

立法局會議過程正式紀錄

一九九〇年十月三十一日星期三

下午二時三十分開始會議

出席者：

總督衛奕信爵士，K.C.M.G. (主席)

布政司霍德爵士議員，K.B.E., L.V.O., J.P.

財政司翟克誠爵士議員，K.B.E., J.P.

律政司馬富善議員，C.M.G., J.P.

李鵬飛議員，C.B.E., J.P.

張鑑泉議員，C.B.E., J.P.

張人龍議員，O.B.E., J.P.

周梁淑怡議員，O.B.E., J.P.

譚惠珠議員，C.B.E., J.P.

陳英麟議員，O.B.E., J.P.

范徐麗泰議員，O.B.E., J.P.

潘永祥議員，O.B.E., J.P.

鄭漢鈞議員，O.B.E., J.P.

鍾沛林議員，J.P.

何世柱議員，O.B.E., J.P.

李國寶議員，J.P.

倪少傑議員，O.B.E., J.P.

彭震海議員，M.B.E.

潘志輝議員，J.P.

潘宗光議員，J.P.

司徒華議員

譚耀宗議員

謝志偉議員，O.B.E., J.P.

黃宏發議員，J.P.

劉皇發議員，O.B.E., J.P.

規劃環境地政司班禮士議員，C.B.E., J.P.

何承天議員，J.P.

鮑磊議員，O.B.E.

鄭德健議員，J.P.

張子江議員，J.P.

周美德議員

方黃吉雯議員，J.P.

林貝聿嘉議員，M.B.E., J.P.

林偉強議員，J.P.

劉健儀議員

劉華森議員，J.P.

梁智鴻議員

梁煒彤議員，J.P.

麥理覺議員，O.B.E., I.S.O., J.P.

薛浩然議員

蘇周艷屏議員，J.P.

田北俊議員，J.P.

杜葉錫恩議員，C.B.E.

黃匡源議員，J.P.

教育統籌司楊啓彥議員，J.P.

經濟司陳方安生議員，J.P.

政務司曹廣榮議員，C.B.E., C.P.M., J.P.

保安司區士培議員，O.B.E., A.E., J.P.

衛生福利司余黎青萍議員

運輸司林志釗議員，J.P.

缺席者：

葉文慶議員，O.B.E., J.P.

許賢發議員，O.B.E., J.P.

李柱銘議員，Q.C., J.P.

譚王葛鳴議員，O.B.E., J.P.

戴展華議員，J.P.

夏佳理議員，J.P.

鄭明訓議員

列席者：

立法局秘書羅錦生先生

文件

下列文件乃根據會議常規第 14 條第(2)段的規定而呈交局方省覽：

項目

附屬法例	法例公告編號
人民入境條例 1990 年人民入境（越南船民）（羈留中心） （指定）（第 5 號）令.....	334/90
人民入境條例 1990 年人民入境（越南船民）（羈留中心） （修訂）（第 7 號）規則.....	335/90
1965 年法例訂正版條例 1990 年法例訂正版（勘誤）（第 4 號）令.....	336/90

一九九〇至九一年度會期內省覽的文件

- (17) 截至一九八九年三月三十一日止的消防福利基金管理報告
- (18) 市政局於一九九〇至九一財政年度第二季內批准的一九九〇至九一年度財政預算修訂

條例草案首讀

1990 年工廠及工業經營（修訂）條例草案

1990 年商船（修訂）條例草案

1990 年農藥（修訂）條例草案

1990 年證據（修訂）條例草案

條例草案經過首讀，並經按照會議常規第 41 條第(3)段的規定，下令紀錄在案，以便二讀。

條例草案二讀

1990 年工廠及工業經營（修訂）條例草案

教育統籌司動議二讀：「一項修訂工廠及工業經營條例的草案。」

教育統籌司致辭的譯文：

主席先生，我動議二讀 1990 年工廠及工業經營（修訂）條例草案。

本條例草案旨在將飲食行業包括在工廠及工業經營條例之內。這對工人的安全和健康提供保障的條例，現只適用於工廠和建築地盤，而不包括酒樓和其他飲食機構，但由於涉及飲食行業工傷意外很多，勞工顧問委員會提出必須將該條例的範圍擴展至包括飲食行業。本條例草案將飲食機構包括於工業經營的定義之內，希望藉此能達到上述目的。

工廠及工業經營條例目前所不包括的其他種類商業中，以飲食業發生的工傷意外最多。一九八九年該行業涉及的意外事件有 14800 宗，相當於所有非工業意外的 32%。該行業在一九八九年內每 1000 工人發生 91 宗意外的比率，不獨為非工業中的最高比率，與製造業的每 1000 工人發生 30 宗意外比較，也高出許多。此外，過去幾年來，飲食業的意外數字和意外比率都不斷增高。

目前適用於該條例的約有 100 萬工人，約為勞動人口的 36%。擴展該條例以包括飲食業的建議將再多保障 162000 名僱員，即另外 6% 的勞動人口。

僱傭條例下的僱用兒童規例禁止僱用年齡 13 和 14 歲的兒童從事工業經營和飲食機構廚房的工作。不過，如符合某些條件的規定，可准予在飲食機構的其他地方和任何非工業經營內工作。本條例草案把飲食機構列入工業經營的定義內，此將禁止僱用兒童在飲食機構的任何地方工作。這並非我們的本意。因此，當局必須對僱用兒童規例作適當的修訂，以確保可在飲食機構非廚房地方繼續僱用兒童工作。本條例草案如獲得立法局通過，當局將請總督會同行政局製訂所需的修訂規例。

本條例草案和修訂規例均規定由總督於憲報刊登公告，指定生效日期。我們預計所建議的修訂通過後 12 個月，即開始施行，以便飲食業有充裕時間準備，依照法例的規定辦理，不用說，在這過程中，勞工處當會為該行業提供指導和協助。

主席先生，我謹此提出押後辯論此項動議。

押後動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

1990 年商船（修訂）條例草案

經濟司動議二讀：「一項修訂商船條例的草案。」

經濟司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀 1990 年商船（修訂）條例草案。

六月間，政府當局採納香港船舶註冊處督導小組的建議，作為成立新的香港船舶註冊處的架構。七月四日在本局提出的 1990 年商船（註冊）條例草案，已就新的註冊安排作出規定，但當局仍有需要作出若干其他法例上的修訂，以實施督導小組其餘的建議。部分修訂項目載於本條例草案內，其他則會制定成附屬法例，稍後在本局提出。

督導小組其中一項建議，是發牌予外籍海員，使他們可以在於新香港船舶註冊記錄冊註冊的船隻上擔任高級職位。

目前，外國人一般不得在本港註冊的船隻出任船長、大副或輪機長。換言之，船長及其高級船員須為英籍人士。當局早在一九八六年發表新船舶註冊處將採用的總則時，已指出有必要容許外籍船員在本港船隻擔任上述職位。當局同意，繼續實施國籍方面的限制，會嚴重局限新船舶註冊處的發展潛力；而本港亦缺乏可擔任這些職位的船員。這個情況維持至今。因此，本條例草案使當局可訂立規例，發牌予持有外地合格證書的人士，令他們可在本港註冊的船隻上工作。

明顯地，確保獲准在本港船隻上工作的外籍船員的能力達到所需水平，十分重要。為此，海事處處長已成立一個評審小組，評審外籍船員所持有的合格證書的水準。持有外地合格證書的人士，在其證書由當局根據訓練及經驗兩方面評審而獲承認為大致相等於本港所發出的合格證書後提出申請，可獲發牌照，得在本港船隻上擔任高級船員職位。

為能確保維持一貫的水準，我們必須制訂一套制度，以便處理高級船員（無論他持有的屬於香港簽發的牌照抑或是合格證書）被指嚴重疏忽、行為不當或未能稱職的事件。現時，只有在船隻發生傷亡事故時，當局才可進行研訊。這方面的限制實在過多。因此本條例草案規定：這類研訊可隨時召開，同時倘情況有所需要，當局可撤銷或暫時撤銷該高級船員的牌照或合格證書（視情況而定）。這項建議是根據英國 1970 年商船法令的類似規定而制訂。

主席先生，我很高興告知本局，籌劃設立新船舶註冊處的工作現已進入最後階段。如本局議員在十一月七日制訂商船（註冊）條例草案，則新船舶註冊處便可如期於十二月三日設立。至於本條例草案有關的事宜，評審小組已召開會議，為持有適當資格的外國船員簽發牌照這方面開展工作奠下基礎，使與新的船舶註冊處的設立在時間上互相配合。

主席先生，我謹提出押後辯論這項動議。

押後動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

1990 年農藥（修訂）條例草案

衛生福利司動議二讀：「一項修訂農藥條例的草案。」

衛生福利司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀 1990 年農藥（修訂）條例草案。

所有殺蟲劑均含有毒性化學品，假如誤用，便會對人體健康或環境造成危害。一九七七年制定的農藥條例，只適用於管制農業用的殺蟲劑。

為保護本港的市民，政府建議修訂農藥條例，使到所有殺蟲劑，不論是農業用的，家庭用的或作其他用途的，都受制於現行管制系統。管制的方式包括進行登記和簽發牌照或許可證。

這種管制方式符合聯合國糧食及農業組織與世界衛生組織的建議。該兩個組織建議，管制殺蟲劑的計劃應為全面性。所有殺蟲劑，不論作農業、園藝、林業、家圃、公眾衛生、家庭或貨倉滅蟲用途，均應該在受管制之列。

1990 年農藥（修訂）條例草案詳述當局建議作出的修改細節。

當局將會採用一份新的殺蟲劑登記冊。登記冊的第一部包括現成的家庭用殺蟲劑，第二部則包括所有其他殺蟲劑。如此分類可以更清楚地向殺蟲劑使用者顯示每一種殺蟲劑的潛在危險，方便當局執行管制措施，並且可作為訂定不同牌照收費的基礎。

我們打算透過發牌，整體地管制註冊殺蟲劑的製造、輸入、出售和供應，並且透過簽發許可證，管制個別無註冊殺蟲劑的製造、輸入、出售、供應和擁有。在某些情形下，倘若是不可能或無需要發出許可證的話，任何人士，只要是向許可證持有人按許可證所規定而取得無註冊殺蟲劑的，則可獲豁免須持許可證的規定。

殺蟲劑除含有足以殺死害蟲的有效成分外，還可能包含其他「非主成分」，例如溶劑或添加劑等，其中有些本身會頗有毒性，對人體健康和環境有長遠的影響，因此，本條例草案的其中一項條款，授權漁農署署長禁止或管制製造殺蟲劑時使用這些「非主成分」，以及禁止或管制含有這些「非主成分」的殺蟲劑的輸入、售賣和供應。任何人士若違背禁令或並不遵照當局的條件而製造、輸入、售賣或供應含有被禁用或受管制的「非主成分」的殺蟲劑，即屬違法，可根據本條例治罪。

為方便過渡時期的安排，任何經營殺蟲劑的人士都獲給予六個月的適應期間，以便他們遵從新訂的規則。此外，在修訂條例開始生效日期前已經獲批准的農業殺蟲劑牌照或許可證，在牌照或許可證期限屆滿之前仍繼續有效。

本條例草案並包括其他屬於技術性質的修訂。

主席先生，我謹動議押後辯論是項議案。

押後動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

1990 年證據（修訂）條例草案

保安司動議二讀：「一項修訂證據條例的草案。」

保安司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀 1990 年證據（修訂）條例草案。本條例草案旨在清楚說明證據條例第 28 條的規定，是適用於任何為確定車輛速度或重量而設計及作該用途的設備。

現時該條例第 28 條規定，用以確定車輛速度及作該用途的雷達裝置或設備，其準確性證明書可獲法庭接納為證據。現行條文內「設備」一詞並沒有清楚指明，現時警方用來量度車速的非雷達設備，是否亦包括在內。本條例草案旨在闡明該詞確實亦包括並非由雷達操作的偵速設備。

我謹動議押後辯論這項議案。

押後動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

1990 年體罰（廢除）條例草案

恢復於一九九〇年七月十一日提出二讀的辯論

二讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43 條(1)段的規定，提交全局委員會審議。

1990 年公安（修訂）條例草案

恢復於一九九〇年十月十七日提出二讀的辯論

二讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43 條(1)段的規定，提交全局委員會審議。

條例草案委員會審議階段

本局進入委員會審議階段。

1990 年體罰（廢除）條例草案

第 1 及第 2 條獲得通過。

1990 年公安（修訂）條例草案

第 1 及第 2 條獲得通過。

條例草案三讀

律政司報告謂：

1990 年體罰（廢除）條例草案及**1990 年公安（修訂）條例草案**

已通過委員會審議階段而毋須修訂；並動議三讀上述條例草案。

條例草案三讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經三讀通過。

議員動議**致謝動議****恢復於一九九〇年十月二十四日提出的動議辯論**

律政司致辭的譯文：

主席先生，在今次辯論期間，本局一些議員都曾對香港與中國的關係作評論，我知道布政司在今午稍後發言時將會講述這個問題。但其中有一方面正好是在我職權範圍之內。戴展華議員在他的演辭中，提出一些有關香港地位的意見，並就其認為中華人民共和國對於影響及香港的重大問題有隱含的獲告知權力和被諮詢權力及行使否決權力，提出一些意見。他似乎亦在暗示，聯合王國管治香港的權力是來自中英聯合聲明。對於這些意見，我不能不加理會而不把正確的法律立場加以澄清。

就戴展華議員的歷史角度意見來說，英國政府對於聯合王國擁有香港主權所持的立場，是人所共知的，我無需再次覆述。但是本局聽到我說我不同意戴議員對這個立場的見解，應不會覺得意外。

說到他建議中國與聯合王國之間應存在某種信託關係，而中國有權對重大問題的決定加以否決，下文所述便是有關的立場。中華人民共和國在聯合聲明第一段聲明：中國決定於一九九七年七月一日對香港恢復行使主權。在第二段內，聯合王國政府則聲明：聯合王國政府於一九九七年七月一日將香港交還給中華人民共和國。在聯合聲明第四段內，兩國政府又聲明：自本聯合聲明生效之日起至一九九七年六月三十日止的過渡時期內，聯合王國政府負責香港的行政管理，以維護和保持香港的經濟繁榮和社會穩定；對此，中華人民共和國政府將給予合作。

這個立場是再明確不過的。根據聯合聲明，聯合王國政府會繼續行使對香港的主權及負責香港的行政管理，直至一九九七年六月三十日止。在此期間，兩國已根據聯合聲明附件二成立聯合聯絡小組，以便磋商聯合聲明的實施及討論與一九九七年政權順利交接有關的事宜。

