

會議過程正式紀錄
OFFICIAL RECORD OF PROCEEDINGS

2002 年 11 月 20 日星期三
Wednesday, 20 November 2002

下午 2 時 30 分會議開始
The Council met at half-past Two o'clock

出席議員：

MEMBERS PRESENT:

主席范徐麗泰議員，G.B.S., J.P.

THE PRESIDENT

THE HONOURABLE MRS RITA FAN HSU LAI-TAI, G.B.S., J.P.

丁午壽議員，J.P.

THE HONOURABLE KENNETH TING WOO-SHOU, J.P.

田北俊議員，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE JAMES TIEN PEI-CHUN, G.B.S., J.P.

朱幼麟議員，J.P.

DR THE HONOURABLE DAVID CHU YU-LIN, J.P.

何秀蘭議員

THE HONOURABLE CYD HO SAU-LAN

何俊仁議員

THE HONOURABLE ALBERT HO CHUN-YAN

何鍾泰議員，J.P.

IR DR THE HONOURABLE RAYMOND HO CHUNG-TAI, J.P.

李卓人議員

THE HONOURABLE LEE CHEUK-YAN

李家祥議員，J.P.

THE HONOURABLE ERIC LI KA-CHEUNG, J.P.

李華明議員，J.P.

THE HONOURABLE FRED LI WAH-MING, J.P.

呂明華議員，J.P.

DR THE HONOURABLE LUI MING-WAH, J.P.

吳亮星議員，J.P.

THE HONOURABLE NG LEUNG-SING, J.P.

周梁淑怡議員，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE MRS SELINA CHOW LIANG SHUK-YEE, G.B.S., J.P.

張文光議員

THE HONOURABLE CHEUNG MAN-KWONG

許長青議員，J.P.

THE HONOURABLE HUI CHEUNG-CHING, J.P.

陳國強議員

THE HONOURABLE CHAN KWOK-KEUNG

陳婉嫻議員，J.P.

THE HONOURABLE CHAN YUEN-HAN, J.P.

陳智思議員，J.P.

THE HONOURABLE BERNARD CHAN, J.P.

陳鑑林議員，J.P.

THE HONOURABLE CHAN KAM-LAM, J.P.

梁劉柔芬議員，S.B.S., J.P.

THE HONOURABLE MRS SOPHIE LEUNG LAU YAU-FUN, S.B.S., J.P.

梁耀忠議員

THE HONOURABLE LEUNG YIU-CHUNG

單仲偕議員

THE HONOURABLE SIN CHUNG-KAI

黃宏發議員，J.P.

THE HONOURABLE ANDREW WONG WANG-FAT, J.P.

黃宜弘議員

DR THE HONOURABLE PHILIP WONG YU-HONG

黃容根議員

THE HONOURABLE WONG YUNG-KAN

曾鈺成議員，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE JASPER TSANG YOK-SING, G.B.S., J.P.

楊孝華議員，J.P.

THE HONOURABLE HOWARD YOUNG, J.P.

楊森議員

DR THE HONOURABLE YEUNG SUM

楊耀忠議員，B.B.S.

THE HONOURABLE YEUNG YIU-CHUNG, B.B.S.

劉千石議員，J.P.

THE HONOURABLE LAU CHIN-SHEK, J.P.

劉江華議員

THE HONOURABLE LAU KONG-WAH

劉皇發議員，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE LAU WONG-FAT, G.B.S., J.P.

劉健儀議員，J.P.

THE HONOURABLE MIRIAM LAU KIN-YEE, J.P.

劉漢銓議員，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE AMBROSE LAU HON-CHUEN, G.B.S., J.P.

劉慧卿議員，J.P.

THE HONOURABLE EMILY LAU WAI-HING, J.P.

蔡素玉議員

THE HONOURABLE CHOY SO-YUK

鄭家富議員

THE HONOURABLE ANDREW CHENG KAR-FOO

司徒華議員

THE HONOURABLE SZETO WAH

羅致光議員，J.P.

DR THE HONOURABLE LAW CHI-KWONG, J.P.

譚耀宗議員，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE TAM YIU-CHUNG, G.B.S., J.P.

鄧兆棠議員，J.P.

DR THE HONOURABLE TANG SIU-TONG, J.P.

石禮謙議員，J.P.

THE HONOURABLE ABRAHAM SHEK LAI-HIM, J.P.

李鳳英議員，J.P.

THE HONOURABLE LI FUNG-YING, J.P.

胡經昌議員，B.B.S., J.P.

THE HONOURABLE HENRY WU KING-CHEONG, B.B.S., J.P.

張宇人議員，J.P.

THE HONOURABLE TOMMY CHEUNG YU-YAN, J.P.

麥國風議員

THE HONOURABLE MICHAEL MAK KWOK-FUNG

陳偉業議員

THE HONOURABLE ALBERT CHAN WAI-YIP

梁富華議員，M.H., J.P.

THE HONOURABLE LEUNG FU-WAH, M.H., J.P.

勞永樂議員

DR THE HONOURABLE LO WING-LOK

黃成智議員

THE HONOURABLE WONG SING-CHI

馮檢基議員

THE HONOURABLE FREDERICK FUNG KIN-KEE

葉國謙議員，J.P.

THE HONOURABLE IP KWOK-HIM, J.P.

劉炳章議員

THE HONOURABLE LAU PING-CHEUNG

余若薇議員，S.C., J.P.

THE HONOURABLE AUDREY EU YUET-MEE, S.C., J.P.

馬逢國議員，J.P.

THE HONOURABLE MA FUNG-KWOK, J.P.

缺席議員：

MEMBERS ABSENT:

李柱銘議員，S.C., J.P.

THE HONOURABLE MARTIN LEE CHU-MING, S.C., J.P.

李國寶議員，G.B.S., J.P.

DR THE HONOURABLE DAVID LI KWOK-PO, G.B.S., J.P.

吳靄儀議員

THE HONOURABLE MARGARET NG

涂謹申議員

THE HONOURABLE JAMES TO KUN-SUN

霍震霆議員，S.B.S., J.P.

THE HONOURABLE TIMOTHY FOK TSUN-TING, S.B.S., J.P.

出席政府官員：

PUBLIC OFFICERS ATTENDING:

政務司司長曾蔭權先生，G.B.M., J.P.

THE HONOURABLE DONALD TSANG YAM-KUEN, G.B.M., J.P.

THE CHIEF SECRETARY FOR ADMINISTRATION

財政司司長梁錦松先生，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE ANTONY LEUNG KAM-CHUNG, G.B.S., J.P.

THE FINANCIAL SECRETARY

房屋及規劃地政局局長孫明揚先生，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE MICHAEL SUEN MING-YEUNG, G.B.S., J.P.

SECRETARY FOR HOUSING, PLANNING AND LANDS

教育統籌局局長李國章先生，G.B.S., J.P.

PROF THE HONOURABLE ARTHUR LI KWOK-CHEUNG, G.B.S., J.P.

SECRETARY FOR EDUCATION AND MANPOWER

保安局局長葉劉淑儀女士，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE MRS REGINA IP LAU SUK-YEE, G.B.S., J.P.

SECRETARY FOR SECURITY

環境運輸及工務局局長廖秀冬女士，J.P.

DR THE HONOURABLE SARAH LIAO SAU-TUNG, J.P.

SECRETARY FOR THE ENVIRONMENT, TRANSPORT AND WORKS

財經事務及庫務局局長馬時亨先生

THE HONOURABLE FREDERICK MA SI-HANG

SECRETARY FOR FINANCIAL SERVICES AND THE TREASURY

列席秘書：

CLERKS IN ATTENDANCE:

秘書長馮載祥先生，J.P.

MR RICKY FUNG CHOI-CHEUNG, J.P., SECRETARY GENERAL

助理秘書長陳欽茂先生

MR RAY CHAN YUM-MOU, ASSISTANT SECRETARY GENERAL

提交文件

TABLING OF PAPERS

下列文件是根據《議事規則》第 21 條第(2)款的規定提交：

The following papers were laid on the table pursuant to Rule 21(2) of the Rules of Procedure:

附屬法例／文書

法律公告編號

《 2002 年古物及古蹟（歷史建築物的宣布） 公告 》.....	167/2002
--------------------------------------	----------

《〈 2002 年公眾衛生及市政（修訂）條例〉（ 2002 年 第 1 號）2002 年（生效日期）公告 》.....	168/2002
--	----------

Subsidiary Legislation/Instruments

L.N. No.

Antiquities and Monuments (Declaration of Historical Buildings) Notice 2002	167/2002
--	----------

Public Health and Municipal Services (Amendment) Ordinance 2002 (1 of 2002) (Commencement) Notice 2002	168/2002
--	----------

其他文件

第 23 號	—	審計署署長報告書 二零零一至零二年度 香港特別行政區政府帳目審計結果
--------	---	--

第 24 號	—	審計署署長第三十九號報告書 衡工量值式審計結果 — 二零零二年十月
--------	---	--------------------------------------

第 25 號	—	二〇〇一至〇二年度政府帳目
--------	---	---------------

Other Papers

- No. 23 — Report of the Director of Audit on the Accounts of the Government of the Hong Kong Special Administrative Region for the year ended 31 March 2002
- No. 24 — Report No. 39 of the Director of Audit on the results of value for money audits - October 2002
- No. 25 — Accounts of the Government for the year ended 31 March 2002

發言

ADDRESS

主席：發言。梁富華議員及劉健儀議員會分別就《2002 年道路交通（車輛構造及保養）（修訂）（第 2 號）規例》及《2002 年道路交通（安全裝備）（修訂）規例》向本會發言，該兩項規例為在 2002 年 10 月 23 日的立法會會議席上提交的附屬法例。

《2002 年道路交通（車輛構造及保養）（修訂）（第 2 號）規例》及《2002 年道路交通（安全裝備）（修訂）規例》

Road Traffic (Construction and Maintenance of Vehicles) (Amendment) (No. 2) Regulation 2002 and Road Traffic (Safety Equipment) (Amendment) Regulation 2002

梁富華議員：主席女士，把有關安全帶的法例伸延至適用於公共小巴的後排座位，一方面可以提高對小巴乘客的安全保障，另一方面又可促進道路安全，因此，車輛供應商、小巴業界和我都是支持的。

不過，我想在此提出小巴車主和司機對小巴安全帶的法例的 4 點憂慮：第一，小巴車主和司機須為安全帶失靈承擔法律責任；第二，當發生交通意外時，保險公司可能會以小巴車主和司機未有妥善保養安全帶為借口，拒絕作出賠償；第三，如何確保安全帶處於良好的運作狀況；及第四，在交通運輸業競爭激烈的情況下，加裝安全帶可能會影響小巴業的生意。

雖然有關規例已清楚列明，小巴後排座位的乘客如不佩帶安全帶，乘客本身須為此負上刑事責任，車主和司機無須負責，但根據《道路交通（車輛構造及保養）規例》第 121 條，小巴車主及司機均須確保小巴上的所有構造，包括將來的安全帶，處於良好及可使用的狀況，凡不遵守此項規定者，即屬違法，最高可被罰款 1 萬元及監禁 6 個月。

政府最初就有關規例諮詢車輛供應商和小巴業界的意見時強調，加裝安全帶將不會增加小巴車主和司機所須承擔的責任，但小組委員會就該兩項修訂規例進行審議時，立法會的法律顧問則表明，實施公共小巴安全帶的法例後，車主和司機便必須為安全帶失靈負上法律責任，這樣顯然是增加了小巴車主和司機所須承擔的責任。

業界指出，由於小巴乘客多為短途客，小巴每天的乘客上落次數繁多，大大增加了小巴安全帶的使用量和損耗機會，所以，他們擔心如果小巴的安全帶在行駛途中失靈，而司機又未能及時發覺，一旦發生交通意外，或引致人命傷亡時，司機和車主便須為安全帶不能正確運作而負上刑責。保險公司亦可能會以小巴車主和司機未有確保安全帶運作良好為借口，拒絕作出賠償。

至於如何確保小巴上的安全帶處於良好及可使用的狀況，有關規例並沒有清楚列明；當局只是再三強調，小巴車主和司機應該知道自己有責任確保安全帶運作正常，並建議小巴司機在每天出車前檢查所有安全帶。由於當局並沒有訂定一套完善的小巴安全帶檢查機制，所以小巴司機和車主對於如何確保安全帶處於良好及可使用的狀況，實在有點無所適從。

此外，由於現時交通運輸業競爭激烈，所以業界擔心有小巴乘客會因為怕麻煩，不想佩帶安全帶而轉乘其他大型公共巴士，這樣會直接影響小巴司機的收入。業界又質疑，政府未有將安全帶的法例伸延至設有企位的大型公共巴士的做法是否正確、公平？為何大型公共巴士的載客量較小巴多，並設有企位，卻反而無須安裝安全帶？莫非政府不重視公共巴士乘客的安全？

雖然汽車交通運輸業總工會、香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會及其他公共小巴商會近 20 名代表，已於 11 月 7 日約見了環境運輸及工務局和運輸署的官員，反映業界對小巴安全帶的法例的各項憂慮，但當局最終仍無法消除業界對小巴安全帶的法例的憂慮。故此，我希望藉着是次發言，促使政府當局關注業界對小巴安全帶的法例的憂慮，盡量減少小巴安全帶的法例可能對業界造成的影響。

謝謝主席女士。

劉健儀議員：主席女士，乘客安全，是任何司機所首要關注的。據我瞭解，公共小巴業普遍支持是次的有關修訂，他們認為乘客佩帶安全帶後，可進一步保障乘客安全，並且有助提高小巴業的形象，加強小巴業的競爭能力。

不過，由於小巴乘客眾多，乘客（特別是老人和小童）下車時可能要一段較長的時間才可以解開安全帶，以致小巴在路面須停留較長的時間，小巴業擔心因此而被警方檢控。

為免司機承受不必要的壓力，我曾經去信警方，要求警方讓前線人員明白，遇到有關情況，便有需要行使酌情權，以免小巴司機無辜被檢控。就此，我希望政府當局可以作出承諾，以釋業界的擔心。

我期望小巴業採取促進乘客安全的措施後，不僅可以提高對乘客的保障，亦可以增加市民對小巴的信心，令市民更樂意多乘搭小巴；更重要的是有助小巴減低意外率，令小巴的保費可以相應調低。

我謹此陳辭，支持有關修訂。

議員質詢的口頭答覆

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

主席：質詢。第一項質詢。

打擊非法勞工

Crackdown on Illegal Employment

1. 梁富華議員：主席，關於打擊非法勞工，政府可否告知本會：

- (一) 當局去年執行了多少次大型打擊非法勞工的行動；每次巡查的地區、對象、執行的政府部門和動員人數，以及被拘捕的僱主及非法勞工人數；
- (二) 本年 1 月至今，被捕的非法勞工按國籍及他們受僱從事的行業分類的人數，以及當中分別持雙程通行證及非法入境的內地非法勞工數目；該等數字與過去 3 年的有關數字比較，有否上升趨勢；及

- (三) 當局有否與內地有關部門商討杜絕內地人士在港非法受僱的措施；若有，商討的具體結果為何？

保安局局長：主席，

- (一) 在 2001 年，入境事務處（“入境處”）共進行了 2 896 次打擊非法勞工行動，其中 61 次為與警務處及／或勞工處的聯合行動，每次行動動員人數，由數十人至 100 人不等。由於行動數目眾多，我們未能就每次行動的地區、對象、動員人數、被捕的僱主及非法勞工人數逐一提供資料。不過，綜合來說，執法部門去年巡查了港九、新界及離島各地區的非法勞工熱點，其中包括工廠、地盤、酒樓、熟食檔、菜市場等。執法部門在去年所有行動中，共拘捕了 7 841 名非法勞工及 968 名僱用他們的僱主。
- (二) 本年 1 月至 10 月期間，被拘捕的非法勞工共 9 554 人，包括 7 035 名因從事非法工作而被捕的持雙程證內地訪客，以及 1 081 名由內地進入的非法入境者。上述被捕者大部分涉嫌賣淫。入境處並沒有就其他非法勞工從事的行業作詳細分析，但概括而言，他們大多數從事體力勞動、不須具特別技能，以及流動性較大的行業，例如在建築地盤、熟食檔、商店、酒樓、餐廳及工廠等地點工作。今年被捕非法勞工的詳細統計數字載列於附件。

與過去 3 年比較，被捕的非法勞工總人數有上升趨勢，其中持雙程證內地訪客的月均數字和去年相比，增加了 74%，而 2001 年及 2000 年被捕的持雙程證內地訪客，較之前 1 年則分別增加了 19% 及 34%。被捕的雙程證內地訪客數字雖然有所上升，但由於抵港人數在過去數年亦有增加，所以被捕訪客佔抵港人數的比例實際上並沒有多大變化，在過去數年一直低於 1%。至於內地非法入境者方面，本年 1 月至 10 月期間因非法工作而被捕的月均數字，較去年下降了 23%，而 2001 年及 2000 年的人數，則分別是前 1 年的四倍及二倍。上述被捕非法入境者，大多數涉及賣淫。

- (三) 入境處與內地有關部門經常保持接觸，商討如何遏止內地人士在港非法受僱。具體措施包括建立兩地執法部門的聯絡機制，互相交流有關非法入境者在香港及內地動向的情報。此外，入境處亦會定期將來自內地的非法勞工的資料送交內地出入境管理部門，以便當局能跟進有關個案，謹慎審批那些人再次來港的申請。

附件

因從事非法工作而被捕的人的分類 (2002 年 1 月至 10 月)

身份	涉嫌賣淫 人數 (i)	從事非法 勞工人數 ⁽¹⁾ (ii)	全年被捕 訪客人數 (i) + (ii)																												
外籍訪客	<table> <tr><td>國籍</td><td></td><td>國籍</td><td></td></tr> <tr><td>泰國</td><td>247</td><td>印度</td><td>10</td></tr> <tr><td>越南</td><td>45</td><td>斯里蘭卡</td><td>7</td></tr> <tr><td>烏茲別克斯坦</td><td>23</td><td>孟加拉</td><td>4</td></tr> <tr><td>俄羅斯</td><td>9</td><td>尼泊爾</td><td>3</td></tr> <tr><td>印度</td><td>9</td><td>菲律賓</td><td>3</td></tr> <tr><td>其他國籍</td><td>14</td><td>其他國籍</td><td>16</td></tr> </table>	國籍		國籍		泰國	247	印度	10	越南	45	斯里蘭卡	7	烏茲別克斯坦	23	孟加拉	4	俄羅斯	9	尼泊爾	3	印度	9	菲律賓	3	其他國籍	14	其他國籍	16		
國籍		國籍																													
泰國	247	印度	10																												
越南	45	斯里蘭卡	7																												
烏茲別克斯坦	23	孟加拉	4																												
俄羅斯	9	尼泊爾	3																												
印度	9	菲律賓	3																												
其他國籍	14	其他國籍	16																												
(1) 外籍訪客總數	347	43	390 (-29%)																												
持雙程證訪客	4 739	2 296	7 035 (+74%)																												
其他內地訪客 ⁽²⁾	651	83	734 (+115%)																												
(2) 內地訪客總數	5 390	2 379	7 769 (+77%)																												
(3) 外籍家庭傭工		196	196 (+20%)																												
(4) 其他非法勞工 ⁽³⁾		118	118 (+556%)																												
(5) 內地非法入境者	1 003	78	1 081 (-23%)																												
總數 (1)+(2)+(3) +(4)+(5)	6 740	2 814	9 554 (+46%)																												

- (1) 包括在建築地盤、熟食檔、商店、酒樓、餐廳及工廠等地點從事非法工作訪客，入境處並無就各行業詳細分析數字。
- (2) 其他內地訪客包括持中國護照及往來香港澳門特別行政區通行證訪客。
- (3) 其他非法勞工包括持就業簽證卻從事其他非指定工種、持就讀簽證而從事非法工作的人等。

() 月均數字與 2001 年月均數字比較的增幅／減幅

梁富華議員：主席，局長在主體答覆第(二)部分表示，今年 1 月至 10 月期間，被拘捕的非法勞工共有 9 554 人，其中八千多人來自內地，包括持雙程證的內地訪客及非法入境者。請問局長，是否有數字顯示，當中有多少人過去曾經被捕，但在返回內地後又再來港的？

保安局局長：主席，我手邊並無有關數字。

陳國強議員：主席，立法會上一次與元朗區議會舉行會議時，區議員向我們投訴說有很多“黑工”聚集在元朗。區議員向其他部門投訴，但未獲受理。這些“黑工”會在空置的村屋進行裝修工作，但卻沒有人理會。區議會其後作出跟進，得悉只有一隊人員負責打擊非法勞工的工作，沒有人會跟進他們的投訴。請問局長，政府是否只有一隊人員打擊“黑工”，因此便完全不會理會區議會所作的其他投訴？

保安局局長：主席，我的答覆是絕對不是。事實上，入境處設有一條熱線，號碼是 2824 1551，市民也可透過發出電郵舉報。我可以在會後向陳國強議員提供有關資料。（附錄 I）入境處是樂於接到市民舉報的資料的。

入境處有一隊接近 100 人的特遣部隊，負責打擊“黑工”。此外，入境處也會聯同勞工處和警務處採取行動。勞工處當然會經常巡查，也會採取突擊行動。如果陳國強議員接獲元朗或其他區議會的投訴，歡迎他將個案交給我們跟進。

主席：陳議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

陳國強議員：主席，局長尚未回答有否跟進元朗區議會所作的投訴。

保安局局長：主席，我相信一定會有跟進的，我可以再查一查。

李卓人議員：主席，我認為要杜絕“黑工”，最重要的是在源頭着手，即只要僱主不聘用他們，便可以杜絕“黑工”的問題了。

從主體答覆的附件可以看見，在 2002 年 1 月至 10 月，撇開賣淫不談，只是非法勞工，便共有 2 814 名非法勞工被捕。請問局長，當中涉及多少名僱主？是否有被檢控的僱主的數字？結果有否反映政府會嚴懲違法僱用非法勞工的僱主？

保安局局長：主席，謝謝李卓人議員的補充質詢。我們當然是有法例和政策檢控違例的僱主，但我相信我剛才的答覆已可表明，絕大多數“黑工”其實是涉及賣淫的。話雖如此，我手邊也有檢控僱主的數字。舉例來說，在 1999 年，被捕的僱主有 758 名，被檢控的有 393 名；2000 年，被捕的僱主有 743 名，被檢控的有 306 名；2001 年，被捕的僱主有 976 名，被檢控的有 312 名；今年直至 10 月為止，被捕的僱主有 766 名，被檢控的有 294 名。

主席：李卓人議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

李卓人議員：主席，局長尚未回答對這些僱主所作的懲罰程度為何。

保安局局長：主席，事實上，我們會檢控勞工及僱主兩方面。1999 年，判處僱主的罰款是 300 元至 1 萬元，監禁期是 14 天至 9 個月，當中也有緩刑執行，以及緩刑執行兼罰款的。在今年首 10 個月，就僱主的懲罰而言，便包括罰款 1,000 元至 1 萬元、監禁 1 個月至 12 個月，也有監禁兩個月至 6 個月，但緩刑 18 個月至兩年的。有關的詳細資料，我可以在會後以書面回覆李卓人議員。（附錄 II）

譚耀宗議員：主席，執法部門大多數會巡查工廠、地盤、酒樓、熟食檔、菜市場等地方，但我發現有些非法勞工其實已進入了家庭，這些情況是很難巡查的。請問局長，當中是否存在漏洞呢？

主席：譚議員，我聽不清楚你的質詢，請你說明。

譚耀宗議員：主席，我是問是否存在漏洞，因為執法部門沒有到家庭巡查。

主席：謝謝譚議員。

保安局局長：主席，當中是沒有漏洞的，因為我們也有到家庭巡查。當然，我們不能隨便進入屋內。如果我們要入屋巡查，大多數是掌握了情報的，因

為如果只屬家庭非法傭工——無論是外籍女傭或雙程證訪客——在家裏處理雜項工作，那是比較難察覺的，必須有人舉報才會清楚。我們是有採取入屋的搜查行動，也有作出檢控，例如檢控從事非法工作的外籍家庭傭工，以及從事非法家庭工作的內地訪客。

