

會議過程正式紀錄

1998 年 11 月 11 日星期三

下午 2 時 30 分會議開始

出席議員：

主席范徐麗泰議員，G.B.S., J.P.

丁午壽議員，J.P.

田北俊議員，J.P.

朱幼麟議員

何世柱議員，J.P.

何秀蘭議員

何承天議員，J.P.

何俊仁議員

何敏嘉議員

何鍾泰議員，J.P.

李永達議員

李卓人議員

李柱銘議員，S.C., J.P.

李家祥議員，J.P.

李啟明議員，J.P.

李華明議員

吳亮星議員

吳清輝議員

吳靄儀議員

周梁淑怡議員，J.P.

夏佳理議員，J.P.

馬逢國議員

涂謹申議員

張文光議員

張永森議員，J.P.

許長青議員

陸恭蕙議員

陳國強議員

陳婉嫻議員

陳智思議員

陳榮燦議員

陳鑑林議員

梁智鴻議員，J.P.

梁劉柔芬議員，J.P.

梁耀忠議員

程介南議員

單仲偕議員

黃宏發議員， J.P.

黃宜弘議員

黃容根議員

曾鈺成議員， J.P.

楊孝華議員， J.P.

楊森議員

楊耀忠議員

劉江華議員

劉皇發議員， G.B.S., J.P.

劉漢銓議員， J.P.

劉慧卿議員， J.P.

蔡素玉議員

鄭家富議員

司徒華議員

霍震霆議員， J.P.

羅致光議員， J.P.

譚耀宗議員， J.P.

馮志堅議員

鄧兆棠議員，J.P.

缺席議員：

李國寶議員，J.P.

呂明華議員，J.P.

劉千石議員，J.P.

劉健儀議員，J.P.

出席政府官員：

行政會議議員財政司司長曾蔭權先生，J.P.

行政會議議員律政司司長梁愛詩女士，J.P.

衛生福利局局長霍羅兆貞女士，J.P.

財經事務局局長許仕仁先生，G.B.S., J.P.

規劃環境地政局局長梁寶榮先生，J.P.

庫務局局長俞宗怡女士，J.P.

保安局局長葉劉淑儀女士，J.P.

經濟局局長關永華先生，J.P.

運輸局局長何鑄明先生，J.P.

教育統籌局局長張建忠先生，G.B.S., J.P.

列席秘書：

秘書長馮載祥先生，**J.P.**

助理秘書長吳文華女士

助理秘書長陳欽茂先生

文件

下列文件乃根據《議事規則》第 21 條第(2)款的規定提交：

附屬法例	法律公告編號
《1998 年註冊外觀設計條例（修訂附表）規例》 ...	340/98
《1998 年專利條例（修訂附表 1）令》	341/98
《1998 年商標條例（修訂附表）令》	342/98
公職指定	343/98
《1998 年專業會計師（修訂）附例》	344/98
《1998 年執業證書（律師）（修訂）規則》	345/98

提交文件

第 56 號 — 香港旅遊協會 97/98 年報

議員質詢的口頭答覆

主席：質詢。質詢時間一般不會超過一個半小時，而每項質詢平均約佔 15 分鐘。我提醒各議員在提出補充質詢時應盡量精簡，內容不得包含多於一項問題，亦請各位不要發表議論，因為這樣是不合乎《議事規則》第 26 條第(5)款的。

第一項質詢。何承天議員。

九龍城區建築物的地積比率

1. 何承天議員：主席，鑑於香港國際機場已由九龍城區遷往赤鱗角，政府可否告知本會，會否考慮放寬九龍城區建築物的地積比率；若然，詳情為何；若否，原因為何？

主席：規劃環境地政局局長。

規劃環境地政局局長：主席，根據分區計劃大綱圖，九龍城區內的大多數住宅發展的准許地積比率為 6-7.5，而商業及工業大廈則為 12。但由於以往啟德機場所制訂的高度限制，大部分樓宇也不能達到此發展比率。在機場遷往赤鱗角之後，上述高度限制已於 1998 年 7 月取消。自此以後，九龍城區所有土地的發展，均可按個別情況，達至分區計劃大綱圖、批地契約或《建築物（規劃）規則》所批准的規模。

主席：何承天議員。

何承天議員：主席，我相信局長應該知道數年前城市規劃委員會將九龍半島所有的地積比率，由《建築物（規劃）規例》所批准的標準降低，區域住宅由 9 降至 6-7.5，非住宅樓宇由最高 15 降至 12。我的問題是，何解不可以放寬回到《建築物（規劃）規例》以往所容許的地積比率？

主席：規劃環境地政局局長。

規劃環境地政局局長：主席，我希望你可以澄清一點，就是主要問題是問九龍城區，九龍城區與九龍雖只相差兩個字，但差別卻很大，不知道你是否准許議員提問這項補充質詢？

主席：何議員，你是問整個九龍區還是只問九龍城區？

何承天議員：主席，九龍城區亦是九龍的一部分，所以，如果局長不想答其他部分，最低限度亦要回答九龍城區的那部分。

主席：規劃環境地政局局長，請你回答有關九龍城區的問題。

規劃環境地政局局長：主席，我在主要答覆中已經解釋，由於以往有機場所訂的高度限制，九龍城區根本做不到我們所批准的發展比率。所以主要質詢問我們會否放寬其發展的比率，答案是會的，因為該區根本未做到我們所批准的比率。至於何議員問及有關會否放寬整個九龍城區的發展比率的一點，其實我們在 1993 年之前，已經就機場搬遷後的九龍區，作出了一項評估。當時九龍有部分地區根本沒有發展限制，在城市規劃圖裏也沒有地積比率的限制，所以不少人擔心，如果這些地區在全無限制之下發展，或是做到其他條例所准許的最高發展，其本身的基礎設施，例如道路、排水甚至排污設備等，根本未必能應付這規模的發展。我們因此對九龍區作出檢討所得的結論是，甲類住宅樓宇可以發展至 7.5-9 的地積比率，我們並訂出其他相關的指引。然而，再說回九龍城區，它根本也未能發展至當時我們預算放寬的發展比率，所以我們期望在機場搬遷後，應該有足夠的誘因使該區的樓宇發展至我們所批准的規模。

主席：何承天議員。

何承天議員：主席，局長沒有回答我的補充質詢。我是問政府現在會否放寬至《建築物（規劃）規例》所容許的規模？如果不會，原因為何？

主席：規劃環境地政局局長，你會否有所補充？

規劃環境地政局局長：我可加以補充，但這是跟本來的質詢不大相同的問題。我剛才其實已解釋過，以整個九龍區來說，我們須看基礎設施、交通及社區設施的配套，才可訂出發展的最高限制。這項工作已經完成，而結果亦已公布，有關的分區計劃大綱圖，已經過一連串上訴的程序而獲得通過，亦曾經過法庭作出司法覆核，最後政府勝訴。我們在考慮任何可以擴大九龍區的發展以前，都必須慎重考慮整個九龍區的基礎設施、社區設施和交通設施是否足以應付。在目前來說，我們認為與在 1993 年訂出這規劃大綱圖的時間比較，現時九龍區有部分地方的交通設施和其他基礎設施，有些已獲改善、有些已獲增加，而有些則計劃予以改善，例如中九龍的通道，西九龍的交通設施，現在於旺角深水埗區、油麻地區進行的污水排放改善工程等。政府有意於明年聘請顧問作出全面研究，範圍包括最近數年在九龍區增加的改善措施，及將來政府計劃改善的措施，並會研究可否擴大九龍區物業發展的地積比率。這項研究約於 2000 年完成，屆時我們便會有一個較準確的答案。

主席：陳鑑林議員。

陳鑑林議員：主席，剛才局長在回答何承天議員的補充質詢時說，在 2002 年會有一份研究報告。現在整個九龍城區的樓宇重新發展的潛力非常大，而政府亦對東南九龍的發展訂出了一個規劃，政府可否告知本會，他們在考慮整體的發展時，對九龍及東南九龍發展的初步想法是怎樣？

主席：陳議員，你是否問九龍城區的整個發展計劃？

陳鑑林議員：主席，主體質詢是與九龍城區建築物的地積比率有關，而我的補充質詢是，由於九龍城區的發展潛力非常大，所以政府亦對東南九龍的發展作出整體考慮，而政府剛才說在 2002 年會得出一份研究報告，但是距離現在還有 5 年，政府可否預先告訴我們究竟是在考慮甚麼？

主席：規劃環境地政局局長。

規劃環境地政局局長：首先，陳議員，也許我剛才說得太快，我們的研究報告會在 2000 年完成，而不是 2002 年，所以相距現在不是 5 年，而只是一、兩年時間而已。說回九龍城區，九龍城區貼近啟德機場，這應是陳議員所指的東南九龍地區。九龍城區現在大部分的住宅樓宇可以大幅度加建，其現在發展的地積比率大約是 3 或 4，最高也是 4，但我們依據地盤的大小所批准的比率，可以高至 6、7.5 或甚至 9，以商業住宅混合用途的樓宇潛力最大。當然，政府在訂定啟德機場，即東南九龍發展的時間表時，已兼顧了將來可能在九龍城區有更大規模或更高密度的發展，而基礎設施的配合，亦已作為其中的一個考慮基礎。但是，東南九龍的發展，必須配合相應增設的基礎設施及社區設施。所以，議員在看到城市規劃委員會發表的那兩幅東南九龍規劃大綱草圖時，會發覺已經增加了很多社團用地和社區設施，並計劃在交通、污水處理及排水等方面作出改善，運輸局亦研究將地下鐵路延長至該區地底。

因此，整體來說，在東南九龍區，我們當然希望能覓得土地作住宅發展之用，這會包括兩方面：一方面是公共房屋或資助的購屋計劃；另一方面是私人商業的住宅，即商業市場方面的住宅。我們預期整個東南九龍區將來的人口可增長至 31 萬左右。該處的一部分土地會劃作商業用途，藉以提供就業

機會，預計可提供約 6 萬個就業機會。有關的確實數字，當然要在分區規劃大綱圖獲得通過以後，才能作實。

主席：楊孝華議員。

楊孝華議員：主席，我相信問題的癥結不是發展商是否發展至 6-7.5 的地積比率，而是這 6 與 7.5 比率之上還有沒有更高的潛力。局長可否澄清，九龍城區與九龍其他地區相比較，這 6-7.5 的比率是否已是最高的標準，還是鄰近或九龍其他地區有些地積比率，較九龍城區還要高？

主席：規劃環境地政局局長。

規劃環境地政局局長：主席，在編製九龍 16 張新的規劃大綱圖時，我們是一視同仁的，因此，九龍城區住宅發展的最高比率與九龍其他地區是一樣的，並無分別。但正如我剛才表示，如果樓宇是混合用途，我們所批准的發展比率會高至 9。

主席：蔡素玉議員。

蔡素玉議員：主席，我想問現在的九龍區，除了剛才局長說有些區域受到交通或排污等設施影響，而不能夠立即改變其地積比率之外，有否一些區域不受這些因素影響，其地積比率能在機場搬遷後立即有所改變？

主席：規劃環境地政局局長。

規劃環境地政局局長：主席，這情況是很難出現的。議員似乎以為整個九龍區是一個地方，各處一樣，但實際上並非這樣。我剛才所說的是一種土地用途，以樓宇來說，也分為甲類、乙類甚至丙類住宅樓宇，由 1 至 7 分類的住宅樓宇。所以在作出規劃時，要將用地分開規劃，一方面當然要看本來的地契如何批出，另一方面要衡量每一塊或每一組土地，其基礎設施及社區設施實際上可以容納多大規模的發展。這工作已經在 1993 年開展，我們對整個九龍 — 不單止九龍城區，而是對整個九龍 — 已經進行檢討，並訂定不同程度、不同用地、不同地點的發展情況。我們那時其實已對九龍城區訂出

這個上限，但該區很多地方的發展根本也未達致上限。事實上，究竟該區能否發展至這上限，不是政府可以控制的事，而是純粹端視於個別業主如何發展自己的土地。

主席：周梁淑怡議員。

周梁淑怡議員：主席，剛才局長提到在 1993 年的研究之後，當局便制訂現在這政策，但他剛才也提到，當局考慮到該區的基建設施不足，故不能將地積比率放寬，但大家也知道，其實港島在基建方面，可能比九龍還要差，請問局長，既然港島的基建或其他設施未必比九龍好，為何九龍所受到的密度限制反而比港島還要高呢？

主席：規劃環境地政局局長。

規劃環境地政局局長：主席，我想我們是由九龍城區談到九龍，現在由九龍談到香港島。（眾笑）稍後如果有新界問題，我也或會願意回答。

主席，其實我不太清楚為何周梁淑怡議員會表示港島的基礎設施不比九龍好，如果以人口來計算，港島區的基礎設施是較九龍好的，這是純粹因為人口密度較低，整個九龍區的人口是較港島區高出很多的。因此，我們不可純粹看基礎設施，也應看人口的分布，而且在某一方面來說，港島大部分居民居住於向維港的那一面，所以港島區的地方衝突較少，例如無工廠區，因此，我們可容許很多銀行或商業區的發展受較少限制。

主席：夏佳理議員。

夏佳理議員（譯文）：主席女士，聽局長所說，我認為政府似乎實際上有需要、或甚至希望不單止研究地積比率，也從用戶方面作出考慮。

主席女士，我的問題是為何九龍城區的住宅樓宇規定的地積比率是 6-7.5，而商業及工業大廈則為 12？鑑於目前對住宅樓宇的需求，而對商業及工業大廈的需求日見減縮，政府當局是否有可能考慮增加住宅樓宇的地積比率，而也許減低商業及工業大廈的地積比率呢？

主席：規劃環境地政局局長。

規劃環境地政局局長（譯文）：主席女士，我不能替政府就夏佳理議員問題的內容作出承諾。我只能承諾就整個都會區進行檢討，我們不單止會研究都會區的房屋問題，也會檢討土地用途、交通，以及各區環境的相互關係或各發展策略。

至於我們能否增加住宅用地發展比率以及減低商業用地的發展比率，我即時想到數項因素。首先，我們對目前的情況是否作出極為短視的考慮？大部分土地的發展是多年之後的事，我們對這情況有否作出長遠考慮？其次，我們一旦大幅度重估多塊地皮發展比率的關係，定必會間接影響現時土地業權人或大廈業主目前擁有的土地的價值。我並非說它會有正面或負面影響，但我們刻下不宜對此事操之過急。

主席：本會在這項質詢上已用了超過 17 分鐘的時間，雖然還有議員有意提問，但我希望各位可循其他渠道跟進。

主席：第二項質詢，黃宏發議員。

緊急救護車的召達時間

2. 黃宏發議員：主席，自本月起，消防處的緊急救護車以 12 分鐘召達時間，代替自 1986 年起訂下的 10 分鐘行車時間作為服務目標。然而，消防處曾於 1996 年多次表示緊急救護車的平均召達時間為 11 分鐘。另一方面，消防車則仍以 6 分鐘召達時間為服務目標。就此，政府可否告知本會：

- (a) 當局有何措施改善緊急救護車的召達時間；及
- (b) 有否評估重新釐定緊急救護車服務目標的做法，即由 10 分鐘行車時間改為 12 分鐘召達時間，會否令公眾感到該項服務的水準倒退？

主席：保安局局長。

保安局局長：主席，

- (a) 在 1995 年消防處進行顧問研究，就如何改善緊急救護服務，提出廣泛及詳盡的建議。顧問報告中建議分期執行的措施，部分已全面落實，其中包括：
- (i) 將救護車隊重新編配，把覆蓋範圍擴展至所有策略性地點的消防局；
 - (ii) 根據緊急召喚的實際分布紀錄，透過內部調配，為人口密集的消防區域提供額外的救護車；
 - (iii) 將非緊急救護服務轉交醫院管理局和醫療輔助隊處理；
 - (iv) 盡量利用救護電單車去幫助處理緊急個案；及
 - (v) 精簡調配救護車的運作程序，更靈活地動員救護車和人員，提高服務效率。

長期措施方面，政府已增撥不少資源，在 1997-98 及 1998-99 兩個財政年度內分別增加了 165 名及 61 名救護人員。此外，隨着東涌及深井救護站和新機場相繼落成，政府亦已於今年較早時增添 116 名人員去應付服務需求。新增的人員會在完成入職訓練後，分批投入救護服務，而最後一批為數 105 人正接受訓練，預期在 1999 年 4 月將可投入服務。

除了救護人員外，我們亦如顧問報告所建議，購置了 27 輛救護車及 11 輛救護電單車；同時進行在北角、上環、葵涌及九龍塘興建救護站的計劃，進一步改善服務覆蓋範圍。高效率的集束無線電系統亦已投入服務。以上各種措施均有助改善緊急救護服務的召達時間。事實上，消防處在本年第三季，已有 92.2% 的緊急召喚個案，在 12 分鐘的召達時間內完成。我們預計在 1999 年第二季，當另一批受訓完畢的救護員投入服務時，緊急救護服務應可達到服務承諾 92.5% 的目標。

黃議員的提問，將救護車的 12 分鐘召達時間與消防車的 6 分鐘召達時間比較。首先我希望澄清，消防車是採用等級制的召達時間，A、B 級屬人口密集的市區，召達時間是 6 分鐘，而 C、D、E 級，即分散及隔離危機的地方，是採用 9 至 23 分鐘的召達時間為服務指標。由於消防及救護兩種服務性質迥異，需求有別，運作亦不相同，故此將消防及救護車的服務指標作硬性比較，並不適宜。

- (b) 消防處在 1997 年 9 月至 1998 年 3 月，利用高效率的集束無線電系統，對救護車隊進行一項採用召達時間為衡量服務水平的試驗計劃。結果顯示，緊急救護車服務的調度過程需時 2 分鐘。鑑於救護車的行車時間服務目標是 10 分鐘，故此召達時間的目標便定為 12 分鐘。新釐定的指標清楚顯示回應緊急召喚所需要的各項程序，包括 2 分鐘的調度時間和 10 分鐘的行車時間。12 分鐘的召達時間指標，比較原來 10 分鐘行車時間的指標更為清晰。這個修訂後的服務承諾，並沒有降低服務水平；相反，召達時間被通認為一個更有效及更能全面反映救護服務表現的指標，此點我相信市民亦已理解並接受。

以 12 分鐘召達時間作為服務指標，與海外標準比較，實在毫不遜色，我更留意到許多先進城市，根本沒有為緊急救護服務釐定任何服務目標。

最後，我想藉此機會，重申消防處致力於 1999 年第二季達到新的服務指標的決心，屆時我們亦會檢討縮短 12 分鐘目標召達時間的可行性。主席，緊急救護車的服務指標，雖然定於 92.5% 的召喚個案須在 12 分鐘召達時間內完成，但根據實際紀錄，有過半數的召喚個案，救護車所需的召達時間不多於 8 分鐘。消防處亦已作出內部指引，在預計召達時間可能超過 12 分鐘的情況下，會增加使用救護電單車。種種安排，旨在維持消防處的服務目標，確保有需要的病人能迅速地獲得緊急救護服務，以及盡快被運送到醫院，接受適當的治療。

主席：黃宏發議員。

黃宏發議員：主席，主要答覆似乎只回答了我質詢的前半部分，雖然是有 (a) 和 (b) 部分，但卻沒有回覆我的質詢。我當然是不同意前半部分的答覆，因為我質詢的 (a) 部是問有何措施改善緊急救護車的召達時間，即從現時的 12 分

鐘改善到一個更高的水平，例如是 10 分鐘或 8 分鐘，但那一大段(a)部的答覆卻說沒有。至於我質詢的(b)部分，是問會否令人感到服務水準倒退.....

主席：黃議員，你想質詢甚麼？請你直接提出你的補充質詢。

黃宏發議員：主席，可否讓我說完這句話？

主席：黃議員，現在你只是發表你對答覆的評論，但質詢時間應只作質詢用途。

黃宏發議員：主席，有關(b)部分方面，我只提出一項簡單的補充質詢。政府在 1996 年說行車時間為 10 分鐘，但平均調度時間為 1 分鐘，即當時的實際召達時間為 11 分鐘。既然當時的平均召達時間為 11 分鐘，那麼現時過半數的召喚個案所需時間不多於 8 分鐘，請問這 8 分鐘是否騙人？即是說現時的平均時間是否低於從前的 11 分鐘？這是一項很具體的補充質詢。謝謝主席。

主席：保安局局長。

保安局局長：主席，我首先想解釋和回答黃議員所提出的補充質詢，即為何顧問在 1995 年時說調度時間為 1 分鐘，但現時政府在訂定新服務指標時卻說調度時間需兩分鐘，行車時間需 10 分鐘，即合共 12 分鐘，那麼服務是否倒退了呢？首先我得解釋的是，在 1995 年，顧問只是基於一個很短的時間——16 天——進行抽樣調查，以當時所得出的紀錄來支持他們所指調度時間只需 1 分鐘的說法。不過，當消防處採用了新的集束無線電系統後，在 1997 年 9 月至 1998 年 3 月進行了長時間的試驗，量度出實際的調度時間其實是兩分鐘，所以便以此為基礎，訂出兩分鐘調度時間和 10 分鐘行車時間，即合共 12 分鐘的召達時間指標。

我剛才所說的 8 分鐘，只是向議員解說雖然我們的服務承諾是 92.5% 的個案要做到在 12 分鐘完成，但我們有一半以上的個案實際上是可以做到在 8 分鐘完成的。可是，由於我們暫時還未能做到更高的水平，所以我們要維持服務承諾為 92.5% 的個案能做到在 12 分鐘完成。雖然這個指標已訂立了一段時期，但在過去數年，我們事實上是不能做到。不過，我可以很高興地說，

在今年的 7、8 和 9 月，我們已可達到 92% 以上的數字了。我們打算多觀察一段時間，到了 1999 年的第二季，便會看看是否可以恆久地達到 92.5% 的個案能做到在 12 分鐘完成。如果檢討結果認為我們爭取到的資源可改良服務，我們不排除會提供更佳的服務指標。

主席：陳榮燦議員。

陳榮燦議員：主席，局長在主要答覆內說已增加了人手和救護車，但卻仍然把 12 分鐘的召達時間代替了現時的 10 分鐘行車時間。我們仍然懷疑政府這樣做是否倒退？我們理解到救護車應盡量縮短時間到達現場，因為救命比一切重要。請問政府如何改善行車時間？

主席：保安局局長。

保安局局長：主席，首先，我們的新服務承諾並沒有令我們的服務倒退，雖然從前的服務承諾是 10 分鐘，但那只是單純地指行車時間，並沒有計算調度時間在內。我們的調度時間一向是兩分鐘，除了 1995 年由於顧問只是基於一個短時間的調查才得出 1 分鐘外，根本調度是需要兩分鐘的。從前，當服務承諾還未從行車時間改為召達時間時，我們加上了調度時間也是 12 分鐘的，即與現時的時間一樣，並沒有改變。

第二點我希望指出的是，雖然我們的服務承諾暫時沒有進一步改善，但從實際表現上說，我們由 7、8、9 月開始已能達到 92% 以上的個案能做到在 12 分鐘完成。在明年的檢討中，我們會觀察我們實際的表現，而消防處亦打算向我們提出申請，把他們的電腦系統改良。此舉的好處是希望可以令調度時間由現時的兩分鐘縮減至 1 分鐘，使整個召達時間能少於 12 分鐘。至於 10 分鐘行車時間，我們這個服務承諾較諸世界其他很多大城市已是不遑多讓，目前我們沒有計劃把行車時間進一步縮減。

主席：涂謹申議員。

涂謹申議員：主席，政府一直都說調度時間為兩分鐘，加上行車時間 10 分鐘，召達時間於是便是 12 分鐘。至於顧問的調查，由於只進行了 16 天，時間是太短。請問政府是否知道，保安局或當時的保安科，曾出席前立法局保安事

務委員會和衛生事務委員會兩次聯席會議，並說 11 分鐘的召達時間是很可靠的，因為是顧問得出的獨立結果，而他們是從理性基礎收集數據的。請問當時是否誤導了議員或欺騙了議員呢？政府在甚麼時候才知道以 16 天為基礎是不可靠的呢？事後又是否有提交補充文件，或向公眾解釋當時其實是誤導了市民呢？

主席：保安局局長。

保安局局長：主席，對於過往向前立法局交代的調度時間，我很難代表當時參與的官員發言，解釋是否蓄意誤導前立法局。不過，我可以重申，現時所訂定的兩分鐘調度時間，是基於長期的觀察而得出的。我們是採用了新的集束無線電系統，在 1997 年 9 月至 1998 年 3 月這 6 個月內，記錄了全部行車調度時間，認為兩分鐘是相當可靠的。同時，我們亦考慮到既然過去數年根本達不到 92.5% 的個案在 12 分鐘完成的目標，在目前增加亦是沒有意義的。相反，我們考慮了怎樣進一步改善我們的設施，例如想辦法把調度時間縮減，好讓我們明年可以考慮進一步提高服務水平。

主席：劉江華議員。

劉江華議員：主席，我同意政府在這方面的服務是有一定的改進，但現在的問題是目前有兩個標準：一是消防車可以在 6 分鐘到達，但救護車卻要在 12 分鐘才可以到達。同一地點，同一災場，為何會有不同的標準呢？為何容許救護車遲些才開出呢？

主席：保安局局長。

保安局局長：主席，其實消防車的服務承諾並非在所有情形下都能在 6 分鐘到達災場。剛才我已解釋過，消防車是採用等級制的，A、B 級，即人口密集、樓宇密集；火險散布、危險程度高的地方才是 6 分鐘到達，但比較偏遠，人口和樓宇分散，危機分散的地區，則是 23 分鐘才到達。為何消防車的調度時間可以比救護車快？原因是兩種不同服務的調度時間是不同的。我首先解釋一下救護車的調度方法。當消防處的通訊中心接到電話，接綫員一定要與來電人士對話，以便能夠瞭解所要求的是甚麼服務。舉例來說，如果當事人是昏迷或心臟病，可能須調度救護電單車，因為電單車可以較快到達。這是須

作人為判斷的，然後電腦系統便會顯示哪一部救護車最接近現場。例如深水埗區需要救援，但最接近的救護車卻在旺角，那麼控制室的人員便要看看是否有更接近現場的救護車可更快到達。控制室的人員從電腦系統中找到能最快到達現場的救護車後，還須與救護車人員對話，通知他們現場地址和需要甚麼服務，這些均涉及人為判斷和對話過程。

相反來說，消防車的情況便有所不同。消防處的通訊中心在接獲火警報告後，便立即從總部以直接廣播的方式直接傳呼有關的消防局，譬如彩雲邨發生火警，便會傳呼牛池灣消防局。消防局的警鐘隨之便會響起，而消防員便一如電影或電視片集般滑下去，衝上車，無須作出對話。消防員是在開車後才瞭解詳細情況，所以調度的程序是十分不同的。

主席：李卓人議員。

李卓人議員：主席，剛才說的“兩分鐘”和“1分鐘”，我覺得是很重要的，因為能否救命便可能是那1分鐘的事情。由於局長是新官上任，我現在要求的一點，是請局長徹查究竟是誰“篤數”。為甚麼我這樣說呢？因為89年的年鑑寫明：“在大多數情況下，處理緊急召喚和調動消防車輛所需的時間，可縮短至不足60秒”，即1分鐘，90年年鑑又有，91年年鑑又有，92年年鑑又有。年鑑說是1分鐘，現在說是.....

主席：李議員，由於時間緊迫，請直接提出你的補充質詢。

李卓人議員：年鑑說是1分鐘，局長現在卻說是兩分鐘。我有一盒錄影帶，是他們內部的錄影帶，也說明是1分鐘的。那麼究竟是誰“篤數”？為甚麼要那樣做？如果以89年來計算，是否欺騙了市民十多年？我只是希望局長能作出調查，因為她是新官上任，所以也不能作答的了。（眾笑）

主席：保安局局長。

保安局局長：主席，雖然我是新官上任，但也會努力回答這項補充質詢。李議員所提到的數目，都是很多年前的，是89、90年提過的可能性。我不知道錄影帶是甚麼年代拍攝，但導致我們無法提高服務水平的其中一個主要原

因，是救護車服務需求的增長，遠較我們估計為高，甚至高出我們顧問的估計。我們的一個顧問曾估計每年的增長是 5%，但讓我讀回我手邊的資料：1987 年的增長是 13.8%，1988 年 5.4%，1989 年 4.92%，90 年，很奇怪，是 0.7%，91 年是 -1.76%，但 92 年是 7.19%，93 年是 7.12%，94 年是 7.57%，95 年是 9.84%，96 年是 9.4%，97 年又回落到 5.6%。以上的數字絕大部分是遠高於我們初時的估計，也是我們無法改善服務的一個主要原因。

主席：李卓人議員。

李卓人議員：局長沒有回答我是否願意調查 89 年和現在為甚麼會有分別。我只是希望她回答說是否願意調查。謝謝主席。

主席：保安局局長。

保安局局長：主席，我認為我已回答了李議員的補充質詢，但既然他提出，我願意進一步瞭解為甚麼會有不同的判斷。

主席：我知道各位對救護車的召達時間很關心，這也是市民很關心的問題。現時尚有不少議員希望提出補充質詢，但在這項質詢上，我們已用了超過 20 分鐘的時間，因此，我希望各位議員可循其他渠道繼續跟進這項質詢。

第三項質詢。陳智思議員。

編配停機位

3. 陳智思議員（譯文）：主席女士，據本人觀察所得，在新機場內，雖然有鄰近登機橋的停機位空置着，但一些飛機卻被指示前往偏離客運大樓的停機位停放，以致乘客須乘搭接駁車輛。就此，政府可否告知本會是否知悉：

(a) 機場管理局如何編配停機位；

(b) 由接駁車輛接送的乘客的百分比；及

- (c) 機場管理局有否計劃在西北客運廊擴展部分啟用後，盡量減少使用偏遠的停機位？

主席：經濟局局長。

經濟局局長：主席，

- (a) 機場管理局（“機管局”）根據既定的準則來編配飛機停機位，這些準則旨在盡量善用所有飛機停機位，尤其是由登機橋連接的客運廊前停機位。該局採用的主要準則如下：
- (i) 定期航班將較不定期航班（例如包機航班）優先獲得編配；
 - (ii) 廣體飛機及長程航班將較窄機身飛機及短程航班優先獲得編配，從而確保載有更多乘客的飛機及剛完成長途旅程的乘客有較大機會享用登機橋服務；
 - (iii) 假如所有條件相等，飛機會按先到先得的原則獲編配客運廊前停機位。

實際上，航空公司可能會按本身運作情況選用沒有登機橋服務的停機位，而不使用客運廊前停機位。有時航空公司會選擇使用一些沒有登機橋服務的停機位，因為他們的地勤服務代理的設備集中在這些機位附近，而有登機橋服務的客運廊前停機位的位置對航空公司而言可能較為不方便。

此外，基於運作的理由，在編配停機位時，亦須在離港飛機離開停機位後至另一架抵港飛機駛進該停機位期間，預留一些緩衝時間。假如抵港航機有延誤，停機位空置時間便會稍長。在這種情況下，可能使人覺得雖然有登機橋空置，但仍有航機使用沒有登機橋服務的停機位。

- (b) 機管局統計數字顯示，只有約 11%的乘客有需要使用沒有登機橋連接的停機位，即需要機場禁區巴士提供接駁服務。

- (c) 機管局的政策一向是盡量少用沒有登機橋服務的停機位，而編配停機位的準則中，這因素亦屬考慮之列。香港國際機場現時共有 37 個客運廊前停機位及 27 個沒有登機橋服務的停機位，供客機使用。西北客運廊啟用後，客運廊前停機位的數目便會增加 11 個，屆時，便可讓更多航機乘客使用登機橋。不過，鑑於繁忙時間航機對停機位的需求十分殷切，加上答覆(a)部內所述的一些理由，日後仍會有部分客機須使用機場內沒有登機橋服務的停機位。

主席：陳智思議員。

陳智思議員（譯文）：我們讓國際旅客有所期望。他們甫抵港便期待看到世界上最先進、最有效率的機場。但局長剛告訴我，仍然有 11%的旅客須要使用機場禁區巴士提供的接駁服務。在座各位肯定有不少人曾經使用倫敦、紐約或新加坡的機場，曾否使用過機場接駁巴士呢？你有吧，但我沒有。譬如巴黎 — 我沒提到巴黎.....

主席：陳議員，你應該提出你的補充質詢了。（眾笑）

陳智思議員（譯文）：對不起，主席女士，我想請問政府當局如何應付多年之後日益繁忙的航空交通。我們的機場不是只為今天或未來 10 年而建造的，它是為了至少未來 20 年而建造的。政府當局如何應付日益增加的需要，以滿足國際間的期望呢？

主席：經濟局局長。

經濟局局長：主席，有關香港機場的停機位與世界各國的比較，或許我向大家提供一些資料作參考。剛才陳議員提及倫敦的希斯路機場，倫敦希斯路機場有 52%的停機位是使用接駁橋的，而香港現時的比率是 58%，在明年西北客運廊建成後，我們的比率會升至 64%，所以，與希斯路機場相比，香港的比率是較高。或許我們再與新加坡機場比較，新加坡機場目前有 64%的停機位是使用接駁橋的，換言之，我們的西北客運廊完成後，會與新加坡的比率相

距不遠。至於將來的情況，現時的客運廊與將來西北客運廊完工後是可以應付我們未來數年的客運需求，但將來何時須再增添客運廊，便須稍後由機管局作出詳細檢討。

主席：夏佳理議員。

夏佳理議員（譯文）：主席女士，我認為這項質詢十分合時，談到停機位以及停機位空置的問題，也許本會同仝應問一問局長會否有其他組織取代現存的機管局。這問題或會在另一場合找到答案；問題扯得遠了。我想知道航空公司決定使用登機橋或使用巴士接載乘客到沒有登機橋服務的偏遠停機位時，會否考慮成本因素？若然，則讓客運廊前停機位空置，豈非損害了旅客的利益？

主席：經濟局局長。

經濟局局長：主席，目前使用有接駁橋服務的停機位的費用是每 15 分鐘 183 元，而沒有接駁橋服務的停機位的費用是每 15 分鐘 147 元，此外，1 小時的最低收費分別是 732 元和 588 元，相差只是 144 元。我相信這並非導致航空公司使用無接駁橋服務的停機位的原因。我剛才已解釋了為甚麼有部分飛機不能使用有接駁橋服務的停機位，主要原因是基於運作問題。

主席：單仲偕議員。

單仲偕議員：主席，我其實也是想跟進這項質詢的。用橋與不用橋相差費用是很少的，但是否用橋的停機位與停在較遠機位的費用也有分別呢？

主席：經濟局局長。

經濟局局長：主席，有關價格已包括了所有費用，如果使用巴士已包括巴士費用在內，而使用橋也包括用橋的費用在內。

主席：田北俊議員。

田北俊議員：主席，剛才局長解釋那 37 個有登機橋服務的停機位空置，是因為要預留作緩衝用途。我的質詢很簡單，就是在主要答覆的(c)段，那 37 個客運廊前停機位有多少時間是空置？是 30%、40%或是更高的數字？如果空置的比率很高，局長可否盡量安排讓一些窄身的飛機停泊呢？

主席：經濟局局長。

經濟局局長：主席，我相信如果有飛機須使用這些停機位時，特別在最高峰的時間，這些機位是完全被使用的，當然，在使用時也會有緩衝時間出現，可能約有半小時空置，停機位看似空置，實際上是作緩衝之用。在非繁忙時間，我相信這些停機位也是完全被使用的，當有飛機須使用這些停機位時，也可以獲得使用。

主席：田北俊議員。

田北俊議員：主席，或許我的提問不太清楚。我再簡單說明，若以 37 個機位乘以每天 24 小時中空置的時間，便能得出答案。

主席：經濟局局長，你有否這方面的資料？

經濟局局長：主席，或許我以書面向田議員提供這方面的資料。但最重要的問題不是停機位是否空置，空置的時候也就是沒有飛機使用的時候，換言之，飛機也無須使用這些有接駁橋或無接駁橋服務的停機位。我會以書面詳細解釋這情況，最重要的，是機管局會盡量使用這些有接駁橋服務的停機位。（附件 I）

主席：劉慧卿議員。

劉慧卿議員：主席，我也很同意陳智思議員所說，遊客來港是希望得到良好的服務。雖然剛才提到在收費方面，183 元與 147 元相距不太遠，但政府有否考慮劃一收費？我們不希望航空公司會因價錢問題而使用沒有接駁橋服務的停機位，此外，是否曾有人投訴收費太昂貴？當局會否劃一收費，以鼓勵更多航空公司使用有接駁橋服務的停機位呢？

主席：經濟局局長。

經濟局局長：主席，機管局從來沒有聽過航空公司因費用問題而不使用有接駁橋服務的停機位。現時的主要原因並不是費用，而是基於運作理由，不可能讓百分之百乘客使用接駁橋，這也是國際上一般的做法，例如希斯路國際機場，也是採取這做法，而並非所有乘客都是使用接駁橋的。

主席：何世柱議員。

何世柱議員：主席，雖然收費問題不大，但始終也是有差別的。在這情況下，請局長告知我們，機管局會否盡量使用較昂貴的停機位，即多使用可以直接落機的地方，因為這樣可以多收費用，而又方便乘客？

主席：經濟局局長。

經濟局局長：主席，其實我在主要答覆已回答這項質詢。機管局的政策是首先使用這些有接駁橋服務的停機位，在沒有這些停機位時才考慮使用沒有接駁橋服務的停機位。由於這兩種服務所涉及的成本有所不同，所以收費自然有差別。

主席：涂謹申議員。

涂謹申議員：主席，我想問既然收費差別那麼小，政府可否告知本會，有多少定期航班是自願選擇每 15 分鐘收費 147 元較便宜的停機位，而該等航空公司的地勤服務代理櫃位又不設於這些停機位附近，致令機管局大惑不解？機管局會否嘗試接觸它們，瞭解是否真是因為相差百多元的原因呢？

主席：經濟局局長。

經濟局局長：主席，我們與機管局曾詳細瞭解航空公司的情況，它們並不會因收費問題而不使用這類停機位。

主席：涂謹申議員。

涂謹申議員：主席，我想局長回答，有多少航班是自願地選擇 147 元停泊 15 分鐘的停機位呢？

主席：經濟局局長。

經濟局局長：主席，或許我在清楚這項補充質詢後再以書面回答。議員是否問有多少航班自願放棄使用有接駁橋服務的停機位，而使用無接駁橋服務的停機位？如果是這問題，我會以書面回答。（附件 II）

主席：楊孝華議員。

楊孝華議員：主席，我知道大家會感到很詫異，但我曾聽到個別人士說乘巴士比使用接駁橋還要快。政府曾否評估，乘客因使用沒有接駁橋的停機位而乘搭接駁巴士，由落機到入境處所需的時間比使用接駁橋停機位的乘客較慢還是較快呢？政府曾否評估這情況？

主席：經濟局局長。

經濟局局長：主席，是否使用接駁巴士須視乎飛機所停泊的位置，而車程大概需時 3 至 15 分鐘。我相信很多議員也到過機場，並曾使用接駁橋或接駁巴士，我相信在某些情況下，使用接駁巴士比步行長走廊還要快；當然，亦會有另一種情況，是如果接駁橋接近出口，便會較乘巴士快，所以不能一概而論。

主席：第四項質詢。何秀蘭議員。

為學生提供的專業心理輔導

4. 何秀蘭議員：主席，關於向有需要的中、小學學生提供專業心理輔導的事宜，政府可否告知本會：

- (a) 現時每名獲提供該項服務的學生及其家長每月與輔導人員會見的平均次數及時間；
- (b) 過去 3 年，有需要接受心理輔導但未獲提供該項服務的學生人數，以及該等學生未獲輔導的原因；及
- (c) 有否計劃增加輔導人員的數目；若有，詳情為何？

主席：教育統籌局局長。

教育統籌局局長：主席女士，

- (a) 教育署轄下的教育心理輔導組主要提供的服務包括 6 類：
 - (1) 為學童提供心理、羣體適應和學業評估；
 - (2) 心理輔導、學習技巧和社交技巧訓練；
 - (3) 為家長提供個別和小組輔導；

- (4) 為小學低年級學童提供甄別和評估服務，並轉介他們接受適當的輔導服務；
- (5) 為學校在危機處理、個案處理及輔導工作方面，提供專業支援服務；及
- (6) 教師培訓。

輔導工作的性質，不單止是補救性，也是預防和發展性，以協助在學兒童成長和學習。就個案工作而言，教育心理學家和教育輔導員會接受來自前綫輔導工作人員的轉介，包括小學的駐校學生輔導主任／學生輔導老師及中學的輔導主任和駐校社工。轉介個案主要是學習情緒及行為有困難的學生。服務模式可分學生、家長個人或小組輔導、評估服務、學校個案會議與老師或輔導主任商討支援學生的方法等。至於直接輔導學生和家長的時間，主要用於詳細評估學生的問題和提供輔導服務，並向學校教師、輔導主任和社工等建議跟進的輔導方向和方法，讓學校的前綫輔導人員在日常接觸中能夠為學生提供有效的長綫支援。

輔導學生及其家長所用的時間，則視乎需要及跟進模式而定。每名學生及其家長平均約可得到 15 小時的服務，通常於數個月內進行，而問題較為嚴重的個案，需要在一個月內有 4 至 5 次跟進服務。

- (b) 教育署都能為每一個被轉介的學童提供服務。在過去 3 年，接受個案輔導的學生人數有 5 070 名。在預防性輔導工作方面，教育心理輔導組所提供的“及早識別學習／適應困難”計劃亦為 22 300 名小學生提供了詳細的學習能力評估和建議學生接受適當的教育及輔導服務。

除教育署提供心理輔導服務外，一些大規模的辦學團體可獲政府資助自行聘請教育心理學家。目前，全港一共有 102 所津貼中學和 26 所特殊學校、實用中學和技能訓練學校由辦學團體聘請心理學家，提供服務。

- (c) 教育署目前還有 10 個教育心理學家的空缺，我們會繼續進行招聘工作。為了吸引更多合資格人士入職，我們現正檢討教育心理學家的入職條件和職系架構。我們會密切注意人手的供應情況和教育心理

輔導服務的需求，然後考慮是否有需要增加輔導人員的數目。謝謝主席。

主席：何秀蘭議員。

何秀蘭議員：我是想跟進教師培訓那一項的。香港現在有 1 100 間中小學，但在職的教育心理學家卻只有 22 個，若聘請了那 10 個，是否便是足夠？對此我是十分懷疑的。過去，其實也有很多青少年自殺的個案，現在因為經濟環境差了，他們所受的壓力便更大。教師是每一天接觸學生的前綫工作人員，但他們在教育學院中.....

