

立法會

Legislative Council

立法會FC13/02-03號文件

(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/F/1/2

立法會財務委員會 第八次會議紀要

日期：2002年3月8日(星期五)
時間：下午2時30分
地點：立法會會議廳

出席委員：

- 黃宜弘議員(主席)
- 吳亮星議員, JP (副主席)
- 丁午壽議員, JP
- 田北俊議員, GBS, JP
- 朱幼麟議員, JP
- 何秀蘭議員
- 何俊仁議員
- 何鍾泰議員, JP
- 李卓人議員
- 李柱銘議員, SC, JP
- 李家祥議員, JP
- 李華明議員, JP
- 呂明華議員, JP
- 吳靄儀議員
- 周梁淑怡議員, JP
- 涂謹申議員
- 張文光議員
- 許長青議員, JP
- 陳國強議員
- 陳婉嫻議員, JP
- 陳智思議員
- 陳鑑林議員
- 梁劉柔芬議員, SBS, JP
- 梁耀忠議員
- 單仲偕議員
- 黃宏發議員, JP
- 黃容根議員
- 楊孝華議員, JP
- 楊森議員
- 劉千石議員, JP

劉江華議員
劉皇發議員, GBS, JP
劉健儀議員, JP
劉漢銓議員, GBS, JP
劉慧卿議員, JP
蔡素玉議員
鄭家富議員
司徒華議員
羅致光議員, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
鄧兆棠議員, JP
石禮謙議員, JP
李鳳英議員, JP
胡經昌議員, BBS
張宇人議員, JP
麥國風議員
陳偉業議員
梁富華議員, MH, JP
勞永樂議員
黃成智議員
葉國謙議員, JP
劉炳章議員
余若薇議員, SC, JP
馬逢國議員

缺席委員 : 李國寶議員, GBS, JP
曾鈺成議員, JP
楊耀忠議員, BBS
霍震霆議員, SBS, JP
馮檢基議員

出席公職人員 : 俞宗怡女士, GBS, JP 庫務局局長
應耀康先生, JP 庫務局副局長
林健強先生 庫務局首席行政主任
(一般事務)
鄧國威先生, JP 運輸局副局長
盧耀楨先生, JP 路政署署長
伍國基先生 路政署主要工程管理處
副處長(3)
黎福根先生, JP 運輸署副署長
蘇欽達先生 運輸署總工程師／主要公路
發展
羅秉廉先生, JP 路政署主要工程管理處
副處長(1)

楊立門先生, JP	工商局副局長
陳慧冰女士	工商局首席行政主任
張趙凱渝女士	公務員事務局首席助理局長
陳鈞儀先生	工商局首席助理局長
馬錦霖先生	資訊科技署助理署長(部門服務)
梁熾輝先生	教育統籌局首席助理局長(9)
葉曾翠卿女士	教育署助理署長
梁卓文先生	教育統籌局首席助理局長(1)
張寶德先生, JP	大學教育資助委員會秘書長
蕭如彬先生	資訊科技及廣播局副局長
黃靜文女士	資訊科技及廣播局首席助理局長
甄錫麟先生	資訊科技署助理署長(管理及推廣事務)

列席秘書 : 吳文華女士 助理秘書長1

列席職員 : 楊少紅小姐 總主任(1)3
余寶琮小姐 高級主任(1)4

經辦人／部門

項目1 —— FCR(2001-02)63

人事編制小組委員會在2002年2月6日所提出的建議

委員會批准此項建議。

項目2 —— FCR(2001-02)64

工務小組委員會在2002年1月30日及2月6日所提出的建議

2. 應委員提出分開考慮及表決項目PWSC(2001-02)96及PWSC(2001-02)97的要求，主席在抽起項目PWSC(2001-02)96及PWSC(2001-02)97後，把項目FCR(2001-02)64付諸表決。委員會批准此項建議。

**總目706 —— 公路
運輸 —— 道路**

PWSC(2001-02)96

759TH

深港西部通道

736TH

后海灣幹線

3. 委員察悉陳偉業議員就項目FCR(2001-02)64於2002年3月6日發出的信件，以及政府當局於2002年3月7日作出的回應。(有關信件其後於2002年3月11日隨立法會FC53/01-02號文件送交委員。)

4. 陳偉業議員指出，在2002年1月9日工務小組委員會會議席上，政府當局只尋求撥款6,080萬元，以便為深港西部通道工程計劃進行詳細設計及相關的土地勘測。然而，在2002年1月30日工務小組委員會會議席上，當局卻尋求委員通過8,770萬元的撥款建議，金額較先前的建議增加2,690萬元，以便為連通后海灣幹線與元朗公路的東行連接路進行設計及工地勘測。他對於政府當局沒有就這條連接路提供足夠的資料，感到失望。陳議員表示，民主黨的議員支持興建深港西部通道及后海灣幹線，但認為東行連接路的撥款要求偏離常規做法，而且事前沒有諮詢區內居民。因此，他們要求抽起有關東行連接路的撥款建議，並把該項建議與項目PWSC(2001-02)96之下的其他擬議工程計劃分開表決。陳議員認為，東行連接路可獨立興建，無需納入現時的建議內。