因此，有關信託關係和否決權的概念，已超越聯合聲明的條文範圍，既無關係，亦無幫助。然而，進行磋商以確保聯合聲明得到適當執行，以及政權可順利交接，是聯合聲明所規定的，而基本上應由聯合聯絡小組進行這些磋商。各位議員亦知道，中港雙方現正就範圍廣泛的問題進行磋商。

主席先生，本局在本年七月提出制定一九九零年香港人權法案條例草案。這是一條全面的草案，忠實地反映適用於香港的公民權利和政治權利國際公約，並且完全符合聯合聲明的規定。該法案不單是人權的聲明，而且確保這些權利通過法庭訴訟受到保障和獲得執行。現時所草擬的條例草案，明確規定政府、所有當局和人士均受條例的約束。

因此，在辯論此條例草案過程中，李柱銘議員（可惜他今天沒有出席會議）批評政府對建議的條例草案表現冷淡，說它「幾乎是不切實際」，實在令人感到意外。一條載有為全體港人而設，既容易引用又可由法院審理的基本權利聲明的條例草案，竟然被形容為「不切實際」，我們實難以理解。

李柱銘議員提到有關人權法案的三項特別問題。我知道凍結期之議引起爭議。當局已就這方面的顧慮作出回應，建議將全面凍結現行法例的年期由兩年減為一年，但對於任何被列為有抵觸的條例，則會實施較長的凍結期。有人認為凍結期會削弱人權法案的效用。這個看法的邏輯性，亦是難以理解。凍結期目的是作為一項審慎而實際的措施。以實施人權法案來說，這種做法，在奉行普通法的世界並非是嶄新的概念，其他司法地區已有先例，且為期更長。無論如何，如果本港的人權法案實施凍結期規定，這項規定的有效期是會受到規限。除了這方面外，人權法案會是即時生效。因此，我的意見是，認為凍結期會削弱法案的效用，是對其影響力採取一種頗為短淺和狹隘的看法。

李柱銘議員建議修訂政府訴訟條例，准許市民向政府索取臨時的補償。當局打算在修改那些必須修訂才能在一九九七年後繼續應用的法例時，亦對政府訴訟條例加以研究。李議員所提有關臨時補償的意見，到時會一併受到考慮。

最後，李柱銘議員建議修訂英皇制誥，使香港現行或日後的法例，凡與公民權利和政治權利國際公約規定本港須承擔的責任不符者，均會被撤銷。凍結期過後，人權法案本身，對現行法例亦有上述作用。英國政府打算修訂英皇制誥，確保在該次修訂後才制訂的香港法例，如與適用於本港的國際公約不符，將告無效。這項規定，與基本法第三十九條的作用相同。

辯論期間，多位議員對人權法案條例草案的其他方面表示關注，尤其提到撲滅罪行，保護市民的工作不應受到妨礙。上述各點均已備悉。我謹向各位議員保證，當局一向樂於與各位討論人權法案內令人關注的問題。毫無疑問，在未來數星期內，我們將與各位進行多次有關的討論。對於所有建議，我們定會詳加考慮，以期作出改善。

主席先生，在今次辯論中，曾有議員提到司法制度問題。在未評述個別意見之前，我想談論一個涉及一般基本原則的要點。

我認為大家必須留意，我們不能在每個被告獲判無罪釋放時便貶低檢控人員的能力。被告罪名成立時將檢控人員視為勝利者是不對的，同樣，當被告無罪釋放時指檢控人員無能亦不對。那些不同意這種意見的人士，忽略了兩項基本原則。第一，檢控工作是要公正地向法庭提供案件的實情。第二，任何出庭接受審訊的人士，在未證明有罪之前都是無罪的。吳靄儀女士最近在南華早報一篇文章中清楚說明此點，她說：「認為律政署的職責是將被告定罪，以及以定罪數目的多寡來評定律政署的能力，是嚴重錯誤的想法。」

李柱銘議員在作出各項批評時，將注意力轉移到公眾人士對司法的信心問題。我肯定關於公眾信心的重要性一點，我們是一致的。對於在法律制度中位居要職者濫用職權以致蒙上特別污點時，當事人實難辭其咎。但對這些事件作出誇張失實的抨擊，絕不能加強市民對司法的信心。為了對該項原則公平，主席先生，我不能對李議員的抨擊置諸不理。

首先，曾經有這樣的說法，律政署為了面子問題，堅持遵照檢控政策，尋求法庭對某些非法入境者判處 15 個月監禁的刑罰。這是一句出人意表的說話，而且亦不正確。對違例事件判罰的範圍，由本局訂定，而引用法例則由法庭負責。對於違例事件的刑罰指引，概由法庭制定。政府的責任（我強調責任這兩個字），是在發現法庭所訂的指引未獲遵從，換言之，當有關刑罰明顯地有不足之處或與原則不符時，則要求覆檢。至於某項刑罰事實上是否有不足之處或與原則不符，則由法庭決定，亦只有法庭才能決定。我深信李議員不會希望見到事情並非如此。

我反對接着提出的一點。這是關於政府在檢控某些知名人士違反簡易程序治罪條例時，為了政治原因而濫用其在檢控方面的酌處權。該宗案件現正在上訴期間，我也是其中一個不願置評的人。不過，我想說的是，政府在檢控方面並無酌處權，擁有這項權力的是律政司。是否提出檢控，由他決定，亦只有他才可以作出這樣的決定。這是我們司法制度的根本。至於說我會為政治理由而提出檢控，我認為是沒有意義的，我必須加以駁斥。我駁斥這個意見，是因為本港不是這樣運作，而且它毫不真實。李議員極重視的法治精神 —— 這是十分正確的 —— 其實就是指不論有關人士的社會地位，在法律之前，人人平等。

至於李柱銘議員所說困擾律政署的問題，正如我們所知，這些問題確實存在，但值得重申的是，我們必須全面來看這些問題。律政署共有 250 名律師，他們的工作包羅許多不同的專業範疇，對於政府的正常運作極為重要。假如因為少數人的不當行為——不論這些行為如何惡劣——而認為全體律師的名譽、操守和努力都有污點，是極不公平的。我知道李議員也不希望這樣做。

主席先生，我謹此支持動議。

保安司致辭的譯文：

主席先生，我想就議員在施政報告辯論中提出有關治安和越南船民問題的意見，作出回應。

有幾位議員談及治安問題，並對近期罪案率上升表示關注。我亦對這種情況感到關注。現時的整體罪案率，雖然較八十年代首五年為低，但在過去三年卻顯著上升，而最令人感到關注的，是近期暴力罪行有所增加。

有議員指出很多罪案是沒有向警方舉報的。要獲得有關未經舉報罪案的可靠資料，難免會有困難；這種情況並非香港獨有。不過，從每隔數年定期進行的罪案受害情況調查的結果，當可略知未經舉報罪案的多少。將於下月發表的最近一次調查結果顯示，在個人及家庭罪案方面，雖然經向警方舉報的罪案數字與實際發生的罪案數字相比仍屬偏低，但已有上升趨勢。這個趨勢令人鼓舞；我們打算乘着這個趨勢，在即將推行的一項宣傳運動中，強調警民合作對撲滅罪行的重要性。警隊已作出充分準備去對付罪案，不過仍需全體市民的協助，才能成功。

本局議員特別關注的，是市民由於恐怕遭受報復，以致不願舉報涉及黑社會的罪案，亦不願出來作證。當局進行的罪案受害情況調查雖然沒有關於黑社會罪案的具體數字，但並無跡象顯示市民不願意舉報這類犯罪活動的情況，有增加的趨勢。事實上，市民在本年度向警方舉報涉及黑社會的罪案，數目顯著增加，特別是在傷人及嚴重毆打、刑事恐嚇和勒索，以及行劫等罪案方面。政府打算採取措施，鼓勵市民較多舉報涉及黑社會的罪案。當局已經批准撥款，增設三面在認人程序中使用的單向觀察鏡，使證人獲得保障，而所有新落成的分區警署均會設置這類設施。此外，警方亦會檢討報案手續，希望予以簡化，從而減少市民報案所需的時間。

有些議員要求當局重新成立反黑組。我相信他們是由於有所誤解，才提出這項要求。一直以來，警方對付黑社會的工作，不但從未鬆懈，而且近年來更動用了大量額外資源，在全港以及各總區和分區層面，打擊黑社會和其他有組織犯罪集團的活動。現在，警方已能更妥善地安排和更有效地調動這些資源，以對付目下日趨複雜和周密的有組織罪案。

最近涉及使用槍械的罪案數字增加，而這些槍械很多都是由中國運入，因此，邊境雙方合作對付罪案更形重要。對防止槍械非法運入香港的工作，香港與廣東方面彼此都同感關

注。警方和香港海關與中國當局經常保持緊密聯繫和良好合作。警方已多次檢獲非法運入本港的槍械，過去三年所檢獲的武器幾達 250 件。

防止罪案的其中一項最有效的方法，仍然是派遣足夠警務人員在街上巡邏。由於勞工市場緊絀，今年年初警方在招聘和挽留人手方面都遇到困難，不過，透過對薪俸及服務條件的檢討，這些困難正逐漸獲得解決，有關初級警務人員的薪俸及服務條件檢討工作已經完成。當局正研究採取其他措施，改善人手的調配，其中包括在可行情況下，改由文職人員出任警隊某些職位，以及加派輔警執行職務。現時每日約有 800 名輔警當值，大部分負責地段巡邏。他們在維持香港治安的工作上，擔當一個非常重要的角色。

撲滅罪行的工作亦須透過本港的刑罰制度和罪犯改過自新計劃來進行。從最近罪案統計數字得出的其中一個較為令人鼓舞的結論，便是青少年罪案正逐漸減少。我相信撲滅罪行委員會近年在對付青少年罪案方面推行的廣泛宣傳計劃，會對減少青少年罪案率起一定作用。我們推行的罪犯改過自新計劃亦會取得同樣卓越的成績。大部分被法庭判處監禁的少年罪犯和青年罪犯，都會被送往教導所服刑。這些教導所是以教育、職業訓練，以及協助罪犯改過自新為工作重心。所有少年罪犯和青年罪犯獲釋後，均須接受善後監管，以協助他們重返社會，成為有用和奉公守法的市民。政府現正研究一些建議，以便為若干類成年犯人推行一個更為廣泛的法定釋後監管計劃。

我現在想轉談越南船民問題。

去年十月底，滯港越南難民和船民的總人數高達接近 57000 名，這是一九七九年以來最高的數字。經過 12 個月後，人數已降至稍低於 53500 名。以我們面對的問題之大，這項下降實屬平平無奇；不過，能夠將人數增加的趨勢扭轉過來，仍是令人鼓舞的，因為單是在對上的兩年半內，滯港船民人數已增加接近 50000 名，而一九八九年月則逾 30000 名之多。

越南船民人數的增減，是受到幾項因素影響的：一方面是來港和出生的人數，另一方面是移居外地和遣返越南的人數。因此，我們就算只是要維持人數不變，也必須作出很大努力。在過去 12 個月內，只因為同期約有 12000 名越南船民離港，才能夠將滯港船民總人數淨減 3500 名。

安排難民移居外地的工作，進展尤其令人鼓舞；本年，已有約 6000 名難民獲外地收容，而滯港的難民人數，亦由本年年初的 12000 名下降至目前的 8500 名左右。我預期這個趨勢仍會持續。至於遣返工作方面，進展則較緩慢。雖然本年直至現時為止，已有約 4000 名船民返回越南，但在同一期間內，未經甄別或是已被甄別為非難民的船民總數，則略有增加。

儘管如此，本年每月遣返 400 名船民的比率，幾乎是去年的五倍。日後若要使船民的總人數穩步下降，便須努力不懈繼續把更多船民送返越南。為了達到這個目標，我們必須盡一切努力，與聯合國難民專員公署積極合作，推動遣返計劃，以及加強宣揚訊息，讓那些不屬難民身份的人知道，他們是無機會移居外地的。

主席先生，我清楚明白，對這個似乎是難以解決的問題作出任何預測，都會有人算不如天算的危險。不過，撇開未來畢竟是無法預料這點不談，我們是有理由抱着審慎樂觀的態度，認為問題或許最終已有轉機。越南現正謀求與鄰國和世界各國改善關係，我們必須抱有希望：隨着越南和其他國家的關係轉趨正常後，隨之而來的將會是各項貿易、投資和經援利益，令越南的經濟情況得以改善，使越南人不再非法離開越南，以及鼓勵現時在羈留中心的船民返回越南，再次投入當地社會的生活。

主席先生，我謹支持此項動議。

衛生福利司致辭的譯文：

主席先生，我注意到議員對本港改善衛生及福利服務方面，都表示鼓勵。我亦留意到他們對本港提供更多選擇所據的哲理，以及對善用納稅人金錢方面，都表示贊同。同時，我亦聽過他們所表達的關注、他們的期望、和他們所提出的建議。我首先謹此向各位致謝。

社會福利服務

多位議員都詳細談到各項福利服務，尤其是家庭服務方面，以及提供這些服務的基本哲理。他們大部分的建議，已在社會福利白皮書初稿內反映出來。當局現正徵詢社會人士對白皮書初稿的意見，並會在下週進行動議辯論。我希望各位議員屆時會發表更多寶貴意見。

有幾位議員呼籲政府保證承擔各項福利服務；另有一些議員則警告當局不可使市民有一個印象，以為當局會削減這方面的承擔。

政府會繼續承擔各項福利服務，這是毋庸置疑的。過去十年，當局在社會福利方面的開支，無論是在實質方面，或在政府總開支的百分率方面，都一直有穩步上升的趨向。在一九八九／九零年度至一九九一／九二年度期間內，政府的經常總開支預計只增加 21%，但在同一期間，社會福利方面的經常開支則上升達 25%，而數字還未有包括非經常開支項目、政府獎券基金的撥款及由其他部門提供的服務在內。

主席先生，在施政報告中，你已作出有力的保證，強調政府會支持社會服務的基本結構，改善有關服務水準，提高服務質素，擴大服務範圍，並一般提高本港普通家庭的生活質素。保障亟需援助和生活條件差的人士，將會繼續是政府優先處理的事務；無論何人，都不會因為繳付不起費用而得不到所需的服務。我們為這些人設置的安全網是穩固的。

主席先生，你曾強調家庭所扮演的重要角色。這點已在本局中有回響，但同時亦引起一些誤解，以為政府把改善家庭生活質素的責任，轉移到家庭本身去。

我要強調的是，這種恐懼是毫無根據的，我們絕對沒有打算這樣做。相反地，我們會藉改善這些服務的質與量，以支持及強化家庭。

我們之中，有許多人，如我自己，都是土生土長的，並且在家庭優良傳統所提供的互相照顧和保護下，作息與共，茁壯成長。家庭一直是我們社會中的基石。能夠這樣做的家庭，都會希望繼續發揮他們的功能，為個別家庭成員提供一切可能的支持。在本港，我們雖然都樂見福利服務的提供，但我們決不可捨棄我們可引以自豪的家庭傳統。

