

立法會

Legislative Council

立法會CB(1) 2030/99-00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 : 2000年5月22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(主席)
李華明議員(副主席)
丁午壽議員
李家祥議員
李國寶議員
呂明華議員
張文光議員
許長青議員
陸恭蕙議員
陳鑑林議員
黃宜弘議員
黃容根議員
楊孝華議員
劉健儀議員
馮志堅議員

缺席委員 : 朱幼麟議員
李永達議員
馬逢國議員
單仲偕議員
劉千石議員

出席公職人員：議程項目IV

經濟局

經濟局局長
葉澍堃先生

經濟局副局長(1)
關錫寧女士

經濟局首席助理局長(C)
陳嘉怡女士

經濟局首席助理局長(財務監察)
李國楚先生

議程項目V

經濟局

經濟局局長
葉澍堃先生

經濟局副局長(2)
何健華先生

民航處

民航處處長
林光宇先生

議程項目VI

經濟局

經濟局局長
葉澍堃先生

經濟局副局長(2)
何健華先生

應邀出席人士：議程項目IV

香港蜆殼有限公司

董事
楊民儉先生

商務總經理
古遠芬先生

公共事務經理
郝陳文端女士

香港加德士有限公司

加德士大中華集團主席
彭曉飛先生

總經理 — 工商業務(香港/中國)及零售商務(南中國)
袁銘光先生

ExxonMobil

企業傳訊經理
黃祖蘄先生

香港工商業業務經理
胡愛茵小姐

議程項目V

機場管理局

行政總監
林中麟先生

副行政總監
施高理先生

財務總監
黎永昌先生

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)1439/99-00號文件 —— 2000年3月27日會議的紀要；及
立法會CB(1)1631/99-00號文件 —— 將會向立法會提交的事務委員會報告擬本)

2000年3月27日會議的紀要獲確認通過。

2. 委員察悉事務委員會將於2000年6月14日向立法會提交的報告擬本。主席表示，委員如對報告有任何修訂建議，應於該日前向他本人或秘書提出。

II 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)1248/99-00號文件 —— 1998年2月至2000年1月主要石油產品進口及零售價格圖表；
立法會CB(1)1310/99-00號文件 —— 香港中華煤氣有限公司的資料及諮詢協議的補充協議；
立法會CB(1)1419/99-00號文件 —— 1998年3月至2000年2月主要石油產品進口及零售價格圖表；
及
立法會CB(1)1461/99-00號文件 —— 建議開設郵政署總郵務監督常額職位)

3. 委員察悉以上自上次會議後發出的資料文件。

III 2000年6月9日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1630/99-00(01)號文件 —— 待議事項
一覽表；及
立法會CB(1)1630/99-00(02)號文件 —— 跟進行動
一覽表)

4. 主席提醒委員，鑒於立法會在6月臨近會期終結之時，會議編排將十分緊密，事務委員會下次會議會在2000年6月9日(星期五)上午10時45分舉行。委員同意於會上討論“香港電力供應行業的聯網與競爭研究”的議項。主席亦邀請委員在會後把建議在下次會議席上討論的項目送交秘書。

IV 工業柴油的零售價格

(立法會CB(1)1630/99-00(03)號文件 —— 政府當局
提交的資
料文件)

5. 主席指出，紡織漂染業曾提出投訴，指該行業日常運作所用的主要燃料，即工業柴油，零售價格過高。香港漂染印整理業總會有限公司(下稱“漂染印總會”)就此事提出的意見書(只備中文本)已於會議席上提交，其後並隨立法會CB(1)1659/99-00(01)號文件送交各委員。

6. 經濟局首席助理局長(C)應主席邀請，向委員簡述工業柴油的價格機制和供應市場的競爭情況，以及有關進口和貯存輕柴油的規定，詳情載於政府當局提交的文件(立法會CB(1)1630/99-00(03)號文件)。委員就相關關注事項進行的討論撮述於下文各段。

