

會議過程正式紀錄

2004 年 3 月 3 日星期三

下午 2 時 30 分會議開始

出席議員：

主席范徐麗泰議員，G.B.S., J.P.

丁午壽議員，J.P.

何秀蘭議員

何俊仁議員

何鍾泰議員，J.P.

李國寶議員，G.B.S., J.P.

李華明議員，J.P.

吳靄儀議員

周梁淑怡議員，G.B.S., J.P.

張文光議員

許長青議員，J.P.

陳國強議員，J.P.

陳婉嫻議員，J.P.

陳智思議員，J.P.

梁劉柔芬議員，S.B.S., J.P.

梁耀忠議員

單仲偕議員

黃宏發議員，J.P.

黃容根議員

楊孝華議員，S.B.S., J.P.

楊森議員

楊耀忠議員，B.B.S.

劉千石議員，J.P.

劉江華議員，J.P.

劉健儀議員，J.P.

劉慧卿議員，J.P.

蔡素玉議員

鄭家富議員

司徒華議員

羅致光議員，J.P.

鄧兆棠議員，J.P.

石禮謙議員，J.P.

李鳳英議員，J.P.

張宇人議員，J.P.

麥國風議員

陳偉業議員

梁富華議員，M.H., J.P.

勞永樂議員，J.P.

黃成智議員

馮檢基議員

葉國謙議員，J.P.

劉炳章議員

余若薇議員，S.C., J.P.

馬逢國議員，J.P.

缺席議員：

田北俊議員，G.B.S., J.P.

朱幼麟議員，J.P.

李卓人議員

李柱銘議員，S.C., J.P.

李家祥議員，G.B.S., J.P.

呂明華議員，J.P.

吳亮星議員，J.P.

涂謹申議員

陳鑑林議員，J.P.

黃宜弘議員，G.B.S.

曾鈺成議員，G.B.S., J.P.

劉皇發議員，G.B.S., J.P.

劉漢銓議員，G.B.S., J.P.

霍震霆議員，S.B.S., J.P.

譚耀宗議員，G.B.S., J.P.

胡經昌議員，B.B.S., J.P.

出席政府官員：

房屋及規劃地政局局長兼任
政務司司長孫明揚先生，G.B.S., J.P.

財政司司長唐英年先生，G.B.S., J.P.

律政司司長梁愛詩女士，G.B.M., J.P.

衛生福利及食物局局長楊永強醫生，J.P.

環境運輸及工務局局長廖秀冬博士，J.P.

財經事務及庫務局局長馬時亨先生，J.P.

政制事務局局長林瑞麟先生，J.P.

保安局局長李少光先生，IDSM, J.P.

工商及科技局局長曾俊華先生，J.P.

列席秘書：

秘書長馮載祥先生，J.P.

副秘書長羅錦生先生，J.P.

助理秘書長陳欽茂先生

提交文件

下列文件是根據《議事規則》第 21 條第(2)款的規定提交：

附屬法例／文書	法律公告編號
《商船（本地船隻）（證明書及牌照事宜）規例》…	27/2004
《商船（本地船隻）（避風塘）規例》……………	28/2004
《2004 年更正錯誤令》……………	29/2004
《2004 年儲稅券（利率）（第 2 號）公告》……………	30/2004

其他文件

- 第 66 號 — 回應二〇〇三年十一月政府帳目委員會第四十 A 號報告書的政府覆文
- 第 67 號 — 衛奕信勳爵文物信託
年報 2002-2003

發言

主席：發言。政務司司長會就《回應二〇〇三年十一月政府帳目委員會第四十 A 號報告書的政府覆文》向本會發言。

回應二〇〇三年十一月政府帳目委員會第四十 A 號報告書的政府覆文

政務司司長（譯文）：主席女士，今天提交立法會省覽的，是回應政府帳目委員會（“委員會”）第 40A 號報告書的政府覆文。覆文載述政府、大學教育資助委員會（“教資會”）和各院校因應報告書的結論和建議所採取的措施。

報告書載述有關教資會資助院校（“院校”）多方面的事宜。我們感謝委員會，為了審議這些事宜，花了不少時間和努力。

委員會副主席劉慧卿議員於 2003 年 11 月 19 日提交委員會報告書時曾提出一些意見，我現對她提出的部分意見作出回應。

委員會就院校管治架構提出寶貴的評論和建議，我們歡迎這些有建設性的意見，並會積極跟進。其實，議員記得在 2002 年，政府早已接納教資會的建議，要求大學參考國際上採用的原則和良好管治方法，檢討其管治和管理架構，以確保架構切合時宜。委員會的意見與政府在高等教育檢討後所作的決定一致。

對於委員會提出有關院校管治的建議，各院校普遍積極回應。隨着審計署署長發表第 40 號報告書，各院校已按照高等教育檢討的建議檢討其管治架構，部分院校更定期檢討。

由於本港高等教育界面對區內和全球的激烈競爭，因此，院校的管治架構“切合所需”，並配合它們的不同角色和獨特辦學宗旨，實在非常重要。各院校的管治架構形式，亦應讓院校能夠掌握其發展策略、適應轉變，並為追求學術等各方面的進步作好準備，好讓本港的高等教育界能在區內保持競爭力。

各院校進行的檢討涉及多方面的事宜，包括委員會報告書內提出有關校董會的人數和組合、成員的委任、校外成員的出席率、成立審核委員會、定期檢討管治架構等。各項檢討進度不同，但已完成的檢討，結果均普遍是正面的。

例如，委員會建議校外成員應在校董會會議上佔大多數，部分院校已採取措施，減少校內成員人數，從而提高校外成員與校內成員之間的比率。部分院校正考慮校董會會議應否只限於當校外成員佔大多數時，才視作達致法定最低人數。

委員會認為院校應公開校外成員出席紀錄。大部分院校均同意此點，有個別院校現時按公眾要求披露有關紀錄，或現正考慮其他方法鼓勵校外成員出席會議和參與會務工作。

此外，委員會建議 3 所院校應成立審核委員會，以加強內部審核工作和管治架構。其中兩所已決定成立審核委員會，第三所則正研究這項建議。

委員會的其中一項建議，是各院校應在全面檢討薪酬結構時，考慮國際間大學教研人員的薪酬水及本地的薪酬趨勢轉變。對此，議員或會記得，立法會財務委員會已通過，自 2003 年 7 月 1 日起，解除對大學教職員薪酬的

規管。現時，院校可自由決定引入它們的薪酬福利制度，靈活決定教職員的薪酬福利，有利於在全球招聘人才時與其他地方競爭，以及將教職員的薪酬調整至符合市場的水平。

所有院校已經或現正參照國際和本地的薪酬水平，檢討其薪酬福利結構。雖然部分檢討仍未完成，但院校的普遍取向，是制訂更能反映本港市場情況的薪酬結構，並在結構中加入論功行賞的元素，例如須按表現方可享有每年增薪點。

由於大學教職員的薪金開支主要來自公帑，各院校顯然有責任披露這方面的資料，以提高透明度及問責性。2003年年底，教資會已發出指引，要求院校不論經費來源，均須披露支取較高薪酬人員的數目。

我們已要求院校進行檢討，在運用從非政府來源取得的經費方面，盡量提高透明度及問責性。在適當情況下，應採用與處理來自公帑的經費相若的披露標準。

主席女士，政府十分重視委員會的建議。正如政府覆文所詳述，政府、教資會和各院校，對委員會的各項建議，現正積極跟進。我們會繼續監察實施各項建議的進度，並定期向立法會匯報。謝謝。

議員質詢的口頭答覆

主席：質詢。第一項質詢。

黑社會勢力滲入學校

1. **馮檢基議員：**主席，關於黑社會勢力滲入學校問題，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 年，每年涉嫌參與黑社會活動而被警方拘捕的中小學學生人數，以及該數字佔被拘捕的中小學學生總數的百分比，並按警區表列分項數字；
- (二) 警方現時分別指派了多少名警務人員擔任中學及小學聯絡主任，以及平均每名聯絡主任須負責多少所學校，並按警區表列分項數字；及
- (三) 除了推行警隊學校聯絡計劃外，當局還有甚麼措施遏止黑社會勢力滲入學校？

保安局局長：主席，

- (一) 由 2000 年 9 月至 2003 年 8 月 3 年內，有關中小學生被捕人數，以及其中涉嫌參與黑社會活動的按年人數，載列於附表 1。
- (二) 有關各區中小學聯絡主任的數目，以及其平均負責學校的數目，載列於附表 2。
- (三) 根據警方資料，在學校出現的非法活動，大多數是由普通爭執引發的欺凌同輩事件，例如毆打或勒索等。現時未有跡象顯示黑社會在學校進行有組織的滲透活動，招攬學生為會員。不過，政府絕對不會對有關問題掉以輕心，並會從各有關方面着手，防止黑社會滲透學校。

在預防方面，政府各部門一直與學校、家長及非政府團體緊密合作，推行宣傳及教育等活動，以防止黑社會滲入學校。

其中，警方的中小學聯絡主任，與區內反黑組定期聯絡，合力統籌學校聯絡工作及活動，並舉辦講座及研討會，向師生講解黑社會問題，防止學生受到不法分子影響。

除此以外，警方亦有經常進行反罪惡行動，巡查學校附近的地方和青少年流連的場所，例如遊戲機中心、網吧和商場等，制止不良分子犯罪，以及遏止可能發生的黑社會活動。

教育統籌局（“教統局”）亦訂立了一系列的措施，防範中小學生受到黑社會的不良影響，包括在學校行政手冊內為學校提供有關黑社會問題的指引，並編寫了一份名為“學校黑社會問題”的教材，鼓勵學校協助學生遠離黑社會。教統局更為校長及教師舉辦研討會，聯同警方及社會福利署，分享處理及預防黑社會滲入校園的方法。教統局亦與警方合作，合辦多元智能挑戰計劃，透過嚴格的紀律及體能訓練，加強學生的自律、抵抗逆境能力，以及鼓勵守法行為。

社會福利署及非政府機構亦為中學提供支援服務，加強學生抵抗不良影響的能力，包括推行“一校一社工”政策、加強處理邊緣青少年的外展服務，以及成立綜合青少年服務中心。社會福利署更在 2001-02 學年開始，推行“成長的天空”計劃，為青少年提供加強抵抗逆境能力的訓練，協助他們應付成長中所遇到的各項挑戰。

在執法方面，如果警方接獲舉報，指有學童涉及黑社會活動，有關警區的反黑組會即時採取跟進行動。

警方除了就嚴重的個案進行檢控外，亦會根據警司警誠計劃，警誠涉及輕微個案的學生。這計劃可讓青年人免被檢控，有機會改過自新。

在促進自新方面，在警司警誠計劃下接受警誠的罪犯，警方會按情況轉介往教統局、社會福利署及社區支援服務計劃轄下的各個機構，以便跟進。

如果罪犯被檢控及定罪，懲教署和社會福利署會按他們的判刑，為他們提供更生服務、善後輔導服務及感化服務等，協助這些罪犯改過自新。

附表 1

中小學生被捕人數，以及其中涉嫌參與黑社會活動的人數

2000 年 9 月至 2001 年 8 月

總區	小學生		中學生			
	被拘捕人數	涉嫌參與 黑社會活動		被拘捕人數	涉嫌參與 黑社會活動	
		人數	百分比		人數	百分比
港島	97	6	6. 2%	635	89	14. 0%
九龍東	74	1	1. 4%	409	65	15. 9%
九龍西	168	2	1. 2%	673	44	6. 5%
新界北	239	7	2. 9%	1 539	86	5. 6%
新界南	122	3	2. 5%	795	38	4. 8%
水警	1	0	0	13	0	0
總計	701	19	2. 7%	4 064	322	7. 9%

2001 年 9 月至 2002 年 8 月

總區	小學生			中學生		
	被拘捕人數	涉嫌參與 黑社會活動		被拘捕人數	涉嫌參與 黑社會活動	
		人數	百分比		人數	百分比
港島	125	1	0.8%	566	66	11.7%
九龍東	135	1	0.7%	474	41	8.6%
九龍西	76	1	1.3%	518	47	9.1%
新界北	381	2	0.5%	1 524	129	8.5%
新界南	117	4	3.4%	574	76	13.2%
水警	5	0	0	28	4	14.3%
總計	839	9	1.1%	3 684	363	9.9%

2002 年 9 月至 2003 年 8 月

總區	小學生			中學生		
	被拘捕人數	涉嫌參與 黑社會活動		被拘捕人數	涉嫌參與 黑社會活動	
		人數	百分比		人數	百分比
港島	90	1	1.1%	665	68	10.2%
九龍東	141	1	0.7%	725	70	9.7%
九龍西	99	0	0	496	53	10.7%
新界北	314	1	0.3%	1 539	123	8.0%
新界南	218	3	1.4%	894	81	9.1%
水警	5	0	0	18	0	0
總計	867	6	0.7%	4 337	395	9.1%

附表 2

各區中小學聯絡主任的數目，以及其平均負責學校的數目

警區	小學數目	學校聯絡主任數目	平均每名主任負責小學數目	中學數目	中學聯絡主任數目	平均每名主任負責中學數目
西九龍	153	6	25.5	99	7	14.1
東九龍	118	3	39.3	92	5	18.4
港島區	150	5	30	107	7	15.3
新界南	118	5*	23.6	121	7	17.3
新界北	202	7*	28.9	166	7	23.7
水警區	10	0	0	3	0	0
總數	751	26	28.9	588	33	17.8

* 其中一名警長同時擔任小學及中學聯絡主任一職，在上表中撥入小學數目計算。

馮檢基議員：主席，從附表提供的數字可以看到兩種比較清楚的情況，第一，被拘捕的小學生人數在這 3 年每年遞升，而與黑社會有關的人數則遞減；及第二，被拘捕的中學生人數穩定，約 4 000 人，但參與黑社會的人數則遞升。換言之，與黑社會有關的活動在中學比較嚴重。請問局長，這些數字是否顯示警方在處理中學黑社會問題上無法令數字降低？數字繼續上升是否顯示警方無能為力呢？

保安局局長：主席，在我們提供的 3 年數字中，中學生被拘捕人數與涉嫌參與黑社會活動的比例，在 2000 年 9 月至 2001 年 8 月是 7.9%；2001 年 9 月至 2002 年 8 月確實上升至 9.8%，但 2002 年 9 月至 2003 年 8 月則回復至 9.1%。我覺得數字相當穩定，一年升，一年降的。正如我在主體答覆中所說，我們覺得現時沒有任何證據，證明黑社會已經有組織地滲透學校。當然，數年來的數字是徘徊於 8% 至 9% 之間。

黃成智議員：主席女士，政府提交的附表顯示，多年來，數個區的比率，尤其是近期，其實相差並不太遠，特別是新界北、新界南及其他數區相差只是 1 至 2 個百分點。不過，新界北的中學聯絡主任數目卻明顯較少，平均每名

聯絡主任須負責的中學數目是 23.7，其他區只是 14、17 至 18 不等。我想瞭解一下，為何會出現這種情況？新界北是否沒有足夠人手處理中學聯絡主任的工作呢？

保安局局長：主席，基於每個區的學校情況不同，學生數目、對服務的需求，以及與各個機構合作處理青少年問題的方式也並非完全一致，所以警方在各區的聯絡主任人手分配上，並沒有一個硬性劃一與學校的比例，要求每區都相同。我們作出適當的彈性處理，主要是為了資源的配合，要作出更為恰當的處理。

楊耀忠議員：主席女士，請問警方的聯絡主任的工作範圍和性質為何？他們會否參與校內防止黑社會滲入的政策討論及工作呢？

保安局局長：主席，我們的聯絡主任計劃分小學和中學兩個層次。目前，每個警區有 1 至 3 名中學聯絡主任，以及 1 至 2 名學校聯絡主任，即負責小學聯絡工作的人員。現時全港共有 33 名中學聯絡主任及 26 名學校聯絡主任，他們會因應中學生及小學生的不同需要，採用適合的手法，向各所學校的學生傳達反罪惡信息，讓學生明白犯罪的因果，以提高他們的公民責任感、道德觀念、紀律規範，以及加強學生與警方的溝通。我在這裏亦想強調一點，在學校規管學生、教育學生，一定是教育工作者的工作，警方的聯絡主任只是與老師及駐校社工作出配合，提供一些協助。

張文光議員：主席，政府每次回答究竟學校有否黑社會時，最喜歡的答案 — 今次亦是一樣 — 是沒有證據顯示黑社會有組織地滲入學校。但是，附表 1 提供的數字顯示，在被捕的中學生當中，黑社會的人數的絕對數字越來越多，由前年的 322 人上升至 395 人。根據政府提供的數字，黑社會實際上已存在於學校，即使不是有組織地滲透，也存在擴散的可能性。政府這說法是否低估了黑社會在學校的影響力；是否過分樂觀；是否掉以輕心？

保安局局長：主席，這些數字是所謂“懷疑是黑社會個案”、“涉嫌參與黑社會活動”。這些數字是一個總體數字，包括一些童黨聲稱本身是黑社會。我剛才在主體答覆已指出，警方現時確實沒有任何證據，證明黑社會有組織地滲透學校，招攬學生為黑社會會員。不過，大家都知道，現時很多年青人

可能為了要“威”或其他原因，聲稱自己有“字頭”，三數人便聯成一起，聲稱本身是黑社會。這類情況與警方所指的真正屬“大堂口”的黑社會是兩回事。

張文光議員：主席，這些數字已顯示涉嫌參與黑社會活動的人數有所增加，我問局長是否低估黑社會的力量；是否過於樂觀，掉以輕心。局長可否針對這點回答呢？

保安局局長：主席，我在主體答覆已表示，雖然現在沒有任何證據證明黑社會有組織地滲透學校，招攬會員，但我們也不能掉以輕心。對於現時的情況，警方已作出監察。因此，我們的聯絡主任會繼續與學校的老師、駐校社工合作，在這方面提供協助。

黃容根議員：主席，從政府提供的附表可以看到，新界北的被捕人數特別嚴重，情況在這 3 年差不多；而被政府界定為黑社會的人數亦最多。可是，聯絡主任的人數卻較少。這與聯絡主任的人手調配是否有關係，即聯絡主任人手較少，因而令參與黑社會的人數增加？有甚麼辦法可以解決呢？

保安局局長：新界北學生涉嫌是黑社會的人數最多，但新界北的中學數目亦最多。正如我剛才所說，暫時未有任何跡象顯示黑社會有組織地滲透學校，而警方亦有採取適當措施，防止學生受到不良分子影響。我們會因應各區的實際情況調配資源，以維持法紀。我們亦經常檢討各種資源的調配。我們覺得在現時的情況下，我們調配的資源已經足夠。

楊孝華議員：主席，主體答覆附表 1 顯示，無論被捕人數或涉嫌參與黑社會活動的人數，在大多數年份中，新界北均“名列前茅”。從客觀的角度來看，局長剛才說是由於該區的中學數目較多，但真正的比例是否與中學總人數相若呢？請問局長，有否把每一區的被捕人數與該區的中學生人數作比較？是否每一區的比例大致相若；還是某區的數字特別高，應該特別引起警方的注意呢？

保安局局長：主席，我沒有人數這項資料，但我想請楊議員看看附表 2。新界北的中學數目有 166 所，而西九龍只有 99 所，所以在這數個區中，新界北的中學數目最多。按此推論，新界北的人數也應該是最多的。

楊孝華議員：我只想再次輪候提問。

主席：好的。本會就這項質詢已用了超過 17 分鐘，現在是最後一項補充質詢。

何秀蘭議員：主席，附表所顯示的是涉嫌參與黑社會活動的數字，這未必能告知我們真實的情況。請問局長，有多少學生是可在有足夠證據被證實參與黑社會活動呢？

保安局局長：主席，我沒有這方面的資料。

何秀蘭議員：主席，我當然希望局長會後能以書面方式提供。

保安局局長：主席，好的。（附錄 I）

主席：第二項質詢。

中小型企業特別信貸計劃

2. 李國寶議員（譯文）：主席女士，自 2004 年 4 月起中小型企業特別信貸計劃停止向貸款機構就其借出的款項提供保證。就此，政府可否告知本會：

- (一) 貸款機構就拖欠保證貸款提出的申索總數，以及當中現已獲解決的申索宗數；
- (二) 處理該等申索平均所需的時間；及
- (三) 現時分別有多少宗申索的處理時間已達或少於 12 個月、已超過 12 個月但少於 24 個月，以及已達 24 個月或更久？

工商及科技局局長（譯文）：主席女士，就質詢的 3 部分，我現答覆如下：

- (一) 截至 2004 年 2 月底，參與中小型企業特別信貸計劃的貸款機構共提出 1 718 宗申索，涉及金額合計 4.35 億元。當中約一半，即 856 宗申索已經獲得解決，涉及金額共 3.33 億元。
- (二) 如貸款機構在提出申索時，資料及證明文件齊備，處理個案所需的時間平均為 28 天。如貸款機構在提出申索時，未有提供齊備的資料及證明文件，處理個案所需的時間平均為 323 天。
- (三) 現時共有 572 宗申索尚待解決，其中 353 宗的處理時間為 12 至 24 個月不等，其餘 219 宗的處理時間超過 24 個月。

李國寶議員（譯文）：主席女士，經過一段這麼長的時間，已處理妥當的申索個案數目仍不足一半，當中顯然出現嚴重的樽頸問題。不論是對政府或有關銀行而言，解決這些申索所涉及的成本均十分高昂，牽涉的金額亦很龐大。政府當局現正採取何等措施來紓緩樽頸的問題，以及防止涉及的金額繼續攀升？

工商及科技局局長（譯文）：主席女士，對於有大量申索個案尚待解決的問題，我們也十分關注。不過，由於涉及公帑，我們必須審慎查核，確保申索申請確實為拖欠的個案，以及有關銀行在批出貸款時已謹慎及適當地小心行事。我們與有關貸款機構保持定期的書信往來，並會繼續向他們發出催辦信，要求他們向我們提供所需的證明文件，以便我們處理申索個案。

黃宏發議員：主席，對於局長主體答覆第(二)及(三)部分，我是感到有點震驚，因為在第(二)部分，他提出對於“未有提供齊備的資料及證明文件”的個案，平均處理時間為 323 天，後來這些數字是更大，那更不用多說了。現在的問題是這些所謂的貸款機關，全也是銀行和財務公司，我很難相信他們在沒有足夠資料和證明文件的情況下便已向政府申索。會否是因為政府內部缺乏專業知識，導致申索的處理有所延誤？

工商及科技局局長：主席女士，絕對沒有這個情況。如果有些情況是我們知識不足的，我們便會詢問律政司，同時亦會詢問 Hong Kong Monetary Authority。

許長青議員：主席，局長在主體答覆第(二)部分提到，“未有提供齊備的資料及證明文件，處理個案所需時間平均為 323 天”，但自 2000 年 4 月開始，政府已停止向這些貸款機構就着借出的款項提供保證。時至今天，已相隔了三年多四年，我想問一問政府有否設定期限，並於此限期前處理好這些數目，避免拖延太久？

工商及科技局局長：我們現時未有設定期限，表示會立即停止處理這些申索。可是，我們現時仍在就很多這些個案與有關的借貸銀行進行商討，以及要求他們提供足夠資料，好讓我們可以處理到這個過程。

單仲偕議員：主席，我不知道政府有否計劃加派人手，處理那積壓已久但仍未完成的五百多宗個案？

工商及科技局局長：主席女士，這不是人手問題，只是我們所要求的資料現在尚未能收到而已。如果收到那些資料，我們可以擔保於 1 個月內做到。

鄧兆棠議員：主席，有三分之一的情況是需時超過兩年才能完成的。既然並非人手問題，又並非經驗問題，那麼，其實是甚麼問題導致那麼久才能完成？

工商及科技局局長：主席女士，像我剛才回答補充質詢時所說般，政府是要確實知道真的有 default，而我們亦同時要謹慎查閱資料，確定借出的錢是適當的，因為那些是公眾的錢，所以在這方面我們要特別小心。不過，如果借貸的銀行可以提供足夠支持文件，那便應已滿足我們的要求，而我們的承諾便是在 1 個月內處理所有工作。

李華明議員：政府在主體答覆第(二)部分說機構在提出申索時，如果資料齊備，處理個案所需時間平均為 28 天，但如果資料不齊備，平均便需時接近 1 年，或 323 天才能處理。然而，在主體答覆的另一部分，政府卻說在現時處理的 572 宗個案中，竟然有過半數是需時 1 至 2 年，而且還有三分之一是需時超過兩年的。那麼，那些個案是否完全沒有提供文件？沒有文件的個案平均也是需時 323 天，為甚麼那些個案竟會需時遠遠超過 323 天？究竟當中發生了甚麼事？是否因為這些較沒有提供齊備資料及文件的個案還要差，所以才導致需時那麼久？

工商及科技局局長：主席女士，主體答覆第(二)部分是指已完成的個案，而李華明議員問及的第(三)部分所提出的，則是未完成的個案，因此，數字一定是不相同的。

李華明議員：不論是已完成或未完成的個案，也是按資料處理的。主體答覆第(二)部分提到需時 323 天，但第(三)部分提及尚待解決的個案卻需時那麼長。主席，問題是為甚麼有這般大的分別？

主席：局長，你是否有所補充？

工商及科技局局長：主席女士，在已完成的個案中，我們是收齊了所需的文件，所以便需時那麼久才完成。至於第(三)部分提及的那些個案，由於是直至目前仍未收齊所需的文件，因此，需時可能較現時提出的還要長。

何鍾泰議員（譯文）：主席女士，據我記憶所及，這項協助中小型企業（“中小企”）的中小型企業特別信貸計劃，於多年前由政府設立，由政府提供總額達 25 億元的保證。可是，尚待處理的個案數目眾多，而在一段相對較長的時間內，該等申索個案仍未得以解決，因此，政府會否考慮檢討或修訂該信貸計劃的條款，以便透過貸款計劃繼續協助中小企？

工商及科技局局長（譯文）：主席女士，事實上，我們已停辦該項貸款計劃，並已重新設計另一項計劃，即新的中小企業信貸保證計劃。因此，我們會繼續透過另一項計劃為中小企提供所需的援助。

劉慧卿議員：主席，局長在主體答覆第(三)部分提到仍有五百多宗個案尚待解決，有些需時 12 至 24 個月來處理，有些則甚至需時更長，而局長亦提到如果提供足夠資料，1 個月便可完成處理工作。那麼，局長是否想告訴我們，那些銀行在 12 至 24 個月內，甚至是超過了 24 個月也沒有向你提供資料？還是你問了他們，他們把資料交了給你，但你又再問，於是他們又再提供？有關的程序究竟是怎樣？此外，我還想問局長，有沒有收到銀行投訴，指你們處理緩慢？

工商及科技局局長：有關這問題的第二部分，我們並沒有有關的數字，我們是沒有接受投訴。至於 572 宗尚在等待的個案，其中 50 宗是在處理中，有 522 宗則是尚在等待有關資料。

劉慧卿議員：主席，我是問局長他收到了多少宗投訴，但他卻說沒有接受投訴。如果沒有人投訴，局長便說沒有好了，但他卻說不接受投訴，這真教我不太明白。是否有人作出了投訴但局長卻不接受？此外，我還問那些銀行是否在 12 至 24 個月內，甚或超過 24 個月也沒有提交資料，抑或是局長收到了資料，但又要銀行再提供，所以才拖延了那麼久？

工商及科技局局長：主席女士，或許我說得不夠清楚，我們並沒有接獲任何投訴。至於補充質詢的另一部分，很多不同的個案有許多來來往往的文件，每一宗個案我們也有一個 file，收集了許多來來往往的文件，所以便知道現時還有 522 宗個案尚未收到足夠資料。

梁耀忠議員：很多同事已提出了許多個案需時很久才能處理，以及有很多個案是到目前為止仍未能處理完畢的。我想問局長，有沒有檢討過為甚麼這麼久仍未取得足夠資料？原因在哪裏？是否現時所要求的資料是申請者難以提供的，所以便要不斷等待，而等待當中又無法提交？局長可否清楚告訴我們，究竟有沒有進行過詳細調查，以瞭解為何那麼久仍未能解決問題？

工商及科技局局長：主席女士，我們也曾分析過這個問題。很多銀行其實是很清楚知道我們需要甚麼資料的，但在很多情況下，特別是一些涉及低款額的個案，是較難提供適當資料，所以到了現在，仍有很多個案是未能向我們提交資料的。

梁耀忠議員：我好像有問局長，進行檢討時可否看一看如何能改善這個情況？如果這樣繼續下去，是永遠無法解決的。

工商及科技局局長：主席女士，我們要取得適當的平衡。由於這些是公眾的錢，我們要非常小心。一方面，我們要看一看如何能以最快的時間解決此問題，另一方面，我們亦要保證這些錢是用得適當的。

楊耀忠議員：主席女士，我想問一問貸款機構就拖欠保證貸款提出申索，有否存在申請者濫用這些計劃以轉嫁壞帳的個案？如果有，涉及多少金額？

工商及科技局局長：主席女士，或許議員也記得，在 2002 年時，審計署亦曾提出這個問題。關於現在提出的轉嫁問題，由於我們已停止了舊的計劃，現時將之設計為新的計劃，所以應該不會有這個問題存在的了。

楊孝華議員（譯文）：主席女士，在核對局長在主體答覆中提出的數字方面，我遇到一些困難。局長在第(一)部分指出接獲的申索個案達 1 718 宗，在第(三)部分，局長指出仍有 572 宗申索尚待處理，但他在第(一)部分則表示已獲得解決的申索共有 856 宗。那麼其餘的約 300 宗申索又如何 — 準確來說應是 290 宗？局長可否告訴我們，如這批個案並不包括在那 856 宗已獲得解決的個案中，又不屬於那 572 宗尚待處理的個案，究竟該等個案的處理情況為何？該等個案是否屬於已提供文件並在處理中的申索，因此無須納入為尚待處理的個案，又或是仍處於其他處理階段？

工商及科技局局長（譯文）：主席女士，在上述 290 宗申索中，有 9 宗屬於無法證實的個案，有關申請已被拒絕。至於餘下的 281 宗，借貸機購已要求政府暫停處理該等申索，因為所謂拖欠供款的借款人已恢復供款。

許長青議員：主席，政府有否從這個特別信貸計劃處理申索個案的需時拖延太久汲取教訓，以免在現時的中小企業信貸保證計劃中有相同情況出現？

工商及科技局局長：主席女士，我剛才也提過，我們已吸收了這次計劃的經驗，所以在我們設計現時的新計劃時，應該是沒有這些問題存在的了。

主席：本會就這項質詢已用了超過 16 分鐘，最後一項補充質詢。

單仲偕議員：我想問政府如果完成了報告，可否詳細交代所有個案，即提供完整的統計數字，包括壞帳率，以及那些個案花了多少時間處理？

工商及科技局局長：可以。

主席：第三項質詢。

醫院管理局內科病房床位供不應求

3. 鄧兆棠議員：主席，據報，醫院管理局（“醫管局”）轄下一間醫院的內科病房床位長期供不應求，而該醫院的外科、兒科、婦產科及私家病房卻可經常被借用作為內科病房。就此，政府可否告知本會，是否知悉：

- (一) 過去 3 年，醫管局轄下醫院各科病房床位的每月平均使用率，以及現時入住各科病房的平均輪候時間；
- (二) 醫管局職方有沒有就該局轄下醫院內科病房床位供不應求所衍生的問題向局方反映；若有，局方有甚麼回應；及
- (三) 醫管局有甚麼措施解決醫管局轄下醫院內科病房床位長期供不應求的問題？

衛生福利及食物局局長：主席女士，

- (一) 2001 年至 2003 年，公營醫院內科病房、外科病房、兒科病房、產科病房和婦科病房病床的每月平均使用率，分別為 90.3%、75.1%、63.3%、69.4% 和 81.2%。

病人入院可大致分為非緊急入院和緊急入院。非緊急入院是指在門診診所接受治療的病人入院。院方會視乎須住院病人的病情相對危急程度，為他們評定優先次序和排期，以便他們自行於特定日期到病房辦理入院手續和接受治療。病情危急的病人會獲安排立刻入院。醫管局並沒有例行收集有關非緊急入院的病人輪候時間。從醫生診斷至病人入院相隔的時間長短，受多項因素影響，其中包括病人本身的取向和意願。所以，在不同個案會有所差別。緊急入院是指病人經急症室入院。急症室臨床醫生會評估求診病人的病情，以決定他們是否須立即住院。如果確定有此需要，醫院會立刻安排病人入院，通常不會有任何輪候時間。

- (二) 醫管局管理層和醫院管理層一直密切監察病床的使用率，亦有收到員工就有關事宜提出的意見。管理層已採取措施，以應付冬季期間入住內科病房的需求增加情況，包括加設病床和押後非緊急的服務。同時，亦已實行措施，減少病人入院的需求，例如向安老院舍加強醫療支援服務。

- (三) 對於每年冬季有大量病人入院的情況，醫管局已定下一個有系統的計劃，以便在冬季更改各類病床的組合。有關措施包括：根據評估當時的病床使用情況，編排時間表在每年冬季周期性地減少非緊急的服務，以及增加內科病房的數目。至於這個冬季，醫管局還會額外採取措施，包括為員工和病人推行流行性感冒預防注射計劃，以降低流行性感冒的發病率，同時通過與社區老人評估小組和出診醫生的協作，向安老院舍加強醫療支援服務，務求盡量減少須入院的長者人數。長遠來說，醫管局亦會繼續致力增加內科的人手，以及推廣日間醫療護理服務，從而使病人減少依賴住院服務。醫管局在減少病人依賴住院服務方面，會採取以下措施：
- (i) 通過採用先進科技（例如內窺檢查程序或新藥物）和改善感染控制和護理等工作的質素，減少住院病人的數目；
 - (ii) 在診症的範圍和深度這兩方面，提升日間護理和外展服務的質素。醫生和護士會採取一套全人的護理模式，更着重與病人商討適當治療方法的抉擇，加深他們對正確使用藥物的認識，以及教育負責照料病人的親友，以期減少病人對住院服務的需求；
 - (iii) 通過與私營機構和非政府組織合辦的新協作計劃，在社區推廣護理服務，並鼓勵社區參與提供這類服務；及
 - (iv) 就選定的慢性疾病開展疾病治理計劃，並輔以其他促進健康、預防疾病和及早診斷病症等措施。

鄧兆棠議員：主席，主體答覆第(一)部分提及，內科病房的平均使用率超過 90%，有時候更可能真的會是超過 100%也說不定。不過，局長又說醫管局並沒有特別例行收集有關非緊急入院病人的輪候時間。我想問一問，原來已約定入院，但因為病床不足而須押後入院的病人，每年有多少人，以及須押後多久呢？