主席：何議員，請你直接提出你的補充質詢。

何秀蘭議員：跟着便是我的補充質詢。不過，他們在教育學院中所接受的有關課程培訓，未必是足夠的。香港現時在職的教育心理學家，在培訓教師方面，是否有一些具體計劃為教師提供一些在職進修，以便能幫忙減輕他們的工作？若有的話，每一位教師所須接受的訓練課程和時間為何？

主席：教育統籌局局長。

教育統籌局局長：主席女士，教師入職前的培訓，其實已包括了如何應付和處理學生學習情緒和行為的問題。舉例來說，香港教育學院在不同類型的教師培訓課程中，已滲入適當的輔導元素，務求進一步提升教師在這一方面的能力。這些元素包括在職前的訓練，亦加上一些有關輔導的內容。同時，有關在職訓練方面，教育學院亦提供了一個 30 小時、以輔導為專題的選修科，供在職教師選修。今年，教育學院開辦了 4 年制的教育學士學位課程，把輔導列為第三和第四年的必修科目。至於學習的時數，其實也是十分高的，有 210 個小時，佔課程比重的 11.7%。現在的教育證書課程，教育心理和輔導課程所佔的比重，已經有 13 至 16%。我們是十分重視這一方面的。

教育署方面也有為在職教師舉辦有關的短期課程、以學校為本的全校教師培訓、講座、研討會和工作坊等，以加強他們輔導學生的能力。事實上，所有在職的老師都有機會參加這些培訓課程。教育署亦會因應個別學校的需

求和他們的特殊需要，為他們加強老師的培訓，例如邀請教育署的心理學家主講校本老師的工作坊。或許讓我作一點補充，因為何議員對前綫老師的訓練十分關注。其實，小學的學生輔導主任教師在入職的第一年，是會接受一個為期 110 天的全日訓練課程，這一點是很重要的。這個訓練課程是提供基本的輔導技巧，以及推行學校本位輔導方式的應有知識。此外，入職第二年和第三年的學生輔導主任和老師，亦須接受每月一天的進修課程，以鞏固和加強他們對於輔導工作的認識和能力。在入職第四年之後，他們仍要修讀一個為期 24 天的複修課程，使他們對工作更具信心，更能在服務的小學中，統籌輔導的工作和發展。

中學方面又如何？自 1986 年至今，教育署已委託了本港的大專院校，為中學的輔導教師開辦在職教師的輔導課程。1998-99 學年，即本學年，共開辦了 4 個一年部分時間制的學校輔導工作證書課程。在本學期結束時，修讀上述教師課程的人數，已經多於 1 363 人。平均來說，每間學校應有 3 位老師已經接受這一訓練。除了這些訓練外，教育署亦會因應輔導教師的需要，安排短期課程。我剛才所說的工作坊，在 98-99 學年，我們一共會安排 10 個短期輔導課程，其中包括 4 個為期 3 天的“如何幫助學生應付壓力”課程，4 個為期 3 天的“自我成長”課程，以及兩個為期 3 天的“增強自我價值”工作坊。謝謝主席。

主席：何秀蘭議員。

何秀蘭議員：主席，我剛才是聽到很多數字.....

主席：何議員，你哪一部分的補充質詢未獲局長答覆？如果沒有，我現在不能讓你提出另一項質詢，請你再輪候發問。

何秀蘭議員：那麼，我跟其他議員排隊輪候。

主席：張文光議員。

張文光議員：主席，目前只有 128 間學校有條件聘請教育心理學家。政府可否告知本會，其他未能聘請教育心理學家的學校，是否能夠得到一些巡迴式

的駐校服務，就如駐校社工一樣，讓他們可以直接在學校中解決一些學生心理輔導的問題呢？

主席：教育統籌局局長。

教育統籌局局長：主席女士，辦學團體如果不能符合條件聘請自己的專家，教育署是很樂意提供支援的，特別是在危機處理方面，我們是隨時樂意為這些學校提供支援的。至於緊急支援、個案轉介和培訓，教育署的小組亦是很樂意提供的。

主席：張文光議員。

張文光議員：局長沒有直接回答我的補充質詢，即是否可以提供一些巡迴式的駐校服務。

主席：教育統籌局局長。

教育統籌局局長：主席女士，在特殊學校方面，我們是可以提供這一類巡迴式服務，而事實上我們亦已有如此進行。

主席：張文光議員。

張文光議員：對不起，局長仍然是迴避。我說的是所有學校，並非特殊學校。

主席：教育統籌局局長。

教育統籌局局長：主席，在主流學校方面，一般來說，我們所提供的範圍包括緊急支援、個案轉介和培訓，這 3 個是我們目前主力處理的環節。

主席：楊耀忠議員。

楊耀忠議員：主席，主要答覆的(b)部分說 102 所中學可享有這種服務。我的補充質詢是，為何這項服務不擴展至小學？是否因為資源不足，還是因為小學不需要這種服務呢？謝謝主席。

主席：教育統籌局局長。

教育統籌局局長：主席女士，小學方面我們已經有學生輔導主任，而我剛才亦已詳細說及他們是如何接受訓練和修讀複修課程。我們覺得在小學的層面，既然已經有 229 位輔導主任，應該是很足夠的了。

主席：羅致光議員。

羅致光議員：主席，我的補充質詢是差不多的，但我問的是有關(c)段的答覆。政府將來考慮檢討是否須增加輔導人員時，會否考慮增加學校社工的計劃呢？

主席：羅議員，對不起，這項質詢是有關專業心理輔導，至於心理學家，.....

羅致光議員：主席，學校社工也是提供心理輔導的。（眾笑）

主席：也可以這樣說。

教育統籌局局長：主席女士，基本上，學校社工是由社會福利署（“社署”）資助，亦由社署負責。我們覺得目前的標準已經很足夠，暫時無須實行一校一社工的標準。事實上，每一所學校的需要都不同，如果採用這一標準，也未必是適合的。

羅致光議員：對不起，局長誤解了我的補充質詢。我是問政府有否考慮在小學提供學校社工服務。

主席：教育統籌局局長。

教育統籌局局長：主席，我剛才說過，在小學方面，大部分個案已經透過學生輔導主任解決了，因為一般來說，小學大部分的問題都是屬於學習和課室紀律的問題，而學生輔導主任全都是經過很優秀的訓練，兼且經驗豐富，因此便能為學生、家長和教師提供適切的服務。其實，在過去 3 年，由學生輔導主任處理的個案中，只有 3%是須轉介社工跟進的。換言之，學生輔導主任已經勝任愉快，綽綽有餘。

主席：劉慧卿議員。

劉慧卿議員：主席，局長在主要答覆中說教育署現在仍有 10 個這些空缺。我想問一問是否在招聘方面有很大困難呢？此外，局長亦說會檢討入職條件，那是否說打算降低資格呢？

主席：教育統籌局局長。

教育統籌局局長：主席女士，劉議員提出了一項很好的補充質詢，因為現在最大的問題便是入職條件。我們招聘不到這些人才，主要是市場上缺乏這類人。我們現在所訂的條件可能是過高，因為我們除了要求第一個學位是修讀心理學之外，第二個碩士學位也必須是心理學，同時還要有教育文憑，以及在獲得資格後，須具備相當年份的實際經驗。上述條件加起來，在市場方面可能是偏高，因為其他臨床心理學家也只是要求一個碩士資格。正因如此，我們現正諮詢香港心理學會和與公務員事務局商討，看看可否在不影響質素的情況下，作一個彈性調整，以確保能盡快填補這 10 個空缺，加強我們的前綫服務。

主席：何敏嘉議員。

何敏嘉議員：主席女士，主要答覆的(c)部分提到入職條件和職系架構的問題。我記得最少 3 至 4 年前，當時的事務委員會已經討論過剛才局長所提的同樣數個條件。我的補充質詢是，為何檢討了這麼多年仍未檢討完畢？政府何時會檢討完畢？何時才可以正式向公務員薪俸及服務條件常務委員會提交建議呢？

主席：教育統籌局局長。

教育統籌局局長：主席女士，我剛才說我們現正步入一個頗為成熟的階段，所以我們正徵詢香港心理學會的意見，以及與公務員事務局進行磋商。我相信我們很快便可以把建議提交有關的諮詢機構作進一步探討。

主席：尚有議員在輪候中，包括何秀蘭議員在內。不過，各位議員，由於時間關係，我們要繼續第五項質詢了。陳婉嫻議員。

為傷殘人士提供通道

5. 陳婉嫻議員：主席，就為傷殘人士提供通道事宜，政府可否告知本會：

- (a) 有否計劃為現時未設有下列路邊石的行人路進行改善工程；若有，具體時間表為何；
- (b) 有否計劃為現時沒有傷殘人士通道的行人天橋、行人隧道及通道進行改善工程，並且在無法進行改善工程的有關設施，或在那些只有一邊設有傷殘通道的行人設施設置提示標誌；及
- (c) 鑑於去年實施的有關建築物設計的守則並不適用於守則生效前落成的建築物，當局會否透過提供津貼，鼓勵有關業主改善其擁有的建築物的傷殘人士設施？

主席：運輸局局長。

運輸局局長：主席，

- (a) 目前，所有新建行人過路處必須設有下斜路緣。至於仍未設置下斜路緣的現有行人過路處，政府會在維修或重建道路時，增設下斜路緣。這類道路維修及重建工程每年約為 40 個。此外，政府亦會因應市民提出的要求，在殘疾人士經常使用的過路處設置下斜路緣，數目約為每年 400 個。在過去 12 個月，通過市民反映及要求而設置的下斜路緣達 434 個。在改造路緣時，政府會優先處理位於主要的公共交通總站和殘疾人士經常使用的設施附近的過路處。
- (b) 政府新建的行人天橋和隧道，一般都會為殘疾人士設置斜路。如果礙於地理上的限制，無法設置斜路，附近又沒有另一處方便橫過馬路的地點，當局會考慮為殘疾人士裝設升降機。如果附設方便殘疾人士設施的行人天橋或隧道與私人物業相連，政府會在契約條款中，列明業主必須為殘疾人士提供全日 24 小時開放的通道，以方便他們途經有關私人物業前往其他地方。至於現有的行人天橋或隧道，有些礙於地點所限，無法在一端或兩端均設置斜路。目前全港共有 53 條行人天橋和隧道只在一端設有方便殘疾人士上落的設施。當局已有計劃在適當位置豎設提示標誌，指引殘疾人士如何前往最近一處方便橫過馬路的地點。預計這項計劃需時約 12 個月完成。
- (c) 雖然建築物設計守則不適用於那些在守則生效前已落成的建築物，但《建築物（規劃）規例》和《殘疾歧視條例》授權建築事務監督可以不批准現存建築物的改建、改動或加建，除非謀求批准的人令建築事務監督信納，會為殘疾人士提供到達該建築物在有關情況下屬合理的通道。我們預料現有建築物的通道會逐漸得到改善。要注意的是，很多現有建築物的通道難以改善至更方便殘疾人士使用，除非進行重大改建，其中的原因不在於缺乏資金，而在於技術上的限制。政府認為不適宜向私人物業業主給予金錢上的津貼，以進行這類改建。

主席：陳婉嫻議員。

陳婉嫻議員：主席，政府沒有回答有否具體時間表。如果稍後政府回答說有的話，我便想問政府會否考慮加快進行，特別是現時這麼多人失業，這樣做可以令多些人就業？如果政府稍後回答說否的話，請問原因為何？

主席：運輸局局長。

運輸局局長：主席，其實我們會經常檢討維修或重建道路的需要。事實上，每一條道路的維修或重建需要都不相同，因為須視乎有關道路的使用次數而定。不過，主要公路大概在 15 至 20 年都需要維修或重建。正如我在較早前所說，我們每年進行的重建和維修工程會有 400 個，這是我們的常設工程的進程。至於在其他項目方面，即使沒有維修或重建的需要，但是如果有市民向我們反映有需要設置下斜路緣通道，我們也會因應他們的要求而進行有關工程。

主席：陳婉嫻議員。

陳婉嫻議員：局長這樣回答好像完全沒有回答我的質詢。這是否表示政府沒有時間表？

主席：運輸局局長。

運輸局局長：主席，簡單來說，如果議員是問政府有否就全港道路的維修或重建工程制定時間表，答案是否定的，因為有些道路由於使用次數可能較少，所以是無須經常重建或維修的。不過，對於一些位於市區的重要道路，我們每年都會檢討其維修或重建的需要。我們會以預計該道路還能多使用多少年，來安排維修或重建的時間。

主席：譚耀宗議員。

譚耀宗議員：主席，請問政府內部有否一些數字，顯示全港有多少這類行人過路處是應該設置下斜路緣但卻還未進行工程的？

主席：運輸局局長。

運輸局局長：主席，目前，其實有 2 250 個行人過路處已設有下列路緣。至於說應做而未做的，則須視乎需求而定，因為全港的行人過路處極多。事實上，所有在本年 9 月以前接到的要求，有關工程現時已經全部完成。

主席：李華明議員。

李華明議員：主席，我想就質詢的(c)部分作出跟進。現時還有一些政府建築物未設有傷殘人士通道，例如郵局和警署，而這些都是市民須使用的設施。請問政府有否數字顯示目前有多少政府物業仍未設有傷殘人士通道？又有否計劃在一個期限內在這些政府建築物全面設置傷殘人士通道，以起領導作用？

主席：運輸局局長。

運輸局局長：我手邊沒有這些資料。雖然規劃環境地政局局長現時在座，但我相信他也未必會有資料。我會在會後向李議員提供書面資料。（附件 III）

主席：陳國強議員。

陳國強議員：主席，政府在去年頒布了一些守則，規定所有新落成的建築物須設置傷殘人士通道和設施，但是現時屋宇署每月只檢查一幢大廈，請問當局是否有需要多花一些時間來檢查那些大廈？在巡查時，當局發現有多少大廈違反了這項條例，沒有設置殘疾人士通道？

主席：規劃環境地政局局長。

規劃環境地政局局長：主席，我想澄清“巡視”的意思。由於該項守則只是適用於新落成的樓宇，所以在批准圖則時，建築事務監督會看看樓宇有否在設計圖則時已設置這類設施，所以當局進行“巡視”其實不是巡視新樓宇，而可能是接到一些投訴後進行巡視。另一方面，如果樓宇在守則生效前落成，則不會受到守則規管，但是，如果樓宇進行改建等工程，建築事務監督便有權要求在改建過程中，在合理情況下加上這些設施。質詢所指的“巡視”，

可能是在有些樓宇改建完成後，加上了這些設施，但業主或管理公司沒有讓殘疾人士適當使用這些已改建的設施，於是當局在收到投訴後，建築事務監督便會進行巡視。

主席：何俊仁議員。

何俊仁議員：主席，主要答覆(b)部分提到一項計劃，說如果一些通道只得一端設有方便殘疾人士的設施，便會盡量在 12 個月內完成在另一端的設施。請問：第一，這“12 個月”已過去了多少時間，即還有多久才會完成？局長說該計劃需時 12 個月完成，那麼從現在開始計算，還要多久才會完成？這 53 條通道的工程完成後，政府會否諮詢區議會，看看有否個別地點有需要加設這類通道，使這項計劃能夠繼續進行，在可能的情況下，增加兩端都設有方便殘疾人士使用的通道？

主席：在會議開始時我曾表示，希望各位議員只提出一項補充質詢，而何議員剛才提出了兩項。為了不想浪費時間，局長，可否嘗試一起回答這兩項補充質詢？

運輸局局長：主席，或許我要作出澄清，較早時我所說的需時 12 個月的計劃，是指如果一些通道的一端設有殘疾人士的設施，但另一端卻沒有，而我們又不可以把它改建到有的話，我們便會設置一些告示或指標，通知殘疾人士他們可能在另一端會遇上困難，以及就近的其他可以通行的設施的位置。設立這些指標或路標的時間表是 12 個月，由現在開始計算。

有關第二項補充質詢，我們就殘疾人士的需要諮詢區議會的意見，這當然沒有問題。不過，我想指出，目前很多設施沒有設置方便殘疾人士使用的設施，是因為受地點所限，例如很多時候行人路太窄或該段路面是斜路，斜坡太陡峭，並不符合我們的標準；又例如在接駁私人建築物方面出現困難等。我們當然會就這方面諮詢區議會的意見。

主席：劉江華議員。

劉江華議員：主席，主要答覆(c)部分提到在私人樓宇方面會有較多困難，但政府或房屋委員會轄下的公共屋邨的所有通道是否已設有方便殘疾人士的設施？

主席：規劃環境地政局局長。

規劃環境地政局局長：主席，如果是新落成的樓宇，無論是住宅還是其他地方，只要是殘疾人士有機會進入的，他們不會受到歧視的話，那些建築物都要提供這些通道及設施。現時的困難在於那些在守則頒布以前已建成的樓宇，它們的設計或地點未必可以進行加建或改建。如果那些大廈進行其他工程，法例也要求大廈加建殘疾人士通道。因此，如果殘疾人士覺得在出入通道方面受到歧視的話，現行法例已設有機制，讓他們可以向平等機會委員會提出投訴。平等機會委員會會展開調查，如果有需要的話，亦會聯同建築事務監督一起調查。

主席：何世柱議員。

何世柱議員：主席，我想跟進主要答覆的(a)部分。局長似乎無法就數項補充質詢提供一些數字。我知道有關數字可能很大，但當局也應估計一下現時應做多少個下斜路緣。這個數字可能很大，但如果每年做大約 400 個，我們也會知道可能在 10 年或 100 年後便可全部完成。我們是否重視這個問題，很大程度視乎我們要考慮如何平衡情況來決定。因此，無論這個數字如何難以計算，我們也應該知道一個約數。請問局長是否可以做到？

主席：運輸局局長。

運輸局局長：主席，我會回去看看是否可以提供書面資料。（附件 IV）

主席：羅致光議員。

羅致光議員：主席，我的補充質詢與李華明議員的相類似，相信政府官員也未必能即時作答，但我仍希望他們能以書面回答。我的補充質詢是，除了政府物業外，政府租用的物業或辦公室如果是有公眾人士出入的，有多少是不符合現行條例的規定，不能讓弱能人士使用？

主席：運輸局局長。

運輸局局長：主席，我會提供書面資料。（附件 V）

主席：最後一項補充質詢。陳婉嫻議員。

陳婉嫻議員：主席，主要答覆(c)部分提到基於一些技術原因，不願向私人物業業主提供金錢津貼，進行有關的改善工程。我覺得政府這樣回答似乎有雙重標準。我想提醒政府，當一些私人物業進行外牆工程，有關大廈可以提出申請，政府設有一個基金可以貸款給他們。為甚麼那些工程可以申請貸款，這些卻不可以？我想問政府為甚麼會有兩種不同的標準？是否傷殘人士的安全不應受到重視？

主席：規劃環境地政局局長。

規劃環境地政局局長：主席，主要質詢是問會否提供財務上的津貼，鼓勵有關業主進行設置這些設施的工程。據我理解，“津貼”的意思是把錢送了給他們。議員剛才提到的協助大廈維修的款項並不是津貼，而是政府借給該大廈的款項，以進行維修工作，業主最終是要償還的。不過，如果有樓宇要參加改善樓宇的貸款計劃，那當然須視乎改善工程的程度。這些工程極有可能成為一項重建或改動工程，那便會納入了《建築物（規劃）規例》和《殘疾歧視條例》的範圍之內，他們便須進行加上方便殘疾人士的設施的工程，而他們也可以在申請貸款時列出這項需要。

主席：最後一項口頭質詢。陳國強議員。

醫院內的職業安全及健康

6. 陳國強議員：主席，就醫院管理局（“醫管局”）轄下醫院的員工的職業安全及健康事宜，政府可否告知本會：

- (a) 過去兩年，當局就醫管局如何督促轄下醫院遵守《職業安全及健康規則》進行抽查的次數；當局有否就違反規則的事件作出檢控；若有，檢控個案數目為何；
- (b) 過去兩年，該等醫院的員工獲得的工傷賠償總金額和病假總日數為何；及
- (c) 有否評估現時該等醫院的病房設計及布置對員工從事體力處理操作有否構成潛在危險，以及有何措施減低該等危險？

主席：教育統籌局局長。

教育統籌局局長：主席女士，在 1997 年 6 月 20 日刊登憲報的《職業安全及健康規例》，首次訂定非工業工作場地的一般安全、健康和福利，以及體力處理操作的標準。為了使僱主和僱員有足夠時間認識新規例的規定，政府在推行規例方面定下了一個寬限期。該規例的主要部分已在本年 1 月 1 日生效，而涉及體力處理操作的部分亦已在本年 7 月 1 日生效。

- (a) 醫院是一個複雜的工作場地，有各式各樣的設施，亦進行各種各類的活動。根據外國的經驗，勞工處認為，為了使醫管局能夠督促轄下醫院遵守《職業安全及健康規例》，該處應就醫管局轄下各醫院推行的安全及健康管理制度進行有系統的視察計劃。這較抽查的方式更有效率，成本效益亦會更高。這個方法獲醫管局全力支持。

每次到醫院進行的視察工作，均由勞工處不同範疇人員組成的小組負責，需時約 2 至 4 個工作天，視乎醫院的大小而定。視察工作包括由醫院管理層作出簡介、檢查文件檔案和現場視察多個經選定的工作場地，以查核前綫職員執行有關制度的情況。

本年 7 月以來，我們共視察了 9 間醫院。我們會按照商定的時間表，在 1999 年 5 月前，完成視察醫管局轄下的其餘 33 間醫院和兩間醫療機構的工作。

推行新的視察制度，旨在鼓勵醫院的管理階層自我規管，這與政府力求保持工作場地安全及健康的新政策方針一致。雖然新制度着重協助醫院設立安全管理制度，但這個制度在全面實施後，我們會突擊視察各間醫院，監督醫院遵行有關規例。在現階段，如有醫院公然違例，我們亦會採取執法行動。

- (b) 勞工處紀錄顯示，在 1997 年 1 月至 1998 年 10 月期間，醫管局轄下的醫院共呈報 2 970 宗根據《僱員補償條例》提出並涉及 3 天以上病假的個案，其中 1 766 宗已獲得解決，涉及的補償總額和病假日數分別為 1,755 萬元和 22 503 天。
- (c) 我們同意，設計欠佳或環境擠迫的病房可能令員工在進行體力處理操作時受工傷。不過，我們在迄今巡查的 9 間醫院中，並未察覺上述危險存在。此外，我們又知悉，為提高僱員的安全意識和減低職業受傷的危險，個別醫院現正採取一些改善措施，例如印製有關體力處理操作的指引及教育小冊子、修改浴室及洗手間的結構、試用各種協助處理病人的機械設備，以及把標準醫院病床分批更換為可調校高度的病床。我們明白，醫管局的長遠目標，是致力提供足夠的機械設備，以減低體力處理操作的危險。在培訓方面，醫管局迄今約有 150 名員工已完成一項特別的訓練計劃。這些員工隨後又訓練了大約 1 500 名前綫督導人員，讓他們認識如何評估與體力處理操作有關的危險。這些督導人員則負責訓練護士、病房助理員及其他員工，幫助他們掌握恰當的體力處理操作技巧和正確使用各間醫院的機械設備的方法。我們預期在明年年初，大部分前綫員工應已接受有關的訓練。

主席：陳國強議員。

陳國強議員：主席，有些醫院為了應付病人的需求而增加床位。據一些工會向我表示，有些醫院的病房床位由 32 張增加至 50 張之多，把鐵床全部放置在狹窄的通道上，令醫護人員和工作人員很容易受傷。請問政府有否制訂內部指引，為床位定下限制，以及如何令員工有安全的設施？如果一旦發生火警，那怎麼辦呢？

主席：教育統籌局局長。

教育統籌局局長：主席女士，每間醫院現時都有一個名為“職安健”的管理委員會，同時每間醫院都設有“職安健”的統籌員，負責協調工作。剛才陳議員所提及的情況，如果確實發生的話，我們也會很關注，因為如果太擠迫的話，的確會容易令人撞到鐵床之類以致受傷。因此，我們在整體巡查時，曾建議他們在這方面盡量加以改善，有那些可以做的都應盡早去做。陳議員所說的阻塞通道問題，我們已向他們提供指引。每間醫院在很多方面都備有指引。透過那個管理委員會，醫管局已指示每間醫院在何種情況下應如何處理問題，他們全都備有小冊子。我剛才在主要答覆中也提到已向他們提供指引。

主席：鄧兆棠議員。

鄧兆棠議員：主席，在主要答覆(b)部分中，局長說有 1 766 宗僱員補償申請已獲和解，涉及的金額是 1, 755 萬元和 22 503 天假期，即平均每宗為 15 天假期。我想問員工是在哪些情況下受傷，需要如此長時間的休息呢？

主席：教育統籌局局長。

教育統籌局局長：主席女士，一般來說，大部分個案都是員工腰酸背痛，即扭傷腰部，術語是“筋骨勞損”，基本上，是扭傷和撞傷等，所以很多時候都需要稍長的休息時間。

主席：李啟明議員。

李啟明議員：主席，眾所周知，醫院是一個勞力密集的工作場所。主要答覆(b)部分指出，病假損失為 22 503 天，這是一個龐大的數字。請問在這 22 503 天有否人代假？如果沒有人代假，有關工作是否由其他員工分擔？

主席：教育統籌局局長。

教育統籌局局長：如果有員工要請病假，醫院當局會有適當的人手安排及配合。這也是那個“職安健”管理委員會應關注的其中一個環節。

主席：陳榮燦議員。

陳榮燦議員：主席，我也想跟進主要答覆的(b)部分。在 2 970 宗工傷個案中，有 1 766 宗已達成和解。據我理解，按工傷的規定給予病假及工傷補償是沒有問題的，但為何要進行和解呢？是否醫管局未按照法例補償員工的權益，引起訴訟而須進行和解呢？

主席：教育統籌局局長。

教育統籌局局長：主席，或許我要道歉。我剛才讀出主要答覆時，如果議員有細心聆聽的話，應聽到我說其中 1 766 宗個案已獲得解決。主要答覆的文件中出現“和解”一詞，主要是因為文字仍未修改，其實所指的不是和解。李議員說得對，我們已根據法例完全解決問題，所以應該是“已獲得解決”，而我剛才讀出主要答覆時也是這樣說的。

主席：陳榮燦議員。

陳榮燦議員：主席，請問今後的文件可否清晰一些，以免誤導議員？我們所理解的“和解”，肯定是有訴訟才会有和解。

主席：教育統籌局局長。

教育統籌局局長：主席女士，我們一定會確保將來發出的文件正確無誤。由於時間倉卒，所以未能把修訂的資料傳給議員。我重申，我們會確保日後不會再有任何字眼誤導議員。

主席：何敏嘉議員。

何敏嘉議員：主席女士，局長剛才的一項跟進答覆提及腰背痛，也說腰背痛是其中一個令員工放取相當多病假的問題。政府可否告知我們，至今所得的數字可否決定把腰背痛列入職業病的範圍內？如否的話，要待腰背痛的數字達到哪個程度，才覺得有需要把它清清楚楚列為職業病呢？

主席：教育統籌局局長。

教育統籌局局長：主席女士，我們完全明白這個問題的存在。我們目前已正視這個問題，並會積極考慮朝這個方向處理。

主席：何敏嘉議員。

何敏嘉議員：我的質詢是要待數字達到哪個程度，才考慮把它列為職業病，而不單止是積極考慮。

主席：教育統籌局局長。

教育統籌局局長：主席女士，在現階段，我們沒有指定數字要達到某個程度，我們才會處理。不過，我可以作出承諾，我們會積極跟進這事。

主席：李卓人議員。

李卓人議員：主席女士，主要答覆(c)部分指巡查了9間醫院也不察覺有任何提及的危險存在。請問局長可否告知我們，究竟你們看到些甚麼？是否看到為何有這麼多筋骨勞損的個案呢；原因何在呢？剛才局長說大多是筋骨勞損、腰背痛等問題，你們看到些甚麼呢？有哪些危險存在？

主席：教育統籌局局長。

教育統籌局局長：我們巡查了 9 間醫院，大致來說，認為情況頗為滿意，不過，當然還有很多須改善之處。在體力處理操作所引起的損傷方面，很多時候僱員和僱主兩方面都要一起處理問題，特別是在搬運病人、替病人洗澡，以及幫助病人轉身或下床時，員工是很易扭傷的。因此，我剛才在主要答覆中也提過，醫管局目前正全面考慮可否增添儀器，以器械提供協助。例如老人病房的病床設有自動調校器，使老人家在吃飯時較易把病床調高，又或以電動控制，無須用人手托起病床。又例如病人往洗澡時很多時候要轉到椅上才推往浴室，日後可能會有一些架或裝置可以吊起他門，好像小型起重機一般放在那裏。這些研究現正全綫進行，我們只要給他們多些時間。目前，他們正進行招標，希望能取得較多資料，以全綫改善醫院在這方面的器械設備。

主席：陳婉嫻議員。

陳婉嫻議員：主席，主要答覆(b)部分指出在 22 個月內共有 2 970 宗涉及 3 天以上病假的工傷個案。請問 3 天以下病假的工傷個案數目為何？22 個月內共有 2 970 宗工傷個案，即平均每個月發生 135 宗，數字頗高，所以我不大明白為何局長說直至目前為止，情況滿意。我對此感到很奇怪。請問涉及 3 天以下病假的個案有多少宗？實際的客觀情況是否如政府所說的那麼好、那麼滿意呢？

主席：教育統籌局局長。

教育統籌局局長：主席女士，有關涉及 3 天以下病假的個案數字，很抱歉，我們只有 1998 年的數據，因為我們的 1997 年電腦資料並不齊全。由 1998 年 1 月至 10 月，有關醫院呈報 3 天以下病假的工傷數字是 1 065 宗，總補償額大約為 107 萬元。這是我們所得的數字。

主席：何秀蘭議員。

何秀蘭議員：主席，主要答覆(b)部分提到呈報的數字有 2 970 宗，當中有多少宗被判斷為永久傷殘或喪失工作能力呢？

主席：教育統籌局局長。

教育統籌局局長：主席，暫時我沒有有關這方面的詳細資料，但據我們初步所知，一般來說，是沒有真正永久傷殘的個案。員工一般在放取長假後便可以復工。我會在會後進行引證工作，並以書面答覆何議員。（附件 VI）

主席：何敏嘉議員。

何敏嘉議員：主席，有關工傷數字方面，政府可否告知我們，有否數據比較我們的醫院跟海外醫院在這方面的工傷數字？以 5 萬人的機構而言，我們的工傷比率是否正常，還是較別人為高呢？

主席：教育統籌局局長。

教育統籌局局長：主席，我手邊沒有具體資料，但我可以告訴大家，在我與勞工處同事接觸後所得的印象是，我們不是最好，也不是最差，而是介乎中間。我們仍有很多工夫要做，所以在這方面我們不能感到自滿。我們要全面觀察醫院在這方面的水平，希望在明年 5 月可以完成視察醫管局轄下所有醫院。

主席：何敏嘉議員。

何敏嘉議員：我問的是數據，不是印象。政府可否提供一些數據？

主席：教育統籌局局長。

教育統籌局局長：主席女士，我剛才說我手邊沒有數據，我會在會後提供。剛才我說出我所得的印象，是希望能作出補充，令議員即時知道我的初步看法。（附件 VII）

主席：我知道還有議員希望繼續發問，但本會在這項質詢上已用了超過 17 分鐘的時間，而我們的質詢時間其實已遠遠超過原定的一個半小時，所以，我希望各位議員可循其他渠道繼續跟進有關問題。

議員質詢的書面答覆

本地倫敦金的買賣活動

7. 李卓人議員：據報道，涉及本地倫敦金買賣的欺詐事件在本港有增加趨勢。就此，政府可否告知本會：

- (a) 過去兩年，當局共收到多少宗涉及投訴本地倫敦金買賣詐騙的個案；每宗個案平均涉及的金額為何；
- (b) 當局有否就有關投訴作出檢控；若有，檢控個案的數字及對被定罪者判處的平均刑罰為何；若否，原因為何；及
- (c) 有否計劃制定法例加強監管本地倫敦金的買賣活動；若有，制定該等法例的具體時間表為何；若否，原因為何？

財經事務局局長：主席，

- (a) 議員查詢的資料現列載於以下附表：

	1996	1997	1998 ¹
警方接獲的投訴個案數目	142	129	161
每名投訴人平均牽涉的金額	\$150,000	\$270,000	\$150,000

- (b) 警方對每宗有表面證據顯示涉及不法活動的個案均會進行調查。目前牽涉 23 間公司的調查工作仍在進行之中。在已完成的調查當中，警方已對兩宗個案進行起訴：其中一宗在 1996 年提出起訴，最後法庭根據《保障投資者條例》²（香港法例第 335 章）判決一名人士罪名成立，並罰款 75,000 元；另一宗個案由警方根據相同條例起訴，現正在排期聆訊當中。

¹ 至 9 月為止

² 有關人士被裁定一項根據《保障投資者條例》第 3(1)(b)條有關“欺詐地或罔顧後果誘使他人投資金錢”的罪名成立。

- (c) 本地倫敦金市場是於七十年代中期在香港成立，至今一向運作良好。香港現在是亞洲區最大的倫敦金交易中心，根據 1997 年年底的粗略估計，每天的成交量約有 1.9 億美元之巨，約相等於香港金銀業貿易場每天成交量的七倍。

在其他主要的倫敦金交易市場例如紐約和倫敦，倫敦金的買賣基本上不受任何規管。該些地區的倫敦金市場皆為高度成熟的市場，參與者絕大部分是一羣有經驗和專業的交易商，買賣形式一般以批發為主。目前，本地倫敦金市場有大概 70 名活躍的交易商，而任何人士皆可以參與該市場的買賣。

有關接獲倫敦金買賣的投訴，主要是針對以買賣倫敦金為名，並以招聘廣告為招徠的欺詐及訛騙行為，事實上與真正的本地倫敦金市場的買賣制度無關。這些不法行為的監管其實已經包括在由警方執行的《盜竊罪條例》內（香港法例第 210 章）。一經定罪，違反該條例者須付上刑事責任，而一些以欺騙手段或不實資料哄騙他人買賣倫敦金的人士，也會被《保障投資者條例》所制裁。

有鑑於本地倫敦金市場的特質，同時有關的投訴實質為與真正倫敦金買賣無關的欺詐行為，政府維持一貫的立場，認為最有效的解決有關問題的方法是公眾教育，而非監管真正的倫敦金市場。在這方面，我們已經採取了眾多措施，務求提高公眾對有關買賣倫敦金的欺詐行為的警覺。這些措施包括不時發出新聞公布、派發小冊子和舉辦定期的講座，向求職人士講解不同的求職陷阱，包括本地倫敦金買賣和其他金融投資項目。我們亦有製作電視節目，例如在“警訊”及由證券及期貨事務監察委員會製作的投資教育節目中，警惕公眾提防以買賣倫敦金為名的欺詐行為和投資陷阱。

財經事務局亦印製了一份單張，列出有關以買賣倫敦金為名的欺詐案通常使用的手段。該單張已經在各區政務處、各公共屋邨、中學和大專院校派發。我們也鼓勵老師們向學生講解在尋找兼職或暑期工時必須提防的求職陷阱。單張內也印有財經事務局、勞工處和警務處內專責向公眾解答有關倫敦金的問題和接受投訴的人員的電話號碼，供公眾查詢和投訴。

我想強調，不法之徒可以用各種形式或名目設下求職陷阱。倫敦金只是其中一種被利用作為欺詐和訛騙活動的工具。即使政府立法監管了倫敦金的買賣，其他各式各樣的商業活動也有可能被利用作為代替品。我們因此深信正確的措施是致力提高公眾對保護自己的警覺性，避免受欺詐及訛騙行為所傷害。這遠比向一個行之有效，既有效能、又高效率的市場實施無需要的監管為佳。

興建鰂魚涌公園第二期

8. 蔡素玉議員：政府可否告知本會，興建鰂魚涌公園第二期的具體計劃及時間表，包括何時將現時位於該幅土地上的市政總署車輛臨時停車場遷離？

民政事務局局长：主席，根據市政總署提供的資料，蔡素玉議員所提質詢的答覆如下。

建議用來興建鰂魚涌公園第二期的土地位於東區海底隧道附近，東區走廊旁邊，面積約 5.2 公頃，由幾幅土地組成，這些土地可供使用的日期並不相同。臨時市政局計劃分 3 期發展整幅土地：

- (a) 第 I 期（2.9 公頃） — 這幅土地屬於短期租約用地及可供臨時撥用的政府土地，當局可向現時的租用人發出通知，終止租約。臨時市政局已為發展這幅土地擬訂了詳細設計圖。如獲得批核撥款，興建工程大概可在 1999 年年中展開，約在 2001 年年初完成；
- (b) 第 II 期（1.3 公頃） — 這幅土地大部分撥給警方暫時用作車輛扣留中心。臨時使用期將於 2000 年 12 月屆滿。臨時市政局計劃在土地可供使用時發展這區；及
- (c) 第 III 期（1 公頃） — 這幅土地現時用作市政總署臨時停車場。該停車場將於 2005 年遷往柴灣的永久用地。

過境車輛封閉道路通行證

9. 田北俊議員：就入境事務處簽發過境車輛封閉道路通行證事宜，政府可否告知本會：

- (a) 過去 5 年，當局接獲申請及批出上述證件的個案數字分別為何；
- (b) 審批上述申請的平均及最長時間；而當中部分申請需時較久的原因；及
- (c) 有何措施加快審批程序？

運輸局局長：主席，

- (a) 過去 5 年，當局就封閉道路通行許可證接獲和批准的申請個案數目如下：

年份	接獲的申請 個案數目	批准的申請 個案數目
1993	1 680	1 680
1994	1 821	1 821
1995	1 992	1 983
1996	3 260	3 255
1997	4 386	4 326

- (b) 過去 5 年，當局處理封閉道路通行許可證的申請，平均需時 4 至 6 個星期。在這 5 年內，這類申請的輪候時間最長為 9 個月。
- (c) 由 1997 年 2 月起，香港與廣東省當局訂立了一項協議。根據協議，雙方把過境私家車每月的新增限額定為 55 架。訂定上述的限額，可確保過境私家車的數量保持適度的增長，免致超過過境設施的處理量或導致邊界通道附近道路網絡的塞車情況達到無法接受的程度。