工業柴油的價格

7. 劉健儀議員詢問，工業柴油的零售價格是否如漂染印總會於其意見書的第1段所指稱，在一年內由每升1.1元增加至2元。ExxonMobil黃祖蘄先生答稱，該公司已向經濟局提供有關的資料，而經濟局亦很明瞭該公司的情況。他繼而指出，作為一間美國公司，ExxonMobil須遵守《反壟斷法》的規定，不得與競爭對手討論任何與公司運作及業務有關的事宜，特別是與價格有關的問題。因此，他與同事須退席。

8. 經濟局首席助理局長(財務監察)在答覆劉健儀議員的問題時請委員注意政府當局文件的附件，並解釋以工業柴油的入口價計算，1998年12月的平均價為每升0.66

元，而根據所得的最新資料，2000年3月的入口價約為每升1.65元。

市場競爭

9. 張文光議員認為，紡織漂染業是次投訴的主因，是工業柴油零售價格的調整幅度，相對入口價格而言“加快減慢”，加上市場競爭不健全，出現壟斷，導致油公司得以謀取暴利。這項投訴其實與消費者委員會(下稱“消委會”)早前就香港汽油、柴油及石油氣市場進行研究所得的看法相近。就此，張文光議員詢問政府當局是否承認工業柴油市場亦同樣存有該等問題。

10. 經濟局局長答稱，政府當局亦關注有關問題。事實上，在消委會發表該份研究報告後，當局已於能源諮詢委員會轄下設立公平競爭小組委員會，負責研究能源市場上與競爭有關的事宜。當局希望可於不久後，公布連串促進燃料市場競爭的措施，例如以更靈活方式批出油站用地，以助新營辦商加入市場。為深入了解該行業的情況，公平競爭小組委員會曾研究本港多間主要油公司所提供的成本及利潤數據。政府當局認為該等數據有助闡明油公司在港業務的成本架構及利潤率，從而提高透明度。因此，當局將於下月向事務委員會提交文件，詳述該等數據的分析結果，供委員審閱。委員及市民可根據該等數據，自行判斷油公司的利潤是否合理。至於石油產品零售價格與入口價格的差距，經濟局局長表示經濟局一直密切監察此情況。政府統計處已答應加快向經濟局提供有關數據的程序，此舉應可提高監察工作的效率。

11. 張文光議員不滿政府當局未能確切答覆他的問題。他認為當局迴避問題，對紡織漂染業難以用合理價格購買工業柴油的情況，並無作出回應。他認為政府當局應採取更積極措施，解決石油產品市場的根源問題，並制訂實際可行的措施協助中小型廠商。雖然特別進口牌照持有人或與其有聯繫者可從其他國家進口輕柴油，但最終用家須符合若干特定發牌規定，例如提供足以貯存不少於500千升燃油的私用保稅倉，這些規定縱使並非無法遵從，亦會對最終用家造成重重困難。

12. 經濟局局長雖然認同委員的憂慮，但他表示與其深入研究該行業的某一特定現象，政府當局認為最佳的措施是提高油公司運作的透明度，讓公眾自行作出判斷。他並解釋，特別進口牌照的特定規定，絕非為限制任何人加入市場，而是為保障公眾安全而設。

13. 關於特別進口牌照的申請程序，主席詢問申請人是否須先取得政府在用地方面的特定批准，才可興建貯存設施。經濟局首席助理局長(C)回應時表示，香港海關在審核興建私用保稅倉的申請時，會徵詢消防處及規劃署／地政總署的意見，確保申請符合特定的消防安全及土地用途規定。

14. 丁午壽議員詢問，特別進口牌照的準申請人是否很容易便可得知有關的申請規定。經濟局首席助理局長(C)表示，所有規定均公布周知，而消防處已就危險品貯存設施的基本規定擬備一般指引。不過，由於每宗申請涉及的情況不同，特別是私用保稅倉的位置，因此極難訂立一套適用於所有申請的硬性規定。有意提出申請的人士可向有關部門查詢詳細資料。

