

# 立法會

## Legislative Council

立法會 CB(4)1582/20-21 號文件

檔號：CB4/PL/EDEV

### 經濟發展事務委員會 向立法會提交的報告

#### 目的

本報告按立法會《議事規則》第 77(14)條的規定擬備，旨在匯報經濟發展事務委員會("事務委員會")在 2020-2021 年度立法會會期內的工作。

#### 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 日修訂的決議成立，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. 在 2020-2021 年度會期，事務委員會由 16 名委員組成，張華峰議員及李慧琼議員分別當選為主席及副主席。事務委員會的委員名單載於**附錄 II**。

#### 主要工作

##### 機場及航空服務

##### 三跑道系統項目

4. 香港國際機場是推動香港經濟的重要動力，而監察香港國際機場三跑道系統項目的推行情況一向是事務委員會的重點工作之一。事務委員會在 2021 年 4 月 26 日的會議上聽取香港機場管理局("機管局")匯報三跑道系統項目的發展，並獲悉儘管三跑道系統工程受到 2019 冠狀病毒病疫情的影響，機管局及

其承建商採取了各項替代及應變措施，以助避免整個三跑道系統的關鍵工程進一步滯後，令滯後時間仍維持在 2020 年 12 月向事務委員會所匯報的約 8 個星期。整體而言，三跑道系統工程預計會按既定時間表進行，將能配合施工計劃於 2022 年啟用第三條跑道及於 2024 年啟用三跑道系統。為進一步了解三跑道系統項目的施工進度，事務委員會於 2021 年 9 月 28 日前往香港國際機場三跑道系統項目工程工地進行考察，並聽取機管局匯報此項目的最新發展。

5. 委員察悉，機管局透過保留機管局營運盈餘、徵收機場建設費，以及在市場上借貸/集資，為三跑道系統項目提供資金。他們深切關注到，香港國際機場航空交通量銳減令機管局的營運盈餘下降和少收了機場建設費，對三跑道系統的財務狀況造成嚴重影響。機管局表示，儘管機管局的目標仍然是在 1,415 億元的預算內完成三跑道系統項目，但機管局已更新三跑道系統項目的財務融資計劃，在全面考慮本身的負債比率和財政狀況後，審慎增加了向外融資的比重，為項目提供資金。根據最新估算，機管局將於 2031-2032 年度或之前償還與三跑道系統相關的債務，比原先計劃遲了一年。機管局仍計劃於收取機場建設費的整段期間內，將收費維持於相同水平，並待與三跑道系統相關的所有債務悉數償還後，方停止收取機場建設費。

6. 委員關注 2019 冠狀病毒病疫情對建造業造成的失業問題，他們呼籲機管局優先僱用本地勞工，同時應在適當情況下為本地工人提供合適培訓，提高他們的技能，以應付三跑道系統項目的工程需求，從而可無需輸入勞工。機管局向委員保證，機管局一直以來均是優先聘用本地工人。然而，機管局曾在三跑道系統項目推展初期，透過補充勞工計劃輸入熟練技工以應對本港在專門的填海及海事相關工程方面出現的勞工短缺問題。為接觸本地求職者，機管局曾與其他機構合辦招聘會，並與工會合作，向工會會員發送有關職位空缺的資訊。此外，機管局亦與建造業議會緊密合作，為本地工人提供特定培訓課程和學徒計劃，以應付 2022-2023 年度香港國際機場的龐大勞工需求。

#### *多式聯運中轉客運大樓發展項目*

7. 為鞏固和提升香港作為國際及區域航空樞紐的競爭力，機管局正發展多式聯運中轉客運大樓("中轉大樓")，以封閉行車橋連接港珠澳大橋香港口岸與香港國際機場，從而為過境旅客提供輕鬆便捷的雙向陸空轉乘體驗。委員察悉，機管局將自資推行中轉大樓項目，而政府當局會提供額外設施及設備，用作提供

海關、出入境、檢疫和港口衛生管制服務及執法，以配合中轉大樓的運作。

8. 委員普遍支持中轉大樓項目及政府提供的相關配套設施，認為可更方便過境旅客經港珠澳大橋往來香港國際機場與內地/澳門。然而，部分委員擔心，中轉大樓預計在 2022 年落成啟用，屆時全球航空客運可能仍未回復至 2019 冠狀病毒病疫情前的水平。他們促請政府當局制訂合適計劃，在航空業復蘇前善用中轉大樓。