申請人申請封閉道路通行許可證時，必須同時遞交由廣東省當局簽發的核准文件，否則入境事務處不會處理有關申請。如香港接獲已提交核准文件的申請個案，數量超過就許可證所議定的每月 55 個限額，多出來的申請個案須輪候處理。因此，如果所簽發的核准文件的數量，沒有超過許可證議定的限額，輪候時間便可縮短。我們會繼續與廣東省當局磋商，研究如何使簽批封閉道路通行許可證的行政工作更順暢。

香港康體發展局提供的資助

10. 鄭家富議員：香港康體發展局（“康體局”）在《1991-1995 整體發展規劃書》（“規劃書”）中申明，在兩類分別根據《社團條例》（第 151 章）註冊及《公司條例》（第 32 章）成立的體育總會中，該局選擇向根據《公司條例》成立的體育總會提供資助。就此，政府可否告知本會，是否知悉：

- (a) 過去 3 年，該局有否向根據《社團條例》註冊的中國香港業餘體育協會暨奧林匹克委員會（“港協”）提供資助；若有，每年的資助款額為何；有否評估該等資助是否合乎該局在規劃書上所申明的資助原則；及
- (b) 港協有否在年前將一筆為數 3,000 萬港元的資金轉移至一個信託基金，而當時的港協主席則出任該基金的永遠名譽會長；若有，康體局有否評估港協該項行動是否合乎其資助的條件及精神；若沒有作出評估，原因為何？

民政事務局局長：主席，康體局將得自政府的經常撥款用以資助港協的行政及活動開支和參與例如奧運會或亞運會等大型活動的支出。在過去 3 年來撥給該會的款額如下：

年度	款額 (百萬元)
1995-96	1.481
1996-97	1.768
1997-98	1.887

康體局在動用政府撥款以資助體育總會及港協的事宜上，採用的其中一個原則，是該等組織必須是根據社團或公司條例註冊成立的非牟利組織，並設有適當的會章。所有通過康體局獲得資助的組織，必須呈交經適當審核的帳目報表，載明如何運用所得款項。港協正如體育總會一樣，須向康體局呈交一份有關其受資助活動的經審核年度報表。

該會受國際奧林匹克委員會任命，在運作上享有高度自主權，與康體局及體育界人士共同促進和發展香港的體育活動。該會除了就得自康體局的款項須完全向該局負責外，亦擁有本身作為國際奧林匹克委員會成員所獲得的資源，以及從私人機構所得的捐助。至於該會如何使用該等資源，則並非在康體局的管轄範圍內。

發泡膠容器造成的環境污染

11. 何鍾泰議員：現時，全日制小學學生透過學校訂購的午膳所使用的食物容器大多數由發泡膠製成。鑑於發泡膠廢物會對環境造成污染，政府可否告知本會：

- (a) 有否估計該等學校每年棄置的發泡膠容器的數量；
- (b) 有否估計在 2007-2008 學年全面實施小學全日制後，該等容器的每年平均棄置數量；及
- (c) 會否要求學校鼓勵學生及規定午膳供應商使用環保的食物容器？

教育統籌局局長：主席，

- (a) 根據環境保護署資料顯示，去年香港有 110 噸發泡膠廢物棄置於堆填區，其中 80 噸是發泡膠容器，但政府沒有進一步資料顯示其中有多少發泡膠容器是由學校棄置的。

教育署在 1996 年曾就本港所有全日制小學的午膳安排作出調查，結果顯示大約有 47% 學生訂購飯盒，但調查沒有統計當中有多少是用發泡膠容器。

(b)及(c)

政府沒有足夠的資料，以估計在 2007-08 學年全面實施全日制小學時，學校每年會棄置多少發泡膠容器廢物。但無論如何，政府會要求學校及籲請食物供應商盡量避免用發泡膠容器盛載食物。

事實上，教育署已於 1996 年向所有學校發出“學校膳食安排指引”，鼓勵家長為子女準備午膳，幫助他們養成健康而衛生的飲食習慣。1997 年，教育署亦曾發出公函致所有學校，提醒校方注意保護環境，為學生及教師的健康着想，應請食物供應商及學校食物部經營者避免使用發泡膠容器盛載食物。

教育署並在學校各級別推行環境教育。課程發展議會發出的“學校環境教育指引”，對在學校內推行有利環保的行為作出詳細建議，包括盡量減少使用發泡膠盒及木筷子等用完即棄的器具。教育署經常聯同各政府部門及綠色團體為各中小學舉辦環保研討及交流會，其中的主要內容包括廢物處理。

教育署將聯同有關部門及組織，繼續加強宣傳及積極在學校推行環境教育。

香港的文盲率

12. 陳鑑林議員：據報道，聯合國在剛發表的“人文發展報告”中指出香港現時的文盲率高達 8%，而教育指數排名亦由去年的第六十位降至第七十五位。就此，政府可否告知本會：

- (a) 當局有否就本港的文盲率作出統計；若有，詳情為何；若否，原因為何；
- (b) 有否研究文盲率與新來港定居人士數目增加的關係，以及當局有否計劃為教育程度較低的新來港定居人士提供適當的教育課程；及
- (c) 有何具體計劃降低香港的文盲率？

教育統籌局局長：主席，

- (a) 政府統計處曾在 1984 年第四季的综合住戶統計調查中進行有關文盲的專題訪問。“文盲”的定義是指一個人不能理解地閱讀及書寫一些有關日常生活的簡短句子。以此定義，估計當時本港 15 歲或以上的人口中，約有 12%為文盲。

此外，香港每 10 年進行一次人口普查，在兩次人口普查之間，會有一次中期人口統計。雖然這些調查並未有直接搜集有關文盲的數據，但也會調查市民的教育程度。根據這些調查，年齡在 15 歲或以上而從未接受教育或只曾接受幼稚園教育的人士佔該年齡組別總人口的百分比為：

年份	百分比
1976	20.2%
1981	16.1%
1986	14.1%
1991	12.8%
1996	9.5%

上列數據間接反映香港的文盲率正持續下降。1996 年的調查亦顯示，年齡在 15 歲或以上而從未接受教育或只曾接受幼稚園教育的人士中，有超過 72%是年齡 60 歲或以上的。

聯合國開發計劃署發表的“人文發展報告”中，提及香港的文盲率高為 8%，而教育指數排名則由去年的第六十位降至第七十五位，用以編製有關數據的資料未知出處為何，故此政府統計處已致函查詢。

- (b) 由於每年由內地新來港定居而年齡在 15 歲或以上的人士，佔全港總人口的百分比遠低於 1%，故新來港定居人士的教育程度對香港整體的教育水平，影響極為輕微。新來港定居而又年滿 15 歲或以上但從未接受教育或只曾接受幼稚園教育者，可以報讀本地一些成人教育課程（詳見(c)部分答案）。
- (c) 政府現時除為所有年齡介乎 6 至 15 歲的兒童提供九年免費普及基礎教育外，更循不同途徑提高市民的教育水平，例如教育署成人教育組便有專為 15 歲或以上並有志進修的人士，提供中、小學課程和英文專修課程；亦有資助一些非政府機構開辦成人教育課程，包括識字班等。此外，其他私人機構亦有開辦成人教育課程。

私人農地改作工業用途的收費

13. 劉皇發議員：政府可否告知本會：

- (a) 獲批准將私人土地用途由農地改為工業用地的個案數目為何；
- (b) 當局根據甚麼準則釐定該等土地在改作工業用途後每年的應繳費用；及
- (c) 改作工業用途的私人土地的應繳費用水平與政府以短期租約形式批出的工業用地的租金水平是否一致；若是，當局的理據何在及有否考慮在計算費用程式內扣除該塊土地作農業用途時的收益？

規劃環境地政局局長：主席，

- (a) 過去 5 年，我們並沒有收到申請把“農地”改為工業用途的個案。然而，現時有 1 116 宗個案是以短期豁免書方式容許私人農地暫時轉作工業用途。

- (b) 以短期豁免書方式容許暫時作工業用途的私人農地，須繳付短期豁免書租金，以反映因更改土地用途所帶來的土地年增值。地政總署已按各幅用地的地點和用地上暫准搭建物，釐定各區不同類別用地的標準租金。

標準租金是根據十足市值評估，並參考過去 12 至 24 個月以公開投標批出的類似短期租約用地的租金，或此等類別的短期租約經檢討後商定的租金。標準租金在豁免書開始生效之日即適用於有關用地，並會每 3 年檢討一次。

- (c) 評定標準短期租約和短期豁免書租金所採用的按上蓋面積與按分區釐定租金的方法大致相若。當局釐定短期豁免書租金時，已把農地業權人所應享有的土地價值計算在內。短期豁免書租金水平大約是短期租約租金的五成左右。

社區復康網絡

14. 梁耀忠議員：政府可否告知本會：

- (a) 現時居住在新界東、西兩區的長期病患者估計人數；當中入住醫院的人數；及請按疾病種類分別列出；
- (b) 當局現時如何在該兩區向長期病患者提供復康服務；以及有否計劃在該兩區設置向長期病患者提供服務的社區復康網絡中心；及
- (c) 是否知悉當局委託香港中文大學就本港社區復康網絡的現有服務及未來發展所進行的研究的進展情況；及其公布研究結果的時間？

衛生福利局局長：主席，

- (a) 對長期疾病的患病和發病的評估，必須涉及以人口為本的深入研究，這是因為長期性本身並不構成一項疾病的診斷。同時，個別人士並不一定能夠辨別長期疾病及延醫診治。如有需要接受診治，有關人士可以到公營或私營的診所或醫院接受基層醫護服務，又或非住院或住院的專科治療。根據醫院管理局（“醫管局”）的資料，1996 年度在醫管局新界區的醫院聯網 10 類最常見長期疾病的入院病人數目如下：

疾病診斷	入院病人數目		
	新界東	新界北	新界西
精神錯亂	1 614	2 672	3 171
慢性支氣管炎	962	1 490	2 409
糖尿病	1 390	1 187	2 455
哮喘	1 053	1 067	1 892
心臟衰竭	790	983	1 510
慢性腎衰竭	539	589	826
癲癇	430	670	853
慢性肝病及肝硬變	216	253	408
弱智	94	239	208
帕金森病	81	91	236
	7 169	9 241	13 968

- (b) 目前，器官殘障人士或長期病患者可從多方面獲得所需支援和直接服務，包括醫管局轄下 30 間現有的病人資源中心（其中 11 間設於新界區）、派駐各醫院和診所的醫務社工、社會福利署家庭服務中心的社工，以及 3 間社區復康網絡中心。後者並因應新界區居民對支援服務的需求舉辦外展活動，例如健康講座和社交聚會等。

政府最近已委託顧問研究社區復康網絡的長期發展，以及這個服務現有運作模式的成本效益。此外，顧問也會研究社區復康網絡的服務與一些同類服務的配合問題，包括醫管局的病人資源中心和近年發展迅速的長者健康中心、婦女健康中心等提供的服務。政府會根據顧問的研究結果和建議，考慮日後在新界設立社區復康網絡中心一事。

- (c) 關於這項研究，顧問已經完成資料搜集的階段，並會在本年年底前完成整項研究。政府經審閱研究結果和建議，會發表顧問報告。

房屋需求的評估

15. 李永達議員：鑑於今年本港經濟每季都出現負增長，而市民收入普遍下降，政府可否告知本會，有否根據跨部門房屋需求工作小組在 97 年 1 月所制訂的房屋需求模型，重新運算由現時至 2005-06 年度市民對房屋的需求數字？若有，請按公、私營房屋及各種需求（如附表所列）類別分別列出有關數字。

附表

類別	住戶數目 (1998-99至2005-06年度)					
	總數			每年		
	公營 房屋	私營 房屋	總數	公營 房屋	私營 房屋	總數
(1) 新的房屋需要						
(a) 結婚						
(b) 離婚						
(c) 從中國來香港的合法 移民						
(d) 外地來香港人士						
(e) 現有住戶分戶						
(f) 居住環境欠佳的住戶						
小計						
(2) 衍生的房屋需要						
(a) 重建租住公屋 (整體 重建計劃)						
(b) 清拆臨屋區 / 平房區						
(c) 清拆寮屋						
(d) 緊急事故 / 天災及體 恤困境個案						
(e) 重建私人物業						
小計						
(3) 調整						
(a) 香港居民外流的實數						
(b) 住戶解體						
(c) 有適當居所的住戶在 公營房屋與私營房屋 之間的遷徙						
(d) 雙重計算						
小計						
房屋需求總數 (1) + (2) + (3)						
興建單位總需求						

房屋局局長：主席，政府已在 1998 年 2 月發表有關房屋需求的最新評估。根

據推算結果，1997-98 至 2006-07 年度這 10 年期間的興建單位總需求為 799 000 個單位，其中 456 000 個為公營房屋單位，另外 343 000 個則屬私營房屋單位。為了顧及最近經濟下調及房屋政策措施所帶來的影響，我們會在年內重新調查市民在房屋方面的期望，並根據調查結果，更新在較早前推算時所採用的數據及假設。正如 1998 年房屋方面的《施政方針》所述，我們將於 1999 年公布推算結果。

雖然現在對上述工作的結果作出預測，實屬言之過早，但經濟下調對房屋需求造成的最大影響，顯然是遏抑了市民在短期內對私營房屋的需求。由於我們的評估模式旨在根據長遠人口增長的情況來推算房屋需求，因此，經濟氣候出現的短期變化，應不會對有關的推算造成太大影響。

在新界北部出現水浸警告時採取的行動

16. 劉江華議員：就政府在新界北部出現水浸時為居民而採取的救援行動，政府可否告知本會：

- (a) 在預計新界北部即將出現水浸前，當局會採取甚麼行動；在香港天文台（“天文台”）就新界北部地區發出水浸報告後，當局又會採取甚麼行動；及
- (b) 當局有否定期檢討該等行動的成效；若有，結果為何？

保安局局長：主席，

- (a) 天文台全日 24 小時不停監察本港和鄰近地區的天氣情況。當有帶雨雲層影響本港時，天文台會根據氣象雷達和雨量器所錄得的最新雨量數據，分析雨量分布情況。當天文台預計新界北部低窪平原將發生嚴重水浸時，便會發出新界北部水浸特別報告（“水浸報告”）。

天文台會透過電子傳媒向市民廣播水浸報告，並會發布最新情況。

在水浸報告發出後，有關政府部門和機構隨即作出戒備，並會在有需要時採取適當行動，例如安排個別學校停課、開放臨時安置中心、安排緊急救援行動，以及進行其他緊急援助工作等。各政府部門須

採取的具體行動撮載如下：

- (i) 天文台： 嚴密監察天氣情況，並透過電子傳媒向有關政府部門和市民發出最新的水浸報告；
- (ii) 渠務署： 監察新界北部容易發生水浸地區的水位。當局已在這些地區的策略性地點，例如深圳河、雙魚河和梧桐河安裝 13 個河流水位量器。河流水位一旦超逾警戒綫，渠務署便會向消防處和民政事務總署發出警報，並通知天文台，而該署特設的新界北緊急事故及暴風雨應變組織也會開始運作。元朗和北區最少會有兩支由渠務署和合約承辦商人員組成的隊伍值班候命，在有需要時疏浚淤塞的渠道；
- (iii) 民政事務總署、北區和元朗民政事務處： 透過村代表與村民保持緊密聯絡，並提供臨時安置中心。在有需要進行疏散和其他拯救行動時，兩個民政事務處會與消防處、警方和渠務署緊密合作。在接獲水浸警告後，民政事務處人員會前往現場，並在有需要時統籌所需的緊急援助服務。地區緊急事故統籌中心也會在出現嚴重水浸時開展工作；
- (iv) 消防處、警務處、政府飛行服務隊、民眾安全服務隊（“民安隊”） 為水浸災民提供疏散和救援服務，並為等候送院的傷者進行急救。
- 消防處會在接近新界北部容易發生水浸地區的消防局調配特別救援資源和救護車（包括 8 隻救生小艇），以便迅速地就可能發生的水浸事故作出緊急回應。此外，消防處亦會在就近的消防局設立前綫指揮站，加強救援行動的指揮和控制工作，以及提高調動緊急資源的效率。
- 警務處亦會提供小艇和救援船隻，並在水浸現場設立警方指揮站，加強與警察總區指揮及控制中心和分區總部的聯絡。此外，警方也會採取適當行動如封路、交通改道和發放

資料等。

政府飛行服務隊會預留 3 輛直升機，以便在水浸地區的上空進行監察和協助救援行動。

民安隊會動員 4 支配備救援船隻的水浸救援隊，在上水消防局及該處轄下的粉嶺和元朗區總部候命，在有需要時協助救援行動；

- (v) 政府新聞處 (“ 新聞處 ”)、運輸署 新聞處和運輸署會協助把水浸報告和有關交通的資料發放予政府部門、傳媒和公共交通機構。

新聞處亦負責透過傳媒發放其他公告，包括為等候救援和緊急援助安排的水浸災民提供消息；

- (vi) 社會福利署 與民政事務總署合作提供臨時安置中心和緊急援助服務。

當局亦定期提醒村民和市民採取預防措施和適用的緊急電話號碼，這些資料已載於《氣象警告及預防措施》小冊子和《新界北部水浸特別報告》單張內，並在各區民政事務處派發。有關的民政事務處會告知鄉事委員會和村代表在發生水浸時應該採取的預防措施。教育署也會要求新界北部的學校作出戒備，並提醒校方必須根據天文台和渠務署的建議，及時作出停課安排。

- (b) 各部門一直而且會繼續進行內部及跨部門的定期檢討，以期進一步改善有關水浸救援行動及緊急援助服務的安排。舉例來說，天文台一直定期檢討天氣監測及警告服務，而今年新設的水浸報告系統，便是去年檢討暴雨警告系統的成果。有關水浸報告的各項安排，會在今年年底天文台進行每年一度的檢討時一併研究。

每次進行大規模水浸救援行動後，保安局都會與各有關部門就部門在緊急應變的表現，以及救援及援助方面的統籌工作，進行聯合檢討，研究可改善之處。

今年 5 月 24 日在新界北部發生的廣泛水浸便是一例。各政府部門和

有關機構進行的聯合檢討，確認了各方在應急行動的成效，但建議進一步改善通訊網絡，以便迅速地向救援人員提供最新的天氣消息。聯合檢討中提出的建議已全面實施。

上述檢討的主要結果會納入“香港天災應變計劃”內。該計劃訂明在應付惡劣天氣時，例如在颱風或水浸的影響下，個別政府部門和有關機構的職責及分工。應變計劃會在每年雨季結束後予以檢討。

兒童乘坐保母車的安全問題

17. 陸恭蕙議員(譯文)：關於兒童乘坐學校私家小型巴士(俗稱“保母車”)的安全問題，政府可否告知本會：

- (a) 每輛保母車最多可接載多少名 6 歲以下的兒童；
- (b) 在過去 5 年，共有多少宗涉及沒有在座位上設置安全帶的保母車的交通意外；在該等交通意外中，分別有多少名兒童乘客死亡或受傷；以及仍在接受治療的嚴重受傷兒童的預測療程和治療結果為何；
- (c) 會否考慮規定乘坐保母車的兒童必須扣上安全帶；若否，原因為何；保母車內缺乏跟車保母是否不實施該規定的主要原因之一；
- (d) 會否考慮規定保母車必須有跟車保母；若否，原因為何；及
- (e) 規定學童巴士必須有跟車保母的理據是否亦適用於保母車？

運輸局局長(譯文)：主席，車輛登記證上列載有關車輛的合法接載人數。一般而言，保母車的乘客人數約為 12 至 16 人。然而《道路交通條例》(第 374 章)之下的《道路交通(交通管制)規例》規定：

- (i) 不足 3 歲的兒童不計算作一名乘客；及
- (ii) 3 名 3 歲或以上但身高不超過 1.3 米的兒童，則算作兩名乘客。

因此，每輛保母車最多可合法地接載多少名 6 歲以下的兒童，須視乎有關車輛的法定座位限額，以及所接載兒童的年齡和身高而定。

由於法例並未規定保母車必須裝有安全帶，政府沒有根據保母車在發生

意外時是否裝設了安全帶而另設分類，備存有關的意外統計數字。不過，在過去 5 年，當局發現有 131 名 15 歲以下的乘客在他們所乘坐的保姆車涉及交通意外時，並沒有配用安全帶（不論車上是否裝有安全帶）。在這 131 名乘客當中，有 5 名傷勢嚴重，其餘則受了輕傷。關於這 5 名重傷的乘客，政府並沒有資料顯示他們是否仍在接受治療。

自 1997 年 2 月 1 日起，當局已強制規定接載小學或幼稚園學童的校巴，必須有保姆跟車。與校巴比較，保姆車的載客量顯然較少。此外，在制定上述法例時，經營保姆車服務的業內人士非常憂慮一旦強制由保姆跟車，經營成本便會上漲，因此，當局一直未有對保姆車施加這項規定。

一個由運輸署人員擔任主席的工作小組，現正檢討有關保姆車的安全規定，包括探討應否把強制保姆跟車的規定，擴展至適用於保姆車，以及應否規定搭乘保姆車的學童必須配用安全帶。檢討工作完成後，我們會就檢討所提出的建議，徵詢有關人士（包括保姆車業內人士）的意見。

避免財政預算出現赤字的措施

18. 李國寶議員（譯文）：政府可否告知本會，為增加政府收入及避免財政預算出現赤字，會否考慮將其擁有的一些優質資產（例如各條收費隧道、九廣鐵路公司、地下鐵路公司、郵政署及赤鱗角機場）出售或在香港聯合交易所上市？

庫務局局長（譯文）：主席，政府會詳細而認真地考慮可否透過出售或在香港聯合交易所上市的途徑，將其擁有的一些資產（例如兩間鐵路公司及各條收費隧道）局部或全部轉為私有化。政府瞭解，這類行動會在私有化計劃實行的那一年增加其收入，並且會為社會帶來更大的經濟利益。政府亦瞭解到，在研究任何私有化建議時，都須要考慮其他因素，例如立法問題。

有關銀行存款的“利率規則”

19. 李華明議員：關於本港銀行最優惠貸款利率及存款利率的調整事宜，政府可否告知本會：

(a) 當局會否考慮撤銷存款期或通知期少於 7 天的銀行存款的利率上限

須由香港銀行公會根據“利率規則”制訂的規定，讓有關利率由市場決定；若會，具體時間表為何；若否，原因為何；

- (b) 有否評估現時 1 個月期銀行同業拆息率與最優惠貸款利率的差距是否合理；
- (c) 會否採取措施收窄現時存款及貸款的利率差距至金融風暴發生前的兩厘水平；若會，詳情為何；若否，原因為何；及
- (d) 有否評估最優惠貸款利率對經濟增長有何影響；若有評估，詳情為何；若否，原因為何？

財經事務局局長：主席，

- (a) 金融管理局（“金管局”）致力開放銀行體系，以促進競爭和產品創新。然而，在良性競爭和銀行與貨幣制度的穩定兩者間取得適當平衡也同樣重要。在金融界面對反覆和不明朗的環境影響下，這種審慎態度尤其恰當。

自亞洲金融危機爆發以來，我們都看見銀行市場大幅波動，而銀行為了競爭定期存款，也承受了巨大壓力。如果我們在這種環境下廢除餘下的“利率規則”，便可能會加劇銀行體系的不明朗因素，令其更為反覆，而這種情況實在有違香港的公眾利益。

雖然利率在近期已略為回軟，但市況仍然不明朗。此外，我們目前正對多項政策事項進行檢討，例如銀行業務三級制、申請成為認可機構的條件及適用於外資銀行的“一家分行”規定等。檢討結果亦會對銀行業的競爭環境構成影響。

因此，任何放寬管制的決定不應當作個別事情考慮，而是應該從香港銀行業的策略性方向、整體經濟狀況和其他可能的政策改變等較廣泛的層面來作出檢討。因此，金管局已聘請了顧問，研究銀行業未來的發展方向，研究內容涉及多項政策事項，而利率協議亦包括在內。研究結果應可在本年年底完成，當金管局考慮過顧問研究結果和建議後，便會在適當時候發表報告。

- (b) 雖然金管局沒有評估息差是否合理，但卻有監察香港銀行的淨息

差¹，並將每個季度的有關資料刊登在金管局出版的季報。從這些統計資料的一般性觀察所得，在 1995 至 1997 年間，香港銀行的平均淨息差較美國低，但與英國和澳洲相若。換句話說，香港銀行賺取的淨利息收入是與其他地區的銀行相若。

值得注意的是，如果我們只是注意一段短時間內的息差，容易被結果所誤導。在亞洲金融危機期間，本港銀行業因利率波動而承受了巨大壓力。舉例來說，在 1997 年 7 月至 1998 年 9 月期間，最優惠貸款利率與 1 個月定期存款利率²的息差由 4.37 厘至 1.42 厘不等。事實上，亦曾有定期存款利率高於最優惠貸款利率的情況。這種情況尤其見於大額存款。為了吸引存款，銀行甚至願意付出遠高於銀行同業拆息的優惠利率。雖然近期利率環境已轉趨穩定，但定期存款利率仍高於金融風暴前的水平。

此外，銀行同業市場也是銀行的重要資金來源。最優惠貸款利率和 1 個月銀行同業拆息（每月平均數字）的息差曾經大幅波動，由 1998 年 3 月的 4.6 厘至 1998 年 8 月的負 2 厘不等；而且，實際上息差的每天波幅較這些平均數字更大。

- (c) 金管局沒有試圖規管銀行所賺取的息差。事實上，近期銀行賺取的息差較金融風暴前為低。1995 年 1 個月銀行同業拆息和最優惠貸款利率的平均息差為 2.98 厘，1996 年為 3.22 厘，而 1997 年首 9 個月，即金融風暴前則為 2.55 厘。但在 1998 年首 9 個月，1 個月銀行同業拆息和最優惠貸款利率的平均息差則只有 1.53 厘，遠低於金融風暴前的水平。此外，正如 (b) 部分提到，銀行在過去 1 年，往往付出較高利率，甚至超越銀行同業拆息的水平去爭取存款，進一步令息差收窄。這是導致銀行公布 1998 年上半年的盈利大幅減少的原因之一。

- (d) 在一般經濟分析中，利率（包括最優惠利率）被視為影響私人消費

¹ 淨息差定義為平均計息資產除以淨利息收入（淨利息收入是指利息收入減利息支出）。這是其中一項國際公認的評估銀行盈利的方法。

² 此所引述不同息率是指在 1997 年 7 月至 1998 年 9 月期間有關的每月平均數字。1 個月定期存款平均利率是根據 10 間主要銀行所報的 10 萬港元以下的基本存款利率計算而得。最優惠貸款利率則是指香港上海滙豐銀行有限公司的報價。

開支及私營部門投資的一個變數。由於消費與私營部門投資都是本地需求的重要組成部分，能影響國民生產總值，所以利率水平對經濟活動有直接影響。不過，利率只是影響經濟表現的眾多因素之一，其他主要因素包括香港主要出口貨品市場的經濟狀況、匯率變動、價格的競爭力、香港的主要入口來源地的通脹情況和經濟結構轉型的性質及速度等。所以，利率高低對經濟表現的影響，通常是與眾多其他外來及本地因素的影響互相交錯而構成的，並不可輕易地單獨而論。

羅湖橋的治安

20. 李家祥議員：關於羅湖橋的治安問題，政府可否告知本會：

- (a) 過去 1 年，在屬本港管治範圍內的一段羅湖橋上，分別發生了多少宗打劫、偷竊、非禮及毆鬥的案件；該等案件是否均由當局依據香港法例處理；
- (b) 當局有何措施維持屬本港管治範圍內的一段羅湖橋的治安；及
- (c) 會否與內地有關部門商討並制訂改善整段羅湖橋治安的措施？

保安局局長：主席，

- (a) 在 97 年 11 月至 98 年 10 月期間，在屬香港特區管理範圍內的一段羅湖橋上，只曾發生 1 宗傷人案件。該案件已由香港警方根據香港特區的法律及程序處理。
- (b) 警務處派有軍裝人員在屬香港特區管理範圍內的一段羅湖橋上駐守，緊密注視該處的情況及維持該範圍的治安。
- (c) 一直以來，香港警方都有透過邊境聯絡渠道，與深圳當局保持緊密的合作和聯繫，維持羅湖橋上治安。

法案

法案首讀

主席：法案：首讀。

《1998 年法律適應化修改（第 5 號）條例草案》

《1998 年法律適應化修改（第 4 號）條例草案》

《1998 年法律適應化修改（第 6 號）條例草案》

《1998 年商業登記（修訂）條例草案》

《1998 年法律適應化修改（第 3 號）條例草案》

《1998 年婚姻（無結婚紀錄證明書）條例草案》

秘書：《1998 年法律適應化修改（第 5 號）條例草案》
《1998 年法律適應化修改（第 4 號）條例草案》
《1998 年法律適應化修改（第 6 號）條例草案》
《1998 年商業登記（修訂）條例草案》
《1998 年法律適應化修改（第 3 號）條例草案》
《1998 年婚姻（無結婚紀錄證明書）條例草案》。

條例草案經過首讀，並依據《議事規則》第 53 條第(3)款的規定，受命安排二讀。

法案二讀

主席：法案：二讀。律政司司長。

《1998 年法律適應化修改（第 5 號）條例草案》

律政司司長：主席女士，我謹動議二讀《1998 年法律適應化修改（第 5 號）條例草案》。

條例草案旨在對數項現行條例中的若干用語作出修改。這些條例分別為《土地審裁處條例》、《勞資審裁處條例》、《文康市政上訴委員會條例》、《裁判官條例》、《行政上訴委員會條例》，以及《死因裁判官條例》。

為使香港特別行政區的法律符合《基本法》，並切合香港作為中華人民共和國的特別行政區的地位，我們在《香港回歸條例》中，對《釋義及通則條例》加入了附表 8。這個附表訂了多項詮釋香港在回歸後繼續沿用的法例的原則。雖然我們採取了這項臨時措施，又制定了《法律適應化修改（法院及審裁處）條例》，以對法院有關的名稱和法官的職銜作出適應化的修改，

我們仍然認為，在回歸後，香港的法典不應繼續保留與《基本法》不符的用語。因此，我們提交條例草案，對這類用語作出必須的修改。

這些適應化修改一經通過成為法律後，會追溯至香港特別行政區成立當天起生效。

主席，這項條例草案除了使以上 6 項條例完全符合《基本法》，並切合香港作為特別行政區的地位之外，還可省卻了這些條例與《香港回歸條例》和《釋義及通則條例》相互參照的需要。我謹請議員通過條例草案，使條例草案早日成為法例。

謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1998 年法律適應化修改（第 5 號）條例草案》予以二讀。

按照《議事規則》，這辯論現在押後，而條例草案則交由內務委員會處理。

主席：律政司司長。

《1998 年法律適應化修改（第 4 號）條例草案》

律政司司長：主席，我謹動議二讀《1998 年法律適應化修改（第 4 號）條例草案》。

條例草案旨在就 3 條條例的條文作適應化修改，以符合《基本法》和香港作為中華人民共和國特別行政區的地位。

《律政人員條例》、《法律執業者條例》和《法定代表律師條例》是其中 3 條獲採用為香港特別行政區法律的香港原有法律，內有多條條文須作出適應化修改。雖然《釋義及通則條例》已具體說明與《基本法》或香港作為中華人民共和國特別行政區的地位不符的用語應如何詮釋，但在香港法律中保留這些用語，仍是不能接受的。因此，我們現須另行立法，對個別法例進行必要的詞句修訂。

以下我會講解條例草案的主要條文和制定這些條文的原因。條例草案規

定，其建議的大部分適應化修改在通過成為法律後，生效日期將追溯至 1997 年 7 月 1 日，以確保在 1997 年 7 月 1 日及之後，所有法律的詮釋完全一致。不過，上述追溯效力不適用於罪行方面。這項限制符合《公民權利和政治權利國際公約》適用於香港的有關規定。至於加入仍未實施條文的適應化修改，則由有關條文實施該日起生效。

條例草案廢除過時或帶有殖民地色彩的條文，在有需要的地方，代以適當的新詞語。凡對“總督”的提述均因應情況由“行政長官”或“行政長官會同行政會議”取代；對英國法令或主管當局的提述則由對本地法例或主管當局的提述取代。

條例草案修訂《律政人員條例》，規定在 1997 年 7 月 1 日之前由當時的律政司在香港法庭享有的所有權利，除抵觸《基本法》者外，在該日及之後均可由律政司司長行使。

條例草案又進一步修訂《律政人員條例》，規定在 1997 年 7 月 1 日之前由當時的律政司對香港法庭根據或憑藉《婚姻訴訟條例》而具有司法管轄權的法律程序行使或履行的權利和職責，除抵觸《基本法》者外，在該日及之後均可由律政司司長行使或履行。

條例草案廢除《律政人員條例》的附表，以“律政司司長”和“政府律師”等新的律政人員職稱代替。

條例草案又規定在《法律執業者條例》中，凡提述“律政司”，就 1997 年 7 月 1 日之前任何期間而言，須當作提述當時的律政署。

條例草案還廢除《大律師（資格）規則》中的“Attorney General's Chambers”而代以“Department of Justice”。

主席女士，條例草案作出的修訂大多是用語上的更改，旨在消除在詮釋香港法律方面任何不明確之處，對香港特別行政區的順利運作非常重要。希望議員盡早通過條例草案。謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1998 年法律適應化修改（第 4 號）條例草案》予以二讀。

按照《議事規則》，這辯論現在押後，而條例草案則交由內務委員會處理。

主席：庫務局局長。

《1998 年法律適應化修改（第 6 號）條例草案》

庫務局局長（譯文）：主席女士，我謹動議二讀《1998 年法律適應化修改（第 6 號）條例草案》。

本條例草案旨在對 12 條與政府收入有關的條例及其附屬法例作出法律適應化修改，以符合《基本法》和香港作為中華人民共和國特別行政區的地位。條例草案涵蓋的各條例，已獲採用為香港特別行政區法例。由於其中一些提述，例如“總督”、“總督會同行政局”及“官方”等，與《基本法》或與香港作為中華人民共和國特別行政區的地位不符，故有需要作出適當修改。

雖然《香港回歸條例》和《釋義及通則條例》已對這些提述的詮釋有所規定，但在香港法律中保留這些提述，仍是不能接受的。因此，我們現在提交條例草案，對個別法例進行必要的詞句修訂。條例草案的法律適應化修改一經通過成為法律，生效日期即追溯至自香港特別行政區成立當天。

條例草案省卻政府在引用該 12 條條例時，須參照《香港回歸條例》和《釋義及通則條例》的不便。希望議員支持條例草案。謝謝主席女士。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1998 年法律適應化修改（第 6 號）條例草案》予以二讀。

按照《議事規則》，這辯論現在押後，而條例草案則交由內務委員會處理。

主席：庫務局局長。

《1998 年商業登記（修訂）條例草案》

庫務局局長（譯文）：主席女士，我謹動議二讀 1998 年商業登記（修訂）條例草案。

我們最近就商業登記制度的運作情況進行檢討，以在有需要的範疇進行

簡化及更新。我們打算採用新的電腦系統及改進辦公程序，以提高商業登記制度的運作效率及迎合現今商業社會的步伐。我們預期這些改進措施可以將處理新商業登記申請的時間，由 6 天縮短至 4 天。

現行的《商業登記條例》及其附屬法例的部分條文局限了稅務局簡化其運作程序的空間。本條例草案的目的旨在修訂有關條文，以配合及實行各項的簡化建議。本條例草案的其中一項主要修訂是建議設立一套開放式的商業索引，公開讓市民以自助形式翻查業務的商業登記號碼。目前，任何人士如能提供足以識別一項業務的資料，例如該業務的商業登記號碼，便可要求稅務局從商業登記冊內翻查有關的業務資料。倘若該人士未知悉有關號碼，便須要求稅務局翻查該號碼，方可再作進一步的查閱。

稅務局每年均接獲約 10 萬宗這類翻查的要求。建議的開放式索引可令市民迅速地取得所需資料，並減輕稅務局的工作量。我們將來或會以電子形式，例如在互聯網，將索引公布。建議的索引只會載列剛足夠用以識別已登記業務的資料。由於目前稅務局在接獲要求的情況下亦已提供該些資料，因此，建議的索引並無抵觸稅務局一貫遵守的保密原則。

另外，條例草案亦建議稅務局可向公眾人士，以未經核證形式，提供商業登記冊上的資料。這項新服務省卻必須以人手進行的核證程序，令索取登記冊上資料的過程自動化，從而節省處理的時間。這項服務亦使我們將來能夠透過電子方式將有關資料傳送予查詢人士。

本條例草案旨在簡化程序及改善服務，希望議員支持條例草案。謝謝。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1998 年商業登記（修訂）條例草案》予以二讀。

按照《議事規則》，這辯論現在押後，而條例草案則交由內務委員會處理。

主席：保安局局長。

《1998 年法律適應化修改（第 3 號）條例草案》

保安局局長：主席，我謹動議二讀《1998 年法律適應化修改（第 3 號）條例

草案》。

本條例草案旨在廢除《外地司法管轄權（開支）條例》和《偷運貨品進入中國（管制）條例》及其附屬法例。這些條例並不切合香港作為中華人民共和國的特別行政區的地位。

《外地司法管轄權（開支）條例》是根據英國的外地司法管轄權法令（**Foreign Jurisdiction Acts**）而訂立，就香港居民在女皇陛下領土外的地方，如犯了罪，繼而被定罪或因精神錯亂獲判無罪，訂明有關的開支負擔的條款。隨着中國恢復對香港行使主權，英國的法令已不再適用於香港。事實上，根據紀錄，我們亦沒有因這條條例引致任何開支。因為此條例已過時，我們建議廢除此條例。

《偷運貨品進入中國（管制）條例》於 1948 年制定，以實施當時中國政府與聯合王國就防止中港走私措施所簽署的協定。其後，自 1970 年訂定了《進出口條例》，走私罪行便完全根據該條例處理。因此，《偷運貨品進入中國（管制）條例》的條文再無必要，亦從未援引，只要“第 242 章界綫”仍被繼續用作慣常參考的界綫，以容許內地保安部隊船隻進入此界綫以北的水域。自從 1997 年 7 月 1 日國務院在第 221 號令頒布香港特別行政區的界綫後，《偷運貨品進入中國（管制）條例》原訂的界綫已經過時，因此，此條例應予以廢除。

我希望議員能支持條例草案，廢除過時及不再適用的法例，更新香港的法例。

謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1998 年法律適應化修改（第 3 號）條例草案》予以二讀。

按照《議事規則》，這辯論現在押後，而條例草案則交由內務委員會處理。

主席：保安局局長。

《1998 年婚姻（無結婚紀錄證明書）條例草案》

保安局局長：主席，我謹動議二讀《1998 年婚姻（無結婚紀錄證明書）條例草案》。

《婚姻條例》的第 26 條和《婚姻制度改革條例》的第 13 條，對無結婚紀錄證明書的簽發作出規定，但因為中英文本的含意並不一致，本條例草案的目的，就是為了消除上述不相符的地方。

根據《婚姻條例》第 26 條和《婚姻制度改革條例》第 13 條，婚姻登記官可以發出證明書，以示明列證上的人士並無結婚或登記結婚的紀錄，這類證明書稱為“無結婚紀錄證明書”。一些司法管轄區規定，香港居民必須具備此項證明書，以證明可以與該區國民結婚。證明書表明，明列於證上的人士，即有關的香港居民，並沒有與任何人士結婚的紀錄。

入境事務處在今年完成一項檢討，顯示證明書上的字眼雖然與《婚姻條例》第 26 條和《婚姻制度改革條例》第 13 條的中文文本相符，但與這些條文的英文文本卻並不一致。原先英文文本的含意，是指當局可以發出證明書，以顯示明列證上的人士之間並無結婚的紀錄。本條例草案修訂《婚姻條例》第 26 條和《婚姻制度改革條例》第 13 條的英文文本，使上述賦權條文的字眼，與證明書目前所採用的字眼互相符合。為了排除對已發出證明書的有效性的懷疑，條例草案亦規定，在制定本條例草案前發出的證明書，須當作有效文件。將上述條例有關條文中英文本不相符的地方除去，可以令公眾對證明書所採用的字眼的有效性，消除疑慮。

