

會議過程正式紀錄

2016年5月4日星期三

上午11時正會議開始

出席議員：

主席曾鈺成議員，大紫荊勳賢，G.B.S., J.P.

何俊仁議員

李卓人議員

涂謹申議員

陳鑑林議員，S.B.S., J.P.

梁耀忠議員

劉慧卿議員，J.P.

譚耀宗議員，G.B.S., J.P.

石禮謙議員，G.B.S., J.P.

張宇人議員，G.B.S., J.P.

馮檢基議員，S.B.S., J.P.

方剛議員，S.B.S., J.P.

王國興議員，B.B.S., M.H.

李國麟議員，S.B.S., J.P., Ph.D., R.N.

林健鋒議員, G.B.S., J.P.

梁君彥議員, G.B.S., J.P.

黃定光議員, S.B.S., J.P.

何秀蘭議員, J.P.

李慧琼議員, J.P.

林大輝議員, S.B.S., J.P.

陳克勤議員, J.P.

陳健波議員, B.B.S., J.P.

梁美芬議員, S.B.S., J.P.

梁家騶議員

張國柱議員

黃國健議員, S.B.S.

葉國謙議員, G.B.S., J.P.

葉劉淑儀議員, G.B.S., J.P.

謝偉俊議員, J.P.

梁家傑議員, S.C.

梁國雄議員

陳偉業議員

黃毓民議員

毛孟靜議員

田北辰議員, B.B.S., J.P.

田北俊議員, G.B.S., J.P.

吳亮星議員, S.B.S., J.P.

何俊賢議員, B.B.S.

易志明議員, J.P.

胡志偉議員, M.H.

姚思榮議員, B.B.S.

范國威議員

馬逢國議員, S.B.S., J.P.

莫乃光議員, J.P.

陳志全議員

陳恒鑾議員, J.P.

陳家洛議員

陳婉嫻議員, S.B.S., J.P.

梁志祥議員, B.B.S., M.H., J.P.

梁繼昌議員

麥美娟議員, B.B.S., J.P.

郭家麒議員

郭偉強議員

郭榮鏗議員

張華峰議員, S.B.S., J.P.

張超雄議員

單仲偕議員, S.B.S., J.P.

黃碧雲議員

葉建源議員

葛珮帆議員, J.P.

廖長江議員, S.B.S., J.P.

潘兆平議員, B.B.S., M.H.

鄧家彪議員, J.P.

蔣麗芸議員, J.P.

盧偉國議員, S.B.S., M.H., J.P.

鍾樹根議員, B.B.S., M.H., J.P.

謝偉銓議員, B.B.S.

楊岳橋議員

缺席議員：

劉皇發議員, 大紫荊勳賢, G.B.S., J.P.

鍾國斌議員

出席政府官員：

運輸及房屋局局長張炳良教授, G.B.S., J.P.

創新及科技局局長楊偉雄先生, J.P.

運輸及房屋局副局長邱誠武先生, J.P.

創新及科技局副局長鍾偉強博士, J.P.

列席秘書：

秘書長陳維安先生, S.B.S.

副秘書長梁慶儀女士

助理秘書長薛鳳鳴女士

助理秘書長衛碧瑤女士

主席：秘書，請響鐘傳召議員進入會議廳。

(在傳召鐘響後，多位議員進入會議廳)

提交文件

下列文件是根據《議事規則》第21(2)條的規定提交：

附屬法例／文書	法律公告編號
《2016年廢物處置(指定廢物處置設施)規例(修訂附表1)公告》	49/2016
《2016年廢物處置(建築廢物處置收費)規例(修訂附表4)公告》	50/2016
《2016年藥劑業及毒藥(修訂)(第2號)規例》	51/2016

其他文件

- 第91號 — 優質教育基金
截至2015年8月31日止年度的財務報表
- 第92號 — 教育發展基金
截至2015年8月31日止年度的財務報表
- 第93號 — 證券及期貨事務監察委員會
2016/2017財政年度
核准收支預算
- 第94號 — 法律援助輔助計劃基金
2014年年報

議員質詢的書面答覆

遣散費及長期服務金的抵銷安排

1. **鄧家彪議員**：主席，政府在去年年底展開的退休保障公眾諮詢的議題之一，是強制性公積金(“強積金”)制度下的“對沖”安排(即僱主可根據《強制性公積金計劃條例》(第485章)，使用其為僱員向強積金計劃支付的供款所產生的累算權益，抵銷根據《僱傭條例》(第57章)須向有關僱員支付的遣散費及長期服務金)。有打工仔女向本人反映，對沖安排大大削弱他們的退休保障，因此他們希望政府盡快廢除對沖安排。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否就按不同模擬方案修訂對沖安排會對社會和經濟造成的影響進行分析；如有，各模擬方案的具體內容、所採用的分析方法，以及完成分析的時間表為何；
- (二) 過去5年，每年受聘於各政府部門而其累算權益被用作對沖的非公務員合約僱員的下列資料：(i)所涉人數、(ii)被用作對沖的累算權益的總額、(iii)進行對沖後強積金戶口內剩餘的累算權益總額，以及(iv)進行對沖後政府須向有關僱員支付的遣散費及長期服務金剩餘總額(以下表列出)；

	(i)	(ii)	(iii)	(iv)
2011年				
2012年				
2013年				
2014年				
2015年				

- (三) 是否知悉過去5年，每年受聘於外判服務承辦商以提供公共服務而其累算權益被用作對沖的僱員的下列資料(使用與上表相同格式的表格列出有關資料)：(i)所涉人數、(ii)被用作對沖的累算權益的總額、(iii)進行對沖後強積金戶口內剩餘的累算權益總額，以及(iv)進行對沖後僱主須向有關僱員支付的遣散費及長期服務金剩餘總額；及

- (四) 有否計劃於本屆立法會會期中止的日期(即2016年7月16日)前交代退休保障公眾諮詢的結果；如有，時間表為何；如否，原因為何？

勞工及福利局局長：主席，就鄧家彪議員的質詢，政府的回應如下：

- (一) 退休保障公眾諮詢仍有兩個月的時間，至本年6月21日結束。強制性公積金(“強積金”)“對沖”是這次諮詢中的一個重點議題，但現時扶貧委員會或公眾諮詢的討論尚未進入具體方案階段。政府會在餘下時間繼續聽取不同人士和團體(包括學者和智庫組織等)對強積金“對沖”的意見，包括妥善處理“對沖”問題的具體方案，特別是如何理順遣散費／長期服務金和強積金之間的關係，以及政府在過程中可擔當怎樣的角色以助“對沖”問題妥善解決。
- (二) 公務員事務局過往並沒有收集各局／部門以強積金供款累算權益，抵銷非公務員合約僱員遣散費及長期服務金的相關金額和人數數字。
- (三) 政府並非外判服務承辦商聘用員工的僱主，並沒有關於該等員工的強積金資料。
- (四) 退休保障公眾諮詢期結束後，顧問公司會整理收集到的意見並進行全面和客觀分析，隨後撰寫詳盡報告提交扶貧委員會討論。顧問公司需要一段時間方能完成上述工作。

消防員的救火行動所顯露的問題

2. **陳家洛議員：**主席，上月19日，灣仔軒尼詩道一幢樓宇發生一宗三級火警。據報，消防員擬從肇事大廈的消防裝置取水進行灌救時發現水壓不穩，因此需接駁消防喉至街道消防栓(俗稱“街井”)取水，再經消防泵車泵水灌救。此外，有8條消防喉在救火期間破裂，加上從雲梯向起火單位射出的水初時軟弱無力，消防員需耗用1個多小時才把火撲滅。另一方面，據悉註冊承辦商曾為肇事大廈進行消防裝置維修工程，但有關消防裝置一直未完全合乎有關規定。就此，政府可否告知本會：

- (一) 消防處為處理上述火警而調派的人員、車輛及裝備的詳情是甚麼；
- (二) 消防處在上述救火過程中有否要求水務署提供協助，提高附近街井的水壓，以方便灌救；若有，水務署提供協助的詳情是甚麼，以及水務署提供有關協助是否慣常做法；若是慣常做法，既定程序是甚麼；
- (三) 鑒於灣仔有不少舊式樓宇，而樓宇內的消防裝置未達最新的要求，以致消防處需要使用街井取水進行灌救，消防處和水務署有否對區內街井的水壓是否合乎標準進行定期聯合檢查；若有，檢查的詳情是甚麼；若否，原因是甚麼；
- (四) 消防處有否跟進肇事大廈的消防裝置未合乎有關規定的情況；若有，跟進工作的最新進展是甚麼；若否，原因是甚麼；及
- (五) 消防處會否就上述救火過程中的問題(例如肇事大廈消防裝置水壓不穩及消防喉破裂)進行詳細調查和跟進；若會，具體計劃是甚麼；若否，原因是甚麼？

保安局局長：主席，就質詢的5個部分，在諮詢相關政策局及部門後，現答覆如下：

- (一) 消防通訊中心於2016年4月19日下午12時47分接獲灣仔軒尼詩道一幢樓宇發生火警的報告，即時調派8輛消防車及1輛救護車趕赴現場。第一輛消防車於下午12時49分(即接報後約2分鐘)抵達。由於現場火勢猛烈，現場主管於下午1時03分(即到場後約14分鐘)將火警升為三級，並召喚增援更多人手及車輛到場處理事故。火警在下午2時07分被撲熄。

消防處共調派了100名消防和救護人員、16輛消防車及6輛救護車處理該宗火警。行動中，消防處調派了兩隊煙帽隊分別破門進入兩個涉事單位後，再動用兩條滅火喉在單位內滅火；而在街道上則有兩輛旋轉台鋼梯車分別升起鋼梯，靠近樓宇射水作水簾，防止火勢從樓宇外牆蔓延至其他樓層。

- (二) 按既定機制，當發生三級火警時，消防通訊中心會立刻通知水務署派員到場檢查涉事樓宇附近街道消防栓(俗稱“街井”)的供水情況。此外，如消防處現場主管在進行滅火及救援行動期間，認為有需要調整街井水壓，亦會透過消防通訊中心聯絡水務署要求協助。就是次火警而言，當火警升為三級後，消防通訊中心隨即按上述機制向水務署要求派員到場協助。水務署人員及後到達火警現場，並確定水務署的供水系統和消防栓的水壓維持正常。
- (三) 各區消防局人員(包括灣仔區)會就其轄下區內的街道消防栓每半年作一次定期檢查，而當消防栓維修或改裝後，消防人員亦會作額外檢查。如發現消防栓的水壓或水量未能合乎標準，消防人員會通知水務署跟進。如有需要，消防處會制訂緊急應變計劃。另外，水務署在灣仔區內的主要消防栓裝置了24小時的水壓記錄儀，以便水務署人員定期檢視區內供水水壓狀況，確保水壓正常。
- (四) 消防處人員在火警發生後對該樓宇的消防裝置及設備進行調查，發現該樓宇的消防栓及喉轆系統的改善工程仍在進行中。同時消防處亦發現該系統不在有效的操作狀態。

在消防栓及喉轆系統的改善工程方面，根據消防處向所有註冊消防裝置承辦商(“註冊承辦商”)發出的通函第3/2008號，如須關閉消防裝置及設備以進行維修工程，註冊承辦商須在工程開始前最少7天通知消防處。然而，消防處僅在是次火警發生後同日晚上，方收到由註冊承辦商發出關於該樓宇的消防裝置因工程而關閉的通知書。

另一方面，根據《消防(裝置及設備)規例》(第95B章)，擁有裝置在任何處所內的任何消防裝置或設備的人，須保持該等消防裝置或設備時刻在有效操作狀態，以及每12個月由1名註冊承辦商檢查該等消防裝置或設備最少1次。每當檢查消防裝置或設備後，註冊承辦商須於完成檢查後14天內，向指示他進行檢查的人發出一份證明書(即消防裝置及設備年檢證書)，並將副本送交消防處。

根據消防處的紀錄，該樓宇最近消防裝置及設備年檢證書是由註冊承辦商於去年3月發出，證明樓宇的消防裝置及設備(包括消防栓及喉轆系統)合乎規格，而有關年檢證書已

於今年3月到期。但直至火警發生當天(4月19日)，消防處仍未有收到有關該樓宇的消防裝置及設備年檢證書。

消防處已就有關個案展開調查，並會聯絡相關持份者，包括註冊承辦商，提供所需資料。此外，消防處亦已發出信函，提醒所有註冊承辦商有關因工程而需要關閉樓宇消防裝置的程序和通報機制。

- (五) 消防處現正跟進和調查涉事樓宇的消防裝置及設備的保養事宜，如發現有違反《消防(裝置及設備)規例》的情況，會採取適當的行動。

消防處不認同是次火警的救火過程有失誤。至於滅火裝備方面，消防處採購的消防喉全部符合相關的英國標準BS6391:2009。此外，消防處有既定指引檢查消防喉，消防人員在接收新的消防喉、在火場使用後、維修後及每12個月均需要為消防喉進行測試。已通過測試的消防喉，才可在行動中使用。在是次火警中，共有8條消防喉受損，當中除了1條消防喉懷疑被火警現場墮下的雜物損壞外，其餘均屬輕微破損，現場的消防人員亦已立刻使用其他消防喉作替換，以確保滅火工作不受影響。消防處會繼續在每宗滅火行動中，配備足夠的備用裝備，以應付不同的突發情況。

離境航機乘客手提行李的安全檢查

3. 郭家麒議員：主席，本年3月28日，正準備乘搭航班前往美國的行政長官幼女在進入香港國際機場(“機場”)禁區後，才發覺遺留了一件手提行李於禁區外，並向航空公司職員求助。其後，航空公司職員從機場保安公司職員手上領回有關行李，攜帶行李通過安全檢查(“安檢”)，然後將行李帶入禁區交回物主。該事件引起公眾關注機場的安檢措施是否有漏洞。有市民質疑機場人員(包括保安公司及航空公司職員)在此事件中有否“特事特辦”，沒有按安檢規定行事。運輸及房屋局(“運房局”)局長在4月初表示，已經要求香港機場管理局(“機管局”)就事件向政府提交報告，但該事件不影響機場安全。根據《航空保安條例》(第494章)第28條，航空保安監督可向該條第(3)款適用的任何人發出保安指示，要求他採取指示內指明的措施，而如任何人無

合理辯解而沒有遵從指示，即屬犯罪。此外，據報，國際航空運輸協會向聯合國轄下國際民用航空組織提交的文件訂明，在進行安檢時，手提行李必須與物主配對(“同行同檢規定”)，並須放於桌上由物主打開以供安檢人員檢查。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉，過去5年，每年機場人員代乘客攜帶行李進入禁區的個案數目及詳情為何；機管局有否就每宗個案向運房局提交報告；公眾可否取閱這些報告；如可，途徑為何；
- (二) 已進入禁區但把手提行李遺留在禁區外的乘客可否要求機場人員代他們領回有關行李並帶入禁區交回；
- (三) 運房局局長指是次事件不影響機場安全的具體理據為何；
- (四) 航空保安監督有否根據上述條文，就上述同行同檢規定發出保安指示；如有，在是次事件中有否任何人沒有遵從有關指示；如有，當局有否對有關人士採取跟進行動(包括法律行動)；如有，詳情為何；
- (五) 當局會否要求機管局成立獨立委員會，就是次事件進行調查及提交報告；如會，當局會否在收到報告後予以公開；及
- (六) 會否因應是次事件，全面檢討現行機場保安措施；如會，詳情為何？

保安局局長：主席，就質詢的6個部分，在諮詢運輸及房屋局及民航處後，現綜合答覆如下：

香港一直嚴格遵行國際民用航空組織(“國際民航組織”)就航空保安的規定，以制訂本地的航空保安要求。從機場保安的角度而言，所有乘客、職員及機組人員，以及他們的行李，必須先經過嚴格的保安檢查，才能進入高度保安禁區及登上飛機。

有關旅客和行李的保安檢查，國際民航組織的要求載於《國際民用航空公約》附件17及國際民航組織的《航空保安手冊》，主要要求

包括：(a)旅客及手提行李須經過檢查，方可登機；以及(b)在某些情況下，檢查操作員會挑選行李作第二次檢查，包括人手搜查。對手提行李所作的人手搜查，必須在行李物主面前進行，而且行李最好是由旅客親自打開。據了解，質詢所提述的國際航空運輸協會文件，是該協會在2008年一個國際民航組織工作會議中發表的、有關進行人手搜查的訓練之工作文件，內容所指的是人手搜查手提行李的程序。

就今年3月27日晚上至3月28日凌晨發生在香港國際機場的遺失行李事件，香港機場管理局(“機管局”)於4月25日向政府呈交報告，而政府亦已於同日公開機管局的報告。

機管局根據當日值勤報告和機場閉路電視系統錄像，以及由機場保安公司和相關航空公司就事件經過提供的資料，審視在處理該事件時，是否符合相關的航空保安要求。機管局的報告確認，事件的處理沒有違反機場保安規定及國際航空安全標準。

在機場保安方面，報告指出，有關手提行李在離境大堂被發現後曾通過爆炸品檢查測試並確認物主；行李在進入離境禁區前，通過符合國際民航組織規定的X光檢查，但無須進行第二次檢查；而當物主上機前，亦已按照航班目的地有關當局的要求，手提行李於登機閘口再通過保安檢查。經保安局、運輸及房屋局及民航處審視機管局的報告內容後，政府同意報告所指，事件的處理沒有違反機場保安規定。

機管局的報告亦提及機管局處理失物認領的程序，如已確認物主身份而物主身處禁區範圍，在人手許可的情況下，機管局或其失物認領服務承辦商職員，在職員及有關物件通過所需保安檢查後，可把物件帶進禁區範圍歸還物主。在2015年3月至2016年3月期間，共有517宗機管局及其失物認領服務承辦商職員將已獲認領物件帶入機場禁區交還物主的個案。

機管局的報告明確指出，在遵守機場保安檢查規定的前提下，機管局並沒有限制航空公司在香港國際機場協助把已獲認領的物件帶進禁區範圍，並歸還有關乘客。至於個別航空公司是否提供此等服務，是航空公司的決定。

政府會繼續密切留意國際民航組織對航空保安的最新要求及更新，確保香港航空保安的規定與之符合，以保障航空安全。

《2015年度販運人口報告》及保障外籍家庭傭工的權益

4. 劉慧卿議員：主席，美國國務院每年發表《販運人口報告》，就各國／地區販運人口狀況進行評估。報告按各國／地區政府在打擊人口販運的表現把有關國家／地區分為三級，以“一級”為最佳。去年7月的《2015年度販運人口報告》再次將香港列為“二級”，並指出香港是販運人口作色情賣淫及強迫勞工的目的地、轉運地及來源地。報告特別強調本港有剝削外籍家庭傭工(“外傭”)的情況：部分受聘於私人住所的外傭成為強迫勞工的受害者(當中有外傭表示每天需工作17小時)、部分職業介紹所(包括外傭中介公司)收取超出法例規定的求職者佣金，更有被僱主虐待的外傭因擔心失去工作及無力償還債務而不願意作出舉報。就此，行政機關可否告知本會：

- (一) 當局至今推行了甚麼新措施，以回應上述報告對本港提出的質疑；當局在制訂打擊人口販運的措施時，會否以上述報告日後把香港列為“一級”作目標；
- (二) 鑒於當局表示，勞工處自2014年4月增加人手，以加強對職業介紹所的巡查工作，而巡查次數已由過往每年1 300次增加至1 800次(增幅達38%)，勞工處增加人手的詳情為何；
- (三) 過去3年，職業介紹所的總數及勞工處巡查職業介紹所的次數為何；為應付巡查工作量及相關投訴個案不斷增加的情況，當局會否考慮進一步增加人手；如會，詳情為何；如否，原因為何；及
- (四) 過去5年，因違例而遭檢控的職業介紹所數目、它們所涉罪行，以及法庭對被定罪的職業介紹所施加的懲罰一般為何？

勞工及福利局局長：主席，就劉慧卿議員的質詢，經諮詢保安局後，我綜合答覆如下：

- (一) 美國國務院《2015年度販運人口報告》對政府過去在打擊販運人口方面的成果予以肯定，但報告內部分描述未能充分反映政府對打擊販運人口的積極承擔及努力。政府尤其

不同意報告所指香港是販運男性、女性及兒童被迫作色情賣淫及強迫勞工的目的地、轉運地及來源地。

香港的法例已為執法部門提供全面的法律框架，為執法部門的工作提供堅實的基礎。透過跨部門協作，政府打擊販運人口的措施包括辨識受害人、執法、檢控、保護受害人及國際合作等方面。每年，數以百計的執法人員會接受有關販運人口及識別受害人的專業訓練。警方及入境事務處亦將更新鑒辨受害人指引，以更全面分析案情並確保真正受害人能得到適切援助。

執法部門會嚴正處理任何舉報，並與各國領事館及非政府組織密切聯繫，聯手打擊有關罪犯。

(二)至(四)

勞工處職業介紹所事務科(“事務科”)負責執行《僱傭條例》(第57章)第XII部及《職業介紹所規例》(第57A章)，並透過進行例行和突擊巡查、調查投訴及對涉嫌違法的職業介紹所提出檢控等執法行動，規管職業介紹所。事務科已於過去兩個財政年度增加人手；在2014-2015年度及2015-2016年度，事務科分別有8名及11名勞工事務主任職系人員，並會在2016-2017年度進一步增加4名勞工事務主任職系人員，以加強對職業介紹所的監管。

為促進業界的專業水平和服務質素，勞工處處長擬發布實務守則，並指明職業介紹所在營運時必須依循。勞工處正就守則草擬本進行諮詢。勞工處會考慮在諮詢期間收集到的意見，並在修訂後頒布守則，要求職業介紹所遵守。勞工處會適時檢討人手安排，以配合有關執行《僱傭條例》第XII部、《職業介紹所規例》及職業介紹所實務守則的工作。此外，勞工處亦會繼續透過不同的宣傳教育工作，以提高外籍家庭傭工(“外傭”)、外傭僱主及職業介紹所對各方權責的認知。

過去3年職業介紹所的數目和巡查數字，以及過去5年被定罪的職業介紹所的數字及詳情載於附表。

附表

表一：2013年至2015年職業介紹所數目及巡查數字

	2013年	2014年	2015年
職業介紹所數目	2 570間	2 715間	2 855間
巡查職業介紹所的次數	1 341次	1 806次	1 803次

表二：2011年至2015年被定罪的職業介紹所的數字及詳情

	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年
被成功檢控職業介紹所數目	5間	2間	5間	4間	12間

註：

被定罪的職業介紹所所涉罪行包括濫收外傭佣金、無牌經營職業介紹所、未有展示牌照或收取求職者佣金最高限額的附表2、未有按法定時限通知勞工處有關管理層或營業地址的變動。在刑罰方面，因濫收外傭佣金或無牌經營職業介紹所而被定罪的有關個案分別被判罰款1,500元至45,000元不等。因未有展示牌照或附表2、未有按法定時限通知勞工處有關管理層或營業地址的變動而被定罪的有關職業介紹所分別被罰款800元至4,500元不等。

尚未展開的康樂及文化設施工程計劃和有關的規劃標準

5. **葛珮帆議員**：主席，現時全港有不少多年前已分別由兩個前市政局或有關區議會通過進行的康樂及文化設施工程計劃至今尚未展開。該等工程計劃包括：馬鞍山鞍祿街毗鄰馬鞍山警署的馬鞍山第103區體育館、馬鞍山恒明街及恒輝街交界旁的馬鞍山第90區地區休憩用地、西貢第4區體育館及市鎮廣場等。據報，有不少市民認為社區的文娛康樂設施及活動空間不足，而政府的規劃亦有欠周詳。就此，政府可否告知本會：

- (一) 會否考慮在向本會財務委員會申請撥款時，把上述工程計劃的撥款申請與全港性工程項目的撥款申請分隊排列，以期減少前者需輪候審批的時間；

- (二) 現時有多少項上述的工程計劃仍未獲撥款進行；當局預計何時向本會提交有關工程計劃的撥款申請(以表詳細列出)；及
- (三) 鑒於政府會按《香港規劃標準與準則》的規劃標準提供各區的休憩用地及康樂設施，但現時有不少地區(例如沙田及將軍澳)的有關設施工程計劃卻因欠缺土地或未獲撥款而遲遲未展開，目前分別有哪些地區已符合及未符合有關的規劃標準；鑒於市民對該等設施的需求較以往殷切，政府會否重新檢討有關的標準；如會，詳情及時間表為何；如否，原因為何？

民政事務局局長：主席，就質詢的3個部分，我現答覆如下：

- (一) 政府擬定財務委員會(“財委會”)每次會議的議程項目及次序時，均會通盤考慮各項建議的緩急先後、是否已完成諮詢，以及財委會的審議進度等因素。政府會一如既往，與工務小組委員會及財委會各委員緊密合作，以期能適時完成審議有關項目。
- (二) 康樂及文化事務署(“康文署”)每年均會向立法會民政事務委員會報告兩個前市政局遺留下來的139項康樂及文化設施工程計劃的最新情況，而最近一次的報告已於2015年11月呈交。截止2016年3月底，該139項工程計劃中有63項已完成、7項正在興建或已獲立法會撥款、2項已提交立法會審議，並等待財委會撥款，17項諮詢區議會後決定擱置或取消。餘下的50項中有9項已完成局部發展、8項已達較後期規劃階段、3項現正進行前期規劃工作、9項正在覆檢，而21項未能取得土地或被區議會列為較後處理的項目。這些工程計劃的資料詳列於附件一。此外，在“社區重點項目計劃”下共有13項由區議會主導與地區民生、文化及康樂發展有關的工程仍未獲撥款進行，有關項目的撥款申請見附件二。

地區工程會繼續按基本工程計劃的既定程序推展，推展所需的時間視乎一系列的因素，包括個別工程項目的迫切性、範圍、複雜程度、持份者(包括相關區議會)意見和可

用資源等。當工程計劃獲批撥款後，我們會盡快動工及按時完成工程，以期盡早開放設施予市民使用。

- (三) 《香港規劃標準與準則》(“《標準與準則》”)第四章“康樂、休憩用地及綠化”列載主要康樂活動設施的供應標準，以及康樂用途建築物的供應標準。籌劃和提供各類康樂設施的工作，涉及多個不同機構和團體。公營機構提供的康樂設施，主要是由康文署提供予公眾使用的康樂設施，以及由香港房屋委員會在公營房屋範圍提供予居民使用的康樂設施。康文署轄下各區休憩用地及康樂設施的面積及數目，載於附件三。

政府會繼續參考《標準與準則》所載的指引規劃康樂和休憩設施，也會同時考慮體育發展的政策目標、現有設施的使用率、研究調查所顯示公眾對不同體育運動的喜好、區議會和相關體育團體的意見，以及由政府及非政府機構所提供有關設施的水平等，以提供設施滿足市民的需要。

鑒於《標準與準則》相關的章節上一次全面檢討已經是1998年，民政事務局於去年在體育委員會之下成立體育設施工作小組，以審視各類體育設施的需求程度，並研究是否需要修訂和如何修訂現行的《標準與準則》，使之更能配合需求情況。我們參考工作小組的意見後，計劃委託顧問就香港體育設施的供求情況進行研究，並為未來體育設施的供應提出建議，以配合政府的體育發展政策目標。工作小組希望在2017年完成有關的檢討工作和提出初步建議。

附件一

仍未獲撥款的兩個前市政局工程項目

(1) 已完成局部發展的項目

	地區	工程名稱
1	東區	鯉魚門公園及度假村的營地設施改善工程
2	南區	赤柱正灘重新鋪沙工程
3	油尖旺	西九龍填海區地區公園
4	觀塘	藍田公園(第II期)(即馬游塘中堆填區)

	地區	工程名稱
5	離島	長洲觀音灣泳灘服務館
6	沙田	馬鞍山第90區地區休憩用地
7	沙田	沙田第11區地區休憩用地
8	荃灣	近水灣泳灘設施改善工程
9	元朗	洪水橋市鎮廣場

(2) 已提交立法會審議

	地區	工程名稱
1	深水埗	深水埗西北九龍填海區六號地盤體育館、五人足球場及公共圖書館設施 ⁽¹⁾
2	大埔	大埔第1區體育館、社區會堂及足球場 ⁽²⁾

註：

- (1) 在2016年4月23日已獲立法會工務小組委員會通過，將盡快提交財委會審議。原有工程名稱是通州街市政大廈。
- (2) 在2016年4月23日已獲立法會工務小組委員會通過，將盡快提交財委會審議。原有工程項目是大埔新文娛中心，由於政府正籌劃於北區(粉嶺)興建服務整個新界東的跨區文化中心，因此康文署正籌劃提升現有大埔文娛中心的設施。大埔區議會轄下地區設施管理委員會分別於2009年7月及2010年1月討論有關事項，並支持是項提升工程計劃。

(3) 已達較後期規劃階段的項目

	地區	工程名稱
1	東區	鰂魚涌公園第II期(第2和3階段)
2	北區	粉嶺／上水第47及48區地區休憩用地(第一期)
3	北區	新界東文化中心
4	屯門	屯門第27區(三聖)地區休憩用地
5	屯門	屯門第17區(工業城)康樂場地及毗鄰土地
6	大埔	大埔第6區鄰舍休憩用地
7	大埔	大埔第33區11人人造草地足球暨欖球場 ⁽³⁾
8	荃灣	自然生態公園(荃灣曹公潭谷)

註：

- (3) 原有工程名稱是大埔第33區遊樂場。

(4) 現正進行前期規劃工作的項目

	地區	工程名稱
1	西貢	西貢第4區綜合大樓、市鎮廣場及重建惠民路遊樂場
2	大埔	大埔船灣堆填區高爾夫球場
3	元朗	錦田八鄉體育館

(5) 正在覆檢中的項目

	地區	工程名稱
1	灣仔	摩頓臺的新網球中心連停車場
2	沙田	沙田公共圖書館擴展工程
3	沙田	馬鞍山第103區體育館
4	沙田	重新發展沙田火炭熟食市場
5	離島	離島區文娛中心
6	西貢	在西貢區將軍澳第66區興建的文娛中心
7	屯門	紅樓公園(青山農場舊址)
8	元朗	元朗第12區體育館
9	元朗	元朗舊墟鄰舍休憩用地

(6) 未能取得土地／被區議會列為較後處理項目

	地區	工程名稱
(i)	未能取得土地	
1	九龍城	老龍坑公園
2	深水埗	荔枝角公園第III期(室內康樂中心 —— 第IB階段)
3	油尖旺	西九龍填海區D10道路旁的休憩用地發展
4	大埔	大埔第74區大尾督水上活動中心擴展工程
(ii)	區議會列為較後處理項目	
5	深水埗	長沙灣遊樂場改善工程
6	觀塘	啟德公園
7	北區	粉嶺／上水第20區鄰舍休憩用地
8	北區	粉嶺／上水第17區地區休憩用地
9	北區	粉嶺／上水第27D區地區休憩用地
10	北區	粉嶺／上水第4區(餘段)地區休憩用地
11	北區	粉嶺／上水第37區地區休憩用地
12	大埔	大埔第6區體育館
13	大埔	大埔第31區下坑鄉村遊樂場

	地區	工程名稱
14	大埔	大埔第32區鄰舍休憩用地
15	荃灣	荃灣第2區地區休憩用地
16	荃灣	荃灣第3區地區休憩用地
17	元朗	錦田游泳池場館
18	元朗	洪水橋鄰舍休憩用地第I期工程
19	元朗	元朗第12區運動場館及地區休憩用地
20	元朗	洪水橋鄰舍休憩用地第II期工程
21	元朗	洪水橋綜合大樓

附件二

“社區重點項目計劃”下與地區民生、文化
及康樂發展有關而仍未獲撥款的項目

	地區	項目	撥款申請進度 (截至2016年4月30日)
1	東區	東區文化廣場	在2016年4月20日已獲立法會工務小組委員會通過，有待財委會批准撥款
2	觀塘	觀塘崇仁街升降機塔	
3	九龍城	活化和發展牛棚後方用地	
4	油尖旺	油尖旺多元文化活動中心	
5	大埔	改裝大埔官立中學作藝術中心	
6	元朗	興建元朗區綜合服務大樓	
7	屯門	活化屯門河及市中心環境	
8		推動屯門青少年發展	在2016年4月20日已獲立法會工務小組委員會通過，需於財委會分開表決，將盡快連同項目的非工程部分一併提交財委會審議
9	灣仔	興建摩頓臺活動中心	已列入立法會工務小組委員會議程，有待審議
10	觀塘	觀塘海濱音樂噴泉	
11	大埔	改善林村許願廣場的旅遊配套設施	

	地區	項目	撥款申請進度 (截至2016年4月30日)
12	西貢	建設將軍澳文物行山徑及歷史風物資料館	在2016年4月12日已獲立法會民政事務委員會支持，將盡快提交工務小組委員會審議
13		重建橋咀碼頭	

附件三

康樂及文化事務署轄下各區休憩及康樂場地的面積及數量
(截至2015年9月30日的已刊憲場地)

分區	休憩和康樂場地	
	面積(公頃) [#]	數目 [*]
中西區	71.4	126
灣仔	51	84
東區	146	122
南區	151	94
深水埗	95.1	72
油尖旺	77.2	107
九龍城	104.4	92
黃大仙	76.7	64
觀塘	108.6	123
離島	166.2	97
屯門	191.5	90
元朗	180.2	123
葵青	111.4	95
荃灣	140	81
北區	132.7	148
大埔	112.5	82
沙田	182.6	101
西貢	175.9	73
合共	2 274.4	1 774

註：

包括室內及室外的康樂設施用地和路邊美化市容地。

* 包括體育館、大球場、運動場、大型公園、公園／花園／休憩處、泳灘、泳池、水上活動中心及度假營。

智能交通管理

6. 莫乃光議員：主席，政府於去年及今年的《施政報告》均提出研究建設“智慧城市”。智慧城市是利用智能科技改造和提升城市的系統、運作和服務，從而優化城市的功能。此外，智能科技有助於管理交通及紓緩交通擠塞。就此，政府可否告知本會：

- (一) 當局正研究在政府收費隧道和道路的人手收費亭設置的“停車拍卡”式電子繳費設施所涉的(i)技術詳情、(ii)開發及運作成本及(iii)道路及隧道名稱，以及(iv)預計該等設施的啟用日期為何；
- (二) 就第(一)項的停車拍卡式電子繳費設施而言，當局將會引進的(i)流動收費技術，以及(ii)支援該等設施的流動繳費方法，以及與該等方法相關的功能為何；當局在進行有關研究時，有否諮詢相關業界人士的意見；如有，諮詢的詳情為何；如否，原因為何；
- (三) 當局正進行的新一代停車收費錶(“新收費錶”)試驗計劃所涉的收費錶位置及數目(按區議會分區列出有關資料)；
- (四) 就第(三)項的試驗計劃而言，(i)支援該計劃的流動繳費方法，以及與該等方法相關的功能、(ii)曾進行實地測試計劃的地點，以及(iii)開發及運作成本；當局有否計劃把所有路旁停車位的收費錶更換為新收費錶；如有，詳情為何；如否，原因為何；
- (五) 當局有否研究在引入新收費錶的同時，向使用環保車輛的司機提供泊車優惠，以鼓勵更多市民採用該等車輛；當局有否研究引入可按照泊車位地點及使用率，以及車輛平均停泊時間等因素實時調整泊車費的收費錶，以調節路旁泊車位的供求情況；如有研究，詳情為何；如否，原因為何；當局會否開放泊車位使用率的實時數據，以便利司機選擇駕駛路線及停泊位置；如會開放該等數據，詳情為何；如否，原因為何；及
- (六) 鑒於當局剛完成中環及其鄰近地區推行的電子道路收費先導計劃的公眾參與活動，以及正計劃更新運輸署的運輸資

訊系統，當局會否研究如何使該兩項工作所涉的電腦系統，與上述各項的電子繳費設施所涉的電腦系統兼容，並採用統一及開放的資訊格式，以便利市民使用該等系統，以及鼓勵公私營機構利用有關數據進行交通研究；如會進行研究，詳情為何；如否，原因為何？

運輸及房屋局局長：主席，就莫乃光議員質詢的各個部分，現答覆如下。

(一)及(二)

運輸署獲得立法會財務委員會撥款，在7條政府收費行車隧道和道路(即香港仔隧道、海底隧道、獅子山隧道、城門隧道、將軍澳隧道、青嶼幹線和青沙公路)引入“停車拍卡”式電子繳費設施，以便為駕駛人士提供另一付費方式(即使用非接觸式智能卡)的選擇。

運輸署在獲得撥款後，一直與機電工程署就項目的技術細節積極進行預備及前期工作，當中主要包括安排改裝各條政府收費行車隧道和道路現有的人手收費系統、安裝電子繳費設施，以及訂定提供電子繳費服務承辦商的合約要求及細則。現時改裝人手收費系統的工作已完成。在未來約兩個月內，經公開招標的承辦商會開展電子繳費設施的系統設計；運輸署亦會公開招標遴選提供電子繳費服務的承辦商。我們須就電子繳費進行附屬法例修訂，有關建議將於今年內諮詢立法會交通事務委員會。我們預計“停車拍卡”式電子繳費設施，可於2017年年中起分階段在上述7條政府收費行車隧道及道路投入服務，詳情屆時公布。整個計劃的成本費用預算約為4,553萬元，而營運開支預計為每年1,500萬元。

運輸署計劃採納現時市面普遍的非接觸式智能卡收費技術。駕駛人士只需在讀卡器的最少2厘米範圍內，手持指定非接觸式智能卡，讀卡器就能感應到智能卡的資料以進行交易。運輸署會透過公開招標，揀選提供電子繳費服務的承辦商。在訂定招標要求時，署方曾多次諮詢市場上有關服務的不同供應商的意見，以了解“停車拍卡”式電子繳費設施在市場上的現有運作模式和技術發展。

(三)及(四)

現時全港共有約9 800個電子收費錶，支援合共約18 000個收費路旁停車位。政府會推出“新停車收費錶系統試驗計劃”，研究引進附設新特點和功能的新一代停車收費錶，包括測試不同的繳費方法(例如採用交易速度更快的新型號讀卡器以接受八達通卡及其他非接觸式交易繳費卡付費)，以及透過無線通訊技術提升系統功能(例如自動上載交易和使用數據，以及加設故障預警)等。

政府透過公開招標已遴選提供新停車收費錶系統的供應商，現正就新系統和功能進行設計工作。實地測試將在油尖旺、灣仔、元朗及西貢4區共約120個收費路旁停車位進行，現階段未落實新收費錶的確實位置。我們將於本月向立法會提交相關的法例修訂，好讓實地測試可在2016年第四季展開，以期在2017年第四季完成。試驗計劃的開支估計約為380萬元。

我們會在試驗計劃實施後，評估及落實新一代停車收費錶應具備的功能及規格，以全面取代現有的停車收費錶。

- (五) 目前路旁收費泊車位的使用率甚高，空置的路旁泊車位一般在十分短的時間內便會有處於泊車位附近的車輛使用，因此運輸署認為實時的使用率資訊未必能為不是身處空置泊車位附近的駕駛者提供實際效用，故現時並沒有計劃收集和發放空置路旁泊車位的實時數據，或改變路旁泊車收費的模式。然而，運輸署可因應個別路旁收費泊車位的情況(例如交通狀況和使用率等)，考慮調整個別泊車位的收費。至於向環保車輛提供路旁收費泊車位優惠的建議，政府一向鼓勵市民盡量使用公共交通工具，以減少使用私家車，這樣既比較環保亦能減少交通擠塞。因此政府未有計劃向環保車輛提供路旁泊車收費優惠。
- (六) 現時，運輸署“運輸資訊系統”內的交通數據，如行車方向、路口轉向限制、交通流量等，已整合為一套採用地理資訊系統格式的“智能道路網”，並開放給公眾使用，私營機構和學術界可運用有關資訊作發展其他智能運輸應用系統及進行交通運輸研究之用。此外，其他實時交通數據，例如

交通情況快拍圖象、特別交通消息、過海行車時間、行車速度圖等，亦已採用通用數碼格式，並透過政府公共資料入門網站“資料一線通”，免費給公眾使用。將來“運輸資訊系統”提升後，透過優化系統的運算能力，將會提供更多交通數據，例如交通狀況可能出現的變化及行程時間的估算等，讓運輸署和私營機構能發展更多創新及符合出行者個人需要的服務。

就“中環及其鄰近地區電子道路收費先導計劃”(“先導計劃”)、新停車收費錶系統及“停車拍卡”式電子繳費設施將來所收集到的實時數據，運輸署會就發放有關資訊作出全面研究，目標是透過發放此等資訊去利便市民出行安排。

在公眾參與活動期間，有部分公眾建議“先導計劃”的收費系統應與現時行車隧道的自動繳費系統做到互相兼容。目前政府對將來“先導計劃”所應採用的科技及收費方式持開放態度。我們將為“先導計劃”進行深入的可行性研究，其中包括研究“先導計劃”的收費系統與其他系統互相兼容、所採用的資訊格式等技術事宜。

日本進口食品的安全

7. 王國興議員：主席，鑒於日本福島核電廠在2011年發生核輻射洩漏事故(“福島核事故”)，食物環境衛生署署長已根據《公眾衛生及市政條例》(第132章)第78B條發出命令，禁止最受影響的5個日本縣(即福島、茨城、櫛木、千葉及群馬)的若干鮮活食品、奶和奶類飲品，以及奶粉進口，並啟動了針對所有從日本進口食品的輻射檢測計劃。就此，政府可否告知本會：

- (一) 自福島核事故發生至今，每年在流入市面後被驗出輻射水平超標的日本食品の種類及數量為何；
- (二) 鑒於有報道指出，當局就進口食品中某些放射性核素(例如銻)所訂的食物檢測標準低於其他司法管轄區(包括中國內地、南韓及台灣)所訂的標準，有關的原因為何；
- (三) 鑒於有報道指出，放射性核素銻及鈾分別會引致血癌和肺癌，為何當局沒有立法規管食品中該等放射性核素的許可

水平；當局會否把鏢及針列為日本進口食品的檢測項目；如會，詳情為何；如否，原因為何；

- (四) 鑒於有報道指出，當局現時只禁止來自上述5個日本縣的食品進口，但其他司法管轄區(例如中國內地、南韓及美國)禁止更多日本地方的食品進口，當局採取較其他司法管轄區寬鬆的做法的原因及理據為何；當局會否擴大禁止進口食品的日本地方的範圍；如會，詳情為何；如否，原因為何；及
- (五) 鑒於有報道指出，有一些市面出售的日本進口食品的產地資料籠統(例如只概括地標示“日本”)，而沒有標示出產有關食品的縣市名稱，另一些食品則錯誤地標示產地，當局有否評估有關的入口商及零售商有否違反有關的食品標籤規定；如有評估而結果為否，會否立法規定進口食品包裝上的標籤須標示詳細的產地資料；如評估的結果為有，所涉法例及罰則為何；自福島核事故發生至今，有多少人因干犯有關罪行而被檢控及定罪，以及法庭對他們施加的一般懲罰為何？

食物及衛生局局長：主席，自2011年日本福島核電站發生事故後，食物環境衛生署(“食環署”)署長於2011年3月24日根據《公眾衛生及市政條例》(第132章)第78B條發出《命令》，禁止最受影響的5個縣(包括福島、茨城、櫛木、千葉及群馬)的所有蔬菜及水果、奶和奶類飲品及奶粉進口香港。來自上述5個縣的所有冷凍或冷藏野味、肉類及家禽、禽蛋，以及所有活生、冷凍或冷藏水產品，在進口香港前，須附有由日本主管當局所簽發的證明書，證明有關食物的輻射水平沒有超出指引限值，否則禁止輸入本港。上述《命令》仍然生效，任何人違反《命令》的任何條款，最高可被判罰款10萬元及監禁12個月。

食物安全中心(“食安中心”)一直以來以風險為本的原則，加強對日本進口食物的輻射監測。食安中心檢測從日本進口的每批食物，證明輻射水平合格後才放行。此外，食安中心亦透過恆常食物監察計劃，在零售層面抽取食物樣本作輻射測試，以監察食物中的輻射水平，保障食物安全。

