預期會處理高價值而具有迫切時限的貨物，但海運亦會受惠，因為經增值後，海運貨物也可以成為高價值的貨物，經空運轉口。因此，發展增值物流園亦會有助推廣海空多式聯運運輸服務。

19. 丁午壽議員提及立法會曾於2002年10月16日通過一項議案，促請政府從速研究長期高踞不下的貨櫃碼頭處理費對本港經濟的具體影響，並設法使該等收費調低至合理的水平。他澄清，香港不應通過立法或由政府發出指令調低有關收費，政府當局應與有關各方作出協調，以期達致調低收費的目的。

20. 經濟發展及勞工局局長表示該局會繼續與有關各方聯絡，以期促成貨櫃碼頭處理費方面的分歧獲得解決，以及諮詢程序得以改善。

旅遊基建

21. 楊孝華議員詢問，由於財政司司長宣布政府當局計劃檢討工務工程的優先次序，地下鐵路竹篙灣鐵路線及香港迪士尼樂園(下稱“迪士尼樂園”)的其他主要基建工程的推行會否因而受到不必要的影響。

22. 經濟發展及勞工局局長表示，迪士尼樂園項目對香港經濟有很大貢獻，並提供約18 000個職位及增加有關行業的就業機會。政府當局現正緊密監察該項目的最新進展。所有主要基建項目，包括竹篙灣鐵路線的項目現正順利進行。

23. 胡經昌議員申報利益，表明他是海洋公園董事局成員。他要求當局提供資料，說明政府當局文件所描述的旅遊基建項目的推行情況，並詢問當局會否提供足夠的景點，以配合在2005年開幕的迪士尼樂園。

24. 旅遊事務專員表示，迪士尼樂園、香港濕地公園，以及東涌吊車及在昂坪開發的旅遊配套設施將於2005年啟用。關於把尖沙咀前水警總部保存及發展成為一個以旅遊作為主題的商業發展項目一事，政府當局會邀請私營機構提出建議。預計的竣工日期為2007年。一個設有先進新郵輪碼頭的新旅遊區將建於前啟德機場的跑道末端。目前工作目標是於2008年完成。除增建新旅遊景點外，當局自2000年起已訂有持續進行的計劃，改善及重新包裝各區現有的旅遊景點。中西區、鯉

魚門海濱及西貢海濱的改善工程正在進行。這些改善工程將於未來6至18個月內陸續完成。尖沙咀海濱長廊、赤柱海濱及山頂的改善工程規劃工作亦正在進行。海洋公園現正為其發展制訂長遠的策略。政府當局會就此方面與海洋公園緊密合作。

25. 張文光議員提及在東南九龍興建一個先進郵輪碼頭的項目時，要求當局澄清有關選址是否最後定案。旅遊事務專員表示，當局曾就在香港興建新郵輪碼頭的事宜委聘顧問進行多項研究。啟德的選址是較早時進行的其中一項研究的結果。根據為經修訂的九龍東南發展計劃進行的全面可行性研究的結果，當局已在前啟德機場跑道末端預留一幅約20公頃的土地，作為發展新旅遊區的用途。該旅遊區的發展項目包括興建一個能夠迎合新一代超級郵輪需要的新郵輪碼頭。她表示，政府當局現正制訂有關的發展架構及推行計劃，然後會向立法會提出撥款申請。

26. 陳鑑林議員察悉，當局建議在東南九龍的新旅遊區附近興建一個廢物轉運站及堆填廢物轉運站。他關注到有關建議並不符合該區的土地用途。他要求政府當局從速處理有關事宜。旅遊事務專員表示，當局已成立一個跨部門工作小組，統籌東南九龍旅遊區的發展工程。她會將該委員的關注事項轉達該工作小組跟進。

27. 陳鑑林議員促請政府當局加強與內地旅遊當局合作，以期推廣香港——深圳旅行團。他亦表示，當局應採取措施，以方便外地旅客經香港特區進入內地或到沙頭角等地方遊覽。

28. 經濟發展及勞工局局長完全贊同此意見，他並相信，對於外地旅客及來自珠江三角洲以外地方的內地遊客而言，遊覽包括香港深圳兩地或香港及珠江三角洲等一程多站行程的旅行團會具有吸引力。他亦明白當局有需要縮短遊客在跨界通道過關時所需的時間，特別是預計到迪士尼樂園於2005年開幕後，跨界通道旅客量的預期增長。他表示，粵港合作統籌小組及有關的工作小組正研究此事。旅遊事務專員補充，政府當局一直與廣東省旅遊局合作，以推廣香港及珠江三角洲一程多站行程。她預計業界會在市場上推出更多這類旅行團。