主席，我謹此動議議案。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1998 年婚姻（無結婚紀錄證明書）條例草案》予以二讀。

按照《議事規則》，這辯論現在押後，而條例草案則交由內務委員會處理。

恢復法案二讀辯論

主席：本會現在恢復《1998 年破產（修訂）條例草案》的二讀辯論。

《1998 年破產（修訂）條例草案》

恢復辯論經於 1998 年 9 月 30 日動議的條例草案二讀議案

主席：是否有議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

主席：我現在向各位提出的待決議題是：《1998 年破產（修訂）條例草案》予以二讀。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《1998 年破產（修訂）條例草案》。

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。

《1998 年破產（修訂）條例草案》

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：以下條文納入《1998 年破產（修訂）條例草案》。

秘書：第 1 至 12 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：附表 1 至 11。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

全委會主席：全體委員會現在回復為立法會。

全體委員會隨而回復為立法會。

法案三讀

主席：法案：三讀。財經事務局局長。

《1998 年破產（修訂）條例草案》

財經事務局局長：主席，

《1998 年破產（修訂）條例草案》

無經修正已通過全體委員會審議階段。我動議此條例草案予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1998 年破產（修訂）條例草案》予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《1998 年破產（修訂）條例草案》。

議員議案

主席：議員議案。兩項無法律效力的議案。我已接納內務委員會就議案辯論的發言時限所提的建議，每位動議議案的議員連發言答辯在內最多有 15 分鐘發言，另有 5 分鐘可就修正案發言。動議修正案的議員最多可有 10 分鐘發言。

其他議員每人各有最多 7 分鐘發言。根據《議事規則》，任何議員若發言超逾時限，我必須指示該議員停止發言。

主席：第一項議案：鼓勵公共事業機構減低收費。程介南議員。

鼓勵公共事業機構減低收費

程介南議員：主席女士，我動議通過印載於議程內的議案。

由於本港經濟現正處於一個嚴峻的時期，本年度連續兩季的經濟增長率均為負值的 5%；再加上高失業率、凍酬減薪的問題，更令市民在生活上的負擔日益加重。故此，政府應體恤民情，積極推動及鼓勵公共事業機構將收費降低，體現行政長官在施政報告中提出“羣策羣力”的精神，與廣大市民共度艱難的時刻。

在 98 年上半年，即使面對金融風暴的沖擊，一些公共事業機構仍保持龐大的盈利。根據資料，政府全資擁有的地下鐵路有限公司賺取了約為 13 億元的盈利，公共巴士行業有超過 3 億元的利潤，兩間電力公司亦分別有約 20 億元及 50 億元的稅後盈利，香港電訊更有多達 60 億元的利潤。政府部門及有關審批機構在 3 月份審批加價申請時，已將回報率及利潤管制計劃的安排考慮在內，所以該等機構的利潤其實是有實質保障的。當然，香港的經濟衰退期會令該等公司的利潤增幅受到壓力，然而，我們又怎能不考慮到廣大市民所面對的困境及壓力呢？我們要求這些公共機構以民生為重，對我們的建議加以考慮。

根據政府於 10 月份公布的統計數字，本港現有 70 萬勞動人口落在貧窮綫以下，他們的人均家庭收入少於 5,000 元，即家庭總收入仍未達到目前工資中位數 1 萬元的一半；此外，政府亦公布在這 70 萬人當中，有 13 萬人的個人月入低於 6,700 元，亦不及工資中位數的三分之二。但一般相信，實際的數字並不低於政府所估計的。民建聯於上周末剛完成的“家庭及市民個人消費開支”調查結果亦顯示，超過一半的被訪者認為近 1 年的生活質素差了，超過七成五的被訪市民表示，家中的水、電、煤氣等開支有一成或以上的增長。這些結果正正反映出市民一方面要增加他們的生活開支，另一方面又要面對凍酬、減薪及裁員的威脅，可以想像到他們的負擔是何等沉重。

從另一個角度來看，即使在家庭經濟緊絀的情況之下，有若干開支仍然

是不能減省的，例如電費、電話費、交通費。這就說明了不論在任何環境下，這些公共事業機構的利潤將不會受到太大影響，他們的利潤也可以得到很大保障。

面對這個局面，政府是否仍要袖手旁觀，任由這種情況維持下去呢？政府最少應該在其全資的鐵路交通方面，延遲或減少收取股息，在降低收費方面起帶頭作用。當然，我們十分明白政府不應該干預公共機構的營運，民建聯一直鼓勵由市場提供的服務來促使營運的進行，然而政府經常表示，在審批加價申請時會考慮市民的負擔能力。但是，今年平均的加薪幅度不增反減，所以政府應積極與有關公共機構磋商研究，對政府及該等公共機構來說，這將是凝聚全港市民向心力的大好時機。

我記得很多公共機構在賣廣告爭取客戶時，都會突顯公司與市民的密切關係，如“每日相處都猶如朋友般”。這些宣傳策略的目的，無非都是要吸引市民使用他們的服務。既然大家都講“心”，在艱難的時刻，就更應講“心”，而不應只講“金”。同樣地，公共機構應該拋開單只追求利潤的目標，將跟市民互利的關係及社會責任表露出來。市民現在所需的，正是這些機構能降低收費，紓減他們的重壓。

一些社會及經濟學者亦指出，要盡快恢復香港的經濟，其中一個最有效的方式是刺激個人的消費支出。據統計，本港目前的個人消費支出約相等於本地生產總值的六成，遠超於 9% 的政府消費開支。所以，要使消費者凝聚消費力及增強消費信心，在困難的時刻，調低收費是具鼓勵性及可行的。

不過，在近期的社會發展中，一些擁有龐大利潤的公司卻仍然繼續計劃裁員及減薪行動。要知道，這些公司的龐大利潤來源，毫無疑問是來自公司方面有效的市場策略，但也毫無疑問是由於員工的忠誠及勤奮工作所致。現在大家處於危難時刻，有關的公司便不應“打完齋不要和尚”，將社會責任和員工關係拋諸腦後。

我今天提出這項議案，也是想提醒這些機構，降低收費是在艱難時刻與市民建立關係的有效途徑，亦能為今後跟市民長遠的互惠互利關係奠定基礎。在推行減費服務時，不應將所有責任及成本轉嫁在員工身上。我今天提出的議案辯論，是促請政府鼓勵公共事業機構與市民同舟共濟，並不是鼓勵這些機構在社會提出降低收費的要求時，乘機打如意算盤，或提出具排斥性的策略，即為了回應市民的要求，而將少賺的部分利潤轉嫁在員工身上，剝削他們的工資及福利。這種做法，事實上也證明了只會對機構的自我形象產生負面影響。

“羣策羣力，轉危為機”是特區政府及行政長官在今年提出的施政報告

中的標題。要達到目標，我們懇切希望政府能切實作出行動，並爭取各方市民和機構的共同支持和響應。

有人批評今天提出的議案，是迫使政府干預公共事業，但請注意，在我的議案原文中，對於削減收費，只是促請政府“積極鼓勵”，而關於“切勿因減低收費而裁員或減低員工薪酬”的要求，也只是“促請政府”去“敦促”公共事業機構而已，希望各位議員同事支持我提出的議案。主席女士，我謹此陳辭。

程介南議員動議的議案如下：

“鑑於現時本港經濟衰退，失業率高企，市民生活負擔沉重，本會促請政府體察民情，積極鼓勵提供交通、能源服務等公共事業機構減低收費，並敦促該等機構切勿因減低收費而裁員或減低員工薪酬。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：程介南議員動議的議案，內容一如議程所載，予以通過。

主席：11月6日發給各位議員的通告已知會各位，田北俊議員已經作出預告，就這項議案動議修正案。該修正案已印載於議程內。按照《議事規則》，本會現就議案及修正案進行合併辯論。

我現請田北俊議員發言及動議修正案。在我就修正案提出待議議題後，各位議員可就議案及修正案發表意見。田北俊議員。

田北俊議員：主席，我動議修訂程介南議員的議案，修正案的內容，已載列於議程內。

主席，自去年10月金融風暴以來，本港進入了一個經濟調整期，物業的價格、消費品的價格，以至工資的價格，都向下進行了調整，但佔市民日常開支的一個重要部分的公共事業收費，卻未有下調；部分機構只是願意凍結收費1年，其中更有個別公共事業機構甚至逆市而行，調高收費。

在當前工商百業生意倒退，“打工仔”就業困難的情況下，自由黨贊成

公共事業機構應體察民情，盡可能調低收費，並且力求避免為降低成本而裁員或減薪。不過，我們必須注意，任何減費一定不能有損有關公共事業機構的健全財政管理，否則，便會影響機構的發展和服務質素。我們也不要忘記，公共事業機構與市民的日常生活息息相關，如果機構的整體財政管理出現問題，必定會影響大眾市民的整體利益。我們不能只顧眼前的短暫好處，而忽略了社會的長遠利益。因此，自由黨今天對程介南議員的原議案作出修訂，引入一個平衡點，要求公共事業機構的減費不能有損機構的健全財政管理。

減費如何可以影響公共事業機構的健全財政管理呢？最基本的一種情況是，可以影響機構的商業信貸評級。公共事業機構如果因減費而令利潤大幅下降，跌破市場認為可接受的合理水平，便會影響機構的信貸評級。如果機構的信貸評級因而下降，將會影響機構的借貸能力，令新投資項目的借貸成本上漲，甚至整體受到延誤，最終受害的除了機構本身外，還有廣大的市民。

我試以九廣鐵路（“九鐵”）去年的收入情況為例，九鐵去年的客運總收入約為 31 億元，所得利潤是九億六千多萬元，客運回報率大概是 9%。如果九鐵調低票價 5%，全年客運收入便會減少 1.55 億元，客運回報率則會由 9%下降至 7.5%，跌幅達 16.7%。我相信以現時市場的要求來看，這個跌幅是會對九鐵的信貸評級帶來很大壓力的。九鐵現正策劃興建西部鐵路，第一期工程預計需要向市場舉債約 200 億元。如果因收入減少而影響借貸成本，銀行每加 1%的利息，九鐵每年便要多承擔 2 億元的額外財務負擔。

有些人可能以為，屬於政府附屬機構的公共事業公司，其信貸評級與一般商業機構有所不同，基本上是隨着政府的信貸評級升或降，本身的財政管理並不會對評級造成影響，但這種看法是完全與事實不符的。真實的情況是，根據國際慣例，附屬於政府的公共事業機構，其信貸評級不能高於政府的評級，但卻可以低於政府的信貸評級，取決的因素仍然是機構本身的財政狀況。因此，不論公共事業公司是否屬於政府的機構，健全的財政管理仍然是公司生存的命脈，亦是對公眾長遠利益的最重要保障。

有些人又可能認為，如果公共事業機構擔心財務受到壓力，大可申請上市，向公眾集資擴充實力。這種說法似乎流於表面，因為如果公共事業機構上了市，賺了錢便要向廣大的市民股東派息，屆時財務負擔只會更大。

主席，當前經濟不景，失業惡化，要求公共事業機構減價和避免因減價而裁員或減薪，是很合理的，我們絕對支持，但必須同時保障機構的財政健

全。我們一定要在民生需要和經濟原則之間，以及在社會的短期和長遠利益之間，求取平衡，不能因小失大。

主席，本人謹此陳辭，提出我的修正案。

田北俊議員動議的修正案如下：

“刪除“體察民情，積極鼓勵”，並以“與”代替；在“公共事業機構”之後加上“商討，在不影響機構的健全財政管理的情況下”；及刪除“切勿”，並以“力求避免”代替。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：程介南議員動議的議案，按照田北俊議員的修正案，予以修正。

現在進行辯論。李華明議員。

李華明議員：主席女士，過去 1 年，本港經歷了金融風暴和樓市大跌的洗禮，現今更踏入了經濟衰退期，無論是工業、商業和服務性行業，經營都出現了困難，市面上減價促銷的情況隨處可見。市民方面，則要面對資產貶值、失業率高企，以及裁員和減薪的威脅，生活負擔變得越來越沉重。

然而，我們發現有些行業的營業額仍然有大幅增長，盈利豐厚，回報率並沒有因為本港的經濟衰退而大幅下滑。這些得天獨厚的行業，就是壟斷本港能源、通訊和交通服務的公用事業機構，它們包括中電、港燈、煤氣、香港電訊、巴士和兩鐵公司。由於它們所提供的服務都是市民日常生活所必需，市民根本別無選擇，故此，這些公用事業的生意額並不會因為經濟衰退而出現很大的變動。況且，在壟斷和專利的優勢下，它們制訂價格時，都會以賺取可觀回報作為目標。

在這個民生艱困的時候，如果這些公司仍希望賺取過往的高回報率，民主黨便認為這是貪婪和不可接受的表現。為了紓解民困，民主黨促請政府主動向各公用事業提出減費的要求，而各公用事業也應該盡一點社會責任，主動減費，與市民共度時艱。

在能源服務方面，現時兩間電力公司中電和港燈，仍然受着利潤管制計劃保障，容許公司每年可賺取固定資產平均淨值的 15% 為准許利潤；如果電力透過借貸來投資，股東資金回報率會更高，事實上，本港電力公司多年來

的股東資金回報率都超過 20%，利潤非常豐厚。利潤管制計劃更鼓勵電力公司不斷投資，令資產膨脹以賺取利潤，結果造成過剩發電和大幅加電費，中電龍鼓灘電廠事件就是一個好例子。中電投資失誤令市民利益受損，政府不單止沒有對中電作出懲罰，本年 3 月，更容許中電在加價之餘改變收費結構，我們認為非常不合理；我們要求中電主動調低可賺取的准許回報，將電費減至 3 月加價前的水平。同樣受到保障的港燈，我們希望他們也會減電費，以減低市民生活開支。

煤氣公司雖然不受政府監管，但由於佔了家用燃氣市場 70%，用戶超過 127 萬，具備了壟斷經營的優勢，因此其業績一點也不遜於兩間電力公司，煤氣公司投資回報率平均每年也可達到 15%至 16%。98 年公司半年純利超過 13 億元，增幅更達 17%。我們相信，以煤氣公司穩健的財政狀況來看，它仍然有很大的減費空間，只要該公司願意調低可賺取的回報率便可。

此外，本港住宅電話收費在明年 1 月 1 日有可能由現時每月 68 元調整到 90 元，截至 98 年 9 月半年期間，香港電訊的稅後盈利是 61 億元，較去年同期增長 1.4%。本人在此強烈呼籲香港電訊，在龐大利潤下不要加價，以助市民減輕負擔。

中電、港燈、煤氣和香港電訊都是財政穩健的公司，不應該因一時的減費便要裁員或減薪，我認為這只是威脅的說法，民主黨是不會接受的。

長遠而言，我認為本港的能源市場應該開放以增加競爭，但更重要的是，政府必須制定公平競爭法，防止具壟斷優勢的公司阻礙競爭，拖慢開放市場的速度，令消費者不能享受到真正開放市場所帶來的價格競爭和其他益處。

至於提供交通服務的公用事業的情形，我留待鄭家富議員論述。

事實上，我在較早前已經約見過中電和煤氣公司，正式向它們提出減價的要求。民主黨在各區亦進行過“要求公用事業減價”的簽名運動，獲得市民的大力支持，在短時間內已收集了接近 3 萬個簽名。我希望議會內其他議員能夠體恤市民的心情，支持公用事業減價。

在議案的字眼方面，我們民主黨經詳細的考慮後，認為程介南議員的原議案意圖和目的較為清晰，即促請政府積極鼓勵能源、交通服務等公司減費，這與民主黨的立場一致，所以我們支持原議案，也沒有提出修正案。但對田北俊議員的修正案，我們經過多番考慮後，還是不能予以支持。鑑於其修正案刪除了“體察民情”這個字眼，又用“力求避免”代替了“切勿”，我們認為程度上是軟弱了，信息不夠清晰，令市民覺得立法會在這個問題上立場

不夠清楚。在公用事業有這麼大的回報盈餘之下，沒有清晰的立場，我們是不能夠支持的。為免公眾人士誤會，民主黨會反對田北俊議員的修正案而支持程介南議員的原議案。

謹此陳辭。

主席：李啟明議員。

李啟明議員：主席女士，本港經濟正處於痛苦的調整時期，雖然旅遊業已相對穩定及有復甦的跡象，但失業率仍有上升的可能。儘管國際貨幣基金組織的官員預期本港經濟會在明年下半年開始復甦，可是在此非常時期，實在不宜太過樂觀。我們不妨把困難估計得多一些，應付危機的措施準備得充足一些，只有通過社會各階層同舟共濟，互諒互讓，方能逐步建立港人的信心，度過時艱。

經濟的發展有其內在的規律，既有興旺亦有衰退。本港的公共事業公司在經濟繁榮時，憑借本身的有利條件，其中大多數都取得相當不俗的利潤。即使在目前這麼困難的經營環境下，香港電訊等公共事業公司的盈利，仍然沒有大幅倒退，證明這類公司經營狀況理想。公共事業機構與民生息息相關，目前失業率高企，升斗市民的生活負擔沉重；在這困難時期，公共事業機構不應只局限於對股東負責，更應擔負起其應有的社會責任，減低收費，減輕普通市民的負擔，體現共度時艱的誠意。

主席女士，具有長遠發展策略的公司，在逆境時應該高度重視勞資關係，關心職工的生活，加強技術培訓，提高生產力及增強員工的歸屬感。人力資源是企業最大的財富，用之得法方能取之有道，為公司創造利潤，為社會作出貢獻，是成功企業的標誌。反之，一味跟風裁員減薪，造成人心惶惶、社會不安，既打擊員工士氣，影響生產力，又拖慢經濟復甦，加重社會負擔，對公司的形象相當不利，必將影響公司的聲譽，長遠來說也不利公司的發展。

政府亦應發揮其本身的影響力，對公共事業進行監管及發揮協調作用，積極地誘導推動，促使公共事業機構減低收費；同時，又不以減低收費為藉口，轉嫁到僱員身上，進行裁員或減薪。當樓市急降的時候，政府曾經採取暫停賣地、提供首置貸款等措施，以穩定樓市。現在出現失業率飆升，僱員薪酬福利急劇下降的時候，本人建議政府應以行政措施向公共事業機構曉以利害，促其採取有利民生的舉措。

最後，期望政府當局及各大公共事業公司能順應民意，拿出誠意來，減低收費，紓解民困，廣大市民是期望你們共同作出貢獻的。

本人謹此陳辭，支持程介南議員的原議案。謝謝主席女士。

主席：陳榮燦議員。

陳榮燦議員：主席女士，公共事業服務的提供者，在香港來說，大部分都是私人機構。它們獲得政府給予的專營權，在缺乏競爭對手，又有利潤保障之下，可以得到豐厚的利潤，而且，為了保持利潤的水平，過往年年加價。每年的加費，都加重了市民的生活負擔。

經濟環境理想及收入穩定的時期，還可以應付各公營事業開支的增加，但是目前香港經濟不景，不少市民面對減薪、減福利的困境。關於減薪減福利及立法保障員工權益的問題，下星期我的議案辯論會詳加講述，現在我首先作出預告。

主席女士，市民收入減少，實際的購買能力被削弱，公營事業即使不加價，市民的負擔也無形中增加了。在各項公營事業的開支中，交通費用的增加幅度較高。1998 年 9 月綜合消費物價指數中交通類別的指數，比 1994 年上升了超過 17 個百分點，比起燃料和電力的指數還要高 3 個百分點。

換言之，交通費的增幅最高，相對的負擔也較重，而使用交通工具差不多是完全不可避免的開支。大多數的香港市民上班及學生上學，都要乘坐公共交通工具，如果要節省交通的開支，惟有轉乘較為平宜的交通工具，例如巴士。主席女士，我每天及經常都乘搭巴士。

根據民建聯一項電話調查顯示，有近五成的被訪者，為了減省交通費，多花了時間轉乘收費較平宜的交通工具，實行以時間換取金錢，聲稱是為了節省一些金錢。

這點也說明，在這個經濟不景的情況下，巴士這種收費較廉宜的交通最受市民歡迎，而對於收費較高的交通工具，例如的士、鐵路，乘客量減少是不能避免的。在調查中，超過三成的被訪者減少乘搭的士，約一成回答減少乘坐鐵路。對於市民來說，則明顯地因為經濟能力削弱而減少對交通工具的選擇。

由於市民購買能力減弱，我們認為單單是凍結票價並不足夠，各種交通工具必須削減票價，才能符合市民現時的經濟承擔能力。

工聯會認為，政府當局，在這樣的經濟環境下，不應收取兩條鐵路的股息，以鼓勵鐵路公司設法調低票價。我們知道，每年財政司司長均可向九鐵和地鐵收取股息。以地鐵為例，1996 年派息 6.47 億元股息予政府，1997 年派息高達 12.52 億元，這份股息較為豐厚，政府可作考慮。至於九鐵方面，1997 年沒有派發股息予政府，今年亦應暫停派息予政府。

政府應暫時停止收取股息，並鼓勵鐵路公司削減票價。鐵路公司則可以因應該筆款項彌補因削減收費而導致的損失，既不會損害地鐵公司或鐵路公司的運作，又可減輕市民的負擔能力，乘客人數必然上升，一舉兩得，希望政府考慮。

各公營服務機構，在過往賺取豐厚的利潤，到現時經濟環境逆轉，應減低利潤的指標，和市民共度時艱。不過，在減低利潤的同時，不應以裁員、減薪來作為減低成本的手段。員工一旦被裁，在職位減少的情況下，實在難以找到新工作，而機構更不應在盈餘豐厚的情況下削減員工的薪酬福利。

電訊公司就是一個最壞的例子。該公司去年有一百多億的稅後盈餘，仍要準備削減員工的薪酬福利，大大打擊員工士氣，也損害公司的形象，因而樹立一個極壞的榜樣。其他公營事業的機構，亦應以此為鑑，以開源為主要策略，改善服務、爭取顧客，提高公司的利潤，而不應麻木不仁地以裁員減薪作為手段，漠視僱員過去為公司賺取豐厚利潤的功勞，削減他們的薪酬福利。謝謝主席女士。

主席：陳智思議員。

陳智思議員：主席女士，今天的議題是關於減低公共事業機構的收費，下星期陳榮燦議員的議案就針對減薪，而我一直所關注的，是我們的社會有沒有一種共識，知道全面經濟緊縮已經是無可避免的。市民可能要面對減薪，各間機構要考慮減低收費和減租，政府就要減稅和減收差餉，整體經濟要全面減磅，用另一種途徑達致貨幣貶值所帶來的效果，令我們可以繼續維持競爭力，以及在惡劣環境中生存。

我同意程介南議員的提議，要求公共事業機構減低收費，但是如果我們只是禁止這些機構裁員或減薪，則只不過是一廂情願的想法。

我們要明白，公共事業收入減少，或收入不穩定，對於借貸予它們發展的財團來說，是一個不利因素，令人懷疑它們的還款能力，在這情況下，一定會令它們的借貸成本增加，要籌集資金發展新項目時，也會令整體價格提高，最終受害的還是消費者。

因此，為要維持機構財政健全，在商業上可行的方法，就應該為機構減磅，即是減低營運開支，包括員工薪金項目。不過，我希望公共事業機構在這個減磅過程中，仍然會充分照顧員工的利益。

如果機構的財政狀況可以抵銷因減低收費所帶來的損失，例如機構仍然有充裕的盈餘，他們便應該沒有理由為照顧股東利益，而向自己的僱員開刀。我相信面對目前的惡劣經濟情況，只有整體經濟全面減磅，才能夠面對地區上的激烈競爭，繼續生存下去。

主席女士，我支持田北俊議員的修正案。

主席：譚耀宗議員。

譚耀宗議員：主席，自從行政長官發表了他上任以來第二份施政報告後，樓市、股市的攀升就好像雨後彩虹一樣，突然出現在香港人面前。不過，財政司司長及一些深切掌握香港經濟情況的人士，盡忠職守地扮演天文台的角色，多次提醒我們打風季節並未過去，市民必須做好防風準備。既然戒備信號仍然高掛，我希望政府和公共事業機構都能夠毫不遲疑地伸出援手，樂於向市民提供一把遮風擋雨的雨傘。

據統計處最新資料顯示，本年第二季月入 5,000 元以下的就業人士比去年全年增加 6%。民建聯最近所做的一份有關家庭及市民個人消費開支調查亦顯示出，超過一半市民在過去 1 年被迫節衣縮食，市民的生活質素日漸變差。我們再看一看公共事業機構的情況，1998 年上半年，所有公共事業機構均錄得巨額盈餘，中電盈餘 49 億元，港燈 19 億元，煤氣公司 13 億元；而公共交通方面，地鐵盈餘 12.8 億元，九鐵 9.89 億元，九巴則賺了 2.88 億元，而城巴亦有 3,600 萬元。

因此，民建聯在這時候提出，要一些仍然賺錢、而又受到專利或專營權合約保障的公共事業減收費用，只是想在水源充足的大水塘中，分一勺水給在沙漠中掙扎的小市民，我們認為，這種要求既在能力之內，也在情理之中。

我想借這個機會討論一下巴士票價問題。眾所周知，在新界西，尤其是元朗及屯門居民，出入市區主要依賴巴士服務，但巴士票價過去連年增加，對區內居民造成沉重負擔。以入息中位數 1 萬元計算，每天出入市區兩程巴士費用 40 元，每個月只是乘搭巴士的支出就佔去入息的一成，更何況有一大半居民的收入只有幾千元。民建聯曾經做過一次民意調查，發現有高達七成半的居民認為巴士票價過高，72%的居民更表示巴士服務並非物有所值。這些數字顯示，巴士公司不單止必須不斷地提高服務質素，更應該降低票價，減輕市民的負擔。

事實上，這些公共事業機構過往在利潤保障下，年年“奉旨”加價，似乎已經成為不能夠觸犯的天條；一旦加幅少於通脹，就已經皇恩浩蕩，令人奇怪的是，今時今日連政府部門都要實施減肥計劃，節省開支，提高生產力，把 100 元當作 105 元用，為甚麼這些機構卻可置身其外？繼續其“賺得唔夠、就向市民開刀”這種陋習，而從來無須檢討其漫無節制的開支方式。

最近，政府與油蔴地小輪公司就碼頭上蓋物業發展談判破裂後，將多條航綫重新招標，在公開投標之中，油蔴地小輪公司提出了多項有利消費者的條件，重奪多條小輪航綫的經營權，這些條件是該公司當初與政府談判時，並沒有提出的而已。這件事如暮鼓晨鐘地提醒我們，原來有很多事情，非不能也，實不為也而已。或許，我們不能夠把責任完全推在機構身上，既然能夠理所當然地年年賺錢，賺得不夠便奉旨加價，相信任何機構都會失去要求自己做得更好的誘因。

對特區政府而言，今次油蔴地小輪事件亦是一件值得我們銘記的經驗，公共事業機構是可以透過提高生產力和效率來保持盈利的，在困難的時候便應該幫市民一把。今後，加價絕不是好像洗澡、吃飯，要定時定刻做，而今後減價亦不應再像聖堂的神像，俗世凡人一律不准觸摸。

謹此陳辭，支持原議案。

主席：梁耀忠議員。

梁耀忠議員：主席，在失業率高企、市民生活艱難的時候，與民生有關的各項公共事業應該減低收費，而事實上這也是大多數市民的期望；過去，不少專利、半專利及壟斷性的公共事業，在政府的庇蔭下，大賺特賺、任意加價，在這時候實在應該大幅減低收費，給予消費者及市民較為公平的對待。

不過，原議案只是要求政府鼓勵各間公共事業機構減費，我覺得有點不倫不類，因為議案並沒有同時要求掌握社會大資源的公營部門，特別是政府部門減低收費。一來在紓解民困方面未能徹底收效，二來假如政府不能“以身作則”帶頭減低收費，又如何鼓勵私人或私營公共事業減價呢？

因此，我促請政府起“帶頭作用”，減低公營機構的收費，為私營公共事業減費樹立一個良好的榜樣；否則，所謂鼓勵私營公共事業減費，只會是“偽善”的舉動。

事實上，公營機構提供的收費服務，佔了普羅市民日常生活“衣、食、住、行”中很重要的部分，當中，我覺得尤其重要的是公屋租金、3 條鐵路的收費、水費、排污費等必須收費，這些收費須盡快減低，以保障民生。

首先，無可否認，基層市民最關注的是公屋租金開支。現時六十多萬的公屋住戶，絕大多數是屬於中下階層，公屋租金對於他們來說是一個較大的生活開支；要減輕他們的生活負擔，減租乃是最直接亦是最有效的措施。現時房屋委員會雖然大致採用凍結租金的做法，但是過去幾年的租金累積加幅已經很高，而私人樓宇的租金在這幾年間也有向下調的趨勢，故此，公屋租金沒有理由仍然維持在高水平；作為全港最大的業主，房屋委員會和政府是有責任減低公屋租金，使中下階層市民的負擔得以減輕。

第二，地下鐵路公司與九廣鐵路公司經營的 3 條鐵路，包括地鐵、九鐵東鐵及輕鐵，每天的載客量達 300 萬人次，是市民日常生活幾乎不可或缺的交通工具；因此，3 條鐵路減低車費，對市民來說是非常大的幫助。事實上，單看兩鐵公司的業績，他們的減費空間頗大：去年地鐵公司的純利是 28 億元，而給予政府的股息便高達 12.5 億元，只要地鐵公司不派股息，就足以立即減低車費兩成，而完全不影響公司的保留溢利；至於九鐵公司，去年的公司純利更高達 33 億元，而九鐵更沒有任何負債，所以減低車費根本毫無困難。

因此，政府可以做的第三方面減費，便是由公營部門負責的眾多服務收費，我相信當中尤其以水費及排污費對市民的影響最大。財政司司長在今年 2 月公布財政預算案時宣布凍結大部分政府服務收費 1 年，無疑這種做法不是不好，只是並不足夠，政府理應進一步減費，以達致真正“利民紓困”的目標；以當前政府擁有四千多億元的財政儲備水平來說，減低政府收費對整體財政的影響根本微不足道，但是對於個別市民來說，可有效地減輕生活的負擔。

所以，在紓解民困方面，我覺得無論公營或私營公共事業均應該承擔責任，尤其是市民沒有其他選擇的專利或公共服務機構；因此，政府在鼓勵公共事業機構減低收費的同時，必須自己先行牽頭減低收費，其中特別是我剛才提及的，要減低公屋租金、3 條鐵路及其他政府服務的收費，然後才可引起其他私營機構減費。因此，我希望政府能夠落實執行。

主席，我謹此陳辭。

主席：陳鑑林議員。

陳鑑林議員：主席女士，香港現時正處於嚴峻的經濟調整期，市民被迫面對凍薪、減薪，甚至裁員、遣散的壓力，已經是不爭的事實。我們都明白，經濟復甦並不是一朝一夕的事，因此，為了要度過今次的難關，不少市民其實已經盡量節衣縮食，減少消費，但對於一些減無可減的項目，例如子女教育、住屋、交通，以及油、電、煤等公共事業方面的開支，則仍然佔每個家庭總開支相當大的部分；雖然政府較早前提出了一些紓解民困的措施，但普羅大眾面對嚴峻經濟考驗，在蒙受龐大經濟損失的情況下，生活負擔沉重；因此，民建聯十分希望，與市民起居息息相關的公共事業機構，尤其是有龐大盈餘的能源機構，可以體察民情，減低服務的收費。

主席女士，煤氣公司較早前宣布明年不會加價，不會裁員及削減員工薪酬，民建聯是十分歡迎的，並且希望可以成為其他機構的典範，不過，我們當然不希望煤氣公司會以此作為日後加價的藉口。

事實上，煤氣公司在香港的氣體能源市場一直佔有主導、甚至是壟斷的地位，用戶超過 100 萬，佔全港住戶的 70%，隨着政府積極的建屋計劃，煤氣公司的市場佔有率會越來越高，如果煤氣公司調整價格，最少會有一半以上的香港市民受到影響，因此，如果煤氣公司可以適當地調低收費，肯定不只贏得一半市民的掌聲。

至於盈利最高的香港電訊，較早時以開放市場導致收入減少為理由，提出全面減薪的建議，甚至以裁員作為恐嚇，導致員工人人自危，雖然在各方面的壓力下暫時擱置計劃，但近日又再舊事重提，民建聯認為，電訊公司提出的理由是十分牽強的。雖然開放市場無可避免會令香港電訊的經營面對挑戰，但該公司已於今年初獲得政府 67 億元的現金補貼，再加上未來幾年的收費調整機制，其實已經是對電訊公司十分豐厚的補償，因此，在這艱難時期，

民建聯認為香港電訊應該認真考慮，押後增加本地電話的收費。

主席女士，隨着兩間巴士公司專營權的轉變，兩間電力公司是香港目前唯一仍然受到利潤管制協議“規管”的公共事業，這項三十多年前已制訂的管制計劃，使兩間電力公司即使在經濟不景的情況下，每年仍然可以享有豐厚的利潤，試問在今天的經濟環境中，有哪門生意可以賺取 23% 的利潤；甚至連經濟局局長亦公開呼籲兩間電力公司調低收費。

中電在今年年初加價之後，上半年的盈利高達 49 億元，大大高於年初預期的全年盈利 60 億元，其中中電在未有廣泛諮詢下將收費結構由 3 級制改為 4 級制，導致不少用戶因此而要多交電費，受到各方的詬病，因此，我們認為中電一方面應要減低收費，最少回復加價前的水平，同時，在收費制度方面，在改為 4 級制及兩個月收費一次時，應該將收費級差擴闊，真正落實該公司提出的“省時、慳錢、少操勞”的口號。

主席女士，除了幾間大規模的公共事業機構外，我想談一談有關石油產品價格的問題，大家就可以知道在目前缺乏反壟斷法例的情形下，有關的收費是如何的荒謬。

目前，使用氣體石油氣燃料的用戶有 87 萬戶，由於目前仍然有 6 間公司“競爭”，但在“卡特爾”式的壟斷情況下，根本是毫無競爭可言。

根據統計處的資料，由 1996 年 9 月至 1998 年 8 月兩年間，平均的石油氣入口價是每公升 1.93 元，而平均零售價是 8.23 元，石油公司的純利超過三倍；其次，由 1997 年 11 月至 1998 年 7 月間，入口價由 2.05 元持續下跌至 1.12 元，跌幅達四成半，不過，石油公司的零售價卻始終不變，仍然維持在每公升 8.35 元，利潤由三倍大幅暴增至六倍半！

主席女士，民建聯再次在這裏公開呼籲幾間利潤豐厚的石油公司，應該大幅調低油價，同時，亦呼籲政府應着手研究如何在目前的燃料市場，包括煤氣及石油氣市場，引入真正的競爭機制。

民建聯認為，香港是一個實行自由經濟的資本主義社會，這是無容置疑的，我們必須維護這個制度的完整性和不受侵犯。任何私人企業在香港投資經營均應受到鼓勵和保障，這是民建聯一向以來所持的態度，因此，投資者透過經營業務賺取合理利潤，我們認為是應該的；不過，今天民建聯公開呼籲公共事業減價絕無干預企業經營的意圖，相反的，我們將這些企業視之為

與民生息息相關的民生企業，在今天經濟整體調整期間，公共事業並沒有受到任何影響，反而仍然保持長期以來的豐厚利潤。民建聯認為，公共事業長期服務香港，與市民憂戚與共，應透過不斷改善服務，完善企業管理，擴大業務發展，以賺取合理利潤，而不應單以追求大幅利潤為己任。

主席女士，本人謹此陳辭，支持議案。

主席：吳亮星議員。

吳亮星議員：主席女士，在金融風暴的沖擊之下，香港的經濟出現了大幅度的調整，工商百業都面對着極大的經營困難，有的經營者被迫結束生意，而繼續經營者也通過減低成本和價格來提高競爭力，這是通貨緊縮、經濟活動呆滯之下的必然產物。另一方面，香港受薪階層市民的生活也受到經濟不景氣的嚴重影響，許多人收入減少甚至失業。各類公共事業機構以往跟隨香港的經濟發展和通貨膨脹有條件不斷增加收費，今天，公共事業機構如果能夠在維持本身財政健全的情況下，配合到目前的經濟環境而凍結收費，甚至在實際條件許可之下適量調整收費，當然可以達致紓解民困的效果，能夠這樣做，當然人人歡迎。

不過，一直以來，香港公共事業機構都是以商業原則經營，其中地鐵及九鐵更擁有法例賦予的釐定票價的自主權，這些都是我們必須予以尊重的。當然，政府完全可以，亦應該積極地和公共事業機構磋商，瞭解他們的帳務情況，表達公眾對降低收費的意見和關注，力爭紓解民困。今年 6 月底兩家鐵路公司都及時宣布凍結加價，也就是顯示出社會各方可以互相體諒和衷誠合作的一個良好例子。

市民大眾都很清楚公共事業機構的資產價值就是市民的財產價值，我們也應該對公共事業機構財政穩健予以支持，在金融風暴之下，各行各業都受到利率大幅波動和信貸緊縮的影響，公共事業機構的已有負債和未來融資前景均是值得關注的現實，尤其是我們正要繼續推行大規模的交通運輸基礎工程，負責任的公共事業機構仍要透過舉債籌措合理息率的資金，它們必須向投資者顯示穩健的財政狀況和未來的盈利能力；如果我們進一步考慮未來將其中公共運輸系統上市，為本港財政儲備帶來良好收入，以改善未來一段時期整個政府財政緊絀的狀況，預備上市的機構的財政及效益狀況，達到良好水平，是非常重要的。除此之外，為配合社會的進步，這些公共事業機構要

不斷改善現有的服務，一方面既要有效利用現有的經營資源，另一方面也須作出新的資金投入，這也有賴合理的回報。更須要注意的一點，是我們都不希望看到公共事業機構在目前的經濟環境之下，為了保障一定的效益及發展而向員工開刀，作出減薪甚至裁員的行動。基於種種實際而又有利公眾財產的原因，政府在與公共事業機構磋商有關收費問題時，雙方都應秉承坦誠和諒解的精神，審慎平衡利弊，真正以全港市民及全港整體利益為依歸。

主席女士，本人謹此陳辭。

主席：陳婉嫻議員。

陳婉嫻議員：主席女士，有關公共事業的收費或費用，實際上，自過去一段很長時間以來，我們都聽到基層市民與打工仔投訴，認為費用很貴，尤其是一些交通工具及一些燃料的收費很貴，而所謂貴，是由於這些費用佔他們的收入比例很大，例如地鐵公司的收費或鐵路的收費，甚至巴士的收費都很貴，特別是當前社會經濟困難，很多工人都面對着無薪加或被減薪、減福利的困境時，更突顯出有關的公營機構的收費是很昂貴的。幾年來，工聯會一直向政府提及，我們有一個屬會持續地做了 8 年的生活質素調查，發覺市民不斷投訴交通費很貴，燃料費很貴，而除了電車外——即大家對電車無很大的意見——其餘的交通工具包括地下鐵路，九廣鐵路及巴士等收費都很貴。這些意見是一直有提出的，當然政府亦一直向我們作出解釋；不過，我覺得在今天的經濟狀況下，如果當整個社會都說要共度時艱，當大家都在說要同舟共濟的時候，這些公共事業機構是否應思量一下，除了現在公布了不減費——即不會加價之外，能否再想想可否減價？我很希望政府可在這方面多想一些。

正如剛才我的同事陳榮燦議員說到，我們在兩星期前見過財政司司長，曾向財政司司長提出，對於兩間政府全資的公共機構，例如地鐵公司、九廣鐵路公司，政府能否不收紅利，即將所得的紅利補貼車費以減輕加價壓力？我想說的是，交通費貴，燃料費貴，是有目共睹的，在現時經濟這般困難的時期，政府是否應要多想一些，急民生所急？當我們說到共度時艱，或當我們說到同舟共濟的時候，如果政府每次都有同樣的想法，自然會得到市民的正面反映；好像財政司司長昨天公布，準備逐年評估差餉，今天市民的反映都是比較好的，市民是會記着政府做過的好事的。面對着目前公共事業的狀況，而收費又是如此昂貴的時候，我覺得有關部門的官員應該與機構談一談，看看除了不加價之外，還可否想辦法減價。大家試想一想，如果有些人原本賺取 1 萬元薪金的時候已覺得這些費用很昂貴的話，現在他們只獲得五千多