就王議員的質詢，我現答覆如下：

(一) 自2011年日本福島核電站發生事故後，食安中心隨即加強對日本進口食物的輻射監測。截至今年4月15日，食安中心已檢測了逾32萬個日本進口食物樣本，自《命令》生效以來，所有樣本的檢測結果均合格。食安中心並於每個工作天在網頁上更新對日本進口食物檢測的結果和最新數字。

(二)及(三)

食安中心已參考食品法典委員會⁽¹⁾有關意外核污染後食物內放射性核素含量的指引(“指引”)作為標準，以檢測食物的輻射水平。該指引為國際認可的標準，用以保障公眾健康。

政府於食安中心之下設立的食物安全專家委員會(“專家委員會”)就制訂食物安全策略和措施向食環署署長提供意見。專家委員會認為碘-131(I-131)、銫-134(Cs-134)及銫-137(Cs-137)這3種放射性核素是會損害健康的主要放射性核素，並與核事故緊急狀況至為相關。該委員會亦認為食安中心採用食品法典委員會有關指引作為標準，以對應公眾對食物安全關注的做法適當。此外，《公眾衛生及市政條例》(第132章)亦規定所有在香港出售的食物(包括從日本進口的食物)，必須適宜供人食用。

(四) 鑒於福島核電站發生核事故，個別國家或地區都會因應其風險評估結果和本土情況實施它們認為適合的措施，所以對日本進口食物有所限制的產地、縣份數目或食物種類，都有可能與香港不同。整體而言，相較澳洲、新西蘭、加拿大等地已全面取消事故後的入口管制和新加坡只有限度限制福島的食物進口及就對部分縣的食物進口設立條件，內地、台灣、韓國和香港等地現時對日本進口食物的管制較嚴謹。

至於美國的管制措施，其實美國食物及藥物管理局對日本食物進口的限制(美國食物及藥物管理局發佈的第99—33進口警示)，是參照日本按其持續食物監測結果而釐定的禁止出口食物名單，並按日本不時更新的名單作出變動(名單見日本厚生勞動省網站)，即是說美國禁止進口的日本食物及相關的縣份全以日本已實施的出口管制措施為藍本。

(1) 食品法典委員會由聯合國糧農組織和世界衛生組織共同建立，是負責訂定與食物有關的標準和指引的國際機關，以保障消費者的健康和確保食物業的公平營商手法。

正如上文第一段所指，自2011年日本福島核電廠輻射洩漏事故發生後，食環署署長已發出《命令》，禁止最受影響的5個縣(包括福島、茨城、櫛木、千葉及群馬)的多種食物輸入本港。食安中心亦一直在進口、批發和零售層面對日本進口食物保持緊密監測檢查。就香港而言，除了日本當局禁止出口的項目外，不能進口到香港的食物還包括食環署署長所發出的《命令》所涵蓋的食物。

另外，正如上文第(二)及第(三)部分所述，《公眾衛生及市政條例》(第132章)亦規定，所有在香港出售的食物，必須適宜供人食用。有關規定適用於所有入口食物(包括日本食物)，不論有關食物是否受日本當局或食環署署長發出的《命令》所管制，均須符合有關規定。

我們會因應事態的發展，持續檢視對日本進口食物的管制，當中考慮的因素包括國際組織(例如國際原子能機構)的評估、其他司法管轄區的管制措施、本地的食物監察結果、日本當局處理福島核電站事故的情況，以及其他相關的考慮等。總的來說，食物安全是我們的首要關注，與此同時亦需顧及上述因素的最新發展，以及符合世界貿易組織的要求。

- (五) 在入口管制層面，食安中心在日常檢查每批日本進口食物以作輻射測試時，進口商須向食安中心提供有關食物的資料包括來源地及日本的縣份，以便食安中心識別食物是否來自日本受限制的5個縣，以保障食物安全。

至於在標籤層面，根據《食物及藥物(成分組合及標籤)規例》(第132W章)(“《規例》”)，預先包裝食物必須在標籤列明製造商／包裝商的名稱及詳細地址。否則，該預先包裝食物必須在標籤列有原產國家的說明，並加上：

- (i) 香港的經銷商或牌子擁有人的姓名或名稱及其註冊辦事處或主要辦事處的地址，而預先包裝食物的原產國家製造商或包裝商的全址須預先以書面向食環署提供；或

- (ii) 代碼標記以識別該原產國的製造商或包裝商，而該代碼標記及其所關乎的製造商或包裝商的詳情須預先以書面向食環署提供。

如預先包裝食物標籤列有食物原產國家的說明已符合上述相關法例的規定，註明個別縣份可作標籤的補充性資料。

在溯源方面，《食物安全條例》(第612章)規定食物商須妥為備存交易紀錄，確保在遇上食物事故時，食安中心可有效追蹤食物來源及迅速採取行動。即使食品未有在標籤標示該食物製造商或包裝商資料，食安中心在有需要時仍可根據食物商備存的交易紀錄，追蹤食物來源，保障市民健康。

根據《公眾衛生及市政條例》(第132章)第61條，任何人如在其標籤上對所售賣的食物作出虛假說明或在食物的性質、物質或品質方面誤導他人，即屬違法。違例者可被判最高罰款5萬元及監禁6個月。此外，根據《商品說明條例》(第362章)，“商品說明”就貨品而言，指以任何方式及透過任何途徑，就該等貨品或該等貨品的任何部分而作出的直接或間接的顯示，包括製造地點或原產地的聲稱。《商品說明條例》並沒有強制規定在貨品或包裝上必須列明的資料，然而在營商過程或業務運作中，所有標示或附在商品上的商品說明必須正確無誤。商戶如就有關貨品作出虛假或具誤導性達關鍵程度的陳述，可構成虛假商品說明的罪行。違反《商品說明條例》，一經定罪，最高可被判罰款50萬元及監禁5年。

食安中心在恆常檢查日本食物時，直到目前為止未有發現其標籤方面違規的情況。

燃油價格

8. 易志明議員：主席，據報，國際原油價格和成品油進口價格自2011年至今的累計跌幅分別高達75%和56%，但同期本港汽油零售價格僅下跌28.5%。因此，市民無法受惠於國際油價顯著下跌。此外，有調

查發現，本港有3間油公司所售車用燃油的零售價格走勢幾乎一致，因此有合謀定價之嫌。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於各油公司的油品有不同庫存量、不同的入口時間及不完全相同的來源地，而油公司的經營成本(例如運輸)亦有差異，當局有否調查上述油公司所售車用燃油的零售價格走勢幾乎一致的原因；如有調查，詳情為何；如否，會否進行調查；
- (二) 鑒於本港的汽油零售價格的跌幅與國際原油價格及經提煉的成品油價格的跌幅分別相差46.5及27.5個百分點，當局有否研究此差距是否合理；若有研究而結論為合理，用以得出此結論的準則及理據為何；若研究結論為不合理，當局有何措施收窄該等價格差距；
- (三) 鑒於有市民指出，油公司給予大客戶(例如政府部門)較大的折扣優惠的做法，造成小市民補貼大客戶，以及顯示汽油零售價格有減價空間，當局會否主動要求油公司調低油價，以減輕市民的負擔；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (四) 鑒於汽油價格對民生及物流運輸業有直接影響(例如影響公共交通服務收費)，當局會否考慮要求油公司公開其油品庫存量及銷售情況，以便公眾可監察油公司定價時有否加快減慢的情況；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (五) 鑒於油公司需從汽油零售價格中收回地價、地租及稅項(例如無鉛汽油為每公升6.06元)等營運成本，政府會否考慮參考專用石油氣加氣站的車用石油氣上限價格調整機制的定價方程式，規定油公司以國際油價及營運價格釐定其汽油零售價格；
- (六) 會否考慮在招標出售油站用地時，除了投標價外，採納油品質素及零售價格等作為審批投標書的準則，從而(i)令車用燃油零售價格更能反映國際油價走勢，以及(ii)將經營油站門檻降低，以吸引更多新經營者及增加市場競爭；如會考慮，詳情為何；如否，原因為何；及

- (七) 鑒於競爭事務委員會將會就油公司為燃油價格定價時有否涉及反競爭的行為進行調查，政府是否知悉有關調查的完成日期及何時公布結果；當局會如何跟進有關調查結果？

環境局局長：主席，綜合環境局和商務及經濟發展局對質詢7個部分的答覆如下：

(一)及(四)

在自由市場經濟運作下，香港車用燃油的零售價，一向是個別油公司按商業運作原則和本身的運作成本而釐定。油公司在釐定車用燃油零售價時，除了考慮入口燃油的成本外，還會考慮稅項及其他各種營運成本(例如工資、運輸、油品庫存、地價等)的變化，而相關的資料均屬於商業敏感資料，在自由市場經濟運作下，政府是無權要求油公司提供這些詳細資料。

政府的工作，是要致力確保燃油供應可靠，維持市場開放和消除進入市場的障礙，以促進競爭；並同時提高燃油產品價格的透明度，讓消費者能作出選擇。然而，政府理解車用燃油價格對市民的影響，因此政府一直監察本地車用燃油零售價，以及與國際油價(以新加坡無鉛汽油和車用柴油的離岸價，即普氏平均價作指標)的升跌走勢的比較。當有空間時，我們會敦促油公司，盡快調低其零售價格，以減輕市民的負擔。油公司的車用燃油零售價格走勢雖然相若，但各油公司向消費者提供的各種折扣及其他優惠不盡相同，消費者要支付的價錢，實際有所差異。

(二)及(三)

香港沒有煉油廠，在本地出售的車用燃油全是進口成品油，而並非原油。成品油(如車用無鉛汽油及柴油等)是把原油經過提煉加工等工序而製成的產品，與原油是不同的產品，所以國際原油價格與無鉛汽油及柴油的價格變動時間及幅度不一定相同。如要比較國際油價及本地燃油價格，如前文所言，以新加坡離岸價(即普氏平均價)及油公司的石油產品進口價作為參考，比較適合。

在評估本地燃油售價的調整是否跟隨車用燃油進口價的改變而調整時，我們應考慮售價內車用燃油進口價的部分，而不應計及售價內其他的組成部分(即稅項和其他營運成本)。當進口價下跌時，如果稅項及其他營運成本不變，零售價調整的百分比必定比入口價的減幅為低。相反，當進口價上升時，零售價上調的百分比亦會較入口價上升幅度為小。因此，單純比較本地燃油零售價格的調整百分比與車用燃油進口價的調整百分比，並不是一個適切的比較。此外，由於油公司會向消費者提供各種折扣及其他不同的優惠，消費者實際要支付的價錢，會比油站所示的售價為低。

油價在2014年年中開始有顯著的波動。根據我們的資料分析，本年2月車用燃油進口價格，較在2014年6月的高峰期下跌約每公升3.7元(約六成)。在這段期間，油公司因應進口價回落而調低其車用燃油的售價，累積減幅約每公升3.7元，亦即為車用燃油入口價高峰期的六成左右(汽油高峰期進口價為2014年6月的每公升6.47元)。所以，這大致上與同期的車用燃油進口價走勢相若。同樣地，據我們觀察，本地燃油價格的調整大致上與同期的普氏平均價走勢相若。

另外，油公司指出燃油折扣及優惠推廣亦是其市場競爭策略的一部分。為了確保產品的價格在市場保持競爭力，他們會就個人客戶及車隊顧客的需要提供不同的折扣和回贈。至於不同客戶取得的折扣，則會取決於不同的因素包括長期用油量、服務需要、信貸紀錄、當時市場的競爭情況及其他商業因素等。政府會繼續監察本地車用燃油零售價，敦促油公司當有空間時，盡快調低其零售價格，以減輕市民的負擔。

(五)及(六)

如上述答覆所提及，油公司對其車用燃油的售價所調整的幅度，與同期的車用燃油進口價及普氏平均價走勢相若。我們認為現時政府按自由市場機制，透過以公開招標的方式，以“價高者得”的原則來批出土地作加油站用途，是適當的。這安排與其他一般出售政府土地的安排無異。任何改變現行的安排，對政府的收入，以及在自由市場公平競爭營商的環境都可能會有影響，須要審慎考慮。

在加強市場競爭方面，政府自2003年開始，在現有油站的租約期滿後，取消讓現時的承租人自動續約的安排，而把油站用地推出招標，並且取消油站投標者必須持有特別進口牌照或燃油供應合約的規定。自引入這招標安排後，兩個新營辦商成功進入市場；原有的3個主要營辦商的油站數目份額由超過90%降至約70%。現時全港有超過180個油站，由6家公司營運，以香港市場的規模來說，這招標措施已有效地促進車用燃油市場的競爭，提高經濟效益。

- (七) 據我們了解，競爭事務委員會(“競委會”)就燃油市場展開的研究預計今年內完成。我們會與競委會保持聯繫，亦歡迎競委會向政府就競爭事宜提出意見，合力促進市場競爭。

優化長者醫療券計劃

9. 黃國健議員：主席，政府在2009年推出長者醫療券計劃(“醫療券計劃”)，並於2015年10月6日推出長者醫療券香港大學深圳醫院試點計劃(“試點計劃”)。在試點計劃下，合資格的香港長者可在香港大學深圳醫院(“港深醫院”)使用長者醫療券(“醫療券”)，以支付指定門診服務的費用。此外，當局表示會持續優化醫療券計劃。就此，政府可否告知本會：

- (一) 自試點計劃推行至今，香港長者在港深醫院使用醫療券的人次為何；是否知悉該等長者分別在哪些內地城市居住；
- (二) 自試點計劃推行至今，香港長者在港深醫院使用的醫療券的總金額，並按所涉醫療服務列出分項數字；
- (三) 自試點計劃推行至今，有否就試點計劃的成效進行檢討；如有，結果為何；如否，原因為何，以及將於何時進行檢討；
- (四) 根據甚麼因素決定在哪些內地城市推行試點計劃；會否(i)把更多深圳市的醫療機構納入試點計劃，以及(ii)在其他內地城市推行試點計劃；如會，詳情為何；如否，原因為何；及

- (五) 自試點計劃推行至今，有否研究其他優化醫療券計劃的措施，讓更多香港長者受惠；如有，措施的詳情及研究的進度為何？

食物及衛生局局長：主席，就黃國健議員有關優化長者醫療券計劃的質詢，我答覆如下。

香港大學深圳醫院長者醫療券試點計劃在2015年10月6日推出，是政府首次讓醫療券可以在香港以外使用。計劃旨在為香港長者多提供一個服務點，便利一些居於內地或鄰近深圳地區(例如新界北區)的長者獲取所需的醫療服務。

(一)及(二)

截至2016年3月底，共有691位長者曾於香港大學深圳醫院使用醫療券，涉及醫療券金額為919,709元(以支付人民幣約762,891元的醫療服務費用)，分別用於以下指定診療中心和科室：

指定診療中心和科室	醫療券申領金額(港元)
(1) 家庭醫學全科門診	32,685
(2) 體檢中心	65,782
(3) 急診科	39,898
(4) 骨科	52,865
(5) 眼科	48,122
(6) 牙科	96,154
(7) 中醫科	98,013
(8) 內科	385,548
(9) 婦科	4,375
(10) 外科	89,618
(11) 物理治療科	5,113
(12) 病理科	1,536
總計：	919,709

衛生署並沒有備存使用醫療券的長者定居不同城市的數字。但根據香港大學深圳醫院提供的資料，截至2016年3

月底，曾在該醫院使用醫療券並有提供住址資料的長者中，分別有408及173名長者居於內地及香港。

(三)及(四)

香港大學深圳醫院的醫療服務質素及臨床管治架構與香港的相若，故此，較易為香港長者接受。因此，我們現階段與香港大學深圳醫院合作，作為研究擴大香港長者在內地使用長者醫療券的起步點。

由於這是首次在香港以外提供服務點使用醫療券，我們現正密切留意試點計劃的推行情況，包括醫療券的申報和付還安排，以及查核和審計工作的運作情況等。我們會在計劃推行一段時間後作出檢討，並因應所得經驗，以及根據審慎運用公帑的原則，探討在內地擴展長者醫療券計劃的可行性；當中需考慮的因素包括有關醫療機構和單位的醫療服務質素、臨床管治架構、行政程序、財務安排、運作環境及員工技能等。

- (五) 自計劃推出以來，為方便長者更靈活地使用私營基層醫療服務，我們推出了多項優化措施，例如逐步把每名合資格長者的醫療券金額由最初每年250元增加至每年2,000元，累積的金額上限也由3,000元調高至4,000元。此外，在2014年，每張醫療券的面值已由50元改為1元，以方便長者使用。

截至2016年3月底，已有約5 300名醫療服務提供者登記參加計劃；曾經使用醫療券的長者超過61萬人(約佔合資格長者人口的80%)。為吸引更多長者參加計劃及使用醫療券，衛生署會繼續透過不同的渠道宣傳長者醫療券計劃，包括電視宣傳短片和電台宣傳聲帶，以及公共交通工具上的廣告等。我們亦會探討採用不同方法以鼓勵更多醫療服務提供者參與長者醫療券計劃。

此外，衛生署現正與香港中文大學賽馬會公共衛生及基層醫療學院合作，檢討長者醫療券計劃。我們會密切審視醫療券的使用情況，並因應檢討的結果及政府整體財政情況，考慮適當地推行其他優化措施。

推動旅遊業及協助旅遊業界的措施

10. 林大輝議員：主席，中央於去年4月13日宣布，收緊深圳戶籍居民赴港旅遊政策，即日起停止簽發一年多次赴港個人遊簽注(即“一簽多行”)(已發出而尚未到期的簽注不受影響)，改為只簽發一周一次個人遊簽注(即“一周一行”)。行政長官當時表示，該等措施是針對水貨活動，香港仍歡迎世界各地的訪客前來旅遊。然而，入境事務處的數字顯示，去年4月13日至今年3月31日期間，內地訪客人次約為4 249萬(按年下跌8.6%)，當中持未到期一簽多行簽注入境的訪客人次約為631.5萬(按年跌57.3%)，而持一周一行簽注入境的訪客人次約為438萬。香港旅遊業議會於上月公布，今年3月登記來港的內地入境團僅4 789團，比去年同期的9 350團急跌48.8%；而今年首季亦只得11 665團，比去年同期跌59.3%。有旅遊業人士指出，內地訪客人次大幅下跌除了影響領隊和導遊的生計外，亦波及飲食業和零售業，以致近月已有多間專門接待旅行團的酒樓和商店相繼倒閉。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否評估深圳戶籍居民赴港旅遊政策收緊，是否內地人士個人遊計劃(俗稱“自由行”)訪客下跌的成因；若有，詳情為何；若否，原因為何；
- (二) 有否評估自由行訪客人數下跌，對旅遊、酒店、零售、餐飲、運輸、地產等行業有何影響，以及該等行業的營業額、就業率及失業率等的最新數字為何；
- (三) 從參與水貨活動人數變化的角度來看，水貨活動在一周一行安排實施後減少了多少；
- (四) 自實施一周一行安排至今，香港海關進行了多少次打擊水貨活動行動，以及在該等行動中拘捕了多少人(按區議會分區列出分項數字)；
- (五) 有否從經濟角度評估一周一行安排對香港整體經濟發展的影響；若有，詳情為何；若否，原因為何；
- (六) 有否從內地與香港特別行政區(“特區”)融合角度評估一周一行安排如何有助於解決兩地矛盾問題；若有，詳情為何；若否，原因為何；

- (七) 有否評估一周一行安排有否令內地人士對特區政府的做法產生反感和不滿情緒；若有，詳情為何；若否，原因為何；
- (八) 政府在實施一周一行安排前，是否已深思熟慮、詳細分析和研究，確保該安排不會為各方面帶來負面影響；若是，詳情為何；若否，原因為何；
- (九) 會否要求中央恢復實施一簽多行安排；若會，詳情為何；若否，原因為何，以及在甚麼情況下，特區政府才會向中央提出該要求；
- (十) 有否檢視訪港旅客人數下跌對香港迪士尼樂園、香港海洋公園、昂平360、馬場等的入場人次和收益，以及有關機構的職位數目等有甚麼影響；若有，詳情為何；若否，原因為何；
- (十一) 有否評估內地訪客人數下跌，與反水貨客行動、兩地矛盾問題、旺角暴亂、社會情緒、“鳩鳴”行動等有甚麼關係；若有，詳情為何；若否，原因為何；
- (十二) 去年和預計今年的酒店平均入住率為何；預計未來5年內落成的酒店數目及其提供的房間數目為何；
- (十三) 有否檢視現時公共交通服務的承受旅客能力，以及本港整體承受和接待旅客能力；若有，詳情為何；若否，原因為何；政府在今明兩年將會推出甚麼優惠措施，以吸引更多內地和海外訪客訪港；
- (十四) 有否定期與有關的內地部門檢討一周一行安排的運作和成效；若有，詳情為何；若否，原因為何；
- (十五) 鑒於自由行訪客人數已大幅下跌，當局會否考慮取消限奶令，即每名16歲或以上人士每24小時計可攜帶淨重不超過1.8公斤供36個月以下嬰幼兒食用的配方粉離境的規定；若會，詳情為何；若否，原因為何；及
- (十六) 政府會否因應旅遊業的最新境況，推出短、中、長期的政策和紓緩措施，以協助業內人士度過難關？

商務及經濟發展局局長：主席，就林議員的質詢，經徵詢相關政策局後，現綜合答覆如下：

特區政府十分重視香港旅遊業的長遠健康發展，在確保旅遊業穩定及有序發展的同時，我們亦盡力減輕旅客增加對社區帶來的不便，平衡旅遊業對香港經濟及民生的影響。特區政府過去就這個議題做了多方面的工作，其中包括於2013年年底完成的《香港承受及接待旅客能力評估報告》（“《評估報告》”）。為回應本港市民的訴求，在我們向中央政府反映社會上各方面的意見後，內地於去年4月13日公布即日停止簽發深圳戶籍居民來港的“一簽多行”簽注，並改為採用“一周一行”簽注。

“一周一行”措施實施超過1年，內地訪港旅客數字，特別是非過夜旅客數字有所下跌，屬預料之內。同時，我們認為其他因素，包括外圍經濟放緩，鄰近其他旅遊目的地貨幣貶值並同時放寬對內地旅客的簽證要求，令本港旅遊業面對激烈競爭，以至由一小撮激進人士所發起針對內地旅客的不友善行動，都影響了內地旅客訪港的意欲。

訪港旅客人次下跌為本港旅遊業及相關行業(例如零售、餐飲服務及酒店業等)和各旅遊景點帶來一定的影響，但難以就個別因素進行準確評估。值得注意的是經過政府多輪努力推廣，近月的非內地訪港旅客數字有所回升，於今年第一季錄得按年5.4%的增長。特區政府會繼續促進旅遊業的健康平穩發展，並向多元化及高增值方向邁進，吸引更多高消費的過夜旅客來港。

對於有意見認為特區政府應向中央政府爭取恢復“一簽多行”措施，正如上述，我們認為本港旅遊業不應只追求旅客人數的增長，而應向產品多元化及高增值方向邁進，因此，特區政府並無計劃要求恢復“一簽多行”，而會聚焦吸引更多高增值的過夜旅客來港。我們亦會繼續觀察“一周一行”措施的運作和影響，並就整體內地居民來港旅遊的安排，與中央政府有關部門保持緊密溝通。

在酒店入住及供應情況方面，2015年的酒店入住率為86%，政府並沒有酒店入住率的估算。酒店供應主要是由私人市場主導，發展商會視乎未來旅客數目增長展望、經濟前景、酒店業營商環境，以及盈利預測等多個因素來決定及調整其酒店興建的計劃以及步伐。未來數年將有不少新酒店相繼落成，包括兩個主題樂園和機場北商業區內的新酒店計劃，而2016-2017年度賣地計劃亦包括3幅啟德酒店用地。整

體而言，本港酒店房間總供應預計將於2019年增至約95 000個。我們會繼續密切留意香港酒店市場的供求情況，以促進旅遊業的健康平穩發展。

為回應香港社會對於旅客數字持續增長對民生影響的關注，政府全面評估了香港承受及接待旅客的能力，並於2013年年底完成了《評估報告》，以2017年有超過7 000萬旅客訪港這預測為基礎，評估顯示香港在各方面仍可應付2017年訪港旅客的需求。政府會繼續密切觀察各方面的情況，按部就班地推展有關增加香港接待旅客能力的工作。

在公共交通服務方面，運輸及房屋局指出香港的公共交通服務在不同日子(假日或上班日子)、不同時段(繁忙或非繁忙時間)、不同地區(商業或住宅區)，載客量及輪候時間會有所不同，公共交通網絡的載客能力亦會隨之而變動。這說明公共交通工具的載客能力具有一定彈性。在規劃公共交通服務時，政府會回應及評估整體乘客(包括本地居民及旅客)的交通需要，運輸署會繼續聯同各營辦商在有需要及可行的情況下開辦新服務或調整現行的路面公共交通服務。

鐵路方面，與2014年比較，港鐵於2015年的乘客量大致平穩：早上繁忙時段最繁忙路段的載客率，個別鐵路線錄得溫和增長；個別鐵路線則有所輕微下調。香港鐵路有限公司一直密切留意現有每條鐵路線的服務水平，並按需要調整服務安排，以配合整體乘客的需要。港鐵網絡的可載客量亦會因應信號系統提升工程和新鐵路線陸續通車而進一步提升。詳情載於2016年4月12日發出的立法會CB(4)854/15-16(07)號文件。就新鐵路線而言，繼西港島線在2015年3月全面開通後，政府正興建觀塘線延線、南港島線(東段)、廣深港高速鐵路香港段，以及沙田至中環線(“沙中線”)。這些項目預計於2016年至2021年間相繼落成。落成後，將有助提升鐵路以至整體公共交通網絡的可載客量，以及起分流旅客的作用。以沙中線為例，項目完工後，估計約有20%新界南行(包括東鐵線和馬鞍山線)的乘客會改為取道沙中線前往九龍東和香港島，有助減低東鐵線繁忙時間的負荷。

在打擊水貨活動方面，根據保安局資料，各執法部門自2012年9月開始不時進行大規模聯合行動，遏止水貨活動，改善鐵路和口岸的秩序，並因應水貨客的作業模式調整行動策略。其中，香港海關(“海關”)在分析搜集所得的水貨運作網路等資料後，會鎖定懷疑水貨藏貨點及包裝中心，並將資料轉交入境事務處(“入境處”)及警方採取行

動。海關亦會與深圳當局交換情報及策劃專項行動。2015年4月1日至2016年3月31日一年間，雙方共偵破359宗涉及水貨客走私案件，檢獲總值約980萬元的物品。同期，海關共查獲3 824宗違規出口配方粉案件，檢獲約26 000公斤配方粉，並拘捕3 826人。除海關外，其他部門(例如入境處、警務處、地政總署、食物環境衛生署和消防處)亦積極採取多項措施以打擊水貨活動。經過一連串的打擊行動後，水貨活動已有所收斂。特區政府會繼續採取針對性的措施，亦會加強跨部門協作及與內地有關部門合作，打擊水貨活動。

另外，食物及衛生局指出《2013年進出口(一般)(修訂)規例》(“《修訂規例》”)的政策目標是確保供應予本地嬰幼兒的配方粉穩定及充足。《修訂規例》某程度上在配方粉的供應、本地需求及非本地需求之間達到平衡作用，既照顧到本地嬰幼兒父母對配方粉的需求，亦能保障商業貿易自由。特區政府已設有恆常機制監察本地嬰幼兒配方粉的供求情況，並會因應市場變化持續與業界及相關持份者檢視及優化配方粉供應鏈的有效運作。

為減輕旅遊和相關業界的經營成本及加強香港的旅遊吸引力和競爭力，財政司司長已在2016-2017年度財政預算案提出各項短、中、長期措施。短期措施包括豁免旅行社、酒店、旅館、食肆和小販一年的牌照費用。我們亦會擴充今年盛事的規模，例如首度舉辦電動方程式賽事、擴大美酒佳餚巡禮的場地並加入更多特色主題、加長香港單車節的賽程至50公里和在香港文化中心加推“閃躍維港”3D光雕匯演等。我們並會透過香港旅遊發展局(“旅發局”)以嶄新的宣傳片重塑香港的旅遊形象，以及加強在內地宣傳優質誠信旅遊。在支援業界方面，我們會透過旅發局繼續推行旅遊景點配對基金、資助業界推廣會展旅遊和“飛航郵輪”旅遊，以及豁免本地業界參加海外推介會的參展費用。我們亦會透過香港旅遊業議會，以配對形式資助中小型旅行社，使用資訊科技，提高業界競爭力。此外，我們會繼續推廣香港的天然景致和獨特歷史文化，豐富孫中山史蹟徑的內容。

中、長遠而言，我們會繼續加強不同類型的旅遊基建，豐富香港作為旅遊目的地的吸引力。香港迪士尼樂園以漫威人物“鐵甲奇俠”為主題的新園區，以及以探索冒險為主題的新酒店，將於今、明兩年陸續啟用。海洋公園亦將推出全天候的水上樂園，以及兩間新的酒店，預計於2017年至2020年陸續落成。在2017年至2019年間，西九文化區將會成為香港在文化旅遊方面的焦點，其公共空間、戲曲中心及M+視覺藝術博物館將會陸續投入服務。在傳統節慶活動方面，政府已計

劃把原址前身為“孔聖義學”的建築物，活化為“大坑火龍文化館”，屆時旅客除了在中秋節觀賞舞火龍，亦可到“大坑火龍文化館”感受傳統節慶的獨特文化和歷史。政府亦正規劃啟德和大嶼山的發展，以及與美國華特迪士尼公司商討迪士尼樂園未來的整體發展計劃。

記者採訪大型公眾活動

11. 謝偉銓議員：主席，近年，遊行、示威、集會等大型公眾活動進行期間，往往有大批傳媒工作者在場進行採訪。警方除了要處理個別參與活動人士的激烈行為所引致的混亂和衝突場面外，還要顧及在場人士(包括傳媒工作者)的安全。就此，政府可否告知本會：

- (一) 警方有否制訂程序、指引或措施(統稱“機制”)，以識別和核實在大型公眾活動期間進行採訪的傳媒工作者的身份；若否，原因為何，以及警方會否制訂有關機制；若有，機制的具體內容為何，以及警方會否檢視該機制，並在檢視的過程中諮詢相關警務人員協會的意見；若警方不會檢視該機制，原因為何；
- (二) 有否研究在過往的大型公眾活動中，警方在識別和核實在場人士是否傳媒工作者時所遇到的困難；若有，研究結果及相關的解決方法為何；
- (三) 鑒於近年網上媒體大量湧現，加上資訊科技迅速發展令智能電話具備高階攝錄功能，以致任何人手持智能電話都可以進行採訪，警方現時在大型公眾活動進行期間，如何識別和核實在場人士是否傳媒工作者；警方有否制訂程序，配合傳媒工作者進行採訪；若有，程序的詳情為何；若否，原因為何，以及會否制訂有關的程序；
- (四) 就協助傳媒工作者在大型公眾活動期間進行採訪而言，政府新聞處有否任何角色；若有，詳情為何，以及當局會否加強政府新聞處的角色；若沒有角色，原因為何，以及當局會否訂明政府新聞處應有的角色；及
- (五) 會否考慮(i)設立傳媒機構登記制度、(ii)向受聘於已登記傳媒機構的傳媒工作者發出採訪證，以及(iii)規定只有可出示

採訪證的傳媒工作者才獲准在大型公眾活動期間進行採訪，讓執法人員較容易識別在場人士是否傳媒工作者，並配合傳媒工作者進行採訪工作？

保安局局長：主席，就謝偉銓議員的質詢，政府現綜合答覆如下：

警方一直尊重新聞自由和傳媒採訪的權利，亦完全明白配合傳媒採訪工作及與傳媒保持有效溝通和合作的重要性。因此，警方一直致力在可行範圍內採取措施，便利傳媒的採訪工作。

在處理公眾活動時，警方會因應個別活動的目的、性質、參與人數、過往經驗及最新形勢等作出全面風險評估，以部署人手及制訂行動計劃和應變方案。警方並會根據當時情況靈活調配人手及採取人羣管理措施，以確保公共安全和公共秩序。

警方已制訂相關指引，供人員在公眾活動或其他警方行動期間，透過傳媒機構或組織發出的證件或文件，識別和核實傳媒工作者的身份。傳媒工作者在採訪公眾活動期間，亦應隨身帶備記者證件或公司證明文件，同時可穿上易於識別的服飾及佩戴臂章，以便現場警務人員識別。警方會不時檢視有關指引，並會在過程中考慮前線警務人員的意見。

警方一直在不影響行動的前提下，盡可能協助傳媒的採訪工作。一般而言，除非設立採訪區能為傳媒提供較佳的拍攝位置，否則警方原則上不會在公眾地方設立採訪區，傳媒應如市民一般，可自由進出公眾地方，而傳媒亦可自由進出在上述情況下設立的採訪區。如警方因行動或調查需要在罪案、交通意外或緊急事故等現場設立封鎖區，警方會考慮在可行的情況下設立採訪區，便利傳媒的採訪工作。警方呼籲傳媒工作者在採訪公眾活動或其他事件期間，應以自身安全為上，並聽從現場警務人員的指示。

為進一步加強與傳媒的溝通和合作，警方已在2015年12月正式成立傳媒聯絡隊。警方會在有需要時調派傳媒聯絡隊到公眾活動或其他警方行動的現場，為在場採訪的傳媒工作者提供便利和協助。派駐警務處警察公共關係科的政府新聞處新聞主任，亦會提供支援及協助處理傳媒查詢。在現場採訪的傳媒工作者如有需要，可向傳媒聯絡隊求助，或與24小時運作的警察公共關係科新聞室聯絡。

警方會繼續在互相尊重和體諒的基礎上與傳媒保持良好的溝通和合作關係，並提供所需協助。

懷孕的公立醫院護士的工作安排

12. 李國麟議員：主席，上月中，一名在公立醫院任職並懷孕30周的護士，在夜間當值期間暈倒，經急救後需留院醫治。有公立醫院護士指出，醫院管理局自1994年實施連續夜更當值計劃(“當值計劃”)，當整體病房護士夜間當值頻率多於每7天一次時，病房主管會啟動計劃，招募自願長返夜更的護士，並向她們發放津貼，以期將護士夜間當值的頻率盡量減至不多於每7天一次。關於懷孕的公立醫院護士的工作安排，政府可否告知本會，是否知悉過去5年的下列資料，並按公立醫院及病房列出分項資料：

- (一) 每年有多少名護士懷孕，以及當中分別有多少名懷孕1至12周、13至24周、25至36周及36周以上(“4個懷孕階段”)的護士因在工作期間感到不適而放取病假；
- (二) 第(一)項所述護士放取病假時，有關醫院有否作出人手替補安排；若有，按4個懷孕階段列出替補人手的分項數字；若否，原因為何；有關醫院有否在她們放取病假期間啟動當值計劃；若有，參加該計劃的護士人數，以及該計劃實施了多少周；若否，原因為何；
- (三) 第(一)項所述每個懷孕階段的護士的夜間當值頻率平均為何，該等數字與同期內同一病房內其他護士的平均夜更當值頻率如何比較；有關醫院有否在該等護士懷孕期間啟動當值計劃；若否，原因為何；若有，參加計劃的護士人數，以及該計劃實施了多少周；該計劃實施期間，懷孕護士的平均夜間當值頻率為何，並按4個懷孕階段列出分項數字；及
- (四) 第(一)項所述的護士放取產假期間，有關醫院有否作出人手替補安排；若有，詳情為何；若否，原因為何；有關醫院在她們放取產假期間有否啟動當值計劃；若有，參加計劃的護士人數，以及該計劃實施了多少周；若否，原因為何？

食物及衛生局局長：主席，就李國麟議員有關懷孕護士在公立醫院的工作安排的質詢，我就質詢的各分項綜合答覆如下。

由於醫院管理局(“醫管局”)並無要求員工在申請放取病假時，須申述其個人健康狀況(例如本身是否懷孕或所處的懷孕周數)，因此醫管局沒有備存護士在懷孕期間放取病假的資料(包括放取病假時的懷孕周數)及相關數據，亦沒有備存這些護士的夜更當值率，以及因而需要實施連續夜更當值計劃的資料。

下表列出過去5年護士申請放取產假的人數。

聯網	2011-2012 年度	2012-2013 年度	2013-2014 年度	2014-2015 年度	2015-2016 年度
港島東聯網	50	53	46	38	47
港島西聯網	61	65	40	50	44
九龍中聯網	92	83	57	82	58
九龍東聯網	79	79	63	59	62
九龍西聯網	167	140	123	138	134
新界東聯網	86	89	87	76	86
新界西聯網	81	72	62	75	72
總計	616	581	478	518	503

醫管局在護士放取產假期間，會按實際情況靈活調配人手，並按需要實施連續夜更當值計劃，以確保在不同時段均有適當的人手為病人提供所需的服務。

連續夜更當值計劃為願意和需要長時期夜間當值的護士提供額外津貼，以減少病房其餘護士需要值夜的次數。下表列出過去5年醫管局各聯網參與連續夜更當值計劃的護士人數。

聯網	2011-2012 年度	2012-2013 年度	2013-2014 年度	2014-2015 年度	2015-2016 年度
港島東聯網	305	275	182	172	114
港島西聯網	361	377	351	263	201
九龍中聯網	400	388	366	312	225
九龍東聯網	250	214	165	147	132
九龍西聯網	697	686	609	511	405

聯網	2011-2012 年度	2012-2013 年度	2013-2014 年度	2014-2015 年度	2015-2016 年度
新界東聯網	417	460	439	413	382
新界西聯網	434	469	488	449	343
總計	2 864	2 869	2 600	2 267	1 802

註：

2015-2016年度參與連續夜更當值計劃的護士人數是截至2016年3月31日的臨時數據。醫管局沒有備存參與該計劃護士當值周數的統計資料。

偏遠鄉村居民的寬頻互聯網接駁服務

13. 麥美娟議員：主席，有數十條偏遠鄉村(包括屯門福亨村、沙頭角的担水坑村和鹿頸村，以及青衣藍田村)的居民向本人投訴，由於他們的鄉村只得一個營辦商提供固定網絡寬頻互聯網接駁服務(“寬頻服務”)，有關服務質素差劣但收費偏高。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否統計現時全港分別有多少個住宅單位(i)只得一個及(ii)未受任何固定寬頻網絡(“固網”)所覆蓋；
- (二) 就第(一)(i)項提及的住宅單位，當局有何措施確保在寬頻服務由單一營辦商壟斷的情況下，有關居民可獲得質素與價格相稱的服務；
- (三) 會否建議競爭事務委員會／通訊事務管理局就以下事宜進行調查：營辦商在向只得其固網覆蓋的住戶提供有關服務時，有否濫用其市場權勢；
- (四) 過去5年，每年當局接獲市民就寬頻服務提出的投訴宗數，以及當中有多少宗涉及單一營辦商；
- (五) 鑒於政府於今年4月表示，最少有3間營辦商正積極在鄉郊及偏遠地區鋪設光纖固網，當局會否重新考慮利用新鋪設的網絡，優先為偏遠鄉村提供“香港政府WiFi通”免費公共無線上網服務；如會，詳情及時間表為何；及

- (六) 當局有何具體措施鼓勵更多營辦商在偏遠鄉村鋪設固網；預計何時全港的住宅單位均可有多於一個固網營辦商的選擇？

商務及經濟發展局局長：主席，就議員提出的質詢，綜合商務及經濟發展局及創新及科技局的資料，現答覆如下：

通訊事務管理局(“通訊局”)作為規管電訊及廣播行業的法定組織，根據有關條例，包括《電訊條例》、《競爭條例》所賦予的權力，監管電訊服務。

- (一) 根據通訊事務管理局辦公室(“通訊辦”)的統計數字，截至2015年3月底，全港約87%住宅用戶(約230萬個住宅單位)已有最少兩個固網營辦商(“固網商”)的本地固定寬頻網絡可供選擇。換言之，全港約有13%住宅用戶(約30萬個住宅單位)只得一個或未受任何固網寬頻網絡覆蓋，但通訊辦並沒有有關分項統計數字。
- (二) 自2003年開始，本地固網電訊服務市場已全面開放。政府一直採用市場主導的電訊規管架構以鼓勵競爭，本地固網電訊服務並沒有預設發牌上限，完全由市場決定。《電訊條例》並沒有就電訊服務的類型組合及收費作出規管。固網商在符合牌照條款的基礎上，均可按照各自的商業考慮、營運方針及市場競爭情況提供各類本地固網服務，包括住宅固網寬頻服務，以滿足用戶的需求。有關服務的提供、收費、網絡覆蓋範圍、使用的技術及配置的容量等，主要取決於固網商的商業考慮，無須通訊局審批。
- (三) 通訊局注意到某些地區(如部分鄉郊地區或個別大廈)只有一間網絡供應商，並曾根據《電訊條例》中的競爭條文，審視多宗相關投訴個案。通訊局的結論是鑒於固網寬頻服務市場已全面開放，市場上有多間主要固網商提供固網寬頻服務，其他固網商選擇不在某些地區提供服務，屬該些固網商的商業決定，並非因為某固網商作出反競爭行為，妨礙其他固網商擴展服務至該些地方。至於收費方面，通訊局認為在競爭激烈的電訊服務市場，固網商向不同客戶組羣收取的價格有別，亦並非罕見做法。就有關的個案中固網商所採取的定價策略，並沒有構成反競爭行為。

《競爭條例》於2015年12月全面生效。根據《競爭條例》，通訊局與競爭事務委員會(“競委會”)獲賦予共享管轄權，就電訊及廣播業營運的指定業務實體的行為，執行《競爭條例》。而根據通訊局及競委會所簽署的諒解備忘錄所載的原則，對於涉及電訊或廣播業並屬於共享管轄權範圍內的個案，通訊局一般會擔任主導機關。故此，若通訊局懷疑任何固網商有作出反競爭行為，會根據《競爭條例》進行調查。

- (四) 過去5年，通訊辦每年接獲有關固網寬頻服務的投訴總數，以及當中涉及只有單一固網寬頻網絡商覆蓋問題或缺乏固網寬頻網絡選擇的投訴數字，詳見下表。

投訴個案數字	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年
涉及只有單一固網寬頻網絡商覆蓋問題或缺乏固網寬頻網絡選擇的投訴	6	11	47	5	2
有關固網寬頻服務的投訴總數	1 603	1 590	1 237	695	610

- (五) 政府透過“香港政府WiFi通”(“WiFi通”)服務於政府場地提供免費公共Wi-Fi服務。為確保成本效益，“WiFi通”服務主要在人流較多的政府場地提供免費Wi-Fi無線上網服務，方便市民及訪港旅客使用。政府會在現正計劃推行新的“Wi-Fi連通城市”項目下，邀請更多Wi-Fi服務營辦商，在非政府場地，包括較偏遠地區的場地提供免費公共Wi-Fi服務。
- (六) 為了鼓勵固網商投資拓展網絡，通訊辦一直致力提供便利措施，包括協助固網商在公共街道、政府橋樑及隧道等鋪設網絡，並向公眾講解固網商在私人土地及物業鋪設網絡的權責和對居民的好處，以期加速固網商在全港不同地點擴展網絡覆蓋。若通訊辦收到查詢或投訴指固網寬頻服務未能滿足個別地區居民的需求，會向固網商轉達，並鼓勵他們考慮改善其於有關地區的網絡覆蓋，以滿足消費者的需求。

至於鄉郊及偏遠地區的寬頻服務，據我們了解，現時最少有3家固網商正積極在該些地區鋪設高速寬頻網絡，以提供較高速的寬頻服務。當中兩家為現有的固網商，另一家為新的固網商，剛於去年獲通訊局批准更改其綜合傳送者牌照使其可以利用無線電頻譜在鄉村及偏遠地區提供無線固網寬頻服務。該固網商建議的網絡覆蓋範圍分布在新界東部、新界西部、北區和離島一帶，涵蓋114處鄉村，當中包括個別團體曾提及的一些鄉村及偏遠地區。我們相信當各固網商陸續在該些地區拓展或改善網絡後，有關固網寬頻服務的質素及選擇將會有所提升。

