

會議過程正式紀錄

2006 年 11 月 15 日星期三

上午 11 時正會議開始

出席議員：

主席范徐麗泰議員，G.B.S., J.P.

田北俊議員，G.B.S., J.P.

何俊仁議員

何鍾泰議員，S.B.S., S.B.ST.J., J.P.

李卓人議員

李國寶議員，G.B.S., J.P.

李華明議員，J.P.

呂明華議員，S.B.S., J.P.

吳靄儀議員

周梁淑怡議員，G.B.S., J.P.

涂謹申議員

張文光議員

陳婉嫻議員，J.P.

陳智思議員，G.B.S., J.P.

陳鑑林議員，S.B.S., J.P.

梁劉柔芬議員，S.B.S., J.P.

梁耀忠議員

黃宜弘議員，G.B.S.

黃容根議員，J.P.

曾鈺成議員，G.B.S., J.P.

楊孝華議員，S.B.S., J.P.

楊森議員

劉千石議員，J.P.

劉江華議員，J.P.

劉皇發議員，G.B.M., G.B.S., J.P.

劉健儀議員，G.B.S., J.P.

劉慧卿議員，J.P.

蔡素玉議員，J.P.

鄭家富議員

霍震霆議員，G.B.S., J.P.

譚耀宗議員，G.B.S., J.P.

石禮謙議員，J.P.

李鳳英議員，B.B.S., J.P.

張宇人議員，J.P.

陳偉業議員

馮檢基議員，S.B.S., J.P.

余若薇議員，S.C., J.P.

方剛議員，J.P.

王國興議員，M.H.

李永達議員

李國英議員，M.H., J.P.

李國麟議員，J.P.

林偉強議員，S.B.S., J.P.

林健鋒議員，S.B.S., J.P.

馬力議員，G.B.S., J.P.

梁君彥議員，S.B.S., J.P.

梁家傑議員，S.C.

梁國雄議員

郭家麒議員

張超雄議員

張學明議員，S.B.S., J.P.

黃定光議員，B.B.S.

湯家驊議員，S.C.

詹培忠議員

劉秀成議員，S.B.S., J.P.

鄭經翰議員

鄭志堅議員

譚香文議員

缺席議員：

李柱銘議員，S.C., J.P.

單仲偕議員，J.P.

出席政府官員：

房屋及規劃地政局局長孫明揚先生，G.B.S., J.P.

經濟發展及勞工局局長葉澍堃先生，G.B.S., J.P.

環境運輸及工務局局長廖秀冬博士，J.P.

保安局局長李少光先生，I.D.S.M., J.P.

衛生福利及食物局局長周一嶽醫生，S.B.S., J.P.

列席秘書：

秘書長馮載祥先生，J.P.

助理秘書長甘伍麗文女士

助理秘書長林鄭寶玲女士

提交文件

下列文件是根據《議事規則》第 21(2)條的規定提交：

附屬法例／文書	法律公告編號
《2006 年公眾衛生及市政（將地方撥作公眾遊樂場地用途）（第 3 號）令》.....	245/2006
《2006 年公眾衛生及市政條例（修訂附表 4）（第 3 號）令》.....	246/2006
《存款保障計劃（維持資產）規則》.....	247/2006
《〈刑事事宜相互法律協助（比利時）令〉（生效日期）公告》.....	248/2006

其他文件

- 第 24 號 — 入境事務處處長法團根據《入境事務隊（福利基金）規例》第 12(b)條擬備的入境事務隊福利基金管理報告
- 第 25 號 — 審計署署長報告書
二零零五至零六年度
香港特別行政區政府帳目審計結果
- 第 26 號 — 審計署署長第四十七號報告書
衡工量值式審計結果 — 二零零六年十月
- 第 27 號 — 二〇〇五至二〇〇六年度政府帳目

議員質詢的口頭答覆

主席：質詢。第一項質詢。

規管溫室氣體排放

1. 余若薇議員：為減少溫室氣體排放量和改善全球氣候變化而簽訂的國際公約《京都議定書》，由 2003 年起已適用於香港。在今天的施政報告中，行政長官亦指出：“香港是一個世界城市，除了關注本地的污染問題外，亦應該關注一個全球共同關心的大題目，即溫室效應引起的全球暖化危機”。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有沒有評估全球暖化對香港的經濟發展、醫療系統、民生福利等方面的影響；如果有評估，詳情是甚麼；如果沒有評估，原因是甚麼，未來有沒有計劃進行評估；
- (二) 履行《京都議定書》的義務的進展；及
- (三) 會不會考慮成立專責小組，研究規管個別行業（特別是發電廠）的溫室氣體排放情況？

環境運輸及工務局局長：行政長官在今年 10 月發表的施政報告，已清楚指出香港特區政府對因溫室效應所引起的全球暖化問題的關心。作為一個國際城市，香港除了協助中央政府履行《京都議定書》的義務外，亦會盡力減少本地溫室氣體排放，以及透過研究工作，評估氣候變化對香港各方面的影響。

我想首先介紹香港在《京都議定書》下的義務和工作進展。全球已有超過 180 個國家在 1992 年或之後簽訂了《聯合國氣候變化框架公約》（“《公約》”）。《公約》要求所有國家根據其共同但有區別的責任和各自的能力及其社會和經濟條件，盡可能開展最廣泛的合作，並參與有效和適當的國際應對行動。

在 1997 年，《公約》的締約方簽署《公約》下的《京都議定書》，讓屬於工業化國家的締約方（附件一締約方）按照具體規定，承諾在 2008 年至 2012 年間，各自限制或減少其本身溫室氣體排放不高於 1990 年水平的 92% 至 110% 不等，而所有附件一締約方的總溫室氣體排放量，應較 1990 年水平最少減少 5%。同時，在《京都議定書》下引入了 3 類靈活機制，即排放貿易、共同履行協定和清潔發展機制，協助附件一締約方實現遵守限制或減少溫室氣體排放的承諾。依據共同但有區別責任的原則，未列入附件一締約方（非附件一締約方）者，在《京都議定書》下並無須承諾限制或減少溫室氣體排放。《京都議定書》已在 2005 年 2 月 16 日正式生效。

按照《京都議定書》的條款，中國（包括香港特區）跟區內的其他大多數經濟體系，例如南韓及新加坡等一樣，無須承諾限制或減少溫室氣體排放，但要按照聯合國的具體規定，提交國家信息通報。

《京都議定書》在中國正式生效時，亦同時適用於香港特區。特區政府將會協助中央政府履行《京都議定書》的義務，提供以下資料：

- (i) 溫室氣體的排放清單；
- (ii) 適用於香港的減緩氣候變化措施和有利充分適應氣候變化措施；
- (iii) 合作促進開發、應用與氣候變化有關，並有益於環境的技術的活動；
- (iv) 合作有關氣候變化的科學研究活動；及
- (v) 促進公眾意識及獲得有關信息的活動。

按聯合國的具體規定要求，非附件一締約方應當在得到聯合國有關機構首次支付用於實際編製國家信息通報的資金 4 年內，盡全力提交國家信息通報。據我們瞭解，聯合國有關機構仍未向中國批出有關資金，因此，香港將於 2010 年前後向中央政府提交有關資料，香港特區政府將在未來兩年準備資料。

香港特區政府過去曾進行多項科學研究，初步評估氣候變化對香港多方面的影響，例如香港天文台一直研究氣候變化與氣象因子、雨量和海平面的變化的關係及未來趨勢；機電工程署研究在香港使用可再生能源的可能性，以及環境保護署研究控制溫室氣體排放的可能措施，以及就氣候變化對香港的能源使用等數個範疇進行概要性的評估。有關研究的結果載於各部門的網頁上。

為了配合聯合國對國家信息通報的具體編製要求，我們會在未來兩年準備有關資料的同時，依據香港的社會經濟狀況、承擔能力、發展優先順序、目標和情況等，參考及採用國際通行的方法，評估氣候變化對香港各方面的影響，研究優化和加強本地現行的減緩氣候變化措施。

雖然本港的溫室氣體排放僅佔全球排放總量很小的部分，但多年來，特區政府仍努力不懈地採取實際可行的措施，盡量把排放減至最少。例如在

2004 年，香港的溫室氣體人均排放量為 6.4 噸，較 1990 年下降了 7%，遠低於其他大多數的經濟發達地區。至於在考慮是否須特別規管個別行業的溫室氣體排放前，我們必須充分考慮實際情況，包括本港的承擔能力和規管帶來的效益。

此外，根據《京都議定書》的條款，中國（包括香港特區）可參與清潔發展機制，香港特區政府與中央政府一直就適用於香港特區的具體安排進行商討，並期望盡快制訂方案。

最後，我重申，香港特區政府會一如既往，盡力做好本分，努力減少本地的溫室氣體排放。可是，解決氣候變化不可單靠個別國家的力量，能否成功是有賴全球所有國家共同努力。

余若薇議員：主席，局長的主體答覆令人失望，特別是第九段，她一如特首般，只告訴了我們香港的溫室氣體人均排放量較 1990 年下降。不過，主席，局長在第三段說《京都議定書》所規管的並非是人均排放量上升或下降了，而是總排放量上升或下降了——這是跟 1990 年的排放量作比較。我當然明白局長說雖然中國簽訂了《京都議定書》，但由於中國是發展中國家，不屬於附件一締約方，但香港的發展程度卻較其他工業化國家發達。因此，我想請問局長，特區政府究竟有否打算達到《京都議定書》的要求，即溫室氣體的總排放量——並非人均排放量——應較 1990 年減少？局長在第九段說要考慮實際情況和承擔能力，那麼，她的意思是否說特區政府沒有這個打算？特別是對於發電廠，特區政府是否完全沒有打算要減少溫室氣體的排放量？

環境運輸及工務局局長：我們由 1996 年開始減排，目的是要達到較 1990 年還要低的標準，其中要包括人口增長，所以，人均排放量雖然減少了，但在 1990 年至 2004 年間，總排放量是增加了 12%。不過，《京都議定書》並沒有規定所有附件一締約方的國家均須減排，有些國家是獲准增加排放量的。例如澳洲，雖然它容許澳洲增加 8% 排放量，但它仍不“收貨”，也沒有讓這個國家參加，因為它在分析這個國家的發展過程中，發覺該國家有需要在某程度上增加排放量。所以，《京都議定書》並非指定每一個國家均須減排的。在 1990 年至 2004 年間，我們並非說我們已做得很好，但大家可以作一比較。我們在 2004 年的增幅是 12%，而締約內非正式向市場經濟過度國家同期增長的……即跟我們相近的，增幅較新加坡……新加坡大約是 80%；加拿大是 27%；澳洲是 25%；新西蘭是 21%；美國是 21%；芬蘭是 15%，後面還有很多。我們知道我們必須咬實牙齦才可減排。在那段期間，在很多可行的方案

下，我們已盡量做。因此，我們須再進行一些評估，然後才可決定下一步如何減排。當然，發電廠是我們最大的二氧化碳排放者，佔了總體的 70%。所以，如果我們要再減排，便須在燃料上做工夫。

最近，美國政府發表了最新科技，是有關如何可以減少發電廠的排放量，其中涉及能源的安全，即一個國家是否完全依靠其中一種能源來發電呢？我們希望全部使用天然氣，但我們近幾年面對了一個問題，便是當天然氣的供給出現問題時，便又要再使用煤。用煤是否可以完全剷除排放量呢？經過了這一次的分析後，我們覺得能源的安全也要在考慮之列。因此，我不能回答余若薇議員有關我們將來應跟隨哪一個附件一締約方的國家。其實，我們並非屬於附件一締約方的國家或城市 — 應該是國家 — 的減排或增排容量，我們自己是有自由度訂定的。我們現已開始與國家一起看看香港可以再做多少工夫。

主席：共有 11 位議員輪候提出補充質詢，有機會提問的議員請盡量簡短。

蔡素玉議員：主席，大家都知道，溫室氣體最主要是甲烷和二氧化碳。香港的沼氣堆填區的確控制得較好，但要解決二氧化碳的問題，其實也是很容易的，因為最主要的來源是兩間發電廠，而以煤發電所產生的溫室氣體，是較以天然氣發電的多出一倍。局長的答覆一直在說由於我們並非附件一締約方，所以無須有目標，但其實，我們的二氧化碳增加超過 10%.....

主席：那麼，你的補充質詢是甚麼？

蔡素玉議員：我想請問局長，我們的國家已簽署了《京都議定書》，我們會否就二氧化碳的減排訂下目標，例如在哪個日子會減少多少，以履行我們.....最少也要實際地告訴我們有甚麼措施，例如綠化也好，其他.....

主席：你是否已提出了補充質詢？如果已經提了出來便可以了。局長，請作答。

環境運輸及工務局局長：我認為蔡議員問我的是有否目標及會否繼續減排，而我在這兩方面的答覆也是肯定的。在目標方面，我們須考慮整體對社會經

濟的影響，直接地說便是電費，因為使用一些較昂貴的燃油，肯定會影響電費。此外，由於國家並沒有就《公約》下的《京都議定書》訂出排放上限或下限，所以我們不能跟隨《京都議定書》，香港須自行研究。舉例來說，我們其實一直在進行綠化，亦有種植樹木，每年會種植某數量的樹木，我們是一直有做的。此外，我們會盡量顧及能源效益，作出減排。至於現時可否訂下一個實際可行的目標，我們暫時還未能這樣做。

張超雄議員：主席，全球氣溫的變化對於香港人，特別是長者的身體會造成直接影響。不少調查發現，氣溫上升對長者的身體造成影響。我想提出的補充質詢是，政府在設計公共樓宇時，究竟有否考慮到長者的需要？特別是現時的設計是連鐵閘也不會安裝的，令長者的居所在通風方面很有問題。我想知道在全球氣溫上升的現象下，就長者這方面而言，政府有否考慮過有甚麼對策？

主席：張超雄議員，我覺得你現在提出的補充質詢跟這項質詢的主題關係不大。你其實應該提出另一項質詢，詢問公屋的設計有否照顧你剛才所提到的困難，對嗎？

張超雄議員：主席，或許我把補充質詢的範圍拉闊少許。我們知道，全球氣溫上升，對長者及長期病患者的身體會造成很大影響，政府有否任何政策應付這方面的變化？

環境運輸及工務局局長：如果要確認全球暖化對健康造成影響，我相信現時並沒有一個確實的 **correlation**，即相連的關係。不過，我相信在設計樓宇方面，無論在甚麼情況下，我們均要做到……機電工程署已發出 5 種指引，說明所有政府興建的樓宇，無論是公屋或其他屋宇，均須在節約能源方面做到最好，符合很高的標準。此外，在通風程度方面，我相信這也是屋宇署的其中一項要求。不過，近年，很多公屋用家也採用了冷氣的設計，所以整體上是變為保溫而非通風。我相信必須進行全面檢討，才能為通風訂下另一套標準。

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。

楊森議員：主席，我認為全球溫室效應令氣溫上升，這真是世界的一個很大的危機。我希望局長乘着兩間發電廠將會在 2008 年重新簽訂合約，政府可否……主體答覆第九段是特別針對兩間發電廠，指出它們佔了香港溫室氣體排放量的 70%，政府可否特別針對它們進一步……我知道局長將會要求兩間發電廠減排，但可否進一步減低它們溫室氣體的排放量？我想特別針對它們，因為它們快將簽訂新合約，我認為這是一個好時機。局長能否在這方面加把力？

環境運輸及工務局局長：我已經加了很多“馬力”，希望社會可以支持。此外，這樣做也會影響電費，這是一個很現實的問題。我會繼續爭取減排的。

主席：第二項質詢。

非法經營靈灰安置所

2. 何俊仁議員：據報，現時寺廟提供的私人靈灰龕位，佔整個靈灰龕位市場供應的三分之一，當中有不少是非法經營。就整個靈灰龕位市場而言，政府可否告知本會：

- (一) 有沒有評估現時非法經營私人靈灰安置所的情況；若有，詳情是甚麼，包括非法經營的靈灰安置所的地點、這些安置所提供的靈灰龕位數目、這些龕位佔整個私人靈灰龕位市場供應的比例、助長此類靈灰安置所出現的因素、所引起的公共衛生問題、對城市規劃的影響，以及涉及的地價收入損失是甚麼；
- (二) 有沒有就非法經營的靈灰安置所提出檢控；若有，過去 3 年的檢控數目；及
- (三) 根據現時最新的情況，未來 10 年對公私營靈灰龕位的最新需求估計及相應所作規劃的詳情和進度？

衛生福利及食物局局長：主席女士，

- (一) 政府並沒有未經許可的私人靈灰安置所的全面資料，亦沒有對有關情況進行評估。就公共衛生角度而言，由於火化時經攝氏 850 度以上的高溫處理，火化後的骨灰不會構成衛生問題。

按《城市規劃條例》，土地使用及發展必須依照適用法定圖則所定的土地用途，違反或未有規劃許可的發展會屬違例發展，規劃署可根據《城市規劃條例》採取管制行動，發展靈灰安置所亦不例外。除非法定圖則清楚訂明許可，否則必須作出申請。

由於當局並沒有統計未經許可的靈灰安置所的數目，所以不能作出地價評估。

(二) 政府在過去 3 年並沒有檢控未經許可的靈灰安置所。

(三) 香港死亡人數隨着人口增長不斷上升，火葬的數目亦持續上升。在 2005 年，香港死亡人數有 38 683 人，其中 33 288 人（佔 86%）採用火葬。預計火葬數目的比率在未來數年還會繼續上升，到 2010 年後會達到約 90%或以上。市民對靈灰龕的需求不斷增加，而政府及非政府團體均有提供靈灰龕。根據過往經驗，我們估計市民對政府及華人永遠墳場（“華永”）的靈灰龕需求量約為每年二萬多個，即約佔整體火化數字的六成。

政府已積極計劃在 2007 年至 2013 年分批提供合共約十萬多個靈灰龕。在未來兩年，政府將在長洲、和合石、鑽石山及葵涌建成合共約 25 000 個靈灰龕。政府亦正計劃於 2010 年及 2013 年在和合石增建數萬個靈灰龕。我們也積極考慮於屯門第 46 區發展靈灰安置所設施，並曾於今年 5 月諮詢屯門區議會，但遭區議會及居民反對。政府將繼續就和合石和屯門興建靈灰安置所計劃的詳情諮詢有關區議會，以及向立法會申請撥款落實計劃。

此外，華永由現時至明年會多提供約 1 萬個新的靈灰龕。

總括而言，如果屯門的發展計劃未能早日完成，按上述政府增建靈灰龕的計劃，在未來 10 年，預計政府及華永會有 6 年出現靈灰龕供應短缺的情況，而短缺的數量將介乎每年 8 000 個至 2 萬個不等。

政府沒有私營靈灰龕整體供應量的數據。

何俊仁議員：主席，當知悉政府原來對整體私營靈灰安置所的數目——無論是合法或非法——均全無掌握時，我是感到非常驚訝的。對很多家庭來說，安葬先人是一個很重要的問題，但政府在這方面的規劃卻似乎完全未能

配合，未能鼓勵後人為先人進行火葬。我從局長的主體答覆看到，政府未來就靈灰龕位的供應似乎仍非常短缺，我想問政府，是否基於這個原因，所以政府不想知道有多少非法經營的靈灰安置所，亦希望無須執法，因為已沒有地方安置靈灰龕位？如果政府真的要處理那些非法經營的靈灰安置所，便可能沒有地方可以安置那些靈位了。我想問政府，是否沒有其他方法確保未來供應是足夠的呢？

衛生福利及食物局局長：主席女士，我剛才已說得很清楚，政府歷年來也爭取在地區興建靈灰龕的可能性，但很可惜，每次均遇到當地居民或區議會反對。我們當然明白區議會和居民對靈灰龕設施有一定抗拒，但我們亦知道每年全港也有人死亡。我曾於兩年前說過，死無葬身之地的問題，是一定要解決的。我們究竟如何能增加靈灰安置所呢？在火葬設施方面，我們已有一系列計劃，10 年後也會有足夠的火葬設施，唯一的問題便是如何安置靈灰龕。因此，我希望在我們選擇地方時，議員能給予更多支持，以及令地區人士接受我們的方案。現時，很多墳場的設計並非真的很令人抗拒，我們可以把墳場設計得很美，好像花園一般。

此外，我們也有其他可能的選擇供市民考慮。例如，我們現時正鼓勵市民未必一定要有一個永久的靈灰龕，如果他們願意，是可以把先人的骨灰撒在紀念花園裏的。政府現時共有 8 個紀念花園，而歌連臣角也正在興建一個新的紀念花園，那裏也是一個很美麗的地方，可以讓市民對他們的先人表示尊敬。因此，我覺得不能純粹指政府在這方面沒有盡力，一定要得到所有市民和社會合作，才可解決問題。

何俊仁議員：我的補充質詢有一部分局長並沒有回答，便是是否因為靈灰安置所供應不足，所以政府不想掌握、不想瞭解非法經營的靈灰安置所的情況？

衛生福利及食物局局長：主席女士，我剛才說過，政府當然希望可以盡量提供有關數字，至於是否規管私人靈灰龕，我們便要看看靈灰龕是否有任何風險問題。社會提供了很多不同的服務，是否每樣都要規管呢？有關靈灰龕方面，我剛才也說過，它本身並不存在衛生或安全的問題，所以，現時來說，我們不會考慮進行規管。至於有沒有其他因素導致要對它們作出規管呢？我們當然視乎大家的看法。我認為從衛生、健康和環境方面來說，我們現時並沒有這個需要。

黃容根議員：政府告訴我們，在 10 年後，即由這數年至 2013 年，政府會提供十多萬個靈灰龕位。現時，火葬已越來越普及，我想問政府，有沒有考慮使用其他辦法來解決這個問題呢？局長剛才說可以把骨灰撒在花園裏，但我看到國內有些團體已開始組織一些人把靈灰撒進大海，我們有沒有可能鼓勵市民這樣做呢？

衛生福利及食物局局長：主席女士，今天有一項質詢是問及海葬的，我在有關的答覆中已作出解釋。政府現時是會接受市民申請進行海葬，但一般來說，我們要知道那並非只涉及骨灰那麼簡單，因為在進行海葬時，家人會把元寶蠟燭等一併拋進海裏，那些東西是會污染海水的。因此，我們現正考慮可以進行海葬的地點。如果是在香港海域範圍外，那當然無須規管，因為在公海隨便做甚麼也是可以的。不過，如果是屬於香港的海域，我們便要考慮如何避開繁忙的地點，例如維多利亞海港的繁忙水域、沙灘、避風塘、海魚養殖區、海岸公園和郊野公園的海岸線等，我們是會考慮這些因素的。現時，特別是對於進行海葬的申請，我們是不收取任何費用的，所以這是值得考慮的方案，而我亦相信越來越多人會考慮採用其他方法。有些人會把先人的靈灰放置在家裏供奉以表示尊敬，這也是其中一個可能性。

王國興議員：從局長的主體答覆可以看到，政府和華永均沒有提供足夠的靈灰龕位。在這種情況下，有些私人機構——我不說它們是非法的——便提供靈灰龕。政府有沒有考慮過為它們制訂一個註冊或登記制度，好讓市民在使用私人靈灰龕安葬先人骨灰時，可以知道哪些是已向政府登記或註冊的機構，那麼，他們的先人便得以死有安身之所，或死有經登記或經註冊的安身之所，這豈非幫助政府解決問題了嗎？我想問政府會否有這樣的考慮，讓那些私人機構可以幫助政府，解決政府靈灰龕位不足的問題呢？

衛生福利及食物局局長：主席女士，我剛才已說過，在進行任何規管前，我們要看現時有沒有健康、衛生的條件或因素，導致政府須作出規管。靈灰龕本身在安全和健康方面並沒有問題，那純粹是使用服務的人及提供服務的人之間的商業合約，所以我們現時並沒有打算對私人靈灰龕設施進行任何規管。正如我剛才所說，如果有任何其他因素要考慮，我們才會進行這方面的工作。

王國興議員：主席，局長尚未回答我的補充質詢。我是問可否制訂一個登記制度，讓市民知道他們先人的安身之所是經過政府登記的？局長尚未回答這一部分。

主席：局長，你可能要說得清楚一點。

衛生福利及食物局局長：主席女士，我們現時並沒有打算制訂一個登記制度。

李華明議員：主席，從政府提供的數字看到，每年有兩萬多個靈灰龕位是由政府和華永提供的，另約有一萬多個（即另外的四成）則很大機會是由私人機構提供的。這是一個供求的問題。由於政府不能提供多些，所以便迫使市民使用由私人機構提供的靈灰龕位。局長剛才說不打算進行登記或規管，那麼，讓我反過來問政府，政府有否聽聞、接獲投訴或瞭解過，現時有越來越多光顧私人靈灰安置所的市民被欺騙呢？有沒有私人機構因為倒閉或負責人“走佬”而欺騙了市民的金錢呢？政府有沒有從這個角度作考慮呢？

房屋及規劃地政局局長：主席，我們並沒有接獲這方面的投訴。可是，如果談到由私人提供靈灰龕的設施，在規劃方面其實也有一些限制。從規劃的角度來看，並非任何地方也可以作為靈灰安置所。在城市規劃委員會（“城規會”）的發展大綱藍圖裏，有些地方是一定要取得城規會批准的。大家也知道，《城市規劃條例》第 16 條是有兩款的，第(1)款是經常准許的；第(2)款則是須取得城規會批准後才可以做的。例如，綠化地帶、政府社區設施便屬於第(2)款，有些靈灰安置所是可以向城規會提出申請，一旦獲得批准便當然可以設置。這是從規劃的角度來說。

從規劃角度作出了考慮後，便要看看地契；如果地契沒有任何限制，容許有關機構設置靈灰安置所，它們便可以那樣做。可是，如果不獲批准，它們便須向地政總署申請改變用途，看看是否獲批。如果可以改變用途，地政總署便要考慮是否須要求補地價。因此，是有一個程序容許機構設置靈灰安置所的。如果它們符合程序，便不存在非法經營的問題。