元薪金，可想而知他們會認為費用是多貴。所以，如果政府願意多加思考，我覺得是有很多事情可以做的。

此外，我想提出，面對現狀，我除了要求政府積極鼓勵公營機構減價之外，我還想對公營機構說，這些機構都植根於香港，香港從漁港發展至今，它們也是從一些小機構一直發展至今，例如香港電訊公司(TELECOM)，是從一間電話公司發展至今天這樣大的財團，沒有香港的發展，該公司也沒有今天，是香港養大它的。這些機構逐步成為跨國公司也好，甚麼公司也好，其間是香港人過去一直繳交費用給他們，是把它們養大的；好了，面對着今天這樣困難的時期，這些機構仍然賺大錢，但今天說要賺六十多億元的 TELECOM，居然還說可能要裁員，還認為如果員工不肯減薪便要裁員。我覺得政府在對待這些機構方面，是可以想到一些要做的事，當然怎樣想法是看想如何去做而已。

現在，整個社會的輿論都批評 TELECOM。我很多時候坐着觀察，很多時候，大家都說要同舟共濟，共度時艱，這是我完全同意的；我們作為香港人，共同生活在這小島內，我很希望在這困難期間，每個人、每個機構都能夠多走一步，這樣便成了，但如果你在此共度時艱及同舟共濟之際，只是針對着員工，針對着基層市民，完全沒有想到自己也要出一分力的話，如何共度，如何同舟？我很多時候覺得這些事是很諷刺的，因為我覺得這些機構已經賺大錢，還要趁着現在這大風大雨的時候落井下石，或趁着說暫時不加價，而隨着做了很多動作。

剛才我的同事稱讚煤氣公司；沒錯，煤氣公司說不加價，亦不裁員，不過，該公司最近亦曾對員工進行了一連串的行動，頗令一些員工反感，我們工會仍就員工反感的事與他們討論。我很希望所有有關的公營機構，在面對困難時，可就問題與員工討論，我相信每一個員工都願意多走一步，使機構的營運更好，我相信在這機構找生活或同在香港社會生活的人，都很希望這樣的，但很可惜，類似 TELECOM 的公司卻令我們很失望；該公司在短短幾個月內已賺了數十億元，還說由於要面對將來的競爭而可能要在員工方面做些事。老實說，我相信在座有不少是做生意的人士，任何人做生意都要面對競爭，都可能面對很多新問題，例如明年貨幣會產生變化，很多機構面對着這貨幣變化的問題也許要做很多準備工作，但這些問題不能完全由員工來承擔，機構反而應首先為員工着想。所以，我除了希望政府鼓勵這些機構減價外，亦希望有關的公營機構記着，它們今天能夠成為跨國公司、大財團，是因為它們得以與香港同步發展，但我希望當大家有難的時候，它們好應該與我們同舟共濟，切勿將困難轉介到市民和打工仔身上便算。

主席女士，本人謹此陳辭，支持程介南的原議案。謝謝。

主席：蔡素玉議員。

蔡素玉議員：主席，公營機構作為政府資助的機構，絕大部分都有長期而穩定的收入，而且往往有豐厚利潤。本人認為，在現時經濟不景，市民過着緊日子的情況下，政府應體察民情，鼓勵屬下的公營機構，凍結甚至降低服務收費。本人現打算就本港電訊市場的收費問題，提出一些個人看法。

早前，政府指出，如果香港電訊提出加價申請，打算將本地電話收費，由 68 元增加至 90 元，政府是可以容許的。本來，公共事業加價只要是加幅合理、理據充足，即使其不體察市民困境，我認為也可不以經濟不景為理由，強制提出反對，因為公營機構畢竟是商業機構，也要面對成本上漲、員工加薪等問題。不過，香港電訊卻不可以此作為理由，提出加價申請。

根據香港電訊去年提出國際電話專營權時與政府訂立的協議規定，只要香港電訊按照協議，放棄國際電話專營權和開放網絡予其他固網商使用，便可在 1999 年 1 月 1 日起，將本地電話收費逐步提高。我認為，香港電訊若真的能夠滿足協議要求，加價也許無可厚非，我在此要強調“也許”兩字。但最大的問題是，香港電訊根本未能符合有關協議，做到真正的開放市場。

數月前，在另一個議案辯論中，我已提及有關香港電訊的壟斷情況，這裏也不想重複。但香港電訊壟斷市場，濫用地位，對競爭者採取種種不公平的競爭手法，卻是不爭的事實。香港電訊目前雖然已開放了轄下機樓，給予其他固網商作第二接駁，但卻在每天的接駁數額上，加以限制。據業內人士透露，香港電訊雖說能夠每天為每間固網商，在每所機樓提供 32 條綫路接駁，但現在實際上只能做到不足一半，以目前的接駁速度，要令其他固網商的第二綫接駁率，達致真正開放五成綫路的目標，最少要 6 至 7 年時間。請不要忘記政府竟然容許香港電訊在 3 年後就可以隨意加價。甚至可從 99 年開始，於本地電話費上加價。最令人不滿的是，香港電訊其實是有能力將綫路接駁的速度提高，但香港電訊卻刻意拖延接駁，拖慢對手的發展進度，原因實在是司馬昭之心，路人皆見。我認為，在市場仍處於“假開放，真壟斷”的情況下，香港電訊提出加價（政府如果容許的話），實在是言之尚早。更可惜的是，政府早前竟說電訊加價是“情有可原”胡亂指加價是合情合理，這根本是誤導市民的做法！

種種跡象顯示，政府過往不斷製造一種假象，以開放機樓等如開放市場，等如市民選擇增加，等如電訊收入減少，等如電訊可以加價，這一條荒謬的公式來誤導市民。事實清楚顯示，本港電訊市場仍是由香港電訊所壟斷，政府所謂開放市場的做法，只是不斷發放新牌照，但香港電訊可任意從控制綫路接駁上，綁死對手；即使有更多競爭者加入，他們也只能爭逐那少得可憐的佔有率；如果電訊這種情況不改變，而又有更多競爭者加入，在僧多粥少

的情況下，新加入市場的投資者，在經營困難之下，只會蝕本收檔，知難而退，而最終，也是最悲哀的結果，就是香港電訊一家獨大，變得更無法無天。

政府以巨額賠償香港電訊，目的是要全面開放本港電訊市場，但以現時的发展來看，政府的如意算盤是打錯了。若政府繼續坐視不理，我深信香港的電訊市場，永遠也不可能獲得真正開放；屆時，不僅是百多億元的公帑，就是廣大市民的利益、本港電訊業的前景，也有可能是白白賠上了！在此，本人希望政府及本會同事，加倍注視有關問題！

主席，本人謹此陳辭，支持議案。

主席：李卓人議員。

李卓人議員：主席女士，在我處理很多勞資糾紛中，每當談到削減薪金時，那些“打工仔”都會很憤怒，他們說薪金減，為何物價不減？公共事業的票價為何不減？這些就是今天辯論的核心問題。

減薪容易減價難，天天傳來減薪的消息，大家都會聽到，有些被減一成，有些達五成，當機構減薪時，常與“打工仔”說，要共度時艱，但我想問，誰與“打工仔”共度時艱呢？那些財團會否與“打工仔”共度時艱？那些公共事業機構及那些財團，會否與“打工仔”共度時艱？他們呼籲窮人共度時艱，但那些財團卻製造時艱，這是否公平？我想現在整個問題是整個社會都覺得很憤怒，常常要窮人犧牲，要小市民犧牲，但那些大財團、年賺數億元，甚至百多億元的大財團便可繼續加價，或充其量凍結加價，便好像是“皇恩浩蕩”，為甚麼沒有一個財團，沒有一個公共事業機構牽頭減價，真的與市民共度時艱？他們是否沒有責任共度時艱？當經濟好的時候，這些機構賺大錢，九廣鐵路（“九鐵”）、地下鐵路（“地鐵”）甚至其他公營機構可以分股息給政府，當經濟好的時候，他們分花紅，但當經濟不好的時候，難道這些機構沒有責任紓解民困？尤其是九鐵和地鐵是政府全資擁有，地鐵在 1997 年賺得 27 億元，分了 12 億元給政府，九鐵在 1997 年賺得 32 億元，全部撥入儲備，準備興建西鐵，地鐵如果減價一成，收入減少 6 億元，九鐵如果減價一成，收入減少則三億多元，合共 10 億元，對它們來說，那又算得甚麼呢？如果政府把以前所收取的股息吐出來，足以減價兩成以上，但問題是政府會否把這些錢吐出來，希望政府稍後回答他們會否把這些錢吐出來。

現在經濟不好，環境艱難，政府便應把這些錢吐出來，同樣，兩間電力公司、兩間巴士公司已賺了這麼多年的錢，難道在現時艱難的時候，不應該

共度時艱？今天田北俊議員的修正案中有一句話：不能夠有損健全的財政管理。他在解釋的時候，也解釋得很清楚，最重要是一定不可以影響信貸評級，我很好奇，那條界綫是怎樣劃的，他說減 5% 也不可以。如果減 5% 也不可以，即是不用減，他不如不提出修正案，乾脆反對原議案好了，因為 5% 也不可減，還有甚麼話可說？5% 也不願減，其實整項修正案，等於反對減價，其理由與楊啟彥前幾天所說的一樣：不可以影響信貸評級，不可以影響九鐵融資等。其實這些說法，等於要現時的乘客補貼九鐵興建將來的西鐵，這是否正確呢？尤其是現在這樣艱難的時刻，是否應該這樣做呢？小市民的悲哀是我們沒有國際信貸評級，既然我們沒有國際信貸評級，那便懶得理你的死活，因為銀行不會重視我們，也沒有財團會重視我們。

我當然明白田北俊議員本身所懷的好意，其實他是說不想將來負擔太多利息。但如果政府願意注資，其實是否可以解決問題呢？現在可以用千億元投入股市，難道不可以投資兩條鐵路，我們不是呼籲政府用錢補貼兩條鐵路，而是政府可以當投資，因為現在的流行話是：入市不是托市，入市是投資，既然如此，可否說投資兩條鐵路？政府必可以說得通，一定可以自圓其說。所以，希望政府認真考慮這個方法。但當然整個辯論亦有一個核心問題，一個結構性問題，這是很難解決的，因為法例訂明要採用商業原則，即兩間鐵路公司須按照商業原則經營，我覺得如果我們要深入討論這法例，最重要是要考慮將來應否把它修改，如果不刪除商業原則的規定，程介南議員今天的議案，其實是很難辦得到，因為商業原則限制了我們。所以，其實如要深入討論這議題，根本的做法是要修訂法例，刪除商業原則，那麼將來兩鐵公司的性質也完全改變，只有改變它們的性質，今天我們所討論的議題才可以有討論的餘地。

我覺得另一個要支持今天減價議案的理由，就是刺激經濟，現在我們須刺激經濟。我曾計算過，如果兩鐵、兩巴、兩電及煤氣減價一成，民間便可省回 50 億元作消費，如此一來，減費在另一方面其實是可以刺激經濟。此外，我也想指出新市鎮的發展，已被拓展至偏遠的地區，居民的交通費用特別高昂，如果減價，也應該特別考慮居民的情況，因為現時香港人平均大約把收入的 7% 用在交通費上，如果減價，尤其是減低新市鎮長途巴士及長途旅程的票價，那麼即使居民須前往頗遠的地方工作，也不會影響他們的生活，對他們來說，這點更為重要。所以，我今天發言支持原議案，反對修正案，謝謝主席。

主席：鄭家富議員。

鄭家富議員：主席女士，我的發言主要是集中於交通、兩條鐵路及巴士等公用事業的收費方面。主席女士，巴士和鐵路是本港市民的主要公共交通工具，佔了總乘客量 65%，如果它們能夠主動減低收費，定能惠及不少市民。

我們也知道兩鐵公司作為政府全資擁有的公營機構，好應該牽頭減費與市民共度時艱。兩鐵一向以來以穩健的財政狀況和良好的盈利能力見稱，成為世界各地投資者羨慕的機構。剛才，很多同事已指出兩間鐵路公司的盈利及給予政府的股息，為數達十多億元。這方面，我們仍然覺得政府是可以作為決定兩間鐵路公司減收費用的一個主要環境因素。特別是政府和兩間鐵路公司，當我們一說到要求他們減價時，我們便發覺他們互相推搪，“互扯貓尾”。一方面政府說兩鐵要承受借貸的承擔，另一方面，兩鐵又說要給政府回報，結果是減價“無得傾”。但過去民主黨曾聯絡一間信貸評級公司，該公司表示由於兩鐵公司屬政府所有，因此它們的評級主要取決於香港政府的財政能力。剛才田北俊議員發言時認為全世界政府的主要附屬機構，端視乎其財政能力，但我們覺得香港政府的財政能力，才是這些信貸評級公司最着重，及最關鍵的因素。因此，如果政府和兩鐵公司不斷“扯貓尾”，不斷推搪，我覺得是不負責任的表現。

再者，當我們翻看《地下鐵路公司條例》第 12 條及《九廣鐵路公司條例》第 13 條，政府是作為地下鐵路（“地鐵”）和九廣鐵路（“九鐵”）財政上和借貸上的擔保人。其中指出，如果政府因履行條例上所作出的擔保而須動用款項，該款項須在香港政府的一般收入中記帳，並由香港政府一般收入支付。既然如此，擁有龐大庫房作為後盾的兩鐵公司，為何在減價的問題上仍然以借貸回報和借貸能力等作為拒絕的藉口？我們覺得若不要求減價，我們絕對不能影響乘客的數量，現時兩鐵享有專利，市民沒有選擇，減低收費只是因應現時的經濟環境所作出的特殊決定，不會令這些鐵路公司在收費準則和乘客數量上出現劇變，減費可能會減低公司的回報率，但公司的長遠借貸能力是應該不受影響的。此外，如果政府容許鐵路公司不用派息或延遲派息，亦可減輕了兩鐵公司所謂的財政負擔，讓鐵路公司能夠真正實施減費，還富於民。

主席女士，專利巴士服務方面，眾所周知，九龍巴士有限公司（“九巴”）既壟斷了九龍和新界區的巴士服務，再加上龍運巴士於 1997 年開始在北大嶼山經營巴士路線，總乘客量佔了本港交通工具 27%，是目前佔有率最大的公共交通工具。九巴在 1997 年 9 月以前仍然受到利潤管制計劃的保障，准許利潤為固定資產平均淨值 16%。但在新專營權下，雖然沒有了利潤管制，但公司仍然在 1998 年錄得半年純利達 2.9 億元。在經濟環境甚佳的時候，他們每年都賺錢，每年都加價，市民或許仍可捱得住，但在目前經濟蕭條的情況下，他們賺大錢，卻對民間疾苦全無反應，不聞不問，我們好像看見一頭吃飽了的豹子，看見一個人一樣，雖然牠已吃飽，但看見人仍要多咬一口。

主席女士，面對共度時艱這個問題，公用事業是應該履行社會責任的。我要指出，今天我們所提及的公用事業都是賺錢的機構，如果它們表示一旦減費便要減低員工薪酬或甚至裁員，我認為都是一種推搪的藉口，一個不負責任的藉口。

主席女士，本人謹此陳辭。

主席：楊孝華議員。

楊孝華議員：主席女士，我的發言主要是針對田議員的修正案內的兩三點意見，以及其他議員所作出的評論。

首先，田議員修正案的要點是在於減費不得影響機構的健全財政管理。有關這一點的重要性，剛才田議員已經解釋過，是關乎信貸評級的問題。我以一個市民的身份也好，或以從事服務行業機構人員的身份也好，都與全體市民一樣，很期望各種的公共機構可以減收費用，如果它們真的能夠把收費減低，便是十分好的消息。不單止是小市民有這個期望，各中小型企業，各個行業，例如飲食、交通運輸、批發零售或旅遊等，都把公共事業的各種收費，算入成本的支出。譬如酒店業，他們每年每月每天所繳交的電費也十分昂貴，這方面的成本如果能夠減低，對酒店業、飲食業而言，當然是大喜訊。

但是，話要說回來，如果要求該等機構將收費減至不能顧及其財政健全，卻又可能會產生很多後遺症。我記得幾年前，我到過東南亞一個國家，在機場候機期間，整個機場突然停電，等了 10 分鐘才能恢復。我也到過內地某個城市，住進酒店後想開水喉飲水，但酒店說水喉水是不能飲用的——理論上，香港的水喉水是可以飲用的，但該酒店說該處的水喉水不能飲用，而流出來的水是黃色的。我亦曾試過在美國西部一個中等城市等候巴士，站了半小時仍沒有巴士來。如果你將這些地方的公共事業水準與香港的比較，會發覺就香港這些服務水準而言，有時候真的物有所值，香港人真是身在福中不知福。所以，我希望各公共機構能夠在不影響其提高效率之餘，可用其他方式——甚至採取剛才有些議員提出，不派息等辦法，減輕其負擔，減低成本，即使提高效率，仍然可以做到減收費用，這樣，我們自由黨與很多中小企業、廣大市民一樣，會對此等做法感到無限歡迎的。

此外，我們亦不可以不顧及這些機構對未來投資的需求。大家在讚賞現時九廣鐵路和地鐵的服務水準時，如果同時又看看它們的帳目，便會發覺它們在過去幾年還須付利息和負債。其實，它們亦須支付很高的成本。利息，當然也是要顧及的因素，利息每升 1 個百分點，其影響也很大，所以在利息

方面付出的成本是十分高的。因此，我同意田議員剛才說到機構要注意信貸評級的問題。

我同意鄭家富議員剛才所說，決定一個公共機構的信貸評級時，真的可能是看其最大股東的實力，其財政是否健全。所以，我覺得政府必須財政健全，我相信，最少這是我們自由黨和民主黨可達成共識的——說句笑話，我們並不時常有那麼多共識的——但我們最少在保障政府財政健全這件事上有了共識。所以，我相信我們兩黨都會反對李卓人議員剛才的說話，他說政府以往獲得派息，便應將所得利息吐出來，吐出來吧！聽起來很好聽——全吐出來就是了，但如果要政府將利息全吐出來，以致政府的財政生病了，那時還有何信貸評級可言呢？所以，我們即使在提出各種解決方法，亦要注意不可因小失大。

李華明議員剛才說出為何不能支持田議員的修正案時曾提出一點，說理由是看到修正案刪除了體察民情的意味。我覺得這可能是一個藉口，因為我覺得我們自由黨同事發言時，正如剛才我所說，是將市民、中小型企業等包括在內，我們若非體察民情，我們根本不會支持、希望甚至鼓勵公共機構減價的。

在程介南議員提出議案時，他形容很多公共企業好像打完齋便不要和尚那樣。當然，我亦認為一個人如果打完齋便不要和尚是不對的，但是如果和尚的廟漏水，塌了，想要打齋也不成了。所以，在這樣的情況下，主席女士，我是支持田北俊議員的修正案的。

主席：劉江華議員。

劉江華議員：主席女士，民建聯一直建議，公共事業機構須體恤市民現時的經濟困境，減低收費，與市民一起共度時艱，尤其是交通方面的收費，必須合理和實際的向下調整。

民建聯於本月進行了一項有關“家庭收支狀況調查”，目的乃是瞭解市民在過去1年經濟不景的情況下，個人支出及家庭支出呈現了些甚麼變化，調查顯示，在個人支出方面，被訪者在衣服及娛樂方面的花費已大幅減少；而在飲食方面，亦有接近一半的被訪者表示已減低了消費，惟獨在交通開支方面，表示已減少開支的百分比，明顯不及剛才所提及的衣服、娛樂及飲食等項目。最主要的原因，是交通這一項，不像其他項目一樣，可以根據自己的經濟狀況而有所調整，如果你住在新界而到香港上班，既要省錢省時，又

要快捷，乘搭火車是有需要的，因此交通開支是欠缺彈性的項目。無論如何，都要用上一筆錢，不像買衣服，有錢時便買件名牌，無錢時便買一些平價貨，甚至是不買。因此，民建聯認為，公共事業尤其是交通收費，絕對是有必要向下調整，為甚麼在這段時間，成本不斷降低，人工又可以減，惟獨是公共事業收費，便只可以向上調而不可以向下調呢？

主席女士，我們建議，政府應積極鼓勵公共事業機構減低收費，絕對是建基於那些機構在有盈餘的情況下，才有需要考慮與大眾市民一起度過這個暫時的經濟難關。我們絕對不是強迫，更不是慘無人道地為了減輕公眾負擔，便要在他們身上開刀，但“健全”二字是應該如何界定；每個機構的標準都會有所不同，加上導致財政管理不健全的因素有很多，例如，包括機構的投資策略失誤、公司管理不善等。如果因為這些因素而要維持高收費，要市民一起與他們承擔“不健全”的財政問題，難道是合理嗎？又如果因此而要減薪裁員，更是管理階層不負責任，漠視員工利益的表現。他們是否可以基於這些理由，而拒絕減低收費呢？我的答案是否定的。

所以田北俊議員加上一句：“不影響健全財政管理的情況”可能是給公共事業機構一個拒絕減低收費的藉口。其實減低收費並非只是一面倒，只會對乘客有利的。民建聯繼最近做了家庭及個人開支調查之後，會在短期內提出一些交通優惠的措施，以間接減輕市民的負擔，另一方面增加乘客的數量。這是一些雙贏的方案。

此外，是否真的會因減低收費而導致他們的財政狀況不健全？我的確有所保留；現在香港的一些公共事業機構“話事人”的“數口”是不差的。我們看看九鐵的龐大盈利及地鐵和九巴的盈利等。無可否認，減低收費會對他們的收入有一定程度的影響，但是，這些影響是否會嚴重導致他們財政上不健全呢？我認為在這種經濟環境下，如果他們懷着一如既往的心情，用一成不變的計算方法，來評估他們今年或明年應有的盈利。剛才田北俊議員提到九鐵的營運的時候，亦否定了香港發行債券的意見。李卓人議員提到法例的問題，似乎是向所謂商業原則投降，但現時香港政府不少的儲備是用於購買美國債券之上，收取 5 厘的利息。但另一方面，九鐵又跑去向美國借錢，但要繳付 10 厘以上的利息，這種利息上的差異是否很“笨”嗎？香港人為甚麼會這麼“笨”呢？為甚麼不可以在香港發行債券呢？所以，怎樣明智地開源和節流，是值得香港的公共事業機構思考的。李卓人議員提及商業原則，這便正是一個商業原則。

主席女士，另一個使本人不能支持修正案的原因，是整項修正案所帶出的信息，其中有一點，與民建聯提出的有明顯的出入的，就是將我們原有的措辭由“切勿”修正為“力求避免”，這似乎不是修正而是修改，田北俊議

員言下之意是“你們力求避免啦！盡力啦！”，即是如果真的不能避免的話，他們也可以減低收費為理由而裁員或減薪。

請不要忘記，議案的前半部分正寫着“我們經濟衰退，失業率高企及市民負擔沉重”等問題，民建聯正因此才促請政府積極鼓勵公共事業機構減低收費，以紓解民困，並且切勿因此而減薪裁員，但田議員的修改，則保留前半部分所述的坎坷境況，而後半部卻出人意表，首尾不呼應，這邊廂說要求減低收費，那邊廂卻暗示可以因減低收費而裁員減薪，這等於說我們要求減低收費的後果，是要賠上了收入，甚至是一份工作！所以，這是“打工仔”所不能接受的。

本人謹此陳辭，反對修正案，支持原議案。

主席：李家祥議員。

李家祥議員：主席女士，如果我跟議員說，我作為父母，要全心全意為子女的長遠發展着想，讓他們有一個良好環境健康成長，發展所長，這個道理，大家也會容易理解。

但我也會在不同情況下說某些公共事業，尤其是政府全資擁有通過本會立法產生的公司，在某程度上也是我們產生出來的。我們要立例對這些公司作出規範，大家會很容易明白，但當時的立法精神和產生這些公司的精神明顯是已兼顧這些公共事業機構的整體長遠利益，這個道理一樣容易理解。

不過，如果再說，要讓這些公司按照商業的原則經營，通過商界的市場機制，希望它們進行有效集資，甚至動用民間的財力，一起為香港投資未來，這個構思，在政治的環境下反而容易被人忘記。

程介南議員的議案使我覺得似乎是受不住政治上短期的便利的誘惑而不能兼顧商業運作的原則，甚至是容易讓人覺得反其道而行之。要求這些公司減價，但又不能節流。如果大家看看，例如，兩間鐵路公司的主要開支是利息及工資，你不讓他們在這方面做任何工作，似乎是要求這些公司“開”流節“源”，大家看到這兩間公司於這兩年來有少許盈利，實際上，就這麼大的投資而言，這不算是甚麼大盈利。但大家似乎已忘記這些公司也曾讓我們審閱它們的中長期安排及預算，我們手邊亦有很多這方面的資料。大家似乎

也忘記了在九鐵要興建西鐵時，也曾做過一些中長期預算給我們，我相信地鐵很快便會興建將軍澳支綫而須向我們提交財政預算。這麼大規模的公司，必定會做些中長期的財政預算安排，這些中長期財政預算安排不能因一些短期因素而大幅改動。如我們因為短暫的市民需要，而改動這些中長期的財政預算安排，會對這些公司的財務安排產生相當大的沖擊。更嚴重的是，例如九鐵的帳目，甚至是完全有可能在短期內，不是今年的帳目，而是在未來，可能會出現財政赤字。

原議案有 3 個問題：第一個問題是由於打亂了這些公司中長期的財政預算安排，使人感到其管理易受政治干擾，未能妥善安排。大家已提及在借貸上有困難。金融風暴不單止打擊一般市民，亦同樣打擊這些大公司。事實上，財務評級公司不但對香港政府的評級降低不少，對這些公共事業公司的評級也同樣調低，甚至在甚麼也不做的情況下，現時要求融資的話，利息成本也大為高漲。如果再向這些評級公司傳遞另一個信息，政府要求這些公司減收費用，不能開源節流，這個信息會打擊這些公司的融資能力及評級，還一定會令這些公司未來繳付的利息大漲。

我特別想談及兩間鐵路公司，這是由立法機構通過法例而設的公營公司。吳亮星議員曾指出，在法例上已經規定了他們須符合商業原則來運作，但吳議員所未說到的，讓我來補充一句，有些法例，例如《九廣鐵路公司條例》第 6 條，甚至包含：如果政府真的接納原議案，強迫這些公司進行有違商業原則的運作，則有可能甚至乎出現政府要動用公帑來賠償這些公司的盈利的情況。這個法律責任，我當然是不希望發生，但如果我們為了一個短期的民主訴求，而忘記當時立例的精神，甚至忘記了我們同時有責任保護這些公有資產、我們集體的儲蓄、或這些公司的資產，則有違我們的責任，因為上述似乎亦是我們議員應負的一個責任。

我提出的這兩個問題似是並無關連。事實上，如果真的要執行程介南議員的原議案，甚至會出現第三個情況：不但要政府津貼該等公司來減價，同時，這些公司融資上的困難亦會增加，加重了利息的成本。如出現這情況，不單止政府要“加碼”，甚至會像很多人所說要舉公債來解決問題，事實上卻不然。舉公債也要經過評級，也要人“包銷”，利息也是通過這種評級來釐定。這會出現要政府津貼或減收利息、津貼加價，也會加重這些公司的利息成本。這種做法對該等公司來說是雙重打擊，可以說是“賠了夫人又折兵”。

我並非不關心市民，不想幫助市民，但我絕對相信會有更好的方法，甚至將這筆錢直接津助市民，也比通過用減費這個方法來幫助市民為佳。因為

這個方法會對政府造成雙重損失。

我也想簡單說說，如程介南議員及其他議員真的想保護這些公共事業機構的員工，最佳的辦法是叫這些公司不要減價。事實上，不減價及不減薪其實是魚與熊掌，在商業原則下，不能兩者兼得。

我希望議員投票時，不要忘記這一點。

謝謝。

主席：周梁淑怡議員。

周梁淑怡議員：主席，在本港經濟衰退、失業率持續高企、市民生活負擔沉重的情況下，公共事業機構單是凍結收費 1 年，並不足夠。如果公共事業機構可以進一步減低收費，自由黨自然十分歡迎，但大前提是不能影響機構的健全財政管理和服務質素。無可否認，這是對這些機構能力的一個挑戰，但以它們過往經營的輝煌成績來看，它們是一定有能力來滿足市民的期望的。

當然，正如田北俊議員剛才所說，我們必須小心減價對兩鐵內部造成的財政壓力，不能影響信用評級機構對這些公司的評級，否則會令兩鐵承擔的息口增加，以致營運成本上漲。金融風暴已令兩鐵的信貸評級被降低，若兩鐵在財政方面再不加倍小心處理，進一步降級的可能性是確存在的。其他的公共交通機構都有需要貸款，雖然數額較少，但它們面對的可能也是同一個問題。

再者，香港作為一個自由經濟市場，我們依靠投資者的信心才可以繼續支持經濟發展，所以如果要求他們不賺錢，可以說是妄想的。但公共機構一向利潤穩定，風險比一般生意為低，因此我們面對目前的困境時，要求他們盡可能少賺一些，亦不太過分。

另外值得我們關注的，就是這些公共事務機構收費對中小型企業的確造成負擔。只要看看電力一環，港燈非家庭用戶佔其收入七成，但用戶數目卻只佔六分一，換句話說，工商業用戶其實負擔了收入的一大半。中電情況更

甚，其用戶之中，只有七分一是工商用戶，但這些用戶卻佔了其收入的七成半。我們可以看到，其實電力收費的負擔，都是集中在這些工商經營者身上。

大家也知道，香港中小型企業佔了企業的 90%以上，所以公共機構如果可以用各種開源節流的方法而達致減費，的確不但能夠令艱苦經營的中小型生意紓緩壓力，更可以刺激投資者意欲，幫助經濟復甦。

自由黨十分贊成敦促公共事業機構力求避免裁員或減薪，因為這不單止會影響“打工仔”的生計，亦會影響服務質素。現時，在公共交通機構拓展及改善服務的同時，部分已表示不會裁員，個別公司甚至會增聘人手，這方面是自由黨非常支持及鼓勵的。

由於這些機構已經表態說不會裁員甚至增加人手，其可調低收費的空間可能會因此而收窄，但我們會鼓勵這些公司盡最大努力，體察民情，控制成本，更要盡辦法開源節流，以及在不損健全財政狀況下，調低收費和票價。不過，有兩點原則必須緊守：第一點，我們必須維持公共交通無須政府補貼；第二點，公共交通機構必須具有足夠的資源，不斷發展及改善服務。

主席：何承天議員。

何承天議員：主席女士，今天的議案似乎有兩個重點，便是公共機構減低收費，以及會否影響裁員減薪這兩個問題。首先，在減低收費方面，我覺得提供能源及提供交通服務的公共事業機構，是有些分別的，分別是前者沒有甚麼競爭的對象或對手，所以無形中變成專利的經營；後者在市場上，卻有其他公共交通工具可以讓市民選擇，而且車資是由市場機制控制的，所以我覺得不可以相提並論。

剛才有些同事，包括李華明議員，都將兩鐵這類機構列作壟斷的系列，我覺得是不正確的。首先我要申報利益，我是地鐵公司的董事會成員。剛才周梁淑怡議員已經論述了她在能源機構方面的見解，我則想談談公營的交通事業機構。我覺得鼓勵包括兩鐵等的公共事業機構減低收費，是沒有人會反對的，但我覺得應該只是鼓勵，不是強迫他們減低收費。今天程介南議員的議案，也只是說“積極鼓勵”，沒有提議強迫，我感到很高興。

我覺得香港有一個基本原則，這個原則民建聯也表示認同的，就是我們

是一個自由市場，貨品和服務的價格應該由市場決定。事實上，我們可以看到商營的公共交通機構，亦隨着最近的經濟情況有所改變。市民的消費能力疲弱了，他們很多已選乘較為便宜的交通工具，例如地鐵乘客量的下降，便是一個好例子。根據法例，兩鐵公司須用審慎的商業原則運作。從商業角度看來，地鐵如果加價，在目前情況下肯定會削弱其競爭力，因為乘客可以利用其他交通工具，結果地鐵公司的收入肯定會減少。因此，今年地鐵決定凍結車費 1 年。我覺得地鐵應該好像其他商業機構一樣，在不影響服務水平及乘客安全的原則下，積極研究如何可以減低成本，以期保持合理的回報。兩鐵須獲政府龐大的投資，而且完全由政府擁有，這些都是市民的財產，如果管理完善，而有合理回報的話，得益的自然是香港市民；但如果鐵路公司的回報過低，或甚至虧蝕，納稅人便要補貼，成為社會的負擔，繼而影響其他的社會服務。

李卓人議員說得很對，核心問題是這些機構應否根據商業原則運作，這一點在前立法局，已經辯論過了，大家也討論過如果兩鐵完全沒有商業運作這個原則，結果會怎樣。世界上有很多其他鐵路公司，在不依從商業原則運作之下，業績很差，須由政府補貼，即要市民補貼。

主席女士，我想談一談公營或私營的問題。首先，這些大型的基建公司，一定要投資，有投資便一定要有合理的回報，這是應該的，有錢賺才有回報，所以賺錢也是合理的。剛才譚耀宗議員談到兩鐵時，說它們賺了很多錢，去年多少、前年多少等，我希望他不要忘記，投資是須有回報的，如果沒有回報，即是說政府將錢補貼了它們。在今天的環境中，我們看到地鐵的乘客量已經下降了，如果要它將票價下調，地鐵公司應該考慮減了票價之後，乘客量會否增加，或減了之後，會否令其收入更進一步減少，甚至達到財政不健全的水平，影響其服務，我想這些一定是它的重要考慮。

最後，任何非專利經營的公共機構在決定如何釐定價格時，都必須訂於顧客能夠接受的水平，同時為機構帶來合理的服務及回報。當然，這些機構要做的其中一件事，是如何在目前的環境之下，盡量減少成本。我覺得田北俊議員的修正案是相當中肯的，他說對於裁員減薪方面，應該“力求避免”，即公司應該考慮到在沒有其他方法可以增加其效率時，才想到這些極端的措施，所以，我覺得他的修正案是值得支持的。謝謝。

主席：曾鈺成議員。

曾鈺成議員：主席，剛才李家祥議員把公用事業機構比喻為我們的兒女，我

們做父母的，也想兒女健康成長，這當然是對的；但大多數懂得做人父母的，當家庭環境不好，整體社會經濟惡劣時，也希望自己的子女會想，不亂花錢，甚至在下課後、放學後會幫忙工作，幫補家計。

剛才我們有很多同事談到商業原則的問題，對於香港社會來說，這絕對不是一個陌生的名詞。商業原則是甚麼呢？我們可以去商場看看，到處在大減價，五折、甚至更多的折扣也有。在某些酒樓以 1 元可以吃到一條魚，或以 1 元可以吃到一隻鷄，付幾十元便可以任吃，他們是不是不想講求商業原則呢？他們是不是拋棄了商業原則呢？這羣人是不是不懂得做生意呢？難道忽然之間，香港這些酒樓、服裝店和各個零售業，全都變得不懂商業原則、胡亂減價嗎？他們是不是都解僱了他們的僱員呢？這羣老闆是不是全部都在減僱員的薪水呢？他們的商業原則放到哪裏去了？剛剛相反，他們正是堅持商業原則，知道在這樣的環境中要維持下去，要繼續有顧客，要僱員繼續服務，怎麼可以亂來？怎麼可以不減價？

民建聯在上星期的民意調查中發現，無論是個人開支也好、家庭開支也好，在過去 1 年，香港市民節衣縮食，花在買衣服、飲茶、行街看戲上用的錢，甚至花在購買電器、家庭用品等消費品上的錢，以至乘搭的士的次數，全都減少了，減幅由一成至五成不等；只有交通費不能減，水電煤氣費不能減，因為那些是必需品，怎麼可以減？你不趕時間可以不乘的士，但一般上班下班的市民，怎能不乘坐公共交通工具呢？這些公用事業不減價，所以交通費和能源費佔了一般家庭以至中小型企業在開支上一個非常大的比例。這個比例在過去這段時間內膨脹了，為甚麼呢？因為其他的可以節約、可以省儉，這些卻是必須的開支，不能節約，所以它們便無須減價。他們有另一套商業原則，無須擔心在目前經濟低迷的情況下，他們如果不減價便沒有人光顧，顧客會減少，少了營業額。他們無須擔心，因為有我們保障他們的營業額；這樣的商業原則，應該是一套怎樣的商業原則呢？

剛才李家祥議員說，我們似乎為了一些短期的政治便利，而打擊了這些機構的中長期預算，干預了他們的預算。但現在所有人都失去了預算！特別行政區政府在今年 2 月告訴我們，這個財政年度是有盈餘的，到了今天，沒有人知道到底赤字會多大。誰沒失去預算？哪個家庭沒失去預算？每天我們看報章、聽電台報道，所有市民都在抱怨買了樓，以為供得起，現在卻變成“極苦”業主，不知怎樣去還債。誰沒失去預算呢？

有預算的人，我們當然希望他們能按預算去執行，但現在整個社會，都在說 4 個字：“共度時艱”。李家祥議員說的短期便利，我們希望它是真的“短期”，希望這個時艱是個“短期”的時艱，大家能夠共度這個“短期”

的時艱，大家一起承擔經濟的壓力。我們不想有一些特別情況或特別機構，由於無須受我們所說的商業原則限制，以至一般市民在那方面的開支無法縮減，加重他們的負擔。

主席，原議案和田北俊議員修正案的主要分別，在於我們認為最重要的是甚麼。我們相信在目前的环境下，議案內並沒有一個強迫的意思。我們不可能與虎謀皮，不可能強迫公用事業機構冒着財政狀況踏入危機的風險，仍然要它們減價，卻同時維護職工的利益。這當然是不可能做到的，這是與虎謀皮！但情況是否這樣呢？情況並不是這樣。我們現在提出這項議案，是要敦促這些機構，要它們考慮現在社會的整體艱難，要它們減收各種費用，同時維護職工的利益。如果我們再多加一項甚麼原則在其中，例如在甚麼條件下之類，只會給人藉口不去做這件事。所以，請各位同事支持原議案，不要讓修正案影響了這項議案本身的原意。

主席：我現在請程介南議員就田北俊議員的修正案發言。程介南議員，你的發言時限是 5 分鐘。

程介南議員：謝謝主席女士。我剛才聽了議會內很多同事的發言，亦很留心聽田北俊議員的發言和他背後的理念。很高興何承天議員說，他很贊成積極鼓勵政府做些事，但可惜田北俊議員的修正案卻偏偏把“積極鼓勵”這數個字刪去。我很高興何承天議員說不應該“強迫”，幸好我們都沒有說“強迫”。記憶所及，剛才好像是李家祥議員曾提及“強迫”這兩個字。

其實，田北俊議員大可不必修正我們的議案。試比較一下原議案和修正案，我們說“切勿因減低收費而裁員或減低員工薪酬”，田北俊議員則說“力求避免”，我覺得分別不是太大。我們說“積極鼓勵”、“體察民情”，他覺得這方面比較困難，因此刪去了“體察民情”，“積極鼓勵”又沒有了，不過，最少他也有說政府要與公共機構坐下來談一談。但是最關鍵的分別，並且很不清晰的是，田議員加上了“在不影響機構的健全財政管理的情況下”。剛才亦有同事提到，甚麼是“健全財政管理”呢？我也想我的財政有健全管理。他們說利益大幅下降，恐怕會跌破合理水平，但甚麼叫“合理”呢？相對於很多現在瀕臨破產或面臨嚴重虧蝕的企業或公司，它們財政的合理水平在哪裏？

剛才田北俊議員亦引用了一些機構的數據，例如在九廣鐵路 31 億元的收入中，有盈餘 9 億元，這又算不算“合理”呢？這些問題，都是我們在稍後表決時大家要思考的。

在剛才的討論中，毫無疑問，公共事業是我們要研究的對象之一；但我們不要忘記，我們議案原來最主要的目的，是除了直接談論公共事業的行為外，還要敦促政府做一些事情。我們只是希望政府不要袖手旁觀，面對以那種商業原則運作的公共機構，在香港市民毫無選擇地、一定要使用、要消費的情況之下，政府必須做一些事情。我們只是“敦促”，沒有“強迫”，所以希望大家在表決時，能夠仔細分清楚田北俊議員的修正案和我們原議案的分別。我亦很希望田北俊議員和自由黨的同事，如果他們的修正案被否決的話，能夠支持我們的原議案，因為有很多地方大家其實是有共同點的，我不想今天的辯論中，讓一些大家一致的看法（例如我們“敦促”公共事業要減費的這些呼聲）遭到否決。謝謝主席。