除固定寬頻服務以外，近年市場上多家流動網絡營辦商亦有提供無線寬頻服務，只要消費者身處該些流動網絡營辦商網絡覆蓋的範圍內，便可使用其流動網絡上網。處於鄉郊及偏遠地區的居民可因此考慮使用無線寬頻服務，作為傳統固網寬頻服務以外的另一選擇。隨着科技不斷進步，現時本港流動網絡營辦商所提供的無線寬頻服務速度最高達每秒375兆比特，可與固網寬頻服務速度媲美。

利用先進科技推廣閱讀風氣

14. 葉國謙議員：主席，政府正研究建設“智慧城市”，包括開放更多公共數據，以便市場開發便利市民的智能電話應用程式，以及發展智能家居。政府計劃於今年下半年委聘顧問公司，擬定智慧城市的數碼架構和技術標準。據報，新加坡政府最近推出多項措施鼓勵國民閱讀，包括國民可透過智能電話掃描二維條碼連結公共圖書館的智能電話應用程式，以下載電子書籍和文章，以及把地鐵車廂化身為電子圖書館。關於利用先進科技推廣閱讀風氣，政府可否告知本會：

- (一) 當局會否在進行智慧城市的研究項目時，探討利用先進科技推廣閱讀風氣的措施(例如在公共設施或港鐵車站提供設施，讓市民免費下載電子書或文章)；若否，原因為何；
- (二) 鑒於現時有多間專營巴士公司(“巴士公司”)已開發智能電話應用程式，向候車乘客提供實時巴士服務資訊，政府會否與各巴士公司合作，為乘客提供免費下載的電子書或文章，供旅程中閱讀；若會，有關的時間表為何；若否，原因為何；及

- (三) 會否進行全港性研究，如何在這個資訊泛濫的年代，鼓勵市民透過電子產品接駁至互聯網時，除了觀看影視節目、玩電子遊戲、瀏覽社交網站外，下載電子書本閱讀；若會，有關的時間表為何；若否，原因為何？

民政事務局局長：主席，隨着科技發展，政府一直積極推行電子政府服務，以方便市民；而不同的公共服務及私營機構亦為其顧客推行各種電子服務。就推動閱讀風氣方面，康樂及文化事務署（“康文署”）轄下的香港公共圖書館致力善用新技術與資訊科技以優化公共圖書館服務，以配合香港發展為智慧城市和世界級大都會。就葉議員質詢的各個部分，我現答覆如下：

(一)及(二)

政府資訊科技總監辦公室在2016-2017年度會委聘顧問公司，透過諮詢各持份者，包括相關政府部門、學術界、研究機構和私營機構，擬定適合香港發展智慧城市的數碼架構和技術標準，為發展智慧城市奠定基礎。不同機構可考慮在有關基礎上，提供各種增值服務。

在公共圖書館服務方面，發展一個既均衡而又涵蓋紙本書刊及電子資源的“混合型”館藏圖書館是近年香港公共圖書館其中一項重要工作。過去5年，公共圖書館的電子書館藏書籍總數量由2011年的11萬多冊增至2015年的22萬多冊。除電子書庫外，康文署現時提供63個電子資料庫，以及儲有大量數碼化視聽資料、圖象和文件的“多媒體資訊系統”。

2014年，康文署推出了“指尖上的圖書館”，服務包括“我的圖書館”和“多媒體資訊”兩個流動應用程式，以及網上的“電子資源專頁”，讓市民可隨時隨地享用圖書館服務及數碼館藏，以滿足市民對知識、資訊、自學進修及善用餘暇的需求。

“我的圖書館”和“多媒體資訊”流動應用程式具備多種實用功能。讀者可透過前者登入個人帳戶；搜尋、預約及續借圖書館資料；以及利用全球定位系統功能尋找就近圖書館位置等。後者則可搜尋“多媒體資訊系統”內的20多個不同主題的數碼館藏，逾400萬頁數碼化資料。此外，市民可直

接使用手提電腦或任何支援主要互聯網瀏覽器的流動裝置，憑圖書證帳戶連結香港公共圖書館一站式的“電子資源專頁”，遙距使用及在線上閱讀涵蓋各學科的21個電子資料庫和22萬多項電子書。其中兩個英文電子書庫及在今年新增的中文電子書庫提供更方便的平台，讓讀者下載電子書到流動裝置離線閱讀。用家只需用手指輕觸電話或平板電腦的屏幕，就可以全天候地享用網上圖書館服務的便捷。

現時，香港公共圖書館已在推廣電子館藏的一些宣傳品上提供二維條碼，讓讀者利用流動裝置連結圖書館的“電子資源專頁”。為進一步推廣電子館藏的使用，圖書館會在印刷宣傳品、圖書館通訊、以及編製資源選介和讀者指南時提供連結個別電子書庫及電子資料庫網頁的二維條碼，方便讀者透過流動裝置使用有關資源。

香港公共圖書館會定期舉辦教育及推廣活動、學校參觀圖書館活動、電子資訊簡介會、“學校文化日”，並透過顧客服務聯絡小組、教師聯絡小組及到訪學校／地區團體／機構等途徑，向不同社羣推廣電子館藏。而香港公共圖書館更自2014年開始為“指尖上的圖書館”的電子服務加強推廣，包括拍攝宣傳短片及印製宣傳品，在電視媒體及公共交通設施向市民宣傳。圖書館2015年的網上搜覽(時段)數目已超過2 300萬次。香港公共圖書館會繼續與其他政府部門及公營機構合作，進一步推廣電子館藏，以鼓勵市民培養閱讀習慣。

- (三) 康文署會定期就公共圖書館提供的設施和服務進行意見調查，以蒐集市民對現有服務及未來需求的意見，調查對象涵蓋使用者和非使用者。根據2014-2015年度進行的調查，80.6%的圖書館使用者表示他們通常用較多時間閱讀印刷版本(包括書本／報刊／資料)，而12.5%通常用較多時間閱讀電子版本。非使用者中63.4%表示通常用較多時間閱讀印刷版本，而27.3%通常用較多時間閱讀電子版本。康文署正深入研究和分析調查所得的數據，以了解市民的閱讀習慣與興趣，探討如何進一步提升圖書館服務以切合使用者的期望、吸引非使用者使用公共圖書館的服務及設施、推廣電子館藏，以及提倡閱讀風氣。

全面結構勘察計劃的進展及相關公共屋邨重建事宜

15. 胡志偉議員：主席，香港房屋委員會(“房委會”)於2005年展開全面結構勘察計劃(“勘察計劃”)，以確定樓齡超過40年的公共租住屋邨(“公屋”)樓宇在結構上是否安全，以及是否值得透過進行修葺及鞏固工程繼續保留，否則予以拆卸或重建。同時，勘察計劃會確定把有關樓宇持續保存至少15年所需的修葺和鞏固工程的範圍和成本，以及其他改善方案的成本。勘察計劃首階段涵蓋10個屋邨及在2008年加入32個屋邨，並預計於2018年完成。關於勘察計劃的進展及相關公屋重建事宜，政府可否告知本會：

(一) 每個已完成結構勘察及所需修葺和鞏固工程的屋邨的下述資料(以表列出)：

- (i) 屋邨名稱、
- (ii) 屋邨的樓宇座數、
- (iii) 屋邨的單位數目、
- (iv) 屋邨落成日期、
- (v) 展開及完成勘察的年份、
- (vi) 進行勘察時的樓宇的平均樓齡、
- (vii) 修葺及鞏固工程的詳情、
- (viii) 平均每個單位的修葺和鞏固工程的預算開支、
- (ix) 平均每個單位的修葺和鞏固工程的實際開支，以及
- (x) 屋邨修葺和鞏固工程的實際開支；

(二) 每個已完成勘察但未完成修葺及鞏固工程的屋邨名稱及有關工程的下述詳情：(i)最新進展、(ii)至今的實際開支及其與原先的預算開支如何比較，以及(iii)預計所有工程的完成日期；

- (三) 每個正進行勘察的屋邨名稱及預計完成勘察日期；每個未展開勘察的屋邨名稱及預計展開勘察日期；
- (四) 房委會有否統計，就已完成勘察及修葺和鞏固工程的屋邨而言，由該等工程完成至今平均每個單位每年的維修開支為何；若有，有否發現高齡屋邨單位的非結構性維修開支高於樓齡較低的屋邨單位的情況；若有，差距為何；
- (五) 房委會會否在完成勘察計劃後，推行新的勘察計劃；若會，詳情為何；鑒於勘察計劃於2005年展開至今已超過10年，房委會會否對多年前已完成勘察的屋邨(例如彩虹邨、和樂邨)重新進行勘察；若會，何時進行；及
- (六) 鑒於勘察計劃所涵蓋的部分屋邨(例如蘇屋邨、華富邨)正進行／即將進行重建工程，而重建高齡屋邨可在市區土地供應緊絀的情況下增加市區公屋單位的供應，政府有否計劃於市區預留遷置資源，供日後重建高齡屋邨之用；若否，有何措施避免再發生類似華富邨的重建計劃因遷置等問題而遲遲未能展開的情況？

運輸及房屋局局長：主席，香港房屋委員會(“房委會”)在2005年推出“全面結構勘察計劃”(“勘察計劃”)，旨在為樓齡接近或超過40年的公共租住屋邨(“公共屋邨”)進行詳細勘察，以確定樓宇結構是否安全，以及評估持續保存樓宇15年或以上所需的修葺方案和其經濟效益。

我現就胡志偉議員的質詢綜合答覆如下。

公屋樓宇的維修工程詳情和相應的開支受不同因素影響，除了其樓齡外，亦視乎樓宇設計、結構狀況、位置、保養情況，以及其他實地情況等，故此，不能單以樓齡比較維修開支。就已完成結構勘察及所需結構修葺和鞏固工程的14個屋邨而言，所涉及的公屋單位數目共52 685個，相關工程開支為3億5,500萬元，即平均每個單位開支約6,740元。該14個屋邨的詳情見附件一。這14個屋邨在完成所需結構修葺和鞏固工程後，2015-2016年度的年度維修保養開支約2億3,700萬元，即平均每個單位開支約4,500元。

而已完成結構勘察但尚未完成結構修葺及鞏固工程的屋邨為14個，至今所涉及的實際開支約7,500萬元。該14個屋邨的詳情見附件

二。另外，現正進行結構勘察的屋邨包括順安邨、環翠邨和大窩口邨，房屋署預計勘察工作會在今年內完成。房屋署又將於今年內就石圍角邨和龍田邨展開結構勘察。房屋署又計劃於2017年和2018年就沙角邨、大元邨、三聖邨、鴨脷洲邨、友愛邨和安定邨展開結構勘察。

房委會在完成首輪勘察計劃後，將會推行新一輪的勘察計劃，現正擬備新一輪計劃的詳情。由於首輪勘察計劃已評估有關屋邨未來15年的情況，因此其所包括的屋邨，大約會在完成首輪勘察後15年內展開第二輪勘察，但確實時間會視乎個別屋邨的實際情況而定。

重建公共屋邨會即時減少而不是增加公屋供應。一如2014年12月公布的《長遠房屋策略》指出，重建高樓齡公共屋邨長遠或可增加公屋供應，但短期內則會減少可供編配的公屋單位數量，使房委會在維持平均輪候時間為約3年的目標方面，承受更大壓力。因此重建高樓齡屋邨在增加公屋供應方面，只能扮演輔助角色。房委會在考慮是否重建高樓齡的公共屋邨時，除了根據勘察計劃的結果來考慮結構安全和修葺方案的經濟效益外，亦同時須研究屋邨原址重建的發展潛力和合適的遷置資源等其他因素。日後如決定進行重建個別屋邨或樓宇時，房委會定必會考慮各種因素包括遷置資源，並會一如既往，會在清拆行動展開之前，預留充裕時間諮詢有關區議會和通知受影響租戶。

附件一

已完成結構勘察及所需修葺和鞏固工程的屋邨的資料

屋邨名稱	樓宇座數 ⁽¹⁾	單位數目	落成日期 ⁽²⁾	展開勘察的年份	完成勘察的年份	修葺及鞏固工程的範疇 (1：石屎維修； 2：滲漏維修； 3：結構加固； 4：結構改善)
西環邨	5	636	1958	2005	2006	1,2,4
彩虹邨	11	7 455	1962	2006	2006	1,2,3,4
模範邨	7	667	1954	2006	2006	1,2,4
和樂邨	11	1 941	1962	2006	2007	1,2,4
馬頭圍邨	5	2 075	1962	2006	2007	1,2,4
福來邨	9	3 129	1963	2007	2007	2,4
華富邨	18	9 147	1967	2007	2008	1,2,3,4
坪石邨	7	4 575	1970	2008	2008	1,2,3,4

屋邨名稱	樓宇座數 ⁽¹⁾	單位數目	落成日期 ⁽²⁾	展開勘察的年份	完成勘察的年份	修葺及鞏固工程的範疇 (1：石屎維修， 2：滲漏維修； 3：結構加固； 4：結構改善)
美東邨	2	665	1974	2009	2009	1,2
葵盛西邨	10	5 387	1975	2009	2009	1,2,4
愛民邨	12	6 293	1974	2009	2009	1,2,4
梨木樹(二)邨	11	4 315	1975	2010	2010	1,2,4
荔景邨	7	4 218	1975	2010	2010	1,2,4
漁灣邨	4	2 182	1977	2011	2012	1,2,4

註：

- (1) 被納入全面結構勘察計劃的樓宇座數。
- (2) 同邨最早落成樓宇的落成年份。

附件二

已完成勘察但尚未完成修葺及鞏固工程的屋邨資料

屋邨名稱	修葺和鞏固工程的狀況	預計完成日期
瀝源邨	進行中	2017年3月
富山邨	進行中	2017年6月
大興邨	進行中	2017年6月
順利邨	進行中	2017年9月
象山邨	進行中	2018年3月
興華(二)邨	進行中	2018年3月
南山邨	進行中	2018年3月
石硤尾邨	進行中	2018年3月
禾輦邨	進行中	2018年3月
長青邨	進行中	2018年12月
彩雲(二)邨	進行中	2018年12月
麗瑤邨	進行中	2018年12月
長康邨	準備中	有待確定
彩雲(一)邨	準備中	有待確定

“女士之夜”被裁定屬性別歧視

16. 謝偉俊議員：主席，近日，平等機會委員會(“平機會”)代表一位男士根據《性別歧視條例》(第480章)(“《條例》”)向一間娛樂場所的東主提出訴訟，指該娛樂場所舉辦的“女士之夜”(即男顧客須繳付比女顧客為高的入場費)屬性別歧視。平機會獲判勝訴。據報，一位前刑事檢控專員指出，若有關方面執行《條例》時無視常識和合宜判斷，浪費時間提出此類瑣碎訴訟，反而會引致公眾對《條例》反感。報道又指出，平機會新任主席曾建議娛樂場所同時推出“男士之夜”(即女顧客須繳付比男顧客為高的入場費)以“拉勻”給男、女士的優惠。香港酒吧業協會發言人指出，基於上述判決及建議，娛樂場所可能被迫在虧蝕的情況下舉辦男士之夜，以免誤墮法網。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於上述案件男事主據報僅因不滿涉事娛樂場所舉辦的女士之夜未能吸引足夠女士入場而向平機會投訴，以及鑒於女士之夜僅屬娛樂場所促銷手段，政府會否考慮參考上述前刑事檢控專員意見，主動與平機會澄清或以其他合適途徑跟進上述案件，以釐清《條例》的原意是否涵蓋及該《法例》應否應用於女士之夜或類似的推銷手法，即主要為了推廣商品及服務而提供優惠；
- (二) 商務及經濟發展局會否評估並徵詢酒吧業界，上述判決對酒吧業界、特別位於旅客經常到訪地點(包括駱克道、蘭桂坊及諾士佛臺)的酒吧所造成的打擊；該局有否評估在違反經濟利益情況下被迫舉辦男士之夜或取消女士之夜對酒吧業界的影響；
- (三) 鑒於上述案件令各行業不少商戶憂慮他們經常使用的促銷手法(例如食肆提供母親節套餐優惠，以至美髮店及美容店向男女客戶收取不同費用)會被指屬性別歧視，因而有被提出訴訟風險，政府及平機會有何政策及措施，釋除商界疑慮；
- (四) 當局會否建議平機會為相關行業制訂指引，釐清除非商戶有不合理或與推廣促銷不相稱的性別歧視意圖，否則一般以提供優惠為主要目的之營商及促銷手法均不會被平機會根據《條例》提出訴訟；如會，詳情為何；如否，原因為何；及

- (五) 是否知悉平機會日後考慮是否代表投訴人向商戶提出訴訟時，會否參考上述前刑事檢控專員意見，加重常識判斷，以減低平機會被質疑矯枉過正、瑣碎無聊甚至為做而做之風？

政制及內地事務局局長：主席，就謝議員的質詢，經諮詢平等機會委員會(“平機會”)及相關部門後，現答覆如下：

平機會是根據《性別歧視條例》(第480章)第63條設立的法定機構，負責執行現行4條反歧視法例，並依照該等法例所賦予的權責獨立運作。政府不會干預平機會的日常運作。

平機會表示，根據《性別歧視條例》第28(1)條的規定：

“從事向公眾人士或部分公眾人士提供貨品、設施或服務(不論是否為此而收取款項)的人，如藉以下做法歧視一名謀求獲得或使用該等貨品、設施或服務的女性，即屬違法 —

- (a) 拒絕向她提供或故意不向她提供任何該等貨品、設施或服務；或
- (b) 該人在正常情況下，會按某方式及某些條款向男性公眾人士，或(如她屬於某部分的公眾人士)向屬該部分的男性公眾人士，提供具有某種品質或質素的貨品、設施或服務，然而該人拒絕按相同方式及相同條款(或故意不按相同方式及相同條款)向她提供具有相同品質或質素的該等貨品、設施或服務。”⁽¹⁾

《性別歧視條例》第28(1)條的規定適用於所有貨品、設施或服務的提供者，包括酒吧、餐飲服務、酒樓食肆等，目前法例並無為商業推廣及營銷的行為提供任何豁免。

平機會表示，個別個案是否構成相關條例之下的歧視行為，需視乎個別個案的事實。但總括而言，在提供貨品、設施或服務時，若僅根據顧客的性別而對其施以不對等對待，即可能屬於違法行為。

由於質詢所述的個案的司法程序仍未完結，特區政府不宜作出評論。但鑒於社會上有人士對該個案所產生的影響表示關注，我們會邀

請平機會考慮待個案完結後，就有關係文的實施情況進行檢視，若有需要的話，亦可考慮向政府提出建議。

- (1) 《性別歧視條例》第6條規定，上述性別歧視的條文同樣地適用於男性及女性所受的待遇。

政府法案

主席：政府法案。

立法會進入全體委員會審議階段。

全體委員會審議階段

全委會主席：全體委員會審議階段。本會現在成為全體委員會，繼續審議《2016年撥款條例草案》的附表。全委會現在繼續進行第4項辯論。這項辯論將於今天下午3時30分左右結束。有意於這項辯論發言的委員請盡早按下“要求發言”按鈕。已在上星期的會議上按過“要求發言”按鈕但尚未發言的委員，已列在今天的輪候發言名單上，他們無須再次按鈕。

《2016年撥款條例草案》

陳鑑林議員：主席，早晨。主席批准有關議員提出合共407項修正案，這個環節涉及其中的69項。我想解釋一下為何我們反對該69項修正案。一般而言，即使我們不解釋，大家亦會知道建制派會反對由反對派提出的建議。不過，我必須告訴大家該等修正案如何偏離社會現實的需要，以及讓大家明白，泛民主派很多時候表示關注弱勢社羣，但他們實質上所做的事卻在損害弱勢社羣的利益。

我會先談談建築署員工的個人薪酬開支預算。在新的財政年度，有關款額約為11億2,660萬元。如果反對派議員提出刪減這項開支預算的修正案獲得通過，那麼在新的財政年度，建築署的同事便不會獲發薪酬。

土木工程拓展署亦如是。該署的個人薪酬開支預算約為12億600萬元，反對派議員亦提出予以削減。老實說，大家皆知道，政府已就房屋建設訂定目標，希望解決香港市民的居住需求。在5年的建屋計劃下，將有約9萬個單位落成，每年需要很多工程人員及建築工人。此外，亦有多個基建項目會落實。如果削減他們的薪酬開支預算，試問他們如何是好呢？難道財政司司長有另一個小金庫嗎？是沒有的。如果反對派議員成功將他們的薪酬開支預算削減，那麼在新的財政年度便無法落實多項工程。政府的房屋建設目標固然會落空，市民亦會無法“上樓”，“劏房戶”繼續居於“劏房”，而政府亦無法協助露宿者覓得居住地方。

機電工程署的同事亦同樣面對這危機，有關修正案涉及的款額分別達1億元及3億元。他們亦建議削減渠務署25億元的開支預算，當中涵蓋員工個人薪酬。可想而知，涉及的政府部門相當多。

環境保護署（“環保署”）的個人薪酬開支預算約為11億2,500萬元，反對派亦建議予以削減。老實說，大家現時皆非常重視環保的工作，而環保署的工作亦涵蓋多個範疇。過去數年，我們經常爭議堆填區的管理、設置，以及美化環境等方面的事宜。如果將他們的個人薪酬開支預算削減，便等於叫政府撒手不幹。環保署的一般非經常開支數額亦非常龐大，達19億元。他們亦建議全部削減。

還有是路政署的個人薪酬開支預算，共12億7,200萬元。大家皆知道，路政署是非常重要的部門，因為現時有多項大型建築工程皆在路政署的協助及監管下進行。如果連員工的個人薪酬開支預算亦予以削減，便根本無法進行多項工程的監管工作。

主席，有修正案亦涉及其他部門的個人薪酬開支預算，例如屋宇署，款額達9億3,100萬元。屋宇署亦是非常重要的部門，因為他們在屋宇管制及管理方面的工作很繁重。我覺得很奇怪，因為有多項工作（包括處理僭建物）皆需要由屋宇署處理。雖然他們現時人手不足，但反對派議員不但沒有建議增加資源，讓他們做好工作，反而建議削減他們的個人薪酬開支預算，而且不單是削減部分的個人薪酬開支預算，而是將個人薪酬開支預算全部削減，實在令人非常費解。地政總署亦如是。他們建議將個人薪酬開支預算涉及的18億3,000多萬元予以削減。

主席，我要特別提及一個很多長者皆非常關心的問題。我們爭取多年的長者2元乘車優惠，展現出政府對他們的關顧。在審議《2016

年撥款條例草案》(“條例草案”)期間，竟然有反對派議員提出將政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃的全年開支預算(即約11億1,750萬元)全部削減。如果修正案獲得通過，長者及殘疾人士在新的財政年度便無法享有2元乘車優惠，必須支付全部票價。

我想問反對派議員，為何要提出有關修正案呢？他們是否真的關顧弱勢社羣的需要呢？經過我們過去多年的爭取，長者最終能夠得到尊嚴。他們曾為社會作出貢獻，現在年紀大，我們給予他們尊重，讓他們可以2元乘搭公共交通工具。其實，2元票價優惠已比內地遜色，因為內地長者乘搭公共交通工具基本上是免費的。儘管如此，我們最低限度給予香港的長者這項乘車優惠，以示尊敬。不過，反對派議員竟然提出修正案，削減這項開支預算。如果修正案真的獲通過，我們會感到非常奇怪。我相信建制派議員會全力反對，以確保我們的長者可以繼續享有這優惠。我必須告訴大家，我們對泛民主派議員這種行為感到非常失望。

此外，有一項修正案是關於削減水務署用於購買食水的經常開支預算的，款額約為45億4,360萬元。主席，這是一筆非常重要的開支。過去百多年來，全賴國家大力支持，香港得以享用東江水。雖然香港設有不少水塘供應食水，但大家皆知道，水塘的儲水量其實不足以應付需要。在60年代，香港更曾經歷4天供水一次的困境。全賴國家對香港的照顧，將東江水輸入香港，才讓我們免除這種擔憂，不論在降雨量多或降雨量少的年份，香港的食水供應亦是源源不絕的。

不過，多名泛民主派議員經常提出詆毀的言論，指內地供港水質污穢，甚或含有糞水等。實際上，輸港的東江水水質在過去多年來已大幅改善，而且現時的取水口基本上處於不受污染的區域之內。有關地區(例如河源市)早年已制訂政策，禁止具污染性的工廠在當區進行生產。可以說，為確保輸往珠江三角洲東岸區域使用的水源潔淨，他們已作出很大犧牲，而輸港的食水是來自河源市一帶的集水區。此外，政府亦需要應付水管敷設、維修及保養等的開支。

可惜的是，泛民主派議員提出修正案，削減水務署在食水方面的開支預算，想斷絕香港市民的水源，確實令人難以接受。雖然政府在過去一段時間提出社會應採用海水化淡及其他節省能源的供水設施，但大家皆知道，涉及的成本非常高昂。

最近，立法會有一個代表團前往新加坡考察。當新加坡方面的人員接待我們時，他們表現得很驚訝，因為他們不明白，既然香港已有

源源不絕的東江水供應，為何還要到當地視察他們的海水化淡技術，不明白香港人的想法。

其實，香港有政治人物基於政治考慮，刻意製造恐慌，將潔淨的東江水說成已受到污染，使市民不知道如何是好，亦有市民擔心如果中央政府或內地“關水掣”，香港應如何自處。我認為，香港市民應清楚看到，反對派議員竟然會就條例草案提出以“關水掣”這種方法來處理香港的食水問題。

主席，我們絕對不能接受的，是提出多項修正案的做法其實已偏離處理條例草案的一貫做法。大家皆知道，在立法會提出修正案，是一件嚴肅的事情，議員是不應隨便提出修正案的。讓我舉出一個例子。在眾多修正案當中，有些建議削減只涉及1,000元的開支預算。我們無法理解為何他們在處理這項嚴肅的議題時竟然會隨意提出修正案。他們的目的何在呢？是否為了湊足2 000多項修正案，以便“拉布”呢？他們是否因此而提出該等瑣屑無聊及無意義的修正案呢？

我們會全力反對他們的修正案，以確保香港的經濟及民生運行不受阻礙。多謝主席。

郭家麒議員：主席，在我未發言討論有關我提出的修正案之前，我想透過主席回應陳鑑林議員的發言。如果我們的議會是由人民選出來，能夠令政府的政策符合大眾的需要，我們便無須在財務委員會裏提出這麼多修正案。如果立法會不是被保皇黨、建制派操控，而是能真真正正反映社會的看法，我們亦無須迫於在此討論政策。主席，就是有這些人包庇政府，以致在很多基本上與市民有關的政策，包括房屋、環保、醫療政策、全民退休保障，我們需在此花時間來討論；而我亦需要花時間回應陳鑑林議員的發言。

張炳良局長現時在席，而我的修正案是要求削減他的薪酬。為何要削減他的薪酬呢？當然，很多交通政策未必是受他個人所影響，很多交通方面的“大白象”基建亦不是由他個人所決定。不過，主席，近日傳媒揭露的數宗事件，不禁令市民或立法會議員要看清楚政府政策的缺點及錯失。

最近傳媒報道了中鐵第四勘察設計院集團有限公司的一些內部文件資料。雖然據政府的回應，這些是2009年的文件，資料未能作準，但很清楚的是，當廣深港高速鐵路（“高鐵”）香港段計劃拍板的時候，

是說在190班列車中，只有1班會不停站直達廣州南，另有7班直通深圳，其餘的列車大部分要停站。即是說政府——不是現任局長張炳良，而是前任局長鄭汝樺——在此欺騙我們，她說乘搭高鐵用48分鐘就可以到達廣州南站，實際上是欺騙香港市民，因為超過96班車都不是直通的，我們花了很多冤枉錢。

不單如此，傳媒亦報道，雖然港鐵公司得償所願可興建高鐵，但在工程出現問題的時候，它卻要求政府一起上演一場戲，以派發股息來填補這199億元的額外開支，但主席，之後仍然發覺高鐵隧道的路軌出現生鏽及滲漏的情況。根據一些消息人士透露，隧道內的裂縫如一個硬幣般寬闊。這條造價844億元的高鐵，第一，不是高鐵而是“低鐵”，是低智亦是低速的鐵路。高鐵基本上進入了隧道便不會是高铁，這是大家都知道的，但政府仍然要硬來。現時尾大不掉，政府亦與港鐵公司“扯貓尾”，這199億元名義上是股息，但大家都知道這筆款項基本上應該交回庫房，令香港進行其他有需要的項目。

第二，港珠澳大橋又被揭露人工島移位的問題。每次移位的時候，局長都會透過路政署署長指出，移位不足3米是不要緊的。香港人可能在立法會看到太多工程失誤，都已經慢慢沒有感覺，覺得情況沒上次那麼嚴重，沒有移位7米，只是3米而已。大家可以想想，人工島將會連接隧道與港珠澳大橋，但被發現移位3米，你會否擔心呢？很多市民不太明白為何撥出了共1,000億元撥款，但工程仍然如此，亦有人說：“情況當然會這樣，你看看是由甚麼公司承包？”是中國港灣工程有限責任公司，看看它的歷史便真的令人震驚，在很多不同地區包括馬來西亞、非洲等，它承包的工程不是塌橋就是有裂縫，甚至有很多是“爛尾”。“中”字公司得到政府的特別看待，得到很多利益，市民至今都覺得公帑用得不明不白。

雖然這些政策不是現任政府拍板，但這個政府有否回應呢？有否從錯誤中學習呢？有否真真正正為市民去做呢？當然沒有。政府知道這些工程有很多問題也仍然堅持推行，硬要與國內的“大白象”工程接軌。大家都知道港珠澳大橋甚至高铁的高估流量是十分驚人的，如果我們比較一下港珠澳大橋當時立案至今每個口岸的一些數據，便會很清楚看到，高估可能達4倍，即是將來港珠澳大橋通車的時候，車流及人流可能只是立案時的四分之一，但工程仍然硬要推行，不為甚麼，只因國內的國家發展和改革委員會拍板之後，特區政府便做“鶴鶉”，一定要做。

主席，第二方面，我趁局長在席，談談本港的房屋政策。“大話精”梁振英從上任至今不斷說這個政府以解決香港房屋問題為首要任務，並且不斷對香港人進行“洗腦”，說他做了多少工作。然而，如果我們看看數字，便會知道真相。第一，謊話始終要面對被揭穿的一天。舉例而言，公屋的3年輪候時間承諾已經形同虛設，政府終於“不認不認還須認”。其實，我們和一般正在等候的市民也知道，根本3年上公屋只是“假大空”，政府一定是在3年之內迫他們選擇一些曾經出事、位於垃圾房旁邊、沒有人要的公屋單位，在市民不選擇這些單位後，便說只是他們不接受，不是政府沒有提供單位。如果市民不接受，便要繼續等候5年、7年，甚至更長時間，這些例子比比皆是。

第二，政府繼續“走數”，連曾蔭權政府承諾的公屋建屋量也一併“走數”，這個梁振英政府真是厚顏無恥。我當然不希望身為學者和前校長的張炳良會這樣，但很可惜，張局長很多時候不但沒有指正這個政府(包括梁振英)的錯誤，我們看來還跟他有同流合污，繼續欺騙市民。

第三，房屋供應主要倚靠甚麼呢？便是靠限制有關需求，但如果我們看一看房屋供應，便會感到十分擔心。當然，這不單是運輸及房屋局的錯失，其實我們也不知道發展局局長陳茂波——他不在席上——做了些甚麼，因為他既沒有增加土地供應，而且一次又一次地容忍不同土地被侵佔、被改變用途。

我隨便列舉數個例子，荃灣的川龍村北面被傾倒泥頭，原來是因為邱德根家族打算興建豪宅別墅；劉皇發家族把元朗白泥5個合共2.13公頃的魚塘填平，政府同樣束手無策；流浮山深灣路堆積了一個垃圾山，該土地由鄧氏家族所擁有，大家已經明白是預備作進一步發展；到了最近相當具爭議的，便是由新鴻基關連人士擁有的天水圍嘉湖山莊附近地皮被人傾倒泥頭，成為泥頭山。再加上政府聲言要對一些違例的鄉村屋執法，但經過數年，卻完全沒有執法，我們看到些甚麼呢？便是政府說一套，做一套。對一些有勢力人士，包括新界人士和大地產商，政府採取睜一隻眼，閉一隻眼的做法。明明這些問題已經出現多年，政府有能力，並且有機會透過修改法例、透過行政權力，包括發展大綱圖等，把問題撥亂反正，但政府卻放棄這樣做，繼續跟地產商跳探戈舞，製造土地有限度供應的假象。

當然，地產商和很多有勢力的大地主可以繼續透過政府的高地價政策共同“搵食”。主席今天可能沒有聽到，我們今天的工務小組委員

會討論些甚麼呢？便是政府容許地產商將一幅土地變成青年宿舍，大家也知道，地產商很多時也不會做一些沒有回報的工作，我們發覺地產商已經在附近囤地，如果證實可以改變土地的用途，便會興建住宅。不論是政府幫助地產商或透過非政府組織興建這些所謂的青年宿舍，這已經成為既定事實，高度限制、發展用途已經更改，屆時只須圈起附近土地，便可以名正言順地根據既定事實繼續興建豪宅。這種暗黑的官商勾結其實不曾消失，不過是使用了一些方法令我們難以察覺。

但是，這樣看來，政府有否汲取過教訓呢？是沒有的。張局長不但沒有透過港珠澳大橋和高鐵事件汲取教訓，並且更變本加厲，堅持進行機場第三條跑道（“三跑”）工程。大家也知道，三跑至今仍然有很多無法解決的問題，特別是空域的問題。如果根據赤鱸角新機場的舊規劃，現在每小時已經有84班航班升降，但由最初規劃飛機可以向北飛，令每小時可以有84班航班升降的情況從來不曾發生，然後政府告訴我們，這個空域問題已經解決，但一張紙、一份文件也沒有。我們只是倚靠政府一些不知從何而來的保證，主席，可能有些無字天書，只有他們才看得懂，其他人也看不懂的，但卻要使用1,415億元。

昨天，稅務局局長出來發言，表示糟糕了，我們陷入財困。主席，我們的“大白象”工程造价，加上之後陸續有來的數字已經接近5,000億元。香港花了很多冤枉錢，但政府仍然執迷不悟。試問我們如何能夠容許這些年薪數百萬元的局長繼續坐在這裏吹空調，支高薪呢？

我謹此陳辭，多謝主席。

謝偉銓議員：主席，在這個辯論環節，有9位議員提出共69項修正案，涉及建築署、屋宇署、路政署、運輸及房屋局和發展局等16個總目。我認為提出這些修正案的議員完全是胡鬧、不切實際，亦毫無建設性，根本無助解決問題。削減這些政策局和部門的資源，不但無法改善施政、提高政府的服務質素和效率，反而會增加公務員團隊的工作量和壓力，影響員工士氣，對市民和香港亦是百害而無一利。所以，我堅決反對所有修正案。

主席，在69項修正案中，以涉及“總目158 — 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)”佔最多，共有9項；其次是“總目138 — 政府總部：發展局(規劃地政科)”及“總目186 — 運輸署”，分別各有8項。有關議

員在較早前已清楚說明，他們提出這些修正案，包括建議削減運輸及房屋局局長和發展局局長的全年薪酬開支，以及削減運輸署全年運作開支等的原因，主要是由於近年基建工程超支情況嚴重。其中，高鐵工程的超支和延誤，更引起社會各界高度關注和討論，當中不少批評也認為有關政策局和部門在監控高鐵工程上不夠專業，處理失當。

事實上，我和不少業界朋友也認為，近年有多項基建和土木工程嚴重超支，除了因為政府監管粗疏不力，亦與政府未有善用造價專業，聘用獨立顧問評估造價和監控開支有很大關係。所以，在今年年初，我聯同業界一些建築師、規劃師和測量師成立了監察高鐵工程關注組，跟進和監察當局在財務委員會上，對我提出的關注和要求所作出的回應和承諾，包括要求運輸及房屋局採取有效措施，嚴格監控工程進展、撥款運用，以及嚴控香港鐵路有限公司（“港鐵公司”）對承建商申索的處理、安排和核實其合理性，並且追究港鐵公司和高鐵承建商按照工程合約應負的責任；路政署亦要加強評定港鐵公司在監管高鐵工程進度和費用上的職責表現，適時提出意見和跟進；此外，亦促請港鐵公司採取實質有效措施，改善過去對高鐵工程項目管理的不善和不足之處，履行其作為項目監督者應有的角色和責任。

除了基建工程超支的問題外，亦有議員由於不滿建築署近年在工程造價估算和實際投標價上出現較大差距，質疑署方誇大其辭，估算表現有欠專業，所以提出修正案，建議削減建築署全年超過11億元的開支。雖然，我亦認同政府現時在工程造價估算和成本監控方面存有改善空間，但我們應該實事求是，提出務實可行的建議來解決問題，而非胡鬧地要求削減部門開支。

主席，過去我與業界一直有跟進有關問題，亦有與發展局開會，探討如何改善和提升政府對工務工程項目的成本管理和監控。我相信，如果政府可以善用成本控制、造價估算相關專業人士的知識，多諮詢及多聆聽相關專家學會，包括香港建築師學會和香港測量師學會等的意見，將有助提升工程管理的成效。所以，我同意和支持政府成立項目成本管理辦事處。

可是，我必須強調，香港建築師學會和香港測量師學會在3月分別去信發展事務委員會，表達對項目成本管理辦事處的意見，包括希望政府不要只顧控制成本，忽略建築方面的功能設計，更不希望政府以“不應華而不實”為藉口，扼殺創意。我及建築、測量業界均希望政

府可以好好發揮項目成本管理辦事處的作用，在組織架構和編制方面，由擁有項目成本管理經驗的相關專業人員領導。不過，就政府現時提交的意見，辦事處的人手編制似乎傾向了某個專業，對此我是有所保留的，亦希望政府可以重新考慮有關建議。

主席，有提出修正案的議員批評，指政府在過去10年間的基建開支大幅增加3倍，當中有不少基建項目對香港沒有實質效用，認為政府不應該將大量資源投放在基建上。對於有關言論，我實在無法認同。正因為香港過去投入不少資源在基建上，例如興建赤鱗角機場、水資源管理設施、全港鐵路和擴展道路網絡等，對香港經濟帶來莫大裨益。所以，加強投資興建更多大型基建項目，配合人才培訓，將有利於香港長遠發展，提升整體的競爭力。因此，我支持特區政府在公共財政可以承擔的範圍內，多推行有利香港長遠發展的項目，當然也須注意做好項目成本和進度管理。

此外，有議員指屋宇署是最為人詬病的部門，批評署方多年來處理僭建物、“劏房”和樓宇失修等工作緩慢、執法不力。有3位議員於是建議削減屋宇署的運作開支。事實上，我覺得有時市民和議員對屋宇署的批評並不公道。近年，我一直有了解和跟進屋宇署所面對的困難，其中部門人手短缺、資源不足問題確實非常嚴重。隨着近年實施強制驗樓、驗窗等樓宇保養及維修的政策，加上要處理大量違例招牌和僭建物的個案，屋宇署的人手根本不足應付。雖然，近年部門人手編制已有所增加，但始終是僧多粥少，他們仍要面對很大的壓力。

據我了解，為加快處理積壓的個案，署方有意以合約形式聘請退休公務員協助處理。但我擔心，部門是否有足夠財政資源聘請有關人員。因為我曾經就財政預算案諮詢公務員事務局，問有否向各個政策局和部門提供資源，用作聘請退休公務員的開支。局方的回覆指，在“退休後服務合約計劃”下，聘用經費和相關的運作開支，均由各局或部門以本身資源支付。政府推出有關計劃，原意是想善用人才，紓緩部門人手不足的問題，但政府不投放足夠資源，計劃又如何推行、如何達致成效呢？所以，我希望政府能夠認真考慮這個問題，投放資源，配合有關計劃的推行。

主席，政府任何政策局或部門的表現遜色，是否靠削減部門首長的薪金，甚或整個部門的全年運作開支便能解決問題？我相信大家都非常清楚知道答案。但反對派議員每年總是提出類似的修正案，故意

“拉布”，阻礙通過財政預算案，令很多利民紓困的措施不能早日落實和推出。他們是否真心為香港市民好？為香港好？答案是非常清楚的。

主席，我謹此陳辭，反對所有修正案。

(陳志全議員站起來)

全委會主席：陳志全議員，你有甚麼問題？

陳志全議員：主席，我要求點算法定人數。

全委會主席：秘書，請響鐘傳召委員返回會議廳。

(在傳召鐘響後，多位委員返回會議廳)

范國威議員：主席，這項合併辯論涉及土地、房屋、交通、環境及保育，涵蓋多個主要政策範疇，涉及4個政策局及12個政府部門的工作。每個政策範疇都可以獨立成為一個辯論環節，深入辯論。然而，主席卻定下限時合併辯論的安排，這實際上限制了議員的發言，令我們的發言只能蜻蜓點水，難有實質的辯論。曾鈺成主席早前與梁國雄議員“帶住矛盾去旅行”，現在卻“帶住矛盾主持會議”，限制我們在合併辯論中的發言時間。

新民主同盟(“新同盟”)提出的修正案中，有4項修正案涉及這項辯論的範疇，包括削減發展局局長陳茂波6個月薪酬開支、削減將軍澳新界東南堆填區營運費用的全年預算開支、削減路政署轄下鐵路拓展處專責規劃和實施廣深港高速鐵路(“高鐵”)香港段工程項目專責部的全年薪酬預算，以及削減運輸及房屋局就第三跑道的詳細設計和施工階段的監察與核證顧問服務的預算開支。主席，我會先就削減路政署轄下鐵路拓展處高鐵專責部的全年薪酬，以及第三跑道的監察與核證顧問服務的預算開支的兩項修正案(修正案編號144和368)發言，闡述新同盟的修訂理據。

主席，在本屆立法會任期內，我身為立法會議員其中一項非常重要的工作，便是監察政府“大白象”工程的進度。近年香港有多項“大白象”工程相繼延誤和超支。蓮塘／香園圍口岸工程超支123億元；港珠澳大橋單是香港口岸上蓋發展已超支55億元，為了趕工和完工，令更多工業傷亡意外發生，最近更傳出由於口岸工程的人工島出現移位，可能會造成進一步延誤和超支；而延誤和超支最嚴重的，當然非高鐵香港段工程莫屬，顯示路政署監管工程不力，亦沒有如實向市民和立法會公布工程進度，新同盟認為路政署對高鐵香港段工程的超支和延誤有不可推卸的責任。

根據政府與香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)就高鐵工程簽署的《第二份委託協議》，路政署鐵路拓展處有“監察監察者”(check the checker)的責任，負責監察和核證港鐵公司在工程管理上的工作，亦透過委聘獨立顧問公司監察及審查工程項目的進度。主席，但根據政府委託的獨立專家小組報告，路政署並無正視政府聘任的獨立顧問的意見。雖然獨立顧問多次在提交路政署的每月報告中提出高鐵完工日期可能延誤的警示，但路政署並無採取實質及有效的行動，要求港鐵公司檢討工程進度，採取適當行動。

路政署署長事後解釋，路政署的判斷是，工程滯後並不等於最終延誤，又說路政署沒有足夠人手監察整個高鐵項目。但事實上，獨立專家報告揭示路政署有多次機會及早介入，可是路政署卻選擇盲目相信港鐵公司的保證，而忽視獨立顧問的警示。新同盟認為路政署作出錯誤的專業判斷，相關官員理應負上責任。然而，到目前為止，仍然沒有一位主事官員需要承擔責任。政府還未與港鐵公司就責任誰屬達成共識，便匆匆以強硬姿態，要求立法會財務委員會(“財委會”)通過高鐵工程的追加撥款。

主席，我們知道高鐵工程超支撥款得到在座建制派、保皇黨的護航，剛才發言的陳鑑林議員更不惜違反財委會的會議程序，粗暴通過有關撥款。但是，高鐵工程至今仍然是千瘡百孔，路政署監管不力的問題不斷出現。上星期又有報章揭發高鐵多份工程合約再次出現問題，包括元朗大江埔至謝屋村的一段隧道工程，大部分隧道預製組件約在1年前已出現破損，甚至出現瓶蓋般闊的裂縫，令隧道出現多處滲水的情況。除此之外，油麻地海泓道的地底工程、石崗的列車停放處及緊急救援處的工程均有長期漏水的情況。港鐵公司為了趕工漠視問題，導致這些情況持續惡化。新同盟認為路政署根本沒有能力繼續擔當check the checker的監督責任。未來高鐵工程仍面對很多挑戰，

