

節錄自立法會會議過程紀錄的擬稿

立法會 — 2001年11月14日

42

LEGISLATIVE COUNCIL — 14 November 2001

~~主席：我們就這項質詢已用了超過17分鐘。現在是最後一項補充質詢。~~

涂謹申議員：主席，局長在主體答覆的末段中指出，要求各公用事業及運輸行業單按綜合消費物價指數來調整收費是不恰當的。以公共交通為例，政府說不應單按此點來調整收費，那麼應按甚麼來調整收費呢？此外，事實上，這些收費是否只可以加而不可以減呢？經濟局局長剛才提到一個例子，不知運輸局局長可否舉出另一個例子，顯示運輸行業的收費也可以減呢？

主席：哪位局長作答？運輸局局長。

運輸局局長：主席，我稍後在相關的議員議案辯論中，會就運輸交通工具的收費問題再作詳細交代。不過，營運者基於商業考慮而向下調節收費是可行的，事實上，過去也有這樣的例子。兩間鐵路公司很明顯便曾基於商業理由而將收費向下調節。當然，收費向上調節要視乎整體的需要，但就商業理由而言，是可以將收費向下調節的。

~~主席：最後一項口頭質詢。~~

邊境管制站的運作

Operation of Boundary Control Points

6. 劉江華議員：主席，有關邊境管制站的運作事宜，政府可否告知本會：

- (一) 會否於明年農曆新年期間在各個陸路邊境管制站實施 24 小時通關；若會，詳情為何；若否，原因為何；
- (二) 會否考慮招聘兼職入境事務人員，以紓緩在出入境高峰期間入境事務處（“入境處”）人手緊張的情況；及
- (三) 會否考慮批准開辦往返沙頭角管制站的穿梭巴士服務，以疏導其他陸路管制站的過境人流；若否，原因為何？

保安局局長：主席，

(一) 劉江華議員的質詢主要是問及在農曆新年期間旅客過關的時間安排。在這方面，在今年 7 月的第四次粵港聯席會議後，我們已宣布了將在農曆新年假期前後一共 10 天，延長羅湖口岸開放時間至午夜。在上星期五，經粵港兩地政府的積極爭取及中央政府的支持下，粵港雙方達成了進一步延長客運通關時間的共識如下：

- (1) 由本年 12 月 1 日起，羅湖的旅客通關時間每天由早上 6 時 30 分延長運作至午夜 12 時。比目前的早上 6 時 30 分至晚上 11 時 30 分延長半小時。
- (2) 落馬洲／皇崗口岸的旅客和小客車通關時間亦與羅湖看齊，即每天由早上的 6 時 30 分運作至午夜 12 時。比目前的早上 7 時至晚上 10 時延長兩個半小時。

換句話說，市民今後不論任何日子，都可以在午夜前在羅湖及落馬洲過關。特別是落馬洲口岸延長客運通關時間多達兩個半小時，將為每天往返兩地的市民及過境旅客，包括小客車乘客，提供更大方便；而統一兩個口岸的開放時間，亦有助減少混亂，令市民可以更安心地過關。

羅湖及落馬洲／皇崗口岸是最繁忙的兩個跨境口岸，處理的旅客佔整體跨境旅客的九成以上。上述提及的延關安排，兩地政府都認為是現階段適當的做法。事實上，根據最近中秋節／國慶及重陽節假期在羅湖口岸實施的延關經驗，在延關時段的人流並不多。因此，我們認為並無須在農曆新年假期內進一步延長各口岸的旅客過關時間至午夜以後。

至於 24 小時客運通關，這仍然是香港特別行政區（“特區”）政府和內地有關當局的長遠目標，而雙方在這方面的立場非常清晰及一致。隨着兩地人流漸趨頻繁，延長通關是自然的發展。我們會根據實際需要、兩地居民利益及資源運用等幾方面來考慮這個較長遠的目標，我們亦必須考慮 24 小時通關對社會和經濟的影響。