陳鑑林議員：主席，局長表示去年有 968 名僱主被檢控。我想瞭解一下，在這 968 名僱主中，有否屬於政府的承包商、外判商或承建商？若有，政府會否施加額外罰則？

保安局局長：主席，我手邊並無有關資料，我要翻查一下是否有施加附加罰則。陳鑑林議員不知是否要問，政府會否不讓這些被檢控的人再承辦政府工程，在此情況下，我要向有關部門查詢。（附錄 III）

吳亮星議員：主席，政府在主體答覆第(三)部分說，“具體措施包括建立兩地執法部門的聯絡機制”。我想問一問局長有關聯絡機制的詳情，例如是否有適當時間規定如何聯絡、涉及哪個層次的官員，以及現時的成效為何？

保安局局長：主席，兩地的聯絡已有很暢通的渠道。一般而言，入境處每兩星期便會把有關內地訪客或非法入境者在香港觸犯刑事條例被成功檢控的資料，交給內地公安。如果破獲了特別大的案件，例如在一次特別行動中捕獲很多人，入境處也會即時把資料交給內地公安機關的。

陳偉業議員：主席，看了局長主體答覆附件的資料後，我發現了一個頗為有趣的現象，那便是涉嫌賣淫的總人數，竟較從事非法勞工的人數超出兩倍。我不相信香港市場在這方面的需求，是較其他所有行業需求的總和更多，但涉及賣淫而被捕的人數，卻的確較從事非法勞工而被捕的人數超出兩倍。其中一個理由可能是賣淫的地點較為集中，所以較容易進行拘捕行動。不知局長可否解釋一下，為何這方面的被捕人數特別高？此外，香港很多其他非法勞工，都是在一些較細小的地方工作，例如在室內進行裝修工程，或在細小的工場及墳場工作。在這方面，政府有否針對這些過去較難於拘捕的非法勞工，採取任何特別措施，好使非法勞工的問題得以改善？

保安局局長：主席，陳偉業議員提出了一個很有趣的問題。不過，不單止是今年，即使是近年來，非法勞工中涉嫌賣淫的人數，其實已是佔了大多數。我手邊的數字顯示，在 2000 年，涉嫌賣淫的有 3 397 人，從事非法勞工的有 2 302 人；在 2001 年，涉嫌賣淫的有 5 158 人，從事非法勞工的有 2 630 人。近 3 年來，被捕的非法勞工，大多數也是從事賣淫的。事實上，另外一些數字顯示，從其他國家來港賣淫的女子數目是較低的。當然，入境處和勞工處不會只是針對賣淫活動較多的地區才採取行動。雖然陳偉業議員說有些地方是較為分散，但入境處也會到工廠、酒樓、熟食檔、菜市場、拾荒的地方、殯儀館、寺院、廟宇等地方進行掃蕩。我手邊的資料顯示，今年內，入境處便在殯儀館、寺院、廟宇進行了 9 次掃蕩行動；聯同社會福利署在多間老人護理院進行了 17 次掃蕩行動，拘捕了 7 人；也聯同勞工處在兩個正在進行清拆屋宇僭建物的地方採取掃蕩行動，共拘捕了 28 人。在今年 11 月 5 日、7 日和 8 日，入境處派出了特遣隊，在紅磡、尖沙咀和灣仔多處拾荒者販賣廢物的地點進行了 3 次掃蕩行動，共拘捕了 21 名涉嫌違反逗留條件的內地訪客，以及 1 名涉嫌教唆別人違反逗留條件的港人。今年 8 月，一名上環花店的東主因指派其泰籍家傭在花店作店務助理，以致兩人均被判即時入獄兩個月。我手邊是有不少這些資料，可見入境處聯同勞工處、社會福利署及警務處採取的掃蕩行動，是無孔不入的。

黃容根議員：主席，局長在主體答覆提到，共有七千多名內地訪客從事非法工作。日前，我離開辦事處時，有兩名女士對我說，現時在內地申請來港的簽證很快便可批出——今天申請，明天便會批出，而這些持簽證的內地訪客可到街市從事拔雞毛的工作。那兩名女士說，以往她們在街市工作可賺取 2,000 元工資，但現在連這份 2,000 元的工作也失去了。請問局長，對於現時這種方便內地訪客，讓他們在回去了一兩天後又可再來香港的安排，有甚麼機制可以處理得更好呢？

保安局局長：主席，黃容根議員其實說出了問題的癥結。近年來，非法勞工的數字增加，其中的原因是往返內地的渠道多了，以及各類別的來港訪客也多了很多。今年直至 10 月為止，不同類別的內地來港訪客已超過 500 萬人次，當中包括商務訪客，以及持護照過境、參加香港遊、探親、多次往返的人等。在針對利用這些渠道來港從事不法行為的人方面，我們的方針是將手上所有資料交給內地，希望地方在審批時留意。我們也會交換情報，打擊一些諸如集團在某一集散區安排內地女子來港賣淫的情況。此外，入境處亦會掌握資料，一旦發覺有某些人經常來港，而且已經不止一次從事非法行動的，便會在入境口岸拒絕讓這些人入境。

黃容根議員：主席，我可否提出跟進質詢？

主席：好的。

黃容根議員：主席，其實他們來港時.....

主席：黃容根議員，這是質詢時間，你不可以加添其他資料。

我們就這項質詢已用了超過 18 分鐘，雖然仍有多位議員輪候提問，但我只可容許議員提出最後一項補充質詢。

朱幼麟議員：主席，建造業是黑市勞工問題比較嚴重的行業。請問局長，有否特別政策，針對建造業的黑市勞工問題？

保安局局長：主席，事實上，建造業的黑市勞工問題，近年來已不是太嚴重了，因為我們通過了不少法例。我們通過的法例包括《入境條例》第 17I 條，說明任何人僱用不可合法受僱的人為僱員，即屬違法，可被判處罰款 35 萬元及監禁 3 年，而不可合法受僱者，包括非法入境者及合法旅客。此外，在 1999 年，我們亦修訂了《入境條例》第 38A(2)條，說明如果證明在建築地盤內發現非法入境者，又或證明任何屬不可合法受僱的人接受在建築地盤工作，則建築地盤的主管也可被檢控，有關罪行的最高罰款為 35 萬元。在 2001 年，沒有建築地盤的主管被定罪。其實，自從於 1999 年通過了具這麼大阻嚇作用的條例後，建築地盤的非法勞工問題已沒有以往那樣嚴重，經改善很多了。

主席：第二項質詢。

豁免專營巴士公司繳交柴油稅

Exemption of Franchised Buses from Diesel Duty

2. 鄭家富議員：主席女士，前財政司司長在其最後一份預算案演辭中提出，政府應正視一些與環保原則背道而馳的措施，包括豁免專營巴士繳交柴

油稅。他進一步表示，若不果斷地採取行動，香港社會將來要為環境問題付出更大的代價。就此，政府可否告知本會：

- (一) 最近 3 年，每間專營巴士公司每年的柴油開支總額；
- (二) 有否檢討應否繼續豁免專營巴士繳交柴油稅；若有，結論為何，以及在檢討過程中曾否考慮柴油價格的變動趨勢；若沒有檢討，原因為何；及
- (三) 有否評估向專營巴士公司徵收柴油稅對它們的營運成本會造成甚麼影響；若有評估，結果為何？

環境運輸及工務局局長：主席，政府自 1992 年起豁免專營巴士繳付柴油稅，主要目的是減輕對巴士車費的上調壓力，而此舉亦有助在當時的經濟環境下，達致對抗通脹的目的。

在最近 3 年，各間專營巴士公司每年的燃料開支已詳列在剛分發給每位議員的數字表內（見附件）。該等數字顯示，個別專營巴士公司的燃料開支在 2000 年及 2001 年有所增加，主要是由於在這段期間巴士公司所用燃料的平均價格上漲。舉例來說，九龍巴士(1933)有限公司（“九巴”）在 1999 年的燃料開支是 2.3 億元，在 2001 年則是 4.12 億元。

燃料開支是營辦專營巴士服務的一項重要經常開支。2001 年，燃料開支佔專營巴士公司總營運成本的 8%至 10%。目前，所有專營巴士公司均使用超低含硫量柴油。根據《應課稅品條例》，目前超低含硫量柴油的寬減稅率為每公升 1.11 元，寬減有效期至 2003 年 3 月 31 日止。超低含硫量柴油的原稅率為每公升 2.89 元。如果向專營巴士公司徵收這稅項，巴士公司的營運成本會增加 10%至 14%。如果以寬減稅率向專營巴士公司徵收柴油稅，營運成本則會增加 4%至 5%。

由於取消豁免專營巴士公司繳交柴油稅的安排，可能會影響專營巴士的車費，所以政府必須謹慎處理。我們一定會在適當時候作出全面的檢討。在檢討時，我們會考慮所有有關因素，其中當然包括柴油價格的變動趨勢，以及對環保集體運輸工具的影響。

附件

最近 3 年專營巴士公司每年的燃料開支（百萬元）

	九巴	龍運巴士	城巴	新巴	新大嶼山 巴士
1999 年	230.7	12.2	64.9	44.4	4.6
2000 年	428.5	21.8	99.8	98.7	5.9
2001 年	412.0	19.8	117.0	95.3	6.2

鄭家富議員：主席女士，局長要求九巴減價，但九巴沒有甚麼反應。陳祖澤先生更表示不會幫助沒有需要援助的人，但我相信陳先生不敢說政府的財赤沒有需要援助。我們曾計算，如果九巴要繳交燃油稅，九巴仍然會有十五六億元的純利，但政府卻可得到一兩億元的稅收。請問政府會否認真檢討這項政策，要麼要求九巴“乖乖”減價，要麼交稅給政府，成為一間真正具社會責任的巴士公司？

環境運輸及工務局局長：主席，鄭議員提出專營巴士公司繳交燃油稅會對減輕財赤有幫助，我很感激。有關這方面，每間巴士公司當然會有很多方法應付油價，例如燃油對沖合約，這樣在成本控制方面便會比以前做得較好。我們曾粗略計算，如果我們按原稅率，即每公升 2.89 元來徵收燃油稅，增加的收入會達到接近 10 億元。如果按寬減稅率，即每公升 1.11 元來徵收，收入則大概是 4 億元。在整體財政的考慮上，我們肯定會作出明智的選擇。

羅致光議員：主席，局長在主體答覆第三段提到，燃油開支佔專營巴士公司總營運成本的 8%至 10%。如果政府按每公升 2.89 元這稅率來徵稅，專營巴士公司的營運成本便會增加 10%至 14%。可是，現時專營巴士公司的柴油價格每公升為 2.3 元，但市場售價則為每公升 5.8 元。這些專營巴士公司是否已享有雙重的不公平競爭，即一方面柴油價格已較市面價格便宜，只須付不足四成，而且還享受免稅優惠？政府覺得這是否公平競爭的政策呢？

環境運輸及工務局局長：主席，專營巴士公司的燃油價格為何，是巴士公司商業上與油公司的討價還價，又或採用招標方法，價低者得。我知道有些巴士公司手上甚至有數張合同，以平衡燃油價格。在自由經濟的社會，這樣的運作是很公平的。至於政府豁免專營巴士公司的燃油稅，政府事實上是承擔了巴士公司一部分的營運費用。不過，在當時通脹的情況下，這樣做可以減低通脹的壓力。政府的做法便是根據這項原則。

劉健儀議員：主席女士，今天這項質詢的前提是柴油稅和環保問題。請問局長，取消豁免專營巴士公司繳交柴油稅，與環保實際上有否任何關係？如果有的話，詳情為何？

環境運輸及工務局局長：主席，減低燃油稅其實與環保沒有甚麼直接關係，因為在超低含硫量柴油當初推出時，稅率已由每公升 2.89 元減至 1.11 元，以鼓勵使用者使用超低含硫量燃油。至於全面豁免專營巴士公司繳交燃油稅，主要是為了對抗通脹，而不是基於環保理由。

何俊仁議員：主席，當政府在 1992 年引進豁免專營巴士公司的燃油稅時，目的是減輕對巴士車費的上調壓力，從而不會刺激通脹。請問局長，到了今天，這個豁免的理由是否繼續存在，尤其是最近數年，有些專營巴士公司，例如九巴的利潤仍逆市上升？如果九巴借取消豁免燃油稅而申請加價，政府有否理由讓九巴加價呢？

環境運輸及工務局局長：主席，政府當年引進這項豁免，是為了對抗通脹。最近數年，本港出現通縮，我們亦希望票價有下調的空間。不過，如果取消這項豁免，我剛才也提過，對巴士公司的經營成本會有一定的影響。但是，我剛才也提過，對巴士公司的整體經營成本是否真的會有那麼大壓力，我們仍在商討。我們肯定不會讓專營巴士公司因要繳交某數額的燃油稅，便藉此增加相同數額的票價。這是絕對不成立的。我剛才也提到，巴士公司可利用燃油對沖或其他各種方法，保持燃油價格對營運成本的影響。

何鍾泰議員：主席，局長在主體答覆第四段提到，在適當時候會檢討柴油稅的問題，因為這可能會影響專營巴士的車費，而考慮因素包括柴油價格的變動趨勢和對環保集體運輸工具的影響。不知局長為何針對環保集體運輸工具？又這是否指鐵路這種集體運輸工具呢？政府是否想平衡兩者，即巴士及鐵路車費之間的對比，令鐵路的運作受到保護呢？

環境運輸及工務局局長：主席，何議員的質詢正正指出鐵路和巴士運作上較為複雜的一些間接和直接的補貼。當然，環保在這方程式具有一個重要的角色。最近，尤其在我擔任局長後，很多人向我提出一個問題，便是究竟我們是否貫徹政府的政策，認為鐵路是一種比較環保的集體運輸工具，所以我們應鼓勵市民使用鐵路，不要使用一些如巴士等會引起污染的交通工具？第二，我們會否過分補貼某一方面，令人覺得有所偏袒？

從環保的角度來看，我們必須作整體的分析。現時的巴士不停更新，歐盟第三型巴士的污染程度其實已減至很低。當然，我們還有很大數量的巴士，特別是九巴的車隊，仍然是舊型巴士。我們現時正着力處理這事，以減低巴士的排污程度。至於鐵路的污染程度是否永遠絕對較巴士低，這是必須進行整個生產期的分析，即 *life cycle analysis*。這裏涉及很多問題，例如香港的電力生產是否最環保呢？我們仍然燒煤發電，也有燒油的發電廠。因此，整體分析上，鐵路所使用的燃料，長遠而言，不一定絕對比巴士清潔。至於巴士方面，我們在與專營巴士公司洽談新的專營權時，會要求巴士公司採用具最新環保科技的車輛，以盡量減少排放，而排放因子實在已越來越低。溫哥華甚至已在試驗氫氣燃油，這是一種絕對清潔的燃料。因此，有關平衡方面，我們會隨着科技的發展進行詳細分析，並不會偏袒任何一方。

劉江華議員：主席，我想跟進局長剛才所說的 10 億元收入和明智決定等問題。請問那 10 億元收入是怎麼計算出來的？是否包括所有專營巴士公司的一個總數呢？又局長所謂的明智決定是怎樣明智呢？局長可否向我們解釋清楚？

環境運輸及工務局局長：主席，那 10 億元是我們粗略計算從燃油稅所得的收入，即如果專營巴士公司不獲豁免燃油稅，政府可收到差不多這個數額的稅款。不過，不是正正 10 億元，而是九億多元。

至於明智方面，我剛才也指出，在平衡各方面這問題上，究竟在通縮的環境下，票價會承受多少壓力呢？在專營巴士公司的營運方面，現時上市公司在利潤方面還有多少空間呢？在燃油方面，我們也要考慮使用超低含硫量燃油是我們的一個選擇，並要鼓勵巴士公司繼續使用這類燃油，確保空氣污染的程度可減至最低。我們希望盡量做到明智的選擇。我們須繼續研究這問題，才可達致一個最終的決定。

主席：本會就這項質詢已用了超過 15 分鐘。現在是最後一項補充質詢。

陳鑑林議員：主席，民主黨表示，如果不能削減專營巴士公司的盈利，一是要求巴士公司減價，否則局長便應要求巴士公司繳稅。我們反對這建議，我們甚至希望在 2003 年 3 月後政府會繼續保留這項寬減。請問局長，在與巴士公司討論價格調整時，會否考慮好像電力公司，增加燃油附加稅或扣減？

環境運輸及工務局局長：主席，我不大明白何謂燃油附加稅，對不起。

主席：局長，請坐下。陳議員，請你解釋一下。

陳鑑林議員：主席，現時電力公司在燃油價格下跌時，會向用戶作出回扣。局長在與專營巴士公司檢討價格調整時，會否考慮這因素，即燃油價格下降時，可給予乘客多一些價格扣減呢？

環境運輸及工務局局長：主席，我相信這是一種優惠，是 concession 的其中一種。我們在與專營巴士公司討論調整價格時可以考慮這因素。

主席：第三項質詢。

優質教育基金的投資策略

Investment Strategy for Quality Education Fund

3. 余若薇議員：主席，據報，優質教育基金在過去兩年投資失利。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 年，該基金在各類投資，例如在銀行存放的現金、股票、債券等的比重，以及每類及整體投資的回報率；
- (二) 當局會否檢討該基金的投資表現，並根據檢討結果調整其投資策略，以減低該基金的風險承擔；及

- (三) 當局有否就該基金的投資策略，特別是可接受的風險承擔水平制訂指引；若有，詳情為何；若否，原因為何？

教育統籌局局長：主席，

- (一) 優質教育基金的投資策略，是在可接受的風險下賺取長遠而平穩的經常收益，以及令本金有合理的增長。該基金按照投資顧問的意見，以全球平衡投資組合方式，分散投資於不同類別的證券及市場。目前該基金的策略，是把 55%的資金投資於股票、40%的資金於債券及 5%的資金於現金項目。實際的分配亦維持在這水平上下。過去 3 年的投資情況詳載於附錄 1。

優質教育基金原有撥款 50 億元。截至 2002 年 8 月底，資助各項計劃共撥款超過 26 億元，基金餘額為 38 億元。換句話說，該基金自 1998 年成立以來，累積投資收益達 14 億元，累積投資回報率為 27%。過去 3 年的回報率詳載於附錄 2。

- (二) 政府成立了優質教育基金投資委員會（“委員會”），工作包括檢討該基金的投資策略和表現。委員會由庫務署署長等政府官員及其他非官方成員組成，每季舉行會議。去年，委員會已就該基金的投資策略進行中期檢討，而全面檢討則預期會於明年展開。
- (三) 委員會為該基金制訂投資策略和指引，並會考慮投資顧問的建議，對有關策略和指引作出所需的修訂。有關指引與政府一般的投資指引一致，目的是把投資風險訂於可接受的水平。這些指引包括：

- 所購入的債券，必須獲穆迪評級評定為 A3 級或以上；
- 必須投資於可自由兌換貨幣的項目；
- 所購入的股票，必須在認可證券交易所上市，並且必須具有港幣 100 億元以上的資本總額；及
- 外幣投資不可以超過該基金市值的 35%等。

附錄 1

優質教育基金投資項目比例

投資策略		於每年 8 月 31 日的實際分布		
(百分率)		2000年	2001年	2002年
股票	55	59	51	52
債券	40	37	44	44
現金	5	4	5	4
總共	100	100	100	100

附錄 2

優質教育基金回報率

(百分率)	2000年	2001年	2002年
整體回報	+13	-10	-2
股票回報	+16	-28	-14
債券回報	+6	+12	+11

余若薇議員：主席，從主體答覆中看到，其實該基金一直以來的投資策略，都是把大部分的比重放在股票上，可是，我們看到近兩年投資在股票上的回報率都有虧損，債券的回報率反而有正增長。此外，我們亦從主體答覆第(二)部分看到，該委員會每季都舉行會議，就該基金的投資策略進行檢討。請問局長，既然近兩年股票回報率都在下跌，為何仍然把大部分投資的比重放在股票上呢？此外，政府又有甚麼良策扭轉這兩年間的投資失利局面呢？

教育統籌局局長：主席，該基金的大部分其實並不是投資在股票上，只不過有關的指引是 55%而已。如果細看過去兩年我們在股票方面的投資，2001 年是 51%、2002 年是 52%；在債券方面，有關指引是 40%，而實際上，2001 年是 44%、2002 年亦是 44%。至於我們每季，即每 3 個月，舉行一次檢討會議，目的是要求我們的投資顧問解釋過去 3 個月的投資表現。

主席：余議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

余若薇議員：主席，局長沒有回答我的第二項補充質詢，即政府有甚麼良策，以扭轉最近兩年的投資失利的局面呢？至於在投資比重方面，其實大部分都是放在股票上，是 52：44。

教育統籌局局長：主席，政府所作的投資是一項長線投資，而不是只看一年或兩年的投資回報。如果我們細看由 1998 年至今這 4 年以來的投資情況，回報率達 27%。

單仲偕議員：主席，我明白有些政府機構或法定機構，例如房屋委員會，可能會有現金盈餘，而它們一般採取的投資策略，都會較為集中在債券上的投資。至於政府這項優質教育基金的投資策略，與其他一般政府機構或法定機構相比，在債券與股票的比例上會否特別偏高呢？局長有甚麼可供比較的具體例子給我們參考呢？我個人認為這個比例似乎並不尋常，因為股票的比重較高。局長可否提供一些較為客觀的例子以作比較呢？

教育統籌局局長：主席，這項優質教育基金的投資指引，與政府其他的基金投資指引是一致的。

主席：單仲偕議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

單仲偕議員：主席，我想作出澄清。有關指引並沒有訂明債券與股票的比例，只規定可以購買甚麼類型的股票或債券，而沒有訂明債券與股票的比例。請問一般投資指引有否訂明這方面的比例，其他基金又有否訂明類似的比例呢？

教育統籌局局長：主席，總括而言，股票的比例是 55%，債券的比例是 40%。此外，就股票而言，有海外股票和香港股票的分別；而債券方面，亦有海外債券和香港債券的分別。

張文光議員：主席，優質教育基金的原意是盡量利用投資收益來支持每年的教育撥款。可是，現時在 3 年的投資內，有兩年出現了負數，本金由 50 億元，跌至 28 億元，這可否視作投資策略出錯？如果情況繼續下去的話，政府會否擔心該基金早晚會被“陰乾”呢？

教育統籌局局長：主席，首先，根據最初的投資策略，該基金原有撥款 50 億元。至於現有餘額不是 28 億元，而是 38 億元。其次，如果從撥款方面來看，我們的撥款已達 26 億元，加上該基金現時擁有的 38 億元餘額，總括而言，總數達 64 億元。換句話說，該基金已由 50 億元增長至 64 億元，收益亦已增加了 14 億元。

主席：張文光議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

張文光議員：主席，局長並沒有回答我的其中一項補充質詢。這樣的趨勢如果持續下去，該基金會否出現“陰乾”的情況？

教育統籌局局長：我們希望該基金不會被“陰乾”，亦希望它可以成為一項長遠而持續的投資計劃。

胡經昌議員：主席，其實，我的意見與數位議員有所不同。我認為 4 年內平均取得 27% 的回報率已經很不錯。我們亦可翻查該基金近期的投資表現，在 2002 年它只虧蝕 2%，這表現其實較其他很多基金為佳。因此，請問局長，你們這樣能幹，究竟是由委員會決定投資策略，還是聘請外來的基金經理為該基金制訂投資策略呢？如果是聘請外來的基金經理，請問這些投資公司的數目為何、投資項目為何及個別回報率為多少呢？

教育統籌局局長：主席，我們有 3 間基金經理公司為我們進行投資的，第一間是 Dresdner RCM Global Investors (Asia) Limited，第二間是 Wellington Management Company, LLP.，而第三間是 Credit Agricole Asset Management Hong Kong Limited。在這些基金經理公司中，曾有 1 間因為表現欠佳而被我們終止服務。此外，我們一直有監管它們的表現。

主席：胡經昌議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

胡經昌議員：主席，局長還未回答我的補充質詢。由於有 3 間基金經理公司，請問局長可否為我們提供其個別投資表現？

教育統籌局局長：主席，我會以書面回覆胡議員的補充質詢。（附錄 IV）

黃宜弘議員：主席，我想跟進胡經昌議員的補充質詢。請問局長，選擇投資顧問的機制是如何的？

教育統籌局局長：主席，首先，是會由我們的顧問訂出基金經理名單，然後我們會進行簡短的會議，讓每位基金經理向我們提交投資策略報告，然後我們才會決定聘用哪位基金經理，以及決定撥出多少款項交由它們投資和管理。