5. 運輸局副局長解釋，興建連通后海灣幹線與元朗公路的東行連接路，是回應部分議員在交通事務委員會過往的會議席上及2002年1月9日工務小組委員會會議席上提出的強烈要求。政府當局同意東行連接路的籌備工程必須盡早展開，以配合后海灣幹線的詳細設計工作，使東行連接路與后海灣幹線得以同步落成啟用，藉此疏道由深港西部通道經元朗公路往三號幹線或吐露港公路的東行交通。運輸局副局長向委員保證，政府當局會諮詢有關的地區組織，以及向交通事務委員會和工務小組委員會匯報首選的路線，然後才展開東行連接路的詳細設計工作。

6. 就此方面，庫務局局長表示，在一般情況下，當局會在確定道路工程計劃的可行性及初步設計後，才就其詳細設計要求撥款。不過，在特殊情況下，政府當局需作出彈性處理。由於政府當局認為東行連接路是后海灣幹線一個重要的組成部分，因此把連接路納入后海灣幹線工程計劃是理想的做法。此外，這亦是符合成本效益的方案，因為政府當局可委聘同一間顧問公司同時監督兩項工程計劃，確保有關的工程及進度步伐一致。她向委員保證，政府當局會在準備動工興建東行連接路

時，尋求工務小組委員會及財務委員會(下稱“財委會”)的批准。

7. 劉健儀議員以交通事務委員會主席的身份告知委員，該事務委員會在會議席上仍未商定東行連接路應否納入后海灣幹線的工程計劃內。不過，事務委員會多名委員認為，政府當局應興建一條接通后海灣幹線與元朗公路的連接路，使東行交通得以有效分流。劉議員表示，她個人贊成把擬建的東行連接路納入現時的建議內。由於運輸業要求當局早日落成深港西部通道，她認為東行連接路的籌備工作應盡早展開。

8. 何鍾泰議員表示，現時把東行連接路納入建議的安排並不常見，但他理解到當局是因應部分委員及代表團體的意見才提出現時的建議。他以工務小組委員會主席的身份，憶述在2002年1月30日工務小組委員會會議席上，陳偉業議員曾要求抽起東行連接路的建議，以便與項目PWSC(2001-02)96其餘的工程項目分開表決。何議員表示，經徵詢政府當局對此事的意見後，他同意東行連接路應從整項工程計劃的角度予以考慮，而並非是單獨考慮。

9. 譚耀宗議員表示支持現時的建議。他察悉東行連接路首階段的勘測和設計會涉及3個路線方案的勘測和規劃工作，費用估計達500萬元。譚議員表示，政府當局在展開第二階段的詳細設計前，應向交通事務委員會及工務小組委員會匯報首選路線。他認為，雖然有需要興建東行連接路，但選擇最合適的路線方案亦同樣重要。至於部分委員關注當局偏離常規做法，譚議員憶述政府當局已經不是第一次因應議員的意見修改建議。政府當局欠缺彈性的官僚作風往往為人所垢病，因此當局提議把東行連接路納入現時的建議，應被視為對委員及代表團體的關注作出的正面回應。

10. 劉江華議員表示支持現時的建議。他指出東行連接路3個路線方案已載於當局向交通事務委員會提交的簡介文件內。交通事務委員會曾就3個路線方案進行十分深入的討論。經詳細討論後，交通事務委員會部分委員贊同政府當局的見解，認為有需要興建東行連接路。他認為有理由興建東行連接路，是因為深港西部通道於2005年落成後，如果沒有連接路把交通分流，元朗及屯門的交通便會非常擠塞。劉議員補充，如果不興建東行連接路，他可能不會支持現時的撥款建議，而他亦不同意把東行連接路分開表決。

11. 鄧兆棠議員支持現時的建議，並歡迎政府當局提議把東行連接路納入其中。他表示，關於興建連接路紓緩天水圍的交通擠塞問題方面，元朗區議會是最先向政府當局提出這項建議的團體。

12. 劉炳章議員同意把東行連接路納入現時的建議是一項特別安排。他亦認為東行連接路有需要是一條雙程雙線分隔行車道，確保該條連接路可有效發揮交通分流的作用。他又表示，如果十號幹線(PWSC(2001-02)97)的撥款建議遭否決，東行連接路又未能盡早興建，便無法發揮交通分流的作用。

13. 劉慧卿議員表示，雖然她一直支持精簡行政程序，但她關注為東行連接路採取的特快推行計劃。由於政府當局尚未確定該條連接路的可行性，亦未諮詢地區組織，她不信服有必要偏離慣常的撥款程序。她又提醒當局，若日後發現東行連接路並不可行，這種倉卒的行事方式可能會導致浪費公帑。

14. 庫務局局長回應時重申，當局是基於對所有相關因素作出的考慮，以及深港西部通道和前海灣幹線兩項工程計劃的迫切性，才認為有需要把東行連接路納入現時的建議內。至於政府當局根據哪些準則決定是否偏離既定的撥款程序，庫務局局長解釋，當局會按個別個案本身的情況作考慮。庫務局局長向委員保證，政府當局已同意在展開東行連接路的詳細設計工作前，先向工務小組委員會匯報首選的路線方案，委員屆時仍有機會更詳細地考慮東行連接路的建議。

15. 黃宏發議員維持他曾在交通事務委員會及工務小組委員會會議席上表達的意見，認為由於東行連接路引起廣泛的爭議，因此深港西部通道工程計劃(759TH)及前海灣幹線工程計劃(736TH)應分開表決。

