

立法局會議過程正式紀錄

一九九三年二月十七日星期三

下午二時三十分開始會議

出席者：

施偉賢議員，C.B.E., Q.C., J.P. (副主席)

布政司霍德爵士議員，K.B.E., L.V.O., J.P.

財政司麥高樂議員，C.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.

周梁淑怡議員，O.B.E., J.P.

許賢發議員，O.B.E., J.P.

李柱銘議員，Q.C., J.P.

李國寶議員，O.B.E., J.P.

倪少傑議員，O.B.E., J.P.

彭震海議員，M.B.E.

司徒華議員

譚耀宗議員

黃宏發議員，O.B.E., J.P.

劉皇發議員，O.B.E., J.P.

何承天議員，O.B.E., J.P.

鮑磊議員，O.B.E., J.P.

林貝聿嘉議員，O.B.E., J.P.

劉健儀議員，O.B.E., J.P.

劉華森議員，O.B.E., J.P.

梁智鴻議員，O.B.E.

麥理覺議員，O.B.E., I.S.O., J.P.

杜葉錫恩議員，C.B.E.

黃匡源議員，O.B.E., J.P.

陳偉業議員

鄭海泉議員

張建東議員，J.P.

張文光議員

詹培忠議員

馮智活議員

馮檢基議員

夏永豪議員，M.B.E., J.P.

何敏嘉議員

黃震遐議員

葉錫安議員，J.P.

林鉅津議員

林鉅成議員

劉千石議員

劉慧卿議員

李永達議員

梁錦濠議員

李家祥議員，J.P.

李華明議員

文世昌議員

潘國濂議員

唐英年議員，J.P.

狄志遠議員

涂謹申議員

黃秉槐議員，M.B.E., J.P.

黃宜弘議員

楊森議員

楊孝華議員，J.P.

黃偉賢議員

鄧兆棠議員，J.P.

陸恭蕙議員

陸觀豪議員

胡紅玉議員

缺席者：

夏佳理議員，J.P.

鄭慕智議員

列席者：

運輸司梁文建先生，C.B.E., J.P.

政務司孫明揚先生，J.P.

保安司區士培先生，O.B.E., A.E., J.P.

工商司周德熙先生，J.P.

文康廣播司蘇耀祖先生，O.B.E., J.P.

規劃環境地政司伊信先生，J.P.

金融司譚榮邦先生

立法局秘書劉國康先生

文件

下列文件乃根據會議常規第 14(2)條的規定而呈交局方省覽：

項目

附屬法例	法律公告編號
1993 年道路交通（泊車）（修訂）規例	29/93
1993 年升降機及自動梯（安全）（費用） （修訂）規例.....	30/93
商船（防止油污染）規例（豁免）公告	31/93

各項問題的口頭答覆

踏石角發電廠爆炸事件

一、 劉千石議員問：就一九九二年八月中華電力有限公司（中電）踏石角發電廠爆炸事件，政府可否告知本局，政府跨部門調查小組的報告是否已經完成；

(a) 若是，

(i) 會否公布有關報告；

(ii) 就爆炸成因來說，政府的調查結果與中電公布的報告有何異同；

(iii) 按政府的調查結果，該次爆炸的成因有否涉及人為錯誤；有關詳情為何；
及

(iv) 政府有何措施防止日後同類事件發生；

(b) 若否，有關調查現時的進度為何及預計何時能完成報告？

保安司答覆的譯文：

副主席先生，由消防處領導的跨部門調查小組已完成有關報告。小組對爆炸成因作出的結論，與中電調查結果相類似，不過，有部份調查結果卻與中電報告所載的有些出入。

當局會於四月下旬進行死因研究，以找出中電兩名僱員在爆炸中死亡的原因。屆時死因裁判官及陪審員會考慮這兩份報告所提出的證據。

在死因研究及其他可能進行的與爆炸事件有關的法律程序完成之前，公布跨部門小組的報告會對有關的當事人造成損害。因此，在現階段我不能透露報告中的任何內容。

不過，我可向各位議員保證，我們定會採取一切可行的步驟，確保同類事件不再發生。中電仍未決定是否重建在爆炸中損毀的系統。不過該公司已作出承諾，若決定重建，到時會採取積極的改善措施。收到中電重建該發電廠的申請後，我們會參照上述兩份報告和死因裁判官的調查結果，便更能確保制定所有必需的安全規定，防止同類事件再次發生。

副主席(譯文):鑑於需要即時傳譯而為求清晰起見,可否請各位以中文提出補充問題的議員以較慢的速度發問,以便即時傳譯員能將問題的意思完整地翻譯過來?同樣理由,請各議員在發問時只提出一條問題,這樣亦是為了讓其他議員也有機會提出補充問題。

劉千石議員問:副主席先生,我嘗試用最慢的速度發問。保安司在剛才回覆的第四段,向我們保證他必會採取一切可行的步驟,確保同類事件不再發生。保安司可否具體告知本局,所謂「一切可行的步驟」是包括些甚麼有效措施,去確保同類事件不再發生?

保安司答(譯文):副主席先生,首先,我得指出,本港沒有其他發電廠的系統,與這次發生爆炸的踏石角發電廠的系統相類似。據我所知,其他發電廠所使用系統與此完全不同,因此技術上不可能發生與踏石角發電廠爆炸起因相同的事件。其次,中華電力有限公司已表明有意檢討該發電廠的操作系統,並實施改善措施。當然,如該公司決定重建該系統,屆時便須根據危險品條例向消防處處長申領牌照,而消防處處長會確保該公司已作出改善,並已顧及從這次爆炸事件所汲取的教訓。

詹培忠議員問:副主席先生,保安司可否告知本局,這項由跨部門小組進行的調查需費多少?根據政府的「用者自負」政策,這筆費用,是否會向中電要求全數償還?

保安司答(譯文):副主席先生,我不知道調查需費多少。我會給與書面答覆。(附件 I)

林鉅成議員問:副主席先生,我想問有關氫氣房的設計與工作安全守則問題。除了由供應的廠家提供安全意見之外,中電是否有諮詢其他同類供應廠家的意見?若否,原因為何?

保安司答(譯文):副主席先生,我不知道中華電力有限公司諮詢哪些供應廠家的意見。我會嘗試找出答案,並以書面回答這項問題。(附件 II)

黃秉槐議員問（譯文）：副主席先生，由於已損毀的系統（即氫氣系統）尚未重建，這是否表示九龍及新界的電力供應安全並沒有多大保障？

保安司答（譯文）：副主席先生，我相信不會。中華電力有限公司目前在踏石角所用的是另一套系統，是一種圓柱式蓄電池系統，毋需使用氫氣。我知道整套系統以高壓操作，因此不會有原先裝置的相同情形而導致意外發生。

黃偉賢議員問：副主席先生，請問保安司，由消防處領導的跨部門調查小組所進行的工作，是否只針對受爆炸影響的設施？有否對發電廠內的其他設施進行全面調查，以確保安全？

保安司答（譯文）：副主席先生，該小組負責調查意外的起因，而所做的正是這方面的工作。該小組並沒有研究發電廠其他方面的情形。

黃匡源議員問（譯文）：副主席先生，保安司在答覆內說，在與這爆炸事件有關的訟案完結之前，當局不會公布有關調查結果。我的問題是：保安司雖則明白有必要確保並不影響日後進行的任何訟案，亦明瞭市民有權知道發生甚麼事，但在二者之間，他是否確寧取前者而捨後者？

保安司答（譯文）：副主席先生，我已取得這方面的法律意見，所得意見是我們目前應採取這個立場。當然，我們預料調查結果會在四月，即死因裁判官進行死因研訊時公布。

公務員建屋合作計劃

二、 麥理覺議員問題的譯文：有關出售公務員建屋合作計劃下的樓宇單位供私人發展商進行重建事宜，政府可否告知本局：

- (a) 迄今為止，接獲的重建申請有多少宗，其中已獲批准的有多少宗，所涉單位若干；
- (b) 審批申請，平均需時多久；及
- (c) 會否檢討現行程序，以確保能就是否准予重建迅速作出決定？

規劃環境地政司答覆的譯文：

副主席先生，直至目前為止，共接獲三宗有關公務員建屋合作社計劃樓宇的重建申請，涉及的單位共 41 個。其中一宗涉及 19 個單位的申請已獲批准，有關方面現正磋商土地補價的金額。從接獲申請至提出基本條件，處理這宗申請的時間約為五個月。

處理公務員建屋合作社計劃樓宇重建申請的程序，與處理其他重建申請相同。我們的程序旨在盡快處理申請，並確保有關申請符合規劃、批地契約及建築方面的規定。

麥理覺議員問（譯文）：副主席先生，鑑於這份厚達 200 多頁的文件乃發給發展商及公務員建屋合作社計劃樓宇的業主，作為一項指引，請問有關業主及／或發展商曾否就申請的繁複程序及批准所需時間而提出投訴？如有的話，有多少宗投訴及涉及多少個單位？

規劃環境地政司答（譯文）：副主席先生，我不知道過往曾有關於程序繁複及處理時間長的投訴。我相信解散公務員建屋合作社及放棄業權的問題，已經辯論了多年，尤其是當中涉及的法律問題複雜，實際上確有礙此事的進展。經過多年的努力，這些問題已獲得一定程度的解決，現時這方面的安排已準備就緒，可以制訂並實施重建計劃。除了實際上已遞交的三宗申請外——而該等申請實際上已具備可獲批准重建的條件——另有 65 個公務員建屋合作社已於一九九二年年底取得其會員的同意，展開有關程序，最終可能但未必一定會提交重建申請。

鄧兆棠議員問：副主席先生，政府可否告知本局，當局是否一定准許所有公務員建屋合作計劃下的樓宇單位，供私人發展商進行重建；而在補償方面是否有什麼原則加以規限？

規劃環境地政司答（譯文）：副主席先生，我們只在接獲重建的申請後才予以考慮；倘符合有關條件，申請便可獲批准。因此，在這 238 個公務員建屋合作社當中，會有多少申請重建，我不能先下斷語，亦不能說最後會有多少獲得批准。至於補償方面，則是相當複雜的問題。首先，這裡涉及撤銷原來批地的基本限制，即只批給公務員的限制。其次，亦要考慮進一步修訂官地契約條件的可能性，以容許進行更大型的重建。我認為最好能以書面詳細解釋有關這方面的估價及補償問題，而我會這樣做。（附件 III）

麥理覺議員問（譯文）：副主席先生，假如業主順利通過所有程序而沒有任何阻延，規劃環境地政司可否告知本局，從最初提交申請至公務員最後獲批准轉讓公務員建屋合作社計劃樓宇的業權，以便可在公開市場出售其樓宇，所需時間應為多久？又是否有任何地方可供公務員求取意見？這份文件確實很繁複，我認為從頭到尾都需要徵詢法律意見。

規劃環境地政司答(譯文):副主席先生,業權轉讓以及需時多久的問題就好像詢問繩子有多長的問題,因為這裏涉及各方人士,包括公務員及建屋合作社其他會員,亦涉及他們在某階段達成協議的問題。因此,詢問一批公務員需要多少時間才能達成協議的問題,亦彷彿詢問上述的繩子問題。至於麥理覺議員所提出有關理解該份繁複文件的問題,我相信這方面可向公務員事務科或屋宇地政署查詢;該兩個部門將會很樂意解答。

副主席(譯文):麥理覺議員,你是否想提出跟進問題?

麥理覺議員問(譯文):是的,副主席先生。我要澄清一點,我所指的並非公務員建屋合作社屬下會員之間的爭論或討論;我詢問的是:倘若這些業主已同意向政府申請轉讓業權,從遞交申請至獲得批准,所需時間平均為多久?規劃環境地政司可否約略告知所需時間?例如是否少於一年?

規劃環境地政司答(譯文):副主席先生,我恐怕未能回答該項問題。在回答該問題時,我一直想着你是詢問重建申請需要的審批時間為多久。至於轉讓業權方面,我認為需要向公務員事務司及屋宇地政署署長查詢,以找出那方面需要多少時間。我會這樣做,並提供書面答覆。(附件 IV)

李家祥議員問(譯文):副主席先生,鑑於香港的土地資源缺乏,而顯然這正好是可供重建的土地來源,規劃環境地政司可否解釋這類重建發展為何只有少數人感興趣,尤其是尚有兩宗申請的情況又如何,是否已擱置有關申請;若然,原因何在?

規劃環境地政司答(譯文):副主席先生,我認為我在回答一項補充問題時已表明,對這方面感興趣的人士並非如剛才問題所述的那樣少,正如我所說,在 238 個公務員建屋合作社當中,實際上已有 65 個循這方向走,在稍後的階段可能提出重建申請。因此,我認為種種跡象顯示重建的興趣很大。至於個別人士如何衡量,這個我卻不大清楚,但我認為對這方面感興趣的人並非如剛才問題所述的那樣少。

積極不干預政策

三、 倪少傑議員問:有鑑於財政司在一九九二年二月本港一份英文報章撰文表示,「積極不干預政策」一詞早在多年前已不合時宜,政府可否向本局說明其現行的經濟政策?

財政司答覆的譯文:

副主席先生,香港廣泛的經濟政策是顯著地前後一貫的,雖然過去多年來細緻的政策制訂無疑有所改變。我去年在本局發表的預算案演辭對此已有講述,所以不擬在此重覆,不

過，或者為方便起見再重申一句 —— 香港的經濟哲學「是鼓勵創業、奉行低稅制、奉行自由市場及自由貿易」的。

比較近期的，總督十月在本年度會期第一次會議的施政報告中，曾提及「作出最少干預、給與最大支持」的原則。

我對「積極不干預政策」一詞的意見，目的是希望它不會在經濟或工業政策的討論中被引用，因為它常被誤用。我對夏鼎基爵士十分尊敬，我曾跟他工作，而這句話是他始創的。他早在一九八零年已對這個話被誤用感到不滿：「很自然地，可能有些人會認為這句話是放任政策的花巧別名，或者較苛刻的會說這是一個「甚麼也不做」的方針」。因為它繼續被誤用，我當時覺得 —— 現在仍覺得 —— 最好不要引用。很明顯我們的政策事實上是和「甚麼也不做」有天淵之別的。

倪少傑議員問：副主席先生，財政司在他引述的文章內，舉出樓市和聯交所運作為例，指出政府在自由貿易體制之下，不會站在「只監管、不干預」的極端來辦事，亦即如他所說，不是「甚麼也不做」。這樣，政府可否告知本局，按照財政司答覆的精神，目前在本港經濟轉型過程中，政府是否認為積極不干預政策已不適用於本港的工業發展政策？如果確不適用，但又要保證這句說話不被誤用，是否應該更明確些就這方面的利弊陳述一番，讓外國投資者和本港創業者有足夠的心理準備，去部署其投資計劃？

財政司答（譯文）：副主席先生，我實在不能很確實地回答這個問題，因為問題用了積極不干預一詞，而我一直在說使用此詞對討論問題幫助不大。我想如果要在這方面闡述一下，我可以說一般都認為若要向進口或其他投資者解釋一個政策，而希望憑片言隻字便能清楚解釋整個政策，實難以做到。所以，我們定會向這些投資者更詳盡地解釋我們的政策。不過，若真的要用一句話來解釋，我只可以說我們會十分審慎地研究在甚麼時候真正有需要作出干預。我想已有人評論過，如果我們翻查過去幾年的紀錄，就會發覺政府已推行不少直接有利工業的措施。我有很多例子，但我想我不會逐一列舉。我只想一提最近才推行的應用研究發展計劃。還有，我們正在興建一所新的工業科技中心及一個新的工業邨。所以可以說，在有需要時我們是會干預的。

陸觀豪議員問（譯文）：副主席先生，財政司可否進一步解釋，關於他答覆內所提及的經濟政策，政府究竟擔當一個怎樣的角色？

財政司答（譯文）：副主席先生，我相信我剛才已盡可能以三言兩語解釋我們的經濟政策。

李柱銘議員問（譯文）：副主席先生，如果「積極不干預」一詞常被人誤用，那麼財政司可否向本局解釋怎樣才是正確的用法，又這個詞的真正意思是甚麼？

財政司答(譯文):副主席先生,此詞的正確意思詳載於夏鼎基爵士於一九八〇年十二月二日向香港工業總會發表的一篇演辭內,篇幅長達數頁。任何議員如對此六頁演辭感興趣,我很樂意向他提供一份,其中撮述了夏鼎基爵士對此詞的釋義。

黃震遐議員問:副主席先生,很高興聽到政府對於經濟政策並非是「見死不救」的。請問政府有何培訓或再訓練計劃,可為香港工業提供更能適應彈性工作和高質素水平的勞動人力?

財政司答(譯文):副主席先生,我想今天我是要回答有關經濟政策的問題;至於人力培訓政策方面,並非由我負責。

詹培忠議員問:副主席先生,財政司答覆的第三段,是否與總督去年十月七日在施政預告第5段的敘述:「最佳的商業決定是由商人、而不是由政治家或政府官員作出的」互有矛盾呢?

財政司答(譯文):副主席先生,我絕對同意最佳的商業決定是由商人作出的。我認為我答覆的第三段與這點並無矛盾。

林鉅津議員問(譯文):副主席先生,鑑於政府的政策已由積極不干預改為作出最少干預,請問政府對這個自由市場作出干預的限度在哪裏?

財政司答(譯文):副主席先生,這方面並沒有既定的公式。我想我先前的答覆已清楚表明這點。我們是務實的。我們很樂意研究有甚麼情況需要我們作出干預。我們亦有對多個主要工業進行定期調查,例如看看有沒有甚麼為我們所須做的。不過,除這個概括說法外,我實不能再準確地界定會在甚麼情況下作出干預。

唐英年議員問(譯文):副主席先生,我想嘗試問剛才李柱銘議員及陸觀豪議員問不到的問題。我不想顯得學究,財政司在主要答覆第三段內解釋「積極不干預」一詞時說,政府的政策不是甚麼也不做,請問他可否澄清他的解釋是否暗示政府的政策就是作出積極的干預?

財政司答(譯文):副主席先生,可能我仍未能使大家明瞭一點,就是我相信給這類政策套以一個簡稱並不十分有用,因為很難找到一個不會馬上被人完全曲解的。我曾經在很多會議上聽到有人批評我們的積極不干預政策,而批評者都是好像我的答覆第三段所述那樣,曲解了這個政策的意思,與政策的真正用意完全不同。因此我想,如果我再創一個新詞,亦會遭到同一命運。

周梁淑怡議員問(譯文):副主席先生,即使財政司不願意使用「積極不干預政策」一詞,但這詞的確暗示政府不願意透過一些管制或法例進行干預,以免抵觸自由經濟的精神,因為這種精神一直都對香港有利。因此,財政司可否向本局保證,政府現時及將來的經濟政策,亦同樣抱有這種克制態度?

財政司答(譯文):副主席先生,我相信我已在答覆的第一段內重覆了我在這問題上的說法,就是香港是奉行自由市場及自由貿易的。換言之,我們相信市場機制,亦相信只有在市場機制運作不良的情況下才作出干預。

李華明議員問:副主席先生,政府的諮詢委員會,例如財政司轄下的經濟諮詢委員會,有否對香港整體經濟發展策略進行過研究和提供建議?

財政司答(譯文):副主席先生,我們當然會進行很多研究,無論是關於個別經濟環節,還是整體經濟。事實上,我們每六個月便發表一份有關本港經濟的全面調查結果。我很難在此撮述所有這些研究的內容,但我可以證實我們曾透過多個途徑研究本港的經濟,包括整體經濟及個別行業的情況。

黃匡源議員問(譯文):副主席先生,今天的警句是作出最少干預,給與最大支持。關於這方面,財政司可否列出他建議實施的表現措施,好讓我們知道甚麼是可接受的最少干預和最理想的最大支持?

財政司答(譯文):副主席先生,我相信我剛才已回答一項類似的問題,我的答覆是現時並沒有任何方程式,可讓我們界定何時作出或不作出干預。

賓館所在大廈的安全標準

四、鮑磊議員問題的譯文:政府可否告知本局,經已及現正計劃採取何種措施,以改善賓館所在大廈內所有商業單位及公用地方的安全標準?

保安司答覆的譯文:

副主席先生,賓館常設於商住混合用途樓宇。這些樓宇跟其他樓宇一樣,必須遵守消防條例的防火規定,也必須根據最低限度消防裝置及設備守則指定的標準設防火裝置。

在混合用途樓宇內有火警危險的商業單位,常見的有酒樓、會社及賓館。

酒樓牌照是由市政局及區域市政局根據公眾衛生及市政條例發出。防火及電力安全規定是部份的發牌條件。

旅館業條例及會社（房產安全）條例先後於一九九一年五月及六月通過後，賓館及會社亦須受發牌制度管限。一個專家小組，其中包括由建築物條例執行處借調的屋宇測量師及消防處人員，確保這些樓宇符合發牌規定。他們特別監察賓館及會社的防火標準，以確保公眾安全。電力安全則由機電工程署署長根據電力條例監管。

混合用途樓宇的公用地方最常見的問題是走火通道阻塞及電力系統和電線陳舊。

有關阻塞問題，消防處除接獲投訴後進行視察外，也定期到這些樓宇視察。如發現有觸犯消防條例的罪行，該處會視乎情況，採取減低火警危險的行動或檢控行動，務求公用地方暢通無阻，消防裝置可發揮正常效用。

樓宇內公用地方的固定電器裝置物主須根據電力條例，僱用註冊電力工程承辦商維修電線。機電工程署在上述樓宇進行檢查，並執行該條例。

要確保上述樓宇安全，最有效的辦法是勸喻業主及商戶承擔責任，適當管理自己的樓宇。因此，公眾教育十分重要。當局在當地推行宣傳運動，並透過電視和電台的公告，以及資料單張，傳播防火及妥善管理樓宇的信息。此外，消防處人員定期到這些樓宇視察，加強這些信息，同時為業主及商戶提供如何改善樓宇安全的意見。

鮑磊議員問（譯文）：副主席先生，重慶大廈是本港最聲名狼藉的賓館大廈。該大廈的鄰居均認為該大廈的整體情況在過去兩年每況愈下，其中包括住戶棄置的垃圾堆積四週，因而構成危險。保安司是否知道這種情形；同時可否告知本局，他會否負責與該大廈業主及住客對話，以期改善該大廈的外觀及安全？

保安司答（譯文）：副主席先生，我當然知道政府須特別注視重慶大廈的情況，因為該大廈是本港設有最多賓館的大廈。為此，消防處已定期派員視察該大廈，而根據我所得有關該大廈近年統計數字顯示，該大廈的情況並非每況愈下，而是續有改善。然而，我不會因此而自滿。如果該大廈的業主及商戶希望商討有關防火問題，我很樂意安排他們與消防處聯絡。

梁錦濠議員問：副主席先生，自從旅館業條例及會社（房產安全）條例在一九九一年五月通過後，備受很多從業人士的大力抨擊，認為有關的措施是擾民和不能辦到的。政府可否告知本局，將會採取何種步驟去切實考慮該等從業人士的建議？

保安司（譯文）：副主席先生，我相信這兩類房產的發牌事宜是由政務司負責。可否請政務司代為回答？

政務司答（譯文）：副主席先生，我沒有聽聞有任何人投訴有關會社（房產安全）條例的規定，因此，未能回答該部份的問題。至於旅館業條例方面，政府與酒店經營人在某些問題上意見確有分歧，為此我們正與業內人士展開對話。大家已舉行了數次會議，認真討論過該條例的有關條文，其中有人投訴該條例所訂的條件苛刻，亦有人投訴該條例的規定欠缺彈性。我們承認確有這些問題。而我會是最先同意這些條例須具彈性才能有效執行。因此，我已委任一個工作小組與業內人士一起研究這方面的種種問題。再者，正如我剛才所說，工作小組的進展良好。我們先後舉行了三次會議，相信現階段已近乎可以彼此妥協，而業內人士及政府對所訂安全規定均感滿意，又同時無損我們要求這些樓宇要達到的極高安全標準。因此，我希望可以在大約一個月內宣布研究結果，亦希望有關結果令人滿意。

何承天議員問（譯文）：副主席先生，政府可否告知本局，自旅館業條例於一九九一年五月通過後，政府曾向多少間賓館發給牌照？若沒有賓館獲發牌照，我們可否知道何時所有賓館才能受到規管？

副主席（譯文）：保安司或政務司？

政務司答（譯文）：是的，副主席先生，我會回答這項問題。自從通過法例以來，政府已視察所有賓館。至今我們視察了約 2000 間，但本港有各類型的賓館，可細分為若干類。第一類為遊客而設，其次為本地人而設，亦有設於偏遠地區的小型旅館及渡假屋。因此，本港有各類型賓館，而由於數目眾多，我們必須先視察某類賓館，因此現時我們主力視察那些為遊客而設的高層賓館。這類賓館共有 615 間，全部均已註冊。我們曾前往視察這些賓館，而現時它們並未獲發牌照，但獲發豁免證明書，豁免這些賓館暫時不受條例限制。這是一項臨時措施，使我們能有時間徹底視察這些樓宇，並列出須進行的改善工程。同時，此舉亦可以給與他們一個寬限期，以便進行改善工程。這寬限期由一九九一年九月一日開始，為期兩年，至本年八月三十一日為止。因此，我們預計到本年八月底，這 615 間賓館將會完全符合當局的規定，並從該日起取得牌照，而倘若不符合規定，便須停止營業。

譚耀宗議員問：副主席先生，會社（房產安全）條例在通過前，前任政務司曹廣榮先生曾明確表示，這項條例不是用來對付職工會的。但在條例通過後，我接到很多職工會的投訴，聲稱受到極大的煩擾，其中包括要對它們進行檢查，同時，即使檢查證明無效，所發出的豁免證明書亦須收取 500 元費用，未知政務司對這點會否加以改善？

政務司（譯文）：副主席先生，可否請你裁決這項問題是否已超出原來問題的範圍？

副主席(譯文):好的,補充問題必須與原來問題或答覆有關 — 我是引述會議常規第 19 條的規定 — 而有關會社的發牌事宜是主要答覆所提及的。因此,我認為這項補充問題確與主要答覆有關,但如果再就這項補充問題提出任何補充提問,便不符合會議常規的規定。

政務司(譯文):謝謝,副主席先生。我恐怕現在未能即時回答這個問題。我可否以書面答覆?(附件 V)

楊孝華議員問(譯文):副主席先生,有關鮑磊議員提及市民對重慶大廈的投訴,我相信不是所有投訴均與安全有關,事實上可能與有礙觀瞻有關。政府可否向本局保證,雖然正如剛才的答覆所說,這方面不屬於建築物條例執行處及消防處規管範圍,但仍會有某部門處理有關投訴,而不至完全無人處理?

保安司答(譯文):副主席先生,我在主要答覆是回答防火的問題。當然,這些大廈內如有有礙觀瞻的雜物阻塞走火通道,顯然須由消防處處理。但消防處只能根據消防條例處理與消防有關的事宜。如果問題關乎其他方面,例如樓宇外堆積的雜物,那便已超出原來問題的範圍,亦非消防處所能處理的。

林貝聿嘉議員問:副主席先生,保安司在答覆內提及如發現有觸犯消防條例的罪行,便會採取檢控行動。請問保安司,自從通過該條例後,曾檢控過多少間這類的賓館和最高的刑罰是甚麼?

保安司答(譯文):副主席先生,我手上確有一些關於檢控我在答覆所提賓館的統計數字。一九九二年,政府就無牌酒樓食肆提出檢控的個案約有 4000 宗。此外,市政總署就違反持牌條件的酒樓食肆亦採取不少檢控行動;就一九九二年來說,亦不下 500 宗。我知道政府至今仍未對無牌會社及賓館提出檢控,因為正如政務司剛才所解釋,就這些賓館來說,現時仍有一段寬限期。

傳媒對所謂超自然現象的報導

五、 李永達議員問:關於近日傳媒所作有關占卜、玄學、靈魂學及鬼怪異象事宜的報導,政府可否告知本局:

- (a) 對此類性質的報導及電視節目採取甚麼政策;
- (b) 是否知悉該等報導及節目對公眾,尤其是兒童所產生的不良心理影響;及
- (c) 當局會否採取任何措施,以確保公眾對該等事宜有更全面認識?

文康廣播司答覆的譯文：

副主席先生，政府對有關占卜、玄學、靈魂學及鬼怪異象的新聞報導及電視節目所採取的政策，與處理傳媒報導其他題材所採取的一般政策並無分別。傳媒只要遵守有關官方保密、誣謗、保安及緊急情況、藐視法庭及淫褻等事項的香港法律，即可享有發表自由及編審自由，以他們認為合適的方式，處理任何題材。

廣播事務管理局接獲的投訴，令政府注意到有關這些事物的不當報導，可能會令市民在心理上受到影響。雖然報刊沒有受到管制，但是電視業務守則則有具體條文，訂明這類題材的電視節目必須符合有關時間編排、形式及性質的規定，以免兒童因這類事物而感到焦慮或恐懼。舉例來說，電視台不得在合家歡時間的節目內加插這類題材，同時亦不得播放星相學家之類的廣告。此外，守則並有條文限制採用可能誤導社會、令他們感到恐慌驚懼，或妨害社會福祉的題材，其中以可能令兒童感到不安的題材所受到的限制尤為嚴格。

任何電視台如被發現違反上述守則，將受到廣播事務管理局處分。

電視業務守則是人所共知的規定，並載列在提交本局省覽的廣播事務管理局週年報告書內。

除上述措施外，政府不擬另行採取額外措施，就所提事項向市民提出忠告。不過，我希望有關這條問題和答案的報導，能夠提醒傳播媒介處事負責，並顧及公眾人士的感受。此外，我並希望藉此提醒家長和老師，教導兒童及青少年以正確態度處理這類事物，是他們本身應盡的責任。

李永達議員問：副主席先生，本人是支持新聞和表達自由的，不過去年，在一個有關九廣鐵路的廣告內，一群天真爛漫的小孩扮演當火車的遊戲，本是非常有趣和生動，但是一位自稱「法師」的人士，卻在電視和報章上，說這群小孩其實已是身亡了和他們是一群殭屍，又說這群小孩口角流血、雙腳離地飛起。對於這位自稱法師的言論，請問政府是否有收到任何投訴或看到報章上有投訴？若有，政府採取過甚麼行動？

文康廣播司答（譯文）：副主席先生，有關李議員所指的那個節目，廣播事務管理局曾接獲多項投訴。在研究及調查過該等投訴後，廣播事務管理局已妥為忠告有關電視台，要求該電視台在取材上更加審慎，並須更嚴格遵守電視業務守則，特別是有關播放兒童節目方面。

何敏嘉議員問：副主席先生，我想跟進蘇耀祖先生的答覆。他說當政府收到投訴後，曾給與電視台一些勸諭。究竟是應該給與電視台一些勸諭，還是這廣告本身有問題，或是在這廣告播出後的討論出現問題呢？

文康廣播司答(譯文):副主席先生,我認為有關投訴是針對一個直播的討論節目,在該節目內一名占卜學家應邀討論有關廣告。而接獲的投訴,沒有一個是指廣告本身有問題或是不可接受的。因此,這些投訴是與該討論節目有關,而廣播事務管理局研究的亦是針對該節目而非有關廣告。

杜葉錫恩議員問(譯文):副主席先生,我並不知道剛才提及的廣告,但我想當局既有播放政府宣傳短片向市民傳達吸煙危害健康的訊息,我看不到有任何理由當局不可以同樣播放政府宣傳短片,忠告市民切勿相信鬼神之說,並強調它們並非真實,純屬虛構及對人有不良影響。

副主席(譯文):這是不是一條問題?

杜葉錫恩議員(譯文):對不起,副主席先生。政府會否考慮這樣做?

文康廣播司答(譯文):副主席先生,我定會將這意見轉達政府新聞處,以供考慮。

馮智活議員問:副主席先生,政府會否考慮要求電視台每當播放一些討論神怪節目時,要在電視螢光幕上打出一些提示字眼,使兒童只有在家長陪同下始可收看?

文康廣播司答(譯文):副主席先生,有關電視節目內容及性質的守則已清楚訂明那一類節目適合在甚麼時候播放,及那一類節目如果在合家歡時間播放,則必須展示警告字句。目前,根據廣播事務管理局向我提供的資料,他們所接獲有關暴力及淫褻的投訴個案,遠超過這類神怪題材的投訴。依照廣播事務管理局的意見,從大部份市民所關心的問題來看,並無需要採取這項措施。

狄志遠議員問:副主席先生,近期有關鬼怪事宜的報導,其實對兒童產生了不良的心理影響。小女就是其中一名受害者。政府和教育署曾採取過甚麼行動來協助教師和家長去正確教導學生,使其對該等鬼怪事宜和占卜等有全面認識?

文康廣播司答(譯文):副主席先生,我恐怕不知道教育署署長曾採取甚麼措施,將這些題目納入教材內。我可以與他接觸,並要求他提供書面答覆。

林貝聿嘉議員問:副主席先生,政府可否告知本局,播放這類有關占卜、玄學、靈魂學和鬼怪異象的節目,是否屬於導人迷信?若是,政府會否考慮禁止這類導人迷信的節目在傳播界流通?