李華明議員：主席，局長沒有回答我補充質詢一個最簡單的部分，便是政府有否接獲、理解或聽聞過任何投訴，關於因為光顧私人靈灰安置所而出現問題呢？局長並沒有回應這部分。

房屋及規劃地政局局長：主席，我第一句便回答說沒有接獲這方面的投訴。

主席：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。

石禮謙議員：我想跟進李華明議員剛才的補充質詢。局長已回答了他的補充質詢，如果聽局長的答覆，便是局長甚麼也不能做。可是，政府會否考慮放寬規劃及土地用途的限制，讓靈灰龕位可以設置在現時空置的工業大廈內，以解決靈灰龕位不足的問題呢，主席？（眾笑）

房屋及規劃地政局局長：主席，我們並沒有這樣的考慮。（眾笑）其實，我上星期曾在此回答一項有關工廠單位空置及怎樣增加其使用率的質詢。我想大家當時的考慮是把那些單位改作其他用途供生人使用，而非供死人使用的。（眾笑）

主席：第三項質詢。

致命交通意外

3. 鄭家富議員：主席，鑒於本港近月發生多宗致命的交通意外，政府可否告知本會：

- （一）過去 3 年，在貨車倒車期間發生的交通意外及所引致的傷亡人數，以及就分別涉及的士、公共小巴、公共巴士和貨車司機，以至其他類別的駕駛者的交通意外，按下述 7 種涉及駕駛者的意外成因（即行車時太接近前面車輛、不小心轉換行車線、違反交通燈號指示、駕駛時睡着了或昏昏欲睡、突然病發、超速及酒後駕駛）分類的交通意外宗數及所引致的傷亡人數；
- （二）會不會盡快立法規定貨車必須裝有閉路電視系統才可倒後行車，以及研究在本港某些狹窄的道路實施人車分隔或禁止倒車等措施；若會，詳情是甚麼；若不會，原因是甚麼；及
- （三）會不會制訂措施，強制所有職業司機每年接受身體檢查及定期修讀道路安全復修課程，並確保他們有足夠的休息時間，以及會不會提高危險駕駛引致他人死亡的罰則；若會，詳情是甚麼；若不會，原因是甚麼？

環境運輸及工務局局長：主席女士，過去 3 年，涉及貨車倒車的交通意外數目及傷亡人數，以及涉及跟車太貼、不小心轉線、不遵照交通燈號指示、超速、酒後駕駛，以及司機睡着／昏昏欲睡／突然生病的交通意外數目及傷亡人數，並以各主要車輛類別分項，均已在主體答覆的附件詳細列出，我不會一一讀出。

我們十分關注近來多宗涉及貨車倒車的交通意外。過去 3 年，涉及貨車倒車的交通意外平均每年 185 宗，佔整體交通意外總數約 1.2%，而今年首 10 個月則有 140 宗，與往年相若。我們會繼續致力從各方面採取措施，以加強貨車倒車安全。

自 2000 年 4 月 1 日起，我們強制所有貨車必須裝配可在倒車時發出聲音的自動裝置，以提醒附近的行人有關貨車正在倒車。自從規定此項裝置後，涉及貨車倒車的交通意外由 1997 年至 1999 年每年平均 223 宗，減少至 2003 年至 2005 年的每年平均 185 宗。

此外，現行法例也容許貨車安裝其他如倒車感應器及倒車視像系統等可協助司機安全倒車的裝置。不過，並非所有類型的貨車都適合安裝倒車感應器、閉路電視或其他視像系統。這些裝置的效果及可靠程度，要視乎車輛的類型和車身高矮闊窄而定。如果我們要立法強制所有貨車必須安裝這類裝置，我們便須訂明有關的技術要求和標準，好讓市民有法可依，而部門也可以有效執法。但是，我們理解大部分海外國家都沒有強制規定車輛安裝這類裝置。因此，我們正積極與汽車及這類裝置的製造商探討各類裝置是否及如何適用於不同類型車輛，以便訂定有關的技術要求和標準，方能有效實施。

在改善道路環境方面，監察各區的交通及道路安全情況，一向都是運輸署的工作重點之一。在舊區有些狹窄的路段或盡頭路，令車輛難以掉頭，甚或根本無法掉頭，因此，車輛不得不倒車才可行駛該路段。此外，一些人車分隔的措施，也因為地理環境或業權等因素受到一些限制。因此，運輸署已與各區的區議會緊密溝通，在每區找出有潛在倒車危險的路段，並就每一個個案，考慮其地理環境、當地居民及商業活動的實際需要、對附近道路造成的連鎖影響，以及區內居民的意見等，決定是否有需要實施額外措施，例如實行人車分隔的設施、裝設標誌警惕司機和行人該處會有車輛倒車、限制上落貨的時間或地點，或限制某類型車輛駛進。

事實上，要避免倒車的交通意外，司機的安全意識及駕駛態度十分重要。我們會繼續透過電台宣傳聲帶及電視宣傳片、單張及與業界的定期會議，加強宣傳倒車時的應該注意事項。此外，我們也會加強對行人，尤其是長者及小童，宣傳有關在馬路上應有的安全意識。

至於有關強制規定所有職業司機每年驗身及定期修讀道路安全復修課程的建議，我們必須留意，現時全港約有 160 萬名商用車輛駕駛執照持有人，而估計其中約有 40 萬名是職業司機，但除了專營巴士及專線小巴司機的資料外，我們難以從百多萬名商業車輛駕駛執照人士當中辨別哪些是職業司機，哪些只是擁有商用車輛駕駛執照而非投身司機行業的人士。

因此，規定所有職業司機每年要強制性接受身體檢查有實際的困難，並可能導致所有持有商業車輛駕駛執照人士每年須到運輸署呈交驗身報告才可續牌，這種做法不但會對所有的職業司機造成不便，而且對那些非職業司機而又領有商用車輛駕駛執照人士也會帶來更大的不便及困擾。況且，從交通意外數字顯示，直接因商用車輛司機的健康或精神狀況而引致的交通意外往往都是個別事件。以去年為例，有關的交通意外只有 47 宗，佔全年的交通意外總數少於千分之三(0.3%)。現階段要規定所有職業司機每年要強制性接受身體檢查，未必適當亦未必切合實際情況。

基於相同的考慮，如果強制規定所有過百萬名持有商業車輛駕駛執照的司機定期修讀道路安全復修課程，對絕大部分有良好駕駛習慣及奉公守法的司機，未必合理和公平，而且更為他們帶來不便及時間和金錢上的負擔。

我們認為應對症下藥，必須先考慮強制規定所有屢次違反交通規例的司機，無論他們是私家車司機或職業司機，都要參加駕駛改進課程。我們現正擬訂建議，稍後會提交立法會的交通事務委員會討論，以及展開諮詢工作。此外，我們也會透過各媒體及與業界的定期會議，鼓勵各輪運業界自願報讀駕駛改進課程，以及專門為職業司機舉辦的專題培訓課程及安全工作坊，並且加強宣傳及教育職業司機的駕駛態度及安全意識。

至於職業司機的休息時間方面，我們已向每天接載總數超過 500 萬名乘客的專營巴士公司及專線小巴營辦商發出編更指引，確保司機有足夠的休息時間。至於其他的職業司機，由於他們多屬個體戶而非受聘用於任何機構，無論在執行或監管他們的休息時間方面，均存在一定的困難。然而，運輸署都有透過與業界的定期會議，鼓勵他們參考或跟隨專營巴士或專線小巴的編更指引，以確保司機有足夠的休息時間。

如果有交通意外涉及司機的駕駛方式，而又導致他人死亡，根據《道路交通條例》，司機可被控危險駕駛引致他人死亡，一經定罪，最高可罰款 5 萬元、監禁 5 年及停牌。如果是首次定罪，司機會停牌最少兩年，第二次或其後被定罪，則最少停牌 3 年。我們正檢討危險駕駛引致他人死亡的罰則，

特別是有關監禁的刑期，我們會參考最近上訴庭的建議，以加強對不當駕駛行為的阻嚇作用。該檢討已接近完成，稍後會提交立法會的交通事務委員會討論，並諮詢公眾的意見，盡快修例。

附件

(一) 涉及貨車倒車的交通意外數目及傷亡人數

年份	涉及貨車倒車的交通意外	
	意外宗數	傷亡人數
2003	182	189
2004	179	185
2005	195	201

(二) 涉及跟車太貼的交通意外數目及傷亡人數

(i) 交通意外宗數

年份	電單車	私家車	的士	公共小巴	公共巴士	貨車	總數(所有機動車輛)
2003	159	466	301	86	145	549	1 636
2004	127	539	324	115	161	562	1 758
2005	138	462	393	116	149	589	1 779

(ii) 傷亡人數

年份	電單車	私家車	的士	公共小巴	公共巴士	貨車	總數(所有機動車輛)
2003	194	669	441	145	397	822	2 560
2004	146	823	491	257	447	904	2 945
2005	157	734	630	222	520	1 006	3 075

註：如果在單一宗意外中，涉及的車輛多於 1 種類別以上，該宗意外及其傷亡人數會重複歸納於各有關車輛類別的統計數字之內。

(三) 涉及不小心轉線的交通意外數目及傷亡人數

(i) 交通意外宗數

年份	電單車	私家車	的士	公共小巴	公共巴士	貨車	總數(所有機動車輛)
2003	88	332	170	58	69	204	909
2004	84	403	181	75	77	257	1 065
2005	108	390	174	64	97	292	1 099

(ii) 傷亡人數

年份	電單車	私家車	的士	公共小巴	公共巴士	貨車	總數(所有機動車輛)
2003	98	451	198	86	124	281	1 217
2004	99	561	218	105	133	384	1 484
2005	121	544	221	92	125	407	1 476

註：如果在單一宗意外中，涉及的車輛多於 1 種類別以上，該宗意外及其傷亡人數會重複歸納於各有關車輛類別的統計數字之內。

(四) 涉及不遵照交通燈號指示的交通意外數目及傷亡人數

(i) 交通意外宗數

年份	電單車	私家車	的士	公共小巴	公共巴士	貨車	總數(所有機動車輛)
2003	18	136	85	26	8	50	313
2004	13	127	67	30	15	57	299
2005	13	127	74	15	15	50	286

(ii) 傷亡人數

年份	電單車	私家車	的士	公共小巴	公共巴士	貨車	總數(所有機動車輛)
2003	20	244	147	45	18	90	545
2004	19	249	110	79	42	104	615
2005	26	214	116	55	47	108	560

註：如果在單一宗意外中，涉及的車輛多於 1 種類別以上，該宗意外及其傷亡人數會重複歸納於各有關車輛類別的統計數字之內。

(五) 涉及司機睡着／昏昏欲睡／突然生病的交通意外數目及傷亡人數

(i) 交通意外宗數

年份	電單車	私家車	的士	公共小巴	公共巴士	貨車	總數(所有機動車輛)
2003	4	46	15	5	2	30	102
2004	3	42	19	3	6	30	106
2005	2	33	13	6	5	23	83

(ii) 傷亡人數

年份	電單車	私家車	的士	公共小巴	公共巴士	貨車	總數(所有機動車輛)
2003	4	74	23	18	2	46	167
2004	4	56	23	9	15	57	169
2005	2	71	34	7	11	40	166

註：如果在單一宗意外中，涉及的車輛多於 1 種類別以上，該宗意外及其傷亡人數會重複歸納於各有關車輛類別的統計數字之內。

(六) 涉及超速的交通意外數目及傷亡人數

(i) 交通意外宗數

年份	電單車	私家車	的士	公共小巴	公共巴士	貨車	總數(所有機動車輛)
2003	74	166	61	12	38	95	449
2004	53	130	67	25	28	69	377
2005	44	111	61	22	29	68	334

(ii) 傷亡人數

年份	電單車	私家車	的士	公共小巴	公共巴士	貨車	總數(所有機動車輛)
2003	94	255	76	33	54	119	634
2004	58	196	81	69	61	94	564
2005	50	158	78	45	59	82	471

註：如果在單一宗意外中，涉及的車輛多於 1 種類別以上，該宗意外及其傷亡人數會重複歸納於各有關車輛類別的統計數字之內。

(七) 涉及酒後駕駛的交通意外數目及傷亡人數

(i) 交通意外宗數

年份	電單車	私家車	的士	公共小巴	公共巴士	貨車	總數(所有機動車輛)
2003	7	81	1	1	0	14	104
2004	14	61	2	1	1	16	97
2005	6	68	4	0	0	10	88

(ii) 傷亡人數

年份	電單車	私家車	的士	公共小巴	公共巴士	貨車	總數(所有機動車輛)
2003	9	140	1	2	0	23	175
2004	15	100	2	1	1	19	140
2005	7	126	5	0	0	13	151

註：如果在單一宗意外中，涉及的車輛多於 1 種類別以上，該宗意外及其傷亡人數會重複歸納於各有關車輛類別的統計數字之內。

鄭家富議員：主席，局長在主體答覆第四段提到會積極研究有關貨車應裝置閉路電視的問題，局方並希望在 3 個月內進行公開諮詢。我想告訴局長，由於最近發生了 5 宗倒車意外，喪失了 6 條寶貴生命，這已是很清楚及很悲痛的答案。局長可否減省公開諮詢的時間表，在今年年底，即餘下的個多月時間，盡快進行修例工作？若否，局長可否支持我已草擬的私人法案，立例規定這些貨車必須裝置閉路電視系統，以減低人命的傷亡呢？

環境運輸及工務局局長：我們的確認為倒車安全的裝置，例如感應系統或車尾視像系統，是可以幫助司機倒車的。我剛才已在主體答覆中提到，由於車輛的種類繁多，如果要立法，必須有效執行才可。況且，我們也須考慮每一類型的車輛，以免車輛因為安裝了這類系統，反而在操作上會出現問題或有盲點，即希望它可以較安全，卻反而在實際上是虛假的。所以，我希望與業界商討，我們現時在議會上的討論，當然會一致覺得，如果想減低交通意外的發生，要盡量利用科技及各方面輔助，以幫助職業司機減低意外。可是，我們始終也必須在清楚諮詢業界後才可以實行。我可以答應鄭議員會盡快處理，不會拖延這件事，但我們必須經過透徹的磋商和跟業界商討。

主席：鄭家富議員和局長的一問一答已經用了 12 分鐘。由於局長今天的答覆比較全面，所以我會酌量增加這項質詢的時間，好讓議員可以提問補充質詢。共有 9 位議員輪候提出補充質詢，請各位議員提問時盡量簡短。

張文光議員：主席，倒車發生的意外，責任一定在於司機，因為一般行人是不會知道司機會忽然倒車，甚至在聽到任何倒車的聲音時是會懂得迴避的。文件顯示，即使安裝了倒車時發出聲音的裝置，死傷人數只減少兩成左右，由此可看到效果是有限的。最近的 5 宗倒車事件，奪去了 6 條人命，這些人其實死得極為冤枉。但是，在主體答覆中，為甚麼局方對於裝置閉路電視也不能作出明確的決定，為甚麼連一個時間表也沒有呢？局長是否覺得市民可以接受這種拖拉的做法？局長究竟覺得還須死多少人，才肯下決心訂出時間表呢？

環境運輸及工務局局長：正如任何意外，交通意外是意外，即是在意料之外的。我相信全球沒有一個城市沒有交通意外發生的，而倒車意外的數據，歷年來也是差不多，亦是頗主要的危險。但是，裝置倒車感應視像系統只是其中一種辦法，並非所有車輛也能使用，例如有尾板的車輛便無法裝置，而泥頭車由於車斗要整個傾斜，也是無法裝置的。如果我們制定了一項法例，卻是並非人人做得到，我們便須很清楚列明哪一類車輛要強制裝置視像系統。

此外，駕車人士不可單靠任何一種機器或技術，便可以代替其駕車安全的意識。倒後行車其實任何時間都有危險，因為司機的視線是有所限制的。至於行人，他們也有責任，行人並不完全是對的。我們翻查以前的檔案，顯示有些人是在馬路上行走，而並非在行人道上，這些行人亦須留意道路安全。如果要減低交通意外，我們相信必須各方面合作，並非只倚賴一方，但我可以回答張議員，我們會盡快進行立例，不過，我亦希望大家不要完全倚賴這視像系統，以為裝置後便可以很安全。我們始終要提醒大家，各方面均要盡自己的能力來注意交通安全。

郭家麒議員：主席，我們當然明白並非所有司機均應該或有可能接受身體檢查，但針對最近一連串的巴士或重型車輛意外，我們很多時候看到報道指這可能跟司機的身體狀況有關。在外國，駕駛重型車輛的司機，包括巴士司機，每年亦須進行身體檢查。局長在主體答覆中表示因金錢問題而不會這樣做，這是否顯示政府認為人命並不矜貴，而專營巴士公司的錢才是最重要的呢？

環境運輸及工務局局長：我想郭議員並沒有留心聽我的回答，我只是說商用車輛駕駛執照持牌人約有 160 萬，我們不可能要求所有這類司機每年均參加身體檢查。但是，在專營巴士當中，城巴、新巴、新大嶼山巴士均規定 50 歲以上的車長每年必須檢查體格，而九巴則規定 60 歲以上的車長每年必須檢查體格。九巴和龍運巴士已同意，50 歲或以上的車長每年均必須進行體格檢查，這些重型巴士或專營巴士、有組織機構中已經設有這個制度，我只是說我們不能對所有持有這類商業駕駛執照的人施加這規定而已。

李卓人議員：發生了 5 宗倒車意外和犧牲了 6 條人命，只換來局長一句“意外就是意外”，我覺得這是推卸責任及似乎是毫不着緊。政府應該改變態度，真的要較為緊張，因為這是人命關天的事。

主席，局長剛才說會立法，既然如此，為甚麼不可以清清楚楚地表明政府現時已着手立法，然後才跟業界商討技術問題。局方不要以技術理由而一直拖延整件事到不知何時。如果政府要等到解決技術問題才立法，我們便不知要等到何時了。兩件事其實是可以同步進行的。局長今天可否在這裏清清楚楚說明，政府現時正着手立法，並會盡快向立法會提交法案，同時，局長亦會跟業界商量。這樣做便可以解決問題了，為甚麼搞到似乎毫不着緊般呢？這會讓我們覺得這個政府十分冷血。

環境運輸及工務局局長：政府對於減低交通意外的努力，並非單看到一兩宗意外才開始做工作，這是一項長期的工作，我們每年也很小心進行檢討，研究有關措施是否令我們的交通安全可以獲得改善。我想向大家提供一些數字，交通意外的數字歷年來是一直遞減的，每千輛車輛所引致意外的宗數，已由 1981 年的 1.62 宗下跌至 1991 年的 0.8 宗，到 2005 年更只有 0.26 宗。

不過，我只說出一個事實，便是我們不可能減至零意外。意外得到各位議員的關注，當然是一件好事，因為我們可以趁機處理一些必須收緊的法例，如果得不到社會人士或立法會的支持，這些法例亦不能獲得通過。我對於這種情況很有經驗，例如在處理紅綠燈扣分制時，即使已經搞了多個月，約大半年時間，也須進行清楚的諮詢和得到各方面的支持後，才能做得到。我們的同事現時已開始研究《道路交通（車輛構造及保養）規例》（第 374A 章），考慮法律上要怎樣更改。我們絕對會同步進行，在制定法例時，如果看到哪一類車輛要如何規管，便須同時向業界進行諮詢。

李永達議員：主席，我當然知道局長有做工作，但這個問題受到社會關注，至今也差不多有半年。局長有一項矛盾的做法是——我知道一些車輛是較易安裝這些設施的，但另一些車輛——正如局長所說的泥頭車、有尾板的車輛則不同，局長有否設法先為大多數的一般車輛立法，然後才處理該兩三類較難處理的車輛？這是否可行呢？這樣，李卓人和鄭家富便不會覺得局長真的就這事只是討論了半年——單是在交通事務委員會亦已商討兩三次了。這樣做是否可行呢？

環境運輸及工務局局長：我們現時正正朝着這個方向做，研究要把哪一類車輛 exempt，即豁免。這是很重要的，因為我們不希望在豁免了一些車輛後才發覺它們原來是做得到的。我們必須向車輛的供應商清楚解釋，而他們有時候也會想到一些方法，便要求可以做得得到。從表面看來可能很難做到，例如要重新接駁電線，但如果供應商則可以在車輛的結構上做得得到，我們也希望有關豁免可以盡量減至最少，我們只是這個意思而已。

李永達議員：主席，局長沒有回答我的補充質詢。我知道當局會有豁免，但我的補充質詢是，既然較難處理的部分已經不做，為甚麼處理了半年還沒有成績呢？

主席：你可以坐下。局長，請作答。

環境運輸及工務局局長：這便是由於要研究所豁免的究竟是哪一類車輛呢？簡單的說，表面上可能要豁免的車輛，未必一定要豁免，但我們想把這些車輛也加入，不予豁免的這些類別，便是這個意思。

主席：本會就這項質詢已用了超過 23 分鐘。最後一項補充質詢。

李鳳英議員：局長也提到，車的種類繁多，要裝置感應器等裝置會有一定的困難。說到倒車的意外，在司機方面來說，他們往往要兼顧路面和本身駕駛的車輛，道路又太狹窄。在立法的過程或前期的現階段，局長會否跟業界商討，先行規定特殊車種須有人跟車，以解決一些問題，即增加一個跟車的人，以減少倒車的意外？

環境運輸及工務局局長：我們曾在交通事務委員會的會議上建議增設一個跟車的人，以第三者的協助來避免讓倒車時發生意外。雖然我們看到這可能是一個方法，但我們要視乎業界的經營是否可行，並須跟業界商討。此外，跟車的人以往也曾發生意外，這是事實。因此，作為政府，必須清楚考慮各方面的利弊，然後才進行硬性的規定，而這是一項要很小心的決定。

主席：第四項質詢。

防止山火

4. 張學明議員：主席，據報，大欖郊野公園日前發生的猛烈山火，火場面積約 460 公頃，燒毀 66 000 棵樹木，並影響原本在該處棲息的動物。被焚毀的山林估計需 10 年以上才可恢復原貌。就防止和撲滅山火的工作，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於本年重陽節前後山火數目較去年同期上升，當局有沒有檢討防止山火的宣傳教育工作或措施的成效；若有，結果是甚麼；會不會檢討現時預防山火的設施，例如隔火帶、綠帶、水位及水缸等設置，能不能在不同地形和地勢下發揮實際的防火功效；
- (二) 有沒有研究郊野公園內的山火偵察系統和滅火駐守隊當值機制有沒有需要改善之處，以便能及時發現和即時有效撲救山火；會不會考慮因應本港郊野公園的地勢添置更有效的滅火工具；及
- (三) 除以上措施外，有沒有其他方案可改善防止和撲救山火的工作？

保安局局長：主席女士，今年重陽節期間，天氣非常乾燥，增加了山火的風險。11 月 1 日在大欖郊野公園發生的山火焚燒超過 51 小時才被撲滅，主要原因是當時該處風勢強勁（香港正懸掛一號風球），山火迅速蔓延，而且山勢險要，增加滅火工作的困難。

就主體質詢的 3 部分，我的主體答覆如下：

- (一) 政府一向重視防止山火的宣傳和教育工作。在過去數年，於清明節和重陽節前後，保安局統籌的防止山火專責小組的成員部門，包括消防處、漁農自然護理署（“漁護署”）、政府飛行服務隊、

民眾安全服務隊（“民安隊”）、醫療輔助隊、民政事務總署及政府新聞處，都會與地區組織、志願團體及公共運輸公司等合作，加強向市民宣傳防止山火的信息。我們亦已透過電視、電台和互聯網等媒介向市民宣傳防止山火的信息及呼籲掃墓人士小心處理火種。此外，漁護署在山火高危的日子，也會增派特別執法隊，巡邏經常發生山火的黑點及檢控非法生火的市民。在這方面，從山火數目由 1999 年的約 3 300 宗，下降至近年每年約 1 500 至 2 000 宗來看，宣傳和教育的工作已收到一定成效。但是，我們仍會繼續不斷檢討，加強有關工作，希望獲得廣大市民的支持，在郊遊或掃墓時，避免留下火種，釀成山火。

在防止山火方面，漁護署每年在乾燥季節來臨之前，都會在郊野公園適當的地方設立隔火帶，並為郊野公園的主要或新近種植的植林區、林道及主要郊遊路徑剪除雜草，以阻隔山火的蔓延，例如漁護署今年在各郊野公園便設立了 50 公里的隔火帶。在這次大欖郊野公園的山火中，上述措施亦有效地保護了區內的部分樹木。漁護署在郊野公園內一些對防火比較重要的策略性位置，也建有 37 個每個容量約 3 萬公升的地下貯水缸，為撲救山火提供水源。漁護署亦會繼續不時檢討，考慮在更多的適當地點加設這些隔火帶及地下貯水缸。

- （二）政府十分重視在郊野公園內的山火偵察及撲救工作。現時漁護署共設置有 11 個山火瞭望台，在每年 9 月至翌年 4 月山火季節期間，會根據不同的環境因素（如濕度、風速和節日習俗等），按需要作 24 小時偵察山火，務求能盡早發現山火，並會調派滅火隊在不同的郊野公園管理站作 24 小時通宵候命，以盡快派員在山火出現之初將其撲滅。

各部門會不時檢討各項撲救山火的策略和工具，以進一步提高撲救山火的效率。例如，漁護署已改善了郊野公園內 4 個直升機坪，以方便政府飛行服務隊的直升機協助撲救山火的工作。此外，消防處、漁護署及民安隊近年亦購置了新型的撲救山火背泵。新購置的背泵較以往的滅火工具更輕盈及便於攜帶。