15. 李華明議員詢問，油公司會否以限制競爭的手法，阻止特別進口牌照持有人獲供應工業柴油。香港蜆殼公司(下稱“蜆殼公司”)楊民儉先生答稱，由於市場完全公開，上述情況不會出現。香港加德士有限公司(下稱“加德士公司”)袁銘光先生亦表示，該公司絕對不會阻礙任何人獲供應工業柴油。應主席的要求，經濟局局長答應就6個特別進口牌照持有人提供額外資料，包括其供應來源，以便委員了解工業柴油市場是否有壟斷情況。

(會後補註：所要求的資料其後已隨立法會CB(1)1780/99-00(01)號文件送交各委員。)

16. 李華明議員指出，從附件可知，工業柴油的訂價與入口價格差距極大，經常維持於150%左右，他詢問這是否表示油公司謀取不合理的暴利。陳鑑林議員及許長青議員亦贊同李華明議員的看法，他們關注政府當局將會採取何等措施，確保工業柴油的價格能維持在合理的水平。

17. 經濟局局長答覆時重申，政府當局亦同樣關注委員提及的問題，並已採取不同措施提高市場的透明度，以及確保有效地監察價格水平。他更表示，政府當局文件的第5段已解釋，油公司通常會向客戶提供折扣優惠，而據政府當局了解，折扣額可以相當可觀。由於漂染印總會引述的價格為每升2元左右，他相信委員可根據文件提供的數字，自行就價格水平問題作出定論。蜆殼公司楊民儉先生同意就工業用戶而言，以工業柴油的訂價作為指標意義不大，因為用戶大可與供應商議定合約價格。如用戶不滿供應商的價格或服務，他們可隨時與其他油公司聯絡。由於競爭激烈，油公司甚至會向訂購10萬至20萬升的用戶提供每升扣減2元的折扣優惠。若入口價格

下降，即使訂價不變，油公司亦會主動向用戶提供更多折扣。加德士公司彭曉飛先生向委員保證，作為一間受《反壟斷法》規管的美國公司，加德士公司在釐定油價時沒有與其他油公司進行討論，市場上亦不存在壟斷情況。他更表示，雖然他不能透露確實的利潤幅度，但在港經營工業柴油業務的利潤並不豐厚。加德士公司主要是為了維繫用戶關係，才繼續經營所佔比重甚少的工業柴油業務。

18. 鑒於政府當局聲稱已密切監察市場，油公司又表示該項業務實際上利潤微薄，但紡織漂染業卻埋怨油價過高，呂明華議員認為難以從根本上解決問題。因此，他建議另行邀請油公司與委員會晤，提供有關油公司的利潤幅度及折扣率的資料。蠟殼公司楊民儉先生就此表示，該公司只可披露經公開招標取得的合約(例如與政府的合約)的投標價格，因為該等合約的價格早已公布周知。至於其他供應合約的細節，主要屬商業敏感資料，該公司不能披露。不過，他向委員保證，與其他國家的工業燃油收費相比，本港的價格極具競爭力。應丁午壽議員的要求，經濟局局長答應提供有關政府工業柴油合約價格的資料。

(會後補註：所要求的資料其後已隨立法會CB(1)1780/99-00(01)號文件送交各委員。)

19. 蠟殼公司楊民儉先生繼而解釋，一般而言，油公司的利潤取決於其所擁有的大客戶數目。雖然小型客戶帶來的利潤幅度較高，但大客戶的業務則可帶來規模經濟的效益，對降低運作成本至為重要。鑒於市場變化不定，油公司為保持其在市場的佔有率，有時甚或要虧本求售。

