

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1093/01-02號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/ES/1

## 立法會經濟事務委員會 會議紀要

日 期：2002年1月28日(星期一)  
時 間：上午10時45分  
地 點：立法會會議廳

出席委員：田北俊議員, GBS, JP (主席)  
呂明華議員, JP (副主席)  
丁午壽議員, JP  
李家祥議員, JP  
李國寶議員, GBS, JP  
李華明議員, JP  
周梁淑怡議員, JP  
張文光議員  
許長青議員, JP  
陳鑑林議員  
單仲偕議員  
黃宜弘議員  
曾鈺成議員, JP  
楊孝華議員, JP  
劉千石議員, JP  
劉健儀議員, JP  
蔡素玉議員  
胡經昌議員, BBS

出席的非委員：陳婉嫻議員, JP  
的議員 陳偉業議員

出席公職人員：議程項目IV

### 經濟局

經濟局局長  
李淑儀女士

經濟局首席助理局長  
陳佩珊女士

民航處

民航處處長  
林光宇先生

民航處總民航事務主任(技術行政)  
李天柱先生

**議程項目V**

經濟局

經濟局局長  
李淑儀女士

旅遊事務專員  
黎高穎怡女士

旅遊事務助理專員  
許林燕明女士

規劃署

規劃署助理署長  
伍華強先生

**列席秘書** : 總主任(1)2  
劉國昌先生

**列席職員** : 高級主任(1)1  
游德珊女士

---

經辦人／部門

- I 確認通過會議紀要及續議事項**  
(立法會CB(1)852/01-02號文件—— 2001年12月18日會議的紀要)

2001年12月18日會議的紀要獲確認通過。

- II 自上次會議後發出的資料文件**  
(立法會CB(1)739/01-02(01)號文件 —— 政府統計處就1999年12月至2001年11月主要石油產品進口及零售價格提供的圖表)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。

### III 2002年2月25日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)883/01-02(01)號文件—— 待議事項；  
及

立法會CB(1)883/01-02(02)號文件—— 跟進行動一覽表)

3. 委員同意，在2002年2月25日上午10時45分舉行的下次會議上將會討論以下項目：

- (a) 住宅式氣體用具批准計劃；
- (b) 天水圍香港濕地公園 —— 第二期工程；及
- (c) 《商船(本地船隻)條例》(第548章)、《商船(安全)條例》(第369章)及《船舶及港口管制條例》(第313章)的附屬法例。

(會後補註：政府當局表示，由於出現不能預見的情況，《商船(安全)條例》(第369章)的相關附屬法例未能趕及在2002年2月25日的會議前備妥，並須押後於稍後的會議上討論。)

### \*IV 禁止第2章廣體飛機往來香港的建議

(立法會CB(1)883/01-02(03)號文件 —— 政府當局提供的資料文件)

4. 民航處處長介紹政府當局就此議題提供的文件(立法會CB(1)883/01-02(03)號文件)。他特別提到有關這項建議的下列要點：

- (a) 國際民用航空組織(下稱“國際民航組織”)於1990年10月決議，逐步取締噪音標準較為寬鬆的第2章廣體亞音速噴射機(於1977年10月6日前獲發有關證明書)，容許該等飛機在1995年4月1日以後不少於7年時間內逐步引退；
- (b) 澳洲、加拿大、德國、日本、新西蘭、挪威、新加坡及英國的航空當局有意於2002年3月31日後逐步禁止第2章廣體飛機在當地運作；

- (c) 政府當局建議由2002年5月1日起禁止所有第2章廣體飛機在香港着陸或起飛；及
- (d) 在2001年首9個月，在香港國際機場升降的航班中，不符合第3章噪音標準的廣體飛機佔總數少於4%。當局亦曾就有關建議諮詢所有經營定期航班來往香港的航空公司、機場管理局及飛機維修公司，這些機構均認為有關建議並無問題。這項建議對民航業或經濟應不會帶來太大影響。

### 經濟影響

5. 雖然單仲偕議員知悉這項建議或可使飛行航道一帶的居民受惠，但他關注到有關建議對經濟造成的影響，並詢問去年抵港的第2章飛機的數目，以及政府當局有否評估這項建議對有關行業會造成的經濟影響，包括可能出現的裁員問題。劉健儀議員亦詢問，擬議的禁止措施會否使一些原來飛往香港的航機轉飛澳門或國內的鄰近機場。她詢問這些地方會否採取相同措施，以及會於何時採取有關措施。