包括西九龍總站的高難度巨型玻璃天幕，隨時會因為施工不當而令工程再次延誤，還有“一地兩檢”的問題懸而未決，高鐵日後營運的經濟效益亦成疑。

主席，昨天再有傳媒披露港鐵公司的內部文件，其中由中鐵第四勘察設計院集團有限公司(“中四院”)擬訂的高鐵全路段班次表，詳列以西九龍站為起點及終點的每天班次，揭示了未來高鐵每天可能只有1班由香港往廣州的直通車，其餘都是需要停站的列車，或前往福州或深圳的短途列車。這清楚顯示，運輸及房屋局在2009年聲言高鐵可以令香港往來廣州的行車時間縮短至48分鐘，這個承諾已正式破產。政府說了卻做不到，故此，新同盟提出削減路政署鐵路拓展處高鐵專責部全年薪酬的修正案，要求政府再次嚴肅考慮停工改建的可能性，使路政署無需再擔當高鐵工程這項不可能的任務(mission impossible)。

主席，現正進行的數項“大白象”工程同時面對持續超支、延誤的壓力，但政府一直沒有檢討同時進行多項大型基建的影響，反而繼續盲目推行新的基建項目，而且更繞過立法會的監督，以香港機場管理局(“機管局”)融資的方式，玩弄財技，以超過1,400億元的成本興建機場第三跑道。今年的財政預算案(“預算案”)政府又再重施故技，將第三跑道詳細設計和施工階段的監察和核證顧問服務這項總額達到1億8,000萬元的開支，與整份預算案捆綁提交立法會，藉此繞過立法會財委會的審議。

主席，對於這項撥款，議員和公眾至今仍然所知甚少，政府亦沒有向立法會財委會提交正式文件，議員更沒有足夠時間就撥款的細節向政府提問。政府的如意算盤便是靜悄悄、很鬼祟地將撥款與預算案捆綁，務求兩者可一同獲得通過，連保皇黨保駕護航的工夫也可省掉了。

政府之所以機關算盡，一而再、再而三將第三跑道工程的相關撥款繞過立法會財委會的審議，證明政府本身很害怕、很擔心無法回應立法會議員在財委會的追問，包括空域限制的問題。主席，民間團體今年分析了17 000班進出深圳和澳門機場的航班，發現深圳機場的降落航班中，超過六成會與將來使用香港第三跑道的航道重疊，即是說，如果三跑道系統要全面運作，一定要與深圳機場協調。新同盟很擔心，運輸及房屋局會不惜以空域共享的方式，將香港部分空域交予深圳管理，以解決空域限制。

但是，政府無意向公眾及立法會交代與深圳當局談判的細節。我們非常憂慮現時強行推展的第三跑道工程，只會令空域限制的問題成為高鐵“一地兩檢”的翻版，即是無可能在啟用之初達成協議，解決方案更有可能違反《基本法》，損害“一國兩制”。

主席，此外，機管局之前錯誤規劃二號客運大樓，令耗資高達28億元的大樓，啟用不足10年便要拆卸改建。如此重大的規劃失誤不僅浪費公帑，亦令人擔心三跑道系統會面臨類似的命運。所以，新同盟反對在現階段開展第三跑道的工程。過去高鐵工程管理不善的經驗，令市民大眾擔心第三跑道的監察和核證顧問服務是否會有效，我們也擔心工程會不斷超支、延誤。既然政府不願意提供更多資料，新同盟惟有提出削減這項撥款在本年度的預算開支。

主席，我亦代表新同盟提出修正案編號60，削減環境保護署（“環保署”）就新界東南將軍澳堆填區營運費用的全年預算開支。2015年10月，審計署發表報告，指環保署未有就3個堆填區的剩餘使用年限，向立法會提供可量化的清楚資料，結果審計署自行推算，現有將軍澳堆填區的使用年期可以持續至2018年。這揭露了環境局局長黃錦星在2014年揚言不擴建堆填區便會垃圾圍城，根本是大話連篇，其實只是嘗試向當時的立法會製造輿論壓力。

我們看到生產者責任制拖延了10年，一直都沒有全面推行。上個月有環保團體統計過，香港在過去7年一共將120億個膠樽棄置於堆填區，可見就膠樽推行生產者責任制已刻不容緩。貼近民居的將軍澳堆填區本身除了是個環保問題，亦是嚴重的規劃失誤，但政府卻沒有因時制宜，理性地定下時限，永久關閉將軍澳堆填區，令我們質疑政府究竟有多大能力、魄力去達成2013年《香港資源循環藍圖》中的減廢目標。所以，我代表新同盟提出削減將軍澳堆填區的營運費用。

主席，我提出的第四項修正案(編號266)，提出削減發展局局長陳茂波6個月薪酬預算開支。發展局局長陳茂波上任以來一直醜聞不斷，我相信是一眾局長之冠。先有經營“劏房”，後有在新界東北發展區囤積農地，令香港市民多番質疑他強行推展新界東北發展計劃，是以權謀私。上個月，一批關於香港的巴拿馬文件更揭發陳茂波隱瞞自己持有的離岸公司利益，他至今仍未有正式回應有關的質疑。

主席，我們看看其他橫向的國際事例。同樣捲入巴拿馬文件醜聞的冰島總理貢勞格松，在巴拿馬文件公布後第三天，便正式引咎下

台。而英國首相卡梅倫亦罕有地公開其個人近6年來的稅務紀錄，以平息英國民眾要求他下台的壓力。新同盟認為陳茂波有眾多的醜聞纏身，仍無視反對意見，以毀家滅村的方式來發展新界東北；另一方面，又未有積極回應立法會議員提出優先發展“棕土”的要求。他4年來的工作劣績斑斑，發展局局長陳茂波理應下台。

主席，我謹此陳辭，提出4項削減開支的修正案。

張超雄議員：主席，現就我提出的修正案(編號265)發言，要求削減發展局局長的全年薪酬預算開支。

發展的目的是要利用香港珍貴的土地資源，協助全港市民，但很可惜，政府過去在發展珍貴土地資源上，完全偏袒大財團和既得利益者，尤其是在新界東北發展計劃中，更可看到當局在整個發展規劃上的錯誤和荒謬之處。

我想從一個人物開始談起。其中一個最早受到新界東北發展計劃影響的地方是馬屎埔，那兒本是香港出產蔬菜的一個主要地點，在全盛時期佔本地蔬菜生產量一個極高比重，據聞幾近三分之一。區晞旻(Becky)是居於該處的一位女孩子，一家三代均在馬屎埔從事耕作，其祖父母更在上世紀40年代、50年代間已開始定居馬屎埔。她一家三代以務農為生，擁有數幅土地，其中一幅用作種植香蕉的農地，正是恒基兆業地產有限公司(“恒地”)現要收回的。

Becky這位出身於務農之家的女子，比較特別之處是在唸完大學之後，回家協助務農，但據她所見和所得的經驗，今天要在新界區勉強找到一幅活躍農地繼續耕作，可說非常困難。以她所見，在過去20年間，包括恒地在內的各大地產商於粉嶺一帶非常活躍，不斷收地、囤地。不知何故，他們似乎知悉當地早晚會用作發展，於是便開始陸續收地，所到之處的村民和農民都會被趕走，他們居住的房屋會被破壞，天花、窗戶被堵毀，令建築物再無法供人居住。至於耕作用地，則會以鐵絲網圍起，任其荒廢，又或堆放雜物，養蚊、養草也在所不惜。於是，整條鄉村在10多年間，由原本住有700戶人家下跌至只餘下約100戶。

在地產商陸續收地後，政府突然宣布推行新界東北發展計劃，由傳統發展模式，亦即由政府全面收地，改為推行加強版本，任何人只要擁有4 000平方米(約4萬呎)土地，便可向政府申請原址換地。何謂

“原址換地”？不是以這幅土地交換另一幅土地，而是可以配合政府的規劃，就現時擁有的土地進行改變土地用途，使之由農地改為商業用地或住宅用地。不知何故，新界東北發展計劃的規劃，與地產發展商囤積多年並可轉為住宅或商業用地的土地，竟有極高的脗合程度。記得《蘋果日報》曾作出報道，指恒地所擁有土地與發展計劃的脗合程度竟高達八成以上，可說非常成功。

於是，大地主只要擁有4萬呎以上的土地，便可以跟政府通過黑箱過程就補地價安排進行商議，有關的地價不會公開，也不知從何得出，但地產商卻可通過這個過程改變土地用途，土地價值也會突然數以十倍、百倍地增加，這便是現時的發展模式。只要有錢便可購買這些土地，在購入這些珍貴的土地後，不管它本來是用作協助香港發展農業或作其他用途，均可在產權私有化後為所欲為。不但可以用鐵絲網圍封，甚至可以堆放廢物、膠輪胎、舊汽車、堆泥，全都可以，只因要尊重私有產權。可是，農業發展、農民和居民本來的生活、整個生態環境的發展，則可完全不理。

若說土地是香港今天最重要的資源之一，發展局怎麼可能只說要以之用作建屋？從整件事情看來，根本可以看得出是涉及利益分配，由政府通過發展和規劃，讓地產商加以配合，雙方早已作好安排，只待時機成熟，便提出所謂的發展計劃。然後，政府會告訴大家，這是要為香港人建設更多房屋，但荒謬的是，現時居於土地上的人卻要被趕走，所有農作物、植物、生物均可被夷平。今天，你可能還在這裏生活，這是闔家數代安身立命之處，但到了明天政府卻告訴你，這裏將用作設立渠口，那邊則用作興建停車場。這算是發展嗎？算是尊重環境嗎？是真正為香港人進行的發展工作嗎？

主席，區晞旻相當單純，喜歡農村生活，即使大學畢業後曾外出工作，最終還是放棄了。據她所說，她實在不習慣那種每天擠來擠去、既累也煩擾、令人煩躁的生活，於是惟有放棄，全職投入建立馬寶寶社區農場的工作，希望透過有機耕作改善香港農業的發展。他們放棄沿用傳統的使用農藥和化肥的模式，改為從事有機耕作，到社區收集廚餘，自行製造堆肥和防蟲網，在一塊田地上種植10至20種蔬菜，而每種蔬菜均需要不同的照顧和耕作方式，實在相當困難。他們自行堆肥，自行控制整個生產鏈，甚至直接透過社區農場把農作物出售予市民，實在一點不易，但6年來卻終於做出了一點成績。

雖然他們眼見地產商和政府不斷搞破壞，但依然努力建設，透過這種健康、可對整個社區帶來活力，甚至能串連居民的活動，收集廚

餘、減廢，然後將之循環再用，在土地上種植出健康的食品，然後再將之供應給市民，從而建立一條健康的生態鏈，但今天他們得到甚麼報應？正是政府派出警察，協助恒地暴力收地。恒地沒錯是農田的業主，但難道這便可以為所欲為？

我們作為過客，每一個人的生命只有短短數十寒暑，頂多也只有80多年。我們說不上是土地的繼承者，而只能算是受託人，在這段短短的時間內替下一代看守這些土地。上述這一羣人正是要努力為下一代盡量善用土地，令土地能發揮活力，養活當地社區的居民，但他們卻被驅逐，而驅逐他們的正是一夥純粹為了利潤而完全無視土地用途，無視社區發展，無視香港整體可持續發展等價值的人。為了這一夥人，政府派出警察，為他們進行規劃，為配合他們而推行整套所謂由上而下、有如推土機一般的發展模式，這便是香港現時面對的發展模式。

今後，無論是繼續在新界地區、大嶼山進行發展，還是要興建一個稱為“東大嶼都會”的巨無霸人工島，種種基建都會採用這種模式進行。這種發展模式會把香港帶往何處去？它是否真能令我們可持續發展，讓我們的生活更加健康？還是不斷以數以千億元計的資源堆積混凝土、堆泥，在其上建造表面的浮華？至於香港居民，真正努力生活的區氏一家三代，勤勤懇懇工作，只為維持基本生活，選擇一種健康的生活模式，但他們所面對的又是甚麼？陳茂波作為發展局局長，他做了些甚麼？在推行整個新界東北發展計劃期間，他如何兼顧可持續發展的基本價值？

區氏一家今天面對迫遷，這個原本以農地維生的家庭將陷入困局，他們被趕走後應如何繼續生活下去？大家或許會說，他們只是租戶，私有產權最為重要，但是主席，即使談到私有產權，也要尊重土地本身的價值，土地作為香港寶貴資源具有公共價值，是不能因為存在私有產權而任由業主胡亂糟蹋寶貴的資源。正如我剛才所說，我們只是受託人，即使是香港特區政府也只是一個受託人，暫代香港市民管理這些現有的寶貴資源，它應該胡作非為嗎？

所以，單從這一家人的經歷便可看到，今天的所謂發展，根本已完全偏離香港原應走向的可持續發展的道路，完全偏離以港人利益作依歸的基本原則。長此下去，我們只會走上一條不歸路，把香港繼續堆砌成一個商業城市，屆時將無法面對下一代，無法面對區晞旻所提出的那一種新生活。我希望發展局局長能認真反省，香港社會並非一切均以利益為先。

全委會主席：我會在下午1時30分左右請官員發言，然後請提出修正案的委員作最後發言。我再次提醒，如果有尚未發言的委員想在這項辯論發言，請盡快返回會議廳，並按下“要求發言”按鈕。

盧偉國議員：主席，我發言支持整體通過《2016年撥款條例草案》。這個環節進行的第4項合併辯論，涉及與土地、房屋、交通、環境及保育有關的主題。

我作為立法會內工程業界的代表，有必要清楚表達業界的聲音和訴求。經主席閣下裁決刪減後，一些泛民議員在本環節仍然提出合共69項修正案，當中很多是有違情理，我必須予以駁斥，以正視聽。

這個環節涉及本港種種發展規劃，包括長遠規劃，最少牽涉到發展局、運輸及房屋局及環境局，以及12個相關部門。

特區政府未來必須繼續投放資源，以解決土地及房屋供應、規劃新發展區、興建新鐵路及落實其他關乎發展經濟、改善民生的基建項目，確保香港可以持續發展。提出修正案的數位泛民議員口頭上似乎很關注這些問題，但他們卻是“講一套，做一套”，修正案均是要求大幅削減相關部門的資源，甚至削減一般部門開支及員工個人薪酬的全年預算開支。這實際上等於取消這些部門的基本運作，連相關公務員可否獲發薪酬亦成問題。如果這些修正案不幸獲得通過，後果是不堪設想。

主席，相信市民都有興趣知道，這些泛民議員提出的修正案牽涉的範圍有多廣，以及將造成多大影響。

社會當前最關注的是住屋問題。不少市民(包括年輕一代)都渴望擁有自己的居所，特區政府亦致力覓地建屋。在2016-2017年度，規劃及地政範圍的經常開支將會達到48億1,032萬元，較上年度的修訂預算增加了1億835萬元，主要用於加強開發土地、推展新發展區、擴展新市鎮，以及加強與樓宇安全有關的執法行動。

在短中期的土地供應方面，政府會繼續改劃合適的用地及適度增加發展密度。當局已計劃就40多幅用地開展法定圖則的修訂程序，估計可以提供約8萬個住宅單位。

中長期方面，當局正全速推展各項新發展區及新市鎮的擴展計劃，以及規劃新界北及大嶼山的長遠發展。估計古洞北及粉嶺北的新發展區、東涌新市鎮擴展、洪水橋新發展區及元朗南發展將可提供超過197 000個住宅單位，以及超過350萬平方米的商業樓面面積。

香港過去由於欠缺全面長遠的計劃，工程業界僱員深受其害，“一時做死，一時餓死”。我在2013年10月在立法會動議議案，促請特區政府制訂長遠的基建規劃，獲得大多數議員認同，在沒有修正的情況下通過。因此，我樂於看到規劃署着手進行名為“香港2030+: 跨越2030年的規劃遠景與策略”更新研究。

至於提高樓宇安全水平方面，屋宇署每年均進行針對違例“劏房”及其他僭建物的大規模行動。為了跟進《審計署署長第六十四號報告書》及立法會政府帳目委員會報告的建議，本年度會加大相關的執法及檢控力度。

上述各項工作，主要由發展局轄下的規劃地政科及相關的屋宇署、地政總署、規劃署及土木工程拓展署執行。然而，陳偉業議員、陳志全議員、梁國雄議員等議員如今卻要求削減這些部門的資源，甚至削減一般部門開支及員工個人薪酬的全年預算開支。難道他們認為上述各項短、中、長的發展規劃可以置之不理？市民的住屋需求如何得以滿足？樓宇安全問題又能否視而不見？

在陸路交通基建方面，路政署在本年度除了監督高鐵香港段、南港島線東段、觀塘線延線及沙田至中環線的進度，確保這些項目能夠及時完成外，將會繼續推展《鐵路發展策略2014》所建議的鐵路計劃。運輸及房屋局局長亦表示，將率先進行北環線及古洞站、屯門南延線及東九龍線的詳細規劃工作。

我認為落實相關的規劃及前期工作已經是刻不容緩。現時正在興建的數條鐵路在未來數年將相繼落成，新項目如果未能接上，本港的鐵路基建將難以有序而持續地發展。陳偉業議員及陳志全議員如今要求削減路政署的一般部門開支，以及員工個人薪酬的全年預算開支。難道他們認為無須監管上述正在興建的交通基建項目的進度嗎？香港是否亦無須進行新的鐵路規劃？

在航空運輸方面，香港國際機場是全球最繁忙的貨運機場及第三大國際客運機場。為了應付未來的空運需求，以及維持香港作為國際

及區域航空樞紐的競爭力，機場管理局現正全力推動三跑道系統計劃。相關業界都普遍支持興建三跑道系統。然而，黃毓民議員及范國威議員卻分別要求削減運輸及房屋局轄下的運輸科就三跑道系統計劃相關的詳細設計，以及施工階段的監察及核正顧問服務的全年預算開支。難道他們認為就三跑道系統的興建而言，特區政府連最基本的監察都無須進行嗎？

在環保方面，當局為了實現《香港資源循環藍圖2013-2022》所訂立的目標，在2022年或以前減少40%都市固體廢物的人均棄置量，正在逐步落實生產者責任計劃。立法會已於3月17日審議並通過《2015年促進循環再造及妥善處置(電氣設備及電子設備)(修訂)條例草案》。

同時《2015年促進循環再造及妥善處置(產品容器)(修訂)條例草案》亦已完成法案委員會審議階段，並將於稍後安排恢復二讀辯論。我作為這兩項條例草案的法案委員會主席，對此感到欣慰，並且樂於看到當局正進行各項籌備工作，包括興建廢電器、電子產品回收及處理設施，以及擬備所需的附屬法例。

環境保護署(“環保署”)會監察10億元回收基金的推行情況，以及協助回收行業提高作業能力及效率。此外，環保署亦會聯同機電工程署，致力提高建築物能源效益，包括在本年實施新修訂的“建築物能源效益守則”。然而，陳偉業議員卻提出兩項修正案，要求削減環保署及機電工程署員工個人薪酬的全年預算開支。我希望陳偉業議員可以向市民交代，他是否認為上述環保工作可以不做，或可以由他發動義工來做呢？

主席，據我了解，工程業界非常關注上述議題，亦非常憂慮各項修正案一旦獲得通過，將帶來惡劣後果。一些泛民議員往往喜歡將經分區直選產生的議員及經功能團體選舉產生的議員對立起來，又肆意矮化功能界別的議員。他們誤導公眾，令他們以為由功能團體選舉產生的議員只會照顧工商界利益。這對於相關議員及他們所代表的選民，顯然並不公平。

作為立法會工程界的代表，我必須借此機會鄭重澄清。以我所服務的工程界為例，任何人士只要是根據《工程師註冊條例》(第409章)註冊的專業工程師，或身為香港工程師學會會員，有權在該會的大會上表決，便可以申請登記為功能界別的選民。這些個人選民必須擁有法定專業資格，受聘為本港各大中小企業的工程師或政府的專業工程

人員。他們任職於特區政府各部門，特別是本節辯論所涉及的規劃署、地政總署、土木工程拓展署、房屋署、建築署、屋宇署、渠務署、水務署、機電工程署、運輸署、路政署及環保署等，以及相關的政策局。他們的服務對象是全港市民。在推動工務工程方面，他們向來扮演重要角色，在社會上的作用、貢獻及地位是無可置疑的。

然而，他們近年面對的工作壓力越來越大，尤其要迅速回應議會內外各種各樣的訴求。我多次向特區政府反映這些專業職系公務員面對人力資源不足的問題。在出任議員後1個月，我便在立法會財經事務委員會及房屋事務委員會的聯席會議上要求政府增設各級專業職系公務員的職位，以應付日益增加的工作量。我樂於看到截至2015年3月底，政府各部門相關工程專業的公務員編制數目，由2011年的3 545名增至2015年的4 082名，增加了537人。過去4年，經立法會財務委員會批准，政府各部門亦增設了29個首長級工程師職位。在本財政年度，政府相關部門亦將增設156個工程專業人員的職位。當然，除了增加編制外，我認為當局亦應該設立定期的檢討機制，並且建立合理的晉升階梯，以培養及挽留工程專業人才，維持公務員團隊的專業水平及整體士氣，達到有政策、有規劃、有人才、有資源，落實施政的目標。

我最近接觸的公務員都歡迎及支持增加部門人手，以減輕現有員工的沉重壓力。然而，數位泛民議員現時提出的修正案卻反其道而行，甚至要求削減各相關部門的員工個人薪酬的全年預算開支，可謂十分離譜。

主席，上述泛民議員一方面強烈要求政府各部門提升服務水平，擺出十分關注社會民生的姿態，另一方面對於預算案卻提出不合理的修正案，甚至要把相關政府部門的一般部門開支，以及員工個人薪酬的全年預算開支全數剔除。如果這些修正案獲得通過，相關政府部門的運作將陷於停頓甚至要關閉。這不單打擊公務員的士氣，斷絕他們的生計，更會嚴重影響社會民生。

主席，我謹此陳辭，支持《2016年撥款條例草案》，反對各項修正案。

王國興議員：主席，立法會被“拉布”，全港建造業界和工程業界最接受到打擊。所以，在這個辯論環節，我戴上建造業安全帽和一個“吊砂煲”發言。主席，剛才提出修正案的……

全委會主席：王議員，請脫下帽子。你可以把帽子放在桌上，但不應戴着發言。

王國興議員：主席，我不想和你辯論，我會按照你的意見，因為和你爭論只會浪費時間。

全委會主席：王議員，我已經向你解釋了《議事規則》。請你繼續發言。

王國興議員：主席，在剛才提出修正案的議員中，郭家麒議員指這個政府不是由人民選出，但卻不提及去年，當政府提出行政長官選舉方案時，他們卻反對選舉方案，甚至不願意讓政制向前走一步。不讓行政長官選舉及其後的立法會選舉得以改革向前走一步的人，正正便是他們。他指出政府不是由人民選出，我認為郭家麒議員先要問問，他們去年否決政改方案造成甚麼後果。

第二，范國威議員剛才批評陳茂波局長醜聞纏身、應當下台等，但他們卻使用雙重標準。反對派議員收取“黑金”一事，又豈止醜聞纏身般簡單？就此他們一直沒有交代，亦沒有說明。我認為他們也要盡快就收取黎智英“黑金”一事，向公眾解釋。

在這個辯論環節，他們所有提出的修正案，主要內容也是要削減部門薪酬開支。他們號稱泛民，號稱來自維護弱勢社羣和基層的政黨，卻竟然要做無良僱主，要削減這些部門的薪酬開支，又指有關工程項目是“大白象”。其實，我認為“拉布”的議員才是最需要首先被削減薪酬，他們坐在冷氣房內“拉布”，令市民受到損失，我認為提出修正案的議員才是“蛀米大蟲”，應該被削減薪酬。

回到發言主題，我想說一說建造業界和工程業界受到嚴重影響、被“吊砂煲”的情況。雖然，主席指出《議事規則》說明議員不可戴帽，但不要緊，我用手拿着這頂安全帽，這樣更好，更能展示出建造業界所受的影響。因為，他們在“吊砂煲”的情況下，可能連安全帽也沒有，這樣子更加具形象。多謝主席的提示。

在4月10日，建造業界16個團體組成“反拉布”的大聯盟，發表嚴正聲明，強烈抗議立法會內反對派議員肆意“拉布”的行為直接打擊業

界，包括六大害：第一大害，業界現時接近30多萬人的職業和生活受到嚴重影響。他們指出香港每年平均需要在公營和私營工程項目投入1,800億元，當中公共工程項目約佔700多億元。然而，立法會“拉布”拖延多項公共工程項目撥款，令業界備受嚴重影響，經營相當困難。據他們形容，建造業界失業率已貼近2003年的19%。根據陳茂波局長在4月7日的發言，2014-2015年度基本工程項目的預算為700億元，而2015-2016年度亦有740億元，未來數年的平均開支約為700億元。可是，局長在4月7日指出，當時仍只批出兩項新工程項目，總值2億元，還有70個項目，涉及600多億元未獲批准。所以，這嚴重影響到建造業界的生存，是第一大害。

第二，由於工程撥款備受拖延，工程業界前期項目很多投資者或顧問公司正陷入困難邊緣，部分需要凍薪或減薪，有些更要停止聘用人員，甚至可能要倒閉。這些問題影響到勘察、測量、設計、繪圖和供料等，全部行業也首當其衝。

第三個大害，這些公共工程項目其實也涉及民生，包括醫院、學校、食水、污水處理、綠化、斜坡維修，甚至環保等項目。所以，現時不單建造業界受影響，其實各項與民生相關的項目都大受影響。市民不知道“拉布”其實不單在立法會會議出現，工務小組委員會、人事編制小組委員會，全部會議都發生“拉布”，影響甚大，此其三。

第四，由於“拉布”拖延，現時剛獲撥款的項目可能是前年已獲事務委員會同意。換言之，現時獲批的項目可能已相隔一整年。由於已延誤1年，所以造價上揚，普遍上升10%不等。這些上揚的造價其實又是“羊毛出在羊身上”，公帑被浪費，市民利益受損。

第五大害，很多在大學就讀工程、測量等專業課程的同學紛紛問導師，指他們最初選修這科目，是以為香港建造業有前景、有穩定人才需求，覺得投身這行業前景有保障，但現在卻是“不是飽死、便是餓死”。若這是由於市面的客觀環境使然，尚且難說，但現時是因為立法會內難以控制的人禍，是立法會反對派議員、泛民陣營議員肆意“拉布”，令建造業界無法估量前景。最淒慘是那些押上自住樓宇、固定資產來投資的人士，他們現在面對工程青黃不接，生意不繼，不知道如何償還貸款。現在這些情況比比皆是，反對派議員經常說關心民生，究竟他們是否不食人間煙火呢？

第六大害，其實建造業受影響會拖累連串行業，30多萬人的“飯碗”、100多萬人的生計都受到直接影響，更會影響相關行業。例如飲

食業、零售業、旅遊業等消費性質的行業，其實亦普遍出現連鎖反應，受到打擊。

主席，根據多項調查、評估，以至政府也表示，今年香港經濟向下調整，失業率正在攀升，市面上很多商鋪都已關門大吉。在這情況下，政府公共工程更需要盡快上馬，推動香港經濟，讓香港回復生機。但是，立法會反對派議員高薪厚祿，坐在冷氣房內有人斟茶遞水，“印印腳”去“拉布”，不理會“打工仔”、前線人員現在要“吊砂煲”。我很希望各位反對派議員看看這個“砂煲”，請看看工人沒有工作的困境。

主席，建造業大聯盟會於今年再度發出怒哮，已決定在本星期日(5月8日)下午在遮打花園集合，發起“反拉布”的遊行請願。我希望全港建造業界的朋友出席這次遊行集會，亦希望各行各業支持建造業界的“反拉布”大遊行請願，齊來撐場。我在此呼籲立法會反對派議員、“拉布”的議員，請高抬貴手，給業界“一口飯”充飢。

胡志偉議員：民主黨支持這份財政預算案(“預算案”)，但我們並不支持預算案的所有內容。我們考慮到，這份預算案的主事官員(即財政司司長)最低限度在預算案的演辭中，很小心、很罕有地為香港社會撕裂的問題提出根治的方向，便是政府有責任放下身段聆聽市民的意見，同時他亦理解到，社會撕裂的根由其實每個持份者也有責任，不可能只透過推卸責任來解決問題。所以，民主黨對這份預算案投下的支持票，是要表達我們的期望，即政府必須正面面對今天社會撕裂的問題，政府官員亦有責任修補社會的裂痕，而不是以製造矛盾來擴大裂痕，這是我們需要鼓勵的方向。

但是，回到這份預算案涉及的其中兩位局長，即運輸及房屋局局長和發展局局長，我們支持削減他們的全年薪酬預算開支。首先，運輸及房屋局局長在過去1年要面對的海陸空問題當然非常多，但其中兩件備受公眾關注的事情，便是有關港珠澳大橋及高鐵工程超支延誤的追加撥款問題，以及相關問題的責任誰屬。

主席，泛民主派在這兩件事中都竭盡所能阻止這兩項追加撥款得到通過，因為我們認為政府在解說有關問題時，並未能令公眾信服追加撥款是必須及唯一的選擇。更重要的是，政府未能向公眾證明，追加撥款的因由不是來自政府在整個監工過程中失責和失職，令公眾相信追加撥款後真的可以實現高鐵帶來的成效，例如高鐵能夠在維護“一國兩制”下做到“一地兩檢”安排。

港珠澳大橋也有相同的情況。工程項目在原來的撥款限制下是足以完成的，追加撥款只不過為港珠澳大橋錦上添花，而這項錦上添花的撥款是建基於客運量在完成港珠澳大橋後會真的如期上升，因而需要額外的設施來應對。但是，政府在這些環節上完全沒有任何答案，卻仍要強行通過撥款。言猶在耳，我們看到港珠澳大橋的橋頭島工程因為政府要趕工而改變施工方式，導致一次又一次出現人工島飄移的問題。

政府在高鐵通過撥款時信誓旦旦，說高鐵通車會對香港社會帶來極具效益的經濟回報。但是，最近有報道指出，所謂的經濟回報是在隱瞞事實下得出的計算結果。我記得在2010年通過高鐵撥款時，前局長鄭汝樺不斷強調，高鐵會帶給市民很大的經濟回報，因為由香港到深圳再到廣州南站只需48分鐘時間，較現時由紅磡到廣州站的時間大大縮減，並說高鐵可以接駁全國的高鐵網絡。

不過，在審議高鐵的追加撥款時，我們不斷詢問具體的營運環境及實質班次詳情，局長卻只是掩着嘴巴不說真相。他可能害怕說了出來，會令公眾更加質疑高鐵的安排是否具成效。但是，最新的報道顯示，局長就着媒體查詢的回應，反映出無論怎樣計算，高鐵也只不過是以高鐵的價錢為市民興建一條城際鐵路，換言之，高鐵是物非所值。從這個角度看，我認為局長在我們討論高鐵的追加撥款時，他顯然隱瞞了事實，令公眾不能在了解整個高鐵營運的經濟效果下作出最有效的判斷。

我看到局長近數年很努力工作，亦嘗試解決各種與運輸及房屋局相關的海陸空問題，但在這兩件如此重要和備受市民關注的事項上，再次看到政府並沒有開誠布公，亦沒有做好向市民全面披露資訊的公共行政“ABC”常識，令公眾對局長的誠信起了質疑。在政治問責制下，局長是否應該承擔相關的政治責任？削減他的薪酬只是小懲大戒。

另一個我想提出的是，發展局局長陳茂波先生在開發土地的過程中當然有各種爭議，但其中最大的爭議來自東北的發展項目。有關東北的發展曾經過3輪諮詢，在首兩輪諮詢，即林鄭月娥擔任發展局局長的時候，曾經就第二輪諮詢作出結論。她指出，如果有關的發展牽涉私人土地而政府並非以收地形式來進行的話，將無法避免被公眾指這個發展項目有官商勾結的嫌疑、出現為大地產商開橋鋪路的矛盾，令到東北發展的可能性更為困難。

然而，陳茂波出任局長後指出，林鄭月娥局長當時作為發展局局長提出的路向不恰當，他提出一個加強版的“新市鎮發展模式”，意思是政府容許地產商收集到足夠的土地面積後，向政府提出換地安排，從而引發我剛才聽到張超雄議員所說、近日恒基兆業地產有限公司的收地事件。

事實上，很多發展商早年囤積了不少新界土地，當時的收購呎價非常廉宜，可能是10元或更低的價錢。按照今天《土地收回條例》的賠償準則，土地賠償的每平方呎價格是五、六百元以上。換言之，即使地產商不把土地作進一步發展，單從政府收回土地而得到的土地賠償，已是其投資價值的數十倍。然而，為何政府在這個過程中要為地產商鳴鑼開道？為何不可以好像林鄭月娥局長——當她擔任發展局局長的時候——所作的結論般，以“新市鎮發展模式”處理，以《土地收回條例》的方法解決土地問題，從而以興建公共設施、以公眾利益為出發的安排來發展東北？

運輸及房屋局局長面對的是房屋土地資源不足的問題，陳茂波局長是有責任向他提供土地資源。但是，他選擇了一種難以令公眾信服的方式來取得東北的土地，公眾是不信服的。這影響了運輸及房屋局局長在未來10年要完成的建屋目標。發展局局長今天面對社會對於土地利益分配十分敏感的背景，仍然堅持這種加強版的“新市鎮發展模式”是最有效的方法，完全不理會當中引起的爭議、社會怨氣，這樣會影響這個項目的發展速度和房屋供應的數目，亦間接會令到運輸及房屋局的房屋供應在往後三、四年間可能出現斷層，要靠往後的時間追補供應。

試問發展局局長是否要為其土地政策負上最大責任？是否因為他錯誤選擇的發展方式，導致本港的住屋問題、土地利益分配問題變成官商民衝突的根源？我認為，《土地收回條例》賦予政府一種很好的工具為公眾利益服務。我相信大家今天不會質疑香港社會的房屋發展屬於公眾利益，特別是運輸及房屋局的公營房屋清單，即使經調整後尚欠28萬個單位。即使發展局局長很努力，都仍有一個缺口是未能滿足的。

然而，如果政府繼續沿用這種高壓手段、繼續不正視問題核心，令到本港土地資源運用不能真正對應公營房屋需要和公眾利益的話，只會令社會矛盾越演越烈。所以，我覺得發展局局長陳茂波在土地政策上的處理，完全沒有對應社會怎樣看“官商勾結”這4個字。他

選擇了改變政策，令公眾覺得政府刻意改變前朝的政策決定，以回應可能是一些發展商或地產商的訴求，令“官商勾結”這4個字的陰影更不能抹去。

因此，我認為兩位局長在這些關鍵的政策上所衍生的社會矛盾是責無旁貸的，亦基於這個原因，我發言支持削減兩位局長的全年薪酬，以反映他們應該要負上的政治責任。

多謝主席。我謹此陳辭。

(陳志全議員站起來)

全委會主席：陳志全議員，你有甚麼問題？

陳志全議員：主席，會議廳內只有5位委員。我要求點算法定人數。

全委會主席：秘書，請響鐘傳召委員返回會議廳。

(在傳召鐘響後，多位委員返回會議廳)

全委會主席：這項辯論將於下午3時30分結束。正如我先前向各位委員說明，由於需要預留足夠時間讓政府官員及動議修正案的委員發言，我現在不能再請其他委員發言。如果在政府官員及動議修正案的委員發言後仍有剩餘時間，我會再請其他委員發言。運輸及房屋局局長，你是否想發言？

運輸及房屋局局長：主席，有部分議員每年都對撥款條例草案提出各式各樣全體委員會審議階段修正案，當中包括削減不同司、局及部門的全年預算開支，亦包括司長、局長及其辦公室，以至部門首長的薪酬等，亦有針對個別工作計劃及職能所需要的開支。

如果有關的議員希望藉此表達對相關局、署的工作表現的批評，我們會虛心聆聽，尋求改善。但是，如果這些修正案獲得通過，效果

會適得其反，不但不能有助政府改進表現，反之只會造成工作停頓，有關部門的運作癱瘓。今年有30項修正案要求削減有關房屋、交通、海運及空運事務的開支，我在此作綜合的回應。

有修正案提出削減總目62之下差不多整個房屋署運作的撥款，這會令房屋署不能進行這個總目之下的各項工作，其中包括有關公營房屋興建的一些開支。任何削弱房屋署人手、資源的做法，都會導致目前如火如荼的房屋供應計劃受阻，尤其是現時輪候公屋的人數不斷增加，輪候的時間看來亦越來越長。我希望立法會支持房屋署的工作；否則，我們將難以有效地回應市民在住屋方面的所急所需。

有部分修正案提出削減大約相當於整個路政署或其轄下項目運作的全年預算開支。路政署負責全港公共道路網絡的建造和維修保養，並且推動鐵路發展的項目，包括監督由港鐵公司進行的新鐵路的興建，以及港珠澳大橋的香港工程。一些項目出現了顯著的滯後和超支，我們當然有需要正視和檢討，但任何部門開支撥款的削減，必然會嚴重影響部門的運作和監管功能，甚至導致交通運輸基建工程的停滯。

(代理全委會主席梁君彥議員代為主持會議)

有修正案要消除提供公共照明的電力供應全年預算開支。這樣做是否要令全港市民晚上在沒有街燈下活動，面對種種道路安全和治安的風險呢？有部分修正案提出要削減運輸署運作的全年預算開支，以至運輸署的薪酬、機器、車輛及設備的全年預算開支等。上述修正案如果獲得通過，運輸署監管公共交通服務的功能及提供各項系統所需要的費用就會終止，包括各種交通運輸系統及設施的電力費用，以及維修管理費用。例如，中環至半山的扶手電梯、交通控制系統、閉路電視系統、運輸資訊系統、青沙管制站、青馬管制區、政府隧道及公共運輸交匯處等，交通屆時會出現大混亂，亦無法進行各種檢視和改善交通的政策研究，例如三隧分流、泊車位政策，以及現時正在進行的公共交通策略研究等。

有修正案提出要削減政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃的全年預算開支。這樣做是否特意針對全香港的長者及殘障市民，刻意增加他們在交通費方面的負擔呢？

海事處

海事處負責管理香港的港口事務，確保全港水域安全，以及本港的遠洋船舶、本地領牌船隻及內河船隻能夠暢順、安全、有效率地運作，又管理香港的船舶註冊，以及保障香港註冊船舶的品質。海事處亦進行海港巡邏，提供船隻航行監察服務，以及嚴格執行主要國際海事公約的規定和標準。海事處還會為政府部門的船隊提供維修保養服務。

有修正案提出要削減大約相當於海事處人員薪金、更換巡邏船及海道測量船，以及海事處的機器、車輛及設備的全年預算開支。如果修正案獲得通過，海事處的運作停頓，一定會嚴重危害香港的海上安全，以及香港在國際海運信譽，更加會嚴重影響紀律部隊負責執行海上治安和救援的工作。

民航處

民航處負責提供航空交通管制服務，為在香港註冊的飛機簽發證書，監管航空公司履行雙邊民航協定，管制在本港的一般民航活動及監察機場的安全及治安等。有議員提出削減近乎整個民航處運作開支撥款的修正案。這樣做會直接影響航空、機場及旅客的安全。有一項修正案建議削減兩名民航處副處長的全年薪酬預算開支。但值得注意的是……

陳志全議員：規程問題。削減民航處開支是屬於下一節的第5項合併辯論，局長離題了。

代理全委會主席：陳議員，請坐下。

運輸及房屋局局長：請代理主席裁決。

代理全委會主席：雖然陳議員指出那範疇是屬於下節辯論的主題，但由於也是由局長負責，所以局長可在此環節談論該範疇的事宜。同

樣，委員發言時往往也有相同情況，在有關辯論環節發表與所涉及的主題無關的意見。局長，請繼續發言。

運輸及房屋局局長：有一項修正案建議削減兩名民航處副處長的全年薪酬預算開支。值得注意的是，其中一名副處長職位是為了跟進立法會政府帳目委員會的建議，而在這個財政年度新增的，其職責是加強民航處的整體管治和行政能力，當中亦包括監督大家所關心的新空中交通管制系統預備投入服務所需要的行政協調工作。

關於香港國際機場現有的雙跑道系統問題，現時這個系統快將飽和，加上鄰近機場的競爭日增，三跑道系統計劃對於維持香港國際機場的國際及區域航空樞紐地位，以及確保香港的長遠經濟發展極為重要。目前，香港機場管理局（“機管局”）的三跑道系統計劃已經通過環評，亦提出了切實可行的融資方案。有修正案提出削減運輸及房屋局（運輸科）轄下的機場擴建工程統籌辦公室（“統籌辦”）的全年預算開支，或監察機場三跑道系統計劃顧問費用開支。

我要指出，三跑道系統計劃涉及巨大的投資，雖然由機管局負責融資和推展，但政府亦有責任確保這項計劃得以妥善落實，合乎成本效益和公眾利益。統籌辦有必要繼續運作，包括針對機管局的招標和合約採購策略、工程技術、工程項目管理事宜，以及履行在環評報告中的各項承諾，以及執行環境許可證中開列的要求。統籌辦亦必須聘請專業的技術顧問，以協助審核機管局的工作，包括詳細設計、整個施工階段提供監察與核證的服務。

最後，我要借這個機會再次澄清有關將來高鐵通車之後的班次問題。剛才有議員提及中鐵第四勘察設計院集團有限公司（“中四院”）在2008年時有一份報告指，將來每天只有1班直通列車由西九站開至廣州，這是不正確的。昨天，運輸及房屋局已經發表新聞公布，十分清楚地說明有關情況。

根據2009年中四院為港鐵公司所做的最終報告，這是規劃所用的資訊，高鐵啟用初期，每天共有114對短途列車往來香港和深圳及廣州地區，當中直達服務，即是中途不停站的服務，共有61對，佔總數54%；而直通列車來回西九龍總站和廣州南站，每天有11對，不是1對，是11對，所需的行車時間的確是48分鐘，我們一直都是這樣說的，

都是這個時間，沒有任何隱瞞，亦不存在剛才議員懷疑我們不是開誠布公。當然，中四院為港鐵公司所做的顧問報告是作為當年高鐵項目立項時的參考資料，具體地將來高鐵通車之後，實際的班次當然仍然要由雙邊、雙方的營運機構所洽商。目前來說，還未有最終的營運方案。我在此希望說清楚，大家不要再就一些不周全的資料、不完整的資訊，指我們當年立項時明知每天只有1班列車，就說非常方便。實際情況並非如此。

代理主席，我謹此陳辭，懇請委員否決有關的修正案。

李卓人議員：代理主席，我當天發言時曾要求局長回應關於機場第三條跑道(“三跑”)的問題。他剛才曾給予簡短的回應。不過，第一，他仍然覺得政府有責任確保三跑須符合成本效益。老實說，1,400億元本身已是龐大的金額，試問當局可如何符合成本效益呢？對於1,400多億元的開支，我存有很大疑問。

機管局要興建三跑，為何政府要動用1億8,000萬元來監管機管局呢？大家不要忘記，而局長也得承認一點，便是機管局是政府全資擁有的法定機構，局長亦是機管局的董事會成員之一。機管局必須確保三跑符合成本效益。如是者，為何局長要架床疊屋，在運輸及房屋局下設立辦事處呢？我覺得這是架床疊屋的，亦反映出政府也懷疑機管局可否就三跑達致成本效益，因此要另起爐灶監管機管局。

我覺得整項安排很荒謬，亦覺得機管局的融資方案並不合理。我要表明這點，因為局長表示必須有合理的融資方案。大家不要忘記，所謂的“合理的融資方案”，是向離境旅客收取施徵費，有人甚至形容是“搶乘客荷包”。政府將會向每名離境旅客徵收100多元的“人頭稅”。如果不徵收的話，銀行根本不會向機管局批出貸款。在機管局的融資方案下，每名離境旅客會被徵收100多元的“人頭稅”，亦包括向銀行借貸。當然，大家亦不可以忽略政府暫停收取股息的建議方案。其實，股息是庫房的收入，雖然政府不收取有關股息在技術上不能算是支出，但庫房實際上會有所損失。機管局的整項融資方案其實是“搵市民笨”。