單仲偕議員：主席，其實，局長剛才並未回答我的補充質詢。我的補充質詢是，在股票與債券的比例方面，該基金的投資比例是否與其他基金的投資比例有重大的區別？而不是有關該基金內的 55%或 45%的比例問題。現時該基金中 55%是投資在股票上，百分之四十多是在債券上，請問其他的基金的投資比例是怎樣的呢？即由政府成立的基金中，如有作出類似的投資，其投資在股票與債券上的比例為何？請問局長可否向我們提供多一些例子作比較呢？

教育統籌局局長：主席，據我所知，它與其他基金的比例是一致的。

鄧兆棠議員：主席，在主體答覆的第(二)部分提及，委員會中亦包括非官方成員，請問這些非官方成員是甚麼人，以及是否由政府委任，還是由商業團體推薦的呢？

教育統籌局局長：主席，該委員會的主席是教育統籌局局長，成員包括教育署署長和庫務署署長，此外，有兩位非官方成員，一位是來自恒生銀行的陳國威先生，另一位是顧爾言先生，他是優質教育基金督導委員會的主席。

胡經昌議員：主席，請問局長，政府有否向基金經理提供投資的方向？例如指定在某段時間內，期望回報率能達至某水平，例如高於通脹 5% 等，請問政府有否就這方面向基金經理提出建議呢？

教育統籌局局長：主席，我們是有向他們提出的，有關目標是乙類消費物價指數加 4%。

主席：第四項質詢。

興建及營運基建和社區設施

Building and Operation of Infrastructural and Community Facilities

4. 劉炳章議員：主席，鑒於政府收支出現嚴重赤字，政府可否告知本會，會否讓私人財團參與興建及營運基建和社區設施；若會，哪些設施將由政府及私人財團分別興建和營運、私人財團將以甚麼模式，例如建造、營運及移交專營權等模式，興建及營運有關設施，以及這些模式的優點和缺點；若不會，原因為何？

財經事務及庫務局局長：主席，主體質詢問及政府會否讓私人財團參與興建及營運基建及社區設施。這部分的答案是肯定的。事實上，政府鼓勵私營機構參與提供公共服務，已經累積了相當豐富的經驗，跟政府的財政狀況無關。讓私營機構參與興建或營運公共設施，不單止有助政府善用有限的資源，更能同時引入私營事業的靈活性和效率，為市場創造更多發展機會。

主體質詢同時問及讓私人財團參與興建及營運基建及社區設施的模式。一般由政府斥資的工務工程項目已經交由私營的顧問及承建商，分別負責工程的設計和興建。除此以外，私營機構參與工程項目，還有兩種較常見的模式：

第一種是“設計、建造及營運”（即所謂“DBO” design, build and operate）。這模式的概念是由政府負責建築費用，由私營機構按照政府預先設定的要求，一併設計和建造有關的設施，當工程完成後，有關私營機構會透過管理合約模式參與設施的營運工作。我們利用這種模式交由私營機構進行的工程，包括堆填區發展及修復計劃、化學廢物處理設施、廢物轉運站等。

另一種較常見的模式是“建造、營運及移交”（即“BOT” build, operate and transfer）。這模式的概念是由私營機構負責工程項目的融資。政府會批出專營權，讓私營機構按照政府指定的設施規格和服務要求，設計、建造、營運及維修有關設施。私營機構在營運期間會向設施的使用者收費，同時向政府繳付專營權費。在指定專營權屆滿後，私營機構會將有關設施的擁有權移交政府。大家熟悉的數條過海隧道，都是透過“建造、營運及移交”的模式，由私營機構參與發展的。

其實，私營機構參與發展基建和社區設施，是可以透過其他多種不同的模式進行。政府各個政策局和部門，在安排提供新設施或服務的時候，會按照各自的政策目標，以及有關設施本身的特點和需要，考慮最合適的方案。單從控制政府開支角度來看，剛才提到的“建造、營運及移交”（即 BOT）模式，相對於其他必須政府自費興建的模式來說，表面上看來好像較為吸引，但是，一般基建的工程能否有足夠商機，吸引市場投資者的興趣，仍須視乎個別工程的特色才可決定。

總括來說，鼓勵私營機構參與興建和營運基建和社區設施，是政府各政策局一貫的方向。但是，具體的參與模式則要視乎該項目能否吸引市場投資、能否配合政府的政策需要，以及成本效益等因素。

劉炳章議員：主席，局長在主體答覆中提到兩種模式，第一種是 DBO，而另一種是 BOT。DBO 的模式是由政府負責建築費用，而按照 BOT 的模式，政府則不用負責建築費用。在這兩種模式中，如果政府不想負責建築費用，但卻想興建社區設施的話，（外國也有很多這類例子，例如興建法院、圖書館等設施）政府會否考慮多些利用私人市場的力量，參與這類不收費，但亦不用負責建築費用的社區設施工程項目呢？

財經事務及庫務局局長：主席，劉議員剛才所提及的模式，其實便是所謂“PPP”，即公營和私營機構合作參與的模式。至於我剛才所提及的 BOT 模式，正是 PPP 的其中一種，因此，任何有私營機構參與的模式，都有其特色。只要有關模式能配合政府的政策目標，令市場可有最大的發展空間，以及盡量減少政府須投放的資源，我們都是歡迎的。劉議員剛才提出的概念，便是由私營機構斥資興建有關設施，並且在營運期間提供一些服務，而政府為了使用這些設施和服務，便有需要定期向該私營機構繳費。這是將政府的非經常性開支，即建築費用，轉為經常性開支。所以，當政府考慮這種模式時，便必須衡量其成本效益，並按個別的情況而作出決定。

石禮謙議員：主席，我想跟進劉炳章議員的補充質詢。局長剛才所提及的模式，是俗稱 PFI (private funded initiative) 的模式。就此，我想請問政府有否考慮在未來 1 年讓私營機構競投哪些項目，以及會怎樣做來引起私營機構的興趣，以吸引它們多些參與這類項目？

財經事務及庫務局局長：主席，我們的效率促進組及各個政策局，其實都已經盡量在這方面下工夫。雖然我今天不能具體地說我們正在進行哪些項目，但我可以說，我們在這方面所做的工作是非常積極的。

譚耀宗議員：主席，我想請問局長，BOT 的模式在表面上看來雖然好像對政府十分有利，但以西隧、三號幹線及大老山隧道為例，由於營辦商不肯減低收費，政府便因此不能達致交通分流的目標。為了疏導交通，政府很多時候便要重新研究興建新的道路。就此，政府會否總結一下這類經驗，而得出 BOT 的模式並不是一定對政府有幫助的結論呢？

主席：請問由財經事務及庫務局局長還是其他局長回答？環境運輸及工務局局長。

環境運輸及工務局局長：主席，有關大老山隧道及三號幹線的情況，我們從數方面聽到很多不同的聲音，尤其是有關在總體運輸的管理上出了錯配情況及車輛流量並不理想的意見。關於 BOT 模式的整體運作，我們現正進行檢討。當然，就整個過程來說，香港在這方面的經驗仍然較新。這是一項 30 年的營運合約，而這項目現時正處於首數年的運作期。其實，經過 4 年的建築期及 5 年的營運期後，一般來說，有關項目便應開始賺取利潤。至於利潤可否達致營運公司最初預期的目標，則當然是營運公司十分關注的問題。但是，從政府的角度來看，我們則十分重視交通系統的整體控制和管理，而這些項目對市民所帶來的方便及物流的暢通也是很重要的。因此，政府現正檢討現有的數個 BOT 項目，看看在這方面可作甚麼改進。

呂明華議員：主席，據我所知，現時無論是 DBO 或 BOT 的模式，也是由數個大財團承辦的，就此，我想請問政府，如果日後要興建這類項目時，有甚麼方法可更廣泛地讓香港的大財團參與呢？

主席：請問由哪位局長回答？財經事務及庫務局局長。

財經事務及庫務局局長：主席，正如呂議員所指出的，過去的 BOT 項目都是規模較大的。我剛才也說過，政府會很積極地研究，看看可否把某些項目拿出來，以 PPP 的模式與私營機構合作；如果有多些這類項目而有關項目所涉及的金額又較小的話，我相信其他財團參與這些項目的機會也會較多。

何鍾泰議員：主席，我想跟進剛才所提及的 PFI，即 *private funded initiative*（“私人投資參與計劃”）的模式。局長好像不大瞭解這種歐洲一直沿用的模式，他還表示要待政府提供一些有商機的項目來提高市場的興趣。其實，這個模式的運作情況並不是這樣的，正確的做法是，政府應考慮讓一些已經做了某些研究或已投放了資源進行研究，並向政府提出建議的私營機構自行承辦那些項目。政府不應把認為好的建議拿出來作公開投標，而令其他有好建議的公司卻步，它們日後也不敢再提出好的建議了。政府會否考慮鼓勵多些私營機構提出好建議並且在它們有好建議時，例如以往建議興建紅磡海底隧道及青馬大橋等項目，讓這些公司來承建，而不一定把有關項目拿出來作公開投標。政府會否採用這種靈活的做法呢？

財經事務及庫務局局長：主席，我們對所有建議都是歡迎的。

何鍾泰議員：主席，局長好像沒有真正回答我的補充質詢，因為局長沒有就靈活性的問題作出回應。我的質詢是政府將來會否考慮這種做法，主動地優先考慮將那些認為是好建議的項目，讓提出建議的機構來承建，而不一定要把這些建議作公開競投。局長沒有回答這部分的質詢。

主席：局長，你是否有所補充？

財經事務及庫務局局長：主席，我沒有補充。

劉健儀議員：主席，請問以 BOT 模式所批出的專營權，對政府來說，是否只是可節省一些公帑，不須自費興建那些基建項目，以及讓商界多一個商機那麼簡單？抑或是政府仍有責任確保有關的 BOT 項目能符合政府在有關方面的整體政策，例如，如果興建隧道，便要符合當局的運輸及其他方面的政策？

主席：請問由哪位局長回答？

環境運輸及工務局局長：主席，劉議員的補充質詢，正正說出了我一直在考慮的問題。在財務方面，政府當然會考慮有關的經濟效益。例如，在交通運輸管理方面，我們一定要符合政府在交通上的整體政策，看看有甚麼方法可以令管理更有效，以及要有一定措施控制各方面的運作。

主席：第五項質詢。

公屋租戶的欠租情況

Default on Rental Payments by PRH Tenants

5. 馮檢基議員：主席，關於公共租住屋邨（“公屋”）租戶的欠租情況，政府可否告知本會：

- （一）過去 5 年，每年公屋租戶的欠租率及超過 3 次欠租的公屋租戶數目；及
- （二）會否考慮豁免低收入而未有領取綜合社會保障援助（“綜援”）金的公屋租戶繳付租金？

房屋及規劃地政局局長：主席，就質詢的第（一）部分，我首先想向議員簡介房屋署處理租戶過期繳交租金的程序：

- （i）房屋署會於每月第十四天向尚未清繳當月租金的租戶發出欠租通知，提醒他們有關租約的規定。
- （ii）如住戶在下個月第七天還沒有清繳上月及當月租金，房屋署便會發出欠租警告，提醒住戶如不履行租約規定清繳欠租，可導致租約被終止。
- （iii）至該月（即第二個月）的第二十一天，如住戶尚未清繳欠租，房屋署會發出欠租最後警告，促請住戶在 4 天內清繳欠租。

- (iv) 及至該月月底，即第二個月月底，如住戶仍沒有繳交租金，房屋署便會發出遷出通知書，在下一個月的月底，即第三個月月底，終止有關單位的租約。

過去 5 年，以發出遷出通知書的個案數字計算，每年的欠租率詳列於附表。由於住戶的欠租紀錄是以個案形式獨立存檔，我們並沒有電腦紀錄或統計，所以未能提供超過 3 次欠租的公屋住戶數目。

至於質詢的第(二)部分，首先，我要重申，推行租住公屋計劃的目的，是為低收入家庭提供他們可以負擔的居所。因此，在釐定公屋租金時，住戶負擔租金的能力是我們最大的考慮因素。事實上，公屋租金相當低廉，現時約 65%的公屋居民每月繳付的租金少於 1,500 元，這個租金水平應是大部分住戶可以負擔的。在編配單位時，住戶可選擇符合他們經濟預算的單位；而日後如果住戶的經濟環境出現變化，亦可申請調遷往租金較廉的公屋單位，以減低租金支出。

至於有經濟困難但沒有領取綜援的住戶，如果在繳交租金方面感到吃力，例如，租金佔他們的入息 25%以上，或他們的入息低於輪候冊限額的一半，便可申請租金援助，從而獲得寬減一半租金。

透過上述訂租、編配和租金援助的 3 重安排，加上政府的綜援計劃作為最終保障，低收入的公屋住戶應可得到足夠照顧，在現階段應無須以豁免租金的方式提供額外資助。

附表

過去 5 年以發出遷出通知書個案計算的
公屋租戶欠租率

	1998 年	1999 年	2000 年	2001 年	2002 年 [至 6 月 30 日]
欠租個案	1 491	1 873	1 923	2 083	1 508
比率	0.25%	0.31%	0.33%	0.36%	-

馮檢基議員：主席，我們從附表中可以看到，今年 2002 年截至 6 月 30 日為止的欠租個案與去年 2001 年相比較，如果以平均數來說，增幅接近 50%。此外，房屋署最近公布的租金與收入比例亦創下歷史新高，是 12.4%。去年，房屋署基於租金與收入比例上升及經濟不景氣，宣布在今年首個月停收公屋租金 1 個月。面對上述兩項數字，即欠租個案增加五成及租金與收入比例創歷史新高，請問局長會否考慮今年年初的做法，停收公屋租金 1 至 3 個月呢？

房屋及規劃地政局局長：主席，我們並沒有這樣的打算。

陳婉嫻議員：主席，現時公屋居民如果欠租，政府會多次發出欠租通知。最後，如果欠租的居民再不能繳交租金，政府便會終止其租約。我曾接獲不少這類情況的個案，但實際上是沒有人告知這些租戶，如果租金佔他們入息達 25%或以上，或他們的入息低於輪候冊的限額的一半時，便可申請租金援助。沒有人告知租戶這項信息，只是純粹催促他們繳交租金，如果他們不繳交租金，最後便會終止其租約。很多時候，我們須從頭再處理問題。請問局長，現時面對社會上工人的收入不斷下降，當他們不能繳交租金時，政府能否多做一些工夫，例如告知他們，如租金佔他們的入息達 25%以上，或他們的入息低於輪候冊的限額的一半時，當局有甚麼政策可以幫助他們？政府有否準備做這些工夫呢？

房屋及規劃地政局局長：主席，我們以往在這方面所下的工夫可能有所不足。最近有一宗個案被傳媒廣泛報道，這宗個案提醒了我們，亦正如陳議員剛才所言，在不同程序上，我們須向租戶提供更多資料。就我剛才所說的數個時段，我們在第一次發出欠租通知後，應派員多次通知居民，他們現在拖欠租金，但我們有哪些政策可以幫助他們。我們亦有印備租金援助計劃的小冊子，可派發給租戶。職員可提醒租戶，如果他們真的有繳交租金困難，可以要求當局提供協助。在其他時段，例如再發出欠租警告時，我們可再附夾這些小冊子。在發出最後警告時，我們應提醒租戶，他們是可以上訴的，因為當局在發出遷出通知書時，法例上是容許租戶向上訴委員會提出上訴的。

一般來說，大多數租戶都會在上訴期間，經過與我們的職員斡旋或得到其他協助後，已能繳交租金。因此，我們發出通知書的數目與最後須收樓的數目，可相距很遠，這亦說明我們的有關安排對住客有所幫助。不過，我亦很多謝陳議員再次提醒我們，當局應在前階段的程序多做一些工夫，我們是會這樣做的。

李鳳英議員：主席，根據局長的主體答覆，現時有 65%以上的租戶可以應付租金，亦有具體的措施可以幫助低收入租戶。既然如此，為何我們從附表中看到，由於未能繳交租金而被迫遷出的租戶數目有上升的趨勢？不知當局有否就租戶遷出的主要原因，作出具體評估或資料分析？

房屋及規劃地政局局長：主席，就附表列出的欠租個案，我們曾發出遷出通知書。正如我剛才所解釋，在發出遷出通知書後，有關租戶可以上訴，我們亦有很多程序可以進行。因此，雖然在過去數年，每年的個案數目約有 2 000 宗左右，但實際上，租戶須遷出的個案並沒有那麼多，每年大約只有 600 宗。經過我們的調解或他們上訴得直後，租戶遷出數目是低得多，並不如附表所顯示的那麼多。至於有關的原因，我手邊並沒有這些分析資料，我想我們亦沒有這些分析資料，因為當局並沒有主動查詢他們遷離的原因或在這方面有甚麼困難。我相信有關租戶會有不同程度上的困難，亦未必全部是與經濟有關的。

葉國謙議員：主席，局長在主體答覆的第四段提及，對沒有申領綜援的住客，房屋署現行有一項租金援助政策。我想請問局長，租戶經濟有困難而申請租金援助，是否須符合一項先決條件，例如第三段所說，先要調遷往別的能符合其經濟預算的單位，政府才會對他們提供租金援助？

房屋及規劃地政局局長：主席，據我瞭解，情況並非如此。租戶如果符合條件，可以要求寬減租金的一半。過了若干年期後，如果他們要求繼續獲得這項安排，屆時我們會再考慮，究竟租戶有否需要調遷往一個租金較低的單位。我們當然希望租戶的情況有所改善或他們可以負擔租金，如果租戶的情況沒有改善，我們便須瞭解他們所居住的單位是否太大而有需要作出其他安排。因此，我們必須先清楚考慮有關租戶當時的情況。

何俊仁議員：主席，不知道局長是否知道以下的情況。很多時候，房屋署在發出遷出通知書後，有關的租客即使在遷出前可以繳交全部欠租，但房屋署職員仍照樣執行遷出通知書的程序，或租戶在上訴失敗後，即使他們可以繳交租金，但房屋署亦不接受，一樣着令他們遷出。這種做法，較現時私人業主經法庭訴訟的收樓情況更為苛刻，因為在私人業主的收樓個案中，有關租客只要在遷出期限前往法庭繳交全部欠租及堂費，很多時候，法庭是會給予寬免而讓租客繼續居住，但房屋署則不會這樣做。請問局長，如果我所說的情況屬實，局長會否承諾糾正這種做法？

房屋及規劃地政局局長：主席，如果真的出現這種情況，我亦感到十分吃驚，因為房屋署是不會那麼苛刻的，而我們亦有相當的酌情權的。據我瞭解，以往應該沒有發生這類事件。既然何議員提出這種情況，或許稍後我要向何議員索取有關的個案資料，我一定會作出跟進。

呂明華議員：主席，請問局長，現時公屋租戶所繳交的租金，等於其家庭總收入的百分之幾？請問當局有否就這方面作出調查？

房屋及規劃地政局局長：主席，根據法例要求，現時入息中位數與租金中位數的比例，是不能超過 10% 的，但正如馮檢基議員剛才所言，現時的數字已超過 10%，約是百分之十二點幾。不過，第一，有關的收入資料並未得到核實，我們主要是進行一些調查，來詢問居民的收入有多少，我們是採用居民所述的數字作計算基礎，有關資料並沒有經過核實。第二，在租金方面，現時對於租金的定義，是眾說紛紜的，外間所指的租金並不包括差餉、管理費，而房屋署則包括全部有關的費用，即租金是包括差餉及管理費的。因此，房屋署對租金的定義與外間的會有所不同，而整體來說，現時有關的比例大約是 12%。

石禮謙議員：主席，局長在主體答覆中列出一些欠租的數據，在 2001 年有 2 083 宗欠租個案。請問局長，拖欠租金的總額為何，而政府又須動用多少款項才能收回這些租金？

房屋及規劃地政局局長：主席，有關所涉及的款額，我手邊並沒有這些資料。不過，我們發出欠租通知而最後不能收回的租金款額，去年則達 230 萬元。有些個案在經過其他轉折的情況下，政府最後是能夠收回欠租的。至於最後不能收回租金而須撇帳的款額，是 230 萬元。

石禮謙議員：主席，我想問政府究竟花了多少錢才能收回這些拖欠租金？

主席：局長，是否有其他資料補充？

房屋及規劃地政局局長：主席，對不起，我現時沒有這方面的資料，亦不知能否找到這方面的資料。我們必須翻查很多不同的帳目，才能找到這些資料，所以我不可以承諾一定能向石議員提供答覆。

主席：第六項質詢。

人口政策 Population Policy

6. **MR ABRAHAM SHEK:** *Madam President, regarding the comprehensive study on Hong Kong's population policy being conducted by the Government, will the Government inform this Council:*

- (a) whether it intends to bring in "higher quality" migrants; if so, of the definition of such migrants;*
- (b) of the progress made in drawing up the proposal to attract investors to invest and settle in Hong Kong; and*
- (c) of the numbers of entry applications for employment received since the implementation of the Admission of Mainland Professionals Scheme in June this year, broken down by the information technology sector and the financial services sector and, among them, the numbers of approved applications, as well as the average monthly salaries of those who have been admitted to Hong Kong?*

保安局局長：主席，

- (一) 行政長官在本年 7 月宣布香港特別行政區（“特區”）政府將制訂一套全面的人口政策，而該政策會配合香港社會和經濟的長遠發展，並兼顧家庭團聚的需要。行政長官已指派了政務司司長統籌人口政策的制訂。這個課題涉及不同的政策範疇和很多複雜的問題。如何吸納有能力對香港的社會、經濟及其他重要環節作出貢獻的人士前來香港定居或就業，只是人口政策的其中一部分。政務司司長較早前曾會晤各立法會議員、學者、商界及其他團

體，聽取他們對人口政策的意見。政府各有關部門在政務司司長的督導下，正積極研究人口政策的各相關範疇，並希望在年底前擬定各項建議。至於何謂“較佳質素”人口，相信會因人而異，因為判斷何謂“較佳質素”的人口涉及主觀的評估，而且因應社會不同階段的發展和需求，本地短缺的所謂“較佳質素”人才也可能有所不同。因此，在現階段，我們並不打算對何謂“較佳質素”人士下定義。我們會在人口政策研究下，探討如何吸納香港所需的人才，在檢討完成後，特區政府會作出公布，並會向立法會匯報和介紹檢討結果。

- (二) 現行的人口政策只容許在香港開辦或合辦業務的外地投資者入境，卻把擁有足夠財力在本港投資，但無意經營業務的人士（即資本投資者）摒除在外。世界上很多國家，例如英國、加拿大、新加坡等，也訂立了吸納資本投資者的政策，這類投資者會引入新資金和進行投資活動，幫助帶動有關地區的金融及經濟發展。特區政府在人口政策的大前提下，正研究放寬現行入境政策，吸納資本投資者來港投資和定居。待人口政策的研究完成後，我們會一併公布有關吸納資本投資者的構思。
- (三) 輸入內地專業人才計劃由 2001 年 6 月起實施，旨在吸引一些具備本地短缺的技能或經驗的內地專業人才來港工作，以滿足本地企業日常運作的需要。該項計劃現時只適用於資訊科技及金融服務兩個界別。

截至本年 10 月 31 日，入境事務處共接獲 445 宗輸入專才申請，當中有 268 宗申請屬於資訊科技界的申請，當中 151 宗已獲批准；38 宗被拒絕；74 宗由申請人自動撤銷，5 宗仍在處理中。屬於金融服務界的申請個案共有 173 宗，當中 91 宗已獲批准；28 宗被拒絕；37 宗由申請人自動撤銷，17 宗申請仍在處理中。除卻自動撤銷及仍在處理的個案後，資訊科技界及金融服務界的批准比率分別達 80%及 76%。

在獲批准的個案中，142 名資訊科技界專才及 89 名金融服務業專才已經進入香港開始工作。抵港的資訊科技專才的每月平均薪酬為 28,900 元，而金融服務專才的每月平均薪酬為 52,200 元。整體來說，兩個界別所有抵港的專才的平均月薪為 38,000 元。