- （三）在各政府部門及市民的互相配合下，近年的山火數字較多年前已有減少。但是，由於郊區佔香港 70% 的地方，而且根據過往的經驗，很多山火都是發生在新界私人墓地附近，而私人墓地分散各處，因此，政府會繼續透過鄉議局、鄉事委員會及各區的防火委員會宣揚防火信息，提醒市民要小心處理火種及保護郊野大自

然。我們亦會於來年的清明節和重陽節期間加派人員，並邀請志願人士（如消防安全大使或環保團體），加強在私人墓地的主要出入口進行宣傳和教育工作，務求進一步減少山火的發生。我們希望市民能繼續支持政府的防火工作，合力保護我們的郊野。

張學明議員：主席，局長在主體答覆中說了很多有關防止山火蔓延的措施，他特別提到漁護署今年在各個郊野公園設立了 50 公里的隔火帶，並且在這次山火中起到有效的作用。因為隔火帶是一種最原始及最有效的防止山火蔓延的措施，我想請問政府，這 50 公里長的隔火帶佔了本港整體郊野公園面積所涵蓋的比例是多少？這又是否足夠？如果不足夠的話，來年又會有甚麼計劃呢？

主席：哪位局長作答？廖局長。

環境運輸及工務局局長：主席，張議員的補充質詢是問及這 50 公里的隔火帶是否足夠。其實，是不應該用面積比例來計算的，我們必須找一些策略性地方，是可以把兩個區有效地分隔的，才會令這些隔火帶起作用，我相信這不是在於計算多少百分比，而是在於該策略究竟是否正確。

我們亦看到有了這隔火帶後，我們山火的數目和受控的情況均有所改善。當然，如果可以在適當的地方再設立多些隔火帶，山火的範圍便將可以再減少。

劉皇發議員：主席女士，對於一些經常發生嚴重交通事故的道路，警方都會將其列為交通黑點並採取一些針對性的措施。政府有否考慮檢視山火的情況，把一些經常容易發生山火的山頭列為黑點，並且就該等黑點重點制訂相關的撲救山火措施呢？

環境運輸及工務局局長：在重陽節和清明節的時候，對於一些地方，例如私人墓地，如果我們知道那裏是山火黑點，便會在高危日子特別派出執法隊及巡邏隊，在這些地方勸籲市民不要非法生火，以及採取檢控行動。

譚耀宗議員：主席，我有 3 點建議，不知政府會否考慮。

第一，是跟進局長剛才回答劉皇發議員的那一點，即會否加強在一些私人墓地的主要進出口，除了進行宣傳教育外，會否索性禁止他們把香燭冥鏹帶上山？第二，會否考慮對那些遺下火種或隨意燃燒物品的人，除了檢控外，還會加強罰則呢？第三，內地採用了一些具較強防火性能的樹木樹種，如果我們種植這些樹木的話，便可能會減少發生山火的情況，例如種植山杜英、楊梅、米老排、海南葡桃等這類樹種。請問局長會否考慮這數點呢？

主席：譚耀宗議員，你這幾點有何相通之處呢？如果沒有，我便會當你提出了 3 項補充質詢。

譚耀宗議員：主席，主要因為局長說出了很多措施，但並沒有提及這 3 點。可是，我覺得這 3 點在防火方面是有相互關係的。

主席：譚耀宗議員，你的補充質詢其實是問政府有否其他措施，例如是這 3 類。

譚耀宗議員：是的。多謝主席。

環境運輸及工務局局長：主席，如果我們可以在各墓地實施禁止攜帶元寶蠟燭及燃燒衣紙溪錢的行動，當然會是一個最好的做法。我們也希望如果提出這項意見，能得到各方人士，包括鄉間人士的支持，這便是可以減輕遺下火種問題的最基本辦法。

此外，在罰則方面，根據目前香港法例的《林區及郊區條例》，任何人在這些地方或附近生火，或是使用正在燃燒的火均屬犯法，違法者最高罰款額是 25,000 元及監禁 1 年，這是其中一項法例。另一項是《郊野公園條例》，任何人在非指定燒烤地點或露營地點生火或用火也屬犯法，遭檢控後可被處 5,000 元罰款及監禁 1 年。我們的法例在刑罰上包括了監禁 1 年，這已具備足夠的阻嚇作用。最重要的是法官在判刑時會採取高度的罰則。

至於種植的植物品種方面，就香港的環境來說，有一些樹木是比較惹火的，例如很出名的台灣相思，但它也有其好處，因為可以在我們的土壤內加

入氮肥。所以，很多時候，我們會在斜坡上種植台灣相思，以改善泥土。不過，我們也有考慮採用其他品種，例如樟樹、鴨腳木、荷樹等，這些也是比較好的品種。但是，就譚議員剛才提及的 *species*，我們也希望你們讓我們考慮，究竟這些外來品種會否影響香港的整個生態情況，因為除了防火外，我們也要考慮這一點，我們願意在這方面再多做一些工夫。

呂明華議員：主席，如果早期便能夠探測到山火的發生，當然是最好的。但是，根據政府主體答覆的第(二)部分顯示，漁農署現時只置有 11 個山火瞭望台，看來似乎並不足夠。既然政府現在有使用新科技，我想請問政府，有否考慮使用氣球或無人駕駛的飛機，在重陽節等這些比較惹火的日子裏探測山火的發生呢？

保安局局長：主席女士，在山火高危的日子，我們有使用飛行服務隊的直升機來做一些瞭望工作。至於議員提議的氣球，我們有需要回去再作研究。

呂明華議員：局長沒有回答關於無人駕駛飛機這部分。

主席：局長，是有關無人駕駛的飛機。

保安局局長：主席女士，我們現在沒有打算採用這類無人駕駛飛機，因為這是屬於軍事上的用品，在香港來說，是很難購買得到的。

主席：本會就這項質詢已用了超過 15 分鐘。最後一項補充質詢。

譚香文議員：主席，局長剛才表示會加強巡邏及執法行動，我想知道成效方面有否顯著改善？

我想請問局長，在過去 3 年，因為市民遺下火種而造成的山火數目，以及當局成功在郊野檢控遺下火種的個案是多少？我想看看在成效上，有關執法措施能否令市民更小心防止山火呢？

主席：哪位局長作答？廖局長。

環境運輸及工務局局長：主席，在監視巡邏方面，在重陽節當天，漁護署共有 150 名農林管理員聯同消防處、警務處及民安隊等人員，在發生山火的黑點進行宣傳、防止山火的巡邏及執法以保護郊野公園，當天檢控了 4 名違例者。

至於由 2001 年至今天為止，在郊野公園或林區因為非法生火或用火而被檢控的人，共有 65 人，而罰款則是由 200 元至 2,000 元不等。此外，由 2001 年至 2006 年，每年的數目亦大致相同。

譚香文議員：我剛才是詢問成效，2001 年至 2006 年大致都是這些數字，那麼在成效上是否沒有顯著改善呢？

主席：局長，譚議員所問的是成效。

環境運輸及工務局局長：如果你要看成效的話，個案數目是一直有遞減的。不過，我仍不滿意遞減的情況，譬如 2003 年是 59 宗、2004 年是 67 宗，即有增加，而 2005 年是 44 宗，2006 年則是 33 宗。換言之，情況也有少許改善，但並不明顯。

主席：第五項質詢。

監管大型旅遊設施

5. 黃容根議員：主席，最近，本港新發展的一些大型旅遊設施例如昂坪 360 纜車系統（“昂坪 360”）及香港迪士尼樂園（“樂園”），在運作初期都曾發生事故及混亂情況。就此，政府可否告知本會：

- （一）早前昂坪 360 的管理公司（下稱“纜車公司”）公布，如預測纜車服務將會停頓 30 分鐘或以上，便須立刻通知傳媒和公眾，政府當局有沒有研究這通報機制所定的 30 分鐘是否合理的時間、此舉能否有效提高纜車公司運作的透明度、纜車在開業個多月便出現輸送軌道故障，是否合乎情理，以及上述事故會否嚴重損害遊客和市民的信心；若有，研究的結果；

- (二) 有否研究昂坪 360 和樂園這些新發展的旅遊項目發生混亂及運作欠佳的原因，以及須如何調整政府在發展這些項目上所扮演的角色；若有，研究的結果；若沒有，原因是甚麼；及
- (三) 會否研究如何加強政府對大型旅遊設施經營者的監管和支援，以加強本港旅遊業的競爭力和推動本港旅遊業的長遠發展；若會，研究的詳情為何？

經濟發展及勞工局局長：主席女士，

- (一) 根據昂坪 360 現時的通報機制，當纜車公司預期服務將會延遲或暫停 30 分鐘或以上，便會立刻透過電子傳媒通知公眾，而並不是在事故發生 30 分鐘後才通知公眾。在這安排下，纜車公司會在事故發生後立刻評估延誤的時間會否達 30 分鐘或以上，以決定是否需要即時啟動通報程序。

此外，纜車公司會在事故發生後立刻派員工向現場的訪客解釋情況，又會透過纜車內的廣播系統通知乘客最新情況，並知會已預約的旅行團，使受影響的訪客盡快得悉現場情況。地鐵公司亦會在地鐵香港站、荔景站和東涌站作出廣播，以及於各個地鐵站張貼告示。我們認為現時的通報機制是合理的安排，有助提高纜車公司運作的透明度。

- (二)及(三)

樂園是香港旅遊基建的重要部分，有助推動香港成為區內家庭旅遊的首選目的地。樂園自去年 9 月開幕以來，因應香港及內地市場的需求和實際營運經驗，已經在運作上作出調節及完善其推廣策略。樂園會繼續努力，加強在海外和內地的宣傳工作，吸引更多旅客到樂園遊玩。

根據樂園的訪客調查顯示，有八成到樂園的訪客表示會再次到訪樂園，有超過九成的酒店住客表示滿意酒店服務，有關的調查結果顯示，旅客滿意樂園的表現。此外，以 2006 年上半年為例，訪港的過夜家庭旅客比去年同期上升 24%。36%的過夜家庭旅客有帶同子女到訪香港，比去年同期的兩成為高。政府會繼續通過香港國際主題樂園有限公司的董事會監察公司的表現。

昂坪 360 只啟用了兩個月，纜車公司會根據其運作經驗完善其運作流程，以提升服務水平。昂坪 360 啟用至今已接載超過 32 萬名乘客，根據纜車公司對旅客的調查顯示，有 99% 的旅客對昂坪纜車有滿意的體驗。地鐵公司和纜車公司明白大眾的期望，會繼續努力完善纜車的運作，使昂坪 360 更受旅客歡迎。

政府在監管大型旅遊基建設施方面，以昂坪 360 為例，政府是按照“建造、營運、移交”的模式，為纜車系統的融資、設計、建造、營運及保養批出一項為期 30 年的專營權予地鐵公司，並要求地鐵公司按《東涌吊車條例》和工程項目協議管理有關項目。此外，機電工程署會根據《架空纜車（安全）條例》監管昂坪纜車的設計、製造、安裝、運作和保養。在這基礎上，政府在昂坪纜車啟用前後一直與地鐵公司和纜車公司保持緊密聯繫，監管其安全操作，並就其運作提供意見，有需要時更提供協助和支援，例如人羣管理，交通管理等。此外，纜車公司要向機電工程署提交纜車系統的季度檢驗報告，並委託獨立檢測員檢驗整個纜車系統，向機電工程署提交年度報告，而機電工程署會不時實地監察纜車的運作和保養。

政府會繼續努力，與經營這些景點的公司保持緊密聯繫，確保暢順運作。纜車公司、迪士尼等正聯同香港旅遊發展局和旅遊業界積極向客源市場推廣，提升旅客對這些新的旅遊設施的認識和興趣，推動香港旅遊業的長遠發展。

黃容根議員：主席，我主體質詢的第(一)部分是問政府會否將通報機制所訂的 30 分鐘時間縮短，但政府回應說現時是一旦發生事故便會發出通知。可是，問題是所謂發生事故時，會在何時發出通知呢？是否做得到能提早告知市民這麼好呢？

經濟發展及勞工局局長：我已在答覆中說得很清楚，現時的通報機制已經有所改善。大家也記得，以往的通報時間是超過 30 分鐘的，而現時的機制訂明，如果纜車公司知道須暫停 30 分鐘或以上，便須即時通知公眾。當然，如果纜車公司看到纜車停駛，並預計時間將會超過 30 分鐘，便不會在 30 分鐘後才通知乘客，它可能在 10 分鐘後已估計時間要超過 30 分鐘或甚至 1 小時，這樣便要即時通報。我們覺得這也是一個合適的安排。

周梁淑怡議員：雖然昂坪 360 剛啟用時的確有些問題，但我們最近亦曾前往視察，以目前來說，事實上是非常好的，而且很多同事也同意，昂坪 360 是一項非常能夠顯示香港特色（特別是綠色一面）的設施。

昂坪 360 的獨特之處，在於附近有很多旅遊設施，這是十分好的。在昂坪 360 啟用之後，便可以串連很多其他的設施。我想請問局長，政府有沒有打算盡量利用協同效應，推動或領導這些不同設施的管理公司走在一起，以盡量顯示協同效應，特別是在軟件方面，來吸引更多旅客？

經濟發展及勞工局局長：多謝周梁淑怡議員提出這一點，我相信她身為旅遊發展局主席，當然是很清楚協同效應是十分具吸引力的。

大家也知道，昂坪市集很接近寶蓮寺，前往心經簡林亦十分方便。在到達東涌後，要到大澳等地方，可以乘車前往，也是十分方便的。在推廣旅遊方面，我們完全同意就這些方面做工夫，並會就着所有這些景點一同作推廣。

此外，在資訊或其他方面，當然也要有協同效應，並要讓大家看得見。在這方面，我們會跟寶蓮寺或有關景點負責人就宣傳或資訊發送等各方面有更多的合作。

周梁淑怡議員：局長沒有答覆我的補充質詢，我其實是問政府會否扮演領導角色，令這些不同的管理公司走在一起？這不單是指推廣或資訊方面，而是整體在軟件方面發揮協同效應，以加強吸引力。

經濟發展及勞工局局長：任何有關加強推廣旅遊等方面的工作，我們也很樂意做。

詹培忠議員：主席，就主體答覆第(二)部分有關政府有否研究發生混亂及運作欠佳的原因，政府曾否研究高層領導的管理文化和手法？會否因為他們態度過於傲慢，令其他員工無法為香港服務而作出更好的配合？

經濟發展及勞工局局長：昂坪 360 和樂園等旅遊設施成功與否，當然跟其管理、運作有關。所以，就各方面來說，正如我在主體答覆中所提到，政府會透過董事會，或在昂坪 360 事件中會與地鐵公司、纜車公司保持緊密聯繫，一旦發生事故便要求它們提交報告，我們並已一直留意其管理階層的表現。換言之，我們一直透過目前機制留意各方面，大家也可以看到，其實一直是有改善的。大家也知道昂坪 360 只運作了兩個月，初期的確曾出現問題，我們一直要求它們提交報告，機電工程署亦一直與地鐵公司和纜車公司保持緊密溝通。正如我剛才指出，它們每季、每年度也須提交很多安全報告的。

此外，大家也可以看到，在樂園的管理等各方面，經過 1 年的運作後，其實已經汲取經驗，並因應現時市場需要而採取不同的措施，例如知道市場需要年票便推出年票，又或增加其他設施等。大家可以看到，樂園一直在汲取經驗，我們亦會繼續留意情況。

楊孝華議員：主席，儘管昂坪 360 和樂園自開幕以來也曾出現過不同風波，但從局長的答覆中，我覺得它們對整體旅遊是有正面貢獻的。我相信去年自費替旅遊發展局推廣這兩個項目的人也會感到欣慰。

我想就主體答覆第四段提問，局長說有八成訪客表示會再次到訪樂園。樂園在進行這項調查時，有否區分這些是本地訪客，還是外地訪客？因為八成訪客的數目是相當可觀的，但如果當中海外旅客的比例不高便可能有點問題了。

經濟發展及勞工局局長：就有否分流等詳細資料，我是沒有的，或許我以書面答覆楊孝華議員。（附錄 I）

郭家麒議員：主席，我想跟進主體質詢有關政府是否有需要檢討所扮演的角色這一點，我想特別指出，最近有報道指政府在這兩個投資項目上，特別是樂園方面可能正面對頗大的虧損，這會否對政府將來參與旅遊項目造成影響？

主席：郭家麒議員，你可否告訴我，你的補充質詢跟主體質詢有何關係？

郭家麒議員：主席，主體質詢第(二)部分是有關政府所扮演的角色的改變，我只是想問，最近的一連串事件，包括樂園訪客量未達要求和昂坪 360 的表現較令人失望，會否影響政府在這類項目上的角色有所改變？

經濟發展及勞工局局長：關於我們的角色，正如我剛才在主體答覆中一直所說，包括參與董事會或透過與地鐵公司、纜車公司聯繫所進行的監察，最重要的是我們希望這些旅遊景點、旅遊設施真正能夠達到我們的目標，能吸引旅客來港，所以大家也會期望它們能夠做得好。

當然，剛才議員已指出，不論是樂園或昂坪 360，在運作初期也曾發生一些問題。我們可以看到它們一直在汲取運作經驗和更瞭解市場的需要，並一直進行調整，無論在推廣策略、宣傳或新設施方面，是一直有改進的。所以，大家可以看到，以樂園為例，過去 1 年也有超過 500 萬名旅客到訪，而昂坪 360 運作兩個月以來，亦已有 32 萬名旅客到訪。大家亦可看到，雖然曾發生事故，但在推動旅遊方面仍是有成效的。我們的角色是會一直監察和留意，以確保它們能達到我們的要求。

主席：本會就這項質詢已用了超過 17 分鐘。最後一項補充質詢。

李華明議員：主席，我想跟進樂園的問題。樂園自開幕至今已超過 1 年，局長亦曾在立法會表示，期望每年會有 560 萬名旅客入場，我知道這應該是無法達到的了。局長可否在這裏告訴我們，這跟目標相差多遠？以及未來有何改善方法，來盡力達到這個目標呢？

經濟發展及勞工局局長：我剛才答覆郭家麒議員時已經指出，我們當然期望新設施能夠盡量做到最好，吸引更多旅客來港。

我相信大家也記得，在樂園啟用初期，由於是新的運作，加上它們對市場不大瞭解，所以農曆年間曾發生過一些事故。這些方面也會影響入場人數。話雖如此，樂園已汲取運作經驗，接着亦推出新的遊戲設施和推廣策略，並一直有所改善，而全年也有超過 500 萬名旅客入場，這對於加強香港作為家庭旅遊中心是有所幫助的。

正如我剛才答覆郭家麒議員時所說，我們會繼續監察，希望樂園能夠做得更好，希望它們一直在推廣、營運等各方面作出調整，以吸引更多旅客來港。

主席：最後一項口頭質詢。

香港旅遊發展局

6. 李華明議員：主席，關於香港旅遊發展局（“旅發局”）推廣香港作為旅遊目的地的工作，政府可否告知本會：

- （一）鑒於有權威旅遊雜誌就全球最佳旅遊城市進行的讀者評選的結果顯示，香港今年在亞洲區內的排名已從去年的第三位跌至第五位，而在剛過去的國慶黃金周假期，訪港旅客人數較去年同期下降了 7%，政府是否知悉旅發局有沒有研究香港對遊客的吸引力是否正在下降；如果情況如此，原因是甚麼，而旅發局有沒有為此制訂應對措施；
- （二）是否知悉旅發局採用甚麼機制及程序甄選內地媒體刊登旅遊廣告、本財政年度用於各類媒體的預算開支，以及旅發局有何機制監管這些廣告的成效；及
- （三）鑒於旅發局員工在本財政年度獲加薪 2%至 8%，當局有沒有檢討旅發局員工的薪酬調整是否應與本港旅遊業的表現掛鉤；如果檢討結果為應予掛鉤，政府會不會要求旅發局因應本港旅遊業的表現，考慮凍結該局全體高層職員的薪酬？

經濟發展及勞工局局長：主席女士，

- （一）香港繼 2005 年訪港旅客數字創下 2 300 萬新高後，在今年首 3 季的訪港旅客數字繼續穩步增長，升幅較去年同期達 9.5%。大部分市場包括歐洲、非洲、中東、澳紐、南亞及東南亞等市場均有不俗的增長。

內地旅客繼續是我們的主要客源市場，在今年首 3 季佔訪港旅客總數 55%。隨着個人遊越趨普及，內地旅客的旅遊模式亦有所改變，不少個人遊旅客選擇在非旺季或一般周末來港，以避開人潮及旺季附加費。就以本年 7 月至 9 月這段非特別假期為例，內地個人遊旅客人數較去年同期上升 20%。因此，我們不應只聚焦於黃金周的數字。事實上，整體內地旅客人次在今年首 3 季較去年同期上升 11%，其中個人遊旅客更增加了 23%。

在國際旅遊市場方面，香港的成績亦不俗。據亞太旅遊協會的統計，自 2001 年起，訪港旅客人次平均每年增長超過 14%，比整個亞太區平均每年增長 6% 為高。此外，在較早前英國兩份主要報章《衛報》和《觀察家報》的最受歡迎海外城市選舉中，香港便由去年排名第三升上榜首。在本月出版的美國旅遊雜誌 *Conde Nast Traveler* 公布的讀者選舉中，香港亦獲選為十大亞洲城市的第二位。

旅發局一直有定期檢討其推廣工作的成效和監察客源市場的表現，並因應不同客源市場的業績調節其推廣策略，將資源調配到最具成效的市場。旅發局會繼續因應國際市場的最新形勢和客源市場的發展，調整其推廣策略，以鞏固香港在國際旅遊市場的地位。

- (二) 內地市場非常龐大，各個省市的經濟發展、旅客的類型和喜好各有不同。內地居民可前往的海外旅遊目的地已由 2000 年的 14 個增至 2006 年 3 月的 81 個。香港在開拓內地旅遊市場時須面對激烈的競爭。

為了爭取內地市場，旅發局一直以多元化的策略、媒介和渠道，在內地推廣香港的品牌形象。除了電視和報章刊物的消費者廣告外，也積極與旅遊業界和傳媒合作推廣香港。由於內地各省市的情況不盡相同，旅發局策劃推廣工作時，會參考其內地辦事處和當地旅遊業界的意見，因應客源市場的優先次序、市場實況、宣傳活動目的、目標客羣、媒體覆蓋範圍、推廣計劃的創意和成本等不同因素，選擇最高效益的推廣媒體。

旅發局在所有主要客源市場進行的宣傳工作，均由專業的廣告公司協助策劃和統籌。廣告公司是由旅發局成員組成的市場推廣及業務發展委員會負責挑選及批核。在內地市場，由於各省市的媒體，其性質和優點各有不同，在每次進行廣告宣傳時，旅發局會

告知廣告公司各項宣傳的目的、開支預算和目標客羣。廣告公司會向旅發局提供專業建議，然後旅發局會作最後評審及批核。

在一般情況下，旅發局會選擇主流的媒體，即覆蓋率和發行量或收視率較高的主要報章、雜誌或電視台，向消費者進行推廣。在 2006-2007 年度，旅發局用於內地刊登廣告，包括電視台、刊物、網站及其他途徑的預算開支，共約 1,670 萬港元。

為了增加內地旅客對香港遊的認知程度和興趣，旅發局除了進行市場推廣活動外，其中一項重要的工作，是跟內地旅遊業界及有關當局建立良好的合作關係。除了一般的宣傳途徑之外，旅發局也經常運用富創意的手法向目標客羣推廣，例如與內地教育部門聯手，向當地學生及家長宣傳香港特色。此外，旅發局亦與負責簽發個人遊簽注的公安廳合作，向個人遊客羣推廣；又與信用卡公司合辦宣傳活動，鼓勵內地旅客來港旅遊及消費；在香港購物節期間，與內地的互聯網站合作，以互動形式，推廣香港的購物優勢等。

旅發局一向透過兩個主要途徑，評估在各客源市場進行的推廣活動的成效。首先，旅發局會監察廣告的刊登覆蓋率和收看人次，是否達至預期目標；其次，旅發局會定期進行市場調查，以評估旅客對於香港作為理想旅遊目的地的印象。

本年 4 月，旅發局在內地進行有關“精采香港旅遊年”的市場調查發現，香港是受訪者心目中最想前往的旅遊目的地，表示有意前往香港的人士，佔受訪者的比率超過四成。

- (三) 旅發局在釐定員工薪酬和福利方面有既定的政策和機制，而有關政策和機制是由旅發局理事會批准。旅發局在 2000 年委任一間獨立的人力資源顧問公司，就局內所有職級的薪酬及福利，與市場的薪酬及福利水平作出全面的比較，從而釐定一套基準，作出合適的整體薪酬待遇建議。

除了 2001-2002 年度之外，由 1999-2000 年度至 2004-2005 年度 6 年間，旅發局所有總辦事處員工，均沒有獲得年度薪酬調整。至於 2006-2007 年度，旅發局總辦事處員工平均加薪幅度為 3%，這幅度是參考了本港的市場薪酬趨勢而訂定的。

以顧問研究的建議為基礎，旅發局每年均會根據市場的薪酬水平和趨勢，進行年度的薪酬檢討。高層員工獲得的薪酬調整幅度，是根據其個人的工作表現評估所得的評級而定。有關的評估是根據一套客觀的表現評審準則而定的，準則包括個人能力，工作表現和整體旅遊業表現等。假如高層員工在任何評估準則未達理想，均會影響其表現評級，以至薪酬調整幅度。

李華明議員：主席，局長以很長的篇幅詳細講述我們的旅客有多少，情況有多好。他也說（我引述）“內地旅客繼續是我的主要客源市場”。不過，很可惜，數字顯示在今年剛過去的 9 月，內地自由行旅客往澳門的較香港為多。此外，自從出現青海團事件後，內地來港的旅行團立即減少了，這反映了我們面對的問題。政府準備如何跟旅發局或其他團體合作應付這類負面新聞，以及解決旅遊業現時出現的問題呢？