此外，局長剛才沒有回答 —— 我亦知道他一定不會回答 —— 如何解決空域的問題。政府表示與5個機場達成空域使用協議，會統一標準、統一規劃。究竟統一後會如何呢？沒有人知道。空域的實際

使用會如何呢？沒有人知道。究竟每小時的航班升降量會否真的如政府所說般會有100多班航班呢？亦沒有人知道。如果能夠解決空域問題，現時機場的雙跑道系統每小時應該可以處理多於68班航班——雖然按規劃應是80多班。由此可見，有一籃子的問題並未解決。所以，我希望大家反對興建三跑，亦反對無故要花1億8,000萬元冤枉錢成立辦事處監管機管局。

我想談另一個問題。局長剛才解釋房屋署(“房署”)有多項重要的工作要推行，例如轄下的房屋興建計劃。我們完全同意局長這一說法，亦覺得應要繼續興建更多房屋。不過，問題是，局長始終沒有回答關於他的薪酬的問題。即使刪除他的職位，會否產生很大的分別呢？現時，政府的編制設有局長及常任秘書長。有時候，局長更會讓常任秘書長來到立法會“受靶”。我承認，局長有時候也會出席會議。但是，他在來到立法會“受靶”後，問題又不見得有進展。如果局長在回答問題後事情有進展，大家便會覺得運輸及房屋局有做事。不過，運輸及房屋局未能處理亦沒有處理一個根本問題，便是真正解決香港的房屋問題。

香港的“劏房戶”一直“捱”貴租，每年的租金升幅平均近一成，但政府卻拒絕制訂租金管制。讓我向局長重申，工黨要求訂立租金管制。局長的說法似乎是無論如何，他們也不會訂立租金管制或租金津貼。當然，我們的立場是要同時訂立租金津貼及租金管制，否則租金津貼只會落入業主的口袋裏。凡此種種，大家皆明白的。

不過，政府甚麼都不做，只是叫市民望梅止渴，說現時已有房屋興建計劃。我暫且不提未來10年，政府提到在10年計劃下的房屋供應會大增，我不知道屆時能否成事。不過，如果有人問過去5年，政府有否能力增加房屋供應，我相信是有能力的，因為過去5年的房屋供應每年平均是15 000個單位，有1年是2萬，但有1年只有9 000多個。

不過，香港各區現時皆面對一大問題，尤其是新界西。每當我到新界西，不論是元朗還是屯門，很多來自三人家庭、四人家庭或五人家庭的人皆問我，為何他們等了5年、7年仍無法“上樓”。政府不是說3年半便可以“上樓”嗎？我不知道局長是否意識到將來會有一個問題，便是新界沒有……只有很少新落成的公屋。當然，新落成的公屋並非沒有，粉嶺會有，但數量卻很少。反觀九龍，數量卻很多。

現時，新界的公屋輪候人士是不能輪候位於九龍的公屋的。我想局長考慮一個情況，便是如果規定新界的公屋輪候人士只能繼續輪候

新界的公屋，他們便需要較長時間才能“上樓”。不過，如果讓他們可以輪候位於九龍的公屋，他們的輪候時間便會縮短。現時，他們可否由輪候新界的公屋轉為輪候九龍的公屋呢？不可以。因此，我們要求局長與香港房屋委員會（“房委會”）商討，讓新界的公屋輪候人士可以轉為輪候九龍的公屋，因為新界的輪候人數很多。當然，各區的輪候人士亦很多，但大家不要忘記，在我剛才所說的新界輪候人士當中，有人輪候了7年仍未能“上樓”。這是否太過分呢？

讓我繼續談《2016年撥款條例草案》。當局說道，這是現行安排。那麼，我們便要問：為何要向你們支薪呢？市民是會問這個問題的。既然局長一事無成，為何我們仍要向局長支薪呢？此外，在局長負責的兩個政策範疇中——只能算是他不幸，我並非指他本身有問題——在房屋方面，他無法“交功課”，而在運輸方面，他剛才又無故站起來發言，維護民航處處長及民航處副處長。他說道，民航處副處長很重要，因為他要執行政府帳目委員會（“帳委會”）的建議。

我覺得我們有時候真的很可憐，當我們發現政府有問題時，我們最終原來是幫助政府開設職位，而並非改善問題。我覺得這是非常諷刺的。原來，即使政府被審計署及帳委會發現有浪費公帑，政府亦可以用一個策略，便是開設職位，以解決被發現的浪費行為。這真是很可笑，而這種“官場開位法”亦真的很厲害。在這方面，我們真的不如政府。

在開設一個副處長的職位後，民航處處長又可以繼續尸位素餐。以“行李門”事件為例，局長說與他無關。不過，民航處其實是隸屬運輸及房屋局的。在花掉24小時夾口供後——民航處及局長初時並沒有就事件發言——民航處、機管局及機場保安有限公司最終給予一個統一的說法，但該說法卻很荒謬，衍生出很大問題。他們的說法是“同行同檢”並非必須。我認為，對於這種說法……局長負責機場管理，雖然局長自稱不負責機場保安，但運輸政策其實包含民航政策的。為何在民航政策下，他可以容許機場一如“無掩雞籠”般，任由行李無需“同行同檢”亦可以帶進禁區呢？

其實，梁頌昕事件有一個後遺症，便是大家對整個機場保安程序感到混淆。他們說道，在第一次安檢時無須“同行同檢”，在第二次時才必須。我昨天問得很清楚。因為第一次安檢與第二次安檢只是相隔5秒而已，如果進行第一次安檢時無須“同行同檢”，在第二次時才是必須，有誰會在場接受第一次安檢呢？是沒有的。昨天，機場保安有

限公司的職員表示，如在首次安檢後發現行李有問題，要在第二次安檢時物主才必須在場。不過，並非人人皆會“同行同檢”的，屆時豈不是會有漏網之魚？

更荒謬的是，當我問他在第一次安檢時誰人需要在場時，他答道只需要有人在場便可以。他說得對，因為我和全港市民皆找不到別人願意幫忙，只有梁頌昕一人可以找到。難道這事件還不涉及使用特權或“特事特辦”嗎？之後，他們試圖混淆視聽，將這宗使用特權的事件與失物認領混為一談。他們說道，過去有517件行李均被有關人員帶進禁區交還予旅客。不過，大家不要忘記，該等行李屬失物。那麼，梁頌昕有否向失物認領處求助呢？沒有。大家皆知道，整宗事件與失物認領無關。如果她的行李屬失物，便應按失物認領的程序處理。不過，整宗事件並非按照該517件失物認領的程序來處理，而是一宗運用特權的事件。事情便是這樣荒謬的了。可是，運輸及房屋局卻沒有作任何解釋。

我最後想進一步討論民航處及運輸及房屋局在民航方面的責任，因為我的發言已觸及民航的問題。我本應在下一個辯論環節才談論的。我在下一個辯論環節會就海事處發言，因為我現在沒有足夠時間一併就海事處購買船隻的問題發言。雖然我們支持海事處購買船隻，但我希望局長稍後能夠答覆為何海事處要花這麼長時間——已延後數年——購買船隻呢？我們認為，局方將所有撥款申請繞過立法會財務委員會，因此我們才特意在此就有關撥款申請提問，希望能得到答案。

談及民航方面，國泰航空有限公司(“國泰”)是一間大家認為屬香港的航空公司。我不知道國泰是否認為自己是香港的航空公司，因為它可能自認為是亞洲的航空公司。我們花了大額金錢，而官員亦運用公權力替國泰爭取到第五航權，為何官員或運輸政策沒有規定國泰必須在港訓練機師，以及讓更多華人或港人入職擔當機師呢？如果沒有有關規定，國泰便可以輸入外地機師。雖然國泰在澳洲設有訓練基地，但有多少港人有機會前往該處接受訓練呢？

其實，大家皆看到，每年在國泰接受機師訓練的人當中，香港人佔少數。不過，這是民航政策的一部分，而機師亦是優質的就業機會，為何政府不推動這些優質的就業機會，任由國泰聘請外地人呢？我曾與國泰商談，但國泰方面卻踐踏香港的大學生，指他們一無是處。不過，我認為這是沒有可能的。如果他們有足夠吸引力……

當然，我們亦批評國泰歧視本地機師，而港龍航空有限公司亦如是，因為他們訂定兩種不同的薪酬架構，外地機師享有房屋津貼，但本地機師則沒有，這方面有很大問題。然而，雖然運輸及房屋局負責航空政策，但卻沒有做任何事情推動優質就業機會。此外，對於航空公司歧視本地機師，以及對空中服務員作出年齡歧視，局方又不聞不問——航空公司現在要求空中服務員必須在55歲退休。這是否合理呢？

現時，政府表示要制訂人口政策，其實只是廢話。一方面，政府口說鼓勵65歲以上的人繼續工作，但另一方面，即使政府看到獲政府協助而成功爭取到第五航權的航空公司作出年齡歧視，迫使55歲的員工退休，亦不做任何事情。難道這還不足以將局長的薪酬開支削減嗎？即使是否有局長這個職位，分別亦不大。

代理全委會主席：梁國雄議員，請發言。

梁國雄議員：不是輪到陳志全議員發言嗎？

代理全委會主席：梁議員，你是否想再次發言？

梁國雄議員：不是應該先輪到陳志全議員發言嗎？

代理全委會主席：根據我的講稿，是輪到梁國雄議員發言。你是否想再次發言？

梁國雄議員：好。

陳志全議員：代理主席，規程問題。電腦系統顯示我的名字排在第一位，這是限時辯論的，如果你把我的發言次序押到最後，我可能沒有機會發言。為何我排在第一位，你卻要根據講稿，把我安排在最後發言呢？

代理全委會主席：請坐下。梁國雄議員，請發言。

(陳志全議員站起來)

陳志全議員：代理主席，我要求點算法定人數。請你與全委會主席商量，為甚麼你的處理方法有別於他先前的做法。

代理全委會主席：秘書，請響鐘傳召委員返回會議廳。

(在傳召鐘響後，多位委員返回會議廳)

梁國雄議員：代理主席，很少有局長坐在這裏聆聽議員發言，所以，我首先要送一首詩給張炳良局長，因為他似乎很慘。大家可能也讀過這首詩：“永巷長年怨綺羅，離情終日思風波。湘江竹上痕無限，峴首碑前灑幾多。人去紫台秋入塞，兵殘楚帳夜聞歌。朝來灞水橋邊問，未抵青袍送玉珂。”這首詩真是適合他，因為他以前是讀書人，現在可能也是讀書人，不過已經歸順朝廷。

歸順朝廷後做甚麼呢？便是來到這裏，代表朝廷大臣“頂”着我們。我相信如果回到20多年前，他可能會坐在這一邊罵局長。這首詩描述6種情感：有妃嬪不單被皇帝冷落，更被困起來，懷疑她有私情；也有妃嬪懷念君王，王昭君去國和番；以及楚霸王晚上四面楚歌。這6種感情同樣令人落淚。詩中還透過“朝來灞水橋邊問，未抵青袍送玉珂”來描述另一種感情，便是最苦仍及不上穿青袍(普通衣服)的讀書人，在出入長安的灞水橋求官、送官。局長便是這類了。梁振英連替局長挽鞋的資格也沒有，卻竟然要臣服於他。

我為何這樣說呢？第一，局長替梁振英“頂”了兩件事，我不知道原來他那麼狡猾。據聞當時最初是找你出任教育局局長的，但結果卻出任運輸及房屋局局長，而你又肯接受。只談高鐵風波，很多建制派議員問，為何要削減人家的工資和開支呢？我已說過很多次……王國興議員放了一個東西在這裏，為何代理主席容許他這樣做呢？那次我談死人，代理主席便命人把我的碑拿走，如今他放個砂煲寓意“無飯開”，你卻容許他。他現時不在席，如果砂煲跌下來弄傷人，何是好呢？這個砂煲是真的，“老兄”，會有碎片的。真是此一時，彼一時。

我舉出一個紙道具，悼念因工死亡的工人，代理主席卻不准我擺出來。今天，張炳良局長，“馬屎憑官勢”，你看看，在那邊，死人也可以。

代理主席，說回超支，王國興議員是本會最大的“大口狗”、“大嘴巴”，聲大又不準，臭氣橫溢。代理主席，我說回局長所管的範疇。第一，高鐵超支，局長被蒙在鼓裏，渾然不知。只說這件事，局長身為眾官之首，對麾下事情渾然不知，在局長身旁的官員又是否知情呢？局長來到立法會，表示不知道事情有那麼嚴重，原來工程延誤了那麼多。代理主席，古代的官員也會微服出巡視察，局長有沒有呢？他沒有。根據當局在立法會作出的回應，有關的制度是怎樣呢？便是當局付錢給港鐵進行一項非常昂貴的工程，然後港鐵找人跟當局一起在寫字樓開會。代理主席，我們上次到高鐵地盤參觀，不知道你有否前往，到米已成炊、臭屎怎樣也蓋不住的時候，便只好讓我們看，方知道搞成這樣。局長有沒有責任呢？我覺得局長是有責任的。

事後，港鐵揚言自己沒有責任，而特區政府的立場非常軟弱，沒有控告港鐵，沒有揭露事實，反而夥同港鐵提出一個相當離譜的方案，便是要求立法會再撥款百多億元“包底”，然後用財技方法派錢。代理主席，我們覺得這方案是不可取的，希望政府想清楚，處理好“一地兩檢”的問題，才好繼續硬上馬。沒有人聽我們的意見，“拉布”又被建制派說我們拖垮香港。

代理主席，《明報》最近報道，高鐵直通車每天只有一班，到廣州的列車也如是，我不知道局長有否看報？我們稍為說錯了，局長也會立刻發聲明，現在人家……回答了？好的。代理主席，局長果然是個臉皮薄的人，我欣賞他，雖然他反駁我，“老兄”，但最少有反應。代理主席，既然局長這樣說，我現在不跟他談這一筆。

好了，另一宗，港珠澳大橋又是這樣子。港珠澳大橋又移位了，又死人了……王國興議員不知道去了哪裏？既移位，又死人，還要向我們要錢，而撥款已通過了，我們如何監管呢？我不知道王國興議員如何給死去的工人償命。代理主席，由局長主管的兩大樞紐項目，不單工程延誤，發生事故導致工人死亡，簡直失去控制，這還不止，還有三跑。三跑最少也要耗資1,400億元興建，這條跑道究竟能否達到政府所預期的效果，我姑且不評論，即是說，興建多一條跑道的邊際效率可否提高至政府所說的程度，我姑且不論，但問題在於空域，這是仍未解決的。

代理主席，你也有開設公司，如果你的下屬告訴你，他與一間公司由2007年磋商至今，準備收購中環一幢大廈，但不知道該大廈內的走火通道是否合規、供電系統是否合規，連洗手間是否有供水沖廁也不知道，但他們已於2007年磋商及取得共識，會在2017年或2016年之前解決這些問題。如果那些問題至今仍未解決，你會否付錢去收購這幢大廈？當然不會。你會解僱那名下屬，因為他在害你。如果局長去買屋，在2007年開始商討，那時候看到天花剝落、水喉漏水、門鎖損壞、又沒有走火通道，他在2007年付了訂金，到了今天，如果該單位仍然殘破，或仍在裝修，但毫無寸進，也不會告訴他裝修的進度，他會怎樣做呢？如果對方說已在2007年與他開過會，“誓神劈願”，喝了3杯酒，吃了燒鵝脾，決定一定要做好，他會怎樣做呢？他當然不會購買，對嗎？

代理主席，當官何需那麼多學問呢？違反普通常理和常識的事是不能夠貿然進行的，特別是有關方案涉及龐大公帑。一而再、再而三。很多人問我：“‘長毛’，為何你要就高鐵項目‘拉布’呢？”我說他不明白，我們已經付了600多億元，但現在他們想我們再付100多億元。很簡單，如果我向你買一個單位，600多萬元成交，臨近入伙，你卻突然說不行，地盤有問題，要求我借出100多萬元，待建好後會把單位交給我，我會否答應呢？當然不會。大事管不了，這便是我剛才唸的詩的最後兩句：“朝來灞水橋邊問，未抵青袍送玉珂”。

“愛生事家庭”事件，即是梁振英在機場引起的風波，連最後的發展，那麼細微的事，也要你“老人家”為他解話。一個稍有廉耻和修養的人，也不會因為家人的一件行李，而要運用特權和“撻朵”。在大事上已弄成這樣，至於小事，這個“愛生事家庭”……代理主席，你是否明白甚麼是“愛生事家庭”？以前無綫曾播出一套劇名為“愛登士家庭”，劇中所有家庭成員都是傻的。我們的特首現在卻是“愛生事家庭”，他們帶着特權去旅行、帶着矛盾去旅行。局長在這件事上不清不楚，迄今其麾下的民航處還沒有說清楚問題。當然，這不是由民航處直接負責的，而是由香港機場管理局（“機管局”）負責的，機管局則受民航處制約。我們無法要機管局問責是正常的，因為它是法定團體，我們拿它沒法，但為何到了今天，當局仍未能說清楚當天究竟發生了甚麼事？

代理主席，局長，我又聽到另一個謊話，“愛生事家庭”的主人，即是“大話精”梁振英又發表了一個聲明，指機管局的報告沒有提及他曾在電話對話中使用語言霸術，令負責接聽電話的國泰女職員哭了。

很顯然，這是“勒着屁股吊頸”。日後如果真的找到那名女職員，如果朱幼麟今天召開的“最癲的記者會”上，真的有人走出來承認當天有哭過，當天梨花帶雨的人便是她，那麼，代理主席，他一定會說“我沒有說過我沒有挖洞”這類說話。他說報告沒有提及他濫用特權而導致有人哭泣，但他沒有說他實際上不曾這樣做，他只是說報告沒有提及而已。代理主席，鑒貌辨色，一聽到這句說話，便已知道是“白大話”。

我想問張炳良一個問題，他可否叫機管局提供當天所有CCTV錄影帶呢？這個問題昨天已問過，但當局以保安理由拒絕提供，那是屁話、大話。我不會看那些錄影帶，既然有保安理由，不如由李國能看看吧，看看有沒有人哭泣，看看“龍蝦”當天是否“扎扎跳”要撞門。他有不否這個膽量呢？他沒有，那麼，他便是“朝來灞水橋邊問，未抵青袍送玉珂”，每天也要去為人擦屁股、擦皮鞋。

陳志全議員：民航處 —— 尤其是民航處處長 —— 的罪狀罄竹難書，運輸及房屋局則護短。今天，運輸及房屋局局長更表演了偷步護短。我再說一次，關於民航處的範疇屬於總目28，是下一場第5項辯論。當然，我希望局長繼續聆聽下一項辯論，因為我相信很多議員在下一項辯論中會就民航處發言。如果你有回應，可以寫紙條給下一位當值局長回應議員，而不要我們尚未發言，便對我們削減副處長的薪酬表示反對。其實，我亦想削減處長的薪酬，不過我們在下一項辯論才清清楚楚發表。

這項辯論環節當然也與機場有關。我當然支持包括范國威議員、黃毓民議員及李卓人議員提出的修正案，削減三跑道系統計劃：詳細設計和施工階段的監察與核證顧問服務的預算開支，總額為3,590萬元。不過，因為局長偷步在先，所以我很明白李卓人議員剛才為何也偷步說了幾句。議員現時就這部分有11項修正案，而只是第二次發言，也是最後一次；下一部分又有11項修正案。其實，除了民航處，我也想說說政府資訊科技總監辦公室、知識產權署、創新及科技局，但根本不能說太多。然而，局長不用偷步，因為你的發言時間並無限制，議員現時則須“揸頸就命”，一次起兩次止，有甚麼便要全部說出來。不過，我亦很欣賞和樂見建制派今天踴躍發言，所以，我要先回應建制派議員剛才的謬論。

首先，這次全體委員會總共處理407項修正案，而這407項已經是曾鈺成主席在2 168項修正案中砍掉的“死剩種”。他認為瑣屑無聊的修正案已經砍掉，現時我們正在處理的407項修正案是合乎規程的。因

此，如果你們反對這些修正案，便不要在這裏辯論，不如直接寫信給曾鈺成主席投訴，指出哪項修正案是他錯了，不應批准更好。此外，亦不要上網上線說甚麼“拉布”，我套用梁振英的口頭禪——“拉布”的問題已經不存在。因為主席已經說，無論如何，下星期也要進行投票。

王國興議員更甚，說甚麼工務小組委員會、人事編制小組委員會和財務委員會（“財委會”）等全面“拉布”，同樣變成口頭禪——哪有“拉布”？他也有份開會的。的確，我們前星期六在工務小組委員會會議上就1個泳池和1個圖書館討論了3小時，建制派和民主派議員也很踴躍提問；今天早上討論深水埗公共交通交匯處，工聯會提問了多少次？你們還說如果不加設洗手間便不讓它通過，但我對此很欣賞，大家有態度，有立場，迫使政府做事，這樣哪算是“拉布”？工務小組委員會哪有“拉布”？人事編制小組委員會哪有“拉布”？現時財委會也正在如常運作，你不要把“拉布”當作口頭禪般，又把“砂煲”和安全帽等掛出來，混淆視聽。

此外，我要回應陳鑑林議員的發言。因為這項辯論中有兩項修正案關於水務署，尤其是其中一項是削減相當於水務署購買食水的全年預算開支，而陳鑑林議員剛才說，早前有議員到訪新加坡，新加坡官員覺得很奇怪，為何我們有“平、靚、正”的東江水也要來考察新加坡的海水化淡。第一，陳鑑林議員並沒有前往新加坡——民建聯的葉國謙議員有前往，不過去了1天便趕回來開行政會議——梁志祥議員也有前往，而我全程在場，卻沒有聽到新加坡官員提出如此愚蠢的問題。

為何我認為他們不會提出這個問題呢？因為新加坡購買馬來西亞的水也是最“平、靚、正”的，但為何新加坡在發展海水化淡——他們稱為海水淡化——以及污水再生方面投放那麼多資源呢？他們更立下宏願要在30年內不再依靠馬來西亞的水。其實，新加坡發展海水化淡和污水再生不是純粹從錢和成本效益的角度出發，而是從國防和戰略的考慮方面出發，甚至是提升至國民教育的層面，即國家如何為人民做好食水，不靠外人，即使有天被人為難也不用害怕。

現時香港反省是否購買太多東江水，以及是否太過依賴東江水，因而前往新加坡進行此考察，新加坡官員對此是非常明白和理解。新加坡甚至不告訴我們，他們用在污水再生和海水化淡方面的相關款額，可能有關比例與他們購買馬來西亞水相差很遠。但是，他們為何仍要取而代之，不再依靠馬來西亞呢？這是新加坡人有遠見，我們因

此要向新加坡學習，前往當地借鏡、研究，他們的技術甚至可以輸出外國和開創產值的，而不是我們考察新加坡的水便是不要東江水、“反中”或不靠大陸。

此外，我首次發言是針對削減屋宇署的預算開支。當然，我同意謝偉銓議員說屋宇署的人手短缺，資源不足——我每次在特別財委會會議上，也會問屋宇署署長或發展局局長是否要增加人手。我有8個大字贈予屋宇署：“應拆不拆，應批不批”。屋宇署沒有足夠人手，令陳鑑林議員的僭建事件也拖了很長時間，我不知道他現時解決了沒有，總之，屋宇署現時是沒有即時危險的便不作處理。然而，沒有即時危險的原則，卻導致有人的僭建越建越大，這樣便越穩固，越不會倒塌。所以，我之前也提及一個case，四、五百平方呎的小屋僭建成4 000平方呎的豪宅，它很穩固的，即使地震也不倒塌，因此沒有即時危險，所以到今時今日也未處理。

此外，我要支持的是范國威議員提出的修正案編號144，關於路政署轄下鐵路拓展處專責規劃和實施廣深港高速鐵路（“高鐵”）香港段工程項目專責部的全年薪酬預算開支，涉及1,560萬元。局長，其實高鐵和港珠澳大橋——這兩隻你不稱為“大白象”的項目——兩項醜聞工程，莫說要削減你的全部薪酬，其實你應該鞠躬下台才是。高鐵不單是“大白象”，而且是大騙局。鐵路工程由550億1,750萬元增至704億500萬元，超支153億元；非鐵路工程由118億元增至160億元，超支42億元，總超支195億元。延誤由原訂的2017年延至2018年第三季，而且現時都只是“講住先”，先取得撥款，屆時有甚麼“冬瓜豆腐”又延遲或無法通車，是沒有人會追殺局長的——除非你再來申請額外撥款。

今天有數位議員提出了一個論點，局長說他已經發出了聲明回應，我想在餘下的數分鐘清清楚楚說一次。政府過去一直標榜高鐵的成本、時間效益及效率是，乘坐高鐵由西九直達廣州只須48分鐘——我們一直質疑這個數字。政府後來說不停站便是48分鐘，如果中途停站，停站越多，時間便會增加。但是，我不知道當時有否議員問每天有多少班不停站列車呢？直至《明報》數天前刊出了一份2009年的鐵路內部文件，說中鐵第四勘察設計院集團有限公司——局長剛才說的中四院，那當然是刻意突顯數字——報道說每天只有1班直通車直通廣州南站，即每天共有8班不停站的列車，但當中只有1班直通廣州南站。有7班直達深圳北站，全日有190班列車，即只有4%。大部分高鐵列車都並非不停站列車，亦即是可能只有1班可以做到所說的

48分鐘的效率，其餘96%的班次需要中途停站，不知道是兩個還是3個站了。

其後，運輸及房屋局晚上發出了一份新聞稿，不點名澄清《明報》有關高鐵班次大部分非直通車的報道，強調報道所提及的是中鐵第四勘察設計院集團有限公司文件列出的營運細節，僅供參考。對了，所有市民覺得有問題的東西，當局便說“只是說說罷了，只供參考”，好像我們拿着發展局印刷的“大嶼山發展公眾參與”的小冊子，批評這又不行、那又不行，連建制派都說不可以在大東山觀日，太多建設反而不好，發展局局長便說那些都是——拋磚引玉的意思——只提出來作討論，不提出又怎能作討論，但不一定要做的。

然而，運輸及房屋局在回應裏指出，根據2009年中四院——不說全名了——完成的最終報告，高鐵啟用初期，每天將分別有90對及24對短途列車來往香港、深圳及廣州，並首次披露在114對列車當中，直達服務佔61對，即佔整體約54%。政府當年經常標榜由西九龍總站直達來往廣州南站的列車服務只佔11對，亦即是佔整體不足一成。局長澄清了不止1班，但成本效益究竟是怎樣的呢？

研究中國城市交通及規劃的香港大學地理系副教授指出，現時高鐵的回報率主要以乘客節省時間的成本計算。我記得無論在事務委員會、工務小組委員會以至財委會中，很多議員都提出了一些問題，其中一個範疇都是朝這個方向討論的。如果將來西九總站開出的列車真的以短途及非直通車為大多數，回報率或許真的不高。不過，有學者說計算高鐵效益應該宏觀一點，應該與內地高鐵網絡接駁，帶動經濟效益計算。就此，我真的不懂計算了，屆時是欣欣向榮還是大富大貴，我不知道，但只知道不可以只計算時間成本。既然如此，當初便不要與我們討論這方面了，局長還說只要欣欣向榮、共存共榮，所以就要支持高鐵，但請不要嘗試向我們推廣48分鐘的列車服務來說服我們。由開始討論高鐵至今，我們仍然覺得無論是前朝或現任政府，主理高鐵的官員都欠市民一個交代。

所以，就高鐵這個項目，不單如范國威議員剛才提出修正案編號144，要求削減路政署開支如此簡單，也應該把運輸及房屋局局長的帳目計算在內，即修正案編號365及366，運輸及房屋局局長的全年薪酬開支，局長的年薪是358萬元。我本來還想談談港珠澳大橋的超支及人工島移位的問題，不過發言時間不夠了。

我再多報告一次港珠澳大橋超支的情況究竟如何：香港口岸由304億元增至358億元，超支了54億元；香港接線由161億元增加至250億元，超支了88億元，共超支142億元，與高鐵不遑多讓，亦延遲至2017年(計時器響起).....年底也未知能否通車。

代理全委會主席：發言時限到了，請停止發言。

郭家麒議員：代理主席，本來我期望局長能對他所負責的範疇作一些回應。其實，在這個辯論環節中，我們對政府的規劃和環境政策有很大意見。很可惜，政府完全不重視這些討論，找了張炳良局長前來“受靶”。

不過，其實也是很難替局長說甚麼好話的。局長是讀書人，他經常被人尊稱為教授，我們期望他能就事論事——尤其是學術界出身的人。看回他負責的數個範疇，高鐵、港珠澳大橋及機場三跑，這3件事對香港人來說就如3把刀，刀刀刺得“入心入肺”。高鐵超支接近200億元，由最初立項至今醜聞不斷。局長表示會對很多事情作出澄清，包括《明報》早前的報道，局長澄清說中鐵第四勘察設計院集團有限公司的顧問報告只是參考，但政府何時才會主動交代數據呢？在整個財務委員會和工務小組委員會的討論中，政府甚麼也不回答。不論問及將來的安排，或“一地兩檢”，或財務收入如何，或收入所得如何與大陸拆帳，或列車由港方還是廣州控制列車，全部問題都避而不答，能不回應就盡量不回應。如果政府不是這般不老實，不斷說謊，傳媒怎會揭露出某些事情呢？

政府從頭到尾都在遮遮掩掩，才會出現這麼多醜聞。為何高鐵接二連三發生問題？不止是超支，工程中的路軌生鏽、隧道漏水，不知列車能否接通，這些問題，政府會否從實招來呢？當然不會。這條鐵路沿線有多少居民受到影響，包括九龍西大角咀的舊唐樓牆壁的裂痕，以及元朗鄉郊沿線的魚塘或錦鯉養殖場.....眾所周知，所有飼養錦鯉的魚場已全部乾涸，根本無法再飼養。

這個政府完全不誠實。以港珠澳大橋為例，死了這麼多工人，局長仍然可以.....不止是你，勞工及福利局局長也是這樣說，他指從船上掉進海裏的不計算在內，因為工人不是從橋上掉下來，而是從船上掉下來的。不過算了，死者已矣，就計算在內又如何呢？這些由政府主導、不斷趕工，不斷超支的“大白象”工程不止奪去了工人的性命，

也奪去了香港人珍貴的財產。政府很聰明，從昨天開始變成“大喊十”，說稅收越來越少，要大家小心。然後有些人便建議開徵銷售稅、加稅。但是，政府是始作俑者，這些連接國內的“政治大白象工程”，我不知對香港的利益有多少，很多都是“計”出來、“作”出來的。例如高鐵，節省了多少時間，從110分鐘縮減至48分鐘，省了多少錢，隨便計算了一個數目，“報大數”後發現糟糕了，原來全部都是“報大數”，根本沒有節省這麼多時間。真相盡現。

張局長，你可以推卸責任說這些與你無關，因為你只是承接上一任局長未完成的工作。但是，你身為政治人物，一定知道問責制吧？是否由你完全負責，並不重要，而是你在其位……不論最初是你十分願意擔任運輸及房屋局局長，抑或是梁振英硬要你做這個職位，我們不得而知。你們兩兄弟關上門商量——對不起，我不知你們是否兩兄弟，大家真的不知道——但是，當你任職局長，負責這個政策局的事務，看見這個爛攤子，難道你完全沒有責任嗎？你手下的部門，例如路政署署長，每一次到來開會，不是這件事不知情，就是那件事不回答，要回去問問專家。其實，大家都知道他沒有能力管理和監察如此大規模的工程，加上這些工程的背後究竟是甚麼人呢？很多都是擁有中資背景的“中字”建築公司，很可能是“阿爺”的企業，試問怎能得罪他們呢？不論中國港灣工程有限責任公司如何超支、延誤、移位，或令工人死亡，都不會有事，也不會有後果。官員只要回去做一些小動作，例如放進觀察名冊或下次不讓投標便算處理了。但是，這些公司賺了接近1,000億元，甚麼都夠了，還讓他們投標？

政府將我們辛苦賺回來的血汗錢……局長管轄下的路政署……多宗“大白象”工程，加上蓮塘口岸，合共2,000多億元，這些全部都是血汗錢。政府若在同一時間……舉例而言，如果興建醫院，2,000億元夠10年間的開支吧？政府說或許會增加5 000張病床，屆時也不知真假，這些全是口頭承諾。全民退休保障更是不用再討論。政府口是心非，毫無良心可言，迫我們上馬，讓我們“食死貓”。你“食死貓”不要緊，為何要全港市民陪你一起“食死貓”？超支、延誤、“假大空”、交不到數，不論是高鐵還是港珠澳大橋都完全交不到數。

你坐在這裏……不是你，是邱誠武坐在這裏，我們問他，修正後的港珠澳大橋行車流量是多少，他死也不回答，要我們先撥款，到了年底再告訴你。我告訴你，到了年底，“過了海就是神仙”了，政府怎麼會這樣“衰格”的呢？政府怎麼會經常做一些小動作，俗一點說就是“行古惑”。

我以高鐵為例，港鐵公司對高鐵工程超支並不是完全沒有責任的，但它想到一條“屎橋”，就是玩財技，派發特別股息，為政府和自己找遮醜布，解決了問題，還好像無需動用公帑。情況當然不是這樣，這199億元原本就是公帑，現在還要迫港鐵公司借錢還利息。

至於房屋方面，近年，香港人印象最深刻的應該是“劏房”，運輸及房屋局變成了“劏房”及運輸工程延誤超支局，局長可能要因此而改名了。局方負責的每件事，無論是興建大橋、高鐵和房屋，都令香港人大失所望。

此外，陳茂波不在席，不知道他去了哪裏，其實剛才有很多議員都說要他出席問責。香港的規劃政策、土地政策，從他開始上任就說謊了。首先，他不肯披露棕土的數字。雖然麥齊光因官非而沒有當上局長，但最低限度他第一次都肯說真話，他說閒置土地接近2 000公頃。不過，政府之後完全沒有理會這件事，當作是假的。魚塘被填平，被乘機改變用途；原本是綠化的農地，被大地產商、有力人士全部改變了面貌，還想出了相當離譜的計劃——換地，有足夠土地才可以換，有400公頃就可以換。所以，造成所有大地產商都用盡方法，在政府容許它們發展的地方，迫走原居民和租客。實際上，這是政府製造的一個漏洞，讓地產商可以用換地這方法賺盡香港人的錢。

不單如此，由於政府指沒有土地，所以用盡方法搞大嶼山發展計劃。其實，明眼人也看到，大嶼山發展計劃表面上是保育加發展，但實質上我們看到的是大嶼山破壞計劃。因為原本大嶼山北部已陸續變成一個已發展的城市，無論是東涌、東涌新市鎮，又或是將來的陰澳填海部分等，其實都已被嚴重破壞。不過，不要緊，既然改變已經造成，而且有部分亦比以前有所改善，但政府還要繼續破壞大嶼山南部，擴闊嶼南道，包括把原本是郊野的土地，包括大東山、貝澳、水口、大澳等，都用盡方法去改變其用途。對於很多香港市民來說，這就是破壞環境，而且在大嶼山發展計劃諮詢文件中做了一些小動作，把我們絕對不認同的東大嶼計劃安插在內。名義上只是興建道路，從大嶼山中部填海至港島，另一部分是穿過大嶼山核心至屯門。

如果政府很着緊交通規劃，大家都知道不會這樣做。正如政府要發展洪水橋，將來會增加不少於17萬人，超過6萬戶，而大家都知道，港鐵公司最近亦發出文件，指西鐵在繁忙時間已到了極限，載客量超過100%。可是，政府說不要緊，將來會逐漸增加列車，但只是解決了現時的問題，將來，洪水橋會多住17萬人，情況又怎麼辦呢？不用理會情況嗎？到時才再作打算嗎？政府從來都是這樣行事。政府總是

發展先行，最重要是先遷入大量人口，而當中主要依靠西鐵的人大部分是基層市民，特別是公共房屋的居民。因為他們沒有其他選擇，他們現時住在“劏房”，當洪水橋有公屋，他們可以選擇不遷居嗎？如果拒絕了，就要等候，繼續住“劏房”，所以，他們惟有就範到洪水橋做“開荒牛”，迫西鐵。這種不斷重演的悲劇，無論在規劃和交通配套上，在這十多二十年，甚至再長的時間，都不斷因政府的政策而衍生。

如果政府真的是實事求是，局長真的是學者，就無需我們再多說一次這些錯誤的政策，但有沒有回應呢？回應的都是繼續不思進取，不肯認錯，繼續撐。所以，我們不可能不就財政預算案作修正(計時器響起).....

代理全委會主席：發言時限到了，請停止發言。

郭家麒議員：.....建議。我謹此陳辭。

代理全委會主席：黃毓民議員，你是否想再次發言？

黃毓民議員：代理主席，就這部分的辯論，今次是我第二次發言，上次我的發言談到運輸及房屋局，而我提出的修正案是要削減運輸及房屋局局長的薪酬。

當然大家也知道，現在所有建制派議員煞有介事地回應這些修正案，說如果削減官員們的薪酬，他們怎樣工作呢？事實是，大家在全體委員會審議階段就財政預算案(“預算案”)的開支部分進行辯論，而議員一定要提出修正案，對嗎？每年如是。這樣便提供一個平台讓大家可以暢所欲言，建制派聽到不中聽的說話便反駁，這樣才稱為辯論，局長在席上聆聽時，亦可自行判斷，對嗎？我不明白為甚麼那些議員要煞有介事地回應。還有坐在席上的王國興議員又說我們“拉布”，現時是在“拉布”嗎？去年已經沒有“拉布”的情況了，對嗎？今年5月11日立法會已經要進行表決，這樣是“拉布”嗎？所以，我摸不着頭腦。現在是“拉布”嗎？基本上不是“拉布”。

局長現時在席.....局長今天整個早上均在席，可能因為今天的公務不太繁忙，所以可以坐一整個早上，但我十分留意局長，而即使我

坐在樓上看電視也十分留意局長。局長真的不太仔細聆聽我們議員的發言，當中的理由十分簡單，我不責怪他，因為辯論水平真的十分低，包括建制派也如是，他們根本未能掌握問題的核心，這樣局長便感到很沒趣。議員說來說去都是相同的觀點，同樣都是那些說話，每年也是這些說話，你剛才發言時也是這樣說。

簡單來說，局長沒有興趣聆聽，但即便如此，他也應該很用心聆聽議員的發言內容，然後認真回應。局長負責的政策局所管理的項目有哪項不是花費巨額的呢？請他告訴我。現在談的是金錢，說的是開支，我們要求削減局長數百萬元的薪酬，現在討論的內容全都是有關金錢。局長負責的政策局，在他所謂的問責範圍內，包括這些重大的基建工程——不計算發展局的項目——沙中線工程超支，高鐵工程亦超支，港珠澳大橋工程同樣超支，請他告訴我哪項工程項目不超支？

有人說，要救救香港的工人，因為我們在“拉布”，所以他們“無糧出”。這些是風馬牛不相及的事，這些事與預算案有何關係？現在是“拉布”嗎？現在談的全部都是有關金錢，結算一下，最低限度也過千億元。過千億元是多少錢呢？請王國興議員告訴我，可以興建多少公共房屋、多少醫院？可以興建多少院舍讓長者入住？在輪候那些院舍中而離世的長者，一年也有五、六千人。我告訴你們，難聽點說，你們所有人的雙手均染滿鮮血。

我最近閱讀了一篇文章，我認為局長真的應該看看，而或許他可能已經看了也不一定。如果他看了而沒有一點兒感想的話，他真的枉為知識分子、枉為高級知識分子、枉為教授和枉為讀書人。他一定要閱讀這篇文章。這篇文章是由前天文台台長林超英撰寫的，他於4月29日，政府宣布填海興建第三條跑道(“三跑”)時，他在個人臉書上載一篇文章，文章的標題是，“給2036年香港人的信：對不起！”他在文中寫上“我們”，因為他認為我們，包括他在內，都無法阻止香港沉淪，而他也有責任，所以他用“我們”，但其實他是指“你們”，是指那些有權有勢，可以動用巨額款項來興建“大白象”工程的人。我引述當中的一、兩段給局長聽聽。

他說：“今天政府宣佈批准填海興建第三條跑道，我們關心香港未來的人盡了最大的努力，沒有把這項工程攔下來。

“我們這一代沒有為你們留下香港的好山好水，對不起。

“我們眼中只有錢，給人洗了腦，盲目相信花錢搞‘基礎建設’，會帶來所謂‘經濟發展’，我們又誤會GDP增大之後，大家生活會改善，以為用金錢計算的所謂‘繁榮’會帶來社會安定，我們陷入一個又一個的工程黑洞，我們花天文數字的金錢，移山填海，鑽隧道，架大橋，建巨樓，沒完沒了地把香港建造了一座巨大的石屎城市，這些錢本來可以為你們這一代做很多好事。

“我們這一代口講甚麼‘可持續發展’，但是我們少談社會發展和根本不談環境發展，硬是把‘發展’局限為‘經濟發展’，還把‘可持續發展’曲解為‘可持續興建樓房’、‘GDP可持續增加’等，脫離了普羅市民的真正生活。

“我們徹底地忽視人生需要生活質素，需要活得有內容、有趣味、有尊嚴、有意義。在錯誤的指導思想控制下，我們漠視香港地理和歷史的客觀制約，藉扭曲的邏輯和手段不斷建這建那，同時無可避免地侵蝕自然的空間和傷害陸地和海洋的眾多生靈。”

上述是其中一段，最後他的說法是“2036年離開現在20年，到時香港的石屎面積比現在大得多，自然生態則比現在萎縮，不敢想像你們的生活像甚麼樣子，我只能向你們表示歉疚，我們這一代自私愚蠢，而我無能為力，請你們寬恕。”

這些說話應由張炳良局長說，我不知道張炳良有沒有看這篇文章，如果沒有，我便建議他看一看，如果他曾經看了卻一無所感……林超英所說的話正正與局長現時的工作有關，這些“大白象”工程，一個又一個，不斷超支。我們香港人數十年來辛苦經營的血汗錢便投資在這些工程上，而我們將來的下一代人要面對的是一個石屎森林，一個根本無法透氣的空間，這就是他們這羣人所作的罪孽。

所以大家應該要明白，為甚麼今時今日香港的“千禧後”、“90後”會“作反”，為甚麼那些“千禧後”、“90後”要為2047年、要為他們的下一代和他們這一代人的未來提出他們的願景，要提倡“港獨”，就是由局長這一代人造成的。林超英這篇文章是向2036年的人道歉，那麼還有2047年的人呢？

今天這羣要求自主自決的大學生，只有“二十出頭”或不足20歲。到了2047年，他們正當盛年，也有下一代，就是被你們這代人摧毀了。所以，今天說到這個問題，不單是說開支、預算的問題，當局現時所花的錢，全部都是“冤枉錢”。

我在第一次發言時，集中火力談高鐵，現時我想談機場三跑。因為看完林超英這篇文章，我準備了一些材料要說，但奈何現時立法會就是這樣。兩星期前，我被一個“賤人”困於法庭，無法回來開會發言。到有機會時，只能在一個環節發言，所以我希望可以繼續爭取時間，盡量發言。

有關機場三跑，林超英十分反對，當天宣布填海，政府接受這件事，他便寫了這篇文章，剛才我只引述了文章其中的一部分。我希望張炳良教授退一步想一想，他過去數年擔任局長，從所謂“學而優則仕”，一位學者去從政，當然希望為香港做點事。他的動機，我們是不會懷疑的，但經過這3年多，他回頭一望，請問他是所為何事呢？做了甚麼事可以對香港人有貢獻，而這個貢獻是大於他在學院內對學生的教導或從事的學術研究？他自己應衡量一下。

我作為一位立法會議員及民意代表，這數年來不斷觀察他的工作。老實說，我們也曾在大學教書，他作為一位學者、一位大學教授，更曾擔任教育學院院長，當然，相比其他問責局長，我覺得他予人的印象是比較溫和，被人責罵也面不改容。有時候，他來立法會被我們這羣肆言無忌的政客批評，當然會覺得難受，易地而處，換轉我擔任他的職位，我告訴你，我一定反擊。但是，張炳良擔任他現時的職位，想反擊也不能，因為現時的政府基本上是“垃圾”。

數年前，我時常說“不賢者而居高位，是播其惡於眾也”。現時的政府是“狗屎垃圾”一大堆，即使在這堆“狗屎垃圾”當中，他相對比較好一些，但亦變成了“狗屎垃圾”，因為他要承受“狗屎垃圾”所做的事。他負責運輸及房屋局，現時的問題全部與他有關，高鐵、三跑、港珠澳大橋、鉛水問題與他有關；港鐵公司倒行逆施的做法、加價事宜又與他有關；公屋問題更與他有關。

梁振英參選時承諾過的，現時全部都是空頭支票。下一節，我將會說公屋，現時28萬人正在輪候。在地區辦事處，經常有市民因輪候公屋的問題來找我們，我們索取了他們的號碼後，會想辦法去信房屋署，這些事已做了很多年。很多市民真是10年都未能上樓，七、八年未能上樓的，比比皆是。承諾3年可上樓？全部都是“假大空”。

我便想，擔任局長的職位是為了甚麼？擔任運輸及房屋局局長，年薪數百萬元，很厲害嗎？有一個“賤人”，日薪萬多元，薪酬比局長還要高，他名叫馮煒光。與馮煒光相比，張炳良，你是否會覺得很羞愧？你的政府團隊中有馮煒光這個“賤人”，日薪萬多元，立法會助理

的月薪只有萬多元，這個“賤人”卻是日薪萬多元，這樣有何天理？香港的民怨又怎會不沸騰呢，張炳良？

每次工程項目超支，都達到數十億元，甚至百多、二百億元，這些錢都被“掉進鹹水海”。政府經常要脅我們，立法會不撥款，工程便要“爛尾”。便由得工程“爛尾”吧，置之死地而後生，對嗎？奈何這個議會就是這樣。有些人批評就預算案提出修正案的議員“拉布”，“阻着地球轉”。他們是希望大家做舉手機器，一開始便就條例草案通過二讀、三讀而投票，最好是跳過全體委員會審議階段，修正案也不用提出，這樣便完成工作。反正在這裏，他們人多勢眾，舉手機器一大堆，奴才一大堆，有甚麼所謂？做立法會議員只是按鈕便可以。

坐在上層公眾席的同學聽着，立法會議員很容易做，懂得按鈕便可以，要懂得按下“贊成”按鈕；不懂得按鈕，是啞的可以不說話，只懂按鈕支持政府便可以。我告訴各位不要學他們，來立法會參觀的時候，學我們便差不多。

局長薪酬這麼高，做的事卻“噉米飯”。我們納稅人支付1,000多億元給這些超支的基建工程，是把錢“掉進鹹水海”。教育弄得一場糊塗，房屋也一場糊塗，醫療亦是一場糊塗，這些錢就這樣浪費了，還要每年支付數百萬元薪酬給局長？我覺得香港現時這些官員，稍有廉耻的都應該自己鞠躬下台。回家吧，不要坐在其位丟人現眼了。

每次預算案到三讀前，議員會在全體委員會審議階段提出修正案，我也有提出百多項，今次只餘下30多項。這樣也沒所謂，只求有一個平台讓我們發表意見，亦讓香港市民看看，大家來辯論，政府向我們解釋，現時這些重大工程加上超支共涉多少金錢。為何要這筆1,000多億元的款項？政府向我們解釋吧。

我們的老人家輪候院舍，等到離世也沒有床位，每年在輪候中死亡的有五、六千人不等，即是上天堂較得到政府資助的宿位更容易。一個這麼富裕的社會，人均收入有3萬多美元，政府卻將1,000多億元放在這些基建上(計時器響起).....