石禮謙議員：主席，局長在主體答覆第(二)部分提及，政府將來會考慮吸納資本投資者。主體答覆也提及除香港外，有很多地方，例如北至加拿大，南至新加坡，也希望吸納這些資本投資者。這些機會並不是經常存在的，請問政府須考慮多久，才會宣布推行這項計劃呢？

保安局局長：主席，我們已就技術性的細節與有關部門，包括經濟顧問、香港金融管理局及證監會等研究了一段時間。這項政策現在由政務司司長在進行人口政策研究時一併處理。政務司司長曾表示希望在年底完成人口政策檢討，他隨後會選擇公布檢討結果的日期。

許長青議員：主席，局長在主體答覆第(二)部分指出，特區政府正研究放寬入境政策。請問局長，政府會否考慮批准在香港購置了某個價值物業的內地人獲得居留權呢？

保安局局長：主席，我們現時的入境政策是容許世界各地的人來港營商或投資的，但內地人卻除外，不過，目前的投資類別必須涉及業務性質，即必須經營一項業務。其實，我們過去每年也批准了二百多宗這類申請。《基本法》不准許純粹藉着投資而獲得居留權。《基本法》規定，要取得居留權，必須符合通常在香港居住連續 7 年等條件，不能藉着帶一筆款項來港便獲得居留權。不過，政府可以考慮的做法是，第一，引進資本投資類別，即無須營運某種生意，只要帶一筆錢來港投資指定的工具，例如地產或其他指定工具，便可獲批准來港定居。如果投資者願意在香港居住滿 7 年，便符合條件獲得居留權。當然，這視乎政府是否實施資本投資的政策，因為過去每年也有二百多宗這類申請獲得批准；第二，是如何在世界各地實施，包括是否在海外、內地及世界各地同時實施，還是分期實施。這則有待政務司司長的整體人口政策研究完成後，才會有結論。

劉慧卿議員：主席，我相信人口政策涉及的範疇非常廣泛，也可能非常複雜和具爭議性。局長在主體答覆第(一)部分說，政務司司長曾經會晤議員、學者及各界人士。主席，我也曾經與司長吃過一頓飯，我們總共有五六人，吃了 1 小時飯，每人也說了一些話。這當然不是很有秩序或深入的諮詢。我當時向司長說應該發表諮詢文件，以便社會可作有秩序的討論。局長剛才數次提及要待司長完成他的工作，請問局長，在司長完成有關工作後，他會以甚麼方式公布結果，然後進行諮詢；又或他公布的結果會是一份已作出了政策決定的文件呢？

保安局局長：主席，我不能代政務司司長回答這項補充質詢，因為人口政策並非只包括入境政策。人口政策當然亦須視乎本地的人口結構及本地的人口問題而定，例如本地婦女的生育率為何這麼低。我知道司長須研究這些問題，因此，關於在司長在完成有關研究後，最終會以甚麼形式向立法會匯報或如何進行公眾諮詢等問題，我是不能代政務司司長回答的。

麥國風議員：主席，我希望傳媒不要又說我吃醋。局長表示，政務司司長曾經諮詢各位立法會議員，但他最少並沒有諮詢過我的意見，因此，我須表明這一點。

我不知道局長是否真的會採用在主體答覆第(一)部分提及的“較佳質素”的標準，我對此是感到頗為擔心的，因為我們有很多土生土長的人也很出色，例如林瑞麟局長在上星期便說我們當中有很多表表者……

主席：麥議員，請直接提出補充質詢。

麥國風議員：主席，“較佳質素”是一個頗帶有歧視成分的用詞，請問局長是否真的會採用這個詞語，以及會有甚麼策略令土生土長的人不單止是“較佳”，而是“最佳”質素呢？

保安局局長：主席，首先，我會向政務司司長轉達，麥議員對這方面非常感興趣，提醒他要諮詢麥議員。第二，“較佳質素”這個詞語並不是我採用的，而是石議員採用的，但我相信他也並沒有歧視的意思。我在主體答覆中已經指出，我認為很難界定甚麼是“較佳質素”的人，因為所謂“較佳質素”，是非常主觀和因人而異的，可能有些人認為具有專上學歷是較佳；有些人則認為銀行存款多才是較佳；而甚至有些人認為體育成績好或文化水平高才是較佳，這是因人而異的，而且目前沒有具備上述條件的人，亦不等於將來也沒有。因此，我相信由政務司司長領導的制訂人口政策小組一定不會為“較佳質素”的人口下定義，也不可能這樣做。不過，如果我們參考外國的做法，以美國、加拿大和澳洲為例，這些國家亦沒有就何謂“較佳”下定義，而只會有不同的類別，即這些國家認為缺乏的人口類別，例如專業人才、技術人才、傑出科學家、藝術家、運動員等，而我以前也提及過，美國為了增加種族的多元性，每年會特別為某些較少人到美國定居的地區提供以抽籤形式分配的配額，以期令人口結構較為平衡。因此，我留意到很多這些先進國家也沒有界定何謂“較佳”或“次佳”而只會訂定不同類別。我想，如果我們有意改變入境政策，也會朝着同一個方向走。

陳智思議員：主席，局長在主體答覆的最後一段提到，有 89 位金融服務界人士獲批准來港，其實，金融服務的範圍是非常廣泛的，例如包括銀行、保險和投資服務，請問這 89 位人士是屬於哪些範疇的？是否可提供關於他們職級的數字？如果局長手上沒有這些資料，可否以書面提供這些資料？

保安局局長：主席，我手上沒有這些資料，因此我會以書面向陳議員提供有關資料。（附錄 V）

馬逢國議員：主席，輸入內地專才計劃實行至今，已接獲一定數目的申請，請問局長認為對計劃的反應是在政府的估計之內，還是在估計以外呢？政府如何評價這項計劃的效果呢？

保安局局長：主席，對計劃的反應可算是在我們估計之內的。我們預計這方面的需求會受經濟活動所影響，如果經濟蓬勃，便需要多一些資訊科技和金融服務界的專才。這項計劃推出一年多以來，我們共接獲四百多宗申請。我們認為這反映了香港的經濟狀況。不過，這些人的工資也相當高，我剛才已提及，例如在金融界方面，平均工資是五萬二千多元，資訊科技界也接近 3 萬元，可見真正希望引進專才的人並沒有把這些專才當作廉價勞工，而是以較高工資，吸引不能在香港聘請到的人才。

李卓人議員：主席，雖然政務司司長在年底才會公布制訂人口政策的結果，但很多時候，也提及投資移民或專才移民，這似乎已是呼之欲出的事。請問局長，從保安局的角度來看，無論是否接受投資移民或專才移民，就現時 150 個家庭團聚的配額會否受到影響的問題，你們其實是否已採用了某項原則呢？

保安局局長：主席，其實，現時世界各地已有專才移民的類別，但內地是設有限制的，只有優才和專才兩個類別。至於資本投資方面，則未有定論。我認為如果我們再放寬這兩項政策，也只會個別處理，不會影響每天來港定居的配額的。

主席：本會就這項質詢已用了超過 15 分鐘。雖然仍然有多位議員輪候提問，但我只可容許議員提出最後一項補充質詢。

吳亮星議員：主席，主體答覆第(二)部分提及英國、加拿大及新加坡也制訂了吸納資本投資者的做法，請問政府有否研究這些地區或國家在吸納這些投資者時，遇到甚麼負面的情況？在將來公布的人口政策研究中，可否提供有關這些投資會為香港帶來甚麼正面和負面影響的資料？

保安局局長：主席，據我瞭解，這些資本投資者並沒有甚麼負面的影響，因為第一，除了須符合一些資本投資的要求外，當然也要求投資者具有良好的品格，這當然是必需的。此外，也須確保資金來源是合法的，即必須在安全上有所保障，我們才會讓這些人來港。至於在經濟效益方面，關於各國的情況，我們並沒有詳細資料。對於香港實施這項措施，當然會有不同的看法，據我瞭解，有些人認為香港根本不缺乏資金，我相信吳議員比我更清楚銀行界是否缺乏資金。另外一些人認為，香港較缺乏的是投資意念，單單是帶資金來港，裨益會有多大，有些人也對此提出質疑。這些都是政務司司長領導的小組須研究的問題。

主席：口頭質詢時間到此為止。

議員質詢的書面答覆

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

使用北環線過境的旅客量

Usage of Northern Link by Cross-Boundary Passengers

7. 鄧兆棠議員：主席，政府在本年 6 月提交本會交通事務委員會的補充文件中預計，在 2016 年北環線啟用後，鐵路過境通道平日的每天平均旅客量為 54 萬人次，當中 13 萬人次會使用北環線過境。但是，在本年 10 月 9 日的立法會會議上，環境運輸及工務局局長就有關“加快興建北環線”的議案辯論發言時卻指出，按照政府“估計，2016 年有了北環線後，利用鐵路過境人數會增加一成，達至每天 50 萬人次。根據初步估計，每天 4 萬人次過境在財務上不足以支持北環線的建造和營運”。就此，政府可否告知本會：

- (一) 就北環線啟用後的鐵路過境通道平日的每天平均旅客量出現兩套不同數字的原因，以及上述 4 個旅客量的計算方法；
- (二) 在估計使用北環線過境的旅客量時，有否考慮深圳地鐵在 2004 年通車及深圳城市發展規劃重心西移等因素；若否，原因為何；及

- (三) 九廣鐵路公司(“九鐵公司”)有否就加快興建北環線與政府有關部門接觸；若有，該公司所提交的建議內容？

環境運輸及工務局局長：主席，

- (一) 我們在本年 6 月提交立法會的補充文件內的預測數字，列出 2016 年 3 條過境鐵路線每一條的預計使用量（即北環線有 13 萬人次、上水至落馬洲支線有 11 萬人次、東鐵上水至羅湖有 30 萬人次），因此，預計的使用量總額為每天 54 萬人次。我們預計，在這些旅客中，約有 2 萬人在過境時會採用全部 3 條鐵路線。詳細來說，他們會經北環線由錦田前往古洞，再經落馬洲支線由古洞前往上水，然後轉乘東鐵由上水至羅湖。由於這 2 萬名旅客的行程都計算入上述 3 條過境鐵路線每一條的預計使用量內，因此，使用量總額比本人在 10 月就北環線的議案發言時所述的 50 萬人為多。50 萬人的數字是在 2016 年北環線通車後，每天利用鐵路過境的總旅客人數。在北環線通車前，每天過境旅客約有 46 萬人。因此，北環線所帶來的鐵路旅客量淨增長約為 4 萬人。這新增的旅客量，在財務上不足以支持北環線的建造和營運。在補充文件和本人的答覆中所提述的數字，是採用規劃署的過境運輸模型和第二次鐵路發展研究的運輸模型的最新預測。
- (二) 在作出上述過境旅客量預測時，我們已把深圳地鐵通車和深圳發展重心西移等因素計算在內。
- (三) 我們與九鐵公司保持經常聯絡。該公司現正就北環線進行財務和技術分析，並會向我們提交有關報告。

空氣污染管理措施

Measures in Air Pollution Management

8. 田北俊議員：主席，環境運輸及工務局局長在本年 10 月 16 日的立法會會議回答議員質詢時指出，香港特別行政區（“特區”）政府與廣東省政府已在粵港持續發展與環保合作小組下成立專責小組，跟進各項空氣污染管理措施，務求在 2010 年達到雙方同意的減排目標。局長在回應本人的補充質詢時，曾舉例說明該等措施。就此，政府可否告知本會，各項空氣污染管理措施的詳情及實施時間表？

環境運輸及工務局局長：主席，特區政府與廣東省政府按照雙方於本年 4 月達成的協議，現正詳細研究在珠江三角洲地區空氣質素研究報告中所提建議的可行性。兩地政府會實施一系列額外控制措施，務求盡最大努力，在 2010 年或之前，把區內的二氧化硫、氮氧化物、可吸入懸浮粒子和揮發性有機化合物的排放量分別減少 40%、20%、55%和 55%（以 1997 年為基準年）。

為達到雙方同意的減排目標，研究報告建議特區政府採取下列措施：

- (i) 減少印刷業及消費品（包括各類油漆和噴霧劑等）所排放的揮發性有機化合物；及
- (ii) 減少香港的發電廠所排放的二氧化硫、氮氧化物和可吸入懸浮粒子。

至於廣東省方面，研究報告建議廣東省政府採取下列措施：

- (i) 輸入西部地區的水力發電、採用較環保的燃料及改善現有發電廠，以減少發電廠的污染物排放量；
- (ii) 加快收緊汽車燃料和車輛廢氣排放的標準，以減少車輛的污染物排放量；及
- (iii) 針對污染程度最嚴重的工業工序，規定有關方面改善或安裝控制設備，以減少工業的污染物排放量。

兩地政府已在粵港持續發展與環保合作小組下成立專責小組，跟進有關工作。該專責小組所負責的工作包括評估區內空氣質素的變化，以及分析新增改善措施的成效。為此，專責小組現正計劃設立一個更精密的區域性空氣質素監測網絡，預計該網絡可在 2004 年左右開始運作。此外，專責小組現正研究兩地的發電廠推行排放交易試驗計劃的可行性。

至於擬在香港實施的額外控制措施的細節及實施時間安排，我們一經擬訂後，即會諮詢立法會。

針對受資助院校所開辦課程的投訴

Complaints Against Extra-mural Courses of UGC-funded Institutions

9. 張文光議員：主席，有大學教育資助委員會資助院校（“受資助院校”）的校外進修部或附屬學院所開辦的課程，以及該等院校與非本地教育機構合辦的課程被投訴貨不對辦和濫收學費。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否對這些課程聲稱的學術程度（如文憑、學士學位或以上）施加限制；若有，詳情為何；這些課程當中屬副學士或以上程度的學術程度，是否由開設課程的院校自行評審；若然，原因為何；
- (二) 有何機制監管就這些課程的質素、學術程度及評審入學申請的工作；監管機構如何確保這些課程的質素；又這些課程是否須註冊；若然，它們是根據哪條法例註冊；若否，原因為何；
- (三) 是否知悉受資助院校有否設有渠道，處理關於課程貨不對辦的投訴；若有，在過去 5 年，每年各受資助院校接獲的投訴個案數目，以及這些投訴佔該年有關院校所接獲的投訴個案總數的百分比為何；若沒有，哪個機構處理這些投訴；及
- (四) 是否知悉受資助院校有否在教學和財政上與其校外進修部或附屬學院分享資源；若有，涉及的資源項目，以及在過去 3 年，每年兩者在此等項目獲得的款額及佔有關受資助院校該年撥款或盈餘的百分比？

教育統籌局局長：主席，

- (一) 各受資助院校的法例，授予各院校頒授學位及其他學術名銜的權力。各院校及其持續進修部在開辦課程時，可自行決定課程的學術程度，而不須受任何限制。各大學開辦有頒授資歷的課程（一般指文憑或以上程度）是由大學評審及頒授，並須通過大學的內部質素保證機制。由於香港教育學院（“教院”）尚未擁有自我評審的資格，它的持續進修部所開辦有頒授資歷的課程，則須由香港學術評審局（“評審局”）評審。

不涉及資歷頒授的課程也同樣須通過院校內部質素保證機制，才可提供予學生選讀。

教育統籌局於本月發出的“建議香港設立資歷架構及相關質素保證機制諮詢文件”中，提出多項建議，包括延展評審局的現行權限，以便評審局可負責所有學位以下程度課程的質素保證工作。這些課程包括各受資助院校的持續進修部提供的學位以下程度課程。政府會詳細考慮公眾意見後，才就此建議作出決定。

至於持續進修部與非本地院校合辦，並由非本地院校頒授資格的課程，則受《非本地高等及專業教育（規管）條例》（第 493 章）規管。

- (二) 各大學均有其內部機制，以評核及監控課程的入學標準、內容及質素。一般來說，在這些機制下，院校須成立教務會、學術委員會、內部課程評審小組、管理委員會等組織。成員包括學者、業界或校外專業團體的專業人士、教學人員及學生代表。

大學教育資助委員會（“教資會”）也十分着重課程質素，因此，持續進修部現已被納入由教資會轄下小組所進行的“教與學質素過程檢討”的範圍內。

至於教院持續進修部所開辦的頒授學位課程，則須經由評審局每 3 年評審一次。教院內部亦設立了多個課程質素保證委員會，專責監管持續進修課程的日常運作及質素。

由於 8 所受資助院校均為法定機構，受它們的法例規管，因此並不須再為其個別課程註冊。持續進修部若與非本地院校合辦非本地課程，則須根據第 493 章申請豁免。當局備存這些課程的註冊紀錄冊，並供公眾人士查閱。

- (三) 所有受資助院校的持續進修部均設有渠道，處理有關其課程的投訴。根據院校提供的資料顯示，於 1997-98 至 2001-02 的 5 個學年內，分別有 1、3、6、5 及 0 宗涉及持續進修部課程貨不對辦的投訴，佔收到的總投訴數目的 0%至 9%。
- (四) 現時，各個持續進修部均以自負盈虧的形式運作。它們的帳目與院校本部的帳目是分開記錄的。持續進修部如果運用院校本部的資源，則前者須向後者支付費用。

不過，院校的高層人員須兼顧持續進修部的策略性發展。在這些情況下，院校並無特別的紀錄帳目或計算費用。

維多利亞公園洗手間的開放時間**Opening Hours of Toilets in Victoria Park**

10. **蔡素玉議員：**主席，銅鑼灣維多利亞公園（“維園”）雖然全日開放給市民使用，但公園內的公眾洗手間卻並非全日開放，對公園使用者構成不便。就此，政府可否告知本會，會否延長這些洗手間的開放時間；若會，新的開放時間及將於何時實施；若否，原因為何？

民政事務局局長：主席，維園內共設有 3 座公眾洗手間，分別位於公園西面近糖街入口、公園北面的小山丘，以及公園東面近興發街入口。近興發街入口的洗手間由食物環境衛生署負責管理，另外兩座洗手間則由康樂及文化事務署（“康樂文化署”）管理。基本上，這 3 座公眾洗手間均是全日開放，但由於維園正進行改善工程，令通往小山丘上的洗手間的路徑變得較為轉折，故此這座洗手間的使用量甚低，尤以晚間為甚。為了善用資源，在進行改善工程期間，康樂文化署把其開放時間改為早上 7 時至晚上 11 時。當有關改善工程於本月底完成後，便會再次全日開放，供市民使用。

醫院急症室的公共秩序**Public Order at A&E Departments of Hospitals**

11. **麥國風議員：**主席，據報，上月底，威爾斯親王醫院急症室有十多人因不滿當值醫生未有立刻為其友人診治而大肆叫囂，在場的當值警員喝止時反被辱罵，其後十多名警員趕至增援，局面才受到控制。關於公立和私營醫院的急症室的公共秩序，政府可否告知本會：

- （一）現時，是否每間急症室均有警員全日 24 小時當值；若然，每間急症室每更平均有多少名警員當值，以及這些警員的職責為何；
- （二）有否評估現時急症室的警力是否足以維持該等場所的公共秩序和確保醫護人員免受騷擾；及
- （三）過往 5 年，急症室醫護人員在當值期間遇襲受傷的個案數目及詳情為何？

保安局局長：主席，

- (一) 警方在全港 14 間公立醫院的急症室均設有一個警崗，除雅麗氏何妙齡那打素醫院及北區醫院的警崗外，所有警崗均有警員 24 小時當值。雅麗氏何妙齡那打素醫院及北區醫院的警崗，則在上午 8 時至晚上 10 時運作。這是考慮到有關急症室的情況，以及警方有需要在該等地區作更靈活及平均的人手調配。此外，據我們所知，私營醫院並無設置急症室。

所有警崗每更有 1 名警員當值，負責為急症室醫護人員與警方單位聯絡。如有由醫護人員轉介須注意的個案（例如，懷疑傷勢是在牽涉刑事成分的事件中造成），當值警員會進行初步調查，把報告交由警方單位跟進。

- (二) 派駐警崗的警員，其主要職責是為醫護人員與警方單位聯絡，警崗的設置並非專為維持急症室的公共秩序或護衛醫護人員，但警員都會緊守崗位，執行警務職責，在有需要時，向指揮及控制中心要求增援。可提供支援的資源來自醫院所在地區的警方單位、駐總區衝鋒隊或警察機動部隊。
- (三) 警方及醫院管理局並無備存這類個案的數字。過往極少發生滋事分子搗亂急症室及嚴重傷害醫護人員的個案，但曾有個別事件，是有關病人因不滿、醉酒或精神不穩定而鬧事的。

思覺失調服務計劃

Programme of Early Assessment Service for Young People with Psychosis

12. 陳婉嫻議員：主席，關於醫院管理局（“醫管局”）推行的思覺失調服務計劃，政府可否告知本會，是否知悉：

- (一) 上述計劃的人手編配及服務區域；
- (二) 為上述計劃而設立的 4 個思覺失調分區服務中心自成立至今每年處理及新增的個案數目，以及有關個案近年是否有上升趨勢；若有，原因為何，以及醫管局如何應付上升的服務需求；
- (三) 在上述計劃下正接受治療、成功康復及病情進一步惡化的個案數目分別為何，以及有否為接受治療人士提供支援服務；若有，提供支援服務的機構為何；

- (四) 鑒於上述計劃的主要服務對象是 15 至 25 歲的青少年，醫管局是否有為其他年齡的思覺失調患者提供支援或治療服務；若有，提供有關服務的機構為何；及
- (五) 醫管局估計沒有接受診斷及治療的思覺失調患者人數，以及他們不接受診斷及治療的原因？

衛生福利及食物局局長：主席，

- (一) 思覺失調服務計劃於 2001 年 7 月推出，每年為 1 400 名青少年進行評估，以期找出有精神病問題的人，讓他們及早得到診治。目前，共有 8 名醫生、1 名臨床心理學家和 13 名護士負責推行這項計劃，並透過成立 4 支小組，應付全港的需要。4 支思覺失調服務小組的主要服務地區如下：

小組	主要服務地區
駐瑪麗醫院的小組	香港島、九龍東及離島
駐葵涌醫院的小組	九龍中、九龍西、荃灣、葵青及東涌
駐青山醫院的小組	屯門及元朗
駐沙田醫院的小組	沙田、大埔、西貢、粉嶺及上水

- (二) 在 2001-02 財政年度和本財政年度，4 支服務小組評估的個案數目如下：

服務小組駐守的 醫院	評估個案數目	
	2001-02 年度 (由 2001 年 7 月至 2002 年 3 月*)	2002-03 年度 (截至 2002 年 10 月)
瑪麗醫院	320	207
葵涌醫院	558	383
青山醫院	493	326
沙田醫院	356	490
總計	1 727	1 406

* 由於服務計劃是在 2001 年 7 月推出，因此，有關的統計數字涵蓋 2001 年 7 月至 2002 年 3 月期間。

鑒於思覺失調服務計劃推行至今只是稍稍超過 1 年，目前並非適當時候評論個案量的趨勢。

為應付市民對精神科服務的需求，醫管局已採取以下措施，重整其精神科服務，包括理順以聯網為本的服務、精簡轄下精神科醫院的規模、加強社區精神科服務，以及為門診病人進行有效分流。

(三) 4 支思覺失調服務小組所治療的個案數目如下：

服務小組駐守的醫院	治療個案數目	
	2001-02 年度	2002-03 年度
瑪麗醫院	143	119
葵涌醫院	246	154
青山醫院	123	135
沙田醫院	162	69
總計	674	477

推行思覺失調服務計劃，目的是縮短嚴重精神病發與病人的求診時間差距。嚴重的精神病（例如精神分裂症）往往需要一段漫長的治療時間（通常數以年計），而且這類疾病的復發機會頗高。一般來說，精神病患者都須接受長時間的跟進。鑒於思覺失調服務計劃推行至今只是稍稍超過 1 年，要評估計劃是否能達到預期目標，以及計劃的成效，為時尚早。醫管局將密切監察接受治療的病人的進度。

思覺失調服務計劃提供全面的服務，計有研究及教育計劃、疾病預防服務、臨床評估，以至治療服務等，使有精神病問題的青少年能及早得到診斷和治療。思覺失調服務小組亦與非政府機構（例如浸會愛群社會服務處）合作，為病人提供職業康復服務（包括職業訓練，以及改善社交及溝通技巧的課程）以幫助病人重新融入社會。