6. 民航處處長重申，在2001年首9個月，在香港國際機場升降的航班中，不符合第3章噪音標準的廣體飛機佔總數少於4%，即約為4 600架次。在這4 600架次的航機升降中，62%是客機，30%是貨機。其餘的8%是接載乘客及運送貨物的混合式航機。他向委員保證，當局已諮詢所有經營定期航班來往香港的航空公司，它們對於遵從這項建議的規定並無表示困難。事實上，有關航空公司亦知悉國際民航組織在1990年作出的決議，因而應已為逐步淘汰第2章廣體飛機作好準備。他相信有關航空公司會更換在香港運作的第2章飛機，並可能會把它們調往並無此項限制的其他地區繼續服務。應委員的要求，政府當局答允就澳門及內地實施相同政策的情況，於會議後提供進一步的資料。

政府當局

### 飛機噪音對居民造成的滋擾

7. 為評估及監察飛機噪音對鄰近居民造成的影響，黃宜弘議員認為，當局應在鄰近住宅區的地區進行噪音量度工作。黃議員亦指出，就赤鱸角附近或飛行航道沿線地區的土地，地政總署在批出或推出有關土地競投作房屋發展用途時，亦有需要提醒有關方面飛機噪音可能造成的滋擾。

8. 民航處處長回應時解釋，當局按照國際認可的“飛機噪音預計度等量線”評估飛機噪音造成的影響。有關等量線是根據全年錄得的噪音水平，以及航機升降次數而訂定。香港現時採用的標準是NEF25等量線，在這個範圍內不應規劃任何對噪音感應強的新發展項目。他進一步澄清，NEF等量線標準是指某個地點由於機場運作而受到航機噪音影響的總量，而不是指某輛飛機在某段時間所造成的噪音。

9. 劉健儀議員質疑，就飛行航道下的受影響居民而言，禁止的建議可否減低飛機噪音所造成的影響。民航處處長肯定，由於第2章飛機普遍較第3章飛機製造更大噪音，有關禁止的建議能有效地減低飛機噪音對居民造成的影響。

10. 陳偉業議員表示，當局應就日間及夜間採取不同的NEF等量線標準。他進一步指出，飛機對居民製造過量噪音的因素很多，不僅包括飛機的型號，亦包括飛行的高度、飛行的方向及飛機的操作模式。因此，他認為政府當局有需要制定法例，規管個別航機產生的噪音，並由環境保護署擔任執法機構。

11. 關於每日不同時段所採用的NEF等量線標準，民航處處長澄清，NEF的模式已考慮航機運作在晚間較日間對公眾造成更大的噪音滋擾。根據該模式，在下午10時至上午7時之間因航機升降所製造的噪音，會當作日間進行的航機升降所製造噪音的16倍計算。

#### *飛機的型號*

12. 主席問及目前往來香港的廣體飛機的型號。民航處處長回應時答覆，大部分在香港升降的航機，例如空中巴士A300/A310、A330及A340，以及波音747-300及747-400型飛機，均符合第3章噪音標準。

13. 關於上述4 600架次的航機升降，楊孝華議員追問其中不符合第3章噪音標準的航班型號，以及其出發地點、性質及飛行時間。楊議員舉例，如有人在聖誕節期接獲緊急訂單，不得不租賃第2章飛機以協助運送貨物出口，他詢問有關人士可否就這類特殊情況申請豁免受擬議的禁止所規限。

14. 有關在香港國際機場着陸及起飛的第2章飛機的型號，民航處處長憶述，在2001年，由一間日本航空公司所經營的部分到港客機為較舊型的DC10型客機，而一間飛機租賃公司亦曾經營部分來港的第2章B747貨機。由於

這些飛機大部分應已完全折舊，他相信這些飛機可能已停止提供服務，並即將會被取代。至於特許豁免方面，民航處處長證實，在正常情況下，當局不會為商用航機提供豁免。然而，若基於人道理由或遇特殊情況，只有不符合第3章噪音標準的飛機可提供服務，當局會作出特別考慮。