康復服務

關於本港庇護工場收容弱智人士的政策，我們曾經指出，這個政策有需要作出修訂，而當局亦會根據康復服務綠皮書進行研究有關建議。本港明年初會成立工作小組，以便能於一九九二年發表一份綠皮書，供社會人士討論。

醫療衛生服務

關於醫療衛生服務方面，我們現正採用三管齊下的方法，即透過醫院管理局、基層健康護理服務及香港醫學專科學院等三方面，進行一些重大的改革。

世界衛生組織訂下「到二〇〇〇年人人可享健康」的目標，而基層健康護理已認為是達致這個目標最合乎經濟效益的方法。健康教育和預防疾病仍是我們優先要做的工作。基層健康護理服務工作小組正制訂未來發展計劃的藍圖，並將於兩個月內提交報告。

醫院管理局將在醫院事務方面擔任重要的角色，管理局的主要職員將於下月上任，現時有關方面正進行最後的籌備工作，使該局可以在本年內盡速正式成立。

不過，這不是我們的最高和最後的目標，而只是邁向衛生事務改革的重要一步，我們決心協助醫院管理局將各公立醫院合併，充分達致衡工量值，而最重要的是改善病人的護理服務。為達致這些目標，該局將會廣泛接受各界專業人士和市民大眾的意見。在執行工作方面，該局將享有相當靈活性和自主權。

顯然，單憑政府的投入和決心是不足夠的，我們需要專業醫療衛生人員同樣參與和努力。在這方面，贊同我們改革意向的醫生的熱誠，令我感到鼓舞，我相信其他醫護同事亦會同樣的投入。

如果所有人員對改革深信不疑和共同合作，這樣，一個更完善、具更高服務水準的公立醫院制度將指日可待。

明年香港醫學專科學院設立後，香港將增添一個提供先進精良醫學專科訓練的中心。屆時，本港健康服務改革策略的第三個部分將可展開。

總共說來，這幾項重要新措施將為香港的健康護理服務揭開新的一幕。我們必須給擔當這方面工作的人士一展所長的機會。現在不是以白皮書形式重寫「方案」的時候，而是採取行動的時刻。

在今次辯論中，議員就政府未來的醫院收費政策發表了很多意見。「為全港市民以他們可以負擔的費用提供更多可供選擇的高質素醫療服務」這個概念，獲得很多議員支持。不過，有些議員認為，實行這項政策時應審慎從事，並要求為貧困及有需要的人士保留一「安全網」。

我們對有需要人士的保障是很確實的：沒有人會因為經濟拮据而得不到適當的醫療服務。這個基本原則經列入法例之內。此外，在醫療服務有了顯明的改善和訂立符合要求的豁免制度之前，收費政策將不予改變。

在醫療保險方面，從最近一項全港調查顯示，每七名回答者中有一名投購健康保險，投購者中有一半由僱主繳付保費。由此可見健康保險有逐漸普及的趨勢。

透過推動健康保險，我們可以在社會中更公平地再分配醫療護理的費用，讓市民在接受護理方面有更多的選擇。我們將繼續探討各項方案，其中可能包括強制或自願計劃，由保險公司辦理或由中央集中管理。

我們希望提高公帑的成本效率，令納稅人的金錢發揮最大價值，更合理地調配有有限的公眾資源。與此同時，我們希望繼續讓市民獲得適當的醫療護理，並且改善服務的質素，增加市民對服務的選擇。

結論

在應付改善衛生福利服務的挑戰時，我們應該高瞻遠矚，想辦法提高服務的質和量，為市民提供更多的選擇。我們將尋找更多的資金來源。此外，我們將調整服務，以迎合社會人士更高的期望。同時，我們必須關顧所有市民的需要，不論貧富或「夾心階層」都不要忘記。

主席先生，我謹此支持當前動議。

教育統籌司致辭的譯文：

主席先生，在今次辯論過程中，最少有 14 位議員曾就勞工及教育方面提出問題，我很多謝他們對這些主要政策範圍表示關注，同時亦很感謝他們提出有建設性的建議。雖然我不能逐點作出詳盡的回應，但我已在他們的講辭中留意到幾個主題，並會嘗試逐一作出回應。

輸入勞工

其中七位談及輸入勞工問題的議員所發表的意見，與本局上次在七月四日辯論這個問題時一樣，對輸入勞工一事大表反對。另外兩位議員則呼籲政府撤銷現行的輸入勞工計劃，而其餘五位支持這個計劃的議員中，有兩位要求擴大計劃的範圍和輸入勞工的數目。

主席先生，政府無意撤銷這些計劃，而過去的經歷已證明我們的觀點是正確的。儘管若干行業的人手短缺情況已有緩和跡象，勞工市場的競爭仍然是激烈的。各位議員或許有興趣知道一個事實，就是申請輸入技術員及有經驗操作員的數目，分別是計劃所規定人數的六倍及四倍。一個由我出任主席的輸入勞工督導小組，在過去兩個月已審閱過來自超過 4500 家公司的申請書，涉及職位達 57000 個。督導小組現已完成審閱工作，而我亦很高興向各位報告，政府現已準備將配額分配給有關公司。我打算在本局下次會議席上詳細報告有關情況，不過。爲了讓彭震海議員安心起見，我謹先向他保證，所有申請書，如涉及的薪酬低於所公布的中位數，均不予受理。事實上，大部分申請書，即獲得批准的 55% 左右，其所建議的薪酬均高於該中位數。

主席先生，同樣地，政府亦無意在目前修改或擴大這些計劃範圍。督導小組會密切注意計劃的執行情況，不過，除非我們在配額使用方面，濫用情形，以及輸入勞工對有關行業的影響等獲得了經驗，否則不會考慮作出任何修訂。有些議員建議政府應爲九十年代的大型基建工程制訂輸入外地勞工計劃，實際上，政府已在另一項專爲與機場有關工程而制訂的計劃中預留配額。根據這第三項計劃而提出的申請，與我剛才所述的兩項一般性計劃之間，並不存在任何競爭問題

職業訓練

主席先生，三位議員曾談到職業訓練問題，其中兩位認爲有需要爲那些因經濟環境改變而導致失業的工人提供再訓練的機會。我很多謝他們提出建議。近年來，政府已從本港的主要工業中委出工人代表，加入職業訓練局及其屬下所有訓練委員會工作。這項措施目的，在確保職業訓練局的各項工業教育及訓練計劃，能在迎合因若干行業的失業情況而導致的再訓練需求方面，作出充分的反應並採取靈活的處理手法。例如，目前爲象牙工人而制定的計劃，便是在三個月內完成的，現時運作良好。

主席先生，一位議員在其致辭中指出，政府看來差不多制定了一個過份偏重高等教育而忽略職業訓練的制度。關於這點，我恐怕不能同意。我們並非把所有資源都給予高等教育。近年來，提高職業訓練水平的需要已變得越來越重要，而迎合這個需要的方法有三。第一，原由理工學院開辦的高級文憑課程，轉由職業訓練局開辦，使理工學院能有餘力開辦更多學位課程，而同屬重要的是使職業訓練局能夠培訓高級技術人員。這方面的支出將佔擴充高等教育全部非經常開支的 40%。第二，我們會在職業訓練局內設立一些新單位，在有用的最新科技方面培訓人材。例如，本港的一個製造業環節，無論在品質或最後產品的銷售方面，都越來越趨向於高質產品市場，而最近設立的精密金屬片沖壓技術訓練部及專用集成電路設計中心，正好滿足了這個環節的需要。其他訓練機構亦不甘後人，作出反應。在我們與香港生產力促進局的協助下，製衣業訓練局已設立了一製衣工藝示範中心，以促進業務的流轉。第三，主席先生，我現時正在執行你在一九八九年十月向本局發表施政報告時帶頭宣布的措施，籌劃設立新科技訓練基金。有關方面現正草擬該項計劃所需的法例條文。計劃一旦實施，即可將職業訓練的地位提至更高水平。該項基金將用以幫助經理及科技人員透過特設的短期課程及派往海外工作方式，學習本港所需而仍未擁有的科技知識。

大學畢業生的供應

但對於同一位議員認為香港需要更多大學畢業生，而其他議員對「人才外流」表示關注，我非常同意。在最近向香港管理專業協會致辭時，我曾清楚表示，香港如要維持經濟的增長力量，便需要更多大學畢業生。如果我們的人力預測正確，一九九六年勞工市場對大學畢業生的需求，只能獲得部分滿足，由現有大學畢業生的剩餘人才以及擴展高等教育院校培養所得的人才供應。我們估計，屆一九九六年，約 34% 的預測需求須要由海外大學畢業生提供。換言之，香港仍須大量依靠海外供應人才。因此，政府現正致力挽留、培訓以及吸引有識和具資格的人士。關於挽留人才方面，英國國籍計劃以及英國政府為我們取得的類似計劃，應該非常有用。這些計劃，是為那些最有移民傾向的人士而設，給予他們繼續在港居留和工作所需的信心。至於培訓人才方面，我們會將高等教育院校的學士學位課程名額倍增。最後，我們一方面推廣香港，一方面放寬入境規則，並為有關人士的家庭成員提供適當的教育機會，以吸引有意回流或來港的人士。

高等教育

主席先生，現在讓我談談高等教育方面，八位議員曾就這項目發表意見。沒有一位對擴展高等教育的需要提出嚴重質詢，但對於能否達致主席先生在施政報告概述的雄心勃勃的目標，仍然有點懷疑。

現時我們正竭盡所能，務求如期達到目標。過去 12 個月來，成員包括大學及理工教育資助委員會主席、職業訓練局主席、庫務司、教育署署長和本人的督導小組，曾研究過多個方案，以確保職業訓練局和各高等教育院校獲得擴展所需的額外地方和撥款。這些方案經已訂定，只待資源分配。至於人手方面，大學及理工教育資助委員會預計各高等教育院校需要再多招聘 3000 位教師，以應付增長和自然流失。該委員會在最近向政府提交的報告書中指出，由於各高等院校提供的薪酬福利相當吸引，因此相信有利招聘得和訓練出這個數目的教師。如果能夠增加學術研究機會，並改善附帶福利，相信收效更大。主席先生，該委員會的主要建議，即大幅度提高學術研究機會，已獲得行政局批准，一俟獲分配資源便可予以推行。

對於學士學位數目的增加，是否有足夠中七畢業生攻讀，以及中七畢業生的質素是否可以維持，有些議員表示關注。關注第一點，教育署署長告訴我，雖然現行的政策是為兩年前的每三個中四資助學額提供一個中六資助學額，但實際上學生升讀中六低於這個比率。在取得我同意後，教育署署長現正就如何提高這方面升讀率的各項措施，諮詢各學校委員會和考試局，這些措施包括略為但適當地調低高級程度會考的報考資格，並勸說校方充分利用本校的中六學位收錄學生，以及優先取錄本校的中五學生。至於第二點，各位議員都知道，中六課程最近已按教育統籌委員會的建議而有所改革。各高等教育院校經已完全接受高級程度和高級補充程度的新制度。因此，我們應具有信心，新制度培養出來的中學畢業生，不單對接受高等教育有更充分的準備，而且是受過較良好教育的學生。

長遠而言，隨着學士學位名額增加，我預期各高等教育院校將增加採用學分制度，目的不只是定出高等教育院校入學的標準，更可以方便學生從一高等教育院校轉讀另一院校。

雖然學分轉移制度的好處甚多，但我們必須給予高等教育院校足夠時間去發展這項措施，切不可操之過急。不過，我可以說，這措施很引起興趣，最近香港學術評審局舉辦了一次座談會，讓各高等教育院校有機會最先討論有關的構思、實用性和方式等。

中小學教育

主席先生，有七位議員曾就我們在中小學提供的基本教育，作出評論。他們的主要信息是：現在是政府需要努力改善中小教育質素的時候。這從他們提出縮減每班學生人數，改善英語教學，在教與學的過程中，給予激勵，以及為無心向學的學生提供適當教育等建議中，已不言而喻的表達出來。我們對這訊息完全贊成，並同意上述的問題應該急切加以解決。

主席先生，教育統籌委員會第四號報告書將會為上述問題提供答案。我很高興的在這裡宣布，該份報告書現正印製中，將於十一月二十二日向公眾發表。報告書載列對共同課程的檢討，論及有關的課程問題，致力解決學習能力極高和極低的學童的需要，審視校內輔導和指導服務的需要，試圖解決長期存在的教育語言問題，並且計劃在小學高年班採用全日制。教統會花了超過一年的時間去討論這些問題，而這些問題中，沒有一項是容易解決的，教統會在進行商議的後期，一星期召開幾次會議之多。我想藉此機會向曾經花時間費神在教統會第四號報告書的議員致謝，特別是向范徐麗泰議員致敬，她在長時間的熱烈討論中，所表現的領導才能和耐性，至足感謝。

主席先生，教統會現時並沒有停頓下來，雖然各位委員亦很應該稍事休息。教統會第五號報告的初步工作現正開始，這份報告書將論及未來的教師供求情況、師範教育和訓練服務的提供，以及教師的前途等。在進行商議期間，教統會將會考慮各位議員在這次辯論中，就改善教師僱用條件和提高教師士氣所提出的意見。

主席先生，本人謹此陳辭，支持當前動議。

經濟司致辭的譯文：

主席先生，多位議員就港口及機場發展策略提出各方面的意見。這是無可厚非的，因為這個策略包括一個複雜的工程網絡，每項工程本身所涉及的範圍及成本都非常龐大。這些工程計劃全面實施後，最終會改變香港的面貌，並會對香港未來帶來深遠的影響。因此，今個下午，我和其他同事花一些時間，就各位提出的主要問題作出回應。首先，由我介紹機場工程計劃。然後，由規劃環境地政司簡述規劃程序的整體策略及港口發展，再由運輸司談談交通接駁問題。財政司會就港口及機場發展策略集資方面的策略發表意見。最後，布政司會談到徵詢民意、港口及機場發展策略的分期安排以及在基建發展方面的中港關係等，作為總結。

為明白港口及機場發展策略為何是解決問題的適當辦法，我們必須首先對問題加以了解。現時的問題是，除非我們採取措施，將本港的港口及機場容量擴大，否則即使增長率

平平，港口及機場都會在未來六年內或更短時間達到飽和。我不會詳細討論港口所面對的問題，因為規劃環境地政司會在其演辭裏談及這些問題，不過，必須緊記一點，我們所制訂的策略，是爲了應付港口及機場兩方面的增長。如果問題不同，所採用的策略亦會不同。當局曾考慮的發展策略有大約 40 個，其中以在赤鱘角興建新機場及在大嶼山擴充港口爲主的策略，在接受五項重要測試時的成績最佳。該等測試爲：