(四) 由於精神病一般在青春後期或成年初期萌發，思覺失調服務計劃的對象為 15 至 25 歲病人。醫管局的醫護人員如果在診治病人時發現有其他年齡組別的病人出現精神病徵狀，便會把有關病人轉介至醫管局精神科服務單位進行評估，再按需要予以治療。

- (五) 要找出年齡組別 15 至 25 歲人口中精神病發病率，以及有精神病問題而沒有接受診斷或治療的患者人數，須進行詳細研究調查，而香港並無進行有關研究。

病人拒絕求診的原因包括不知道自己精神出現問題、害怕遭標籤、不知道醫管局所提供的全面精神科專科服務等。醫管局已就此加強教育及宣傳工作，鼓勵病人盡早尋求治療，並加強公眾對醫管局提供全面的精神健康服務及計劃的認知。

郊野公園野生猴子過度繁衍

Over-proliferation of Wild Monkeys in Country Parks

13. 劉江華議員：主席，鑒於現時在獅子山、金山及城門郊野公園一帶聚居了很多野生猴子，政府可否告知本會：

- (一) 有否監察猴子數目的變動情況及估計現時聚居在上述每個地點的猴子數目；
- (二) 有否檢討大量猴子對郊野公園的自然生態的影響；若有檢討，結果為何，以及當局有何補救措施；
- (三) 有何措施防止猴子過度繁衍；
- (四) 過去 3 年，當局接獲郊遊人士投訴被猴子滋擾或襲擊的個案數目分別為何；當局有否評估猴子滋擾郊遊人士的情況是否嚴重；若有評估，結果為何；
- (五) 哪些疾病可透過與猴子的接觸傳播給人類；及
- (六) 有否定期監察猴子的健康狀況；若有，詳情為何；若否，原因為何？

環境運輸及工務局局長：主席，

- (一) 漁農自然護理署（“漁護署”）有監察郊野公園內野生猴子數目的變化，當中包括獅子山、金山及城門郊野公園。據該署估計，目前該 3 個郊野公園內的野生猴子數目，依次約為 500、700 及 130 隻。

(二) 根據漁護署的評估，野生猴子對郊野公園的自然生態並無造成顯著的不良影響。位於該 3 個郊野公園內的樹林，面積足以供包括野生猴子在內的各種野生動物作棲息地。這些野生猴子對自然環境造成的唯一破壞，是在金山郊野公園內一處經常有相對較大羣猴子出沒的地方，當中部分樹木有損毀情況。不過，漁護署透過郊野公園植樹計劃所補植的樹木，數目遠超過因此遭破壞的樹木。

(三) 該 3 個郊野公園的野生猴子數目增長迅速，主要原因是有市民餵飼猴子。為處理這問題，漁護署自 1999 年開始禁止市民在這 3 個郊野公園內餵飼野生猴子。自實行該項措施至今，該署人員共發出約 16 000 次警告和勸諭，以及檢控了 11 名非法餵飼猴子的市民。

此外，漁護署現正研究採用節育方法的可行性，作為一項長遠和人道的措施，以控制野生猴子數目增長。為此，該署剛完成一項試驗計劃，替約 30 隻猴子進行絕育，並正研究該項試驗計劃對這些猴子的交配行為所產生的作用，包括對其族羣的影響。

(四) 根據漁護署的紀錄，在 2000 年、2001 年和 2002 年（截至 10 月止），該署接獲遊人投訴在該 3 個郊野公園內遭猴子滋擾或襲擊的個案數目分別為 52、12 和 71 宗。其中大部分的個案均涉及猴子作威脅性舉動或企圖搶奪遊人的食物，而並未有對遊人的身體造成傷害。與 1996 年至 1998 年期間，每年接獲超過 120 宗的投訴個案數目相比，以上個案數目明顯較低。我們相信情況得到改善，部分原因是政府自 1999 年起推行的禁餵措施取得成效。漁護署會繼續嚴厲執行該措施，並會研究其他適當的方法，控制野生猴子數目的增長。

(五) 理論上，一些疾病如 B 型疱疹病毒、狂犬病、結核病和寄生蟲疾病等都可通過與猴子接觸傳染給人類。不過，本港至今並無野生猴子傳染疾病給人類的個案。

(六) 漁護署有監察郊野公園內野生猴子的健康狀況，並在有需要時對牠們進行疾病監察。直至目前為止，並無跡象顯示這些猴子帶有傳染性疾病。此外，根據漁護署對野生猴子進行的檢驗，亦未有跡象顯示牠們感染了 B 型疱疹病毒。這種病毒存在於其他地方的個別野生猴子族羣，並可能感染人類，引致嚴重疾病。但是，為安全起見，市民若遭猴子襲擊受傷，應向醫生求診。

"Thin Client"電腦網絡系統
"Thin Client" Network System

14. 單仲偕議員：主席，關於"Thin Client"電腦網絡系統（即由一部能處理多重作業及大量運算的中央電腦與多部通常不設硬碟等儲存裝置的網絡電腦連結而成的系統；網絡電腦使用者只須在啟動電腦時從伺服器中取回所需程式或資料，而主要運算和處理作業則全由中央電腦完成），政府可否告知本會：

- （一）有否評估上述電腦網絡系統是否適用於各政府部門的運作，尤其是在目前政府財政緊絀的情況下；若有，結果為何；若否，原因為何；及
- （二）若上述評估結果顯示該種電腦網絡系統適用於各政府部門的運作，哪些部門會率先採用該種電腦網絡系統，以及使用該種電腦網絡系統能節省的開支款額及對部門服務水平的影響？

工商及科技局局長：主席，

- （一）政府並沒有就關於“輕量用戶端”（Thin-client）技術是否適用於各政府部門的運作進行全面和有系統的評估。基本上，政府的政策是讓各部門根據個別資訊或運算系統的需要而選用合適的技術，同時亦會從功能、支援、兼容性、保安及整體成本效益等角度考慮採用這些技術的可行性。除了這些一般性的考慮之外，能否使用“輕量用戶端”技術，很大程度亦取決於用戶工作站須提供多少及何種功能，以及須支援有多少不同種類的系統設計。故此，政府不會對“輕量用戶端”技術的應用作出劃一的政策，以期各部門全面轉用。
- （二）鑒於上述的考慮，政府並沒有一個實施“輕量用戶端”技術於各政府部門運作的時間表和開支預算。

天水圍的掘路工程
Road Opening Works in Tin Shui Wai

15. 陳偉業議員：主席，本人接獲天水圍居民投訴，指兩年多前在天頌苑與天華邨之間的一段天瑞路上展開的掘路工程，至今仍未竣工。現時有十多條

巴士路線在該段道路上設置巴士站，巴士在繁忙時段輪候入站，加上附近有車輛違例停泊，往往令該處交通十分擠塞。此外，該處的行人過路燈仍未啟用，行人須在沒有過路設施下橫過馬路。就此，政府可否告知本會：

- (一) 儘管本人早於兩年前已要求當局盡快完成上述工程，但有關工程進度仍然緩慢的原因；當局將如何徹底解決該問題；
- (二) 鑒於有居民反映很多時候沒有工人在該工地上施工，有關部門有否緊密監察該工程的進度；若有，詳情為何；若否，原因為何；
- (三) 去年就在上述一段天瑞路上違例泊車提出檢控的數字，以及如何解決在該處違例泊車的問題；及
- (四) 鑒於天頌苑與天華邨已入伙兩年多，當局有否評估該工程的延誤、有關路段的交通擠塞，以及缺乏過路設施對當地居民造成的影響；若有，有否具體的改善計劃；若否，原因為何？

環境運輸及工務局局長：主席，

- (一) 在天壇街與天瑞路路口的工程，涉及水管鋪設、水渠修復、路面重修及交通訊號系統安裝等工程。由於該路口一帶空間有限，所以每項工程須分期進行。

在 2000 年年初，政府在該路口一帶鋪設主要水管。其後，由於承建商表現差劣，未能完成工程合約，政府將餘下工程交由另一承建商跟進。在 2001 年年中，水務工程大致完成，政府便展開水渠修復等工程。

由於有關路口交通繁忙，加上工作空間有限，水渠修復工程承建商只能分階段挖掘路面，以修復排水管。在工程進行期間，卻發現一條須予更換的排水管，其中一部分位於另一食水管排氣閥之下，因而不能採用直接挖掘的方法把排水管更換，所以政府便考慮將排水管改道。可是，從探坑中獲得的資料顯示，路口的現有公用設施實在太多，以改道方法更換排水管並不可行。

政府於是安排承建商進行排水管内窺錄影，以準確掌握排水管的損壞程度及位置。根據窺探結果，政府決定採用排水管内壁加層的方法修復排水管損壞的部分。承建商現已完成修復所有的排水管。

- (二) 在施工期間，政府的顧問工程師派駐地盤工程人員每天監督工程進行及檢查進度。為了工程可以盡早完成及盡量減少對繁忙交通的影響，政府與顧問工程師經常與承建商開會，討論工程的進度和困難，以及共同研究解決方法。政府亦曾因工程進度未如理想，召見承建商高層職員及向其發出警告信。
- (三) 根據天水圍新市鎮的發展計劃，各公共屋邨及私人屋苑須按照城市規劃標準提供足夠泊車位。因此，天瑞路兩旁的天頌苑及天華邨均設有多層停車場，而天壇街亦設有臨時露天停車場，以滿足泊車位的需求。但是，有很多駕駛人士往往貪圖方便，在晚上把私家車、貨車及重型車輛停泊在天瑞路一帶，直至翌日早上。此類違法行為不但影響道路使用者安全，更嚴重阻礙公共車輛服務。近期警方已加強檢控違泊的車輛，在過去 6 個月，就在天瑞路及鄰近道路上的違例泊車，共發出 852 張定額罰款通知書。經過警方加強行動後，現時天瑞路一帶違例泊車情況已顯著改善。
- (四) 由於上述限制及原因，有關工程須用較長時間才完成。在過去施工期間，為盡量減少工程對居民的影響，有關部門已按照實際情況，安裝臨時交通燈輔助行人橫過馬路，以及在有關路口不平坦的地方臨時重鋪路面，以減少影響。現時工程已大致完成，餘下的路面重鋪及交通訊號系統安裝工程預計會於本年 12 月完工。

建議成立人權機構

Proposed Establishment of Human Rights Commission

16. **MS EMILY LAU:** *Madam President, regarding the provision of an accessible, affordable, expeditious and effective mechanism for individuals to seek redress and reparation for alleged violations of human rights, will the executive authorities inform this Council whether they have plans to establish an independent Human Rights Commission, with powers to investigate complaints about violation of human rights and to advise the Administration on whether a particular piece of proposed legislation is in compliance with international human rights standards; if so, of the details of such plans; if not, the reasons for that?*

SECRETARY FOR HOME AFFAIRS: Madam President, human rights in Hong Kong are founded on the rule of law, an independent judiciary, the Hong Kong Bill of Rights Ordinance (Cap. 383) which incorporated provisions of the International Covenant on Civil and Political Rights (ICCPR) as applied to Hong Kong in our domestic law and empowered the Court to grant remedies for contravention of the Ordinance and a sound and comprehensive legal aid system that assures the individuals of access to the Courts to seek redress and reparation for alleged violations of human rights. These foundations have been strengthened by the constitutional entrenchment of the ICCPR and the International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights under Article 39 of the Basic Law. Additionally, comprehensive safeguards are provided by the Ombudsman's Office, the Equal Opportunities Commission, the Privacy Commissioner's Office and, of course, the Legislative Council. The Government continues to operate in the full view of a free and active press and local and international non-governmental organizations.

This system has served Hong Kong well and has provided a sound framework for the protection and development of human rights in the territory. We do not see the obvious need for a new institution such as a Human Rights Commission. Nevertheless, our minds are open and we will keep the matter seriously in view.

運輸署轄下停車場的使用率偏低

Under-utilization of Car Parks Managed by Transport Department

17. 何鍾泰議員：主席，據報，在運輸署轄下 13 個公眾停車場中，有 5 個在去年的使用率嚴重偏低。就此，政府可否告知本會：

- (一) 該 5 個停車場的使用率偏低的詳細原因；
- (二) 有否評估過去 3 年該 13 個停車場因未被充分使用而少收的泊車費；若有，少收的泊車費總額為何；及
- (三) 有何措施提高這些停車場的使用率？

環境運輸及工務局局長：主席，政府的政策，是通過賣地計劃，鼓勵私營機構在有泊車位需求而附近道路又能處理額外交通流量的地區，興建及經營公眾停車場。假如私營機構無法滿足泊車位需求，政府便會為駕車人士提供額外泊車設施。目前，運輸署轄下有 13 個多層停車場，分布各區，提供約 7 000 個泊車位。為提高效率，該署已由 1984 年 5 月起把這些停車場批給私人承辦商管理和經營。

由於過去數年經濟不景，對泊車位的需求持續下降，運輸署轄下的停車場亦不例外。在計算停泊車輛數目及停泊時間長短後，2001 年內使用率最低的 5 個停車場是荃灣運輸大樓、中間道、林士街、大會堂及美利道停車場，平均使用率為 31% 左右。

除經濟不景外，運輸署轄下停車場的需求下降的其中一個主要原因，是這些停車場附近的發展有所變化。荃灣碼頭的渡輪服務停辦，加上附近一間大型百貨公司結業，令荃灣運輸大樓停車場的使用人數大幅減少。中間道停車場一帶進行道路工程，以致使用該停車場的人數下降。至於中環方面，由於區內新落成的寫字樓均備有本身的泊車設施，運輸署轄下停車場的使用率因而減少。

政府停車場的設立是為應付預計的泊車位需求而非為提供收入。由於這需求隨經濟狀況而變動，所以不會有少收泊車費的問題。儘管使用率下降，但政府停車場仍能發揮作用，繁忙時間的使用率有些時候會達到 70% 至 100%。

為提高使用率，運輸署轄下停車場已推出多項泊車優惠，例如以優惠價發售的士泊車月票、電單車日泊證和夜泊證。此外，該署亦正與停車場管理承辦商研究其他措施，包括採用以八達通操作的關閘設備方便駕車人士出入，以及增設電單車泊車位以滿足不斷增加的需求。

鑒於對泊車位的需求持續下降，運輸署已開始把使用率較低的停車場內部分地方改建，作其他用途。舉例來說，荃灣運輸大樓其中兩層已在 1999 年 12 月改建為室內駕駛學校；除已改建的 5 層外，美利道停車場將再改建一層為政府辦公室；而中間道停車場的 100 個泊車位亦將改建為政府辦公室。當局現正考慮在林士街停車場進行類似改建工程的建議。

運輸署會繼續監察有關情況，並檢討停車場的設置和運作，以切合市民不斷轉變的需要。

東南亞國家遭受恐怖襲擊的風險

Threats of Terrorist Attacks in Southeast Asian Countries

18. 劉江華議員：主席，鑒於印尼及菲律賓近期發生多宗懷疑屬恐怖襲擊的爆炸案，而澳洲政府亦把某些東南亞國家列為遭受恐怖襲擊的高風險地區，政府可否告知本會，有否加強與其他地區政府的溝通和聯繫，以瞭解鄰近地區遭受恐怖襲擊的風險，從而提醒外遊人士？

保安局局長：主席，自印尼及菲律賓近期發生多宗懷疑屬恐怖襲擊的爆炸案後，香港特別行政區（“特區”）政府繼續加強與其他國家和地區政府的溝通和聯繫，交換情報，以進一步瞭解本港鄰近地區遭受恐怖襲擊的風險程度。

特區政府亦不斷檢討最新情況，作出最新的風險評估，過程中會參考其他國家就某些城市或地區是否可能受到恐怖襲擊而作出的風險評估。因應評估的結果，政府會按需要向市民發出適當的旅遊忠告。舉例來說，忠告內容可能包括提醒香港居民在選擇旅遊目的地時，應特別小心，以及如身在外地時，應特別注意的事宜。自峇里在本年 10 月 12 日發生爆炸事件後，特區政府一共發出旅遊忠告或相關的新聞稿共 5 次。

此外，特區政府亦主動與一些航空公司及外國駐港領事館建立了直接聯繫，以密切觀察情況的發展，並確保能盡速作出適當反應。

綠色專線小巴的車費

Fares of Green Minibuses

19. 梁富華議員：主席，關於綠色專線小巴（“綠巴”）的車費，政府可否告知本會：

- （一）運輸署以何準則批准各條綠巴路線的車費，當中路程長短及行走地區所佔的比重為何；
- （二）現行綠巴的車費調整機制；有否評估該機制是否周全及有哪些地方須作改善；

- (三) 有否就各條綠巴路線現時的车費水平是否合理進行評估；若有評估，結果為何，當中哪些路線的车費過高；若否，會否考慮進行評估；及
- (四) 過去 3 年，當局接獲市民投訴綠巴車費過高的個案數目；當局如何跟進該等投訴？

環境運輸及工務局局長：主席，專線小巴服務的车費是依照一個按路程長短而定的車費表來釐定的，這車費表適用於所有專線小巴服務。專線小巴營辦商可以把車費訂在低於車費表所定的水平，但須經運輸署批准，因為專線小巴車費水平是有關服務經營牌照中所訂明的一項條件。

運輸署每年都會檢討專線小巴車費表，在檢討時會考慮本港的一般經濟情況、專線小巴行業的整體財政狀況和市民的接受程度。專線小巴營辦商可隨時提出車費調整申請。運輸署會按個別情況審慎地審核這些申請，並會考慮各有關因素，包括乘客需求模式和有關服務的經營情況、營辦商的財政表現，以及乘客的接受程度等。現行的票價調整機制一直運作良好。

專線小巴現時의票價水平，是運輸署在審慎考慮上文第二段所述的各項有關因素後釐定的。在考慮的過程中，運輸署亦曾詳細研究專線小巴營辦商定期提交的營運和財政表現數據。

本港目前共有 341 條專線小巴路線。過去 3 年，當局共接獲 39 宗有關專線小巴票價的投訴，涉及的專線小巴路線共 19 條。在這 19 條路線中，有 13 條的財政表現並不理想。至於其餘 6 條路線，在運輸署與有關營辦商商討後，其中兩條已引入分段收費。至於另外 4 條行走將軍澳的路線，有關的營辦商最近亦已分別在這些路線中引入優惠票價計劃或專線小巴／鐵路轉乘車費折扣。

預留作為興建中小學的土地

Land Reserved for Constructing Primary and Secondary Schools

20. 張文光議員：主席，政府可否告知本會：

- (一) 按教育分區劃分，已預留在本年及未來兩年作為興建中小學的土地位置及面積、興建學校的數目、學校類別及預計落成年期；

- (二) 鑒於可供半日制小學轉為全日制所需的校舍只剩餘 33 所，不足以應付現時半日制小學在 2007-08 學年前轉為全日制小學的校舍需求，當局會否增加撥地興建學校；若會，詳情為何；若否，原因為何；及
- (三) 釐定預留建校用地的準則，又有否就每年撥作這類用途的土地數量設定限額，以及會否更改已預留作建校用地的土地用途；若會，詳情為何？

教育統籌局局長：主席，

- (一) 按教育分區劃分，已預留在本年及未來兩年作為興建中小學（包括特殊學校）的土地位置及面積、興建學校的數目、學校類別及預計落成年期，詳情見附件。
- (二) 根據最新的人口推算，由目前至 2007 年，本港小學生人口將持續下降，將分配的 33 所校舍所提供的學位，足以應付 2007 年全面實施小學全日制學位的整體需求。至於有一些因地區及人口因素還未能獲分配校舍的半日制小學，教育署會繼續採取其他各種方法（例如整合上下午班級、利用合適的空置校舍或為學校加建課室等），協助它們轉為全日制。我們會以靈活及務實的方式，處理半日制小學的轉制安排，以邁向小學全日制優質教育的目標。
- (三) 在現時的機制下，教育署根據有關的政府部門（包括政府統計處、規劃署和房屋署）所提供的人口增長及遷移預測數據、香港規劃標準與準則的相關條文，以及現行的教育政策，推算各類學位的供求情況。中學和特殊學校的學位供求，以全港為評估和規劃的基礎。如果某些地區持續出現學位短缺／過剩的情況，我們會在預留建校用地時作出適當的調整。小學學位的供求則以地區為評估和規劃的基礎，目的是盡量避免小學生上學時要長途跋涉。

教育署會在上述的基礎下預留教育用地，以需求為原則而不會特別設定限額。

至於預留的教育用地，如果最後發現無須在該地點興建學校（例如某地區根據最新評估，確定在未來數年無須提供額外學額以應付需求或實施某項教育政策），又或某預留教育用地，在研究階段被認定為在技術上不可行（例如因地質問題而不適宜建校），我們會把有關地段交回規劃署重新規劃。

附件

截至 2002 年 11 月中，已預留作中小學（包括特殊學校）用途，
學校正在興建中或即將展開建校工程的教育用地

學校類別：小學

總數：49 幅地皮（每幅土地可興建 1 所學校）

分區	位置	面積 (平方米)	預計落成日期 (年份)
東區	1. 柴灣新廈街	4 700	2004
南區	2. 石排灣邨重建計劃第二期	5 300	2005
	3. 域多利道及薄扶林道交界	6 200	2007
	4. 黃竹坑南風徑	8 050	2007
離島	5. 東涌第 31 區第五期（校舍 3）	5 800	2003
	6. 東涌第 20 區	6 200	2003
	7. 東涌第 89 區	6 200	2006
西貢	8. 將軍澳第 73A 區第一期	6 065	2002
	9. 將軍澳第 73A 區	6 200	2003
	10. 將軍澳第 13 區	6 100	2004
	11. 將軍澳第 65 區	6 212	2004
	12. 將軍澳第 86 區	6 200	2007
北區	13. 粉嶺第 36 區（校舍 1）	6 200	2003
	14. 粉嶺第 36 區（校舍 2）	6 200	2003
	15. 上水第 31 區	5 450	2005

分區	位置	面積 (平方米)	預計落成日期 (年份)
元朗	16. 天水圍第 111 區 (校舍 1)	6 200	2003
	17. 天水圍第 111 區 (校舍 2)	6 200	2003
	18. 天水圍二期第 101 區 (校舍 2)	5 400	2004
	19. 天水圍第 104 區 (校舍 1)	6 200	2005
	20. 舊墟第 16 區	5 950	2006
	21. 天水圍第 104 區 (校舍 2)	6 200	2006
	22. 天水圍第 13 區天城路與天柏路 交界	4 600	2006
	23. 第 12 區 (校舍 1)	6 800	2006
	24. 第 13 區 (校舍 1)	6 200	2007
	25. 第 13 區 (校舍 2)	6 200	2007
	26. 第 13 區 (校舍 3)	6 200	2007
屯門	27. 掃管笏第 56 區	6 200	2003
	28. 慶平路	4 900	2004
	29. 掃管笏第 55A 區 (校舍 1)	6 200	2007
	30. 掃管笏第 55A 區 (校舍 2)	6 200	2007
荃灣	31. 馬灣	6 200	2003
	32. 德士古道與青山公路交界	6 500	2007
	33. 深井	6 200	2007
葵青	34. 石籬邨第十一期重建	7 780	2005
	35. 大白田街	2 500	2007
	36. 青衣鄉事會路	3 730	2007
深水埗	37. 發祥街	6 200	2003
	38. 興華街	7 480	2005
	39. 西九龍填海區地盤 10 (校舍 1)	6 200	2006
九龍城	40. 何文田邨重建 (第四期)	6 200	2005
	41. 東南九龍發展地盤 1A (校舍 1)	6 178	2006
	42. 東南九龍發展地盤 1A (校舍 2)	6 267	2006
	43. 東南九龍發展地盤 1C	5 927	2007

分區	位置	面積 (平方米)	預計落成日期 (年份)
觀塘	44. 啟和臨時房屋區	7 300	2003
	45. 啟樂臨時房屋區	6 900	2003
	46. 藍田邨重建	6 200	2003
	47. 油塘東隧口 (校舍 1)	7 850	2005
	48. 油塘東隧口 (校舍 2)	7 850	2005
黃大仙	49. 四美街	6 000	2003

學校類別：中學

總數：33 幅地皮 (每幅土地可興建 1 所學校)