29. 梁富華議員表示，他正在擬備一項有關如何推動香港單車旅遊活動／行業的建議，並詢問有關工作由政府哪個政策局負責。經濟發展及勞工局局長指出，政府當局各政策局之間會互相協調，以跟進任何政策局接獲的建議。由於單車業與旅遊業有關，經濟發展及勞工局局長樂意審閱有關建議，如有需要，亦會將建議送交有關政策局考慮。

30. 委員察悉，房屋及規劃地政局局長已就東涌吊車工程項目的發展計劃與寶蓮寺展開談判。若雙方達成修改寶蓮寺土地用途的協議，張文光議員關注到有關協議會否影響工程項目的設計及施工。他亦要求當局澄清房屋及規劃地政局局長與經濟發展及勞工局局長在此工程項目的職責範圍。主席亦表示，政府當局應就事務委員會跟進的工程計劃，定期向委員提供最新進展的資料。

31. 由於歷時一個月的爭議，重點只涉及一些細微的問題，例如禪寺門外空地的管理權及昂坪的巴士總站的遷移，旅遊事務專員相信，談判後作出的任何改動，均不大可能影響東涌吊車工程項目的整體設計及施工。經濟發展及勞工局局長向委員保證，如該工程項目的設計或施工有所改變，政府當局會向事務委員會匯報最新情況。他進一步表示，政府當局所採用的慣常做法，是成立跨部門小組監督這些大規模發展項目，而東涌吊車及昂坪發展工程項目亦是由一個跨部門的小組監督。因此，不會存在協調不足的問題。

32. 除旅遊業硬件外，單仲偕議員認為當局有需要制訂措施，以增加旅客在港消費的信心。鑒於“黑店”的存在嚴重損害香港作為“購物天堂”的美譽，他詢問政府當局有否檢討現行措施在打擊這些黑店及保障遊客權益方面的成效。

33. 經濟發展及勞工局局長指出，當局已採取各項措施，以保障遊客的權益。根據香港旅遊業議會由2002年2月起推行的“百分百退款保證政策”，由旅行社安排進行購物的旅客，若對所購得的商品不滿，14天內可獲得百分百退款。此外，香港旅遊發展局舉辦的“優質旅遊服務計劃”，亦是當局為遊客提供高質素服務的保證計劃。他特別指出，在國慶假期間的一周內，有超過20萬名內地遊客到本港旅遊，而當局僅接獲11宗投訴。他亦欣悉，《亞洲周刊》曾刊登一份有關訪港遊客對香港作出正面評價的報道，給人留下深刻的印象。

34. 為鞏固香港作為“購物天堂”的地位，單仲偕議員建議當局如美國一樣，發展工廠直銷店。經濟發展及勞工局局長表示，除現有的小規模工廠直銷店外，政府當局現正物色合適地點，興建匯聚工廠直銷店的商場，以吸引遊客。周梁淑怡議員補充，市面上亦有一些小冊子，臚列工廠直銷店的地點。

35. 周梁淑怡議員提及有關由私營機構拆卸甘棠第的計劃，她促請政府當局加快制訂與業主換地政策的程序，以保存可改建為旅遊熱點的私人歷史建築。經濟發展及勞工局局長答應將有關事宜轉介民政事務局局長。

電力供應

36. 李華明議員詢問有關2008年以後供電業規管制度工作的最新進展。署理經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)表示，這是一項涉及極複雜問題的重要工作。政府當局的目的是盡快制訂行業發展的整體架構，當中包括有關技術、經濟及法律方面的問題。政府當局稍後會諮詢事務委員會。

37. 蔡素玉議員提及她在2002年10月23日的立法會會議席上就“地區廿一世紀議程及可持續發展”提出議案時，政務司司長曾作出積極的回應。她促請政府當局在檢討2008年以後電力市場時加入新的措施，例如有關再生能源的措施，並制訂再生能源的政策。

38. 署理經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)確認，環境方面的事宜，例如再生能源的應用問題，可以在檢討2008年以後電力市場時考慮，不過，電力供應的穩定程度、成本效益及成本對消費者構成的影響，仍會是考慮的首要因素。

V 主要燃料的零售價格

(立法會CB(1)104/02-03(04)號文件 —— 政府當局提供的資料文件)

39. 主席告知委員，埃克森美孚香港有限公司曾表示，由於該公司的政策是不會在公開場合或有競爭對手在場的情況下討論定價的問題，因此該公司的代表不能出席事務委員會的會議。