衛生福利及食物局局長：主席女士，真不好意思，鄧兆棠議員可否重複他的補充質詢，因為我聽得不太清楚。

鄧兆棠議員：我的補充質詢是，有些病人本來是已經預約入院的了，卻因為病床不足而要押後入院。這類病人每年大概有多少，以及須押後多久呢？

衛生福利及食物局局長：主席女士，我剛才在主體答覆已說了，醫管局並沒有例行收集這些數據。由於病人的情況各有不同，所以是很難收集這些數據，但醫管局如果有時間，間中亦會作出檢討，看一看有否病人儘管是已預約入院，但又不能入院的。不過，以目前來說，例行上並沒有收集這些數據。

陳國強議員：主席，局長在主體答覆說，兒科病房現時的使用率是 63.3%。我想問一問，兒科病房的使用率較其他科病房的使用率低，是否因為現時兒童的出生率低，以及現時兒童的身體健康較以前好？

衛生福利及食物局局長：主席女士，陳國強議員其實已說出了答案。他所說的是正確的。現時，兒童的出生率低，而兒童的健康一般亦較好。同時，我們還有很多新科技，所以很多類疾病的患者也根本無須住院治療，在日間治療便可。此外，家長一般也想兒童留在家中進行治療。

麥國風議員：主席，根據我個人經驗，內科病房的使用率肯定不止 90%，局長只是提供了一個平均數字而已。其實，在很多醫院，內科病房的使用率經常是超過 100% 的。陳國強議員剛才也說了，兒科病房的使用率只有 63.3%，局長提到其中一個解決計劃是在冬季將各類病床作很多組合。其實，我們看到內科病房病床緊絀是一個長期問題，如果只是在冬季才組合，無論對病人或職員來說，質素也是不能保證的。既然局長也看到這種長期出現的情況，何不一早完成組合，這做法是較在冬季才進行整合為佳的？

衛生福利及食物局局長：主席女士，我們兩方面也是在進行的。其實，醫管局每年會檢討每一科的病床需求，而部分病床已經調配了給內科。大致上說，通常是外科與骨科的病床調配較多。至於兒科病床，有時候數目是較少——在整體系統中只是少於 1 000 張，所以即使使用率較低，可調配的空間也不多。相信麥國風議員也瞭解，某一科的病房使用率可能較低，但因為相對上有較少病床，所以除非該醫院取消整個兒科病房，否則，要削減兒科病床的空間和可行性會是較少。我們已將骨科與外科病房調配給內科，但季節性的需要也是須再看一看的。舉例來說，通常在 1 月、2 月及 3 月，內科病房的使用率是較高，因為有很多人患感冒、傷風或流行性感冒，而且很多時候會導致出現肺炎，所以長者大多數會在此段時間入院，使用率因而較平時高。有鑑於此，我們須作出一些調動，即隨季節需要作出臨時調動。所以，我們是兩方面也有進行的。

勞永樂議員：主席，SARS 的經驗告知我們，如果醫院病房太擠迫，收了太多病人，便會容易引起醫院爆發。不過，另一方面，如果病房收病人太少，便不能應付需求。就此，在感染控制及應付服務需求兩方面，請問政府或醫管局是如何取得平衡的呢？

衛生福利及食物局局長：主席女士，我在主體答覆已提到，我們瞭解內科病房在冬季的需求會特別大，所以便會調配：其他病房如果出現空置情況，便會作出調配及安排，例如一些非緊急的內科手術，在冬季會減少進行，這便是一項安排了。此外，我們現正在一些安老院舍推行一些措施，因為在冬季期間，很多入院的病人是由安老院舍轉介的。如果安老院舍可以加強護理，便可減低須入院的長者人數。所以，我們會在此方面投入資源，而醫管局也有做很多工夫的。

鄧兆棠議員：主席，內科病房經常爆滿，一旦爆滿，有關的病人便可能會被轉移到別的病房。在此方面，政府如何能防止病人出現交叉感染呢？內科病房的病人所患的疾病，通常是傳染性較高的。

衛生福利及食物局局長：主席女士，我理解現時大部分醫院也不會把病人調往別的病房；但視乎情況而言，有些醫院是會這樣做，但亦會再看一看情況。現時，醫院是設有一些隔離病房，如果有些病人的疾病會傳染給其他病人，便應該讓他們入住隔離病房。現時，醫管局有差不多千多張這類隔離病床，所以相對來說，現時對於傳染病的處理，應該是較好的了。醫院一般會安排病人入住病情所屬一科的病房，但有些醫院會較彈性地處理病房。不過，一般而言，病人是會入住病情所屬一科的病房的。

麥國風議員：主席，局長提到想減低病人住院的需求。他表示長遠來說，其中一項措施是通過與私營機構及非政府組織進行一些協作計劃，推廣社區的護理服務。我想請問局長，現時私營機構及非政府組織的反應如何？怎樣支持這項計劃？

衛生福利及食物局局長：主席女士，在非政府機構方面，成功率是較高，它們有不同的計劃在進行中。我剛才也有提及跟安老院舍的計劃。當然，安老院舍也很喜歡有多些外展服務，以及有一些計劃可以支援它們。此外，有些社區復康計劃現時也是相當成功的。醫管局與一些非政府機構的多項復康計

劃，是在非住院的情況下進行的。非政府機構首先會在醫院內進行復康服務，然後便會回到非政府機構那裏。這方面的工作是比較成功的。

在與私人醫院協作方面，大家也瞭解是會有些困難，因為存在融資的問題，但也有一些成功的例子。現時，有時候也會向病人提供一些選擇。例如，一些手術的輪候時間表可能較長，私家醫院現時便也有向公營醫院提供資料，讓病人有多一個選擇，知道可在私家醫院進行一些非緊急的手術，大致上收費是多少。我們現時有一個計劃是跟一間私家醫院合作的，效果也不錯。因此，有部分病人可自己選擇到私家醫院進行一些非緊急手術。

主席：本會就這項質詢已用了超過 15 分鐘，現在進入第四項質詢。

“愛國者”的標準

4. 司徒華議員：主席，內地官方媒體最近再度刊載鄧小平於 1984 年的講話，當中提及“愛國者”的標準，以及“港人治港”是“以愛國者為主體的港人”來治理香港。就此，政府可否告知本會，有否評估：

- (一) 發起和參加去年 7 月 1 日大遊行的人是否“愛國者”；
- (二) 支聯會成員及參加每年舉行的六四紀念燭光集會的人是否“愛國者”；及
- (三) 為了保證由“以愛國者為主體的港人”來治理香港，是否須修改現行有關選舉的法例，對參加行政長官或立法會議員選舉的人進行政治審查或愛國基準試？

政制事務局局長：主席女士，就司徒華議員提出的主體質詢，我們的整體回覆如下。

就主體質詢的第一和第二部分，1984 年 6 月，鄧小平先生在會見香港工商界訪京團和香港知名人士時，在肯定香港的中國人能治理好香港的同時，亦強調“港人治港”必須由以愛國者為主體的港人來治理香港；愛國者的標準就是尊重自己民族，誠心誠意擁護國家恢復行使對香港的主權，不損害香港的繁榮和穩定。

我們認為有一點要弄清楚，就是我們這裏談及的“港人治港”，是指必須依靠以愛國者為主體的港人來治理香港，是指有分參與管理香港公共事務的人士，並不是一般香港市民。然而，我們相信絕大部分的香港市民都是愛國的。

就主體質詢的第(三)部分，根據《基本法》的有關規定，我們分別在 1997 年和 2001 年訂立了《立法會條例》和《行政長官選舉條例》。自回歸以來，我們按照這些條例舉行了兩次立法會選舉和一次行政長官選舉。我們將會繼續根據《基本法》和這些條例舉行有關選舉。

此外，《基本法》第一百零四條要求行政長官和立法會議員在就職時必須宣誓擁護中華人民共和國香港特別行政區《基本法》，以及效忠中華人民共和國香港特別行政區。

司徒華議員：主席，政府對我主體質詢的 3 項提問，可以說是完全沒有回答。文不對題，言不及義，顧左右而言他。如果考試時交出這樣的試卷，只會得零分。不過，這也是我意料當中的事。雖然如此，我仍然會追問，追問得來的答覆或許仍然只得零分。局長在主體答覆中表示，他們相信絕大部分香港市民都是愛國。根據這樣的判斷，舉行普選是由香港市民投票，既然絕大部分香港市民愛國，那他們選出來的人是否都愛國呢？

政制事務局局長：主席女士，愛國不是考試。我們作為香港和國家公民的一分子，這是我們一生的承擔。每個人都很清楚知道自己是否符合愛國標準。主席女士，司徒華議員曾參與這麼多次選舉，我相信他應很清楚，每次選舉都是根據香港公平、公開及公正的制度，因應當時社會的情況，才得出最後的選舉結果。不錯，香港大部分市民都愛國，但選舉的結果是因應時局決定。

梁富華議員：主席女士，鄧小平先生在以往講話中談及的治國港人，包括政府的主要官員和立法會議員。本會有 3 位議員便正如今天早上一個 *phone-in* 節目的主持人所說：“美國人奏樂，他們便立即跳起肚皮舞”，兼程趕赴美國參加以香港為主題的所謂聽證會。請問局長，作為治港港人的一部分成員，有這種表現是否符合治港的愛國者標準呢？

政制事務局局長：主席女士，政制發展其實是國家的內部事務，是由中央和特區按照《基本法》處理。就這項問題，我們對外國政府和外國的議會有一個明確的立場，便是他們應該尊重我們特區會完全按照《基本法》的原則和規定來處理政制發展的事宜，外國不應作出干預。至於立法會的議員，我認為他們都應該尊重《基本法》賦予立法會和香港特區本身的角色，他們無須參與外國議會的聽證會來討論政制發展議題。我認為他們的決定不恰當，亦對他們的決定表示失望。

鄭家富議員：主席女士，在主體答覆的第二段，局長再次以鄧小平先生的言論談及“港人治港”，即須以愛國者為主體的港人來治理香港。請問局長，根據政府的政策，就“港人治港”這個問題而言，是鄧小平先生的言論較重要，還是《基本法》較重要呢？如果是鄧小平先生的言論較重要，會否修訂相關的法例，甚至《基本法》，以加入愛國論呢？

政制事務局局長：主席女士，我們最近到北京訪問，跟中央有關部門商討時，我覺得他們重提愛國原則，是絕對有道理和依據的。大家都記得，香港在八十年代開始談論香港的未來問題。國家是根據鄧小平先生及中央所訂的一系列政策，為香港訂出“一國兩制”的長遠方針政策。這是一套國策，國策是不會更改的。根據這套長遠方針政策，後來制定了《聯合聲明》。《聯合聲明》的附件一詳細開列了“一國兩制”的種種長遠方針政策。在八十年代後半部分的四五年間，亦根據這些長遠方針政策和國家所訂的國策制定了《基本法》。所以《基本法》體現了“一國兩制”、“高度自治”和“港人治港”。就“港人治港”方面，《基本法》也有很多規定，例如第三條訂明行政機關和立法機關須由香港永久性居民組成。就行政機關方面，第四十四條訂明行政長官須年滿 40 歲，並在香港居住滿 20 年。還有其他條款，例如第六十七條 — 主席女士，第六十七條訂明立法會議員必須是沒有外國居留權的永久性居民，而第七十一條訂明 — 主席女士，作為立法會主席同樣須年滿 40 歲及在香港居住滿 20 年以上。對司法機構也有一些相類似的條文。我剛才在主體答覆中亦提到，主要官員和議員在宣誓就職時，都必須表明擁護《基本法》及效忠中華人民共和國香港特別行政區。

主席女士，我還想說，所有有分管治香港公共事務的人士，必須認同國家和特區的憲制秩序和安排。憲制秩序和安排包括：一國是兩制的前提；黨是根據中華人民共和國的憲法來領導國家；中央是根據憲法和《基本法》在香港成立特區，香港所享有的“高度自治”是中央授權下的“高度自治”。

這些就是中央和特區之間的一部分憲制秩序和關係。我相信這原則和《基本法》的條文是清晰的。

何俊仁議員：主席，局長藉今天這個機會或把握這個時刻表態，指 3 位議員到外國國會就香港事務表達意見是不恰當的。我不知道他有否指他們不愛國？我想請局長再進一步澄清，在任何情況下，本會的議員或本港有分從事公共事務的人，如果他們到外國國會或與政府進行會談，然後公開發布，他們所表達的任何語言，包括反對台獨、支持中國開放，是否都屬於干預我們國家的內政，從而都是不愛國呢？

政制事務局局長：主席女士，我認為外國政府應該尊重我們香港特區按照《基本法》的原則和規定來處理政制發展事宜的這個立場，我其實已在一段時間前表述，並不是新的。新的發展是昨天有數位議員公開表明到外國商討政制發展這項國家內部事務。交流永遠是好的。香港是一個國際城市，香港特區政府、議會及其他機構等，都經常歡迎外國的訪客跟我們交談，理解香港的最新情況。我亦經常外訪，介紹香港“一國兩制”成功落實，介紹香港的經濟和其他方面的發展。這個世界越來越小，多作理解和交流必然是積極的。但是，今天我們所談論的，卻是一個外國議會召開聽證會來探討和討論我們國家內部正處理的香港政制發展事宜。根據《基本法》，這是應由香港特區和中央根據《基本法》的規定處理，所以，我認為議員沒有需要到外國議會參加聽證會，以討論這項事宜。

何俊仁議員：其實，我剛才的補充質詢有一部分是詢問，既然局長覺得不恰當，他的意思是否也包含指這是不愛國呢？他可否再澄清這一點呢？

主席：局長，你是否有所補充？

政制事務局局長：主席女士，對不起，我想何議員再提問，他說甚麼愛國？

何俊仁議員：好的，主席，我再清楚說一次。我在補充質詢中詢問局長，既然他認為這些行為不恰當，但他有否含意指 — 因為今天這項質詢的主題是愛國 — 這些所謂不恰當的行為是否等於不愛國？

政制事務局局長：主席女士，我們在這裏其實已清楚說明愛國的定義。每一位出任議員及參加選舉從事公共事務的人，對自己的承諾，對《基本法》的擁護自有交代。

何俊仁議員：主席，我是詢問局長的看法，他究竟會否回答呢？

主席：何俊仁議員，我想局長的答覆是很難令你滿意的了。現在尚有多位議員在輪候提問，我希望可以讓他們有機會提出補充質詢。

黃宏發議員：主席，在界定愛國者標準方面，似乎不太清楚。局長在回答鄭家富議員的補充質詢時所作的答覆，可能反而更為清晰，但亦可能是未答完。我有興趣提問的是，局長在書面的主體答覆中並沒有“有分”這個詞，但現在加上了有分參與管理香港公共事務的人士。請問這些包括甚麼人？是否包括行政當局、立法機關、區議會、司法機關、諮詢委員會及法定團體的所有人呢？還是有些人是不計算在內呢？

政制事務局局長：主席女士，我會用一個比較狹義的說法來表述。我認為《基本法》其實已落實了“港人治港”這個長遠方針政策，所以，我剛才說過，我們作為主要官員，各位作為議員，以及一些高層的司法人員，根據《基本法》，他們就職時須宣誓擁護中華人民共和國香港特別行政區的《基本法》，以及效忠中華人民共和國香港特別行政區。這幾類人士，在《基本法》中已訂明他們須有中國國籍及沒有外國居留權。此外，擔任行政長官和立法會主席這兩個職位須年滿 40 周歲。大體來說，我認為行政、立法和司法的高層人員都納入有分參與管治香港事務的班子，但這是一個整體的理解。

黃宏發議員：主席，我想得到一個具體的答案，例如司法機關的人員不一定要中國籍，立法機關這個部分的議員是否也無須是中國籍？請問這是否亦納入在內呢？

主席：黃宏發議員，你應該在第一次提出補充質詢時便指出這一點。因為局長已回答了你的補充質詢，而你現在是要求局長進一步澄清，請你再輪候提問。

黃宏發議員：主席，我要求具體答案，因為我已把全部列出。

張文光議員：主席，我想請問局長，如果香港的立法會議員到外國的聽證會，請他們尊重香港人的意見，當中包括支持香港回歸中國、支持“一國兩制”、支持民主普選，令香港可以作為台灣的垂範，達到和平統一台灣、反對台獨的目的，這樣又是否適當呢？

主席：張文光議員，根據《議事規則》的規定，議員是不可以提出假設性的問題。你在開始提問時說了“如果”，我是不能讓你這樣提問的。

張文光議員：主席，你可否讓我重新提問呢？（眾笑）

主席：可以。

張文光議員：謝謝你。主席，有議員到外國的聽證會，立場鮮明地請他們尊重香港人的意願，包括支持香港回歸中國、支持“一國兩制”，以及支持民主普選，令香港可以作為台灣的垂範，達到和平統一台灣、反對台獨的目的，這是否適當呢？

主席：政制事務局局長，你可用你的方法回答。

政制事務局局長：主席女士，充分落實“一國兩制”和“港人治港”，以及希望在香港落實“一國兩制”有助於國家的統一和反對台獨，這是香港特區政府的一貫立場，我們也相信這反映了廣泛市民的信念和立場，我亦期望所有議員都認同這個立場。但是，我們今天談論的，是沒有需要到外國的議會參加聽證會，討論香港政制發展的事宜。要支持國家統一和反對台獨，任何時候都可以。

張文光議員：主席，我的補充質詢是全面的，便是對於香港的民主政治、和平統一台灣，反台獨和回歸中國這一系列事宜的全面影響，如果連同政制一併在外國——不是如果，連同政制一併在一個外國的議會中提出，是否適當呢？

主席：張議員，你已提問完畢嗎？

張文光議員：我已提問完了。

主席：我認為局長已回答了你的補充質詢。由於質詢時間有限，而本會就這項質詢已用了超過 20 分鐘，現在是最後一項補充質詢。

劉慧卿議員：主席，我想請問局長，鄧小平先生在 1984 年說：“港人治港是指必須依靠以愛國者為主體的港人來治理香港”，就是指參與管理香港公共事務的人。就香港現在的情況，我們是否已體現鄧小平先生所說的話呢？

政制事務局局長：主席女士，在回歸以來，我們都致力落實《基本法》、“一國兩制”、“港人治港”和“高度自治”。整體來說，我們已根據《基本法》維繫香港所有有關的制度。對於愛國的標準，大家都很清楚。至於個別有分參與管理香港公共事務的人士是否達到這個標準，便須由個人自行判斷。整體而言，我們已在香港落實《基本法》、維繫香港各方面的制度、落實“港人治港”和“高度自治”。

主席：最後一項口頭質詢。

為工程人員提供環保培訓課程

5. **蔡素玉議員**：主席，政府可否告知本會，為了使工程人員具備足夠的知識，以避免工程對附近民居造成不必要的滋擾，以及導致環境遭受不必要的損害：

(一) 有沒有向負責工程的公務員提供環境保護課程，包括教導他們認識減低工地噪音和保護生態環境及樹木等準則及措施；若有，詳情是甚麼，若沒有，原因是甚麼；及

- (二) 是否知悉大學及專上院校的工程課程有沒有包括第(一)部分所述的環境保護課程；若有，請告知這類課程佔有關工程課程的比重？

環境運輸及工務局局長：主席，

- (一) 環境保護署（“環保署”）透過建築業夥伴計劃，舉辦培訓研討會及工作坊，藉此提高與建筑工程有關人士（包括負責工程的公務員）對保護環境的意識，包括向他們建議如何減低工地噪音、保護生態環境、減少砍伐樹木的方法。環保署的社區關係組在過去兩年為 650 名政府工程人員舉辦了 11 項培訓課程（合共 55 個工作坊），藉此提高他們對環保的認識。

此外，環保署在 2002 年 7 月成立環境影響評估條例支援課，專責加深政府部門內負責工程的公職人員對《環境影響評估條例》各項規定的瞭解。該課的其中一項工作是為政府工程人員推行環評訓練及能力建立計劃，這亦會提高他們在規劃工程及施工時注意保護環境的意識。由於計劃反應良好，環保署已把計劃擴展至包括承建商、專業團體及公私營機構。在 2002 年 11 月至 2004 年 2 月期間，該計劃為約 820 名來自不同背景的專業人員舉辦了 34 個特別設計的工作坊，其中政府工程人員約佔 450 名，他們參加了 20 個工作坊。此外，環保署編訂了環評訓練手冊，並設立有關環評機制的網上學習平台，加深政府工程人員對這個課題的瞭解。環保署也設立了環評諮詢電話熱線，解答有關環評機制的一般查詢。在 2002 年 7 月至今年 2 月期間，該熱線解答了超過 150 項查詢，其中 60 項是由政府工程人員所提出的。

除了提供課程訓練外，當局亦發出技術指引，要求各工程部門按工程項目的類別進行環境影響評估，以確保工程施工及運作期間對環境的影響減至最低。我們亦有明文規定，所有政府工程均不得進行不必要的樹木砍伐，只有在別無他法時才會使用這方法。在這情況下，我們亦會盡量進行補償種植。

- (二) 大學教育資助委員會資助院校及職業訓練局提供多種不同類型的工程課程，包括土木工程、屋宇設備工程和環境工程等。這些課程的內容均會包括環境保護方面的科目。至於這方面的科目佔課程的比重多少，須視乎個別課程的性質和教學重點而定。因此，實際的比重很難一概而論。此外，亦有環境保護管理學的課

程，整個課程均涉及環境保護的管理。這是在工程課程之外，但亦會收取本科是修讀工程的學生修讀。

蔡素玉議員：主席，我很高興看到政府現時舉辦一些培訓班。印象中，以往是沒有的，不知是否局長上任後才舉辦？如果是的話，便要多謝局長。這證明由認識環保的人來擔任局長，是很重要的。

主席，請問局長，對政府的工程人員來說，這些培訓課程是強迫性質，還是自願性質？如果是強迫性質，哪些職級的工程人員一定要參加？如果是自願性質，為何不改變成強迫性質呢？

環境運輸及工務局局長：主席，在環保這範疇，如果要說，當然可以說很久，如何教育無論是專業人士或工程人士對環保有真正的認識和認同，令他們在策劃工程和施工時，真真正正把環保作為嚴肅的考慮。因此，所有我們這些訓練項目，是所有部門的署長也要參加的，而且每個部門也有 D2 或 D1 的官員擔任環保聯絡主任。至於其他 technical (即技術) 和專業人士，也會由署長發下去，要求他們參加。通常公務員都很守規矩，署長要求他們參加，他們便一定會參加，無須強迫他們。不過，他們能吸收多少，這才是最關鍵的問題。即使他們上課，但如果上課後不加以運用或不能融會貫通，也是沒有用處的。因此，我們覺得這是第一步，先讓他們認識甚麼是環保工程，以及應從甚麼角度來看事物，然後下一步是我們要繼續做工夫，令他們真正認同。

何秀蘭議員：主席，知識是一件事，但有了知識後，政府有甚麼誘因，提供給例如對內部公務員，推動他們在法例的要求上盡量採納更多環保措施？

環境運輸及工務局局長：我剛才正好是強調這點，即除了知識外，要真真正正做到環保，是要認同的。在認同方面，在政府部門內，要提供誘因是較為困難的。在升級或降級過程中，即紅蘿蔔與一支棍，能起的作用較少，這是由於系統的緣故。

不過，在社會上，主席，我最近也說過，我們的工程人員對環保的認識始終是初步，如果我們希望他們做得更好，便應給他們更多鼓勵。因此，在加入政府後，我一直鼓勵他們參與這方面的工作，無論是政府或非政府，現時有很多首長級的同事和工程師參與。可是，很不幸，有些時候發生了一些

例如東涌河的事件，令整個社會對他們有很大成見，這反而令他們沮喪。他們其實已經採用了新的條例，土木工程署及渠務署已發出了一些指引，都是有關河流治理的，但有些工程是在這些新方式確立前進行，於是便受到很多批評。

主席，我希望在這裏向市民和議員呼籲，每做一件事都須經過學習過程。究竟標準要達到多高，大家才會覺得滿意？我們也要較為實際一些來看。無論對專業人士或工程人士，如果給他們鼓勵，會令他們學習和認同得更快，否則，每當提及環保，他們便會想最好可以避開，因為如果犯了少許錯誤，便有可能被人“狂打”的。我想，這種風氣是不可長的。

陳國強議員：主席，請問局長，過去 1 年，當局收到多少宗有關工地噪音，以及地盤樹木未獲妥善保護，甚或被砍伐的投訴？

環境運輸及工務局局長：在地盤噪音方面，我手邊有一些資料，顯示我們最近數年在地盤噪音管制方面做了很多工夫，而我們的建造業同事和承建商接受了很多培訓，所以相對 2002 年和 2001 年，2003 年的有關投訴大幅減少。或許我說一說有關數字。在《噪音管制條例》下的檢控個案，2001 年有 240 宗；2002 年有 195 宗；2003 年有 81 宗。涉及政府地盤的檢控個案，2001 年有 89 宗；2002 年有 84 宗；2003 年有 30 宗。

在砍伐樹木方面，我們曾收到一些投訴，但由於在法例上不構成犯法，所以我們沒有詳細的數字。不過，我曾親身處理很多宗個案，每宗都合乎規則，但在人情上，其實可以再多花一些腦汁，想一想可否避免不要砍伐那麼多樹木的。因此，是要他們認同，而不是用規例、規格來管制他們。我們在 1 年中也收到很多宗這類的個案，我們希望這情況可以獲得改善。

葉國謙議員：主席，請問局長，過去 1 年，政府曾否向政府工程的承建商發出違反減低工地噪音及保護工地的警告書？若有的話，可否提供有關資料？

環境運輸及工務局局長：主席，政府的工地其實與普通私人機構的工地同樣會在《噪音管制條例》下受到檢控。我剛才所說的 2001 年有 89 宗；2002 年有 84 宗和 2003 年有 30 宗，便是遭檢控的政府工程。

何鍾泰議員：主席，局長說透過建築業夥伴計劃，環保署向業界提供了一些課程，但主體答覆第(一)部分第二段又提到，把計劃擴展至包括承建商、專業團體等。專業團體例如香港工程師學會內其實設有環保部，由業界的專家組成。請問政府有否考慮要求環保署日後設計課程時，會與專業團體內的有關部門合作，令這些課程更為實際呢？

環境運輸及工務局局長：主席，我們與承建商舉辦的建築業夥伴計劃，主要是與建造業商會合作。我們的下一步當然是希望專業團體能多些參與。因此，我們很高興接受何議員的建議，希望可以有機會一起進行更多有關工程和環保方面的培訓。

蔡素玉議員：主席，局長剛才清楚說明，環保教育其實須長時間進行，而且要認同是很重要的，即要由開始做起，所以大學的工程教育是很重要的。局長給我們的答覆讓我覺得似乎這方面很不足夠。請問局長，會否去信呼籲各大學，加重課程內有關環保意識的教育，尤其是加強工程科目這方面的比重？

環境運輸及工務局局長：主席，我相信要教育我們的年輕人有關環保意識，應由他們很小的時候開始做起，在幼稚園便要開始做。我從前在民間團體工作時，也做了很多教材，希望由幼稚園、小學一直做上去。事實上，現時也有一些組織在這方面作出推動。至於這些課程究竟要有多深，又或採用甚麼方法，我們要讓教育界人士來設計，特別是大學課程，究竟要有多深入、專業知識有多少等。雖然與推動的意念相輔相成，但深入程度是我們無法代他們設計的。不過，我相信大學層面肯定收到這信息，因為我也看到，自我離開大學後，每年都一直有所增加。我們也會透過各種活動，組織一些學生來參與和認識。他們有所認識後，自然會作出推動，亦有人會有興趣修讀這些學科。我相信有關大學教育的問題，要留給李局長來討論了。不過，我知道現時的大學 — 我們不能說它們商業化 — 一定要設計一些課程是有人會修讀的，有人會有興趣選擇的，這是無法強迫的。因此，在推動環保認識和認同的意念方面，我相信大學的課程，無論是本科、碩士、博士課程，也會有更多課程可供我們的年青人修讀。

主席：蔡素玉議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

蔡素玉議員：主席，是的。我不是說環保課程，而是說在工程科內加入環保意識的部分。局長剛才說的是環保科目，但我是說工程科目。局長會否希望加強本科是修讀工程的學生的環保意識？

主席：局長，你是否有所補充？

環境運輸及工務局局長：主席，據我所知，在工程科內，有很多是關於環境管理的內容。此外，香港工程師學會 — 這是執業工程師唯一取得的專業資格 — 的其中一項條文，是要求他們對環境保護作出承諾，即除了安全、質素和造價、價錢外，環境保護已成為對工程師的一項要求，所以他們一定要修讀這方面的課程。

主席：本會就這項質詢已用了超過 18 分鐘，現在是最後一項補充質詢。

何鍾泰議員：主席，局長說政府已發出技術指引，要求各工程部門按工程項目的類別進行環境影響評估，但很多中小型工程是無須進行環境影響評估的。請問局長，在這方面，有何方法確保工程施工及運作期間對環境的影響減至最低呢？

環境運輸及工務局局長：主席，何議員說的是法例上所要求的，因為法例訂明哪類工程才須進行整個環評程序。但是，我們是有內部文件的，即我們的工務科是訂有指引，說明有關所有工程應如何進行環境評估的。這些並不是法例上的規定。

主席：口頭質詢時間到此為止。

議員質詢的書面答覆

文化委員會的政策建議

6. 馬逢國議員：主席，文化委員會在去年 3 月底向行政長官提交了政策建議報告，但政府至今未有回應報告的建議。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有沒有研究該報告的建議；若有，當局為何至今仍未作出回應；
- (二) 當局在發展西九龍文娛藝術區時，尤其在硬件設施及營運管理模式方面，有沒有考慮該報告的建議；若有，考慮結果是甚麼；若沒有，原因是甚麼；及
- (三) 當局何時制訂發展整體文化的政策，以及在制訂有關政策時，會不會部分或全盤採納該報告就文化發展的原則及策略所提的建議；若會，將會及不會被採納的建議分別是甚麼；若不會，原因是甚麼？

公務員事務局局長（在民政事務局局長缺席期間）：主席，本人謹就馬逢國議員的質詢答覆如下：

- (一) 文化委員會於 2000 年 4 月成立，是一個高層次的諮詢組織，負責就文化政策及資源調配的優先次序向政府提出建議。我們十分感謝文化委員會成員，在經過 3 年的努力後，於 2003 年 4 月向政府呈交《文化委員會政策建議報告》（“報告”）。這份報告就如何推動香港的長遠文化發展，提出了百多項涉及宏觀政策及具體執行層面的建議。

在文化委員會提交報告的同時，政府正全力對抗非典型肺炎和籌劃其他相關的事務，因此延遲了對報告作出回應。危機過去之後，民政事務局着手詳細研究報告內百多項建議。與此同時，政府所委託有關表演設施、圖書館和博物館的顧問研究，亦進行了公眾諮詢，分別於 2003 年年初、年中及年底完成報告。我們在準備政府回應時，亦同時參考了這些顧問報告。

報告是一份對香港未來文化發展有深遠影響的報告。政府已在 2004 年 2 月 27 日發表了對這份報告的詳細回應。

- (二) 報告指出西九龍文娛藝術區計劃，是一個千載難逢的機會，其落成將標誌香港文化發展的新天地。我們對此深表贊同。我們亦認同這個文娛藝術區的規劃發展及營運管理模式，必須貫徹報告建議的“以人為本”、“建立夥伴關係”和“民間主導”的原則。我們會確保文娛藝術區的文化設施必須與區內其他非文化設施作有機的融合，以及與區外文化設施互相配合，並會促成發展商

與社會各界（尤其是文化界）的夥伴關係，讓民間參與區內設施的策劃及將來的運作。

(三) 報告高瞻遠矚，勾劃了文化發展的方向，是香港未來文化發展的重要參考依據。我們認同和接納文化委員會提出的 6 項原則和策略：“以人為本”、“多元發展”、“尊重表達自由、保護知識產權”、“全方位推動”、“建立夥伴關係”和“民間主導”，是推動香港長遠文化發展的基礎。當然，任何政策均須因應社會環境變化作出適應，與時並進。我們將逐步落實報告內就文化發展的原則和策略所提的建議。

被棄置的膠袋數量

7. **何秀蘭議員**：主席，被棄置膠袋數量在過去 3 年不斷增加，從 2001 年的 281 050 公噸激增至 2002 年的 388 360 公噸和 2003 年初步數據的 371 940 公噸。就此，政府可否告知本會：

- (一) 被棄置膠袋數量激增的原因；
- (二) 過去 3 年，每年處理被棄置膠袋所涉及的開支款額，以及有否統計在這些膠袋中，可分解的膠袋所佔的數量；若有，結果為何，以及有何程序處理可分解的膠袋，使它們能順利分解；
- (三) 當局有否計劃推動將被棄置膠袋循環再造；若有，計劃詳情為何；若否，原因為何；及
- (四) 當局有否計劃推出減少使用膠袋的措施；若有，計劃詳情為何；若否，原因為何？

環境運輸及工務局局長：主席，

(一) 過去 6 年，棄置於堆填區的廢膠袋數量維持在 28 萬至 38 萬公噸之間，佔所有被棄置固體廢物的 4.5% 至 6%。不過，我們亦發現過去 3 年廢膠袋的數量有上升的趨勢，原因可能是隨着人口增長和人民生活習慣的改變，膠袋的用量和以膠袋包裝的產品量亦相應增加，以致廢膠袋的數量有所上升。

(二) 廢膠袋是與其他固體廢物一同被棄置於堆填區的。以廢膠袋的重量計算，我們估計，每年處理被棄置膠袋所涉及的開支約 2,300 萬元。

我們並沒有統計在被棄置的廢膠袋中可分解膠袋所佔的數量。據我們瞭解，可生物降解的膠袋在市場上並不普及，因此，我們並無設特別程序處理可生物降解的廢膠袋。

(三) 及 (四)

過去，我們的工作側重推動減少使用膠袋。環境保護署（“環保署”）為此推行了多項減少膠袋的教育及宣傳運動，包括推廣使用環保購物袋，以及鼓勵超級市場和報攤減少派發膠袋。此外，有些超級市場亦會為購物而無須超級市場派發膠袋的顧客，提供每個膠袋 1 角的回贈。環保署亦為業界提供關於減用膠袋的訓練資源，包括舉行講座和制訂培訓活動指引，並聯同業界探討各種減少膠袋的方法。環保署會繼續透過各項推廣及教育活動，推動市民及業界減少使用膠袋。

鑑於市民在廢物分類和回收方面的意識日漸提高，我們認為這是適當時機，研究膠袋回收是否切實可行及具有經濟效益。因此，環保署在 2002 年 8 月推行了膠袋回收試驗計劃，在參與計劃的公共／私人屋苑和屋苑附近的超級市場放置膠袋回收箱，以收集廢膠袋供循環再造。到目前為止，參與試驗計劃的屋苑數目已由初期的 8 個增至 32 個，而計劃所收集到供循環再造的膠袋數量約 13.6 公噸（大約等於 240 萬個膠袋）。環保署會在這些屋苑繼續舉行推廣活動，鼓勵更多居民參與回收計劃，並將展開調查，確定居民對回收膠袋的態度，以便於今年年底檢討該計劃的成效。