其他關注事項

20. 黃容根議員引述，售予漁船的工業燃油價格為每200升360元，但偷運工業柴油往內地的船隻卻可以280元的價格購得同樣產品，他擔心油公司提供的折扣優惠或會間接鼓勵該等非法走私活動。

21. 蠟殼公司古遠芬先生回應時表示，油公司根據市場價格，向經銷商及客戶出售工業柴油；由於競爭激烈，所有售價均由市場決定。此外，蠟殼公司楊民儉先生表示，基於現行的市場情況，油公司的船隻業務大多數由經銷商處理。由於船隻對工業柴油的需求殷切，激烈競爭在所難免。此外，從經營業務的角度而言，雖然價格會有升跌，但在同一日內出現如此大的價格差額實在極

不尋常，因為買家每日也會與不同的油公司議價，取價過高者便會失去生意。經濟局局長亦表示，政府當局同樣關注走私活動，而香港海關及海事處已加強有關的執法行動。

22. 劉健儀議員詢問，政府當局有否計劃減低工業柴油的含硫量；若有此意，預計油價的增幅為何。經濟局局長答覆時表示，此事屬於環境食物局的工作範疇。劉健儀議員表示不滿，並堅持經濟局局長應回答她的問題。經濟局局長回應時表示，政府當局現正研究此事，他答應於會後以書面作出回應。應劉健儀議員進一步提出的要求，經濟局局長答應提供1999年本港工業柴油及汽車用柴油耗用量的資料。蠅殼公司楊民儉先生補充，如需將含硫量由現時的0.5%降低至汽車用柴油的0.05%，油價的加幅最高約為10仙左右。

(會後補註：所要求的資料其後已隨立法會CB(1)1780/99-00(01)號文件送交各委員。)

23. 主席總結討論時建議油公司考慮能否向議員及公眾直接提供更多有關價格的資料，以提高市場運作的透明度。

V 航空安全

(立法會CB(1)1630/99-00(04)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

24. 楊孝華議員轉述一些機師對本港航空交通管制水準的正面評價，並詢問在民航處處理的航班總數中，航空交通事故所佔的0.0031%，與國際標準相比如何。民航處處長答稱，國際民用航空組織及國際航空運輸協會均沒有訂定此類標準。此外，他曾向鄰近國家的航空管理當局查詢，並得悉有關發生航空交通事故的統計數字通常會被視為敏感資料，不會對外披露。

25. 楊孝華議員繼而問及機師匯報航空交通事故的安排，民航處處長回應時表示，法例規定所有本港機師及航空公司均須匯報航空交通事故，而外國機師向其所屬規管機構匯報的事故，一律會轉交民航處作進一步調查。

26. 民航處處長在答覆丁午壽議員的問題時明確表示，大多數涉及進場飛機須復飛的航空交通事故，是因機組

人員而非航空交通管制人員(下稱“空管人員”)出錯所致。

27. 關於香港國際機場自1998年7月啟用以來錄得的28宗航空交通事故中，其中15宗是因空管人員發出不當指示所致，李華明議員關注這是否表示現有機場的航空安全水準較啟德機場遜色，並詢問空管人員在新機場的運作是否有任何分別。

28. 民航處處長答稱，涉及飛機低於標準間隔的事故，在啟德機場錄得9宗，在赤鱸角機場則錄得13宗。他解釋，雖然空管人員在兩個機場的運作模式及水準並無重大差異，但須考慮一點，就是赤鱸角新機場與位於珠江三角洲的鄰近機場十分接近，所以須採用不同的航空交通管制程序。此外，新機場有兩條跑道運作，飛機航道及航班編排亦更為複雜。基於上述考慮因素，以及運作環境相對較新，他認為航空安全水準並沒有下降。不過，民航處處長向委員保證，民航處會致力提供最高水平的航空交通管制服務，確保航空交通安全暢順及秩序井然，該處亦已實施一套匯報機制，規定空管人員必須匯報任何航空交通事故，即使性質輕微亦不例外。