16. 主席把此項目以現時的形式(即包括工程計劃759TH及736TH在內)付諸表決。33位委員贊成此項目，3位委員反對，11位委員投棄權票 ——

贊成的委員：

丁午壽議員	田北俊議員
朱幼麟議員	何鍾泰議員
李家祥議員	呂明華議員
吳亮星議員	吳靄儀議員
周梁淑怡議員	許長青議員
陳國強議員	陳婉嫻議員
陳智思議員	陳鑑林議員

黃宏發議員
楊孝華議員
劉皇發議員
劉漢銓議員
譚耀宗議員
石禮謙議員
胡經昌議員
梁富華議員
葉國謙議員
馬逢國議員
(33位委員)

黃容根議員
劉江華議員
劉健儀議員
蔡素玉議員
鄧兆棠議員
李鳳英議員
張宇人議員
勞永樂議員
劉炳章議員

反對的委員：

何秀蘭議員
余若薇議員
(3位委員)

劉慧卿議員

棄權的委員：

何俊仁議員
涂謹申議員
單仲偕議員
鄭家富議員
羅致光議員
黃成智議員
(11位委員)

李華明議員
張文光議員
楊森議員
司徒華議員
陳偉業議員

17. 委員會批准此項目。

總目706 —— 公路 運輸 —— 道路

PWSC(2001-02)97 519TH 十號幹線 —— 北大嶼 山至元朗公路

18. 委員察悉在會議席上提交的多份文件，包括三號幹線(郊野公園段)有限公司(下稱“三號幹線公司”)2002年3月7日的新聞稿、民主建港聯盟(下稱“民建聯”)2002年3月8日的意見書，以及一羣元朗和天水圍居民及元朗區議會議員就討論中的項目FCR(2001-02)64於2002年3月8日的來信。(有關信件其後於2002年3月11日隨立法會FC53/01-02號文件送交委員。)

19. 許長青議員認為，除非十號貨櫃碼頭的選址及施工時間表經已落實，否則不應展開“十號幹線 —— 北大嶼山至元朗公路”(下稱“十號幹線”)工程計劃。雖然珠

江三角洲地區的經濟迅速發展，以致香港與內地之間的跨界車輛交通需求日益增加，十號幹線正可應付這方面的需求，但這條幹線能否與廣東省的基建發展相配合，仍屬疑問。鑒於未能確定十號幹線的成本效益，加上政府又要面對財政赤字，許議員認為現階段沒有急切需要展開十號幹線工程計劃。

20. 劉健儀議員認同許長青議員的看法。她以交通事務委員會主席的身份憶述在2001年10月至2002年1月期間，事務委員會曾舉行7次會議討論該項工程計劃。事務委員會收到24個代表團體及個別人士的意見，他們大部分都不支持興建十號幹線。事務委員會察悉，深港西部通道及后海灣幹線預計於2005年或之前竣工，而十號幹線北段最早也要到2007-08年間才竣工。因此，屯門公路在這段過渡期間仍會出現嚴重的交通擠塞問題。此外，新貨櫃碼頭日後的選址亦屬未知之數，而有關方面亦未有就中國加入世界貿易組織後對貨運量的影響進行實際評估。劉議員表示，即使政府當局也不能斷定十號幹線可有效地應付香港物流業日後的發展需要。基於三號幹線這條收費道路使用率不足及出現剩餘容車量，而且未能有效將屯門公路及元朗公路的交通分流，她亦對於十號幹線的成本效益非常有保留。她認為若委員就十號幹線北段的詳細設計批出1億3,370萬元的巨額撥款，實非審慎的做法。她表示自由黨的議員在現階段無法支持現時的建議。

21. 鑒於委員對需否興建十號幹線及時間上的安排表示關注，運輸局副局長強調有需要興建十號幹線北段，以應付新界西北部預期增加的人口及跨境活動引致的預測交通需求。若不興建十號幹線北段，到了2011年，屯門公路將會極之擠塞，三號幹線的容車量屆時亦會達致飽和。由於交通事務委員會委員及元朗和屯門區議會議員關注能否提早興建十號幹線北段，政府當局建議在2002年年中展開十號幹線北段的詳細設計工作，並於2003年年底完成有關工作，讓當局在竣工時間方面更有彈性，可在2007-08年至2010-11年間完成此項工程計劃。

22. 劉江華議員提到民建聯在會議席上提交的意見書，並表示民建聯的議員不支持現時的建議。雖然民建聯的議員同意有需要興建新路，把新界西北部與市區連接起來，但現階段沒有迫切需要興建十號幹線。除非香港物流業日後的發展有較清晰的路向，中港兩地其他方面的經濟發展都趨於明朗化，而社會亦已就十號幹線工程計劃的需要及時間安排普遍達成共識，否則不應展開此項工程計劃。他要求政府當局押後提交有關十號幹線北段詳細設計的撥款要求，並告知委員：

- (a) 當局與有關的內地部門就興建兩座橋樑通往珠海及澳門的建議進行討論的結果；
- (b) 就胡應湘爵士提出興建由屯門直接前往赤鱸角的隧道 — 大橋連接路的建議進行研究的詳情；及
- (c) 政府當局就十號幹線工程計劃向物流基建專項小組(下稱“專項小組”)作出的解釋。