經濟發展及勞工局局長：主席女士，多謝李議員提出這項質詢。我想再次強調，我們在旅遊方面的表現其實是不錯的。大家可看回剛才的數字，首 3 季個人遊的旅客其實增加了 23%。李議員剛才提到澳門，大家也知道澳門現時有很多新酒店和賭場，旅客當然會增加。不過，這不要緊，最重要的是我們跟澳門和泛珠三角一帶，即港澳粵一起推動旅遊，大家也是有得益的。其實，數字上一直有可觀的增長。當然，我們要繼續努力，特別是要解決李議員剛才所說的零團費引致的問題。主席女士，其實我們一直努力跟各有關機構和團體就零團費這問題商談，看看如何處理。在過去兩個星期，我們一直有跟導遊團體、入境處、旅遊業議會、消費者委員會和旅發局等討論這問題。在即將舉行的經濟事務委員會會議，我們也會提供一份文件，詳細講述這方面的工作。我相信李議員屆時應更清楚我們在各方面所進行的工作。

陳智思議員：主席，局長在主體答覆第(三)部分提到加薪幅度，他說除了 2001-2002 年度外，有 5 年也是沒有加幅的，而在今年，即 2006-2007 年度的加幅為 3%，這 3%是市場所期望的。可是，另一方面，局長又說顧問建議如何評估他們的表現。我想請問局長，3%的加幅 — 其實這是市場的加幅，並非以員工的表現為根據 — 如何令員工有誘因（*incentive*）做得更好？此外，是否所有員工的加薪幅度均為 3%？高層會否有另一個數字？抑或高層的加薪幅度加上這個數字才是 3%？因為我相信如果只有 3%，可能不足以成為決策者會做得更好的誘因。

經濟發展及勞工局局長：多謝陳智思議員提出這項補充質詢。我想解釋一下，我們所說的，即陳議員剛才提到的 3%，是整體員工的平均加幅，即 3%。換言之，其實是有彈性的，要視乎該員工的工作表現及剛才所說的其他因素。如果該員工表現欠佳，當然不會加薪；如果做得很好，其加幅可達 6%。我們所說的是整體而言，辦事處員工的平均加幅是 3%。不過，除了整體之外，我們仍然可彈性地根據員工的工作表現來決定其應否加薪，如果應該加薪時，是應增加 3%、6%、2%，還是 1%。

陳智思議員：主席，局長尚未回答高層員工的加幅是否包括在內？

經濟發展及勞工局局長：主席女士，高層員工除了有固定的薪酬外，也有部分屬浮動薪酬。正如我在主體答覆所述，浮動薪酬須視乎其個人能力和工作表現而定。我們的財務編制委員會在評估了他們的表現後，便會決定這些高層員工應可獲得多少浮動薪酬。

陳婉嫻議員：主席女士，我想請問局長，因為局長在回答上一項質詢時提到昂坪 360 和迪士尼樂園，政府近年也進行了一些開拓旅遊業的工作。但是，對於本地的一些資源，政府一直說甚麼生態旅遊、本土特色經濟、古物古蹟等，也說了很久。當我們看到有數字顯示我們對遊客的吸引力下降，政府卻說情況並非如此，我們的吸引力仍然不錯。我想請問政府，既然旅遊業是我們經濟的重要支柱，政府在開拓旅遊方面實際上有何計劃？政府準備如何做好生態旅遊、本土文化特色的旅遊，以及有關古物古蹟的旅遊？政府當中遇到甚麼困難？以我們剛在上午所處理的個案為例，香港有一個很有名的市集，即灣仔大街市將會面臨逐步取消，此外，例如我們古蹟文物的鐘樓，又將會被拆掉。我想請問局長，政府在旅遊建設方面的計劃為何？如何處理跟開展旅遊有抵觸的現行條例？

主席：陳婉嫻議員，這項質詢的主題是有關香港旅遊發展局的工作，但你現在所問的卻是整個香港政府在旅遊方面的政策及措施，這是較主體質詢的範圍大。你可否把兩者拉上關係？

陳婉嫻議員：主席，是拉上關係的，我再說詳細一點。主體質詢提到就全球最佳旅遊城市進行的讀者評選的結果顯示，香港的排名下跌，接着，政府在回覆第(一)部分的質詢時卻表示排名正在上升。雖然政府說正在上升，但我

們認為正在下跌，所以我便問，如果要繼續保持升勢，局長能否告訴我，如何進一步開拓本身的資源以發展旅遊呢？主席，我認為這跟主體質詢是有少許關係的。

主席：陳婉嫻議員，正如你所說，這項主體質詢提到的數字顯示香港的吸引力正在下降，所以提出質詢的議員便問旅遊發展局有否為此制訂應變措施，他並非問政府有否制訂應變措施，你且看看主體質詢吧。

陳婉嫻議員：我知道，我完全看到這項質詢，我也是按照這項質詢來追問的。局長在主體答覆第(一)部分回答李華明議員說，有些雜誌說我們的排名上升，但我們卻認為是下降。局長的意思是我們繼續在發展旅遊，而旅發局也在監察這方面的推廣工作。因此，我便問，政府或旅發局對香港推廣本地旅遊資源方面，有否作出整套考慮呢？局長本身是統領着旅發局的，所以我希望他能回答。

主席：陳婉嫻議員，你容許我把你的補充質詢稍為調整一下。你可以問政府會否鼓勵旅遊發展局發展你剛才所說，可能會吸引旅遊的各類項目，這樣可以嗎？

陳婉嫻議員：好的，謝謝。

經濟發展及勞工局局長：主席女士，我不介意回答議員的補充質詢。我聽到陳議員剛才最關心的，其實是綠色生態旅遊等，在這方面，我們可以做甚麼呢？主席女士，我想告訴陳議員，其實很簡單，例如濕地公園已是一個生態旅遊、綠色旅遊的項目，大家可看到它現時非常受歡迎。此外，我相信陳議員也知道，我們在新界北區也有推行綠色旅遊，旅發局亦有進行宣傳。還有，我們的島嶼與島嶼之間有舉辦旅遊項目，我相信有很多書籍也有介紹綠色旅遊。當然，在文物旅遊方面，我相信陳議員曾前往元朗龍躍頭文物徑，甚至中環也有很多有關文物的旅遊項目。我很樂意向陳議員提供一些小冊子，向她詳細解釋。主席女士，我不想阻礙大家的時間了。

主席：各位議員，局長，我也要說明一點，便是我要執行《議事規則》的，所以，我不知道局長是否介意回答，但無論他是否介意回答，也並非我考慮是否批准議員提出補充質詢的標準。

劉慧卿議員：主席，我也是想跟進旅發局高層員工的加薪問題。主席，李華明議員的主體質詢提到在 2006-2007 年度，旅發局員工獲加薪 2%至 8%，局長可否告訴我們，高層員工加薪的百分率是多少呢？此外，局長在主體答覆末段提到有關的評估是根據一套客觀的標準。他說如果高層人員在評估方面未達理想，便會影響其加薪幅度，那麼，在以往數年，有否高層人員因未達理想而受影響，以致被減少了多少薪酬呢？

經濟發展及勞工局局長：主席女士，我想澄清，那些我們稱為 Band A 的高層員工在過去兩個年度均沒有加薪，在今年（2006-2007 年度）才獲加薪。由於他們是較高級的職員，今年的加薪幅度限制了不可以超過 3%。

劉慧卿議員：主席，局長的回答很.....

主席：那麼，你再提出你的補充質詢。

劉慧卿議員：我想問高層有否加薪 8%？此外，如果最後的評估是表現未如理想，那便沒有加薪，局長回答說他們沒有加薪，那麼，其表現是否未如理想？

經濟發展及勞工局局長：主席女士，如果劉慧卿議員聽清楚的話，其實我已回答了她的補充質詢。劉議員問有否加薪 8%，我的答覆是過去兩年，高層員工也沒有加薪；至於今年，高層員工最多增薪 3%。我已經回答了。

劉慧卿議員：就表現未如理想方面，主席，他應該也回答這第二部分的補充質詢。

主席：局長，你是否還有補充？

經濟發展及勞工局局長：此外，當然，我也說過他們的薪酬加幅是要視乎他們的表現而定的。高層員工也會獲浮薪（variable pay），而這是要按照他們的表現而定。我剛才也解釋過，如果他們表現欠佳，當然要減少浮薪，這是肯定的。

主席：本會就這項質詢已用了超過 22 分鐘。最後一項補充質詢。

陳鑑林議員：主席，我們在局長的答覆中可看到香港的旅遊業發展得相當不錯，而且成為我們香港四大支柱之一。由於旅遊業對我們非常重要，而我們現行的架構，例如旅發局，甚至其他發牌制度，均是過去一直沿用的制度，我想請問政府，曾否考慮對包括旅發局在內的功能團體會進行重整或重新研究一套好制度，使我們香港的旅遊業發展得更好？

經濟發展及勞工局局長：主席女士，陳鑑林議員的補充質詢是我們會否監察所有這些架構，包括旅發局、旅遊業議會等不同的架構。其實，我們在旅發局也有代表，我們亦一直有參與它的工作，監察它的運作，我們對此是很清晰的。如果有任何須作出改善之處，我們也會進行。至於旅遊業議會的運作，例如最近零團費的問題，顯示了在處理導遊和旅行社有否違規、處罰的機制和權力等各方面，是否有需要加強，如何可做得更好，我們對這方面一直有進行監察，也有跟有關機構溝通。我相信陳議員也知道，旅遊業議會昨天決定在處理導遊或旅行社的違規方面，會加強其架構，亦會設立新的委員會。換言之，我們一直有跟有關機構保持緊密聯繫，也會監察着它們的運作。在有需要時，我會加強機制。

主席：口頭質詢到此為止。

議員質詢的書面答覆

工廠大廈天台作居住用途

7. 李永達議員：主席，就工廠大廈的天台作居住用途，政府可否告知本會：

- (一) 現有工廠大廈天台僭建物的數目，以及 18 區每區的上述僭建物數目；

- (二) 過去 3 年，每年巡查工廠大廈的次數，以及在巡查時錄得的工廠大廈天台僭建物數目、檢控個案數目、當中的定罪個案數目和有關罰則、未能作出檢控及未能定罪的原因；
- (三) 由巡查時發現工廠大廈天台僭建物至提出檢控，其間涉及的程序，以及平均所需的時間；及
- (四) 有何措施防止工廠大廈天台僭建物的情況蔓延，以及會否考慮採取懲罰性措施，例如禁止業主轉讓違反《建築物條例》的工廠大廈單位？

房屋及規劃地政局局長：主席，就質詢的 4 部分，現答覆如下：

- (一) 當局沒有統計及就工廠大廈天台僭建物的數目作分區紀錄，故此未能提供。
- (二) 在 2004 年、2005 年及 2006 年（至 9 月止），地政總署就各區工廠大廈分別巡查了 1 964、2 959 及 1 588 次，並分別發現 7、34 及 21 宗涉及天台僭建物的個案。這些個案主要位於荃灣、葵青、觀塘、新蒲崗、深水埗及紅磡區。

如果僭建物被證實有違地契的限制，地政總署會考慮執行契約行動，包括向有關業主發出信件，要求他們將僭建物拆除。過去 3 年，該署共發出 11 封有關的勸諭信。

消防處亦有就工業樓宇（包括工廠大廈及貨倉等）作出巡查。該處在過去 3 年就上述樓宇分別進行了 3 284、2 819 及 3 436 次巡查。如在巡查過程中發現天台僭建物，消防處會將個案交給屋宇署跟進。

屋宇署於過去 3 年，共調查了 64 宗涉及工廠大廈天台僭建物的投訴，其間共發出 75 張清拆命令，當中 36 張命令的有關業主已自行清拆僭建物。屋宇署就 3 宗未履行命令的個案提出了檢控，案中業主被罰款 2,000 至 5,500 元不等。

- (三) 屋宇署如發現工廠大廈的天台僭建物對生命財產構成危險，會向有關業主發出清拆命令。

屋宇署一般會限令業主在 30 天內開始有關清拆工程，並於 60 天內完成清拆。如果有關業主沒有合理辯解但於限期過後仍未履行有關命令的要求，屋宇署會考慮向有關業主提出檢控。

倘若地政總署發現工廠大廈天台有僭建物，該署會調查其用途是否違反有關地契，並會向屋宇署和消防處查詢該僭建物是否構成即時危險。

地政總署會優先處理構成即時危險的個案，並會立刻採取執行契約行動。次之為其他個案，該署會發出警告信給有關業主、要求停止繼續將有關地方用作違規用途。

- (四) 為打擊任何類型搭建中及新建成的違例建築物，屋宇署會在知悉有關個案後 48 小時內進行視察，並即時進行取締行動，以期遏止僭建物的問題惡化。

有關現存的工廠大廈天台僭建物，屋宇署除了採取執法行動外，會就其他個案向業主發出警告通知。如果有關業主未能於警告通知的限期內清拆僭建物，有關警告通知會被註冊於土地註冊處，直至有關僭建物被清拆方能撤銷，讓公眾人士（包括物業準買家）知悉有關物業的違規狀況。

此外，屋宇署亦與香港律師會聯絡，促請他們提醒其會員不應參與天台僭建物的買賣及轉讓，並應向客戶解釋該等僭建物屬違法，故此業主要負上法律責任的。

拒絕簽發禁區通行證

8. 李國英議員：主席，本人接獲沙頭角居民的投訴，指警方不再向在本年 4 月 20 日或以後新遷入沙頭角居住的人士，簽發進入中英街的禁區通行證。就此，政府可否告知本會：

- (一) 警方在實施上述措施前有否諮詢鄉議局、有關的鄉事委員會和區議會，以及邊境禁區內的居民；若有，諮詢的詳情；若否，原因為何；
- (二) 警方有何理據拒絕向新遷入沙頭角居住的人士簽發禁區通行證；及
- (三) 有否檢討該措施會否造成把沙頭角居民分級和社區分化的後果？

保安局局長：主席，所有進出邊境禁區的人士均須領有有效的禁區通行證。警方在這大前提下考慮是否簽發禁區通行證給個別人士。例如簽發給在打鼓嶺居住的居民的禁區通行證可能只限進出打鼓嶺地區。

人們可經過中英街出入香港特區，但中英街跟其他陸路邊境管制站不同，沒有一整套的邊境管制站設施，因此警方更必須先確立有關人士出入中英街的實際需要，才簽發可進出中英街的禁區通行證。一般來說，因家族或歷史背景而有需要與中英街社區保持傳統聯繫的人士；在中英街居住或工作的人士；或進入中英街探訪親友的人士等，都被視為“有需要”進入中英街。

警方一向按照上述準則審核進入中英街的禁區通行證申請，並根據每宗申請的個別情況考慮是否簽發有關的通行證，目的是防止有不法分子利用中英街進行非法活動。

建造業僱主拖欠薪金及強積金供款

9. 梁國雄議員：主席，關於建造業僱主拖欠工人薪金及強制性公積金（“強積金”）供款的問題，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 年，有關政府部門分別接獲多少宗建造業僱主拖欠工人薪金、強積金供款、或兩者同時拖欠的投訴，以及分別有多少名僱主因而被定罪；
- (二) 自政府於本年 5 月 1 日在所有工務工程推行保障工人權益的措施以來，當局分別接獲多少宗涉及工務工程的拖欠薪金及強積金供款的投訴；及

- (三) 有甚麼新措施遏止建造業僱主拖欠工人薪金或強積金供款，以及會否效法房屋委員會上月引入的“來索即付擔保書”規定，以便遭承建商或分判商拖欠薪金或強積金供款的工人可直接向有關的發展商追討欠款？

財經事務及庫務局局長：主席，

- (一) 勞工處自 2003 年起接獲有關建造業涉及 20 人以上的勞資糾紛的個案（這些個案一般都涉及欠薪問題）及違例欠薪的檢控數字表列如下（勞工處並沒有就 20 人或以下的申索作行業分類）：

年份	接獲投訴數目	成功檢控的票數
2003	196	115
2004	141	116
2005	113	141
2006（至 9 月）	95	208

強制性公積金計劃管理局（“積金局”）自 2003 年起接獲有關建造業欠供強積金的投訴及檢控的數字表列如下：

年份	接獲投訴數目	成功檢控的票數
2003	2 042	164
2004	1 616	184
2005	1 418	155
2006（至 9 月）	1 076	55

處理拖欠供款的個案時，積金局會依《強制性公積金計劃條例》向僱主徵收附加費，附加費屬僱員所有，會存入僱員的強積金戶口。超越六成的僱主在積金局跟進後，會糾正違規的行為。如果僱主不理勸諭，沒有糾正違規行為，積金局會循民事途徑向僱主追討欠供的強積金。在適當情況下，積金局會提出刑事檢控或徵收罰款。僱主欠供強積金，首次定罪，可處第 6 級罰款（10 萬元）及監禁 6 個月；其後每次定罪，可處罰款 20 萬元及監禁 12 個月。

積金局及勞工處沒有建造業同時欠薪及欠供強積金個案的統計數字，但勞工處和積金局就解決欠薪和欠供強積金的措施維持緊密聯繫。

- (二) 自今年 5 月 1 日至 9 月底，勞工處共接獲 18 宗涉及工務工程及 20 人以上的勞資糾紛個案。積金局並無涉及工務工程的分類投訴數字。
- (三) 除一般的執法行動外，積金局定期與建造業的商會及勞工團體聯絡，加強宣傳遵守強積金條例及鼓勵投訴，並巡查地盤，檢視僱主有否違規的情況。積金局近月亦加強向拖欠供款的僱主徵收罰款，罰款金額為港幣 5,000 元或欠款的 10%（以款額較大者為準），以加強阻嚇作用。建造業屬強積金行業計劃所涵蓋的其中一個行業。積金局設有行業計劃委員會，成員包括僱主及僱員的代表，不時檢討有關政策及執法成效。

目前法例要求僱主為僱員負責強積金的登記及供款，並無要求第三者承擔責任，積金局得悉有部分私人發展商正推行計劃，保證承建商或分判商支付強積金，以保障工人的權益。

勞工處已與建造業內各有關工會設立預警機制，收集拖欠工資的情報。每當工會得悉有勞資糾紛發生時，便會向勞工處通報，以便第一時間提供調解服務及跟進有關違例欠薪事件。

勞工處亦積極採取檢控行動，打擊違例欠薪的僱主。為了進一步提高法例對不良僱主的阻嚇作用，政府已修例將拖欠薪金的最高刑罰由罰款 20 萬元及監禁 1 年大幅提高至罰款 35 萬元及監禁 3 年，新的罰則已於今年 3 月 30 日生效。勞工處會不時檢討有關措施的成效。

政府自今年 5 月 1 日起新招標的工務工程及房屋委員會的建築工程內訂立多項新設的監察措施如下：

- (i) 在地盤安裝電腦化智能卡系統，貯存工人進出工地的紀錄；
- (ii) 規定所有駐工地工人須與其僱主訂立書面僱傭合約；
- (iii) 工人發薪的安排須透過銀行自動轉帳；總承建商須向政府提交有關的紀錄副本；

- (iv) 委任一名勞資關係主任，負責處理工人的紀錄及協助勞工處理有關欠薪的投訴；
- (v) 對指定工種及環節限制分包商層數；及
- (vi) 總承建商須承擔其地盤內的欠薪問題。在勞資審裁處頒令證實拖欠工資後，政府有權動用合約內的費用支付欠薪，但工人有責任在欠薪發生後 7 天內向勞資關係主任備案。

工務工程總承建商根據合約有責任承擔所有在其地盤工作工人的欠薪，並且不設上限，這較法例的要求為高，政府亦有權動用合約內的費用支付欠薪，因此政府認為在工務工程內無需要加上擔保書。此外，透過上述(i)至(vi)項的措施，任何欠薪及欠強積金供款的情況會即時被察覺並可在第一時間作出調查及調解，這些措施均有助遏止建造業僱主拖欠工人薪金或強積金供款的問題。

新的措施自本年 5 月 1 日起在新招標的工務工程實行，至今大約有 6 份工程合約已經在最近開工，根據環境運輸及工務局的資料，這些工程暫時並未接獲任何欠薪或欠強積金供款的投訴。當以上的措施在所有工務工程全面實施時，政府可能會因應實際情況而對措施作出調校，以加強對建造業工人的保障。如這一系列措施能成功地實行及獲得收效，政府有意鼓勵私人發展機構同樣效法，以能全面杜絕建造業欠薪及欠強積金供款的問題。

綠化工程

10. 涂謹申議員：主席，據報，香港大學最近的一項研究發現，在大廈的天台種植植物，能使有關樓宇的頂層的室溫降低攝氏 6 度，反映綠化天台有助減低能源消耗。此外，政府在本年 2 月表示，建築署正在計劃或施工並涉及綠化工程的政府建築物工程有接近 40 項。此外，房屋署亦會在一個新建公共屋邨和兩個商場設置綠化天台作試點。就此，政府可否告知本會：

- (一) 建築署的綠化工程項目當中，有多少項已經完工，請按樓宇類別列出分項數字；若沒有項目已完工，原因為何；

- (二) 在已完工的建築署綠化工程項目當中，有多少項涉及在天台種植植物，並按在天台地面直接土種或盆種列出分項數字；
- (三) 有何針對性的措施鼓勵私人大廈業主及資助機構為其建築物進行天台綠化工程，以改善市容及減低熱島效應；及
- (四) 房屋署有否計劃將天台綠化計劃推展至全港已落成的公共屋邨？

環境運輸及工務局局長：主席，

- (一) 由於綠化屋頂有助改善城市景觀，減低市區熱島效應，提升隔熱設備功能，以及有助節約能源，故此建築署的目標是在可行情況下，盡量在新建的政府建築物屋頂上進行綠化工程。建築署由 2001 年起，已在可行的情況下，把美化屋頂或平台的園景設計納入新的政府建築物工程計劃內。具備這類綠化設施並已完工的工程約 50 項，包括學校、辦公室大樓、醫院、社區設施及政府宿舍。有關樓宇類別的分類數字，請參閱附件一。
- (二) 已完工的綠化屋頂／平台工程項目，其綠化工作範疇是以切合屋頂／平台的用途及設計而制訂。在大多數情況下，我們會直接在天台地面鋪設土壤，以種植各類花草樹木。一般而言，這類種植方法較為符合成本效益。在狹窄環境或有其他條件限制時，例如受屋宇設備的影響，才會設置花盆。有關分類數字，請參閱附件二。
- (三) 除了積極在新政府建築物屋頂上推行綠化工程外，當局亦正研究可否在私人發展建築物推行綠化工程。屋宇署現正進行一項有關可持續發展建築設計的顧問研究，旨在研究可持續發展建築設計的指引，提供更多綠化設施是顧問研究的課題之一。當局會細心考慮研究的結論，再決定將來的路向。
- (四) 房屋署一直重視環保工作，並已在個別現有屋邨的商場和停車場的頂層平台種植植物。為了進一步綠化屋邨，房屋署現正計劃在一些新工程項目的天台試行採用綠化設計，並種植較易生長的原生草本植物，以提高園林的生態價值。首批試行的東隧第三及四

期住宅樓宇預計會於 2008 年及 2009 年落成。房屋署屆時會評估綠化天台在管理、保育及滅蚊等各方面的情況，從而考慮應否及如何將天台綠化工程推展至其他公共屋邨。

附件一

2001 年至今具備屋頂／平台綠化設施
並已完工的各類樓宇類別

樓宇類別	工程項目數量
學校	16
辦公室大樓	17
醫院	7
社區設施	9
政府宿舍	4
共	53

附件二

2001 年至今按直接在地面種植或用花盆種植的分類數字

屋頂／平台綠化設施	工程項目數量
在地面種植	45
用花盆種植	2
在地面種植及用花盆種植	6
共	53

在本港分娩的內地婦女欠繳住院費

11. 陳偉業議員：主席，有市民向本人反映，指雖然醫院管理局（“醫管局”）已採取預防措施，但仍有不少內地婦女在本港公立醫院分娩後欠繳住院費用。就此，政府可否告知本會，是否知悉：

- （一）過去兩年，每年內地婦女在本港公立醫院分娩後繳付所有費用的個案數目，請列出各公立醫院的個案數目；
- （二）過去兩年，每年內地婦女在本港公立醫院分娩後欠繳費用的個案數目和所涉及的欠款數目，請列出各公立醫院的個案數目和所涉欠款；及

- (三) 醫管局有否考慮加強現行措施，以改善內地婦女來港分娩後欠繳住院費用的情況；若有，詳情為何；若否，原因為何？

衛生福利及食物局局長：主席，

- (一) 在 2004-2005 年度及 2005-2006 年度，“非符合資格人士”在本港公立醫院分娩的個案中，已繳付全部費用的分別有 9 819 宗及 10 859 宗。這些個案按醫院劃分的分項數字載於下表。

	2004-2005 年度 個案宗數	2005-2006 年度 個案宗數
伊利沙伯醫院	1 206	1 149
瑪麗醫院	544	556
廣華醫院	1 204	1 530
瑪嘉烈醫院	1 318	1 564
東區尤德夫人那打素醫院	1 172	1 054
威爾斯親王醫院	1 501	1 809
屯門醫院	1 477	1 562
基督教聯合醫院	1 397	1 635
個案總數	9 819	10 859

- (二) 在 2004-2005 年度及 2005-2006 年度，“非符合資格人士”在本港公立醫院分娩後，拖欠醫療費用的個案分別有 1 670 宗及 2 138 宗，所涉及的款額則為 1,264 萬元及 2,858 萬元。這些數字按醫院劃分的分項數字載於下表。

	2004-2005 年度		2005-2006 年度	
	個案宗數	拖欠款額 ^註 (萬元)	個案宗數	拖欠款額 ^註 (萬元)
伊利沙伯醫院	187	161	184	292
瑪麗醫院	72	55	88	119
廣華醫院	272	234	351	441
瑪嘉烈醫院	256	209	320	402
東區尤德夫人那打素醫院	59	47	82	113
威爾斯親王醫院	355	250	442	585
屯門醫院	274	182	333	444
基督教聯合醫院	195	126	338	462
總數	1 670	1,264	2 138	2,858