分區	位置	面積 (平方米)	預計落成日期 (年份)
東區	1. 寶馬山道 (近聖貞德中學)	5 800	2006
南區	2. 薄扶林羅富國徑	5 870	2003
	3. 黃竹坑南風道	8 000	2005
離島	4. 東涌第 20 區	6 950	2003
	5. 東涌第 40 區 (校舍 1)	6 950	2003
	6. 東涌第 40 區 (校舍 2)	6 950	2003
	7. 東涌第 89 區	6 950	2006
西貢	8. 將軍澳第 73A 區第三期	6 930	2003
	9. 將軍澳第 73A 區第四期	6 950	2003
	10. 將軍澳第 73A 區 (校舍 1)	7 040	2003
	11. 將軍澳第 73A 區 (校舍 2)	7 040	2003
	12. 將軍澳第 13 區 (校舍 1)	6 850	2004
	13. 將軍澳第 13 區 (校舍 2)	6 850	2004
	14. 將軍澳第 50 區	8 170	2006
	15. 將軍澳第 86 區	6 950	2008

分區	位置	面積 (平方米)	預計落成日期 (年份)
北區	16. 粉嶺第 36 區	6 950	2003
	17. 上水第 31 區	6 200	2005
沙田	18. 沙田第 14B 區	6 206	2004
	19. 沙田第 36C 區	5 915	2004
元朗	20. 舊墟第 16 區	5 950	2005
	21. 天水圍第 104 區 (校舍 1)	6 950	2005
	22. 天水圍第 104 區 (校舍 2)	6 950	2006
深水埗	23. 發祥街	6 950	2003
	24. 荔康街	6 950	2004
	25. 興華街	7 125	2004
	26. 西九龍填海區地盤 10	6 950	2006
九龍城	27. 土瓜灣填海區 (校舍 1)	6 950	2003
	28. 土瓜灣填海區 (校舍 2)	6 950	2003
	29. 延文禮士道	4 950	2004
	30. 多福道及羅福道交界	7 100	2005
	31. 東南九龍發展地盤 1A	6 950	2006
觀塘	32. 利安道 (校舍 1)	6 900	2003
	33. 利安道 (校舍 2)	6 200	2003

學校類別：中學暨小學

總數：14 幅地皮 (每幅土地可興建 1 所學校)

分區	位置	面積 (平方米)	預計落成日期 (年份)
東區	1. 小西灣富欣道	5 850	2005
南區	2. 薄扶林鋼線灣村	14 600	2005
	3. 香港仔深灣道	11 900	2006

分區	位置	面積 (平方米)	預計落成日期 (年份)
離島	4. 愉景灣 N4b 區	6 900	2005
	5. 愉景灣 N4a 區	6 200	2005
西貢	6. 將軍澳第 65 區	13 680	2005
沙田	7. 馬鞍山第 90B 區	12 476	2004
	8. 沙田第 4C/38A 區	13 923	2005
	9. 沙田第 11 區	6 200	2006
元朗	10. 達德學校舊校址	7 000	2005
深水埗	11. 發祥街	7 340	2003
	12. 郝德傑道	13 000	2008
九龍城	13. 禧福道	5 032	2007
黃大仙	14. 蒲崗村道	7 000	2004

學校類別：特殊學校

總數：4 幅地皮 (每幅土地可興建 1 所學校)

分區	位置	面積 (平方米)	預計落成日期 (年份)
元朗	1. 馬田路	4 900	2004
深水埗	2. 歌和老街	4 800	2006
觀塘	3. 順利邨	5 420	2005
黃大仙	4. 牛池灣	4 500	2003

**法案
BILL**

**法案首讀
First Reading of Bill**

主席：法案：首讀。

《 2002 年教育重組（雜項修訂）條例草案 》
EDUCATION REORGANIZATION (MISCELLANEOUS AMENDMENTS)
BILL 2002

秘書：《 2002 年教育重組（雜項修訂）條例草案 》。

條例草案經過首讀，並依據《議事規則》第 53 條第(3)款的規定，受命安排二讀。

Bill read the First time and ordered to be set down for Second Reading pursuant to Rule 53(3) of the Rules of Procedure.

法案二讀
Second Reading of Bill

主席：法案：二讀。

《 2002 年教育重組（雜項修訂）條例草案 》
EDUCATION REORGANIZATION (MISCELLANEOUS AMENDMENTS)
BILL 2002

教育統籌局局長：主席女士，我動議二讀《 2002 年教育重組（雜項修訂）條例草案 》。

隨着主要官員問責制在 2002 年 7 月 1 日開始推行，經檢討教育統籌局（“教統局”）和教育署（“教署”）的職責範疇和人手編制後，我們認為有需要把教統局與教署合併，使制訂和實施教育政策的工作有更緊密的聯繫。同時，我們也有需要把教育統籌委員會與教育委員會合併，以便精簡諮詢架構，這些改革須藉修訂法例進行。

教統局與教署合併可確保政策由制訂至落實的過程更為暢順，又可以減少工作重疊。新組織仍會稱為教統局，教統局的架構層級會縮減，以便工作融合得更好，並可避免重複處理同一事項。教統局常任秘書長會接掌教署署長現有的職責。今天早上，我們已向人事編制小組委員會提交建議，刪除教署署長一職。

為推行局署於 2003 年 1 月 1 日合併，我們須修改《教育條例》及其他有關法例，以教統局常任秘書長取代教署署長，並以教統局取代教署。我們也建議教育委員會的職能撥歸教育統籌委員會履行，以便精簡教育的諮詢程序。教育統籌委員會現時着重於政策事宜和協調教育界各方面人士的工作，而教育委員會則集中處理學校教育及運作事務，有部分人士同時被委任為這兩個委員會的成員。自 2000 年推行教育改革以來，教育統籌委員會認為其必須密切監察各項建議的推行情況，結果這兩個委員會的工作出現不少重疊之處。合併後，教育統籌委員會會更積極就落實教育政策的事宜提供意見，這會較設立兩個獨立諮詢委員會的安排更有效率和成效。

為加強教育統籌委員會的代表性，以便對教育問題進行均衡而全面的討論，我們打算擴闊委員會的代表性，以涵蓋各方的相關人士。因教育委員會的職能會撥歸教育統籌委員會履行，我們建議廢除《教育條例》下有關教育委員會的條文。

主席女士，我希望各位議員能支持《2002 年教育重組（雜項修訂）條例草案》，謝謝。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《2002 年教育重組（雜項修訂）條例草案》予以二讀。

按照《議事規則》，這辯論現在押後，而條例草案則交由內務委員會處理。

議員議案

MEMBERS' MOTIONS

主席：議員議案。就延展附屬法例的修訂期限而根據《釋義及通則條例》動議的 3 項決議案。

第一項議案：延展《卡拉 OK 場所（發牌）規例》及《卡拉 OK 場所（費用）規例》的修訂期限。

根據《釋義及通則條例》動議的決議案

**PROPOSED RESOLUTION UNDER THE INTERPRETATION AND
GENERAL CLAUSES ORDINANCE**

余若薇議員：主席，本人動議通過議程所印載以本人名義提出的議案。內務委員會已成立小組委員會研究《卡拉 OK 場所（發牌）規例》及《卡拉 OK 場所（費用）規例》。

此項議案旨在延展這兩項附屬法例的審議期。

小組委員會已於 2002 年 11 月 15 日舉行了首次會議，與政府當局討論有關條文，小組委員會同意由本人動議一項議案，延展審議期至 2002 年 12 月 18 日的立法會會議日期，以便小組委員會能有較多時間完成工作，然後向內務委員會匯報商議的結果。

本人謹此陳辭，請各位議員支持此項議案。謝謝主席。

余若薇議員動議的議案如下：

“議決就 2002 年 10 月 30 日提交立法會會議省覽的 —

- (a) 《卡拉 OK 場所（發牌）規例》（即刊登於憲報的 2002 年第 153 號法律公告）；及
- (b) 《卡拉 OK 場所（費用）規例》（即刊登於憲報的 2002 年第 154 號法律公告），

將《釋義及通則條例》（第 1 章）第 34(2)條所提述的附屬法例修訂期限根據該條例第 34(4)條延展至 2002 年 12 月 18 日的會議。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：余若薇議員動議的議案，予以通過。

主席：是否有議員想發言？

（沒有議員回應）

主席：我現在向各位提出的待決議題是：余若薇議員動議的議案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直選和選舉委員會選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

主席：第二項議案：延展《2002 年專利(一般)(修訂)(第 2 號)規則》的修訂期限。

各位議員，由於動議這項議案的議員暫時不在會議廳，我現在宣布暫停會議。我們會設法盡快請該位議員返回會議廳。

下午 4 時 22 分

4.22 pm

會議暫停。

Meeting suspended.

下午 4 時 26 分

4.26 pm

會議隨而恢復。

Council then resumed.

根據《釋義及通則條例》動議的決議案

**PROPOSED RESOLUTION UNDER THE INTERPRETATION AND
GENERAL CLAUSES ORDINANCE**

周梁淑怡議員：主席，在發言以前，我想先向閣下和各位議員道歉，我剛才因為在外面，未能趕及進入會議廳。

我動議通過以我名義提出的議案，議案內容已載列於議程內。

在 2002 年 11 月 8 日的內務委員會會議上，議員決定成立小組委員會，研究在 2002 年 10 月 30 日提交立法會的《2002 年專利（一般）（修訂）（第 2 號）規則》。

為使小組委員會有足夠時間進行審議工作，以及向內務委員會報告其審議結果，我謹以內務委員會主席的名義，動議將該項附屬法例的審議期，延展至 2002 年 12 月 18 日。

主席，我謹請議員支持議案。

周梁淑怡議員動議的議案如下：

“議決就 2002 年 10 月 30 日提交立法會會議省覽的《2002 年專利（一般）（修訂）（第 2 號）規則》（即刊登於憲報的 2002 年第 157 號法律公告），將《釋義及通則條例》（第 1 章）第 34(2)條所提述的附屬法例修訂期限根據該條例第 34(4)條延展至 2002 年 12 月 18 日的會議。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：周梁淑怡議員動議的議案，予以通過。

主席：是否有議員想發言？

（沒有議員回應）

主席：我現在向各位提出的待決議題是：周梁淑怡議員動議的議案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直選和選舉委員會選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

主席：第三項議案：延展《中醫藥（費用）規例》、《中藥規例》及《中藥業（監管）規例》的修訂期限。

根據《釋義及通則條例》動議的決議案

**PROPOSED RESOLUTION UNDER THE INTERPRETATION AND
GENERAL CLAUSES ORDINANCE**

周梁淑怡議員：主席，我動議通過以我名義提出的議案，議案內容已載列於議程內。

在 2002 年 11 月 8 日的內務委員會會議席上，議員決定成立小組委員會，研究在 2002 年 11 月 6 日提交立法會的《中醫藥（費用）規例》、《中藥規例》及《中藥業（監管）規例》。

為使小組委員會有足夠時間進行審議工作，以及向內務委員會報告其審議結果，我謹以內務委員會主席的名義，動議將該 3 項附屬法例的審議期，延展至 2003 年 1 月 8 日。

主席，我謹請議員支持議案。

周梁淑怡議員動議的議案如下：

“議決就 2002 年 11 月 6 日提交立法會會議省覽的 —

- (a) 《中醫藥(費用)規例》(即刊登於憲報的 2002 年第 159 號法律公告)；
- (b) 《中藥規例》(即刊登於憲報的 2002 年第 160 號法律公告)；
及
- (c) 《中藥業(監管)規例》(即刊登於憲報的 2002 年第 161 號法律公告)，

將《釋義及通則條例》(第 1 章)第 34(2)條所提述的附屬法例修訂期限根據該條例第 34(4)條延展至 2003 年 1 月 8 日的會議。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：周梁淑怡議員動議的議案，予以通過。

主席：是否有議員想發言？

(沒有議員回應)

主席：我現在向各位提出的待決議題是：周梁淑怡議員動議的議案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直選和選舉委員會選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

主席：無立法效力的議案。我已接納內務委員會就議案辯論的發言時限所提的建議。由於各位對有關時限已非常熟悉，我無須再次在此陳述。我只想再提醒各位，任何議員若發言超過時限，我必須指示該議員停止發言。

議案：發展架空行人系統。

發展架空行人系統

DEVELOPING ELEVATED PEDESTRIAN WALKWAY SYSTEMS

羅致光議員：主席，我動議通過印載於議程內的議案。

大家在腦海中也許會浮現出一張相片的景象，便是在橫過馬路時，不少人也會用手掩鼻。我們經常可以在港島的中環至銅鑼灣看見這種景象，特別是在灣仔的數條道路，例如菲林明道和分域街，很多時候，行人在橫過馬路時也要掩鼻，這是由於汽車在路面上所排放的廢氣，以及汽車經過時所揚起的塵埃，均令行人受到很大的困擾。

我們知道住在城市的成年人中，大多數也是缺乏運動的。本來，步行是一種很健康的活動，但在香港來說，政府也差不多可以忠告市民：在部分道路上行走，會危害健康。我們的人口密集是眾所周知的了，街道上的人流更是世界之冠。以往，我每次乘車經過灣仔告士打道時，都會以為有很多人在軒尼詩道至灣仔入境事務處大樓的天橋上排隊至人民入境事務處，後來我才知道我誤會了，那只不過是一羣密麻麻的人堆，在繁忙時段，該處每小時便有超過 1 萬人流過的人潮，遠望過去，便可見有如很多人在排隊一般。

大家在中環、灣仔和銅鑼灣經常會看到行人路十分擠迫，以致行人有時候要走在行車路上，形成所謂人車爭路的現象，實在也頗為驚險。除了港島之外，這種情況在九龍的旺角也會經常看到的。

香港現時有五百多條行人天橋，密度是世界之冠。不過，根據以往的運輸政策，興建這些行人天橋，絕大部分是為了避免行人阻礙交通，只是想請行人走遠一些、高一些、低一些等，以免阻礙交通，很少會考慮到行人的需要。居住在港島的人，很多時候會發覺不少路段，例如在西半山的柏道、西摩道，基本上是沒有行人路的。有時候，我們會看到老人家在這些沒有行人路的路段上行走時，情況也頗為觸目驚心的。因此，我今天提出的議案是促請政府以“行人優先”為原則，進行全港架空行人系統的檢討。香港以目前已有五百多條行人天橋的優勢，可把這裏建設成世界首個空中走廊之城。

民主黨較早前曾聘請顧問就一個概念進行研究，我們的一份“空中走廊之城”的顧問報告得出了一些結論，已經交給了局長。我們希望政府考慮把港島的西營盤至銅鑼灣之間的行人天橋系統，由西至東或東至西聯結起來。從基本的規劃策略來看，這樣做既可改善行人的環境，又可跟商場和交通配套。我們可利用現時商場的通道，把分段的行人天橋連接起來。舉例來說，我們可以考慮在西營盤的中山紀念公園興建一條行人天橋接駁到信德中心的二樓商場，再穿過信德中心商場，便可直達中環整個行人天橋系統；又例如我們可以中環郵政總局的行人天橋部分連接大會堂低座對開的行人天橋，接入和記大廈的二樓商場，便可直接進入金鐘廊附近的行人天橋網絡。

在議案中，我也提到行人天橋的觀光價值和特色，我是從促進旅遊業的角度來看的。我們可以考慮組織一項具有特色的“主題步行”(theme walking)。舉例來說，由中山紀念公園起，經過大笪地、西港城，進入信德中心，途中我們可以利用行人天橋的設計，展示一些壁畫和展品，顯示香港的歷史，我建議可稱之為古蹟廊。此外，現時由信德中心至國際金融中心的行人天橋相當寬闊，如果稍為改善環境，便可以在兩旁發展天空購物廊，成為我所稱的"booth"，即一些供行人購物的“格”。這樣行人既可步行，同時又可購物(shopping)。

我們的建議是集合了環保、健康、綠化、歷史、文化，甚至購物、逛公司於一身，所利用的是由西營盤至銅鑼灣的架空行人系統。小時候，我是在銅鑼灣大坑唸小學一二年級的，我的家則是在堅尼地城。很多時候，為節省一毫子的巴士費，我會由銅鑼灣大坑步行至堅尼地城。放學後，我也很喜歡由大坑步行至堅尼地城，沿途可看見很多景物，從中可學習社會上很多的運作。步行本身已是一個既健康，又可吸收、瞭解周遭環境資訊的活動，對香港整體來說，無論從旅遊業或營商的角度來看，我相信也是好事。

我希望今天提出的議案，目的在於研究如何從一個架空天橋的系統，改善行人的環境，所採取的角度是以香港既有的五百多條行人天橋的優勢來作考慮，看看可否向香港的行人提供一個更好的系統。我希望先聽取大家的意見，然後再作回應。謝謝主席。

羅致光議員動議的議案如下：

“本會促請政府以“行人優先”為原則，進行全港性架空行人系統檢討，以便在適當地點發展具觀光價值、連貫性及富特色的架空行人系統，以及改善行人環境和與商場及交通的配套等；為配合架空行人系統的建設，政府亦應制訂政策、設計守則及具體措施，以達致改善路邊空氣質素、減少人車爭路的情況和提供無障礙設施等目標，從而提高行人安全及步行環境的質素。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：羅致光議員動議的議案，予以通過。

主席：葉國謙議員會就這項議案動議修正案。楊森議員亦會就葉國謙議員的修正案動議修正案。兩項修正案已印載於議程內。本會現就議案、修正案，以及對修正案提出的修正案進行合併辯論。

我會先請葉國謙議員發言及就議案動議修正案，然後請楊森議員發言及就葉國謙議員的修正案動議修正案。隨後，各位議員可就原議案及兩項修正案進行辯論。

我現在請葉國謙議員發言及動議修正案。

葉國謙議員：主席女士，我動議修正羅致光議員的議案，修正案內容已印載於議程內。

在秦朝統一中國後，為了防禦北方匈奴的入侵，將秦、趙、燕 3 國的城牆連接，修築成一條舉世聞名的萬里長城。秦朝人民雖然飽受徭役之苦，但此後五百多年便可免受外族入侵，功過難言；想不到相隔 2 000 年後，貫通半個香港島的袖珍版萬里長城，有機會可以浮現我們眼前。香港現在財赤嚴重，花 14 億元公帑拓展架空行人系統是否恰當，絕不能輕率決定。所以，民建聯認為須事先評估利弊，尤其是會否打擊現有商戶的生意，這是一個非常重要的考慮因素。

發展香港版萬里長城的其中一個考慮點，是可供應大量位置優越的商鋪單位，但是否有利於零售市道的復甦，則須小心處理。是否增加單位的供應量，須考慮現有及未來的供應，而商鋪租金，是反映供求定律的其中一項指標。根據統計處最新的資料顯示，今年 7 月，私人零售業樓宇的租金，較去年同期下跌了近一成。商鋪租金下跌，直接反映出市場對零售業前景的看法。如果零售業處於低迷，一批新商鋪再湧現市場，民建聯擔心會令現有商戶雪上加霜。

根據羅致光議員提出的空中走廊之城計劃，天橋將建於灣仔軒尼詩道與糖街之間的半空，這一帶兩旁全是各式各樣的商店。新購物點固然可吸引遊客上橋逛逛，但他們會否落地逛街鋪，則成為疑問。民建聯擔心會出現“人氣上升、兩道凋零”的現象，對現有的商鋪會造成即時沖擊。

當然，有人會反駁說，一條新的走廊會為這區帶來新朝氣，吸引更多遊客前來購物，根本不存在惡性競爭。去年，來港旅客的總消費中，有一半來自購物項目，花費了近 300 億元，香港不多設購物點，又怎能保持購物天堂的美譽？

究竟架空天橋會帶來甚麼影響，民建聯認為沒有一個水晶球，可以準確預測未來。不過，正如我今天修正原議案的理由，便是希望任何計劃都以不影響現有商戶營商環境為前提，否則便只是殺雞取卵，不能兩全其美。

今天這項議案的主題是行人，簡單來說，是希望做到人車分流，盡量減少人車爭路的情況，並為行人提供安全、優美的行路環境。民建聯認為現存的行人系統仍有可改善的地方，以及有需要加以改善，所以贊成進行全面檢討，但不應單單局限於架空系統。

解決行人設施的問題，日常最熟悉的包括斑馬線、紅綠燈、安全島，如果是向上發展的，便稱之為天橋，向地下鑽的，便稱之為隧道。現時，沒有單一的規律制訂怎樣建築，或是建些甚麼，但我可以肯定的說，並非每一處皆適合興建架空天橋系統。舉例來說，在飽覽維港兩岸海景的添馬艦，如果加插行人天橋，便會大煞風景。又例如在一個住宅區內，一旦架起天橋，兩旁居民便猶如身處一個金魚缸內，將日常生活情況展覽於人前，這便有侵犯居民私隱之嫌了。當然，我們相信設計師是懂得這個道理，一定會避重就輕，在合理合法的情況下保障居民。不過，是否能夠這樣，我是有點擔心的。

此外，銅鑼灣的空氣污染問題很嚴重，以今天為例，空氣污染指數是 54，屬於偏高。不過，在今次天空之城的建議中，天橋正正位於銅鑼灣的中心地帶，兩旁的大廈又十分貼近，我們擔心這個設計會否令空氣更難流通，令此區的空氣質素進一步惡化。所以，政府如果真的考慮興建天橋，我們希望必須在這方面作出評估。

民建聯對於在軒尼詩道至糖街之間擺放一條天橋的建議，有所保留。由於該地段兩旁是舊式唐樓，如果這項建議真正落實，便真的很容易出現擾民情況。

正如我剛才說，並非每一處也是適合興建架空行人系統的。所以，民建聯希望政府認真研究除了地面外，是否還可以善用地底的空間。例如，可否將現有和將來的地鐵、九鐵的地底行人隧道連接起來。現時，中環至沙田線的鐵路已經拍板，但詳細的車站設計仍未定案。所以，我們很希望政府研究一下，可否將地鐵中環、金鐘、灣仔一帶相連，減輕現時行人路的負荷。至於現正動工的西鐵，其實我們也可以動動腦筋，例如將南昌站與現有的地鐵出口打通，善用既有的資源，繪劃出我們香港的一個地下城。

主席女士，民建聯明白行人環境在都市規劃中的重要性，認為政府要考慮將不同種類的行人系統連接，靈活運用。好的城市規劃，可以令我們的社會變得更完美，但“巧婦難為無米炊”，在香港財赤嚴重的情況下，運用公帑更要得宜，不可草率從事。

對於楊森議員就修正案提出的修正案，民建聯是不能接納的，因為民建聯的修正案是希望任何發展，都不會影響現有商戶的生計，這是一個必要和必需的因素，而並非可有可無。楊森議員提出“盡量”不影響，但在工程進行的過程中，是可能會造成影響的。民建聯所關注的，並非工程方面的問題。我們接受工程會帶來影響，但我們是着眼於整個規劃的長遠發展，會否影響到商戶的生計。如果用了“盡量”這個詞，對商戶而言是沒有確實保證，所以我們難以支持。

我謹此陳辭，提出修正案。謝謝主席女士。

葉國謙議員動議的修正案如下：

“在“進行全港性”之後刪除“架空”；及在“以便在適當地點”之後加上“及在不影響有關商戶營商環境的前提下，”。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：葉國謙議員就羅致光議員的議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在請楊森議員發言及就葉國謙議員的修正案動議修正案。

楊森議員：主席女士，我動議修正葉國謙議員的修正案，修正案內容已載列於議程內。

主席女士，我剛才很小心聆聽了葉國謙議員對羅致光議員議案所提出的修正案。他主要針對在財赤的情況下，還要動用 14 億元發展架空行人系統。我們民主黨是聘請了顧問公司進行研究，才得出這個數字，並非我們憑空說出來的。這個天橋系統可直接駁銅鑼灣、西環，工程可能須花費 14 億元，但並非遮擋了全部景觀，好像添馬艦用地便是會無遮擋了，葉國謙議員可能沒有看過這份研究罷了。他提到在出現了赤字的情況下還要動用 14 億元，是否會雪上加霜呢？我想這得視乎設計是否具經濟效益。如果具經濟效益，便可成為一個新旅遊點，那麼，經濟效益亦可能遠遠超越所花費的 14 億元。

一項工程如果能帶來一定的就業機會、對旅遊業起着刺激作用、為本地行人帶來購物及旅遊方便，以及有利於環保，便不應只着眼於赤字，說那 14 億元是雪上加霜，是一個很短視的看法；不然的話，我們也不會花那麼多錢興建迪士尼。我們應以經濟效益為重。