此外，我們於去年 3 月在港島東區 4 個屋苑推行了乾濕廢物分類試驗計劃，而在試驗計劃中回收及出售予回收商的乾廢物亦包括廢膠袋。我們會待試驗計劃在今年 3 月完成後進行檢討，研究這種回收方式的可行性、配套支援方面的安排和成本效益。

為有意參選 2004 年立法會換屆選舉的人提供免費法律諮詢服務

8. 涂謹申議員：主席，政府在 2000 年舉行的立法會換屆選舉之前，公布有意報名參選人士可免費徵詢法律意見，以確定本身是否符合提名為候選人

的資格，並提供申請該服務的細節。雖然當局已公布 2004 年的立法會換屆選舉將於本年 9 月 12 日舉行，但迄今尚未表示會否就本年的立法會換屆選舉提供上述免費法律諮詢服務。就此，政府可否告知本會，會否提供上述服務；若會，該服務將於何時提供及申請的細節；若否，原因為何？

政制事務局局長：主席，跟 2000 年立法會換屆選舉安排一樣，選舉管理委員會將根據《選舉管理委員會（提名顧問委員會（立法會））規例》，委任提名顧問委員會，免費為有需要的準候選人就他們在 2004 年立法會選舉的參選資格事宜提供意見。提名顧問委員會將自 3 月 19 日起為準候選人提供服務。

準候選人只可：

- (i) 就地方選區選舉提出一次申請；及
- (ii) 就某一功能界別選舉提出一次申請，但可就超過一個功能界別提出申請。

有需要的準候選人須填妥指定的申請表格，交回總選舉事務主任。總選舉事務主任便會將申請轉交提名顧問委員會考慮，提名顧問委員會收到申請後會盡快將意見告知申請人。申請截止日期為提名期開始前一天，而提名顧問委員會最遲會於申請截止後的第二個工作天回覆所有申請者。

選舉管理委員會將於 3 月 19 日在憲報刊登公告，公布提名顧問委員會的委任及有關運作安排。

在互聯網上炒賣入場券

9. **余若薇議員：**主席，政府可否告知本會：

- (一) 在過去 3 年，有否接獲投訴在互聯網上炒賣入場券的個案；若有，個案的數目；
- (二) 現行法例有否規管上述炒賣活動；若否，當局會否考慮立法規管此類活動；及
- (三) 當局現時以何措施打擊及防止這些炒賣活動？

公務員事務局局長（在民政事務局局長缺席期間）：主席，我對余若薇議員的質詢答覆如下：

- (一) 過去 3 年，當局並無接獲公眾人士就在互聯網上炒賣入場券一事作出投訴。
- (二) 《公眾娛樂場所條例》（第 172 章）（“該條例”）第 6(1)(b) 條就未獲授權而售賣根據該條例獲發牌的公眾娛樂場所的入場券施加某些限制。該條例第 6(1)(b) 條訂明，如門票或門券是授權或看來是授權進入根據該條例獲發牌的公眾娛樂場所，則任何人不得以超過該東主、管理人或籌辦人就活動所定的票價，售賣或要約出售該等門票或門券，或展示或管有該等門票或門券以供出售，或游說他人購買該等門票或門券。因此，在互聯網上售賣的入場券，只要是授權進入根據該條例獲發牌的公眾娛樂場所，而入場券的售價超過該東主、管理人或籌辦人就活動所定的票價，則該條例第 6(1)(b) 條將適用。
- (三) 警方會與本地大型娛樂節目或體育賽事的籌辦人保持聯繫，視乎需要監察有關情況。

資深護師

10. 麥國風議員：主席，醫院管理局（“醫管局”）於 2003 年 9 月推行一項為期 18 個月的先導計劃，涉及開設名為“資深護師”的新職位。入職者須持有相關的碩士學位或正在修讀有關課程，並以合約形式受聘。就此，政府可否告知本會，是否知悉醫管局：

- (一) 為何把持有相關的碩士學位或正在修讀有關課程列為資深護師的入職條件之一；
- (二) 開設的資深護師職位數目；
- (三) 迄今接獲的申請及聘用的人數，以及受聘者當中分別有多少人持有相關的碩士學位或正在修讀有關課程；
- (四) 有否評估以合約形式聘請資深護師會否令他們感到工作並非長久，並因此影響護理服務的質素；若有，評估的結果；及

- (五) 在先導計劃結束後，將根據甚麼準則評估應否全面開設資深護師職位？

衛生福利及食物局局長：主席，

- (一) 資深護師是醫管局建議的新護理職系架構中的一個職位，其設立的目的，是在護士的晉陞與其專業能力和發展掛鈎的原則下，加強護士的專業問責性和護理角色。在建議的新護理職系架構下，資深護師職位是首個晉陞職級，而持有碩士學位或深造文憑，顯示申請人具備較高的專業能力，並對護理專業有更大的承擔，因此列為入職條件之一。
- (二) 醫管局開設了約 200 個資深護師職位，並就這些職位在 2003-04 和 2004-05 年度進行招聘。
- (三) 截至 2004 年 2 月，醫管局共聘用了 130 名資深護師。這些人員全都持有碩士學位／深造文憑，或正修讀有關課程。醫管局通過內部招聘來填補這些職位。申請人數迄今共有 2 674 人。
- (四) 現行的人力資源政策是以合約／定期形式僱用人員。這政策並非只局限於資深護師，而是適用於醫管局所有職系的晉陞職級。資深護師先導計劃為護士提供更多晉陞機會，並可提升他們的專業才能。因此，開設資深護師職位的目的，是為護理人員帶來更大的激勵，使他們對工作有更大的承擔，從而改善病人護理質素。
- (五) 資深護師先導計劃已計劃在所有醫院聯網推行。醫管局會在 2005 年第四季因應社區的服務需求，檢討該計劃的未來發展。

註冊醫生為美容／纖體中心處方減肥藥

11. 李華明議員：主席，據報，有美容／纖體中心聘用註冊醫生，向顧客提供須經醫生處方的減肥藥。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 年，每年有關政府部門及消費者委員會（“消委會”）分別接獲針對美容／纖體中心及其醫生提供或處方減肥藥的投訴總數及分類數字；
- (二) 是否知悉世界衛生組織（“世衛”）有否就處方減肥藥事宜發出指引；若有，指引的詳情；

- (三) 有關當局有否就註冊醫生處方減肥藥作出規管；若有，規管的詳情為何；若否，政府及香港醫務委員會（“醫委會”）如何防止濫用減肥藥的情況；及
- (四) 是否知悉醫委會有否評估註冊醫生與美容／纖體中心合營業務，或容許其醫生名銜刊載於該等中心的廣告或宣傳品上，有否違反註冊醫生的專業守則的有關規定；若有，評估的結果？

衛生福利及食物局局長：主席，

- (一) 政府和消委會在 2001、2002 及 2003 年共接獲 3 宗有關美容／纖體中心及其醫生提供或處方減肥藥的投訴，該 3 宗投訴均於 2003 年接獲。當中，2 宗投訴是關於纖體中心或其醫生處方不當，1 宗是關於藥物的副作用。醫委會在過去 3 年則無接獲同類的投訴。
- (二) 世衛及其西太平洋地區辦事處曾就預防及控制肥胖症的策略多次舉行工作坊。調節飲食、適量運動及改善生活習慣被視為治理肥胖症的主要方法。

世衛西太平洋區辦事處特別在 2000 年 2 月發表題為“重新界定肥胖症及其治療方法”的報告。該報告詳盡載述有關肥胖症的資料，包括在亞太區的普遍程度、肥胖症的定義、不同族羣的診斷準則、相關的健康風險、發病情況、對社會及個人造成的經濟損失、預防及治療策略和當前對肥胖症進行的研究範疇。這份報告雖然並不能被視為醫生處方減肥藥的詳細指引，但其內容指出以藥物輔助飲食及運動來治療肥胖症，只適用於有特別需要的病人，而兒童、孕婦、授乳婦女和正同時服用某類抗抑鬱藥的病人則絕不宜服用減肥藥。

- (三) 減肥藥在香港屬受管制藥物，大部分須由註冊醫生處方。根據《藥劑業及毒藥條例》（第 138 章），所有藥劑製品均須註冊方可銷售。註冊批核的考慮準則是有關產品的安全程度、效能及素質。該條例亦規定由註冊醫生供應作治療之用的藥劑製品，必須清楚標明有關醫生的姓名和地址，而該藥物的供應詳情亦須妥為記錄。此外，作為根據上述條例成立的法定權力機關，藥劑業及毒藥管理局亦可透過現時的機制，將出現安全問題的藥劑製品從

註冊紀錄冊中刪除或撤銷其註冊。該局在 1998 年撤銷兩種減肥藥物，芬氟拉明及右旋芬氟拉明的註冊便是其中例子。當時，該兩種藥物被發現與心瓣疾病有關。

此外，有些減肥藥由於容易被人濫用，因此亦被列為《危險藥物條例》下的危險藥物，須受到更為嚴格的管制，例如 $\alpha - \alpha -$ 二甲基苯乙基胺在 1994 年被列為危險藥物，而二乙胺苯丙酮和去甲麻黃鹼則於 1999 年被列為危險藥物。每當有新藥物被列入此類別，衛生署均會發信予醫生通知他們相關的法例規定。醫生須按法例規定，備存有關收取及供應該等藥物的詳盡紀錄，並把所有危險藥物存放在上鎖的容器內。

與此同時，所有註冊醫生處方藥劑製品均須遵循醫委會發出的《香港註冊醫生專業守則》。該守則列明醫生有責任在進行適當診斷後，為病人提供適當的藥物療程。守則第 11 節亦對危險藥物或附表所載藥物的供應作出規限，醫生應熟知由醫委會發出的《適當處方及配發危險藥物指引》，並須確保符合《藥劑業及毒藥條例》和《危險藥物條例》的規定。任何醫生違反上述守則的規定，將須面對紀律處分程序。

(四) 醫委會發出的專業守則第 14 及 15 節（載於附件）亦就醫生與醫療及相關服務機關的關係列出指引。當中規定醫生如與上述機構建立任何財務或專業上的關係，包括使用其設施，均有責任確保該機構的宣傳事項符合專業守則列出的原則和規定。此外，又規定醫生若與健康護理機構、藥劑或其他生物醫學公司建立金錢或商業利益關係，必須保證該等利益不影響其配處藥方、治療或轉介病人的決定。同時，醫生不得利用轉介病人接受診治而收取或給予其他醫生或機構任何佣金、回佣或其他費用。

醫生與商業機構的關係，以及有關的宣傳活動有否違反專業守則的規定須視乎個別個案的實際情況而定。醫委會會根據《醫生註冊條例》（第 161 章）的規定處理有關註冊醫生的投訴。若任何註冊醫生犯了專業方面的失當行為，醫委會將會行使其根據上述條例所賦予的紀律處分權力，採取適當的紀律處分行動。

附件

醫委會發出的《香港註冊醫生專業守則》
第 14 及 15 節撮錄

14. 醫生與機構的關係

- 14.1 除了個別執業的醫生外，還有很多不同機構為市民提供醫療服務，包括醫院、檢驗中心、護養院、醫療計劃機構、保險公司、保健公司、護理公司及輔導中心等。上述機構可能直接或透過中介人士提供醫療服務，或由機構本身擔任代理人或中介人。該等機構可能以廣告形式向公眾人士推廣服務。上文第 4.2 節中有關醫生業務宣傳的原則及規定，亦同樣適用於對這些機構的業務宣傳的評估。
- 14.1.1 醫生如與上述機構建立任何財務或專業上的關係，包括使用其設施，有責任確保該機構的宣傳事項符合上文第 4.2 節列出的原則和規定。這一點亦適用於接受該等機構轉介病人進行檢查或治療的醫生。因此，醫生有責任瞭解該等機構所作宣傳的性質和內容，並盡力確保它們遵從本指引。若有醫生在這方面的操守受質疑，以不知道該機構所作宣傳的性質或內容，或以無力影響有關事情為解釋，並不足辯。
- 14.1.2 醫生亦須避免透過公開發言、廣播、撰寫文章或簽署傳閱文件等方式，使自己牽涉到這類機構的業務宣傳工作。醫生亦不得容許機構在宣傳資料中聲稱他們的專業資格及經驗的優越性。醫生不得容許機構使用其個人地址、電話號碼、傳真號碼或電郵地址，作為代表該機構解答查詢的聯絡點。一切宣傳均不得提及醫生的專業收費。
- 14.1.3 醫生倘建議病人前往或入住任何醫院、護養院、健康中心或同類機構，不論是由其本人或他人進行治療，都必須肯定該項安排最能符合或被視為最能符合病人的醫療利益。因此，醫生應避免收取該等機構提供的任何金錢或其他利益，以免影響或被視為會影響其獨立的專業判斷。倘醫生與某機構之間存在金錢利益關係，不論屬於資本投資或屬於收取酬金，在他轉介病人入住該等機構或往該處接受治療前，必須披露有關利益關係。

14.2 合約醫療及醫護經營

醫生若擁有一間直接或間接提供醫療服務或醫療計劃的機構，或身為該機構的董事或僱員，或與之有合約關係，都必須保證該機構符合下列原則：

- 14.2.1 必須遵守上文第 14.1.1 節所述的宣傳原則。
- 14.2.2 醫生必須小心審閱和判斷醫療合約及計劃，確保它們合乎專業倫理和保障病人的最佳利益。醫生必須與醫療服務欠佳或侵犯病人權益的機構斷絕關係，否則即違反專業守則。
- 14.2.3 涉及醫療合約的管理人員、代理人、經紀、中介人等必須將有關財務安排的資料準備妥當，隨時讓各方索閱。
- 14.2.4 醫療計劃及合約一般涉及行政費用，醫生須致力確保行政費用合理。醫生可全數保留他向病人收取的專業費用。如款項以信用卡支付，可從中扣除信用卡公司的手續費。
- 14.2.5 商業性質的預繳式按人收費的醫療計劃（醫生或多名醫生會承受類似保險的財務風險）有可能並不符合高水平的醫療服務，醫生不應參與其中。
- 14.2.6 接受以合約形式提供服務的醫生應避免因按人計算的收費太低而承受不合理的財務風險。醫生不能以加入按人收費醫療計劃為理由而提供不合標準的服務。

15. 不正當的財務交易

- 15.1 醫生不得利用轉介病人接受診治而收取由其他醫生或機構支付的佣金、回佣或其他費用。醫生不得給予或支付向其轉介病人的其他醫生、人士或機構任何佣金、回佣或其他費用。
- 15.2 醫生不得與任何業務合夥人以外的人士攤分所收費用。
- 15.3 醫生不得向獲其轉介病人的化驗所或同類機構收取任何回佣。
- 15.4 醫生若與健康護理機構、藥劑或其他生物醫學公司建立金錢或商業利益關係，必須保證該等利益不影響其配處藥方、治療或轉介病人的決定。

- 15.5 醫生與病人或其親屬討論購買貨品或服務前，必須告知他們醫生本人或其家人在當中涉及的任何金錢或商業利益。
- 15.6 醫生若尋求或接受醫院、護養院、健康中心或同類機構提供的利益，例如免費或減收費用提供診症地方或秘書服務，而轉介病人往上述機構，一概視作行為失當。負責管理或掌管上述機構的醫生，倘向同業提供此等利益，同樣被視作行為失當。
- 15.7 商業機構為科學會議、教育或慈善服務提供的贊助必須合理且贊助金額不會過高，醫生才可接受。

投訴電訊營辦商的個案

12. 單仲偕議員：主席，《電訊管理局 2002 至 03 年營運基金報告書》指出，電訊管理局（“電訊局”）處理消費者投訴電訊營辦商的個案，由 2001-02 年度的 1 867 宗大幅增加至 2002-03 年度的 2 930 宗。該報告書又指出，電訊服務競爭白熱化，是投訴個案增加的主要原因之一。就此，政府可否告知本會：

- (一) 按電訊服務（例如：固網電話、流動電話、對外電訊、寬頻上網等）及投訴性質分類，2001-02 及 2002-03 年度投訴個案的分別數目；
- (二) 當局會否參考流動電話號碼可攜服務的經驗制訂措施，改善現行的固網服務轉攜服務，例如向營辦商發出指令及定期公布有關統計數據等，以免營辦商以不當手法拖延消費者轉攜固網服務的申請；此外，當局會否考慮簡化現行固網號碼轉攜服務的申請手續，以減少對消費者構成不便；
- (三) 鑑於最近有新固網商表示，雖然新固網商在“第二類互連”政策下可向電訊盈科有限公司租用區內接駁連線以提供服務，但在申請線路時遇到重大困難，以致未能按原定時間向消費者提供轉線服務，甚至有消費者的固網電話服務被中斷，當局會否檢討有關此類轉線的現行安排，制訂服務標準及防止固網商蓄意阻撓，以縮短消費者輪候轉線的時間及減低消費者因轉換服務供應商而受到的影響；及

(四) 除制訂監察公共電訊服務質素計劃外，當局會否制訂措施，例如調高罰款金額及積極打擊經營手法不當、妨礙市場公平競爭或違反牌照條款的營辦商，以維持公平有效的電訊市場競爭環境；若會，有關措施的詳情為何？

工商及科技局局長：主席，

(一) 有關 2001-02 年度及 2002-03 年度電訊局收到的消費者投訴個案統計數字如下：

(甲) 按服務分類的投訴數字

服務類別	2001-02 年度 (宗)	2002-03 年度 (宗)
固網電話	274	668
流動電話	777	710
上網 (寬頻及窄頻)	618	1 172
對外電訊	135	321
傳呼及其他	63	59
總數	1 867	2 930

(乙) 按投訴性質分類的投訴數字

性質	2001-02 年度 (宗)	2002-03 年度 (宗)
合約／帳單爭拗	503	1 013
客戶服務／技術質素	905	1 521
懷疑具欺騙性／誤導性銷售行為／廣告	100	176
其他	359	220
總數	1 867	2 930

(二) 電訊局早於 1995 年已制訂了一份名為 “HKTA 2102 以數據庫解決方案處理電話可攜的程序”的業務守則，列出固網號碼轉攜的手續及程序，並根據牌照條款指令各有關營辦商遵守。自從業務守則的第一版於 1995 年發出以後，電訊局通過一個常設的工作小組，不時與各營辦商檢討該業務守則，目標是完善有關程序，包括簡化現行固網服務號碼轉攜服務的手續等。至 2003 年 12 月，業務守則已經歷多番修訂，並發展至第六版。

除制訂業務守則外，電訊局亦利用其他途徑改善現行的固網服務轉攜服務。現時，電訊局正與固網營辦商商討公布有關固網電話攜號轉網的統計數據事宜，一旦各方面就有關細節（包括各數據的定義、資料提交程序、資料發放模式等）達成共識，電訊局會盡快公布有關數據。

- (三) 除答覆第(二)部分所述的“HKTA 2102 以數據庫解決方案處理電話可攜的程序”外，電訊局亦於 2001 年發出“有關寬頻和窄頻地區性接駁鏈路互連的業界工作守則”。兩套守則已詳細列出有關的轉線安排及時限，目標是在合理的情形下，固網營辦商能有效率地進行轉線安排，盡量縮短消費者的等候時間及減低消費者轉換固網營辦商所受的影響。電訊局一向切實執行上述守則。如接獲投訴並在調查後證明屬實，電訊局會採取適當的規管措施。電訊局亦會不時檢討及修訂有關守則，以加強防止營辦商蓄意阻撓客戶轉線。
- (四) 電訊局一直致力維持電訊市場公平有效的競爭環境。根據經《2000 年電訊（修訂）條例》修訂的《電訊條例》第 36C 條，電訊管理局局長（“電訊局長”）在營辦商違反法例或牌照條款的情形下可施加的罰款已提高至 20 萬元（初次施加）；50 萬元（第二次施加）；100 萬元（第三次及以後施加）或經法庭批准，則為 1,000 萬元或有關營辦商 10% 的收入，以較高者為準。

電訊局投放不少資源於調查有關指稱營辦商違反法例或牌照條款的投訴。如果調查結果證實有關營辦商違反《電訊條例》或牌照條款，電訊局長會施加相應罰則，例如電訊局長最近曾就兩家營辦商因處理轉攜服務不當而發出公開警告。

煙霧彌漫的問題

13. 陳偉業議員：主席，去年 12 月內連續數天，本港多處地方（尤其是東涌一帶）出現煙霧彌漫的情況。就此，政府可否告知本會：

- (一) 去年香港煙霧彌漫的日數；有關煙霧的濃度、成分及成因；
- (二) 空氣中的煙霧對人體健康有何影響，以及去年因煙霧引發疾病的居民前往公立醫院求診的次數；及
- (三) 當局有何短、中及長期措施改善煙霧彌漫的問題，以及估計何時可完全解決該問題？

環境運輸及工務局局長：主席，

(一) 空氣污染是煙霧現象的主要成因。當珠江三角洲區域一帶出現逆溫層，或吹微弱北或西北風時，區域內空氣中的污染物（包括氮氧化物及揮發性有機化合物）很容易會被困在大氣的低層，不能有效消散；如再加上強烈的陽光，氮氧化物與揮發性有機化合物便會產生光合化學反應，形成臭氧及引致光合化學煙霧現象。

由於臭氧是光合化學煙霧的主要成分，所以在科學上是以臭氧濃度作為光合化學煙霧的指標。過去 1 年，位於本港不同地區的 11 個一般空氣質素監測站中，在塔門和東涌的監測站曾錄到臭氧濃度超出空氣質素指標的情況：塔門監測站共有 13 小時錄到臭氧濃度超標，由不足 1% 至最高 29%；東涌監測站則共有 26 小時錄到臭氧濃度超標，由不足 1% 至最高 26%。

(二) 高濃度的臭氧對呼吸系統的影響較大，可刺激鼻腔、咽喉及氣管的黏膜，引致咳嗽、胸口疼痛、咽喉及眼睛刺痛等徵狀，也可使呼吸系統容易受感染，嚴重者可能損害肺部的正常功能及引致呼吸系統發炎。此外，光合化學煙霧含有其他成分，如過氧化基硝酸鹽類和甲醛。若它們的濃度高，可使眼睛刺痛。

關於過去 1 年本港居民因煙霧問題引發疾病而前往公立醫院求診的次數，我們沒有資料。不過，環境保護署聯同香港大學及香港中文大學在 2002 年進行了一項關於香港空氣污染及其對健康影響相互關係的研究。該研究根據 1995 至 2000 年本港的空氣質素數據，以及醫院管理局轄下 12 間公立醫院在該段時間的每天入院人數，估計本港空氣污染與呼吸系統疾病和心臟病的相互關係。研究結果顯示，在 2000 年可能與空氣污染有關的入院人數，呼吸系統疾病有 3 770 人，心臟病有 3 970 人，分別佔呼吸系統疾病和心臟病總入院人數的 4.2% 和 5.8%。

(三) 要減少光合化學煙霧現象，我們必須減少整個珠江三角洲區域的氮氧化物及揮發性有機化合物排放量。為此，我們自 1999 年開始實施一系列減少本地車輛廢氣排放的措施。當有關的計劃完全落實後，我們估計本港車輛的氮氧化物排放量可在 2005 年年底時減少 30%。到目前為止，本港車輛的氮氧化物排放量已減少 28%。此外，香港特別行政區政府與廣東省政府已擬備了珠江三角洲地區空氣質素管理計劃，以減少整個珠江三角洲區域空氣中 4 種主要污染物的排放量，包括把氮氧化物的排放量減少 20%，

以及把揮發性有機化合物的排放量減少 55%。上述目標達到後，本港以至整個珠江三角洲空氣中的臭氧濃度便會大大下降，光合化學煙霧問題會得以紓緩，空氣質素也會改善。在上述計劃中，兩地政府擬採取的空氣污染強化防治措施，包括減少氮氧化物及揮發性有機化合物排放量的措施，詳載於附件。兩地政府正陸續推行這些措施，盡力在 2010 年或之前達到雙方訂下的減排目標。

附件

香港特區的空氣污染強化防治措施

措施	實施時間表
鼓勵以使用較潔淨的燃料的小巴取代柴油小巴	資助計劃已於 2002 年第三季展開，鼓勵車主早日以石油氣或電動小巴取代柴油小巴。
規定歐盟前型號柴油車輛必須加裝微粒消減裝置	為歐盟前型號輕型柴油車輛加裝微粒消減裝置的資助計劃已經完成，現已規定這類車輛必須安裝這種裝置。為歐盟前型號重型柴油車輛加裝這種裝置的資助計劃現正進行，預期在 2004 年年底或之前完成；其後，會規定這類車輛必須安裝這種裝置。
加強加油站的氣體回收系統	在 2004 年向立法會提交擬議法例，規定加油站須回收在加油時排放從汽油揮發的氣體。
收緊汽車燃料標準	在 2005 年，與歐盟同步把汽車汽油（電油）標準收緊至歐盟 IV 期標準（車用柴油標準已由 2002 年起收緊至歐盟 IV 期標準）。
收緊汽車廢氣排放標準	在 2006 年，與歐盟同步把新登記車輛的廢氣排放標準收緊至歐盟 IV 期標準。
減少印刷工序、油漆和消費品的揮發性有機化合物排放量	<p>在 2004-05 年度向立法會提交擬議法例，規定含揮發性有機化合物的產品須附有相關的標籤。</p> <p>向立法會提交擬議法例，以減少使用揮發性有機化合物含量高的產品，以及為印刷工序訂定揮發性有機化合物排放標準。</p>
減少發電廠的廢氣排放量	設立有效和靈活的機制（可包括排污交易），以控制發電廠的二氧化硫、氮氧化物和可吸入懸浮粒子總排放量，務求在 2010 年或之前達到減少這幾類污染物排放量的目標。

廣東省的空氣污染強化防治措施

措施	實施時間表
使用清潔能源	在 2005 年前實現每萬元人民幣國民生產總值消耗 0.85 公噸標煤的能源量。在 2010 年前建立安全、穩定、經濟、高效、清潔的能源生產和供應體系。
	建設一條液化天然氣主幹線和進行相關工程。在 2005 年完成第一期工程，規模達每年 300 萬公噸。在 2009 年完成第二期工程，其規模是每年 300 萬公噸，以及建成一批液化天然氣發電廠。
	在 2005 年前完善 500 千伏雙回路環形核心網架，確保西電東送。
限制燃料含硫量	限制含硫量高的燃料。到 2005 年，酸雨控制區內使用的燃油和燃煤含硫量會控制在 0.8% 以下。
	淘汰小發電機組。實施這項措施後，到 2005 年，30 萬千瓦以上的發電機組會佔全區總裝機容量的七成以上，比 2000 年提高 35%。
	在 2005 年前敲定在沙角、黃埔、台山和珠海等發電廠安裝煙氣脫硫裝置的計劃。
減少燃煤和燃油發電廠的排放量	在 2007 年前規定所有 12.5 萬千瓦以上的燃油和燃煤機組必須安裝煙氣脫硫裝置。
	逐步淘汰城市市區內每小時 2 公噸以下的燃煤鍋爐。到 2005 年，禁止在重點城市建成區內使用每小時 2 公噸以下的燃煤鍋爐，並規定所有大、中型工業鍋爐必須安裝脫硫裝置或採用清潔燃燒技術，以減少污染物排放量。
	繼續分批淘汰各類二氧化硫、煙塵和微粒污染嚴重的生產工藝和設備。
減少油漆的揮發性有機化合物排放量	淘汰以二甲苯等揮發性有機化合物為主溶劑的塗料。
減少機動車尾氣污染	在 2005 年前開始建設區域快速輕軌交通體系，建設廣州南部地區快速路、深圳深平快速幹道等中心城市快速路。
	發展綠色交通，在區域內主要城市開展清潔汽車行動計劃，鼓勵使用清潔燃料，發展電車，積極推廣使用先進的清潔能源汽車。
	規定所有新增機動車須符合尾氣排放標準。加強在用車的年檢和路上抽查，強化在用車的監督管理，確保區域內城市機動車尾氣達標率在 2005 年達到九成以上。

救護車服務

14. 何鍾泰議員：主席，據報，在上月 9 日早上，荔枝角一名患病老婦因當時救護車短缺而未能被迅速送往醫院救治。就此，政府可否告知本會：

- (一) 在過去 3 年，因救護車短缺而未有迅速把傷病者送往醫院的個案數目；
- (二) 有何措施改善因救護車短缺而未能迅速把傷病者送院的情況；及
- (三) 有否檢討須否增購救護車以應付服務需求；若有，檢討結果為何？

保安局局長：主席，質詢前言所述的事件在本年 2 月 9 日，發生於美孚新邨第八期。在早上 8 時零 1 分收到緊急救護服務召喚後，消防處的救護電單車於 8 時 11 分到達上址，救護員並立刻替病者進行搶救。這符合該處訂定在收到召喚後 12 分鐘內，救護車或救護電單車應到達現場的服務標準。此外，先遣急救員及救護車亦被調派到現場。該病人於 8 時 42 分被救護車送抵瑪嘉烈醫院。

質詢的具體答覆如下：

- (一) 我們以服務承諾來衡量緊急救護服務。我們的服務承諾，是 92.5% 的緊急救護召喚能在 12 分鐘召達時間內抵達現場。

過去 3 年，我們的服務表現與服務承諾的比較如下：

	2001 年		2002 年		2003 年	
緊急救護召喚 數目	463 154		487 420		464 223	
達到目標召達 時間召喚數目	425 000	(91.8%)	447 274	(91.8%)	432 649	(93.2%)
未能達到目標 召達時間召喚 數目	38 154	(8.2%)	40 146	(8.2%)	31 574	(6.8%)

(二) 2001 及 2002 年達到目標召達時間的百分率，比起服務承諾的 92.5% 低了 0.7%。在 2003 年，當局除了增撥資源，消防處還採取了一系列改善措施，包括在 17 個救護站採用中更制度，以集中資源針對晚上繁忙時段，以及成立了一支急切召喚專責車隊，以抽調更多資源應付緊急救護召喚。此車隊由 12 輛 2 人車組的救護車所組成，以代替一般的 3 人車組，專責在醫院或醫療機構之間運送情況危急的病人，以便他們接受急切治療或檢查。藉此一系列措施，2003 年緊急救護召達時間的表現達到 93.2%，比服務承諾的 92.5% 高出 0.7%。

為了更靈活地運用資源，以及進一步加強緊急救護服務，消防處現正研究緊急救護服務分級制的可行性，務求把資源更有效地運用於嚴重的傷病者，使他們提早獲得護理。

(三) 消防處已定時檢討救護資源的水平和調配。消防處將在 2003-04 和 2004-05 財政年度額外購買 10 輛救護車，而首批 7 輛新車最快可於本年年中投入服務。

審核英基學校協會的帳目

15. 劉慧卿議員：主席，據報，現時營辦 19 所學校的英基學校協會（“協會”）的前秘書兼行政總監指摘協會財政管理不善。雖然協會每年獲得約 3 億元的公帑資助，但由於資助額並未超過協會收入的半數，所以協會的帳目並不受審計署審核。就此，行政機關可否告知本會：

- (一) 有否要求協會提交經獨立核數師審計的財務報告，以瞭解協會的帳目及其管理狀況；若有，協會將於何時提交報告；若否，原因為何；
- (二) 鑑於《核數條例》（第 122 章）規定，行政長官可基於公眾利益以書面授權審計署署長（“署長”）審計任何法人團體的帳目，當局會否考慮授權署長審計協會的帳目；若否，原因為何；及
- (三) 會否設立機制，處理針對資助機構財政管理的投訴，以加強監察該等機構及避免浪費公帑；若會，將於何時設立有關機制；若否，原因為何？

公務員事務局局長（在教育統籌局局長缺席期間）：主席，

- (一) 一直以來，協會每年均須向教育統籌局（2003 年前向教育署），提交經獨立核數師審計的財務帳目。有關帳目一般會於學年結束後 3 至 4 個月內提交。
- (二) 政府早前已關注到協會運作上的成本效益狀況，並於 2003 年年初，與協會管理層安排共同展開一項研究，以檢討協會的成本結構及找出可能改善成本效益的地方。該項檢討的內容相當全面，我們也會把有關人士對協會財務管理的意見，一併處理。在目前檢討期間，我們認為沒有必要透過其他方式，以檢視協會的帳目及其他財務安排。
- (三) 政府已設有機制，處理關於資助機構財政管理的投訴。大體來說，有關管制人員須參照各資助機構的相關法例（如有的話）及有關的資助條款，監察轄下資助機構的活動和財政預算／帳目。管制人員如在行使上述的權責時接到投訴，會適當地跟進處理。

在巴士車廂內的意外

16. 劉江華議員：主席，據報，2003 年在巴士車廂內發生的意外數目較 2001 年大幅上升。就此，政府可否告知本會：

- (一) 就 2003 年發生的上述意外而言，曾經及成功向巴士公司索償的個案各有多少宗；未能成功索償的原因；
- (二) 因這些意外而導致身體嚴重受傷或傷殘甚至死亡的個案詳情；及
- (三) 當局有否與各巴士公司一同研究減低這些意外的措施；若有，研究範圍是否包括有何措施，減低乘客在擠迫的巴士車廂內因難以緊握扶手而受傷的機會？

環境運輸及工務局局長：主席，2003 年在巴士車廂內發生的 565 宗意外當中，474 宗（83.9%）屬輕微意外，89 宗（15.8%）涉及 1 名或以上留院超過 12 小時的傷者，另有兩宗（0.3%）有人死亡。

專營巴士公司就上述在 2003 年發生的意外共接獲 313 宗索償。索償結果的分項數字屬商業敏感資料，因此，專營巴士公司不能提供該等資料。

運輸署一直與專營巴士公司緊密合作，致力改善安全措施，減低巴士車廂內發生的意外數目。下列為已經實行或正考慮推行的措施：

1. 車長訓練

- (i) 運輸署已聯同警察交通部為專營巴士車長舉辦一系列道路安全講座，提高車長有關道路安全的意識；
- (ii) 專營巴士公司新入職車長的訓練課程及在職車長的複修和改進課程已加入駕駛安全和照顧乘客等課題；及
- (iii) 專營巴士公司已向車長發出指示，提醒他們正確的駕駛行為，例如避免剎車過急。巴士公司會不時發出新指示，提醒車長須特別注意的地方。

2. 改善巴士設施

- (i) 專營巴士已在前面沒有遮擋的座位加裝扶手和臂靠。運輸署已要求巴士公司考慮在有需要的情況下為這類座位增設扶手、支柱和臂靠或安全帶；及
- (ii) 運輸署已請巴士公司考慮在巴士安裝黑盒電子設備，連續記錄行車的資料，以助監察車長的駕駛行為。