- (a) 經濟表現，即對本港長遠和持續的經濟增長的貢獻；
- (b) 對環境及社會的影響，即對自然、生活及工作環境質素的影響；
- (c) 興建時間，即是否可以根據需求分期施工；
- (d) 靈活性及周密性，即是否可以應付日後需求上的變動；以及
- (e) 財政表現，即是否可以使公營部門和私營機構兩者的參與程度達到最佳的平衡，以及是否可以在財政有限制的情況下使施工規模達到最高水平。

在重新界定有關問題以便將港口包括在內之前，我們自七十年代初期已開始物色興建新機場的最佳地點。一九七三年進行的空運系統長遠策劃研究，初步研究過 30 個地點，其後這 30 個地點逐步縮減至六個，依次爲：

- (1) 新界東部吐露港進口處的赤門海峽；
- (2) 南丫島西部一個填海區；
- (3) 長洲東部一個填海區；
- (4) 位於后海灣稔灣的一個填海區，離岸及在爛角咀北部；
- (5) 深圳河三角洲接近邊境的一個填海區；及
- (6) 赤鱘角。

我們選定赤鱘角爲理想地點，並於一九七九年進行一項可行性研究，其後在一九八二年展開一項全面的總計劃研究。由於赤門海峽在運作上特性欠佳，而且對吐露港水質有不良的環境影響，因此我們在一九七三年已否決這個地點。除此之外，所有其他地點後來都經過再次研究。一九八九年進行的新機場選址研究，重新考慮南丫島及長洲範圍內西面海港的各個地點。其後進行的港口及機場發展策略研究，將上述範圍內的最佳地點與赤鱘角比較。這項研究工作於當年稍後完成。在一九八一至八三年，我們一方面爲赤鱘角制訂一份總計劃，另一方面亦重新研究過位於后海灣的各個地點，特別是較具吸引力的稔灣，但發覺這個地點不及赤鱘角理想。本港一群學者在今年擬備的一份報告書中，亦曾向政府推薦

稔灣為新機場的選址，因而促使我們再次考慮這個地點。但這份報告書及其後進行的檢討，卻令我們進一步確信赤鱘角是正確的選擇。

稔灣有很多嚴重問題。建議選用該址的人士卻沒有說出如何克服這些問題。該址過於接近發展中的新深圳機場，故空域協調問題極為複雜；在稔灣設機場會導致該機場與往來珠江船隻所使用的一條重要航道發生嚴重衝突；從該機場發出的噪音會嚴重影響深圳及天水圍的住宅區；米埔沼澤區接近機場則會帶來鳥隻碰撞飛機的危險；該址不容許擴展港口以提供更多機場所需的新交通連接道路；此外，后海灣易受破壞的生態亦會受到嚴重損害。我列出這幾點的目的，在於說明我們是有聆聽及徹底考慮所提出的建議。我們暫時未聽到任何認真和經過詳細研究而可代替赤鱘角選址的建議。

我們承認，以整個華南地區的航空來說，赤鱘角可能不是最佳的地點，但在解決我們面對的複雜問題方面，則屬最佳地點。我們的問題不是僅限於航空交通增長及不利於使用的地形。由於把問題如此過分簡單化，結果部分人士建議我們只考慮在邊界中國境內某處地形限制較少的地點興建機場，以便為整個珠江三角洲提供服務。此建議忽略了一點，即機場之所以需要興建，基本上是為香港及一九九七年成立的未來特別行政區提供服務。聯合聲明及基本法需要我們「採取措施保持香港的國際和區域航空中心的地位」。我們會有本身的民用航空運輸協定，亦可在聯合聲明所定的權限內與第三國商談本身的航空交通權利。如果我們不能夠在本港境內興建一個可應付需求的國際機場，我們實際上是放棄所獲保證的民航自主權。以國際乘客數目計算，啓德機場是世界上第六個最繁忙的機場；以國際貨運計算，則名列第四位。這個機場比中國任何一個機場繁忙得多。因此，如果有人認為這個在世界及區內具重要地位的新機場，建於中國南部邊界會較為適宜，或我們可依賴深圳機場吸納香港預測增加的航空交通量，便是忽略了上述各項重要的考慮因素。

為何我們不能夠勉強繼續使用啓德機場呢？事實上，我們已竭盡所能擴展啓德機場的容量，但由於只得一條跑道，其容量基本上已受到限制。同時，由於受所處地點限制，甚至不能供二十四小時使用。雖然過去 10 年來，啓德機場的運作良好，但其地點已愈來愈有困難，約有 350000 人住在飛機飛行路線之下，而飛機的噪音已超逾國際間所接納的標準。此外，安全標準亦受到機場地點的地理限制而無法理想地執行。近年來，我們已實施多項改善措施，以延長啓德機場的使用期。我們會繼續實施此等措施，並會提供更多飛機的停機位，改善航空交通的控制及改善往啓德機場的通路。但即使一切已就緒，啓德機場會在新機場啓用前達至容量極限。在九月前的 12 個月內，乘客和飛機的流量均增加了 12%。倘繼續維持兩位數字的增幅，啓德機場的容量會在一九九三年便達至飽和。

對於這點，曾經出現一些誤解。那並不表示，在機場開放時間內的每一分鐘都會有航機升降，只表示留給定期班機的「可停留時間」對商辦航空公司不起任何吸引作用，以致航空公司無能力亦不願意擴展其服務，以應付需求。它們會轉往其他能提供較吸引的「可停留時間」的機構，以便盡用屬下航機，並為航線網絡提供更佳聯繫。由此可見，當啓德機場達到容量極限時，我們會喪失潛在的新客運量，只有包機和願意使用非黃金時間的貨運公司有所增長，這對本港經濟將有相當大的影響。

大部分專家都同意，在未來 10 年，亞太區的航空交通將比世界上任何其他地方有迅速的增長。我們的鄰近國家和競爭對手都深知此點——新加坡樟宜機場的第二座客運大廈將於下月啓用，而有關當局已展開籌劃第三條跑道；大阪正興建另一新機場；漢城正計劃興建一個規模比赤鱘角機場更大的新國際機場；曼谷機場有計劃大事擴展，耶加達的第二座客運大廈亦將於一九九一年落成啓用。

由於一個有效率的機場對本港的經濟至為重要，因此我們實在不能讓啓德機場負荷過重和達到最終容量。一九八九年，經由啓德機場處理的空運貨物達 730000 噸。以價值計算，這佔本地產品出口差不多 30%，佔本地產品入口貨物 20%，以及佔本港轉口貨物超過 16%。我們的旅客有 85% 左右是乘坐飛機到達本港。一九八九年，本港從旅遊業所得的收益約為 370 億元，較一九八八年增加 11%。本港是亞洲區最熱門的旅遊勝地。單是酒店業在這方面的投資便龐大驚人；一九八九年落成的酒店房間有 3000 個，而預計在一九九二年年尾再有 6500 個房間投入服務。至於經商人士因出入本港方便而帶來的益處之多，更加難以定量。不過，一個容量不足的機場無疑會嚴重影響本港的經濟增長，使本港作為一個主要貿易、金融及商業中心的吸引力日漸減少。

現在讓我轉而談談某些提出的建議，就是澳門和深圳興建新機場，多少表示我們無須如我們所說那般迫切需要興建赤鱘角機場。首先，讓我談談澳門方面的機場。我們不相信，長遠來計，澳門會大大吸納了本港的乘客流量。澳門機場對澳門和其鄰近珠江三角洲後方地區所起的是另一項補充作用。鑑於香港是一個航空運輸中心，規模龐大，以及由於本港在地區性和國際航線的巨大航空網絡上提供聯繫的方便，因此澳門機場大量吸納本港乘客的可能性不大。經澳門運送旅客到香港這種安排會遇到很大的阻力。

另一方面，深圳的黃田機場肯定對香港造成影響。它有潛力協助減輕啓德機場在達到最高容量後而赤鱘角機場又未啓用前所受到的壓力。一俟啓德機場變得嚴重擠塞，大陸來港的交通，可能會發覺若安排先飛往深圳，然後再從陸路來港，會更為方便。當然，這方面必須假設屆時已建成有效率的道路系統，連貫兩地，才言之成理。從最樂觀的情況來看，即所有大陸航空公司均選擇上述路線安排，我們認為啓德機場將可減少 10% 乘客和 17% 航機班次。根據目前的預測，這可把啓德機場進到最高量的時間延遲 12 至 18 個月，即延遲至一九九五年。另一個亦可減輕啓德機場負荷的樂觀方案，是中國與台灣開辦直航飛機服務。這可能會把啓德機場的總客運量再減低 5%。若同時把深圳可為啓德機場減輕負荷的潛力計算在內，則啓德機場達到最高容量的時間將可延遲至一九九五年年底。換言之，即使把這些最樂觀的假設計算在內，我們仍須如目前般竭力工作，務使赤鱘角機場得以盡早啓用，這是最明白不過的。一九九七年是我們可以達致目標的最早日期。

較長遠來說，我們認為赤鱘角機場、澳門機場及深圳機場的功用，主要會是相輔相成。這三個機場全部都需要興建，以便為珠江三角洲這個生氣勃勃的地區及華南一帶提供足夠的服務。每一個機場都有其獨特的功用。這個情況並非獨一無二，例如華盛頓及紐約便是各由三個位置接近的機場提供服務。對於我們來說，唯一的技術問題是，位置如此接近的機場，有需要對空域使用的管理盡量加以緊密協調，以便所有有關機場的容量得以發揮最高效用。這項技術問題現正討論中。

主席先生，香港現時是世界第 11 大貿易地區，這項成就並非偶然得來。促使本港成功的其中一項重要因素是，在確保本港的運輸及通訊系統繼續是全球最佳者之一方面，政府與私營機構多年來發展了富有成果的合作關係。我們擁有豐富發展基礎設施的經驗和專業知識，紀錄堪稱第一。我們從來沒有將罕有的資源，用於興建事後因缺乏需求而閑置的設施。我們只會不時被批評未能追上需求。機場計劃是經過多年詳細研究，我們絕不能猶豫不決，或讓進一步的研究成爲問題的一部分而非協助把計劃付諸行動。我們已決定本港需要一個新機場，而新機場應建於赤鱘角。我們相信本港市民一般都支持這些決定，認爲是切合本港及日後特別行政區的整體利益。我們所要做的並非一項輕而易舉的工作，但如果香港要繼續繁榮下去，這項工作就必須做，而且還要做得妥當。我們現時就必須進行有關工程。

主席先生，我謹此陳辭，支持當前動議。

規劃環境地政司致辭的譯文：

主席先生，許多議員對政府有意在新界鄉村地區採用城市規劃措施一事，發表不少意見。一項旨在修訂城市規劃條例的條例草案，將於一九九零年十一月七日提交立法局審議。我想藉此機會澄清幾點原則。

城市規劃條例早於 50 多年前通過，爲擬定、公告及批准市區及未來市區的分區藍圖提供一個法定機制。該條例曾經略作修訂，以建立一個初步批准制度，就藍圖的若干改動作出規定，不過，該條例基本上仍然是市區規劃的主要藍本。

對郊區和鄉村地區土地使用的管制，都是透過官契條件和行政手段執行。根據集體官契而持有的農地（佔鄉村地區平坦和可用土地的大部分）建築問題可根據官契條款加以管制，但使用者的轉換卻全由地主自行決定，但令人討厭及涉及有毒物質等的使用者則除外。這樣，任何地主毋須徵求他人（鄰居、本村村長、田土註冊處）的同意，就可以轉換使用者，只要使用者並非涉及屋宇建築，並非涉及令人討厭或有毒物質，亦非從事非法活動便可。從最近一項調查顯示，新界約有 380 公頃的土地經改爲露天貨倉用途，其中有 45% 闢作存放建築材料及設備，23% 存放汽車，13% 存放貨櫃。

大半是因爲農地改爲露天貨倉的緣故，新界西北區的特色在過去五年來已經完全改變；這種改變正逐漸蔓延至大埔，不久可能會影響西貢，特別是新村道路沿線。

這樣大規模的轉變，顯示出社會對貨倉的需求實在甚爲殷切。需要設法加以滿足。（政府本身正爲此而推出更多土地批租，但需求遠遠超過官地的供應。）但是，環境的轉變同時卻很大，在本區的層面上來說，當一家劊車廠或一個貨櫃倉庫就在住所隔鄰的土地上開始營業，又或在更寬廣的範圍來說，當十家或更多這樣的劊車廠或倉庫沿着鄉村的交通要道排列經營，這樣的轉變往往是很令人不安的，對於以上情況，任何負責任的政府都必須竭盡所能，提出若干合理的管制辦法。1990 年城市規劃（修訂）條例草案正是爲此而制訂的。

政府目前已經着手全面修訂城市規劃條例，並且將於一九九一年年初發表一份諮詢文件，以徵求公眾意見。由於這方面的問題非常複雜，我們預期經修訂的條例不會在一九九二年之前通過。屆時，1990年城市規劃（修訂）條例草案的條款當然要由經修訂的條例所包容或取代。

該（修訂）條例草案於七月底已在憲報刊登，政府同時亦發表了一份諮詢文件，為公眾提供指引。兩局議員已設立了一個專責小組，並且已召開了兩次會議。該條例草案受到某些人士的支持，但亦遭到其他人士的反對。對若干提出的主要問題加以解答，仍然是值得一試的。

第一項問題是：政府既然無論在任何情況下，都會修訂整條條例，為甚麼不能等待修訂條例制定後才在新界郊區實施管制？答案很簡單。一九八六至八七年間改變土地用途的速度顯示，政府實有需要制定法例加以管制。在一九八八至八九年間，單在新界西北部就有約 82 公頃的土地，新近改為露天貨倉。政府認為，如果不能在動議修訂整條條例之前，先行在新界實施規劃管制的話，那麼，新界大部分地區的土地用途便會變得雜亂無章，以致將來無法進行規劃和管治的工作。

第二項問題是：既然有必要對改變土地用途事宜實施某種形式的管制，那麼，如果我們建議設立一個行政監管制度，是否會較為優勝和較易接受？答案是這樣的制度根本行不通。在改變土地用途後，地主只不過是行使其已獲法庭確定的權利。因此，無論是否為公眾利益起見，都只有藉所達成的協議或法例條文，才能適當地限制地主在這方面的權利；而政府並無理由去期待地主同意接受一些自願限制措施，而不顧本身的眼前利益。

那麼，設立一個法定的發牌制度又如何？答案是這個制度並不適當。這類發牌制度（建議設立發牌制度的人所指的似乎是這類制度）必須在發牌條件明確列明和經標準化，以及符合這些條例的申請人均須獲保證能得到牌照的時候，才可以發揮最佳效用。不過，協調土地用途、基本設施和當地環境之間關係的管制工作，必須根據各自的性質和當地環境情況來進行；而這也是郊區規劃工作的目的。此外，最終還需要有適當的組織，獲授權在合乎社會利益的情況下，作出同意或反對的決定。經過適當修訂的城市規劃條例程序和城市設計委員會，分別是香港進行這項工作的最佳程序和最適宜組織。