主席：運輸局局長。

運輸局局長：主席，程介南議員的議案其中一部分是有關公共交通服務機構的，他促請政府積極鼓勵減低收費，並敦促這些機構切勿因此而裁員或減薪。在目前的經濟環境下，無論普羅大眾，以至各行各業，都面對着不少壓力。市民希望減輕日常開支的負擔，是可以理解的。政府亦體察到市民面對的困難，在可行的情況下盡量避免加重市民的負擔。在這個困難時期，本港的公共交通機構，包括地鐵、九鐵、輕鐵、各專利巴士、小輪公司、電車公司及山頂纜車等，為了紓解民困，都已率先主動提出凍結票價。這些機構今年亦要面對困難的經濟環境，有個別的公共交通機構甚至已預計今年的營運會出現虧損，但它們仍然帶頭作出凍結票價的承諾，此舉充分反映了公共交通行業對社會的一份承擔，以及與市民大眾共度時艱的一份誠意。

面對今年客量下降，收費維持不變，公共交通機構的收入必然受到影響。在這情況下，各大公共交通機構自然有需要審慎理財。面對這個困難的調整期，它們暫時仍可盡量在不裁員、不削減服務的大前提下，致力開源節流及增加生產力，以減輕凍結票價對公司財政的影響。如果有個別公司，在不影響員工福利、服務的質和量、以及安全程度的原則下，財政上仍然容許他們推行減價，進一步減輕市民的負擔，我們當然無任歡迎。但我想提醒各位，

各公共交通服務現在已經沒有利潤的管制，而要按照商業原則運作，個別機構的財政狀況能否容許它們好像議員提議般整體降低票價，是有關公司的商業決定。

其實，各公共交通機構可以節流的地方甚少；而現時營運環境受到整體經濟困難的影響，公司可以致力開源的空間亦實在有限。公共交通機構的成本，最大單一項目是員工薪酬福利，其次為維修費用，及改善服務的支出。在 1997-98 年度，雖然經濟下滑，但除了燃料和汽油外，公共交通的其他成本開支（例如薪金和維修費用）也有上調的趨勢，其中以借貸利息支出上升幅度最大。即使是在經濟逆轉和票價凍結的環境下，各主要公共交通機構也體察到員工的生活負擔，因此在 1998 年亦有適量調整薪酬。但在現時的經濟環境下，若然要降低票價，員工的薪酬、福利無可避免會首當其衝地受到影響。香港現時有超過 3.3 萬人直接參與提供公共交通服務，我們最不願意看到的是，因為減價壓力引致這些公共交通從業員的薪酬或福利被削減，甚至因為公司精簡架構而被遣散。

另外一個減低票價可能帶來的後遺症，便是公共交通服務的質素可能受到影響。在決定凍結票價的同時，公共交通機構已經有需要重新編排或延遲改善服務的投資計劃。如果票價要再進一步調低，公司很可能需要取消改善服務的計劃，甚至降低現行服務水平，遏抑維修費用等，以減低收支之間的不平衡。此外，地鐵和九鐵即將展開將軍澳支綫及西鐵第一期的工程，並須就這兩項計劃在金融市場上集資。九鐵也正在積極籌劃馬鞍山鐵路，尖沙咀支綫和上水至落馬洲支綫等新鐵路計劃。減低票價會直接影響兩間鐵路公司的借貸和還款能力，新鐵路計劃的進行也可能受到延誤。

因此，議員要求公共交通機構在經濟困難下，既不影響員工福利，而又要減低票價，很可能只會令服務質素下降，及令整體公共運輸行業的財政狀況不穩定或惡化。短暫的票價下調所帶來的後遺症，更可能延誤將來的服務改善計劃或運輸網的發展。

基於以上原因，我認為在目前的經濟狀況下，最重要的是各個公共交通機構能堅守其工作崗位，保持運作穩健，保障員工生計，為將來經濟復甦奠定基礎。事實上，最有利於保持穩定和合理票價的因素是自由市場的競爭。在競爭的環境下，公共交通機構會設法提高生產力，甚至調低他們的收費，以保持客量和收入。機場鐵路提供的七折及其他優惠，三號幹綫郊野公園段和西隧最近為個別類型車輛提供的優惠，都是在市場競爭下作出的商業決定。政府把現時由油蔴地小輪公司專營的離島航綫，以牌照方式公開招標，

目的也是引入競爭，以提高服務的質量，以及維持合理的票價。政府會繼續監管公共交通機構的運作，尤其會維持一個良性競爭的環境，使公共交通服務的質量及票價，能達到市民所期望和接受的水平。

謝謝主席。

主席：經濟局局長。

經濟局局長：主席女士，這項議案及剛才議員的發言，都是有關能源供應公共事業的收費問題，這些公共事業包括電力、煤氣、石油氣及汽油供應，我會就這些事項發言。首先，我想多謝各位議員在這些事項上提出的意見。

在煤氣供應方面，中華煤氣有限公司（“煤氣公司”）已在上月中公布，決定明年 1 月 1 日不會調高煤氣費和保養月費，以幫助市民減輕負擔。雖然煤氣公司的收費不受政府監管，但該公司主動作出凍結收費的決定，並且承諾，凍結加價絕不會影響其服務質素和安全水平，亦不會因此而有任何的裁員計劃。煤氣公司的做法，實在值得我們讚賞。

在電力公司方面，經濟局局長曾經在不同場合，公開呼籲中華電力有限公司和香港電燈有限公司，希望它們考慮凍結或減低收費。原則上，兩間電力公司均可以根據管制計劃協議訂定的水平調整收費，但我們相信兩間電力公司會就現時的經濟環境，對凍結收費作出認真的考慮。事實上，在上月 26 日的經濟事務委員會會議中，兩間電力公司已表示會就現時市民面對的經濟情況，考慮是否調整來年的電費。

此外，兩間電力公司正與我們進行管制計劃協議的中期檢討，並已同意我們就管制計劃協議建議作出的一些修訂，例如，如果日後新裝設的發電機組導致出現過剩發電容量，部分機器和設備成本將從計算股東回報的固定資產值中予以扣除。長遠來說，這些改變會減低用戶所須承擔的供電成本，減低加電費的壓力。有關的詳細資料已在上月 26 日和昨天的經濟事務委員會會議討論。

至於油公司方面，汽油價格是不受政府監管的，但經濟局亦已經促請油公司就世界原油價格保持下降的趨勢，考慮調低他們的產品價格。在汽油方面，最近我們已察覺到油公司各自紛紛推出各類新的優惠，例如現金優惠券或折扣等，間接降低汽油產品的價格，使消費者受惠。此外，經濟事務委員

會亦已決定在本月 23 日會議討論有關油公司主要燃料的零售價格，屆時在本港營運的油公司會派代表出席，回應議員的問題。

經濟局非常關注能源供應的收費，並已經促請有關機構認真考慮凍結或減低收費，與市民共度這個艱難的經濟時期。我們認為不應以裁員減薪來達到凍結或減低收費的目的，也不應影響服務，特別是安全水平。當然，最後的決定在於有關機構，然而，我們樂意看到這些機構陸續作出正面的回應，以及推行相應的措施。

謝謝主席女士。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：程介南議員動議的議案，按照田北俊議員的修正案，予以修正。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（議員舉手）

程介南議員起立要求記名表決。

主席：程介南議員要求記名表決。表決鐘會響 3 分鐘。

主席：請各位議員先按按鈕表示出席，然後進行表決。

主席：在我宣布停止表決前，各位有沒有問題？如果沒有，現在顯示結果。

功能團體：

丁午壽議員、田北俊議員、何承天議員、何鍾泰議員、李家祥議員、周梁淑

怡議員、夏佳理議員、張永森議員、許長青議員、梁智鴻議員、梁劉柔芬議員、楊孝華議員、劉皇發議員及鄧兆棠議員贊成。

何敏嘉議員、李啟明議員、張文光議員、陳國強議員、陳榮燦議員、單仲偕議員、黃容根議員及羅致光議員反對。

地方選區及選舉委員會：

陸恭蕙議員、黃宏發議員、朱幼麟議員、吳亮星議員、吳清輝議員、馬逢國議員、劉漢銓議員及蔡素玉議員贊成。

何秀蘭議員、何俊仁議員、李永達議員、李卓人議員、李柱銘議員、李華明議員、涂謹申議員、陳婉嫻議員、梁耀忠議員、程介南議員、曾鈺成議員、楊森議員、劉江華議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、司徒華議員、譚耀宗議員、陳鑑林議員及楊耀忠議員反對。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 22 人出席，14 人贊成，8 人反對；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 28 人出席，8 人贊成，19 人反對。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布修正案被否決。

主席：程介南議員，你現在可以發言答辯，你原有 15 分鐘的發言時限，現在還有 4 分 52 秒。

程介南議員：謝謝主席女士，同時，我也要感謝這麼多位議員同事認真地討論和支持我們的議案。

在政府官員剛才的回應中，有一些問題令我越聽越擔心。官員提到他擔心如果公共交通事業減價，可能會影響質素。可是，我們清楚知道政府提出的“資源增值計劃”，承諾政府有信心不會影響質素，但是為甚麼政府對其全資擁有的公共交通事業，卻這樣沒有信心呢？這點實在令人擔心。正如在政府官員回應之前我們所說的一樣，果然不出所料，官員提出了商業原則這

一個前提。其實，我今天的議案積極鼓勵這些公共事業減低收費，敦促它們不要因減低收費而裁員減薪，這種說法在官員中是有先例的，可惜這並不是整個政府的做法。

經濟局局長葉澍堃先生曾經積極呼籲香港電訊不要加價，財政司司長曾蔭權先生亦嚴厲敦促過香港電訊不要將員工不當作是人。我希望其他局的官員都向這兩位官員學習，這其實正是我們的議案所期望要做到的。所以在稍後投票時，假如田北俊議員的修正案未能成功通過，我希望自由黨的同事會考慮一下原議案的內容，我們有很多地方在基本原則上是一致的。我們希望大家能夠再三考慮，支持原議案。謝謝主席女士。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：程介南議員動議的議案，內容一如議程所載，予以通過。

主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（議員舉手）

田北俊議員起立要求記名表決。

主席：田北俊議員要求記名表決。表決鐘會響 3 分鐘。

主席：請各位議員先按表決器上最高的按鈕表示出席，然後進行表決。

主席：在我宣布停止表決前，請各位核對所作的表決。如果沒有問題，現在顯示結果。

功能團體：

何敏嘉議員、李啟明議員、張文光議員、張永森議員、許長青議員、陳國強議員、陳榮燦議員、單仲偕議員、黃容根議員、羅致光議員及鄧兆棠議員贊成。

丁午壽議員、田北俊議員、何承天議員、何鍾泰議員、李家祥議員、周梁淑怡議員、夏佳理議員、梁智鴻議員、梁劉柔芬議員、楊孝華議員及劉皇發議員反對。

地方選區及選舉委員會：

何秀蘭議員、何俊仁議員、李永達議員、李卓人議員、李柱銘議員、李華明議員、涂謹申議員、陳婉嫻議員、梁耀忠議員、程介南議員、曾鈺成議員、楊森議員、劉江華議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、司徒華議員、譚耀宗議員、朱幼麟議員、陳鑑林議員、楊耀忠議員、劉漢銓議員及蔡素玉議員贊成。

黃宏發議員反對。

陸恭蕙議員、吳亮星議員、吳清輝議員及馬逢國議員棄權。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 22 人出席，11 人贊成，11 人反對；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 28 人出席，22 人贊成，1 人反對，4 人棄權。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布議案被否決。

主席：第二項議案：振興香港旅遊業。朱幼麟議員。

振興香港旅遊業

朱幼麟議員：主席女士，我動議通過印載於議程內的議案。

旅遊業對香港的重要性是我們大家都清楚的，每個香港人都有責任支持旅遊業的發展，令來香港的旅客有賓至如歸的感覺。不過，本港旅遊業一些基本因素已經改變：五十至六十年代，香港吸引外國遊客的優點是可以買平價貨及訂造在 24 小時內完成的西裝；到七十至八十年代，因為中國改革開放，來港的旅客有很多都是前往中國旅遊而路過香港的。不過，到了現在，這些優勢已經消失，而香港亦沒有一些新的吸引點。面對二十一世紀旅遊業上的新挑戰，我們必須為香港製造新的賣點，以創新的措施振興本港旅遊業，增強它的長遠競爭力。

旅遊業對本港的重要性

我們大家都知道，旅遊業一直替本港賺取很多的外匯收入。從以下數字可以顯示旅遊業對香港的重要性：

每年來香港的旅客超過 1 000 萬人。

香港雖然是一個很細小的地方，但卻取得了全球旅遊業市場佔有率 4.5%，這是一個很大的比例，證明香港旅遊業是相當成功。

1996 年，旅遊業為本港賺取了 870 億元的外匯，約佔香港本地生產總值 8%。還有其他間接利益，例如吸引更多外國資金在本港投資，以及增加香港對外的貿易額等。

從事跟旅遊有關行業的僱員，佔本港勞動人口的 12%。所以，旅遊業對香港就業市場有很大影響。

振興本港旅遊業的方法

據估計，在 10 年之內，亞太區的旅遊業在全球旅遊業市場的佔有率會由 14% 增加至 20%，總收入將於 2005 年增加至 72,000 億美元。故此，我們有必要盡快振興本港的旅遊業，以爭取更高的市場佔有率。以下是我的 10 點建議。

第一點是要吸引內地旅客來港。據統計，1997 年內地到港旅客佔旅客總數 22%，人均消費達 6,782 元，這清楚顯示內地已經成為本港旅遊業的最大市場之一。

第二點是我們必須對市民宣傳旅遊業的重要性，以獲得全香港市民及各行業的合作，令每一個旅客有賓至如歸的感覺，對香港留下一個好印象。我們整個社會必須共同努力，令旅客感到香港是一個親切的地方。

第三點是興建大規模會議展覽場地。據統計，訪港旅客中，超過四分之一為商務或參加會議目的而到港。香港如果能興建更新、更具規模的會議展覽場地，一定能吸引更多旅客到港參與經濟和商業活動。此外，行政長官在第二份施政報告中提及要在西九龍填海區興建一個設備先進、達到世界級水準的新表演場地，亦可以有助吸引更多旅客到港。

第四點是應該盡快委任有魄力的人擔任旅遊事務專員的職位。如果在香港公務員隊伍中找不到適當的人選，我們可以在香港以合約方式聘請其他有能力的人士。這位事務專員應該專責推動本港旅遊業的發展。不過，要令旅遊專員發揮最好的工作效果，必須賦予旅遊專員適當的職權和資源，令他有能力開展一切與振興旅遊業有關的工作。旅遊專員的工作範圍一定要包括與本港和全球的旅遊業人士作定期溝通。旅遊專員更須採用有效的策略，重點支持其他與旅遊業有關的行業，特別是酒店業、航空客運業等。

第五點是要盡量發揮本港的固有優勢。我非常支持香港旅遊協會（“旅協”）成立一個文物旅遊專責小組，推廣香港的文化遺跡。不過，本港吸引外國之處，除了是獨特的文物古跡之外，還有很多中西合璧的景點。所以，我建議重點推介有香港特色的景點，譬如重建以前的大笪地式市集。

第六點是全力支持旅協的工作。過去，旅協為振興香港的旅遊業進行了大量的推廣工作，對本港旅遊業有很大的貢獻。所以，我們大家都要大力支持旅協，而且要為旅協提供更多的資源，令旅協的推廣工作發揮得更好。

第七點是對旅客提供更多優惠，吸引他們來港。我們可以間接為旅客提供住宿和交通的優惠，例如減酒店房間稅、減機場稅等。同時，我們亦可參考外國，以優惠價錢發行遊客專用的乘車證，方便旅客乘搭公共交通工具，例如特價售賣遊客地鐵紀念車票等。

第八點是改善香港的環境質素，包括實施各種方法以減低污染、保護環境，並宣傳“清潔香港”等。如果香港有更清潔的市容，便可以令遊客更喜歡香港，願意再度來香港旅遊。

第九點是興建新的旅遊景點。增加新的旅遊點，便能增加本港的吸引力，例如興建一、兩個主題公園。這些公園能夠吸引遊客，為香港帶來可觀的外匯收入，提供大量就業機會，更可以增加酒店房間需求。但是，由於興建主題公園須投入大量資金，而且還需要基建、交通等多方的配合，故此，我贊成政府以積極進取的態度，爭取在本港興建主題公園，但無須過分心急，否則只會好心做壞事。

最後，第十點是利用香港的優良海港，興建郵輪中心，吸引大型郵輪來香港，而且可以令乘坐郵輪的旅客在香港逗留多些時間。此外，旅協早前建議的漁人碼頭和青馬影城等計劃，我們都應該詳細研究。

主席女士，我謹此陳辭，提出議案。

朱幼麟議員動議的議案如下：

“本會促請政府盡快實施各種振興本港旅遊業的措施及委任旅遊事務專員，並確保該專員有適當的職權及資源以統籌所有相關的政府部門在協助推進旅遊業方面的工作，從而推動本港旅遊業的發展及增強其長遠競爭力。”

代理主席梁智鴻議員代為主持會議。

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：朱幼麟議員動議的議案，內容一如議程所載，予以通過。

代理主席：11月6日發給各位議員的通告已知會各位，楊孝華議員已經作出預告，就這項議案動議修正案。該修正案已印載於議程內。按照《議事規則》，本會現就議案及修正案進行合併辯論。

我現請楊孝華議員發言及動議修正案。在我就修正案提出待議議題後，各位議員可就議案及修正案發表意見。楊孝華議員。

楊孝華議員：代理主席，我動議修正朱幼麟議員的議案，修正案內容已載列於議程內。

今天的辯論，正如我去年12月在本會議廳動議辯論促進旅遊業的時候一樣，其實也是想帶出香港如何能夠更好地推動旅遊業，亦希望政府參照當天很多議員所發表的寶貴意見。

旅遊業不但為香港賺取龐大的外匯，亦提供了大量就業機會；有超過一成的勞動人口便是從事與旅遊業有關的工作，另外還有很多是預期不到的。昨天晚上，我碰上了一位新朋友，他認識我是楊先生，也是立法會內旅遊界的代表，他說希望我們今天在立法會辯論中，多位議員可以提出辦法，幫助政府促進旅遊業。這位新朋友究竟是從事甚麼行業的呢？他並非受僱於酒店、航空公司或旅行社，亦不是從事零售業或飲食業，原來他是做入口生意的。為何他那麼緊張呢？原來他說他是入口凍肉，旅客不到，凍肉便無法賣給酒店，生意也因而受到影響。

事實上，現在香港的旅遊業有一些很不平衡的地方。目前，香港旅遊的形態是重購物多於觀光。外地旅客在香港的消費是以購物為主，約佔 50%，而觀光的旅行團則只佔 3%。為了增加旅遊業帶來的經濟效益，香港應該增加旅遊景點，既可以吸引更多旅客和提供更多就業機會，又可以令旅遊消費更為平衡。

香港興建主題公園的優勢

我想談一談在香港興建主題公園的優點。在香港興建世界級的主題公園，無論對旅遊業、投資者和擁有專營權者都有利，如果能以最佳條件成事，對 3 方面來說都是三贏的方案。我所指的最佳條件，不是意味着要一面倒地求向投資者乞求，但亦不等於不去主動爭取，推銷香港的優勢。朱議員最初草擬議案時也有跟我商量，主題是主題公園，後來卻把議題擴闊，但原主題卻消失了。所以，我今天提出的修正案與原議案是沒有衝突的，只是有互補及勿忘原本的熱門話題之意。

任何東南亞主題公園經營者的客戶對象，必須是面對本港、東南亞及中國大陸 3 個市場。

香港比其他東南亞國家擁有的優勢，包括地理環境、飛行時間和人口。香港位於亞洲的心臟，如果飛越亞洲，在短短的 5 小時飛行時間內，已可覆蓋全世界一半的人口，這包括中國主要城市和其他亞太地區的國家，如日本、菲律賓、印尼、新加坡、馬來西亞和印度。

與中國內地一些城市比較，香港擁有一個最繁忙的國際機場。以每星期來往各主要城市的航綫作比較，上海平均每星期只有 1 260 航班，廣州和北京分別是 2 121 班和 3 150 班，而它們大部分是國內航班。香港現在每星期便有多達 3 332 班航綫，而且大部分是國際航班。所以，我認為香港是較內地任何一個城市更有條件吸引東南亞這個重要市場的。

對於內地遊客，香港也比中國以外任何東南亞城市更具優勢，這是不言而喻的。香港仍屬內地最受歡迎的外遊地點，內地人每年訪港數字約為 260 萬人，而內地人外遊，例如到最熱門的泰國，則只有 30 至 50 萬。

為爭取主題公園，自由黨不主張無原則地提供優惠，更看不出香港須以免稅或減稅作為優惠條件，因為香港的稅制較為簡單而且稅率又低。那麼，政府的支持和配合可以是甚麼呢？我認為主要是有 4 方面。

1. 城市規劃方面：政府應在不損害自然環境生態下，盡量減少規劃上的限制，在批售土地上盡量讓其可行。我甚至不排除考慮可否在某些郊野公園範圍內興建主題公園。
2. 基建設施方面：營造有利的環境，如在道路網絡、交通運輸、水電接駁、排水系統等方面加以配合及作出承諾。
3. 放寬入境限制方面：除盡快落實簡化甚至豁免俄羅斯、東歐和中東等新市場旅客的入境簽證手續外，可以現在給予原則上的承諾，當建成主題公園後，進一步放寬內地居民入境措施，容許內地居民可透過一些簡便方法來港參觀；我所指的當然不單止是主題公園，還包括參觀大型活動或展覽會。這樣便可給予投資者一個信息和信心，也就是我們吸引內地遊客的潛力，其實不會低於內地任何其他與我們競爭的城市。
4. 政府的態度：除表示誠意外，應盡量給予支持，採取較主動的步伐，但這並不是代表偏幫商人。美國總統或德國總理訪華時亦積極帶同商人爭取貿易關係。所以，我們的政府若支持本港商人尋求更多的發展機會和空間，對本港經濟是有益的。

主題公園 — 名牌效應

為何要強調興建國際級的主題公園？因為香港需要的是一個有名氣的主題公園，以達到名牌效應的作用。雖然並不一定是甚麼靈丹妙藥，亦不是唯一挽救旅遊業的措施，但既然香港要興建這些設施，便應挑選一些較聞名有特色的來興建。

事實上，一個地方不一定只興建一個主題公園，正如美國洛杉磯有迪士尼樂園和環球片場，佛羅里達州有超過 55 個不同類型的主題公園。興建不同類型的主題公園，既可使旅客延長停留香港的時間，亦可增加旅客物有所值的感覺。

假如可以的話，甚至可以把香港和珠江三角洲成為主題公園的集中地。珠江三角洲內已有多個主題公園，包括深圳的 3 個主題公園。如能利用有效的宣傳，同時推銷多個主題公園，必更能吸引外國遊客。

旅遊事務專員

我和業內人士均對行政長官決定委任負責推廣香港旅遊業的旅遊事務專員表示歡迎和支持。此舉亦顯示政府對旅遊業的關注及承諾，但我希望政府在委任專員時能作一些考慮。

人選方面

既然旅遊事務專員是隸屬於經濟局——當然我不排除會是外面的人，但亦可能由政府內部調派——希望被委任的專員除熟悉政府架構的運作外，還須熟悉旅遊事業的發展和趨勢。

職權方面

(1) 制訂長遠和全面的旅遊發展策略

以往政府只以零散和缺乏遠見的眼光對待旅遊業，尤其在增加旅遊設施方面，更表現出缺乏高瞻遠矚的態度。可是，很多這一類的計劃是要很長的時間才能落實，所以便必須有延續性。

(2) 溝通渠道

涉及旅遊的政府部門眾多，但這些部門的工作目標，未必處處與旅遊業的目標脛合。因此，旅遊事務專員必須能有效地與各政府部門溝通，使政策可以得到政府跨部門地互相配合及執行，而不致出現部門與部門之間有不協調的現象。眾所周知，今年夏天在台灣出現的蓋印風波，便是因為政府部門

之間互相不協調。

除與政府內部要有完善的溝通機制外，專員亦應成為業內下呈上達的渠道，收集、研究和分析業內人士所提出的意見，瞭解旅遊業的問題所在，並對症下藥，以制訂全面和有效，並且有利於推動旅遊業發展的策略，增加香港旅遊業的競爭力。

(3) 權力範圍

我認為旅遊事務專員雖隸屬於經濟局，向經濟局局長負責，但假若專員的活動範圍只限於經濟局內，那麼專員一職便形同虛設。因此，為更有效得到政府跨部門互相配合，便應賦予專員一定的跨部門影響力，這樣才會成功的。

代理主席，我提出修正案，但也支持原議案。我們是互補的，其中並沒有任何衝突。

楊孝華議員動議的修正案如下：

“刪除“本港旅遊業的措施及”中的“及”，及在其後加入“，包括爭取最佳條件在本港興辦世界級的主題公園；此外，政府應盡快”。

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：朱幼麟議員動議的議案，按照楊孝華議員的修正案，予以修正。

現在進行辯論，是否有議員想發言？陸恭蕙議員。

陸恭蕙議員：代理主席，今天很好，有機會可以讓我們談一談旅遊業，因為我想旅遊業現在是發生了問題，促使很多以前或者不關心旅遊業的人也開始關心了。我們明白到，旅遊業在我們整個經濟體系裏佔着一個重要地位。

我想補充剛才兩位已經發言的議員所說的一些說話。首先，我想談一談有關環保的問題。我知道在座有數位議員，兩星期前曾在另外一個事務委員會中討論東南九龍計劃，即啟德機場的重建。風帆協會派出代表出席，他說了一些非常感動的說話。他說現在不會再見到協會的人在維多利亞港駕駛風帆，原因何在呢？那是因為維多利亞港現在太污染了。他更說了一個故事。他說風帆協會曾舉辦一項慈善活動，那便是在維多利亞港駛風帆，但活動完

結後，這位代表說很多人都要把風帆那塊板丟掉，因為板上黏了很多污染的油質及其他東西，這是第一件事。我們很容易說環保是很重要，但若真的要清潔在香港存在的各種污染，實在須付出很大的努力。所以，我希望大家記着這個故事。風帆協會對我們說，如果維多利亞港繼續污染，我們可能永遠都不會再在海港看到駕駛風帆的人。

第二件事我想談的是空氣污染。我相信在座各位議員都同意，現在香港空氣污染的情況是每況愈下，我們是要做些事，而我亦相信政府也是很想做一些事的。上個月，悉尼出版了一本有關悉尼將來的書籍，名為《**SYDNEY 2020, THE CITY WE WANT**》。悉尼的空氣是非常清新的，但他們其中最主要的一件事，便是改善他們的空氣污染。讓我讀出第一句來給大家聽聽：

“**The quality of the air we breathe has been raised as an area of concern within the city**”，他們把改善空氣污染這件事放到一個很前的位置，並希望悉尼在環保方面可成為 **centre of excellence**。談到環保，我們可以看到香港是處於甚麼地位。我們不要忘記，如果我們的水質及空氣達不到國際級的好水平，肯定便會影響到我們的生活質素；我們的生活質素受到影響，香港又怎可以成為一個好的旅遊點？我希望大家知道，環保是牽涉很多政策的，例如交通設計、是否有需要填海、在那裏填、填多少、城市規劃、甚麼東西應放在甚麼地方等，事情並不是那麼簡單的。填海的時候，並不單止是在海旁多弄數條路，讓人去接近海。如果是這樣，我相信是弄不好環保的。

此外，香港真的是很骯髒，香港的公共衛生實在令我們感到羞愧，我覺得我們是可以做得好一些。香港的街道和市場這般骯髒，為何香港人仍能忍受？我們自己可以做些甚麼？我覺得有時候不能只是迫着政府，有很多事我們自己也可以做的。

我還想談一談有關委任旅遊事務專員一事。我也同意剛才兩位議員說，專員一定要有魄力，不是公務員的人也可以接受聘任。我相信兩位議員不敢說，實在是沒有一個公務員可以做到這件事。這位專員應該也是屬於署長級的，兩位議員也認識這一羣公務員，也知道是要這樣的級數才可勝任這個職位。不過，在公務員體系中，大家有否看到有這樣的一位有魄力的人，可以設計出一個長遠的計劃，把旅遊業內的朋友拉在一起，策劃出一個有遠景的旅遊政策？若有的話，不如我們提他的名字出來，請行政長官考慮。如果大家這樣熟悉公務員體系也不能提到一個名字，便有可能真的要在外面找一位適當的人選。

最後，我想談一談主題公園。大家可能也知道，有一名地產商已取得批准，可以在馬灣興建一個主題公園。不過，那個主題公園會是怎樣？夠不夠呢？其實，如果馬灣加上海洋公園，香港便已經有兩個主題公園了。海洋公

園是有很多人前往的，我們有否在那裏投入足夠投資，使海洋公園更勁更好，還是真的要多找一個，導致香港最後可能出現 3 個主題公園？

我很難支持楊孝華議員的修正案，而朱幼麟議員的議案其實已可以包括楊議員的修正案，但如果要突出一個主題公園的話，我覺得現在是無足夠資料促使我贊成，例如說要多少地、要向發展商提供多少優惠、大概會在甚麼地方、對環境會有甚麼影響、那些地如果不用以興建一個主題公園，有可能用來做甚麼，從而令香港得到更多效益等。所以，我今天是無可能支持楊孝華議員的修正案，因為我覺得現在是過早。朱幼麟議員的看法我也同意，即突出這件事會否是過早，會否是太心急。老實說，現在是有很多謠言，有些人說迪士尼對香港無興趣，但有些人卻說不是，迪士尼實在已經來過香港與政府磋商，又有些人說有些旅遊業的人、旅遊協會曾到過加利福尼亞州見迪士尼。我不知道這些是真的還是假的，但最後我想說的是，沒有人告訴香港人，有任何資料可以支持我們進行一個真的辯論。

代理主席：張文光議員。

張文光議員：代理主席，香港的旅遊業，隨着亞洲金融風暴的沖擊，港元匯率高企，物價已超越很多東南亞國家，過往享有購物天堂的美譽，現在已名不副實。不過，金融風暴只是令問題加速惡化的原因之一，因為本港的旅遊業，早已潛伏隱憂。基於天然環境的限制，除了東方之珠的美麗夜景之外，香港壯麗的景觀不多。可是，都市化帶來的空氣污染，填海工程帶來的水質惡化，以及滿布街道、沙灘、郊野，甚至是旅遊點的垃圾，使香港不香，維港發臭，天空變灰，遍地垃圾。相對於鄰近國家，香港的吸引力是正在下降。而且，香港作為中國門戶和東方櫥窗的先天優勢，隨着中國日漸開放，直航航綫的增加，已逐漸退減，旅客進出中國，已無須將香港作為中途站。香港的旅遊業，再不能被動地、憑藉零散的措施而奢望可以繼續保持優勢。

代理主席，我們的旅遊業，必須尋找自己的生存空間，為自己創造優勢，締造生機。不過，在檢討旅遊政策的同時，協調各個部門的工作至為重要。旅遊業服務，分散於經濟局、旅遊協會、機場管理局、規劃署、入境事務處等，要加強連繫和協調各個部門，旅遊事務專員必須有足夠的能力、魄力和權責，以制訂和推動旅遊業的長遠發展。

要振興旅遊業，首先必須要問，香港今天還有甚麼吸引人的地方，值得遊客遠道而來？開創新的景點和旅遊區，例如興建世界級的主題公園，對香

港的好處無須再多說，問題反而是當局會否積極爭取，而不是放軟手腳，即使要維護香港利益，不廉價批地，也要同時考慮旅遊的興旺，對香港經濟巨大而長遠的利益。當前，我們可以爭取興建迪士尼公園，但同時也應研究，是否有可能在香港興建一些有獨特意念、切合香港特色，以及符合經濟效益的小型主題公園。卡通人物是其中一類，還可以考慮科技、電影、音樂，甚至以家庭為對象的主題公園，規模未必很大，但可以是吸引人的。當然，香港不一定要依循這些經驗，但卻可以學習。振興香港的旅遊業，我們可以大膽構思、小心評估、努力執行，在主題公園以外，曾有很多建議，包括遊輪碼頭、電影城、博物館或一些國際級的演藝及體育場地。不過，我們必須指出，這一切的建議，也要考慮其發展的潛力和經濟效益，亦不能全面推行，而是須一步一步有計劃地，為香港建立一個鮮明而難忘的旅遊形象，令遊客離開香港時，都會跟自己說一句：我還會再來的。若此，這便是成功的開始了。

代理主席，創新以外，同樣重要的是如何重新包裝和擴充現有的旅遊點，包括改善旅遊市集景點及豐富香港的夜生活。舉例來說，將美麗的維多利亞港海旁，發展成日夜各具特色的旅遊景點，或開發大嶼山和新界，成為一個綠色的旅遊天地。不過，要提高香港的競爭力，旅遊環境和服務的質素也不能忽視，我認為必須注意 3 方面。第一和最重要的，是要把香港建設成清潔之城，改善香港的水質和空氣、污染和垃圾。任何基建，必須保護自然和生態環境；此外，很多人批評香港有多個公廁，都是衛生環境差劣，特別是一些人流多的旅遊熱點，調查所得更是惡評如潮。我相信，一個污染的城市，無論如何包裝，都不會使遊客提起興趣的。第二，把香港建設成友善之城，提高本港各行業，包括零售、運輸、飲食的待客質素，亦要提升服務員的多種語文能力。此外，消費者委員會和旅遊協會亦要正視旅客的投訴，嚴懲一切欺詐遊客的人，並盡快落實優質服務標誌的機制及標準。最後，應更新各類旅遊的宣傳資料。直至目前，仍有一些航機的香港宣傳短片，只得古老舢舨和滿臉皺紋的船家，而介紹香港美食，便只有法國菜，令人莫名其妙。代理主席，當我們着眼籌辦大型的宣傳展覽會時，也應顧及各類大小眾的宣傳渠道，例如小冊子、廣告板、宣傳短片以至電腦網頁。可是，請不要忘記，最佳的宣傳，必須建基於香港確實是一個吸引人的、有特色的城市。因此，我們要把香港新的面貌展示人前，而不是十年如一日地，以古老的舢舨和帆船，作為永遠的招徠。

代理主席，我謹此陳辭。民主黨支持修正案和原議案。

代理主席：何鍾泰議員。

何鍾泰議員：代理主席，近數年，本港的旅遊業出現了很大的變化。在 96 年的時候，訪港旅客人數和旅遊業收益仍有顯著增長，可是到了 97 年年中，旅遊業開始走下坡。我們一般都將之歸咎於多個因素，包括鄰近東南亞國家經濟受到沖擊和“九七”吸引力漸退等。

可是，香港旅遊業出現問題，除剛才我所說的原因外，我認為我們亦應注意一些基本的因素。首先，我們缺乏一些富有特色的旅遊景點。一些曾經是舉世聞名的香港景點和香港特色，如山頂、維多利亞港、香港仔、淺水灣等，現在雖然仍然存在，但吸引力卻已大不如前。為甚麼我有這樣的評論？當各位同事聽完以下一位遊客在港半天的感受之後，便會明白箇中原因。

他說：“我的第一個行程是在維多利亞港海上暢遊。遠眺中環及尖沙咀兩岸，高樓大廈林立，景色也相當宜人；向東北面一望，即舊啟德機場方向那邊，赫然發現一大片禿了頭的山，然後再向西北面一看，更是可怕，從前是維港一部分的海港已經變成陸地。正在歎息之際，忽然覺得所乘的小輪搖擺不定，還以為遇上甚麼意外，原來是一艘大船擦身而過，幸而未造成任何意外或相撞事件。在海面平復後，再看清楚水面，更令人反胃，垃圾及油污隨處可見，只好寄望下一站山頂的景色會好一點。可是到了山頂後，我自己還以為去了海港的另一面，因為維多利亞港並不在我眼前，我所看見的都是一些剛看過的建築物的背面。小心細看，才發現從那些建築物之間的空隙可以看到一些好像海港的部分。

失望之餘，立刻前往香港仔，希望那個聞名於世的漁港仍然存在，可是又再一次失望，這個所謂漁港，應該說是一個兩旁填海剩下來的一條狹窄的水道。我也無心研究水質，決定立刻轉往淺水灣。當然，今次不再存有太大的希望，以免希望越大，失望越大，但這樣也不能減輕我的失望。在接近該海灘時，首先見到一片蓋上煙霞的混濁天空，再見到便是海面呈現一片淡紅色。近看時，才發覺是紅潮。雖然未有期望，但仍然相當失望，因此，我並沒有下車，便原車返回酒店，整理行裝，縮短行程，離開香港。”這個旅遊紀錄就在此完結。

其實，該遊客的紀錄中還有一些關於香港的負面感受，包括不理想的衛生環境，例如骯髒的街道、慘不忍睹的公共廁所、美食天堂後面隱藏着對處理食物衛生的忽略等。此外，對遊客的服務水平也相當參差不齊，有些相關的服務，包括食肆、公共交通、娛樂場所等，從業員的服務態度，以及英語水平、工作態度，甚至商業上的操守，很多時候都令人失望。

上述的遊記，或多或少給予我們旅遊業一點啟示。要改善該行業，增加

一些新旅遊景點是方法之一，但更重要的是我們應該從一些基本條件着手，包括增加一些富特色的景點、減少環境污染對原有景點的破壞、改善我們的環境及食物衛生、改善服務員的服務質素等。我們在把這些基本條件做好之前，增加新景點也只會帶來對旅遊業的短暫刺激。

為要將有關工作做好，政府也應該盡快委任具備足夠旅遊事務經驗的人出任旅遊事務專員。這位專員除了須瞭解香港旅遊的市場外，還應善於在外地進行推廣香港旅遊的工作，更重要的是必須有眼光、有膽色、有創新思維，才可以做好這份工作，不致辜負全港市民對他的期望。同時，他亦要與本地有關官員有良好的工作關係及影響力。

代理主席，我謹此陳辭。

代理主席：黃容根議員。

黃容根議員：代理主席，香港早期有“購物天堂”的美譽，每年訪港的旅客絡繹不絕，而旅遊業這個“無煙工業”，過去亦為香港賺取了不少外匯。可惜好景不常，在東南亞金融風暴的沖擊下，本港的旅遊業首當其衝。今年上半年的旅客數字下跌二成一，旅遊收益下跌三成半，振興旅遊業因此成為當務之急。

要重振本港的旅遊業，單靠政府官員和香港旅遊協會的對外宣傳是否足夠呢？如果本港的旅遊點缺乏吸引力，任憑官員舌燦蓮花，也不能吸引遊客來港。因此，增加旅遊景點已是刻不容緩的事了。

在增加旅遊景點方面，香港應盡量利用自己是中西文化交匯中心的長處，而其中最重要的便是能夠糅合現代與傳統。舉例來說，香港以前是一個漁港，即使香港旅遊協會亦是以漁船作為推介本港的標誌，如果能夠籌辦一些與漁業有關的旅遊景點，一定會有其吸引力。規劃署在較早前表示，會進行一項有關大澳發展的研究，其中包括研究將大澳發展為一個旅遊點的潛力。本人希望有關部門能盡快完成研究，令有“香港威尼斯”之稱的大澳，能早日以新面貌出現。

此外，香港亦可發展旅遊觀光漁業，這個旅遊項目可集觀光、遊玩及捕魚於一身。遊客乘坐改裝後的漁船到海上觀光遊玩，一邊飽覽海上風光，一

邊捕魚作業，並享受自己捕獲的海鮮，體驗漁民的生活，對海外遊客而言，或者會有相當的吸引力。再者，這些活動對本地市民而言，亦有一定的新鮮感。我們知道珠海也有進行這一計劃。

此外，旅遊觀光漁業亦可為日益萎縮的近岸作業找到一條新出路。近年來，由於本港近岸有大量填海掘沙工程，令海洋漁業資源逐漸萎縮，發展旅遊觀光漁業可以大大減少捕魚量，使漁業資源得以休養繁殖。

我去年曾到過台灣，亦聽聞他們發展休閒漁業。政府可以將本港一些海域列作保護區投放魚苗於其中，只容許一些已領有牌照的船隻進入，在保護區內進行釣魚及釣墨魚等活動。其實，釣墨魚的活動在這兩年深受本港市民歡迎，甚至有一些遊客亦為此慕名而來。