註：拖欠款額包括撇帳及逾期欠繳的費用。

- (三) 在過去數年，醫管局已實施多項措施，以期改善非符合資格人士欠繳醫療費用的情況，有關的措施包括嚴格執行非符合資格人士入院時須先繳付按金的規定（情況危急的病人需以較彈性的方法處理除外）、將有關入院按金款額由 19,800 元提高至 33,000 元、增加發出帳單的頻密次數，以及加緊向病人收取費用（例如，在病房追收費用和嘗試向病人在港的家屬追討等）。上述措施已發揮一定成效，成功把屬非符合資格人士的分娩病人的拖欠比率（以涉及的款額計算），由 2003-2004 年度的 27% 降低至 2005-2006 年度的 15%。醫管局會繼續探討其他可行措施，設法進一步改善非符合資格人士拖欠醫療費用的情況。

內地婦女來港分娩

12. 李國麟議員：主席，據報，本港孕婦及來港產子的內地孕婦的人數同時上升，為本港的人口及公立醫院婦產科帶來壓力。就此，政府可否告知本會：

- (一) 除了考慮增加內地孕婦在本港公立醫院分娩的費用外，政府部門如入境事務處（“入境處”）等會否採取措施，以減少內地孕婦來港產子的情況；若會，措施的詳情；若否，原因為何；
- (二) 醫院管理局（“醫管局”）有何措施應付因婦產科服務的需求上升，以致醫院前線員工的工作量亦相應增加的情況；醫管局在規劃公立醫院婦產科的人手及服務時，有否計算護理人手與病人的比例；若有，詳情為何；若否，原因為何；及
- (三) 鑒於內地孕婦來港誕下的兒童長遠對本港的房屋、教育、社會服務、醫療衛生等服務有一定需求，當局有否研究透過政府統計處（“統計處”）每 2 至 3 年更新本港的人口數目以推算上述服務的需求，能否配合制訂與未來的人口政策；若有，結果為何？

衛生福利及食物局局長：主席，

- (一) 就入境政策而言，持有效證件的訪港旅客，只要符合一般入境的條件（例如有足夠旅費），而入境處對其聲稱來港的目的沒有懷疑，便會獲准入境。入境處不會單單因為某名訪客懷孕而拒絕她入境。即使假設入境處嘗試拒絕讓孕婦入境，執行上亦會非常困

難，有意來港分娩的孕婦並會可能在懷孕初期入境，然後在港逾期居留產子。

- (二) 醫管局於去年 9 月向非符合資格人士實施 2 萬元的產科套餐服務收費後，該類產婦到本港公立醫院分娩的數目已有所減少。2006 年 1 月至 9 月期間，非符合資格產婦在公立醫院產子的數字共有 8 388 宗，比 2005 年同期的 10 478 宗，下降約 20%。不過，由於本港市民到公立醫院分娩的人數有所增加，因此公立醫院整體在 2006 年 1 月至 9 月期間所處理的分娩個案總數為 28 830 宗，比 2005 年同期的 30 126 宗，只減少約 4%。

面對本港市民及非符合資格人士對產科服務的需求，醫管局正密切留意產科醫護人員與所處理分娩個案的比例，並已採取紓緩措施，以期減輕前線醫護人員的工作壓力。這些措施包括增加助產士的培訓名額、增聘醫生接受婦產科的專科培訓、盡快填補婦產科醫生的空缺，以及透過彈性人事管理措施改善護理人員當值的安排等。

- (三) 特區政府非常關注有關內地婦女來港產子的情況，不過，現時仍未可以就有關情況對香港的長遠影響下定論。我們相信不少在港出生的兒童會在出生後不久隨並非香港居民的母親返回內地。如果這些子女長期留在內地，根據現時統計的定義，他們不會納入香港人口；如果他們稍後來港定居，便會納入香港人口。在估計較短期的服務需求時，各政府部門會參考最新的實際人口數字。為了對長和短期的人口變化有較清晰的瞭解，統計處會每 10 年進行全港人口普查及在兩次人口普查期間進行一次中期人口統計。統計處亦會每 2 至 3 年更新香港的人口推算，方便各政府部門瞭解在房屋、教育、社會服務、醫療衛生服務等方面的需求。統計署的人口推算，是規劃未來發展所需土地及各項社區設施的重要依據。我們會因應最新的人口推算資料而對這些設施的規劃作出適當的調整。就此，統計處將會因應 2006 年中期人口統計的結果，於 2007 年年中發布一套更新的人口推算。此人口推算將採納最新的人口基準及出生、死亡和人口遷移的趨勢，對各政府部門考慮提供和規劃各類服務都會提供一個客觀的基礎。

寬頻無線接達技術和服務

13. 單仲偕議員：主席，電訊管理局（“電訊局”）曾於 2004 年 12 月及 2005 年 8 月就制訂寬頻無線接達技術和服務的規管架構諮詢公眾。其後，政府在上月發表的施政綱領中表示將就有關事宜繼續諮詢業界。就此，政府可否告知本會：

- （一）鑒於政府現正就規管制度在固定及流動通訊服務匯流的趨勢下應如何改變，以及就無線電頻譜管理政策進行檢討，當局會否在制訂寬頻無線接達的規管架構時考慮該兩項檢討的結果；若會，當局會否在完成該兩項檢討後，才進行有關的諮詢工作；
- （二）設立寬頻無線接達技術和服務的規管架構的工作時間表，包括何時會進行下一輪諮詢和其具體內容；及
- （三）鑒於固定網絡營辦商（“固網商”）可利用寬頻無線接達鋪設“最後一里”，以便向目前依靠第二類互連的客戶提供固網服務，當局有否評估各固網商能否趕及第二類互連規管措施在 2008 年 6 月 30 日撤銷前完成鋪設寬頻無線接達網絡？

經濟發展及勞工局局長（在工商及科技局局長缺席期間）：主席，寬頻無線接達服務可提供固定及流動接收服務。不少先進的經濟體系已就寬頻無線接達服務發牌，其中包括美國、英國、澳洲、奧地利、法國、德國、日本、新加坡及南韓等。大部分這些經濟體系已引入寬頻無線接達服務下的固定服務，而南韓已引入寬頻無線接達服務下的固定及流動服務。

為維持香港作為一個領先數碼城市的地位，政府的政策是促進任何最先進的通訊技術（包括寬頻無線接達技術）可以盡早在香港應用。

為推動在香港採用寬頻無線接達技術和服務，電訊局在 2004 年 12 月及 2005 年 8 月進行了兩輪公眾諮詢，就有關服務的適當規管模式及如何編配無線電頻譜供有關服務之用引發討論。其後，電訊局的技術評估確定，在 3.5 吉赫頻帶提供寬頻無線接達服務的建議，可能會與現有供固定衛星服務使用的相鄰頻帶互相干擾。因此，電訊局正物色其他合適的頻譜供寬頻無線接達服務之用。這個技術問題，不難解決，亦不會影響香港應用寬頻無線接達服務。就有關的質詢現答覆如下：

- (一) 無線電政策綱要建議和固定及流動服務匯流規管架構的諮詢結果，會對頻譜供應計劃及建基於寬頻無線接達技術的服務的經營環境有所影響，因此，就採用寬頻無線接達服務制訂規管及發牌架構時，電訊局會考慮這兩個諮詢工作的進度及結果。當發放頻譜供寬頻無線接達服務使用時，有關頻譜的競投條件及條款將會與頻譜政策綱要及固定及流動服務匯流的規管架構一致，並反映寬頻無線接達公眾諮詢的結果。這樣的目的是要為參與競投的人士，盡量提供最大的確定性，以便他們能評估有關商機和風險。
- (二) 電訊局將會考慮無線電頻譜政策綱要建議及固定及流動服務匯流的公眾諮詢進度，以及業界對用作推出寬頻無線接達服務的頻譜需求，決定何時再次展開寬頻無線接達的諮詢工作。如果上述兩項諮詢工作進展順利，電訊局希望在 2007 年盡快重新展開寬頻無線接達的諮詢。
- (三) 在分階段撤銷強制性第二類互連的政策公布後，原有固網商以外的固網商均繼續擴大他們接達網絡的覆蓋範圍。根據最新的統計，本港 76% 的住戶已接駁至最少兩個接達網絡。然而，寬頻無線接達是一種可以用作提供固網服務的替代接達技術，應可提供更多固網服務供應商讓消費者選擇。電訊局打算早日向寬頻無線接達服務發出牌照。

政府理財原則

14. 馮檢基議員：主席，有研究機構指政府的理財原則傾向保守估計庫房收入及過高估計未來開支，以致多年來財政預算與實際的收支數字有頗大差距。再者，根據《基本法》第一百零七條，“香港特別行政區的財政預算以量入為出為原則，力求收支平衡，避免赤字，並與本地生產總值的增長率相適應”。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否檢討政府現時的理財原則和會計制度，以避免財政預算與實際收支再次出現巨大誤差；若有，檢討的結果；若否，原因為何；
- (二) 根據最新的數字估計，2006-2007 年度的收入和支出為何；兩者的差距與先前預計的 6 億元盈餘的比較如何；若出現較大的差距，原因為何；及

- (三) 有否評估過去會否因低估收入而未能有效運用多出的資源，以及會否由於過去是根據被低估的收入來預算開支，因而錯誤地削減支出，以致未能提供足夠的資源應付市民的需要；有否研究上述安排是否違反《基本法》“量入為出”的原則；若有，研究的結果？

財經事務及庫務局局長：主席，

- (一) 在編製預算案時，我們根據“審慎理財、量入為出”的原則，並考慮社會需要、服務質素、價格變動、經濟發展和整體政府財政狀況等因素。我們採取最客觀及專業的角度來審視所有的收入和支出項目，務求作出最合理的估計。但是，每一年的預算和實際數字均可能有差別，主要原因有兩個。

第一，政府財政預算涉及龐大和複雜的數據，超過 200 個收入項目、80 個開支總目及 8 個特定用途基金（例如基本工程儲備基金及貸款基金）下的多個開支項目。所以，我們有需要在公布預算案的前一年的年底開始編製工作。以 2006-2007 年度的預算為例，財政預算案在 2006 年 2 月 22 日宣布，而預算工作早於 2005 年 11、12 月間已經開始。2006-2007 年度的預算是根據當時的資料而估計。因此，預測收入和支出與實際數字不完全相同，是可以理解。

第二，很多政府收入和支出項目都受外來因素影響。這些收入佔政府的總收入比重很大，但要準確估計是有一定的難度。例如，薪俸稅、個人入息課稅和利得稅合共佔政府總收入接近 45%，這些稅收容易受經濟波動影響，不是政府所能控制。此外，投資收入及與物業有關的收入（例如地價收入、物業稅、差餉、地租及物業交易印花稅等）合共約 30%，亦會因經濟活動的起落而大幅波動。開支方面，某些項目例如工程及大型的系統設備都會跨越數年，在採購或建築期間，難免出現無法控制的價格變動或延誤而導致實際支出與撥款出現差距。

我們會不斷作出檢討和向各政策局及部門發出指引，以確保編製預算案時，能盡量切合實際情況。

- (二) 各政策局及部門現正開始編製 2006-2007 年度的修訂預算及 2007-2008 年度的預算，財政司司長在 2007 年 2 月 28 日公布下年度的財政預算案時，亦會公布 2006-2007 年度的修訂預算。

- (三) 我們一向本着“審慎理財、量入為出”及“應用則用、應慳則慳”的原則維持穩健的公共財政制度。政府帳目自 1998-1999 年度起至 2004-2005 年度連續 7 年出現經營赤字，當中更有 5 年出現綜合赤字，累積赤字達 1,903 億元。縱使面對財政困難，政府在這段期間在社會福利、教育及衛生這幾個主要政策範疇的開支不但沒有削減，反而有所增長。在 1998-1999 至 2004-2005 年間，社會福利的經常開支的增長為 70 億元，教育為 35 億元，衛生為 14 億元。再者，政府更透過各種節約措施控制開支，包括縮減公務員編制，調低公務員薪酬，檢討服務優次，精簡運作架構和程序等，更有效地運用有限資源，提供所需的公共服務。

採購政府車輛

15. 劉慧卿議員：主席，政府經招標後最近斥資 1,200 萬元購買 36 輛福士輝騰 3.2L 型號大型房車（甲級）。就此，行政機關可否告知本會：

- (一) 鑒於環境保護署（“環保署”）官員在上月 23 日本會環境事務委員會會議上表示，該款房車並不符合該署最近就環保房車所建議的燃油效益標準，但有關的代理商在翌日提交的測試報告卻顯示，該款房車符合上述標準，何以該款房車在兩天內由不符合變成符合有關的燃料效益標準；
- (二) 鑒於本會政府帳目委員會（“帳委會”）於 1999 年 2 月發表的報告中表示完全不接受當局的觀點，即增設車身外部尺寸最低要求，是為了確保不同級數的車輛有所對比，以反映作為部門首長或政策局局長的人員所屬職級和身份應有的尊嚴，政府釐定是次招標的規格時是否仍有採用該觀點；
- (三) 鑒於帳委會在同一報告中認為，更能反映高級公務員所屬職級和身份應有尊嚴的是辦事效率和儉樸作風，而非豪華奢侈的排場，政府釐定是次招標的規格時有否考慮上述意見；及
- (四) 在是次招標工作中，有否按照《物料供應及採購規例》所訂的指引，把質素得分在評分制度中所佔的比重限定為最多 30%？

財經事務及庫務局局長：主席，

- (一) 環保署代表在 10 月 23 日出席環境事務委員會時，根據福士車廠早前向政府提交他們於 2003 年測試輝騰 3.2L 型號房車的廢氣排放及燃油效率測試數據，提及該型號房車符合建議中的燃油效率標準，在廢氣排放方面，卻未能符合環保署向環境事務委員會 10 月 20 日的會議提交的諮詢文件中建議的碳氫化合物標準。鑒於公眾對事件的關注，政府近日要求福士車廠對該房車型號的最新版再進行測試，以檢定該型號在廢氣排放方面的表現。福士車廠於 10 月 24 日，即環境事務委員會開會翌日，向政府提交最新測試報告。該報告顯示，最新一代輝騰 3.2L 型號房車因為配備了更有效的廢氣排放控制系統，碳氫化合物排放已能夠符合建議中的環保房車標準。環保署代表在 10 月 23 日作出上述回應時，尚未知悉福士車廠的最新測試結果。

(二)及(三)

帳委會於 1999 年 2 月發表的報告中，就政府採購大型房車（這些車輛是用作接載到訪貴賓及供首長級薪點第 7 點或以上政府人員使用）的投標安排提出了一些建議。政府其後已採納有關建議，例如修訂投標規格以清晰釐定必要要求及可取特點的分野；在投標評審中價格和質素的相對比重方面，我們亦已將質素所佔的比重調低，反映了節約的要求。現時在購買大型房車的投標規格中，釐定車身外部的最低尺寸時是考慮有關車輛的實際運作用途及需要，例如這些車輛會用於接載到訪貴賓。

- (四) 在是次招標，政府有參考《物料供應及採購規例》有關採用投標評分制度的指引，並把質素得分所佔的比重定為 20%，這較帳委會在報告中建議的 30%為低。

長遠人口政策

16. 郭家麒議員：主席，根據《基本法》第二十四條及終審法院於 2001 年就“莊豐源”案所作的判決，所有在香港出生的中國公民，不論其父母是否香港永久性居民，均屬香港永久性居民。過去 5 年，內地婦女在港誕下的嬰兒數目正不斷上升。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去 5 年，每年在港出生的中國籍嬰兒當中，其父母均非本港永久性居民的數目；
- (二) 有否估計，倘若上述嬰兒全數來港定居，在醫療、教育和社會福利方面會為香港帶來多大的額外公共財政負擔；若有，預計的財政負擔為何；若否，有否制訂措施，以應付該批嬰兒突然大量來港定居對公共服務所造成的龐大壓力；及
- (三) 有否計劃就此問題修改現行的相關法例和採取其他措施，以維護香港的長遠人口政策，以及有否就此問題與內地當局進行商討；若有，商討的進展如何？

保安局局長：主席，經諮詢有關的政策局及部門，現就質詢回覆如下：

- (一) 入境事務處並沒有特別就在港出生的嬰兒進行國籍分類統計。在過去 5 年，內地婦女在港誕下的嬰兒數目當中，其父母均非本港永久性居民的數目則如下：

年份	內地婦女在港誕下的嬰兒數目	當中父母均非本港永久性居民的嬰兒數目
2001	7 810	620
2002	8 506	1 250
2003	10 128	2 070
2004	13 209	4 102
2005	19 538	9 273

- (二) 特區政府非常關注有關內地婦女來港產子的情況，不過，現時仍未可以就有關情況對香港的長遠影響下定論。我們相信不少在港出生的兒童會在出生後不久隨同並非香港居民的母親返回內地。假如這些子女長期留在內地，根據現時統計的定義，他們不會納入香港人口；假如他們稍後來港定居，便會納入香港人口。在估計較短期的服務需求時，各政府部門會參考最新的實際人口數字。為了對長和短期的人口變化有較清晰的瞭解，政府統計處（“統計處”）會每 10 年進行全港人口普查及在兩次人口普查期間進行一次中期人口統計。統計處亦會每兩至 3 年更新香港的人口推算，方便各政府部門瞭解在房屋、教育、社會服務、醫療衛生服務等方面的需求。統計處的人口推算，是規劃未來發展所

需土地及各項社區設施的重要依據。我們會因應最新的人口推算資料而對這些設施的規劃作出適當的調整。就此，統計處將會因應 2006 年中期人口統計的結果，於 2007 年年中發布一套更新的人口推算。此人口推算將採納最新的人口基準及出生、死亡和人口遷移的趨勢，有關的推算對各政府部門考慮提供和規劃各類服務會提供一個基礎。

- (三) 由於現階段仍未可以就內地婦女來港分娩的情況對香港的長遠影響下定論，因此政府目前未有計劃就此修改相關法例或採取其他措施。政府亦未有就此與內地當局進行商討。但是，無論如何，政府相關部門會繼續密切留意內地婦女來港分娩的情況。

世界文化遺產名錄

17. 劉江華議員：主席，鑒於澳門特別行政區政府在中央政府支持下，已於 2005 年向聯合國教育、科學及文化組織（“聯合國教科文組織”）的世界遺產委員會，成功爭取將澳門歷史城區納入《世界文化遺產名錄》，政府可否告知本會，有否考慮尋求中央政府的支持，爭取將本港一些有價值的文化或自然遺產納入該名錄；若有，作出考慮的詳情；若否，原因為何？

民政事務局局長：主席，1972 年，聯合國教科文組織大會第十七屆會議通過《保護世界文化和自然遺產公約》（“《公約》”）建立一個依據現代科學方法制訂的永久性有效制度，共同保護具有突出的普遍價值的文化和自然遺產。聯合國教科文組織根據《公約》編制《世界遺產名錄》（“《名錄》”）。根據《公約》，世界遺產分為文化遺產和自然遺產。

申報世界遺產的程序為：先由《公約》締約國自行制訂其境內具有突出的普遍價值的文化和自然遺產預備名單。然後，締約國可將提名交由世界遺產中心審核，並由國際古蹟遺址理事會和國際自然資源保護聯盟，就各國的提名進行評估，最後由世界遺產委員會決定是否將提名列入《名錄》。2000 年世界遺產委員會通過《凱恩斯決定》，規定每個國家每年只可提交一項的提名。由於香港不是《公約》締約國，須以中國名額申報項目。

截至 2006 年 11 月，全球共有 138 個國家擁有世界遺產 830 處，其中文化遺產 644 處，自然遺產 162 處，文化與自然雙重遺產 24 處。中國政府在 1985 年加入《公約》至今已有 33 處列入《名錄》，包括文化遺產 24 項，自然遺產 5 項，文化和自然雙重遺產 4 項，世界排名第三。

在中國 33 處世界遺產中，北京市與四川省佔三分之一（共 11 項），而全國三分之一的省、市、區則一個世界遺產項目也沒有。現時中國的世界遺產預備清單已有超過 100 處申報項目。香港現時未有項目被列入中國的世界遺產預備清單內。世界遺產的評選要求極為嚴格，各國之間及中國內地各省市區之間競爭激烈。獲提名的文化遺產必須：

- （一） 代表人類天才的傑作；或
- （二） 體現着某一時段或世界某一文化區域內，在建築學或技術領域、不朽的藝術創造、城市規劃或景觀設計等方面的發展進程中，表現了人類價值重要的相互交流與影響；或
- （三） 見證着一種文化傳統、或依然存在或已經消失的文明，而該見證是獨一無二或最少是不可多得的；或
- （四） 是標示人類歷史某一個或幾個重要階段的某類建築物，或建築羣體，或技術組合，或景觀的傑出例證；或
- （五） 是傳統人類聚落、或土地或海洋利用的傑出例證，並代表着某種文化（或幾種文化），或人類與環境的相互關係，尤其當這些聚落、土地或海洋利用在不可逆轉的變遷影響下已變得極其脆弱；或
- （六） 與重大事件或生活傳統、與思想或信仰、與具有突出的普遍重要性的藝術和文學作品直接或明顯相關（註：委員會認為，此項標準宜於特定情況下與其他文化或自然遺產評審標準共同使用，才可作為列入《名錄》的理由）。

獲提名的自然遺產則必須：

- （七） 包含了卓越的自然現象或極為突出的天然美境；或
- （八） 作為代表世界歷史主要發展歷程的突出例子，包括生活紀錄、在土地發展中不斷進行及重要的地質演進過程；或
- （九） 在反映地球、天然水源、海岸及海洋生態和動植物世界中不斷進行的重要生態及生物程序方面，作為突出例子；或
- （十） 包含了最重要及最具意義，並須作原地保育以維持生態的多元性的自然棲息地，包括了從科學或保育角度而言，擁有具有突出的普遍價值而其生存卻受威脅的動物和植物生境區。

經衡量世界遺產的評選要求後，香港特區政府暫時未有計劃將香港的文化或自然景觀透過國家申報為世界遺產。我們會在進行保護文物的工作期間，密切注視及小心評估各古蹟項目的文物價值，以考慮哪些項目具備足夠條件將來通過國家申報為世界遺產。

發展商提交總綱發展藍圖

18. 鄭家富議員：主席，某些大規模發展項目的契約條件會要求發展商在進行發展項目前，提交展示發展計劃的總綱發展藍圖（“總綱圖”），供地政總署署長審批。就此，政府可否告知本會：

- （一） 發展商可否在總綱圖獲核准前，展開已獲建築事務監督（“監督”）批准的建築工程；若可，地政總署署長在審批總綱圖時，會否因部分建築工程已經完成而受到掣肘、他會否要求發展商拆除已經完成的建築工程，然後才批准有關的總綱圖，以及他如何處理那些已完成，但不能拆除或還原的建築工程的個案；
- （二） 發展商為符合總綱圖的要求而對已獲批准的建築工程作出修訂時，須否把該等修訂事項提交監督審批；
- （三） 在過去 3 年已展開建築工程，但有關的總綱圖在當時尚未獲核准的發展項目的詳情，包括地段編號、總面積、位置、規劃用途和批租土地的地價、地政總署初步及最終批准總綱圖的日期，以及監督初步及最終批准進行建築工程的日期；
- （四） 目前有多少個總綱圖尚未獲核准但正在施工的發展項目，以及這些項目的詳情，包括地段編號、總面積、位置、規劃用途和批租土地的地價、發展商呈交總綱圖的日期、發展商申請及獲准進行建築工程的日期；及
- （五） 當局會否規定發展商在發展項目的有關總綱圖獲核准前，不可展開已獲批准的建築工程，以免地政總署在審批總綱圖時受到掣肘，以及避免因還原在總綱圖獲核准前已經完成的建築工程而引致的環境問題和浪費？

房屋及規劃地政局局長：主席，在分區計劃大綱圖劃為綜合發展區的土地上的發展項目，按規定須提交總綱圖與城市規劃委員會（“城規會”）批核。對於這些須城規會批核總綱圖的地段，地政總署一般不會在土地契約的條款中加入批核總綱圖的要求，以免重複審批程序。

至於並非劃為綜合發展區的土地，一般而言，地政總署會在地段面積超過 2 公頃的大型發展項目的土地契約條款中加入批核總綱圖的要求。地政總署署長在審批此等總綱圖時，是按有關土地契約所訂的條款而審核。監督在審批有關建築圖則時，則根據《建築物條例》及其附屬法例處理相關申請。兩種審批制度，分別受相關的法例及批地條款約制。地政總署署長和監督的職能和權力，清楚分工。兩者並不存在互相影響的情況。業界及發展商是十分清楚和明白現行的審批程序。

就議員提出有關地政總署審批總綱圖的質詢，現回應如下：

- (一) 地政總署署長在審批總綱圖時，是按有關土地契約所訂的條款而審核。在決定核准總綱圖前，會充分徵詢其他部門的專業意見，以確保擬議發展項目符合地契條款內有關規劃、環保、交通等要求。無論如何，有關的物業發展必須按地政總署最終批核的總綱圖及按地契條款及《建築物條例》下批准的有關圖則興建。理論上，發展商在上述總綱圖未獲核准前可提前向監督申請批准建築圖則及同意展開建築工程，此舉不會抵觸土地契約條款。但是，正如上述所說，監督只是根據《建築物條例》及其附屬法例考慮有關建築工程是否符合法例的規定及指定的建築安全及衛生標準，以決定是否批准有關圖則及同意該建築工程的開展。根據《建築物條例》，監督不能引用總綱圖未獲地政總署批准為理由而拒絕批出申請。所以發展商是有需要承受該等建築圖則可能不符最後核准總綱圖的風險。