### 飛機引擎

15. 雖然陳鑑林議員預料，隨着發展引擎科技的進步，較高噪音標準的第4或5章飛機短期內便會出現，他仍關注到第2章飛機與第3章飛機在噪音水平上的差異。他並詢問，本地的飛機維修公司是否有能力改裝第2章飛機的引擎，以符合第3章噪音標準。

16. 民航處處長回應時告知委員，空中巴士A330、A340及747-400型飛機的某些新引擎已符合第4章噪音標準。國際民航組織規定，在2006年1月或之後取得證明書的飛機須符合第4章噪音標準。

17. 民航處總民航事務主任(技術行政)補充，在證明飛機可投入服務前，當局會在3個量度點評定其噪音水平(即在該飛機起飛及着陸時，以及在跑道中線旁)。這些噪音水平的標準會因應飛機的最大起飛及着陸重量而改變。第2及3章飛機的最主要分別是，第2章飛機是指在1977年10月6日前取得證明書的飛機，而第3章飛機是指在1977年10月6日或之後取得證明書的飛機。由於科技上的改善，倘最大起飛及着陸重量相同，第3章飛機普遍較第2章飛機為靜。至於第3及4章飛機在噪音水平上的差異，國際民航組織規定，在3個量度點的分貝水平總和上，第4章飛機須至少較第3章飛機少10分貝。

18. 民航處總民航事務主任(技術行政)進一步匯報，把第2章飛機改裝以符合第3章噪音標準時，可在引擎上加裝市場上亦有供應的減聲裝置。另一方面，當局可限制飛機的負載量，務求協助減低引擎產生的噪音，以符合第3章噪音標準。

19. 李國寶議員申報利益，表明他是亞達拉斯航空公司的董事，以及勞斯萊斯(Rolls-Royce)東南亞顧問委員會成員。有關政府當局就此議題所提供的文件，他質疑附件中的“某些引擎”所指為何。民航處處長告知委員，飛機引擎主要由勞斯萊斯、Pratt and Whitney和通用電力(General Electric)3間主要製造商製造。這些引擎或符合第3章噪音標準，亦有可能不符合有關標準，視乎其型號而定。舉例而言，空中巴士A330及A340現時採用的勞斯

萊斯特倫特(Trent)系列引擎，以及通用電力出產的GE90引擎會符合第3章噪音標準。勞斯萊斯出產的RB211和通用電力出產的CF6等引擎，則或需安裝減聲裝置才可符合有關的噪音標準。

#### *建議的生效日期*

20. 單仲偕議員察悉，國際民航組織的決議是在1995年4月1日以後不少於7年時間內實施有關限制。他認為可能有需要把落實禁止建議的時間推遲至2002年5月1日以後，以便有較多時間評估有關建議對民航業帶來的影響。然而，鑒於大部分海外當局有意在2002年3月31日後盡早實施同樣的禁止措施，丁午壽議員認為由2002年4月1日起實施有關禁止是可取的做法。

21. 就此方面，經濟局首席助理局長解釋，在實施有關政策方面，不同的航空當局可能採用不同的生效日期。考慮到立法時間表及實施上述措施的內部程序，當局認為2002年5月1日對香港而言是適當的生效日期。

## **V 旅遊發展項目**

(立法會CB(1)883/01-02(04)號文件——政府當局提供的資料文件)

22. 旅遊事務專員介紹有關此議題的政府當局文件(立法會CB(1)883/01-02(04)號文件)，該文件概括說明發展旅遊項目的過程，並闡述政府部門及其他有關組織／人士在過程中擔當的角色。她特別提出旅遊事務署在就旅遊業的發展制訂政策、工作計劃和策略方面擔當的主要職責。此外，該署亦負責在策劃和推行主要的旅遊發展項目和盛事期間，督導各方的工作、協調公共資源的使用，以至協調各方提供有利旅遊業發展的基礎建設和設施。

## **協調各部門的工作**

### *規劃及旅遊業*

23. 楊孝華議員對於自旅遊事務署成立以來，政府各部門在協調旅遊業的事宜方面有所改善表示讚賞。由於各政府部門，例如規劃署及運輸署，均並非向經濟局負責，他詢問當局有何機制，以確保各部門在執行其行動計劃前會與旅遊事務署協調。他舉海洋公園旁邊一幅土地的用途為例，他認為旅遊事務署或需就該幅土地的不協調