文康廣播司答（譯文）：副主席先生，我相信我在主要答覆內已回答這點。政府的政策無意限制傳媒在選擇題材上的自由。我認為政府無意採取這類限制措施。

電影製作使用的炸藥

六、 文世昌議員問：自一九六七年暴動後，煙花炮竹被列入危險品條例的管制範圍內以來，當局似乎僅為農曆新年的煙花匯演發出使用煙花炮竹牌照。政府可否告知本局：

- (a) 就電影業及電視業使用、運送及儲存炸藥以製造煙火效果所採取的政策；
- (b) 自一九六七年起，就拍片使用炸藥事，曾否接獲任何要求發出牌照的申請；若然，共接獲多少申請書，及至今為此用途發出了多少牌照；
- (c) 曾否發覺電影業及電視業在拍片時非法使用炸藥，及其非法使用的原因；及
- (d) 若然，當局將會採取甚麼措施以糾正情況，從而確保公眾和拍攝人員的安全，及切合電影業和電視業的需要？

文康廣播司答覆的譯文：

副主席先生，正如其他行業一樣，電影及電視業使用、運送及儲存炸藥以製造煙火效果，是受危險品條例（第 295 章）及其規例所管制的。扼要來說，如儲存及運送炸藥，必須經由鑣務處處長發牌，如在水上使用炸藥，須由海事處處長發出許可證，而在陸上使用炸藥，則須由文康廣播司發出許可證。

不過，自一九六七年起，政府便已實施政策，對含煙火的炮竹施行全面禁令。這項禁令現時仍然生效。儘管如此，當局仍不時為一些特別的場合和慶祝活動，例如農曆新年煙花匯演，發出燃放煙火炮竹的許可證。

根據我們的紀錄，自一九六七年以來，有關當局並無接獲任何就在電影及電視製作中使用煙火而要求發出許可證的申請。因此，當局並無為此用途發出許可證。

電影及電視製作似乎只在近年才使用煙火。我們不知道為何電影及電視業不申請許可證。原因可能包括：不知道這項規定、恐怕不能及時取得所需的許可證，或恐怕根本不獲發給許可證。

我們現正着手制訂程序上的指引，以便發出許可證，使有關人士在戲劇、電影及電視製作中使用煙火時受到管制。當局已就這些程序上的指引諮詢有關行業的意見。

當局在訂定這些指引時，除確保公眾人士的安全，包括拍攝人員及製作隊的安全外，並會切合有關行業的特別需要。我們希望可盡快，也許就在未來數個月內，公布這些指引。

文世昌議員問：副主席先生，香港的電影與電視的動作片、戰爭片及警匪片，經常都有爆炸和煙火的場面。根據文康廣播司的答覆，在過去 25 年來，影視業從未曾就使用炸藥而進行申請。政府為何一直對這種「有法不依」或「無法可依」的情況沒有採取行動，特別是法律上的行動？哪個部門應對這些事情負責？直至今日為止，我們還不知道已在制訂一些業內守則或指示。請問政府預備如何令這些守則一方面可照顧到影視業在製作上的需要，另一方面又能夠照顧到公眾和拍攝人員的安全呢？

副主席（譯文）：文議員，你提出兩項很長的問題，可否只提出一項問題？

文世昌議員：副主席先生，我或者嘗試集中在一點，即政府在過去 20 多年來，都沒有接到拍片人士對使用炸藥的申請，但又見到這類電影效果不斷的重覆出現。政府為何對這種情況視若無睹，以及哪個部門須對這種「有法不依」或「無法可依」的情況負責呢？

文康廣播司答（譯文）：副主席先生，除非電影及電視業申請許可證，當局有時很難知道它們何時使用煙火，因為許多使用煙火的電影、電視場面，未必在本港拍攝，反而多在本港以外地方拍攝。因此，除非我們接獲投訴，否則很難採取行動。

何敏嘉議員問：副主席先生，我想跟進的問題是：既然當局 20 多年來沒有接到任何申請，是否政府根本不知道本地有人非法使用炸藥，以及會否進行一些調查？

文康廣播司答（譯文）：副主席先生，當局確不時接獲投訴。對於這些投訴，當局已進行調查，並已採取行動。

馮檢基議員問：副主席先生，文康廣播司在答覆倒數第二段內，提及現正着手制訂程序上的指引，以便日後發出許可證。我相信從一些已「出街」的電視或電影片，所看到很多爆炸的地點，明顯是香港的地方。我想問，在這制訂指引的過渡期間，當局會如何提醒電視電影的製作人士？又倘若他們藏有炸藥或準備在未來的電視電影製作上使用炸藥時，政府預備會採取甚麼行動？

文康廣播司答（譯文）：副主席先生，正如我在主要答覆已提及，當局現正制訂的指引是經過密切諮詢電影及電視業的。在諮詢過程中，我們已勸諭有關行業在製作時避免非法使用煙火，而我們肯定會監察有關情況。我們希望在公布指引後，有關行業在使用煙火前先行領取許可證。

副主席（譯文）：何敏嘉議員，你是否想提出一項跟進問題？

何敏嘉議員問：副主席先生，我想跟進我剛才的問題。政府在答覆中告知我們，曾作過一些調查和行動。究竟調查結果如何和採取過甚麼具體的行動？

文康廣播司答（譯文）：副主席先生，我的答覆並無提及當局現在進行任何調查。我在答覆內曾提及當局現正就制訂指引進行諮詢，而我亦提及至今從沒有接獲任何申請。事實上，當局並沒有任何關於有關行業申領許可證的紀錄。因此，這問題使我大惑不解。

何敏嘉議員（譯文）：副主席先生，我可否提出跟進問題？

副主席（譯文）：何議員，只要是真正的跟進問題，你是可以提出的。

何敏嘉議員問（譯文）：副主席先生，我的問題是問政府當局有否進行任何調查，而並非諮詢。政府可否答覆這問題？

文康廣播司答（譯文）：副主席先生，鑑於並無接獲許可證的申請，顯然從沒有就申請進行任何調查。但正如我答覆較早前一項補充問題時所說，警方過去確曾接獲多宗投訴，並已進行調查，以及已採取所需的檢控行動。

林鉅成議員問：副主席先生，請問文康廣播司，在過往多年來，政府有否正式致函電影與電視製作公司，通知在使用煙火時必須遵守危險品條例（第 295 章）？若果沒有，那是否符合「積極不干預政策」的精神？

副主席（譯文）：文康廣播司，你只須回答第一部份的問題。

文康廣播司答（譯文）：是的，副主席先生，根據紀錄顯示，我們從沒有致函電視及電影業，提醒他們須遵守危險品條例的規定。在該條例通過成為法例，以及當局開始禁止燃放煙花及使用煙火時，當局曾在這方面廣作宣傳，所以相信廣大市民都應該知道這方面的法例規定。

周梁淑怡議員問（譯文）：副主席先生，首先，我想申報利益，我是一間電視公司的董事。文康廣播司可否證實，在其答覆倒數第二段所述的指引，是否涉及使用炸藥、子彈及煙火，因為煙火一般指煙花？又文康廣播司可否告知本局，政府將會採取甚麼措施去確保在實際實施有關程序時，不致因繁瑣手續而對電影及電視製作造成不必要的延誤？

文康廣播司答(譯文): 副主席先生, 現時我未能很準確地告知煙火的定義, 因此無法告知周梁淑怡議員是否包括子彈, 但我可以說, 煙火的意思包括以任何形式使用炸藥。我會給周梁淑怡議員書面答覆。(附件 VI) 至於第二部份的問題, 正如我在主要答覆所說, 有關指引是經廣泛諮詢有關行業後制訂的, 並特別為方便這些行業提出申請而制訂。有關行業一般對指引所定程序均感到滿意, 認為可以接受。

各項問題的書面答覆

聯繫匯率制度

七、 黃宜弘議員問: 政府可否告知本局, 在主權移交之前, 在何種情況下, 政府會改變港元兌美元的聯繫匯率?

財政司答覆的譯文:

副主席先生, 匯率穩定, 是保持香港安定繁榮的關鍵因素。因此, 維持現有的聯繫匯率制度, 是政府的堅定政策。我們並不打算改變這項政策。

生物多樣化公約及氣候轉變公約

八、 李國寶議員問題的譯文: 鑑於本局在一九九二年十二月二日通過動議, 促請政府當局進行多項工作, 其中包括採納一九九二年地球高峰會通過的兩項公約, 政府可否告知本局: 香港政府將採取甚麼措施, 以傳達香港決心支持聯合國生物多樣化公約及氣候轉變公約?

規劃環境地政司答覆的譯文:

副主席先生, 本局一九九二年十二月二日辯論這項問題, 政府已清楚表示支持聯合國生物多樣化公約及氣候轉變公約。地球高峰會議訂定的環保目標值得我們支持, 我們會致力達到這些目標。

將於本年稍後時間發表的一九八九年環保白皮書進展情況第二次檢討報告, 可讓我們再次顯示對實踐該兩項公約的決心。我們現正評估有關公約的全面影響。這並不是一件簡單的工作, 因為其中涉及的某些方面, 向來都不屬於環保範疇。因此, 我們有需要在政府內部廣泛徵詢意見, 以決定如何達致一套較全面而又協調的方法, 處理環保問題。

目前而言, 我們會繼續已經展開的工作。舉例來說, 我們現正積極研究設立海上公園和保護區, 以及與世界野生生物香港基金會合作, 設立一套全港環境概況資料。

飛機旅客離境稅

九、 譚耀宗議員問：鑑於部份航空公司職員表示目前由航空公司代政府徵收飛機旅客離境稅的安排增加了他們的工作量，甚至有時招致他們金錢上的損失（例如：在帳目上的差誤），政府可否告知本局，有關當局會否檢討此項安排？

經濟司答覆的譯文：

副主席先生，香港法例第 140 章飛機乘客離境稅條例第 4 條規定，航空公司經營人須負責收取飛機乘客離境稅（離境稅）。自從在一九八三年開始徵收離境稅以來，便一直採用這種安排。

政府會付給航空公司經營人一筆費用，以支付離境稅的收取、會計、保安及管理方面的人手及其他費用。一九九二至九三財政年度內，為托收離境稅而支付的核准費用預算為 1,900 萬元。

現時的收取離境稅制度，在方便乘客及稅收安全方面，大致上都運作良好。不過，政府樂意隨時考慮進一步改善這項制度的建議。

木材儲存用地

十、 陳偉業議員問：最近政府取消陰澳木塘短期租約。據木材行業人士聲稱，香港木材的儲存量因而下降，令木材價格在短期內上升約 30%。政府可否告知本局：

- (a) 過去五年來，每年入口的木材數量，體積和價值；
- (b) 現時本港作儲存木材用地的總面積；
- (c) 根據甚麼準則批地作儲存木材之用；
- (d) 是否知悉木材行業內人士所聲稱的情況，及有何對策？

規劃環境地政司答覆的譯文：

副主席先生，

- (a) 不同種類的木材有不同的計量單位。由一九八八年至一九九二年每年進口木材的有關分項數字，詳見附件 A。

- (b) 我們即時沒有儲存木材用地總面積的數字，因為木林既可儲存於指定作儲存木材的用地，亦可儲存於一般儲存用地及其他地方。不過，屋宇地政署所知關於特別指定作木塘、木材儲存和鋸木廠用地面積的數字，載於附件 B，以供參閱。
- (c) 政府在批地作儲存木材之用時，會考慮幾個因素，例如是否有地方可供儲存之用，哪個最終用家的需要較為殷切、是否配合周圍環境，以及個別申請個案的具體情況。
- (d) 工業署現正進行一項有關木材行業的調查，內容包括原木的進口、儲存和切鋸情況，以及在建造業使用鋸材原木的情況。這項研究將於短期內完成，如有證據證明儲存地方不足夠，規劃署便會展開實地勘察，去物色更多儲存地方。

附件 A

進口木材

		一九八八	
		數量	價值 (港元)
未經加工或大致切成方型的木材 (主要為原木)			
SITC 247100	針葉樹類原木	14 776 (立方米)	12,199,163
SITC 247204	柚木	18 634 (立方米)	64,646,512
SITC 247205	檀香木	440 467 * (公斤)	10,584,296
SITC 247206	裝飾用木材	7 603 (立方米)	33,169,331
SITC 247209	非針葉樹類原木	593 351 (立方米)	379,254,781
小計		-	499,854,083
稍經加工的木材			
SITC 248200	針葉樹類木材	14 034 (立方米)	17,133,597
SITC 248304	柚木	17 074 (立方米)	69,262,699
SITC 248305	稍經加工的檀香木	25 961 * (公斤)	2,076,228
SITC 248306	裝飾用木材	533 (立方米)	3,065,560
SITC 248309	非針葉樹類原木	236 032 (立方米)	291,124,405
小計		-	382,662,489
膠合板、薄木、經改良或再造木材			
SITC 634100	已切鋸的木材及薄木板	9 027 555 (立方米)	33,607,973
SITC 634200	膠合板	66 395 499 (立方米)	1,315,328,963
SITC 634310	經改良的木材	343 (立方米)	70,859
SITC 634320	再造木材	1 006 049 (立方米)	19,829,538

進口木材

		一九八八	
		數量	價值 (港元)
膠合板、薄木、經改良或再造木材			
SITC 634410	芯塊膠合板等	31 684 776 (立方米)	563,632,934
SITC 634910	桶木材等	-	3,488,594
SITC 634920	木珠飾及木飾線條	-	14,072,478
SITC 634939	稍經修整或加工的木材	-	35,633,059
小計		-	1,985,664,398
合計		-	2,868,180,970

附註：*以 1 公斤=0.00141585 立方米為轉換因子，可粗略算出以立方米為單位的數量。

		一九八九	
		數量	價值 (港元)
未經加工或大致切成方型的木材 (主要為原木)			
SITC 247100	針葉樹類原木	2 592 (立方米)	2,174,234
SITC 247204	柚木	26 915 (立方米)	88,893,565
SITC 247205	檀香木	259 512 * (公斤)	11,346,397
SITC 247206	裝飾用木材	14 391 (立方米)	64,001,324
SITC 247209	非針葉樹類原木	517 140 (立方米)	296,684,858
小計		-	463,100,378
稍經加工的木材			
SITC 248200	針葉樹類木材	10 169 (立方米)	14,303,346
SITC 248304	柚木	22 204 (立方米)	101,085,891
SITC 248305	稍經加工的檀香木	41 980 * (公斤)	1,545,277
SITC 248306	裝飾用木材	980 (立方米)	3,712,837
SITC 248309	非針葉樹類木材	222 269 (立方米)	301,231,931
小計		-	421,879,282
膠合板、薄木、經改良或再造木材			
SITC 634100	已切鋸的木材及薄木板	7 488 520 (立方米)	33,333,531
SITC 634200	膠合板	78 929 702 (立方米)	1,351,868,756
SITC 634310	經改良的木材	0 (立方米)	0

進口木材

		一九八九	
		數量	價值 (港元)
膠合板、薄木、經改良或再造木材			
SITC 634320	再造木材	789 057 (立方米)	16,697,335
SITC 634410	芯塊膠合板等	34 750 240 (立方米)	628,754,267
SITC 634910	桶木材等	-	6,494,318
SITC 634920	木珠飾及木飾線條	-	38,777,000
SITC 634939	稍經修整或加工的木材	-	68,980,558
小計		-	2,144,905,795
合計		-	3,029,885,455

附註：*以 1 公斤=0.00141585 立方米為轉換因子，可粗略算出以立方米為單位的數量。

		一九九零	
		數量	價值 (港元)
未經加工或大致切成方型的木材 (主要為原木)			
SITC 247100	針葉樹類原木	7 758 (立方米)	12,325,925
SITC 247204	柚木	20 842 (立方米)	78,151,859
SITC 247205	檀香木	322 577 * (公斤)	7,634,415
SITC 247206	裝飾用木材	24 586 (立方米)	75,936,615
SITC 247209	非針葉樹類原木	526 566 (立方米)	293,664,438
小計		-	467,713,252
稍經加工的木材			
SITC 248200	針葉樹類木材	12 386 (立方米)	17,940,050
SITC 248304	柚木	20 609 (立方米)	86,315,860
SITC 248305	稍經加工的檀香木	6 100 * (公斤)	465,500
SITC 248306	裝飾用木材	2 286 (立方米)	8,623,544
SITC 248309	非針葉樹類木材	206 802 (立方米)	297,576,912
小計		-	410,921,866
膠合板、薄木、經改良或再造木材			
SITC 634100	已切鋸的木材及薄木板	2 774 908 (立方米)	21,204,100
SITC 634200	膠合板	123 129 540 (立方米)	1,843,844,772

進口木材

		一九九零	
		數量	價值 (港元)
膠合板、薄木、經改良或再造木材			
SITC 634310	經改良的木材	182 (立方米)	41,808
SITC 634320	再造木材	1 639 785 (立方米)	31,230,682
SITC 634410	芯塊膠合板等	40 759 698 (立方米)	601,586,642
SITC 634910	桶木材等	-	13,209,878
SITC 634920	木珠飾及木飾線條	-	31,242,102
SITC 634939	稍經修整或加工的木材	-	194,995,828
小計		-	2,937,355,812
合計		-	3,815,990,930

附註：*以 1 公斤=0.00141585 立方米為轉換因子，可粗略算出以立方米為單位的數量。

		一九九一	
		數量	價值 (港元)
未經加工或大致切成方型的木材 (主要為原木)			
SITC 247100	針葉樹類原木	8 278 (立方米)	11,785,395
SITC 247204	柚木	17 188 (立方米)	64,978,291
SITC 247205	檀香木	279 817 * (公斤)	10,904,863
SITC 247206	裝飾用木材	33 218 (立方米)	97,683,529
SITC 247209	非針葉樹類原木	505 040 (立方米)	340,344,706
小計		-	525,696,784
稍經加工的木材			
SITC 248200	針葉樹類木材	15 236 (立方米)	21,902,144
SITC 248304	柚木	33 517 (立方米)	131,722,073
SITC 248305	稍經加工的檀香木	9 370 * (公斤)	250,194
SITC 248306	裝飾用木材	3 015 (立方米)	9,716,548
SITC 248309	非針葉樹類木材	260 419 (立方米)	394,585,287
小計		-	558,166,246

進口木材

		一九九一	
		數量	價值 (港元)
膠合板、薄木、經改良或再造木材			
SITC 634100	已切鋸的木材及薄木板	4 093 290 (立方米)	25,339,609
SITC 634200	膠合板	148 916 225 (立方米)	1,790,219,428
SITC 634310	經改良的木板	0 (立方米)	0
SITC 634320	再造木材	1 729 122 (立方米)	31,723,961
SITC 634410	芯塊膠合板等	28 300 542 (立方米)	528,527,731
SITC 634910	桶木材等	-	6,092,878
SITC 634920	木珠飾及木飾線條	-	55,419,821
SITC 634939	稍經修整或加工的木材	-	218,609,430
小計		-	2,655,932,858
合計		-	3,739,795,888

附註：*以 1 公斤=0.00141585 立方米為轉換因子，可粗略算出以立方米為單位的數量。

		一九九二	
		數量	價值 (港元)
未經加工或大致切成方型的木材 (主要為原木)			
SITC 24730	未經加工的木材	0 (立方米)	0
SITC 24740	針葉樹類木材	16 009 (立方米)	13,604,000
SITC 24751	熱帶地區非針葉樹類木材	68 601 (立方米)	130,702,000
SITC 24751	其他非針葉樹類木材	462 830 (立方米)	383,653,000
小計		547 440 (立方米)	527,941,000
稍經加工的木材			
SITC 24820	針葉樹類木材，已切鋸	23 230 (立方米)	42,680,000
SITC 24830	針葉樹類木材，其他	-	3,292,000
SITC 24840	非針葉樹類木材，已切鋸	247 268 (立方米)	517,386,000
SITC 24850	非針葉樹類木材，其他	-	246,896,000
小計		-	810,254,000

進口木材

		一九九二	
		數量	價值 (港元)
膠合板、薄木、經改良或再造木材			
SITC 63411	薄木及膠合板，針葉樹木板	292 892 (立方米)	3,760,000
SITC 63412	薄木及膠合板，非針葉樹木板	8 099 879 (立方米)	46,265,000
SITC 63421	高度壓縮木材	9 691 (立方米)	294,000
SITC 63422	碎料板	3 695 672 (立方米)	61,825,000
SITC 63431	膠合板，外層為非針葉樹木板	114 601 864 (立方米)	1,786,766,000
SITC 63439	膠合板，以多塊土板層壓而成	760 211 (立方米)	23,529,000
SITC 63441	膠合板，外層壓以非針葉樹木板	16 729 392 (立方米)	401,960,000
SITC 63449	層壓膠合板(其他地方未有提及的)	1 561 702 (立方米)	29,186,000
SITC 63491	桶木材	-	938,000
小計			2,354,523,000
合計			- 3,692,718,000

一九九二年的數字是根據標準國際貿易分類(SITC) (第三次修訂) 為準則，至於一九九二年以前的數字，則根據標準國際貿易分類 (第二次修訂) 為準則。

附件 B

木材儲存

用途	公頃
木塘	10.0
儲存木材	20.5
鋸木廠	8.6

中小學教科書

十一、 涂謹申議員問：政府可否告知本局：

- (a) 過去三年來，收到中小學教科書內容出現錯誤的投訴有多少宗及投訴主要類別；
- (b) 審查中小學教科書的程序為何；
- (c) 會否考慮檢討現行程序；若會，計劃如何；若否，原因何在？

教育統籌司答覆的譯文：

副主席先生，關於涂議員的問題，現答覆如下：

- (a) 過去三年，教育署共接獲兩宗投訴，指稱中小學課本內出現錯誤，包括：
- (i) 一九九零年三月的投訴，是有關在小五的社會科課本內有一個中文字的用法錯誤；但該宗投訴其後證實是沒有根據的；
 - (ii) 一九九二年八月的投訴，列舉在一套中學適用的英文課本內，出現文法、用法、風格及例子不正確的地方。這宗投訴部份證實是有根據的。
- (b) 課本的審查工作，是由教育署屬下的課本委員會及課本審查小組攜手進行的。課本審查小組由教育署人員、校長和教師，以及教育學院和高等教育院校的講師組成。呈交審查的每一本課本，最少經兩名審查員評審，評審準則包括課本是否依照課程發展議會或香港考試局所編訂的課程綱要而編寫，而在內容、次序、習作、語文、舉例說明和版式方面，又是否達到可接受的標準。其後，有關科目的審查小組統籌人在考慮過審查員的評審結果後，將課本評為 A、B 或 C 級。課本委員會主席審議評定的等級，如果同意，便會通知出版商。所有評為「A」級的課本會列入「課本委員會建議的適用書目表」內；該書目表每季分發給各學校。評為「B」級的課本不會列入該書目表，教育署亦既不建議也不禁止學校使用。認為絕對不宜採用的課本會評為「C」級，學校亦禁止使用。
- (c) 現行的審查程序是經過長時間發展而成的，有關方面並會諮詢本港三個出版商的意見，經常加以檢討。我們認為毋須在這項一直採用的程序以外，進行獨立的審查。不過，在一九九二年八月接獲投訴後，教育署曾檢討審查程序，並向審查員發出指示，須加倍小心審查課本內的文法、用法、風格以及列舉的例子是否恰當。

汽車失竊

十二、 詹培忠議員問：鑑於近月本港汽車失竊問題仍然嚴重，政府可否告知本局：

- (a) 除修訂法例，加重擅取車輛的刑罰外，還有何計劃進一步打擊偷車活動；
- (b) 會否考慮成立包括政府部門及其他有關私人機構的聯合特別委員會，應付失車問題，如否，原因為何；及
- (c) 如何就本港失車走私往中國問題，加強與內地對口機關的聯繫？

保安司答覆的譯文：

副主席先生，很多未能尋回的失車均被偷運離港。因此，除加重偷車的刑罰外，我們並計劃訂立法例，提高一般走私活動的最高刑罰，並對一些經常用以走私車輛的船艇施加更有效的管制。警務處及其他執法機關正繼續努力應付與偷車及走私有關的問題。當局會針對偷車及走私集團日益高明的犯案手法，經常檢討行動策略，並已為此動用大量資源。警務處會繼續大力宣傳，向車主、停車場營辦商及私人住宅樓宇的保安人員強調保安的重要性。

防止及偵查偷車事件是警務處的工作。警務處已由一九九零年開始，每四個月與減少汽車罪案專責小組開會一次。專責小組由香港保險總會、香港意外保險公會、香港汽車商會、Finance House Association 及若干停車場營辦商的代表組成。此外，運輸署、香港海關及貿易署均曾派代表出席會議。該小組提供了交換意見和商量對策的機會，用處很大，因此，我們認為應予以保留。如有需要，警務處會考慮邀請其他有關的團體加入小組。我們認為沒有必要成立一個新的委員會，令兩者的工作重疊。

當局經常就本港失車偷運往中國的問題，與中國當局保持密切聯絡。每當我們與中國當局商討執法問題時，不論是政治還是行動層面，偷運失車都是首要的討論項目。警務處處長曾多次親自向中國執法當局提出此事。最近，他更致函鄰近國家的執法機關首長及國際刑警秘書處，要求他們協助打擊香港的偷車活動。我們相信，最近來港的中國駐港公安聯絡員會加強我們與大陸執法機關的聯繫。

公共屋邨的空置單位

十三、 黃偉賢議員問：政府可否告知本局：

- (a) 截至一九九二年十二月底為止，全港每個公共屋邨的空置單位數目；
- (b) 已空置超過一年的單位數目及其空置的最長期間；及
- (c) 公屋單位空置的原因，及將會採取何種措施以便從速將空置單位編配予輪候登記冊內的申請人？

規劃環境地政司答覆的譯文：

副主席先生，截至一九九二年十二月三十一日為止，各公共屋邨共有 16900 個空置單位。由於時間所限，我們無法計算出每個屋邨截至一九九二年十二月三十一日的空置情況。不過，我們備有截至一九九三年二月十一日的空置情況詳細數字，請參閱附件。空置單位的數目現已降至 15900 個。

截至一九九二年年底的 16900 個空置單位中，1650 個已空置超過一年。雖然當局曾多次試圖把這些單位編配給特殊類別的人士，但仍有九個單位空置了 29 個月，這是為期最長的空置情況。

大部份的空置單位都不可以即時編配。在 16900 個空置單位中，約 36% 要預留下來以應付計劃中的重建、清拆和大型修葺工程的需求，而 47% 則正進行翻新工程。其餘的 17%，不是未被屋邨管理處接管，就是正編配給合資格的申請人。

房屋委員會的政策是把剛落成或收回的單位，立即編配給申請人。房委會已採取下列措施，務求把更多單位租給名列登記冊的公屋申請人 ——

- (a) 根據各項計劃的調整及單位入住率，撥出原先預留給特殊類別人士的單位；
- (b) 委任總區顧問公司及重行調配內部維修資源，以便加速完成翻新計劃；及
- (c) 簡化承建商移交新落成單位的程序。

自實行以上措施後，過去兩年內空置單位的數目已下降了 53%。

附件

香港房屋委員會
現有公共屋邨空置單位情況
(截至一九九三年二月十一日止)

地區	屋邨名稱	單位總數	空置單位數目	空置比率
粉嶺	祥華	5094	72 (69)	1.4
	彩園	5077	153 (151)	3.0
	太平	1429	8 (5)	0.6
	天平	5698	41 (7)	0.7
	華明	5868	39 (1)	0.7
香港東	柴灣	3497	50 (39)	1.4
	峰華	1218	325 (1)	26.7
	興民	1999	13 (9)	0.7
	興華(二)	3578	80 (70)	2.2
	模範	629	1 (1)	0.2
	北角	1956	19 (17)	1.0
	小西灣	4011	227 (1)	5.7

地區	屋邨名稱	單位總數	空置單位數目	空置比率
香港東	翠灣	2340	3 (2)	0.1
	環翠	3940	18 (17)	0.5
	漁灣	2177	23 (16)	1.1
香港西	鴨脷洲	4455	42 (25)	0.9
	利東	7536	39 (39)	0.5
	西環	638	13 (13)	2.0
	石排灣	4611	120 (120)	2.6
	華富(一)	4876	141 (137)	2.9
	華富(二)	4378	97 (93)	2.2
	黃竹坑	5480	290 (253)	5.3
	華貴	3389	316 -	9.3
離島	長貴	472	2 (2)	0.4
	龍田	184	26 (26)	14.1
	銀灣	466	34 (20)	7.3
九龍中	竹園北	6736	15 (1)	0.2
	竹園南	6655	96 (79)	1.4
	鳳德	5224	601 -	11.5
	何文田	3972	48 (41)	1.2
	紅磡	1171	18 (18)	1.5
	樂富	2360	6 -	0.3
	黃大仙(一)	5111	85 (5)	1.7
	黃大仙(二)	3261	22 (4)	0.7
	馬頭圍	2075	72 (60)	3.5
	美東	661	9 (3)	1.4
	愛民	6287	87 (87)	1.4
	沙田坳	1278	34 (25)	2.7
	慈民	1536	1 (1)	0.1
	東頭	8181	100 (58)	1.2
	黃大仙(上)	6325	1 -	0.0
	山谷道	3299	54 (54)	1.6
	橫頭磡	4132	18 -	0.4
九龍東	彩霞	2330	77 -	3.3
	彩虹	7475	254 (233)	3.4
	彩雲(一)	5922	102 (102)	1.7
	彩雲(二)	2967	127 (120)	4.3

地區	屋邨名稱	單位總數	空置單位數目	空置比率
九龍東	富山	1580	23 (12)	1.5
	興田	2448	7 (2)	0.3
	啓業	4300	85 (85)	2.0
	廣田	442	156 -	35.3
	觀塘 (鯉魚門道)	1248	30 (30)	2.4
	藍田 (一)	7986	206 (100)	2.6
	藍田 (三)	2316	26 (9)	1.1
	樂華北	2977	6 (6)	0.2
	樂華南	7008	185 (170)	2.6
	牛頭角 (一)	5178	211 (148)	4.1
	牛頭角 (二)	5410	54 (26)	1.0
	坪石	4573	43 (43)	0.9
	秀茂坪 (一)	5803	163 (135)	2.8
	秀茂坪 (二)	7748	134 (125)	1.7
	秀茂坪 (三)	6295	84 (76)	1.3
	順利	4450	147 (147)	3.3
	順安	3001	49 (28)	1.6
	順天	7025	127 (108)	1.8
	德田	5342	1323 -	24.8
	翠屏	7873	394 (85)	5.0
牛頭角 (上)	5932	81 (68)	1.4	
和樂	1947	103 (86)	5.3	
油塘	5357	152 (152)	2.8	
九龍西	澤安	1905	51 (14)	2.7
	長沙灣	2736	84 (23)	3.1
	麗閣	3068	59 (16)	1.9
	李鄭屋	4832	22 (10)	0.5
	南昌	1897	6 (2)	0.3
	南山 / 大坑東	5223	73 (57)	1.4
	白田	6276	119 (98)	1.9
	石硤尾	8268	181 (171)	2.2
	蘇屋	5314	102 (60)	1.9
	元洲街	4980	22 (22)	0.4
沙田	秦石	2191	45 (38)	2.1
	恆安	6076	23 (5)	0.4
	顯徑	5876	5 -	0.1
	廣源	4660	209 (2)	4.5

地區	屋邨名稱	單位總數	空置單位數目	空置比率
沙田	瀝源	3210	86 (86)	2.7
	隆亨	4384	75 (74)	1.7
	美林	4162	29 (29)	0.7
	博康	5447	54 (50)	1.0
	沙角	6425	137 (127)	2.1
	新翠	6691	76 (51)	1.1
	新田圍	3432	108 (108)	3.1
	禾輦	6071	167 (148)	2.8
	耀安	4794	10 (5)	0.2
大埔	富亨	5858	45 (6)	0.8
	富善	5498	42 (34)	0.8
	廣福	6183	82 (76)	1.3
	太和	7173	60 (1)	0.8
	大元	4867	108 (107)	2.2
	運頭塘	1859	684 -	36.8
天水圍	天耀	3308	42 -	1.3
荃灣	長青	4904	140 (139)	2.9
	長發	2618	57 -	2.2
	長亨	3288	81 -	2.5
	長康	8594	130 (66)	1.5
	長安	7338	58 (15)	0.8
	象山	1620	24 (24)	1.5
	福來	3129	31 (26)	1.0
	葵涌	8850	349 (326)	3.9
	葵芳	4263	422 (275)	9.9
	葵興	763	636 -	86.0
	葵盛東	5590	- -	-
	葵盛西	5255	141 (120)	2.7
	荔景	4208	61 (61)	1.4
	麗瑤	2403	33 (16)	1.4
	梨木樹	8723	148 (86)	1.7
	石籬(一)	5928	52 (31)	0.9
	石籬(二)	8435	87 (46)	1.0
	石圍角	6502	100 (77)	1.5
	石蔭	4287	18 (17)	0.4
	大窩口	6594	223 (180)	3.4
青衣	3230	139 (9)	4.3	

地區	屋邨名稱	單位總數	空置單位數目	空置比率
將軍澳	寶林	5007	12 (8)	0.2
	景林	5235	859 (1)	16.4
	翠林	4932	26 (4)	0.5
屯門	蝴蝶	5405	196 (195)	3.6
	建生	2652	2 (1)	0.1
	良景	6852	26 (11)	0.4
	安定	5049	107 (98)	2.1
	三聖	1833	29 (29)	1.6
	新發	2131	21 (21)	1.0
	山景	8644	320 (320)	3.7
	大興	8595	212 (211)	2.5
	田景	3298	2 (2)	0.1
	湖景	4386	66 (66)	1.5
	友愛	9156	236 (236)	2.6
元朗	朗屏	8483	35 (8)	0.4
	水邊圍	2135	96 (95)	4.5
	元朗	3507	78 (61)	2.2
總數		614679 ⁽¹⁾	15887 (7967) ⁽²⁾	2.6

註：

- (1) 將於未來 36 個月內進行重建的屋邨並未計算在內
(2) 括號內的數字表示正進行翻新工程的單位數目

啓德機場大廈的行李登記手續

十四、 楊孝華議員問題的譯文：關於在啓德機場大廈辦理行李登記手續的事項，政府可否告知本局：

- (a) 因何無法立即鑑定為私人物品的行李被禁止以旅客行李名義辦理登記手續；及
(b) 鑑於在確定物品是否真正屬於私人行李時所遇到的種種困難，目前有何指引，以助決定某等行李應否在航空貨運大廈辦理登記手續？

經濟司答覆的譯文：

副主席先生，根據一條由機場總經理於一九八九年依香港機場（規例）條例（香港法例第 292 章）規定作出的命令，只有載有私人物品的旅客行李，方可在機場客運大廈登記，立即可鑑定為商業貨品的託運，包括信件託運，必須經由航空貨運大廈處理。這項命令旨在紓緩機場客運大廈的擠迫情況，以及處理將商業或其他未獲授權貨品以旅客行李登記付運，對行李處理系統所造成的擠塞。

當局有需要作出這項限制，是因為最近企圖將商業貨品當作私人行李登記的旅客數目日見增加。曾經有一次，一名旅客企圖登記不少於 75 件行李。

除了對其他離境旅客造成延誤及不便外，包裝商業貨品的容器通常會因體積過大而不能通過 X 射線檢查儀器。因此，便需進行費時的人手檢查。這些付運貨品從貨車卸下時，亦造成登機層路旁的阻塞。

根據國際航空協會的定義，行李指與旅客旅途上衣着、使用、舒適或方便有關，必須或適宜攜帶的物品、財物及其他私人物件。很明顯這是一個相當狹窄的定義，而到底一件提交登記的物品應否被接納為行李，最終乃由航空公司決定。大致來說，在兩可的情況下，旅客會獲通融。只有立即可鑑定為商業託運的物品（例如大量的同一物品，包裝及標籤作出售用途等），才會被轉往航空貨運大廈處理。

小學生的功課及測驗

十五、 李家祥議員問：政府可否告知本局：

- (a) 教育署根據甚麼準則釐訂小學生的功課、測驗及考試量；
- (b) 該署會否考慮定期向小學生家長調查，以了解其子女每天或每週用於做功課及預備測驗、考試的時間；及
- (c) 該署會否就何謂適量功課的問題，徵詢家長的意見，及在擬訂定期就「學生家課」發出的學校課程通告時，會不會參考家長的意見？

教育統籌司答覆的譯文：

副主席先生，關於李議員的問題，現答覆如下：

- (a) 教育署並不自行釐訂小學生的功課量和測驗及考試次數。這些事宜理應而且實際上是由學校自行決定，以配合學生的需要和運作上的要求。不過，教育署每年都發出指引，以協助學校釐訂各個級別的功課類別、次數和數量。該署並建議學校須在課程的要求與學生的能力、家居環境及需有遊戲時間各方面之間取得平衡，另外亦明