3. 乘客教育

- (i) 運輸署定期舉辦“專營巴士道路安全研討會”，所有專營巴士公司均派代表參加。預防巴士意外的措施是研討會的其中一個主題；及
- (ii) 專營巴士公司已加強教育計劃，利用電視宣傳短片、廣告、車廂內的視聽廣播和海報等，提醒乘客緊握扶手。

運輸署會繼續密切監察巴士意外的數字，並會與專營巴士公司保持聯繫，研究有需要時如何進一步改善安全措施。

舊退休金計劃下的首長級公務員人數

17. 譚耀宗議員：主席，政府可否告知本會：

- (一) 參與舊退休金計劃的公務員總數，以及其中屬首長級公務員的人數；
- (二) 按薪點劃分，本年及未來兩年達到舊退休金計劃所規定的 55 歲退休年齡而須退休的首長級公務員數目；及
- (三) 有何計劃避免首長級公務員出現斷層的情況，以確保政府施政的質素及效率？

公務員事務局局長：主席，

- (一) 截至 2004 年 1 月 31 日，參與舊退休金計劃的在職公務員合共 16 760 人，其中 133 人屬首長級人員。
- (二) 於 2003-04 年度至 2005-06 年度達到舊退休金計劃所規定的退休年齡（即 55 歲）而須退休的首長級公務員人數，表列如下：

首長級薪級點 (由 2004 年 1 月 1 日起生效的薪酬)	在每個 薪級點 的職位 總數 ^註	在舊退休金計劃下退休的 首長級公務員人數		
		2003-04 年度 (*已於 2004 年 1 月 31 日前 退休)	2004-05 年度	2005-06 年度
第 8 點(181,050 元)	19	-	1	-
第 7 點(175,600 元)	-	-	-	-
第 6 點(162,650 元)	35	-	-	2
第 5 點(154,150 元)	20	-	1	1
第 4 點(145,150 至 149,600 元)	67	1	4	2
第 3 點(127,900 至 135,550 元)	147	4(*1)	2	3
第 2 點(113,520 至 120,553 元)	520	9(*4)	7	7
第 1 點(95,623 至 101,458 元)	566	7(*3)	9	14
合計	1 374	21(*8)	24	29

註：此數目為截至 2003 年 12 月 31 日政府各部門的首長級編制數字，並不包括廉政公署和司法人員。

(三) 我們設有首長級職位接任人選策劃機制，確保部門管理層的接任安排順利進行。公務員事務局局長每年均與部門首長和有關的常任秘書長檢討部門的首長級職位接任計劃。這個接任人選策劃機制旨於確保部門有足夠及合適的首長級人員，肩負部門短期、中期和長期的領導工作。

加強向少數族裔人士宣傳安全禦寒方法

18. 余若薇議員：主席，據報，本年 2 月初一個尼泊爾裔家庭緊閉住所窗戶，並仿效在家鄉的做法燒炭取暖，以致吸入過量一氧化碳，釀成兩死一傷的慘劇。就此，政府可否告知本會，有否在該事件發生後加強向少數族裔人士宣傳安全禦寒的方法；若有，詳請為何；若否，原因為何？

公務員事務局局長（在民政事務局局長缺席期間）：主席，發生 2004 年 2 月 8 日的慘劇後，政府已展開廣泛的宣傳活動，提醒少數族裔人士和市民大眾切勿在密閉或不通風的處所內燒木或燒炭等。即時採取的措施包括：

- (一) 電台和電視台的天氣報告：首先由政府新聞處、香港電台和商營電台發出經修訂的中英文寒冷天氣警告，加入切勿在密閉或不通風的處所內燒木或燒炭等的警告；及
- (二) 以少數族裔的語言進行宣傳：為了能夠在最短時間內讓最多的非華語／英語人士接收到信息，民政事務局屬下種族關係組在 2 月 9 日要求少數族裔社羣的代表把信息轉告同鄉，並通過本地的尼泊爾文和巴基斯坦文報章，以及以印尼語和菲律賓語廣播的新城采訊台節目，發出信息。

為教導少數族裔社羣日後如何禦寒，政府新聞處現正在種族關係組和有關領事館的協助下，印製尼泊爾文、印尼文、泰文和巴基斯坦文的單張，以供派發。

精神科註冊護士的人手

19. 麥國風議員：主席，關於精神科註冊護士的人手事宜，政府可否告知本會：

- (一) 醫院管理局（“醫管局”）現時採用的精神科註冊護士與病人數目的目標比例，以及在過去 5 年每年年底的實際比例；

- (二) 過去 5 年，每年醫管局轄下精神科住院服務的病人日數，精神科專科的門診人次和新症數目，以及社區精神科服務所服務的人次；
- (三) 過去 5 年，醫管局及衛生署分別聘用的精神科註冊護士每年底的人數，以及分別按職級及薪點劃分的每年入職和離職人數；及
- (四) 按照精神科註冊護士與病人數目的目標比例、有關護士的在職人數和流失率，以及病人數目計算，過去 5 年每年應提供培訓這類護士的職前課程的學額；該等課程在過去 5 年每年提供的實質學額和畢業生人數，以及在未來 3 年每年會提供的學額；並請按培訓機構、課程級別，以及課程有否受公帑資助列出前述學額和畢業生人數的分類數字？

衛生福利及食物局局長：主席，

(一) 醫管局根據服務種類、病人的醫護需求、醫療機構單位規模及病床住用率等因素籌劃精神科護士的人手。單以精神科護士與病人的比例不足以作籌劃人手之用，因此，醫管局也沒有定出目標比例。答覆的第(二)及(三)部分顯示過去 5 年的實際人手情況。

(二) 有關數據載於下表：

種類	1999-2000 年度	2000-01 年度	2001-02 年度	2002-03 年度	2003-04 年度 (截至 2004 年 1 月)
精神科服務 的病人日數 (包括弱智 服務)	1 887 811	1 853 017	1 695 559	1 650 665	1 322 871
精神專科門 診求診人次	432 046	471 228	511 127	549 133	447 297
專科門診新 個案	20 148	21 398	24 224	26 005	17 802
社區精神科 服務求診人 次及家訪次 數	49 363	57 002	71 408	82 199	66 348

(三) 過去 5 年，醫管局在職、入職和離職的精神科註冊護士人數如下：

精神科 註冊 護士	1999-2000 年度	2000-01 年度	2001-02 年度	2002-03 年度	2003-04 年度 (截至 2004 年 1 月)
入職*	86	92	110	23	19
離職	5	2	12	7	19
在職精神科 註冊護士人 數	787	877	978	994	977

* 入職者包括從外間聘用和醫管局內部畢業的護士。

一些入職者在受聘為精神科註冊護士之前是登記護士，他們在上一個職位領取的支薪點比精神科註冊護士的起薪點為高。因此，他們受聘為精神科註冊護士時獲給予原有薪點的薪金，而薪金則視乎個別個案原來的薪金而有所不同。其他入職者均支取起薪點薪金。過去 5 年的起薪點如下：

年度	起薪點
1999-2000	第 17 點 港幣 22,075 元
2000-01	
2001-02	第 15 點
2002-03	港幣 20,010 元
2003 年 4 月至 03 年 12 月	
自 2004 年 1 月起	第 15 點 港幣 19,463 元

離職者的支薪點由第 15 點 (2002-03 年度為港幣 20,010 元) 至第 26 點 (1999-2000 及 2000-01 年度為港幣 33,705 元 ; 2001-02 年度為港幣 34,505 元 ; 2002-03 年度為港幣 34,505 元及港幣 33,940 元 ; 2003-04 年度為港幣 33,940 元及港幣 32,900 元) 不等。(註)

過去 5 年，衛生署沒有聘用精神科註冊護士。

(註) 在過去 5 年中，只有在 2002-03 年度有按支薪點第 15 點支薪的精神科註冊護士離職，而按支薪點第 26 點支薪的精神科註冊護士，則每年均有離職。

(四) 現時並沒有由大學教育資助委員會資助專門訓練學員成為精神科護士的課程。據我們所知，本港的大學現時自資開辦了兩個精神科護士教育課程：其中一個由香港中文大學（“中大”）開辦，每年有 30 個訓練名額；另一個由香港理工大學（“理大”）開辦，每年約有 60 個訓練名額。中大的課程在 2001 年開辦，截至目前為止，中大的課程合共有 19 名畢業生。理大的課程則在 2002 年開辦，暫時未有學生畢業。在 2003 年，入讀這兩個課程的醫管局僱員共有 49 人。現正修讀這兩個課程的醫管局護士合共有 87 名，預計在未來 18 個月內，會畢業成為註冊精神科護士。至於這兩個自資精神科護士教育課程日後可提供多少訓練名額，我們尚未有這方面的資料。

金融管理局干預貨幣市場

20. 劉慧卿議員（譯文）：主席，香港現時採用貨幣發行局制度，以維持港元與美元掛鈎。在此制度下，利率會隨着資金的流入或流出而變動，所產生的貨幣情況會自動抵銷原來資本流動的影響，匯率因而趨於穩定。然而，據悉隨着港元轉強，香港金融管理局（“金管局”）由 2003 年 9 月起曾多次干預貨幣市場，沽出港元並買入美元，導致銀行體系的總結餘由 2003 年 9 月中約 6 億元的一般水平，逐漸增至上月中約 547 億元。就此，行政機關可否告知本會：

(一) 金管局在過去兩年干預貨幣市場的次數；

(二) 金管局最近在貨幣發行局制度的運作方面，是否較前更為積極；及

(三) 貨幣發行局制度現時擬以何種方式運作？

財政司司長（譯文）：主席，

(一) 在 2002 年 1 月 1 日至 2004 年 2 月 20 日期間，金管局曾在其中 31 天因應銀行要求自銀行買入美元。這些買入美元的交易主要在 2003 年 9 月 22 日以後進行，因為當時開始有大量資金流入港元，對港元匯率構成升值壓力。

(二) 金管局買入美元的目的是在聯繫匯率制度（是屬於貨幣發行局制度）下維持貨幣穩定。根據這個制度，金管局會在資金流出的情況下（即港元面對貶值壓力）沽美元買港元，以及在資金流入的情況下（即港元面對升值壓力）沽港元買美元。無論是沽出或買入美元，都是貨幣發行局制度不可或缺的一部分。金管局近期因應資金流入買美元沽港元，防止了港元匯率過度偏離 1 美元兌 7.80 港元的聯繫匯率。這些交易亦引致貨幣基礎組成項目之一的銀行體系總結餘大幅增加，對利率造成下調壓力，有助抑制資金繼續流入。

貨幣發行局制度的運作是由外匯基金諮詢委員會轄下的貨幣發行委員會負責監察，該委員會的會議紀錄及提交予該委員會的貨幣發行局運作報告均載於金管局網站及《香港金融管理局季報》。

(三) 貨幣發行局制度的運作方式會繼續按照財政司司長及金融管理專員在 2003 年 6 月 25 日的“互換函件”附載的貨幣政策目標及金管局刊物如年報內列明的安排進行。換言之，金管局繼續按照情況需要沽出或買入美元，以維持貨幣穩定。

議員議案

主席：議員議案。兩項無立法效力的議案。我已接納內務委員會的建議：每位動議議案的議員連發言答辯在內最多有 15 分鐘發言，另有 5 分鐘可就修正案發言；動議修正案的議員最多可有 10 分鐘發言；其他議員每人各有最多 7 分鐘發言。任何議員若發言超過時限，我必須指示該議員停止發言。

第一項議案：兩鐵合併及提供轉乘優惠。

兩鐵合併及提供轉乘優惠

劉江華議員：主席，我動議通過印載於議程內的議案。

主席，當我提出這項議案時，政府還未宣布兩鐵合併的計劃。自從政府宣布以後，我亦相當留意市場上的反應。在政府宣布後第五天，地鐵股價有下跌的趨勢。恒生指數上升，地鐵股價則下跌，而且下跌了 6%。市場是很準確的，市場是有信息的，市場在向政府說了一些話。似乎當天他們在記者會

上說，如果合併的話，可能會是一個三贏的方案 — 這個三贏當然是包括股東。然而，現時的情況對政府的說法是否投下不信任票呢？我很希望局長稍後對這種市場信息能夠解讀一下。

當然，兩鐵合併，在社會上，在議會裏，是經常被提出，希望可作研究的。政府現在提出要以半年時間作考慮、研究，我覺得這是值得的，而且政府在研究之後，一定要把所有信息公開，讓社會和市場作參考。基本上，兩鐵合併牽涉了多方的利益，最少有三方利益是會引起不同的關心的。就股東來說，當然希望在合併之後盈利能力大增。如果盈利大增的話，對於員工是否會裁員，對於票價是否會上升等，均可能會有影響。從乘客的角度來說，當然希望在合併以後，票價能夠真真正正的降低，能夠適應市民的負擔能力。可是，削減票價又可能會與增加盈利產生矛盾。第三方面，便是員工。從員工的角度來說，當然是關心“飯碗”問題。上市公司合併之後裁員，從其他例子的經驗看來，似乎是一個必然的現象，所以員工擔心“飯碗”，亦是可以理解的情況。

剛才外面有一些地鐵和九鐵的員工請願，我也問過他們，公司與他們討論過多少次呢？原來只討論過 1 次，而且還未有結果。兩鐵公司的行政總裁在上星期的交通事務委員會上作出保證，表示會照顧所有 — 包括上層、高層和基層員工的“飯碗”問題。我們已收到這個信息，但我們希望他們能盡快與員工繼續商討。

我們也很明白，要平衡這數方面的利益並不容易，而合併亦未必容易達到人人喝采，但有一點是很重要的，便是政府要坦白，政府要有高透明度。我注意到，政府召開記者會時似乎只帶出一些有利的信息，對於一些不利的情況，則似乎完全沒有提及。我不知道政府所提交，或聘請的顧問所提交的顧問報告又會否完全是報喜不報憂？我也希望盡快得到這答案，因為政府已答應在本星期向本會提交報告。

但是，就着政府指合併一定會達致三贏的說法，我認為最少有一點，是沒有得到充分證據、數據支持的；三贏的局面的說法，是否言之過早呢？我覺得，政府在開始便提出減票價，似乎是有意以此餌誘市民支持。不過，我們一定要告訴市民，減價是否只屬於短期效應，抑或屬於一個長期效應，這便是我們最關注的地方。因此，我們很希望政府能夠公開顧問報告。當然，合併以後，最差的情況會是三輸 — “飯碗”減少、票價上升、股價下跌，這是我們不希望出現的；如果是這情況，便算是最差的了。這是否有可能發生呢？這亦會是有可能發生的情況。

主席，為何我說這是有可能發生的情況呢？現時兩鐵合併，最大的隱憂在哪裏？最大的隱憂，也是最大的關鍵，就在於九鐵。其實，九鐵存在數個隱憂。第一，九鐵本身已開始興建一些新鐵路，以及宣布了一些新基建，亦有可能發展一些新項目。讓我簡單地計算一下，西鐵已經建成，支出了 464 億元；馬鐵和尖沙咀支線要用 167 億元；上水落馬洲支線要用 100 億元；沙中線估計要用 355 億元；南環線估計要用 82 億元；可能會興建的北環線，又要用 90 億元，預期總開支達 1,258 億元。這些龐大的開支將會帶來龐大的負債，亦會帶來龐大的利息支出。把這龐大的基建項目注入地鐵，究竟是“草”還是“寶”？是“禍”還是“福”？現在均屬未知之數，最少我們沒有數據來評估這情況。

第二個隱憂是九鐵營運回報的問題。以西鐵為例，西鐵的回報，在很早之前已提及過。西鐵估計通車時會有 20 萬乘客，但實際情況並非如此，甚至是低於一半。如果票價仍然高企，如果票價中只反映出地鐵和九鐵仍然不肯提供更多的轉乘優惠，我相信乘客少的情況仍然是會持續的。

主席，雖然馬鐵還未落成，但政府已開始在地區進行諮詢。馬鞍山鐵路將於今年年底落成，不過，政府卻已準備削減 7 至 8 條地區巴士線，而這些地區巴士線是市民覺得非常方便的，基本上，市民是無須使用鐵路，也可以乘巴士到其目的地。讓我舉出一個很簡單的例子，局長亦要明白這件事。681 號巴士線在馬鞍山經大老山隧道、東隧，到達中環，這是一條直線巴士，如果沒有塞車，在半小時內便可以到達，這是“點到點”的巴士線。但是，運輸署竟然要取消此線，迫使市民乘搭馬鐵，要他們到大圍轉乘九鐵，再轉乘地鐵，使用又長、又貴的線。如果政府要“殺”所有巴士線來“谷”馬鐵，勢將引起非常大的麻煩。所以，將來馬鐵的回報如何，其實亦成一個疑問。另一個例子是落馬洲支線。其實，在計劃甚至興建落馬洲支線時，也不知道可能有一個巴士站的，不過，現在大家已確定有一個巴士轉乘的地方。在這情況下，這條落馬洲支線的回報亦成疑問。我這數個例子便足以說明一個問題，即九鐵這數個項目可能是一些高投資、低回報 — 非常低回報的投資。

在九鐵方面，第三個隱憂是跨境線。大家也清楚知道，九鐵是依靠跨境線的。不過，跨境線現時有點放緩的跡象，其中一個原因，是現時已有很多跨境直通巴士行走。有人向我提供一個非正式的估計，說現時在港九新界各地，可能有約 11 個無論是合法或非法的車站，其中有些巴士是開往內地的直通線路，這些競爭，對九鐵來說，是有一定的打擊的，再加上未來西部通道的落成，這些直線巴士對九鐵來說亦有一定的影響。

第四個隱憂，是現時地鐵票價的架構與九鐵票價的架構並不相同。我簡略計算過，九鐵每公里的票價較地鐵平。不過，將來在合併以後，會出現甚麼情況呢？一方面，地鐵會否由於九鐵負債的關係致令其票價上升，又或九鐵由於要跟隨地鐵票價，而引致其票價上漲呢？如果出現這情況，“一加一大於二”，並不是效應的問題，而是票價的關係；如果票價是由於兩鐵合併，以致變成“一加一大於二”的話，我們會堅決反對。

最後的隱憂是監管機制。地鐵上市已經有數年時間，可以看到的是，雖然社會上有龐大的輿論壓力要求減價，但作為大股東的政府卻似乎是無動於衷。政府是大股東，說它無動於衷，是因為它完全沒有做過任何事。將來兩鐵合併，即九鐵加入以後，這情況可能仍舊維持，即一方面政府是大股東，但另一方面，因為政府既是大股東，又是上市公司，最終可能出現“兩面不討好，兩面不是人”的局面。究竟政府會否對這監管機制作出改變呢？

所以，無論如何，整個情況一定是要以公平的遊戲規則來維持，要將所有報告提交出來。就着將來的報告，我們會關注數方面，並會提出數項問題：便是究竟在合併之後，第一，所謂有利的情況是短期效應，還是長期效益？第二，關於資產值，究竟政府是會以正價出售，還是會有平賣九鐵的情況？及第三，在票價方面，是以正常的商業運作，還是會兼顧公眾利益？

主席，我已提出了對於合併的看法。我覺得兩鐵在合併之前，完全有機會、完全有空間立即進行減價。是有一個所謂協同效應的，舉例來說，在西鐵儘管出現了轉乘優惠，問題是其幅度並未足以吸引新界西的居民轉乘西鐵，因此，在這方面是否應該再加強和延伸呢？另一方面，在九龍塘站的入閘費，我覺得不一定要在合併後才能撇除的，這純粹是一個行政技術的問題，如果九鐵願意，隨時也可以撇除入閘費，令票價減低。巴士公司已首先給長程乘客減去了一成車費，然而，現時如果要求新界居民乘搭九鐵轉地鐵的話，這羣長程乘客卻一直未有受惠，因此，請局長再考慮直接減價和提供轉乘優惠。多謝主席。

劉江華議員動議的議案如下：

“鑑於行政會議已正式邀請九廣鐵路公司與地鐵有限公司研究合併事宜，而有關計劃對於兩間鐵路公司今後的車費結構有深遠影響，本會促請政府於 8 月底兩鐵完成合併研究後盡快公開有關結果，以便諮詢公眾，確保合併可減輕市民的負擔；此外，在落實合併計劃前，政府應推動兩間鐵路公司調低車費，並促使兩間鐵路公司合作，盡快推出轉乘優惠。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：劉江華議員動議的議案，予以通過。

主席：李鳳英議員、鄭家富議員及劉健儀議員會分別就這項議案動議修正案。他們的修正案已印載於議程內。本會現在就議案及該 3 項修正案進行合併辯論。

我現在先請李鳳英議員發言，然後請鄭家富議員及劉健儀議員發言；但在這階段，3 位議員不可動議任何修正案。

李鳳英議員：主席女士，在上星期二，行政會議終於為地鐵和九鐵合併定調，環境運輸及工務局提交給立法會的資料文件，強調兩鐵商議合併所依循的範圍主要包括：採用一個更客觀及透明度更高的票價調整機制，取消轉乘車費，並以減低票價為目標，檢討收費結構，以及確保合併時不會裁減兩鐵前線員工等。除了有關文件外，處理兩鐵合併事宜的負責官員在公開場合亦一再強調兩鐵合併的原則和好處。我不認為有了兩鐵合併依循的範圍，有了負責官員的講話，公眾便會對商討中的兩鐵合併方案放心，最少為數不少的兩鐵員工對合併時不裁減前線員工的承諾抱着極大的疑慮和不安。

在兩鐵合併的問題上，無論是否前線員工，所關注的也是他們的職業、工作條件和權益會否因合併受到影響。今天，我所提出的修正案亦是要反映員工的心聲和訴求。我明白兩鐵合併是香港交通政策的重大改變，並直接影響民生。因此，我的發言會先就合併提出整體意見，接着才表達兩鐵員工對合併的憂慮，以及可能的解決方法，避免兩鐵合併出現建制外的抗爭，令香港社會受到損害。

在 2001 年 1 月，政府發給立法會一份《鐵路發展策略 2000》的文件，其中述及公眾意見和下一步的工作，並顯示政府認為應維持現時兩間鐵路公司的做法，因為它相信 — 我引述，“可讓我們在效率和競爭之間取得適當的平衡。”引述完畢。明顯地，政府現在是改變了有關看法，但政府如何解釋這項政策的重大轉變呢？

在兩鐵合併的資料文件中分析有關利弊時，着墨最重的是強調票價下調，闡述了“合併是一個契機，為我們推行一個更客觀及透明度更高的票價調整機制提供所需的框架”及“將有理據免收現時轉乘鐵路的基本車費”。政府是否要告訴公眾，除了合併外，便沒有其他方法可達致文件所提及的處理票價問題？如果答案是肯定的，政府如何處理其他公共交通工具票價的加減機制和轉乘優惠呢？例如，政府是否要考慮把本港不同的巴士公司合併，讓市民可以享有更便宜的票價呢？

兩鐵合併，可減少將來鐵路項目的重疊及精簡公司的管理架構，文件在分析的次序和所佔的篇幅，遠遠落後於票價因素。我明白政府要打動公眾，爭取公眾支持兩鐵合併，最方便、最有效的措施莫過於車費下調。不過，如果為了爭取公眾支持，把合併的利弊因素本末倒置，我認為這個辦法是行不通的。政府在兩鐵合併問題上刻意強調票價，如果兩鐵合併後，票價不能達到公眾的期望，將會對政府的管治帶來重大的衝擊。

我歡迎政府在兩鐵合併商議的主要範疇中，加入保障員工的條文。不過，一句意思含糊的“確保合併時不會裁減兩鐵前線員工”，並不能平息員工對合併裁員的憂慮，甚至適得其反，增加員工的猜疑。因為在過去幾年，很多大機構重整及合併，僱主在開始時無不信誓旦旦，不裁員、不減薪，但最終還是手起刀落，員工基本上沒有議價能力。例如在去年 12 月，新世界第一巴士服務有限公司（“新巴”）和城巴有限公司（“城巴”）合併，母公司便承諾在短期內不會裁員，但合併後不足 1 個月，管理層便要推出自願離職計劃，還要脅員工若離職計劃反應不理想，便不排除要強迫離職。這些經歷“打工仔女”還歷歷在目。現時政府的承諾與新巴、城巴合併時資方所說的實有異曲同工之感，員工如何可以不關心呢？員工當然關心在合併時會否裁員，同樣地，也關心合併後會否裁員和減薪。

根據 2002 年的兩鐵年報，兩鐵合共聘用了一萬二千四百多名員工。九鐵在工程項目有一千五百多人，在非營運項目有七百多人，在營運項目有三千多人，合共有五千五百多名員工，而地鐵則僱用了六千八百多名員工，合共有一萬二千多名員工。以上述為例，如何界定哪些屬於前線員工？我們認為公司要維持優質服務，公司的管理、後勤支援都是不可缺少的組成部分。對兩鐵員工而言，政府不應用前線和非前線來進行分化。

除了職業保障外，現時兩鐵員工的工作條件和權益並不一致，這也是另一個憂慮。舉例而言，現時九鐵員工超時工作的薪酬計算方法與地鐵的差異很大，如果九鐵員工年滿 50 歲，工作滿 10 年而自願離職，可享用的福利待遇與地鐵亦完全不同。合併後，兩鐵會採取甚麼原則來協調兩個機構員工的工作條件和權益？在現階段沒有隻言片語提及，兩鐵員工當然十分擔心及憂慮。

上述種種均涉及兩鐵員工的切身利益，政府必須清楚說明合併後兩鐵員工的職業、工作條件和權益的影響。我不支持政府用一些口惠而實不至的承諾、含糊不清的條文，企圖爭取員工支持合併，就正如政府不應強調票價下調，引誘公眾支持兩鐵合併。

主席女士，現時兩鐵每天接載的乘客達三百多萬人，要維持香港社會的正常運作，我不希望僱員要以訴諸街頭的行動來爭取自身的權益，若然如此，香港社會將要付出沉重的代價。

如果兩鐵合併最重要的，是要重整一個票價機制，那麼，應該也是政府確立談判制度的契機。在兩鐵合併的過程中，只有承認兩鐵職工會的地位，只有透過與職工會談判解決因合併而出現的矛盾，只有確立集體談判制度，兩鐵才有可能成功合併，兩鐵員工的職業、工作條件和權益，才能得到真正的保障，而香港整體社會最終才能夠在兩鐵合併中受惠。多謝主席女士。

鄭家富議員：主席女士，兩鐵合併的消息甫出，正如劉江華議員所說，地鐵有限公司（“地鐵公司”）的股價便應聲下跌。政府現時仍然是地鐵公司的大股東，如果地鐵公司股價下跌，政府便成為輸家，“一加一可能少於二”。至於馬局長所說的“一加一可能大於二”，則可能是過度樂觀、一廂情願。

廖秀冬局長自上台開始，便已經提出要讓兩鐵合併，經過接近兩年的研究，政府終於邀請九廣鐵路公司（“九鐵公司”）和地鐵公司商討合併事宜。如果合併成功，將會為本港交通運輸事務帶來非常重要的變化。然而，變化會否為香港整體帶來長遠利益呢？由於有很多數據尚在政府手中，並沒有披露，加上兩鐵也只是剛開始委託獨立的財務顧問就合併提供意見，因此，從審慎的角度出發，民主黨會繼續研究合併的利弊。

不過，我希望一旦合併成功，亦必須要確保市民在車費的負擔之上，不會不減反加。當然，長遠而言，在可加可減的機制下，票價須可隨整體社會經濟收益而調整，這點我們並無異議。

要將兩間龐大的機構合併，是一項相當巨大的工程。況且，一間是上市公司，另一間是政府全資擁有的機構，要成功合併，令各方得益，並不容易。在未來 10 年，整個鐵路網絡的投資要用 800 億至一千多億元。如果加上九鐵公司目前的負債，未來的鐵路公司的債務將達到一千多億元，單單償還利息已經令營運無利可圖，更遑論要向股東提供適當的回報。從市場角度來看，合併後的上市公司要追求可觀的回報，以兩鐵現時的營運情況看來，這想法將會更為困難達致。要讓地鐵公司小股東對合併投以信心一票，政府可能便要“賣大包”，以折讓價格出售。當然，如果政府要賤賣屬於公眾的財

產，也必須說服公眾。再者，政府及兩鐵都認為合併後票價會有下調的空間，如果政府能夠做到，站在市民的角度來看，當然拍手叫好。但是，政府要同時滿足各方的需要，要平衡公眾利益與股東利益，相信合併的過程相當艱巨。

對於原議案，我們是支持的。不過，我們認為要將政府過往作出的承諾加入議案之內，才可以更清晰地表達立法會的意見。

上星期，政府在公布邀請兩鐵合併所發出的新聞公告中，明確表示兩鐵商議合併時，有需要在一些基礎上作出磋商，而在牽涉車費的事宜上，包括了兩點：

- (一) 採用一個更客觀及透明度更高的票價調整機制；及
- (二) 取消轉乘車費，並以減低票價為目標，檢討收費結構。

主席女士，對於第一點，政府所用的措辭是“一個更客觀及透明度更高的票價調整機制”。不過，過去，廖局長在出席立法會及其他公共場合中，已經多次聲稱這是一個“可加可減的票價機制”。雖然這個名詞未嘗被引用於政府所發表的官方文件中，但在去年 8 月交給立法會的文件中，已表明機制採用以價格上限為基礎的公式，對公共交通的車費進行調整。對於採納這個公式，讓日後票價可以有上升，也有下跌的調整空間，民主黨是支持的。所以，我們希望一旦合併成功，也必須以這個機制、這個方案作為日後新公司的票價調整基礎。

就第二點而言，政府要求取消轉乘車費，並以減低車費為目標，檢討收費結構。對於政府希望新公司可以取消轉乘車費，我們當然並無異議，也認為合併後必須致力達致這個目標，否則公眾沒有可能接受合併。不過，或許政府的態度過於保守，因為當我們看看政府在 2000 年所發表的《第二次鐵路發展研究》中，在“機構研究”的章節內，關於“車費”的一段，報告中表達了這樣的意見 — 主席女士，我引述：“合併各鐵路車費是值得研究的，但條件是要保持收入及商業的自主權，我們可就兩個主要方面探討此事，第一，隨着轉車數目及路線選擇有所增加，兩間公司應透過協商研究乘客在地鐵／九鐵轉車時所需付的車費。第二，隨着鐵路網絡的擴展，應將鐵路車費合理化。”

主席女士，所以，據我的理解，即使兩鐵不會合併，取消轉乘車費也應該實現。猶記得田北辰先生上任九鐵公司主席之初，便已經與地鐵公司商討這方面的事宜，可惜，地鐵公司在不願意看到市民得益的情況下，堅持要以不影響地鐵收入為原則，拒絕了提供轉乘優惠的安排。民主黨認為，既然合併已放在兩鐵的議事日程上，在合併之前，便應該如原議案所說，推出轉乘優惠，並考慮我剛才引述的《第二次鐵路發展研究》的建議，現時取消轉乘車費，在目前仍是維持兩間鐵路公司的基礎下，推出合併車費的安排，令市民在合併之前，便已享有票價下調的結果。這樣公眾支持合併的基礎便會更大了。

主席女士，另一個我們關心的課題，是兩鐵合併與其他公共交通工具競爭的問題。即使現時是兩間公司，在政府以鐵路為主的情況下，其他公共交通工具根本不能行走某些路線，又或會面對路線及班次被削減的情況，乘客在無可選擇之下，很多時候惟有選擇鐵路。剛才劉江華議員也略略提過馬鞍山鐵路（“馬鐵”）這個問題。就馬鐵快要落成，我相信政府現正打算取消 7 至 8 條馬鞍山巴士線，包括 681、681P、680X、286N、287K、85K 及 285 路線，而視乎客量，可能再要取消 81C 路線。主席女士，這等建議令馬鞍山居民日後可能要被迫乘搭馬鐵，令市民要在大圍有如“沙甸魚”般擠上車，舟車勞頓，滿身汗水才可以回到工作地方。如果落實這等政策，相信馬鞍山居民必定會怨聲載道，因此，這等政策並不合時宜。所以，主席女士，我們民主黨同意政府以鐵路發展為骨幹的構思，但在制訂運輸政策時，也須考慮締造一個公平競爭的環境，使各間公共交通機構與鐵路公司維持良性的競爭，讓市民有一個適當的選擇。政府曾經預計到 2016 年兩鐵的市場佔有率會達到 45%，優勢是非常明顯的。如果政府不採取有效的措施，容讓兩鐵日後合併後可能一鐵獨大，最終受損的，也可能會是乘客，因為他們不但不能享受良性競爭所帶來的好處，還有的是，在一間公司壟斷服務的情況下，營運效率不升反降，服務質素更可能有退無進。

對於其他兩位議員提出的修正案，李鳳英議員的修正案從保障勞工權益的角度着眼，要求兩鐵合併不會影響員工，而劉健儀議員的修正案，則與我的修正案類近，也是從車費有調整空間的角度提出修正。因此，主席女士，民主黨對上述兩項修正案也會支持。

主席女士，我謹此陳辭，提出修正案。

劉健儀議員：主席女士，醞釀多時的兩鐵合併商討終於展開，但合併過程殊不簡單，兩鐵是否合併成功現時言之尚早。由於兩鐵合併是本港大型運輸基建私有化中極為重要的建議，牽涉本港長遠的運輸政策，關乎市民大眾、兩

間鐵路公司員工、地鐵有限公司（“地鐵公司”）現有股東及未來股東的利益，即我指合併公司未來的股東的利益，所以政府必須小心行事。

政府期望兩鐵合併能帶來協同效益，自由黨也有這個期望。因為在理論上，兩鐵合併後可以共享部分資源，減低營運成本，並且可以在路線規劃上作出配合，減省重疊路線所造成的浪費。例如構思中的沙中線，在兩鐵合併之後，將可作出最合乎經濟效益的規劃，可接駁地鐵港島線，更可與現時地鐵構思中的港島南區鐵路線相連，以紓緩地鐵銅鑼灣站至金鐘站的擠迫情況。

更重要的是，兩鐵合併後可提供資源來改善服務質素，為市民提供更高效率、更方便、接駁更完善的鐵路網絡。相反地，如果鐵路公司長期得不到足夠的資源來維持和發展優質服務，服務便會走下坡，到市民驚覺時，可能已經太遲了。外國的例子，比比皆是。

為了公眾利益，我在修正案中特別提出了改善服務質素這一點。不過，如果合併後的鐵路公司要有資源改善服務質素，票價調整的空間相對地可能會減少，而且空間可能會越來越小，因為其他議員有其他方面的訴求，而政府亦有自己既定的要求。

政府其中一個要求是不裁減兩鐵前線員工，這一點自由黨是支持的。由於未來數年，九廣鐵路公司（“九鐵公司”）會有新路線通車，加上地鐵公司在內地和海外均有業務，可以為員工提供新的工作機會，而兩鐵合併之後，這方面的業務可能會進一步擴大。因此，我相信合併對前線員工不會有影響，但我亦很希望合併對兩間鐵路公司所有員工的影響也應該盡量減少。