9. 政府當局表示，中轉大樓項目是為應付長遠需要而進行的策略性發展項目。2019 冠狀病毒病疫情對客運量的影響不會是長期的，機管局會在旅遊需求再次回升時推廣中轉大樓的使用，作為復蘇計劃的一部分。政府當局預計來自粵港澳大灣區("大灣區")的過境旅客經由香港國際機場外遊的需求會在疫情緩和後逐漸回升，因此有必要在現階段進行額外設施及設備的裝置工程，以應付未來的需求。

#### *重建香港國際機場的香港郵政空郵中心*

10. 為配合國家建設大灣區為全國郵遞暨物流樞紐的計劃，政府當局就重建位於香港國際機場的香港郵政空郵中心("空郵中心")的建議(包括相關財務建議)諮詢事務委員會。委員普遍同意香港應支持大灣區郵政業的整體定位和發展方向。部分委員支持該建議，並促請政府當局為重建後的空郵中心配置可媲美龍頭物流營辦商的先進科技和機器，確保空郵中心的長遠營運可行性；部分委員則對香港郵政在提供郵遞及物流服務方面相對於私營物流營辦商的競爭力表示關注，並基於該建議涉及長遠的財政承擔，對其成本效益存疑。

11. 政府當局表示，大灣區的發展可借助香港作為國際航空樞紐聯繫全球各地的優勢，因此重建空郵中心對香港履行當中所扮演的角色至為重要。在大灣區政策框架下，內地、香港與澳門的郵政機關會發展更緊密合作關係。具體來說，中國郵政及香港郵政將會探討在進口內地郵件方面實施"一點清關"模式，推動從港澳進口郵件快件線上清關及線上繳稅。有別於一般以盈利為目標的私營物流營辦商，香港郵政着重提供高效及價格相宜的郵政服務，以及為偏遠地區提供派遞服務，以滿足香港社會對郵政服務的基本需求。香港郵政享有的競爭優勢包括覆蓋範圍廣泛的派遞網絡；有能力維持簡單、具透明度和合理的收費；以及投寄國際電子商貿包裹的清關手續更為簡便、稅率更低。

12. 政府當局亦表示，重建空郵中心會為區內物流及郵遞營運者帶來龐大商機，達致互惠共贏，有助提升處理能力。來自內地的貨品若經香港直接轉口至歐洲國家及美國等主要市場，派遞時間較經區內其他轉口地點可節省至少半天。作為處理經空運的郵遞和電子商貿下的郵件的主要基礎設施，空郵中心確實有需要改善其設施和營運能力，配合未來發展。

## 港口、物流及海事服務

13. 事務委員會聽取當局簡報海運及空運人才培訓基金("培訓基金")的最新運作情況。培訓基金於 2014 年成立，目的是支持和鼓勵在學青年和海運及航空業內在職人士接受相關培訓和修讀專業學位課程。委員普遍支持政府當局推出培訓基金及其他相關措施，以促進海運和航空業的發展。部分委員對在 2019 冠狀病毒病疫情影響下，海運和航空業的失業及就業不足問題表示擔憂，他們促請政府當局推行措施，鼓勵該兩個行業的公司保留可能會被裁減的員工，以待行業復蘇。

14. 政府當局表示，當局在培訓基金的專業培訓課程及考試費用發還計劃下推出了一項支援措施，以鼓勵行業從業員在經濟不景時提升技能，自我增值。在 2019 冠狀病毒病疫情期間離職，但隨後重投該兩個行業的從業員，亦符合資格申請發還在有關期間完成的課程或考試費用。鑒於疫情嚴重影響航空業的受聘機會，政府當局把培訓基金下的 3 項航空相關計劃的求職時限延長，並接受以繼續進修代替就業。

## 旅遊業

### *旅遊業的發展*

15. 事務委員會聽取香港旅遊發展局("旅發局")簡報其 2021-2022 年度工作計劃及 2020 年旅遊業表現的概況。事務委員會獲悉，隨着 2020 年全球陸續爆發 2019 冠狀病毒病疫情，香港實施嚴格檢疫措施，以遏止病毒輸入及傳播，導致訪港旅客人數急劇下跌。與疫情前不同，疫情期間訪港旅客主要是探望親友或有其他必要出行的原因，消閑旅客已跌至近乎零。