用途，例如興建駕駛學校及巴士廠，與規劃署、地政總署及運輸署聯絡。他認為該類協調工作對於當局較早前公布的5個主要旅遊景區的發展而言特別重要。

24. 旅遊事務專員回應時指出，在宏觀的層面上，旅遊業發展是長遠的全港性發展和整體土地用途規劃的7大規劃目標之一。舉例而言，旅遊業發展是《香港2030研究》所確立的7項規劃目標之一。在制訂這些計劃時，規劃署會考慮有關政府決策局／部門、相關機構和人士就旅遊事宜方面提出的意見，以及關乎其他規劃目標，例如交通、房屋及其他輔助設施的其他意見。在着重發展旅遊的次區域或地區層面發展項目而言，旅遊事務署在有關研究的督導委員會擔任重要職能。

25. 旅遊事務專員強調，不論有關土地用途規劃工作的規模多大，所有規劃工作均需在現有的社會、經濟及環境壓力方面取得平衡。她證實，在5個已公布的旅遊景區中，一連串相輔相成的公營和私營機構的發展項目正在進行，為旅客和市民提供多個旅遊景點。至於港島南區的發展，旅遊事務署正就《香港仔港灣專題研究》與規劃署的顧問密切合作，反映有關界別的關注和權益。當局亦要求有關顧問與海洋公園緊密合作，以考慮該公園的定位。

26. 新加坡的旅客數目下降6.4%，相比之下，周梁淑怡議員對於訪港旅客的數目上升5.1%表示讚賞，儘管如此，她指出，盡速興建新旅遊景點，例如郵輪碼頭及露天茶座，對於吸引海外遊客留港遊覽極之重要。她詢問規劃署可否採取措施，例如改善程序的流程，協助加快落實有關的發展項目。

27. 規劃署助理署長回覆時表示，規劃署經常檢討其工作程序，並在製圖過程和處理規劃申請的程序方面提高效率，近期在《城市規劃條例草案》下提出的措施就是其中一個例子。他進一步指出，除進行公眾諮詢所需的時間外，製圖過程所需的時間亦視乎有關圖則的複雜程度而定。關於發展工程計劃的申請，正如《專業人士環境事務諮詢委員會專業守則》指出，當局鼓勵準發展商在遞交申請前諮詢規劃署有關職員，並與他們進行討論。此舉有助避免因工程計劃申請書未有夾附足夠資料而導致不必要的延誤。《城市規劃條例》及該署的服務承諾，均清楚訂明製圖過程和處理規劃申請的法定時限。

28. 除改善輔助設施外，陳鑑林議員認為，重建旅遊點的本來設施會使它們對旅客更具吸引力。他感謝旅遊事



務專員統籌各部門進行鯉魚門區的粉飾工作，並希望當局再接再勵，令該區恢復生氣。他要求規劃署提供有關該署已推行及即將推行的旅遊發展項目數字的資料。

29. 規劃署助理署長回覆時澄清，該署並沒有單就旅遊一項進行研究或規劃。在進行規劃時，該署會專注於香港在持續發展上的長遠需要，而旅遊是其中之一。旅遊事務署在諮詢有關機構和人士後就土地用途及旅遊基本設施提出的意見，會被該署納入整體規劃之內。經濟局局長強調，即使有關研究以旅遊為明確目標，當局亦有需要透過跨部門機制，就社會多方面的利益及不同的經濟需要作出平衡。近期進行的《香港仔港灣專題研究》便是一個恰當例子。

#### *輔助設施及旅遊巴士的泊車位*

30. 李華明議員察悉，多個現有的旅遊點，例如鯉魚門及黃大仙廟，均缺乏泊車位。他指出，當局有需要就旅遊方面的有關設施協調各部門，例如運輸署、地政總署及路政署。當局為有關旅遊點附近發展或重建新項目而訂定具體計劃前，特別需要作出上述的協調工作。他亦關注到，當局就各地區／區域的促進旅遊業計劃訂定先後次序時，所採用的準則為何。劉健儀議員補充，在最惡劣的情況下，一些旅遊點甚至沒有旅遊巴士上落客地點。她促請當局全面檢討交通方面的輔助設施及旅遊巴士泊位情況。