至於李鳳英議員的訴求，並非單是要求合併對所有前線員工沒有影響，其實，她的要求是不單止對所有員工不構成最少的影響，而是完全沒有影響。她的要求幾乎可以說是一個員工都不可以減少，一個員工都不可以受到影響。如果以此說法，兩間鐵路公司又怎樣可以發揮協同效益？舉例來說，現時兩間鐵路公司其實各自有一位行政總裁，每人年薪數百萬元，如果按照李議員的建議“一個都不能少”，合併後的鐵路公司卻仍然有兩名行政總裁，試問這是否市民大眾願意看到的合併成果？試問又如何節省資源作減價之用？又或李鳳英議員會說，我說的不是行政總裁，行政總裁不包括在內。如果行政總裁不包括在內，那麼哪個職位才包括在內，而哪個職位又不包括在內呢？這是非常難以做得到的。不過，無論如何，自由黨都希望合併對員工的影響能夠減至最少最少，也希望兩間鐵路公司在這方面應該要盡量小心處理。

話說回來，政府要求鐵路公司不裁減前線員工，但同時也要求鐵路公司取消轉乘車費，又要求鐵路公司減低票價。雖然有這些要求，政府事前並沒有諮詢兩間鐵路公司的意見，便一廂情願設定這一個框架。政府可能認為應該要代表公眾設下這些框架，但兩間公司是否能夠做到？如何才能夠做到？政府可能沒有考慮。現時兩間鐵路公司便要考慮是否真的能夠做到政府的要求呢？政府為市民製造了一個減價的期望，即使兩間公司希望盡量減少合併對所有員工的影響，也可能會受到一定的掣肘。即使不想裁減員工，其實可能因為有減價的要求而不能做到，最終可能有部分員工被犧牲，也可能連服務質素也要犧牲。這是我非常不願意看到的。因此，我希望政府小心平衡市民大眾和兩間公司所有員工的利益。一方面，政府應該避免給市民太大的減價期望，應該要實事求是，有多少減多少；另一方面，政府應該盡量減少合併對兩鐵所有員工和鐵路服務質素的影響。

政府另一個須小心平衡的地方，就是市民大眾與股東的利益。如果地鐵公司還沒有上市，兩鐵合併可謂輕而易舉，但地鐵公司是上市公司，市場上已經有四十萬多名小股東。如果兩鐵合併成功，政府還打算把合併後的公司上市，將來可能再增加數十萬個小股東。目前，合併事宜存在着很多不明朗因素，例如政府對九鐵公司資產的估值為何？如何處理鐵路公司資產回報率低的問題？如何處理節省得來的資源，會派給股東、投入公司發展，抑或減價回饋市民呢？政府應小心地在市民大眾與股東之間取得平衡，而且，在兩間鐵路公司一旦達成合併協議後，便應盡快作出公布，讓市民大眾評估合併是否對公眾有利，亦讓股東評估合併是否對自己有利。

主席女士，除了減價和不影響前線員工的要求外，政府亦要求合併後的鐵路公司採用一個更客觀及透明度更高的票價調整機制。鄭家富議員進一步要求，合併後的鐵路公司採用以價格上限為基礎的票價調整程序，這一點我是恕難認同的。事實上，政府在提出可加可減票價調整機制的建議時，也確認兩間鐵路公司維持票價自主的重要性。我認為現階段不應該為合併後的鐵路公司設定任何模式的票價調整機制，這方面應該留待兩間鐵路公司進行商討。

不過，對於鄭議員要求政府確保合併後，其他公共交通機構仍然可以與合併後的鐵路公司作出良性競爭，這點我是絕對認同的。現時兩間鐵路公司在服務質素和公司形象上事實上存在良性的競爭，可起互相監察的作用。如果兩鐵合併，由於合併後的鐵路公司在市場上再沒有其他同類型的公司可作比較，只有一間鐵路公司，因此，必須透過其他公共交通機構與鐵路公司競爭，以確保鐵路公司維持服務水平。

兩間鐵路公司都是大型的公司，要落實合併肯定需要一段時間，所以我希望在落實合併之前，兩間公司可以繼續加強合作，為市民提供方便的轉乘安排，並且在營運狀況容許下，盡量調低車費或提供優惠，包括轉乘優惠，以紓緩市民在交通費開支方面的壓力。至於鄭家富議員要求兩間鐵路公司在合併前便要取消轉乘車費，這可能是個良好的願望，但我很懷疑兩間鐵路公司現階段未必能夠做到，尤其是我們現時看到它們的回報率事實上是非常低的。如果兩間鐵路公司能夠做到，則現時根本無須透過合併而產生的協同效益來爭取票價調整的空間。

主席女士，如果兩鐵合併成功，將會是本港交通史上一件盛事。我支持兩間鐵路公司合併，希望兩間鐵路公司盡力克服困難，但我們不能為玉成這件盛事而不顧現實。由於政府、市民大眾、兩間鐵路公司員工、現有股東和未來股東各有不同的訴求，而這些訴求在某種程度上是互相矛盾的，最終可能要各有關方面犧牲一點才可以化解這些矛盾，才有機會尋求一個對政府、市民大眾、員工、股東都有利的兩鐵合併方案。惟有這個四贏方案，才算是成功的方案。

主席女士，我謹此陳辭。

葉國謙議員：主席女士，醞釀了兩年多的兩鐵合併問題，終於在上星期二取得稍有“眉目”的發展 — 行政會議已經正式邀請地鐵有限公司（“地鐵公司”）與九廣鐵路公司（“九鐵公司”）研究合併。雖然現在距離兩鐵正式合併仍有漫長漫長的道路，但民建聯相信，在政府大力推動下，兩鐵合併成為事實的機會很大。

對於一般市民來說，兩鐵合併最大的好處，就是可以提供減價的空間。民建聯過去曾先後兩次就市民對兩鐵合併的期望，進行問卷調查，兩次調查結果在同一個問題上相當一致，就是市民對合併的最大期望：減價。其實，民建聯在過去數年已不斷提出，要求兩鐵減價。過去數年，經濟不景，市民收入下降，通縮持續，唯獨是交通費長期“只凍不減”，使市民的交通費負擔實際上不斷增加。可惜的是，兩鐵為了保持盈利，一直拒絕減價，令人失望。

上星期，政府與兩鐵在聯合新聞發布會上表示，當兩鐵合併後，票價會有下調的空間。民建聯對此表示歡迎，因為此舉能符合市民的期望。但是，同一時間，社會上有人對此說法提出質疑，他們擔心，即使兩鐵合併後可立

即減價，但長遠來說，票價卻可能會不跌反升，因為地鐵公司過去主要倚靠地產項目作為主要收入，而現時政府因為要控制供應量，令地產市道未見起色；而九鐵公司方面，剛才劉江華議員已作出分析，九鐵公司實際上有沉重的財務負擔。如果乘客數目未能大幅提高的話，這個負擔最終只會透過票價，轉嫁到乘客身上。

上述分析確實有一定的道理。我們不希望這個情況發生，要避免此情況出現，政府除了必須審慎研究兩鐵合併的財務安排外，也要重新檢討現時兩鐵各個發展項目，避免路線重疊，造成資源浪費。其實，兩鐵自由競爭，透過市場力量，迫使它們提高效率，這是無可置疑的。但是，近年兩鐵為了爭取發展，鐵路線越開越多，似乎已逐漸浮現出鐵路的網絡重疊、路線重複、互相爭客、資源浪費等弊病。如果這種罔顧鐵路運輸整體效益的做法持續下去，最終只會損害廣大市民的整體利益。

因此，政府必須藉着兩鐵合併的機會，重新檢視目前全港的鐵路規劃，使網絡更統一，從而發揮最佳效益。只有這樣，鐵路公司才能有效地運用資源，並將節省所得成本回饋乘客，使票價可以長期維持在一個合理的水平。

主席女士，兩鐵合併現時仍然停留在研究階段，何時成事，仍屬未知之數。但是，沉重的交通費開支，卻是市民過去及現在一直要面對的壓力。我們不能夠寄望，透過不知何時成事的兩鐵合併來解決。其實，兩鐵過去一直保持豐厚的利潤，我們相信，即使現時兩鐵亦已具備足夠的減價空間。因此，民建聯強烈希望兩鐵立即減價，以減輕市民的負擔。

除了減價外，兩鐵亦應該繼續提供轉乘優惠。目前，兩鐵只提供西鐵地鐵接駁轉乘優惠，而且優惠期只有 3 個月，將在本月底屆滿。民建聯認為，轉乘優惠不但可紓緩市民的交通費壓力，也有助兩鐵，特別是西鐵，吸引更多的乘客。這是一舉兩得的措施，非常值得兩鐵繼續推行。

有人建議，兩鐵應取消入閘費。民建聯認為，只要能夠減輕我們市民負擔的措施，都是值得研究的。轉乘優惠是一項已經實行、已有成熟經驗的措施，所以，兩鐵應提供更多的轉乘優惠，包括將西鐵轉地鐵的轉乘優惠改為長期措施，並且將轉乘優惠推廣至九龍塘轉車站，以惠及我們更多香港市民。

主席女士，本人謹此陳辭。

梁富華議員：主席女士，兩鐵合併前程未卜，所以政府須要求兩鐵提交報告來詳細研究，但是否“一加一等於二”或是“大於二”呢？答案還有待揭曉。但是，可以肯定的是，對員工而言充滿憂慮，本來屬於自己的工作，可能變成別人的工作，不一定是“一加一”，而可能是“二減一”，現在有工作的，亦不知合併後是否還是由自己來做呢？局長話說在前頭，確保合併不影響前線員工。這當然是好消息，但有人歡喜有人愁，非前線員工由上周開始便憂慮自己可否留下，而當局所謂前線員工又如何界定呢？是車務以外的職位？或是車務部內也有分別？

此外，因為現時單是九廣鐵路公司（“九鐵公司”）內已有東鐵、輕鐵及西鐵 3 個組成部分，加上地鐵，4 個編制各有不同的薪酬架構，所謂合併員工的薪酬福利又如何處理？我們希望兩鐵研究合併時，必須考慮員工的穩定性，保持高透明度。最重要的，是讓員工及公眾瞭解合併所能得到的效益或損失，而非只是強調合併後能夠令車費有下調的空間，而忽視此項公共運輸的大手術可能引起的後遺症及併發症。

主席女士，根據政府上周向本會提交有關兩鐵擬合併的文件指出，當局着眼於釐定新的票價機制，減少兩鐵的路線重疊及架構重疊，精簡管理架構，為乘客提供便利轉車安排，服務受阻時能更快捷地安排緊急交通輔助服務等。這些好處聽在消費者耳裏，確是“啞聽”，但投資者可能用另一種行動表達對合併的意見，致使地鐵有限公司（“地鐵公司”）股票股價受壓。地鐵公司昨天公布去年業績，純利較市場預期理想，但亦凸顯單靠車費收入根本“養不起”地鐵的事實，地鐵公司要花更多心思賺錢。在九鐵公司而言，依靠過境鐵路補貼本地鐵路線由來已久，雖然車費已非主要收入來源，但減費肯定影響整個帳目。將來合併後，地鐵公司又怎樣向股東交代？

政府給予兩鐵就合併商議的範疇，在 6 個要點中，除最後一項是研究的期限，即今年 8 月底外，其餘兩項都圍繞票價安排。就票價而言，局長已多次表示有下調的空間，但兩鐵一直以“多搭多送”的形式應付。今次政府以實際行動要求兩鐵進行大手術，但只着眼於票價，這確實是口惠而實利，但是否只是這麼樣呢？合併後對整體公共運輸生態會帶來怎樣的影響呢？巴士、小巴、的士還可否繼續經營？

主席女士，政府規劃以鐵路發展為本港的主要公共運輸策略，所以《鐵路發展策略 2000》規劃了多條鐵路項目，至 2016 年前會建成 5 條客運及 1 條貨運鐵路。有學者推算，至 2015 年鐵路可能佔整個交通運輸市場的一半，勢與其他交通工具造成惡性競爭，最終部分交通工具被迫淘汰。汰弱留強看

似天公地道，但兩鐵在政府政策及強大資源支援下與其他交通工具競爭，又是否公平呢？

工聯會曾於去年年底舉辦一項名為“鐵路發展對交通運輸業界的影響”的研討會，會上參與的學者、職業司機、小巴、的士業界的代表也都擔心，兩鐵不斷擴張，最終只會令他們無法生存，數萬名職業司機的飯碗堪虞。我們認為，政府在研究兩鐵合併時，應藉此機會研究兩鐵手上各項鐵路發展計劃會否因合併而須作出改變，才能達致最好的效益。

主席女士，總括而言，兩鐵的合併變動帶來了 4 方面的四大訴求：

- 一、兩鐵的一萬二千多名員工要求全體員工的職位與薪酬福利不受影響。在此點上，我支持李鳳英議員的修正；
- 二、普羅市民要求兩鐵減價和轉乘優惠，“可加可減”可能變為“可減不可加”，更會要求改善服務質素；
- 三、地鐵公司小股東和投資者則要求較佳的股價和回報；及
- 四、其他運輸業界則要求兩鐵合併不會令巴士、的士、小巴等被淘汰，失去生存空間，被邊緣化。

局長先生和局長女士，在兩鐵合併的過程中，如何可以像妙手觀音般普渡眾生、滿足此 4 方面的四大訴求呢？在未來半年，就得看你們兩位局長了！

主席女士，我謹此陳辭。

劉千石議員：主席，政府兩位局長和兩間鐵路公司（“兩鐵”）主席召開聯合記者招待會，宣布兩鐵合併的原則性決定，這張打出來希望爭取輿論支持的“主牌”，顯然是“兩鐵合併可以減價”。初步看來，這項宣傳招式已收一定的成效，因為今時今日市民大眾最為關心的，毫無疑問便是兩鐵的票價能否盡快下調。

主席，不過，在進入兩鐵合併的討論之前，我和我的同事均認同公共交通費高企是政府必須處理的重大民生問題。香港的通縮已經持續五年多的時間，累積通縮超過一成。同一期間，普羅“打工仔”面對失業和一次又一次

的減薪，但交通費則一直高企，市民亦因而越來越不滿。因此，我重申市民過去數年的強烈要求，便是兩鐵（以至其他公共交通工具）都應該立即減票價。同時，兩鐵更要盡速取消目前乘客在轉鐵路線時，無緣無故多付的“轉乘入閘費”，以減輕市民的交通開支負擔。

主席，我認為兩鐵不應該以是否合併作為能否減票價的前提。首先，即使不合併，當前兩鐵仍然有空間可以自行減票價，兩鐵亦應透過商討取消“轉乘入閘費”。第二，要討論、確定和完成合併，肯定不是一時三刻可以完成的，最少要一至兩年，甚至更長的時間，沒有理由繼續拖延，令市民要“搭貴車”。

我重申，不論是作為兩鐵的大股東，抑或作為公共交通政策的決策人，政府也有責任促使兩鐵全面和立即降低票價水平；我明白廖局長在推動兩鐵減票價和取消“轉乘入閘費”方面的努力，但我希望局長告訴我們有甚麼是直至目前仍是無法解決的具體困難。

主席，談到兩鐵合併，我的一貫立場是原則上支持的。事實上，兩鐵合併不僅可以進一步減票價，更重要的是，以香港一個地少人多、居住和工作地點均密集的城市來說，鐵路運作本身根本難以達致全面競爭，反而有效的鐵路發展協調更有利整體鐵路網絡的發展，對乘客更為方便。

不過，面對兩鐵合併，特別是由於現時地鐵有限公司已經局部私有化，而且已是一間上市公司，因此對於在合併過程中，以至合併後所出現的局面，我是有不少憂慮的，所以，如果你問我是否一定支持合併，我可以說：“可能支持，亦不排除可能會全力反對，一切視乎政府和兩鐵能否消除市民大眾、兩鐵現有員工和我的憂慮。”

我的憂慮，主要有 3 方面：第一，憂慮兩鐵員工的“飯碗”會受到影響；第二，憂慮日後兩鐵票價仍然會“無皇管”；第三，憂慮合併後的鐵路公司會以商業掛帥，忽視公眾利益。

兩鐵合併計劃一公布，已經引起公司內部員工和工會的關注和憂慮。我歡迎政府在兩鐵合併的原則中，提出包括“確保合併時不會裁減兩鐵前線員工”這一點。不過，單是以上的保證，絕對是不足夠的，亦不能令當前的全體員工安心。首先，兩鐵員工除了前線員工外，亦有不少處理如後勤事務、文職工作等的同事；難道他們的“飯碗”，政府和兩鐵管理層就不保障嗎？此外，在工作職位能否得到保障的同時，員工目前的薪酬、福利保障會否在兩鐵合併時，以至合併後受到損害呢？這點亦非常重要。凡此種種，我認為

到目前為止，政府和兩鐵均未有作出應有的承諾，這樣對員工是非常不公平的。

主席，我呼籲兩鐵應成立聯合工作小組，商議合併安排，而工作小組應該包括公司員工和各個工會代表 — 特別是承認工會談判的地位 — 定期收集員工意見，以確保任何合併安排在短線，以至長線均不會損害員工的權益。我必須再一次強調，在當前整體失業率仍然高企時，我完全不希望兩鐵合併時出現任何裁員情況，而我和李卓人議員均不會支持任何“打爛工人飯碗”的改動！

我關注的另一點，便是兩鐵的票價，我相信市民大眾是否支持合併，在很大程度上會取決於兩鐵是否有一套全面減票價的行動方案，以及日後能否設立完整的票價調整和監察機制。

兩鐵合併如果真的有如政府所說，可以產生“協同效應”，使“一加一大於二”，便必須有顯著的票價下調。現時兩鐵票價已經是不合理地偏高，而乘客轉駁不同鐵路公司的鐵路網時，又要支付額外的“入閘費”，市民怨聲載道。因此，我認為兩鐵必須向公眾公布一套全面下調票價的方法，讓市民大眾有效評估兩鐵合併是否對公眾有利。事實上，兩鐵合併的效益絕對不止於減三數個百分比的“轉乘入閘費”，我相信由於鐵路運作得以進一步協調，未來兩鐵的乘客量必然會因而增加，票價肯定有不少下調空間。

此外，我要重申，現時兩鐵“無主管”的自動加價機制必須盡快取消，而我認為除應確立一套可加可減的票價調整機制外，同樣重要的是加強審批票價調整機制的民意認受性，立法會作為民意機構亦應該有票價最後的“把關權”，以保障民生。

最後，我認為將來合併後的鐵路公司，必須加強市民大眾在決策和監管方面的角色，並確保服務質素不會下降。由於合併的鐵路公司將會是“巨無霸”，而且在鐵路營運以至整體公共交通方面舉足輕重，為了有效監管，在公司決策層（特別是董事局）應該有更多民意代表，以保障公眾利益為大前提。

我謹此陳辭，期望政府和兩鐵能夠完全消除我們上述 3 點的憂慮，達致一個公眾利益、員工權益、鐵路營運效益三贏的局面。多謝主席。

石禮謙議員（譯文）：主席女士，上周二，行政會議已正式建議兩間鐵路公司（“兩鐵”）應考慮合併的可能性，並邀請他們商討合併事宜。政府對兩

鐵擬議合併寄予厚望，並深信它會有利於香港的長遠整體利益。然而，普羅大眾卻希望合併會使鐵路票價下調，這是意料中事。自兩鐵擬議合併公布後，社會各界反應積極。事實上，一旦合併成功，將令資源更有效地運用，避免劇烈的競爭導致浪費資源，並促進交通運輸系統的規模經濟。此外，合併將會壯大公司的規模，使其財力增強，有助進一步開拓內地及海外市場。

對於兩鐵可能合併，普羅大眾與各政黨最為關注的其中一個問題，就是票價調整。至於合併所節省的資源會否足以保證現行票價得以削減，我認為應該要全面地檢討這個構想。如果假設合併便自然會節省足夠的資源來削減票價，這是錯誤的。事實上，只要從客觀的角度分析兩鐵的財政架構與狀況，便能發現現行票價的減價空間不大。

舉例來說，我們先看地鐵有限公司（“地鐵”）。過去數十年來，地鐵一直循序漸進地發展，業務運作順暢。地鐵為市民提供可靠的服務之餘，也賺取可觀的利潤。其中一個主要原因是，該公司能成功地利用地鐵站上蓋及鐵路沿線的物業發展權。我們有時也會懷疑究竟地鐵是一間地產公司，還是一間鐵路公司。雖然政府從未向地鐵提供任何金錢資助，但授予物業發展權所帶來的結果無異於給予直接金錢資助，所以將來合併後的公司不應以這種形式運作。鑑於近年地產市場崩潰，也要配合政府的政策，地鐵的物業發展權亦已暫時凍結，因此，在未來數年，其利潤水平可能會大幅下跌。就此而言，為了保持其服務水平，地鐵不但沒有調低票價的空間，更要面對提高票價的壓力。

至於九廣鐵路公司（“九鐵”），該公司目前負債逾 500 億元。這是九鐵為興建及規劃新鐵路項目而作出龐大資本投資所引起的債務。據九鐵表示，一直以來，其東鐵的營運資金大部分來自其過境服務所得收入。然而，自落馬洲邊境管制站 24 小時開放通關以來，羅湖線的乘客數目一直下跌。同時，最近通車的西鐵的乘客數目也較預期為低。種種因素使九鐵也要面對調高票價的壓力。

主席女士，兩鐵要於 8 月底前完成合併磋商。我認為最重要的是，兩鐵在商討合併時須獲賦予充足的空間與彈性。因此，政府及立法會議員不應就兩鐵進行合併磋商設定任何框架。削減票價不應作為兩鐵合併的首要目標。同時，它們不應將削減票價視為合併的必然副產品。我衷心地希望會內同事不會採取如此短視的態度。如果他們堅持設定這些條件，則兩鐵將要承受非常沈重的壓力。事實上，兩鐵合併的意義在於更好地協調香港長遠的鐵路發展、提升服務水平，並利用其在鐵路建設及營運管理方面的經驗，以便日後擴展業務。當然，兩鐵將來合併後，將會徹底檢討現行的票價架構。隨着成

本效益增加，網絡重複減少，兩鐵其實可能有機會稍為調低票價。然而，兩鐵將來合併後，會否促使全面劃一削減票價，讓所有乘客得益，則要視乎當時的營商環境而定。這應視乎該公司是否有能力繼續維持審慎的商業原則。

在兩鐵擬議合併記者會上，廖秀冬局長明確地表示，政府將會在兩鐵合併之前，公布推行公共交通工具票價調整機制。當然，我沒有有關這個機制的具體細節的資料。但是，我衷心地希望這個機制只會在公共交通業界全面瞭解及支持的情況下，才會落實推行。否則，它只會帶來永無休止的會談與討論，而無法達成具建設性的結論。兩鐵未來的方向是要達致團結發展，為乘客的利益設想。多謝主席女士。

陳婉嫻議員：主席女士，最近，鑑於行政會議已正式邀請九廣鐵路公司（“九鐵”）與地鐵有限公司（“地鐵”）研究合併事宜，我認為有關的合併將會對今後香港的鐵路系統有深遠的影響。在公布當天，雖然我們看到政府或有關機構認為合併可達致更有效利用資源，可令路線覆蓋得更全面，但不少市民仍很擔心合併會令整個鐵路服務更為壟斷，以致有可能會有一個超級王國駕御整個鐵路網絡。大家很擔心，在缺乏競爭的情況下，改善服務質素的推動力會下降，而且，我們也知道，現時的車費很貴，所以，近年來，我們經常要求局長設立減價機制。大家很擔心在這個超級王國出現的初期，車費可能會減，但到了最後，車費不單止不減，反而可能會加，而政府在監管上亦可能有困難。主席女士，這些都是在公布後我聽到普羅市民的擔心。

此外，雖然我們看到有關機構和政府均認為，合併後的票價可以減輕市民的負擔，但市民仍然恐怕會出現壟斷，以致合併的初期車費可能會減，但最後仍然是會加。他們尤其相信當有壟斷的情況出現後，不減價的情況是必然會發生的。正如數位同事剛才所說，在現時的合併中，我們看到已一併包括了九鐵的多項大型工程，而這些大型工程有一定的財務負擔，合併時，這些借貸便會轉入合併公司的帳目，因而造成我們看到的加票價壓力。

除此以外，我們亦聽到不少行業中的人對我們說，實際上，每當興建一條新鐵路時，路面上其他交通運輸業亦會有他們的擔心。我記得，在一個我曾經主持的節目中，我邀請了當時九鐵的主席田北辰先生出席，當時我還向他提出了這一點。在兩個鐵路合併以後，會否令路面上的交通工具並存的情況逐步縮減？我們看到的是，地鐵將軍澳線投入服務後，令九巴流失了 10 萬人次乘客，而西鐵通車後，沿線乘客量也減少了 7 萬至 10 萬。此外，我們亦看到在不少接駁過程中，有小巴及其他交通工具，令它們可以有其生存

空間，而將來的這些發展會否令現時已不平衡的情況，更出現不公平呢？讓它們作良性的競爭，是我們在這期間一直聽到的意見。

主席女士，我除了關心這些民生問題外，我亦最關心在兩間鐵路公司（“兩鐵”）合併之後，整體員工的安排問題。當天，局長提出，合併以後，是不會影響兩鐵員工的職業、工作條件和權益的，不過，剛才有數位同事，包括劉健儀議員亦表示，“零”員工受影響是很難做得到，所以是存在影響的。我覺得這是我們想提出來的問題。

主席女士，我原本想修正李鳳英議員的修正案，不過，後來我發覺在字眼上，我所要求的不是在兩鐵完成研究後才諮詢員工，我是希望在完成研究之前已經進行，即我們現在把這問題加進有關地鐵上市的條例的原來條款中。所以，我當天擬提出的修正，是要在商討的過程中把兩鐵(KCR 和 MTR)的工會加入一併商討，我承認劉健儀議員剛才所提出的是一個問題：就是，兩位營運總監，兩位宣傳大員，應如何處理呢？在資源上是有重疊的，我看到除了我所關心的基層、前線兩方面有重疊外，站與站之間的接駁，亦可能出現重疊。但是，大家在商議的過程當中，假如解決了剛才我所提出的市民的憂慮後，在討論具體合併時，如何令大家知道有需要清楚瞭解員工的取態。

主席女士，我現在拿了《地下鐵路條例》(第 556 章)出來，當 MTR 上市的時候，我們與當時的有關政府部門討論有關條款時，曾考慮到如何能夠加入員工的權益。李鳳英議員剛才亦提到她另外的一些擔心：兩間公司有不同的權益，兩間公司有不同的起點，兩間公司有不同的福利，兩間公司有很多不同的制度，如何令它們平衡呢？如果在商討了這些問題後才與員工討論，我覺得便會產生很大、很大的困難。因此，我雖然不能作出修正，我仍然希望在討論整體合併的時候（將來是否成事是另一回事），局長能讓這兩個存在於不同制度下的機構，即與 KCR 和 MTR 的員工代表加入一齊商討。請局長參考《地下鐵路條例》(第 556 章)第 41 條有關僱員的事項。在第 41 條很清楚指出，當轉換時，前朝的有關僱員合約，“在各方面均當作單一項連續受僱”，即員工是連續受到保障的。如何能達致這條文的效果呢？我想，便是要在開始進行討論時已讓員工參與提出意見。主席女士，我希望政府在這些方面能夠真正廣聽市民的憂慮，以及員工的憂慮，好讓將來進行合併時過程更為順利。

除此以外，主席女士，我亦看到一個情況，原來有一條沙中線的，本來就沙中線進行商討的時候，政府同意在慈雲山這個有 10 萬人口的地方設車

站的，當天說明沙中線的慈雲山站會設在深於 40 層樓之下方，政府與九鐵當時均表示沒有問題。方案出來後，當時也是沒有問題的。但是，現在可能由於快將合併，說到會可能牽涉壟斷，於是現在便取消了慈雲山站，改為在鑽石山設站。因此，市民便會問，是否合併以後便無須競爭呢？兩鐵在私相授受之下便可以取消車站呢？這個可能是我們的揣測，但也是我們的擔心，我們擔心兩鐵合併後便不再重視我們的意見。

主席女士，謹此陳辭。

許長青議員：主席，行政會議決定邀請地鐵有限公司（“地鐵”）和九廣鐵路公司（“九鐵”）就合併進行研究，港進聯認同這做法，相信兩間鐵路公司（“兩鐵”）合併能減少彼此為競爭客源而導致的重複路線投資，有效運用現有鐵路設施，並希望兩鐵通過合作產生協同效應，提高本港集體運輸系統的營運效率，降低票價，令市民更方便。

首先，市民最關心的，當然是合併後的票價調整機制和減價空間。環境運輸及工務局局長兩周前公布兩鐵進行合併研究時，指出合併有四大好處，除了可以盡早規劃兩鐵之間的轉車安排外，便是票價調整機制將更客觀和具透明度，同時將取消兩鐵轉乘車費，以達致減價的目標。對市民來說，減價最實惠。事實上，高昂的交通費用，對越區工作的低收入人士是一種沉重的負擔，例如從新界北區前往港島工作，每天的交通費動輒高達 50 元，一個月便超過 1,000 元，這可能窒礙部分人士的工作意欲，由於交通費用在收入中所佔的比重太高，他們寧願放棄工作，改以領取綜合社會保障援助維持生計，這對有關人士和社會都並非好事。調低交通費有助降低地區阻隔，提高市民越區工作的積極性，亦有鼓勵市民越區消費或進行其他活動的作用，當人流增加，鐵路公司的收益反而會“因減得加”。

有學者認為兩鐵合併後的減價空間不大，因為兩鐵最大的開支是鐵路和列車方面的投資，員工開支相對較少，合併後從精簡公司管理和提高效率等方面所節省的成本有限。目前，兩鐵回報率偏低，載客業務都錄得虧損，要依靠其他業務，特別是鐵路沿線物業發展的利潤來補貼，這方面的收益一旦減少，票價下調的機會不但渺茫，甚至有上調的壓力。這些分析都有一定的道理，所以，兩鐵在今後半年的研究期間，除考慮精簡架構和增強資源的靈活運用外，應對促進人流，以及更佳發揮車站內商業空間方面作深入的探討，致力開源。港進聯相信，合併可令兩鐵得以盡早解決規劃中的鐵路項目，以至長遠的整合，從而方便轉車安排，這對吸引人流有一定作用。就銜接

和轉車安排早作規劃，亦有利於規劃和充分利用車站作商業用途，以增加收入。

政府和兩鐵在宣布研究合併時，都異口同聲表示合併後將取消轉乘車費，顯示兩鐵通過協調和合作，是可以將兩鐵因獨立運作計算票價而出現的轉乘車費消化。如果情況如此，我希望轉乘車費能早日取消，而不必待兩鐵落實合併後才實行。例如可在兩鐵研究合作期間，先行提供轉乘優惠，減收某個比例的轉乘車費，並逐步提高優惠比率，以至完全取消轉乘車費為止。我相信在技術上應該沒有問題。這樣，乘客固然受惠，另一方面亦會吸引更多乘客利用兩鐵接駁，增加人流，此舉實令兩鐵和市民都得益。

政府指出兩鐵合併的四大好處的另外兩項，均與提早作好兩鐵之間的轉車安排有關，這將令市民更感便利。我希望兩鐵合併財力的協同效果，能令一些預期能帶來相當效益的鐵路項目，盡早落實。例如西鐵經新田到落馬洲的北環線，應盡快建設，這將大大提高新界西部居民和旅客往返內地的便利，減少巴士接駁及頻繁上下車的不便，並有助紓緩東鐵羅湖線的超負荷客流。對於通車不久，乘客數量遠低於預期的西鐵來說，北環線將可在增加客流方面起相當作用，令西鐵的效益得以更充分發揮，而連接落馬洲的過境線可能會為西鐵帶來可觀收益，媲美東鐵羅湖線。另一方面，深圳已展開以皇崗口岸為起點的深圳市軌道交通四號線計劃，並由香港的地鐵興建和營運 30 年，這亦提供了可作更佳銜接規劃的條件。

主席，我謹此陳辭。

何鍾泰議員（譯文）：主席女士，地鐵有限公司（“地鐵”）和九廣鐵路公司（“九鐵”）可能合併的事宜，已商討了一段日子。現在，兩鐵獲邀進行合併研究，令合併一事終能向着落實邁進一步。如果合併最終得以落實推行，對社會和香港的運輸業將帶來重大影響。

在香港，鐵路是主要的交通工具。由於鐵路提供快捷、有效率、可靠而環保的運輸服務，車廂和車站又非常整潔，因此吸引了大量乘客，但地鐵和九鐵所收取的票價，均較其他交通工具昂貴，例如專利巴士和小巴。儘管市民不時要求兩鐵削減票價，惟明顯地，兩鐵並無採取行動，實際地減價，理由是運作成本和財務成本高。不過，相信合併後，由於精簡了機構和減低了開支，將可提供減價空間。這是香港市民從合併中可享受到的其中一個好處。

另一個好處是便利。當地鐵和九鐵二合為一，目前的轉乘問題將可迎刃而解。舉例來說，乘客將無須再在轉乘處再次入閘。這可替他們節省車費和

時間，特別是在繁忙時段。預計合併計劃落實後不久，現有的轉乘入閘機將會拆除。此外，預計未來，新鐵路線的設計，可為乘客提供順暢的轉乘安排。由於兩鐵現時在轉乘站的設計方面明顯地沒有充分緊密合作 — 否則，乘客現在和所能體驗的便會不同 — 因此，合併一旦成真，一眾乘客以後便無須再走一段路才可轉線。

合併不但為社會帶來好處，也帶來壞處。其中一項主要關注，尤其對兩間公司的員工而言，便是有些員工可能被裁。我希望新合併的公司可盡量留下那些具專門技術和良好本地鐵路經驗的員工，以便將來可設計出一個更佳、更先進的鐵路網絡，供市民使用。

地鐵和九鐵是香港唯一的鐵路公司。如果合併，將出現一間具壟斷能力的大型鐵路公司。這即是說，擁有了龐大財政資源，其跟乘客和其他運輸服務提供者的相對議價力將會變得強大。有鑑於此，市民和運輸業均會受影響。這會否扭轉局勢？儘管香港是自由經濟，市場力量會自動調整合併公司的市場力量，但只有經過一段市民和其他運輸服務提供者也不知是多久的時間之後，才可感受到市場力量的效果。因此，日後合併公司的壟斷地位，仍是令人關注的。