有人提出有關因租用利益損失而應獲得補償的問題。目前的城市規劃條例，除了有關因收回土地而理應給予補償這項規定外，便沒有其他有關補償的條款。規劃法例中，補償問題是極為複雜的，涉及保障個人權利與促進社會利益的需要兩者之間的微妙平衡狀態。關於這方面的問題，我們有需要進行詳細的研究和全面的辯論，特別是有關索取補償的權利、是否須要給予補償、在甚麼情況下須要給予補償，以及在必須給予補償情形下應給予多少等問題。我打算成立一個專家小組，成員包括來自非政府部門的人士，共同考慮有關問題，作為全面檢討城市規劃條例諮詢工作的一部分。不過，我們不應因此延遲現時有關條例草案的工作，因為這方面的討論不會很快得到結論。各位議員也許留意到，雖然英國 1971 年城市及鄉村規劃法令中有列明補償的規定，但實際上索取補償的權利卻受到多項豁免條款所限制。事實上，人們很少會得到這項權利。

第四，雖然對不少議員來說，需要中期發展審批地區的原因，已屬相當足夠，但這個計劃仍備受質疑。主席先生，各國政府一般制訂提前生效的法例，是由於政府預料有關法例的公布和討論，會鼓勵該條法例將會管制的行爲。在其他國家的稅務法例，這是頗爲常見的。在本港亦有薄扶林及半山區延緩建屋的先例，那是根據一九七三年的暫時限制建屋發展（薄扶林及半山區）條例，在通過該條例前，賦予建築事務監督權力，拒絕批出指定地區的建屋計劃。曾經有意見認爲這個做法，或多或少貶低本局在決策方面的權力，但如果要實行中期發展審批地區計劃，本局必須通過這條條例草案。無論如何，我看不到這個意見有任何說服力。同時，經徵詢法律意見後，我可以斷言這些權力並不侵犯人權法案。

最後，主席先生，我想談談提出上訴的問題。城市規劃條例曾備受批評，因爲它容許委員會聽取對其本身規劃的反對意見，並就其拒絕規劃的申請進行檢討。該委員會的職責根據修訂條例獲得擴大，以及規劃署署長根據中期發展審批地區制度可拒絕批准的權力，並賦有權力將土地恢復原狀通知書增加條款，均備受批評。依我看來，該委員會的職責問題正如補償事宜一樣，必須在整體檢討時處理。但對於反對規劃署署長根據這條條例草案有權增加通知書上的條款，可以予以研究。至於該署署長根據中期發展審批地區制度批准或拒絕的權力，將在條例草案通過後六個月內喪失，而且如果要實行他的決定，必須由委員會確定。因此，我們毋須研究反對這些爲期甚短的權力的上訴程序。

主席先生，最後我想強調政府的目標並不是凍結私人權力。事實上，這條法例並沒有這個效用，它的目的是在鄉郊地區推行適當的規劃和土地使用管理，方法是把法定的規劃條例擴展至全港地區。我們希望確保鄉郊地區的發展可以在適的地區和適當的環境下進行，並促進破舊地區的重建計劃。由於環境已經發生改變的速度，我們須要及早處理。我充分知道和了解鄉郊地區土地業權人就這些建議而產生的憂慮，但我認爲他們毋須擔憂，因此，我曾與鄉議局代表進行多次磋商，並將繼續與他們商討。我相信法定的鄉郊規劃不可能全無困難，鄉郊地區的發展和逐步改善環境若要有進展，就必須有建設性的行動。

鄉村規劃及改善策略

鄉村規劃是鄉村規劃及改善計劃的重要組成部分，而其他組成部分則是對鄉村基本設施的投資計劃。相對於有些人的憂慮，這項計劃於一九八九年的 10 年預算開支約爲 40 億元，但在目前的五年資源編配中，這項計劃已獲得約 15 億元的撥款，其中 12 億元用作防洪工程，而另有 3.9 億元用於鄉村地區的其他基本設施工程。我希望與鄉議局及其他有關人士研究的事項之一，是發展商對配合新的近郊發展計劃的基本設施，可作出多少貢獻，因爲在很多方面的發展來說，這可能是向前邁進的最快捷方法。

私人樓宇

我亦希望略談較舊的私人樓宇。在最近的兩宗慘劇發生後，舊樓情況備受質疑。雖然這些事件明顯地是不同原因所導致，但是似乎顯示出我們面對因缺乏維修及違例建築而產生的嚴重問題。土瓜灣事件毫無疑問是個悲劇，不過，有關的維修或失修可能會是更難處理的問題。在本港，我們極少有正式及持久的樓宇維修傳統，而建築物條例執行處的初步調查已顯示，有待我們採取的補救行動是何等巨大。

政府將透過建築物條例執行處，繼續進行其樓宇檢查的計劃，找出潛伏危機的根源，並請有關業主注意，以便採取緊急補救行動。由於上環事件，這項計劃現正集中在餘下的戰前樓宇。鑑於土瓜灣事件，有關當局可能對優先次序作進一步調整。我們亦會加強行動，對付違例建築工程，包括與區議會合作，在目標大廈進行大規模清拆行動。但是，大家都會明白，無論政府可提供什麼資源，但始終都不能獨力處理這些問題。私人樓宇的業主現在必須正視他們的責任，確保其樓宇得到適當的保養和維修。違例建築工程必須停止，如沒有適當的規劃及批准，不能對樓宇進行改建工程，並應聘請私人建築師、工程師及測量師就如何減少危險事件提供意見，並定期進行檢查。任何人都不應等候政府向他們指出問題所在。

最後，愈來愈明顯的是，現時政府和私人方面共同作出的努力，並未能確保市民可得到應有的保護，免受危害，同時亦未能全面成功遏止私人樓宇的情況變壞。因此，我已請求屋宇地政署署長廣泛徵詢政府內部、有關專業人士及其他公眾人士的意見，在明年初就如何作出更大合作問題向我提交報告。有關方面會考慮是否應加強法例的效力，以確保私人樓宇一日未拆卸，便應有適當的保養和維修。不過，業主是有責任保持樓宇安全，而即使法例有修訂的需要，亦需時進行，而法例的修訂亦不可以解決一切問題。私人方面現在應為本身及公眾利益起見而採取行動。

港口及機場發展策略

現在談到港口及機場發展策略。主席先生，我負責的部分是訂定港口及機場發展策略研究的策略內容，其中更標明港口的部份，簡略解釋政府如何着手進行是項研究，以及現時研究已經完成，如何把研究配合未來的計劃策略。政府自從一九七二年為配合公共房屋計劃而籌劃新界新市鎮網絡後，便一直有參與籌劃策略的工作。其中大部分的目標都屬於社會性，另亦有為配合經濟發展而為市民提供工業用地。截至一九八五年止，九十年代的發展策略計劃顯示，啓德仍會是本港的機場，而港口發展集中在昂船洲及青衣填海及西面一個港口島嶼進行。一九八六年，港口的吞吐量增加，清楚顯示本港需要一個較有系統的港口發展行動計劃，尤其是在處理貨櫃方面，而時間顯然無多。在同一時間，空運服務的預計需求使搬遷機場的計劃復甦。鑑於有需要盡可能保留本港東部作休憩用途（這個乃香港發展策略中不可分割的部分）及珠江流域貿易在未來港口發展方面的重要性，擴展工程自然是在西部地區進行，亦即同樣是赤鱘角的一般範圍；因此，機場及港口計劃便需考慮到每一方面的需要。這一點可從合和實業的港口、機場和基本設施等的多項組合加以清楚證明。合和實業提出的組合經在一九八六年底提交政府研究。

港口及機場發展策略研究於一九八七年展開，並於一九八九年完成。該項研究首先就本港對港口設施的可能需求情況加以詳細說明，以便在策劃港口設施時有所依據。研究結果遂得予應用於有關機場的三個可供選擇的主要方案——保留啓德機場，或將機場移往赤鱘角，或將機場移往南丫島對開海面的一個地點。事實上，當局亦有研究其他幾個不同辦法，並經由機場專門顧問公司研究是否可選作機場地點。上述可供選擇的策略原有約 40 個不同組合，而最後只剩下所推薦的港口及機場發展策略的建議，這裏是經過一個淘汰過程的，淘汰辦法是按議定標準進行測試——其中包括交通運作、環境作用、對經濟的全面貢獻、工程進度的確定性、工程的可行性和興建費用等——，並按研究結果而將方案

的數目縮減。當局自始至終都須對工程可行性及其他問題進行充分研究，務使其在每一階段所作的選擇都有依據。期間，當局亦透過一系列不同層面的委員會，設立一個用以監察及測試數據的全面體制，由一個以布政司任主席的政策委員會率領。

主席先生，你去年公布的港口及機場發展策略最後定案，為當局提供了一個架構；政府正根據這個架構，就港口工程計劃的各部分進行詳細的工程研究，以便可以逐步進行。其中一些好的例子包括：當局現時就昂船洲的貨櫃綜合建築物、東青衣的碼頭，以及屯門的內河貿易而進行的詳細工程及規劃研究；另外，還有剛着手進行有關大嶼山港口半島的大型工程研究，該處在日後將成為香港港口的心臟地帶。該發展策略亦為機場興建計劃定下一個模式與填海工程、道路及建築物興建工程、港口及其他有關的發展計劃緊密配合。

主席先生，在我們策劃港口及機場發展策略時，世界並非停頓不前，尤以這個特別朝氣蓬勃的地區為然。不過，整體而言，根據經驗來看，一九八六年當局對港口和機場的吞吐量而作出的預算，仍然受得起考驗，而就質量而言，港口及機場發展策略對本港環境造成的轉變，亦可從本港經濟的轉變反映出來。香港自一九八六年起，新工廠的增長率不斷減慢，市面對傳統工廠用地的低需求可反映這一點。這些傳統工廠用地的賣地條款規定該幅土地的用途為興建分層工廠大廈。因此，發展港口服務可彌補本地製造業發展收縮；廣義來說，對這個地區生產量的增長尤為重要。另一個趨勢是當局受到壓力要發展本港西面和北部。屯門已成為一個非常受市民歡迎的地區，而天水圍亦很有希望成為一個住宅區，此外在整個西北部，對已開發土地亦有極大的需求，以作露天貨倉和與工業有關的用途。有很多證據顯示，多年來本港在經濟上能夠生存，均倚賴港口和其他服務對香港所在地區的貢獻，各位亦應從這個角度了解港口及機場發展策略政策。香港所得到的好處並非單是經濟方面。在赤鱗角機場啓用當日，啓德機場即會關閉。當日，九龍塘和深水埗的上空不會再有飛機經過，而漆咸道天橋上及九龍城迴旋處附近的大部分交通亦會消失，這實在令人難以置信。這個當然是一個良機，讓我們重建一個更加寧靜的九龍，以紓緩過份擠迫的環境，並提供新的經濟發展機會。這個轉變，可能是對都會計劃有幫助的唯一最重要的轉變。

主席先生，我謹此陳辭，支持當前動議。

運輸司致辭的譯文：

主席先生，我想首先談談一般運輸問題，然後再轉而講述為輔助港口及機場發展策略而需興建的基本運輸建設。

我感謝譚惠珠議員建議，政府應研究可否將更多政府運輸服務改由私人經營。這項建議與我們的想法不謀而合。舉例來說，今年七月政府決定將九龍灣驗車中心的管理權，以合約形式批與私人公司負責；在九月，政府又決定將香港仔隧道的管理權，由一九九一年年中開始，批與私人公司負責。我們將確保成功的投標者可獲得適當的經營環境，以發揮其商業的積極性，而投標者方面，則應提供高水準的管理服務。我們建議，大約在一九九二

年年初，根據從香港仔隧道所得的經驗，進行一次檢討，研究應否將其他政府隧道的管理權改由私人負責。我同意所有隧道的收費繼續由政府控制。

此外，政府亦考慮其他可轉由私人經營的項目，例如停車收費錶、第三條海底隧道，即西區海底隧道的興建和管理，以及位於新界的三號幹線的部分道路。

至於譚議員提出，應適當分配路面空間的建議，亦與政府的政策脛合；政府政策是鼓勵市民使用集體運輸工具，特別是不佔用路面的公共交通工具，例如地下鐵路和九廣鐵路提供的服務。現代的火車不單節省能源，而且對環境造成較少污染。另外，公共巴士仍然是接載大批乘客，而佔用最少路面的交通工具，乘客的確實數字為每日 340 萬人次。因此政府的政策是，透過巴士專線和巴士優先使用道路計劃，繼續讓巴士優先使用路面。

當局會繼續透過配額形式控制的士的數目，配額是行政局根據交通諮詢委員會的意見而制定。自一九七六年開始，公共小型巴士的數目保持在 4350 輛，其中包括不少綠色專線小巴，這些小巴普遍受市民歡迎，乘坐的人很多，現時這方面的制度運作令人滿意，我不打算建議任何改動。

擁有私家車的人數急劇上升，情況更加令人憂慮。經過一九八二至八七年的鞏固期後，私家車的數目在過去三年均以每年約 9% 的比率增長，由一九八七年九月的 143000 輛增至一九九〇年九月的 194000 輛。我會密切監察這種情況，留意須採取那些措施，以確保繼續有足夠的道路空間，供大約 90% 每天乘搭公共交通工具的人士使用。這些乘客每天的乘車次數達 1000 萬次。

主席先生，我現在想轉而談談與港口及機場發展策略有關的運輸通路。首先我想提出一般性的問題，就是我們為港口及機場發展策略而設的運輸通路，亦是我們已制訂的整體運輸策略中不可或缺的一部分，以配合全港在未來 10 至 20 年內在運輸方面的需求。我將集中討論兩個主要道路系統，以闡明我的意思。該兩個系統一個由南至北，另一由東至西。

首先是長約 30 公里，位於本港西部的三號幹線；這是我們給予一條由南至北的新建主要幹道的名字。該幹線由港島西營盤對開的填海區開始，貫通西區海底隧道至新的西九龍填海區；在那裏，三號幹線會沿著架空的西九龍高速公路直達葵涌、汀九、元朗，再經落馬洲到深圳，然後由建議興建的深圳至廣州超級公路接駁，直通廣州。這條三號幹線的重要性，不僅在於配合本港的交通需求，而且亦在於促進中港邊境的旅客和貨物流量；這點已不用多說了。三號幹線是本港以及南中國經濟發展的重要聯繫，我們尤其不可忘記的，是在珠江三角洲一帶有 200 多萬中國工人正在協助本港的製造商從事外地加工活動。