代理全委會主席：黃議員，請停止發言。

黃碧雲議員：代理主席，我在這個環節提出的修正案編號是263，有關削減發展局局長的全年薪酬預算開支。

我發言時會集中談鉛水事件，政府3個政策局(包括發展局、運輸及房屋局和食物及衛生局)在鉛水問題上，其實也有失職。但是，在這個環節結束時，官員方面只有運輸及房屋局局長在席，發展局局長不見蹤影。雖然我剛才也有細心聆聽運輸及房屋局局長張炳良的發言，但我連半句有關鉛水事件的發言也聽不到。

有時候，我也不知道我們這些辯論有何目的，是否有市民聆聽，可能有些市民有聆聽，但官員有沒有聆聽，我便不知道了，但如果他們聽了也不作回應，其實反映出甚麼問題呢？便是政府也不想再談鉛水事件，因為事件正中政府的要害，所以他們不作回應，以免說多錯多。這反映出政府想低調處理整個鉛水事件，以為可將大事化小，小事化無。但是，事實上並不是這樣，是否政府低調處理事件，問題便不會浮現呢？

其實，昨晚深夜我收到一個信息。醫院管理局(“醫管局”)昨天舉行研討會，當中包括廣華醫院婦產科部門主管梁永昌醫生發表的研究結果，就着鉛水事件對孕婦的影響作出回顧。這是醫管局的周年研討大會，因為他是廣華醫院的婦產科醫生，並曾跟進受鉛水影響的孕婦及她們的胎兒有否受到影響，所以他持有有關數據，否則，市民是全不知情的。

昨天披露的4宗個案分別來自瑪嘉烈醫院和廣華醫院，有關孕婦現已誕下嬰兒。自從鉛水事件在去年7月5日被我揭發後，政府一直有跟進這些孕婦的情況。梁醫生回顧這些數據時發現，其中3名孕婦的血鉛水平相對穩定，現在血鉛含量已低於5微克——一般人的血鉛標準訂為10微克，但小朋友、嬰兒和孕婦則訂為5微克。雖然這3名孕婦情況OK，但廣華醫院另一名來自鉛水屋邨的27歲孕婦，她在懷孕第二十五周初次驗血時，血鉛含量是5微克，生產後竟然增加至10微克。這是一宗十分奇怪的個案，連醫生也覺得十分奇怪，為何血鉛那麼高呢？因為如果她產後要哺乳，這個階段的血鉛也不應該超過5微克。

在鉛水事件後，政府也勸諭居民不要飲用未經過濾的食水，她亦沒有飲用，但為何她的血鉛含量仍然這麼高呢？這項研究指出，這名孕婦的血鉛同位素，跟她所屬屋邨的鉛水同位素不一致，所以反映這名孕婦的血鉛那麼高，跟她飲用的鉛水未必有直接關係。這樣說，似

乎可讓政府鬆一口氣，好像跟政府無關，她的血鉛含量不知從何而來。但是，我們完全不知道詳情。

如果這名孕婦的血鉛不是單純來自屋邨鉛水，究竟她的血鉛從何途徑吸入呢？不過，由於我沒有聆聽這個演講……其實，政府是否也要告訴我們，會否就着這宗如此特別的個案作跟進調查？這名孕婦產子前的血鉛含量是5微克，產子後上升至10微克。經醫生初步估算，可能這些鉛已不單留在血液，而是已滲入骨頭。如果鉛已滲入骨頭，並非那麼快可以清除，可能會停留在人體內25年，然後才慢慢減少和排出體外。

即使我們現時未能完全確定事件是否跟屋邨鉛水有關，但也應該就這宗個案進行深入調查，是否跟這名女士的其他生活習慣、工作環境有關？她是否在學校、食飯時或工作環境中飲用了鉛水呢？所以，這些是要調查的。我希望政府均真一些，要全面公開鉛水事件中化驗所有公屋、學校和醫院等的食水重金屬(包括鉛)數據，也要公開這麼多個的驗血結果。

政府說醫管局曾為超過4 800名受影響居民進行血鉛評估，當中有240名孕婦。那麼，政府是否也應該公開披露這4 800人的血鉛檢查數據，包括這240名孕婦的數據？當然，為了保障私隱，無須公開名字。如果不公開這些數據，我們想作研究和監察也有困難。所以，梁永昌醫生發表這篇論文時亦表示，政府日後應該公開受影響孕婦的監察數據，一旦再次發生同類事件，便可以藉此作為借鏡。

但是，至今我們完全沒有相關數據，政府既沒有披露驗水的數據，也沒有披露驗血的數據，更沒有披露為受影響兒童、嬰兒的發展和發育進行評估的數據。我們現在看到的，只是一些籠統的說法，令公眾無法知悉和知情。所以，如果將來我們要訂立食水安全法，又或是在訂立食水安全法之前，其實政府也應該是公開、透明度高的。如果沒有披露這些資料，如果不是這名婦產科醫生發表了這些數據，我們也不會知道這個情況。那麼，為何這些資料不能公開呢？我覺得食物及衛生局也要解答一下。

關於運輸及房屋局，因為張炳良局長在席，我也想提一提房屋署(“房署”)對於食水安全的監管。過去房署是把監管責任推卸給他人，以為由水務署負責，以為合約訂明便由承建商負責，甚麼也是以為，所以當水喉、焊料、水標和閘掣運送到公屋地盤時，房署竟然沒有到

地盤抽查，是完全不曾抽查所有與水質安全有關的物料，只進行紙上監察，以為合約訂明承建商進行水喉工程時不能使用含鉛焊料，以為訂明條文便是做了工夫。如果是這樣，難怪製造了誘因，讓承建商或下面的水喉分判商知道房署不抽查，於是便弄虛作假，因為含鉛焊料和不含鉛焊料的確在價錢上有分別，每個屋邨可相差最少數十萬元。所以，問題是為何房署沒有訂立有效機制，確保承建商按本子辦事呢？房署不做此工作本身已是塞責。

再者，關於現時化驗公屋食水的問題，我也多次質疑政府開水喉放水數分鐘後才拿取水樣本的做法，其實與學生考試作弊無異，因為這樣等於放走了罪證(即污染物)後才拿去化驗，減低含鉛量。此外，還有其他房屋，諸如居屋和夾屋均沒有取水化驗，亦沒有追究四大承建商的刑事責任，是完全沒有。

我不知道運輸及房屋局是否認為要靠這些承建商興建公屋，所以即使它們不聽話，也只是稍為“打手板”，要求它們更換喉管便了事，這樣是完全沒有阻嚇力的。相比美國城市Flint，他們的食水受污染，化驗到含鉛，全部官員都要被刑事檢控、要坐牢。但到目前為止，我們沒有任何一個官員要負責，不僅他們自己不用負責任，亦無須承建商負責任，所以令人非常憤怒。

代理主席，我再說說發展局局長，今天他又不在席，不作回應，亦沒有其他發展局官員在席，這是非常離譜的事。談及發展局的工作，水務署當然在其轄下，它應該監察食水安全。我今天上網再看看，水務署在其網頁提到它的《水安全計劃》(Water Safety Plan)，此計劃採用了2011年世界衛生組織(“世衛”)頒布的《飲用水水質準則》第四版，而政府在網頁亦上載了《水安全計劃》及世衛的準則。

在2011年制訂的《飲用水水質準則》中提到飲用水對健康的影響，有何化學物質市民需要留意，在文件的注意事項第一句寫道：“香港是世界上享有最安全食水的地區之一”。我看完也不知應該哭還是笑，這是關於2014年10月至2015年9月的食水水質，第一句便是“香港是世界上享有最安全食水的地區之一”。當中提到“所有監測水質的水樣本是從濾水廠、配水庫、供水接駁點及用戶水龍頭抽取”。

我想問張炳良局長是否知悉，在他負責的公屋中，每次在新公屋落成，水務署或房署會向屋邨內多少個住戶的水龍頭抽取水樣本回去化驗呢？還是只在公屋商場、管理公司單位、公廁等容易取得水樣本的地方化驗呢？政府曾經拿取多少個住戶廚房的水龍頭流出的水樣

本去化驗呢？其實，政府現時也沒有告訴我們將來會否計劃在住戶的水龍頭拿取水樣本，仍然“走精面”、貪方便，在公廁、房署辦公室或商場等地方拿取水樣本。“老兄”，有多少人會在公廁盛水回家煮飯或飲用呢？市民都是使用家中廚房的食水。

2011年《飲用水水質準則》列出很多化學物質，當中當然有重金屬，也包括鉛。根據政府發表的報告則表示，香港的食水達標，沒有問題。政府經常告訴我們，食水化驗後是達標的，沒有問題，但如果沒有問題，我便不會在7月公開食水含鉛的問題了。可是，為何政府在我剛才提到的各個地點，即在濾水廠以至用戶水龍頭抽取水樣本化驗後，會說食水沒有問題，是符合標準呢？這表明整個監管系統出現問題。

水務署很少從公屋住戶拿取水樣本，我希望房署將來會與水務署分配好工作，其實只要在公屋大堂張貼告示，問哪個住戶想政府免費化驗水樣本，請舉手聯絡政府，一定有用戶願意約時間，開門讓政府進入家中拿取水樣本化驗的。如此簡單的事為何不做呢？還有，政府表示水務署成立了由各單位的高級人員組成的工作小組，以監察水務署的《水安全計劃》，當中有衛生署和水務署等專家。既然有那麼多專家，為何沒有化驗食水是否含鉛呢？又為何政府化驗後說沒有問題，我化驗後卻說有問題呢？所以，代理主席(計時器響起).....

代理全委會主席：黃議員，請停止發言。

黃碧雲議員：.....對於政府今天的表現，我表示失望。

代理全委會主席：這項辯論現在結束。

(陳志全議員站起來)

代理全委會主席：陳志全議員，你有甚麼問題？

陳志全議員：代理主席，我要求點算法定人數。

代理全委會主席：秘書，請響鐘傳召委員返回會議廳。

(在傳召鐘響起期間，全委會主席恢復主持會議)

(在傳召鐘響後，多位委員返回會議廳)

全委會主席：我已經透過秘書處通知各位委員，為了讓委員更有效運用餘下的辯論時間，第5項及第6項辯論將會合併進行。合併辯論的時間相當於原來第5項及第6項辯論時間的總和。委員可以在這段時間就載於講稿附錄1D及1E內各總目的任何修正案發言。合併辯論現在開始。

陳志全議員：主席，程序查詢。我想問在第5項、第6項合併辯論，你會在何時劃線請政府回應呢？如果中途流會，政府是否沒有回應時間，下星期回來便直接進入表決程序？原動議人又是否有時間回應呢？

全委會主席：按照原訂時間安排，辯論將進行至本星期五下午1時。我會預留時間讓動議修正案的各位委員作最後發言。在動議修正案的委員發言前，我會邀請政府官員發言。

秘書：總目28、47、51、53、55、59、63、76、78、90、96、100、106、116、135、147、148、152、155、156、160、162、168、173、181、188及190。

全委會主席：全委會現在將第5項及第6項辯論合併進行。辯論主題包括“經濟發展”及“教育、人力、青年、藝術及文化，以及體育”。

這項合併辯論所涉及的範疇是：工商事務；經濟發展事務，但不包括能源有關事宜；“一帶一路”；財經事務；創新及科技產業；廣播及電訊；海運及空運；教育；人力；青年；藝術及文化；及體育。

13位議員，計有陳志全議員、陳偉業議員、梁國雄議員、黃毓民議員、何秀蘭議員、郭家麒議員、張國柱議員、張超雄議員、李卓人議員、范國威議員、毛孟靜議員、黃碧雲議員及葉建源議員已分別作出預告，提出共129項修正案，以削減剛讀出的27個總目的不同款額。他們的修正案內容均與這項合併辯論的範疇有關。

我會先請陳志全議員發言及動議講稿附錄1D的第29項修正案，然後依次請其他動議修正案的議員發言。

陳志全議員：主席，我動議講稿附錄1D的第29項修正案，把民航處全年預算開支由9億2,966萬元削減至5,000元。我提出此項削減，建制派議員一定有話說，我現在先替你們把話說出來：“沒有了民航處，所有飛機便不能起飛又或是會亂七八糟。發生空難的話，你便是兇手了。”我想對大家說，民航處，尤其是民航處處長，在過去日子的缺失實在罄竹難書。在舊帳方面，立法會的政府帳目委員會（“帳委會”）曾審問民航處處長。但到了今天，帳委員的建制派議員仍然對我說“未滿意”，即還要慢慢跟他算帳。

張炳良局長剛才“插隊偷步”，談論陳偉業議員提出削減兩位民航處副處長的全年薪酬預算開支。我就此真的要先此聲明，我知道亦有議員提出削減民航處處長羅崇文先生的全年薪酬預算開支，但不知為何竟被主席以瑣碎無聊為由裁減了，現時只剩下修正案編號30，削減兩位民航處副處長的全年薪酬預算開支。如果可以選擇，我一定先削減羅崇文的全年薪酬預算開支，不削減兩位副處長的薪酬也沒有甚麼問題。

然而，局長剛才厚顏地把事情說了出來。他說到議員提出的修正案編號30，削減民航處副處長的全年薪酬預算開支，問我們知否其中1位副處長是多麼的重要。這個我當然知道。民航處今年1月向立法會經濟發展事務委員會提交文件，要求在現行職位架構上空降1位政務官，出任擬議新增的副處長職位，負責監督該處採用新航空管制系統的準備工作，為期3年。為何要增加這個職位呢？就是因為處長失職，無法監督整個系統。

民航處在2007年獲撥款15億元更換空管系統，但審計署揭發因為出現重大延誤，新系統至今仍未啟用。民航處處長羅崇文去年被立法會帳委會強烈譴責，批評他在更換空管系統上疏於職守，所以民航處申請增加1位副處長，專門監督採用新的航空管制系統。這是如何的

荒謬呢？當部門出現重大缺失時，我們提出削減其開支或部門首長的薪酬，其實是要點出問題，希望透過財政預算案全體委員會審議階段辯論，向政府施加最大壓力。但經立法會包括帳委會發表強烈譴責後，結果並非削減民航處的開支，而是增加其職位。情況很諷刺。即我們對做得不好的部門，建議削減其薪酬和開支，有時也並非真的想癱瘓該部門。大家也知道，縱使在過去這麼多場辯論，我們也並非想關閉消防處、入境事務處或香港海關，而是想藉機會立項討論，指出有關問題。但現在卻相反，對於做得不好，處理的方法原來是增加資源、人手甚至職位，來負責相關項目。如果真的用得其所，這也不要緊，況且這個空管系統確實又這麼昂貴，花了15億元購置回來但又沒有人負責管理……如果要用一個副處長來管理，當然可以商量，但是處長竟然完全無需負上任何後果，直至今天也是如此……近日發生了這個機場事件，即“梁家婦女特首千金”事件，但處長不知道是正在休假還是公幹，又沒有站出來面對工會。不過，我知道很多議員也會就民航處發言，由於時間關係，我暫且不談民航處，集中說最關鍵並且是我今年最關注的議題，“網絡廿三條”。

當然，我告訴各位議員，現在不存在“拉布”問題，誰想發言便按下按鈕；無論是建制派或民主派議員，想聆聽的話便坐定，不想聆聽的便離開；如果我看到法定人數不足便會要求響鐘，你喜歡便回來，不回來便流會；而流會亦沒有問題，因為無論如何下星期也會投票。其實，就我剛才提出的程序查詢，主席只回答了一半而已。不過，你現在不能回答也不要緊，希望你明天可以回答我，究竟你何時會劃那條線？即第一輪未發言的議員何時開始就不可以發言，讓政府回應，然後如果有時間，就到那13名動議的議員……你知道他們人數也不少，我們也不知道政府會發言多久，所以這安排很有趣。不過，我也希望主席能讓大家有一個參考，就現在這場合併辯論，我看到很多議員也不經不覺地……在這13個動議人當中，也不知有多少個在席並準備今天發言。因為兩項辯論合併，對我而言就是好的。我喜歡的話，可以先談後面的議題，或多談前面的議題而不談後面的，我也可以一直罵蘇錦樑、知識產權署或政府資訊科技總監辦公室，任由我自行分配時間；但是，也須讓其他議員對安排心中有數才可以。再者，主席，另一個你沒有回答我的問題是，如果流會，又怎麼辦？是否下星期連政府也不用回應，便直接進行表決呢？你無需現在回答我，你明天回答我也不遲。

主席，我說了7分鐘才真正開始，我現在首先談談我對“總目78 — 知識產權署”提出的修正案編號171，削減大約相當於知識產權署署長的全年薪酬預算開支，涉及金額2,683,800元。為何要削減知識產權署

署長的薪酬呢？當然，有因必有果，原因在於“網絡廿三條”，即《2014年版權(修訂)條例草案》(“條例草案”)。立法會的審議橫跨兩年，由12月至4月，總共用了4個月，其實是5個月，才通過我提出的休會待續議案，把條例草案從我們的議程抽出。

其實，這項條例草案從醞釀、諮詢至提交立法會，知識產權署擔當一個很重要、很重要的角色。去年12月，在條例草案恢復二讀前，知識產權署署長接受傳媒專訪，她當時說：“網民提出的開放式豁免，現階段不可以接受”；她強調：“條例草案已獲得充分討論，促請立法會先通過，後檢討”——即“袋住先”——“立法會應先通過這項條例，日後才作修訂”。當然，我要說數句公道話，在這項辯論中，修正案編號171當然是針對知識產權署署長，但整件事的矛頭，應該是指向商務及經濟發展局局長蘇錦樑。當然，其間知識產權署有否令蘇錦樑誤會，認為該條例草案已有足夠票數支持，反對聲音已受壓制，可以闖立法會，這方面的問題，由他們回去檢討好了。但我要說的公道話是，過去數年，知識產權署在處理該條例草案時確實很努力，相對於上屆政府，對那條已胎死腹中的條例草案的處理，據民間團體所言，在新一輪(即現屆政府)的諮詢工作中，知識產權署的態度也有改變，即過往比較強硬，說得通俗一點就是較為“寸”，但今次署方也放下身段與網民接觸。我知道該署副秘書長每次當網民舉辦座談會和論壇時也會出席，而如果有人約見，即使談到半夜12時也會繼續討論。我也想肯定他們在過程中的努力。

可是，付出了努力不代表便會成功，過程中間的一些疏忽和錯誤，便可能會導致我們現時看到的局面。不少網民認為，當時政府推出的條例草案只豁免戲仿、諷刺、模仿、滑稽、評論時事幾個範疇，有所不足，限制了創作題材，形容它是糖衣毒藥。而且，條例草案仍然存在很多灰色地帶，會令市民誤墮法網。例如，二次創作如果不屬戲仿、諷刺時，又是否在豁免範圍呢？如果大家仍然記憶猶新，就會記得民主派議員並沒有就此提出海量修正案，例如數百、數千項修正案以求阻礙法例通過，我們只是針對性地提出了3項修正案，包括豁免合約凌駕性條款、引入開放式豁免，容許公平使用和個人用戶衍生內容，令創作和表達自由不限於政府在原條例草案提出的數項豁免。

可是，當時署長如何反駁呢？她說開放式豁免的範圍較公平處理更不清晰——政府提出的叫做公平處理——她說豁免條文是參考外國案例撰寫的，當對豁免範圍有爭議時，就必須由法庭裁定，故不認同開放式豁免較現時的條例草案建議的豁免更進步。即使美國有開放式的公平使用條文，案例也只有數款，開放式的壞處就是不夠清

晰，可能會引發更多訴訟。她亦重申，政府提出的公平處理已經足夠涵蓋日常的網上活動，如果再加入豁免，就不知道還需要包括甚麼。

就此，我曾私下及公開地向政府、局長和署長說過，他們其實是在誤導公眾。她把公平處理和公平使用作出比較，然後再把公平使用的缺點說出來，更刊登在報紙上，這便是誤導公眾。我相信，可能連香港大律師公會主席也被誤導，所以亦比較了公平處理和公平使用。可是，我們早已說過，我們的修正案並非與政府原有的公平處理條文有矛盾，我們並沒有刪去政府條例草案的任何一隻字，而是增加了內容，在6項豁免以外加入開放式的公平使用。我們在全體委員會審議階段沒有機會討論這一點，我現時可以再多說數句，讓大家更加了解。

即使說公平使用有不清晰的地方，要由法庭處理，但我並沒有刪去政府的公平處理。所以，如果他的條例草案是清晰的，即使我作出了增加，也只會增加多一道門或網，而這個網或許要通過打官司或法庭處理，但也是要在該6項公平處理無法解決問題時，才需要使用。可是，我不相信政府，包括知識產權署署長，是不清楚民主派議員提出的修正案不是排他性，而是補充性的。可是，他們在早期一直使用這種論述誤導公眾，甚至議員。大家也知道在最初期時，議員是連何謂串流也不知道，經過我們5個月的疲勞轟炸後，才慢慢教導了大家更多概念，而署長在推行的過程中，是責無旁貸的。此外，還有很多內容，我會在下次有機會發言時再作補充。

陳志全議員動議的議案如下：

“議決為削減分目000而將總目28削減929,661,000元。”

黃毓民議員：主席，我就這部分的辯論環節有提出修正案，不過，我會談談自己的修正案，也談談別人的修正案。因為這個環節跟過去的環節有點不同，我們的發言時間相對減少，不像之前的環節，我們每部分都可以談上四、五次，但現在便較為困難了。

這部分涉及的範圍包括工商事務、經濟發展事務、財經事務、創新及科技產業、廣播及電訊、海運及空運，當中有數個部分跟我較有關係，因為我有較多的接觸。

今天，我第一個想談的是民航處，有部分議員的修正案亦與此有關，例如削減民航處的運作開支、全年預算、削減兩位副處長薪金等。

我是政府帳目委員會(“帳委會”)委員，民航處在帳委會公開聆訊中牽涉的民航處總部大樓烏煙瘴氣、空管系統長時間延誤，浪費大量公帑之餘，卻得物無所用，至今仍然未能啟用。

在上次公開聆訊後，帳委會報告書強烈譴責民航處處長羅崇文玩忽職守，但香港的制度是不能辭退公務員的，主席，如果我不在財政預算案(“預算案”)三讀之前的全體委員會審議階段提出修正案削減其薪金，或折磨或鞭撻或譴責他，我還有甚麼機會替香港市民出氣？他只差數個月便退休了，長俸有差不多1,000萬元，而且每個月好像又有7萬元、9萬元，“老兄”，天理何在？他無須承擔任何責任，這個空管系統浪費了多少錢？民航處總部大樓出現的“烏龍”事情，他全部無需負責，雖然運輸及房屋局局長——他現在離開了——雖然他說會內部處理事件，但局長現在做了甚麼？

轉瞬間已過了一、兩年，民航處的主要職能，特別是最近有關香港國際機場的醜聞、安檢、保安系統漏洞等，令我們對空管系統更加擔心。我們曾親身看過新空管系統，當時我們很關心這問題。現在已延遲多時，我們在公開聆訊時甚麼也說過，如果大家看過帳委會報告書便會很清楚，否則，再看看審計署報告有關空管系統的部分，大家可能會感到“一額汗”。香港國際機場是國際航運樞紐，但先有新空管系統延誤多時仍未能啟用，然後它使用的系統又不能運作，繼而又有梁氏家族的大膽妄為，對機場造成一個大漏洞，他又是不用負責，大家對機場的安全——“老兄”，人命關天，主席，如果要乘搭飛機，你害怕這個空管系統嗎？我會感到很驚恐，真的是很害怕，因為我們親身看過了。

帳委會發表報告書責成有關當局跟進，張炳良說會委任一間顧問公司做研究，但當我就此提出口頭質詢，他直至回答跟進質詢時才心不甘、情不願地告訴我們是哪間公司，而且只透露國籍，並沒有透露公司名稱，帳委會後來要致函要求他交代有關資料。其後，民航處處長又說，空管系統要分期啟用。這真是廢話連篇。於是，我再寫信給他，並要求帳委會再次傳召他接受聆訊。現時，帳委會還在閉門討論，找出了處理辦法，由於是閉門會議，我在此不便透露細節。

凡此種種，皆與民航處處長有關，既然與民航處有關，我當然要提出削減他的薪酬，主席不批准，算吧，我也沒所謂，你多做兩、三個月，完成這次預算案辯論，你都收工了，你現在所做的，都是為下屆主席做的，他可以像你一樣，照辦煮碗。你比較有政治智慧，我想不到誰人可出任下一屆立法會主席，雖然人選一定來自建制派，但我

想不出誰人能夠取代你。所以，你現在可算是用心良苦，做好一個樣板，讓下一屆立法會主席可以跟從，不好的事情你全做了，他可以繼續按你的樣板再做，沒有更差就算了，他更可以滿有道理地說是曾主席所作的先例，你真的可說是老謀深算。

現在這預算案辯論怎可算是“拉布”？5月11日已決定進行表決，甚麼“拉布”呢？只有“拉命”、“拉柴”，還說甚麼“拉布”呢！就只有這幾個人發言而已，算甚麼“拉布”呢？你可以問一問“長毛”，這算是“拉布”嗎？最初是由於提出了全民退休保障，當時是熱話，現在請看看，已被你“搞掂”了。可能你帶着矛盾去旅行，跟他說好了，現在想一想，從陰謀論出發……

全委會主席：黃議員，你現在所說的與民航處有甚麼關係？

黃毓民議員：現在說民航處處長的主要職能，主要是執行《民航條例》，包括為香港飛行情報區內操作的飛機提供航空交通管制服務。當有飛機出現這類緊急情況或發生意外時，民航處要負責協調搜索和救援行動，這是民航處的工作。我剛才提出的空管系統，主席，我不知道你有多少了解。我們召開了數次公開聆訊，並且發表了報告書，我們每個委員都感到“一額汗”，大家都很緊張，究竟何時啟用？啟用時會否出現問題？

民航處花15億元購置的新空管系統延誤接近4年，是延誤啟用4年，是否令人很吃驚呢？民航處處長羅崇文在去年3月11日帳委會公開聆訊中信誓旦旦地告訴我們，新空管系統會於本年(2016年)上半年全數啟用。但是，在2016年3月24日，立法會經濟發展事務委員會討論新系統延誤事件的時候，民航處又改稱在本年6月開始分階段啟用，但原本是說今年上半年全數啟用。

我指出這一點的原因，是想告訴大家民航處是不可靠、不可信，絕對不能信賴。我可以保證6月也不能啟用，還說分階段啟用，原本說上半年可以全數啟用，這是民航處處長在3月11日帳委會公開聆訊中說的，但到了3月24日又改口。因為這個原因，我便去信帳委會，要求主席再傳召民航處處長來立法會，我們再召開一次公開聆訊，問清楚這件事。但是，我們在立法會討論時，法律顧問說以前未試過這樣做，不知是否可行。現時我們正在討論，開了一次會議，內容現在不說，但我的意思是，我們是要向他追究責任的。

究竟何謂分階段啟用呢？是否一些飛機用舊系統控制，而另一些飛機則用新系統控制？如何分階段？他沒有說清楚。1998年新機場啟用，涉及整個機場的搬遷，都是一件很重要的事情，弄到“一鑊泡”，大家都知道。現時這個新空管系統，民航處說由今年6月開始分階段啟用。那麼分多少個階段呢？何時可以全部啟用呢？這些都是值得我們追究的問題。所以，今天藉此機會，我在這裏可以談談，因為其他人沒有我這麼熟悉空管系統。但是，你也時常乘搭飛機，下次不知道又“跟住甚麼矛盾去旅行”。我告訴你，“大吉利是”、“touch wood”，有甚麼“冬瓜豆腐”，由誰人負責？

當局與民航處一樣，不斷說謊來遮蓋已說的謊話。今年3月，運輸及房屋局向立法會經濟發展事務委員會提交文件，當中有很多誤導成分。張炳良局長已離開會議廳，這個辯論環節涉及民航處，其實也與他有關，對嗎？他沒有向經濟發展事務委員會的議員解釋清楚，而且越描越黑。

我舉個例子，他指全世界主要的機場都是採用該公司的空管系統及產品。實際上，曾經使用AT3空管系統的國家寥寥可數。我們在帳委會公開聆訊中已查證清楚，他竟然有膽在經濟發展事務委員會繼續說這些話。大家說這個政府是否真的“PK”到不得了？這樣做也可以，“呃得就呃”，這是難以騙人的，在帳委會已問得很清楚，審計署報告亦已發出了。即使是印度的德里機場，用的也只是AT3的軟件，並非它的系統。這個亦在帳委會內說過了。

現時德里機場已經考慮棄用這個系統，所以在這間雷神公司投標前，全世界都沒有所謂“運作良好”的AT3系統的實證紀錄。他竟然繼續誤導經濟發展事務委員會的立法會議員，然後那羣議員又“矇查查”，因為大家不做功課，不參閱帳委會報告，也不參閱審計署報告。這個真是茲事體大，延遲了4年，便知道問題有多大。這套空管系統已花了15億元，基本上是“掉進鹹水海”。更荒謬的是，還要貼錢給它，它延期啟用，還要貼錢給它。不知道那份合約當時是如何簽署的，我們花了很多時間討論合約，如果議員稍有做功課，在經濟發展事務委員會便應質問他，結果要由我們出手。

我必須指出，因為這套新系統延遲啟用，香港政府每年要額外支付2,000萬元維修及保養費，每天平均55,000元。根據當局和雷神公司的標書第7章有關“Delays”的部分，這個第一期的ATMS每天延遲的罰款額是52,190元，延遲的罰款額比維護費還要低。即是香港政府為了

標商延遲交貨，每天還要倒貼它數千元。天下間竟然有這種事？大家聽過有這種合約嗎？

政府時常做冤大頭，好像港珠澳大橋，超支數十億元，而高鐵亦超支200億元，叫我們撥款，不撥款便“爛尾”，迫我們撥款。然後，那些所謂“維護工人利益”的工賊便大大聲說工人“無工開”。“九唔搭八”！大家看看這筆數。所以，主席，民航處處長是否應該拿去打靶呢？

昨天我們開保安事務委員會會議討論機場保安問題，與民航處處長有關，卻派了助理處長出席。這位民航處處長不見人，於是我說了一句，我問保安事務委員會主席葉國謙議員，他“死到”哪裏去？然後他罵我，應該問他到了哪裏，不是“死到”哪裏去。領取這麼高的薪酬，搞到“一鑊泡”，然後退下來。這位新局長在席，你聽着，做局長真的很過癮，他是民航處處長，是公務員，不會被辭退。局長也是一樣，香港所謂的“問責制局長”，只有升官發財，沒有問責下台，十分淡定。民航處的首長級官員也是一樣，大家想想，拿了1,000萬元便離去，事事不聞不問，“掩着半邊嘴笑”，何用探究是否有貪污成分？是否有利益輸送給雷神公司？有誰會知道呢？現在又不會查他們。空管系統這件事明顯是ICAC的案件，對嗎？

所以，ICAC應該根據帳委會的報告立案調查，怎可以這樣？新系統延遲啟用，這間公司一邊收取香港政府的維修保養費，而舊系統每延遲一天，雷神公司每天都可收多些錢。原來這種事情也會發生？就是在民航處，主席。這些荒謬的現象，就是出於一個這樣的政府。

其實，很早之前，即是審計署未揭發新空管系統問題的時候，根本已被一些傳媒“踢爆”，然後審計署才去調查。這個新空管系統的問題很多，例如在進行測試期間，系統試過發生故障。總之，過去很多次測試都出現問題。

我在帳委會公開聆訊時，要求政府為殘缺的空管系統設下死線，止蝕離場，重新招標。我說這些不中聽的話，當然不會被接納，系統“爛尾”，要另找一間公司，是不可能接納的，但之前的15億元已經“掉進鹹水海”。所以，這些人是否應該叫他“早啲”呢？

郭家麒議員：主席，這項辯論的範疇相當廣泛，但可惜在席官員只有楊局長。所以，主席，我開場發言必須首先鞭撻創新及科技局。

楊局長當然經歷千辛萬苦才能擔任此職位，可惜最近在互聯網或其他新聞當中，最受關注的事情，並非你的局或屬下兩個部門做過甚麼，而是閣下在理工大學時，在BVI (British Virgin Islands)設立海外公司引申的一些醜聞。這與你現時的工作無關，但最令我們擔心的是，由於政策局涉及一些公共政策，應該受政府或公眾監管，而你身為局長，當時作出這些安排，當面對傳媒查詢，你卻顧左右而言他。我們對此十分擔心。

我翻查有關創新及科技局的研究資料，發現在你旗下其實沒有太多新鮮事物，除了大量撥款以外，包括透過不同基金，例如用科學園等“派錢”。主席，我是擔心的，我絕對不想好像剛才才有議員說，有ICAC調查的情況出現。

創新科技肯定不止是“派糖”或“派錢”。香港談論創新科技、創意科技多年，這當然與你無關，但是，創意科技、創新科技是甚麼呢？你的前任——即你的鄰居——商務及經濟發展局局長原本應該有責任令香港的廣播、電視及創新科技做得好一點，結果是怎樣呢？香港的電視發牌不進反退。在我們討論是否發出新牌照時，亞洲電視有限公司（“亞視”）當時已經奄奄一息。香港電視網絡有限公司申請新牌照，卻被政府和行政會議否決，結果一加一減後，剩下現時的ViuTV和希望一台獨大的無綫電視，連申請了牌照、或應要推出免費電視服務的有線電視也只聞樓梯響。

在這種情況下，原本的廣播或電視事業是否與局長稍有關係？是否應該吸引年輕人，透過不同網絡或新科技做事呢？但這沒有發生過。蘇錦樑局長在這裏告訴我們沒有需要，他擔心電視行業生意不足夠。結果，這個行業正式走向日落。但是，原本不應該如此的。大家還記得在亞視停播前，業界有多少辛辛苦苦工作多年，還有一些年輕、新入行的員工希望大展所長。結果怎樣呢？結果政府不但沒有容許，主席，這可能也有一些來自北方的壓力，要盡量扼殺香港的廣播事業和傳媒事業，甚至是電視和電台廣播，而這些正正需要創新科技。

第二，還好，《2014年版權(修訂)條例草案》沒有通過，這條例草案正正限制了將來創新科技的最大空間。其實二次創作和新行業是否需要較大自由度呢？局長，你很了不起，你曾經與Steve JOBS見面。你在美國逗留過那麼長時間，你明知道美國最重要而香港沒有的東西，正是言論自由和傳媒的空間。傳統傳媒現時真正擁有的自由空間買少見少，很多有“紅色”背景的財團，主宰着傳媒很多命脈。年輕

人如要進入這些行業，要不聽他們指示，要不辭職不幹。所以，大台新聞部不斷出現逃亡潮，早前再有人離職。

在這情況下要做創新科技和培養新的人才，如果相信政府，我想這真是與虎謀皮。因為政府一方面說要發展創新科技，另一方面卻一直扼殺香港的言論空間和創意。現時，如果不跟隨政府的路向，例如這個辯論環節所包括的“一帶一路”，現時我們甚至要在公民教育基金中，撥出一大筆款額資助“一帶一路”交流計劃，這便是大陸做的政治經濟工程了。領導、“阿爺”說要做甚麼，說要做“一帶一路”，便所有人跟風，拍馬屁，怕跟不上。最終，所有事情也是“一帶一路”。現時經濟發展便是“一帶一路”。不過有趣的是，最近連李克強也不說了，習近平也少說了，特區政府是否“跟車太貼”呢？要小心點，屆時撞車不要怪誰，因為大陸已經開始不說“一帶一路”。但是，我們仍然執迷不悟，繼續“一帶一路”。

我最近看到一些研究指出，不止是香港，連美國也有三分之一學生來自大陸，中國學生是最大的留學生羣組。如果人們把大陸說得那麼好，為何大陸的學生要去美國讀書？那是邪惡的地方，有民主，有自由，有邪惡，送那麼多人去讀書是不對的，政治不正確。不過，最有趣的是，國內官員越高級，便越把子女送往最邪惡的地方，香港也一樣，例如美國、歐洲、澳洲或英國等邪惡的地方，因為這些地方談民主和自由。為何他們這樣做？因為身體最誠實。他們知道，如果有創意，可以在這些地方發揮出來。

香港不是沒有條件，香港是大有條件，我們仍是亞洲區……當然我們沒有資格成為世界的國際城市，但我們旅遊業近年獨沽一味，想做大陸的自由行生意。好了，當大陸經濟不景氣，要“唱紅”打貪，當貪官不能來港隨意購買名錶、珠寶和物業時，香港便不行了。政府和旅遊業界仍然執迷不悟，這數天說得最多的是應否放寬“一簽多行”、發展自由行城市。

如果我們只獨沽一味，當然必死無疑。難道未有自由行之前，香港便不用發展了？未有自由行之前，香港便死路一條？當然不是。我們看看數字，其實國內來港的旅客，超過一半以上不過夜，也有多不勝數的旅客是來港帶水貨。即使他們不斷說旅客下跌，我們同時發現甚麼情況呢？不論是短期和長期旅客，訪港人數不但沒有下跌，反而還上升。有旅遊業界人士告訴我們，而且一些phone-in節目也說得很清楚，其實這個局面由政府造成。多年來，不論政府或香港旅遊發展局，都只有一個單向思維，便是向北望。所有經濟政策，只是向着大

陸，希望有些錢流下來。為何如此沒有志氣、不爭氣呢？我們何時變成這樣子的？我們從來不靠單一發展。當然，我們應該處理好國內遊客，接待一些優質的國內遊客，而不是在香港走水貨的遊客。

第二，政府縱容旅遊業界。當入境團高喊旅客減少時，其實在剛過去的黃金周，來港的整體旅客數量只有上升，沒有下跌，這說明了甚麼呢？原來香港的入境團繼續進行一些“割客”活動。傳媒剛剛揭發有旅行社透過這些入境團的一條龍服務，把旅客關起來，強迫購物。我們說了這麼多年，要禁絕這些“低團費”、“零團費”旅行團，要成立一個獨立的旅遊監察組織，有沒有做呢？完全沒有做。政府眼不見為乾淨，寧願待香港發生甚麼“阿珍事件”，又或旅客在珠寶店內意外死亡等大新聞。這不單影響內地旅客，其他國家的旅客會怎樣看香港呢？那些旅客不清楚情況，以為香港仍在推廣如此低檔次的旅遊，迫使遊客購物。“零團費、無監管、一團糟”，政府還好意思自詡重視旅遊業？政府並沒有盡本分監管旅遊業。

第二，“食老本”，繼續“食老本”。香港過去數年開發的所謂旅遊設施又是單向的，例如說迪士尼樂園如何吸納大陸旅客，但上海的也快將開幕了，政府還在想這方面？我們有很多優勢，包括香港一些景點跟我們的歷史有關，政府有沒有做好呢？沒有，繼續放棄。我們所謂的古蹟政策，並沒有兼顧保存香港一些可以吸引旅客、比較長線的景點，政府只是繼續短視，容許很多古蹟繼續受破壞。

此外，更離譜的，政府差點因為要益惠某個地產商，繼續官商勾結，而把星光大道這個三分之一遊客會前往的地方封起來。如此能量的政策局這樣子辦事，然後推說香港有人“踢篋”，導致旅遊業變差，當局有否照鏡子呢？如果香港希望倚靠這班官員，發展好我們的旅遊業，粗俗點說，真要“等運到”，這是不會走運的。

所以，歸根究底，我們最重要是要自強，令香港無論在整體經濟發展、旅遊業、創新科技等，也跟隨更開放的道路走。現在是怎樣呢？新聞工作受到無情打壓，言論自由永遠受壓，無論是真正的“廿三條”或“網絡廿三條”也蠢蠢欲動，年青人看到這種情況，即使本來有創意，也感到害怕，怕隨時被拿下來“抽秤”，看不到將來。所以，整件事來說，不單是旅遊發展這回事，更關乎整個教育政策和經濟政策，只是獨沽一味的發展大陸市場，最近他們又炒作甚麼呢？便是希望亞洲基礎設施投資銀行在香港開設融資辦事處。政府真是死性不改。

如果政府仍然這樣做，無論是旅遊發展、經濟活動和科技發展也不會走運，將會無路可走。因為香港從來是國際城市，我們面對的是

整個世界，而不單是亞洲。其他亞洲城市，無論是南韓或新加坡也是向着全世界發展，吸引其他地方的人，軟件和硬件也同樣做足。我們一直限制創作自由，一直限制新聞和言論，一直令他們覺得獨沽一味。在這種情況下，政府不要只懂得推卸責任。香港造成今天這樣的局面，政府難辭其咎，這也是為何在今次辯論中，有這麼多議員提出削減庸官的工資。

我謹此陳辭，多謝主席。

梁國雄議員：主席，我有預測未來的能力，有一個水晶球，知道建制派在往後的發言中會就“拉布”作出批評，而實際上，他們亦花了不少時間對所謂“拉布”的議員進行人身攻擊，所以我要回應一下。