29. 民航處處長回應李華明議員及主席的進一步提問時解釋，雖然以往在啟德機場工作的所有空管人員均已轉往新機場工作，但由於航機升降班次增加，民航處須從外國聘請新職員應付增加的工作量。現時編制內共有96名外籍職員。因此，在新環境工作的新入職人員所佔百分率相對較高，但這並不表示新職員不符合標準。在13宗涉及飛機低於標準間隔的事故中，新舊職員均有牽涉在內。

30. 就此，張文光議員問及當值空管人員的工作模式。民航處處長表示，在日常運作中，個別人員須獨自處理本身工作範圍的工作，而其直屬上司會在有需要時予以協助。因此，為空管人員提供足夠訓練至為重要，這樣他們才能勝任獨立履行職務。

31. 張文光議員關注到，該等事故如非及時作出修正，可能導致撞機等嚴重後果，他詢問有關修正措施是由人手啟動還是由系統自行啟動。民航處處長答稱，如發生預報衝突警報的情況，雷達系統會自動向有關的空管人員發出警報。此外，航機的交通警報及避免碰撞系統亦會啟動，向機師示警。有關人員繼而便會採取相應的修正措施。就此，張文光議員建議應定期進行檢討，確保修正程序的效用及效率。民航處處長察悉該建議，並向

委員保證，所有在監察及防撞方面適用的系統及技術已在本港應用。

32. 經濟局局長表示，政府當局和委員同樣關注航空安全，而經濟局一直監察航空交通管制系統的運作情況。經濟局信納民航處已採取嚴謹及積極的態度檢討曾發生的航空交通事故，並在進行調查後，在職員培訓、管理和監督，以及改良設備等多方面採取額外措施，以期整體上改善航空交通管制的運作。在現有的適當制度下，經濟局會繼續與民航處緊密合作，確保採取各項必需措施，將航空交通事故的數目減至最低。

VI 香港國際機場最新發展

(立法會CB(1)1630/99-00(05)號文件 —— 機場管理局提交的資料文件)

33. 機場管理局行政總監應主席之邀，向委員介紹香港國際機場(下稱“香港機場”)的最新發展及現正推行的重要計劃，詳情載於機場管理局(下稱“機管局”)提交的文件(立法會CB(1)1630/99-00(05)號文件)。

機場運作

34. 張文光議員要求機管局解釋有關香港機場入境管制鬆懈的指稱。機管局行政總監解釋，若有乘客被目的國家拒絕入境而被送返本港，有關的航空公司須通知入境事務處，以便採取所需的跟進行動。據他所知，機管局從未接獲航空公司不遵守上述規定的個案。至於處理偽造旅遊證件方面，經濟局副局長(2)表示，保安局現正調查報章所載的指稱個案。

35. 張文光議員進一步問及有關機場保安的批評，機管局副行政總監回應時表示，機場啟用時保安系統確實存在一些弊端，而一些保安崗位須由保安人員把守。不過，在進出監控系統全面運作後，初期被調派負責上述工作的人員已重新調往擔任其他保安職務。機管局曾進行檢討，對系統的有效運作充滿信心。機管局行政總監補充，根據聯邦航空管理局(即美國政府航空安全的監管機構)，香港機場的整體保安極佳。

顧客服務

36. 劉健儀議員欣悉在4次顧客意見調查中，香港機場所得的整體滿意程度甚高，她詢問機管局有否收到讚揚信。機管局行政總監答稱，機管局在3月收到約70封讚揚信，主要是讚揚客運大樓設施優越及機場職員服務態度友善，另外亦有來信讚賞客運大樓的設計。劉健儀議員繼而問及顧客認為機場有哪些地方須待進一步改善。機管局行政總監回應時表示，機管局曾接獲有關下列方面的投訴，包括洗手間設施、設立非吸煙區、飲水機指示牌不足，以及沒有提供短暫停泊的免費車位等。主席亦指出，機場的洗手間設施並不理想，仍有待改善。機管局行政總監回應時向委員保證，機管局會繼續致力改善上述問題，進一步提升機場的服務水準。至於機場食肆的選擇、數目是否足夠及食物質素，機管局行政總監表示，機管局會積極與有關經營者進行跟進。