再說回香港，以青衣島作交匯點不但合乎邏輯，而且方便。三號幹線可在那裏開始轉向西行，過海後經青衣至大嶼山幹線通往馬灣及大嶼山。主要當然是放在建築於馬灣海峽的吊橋——青馬大橋。橋的中跨距約 1377 米，垂直空間最少 62 米，使遠洋輪船亦可在橋下駛過。不過，青衣至大嶼山幹線並不單指青馬大橋，同時亦包括一條較短、但同樣重要的橋樑。該橋橫跨汲水門海峽，連接馬灣與北大嶼山高速公路，由此通往位於赤鱗角的新機場；這便是我先前提及的由東至西的聯繫了。這個道路系統提供通往大嶼山的唯一

陸上通道，為新機場、新港口以及大嶼山的社區發展服務。沒有這個道路系統，新機場便不能有效運作。

有些議員曾經批評宣布興建青衣至大嶼山幹線的日期，更有議員說這是「突然」的決定。我想解釋一下作出這個決定的背景可能會有所幫助。主席先生，自從你在一年前首次在本局宣布港口及機場發展策略之後，當局已進行詳細的策劃和做了不少工作，以推行這個策略。經濟司已清楚解釋過需要一個新機場的原因。就青衣至大嶼山幹線而言，一些知名而富有經驗的國際橋樑工程師和營造商，曾向我們提供有權威性的意見，說興建一條工程如此複雜和龐大的大橋，即使趕緊施工，亦需時五年才能建成。我們需要一年時間製備詳盡的招標文件、審核投標書，然後批出合約，因此，政府顯然要就青衣至大嶼山幹線工程計劃作出堅定的決策，並盡早宣布，務求在機場啓用前已建成有關的道路和橋樑。事實上，我們在本年二月發出有關對青衣 — 大嶼山幹線計劃表示興趣的邀請書時，已經預計到宣布這個計劃的日期。超過 1000 份闡述這計劃和清楚說明我們將在九月招標的文件，已分發給有關方面。我們不難想像到，假如決定延遲宣布計劃的日期，報章標題會作出甚麼反應。顯然，政府的宣布並非突然的決定，而是一早預定和切合時宜的決定。

有關採用「設計及興建」方法而不是「建造營運及移交」方法的原因，布政司已在本月較早時的記者招待會上，闡述詳盡的理由。不過，鑑於議員及社會人士對此事繼續表示興趣，我相信值得在此重覆這些原因。以公帑興建青衣至大嶼山幹線的好處，第一是計劃確定，這即是說，我們可以更確定道路和橋樑會依時完成，而毋須與投標者進行長時間的磋商，若是在「建造營運及移交」的安排下，長時間磋商則不能免。第二，鑑於商界都以「較高風險，較大收益」的原則來經營，他們差不多肯定地會要求政府給予很高程度的保證和財政支持。在這些情況下，我們相信，決定採用的「設計及興建」方法，綜合來說，對本港納稅人更為有利。出資興建青衣至大嶼山幹線的決定，當然並沒有妨礙政府在投標階段，考慮有關財政的提供或提出財政支持。展望將來，我們亦保留選擇權，邀請私營機構於青衣至大嶼山幹線竣工後，根據經協議的專利條款競投營運這條幹線。因此，供私營機構參與的大門仍然是敞開的。

在評估投標方面，我何以向各位議員保證，有關的評估將會是最嚴謹、最客觀的。我們打算在短期內進行「資格預審」，以甄選認為是具備必需經驗、專門技術、專業能力和財政支持以承擔這龐大工程的投標者。我們打算將青衣至大嶼山幹線的工程分拆為多個獨立的合約，使有關人士，不論是本地或國際財團，都覺得能夠在最適合本身專門技術和能力的範圍內競投這些合約。在評估投標階段，成本價（亦即投標價）當然是一個非常重要的考慮因素。

在結束之前，我想就機場鐵路講幾句話。世界上所有大型機場都有良好的鐵路系統連接市中心，隨口說出的例如成田、Schipol、法蘭克福、布魯塞爾、吉域、希斯路等等。香港亦不例外。長遠而言，我們實在需要有一條機場鐵路，將香港國際機場與市中心連接起來，這是毫無疑問的。問題是我們最少需要多少時候興建鐵路，最佳的路線應該是怎樣，以及作什麼財務安排。目前的情況是：我們已委託顧問公司就上述問題提供意見，預計今年年底前可收到顧問公司的評估和最後報告。屆時，我們可以根據專家意見和各項有關因素，就機場鐵路的興建作出決定。

總而言之，如果我們同意本港需要一個新機場和新港口設施以維持經濟增長，正如許多議員在發言中已表明這種看法，我們就必須繼續興建重要的運輸基礎設施，以輔助港口及機場發展策略。我們必須有勇氣將信念付諸實行。我們已沒有時間再浪費，因為這是本港未來繁榮所繫。

主席先生，我謹此陳辭，支持當前動議。

財政司致辭的譯文：

主席先生，首先，我想談談本港的經濟現況。

香港經濟

最近，有些現象確令人鼓舞。過去幾個月來，我們見到轉口貿易有強勁的增長。這個情況，使略現疲弱的本地產品出口在某程度上獲得補償。此外，我們亦目睹本地內部需求有所復甦。六月及七月份的零售額均告上升，到港旅客人數亦續見增加。我很高興補充一點，留用入口資本財在今年上半年錄得零增長後，在七月及八月份均稍有增加。

在港開設辦事處或將辦事處升格的海外銀行數目，持續上升，反映出他們的本港金融業的信心。去年六月起計的 12 個月內，在港營業的大銀行數目，較一九八零年以來任何 12 個月為高。此外，在這段期間，亦有很多海外證券公司及新地區總部設立。

通貨膨脹為本港經濟投下了陰影。我與本局議員一樣，對這個問題深表關注。但現在讓我談談兩個積極的因素。首先，本港經濟在一九八六至一九八八年間強勁增長後，現在正面臨周期性放緩。因此，自去年下半年起，主要源自本地的通脹已逐漸下降，如非最近遇到油價上升的問題，這個趨勢更會持續下去。其次，雖然近期美元貶值最後會增加對入口價格的壓力，但中國的通脹率下降以及目前世界非石油產品的價格較為穩定，均有助於減低通脹的壓力。我今天無法列出更多令各位對通脹安心的事例，但可指出，如果再無進一步不利因素的打擊，我認為明年的通脹很可能恢復下降的趨勢。

在勞工方面，雖然六月至八月的失業率與就業不足率略為緩和，我們仍繼續面臨一個供應緊張的市場。工資及入息繼續劇增。在我們現時的环境中，公營部門和私營機構必須實行抑制，以免不斷上升的成本及物價對我們社會的整體福利造成破壞性影響。政府會繼續嚴格控制公營部門開支的增長，確保它不會與私營機構競爭所需的稀有資源，以免進一步刺激通貨膨脹。在勞工市場某些深受影響的行業，近日的輸入勞工計劃應有助於緩和勞工短缺情況及減輕工資壓力。

主席先生，總而言之，我們的中期至長期經濟前景仍然良好，但波斯灣危機產生了新的前景不明朗因素。這些不明朗因素極可能對我們的經濟表現造成一些打擊。

工業與科技

我現在轉談本港的工業政策。多位議員曾經建議，政府應制訂一套整體策略，以引導香港未來的工業發展。部分更特別主張政府率先推動科技發展。

正如我多次在本局所說，政府的整體理論，是任私營機構對市場、產品和技術自由作出決定。我們的意見是，公務人員不應決定工業發展應走的路向，這方面的決定，理應由商界人士決定。

然而，政府仍肩負促進本港商業有效運作的責任。過去多年，我們實施了一系列的政策和計劃，目的在清除經濟進展的障礙，以及協助各公司致力提高生產、增加創意和更重視質素——簡言之，就是提高競爭力。我們在制訂整個政策的每一環節時，充份考慮到科技在決定競爭力，所擔當的角色。

讓我舉幾個例子來說明這點。本港的大埔和元朗工業邨，目的是吸引商人開設新興工業和改良本港的工業技術。在將軍澳的第三個工業邨將於一九九三年落成啓用。我們大事擴充專上教育，在科技科目方面提供更多學位。此外，我們又打算增加大學及理工學院的研究生學位。我們透過香港生產力促進局提供種類極多的服務，協助製造商提高生產力和採納有用的工業技術。工業技術中心現正積極籌劃成立，目的是鼓勵工業技術的創新。我們吸引外來投資的計劃，透過工業技術的轉移而提高本港製造業的生產能力。

這種做法一向對香港極為有利。我們常有一個觀念，就是香港現已「落後」於其鄰近的經濟地區。這種觀念一經深入研究，便難以站得住腳。讓我們看看本港的整體繁榮成就：我們以人口計算的本地生產總值是日本以外亞洲之冠。看看工業技術方面：大部分本港公司可以採用最近的技術。看看投資方面：無論在製造業、金融服務業、地產業或零售業方面，來自多方面的投資，均源源不斷流入本港。

但是，我確有留意一些議員在這次辯論中，就改良本港工業和我們應用科技的方式所表達的意見。雖然我相信我們的處理方式基本上路向是對的，但我想強調當局絕不因而自滿。我們明白，必須對工業不斷變遷的需求，作出回應。我們不斷檢討本港的工業支援政策及活動，而目前便有一個這樣的檢討在進行中。其中一個受到特別關注的問題，是如何更有效的統籌服務的提供。在進行這個檢討時，會與工業發展委員會緊密聯絡，以徵詢其意見。

證券市場的監管問題

主席先生，在監管方面，你提到我們在加強對一般投資者的保障；你亦表示相信我們在監管事宜上，大致已取得平衡，對此我也有同感。雖然我們明白過份的監管會有危險，但我們亦經歷過對在市場內尋求私人利益行為監管不足而帶來的後果。維持這行業的進展和平衡，是一九八七年的要事，現在也同樣重要。

有人認為，既然香港過去僅有少許管制便一直運作良好，將來亦可以繼續如此。這種看法與證券市場當前的現實情況脫節。不論我們喜歡與否，我們是日漸互相倚賴的世界市場中的一分子，在這個市場內，國際投資者擔當重要角色。這些投資者，以及我們本身日趨先進的社會，均期望有適當的商業行為和責任準則。香港市場未來的發展，比其他大部分市場更有賴於開拓其國際化的特點。因此，我們會繼續着重提高本港市場的公平運作、透明度和效率。

我們明白有必要平衡不同類別的市場參與人士的利益。但與此同時，我們不會忽視市場及香港社會的整體利益。我們會以敏銳觸覺和良好的判斷力，來進行這項工作。

港口及機場發展策略

主席先生，我現轉談港口及機場發展策略。超過 30 位議員曾就此發言，反映了港口及機場發展策略對本港的重要性。我的印象是，就港口及機場發展策略發言的議員，大部分都支持這項策略，且特別支持興建新機場以應付本港日益增長的經濟所帶來的需要。不過，我亦察覺到有些議員對於我們能否在一段相當短的時間內負擔如此龐大的財政開支，始終有點懷疑。

明顯地，興建新機場和有關的運輸基礎設施，涉及十分龐大的財政負擔。不過，我想強調一點，對機場計劃的投資，亦就是對本港未來的投資。機場及有關設施落成後，會為本港帶來遠較投資成本為高的長遠經濟及財政利益，而本港進入下一世紀以後很久，仍會享有這些利益。

主席先生，回顧以往，促使我們決定進行機場計劃的主要因素，是香港過去及現今的財政狀況。首先我考慮到的，是我們在近年來經審慎管理而累積下來的 700 億元以上巨額儲備。五年前，我們的儲備只有 240 億元。第二，我考慮到特別行政區土地基金。雖然在一九九七年七月之前，特別行政區土地基金並非儲備的一部分，但它包括賣地收益，而賣地收益過往是撥歸儲備的。要評估香港的長期財政狀況，尤其是特區政府在一九九七年成立之際的財政狀況時，土地基金顯然是須予考慮的。

一九八九至九零財政年度結束時，轉撥香港特別行政區土地基金的結餘，超過 170 億元。即使對將來賣地收入及利息作較保守的假設，到一九九七年三月，土地基金的數額亦應超過 700 億元，換言之，即比我們現有的儲備金還多。根據我們財政規劃所作的假定，香港政府按照中英聯合聲明的條文規定，完全不會提取土地基金的款項。因此，當香港特別行政區政府成立後，它將擁有一個可帶來收入的機場、大為改善的基礎設施，而大部分此等設施亦可帶來收入，以及比我們目前所擁有數額更大的儲備金。

如果我們不相信我們確有財力繼續進行此計劃，我們就不會輕易進行。我希望我剛才所指的數字，即我們的儲備金、特別行政區土地基金以及主席先生在施政報告指出的大約 400 億元未來賣地收入（以現時價格計算），會證明我們的力量。

我們的財策略尚有其他重要方面對機場計劃有影響。第一是有需要有效地控制計劃的整體成本。

第二是有需要把公營部門參與減至最低，如果在財政上有意義的話，應鼓勵私人機構參與。這個策略是基於香港從私人機構提供全部或部分資金進行的工程中，取得成功經驗。這些工程包括貨櫃碼頭及各項龐大隧道工程。

私營機構能參與，不僅可減低對公帑的需求，亦可引進私營機構的商業紀律及效率。公營部門與私營機構負擔費用的實際比例，會在未來數月取得各項工程計劃的精修成本估計、收入預測及財政分析後，逐漸明確。這個比例必須能夠在較長遠方面，為香港帶來最佳的整體成效。當局原先估計港口及機場發展策略中各項工程計劃約有40%至60%可以由私營機構投資進行。我深信這項估計仍然正確。

我們的策略的另一要點是，我們充分認識審慎管理公共財政，一直至為重要，在這方面，我們會繼續以下述目標為根據，就是將一段期間內的整體公共開支增長維持在與本地生產總值增長相若的水平。興建新機場的決定，並沒有令這項策略改變。不過，我們必須承認，無可避免，非經常開支在機場正式啓用前的三、四年，將達到高峰，這會令我們暫時偏離準則。

有些人認為，當局為了讓位與機場計劃而把其他理應進行的計劃擠出。他們並傾向於把所有對公營部門開支控制收緊諉過於興建機場計劃。這種觀念實有誤導之嫌，主要原因有二。第一，即使當局不決定興建新機場，經濟增長放緩以及通脹高企無論如何亦會迫使我們更嚴格限制公共開支的增加。

第二點，我們必須區別經常開支與非經常開支。即使沒有興建機場的決定，最基本的需要，亦是將經常開支的增長保持在合理的水平。換言之，我們要控制公務員的人數和提高工作效率。為着使大家略為安心，我得補充一點，我們仍有撥出一些款項以提供新服務或改善服務之餘力，辦法之一是以更具成本效益的方式進行一些現有工作。