確要求校方讓學生有充分時間休息和參與群體及課外活動，因為這些都對青少年的身體發育、情緒發展和社群發展至為重要。

- (b) 鑑於最終還是由校方在考慮各項因素和家長的意願後，負責決定適當的功課量，因此教育署並無計劃定期向家長進行調查，以了解學生用於做功課或預備考試的平均時間。不過，教育署人員一直有定期往學校視察情況，以確保功課、測驗和考試不會過量。
- (c) 教育署透過由專責或常務委員會組成的廣泛網絡，徵詢和考慮家長對功課和其他事宜的意見。該署發出的家課指引，反映了家長對這方面的意見。教育署明白假如家長有較直接的參與，可有助學校因應不同情況，在功課與遊戲之間取得最適當的平衡。為此，當局最近根據教育統籌委員會第五號報告書的建議，成立了家庭與學校合作事宜委員會，以促進家長與學校之間的交流。

選擇租住或購買居所計劃

十六、梁錦濠議員問：房屋委員會近期推出「選擇租住或購買居所計劃」居屋十四期丁共 1200 多個單位，卻只收到約 1300 多份申請。政府可否告知本局是否知道：

- (a) 房屋委員會一共發出多少封邀請信給與合格的申請人，收到的申請按性質分類為何（即輪候天水圍／將軍澳／其他地區公屋申請者及其中按家庭人口列出申請者數目，以及受清拆重建影響者、公務員申請者）；
- (b) 房屋委員會如何評估該計劃的反應；以及
- (c) 房屋委員會有否打算在日後推出該計劃時，將樓宇售價訂在重置成本的水平（亦即計劃再推出的「出售公屋」現擬售價水平），以達到吸引準租戶自置居所的目標？

規劃環境地政司答覆的譯文：

副主席先生，推行選擇租住或購買居所計劃的目的，是讓應輪到安置的人選擇租住公屋單位或購買同區的居者有其屋計劃單位。計劃下剩餘的單位，會以抽籤方式，售與給申請當時推出的居者有其屋計劃／私人機構參建居屋計劃的單位的人士，售價則與當時居屋／私人參建居屋的售價相若。

這項計劃在一九九三年一月二日推出，出售的兩幢大廈，分別位於天水圍和將軍澳，共有 1216 個單位。房屋委員會曾發出 23600 封邀請信，其中 14700 封發給受重建影響的住戶，8900 封則發給應輪到分配該兩區的公屋單位的申請人。輪候其他地區的公屋單位的申請人，亦可根據一九九二年十二月三十日發布的新聞稿提交申請。

在一九九三年一月二十九日申請截止日期結束時，房委會共收到 1543 份申請書，按種類細分的資料如下：

種類	申請書 數目	住戶人數		
		2 人	3 人／4 人	5 人或以上
(a) 受重建影響的住戶	10	6	—	4
(b) 受清拆臨時房屋區／寮屋影響的居民	8	1	4	3
(c) 公務員	50	7	33	10
(d) 名列登記冊的公屋申請人	1475	316	910	249
總計	1543	330	947	266

房委會所收到的申請書數目，超過其預期的數目。現時的資料顯示，天水圍內的 608 個單位和將軍澳的 40 個單位，大部份都會售出。

這個計劃屬試辦性質，基本原則包括樓宇售價，將會定期加以檢討。現時，房委會並不打算採用重置成本公式來訂定樓宇的售價。

涉及口交的性罪行

十七、 林貝聿嘉議員問：鑑於強迫他人作口交行為對受害人的心理傷害不下於強姦及雞姦，政府可否告知本局，會否考慮將強迫他人作口交行為訂為一項獨立罪行，加入香港法例第 200 章刑事罪行條例第 XII 部內，並規定可判處終身監禁，從而阻嚇可能觸犯者？

保安司答覆的譯文：

副主席先生，根據我所得到的意見，強迫口交與強姦和雞姦一樣，對受害人所造成的心理傷害程度和嚴重性，會因各種因素而異，例如所用的暴力，以及有關個案的其他情況。一般來說，強迫口交對受害人所造成的心理傷害，較強姦和雞姦所造成的心理傷害輕微。

現時，強迫他人作口交行為但並無觸犯其他暴力罪行的罪犯，會根據刑事罪行條例被控非禮，最高刑罰為監禁 10 年。以往的最高刑罰為監禁五年，其後在一九九一年增至 10 年。

不過，據一項涉及這罪行的檢控分析顯示，這罪行通常都與其他性罪行一同發生，例如強姦或意圖強姦。法庭向強迫他人作口交行為的罪犯判刑時，必定會考慮罪犯於犯罪時的所有行動。

我們認為並無需要將強迫他人作口交行為訂為一項獨立罪行。目前非禮罪的刑罰已足以處罰這類罪行。現行法例並無導致起訴這類罪犯或將他們判刑時出現困難，亦無跡象顯示這類性罪行有上升的趨勢。

青少年販賣及吸食海洛英的問題

十八、 張文光議員問：鑑於青少年販賣及吸食海洛英的問題令人關注，政府可否告知本局：

- (a) 在過去 12 個月，青少年共牽涉在多少宗與海洛英有關的案件中；犯案類型、檢控數字及定罪後的刑罰分別為何；比對前一年及兩年的數字，情況有何改變；
- (b) 是否有計劃去解決青少年牽涉海洛英的問題，及將會採取何種有效措施去落實該等計劃？

保安司答覆的譯文：

副主席先生，當局目前仍未有過去 12 個月有關毒品罪行的檢控和刑罰方面的統計數字。不過，我可以引述一九九二年頭九個月的統計數字，然後將這些數字與一九九一年和一九九零年的趨勢作一比較。

- (a) 因犯海洛英罪行而被檢控的 21 歲以下青少年人數，由一九九零年的 285 人增至一九九一年的 332 人，而在一九九二年頭九個月則增至 303 人。其中被控犯輕微毒品罪行（包括非法藏有或吸食／服用毒品）的罪犯所佔比率，由一九九零年 40.4% 增至一九九一年的 61.7%，而在一九九二年頭九個月再增至 79.2%。但我們必須小心處理這些數字。有關輕微毒品罪行的檢控比率上升，部份原因是當局在一九九一年九月廢除了危險藥物條例內有關藏有危險藥物以供販賣的推定。有關的統計數字列於表一。

大部份被定罪的人均被判在戒毒所羈留一段時期或接受感化。被判刑人數比率，由一九九零年的 46.6% 增至一九九一年的 55.2%，而在一九九二年頭九個月再增至 69.4%。這正好符合同期被判犯輕微毒品罪行人數上升的趨勢。

至於其餘被定罪的人，則被判監禁或罰款；上述三年內所判的罰款額和監禁期大致相近。有關的統計數字列於表二。

- (b) 我們明白青少年是很容易受毒品影響的一群。因此，政府的禁毒教育與宣傳計劃亦以他們為主要對象。這些計劃主要包括由禁毒處派員到所有中學、男女童院和青少年團體舉行禁毒教育講座，傳播有關濫用藥物禍害的訊息，並清楚指出涉及毒品罪行所帶來的法律後果和危險。此外，舉行這些講座的目的是，還包括向青少年灌輸正確健康的人生觀，以及抗拒同輩朋友迫使他們嘗試吸毒的技巧。當局計劃在一九九三年九月亦為所有小六學生舉辦學校講座。

除了以校內的青少年為對象外，我們還希望社會各界人士，特別是家長，傳播禁毒訊息。當局已推行了一項試驗計劃，為家長舉辦禁毒教育講座。當局並為教育學院學生和社會工作者安排研習班和研討會，以及與區議會和志願機構合辦禁毒活動。此外，每年由警察公共關係科、香港戒毒會和獅子會合辦的「抗毒錦囊訓練營」，目的也是提高少年警訊領袖和會員對毒品的認識，然後由他們為其他青少年提供協助。

為遏止青少年濫用和販賣藥物，除禁毒教育和宣傳外，執法工作亦不可或缺。警務處和香港海關均有在各區域和地區採取積極行動，遏制販毒活動，並已成功地逮捕和檢控了更多毒品罪犯。當局去年六月已將藏有危險藥品罪行的最高刑罰提高，我們希望這會對青少年起到阻嚇作用。

對於那些不幸染上海洛英毒癮的青少年，政府會鼓勵他們參與自願戒毒治療計劃，例如美沙酮治療計劃或由香港戒毒會提供的住院戒毒治療計劃。市民可隨時向禁毒處免費索取載有這類資料的刊物，或致電戒毒諮詢熱線（電話號碼：366 8822），查詢有關資料。

表 1:21 歲以下青少年因犯海洛英罪行而被檢控的人數

	1990 零年		1991 年		百分率 1991 年 1 月至 9 月		百分率 1992 年 1 月至 9 月		百分率的轉變	
	人數	(%)	人數	(%)	人數	(%)	人數	(%)	百分率	轉變
因犯下列罪行而被檢控的人數										
嚴重罪行	170	(59.6)	127	(38.2)	-25.3	94 (40.7)	63	(20.8)	-33.0	
製煉	-	(-)	2	(0.6)	不適用	1 (0.4)	2	(0.7)	+100.0	
販賣	4	(1.4)	6	(1.8)	+50.0	3 (1.3)	7	(2.3)	+133.3	
藏有藥物以供販賣	166	(58.2)	119	(35.8)	-28.3	90 (39.0)	54	(17.8)	-40.0	
輕微罪行	115	(40.4)	205	(61.7)	+78.3	137 (59.3)	240	(79.2)	+75.2	
所有罪行	285	(100.0)	332	(100.0)	+16.5	231(100.0)	303	(100.0)	+31.2	

資料：保安科綜合懲治統計制度

附註：括號內的數字表示百分率總數

表 2:21 歲以下青少年因犯海洛英罪行而被定罪的人數

因下列罪行而 被定罪的人數	1990 年	1991 年	百分率 的轉變	1991 年 1 月至 9 月	1992 年 1 月至 9 月	百分率 的轉變
	嚴重罪行	66	55	-16.7	45	29
輕微罪行	159	222	+39.6	152	262	+72.4
所有罪行	225	277	+23.1	197	291	+47.7

判罪結果	1990 年	百分率	1991 年	百分率	1991 年 1 月至 9 月	百分率	1992 年 1 月至 9 月	百分率
	被定罪總人數	225	100.0	277	100.0	197	100.0	291
戒毒所	57	25.3	82	29.6	54	27.4	101	34.7
感化令	48	21.3	71	25.6	46	23.4	101	34.7
罰款	34	15.1	46	16.6	37	18.8	39	13.4
2,000 元以下	32	(94.1)	41	(89.1)	33	(89.2)	30	(76.9)
2,000 元至 3,000 元	2	(5.9)	5	(10.9)	4	(10.8)	6	(15.4)
3,000 元以上	-	(-)	-	(-)	-	(-)	3	(7.7)
監禁	36	16.0	28	10.1	23	11.7	17	5.8
六個月以下	5	(13.9)	6	(21.4)	4	(17.4)	4	(23.5)
六個月至三 年以下	13	(36.1)	13	(46.4)	10	(43.5)	9	(52.9)
三年至 五年以下	7	(19.4)	5	(17.9)	5	(21.7)	3	(17.6)
五年及以上	11	(30.6)	4	(14.3)	4	(17.4)	1	(5.9)
其他	50	22.2	50	18.1	37	18.8	33	11.3

資料：保安科綜合懲治統計制度

附註：由懲教署開設的戒毒所。

括號內的數字表示被判罰款或監禁總人數的百分率。

其他 — 包括緩刑、有條件釋放、警誡、無條件釋放等。

動議辯論中提出的政策建議

十九、 唐英年議員問題的譯文：本局既然有 18 位由各選區直接選出的議員和 21 位由功能組別選出的議員，已屬廣泛代表本港市民，政府可否告知本局，會否尊重市民的意見而接納該等由本局絕大多數議員在動議辯論提出和支持的政策建議；以及在政府認為該等建議不符合公眾利益時，政府會否說明，並具理由加以解釋？

布政司答覆的譯文：

副主席先生，政府一向十分重視立法局議員在本局辯論中所發表的意見。在制訂和發展政府政策時，當局會考慮議員對這些政策的意見。若因政策或資源上的問題而未能接納議員於辯論時所支持的建議，政府會清楚說明理由。

公屋單位採用的擠迫密度標準

二十、 林鉅成議員問：政府可否告知本局，房屋委員會在界定公共屋邨租戶是否屬於有資格獲得增配居住面積或調遷的擠迫戶時，是以何種居住密度作為標準；倘若此等標準與公屋新租戶的居住面積分配標準不同，則其有所分別的理由何在及會否考慮使有關標準趨於一致？

規劃環境地政司答覆的譯文：

副主席先生：

現時房屋委員會為紓緩公屋擠迫居住情況所採用的標準，與其釐訂的新租戶獲配單位面積的起碼標準一樣，即每人 5.5 平方米。公屋租戶如每人獲配的面積少過 5.5 平方米，即可申請調遷較大的單位。不過，如租戶欲申請調遷市區或市郊的新公屋單位，房委會便會採用每人 4.5 平方米的較嚴格標準來處理，這是由於要進行重建和清拆工作，所以這些地區的新公屋單位供應甚為緊張。

條例草案首讀

1993 年公司（修訂）（第 2 號）條例草案

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

條例草案二讀

1993 年公司（修訂）（第 2 號）條例草案

金融司動議二讀：「一項修訂公司條例的草案。」

金融司致辭的譯文：

副主席先生，我謹動議二讀 1993 年公司（修訂）（第 2 號）條例草案。

本條例草案是一條處理幾個不同問題的綜合條例草案。主要的規定旨在確保呈交公司註冊處的周年報表流量平均；為保證有限公司引進一定程度的彈性；規定上市公司須提供該公司董事在每間公司擔任董事職務的詳盡索引；以及擴充分公司自動清盤的特別措施。當局並藉此機會修訂公司條例內的一些其他規定，使切合時宜。

根據公司條例第 109(1)條，一間公司於周年大會舉行後的 42 日內，須向公司註冊處呈交一份周年報表。因為大部份公司都是在日曆年終時舉行周年大會，如遵照本條的規定，則會導致周年報表在一月和二月間大量湧入。這會產生額外的輪候時間，對市民造成不便，並使公司註冊處每年在這個時候工作無必要地繁重。我們因此建議將私人公司呈交周年報表的時間表合理化，因為私人公司在公司註冊處的註冊公司中佔大多數。在條例草案的規定下，它們須在公司註冊成立周年日後的 28 日內，呈交周年報表。大致上，這些註冊成立日在一年中會分佈得比較平均。

目前，根據條例第 114C 條，一間公司的任何股東均有權委派他人作為代表，無論後者是否公司的股東。該名代表有權出席公司會議，並在會議中發言及投票。條例第 175A 條規定，除私人公司外，禁止在公司的會員大會內，動議以單一次決議委任兩名或兩名以上董事。現有條例的這兩段條文，引起保證有限公司的關注，他們多數是私人會所，所以，舉一個例，它們難以接受非股東的委任代表於會議中投票，以及委員會成員必須經個別投票選出。因此我們建議放鬆這些對保證有限公司的規定，縱使它們仍可通過公司章程的條款，繼續執行這些規定。

條例第 158C 條規定公司註冊官須由一個指定日期開始，存備一份所有公司董事的詳盡索引，供公眾查閱。因為資源的影響，這項規定仍未被執行。我們現在建議製備一份上市公司董事在每間公司擔任董事職務的詳盡索引，作為一項中期措施。因此，公司根據第 158 條保存的公司董事及公司秘書名冊內，亦須保存上述資料。條例草案作出了這個規

定。初期這份索引只會供某些管制機構查閱。假如資源許可，則會考慮在稍後階段使公眾人士亦可查閱。

條例草案對根據條例第 228A 條規定特別措施進行的自動清盤，引進了進一步的保障。這些改變包括指定甚麼人士有資格被委任為臨時清盤人，限制受委人士的權力，以及擴充一些通知的規定，以加強對債權人的保障。

當局並利用本條例草案修訂一兩項過時的費用及罰則，包括向公司索取一份股東名冊的費用，以及公司董事或公司秘書沒有根據第 158 條的規定，向公司提供本人資料的罰則。

現時的這些建議是由公司法改革常務委員會經諮詢有關專業團體後建議的。

條例草案獲按照會議常規第 42(3A)條的規定，提交內務委員會審議。

1992 年林區及郊區（修訂）條例草案

恢復於一九九二年十一月四日提出二讀的辯論

條例草案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(1)條的規定，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。

1992 年林區及郊區（修訂）條例草案

第 1 至 15 條獲得通過。

本局會議隨即恢復。

條例草案三讀

律政司報告謂：

1992 年林區及郊區（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

副主席（譯文）：本人已接納內務委員會就發言時限作出的建議，而各位議員昨天亦已接獲有關通告。提出動議的議員可有 15 分鐘時間發言及致答辭，其他議員則有七分鐘時間發言。根據會議常規第 27A 條的規定，任何議員若發言超逾時限，本人得着令他結束演辭。

公平交易政策

李華明議員提出下列動議：

本局促請政府從速制訂公平交易政策，並引進法例，成立公平交易委員會具體執行有關政策，以糾正任何不合理的市場支配現象，維護公平競爭和保障消費者權益。

李華明議員致辭：

副主席先生，本人動議通過議事程序表上以本人名義提出的議案，即「本局促請政府從速制訂公平交易政策，並引進法例，成立公平交易委員會具體執行有關政策，以糾正任何不合理的市場支配現象，維護公平競爭和保障消費者權益」。

「公平交易政策」，在外國或稱為「反壟斷政策」，或者「競爭政策」。我採用「公平交易政策」，是因為它含有正面的意義，更能反映我提出動議的目的。

公平交易政策的制訂，是透過法例或其他措施，維護公平而健康的競爭環境，及保障消費者能分享競爭帶來的成果。

公平交易政策所針對的，是商業機構由於種種原因，如在市場佔據壟斷地位、財雄勢大、自己同時擁有生產資料的供應或控制產品的分銷網絡等，而濫用這些條件，豎立市場障礙，使既有對手或有意進入市場的新公司無法生存，扭曲市場機制、抬高價格、限制生產，或訂出不合理的銷售條件，這些皆是損害消費者的利益。

一般人對於公平交易政策的提法感到不安，特別是本局的商界人士，這是由於他們從公平交易政策聯想到負面的政府干預市場經濟，影響自由企業，打擊大企業，阻礙企業壯大等。

剛剛相反，公平交易的出發點正是要維護市場經濟。資本主義發展至今天，即使是最迷信市場經濟的人士，也得承認市場機制不是時刻都能充分運作。事實是市場往往出現被扭曲的情況，公平交易政策的制訂，是要糾正這種被扭曲現象，讓市場的正面力量真正地 and 有效地發揮。

不過，一如市場經濟學的信奉者，倡議公平交易政策的人士同樣相信健康的市場競爭，能促進生產效率的提高、產品的更新和質素的改善，使投資者與消費者能較平均地分享經濟成果。

我們同時也明白，有某些行業，由於投資巨大，回報需時，又或者需要較大規模的生產，才能達致有效率的運作。公平交易政策一般都對這些行業提供豁免，容許市場出現壟斷情況，而以其他方式的管制取而代之，如對公用事業（我們稍後亦會討論的另一個動議辯論）實施利潤或價格管制，以保障消費者的權益。

公平交易政策在歐美等地已有長遠歷史，亞洲地區如南韓和台灣，亦於近年引入公平交易政策及法例。

有人會問：香港出現了不公平交易的現象嗎？為什麼要訂立公平交易政策？

在這裏我要強調，我所提及的公平交易政策，並無假設現時已有很嚴重的不公平交易情況或有任何危機的存在。因為它除了提供處理不公平競爭的途徑外，更重要的是，它對社會上可以接受和不可以接受的商業手法訂立一套公開的準則，使投資者有所依循。

在香港，我們很困難索取有關個別商業機構的資料，我們不能絕對地指控某個行業或某些機構有不公平競爭行為，或對這些行為帶來的損害作出評估。不過，我卻可以列舉一連串的現象，而這些現象在香港是有所出現，如果在設有公平交易法的國家，將會構成展開調查的可能性。

- (一) 市場壟斷：據估計，香港的兩大超級市場，合共佔據了約 70% 的超級市場業；香港的四大銀行佔了港幣存款市場過半；石油供應和貨櫃碼頭業由幾間公司寡頭壟斷等等，這些都是客觀存在的事實。目前在沒有任何公平交易政策之下，這些公司若果（我要強調「若果」）利用其市場地位而進行反競爭或損害消費者利益的行為，受害者事實上無法提出申訴。

事實上，社會上對於兩大超級市場向商戶、批發商收取昂貴的陳列銷售費、及對部份貨品訂出高昂的價格，定價比小型士多昂貴；銀行存款與貸款利率差額比外國同業大；石油供應零售價格幾乎一致、以及貨櫃碼頭收費偏高等等，早有不滿之聲。

- (二) 共謀定價：明顯的例子包括香港銀行公會對利率的釐訂，及香港意外保險公會對會員提供的保險費用的「建議」，這些「建議」實際上是行內絕大部份保險公司定價的依據。
- (三) 限制轉售價格：例如石油公司限制油站和石油氣的分銷商以某一價格零售石油產品，以致不同的分銷商對有關產品的零售價格幾乎一致。在外國，石油供應的批發與零售屬不同公司管理，不同公司經營，透過零售公司之間的互相競爭，出現價格的差異。
- (四) 市場分割：例如國泰航空公司透過收購港龍航空公司的股權而壟斷香港航空業。兩間公司之間自行分割市場，如港龍專往中國大陸市場，國泰不與其競爭。
- (五) 誤導的商品資料介紹：有關商品資料出現誤導和缺乏透明度的情況，消費者委員會的調查研究常有揭示，但礙於缺乏法例的支持，無法提出控訴。

以上種種，都只是香港市場扭曲現象的部份例子。公平交易政策糾正不合理的市場支配現象，大致可從三方面着手：第一、行為政策；第二、結構政策；第三、表現政策。

- (一) 行為政策 — 對於不公平的經營手法，如共謀定價、限制生產，分割市場、豎立市場障礙、限制轉售價格、操縱銷售網絡等等，加以規限和懲罰。一般來說，在應用行為政策於個別個案時，執行機構都會以該等行為在有關情況下是否「合理」，作為判斷的一個重要考慮因素。
- (二) 結構政策 — 針對的是企業的收購、合併和聯合行為，防止市場過份集中、出現損害競爭機制的情況。不少國家以市場佔有率作為初步判斷的準則，然後考慮供應和需求兩方面的相關產品的可替代性、相關地理市場的因素、以至時間長短問題，去決定是否容許各種形式的結合，或要獨佔企業「非壟斷化」。
- (三) 表現政策 — 政府直接糾正支配市場的企業產量和定價，以維護用家及消費者的利益。這種做法，有很多國家已不常用，就是西方國家也不常採用。我所以提出來，只是表示這是公平交易政策內的其中一項。但主要來說，並不常用，通常只會用於影響民生的壟斷行業。

麥理覺議員對本人提出的動議提出修訂議案。他的修訂基本上已假設香港已存在着公平交易的政策，而只要求政府改善。我相信，這與事實相距十萬八千里，實在違背了我原動議的精神。

到底香港現時有沒有公平交易政策？這個問題，就連政府自己也表示沒有。總督去年十月提交本局的施政報告便指出有需要為本港制訂一套全面的競爭政策。而港府最近撥款 80 萬元予消費者委員會先行對幾個行業進行研究，目的也是搜集資料，協助政策的制訂。那麼現時又何來有政策，麥理覺議員？

總督又提到會要求總督商務委員會負責制訂競爭政策。在這裏我想強調，競爭政策不能純粹倚賴總督商務委員會，而應進行廣泛諮詢。況且，商務委員會的成員大多是大企業的擁有者，他們制訂競爭政策，很難使公眾信服。

當然，我們也不是說政府完全沒有參與工作。例如較早時，政府在批出九號貨櫃碼頭經營權方面，便特地引入競爭，撥出其中兩個泊位予一個新加入的財團。另外，政府又計劃開放電訊業，容許設立第二個網絡。在廣播事業方面，亦引入收費電視，加強競爭。

可是，這種零星的做法，極不理想。在缺乏一套全面的競爭政策和法律依據之下，任何單獨的措施，都容易使人質疑其背後的公平性和政策之間的貫徹性。

香港政府目前並無一個政策科或政府部門負責統籌有關競爭政策的制訂或執行，於是，經濟科決定九號貨櫃碼頭的批出方法便是加入一個新的經營者，而銀監處對維持利率協議卻有另一套準則。

由於公平交易政策的執行相當複雜，要求對商業運作和法律有一定的認識，亦需要通過累積個案及汲取經驗，加上執行機構本身應具有調查權，所以，我認為如需要將公平交易政策付諸實行時，便必須有一個執行的機構、一個機制。我們可以參考外國很多地方的例子，可以考慮成立不同的機制，例如，其中有部份地區可設立公平交易委員會，去有效地執行公平交易的政策。稍後匯點的梁智鴻議員將會探討政府應否干預市場，黃偉賢議員會用一些個案來顯示在沒有公平交易政策下的一些影響民生的陋習。

副主席先生，我謹此陳辭，提出動議。

李華明議員的動議經向本局提出。

副主席（譯文）：麥理覺議員已發出修訂上述動議的通知。他提出的修訂已載入議事程序表內，並已分發各議員。本人現請他發言，並提出他的修訂動議，以便各議員可一併辯論動議及修訂動議。

麥理覺議員提出下列的修訂動議：

刪除「本局促請政府」之後的所有字句，而以下文取代：

「改善現行公平交易政策；透過現存機構，以促進及支持此項政策的運用；以及採取所需措施，防止不合理支配市場的情況，從而維護公平競爭原則和保障消費者權益。」

麥理覺議員致辭的譯文：

副主席先生，我謹動議修訂李華明議員的動議，修訂內容一如議事程序表所載。我修訂這項動議的原因，是我覺得李華明議員的建議可能對經濟有損，而我認為本局應有另一選擇。我並不認為投票否決李議員的建議便已足夠，而應由本局通過另一項積極有用的建議以取代原動議，以便能提供一項強烈的信息，說明我們支持自由公平的交易，毋需政府對本港經濟進行不必要的管制。

李議員對香港應貫徹實施公平交易政策所表示的根本關注，當然是既合理又值得支持的。不過，他認為可能會發展到一個地步，須全面檢討公平交易措施，大抵是針對一些不當的經營手法，以便設立某種正式機構，確保香港實行公平交易。我認為這是既無必要又不智的。這提議將會使人恐懼政府干預及介入市場，而且其程度足以嚴重改變本港的現時及將來的營商方法。

我多年以來一直廣泛參與本港的工商業發展，對於工商界為了在本港及海外爭取經濟地位而要面對重重困難，有深刻的體會。本港的商人必須在一個全無保護的市場環境下奮發求存，政府不會提供任何資助，而且這些商人清楚知道，如果他們不能在本港及其他市場具有或維持競爭能力，便會受到淘汰，而不會有多少人注意到。他們建立的地位，也會由一些更具競爭力的對手取代。這便是「人各爭先，落後遭殃」的經濟定律。

這亦是世上最有效率、開放及公平交易的經濟體制之一。政府一直以來奉行的自由貿易信念及政策，確保唯有靈活變通、長袖善舞及具競爭力者才得以立足。雖然政府明白市場並不是經常運作完善，但從來也沒有改變這個基本信念。政府明白到這點，因此制訂了一套制衡制度，確保一般市民可以獲得適當及合理的保障，而讓經濟可隨着個人及公司的取向作出積極、開放及有效率的發展。在這些制衡制度下，包括一些方法，使透過政府發給專利權及專營權而得益的公司，能在維護公眾利益的大前提下保持效率及問責性。我相信這些安排大體上運作良佳，本港的經濟及社會在政府不過份干預的政策下亦實在獲益不少。我會在今日稍後另一項動議辯論就這方面發言。

請容我重申，香港也許可以說是世界上提供最開放、最符合競爭原則、最公平交易的地方。本港的經濟增長、實力及潛質無與倫比，同時從世界各國在本港市場作出的龐大投資，就足以證明本港是奉行公平交易。本港的零售業有相當多的外商參與，商界及地產界亦如是。然而，本地公司無論在規模、成就及地位方面亦成績顯著。香港是全球最國際化的市場，究其原因，起碼部份是由於我們的市場對所有前來經商的人士來說都是既自由又公平的。

再說，中國一直準備推行「一國兩制」的政策，就是因為香港這項制度在經濟上成就輝煌，能給與中國無比的支持。我相信有關成就在很大程度上是歸功於香港能提供既自由又公平的市場。我們應盡量不干預市場的運作，政府不但不可控制市場，而且更要盡量作出最少的管制及監察。

我剛才提及政府對專利權及專營權採取的政策，以及要保障消費者免受公司及個人的欺詐及訛騙所影響。現時本港有很多機構專責確保自由公平交易。除了本局外，還有銀行業監理處、證券及期貨事務監察委員會、保險業監理處、貿易諮詢委員會、自由貿易委員會、工業發展委員會、很多商會及工業聯會均致力推行自由公平交易，而且都有非常出色的表現。

對外貿易量方面，本港在全球排名第十。在亞洲地區，香港僅次於日本，成為按人口平均計算收入最高的地方。我們在亞洲差不多所有國家均有龐大的生產投資，而且對中國的貢獻更是難以估計的。這些佳績是透過自由公平的交易取得的，絕對不是透過政府管制的。消費者委員會設立的目的，是為保障消費者不致因為不公平的交易手法而蒙受損失，這些年來消委會一直幹得很出色。經常有人建議應賦予消委會更大的調查權，甚至檢控嚴重罪犯的法定權力。我贊成對消委會的職權作出這些改善，但卻不希望消委會變成另一個致力於調查及干預的官僚機構。

從昨日消委會發表的一份文件來看，顯示如政府及立法局同意文件內的概述部份，則確實會有出現上述情況的危險。

一些議員對公平交易政策表示擔憂，看來是因為他們對那些獲政府發牌的獨家壟斷、雙頭壟斷公司及服務機構的表現感到憂慮所致。我曾多次參與本局的辯論及討論，就政府為確保公眾利益獲得充分保障而設立的各項管制計劃及其他制度被指失敗發言。根據這些討論，以及研究過有關運作紀錄及由這些公司提供的服務後，我仍然堅信這些公司一般均很勝任，能夠以合理的成本提供高質素的公共服務。雖然本港的公用服務公司承受沉重的負擔，但服務仍然是有效率及符合成本效益的。這些公司不能在自由市場的環境下運作，但須受政府及公眾監察，並且不時受到本局嚴峻的批評。

我們聽到有人投訴政府資助的機構在定價方面享有特權，就取得廣告收益方面，與私營機構進行不公平的競爭，而這些機構包括貿易發展局、香港電台等。這些投訴可以及應該透過現存的監察及糾正制度，以及公開揭露真相去處理。

香港很明顯是讓公司透過公平交易手法建立市場支配力的地方，我認為有關公司的成功是實至名歸的。如果這些公司能保持競爭力，便可繼續在市場分一杯羹。不過，這些公司的對手不會容許它們有任何喘息機會，會不斷向它們施加競爭壓力。我認為香港這個既開放又公平的市場，使消費者及本港經濟均獲益良多。

最後，我想請各位議員及香港市民在貿易措施及貨物價格方面將本港與其他國家比較。很多國家需設立公平交易制度，因為它們的交易制度既不自由又不公平。這些國家都被各

項出入口管制、苛捐雜稅、諸多限制的工會措施及很多其他貿易障礙所困。這些國家需為了維護公平交易進行各種檢討及設立有關的仲裁機構，但我們則無此必要。

我籲請各位議員支持我的修訂動議。

麥理覺議員的修訂動議經向本局提出。

李柱銘議員致辭：

副主席先生，保持香港現有的生活方式是每個香港人的願望，亦是「一國兩制」這個構思的基本內容。香港社會的一個重要特色就是自由市場經濟。根據自由市場的規律，理論上投資者可以按照自己對市場供求的評估進行生產和買賣，而政府的角色則只限於維持一套公平的遊戲規則，以及一個公平的投資環境。在制訂經濟政策時，政府應該絕對中立。

隨着九七臨近，中資機構在香港的投資情況是愈來愈受到社會人士注意。最近一間名為「新中港（香港）有限公司」的中、港、新合資機構，正在籌組中。根據這間公司昨日正式公布的股東名單，本港商界首屈一指的巨賈均有參與，總共擁有 55% 的股份，餘下 45% 的股份，除了小部份由新加坡機構持有之外，32.5% 的股權是由 13 間中國企業擁有，包括一間隸屬中國國務院港澳辦的公司和三間隸屬中國交通部的機構。這間新中港集團將以本港為業務基地，開業資本四億元，計劃從事貿易和投資，進軍本港和其他國家的地產、工業、基建、通訊等投資領域。

這種由中國政府透過成立私營公司介入本港經營活動的情況，過去是從來沒有的。我們不禁要問：中國官方利益的介入，會否造就一批新的親中特權階級出現呢？其他投資者的利益會否受到威脅和損害呢？更重要的，是香港社會一貫的經濟規律會否從此改變？「一國兩制」的承諾，最終會否落空，淪為「一國一制」呢？

當然中國在過去 10 多年的經濟成就是值得我們嘉許的，但是中港兩地經濟運作模式存在根本性分別，在國內，國家單位從事商業活動是平常事情。在每個單位都要自負盈虧前提之下，中國的解放軍甚至可以在一些經濟開放地區搞酒店、辦娛樂事業。國內從來沒有人會質疑這樣會否存在利益衝突問題。但是，在香港，類似的事情是絕對不能發生的。香港皇家警察絕對不能夠開設夜總會；香港政府的經濟部門亦絕對不能開公司、搞投資。

我再舉一個例子，在香港我們工作是憑學歷和才幹，但在內地工作要經常憑着關係、走後門，這樣才無往而不利。

我舉出這兩個例子，只想說明一點，中港兩地經濟運作和社會文化基本是存在很多不同的地方。如果我們要真正落實「一國兩制」的構想，要保護香港成功的經濟制度，我們絕不能把國內商業運作模式搬過來，令本港和海外投資者感到疑惑和失去信心。

再回過頭來談談新中港集團這個個案。以一個有中國官方機構參與的投資組合要在香港賺錢，是何等容易的事情。這間公司雖然不至於隻手遮天，但能夠掌握的內幕消息，肯定比其他公司為多，對一般投資者來說，實在是不公平的。事實上現在已有不少商界人士和輿論表示，雖然在法律角度來看，這間公司的成立是合法的，但他們擔心這間公司的優勢，不是來自它的經營效率，而是來自政治勢力。試想有一天，這間港澳辦有份參與的公司在香港的股票市場沽出大量期指，但是大市不但沒有下跌，而且上升。他們會否為了達到股市大跌目的，而發表一些對香港經濟不利聲明？從過去經驗來看，它是絕對有能力辦到的。較早時，我們不是看見股市因為港澳辦一個「九七後不承認所有未獲中方承認的合同」聲明，在一日內狂跌了 400 多點嗎？雖然新中港集團在昨日公布的資料顯示，中方這 10 多位股東是以公司名義參與投資，表面上可能洗脫這個利益衝突的嫌疑，但我希望社會人士會繼續密切地注視這間公司日後的活動，尤其是有關利益衝突的問題。