23. 運輸局副局長回應時表示，通往珠海及澳門的橋樑可成為第五條過境連接路，並且已被納入規劃署正在進行的“香港 2030 —— 規劃遠景與策略研究”的範圍。至於胡應湘爵士提出興建由屯門直接前往赤鱸角的隧道 — 大橋連接路(下稱“屯門 — 赤鱸角連接路”)的建議，運輸局副局長解釋，其實政府當局已有類似的長遠計劃，打算在屯門與赤鱸角之間興建一條直接連接路。第三次整體運輸研究將這條連接路定為通往大嶼山及機場的第三條連接路。不過，考慮到十號幹線的策略功能，政府當局認為應優先興建十號幹線，但沒有排除在較後的階段興建屯門 — 赤鱸角連接路。運輸局副局長又告知委員，政府當局已向專項小組解釋，當局在規劃十號幹線有數個主要的根據，包括大嶼山已規劃的發展(包括香港迪士尼樂園)、邊境往市區方向所增加的交通量，以及是否需要紓緩青嶼幹線的交通及提供第二條通往機場的重要連接路。

24. 田北俊議員表示，雖然自由黨的議員一直支持有關基建設施的建議，以改善香港的經濟及營商環境，但從十號幹線的每日交通流量預測來看，難以證明有需要推行此項建造工程。鑒於現時出現財政赤字，他要求政府當局考慮押後現時的建議。田議員亦關注交通流量預測的準確性，特別是大型車輛及貨車每日的交通流量的增幅。田議員提到根據政府當局過往向經濟事務委員會提供的資料，貨櫃碼頭吞吐量不會有任何增長，並質疑政府當局內部各政策局(包括經濟局及工商局)之間是否欠缺充分的協調，以致未能就大型車輛及貨車每日的流量增幅作出實際的預測，亦質疑各政策局是否已就興建十號幹線達成共識。

25. 運輸局副局長回應時確認，推行十號幹線北段工程計劃是政府作出的決定。運輸署總工程師／主要公路發展(下稱“運輸署總工程師”)指出，在評估十號幹線北段的成本效益時，亦應着眼於其在紓緩新界西北部擠塞的交通所發揮的作用，使道路使用者的時間得以節省，為整個社會帶來經濟效益。至於交通預測方面，運輸署

總工程師澄清，來自內地的貨車並非全部以貨櫃碼頭為目的地。再者，交通預測是以最新的規劃參數為基礎，當中已考慮到最新的一套土地使用及經濟規劃數據，包括有關人口、就業及跨界交通方面的最新預測及分布情況。

26. 黃宏發議員表示，他支持興建深港西部通道。他反對興建后海灣幹線及十號幹線，因為他不同意路線上的安排。他表示，即使他對興建十號幹線所持的反對意見，可能會被誤解為維護三號幹線營辦商的財政利益，但他仍堅持在交通事務委員會所表達的立場，認為應該在深港西部通道與三號幹線之間興建連接路。

27. 鑒於各方對需否興建十號幹線意見分歧，石禮謙議員認為，目前經濟環境欠佳，政府又有龐大的赤字，在現階段批准為數1億3,370萬元的承擔額，進行十號幹線北段的詳細設計，實非恰當。

28. 劉慧卿議員特別指出，在交通事務委員會會議席上，香港大學經濟及工商管理學院院長及經濟學講座教授王于漸教授建議藉着財政措施，以“影子收費”的方式把車輛從屯門公路分流至三號幹線，亦即由政府購入屬收費道路的三號幹線的道路容車量。雖然政府當局對這項建議並不信服，但卻沒有其他可行的方法紓緩屯門公路的擠塞情況。除環保團體外，香港規劃師學會亦表示反對十號幹線工程計劃。由於三號幹線使用率不足的主要原因是該條幹線是一條收費道路，劉議員認為十號幹線若要收費，亦會面對使用率不足的風險。鑒於政府現時財政緊絀，劉議員不同意就此項工程計劃承擔進一步的開支。她表示何秀蘭議員與她本人都不支持此項建議。

29. 就此方面，鄭家富議員表示王教授的建議須經過十分審慎的研究，因為由政府購入路道容車量，將等同補貼三號幹線公司，並會成為政府一項長遠的財政負擔。為確保盡量善用寶貴的道路資源及達到將交通分流的目的，鄭議員表示，民主黨的議員建議政府當局應考慮成立隧道及橋樑管理局，以接管所有由私營公司擁有的橋樑及隧道的擁有權，並為所有互相競爭的收費設施訂定較為適合的收費策略，以便更適當平衡各收費及不收費道路／隧道／橋樑之間的需求及容車量。在這個機制下，立法會可行使其影響力，規定政府須徵收適當水平的收費，以達致將交通分流的目的。

30. 鄭家富議員對於政府當局在推行大型基建工程計劃時採取“斬件”的方式，表示極有保留。他認為深港

西部通道、后海灣幹線及十號幹線可結合成一個策略性道路網，以應付因新界西北部和大嶼山的發展而日漸增加的交通量，以及日趨頻繁的跨界活動。由於十號幹線南段詳細設計的撥款已經批出，他看不到有任何理由不展開十號幹線北段的詳細設計，讓整項工程計劃得以完成，盡早紓緩擠塞的情況。他表示，深港西部通道及后海灣幹線通車後，屯門公路及三號幹線不可能應付到屆時的交通需求。