40. 署理經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)概述無鉛汽油、超低含硫量柴油(下稱“超低硫柴油”)、家用液化石油氣(下稱“石油氣”)及車用石油氣等主要燃料的零售價格變動。她亦概述政府當局為促進燃油市場競爭而採取的行動，以及至今取得的成果。她表示，促進競爭是一項持續進行的工作，政府當局會在這方面繼續努力。

41. 經濟發展及勞工局局長補充，政府當局曾進行多項研究，探討是否可能在政府停車場設置加油站，並採取積極措施，以鼓勵燃油市場的競爭。這些措施包括：(a)取消加油站用地投標者必須持有特別進口牌照或燃油供應合約的規定及(b)在現有加油站的地契約滿後，把加油站重新公開招標競投。

42. 經濟發展及勞工局局長強調，雖然他瞭解到，本地零售價主要受外國因素影響，不受本地市場及政府的控制，但政府當局一直緊密監察零售價，以確保油公司不會在國際指標價格有所增減後，以“加快減慢”的方式相應調高或調低零售價格。由於個別公司的入口價及營運成本不盡相同，並且是油公司的專有資料，政府當局會根據本地零售價格及國際指標價格的走勢，監察燃油價格。政府統計處所編製的每月加權平均本地入口價亦會用作參考，但該等數據要相隔4個星期後才能取得。

43. 主席邀請團體代表發表意見。

團體代表的意見

44. 香港蜆殼有限公司(下稱“蜆殼”)港澳區石油業務總經理劉榮星先生表示，成本結構和定價是專有和商業敏感資料，因此不能在公開場合披露。蜆殼會繼續堅守自由市場競爭的原則，並會以合乎道德的方式經營業務。蜆殼為確保釐定家用瓶裝石油氣價格的方式具透明度，於1999年1月制定了一個機制。根據有關的機制，蜆殼每半年便會檢討瓶裝石油氣的批發價一次。鑒於近年的石油氣價格反覆波動，蜆殼自2002年1月起把該檢討期調整至每4個月一次，使批發價能更緊隨國際市場的價格變動。該機制考慮的因素包括石油氣過去4個月的實際入口

價及未來4個月石油氣的預測入口價。自採用上述調整石油氣價格的機制以來，該公司曾三度調低及三度調高價格，另外三次則無作出任何調整。雖然瓶裝石油氣的入口價有兩次較預測為高，為盡量減低對市民的影響，蜆殼已盡力吸納入口價的部分增幅，並延遲調整價格。因此，在國際燃油價格有所增減時以“加快減慢”的方式相應調整零售價的情況並不存在。他補充，由於市場上有300多個家用瓶裝石油氣經銷商，瓶裝石油氣的定價其實已由市場力量決定。

45. 蜆殼港澳區零售市場總經理吳毅洪先生指出，香港本土並無出產燃油產品，因此必須倚靠進口。由於個別公司通常會有3至4個星期的存貨，反映入口價走勢的本地零售價變動，須經過一段時間才會出現。油公司在釐定燃油的零售價時，有需要考慮入口價、折扣及市場情況等因素。因此，只根據某一時段的入口價就燃油價格走勢進行分析，並非恰當的做法。另一方面，自2002年1月以來，無鉛汽油及超低硫柴油價格的增幅分別只為每公升0.43元及0.45元，較新加坡離岸價每公升0.5元及0.59元的相應增幅為低。此外，九成的蜆殼客戶已透過使用入油卡享有進一步的折扣優惠。

46. 華潤石化(集團)有限公司(下稱“華潤”)總經理朱丹先生表示，華潤全面支持政府為改善空氣質素而推行的石油氣的士及小巴計劃。在全港12個專用石油氣加氣站當中，華潤已成功投得7個加氣站。

47. 香港加德士有限公司(下稱“加德士”)零售業務總經理賀成傑先生提及其意見書時重點提到，加德士全面支持自由市場經濟體系的原則，但亦有必要為市場參與者維持公平的競爭環境。他繼而表示，由於需求萎縮及市場競爭日趨激烈，石油業在2002年正面對困境。

委員進行的討論

市民可取得的數據

48. 李華明議員表示，無鉛汽油的零售價自2002年8月以來已累積52%的升幅。他質疑，政府當局在作出結論，認為本地零售價與新加坡離岸價的變動大致相若，以及零售價的增幅和減幅相應跟隨新加坡離岸價的有關增幅和減幅前，有否向油公司取得所需的數據，以進行分析。他亦促請油公司透過向市民發放更多有關入口價及庫存量的資料，提高其定價政策的透明度。