16. 委員理解旅發局在 2019 冠狀病毒病疫情陰霾下籌辦推廣活動所面對的困難。由於預計跨境旅遊不會在未來數月內全面恢復，委員普遍同意，旅發局應專注於籌備旅遊市場重開和鼓勵本地消費的工作，以向客源市場傳遞正面訊息。同樣重要

的是，旅發局應改善香港的旅遊形象，吸引旅客在疫情減退後選擇來港旅遊。

17. 對於委員就旅遊業的失業和就業不足問題所提出的關注，政府當局表示，政府一直透過"旅遊業支援計劃"，分 4 個階段為旅遊業提供支援，對象涵蓋旅行代理商、導遊/領隊及旅遊服務巴士司機。為加強對業界的支援，"旅行社鼓勵計劃"及"綠色生活本地遊鼓勵計劃"的結束日期已延長一年至 2022 年 3 月 31 日。

#### *與新加坡建立"航空旅遊氣泡"*

18. 事務委員會於 2020 年 11 月的會議上獲悉，香港與新加坡於 2020 年 10 月就建立雙邊"航空旅遊氣泡"達成原則性協議，有關安排將於 2020 年 11 月 22 日啟動。該協議下的主要安排包括：旅客抵埗後無需接受強制檢疫，但必須在出發前接受兩地互認的 2019 冠狀病毒病測試；旅客的行程及往來目的不受限制；旅客須乘搭不載有任何轉機乘客的特定航班；以及若兩地疫情一旦有變，雙方會立刻檢討有關安排。

19. 部分委員歡迎建立"航空旅遊氣泡"，即使有關安排對旅遊業帶來的實際經濟效益有限；部分委員則認為，促進本地經濟復蘇關鍵的一步，在於在嚴格實施各項抗疫措施下，恢復內地與香港的人員往來。部分委員亦擔心，與新加坡建立的"航空旅遊氣泡"安排可能會觸發另一波感染 2019 冠狀病毒病的輸入個案。

20. 香港與新加坡"航空旅遊氣泡"的啟動日期其後因應兩地的疫情發展數度延期。政府於 2021 年 8 月 19 日宣布，香港和新加坡經考慮兩地在疫情防控方面所採取的策略存在差異，決定不再就"航空旅遊氣泡"作進一步討論。

#### *海洋公園的擬議未來路向*

21. 根據《海洋公園公司條例》(第 388 章)，海洋公園為一個公眾康樂及教育公園，由海洋公園公司管理。由於海洋公園公司的財務狀況極為嚴峻，瀕臨破產，政府當局於 2020 年 5 月尋求財務委員會("財委會")批准撥款 54 億 3,000 萬元，資助海洋公園營運一年，以展開重新審視的工作，為海洋公園的未來制訂方向。政府當局於 2021 年 1 月 25 日及 2 月 22 日的會議上，向事務委員會簡介海洋公園的未來策略("有關策略")及擬議財務安排。

22. 委員普遍同意海洋公園需要轉型以應對市場轉變，並認為海洋公園適宜脫離傳統主題公園的發展模式，在有關策略下將發展重點重新放在保育和教育上。然而，部分委員認為，政府當局/海洋公園公司提供的資料，不足以支持海洋公園公司在有關策略下可達致財政穩健的推定。他們促請政府當局確保海洋公園日後的營運可達致收支平衡，無需政府進一步撥款資助。部分委員亦擔心，全年運作的全天候水上樂園的維修保養及電費的開支可能相當龐大，因而對其財務上可持續營運有負面影響。為深入了解政府當局就海洋公園提出的擬議未來路向，事務委員會於 2021 年 2 月 20 日前往海洋公園視察。

23. 政府當局表示，在有關策略下，海洋公園公司會以混合營運模式推展不同的項目，藉以賺取收入。山下園區免收門票的零售/餐飲/消閒區可吸引更多遊客到訪，外判海洋公園各項設施則可增加收入來源，包括前期款項和收益分攤。在以自負盈虧方式營運的水上樂園開幕後，海洋公園將可提供多元化而具吸引力的景點設施。政府當局認為有關策略作出的各項財務預測慎審合理，海洋公園公司推展有關策略後將可達致財政穩健。