在增強本地的旅遊“硬體”設施後，政府在配合旅遊業發展方面，仍有待改善的地方。雖然以往本港的旅遊業極其發達，但港府卻沒有一個相應的部門負責推動旅遊業的發展，只任由行業自由運作。香港雖然設有旅遊協會（“旅協”），但是旅協的職權範圍畢竟有限，未能扮演有效的統籌角色。例如旅協在進行旅遊景點研究後，只能提交研究結果給政府考慮，但政府未必一定接受。

在今年的施政報告中，行政長官終於決定委任一位旅遊事務專員，專責推動本港的旅遊業。雖然政府還未向立法會提交旅遊事務專員的人選及職權範圍等資料，但從經濟局局長葉澍堃先生在上周三的發言中，可以瞭解到旅遊事務專員將會負責釐定全港旅遊業政策、長遠旅遊業發展、旅遊事業軟件配合、研究發掘旅遊新景點、落實各項有關旅遊發展的建議、諮詢社會各階層意見、與內地有關部門作出配合、協調各部門有關旅遊事業的政策和措施，以及與各個區議會緊密配合，推動小型改善旅遊景點措施等。

民建聯期望旅遊事務專員能充分考慮各種振興本港旅遊業的措施，並且會擁有適當的職權及工作資源，以統籌所有政府部門推廣旅遊業的工作。此外，我們也期望旅遊事務專員具有良好的國際視野，掌握國際旅遊新動向，積極為本港引入各種可以推動旅遊業發展的措施，使本港能再次成為遊客必到的地方。

代理主席，本人謹此陳辭，支持原議案和修正案。

代理主席：陳國強議員。

陳國強議員：代理主席，曾幾何時，香港以“東方之珠”、“購物天堂”的雅號引以為榮，但只可惜近年來，香港要面對的競爭多了，而且本身的條件又有所局限，以“購物天堂”為賣點而“創匯”的日子，變得好像明日黃花般。

旅遊業可算是一個統合了某個地方的各種經濟優勢和人文特色的“無煙”工業，其發展主要牽連着當地的零售、酒店、飲食等服務行業，吸引外來客消費，從而達致“創匯”的效果。我們回看香港在過去的歲月，有自己的製造業，各式各樣可供本銷的產品應有盡有，而且價廉物美，這些都成為了興旺旅遊業的主要元素。

不過，自從香港步入經濟轉型期，製造業北移，經濟結構倚重金融、地產等服務行業，樓價被“炒”高，店鋪租金昂貴，物品價錢相對增加，以消費者或旅客的角度來說，香港的物品不比其他諸如泰國、南韓或台灣等的地方便宜，既說不上“有山有水”，又看不到很多新奇的玩樂景點。我們作為旅遊熱點的競爭力，可謂每況愈下。

說到旅遊景點，香港一直以來都沒有刻意地、持續地加以發展。事實上，香港欠缺人文景觀，這是因為城市發展急促，人們除了不經意地破壞了很多歷史遺產之外，還跟政府本身沒有一套完整的文化政策有關。香港在微縮景觀或是主題公園方面的建設工作，可謂乏善足陳。至於本地熱門的景點，都是與一些建設有關的，例如青馬大橋、山頂纜車、中環半山行人電梯等，這些都是原本相應民生所需的配套硬件。對於發展主題公園，除了多年前落成啟用的海洋公園算是有點“名堂”外，我們便看不到政府在這方面還有甚麼長遠的規劃。

代理主席，我想強調旅遊業本身不是一個可以獨立發展的本地工業，它是受着很多因素的限制，特別是短期內香港在城市規劃方面的工作，會對未來旅遊業的發展有着重大的影響。例如，以我工作和居住的九龍東為例，現時區內的焦點都集中在重建啟德機場的問題上。政府最近提議的規劃方案，是有需要大量填海，幾乎將維多利亞港的自然海岸綫拉直；維港不但給收窄，而且形狀似河道而非海港。當然，有關環境的問題，相信很多專業團體和環保團體都已提出過不同的觀點和批評，我不擬在此詳述了。

可是，我想強調一點，政府在規劃重建啟德和周邊地區的時候，必須考慮到“可持續”發展的空間，當中應包括旅遊景觀的潛力，融和九龍區現有的景點，如鯉魚門、茶果嶺古村、九龍城的海心公園等。以往這些地方可謂

風馬牛不相及，但在新的規劃構思當中，不應遭受忽略之外，啟德機場原址本身都是標誌着香港的傳奇，也可以是一個新的旅遊景點，與附近的景點統合成為一個全新的旅遊主題。

代理主席，香港的旅遊業不像祖國內地一般，可以靠“山”也可以靠“水”。內地擁有很多自然奇觀、文化寶藏，香港便一定要靠自己籌謀發展，不要像以往一樣，閒散地以一、兩個賣點維持下去。時移世易，香港今時今日要面對的競爭力越來越大，政府要興旺旅遊業，必定要有新思維、新氣魄，重整乾坤。

代理主席，如果像我們的局長一般，以談戀愛、“追女仔”來振興旅遊業，我相信註定是失戀收場；即使追得到，也不會是他朝夕夢想的如花美眷，只不過是“年晚煎堆，人有我有”罷了。我們不如請局長到印度招親，因為印度人嫁女是貼大床的。代理主席，我謹此陳辭。

代理主席：李卓人議員。

李卓人議員：代理主席，剛才陳國強議員說香港沒有山沒有水，其實也並非如此，香港的山、水也不差，只是水質受到污染罷了，所以應該妥善處理水質污染的問題。無可否認，香港旅遊業出現了低潮。大家看看數字便可知情況如何。在 1998 年 1 月至 9 月期間，訪港的旅客人數是 695 萬，下降了一成多，其中以日本及南韓旅客數目下降最多，達四成，東南亞旅客下降兩成八，而歐洲旅客則下降 16.7%；幸好兩岸本身有增加，台灣旅客增加了 0.8%，中國大陸旅客增加了 12.3%。由此證明香港現在的旅客人數確實有下降，但是我們亦相信香港有潛質令這數字再回升。除了旅客人數下降之外，人均在購物方面的消費亦下降了兩成，酒店收益亦下降了兩成半。不知為何旅客在香港的消費亦減少了，使旅遊業的總收益在 98 年上半年下降了 35.4%。

為何會出現這些問題？我們相信有下列 5 個原因。第一，回歸熱過去了；第二，金融風暴；第三，可能香港有景觀的旅遊點不足；第四，可能在香港的消費確實較其他很多東南亞地方昂貴；我今天主要想談第五個原因，相信這是很少人會注視的問題，剛才聽很多辯論都是集中在“硬件”上，而我今天則想談“軟件”——人的問題。

第五個原因是“羊牯效應”。如果我們視旅客如“羊牯”的話，這會帶來一個很負面的效應。為何我會這樣說呢？第一個問題，大家可還記得日本報章曾刊登香港酒店特別歧視——不應該說歧視日本人，而應說特別偏重

日本人，由於特別偏重他們，所以收取他們的費用較高。這樣一傳開——不知事實是否如此，但之後很多香港酒店便作出辯護，我今天也不想在此深究其原因——便變成了事實，令香港負上很壞的形象。

第二個問題，便是旅遊業有些陋習。現在很流行說“零團費”。怎樣做到“零團費”呢？就是公司把旅行團交給導遊，然後說：“由你去“鋸”。”導遊一毛錢薪金也不收，有些導遊也只是收取每月1,000元至2,000元底薪，他們的收入全靠帶團友消費，迫他們買東西，買過東西後便希望得到回佣。這是甚麼制度、甚麼心態？遊客來到香港，導遊的眼睛便立刻好像卡通人物一樣貼了兩個“\$”標誌。“嘩！看到銀紙了。”其實這是很悲哀的。因為香港人如果這樣“鋸”遊客，他們回國後便會把消息傳開，為香港帶來很差的聲譽。香港也曾出現一些賣假貨的個案，但這只是一些少數害羣之馬的所為。問題的癥結在於整個制度本身，如果我們的制度是要靠迫遊客買東西，導遊才有收入的話，這個制度怎會帶來良好的服務質素？如果我們不談制度，而只要求有剛才朱幼麟議員所說的賓至如歸之感，是不切實際的。來到香港給別人“鋸”，這是甚麼賓至如歸？有這樣的制度，如何有良好的服務質素？旅遊業應設法解決員工最基本的生存權，以一些較佳的方法，使他們可以生存，這樣便能鼓勵員工給予遊客良好的服務。我相信整個旅遊業，如果沒有了這些陋習，消除了這些負面效應，便能夠得救。

再舉一個例子。旅遊巴士司機每月的底薪是二千多元，然後再以每程車計算薪酬，原來他們現在還以賣幻燈片給遊客來維持生計，而竟然也有遊客買，那些遊客真好，因為我相信他們家裏是沒有幻燈機的，現在還有誰會看幻燈片？但這些司機仍然在賣幻燈片，我不希望旅遊業顧主因此禁止司機賣幻燈片，因為這是他們的生計。只要顧主把司機賣幻燈片的收入轉作底薪便可解決問題。整個制度便是這樣，有怎樣的制度、便有怎樣的服務質素。

我在此想向整個旅遊界或整個酒店零售業發出呼籲，希望顧主注重員工本身的服務質素，如果這樣做，首先便要注重員工本身的福利及薪酬，否則便很難叫員工“笑得開心”，我希望大家能破除“又要馬兒好，又要馬兒不吃草”的心態。我知道最近美國迪士尼樂園的員工罷工，勞資雙方經過集體談判，最後達成協議，我相信雙方也找到新的平衡點，員工覺得已爭取到合理的薪酬，我相信日後的服務應獲得改善。因此，我希望當大家談旅遊業時，亦想想“軟件”的問題。如果我們真的希望香港能標榜“顧客第一”，最重要是應該作長遠的考慮，不要只看短綫，撇除“看風使盡舵”的心態，而要想長遠的收益。希望大家都可注重員工的福利，為香港賺取長綫的錢。

謝謝代理主席。

代理主席：蔡素玉議員。

蔡素玉議員：代理主席，面對二十一世紀的來臨，香港旅遊業在過去 40 年一些成功的基本因素，已經改變，現在有需要尋找新的發展路向。今年施政報告專門講及旅遊業未來發展的篇幅，較去年多了一倍。從壞處看，多了篇幅意味着旅遊業的問題越來越嚴重，政府須做越來越多救亡的工作。從好處看，多了篇幅不僅顯示政府十分着意旅遊業對香港的貢獻，更顯示出政府有一份危機感，急須改善旅遊業的問題；這是令人欣慰的。

本人認為，要重振旅遊業，今年新設立的旅遊事務專員一職，其角色是非常重要的。該位專員不僅要協調多個政府部門、半官方組織以及私營機構，也要掌握全球旅遊業市場的趨勢以及國際政治、經濟、社會和科技發展的脈搏，就是季節和氣候變化的問題，也要考慮周到。要應付這些專業的、策略性的工作，旅遊事務專員必須具備靈活的商業頭腦、廣泛的市場觸覺、迅速的應變能力以及能有效動員政府資源的行政權力。政府能否一改其官僚作風，更是旅遊事務專員一職成敗的關鍵。大家也不想看見政府在新機場癱瘓和禽流感危機時所暴露出來的緩慢反應、死板規條、互相卸責以及苟且的心態，以致會把旅遊事務專員的工作也拖垮。

另一方面，正如香港旅遊協會（“旅協”）去年的研究指出，香港跟亞洲其他地區一樣，資金短缺以及發展商缺乏投資旅遊項目的經驗，加上現時的利率仍然偏高、借貸的成本仍然沉重，正是發展旅遊業的主要障礙。在這樣的局限下，政府不妨先鼓勵商人多投資一些小型的主題公園，而旅協的 1 億元國際盛事基金，不僅要關注到西方文化的介紹，同時亦應鼓勵中國文化的推廣，從而體現香港中西文化交融的特質。畢竟，本港許多商人在國內也有很廣泛的營商網絡，他們在引入中國文化的旅遊項目時，自然會事半功倍，而投資的信心亦會較強。此外，本人期望政府能全力配合旅遊事務專員的工作，在交通規劃、土地使用的租金以至旅遊節目表演專才的工作證申請和留港期限等方面，提供優惠措施，以刺激本地和海外商人投資旅遊項目以及專才來港表演的意欲。

代理主席，要發展香港旅遊項目的投資市場，展覽業亦是一個不可忽視的行業。跟零售業和飲食業一樣，展覽業與旅遊業是密不可分的。但跟零售

業和飲食業不同的是，展覽業的蓬勃並非只是香港及外圍地區經濟繁榮、整體需求和消費力上升的結果。相反，展覽業是一種高增值的服務行業，可以成為刺激經濟，特別是旅遊業的原動力。

事實上，展覽業單在 1996 年，已為香港創造了 55 億元淨外匯收入。同樣重要的是，展覽業有助吸引高消費力的遊客，並帶動多個行業發展。政府的資料顯示，96 年在香港舉行的國際會議約有 700 個，每個會議的出席人數平均為 115 人，而該年有海外人士參加的展覽約有 60 個，每個展覽會的海外參加者多達 3 000 人。有顧問報告更指出，去年前來香港參與會議或展覽的海外人士，在香港逗留的時間不僅長達五、六天，較一般遊客多兩、三天，他們每人平均的消費金額更是一般度假旅客的兩倍半、本地市民日常購物娛樂消費的十三倍！而花在展覽會的每一元，則可增加 5 元的消費，主要惠及酒店、運輸、零售、飲食等行業。除了這些實在的收獲，展覽業也有無形的效益。它既可推廣香港作為國際商業及服務中心的形象、加強香港作為中國與海外經濟交流的中介角色，更可突顯香港在中國各大城市中的優勢和獨特性；這些形象，不正正是香港吸引遊客的重要賣點嗎？

要成功發展能刺激旅遊業的展覽服務，場地是關鍵所在。現時灣仔會議展覽中心的新舊翼，可供租用的地方只有 64 000 平方米，實在不足以舉辦特大型的國際展覽。本人建議，政府可在新機場旁邊預留 30 萬平方米土地，分期興建一個收費合理的展覽場館。而會展中心亦應降低租金，以拉近香港跟亞洲其他地區展覽租金的距離。

代理主席，香港之所以能夠成為世界級的都會，旅遊業可謂功不可沒。如今旅遊業有難，每一位香港市民都應該盡一分力；無論是禮貌地對待遊客或是巨額的旅遊項目投資，同樣都是可貴的支持。

代理主席，本人謹此陳辭，支持議案和修正案。

代理主席：周梁淑怡議員。

周梁淑怡議員：代理主席，亞洲金融風暴的惡果之一，是來港旅客人數下降，令本已疲弱的零售及飲食業雪上加霜。雖然最新的數字顯示旅遊業開始有復甦的跡象，但是否能夠持久，暫時亦屬未知之數。

面對旅遊業不景，香港旅遊協會（“旅協”）今年以“魅力之都”作主題宣揚香港。這個勞師動眾的宣傳攻勢的確為香港在國際媒體中提高了爆光率，但內容仍離不開雜碎式的吃喝玩樂形象。成績勉強可以算是“不錯”，但談不上“出色”，但在現時眾多亞洲國家爭奪遊客以賺取外匯之際，則肯定有不足之處。南韓政府最近以金大中總統親身亮相電視廣告，以鼓勵遊客到南韓旅遊。我並不是說一定要請行政長官董先生像金大中般“粉墨登場”，但最低限度我們也應嘗試大膽創新的概念和表達手法，吸引遊客有“非來香港看看不可”的衝動。

當然，除了新的廣告策略外，更重要的是開發新的旅遊景點，以吸引遊客再來香港。故此，自由黨支持爭取興建世界級主題公園，例如迪士尼樂園。作為多年前此項建議的倡議人，我當然支持政府爭取興建迪士尼。但在施政報告的辯論中我亦提到，無論我們多麼渴望最終能在香港興建迪士尼樂園，也萬萬不可為對方製造談判籌碼。作為監察政府財政管理的最後防綫，我們立法會應要求政府以最佳條件爭取這項能長期刺激旅遊業的建設。

上星期葉澍堃局長以“追女仔”比喻與迪士尼的談判。我認為，如果香港能夠與迪士尼“情投意合”，結成伴侶，這不單止對香港有利，也會為迪士尼帶來可觀利潤。但我們亦不應該只集中在一個選擇上，萬一迪士尼開天殺價，政府也可以考慮其他國際上成功的主題公園，如環球片場或其他著名的主題公園，例如 **Knott's Berry Farm**，**Magic Mountain**，**Thorpe Park** 等。所以，我當然支持楊孝華議員的修正案，亦呼籲各位齊來支持。剛才陸恭蕙議員說她資料不足，認為此事應“慢慢來”。我感到很奇怪，她所提的資料其實並不準確，她所謂不足的資料，其實是可輕易從旅協手中取得的。不知道她要等甚麼，我只是怕“蘇州過後”，即如英國當年遲疑不決，而眼巴巴看着被巴黎搶走了歐洲迪士尼，屆時真會變成欲哭無淚。

代理主席，我現在想從另一角度探討如何提升香港作為旅客購物天堂的地位。我所代表的批發及零售界，大部分都是勤勞的殷實商人。但很可惜，一小撮害羣之馬的所作所為，的確損害了整個行業的聲譽。聞說主要的遊客區，如尖沙咀及旺角等，有少數影音器材店用詐騙手法經營，乘旅客不察時出售次貨或假貨，亦有些不法商人“坐地起價”，還有的不標明價目，“開天殺價”等，有些金行則趁國內旅客對金飾需求殷切，售賣成色不足的金飾。遊客逗留香港時間短，投訴無門，向警方求助也往往不得要領。但當他們回家後，便會一傳十，十傳百向友人數說香港的不是。這種負面的口碑會比昂貴的廣告更有力，對香港造成重大的傷害。

要解決這問題，挽回遊客信心，我認為必須加強監督和投訴機制。首先，旅協及有關部門應鼓勵遊客求助，並且應該在各大酒店、商場、機場及的士

內廣貼求助電話號碼，令遊客可以投訴有門。投訴電話應有接待員 1 星期 7 天、每天最少朝九晚十二運作，因為一般人都不喜歡向電話錄音帶說話。此外，處理投訴的機構應該簡化程序。遊客逗留香港只是三數天時間，他們寧願下次不來也不會花大半天投訴。所以，如果投訴機制能有效、及時為苦主討回公道或賠償，這將有助旅客改變對香港的壞印象，增強遊客信心，對誠實經營的批發及零售商也有利。

最後，我想談一談對旅遊事務專員的期望。對於特區政府決定委任旅遊事務專員以推廣旅遊業，我們表示歡迎和支持。有意見認為這位專員應由旅遊業人士出任，我並不完全認同這看法。我認為專員除了要明白旅遊業之外——在這方面，陸恭蕙議員似乎有另外的看法——我認為最重要的，便是要熟悉政府內部的運作。現時旅遊業與多個政府部門有關連，但是這些部門之間缺乏協調，旅遊業在各部門官員的心目中所佔的地位頗低。我認為專員要以開放及主動進取的態度收集業內意見，確保下情上達。他並須具有足夠的魄力和影響力，打開各政府部門之間的關卡，改變現時各自為政和重重手續的官僚文化。但願專員能感化有關官員，當影視紅星在電視呼籲：“香港的旅遊業，你也有份！”的時候，他們心中也會回應一句：.....

代理主席：周梁淑怡議員，你的發言時限到了。

周梁淑怡議員：“仲使講！”（眾笑）

代理主席：馬逢國議員。

馬逢國議員：代理主席，香港的旅遊業一直是本港經濟的重要支柱，為香港帶來龐大的外匯收益。不過，自 94 年以來，香港地產價格大幅上升，工資上漲，不少酒店房租價格持續上升，購物消費的價格亦長期高企，令香港逐漸失去“購物天堂”的聲譽。再者，由於本港觀景點及吸引旅遊賣點近年沒有甚麼增加，而日本、韓國、東南亞經濟低迷，令來港旅客的增幅放緩。

至 96 年年初，不少旅行團藉香港回歸的盛事作龐大宣傳工作，成績不俗，旅客人數持續上揚，但也透支了未來數年可能會來港旅遊的旅客。至九七回歸前夕，由於酒店房租、機票大幅漲價，導致不少旅客對香港望而卻步，其中以日本旅客的情況最為明顯。不少日本旅行社在 96 年年底時，已把行程

表上香港的名字刪除，使在去年下半年的來港日本旅客數字大幅下跌。

因應來港旅客數字下跌的問題，本港的酒店房租及機票價格也相繼調整，降低收費，但對於外國旅客來說，香港物價高昂的心理障礙卻未能迅即消除，相信要待一段日子才會恢復信心。不過，當旅客人數回升後，酒店房租及機票價格又會跟隨上漲，屆時又會影響旅客的來港興趣，這種惡性循環仍會出現。

要使本港旅遊業持續發展，其中一項重要因素為酒店房租、機票的價格平穩。過往本港旅遊業的發展主要由業內人士根據市場規律來改進及投資，但當中並沒有整體性及策略性的發展配合。

行政長官在施政報告中建議，設立旅遊事務專員一職，專責推動本港旅遊業的發展。本人期望設立專員的建議，能夠使本港旅遊業有更強及持續的競爭力，協調政府各個決策部門，並研究一套包括興建酒店的數目、民航政策和增加旅遊景點項目的長遠策略。

政府決策部門應在土地規劃時，對酒店用地作策略性的規劃，使酒店房間的供應不會長期處於緊張情況而拉高房租水平，減低本港旅遊業的吸引力。此外，自新機場投入服務後，政府當局也可在民航策略着手，增加往來香港的航機、航班，引入更多競爭，使機票價格長期保持合理水平。此外，也可考慮針對簡化出入境旅客手續的措施，令他們能更方便來港。

至於在增設旅遊景點方面，近期社會集中討論爭建迪士尼公園的問題。在本港興建世界級主題公園，當然會有助提高本港旅遊業的競爭力，但在爭取或計劃興建世界級主題公園的時候，實在應該在商言商，宜先對環境配合、來港旅客數目的預測、土地和基建成本，以及專利權費用等項目，作出評估分析，再採取合適的談判姿態，與有關方面磋商。

我們在考慮興建主題公園時，應考慮多方建議，不應以單一個名牌主題公園的建議作為唯一的方向或目標，也不應排斥任何可行性建議。名牌並不是不可取代的，我們同時可以考慮爭取興建不單止一個主題公園，最重要的是興建主題公園能否與其他行業融合，推動發展，照顧多種行業的利益。

事實上，要使本港旅遊業能夠多姿多采的發展，必須與其他行業共同發展。單單以個別旅遊景點作招徠，根本不能滿足越來越高要求的旅客。故此，新設立的旅遊事務專員必須研究一套更有系統、多元化的發展策略，在策劃旅遊業的發展計劃時，應結合本港的多元文化特色、具國際水準的演藝事業，

以及鄰近地區的合作等因素，藉此帶動本港整體經濟的增長。

要確保旅遊事務專員能夠有效地推動本港旅遊業的發展，本人認為政府在委任專員時，不必局限於公務員系統，而應開放考慮由熟悉旅遊業內情況的人士出任，使專員能達致加強旅遊業界與政府當局的溝通的目的，使政府各個決策部門的政策，能夠與旅遊業的發展互相配合。

此外，政府也應盡快檢討旅遊事務專員與香港旅遊協會的角色和關係，協調雙方的工作，使資源能更有效運用，重新訂定發展本港旅遊業的政策，以符合長遠發展的需要。

本人謹此陳辭，支持朱幼麟議員的議案和楊孝華議員的修正案。謝謝。

代理主席：許長青議員。

許長青議員：代理主席，旅遊業一直與香港的經濟，唇齒相依。不過，自去年開始，訪港的旅客人數急跌。香港旅遊協會的數字顯示，在 98 年上半年，無論來自美洲、歐洲、非洲、中東或亞洲，澳門甚至中國內地的旅客人數都顯著下跌。以日本旅客為例，96 年他們訪港的人次佔了全部旅客兩成有多，達二百三十多萬，但在 97 年竟少了 100 萬。今年上半年的日本旅客人數也繼續下跌，僅及去年同期的四成。根據業內人士透露，全港 60 家專做日本旅客的旅行社，自從去年年中至今，生意額已跌了七至八成。即使這 3 個月來的旅客止跌回升，但當前的境況還是近 30 年來最差的。假如這個情形持續下去，全港二十多萬旅遊業從業員一定受失業威脅，而跟旅遊業息息相關的行業，例如零售、飲食、運輸、製造以至出口等行業亦會受嚴重影響。

香港少了旅客，主因是香港的物價已失去了吸引力。去年，香港旅遊業的收益有五成是來自購物的，來自觀光的收入不足 3%。消費高昂，不僅會打擊旅客來港或再次來港的意欲，也會使旅客縮短在香港逗留的時間，這正是香港旅遊業的致命傷。

在亞洲，日本、泰國、南韓、菲律賓和新加坡這些國家，既是香港旅遊業的競爭對手，又是香港旅遊業的主要客路來源，它們的貨幣在亞洲金融風暴後都貶值了一至四成不等。這些國家的貨幣貶值，自然會加重了當地人來港旅遊的成本，也會較容易把香港的旅客“搶走”。再以日本為例，日本法務省今年年初的統計資料顯示，泰國、南韓以至貨幣沒有貶值的歐美國家，都多了日本遊客，惟獨香港明顯下跌，就是明顯的例子。事實上，十多年前，

香港的物價只及日本一半，現在卻差不多了。旅客是精明的消費者，自然會捨香港而轉往其他較便宜的地方。

減價可以救市，但適逢亞洲主要貨幣在可見的將來仍然會較為疲弱，因此，減價的即時效果不會很顯著。政府本可透過電影城、主題公園、大型表演場地和大嶼山昂平吊車等新設施，增加香港在觀光方面的吸引力，以擴闊旅遊業收益的渠道，不致於因旅客購物的意欲減低而大受打擊。可惜，興建這些旅遊設施需時多年，實在是“遠水不能救近火”。不過，這並不意味政府現時可以做的工作不多。相反，本人認為現有的旅遊政策和設施，仍然有許多改善的空間，以提高效益，鼓勵消費。

旅客方面，特區政府可以游說中央政府降低國內旅客申請來港的手續費，並再簡化審批程序。同時，特區政府可與深圳政府加強合作，推動香港與深圳的配套行程，容許在港註冊旅行社的旅遊巴士接載海外遊客，中途不停站即日往返香港與深圳指定的旅遊點，以增加旅客留港的時間。此外，台灣旅客的消費力跟日本的差不多，特區政府應尋求中央政府的配合，盡快為台灣旅客提供“落地”簽證服務，以爭取更多台灣旅客來港。

景點方面，大嶼山寶蓮寺的天壇大佛很受歡迎，但寺內的齋菜水準及衛生條件卻令不少遊客搖頭歎息，旅遊協會應協助有關機構盡快進行改善。政府亦應研究開放道路給領有旅行社代理商牌照的旅遊巴士行走，以增加旅行社接載旅客的效率。青馬大橋是旅客必不可錯過的觀光景點，但遊客雖多，逗留的時間卻很短，因為該處的食肆和購物商店嚴重不足、展覽館的範圍又太小，政府在這方面是不是錯過了賺錢的機會呢？此外，政府可否全年開放前總督府呢？可否把前總督府變為一個以香港殖民地時期歷任總督為主題的博物館呢？

在香港，吸引的自然景點本來已經不多，但政府和部分市民卻不加以珍惜。維多利亞港經常受到填海的威脅；香港仔這個歷史悠久的漁港，即使未有漁人碼頭，在旅客眼中也頗有特色，可惜現在卻變成一個臭港。我們如果連自己的居住環境都漠不關心，又怎能感染遊客呢？

代理主席，大家與其盼望旅遊業何時復甦，倒不如先問自己，我們可以為旅遊業貢獻甚麼？本人謹此陳辭，支持朱幼麟議員的議案。謝謝。

主席恢復主持會議。

主席：譚耀宗議員。

譚耀宗議員：主席，過去多年來，旅遊業都是一個“叻仔”，無須父母操心，便年年考第一，還賺了不少錢回來幫補家計。雖然他今天少賺了錢，為人父母的當然絕對不可能把他拋落街了事，而是應該鼓勵他接受再培訓，加強競爭能力。

政府在施政報告中承諾會發展更多旅遊景點，亦會改善與旅客有關的基礎設施和建設。除了爭取興建迪士尼樂園之外，其實政府還有很多其他方面可以考慮，例如與其他機構合辦或興建各種主題公園，例如電影世界、片場等。另一方面，亦可以考慮發展大型的“遊樂城”，集娛樂、購物、飲食及文化藝術欣賞於一城之中。此外，推廣文物旅遊，發展“主題美食區”，又或推行古今建築導賞遊等，這些“橋”雖然並不新穎，但如果能夠成功推展，亦必定可以令香港的旅遊項目更多元化。

至於其他措施，我覺得也值得一併考慮。雖然這些較興建主題公園略為瑣碎，但我相信對遊客來說，都同樣是有作用的。例如改善街道照明、增加旅客指示路標、裝設資訊電話亭等，如果我們連這些細微之處也能照顧得到，便能夠使旅客安穩舒暢地體驗這個城市的無窮魅力。政府在這方面還有些可作改進，例如青馬大橋的觀光亭，如果能夠把展覽館建得大些、展品齊全些，內裏有食肆和售賣紀念品的商店，便會令遊客逗留的時間長一些、印象深刻一些，消費也會多一些。

未來新上任的旅遊事務專員的工作擔子相信肯定不輕，今天很多議員都發表了很多意見。我們除了依靠專員統籌各有關政府部門及組織外，亦應發揮大眾的積極性，協助他推動工作，發掘如何令香港更具吸引力的方法。

剛才我聽到何鍾泰議員轉述他朋友在港旅遊的感受，我聽後感到很不安。不過，事實上，最近的資料數據顯示，香港旅遊業的前景並不真的這樣悲觀。自今年 7 月份以來，訪港旅客人數開始恢復增長。要吸引更多旅客訪港，我們首先要認清未來的客源趨向。從統計數字可見，訪港旅客主要以鄰近地區的為主。1997 年訪港旅客中，有 22% 來自內地，17% 為台灣旅客，而日本及東南亞旅客則各佔 13%。由於地緣關係，開發鄰近地區的客源相對較易。自從特區政府增加內地來港旅客名額後，內地旅客即時大幅增長。今年 7 月份，內地來港旅客為 252 000 人，比過去 1 年每月平均數字多 30% 以上。內地遊客的消費能力絕對不遜於日本及歐美遊客。以今年的平均數字計，他們每年將為香港帶來 170 億元的收入，可見除了日本及東南亞外，內地確實是香港遊客的基礎市場，有待香港好好地開發。

主席，說了這麼多之後，我記得我到內地旅遊時，曾到敦煌遊覽。當地一間酒家門前掛着一幅對聯：“圓也罷缺也罷來罷，喜也罷憂也罷吃罷。”如果香港能夠好像這幅對聯所說，令遊客喜而忘憂，不管怎樣也好，都會來香港，則香港的旅遊業必定會客似雲來，蓬勃發展。

謝謝主席。

主席：鄧兆棠議員。

鄧兆棠議員：主席女士，我想香港在“吃”方面是很出色的，甚麼菜式都有，我相信“吃”是旅遊業其中一個主要支柱。

旅遊業一直是本港外匯收入的主要渠道，如何令它重振昔日雄風，確實是一個重要的課題。剛才朱幼麟議員及很多議員已就如何振興旅遊業提出不少具體建議，大部分我表示贊成。我想談的是關於本港旅遊業的服務質素，正如剛才李卓人議員所提到的軟件，即人的問題。

金融風暴後，亞洲區內不少國家及地區紛紛將貨幣貶值。本港在聯繫匯率機制下，雖受到貨幣波動的影響，但匯價卻一直處於高水平。根據日本一項調查顯示，本港現時的生活指數是全球之冠。當然，港元高企、物價飛漲是本港旅遊業不振的其中一個主要原因，不少人也認為本港物價必須作適量調整。不過，本人想質疑的是，本港旅遊業是否一定要走低價格的路向。

眾所周知，日本是亞洲數一數二高消費的地方，但每年遊客的數字十分驚人；瑞士亦是消費不菲的地方，但每年前往瑞士旅行的人士也絡繹不絕。這說明“貴”並不是問題，但“貴”要“貴”得其所。舉例來說，到酒店喝杯咖啡、吃件西餅可能要百多元，但為何仍有這麼多人“幫襯”，是否因為酒店的咖啡特別好喝，還是西餅特別好吃？非也，我相信大家都明白，最主要的原因是酒店的氣氛及服務質素，以及服務態度，能夠取得我們的歡心。

當一件價值 10 元的貨品，被他人以 5 元賤賣，是否便代表我們也要賣 5 元，這才算是競爭？即使我們真的願意賣 5 元，但對方若再“鬥平”，我們是否還要跟下去？“鬥平”這種缺乏競爭力的方式，畢竟是有底綫的，更絕對不適合香港這個寸金尺土的地方。因此，我認為香港要重振旅遊業，應仿效瑞士與日本等地，全面提升服務質素，而不是從降低價格着手。

曾聽過很多人說旅遊業不景是因為政府刺激無方，但大家又是否想過，

香港人一貫的服務態度，也是令旅遊業一蹶不振的原因之一？市民對遊客無禮貌、侍應生態度差劣、的士司機濫收車資、商店刻意抬高貨品價格，甚至以假貨劣貨欺騙遊客，這些新聞相信大家也聽過。就以我自己為例，過去亦試過有服務員對我不睬不理、結帳時“多謝”也沒有一聲、把有問題的貨品取回去更換時，遭受惡劣的態度等。這些從事服務業的朋友，又有否認真地想過或檢討過有關問題？

主席女士，我想服務員的態度，不是要從客人一入門口，便要來個九十度的鞠躬；也不是要好像哈巴狗般搖頭擺尾，博取好感。優良的服務員，最重要的是要以客為先、態度誠懇、事事細心，這樣客人才會覺得賓至如歸。在香港旅遊業高峰期的五、六十年代，這種服務態度在旅遊區隨處可見，但現在大部分服務員的態度又如何，相信大家已心中有數。記得以前旅遊協會的廣告說“笑一笑，世界更美妙”，但香港不少服務員每每連這一笑也吝嗇，試問又怎能留住旅客的心？

提供更多旅遊景點、加強宣傳香港，以及興建大型主題公園，無疑都是振興本港旅遊業的好方法，但本人認為更重要的，是改善我們的服務態度。這是最低成本，也是最具經濟效應的方法。所謂“優質服務，取勝之道”，每個香港的服務員都應好好細嚼這句話的含意，改善態度，提供更優質的服務，認真地使每個來港的顧客都感到稱心滿意。

“服務好，旅客好，經濟好，香港更好”，希望這不僅是所有從事服務業的人士的心聲，亦是我們所有香港人也要緊記的一句說話，以作為我們的座右銘。我希望以這句說話與大家共勉。

主席女士，我謹此陳辭，支持朱幼麟議員的議案及楊孝華議員的修正案。

主席：張永森議員。

張永森議員：主席，就今天的議題，我想集中討論兩點。第一點是有關旅遊業長遠政策的共識；第二點是一個有效的監管和溝通機制。

在過去 8 年，即由 1989 年至 96 年，我們的旅遊業每年都有增長，但這神話卻在 96 年破滅了。很多人較為樂觀地認為今次我們只是遇到短期的衰退，我亦希望這是一個短期的衰退，但很多研究和專家都指出，我們要從一個較長遠的角度來看這問題，因為整個旅遊業的結構基本上已經轉型。

行政長官在施政報告中給我們一個定位，希望香港成為亞洲的旅遊中心，但我們如何才能達到這目標呢？我想集中談論兩點：第一，旅遊業本身應該有一個長遠政策的共識。這個共識是有需要由政府從多方面、多個團體和各方面不同人士一起討論和落實的。為甚麼要落實一個新的政策共識呢？主要是因為整個行業的結構已經轉型。舉例來說，以往我們的旅遊業一直着眼於國際方向，希望可以爭取國際遊客，以及逗留長時間的遊客。不過，現時的數字顯示，整個市場的導向是趨向中國，中國內地的遊客已經成為訪港旅客的第一位，而東南亞國家是我們的主要市場，例如台灣、日本和東南亞其他國家等，所以專家告訴我們，整個市場的趨勢是走向一個短綫市場，希望能吸引東南亞國家遊客來港作短綫旅遊，成為他們的度假勝地。至於內銷市場，則主要是中國內地的遊客。

如果這真是我們的市場趨向，我們便要看看他們的消費模式。究竟他們的消費模式是怎樣呢？大家也知道一個比例，很多同事也提及到，便是有六成人士是遊客；26%是商業旅遊；7%是探親，而他們的消費有五成是在購物方面、三成在酒店、12%至13%在飲食。如果我們知道他們的消費模式，再加上把內地遊客和內地市場定為主要趨向，我們便要想想我們需要甚麼軟件、甚麼硬件，要有甚麼設施，是國際性設施還是本土設施；景點的吸引之處要朝着甚麼方向，以及要舉行甚麼節目和提供甚麼服務給遊客享用。如果我們沒有訂定一個長遠策略來定出市場，那麼無論是短期抑或長期措施又怎樣能配合呢？因此，我強調這是十分重要的。我覺得所有旅遊界同業應一起討論，取得共識，然後才能規劃將來。

我想多舉一個例子，剛才陸恭蕙議員提到由拓展署進行的東南九龍填海研究。該項研究涉及大規模的填海工程，大約會有580公頃土地，32萬人口，也有一個主題的都市公園。有很多意見說無須這樣做，無須大規模填海，只要填得土地作為九龍東南西北交通網絡的擴展便已經足夠，因為那裏是一個很好的場地，來配合啟德機場和海灣作帆船會或風帆會之用，而不一定單單只為環保原因。由此可見，在規劃及各方面都是有需要作統籌的。

這便引申到我想討論的第二個焦點，即我認為政府有責任統籌一個監管和溝通的機制。剛才很多議員也提到，現時由經濟局負責入境事宜、工商局負責出境事宜、旅遊協會負責執行、機場管理局負責航空事務、運輸局管理機場鐵路，而飲食零售業又由不同部門負責管理，由這麼多部門分別負責時，政府最擅長的便是進行檢討。從地區架構的檢討中，可見他們的統籌能力很高。我認為這也須進行檢討，將所有部門集中由一個決策局負責。設立旅遊事務專員只是一個起步點，而我傾向覺得在政府內作內部統籌並不太重要，最重要的是該專員一定要有旅遊業的經驗，這才能做政府的統籌工作，所以

我希望旅遊事務專員只是一個起步點，而他不應長期隸屬在經濟局之下。我認為成立一個新的旅遊局才是最終的解決方法。

謝謝主席。

主席：陳婉嫻議員。

陳婉嫻議員：主席，聽到這裏，我有些感慨。本來提出這項議案的不是我，而是朱幼麟議員，但我感慨的是，當整個會議廳內的議員都很關心香港的經濟重要支柱將來的發展時，在場的政府官員只得經濟局的一名代表。事實上，今天我們討論了很多事情。

大部分同事所說的意見，我也很同意，因為我本身屬於香港百貨商業僱員總會，我們的工會會員與旅遊業也是有關係的。我從事工會工作已有 30 年，即我在零售行業已經 30 年，我們看到香港的旅遊業與我們是息息相關的。在七十、八十年代，我們是不愁沒有顧客的，無論公司說生意如何難經營，也有很多旅客來港；即使說如何難經營，公司卻仍有豐厚利潤。一直以來，旅遊業的售貨員都是零售業界的“top sale”。從事這行的員工的薪酬及待遇，可說在零售業內“傲視同行”。不過，最近來找我幫忙尋找工作的數批人士原本都是在尖沙咀做零售的。為何在旅遊點售貨的售貨員的境況會如此不濟呢？那便是因為經濟不景，他們這些薪酬高的售貨員便被裁退。