副主席先生，香港是需要不斷地維繫和促進公平競爭的投資環境，我們絕對不能容許國內商業運作模式滲入本港，否則這只會製造特權階級出現，危害其他投資者的利益和損害海外投資者的投資意欲，對香港長遠經濟來說，是非常不利的。

副主席先生，港同盟的黃震遐議員將會對制訂公平交易法作出整體性發言；涂謹申議員會討論有關合併和限制交易行為；陳偉業議員會討論有關九號貨櫃碼頭壟斷的情況；李永達議員要求政府研究物業市場是否有壟斷問題；至於文世昌議員則會對企業聯盟作出發言。

本人謹此陳辭。港同盟將會支持李華明議員的原動議，反對麥理覺議員的修訂動議。

倪少傑議員致辭：

副主席先生，當談及交易的標準，大家自然會想到自由和公平。自由交易一直在香港奉行，成為本港市場經濟中一個重要構成部份。至於公平交易則是買賣雙方的關係，公平與否，是一個具有爭議性而可能又無結論的課題。

作為管治香港的政府，理所當然地要盡力維護社會的公平，但同時亦要謹慎行事，不致跌入被指為干預太多或矯枉過正的陷阱，終於使社會及經濟發展出現不必要的障礙。

副主席先生，美國國會制訂了繁多的管制法例，以保障公平交易的進行，但即使經美國知名經濟學者研究之後，也不得不提出「管制者能管制什麼？」的結論(What can regulators regulate?)。他們的研究結論普遍指出，政府的管制措施除了保障受管制行業或機構的利益，和擴大了官僚體制之外，實際上對消費者並無帶來好處。我們是否要重蹈別人的覆轍呢？

原動議建議成立的「公平交易委員會」，是一個可能掀起無數爭端的組織。我可以預見這個組織會變相成為一個「審批機關」，因為任何交易如要符合法律所規定的「公平原

則」，都要經過這個測試關口。香港各類型的交易，數不勝數，能否完全掌握全部資料已是一個棘手問題，試問這個組織又怎可以有效地運作呢？這個「公平交易委員會」甚至會被視為一個仲裁機構，每項交易過程中，買賣雙方都可能出現幾個不同的人選對象，結果就形成落空者可能因為認為自己沒有參與的交易便是不公平，向這個組織提出投訴，終於無數只因涉及本身利益、卻與公平無關的爭議，便會接踵而來。一些既合法而又自由的交易，必定受到這類糾紛所困擾，而社會氣氛亦會因而受到不必要的影響。

副主席先生，消費者多數傾向以價格高低來衡量交易的公平性，倘若成立這個委員會去執行消費者心目中的「公平交易」，這個「公平交易委員會」終於會淪為「價格管制委員會」。真正公平自由的交易方式，可能不再由市場調節機制去釐訂，而變成了官僚架構控制市場的一個錯誤手段。所以，我反對引進法律，成立此類性質的委員會，我認為是既達不到公平，亦窒礙正常的自由交易活動，不利本港經濟。

事實上，香港社會現行的法律，已確定了交易的合法性，在自由交易的原則及成果下，貿然加添了政府的干預，我認為是畫蛇添足的做法。由於自由交易已經將交易的限制空間，擴展至最高的靈活度，毋須再制訂一套大眾難以達成共識的所謂「公平原則」，間接制肘了自由交易，與港府一貫施行，而又有利香港社會經濟的貿易政策有所違背，是對香港市場調節能力的基礎投下不信任的一票。

我深信在後過渡期的四年內，在經濟、政治及社會狀況等方面，將會出現什麼樣的變數，仍屬未可預料，我們更不應該擬訂一套徒惹爭端、難以有效運作的公平交易條例草案，或者成立一個甚惹爭論的公平交易委員會。

我支持麥理覺議員的修訂動議，因為動議內容是根據現有的安排，為自由交易提供適當的空間，同時亦維護了公平競爭的精神和消費者權益。

副主席先生，本人謹此陳辭，支持麥理覺議員的修訂動議。在這裏，由於仍有一分鐘時間，我想回應剛才李柱銘議員提出的所謂「一國兩制」問題，由於中國資本在香港的參與，發覺恐慌度可能會窒礙或影響了香港的生意或公平交易。我想在此告知李議員，你對「一國兩制」的理解是完全錯誤的，「一國兩制」是指香港仍實行自己的制度。我們有自身的法律、自身的條件和自身的交易環境，相信不會因為國家資本的參與而有所……（我是答覆你的……）

此時李柱銘議員要求插言。

副主席（譯文）：倪議員，你可自行決定。你是否願意讓他發言？這個由你來決定。

倪少傑議員（譯文）：副主席先生，我想先完結演辭，李議員如想澄清，他可以在我說完後才這樣做。

副主席（譯文）：李議員，你是否願意待倪議員說完後才提出你要說的？

李柱銘議員（譯文）：副主席先生，依你的意思吧。

副主席（譯文）：倪議員，請繼續。

倪少傑議員：我想說的是，國家的資本或屬於國家的有關資本參與商業行動，根本就不是一回什麼事。譬如說，新加坡政府亦有參與公司或貿易方面的活動。我相信其他每個國家亦有資本的參與，這亦是一種不同方式的交易。我相信對我們奉行自由競爭、自由資本制度並無窒礙。我在這裏並無惡意，只不過想講述他的看法與我的有所不同而已。

副主席（譯文）：李議員，是否要求闡釋？

李柱銘議員（譯文）：副主席先生，剛才我要求插言，是因為我以為倪議員誤解了我的意思。但隨後他已說清楚了。因此，我不準備要求闡釋。我不同意他的說法，但那是另一回事。

鮑磊議員致辭的譯文：

副主席先生，雖然我明白李華明議員贊成公平交易的論據是出自真誠的，但我認為成立公平交易委員會會導致出現龐大的官僚架構和繁瑣的公事程序，扼殺曾創造香港及為港人帶來這麼多利益的進取精神。繁複的管制環境只會令投資者望而卻步、令經濟增長停滯不前，以及不能獲得經費以改善社會服務。最少干預的做法在香港一向運作良好，必定會繼續下去。我們一旦開始在斜坡上朝着繁複的管制環境滑下去時，在哪裏止步呢？香港所需要的當然是簡單明確，公平、快捷而有效地施行的法律——我們無疑都支持採取行動對付真正的舞弊及詐騙事情。

讓我轉而談談競爭環境的情況。指香港沒有公平交易政策的說法是錯誤的。香港政府曾多次重申，香港必須有而事實上亦確實有公平競爭的投資環境。如暗示香港充滿有違公平競爭的弊端，便是罔顧現實，抹殺了我們在提供服務水平方面所取得的成績，以及許多世代以來的建樹。這些行業的價格是否已上升至比通脹更高的水平？我認為大多數的情況並非如此。試看我們的電力公司便是一例。

建議中的公平交易委員會實際上會如何運作呢？對我來說，這會成為另一層政府架構，開始事事插手。舉例來說，試看看專利權的批出。現時專利權已要先經過有關的政策科

及行政局極為詳細的審議才批出。假如本地及海外的投資人士認為香港將會像某些國家那樣，須受到官僚方面的阻撓及拖延，相信沒有甚麼會比這點更容易嚇跑他們。

我們必須避免鼓吹以一種過時而有弊端的解決方法，應用到新的商業世界裏。

切勿認為我們的經濟是一個獨立、自給自足的個體，不讓世界各國前來競爭。我們必須以地區及全球的角度來看香港。

香港對世界市場的開放態度，是促進本地競爭能力及維護本地消費者利益的關鍵。香港對來自大部份市場的新參與者，都來者不拒，除非也許是他們本身衡量過風險及回報後，不前來本港，則作別論。

我們是否真的認為香港的銀行及金融服務並無競爭成分？雖然確實有一個個體佔有市場較高的比率，但在零售性銀行業務及批發性銀行業務方面，競爭很大。不要忘記實施所謂利率「同業聯盟」的制度，是為保障規模較小的銀行及其存戶免受利率競爭的影響，並非為了保障規模較大的銀行。

我們並非依賴規則及規定（除了在管制的制度下）來維持市場的公平及有競爭性，反而是靠沒有這些規則及規定來達致。香港的商號不只是在本地經營，就是以地區及全球來說，也是具有競爭力的。這意味着香港從遠較本地這個市場更廣泛的市場的競爭性限制中得益。

倡議採取繁複官僚制度的人仍是活在過去，因為他們沒有將這個論據放諸一個世界性或地區性的競爭環境中來看。

推行擬議政策與公平競爭的貿易是背道而馳的，因為有關政策是要求政府 —— 最終是從政人士及官僚 —— 介入和決定何者為公平，而事實上這是可以留給市場決定的 —— 以香港的情況來說，則由競爭性的國際市場決定。

總括來說，作為商界的一份子，我樂於申報利益。正如我在開始時所說，我不贊同李華明議員要求成立公平交易委員會的建議，但我支持麥理覺議員的修訂動議，即建議政府應加強消費者委員會及其他相類機構的工作。我希望有關的檢討，會包括那些封閉式的專業行業，以及慎重研究自由貿易聯盟最近提出的指摘。謝謝。

梁智鴻議員致辭：

副主席先生，政府官員一直十分自豪香港多年實行的「積極不干預政策」，亦經常以此作為不干預若干公共服務的理由。這個政策放在私人投資市場非常中聽，但放諸與市民生活息息相關的公共服務，政府根本沒有可能不干預。事實上，以專利權批出讓私人企業經營特定的一種公共服務，本身便是一種干預形式，而政府制訂「利潤管制計劃」來監督多家

私營專利服務便是具體的監管形式。另外，政府全資擁有地下鐵路公司和九廣鐵路公司，便有責任監管這兩家公司的經營和服務質素。

以上例子旨在說明政府介入市場有其必要性和積極意義，當局不應將政府干預看作洪水猛獸或是不能宣之於口的禁忌。

問題的關鍵是政府干預市場時，一定要有合理的原則，能夠維護和促進社會整體的利益，而不是為干預而干預。

其實要干預市場，應該有一個大前提，就是締造一個公平競爭的投資環境，有效地運用社會資源。在一些特別的行業內，會出現一家公司壟斷或幾家公司寡頭經營的情況，政府便應該積極扮演監督的角色，以確保消費者的權益不會因為市場被壟斷而得不到應有的保障。

遺憾的是，政府目前並無確定公平交易政策的原則，而監管不同公共服務及專利事業時，又無確定的一體化機制，監管措施予人雜亂無章，頭痛醫頭，腳痛醫腳的感覺。

以利潤管制計劃為例，政府以此監管幾家私營機構，但這套計劃在過去幾年，已經變得面目全非，如電話公司由利潤改為價格管制；中巴的利潤管制計劃取消，將中巴經營的 26 條行車線改由城巴接管，但政府對城巴卻沒有任何管制計劃，監督這 26 條行車線的經營質素。至於九巴的利潤管制計劃將於今年內屆滿，但政府迄今仍未告知本局，將會如何處理九巴未來的管制計劃。

以上的利潤管制計劃，究竟是根據甚麼原則和標準來制訂，政府一直未有認真的向本局或市民交代。匯點的立法局議員過去多次就這個問題向政府質詢，但都不得要領，政府的答覆是視乎有關行業和經營者的具體情況而定。政府一方面強調不干預政策，一方面又要視乎具體情況而定，予人感覺是雙重標準，或者更直接地說，是沒有政策。

至於公平交易，政府的政策更難令人滿意。去年五月十三日，本局同事李華明議員在本局會議上質詢關於石油供應、貨櫃碼頭、銀行業及超級市場四個行業是否存在壟斷情況，工商司當時的答覆是這些行業都有競爭，不屬於需要監管的經濟環節。但言猶在耳，總督於十月發表施政報告時，提出要制訂競爭政策，政府將撥款消費者委員會就五個行業進行調查，其中就包括銀行業、超級市場及能源供應。這種前後矛盾，互不協調的現象反映了政府內部出現很多問題，必須立即作出行動，予以糾正。

因此，我全力支持政府是時候去確定一套公平交易的政策，否則政府會繼續左搖右擺下去，而消費者的權益也會毫無保障。

副主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

陳偉業議員致辭：

副主席先生，香港是現時世界上最繁忙的貨櫃港，亦同時是全球最大的私營貨櫃港。爲了配合新機場與未來貨櫃港的發展和興建，港府更有計劃在大嶼山東北發展第十號貨櫃碼頭。香港貨櫃碼頭對本地及中國鄰近地區的經濟發展，發揮很大的推動作用。但香港貨櫃業的壟斷情況，一直深受社會各界人士的詬病。究其原因，主要是香港缺乏一套反壟斷政策，以避免經營者可以壟斷貨櫃港的設施。

現時香港的貨櫃碼頭，基本上是由香港國際貨櫃碼頭公司和現代貨櫃碼頭公司所壟斷。在現有的八個貨櫃碼頭中，第一、二及五號貨櫃碼頭是屬於現代貨櫃碼頭公司，而香港國際貨櫃則經營第四、六及七號貨櫃碼頭。第八號貨櫃碼頭由香港國際貨櫃、現代貨櫃碼頭這兩間公司及中國遠洋運輸總公司經營。只有第三號貨櫃碼頭由海陸貨公司投得及經營。可見現時香港貨櫃業的運作出現一個雙頭壟斷的情況。

香港貨櫃碼頭的收費不斷上升，已成為亞洲區內僅次於日本的高收費港，比新加坡收費高出三成，而比台灣高雄也高出兩成。在過去三年，現代及香港貨櫃碼頭公司均以通脹爲理由，每年將收費提高達一成，但期間，國際上的貨櫃處理費每年平均只增長 3%。由此可見，香港的增幅較國際上的增幅高出很多。而根據船公司提供的個案中得悉，當某些船公司與國際貨櫃碼頭公司的合約完成後，在與其重新談判合約時，認爲其收費不合理而不願意與其再簽約，如向其他貨櫃碼頭公司，例如現代貨櫃碼頭公司查詢收費時，現代貨櫃碼頭公司亦拒絕提供價錢資料，當船公司繼續追問後，發覺現代貨櫃碼頭公司所提出的價錢卻高出於國際貨櫃碼頭公司四成以上。由此可見，貨櫃業的壟斷已達到一個很嚴重的地步，同時亦影響合理收費的情況。

雖然香港收費比其他地方高，卻未必全因爲行業的壟斷所引致，但如果政府可以增加貨櫃碼頭業的競爭，必可使業內人士改善其效率，降低成本，增強香港對鄰近多個國家貨櫃港的競爭能力，這對香港整個貨櫃業是有所幫助。有見及此，香港民主同盟曾積極建議政府在批出九號貨櫃碼頭時，採用選擇性投標方式，即是，政府主動邀請符合投標資格的財團，競投九號貨櫃碼頭，而現時兩大寡頭壟斷貨櫃碼頭經營者則不應在被邀請之列，希望得到新的經營人士而加強競爭。

但政府在公布九號貨櫃碼頭投標結果時，決定將九號貨櫃碼頭一拆爲二，香港國際貨櫃及現代貨櫃碼頭公司擁有其中兩個泊位，另外兩個泊位會由以怡和集團爲首的青衣貨櫃碼頭公司擁有。政府將九號貨櫃碼頭四個泊位中的其中兩個引入新的經營者，這對解決現時貨櫃業的壟斷情況，只會帶來微不足道的效果。未來貨櫃業仍會由現代及香港國際貨櫃公司壟斷，以至將來貨櫃碼頭的收費仍會不斷上升，並且不能改善碼頭的效率。政府這種「分豬肉」形式，只會加速貨櫃業的壟斷，真是令人難以接受。

另一方面，政府並未充分利用貨櫃業的中流作業，以避免貨櫃碼頭公司壟斷貨櫃業市場。政府理應訂立一個明確的土地分配政策，以促進中流作業的發展。

現時經營者可以對貨櫃業作出壟斷，是政府缺乏一套明確的公平交易政策所引致。所以制訂一套確保公平交易的政策，是現時當務之急。

在我完成講辭之後餘下的一分多鐘時間內，我想向倪少傑議員作出一些回應，但可惜，倪議員不在場。在較早前，倪少傑議員演繹有關「一國兩制」的精神，特別是關於經濟活動方面，在他演繹後，使我更對「一國兩制」中的經濟部份感到特別憂慮。關於中國將國家資金投資於香港，我是表示極度歡迎。但這種投資活動，必須在公平合理的情況下進行。中國政府部門介入經濟活動，我擔心會有很多問題出現。舉例來說，會否有一些政府部門的官員，利用內幕消息進行交易；利用他們政治活動的影響力來影響某些投資的決策；利用政府的資源協助公司方面的發展；利用政治關係和特權來影響投資的回報率等？這些方面的問題，使我們更感到成立一個公平交易委員會的重要性。聽取了倪少傑議員的解釋後，我更相信香港必須成立一個公平交易委員會，尤其是在面對九七的這個過程內。

鄭海泉議員致辭的譯文：

副主席先生，如果我發言完畢後還餘下一分鐘時間，我會讓給其他同事使用，不會自己用掉。我實際上絕對支持李華明議員動議的精神，李議員聽到我這樣說可能感到意外。我們本身畢竟也是消費者，因此為何要反駁政府保障我們免受缺德的經營手法所影響？不過我不贊成李議員建議設立公平交易委員會或制訂一套全面的公平交易政策。我認為這是完全錯誤的做法。本港有數以千計的行業，數以百萬計的貨品和服務種類，每一類都有自身的市場，透過一個涉及消費者和生產商自行作出無數決定的複雜過程，來訂立均衡價格。一個單獨的委員會，即使委員人數龐大，又怎可能承擔如此廣泛範圍的監察工作，並斷定是否存在公平交易？

鑑於消費者權益性質繁雜，實難想像一套全面的公平交易政策如何可滿足各種互有衝突的需求，同時又要充分激勵到供應商供應產品。

我們不要忘記，貨品或服務的價格，並非是消費者的唯一考慮因素，其他如便捷、種類繁多和質素優良等優點，亦同樣重要。全面的公平交易政策如未能顧及這多方面的因素，可能會引起問題，以致破壞推行這項政策的原意。

有人認為下列三方面存在不公平交易行為：入行壁壘、同業協議和佔市場大比率份額。我想逐一加以闡釋。

香港有競爭異常激烈的經濟環境，大部份行業都沒有入行壁壘。事實上，與世界上其他地方比較，只要投資者有足夠資金去應付競爭的需要，香港可能是最容易創業的地方。唯一出現人為壁壘的地方，是受到香港政府嚴格規管或需要大筆資金的行業，而在服務性行業方面，則是從業員必須具備專業資格以達到該行業的某個水準，例如醫生、律師等。我認為有些地方可能需要改進，但毋須大事修改現行規例。

第二方面是同業協議。這類協議往往被稱作私下的串通，這是不對的。同業供應商互訂協議的存在，是由於每當有競爭出現時，社會面對困境所致，而這個困境則是競爭的破壞性影響造成的。競爭是一個有創造性的破壞過程，有創造性是因為強勁的對手會出現，而且愈來愈強大；有破壞性是由於弱者會遭淘汰，可能因而為社會帶來不安和震盪。因此，在極需要一個穩定市場的行業，例如銀行和財經業，有時必須作出一些安排以減輕不安和確保市場穩定，從而保障消費者。銀行業便是一個主要例子。有人指摘存款利率的規律就是同業聯盟，用以保障大銀行。這是謬誤的。這項規律可讓較小規模的銀行憑藉服務質素，而非單靠儲蓄存款利率與其他銀行競爭。此外，這亦有助較小額儲蓄存戶繼續得到補貼式服務，因為向這類存戶提供服務的成本如非比大額存戶為高，最低限度也不相上下。如果取消這項規律，我肯定小額存戶不會再獲補貼，銀行定必向他們收取較高費用。本港共有 161 家銀行，因此這行業必然有競爭存在。

第三方面是市場佔有份額和壟斷行為。有關證據顯示，一小撮公司佔有大比率市場份額與競爭有欠激烈之間並無明顯的直接關係。超級市場也許就是一個例子，雖然兩大超級市場集團雄據市場，但許多小型土多仍可繼續與其共存。

在一個有競爭的環境內，提供較佳服務的公司自然會有增長，繼而在市場佔有較大比率份額。如果市場份額的增加主要是由於公司自身經營有術所致，則日後該公司的市場佔有率進一步提高，就不應視為不公平，反而應視作是成功的獎勵。因此這不應成為政府干預或立法的理由。我們是不應懲罰成功者。

法例不能保證公平交易。其他社會有許多事例可支持這個論點。以美國的經驗為例，在實踐了反壟斷經驗約一個世紀後，美國仍不肯定執行反壟斷是否對消費者大有裨益。不過，有一種情況是當競爭和壟斷行為不能劃分清楚時，反壟斷的措施可能會抑制競爭，以致損害消費者利益。

政府需要對經濟作出最少干預，這一點已廣為人知，我不再重覆。本港實施最少干預的政策，對投資者和消費者同樣有益處，因此，毋需成立公平交易委員會。

這並非表示消費者的投訴就可輕輕略過，我們必須確保消費者的花費是物有所值，而消費者購買的貨品，亦符合交易前所保證的質素。對於無法面對競爭的不誠實商人所採取的欺騙手法，必須嚴厲和大力對付。

由於有關制度已有充份互相制衡的作用，因此絕對沒有需要成立另一個半官方機構或官僚式體制，執行一項從最樂觀的角度來看也屬不明確的職責。這是不適當的資源分配，並會對投資者傳達錯誤的訊息。我們需要有更多市場參與者，但不是裁判。

副主席先生，我支持修訂動議。

詹培忠議員致辭：

副主席先生，剛才李柱銘議員代表港同盟對在香港設立的一間中資公司作出申訴。作為議員，大家雖有表達意見的權利，但由於這個批評對香港市民有一定的影響，我不得不將我的意見說出來。

香港是一個自由的地方，港同盟的代表們，根本不了解甚麼是「生意」。在其他地區及國家，有很多生意是國營的。所有國營的生意，根本涉及整個國家的經濟及權力。這樣，會不會在這些國家引起問題？台灣國民黨在香港亦有辦報紙，只是「攪到執笠」，港同盟自己亦有經營禮品店，但亦是做到「關門」。故此，李柱銘議員對其他在我們議會無代表的公司，作出批評，是不公平的，同時對中國政府任意批評，純粹是賣弄政治手腕，煽動市民，這些是值得我大力批評的。

事實上，香港政府是從來沒有公平可言，直至現在也沒有公平。為甚麼呢？除了專利公司外，香港政府一直都是照顧英資洋行和大的外資機構的利益，包括政治利益在內，因為有很多大機構的代表被委任為行政局及立法局議員。世界上哪些地方有公平？以色列將 400 多名巴勒斯坦人驅逐，其他國家有什麼表示？故此，我們所說的公平，只是讓有權勢的人作出他們自己的評估。香港政府在經濟方面一直採取不干預的政策，結果香港在世界的經濟佔重要的席位。這是一種原動力，亦可令有份參與整個社會運作的人（不論來自任何行業或任何階層）有一個奮鬥心。被公認為全世界最富有的其中一名在港中國人，在 10 多年前，他的身家只不過是幾千萬元，而在 30 多年前，他可能一無所有。政府的不干預政策就是鼓勵香港各階層，向著他們的目標進發，跟他們的榜樣學習。

影響本港通貨膨脹有衣、食、住、行、電。以前只有四種，現在加上「電」，亦包括電訊和其他一切的用電。為了遏止通貨膨脹，政府有責任及義務，盡力在衣、食、住、行、電，取得平衡，不致令市民負擔不來。在「衣」和「食」方面，幸好可以豐儉由人。有關「住」的問題，政府已盡力提供協助，儘管這個問題還未徹底得到解決。故此，在「行」及「電」方面，政府必須制訂一套政策去平衡通貨膨脹。這個政策就是令到這些公司不一定能取得所謂的 12% 至 15% 的利益，而是需要顧及民生問題。故此每年加價的幅度應低於通脹率。政府必須就這方面制訂一個政策。

一個行業的劃一收費，或者是大家自律性訂定的價錢，未必就是所謂「壟斷」，最主要的問題是價錢訂得合不合理，這才是最主要的因素。例如食米方面，政府一直加以管制，在過往 40 多年來，價格非常穩定，令市民毋需為食米而擔憂。此外，社會的富庶，對食米的需求相應減少，也是價格穩定的原因之一。但無論如何，政府能盡責，致力改善民生，這是令人稱善的。至於私人行業方面，消費者委員會的表現無可否認是令部份市民鼓舞，但是對一些不熟識的行業，妄自給與強烈的批評，反而對香港自由運作的經濟不利。在此同時，我亦要求政府在監管醫生及律師的收費方面作出檢討。例如律師，每小時收費多少，應該明確地列明；醫生每次收費是多少，亦要明確列出，這樣才不會直接影響民生。故此，副主席先生，我認為政府有很多事項要修訂，有很多事項需要關注，但以法律去控制香港經濟的運作，我認為是不必要的。

副主席先生，原本我是中立的，但現在我改為支持修訂動議。

馮檢基議員致辭：

副主席先生，各位立法局同僚，香港成功的其中一個很重要原因，是推行一個自由經濟的制度，而自由經濟的有效運作是需要有一個公平競爭的環境，透過企業的競爭來達到最高的經濟和社會效益，保障消費者的權益。但在香港，很多證據顯示，大企業是可以影響和控制政府的決策，損害消費者的利益。除了大企業的壟斷行為損害消費者的利益之外，一些公司和商業的行為，亦可能對消費者不利。為了改善這些長期以來對市民非常不利的行為，在很多先進國家（例如美國、英國、德國、日本）和一些發展中的經濟體系（例如台灣和印度），亦先後引進反壟斷和促進公平交易的法案。香港在這方面所做的，是非常零碎和不足夠。雖然歐美不同國家在反壟斷和促進公平交易政策方面，有不同的歷史背景，不同的司法機制，但它們對消費者不利的商業活動範圍的關注，大致是相同的。因此，香港亦需要引進有關的法例和政策，改善我以下所列舉的商業行為：

(1) 限制自由交易的協議

香港有很多行業是以行會決議的形式去訂定產品和服務的售價，例如銀行公會規定存款利率和其他服務的收費；律師公會規定一些服務的最低收費；報業公會規定報紙的零售價等。在一些寡頭壟斷的行業，例如石油產品的供應，供應商亦是有售價協議的。

(2) 公共事業的壟斷

香港現在有很多受或不受政府監管的公共事業，其中煤氣公司、航空公司、貨櫃碼頭的經營，都是不受政府直接監管的企業，它們的業務逐漸多元化，而且和其他的財團（包括與中國或外國有關的），共同發展多元化業務。這種現象和發展趨勢對消費者構成不利的影響，政府應該在反壟斷的政策總綱下，有系統地進行研究，並且製訂有效的改善政策。

(3) 關連產品的銷售協議

香港有很多企業，在銷售一些有關連的產品時，同時規定買家一定要以某些條件購買一些附加的產品或服務，例如銀行提供按揭的同時，就規定貸款人要光顧某些律師和保險公司，又或者一些電訊公司在出售一些接收衛星天線時，要用家簽訂一個長期保養合約，這類的商業行為是嚴重損害市民的選擇權利的。

(4) 大企業的合併

香港近年在不同行業內都出現合併或互相合作的安排，這些商業活動是否有損害消費者利益？政府應該加以關注。

基於以上種種證據，我建議政府應該詳細研究英國一九七三年的公平交易法和一九八七年的消費者保障法，並且盡快引進適合香港的有關法例，以促進香港的公平競爭、保障消費者權益和鞏固民主的政治制度。

由於李華明議員的動議要求政府引進法例和成立公平交易委員會，較麥理覺議員的修訂動議更為具體和有效，所以我支持李華明議員的原動議。

黃震遐議員致辭：

副主席先生，自由市場經濟的活力來自競爭。有競爭才會有不斷的創新和改進。在一個缺乏競爭的市場中，不受挑戰的企業可以故步自封，不求減低成本或改善產品售價高企，使消費者蒙受損失。另一方面，從宏觀角度考慮，"PORTER"曾指出國際競爭優勢和國內市場競爭是否劇烈，關係密切。國內競爭劇烈使企業精益求精，慣於改進，有能力逐鹿海外市場。反過來，壟斷性企業可能通過索取高利潤，增加其他企業的成本，從而拖累它們的國際競爭力。在香港，貨櫃碼頭和電訊便是例子。因此，港同盟認為政府有責任鼓勵及確保經濟系統內有健康和充分的競爭，促使企業追求創新改進，提高本港的國際競爭優勢，以及有效率運用生產和資源，使消費者得到更多和更廉價選擇。因此，港同盟認為政府應該成立一個公平交易委員會，負責接受一切投訴，調查違反公平貿易的事件，研究個別市場壟斷情況，以及建議公平交易規則。政府更應該制訂公平交易法，藉以維護消費者利益及確保公平競爭。

目前香港是沒有整體及全面的競爭政策，沒有一個部門處理有關事宜，也沒有法律限制不公平交易行為，例如關連性產品銷售協議，價格規定，專營安排等等。許多壟斷問題，例如貨櫃碼頭、飛機，甚至最近的電訊，更是政府一手做成的壟斷問題。

在去年十月施政報告中，總督承認政府應該訂定一套競爭政策。可惜他將責任交給商務委員會，一個純粹由大企業首腦組成的組織，令人懷疑成效的可能性。最近政府批撥 80 萬元經費給消委會研究壟斷經營問題。我對這項撥款當然歡迎，消委會目前沒有足夠權力擔任公平交易委員會的角色，除非通過新的法例賦予新的調查和審批權力，便可大大改變消委會原來的運作。

有些人擔心訂定公平交易法，例和設立公平交易委員會會傷害市場經濟活動。但歐美、澳洲、日本多年的經驗，證明基本上利遠甚於弊。我們應該可以從這些經驗汲取教訓，使我們建立一套符合本港需要的法例和制度。

有些人以為公平交易法一定要打擊大企業，這是錯誤的。

我很高興李華明議員修訂了原本動議，將「糾正支配市場現象」改為「糾正不合理支配市場現象」。前者我們很難支持，後者我們是會支持的。我們清楚企業的高市場佔有率未必一定有損整體經濟，可能只是因為它的經營方法比其他競爭者更有效益。我們亦認為，不是所有合併都對整體經濟有損。例如合併可以達致經濟規模，提高經濟效益。然而權力會令人腐化，絕對權力令人絕對腐化，當企業擁有了市場支配力便容易作出對市場不合理的控制。因此政府需要對壟斷和合併加以留意，檢討是否會阻止競爭。公平交易法的原則不應該是窒息一切合併行動或禁止所有公司擴張市場佔有率。但是不合理的支配現象出

現，使新競爭者無法進入、使新企業無法壯大、使經濟系統喪失創新的動態效率、使消費者受到損失，我們認為是應該制止的。

事實上，我們不應該帶着教條色彩眼鏡看事物，認為「大」就是好，或「大」就是邪惡，都是失諸偏激的做法。但我們必須留意過去 10 年來香港和世界各地都出現更多更大的商業集團和兼併活動。我們不應該一本書讀到老，以為香港過去沒有公平交易政策，保護消費者和市場競爭以後就可相安無事，無須理會時代改變。我特別想指出兩個問題：

第一、由於服務行業日漸國際化，香港一向是門戶大開，中國亦是逐步開放第三產業，國際性超級集團可以進入香港和中國大陸，憑其雄厚財力經過不公平削價行為，趕走較小規模經營者，然後坐享壟斷之利，向被俘虜的消費者抬高售價。

第二、官方或半官方企業都可以經過津貼和政治壓力得到不公平優勢，破壞市場正常競爭活動。其實現在已有一些對貿易發展局的投訴，需要調查。最近更出現一些國家機構參與的商業集團，由於香港市場太小，兼且易受政治影響，如果沒有公平交易法制，無論是香港政府或中國政府，官方和半官方機構，錯用權勢便很容易使自由市場經濟消失。

對於這兩點，我希望各位同事慎重考慮公平交易法和公平交易委員會的必需性。

副主席先生，我高興見到麥理覺議員贊成要維護公平競爭。但目前政府既無政策，也無有關法例和機構，我就不明如何改善現行政策和透過現行機構推行政策。因此港同盟是無法支持修訂動議。至於有些同事認為公平交易是洪水猛獸，會引起價格管制等等，這與事實相距甚遠，我呼籲他們對世界各地的制度和經驗深為留意。

蜂音器發出持續的聲響。

副主席（譯文）：黃議員，你必須停止發言。

黃震遐議員：副主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

李永達議員致辭：

副主席先生，公平貿易只在自由市場基礎下才可正常運作，當市場在結構性及人為的壟斷、控制下，自由市場及公平貿易根本不存在。

香港房地產市場並不是一個自由市場。從結構上看，香港土地缺乏，再加上中英聯合聲明規定每年售出土地為 50 公頃，土地及樓宇供應便有所限制。土地及樓宇供應不可能因為需求增加而大幅調高，加上建築樓宇需時二至三年，形成房地產市場更容易受大地產商壟斷及控制。

本港房地產市場是一個有壟斷成份的市場。在九一年，五大地產發展商推出超過六成新住宅樓宇，同時超過八成的私人樓宇由十大地產商供應。單是長江實業有限公司已佔了當年本地市場的 25%。

本港四大地產商，包括長江實業、新鴻基、新世界、恆基所擁有的土地儲備，若全部用作興建 60 平方米的住宅單位，可提供接近 12 萬個，這是一般私人市場四年供應量的總和。

因為對土地及樓宇生產有所壟斷及控制，地產發展商可控制樓宇價格上落。在現時私人物業價格嚴重脫離一般甚至中產階級負擔能力下，私人物業價格調整仍是輕微，只是 5% 至 10%。這個水平仍是中產階級所不能負擔。雖然我們不能確定地產發展商之間用甚麼方式去「集體」控制私人物業市場價格，但他們是聰明的人，透過會議、非正式接觸，甚至一次酒會及一餐飯，地產發展商便可互相「傾妥」何時放樓盤及樓宇訂價的問題。

地產發展商很多時更透過內部認購高達 50% 的水平，去人為地減少市場供應，藉此炒起樓市。很明顯，一些「無良」地產發展商更與炒家合作，將內部認購樓宇交給炒家炒賣；炒家亦派人到售樓地方排隊，製造炒樓氣氛。我認為政府應檢討這項規定，使消費者不會受到中間剝削。

現時不單樓宇價格高企，買賣樓宇律師費用亦非常高昂。一個 200 萬元的單位，單是在買賣合約、大契、及按揭三項手續，律師費便要收取約三萬元；在再加上 55,000 元的厘印稅，所需費用便高達八至九萬元了。為了減少消費者不必要的負擔，政府一方面要加速業權登記制度的立法工作，另一方面亦應檢討律師在買賣樓宇方面的收費是否合理。