首先，建制派議員似乎忘記了一點，議會要停擺，即是不開會或因為法定人數不足而無法開會，是有兩個條件的，其一是充足的條件，另一是必備的條件。

主席，有很多人向我投訴，在WhatsApp中告訴我要慎防這些小人，因他們每逢出席喜慶宴會，都聲稱議員收取薪酬後卻不工作，是我們要求點算法定人數以致他們工作不成。他們認為我必須回應，所以我現在要回應。但是，現在卻只餘下譚耀宗議員在席。譚耀宗議員，你那邊的議員不用工作嗎？40多人中只餘下你在此作代表。

這可不行，主席，我本來也不想要求點算法定人數。各位正在收看電視轉播的朋友，請看這個擁有43人的派別，1位在上擔任主席，另外1位在席，他們卻還膽敢批評我不工作。主席，請根據《基本法》第七十五條傳召他們回來。請各位好好看看，拍下這場面……

全委會主席：梁議員，請坐下。秘書，請響鐘傳召委員返回會議廳。

(在傳召鐘響後，多位委員返回會議廳)

全委會主席：梁國雄議員，請繼續發言。

梁國雄議員：全部建制派議員終於給我傳召回來了，請各位電視台的工作人員拍下來，王國興議員率先離席，所以這些人是在賊喊捉賊。我再說一遍，就議會的法定人數，法律已有規定，《基本法》第七十五條是我們的憲法，該條訂明會議人數要過半。根據立法會的《議事規則》，我可斷言現在與會人數不過半，這全都於法有據。

不過，我記得主席曾制止我要求點算人數，因會議廳內有足夠法定人數。所以，證明如有足夠法定人數，像現在陳克勤議員等全數在席，陳鑑林議員等則在上網做其他事情，我們一定有足夠法定人數可以開會。因此，促成我們要求點算法定人數的是建制派，因為他們有43人，只要全數在席我們便根本無法要求點算法定人數。若好像剛才般只剩下譚耀宗議員1人，我便得要求他們回來。而他們若不離席，我稍後也無法要求點算法定人數，所以這是賊喊捉賊……賊喊捉賊。(眾笑)他們現在笑了，議會果然有一點生氣了，但我再說下去，他們將笑不出來。

第二，今年的財政預算案得到很多人支持，包括民主黨在內，他們質疑“拉布”有何意義。本港今年的財政盈餘，如把曾俊華司長預先撥作房屋儲備金的450億元計算在內，大概有750億元之數，這數額的盈餘對香港來說是常態。既然有750億元盈餘，應如何使用呢？“財爺”決定繼續“派糖”，於是寬免利得稅及商業登記費花了34億元，微不足道；寬減薪俸稅和差餉又花了280億元，合共300多億元，但一直實施的公屋租金免租1個月卻不知何故取消了。

那麼，在700多億元的盈餘中，今年究竟花費了多少讓生活於水深火熱之中的窮人受惠呢？答案是30多億元，即1：9之比。我要問屬於建制派的譚耀宗議員、王國興議員及陳鑑林議員，你們每天落區要求政府多些幫助窮人，但究竟做了些甚麼？

全委會主席：梁議員，請就這項合併辯論所涵蓋的各項修正案發言。

梁國雄議員：當然有關，現在要辯論的範疇是青年及經濟發展，窮人沒飯吃又如何發展經濟呢？

除此以外，還有一點，我們以往沒有“拉布”，是在2012年才開始的。由2006年至2016年，我們累計低估的盈餘有接近6,000億元，即每年有600億元可供使用，這是一個怎麼樣的概念？舉例來說，如今

年以600億元救濟窮人，每人派6,000元，即使像曾俊華在2011年胡亂“派錢”，以致建制派無法忍受而要求他惠及所有香港人，也只是用了300多億元。今年也可以每人派6,000元，然後還餘下200多億元可作其他改善，例如興建院舍、設立全民退休保障基金。主席……

全委會主席：梁議員，請就這項合併辯論的主題發言。

梁國雄議員：好的。所以，建制派在此空談要為香港的長者推行全民退休保障，而我卻已為此“拉布”4年，每年都表明這一招快行不通，因曾鈺成發明了“剪布”，之後還有“裁布”，屆時甚麼也做不了。這情況現已發生，4年來從來沒人把握這機會，將來要“拉布”便更加困難。不過，我現在不再討論這事，因一定會被主席制止，且說其他。

社民連的要求很簡單，只要政府推行全民退休保障，我們便即時停止“拉布”，不過現在既已被主席“裁布”，也不能怪責我們。如政府“回水”1萬元，我們也立即不再“拉布”，不過又被主席“裁布”，他還害怕些甚麼呢？於是便不能迫使他動用600億元派給……

全委會主席：梁議員，請針對這項合併辯論的主題發言。

梁國雄議員：今天是5月4日，那麼我們不如談談青年節，主席應也知道今天是共產黨的青年節。有說政府推行青年工作不力，主席那位原擔任民政事務局局長的弟弟亦被辭退，而民政事務局正是負責這方面的工作。今年找來蘇錦樑安排青年節的活動，可說是更加差勁，因他只懂金錢方面的事情，讓他主事是死路一條，難道不可以找一個不是掌管金錢事務的官員負責嗎？主席，五四運動時可有提及“money money money”？是不會談到金錢的……

全委會主席：梁議員，你現時所說的與哪項修正案有關？

梁國雄議員：因為這個辯論環節涉及青年、藝術及文化和體育。今天的五四青年節集會，根本就是“吃豬血痲黑屎”，非常差勁，竟找來一位主責金錢事務的局長來講話。

不過，主席，現在是由我講話。五四運動涉及當年德國戰敗、日本取勝，於是兩國在華的利益便要交換，日本拿取了德國在中國佔領的殖民地，中國人便要“反檯”。正因為當時有一個賣國政府，學生便要遊行，繼而引發火燒趙家樓事件。今天在旺角有人拋擲石頭，便已被說成是暴亂，那麼火燒趙家樓又算是甚麼呢？人們總是不會總結教訓。

當天有所謂“外抗強權，內除國賊”的口號，這是甚麼意思，“國賊”所指的是甚麼？就是軍閥，中華民國，國之不國，為軍閥所統治，軍閥的特質是甚麼？就是不講道理、只講強權……

全委會主席：梁議員，我仍未聽到你的發言內容與有關的修正案及總目有甚麼關係。

梁國雄議員：主席，我正行使權力，代替民政事務局局長教育香港青年，所以我不要求削減他的薪酬，只要他繼續坐在這裏聽我發言便可以了。今天是青年節，這麼應景，竟然沒有人提及，還說甚麼愛國？那羣愛國者有如“飛彈”，有事發生時只管各自飛回家。主席，你這是在阻我發言。

我剛才說到軍閥統治、勾結外國勢力，人民沒有選舉權，於是便“反檯”，所以在1919年後，便有中國共產黨在1921年的成立。說到共產黨，你可不能制止我。發言至此，今天香港有所謂“港獨”、自決的言論，這其實有何奇怪？毛澤東在湖南提出聯省自治，要趕走張敬堯，張敬堯是何許人？他是湖南軍閥，我們今天不正也如此嗎？我們要趕走的是香港的財閥和“大話精”梁振英，他們要“驅張”，聯省自治，我們則要“驅梁”，實行公決，看看香港人究竟要怎樣走下去。

全委會主席：梁議員，如果你繼續離題，我便要“驅梁”，請你離開會議廳。

梁國雄議員：知道。在這問題上，我想告訴大家，在今天紀念五四運動有其意義，就是要指出任何政府，不論有否拿着槍桿子，是軍閥、財閥還是寡頭，也不能夠強加其統治、管治意志於人民頭上，不管他

有否勾結外國，否則人民必有逆反之心。以毛澤東為例，他便提出了聯省自治，對嗎？

所以，就這一點，今天紀念五四運動精神的活動做得這麼差，促使我向大家指出，尊敬的全國人大常委會委員長張德江快要來港，我也不知道你是否要作出配合，所以要早些進行表決。各位，我亦懷疑張德江的到來，是要處理一個相當重大的問題，但請主席不要誤會，我不是指“一帶一路”問題，而是要處理梁振英的問題。我想在此指出，現時談甚麼財政預算案均是浪費時間，因你會“鋪布”、“裁布”，我要說的是如要紀念五四精神，如要讓年青人當香港的主人翁，我們便必須在張德江到來時大聲說出，八三一決定是不合時宜的，等於五四運動時……

全委會主席：梁議員，我已經多次提醒，你的發言內容與這項辯論完全無關。

梁國雄議員：但這與將來有關，將來不是較現在更重要嗎？我們一定要看到未來。主席，我知道你快要把我趕走，但這也沒有所謂，反正你已經“鋪布”，我亦不用再害怕，不像以往般要忍辱負重。

主席，我要再告訴你，梁振英政權是一個禍港的政權，梁振英比獨夫民賊甚至當年的軍閥還要差。所以，當張德江到來時，香港人必須站出來說八三一決定是錯的，我們要真普選。如想香港人不再談“港獨”，便請把管治權交還給我們，拜託了，張德江，聽到嗎？

我知你現時要“驅梁”，我會自己離去。我現在告訴你，當張德江到來時，大家一定要站出來，鼓起勇氣。

全委會主席：梁議員，立即停止發言。

何秀蘭議員：主席，我在這兩項辯論環節中一共提出9項修正案，其中兩項修正案是削減局長的薪酬，一位是民政事務局局長，另一位是商務及經濟發展局局長。關於每年一度對高官表現的評審，我留待有機會第二次發言時再發表，因為我其他7項修正案，是基於政府將項

目繞過財務委員會(“財委會”)並捆綁在財政預算案(“預算案”)而提出的。以過去數星期的紀錄，我很可能只有這15分鐘發言，我也不知道何時會流會，所以，我盡量在這15分鐘內，試圖盡快解釋這7項修正案，而如果有第二次發言機會，我再深入談論每項修正案，主席，屆時請你不要說我重複發言內容。

我按照修正案的次序發言，首兩項修正案是編號134和135，兩項修正案是相關的，關於商務及經濟發展局轄下的通訊及創意產業科，其中一項是“創意智優計劃”的1億1,000萬元開支，本來數年的總額是4億元，不過今年先申請1億1,000萬元；另一項是香港設計中心(“設計中心”)的撥款，同樣是非經常性開支，涉及610萬元，特別是用作時裝發展，即自由黨去年取得的計劃。

我先說設計中心集中在時裝發展方面。我們經常說培育香港的設計人才，但設計其實即是把一件事物變得漂亮點，坦白說，只是錦上添花而已，而非生活的必需品。當我們要香港新一代懂得錦上添花，懂得在生活上有所進一步要求，你必須給予他們一個合理的生活；否則，如果大家只忙於找生活的最低所需，他們便不懂得錦上添花，提高要求，更不會設計。

所以，為何我們要有全民退休保障呢？主席，這是梁國雄議員所說的“拉布”目標，這方面他不說，我替他說。如果我們有全民退休保障，便可以令新一代，又或人到40歲想展開第二輪事業時無後顧之憂。談到創業冒險的精神，如果是年輕、剛畢業的初生之犢，便可以有機會去闖，因為他們不用擔憂工作年歲(working life)越來越短，能放膽去做。然而，到了三、四十歲，已經累積了一定的資本，但又未足以安享晚年時，如果你想創業，真的有很大的考慮。假如香港有全民退休保障，便可以令大家有較多本錢去冒險，因為知道即使創業失敗，他們也可以在晚年時有很基本的保障。

我認識一位今年應該是32歲的朋友，現時面臨一項重大的決定，是究竟做一份很枯燥但很穩定，每年可加薪5%但不是他可發揮天分或有志趣的工作，還是留在傳媒機構，有望做主筆，更上一層樓呢？但是，大家也知道，現時在傳媒行業如果做得好，可能當天晚上便會立即被辭退，你越有表現則越高危。所以，如果有退休保障，他便不用害怕，大可無後顧之憂，繼續留在傳媒圈工作。但是，他現時確實要考慮是否放棄他的志趣，找一份穩定，每年會加薪，讓他可以儲蓄，退休有保障的工作。

雖然這份不是創新的工作，但也讓我們看到，如果我們想香港人在就業方面能夠就自己的天分或志趣去做，便要有穩定的社會保障，大家才能放膽嘗試。否則，如果大家經常要想着儲蓄，年老時靠自己的一根儲蓄支柱來過活時，很多人也會犧牲自己的天分。

主席，在紡織業方面，我有另一個很實在要提出的問題，這是關於時裝設計，但時裝設計其實不是香港的強項，反而紡織才是。我們最近看到新聞，本港科研人才研究到利用廚餘和蟹殼——主席，不是龍蝦殼——再造成為布料纖維。怎麼做呢？便是提煉當中的蛋白質，然後聚合，噴出來變成纖維。所以，日後真的可以有龍蝦衣，龍蝦殼和蟹殼的成分相去不遠，是可以有龍蝦衣的，但穿了是否便能欺壓他人則不得而知。不過，這種特別科技產生的布料，是會有一個特別功能的。

當香港的小孩在美感方面的訓練不足，一上街便看到很醜陋的街板或建築物，或美學教育不足時，我們是否還要勉強發展時裝設計，為何不是多投入資源到紡織科技上呢？另一項新研究與環保亦十分相關，不單是蟹殼可以造成纖維，廚餘也可以，同樣是提煉當中的蛋白質。這真是“一為神功，二為弟子”，真的可以善用大家以為是廢物的東西，將之再生產成為新事物。

設計中心有一點是非常跟不上時代的，而要由我們稱之為“co-working space”所補足。設計中心是投放資金以培育一些新的企業和人才，但新企業在起動時通常捱不住昂貴租金，亦買不起辦公室內很基本的文儀用品。所以，其實已經有私人和社會服務團體，例如我的好朋友黃英琦創辦的The Good Lab，便提供了這種co-working space的辦公室。換言之，是以很便宜的月租，可能只是剛接近4位數，最多是2,000元，便可以租用一處正常規模的辦公室，有通訊地址。當中有很多不同行業的人，尤其是創意行業的排版和設計等各方面從業員均走在一起，在那裏真的可以產生協同效應，你在那裏可以認識到相同行業的人，大家已經可以自行在那裏找到行業中的上游或下游，大家一起工作。現在有私人市場亦提供這種co-working space，我們這種政府撥款的計劃沒有先知先覺，反而私人市場比我們還先走一步。

現在再談談，私人市場還有甚麼呢？關於創業基金(venture capital fund)，創新及科技局局長在席，他曾前來與我們討論到這問題，但他有否看到現時網上有一些眾籌活動呢？他們舉辦得很成功，反而政府設立甚麼基金，搞到現時也未能成功。現時有人會把新設計

的產品上載到互聯網，如果大家喜歡，可以在網上認購，而無須立即過帳付款；在接獲足夠的訂單後，這些設計師便可以放心生產產品，進行各項工作。為甚麼政府這些花公帑的計劃，總是未能趕上時代的步伐？政府打算開放一塊土壤讓新企業發展，但為甚麼要設立這些基金，然後又不知道如何審批，其間又可能會產生公器私用或利益輸送的疑雲？其實這些均應該在財委會內慢慢地討論。

至於這項“創意智優計劃”，其實政府向我們提供的文件中只是提及，政府日後會聆聽事務委員會的意見後，便會在財委會上提出，當中有4億元的承擔，在2016-2017年度的開支是1億1,000萬元。我翻查那些會議紀錄，其實我們建制派的議員均說了很多話，並不是沒有發言，一樣提供很多意見。首先，我當然非常不滿大家，既然他們有這麼多意見，為甚麼他們會任由政府繞過財委會，把計劃直接與預算案捆綁？我對大家當然有這樣的質疑，並且還有不少建制派議員表示，泛民“拉布”，提出這麼多項修正案，即我們每次開口說話，每次質疑，便指為“拉布”，我認為這是很混帳的說法。我實在要請建制派議員，尤其是在事務委員會中曾經發言，有意見的議員，稍後繼續在這裏向局長、向官員的代表提出質詢。

此外，很多議員發表意見的議題是有關保險業，而我關於保險業的3項修正案，便是修正案編號318、319和320，尤其是當中的提升保險業及資產財富管理業人才培訓先導計劃。我真的要翻出會議紀錄，向大家讀出，陳鑑林議員對這個行業的入職薪酬表示質疑，認為有欠吸引，他強調政府需要在大學期間已經要加強專業培訓。還有，王國興議員的發言最精彩，他表示應該有更符合成本效益的做法，是可以吸納大學新生，令他們提早認識保險和金融這兩個行業所提供的機會，他同時認為提升對準新入行人員的吸引力，是兩個行業應該負擔的責任，培訓人才應由行業出資而並不是由政府出資。就這項提升保險業及資產財富管理業人才培訓先導計劃，今年需要撥款2,170萬元。並不是只有陳鑑林議員和王國興議員兩位議員，認為培訓行業人才應由行業來負責，其實還有其他議員這樣認為。但是，政府現時仍舊申請公帑來推行計劃，行業就無須出資，為甚麼這樣呢？大家稍後能否發表一些意見，讓出席的官員聆聽，使他們在會後向有關人員轉述？

還有，這項計劃亦有在財經事務委員會上提出，政府向我們提交的文件同樣指出，該計劃會提交財委會審議，現在卻靜悄悄將計劃撥款捆綁到預算案，大家沒有機會在財委會內提出意見，所以在這裏更

要繼續質詢。在事務委員會提出後，政府官員現時看似很乖巧地坐在席上聆聽，但就將計劃“原汁原味”地與預算案捆綁，以期一同獲得通過，讓大家往後未能作出跟進，這樣怎麼辦？主席，其實我們知道不可能在財委會上進行表決，即使在財委會上表決，坦白說，這項目亦會獲得通過。但是，我們最低限度可以在財委會內作出跟進。

政府在事務委員會提出這計劃後，說會接納意見，但有否改變一些行政細節，有否改變一些撥款審批的細則？如果我們在這裏不發言，在這裏不跟進，政府為甚麼要更改呢？這裏有40多名議員縱容他們，他們便把所有項目與預算案捆綁上，即使文件中顯示計劃將來會提交財委會，但政府卻靜悄悄將計劃撥款捆綁到預算案，便可以完全避開議員的質詢。這便好像那件行李般，你只要不攜帶，便會有人替你拿到檢測站進行安全檢查，行李中有甚麼物料，誰也不知道。

所以，主席，我希望稍後仍有第二次、第三次的機會發言，屆時我會深入地逐一談論每項修正案，但在這裏亦呼籲，曾經提出過質詢、提出過質疑的建制派議員，請他們繼續發言。

陳志全議員：我要求點算法定人數。

全委會主席：秘書，請響鐘傳召委員返回會議廳。

(在傳召鐘響後，多位委員返回會議廳)

全委會主席：李卓人議員，請發言。

李卓人議員：主席，我首先想討論我們就海事處提出的修正案。我先前已提及當局多次繞過立法會財務委員會(“財委會”)審批的問題，其中一項關乎購買船隻。我們早前提到購買車輛，其實也有購買船隻的項目，例如消防船、快艇；再有漁農自然護理署(“漁護署”)需購買一艘艇；然後是海事處需購買一艘艇，全部涉及船的問題。

主席，購買船隻這麼簡單的事，為何政府也弄得一團糟？項目早前已全部獲批。財委會特別會議上的問答內容，顯示海事處曾答覆有關這數艘船隻的問題所在，大家可看看我們的公帑如何被浪費掉。漁

護署本應在2013-2014年度購入一艘船，當年的船價是1,000萬元，但至今已變成1,395萬元，上升四成；然後，政府現在再捆綁在財政預算案(“預算案”)中，作為一個新項目，要求通過1,395萬元撥款，金額增加了四成。署方本應向財委會交代為何耗時數年也未能購買一艘船，而由於延遲數年，撥款需要增加四成，但署方沒有解釋，只是硬闖。主席也知道，我們工黨的立場很清晰，非常反對政府不遵守既有傳統把申請提交財委會，反而沿用殖民地80年代的做法，捆綁在預算案中。我們希望來年不會再出現這些情況。如果來年不再出現這些情況，老實說，我們的修正案會少很多，因為我們的修正案關乎兩類內容而已，一類是削減庸官的薪酬，另一類是關乎繞過財委會的撥款。

我想特別就海事處發言，但我說給誰聽呢？審計署現在沒有代表在席，我真希望審計署能審計海事處，為何花費數年時間，仍未能購入船隻，買船這麼簡單也辦不成。

其實，問題涉及數艘船隻，漁護署一艘，海事處本身也有一艘，而海事處這艘船更於數年前已申請購買，時間遠至2011-2012年度，名為“水文1號”，但至今仍未購入，署方的解釋是甚麼？我們曾向署方詢問理由，但最大問題是，主席也知道在席沒有官員回答。根據署方解釋，有數個理由：有大量船隻需要更換，不單海事處，不同部門也有大量船隻變舊，需要更換，這是第一個理由；第二，海事處正檢討採購程序。我不知道檢討了甚麼，海事處沒有說明，也沒有答辯，因為大家看到，楊局長在席，他也不會回答有關海事處的問題。所以，我真希望審計署能審計海事處，因為我們不知道檢討採購程序的內容；然後，另一個很荒謬的理由是具備相關經驗的員工不足。既然有此問題，為何不多聘員工呢？我們經常認為，既然工作所需，那便招聘吧，但他們指相關員工經驗不足，導致進度延遲了數年，總共浪費多少錢呢？我剛才提及費用增加四成，而這僅涉及一艘船而已，增加四成等於多出395萬元，這數目可招聘多少員工呢？他們把金錢浪費在延誤方面，也不招聘具備相關經驗的人。他們提出的另一個理由是，造船業在勞工、物料及保險方面的成本增加，所以一旦延誤便出現這個情況，這是他們的答覆。

整項事件也是海事處一筆糊塗帳。為何購買船隻會如此艱難？既已知道具備相關經驗的人手不足，為何不作招聘？而且，他們理應知道有需要更換船隻，不會突然明天便要更換的，因為全部有記載年份，大概知道何時會有大批船隻需要更換。這些問題，政府沒有理由不知道。但是，整個程序竟然荒謬至這地步，延誤數年，又浪費這麼多冤枉錢，有沒有搞錯？

我們亦知道海事處另一筆糊塗帳，便是他們最喜歡外判。其實，外判有一個問題。海事處使用外判船隻或租用船隻來追截超速“大飛”，會出現一種荒謬現象，海事處人員身為執法人員，卻乘坐一艘外判或租用的船隻來追截“大飛”，他們又如何知道所租用船隻本身與“大飛”有沒有關係？我當然沒有證據，也並非指出租船隻的船主一定跟“大飛”有關係，但為何執法人員要乘坐租用船隻？我認為這種外判沒有理由，所以這又是另一筆糊塗帳。大家試想，警方捉拿或追捕賊匪，會否租用車輛來追賊的呢？當然用警車追捕。同樣道理，海事處怎可能租船追截“大飛”？但是，這問題從沒有答案，他們亦繼續外判。

最近，他們又租用船隻，因為沒有足夠船隻，又沒有更換速度較快的船隻或安排更多船隻投入服務。例如，最近汲水門大橋出現問題，海事處要租用3艘船來監督大橋水域，租用期3年。對於這些問題，如海事處本身有足夠船隊，便無需這樣做，但實情又不是這樣。所以，現在最荒謬的情況是，我們認為真要由審計署審計海事處整個部門這筆帳。現在弄至這個情況，所有金錢也浪費了。

現在的情況是，使用公帑又是“洗濕了頭”，建制派最喜歡說：“洗濕了頭”，難道不購買船隻？每次也是這樣，但今次跟高鐵及港珠澳大橋兩宗“洗濕了頭”的個案不同，那兩宗個案仍可在財委會討論，但今次這個問題，連財委會也沒有討論便提交立法會，大家聽完後又不會跟進，任由公帑浪費、增加四成成本，一艘船便浪費數百萬元，公帑便是這樣浪費了，這是我想特別提出的第一點。

另一項修正案並非由工黨提出，是由黃毓民議員就支援標準工時委員會（“標時委員會”）而提出。其實，現時的標時委員會並無用處，整件事情本身，是政府在玩弄香港市民、玩弄標時委員會成員，它的目的是甚麼呢？就是要遷就商界，把整件事情拖延至梁振英的任期內無法處理。

日前，職工盟在五一勞動節酒會上抗議梁振英，他有句說話我聽後感到相當難聽，就是他把自己說成迎難而上。然而，“難”根本就在他身上，他便是整個標準工時立法的最大難關，他卻說成是他看到前方有很多難關，需要拼命為勞工迎難而上。這樣的廢話真太荒謬。現時根本是梁振英答應了的事情不去做，所以我們今天才要再次提出，要求梁振英“埋單”。我們會繼續“追數”。

標時委員會成立數年，亦進行過首次諮詢，結果清楚說明大多數僱員和僱主也贊成立法規管標準工時，而且標時委員會亦進行了研

究，為何現時還要進行第二次諮詢呢？特別是，第二次諮詢內容並非研究如何立法，而是返回第一個問題上，就是“應否立法”，這根本是浪費時間。我不明白梁振英為何說迎難而上，因為根本就是他在製造難關、在拖延。實情是我們看到他在拖延，所以我們才要迎難而上。我們希望向他“追數”，並要求他盡快落實標準工時立法，這便是第一個有關人力部分的大問題。

勞工處在人力部分尚有另一個問題，我們對此相當不滿意，就是整個勞工處對於欠薪的安排。眾所周知，近日發生亞視事件，勞工處至今已處理兩年多，其實唯一可以阻嚇僱主的方法，特別是令董事不要欠薪的方法，就是要求董事負上法律責任，《僱傭條例》第64B條可要求董事或負責人負上法律責任，但勞工處卻絕少使用，可能針對中小型企業時會用，但針對大財團時卻永遠不用。即使今次亞視事件那麼聞名，是相當清楚地，有股東代表在亞視員工面前說明是欠薪，請大家多容忍一個月，要等一個月後才有薪酬，是已經承認了的，但勞工處也不提出控告。

主席，直至今天，勞工處仍未控告過亞視任何一名負責人，之前控告葉家寶其實只是想找代罪羔羊。葉家寶亦非真正負責人，但他有一點做得不好，就是不願指出誰是負責人。如果他指出有關人士，他本人便會無事，但現時他要為上層頂罪，也不知道上層是否向他支付了安家費。其實真淒慘，他擔任到那麼高職位，現時也要拿取安家費，隨時要為老闆坐監。可是，主席，至今勞工處也未控告過亞視任何一名董事，那麼在人力這部分，勞工處究竟做了些甚麼呢？問題至今仍未解決。

所以，大家看到現時整個政府中，其實很多不同部門也是這樣子，就是在拖延時間，很多事情也不到位。今天又發生一宗工業傷亡事件，北角有一名工人在躉船上意外死亡，今年每星期最少也有數名工人因傷死亡，長此下去，我們的基建不論興建得怎樣美好，其實也是用血汗建成，我們又是否想要這種血汗基建呢？

為甚麼勞工處一直說自己重視工業安全，但至今卻仍然做不到任何事情去預防工傷事故？特別是死亡事故和嚴重工傷事故，不能交出任何成績。我們認為勞工處現時予人一種感覺，就是盡量少做，以往做開的事情繼續做，卻不會特別多走一步。其實，現時很多政府部門也有這個問題，可能大家士氣低落，以及看到梁振英做了很多無謂事情，浪費時間。我相信民航處的人員為了替他“補鑊”，已經要花費不知多少個工時，梁振英很多事情和爛攤子也要公務員補救，難怪公務

員士氣低落。可是，他們士氣低落引起的最大問題，就是會令服務質素下降，亦會影響市民。現時很多事情也在“空轉”，包括我剛才提到的工傷事故，勞工處只是事後調查，如果沒有發生事故，便像毫無頭緒般，不會特別進行更多預防工作，包括巡查。

最後，一個最大的問題是，現時很多工人根本是過勞而死或勞損，所以他們50多歲已要退休，但勞工處從不理會這一點，從不理會工人工時過長及勞損。這些不是職業病，工人變相是犧牲了、勞損了、殘廢了，卻無法取得任何賠償，而政府亦沒有關注職業病問題。

所以，我們認為在人力方面，政府的表現也是相當令人失望。所以，最後，張建宗的薪酬也是應該被完全削減。

全委會主席：在進行每項辯論時，我會請提出修正案的全部委員先行發言。由於提出修正案的委員目前只有黃碧雲議員在席，儘管陳家洛議員並沒有提出修正案，他也獲編排在黃碧雲議員之後發言。不過，如果在黃碧雲議員發言期間，提出修正案的其他委員進入了會議廳，我會把陳家洛議員的發言次序移後。請委員明白。

黃碧雲議員：主席，我現就我提出的修正案(編號350)發言，要求就總目156，削減教育局局長吳克儉全年薪酬預算開支約358萬元。

主席，相信除了我之外，還有其他議員提出類似的修正案。今年的施政報告及財政預算案(“預算案”)有一相同弊端，就是注資10億元推行“一帶一路”獎學金。政府豪花10億元公帑所資助的並非本地學生，而是“一帶一路”國家的學生，以便他們來港入讀本地資助大學。這個意念先由特首梁振英提出，然後曾俊華在今年的預算案中作出配合。這個意念令我感到譁然，於是落區聽取街坊的意見，發現很多人均對預算案中的這項安排感到非常不滿和反感。我認為這是本末倒置的做法，既慷納稅人之慨，亦罔顧就讀自資院校的本地學生及其家長的訴求，以及他們正承擔沉重財政壓力的事實。

根據教育局的統計資料，2015年就讀國際學校、私立學校及直資學校的中小學學生達到135 000人，為數極多，為何他們不入讀公帑資助的中小學，而要入讀直資、私立或國際學校呢？當中有很多或多或少是對公帑資助的基本教育感到不滿，認為政府投放資源不足，以

致課程設計等各方面有令人未盡滿意之處。所以，家長寧願多花很多金錢，讓子女入讀其他非公帑資助學校。

如果政府有這麼多資源，想向香港市民、家長及學生提供協助，何不把這為數10億元的“一帶一路”獎學金投放在改善現時以公帑支持的大學、小學及中學呢？如果用以資助基礎教育中的學校體系、課程等各方面的資源能夠到位，眾多家長可能便無需自掏腰包，讓子女入讀學費如此昂貴的學校。

主席，你也曾為人師表，自然很明白香港的教育情況，教育局局長及教育局應以負責任的態度運用本港有限的教育資源。在運用教育資源方面，最主要的準則當然是首先要向納稅人(即香港市民)負責。讓港人優先使用教育資源的原則，是整個政府應要遵守的金科玉律。但是，以我們所見，現時的情況是政府花了不少公帑資助一些非本地學生，而在今屆議會的4年任期內，我已曾在發言中多次指出這個問題，這問題首先出在研究院方面。

在最近這十數載，研究院在UGC(大學教育資助委員會)和政府的領導之下，非常強調國際化，更聲稱其收生標準是擇優而取，要取錄成績最好的人加入研究院。在推動國際化多年後，最終真的取錄了很多非本地學生，但國際化在實際操作上卻變成大陸化，因為實在無法取錄太多其他國家的學生。楊偉雄現已出任創新及科技局局長，但他以往也曾在香港理工大學任教，應該很清楚國際化在實際運作時，實在只能吸納很少其他國家的學生，會入讀本港研究院的大多是內地學生。換言之，所謂國際化其實已經走樣。

這我也不介意，因我認為大學裏有一些mixture，有不同背景的學生入讀也是好事，但問題是研究院的學生現已變成以非本地生為主流。我所說的並不是自資入讀的研究院課程，不是MA(文學碩士)之類而是哲學碩士(MPhil)及哲學博士(PhD)課程。現時數間大學研究院的研究式課程所取錄的學生，平均有七至八成屬非本地學生，但和我在80年代末、90年代初自資入讀香港中文大學研究院的時候不同，現時獲取錄修讀MPhil及PhD課程的學生基本上是由當局代繳學費，所得的一筆金錢已足以繳交學費及生活費，可說是頗為慷慨(generous)。

假如現時取錄的七、八成學生都是非本地學生，我們如何解釋對不同學生的資助模式原來並無分別？無論是納稅人的子女還是來自其他國家或內地的學生，是否一旦被取錄便會由政府負責所有費用，

直至他們畢業呢？現時資助修讀研究式課程的研究生的單位成本大概是平均每年475,000元，一般來說，哲學碩士最低限度要修讀兩年，哲學博士則最快也要3年才可畢業。於是，資助一名非本地研究生修讀為期兩年的碩士課程，需費差不多100萬元，修讀博士課程的則最低限度需要150萬元，還未計算提供其他獎學金讓其到海外出席國際會議。

然而，即使如我剛才所說，支持在研究生之中加入一些非本地學生，以刺激思考、辯論及研究，也沒有理由不檢討資助模式，研究應否分開向本地學生和非本地學生實施不同的收費模式。新加坡也十分努力吸收非本地研究生前往當地大學從事研究或修讀研究課程，但對於新加坡永久居民、新加坡公民和來自其他國家的人士，會實施完全不同的收費。若非新加坡的本地永久居民，收費必然貴得多，這些學生要自行透過獎學金等其他方式安排前往當地升學的事宜。

然而，香港卻並非如此，對於這種情況，我已曾多次詬病，但現時推行的“一帶一路”獎學金又如何？就是將應用於研究院而尚未糾正的錯誤資助模式，應用於大學本科生之上，注資10億元以協助其他國家的學生來港修讀資助大學課程。我認為這確實是本末倒置，為甚麼？香港的資助大學學額其實已供不應求，很多符合入讀本地大學資格的學生均不獲提供大學學位，因而要自行解決升學問題。結果，他們要前往私立大學叩門，修讀副學士課程。

副學士課程是最對不起香港家長和學生的政策，那是政府想證明高等院校學生比例上升而堆砌出來的數字，但實際上資助大學學額的數目多年來也不曾增加，仍然是每年15 000個大學一年級學額。可是，每年符合入讀大學資格的學生有25 000人，換言之，政府在照顧了15 000名學生的需要後，再不理會另外1萬名符合入讀大學資格的學生，反而花錢資助“一帶一路”國家的學生來港入讀大學。那麼，正在修讀副學士課程的學生和他們的家長怎能不發火，要求辭退吳克儉？

這類措施只能夠是錦上添花，即是香港家長和DSE畢業生的問題已獲解決，投考大學的學生均獲提供資助大學學額，那麼當本地居民的教育需求得以全面解決後，政府如想錦上添花，給“阿爺”“擦鞋”，進行其他“化妝工程”，可能也不會被罵得這麼慘，不會被要求削減局長的全年薪酬。吳克儉今天又不在席，變成我們好像在罵楊局長，但我知道這事根本與他無關。希望稍後在當局回應時，局長能夠回來。

因此，“一帶一路”獎學金的建議甫提出已遭到猛烈抨擊，我落區諮詢街坊，詢問他們贊成還是反對時，10人當中有10人均表示反對。政府知道做錯了，連自由黨也指責政府太過離譜，於是便建議作出更改。據聞政府打算作出微調，改以1：1方式提供資助，亦即一半用作資助“一帶一路”國家的學生來港修讀大學，由港府負責有關費用，另一半則用作資助香港學生申請到“一帶一路”國家修讀大學，給他們提供獎學金。我已經表明，民主黨反對這個1：1微調方案。這個方案只是看起來沒有那麼差勁而已，若以港人優先的原則衡量，我們不可能以一半款額即10億元當中的5億元，惠及其他國家的學生，這項政策對香港學生依然有所虧欠。

現時有很多社區學院，取錄了很多副學士學生。雖然政府舉辦了一些銜接課程(articulation programme)，讓他們唸完兩年課程後可取得一個副學士學位(associate degree)，但其實大部分學生在取得副學士學位後並不會就此出來求職，所以副學士課程其實是讓他們進退兩難。我們已曾在事務委員會會議中多次探討，究竟政府推行副學士課程的政策，是想使之成為一個終點站還是中途站？即使政府想讓副學士課程成為終點站，事實卻並非如此，很多副學士課程的畢業生和他們的家長均希望他們能繼續升學，正式完成學位課程，取得大學學位的資格。所以，即使唸畢副學士課程，其實也只是完成了一半。

兩年的副學士課程，學生在第一年忙於適應，到了第二年已經十分憂心，害怕因為成績不理想而被淘汰，無法爭取升讀政府安排的銜接課程。意思即是唸畢副學士課程後，再入讀其他資助大學的第三、第四年學位課程，完成整個學位課程。但是，政府設立的這類學位不多，而且多年來只有少量增加。

雖然政府去年在施政報告中提出增加1 000個大學三年級的銜接學士課程學額，變成每年有5 000個，分布於不同大學，但正如我剛才所說，現時最少有1萬名學生正在唸副學士課程，還有一些不符合入讀大學資格的學生也在修讀這類課程，加起來共有差不多2萬名學生。政府只提供5 000個學位，即使是原先符合入讀大學資格的1萬名副學士學生，也只能共同爭奪5 000個articulation programme的學位，兩個只能活一個，你獲得取錄後，旁邊那一位同學便告落選，這豈不太殘酷？

為何我們的資源豐富至可資助其他國家的學生前來升學，卻不可首先將這些金錢投放在香港，用於香港學生的身上？所以，民主黨反對這個微調方案，儘管它好像沒有原來提出的方案那麼差，但依然違

反了港人優先，資源首先用於香港學生身上的原則。據我們所知，很多副學士課程的學費均非常昂貴，由每年大約四、五萬元至11萬元不等，兩年課程已需費20多萬元，再多唸數年更需貸款數十萬元，即使畢業後投身社會也無法償還欠款，所面對的只是坎坷的人生。主席，我謹此陳辭。

張國柱議員：主席，我提出的修正案編號361，是為了削減總目156分目700的3,550萬元，該筆撥款是政府撥予職業訓練局（“職訓局”），用以推行職業教育和就業支援先導計劃（“先導計劃”）。其實，工黨是支持這筆撥款的，我們提出修正案，主要因為政府把這個項目放在財政預算案（“預算案”）中，但卻完全沒有讓議會在財務委員會（“財委會”）上作出討論，所以我們要在這裏表達我們的態度。

主席，由於去年9月開學至今已有20多宗學童自殺，引起社會各界極為憂心，觸發社會熱烈討論中學生的升學及就業出路問題。考試過後，未能符合考取大學基本要求的學生，定必為出路及升學四出張羅，是否投身職場也定必有一番掙扎。因此，作為有承擔和有遠見政府，不能將學童自殺問題簡化為學生的個人問題，而應從改善現時的教育制度着手。因此，實行文法教育的同時，必須發展職業中學及職業大學，並加強不同產業的發展，為學生的升學及就業提供更多選擇及出路。

香港應大力發展職業教育，以供不適合文法教育的學生有多一個升學選擇，但政府發展職業教育的力度長期不足，從政府統計處2015年的年刊顯示，過去10年，政府投放職業教育的開支只佔總體教育開支的4%，而中學教育的開支佔總體教育開支的30%至40%，可知職業教育長期被排除於主流文法教育之外。因此，先導計劃作為職業教育的其中一項計劃，在今年的施政報告獲提出延長推行年期，預算案中的相關撥款理應獲得支持，但政府處理該筆款項的手法卻值得商榷，因此，我們才在這裏提出削減此款項。

（代理全委會主席梁君彥議員代為主持會議）

先導計劃於2014年7月經由財委會通過有關撥款，並由職訓局在2014-2015學年推行，負責先導計劃的推廣職業教育專責小組進行檢討後建議延長先導計劃。根據教育事務委員會“有關加強職業教育的

措施的推行進展”的文件顯示，職訓局已於2015年3月與參加先導計劃的僱主及學員進行一系列檢討，其後政府得出的結果是先導計劃受僱主和學員歡迎。

然而，參考“審核2016-17年度開支預算”，截至2016年2月，參與先導計劃的學員約900名，遠比先導計劃最初訂下的2 000名學生少了足足一半以上，但政府仍然以先導計劃受僱主和學員歡迎為由，延長推行計劃。因此，政府必須詳細交代為何先導計劃備受歡迎，但參與人數卻只有目標的45%。同時，政府必須向公眾交代先導計劃的具體檢討報告，以及計劃需要改善的地方。在這種情況下，政府絕不應該繞過財委會審議這筆3,550萬元的撥款，便貿貿然把這筆款項納入《2016年撥款條例草案》內，這對參與的學生、僱主和立法會極不尊重。

代理主席，觀乎先導計劃的目標，是“旨在結合有系統的學徒培訓及清晰的進階路徑，為人力需求殷切的行業吸引和挽留人才。”根據“有關加強職業教育的措施的推行進展”的文件顯示，到目前為止，參加先導計劃的行業包括建造業下的機電業、印刷業、鐘錶業、汽車業和檢測及認證業。當然，這種產業與職業教育的合作模式是予以肯定的，但政府有否加強支援這些產業的配套，則是很大問題。

須知道，在過去10年，就業人數升幅超過四成的分別是地產業、金融業、保險業及建築業；而香港經濟的四大支柱仍然是金融業、旅遊業、貿易及物流業，以及專業及工商支援服務業。這種商業主導的單一產業模式到今天仍未改變，亦未見政府有何具體措施改變這個壟斷的局面。當政府未加強發展香港多元產業，參加先導計劃的學員能否長遠在相應行業上一展所長，是一大疑問。

再者，現時參與先導計劃的行業尚未多元化，政府理應吸引更多新興產業，例如環保業和農業等，以加強本地的資源運用，才能達致推廣職業教育的同時，另有產業為多元化的配合，方可令入讀職業教育的學員，無論在課程選擇上，以至畢業後可選擇的行業上，有更多元化的選擇。

代理主席，先導計劃有德國職業教育“雙軌制”的雛形，因為先導計劃要求學生初期在職訓局修讀1年的全日制基礎課程，其後以兼讀制形式，同時接受在職培訓。我們知道德國職業教育的“雙軌制”中，學生需要每周1至2天在校接受與職業相關的課堂學習，而其餘的3至4

天則到提供培訓的企業進行兼職工作，並且每年約有三分之二的“雙軌制”學員，可獲得培訓他們的企業提供全職工作。

反觀香港推行的先導計劃，在完成先導計劃後，學生可以取得屬於資歷架構第三級的中專教育文憑，如果這批學生想繼續進修，職訓局會為他們提供一條龍的升學途徑，讓學生以兼讀形式完成高級文憑及學士學位。在此情況下，先導計劃的畢業生能否獲得培訓他們的行業聘用為全職，抑或先導計劃主要作為學生升讀職訓局的更高級課程的踏腳石，絕對是政府向公眾交代先導計劃的成效的一個重要指標。

假如完成先導計劃的學生未能獲得提供培訓的公司全職聘用，而該批學生最好要完成職訓局的一條龍升學途徑，方可找到工作，先導計劃只會是架床疊屋，既浪費學生的時間，也不能協助參與計劃的企業尋找新血，更只是政府解決中三至中六離校生就業不足的緩兵之計。因此，政府與其延長先導計劃，倒不如加快在港推行“雙軌制”的職業教育，讓正參與先導計劃的學生有銜接的教育系統。

實際上，香港已經有3所職業高中學校進行“雙軌制”，比政府這個先導計劃更早推行，而且完成實習的學生不需再往上進修，就能夠在實習的機構或業界獲聘用或找到全職工作。政府應該參考這3所職業高中學校的發展經驗，將職業高中發展成常規化的中學教育模式。

我們知道未來數年中學生人數會繼續下降，政府可否積極計劃發展職業高中和職業大學，讓完成初中的學生，在主流文法教育及職業教育中，找到合適及供應充足的升學選擇，因為每年有不少未能升讀大學或大專的學生，其實在初中時，已有意報讀職業高中。所以，先導計劃長遠是必需發展為“雙軌制”的職業高中，以持續增加相關行業的年青人數目，而不是每次都以“擠牙膏”的方式，逐次為先導計劃延長，更不應在未交代先導計劃的中期檢討報告前，就申請延長。