目前達致如此局面，是有其遠因及近因的。遠因是整個旅遊業的低沉，並非現在才開始，並非在亞太金融風暴後才開始。舉例來說，尖沙咀數間大型百貨公司相繼倒閉，其中有做遊客生意非常成功的中僑國貨公司。美加的華人都知道香港有一間中僑國貨；來港的旅客也知道有一間中僑國貨，而旅遊業內人士亦知道中僑國貨做遊客生意十分出色。位於尖沙咀、窩打老道的中僑國貨今天都已消失了，為何會這樣呢？因為香港過去的“購物天堂”、“美食之都”的美譽，近十多年來受到整體經濟組合的變化而出現了問題。首當其衝的就是旅遊業。我認為地產確實是令旅遊業出現問題的罪魁，因為它令香港不再是購物天堂。雖然日本遊客來港購買名牌貨品仍然較在日本購買便宜一些，但與其他地方相比，在香港購物確是比較昂貴的。現時集中在遊客區的零售業所賣的貨品已經改變，因為他們所賣的貨品已不再廉宜。他們也沒有辦法，因為租金昂貴，他們如何能夠售賣便宜的貨品呢？

鄧兆棠議員說他們的服務態度欠佳，但我想告訴他，他們的服務態度其實是很好的，笑一笑也很美妙。事實上，很多旅遊業售貨員都經常獲得旅遊

協會的獎勵。他們是很想笑的，但當僱主說租金如此高昂，惟有削減他們的薪金時，他們如何能笑呢？這個軟件問題是由很多遠因造成的。

為何零售業成為今次金融風暴或經濟衰退的重災區呢？我們兩個負責零售、飲食的拍檔現在每天都在處理被人“炒魷魚”的個案。不是我們兩個被人“炒魷魚”。（眾笑）為甚麼會這樣呢？就是因為以前這兩個行業曾經很興旺，但現在卻衰退得很厲害。

香港過去之所以能夠吸引到遊客，是因為我們有很多美食，購物廉宜，再加上一個特點，便是香港是我們國家的“南大門”，鄰近我們的國家。剛才張議員說得對，從歐、美來港的人想看些甚麼呢？他們先去落馬洲，望一望深圳那邊，跟着便在香港消費數天。此外，中國過往的政策，令很多人要經香港才能返回國內，再加上過往台灣與中國並沒有“三通”，於是令更多人要來港後才能到國內。

在七十、八十年代，我們的旅遊業很蓬勃，我們的政府官員無須在這方面做任何事，他們甚至認為旅遊協會並無必要存在。現在這個黃金時期已消失了。如果我們的官員在這方面只懂繼續沉思，認為不用做任何事也成的話，那便大錯特錯了。我很同意剛才數位同事所說，現時旅遊業逐漸出現問題，如果政府仍視若無睹，缺乏危機感，沒有具體辦法重整旅遊業，我覺得是一個很大的問題。

我想再舉一個例子。張議員和陸恭蕙議員剛才也提到這問題，我自己也想說一說。最近由於機場遷址，很多人都希望利用舊機場的地方來重整旅遊業，又或重整香港某些發展。不過，政府給我們看的藍圖卻令我們嚇了一跳：全部填了海，喪失了香港的特色不在話下，而且無端還要讓三十多萬人在那裏居住。那裏其實有海心廟，在茶果嶺有一個古村、鯉魚門，而九龍灣和觀塘沿途也有很多美麗的海灣。立法會就這問題曾經邀請很多團體來討論，他們也提出了很多構思，與政府所提出的方案是完全不同的。這件事顯示出雖然董建華先生說要重視旅遊，但政府官員似乎還未把腦袋轉過來。因此，我很希望政府真的要重視這問題，不能好像今天一般只得經濟局局長坐在這會議廳內。請大家看一看，旁聽席上坐滿了旅遊協會的人員，我覺得這是一幅很諷刺的圖畫。雖然董建華先生在施政報告中說要重視旅遊業才好，但我希望整個政府的政策真的要針對如何重新整頓香港的旅遊業，發展旅遊業。謝謝主席。

主席：李家祥議員。

李家祥議員：主席女士，本港過去數十年來旅遊業如此旺盛，基本上是客觀

環境造美。我們必須清醒地認識到，從購物天堂到飲食勝地，以至作為通往中國內地的橋樑，都不是單靠旅遊業本身的努力而爭取得來的，反而是客觀形勢所造成，加上一些自然發展，例如商業發展，然後再加上旅遊業在這方面再作努力，才能在這方面達到順水推舟的最好後果。

回歸後，本港的旅遊業遭遇到前所未有的困境。剛才有些同事的發言，令我有些感受。陳婉嫻議員提到中僑百貨公司，我非常同意她的結論。可能她不知道我是中僑百貨的清盤人（眾笑），第一，可能是我沒有給工會甚麼麻煩；第二，有關的股東非常成功，他們是笑着將公司結業的，不曾遇到太大的困難。不過，我相信其他百貨業所遭遇的困難，便會好像陳議員所說的一樣。此外，譚耀宗議員提到如果要改善旅遊業，便要再培訓。我認為他已說得很溫和，因為我認為可能甚至是說要再教育。如果旅遊業要衝出這困境，更上一層樓，便必須有新思維、新態度，甚至要有進行改革的心態和準備。

短期內，有些困難是不可避免的，例如受到金融風暴的打擊，消費力減弱；港元強勢，百物騰貴，遊客自然卻步。不過，有些困難卻是絕對可以克服的，例如業內人士的一些急功近利、好大喜功的心態、服務質素下降、對外形象欠佳等。

行政長官在施政報告中已繪畫出一系列的宏圖，特別是委任旅遊事務專員，保證在政府架構層面給予全力的支援。不過，專員的工作範圍似乎較為含糊，今天很多議員在專員的角色方面作出了不同的發揮，令人有些擔心。有旅遊業人士也曾向我提到擔心誰人擔任專員，以及專員會做些甚麼工作等，而我們亦暫時未知道專員會發揮到甚麼作用。我希望這不是一個“無權、無勢、無嘢管”的“推字過紙”的官員。今天很多同事向政府提供了很多參考意見，我希望可以幫助落實專員有一個明確和有效的角色。

作為一個商業社會，香港實際投資及投入在旅遊業的資源是不不少的。大家亦清楚指出是缺乏了“軟件”的問題，例如獨特文化內涵和人才等。相信參與旅遊業發展的人也同意我所說，業內不是每個人都有宏觀理念，反而是有些急功近利、短視的人。

在處理這問題時，第一，除了重視旅遊業在整個經濟體系裏的作用外，也要顧及與其他行業的配合和利用可持續發展的概念。例如環保、空氣污染，以及廁所衛生等，這些也與旅遊業的成敗有關。

第二，是如何克服業內急功近利的作風。由於旅遊業是一項長期性的服務行業，如果我們正視這問題的話，我們甚至要考慮如何對旅客提供服務保證，保證旅客的投訴獲得妥善處理。如果發現有不當行為，我們是否應考慮施行一定的懲罰措施？我認為如果作為長遠性行業，這些問題都是有需要正視的。

第三，我有些擔心施政人士很容易偏重被別人看得到的工作，抱有好大喜功的心態。聽聞政府好像計劃興建宏大的建築物，例如歌劇院，我對此並不是完全反對，但如果只着重商業回報，我有些擔心政府有否全面考慮到香港的整個文化內涵。我們現時也有不少表演場地，它們究竟有何用途呢？是否用作發展香港的獨特文化呢？情況似乎並非如此。現時這些表演場地好像大多數被商業歌星和其他用途佔用，如果再興建這類建築物，究竟對提高本地特色文化的幫助有多大呢？如果沒有其他配套和大力鼓吹的話，我看不到興建這類建築物會提高本地的文化。如果有人甚至認為興建這類建築物便可以吸引遊客來港參觀，我認為是不切實際的。

第四，現時各人去旅遊的機會已提高不小，所以很多旅客的要求亦比以前高。以往來港的旅行團都是“鴨仔團”，只要帶他們到海洋公園和購買一些紀念品便可了事。我認為這種旅遊模式會慢慢受到淘汰，我們應贊助自助旅遊手冊，提供遊覽點和交通指南的資料。

最後，在提高服務質素方面，我們與內地甚至澳門的關係也非常密切。我希望政府抱有“一榮俱榮，一損俱損”的心態，盡力不惜工本地幫助鄰近地方提高他們的服務水平，與香港看齊。我相信這種投資對香港是會有好回報的。

振興旅遊業並不單止是業內的事，而是全港市民的事。我希望政府能為旅遊業提供支援和協助，我們每個市民爭取的是香港長遠的競爭力，而不單止是眼前短暫的宣傳措施和手法。

主席：梁劉柔芬議員。

梁劉柔芬議員：主席女士，我原本不打算發言，但看見各位議員都興高采烈地發言，而且內容是標榜香港的，所以我也舉手發言。不過，剛才代理主席看見我舉手發言時皺了眉，因為時間已經很晚了，（眾笑）所以我會盡量簡短的。

聽完各同事的發言後，我亦同意香港仍然是一個美麗、活力充沛的地方。只要問一問現時的年青人想做哪個地方的人，又或他們想向別人說自己是何方人士呢？他們一定會對別人說他們是香港人，所以我認為我應該為他們做點事。我們應該要瞭解香港有甚麼特色？香港地方是小，但包羅萬有，有美麗的海港 — 雖然現時已是污染了一些，但很多人仍然認為香港是製

造奇蹟的地方，有豐富的地方色彩，同時亦是國際知名的城市。如果你問我，香港將來的旅遊事務專員可以怎樣做，我認為他的眼光一定要遠大，一定要清楚知道香港所擁有的是甚麼，才可以在各方面加強工作。

可惜，我們今天便須在此討論怎樣推動旅遊業。其實，我們可以觀察到，近十多二十年以來，香港對旅遊業甚至其他很多行業都不算很積極，然而無心所作出（並非有意）的打擊卻不少。例如，剛才很多同事已說出了我們的環保意識低落，我們的空氣不清新，我們的海港非常污穢。我記得十多年前，有一位玩風帆很棒的朋友告訴我，如果他想到某個海港吃海鮮，非常簡單，只要登上風帆便能去到。但現時你們認為他還敢這樣做嗎？我相信他是不敢的了，因為正如剛才陸議員所說，現時出一次海可能便要將整艘風帆棄掉了。我們城市環境的清潔程度非常差，我們真的必須積極採取一些行動。不過，正如黃容根議員所說，香港的海上活動是仍然有，並非完全沒有，我們的中游魚陸續有些仍然游回我們的海港，我們還有一些季節魚類，例如剛才提及的墨魚還有，可惜世界上少有的馬灣黃花魚已經絕跡了。我們的赤鱸魚（大家知否即赤鱸角這地方名字的來源）亦有一段時間是完全沒有了，現時因為海底平了些，所以便有些赤鱸魚游回來，我見過有些重 5 斤甚至 10 斤的，都是非常美麗的，這些我們是應該保存的。其實，我們應多些標榜這方面，使旅遊業可從這方面發展。現時，在后海灣種植着數百種珊瑚，我們應從而考慮是否須研究訂立一條高度保護海岸綫、有關海洋的條例？我認為我們應小心加以考慮，而且應從速進行。

此外，我們亦忽略了香港的特色，從前是有很多的，現時只留下大澳。以往，石澳是香港特色之一，但我不知它現在變成怎樣了；而西貢的村落也是很美麗的，但整體的地區規劃和發展都把它們全部忽略了，馬灣便是一個很好的例證。此外，特區政府的第二份施政報告提到時裝設計中心，其實我們是有這樣的資源，亦有這樣的資料，只是我們怎樣才能把它們集合起來做一些事情呢？這是我們應考慮的。無論如何，我們絕不應該讓現時的香港遊客以為香港的最佳景點只有廟街、美都餐廳——其實這些地方亦很有趣，大家也不妨到該處參觀一下。

我亦想討論一下楊孝華議員所提及的主題公園，當然我亦瞭解陸恭蕙議員的憂慮，但我們不能只考慮自己的條件是否足夠，我們應鞭策自己，使我們的條件足夠符合要求，我們不能閉上門而不理會外面的環境。大家都知道東南亞區應該擁有多一個大型而世界性的主題公園，但如果我們不爭取，讓鄰近國家爭取了主辦權的話，那便正如周梁淑怡議員所說的“喊都無謂”，因為“蘇州過後便無艇搭”了。我們須認真觀察周圍的環境是怎樣。我還想說的是，我們要吸引多些遊客，並非只為了他們的錢，而是希望他們能將他們的文化帶給香港，並且也吸收我們的文化，我們並非只是顧着賺錢，也並不希望將隨便花得起金錢的來客便當作是遊客。這是不對的。香港能否像其他大城市一樣，能吸納其他各國的一流遊客，這才是我們應考慮的。

剛才很多位同事提到我們的負面形象，又建議我們怎樣能打通渠道，積極地聽取別人的意見。我則認為更重要的是，我們應留意怎樣表現我們關懷和積極的一面。或許楊孝華議員也未必知道十多年前，國泰航空公司是全世界第一間爭取到與聯合國兒童基金會合作的國際航機，進行了一個所謂“Change for Good”的活動——對不起主席，我不能提供這活動的中文名稱——而這成為了世界旅遊圈子內極具口碑的一件創舉。

謝謝主席。

劉慧卿議員：主席，我發言是為了響應梁劉柔芬議員的發言。我不想耽誤各位議員的時間，不過，我還是支持朱幼麟議員的議案和楊孝華議員的修正案。

主席，我想說一說香港對來港的旅客有甚麼吸引力，尤其是在主權移交前，很多遊客來港，為甚麼呢？我聽見有些人說要來香港看看，為甚麼這個差不多全是中國人的地方會由英國來管治？這是其特別、也是獨特之處，尤其是當時香港即將被中國收回，他們聽見有些人說怕、有些人又說要離開，這便給予別人一個特別印象，所以即使是身處在數千里以外的人也想來看看。因此，我同意譚耀宗議員剛才所說，以往那般成功——我不想得罪旅協，我知道他們做了很多工夫，今天晚上這般辛苦坐在這裏，還不知有沒有吃飯，為的是要聽我們的發言——但譚議員說得對，當時的成功是歷史的契機，才吸引了這麼多來客，但在主權一旦移交後，不得了——這只不過是一個屬於中國的城市吧了，加上當時也算倒霉，因為政府還四出對人說“business as usual”（照常營業），照常營業對遊客來說還具有甚麼吸引力呢？一個城市就只是一個城市，有甚麼可以吸引人呢？所以，我們要仍然散發一些特點，讓外國人知道香港是很特別的，令他們要來看看；以前，香港是英國殖民地，固然很特別，很多人會覺得很奇怪，想知道為何幾百萬香港人就只被數個英國人管治。

我覺得香港所奉行的“一國兩制”是很獨特的，國家領導人也曾說過很多次這是“舉世無雙”的，因此，我們要推介“一國兩制”。其實，如果我們能爭取到多些前往中國的旅客那便不得了。他們要前往中國，固然要讓他們前往，那裏的旅遊點很多，例如文物、風景等，香港是無以匹敵的，不過，我們雖是中國的其中一個城市，卻是一個十分獨特的地方，尤其曾到過中國的人更要來看看香港，因為只要他們來看看，便會發現中國原來也有些非常特別的地方，而且有些東西只是香港有，而中國其他城市是沒有的。

不過，主席，我相信，我這樣說可能違反了政治禁忌，有些人是不想這

樣說的，但主要還是看看如何包裝便行。——只是視乎如何包裝而已。如果我們可以再成功地告知外國人，香港這地方仍然十分特別，是非去不可的，而且還有很多其他地方看不到的東西，事實上，有甚麼地方可以看到“一國兩制”的施行呢？當然，將來澳門也會如此，但澳門與香港是無法比較的。所以，一切須視乎關先生或旅遊協會如何包裝這信息，吸引遊客來港。我認為這是非常重要的，因為現時發出的信息是：香港是中國一部分，但是遊客卻會認為，如果去中國城市不如去北京、上海，為甚麼要到香港來？問題是，我們這裏是不同的。主席，當遊客到來時，當然要讓他們看看究竟有甚麼不同，否則，旅客便認為我們是欺騙他們。這一點亦是我們高薪厚祿的官員須接受的考驗，他們要想辦法，使遊客來港看過之後，覺得“一國兩制”原來是這麼吸引人的，好讓他們回國後向親友說出，“一國兩制”下的香港雖然是中國一部分，但與中國城市是十分不同的，而前往中國旅遊的人亦必定要往香港看看。我們就是想遊客這樣做，所以，我們便要研究如何推介香港所擁有而中國其他城市沒有的東西，使遊客看得出其中的分別，甚至讓他們看看領導人是如何優待香港，使其享有“高度自治”。

主席，這是一個概念，而且是很重要的，來到香港自然是在吃喝玩樂上花費，但我們如何能令在八千、六千、四千里以外的外國人來港遊歷，或帶同家人來港渡假？我相信這是一個很大的挑戰，因為自從英國退出這殖民地之後，香港便失去了吸引力。有些人會問，香港是甚麼？我相信這是我們要動動腦筋的地方。旅遊人士來到，自然要有值得參觀的事物，我只想說一點，主席，我相信在這方面，古蹟文物是十分重要的。我們到外國旅遊，也想看看外國的古蹟文物，其實，我們香港並非沒有這些事物，我相信有些事物是旅遊來港人士特別想看的，那就是與英國殖民地管治有關的東西，這些東西仍然是十分具吸引力的。所以，剛才有人提到前總督府等各種東西，這一定要列入旅遊參觀的名單上。其實，不單止前總督府，新界還有其他廟宇、祠堂等是特具吸引力的。我相信政府應協助修葺，使遊客在香港一天遊中最少也可以到訪數處很吸引人的地方。這點我們是會做到的，但最重要是，怎樣才能令他們想來香港，令他們覺得我們雖然是中國一部分，但他們在前往中國各地之餘，仍必定要來港參觀一下。

最後，我想說一說專員的聘任問題。我是支持朱幼麟議員所說，我們要放寬眼界，不單止選聘公務員，也應考慮聘請政府以外的人士，希望政府要有此膽量，其實政府有些職位也會用合約形式聘請政府以外的人士，我相信本會是十分支持政府這樣做的。

謝謝主席。

主席：何承天議員。

何承天議員：主席，我心想劉慧卿議員是希望成為最後一位發言的議員的。（眾笑）但她說得這麼生動——我素來也很欣賞劉慧卿議員說話——她說得這麼好，所以我沒法子不站起來說兩句。

第一，我很高興聽到劉慧卿議員說“一國兩制”原來是這樣好的，“一國兩制”在香港得以體現，香港是特別的、與中國不同。她肯定了香港還有人權、自由等，這是與中國不同的。我覺得這個信息很是重要，尤其是從劉慧卿議員口中帶出來，我希望劉議員及其他民主派的議員到訪外國時，亦多說這方面的情況，就是“一國兩制”在香港取得成功，這是很重要的。（眾笑）

第二，我很欣賞劉議員剛才提到，有需要保留香港的古蹟文物。我本來今天也想談這問題，但因為在 12 月時已經說了我想說的話，所以不打算重複，但我仍覺得這是很重要的，因為香港本身其實有自己的文化。香港有 6 000 年的歷史，劉慧卿議員說的很對，香港根本還有很多歷史建築物、文物等，其中有些獲得保留，但是有部分很可惜未能保存下來。然而，我們在香港仍可發現不少歷史文物。我認為香港政府在保留那些我們應該很珍惜的文物方面，實在付出太少資源和意願。在旅遊方面，其實旅客來到香港，並非只希望看到玻璃幕牆或現代化建築物，他們也想看香港的獨有文化。正如剛才梁劉柔芬議員所說，香港也有本身特別之處，我們不是全部古式，也不是全部現代，就是這樣中西夾雜才有趣味。

政府對於私人物業方面，尤其是民間的屋宇，並沒有付出甚麼工夫。例如這座立法會大樓是政府的產業，現在保留作立法會，但是對於私人物業，政府並不願意付出金錢加以保存，因為要收回物業便要付錢。其實，政府還可考慮其他方法。以新加坡為例，當地政府如要保存一座歷史建築物，無須收回物業或土地，而只是賠償鄰近一幅地積比率相同、發展潛力相等的土地作為彌補。這是一種方法，其實還有很多折衷方法的。

我覺得另一個問題是，香港必須有一些重點地區，例如蘭桂坊便辦得很好，但這純屬私人製造出來的。坦白說，如只靠政府，是不可能製造一個蘭桂坊出來的。事實上，政府是辦不到的。我認為政府應該多鼓勵人們製造一些吸引遊客的地方。以香港海旁為例，有很多地方是浪費了。雖然有些地方可作貨物起卸區等之用，但就尖東海旁來說，現在似乎只供人跑步或約會，

其實可參考外國的做法，利用來開設露天咖啡室或特色店舖，可以給遊人散步、欣賞風景和歇息，可欣賞一下我們香港雖已縮小，但仍存在的維多利亞港。這些都是政府應該考慮進行的事，在發掘香港的許多吸引力之餘，還可再增加其吸引力。

謝謝主席。

主席：何秀蘭議員。

何秀蘭議員：主席，我相信劉慧卿議員是想表示，香港這個獨特的地方，正是多元文化的大溶爐，最低限度是中外文化的交匯點。我們當然希望香港繼續有人權、民主、自由和法治，但亦憂心慢慢變成甚麼也沒有，成為另外一個中國城市，令外國遊客在看過中國這般美麗的歷史文物後，便沒有興趣到香港看一些抄襲別人的貨色，也令國內的遊客來到香港時會問：“為何這裏並不西化，而與我的家鄉差不多？”我有一些朋友說，從國內來港的遊客，除了購物之外，也想參觀香港，看看這個現時已是中國一部分的先進城市，看看這個城市是怎樣西化、怎樣先進；但如果來到香港後，發覺原來與上海、北京是差不多，他們便會非常覺得沒趣的返回內地。

我希望香港能保護本身的文化面貌，不希望政府只推出我們的弱點作賣點。香港本身的文化並非單是指文物古蹟，我們是希望遊客來到香港——對不起，我要說一個英文字——希望遊客來到香港會有一種“feel”，知道這裏是中西的交匯點，與其他任何一個中國城市是不一樣的，我亦不希望繼續如從前般以人力車或梳長辮的男人作賣點。正如剛才何承天議員所說，政府應考慮在一些地方，例如尖東海旁或將來填出的九龍西用地，構想怎樣才可發展為新的文化中心，在那裏提供更多娛樂，令香港如施政報告中所述，能成為東南亞娛樂事業中心，這些一切都是我們可以考慮的。

然而，我希望這方面的發展能帶出香港現代生活的面貌，而並非強行扮作有出土文物，否則，只會令大家笑也笑不出，即使是笑也是裝出的假笑。試問大家在今時今日又怎能再扮演古裝，要別人擠出一些笑容呢？其實，旅遊事業與文化交流是有很大大關連的，希望大家以現代化的眼光加以觀察，不要再浪費資源於一些並非自己專長的事情上。

謝謝主席。

主席：丁午壽議員。

丁午壽議員：主席女士，我原先不打算發言，但聽到劉慧卿議員談得那麼起勁，我亦想湊熱鬧。我認為這可反映出值得香港驕傲的一種獨特情況，就是如果我們齊心合力進行某件事，我們是一定成功的。

很久以前，我在美國一所大學讀書，人們說芝加哥的海岸綫非常美麗，我駕車行駛了 120 英哩才到達，但看到的只有一條綫，與香港的山景相差很遠很遠，所以香港其實也有很大的吸引力。此外，在 1997 年之前，每個人也說要到香港參觀，恐怕香港會消失，變為一個大陸城市；但遊客來到時，正如劉慧卿議員所說，還可發覺“一國兩制”在香港是行得通的，這是何等高興的事。

再者，議員在今天仍可自由發言，所以我認為大家應該更積極為社會服務。我贊同其他同事就我們的服務態度所表達的意見，只要大家同心合力，必定能夠達致目標。謝謝。

主席：我現在請朱幼麟議員就楊孝華議員的修正案發言。朱幼麟議員，你的發言時限是 5 分鐘。

朱幼麟議員：主席女士，楊孝華議員的修正案與本人的議案，原則上意思是一樣的，不過他的修正案令今天的辯論更為豐富。我相信他不是為了修正而修正，所以我亦不會為了反對而反對，（眾笑）我是支持他的修正案。

謝謝主席女士。

主席：經濟局局長。

經濟局局長：主席女士，很多謝朱幼麟議員、楊孝華議員及多位踴躍發言的議員，他們提出了很多很寶貴的意見。政府絕對明白旅遊業對香港經濟及就業的重要性。政府和各位議員一樣非常關注本港旅遊業的發展及其長遠的競爭性。

香港與區內其他經濟體系一樣，過去一年多以來，旅遊業出現不景氣，

但值得欣慰的是，我們的旅遊業在今年下半年開始已有初步的復甦跡象。今年 7 月至 9 月 3 個月期間我們共有 240 萬名旅客訪港，比較去年上升 9.8%，而酒店入住率亦由今年 1 月的 67% 回升至 9 月的 75%。這些都肯定了過去 1 年，業界、香港旅遊協會（“旅協”）和政府的努力並沒有白費。事實上，很多鄰近地區的旅客數字仍然在下跌。這提醒我們要加倍努力，因為要做的工作實在很多。

在促進旅遊業方面，我們與旅遊界和旅協共同努力，並且制訂了一套長短期措施的策略，採取了三管齊下的辦法：

第一，推介及宣傳香港為旅遊好去處；

第二，加強香港作為旅遊目的地的吸引力；及

第三，進一步方便旅客出入境。

香港雖然仍是亞洲（除了內地之外）第二個最受歡迎的旅遊勝地，但正如各位議員所說，我們亦需有更強大的推廣以作配合。特別在回歸之後，剛才也有議員提及，這個需要更明顯。我們須把香港的國際形象予以加強，改變一些海外市場對香港的一些誤解。

旅協在今年 5 月開始推行一項耗資 1.73 億元的“香港 — 動感之都”全新全球市場推廣計劃，為回歸之後的香港重新定位，強調香港的高度集中、多姿多采、充滿活力動感的旅遊經驗。藉此重新刺激旅客來港的意欲。根據最近旅協一些在海外市場調查顯示，香港作為外遊目的地的選擇排名也有上升的趨勢，這是令人鼓舞的。此外，旅協自 1997 年 7 月回歸之後至今亦已安排了超過 7 000 名主要市場的傳媒和業界代表來港參觀，又向海外市場派發 50 萬份資料單張，推介回歸後的香港。在未來一年內，旅協亦會繼續在這方面做宣傳和推廣工作。

大家也提及，中國內地是現在本港最大的旅客來源市場，政府已決定撥款予旅協，讓他們擴充其北京辦事處，並且在上海設立新的辦事處，加強在內地進行的市場推廣工作。

我們會加強與內地旅遊當局合作，一方面推廣香港成為到中國旅遊必不可少及與別不同的旅遊景點，另一方面也可借助內地豐富的景點，吸引更多

旅客到港，與內地互補長短。旅協已經與內地一些主要旅遊城市例如西安、桂林等，建立了良好的海外聯合推廣工作關係。我們最近亦與廣東省政府達成了一系列粵港聯合推廣旅遊的共識，並會加強在珠江三角洲的推廣工作。

好的推廣，當然要有吸引力的價格配合，我相信議員都知道業界在最近一年來亦作出了很大的努力，減低價錢及提高服務質素，以招徠旅客。我認為這做法是非常正確。

要提高香港的吸引力，我們也須為旅客提供更加多元化的旅遊體驗。其中可分為軟件及硬件方面的加強。在軟件方面，旅協會繼續發展和推廣新的旅遊產品，及重新包裝現有的旅遊景點。剛才有議員提及蘭桂坊，蘭桂坊已經存在很久，我們亦須有新的地方，例如旅協計劃於明年完成重新包裝中區些利街和九龍城某些特定地區為“主題美食區”，並且推出名為“烏‘魚’花香逍遙遊”自助旅行計劃。

很多外國遊客對歷史文物甚為嚮往，剛才亦有議員提及此點。香港地方雖然細小，但歷史文物古蹟不少，也有很多東西文化匯粹的結晶，我也同意幾位議員剛才所說的話。旅協現正盡量利用這些我們珍貴的文化財產推廣旅遊。今年年初旅協在中區推出了一個名為“今古導賞遊”的自助旅遊路線計劃，他們將於短期內在九龍區推出一個類似的自助旅遊計劃，旅協亦會在未來一兩個月內成立“文物旅遊專責小組”，以制訂個別措施及全面策略，推廣文物旅遊。

我們另外一個主要工作重點是推廣盛事旅遊，推廣香港作為“亞洲盛事之都”。為了這個目標，旅協透過其 5 年的“環境盛事匯香江”推廣計劃，已經支持了一連串的大型國際活動，例如亞洲天馬行空音樂會、日本寶塚歌劇團香港表演、音樂劇“約瑟與神奇彩衣”及近期的“天工開物 — 中國古代科技文物展”、“大英博物館藏埃及珍寶展”等。

為進一步促進這方面的工作，政府最近貸款給旅協，成立 1 億元的“國際盛事基金”，在 5 年內，為舉辦國際盛事的團體提供協助。直至目前為止，已經有 5 個項目成功得到該項基金超過五百多萬元的貸款，而這些項目亦會在明年陸續推出。計劃在 5 年內，這項基金可以為 50 項國際盛事提供協助。

為了提供場地支援我們這盛事的目標，我們把添馬艦基地以短期租約形式租予旅協至 2000 年中，以舉辦文娛康樂及與旅遊有關的活動。

但長遠來說，我們必須有適合舉辦世界級大型節目的場地。我們現正計

劃在西九龍填海區興建一座有先進設備的新表演場地。總括來說，我們希望做到，無論甚麼日子，旅客均可有機會在香港欣賞或參與饒有趣味的國際盛事。

為了進一步增添香港的吸引力，我們亦致力在旅遊業硬件方面的配合。政府在 1996 年設立一個 5,000 萬元的旅遊業發展基金，以支持旅協就本港闢設新旅遊點和設施進行可行性研究。現正在進行研究中的包括有海上活動中心、度假酒店、國際濕地公園等。至於旅協較早時完成的青衣／馬灣電影城主題公園的顧問研究，政府認為報告內建議在馬灣設立一個大型的主題公園是一個頗佳的提議，我們歡迎有興趣的私人發展商提出詳細的建議供政府考慮。我們現正研究旅協最近完成的郵輪碼頭研究報告，希望在短期內作出回應。

此外，政府已經決定優先考慮在大嶼山興建接駁東涌與昂坪大佛的觀光吊車，地鐵公司正就此項建議進行研究，並會擬定實施的計劃。同時，政府亦就未來是否需要更多會議展覽場地進行研究。

就本港興辦國際級的主題公園，多位議員都發表了很寶貴意見。上周經濟局局長葉澍堃先生亦在立法會上指出，政府是非常歡迎任何有助推動旅遊業發展的建議，當然包括國際級的大型主題公園。對於有助發展旅遊業的任何優質的發展項目建議，我們均會盡力爭取，並且會爭取最佳的條件，事實上，香港擁有很多強勢條件，足以作為地區內最佳選址。只要對本港有利，我們亦無須局限於一個主題公園，但在現階段我們其實不宜就個別建議作出太多評論。

我們也有需要改善和發展與旅客有關的基礎建設和設施，使旅客更感方便。旅協在熱門旅遊點已經裝妥 100 個媒體旅遊資訊電話亭“面面通”。可能有些議員也曾試用過。政府亦會撥款 250 萬元予旅協於明年在赤柱進行一項試驗計劃，改善旅客指示標誌，並且原則上同意資助一項改善旅遊區的試驗計劃，於 1999 年在中西區進行，以改善該區的旅遊點的設施及景觀。

為了鼓勵市民支持發展旅遊業，以及更重要的是，為了改善和提高向旅客提供的服務質素，旅協今年已展開了一項名為“香港好客之道”的宣傳活動，以加強公眾意識，並且會在明年繼續積極推行這項活動。同時，旅協正在擬定一項以零售店和食肆為對象的“旅客至上”優質服務保證計劃，預計明年會實行，務求在旅遊服務方面，能夠去蕪求菁，使旅客有賓至如歸的感覺。

議員很重視環境清潔問題，政府也同樣重視，今年 6 月底展開了一項大型“健康生活新紀元運動”，共舉辦了五十多項活動。兩個市政總署在保持

旅遊區的街道和公廁清潔方面，也做了很多工作，例如加強檢控，增設垃圾箱，改善公廁管理等。

方便旅客出入境也是非常重要的一環。目前香港已經是一個非常方便旅客出入境的地方，超過 170 個國家和地區的人士可以免簽證進入香港，入境處也不斷簡化和放寬旅客訪港的出入境手續。此外，內地“香港遊”的名額於今年 7 月起增加了三成。我們在這方面繼續努力，而我們目前亦正與內地當局研究，如何可把香港進入深圳的外國旅客旅行團目前的 72 小時便利簽證安排，擴展至珠海以及增加特許主辦這類便利簽證旅行團的香港旅行社數目。我們會繼續檢討入境要求及安排，以盡量方便旅客進出香港。

新的香港國際機場啟用後，可容納更多航空服務，而部分本地航空公司已增加前往荷蘭、新加坡、台灣及內地的航班次數，並加開前往土耳其伊斯坦堡的新航綫。在回歸以來，我們已簽訂了 12 份新的民用航空運輸協定，使香港所簽訂的協定總數達 33 份。我們並會在未來的日子，繼續在這方面努力，以擴大香港的航空交通網絡。

為促進旅遊業發展，政府為旅協提供可觀的財政支援，1998-99 年度對旅協的資助金額大概是 5.74 億元，比對上年增加大約 20%，其中經常帳資助亦大約有五億多元。

政府明白有需要改善營商環境，藉此紓緩業界所面對的困難。今年 4 月 1 日，酒店房租稅稅率已由 5%減至 3%，客運碼頭的乘客上船費亦由 25 元減至 18 元，酒店註冊費和入境簽證費均被凍結，而新機場的離境稅，亦由 100 元減至 50 元。

為了更有效推動本港旅遊業的發展，行政長官已經決定委任一名旅遊事務專員，專責推動旅遊的發展。我很感謝各位議員對這個職位提出寶貴意見。我們會盡快就專員的職責和所需人手的詳細建議，提交立法會人事編制小組委員會審議，政府也會確保專員會有適當的資源來開展他的工作。

大家都關心旅遊事務專員的人選，我亦明白各方面都希望政府委任一位最適當的人士擔任這項非常重要的工作。政府已經決定以公開招聘方式來招募旅遊事務專員，公務員和非公務員當然也可以申請，詳細情形會在立法會批准人事編制及有關撥款之後盡快公布。

結語

政府決意促進香港成為旅遊中心，以及為旅遊業的發展提供便利。我們會繼續全力支持旅遊業的發展，並與旅遊業各界及旅協攜手合作，積極面對我們前面的挑戰。謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：朱幼麟議員的議案，按照楊孝華議員的修正案，予以修正。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（議員舉手）

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直選和選舉委員會選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布修正案獲得通過。

主席：朱幼麟議員，你現在可以發言答辯，你還有 4 分 14 秒。

朱幼麟議員：主席女士，我提出這項議案的目的，是希望各位議員有機會發表對振興香港旅遊業的建議，因為旅遊業對香港是非常重要的。經過這次辯論，我們已發出了很清楚的信息：我們都非常重視旅遊業，而且振興旅遊業是會獲得全香港的支持。我們並要向全世界旅遊業投資者發出一個很清楚的信息，就是香港的旅遊業有非常龐大的發展潛力，國際投資者值得付出優惠、優厚的條件，投資在一個優秀的地方——香港。

謝謝主席女士。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：由朱幼麟議員動議，經楊孝華議員修正的議案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直選和選舉委員會選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布經修正的議案獲得通過。

下次會議

主席：我現在宣布休會。本會在 1998 年 11 月 18 日星期三下午 2 時 30 分續會。

立法會遂於晚上 9 時 56 分休會。

書面答覆

經濟局局長就田北俊議員對第三項質詢的補充質詢所作書面答覆

在機場主要運作時間，即上午 6 時至深夜 12 時，登機橋的“空置”時間平均為 24%。這是整段時間的平均數，當中包括離港飛機駛離停機位之後至下一班抵港飛機駛進停機位期間必須預留的緩衝時間。

書面答覆

經濟局局長就涂謹申議員對第三項質詢的補充質詢所作書面答覆

平均來說，每星期約有 4 班航機選用沒有登機橋連接的停機位，而不選擇可供使用的客運廊前停機位，這些航機都是基於運作上的原因而作出上述選擇的。

書面答覆

運輸局局長就李華明議員對第五項質詢的補充質詢所作書面答覆

根據政府產業署及建築署提供的估計，目前政府建築物仍有 23 幢並未設有傷殘人士通道。建築署已於去年 9 月份起開始一項為該 23 幢政府建築物設置傷殘人士通道的計劃。該計劃預期於 1999 年 7 月完成。

書面答覆

運輸局局長就何世柱議員對第五項質詢的補充質詢所作書面答覆

目前全港經已裝設下斜路緣的行人過路處約為 2 250 個，仍未有裝設下斜路緣的行人過路處約有 13 800 個。

在資源有限的情況下，政府只能作出逐步改善的工程。目前的政策是優先為所有新增設的行人過路處裝設下斜路緣，其次是配合定期維修及重建現有道路的工程時，一併增設下斜路緣。此外，在道路維修及重建工程計劃以外，政府亦會根據市民提供的意見特別為經常有傷殘人士使用的過路處，增設下斜路緣。以目前的資源，政府每年大概可處理 500 個過路處。運輸局已邀請運輸署為簡化增設下斜路緣的工序及行政安排作出檢討，以研究如何能更有效地處理這些工程。

書面答覆

運輸局局長就羅致光議員對第五項質詢的補充質詢所作書面答覆

根據政府產業署提供的資料，政府現在租用的私人物業共 99 座，其中 40 座由於在建築物設計守則生效前已經落成，故此並未有設置傷殘人士通道。

政府產業署已經落實政策，當為政府尋覓私人物業作新設辦公室用途時，不會考慮任何沒有設置傷殘人士通道的物業。

書面答覆

教育統籌局局長就何秀蘭議員對第六項質詢的補充質詢所作書面答覆

在 1997 年 1 月至 1998 年 10 月期間，共有 1 766 宗涉及 3 天以上病假的個案獲得解決，其中 447 宗涉及永久喪失部分賺取收入的能力，而沒有個案永久喪失全部賺取收入的能力。在該 447 宗個案中，有 278 宗(62%)的員工永久喪失 1%或以下的賺取收入的能力，只有 8 宗(1.8%)永久喪失高於 5%至 10%的賺取收入的能力。這些個案的分項數字載於附錄。

附錄

有關醫院管理局轄下醫院
在 1997 年 1 月至 1998 年 10 月期間呈報及獲得解決的
工傷個案中員工永久喪失賺取收入能力的情況

永久喪失賺取收 入能力的百分比	個案數目		個案總數
	1997 年	1998 年 (1 月至 10 月)	
>0-1%	194	84	278
>1-3%	100	36	136
>3-5%	18	7	25
>5-10%	6	2	8
小計	318	129	447
員工沒有永久喪 失賺取收入能力 的個案數目	714	605	1 319
合共	1 032	734	1 766

註：

在 1 319 宗涉及員工沒有永久喪失謀生能力的個案中，有 42 宗(3.18%)經僱員補償評估委員會評定為有關員工完全沒有喪失賺取收入能力，而其餘 1 277 宗(96.8%)則無須由該評估委員會作出評估而獲得解決。

附件 VII

書面答覆

教育統籌局局長就何敏嘉議員對第六項質詢的補充質詢所作書面答覆

我們根據所得資料，把醫院管理局和一些海外醫院的職業受傷率撮錄在附錄內，以供參考。我必須強調，表內的數字不能作直接比較，因為我們對海外醫院用以計算受傷率的方法，例如如何收集受傷報告、如何界定損失工作日數，以及醫務人員一詞所涵蓋的範圍所知不多。此外，搜集數字的年份也不相同。

附錄

香港醫院管理局及所選國家的醫院的職業受傷率

醫療服務	年份*	職業受傷率 (每 100 名員工)	備註
香港醫院管理局	1997	2.9	超過 3 天病假的受傷個案
澳洲的醫院	1992-93	2.9# 3.2@	所有引致超過 4 天病假、永久傷殘或死亡的受傷及疾病個案
美國的醫院	1996	2.7	引致損失工作日數或死亡的受傷及疾病個案
英國的醫療、其他健康服務及獸醫服務機構	1993-94	0.67	致命受傷個案、非致命嚴重受傷個案及引致超過 3 天病假的受傷個案

附註：

所有醫院（精神科醫院除外）的職業受傷率

@ 精神科醫院的職業受傷率

* 由於沒有海外國家情況的最新資料，因此未能提供相同年份的數字以作比較