任何建築工程，如未能符合最終批核的總綱圖及所有有關圖則，或與其有所抵觸，發展商是須將該部分的工程糾正或拆除的。

- (二) 如發展商為符合總綱圖的要求而要修訂已獲批准的建築工程，發展商必須根據《建築物條例》的規定，向監督申請批准修訂圖則和同意展開修訂的建築工程。
- (三) 根據地政總署及屋宇署的紀錄，在過去 3 年，按土地契約條款已獲地政總署批核總綱圖的發展項目中，有 3 個項目的負責人在未獲批核總綱圖前，已向監督申請並獲得同意展開建築工程。有關發展項目的資料，詳列附件一。
- (四) 根據地政總署及屋宇署的紀錄，只有 1 個發展項目在目前仍未獲得地政總署按土地契約條款批核總綱圖的情況下，已申請並獲監督同意展開有關工程。有關物業發展項目的資料，詳列附件二。
- (五) 發展商清楚知道在未獲地政總署批核總綱圖前開展建築工程，是須承擔答覆第(一)部分所述的風險。根據地政總署的資料，到目

前為止，並沒有出現發展商須拆除部分已完成的工程以符合最終批核的總綱圖的情況。現行的審批程序，已能有效地確保有關的物業發展按地政總署批核的總綱圖及《建築物條例》下批准的建築圖則興建，無須作進一步的硬性規定。

附件一

在過去 3 年內獲地政總署批核總綱圖的發展項目
而該項目的負責人在獲總綱圖批核前已向建築事務監督
申請並獲得同意展開有關工程

項目	規劃用途	地段面積 (平方米)	地價(元)	地政總署 批核總綱圖 的日期	建築事務監督同意展開 有關工程的日期	
					地基工程	上蓋工程
(一)	其他指定用途	77 320	1,000	2005年7月13日	首次 2004年7月19日 最近一次 2006年11月2日	首次 2005年4月20日 最近一次 2006年10月27日
(二)	住宅(丙類)	50 594	214,830,000	2006年6月15日	首次 2005年10月25日 最近一次 2006年4月21日	首次 2006年6月15日 最近一次 2006年11月6日
(三)	住宅(丁類)	89 090	110,000,000	2005年5月19日	首次 2004年12月31日 最近一次 2006年8月3日	首次 2005年2月19日 最近一次 2006年9月19日

註：由於上述有關資料屬私人物業的資料，只提供該地段的規劃用途、地段面積、地價及有關日期等資料，以供參考。

附表二

目前未獲地政總署批核總綱圖的物業發展項目
而該項目的負責人已向監督申請並獲得同意展開有關工程

項目	規劃用途	地段面積 (平方米)	地價(元)	申請審批 總綱圖 的日期	申請及獲得同意展開 有關建築工程的日期	
					地基工程	上蓋工程
(一)	其他指定用途 (鐵路車站及公共交通交匯處暨商業／住宅發展)	34 151	5,391,190,000	承批人於2005年12月、2006年3月及2006年8月先後提交了3份總綱發展藍圖予地政總署審批	首次申請 2006年1月26日 首次批准 2006年2月16日	首次申請 2006年6月6日 首次批准 2006年7月3日

註：由於上述有關資料屬私人物業的資料，只提供該地段的規劃用途、地段面積、地價及有關日期等資料，以供參考。

在大廈外牆裝置大型電視屏幕

19. 張學明議員：主席，現時多個購物熱點，包括旺角和銅鑼灣的某些大廈，其外牆均裝有大型電視屏幕或大型玻璃嵌板。就此，政府可否告知本會：

- (一) 上述裝置是否須事先獲得政府某個或多個部門的批准才可安裝；
- (二) 有關的機構及人士須否就上述裝置購買第三者保險；
- (三) 過去 3 年，這類大型裝置曾否導致意外及傷亡；若有，所涉及的賠償為何及賠償責任誰屬；
- (四) 有否評估該等裝置會否對為有關大廈購買第三者保險帶來影響；若有，評估的結果；及
- (五) 過去 3 年，政府部門有否定期監察該等裝置；若有，有關的監察措施和結果？

房屋及規劃地政局局長：主席，就質詢的 5 部分，我們的回覆如下：

- (一) 在樓宇建造玻璃嵌板外牆或於外牆安裝大型電視顯示屏，屬於《建築物條例》的管制範圍。業主須委聘認可人士，以及視乎需要聘請註冊結構工程師，提交圖則須送交建築事務監督（“監督”）審批。有關大型電視顯示屏，監督會就其安裝位置，徵詢有關部門，包括地政總署、路政署及運輸署的意見。

此外，業主亦須聘請註冊一般建築承建商進行有關的安裝工程。

未經監督批准及同意而建造的大型電視顯示屏及玻璃嵌板外牆，均屬違例建築物，監督可以根據《建築物條例》，作出取締行動。

- (二) 就建築物的公用部分而言，《2000 年建築物管理（修訂）條例》已增訂條文，規定所有法團須為有關公用部分購買第三者風險保險。由於有關的實行細節尚須擬訂，這項條文尚未正式實施。

民政事務局已經草擬《2005 年建築物管理（第三者風險保險）規例》，訂明實施上述條文的細節，而規例草擬本已連同《2005 年建築物管理（修訂）條例草案》於 2005 年 4 月提交立法會審議。

當有關規例實施後，大廈法團為公用部分所購買的第三者風險保險，將須涵蓋所有附屬或懸掛於建築物的公用部分的裝置。

- (三) 過去 3 年，屋宇署沒有關乎大型玻璃嵌板或大型電視顯示屏發生意外，而導致傷亡的紀錄。
- (四) 每間保險公司所提供的保險服務和有關的條款都不相同。在決定是否接受投保及釐定保險費時，一般會考慮單位數目、樓齡、結構，以及維修保養的狀況，包括是否有僭建物。由於每座大廈的情況都不同，故此難以評估質詢中所述裝置對購買第三者保險會否帶來影響。
- (五) 屋宇署會定期巡查主要街道旁的違例建築工程，包括大型玻璃嵌板及大型電視屏幕。若發現此類違例建築物正在興建中，屋宇署會即時作出取締行動。

在 2005 年及 2006 年（至 9 月底），屋宇署分別發出了 24 張及 4 張命令，要求清拆違例建造的大型玻璃嵌板及大型電視屏幕。

海葬

20. 李華明議員：主席，由於本港地少人多，政府提供的靈灰壁龕一直供不應求。但是，本港最近有團體擬於香港海域舉行海葬儀式，卻因手續過於繁複而不得要領。為了有效解決市民在這方面的需求，政府可否告知本會：

- (一) 過往有否團體申請在香港海域舉行海葬儀式；若有，過去 3 年，每年的申請數目及獲批准的個案數目；
- (二) 申請舉行海葬的手續；及
- (三) 會否採取措施推廣海葬，包括簡化申請機制及物色合適的海葬地點，以紓緩靈灰壁龕短缺的情況？

衛生福利及食物局局長：主席，

- (一) 食物環境衛生署（“食環署”）會接受在本港海域內舉行海葬儀式的申請，但這只限於將先人骨灰進行海葬。過去 3 年，食環署

曾接獲兩宗有關申請。惟食環署經徵詢有關的政府部門後（這些部門包括海事處、環境保護署、漁農自然護理署、民政事務總署、康樂及文化事務署及水務署），未能批准有關申請。反對的原因包括建議舉行海葬的地點接近泳灘、位處繁忙的港內航道或在海魚養殖區，以及可能引起當區居民的反對。儘管如此，申請的團體仍可選擇在公海舉行有關儀式。

（二）如市民有意為先人的骨灰在本港進行海葬，須向食環署提出申請，列明擬議進行海葬的日期、時間、地點、先人的資料等。食環署收到申請後，會徵詢有關部門的意見，考慮是否批准。

（三）政府明白部分市民為尊重先人的遺願，希望以其他形式適當處理先人的骨灰，而有關形式又可間接紓緩靈灰位短缺的問題。我們正在與有關部門商討，研究可否在香港海域內指定合適地點供海葬之用，並訂立清晰的申請機制及批准的準則和條款。

議員議案

主席：議員議案。兩項無立法效力的議案。

第一項議案：香港與泛珠三角區域合作。

香港與泛珠三角區域合作

黃定光議員：主席女士，我動議通過印載於議程內的議案。

主席女士，中央“十一五”發展規劃，為國家的經濟振興及社會可持續發展規劃了藍圖，而泛珠三角“九加二”區域合作，是落實這一藍圖的重要組成部分。香港積極參與這一區域合作，正是推動落實“十一五”規劃，為國家經濟發展作貢獻的最重要部署之一，而香港也將會在這一合作中保持和提升自己的優勢和競爭力，推動香港經濟的持續穩定發展，意義重大。

民建聯在今年 8 月發表“香港在泛珠區域合作中的前景、問題與對策”研究報告，包括在泛珠區域合作中的前景，以及港商在大珠三角的挑戰與對策，向中央、內地政府及香港特區政府提出建議。今天由我提出的議案，是希望就促進泛珠區域合作的議題，引發廣泛討論，藉此完善有關建議，為推

動泛珠區域合作，應對港商在大珠三角面對的困難挑戰，提升國家及香港的競爭力而出一分力。

為了協助香港企業進行轉型，提升港商在與內地經濟合作的競爭力，民建聯建議，香港特區政府可以由工商及科技局牽頭，匯合生產力促進中心與行業商會等機構，共同設立“轉型基金”，內容主要包括港商的環境保護投資、品牌開發與設計、設備更新等，幫助港商盡快順利進行企業轉型。

企業轉型亦必須依賴技術提升。雖然在 2004 年起已經由廣東省科技廳和香港特區政府創新科技署下設的創新及科技基金共同成立粵港科技合作資助計劃，向 6 個科技範疇的專案提供資助，但這個資助計劃的資金總量過小，作用有限。因此，可以在此基礎上，由廣東省科技廳下設的科技開發基金與香港特區政府的創新及科技基金共同組成大珠三角應用研究及科技基金，直接資助香港企業在大珠三角地區的科技開發工作。

與此同時，成立大珠三角應用科技研究院和研發中心，由香港的專上學府牽頭，與廣東省的大學與科研機構共同參與組成。由港商委託開發研究，為港商解決在技術升級中遇到的難關和問題。就粵港共同的重大科研攻關項目，可以組成共同科研隊伍，向國家科技部門申報為國家重大項目，爭取國家的支持與資助。

除此以外，目前香港的 R&D（研究與開發）投入佔 GDP 的比例僅為 0.6%，排在 Global 50 位之後，與香港的經濟發展水準十分不相適應。有鑒於 R&D 活動對香港整體經濟和港商發展的重要意義，特區政府應當盡快加大投資力度，提高 R&D 投資在 GDP 的比例，與國際比較，香港目前的經濟發展水準，適當數額應當在 2% 的水平之上，大約每年在這方面的開支為 300 億港元。

接着，我想說說，最近港商在內地經濟合作中面對的一個較迫切的問題，便是最近內地進一步調整部分商品的出口退稅率，並增補加工貿易禁止類商品目錄的問題。

中央 5 個部委，包括財政部、發展改革委員會、商務部、海關總署及稅務總局分別在今年 9 月 14 日發布《財稅（2006）139 號》文件和 29 日發布《財稅（2006）145 號》文件的兩個通知，以進一步調整部分商品的出口退稅率，並增補加工貿易禁止類商品目錄。

內地實施加工貿易及退稅新政策，取消了多年來港商在內地加工貿易原材料入口以銀行擔保進口稅，即台帳“空轉”的方式，將原材料的出口退稅

由 13%減至 11%，加上新政策限制四百多種原材料進口，令廠商入口有關原材料，便必須即付 17%關稅，而加工貿易的產品在內地轉廠，須另繳付 18%的增值稅，使廠商即時增加高達 35%的稅務成本。這些措施對有關廠家造成難以承受的成本負擔，受這項沖擊的行業有造紙、毛皮、皮革、金屬、電鍍、五金、壓鑄、玩具等多個傳統工業，企業將會因無力撥備巨額的流動資金、缺乏原材料進行正常的生產，以及無法在市場競爭而面臨倒閉。

民建聯與本港的商會均意識到事態嚴重，且事情來得倉卒，於是立即對事件進行跟進，分別透過不同渠道反映意見，而特區政府工商及科技局、特區駐京辦和駐粵辦事處在得悉事件後，迅速作出行動，積極提供協助，循相關的溝通渠道反映香港工商界的困難。我們希望中央政府考慮延遲執行有關措施，給予業界一個緩衝期，以減輕相關廠商以至廣東省及香港經濟的影響，同時為業界提供轉型或其他發展的出路。中央有關部委接到信息後很快作出回應，最新進展是商務部、海關總署及國家環保總局在 11 月 1 日公布 2006 年 82 號文件，細分哪些原料禁止入口、出口及進出口，並允許 2006 年 11 月 22 日前已經商務部門批准合同的加工貿易業務向海關備案，並於 1 年內完成。

這說明中央聽到了我們的聲音，特區政府的反應亦非常快，合情合理全面考慮了各方面的影響，能夠給香港的廠家為未來發展改變予以時間來作準備。民建聯對此感到滿意，但仍不敢樂觀，希望內地政府與本港商界及特區政府建立常設機制，在重大政策出台前，透過機制向香港業界作出諮詢。我們也關注內地對加工貿易的態度，望能取得清晰取向。如果國家認為加工貿易已完成歷史任務，希望能讓加工貿易的企業轉為獨資或合資企業，應給予時間作準備，加上政策配合，循序漸進，才能有助香港與珠三角的經濟合作的持續發展。希望特區政府能向中央反映上述港商的願望及意見。

最後，我想說說，我們亦應作多方面嘗試，採取積極手段，參考成功例子，為香港經濟開創新領域。為此，我在特首施政報告的致謝議案辯論中提出義烏市小型商品市場的發展概念，為香港的經濟轉型謀求多種考慮。基於香港已具備條件爭取成為另一個具規模的國際商品貿易平台，我們可以考慮善用目前空置的工廠大廈，以及在大片被釋放出來的邊境禁區土地，劃出地方設立商品展銷市場。我的構思是港方只“管人不管貨”，內地則“管貨不管人”，成為集國內生產和來自世界不同地方的商品匯聚的貿易平台，不僅可讓外商到來購買內地的產品，內地買家也可到該處買到外國貨，從而簡化交易過程和降低交易成本。這樣對本港而言，不單是工商貿易，整體各行各業相信都能受惠。

我相信在工商界努力，加上特區政府政策的配合，必能協助香港發展出新的經濟增長點，提高競爭力、推動經濟轉型，更好地配合國家經濟發展。主席女士，我謹此陳辭。

黃定光議員動議的議案如下：

“鑒於泛珠三角區域合作是落實國家“十一五”規劃的重要組成部分，為香港的發展提供龐大商機，但同時也為在珠江三角洲的港商帶來重大的困難和挑戰，本會促請政府採取積極措施，推動香港與泛珠三角區域合作，包括：

- (一) 提供鼓勵性措施，吸引內地企業到香港設立地區總部，以及進行各類投資活動；
- (二) 協助為泛珠三角區域建立一套統一的商務條款；
- (三) 加強協商以加快興建與廣東連接的交通設施，並盡快落實興建港珠澳大橋的計劃；
- (四) 提高香港特區政府的研發開支；
- (五) 設立轉型基金，協助港商升級換代；
- (六) 推動粵港組建“大珠三角洲應用研究及科技基金”；
- (七) 設立大珠三角應用科技研究院和研發中心；及
- (八) 向內地有關部門反映，在內地有重大商業法規出台前，盡早通報港商，並給予足夠的緩衝期，

以協助香港發展新的經濟增長領域、提升競爭力、推動經濟轉型，以及更好配合國家經濟發展。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：黃定光議員動議的議案，予以通過。

主席：楊孝華議員及湯家驊議員會就這項議案動議修正案，而陳鑑林議員會就湯家驊議員的修正案動議修正案。本會現在就議案及該等修正案進行合併辯論。

我會先請楊孝華議員發言，然後請湯家驊議員及陳鑑林議員發言；但在現階段請各位議員不可動議修正案。

楊孝華議員：主席女士，泛珠三角區域合作與發展論壇已踏入第三個年頭，泛珠的合作為區內和本港帶來無限商機，這是不用質疑的。數據顯示，2006 年上半年，泛珠區域的進出口額已達 2,801 億美元，與 2005 年同期相比，增長達 23.3%。

現時泛珠合作勢頭強勁，互惠雙贏是我們共同的期望，但兩地在不少領域上仍有待加強，所以今天我代表自由黨提出修正案，就泛珠合作改善區內空氣質素、促進兩地金融業、旅遊業、航運業和商品貿易業的發展，提出一些具體建議。

主席女士，我今天想集中討論泛珠在旅遊和客航合作的範疇，至於我們提出的修正案的其他方面的建議，自由黨其他同事稍後會有更詳細的論述。

（代理主席劉健儀議員代為主持會議）

從旅遊業的角度來看，泛珠地區有龐大的人口，如果能與香港聯繫在一起，本身已經是一個巨大的旅遊區。不論是內地其他省市或是外國旅客，如果能在一次旅程中，遊遍兩地的景點路線或享用旅遊設施配套的串連，對他們來說肯定會產生很大的吸引力。

其實，我們鄰近的亞洲國家，早已看中這種“多點精華遊”的巨大商機，紛紛發展和推廣“一程多點”的旅遊路線。如港人最熟悉的“星馬泰”遊，便是當中的典型；又近年隨着電影“魔戒三部曲”大熱，澳洲與新西蘭兩地也合力推廣“澳紐魔戒電影拍攝實景精華遊”，也帶動了當地旅遊業大收旺場。

過往，香港如果要推動“一程多點”旅遊並不容易。因為不論在交通、簽證等方面，香港也要跟其他鄰近地區、城市或國家大費周章協商討論。現在，我們有了泛珠“九加二”這個共同市場，大家“自己人”便當然好辦得多了。

有了構思就要落實行動，要開發這個巨大商機，政府必須先搞好人流通方面的流通，才能將本港與泛珠地區發展成一個綜合旅遊體。因此，在跨境基建上，例如港珠澳大橋，便不可忽視和應該盡快落實。

在航空客運方面，泛珠仍有一些障礙有待清除，例如現時珠三角一帶的空域，由 3 個不同地方管轄，以致築起一堵空中的“無形牆”，造成飛機燃料浪費及污染的問題。特區政府應與珠三角各地方政府商討，爭取由港方負責統籌協調工作，相信此舉可助香港機場和珠三角區內的各大機場，提升目前的容量及節省營運成本。

我們也期望特區和泛珠各地區政府協商，令香港得以盡快多開一些航班至泛珠一些二三線城市，使這些城市可直接得到發展，而這亦會有助香港和泛珠建立一個完善的航空網絡。

還有，現時珠三角的商貿、旅遊、考察等交流日益發展，而且大部分行程都是短途，但往返機場加上出入境所需時間，往往比飛行時間還要長，所以除了航機客運之外，增加直升機客運也有其必要。我們建議政府應盡快興建一個位處市中心的永久性商用跨境直升機場，供往來本地與珠三角之用，並採用一地兩檢的方法，以盡量方便旅客。

水路航線方面，亦可加以發展和配合，結合成為新的客貨運紐帶。如香港方面，政府應加強機場的聯運接駁服務，在海天碼頭加設出入境櫃位，以進一步吸引和方便內地，尤其是珠三角旅客前往大嶼山遊玩，亦可在香港赤鱗角國際機場登船。

去年 11 月，香港國際機場和深圳蛇口客運碼頭便合作推出跨境預辦登機服務，這便是一個成功的例子。旅客從蛇口上船，可即時領取登機證及托運行李，乘船抵達香港機場上機，方便又快捷，值得擴展至珠三角其他口岸地區。

此外，雖然 CEPA 放寬了香港旅行社進入內地的門檻，但業界仍希望政府向內地爭取放寬香港旅行社在內地的旅遊服務限制，如可首先以泛珠地區的境外旅遊，作為業務試點；又可考慮先允許現時已獲准接待內地旅客的香港旅行社，在泛珠直接開辦“香港遊”服務。

這不單可確保“香港遊”的質素，亦可增加內地旅客訪港的信心。長遠來說，我相信香港旅行社可憑多年累積的專業知識和世界網絡，提供更完善的旅遊服務，促進內地的旅遊業，從而加強本港的旅遊地位。

代理主席，最後，對於湯家驊議員的修正案，我們認為把香港的優勢，如法治及企業管治文化等，推廣至泛珠是可以的。可是，值得注意的是，香港和內地使用兩套不同的司法制度，我們不應將香港和內地隨意劃上一個等號，強求其中一方採用對方的制度。不過，陳鑑林議員就該修正案提出的修正案，則更清楚表明只是加強交流合作，應該更貼題。

代理主席，泛珠在旅遊合作上，互補長短是必然趨勢，所以不斷提升旅遊社的服務水平，讓旅客玩得放心、開心，消費得開心也是至關重要。

我謹此陳辭。

湯家驊議員：代理主席，香港有不少人視國家第十一個五年計劃（“十一五”規劃）為香港的一個商機，並且不斷促請香港政府在各方面都加強與“十一五”規劃配合，好讓香港可以從中得益。

但是，我們應着眼的，不是香港如何與泛珠三角地區爭生意，而是香港應如何發揮固有優勢，加以配合泛珠三角區域的發展，以爭取國家以至整個世界不同地區的生意。可惜的是，不少香港人的想法卻始終環繞在如何在國內的同胞身上“搵着數”，不論是旅遊業的發展要依賴國家自由行旅客、金融服務業不斷要求中央政府開放人民幣業務或訂立更緊密經貿關係的協議等，都證明了不論是特區政府或是香港的商界，都抱着這種“搵着數”的心態，我們甚至可看到個別政黨不斷要求中央政府要做這做那，像是一個沒有謀生能力的人，等着中央政府接濟，做那名副其實的“伸手黨”。

自五十年代以來，香港從來都是中國大陸與世界之間的橋梁，即使今天上海及珠三角已重新起飛，但香港有的優勢，我是指自由兌換的貨幣、完善及廣為接納的法制及法治、專業服務水平等，仍然存在。從國際營商角度而言，這些才是在這裏營商的重要誘因。

在“十一五”規劃下，香港應在泛珠三角地區中扮演甚麼角色呢？有人可能會認為特區應該致力成為四周沙漠中的一片小綠洲，盡力吸納四周的油水。但是，我覺得這是極短視及自私的想法。他們似乎不知道，唇亡齒寒，綠洲始終有被沙漠覆蓋的一天。反過來說，從整體國家的角度而言，如果這小綠洲可以將周邊沙漠變成草原，那麼，有朝一日，整片土地也可成為茂盛的森林。

在經濟發展上，香港的着眼點不應只是吸引泛珠三角的資金來香港，進行不同規模的集資活動，但如果內地的公司管治水平及素質追不上國際水平，不能與國際投資者的期望及要求接軌，那麼這短暫的繁榮泡沫始終都會破滅，而這泡沫破滅所引起的連鎖反應，將會是不堪設想的。現時個別內地企業所普遍欠缺的，是一股尊重法治及一套追得上國際水平的公司管治文化。雖然這只是個別情況，但一隻壞蘋果，便足以令整箱蘋果負上惡名，令國際投資者卻步。所以，單是盲目地吸引內地資金來港，只是一種殺雞取卵，急功近利的做法。

代理主席，過去幾年，有不少的調查曾指香港經濟的競爭力、貪污情況，似乎較以往差，這究竟是甚麼原因呢？是否我們已被周邊的鬆散營商文化所影響，意味着這小小綠洲已慢慢為四周的沙漠所覆蓋呢？把香港的企業管治文化推廣到泛珠三角地區的措施，香港可說是乏善可陳。特區政府在這方面，更是毫無政策方向，更莫說有甚麼理想願景。

香港有完善的機制、國際水平的法治及專業服務。在香港與泛珠三角區域合作過程中，我們不單是要吸引對方的資金流入香港，而亦應當有不同層次的交流，其中一種的交流就是把香港的法治及專業管治文化帶到泛珠三角區域，不但令這地區受惠，更應令整體國家受惠。

代理主席，我剛才聽楊孝華議員提到，他似乎很害怕我的修正案意味着要求香港把我們的法制推廣於內地。這絕對不是我們的說法，我們所說的是尊重法治的精神，無論是普通法的法制下，或是歐洲的法制下，或是國家的法制下，也應有一股法治精神。我們所說的是國際認同的企業管治文化，這些文化不單適用於香港這個特別體制或法制。所以，我們所說的是一些國際間的基本原則。我們希望透過香港在這方面的優勢，可令整個泛珠三角地區發展為一個商業中心。

代理主席，我覺得更重要的是，在推廣這些文化的過程中，我們亦可同時提醒香港人，這些文化其實乃香港最着重的價值觀，亦是香港文化的特色。在推廣這些文化的同時，香港人同時亦可以明白多一點有關像企業管治、法制和法治等的理念及它們對香港以至任何一個經濟體系的健全運作是何等重要。此外，在把這些概念推廣至泛珠三角地區的同時，我們亦可以從這個過程中得益。香港在這些方面的發展相對較為完善，而透過對泛珠三角地區推廣的過程，這些概念亦可以在香港有機會深化，從而讓香港人明白這些就是香港過去多年來賴以成功的要素。

代理主席，但更重要的是，我們不可以忘記國家“十一五”規劃並非只單純集中在有關經濟發展方面，其實還包括社會、民生的發展。我們很希望把整個討論帶到社會民化及民生的層次上，而不是單單看我們怎樣“搵快錢”，甚至“搵我們同胞的快錢”。

代理主席，在這個討論過程中，我們希望透過較為廣闊的討論，在香港和泛珠三角合作的事宜上，有更好的基礎，亦有更到題和廣闊的討論。我們公民黨將有其他議員就這方面發言，亦是因為這個原因，我們不希望看到今次的議案辯論只集中在“十一五”規劃的經濟發展這一方面。