由於合併無可避免地會對乘客量和其他交通工具造成重要影響，所以兩鐵必須在盡量透明的情況下進行合併研究。此外，亦必須充分諮詢市民和運輸業的參與者。

我希望合併會是雙贏的。我期待着研究結果。

主席女士，我謹此陳辭。謝謝。

張宇人議員：主席女士，行政會議剛於上周通過要求兩間鐵路公司（“兩鐵”）就合併事宜進行磋商，以便 8 月底前向政府提交報告，再交給地鐵 40 萬小股東作出定奪。由於兩鐵的資產總值高達 2,000 億元，而政府又分別擁有地鐵七成六股權及全資擁有九鐵，況且兩鐵每天的乘搭流量高達 350 萬人次，涉及的員工總數亦超過 14 000 人，故在最終的安排如何兼顧到各方的利益，便必須很小心地處理。我絕對贊成劉健儀議員修正案中提到，兩鐵合併方案須做到符合公眾利益。

要達致以上所說的目標，其中一個關鍵因素，在於兩鐵目前的車票是否有下調的空間。這自然要視乎兩鐵能否整合各自的資源，發揮應有的協同效

益。但是，自由黨認為，要做到好像李鳳英議員修正案中所說，不論高低級的員工一名也不能少，他們的就業權益都要全部照顧的話，既不合理亦不切實際，也只會令合併計劃失去應有的意義。

我想強調，自由黨是支持盡量照顧前線員工的權益的，基本上所有前線員工都應該繼續留下來，在合併後的新公司繼續服務，而兩鐵由於有各自的操作系統，加上未來還有多條鐵路系統落成，相信這一點不難辦到。所以，自由黨不贊成為了達致協同效益而犧牲前線員工的利益，或是肥上瘦下，否則便會損害前線員工的軍心，兩鐵也難以繼續為市民提供優良，甚或精益求精的服務，於公眾無益。

只是，我們對於高級行政及支援人員在合併後是否仍須全數保留，抱有很大疑問。例如，是否應設有兩個主席、兩個行政總裁、兩個財務總監和眾多的高級職員等？我想大家都一定會說不，這方面肯定須有很大的調整或節省空間。實際上，在管理方面，太多人手亦未必可以做得太好。

至於鄭家富議員修正案中提到的設定票價上限，自由黨認為可行性不大，因為究竟這個上限是怎麼釐定，是否帶有主觀成分，或是否會令票價只可以減不可以加？如果是這樣的話，根本是行不通的，也不會有人願意購入這間公司的股票，合併亦必會註定失敗。且不問營運狀況，如果硬要設定一個價格上限，便很容易導致相等於用公帑補貼鐵路票價，這樣做既不符合公眾利益，也不可以令鐵路服務更有效率地運作。

當然，自由黨也很明白，居住於新界東而每天都要乘搭火車再轉乘地鐵往市區上班下班的市民，都十分渴望目前兩鐵的轉乘車費可以立即下調，要是兩鐵在合併前，即未整合、未發揮協同效益前，已經可以取消或調減收費，自由黨認為這當然是最理想不過的，不過，實際上能否在合併前做得到呢？我們有很大的懷疑，亦看不出其可行性。

最後，我想指出，兩鐵要成功合併，很大程度要看九鐵資產有多少的折讓空間，如果折讓太少，便難以吸引地鐵的小股東支持合併；但如果折讓太多，便會有賤賣政府資產之嫌。希望政府日後在提交兩鐵合併具體方案時，必須小心衡量公眾利益，才能達致兩鐵員工、公眾，以及政府的三贏方案。

主席女士，我謹此陳辭，自由黨會對李鳳英議員及鄭家富議員修正案投棄權票，而支持劉健儀議員的修正案和原議案。

謝謝主席女士。

黃成智議員：主席女士，政府早前向立法會發出一份關於兩鐵合併的文件，其中在“協同效果及減低鐵路票價”的一段中，政府指出：“合併後的公司將更有實力與供應商討價還價”。當然，同樣情況，其實也適用於合併後的公司與政府的討價還價的層面上。

現時，在政府處於主導地位的情況下，兩間公司自然要在政府設定的框架內商討合併，但當新公司成立後，恐怕政府要與新公司商討推行對乘客有利的措施，便將不容易。我和民主黨尤其擔心的是，一旦合併後，政府如要與新公司商討其他形式的機制或優惠措施，新公司會憑着雄厚實力，根本便無須理會政府。所以，鄭家富議員的修正案，正正是希望政府在合併商討期間，確保新公司會落實對各方有利的票價調整機制。

我擔心的另一個層面，亦正正是政府已經承認的，就是合併後，市場上只會有單一的鐵路公司，因而可以預見，在缺乏競爭的情況下，日後合併後的公司與政府商討未來的運輸基礎設施時，會佔盡上風。在當初政府說容許第四條過海鐵路（即沙中線，現時可能變為沙紅線）以競投的形式進行時，正正是希望有所競爭，讓兩鐵提出對整體社會最有利的路線及方案，而在合併的構思之前，政府在 2002 年答覆民主黨對財政預算案的提問時，亦指出一旦有第五條過海鐵路及籌劃區域快線時，亦會考慮以競投方式處理。當然，現時政府的鐵路政策已經轉變，競爭意識在強大的合併意志下，已經顯得不太重要。在面對這個肯定出現的難題時，政府只是指出會盡力為廣大市民爭取利益，我對這個答案其實感到非常不滿意，合併是政府主催的，預見到出現問題時，卻只是表示盡力便算了。我認為既然現時已預計得到多年後會出現的問題，為何政府不制訂方案，或不考慮一些解決方式，而只會盡力以摸着石頭過河的方式來面對未來的難題？這並不是處理問題的理想方法。所以，我希望日後政府在決定合併、再回到立法會交代有關決定時，可以告知議員，有沒有其他比現時政府所說的“盡力”更為可取的方案，來面對投標缺乏競爭的問題。

此外，我亦關注沙中線的前景。在翻來覆去、經數番改動之後，上月中九廣鐵路公司（“九鐵”）終於向立法會提交最新的建議方案。在未公布邀請兩鐵商討合併的決定前，立法會、政府及九鐵其實已有共識，九鐵會在 6 月交代沙中線的最後定線安排，但過了不足 1 個星期，當合併的消息公布後，事情又有變動，九鐵表示會再與地鐵有限公司商討最終的沙中線的安排。因此，合併的商討又令現時的沙中線方案添上變數，蒙上陰影，究竟現時的方案，其基本定線是不是仍會有變更？關於這點，我很希望廖局長可以為我們提供答案。

在沙中線的事情上，最初建議是以馬鐵直出市區再連結港島，跟着廖局長在去年年中說，東鐵過海方案還是較可取，現時又如何呢？既然政府已經一早擬定要將兩鐵合併，便應該在沙中線的問題上處理得好一點，現時的情況令沙中線的規劃一而再、再而三的翻來覆去，公眾根本無所適從，究竟維持馬鐵過海，以東鐵過海，還是有其他方案呢？究竟九鐵在沙中線的問題上，是否因為合併問題，而要重新規劃？如果是，我們便認為過往數番的改動，原來都只是在“煲無米粥”，這實在會浪費我們寶貴的資源。對此，我認為政府是要負上責任。所以，我希望政府能早早為沙中線定下安排，以安定市民的情緒。

主席女士，我謹此陳辭。

鄧兆棠議員：主席女士，兩間鐵路公司（“兩鐵”）作為香港最大型的集體運輸網絡，每天載客量高達百萬人次，從香港基建規劃的長遠策略看，我贊同政府將兩鐵合併。

現時兩鐵各自為政，互相競爭，各有各規劃對自己有利的路線及發展藍圖，爭奪客源及發展土地；在路線發展和銜接方面偏重本身利益，並未優先考慮市民在使用上的方便，而轉乘車費再加重票價負擔。正在規劃中的鐵路項目如沙中線，新近修訂的路線更有兩鐵互相搶客的可能及在某些路段上出現重複建設的情況。兩鐵競爭客源，在某一個地點同時有兩條鐵路可供選擇，對乘客而言，得益未必很大，社會成本卻不少，因為過海走線的改動，可能令耗費巨資興建的馬鞍山鐵路的使用率大降。目前，九鐵由特區政府全資擁有，而已上市的地鐵亦以政府為大股東，一切成本高昂的鐵路資本投資，很大程度都涉及公帑的浪費，由重複建設的鐵路迫出來的選擇，效益並不明顯，只能說是“慷”納稅人之“慨”。我認為兩鐵合併，應有助減少因競爭而出現的重複建設所引致的資源浪費。事實上，當資源的運用達致更佳效益時，才有長遠調低票價的空間。

合併兩鐵的最終目的是提高效益，作為主要由公帑支持的公共交通系統，最重要的效益當然是市民的交通費負擔得以減輕。環境運輸及工務局局長和兩鐵的主席，在宣布進行合併研究時均指出，合併將帶來車費的下調空間，以及更佳的轉車安排，這將是審視兩鐵合併協同效應的第一個標準。

自亞洲金融風暴以來，香港出現長達 62 個月的通縮，衣、食、住等生活必需品，在過去幾年間，價格已紛紛下調。唯獨是交通費一項，卻一直高踞不下。嶺南大學經濟學系的調查顯示，現時市民在交通費方面的開支佔個人整體開支 9%，屬於偏高。市民無論外出工作或娛樂消費，都免不了乘搭交

交通工具，當不同種類的交通工具票價水平都偏高時，市民可謂別無選擇，這對於居住在新界西北地區，尤其是新界西北地區公共房屋的低下層市民來說，更顯得不合理。他們被編配到新市鎮，遠離提供大量不同種類職位的市區，除非願意承受沉重的交通費負擔，否則工作選擇以至外出訪友消遣的機會，均可能因為高昂交通費而減少。雖說現在經濟已出現復甦，但本港失業及低收入家庭仍為數眾多，昂貴的交通費對這些家庭來說，簡直是百上加斤。我認為兩鐵合併首要的前提是能令票價得以往下調整，讓所有市民都能享受得到合併的好處，而非只為政府庫房帶來收益。

其實，兩鐵合併涉及許多羣體，兩鐵現有員工及地鐵的 40 萬名小股東的利益，亦不能被忽視。兩鐵員工可能憂慮合併導致的職位削減，令他們“飯碗”不保，這是可以理解的。我認為兩鐵合併，必須精簡架構，提高效率，但這並不代表合併後要裁員。相反，未來本港多條鐵路路線的發展，長遠而言，鐵路公司還應增聘人手。此外，隨着粵港加強融合，今後新建高速跨境鐵路線的發展和兩地軌道交通方面的銜接工程，鐵路經營業務的“餅”將越來越大，所需的人才亦不會減少。兩鐵合併除了精簡架構，加強人力的靈活調配外，新的鐵路公司還須因應高速鐵路的發展為員工提供培訓，強化他們應付新工作的能力。當然，管理層應與員工達成協議，使其應有的權益得以保障。

香港是一個重視商業誠信、公平交易的市場經濟，對投資者的保障一視同仁，而且享譽國際。所以，兩鐵合併除了要諮詢市民外，還必須顧及股東們的利益和意見，事實上，地鐵是否接受合併的條件，還須獲 40 萬名小股東通過。

主席女士，最後，我想補充一點，就是根據新加坡的經驗。當地兩間鐵路公司通過智能卡的車票及電腦系統進行分帳，免除了乘客在轉乘分屬兩間公司的列車時的轉車收費。我相信本港在八達通卡的基礎上，亦可在短時間內解決減收轉乘車費的問題。我希望兩鐵可以盡早提供轉乘優惠或有關減免，減低市民的交通費的負擔。

主席女士，我謹此陳辭。

何俊仁議員：主席女士，在政府的倡議下，兩鐵現時終於開始商討合併的事宜。這項合併的問題，當然引起很多複雜的考慮，民主黨會採取開放和積極的態度來研究，我們會向政府提出很多問題，期望政府詳盡解答，以及向我們提供有關的資料，以待我們決定是否支持兩鐵的合併。

我們重申數個重要的原則，作為我們的考慮。第一，合併是否真的會帶來協同效應，管理上的整體改善及經營成本的下降，以至規劃有效益的配合；第二，合併會否改善現時整體集體交通運輸系統；第三，合併會否帶來集體運輸系統的壟斷，不利於競爭；及第四，合併會否有利落實客觀及高透明度的票價調整機制，以及有利票價向下調整。當然，最重要的，是會否對整體社會有利。我們當然還有考慮另一點，便是合併是否現時唯一的方案，還是我們可用其他方式，以進行兩間公司的重組和合併，而不是採用政府現時提出的模式。

我們希望政府在向公眾解釋合併的問題時，會清楚說出各方面的利弊。在邀請兩鐵合併的消息公布後，事實上亦有學者指出兩鐵合併的協同效應不大，無助降低票價。因為兩鐵現時最大的開支是鐵路和列車方面的投資，員工的開支相對較少，所以合併會令市民看不到兩間公司的收費和成本是否合理；而且，當一間巨型的機構在營運效率出現問題時，加上一旦地鐵的地產及九鐵的跨境線的收益下調時，反而會帶來加價的壓力。對於這些批評，我希望政府能提出理據，回應有關學者所提出的憂慮。

主席女士，其實，我們一直都有疑問，現由九鐵注資進入地鐵的合併方式，是否最有利或最合理的安排。我們相信不少投資者，當他們購入地鐵股票時，主要吸引他們的，並不是地鐵運輸事務的前景，而是他們看到地鐵地產業務的收益估計。當九鐵成為新公司的一部分時，持有地鐵股份的投資者便會考慮九鐵是以運輸業為主的機構，而除了東鐵跨境線有盈餘外，其他路線的業務是並不理想的。所以，我擔心除非九鐵以大幅折讓的股價把資產注入地鐵，否則我看不到為何小股東對合併方案會覺得有吸引力，從而投票支持的。

現時政府是全資擁有九鐵，這是公眾共同擁有的財產，作為公眾的一分子，我當然關心政府這項合併計劃會否得到地鐵小股東的支持。如果大幅折讓九鐵的資產注入新公司的話，我們不要忘記，這對公帑會有很大的影響。因為雖然九鐵的盈利不理想，但總資產卻超過八百多億元，如果政府為了吸引和爭取小股東的支持，以半賣半送的形式來折讓資產，注入新公司，我們擔心這樣做會引來很大的爭論，甚至覺得政府是賤賣九鐵的資產。

我曾考慮過另一個合併的可能性，便是政府能否考慮向地鐵小股東回購市面的股票，然後把兩間屬政府全資擁有的公司合併，才把新公司上市，這是否一個較為可行和合理的方法呢？

此外，我最關心的，便是票價是否有下調的空間。合併後，票價有所下調是公眾的期望，但我們相信合併後，當新公司進行運作，它可能為了追求

盈利，反而會有把票價上調的壓力。去年，政府提出可減可加的調整票價機制後，九鐵主席曾表示可考慮在九鐵引用上述的機制，但地鐵對這機制卻採取冷漠的態度。所以，我相信，在兩鐵商討合併時，雖然我們建議採取更客觀、更具透明度的票價調整機制作為商討的基礎，但我們期望雙方接受這機制，是絕不容易，是有極大的難度的。

那麼，究竟我們如何能達到這個目標呢？我希望政府能向我們披露一些資料。但是，我一定要說的是，如果政府無法確保將來合併後成立的新公司會遵守一些政府建議的原則或政策，建立大家接受的、更客觀和具透明度的票價調整機制，以至可有減價的空間的話，民主黨是難以接受這項合併建議的。

主席：何議員，時間到了，請你坐下。

何俊仁議員：主席女士，我謹此陳辭。

主席：何議員，其實，當主席請你坐下時，你便已不用說“謹此陳辭”了。
(眾笑)

馮檢基議員：主席女士，上星期，行政會議通過地鐵有限公司(“地鐵公司”)和九廣鐵路公司(“九鐵公司”)合併的方案，並即時邀請兩間鐵路公司(“兩鐵”)進行磋商。根據政府的資料顯示，長遠來說，兩鐵的合併方案會帶來協同效應，加上一套新的釐定票價機制，合併方案更可為調低票價帶來更多空間。地鐵公司主席錢果豐更表示，合併產生的效益可能是“一加一等於四”。可是，我和民協擔心，“一加一等於的”可能不是“四”，只是“四個憂慮”，而非“四倍的效益”。

第一個憂慮，是未來整體經營模式存在着不明朗因素。純粹從經濟理論的角度來看，兩鐵在合併後確實可受惠於規模經濟的優勢，長遠帶來一定程度的協同效應，有利控制經營成本和財務融資。不過，與此同時，我們亦不能忽略兩鐵現時的財政狀況，以及早已落實的鐵路項目對合併計劃的壓力。按兩鐵的年報顯示，地鐵公司的總資產雖然高達 1,020 億元，但同時亦有 320 億元負債，而九鐵公司擁有的資產淨值大約有 200 億元，而且還早已表示會舉債 300 億元作未來鐵路發展計劃之用。另一方面，兩鐵未來亦會進行多個鐵路項目，例如現正進行中的地鐵竹篙灣支線、九鐵馬鞍山支線、尖沙咀支

線和落馬洲支線，以及南港島線、西港島線、沙中線和南環線等多個計劃項目。按照當局的估計，上述鐵路項目所需的資金會高達 800 億至 1,000 億元，加上兩鐵目前數以百億元計的負債總額，以及現時地鐵公司大部分盈利均依賴物業收益獲得，我和民協擔心，兩鐵的合併，合而為一的整體營運模式會有不明朗因素，收入亦較易受到地產市道影響而欠缺穩健。

第二個憂慮，是未來鐵路票價的變動可能會先甜後苦，甚至苦不堪言。雖然當局表示，短期而言，兩鐵合併後可取消現時的轉乘車費，同時能夠為推行更客觀及透明度更高的票價調整機制提供基礎，但另一方面，我和民協也擔心，在票價問題上，合併後可能出現“市民出雞，兩鐵出豉油”的情況。屆時，兩鐵可能一方面會在部分仍然存有競爭的路線提供票價優惠，但同時卻會因路線網絡和規模日漸擴大，導致架設鐵路系統和日常維修的營運費用有所增加，最終增加加價壓力，這是普羅大眾所不願意看到的。有見及此，我和民協認為當局與兩鐵應盡快落實一套可加可減，並以價格上限為基礎的票價調整機制，同時爭取立法會有權對兩鐵的票價加減作出把關，而在磋商期間，兩鐵亦應履行社會責任，短期內推行比轉乘優惠更為直接的回贈安排，例如下調票價一成，這才能有效減輕市民的交通費負擔。

第三個憂慮，是兩鐵合併後會引致“超級交通王國”的出現。由於兩鐵合併後的總乘客量，將會佔全港交通工具使用者接近三成，預計 2016 年的佔有率更會上升至 45%，再加上香港政府一直把鐵路作為香港整個運輸網絡的核心，我和民協擔心將來兩鐵合併後，當局對這個“超級交通王國”的日常營運缺乏監管和制衡機制，造成壟斷的局面，最終令票價和服務質素不跌反升，令市民得不償失。與此同時，我和民協亦擔心其他交通機構礙於規模和資本所限，未能與這個“超級交通王國”作出良性競爭，最終被兩鐵蠶食至沒有生存空間。因此，我和民協促請政府在研究兩鐵合併時，必須考慮兩鐵合併後對香港整體運輸規劃的衝擊，同時積極研究制訂公平競爭法，確保交通事業間的良性互動和競爭。

第四個憂慮，是兩鐵合併後員工的去留問題。目前，兩鐵合共聘請超過 1 萬名員工，可是當局在設定合併方案時，只要求兩鐵確保不會裁減前線員工，意味兩鐵現時合共約 4 000 名後勤支援和行政人員的“飯碗”可能不保而令他們擔心，同時員工的薪酬福利亦會跟兩鐵中較低者看齊。我和民協對此較為擔心，亦希望政府能夠保證員工的工作及權益不會因兩鐵合併而受到損害。另一方面，在兩鐵進行合併磋商的時候，亦應提供渠道讓受聘員工得以向政府反映他們的看法，數位議員的修正案，正好就着我所擔憂的數方面補足原議案，所以我支持修正案和原議案。

多謝主席女士。

陳國強議員：主席女士，兩大鐵路融合為一體，貫通南北西東，亦將 12 000 名員工緊扣在一起。香港地下鐵路員工總會副理事長徐錫安便表示，九廣鐵路公司（“九鐵”）和地鐵有限公司（“地鐵”）的工會將組成關注小組，一同爭取權益，包括約見政府官員反映意見等。可見，員工視合併為如臨大敵，彼此破除門戶之見，團結起來爭取權益。

政府有意將兩間鐵路公司（“兩鐵”）合併，自然作出許多承諾，向市民及員工大派定心丸，但員工的憂慮又豈能因此消失呢？所以，我極為同意李鳳英議員的修正案，政府必須就合併事宜認真“諮詢兩鐵員工和公眾，確保合併不影響兩鐵員工的職業、工作條件和權益”。

國際上，不少私人企業進行合併及收購時，都會出現裁員潮。正如某些公司被收購後，在短短兩年內，便一共裁減了數千人。這種現象屢見不鮮。

九鐵屬於政府全資擁有，性質較一般私人企業略有不同，但營運模式一如私人企業；而地鐵已經上市，與私人機構無異。在員工的心目中，兩鐵合併會帶來無比震盪，這結果如何，一直成為最大的疑問。

縱使廖秀冬局長強調不會裁減前線員工，但這些承諾一天尚未兌現，一天未能令員工安心。九鐵主席田北辰表示由於今次合併屬於行政上合併，兩鐵的信號系統各自存在，沒有可能裁減技術人員。換言之，他暗示對文職及行政人員可能要大刀闊斧，奉行“兩個只能活一個”的原則，精簡兩鐵的架構。若然如此，我們勞工界便很難對兩鐵的合併感到安心。

其實，即使未有合併計劃，單是地鐵不斷把工程外判，例如是將軍澳線的維修工程，已教員工擔驚受怕，恐怕公司甚麼都外判，令他們飯碗不保。據報，地鐵會將高壓電纜的維修工程外判，屆時恐怕技術人員一樣面臨裁員危機。因此，即使政府或兩鐵高層多番承諾也好，根本不能解決員工的憂慮。今天政府承諾不裁員，明天可能是另一回事，我想還是白紙黑字的記錄下來最實際。

如果政府未能就裁員安排作出詳細交代及書面保證，我對合併方案有所保留。能否說服我們接受，還須看政府是否敷衍了事，抑或是大家坦誠相對。

縱使政府承諾不裁員，但能否保證薪酬、福利依舊？兩鐵員工的福利不同，薪酬制度也不盡相同，合併後相信要統一起來，這樣難免會令員工抗拒。對於這方面，政府又如何應付呢？希望局長能給我們一個詳細答覆，以便我們瞭解對員工有何影響。

根據經驗，不論是兩個市政局合併，抑或現時香港康體發展局改組，政府在處理員工問題上，通常令人失望。單是我們接獲的投訴及求助個案已多不勝數，這次兩鐵合併牽連甚廣，希望政府勿草率進行兩鐵合併。

我謹此陳辭。

陳偉業議員：主席，兩鐵合併可謂是大勢所趨，這是無可避免的。現時多間機構、銀行也有進行合併，包括最近香港兩間巴士公司也被一個大財團同時擁有該兩間公司的股份。全世界很多大城市的鐵路公司，可能因歷史的關係，在很多年前本來是由不同機構發展的，但亦逐步透過不同模式融合為一個機構，由該機構全部擁有及統籌。

香港是很奇怪的，這麼小的地方，卻會由同一個政府擁有兩間全資公司（如果回顧以前的地鐵，可見它其實是由政府全資擁有的），這是很奇怪的，可以說這是歷史的怪胎，只是地鐵其後私有化，因而有部分股份上市發售。其實，地鐵與九鐵都是怪胎，為何說這兩個是怪胎呢？因為看回法例及它們的運作，便正如俗語所謂的“人不似人，鬼不似鬼”，地鐵一方面說要以審慎商業原則運作，講求經濟利益，即是做生意的，另一方面，卻又說要照顧公眾利益。一個機構怎可以同時扮演兩個這般矛盾的角色，並以本質上不能並存的原則運作呢？就是具備何等高的技巧及何等大的政治智慧，我覺得亦不可能做得到的。所以，這麼多年來，公眾利益是被犧牲的。基於審慎商業原則，地鐵為了謀取利益，票價不斷高企。至於九鐵，在運作上則問題多多，內裏有很多爛攤子的情況，公眾便是由於其運作差，因而要付出很高的車資。且不說輕鐵了，輕鐵一年蝕億幾元，我也罵了多次，更數了輕鐵的七宗罪。

所以，可見這些問題的存在，是由於這兩個機構根本便是怪胎。現在要將兩個怪胎合併，組成一個新產品，我也不知道其 DNA 的變化會如何，我擔心它會變成異形。早前，我曾提到很希望局長可以扮演 Ripley，打敗這個異形，使它不要繼續為害社會，但我不知道是否可以做得到。

因此，要令這兩個怪胎重組，成為一個較為正常的物體，是很艱巨的工程。希望無論政府也好，公眾也好，要很清楚定位，說明究竟是要一個以經濟效益為主的機構，抑或是一個以公眾利益為主、政府能夠控制的組織。如果未能定位，繼續讓這些怪胎成立的話，最後便會變成是有政府支持，但運作上卻以商業利益為主的機構，而公眾利益卻會被犧牲。此外，機構內的人取得權力後，可能為了本身的利益或薪津等，會令公眾利益受損。我很希望就這合併作出決定前，一定要明確訂明準則，希望局長及政府在這方面明確

說出，甚至勾劃輪廓出來，我們要成立的是異形，還是唐老鴨，究竟是哪一類呢？要清清楚楚說出來。

關於合併方面，主席，我的其中一個憂慮是，政府為了說服地鐵的小股東接受這合併，便會將九鐵的資產壓低，我不知道會壓至怎麼樣的程度，不過，政府一定要令他們覺得合併對他們有利，他們才會支持合併的。由於政府曾說過一定要令地鐵的小股東接受，合併才可進行；要令這羣地鐵的小股東接受的話，便一定要給他們利益。利益從誰而來？利益不是從局長，亦不是從九鐵董事局而來，而是從公眾、我們及小市民而來。我們的血汗錢給了政府，成立了九鐵，是小市民付出的車資令九鐵這麼龐大，是小市民在過境時付不合理的東鐵車資來養肥了九鐵的。這是我們的錢，為何要“慷”我們“之慨”，壓低九鐵的資產值來令致政治任務可予完成？我不知道最後的結果是否會這樣，但我希望不會是這樣。我覺得我的假設和推論成立的機會也很高。怎樣才能使市民的資產不會被壓榨，怎樣才不會剝削他們的利益來令某些人得益？我對此表示憂慮。

我覺得兩鐵合併一定要訂立新法例，新法例是很重要的，過去有關西隧的條例因為寫得不好，導致西隧訂的票價完全失控，令市民受損；而且，收取這票價，更是沒有可能調節隧道的行車量。所以將來訂立新的條例時，我覺得一定要明確訂明，首先，公眾利益是很重要的，不能基於審慎商業原則便犧牲公眾利益。第二，一定要增加透明度。現時公司一切的事務，都是以閉門會議進行，年報內的資料亦未必詳盡，導致運作上的決定便要視乎個人：如果主席為人是開放些的，便會站出來多說一些，但如果主席屬於密實一些的，便甚麼都不會說。然而，不可以再以人來作決定了，應以法例訂明哪些方面要公開，特別是我覺得會議一定要公開，除非是一些關乎商業利益的事。

此外，是關於董事局的委任。現時董事局的委任像是小圈子活動，亂點鴛鴦譜般，那些人屬於友好，或那些人是相熟的，便委任那些人，卻看不出那些人是有何代表性的，很多時候，這些都是專業團體人士，或政府的某一些友好人士等。我覺得對兩鐵的監管，特別是對於將來合併後的組織的董事局的監管是很重要的。立法會是有一個角色扮演的。希望將來成立的新組織千萬不要是異形，致令香港市民受損。謝謝主席。

梁耀忠議員：主席，兩間鐵路公司（“兩鐵”）是由政府控制的公用事業，每天服務的人次達 300 萬之多，從公司的性質及其影響之大來看，我們都認為，兩鐵合併不能簡單地理解為一般私人公司的合併行為。兩鐵本身不應以賺取最大的利潤為目標，而應以市民的利益為大前提。因此，兩鐵合併不應像私人公司的併購般，只為了增加市場的佔有率以賺取更高的利潤。我們必

須強調，兩鐵合併後的協同效益及經濟規模所帶來的利潤增長必須全數用於惠及乘客方面，而第一步便應在票價方面作出調整。

很可惜，政府於上月 24 日宣布邀請兩鐵就合併事宜進行商討後，我們未能從局長或兩鐵高層的口中得到減票價的明確承諾。局長只強調兩鐵須就可加可減的機制進行商討，而沒有要求兩鐵將合併所得的好處全數用於優惠市民，包括即時減價。此外，兩鐵方面只表示在合併後，兩鐵的轉乘收費可以取消，免卻在 3 個轉乘車站出閘和再入閘所收取的額外費用。可惜，兩鐵不單止沒有承諾全面取消轉乘收費，而即使全面取消轉乘收費也好，這是否足夠呢？現時每天使用兩鐵 3 個轉乘站的人次只有 16 萬，僅佔每天 300 萬人次的 5%左右，假如兩鐵合併而不減價，即大約有 95%的乘客人次不能受惠，那麼合併又對乘客有何好處呢？就這個意義上來說，又是否有需要合併呢？我覺得我們必須知道，如果兩鐵合併的話，市民便要承擔公共交通可能被壟斷，以及票價亦可能有上升的風險。因此，兩鐵必須承諾全面減價及建立一個容許公眾參與及監察的票價調整機制，否則難以釋除公眾這方面的疑慮。

事實上，從昨天地鐵有限公司（“地鐵公司”）公布的 2003 年業績可見，地鐵公司的經營利潤有 71.57 億元，純利達到 44.5 億元，較去年上升 24.34%，即使跟利潤較少的九廣鐵路公司（“九鐵公司”）合併後，我認為仍然有減價的空間。有人或會認為，所謂利潤，其實大部分都來自物業發展方面，而車務方面的利潤，只佔利潤約 5%，所以沒有多少減價的空間。不過，主席，我覺得我們必須指出兩鐵的利潤必須通盤考慮，不能只單獨從某一方面看。物業發展所得的亦應計算在內。事實上，地鐵公司上蓋物業的補地價一般並沒有考慮到地鐵沿線這個優勢，致令估價較低，變相優惠了地鐵公司，相對來說，亦令庫房收入減少。因此，地鐵上蓋物業的收益，必須跟地鐵公司的其他核心業務一樣，用以回饋公眾，以彌補整體社會在土地收入上的損失，而最直接的方法 — 我認為沒有其他方法 — 便只有減低票價。

兩鐵合併，另一個令人擔心的原因是造成壟斷，其他公共交通難以與之競爭，以致服務難以在競爭之中不斷改善。事實上，過去政府為了鞏固兩鐵的主導地位 — 我們估計 — 亦會要求巴士公司取消一些路線，甚至有阻礙兩間巴士公司削減票價的可能性。因此，我們擔心兩鐵一旦真的合併，會利用其市場佔有率及其與政府的關係，進一步打壓其他公共交通經營者。此外，我們更希望兩鐵在合併後，可以革除過去一些不公平的做法，其中之一是羅湖過境的超高收費。過去，九鐵公司不斷強調羅湖的收費是用以補貼其他路線及服務的開支等，現在如果能夠和地鐵公司合併，我覺得便不應再以這種藉口來訂定這個特別的票價，反而應一如我剛才所說，要從全盤考慮來訂定票價，不能單看某一方面。況且，在其他陸路口岸實施 24 小時通關

後，再加上巴士的收費比鐵路低，據我所得的資料，羅湖的客流量好像正不斷下降。假如在兩鐵合併後，有了新的財政支持，九鐵公司在這方面仍不削減的話，我覺得是難以向市民交代的。

此外，兩鐵合併，還有另一個令人擔心之處，便是 12 000 名員工的處境。當然，廖局長在上月 24 日的新聞稿中強調，兩鐵必須保證在合併時不會向前線員工進行裁員。不過，我想問清楚，因我覺得廖局長的話有兩點令人擔心；第一，所謂合併時不裁員，但之後又如何呢？是否日後便可以裁員呢？主席，因為事實上有些機構確實是這樣做的，盈科便是例子，在合併時不會裁員，但完成合併後便裁員，這是我們所擔心的。另一方面，廖局長指前線員工不會受影響 — 前線 — 何謂前線員工呢？其他員工又會否受到牽連呢？這方面，局長沒有清楚說明。所以，希望局長稍後能就這方面說得清清楚楚，她所指在合併時前線員工不會受影響，具體內容實際如何？主席，我們必須強調，社會普遍認同兩鐵合併是應該的。不過，我們覺得這樣做應該是建基於兩方面，第一方面，是票價要合理；另一方面，便是要讓公眾可發揮良好的監管。否則，合併後造成壟斷或賺取更大的利潤，對市民便未必有好處。

主席，我謹此陳辭。

主席：是否有其他議員想發言？

(沒有議員表示想發言)

主席：劉江華議員，你現在可就該 3 項修正案發言。發言時限是 5 分鐘。

劉江華議員：主席，今天的數項修正案，基本上圍繞兩個主題，一個是保障兩間鐵路公司（“兩鐵”）的員工；另一個是希望能夠加入一個可加可減的機制。對於保障員工的修正案，民建聯是支持的。但是，對於加入可加可減的機制，我們有所保留。保留的原因有 3 個。

在現階段，鄭家富議員提出：“促請政府必須確保合併後的鐵路公司採用以價格上限為基礎的票價調整程序，作為日後票價釐定的依據”。政府在去年提交立法會的文件中提出這項可加可減的機制，我們當時提出了很多意

見，但政府至今仍未作出正式的回應。當時，我們有一個很深刻的印象，議會的同事對於政府所提出的“ $P = W - K \times T$ ”的公式有所保留。所謂 P ，是票價的變動、 W 是成本價格、 T 是生產力的增幅， K 便是 0 與 1 之間的預定數字。可以明顯看到的是，政府所提出的原有公式，完全傾向於公司方面的因素，而不顧及市民的負擔能力。所以，我們當時提出，一定要把市民的負擔能力加入公式。但是，究竟政府有否收到信息呢？是否收貨呢？我們不知道。如果把這條公式原封不動地放入兩鐵合併後的機制，我們便不表贊同。

第二個令我們有所保留的原因是，政府當時在提交這份文件時說過：“票價調整公式應在兩間鐵路公司董事局審議票價機制時作為一項指引，即成為董事局須考慮的因素之一。”如果在完成合併後，我們討論了一段長時間的所謂可加可減機制，對於這間合併的公司來說，原來只是董事局可以考慮的因素之一，並非一定要跟從的機制，這樣便出現一個不明朗的因素，亦可能會造成一個所謂“彈弓手”的現象。