37. 丁午壽議員指出，旅遊業曾批評在下午繁忙時間，旅客捷運系統的列車未能迅速將乘客由客運廊遠處的登機閘送往處理大堂。機管局行政總監答稱，儘管旅客捷運系統列車的服務目標為每4分鐘1班，在繁忙時間已加密班次至每3分鐘1班。機管局一直密切監察有關情況，由於大部分時間旅客捷運系統列車均未客滿，機管局現正考慮安排列車以循環方式行駛，務求提高服務效率。長遠而言，機管局會視乎乘客需求考慮增加列車架次。因應主席要求，機管局行政總監答應提供該局就此事所採取的措施詳情。

政府當局

38. 楊孝華議員問及美化香港機場景觀的安排，機管局行政總監回應時表示，儘管機場島受到既有的地理環境及運作限制所局限，機管局仍一直竭力改善該處的環境。機管局將耗資5,000萬元，於2000年3月展開景觀美化計劃，包括種植逾200萬株喬木、灌木及青苗。

零售業務及商務

39. 機管局行政總監答覆主席的詢問時表示，機管局歡迎香港飛機工程有限公司提出任何有關在本港擴展其飛機維修服務的建議。

40. 李華明議員質疑為何文件第14段與附件5提及的內地旅客人數並不相同。機管局行政總監澄清，附件5所載按市場計算的旅客量並不包括過境旅客，但文件第14段所載的數字則將該等旅客計算在內，以致中國內地成為來港旅客最多的地方。

41. 許長青議員指出，中國內地旅客在機場購物及飲食的平均消費額高据首位，並詢問機管局會採取何等措施，以滿足內地旅客的需要。機管局行政總監回應時表示，機管局一直密切注視旅客的購物及飲食要求，並會按需要不斷檢討及修訂客運大樓購物中心內的零售及飲食業務組合，以迎合顧客的喜好及需求。

香港國際機場 —— 客貨運航空樞紐

42. 楊孝華議員詢問，鑒於香港機場的航空樞紐地位日漸重要，機管局會採取何種措施方便過境旅客。機管局行政總監答稱，首先，機管局正計劃聯同香港旅遊協會進行一項以過境旅客為對象的顧客意見調查，以期進一步了解該類旅客的概況及需要。其後，機管局會探討如何令該等旅客更感方便，包括改善及增加現有設施，以縮短旅客的轉機時間，以及加強客運大樓的商務設施，務求更能迎合這類旅客的需要。機管局行政總監回應楊孝華議員進一步提問時表示，機管局曾與多間航空公司商討，研究縮短接駁航班時間的方法，特別是處理行李的時間。

43. 李華明議員詢問，內地與香港最近簽定的民用航空運輸協定有何裨益。經濟局副局長(2)答稱，該項協定的主要目的，是容許內地與本港航空公司及其民航伙伴享有擴展航空服務的同等機會。在簽定該協定後，航空公司可建立香港與內地城市之間的新航空聯繫，形式包括加開現有航綫的航班及開設新航綫等，視乎有關航空公司的業務擴充計劃而定。該項協定不單可以增加旅客流量，亦能提供更多貨運的機腹貨艙容量，因而有助吸引更多航空貨運取道本港，進一步鞏固香港在國際及區內的航空貨運樞紐地位。

VII 其他事項

44. 由於是次會議是葉澍堃先生最後一次以經濟局局長身份出席的事務委員會會議，主席代表事務委員會，多謝他在過去數年對事務委員會的工作支持無間，貢獻良多。

45. 議事完畢，會議於下午12時45分結束。

立法會秘書處
2000年9月6日