最近，地產商會及一些地產發展商和物業買賣公司，同聲要求政府提高樓宇按揭成數，他們認為樓價已調低了一成多，而且七成按揭對首次置業人士構成很大困難。

副主席先生，我聽了上述言論，感到甚為困惑，甚麼時候我們的地產發展商、物業買賣公司及炒家這樣關心置業人士及無殼蝸牛的權益？在九一、九二年，當他們「大炒特炒」賺到盤滿砵滿時，他們講過甚麼，做過甚麼去減少置業人士的困苦呢？地產發展商及炒家這種「貓哭老鼠假慈悲」的言論，根本令人噁心。市場有充足供應，價格又超乎中產者的能力，而物業價格調低是正常不過的經濟現象，有甚麼會令地產商及炒家現時大吵大嚷呢？簡單來說，是他們的「暴利」受損，所以「呱呱嘈」。我覺得樓價向下調整這個現象是好的，地產發展商及炒家利潤減少亦是好的，反映消費者不受過度剝削。難道我們要廣大市民及中產階級繼續為地產發展商及炒家一世「做牛做馬」，他們才覺得開心？

房地產及樓宇被壟斷，政府在土地供應及房屋運作和政策方面是犯了錯誤，難辭其咎。既然房地產及樓宇不可能在一個自由市場下運作和供應，政府便須要扮演積極角色，增建公營房屋，使私人樓價能受到適當調節。

副主席先生，本人謹此陳辭，支持李華明議員的動議。

文世昌議員致辭：

副主席先生，香港如果要維持國際上的競爭能力，就必須有機制去使市場能夠透過公平的競爭，促使降低成本，增加質量。香港如果要保障消費者及中小型企業的權益，就必須糾正不合理的市場支配現象，使市場能有公平的競爭。一直以來，香港都沒有競爭政策，沒有公平交易法例，政府只是自由放任地讓「無形的手」令市場自我調節。但是，這一隻「無形的手」並非經常可行，我們可以看見香港的經濟越來越多壟斷的情況出現，使某些服務的價格不斷上升，不但影響到消費者的權益，亦直接影響到香港作為一個金融中心、轉運站的地位。這些例子從銀行業、貨櫃運輸業，更見一斑。

本港的經濟現時已轉型，偏重於第三產業，而服務業當中，電力、電訊、金融服務、貨櫃碼頭等均有嚴重壟斷的傾向和情況，而價格的不斷上升令人憂慮。卡塔爾(Cartel)的形成令消費者憂慮到價格上升而服務質素沒有得到相應的改善。例如，以銀行業為例，本港四間最大銀行現時的合共市場佔有率大得驚人，劃一決定了所有銀行的利率，加上傳統上政府給予匯豐銀行的特權，這些因素導致金融服務業競爭不足。根據消費者委員會去年收到市民對銀行業的投訴個案，顯示銀行服務的收費有明顯增加的趨勢，這會否是本港銀行界存在不完全競爭所致？

上述只是其中一個例子，當然其他行業或多或少都存在着壟斷的局面。很多同事亦舉出很多例子，雖然消費者委員會現時已獲撥款，研究某些行業所存在的壟斷情況是否出現不公平競爭的現象，但政府當局應着手考慮制訂公平交易法及成立公平交易委員會，去調查、研究各行業的壟斷情況，並對投訴作深入的審查及遞交法庭裁決。事實上，公平交易法在英、美各國這些崇尚自由競爭、以市場運作的經濟體系，已不是新鮮的事物。美國的一八九零年舒曼法案(Sherman Anti-trust Act)至今已有 100 年歷史，其後更成立聯邦交易委員會(Federal Trade Commission)，以執行公平交易法，務使市場能有公平的競爭。英國、日本、德國等經濟發展成熟的國家，在法例及執行機構均非常成熟。本港實有參考的必要。現在連亞洲四小龍的台灣與南韓也引入公平交易的法例，而台灣更於九一年通過一整套公平交易法，其後亦成立公平交易委員會，因為他們明白到，要經濟繼續發展、繼續不斷增長，就必須保障市場能有公平競爭。反觀作為亞洲四小龍之一的香港，一直沒有什麼防止壟斷的法例，而那些法例的主要目的，並不在於要加強競爭及維護消費者權益。例如現時法例禁止兩間電視台不能佔有另一間地面電視 15% 的股權，其主要目的也只是防止個別機構控制電視傳播媒介。香港政府一直未有正視設立公平交易政策及法例的急切性。本人期望總督彭定康先生能貫徹落實他在去年十月七日發表施政報告所提及的：公平地訂定合理的競爭政策，並參考外國的例子，使香港有一個真正公平交易的市場環境，從而促進經濟發展。因此，本人敦促政府及早制訂公平交易法，並成立公平交易委員會進行調查、執行有關法例、並採取適當措施，使本港市場有一個真正公平競爭的環境，不致被壟斷的惡果控制。

本人謹此陳辭，支持李華明議員的原動議。

唐英年議員致辭：

副主席先生，消費者意識抬頭，正是反映我們市民開始關心日常生活的一般消費，是否可獲得公平交易的保障，這是社會的進步。但對於匯點今日提出動議的內容，我原則上支持其基本精神，但對動議的措辭，卻有所保留。

保留的原因很簡單，是因為在未有深入調查和研究之前，就假定了香港目前市場有壟斷情形出現，導致市民利益受到剝削，所以要求立即成立公平交易委員會。不過我覺得似乎這有過於草率行事之嫌，太過激進了。我相信，但凡涉及香港整體經濟發展和運作的，都必須小心處理，動不動就立例管制，魯莽決定，可能會窒礙本港長遠經濟發展，對普羅大眾來說，反而不利。

要引入一些對社會影響深遠的新法例，或進行政策改革，理應先檢討現行有關措施是否有漏洞，例如今日談論的大機構，是否有或如何控制、壟斷市場，並提出具體證據，證明有關的壟斷的確損害了消費者利益，然後諮詢公眾改善的建議，從而落實改革方針。表面看，本港若干行業，一如消費者委員會指出的，似乎有壟斷成份，但究竟是行業的特性，現實需要如此釐訂價錢呢？還是確有壟斷市場呢？在未調查清楚前，就公開指摘，令市民先入為主，信以為真，將來就算研究出有關行業並不存壟斷成份，亦難洗脫留在市民心中的污點。這點，我覺得消費者委員會必須有作自我檢討的責任，這是極不公平的。

保障消費者權益，是天經地義的事，但如何同時避免過份干預市場，影響投資意欲？要從中取得平衡，並不容易。事實上，我相信，提高競爭力量，是最有效地保障消費者權益的機制，所以我非常支持總督在施政報告中，建議制訂一項全面的競爭政策，我希望有關當局從速行事，及稍後可以提交建議予本局研究和諮詢。

副主席先生，據本人了解，如有任何措施可令競爭者無法進入有關市場，亦有可能構成市場壟斷或不公平交易，但目前香港有沒有這個情形出現呢？就需要有關當局與公共事業及各專業進行深入研究。香港有其特殊的經濟環境和條件限制，西方的「反壟斷政策」或「反傾銷政策」，固然有參考的價值，但照搬來香港用，則未必完全適合。

消費者委員會最近獲政府撥款 80 萬元，就有關問題進行深入研究，是正確做法，我全力支持。但以消委會目前有限的職權和專業知識，能否勝任，我存有懷疑。所以我建議政府繼續增加消委會的資源和賦予法定權力，作為支援力量。至於建議成立公平交易委員會，正如我剛才所說，目前既非立即引入法例的時候，更無須多設立一個委員會，一切有待消委會研究報告公布後才作決定。

副主席先生，本人謹此陳辭，支持麥理覺議員的修訂動議。

涂謹申議員致辭：

副主席先生，談及公平交易的政策，有很多人只會聯想到市場壟斷、企業如何運用市場的支配力，抬價以自肥，政府應該如何管制壟斷事業等。但是公平交易的政策，不應該只是觸及市場的壟斷，其他各方面亦應該顧及，例如企業組成聯盟，共謀定價，或作出聯合行爲；企業的合併及其他一些限制交易行爲等。

剛才文世昌議員就壟斷及企業聯盟等行爲發言，我會討論企業合併及有關的問題。

首先，我要指出，不是所有合併都是不利於公眾。兩間相類似的公司結合，是可以拓大經濟規模，減低生產成本，而企業和供應商的結合，可能會減低雙方因爲談判供應物品的價格而引致的交易費用。但是橫向的合併在某程度上，會增加市場的集中性；而垂直的合併(Vertical integration)可能會將某一市場的支配力伸延到另一個市場，所以對於一些對經濟有重大影響的合併，政府實在應該制訂法例及成立專責委員會，以便進行調查、監察及審批。

在外國一些公平交易法中，明文規定如何去監管及合併，我試舉出一些例子作爲參考，英國一九七三年的公平交易法(Fair Trading Act)就列出，如果合併公司的淨資產值超過 3000 萬英鎊，或者合併後的公司佔有某一個特定市場的四份之一或以上，政府才須要作出研究，並且會交由壟斷及合併委員會調查，檢視一下是不是有違反大眾利益的成份。台灣的公平交易法亦規定參與合併的企業，如果是市場佔有率達到四份之一或以上，而合併後的企業達到三份之一的市場佔有率，就需向公平交易委員會或有關部門申報，在獲得批准後才可以合作。

回顧過往，有很多合併的例子，大大減低了市場內的競爭，不利於公眾。例如在一九五九年之前，香港原有兩間航空公司，即國泰及 Hong Kong Airways Limited。但一九五九年國泰成功收購了 Hong Kong Airways Limited，便成爲香港唯一的航空公司。雖然在合併前 Hong Kong Airways Limited 是享有向北的飛行航線，而國泰享有向南的飛行航線，大家是沒有直接的競爭，但是這項合併消除了潛在的最大競爭者的威脅，變相削弱了航空業的競爭。

一九八五年，港龍在香港開辦航線，成爲第二間本地航空公司，與國泰形成競爭。九零年國泰成功購入 30% 的港龍股份後，國泰所得的國內航線全部撥入港龍發展。雖然國泰不是全部收購港龍，或者成爲港龍過半數權益的股東，但根據英國的公平交易法，如果股份權益的買賣，形成購入者對購入股份公司有舉足輕重的影響，就已經屬於一項合併。所以國泰購入 30% 港龍的股份，實在是屬於合併行爲，而這項合併，亦大大減少了現存兩間航空公司可能會出現的競爭。

在六十年代的銀行風潮裏，恆生銀行被匯豐銀行收購，當時在銀行業內已有很大佔有率的匯豐，進一步提高，間接形成現時銀行業進一步壟斷的情況。

凡此種種，可以看到以往一些合併，實在違反競爭的原意，間接形成更集中的市場，使企業有更大市場的壟斷及支配力。

在超級市場方面，惠康擁有約 180 間超級市場，百佳則擁有 160 間左右，而它們的市場佔有率高達七成以上。現時已聽聞一些供應商埋怨及投訴，這兩間超級市場收取不合理的費用，超級市場卻沒有將這些利益轉嫁給消費者。如果有一天，兩間超級市場真是合併的話，對消費者及供應商造成的衝擊及損害不可謂不少。

政府實在應該立法，規定對重要的合併作出調查。調查的意思不是說一定要反對，但是這樣可確保公平競爭及維護大眾權益。

除了合併之外，現存有很多違反競爭的交易行為，這些例子俯拾皆是。例如銀行做樓宇按揭，規定借款人用指定的律師及保險公司、測計師等。而一些電訊公司在銷售衛星天線的同時，是要簽訂長期保養合約的。這些是限制交易的行為，剝削了消費者可從別種途徑獲得更低廉的售價，有損消費者權益。對於這些行為，政府亦都應立例加以限制。

有一點我要回應倪少傑議員的，就是港同盟是不反對例如是中信、華潤、中銀等集團或機構在香港做生意，因為它們是中國的經濟機構，但是我們要反對的，就是一些由「港澳辦」等直接擁有及控制的機構。因為「港澳辦」這類機構是制訂或起碼是執行中國對港政策的機構，對香港的政治經濟有直接影響力，即使是百分之百遵守基本法，亦不能避免利益衝突，因此在性質上，實在不能相提並論。

副主席先生，本人謹此陳辭，支持李華明議員的動議。

黃偉賢議員致辭：

副主席先生，首先讓我聲明我的立場，我支持李華明議員的原動議，反對麥理覺議員的修訂。李華明議員在提出動議時的發言中，已經清楚解釋政府為何應該制訂公平交易法和成立公平交易委員會。我完全同意他的看法。

事實上，公平交易不單是理論的問題，更是一個現實的民生問題。當個別企業壟斷市場、支配市場時，市民（即是消費者）的利益毫無保障，任人魚肉。對這種不合理的現象，我是深有感受的。相信大家都記得去年十月時，在我代表的新界西屯門選區內，發生罐裝石油氣爆炸事件，當時社會大眾，包括本局的同寅，都非常關注氣體安全的問題，希望氣體供應商能改善安全措施。這個希望很快得到滿足，多家石油氣公司都宣布改善氣體安全措施。我當時曾經為有關公司這麼快決定作出改善措施感到高興。但是，過了不久，高興轉化為憤怒，因為在十一月初時，有幾家主要石油氣公司相繼提高石油氣的價格。其中一個加價的理由，就是因為有關的安全措施增加了成本。成本增加而提高價格，在一個富競爭性的市場而言，是一項非常困難的決定。因為加價的企業可能會把顧客趕到競爭對手那一邊。可是，香港的石油氣公司則沒有這種顧慮，因為每次石油產品價格的調整都是由幾家石油氣公司集體進行決定的。另外，令我大惑不解的，就是若謂改善氣體安全措施

是加價的理由，那麼按道理每家石油氣公司的成本結構不是一樣的，又為何加價的幅度卻完全一樣呢？

在寡頭壟斷的情況下，有關企業不必通過減低成本，或改善服務以爭取顧客，來增加利潤，提高價格是最可靠的牟利之道。消費者無能為力，亦無可奈何。

不過有趣的是，石油氣公司並不感到自己在壟斷市場。他們說：「壟斷者另有其人」。最近，匯點收到一家大石油氣公司的來信，表示房委會限制在公共屋邨內使用中央管道輸送液化石油氣的政策，基本上是阻礙了液化石油氣供應商進入重要的公屋市場，實際上為煤氣提供壟斷利益。由此可見，認為香港存有不公平競爭現象的，並不局限於小市民，亦不限於所謂「免費午餐派」的社會工作者、壓力團體或者政治團體，其實還包括我們的大企業。我不準備在此評論房委會是否違反了公平競爭的原則，但煤氣公司在本港氣體燃料供應市場中，確實佔了相當大的比例。以用戶數目而言，煤氣公司的市場佔有率是 53%。經濟司在去年十二月十六日立法局會議上，答覆劉千石議員詢問時，提到只有當氣體燃料供應出現明確壟斷情況時，政府才會考慮是否需要進行利潤或價格的監管。政府認為目前氣體供應是沒有存在壟斷的情況。但是，目前煤氣公司的市場佔有率已經非常高，政府認為要達到哪一個水平，才算是壟斷的呢？再加上通過中央管道供應的煤氣系統，一旦在屋邨內安裝，根本難以更換。此外，煤氣公司加價根本完全不受監管，煤氣的用戶難道可以隨意放棄使用煤氣而改用其他氣體嗎？

我們知道能源市場是消費者委員會正在調查的五大行業之一。不過，我們認為消費者委員會的調查不能代替公平交易政策。我們需要有一項政策，清楚界定在甚麼情況下出現的劃一價格，是違反公平競爭？界定市場佔有情況達到何種地步才算得上是壟斷？否則消委會的調查又憑甚麼標準去判斷石油氣公司和煤氣公司，是否不公平地支配市場呢？

最後，我希望澄清一點，我以上的發言，不是指摘任何一間公司有違反公平競爭的行為，但我確實覺得消費者的權益、市民的生活缺乏足夠的保障。縱使我們確立了政策，進行了調查，使香港的能源市場或者其他市場公平競爭，在這種情況下，這項政策也並非是沒有用處的，因為它能夠繼續為消費者提供最有效的保障。

副主席先生，本人謹此陳辭，支持李華明議員的原動議。

陸恭蕙議員致辭的譯文：

副主席先生，香港傳統上是贊成自由和公平的貿易投資，而以世界標準來說，在這些方面已樹立了一個開放和具有透明度的典型紀錄。在香港，對於支配市場這種情況並無抱有特別的成見。因為我們假定市場本身懂得挑選，而在香港的環境裏，這個假定無可爭辯地一向都是正確的。因此，在考慮任何貿易或投資政策時，就必須首先承認香港傳統的不干預政策，即現在改稱為最少程度的介入，是運作得極為不錯的。

香港的市場也許較世界各地任何經濟體系的市場更自由、更開放，而香港也因此繁榮昌盛。說這個制度運作不錯，當然並不是說再沒有改善之處。假如我們相信自由與公平交易本質上是公正的，香港某些只允許限制性競爭的市場，也許會因為受到重新審查而受惠。但我們這裏所談的是關於邊際得益，並不是關於基本改變。

究竟我們是否有一套公平交易政策？我們有的是一項折衷政策，介乎李華明議員與麥理覺議員所持立場之間。政府有一套管制專利事業的政策，也有針對競爭的特別政策。我認為政府應清楚說明它就競爭與公平交易所認定的政策，或至少它在這方面的原則。這樣有助我們進一步的探討。

在制訂政策方面，政府邀請受公認的私營機構領袖出席法定團體的委員會，並透過行政局、本局、各個委員會，而更近期還可透過總督商務委員會，就政府政策提供意見。香港一向，事實上亦是積極允許商界與政府之間保持一種緊密關係，因此有時候給人的印象是，我們一般都不大願意自問，這種做法是否有缺點和優點？顯然是有缺點的，例如有利益衝突，就如房屋委員會擠滿了這些可以從中取利的發展商和其他人士。社會大眾，包括政府，應抱着開放態度來看公平交易這問題。對政府所作某些決定的基礎提出質詢，並不等於假定某些地方出了錯，而只是為確保一切都正確無誤。

有關提交本局的動議和修訂動議，我們尤須審慎界定甚麼是我們可能認為的不合理市場支配情況。這句話不應單指高度市場佔有率。某些公司以合理價錢提供較佳的產品或較完善的服務，從而建立一個高度市場佔有率；假如我們因此而處罰這些公司，此舉不單是不合邏輯，也不合乎香港的政策或傳統。要是，而且只有當不合理市場支配是指架設人為的屏障去對抗預期出現的競爭，從而達到一種支配情況的話，那麼便有理由採取行動。

出現限制性競爭的最顯著範疇就是那些屬於政府專利事業和管制計劃內的行業。這些行業主要與公用事業有關，它們需要昂貴的設備和廠房，規模極為龐大和有效，但每個市場只容許一間公司，或一小數公司加入。我們還可以引證一些其他例子，就是政府為了更實際的理由而批准或助長限制性競爭。首先，利率協議就容許銀行以更有利可圖的方法管理其集體市場。此外，一間航空公司飛行一條航線的政策也有助國泰爭取到目前的地位。某些專業團體還獲准拒絕海外人士加入，以提高其會員的地位，例如在法律界，律師可以享有特權，獨攬辦理業權轉讓的事宜。

我們沒有理由不對這些特別享有限制性競爭的行業所依據的理論，經常進行覆核。問題在於是否需要設立一個像李華明議員建議的那種官僚和立法式的機構，來進行這項工作。我對此感到懷疑，因此我較為支持麥理覺議員所提出的修訂動議。香港地方細小，難以承受激增的大量管制者，而肯定香港亦不希望鼓吹美國式的處理方法，引進複雜的反壟斷法例和採取持續不斷的訴訟。

如果政府宣稱自己是贊成以最少程度介入市場力量，就必須承認有理由需要覆核那些包括專利權、管制計劃、銀行、航空公司、專業團體，及任何由於在政府堅持下，或得到政府垂青而享有限制性競爭的範疇。社會大眾希望確保政府的決策過程不會是墨守成規或畏

首畏尾的，也希望公共政策能保證那些獲給與特別地位的人士，在力求提升生產力方面不致停滯不前。

無疑本局的議員均希望能參與任何這類覆核工作。負責進行這項工作的可能是一個專案委員會，並與本局或甚至政府的經濟科一起進行。委員會是否正統出身並不十分重要，重要的是參與的成員能以開放的態度處理問題，並以建設性的懷疑精神去對抗傳統的思維。這個委員會可能要肩負兩項主要的職務。第一，當政府透過批准一項專利或同業聯盟而蓄意限制或建議限制競爭時，委員會須有系統和公平地探討每宗情況，並質詢這些限制是否必要和恰當的。第二，負責調查扭曲的個案，並處理有關勾結的投訴及對自由與公平交易造成越權的不規則或非正式的障礙。無論是執行哪一種職務，委員會的權力都只限於編印報告，以便政府作出行動時可以有所依循，而本局亦會在適當時候加以督促。我想這種以專案形式的處理方法應屬於麥理覺議員所指的現存機構範疇內。

除較早前我提出對「不合理的市場支配」這句話的釋義有所保留外，我支持修訂動議。

陸觀豪議員致辭的譯文：

副主席先生，曾有人說「香港是自由企業最後的一座堡壘」。假如我記憶沒錯，這番話是諾貝爾獎得獎者費曼(Milton FRIEDMAN)在其受歡迎電視片集「自由選擇」(Free to Choose)內所說的。

香港成功確立其國際金融及商業中心的地位，主要可歸功於經濟活動的開放與完全自由所造成的優勢。政府是支持和承擔履行自由企業與公平交易的，這是一項既定的政策，除非出現了社會因素迫使政府進行干預，否則經濟資源的分配全由市場力量決定。

政府亦相信其首要角色，是提供有助自由市場環境的基礎設施和制度。政府干預實際上並不存在，而且也沒有保護主義政策。

沒有一處的市場競爭是完美的，香港也不例外。本港仍有專利及寡頭壟斷的情況，可是此等情況並非不公平交易的後果，很多是由於規模經濟的自然發展，其他則為消費者自然選擇所致。

在一些情況中，最低的效率規模已夠龐大，故單一供應商或最多數名供應商已足以應付整個市場。基於市場對新加入的競爭者存在自然障礙，一些行業如公用事業就自然地出現專利或寡頭壟斷。然而，政府卻有互相制衡的措施去防止這類公用事業公司濫用市場力量及支配市場。

在一些競爭激烈的市場，進入市場的障礙有限，甚至全無障礙，亦有大量的供應商。市場領導者往往是那些對顧客需求有更佳反應、對市場轉變有更為敏銳的觸覺，產品更能創新、服務更盡心盡意，運作更有效率的人。

受規管的市場如金融服務，新競爭者的加入須先經檢定資格才獲發經營權。這些限制是要確保只有符合嚴格要求的競爭者方能加入市場，從而使競爭不致危害市場的完整性。正如競爭激烈的市場一樣，支配市場的供應商往往是那些對顧客需求有更佳反應的人。

鄭海泉議員較早時曾就本港銀行業的競爭所受到的批評作出回應，我的觀點和他相同，並想補充數點。本港零售銀行業務的競爭一如其他生意那麼激烈，銀行永不會忘記客戶是有所選擇的。銀行對客戶的需求反應敏捷，並且時常以更創新、更具效率和更方便的服務作為回應。

公平交易政策有三個要素：第一，清除競爭的障礙；第二，保障消費者；第三，鼓勵提高市場效率。有關這些方面，政府事實上是有一套公平交易政策的，但目前主要的問題是在現行制度架構內，缺乏足夠的統籌去確保這項政策得以有效執行。我們現在需要的，是改善現行的安排，而不是引進新的機制。

我同樣關注支配市場會導致串通行為來避免競爭，但我亦關注成立公平交易委員會，可能會不必要地大開中門，引入官僚干預市場機制和自由企業——本港經濟成功的基石。

副主席先生，本港所有人都贊成自由企業，贊成有公平的競逐場，也贊成清除競爭的障礙。然而，我們亦能對那些因為服務較佳而雄踞市場以及那些因享有保障免除競爭特權而壟斷市場兩者的不同加以分辨。我們不要忘記萬國商業機器公司之所以規模日縮，並非由於華盛頓反壟斷執行者的努力不懈，只是因為日漸冒升的競爭者向使用者提供更佳的選擇而已。

我謹此陳辭，支持修訂動議。

胡紅玉議員致辭的譯文：

副主席先生，消費者委員會已就今日的辯論，向立法局議員提出一些顯示壟斷趨勢的例子、可能出現的不公平及有礙競爭手法、實行公平交易政策的原因及進行檢討的需要。作為消費者委員會的成員，我衷心支持消委會的意見。

乍看起來，公平競爭與消費者保障好像水火不容，但實際上兩者是相輔相承的。公平競爭與消費者保障只是殊途同歸。當我們去掉妨礙競爭者進入市場的貿易障礙及那些令消費者感到混淆或被誤導的有礙競爭手法後，便可充分發揮市場效率。

競爭可為消費者提供選擇，而消費資料則有助消費者作出抉擇。這些事實令供應商必須對消費者的需要保持更靈敏的觸覺，以便更有效率地分配資源。

公平交易政策代表着一項鼓勵競爭、保障消費者權益的整體措施。這意味着將經濟上的不正常現象及不合理支配市場的情況消除殆盡。

同業聯盟是最明顯的不合理支配市場方式。這種支配市場的方式可引致商人使用巧取豪奪的定價制度，將其他市場對手擯諸門外。此外，這種情況亦可引致價格壟斷、搭賣、串通投標、隱瞞重要資料、操縱供應或完全拒絕提供某些服務，因而限制了消費者的選擇。難道有甚麼會比這更有礙競爭及市場效率？

香港並沒有法例禁止限制性的貿易手法或成立同業聯盟。同時，香港亦沒有任何行政架構對付壟斷趨勢。說來奇怪，本港的法例及行政架構所提供的規定竟然與此背道而馳。

在廣播、電訊、運輸、空運及貨櫃服務、能源供應各範疇內，均有法定或實際壟斷的情況，限制競爭者進入市場的機會。

雖然政府當局承認確有需要對互持擁有權、各項標準、利潤水平或收費的釐訂進行一定程度的管制，但市場力量在這些範疇內卻並不能全面發揮。

無論壟斷及同業聯盟是怎樣形成，總之作用都是確保生意額充足，也令經營者無心改善服務。壟斷及同業聯盟可能帶來的最嚴重影響，就是能夠在涉及必需服務的範疇內使市民別無選擇。

有人謂壟斷可提供規模經濟，並可因此提高效率。公平交易政策並沒有抹殺效率的重要，而是要雙管齊下，既盡量發揮市場效率，同時亦保持有效的資源運用。這項政策並不是要妨礙任何合理的市場支配及操縱價格情況。

在可能出現濫用的嚴重風險情況下，我們必須立法規定可接受的商業行為的最低標準。舉例來說，在有關收購及經營上市公司方面，以及有關虛假陳述及豁免條文的法例方面均會出現這種情況。

本港法律接納訂定合同的自由及合約的神聖性必須符合公平合理的原則；有償規條可以因為不合情理而被推翻，而法定關係則可因虛假陳述而告無效。這些都是我們社會的現存規範，公平交易政策只是這些規範的延續而已。

請容我補充一句，聽到財政司說本港的經濟政策決不是「甚麼也不做」，這起碼已經不同。我希望政府在對付不擇手段的交易手法時，會採取「做點事」或「表示一下」的做法。

副主席先生，撇開我們是否已有一套公平交易政策及因總督建議制訂一項全面的競爭政策而帶來的種種影響不說，李華明議員的動議及麥理覺議員的修訂動議目標是一致的。不過，兩者的差異在於積極程度不同。處理公平競爭、消費者保障及公平交易政策的問題時，事前均必須謹慎和周詳的籌劃，並須時加留心予以實行及維持。因此，我會支持李華明議員的動議，贊成成立公平交易委員會，並會對麥理覺議員提出的修訂動議投棄權票。此外，若政府作出明智抉擇，希望加強消費者委員會的權力，我當然不會反對。謝謝，副主席先生。

周梁淑怡議員致辭的譯文：

副主席先生，商業貿易是本港民生所繫。誠如我們所知，貿易是本港發展史上不可或缺的一環，而本港的經濟成就，在很大程度上是靠賴自由市場經濟政策。因此，為保持本港的實力，我們不應支持李華明議員的動議，因為他倡議成立一個權力機構以進行積極干預，這樣做會對本港賴以成功和繁榮的自由貿易和市場制度構成威脅。

政府不應干擾自由市場的運作，這是很重要的。同樣重要的是消費者獲公平對待及其利益得到保障，這正是消費者委員會的工作。該會自成立以來，一直對本港商界發揮有效的監管作用，監察公司的作風、公布調查結果，以及透過宣傳這種有效手法，譴責和鞭撻不擇手段和不誠實的經營者。該會的成績有目共睹，毋須多述，政府應全力支持該會為市民提供所需的服務。

政府的工作是確保有一個適當的架構，為所有參與者提供公平的競爭環境。啓聯資源中心成員不願見到市場力量的有效運作受到干擾，但我們同時亦反對勾結、壟斷、共謀定價和其他不公平的交易行為。不過，這些不當行為是可以預防的，辦法是不時實施行政局所制訂並獲本局通過的正確策略，規定須保持透明度、揭露有問題的交易，並引用適當法例懲治詐騙行為。這類糾正措施應針對某些有具體問題的地方，而不應像李華明議員所建議一樣，廣泛引用。

有人認為成立一個名為公平交易委員會的政府組織，比行之有效的自由競爭和市場力量更能為本港消費者提供選擇和相宜價格。我們必須保持警惕，不要接納這個謬論。

副主席先生，我們反對李華明議員的動議，支持麥理覺議員的修訂動議。

副主席（譯文）：李華明議員，你是否希望現在致答辭？我已翻閱會議常規第 27A 條，按規定我實無權再給與你額外時間就修訂動議致答辭。因此，倘若你希望作答兩次，我恐怕兩次的作答時間總共只有三分半鐘。

李華明議員致辭：

副主席先生，很多議員都討論有關我的動議，認為我的建議侵犯了"Free Enterprise"。但很奇怪，最近由於我這個動議，就有一個名為"Coalition For Free Enterprise" lobby(遊說)我，支持我這個動議。因為覺得現時香港不是太"Free Enterprise"，要有些"Fair Trade"的"commission"、要有些"Fair Trade"的"Legislation"，去公平地保障這些"Free Enterprise"（自由貿易）。該組織是一個集團，由很多私人公司為爭取自由貿易而組成一個聯合的陣容。它支持我這個動議，所以不知怎的，我覺得我這個動議好像侵犯了私人的企業。

鄭海泉議員、倪少傑議員和陸恭蕙議員提過美國的反壟斷法案，美國有太多官僚架構去侵犯自由市場，所以並不應將西方的事物搬來香港，我完全同意這點，因為我動議內沒有提過美國，我只提過韓國、提過台灣，甚至日本在一九七四年已有反壟斷（即公平交易）的法案，這些全都是亞洲的國家。我同意美國實在太多，甚至香港這殖民地的祖家，目前仍是英國，早已有公平交易委員會，但沒有美國的那麼繁複、沒有那麼多的侵犯經濟市場，為何議員不看這些，只是以美國為例子呢？我覺得我們不應從一個極端走到另一個極端。

其次，很多時候，議員都說要讓市場自我管制、自律、我絕對相信。但是，在資本主義的社會，每一位商家最基本的動機是要爭取最大的利潤，這才能適者生存、汰弱留強。要依靠他們自律，要靠他們說自己的市場需求，然後才運作完美的話，是沒有可能的。所以我覺得，由於這裏的同事是代表很多商界的利益，他們是否因而過份敏感？

剛才陸觀豪議員提及銀行，當然，他與鄭海泉議員代表著香港最大的兩間銀行。他們當然有自己發表談話的動機，但我希望議員們能撇開自己範疇，客觀地去看看社會的經濟狀況，香港是否完全自由、完美呢？Jimmy McGregor 說過，香港有"Banking Commission"、有"Insurance Commission"。我正想指出，本港是完全沒有保險監察的，現今政府的機制只是注視哪些保險業公司會否倒閉，保險公司的資金和是否有風險，而不會理會該等公司是否有壟斷價格的釐訂。我們爭辯多次的汽車保險業，政府的監理專員是否能做到些什麼？是不可以的。我認為要分清楚各種不同的關係，希望大家亦看清楚，現時政府是否有這樣的機制。我希望周德熙先生在回覆內，清楚說明政府是否有一套清晰地由中央制訂而各部門都須遵照的公平交易政策。我相信是沒有的。多謝副主席先生。

工商司致辭的譯文：

副主席先生，大約一個月前，我在本局回答李華明議員提出與今日辯論題目有關的問題時，曾指出在去年十月辯論總督施政報告時，本局議員對政府應如何制訂一項競爭政策，發表了截然相反的意見。

議員今天提出的意見亦同樣紛陳，甚至有背道而馳的情況。一方面有議員說我們不應採取政府或立法干預的手法，因為這很可能會衍生出一個龐大的官僚架構，使有關問題的處理更流於官僚化，此外亦會扭曲了市場及資源分配的情況，因而扼殺了企業精神，減低效率及傷害我們的經濟。另一方面卻有議員認為在本港若干行業中已出現了壟斷的趨勢及一些反競爭的做法，因此須要訂立一些反壟斷法例及更多保障消費者的法例，還須引進公平交易的法例，以及成立一個公平交易委員會，使消費者能得到公平的交易。

值得再提的是，一如十月的辯論，這些分歧意見全部是有關香港應採取甚麼管制架構，或用甚麼方法來促進競爭。不過，最基本目的卻沒有不同，都是為消費者提供更大保障。

我希望藉這個機會清楚說明，政府完全贊成自由和公平市場的哲學，因為它是一方面既能促進競爭及效率，另一方面又能減低成本和價格的最佳公式。

我十分多謝各位議員就促進香港經濟體系內的競爭方式而提出的建議，以及他們對某些特別行業可能或預見限制交易行為的意見。我向各位議員保證，在進一步研究這個問題

時，我們一定會對今午本局議員所表達的意見，予以最審慎的考慮。我並在此強調，政府定會利用適當及實際的措施，去糾正任何不公平的交易行為，確保公平競爭，以及保障消費者的利益。

對各位議員在今天提出，有關指稱壟斷或寡頭壟斷趨勢或某些商業行業競爭不足的意見，我不認為有需要逐項作出回應。原因是本局同事過往已對有關行業的問題作出評論，而消費者委員會現時更對當中一些行業進行研究。兩鐵的監管便是其中一項問題，而本局在此項辯論完結後亦會隨即就該問題進行辯論。我必須強調，我不回應議員就有關行業提出的論點，並非就表示政府同意其中的任何論點。概括而言，我可以說，政府相信在可能情況下應鼓勵競爭，而透過競爭，才能獲得公平的價格和服務。不過，亦有某些情況，例如所需投資的水平，或所需的審慎監管，或消費者的長遠的利益，或其他因素等，顯明或許無法得到公平競爭，或者公平競爭可能不是最佳解決方法。在這些情況下，我們會透過各種安排，在合理的壟斷或寡頭壟斷情況，以及在優質服務及公平價格的利益兩者之間，謀求合理的平衡。