第三個令我們有所保留的原因，亦是一個很重要的原因。其實，關於這個可加可減的機制，政府可以在我們提出很多意見後，很早便提交立法會討論。我們也曾在一些議案辯論中提過，為何那麼久也不提出來呢？現在政府卻提出先商議這個機制，然後再提合併。我比較擔心這會是政府的一個策略，即如果不商議合併的話，這項機制便可能會遙遙無期。但是，如果我們商議了這項可加可減的機制後，合併時的時機究竟是何時呢？主席，你也聽到政府的預測，便是通縮可能在今年的第四季停止。可加可減的機制到真的要實行時，我恐怕屆時須考慮的並不是減的因素，而是加的因素；這樣市民的訴求，便完全成為政府為討論可加可減機制而玩弄的工具。我不希望看到這種情況。換言之，我不希望這項可加可減機制一旦實施時，是一個加的開始。我很希望這種情況不會發生。

無論如何，我在這項議案已說得很清楚，無論日後如何，我希望政府也可以立即推動兩鐵減價。此外，將來就這項合併進行的諮詢，所有報告也應予公開。謝謝主席。

環境運輸及工務局局長：我今天很高興聽到多位議員發言，就九廣鐵路公司（“九鐵公司”）及地鐵有限公司（“地鐵公司”）可能合併一事作出正面和積極的建議。事實上，政府跟各位議員一樣，均認為兩間鐵路公司（“兩鐵”）是否合併，必須經過周詳的考慮。我們經過詳細研究，相信兩鐵合併會令整個社會得益，然後才踏出這重要的一步，邀請兩鐵就擬議合併一事進行商討。

兩鐵合併的大前提，是必須對社會帶來整體的利益，提高鐵路運作及規劃的效率，採取一個更客觀及透明度更高的票價調整機制，票價合理化，為市民帶來方便，並須確保前線員工的穩定及維持安全便捷的鐵路服務。因此，政府為兩鐵設定了商討的範疇。兩鐵必須根據此範疇為基礎，在今年 8 月底向政府提交商討的結果，讓政府作出考慮。

剛才多位議員發言時，亦提出了兩鐵合併為社會帶來的所謂整體利益當中所存在的矛盾，正如劉江華議員提出，究竟股東的利益是否等同公眾利益呢？合併是否等同員工利益呢？這些也是我們須詳細考慮的。我稍後會先講述關於交通運輸方面的討論，然後再請馬時亨局長就經濟效益及財務方面回應議員。

劉江華議員在原議案中要求政府在落實兩鐵合併計劃之前，推動兩間公司調低車費及推出轉乘優惠。剛才有很多議員就這方面提出不同的意見，並提出各方面的要求。議員亦有問及全面減低車費方面，實際上會面對甚麼難題。我相信我們十分瞭解大家對減低交通費的期望，所以，在過去的一年半期間，我們的部門一直積極與各公共交通營辦商商討，鼓勵他們因應各自的營運情況，盡量調低票價及提供乘車優惠。

2002 年 7 月至今，各公共交通營辦商已提供超過五十多項票價優惠計劃。兩鐵在同期亦提出了多項車費優惠，其中最主要的包括地鐵公司的“十送一”優惠，九鐵公司亦提供“同日第二程車費八折”優惠。兩間公司亦與其他交通工具，例如專營巴士及專線小巴，提供轉乘優惠。西鐵通車初期亦有提供車費折扣，而西鐵亦與超過 30 條專營巴士及小巴提供轉乘優惠。政府會繼續鼓勵兩鐵考慮及積極推行轉乘優惠，以及其他可以提供優惠的方面。正因為沒有可加可減這個較客觀的票價調整機制，令全面減低票價方面有實質上的困難，而兩鐵就這個問題也曾進行很多研究。

如果兩鐵合併，兩鐵均認為是重新檢討票價水平及結構的契機。如能從中得到協同效益，兩鐵均認為有減低票價的空間。因此，在此機制下，我們同意他們以這個範疇為原則進行商討。我們亦得知兩鐵表示合併後可以取消他們相互之間的轉乘車費。在最近的新聞發布會及 Panel，即事務委員會會議上，大家都聽到兩鐵的主席和行政總裁公開表示，兩鐵合併可產生協同效益，將可提供票價下調的空間。我們會朝着這方向與兩鐵商討擬議合併的事宜。

鄭家富議員的修正案提及在《第二次鐵路發展研究》中有關提供更整合的鐵路車費問題。當時有關鐵路車費的建議，着眼點主要在於兩鐵相互之間的轉乘收費，以及協調兩鐵的收費以盡量使用鐵路可提供的載客量。這些建

議都是建基於讓鐵路公司維持其回報及商業自主。政府一直與兩鐵跟進有關建議。我們在研究中一直跟進這個建議，兩鐵合併將會促使這方面更整合及統一化。

在票價調整程序方面，剛才有很多議員擔心政府如何能有效監察合併後的鐵路公司的票價整理。在這方面，相信大家都清楚瞭解我的政策目標，是要引進一個更客觀及透明度更高的公共交通票價調整程序，讓票價可因應不同經濟環境及營運成本可減可加。設立這票價調整程序，可保障市民無須面對沒有理據支持的加價，並在經濟環境惡劣時，可以有減價的機制，亦可為鐵路公司提高其營運環境的穩定性，避免大家以後再為票價調整作出長時間爭論，而得不到任何結果。

鄭家富議員提出修正案，要求政府確保合併後的鐵路公司採用以價格上限為基礎的票價調整程序，作為日後鐵路價格釐定的依據。雖然我在去年 8 月亦提出以價格上限為調整票價基礎的想法，但劉江華議員剛才的演繹，可能對 “W” ，即成本價格有所誤會。他指我們的公式只顧及鐵路公司的營運成本，而漠視市民能否承擔的因素。其實，“W” 已包括物價指數，代表市民當時的承擔能力。不過，在這個階段，我始終認為.....

主席： 劉議員，你是想局長澄清她所提及的內容？

劉江華議員： 沒錯。

主席： 局長，你是否願意讓劉議員要求澄清？

環境運輸及工務局局長： 主席，我想暫時無須在此討論票價機制的問題，因為我會在下一部分繼續談到。

主席： 那麼，請你繼續發言。

環境運輸及工務局局長： 在討論票價機制時，我也同意劉江華議員所說，便是無須把它硬性定為價格上限的方程式，因為如果有一個各方面都接納而又能達致同一目標的票價調整程序和機制，我們應該抱着開放的態度來考慮有關的方案，現在不應鐵定如何進行這個程序。所以，我希望保留一些彈性，讓我們在這 6 個月的討論中能達致共識。

至於實行可減可加票價調整程序的時間表，我們要求兩鐵在今年 8 月底前提交報告，包括一份整合的營運協議的框架，當中須包含有關票價機制的草擬條文。由於落實可加可減的票價機制涉及鐵路公司的長遠發展，並須平衡各方面利益的要求，所以我們一定會小心研究。

其他多位議員對員工就業問題表示關注，尤其李鳳英議員的修正案特別提及對兩鐵員工就業的關注。政府的立場是，兩鐵不可以由於合併而裁減前線員工。我們的大前提是確保員工穩定及保持日常鐵路服務運作安全及可靠。這些是我們的基本要求。兩鐵的行政總裁在上周五的交通事務委員會會議席上均表示，他們已經開始在這方面與員工溝通，他們事實上亦已展開有關工作，並已作出很正面的保證。

其實，兩鐵合併可令現時兩間公司的優勢互補，提高合併後公司的競爭力，擴大商機，加上現時有多項鐵路工程在進行中及將在未來數年相繼落成。由於業務繼續增長，鐵路公司對員工職位有一定的需求。在分配方面，如果有一個更大的機構，可能會做得更好。在這方面，我們相信兩鐵一定會盡最大努力保障員工的利益。由於員工的利益對公司亦有利，當中並無矛盾。

在市場競爭方面，也有很多人擔心兩鐵合併不知會否造成壟斷市場的問題。我想強調一點，政府的政策是維持一個均衡和配合得宜的公共運輸系統，並鼓勵良性競爭，在為乘客提供選擇的同時，亦能確保能善用有限的資源。香港公共交通工具是多元化的，除鐵路外，還有專營巴士、邨巴、小巴、的士、電車等，不但為乘客提供選擇，更促進市場上的競爭。

在討論中，很多議員提出整合公共交通工具所出現的矛盾問題。大家也看到，鐵路在近幾年有大幅增長，特別是在西鐵營運後，大家看到乘客的數量並沒有預期那麼多，而我們的投資的確很龐大。關於沙中線的建設方面，很多議員提出現在是否會有改變，或我們應該如何考慮。在一連串的經濟情況改變，以及汲取西鐵的經驗後，我們對於香港長遠的運輸需求及龐大的投資項目，一定要非常仔細考慮。無論在走線、設計、工程等方面，以及兩鐵的合併，都會研究如何才可以做得最好。我相信各位議員及市民都希望政府在這方面作出明智及可行的方案，令市民及政府將來在財政上的負擔不會過於不合理。我們亦會考慮如何配合其他公共交通工具在這方面的生存空間。

兩鐵合併的大前提之一，便是合併後的公司必須接受適當的監管。我們會訂立法例，列明如何處理此事。營運協議會清楚釐定服務質素和安全方面的其他主要規定。合併後的公司不會成為“獨立王國”，因為合併後的公司仍要面對其他公共交通服務的競爭。

在保障公眾利益的大前提下，政府會參與兩鐵合併的整個商討過程，並會主導九鐵公司方面的商討。我們亦已成立協調小組，盡量協助及促進兩鐵的商討。

我現在邀請財經事務及庫務局局長繼續回應其他方面的問題。

多謝主席。

主席：劉江華議員，你是否覺得你剛才發言的某部分被局長誤解了，所以希望澄清。（**劉江華議員點頭**）我現在請你只就發言中被誤解了的部分作出澄清。

劉江華議員：我剛才提到政府文件中的可加可減公式，局長說我可能有些誤解，即 W 其實是包括市民的負擔能力。我的理解並非如此。我再讀一遍當時文件上有關的一段，其實只有一句：“W 是營辦商的成本價格的變動”，很清楚是“營辦商”，而並非市民，所以我並沒有誤解。

財經事務及庫務局局長：主席女士，首先，我很多謝各位議員今天就兩鐵合併給予我們財務方面的意見。我在上星期的新聞發布會中表示，政府深信兩鐵如果能夠成功合併，“一加一”可以大於“二”。這是基於財務顧問在提交予政府的報告中指出，兩間公司在合併之後的價值，會高於現時作為兩間獨立的公司，而財政方面亦會更穩健，可以發揮更好的整體運作效應，優勢互補，為公司開拓更好的增長前景。

多位議員（包括鄭家富議員和陳偉業議員）亦提醒政府，不可以賤賣九廣鐵路公司（“九鐵”）。這一點我們十分認同，因為九鐵是屬於香港市民的，我們一定會參考財務顧問的建議，以及其他有關的因素，審慎研究，作出決定。我們當然希望能夠找出一個政府認為合理的九鐵估值，以及地鐵有限公司 40 萬名小股東亦可以接受的建議。

多謝主席女士。

主席：我現在請李鳳英議員就議案動議她的修正案。

李鳳英議員：主席，我動議修正劉江華議員的議案，修正案內容已載列於議程內。

李鳳英議員動議的修正案如下：

“在 “兩間鐵路公司” 之後加上 “的員工和” ；在 “以便諮詢” 之後加上 “兩鐵員工和” ；在 “確保合併” 之後加上 “不影響兩鐵員工的職業、工作條件和權益，並” ；及在 “可減輕市民的” 之後加上 “車費” 。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：李鳳英議員就劉江華議員議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，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。我宣布修正案獲得通過。

主席：鄭家富議員，由於李鳳英議員的修正案已獲得通過，我已批准你修改你的修正案的措辭，內容一如 3 月 1 日發送各位議員的文件內所載。我並已接納內務委員會的建議，你在動議經修改的修正案時，最多可有 3 分鐘時間解釋修正案內經修改過的措辭，但不可重複你先前的發言。請你現在動議你經修改的修正案。

鄭家富議員：主席女士，我動議劉江華議員經李鳳英議員修正的議案，按照我經修改的修正案進一步修正。

主席女士，我希望在這段時間發言，因為財經事務及庫務局局長在我發言時不在場，我當時特別是提到地鐵有限公司（“地鐵”）宣布有意合併後最近出現的股價問題。我無意重複我剛才的發言，但局長剛才的發言中提

到，財務顧問認為“一加一可能等於二”，希望政府日後在研究中瞭解清楚地鐵的股價現時應聲下跌的原因。我們不想看到局長所說的“一加一大於二”，有可能因為地鐵的股價不斷滑落，造成兩鐵合併的“一加一原來少於二”的情況。這不單止是股票上的價格問題，政府也會成為輸家。如果政府是輸家，公眾的公帑其實也是輸家。

多謝主席女士。

鄭家富議員對經李鳳英議員修正的議案提出的進一步修正案如下：

“在“並可減輕市民的車費負擔；”之後加上“同時，政府亦必須確保合併後的鐵路公司採用以價格上限為基礎的票價調整程序，作為日後票價釐訂的依據，以及在合併後，其他公共交通機構仍可與合併後的鐵路公司作良性競爭；”；在“推出轉乘優惠”之前刪除“盡快”，並以“先行”代替，及在之後加上“，繼而取消轉乘車費，以落實《第二次鐵路發展研究》中對合併各鐵路車費的建議，惠及市民”。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：鄭家富議員就劉江華議員經李鳳英議員修正的議案提出的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，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)

劉健儀議員起立要求記名表決。

主席：劉健儀議員要求記名表決。表決鐘會響 3 分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請各位核對所作的表決。

(陳智思議員表示按鈕有問題)

主席：陳議員，請你再按一次。

(陳智思議員仍表示按鈕有問題)

主席：陳智思議員，你可否告訴我你作了甚麼表決？

陳智思議員：主席，你是要我現在說出所作的表決？

主席：對，你最後的表決是甚麼？你剛才按鈕時似乎有一點問題，是嗎？

陳智思議員：我現在按對了。

主席：你現在按對了？沒有問題了吧？如果大家也沒有疑問，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

吳靄儀議員、張文光議員、單仲偕議員、羅致光議員、李鳳英議員及麥國風議員贊成。

丁午壽議員、周梁淑怡議員、許長青議員、陳國強議員、陳智思議員、梁劉柔芬議員、黃容根議員、楊孝華議員、劉健儀議員、石禮謙議員、張宇人議員、梁富華議員、勞永樂議員及劉炳章議員棄權。

地方選區及選舉委員會：

何秀蘭議員、何俊仁議員、李華明議員、梁耀忠議員、楊森議員、劉千石議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、司徒華議員、黃成智議員及馮檢基議員贊成。

劉江華議員、蔡素玉議員及鄧兆棠議員棄權。

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 20 人出席，6 人贊成，14 人棄權；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 15 人出席，11 人贊成，3 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。

主席：在 3 月 1 日發給各位議員的通告已知會各位，如果李鳳英議員的修正案獲得通過，劉健儀議員會撤回她的修正案。由於李鳳英議員的修正案已獲得通過，劉健儀議員因此已撤回她的修正案。

主席：劉江華議員，你現在可以發言答辯，你尚有 56 秒。

劉江華議員：主席，今年是雙春兼潤月，政府在新春過後宣布兩鐵合併“拉埋天窗”，其實是很有意思的。我相信政府是有一定的期望，公眾亦有一定期望。但是，政府的期望似乎更大，因為它期望“一加一大於二”，是“結婚包生仔”，而且 BB 還是肥肥白白的。我的祝願是，但願如此。

多謝。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：由劉江華議員動議，經李鳳英議員修正後的議案，予以通過。

主席：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。我宣布經修正的議案獲得通過。

主席：第二項議案：恢復市民對食用鮮活家禽的信心。

恢復市民對食用鮮活家禽的信心

張宇人議員：主席女士，我動議通過印載於議程內的議案……（有部分議員紛紛離席）

主席：張議員，這跟你的發言完全無關，請繼續發言。（眾笑）

張宇人議員：可致命的 H5N1 禽流感自去年 12 月初在亞洲重現，先後在南韓、台灣、越南、日本、泰國、中國，以及遠至巴基斯坦等地區爆發，而美國也出現 H7 流感。今次 H5 病毒造成的人命傷亡是歷來最多，影響範圍亦是歷來最廣的。

1997 年、2001 年、2002 年，禽流感一再侵襲香港，當時大規模宰殺雞隻的情況，相信大家仍記憶猶新。但是，去年年初歐洲的荷蘭、比利時及德國發現禽流感，至近期亞洲廣泛的疫情，香港可以“獨善其身”，很大程度是因為我們已發展出可靠的預防措施。

（代理主席劉健儀議員代為主持會議）

1997 年香港首次爆發流感後，鵝鴨已進行中央屠宰，家禽檔再無鮮鵝鴨出售，2002 年起，街市連鷄鵪鷓鴣也不出售，因為這些野生禽鳥會自然帶菌，與家禽擠在一起可能會交叉感染。目前，國內指定農場輸出的活雞會先行隔離，再由國家出入境檢驗檢疫局檢疫，證實無問題才運出農場；到達深圳關口，再接受深圳出入境檢驗檢疫局抽血清測試；運至羅湖，香港特別行政區政府又要再抽檢，然後讓雞隻送往長沙灣家禽批發市場，等待檢疫報告證實雞隻健康，才推出零售。去年，政府聽取了業界意見，經過了 1 年測試，先後規定本地農場及爭取國內農場為活雞注射疫苗，一般相信，疫苗能有效幫助香港抵禦今次禽流感病毒。

至於冰鮮家禽，亦全部是從國內指定屠宰工場輸入，家禽一定要健康，工場的衛生條件及處理程序亦須符合香港的要求，而家禽屠體及內臟要獨立包裝及貼上來源條碼，計算好運輸時間及冷藏溫度，才送往香港，到港後仍要與活家禽分開處理。為了恢復市民對食用輸港家禽的信心，業界最近更主動提出，在這非常時期只輸入冰鮮雞屠體，而不輸入雞腸等內臟。

業界販商做了這麼多工作，政府非但沒盡其責任，向市民講出這些“真相”，令市民釋疑，放心食用入口鮮活家禽。相反，還無視他們身處困境，促成他們自生自滅。政府採取這種愛理不理的態度，令業界覺得，這些做法是否想“陰乾”家禽業，為中央屠宰鋪路呢？

直至最近，衛生署顧問醫生曾浩輝更惟恐天下不亂，發表禽流感若變種為人傳人，可導致 30 萬香港人死亡的言論，後來幸得楊局長出來澄清，這個聳人聽聞的數字，只是按 36 年前、即 1968 年全球爆發流行性感冒的經驗推算出來。醫學科技一日千里，我不明白官員為何還要用數十年前的數據，來解釋今天的問題，莫非為了恐嚇市民？

這種情況便好像戲院失火，走火通道其實已足夠逃生，如果大家能保持鎮定，便一定不會有事，但如果大家“心慌慌”，你推我撞，人踩人時，反而會造成傷亡。當局決定無了期禁止從疫區輸入鮮活家禽，正正反映這種“戲院失火式”驚恐和非理性心態。我想請官員記住，面對禽流感，香港絕對不是逃生無門，我們已有一套世界公認完善的檢疫制度，政府當天亦游說業界及市民，要信賴這個制度；加上世界衛生組織指出亞洲禽流感疫情已經穩定，應該不會再有大型爆發。我不明白，為甚麼現在政府反而自己很“騰雞”，還語出驚人，率先製造恐慌？

事實上，我和自由黨已不止一次呼籲政府當局，不要一下子跳到中央屠宰，因為我們仍有很多有效、但殺傷力沒那麼大的措施可用。

例如，可以將批發市場內的大陸及本地雞分開處理，以及分開不同的休市清潔日，令市場無須堆積數天數量的雞隻，如果雞隻有異常情況或不幸有人感染，要追查源頭及控制疫情均容易很多，但政府卻不做。我亦曾建議過食物環境衛生署效法房屋署，把每個街市的賣雞“檔口”規劃為“一個起，兩個止”，甚至不會多過 3 個，但我們仍然因為歷史問題，至今，在一個街市中仍有二三十檔售賣雞隻的攤檔。此外，應該將攤檔集合一起來售賣雞隻、增加“檔口”面積、加強街市抽風及鮮風系統獨立於賣雞的範圍內，以減低家禽密度及改善空氣流通。我又希望當局在每檔加裝分隔設施，以減少人禽接觸，並規定接觸過家禽的人要即時洗手。對於這些措施，政府一項仍未有推行。

還有，我們曾經提過，當局有必要檢討本地農場保留“哨兵雞”以測試禽流感的制度，是否合時宜的做法。“哨兵雞”並無打針，染上禽流感機會自然較高，但現時無論是否“哨兵雞”，凡是驗出禽流感，便要把整個農場的雞都殺掉。因為免疫力和抵抗力弱的“哨兵雞”而導致大規模殺雞，其實對雞農又是否公平呢？

當局連這些有效而較溫和的辦法都不肯試，便建議激進措施、輕言實行中央屠宰、犧牲家禽業也在所不惜，導致人心惶惶，市民又那會有信心食雞、怎會不恐慌呢？

自由黨其實一向支持市場主導，並不鼓勵政府用公帑津貼某類行業或人士，更不認同政府應該干預市場。事實上，業界亦不想依賴政府財政援助，他們最希望的是，盡快有新鮮及冰鮮家禽供應，盡快恢復正常營業，自力更生。但是，今次當局不理會疫情緩和，不理會香港已經有行之有效的檢疫制度及極高的安全系數，無限期禁止從疫區輸入鮮活家禽，令我們別無選擇。我身為業界代表，必須向當局提出要求，希望當局承諾協助業界度過難關，直至他們恢復正常營業。

然而，局長上周公布的紓困措施，無論在深度和廣度，都不足以真正幫助業界，走出困局。

相比 1998 及 2001 年有殺雞賠償，鋪租和停車場租金寬免，由 24,000 元至 6 萬元不等的一筆過特惠津貼，以及 15 萬至 30 萬元的低息貸款，今次的紓困措施只是免收半個月停業鋪租及批發市場停車場租金。當局解釋，因為今次並無殺雞，所以賠少一些。但是，不要忘記，今次禽流感引致業界的損失，遠較 1997 年更慘重，沒有鮮雞供應的日子少則幾個月，多則無了期，因為局長還沒有提及他以後想怎樣做。其間，業界仍要“出糧”給員工，交水、電、牌費，雞隻賣不去，還要餵飼料。禁止輸入活家禽已近 1 個月，現金周轉問題正逐步浮現。我認為紓困措施應包括提供低息貸款，讓業界可支付員工的薪酬。

此外，我亦想指出，紓困措施只涵蓋活家禽業，範圍太狹窄。今次被禁入口的還包括冰鮮家禽，農場亦受影響，為何當局不會幫助他們？無鮮活家禽供應，燒味、鹹味店及食肆燒味部生意均大受打擊。運輸業雖然可獲免批發市場泊車費，但車租又如何是好？運輸冰鮮家禽的司機又如何是好？這些人全部不在紓困名單之內。政府須明白，受影響的不單止是全港近千個“檔口”，數千名從業員及其家庭，還有相關行業內數以萬人的生計，我實在不想看到因為家禽業因難，令稍為喘定的失業率再度上升。

代理主席，在上一世紀，大家說到食，都會聯想到“食在廣州”。先父在數十年前從國內來香港，他本來不是從事飲食業的，但當時因找不到好的食物(大家都明白我是從哪裏遺傳饑嘴的習慣的)，所以他便自行開設食肆。同一時間，香港同業亦十分努力，因而令香港建立“美食天堂”的聲譽。這不單止因為香港飲食同業精益求精，亦因為香港是開放的城市，可以讓不同地方的新鮮材料進口，也有很多不同人士來港投資。無了期禁止輸入鮮活家

禽，已損害了我們的經濟。我恐怕如果持續無新鮮雞鵝鴨、冰鮮雞鵝鴨輸入香港，勢將無法恢復市民食用鮮活家禽的信心，香港美食之都的地位可能不保，我們可能又要倒退至上一世紀，變回“食在廣州”了。

代理主席，我謹此提出議案，並希望各位同事積極表達意見及支持我的議案。

多謝代理主席。

張宇人議員動議的議案如下：

“自從亞洲地區相繼爆發禽流感之後，市民對食用鮮活家禽的信心大減，令鮮活家禽及相關行業的從業員生計大受打擊，本會促請政府在繼續採取嚴謹的防疫措施之餘，也應同時設法恢復市民對食用鮮活家禽的信心，並要為受影響的攤販或商戶作出恩恤措施，包括酌情減免租用政府物業的攤檔或商戶的租金，以及提供低息貸款予業界，以助業界度過難關，直至恢復正常營業為止。”

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：張宇人議員動議的議案，予以通過。

代理主席：黃容根議員會就這項議案動議修正案，修正案內容已印載於議程內。本會現就議案及修正案進行合併辯論。

我現在請黃容根議員發言及動議修正案。

黃容根議員：代理主席，我動議修正張宇人議員的議案，修正案內容已印載於議程內。

代理主席，雖然香港在今次亞洲爆發禽流感疫潮中保持零感染，但我們的負責官員卻已患上禽流感過敏反應症。近日，政府作出多項針對活雞行業的政策，已敲響了業界的喪鐘。業界作出反抗的怒吼，並不是沒有理性的，他們對政府的不滿其實是可以理解的。今次的疫情與 1997 年香港爆發禽流感時，處處病雞的觸目驚心場面已大大不同。多年來，業界與政府積極合作，改善整個行業的運作，提高衛生水平，建立起一套由飼養、入口、運輸、批發以至零售等各層面最嚴格的防疫及檢疫系統。在近 3 個月的疫潮發展中，

香港仍有能力打退外敵入侵，顯示現行的系統是有效的。香港為應付禽流感而建立的系統，更被國際所認同。

現時業界真的可以用“山窮水盡”來形容，雖然尚有本地雞隻供應，但數量始終有限，許多雞販已被迫休市近 1 個月。雖然政府推出了紓困措施，但業界一直不想政府用公帑來援助，以免公眾誤解他們只懂得要賠償。他們一心只想盡快恢復這個行業，但上星期，楊永強局長指最少要再等半年時間，才可以考慮內地雞隻重新供港，業界隨時因此而全面結業，數以萬計的人將三餐不繼，試問他們又怎可以接受？

至於政府推出輸入受精蛋，並考慮設立中央孵化場的政策，根本是沒有道理的。根據業界估計，如果單靠本地農場，供應每天 8 萬隻活雞的正常銷量，每年在香港孵化的種蛋便要 1 億隻，試問香港有沒有這樣大的地方、這麼多的設備及人才，來應付如此龐大的孵化事業？即使政府願意資助或藉着投資設立中央孵化場，但由於成本問題，一旦雞苗能夠重新輸港，本地雞農根本沒有興趣選購本地生產的雞苗，中央孵化場設施的投資隨時“凍過水”，試問這如何叫農友作投資呢？我們真的不想政府的投資白白浪費之餘，又要被審計署翻舊帳抨擊，所以，請政府再細心考慮清楚計劃的可行性。

民建聯明白到重新輸入活雞的事宜，應以市民的健康為大前提，不過，我們要作出風險評估時，必須有足夠的科學理據判斷，不應流於空泛地說，因為怕有風險，便作出重創業界的禁運決策。在上月底，內地的禽流感迅速爆發和蔓延的時候，甚至連我們鄰近的廣東省亦有 9 個地區爆發禽流感，暫時禁止輸入內地雞隻作為防範措施，亦屬無可厚非。

然而，細心分析廣東省的疫情，我們發現疫情是零星分散出現的，主要是家庭式經營的小規模雞場出事，而具規模的雞場，以及供港雞場都沒有個案發生。雖然如此，內地有關當局亦已作出了多項措施控制禽流感，如在疫區範圍進行撲殺及強制免疫，更規定在廣東省飼養的所有雞隻，包括家庭式養雞亦規定必須接種疫苗，而在供港雞場 3 公里範圍內的其他雞場更被優先安排接種疫苗。透過有效的措施，廣東省疫情已受到控制，自深圳野生動物園黑天鵝被發現的最後一宗禽流感個案後，至今已十多天沒有新個案。內地政府亦表示，在本周六廣東省內最後一個疫點也已經合乎國家解除疫區的規定。換言之，在本周後，廣東省再沒有禽流感疫點，而全國亦可最早在本月 9 日解除最後一個疫點。

代理主席，楊局長時常向我們說，即使疫區除名後，重新輸入內地活雞風險仍很高。我不想指局長“靠嚇”，我們亦明白禽流感可能成為亞洲的風土病，日後仍會有再出現的可能，我們不能掉以輕心。不過，我們要細心分

析在內地疫區除名後，供港活雞患禽流感的風險是否真的太高；大規模爆發的風險又是否會隨時出現。在作出決定前，亦必須依靠實證證明現行的防疫及監控措施，能否保證供港雞隻健康衛生。這樣作出的決定才能令市民及業界心悅誠服，而不是要依靠偏頗的理論，令大眾誤解食用活雞存有極高風險來迫業界就範。其實，論風險，舉例來說，我們駕車及走路也存在很大的風險，每年因交通意外死傷的人數亦十分高，難道我們便因此而叫市民不要“出街”、不要駕車？其實，關鍵在於制訂有效措施，將風險減低，而沒有必要作出極端的矯枉過正的措施。

同樣道理，只要內地供港雞隻能滿足嚴格的衛生檢疫要求，我們完全沒有理由要如此長時間拒絕輸入內地活雞。現時內地供港雞隻完全來自廣東省出入境檢驗檢疫局指定的 330 個農場，這些農場的生物安全要求符合香港的標準，十分嚴格；雞隻要注射 H5 流感疫苗；在輸港前會隔離檢疫；運送期間要加上封條，以防途中攬雜其他未經檢疫雞隻入內；進入香港關境前，亦會抽血清檢驗病毒。正正因為有這些嚴格的監控，令這些內地供港雞場的雞隻，有別於內地一些鄉鎮無管制的飼養場的雞隻，亦不像日本雞場般不替雞隻注射疫苗，容易令雞隻受感染。故此，在這些供港雞場現時仍保持無爆發個案紀錄的時候，政府若不信事實便作出長時期禁運，不單止是不信任自己一手建立、世界公認最嚴密而敏感的防疫監察系統，而且採取這種“斬腳趾避沙蟲”的做法，更會影響整個業界的生計。

代理主席，我謹此陳辭。

黃容根議員動議的修正案如下：

“在“也應同時設法恢復市民對食用鮮活家禽的信心，並”之後加上
“在廣東省發生最後一個禽流感個案的 21 天後，准許由省內指定供港農場輸入經檢疫健康的活家禽、雞苗、冰鮮及冷凍家禽屠體，以及”；及在“要為受影響的”之後刪除“攤販或商戶”，並以“業內經營者及員工”代替。”

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：黃容根議員就張宇人議員議案動議的修正案，予以通過。

李華明議員：代理主席，上周，政府公布了一系列的臨時措施及供作考慮的長遠方案，並對受影響的業界提供援助。原議案要求政府繼續採取嚴謹的防疫措施，就此，我相信政府過去的工作，連同就今次事件公布的新措施，其

實均已具體地回應了這項要求。我們民主黨除了認同政府的工作外，也認為對本港農場的防疫成績須予以高度肯定。至今，在本港的雞場仍沒有發現禽流感個案，這是值得業界自豪的。自香港在 1997 年爆發禽流感後，其實是經過政府、業界及關心此事的立法會一起努力，才做到今天雖然香港處於疫區之中，卻可以倖免於難的成績。不過，如果政府長期不輸入活家禽，又不對業界提供更多援助，便會令他們的生計相當困難。

雖然政府的防疫措施值得稱許，但隨之而來我們必然會提出的問題是，究竟在何時才應該恢復進口活家禽呢？民主黨對政府這方面的表現不太滿意。上周，在政府公布短時間內不會輸入活雞後，我們民主黨在最近，即在這幾天內進行了一項電話民意調查，有 504 位市民接受了訪問，結果很清楚地顯示，超過六成的受訪者表示在未來的一段時間內不應該讓內地活雞輸入香港。不過，我們亦認為，政府應盡快制訂措施，訂明標準，明確地表明在何種情況下才會重新輸入廣東省的活家禽，而並非像現時般，最初是向傳媒吹風說會禁止活家禽入口 1 年，跟着又說要禁止入口半年。實際上，每次的說法也不相同，像是在放汽球試探公眾和業界的反應般。我們認為採用這種方法來制訂輸入活雞的政策，只會令業界擔心，以及會對政府此一時、彼一時的態度產生反感。

關於何時輸入活雞和根據甚麼標準輸入活家禽、雞苗、冰鮮和冷凍家禽屠體的事宜，黃容根議員提出的準則是在廣東省爆發最後一宗禽流感個案的 21 天後，政府便應該准許輸入內地的家禽。在我們的民意調查中，我們也曾就這一點訪問市民，有 57% 的受訪者表示，即使是在明天或在短期內有內地活雞輸入香港，他們也沒有 — 我強調是沒有 — 信心購買。就這項訪問而言，我們發現，也相當擔心，即使准許輸入活雞，市民購買活雞的信心也仍然是相當低的，這樣雞隻便有很大機會會滯留在批發市場或零售街市，繼而造成環境衛生問題。從公共衛生的角度考慮，這是我們絕對不想看到的。我們民主黨建議政府盡快設立一個專家小組。雖然政府在上周六曾與一些專家開會，但我認為政府應設立一個常設的專家小組，在這幾個月內定期和加快地舉行會議，邀請本港學院的學者、對本地農業有深切認識的專家、對禽畜業有深切認識的專家、業界及政府的代表等，在禽流感持續期間定期舉行會議，以評估疫情及訂定恢復進口活家禽的日期及相關安排。因此，我們民主黨會對修正案投棄權票。昨天的報章報道，世界衛生組織動物流感專家韋柏特發表聲明，指內地的疫情仍未退卻，恢復輸入內地家禽始終存在風險，最少須觀察半年至 1 年，這也是政府的立場。不過，我認為這個立場不夠明確，希望能夠制訂一些較科學和較客觀的指標。

前天，澳門已經與內地達成協議，會由後天，即星期五起重新輸入珠海的活家禽。不過，須留意的是，當地的防疫措施已相應加強了，在《港澳活

禽檢驗檢疫管理辦法》及《廣東供澳活禽接種 H5 減活疫苗計劃及雙方監管協議》的基礎上，訂定了 8 項條件，因此珠海的活家禽才能夠輸入澳門。活家禽在輸入後，除了須貼上封條及加強抽取血清檢疫外，也必須當天屠宰，不能一是一不能一滯留在零售市場內，此外，目前當地也只准許輸入來自珠海的少數雞隻，來自廣東省的其實尚未解禁。澳門輸入的雞隻並不單止是來自珠海的，來自珠海的只佔一小部分。其實，來自廣東省其他地方的雞隻仍然被禁止輸入澳門，而不是已經全面解封。我曾對該 8 項條件加以瞭解，我相信香港特別行政區政府及專家小組在評估應何時輸入活家禽時，也應該同時參考這些標準。