多謝代理主席。

陳鑑林議員：誠如黃定光議員在議案中所說，泛珠三角（“泛珠”）區域的合作是落實“十一五”規劃的重要組成部分，可以為香港的發展提供龐大商機，但我們絕對不能忽視的是，猶如硬幣有正反兩面般，在龐大商機的背後，同時亦存在挑戰。

所以，我們今天討論的重點應是如何揚長補短，盡量發揮泛珠融合協作的優勢，同時亦要認真解決當前所遇到的困難。中央的“十一五”規劃為國家的經濟及社會發展勾劃了一幅藍圖，當中清楚指出香港將繼續保持金融、旅遊、航運及商貿中心的角色，對華南區域經濟而言，香港所扮演的積極角色的分量是非常重要的。至於泛珠的“九加二”區域合作，則是落實這藍圖的重要戰略的延伸。香港積極參與區域合作，除可落實“十一五”規劃，為國家的經濟發展作出貢獻外，亦可以藉着這次合作，保持和提升自身的優勢及競爭力，以及推動香港經濟持續穩定的發展。我們提出上述種種建議，當然不是為了“搵着數”。我們提出這麼多建議，最主要的目的是希望能令香港繼續保持經濟發展。

身處整個國家“一盤棋”的規劃之中，香港應該如何定位呢？應該肩負哪些任務呢？這些都是我們過去一直以來非常關心的地方。我們認為香港參與泛珠區域的合作，應該要發揮自身的優勢，即是眾所周知的金融市場、流通的資訊及完善的制度，所以香港應以此作為定位，作為區內金融和專業服務公司的主要集聚地、高新科技產業的生產和研發基地，以及產品和創新活動的市場，香港是區內擔當這些任務的不二之選。

當然，在推動泛珠融合的時候，會有很多阻礙及難題須予解決，民建聯提出“香港在泛珠區域合作中的前景、問題與對策”，就不同方面提出建議，例如制訂差別性的區域化對策；提升國際化水平及地區優勢；優化本港

的營商環境；提升總部效應；建立區域內統一的商務條款，包括勞務、稅收及清關等條款，以及加快本港與廣東連接的交通設施，包括公路及鐵路網的全面連接，例如加快興建港珠澳大橋等，這些建議都是切實可行的，希望政府能作深入研究，並盡快跟內地政府進行商討，以便盡快落實。

我們說揚長補短，前面說了我們的“長”，那麼我們的“短”究竟是甚麼呢？其中一項是我們的心態。代理主席，本港與泛珠的融合能否成功，除了政策上的推動外，心態上的調整亦是非常重要的，而其中首要的便是調整一些香港至上的心態，看不起內地的制度，總是認為內地不如香港，這並不是雙互合作應有的態度。這個亦是我修正湯家驊議員的修正案的主要原因，因為湯家驊議員在修正案中過分強調香港的主導性，要將本港的法治及企業管治文化推廣至內地，藉以協助內地提高其經濟及企業管治水平。這項修正案所表現出來的，正是這種好為人師、自高自大和看不起內地的心態，而這種心態是絕對不利於兩地的交流工作。

遺憾的是，這種心態一直存在，總是認為內地應多向香港學習，香港與內地的合作是幫助他們作出提升，“袋錢入他們袋中”，正是由於這種心態，令香港多年都未能積極推動中港兩地的融合，白白浪費了不少時間。事實上，香港被邊緣化可能是言之尚早，但我們一些固有的優勢正在削弱也是不爭的事實。如果我們繼續故步自封，再懷着大香港的心態，今天談的甚麼促進香港與泛珠合作，最終也是枉然。

香港的法治和企業管治水平無疑較周邊地區具有優勢，我們是認同的，但我們亦必須看到，內地企業在發展過程中，除汲取香港的經驗外，還不斷汲取國際先進的經驗。內地企業不斷壯大首先碰到的問題，必然是企業管治的問題，但他們的成功例子亦非常普遍。我們不應仍抱着一種心態，以為內地的經營環境和市場文化仍停留在六十年代的封閉時代。近年來，內地企業最熱門的話題是“走出去”，更有數以千計的企業將其業務推廣至世界各地。他們除了要與國際企業管治文化接軌外，亦要優化本身獨有的中國悠久歷史和文化內涵，以凸顯其與眾不同的優勢和專長。因此，我們贊成在這些方面加強中港兩地的交流，相信這更能形容兩地的合作關係。代理主席，就着兩地的發展，我希望大家都能夠看得高、望得遠，我們希望香港能誠心誠意地跟內地合作。多謝。

呂明華議員：香港的經濟結構在過去五十多年曾經數次轉型，每次都是由內部自發性的經濟活動所推動，而每次都促使香港經濟向前發展及社會充分就業，令市民的生活水平更上一台階。

最近一次的轉型是源自內地 1978 年啟動的改革開放，誘因是香港的製造業向外遷移到成本較低的珠江三角洲（“珠三角”）。結果，一向以製造業為基礎的香港經濟體系，逐漸失去了促使經濟向前的推動力，並由 1998 年開始，經濟墮入了衰退的深淵。如果不是中央政府在 2003 年引入 **CEPA** 和自由行，加上近年來推動巨無霸國企在香港上市，令經濟得以復甦，香港的經濟至今仍然在五里霧中，迷失方向，掙扎無功。這是香港經濟從此深度依賴內地支持的開始，但香港可以長期依靠中央政府的政策來維持經濟增長麼？

香港本來是中國的一部分，香港經濟與內地優勢互補、共同發展，是一等好事，但香港獨特的政治地位，令香港與泛珠三角地區的合作頗為尷尬。首先，香港的特區地位令它與廣東省並無從屬關係，令宏觀調節的難度極高。在經濟方面，珠三角的民營企業經過 20 年的發展及成長，已經具有極強的競爭力，他們各自發揮自身優勢，爭取亮麗的成績，互補之言已屬空談。其次，香港的營商成本高昂，與珠三角的競爭優劣即現。在這客觀形勢下，香港與珠三角城市之間的關係是互相競爭的。縱然這是良性競爭，雙方都是在與時間賽跑，但可以清楚看到，改革開放初期為香港提供的機遇，已隨着內地工商業的高速發展而逐漸消逝，而香港的總體優勢亦已逐漸消失。

按照特區政府的思維，香港的經濟支柱是金融、物流、旅遊和工商服務業，這意味着香港在經濟方面的角色是為內地經濟服務，作為內地邁向世界的橋梁，把香港的經濟發展置於被動的地位，並依附於內地經濟，並為配合內地的發展而調整，以尋覓生存空間。問題是珠三角的其他城市也在發展物流業和運輸業，而且正在高速發展，很可能在短期內取代香港物流業的龍頭地位。旅遊業的發展有其極限性，不可能是經濟發展的動力。金融業是香港的強項，但如果考慮到紐約的金融業亦只佔 **GDP** 的 25% 左右，大家會把香港經濟的發展完全寄託在金融業嗎？再者，由於通訊和交通的進步，以及前往外國商務旅遊的方便，珠三角的工商界現已有能力直接吸引外商投資和合作，香港作為橋梁作用的重要性已逐漸下降。在這客觀形勢下，香港未來的處境不是一目了然嗎？

當然，現時社會上的共識是“中國好，香港更好”。可是，一個被動型的香港經濟，只是藉着本身的調節來服務正處於強勁上升軌道的內地經濟，但本身卻並不具有不可被取代的特別優勢，在競爭過程中，很快便會失去競爭力，很快便會被邊緣化。這是自願性的自我矮化，是不平等的競爭。為了香港的長治久安，香港必須採取主動性的經濟政策，必須自強筋骨，提出新的發展方向。當然，在這個過程中，香港仍須鞏固及保持現時四大經濟支柱行業的競爭優勢，在積極推進與泛珠三角區域合作的同時，更應努力強化自身的經濟獨立性及主動性，以建立新的優勢及正確的定位。縱觀世界各地的

獨立經濟實體，只有蓬勃的製造業持續推出優良的產品，利用大量貨物出口以賺取外匯及創造財富，才是經濟穩定及持續發展的基礎。因此，世界各地政府均致力運用各種手段，增強企業在國際市場的競爭力，協助本土製造業創新及升級，讓本地企業能夠立足於國際市場。

內地經濟的蓬勃發展為香港提供了一個龐大的市場，這是香港製造業的機會所在，所欠缺的只是政府的推動及支持。台灣、南韓及新加坡的產業升級和技術創新的發展過程，都是由政府協同工商界提出政策、引導及協助業界發展，才得以成功。所以，特區政府應該制訂新的工業政策，以主導者的角色推動香港新工業化，透過協助香港企業的產品升級及提升競爭力，利用 **CEPA** 提供的零關稅優惠，讓本地產品內銷國內市場及進軍全世界，這些才是令經濟屹立不倒、長治久安的主動性、進攻型的經濟策略，亦是過去香港經濟賴以成功的根本原因。

如果特區政府仍然不能夠以長遠的眼光，清楚認識香港所面對的複雜形勢，抓緊香港經濟發展的核心所在，恐怕香港經濟會隨着周邊地區的冒起而逐漸萎縮，最終在競爭中敗陣而回，逃不過被邊緣化的命運。香港的經濟現正處於重要的決策時刻，能否在與內地融入一體的過程中踏上新台階，令整體經濟得以穩定及持續穩健增長，關鍵是要看特區政府的決心和具體行動。

本人謹此陳辭。多謝代理主席。

涂謹申議員：代理主席，黃議員的議案可令我們集思廣益，並研究香港如何回應珠三角的機遇和挑戰。

民主黨對“十一五”規劃所作回應的詳細建議已交給政府，我在此因時間所限，不能一一細說。黃議員原議案的內容，當中提出的很多觀點，我們都同意，例如吸引內地企業來港設立總部，尤其是加強與廣東連接的交通措施如港珠澳大橋等，我們不擬詳述了。

但是，民主黨對今天的議案，包括原議案及所有修正案，均會投棄權票。為甚麼呢？因為對原議案內提出的兩個基金、一個中心，包括設立轉型基金，以協助港商升級換代，推動粵港組建大珠三角洲應用研究及科技基金，以及設立大珠三角應用科技研究院和研發中心等 3 項建議，我們均有保留。

其實，政府現時已投入不少資源支援工商業。有些資助計劃已涵蓋了原議案所提出的須包括容許受助人使用在珠三角所屬的廠房。因此，民主黨懷疑是否有需要另行設立議案提及的兩個基金和研發中心。

剛好，審計署今天發表的報告中，有一個項目提及有 4 項中小型企業資助計劃有很多被濫用的地方。我認為政府在推出新的基金或研發中心前，須同時審視一下現時的情況是否有需要檢討，以及計劃有否漏洞。

民主黨同意，政府在某種情況下，應扮演促進企業提升競爭力的角色，但採用甚麼方式，在甚麼情況之下，以及要投入甚麼資源呢？

首先，我剛才很仔細聆聽黃議員的陳辭，我們仍不清楚他所指的多個基金，具體內容是甚麼。我必須指出，企業投資本身為賺取利潤，他們自會判斷“升級換代”對他們的利弊，而且有人亦指出，很多中小企業難以融資。

不過，政府的中小企業資助計劃屬下的中小企業信貸保證基金，已為所有在本港註冊的中小企業，提供保證期長達 5 年、信貸額高達 200 萬元的保證。中小企業可因而取得高達 400 萬元貸款，讓他們購置適當的器材，包括“機械、工具、電腦軟件和硬件、通訊設備、文儀設備、運輸工具、傢俬、固定裝置”，而這些器材全部都可以在香港以外的地方使用。故此，原議案的要求，是希望政府協助他們取得信貸，我相信原來的中小企業信貸保證基金大致上應能應付這方面的需要。如果有人能指出現有計劃欠佳或資源不足，政府只須更改一些條款，而並非真的有需要設立一個新計劃。

如果“升級換代”的建議，是希望讓內地港商以公帑更換機器和設備的話，在現階段欠缺詳細資料的情況，民主黨對這計劃是有保留的。況且，由政府資助的生產力促進局，在 2003 年已在廣州、東莞和深圳成立了 3 間附屬公司，目的是提供諮詢及技術開發服務，協助內地的公司，包括港商提升生產力。過去在香港的製造業有不少得到這方面的實際服務而提升競爭力，這個安排，是否較單是提供融資給廠商，更切合需要呢？

有關推動粵港組建大珠三角洲應用研究及科技基金方面，以資助香港企業在大珠三角地區的科研活動，民主黨懷疑是否有必要另設基金，因為現時的創新及科技基金早已容許所有在香港註冊的公司申請應用於境外的研究計劃，沒排除於珠三角運作的廠商申請，民主黨希望聆聽這方面有何不足之處，以便改善現有基金或決定真的有需要另設一個新基金。

再者，創新及科技基金早已設立了一項粵港科技合作資助計劃，由創新及科技基金與廣東省政府出資，資助在粵港兩地的研究計劃。民建聯批評這項基金的數額過低，每個在珠三角的企業平均款額只有數千元。民主黨則認為，這個合作計劃是資助研究計劃，款額是否足夠，應該視乎申請的計劃的需要，而不是珠三角港商的數目。我期望政府在稍後檢討這個項目時，能詳細向我們解釋。

至於設立大珠三角應用科技研究院和研發中心，其實也是現時創新及科技基金早已涵蓋的範疇。

創新及科技基金屬下，有一項創新及科技支援計劃，支援由大學、產業支援組織、專業團體及商會所進行的中下游研究發展項目，而大學與產業合作計劃，更是為了鼓勵私營公司與大學合作研究。

總結而言，創新及科技基金尚有約 40 億元的資助，而政府在中小企業資助計劃的承擔額也高達 75 億元支援港商，包括在內地的港商。

我們更已仔細翻閱民建聯的報告書，可惜找不到報告書內，有研究現時提供的各種各樣資助工商業的計劃的不足之處，所以要由新的措施代替。我們希望民建聯的議員能詳細說服我們和其他同事。

最後，對於楊孝華議員的修正案，提及減低兩地航空業操作成本以促進競爭力，我們很同意。當然，可能金泉航空運作暫時並不理想，但這些低廉的航空旅遊服務，實際上已是大勢所趨。如果我們真的能夠減低航空業的操作成本，鼓勵這些 **low-cost budget travel, budget air package**，低廉的空中旅遊，實際上也幫助香港和大珠三角的聯繫。這方面絕對對本港和外地經濟融合和以整體國家的競爭力增強等方面是大有幫助的。

譚香文議員：代理主席，就今天這項議案，幾乎每一個主要政黨，都有提出修正案，證明社會各界對香港如何與泛珠三角合作均感到相當關注。但是，現在香港與泛珠三角不同的省市，似乎是處於競爭多過合作，我們實在不可以不正視這一點。

今天，香港與鄰近的內地省市，在很多方面都出現正面的競爭，舉例來說，在物流業方面，根據粵港合作聯席會議下大珠三角商務委員會較早前公布的研究報告，深圳港口的貨物吞吐量，最快兩年會超越香港。此外，福建

省已積極研究與台灣合作，興建金廈大橋，連接福建廈門和台灣金門，意味兩岸三通，為時不遠。

如果處處都出現競爭，香港與鄰近省市要講求合作就會出現很多困難。兩個地方要有合作的空間，通常是各自擁有獨特的、對方不可代替的優勢，否則，合作來幹甚麼？所以，香港要與泛珠三角合作，首先就要想一想，香港在兩地合作上，可以扮演甚麼角色。

香港一直扮演的角色，是中國向外發展的窗口，所以“背靠祖國，面向世界”，就是香港繼續發展的八字真言。但是，近年來，香港的經濟，似乎變成了“面向祖國”，各行各業，都以打入內地市場，賺 13 億同胞的錢，作為頭等大事，漸漸忘記了香港的優勢和價值。

我覺得這種“塘水滾塘魚”的局面，最終只會使香港與內地其他城市拉近，屆時香港的優勢消失了，我們還有甚麼本錢談與泛珠三角合作呢？因為內地的省市會說：“你有的，我們也有，為甚麼我們一定要與你合作？”

香港一定要尋回自我優勢，繼續扮演窗口的角色，與泛珠三角區域內各省市合作，賺外國人的錢。我相信香港的完善法制、有效管理、金融基建、專業服務、人權自由等，在可見的將來，都不可能被珠三角城市超越。香港必須把這些優勢帶進泛珠三角地區，協助區內各地的經濟和社會發展。

代理主席，當我們決定了與泛珠三角區域合作的模式以後，就要看特區政府可以採取甚麼措施，配合這個方向。

今天，有不少專業仍然面對相當高的門檻，會計界就是一個好例子。我不止一次在這裏要求政府正視會計界，在推動內地經濟發展、提升管治質素，可以作出的貢獻，但至今，會計界要北上仍然困難，希望政府加強與內地的磋商。

不過，提供優惠只能夠吸引專業人士進入內地，如果他們沒有得到任何支援，只是亂打亂撞，最終只會焦頭爛額，還能夠和泛珠三角合作嗎？我建議特區政府擴大內地辦事處的聯絡，為香港人提供更快、更全面的支援服務。

另一方面，內地企業要打入國際，香港是一個很好的基地，特區政府應該透過提供各種優惠，吸引內地公司來港，讓它們在香港較嚴謹、全面和透明的制度下，進一步發展，與國際水平接軌。這些優惠，可以是稅務上的寬減或審批程序的簡化等。

中央政府今年推行“十一五”規劃，規劃各地的發展方向，我覺得泛珠三角要合作，同樣要進行整體規劃，避免發展重疊，造成競爭。規劃重疊的最好例子，就是小小的珠江三角洲，竟然存在 5 個機場，各省市政府共同進行發展規劃，是泛珠三角區域合作的重要一環。

特區政府也應考慮運用香港較其他泛珠三角地區優勝的航空網絡，加強空運方面的發展，避免與泛珠三角地區其他港口在海運方面展開成本上的競爭，因為香港的營商成本怎樣減低，短期內也沒可能與內地看齊，此舉亦可避免海運基建上的過分重疊。

代理主席，鞏固既有優勢，避免正面競爭，協助內地進入海外市場，提供專業意見，是香港與泛珠三角合作時應該考慮的方向。這樣，我們才可以真正做到“背靠祖國、面向世界”，發揮香港無可代替的優勢。我謹此陳辭，支持原議案和各項修正案。多謝代理主席。

余若薇議員：代理主席，不知道是否因為最近特首說要放棄積極不干預政策，所以我們今天看到黃定光議員提出這項原議案，要求政府採取積極措施，而且他亦非常積極，共提出了 8 點。

我覺得立法會在面對這些議案要進行表決時，是有點困難的，因為即使認同原議案的大方向或目標，但當它掛上了太多細則時，便會引起一些問題，以及當一些細則的內容並非太清楚時，亦會引起一如涂謹申議員剛才所說的問題，便是那些基金、研發中心等究竟有甚麼具體內容呢？有很多現時是已經存在的了。

代理主席，你也知道，李國章局長最近站出來高調說，政府怎麼可以幫人賺錢呢？所以，政府不可以讓學券適用於獨立的幼稚園。在這樣的情況下，政府又要支持設立一些轉型的基金，協助一些港商升級換代等，有人便可能會批評黃議員，他是否要求政府設立基金，以便提供借貸協助他人賺錢呢？不過，事實上，政府很多時候的確設立了很多基金，亦有人申請那些基金，原則上，那亦不是很大的問題，很多時候須視乎程度、用途、規則等。

所以，在這種情況下，議員對着一項這樣的議案，應該如何表決呢？我們無論怎樣表決也是不對的。如果我們表決反對，便會有人說促進珠江三角洲合作你們也反對？如果我們放棄表決，便會有人說為甚麼你們沒有立場？

對於這些議案，公民黨一向的取態是，我們認為這是對一個大方向信息的立場表態，多於把它當作是一項法案般，逐字斟酌研究。所以，我們抱着

的心情是，我們盡量促進這個立法會達致共識。所以，涂謹申議員提及有關細節的問題，我覺得我們可以慢慢討論，看看是否有了那麼多基金便已足夠？是否可以改善現有的基金？還是要設立新的基金呢？我們會以這樣的態度來看這項議案。所以，代理主席，我希望政府或局長最終看我們的表決結果時，不要只是看我們是支持或棄權，以及議案是否獲通過等，而是要看我們發言時的具體內容。

今天我很高興，因為這項議案有這麼多項目，好像聖誕樹般讓東西掛了上去，大家可以選擇想談及的項目發言。我特別喜歡就楊孝華議員修正案的兩部分發言，其中一個部分是有關空氣質素的。以往，我們立法會在討論珠江三角洲合作時，並沒有談及空氣質素，只是多談及商業合作。可是，事實上，空氣質素是很重要的。

（主席恢復主持會議）

大家都知道，兩地政府提出了 2010 年的減排目標，但到目前為止，對於能否如期達標，我們還未敢樂觀。此外，2010 年後又會是如何呢？政府似乎比較短視了一點。大家且看看，其他很多大城市所談論的是一個二三十年的指標。局長，你也知道——雖然這不是你負責的範疇，而廖局長亦不在席——世界衛生組織最近發出了一個新的 **air quality objective**。我們的政府非常落後，說要考慮，未能有任何決定。然而，政府最少也可以提出一個時間表吧。10 年不行，20 年可以嗎？30 年呢？無論如何也要有一個時間表。所以，在這一點上，我們作為議員是覺得很失望的。

例如，我們今天提到全球氣溫暖化的問題，對於溫室氣體排放，兩地是否可以做這樣的工作呢？我們經常說七三、六四，即有時候 70% 的污染是從內地來，有時候則是 60%，這得視乎時間和風向等，所以便有七三、六四之說，而我們大部分時間是要跟內地商討如何能改善我們的空氣質素。我們知道今年 7 月，廣東省省長黃華華和我們的特首一起召開了記者招待會，說會設立珠江三角洲污染區域空氣監察網絡，還在上月底公布了這項數據，但在半年間，兩地有接近三成的日子裏，區域空氣質素指數達到空氣質量欠佳的第三級或以上，所以，我們可以看到，進展不是太好。此外，排污交易的問題已討論多時，但到現在仍未向公眾交代細節和相關進展，透明度非常低。我希望政府能夠盡快跟廣東省政府就具體方案進行磋商，明確訂立溫室氣體的排放上限，以及制訂具公信力的排污交易配額和具有阻嚇性的罰則。

現在，我想談談葉局長範疇內的事宜，就是有關兩地的旅遊，楊孝華議員的修正案亦有提及這一點。我知道局長最近和北京、上海等討論推出優質誠信香港遊，但只是賣廣告推廣有沒有作用呢？局長，我上次跟你說過，執法方面是非常重要的。儘管設施弄得很漂亮，但遊客來到卻仍被騙，那麼，我們的做法其實只是殺了會生金蛋的鵝而已。

所以，我希望局長特別留意，我們的消費者委員會（“消委會”）工作一直增加、接獲的投訴一直增加，但政府撥給它的經費卻在減少。局長，你也知道，薪酬是要增加的，所以，希望局長留意一下這方面。我們香港真的只有消委會做這方面的工作，它是比較獨立的，希望局長考慮加強它的執法能力，讓它可做一隻有牙老虎，幫助政府落實我們購物天堂的美譽。

多謝主席。

郭家麒議員：主席女士，黃定光議員提出這項原議案，其實是很有意思的。事實上，最近有關“十一五”的規劃部分，在香港引起了很重大的討論，特別是特首曾蔭權在“十一五”會議後所說的一番話，反映了他對於積極不干預的一些看法及詮釋。所以，關於今次的議案，無論是黃議員還是其他同事要求政府投入新資源或考慮新的做法，包括成立一些研發中心、科技基金等，均是沿着放棄了積極不干預的方向走的。“積極不干預”一詞其實很特別，聽上去好像一個圖騰般，無論說是或否、正或反，也會有不同的批評和看法。

可是，這個世界有沒有永遠的積極不干預呢？我相信未必有。即使號稱相當資本主義的國家，以美國為例，每年在不同科技方面——例如通訊科技、資訊科技，以至藥業——政府為協助他們投資所提供的稅務優惠是數以千億美元計，這正正顯現了在很多號稱資本主義的社會或經濟體系裏，政府須有一定的投入，扮演領導及開創的角色。我相信特區政府將來的路向也應該如此。

不過，泛珠三角和香港的關係很特別。事實上，在過往，香港很清楚是扮演了一個龍頭角色，但到了今天，當國內——特別是泛珠三角——發展到現在，我們的龍頭角色正日漸減弱。在這個星期，一份有關香港航運業的研究報告公布了，我記得這份報告提出了很重要的一點，那便是看到或恐怕香港的航運業在未來會受到很重大的挑戰，甚至地位亦會受到影響。可是，很有趣的是，政府經濟顧問郭國全先生回應時說沒有這種事，我們無須擔心。有時候，我覺得兩方面也有問題。我們當然無須過度貶低香港的角色，但過分自我感覺良好，對香港其實一點好處也沒有。

因此，我們在討論香港與泛珠三角的合作時要緊記這一點。我們無法改變的一個現實是，時至今天，國內（特別是泛珠三角）的經濟發展體系與香港相比，是有過之而無不及的。但凡任何一個在珠三角的重要工業城市，不論東莞還是鄰近的珠海、深圳，他們的發展規模、經濟容納量，以及其經濟所能產生的力量，較諸香港是一點也不遜色的，但為甚麼香港今天仍能相對地扮演一個較具優勢的角色呢？我相信最重要的原因是，香港仍然是面向世界的重要門檻和通道，我們有完善的管理人才、法制和監管制度。因此，黃議員在議案提及的第（一）點，即提供鼓勵性的措施讓企業到來香港設立地區總部，他們其實已經在那樣做了。大家看到國內很多企業也是以香港作為上市集資的一個重要渠道；四大商業銀行和很多民企均透過香港聯交所這塊跳板，汲取世界上的資金，這方面其實無須由我們來做。