- (二) 入境事務隊隊員是執法人員，必須訓練有素。以入境事務助理員為例，他們須接受為期 17 個星期的入職訓練，亦須不時接受在職訓練。專業訓練對隊員在出入境管制站維持高質素及可靠的前線工作，至為重要。如果聘請兼職人員能成為事實，一個不可或缺的大前提，是這些兼職人員亦必須接受同樣嚴格的訓練，並在執勤前通過嚴謹的審核，以確保他們能夠應付工作上的需要。

當然，如果招聘兼職入境事務人員證實可行，會有助入境處在出入境人潮高峰期靈活調配人手。但是，訓練這些兼職人員的成本效益如何，以及在立例、訓練、資源和行政安排等多方面要如何配合，則有需要更詳細研究。

為配合紓緩在出入境高峰期間入境處人手緊張的情況，入境處已在 2001-02 年度，於羅湖管制站增加了 117 個職位。入境處亦已着手計劃在下一個財政年度進一步再加強管制站的前線人手，並透過更靈活的調配，來應付旅客過關高峰時段的工作量。長遠來說，入境處亦會透過使用現代科技，例如自助式過關系統，以增加工作效率，來應付日益增加的旅客人數。

- (三) 較早前，一些北區區議員及沙頭角居民代表向政府提出建議，希望可開辦來往於兩地沙頭角口岸的跨境穿梭巴士服務，以方便沙頭角居民過境及疏導其他口岸的擠迫情況。這些建議服務的可行性取決於不同政策範疇如保安、運輸、口岸設施及通往口岸道路的承受能力等。再者，建議屬跨境的交通服務，特區政府亦須與內地有關部門展開磋商。政府各有關政策局及部門正聯手從不同的角度考慮此項建議的可行性。待政府完成有關的研究後，便會盡快回覆提出建議的人士。

劉江華議員：主席，提出的長遠目標，始終存在一些不明朗的因素，我不知道政府是否有相關的時間表？政府決定現在暫時不實施 24 小時通關，是基於社會經濟需要，請問經濟局局長有否確實評估過，如果現在實施 24 小時通關的話，雖然短期會影響經濟，但長遠來說會是有利的呢？

主席：哪位局長作答？經濟局局長。

經濟局局長：主席，我們沒有分類的數據，評估延長通關時間或 24 小時通關，對不同行業及對整個經濟的實際效益。

主席：各位議員，現在有 9 位議員輪候，我又要再請各位議員在提問時盡量精簡了。

陳國強議員：主席，局長在主體答覆中，提及現時設有自助式過關系統，以此來增加工作效率，應付日益增加的旅客人數。請問局長，增設了這個系統，是否意味着會減少入境處的人手呢？

保安局局長：主席，有關自助式過關的措施，在旅客經過檢查櫃檯過關方面，2003 年下半年推出智能式身份證後，入境處會在口岸設立生物特徵識別系統，即持證人以智能卡經過生物特徵的識別，便可自動過關，屆時陸地口岸的檢查櫃檯，當然不用每個都由入境處人員處理，而改由例如一個督導員監察數個通道，這樣是可以減少人手的。這種做法將來也會應用於車輛過關方面，所以長遠來說是可以減省人手的，而車輛在落馬洲／皇崗口岸的通關速度也可以增加。

葉國謙議員：主席，我想跟進局長主體答覆第（三）部分有關沙頭角口岸的問題。政府的答覆是，政府各有關政策局和部門正聯手從不同的角度考慮此項建議的可行性。沙頭角與羅湖或落馬洲不同的地方是，沙頭角是一個居民點，是一個與內地連接的居民點，這是很特別的。請問局長在從不同角度作出考慮時，除了車輛外，有否考慮行人的過關設施？

保安局局長：主席，沙頭角居民曾向我們提出過有關的問題，但沙頭角管制站和道路系統的原先設計，只是適用於車輛使用，而不適用於行人。我們保安局的代表在今年 7 月和 10 月曾與沙頭角居民代表和北區區議員開會，我們對有關建議持開放態度，現正統籌各部門的意見，預計在兩個月內，即今年 12 月底，便可以作出答覆。