主席女士，不少社區工程，其實都可能會對個別商戶造成負面影響，所以，我很奇怪為何民建聯“揸得咁死”，一定要工程完全不影響任何地區發展。任何地區發展的工程都會帶來影響，問題在乎多或少，而通常都是利益多於影響的。例如在尖沙咀北京道興建地下商場、一般市區公園加建、在路邊巴士站加建上蓋、興建過路的行人天橋；又如中環的行人專用區，已有醫生對我說那兒不能泊車；西環的行人專用區，那裏有很多表演，但有些商鋪東主也向我說，汽車不能在那裏停泊，令他們做不成生意了。凡此種種，或多或少也會有影響，要完全沒有影響是很難的。我們的着眼點應在於整體上是否具經濟效益，不然的話，各位以為我們不知道，在這麼龐大的財赤下，14 億元不是一項開支嗎？不過，我們估計所帶來的經濟效益會更大，所以才透過羅致光議員提出這項議案。如果說完全不能對商戶造成影響，完全不看經濟效益，那麼我認為民建聯所堅持的這個立場便是太絕對了。我們最主要還須看一看，對經濟、環境及社會是否有長遠影響。

當然，我要強調，為了減少對個別商鋪及市民的影響，政府在程序上要盡早進行諮詢，讓有關的市民及商鋪可以作出一些安排和計劃。我覺得發展架空行人系統既可照顧一些新構思、刺激旅遊、加強環保措施、改善行人健康，亦可照顧有關的商鋪。如果政府真的接受這項建議，在進行有關工作時應盡早進行磋商，在設計、擺設方面盡量照顧他們的顧慮，我覺得這反而是相得益彰。所以，我在修正案中只提出“盡量”兩個字。我們都知道葉國謙議員的關注，但如果要絲毫不能對商鋪造成影響，那麼現時很多行人專用區也是不能實行，因為一定會有一些商鋪不喜歡的。不過，如果他們覺得在整體上會有效益，那麼最後也得勉強支持的。

有些議員擔心，興建這個架空行人系統疏導行人流量，對地下商鋪的生意會構成影響，而這亦是葉國謙議員的關注所在。不過，現時建議要興建並連接架空行人系統的地方，本身的行人流量已十分多，譬如銅鑼灣區，造成了嚴重的路面擠迫情況，如果大家假日在那裏走過，便會知道了。因此，我們覺得須興建多層行人系統，以起分流作用。況且，有興趣到某區購物的市民，不管商鋪是在地面還是在架空行人系統上，他們都會去逛的。只要在行人系統上設立清晰的商鋪路標指示，以及設置足夠的天橋上落點，我們相信是既可將人流分流，亦可減少對地面商鋪造成嚴重影響的。

此外，行人環境有所改善後，其實會吸引更多市民及遊客使用該系統。我們記得在我們辦展覽時，建築學會會長劉教授也覺得這項設計新穎可取，希望大家多多支持羅致光議員的議案。

舉個例子談一談。半山行人電梯便是架空行人系統的最成功例子。現時，每天使用半山行人電梯的人次，遠超出當時估計的 2 萬人次，而行人電梯兩旁其實是商鋪食肆林立。葉國謙議員剛才說築了天橋後，兩旁的商鋪會凋零，但半山行人電梯的情況則剛好相反。築了行人天橋後，兩旁食肆林立，“無端端”變成了一個很興旺的地區，大家都覺得很奇怪。半山行人電梯既能吸引遊客，亦增加了商戶的收入。

事實上，興建步行系統，一直以來都被運輸部門忽略，希望新局長能夠多加留意。多年來，運輸部門只集中規劃及興建道路、鐵路運輸系統，行人系統是很遲才受重視。在整體運輸研究中，行人系統從未被包括在內。港島北依山而建，十多年前已有一份研究提出興建 7 條半山電梯，鼓勵市民步行，但最後只是建了 1 條半山行人電梯，不過卻是相當成功的。所以，我要求政府在興建行人系統時，採取像重視鐵路、道路系統般的態度，在港島區興建半山電梯及架空行人系統，亦希望各位議員能支持議案及修正案。謝謝主席女士。

楊森議員就葉國謙議員的修正案所動議的修正案如下：

“在“以便在適當地點及”之後加上“盡量”。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：楊森議員就葉國謙議員的修正案動議的修正案，予以通過。

主席：是否有議員想發言？

周梁淑怡議員：主席女士，自由黨支持“行人優先”的政策。不過，架空行人系統絕對不應該是整個“行人優先”政策的唯一依據。自由黨認為，除了架空行人天橋外，當局應廣泛採用不同的方案，同時考慮政策對市容、人流和營商環境的影響。

首先，我要帶出我所代表的業界非常強烈的反對聲音，認為架空行人系統一項如此大型的工程，建造的過程必然會影響人流、交通及商鋪生意。張宇人議員代表的飲食界亦同樣提出強烈反對。旺角道正在興建架空行人天橋，有需要封路。自由黨訪問了旺角洗衣街及新世紀廣場天橋一帶五十多間商鋪，它們主要經營飲食、時裝、文具等零售業，街道的人流是這些商鋪的主要客戶來源。

在受訪商戶中，有九成發現天橋興建之後，商鋪門外行人的流量明顯減少，生意額下降 10%至 50%不等。因此，75%的受訪商戶反對興建行人天橋，因為實際經驗已證明，天橋帶走地面人流，嚴重影響生意。工程帶來空氣污染及噪音，對食肆的影響更大。興建天橋後，道路交錯，影響市容，部分商鋪門口及招牌會被遮擋。該區的地產代理商指出，附近有多個商鋪罕有地由 8 月起一直空置，估計是零售商擔心天橋落成後，失去人流而搬走。

如果原議案建議的，是民主黨報告構思的設有商鋪、茶座的“空中走廊”，屆時行人只走天橋而不落地面，地鋪的生意肯定會一落千丈。香港人向來喜歡行街購物，這樣會將香港作為購物天堂的模式徹底改變。另一方面，地鋪亦會分散人流，同時影響天橋上商店的經營，造成“雙輸”局面。

民主黨提出興建由西環至銅鑼灣的行人天橋，軒尼詩道的商戶已對此表示非常強烈反對。他們擔心工程會嚴重影響交通，影響人流，未見其利先見其害。最近的例子便是尖沙咀地鐵站擴建工程及九鐵工程的封路措施，附近商鋪大受影響。如果要進行架空行人系統如此大規模的工程，對商戶的打擊可想而知。

零售管理協會特別要求我清楚說明該會及會員絕對反對羅致光議員的建議。建築及工程界亦指出，興建架空行人系統存在不少技術問題。整個系統橫跨多個地方行政區及牽涉多幢大廈，興建和維修的費用高昂，究竟由誰負責？架空天橋亦只適合短途旅程，卻不能代替公共交通工具；而天橋上設商鋪，更可能影響地鋪的生意，影響該區地產的價值。

楊森議員剛才說，架空行人網絡會對旅遊業有好處。但是，我從來未有聽過遊客或旅遊界提出任何興建架空行人系統的要求，只聽到間接相當依靠遊客購物的服務界提出強烈反對。因此，這似乎只是楊議員一廂情願的想法而已。

香港要成為“行人優先”城市，除了架空行人天橋外，其實還有很多其他方案。劉健儀議員將會就此作詳細討論。

原議案提出的架空行人系統，是希望分隔人車，所針對的其實是空氣污染問題。著名旅遊指南 *Lonely Planet* 提到，近年本港空氣污染，對喜歡以步行遊覽的旅客會有影響。我們支持當局以種種不同的措施改善空氣質素，還可以盡量在空氣清新的地區闢設多些行人專用區及行人長廊等，例如在尖沙咀及赤柱等，使海邊的環境更美麗，無須把行人通道高架。這亦利便行人免受空氣污染，吸引旅客觀光。如果興建天橋，可能會阻礙旅客觀光，不如讓他們可到海邊散步還更寫意。

香港現時有五百多條行人天橋，如果各位細心看看，便發覺很多都平淡乏味，並不美觀。政府應該先在這些天橋的美觀設計上着眼，令香港更配合現代化的亞洲國際城市的身份。

自由黨贊成葉國謙議員的修正案。至於楊森議員的修正案，只是要求盡量不影響營商環境，這並不是自由黨可以支持的，因為保護營商，尤其是在今時今日地鋪艱苦經營的環境下，是絕對不能妥協的。至於羅致光議員的原議案，我們堅決反對，原因在我以上發言中已經列舉，不再重複。

譚耀宗議員：主席，我只想說一個故事。故事的主人翁是一名五十多歲的配藥員。他一生都很慳儉，數年前看中了楊森議員的選區，即柴灣的一個鋪位，於是他便將積蓄作首期，打算每個月收租，以租金供一個小鋪，為退休時的退休金作準備。這是他的如意算盤。

事情發生在 98 年 10 月，政府要在該區興建一條行人天橋，選址剛巧在他的店鋪前附近。工程初展開便出現嚴重問題，因為他的店鋪前一呎左右給封了圍板。那鋪位本來出租作洗衣店，但由於這項工程的進行令店鋪沒有生意，所以最終只得結業。他的店鋪便一直空置，從此再沒有租金收入，只得把自己每個月的工資用作供款。

工程完結，圍板拆掉後，他才發現他的店鋪前建造了一條大柱，於是他的店鋪從此更難租出。他叫苦連天，希望政府給他賠償，最後找我幫忙。我幾經辛苦，找有關的政策局及局長等瞭解事件，但至今他仍未能成功索償。他現在不再依賴我幫忙。他花了點錢找一位測計師，是劉炳章議員的同行，由他協助搜集資料，提交土地審裁處。土地審裁處對他的個案也表示同情，認為政府有責任給他補償。但是，很可惜，土地審裁處的官員做漏了一件事，便是沒有訂明補償額，只表示要他與政府商討補償額，雙方作出協議。由於沒有就補償額作出判決，他要與政府商討，於是事件至今仍未解決。

在這過程中，我這位朋友很淒慘，因為他完全失了預算。他滿以為自己這項投資可以養老，但結果這項投資不但不能養老，而且還虧了大本。他為了節省生活開支，最終選擇在深圳租樓居住。他每天來回兩地，十分奔波，但也沒有辦法。他只好每天背着背囊，放工後返回深圳，早上回港工作，以減輕生活費用。他一直捱到今時今日。

當我看到羅議員這項議案時，便想到這個故事。因此，葉國謙議員提出修正案，我十分支持。楊森議員的修正案加上“盡量”兩字，我覺得不可接受，因為如果只是盡量不影響商店，便會出現好像我這位朋友的故事，他從98年至今都在捱苦。

這當然不單止是工程影響的問題，還涉及規劃問題。香港的地方狹窄，道路不多，興建行人天橋，有些時候避無可避，但一些市民卻因而蒙受損失。因此，我們覺得在規劃時要注意商戶營商這因素，不要令一些市民蒙受損失，這對受影響的市民是很不公道的。因此，我支持葉國謙議員的修正案。

劉健儀議員：主席女士，香港地少人多，路面狹窄，在一些人流極高的地區，例如旺角、銅鑼灣、中環，經常出現人車爭路的情況，不僅對行人安全構成危險，亦會造成交通擠塞，影響行車暢順。

為了向行人提供安全、便捷、舒適的通道，在一些繁忙的十字路口或街道，是有需要設置架空行人天橋來分隔行人和車輛的。此外，就一些由一區前往另一區的短程路線而言，如果市民利用公共交通工具反而會十分轉折的話，亦有需要設置架空天橋來方便市民。

如果用一條長長的天橋，將一個地區或數個地區內眾多的天橋連繫起來，形成一個架空的行人系統，除照顧到上述兩種需要外，更加入了旅遊的因素，讓市民、旅客得以安步當車之餘，更可在這條“空中走廊”上嘆茶、購物、觀光，表面來看是非常理想的。

但是，理想歸理想，現實歸現實，在這個已經充分發展的城市中，在這樣一個石屎森林中，建造一條類似天空之城的“空中走廊”，影響肯定是相當大的。旺角的架空行人天橋便是一個明顯的例子。本人的寫字樓設在旺角區，所以對那裏的環境比較清楚。為了進行這項規模不算太大的工程，在施工期間，當局即使只封閉了小部分的行車線，便已經足以令旺角區的交通十分擠塞。施工地點設置的棚架圍板，也令一些商戶受到很大的滋擾。現時這

項工程已經大致完成，現場所見，落成後的行人天橋有部分路段非常貼近民居，單位景觀受阻之餘，居民日後更要面對窗前日夜川流不息的人流。葉國謙議員剛才發言時也提出這方面的擔心。至於商戶所須面對的，就是他們的生意額會大降，周梁淑怡議員早前詳細說明這點，本人在這裏不再重複。

其實，香港要成為“行人優先”的城市，除了架空行人天橋，還有不少方案可以考慮，例如行人專用區、自動扶手電梯系統、行人隧道等方案。在眾多方案中，行人專用區目前相當受歡迎，因為行人可以在安全、舒適的環境下，輕鬆地逛街購物，商戶亦可以在良好的營商環境下做生意。此外，半山的自動扶手電梯系統亦十分受歡迎，不單止方便行人，更促使商戶炮製出有香港特色的“蘇豪區”。由此可見，我們實在無須着眼於“架空”的行人系統，反而應該“因地制宜”，發展切合本區或跨區情況的行人系統。

不過，我們雖然強調“行人優先”，有需要興建更多的行人設施，但我必須指出，政府制訂的任何運輸政策，均須是有助促進本港的可持續發展。有助可持續發展的運輸政策，就是如何維持客貨的流通，使經濟和社會的發展充滿活力，而又不會破壞環境質素。因此，除了行人之外，我們必須兼顧各類道路使用者的需要，確保這些方便行人的設施不會導致交通過於擠塞，也不會對附近商業樓宇進行的上落客貨活動造成太大的影響。

事實證明，一些行人設施，例如行人專用區和半山的自動扶手電梯系統，已經平衡了不同道路使用者、不同人士的需要。只要我們在考慮“行人優先”原則之時，同時考慮可持續發展這個概念，我們是可以兼顧不同道路使用者、不同人士的需要。

由於原議案只着眼於“架空”的行人系統，以及沒有兼顧不同道路使用者、不同人士的需要，所以自由黨是不能夠支持的，但自由黨會支持葉國謙議員動議的修正案。主席女士，本人謹此陳辭。

劉炳章議員：主席女士，去年，我在本會提出有關園境政策的辯論時，曾經指出市區街道的“可行性”很低，不單止人車爭路，公共設施又不斷掘路維修，以致街道塵土飛揚。真正可供行人步行的道路面積，實在少得可憐。因此，我支持議案中提出以“行人優先”為原則，進行全港性檢討，在適當的地點發展行人系統。但是，行人系統不應只局限於架空系統，還應包括行人專用區、地下通道、路邊行人道、海濱走廊、公園及露天廣場等。

事實上，政府已有一套政策，規定新發展地區道路幹線的規劃標準，當中包括了一些園境設計標準，我相信局長稍後會詳加解釋。所以，問題的核心應該是如何解決或紓緩鬧市道路各種污染問題，怎樣提升行人的安全程度，改善步行環境，並藉此促進零售商鋪的經濟活動。

根據羅致光議員送交各位同事的資料，他提出了一個“空中走廊之城”的構思，圖文並茂介紹由西環至銅鑼灣的空中走廊構思（當然，當中有部分地段未能銜接）。在不少地方，羅議員提出了很好的建議，例如在中山紀念公園至信德中心，增加一段古蹟廊，連接中山紀念公園、大笪地和西港城等多個景點；又例如在郵政總局至離島碼頭一段 300 公尺的行人路，多設一些園境擺設，增加路面特色趣味。

主席女士，在廣告界中有一個很經典的廣告，講述一位女士將禮物收藏在背後，然後叫男朋友猜是甚麼，而她的男朋友卻出人意表地答，“飛機大炮”。如果大家仍有印象的話，這個廣告的拍攝地點正是國際金融中心現址，即離島碼頭前身的碼頭上蓋。這個地點從前是不少年青男女的“拍拖”勝地，未知羅議員除了由大坑步行至西環外，年青時是否曾在這裏“拍拖”，留下一定的足跡，所以建議在這裏重建花園茶座？

至於羅議員提出，由金鐘廊沿軒尼詩道建設一條行人天橋，直至銅鑼灣怡和街，原意其實很好，但是否可行，以及會否有負面影響呢？首先，這條建議的行人天橋貫穿灣仔和銅鑼灣鬧市，在複雜而狹窄的環境下，工程的技術性是否可行，成本是否很貴，會否影響沿途商戶的生意？我們實在有需要先進行詳細研究，才能下判斷。其次，為了配合實際環境，架空天橋未必是唯一選擇，例如可以在適當的地點，配合行人隧道、自動樓梯或升降機，或更實際地優化現有的路邊行人道，改善市容和步行環境質素。此外，架空行人天橋雖然能夠將行人和車輛分隔，但由於軒尼詩道和莊士敦道沿路一帶，大多數是六七十年代落成的樓宇，十多層高，樓與樓之間較少空間，所以容易積聚汽車排出的廢氣。如果在道路上再加一層行人天橋，會否令路面空氣污染問題惡化，或影響沿途樓宇低層居民的私隱？我們是有需要詳加研究的。

除了技術及成本問題外，我想再多談一談經濟問題。葉國謙議員的修正案有兩點：第一，刪除了“架空”二字，使行人系統增加了其他選擇，例如隧道等，對於這點，我是支持的。第二，加入了“不影響有關商戶營商環境”為前提，而楊森議員在這項修正案上，再加上“盡量”一詞。

大家也知道，銅鑼灣和灣仔一帶是商鋪的黃金地段，而行人天橋會對人流起帶引的作用，一旦興建行人天橋，將無可避免對部分商鋪造成影響。主席女士，建議行人系統的目的，是要將行人和車輛分隔，為行人提供一個舒適的環境，而不是刻意帶走人流，使地面商鋪受損。尤其是整段走廊覆蓋路面，令路面廢氣積聚，購物的人便不會在地面流連，也不會留在地面瀏覽店鋪的櫥窗。其次，如果天橋的橋臺落在行人路，正如譚耀宗議員剛才所說的例子，亦會收窄路面空間，進一步降低遊人在路面行走的興趣，影響地鋪的營商環境，對地面商鋪造成打擊。結果，商鋪很可能在行人天橋系統的諮詢階段，便羣起反對，周梁淑怡議員剛才也有提及此點，說出商鋪甚至會提出訴訟，向政府索償。

另一方面，這個行人系統內，不管有多少屬架空天橋，有多少屬行人隧道，全程總共三公里多，沿途應多設活動空間或具趣味的藝術擺設，甚至將一些牆壁撥出供人塗鴉，讓公眾地方可供公眾使用。

因此，架設天橋貫通鬧市雖然是個很好的構思，但必須因應環境，輔以行人專用區、隧道、美化及舒適的路邊行人道等，在改善行人安全，增加景觀趣味之餘，確保市中心的空氣質素不致因而惡化，更不可導致驅趕人流，對商鋪造成嚴重打擊。

主席女士，我謹此陳辭，支持葉國謙議員的修正案。

主席：是否有其他議員想發言？

（沒有議員回應）

主席：羅致光議員，你現在可就兩項修正案發言。

羅致光議員：主席，楊森議員剛才已就葉國謙議員的修正案作過回應。事實上，我想強調一點，民主黨所提出的理念是，我們明白但凡改善社區環境，都有可能對某些人產生一點影響。問題是，怎樣盡量避免或減少所帶來的負面影響呢？我們尤其是關注到商戶方面的問題。

大家剛才一再提及軒尼詩道，大家如果真的走過這條路，便會知道這是一條很寬闊的道路，而我們的概念就是希望在軒尼詩道中央的電車路軌上興建行人天橋，而不是在路的兩旁興建。問題是，軒尼詩道的空氣污染問題頗嚴重，主要是由於它四周的菲林明道、史釗域道都較為狹窄，故此，四周所排出的廢氣被困死在整條軒尼詩道之內。當局可怎樣改善該處的空氣呢？實際上，可行的辦法並不多。當然，大家都明白，減少汽車廢氣是其中一項最有效的方法。有時候，我覺得經過軒尼詩道時會特別辛苦，傍晚時分尤甚，這是由於廢氣下降的緣故。所以，要能將路人跟廢氣分隔，便變得很重要了。大家也會看見，有時候，途人是不會走近某些路段上的商戶的，因為基本上該路段實在太擠迫，途人甚至想作 window shopping 亦不可能，因為的確會有太多人阻擋着。如果能有效地將人流分隔，避免令行人走到行車路上，那麼便可以吸引更多喜歡看櫥窗的人在商店前流連了。

當然，我明白大家所提出的關注，而我們建議政府做的，只是一項可行性的研究，我相信這是相當重要的。修正案裏提及刪除“架空”的一點。其實，大家提到半山的行人天橋，除了是一條行人天橋外，實際上也是一個架空系統，不同的只是它並非在路旁建成行人電梯而已。大家都應該明白，這是由於路面受限制而致。

我當然亦不反對用其他的方法來改善情況，例如設立行人專用區等。但是，正如楊森議員剛才亦提到，行人專用區也會影響某些人士的，例如醫生便會覺得設立行人專用區會影響他的病人，因為病人不能乘車直接到達他的醫務所求診。因此，我們必須多點提出這些問題來讓社會進行討論，看看有甚麼方法可達致既能令行人優先，又能避免對不同人士造成影響。

同時，請大家留意，我們現時討論的行人天橋網絡，是不會在未來兩三年內建成的。如果再從城規的角度來考慮發展，要將現時所提的建議付諸行動，便可能已是五六年後的事了。所以，有些建議是可考慮即時實行的，即如我剛才提到將中山紀念公園直至金鐘廊這一段連接起來，要加建的部分實際上是很少，只須將現時分斷的一段段行人天橋接駁起來便可以成為網絡了。我相信這方面所花費的金錢是相當有限，但大家要留意，現時的天橋有很多須予改善的地方，而且很是值得做的。我會利用稍後的時候回應其他方面的問題。謝謝主席。

環境運輸及工務局局長：主席，羅致光議員提出了一項很富想像力的議案辯論。他提出“天空之城”，這是一套我很喜愛的卡通片；他說的是 City of Sky Walk，我說的則是 City of Sky Walkers，這是另一套很好看的電影——我們今天不停在發夢。（眾笑）行人架空系統對香港這個世界級城市來說，是一項很有新意及想像力的建議。當然，我亦聽到很多議員的建議，提出要平衡各方面的需求，我們是必定會考慮的。

香港作為一個世界級城市，首先必須向市民提供清潔舒適的生活環境，有好的生活環境質素，才可吸引更多商業投資及各國人才來香港居留及度假。

因此，我們必須為行人提供舒適的步行環境。政府近年已作出很多努力，並且制訂一系列措施，以改善行人環境。這些措施包括設立行人專用區、興建行人天橋及隧道、提供通往這些設施的無障礙通道，以及盡量減少交通對路旁空氣質素所造成的污染。

讓我簡單介紹一下在行人環境改善計劃中，我們的工作成果。自 2000 年 3 月起，我們在多個地區實施了若干項全時間、部分時間行人環境改善計劃及悠閒式街道計劃。全時間行人專用街道中，除緊急服務車輛外，全日不准其他車輛駛入；而在部分時間行人專用街道，車輛只准在指定時段內行駛。

至於在悠閒式街道上，行人路會擴闊，停車位則會盡量減少，而且通常不會限制車輛在這些街道上行駛，但會因應區內的情況，研究交通管理措施，以便減低交通流量。

直至現時為止，我們在不同地區共實施了 21 個全時間／部分時間行人環境改善計劃及 14 個悠閒式街道計劃。除交通管理措施外，我們亦進行了街道美化工程，從而希望提供更舒暢的步行環境。

政府通過擴闊行人路、減少車輛行駛或全面封閉車路供行人使用，改善了行人的步行環境，以致實施計劃的地區的行人流量大大增加，這顯示市民對這些計劃有一定程度上的認同。

在這些以初步努力所取得的成功為基礎，我們會繼續努力策劃更為全面的行人環境改善計劃，尤其是較為擠迫及較多污染的地區，例如銅鑼灣、灣仔、中環及尖沙咀等，均在考慮之列。

在行人道系統方面，我想說明，在可行的情況下，我們應盡量把行人及車輛交通分隔作為原則。提供足夠通路連接廣受歡迎的地點，亦是很重要的，但這些連接路不一定是架空行人系統。我們可將行人系統廣義界定為包括行人天橋、行人隧道，以及優質行人路，政府全力支持在適當地點發展四通八達行人道系統的構思，以便提高觀景價值、改善行人環境，以及令購物中心與運輸交匯處等設施相輔相成。

規劃署正進行行人環境規劃研究，預期於 2003 年年中完成，其主要目標是制訂規劃大綱，列明有關行人環境規劃的原則、概念、標準及指引，以及選擇一些地區作概念性的規劃，包括我剛才提及的一些繁忙地區。如果這些規劃建議獲得政府支持，我們會考慮在適當地區推行有關計劃。當中基本的原則是，在各種不同用途的土地之間提供更優質的行人連接路，提升有關土地用途的價值，改善行人流通的情況及步行環境的質素，減少人車爭路的情況及減少交通意外發生的可能性，並減低市民對汽車的倚賴，亦可以改善交通情況及空氣質素。

至於行人天橋的無障礙設施，我們原則上會為所有新的行人天橋及行人隧道裝設殘疾人士設施。政府亦支持在技術上可行的情況下，在所有現行的天橋加設殘疾人士設施。在可行的情況下，我們主要是選擇安裝升降機。我們已就各行人天橋加裝殘疾人士設施的可行性及優先程度進行了評估，在資源許可的情況下，政府會逐步在行人天橋加裝殘疾人士升降機。

至於在減低交通運輸活動對空氣質素的影響方面，政府亦下了不少工夫，以盡量減低空氣污染的程度。政府已進行了一連串對汽車燃油改革的措施，例如的士與小型巴士改用石油氣的計劃，現時的士基本上約有九成已改用石油氣，而小型巴士亦已開始實行此計劃。在巴士廢氣排放管制方面，在 2002 年年底前，所有歐盟前的巴士須安裝柴油催化器；在 2004 年之前，所有歐盟 I 型巴士亦須安裝柴油催化器或連續還原粒子過濾器。在使用超低含硫量柴油方面，我們亦已全面實行這項措施。

當然，我們在交通管制方面仍可以做很多工夫，例如實施更多巴士轉乘計劃及巴士鐵路轉乘計劃，並且對巴士路線及巴士站重新整頓，令繁忙通道上的交通流量盡量減少。另一方面，在繁忙的道路上，我們亦可以做一些分隔人流及車流的設施，例如架空的行人天橋，最少亦可減低人和空氣污染接觸的程度。

總括而言，政府會透過實行人專用區計劃、重整公共交通服務及在適當地點提供行人設施，例如行人道系統，向着提供更佳行人環境這個目標邁進。

在制訂這些措施時，我們當然必須平衡各方面的需求和維護香港市民整體的利益。無論是關乎行人、消費者或商戶的，我們都會考慮大家關注的問題。至於區議會和立法會議員的意見，我們亦會詳細考慮，希望達成更以客為本的方案。謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：楊森議員就葉國謙議員的修正案動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（議員舉手）

葉國謙議員起立要求記名表決。

Mr IP Kwok-him rose to claim a division.