代理主席，觀乎今年的施政報告，政府未有加快推行主流職業教育。即使當中提及延長先導計劃，仍未能反映政府有決心長遠發展主流職業教育。既然政府將先導計劃的目標對象定為中三至中六離校生，政府也最低限度要了解不是所有中學生都接受文法教育。如果政府重視職業教育對中學生的重要性，就必須詳細審議延長先導計劃年期的理據、發展方向及計劃的中期及長期成效，而不是草率交代先導計劃備受學生及僱主歡迎，便把這筆3,550萬元加入《2016年撥款條例草案》中。

更重要的是，既然政府有10億元發展“一帶一路”獎學金，政府應以解決本地教育為優先，加強發展本地職業高中及職業大學，才可促成本地產業多元化，本地的學生才有多元的升學及就業出路，因為只有發展完整的本土教育及工業，本地的學生及職業人才方可立足國際。

代理主席，我謹此陳辭。

(陳志全議員站起來)

代理全委會主席：陳志全議員，你有甚麼問題？

陳志全議員：代理主席，我要求點算法定人數。

代理全委會主席：秘書，請響鐘傳召委員返回會議廳。

(在傳召鐘響後，多位委員返回會議廳)

代理全委會主席：陳家洛議員，請發言。

陳家洛議員：代理主席，在這節辯論環節中，我希望就着以下有關修正案發言，就是修正案編號121、122、313及350，內容分別針對3位局長：教育局局長吳克儉、民政事務局局長劉江華及財經事務及庫務局局長陳家強，以及特別有一項是民政事務局轄下，涉及約800萬元的“一帶一路”青年交流計劃的財政預算案(“預算案”)撥款，當中涉及的政策範圍，正正就是這節要討論的教育、青年政策及“一帶一路”政策。

當中有一個奇怪之處是，民主黨的黃碧雲議員剛才問到，為何當香港本科學生學額不足，有超過1萬名中學畢業生本應有足夠學分修讀由政府資助的大學學額，但卻要望門興嘆之際，政府卻提出向獎學基金注資10億元以推出“一帶一路”獎學金計劃呢？我認為對於這問題，大家也心中有數，是有答案的，就是由於很快便是選舉年，他們是要立功、“擦鞋”和呼應國家主席習近平的“一帶一路”策略。話說回

來，稍後張德江將會來出席“一帶一路”高峰論壇，究竟坐在對面的政府人員，例如副局長或公務員同事等，他們有多認識“一帶一路”策略呢？他們是否知道我們正在討論些甚麼呢？他們可能會說出是有60多個國家，然後再逐一數出來，但究竟這策略有何重要性，與香港又有何關係，需要在今個財政年度撥款超過1億2,500萬元，整體將會超過2億元，而且仍未計算10億元“一帶一路”獎學金計劃，用以推行這項“擦鞋”政策，是慷納稅人之慨，而且會令很多香港中學畢業生很傷心，甚至很憤怒的政策呢？

我近日看到——其實每位立法會議員也應該收到，但我不知道我的同事會否去看，而我是會看的——一份冊子，是關於香港中文大學舉辦的講座，陳家強局長出席的一場講座，講題是“一帶一路：香港發展的機遇”。我對此相當有興趣，究竟政府的最高層，而且是負責財經事務，又是工商管理學系的教授，他一定會很清楚有關政策，我是要向他學習的。豈料，當我把冊子打開一看，它的題目確實是“機遇”，但內容全部卻是講述香港與上海長三角、珠三角的關係如何打成一片，如何做好交流。然後，到接近整篇演辭的最後數段時——請不要介意，因為這篇演辭可能也是由政府的公務員同事為他撰寫，不知道他事前有否看過，而只是在現場照讀——才4次提及“Belt and Road”（“一帶一路”），但當中卻沒有任何內容，只說機遇來了，實行“一帶一路”政策時，機遇就會來，大家便要掌握機遇。就像我們提到的“平霸”，呼籲大家也搶着買，但他整篇文章卻沒有任何提及“一帶一路”策略的內容。

他作為一位問責官員，而且那麼貼近行政會議，每個星期二也一起開會，念茲在茲，又有早禱又有晚禱，他應該有很多事情要想，而且他亦是負責財經工作，與貿易相關連，為何他卻說不出一些內容？他是較這裏相關業界的議員更差，他們可能還可以說出較多內容。我想更正，他並不是4次提及“一帶一路”，而是5次提及，因為標題也有提到“一帶一路”，所以連同標題便是有5次，但卻沒有內容，是“無料到”的，然後他又說大家要好好學習，特別要關注東南亞地區，是這樣便說完了。

我發現當中有一個有趣之處，就是為何我們的官員會那麼緊張推動“一帶一路”策略呢？因為他們擔心如果慢了一拍，便會無法邀功及“擦鞋”，但問題在於，當香港有很多同學辛苦讀書，考獲一個不錯成績，是應該可以入讀大學時，他們現時卻要望門興嘆，而政府卻推出一個這樣的獎學金計劃，而且是會令他們認為政府是剛在外星回來、

是否剛剛才登陸香港地球，為何政府會與他們的語言相距甚遠，為何會與我們多年所想的——這亦不是甚麼新難題——為何政府不願意先處理本地教育需要，以及家長和學生的權利呢？為何竟然不是他們優先，而是有這種“擦鞋”、討好、阿諛奉承，而且要花費納稅人錢的所謂策略呢？

現時吳克儉局長看到有問題，大家也在責罵時，便說要由單向變成雙向，即是說獎學金不單可供印尼學生來港，香港學生也可以前往交流。可是，可能他又不太懂教育——不是可能，他根本便不懂教育，做了數年也是這樣子——其實，在我們多間高等教育院校中，很早期便已經有一項國際化策略，這並非甚麼“一帶一路”策略，而是“國際化”的策略，是會認真看一看香港作為國際城市，在高等教育的範疇中，如何鼓勵院校與世界各地的頂尖院校，從教學研究、合作方面有緊密交流和接觸的機會。我在香港浸會大學的政治及國際關係學系教學，我在此已服務了18年，教授過的學生來自世界各地，包括捷克、波蘭、愛沙尼亞、德國、英國、美國、瑞士，亦有東南亞地區，例如越南、緬甸、哈薩克斯坦，是有這些事情進行中的，而且亦無須煞有介事地豎立一支旗幟，但卻不知道自己說甚麼、做甚麼，而且沒有諮詢過任何議員便去做。

所以，這種形象工程和“擦鞋”文化，正正令到我們大學目瞪口呆。在大學收生方面，認真的答覆是，在政策上，大學是收生自主，並非從政策撥出一筆錢，然後大家便要指定在這裏招生，以及要把學生推到某處交流。我們要求一項全球國際性的收生和交流策略，並非只有“一帶一路”，連官員也不知道自己想說甚麼。我已經指出，陳家強局長是被自己也不知道想說甚麼的一件事框住，他是無須這樣討好別人的，只要順其自然地做回一些已經在進行的事情。

更加奇怪的是，負責青年政策的劉江華，可能也是由於不甘示弱或不甘後人，原來在公民教育委員會中，已經馬上推出了一項“一帶一路”交流資助計劃，而且是相當急忙，要求學校盡快報名，說計劃快將截止，而這項計劃的內容是甚麼呢？同樣是不知想怎樣的，總之是叫學生前往當地“深入認識”，達致“深度交流”，促進“民心互通”——一堆4個字、4個字的口號，但又不知所云——然後在形式上規定學生出發前參加交流會，大家好好認識國家的“一帶一路”政策，即是怎樣呢？讀習近平主席的發言和講稿，也可能讀梁振英的施政報告(今年在施政報告中數十次提到“一帶一路”)，鸚鵡學舌，照說而已，然後便出發，交流後回來又有一些活動，這是很奇怪的。

更荒謬的是，公民教育委員會在民政事務局的撥款中完全是……政府讓學生選擇地點，但可選擇的地方包括敘利亞、黎巴嫩、巴基斯坦、尼泊爾或埃及。我對這些國家地方完全沒有歧視，對這些地方和人民是絕對尊重，不過，香港特區政府對上述地方均發出“紅色”甚至是“黑色”的旅遊警示。政府是在做些甚麼呢？還未弄清楚便叫大家一起去學習，其實政府官員最需要學習，他們最無知、一知半解，對事情不明不白便推學生前往“一帶一路”的國家，一窩蜂地做這件事。

這不是有良好管治習慣的政府應有的行為，所以，對很多年輕朋友和在大學教授的人而言，政府不僅完全“離地”，而且背對香港人。在教育界很多從事青年工作的朋友眼中，以及在年輕人的心目中，政府是正在走相反的方向。尤其今天是5月4日，我們本應談五四運動的精神，我們何時才能談論到人民的自決？何時才能談論人民的民主（不是專政）？何時才能告訴大家，我們承先啟後，繼往開來地秉承五四運動的“德先生”和“賽先生”，即民主和科學的精神，永續地發展下去？沒有的，來來去去都是一知半解、對事情不明不白的官員抄襲這些口號，複製到香港。如果問他們，他們也不能解答，這種政策推動難怪只會碰釘。

我們要認識多一點，我作為過來人，曾到訪不少政府口中“一帶一路”的國家。當地人民今時今日說的是，請解釋為何中國的資金大舉入侵，買起他們某些傳統的工業或商業呢？最近一位捷克籍同學跟我說，這次習近平主席到訪捷克，大家從熒光幕上看到他們在植樹，好像與捷克總統很友好般，但其實民間的怨氣很大。中國的資金入侵，買起了對他們很重要、有感情的傳統連鎖酒店，他們認為是一種威脅。政府叫同學去交流，如果他們真的選擇到捷克，以為很好玩，布拉格很漂亮，他們可以裝作文青，討論一下米蘭·昆德拉的《生命中不能承受之輕》或《笑忘書》，以為純粹聊聊天，豈料人家會提出這樣一條問題，這教學生如何民心互通呢？政府如何處理這個問題？

對於這些事，官員真的要細心思考，不是只撥出資金，由政策和金錢帶動便推學生出去，弄個帳目出來，今年撥款多少，有多少名學生到了“一帶一路”的國家，交功課，取得成績表，為特首爭取連任，然後呢？對於青年工作、與年輕人的溝通、香港面對的教育挑戰和高等教育的問題，政府有否好好疏理一下？是否好方法處理呢？所以，由10億元基金延伸出來的“一帶一路”獎學金，其實會浪費很多香港的人才，因為令很多合資格、可以進入大學資助學位的同學沒有學位，浪費了他們多年來辛勤讀書，嘗試考取好成績，繼續透過教育影響和

改變生命，為自己找前途。在這個問題上，要他們走更遠的路，要他們繞路，本身是不公義和錯的事。

所以，政府不要指望我們會支持“一帶一路”的10億元獎學金，或其他與“一帶一路”有關的撥款項目，是不可能的。政府在這些問題上不知做甚麼，好像盲頭蒼蠅一樣，還要我們跟着政府走，走向哪裏呢？梁振英在連任工程上用公帑為自己貼金，而一眾官員只是鸚鵡學舌，照稿宣科，沒有仔細思考如何真正回應實實在在的香港深層次矛盾。不論是教育範疇、青年政策或他們的想法，當局有否好好與青年溝通？有否真正明白他們的需要呢？是否他們參與了這些活動，對他們“洗腦”，重複100次、1 000次、1萬次“一帶一路”，便令他們變得更愛國，心更“紅”，更接近祖國帶來的機遇，令他們終身難忘，令他們感恩，謝主隆恩呢？

政府這項政策、這種態度和策略其實是在倒退，我們要求的是真正的國際化策略。如果取消所有“一帶一路”的口號，改為國際化、全球、世界性的交流活動和計劃，我們會鼎力支持，因為這樣才是為香港和學生在國際社會中繼續建立自己的位置的正確方法，而並非採取“一帶一路”政策。

陳偉業議員：代理主席，兩天前，林大輝議員問了一個全港性系統評估(下稱“TSA”)的題目，政府不懂回答。我也要提出一個TSA的題目來考一考林大輝議員。

今天是5月4日，五四運動的紀念日。我想問林大輝議員的TSA題目是，當年火燒趙家樓，學生發起五四運動至今，已有多少年呢？答案是“六四”，64年；“九七”，97年；還是“689”，689年呢？

林大輝議員：代理主席，我要求你批准我回答這條題目，否則人家以為我這個教育事務委員會主席不懂回答問題。

代理全委會主席：林議員，現在並非你的發言時間。

林大輝議員：五四運動是由青年學生主導，於1919年5月4日在北京發生的學生運動。

代理全委會主席：林議員，現在並非你的發言時間，請坐下。陳偉業議員，請繼續發言。

陳偉業議員：想不到林大輝議員懂得回答這些TSA題目，但政府官員卻連很簡單的TSA題目也不懂回答，可說是可耻。

代理主席，五四運動是與教育有關的，所以香港人應該認識97年前的五四運動。我昨天和今天……昨天整天都不在立法會，今天則大半天都不在席，都是為了出席法庭的審訊，我們因焚燒白皮書而被檢控。九十七年前，北京大學的學生火燒趙家樓，焚燒當年北洋軍閥政府交通總長曹汝霖的居所趙家樓，打傷外交官。當年的北洋軍閥也無罪釋放這羣學生，但我們這羣人，最後有4人被檢控，最年青的黃之鋒只有10多歲，可見現時的港共政權連97年前的軍閥政權也不如，可說是可耻。

林大輝議員懂得回答這個TSA題目，也替保皇黨議員挽回一點兒面子，僅一點兒而已。政府官員的質素較保皇黨議員還要差，他們應該為此而感到羞耻。

代理主席，說回TSA，你也許記得我早前曾在立法會提出一項議案，要求暫停TSA，但在保皇黨保駕護航下，有很多議員是心中支持，但在投票時卻掩着良知投票，結果議案被否決。

我就財政預算案提出的修正案中，有一項是要刪除TSA的全年預算開支7,400萬元，但是，立法會主席竟然指這項修正案瑣屑無聊，不准我提出。我必須對此加以譴責，因為取消小三的TSA，對數以萬計的家長和學童來說是重大事件，絕非瑣屑無聊。

我們看回紀錄，由本學年開始至最近，已有20多名學生先後自殺身亡，此數字已超過去年全年的總和。單是在3月上旬，已有6宗學生自殺個案。每個政黨、每名議員、每位從事教育的人士，都感到憂慮。所以，要求取消小三的TSA，可說是香港市民的共同意願。這是有共識的，有哪個政黨敢說取消小三TSA並不是家長和學生的共識，我真的希望他們有膽量站出來捍衛自己的信念，不要龜縮。

每次都是這樣。最近我們看到某些工會的議員在街上宣傳，聲言自己支持7天侍產假，但當年立法會表決時他們卻投反對票，多麼可

耻。當時民主派要求有7天侍產假，在立法會表決時，那些左派工會卻投票反對，可以翻查會議紀錄，但現在竟然無耻地四處宣傳，扮作支持7天侍產假。王國興議員去了哪裏？

代理主席，我要求點算法定人數，傳召王國興議員歸案。

代理全委會主席：秘書，請響鐘傳召委員返回會議廳。

(在傳召鐘響後，全委會主席恢復主持會議)

(多位委員返回會議廳)

全委會主席：陳偉業議員，請繼續發言。

陳偉業議員：主席，我指責那些當年投票反對7天侍產假的議員龜縮，我剛才要求點算法定人數，傳召他們回來。他們才剛返回座位，一看到我站起來發言便又急着離開，證明他們有多心虛。

主席，說回我提出取消TSA全年預算開支7,000多萬元的修正案被刪去，我認為要記錄在案，因為很多市民會感到失望，而且不讓議會就此表決也引起很多議員不滿。

我呼籲大家支持的另一項修正案是編號347，總目156，涉及削減9,640萬元的預算開支，用於資助學生到內地旅遊。我們覺得這種所謂擴闊視野的做法絕對不是國民教育，這種“洗腦”對年青人的成長不單沒有幫助，反而會帶來負面影響。

再者，與權貴建立關係，基本上對老師是不公平的。現時老師的工作量已十分沉重，根據香港教育專業人員協會的資料顯示，教師平均每周要工作60小時，有四分之一的教師更每周工作達71小時。如果這些老師還要負責內地交流團的話，必然會影響他們的工作，令他們百上加斤。

主席，你也知道警務人員與內地交流最多，接着便出現很多嫖賭毒的問題。讓教師帶領學生到內地交流，隨時會學習了內地的貪腐行為，像那些“黑警”經常北上尋歡，出現嫖賭毒的行為，教育界千萬不要沾染這些惡習。因此，我們呼籲大家支持這方面的修正案。

此外，修正案編號345，總目156，涉及削減21億216萬元，相當於教育局綱領(7)政策及支援的全年運作開支。這方面其中一項重要工作是“一帶一路”，涉及的開支主要用於內地大學升學資助計劃、監督基本能力的評估，以及“一帶一路”獎學金，這一連串“火燒連環船”的影響範圍可說是極為廣泛。

但是，基於對“一帶一路”及資助內地升學的不滿，我們覺得這絕對不是本土教育應有的範疇，所以，我們支持這方面的修正案，削減這方面的開支，還市民一個公道。大家都知道，很多專上院校的學生一畢業便要還債。香港年青學生辛苦讀書完成學位，政府有錢是不是該幫助本地學生？很多學生一畢業便憂慮前景，既擔心求職，又要還債，怕債務會為家人帶來負擔。主席，很奇怪的是，看回大學生自殺的數字，在畢業前一年自殺的個案最多，證明畢業帶來的壓力，尤其是財政壓力，絕對不可以低估。

此外，主席，你記得我曾多次在不同場合批評民航處的工作，特別是導航系統、民航處處長決定興建超級豪華辦公室、跳舞室等問題。我原本提出一項修正案要求削減民航處處長的薪酬，卻不獲主席接納，但主席卻很英明，接受了我提出有關刪除兩位副處長薪酬的修正案。我至今仍然不明白，為何處長的薪酬不可以刪除，但兩位副處長的薪酬卻可以刪除，可能真的要有主席這麼高智慧才可以理解。

不過，既然主席讓我削減這兩位副處長的薪酬，我便要指出這兩位副處長所負責的工作均與空管系統有關。大家都知道，空管系統出現了超支和延誤，真是這數年來的特區政府工作的特色。各個部門，其中民航處和路政署的情況尤其嚴重，民航處添置新導航系統卻出現超支和延誤，為香港帶來醜聞。我當時已指出有關導航系統的整個招標過程……我們也知道有些部門經調查後，基於缺乏理據，可能未能逮捕某些人士。但如果熟悉工務工程的處理，便知道整個招標過程絕不正常，由決策、招標模式、文件的撰寫、有關政策的決定和事後追加撥款的安排，由一開始至最近，整個過程都是不合理的。

所以，如果你問我，我認為負責的官員，由處長、副處長至助理處長，全部都應辭退。要全面作出改變，讓接手的新人看看有沒有進

一步資料可以提供給有關部門，以進行刑事調查，甚至進行檢控。如果這些官員仍在位，如何進行刑事調查呢？他們互相包庇，即使有資料也可能全部被銷毀。很多時候需要先換人，內地經常是這樣做，改朝換代，更換領導人後，新的領導人便會檢控已下台的貪官，要有權、有資料，才可以檢控他們。數位前高官，包括前特首及前政務司司長，也是在下台後才被檢控。我相信“689”在下台後也會被檢控，慢慢等吧。

所以，民航處出現的問題是嚴重的，幸好沒有勉強使用那套導航系統，否則如果發生意外，隨時悲慘過沉船事件。在任處長也快將離任，我不知道政府的內部安排如何，如果讓這些副處長晉升為處長，可能沒有甚麼資料可供調查，一定要全面換人，才有機會調查到真相，保障香港的航空管理質素，以及日後採用的新導航系統不會因貪腐和失職行為而導致意外。

當然，我知道最近有行政上的改變，並沒有按傳統做法晉升民航處職員出任新增的副處長職位，而是由政務官“空降”，這可能也是收拾爛攤子的一種做法。然而，讓那些人可以任意妄為，逍遙法外……我已跟進這個問題數年，最後審計署署長亦證明我當時的投訴是正確的，最低限度這個問題沒有胎死腹中。

還有其他問題，以及我提出的相關修正案背後的理據，如果有機會，我在第二次發言時才一併解釋。

全委會主席：陳偉業議員及其他委員一再表示不理解為甚麼在眾多修正案中，我只批准提出當中部分修正案。雖然我已書面向有關委員解釋清楚，但為免委員重複再問，我現在多解釋一遍。

根據《議事規則》，如果委員就《2016年撥款條例草案》提出修正案，所提修正案只能藉削減某個分目的款額以削減相關總目所獲分配的款額，即修正案實質上只能削減某個總目下的分目的款額。如果修正案獲得通過，是不會約束有關部門如何使用其資源。換言之，儘管修正案擬達致的目的是削減某位官員的薪金，即使修正案獲得通過，有關部門亦不一定要按照修正案的意圖削減有關官員的薪金。

正如陳志全議員不只一次說明，委員提出修正案是為了立案，批評某個政府部門的某些官員或部門整體的表現。所以，我批准了每位

委員(包括陳偉業議員)針對有關總目下的每個分目，提出他們擬削減最高款額的修正案。這樣實際上已可達致陳志全議員所說的立案作用，因為委員在發言時可以就有關的部門或官員發表意見。陳偉業議員剛才說針對同一部門，我不批准委員提出擬削減某位官員薪金的修正案，但卻批准另一項擬削減另一位官員薪金的修正案。這是因為我批准了提出擬削減較高款額的修正案，讓委員可有更大空間表達意見。我希望陳議員接下來發言時不用再提出同樣的問題。

葉建源議員，請發言。

葉建源議員：主席，今年是我在立法會任期的第四年，亦是我第一次提出有關財政預算案(“預算案”)的修正案，這跟主席剛才所說的一樣，都是為了立案，要就教育問題提出嚴厲的批評。

我提出的修正案是“議決為削減分目000而將總目156削減3,580,000元”，相等於教育局局長的全年薪酬預算開支。我提出這項修正案的原因，相信在座議員和香港廣大市民都很容易明白，是由於教育局局長吳克儉先生在過去1年、數年以至一直以來的表現確實拙劣，令教師、家長、學生甚至社會人士感到非常失望，有時更令教育界和香港人蒙羞。

過去數年，我一直心平氣和地討論教育問題，相信大家都能感到在議事堂中，我並不是對吳克儉批評得最嚴厲的一個。很多時，我都曾就着政策作出討論，提供建議，即使是作出批評也會給他留有一分面子。可是，苦口婆心的結果是帶來十分的失望。至今，我們仍看不到吳克儉在擔任局長方面扮演比前更積極、更令人感到滿意的角色。其實，我也明白香港教育有很多難題，所以一直認為應給他更多機會。在過去數年，我一直希望能看到他有所改善，但很可惜，情況每況愈下。

今天，我提出修正案要削減他的薪金，是希望他能夠捫心自問，這4年來為了教育界和領導教育局，他究竟處理了哪些教育問題，他的哪些政策能真真正正對得起老師和學生。老師和學生已非常用心和努力，我們是否應該有一位表現同樣理想或甚至做得更好的局長呢？當然，我很清楚局長對此有何態度，他亦曾於今年3月對傳媒表示感到很不服氣，但我想告訴他，教育界、整體社會更加不服氣。教師長年累月努力做好自己的工作，我們確實需要一位稱職的好局長。

在吳克儉的領導下，香港教育的老問題沒有得到解決，新問題則不斷累積，教師面對的工作壓力越來越大。今年的預算案公布後，教育政策可說完全沒有新項目，是“食白果”。我在議事堂已非首次用上“食白果”這個字眼，還記得就預算案提出質詢時，我曾詢問“財爺”，究竟是吳克儉沒有向他提出教育上的財政建議，還是他的意見確是“唔掂”。“財爺”的回應是只要問責局長提出好的建議，是成熟、在社會上有共識、在執行配套和財政上能夠配合的，司長從來不會推搪。這個答覆令人感到，如果預算案的教育部分沒有可觀之處，那究竟是否因為吳克儉沒有做好自己的功課，提出合理的政策呢？

事實上，吳克儉上任時已明顯沒有能力處理教育方面的種種爭議，也沒有好好處理教育界面對的問題。在2012年，他面對德育及國民教育科的爭議，已表現出一種不願意聆聽民意的態度。當時，他面對10萬人上街遊行，竟回應說僅得10萬人而已，意味還有數百萬沉默大多數是支持的。這種說法令人感到非常氣憤，結果在他繼續強推之下，導致情況進一步升溫，備受爭議的課程指引最終需要擱置。

這是數年前的舊事，我舊事重提的目的是要告訴各位議員，吳克儉近年那種剛愎自用的態度，早在他上任時已經出現，問題是他一直沒有汲取教訓，總是拒絕聆聽教師、家長、學生的訴求，甚至輕視議員在議事堂內提出的意見。

要數教育局倒行逆施的政策，其中一項是很多議員今天也有提及的全港性系統評估(下稱“TSA”)。TSA的問題已困擾師生多年，教協曾於2011年進行調查，結果顯示TSA出現異化和操練過度的問題，情況非常嚴重，令老師和學生苦不堪言，但是吳克儉竟然在2012年上任後至今都沒有處理這問題。

去年即2015年，教協完成第三次TSA問卷調查，有七成教師認為TSA影響了日常教學和測考，六成半老師反對繼續施行。我們召開記者會向公眾發表調查結果，數天後，局長竟回應說大部分學校、老師都向局方表示歡迎TSA這項措施，結果與實際調查所得剛好相反，這情況足可顯示他對市民的意見根本是視而不見。過了不久，大家都很清楚其後的事態發展，網上家長羣組羣情洶湧，而局長到了此時才知道要加緊應對，可是，即使是加緊應對，他仍沒有針對師生和家長的共同訴求，取消小三TSA。

他提出試行研究計劃，而且在試行研究計劃尚未開始時，已表示將於2017年全面恢復推行TSA。如果早已知道要全面恢復推行，又何

用進行試行研究呢？這根本是自打嘴巴，他這種做法究竟是甚麼意思？

吳克儉最為人詬病的事情，可說是立法會教育事務委員會早前舉行TSA公聽會時的表現。當日的會議共有4節，有過百位家長在場內發言，場外亦有超過300位家長集會，但吳克儉當時在做甚麼？對他來說，所有的這些壓力和問題，原來也及不上紅葉和壽司吸引。為何他如此看重私人旅遊的重要性？對於老師和學生面對的壓力，他不是有責任協助解決他們的問題嗎？

另一問題是鉛水問題。去年8月，第一間小學出現食水含鉛的情況，我們聯同教協立即要求教育局為高危學校的校舍優先驗水，保障師生安全和健康。可是，局長竟然答說要加強教導學生正確的飲水態度，相信大家也記得他這種說法。他又表示若為半日制學校，接觸鉛水的時間應很短。有跟進教育議題的議員應也知道，學童階段時的健康，對學生日後的成長十分重要。為何吳克儉在這問題上會好像駝鳥一樣，掩耳盜鈴，視若無睹？公眾關注鉛水對學童的影響，吳克儉卻只給出一個答非所問的答案。

直至有幼稚園開始發現食水含鉛，我們要求教育局為幼稚園驗水、安裝濾水器等，局長依然不為所動，不知在幹甚麼。最終又要“奶媽”出手，由林鄭司長決定分階段為學校驗水，教育局局長才如夢初醒。

坦白說，局長在立法會議事廳的表現也是非常差勁。教育事務委員會每月開會1次，事務委員會主席林大輝議員在席，他應很清楚每次會議的議程項目不多，只有數項，但局長往往只出席其中一、兩項議程的討論。我曾忍不住問他，究竟有甚麼問題，令他不出席議程上其他重要項目的討論，而只出席一項相對沒那麼重要的議程項目的討論。他答說需要出席比這個會議更加重要的會議，而且他自己未必是出席討論的最適合人選，他會選派最適合人選出席這些議程項目的討論，因副局長等人員的意見也等於他的意見，所以大家無需擔心。

議員在教育事務委員會會議上討論問題時，往往費盡心思，希望提供良好的建議，而我們也希望局長能親耳聽到，因他才是最終決策者。如他不親耳聆聽及立刻回應，根本不能幫助大家解決問題。可是，他說有更重要的會議要出席，更說他未必是最適合的人選，我們可以怎麼辦呢？

局長面對批評時完全沒有反省，他這種漠視師生福祉的態度更見變本加厲。今年3月，他出席中學校慶活動時遇上學生請願，他寧願留在車上玩手提電話，也不看學生一眼，不願花點腳力和時間，下車聆聽學生的訴求。接着，在同日下午，局長向傳媒大吐苦水，他說(我引述)：“每有任何問題，都會說香港教育制度差、不好，我有點心心不忿，為何一句說話，說香港教育制度不好，便把我們的努力全部抹煞，我是很不順氣”。(引述完畢)我想問局長他努力過些甚麼？局長若說老師和學生曾作努力，大家均會同意，但局長本人努力過些甚麼？這才是大家最關心的問題。局長自稱有異於常人的閱讀能力，又頻頻外訪，他究竟學習了些甚麼，可以對教育界有所幫助？

在2013年，政府在預算案中提出向政府獎學金注資4億8,000元，以便每年資助20名“尖子”往海外升學，把他們培養成未來的教師。這項計劃受益人數少，而且培養教師的方法不切實際，故此遭到廣泛批評，被指浪費公帑。這種“離地”兼未經諮詢的所謂新政，最終在眾多市民大力反對下改頭換面。其實，局長如不是剛愎自用，多聆聽意見，在推行這項政策時一定會暢順得多。現在提出的“一帶一路”獎學金，相信只會重蹈覆轍。

根據所有調查，包括由大學及教協進行的民意調查，吳克儉局長所得的評價均極低，相信我在此也無需再作引述。作為政治人物，總會有失言及失儀的時候，只要事後能夠態度謙遜，表達歉意，公眾通常也會給予機會。但是，對於吳克儉先生，抱歉我們不曾看到他有作出反省和改進，他很多時都淪為小朋友的反面教材。對於這樣一位局長，每年花費300多萬元公帑，究竟是否值得？

范國威議員：曾鈺成主席，你閣下昨天使出最後一招，將第5項及第6項辯論合併，以確保在本星期結束所有辯論，務求令下星期，即下次立法會會議可以進入表決程序。我認為曾鈺成主席你在卸任前立下了極壞先例，讓下任立法會主席可以更肆無忌憚去限制立法會議員的發言權利。這個是你擁有建制派背景的宿命、本質，我要批評你這個做法。

主席，這個辯論環節涉及新民主同盟提出的3項修正案，包括編號333的修正案，削減大約相當於商務及經濟發展局(工商及旅遊科)香港旅遊發展局(“旅發局”)資助金下用於內地市場推廣的全年預算開支；編號336的修正案，削減大約相當於商務及經濟發展局局長蘇錦

樑6個月薪酬的預算開支，以及編號355的修正案，削減大約相當於教育局局長吳克儉6個月薪酬的預算開支。

主席，財政司司長曾俊華在本年度的財政預算案(“預算案”)首次提到以“重‘質’”的方向發展旅遊業。新民主同盟過去3年審議預算案的階段，其實都有提出削減旅發局資助金下用於大陸市場推廣的全年預算開支。原因之一是要求司長接納香港旅遊業應向“重質不重量”的方向發展。故此，新民主同盟當然歡迎今次預算案提出的檢討，讓香港旅遊業不再盲目只追求旅客人數的上升。

不過，原來旅發局用於大陸市場推廣的開支沒有減少，仍然撥出高達4,000萬港元公帑，吸引大陸旅客來港。大陸旅客人次近月雖有下降趨勢，但無論在數量上或所佔的比例上，人數仍然非常多，實屬偏多。今年五一黃金周甚至錄得473 000人次的大陸旅客來香港，按年(即較上年)上升7%，是3年新高。新民主同盟過去多次指出，單一依賴大陸旅客作為客源，會令香港旅遊業被大陸經濟主導，如果出現旅客人數波動的情況，其實是政府一手造成。

2016年第一季的數字顯示，大陸旅客整體人數下降15%，但非大陸旅客的數字則上升。換言之，原來大陸旅客是有排擠效應，訪港非大陸旅客人數第一季上升5.4%，來自個別地方，包括泰國的旅客上升比例高達36%；德國旅客的比例上升14%。但政府和業界仍蠢蠢欲動地恢復“一簽多行”，而不是讓香港旅遊業撥亂反正，像過往般“廣迎四方客”。現時有說要繼續擴展自由行城市、恢復“一簽多行”，日前甚至傳出特首梁振英向香港旅行社東主協會表示，如果香港人保證不再“踢噏”、侮辱旅客，梁振英馬上向北京要求重新取消“一周一行”的限制，以及開放更多自由行城市。

新民主同盟認為這種說法是倒果為因，將訪港大陸旅客人次下降歸咎於香港人缺乏“好客之道”，但實際上香港人是要承受無止境的大陸旅客來訪，導致自己的日常生活受影響。

看看澳門，澳門沒有“拖噏”、沒有“驅蝗”，但因為大陸經濟逆轉，大陸旅客數字下降，澳門的旅遊業、零售業受到的衝擊，其實比香港更大。這些是事實，亦是彰彰明甚。但是，梁振英卻不承認過多大陸旅客影響香港人日常生活，因為在他眼中，旅遊業不單是發展旅遊，其實是他的工具，要嘗試製造香港經濟依賴大陸，並盲目推動中港融合。梁振英上月底公開說，鼓吹“港獨”的後果要全香港“埋單”，因為

大陸居民十分重視國家統一，所以如果有人提倡“港獨”，會嚴重影響到大陸居民來香港旅遊的興致。

主席，原來香港要發展旅遊業，不單要好客，還要政治正確，可見梁振英如何重視以大陸為重，而不是以香港的大局為重。他重視大陸旅客的興致，多於關注香港現時種種社會矛盾，所以香港才冒起“港獨”思潮。不過，如果用政治口號來吸引旅客，新民主同盟相信，只會“熱臉貼着冷屁股”。為何這樣說呢？因為大陸過去經常出現抵制日本貨的行動，早前更出現慶祝熊本大地震的減價宣傳。然而，事情非常諷刺，因為身體最誠實，日本正逐步成為今時今日大陸旅客的熱門旅遊地方，香港旅遊業的優勢正逐步消失。

主席，新民主同盟過去一直提出，發展旅遊業不能依賴單一客源及單一的旅遊模式。購物為主的旅遊模式，其實令香港旅遊業發展走向死胡同，甚至會導致“零負團費”、影子團友等問題，負責旅遊事務的蘇錦樑局長無力打擊此情況，甚至變相縱容這些“割客”行為，令香港竟然可以出現大陸導遊打死大陸旅客的事件，這才是真正影響香港旅遊之都的形象。

在2003年未有自由行之前，香港從未發生這些事，香港從前是購物天堂，香港亦有“好客之道”的美譽。但是，這種“重量不重質”的旅遊政策令香港蒙上污名，令香港的旅遊業發展“大陸化”。我們的局長不願意提起這些，不願意說事實。我們的功能界別議員，亦不去面對這些事實，只不斷要求增加自由行城市，要恢復“一簽多行”，罔顧香港人生活上遇到的種種問題。

主席，國家地理頻道最近評選了香港的麥理浩徑為全球20條最佳行山徑之一，香港其實還有很多自然生態值得世界各國——不單只是中國——的旅客欣賞，有潛質發展更多生態遊、文化遊等具香港本土特色的旅遊模式，不只倚賴單一購物的旅遊模式。

蘇錦樑局長任內無力處理旅遊業帶來的種種問題，只懂要求香港人“多等一班車”，這其實就是失職。不過，如果談到蘇錦樑的劣績，當然不止單一範疇，他在處理有關通訊及創意產業政策的工作同樣不合格。蘇錦樑任內最大的污點是在處理免費電視牌照的問題上失職。免費電視市場由單一電視大台壟斷多年，直到上月才有另一間新免費電視台，但也只能從已倒閉的亞洲電視接收半條數碼頻道而已。這反映蘇錦樑局長沒有為亞洲電視不獲續牌做好善後工作，相反更拒絕發

牌予香港電視網絡有限公司，是以政治因素凌駕通訊事務管理局的專業判斷，破壞了香港自由市場的聲譽，削弱營商者的投資信心。

另一方面，蘇錦樑局長在推動《2014年版權(修訂)條例草案》(“條例草案”)期間亦表現專橫。他作為條例草案的諮詢者，卻有預設立場，只維護及傾斜於版權商的利益，無視社會對條例草案的種種憂慮，強迫社會接受政府的草案。對於限制合約凌駕性、公平使用模式，以及個人用戶衍生內容等建議，政府不單寸步不讓，更不願透過調動議程來創造談判空間，只是一直盲目批評議員“拉布”，令各方難以透過理性溝通尋求共識。這樣才造成立法會僵持了3個月——是整整3個月——的政治僵局。

事實上，在條例草案審議期間，泛民議員一直與民間團體緊密聯繫，務求在議會帶動有意義的討論，但一直只是對牛彈琴，蘇錦樑根本無心收窄社會上的分歧。正當民間團體甚至版權商都嘗試走進一步，展開四方會談尋求共識時，蘇錦樑卻突然在立法會設下限期，要脅議員通過條例草案，否則就此作罷，而政府最終要撤回條例草案，承受這個非常尷尬的局面。局長是罪魁禍首，難辭其咎。因此，新民主同盟認為，蘇錦樑任內不單無所作為，甚至損害香港的營商環境、破壞行政立法關係，所以理應削減蘇錦樑的薪酬。

主席，我的最後一項修正案是削減大約相當於教育局局長吳克儉6個月薪酬的預算開支。在本屆政府的管治班底之中，我認為吳克儉是尸位素餐的表表者。吳局長在擔任教育局局長之前，本職是人力資源顧問，不熟悉教育政策，任內甚至沒有任何成績，未能改善現行教育制度流弊，只顧處理梁振英交付的政治任務，令香港教育變成“洗腦”國民教育。在處理鉛水、TSA等爭議問題上，他更屢屢犯下嚴重的低級錯誤，無論能力、民望都長期不合格。市民大眾即使沒有人力資源的背景，都可以作出一個很重要的判斷，認為吳克儉及教育局是整個政府的負擔，所以他理應要問責。

主席，過去一年，學生自殺的問題困擾很多香港人、同學、老師及家長，但吳克儉不單沒有擔起應有的責任，面對社會對教育制度的批評，更只厚顏說“很不順氣”，又說“欲加之罪，何患無辭”。主席，現在有人喪命了，不單一、兩個，是超過20個，是下一代的年青人自尋短見。吳克儉無所作為，遇到批評的聲音，只會將責任歸咎批評者；面對年輕的學生示威，吳克儉不願意接收信件，只顧低頭玩手機，不願意聆聽。有資格不服氣的不是吳克儉，而是受到本港教育制度折磨

的學生及年青人、被工作壓力拖至身心疲累的老師及眼巴巴看着子女受苦的香港家長。

主席，對於危機處理，吳克儉亦只是問題的製造者，無力領導教育局解決問題。不論壓力問題，還是鉛水問題，吳克儉都有犯錯，要林鄭月娥司長向他施壓，他才改口，說會為全港幼稚園及80間中小學化驗食水，又推翻自己之前曾說過不會或不鼓勵驗水的話。

所以，主席，由強推國民教育到推行中小學普教中、學習簡體字、國情交流團等爭議，都令到我們應該在今天提出這項修正案，要求削減吳克儉作為教育局局長的薪酬，希望他可以退位讓賢、下台、正式問責，讓香港的教育政策有機會可以重回正軌。

主席，我謹此陳辭，提出上述3項削減開支的修正案。

陳健波議員：何秀蘭議員提出數項修正案，要求削減用於成立獨立保險業監管局（“保監局”）的4億5,000萬元、削減用於保監主任離職方案的100萬元，以及削減用於提升保險業及資產財富管理業人才培訓先導計劃（“先導計劃”）的2,170萬元。作為保險界的代表，我反對這些修正案。我會解釋成立保監局及推行先導計劃對行業發展的重要性和迫切性。

這3個都是新的項目。對於政府這次安排連同《2016年撥款條例草案》一併提交立法會審議，有議員認為是繞過財務委員會（“財委會”），令議員沒有機會審議。我希望大家明白，這3項與民生沒有甚麼直接關係的項目曾輪候編排到財委會議程上，但始終未能輪候到。現在由於急須上馬，惟有連同財政預算案（“預算案”）一併提出，否則便會無限期押後。這安排雖然不理想，但總較永遠輪候在隊尾為佳。事實上，身為財委會主席，我在財委會已多次提醒議員，如果議員繼續“拉布”，很多項目將不能及時審議。政府為了不想拖延，便會把這些項目連同預算案一起提交立法會，變相令財委會失去審議的機會。所以，對於政府今天的做法，大家一早已知道，亦明白是“拉布”的副作用。

成立保監局的條例草案已在去年獲得立法會通過。政府隨即籌備成立保監局，並計劃在年底前接收保險業監理處（“保監處”）的法定職能，而且會在兩、三年內接收監管保險中介人的職能。政府已委任保

監局主席及7位非執行董事，並成立了一個籌備工作組，將會負責招聘員工、制訂內部制度、找辦公室和進行採購。

這些工作仍未展開，因為要待立法會通過撥款。按照計劃，保監局應該在今年內開始運作，但到現在仍未有辦事處，亦未招聘人員。即使撥款在本月獲得通過，亦只有半年時間，能否趕及在年底前接手實在十分存疑。如果撥款不獲通過，更是不堪設想。

政府已說明如果撥款未能如期批出，保監處將繼續運作。事實上，保監處現時雖然維持運作，但已經進入解散前的準備階段，工作人員已準備離職或調職。雖然我相信他們的專業精神，但始終整個部門已日落西山。如果保監局遲遲未能成立，一定對監管工作有很大影響。

事實上，我們於去年通過條例草案時，對保監局的運作細則已有充足討論，亦知道成立初期需要政府撥款，之後會自負盈虧。對於局方的財政安排，亦經過了深入討論。所以，如果說由立法到現時撥款，立法會並沒有足夠時間討論，我認為並不真確。相反，我們當天通過條例草案成立保監局，在原則上已同意保監局的財政方案。

保險業對保監局有很大期望。業界希望保監局可為投保人士提供更佳保障，增加市民對業界的信心。此外，保監局將會有新職能，包括促進保險業市場的持續發展，以及提升保險業界在環球保險市場的競爭力。換言之，保監局將會參與推動業界的發展，以及提升業界的競爭力。過去，政府在這方面所做的工作十分有限。業界希望在保監局的推動下，能夠拓展更廣闊的市場空間。

目前已經有研究指出，本港的國際金融中心地位已被新加坡超前，我們跌出了三甲之外。我們有必要盡快提升金融業(包括保險業)的競爭力，確保金融中心的地位可以保持。所以，保險界對保監局有殷切期望，希望能夠早日成立。

此外，有修正案要求削減用於保監主任職系人員離職方案的100萬元開支。我認為保監主任職系人員一直敬業樂業，貢獻良多，我要向他們表示衷心感謝。現時，他們因為職系取消而被迫退休，按政府規定會得到特惠離職補償。這是很公道的，我真的認為沒有理由扣減。因此，我絕對反對這項修正案。

最後，我想談談有關要求削減用於先導計劃的2,170萬元的修正案。先導計劃早於2014年提出，到現時才申請撥款，預計今年下半年推行，為期3年。先導計劃包括培訓保險業及資產管理兩個界別的人才。我會集中談保險業方面的問題。

本港保險業近年有不錯的發展，但業內長期缺乏專業人才，特別是一般保險方面。以海事保險及貨物保險為例，很難吸引年輕人入行，因為需要掌握很多專業知識，而且需要很長時間浸淫。此外，業界亦相當缺乏承保、理賠、合規及保單營運等方面的專業人才。這些都是相當專業的工作，待遇及前途也很好，但偏偏長期缺乏人手。目前，本港青年人缺乏上進的機會，找到好工作的機會亦不容易。所以，透過先導計劃，政府鼓勵青年入行，既可解決業界人才荒的問題，令業界可以有更大的發展空間，更可為青年人提供優質職位。如此好的計劃，我認為是推得太遲，實在想不到有甚麼理由要延遲。所以，我希望大家反對所有修正案。

暫停會議

全委會主席：會議現在暫停，明天上午9時正恢復。

立法會遂於晚上7時44分暫停會議。