葉國謙議員：主席，局長沒有回答我的補充質詢，我是問局長會否考慮開設行人通道的設施。

保安局局長：主席，我應該是回答了，因為我已說明在目前看來，提供行人通道的設施是不可行的。

石禮謙議員：主席，劉江華議員主體質詢的第（二）部分是關於兼職入境事務人員，鑒於現在很多年青人失業，而警察又有輔警制度，政府會否考慮在入境處內招聘輔助人員，以減輕這方面的工作壓力呢？

保安局局長：主席，這項建議不是不可以考慮，但既然有這麼多人希望求職，倒不如政府開設更多全職的職位，讓他們擁有更有意義的事業，對他們來說，這樣應更具吸引力。如我們開設一些兼職的職位，那麼這群年青人便要面對餘下時間如何打發的問題。大家也知道，我們對入境控制工作一向是要求很高的，我們最需要人手的時候，便是所謂的 *unsocial hours*，即人人也不願意工作或工作最辛苦的時候，這樣看來，招聘兼職人員的可行性有多少呢？此外，如要像輔警一樣，建立輔助入境事務人員的隊伍，我們也須草擬法案，而這項工作最少需時 1 至兩年。所以，目前首要工作，是研究須增設多少全職職位，以及透過使用科技來減低人手的需求。

劉健儀議員：主席，主體答覆裏提及最近中秋節／國慶及重陽節假期，延關時段的人流並不多，雖然如此，粵港雙方在上星期達成協議，由 12 月 1 日開始，每天延長通關時間半小時。請問局長，這個決定是基於實際人流的需要，還是希望方便來往兩地的市民呢？如果是後者的話，為甚麼不可以考慮在農曆新年或重要的假期方便來往兩地的市民，進一步延長通關的時間呢？

保安局局長：主席，兩地政府經過密切磋商後，決定現階段的最有效辦法是羅湖的通關時間延長半小時，落馬洲則延長兩個半小時；落馬洲／皇崗與羅湖看齊，應該是最符合廣大市民利益的。這種看法或結論當然是考慮到剛才劉議員提及的一個因素，例如在中秋節或國慶等，延關時段的旅客不是太多。此外，我們也留意到，羅湖、落馬洲口岸在過去數年旅客量確是急速增加，但最近已放緩。以羅湖為例，在 1996 至 2000 年，旅客量平均每年增加 16%，而落馬洲在 1996 至 2000 年，旅客量平均每年增加 38%；但到了今年，與去年首 10 個月比較，其實是已經放緩了。今年 1 月至 9 月，羅湖的人流增長只是 2.8%，落馬洲的增長是 13.3%，增長已經放慢，加上最近在一些節日，人流在延關時段不是太多，所以兩地政府的結論是，在現階段，決定通關時

間延長至午夜 12 時，為旅客提供更多方便，特別在落馬洲方面，待通關時間延長後，我們會再研究市民的反應和使用率，以便考慮有否需要在下一個階段再延長有關時間。

主席：劉健儀議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

劉健儀議員：主席，局長還沒有回答我的補充質詢。我的質詢是很具體的，請問每天延長通關時間半小時的決定，是基於實際人流的需要，還是由於兩地政府希望可以方便市民？這一點是還未回答的。

主席：局長，你是否有所補充？

保安局局長：主席，其實我已回答了。我剛才解釋，兩地政府須考慮多方面的需要，包括人流、予市民更大方便，以及資源的運用方面。

麥國風議員：主席，每逢假日，過關人數相當多，有關執法人員的工作量和壓力便大大增加，甚至出現體力耗盡(*burned-out*)的情況。我想請問政府有否有效的措施，確保執法人員在重大工作壓力及體力耗盡的情況下，仍能達到最佳的工作表現效果，以免出現執法鬆懈的情形？

保安局局長：主席，謝謝麥議員關心這個問題。我很同意麥議員的看法，便是我們前線的員工所受的壓力是很大的。入境處會採取不同的措施，希望減低他們的壓力，例如經常和他們磋商，羅湖管制站應怎樣“編更”等，讓他們有適當的時間休息和用膳，同時又不致影響旅客的方便；福利組也會留意前線員工有甚麼需要；入境處的高級人員亦不時會到前線的口岸與他們商談。我們會密切留意這個問題，讓員工一方面可以有效率地執法，另一方面亦能宣洩其所受的重大壓力。