31. 關於粉飾現有的旅遊景點，旅遊事務專員匯報，當局已展開全港性的工程，例如分階段改善全港的指示標誌系統。尖沙咀海濱公園、赤柱海旁、山頂及西貢改善計劃的規劃工作亦在進行中。經濟局局長已與有關的政策局局長及部門首長協議，當局須作出努力，提高現有旅遊景點及日後發展項目的旅遊設施和服務的水平。她強調，當局會在每區的選定地點作出改善，然後逐步擴大至其他地方。

32. 至於旅遊點的泊車位及上落客地點，旅遊事務專員指出，由於土地方面的限制，一些旅遊點的實際環境無從改善，例如司徒拔道觀景台或鯉魚門景點。然而，當局會採取交通管制措施，方便遊客到這些地方遊覽。儘管有該等土地上的限制，旅遊事務署已把從業界收集得的意見，向有關部門反映，並就旅遊點在交通設施上的需要，與該等部門進行檢討。相關的改善工程將於2002年2月首先在西貢展開，然後在其他地區進行。

*旅遊事務署的統籌職責*

33. 陳婉嫻議員預期，短期及中期的旅遊發展計劃，例如在黃大仙廟外擺設售賣紀念品的攤檔，或會有助解決迫切的失業問題。對於有關機構和人士未能選出一站式的辦事處，承擔各有關部門之間的中央統籌職責，她在察悉此點時表示遺憾。她相信旅遊事務專員不可能監察當局公布的5個旅遊景區的工作進展，同時應付18區每區平均提出的5至6項要求，包括民間社團提出的建議，例如在前啟德機場舉辦觀賞海鳥或國際風箏節等活動。

34. 就此方面，經濟局局長向委員保證，經濟局經常就旅遊事務與各政策局及部門進行不同層面的溝通。旅遊事務署其中一項職責，是與各區保持聯絡，並跟進各項獲資助計劃的進展情況。在推廣地區旅遊工作方面，包括改善輔助設施，她和旅遊事務專員與民政事務局局長緊密合作。經濟局局長亦定期會晤規劃地政局局長，討論彼此關注的旅遊業事項。然而，政府不能承擔該等不為市民接受，或在商業上不可行的建議。

35. 旅遊事務專員補充，在策劃和推行旅遊發展項目的過程中，旅遊事務署亦承擔協調政府與非政府機構的職責。一般而言，旅遊事務署亦得到有關政策局及部門的大力支持。為解決跨部門聯絡過程中出現的困難，除了在政策局局長的層面作出協調外，財政司司長亦會在一個有主要政策局及部門代表的旅遊業專責小組擔任主席，作出協調。該專責小組會就所有旅遊事宜提供宏觀策略建議，包括有關的發展項目。除當局公布的5個旅遊景區外，旅遊事務專員亦會回應市民、立法會議員或私人機構就有關地區提出的需要，並透過既定機制，貫徹執行可行的建議。應陳婉嫻議員的要求，旅遊事務專員會向委員提供進一步的資料，以列表的形式載述現時計劃的進展情況及當局所採取的行動。

政府當局

旅遊業的硬件

*東涌吊車*

36. 張文光議員對於大嶼山的東涌吊車工程計劃進展緩慢，表示極度關注。有關工程計劃由前任財政司司長在1998年首次公布起計，現時估計共需8年時間才可完成，與地下鐵路公司(下稱“地鐵公司”)進行的可行性研究報告中所述的兩年時間不符。他在得悉有關工程計劃需由多個不同部門審批後，質詢此問題背後的主因。

37. 旅遊事務專員解釋，地鐵公司進行的可行性研究只是初步研究。政府就推行該項工程計劃邀請提交建議書前，需要修訂該項工程計劃的範圍。該項工程計劃涉及複雜的問題，不但跨越多個政府部門的工作範圍，亦涉及9條法例所引起的問題。根據現時的時間表，當局與經篩選的倡議機構進行磋商後，會在本年內批出有關的“建造、營運及移交”合約。成功取得合約的倡議機構將須採取所需措施，以符合不同法例下的法定要求。旅遊事務署會藉着協助成功取得合約的倡議機構順利完成全部所需的法定程序，以便展開該項工程計劃。旅遊事務專員指出，考慮到策劃、評審標書及完成有關法定程序所需的時間，擬議的推行時間表切合實際情況，而地鐵公司進行的可行性研究並沒有充分考慮這些因素。