31. 運輸局副局長表示，民主黨的建議須進一步研究。至於王教授提出有關“影子收費”的建議，運輸局副局長解釋，目前政府當局認為沒有任何理由以公帑補貼三號幹線公司或三號幹線的使用者，因為建造及營運三號幹線是該公司作出的商業決定，而所有商業決定都牽涉風險。

32. 何俊仁議員表示，當局多年前已提出需要興建十號幹線，並重申深港西部通道、后海灣幹線及十號幹線會結合成一個策略性道路網。倘若只推行深港西部通道及后海灣幹線工程計劃而放棄十號幹線工程計劃，在深港西部通道及后海灣幹線落成啟用後，新界西北部逾100萬名居民便要承受嚴重交通擠塞之苦。此外，他認為部分委員過分關注三號幹線的成本效益，並指出興建十號幹線是另一回事，應按其本身的情況作考慮。

33. 鄧兆棠議員同意深港西部通道、后海灣幹線及十號幹線會結合成一個策略性道路網，並表示支持現時的建議。他轉達元朗居民的關注，指三號幹線收費過高且不合理，他們期望當局興建十號幹線，作為另一條連接市區的通道。由於十號幹線南段詳細設計的撥款已經批出，鄧議員認為若不撥款進行北段的詳細設計，南段的工作便會白費。鑒於在現階段興建十號幹線引起爭議，他認為應先着手進行北段的詳細設計，而施工時間表則可再作研究。

34. 何鍾泰議員大致上同意長遠而言有需要興建十號幹線，但指出爭論的焦點在於工程計劃的時間安排。儘管十號幹線可能提早竣工，但他仍然認為深港西部通道／后海灣幹線及十號幹線竣工日期出現的差距，將會成為潛在的問題，尤其是預測新界西北部的人口到2011年會增加至140萬人。若北段的詳細設計再有延誤，問題便會進一步惡化。基於上述理由，加上香港工程師學會和顧問工程師協會已表示支持，何議員表示他會支持現時的建議。

35. 陳偉業議員不接納部分議員就反對興建十號幹線提出的意見，並認為這些意見傾向維護三號幹線公司的財政利益，而非為新界西北部居民及整個社會的福祉設想。他亦認為政府當局的游說工作不足夠，未能以此項工程計劃的好處說服委員。陳議員指出，若現在的建議被否決，政府當局應負上責任，竭盡所能紓緩屯門公路的交通擠塞情況。

36. 何俊仁議員要求政府當局提供有關十號幹線收費策略的資料，因為有關策略對十號幹線、三號幹線及屯門公路日後的使用率有很大的影響。運輸局副局長表示，為研究十號幹線的收費對其他道路網的影響，政府當局假設十號幹線的收費水平與三號幹線的收費水平掛鉤。十號幹線的收費策略尚未有定案，當局會在工程臨近竣工時才作考慮。交通分流的需要、公眾的接受程度及負擔能力等因素均會納入考慮之列。

37. 劉健儀議員特別指出，為十號幹線制訂清晰的收費策略十分重要。她告知委員，三號幹線及青馬大橋的建築費用分別約為70億元，而兩者的收費水平則大約為30元。由於十號幹線的預算建築費用約為220億元，她質疑若十號幹線的收費水平遠低於三號幹線的收費水平，如何能夠支持下去。雖然她完全理解新界西北部居民的關注，但基於三號幹線使用率不足且有剩餘的容車量，她對十號幹線工程計劃的成本效益極有保留。據她憶述，交通事務委員會委員不滿政府對三號幹線經營者面對的問題不聞不問，並進一步指出政府當局有責任平衡不同的需要，以及採取措施確保各路線的使用率保持平均。

38. 主席要求政府當局就部分議員建議押後現時的建議一事發表意見。庫務局局長回應時表示，政府當局不會撤回文件。

39. 主席把此項目付諸表決。19位委員贊成此項目，32位委員反對，沒有委員投棄權票 ——

贊成的委員：

何俊仁議員	何鍾泰議員
李卓人議員	李華明議員
涂謹申議員	張文光議員
楊耀忠議員	單仲偕議員
楊森議員	劉千石議員
鄭家富議員	司徒華議員
羅致光議員	譚耀宗議員
鄧兆棠議員	李鳳英議員

麥國風議員
黃成智議員
(19位委員)

陳偉業議員

反對的委員：

丁午壽議員
朱幼麟議員
李家祥議員
吳亮星議員
周梁淑怡議員
陳國強議員
陳智思議員
梁劉柔芬議員
黃容根議員
劉江華議員
劉漢銓議員
蔡素玉議員
胡經昌議員
梁富華議員
葉國謙議員
余若薇議員
(32位委員)

田北俊議員
何秀蘭議員
呂明華議員
吳靄儀議員
許長青議員
陳婉嫻議員
陳鑑林議員
黃宏發議員
楊孝華議員
劉健儀議員
劉慧卿議員
石禮謙議員
張宇人議員
勞永樂議員
劉炳章議員
馬逢國議員

40. 委員會否決此項目。

項目3 —— FCR(2001-02)65

政府一般收入帳目

總目96 —— 政府總部：駐海外辦事處

◆分目002津貼

◆分目149一般部門開支

總目152 —— 政府總部：工商局

◆分目002津貼

總目35 —— 政府總部：駐北京辦事處

◆分目002津貼

總目31 —— 香港海關

◆分目002 津貼

總目122 —— 香港警務處

◆分目000運作開支

41. 委員察悉，工商事務委員會曾於2002年2月4日討論現時的建議。

42. 田北俊議員察悉，用以釐定特別駐外津貼的擬議新計算方法將包括兩個部分，其中一個是生活費用部

分，目的是補償有關人員在派駐城市生活的額外開支。就此，他詢問若該名人員被派駐的城市生活費用較香港為低，有關的安排為何。胡經昌議員認為，在這些情況下，屬於生活費用部分的津貼便應相應調低。