對經濟體系內受政府管制的行業而言，制訂管制的首要考慮因素，是促進競爭及保障消費者。這些管制會不時加以檢討及修訂，以找出可以改善的地方及迎合不斷轉變環境的需要。我們去年推行的工作的例子，包括在電訊、公共交通及電視方面，引進更多競爭。我們絕不會因這些工作而自滿，因為它們一定尚有改善的餘地。

正如一個月前我在本局所說，我們相信發展競爭性政策的最理想路向，是確定在影響市民日常生活的主要行業中，存在哪些反競爭的交易行為。為達到這個目標，我們已向消費者委員會撥出額外款項，以便對這些主要行業中的競爭情況進行一連串研究。研究中的行業是：超級市場、廣播業、電訊、能源供應及金融服務。我深信消費者委員會在進行這些研究時，定會顧及市民、有關行業及經濟體系內其他有關行業所提出的任何意見。政府方面，我們會與消費者委員會全面合作，盡可能協助這些研究。

對於這些為個別行業進行的研究，我們不想預告其結果。我們抱着虛心的態度，願意在考慮所有方案後，才建議哪些方案最能促進我們經濟體系內各種行業中的競爭。

我們希望這些研究的結果，可以使我們更清楚這些行業內競爭的問題。在有需要時，我們會根據這些結果，修訂現行政策，制訂新制策，並在適當情況下，考慮在推行這些政策時，引進立法及制度上的改變，以促進競爭及加強保障消費者。

副主席先生，我們相信政府應採取實事求是的態度，逐步規劃出最能適用於促進不同行業內的競爭的各種架構。我們相信在這個重要的問題上，我們不應急於達成結論。在目前階段，無論這些方案會否涉及新的制度安排，或者新的立法架構，我們都不應即時決定選擇贊同或反對哪一個方案。基於以上原因，本局的當然官守議員將對李華明議員的動議及麥理覺議員的修訂動議投棄權票。謝謝，副主席先生。

麥理覺議員的修訂動議付諸表決。

聽取聲音表決。

副主席（譯文）：本局現在開始分組表決。分組表決鐘將會響動三分鐘。

副主席（譯文）：可否請各議員現在進行表決。

副主席（譯文）：是否有任何疑問？沒有的話，現在便顯示表決結果。

李鵬飛議員、張鑑泉議員、周梁淑怡議員、倪少傑議員、黃宏發議員、劉皇發議員、何承天議員、鮑磊議員、林貝聿嘉議員、劉健儀議員、麥理覺議員、黃匡源議員、鄭海泉議員、詹培忠議員、葉錫安議員、林鉅津議員、梁錦濠議員、李家祥議員、唐英年議員、楊孝華議員、鄧兆棠議員、陸恭蕙議員及陸觀豪議員對修訂投贊成票。

李柱銘議員、彭震海議員、司徒華議員、梁智鴻議員、杜葉錫恩議員、陳偉業議員、張文光議員、馮智活議員、馮檢基議員、何敏嘉議員、黃震遐議員、林鉅成議員、劉千石議員、劉慧卿議員、李永達議員、李華明議員、文世昌議員、狄志遠議員、涂謹申議員、黃秉槐議員、楊森議員及黃偉賢議員對修訂投反對票。

布政司、律政司、財政司、譚耀宗議員、張建東議員、夏永豪議員及胡紅玉議員投棄權票。

副主席宣布有 23 票贊成修訂動議、22 票反對及七票棄權；他於是宣布麥理覺議員的修訂動議獲得通過。

副主席（譯文）：李議員，由於你已用盡致答辭的時間，我現在便將經修訂動議付諸表決。

由李華明議員提出並經麥理覺議員修訂的動議付諸表決，並獲通過。

對地下鐵路公司和九廣鐵路公司的監管

劉千石議員提出下列動議：

「本局促請政府在保障民生的前提下，全面檢討地下鐵路公司及九廣鐵路公司的運作、票價及財務安排、對兩公司的監管機制及政府與兩公司的關係，以確保兩公司在審慎商業原則下運作的同時，亦須負起它們照顧社會大眾利益的責任；並於一年內將檢討結果提交本局討論。」

劉千石議員致辭：

副主席先生，本人動議通過議事程序表上以本人名義提出的議案。

現時，地下鐵路、九廣鐵路及輕便鐵路等「三鐵」，每日的載客量接近 300 萬人次，佔所有公共交通工具載客量的三成；根據「香港運輸政策白皮書」的估計，到了二零零一年，每日乘搭鐵路的人次將會超過 400 萬。事實上，近年傳統的公共交通工具，如巴士、小輪等的載客量增幅甚少，有時更出現負增長；只有鐵路的乘客直線上升，日益成為不可取代的交通工具。即將發表的「全港鐵路發展研究」，估計會提出多項鐵路發展計劃建議，令鐵路這種集體運輸系統進一步成為市民生活的必需品。

經營三條鐵路的兩間鐵路公司，與其他私營公共機構有著本質上的分別，地鐵與九鐵公司的資本來自港府，同時享有各種特殊優惠。

兩鐵公司的唯一股東便是香港政府，這個全港最穩固的股東，擁有最佳的資源，包括土地、龐大儲備、外匯基金等，令兩鐵公司在借貸、集資方面較其他交通機構容易。

第二，兩鐵公司可透過發展車站上蓋物業賺取豐厚利潤，其他交通機構並不能這樣利用土地等公共資源來賺取額外利潤。

第三，三條鐵路要加票價是完全不受制約的，既不需要透過立法局修訂附屬法例方式通過，亦不需要交諮會審核並經行政局通過，而只需要在加價前知會行政局。雖然行政局可以提出意見，但「聽唔聽」又是兩鐵公司的事，與需要立法局或行政局批准根本是兩回事。因此，三鐵其實是享有其他所有公共交通工具所絕對沒有的收費自主權。

第四，政府透過各種措施，限制其他交通工具發展與地鐵平行的路線，而輕鐵更有所謂「專區」，令三鐵這些本來已經是享有路線短、密度大等優點的交通工具增強了壟斷能力。

第五，地鐵公司可以訂出不少嚴苛的附例，例如拗摺彈刮車票等都會被罰；而且，地鐵站內更設有特別警區，這些「特權」更是其他交通工具所沒有的。

既然三鐵在本港交通工具中的重要性日益提高，對市民的生活影響亦愈來愈大，同時三鐵的運作亦是以公共資源為後盾，因此，在商業原則運作的同時，我們絕對不能忽視兩鐵公司應該負上的社會責任。

10 多年前當地鐵初建造的時候，地盤圍板上寫著「地下鐵路 為你建造」的標語；市民普遍期望，這些由政府投資的公營公司能夠全力為市民大眾服務。可惜，現在我們看到的兩間鐵路公司，只是日漸發展為不受監督的「獨立王國」，只強調以公司利益為前提的商業運作原則，而忽略照顧一般市民的開支負擔及服務需要，商業利益完全凌駕社會利益；市民在投訴無門但又迫着要繼續搭三鐵的情況下，只能感到無奈。

三鐵的票價是最受關注的問題。近年，本港通脹高企，連政府亦不得不承認通脹是「頭號敵人」，於九一年中宣布凍結各部門收費，同時在九二年透過豁免專利巴士公司燃油稅令兩巴在九二年不加價。但是，在這段期間三鐵卻仍舊「有理無理」，每年收取接近通脹的加幅，完全漠視市民的生活壓力及拉高通脹的影響，可謂豈有此理！

地鐵近幾年所收取的「繁忙時間附加費」更是不合理收費政策中最「離譜」的項目，更是「乘人之忙，趁迫打劫」！這只是成為地鐵變相加價及政府推卸其交通規劃責任的藉口。

在服務方面，最令人不滿的是三鐵因電力或機械故障而引致的服務中斷情況，有關預防及應變措施至今改善十分有限。我認為，三鐵有必要全面研究並制訂有效預防故障及處理應變的措施，並讓員工與公眾充分了解應變計劃細節。此外，三鐵亦應就其運作失誤對乘客所造成的損失作出賠償。

就公司與乘客溝通方面，現有九鐵的「乘客聯絡小組」雖然比地鐵所實施的「黃昏茶敘」方式較為優勝，但由於乘客小組並沒有明確的權力，其意見公司「可以跟又可以唔跟」，正所謂「意見接受，處理照舊」，根本無人去監察公司是否有聽取乘客意見。

設立公營公司的原意在於更有效地運用公共資源，避免政府部門官僚化及不能迅速回應社會要求的弊病，但是，公司化的兩鐵又是否在管理上十全十美呢？我覺得這只是「美麗的誤會」！

八九年九鐵董事局給與兩名離職高層人員數百萬元的酬金所引起的風波，充分反映出管理決策上的問題。地鐵方面，更有人批評公司的中上層管理大多為不了解香港事務的外籍人士，只懂將外國經驗搬來港，並沒有認真回應市民的批評。

過去兩年多，地鐵公司花了數千萬元裝修行政大樓，但有消息說不久將來行政大樓便會搬遷。我想問問，這是不是浪費？誰去監察這些問題？

地鐵與九鐵公司各僱用了數千名員工，同時三鐵對市民生活有重大影響，因此我亦有必要關注公司的勞資關係是否和諧，會不會出現不久前國泰航空的問題？

有人批評，地鐵公司的架構像一個「倒轉金字塔」——中上層管理人員不斷增加（薪酬加幅亦大），但下層（尤其是前線工作人員）的職位卻被壓縮，工作量因而增加，造成不和諧現象。事實上，雖然自八四年以來，地鐵再未出現大規模工業行動，但工會仍得不到應有的尊重，不少員工（尤其是工作七至 10 年者）對公司的不滿是十分強烈的。

面對以上種種問題，理應作為兩鐵公司唯一股東的香港政府，理應有責任去監管公司的運作及就公司的發展方向訂出政策。但實際上，過去政府只強調要給與兩鐵公司各種各樣的「自主性」，絕少談及兩鐵公司對公眾的「問責性」，令兩鐵公司變成「無王管」！

雖然在法例上，行政局及政府若干司級官員可以就兩鐵公司在決策及運作層面作出各方面的指令，但實際上使用這些權力的次數是絕無僅有的。例如根據法例，總督會同行政局可以向兩鐵公司發出指令，但根本這種權力從未使用過。港府的決策科官員運輸司對兩鐵公司的決策到底有多大影響力及監察能力，令人懷疑。

在八九年，鑑於九鐵公司出現種種嚴重失誤，引起輿論猛烈譴責，最後，行政局於年底通過了一系列加強監管九鐵的方法。可惜，從九鐵公司近年發展，我們根本看不到行政局當時的建議有多少已實際付諸實行，對九鐵的監管又是否真的加強了？更遺憾的是，類似的建議並沒有在地鐵公司同時實施。事實上，自九零年起官方當然成員已經退出了九鐵董事局，但至今地鐵董事局中卻仍有官方當然董事，可見政府對兩鐵公司的監管模式是割裂且不統一的。

另外，政府與兩鐵公司之間的財務安排，包括注資及收取股息等的準則，亦有必要加以明確化。

因此，在有效保障民生的前提下，必須就兩鐵公司運作、票務與財務安排、政府對兩鐵公司的監管及前者與後者的關係應該怎樣盡快進行全面檢討，以確保兩鐵公司在審慎商業原則運作的同時，需要負起照顧社會大眾的責任。

我期望政府當局盡快開展這工作，並分期將檢討結果及建議交與本局有關常務小組討論，從而逐步訂出一個完整的改革方案。

這裏，我嘗試提出幾點改革建議，以供當局作為檢討的參考。

首先，有必要成立一個法定「監管委員會」來監察兩鐵公司的發展及運作。「監管委員會」有權審核三鐵加價幅度的合理性、處理市民投訴、評議兩鐵公司大型發展計劃及就監管兩鐵公司模式向政府提供建議等；委員會的組成及運作應盡量公開，我建議由本局選任至少三分一委員會成員，此外其他議會及民間關注團體的代表亦應獲選任或委任加入。

第二，就三鐵加價批准機制作出修改。我建議，三鐵加價申請須先交與「監管委員會」審核，再由行政局通過實施。

第三，兩鐵公司應該每年公布其對各項服務質量的表現承諾，並須於年底作出檢討報告；此外，應成立由乘客組成的制度化「使用者委員會」，以乘客角度去監察服務表現承諾的推行。

第四，改善兩鐵公司的勞資關係，確立工會的集體談判權，並加強各級員工在公司管理及決策中的參與角色。

第五，將兩鐵董事局的組成，加入本局及民間團體代表。

第六，政府應增加對地鐵公司注資及暫緩向九鐵公司收取股息，以減低三鐵加價壓力。

第七，參考八九年財務科「公營部門改革」的構思，規定兩鐵公司須公布「公司意向聲明」或由政府與公司共同制訂「表現合約」，當中須列明公司的目標、活動性質及範圍、財務及其他表現目標、盈餘分配等，並交行政局及立法局通過。

第八，兩鐵公司須每年公布公司業務的未來規劃及每年的財政預算，經「監管委員會」審議後交運輸司通過。

第九，將兩鐵公司運作表現納入核數署署長審核及進行「衡工量值」研究範圍，令兩鐵公司更能有效使用公共資源及增加透明度。

第十，為確保兩鐵公司須貫徹照顧社會利益的責任，當局應修訂兩鐵公司的法例，加入規定公司在謹慎商業原則運作的同時，需要照顧社會大眾利益的責任條款。

最後，我希望各位同事在稍後的發言中能夠提出更多意見，令政府在全面掌握本局同事立場的情況下，去進行有關檢討工作。

副主席先生，本人謹此陳辭，提出上述動議。

動議經向本局提出。

黃宏發議員致辭：

副主席先生，我認為劉千石議員的動議在原則上值得支持。兩間鐵路公司的運作對本港經濟及市民生活的影響是非常巨大的。然而我對劉千石議員的動議有所保留。第一，這動議的覆蓋面非常廣泛，令到討論可能會流於空泛及缺乏重心。當然若完全依照劉議員的建議來討論，就一點兒也不空泛。第二，我懷疑劉議員建議檢討政府與兩間鐵路公司的關係及監管機制，是否就是建議檢討公營公司應否存在的問題。若果要對劉議員建議的各個項目進行全面的檢討，兩鐵作為公營公司這個前提是必須要明確地肯定清楚的，否則劉議員不如乾脆建議改變兩鐵的身份，回復以前「兩鐵」由政府直轄部門經營。

事實上政府並非沒有檢討公營公司經營的問題。政府曾經在一九八九年完成一項與九廣鐵路公司之間的關係檢討。並於九零年十一月以法案形式交立法局審議，獲得立法局通過，其結果包括：

- (一) 規定九廣鐵路向政府呈交五年的業務發展計劃及每年的收支預算；
- (二) 為九廣鐵路制訂運輸及財政目標，作為該公司的基本策略；
- (三) 委任一名全職的主席兼行政總監掌管該公司的經營及各項業務。

我認爲這幾點都是適當的措施。一方面確保九廣鐵路作爲商業性公營公司的獨立性，使其日常運作不致受到太大的干擾；另一方面政府亦可透過董事局，共同制訂發展計劃及財政目標來體現公眾利益。在這個架構底下，公眾可向政府質詢九鐵的工作，政府則透過上述的程序來監察九鐵。我認爲這些措施能夠在體現公眾利益及保持公司自主性之間取得平衡點，我個人認爲已經足夠。九鐵這安排是與地鐵看齊的，所以地鐵與政府間關係的安排，我也認爲是適當和恰當的。

我認爲有一個原則問題是應該不厭其煩地說明的。政府當初把兩條鐵路企業化的目的，是基於其商業性質，可以透過企業化獲得較大的經營及財政自主權，以便更靈活地按照市場規律辦事，而毋須受過多政治衝擊或受制於政府部門的官僚制度與程序的束縛。因此，在制訂有關的監管措施時就不應矯枉過正。對公營公司的一舉一動步步緊盯，要求其管理層在議會或各種監察會上隨傳隨到，都是滋擾性高而實際效益低的方法。這樣做甚至是一種政策的倒退。若是如此，不如讓公營公司全都回復過往政府直轄部門的身份罷了。但明顯的，從經驗來看，這個做法比現時公營公司更爲失敗。

但是，副主席先生，由於公營公司，特別是兩條鐵路，都屬於壟斷事業，對市民生活及社會正常運作影響重大，因此有需要對其服務及收費進行監管，以保障社會大眾的利益。我建議政府應該修改有關法例，令兩條鐵路的加價申請須經行政局審核批准，而非純粹知會政府。公營企業與其他公用事業公司性質頗接近，除前者屬政府外，即公眾全資擁有，後者屬私人企業，但性質仍然相同，適用於公用事業的收費管制方法，亦應該同樣適用於公營公司。

副主席先生，請讓我重申：立法局和市民對公營公司的監管是需要的，但不是直接的監管，而是透過監管政府來監管公營公司。其實企業化的目標就是讓企業運作非政治化，政治責任應該由政府而不由公營公司來負起。但公營公司同時不應享有較私營公司更優厚的待遇。

副主席先生，我的講稿原本是說我支持動議的，但我想解釋清楚，我支持動議的意思是甚麼。我支持動議的內容，可進行一次檢討，但我有我的方向，我是不能夠同意劉千石議員剛才在其演辭中所指的方向。

下午六時三十二分

副主席（譯文）：本局現在暫停會議，以便各位議員進晚膳。本局將於晚上七時零五分恢復會議。

下午七時十七分

副主席（譯文）：本局現恢復會議。

何承天議員致辭的譯文：

副主席先生，我身為地下鐵路公司董事局成員和九廣鐵路公司董事局前任成員，首先我要申報我在這方面的利益。其次，我想發表我對兩家公司業績的意見，供各議員參考，希望有助他們對是否支持劉千石議員的動議作出有知見的決定。

在探討劉議員的動議時，有兩個基本問題應該提出。第一，也是最重要的問題是，身為社會大眾，我們希望見到兩家公司繼續以公共公司形式運作，在審慎商業原則下提供有效和安全的公共交通服務，還是希望這些公司所提供的交通運輸只是一種社會服務？在前者情況下，如果該等公司經營成功，則毋需政府資助，而且所得任何利潤，最後亦會撥歸政府庫房；但在後者視為社會服務的情況下，則可能需要納稅人支付部份費用，其形式是將原本應作其他社會計劃之用的財政資源，轉撥資助。

第二個問題是，兩家公司是否表現理想，而且是否在有關條例管轄範圍內做到這一點？必須指出的是，地下鐵路公司和九廣鐵路公司在國際上被譽為非常成功，能夠提供物有所值的鐵路服務。海外遊客、與海外鐵路公司有關連的人士，以及外國政府和財務機構，均稱許這兩家公司在安全、效率和財政運作方面，可作為全世界鐵路公司的楷模。剛巧相反地，世界上許多鐵路服務正受到其政府大力補貼。換言之，該等社會的納稅人必須承擔較高稅項，以維持該等鐵路的運作。

雖然鐵路只是本港其中一種參與競爭的公共交通工具，但是從使用的乘客人數逐年遞增這一事實來看，顯示市民大眾確是樂於接納這類服務。正如劉千石議員指出，地下鐵路每日載客量超過 200 萬人次，而九廣鐵路及輕便鐵路則分別為 50 萬和 30 萬人次。

當本局議員無法直接控制一家公共公司的表現時，他們自然關注到該公司所管理的每樣事項是否完全符合公眾的最高利益。當然，這種關注不一定就意味着該公司有許多問題需要糾正。劉千石議員在動議中特別地提出數點作為這次辯論的背景資料，對於這數點，我要就我所知簡略地發表意見。

首先是票價及財務安排方面。在討論票價時，我們必須明白，鐵路票價的釐訂準則，是依循該等公司會在有競爭性的公共交通市場內按審慎商業原則運作而進行。所訂票價應該既足以應付鐵路的經營成本，又屬合理，讓該等公司可在公共交通的競爭性市場中佔一席位。市民自然關心鐵路公司的票價水平，他們不但會以消費者的身份衡量是否獲得物有所值的服務，而且會衡量相對於成本和通脹來說，票價水平是否訂得合理？在這兩方面，我不相信該兩家公司是令公眾失望的。自一九八零年起，地下鐵路票價平均每年增加 7.6%，比消費物價指數每年 8.9% 的加幅略低，而比表面工資每年 14% 的加幅則低得多。過去數年間，九廣鐵路公司同樣將票價的調整維持在低於通脹的水平。重要的是，票價進行調整，是使兩家公司能繼續提高其服務質素，並可進行各項有規劃的工程，從而為普羅搭客提供更完善的設施。同樣重要的是，票價不應受制於政治壓力，而應主要取決於市場的接受能力。兩家公司均有計劃擴展服務，以迎合本港普羅搭客日益增加的需求。如果進行上述工程，便需向國際財務機構貸款。目前，國際財務機構給與兩家公司極高評價，這個評價會由國際財務機構經常加以檢討，評判準則是基於該等公司的業績，而

不太著重公司股東（即政府）的財力。有能力在國際間籌集資金是很重要的，因為這樣一來，該等公司便毋需在每次進行擴展工程時，都要求政府撥款。

第二，劉千石議員亦提及監察的機制。我們必須承認，一家公共公司，如果不是政府部門，直接向本局負責的程度便會較低；這當然並非表示該公司不能受本局議員的監察。根據有關條例內多項不同條文的規定，兩家鐵路公司必須向政府負責，而由此推論，該等公司亦須透過政府向本局議員負責（我必須縮短演辭）。

我們應繼續鼓勵該等公司靈敏地接受公眾意見。我記得當福利事務小組成員在一九九二年一月向我表示，他們渴望高齡人士可獲提供優惠票價後，我曾向地下鐵路公司提出此事，而優惠票價遂於同年五月一日實施。我亦知道地下鐵路公司最近已決定，日後裝置的設施會為傷殘人士提供通道，而且該公司目前正進行在現有路線裝置這類設施的可行性研究，看看是否可以開設傷殘人士通道。

今日的辯論可向兩家公司和政府提供本局議員的意見，實在極有裨益，而我會對這項動議投棄權票。

鮑磊議員致辭的譯文：

副主席先生，何承天議員已嘗試就有關計劃作出詳盡討論，因此我會盡量更加精簡。曾經在世界其他地方使用過鐵路服務的任何香港人，一定會對本港鐵路所取得的成就感到自豪。我們的鐵路系統既有效率，又可靠、安全及清潔。我們的鐵路系統毋須不停動用納稅人的金錢。

世界各國的政府及消費者均對本港的鐵路系統不勝欣羨。過去 20 年來地下鐵路的建設及經營，以及九廣鐵路自公司化後這 10 年來的超卓表現，已令這兩間公司享譽全球。

有鑑於此，我必須對劉千石議員就研究本港鐵路服務提出的 10 點改革建議表示關注。我相信這兩間公司的運作是具有透明度的——兩鐵均出版詳盡的周年及中期報告。兩間公司與社會各界人士均保持聯繫。此外，兩鐵的董事局內都有來自外界的成員，而所釐訂的未來發展大計須呈交運輸司詳細研究。同時，兩間公司均進行消費者的意見調查，並經常與區議會及本局議員舉行會議。「客戶服務」在兩間機構內都是備受重視的。

今日這項動議的重點與另一項有關成立公平交易委員會的辯論，其實有些共通之處。這兩項建議如果落實，最終結果都會令政府有更大的權力，對我們的經濟體系進行更多干預。

我曾在本局多次發言，指出私營化及公司化的好處。私營化計劃已在東南亞地區及世界很多其他地方日益普及。香港是有充分理由盡快將兩間鐵路公司私營化的，而我們可以透過足以保障消費者的簡單管制計劃或其他機制來實行。

總括而言，副主席先生，我認為劉議員的建議實在多此一舉。倘若劉議員和其他議員希望就上述各點的若干項繼續討論，請容我建議他們要求在交通事務小組獲得簡報。

謹此致辭，反對動議。

劉健儀議員致辭：

副主席先生，對於地下鐵路公司和九廣鐵路公司，政府一貫採取盡量不干預的政策，任由這些法定機構按審慎商業原則經營，無需政府資助。原則上，這個政策方針是正確的，因為可令到有關機構更加靈活運作，配合市場的需求。事實上，在這個政策下，地鐵和九鐵的確為市民提供了可靠和有效的交通服務，亦成為香港不可或缺的公共交通工具。不過，因為這些機構在運作經營上，尤其是釐訂車費方面，擁有莫大的商業自主權，因此，當市民感到他們的民生受到有關商業利益的衝擊時，議員會質疑政府是否監管足夠。過去幾年，香港通脹高企，而地鐵和九鐵每年加價幅度緊貼，甚至是超逾通脹率，每次加價後，都將甲類物價指數進一步推高，令到通脹加劇，造成惡性循環，影響民生。

就兩間鐵路公司監管不足的批評，主要是由每年增加車費所引發的。就監管問題，兩局的交通小組，已經多次提出與政府討論。現時，這個問題亦是本局交通小組需要跟進項目之列。小組是希望地鐵和九鐵在維護商戶利益的同時，可以顧及廣大市民的福利，亦建議政府修改法例，規定兩間公司必須遵守這個原則。但政府和兩間公司往往都是抬出「須按審慎商業原則經營」這個上方盾牌，拒絕小組的要求和建議。政府更說，若然有需要維護公眾利益，總督會同行政局可根據法例向有關機構發出指示。我認為現有法例未能有效保障公眾的利益。雖然法例授權總督發出指示，但同時亦規定有關指示違反審慎商業原則時，政府必須對該機構作出合理的賠償。有關的條款是存在兩個問題：第一，法例沒有解釋何謂「審慎的商業原則」，究竟應以什麼尺度去量度審慎程度是否適當呢？「頗為審慎」、「相當審慎」、「極為審慎」，均屬「審慎」之列。但決定是否「審慎」，並非採取客觀的評估，而由兩間公司董事局作出主觀的決定。因此，就算有關機構採用「極為審慎」的經營手法，高度維護自己的商業利益，而罔顧大眾的福利，總督發出指示之後，亦必需作出賠償。

第二，法例沒有解釋「公眾利益」是指交通使用者的利益，或是廣大市民的利益。若是前者，為何使用者的福利要納稅人負責呢？若是後者，用納稅人的錢買回應有的利益，又何來有利益可言？其實，早在通過有關法例時，已經有議員對有關機構是否可以在商業利益和市民大眾利益之間取得平衡表示關注。在通過九廣鐵路公司條例時，張人龍議員指出有需要留意和不斷檢討九鐵的運作，確保可以維持這方面的平衡；而鍾士元爵士在通過地下鐵路公司條例時，更建議應該透過立法局辯論來釐訂車費。雖然，我不贊同鍾爵士的建議，但我認為有關兩間公司在釐訂車費準則時，應向公眾作出較現時詳盡的解釋，令公眾明白加價背後的論據，支持加價的數據；並應審慎考慮調整收費對通脹的影響、市民承擔能力和接受程度，以充分顧及大眾的利益。過去地鐵公司往往以經營成本上脹為理由，堅持必需根據通脹成本收費。其實，地鐵自通車以來，經營狀況不斷改善，經營利潤由八零年的 1 億 1,500 萬元增加至九一年 20 億 8,000 萬元。雖然經營開支亦有上升，

但不及收入的增加。以九零和九一年為例，地鐵九一年收入較九零多出 3 億 8,900 萬元，但經營開支（不包括利息）只增加了 1 億 5,500 萬元，而地鐵就貸款所需付出的利息其實與通脹沒有關係。因此，地鐵公司以經營成本增加為理由，將車費增幅與通脹掛鉤，難以令人信服。當然地鐵仍有 180 億元的債項尚未清還，但市民大眾擔心的，是地鐵公司會否不顧他們的承擔能力，每年大幅加價，以求趕及地鐵自己預計在二零零零年償還所有債務？

在九鐵公司方面，隨着乘客的增長和中港兩地貨運的殷切需求，九鐵經營利潤，未計發展在內，由八四年的 1 億 4,000 萬元增加至九一年的 7 億 3,000 萬元。九鐵公司在九零和九一年兩個年度內，曾經有超過 10 億元的純利，並向政府派發款項，作為投資的回報。九零年是 1 億 2,500 萬元，九一年是 1 億 4,000 萬元。雖然，九鐵有大量盈餘，但仍以「審慎商業經營原則」為理由，每年大幅加價，難怪市民極為不滿。

事實上，兩間鐵路公司的法例只是規定公司「須按審慎原則經營」，務求達致收支平衡。現時，兩間公司所做的，是否超越法例的要求？這是值得研究的。

我認為作為服務大眾的公共交通機構，地鐵和九鐵除了要顧全公共交通合理之外，應有責任充分考慮市民的利益，盡量照顧大眾的福利。顯然兩間公司在這方面做得不足夠。

副主席先生，雖然我並不是完全同意劉千石議員在演辭中所提出的建議。但我同意現時是適當時間就兩間鐵路公司作出全面的檢討，確保市民的利益，得到合理的保障。

副主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

麥理覺議員致辭的譯文：

副主席先生，劉千石議員的動議如果指向其他的交通系統可能較為適切。無論以任何合理的標準來衡量，九廣鐵路公司及地下鐵路公司都是具有效率的。兩者都為本港經濟提供了不可或缺的交通服務，而且以高效率經營。此外，這兩家公司各自開展了龐大投資以求取得業務的增長、改善服務水準、擴大載客量，同時維持列車服務在安全及準時方面的高度水準。

九廣鐵路及輕便鐵路的每日平均載客量超過 860000 人次，在短短四年內增加了 30%。鑑於鐵路服務的極龐大投資及債務負擔，九廣鐵路平均車資為 4.38 元，而輕便鐵路為 2.4 元，這收費實屬廉宜、合理。

地下鐵路公司對本港交通服務已作出了鮮明的貢獻。我們很難想像如果沒有地下鐵路，我們如何持續地造就本港今天成功的經濟體系。在一九九二年，地下鐵路的全年載客量超逾 7 億 5000 萬人次，平均車資少於 4.5 元。此外，地鐵有卓越的安全紀錄，而財政狀況更是全世界任何其他鐵路系統難以匹比的。誠然，地下鐵路公司將會興建一條接駁赤鱗角機場的新幹線，我深信這條新幹線不單會符合成本效益，而且效能極高。

在過去 20 年，由於本港人口的增長和迅速散佈各區，故對交通服務構成沉重的壓力，以至更須監察。在此期間，本港興建的一些新市鎮，無論在地點與人口密度方面，都有極重大的改變。地下鐵路公司及九廣鐵路公司在這個人口多元化分布的過程中，曾扮演非常重要的角色。兩鐵的表現完全達到我們的要求，不但管理完善，亦奉行嚴謹的財政管制。兩鐵均由自身的董事局進行妥善監管，而其活動及業績已受交通諮詢委員會、運輸署及本局交通事務小組、並在有需要時，全局議員的監察。

我認爲我們現時並不需要任何額外的監察。我了解劉議員所關注的問題，但我並不支持他的動議。

陳偉業議員致辭：

副主席先生，地下鐵路及九廣鐵路是香港主要及唯一兩間提供集體運輸服務的公營機構，所提供的服務與市民日常生活息息相關。除了交通服務外，地鐵及九鐵兩間公司的經濟活動亦涉及地產發展，物業管理及廣告業務等。故此，兩鐵服務的監管是十分重要的。

私人機構董事局的組成及投票，一般是按股權的比例而作出分配，因爲原則上股權持有人是應該有權參與公司的重要決策，但奇怪的卻是地鐵及九鐵這兩間龐大的公營機構，香港市民對其的決策過程及董事局的運作所知極少。地鐵及九鐵均是政府全資擁有，市民可說是這兩間公司的間接股東，市民應有渠道及方法參與制訂或監管公司的運作。

現時兩鐵董事局的主席及成員皆由總督委任，而至於委任準則方面政府亦沒有很明確向公眾交代。在人數方面，在地鐵而言，法例規定不能少於四人，但亦不能超過八人。故此在制度上，寥寥數人就可以聲稱代表 600 萬香港市民來決定地鐵的發展、服務及票價等。兩鐵董事局的權力確是十分巨大，而其影響亦十分深遠。

在制度上，兩鐵董事局的運作是十分獨立的，有關財務安排投資、服務發展、票價決定方面，不但不受市民監察，而交諮會、消費者委員會、立法局、甚至行政局亦沒有實際權力去監察或審核有關的決策，可以說兩鐵的董事局已到達「無王管」的「崇高境界」。基於兩鐵董事局的決策缺乏透明度，而又沒有代表性的機制監察兩鐵的運作，故此，在決策及運作上，兩鐵的董事局極可能會作出有違公眾利益的決定。另外，在所謂「審慎商業原則」的引導下，短期財政上的利益極可能凌駕長遠的社會及公眾利益。在兩鐵的發展方面，我們可以看到例如有不少的環境問題，過去有不少居民因爲受兩鐵的噪音嚴重騷擾，多年來強烈要求兩鐵改善，但兩鐵都基於財政理由，拒絕落實改善有關噪音的問題。

爲了確保兩鐵的發展符合社會的需要及公眾的利益，政府有必要重組兩鐵的董事局，在人數方面，現時四至八人的董事局容易做成操縱及控制，故此，成員方面應可增至 20 人，並應由有代表性的人士擔任，而不是由總督隨意委任。其中三份一的董事局成員應由立法局推選當中議員出任，三份一由總督委任地區及關注團體的代表出任，例如環保團體、民生關注團體等，而另外三份一則由總督委任有代表性的專業人士或政府有關官員出

任。董事局組成的改革，會加強兩鐵的公信性，及基於董事局代表性的加強，日後兩鐵的決策，相信能夠更照顧公眾的意見及利益。

另外一個與董事局有關的重要問題便是「利益申報」，現時立法局、行政局的議員都要申報個人利益，而公眾亦可查閱。故此，爲了加強兩鐵董事局的公正形像及確保公眾的知情權，本人建議所有兩鐵董事局成員均應申報利益。相信將有助改善兩鐵董事局的透明度。

剛才鮑磊議員說兩鐵的透明度已很足夠和兩鐵的財務資料均可公開，但按照本人過去的經驗，事實並非如是，例如地下鐵路公司在去年十二月向政府呈交了一份有關地鐵未來財務安排的報告和有關資料與意見、外界當初都沒有人知道這份報告書的存在，當知道之後，要求政府將資料讓立法局議員參考，政府到現在還在考慮中，而不肯將該份報告書和資料公開。事實證明，兩鐵的透明度並不理想，所以在透明度的問題是應作進一步的改善。至於鐵路發展方面，不少市民特別是新界西北及將軍澳的居民，對政府遲遲未能落實將集體運輸鐵路伸延到他們的區域，即屯門、元朗和將軍澳，感到強烈不滿。雖然，全港鐵路研究報告已經完成，但可惜至今，這份報告仍未公布，本人希望政府在決定日後鐵路發展時，必須顧及居民運輸上的需要，而不應純因經濟的理由或基於所謂「審慎的商業原則」爲理由，而犧牲居民在運輸上的需要。