#### *香港迪士尼樂園度假區的營運情況*

24. 香港迪士尼樂園度假區("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逾半的股份。政府當局於 2021 年 5 月向事務委員會匯報香港迪士尼在 2020 財政年度(即 2019 年 9 月底至 2020 年 10 月初)的營運情況。

25. 事務委員會察悉，在 2020 財政年度首季，香港迪士尼業務受社會動盪引起的旅遊業不景影響，年內餘下日子亦受 2019 冠狀病毒病疫情打擊。因應政府的抗疫措施，香港迪士尼在 2020 財政年度關閉其主題樂園約 7 個月。樂園在 2020 財政年度的入場人次按年下跌 73%至 170 萬人，而酒店的全年平均入住率為 15%。與上個財政年度比較，香港迪士尼總收入在 2020 財政年度下跌 76%至 14 億港元。縱使維持營運涉及多項固定成本，香港迪士尼仍推行成本控制措施，以期維持其財務狀況，當中包括全體員工每周放取一日無薪假期、取消和縮減季節性和營銷活動的規模等。儘管已採取各項措施，香港迪士尼在 2020 財政年度錄得未扣除利息、稅項、折舊及攤銷前虧損 15 億港元，而淨虧損為 27 億港元。

26. 鑒於主題樂園在 2020 財政年度關閉了近 60%的曆日，委員普遍認為，香港迪士尼於年內錄得淨虧損屬預料之內。

然而，有見香港迪士尼連續數年錄得淨虧損，委員關注其長遠財政可持續性。鑒於香港迪士尼的財務狀況持續惡化，部分委員對香港迪士尼第一期用地擴建及發展計劃("擴建計劃")的進度表示關注。

27. 香港迪士尼表示，香港迪士尼業務復蘇的關鍵在於恢復跨境旅遊，讓香港迪士尼可同時接待本地及非本地訪客。香港迪士尼目前專注於吸引本地居民到訪，2021 財政年度上半年，在主題樂園開放營業期間，本地訪客平均每日人數較 2020 財政年度同期急升 46%，消費亦見增長。香港迪士尼對香港與內地和其他海外經濟體恢復旅遊後，長遠的業務發展潛力表示樂觀。香港迪士尼會在不同客源市場進行宣傳推廣活動，並集中在大灣區市場推廣工作，以把握完善跨境交通基建所帶來的機遇。香港國際機場第三條跑道啟用在即，亦可望從國際市場帶來更多訪客。事務委員會獲悉，整體而言，擴建計劃開支目前仍在預算之內，香港迪士尼並無計劃就擴建計劃向政府尋求額外撥款。

28. 由於預留作香港迪士尼第二期發展的空置用地("有關用地")不再保留作擴建香港迪士尼之用，委員關注如何善用有關用地。政府當局表示，有關用地目前用作臨時檢疫設施，此安排料會維持一段時間。政府會以開放態度檢視有關用地的長遠規劃。

### *提升香港濕地公園設施*

29. 政府當局於 2021 年 4 月向事務委員會簡介有關提升香港濕地公園("濕地公園")設施，以加強其作為生態旅遊景點的吸引力的建議。

30. 鑒於濕地公園內的常設展覽及訪客設施已有超過 14 年歷史，委員表示支持該財務建議，以加強濕地公園的旅遊吸引力，並保存其珍貴的生態資源。為豐富訪客的體驗和吸引更多人到訪，委員建議濕地公園應善用資訊科技，例如設置互動路線規劃電子亭；讓市民在到訪濕地公園前，透過網上平台規劃路線；在行程中透過流動應用程式向訪客介紹各項展品的互動及季節性資訊；以及按不同到訪時段推行網上購票等。由於濕地公園遠離市區，而提供的泊車位有限，委員亦建議當局透過流動應用程式，向訪客提供有關鄰近泊車設施的資訊，以方便旅客。

## 電力供應

31. 政府當局在 2021 年電費檢討結果實施前，於 2020 年 11 月向事務委員會匯報有關結果。委員察悉，鑒於社會面對 2019 冠狀病毒病疫情的挑戰，2021 年的淨電費將會凍結於 2020 年的水平。香港電燈有限公司的淨電費將凍結於每度電 126.4 仙，中華電力有限公司的淨電費將維持每度電 121.8 仙。