43. 工商局副局長答覆時表示，根據外國政府及機構採取的安排，即使派駐城市的生活費用較低，也未必要調低駐外人員獲發的津貼。為繼續對那些在異地生活及工作的本地人員給予鼓勵，政府當局決定不調低鼓勵部分的津貼額，但不會發放生活費用部分的津貼。工商局副局長又表示，現時大部分經濟貿易辦事處(下稱“經貿辦事處”)的所在城市的生活費用都較香港高。在可見的將來，當局不大可能考慮在生活費用遠較香港為低的地方設置經貿辦事處。關於特別駐外津貼的組成部分，工商局副局長確認此項津貼並不包括有關人員在派駐城市租住房屋的租金。

44. 胡經昌議員詢問當局基於哪些理由，把單身人員、有配偶同行的人員，以及有配偶和子女同行的人員的鼓勵津貼額分別釐定為其薪金的11%、15%及20%。工商局副局長答覆時告知委員，在制訂上述津貼額時，政府當局曾參考一間著名的人力資源顧問公司提供的資料。該公司的會員／客戶網絡包括全球逾1 500間政府機構及公司，在世界各地設有22間代表辦事處，更建立有關各種海外僱傭條件的數據庫。工商局副局長亦確認，特別駐外津貼機制日後如有任何更改，必須獲得財委會的批准。

45. 至於香港與駐海外辦事處所在城市在生活費用上的差別，工商局副局長表示，現時除新加坡，悉尼、多倫多及廣州的生活費用較香港稍低或與香港相若外，所有其他城市(包括布魯塞爾、日內瓦、倫敦、紐約、三藩市、東京和華盛頓)的生活費用都較香港為高。

46. 就此方面，劉慧卿議員要求政府當局就近日公布的調查結果發表意見，而這些結果似乎顯示香港是世界上消費最昂貴的城市之一。工商局副局長回應時表示，政府當局留意到《經濟學人》最近進行的研究。但由於這項研究是以被派駐到世界不同地方的紐約商人的觀點出發，因此所得結果與香港公務員被派往海外的情況沒有太大的關係。應劉慧卿議員要求，工商局副局長同意在會後提供資料，列明香港公務員被派駐的城市在生活費用方面的排名與香港相比為何。

政府當局

47. 劉慧卿議員表示，她一直以來對駐外職位的制度都有強烈保留。她質疑若某些人員對駐外職位甚感興

趣或十分渴望出任這些職位，當局需否發放鼓勵津貼，並問及有關個案的數目。工商局副局長回應時表示，鼓勵津貼的作用是對那些有需要離鄉別井，在異地生活及工作的人員及其家人作出補償。政府當局無法應劉議員要求提供有關數字，因為個別人員無須申明他們接受駐外職位的原因。況且，當局並非單憑個別人員的選擇來決定他應否出任駐外職位。該名人員能否勝任有關職位亦是一項重要的考慮因素。

48. 吳靄儀議員認為，由於駐北京及廣州等城市的職位會對有關人員的事業發展有利，因此她質疑在這種情況下需否發放鼓勵津貼。工商局副局長回應時強調，對於要離鄉別井數載的人員及其家人而言，當局有需要提供適當的誘因及補償，何況在一些個案中，他們更需放棄香港本身的工作。在提出目前的擬議制度時，政府當局亦考慮過外國政府及各大跨國機構現時就外派人員採取的做法。

49. 葉國謙議員指出，由於大部分被派往海外出任駐海外辦事處主管的人員都是以署任方式獲得委任，所得到的鼓勵應該足夠。因此，他認為沒有理由發放鼓勵津貼。劉慧卿議員對他的意見表示附和，並重申在人事編制小組委員會上次會議席上，她已關注到這些駐外職位的職級和薪酬條件，以及如何安排人員出任這些職位。

50. 工商局副局長答覆時表示，若物色到合適的人員署任較高級的職位，當局會安排該名人員署任香港的職位或駐外職位(如有需要的話)。公務員事務局首席助理局長亦明確表示，物色人員出任署任職位及駐海外辦事處職位的現行制度是兩項不同的安排，不應混為一談。

51. 就此方面，庫務局副局長補充，署任安排不應視為出任駐外職位的一種鼓勵。一名人員會否有機會署任其他職位，須經由另一個獨立程序決定，當中需予考慮的因素包括該名人員的工作表現評核有否反映出他有能力處理較高職級的職務。

52. 就此方面，委員察悉政府當局曾於2002年2月6日人事編制小組委員會會議結束後向委員提供一份有關現時的靈活職級審訂制度的資料，當中列出自1991年起根據該制度開設的編外職位數目及職級。

(會後補註：應葉國謙議員要求，秘書處安排會後再次向他提供上述補充資料(即向人事編制小組委員會委員發出的ESC25/01-02號文件，而文件副本亦已送交財委會所有委員))