38. 黃宜弘議員相信一些法定程序可同時進行，他因此質疑哪條法例牽涉最長時間的法定程序。旅遊事務專員同意，一些程序可同時進行。她表示，成功取得合約的倡議機構須符合的其中一項主要規定，是擬備一份環境影響評估報告。由於吊車的路線會跨越郊野公園，有關的環境影響評估有必要包括一項為期不少於9個月的生態調查。

#### *賭場及生態環境旅遊*

39. 蔡素玉議員認為，有關興建拉斯維加斯式賭場及娛樂城的近期建議，值得進一步研究。她促請政府當局進行可行性研究，以及若有關賭場及娛樂城亦開放予本地居民，當局也應評估其社會及經濟影響。她亦關注到，有關生態環境旅遊的路線將於何時備妥，以配合聯合國2002國際生態旅遊年的主題。

40. 旅遊事務專員回應時表示，香港吸引海外遊客的地方，通常在於其獨特的文化和傳統。她指出，規模龐大的發展項目通常建基於現有基礎或優勢；一般而言，當局會在確定其初步建議取得公眾支持後，才進行可行性研究。關於發展生態環境旅遊，旅遊事務專員告知委員，當局已定出有關的路線，而旅遊事務署會與漁農自然護理署制訂更多生態環境旅遊的路線。旅遊事務專員表示，政府當局並無計劃興建賭場。經濟局局長表示，據她所知，政府當局並無計劃檢討有關賭博的政策，以准許在香港經營賭場。

## 旅遊業的軟件

### 旅客統計數字及抵港旅客

41. 張文光議員察悉，雖然2001年出現1 300萬訪港旅客的V型反彈情況，但他提醒當局，其中35%是以香港作為中途站但並無花費的過境旅客。他亦指出，歐洲、美國及日本遊客的數日日漸下降，反映出香港對於他們的吸引力可能已逐漸減退。李華明議員觀察到，內地遊客的數目有所增加，並關注到他們喜歡的旅遊點及產品，會否與海外遊客所喜歡的不同或互相抵觸。

42. 旅遊事務專員表示，旅遊事務署知悉有關情況，並會繼續致力提高長途旅客對香港的興趣。此外，入境事務處在2002年3月／4月推行的網上快證計劃，會方便台灣遊客在周末來港作短期旅遊。由香港旅遊發展局(下稱“旅遊發展局”)進行的市場調查顯示，熱門的旅遊點對內地及海外的遊客同樣具吸引力。旅遊事務署會監察由該項市場調查反映出的趨勢及遊客的喜好，並繼續滿足市場的需要。

### 私營機構的項目

43. 鑒於私營機構的項目可加快旅遊業的發展，從而為低技術勞工提供就業機會，李家祥議員促請政府以提供稅務、租金或補地價優惠的形式，鼓勵私營機構參與這些風險高但回報緩慢的發展項目。他認為該等財務安排對促進旅遊業發展的整體規劃至為重要。

44. 旅遊事務專員回應時表示，作為持平及開放的政府，當局在甄選倡議機構時不會單單考慮金錢上的回報，反而會考慮所涉及的建議是否創新，以及這些私營機構項目會否對旅遊業發展有所裨益。舉例而言，當局對在藝墟擺設的攤檔只收取港幣100元的象徵式牌照費；李家祥議員得知這個例子後表示，當局應讓私營機構知道這些酌情的財務優惠。

### 國際盛事基金

45. 許長青議員詢問國際盛事基金的進展情況及成效。旅遊事務專員就此告知委員，可能是由於目前的利率低和贊助人的反應冷淡，這項須本利歸還的基金去年相對不甚活躍。旅遊發展局現正檢討該基金的成效。

*旅遊網頁*

46. 單仲偕議員表示，當局應充分善用旅遊事務署的網頁，向遊客及旅遊業提供更多資料。他建議把構思階段的發展項目在該網頁上載列及公開，以便各界提出意見。

**VI 加強對在內地旅遊的香港遊客的保障**

(立法會CB(1)883/01-02(05)號文件— 政府當局提供的資料文件)

47. 由於時間所限，委員同意押後討論此項目。

**VII 其他事項**

48. 議事完畢，會議於下午12時50分結束。

立法會秘書處  
2002年2月20日