32. 對於政府當局未能說服兩間電力公司在疫情和經濟困境下減收電費，委員普遍表示失望。他們認為，兩間電力公司在疫情下的電費收益並無大幅減少，仍然有理想的盈利增長，所以應削減電費，為社會整體利益肩負更多責任。委員亦要求政府當局繼續提供電費補貼，以助市民渡過經濟困境。

33. 政府當局解釋，香港正處於由燃煤轉為燃氣發電的時期，兩間電力公司須增加投資以興建新的燃氣發電機組。使用較清潔但昂貴的天然氣發電令電力公司承受巨大的加價壓力。政府當局已說服電力公司凍結淨電費，以在應對當前經濟狀況和致力保護環境之間取得平衡。為減輕電費上調對住戶造成的影響，政府當局自 2019 年起推行電費紓緩計劃，向每個住宅用戶提供每月 50 元的紓緩金額。以一般住戶平均每月電費計，將可節省最多 20% 電費開支。每月紓緩金額會繼續發放至 2023 年。

34. 政府當局亦表示，除凍結 2021 年的電費外，兩間電力公司將繼續透過"社區節約能源基金"協助弱勢社群，並推廣能源效益及節約用電，協助消費者減低電費開支。兩間電力公司將推行多項社區關懷及節能計劃，包括派發消費券及飲食券，並協助劏房戶家庭更換或安裝電力設備以提升能源效益。

## 競爭事務委員會的工作及香港車用燃油市場

35. 事務委員會於 2021 年 7 月聽取競爭事務委員會("競委會")簡報其工作。在同一會議上，事務委員會亦聽取政府當局簡報政府就本地車用燃油市場進行檢討的結果。

36. 部分委員察悉，自《競爭條例》(第 619 章)於 2015 年 12 月全面生效以來，競委會收到約 5 000 宗投訴及查詢，至今已就 7 宗個案入稟競爭事務審裁處("審裁處")。他們關注到，在競委會收到的所有投訴及查詢中，入稟審裁處的個案比例偏低。



37. 競委會表示，競委會已根據其投訴及調查指引，仔細審視所有投訴及查詢，並按競委會《執法政策》的優先次序，把需要進一步評估的個案提升至初步評估及/或調查階段。除了處理投訴及查詢時收到的資料外，競委會亦不時透過其他渠道收集情報，例如競委會進行的研究、監察，或是經其他政府部門或執法機關的轉介。競委會亦有因應該等調查而採取執法行動。

38. 部分委員認為，競委會成立至今未有對任何行業帶來重大影響，審裁處作出的裁決亦未必具足夠阻嚇力，與市民的期望可能存在落差。為維護市場競爭及消費者權益，委員建議競委會應透過進行調查，主動研究某些行業可能牽涉反競爭的行為，同時透過倡導工作，提升公眾對《競爭條例》的認識。在香港車用燃油市場方面，委員普遍對香港車用燃油價格高企的情況未見改善表示不滿，並促請競委會就香港車用燃油價格的"加快減慢"效應進行調查。

39. 競委會表示，車用燃油產品的價格受多項因素影響。單純存在平行定價，或市場上兩個競爭對手為產品定價的價格相同或相近的情況，不能視為合謀定價的確實證據。若有合理理由相信車用燃油市場涉及反競爭行為，競委會定會進行調查。

40. 政府當局表示，本地出售的車用燃油全是進口成品油。在自由市場經濟運作下，香港車用燃油的零售價，是由油公司按商業運作原則和本身的營運成本釐定。政府的角色是確保燃油供應穩定，維持市場開放和消除進入市場的障礙，並同時提高車用燃油產品價格的透明度。政府當局一直監察本地車用燃油零售價的變動，並將零售價變動與國際油價的升跌走勢作比較。政府當局留意到，過去一年，無鉛汽油的進口和零售價加幅大致相若。為提高車用燃油價格的透明度，政府當局已委託消費者委員會推出"油價資訊通"，以便消費者比較不同零售商的車用燃油產品零售價。