在非經常開支方面，我們無疑會優先進行機場核心計劃；對於在非經常開支上有重大影響的新計劃，我們會更特別審慎處理。不過，作全面綜觀仍屬重要。我們亦承擔對其他方面的撥款，如教育、社會服務、環境、供水和新市鎮發展等。由現在至一九九七年期間，機場以外計劃方面的非經常開支，以一九九零年價格計算，預算高達1,400億元。

上述各項對政府未來六至七年的財政狀況有何意義？隨著非經常開支累增並於這段期間達到高峰，我們很明顯會面臨數年的財政赤字。這已是意料中事，也正是我們累積如此龐大儲備的理由之一。從這筆儲備撥款支付各項基建投資計劃，使本港經濟得以繼續增長和保持繁榮，在若干程度上是無可避免的。

但另一個我們必須進一步考慮的辦法，是借貸。法定公司如地下鐵路公司等借貸，已是沿用已久的集資方式，也明顯地會是機場管理局很可能使用的方法之一。同時，我們亦不

應忽略香港政府本身可審慎地進行借貸。其他地區為重要建設計劃籌措資金和使公營部門的現金流量較為暢順時，也經常進行這類借貸。對於是否會真的選擇這個辦法，我還未作出決定，不過，我會在明年的預算案演辭中再討論這事。

總結

主席先生，我們必先確保香港的基礎建設，足以應付進出本港的客貨量，才能取得長期的經濟增長。要維持香港作為亞太區主要金融、貿易及服務中心的地位，這點至為重要。新機場是基建的主要一環。正如我的同事經濟司先前指出，啓德機場預計早於一九九三年便會達致飽和。此後，由於容量有限，增長將受限制。這對我們的經濟增長可能造成影響。

我們先前談及經濟方面的損失。假如不能滿足空運需求，將會帶來兩種經濟損失。一種是由於旅程及航空貨運的取消而引致的可計量經濟損失。各航空公司、機場服務以及旅遊代理商、酒店、酒樓及商店業務均會直接受到影響。此外，亦有較廣泛的、不可計量的經濟損失，是由香港在製造業、貿易和服務行業方面失去的商業機會以及香港作為國際商業及金融中心的形象受損所引致。除非我們採取行動，否則這些無形的經濟損失可能會相當龐大。在世界其他地方，基礎建設方面的投資，製造不少新的商業機會。就財政而言，新機場計劃為社會帶來的利益，遠遠超過推行這項計劃的成本。

主席先生，我們仍然相信進行這項投資對我們有長遠的利益，我確信這項投資可以創造財富，而這些財富正是我們滿足社會人士的期望所必需的。

主席先生，我謹此陳辭，支持當前動議。

布政司致辭的譯文：

主席先生，我發覺一個頗為有趣但又有點令人遺憾的情況，就是本局多位議員，對於你發表長達 110 段的施政報告，只集中於討論有關港口及機場發展策略的寥寥 10 段。其實施政報告中除港口及機場發展策略外，還論及很多重要事項。但由於港口及機場發展策略似乎是本月的熱門話題，我和其他官守議員都認為必須作出詳細的回應。我想先談談一些其他同樣重要的事項，然後才再談港口及機場發展策略。

主席先生，你在施政報告中提醒我們，香港日趨富裕，以及香港現時在世界主要經濟體系中所佔的地位。隨着社會日趨富裕，我們不再滿足於基本水平的社區設施和社會服務。你特別提到市民渴求設計較佳和更寬敞的住所、現代化的教育制度、設施和課程、更完善的醫療服務和社會福利。在制訂政策，以便在九十年代應付這些挑戰時，政府定會緊依你所訂下的方針，不會忽略給予市民選擇的機會，讓市民除了享用政府直接提供的服務外，還可選擇自付費用的服務。選擇問題將成為本局今後需經常討論的主題。

公務員

主席先生，很多議員都談到公務員的問題，這是不足為奇的。我說「不足為奇」，是因為議員這樣做，不但是對主席先生在施政報告中所提各點作出回應，而且更認識到公務員現時和將來繼續在香港社會擔當的重要角色。

儘管公務員當中有個別或少數人士有時會成為報章上惹人注目的標題和報導的主角，但我相信公務員一向都為市民提供優良服務。有人認為現時公務員的整體形象已被少數人破壞，但與此同時，我們也不要忘記讚揚絕大部分的公務員，因為他們正日復一日地不斷證明，香港的公務員是現今世界上最盡忠職守、熱衷工作和效率卓著的其中一群公務員。同時，這個說法，並非單是我個人的意見，我們所接觸的很多海外政治家、學者和商界人士都有同感。

在這個過渡時期，公務員難免要肩負更多的責任。我們身處改變之中，在很多方面都會越來越指望公務員能夠發揮延續的作用，這是我們渡過九十年代和以後的日子時所不可或缺的。

各位議員所提到的各點，可綜合為幾個項目：公務員的管理、薪酬和福利、諮詢架構。我會按照這個次序逐一討論。

管理

多位議員建議要推行富於效率的管理，以減少官僚主義和提高公務員的生產力。我十分同意這個建議。鑑於公務員人數多達 190000 名左右，分屬超過 400 個職系，隸屬約 60 個政府部門，有效率的管理實在是必需的。我們再不能視管理工作為只屬中央的責任——倘若以往是這樣的話。從最廣義的角度來看，管理工作是機構內所有擔負督導角色者的責任：以政府來說，我們必須把焦點放在部門層次上。因此，我們現正給予部門首長更多的責任。換言之，他們須負責管理轄下部門本身的資源。舉例來說，我們最近已授權各部門首長或職系首長，除在有需要時徵詢公務員敘用委員會的意見外，可自行批准首長級以下所有職位的聘任和晉升事宜。這包括 99% 的公務員職位。此外，我們亦開始賦予部門首長權力，發放銓敘規例所規定的各類款項和津貼。另一方面，我們亦正授權各部門負責安排其所屬職員的專業訓練。我可以向各位議員保證，就公務員的管理來說，我們定會坐言起行，力求改善，而我們亦會作好準備，因應最新的發展和做法作出改變，與之齊步並進。

我們正下放更多責任給管理人員，而同時亦採取步驟藉着管理訓練去發展他們的管理技巧。訓練督導級人員可使管理人員更了解他們的領導作用，並協助他們激勵屬下員工以及訂出更高的成就標準。

發展管理技巧是一個持續而又不斷擴展的計劃。在一九八七至八八年度，約有 9500 名人員獲派參加各型各類的管理培訓課程；一九八九至九〇年度，參加人數已增至 10300 名。

有議員談及有需要限制公營部門僱員工資的增長。政府的堅定明確政策是，公務員薪酬應該追隨私營機構，而非領導私營機構。公務員的薪酬每年調整，而政府作出這項調整時必然考慮過去 12 個月私營機構的薪酬趨勢、經濟形勢以及我們的財政預算狀況。首先，我們要看看私營機構的加薪情況。每年的薪酬趨勢調查是公務員薪酬調整的基礎，也是我們用以了解私營機構加薪情況的方法。但除此以外，我們也小心研究其他考慮因素，例如某一薪酬調整幅度會否過度增加通貨膨脹壓力，以及加薪幅度是否政府能夠負擔得來。如果在考慮過這些因素後認為有需要，政府會給予公務員較小幅度的加薪。今年初的加薪情況就是如此，當時公務員的薪酬調整平均比薪酬趨勢調查結果低 2%。討論私營機構目前的薪酬趨勢也許為時尚早，但我們的經濟和財政預算狀況逼使我們明年調整薪酬時一定審慎。

有些議員所表示的關注，無疑是反映市民的意見，認為我們不應永無休止地為不同職系進行一輪又一輪的薪酬檢討。傳播媒介，甚至一些受影響職系的公務員，在論及這問題時，或者使人覺得那些幸運的公務員，將會不停地獲得加薪。因此，最重要的，是向大家解釋，最近的加薪是因目前正在進行的薪俸結構全面檢討而作出的；這個檢討在差不多兩年前展開，當時在招聘和挽留人員方面日益困難。這是屬於一項單一檢討，但由於檢討範圍十分全面，並涉及 400 多個職系，因此需要頗長時間進行。檢討工作現已接近尾聲，公務員薪俸及服務條件常務委員會將在本年十二月完成非首長級公務員薪酬結構的最後階段檢討，屆時，紀律人員薪俸及服務條件常務委員會亦已就紀律部隊主任級人員的薪酬提出建議，因此，檢討工作的終點經已在望。我預計在未來多年裏亦不會進行另一次全面薪酬結構檢討。

主席先生，在談到公務員的薪酬問題時，請容我簡略談談他們的服務條件。我們明白到必須確保公務員的服務條件切合當前的情況。但這並不是說應動用更多金錢，改善公務員的各種福利。事實上，公務員的福利已被普遍認為是合乎理想，而且亦是一個好僱主所應提供的。我們的主要目標，是要確保資源運用得更符合經濟效益，而公務員的福利結構，亦能符合他們不斷改變的期望。最近實施的新公務員房屋福利計劃便是一個好例子：既可滿足公務員希望有更多機會自置居所之意願，而長遠來說亦可為政府節省約 30 億元。新的房屋福利計劃大受公務員歡迎，從這項計劃於十月一日起實施至上星期底為止，已有約 5500 名公務員根據計劃提出自置居所的申請，便可見一斑。

我們會繼續致力確保各項公務員福利（其中有些無疑已屬過時）追上時代需要，切合公務員不斷轉變的期望。我們各個負責有關公務員薪酬及服務條件的諮詢組織，將在這方面扮演重要的角色。

其中一項已公開表達，而各公務員亦有提及的，便是他們關注的長俸保障問題。主席先生，我必須重申你在施政報告中所說的話——公務員的長俸是有所保障的。領取長俸是一項法定權利，同時，長俸亦是香港一般收入，包括財政儲備中的一項法定支出。此外，聯合聲明和基本法均明確承諾會支付長俸。儘管有上述保障，我們明白到公務員對長俸問題仍感到憂慮，因此，我們現正研究是否可以採取其他措施，減輕他們的憂慮。不用多說，我希望各位也明白，任何改變均必須視乎是否有足夠資源可供運用而定。

諮詢架構

有關部分公務員職系的不滿情緒，本局內外最近已有不少討論和報導。我們大家都希望全體公務員都覺得心滿意足；公務員如有不滿，並且訴諸工業行動，特別是當這些不滿情緒是如此公開地表達的話，誰都會有不安的感覺。不過，我們應正確地從多個角度去看這個問題。要管理一群好像香港現有的公務員，其中一個困難就是人數問題：香港政府是全港最大的僱主，約有僱員 19 萬人。我認為在這樣龐大的組織裏，在任何時候有一、兩撮人提出投訴，或是準備公開表達其所關注的事，實在不足為奇，特別是當他們的薪酬正在檢討時，這種表現就更容易理解。

如果我們就此下結論，認為香港的公務員全部都是懷着滿腔不滿的情緒，便是一項錯誤。正如部分議員亦承認，絕大部分的公務員仍然辛勤工作，繼續提供有效率的服務。事實上，香港被視為投資及經商的理想地方，公務員高效率的服務亦是吸引的因素之一。

假如出現爭議，政府相信可以透過職管雙方坦誠直接的對話來解決。正如我在本年較早前指出，香港公務員制度的成就，是大部分的意見分歧可冷靜地透過共識得以解決，而不是以小部分喧嚷但卻無代表性的人的表現來衡量的。

鑑於我們強調對話和協商的重要性，因此顯然有必要維持一個有效的內部溝通制度。我們現行的諮詢制度已經頗為完善，員工可透過多種途徑作出投訴或表達意見。他們可個別與部門管方單對單進行接觸，或集體地透過代表，向為數共 88 個為公務員而設的部門協商委員會及四個中央評議會作出投訴或反映意見。主席先生，我們現正擬訂一些建議，以期對現行的諮詢制度作出進一步改善。這項擬訂工作已接近完成。

政府所提供的各種服務，不但種類日益繁多，而且更趨複雜。而應付這些挑戰和對新的需求作出有效回應，是政府的責任。要繼續維持良好的行政管理，盡心竭力而效率高的公務員正是關鍵所在。我們需要高瞻遠矚的人才，為我們的社會訂定新目標，也需要正直果敢和願意作出承擔的人，幫助我們達到這些目標。

主席先生，目前和日後出現的挑戰，可能同樣會為香港的公務員增添壓力。我們有需要向全體公務員保證，管方十分留意他們所關注的問題，並且已採取有建設性的方法加以解決。管方亦正給予他們執行工作所需的設施和給予他們合適的報酬，此外，又盡量讓他們有機會參與塑造香港的將來。在這方面，我深信本局和整個社會必定會了解公務員的處境，和給予他們支持。

一九九一年立法局選舉

主席先生，我現在要對各位議員就有關一九九一年立法局選舉的各項問題所發表的意見，作出回應。主席先生，正如你在施政報告中所說，一九九一年會是香港在憲制和政治發展上重要的一年。本局議員以至全港市民，都期望香港第一次立法機關的直接選舉得以

成功，並希望這次選舉會為我們日後的政制發展，奠下基礎。在衡量選舉是否成功時，我們往往很容易跌進陷阱，只留心選民登記率和投票率等數字。雖然我不願使用「獎」這個字眼，但我相信，頭獎就是本局能夠繼續順利而有效地運作，使整個社會得益。

有些議員對於選舉過程是否真正民主表示懷疑。我在本年七月向本局發表的一項聲明中，已經說明一九九一年選舉的各項安排。不論在選舉的法律和有關措施方面，本港的制度均與民主國家的制度符合一致，確保選舉得以自由公平地進行。我們建議一九九一年立法局直接選舉採用的制度，並非新創的。它是以自一九八二年以來區議會、市政局和區域市政局舉行直接選舉時所採用的法定架構，作為藍本。這個制度一直以來行之有效，而市民亦熟悉其運作。我們認為，如果在香港現階段的政制發展把它丟棄，另行試驗一個未經嘗試的新制度，將是不負責任的做法。

主席先生，我完全不接受指我們任意改劃選區界線的譴責。在決定選區界線時，政府考慮到一九九一年直選議席數目、現時和未來的人口分布、地理因素，以及現行選區和行政地區的界線。我們絕對沒有考慮到政黨政治這個問題。事實上，只有存着馬基雅維里式思想的人，才會對我們劃定選區界線的辦法，編造一套陰謀論。

有議員建議，應根據人事登記處的紀錄，將合資格的人士自動登記為選民。這項建議有其可取之處，因此當局已加以審慎研究。不過，其中存在一些重大的實際困難。這些紀錄並不能證明有關人士是否合資格登記為選民，同時，由於本港人口流動遷居，因此紀錄所載的地址也不可能是最新的。