53. 李鳳英議員詢問，若有關人員出任駐外職位期間其配偶或子女沒有同行，發放鼓勵津貼的安排為何，她並要求政府當局確認擬議安排不會抵觸《家庭崗位歧視條例》。工商局副局長答覆時確認，若已婚人員的配偶或子女沒有同行，他獲發的鼓勵津貼會按適用於未婚人員的津貼額計算。他又表示，擬議的特別駐外津貼制度不會與《家庭崗位歧視條例》有任何抵觸。

54. 李鳳英議員質疑，派往駐北京辦事處與駐粵經貿辦事處的人員獲發的特別駐外津貼額何以出現如此顯著的差別。她亦對於工商局局长可根據獲轉授權力批准的租金津貼額上限，表示關注。工商局副局長回應時解釋，當局在釐定租金津貼額時，會以各大香港／國際機構派駐廣州的不同級別行政人員一般的住屋單位租金作參考，有關金額由1萬8,000元人民幣至4萬元人民幣不等。工商局局长在釐定現時建議的租金津貼水平時，已考慮到顧問公司的建議及政府產業署署長的意見。

55. 工商局副局長答覆楊孝華議員時確認，出任駐外職位的人員會獲豁免繳付所派駐地方的稅項。

56. 丁午壽議員扼述，工商事務委員會討論現時的建議時，委員認為目前建議的制度能更有系統地處理特別駐外津貼，因此應予支持。

57. 梁劉柔芬議員指出，委員對需否就駐外職位提供鼓勵津貼所表達的關注，事實上關乎整支公務員隊伍的價值觀及文化。她認為此事可交由相關的事務委員會跟進，而現時的建議則應予支持，以改善現行安排。

58. 委員會批准此項建議。劉慧卿議員要求把她對此項建議有保留一事記錄在案。

項目4 —— FCR(2001-02)66

基本工程儲備基金

總目710 —— 電腦化計劃

政府總部：工商局

◆分目A008XV電子數據聯通系統

59. 委員察悉，工商事務委員會曾於2002年2月4日討論現時的建議。

60. 陳鑑林議員表示，民建聯的議員支持現時的建議。不過，他詢問新的準服務供應商的系統與政府的後

端電腦系統是否兼容，以及新的服務供應商需否購買一些硬件或軟件產品，俾能在政府系統的功能經提升後，兩者可互相通用。

61. 工商局首席助理局長答覆時確認，政府的現有後端電腦系統功能經提升後，便能支援最新的科技標準，例如ISO 10646國際編碼標準及延伸式標示語言。政府當局計劃於2002年第一季季末邀請前端服務供應商提交正式的建議書，並規定供應商的系統必須具備以ISO 10646國際編碼標準及延伸式標示語言處理交易的功能。因此，兩套系統將可兼容。資訊科技署助理署長(部門服務)又表示，採用延伸式標示語言後，政府的系統與新服務供應商的系統之間便可互通數據。因此，供應商無需購置專用的硬件／軟件產品。

62. 陳鑑林議員詢問資訊科技署為數358萬元員工開支的用途，工商局首席助理局長表示，有關開支將用在資訊科技署開設所需的職位，為期24個月，負責計劃的管理和監督工作，以及提供其他技術支援。

63. 委員會批准此項建議。

項目5 —— FCR(2001-02)67

總目40 —— 教育署

◆分目326幼稚園資助計劃

64. 委員察悉，教育事務委員會曾於2002年1月21日討論現時的建議。

65. 張文光議員表示支持現時的建議。張議員察悉當局日後會按照甲類消費物價指數的變動幅度調整小組津貼額，並詢問通縮時期的安排為何。

66. 教育統籌局首席助理局長(9)回應時表示，現時在幼稚園資助計劃下發放資助的安排自1995年起推出。政府當局根據現時每年每班4萬1,000元的班級津貼額，計算出在小組津貼制度下，資助水平應提高多少。政府當局原先計劃於2001年10月把建議提交財委會審批，但由於有需要考慮幼稚園界的意見，以致未能按計劃行事。因此，當局在擬備現時的建議時沒有計及通縮在內。不過，教育統籌局首席助理局長(9)確認，當局日後會按照甲類消費物價指數的變動幅度調整小組津貼額。

67. 張文光議員認為，倘若幼稚園資助額跟隨通縮下調，便可能要加學費，使家長百上加斤。他不希望看到資助額隨着通縮下調，並要求把他的意見記錄在案。

68. 教育統籌局首席助理局長9指出，現時的建議只尋求修訂發放資助的基準，確保具效益及合理地運用資源，而當局一直以甲類消費物價指數作為調整基準。不過，他備悉張議員的意見，以供日後考慮。

69. 葉國謙議員表示民建聯的議員支持此項建議，但他詢問以甲類消費物價指數作為調整基準的原因。就此方面，庫務局副局長表示，政府當局認為日後繼續以甲類消費物價指數作為調整基準是恰當的，因為該指數反映低收入人士的消費物價，而這類人士佔香港住戶約60%。

70. 胡經昌議員察悉在現行計劃下的143間幼稚園會選擇過渡安排，他詢問在3年寬限期屆滿後有關的安排為何。教育統籌局首席助理局長(9)答覆時表示，由班級津貼轉為小組津貼制度的建議，會令現時幼稚園資助計劃下收生嚴重不足的幼稚園所獲津貼有所減少。因此，為盡量減低對這些幼稚園運作的影響，政府當局會給予這些幼稚園3年的寬限期，以便過渡至新制度，而幼稚園亦會有足夠的時間調整收生及班級的數目。此項改變不會影響現時在這些幼稚園就讀的學生，因為他們可於3年內完成課程。