主席：葉國謙議員要求記名表決。表決鐘會響 3 分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請大家核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

Functional Constituencies:

張文光議員、許長青議員、單仲偕議員、羅致光議員、李鳳英議員、胡經昌議員及麥國風議員贊成。

何鍾泰議員、李家祥議員、周梁淑怡議員、陳國強議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、黃容根議員、劉健儀議員、石禮謙議員、梁富華議員、勞永樂議員及葉國謙議員反對。

劉炳章議員棄權。

地方選區及選舉委員會：

Geographical Constituencies and Election Committee:

何秀蘭議員、何俊仁議員、李卓人議員、李華明議員、黃宏發議員、楊森議員、劉慧卿議員、司徒華議員、鄧兆棠議員、陳偉業議員、黃成智議員、馮檢基議員、余若薇議員、朱幼麟議員及劉漢銓議員贊成。

陳鑑林議員、劉江華議員、譚耀宗議員、吳亮星議員、楊耀忠議員及馬逢國議員反對。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 20 人出席，7 人贊成，12 人反對，1 人棄權；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 22 人出席，15 人贊成，6 人反對。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布修正案被否決。

THE PRESIDENT announced that among the Members returned by functional constituencies, 20 were present, seven were in favour of the amendment, 12 against it and one abstained; while among the Members returned by geographical constituencies through direct elections and by the Election Committee, 22 were present, 15 were in favour of the amendment and six against it. Since the question was not agreed by a majority of each of the two groups of Members present, she therefore declared that the amendment was negatived.

主席：我現在向各位提出的待決議題是：葉國謙議員就羅致光議員的議案動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

李華明議員起立要求記名表決。

Mr Fred LI rose to claim a division.

主席：李華明議員要求記名表決。表決鐘會響 3 分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請大家核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

Functional Constituencies:

田北俊議員、何鍾泰議員、李家祥議員、周梁淑怡議員、許長青議員、陳國強議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、黃容根議員、楊孝華議員、劉健儀議員、石禮謙議員、李鳳英議員、胡經昌議員、張宇人議員、梁富華議員、勞永樂議員、葉國謙議員及劉炳章議員贊成。

張文光議員、單仲偕議員、羅致光議員及麥國風議員棄權。

地方選區及選舉委員會：

Geographical Constituencies and Election Committee:

陳鑑林議員、劉江華議員、譚耀宗議員、鄧兆棠議員、余若薇議員、朱幼麟議員、吳亮星議員、楊耀忠議員、劉漢銓議員及馬逢國議員贊成。

黃宏發議員及馮檢基議員反對。

何秀蘭議員、何俊仁議員、李卓人議員、李華明議員、楊森議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、司徒華議員、陳偉業議員及黃成智議員棄權。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 23 人出席，19 人贊成，4 人棄權；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 23 人出席，10 人贊成，2 人反對，10 人棄權。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布修正案被否決。

THE PRESIDENT announced that among the Members returned by functional constituencies, 23 were present, 19 were in favour of the amendment and four abstained; while among the Members returned by geographical constituencies through direct elections and by the Election Committee, 23 were present, 10 were in favour of the amendment, two against it and 10 abstained. Since the question was not agreed by a majority of each of the two groups of Members present, she therefore declared that the amendment was negatived.

主席：羅致光議員，你現在可以發言答辯，你還有 8 分 35 秒。

羅致光議員：主席，相信大家都想破個紀錄，要早點完成今天的會議。我只會作幾句簡單的回應。民主黨提出這項議案進行辯論，旨在提出一個概念供大家作討論。今天大家提出的這麼多憂慮，甚至反對的聲音，都是民主黨願意聆聽的。

當我提出議案時，想過究竟應討論行人系統，還是應討論行人天橋的系統呢？當時我的想法是，如果我所提議的，是改善對老人家的服務，不知道屆時各位會不會因為我沒有提及對殘疾人士、單親人士等的服務而加以反對呢？按此同一道理，我雖然只是將議案的重點放在行人天橋，但我並沒有不許興建行人隧道，不許興建行人專用區。剛才民建聯葉國謙議員提及行人隧道，有一位議員傳了一張便條給我，上面寫着，“民建聯喜歡做地下工作”，（眾笑）民主黨則是喜歡天朗氣清的，不過，不要緊，我們可以一起做，民建聯可以提議興建多些行人隧道，民主黨則可以建議興建多些行人天橋，這並不是互相排斥的，無論是上天、落地，我們所建議的都是好事。所以，我希望大家不要以排斥性的思維來思考，我提出這項議案作辯論，意義並不是說甚麼都不要，而只要建設行人天橋的。

第二點是，雖然我拿了一本報告給大家看，但請各位留意本議案的內容，其中並不是要求通過民主黨所建議的空中走廊、之城等，更不是要求通過在軒尼詩道建設一條行人天橋。各位要留意議案的內容，其中只是建議如何改善行人系統的質素。各位不要誤會，因為有時候各位在進行議案辯論時會表示，除了看議案用字，就要看甚麼時間、甚麼環境、有人說過甚麼話；今天有人會表態不贊成在軒尼詩道建設一條行人天橋，最後便因此反對有關議案。我希望各位留意議案內容，其中並沒有提及此等事項，大家都應會同意，議案的內容是提到如何改善行人系統網絡，以及如何在該網絡中增加一些購物或值得我們觀賞的地方。

事實上，今天這議案並不是要研究通過一個概念，其中只是包括了一些可行性的研究，正如今天許多同事所提出的憂慮，例如落腳點的問題，天橋一定會建躉，橋躉應放在甚麼地方，可以放得到嗎？這些可行性一定要加以研究。所以，如果經研究後，發覺軒尼詩道真的不能興建行人系統的話，那就不要興建好了，我今天只是希望提出一個意見來給大家討論，研究一下是否可行，看看這是否一個可行性的概念，但今天的議案完全不是關於“天空之城”(City of Sky Walkers)，只是提出如何改善行人系統的質素，令其更可配合其他例如文化、購物，甚至許多我們很有需要的活動。

我希望大家也想想，雖然這兩項修正案都已不能通過，最後結果如何，大家亦心中有數了，不過，我仍呼籲大家看清楚議案內容，看清楚其中要求改善的是些甚麼。我明白大家擔心商界會認為營商環境可能會受到行人系統的影響，所以，可行性的研究當然要研究對商戶利益可能造成的影響，諮詢的時候更要聆聽市民在這方面的意見。大家千萬不要說民主黨提出這些建議是沒有考慮過商戶的利益，或不會作出可行性的研究。各位都知道，我們民主黨資源有限，不能做到一個很全面的可行性研究，所以只能提出一個概念，希望大家多作討論，最後，我仍要向各位呼籲，即使這次會議有點破紀錄，還希望各位會支持這項議案。謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：羅致光議員動議的議案，內容一如議程所載，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

陳鑑林議員起立要求記名表決。

Mr CHAN Kam-lam rose to claim a division.

主席：陳鑑林議員要求記名表決。表決鐘會響 3 分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請大家核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

Functional Constituencies:

張文光議員、許長青議員、單仲偕議員、羅致光議員及麥國風議員贊成。

田北俊議員、何鍾泰議員、李家祥議員、周梁淑怡議員、陳國強議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、黃容根議員、楊孝華議員、劉健儀議員、石禮謙議員、胡經昌議員、張宇人議員、梁富華議員、勞永樂議員、葉國謙議員及劉炳章議員反對。

李鳳英議員棄權。

地方選區及選舉委員會：

Geographical Constituencies and Election Committee:

何秀蘭議員、何俊仁議員、李卓人議員、李華明議員、黃宏發議員、楊森議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、司徒華議員、鄧兆棠議員、陳偉業議員、黃成智議員、馮檢基議員、余若薇議員、朱幼麟議員、劉漢銓議員及馬逢國議員贊成。

陳鑑林議員、曾鈺成議員、劉江華議員、譚耀宗議員、吳克星議員及楊耀忠議員反對。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 23 人出席，5 人贊成，17 人反對，1 人棄權；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 24 人出席，17 人贊成，6 人反對。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布議案被否決。

THE PRESIDENT announced that among the Members returned by functional constituencies, 23 were present, five were in favour of the motion, 17 against it and one abstained; while among the Members returned by geographical constituencies through direct elections and by the Election Committee, 24 were present, 17 were in favour of the motion and six against it. Since the question was not agreed by a majority of each of the two groups of Members present, she therefore declared that the motion was negatived.

下次會議

NEXT MEETING

主席：我現在宣布休會。本會在 2002 年 11 月 27 日星期三下午 2 時 30 分續會。

立法會遂於下午 5 時 49 分休會。

Adjourned accordingly at eleven minutes to Six o'clock.

附錄 I

書面答覆

保安局局長就陳國強議員對第一項質詢的補充質詢所作書面答覆

入境事務處（“入境處”）一向慎重處理所有有關非法勞工活動的舉報，並擁有一支由 92 人組成的特遣隊，負責執行打擊違反入境法例人士的工作，包括跟進有關非法勞工的舉報個案。就元朗區而言，入境處特遣隊曾與其他執法部門進行了多次打擊非法勞工特別行動。例如本年 7 月，有市民向警方報稱有非法勞工在谷亭街聚集，待聘為裝修工人，入境處收到有關資料後，即聯同警方於 7 月 19 日在該處進行大型行動，拘捕了 51 人。此外，入境處特遣隊亦於本年 7 月 30 日及 9 月 23 日分別在合益街市及流浮山魚市場進行打擊非法勞工行動，共拘捕了 46 人。

市民的舉報業對面、熱線電話（號碼：28241551）、傳真（號碼：28241166）或電郵（地址：<enquiry@immd.gov.hk>）舉報僱用非法勞工情況。對於所有舉報，入境處定必積極跟進，並會迅速就有足夠資料的個案進行深入調查。

Appendix I**WRITTEN ANSWER****Written answer by the Secretary for Security to Mr CHAN Kwok-keung's supplementary question to Question 1**

The Immigration Department (ImmD) has all along taken reports on illegal employment seriously. Its Task Force, with a strength of 92 officers, is responsible for conducting enforcement operations against immigration offenders, including taking follow-up actions on the reports received on illegal employment. Regarding enforcement actions in Yuen Long, the Task Force, in conjunction with other law enforcement department, has carried out a number of special operations to combat illegal employment. For instance, in July 2002, the police received reports that illegal workers were found gathering in Kuk Ting Street, seeking jobs as decoration workers. Upon receipt of the information, the ImmD mounted a large-scale joint operation with the police on 19 July 2002 and arrested 51 people. In addition, on 30 July and 23 September 2002, the Task Force staged anti-illegal employment operations at Hop Yick Road market and Lau Fau Shan fish market respectively. A total of 46 people were arrested.

Reports made by the public provide important leads for the crackdown on illegal employment. Members of the public are thus encouraged to report to the ImmD any information on illegal employment in writing, by calling its hotline (telephone no.: 2824 1551), by fax (fax no.: 2824 1166) or e-mail (e-mail address: <enquiry@immd.gov.hk>). The ImmD will actively follow up all the reports received and will promptly conduct thorough investigation into cases with sufficient information.

附錄 II

書面答覆

保安局局長就李卓人議員對第一項質詢的補充質詢所作書面答覆

我在回應有關檢控僱用非法勞工的僱主的問題時，提供了在 1999 年及 2002 年 1 月至 10 月間的檢控結果。我現將過去幾年的有關資料詳列於附件，以供議員參考。

附件

非法勞工的僱主的檢控結果

	1999 年	2000 年	2001 年	2002 年 (1 至 10 月)
判處罰款	罰款 300 元至 10,000 元	罰款 10,000 元至 20,000 元	罰款 3,000 元 至 10,000 元	罰款 1,000 元 至 10,000 元
判處監禁	監禁 14 天至 9 個月	監禁 42 天至 6 個月	監禁 14 天至 15 個月	監禁 1 個月至 12 個月
判處監禁 緩刑執行	監禁 1 個月至 4 個月 緩刑 1 至 2 年	監禁 2 個月至 6 個月 緩刑 18 個月 至 3 年	監禁 1 個月至 6 個月 緩刑 1 年至 2 年	監禁 2 個月至 6 個月 緩刑 18 個月 至 2 年
判處監禁 緩刑執行及罰 款	監禁 1 個月至 9 個月，緩刑 1 至 2 年及罰款 500 元 至 10,000 元	監禁 28 日至 1 年，緩刑 1 至 3 年及罰款 500 元 至 7,000 元	監禁 14 日至 1 年，緩刑 18 個月至 3 年及 罰款 1,000 元 至 25,000 元	監禁 1 個月至 1 年，緩刑 18 個月至 3 年及 罰款 500 元至 12,000 元

Appendix II

WRITTEN ANSWER

Written answer by the Secretary for Security to Mr LEE Cheuk-yan's supplementary question to Question 1

In response to the question on the prosecution of employers found employing illegal workers, I provided information on the outcome of prosecution for 1999 and the period between January and October 2002. Relevant information for the past few years is now set out at Annex for Members' reference.

Annex

Outcome of prosecution against employers found employing illegal workers

	1999	2000	2001	2002 (January to October)
Imposition of a fine	\$300 to \$10,000	\$10,000 to \$20,000	\$3,000 to \$10,000	\$1,000 to \$10,000
Imposition of a custodial sentence	14 days to nine months	42 days to six months	14 days to 15 months	one month to 12 months
Imposition of a suspended sentence	one to four months' imprisonment, suspended for one to two years	two to six months' imprisonment, suspended for 18 months to three years	one to six months' imprisonment, suspended for one to two years	two to six months' imprisonment, suspended for 18 months to two years
Imposition of a suspended sentence and a fine	one to nine months' imprisonment, suspended for one to two years; and a fine of \$500 to \$10,000	28 days to one year's imprisonment, suspended for one to three years; and a fine of \$500 to \$7,000	14 days to one year's imprisonment, suspended for 18 months to three years; and a fine of \$1,000 to \$25,000	one month to one year's imprisonment, suspended for 18 months to three years and a fine of \$500 to \$12,000

附錄 III

書面答覆

保安局局長就陳鑑林議員對第一項質詢的補充質詢所作書面答覆

在 2001 年，執法部門共拘捕了 968 名僱用非法勞工的僱主，當中並未有包括政府的承包商或承建商。

政府有關部門制訂了懲罰措施，防止承包商或承建商僱用不可合法受僱人士。根據環境運輸及工務局有關的承建商管理規例，凡名列該局認可名冊上的公共工程承建商，如在連續 12 個月內曾 3 次或以上因僱用非法勞工或因被發現其轄下工地有非法勞工而被裁定違反《入境條例》，不論該承建商是作為總承建商或分包商（指定分包商、專門分包商或自選分包商）或以工地負責人的個人／公司身份定罪，均會自動被強制性暫停競投公共工程資格 6 個月。所有涉及公共工程合約及私人工程合約的定罪紀錄均在計算之列。此外，房屋署亦在有關建築工程、屋邨清潔及保安等認可名冊的規則內，清楚訂明任何承包商如在執行房屋署工作時聘用非法勞工，便會受到嚴懲，包括於特定時間內禁止競投房屋署的建築工程或管理合約、不獲延續有關合約或其他同類合約，甚至從房屋署認可名冊中被除名。

Appendix III**WRITTEN ANSWER****Written answer by the Secretary for Security to Mr CHAN Kam-lam's supplementary question to Question 1**

In 2001, the law enforcement departments arrested a total of 968 employers for employing illegal workers. No government contracts were involved.

The government departments concerned have put in place measures to prevent their contractors from employing persons not lawfully employable. According to the rules laid down in the Contractor Management Handbook issued by the Environment, Transport and Works Bureau, any contractors convicted of three or more offences under the Immigration Ordinance for employing illegal workers or for having illegal immigrants on sites under their control in a rolling 12-month period shall be mandatorily and automatically suspended from tendering for public works for six months, irrespective of whether they are convicted in the capacity of a main contractor or sub-contractor (that is, nominated sub-contractor, specialist sub-contractor or domestic sub-contractor) or construction site controller (as an individual or a company). Convictions in respect of all public and private contracts shall be counted. In addition, under the rules for various approved lists (such as List of Building Contractors, List of Cleansing Contractors for Housing Authority Estates and List of Security Service Contractors) laid down by the Housing Department (HD), any contractors found employing illegal workers when undertaking the HD contract(s) shall be subject to disciplinary actions, including suspension from tendering the HD's building contracts or management contracts for a period of time, non-extension of the contract(s) involved or other similar contract(s), or even removal of their names from the HD's approved list(s).

附錄 IV

書面答覆

教育統籌局局長就胡經昌議員對第三項質詢的補充質詢所作書面答覆

優質教育基金（“基金”）由香港特別行政區政府庫務署及 3 間外界管理公司管理，該 3 間外界管理公司分別是東方匯理資產管理香港有限公司、德盛安聯資產管理香港有限公司及惠靈頓國際資產管理私人有限公司。東方匯理資產管理香港有限公司在 2002 年 10 月 2 日接替庫務署，擔任基金的本港股票經理。德盛安聯資產管理香港有限公司則自 2001 年 8 月 3 日起代替豐信國際信託擔任基金的投資經理。德盛安聯資產管理香港有限公司及惠靈頓國際資產管理私人有限公司負責管理所有非本港股票及部分非本港債券。庫務署現時負責管理港元債券及大部分非本港債券。

庫務署、德盛安聯資產管理香港有限公司及惠靈頓國際資產管理私人有限公司過去 3 年的表現載於下文。由於東方匯理資產管理香港有限公司在 2002 年 10 月才開始參與基金的管理工作，其表現仍有待評估。

投資回報(%)	計至該年度的 8 月 31 日		
	2002	2001	2000
庫務署	+4%	-3%	+13%
基準回報	+2%	-8%	+17%
德盛安聯資產管理香港有限公司／ 豐信國際信託	-15%	-26%	+18%
惠靈頓國際資產管理私人有限公司	-13%	-16%	+11%
外界管理公司的基準	-13%	-20%	+13%

Appendix IV

WRITTEN ANSWER

Written answer by the Secretary for Education and Manpower to Mr Henry WU's supplementary question to Question 3

The Quality Education Fund (QEF) is managed by the Treasury of the Government of the Hong Kong Special Administrative Region and three external managers, namely, Credit Agricole Asset Management Hong Kong Limited, Allianz Dresdner Asset Management Hong Kong Limited and Wellington Management Company LLP. Credit Agricole took over from the Treasury as the QEF's Hong Kong equity manager on 2 October 2002. Dresdner replaced Fiduciary Trust International Limited as portfolio manager with effect from 3 August 2001. Dresdner and Wellington are responsible for managing all the non-Hong Kong equities and a portion of non-Hong Kong bonds. The Treasury now manages the Hong Kong dollar bonds and a major portion of non-Hong Kong bonds.

The performance of the Treasury, Dresdner and Wellington in the past three years is set out below. As Credit Agricole joined only in October 2002, its performance has yet to be assessed.

<i>Investment Return (%)</i>	<i>Year ended 31 August</i>		
	<i>2002</i>	<i>2001</i>	<i>2000</i>
The Treasury	+ 4%	-3%	+ 13%
Benchmark return	+ 2%	-8%	+ 17%
Dresdner/Fiduciary	-15%	-26%	+ 18%
Wellington	-13%	-16%	+ 11%
Benchmark for external managers	-13%	-20%	+ 13%

附錄 V

書面答覆

保安局局長就陳智思議員對第六項質詢的補充質詢所作書面答覆

截至 2002 年 12 月 31 日，共有 99 位內地金融服務界的專業人士通過輸入內地專業人才計劃抵港工作。其中 31 位來自銀行業、4 位來自保險業、35 位來自證券業和 29 位來自其他行業如會計、審核、財務管理等。獲批准來港的內地專業人士，職稱各有不同，職稱反映聘請專才公司的結構和需要。名稱相同的職位，其工作範圍、職責甚至工作性質亦可能有分別。根據 99 位內地專才獲聘時的工作職責，我們可作以下的分類：

銀行業	管理人員	11	31
	投資服務	20	
保險業	精算工作	2	4
	評估工作	2	
證券業	管理人員	15	35
	分析，顧問等	20	
會計／審核／財務管理等			29
總計			99

Appendix V

WRITTEN ANSWER

Written answer by the Secretary for Security to Mr Bernard CHAN's supplementary question to Question 6

As at 31 December 2002, 99 financial services professionals entered Hong Kong under the Admission of Mainland Professionals Scheme. Out of them, 31 are from the banking industry, four are from the insurance industry, 35 are from the securities industry and 29 are from other fields, such as accounting, auditing, financial management, and so on. Positions offered to individual successful applicants are peculiar to the structure and needs of the companies concerned. Posts with the same title can differ substantially in terms of the level of responsibility, scope of duties and job nature. According to the job descriptions of the 99 approved professionals, we can make the following classifications:

Banking	Managerial	11	31
	Investment services	20	
Insurance	Actuarial work	2	4
	Loss Control	2	
Securities	Managerial	15	35
	Analysis, consultation, and so on	20	
Accounting/Auditing/Financial management, and so on			29
Total			99