黃成智議員：主席，剛才經濟局局長表示，就 24 小時通關對香港經濟的影響是，當局完全沒有相關的資料，亦未曾作出任何研究。我想請問政府會否在實行 24 小時通關前，就這項措施對香港的經濟，尤其是鄰近區域的樓市、

零售業，以致噪音、青少年問題的影響，作出一些具體的研究，並針對研究的結果作出一些具體的改善，然後才實行 24 小時通關？

經濟局局長：主席，我想稍作澄清。我剛才的答覆是，我們沒有就延長通關或 24 小時通關對每一個行業的影響，作出數據上的研究或分類，亦不可以在此階段，就延長通關或 24 小時通關，訂出一個具體的經濟模式，指出這措施的利與弊在甚麼地方。議員剛才提出的補充質詢，除了涉及經濟方面，亦與社會問題有關。我認為 24 小時通關是一個長遠的目標，但其間，正如劉健儀議員所說，我們實際上是否有此需要呢？方便旅客的程度有多少呢？須投入多少資源呢？當中涉及很多因素。有些因素，如人流、香港市民的娛樂習慣等，是不能以數據作決定的。關於利與弊的問題，在現時來說，我不覺得可以得出一套很科學化的數據來作分析，或以這些數據來決定於何時何日實施 24 小時通關。

黃成智議員：主席，我還問及如發現問題時，政府會否先解決問題，然後才實行 24 小時通關？這是與剛才提及的研究中的資料有關的。

主席：局長，你是否有所補充？

經濟局局長：主席，我們會估計會否出現問題、會面對甚麼問題，到發生問題時，我們都會在每一個階段，盡量尋求解決的方法。

主席：我們就這項質詢已用了超過 18 分鐘。我容許議員提出最後一項補充質詢。

鄧兆棠議員：主席，我想請問關於自助式過關系統，政府有否時間表，說明會於何時引進這項措施，以及會否引進新的科技和識別特徵的方法，因為在皇崗口岸方面，中國政府已有這種技術。

保安局局長：主席，其實我剛才已經回答了，自助式過關系統無論在羅湖或落馬洲，都是可以引用的，也適用於無論是行人或乘坐車輛的乘客。在羅湖

方面，如智能式身份證能於 2003 年下半年推出，則此系統便可望於 2004-05 年引進；至於車輛方面，須看入境處的資訊科技系統提升的進度如何，可能會在 2006 年或 2007 年才實施。其實，關於這問題，在保安事務委員會的討論中，很多議員曾向我們反映希望能全速推行此措施，我們會考慮議員的意見，亦希望有關措施可以盡快推行。

主席：口頭質詢時間到此為止。

議員質詢的書面答覆

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

航空貨運保險費上升

Rising Insurance Premium for Air Freight Transport

7. 丁午壽議員：主席，據報，當局最近批准多間航空公司向付貨人收取航空貨運保險附加費，數額為原來保險費的 10%至 20%，因而大大加重付貨人的成本負擔。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否評估空運成本增加對本港企業的具體影響；若有，詳情為何；若否，會否從速進行評估；及
- (二) 有何措施協助本港企業爭取把空運保險費用定於合理水平？

工商局局長：主席，美國九一一遇襲事件後，全球的保險業在檢討風險評估策略後，相繼提高了與航空運輸有關的保險費用。其中影響企業貨物空運成本的有以下兩項：

- (甲) 直至 11 月 8 日為止，共 34 間航空公司向香港付貨人就離境貨物收取航空貨運保險附加費，費用由每公斤港幣 5 角至 1 元不等。航空公司解釋徵收該附加費的主要目的是彌補由於保險費用上漲引致的成本開支；及
- (乙) 世界各地的保險公司追隨倫敦保險業的做法，向貨運付貨人徵收律相等於付運貨品總值約 0.05%的貨運保險附加費。