有些議員建議改變立法局的運作方式。主席先生，正如你在施政報告中所說，在一九九一年實施的各項改變，會對本局的運作，以及對本局與行政局之間的關係有所影響。我們已對這些廣泛問題作出考慮，但我們也須再行研究本局的若干規則和程序，尤須研究的是支付津貼給議員的問題。現已提出兩項具體建議：應視議員為全職政治家，並相應向他們支付酬金，又應向議員提供資源，讓他們聘請自己的助手。當局會遠在一九九一年選舉之前審慎考慮這些建議和其他有關建議，並且作出決定。

在海外進行宣傳工作

主席先生，有些議員提到在海外進行宣傳香港的工作。我不打算在今天詳細討論這個問題。不過，我們已訂有一套明確策略和全面的推行計劃，其中包括贊助海外具有影響力的人士來港訪問、公營部門和私營機構攜手進行宣傳活動、高級官員到海外訪問，以及贊助講者到海外發表演說，這項演說活動，行政立法兩局議員和其他人士都有積極參與。

在這個問題上，我想順帶談談一項眾所周知而又普遍獲得接納的慣例，就是立法局議員到外地旅遊時，不要詆毀香港。我知道本局很多議員與我同樣感到遺憾的是，少數議員往往漠視這項慣例。他們的嚴厲批評和消極言論的確往往能夠成為國際各大報章的頭條，但卻與很多議員所說要繼續在海外推動香港的積極形象的做法，完全背道而馳。

與中國的關係

主席先生，你提到在過去一年，我們與中國之間的工作氣氛已有改善。各位議員顯然極為重視我們與內地關係的進一步發展。一位議員說得好，中港關係必須建基於坦誠和互相尊重的原則上，而另一位議員更提出了「尊重與責任」的觀念。促進中港雙方的了解至為重要，這是本局的廣泛共識，而這可透過兩地公務人員、商業機構，以及本局和中國之間更為廣泛的接觸進行。我希望這項工作是雙方面參與進行的。同時，亦有議員強烈表示，加強本港與中國之間的訊息交流和對話，不應被視為給予中國政府機會，否決應由香港政府和未來香港特別行政區政府作出的決定。

這些觀點亦大可應用於有關新港口和機場的具體問題上。我們希望中國政府對我們現時所擬訂的計劃感到安心，亦期望他們對這些有利於香港長遠利益的工程計劃表示支持。我們已經清楚表明，我們願意讓中國政府充分知道工程計劃的發展情況，但我們這樣做當然不是在請求他們給予正式批准，同時，我們無意要這些計劃在現時或將來對中國中央政府構成負擔。最近來港的中方專家小組與我們在友好的氣氛下進行了坦率而有建設性的會談。我們認為這些會談相當有用。中方專家對於香港特別行政區政府在一九九七年將會繼承的財政狀況尤其關注。希望我們已提供給他們的資料，能夠消除他們的疑慮。我們的目標，就是到了一九九七年，不但能為香港特別行政區提供繼續發展經濟所需的基礎建設，更能使它具備雄厚的財力。我們有信心達到這兩方面的目標，並且期望與中方就此事繼續進行會談。

港口及機場發展

主席先生，這樣便把我帶回港口及機場發展的話題上。在結束辯論前，我想就一些問題，特別是有關諮詢的問題，提出數點一般意見。

不過，讓我首先澄清各位對興建新機場時間表存有的疑團。把興建新機場的目標日期訂為一九九七年，並沒有什麼奇妙的地方，亦沒有任何政治含義。在作出決定時，政府亦沒有想過新機場必須在英國管治香港期間內建成。在定出目標日期時，我們考慮到兩個因素：第一，鑑於啓德機場的擠迫情況日趨嚴重，我們必須盡快興建新機場；第二，根據當時我們所得的最佳意見，最快可在七年內完成各項核心工程，因此，便得出一九九七年這個日期。

讓我解釋所謂核心工程是指什麼。這些都是使新機場能夠如期啓用所不可或缺的工程。其中包括赤鱗角機場的一條跑道、北大嶼山高速公路、青衣至大嶼山幹線，以及西九龍高速公路。赤鱗角機場第一條跑道將會全日二十四小時運作，並沒有啓德機場必須在深夜關閉的時間限制，因此會提供足夠容量，以應付九十年代中期航空交通的需求。因此，第二條跑道的竣工日期可作彈性釐訂。正如運輸司解釋，雖然青衣至大嶼山幹線和有關高速公路的設計，會包括機場鐵路的發展，但我們毋須在數個月內就該鐵路的興建時間作出決定。大嶼山港口的進一步發展自然亦會繼續視乎需求而定，因此將會逐步擴展，而且大部分會由私營機構融資進行。

我在這裏想強調的一點是，我們雖然已就核心工程的完成日期擬定一套計劃，但這套計劃並非一成不變。我們會根據日後所得的進一步資料，檢討和改善該套計劃，以反映每個工程項目以合理價錢完成的最適當期限。我是故意使用「最適當」這字眼的，因為從兩方面來說，時間就是金錢，一方面，盡早完成這些工程項目可以避免建築費用受通脹影響，從而節省金錢；但另一方面，擬定不切實際的完成日期，將會逼使承建商在投標時提出更高的價錢，以抵償在緊迫工作時間表下工作所帶來的成本。因此，我們為擬定計劃作出結論時最關注的事項，是確保各項工程能夠盡早完成，同時又最能符合物有所值的原則。

現在讓我轉而談談諮詢問題。我相信各位都明白，政府不能期望得到所有市民的讚揚，但有時我們似乎是左右做人難。我不知道各位議員是否仍然記得，當我們在一九八八及一九八九年研究港口及機場發展策略時，本局議員、傳播媒介以及社會人士所發表的批評。當時我們堅持要周詳仔細地研究策略的每一環節，卻成了眾人的笑柄。當時，我們最常聽到的批評是：「不要再是另一項顧問研究。為什麼不着手工作，作出決定，動工興建？」

兩年後，社會人士似乎突然忘記了較早前的不耐煩。現在，我們所聽到的批評是：「你們實在應該更詳盡地研究各項建議」；「當局未有充分諮詢香港的工程師、城市規劃師，以及大學教授的意見」。

現在讓我回顧一下過去的發展。政府興建新機場的決定，並非倉卒作出。作為政府，我們不會對那些對香港的持續經濟增長起重要作用的基礎建設，貿然作出決定。正如你們已獲悉，香港發展策略的規劃工作，早於一九七二年開始。有關發展港口和機場的長遠需要，在七十年代初期便已確認，而巧合的是，當時提出的解決方法，與我們去年所採用的大致相同。

在這段期間，我們已從每一個角度徹底研究新機場問題，從需求預測、新機場的位置、對環境的影響，以至興建費用和不進行這項計劃所帶來的不利影響，我們都加以研究。

在一九八九年十月作出的決定，是一點也不令人覺得意外的。主席先生，你在一九八八年的施政報告中，用九段文字來討論港口及機場發展策略，所佔的篇幅差不多與今年的一樣多。當時你清楚指出我們對這個計劃的構思，並提出會在一九八九年作出明確決定。遠在去年宣布進行這項計劃之前，我們已經向很多訪港的知名人士詳細介紹該計劃。這些人士包括一批來自中國的高級官員，我和幾位決策科司級首長曾於一九八九年三月向他們詳細介紹港口及機場發展策略。

此外，我們還進行了很多諮詢工作。不錯，我們的確沒有發表一份說明整個計劃的「港口及機場發展策略綠皮書」。不過，我們並沒有隱瞞一直以來進行的工作，而在過去數年，傳播媒介對有關計劃報導甚詳，同時，各項工程亦均已全部提交有關的委員會考慮。

在孕育這項計劃的這些年來，當局一直都有諮詢航空諮詢委員會。本局數位議員亦曾出任該委員會的成員。在交通問題方面，我們曾充分諮詢交通諮詢委員會和各區議會的意見。我們在本年一月所發表的白皮書，已顧及他們就「邁向二十一世紀」綠皮書所提出的意見。此外，一直以來，我們當然亦有認真考慮由個別人士和專業團體主動提出的各項意

見。我們曾出席多個公開研討會，並且準備做更多的工作。我們更計劃製作電視節目，向香港市民解釋港口及機場發展策略的各方面詳情。

話雖如此，我們確實須就基礎建設計劃的諮詢方式，作出選擇：一是按照傳統的香港方式，繼續我們的一貫做法，或先進行重大改變，並承擔所引起的後果。在基礎建設計劃方面，香港式的諮詢方法，是採納最佳的建議，根據建議作出決定，然後確保充分諮詢所有受有關決定直接影響的人士的意見。例如深水埗區議會對西九龍填海計劃深感關注，現正對道路的定線和對深水埗區的影響，進行討論。接着會有更多區議會獲得諮詢。當然，規劃工作必須經過本局詳細審議，在撥款安排方面，亦須獲得財務委員會委員同意。

另外還有一個諮詢方法，現正為其他地方所採用，這個方法是進行一連串의正式公開諮詢，讓傳媒和市民參加，而有關工程計劃的每一個環節，都會公開讓市民進行辯論。這是一種不錯的諮詢方法，但從其他地方所得的經驗，我們相信這個方法是有弊端的。例如興建慕尼黑黑機場的決定，早在一九六九年便已作出，但機場迄今仍未建成，主要是由於公開諮詢總共需時八年才完成，以致耽誤了計劃的進行；至於英國的斯丹士德機場，自一九六四年開始便爭論不休。該機場預期在明年啓用。看來，這種做事方式不太適合香港人「坐言起行」的作風。

結論

主席先生，最後我想就施政報告的主題，亦即我們對未來的展望，作出補充。

本局以及傳媒曾經出現一些批評，指政府是在得過且過地挨日子，缺乏遠見和目標，只等待一九九七年來臨時鬆一口氣，把管理香港的責任交出。

我必須指出，如果我們以不偏不倚的態度研究政府以往取得的成果和為未來制訂的計劃後，便會發覺這種論調很難站得住腳。事實上，很少政府能夠在廣泛的行政範疇上以及在如此漫長的時間內，保持一致的政策方向，並且在成功履行長遠的承諾和計劃方面，擁有如此輝煌的紀錄。

對於我們在房屋、教育，以及衛生方面所取得的成就，恐怕我們很多時都以為是理所當然的；要待訪客來提醒我們，世上沒有別的地方像我們一樣，用如此堅定的決心和豐富的想像力，去處理這個被一位過往的傑出布政司稱為「人的問題」，並且取得這樣輝煌的成績。只須環顧香港四周，便可看到這些成績。在過去 20 年，我們進行了全世界其中一個最具想像力和最成功的新市鎮建設計劃。我已將二百萬人遷往設有學校、醫院、診所，以及完備的福利、文化和康樂設施的現代化社區。此外，我們亦在這段期間興建兩個新式的快速運輸系統、第二條海底隧道，以及多條穿山隧道。凡此種種都是在財政預算範圍之內，並能在預定時間之前完成。在教育方面，我們已能提供九年免費教育。在衛生方面，我們根除了以前本港常見的疾病。我們的嬰兒死亡率已經下降，除了日本和北歐之外，要比世界其他各地的嬰兒死亡率低，而香港人的平均壽命，亦較英、美兩國的人為長。上述各項成就，都是在沒有外援計劃的協助，而且公共開支又保持在只佔本港生產總值 20% 以下的情況下達致的。我相信這些成就紀錄絕非「跛腳鴨」創造得來的。

在應付將來方面，走一條慢速的路，忘記港口及機場發展策略、忘記污染問題和政策規劃，確實會容易得多。我們的生活會變得簡單輕鬆，主席先生，你和我的白髮也許會少一點，偶爾還可以有真正屬於我們自己的周末。不過，全體的政府人員決心致力為香港市民謀取幸福，即使我們個人，以及政府都受到壓力，亦在所不計。我們相信，倘若我們只滿足於已取得的成績，並在走向一九九七年的期間，選擇一條舒服自在的路，只做維持香港緩步發展所需的最基本工作便算，這實在是完全不負責任的做法。中國古語有云：「不進則退」，我們對此深信不疑。因此，我們已放眼到一九九七年以後，並正着手為下一世紀制訂各項計劃。除了興建新機場外，我們現正堅定不移地大規模擴展本港的高等教育。其中一個目標，便是到了一九九五年時，學士學位課程的學額，將會增加一倍以上。我們的第三間大學，已將近落成。為了改善實際生活環境，當局現正落實執行對抗污染問題白皮書內所提出的各項廣泛詳盡的建議。我們在這方面的努力，將可繼續在未來十年內取得成效。此外，我們亦已在本年九月發表了一份跨越九十年代的香港社會福利白皮書初稿。

事實上，以我們就社會福利、環境保護及工業發展等範疇而作出的大部分規劃決定來說，一九九七年並不是一個重要的日子。當我與各決策科司級首長和部門首長坐下商討工作時，通常都會對他們職責範圍內的龐大工作量感到震驚。他們沒有一個不為未來制訂整體的長遠計劃，而且這些計劃都是遠遠跨越本世紀末的，而他們都滿懷熱誠，決心要完成這些計劃。

這種貫徹目標的精神和堅定不移的決心，對於香港是至為重要的，因為在計劃未來時，我們決不能因為一些諸如與一九九七年有關的眼前或短期煩惱而分心。

特別重要的是，我們不要對自己已經確立的生存及締造繁榮的能力失去信心，以免無中生有地製造危機。正如數位議員曾經指出，香港過往已有優良的紀錄，可以克服它面對的所有難題。曾經歷過一九六七年的黑暗日子及七十年代的石油危機的香港人，都可以證明香港具有強韌的復原能力。

可悲的是，國際間對香港前途的看法，有時候比這裏的香港人更樂觀。這其實是相當危險的，因為國際投資者的信心會受我們對香港前途的看法所影響。而另一方面，香港必須有本地和海外的投資，才能繼續蓬勃發展，以維持作為國際商業及製造業中心的地位。

主席先生，你以冷靜和果斷的態度，為香港訂下目光遠大的建設和社會發展計劃，使香港的生活質素在下一世紀得以大大提高。你已基於對今後可以做到的事情所作出既充滿信心而又切合實際的評估，為市民展望香港的將來。但是，要使這些展望成為事實，政府必須以堅定的決心和熱誠的幹勁去執行你所訂下的計劃。主席先生，我的同事都具備這樣的決心和幹勁，只要得到本局和社會人士的支持，我們必定能依時和在不超出預算的情況下完成計劃 —— 這正是一直以來行之有效的香港式處事方法。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

動議付諸表決，並獲通過。

休會與下次會議

主席（譯文）：我現依照會議常規的規定，宣佈休會。下次會議定於一九九〇年十一月七日星期三下午二時三十分舉行。

會議遂於下午五時三十三分結束。

（附註：會議過程正式紀錄所列動議簡稱的中文譯名，僅作參考指南，並無權威效力。）