至於政府的紓困措施，其實，本港自 1 月 30 日起沒有廣東省的雞隻輸入後，家禽業界的生計已受到嚴重打擊。現時，政府的援助方案，包括寬免街市活家禽檔 3 個月的租金，以及新鮮糧食店可獲 5,000 至 1 萬元補助金的安排，我們認為只是杯水車薪，尤其是在內地活雞仍未獲准進口，而本地活雞又售罄後的一段真空期內，活家禽業界的運作將會完全癱瘓。

事實上，比起過往兩次殺雞時提出的賠償方案，今次的賠償金額是少了很多，我們建議盡快向業界提供免息貸款，並盡快輸入冰鮮和冷凍家禽。我認為這是一項最可行、最快和應該做的措施，以免出現一段真空期，以致全香港沒有雞隻出售。此外，當局應制訂恢復進口活家禽的安排和準則，讓業界可以預計何時才可以恢復營運，以減少損失。

我謹此陳辭，支持原議案。

周梁淑怡議員：代理主席，我想開宗明義地指出，家禽業界對市民健康的關心不單止不遜色於任何人，甚至可說是超越一般人的，因為每次在出現禽流感的威脅時，即使沒有實質的個案，首當其衝的仍然是業界。可是，今次業界，包括農場、批發、零售及冰鮮雞的經營者覺得最不公平的，便是在香港零感染和廣東省二百多個雞場沒有疫症的情況下，竟然也禁止活雞和冰鮮雞進口。這項政策已導致業內的每一個環節也進入“吊鹽水”的狀況。現在，內地的疫區已陸續解禁，而澳門亦已恢復輸入活雞，唯獨是香港仍然未有任何解禁的跡象。政府更表示恢復輸入活雞的時間暫時會是在 6 個月後，這引起業界很大的恐慌和反響。事實上，如果這是真的，業內不少的經營者可能未等到那一天便已關門大吉。香港人喜歡吃活雞，而飲食界亦普遍公認活雞是香港這個美食天堂的飲食業的重要材料之一，市場的需求是毋庸置疑的。政府禁止內地雞入口，完全是基於近期禽流感的風頭火勢，可是，到了今天，在香港和廣東所有認可的雞場也是零感染個案的情況下，是否仍然有理據禁止入口呢？這項政策是否矯枉過正呢？

至於政府不肯輸入活雞的原因，第一是在供應鏈的每一個環節也可能有機會受感染，第二是活雞與人近距離接觸，風險大為增加。可是，反觀自 1997 年發現 H5N1 病毒以來，雖然曾經有好幾次在雞羣內發現 H5 病毒，但卻沒有在香港再出現有人感染禽流感的個案，特別是自從在去年引入疫苗，再加上推行種種措施，包括清洗街市、入口檢疫、提升農場衛生水平等，已成功地在香港把 H5N1 杜絕。其實，這是業界與政府合作得來的成果，亦是值得香港人自豪的。所以，我是完全支持張宇人和黃容根兩位議員的議案及修正案。這不單止是業界的意願，也是公平、適當和穩妥的安排。我亦希望局長能盡快安排業界與他本人或兩位署長，即漁農自然護理署和食物環境衛生署的署長見面，討論具體的措施，盡快達成恢復入口冰鮮雞及活雞的安排。短期而言，加強監管，以確保入口雞隻是健康的，也是當局應做的事情。此外，當局應與廣東的農場磋商，以及容許合水準農場的雞隻入口，這也是大家應該邁進的方向。同時，當局亦應制訂徹底改善批發和零售街市環境和運作的措施，以預防雞隻受感染。我相信大家對此也是會認同的。

至於中央屠宰這項非常具爭議性的問題，並不適宜倉卒地作出任何決定，甚至採納，因為近日不少專家，包括世界衛生組織的 Dr WEBSTER，均表示中央屠宰並不是可靠的安排。再者，大家再回看一下，鵝鴨業的先例已告訴我們，中央屠宰對該個行業的運作所造成的衝擊，已導致整個行業毀滅。事實上，在實施鵝鴨中央屠宰前，鵝鴨每天的銷售量多達六千多隻，但近日卻只有 400 隻。在今天，當然更是一隻也沒有得出售。家禽業界希望活鵝鴨的入口也能夠與雞隻一樣盡快恢復。代理主席，業界並不稀罕政府的接濟，事實上，政府的恩恤措施只是合理地彌補突然禁止輸入家禽所引致的損失，並就此作出少許表示而已。業界要求的是一條可行的路，讓他們可以繼續維生。我呼籲局長盡快與業界朝着這個方向，尋找一個穩妥和能夠盡快解決問題的方案。

謝謝代理主席。

鄧兆棠議員：代理主席，亞洲多個地區相繼爆發禽流感，香港特別行政區政府反應迅速，暫停從多個爆發禽流感的地區進口禽鳥肉類和內地活雞，盡可能阻截病源，令本港幸運地成為在禽流感的包圍下的一塊“淨土”。本人認為，在汲取過去兩次爆發禽流感的經驗及去年 SARS 疫潮的慘痛教訓後，政府今次特別提高警惕，將安全圈和防線擴大一點，以保障市民的健康和公共衛生，這是有必要的。

自從鄰近地區相繼爆發禽流感以來，本港的鮮活家禽業及相關行業便面臨停工和業務大減的境況。目前，政府仍未打算在短期內恢復輸入內地活

雞，業界仍須面對不明朗的前景。無疑，市民對食用鮮活家禽的信心已減低了，加上供應量大減的雞隻價格上漲，因此，不少酒樓食肆也暫停或減少供應採用雞隻禽鳥的菜餚，但市民對食用雞隻的信心將隨着鄰近地區的禽流感疫情緩和而漸次恢復。本人認為市民對食用雞隻的信心，其實更大程度是建基於政府切實地採取嚴謹的防疫措施，包括對內地活雞供應商實施品質檢查、在進口方面採取檢疫和防範措施，以阻截有問題的鮮活家禽及冰鮮和急凍禽鳥肉類進口，以及就本地雞場的防疫控制、活雞運輸、售賣，以至屠宰採取衛生防疫措施。

根據世界衛生組織的標準，只要爆發禽流感的疫區在最後一個禽流感個案出現後的 21 天內再沒有雞隻死亡，便可恢復出口家禽，因為 21 天已有足夠時間，讓有關病毒全部死亡。現時，政府不同意恢復從廣東省的指定供港雞場進口活雞，主要是憂慮這些雞場無法確保其雞隻在輸港途中沒有加入來自外省的活雞。如果當中混有來自禽流感疫區的雞隻，則本港嚴謹的安全圈便可能前功盡廢。本人明白政府在保障本港市民健康上的苦心和壓力。事實上，在過去兩次禽流感疫症中所付出的代價並不輕，在去年的 SARS 疫症中，更是傷亡慘重，本地多個行業，尤其是旅遊、零售和飲食業均陷於蕭條，幸好中央政府及時開放內地居民來港個人遊和簽訂 CEPA，才令本港可在短時間內恢復生機，趕上經濟復甦的勢頭。但是，我們未必能夠承受另一次禽流感疫情的打擊。

不過，鮮活家禽業及相關行業涉及數以萬計的人的生計，這些人難以等待半年甚或更長的觀望和失業時間。本人認為，政府其實可以研究實行一些措施，使到即使內地活雞恢復輸港，也不會對市民健康構成很大風險，例如加強對廣東省內各指定供港雞場的檢查，以及在邊界設置一些臨時檢疫站，供輸港活雞停留 7 天，甚至是 21 天，才運到本港各批發市場。關鍵反而是 在於政府是否計劃今後對進口活雞，以至售賣活雞的安排作出重大的政策改變。

在暫停進口內地活雞後，政府考慮輸入受精蛋，並在本港設立孵化場，以自行孵化雞隻取代從內地進口雞苗。此外，當局較早前也曾提出包括中央屠宰、全港集中售賣和屠宰活雞，以及在零售雞檔設置屠宰隔離設施等方案。本人相信，政府應該盡早明確表態，包括表明會計劃實施哪個程度的人雞分隔政策，甚至香港的活雞養殖業會否被淘汰等。許多個案顯示，禽流感爆發主要是源自人與活雞接觸和屠宰雞隻的過程，而雞肉經過恰當處理和烹調後，危險性並不高。當局如計劃減少人雞接觸，便應該有一項清晰的政策，以免從業員空等，耽誤時日，也不要誤導雞農投資在孵化機上，但最後卻變成浪費和另一種怨憤。在制訂政策和表態上，當局實在不能夠再拖。

可是，當局對於眼前鮮活家禽業和相關行業及其從業員面臨的苦況，實在須施以援手。政府擬動用 844 萬元提供免租優惠和特惠補助金，其實幫助

十分有限，只是聊勝於無而已。本人重申，關鍵仍然是在於訂出清晰的政策方向，以及按這個方向與業界磋商及諮詢公眾，以尋求獲廣泛認同的政策和方案。

代理主席，本人認為本港應繼續保留活雞養殖業和零售業，但應該在養殖、運輸及貯存方面作出改善，以減少雞隻染病的機會，而在零售和屠宰的層面，應減少市民與雞隻的接觸機會。對於進口的活雞和冰鮮雞，應加強對供應商貨品的質量進行檢查和檢疫的工作。正如我在前面所述，嚴謹的食物衛生標準、切實執行的檢疫工作，其實是對有關行業和市民健康的最大保障。

代理主席，本人謹此陳辭，支持議案。

麥國風議員：代理主席，亞洲多個國家較早前相繼爆發禽流感，截至今年 3 月 1 日，在越南和泰國分別證實有 23 宗及 10 宗人類感染 H5N1 禽流感的個案，當中共有 22 人死亡。香港在 1997 年亦曾經爆發禽流感，當年共有 18 人受感染，其中 6 人死亡。香港市民可謂“聞雞色變”，食用鮮活雞的信心已大為動搖，甚至是沒有信心。有關從業員亦首當其衝，生計大受打擊，境況堪輿，亦很可憐。

由於內地多個地方相繼爆發禽流感，香港已暫停輸入內地活雞。所謂“手停口停”，我完全體會到鮮活家禽業及相關行業的從業員所面對的困境。因此，我絕對支持業界向政府爭取合理的賠償及恩恤。雖然政府現時已採取了一些措施，例如減免租用政府物業攤檔及商戶的租金，以及提供低息貸款給業界，但這些措施只能幫助店主，其他從業員卻被拒諸門外。因此，我促請政府要加大力度，幫助有關從業員度過難關，並推出一些新措施，例如設立緊急救濟金等，使所有有關從業員均可獲得幫助。

政府從多方面的途徑幫助有關從業員，是義不容辭的，但卻萬萬不能急於重新輸入活雞。內地處理疫症的透明度低，早已為人所詬病，有外地的報道指出，內地早於去年年初已爆發禽流感，只是秘而不宣而已。究竟事情的真相是怎樣的？是否有人漏報、遲報或不報呢？相信只有內地官員才最清楚。去年 SARS 的慘痛經歷，我們是永遠無法磨滅的，所謂“一朝被蛇咬，十年怕草繩”，香港正是內地通報機制透明度低的最大受害者。雖然內地有關部門表示自從 2 月 17 日起，中國內地沒有接到新的疑似高致病性禽流疫情報告，可是，沒有人能夠擔保這是否從經濟利益角度出發，因此隱瞞疫症。

我不是說永遠不能輸入內地活雞，但現時不是恢復輸入活雞的最適合時機，因為我們仍未能百分之一百保證由內地輸入的活家禽是安全的，加上現時周邊國家仍然出現禽流感個案，例如日本數天前便發現第三宗 H5N1 禽流

感個案。由此可以證明，H5N1 病毒猶如野草燒不盡，春風吹又生，我們絕對不能冒險。其實，無論香港本身的防疫措施做得多好，如果周邊地方的防疫措施出現漏洞，香港仍然不能擺脫禽流感的威脅。因此，即使是現時立即輸入活雞，亦難以恢復市民對食用活雞的信心。我希望業界稍安毋躁，等到周邊地區的情況和環境完全穩定下來後，以及市民的生命和健康得到最高保障後，市民自然會有信心再食用活雞。

亞洲多個國家相繼爆發禽流感，香港在“疫臨城下”的情況下，幸好仍力保不失。由於我們吃過 1997 年禽流感的苦頭，因此我們現在不斷督促政府要採取有效的措施，以防範禽流感在香港爆發。幸運之神不會永遠眷顧一個人的，尤其是香港，因此，我希望有關的人不要被短暫的勝利所蒙蔽，如果稍為鬆懈，病毒就會入侵。

我們要有長遠的眼光，不要活在短暫的經濟利益之上，因為生命是相當寶貴的。我們不能夠本末倒置，讓經濟和就業的短暫利益凌駕於生命健康之上。去年，我們飽受 SARS 的蹂躪，更體會到“健康就是財富”這句至理名言。香港不能承受多一次疫症的後果。

由於禽流感的威脅完全、完全未消除，因此希望大家暫時稍安毋躁，再多等一會，等到疫情真正受到控制後，才輸入活雞。我們必須居安思危，緊守每個防疫的關口，才能保障市民的生命健康。謝謝代理主席。

陳國強議員：代理主席，民主建港聯盟認為，要恢復市民食用鮮活家禽的信心，令鮮活家禽業及相關行業的從業員早日恢復正常生計，應在內地有關方面按規定做足防疫工作，以及確保香港特別行政區（“特區”）政府繼續採取嚴謹的防疫措施後，盡快准許輸入活家禽、雞苗及冰鮮和冷凍的家禽屠體。

我們的提議主要是基於以下 4 個理由的：

第一個理由是，現時，在內地註冊的供港雞場及檢疫部門已制訂了多項措施，以預防及遏止禽流感，並取得了明顯的成效。從疫情防控的成效方面，據瞭解，自禽流感在廣東省內 9 個地點爆發後，已有 5 個地點的疫情達致在 21 天內沒有新疫症的期限，符合解除疫區封鎖的要求。到本月 6 日，廣東省內的所有疫區均可除名，而自從最後一宗個案，即在深圳野生動物園內出現黑天鵝因為受禽流感染而死亡的個案後，至今廣東省已沒發現新個案。至於全中國，亦會在本月 9 日達致除去疫區之名。

從控制疫情的法規來看，內地現時已有嚴格的法規，規定各級政府如遇有疫情發生，必須在 24 小時內向中央匯報，延遲匯報的會受到懲罰。

從控制疫情的具體措施來看，在禽流感爆發後，廣東省政府已規定所有飼養的雞隻均須接種疫苗，尤其是在供港農場附近 3 公里範圍內的農場雞隻，更可優先接種疫苗。

第二個理由是，現時香港政府考慮停止輸入活雞半年，但卻不能提出理據及風險數值，因此很難令人相信政府的決定是正確的，與此同時，我們看到澳門政府已決定在本周五重新輸入內地活雞。此舉難免令人質疑香港特區政府的決定是否有矯枉過正之嫌。

第三個理由是，政府提出的替代方法並不可行。政府有關方面現時提出輸入受精蛋，以代替活雞的建議，但業界認為並不可行，並持反對態度，主要原因包括政策不明確，即業界不知道這項政策會否長期執行。如果該項建議只是暫時性的，政府在不久之後又再容許輸入雞苗，則雞農投資在孵化雞苗設施上的費用將付諸流水。此外，成本將會上升，即業界認為採取這項方法，必定會令飼養雞隻的成本上升。這除了是因為自行孵化會帶來額外成本外，也是由於香港市民通常會選購雌性雞隻，但在雞隻孵化前，根本不能分辨雌雄，因此，在香港進行孵化，可能會令相當多雄性雞隻沒有人要，出現養兩隻雞，但只能賣出 1 隻的情況，這自然會令農場的經營成本上升。相反，如果輸入雞苗，農場東主便可以直接選購雌性雞苗，因而可大大減輕成本開支。

此外，就可行性而言，如果單靠本地農場提供新鮮活雞，以在正常情況下每天需要 8 萬隻活雞來計算，業界 1 年便須孵化約 1 億隻受精蛋。香港根本沒有那麼大的地方和設施來進行如此大規模的孵化。雖然政府可以提供援助，但業界一直認為，他們最需要的，其實只是政府准許他們重新復業和正常地經營，根本不想政府提供援助。況且，所謂援助的金額根本不足以支持他們度過長時期停業的苦境。

第四個理由是，政府採取矯枉過正的政策，會令香港的家禽業大受打擊，大部分的業者會無奈地被迫結業，過萬人會因此而失去“飯碗”，被迫加入失業大軍，影響香港經濟的復甦和社會穩定。我們希望政府有關決策者尊重科學、尊重事實，並且以民為重，不要打爛過萬市民的“飯碗”。

因此，我們的結論是，應該致力恢復市民食用活家禽的信心，令活家禽及相關行業的從業員早日可以恢復正常的生計，以及在做足防疫工作的基礎上，應盡快准許輸入活家禽、雞苗、冰鮮及冷凍家禽屠體。

代理主席，我謹此陳辭。

代理主席：是否有其他議員想發言？

勞永樂議員：代理主席，我發言支持政府推行以公眾衛生為大前提的政策，保障香港市民的健康。我認為政府目前正執行的政策，是獲得廣大市民支持的。

事實上，社會上的主流意見很清楚，社會要求香港施行的政策與最先進的國家看齊，例如新加坡對一個有疫症的地區採取禁運措施，市民便會馬上問，為甚麼香港不做？政府如果在中國大陸發生禽流感時，只是禁有問題的省，市民便馬上會問，為甚麼對泰國的禁運便整個國家也禁，而對中國大陸卻有另一種待遇？市民不會說泰國的幅員遠較中國小，他們只會問，為甚麼政府採取一些不公平的政策？因此，與世界先進國家和地區看齊，是市民的主流意見。

另一主流意見是，在防止疫症、控制傳染病時，政府採取的政策宜嚴不宜寬。如果政府真是那麼理性、那麼專業，收集所有證據後才採取行動的話，很多市民便會問，會否太遲？會否太遲以致我們後悔也來不及？香港正正從 SARS 之後恢復過來，香港能否承擔另一次疫症爆發的代價？這些都是市民的心聲，亦可以說是社會上的主流意見。因此，我覺得，說句公道話，政府現時就禽流感所採取的政策是獲得廣大市民的支持，最少可以說是獲得大部分市民的支持。

不過，正確的政策；儘管獲得大部分市民支持的政策，也未必是完美的，因為即使是正確的政策，也會可能有些人受到傷害，特別是經濟上的傷害。因此，我覺得由於這關係，政府應該代表絕大部分市民向不幸受到影響的人士作出補償。這不是賠償，而是補償。為甚麼說是補償呢？因為政府根本沒有做錯，而且是符合絕大部分市民的意願才這樣做。由於正確的政策也會令一些人受損，所以引入補償這看法。剛才有同事說，業界根本不是想要這些補償；即使補償，也未必足夠。政府在這方面其實可以與業界或受影響的人士多溝通，瞭解他們的實質情況、其真正所受到的經濟損失，以及估計會受到影響的時間。我認為所有這些工夫都是應該做的，而且應該做得好。

事實上，禽流感再不單止是香港本身的問題，甚至不單止是一個地區性的問題，而是一個世界性的問題。流感病毒可說是揮之不去，生命力頑強，所以我覺得在很多國家，這也會長期成為一個很嚴重的問題。因此，世界各國應該趁這時候攜手合作，找出一個世界性的方案。當然，這個世界性的方案要配合每一個地區和國家的實質情況而落實和施行。香港在禽流感的經驗可說是世界上最好的，所以我鼓勵香港政府盡量利用香港這強項，幫助世界不同地區解決這問題。現在世界衛生組織發表了很多言論，很權威，但其實這種權威可說是來自香港。因此，我覺得香港在這方面應該引以為榮，並且繼續為世界作出貢獻。

至於今天辯論的議題，是恢復香港人食用鮮活家禽的信心，其實不是談論或辯論一下，便可以恢復香港人食用鮮活家禽的信心。信心怎樣才可以恢復過來呢？便是禽流感這問題得到世界性的控制。每個國家其實也懂得怎樣處理，而並非一個國家說這樣，另一個說那樣；一個地區說 21 天，另一個地區說 42 天的。因此，是要較長時間才可以解決得到的。也不是議員吃雞，政府官員又吃雞，便可以增加市民的信心。香港人是很有智慧的，越多做這些動作，越多談論，越多給壓力，市民便越沒有信心。因此，我向業界呼籲，本議會其實很理解他們的感受，亦很理解他們的困境，但這問題是急不來的。無論多少人請願，多少人說話，也要更長時間才可以解決。在這時候，我呼籲大家冷靜下來，政府與業界好好磋商，想一想有甚麼更切合他們需要的解決辦法。

多謝代理主席。

代理主席：是否有其他議員想發言？

(沒有議員表示想發言)

代理主席：張宇人議員，你現在可就黃容根議員的修正案發言。發言時限是 5 分鐘。

張宇人議員：代理主席，黃容根議員的修正案主要提出按世界衛生組織（“世衛”）的標準，如廣東省發生最後一個禽流感個案的 21 天內沒有再錄得禽流感個案，當局便應准許由省內輸入經檢疫健康的活家禽、冰鮮及冷凍禽肉及雞苗。這一點自由黨是無異議的。

為甚麼我們支持恢復從廣東省輸入鮮活家禽？原因很簡單，省內供港的家禽全部來自二三百個指定農場，這些農場全部依足香港的要求規管。其

實，我覺得採用世衛這個 21 天的標準已經過於保守。香港衛生官員其實很清楚，廣東省指定農場的雞與本地的雞同樣健康。他們可以親自巡視所有指定農場，在滿意衛生情況後，才容許家禽入口。雞隻亦要經過檢疫、隔離，好像本地雞般須接受防疫注射。為了釋除市民的疑慮，業界也接受以 21 天內無感染為限。

如今政府對待指定農場，好像對待國內針對內銷的其他農場一樣，不信任、歧視它們。這政策對那些願花上巨資、做好指定農場衛生、最近還替雞隻注射疫苗的農場，又是否公平呢？

到了上星期，局長連世衛標準也不用，將門檻提高，指國內疫情未穩定，縱使 21 天沒有禽流感，他也同樣反對恢復輸入鮮活家禽。

現在連世衛也說國內禽流感疫情逐漸緩和，我們不明白政府這項無了期禁止輸入活家禽的決定，有甚麼客觀及令人信服的依據？

過去 1 個月，香港的鮮活家禽完全靠本地農場供應，但供應有限，即使有雞出售，品種和重量都不是一般消費者所需的。餘下四五斤重的雞，只有酒樓客會買。平均來說，雞販的生意下跌八九成，打開門做生意的也是“蝕本來做”。

(主席恢復主持會議)

禁止輸入鮮活家禽，不單止令家禽及相關行業陷於水深火熱，亦嚴重打擊飲食業。本會食物安全及環境衛生事務委員會主席李華明議員曾向我說，今年 1 月委員會訪問日本時，當地的國會議員也說，如果香港禁止輸入活雞，食肆沒有鮮雞供食用，他們便會少一個來香港旅行的理由。

我認為今次業界的困難特別嚴峻，損失較過去數次疫潮都來得慘重。問題並不是源於他們疏忽或不衛生，也不是天災，他們不知如何處理，而要政府賠償；而是政府首先對本身的預防制度無信心，恐慌至要無限期禁入活家禽。市民看到政府甚麼也不敢做，又怎會有信心食雞？紓困措施只是減租和減泊車費，但業界生意大跌，政府又沒有低息貸款，他們怎能支薪給員工？員工的生計如何維持？政府是否想看到僱主結業、員工失業呢？

我再想強調，業界並非想靠政府資助，他們最想盡快恢復正常營業。國內已經超過兩星期沒有禽流感個案，如果數天後能夠宣布恢復入口鮮活家

禽，挽回市民的信心，業界甚至無須政府採取任何紓困措施，補償他們的損失，也無須獲得政府的援助。盡快輸入鮮活家禽，便可以減輕公帑的負擔。

主席女士，我謹此陳辭，支持黃容根議員的修正案。多謝主席女士。

衛生福利及食物局局長：主席女士，近日在亞洲爆發的家禽感染禽流感疫潮前所未見，令人憂慮。從 2003 年 12 月中起，區內已有 10 個國家和地方受影響。根據世界衛生組織（“世衛”）發表的最新資料顯示，這些地區的疫情仍未完全受控。基於上述種種原因，世衛警告各地必須繼續保持高度警覺，確保監察和偵測工作不會鬆懈。

有很多議員提出要恢復市民食用活家禽的信心，而且要制訂紓困措施，援助因本港暫停進口活家禽而受影響的人。我要在此多謝議員提出意見。不過，在回應議員的關注時，我必須重申，禽流感確實會對公眾健康構成潛在威脅。

禽流感病毒的特性，是與其他流感病毒混雜而變種後產生新型病毒，以致對公眾健康構成嚴重威脅。世衛等國際衛生當局均關注到，如果 H5N1 病毒帶有來自人類流感病毒的基因，以致可容易地在人與人之間傳播，便可能出現流感大爆發。

世衛指出，H5N1 病毒成為亞洲區內家禽風土病的風險很高，而近日爆發的疫潮，亦要一段時間才可穩定下來。家禽疫症和病毒可能已經廣泛存在於環境等情況，會增加人類接觸病毒和受感染的風險。此外，這疫潮更可能導致新型流感病毒出現，引致流感大爆發。

由 1998 年起，我們實施了一套非常全面的預防和監察計劃，以減低本港爆發禽流感的風險。現行的措施三管齊下，包括為所有旱禽注射預防 H5 禽流感疫苗；提高本地農場的生物安全水平，防止病毒傳入農場，以及在所有零售點實行每月兩天休市清潔日，以減少可能積存的病毒數量。鑑於最近亞洲區內爆發禽流感疫症，我們亦已採取連串防範措施，加強防線，包括暫停進口受影響地方的活禽鳥（包括活家禽）和禽肉。

我們至今採取的措施，能夠有效地使本港達致 H5N1 零感染。不過，區內的疫症顯示，禽流感可能會在未來數年經常爆發。為家禽注射疫苗以解決禽流感問題，並非萬無一失，因為 H5N1 病毒會因變種或突變而成為危害公眾健康的病毒，而這風險並不能依靠疫苗杜絕。此外，我們現時使用的 H5N2 疫苗，對其他類型的禽流感病毒無效，例如對可能屬高致病性的 H7 型禽流

感病毒便無效。過去曾有案例顯示，這種病毒可跨越物種感染人類，所以這種病毒也可能與其他人類流感病毒混雜變種，成為可引致流感大爆發的致命病毒品種。

為了保障香港的公眾健康，當亞洲區內禽流感疫潮正處於高峰期時，我們應以盡可能保持零感染為目標。

今次議案辯論的主題，是如何恢復市民信心。有些議員指出，由於向本港供應活家禽的內地註冊農場均無爆發禽流感，而且所有輸港活家禽均已注射疫苗，因此，無理由不恢復從內地進口活家禽。看來他們認為恢復從內地進口活雞，是恢復市民信心的最佳方法。

我不同意這觀點。議員應該還記得，食物安全及環境衛生事務委員會在不久前開會時，曾一致通過議案，敦促政府當局暫時停止處理從內地進口活家禽和禽肉事宜。在提出這項議案時，我們只得悉廣西省有 1 宗確診個案，以及河南及河北省（附錄 1）有兩宗疑似個案。時至今天，情況又起了很大變化，內地現時有超過 11 個省份爆發禽流感。在目前疫情較為嚴重的情況下，我們又怎能現時便恢復進口活雞呢？

主席女士，如果議員認為早日恢復從內地進口活家禽，是恢復市民信心的最佳方法，恐怕是錯判形勢，過分樂觀。要恢復市民對活家禽的信心，最好的方法是向市民保證：政府有能力應付在亞洲區內爆發的禽流感危機；政府有一套全面的計劃，可達致零感染的終極目標；萬一香港爆發疫症，政府亦有一套有效的緊急應變方案處理。因此，只有向市民承諾，我們會以保障公眾健康為首要任務，而且會排除萬難達到這個目標，才可令市民恢復信心。

我曾經簡介政府為解決短期內本地活雞沽清問題而建議推行的臨時措施，所以不會在這裏複述有關細節。我只想提出一點，我們估計現有活雞存量約 200 萬隻，以每天平均需要約 3 萬隻雞計算，最多可維持約兩個多月供應。

因此，我們最近已就禽流感風險管理的基本原則徵詢學者和專家的意見。所商議的事宜，包括恢復從內地認可農場進口冰鮮和冷藏禽肉；進口受精雞蛋，以及發展本地孵蛋場，以解決無雞苗入口的問題。

當局完全明白，可能須向家禽農友、批發商、零售商，以至運輸商作出紓困安排，以協助他們度過這段困難時期。

為紓緩活家禽販商和運輸商在這段期間的經濟困難，在漁農自然護理署（“漁護署”）轄下家禽批發市場和食物環境衛生署（“食環署”）轄下濕貨街市內所有活家禽攤檔，如果在這期間繼續營業的，可獲寬免租金 50%，為期 3 個月；如果這些活家禽批發商和零售商在寬免期內已連續停業 30 天或以上，可向漁護署或食環署提出申請，如獲批准，餘下的 50% 租金的有關金額也可獲寬免。漁護署和食環署將會進行抽查，確保有關商戶符合免租的要求。至於漁護署轄下的家禽批發市場指定作運載活家禽貨車停泊之用的月租車位，我們亦會寬免這段期間的泊車費。

此外，在寬免期內，在私人處所售賣活家禽的新鮮糧食店持牌人，可獲 5,000 元特惠金。這些在私人處所售賣活家禽的持牌人，如果在寬免期內已停業，可向食環署提出申請，獲批准後可取得 5,000 元額外特惠金。這筆擬議特惠金額，是參照食環署轄下街市 3 個月租金額而訂定，所以是相當於食環署轄下街市活家禽攤檔可獲寬免的 3 個月租金。這些紓困措施所涉及的支出約為 8,443,000 元。

這些措施只是可即時實施的短期措施，以紓緩有關販商當前面對的經濟困難。我明白到，儘管議員完全贊同這些短期紓困措施，但仍要求我們制訂更多措施，援助處境有困難的人，特別是家禽業的僱員。我們亦認同有這個需要，現正研究多個援助方案，包括低息貸款和僱員再培訓等措施。在制訂建議後，便會向立法會事務委員會匯報。

多謝主席女士。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：黃容根議員就張宇人議員議案動議的修正案，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。

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：請各位核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

丁午壽議員、許長青議員、陳國強議員、梁劉柔芬議員、黃容根議員、楊孝華議員、劉健儀議員、李鳳英議員、張宇人議員、梁富華議員及劉炳章議員贊成。

陳智思議員、麥國風議員及勞永樂議員反對。

張文光議員、單仲偕議員及羅致光議員棄權。

地方選區及選舉委員會：

劉江華議員、蔡素玉議員及鄧兆棠議員贊成。

余若薇議員反對。

何秀蘭議員、何俊仁議員、李華明議員、梁耀忠議員、楊森議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、司徒華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 17 人出席，11 人贊成，3 人反對，3 人棄權；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 14 人出席，3 人贊成，1 人反對，9 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。

主席：張宇人議員，你現在可以發言答辯，你有3分零9秒。

張宇人議員：主席女士，局長剛才提及事務委員會在1月一致通過的議案，但當時有兩個因素，是致使大家通過議案的。第一，當時在街市內有二十多萬隻雞，大家都擔心街市內雞隻太多；第二，我剛才也提過，有政府官員說禽流感可能會人傳人，可能會在香港導致三十多萬人死亡，大家都被嚇得十分驚慌；加上其他地區同時出現多宗禽流感，不斷有個案，似乎未有完結的跡象，所以當時我們通過了該項議案。不過，請局長不要忘記，同一事務委員會上月亦通過了另一項議案，要求政府盡快輸入活雞。這項議案的字眼與黃容根議員剛才提出的修正案很接近。

我希望局長明白，他的工作其實已做得很好，很多市民都認同，而他亦無須向我們保證百分之一百不會有禽流感。局長剛才亦說明白業界的問題，並會盡快與他們商討。正如周梁淑怡議員剛才所說，我也希望局長或兩位署長盡快與業界商討輸入雞隻的時間表，並希望局長盡快瞭解業界的困難，向他們提供助力。

多謝主席女士。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：張宇人議員動議的議案，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)

勞永樂議員起立要求記名表決。

主席：勞永樂議員要求記名表決。表決鐘會響3分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請各位核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

丁午壽議員、張文光議員、許長青議員、陳國強議員、梁劉柔芬議員、單仲偕議員、黃容根議員、楊孝華議員、劉健儀議員、羅致光議員、李鳳英議員、張宇人議員、梁富華議員及劉炳章議員贊成。

陳智思議員及勞永樂議員反對。

麥國風議員棄權。

地方選區及選舉委員會：

何秀蘭議員、何俊仁議員、李華明議員、梁耀忠議員、楊森議員、劉江華議員、劉慧卿議員、蔡素玉議員、鄭家富議員、司徒華議員、鄧兆棠議員、黃成智議員及余若薇議員贊成。

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 17 人出席，14 人贊成，2 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 14 人出席，13 人贊成。由於議題獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布議案獲得通過。

下次會議

主席：我現在宣布休會。本會在 2004 年 3 月 10 日星期三下午 2 時 30 分續會。

立法會遂於晚上 8 時 29 分休會。

附錄 1

會後要求修改

衛生福利及食物局局長會後要求作出以下修改

確定版第 131 頁第 5 段第 4 行

將 “河南及河北省” 改為 “湖南及湖北省”

(請參閱本翻譯版第 2949 頁第 4 段第 4 行)

附錄 I**書面答覆****保安局局長就何秀蘭議員對第一項質詢的補充質詢所作書面答覆**

有關在主體答覆附表 1 的數字中，獲證實觸犯與黑社會有關罪行的數字，根據截至 2003 年年底的紀錄，在過去 3 個學年因涉嫌參與黑社會活動而被定罪的中小學生人數如下：

2000 年 9 月至 2001 年 8 月

總區	因參與黑社會活動而被定罪的人數	
	小學生	中學生
港島	1	12
九龍東	1	8
九龍西	0	6
新界北	3	16
新界南	0	6
水警	0	0
總計	5	48

2001 年 9 月至 2002 年 8 月

總區	因參與黑社會活動而被定罪的人數	
	小學生	中學生
港島	1	7
九龍東	0	4
九龍西	0	6
新界北	0	14
新界南	2	15
水警	0	1
總計	3	47

書面答覆 — 繢

2002 年 9 月至 2003 年 8 月

總區	因參與黑社會活動而被定罪的人數	
	小學生	中學生
港島	1	4
九龍東	0	7
九龍西	0	1
新界北	0	9
新界南	0	7
水警	0	0
總計	1	28