副主席先生，兩鐵的服務及發展對民生影響舉足輕重，兩鐵董事局的改革實在是刻不容緩，本人希望政府能夠落實和考慮上述的要求。

本人謹此陳辭，支持動議。

張建東議員致辭的譯文：

副主席先生，首先我要申報利益，我任職的公司畢馬域會計師行是爲地下鐵路公司及九廣鐵路公司擔任核數工作。我本身曾參與地下鐵路公司的核數工作數年，因此我得知市民一般未必知道的一些資料。然而，我的演辭不會違反我須遵守的保密守則，而我相信我透過與這兩間公司緊密合作所得的深入了解，會有助今天的辯論。

建議進行檢討的原因有謂是爲保障民生。這種說法很奇怪，因爲這意味着，第一：個人的生活方式由於某種原因直接受到該等鐵路公司的行動威脅；第二：兩間公司有責任保障民生。其實，事實絕非如此。這兩項假設都是錯誤的。

地下鐵路公司及九廣鐵路公司的宗旨，是因應香港市民對運輸的需要，以合理的成本提供快捷安全的服務。根據法例的規定，這兩間公司須按照正確的商業原則經營，不能耗費公帑。實際上，如果政府要規定兩鐵按有違審慎商業原則的方式處事，政府便須就任何因而造成的經濟損失向兩鐵補償。

我與劉健儀議員的看法不同，不認為這種安排有任何困難，因為它確保該等公司的工作表現不受社會政策所窒礙，而且可清楚確知任何特意推行的社會政策的後果。這兩間公司畢竟是由全港市民擁有的。問題是兩鐵的工作是經營具有競爭力的鐵路，而保障民生的工作則是政府的責任。

就監管而言，一般人可能不知道兩鐵已經最少在六方面受到監管。

第一方面是董事局。根據我與地下鐵路公司接觸的個人經驗，最低限度我可以證實該公司的董事局效率很高。董事局定期舉行會議、要求及聽取涉及公司所有工作的全面和詳盡報告，以及經常仔細地向行政人員查詢。對於所提出的建議，董事局決不會自動接納，而會常常提出質詢和往往進行修訂。

第二方面是政府。兩鐵與運輸科及交通諮詢委員會定期舉行坦率的會議。提高車費及重大的政策決定均須諮詢這兩個機構。與劉千石議員所指的情況相反，除了興建首段地下鐵路經費的最初少部份貸款外，政府並沒有向貸款予這兩間公司的貸款者作出其他保證。倘這兩間公司必須先取得政府的批准才可增加車費，如黃宏發議員及劉健儀議員所建議那樣，這便會破壞了兩鐵在毫無政府支持下的舉債能力。

第三方面是年度帳目。帳目解釋經營的業績，每年均提交立法局及公眾人士審議。我從個人的參與獲知，兩間公司的政策是在年報中全面而坦率地公開所有涉及兩鐵工作的事項，並且採用最高的會計標準來處理賬目。在過往三年，地下鐵路公司的帳目最少四次榮獲香港最佳年報獎殊榮，便是明證。九廣鐵路公司的帳目亦曾獲獎。

第四方面是公司以外的核數師。我所代表的公司確保經審核的帳目及年報所載的資料，是這兩間公司財政業績及業務狀況的真實公平報告。

第五方面是貸款機構。兩鐵經常在國際金融市場舉貸，因此他們的商業信用須定期接受徹底的檢討。地下鐵路公司所獲得的優良信貸評分，正好顯示出該公司的情況極為理想。

最後是顧客。這兩間公司都非常明白顧客至上的道理，因此已設立了廣泛而積極的制度與顧客保持關係，切實確保工作表現令顧客滿意。事實上，地下鐵路公司才是首先發表服務承諾的公共公司，而且早在總督去年提出建議前便這樣做。九廣鐵路公司是香港首間推行乘客聯絡小組計劃的機構，以此作為直接聽取顧客意見的機制。

我認為兩間鐵路公司在平衡香港的交通需求與符合商業經營的規定方面，已經十分稱職。我們的鐵路委實受到世界各國稱羨，原因是它們既有效率，而且財政上又可行。在我指出的六層監管架構下，實難找到其他企業可以比它們更有問責性。

擬議的檢討實無充分理由進行，亦無此需要。有關檢討可能會產生反效果，而我認為這完全是浪費市民的時間及金錢。

副主席先生，我不支持動議。

馮智活議員致辭：

副主席先生，九一年六月十八日是連續幾天公眾假期的最後一天，大批市民在深圳乘火車返港。不幸當日上午九時，有一段架空電纜折斷，需要 12 小時才能修理妥善。當天，有 25 萬名火車乘客受影響。當火車服務受阻時，九廣鐵路公司未能及時派遣足夠的接駁巴士到各火車站疏導乘客，以致各站秩序大亂。人數最多時大約幾千人。事發後四個半小時，運輸署才通知九巴加派 60 輛巴士協助疏導乘客。該次的緊急應變措施，如此低劣，引起很多批評，九鐵說會成立特別工作小組，研究該次事件。

一年之後，火車服務再次嚴重中斷，當時是九二年七月二十七日的上午，因為九鐵的維修車輛發生火警，波及電纜，服務受阻五小時。受影響人數為八萬，多個火車站都嚴重擠塞。

在剛剛一個月之後，近粉嶺的鐵路電纜被雷電擊斷，這次是在下午下班時間，火車站又非常擠迫，秩序大亂，警方要出動機動部隊維持秩序。三個多小時後，火車服務才恢復正常。可是，好景不常，兩星期後何東樓進行工程時，又由於人為的疏忽而導致有水滲入電纜的絕緣體，可憐的電纜又要再施手術，尚幸這次發生意外的時間，是在下午的非繁忙時間，受影響的市民比較少。

九鐵未能減少嚴重的事故，以及在嚴重事故發生時，這些極缺妥善的所謂「緊急應變措施」，實在令人失望。根據九鐵的資料顯示，在九二年的一月一日至十一月十五日，共有 16 宗嚴重火車服務受阻事故。平均每月為 1.5 宗，這實在令人難以接受。九鐵應該對整個架空電纜的系統作全面的檢查及詳盡研究，預先加強電纜的安全，而不是在每次事故之後，才作出補救措施。而事故發生時的緊急應變措施，亦應大大改善。另外在上述 16 宗事故中，本人發現最少有七宗是人為的錯誤而引發的，故此，九鐵實在有必要加強培訓車站人員。

第二點我想說的，就是九鐵在九零年開始，每年有四至六億元的巨額盈餘，在這情況下，仍然不積極改變火車站內的設施，令乘客更為舒適。試舉一個例，在大埔墟、粉嶺、上水三個火車站大堂的通風情況是極差，在熱天又熱又焗，令乘客十分難受。經本人催促後，最近才有計劃在其中一個火車站，即粉嶺火車站大堂安裝冷風機。但大埔墟及上水火車站仍然未決定加裝冷風機。九鐵只是每年慣性的加票價，而忽略本身對乘客應盡的責任。

第三點想說的是，九鐵只顧「搶錢」，缺乏道義。為何這樣說？三年前，九鐵在未徵得運輸署署長同意前便在大埔開設三條免費接駁巴士線，目的是希望增加火車乘客，因為開辦的接駁巴士是不收費的。在當時法例上是不需要運輸署署長同意，因為不收錢，班次又密，接駁巴士當然大受市民歡迎。可是在九一年九鐵竟然想轉為收取費用，引致反對聲四起，結果九鐵回收收費建議。九鐵竟然有意違反承諾，將免費巴士轉為收費，缺乏道義，令人深深失望。本人希望九鐵要以服務為宗旨，不能見利忘義。

最後，本人要指出，火車的噪音在某幾個地區已超過本港法例所容許的。經本人在一九九零年向環保署投訴後，環保署於是要求九鐵作出改善。可是至今三年，九鐵只完成了一份顧問報告，仍未有訂出何時興建減低火車噪音的設施。

副主席先生，九鐵違反本港噪音法例最少三年，竟然不積極改善，盡快改善，這是公共服務公司所應該做的嗎？我們法律的尊嚴在何在呢？

由我所說的四點，可見九鐵必須受到更大的監管，希望劉千石議員的動議可獲各議員的支持而通過。

馮檢基議員致辭：

副主席先生，各位同事，香港的「三鐵」，即地下鐵、九廣鐵路及輕便鐵路，構成了香港交通運輸網絡的重要部份。「三鐵」運載大量乘客，每日為香港市民提供快捷的運輸服務，加速了香港的經濟活動，這是無可置疑的。

鐵路的運輸事業，對整個經濟及民生有極大的影響。既然今日動議提及的兩間鐵路公司對社會有這麼重要的功能及影響，它們在社會上的角色值得我們深切關注。這是一個具有爭議性的課題，但時常被社會人士及使用鐵路的人士忽略。

鐵路運輸事業不論在香港或海外各地都被界定為一種社會服務。鐵路事業必須對社會負上責任及義務，而且與其他社會政策配合。鐵路佔用了土地資源，政府亦代表納稅人將不少的資源投入「兩鐵」的業務，例如開闢新幹線，對社區的發展及運輸工具的選擇，都產生一定的影響。

然而，根據現行條例，我和「民協」都看不到市民在鐵路事業的發展過程裏，可以擔當一些左右決策的角色。現行的條例，並沒有對這方面作出規定。香港政府有權委任「兩鐵」的主席及董事局成員，但是有關公司的發展方向及社會責任就有明確的規範，更加談不上任何的社會責任。

根據條例所載，「兩鐵」運作的原則是着眼於重視履行審慎的商業原則，並避免有任何虧損。在收費方面，董事局負責全權訂定及調整地下鐵路車票的收費，對於影響數百萬鐵路使用者的決定，董事局只須要通知行政局便可以，立法局沒有任何的權力進行監察及發揮制衡的作用。由此可見「兩鐵」對構成營業額主要來源的乘客，沒有給與基本的尊重。

就「兩鐵」的組成架構來說，董事局的成員全部由總督「欽點」，車票價格的釐訂又沒有市民的參與或討論。市民對「兩鐵」的運作及監管是無從過問的。從上述情況來看，條例的精神嚴重忽略了民間的參與及力量，對乘客抱有視而不見的態度。

雖然現行的架構，設有交通諮詢委員會，但是這個委員會缺乏監管「兩鐵」的職權。「兩鐵」實在擁有莫大的資源和權力，對市民則採取漠視態度。「兩鐵」已變成不受監管的獨立公營機構。

從「兩鐵」業績來衡量，以九廣鐵路公司為例，過去兩年固定資產值的回報率達 11%，與市民每年活期儲蓄存款利率 1.5% 相比，實在不能相提並論。

總的來說，我和「民協」都覺得，有需要將兩間鐵路公司納入有效的監管之內。我們建議當局考慮將現行的交通諮詢委員會升格為一個有法定權力的機構，我暫時稱之為「交通運輸委員會」，負責制訂所有公共交通運輸的政策，不受行政局影響，但受立法局監察。委員會成員可由總督提名，由立法局通過。委員當中有一半以上應由三層架構的民選議員組成，而其餘則由民間代表——學者或專業人士組成。主席一職可以由全職人士擔任，但必須要保證沒有任何利益衝突。我相信這樣可加強委員會的問責性，而委員會亦須每年向立法局的有關委員會提交報告。這個委員會的成立，可確保鐵路政策的制訂有民間的參與，亦可以協調整個香港的運輸政策。

本人謹此陳辭，支持劉千石議員的動議。

林鉅津議員致辭：

副主席先生，作為立法局議員，維護民生是重要任務。劉千石議員這次動議辯論的論題措辭屬於中性，啓聯的同事亦認同維護民主這個出發點。不過，雖然感到認同，但我覺得有幾點事關重大，是需要提出的。

第一：對政府的要求必須適當

政府的工作是提供市民生活上必要而不會增加政府收入的服務，對經營商業性的工作，世界上沒有甚麼政府能做得好的。就鐵路交通而論，英、法、德、荷蘭、西班牙等等的國營鐵路局，無一不是在虧本的，所需資金須由廣大市民（包括不乘火車的人）津貼。在三鐵目前財務健康的情況下，要求擅長做蝕本生意的政府對三鐵的財務安排作全面檢討，而希望藉此使財務安排更為妥善，恐怕是問道於盲。同時，不滿兩鐵公司盈利多，而強求政府介入其運作，但又不顧及其盈利究竟是因為董事是斂財狂，還是其管理手法高明所致，則大有機會導致公務員中的門外漢對商營公司的運作，弄巧反拙。

第二：對政府的要求不能「過界」

兩鐵的服務對象無疑是廣大市民，但歸根究柢，它們都是私營公司，政府不應該過份過問它們的內政。若凡以廣大市民為服務對象的私營機構也要政府管的話，則匯豐、恆生、中資等各大銀行；百佳、惠康等一切超級市場；永安、三越等各大公司；諸如此類等機構全部一律要由政府全面檢討。其實世界上確有政府按照這模式為市民着想，全面監管境內一切機構，以保障民生。可惜效果是，真正的私營機構消失了，一切物資和服務的供應因

為需要政府審批而僵化，政府權力變得過大，為近年世界潮流所淘汰。這種管理制度為香港人所共知，稱為「社會主義，中央集權」。這種體制會導致香港繁榮產生一個重要後果，即自由市場經濟出現根本的搖動。我估計香港市民對政府以這種體制來管理私營公司，是絕大部份敬而遠之，不會苟同的。

下午八時

副主席（譯文）：林議員，請原諒我打斷你發言。現在已屆八時，根據會議常規第 8(2) 條的規定，本局現應休會。

律政司（譯文）：副主席先生，如果閣下同意，我謹動議暫停執行會議常規第 8(2) 條的規定，以便本局可完成今晚的事務。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

副主席（譯文）：林議員，請繼續。

林鉅津議員：第三：要避免將社會上的幫手打成敵人

市民大眾從行動上表示接受及支持三鐵服務。從客觀來看，三鐵服務可與世界上任何一條鐵路媲美。三鐵載客多、時間準、出事率低，以及收費廉。劉議員關心三鐵的收費，我想指出，世界各國目前的平均收費，每公里為八角，九鐵每公里平均收三角。在監察上來說，兩鐵公司受區議會、特邀市民和政府的監管；又聘請獨立公司進行乘客調查；出版刊物向公眾交代；亦向立法局交通小組報告；財政收支作一定程度的公開。其實對兩鐵最有利的評估，就是它們在完全公開的競爭下，成功爭取市民乘搭。各位議員都希望兩鐵公司服務能更臻善境，但在這情況下，以高姿態促請政府確保兩鐵公司負起照顧大眾利益的責任，對它們作全面檢討，我恐怕市民會誤會兩間公司充滿「污煙瘴氣」，瞞着廣大市民斂財。兩位劉議員剛才亦指出鐵路服務以往有些可以改善的地方，不過，要緊的是：「美中不足」和「天下大害」是兩件截然不同的事。我們為民請命之時，必需保持頭腦冷靜，以免錯把幫手當作敵人來打，或者扣上人民公敵的帽子。

副主席先生，在這次辯論中，我認為應該促請政府做的工作，是千萬不要用它慣做虧本生意、「抽稅補水」的專長去過問商營公司的財政，或者介入私營公司的內部運作。但政府切實要做的，是從外觀角度考慮有關問題：

一．服務是否達到市民的要求？

- 二. 服務有否再可改善的地方？
- 三. 票價在實際情況下，是否合理？
- 四. 是否有足以與兩鐵公開競爭的其他交通工具，使市場調節力量能充分發揮，以保障民生？

副主席先生，雖然鐵路交通的問題是可以檢討的，但檢討的方向和程度，我與黃宏發議員一樣，是有所保留的。

林鉅成議員致辭：

副主席先生，地鐵每日的乘客量超過 200 萬人次，九廣鐵路公司屬下兩鐵乘客數目每日超過 76 萬人次，顯示出兩鐵在本港公共交通服務上所擔當的重要角色。也因為兩鐵對市民日常生活的影響重大，政府必須有效監管兩鐵的運作。

政府一向以來，都強調已有對兩鐵作出有效的監管。事實上是否如此，我們可以從不同的層次去探討一下：

- (1) 公司條例方面：政府認為一九七五年制訂的地下鐵路公司條例和一九八二年的九廣鐵路公司條例，已規劃了這兩間享有法定地位機構的運作原則。因此，這兩間公司必須受制於這些條例。但是我們要明白這些條例的作用之一，是盡量在這些公司建立的初期，保護它們的經濟成長，使它們能免於成為強烈競爭下的犧牲品，經過了 10 多年的成長，這兩間公司的乘客量已超過全港公共交通服務總乘客量的四份之一，因此，一些不合時宜的條例，實有修訂的必要。兩鐵路線上的一些地帶可以開放給其他的公共交通工具，如小巴和巴士，透過良性競爭，去改善服務。
- (2) 財政方面的監管：現時情況是：兩鐵只須每年向財政司呈交年報及已經審核的帳目，兩鐵投資的範圍，必須限於財政司認可的投資類型。但有關地鐵財務狀況的重要地方，是欠缺透明度，例如現時地鐵的 170 億元債務的組合情況，繳付利息的百份率是多少？由於兩鐵擁有數目鉅大的乘客，實在毋須擔心國際信用問題，有些專家認為，其實現時本港有能力為地鐵提供信貸，我們應監察的，是地鐵的債務組合中，有無付出過度的利息？此外，地鐵如何運用其每年收入和發展政策，也是要受到監察的重點。現在地鐵的收入，除支付經常費用外，估計大約有 90% 是用於償還債項。但是一九九零年香港運輸政策白皮書內所提的將軍澳地下鐵支線、通往九龍中，以及中區至灣仔填海區的支線，卻無限期的拖延了。地鐵實在可以考慮改變每年還債的組合，例如延長還款的年期，以減少每年還債的數目，將這筆款項用作興建新支線之用，可以有效地、逐年地加長地鐵的服務範圍。此外，我們也不易知道兩鐵各層職員薪金的狀況。相信大家也記得數年前九廣鐵路的高層人士獲得以百萬元計的分手費。因此，政府如仍認為兩鐵現有的財政監管已足夠的話，實屬自欺欺人。

- (3) 董事局的監管：由於兩鐵的管理權均操於董事局手中，而董事均由總督委任，因此，總督有責任向市民解釋，透過甚麼機制，令被委任的董事們所作的決定，能照顧乘客的利益和需求。兩鐵董事局的權力，必須避免過份自我膨脹。根據兩鐵公司條例，如總督爲了公眾利益而否決加價，兩間公司有權向政府要求賠償損失。兩鐵本來是政府所擁有，實際上屬於全港市民的，而竟然可以因爲違反市民利益而向政府（間接是市民的「荷包」）索償？究竟是何種邏輯？應不應該監管呢？

交通諮詢委員會的職責是就本港的水陸交通事宜，向政府提出意見。可是多年來兩鐵的運作都不受交諮會的監察，原因是當時負責者有意將兩鐵變成獨立的王國。多年來，事實證明此舉是不明智的，是錯誤的。爲何佔有總乘客量四份之一有多的運輸系統，會被排除於負責改善整體交通事務的交諮會組織之外呢？交諮會又怎能有效地作出改善全港交通的策略？

相信運輸司會記得在一九八九年十二月十四日運輸科的一份文件中，也建議採取一些行政措施去加強對九廣鐵路的監察。

本人建議政府應從速將兩鐵的運作，加入交諮會的監管範圍，盡量加強兩鐵運作的透明度，並修訂一些不合時宜的公司條例，以便核數署署長有權去審核兩鐵的運作，而立法局的公共帳目委員會也可負起真正監察兩鐵的任務。

副主席先生，本人謹此陳辭，支持劉千石議員的動議。

李永達議員致辭：

副主席先生，香港地下鐵路公司是根據香港法例第 279 章成立的，是一個法定機構。該條例規定，地鐵須要按照審慎商業原則運作。這個原則，使地鐵的票價釐訂完全自由，不受公眾監管。這個原則更使地鐵在訂定票價時不需考慮其作爲一個集體運輸系統及政府全資擁有的公共機構的社會責任。

副主席先生，何承天議員提出一個很重要的問題，就是我們如何界定鐵路公司的服務，當是一個由法定機構根據審慎商業原則來提供交通服務；還是一個政府資助的公共服務呢？劉千石議員的動議其實沒有要求政府以納稅人的金錢去資助乘客，港同盟亦沒有此立場。但是，在採用法定機構形式去營運一種公共服務的前提下，我們是否可以令這間公司承擔更積極的社會責任呢？票價的釐訂不應該只考慮利潤，亦要考慮民生和通脹。如果純粹以商業原則去運作，中巴和九巴在過去幾年大幅加價的情況，不是慘痛的教訓嗎？可以這樣說，現時我們辯論的是一個良好商業運作和社會責任之間的平衡，目前的平衡點，明顯側重在商業因素方面。商業原則與社會責任有些時候是一致的，但有些時候有矛盾。過份看重商業原則，便使政府整體交通規劃及交通政策得不到足夠重視，受苦的是市民大眾。現時地鐵及九廣鐵路兩間公司未決定在甚麼時候將鐵路線伸展到屯門、元朗及將軍澳，就是因爲這些鐵路在商業上沒有甚麼利潤，而一間政府全資擁有公司竟是常常想起利潤，屯門、元朗及將軍澳百多萬的居民每天花上長時間乘搭交通工具又是誰的責任？

地下鐵路公司條例第六條訂明公司的責任是「盡量確保每年之收入最低限度可以應付其開支」。在一九九零年以前，地鐵的損益帳目，一直有赤字，而一直需要物業發展利潤補貼。但在一九九一年開始，在沒有物業利潤下，及在 15 億元龐大利息債務之下，地鐵仍有 6,700 萬元盈餘，而且相信這個盈餘會不斷上升。這些盈餘，以獨立帳目計，可以在二零零零年清還地鐵現有三條線 170 億元債務。按這個趨勢，地鐵未來明顯得到的利潤，會多過法例所規定的，那麼，地鐵應不應該在調整票價時，更加溫和些？

港同盟立場一直是現有三條鐵路及大嶼山線與機場鐵路的帳目應分開處理，令公眾不需贊助遊客及到機場的人士。假若帳目分開，現有鐵路的盈餘便非常可觀，而每年的加價，遠遠低於通脹。基於競爭，其他公共交通工具，如巴士、小巴及的士的票價調整會更為溫和，使整體市民交通負擔減少，更可整體地調低通脹增幅。

副主席先生，現時決定地下鐵路發展及票價的董事局，組成成員是欠平衡的。現時董事局成員包括簡大偉、何世柱、運輸司、麥蘊利、林定國、施德論及我們尊敬的何承天。除了兩位政府官員外，大部份都是本港工商界人士。這個組成成份有甚麼可能會從普羅市民角度去看公司票價釐訂及服務？這些商人在商業上的經驗，是非常豐富，必然反映公司的決策過程，所以地鐵商業原則蓋過社會責任在董事局組成方面已有定論。

副主席先生，一些立法局同事及公眾人士建議成立一些獨立監察委員會監管公共事業。此意見可以再深入研究。不過假若這些所謂獨立監察委員會一樣由總督委任的話，我看不出會有甚麼大分別。我們的總督無理由神經質地，一方面用右手去委任一班保守的董事局成員；另一方面又用左手去委任一班開放、獨立及基層人士監督這個董事局。但如果將這個監察委員會改為由一些議會機構互選代表是可以考慮的。不過，將這項原則推廣到很多法定機構時，會不會出現很多議員變相成為政府的一部份，而且架床疊屋。

其實，從長遠來說，假若我們的行政長官或者我們的總督由普選產生，他的競選連任便是對他的監督，便可制約他在委任法定機構的董事局成員時有更佳平衡，在未有普選行政長官及總督前，應怎麼辦呢？我建議總督在委任重大公共及法定機構的成員前，必須得到有民意代表的立法局通過，並可以在決定委任人選前提出質詢及聆訊。這個安排，可使委任權仍然維持在總督或行政長官手上，但另一方面受到民意機關立法局的制約，這樣做，一個比較均衡代表性才會出現。

副主席先生，本人謹此陳辭，支持動議。

梁錦濠議員致辭：

副主席先生，在香港這個擁有 600 萬人的彈丸之地，地下鐵路、九廣鐵路及輕便鐵路這些不佔用公路路面的集體運輸交通工具，確實是為市民帶來不少的方便。它們運作的優劣，實是與我們日常生活息息相關。現時地鐵每日平均載客量超過 200 萬人次，而九廣鐵路亦超過 50 萬，可見兩鐵公司與民生的關係是何等密切。既然如此，政府便有責任對

兩鐵公司進行有效的監管，以及保障公眾人士的利益和權利，令其服務更為公平、開放及為港人所接受。

平心而論，本港地鐵公司及九鐵公司的服務質素及效率，並不遜色於世界各地。但我期望，兩間鐵路公司不會因此而自滿，必須繼續努力，以求服務質素更上一層樓。要達到這目標，是有賴乘客建設性的意見及和諧的關係。目前乘客就有關兩鐵公司的投訴渠道，是零碎及無系統的，例如要透過電話、書信或傳播媒介向兩間鐵路公司投訴。而政府亦限制了消費者委員會及交通諮詢委員會的法定權力，使這兩個機構不能處理投訴。因此處理市民對兩鐵的投訴，大權完全落在兩間鐵路公司的手上，只進行一些內部的處理。最近行政局通過將兩間公司列入行政事務申訴專員的職權範圍內，無疑加強了兩鐵對市民的問責性。但我們必須清楚，申訴專員的權責只限於處理行政失當的投訴，如果遇上乘客投訴，牽涉一些政策的決定時，我們目前並沒有獨立的機制來處理。另外市民到目前為止，亦無從知道兩鐵公司怎樣處理居民的投訴。成功的投訴及不作處理的投訴，個案有多少及性質如何，我們是無從知曉。

在蒐集乘客意見方面，九鐵公司成立了乘客的聯絡小組，雖然在這方面的工作，有很大的進步，但聯絡小組是非法定機構，因而乘客的建議，能否得到公司有效的重視？地鐵方面至今還未成立這些乘客聯絡小組的組織，只是用一些「黃昏茶敘」及非正式聽取一些來去匆匆的乘客的意見，成效很令人質疑。本人十分贊同將乘客聯絡小組的機制加以制度化，我認為可以借鑑總督在施政報告中第 94 段，建議成立「使用者委員會」的意念，賦予適當的法定權利，及建立一些獨立的機制去處理市民對於兩鐵的投訴，以及充分考慮有關的意見。

另一方面，本人十分贊同劉千石議員提出政府應該確保兩間鐵路公司在審慎的商業運作的同時，亦要負起照顧社會大眾的責任。當初將地下鐵路及九鐵公司私營化，就是適應商業運作的靈活性及自主性，希望可以更有效地針對使用者的需要及運用資源。由此可見，私營化的目的，並非要這兩間鐵路公司賺大錢，而是為社會大眾提供最具有效益的服務。誠然，我們往往是一廂情願地覺得兩鐵會將市民的利益，放在其決策的首要位置，但事實究竟是否這樣？我們就以將軍澳地鐵支線為例，在八九年第二次整體運輸研究報告中，提及如果將軍澳的人口達到 15 萬，就足以彌補經營的成本及列車的折舊。我們亦已預留一些土地，作為興建將軍澳地鐵的支線，但目前將軍澳的人口已達 12 萬，而當發展完成後，人口會超過 30 萬，但興建地下鐵路將軍澳支線仍然是遙遙無期。我們要緊記，有了地鐵支線後，對於整個社會的效益，必然起了一個很積極的作用。因此無論在商業的原則或在社會效益的角度來看，是沒有理由不立刻興建將軍澳地鐵支線的。在這裏，我很感謝李永達議員支持我們的要求。既然地鐵及九鐵公司是肩負起向市民提供有效的集體運輸服務，政府便應確保它對市民的問責性，及以社會大眾利益作為首要政策的目標。

本人謹此陳辭，支持劉千石議員的動議。

文世昌議員致辭：

副主席先生，地下鐵路及九廣鐵路公司在車務操作上幾可控制全港 250 多萬市民每天的交通需要，故此兩鐵極具支配民生的作用。由於兩鐵對本港民生福祉極為重要，故此本人要求政府加強對兩鐵的監管，以確保兩間公司在審慎商業原則下運作的同時，亦須負起照顧社會大眾利益的責任。

兩鐵均強調根據「審慎商業原則」經營業務，以維持獲得「合理」回報，並顧及香港市民整體利益，提供有效、安全而經濟的鐵路及輔助服務。無疑，兩鐵是本着「低成本、高效益」的原則來為市民提供快捷交通服務，但兩鐵卻缺乏了一個我們很期待的「企業家責任感」(Corporate responsibility)，從不以社會責任及公眾利益為大前提，一心恃着其壟斷性質經營。例如，兩鐵每年加價的藉口是要隨通脹來調整加幅，但票價的加幅卻極不合理，因為兩鐵的成本主要來自用電，但電費是不與通脹掛鈎的，故此，加幅不高於通脹並非一定合理。況且本港近年來飽受通脹困擾，政府及公眾人士均致力於打擊通脹，兩鐵的加價與通脹掛鈎的不合理政策，簡直與本港致力遏止通脹的決心背道而馳，火上加油，完全漠視公眾利益及未盡企業家對社會大眾承擔的責任。另一方面，兩鐵票價的釐訂完全沒有充分考慮公眾利益，只求為公司牟利。例如，九廣鐵路的龐大利潤主要來自羅湖一站，由紅磡至上水的普通等車費為七元，紅磡至羅湖是 25 元，但上水至羅湖只一站之遙卻要 15.5 元，可見九廣鐵路從羅湖客身上每人每程抽取 13 元至 16 元的不合理利潤，即變相過境人頭稅；而地鐵亦採取同樣伎倆牟利，就是向每一個過海的搭客每人每程抽取不合理的過海底隧道費用，因為乘搭巴士或小巴過海是向每輛車輛，而並非向每名乘客收取過海底隧道費用。這種變相的人頭稅或「買路錢」簡直是完全不考慮公眾利益的斂財手法。

兩鐵是公共機構，政府是兩間公司的唯一股東，其董事局成員均是由總督委任，但兩鐵在管理運作上完全自主，以「地役權」、「私人財產權」、「土地使用權」、「公共契約」等管治其沿線各車站車廠的物業上蓋。縱使各地鐵上蓋大廈的小業主以超過 51% 業權通過解僱管理公司，或者決定重要的事務，也沒有一定的權利行使他們大廈管理權，可見兩鐵完全沒有顧及沿線各站地鐵上蓋物業的小業主利益。而且兩鐵還「具立約權」、「具自行決定車費權」、「具任意聘用專家顧問的權力」，而立法局卻無權過問。在既無市民或其挑選出來的民選議員參與，亦缺乏透明度的情況下，兩鐵儼然成為一獨立王國，完全沒有將公眾利益及其對社會責任的承擔列為公司考慮及運作的大前提。還有兩鐵的運作及設施均沒有顧及傷殘和年老消費者的需要及權益，例如闢設及開放升降機給有需要的傷殘人士使用。

可見得兩鐵作為政府全資擁有的公營機構，決不能單以「審慎商業原則」為運作指引，因為作為壟斷性質公營事業，其所作大小決定皆對社會大眾有直接影響，而兩鐵所引起的「社會成本」，如噪音、我們提到的失靈所引起的交通混亂更不容卸責，所以本人認為在兩鐵條例裏於審慎商業原則條款後應加上保障公眾利益的條款，並將條例中「因總督按公眾利益作出指引令商業原則被損害時，政府要作出賠償」的條款刪除，因現代社會的公眾利益和商業運作並不是對立的，況且促進公眾利益是公營機構的本份，決無理由要政府賠償。

故此，本人贊成加強對兩鐵的監管，使兩間公司的運作除合乎審慎商業原則外，還需要負起照顧社會大眾利益的責任。

潘國濂議員致辭：

副主席先生，隨着時代的轉變，市民渴求一個較開放、公平的社會，對於公用事業公司的監管，自然有更高的要求。同時地下鐵路公司和九廣鐵路公司的業務，亦隨着香港的不斷發展而面對新的挑戰。基於這個原因，我認為檢討這兩間公營公用事業公司是有必要的。

首先我們必須考慮這兩間公營公司與政府和民眾之間的關係。長久以來，民眾對於他們的印象是「既官不官，既商不商」。有時它們是以「官」的形態出現，避過一些一般商業機構所需接受的監管；有時，卻又會以商業的形式露面，以保障商業利益。在這種情況下，兩間公司的政策無法獲得市民的充分了解，更談不上獲得市民的肯定。我認為雖然這兩間公司的股東是香港政府，但它們應該像其他商營公用事業公司一樣受政府嚴格監管。過去有一個想法，認為既然是政府擁有的公司，而這些公司的董事局成員又是總督委任的，則政府毋須對它們有嚴格的監管。不過，隨着市民對社會的開放和公平程度有較高的要求，這種想法變得過時。民眾既然連政府本身也要監管，對這些由政府擁有的私營公司或公共事業公司可以避過市民監察的做法，自然感到不滿。政府除了要對這些公司有嚴格的監察外，更加需要提高監察的透明度，使市民相信政府的監察是有效的。

除了要檢討這些公司與政府和民眾之間的監管關係外，我建議政府亦要檢討這些公司的董事局的監察作用。這些公司的董事局成員，是由總督委任的，是香港專業界和企業營理的精英。他們的能力是絕對無可置疑的。但是，由於公司的工作都是由行政人員去執行，而政策亦是由行政人員草擬和提出的，董事局就有責任去監察行政人員的工作。其實，董事局是監察公司行政運作的第一線，如果這一線失守，問題就要由政府 and 市民去處理。公營公用事業公司的董事局作為監管的第一線這個概念，常常會被忽略。我們就從這個角度來看看目前地下鐵路公司董事局的安排。根據地下鐵路公司條例，董事局主席是兼任行政總裁的。但我認為從監察的角度來考慮，董事局主席的角色應該是領導董事局的成員去監察行政人員的工作；行政總裁的職責應該是執行具體的工作，並且受到董事局的監察。所以，公營公司的董事局主席和行政總裁這兩個職位繫於一身的做法，是值得商榷的。我個人的意見認為這個做法，會減低董事局監察的成效。讓我們再深入探討這個問題，地下鐵路公司條例規定有總經理一職，但目前總經理的職位已被取消，而主席便身兼董事局主席、行政總裁和總經理三個職位。因此，市民有理由對於董事局的監察作用提出質詢。九廣鐵路公司的董事局亦有類似情況。雖然九廣鐵路公司條例上註明，分別有主席和總經理之設，但在一九八九年十二月，政府將總經理的職位廢除，而主席亦兼行政總裁之職，政府這樣做是否有違條例的原意呢？條例是立法局通過的，如果政府改變條例的原意，是否先要在立法局修訂條例呢？我希望政府能夠檢討一下這個問題。副主席先生，我想聲明我對於兩間公司的董事局安排提出質疑，並非對董事有所不滿，反之，我對於兩間公司的主席十分尊敬，也對他們的辦事能是非常欽佩。我提出這些質疑，是希望董事局的安排能夠使公眾更加信賴這兩間公司。