41. 政府當局進一步表示，一如 2020 年施政報告所公布，為應對氣候變化，香港將致力爭取於 2050 年前實現碳中和。為達至此目標，政府當局會研究各種減碳方法，包括推動零碳車輛和其他綠色運輸。

## 其他事宜

42. 在本年度立法會會期內，事務委員會在以下建議提交立法會或財委會前，亦就其進行討論：

- (a) 實施國際海事組織有關公約最新要求的多項立法建議；
- (b) 在香港實施國際民用航空組織所公布有關危險品空運安全的最新標準的立法建議；及
- (c) 為現有南、北跑道更換香港天文台兩台現有的長程激光雷達系統，以及購買新的尾流湍流監測設備的撥款建議。

## 事務委員會會議

43. 在 2020 年 10 月至 2021 年 9 月期間，事務委員會共舉行 11 次會議，包括與人力事務委員會就政府對航空業近期裁員及其後發展的應對措施舉行的聯席會議，以及為聽取政府當局就 2020 年施政報告內相關政策措施所作的簡報而以視像會議形式舉行的非正式會議。事務委員會亦已安排於 2021 年 10 月 15 日舉行會議，以聽取政府當局就 2021 年施政報告內相關政策措施作出簡報。

立法會秘書處

議會事務部 4

2021 年 10 月 6 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。

經濟發展事務委員會

2020-2021 年度會期委員名單\*

**主席** 張華峰議員, SBS, JP

**副主席** 李慧琼議員, SBS, JP

**委員** 林健鋒議員, GBS, JP  
劉淑儀議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP  
謝偉俊議員, JP  
何俊賢議員, BBS, JP  
易志明議員, SBS, JP  
姚思榮議員, SBS  
葛珮帆議員, BBS, JP  
盧偉國議員, GBS, MH, JP  
鍾國斌議員  
吳永嘉議員, BBS, JP  
周浩鼎議員  
邵家輝議員, JP  
陸頌雄議員, JP  
謝偉銓議員, BBS, JP

(合共：16 名委員)

**秘書** 陳向紅女士

**法律顧問** 林敬炘先生

\* 委員名單的變更載於**附錄 II** 的附件

## 經濟發展事務委員會

## 委員名單的變更

委員	相關日期
許智峯議員	至 2020 年 10 月 18 日
葉建源議員	至 2020 年 10 月 20 日
邵家臻議員	至 2020 年 10 月 20 日
張超雄議員	至 2020 年 10 月 21 日
林卓廷議員	至 2020 年 10 月 29 日
李國麟議員, SBS, JP	至 2020 年 11 月 10 日
莫乃光議員, JP	至 2020 年 11 月 10 日
譚文豪議員	至 2020 年 11 月 11 日
涂謹申議員	至 2020 年 11 月 12 日
毛孟靜議員	至 2020 年 11 月 12 日
胡志偉議員, MH	至 2020 年 11 月 12 日
黃碧雲議員	至 2020 年 11 月 12 日
尹兆堅議員	至 2020 年 11 月 12 日
鄭俊宇議員	至 2020 年 11 月 12 日
鄭松泰議員	自 2020 年 11 月 17 日
張宇人議員, GBS, JP	至 2020 年 11 月 17 日
容海恩議員, JP	至 2020 年 12 月 1 日
陳振英議員, JP	至 2020 年 12 月 1 日
劉業強議員, BBS, MH, JP	至 2020 年 12 月 1 日
石禮謙議員, GBS, JP	至 2020 年 12 月 2 日
潘兆平議員, BBS, MH	至 2020 年 12 月 2 日
黃國健議員, SBS, JP	至 2020 年 12 月 3 日
馬逢國議員, GBS, JP	至 2020 年 12 月 3 日
麥美娟議員, BBS, JP	至 2020 年 12 月 3 日
廖長江議員, GBS, JP	至 2020 年 12 月 6 日
黃定光議員, GBS, JP	至 2020 年 12 月 8 日
鄭泳舜議員, MH, JP	至 2021 年 1 月 11 日
陳克勤議員, BBS, JP	至 2021 年 1 月 21 日
鄭松泰議員	至 2021 年 8 月 25 日

請透過以下超連結參閱立法會議員名單的變更：

(<https://www.legco.gov.hk/general/chinese/members/yr16-20/notes.htm>)