49. 署理經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)回應時強調，無鉛汽油及超低硫柴油的本地零售價在走勢及幅度方面的變動，與新加坡離岸價變動大致相若的看法，即使追溯至1998年仍屬恰當。雖然該局並無要求油公司提交有關入口成本及庫存量等專有和商業敏感的具體資料，政府當局一直有監察無鉛汽油和超低硫柴油的本地零售價與每月平均新加坡離岸價走勢的比較。

50. 關於提高燃油定價的透明度，蜆殼吳先生表示，該公司在釐定燃油零售價時，會考慮多項因素，包括入口價、營運成本、折扣及市場情況等。蜆殼已盡力積極降低營運成本，以盡量減低入口價飆升對消費者構成的影響。此情況足可說明蜆殼為何在2002年新加坡離岸價調整後，仍能把無鉛汽油及超低硫柴油零售價的增幅維持在較低的水平。由於油價在國際市場反覆波動，零售價自然亦會跟隨入口價的走勢變動。

51. 關於零售價的遠期變化，加德士賀成傑先生指出，很多因素均可引發對零售價作出調整，包括入口價、庫存量、加油站的地價及租金等。此外，市場競爭使油公司不可能依循簡單的公式釐定零售價。他表示，由於本地石油業在2000年8月正進行激烈的價格戰，使用2000年8月的價格作為指標或許並不恰當。他補充，加德士已向香港海關呈報入口價作進口報關用途，市民可透過政府統計處取得每月的平均數據。

52. 華潤朱先生指出，為挽留該等喜歡在內地使用較廉宜加油服務的顧客，華潤已向他們提供折扣優惠。

53. 李華明議員指出，為進行詳盡的分析，政府當局可向香港海關取得個別油公司所提供的入口成本數據，然後作出分析。署理經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)指出，根據律政司提供的意見，油公司按照《進出口(登記)規例》向香港海關提供的數據，除用作進口報關用途外，不得提供予其他政府機關作其他用途。

促進競爭

54. 關於蜆殼及加德士均聲稱已承擔車用石油氣成本的部分增幅，劉健儀議員指出，當營辦商以免地價的形式成功投得政府用地作為專用石油氣加氣站時，營辦商實際上受到有關合約的約束，須限制石油氣的最高零售價。由於專用及加建的石油氣加氣站成功地把車用石油氣的零售價維持在一個具競爭力的水平，她促請政府考慮就36個地契將於未來10年屆滿的現有加油站實施類似的措施，例如調低地價。政府當局亦可要求投標者在進行競投時訂明調整零售價的程式。

55. 就此，署理經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)解釋，上述措施是為了改善空氣質素這特定政策目標而採用。無鉛汽油及超低硫柴油的市場已成熟發展，經營環境因此與車用石油氣不同。她認為，在處理加油站用地時將須顧及上述因素及其他因素。然而，她向委員保證，政府當局會繼續探討進一步促進燃油供應市場競爭的措施。

56. 陳鑑林議員關注到，把加油站與其他零售用途合併發展，以及更改土地用途作加油站的發展，當局有否收取地價，以及所收取的地價水平。他亦要求團體代表就有關措施發表意見。

57. 署理經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)指出，不同地點的地價視乎實際情況而有所差異。

58. 由於加油站用地的面積細小，蜆殼吳先生認為把油站與其他零售用途合併發展的概念並不吸引。雖然他同意政府制訂措施，以促進競爭，但當局不宜改變現行的遊戲規則，以免影響現有的營辦商，以及對香港帶來長遠的影響。

59. 由於需求萎縮，加德士賀成傑先生同意，在加油站用地提供零售服務可帶來額外的收入。然而，他指出，儘管營辦商支付高昂的地價，在使用加油站的用地時仍須遵守十分嚴格的條件。

60. 華潤朱先生特別提到，政府當局為促進競爭而採取的任何行動，必須對現有營辦商公平。

61. 楊孝華議員察悉，在巴塞隆納，營辦商是以油泵，而非加油站提供加油服務。他要求當局提供資料，說明能否在本港發展該類服務。主席表示，此做法可有助降低地價及人手等帶來的營運成本。署理經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)指出，公眾安全是首要的考慮因素，而且營辦商仍需設置地下油庫，供應燃油到這些油泵。

定價的組成部分

62. 副主席表示，政府就無鉛汽油徵收的稅項仍佔零售價的一個主要部分(60%)。署理經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)察悉此事乃關乎政府的財政政策。

63. 李華明議員指出，儘管個別公司或會因地價、折扣率等因素在營運成本方面有重大分別，但在入口價作出變動後，所有油公司均對零售價作出幅度相若的調整。他促請油公司告知市民為何會出現該項差異。主席請團體代表察悉李議員提出的意見。

VI 其他事項

64. 議事完畢，會議於下午1時05分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2002年11月22日