另一個備受爭議的監管問題，是兩間公司的收費自主權。兩間公司的條例註明，它們是可以自行訂定收費，毋須政府批准的。這種安排是令人費解的。目前，香港電話公司的收費是要由立法局批准的；巴士公司的收費要由交通諮詢委員會監察，由政府批准；而電力公司的收費，必須由行政局批准。然而，唯有兩間鐵路公司的收費，是不需要政府批准的。政府的解釋是，如果他們的收費受到約束，則銀行就不會提供貸款。這是一個似是而非的理由。中電和港燈的借貸，以數百億元計，它們的借貸能力並沒有因為它們的收費需要由行政局批准而受到影響。所以，兩間鐵路公司的收費自主權是有需要檢討的。

本人謹此陳辭，支持動議。

狄志遠議員致辭：

副主席先生，本人來自新界北，是大埔及北區的民選議員。很多時，本人與區內居民接觸或舉辦居民會時，九廣鐵路服務必定是一個主要話題，因為新界北居民是依賴九鐵作為主要交通工具。從過往居民所表達的意見，我們可以發覺居民所關心的問題可歸納為四個範圍，包括：

- 一、服務水準：大部份居民都不滿意現時九鐵的服務水準，例如火車班次不準、大堂設施不足、職員服務態度差等等。
- 二、票價：由於火車票價高，例如上水至九龍的車費單程要七元，因此交通費是新界北居民的一項沉重負擔，而每年火車也循例調整票價，居民都表示不滿，因為九鐵公司在釐訂新票價時，並未能照顧市民的負擔能力。
- 三、經營效率：過往曾發生過離職酬金事件，是市民所關心的運作，出現了問題。
- 四、未來發展：很多時居民都擔心九鐵的發展未能配合人口的增長，現時繁忙時間已出現飽和的情況。

副主席先生，在現有制度下，市民作為九鐵服務的消費者，並未能有效地監察九鐵的運作，每次九鐵提出加價時，消費者都感到無可奈何，因為大家都知道我們無能力去影響票價的釐訂，就算票價加幅不合理，不能照顧市民的利益，消費者都只能任行宰割。因此我們認為現時消費者的權益未能受到保障。過往數年，九鐵在服務上有一定的改善，但這些進步並不表示已照顧消費者的要求，又或者票價合理及符合經營效率。多年來，地區團體及居民積極倡議消費者權益和消費者的參與，希望加強監察九鐵服務，平衡九鐵的商業原則及消費者權益。上年九鐵成立「乘客聯絡小組」，以加強公司與乘客的聯繫，但本人認為這組織是一種公關手段，最多也只能說是一種溝通途徑，並不是監察途徑。

對於保障消費者權益，匯點有以下幾點建議：

- 一、我們建議設立有法定權力的消費者諮議組織，成員包括市民代表、專業人士及消費者等，而諮議組織代表公眾去進行監管工作，對九鐵的運作及服務有實質的影響力。
- 二、邀請一些獨立機構，如大專院校定期舉行服務滿意程度調查，以客觀及全面方法蒐集消費者對服務的意見及建議，以促進九鐵服務的進步。
- 三、九鐵在每年調整票價時要公開交代計算準則，使大眾能審斷票價是否合理。

副主席先生，匯點並不反對九鐵公司以商業原則經營，但要同時照顧大眾利益，在現制度下，消費者的權益明顯並未受到保障，實有需要加強對九鐵的監管。

副主席先生，本人謹此陳辭，支持動議。

楊孝華議員致辭的譯文：

副主席先生，身為立法局的旅遊界代表，我可以說，我們業內人士與香港其他行業的人士有一點不同，就是我們曾遨遊世界各國。

到世界各地旅遊，觀摩多個國家的生活方式，可以給與我們一個機會去比較。當我們談到監察公用事業時，我們切勿存有幻想，以為公眾監察是靈丹妙藥，可以取得物有所值的服務。

以倫敦為例，地下鐵路最短程的收費是 90 便士（相等於港幣 10 至 13.5 元，視乎以去年哪一個有效匯率來計算）。這個收費超過香港短程收費的兩倍；但英國按人口平均計算的本地生產總值卻遠遠低於香港的兩倍。任何到過倫敦、乘搭過地鐵的人士，都會同意我們的地下鐵路是較清潔、較準時、較安全和較便宜。我可以將同一個論點用於紐約的地鐵。

我們不應存有幻想，相信人為的遏抑票價上升，會為公眾帶來最大的益處。任何服務的經營費終須透過收費、費用或稅收等其中一種方法予以支付。如果試圖告訴社會大眾，說主張收取低過合乎經濟原則的票價，並不會同時引致加稅，這是一種不誠實的行徑。任何形式的政府津貼必會無可避免或多或少地掏自公眾的腰包。

我感到高興的是這動議確認了審慎商業原則的好處，但沒有確認的是，不適當的干預往往與審慎商業原則有所抵觸。審慎商業原則包括可以根據實際情況釐訂票價，也可以按照實際的世界財政狀況籌集資金。

假如缺乏審慎財政原則和合理的投資回報，地下鐵路公司則無法借貸，為大眾利益而興建更多的路線。這樣即意味要求政府以股本的形式，付出更多的資金 —— 這最終也是來自納稅人的腰包。

我和本局的部份其他議員，事實上包括一名來自港同盟的成員，在上星期有機會與「標準普爾」這個國際信貸評級機構的高級職員會晤。他們指出，香港必須在一九九七年後獲得充分的自主權，才可維持其高度的國際信貸評級。同樣，我認為我們應承認一點，就是地下鐵路公司必須同樣享有充分的自主權，才可維持其極高的國際信貸評級，使其有能力向外借貸。

黃偉賢議員致辭：

副主席先生，今日本局議員所提出兩個動議的辯論：兩鐵監管和較早的公平交易政策，都是涉及公共服務和公用事業的監管問題。首先請讓我說明匯點在這方面的基本原則和立場。第一，良好質素的公共服務和公用事業是現代社會的基本需要，除不斷改善市民的生活質素外，亦起着穩定社會和提高社會運作效率的發展作用；第二，市民作為公共服務和公共事業的直接或間接消費者，應有權利及權力監察有關機構的運作；第三，我們並不是迷信市場機制，亦不迷信政府介入，而認為衡量公共服務及公共事業效益時，應以社會的整體效益和整體成本計算，以及認為應該實現社會公平原則；第四，為保障市民的權利、服務的質量、選擇、訊息、公平、申訴和效益這些標準和發展目標，應該有明確的指標和規則，並獲政府服務供應者和使用者的共同尊重和遵守。

簡單說過匯點在這方面的基本原則和立場後，我們回頭再談三鐵的監管問題。目前政府是透過五種途徑去監管公用事業，我在此不再詳細論述。對於大部份公用事業而言，政府在某程度上是代表了市民大眾去監管它們的運作和利潤。然而，三鐵作為政府全資擁有的公用事業，它的監察身份就有角色上的矛盾，並未能代表消費者作出有效的監管。這點一直為市民詬病和批評。多年來，已有不少議員、民間團體、政治組織和市民大眾，都強烈要求對三鐵有進一步的監管途徑。八八年十一月立法局就總督施政報告進行辯論時，身兼交通諮詢委員會主席的行政立法兩局議員譚惠珠更直接指出：兩間鐵路公司實際上只受公司董事局的約束，可惜的事，董事局的成員都是業餘的董事，無法監管全職的管理階層，導致管理階層權力過大，董事局便經常被架空。譚惠珠更加提出當時對兩鐵，行政部門、交通諮詢委員會和兩局交通事務小組三不管的批評。至於輕鐵服務的質素和意外頻生、重鐵以巨額補償離職高級行政人員，以至地鐵收取繁忙時間附加費，這幾個令港人憂慮和不滿的問題，更進一步暴露了三鐵在三不管情況下，董事局權力過大而忽略了市民權益的問題。直至八九年底，政府意識到問題的嚴重性，終於對九廣鐵路公司動了一次行政改革大手術。但進行過這一次行政改革後，並未能顯示有關情況得到顯著改善，致令批評之聲仍然不絕於耳。

對於地鐵和重鐵的問題，局內很多同事都已談過，我只是想集中以輕鐵為例，去指出監管不足的情況。輕便鐵路是九鐵公司所擁有，而九鐵是政府全資擁有。政府一向強調有三層架構去監管輕鐵，即總督會同行政局、九廣鐵路董事局和屯門、元朗這兩個區議會。可惜這個三層監管制度無法達到充分監管的目的。總督會同行政局是擁有最高的監管權力，但所負責的工作範圍既廣，處理的政策事務又繁重，又怎樣能經常全面而詳盡地去進行有關的監管工作呢？再者，總督作為港府的行政首長，無形中就是九鐵的董事長。我們又怎能要求總督「倒自己米」呢？

至於九廣鐵路董事局的監管作用，實在有限。董事局成員全由總督委任，是公司決策階層，希冀他們作出監管，對公眾整體利益作充分考慮是難以達到的。再者，董事只是業餘性質，對於日常公司的行政運作和決策，不一定能掌握到有關情況和最新的發展。況且，董事大都是透過管理階層提供的報告或資料去了解公司的情況，很多時都是難以察覺到問題所在。因此，以業餘身份擔任董事的人士，實在難以監察全職的管理階層。

至於區議會的監管功能是最沒有成效的。區議會職權是諮詢和反映意見，完全是沒有制衡的權力。雖然當局亦曾經成立了一個屯門元朗區議會監察輕便鐵路聯委會作為點綴，但輕鐵公司只是在一些無關痛癢的問題上，稍作讓步，在重大的問題上，則置若罔聞或採取不合作態度，更遑論監管其票價的釐訂。

上述的所謂三層監管，根本未能發揮有效的作用。到底有關服務是否能夠照顧到地區的需要；加價後的服務和效率是否得到提高；消費者是否從中得到利益等問題，是需要作出合理和公平評估的。

因此，匯點有以下建議：第一、立法局已經有愈來愈多的民意代表，應該有法定的機制去監管三鐵的服務；第二、設立消費者諮議組織和有效的渠道，讓市民能夠參與有效的監管工作；第三、三鐵是有責任向市民清楚交代業務的資料；政府應該檢討法例以保證市民可以取得所需的資料；第四：交通諮詢委員會或消費者委員會應該每年就各類交通服務和乘客服務進行大型調查，以確保服務質素。

副主席先生，本人謹此陳辭。為市民的權益、保障能夠得到落實，匯點四位議員：梁智鴻議員、李華明議員、狄志遠議員和我，都會支持劉千石議員的動議。

鄧兆棠議員致辭：

副主席先生，地下鐵路和九廣鐵路公司這兩個機構，都是公營的公共事業，政府是唯一的全資股東。換言之，地下鐵路和九廣鐵路是屬於公家的財產，工作目標必須以大眾利益為依歸。一般來說，這類公營事業和政府的關係應怎樣安排，並不是簡單和容易解決的。一方面這些公營公司以商業原則運作，因此，需給與他們董事局高度自主權力，以便作出商業的決定。另一方面，由於公營公司是政府或市民的財產，它們的經營是得到政府特別的優惠和保證，享受到一般公司所不能享受的特別權利，因此，當局必須有足夠的措施，保證這些公司有效地為大眾利益服務。談到保障大眾利益的時候，立法局可謂責無旁貸。我們必須經常關注和檢討這些公營公司的運作和有關的法例，使它們能隨着環境的演變而不斷改進。

我想強調以上所說的兩個原則，即商業原則和公眾利益的原則，是同樣重要的。所以在商業管理和日常運作方面，地下鐵和九廣鐵路公司應盡量不受干擾。不過，與民生有關方面，由於它們是公營性質，因此應在多方面增加其透明度，使市民多了解它們的運作，提出意見。同時當局亦應有足夠的渠道，去影響它們的決定，確保其運作沒有違反大眾的利益。

舉例來說，在交通費方面，大部份市民都認為公共交通不斷加價，是引起本港通貨膨脹的原因之一。許多市民每日都要上、下班，要付出昂貴的交通費，令他們負擔加重，生活水準下降。地下鐵路和九廣鐵路是主要公共交通工具，它們的票價對其他交通工具的票價影響很大，因此兩間公營公司和社會生活是息息相關，不能隨便加價的。在必須調整票價時，也有責任去考慮對本港民生的影響和連鎖反應。

最近，政府提出本港的隧道收費加價，使利潤逐漸達到資產淨值的 15%，這項提議使各同事覺得震驚。所謂公司化，若根據這個隧道收費的原則來處理，不但不能減低成本和改善效率，反而成為政府斂財的工具。

除票價外，地鐵和九廣鐵路公司的運作、財務安排和其他方面，與社會大眾利益也有關連。如新界西方面，集體運輸系統的興建，在解決交通問題方面，是刻不容緩的，因此，九廣鐵路和地鐵應從速考慮及研究將服務伸展至新界西區。

又例如地鐵和九廣鐵路發生嚴重故障，引起班次延誤，引起市民不便，究竟真正原因是甚麼呢？是否由於保養標準、人事政策或其他問題而引起呢？

我再舉另一例子。根據報章所載，九廣鐵路公司未來幾年，在鐵路運輸方面已無可能在收入方面有顯著增長的機會，因此該公司銳意發展車站上蓋物業，希望公司利潤能大幅增長。這方面的發展令人關注，因為鐵路運輸與物業發展是需要具有不同知識的專業人才。九廣鐵路公司應否為市民專心發展交通業務還是發展物業，這是值得我們關注和商榷的。

上述各種有關政策的問題，在一間私營商業公司中，是有股東的參與和監管。就地鐵和九廣鐵路公司來說，當局實有責任提出意見和應有足夠的監管，確保市民利益得到最佳的保障。此外，九廣鐵路公司參與新界西輕鐵的建造和經營，而地鐵將會參加未來機場鐵路的建造，其財務安排會與未來盈利有關，直接影響票價的釐訂。

整體而言，地鐵和九廣鐵路公司是政府公營的公共事業，在不同的階段應有不同的需要。一些多年前訂定的原則和政策，今日而言，可能已經不合時宜，因此，政府對兩間公司的關係和監管的法例，應經常加以檢討和改善，以便配合香港社會各方面的發展。所以，當局在未來一年對這兩間公司作出檢討，也是時候，而檢討的方向，應該是在平衡商業的原則和大眾利益的原則之下，確保兩間公司在經營方面能保持高度效率，而同時亦能照顧市民利益。

副主席先生，謹此陳辭。

陸觀豪議員致辭的譯文：

副主席先生，首先，我須申報利益，我是恒生銀行一名高級行政人員，該銀行獲地下鐵路公司賦予專營權在地下鐵路沿線開設和經營銀行辦事處。

我們應從三方面去考慮當前的動議：

- 一、第一，地下鐵路公司（地鐵）及九廣鐵路公司（九鐵）作為法定公司現時所採用的操作方式的理據；
- 二、第二，這兩間公司提供服務的質素和水準；
- 三、第三，需否重新界定現行的運作安排，特別是監管機制，以顧及這兩間公司對社會大眾的責任。

地鐵於一九七五年成立為一間公共法定公司是個革命性的概念。由於該公司並非政府部門，其運作並非由公帑資助。法例規定地鐵須按審慎的商業原則經營業務，並顧及本港公共運輸系統的合理要求。這意味着它須以商業性質去經營，務求賺取足夠的收益以支付經營成本、償還債項及最終以盈利自行資助日後的擴展。

九鐵以地鐵為範本，於一九八二年成立為公共法定公司，接管政府的鐵路部門。基本上，九鐵也須以審慎的商業原則經營。

這種安排有明顯的優點。公共公司可以採用比政府部門較靈活的組織，在運用資源、收購資產、制訂發展計劃和推廣業務上，均可充分利用商業機會。此外，在招聘和管理職員及調配資產方面，所受的束縛也較少。總括來說，兩間公司都以合乎經濟效益的性質經營。

像香港這樣地小人多的城市，有許多公共運輸工具可供選擇，除非提供的服務在安全程度、可靠性及收費等方面具吸引力，否則經營者實難保持競爭力。衡量地鐵服務水準和質素的最有效方法，莫過於乘客人數。現時地鐵的載客量每天逾 200 萬人次，而且不斷增加。這些事實正好展示地鐵現時提供的服務，是乘客所想和願意支付的。

與此同時，九鐵亦已大大加強和改善其服務，以配合新界急劇和都市化的發展。總而言之，這兩間公司所提供服務的水準和質素頗令人滿意。

有關這兩間公司的監管問題，實際上可從兩個層面去看。在運作層面上，其實最有效的方法是由乘客去監管它們的服務，因為假如它們的服務水準欠佳或物非所值，乘客會選擇使用其他交通工具。事實上，這兩間公司不斷監察乘客的需求和意見，並作出回應。

在制訂政策、規劃和策略層面，政府作為唯一的股東，實有責任確保這兩間公司以審慎的商業原則經營業務，一切活動以公眾利益為依歸。這方面備受關注的一個主要問題，正如某些人士所批評，就是這兩間公司的董事局對公眾的問責性。基本問題是需否和應否設立機制，以制衡它們所作出，影響普羅大眾的決定。

任何公共公司都有兩大支柱：審慎商業原則和對公眾的責任。保持這兩大支柱的平衡，至為重要。事實上，地鐵和九鐵在這方面一直有良好紀錄。雖然如此，也須定期獨立檢討它們的運作，以期進一步改善其服務水準和質素。

副主席先生，本港能夠將集體運輸系統以合乎經濟效益的商業手法來經營，但又能夠以乘客利益為依歸，情況實在獨特，令世界很多大城市羨慕不已。假如以保障市民生活的名義去擾亂現行的運作方式，肯定不合乎本港的最佳利益。雖然我不贊同劉千石議員的論點，但獨立檢討這兩間公司的運作，以重新確定現行安排是否健全和恰當，並找出哪些需要改善的範圍，在現階段實有此需要，以便澄清任何誤解。

我謹此陳辭，除對建議檢討的範圍和目標有所保留外，支持動議。

胡紅玉議員致辭的譯文：

副主席先生，九廣鐵路及地下鐵路是由總督委任的董事局所管理的公共機構，旨在令政府作出最少的參與，及容許兩間公司迅速回應和靈活運作，以配合轉變的需求。

兩間公司有財政自主權及可自行決定本身的收費。既要按「審慎的商業原則」經營，又要「顧及香港公共交通系統的合理需要」。這構成兩項服務承諾，我們可以根據這兩項承諾來衡量兩鐵的成就。

我支持兩鐵的經營信念，而且完全不想予以干預。然而，我支持劉議員要求進行檢討的動議，原因如下：

第一：需有透明度 — 作為公司，保密重於一切，而各有關的管理階層亦不像政府部門那樣須向市民交代。這當然並非表示它們應轉為政府部門。有鑑於一九八九年發生的九廣鐵路支付鉅額離職費事件，透明度的需要便更加彰明較著。

第二：需弄清楚董事局的角色 — 作為董事局成員，董事對所屬公司都負有履行受託事務的責任。他們必定本着公司的利益來行使權力。加入政府代表說不定會引致角色衝突的情況。他們究竟代表政府還是兩鐵？以任何機構代表的身份作出委任，都會出現同樣的問題。

第三：需澄清該兩項服務承諾的相互關係 — 兩鐵是否按審慎的商業原則配合交通需求，還是配合交通需求而同時賺取合理利潤？地鐵徵收繁忙時間附加費是否正確？這是否透過增加車費懲罰乘客來配合交通需求？據我了解，附加費並無增加地鐵收益。

第四：需顧及消費者的利益 — 鑑於作出抉擇時須顧及不同的需求，消費者的利益可能得不到應有的重視。兩鐵應考慮將消費者的代表性制度化，以協助公司作出管理方面的決定。

謝謝副主席先生。

運輸司致辭的譯文：

副主席先生，這是一次非常有用和均衡的辯論，動議的正反兩面都有議員發表了不同意見。他們就如何加強監管兩間鐵路公司提出了多項意見和建議，我謹向他們致謝。

我會集中回應這次辯論中提到的主要受關注的地方，以及說明現有的監管安排已經足夠，好讓各位議員放心。

審慎商業原則

首先，我想重申當局成立兩間鐵路公司所本着的兩項基本原則。第一，當局認為有關的工作最適宜由非政府機構來執行，因為這些機構能夠對商業環境的變化，以及最重要是乘客的要求和期望，作出敏捷而靈活的反應。其次，當局期望兩間公司不必政府或納稅人資助，仍能運作。這兩項基本原則至今依然不變。

規管條例及公共運輸目標

因此，當局制訂條例，規定兩間公司的架構及賦予有關權力，使它們能夠以商業手法經營鐵路。條例規定，兩間公司由各自的管理局／董事局監管，有權聘任員工、釐定鐵路服務的票價，以及向外借貸以擴展和改善服務。不過，當局授予這些權力，不是沒有明確的公共目標和適當管制的。

法例規定，兩間公司的鐵路服務，必須顧及本港公共運輸系統的合理要求。這是說，兩間公司必須因應本港的需要，提供高效率、安全而又可靠的鐵路服務。在這方面，正如各位議員所說，兩間公司以往的業績是有目共睹的。香港的鐵路服務，在可靠和安全程度以及經濟效益方面，在世界上都是首屈一指的。

有幾位議員說得很對，鐵路公司不是福利機構；它們的責任不是保障市民的生計，而這次動議其實也沒有隱含這個目的。

收費政策

由於要奉行審慎商業原則，兩間鐵路公司必須盡量確保起碼能夠收支平衡。這項要求的關鍵在於它們享有釐定票價的權力。我首先要強調，兩間公司是政府擁有的，所以不必像私營機構一般，要謀取最高利潤或承受這方面的壓力。不過，收入必須足夠應付所有開支，否則須由政府及納稅人津貼，就像大部份其他地區的鐵路系統一樣。

兩間鐵路公司能否舉債以作必需的改善及擴展，實繫於其釐定票價的能力。有意貸款者主要考慮的因素，是借款人的收入來源是否穩定及相當可靠。票價如果由政府管制，則兩間公司的好信用等級便會下降，未來的擴展計劃亦會因而受到影響；對現有鐵路系統的投資亦可能縮減，使服務水準及質素下降至其他很多國家的水平。本港的鐵路系統深為各大城市所羨慕，它們很多都已改而跟隨我們多年前所選定的明智方向。

鑑於上述種種因素，以及要兼顧公眾的接受程度，兩間鐵路公司在制訂收費政策時已十分謹慎，票價加幅相當溫和，一般都低於通脹。一九八零年以來，地下鐵路每年的票價升幅平均為 7.6%，較甲類消費物價指數約 9% 的升幅為低。同樣，過去五年來，九廣鐵路的票價升幅亦維持在通脹以下。

此外，鐵路服務亦要與其他公共運輸服務競爭，特別是專利巴士服務。在釐定票價時，兩間鐵路公司必須確保其競爭力與其他交通工具比較，不會被削弱。這對於限制票價上升，十分有效。每次調整票價前，兩間公司都會進行廣泛的乘客及市場調查，以確保建議的票價調整既為公眾所接受，亦具有商業競爭力。

各種公共交通工具的協調及競爭

部份議員聲稱鐵路服務是壟斷式經營，不用競爭，但實情恰好相反，本港的鐵路服務要與所有其他交通工具競爭，包括巴士、公共小型巴士、渡海小輪、的士及屋邨巴士服務。即使在新界西北部輕便鐵路服務區內，輕便鐵路亦要與公共小型巴士、屋邨巴士和的士競爭。一般來說，鐵路服務的最大競爭來自巴士。實際上，主要的鐵路沿線都設有平行的巴士服務。這項政策可讓乘客在舒適、方便程度和票價均不同的多種運輸服務中作出選擇。

監管機制

雖然有關條例提供了廣泛的保障，政府亦十分關注到有需要因應市民不斷提升的期望及交通情況的改變，改善及加強對兩間鐵路公司的監管。政府已採取了行政安排，以期進一步改善監管工作。舉例說，這些安排已於一九八九年向九廣鐵路公司實施。這是一個延續多年的過程，其中包括至今仍繼續不斷的檢討及改善。

那麼，目前有哪些監管機制？我認為現行最少有 10 種方式監管兩間鐵路公司。

首先，由有關的管理局／董事局監管。根據法例，兩間公司的管理局／董事局由總督委出，成員從社會各階層挑選出來，他們不但具備符合兩間鐵路公司需要的專業知識，同時對市民的需要十分敏銳。

第二，由政府監管。為確保公司策略及業務計劃符合政府政策，兩間公司每年都要擬定策略報告及業務計劃，提交政府通過。用以衡量服務表現的業務目標亦包括在這些計劃內。

政府每月都收到兩間公司的業務報告，同時會加以審閱，研究偏離既准計劃及財政預算的地方，偏離的理由，並進行補救。

此外，我跟兩位主席每兩個月會晤一次，檢討業績。如有需要，我會給予政策指示。兩間公司另定期與運輸科及運輸署開會，商討所有運作上的事宜。

第三至第五重監管牽涉立法局、交通諮詢委員會及區議會。立法局和區議會年內都有提出質詢。當局亦定期邀請立法局和區議會視察鐵路系統的運作情況，或討論任何有關鐵路的問題。交通諮詢委員會則監察鐵路運作較廣闊的層面，尤其與整體運輸政策及管理有關的問題。此外，兩間公司會派員列席區議會及立法局交通事務小組會議，解釋公司的政策和解答問題。

第六重是對財政的監管。兩間公司須透過財政司向立法局提交經審核的帳目及年報。兩間公司可以用來投資的資金只能按照財政司同意的方式投資。

此外，政府為兩間公司的借貸提供保證前，須獲本局通過。

第七重是對安全的監管。香港鐵路視察組由總督委任的總鐵路視察主任率領，負責視察鐵路是否安全，並進行意外調查。此外，英國鐵路視察組定期訪港，視察鐵路及檢討所有安全問題。

第八重監管是總督會同行政局的指示。根據法例，總督會同行政局有權為公眾利益着想向兩間公司發出一般指示。

第九重是鐵路服務使用者的監管。當然，乘客就監察鐵路服務的問題踴躍提供意見，十分重要。兩間公司都致力改善與乘客的溝通，並積極回應乘客的意見及建議。地下鐵路公司於一九九二年就列車、車票及電動扶梯的可靠程度發表了服務表現承諾。這些承諾是經諮詢乘客意見後定出的。九廣鐵路公司將於一兩個月內公布服務表現承諾。

為收集乘客的意見，兩間公司已設立並善用廣泛的諮詢網絡，包括乘客聯絡小組、乘客服務中心及乘客調查。

這類直接對話已取得成果，帶來多方面的改善，包括列車班次、冷氣、擴音系統、乘客候車安排、售票、車站設施、標誌及消滅噪音設施等方面的改善。過去三年，兩間公司共耗資 12 億元進行這些改善。

最後但也很重要的一重管制，是透過行政事務申訴專員公署監察兩間公司。這種監察方式是最近實施的。

總結

這次辯論提出了兩個基本問題。首先，在照顧公眾利益，尤其是乘客利益，以及兩間公司要以審慎的商業原則經營業務兩者之間，能否取得適當的平衡。第二，有沒有足夠的管制及措施確保公眾利益受到保障。從兩間公司的服務表現及政府跟兩間公司的關係看來，我對這兩個問題的答覆是肯定的。基於我剛才解釋過的理由，也就是說，由於我們已有一個持續不斷的檢討及改善過程，我們似乎不需要所建議的那類全面檢討，也不見得需要額外的法律保障。不過，我歡迎這次動議辯論，因為這有助找出運作上可能需要進一步改善的地方。政府會充分聽取這次辯論提出的要點，同時會在未來數月內考慮跟進各點的有效辦法。謝謝各位。

副主席（譯文）：劉議員，你是否希望致答辭？你有 3 分 21 秒的時間發言。

劉千石議員致辭：

副主席先生，很多市民和我一樣，時常會問，為什麼作為私營的交通公司，例如兩巴，加價需要申請；但港府全資擁有的兩鐵公司，加價只需知會便可？為什麼兩巴近年還會暫緩加價；而兩鐵卻要年年加價？正如我在較早時的演辭內指出，兩鐵公司享有政府作為無形的後盾，在貸款獲得良好的保證；又從運用土地等公共資源，賺取非運輸事業以外的大幅利潤。這樣，市民要求在審慎商業原則上同時負起照顧大眾的責任是合理的。

同樣，因上述的因素，加上全球少見的路線短、人口密集、使用量高等等，成為世界運輸典範，兩鐵亦是理所當然的事。有議員同時讚揚兩鐵的運作、管理及向公眾負責，我想問，收取繁忙時間附加費這荒謬的決定，備受市民反對，又怎解釋呢？副主席先生，我重申三條鐵路乃是公共的資源，兩鐵公司是有必要負起社會的責任，而政府亦不能推卸在推動三鐵實踐社會責任的角色。

前日地鐵主席公開表示今年的加價幅度會接近通脹，我認為這是地鐵漠視社會利益的明證。根據當局昨日提交立法局小組的資料，地鐵在各類交通工具中，加價的影響非常之大，我認為當局應該切實監督今年三鐵加價的建議，以及取消地鐵繁忙時間附加費，來保障民生。

副主席先生，運輸司作為統籌政府交通運輸政策、決策的首長，我覺他有必要對監管兩鐵公司負起責任。我建議運輸司應該每年向本局交通小組提交政府對過去一年兩鐵公司運作表現的評論。

副主席先生，我最後強調，我絕無意將兩鐵公司納入政府部門下，但加強問責性、加強監管是必要的。

在這裏，我對今日發言的議員，無論是支持、反對或棄權，都表示謝意。我特別認為潘國濂議員以過來人的身份，形容三鐵公司是「時官時商」，的確一針見血。

本人謹此陳辭，希望當局早日落實監管兩鐵公司的全面檢討。

動議付諸表決。

聽取表決聲音。

副主席表示他認為動議獲得通過。

張建東議員（譯文）：副主席先生，我要求分組表決。

副主席（譯文）：現在開始分組表決。分組表決鐘將會響動三分鐘。

副主席（譯文）：可否請各議員現在進行表決。

副主席（譯文）：潘議員，什麼事？

潘國濂議員（譯文）：副主席先生，我的按鈕壞了，可否改用別的？

副主席（譯文）：現在顯示已有 29 位議員按下按鈕。現在你的也亮着了。

副主席（譯文）：在表決結果顯示出來前，各位議員是否有任何疑問？沒有的話，現在便顯示表決結果。

李柱銘議員、司徒華議員、譚耀宗議員、黃宏發議員、林貝聿嘉議員、劉健儀議員、杜葉錫恩議員、張文光議員、馮智活議員、馮檢基議員、何敏嘉議員、黃震遐議員、林鉅成議員、劉千石議員、李永達議員、李家祥議員、文世昌議員、潘國濂議員、楊森議員、楊孝華議員、黃偉賢議員、鄧兆棠議員、陸觀豪議員及胡紅玉議員對動議投贊成票。

鮑磊議員、麥理覺議員、鄭海泉議員及張建東議員對動議投反對票。

律政司及何承天議員投棄權票。

副主席宣布有 24 票贊成動議、四票反對及兩票棄權；他於是宣布動議獲得通過。

休會及下次會議

主席（譯文）：我現依照會議常規的規定，宣布休會。下次會議定於一九九三年二月十九日星期三下午二時三十分舉行。

會議遂於下午九時三十一分結束。

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

書面答覆

附件 I

保安司就詹培忠議員對第一項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文

跨部門調查小組共有 17 名成員，他們是由政府化驗所、消防處、勞工處、機電工程署及環境保護署五個政府部門臨時借調的人員，他們共用了約 3900 個工時進行調查和擬備報告。按職員費用（薪酬與間接費用）及行政費用計算，調查總開支估計約為 269 萬元。

當局是為公眾利益而進行該項調查，目的是查明爆炸的成因，以及避免同類事件再發生。誠然，確保公眾安全，是政府的主要責任之一。進行該項調查並非應中電的要求，亦非為中電而進行，所以「收回成本」的原則並不適用，故不會向該公司收回有關費用。

附件 II

保安司就林鉅成議員對第一項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文

青山發電廠的主承建商為通用渦輪發電機公司，至於分包承建商，則為通用公司推薦而獲中電接納的挪威電化廠。在同意聘用挪威電化廠為分包承建商之前，中電亦曾審慎研究該廠的背景和經驗。

此外，中電亦曾委託英國電力國際公司為有關工程的顧問。在英國中央發電局，即國家電力公司的協助下，英國電力國際公司已研究通用公司的建議，並同意聘用挪威電化廠。

附件 III

規劃環境地政司就鄧兆棠議員對第二項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文

公務員建屋合作社轄下樓宇的業主，如有意在公開市場出售其樓宇，可申請補地價。補價金額則根據一個既定的公式計算。簡單來說，即訂為有關土地的現行使用價值的三份之二。土地價值反映了土地現行發展的價值，其中已考慮到樓宇的售價，而這個售價則視乎樓齡及樓宇狀況等因素而定。

經繳付整幅發展土地及上蓋樓宇的土地補價後，亦即清付該項發展的法律費用後，發展商則可以取得所有業主的同意及授權的情況下，根據現行地契所載的條件進行重建。在此情況下，重建便無須額外補地價。然而，如發展商或業主希望進行更大型的重建，因而超逾了現行地契條件所准許的，則有關發展商或業主便須申請修訂官地契約。在此情況下，當局須徵收一項改契的土地補價，而當局將比較有關土地在改契前後的全面發展潛力及發展權利，以評估該地的全面市值在改契前後的差別，從而釐訂土地補價金額。

書面答覆 — 續

附件 IV

規劃環境地政司就麥理覺議員對第二項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文

以往，業權轉讓的程序涉及交回及重批官地契約，但最近這做法已有改變。根據以往的做法，由提交申請至合作社解散為止，需時 13 至 48 個月不等，視乎合作社會員多少，以及每宗個案的複雜程度而定。整個過程所需時間平均為 32 個月。此外，準備個別物業的業權文件，以便歸還前度會員，則再需要一個月時間。

最近，當局實施一項有關修訂官地契約的新制度。在這制度下，業權轉讓所需時間大為縮短。現時，尚未完成任何這類個案，但我們預計，以一個會員人數不多的合作社來說，整個過程需時約一年。

附件 V

政務司就譚耀宗議員對第四項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文

倘職工會為其會員提供康樂及社交設施，則該職工會便屬於會社（房產安全）條例所界定的「會社」。因此，職工會的地方如提供飲食服務，便歸入「會社」範圍。經營這類地方，必須領有豁免證明書及合格證明書。對於申領根據該條例第 8 條發出的合格證明書而尚未符合有關規定者，發牌當局會以書面通知所需進行的改善工程。

至於其他職工會地方，如沒有為會員提供康樂及社交設施，均視作不歸入會社（房產安全）條例的規管範圍。任何已繳的豁免證明書費用，均可獲發還。

附件 VI

文康廣播司就周梁淑怡議員對第六項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文

雖然該指引的範圍包括「中槍反應彈」，但有關電影及電視製作所使用的無彈頭「空彈」，是須要依照香港法例第 238 章火器及彈藥條例的規定向警務處處長申領牌照。

對於藏有不超過 1000 發空彈者，警務處處長可根據上述條例第 4(3)條發出豁免牌照，但須收取該條例第二附表所規定的費用。

至於藏有超過 1000 發空彈者，則須向警務處處長申領牌照。處長可根據香港法例第 295 章危險品（一般）規例第 10 條發出貯存牌照。