71. 李鳳英議員指出，員工薪金及租金等某些經常開支無法按照甲類消費物價指數的變動幅度作出調整。她記得以往曾出現政府減少對學校的資助而導致中小學員工要減薪的情況，她促請政府當局審慎研究現時的建議，避免再次發生同樣的問題。

72. 教育統籌局首席助理局長(9)回應時表示，幼稚園的收入主要源自學費，而不是資助。幼稚園可根據其營運開支調整學費。經財委會批准後，政府當局已於2001年12月改善幼稚園學費減免計劃，在支付學費方面為經濟有困難的家庭提供更多資助。他亦確認，即使幼稚園教師減薪，幼稚園資助計劃下的津貼額也不會相應下調。

73. 劉慧卿議員雖然支持現時的建議，但要求把她的意見記錄在案，即幼兒教育是日後發展的重要基礎，政府應悉數提供資助。

74. 委員會批准此項建議。

項目6 —— FCR(2001-02)68

總目190 —— 大學教育資助委員會

◆分目700一般其他非經常開支

新項目“教資會資助院校學士學位學生的交換生計劃”

新項目“內地優秀學生在教資會資助院校修讀學士學位課程的獎學金計劃”

75. 委員察悉，教育事務委員會曾於2002年3月1日討論現時的建議。

76. 由於政府當局建議離港參加交換生計劃的香港學生獲提供的津貼額應以所需費用的一半(即約4萬元)為限，余若薇議員對於沒有能力負擔一半費用的學生及當局在2004至05年度停止以一次過形式提供撥款後所採取的安排，表示關注。

77. 教育統籌局首席助理局長(1)回應時表示，現時前往本地以外的高等院校參加交換生計劃的學生，均以自費形式參與這些計劃，並有可能獲得一些私人贊助或捐款。不過，基於這些計劃帶來的好處，以及考慮到在現時的經濟氣候下難以得到私人贊助，政府當局決定以一次過的形式提供撥款，支持擴展大學教育資助委員會(下稱“教資會”)資助院校的交換生計劃。至於較長遠的安排，教育統籌局首席助理局長(1)及大學教育資助委員會秘書長(下稱“教資會秘書長”)確認，為貫徹鼓勵社會對教育事務作出貢獻的目標，教資會界別會致力尋求其他贊助來源。

78. 余若薇議員質疑政府當局的政策立場，並指出倘若政府相信交換生計劃會帶來好處，便應在2004至05年度以後繼續提供財政支援。就此方面，教資會秘書長告知委員，此項建議的目的是在現時約800個已獲得私人贊助的交換生名額以外，再多提供1 000個名額。他向委員保證，在舉辦交換生計劃時，有關院校可作出一些靈活安排，將經濟環境較差的學生撥入獲資助的計劃內。教資會秘書長指出，政府現時提出以等額方式提供資助的建議，會使院校較易籌募贊助或捐款。

79. 余若薇議員詢問為何領取獎學金的內地學生每年獲發的津貼金額(10萬元)，會較離港參加交換生計劃的香港學生為數8萬元的平均費用為高。教育統籌局首席助理局長(1)解釋，與本地學生一樣，內地學生每年亦須支付4萬2,100元學費。政府當局認為，若把學費、宿位收費及其他生活開支計算在內，每年10萬元的津貼是合理的。

80. 楊森議員原則上支持現時的建議，並詢問較長遠而言，交換生計劃是否有望取得私營機構的資助。何秀蘭議員表示支持現時的建議，並認同部分議員對2004至05年度以後的安排所提出的關注。

81. 教育統籌局首席助理局長(1)確認，政府、教資會及有關院校正積極尋求私營機構／商界的財政支援。他表示，教資會界別會在2004至05年度以後繼續維持交換生計劃經擴展後的規模。

82. 何秀蘭議員察悉，根據擴展交換生計劃的建議，各院校應只承認可計算為學分的交流活動。她詢問現時香港沒有提供的課程，例如環保科技，會否亦獲得承認。教資會秘書長答覆時表示，這項規定是要防止濫用。若有關課程獲院校承認為正當學術活動，便會獲得接納。至於如何處理離港參加交換生計劃的學生所騰空的大學學位，教育統籌局首席助理局長(1)澄清，這些學位會留給來港參加交換生計劃的學生。

83. 吳靄儀議員雖然支持現時的建議，但她認為擬議安排限制太大，可能對於在全球化知識型經濟體系下提高學生的能力及擴闊他們的視野沒有幫助。至於離港的香港學生會前往哪些地方就讀，教育統籌局首席助理局長(1)表示，交換生可到的地方包括內地和全球各國。他亦確認，香港賽馬會慈善信託基金資助的獎學金計劃的受惠對象只限於來自內地學生。

84. 委員會批准此項建議。

項目7 —— FCR(2001-02)69

貸款基金

新總目“資訊科技”

◆新分目“給予香港互聯網註冊管理有限公司的貸款”

85. 委員察悉，資訊科技及廣播事務委員會曾於2002年2月8日討論此項建議。

86. 委員會批准此項建議。

87. 委員會會議於下午5時15分結束。

立法會秘書處

2002年10月