至於議案的第（二）點，我們是否能建立一套統一的商務條款呢？我相信這是很困難的。香港是一個完全開放的經濟，無論在法制保障和經濟條件方面也跟國內很不同，我們有條件建立一套比較透明和開放的商務條款，反觀國內，我相信他們很難做到這一點，但也可能是因為這樣，我們才仍然可以扮演一個角色。

在交通措施方面，特別是興建港珠澳大橋，我是相當同意的，因為較諸泛珠三角，特別是珠海和深圳以外，這其實是唯一一項令香港仍然享有一個很好的網絡的設施，讓香港的航運業——特別是貨櫃碼頭——仍然存在優勢。如果港珠澳大橋計劃一拖再拖，我相信對香港物流業將來的發展會造成很大打擊。

關於研發基金、轉型基金等，我相信將來的發展也不能只局限於大珠三角這一部分。如果有新的科技基金或研發中心，我們可能要面向中國各省各市，因為如果只把基金或研發中心局限於香港和珠三角的互相合作，我相信可能會應付不來。事實上，除了珠三角，大家也知道，長三角以至中國西北的經濟發展是相當大，我們完全不能放棄，也不能拖慢我們跟中國國內任何一個省市的合作機會。因此，如果我們只把焦點放於大珠三角，相信我們會損失很多商機。可是，對於原議案和所有修正案，我個人是表示支持和覺得可以接受的。

最後，我想花少許時間談談香港的醫療服務跟珠三角的發展。其實，由第一次談 **CEPA** 到現在，也只是紙上談兵，到了今天，國內的醫療服務業對香港的醫療界甚或醫生，仍是設置了一個極高的門檻，以及實際上採用了不能融合的方法。我們最近曾到廣東省跟衛生廳的官員商討。坦白說，國家仍然未有任何政策歡迎香港的醫生到內地執業，而那 2,000 萬元的門檻並非唯一的門檻，因為事實上，沒有一名醫生能在國內獨立執業的。可是，要解決

這個問題，我相信是相當不容易的，我只寄望特區政府能在這方面繼續跟國內的有關單位商討。

我謹此陳辭，支持議案和修正案。多謝主席女士。

劉健儀議員：主席女士，香港的物流業一直保持輝煌的成績，令香港連續多年成為全球最繁忙的貨櫃港和航空港，而且物流業也是本港經濟支柱之一，創造大量職位。不過，近年珠三角區域內的港口急速發展，令人關注香港的固有優勢能否保持下去，而焦點更落在我們和泛珠三角在港口方面的競爭，多過着墨於如何加強合作。

前兩天便有報道指出，深圳計劃在鹽田港設立內地第四個保稅區，形式類似自由貿易港，將會吸納香港貨櫃碼頭一成半的貨櫃，即約 450 萬個標準貨櫃。同時，大珠三角商務委員會也發表報告，指香港的港口和物流設施將不能適應和滿足廣東省重工業和石化工業發展的需要，加上傳統輕工業由珠三角外移至較遠地區，它們對香港港口和機場的依賴會逐漸減少。因此，業界普遍預計，香港在華南地區運輸港口的樞紐地位，會在兩三年內被廣東省取代。

雖然這份研究報告猶如向本港的物流業發出了警號般，但自由黨認為在考慮如何面對競爭之餘，我們也不應忽視跟泛珠三角之間的合作空間，可研究和泛珠三角在物流發展方面不同的領域加強分工合作。

正如報告指出，越來越多的發展項目由珠三角的東部遷往西部，長遠來說，香港如果能搶先布局，香港作為南中國門戶的地位將會更鞏固。同時，由於這條“西面戰線”的未來重點發展是綜合服務產業，以及依託於港口運輸的臨港工業、物流業和以物資轉運為主的港口貿易等。香港在服務、金融、物流、旅遊等方面的優勢，自然可配合粵西的發展戰略。

因此，國家在今年 3 月公布的“十一五”規劃，在首次把香港納入總體發展框架之內的同時，明確點出香港是要繼續發展物流業及維持航運中心的地位，自由黨是十分贊同的。不過，香港既要鞏固現有優勢，也要謀求新的發展。

在鞏固現有優勢方面，首要是縮短香港和珠三角西部城市的距離，促進人流、貨流的發展，所以，我們必須爭取港珠澳大橋盡快建成。港珠澳大橋

的建成，也可配合廣東省的城市發展規劃，把廣州至深圳和廣州至珠海的“人”字形兩線發展，變成三角形的環狀交通圈。

此外，為加強香港對廣東山區、兩翼以至泛珠三角的“漏斗效應”，增加香港港口的貨源，香港應設法降低跨境貨運成本。其中一個方法，便是如何做到“一省准入，九省通行”的安排。物流業界在內地發展經常遇到的其中一個問題，便是各省市之間要求申請的牌照不同，我很希望特區政府能跟進，並與內地當局加強商討這方面的問題。

另一方面，香港與內地也要加強口岸的合作，例如特區政府應盡快完成興建蓮塘過境口岸的研究，以及與深圳方面商討如何落實，讓過境貨運車輛可直接連接到粵東、粵北、福建、江西等迅速發展的地區。此外，我們也要和內地商討須在哪些關場增加人手，加開夜間通道，以便真正做到 24 小時通關。

此外，政府推出內河船多次入港許可證，自由黨認為方向是正確的，因為多次入港證推出後，內河船來港 10 次，只須繳交 5 次費用。在成本吸引下，估計內河船來港數目會有可觀的增長，有利本港物流業的發展。不過，現時本地船隻北上時，所受到的待遇卻不一致，像最近深圳航道局便向本地註冊的駁船，收取航道養護費，令他們的經營成本上漲。自由黨很希望政府向內地有關部門爭取，實施雙向互惠措施，致力降低彼此的操作成本。

在謀求新的發展方面，我們認為香港應致力發展增值的物流服務，並且盡量提供誘因，令更多跨國公司在香港成立配送中心或採購中心，又或是吸引更多公司在香港完成最後的生產工序，以增加香港的進出口貨量。

同時，由於珠東的產業將逐步轉型，朝向發展高新技術產業和提升加工製造業，如果香港希望作出配合，提供各類增值服務，香港有一些行業難免要轉型。因此，政府必須適時協助這些行業轉型，否則，這些行業便會被淘汰，致令更多人失業。

我們相信，只要香港與泛珠三角地區加強協作，以及在軟硬件上互相配合，不但可令本港得到長足的發展，更可利用本港物流業的優勢，令泛珠三角走向國際，創造多贏局面。

主席女士，我謹此陳辭。

張超雄議員：黃定光議員提出有關香港及泛珠三角區域合作的議案，當中牽涉的不止是經濟問題，事實上，即使國家的“十一五”規劃，說的不止是經濟問題，當中也牽涉社會、民生、貧富懸殊，而且和諧社會亦是一個相當大的重點。

可是，我們今天討論的，似乎也是集中在經濟合作上，說的完全是商業經濟的發展，對於兩地間珠三角的合作所引致的社會後果、民生問題，暫時也很少人提及。其實，現時兩地間的跨境生活和活動已經進行得十分頻繁，我們看看以下一些數字：現時有 29 萬名香港人在內地長期居留，其中大約有七成，即大約 20 萬人是成年人，而 60 歲以上的人也差不多佔了四分之一，當中大部分也是男性，有五成長期在內地居留的香港人表示，他們在內地逗留的主要原因是為了工作，另外亦有兩萬人是為了退休或養老，1 萬人表示已在內地組織家庭。我們看到這情況已經顯示，兩地間居民的生活關係已經非常密切。

最近，社會服務聯會提到香港願景，當中提及未來 5 年，到 2012 年的時候，我們想看到香港出現些甚麼情況呢？其中一部分是牽涉兩地跨境的民生發展。事實上，跨境工作、家庭的成立、婚姻、養育子女或做生意，甚至一些基本的旅遊、退休等，亦已經在進行中，而且很多香港市民可能會在這些範疇上遇上困難，當他們遇到這些困難而須獲援助時，我們這個以經濟為主導的政府，往往忽略了這方面的需要。

首先，我想看一看現時跨境工作的情況。其實，香港的跨境工作的數目增加得很厲害，除了我剛才所說，有近 30 萬名香港人長期在內地居留外，現時須跨境工作的人數，已經由 1995 年的十二多萬人增加至 2005 年的 237 500 人，當中超過半數須每年往返內地超過 40 次，即使是往返的中位數，也由 2002 年的 26 次增加至 2005 年的 36 次，他們平均每次逗留 3 天。

事實上，今天已經很少有香港人說完全不認識一位須往返內地工作的香港人。當這些香港人回到內地工作時，他們會面對治安的問題，此外，如果因為工作而導致家庭分隔，並導致他們在照顧或支援家人方面出現問題時，亦很難給予協助。

現時有 3 萬名家長須離港返內地工作，這些家長可能會出現與子女、配偶關係疏離，難以照顧長者或其他有需要的家庭成員，以及難以管教子女的問題，甚至如果出現問題，可能會引致出現虐兒、虐待配偶等問題，這些問題往往會因為跨境工作的需要而較容易出現。

此外，兩地婚姻在數字上，也增加了很多。在 2005 年，不但有很多男性到內地娶妻，而女性嫁給內地男性的數字也增加了很多，較 2002 年增加了一倍以上，現時每年已有超過 5 000 人，當然男性的數字會更高。

可是，另一方面，我們亦看到中港婚姻所引起的後果，部分也會出現我剛才所說，兩地相隔導致離婚的問題。即使引用國內的數字，我們發覺廣東省 2005 年的離婚個案，涉及外地婚姻的數字升幅達一倍以上。香港方面，在 2005 年的單親綜援受助人之中，有近 17% 是與內地配偶分開的假單親。此外，我們亦看到很多老人家選擇在內地居留，現時已經有超過 7 萬名 60 歲以上的香港人在內地生活。青少年返回內地也是經常出現的情況，包括跨境上學的學童，或青少年北上濫藥。這些都是很大的問題。

所以，總結我以上提到的數字和現象，我希望政府不要只看經濟方面的發展，在研究兩地跨境合作時，也要考慮如何加強對香港人在內地所需的各方面的支援、加強駐內地辦事處的功能及檢討現時的人口政策。

多謝主席。

梁君彥議員：主席，香港面對挑戰，已經是不爭的事實。珠三角各城市以急促的步伐追上香港，特別是在物流基建上，已經追過了我們很多。廣東省在過去兩年，GDP 增長分別是 12% 和 17%。在“十一五”規劃下，更會高速發展工業、航運和空運。以上海為龍頭的長三角的金融和商業已經直接影響香港區內金融領導的地位。加上新加坡已打算調低現時 20% 的稅率，澳門亦在旅遊和會展業更在過去數年對香港造成重要挑戰。這些挑戰是可以預見的，但我們在過去數年沒有甚麼大的部署。

今天的社會只是停留在無謂的爭拗之中，欠缺了前瞻性的討論。未來數年，我們面對周邊城市的發展，將會更毫無招架之力。上月回應施政報告時，我亦曾經說過，香港要持續發展，便必須與內地，尤其是泛珠配合，掌握對方的發展步伐和方向，加強聯繫，確保我們的經濟維持穩步增長，為香港工商在內地尋找新的商機。工商界相信，加強泛珠聯繫，有助增加區內各城市的經濟總量。上星期，財政司司長亦說到，內地在下年度是香港經濟增長的主要動力。

過去，香港透過 CEPA 和“實施泛珠三角區域合作框架協議”，繼續抓緊和內地日漸融合所帶來的機遇。特首出訪法國時，更強調香港是一個城市、兩個角色，要和泛珠城市合作，作為他們走出去、全球走入去的旋轉門。

泛珠人口佔全國人口三分之一，達到 4.7 億，和歐盟總人口差不多，發展潛力亦很龐大。未來泛珠的經濟結構將會有極大的改變。我們正好利用自己的金融優勢，作為區內各企業面向國際市場主要的跳板。

工商界一直強調，區域合作單靠民間做是不足夠的，政府在政策上是要配合，更要代表工商界、專業界和其他區域的政府謀求更大的合作空間，為彼此的經濟互相協調，互補不足的作用。當局要加強支援區內的港商，可做的事很多。首先，深港將加強創新科技合作，藉着深港創新圈，聚集兩地的政府部門、高等學府、產業、研究機構和科研專才，透過這個機制，設定相關的措施，加強科技領域合作，攜手開發高新科技，我希望政府在積極參與和配合的同時，亦會詳細向業界及立法會講解情況，以便吸納各方的意見。

至於要求政府提高研發開支，成立大珠三角應用研究及科技基金等，以配合泛珠及香港未來的發展，我認同是有這樣的需要的。但是，工業界一直指出，我們要鼓勵企業進行產業升級，利用創新的意念，高新科技，將過去的 OEM 運作模式提升至 ODM 甚至 OBM 的營運，甚至發展自己的品牌，增加企業對知識產權和自主性的長遠競爭力。今年，政府成立了汽車零部件、紡織等 5 個研發中心，這是一個很好的方向，協助業界提升科技水平，促進科技轉移和研發，以及成果的商品化，以協助他們增值。

不過，研發不一定要由政府帶領去做，而必須有業界積極的參與和投入，才可促進企業加強科研創意和開發自己的動力。為此，香港工業總會在 2001 年已開始要求政府為企業用於設計、科研的開支提供三倍的扣稅優惠。我亦一而再、再而三在立法會上向政府表達這個訴求。我相信，措施不但可以吸引本地企業投入科研，更會吸引國際科研公司來港投資。

除了製造業，我們不能漠視內銷市場。正如我剛才所說，泛珠的人口與歐盟相若，是一個潛力很大的市場。在過去，香港的工業界都希望開拓這個市場，現時我們擁有不少由香港設計的產品，甚至自己的品牌，我深信只要在泛珠加以推廣，讓多些人知道，必定可以帶動香港品牌在內地的銷情。我在上月亦建議，當局應該抓緊明年回歸 10 周年的機會，由貿發局統籌各商會，在全球各國推廣品牌，只要我們多找一兩個泛珠的城市做推廣，我們可以協助自己的品牌打入市場。

主席，物流和製造業有不可分割的關係。剛才劉健儀議員已經詳細講述區內物流的發展，我想於此指出數點問題。現在香港的貨運幾乎全部來自珠三角，今年 8 月正式投入的廣州花都機場，其實正威脅本地的物流。花都機場的貨運量極大，比香港大五至六倍。最重要的是，廣東西部鐵路日後通往星馬泰時，便會以珠海為總站，而在上海沿海鐵路則會在深圳作為終點，而亦有貨運鐵路以花都作為終點，其實這是對我們的空運和海運的物流造成重

大的截流作用。現時香港的貨運仍有一定的優勢，但在物流基建發展是大大落後於廣東。為了防止我們在這場物流競賽中落後於人，我們有需要（計時器響起）.....

陳智思議員（譯文）：主席女士，這項議案本身包含了範圍廣泛的建議，而修正案更加入更多的構思。

我不知道有沒有人能支持全部的建議。許多人均不希望把納稅人的金錢用於本地企業升級換代。把公帑用於研發工作或會引起爭議，而特別給予內地企業來港投資的誘因亦然。

然而，我想所有人都會同意，珠三角過去 25 年來的發展對香港來說實在具有重大歷史意義，而在許多方面來說，這發展仍處於初級階段。

香港與珠三角的合作非常重要，而這基本上是公營部門範疇的事情。我們必須繼續加強區內地方政府的合作。

我們的政府官員已在這方面做了很多寶貴的工作，而在運輸基建及消除跨境官僚程序等方面已初見成效。

我們仍須繼續努力，特別是在環保和社會議題等方面。越來越多人將來會視珠三角為一個安居樂業的單一區域。

不過，若合作是不切實際的話，我們便不要這樣做。企業之間必存競爭，有時候不同城鎮亦會互相競爭。若我們要的是“免於競爭的保障”，我們便不可要求“合作”，更不能希望得到好處和優待。

珠三角勢將沿增值階梯而上，我們必須接受低增值活動跨境遷移的現實，千萬不要加以阻撓。

從其過往成功經驗觀之，本港投資者必能在珠三角覓得新機會。若他們能在公開而優良的環境中營商，整個珠三角也會得益。

主席女士，這是我們和珠三角持續合作的最理想結果。謝謝。

林健鋒議員：主席女士，如果說香港是中國一個獨特而不可取代的城市，相信大家均會認同。國家的“十一五”規劃認定了香港的國際金融、貿易、航

運中心地位，我們更應以實際行動好好配合，包括與泛珠三角地區攜手合作，創建一個昌盛的經濟中心。

首先，我想談一談金融業。現時，香港可以辦理的人民幣業務，包括存款、兌換、匯款和人民幣銀行卡等，發展的空間仍然有很多。好像不少企業希望在內地的投資項目融資能以人民幣進行，而內地資金又應如何“走出來”，相信均可大大提高香港商貿發展，並吸引內地企業來港發展。因此，我認為港府應成立專責小組，就如何利用本港國際金融中心的優勢，推動內地金融業改革，進一步拓展人民幣業務範圍等，作全面探討，找出促進兩地互惠發展的方案。

除了金融業，物流業也是本港四大支柱之一。內地的物流業發展非常迅速，預計到 2010 年，單在深圳便會有 7 個物流園建成。回看香港興建大嶼山物流園的研究，要到今年年底才完成，要動工、要啟用的話，更不知何時才能落實。我希望促請當局，不要忘記龜兔賽跑的故事，一定要發力急起直追，而且要簡化貨物來港的程序，以吸引貨物運送到香港，然後才轉運到其他地方，好讓香港發展成物流分發中心。

主席女士，要吸引投資者，便一定要改善空氣質素。“十一五”規劃提到在資源開發的同時，也要做好環境監管工作。過去，我曾多次指出，有外資因為本港和廣東省的空氣污染嚴重，考慮撤離香港往其他地方投資。既然港府有重建“藍天白雲”的決心，廣東省也有構建“綠色廣東”的宏願，我很希望兩地能加大力度，合力改善污染問題，包括早日落實排污交易試驗計劃，採用天然氣發電，使用排放標準更高的車種和潔淨的燃油。

工商界已十分積極作出配合，不少在內地設廠的港商，即使經營困難，也紛紛購置符合環保規定的機器，為改善污染出一分力。我希望港府可透過中小型企業基金，給予它們多點支持，減輕它們的擔子。

除了要改善環境來吸引投資者，基建配套亦十分重要。經過二三十年的發展，接近香港的深圳和東莞均出現土地和勞工供應緊張的情況，令地價和勞工薪酬漸漸上升，經營成本亦每年增加，不少港商現已開始遷往粵北和廣東省東西兩翼的地方，所以建築新道路和過境關口是必須的，而且要加快進行。廣東省在“十一五”規劃期間，便會投入 4,320 億元資金，用於 62 項重大綜合運輸項目。我很希望“萬眾期待”的港珠澳大橋、廣深港高速鐵路、蓮塘／香園圍口岸可盡快“拍板”，提升過境運輸效率。

談到兩地合作，協調和溝通也是十分重要的，任何新條款、新制度均要顧及港商的困難。例如在 9 月初，內地公布的“關於調整部分商品出口退稅

率和增補加工貿易禁止類商品目錄的通知”，對廠商影響非常、非常大。我和香港總商會第一時間與工商及科技局和內地相關部門接觸，四大商會亦致函內地有關單位表達意見，反映新的規定可能會令部分廠商要立即停工停產，經營成本又會大幅飆升。經過工商界多管齊下的努力，內地當局在上周作出了新安排，解決港商暫時的困難。

早前，內地頒布的環保新法規，對港商來說，也是突如其來的通知，難免打亂了他們的經營安排。因此，我很希望港府能充當一道橋梁，多聆聽、多諮詢港商的意見，然後向內地部門多作反映，如果內地有任何新政策“出台”，便應及早通知，讓投資在大陸的港商有多點時間作出配合，使經營更順暢。

主席女士，我謹此陳辭。

蔡素玉議員：主席，香港與泛珠區域的合作層面十分廣泛，本人以下會集中談談跨境環境方面的合作。

保護和改善環境已是全港市民的訴求，也是香港繼續保持亞洲國際大都會的必要條件。加強環保一方面可提高香港的國際競爭力，另一方面也能帶動新的商機，創造新的就業機會。內地不斷提高的環保要求，對香港不少企業是一項挑戰，但也是一個龐大的商機。香港必須把握機會，思考如何在本地和跨境問題的環保工作上做得更好。在這個問題上，除了要靠企業本身的努力，在某些範疇上要水到渠成，做到粵港合作無間，兩地政府必須打通必要的關節，事先聯手解決一些政策上的壁壘，企業才可互通有無，優勢互補。

其中一個例子，便是本人多年以來不斷提出的垃圾回收和循環再造的合作。內地現時其實進口了很多在外地已分類的垃圾，香港當然亦有把垃圾透過各種不同的途徑運到國內。雖然我們本身沒有循環再造的工業，但兩地可有很好的合作。一些投資較低或勞動力較密集的工業在廣東珠三角已發展得相當好，例如玻璃、塑膠和紙張的循環再造等。但是，由於有《巴塞爾公約》的限制，這些垃圾是我們沒辦法循環再造的，亦不可正式運進國內。其實，兩地政府可就《巴塞爾公約》的限制商討一個靈活的方式進行變通，大家就着“一國兩制”的詮釋，盡量想辦法杜絕這些政策被濫用，我相信兩地經過嚴格監管、檢驗和分類的垃圾應可自由互通。那麼，香港便可發展一些高科技的循環再造工業，例如膠樽、廢油等的循環再造，這些是香港可以做得到的，國內則可進行一些其他的循環再造工業。

香港和泛珠區域既是同一國家，又是同種同族，血脈相連，操相同的語言，但地域上的分野卻引申出一些問題，其中之一，便是目前兩地採用的環保標準和法規並不一致，沒有一套大家公認的統一標準，令香港和其他泛珠區域，在環保產品的開發、製造以至推廣上，均受到掣肘，妨礙了環保工業的發展。

另一個具體的問題，便是兩地環評工作的劃一和規範化。眾所周知，粵港兩地的基建合作有增無減，而基建對環境影響往往既深且遠。可惜，由於兩地目前採用的標準均只針對解決本身的環境問題而設計，所以一直各行其事，各施各法。為此，我們促請特區政府積極與內地討論，把規範化和標準化列入整個討論的議程，包括環境評估工作上。

順帶一提，今年 9 月，特首在“‘十一五’與香港發展”經濟高峰會上，強調要把香港定位為國際金融中心和服務中心。我們認為這個定位相當準確，因為這些均是我們最具競爭優勢的環節，也是最難被鄰近地區取代的行業。為了鞏固既有的優勢，特區政府對於外商一向關注的空氣質素問題，目前必須予以高度重視，而粵港兩地為了更有效監察減排措施的成效，由去年起公布了珠三角區域空氣質量指數，這明顯是一個正確的方向，說明兩地政府皆重視環保工作，而且有強烈的合作願望。不過，珠三角區域空氣質量指數一律以國家“環境空氣質量標準”二級標準計算，與本港沿用的空氣污染指數的計算不同，導致同一地方存在兩套標準，這不單令市民產生混淆，也容易令兩地的廢氣排放和監管制度無所適從。所以，長遠來說，兩地政府必須進行研究，立即把兩套指標統一。

此外，在內地的“十一五”規劃上，建設一個節約型社會是當務之急，因為傳統的 **GDP** 只會量度經濟增長，對於因追求經濟增長而帶來對環境，以至資源上的浪費虛耗，均完全沒有反映。為了彌補這方面的不足，國家環保總局已在去年公布 10 個綠色 **GDP** 試點省市名單。在各省當中，廣東便率先採納了這個發展概念。

相應地，民建聯認為，香港作為亞洲國際都會，有必要急起直追，盡早着手研究推行綠色 **GDP** 核算制度，並參考內地，尤其廣東省現正試行的機制，以便日後雙方的數據可互相參照接軌，把這種扣除環境資源成本和保護費用的估算，作為反映地區可持續發展狀況的重要參考指標。

主席，本人謹此陳辭。

梁國雄議員：今天，有學生旁聽立法會會議的過程，我希望他們不要有錯誤的觀念，因為當很多議員提及污染的問題時，他們都表示，如果香港過分污染，商人便不來做生意，大機構不會把總部設在香港，外地高級僱員不喜歡來香港居住了。這些固然有其事，但環保的真諦並不是這樣的，對嗎？原來只是因為要做生意，我們便要有好空氣，這一定是錯誤的；美國人便是這樣，他們將這些不要的扔給別人便行，他們也是為了做生意而已。

所以，其實，在我們談及環保時，我們要明白一件事，環保到了最後也是為了人類，經濟的發展亦是為了人類，而非像別人說般為了經濟發展而發展經濟。所以，我們知道如果經濟不景，我們的社會資源便會被浪費，又或我們可分享的財富減少了。

談及泛珠三角時，首先我們便會碰到一個問題就是，“十一五”規劃是由誰來定呢？我們有沒有參與呢？有分參與的可能是我們的人大、政協等代表，是代表我們監察“十一五”規劃的。大家曾否聽過港區政協、人大代表告訴我們他們曾說過甚麼？有沒有諮詢我們的意見呢？是沒有的。

所以，當我們談及“十一五”規劃時，我們便要考慮一個問題，這個計劃究竟會對誰有利，對誰沒有利呢？

依我看來，香港的金融中心地位無可置疑是更為鞏固，不用大家呼籲政府協助國內公司來港，他們已經來了，4間銀行已有3間在港上市，尚餘下的亦已輪候上市。他們前來為了甚麼呢？是為了賺錢，將國有資產私有化拿到市場上市。這是問題的中心。我平日也看見很多帶有上海口音的人購物，是無法避免碰到的——因為我在中環工作，他們是所有人之中最美的——穿得最美的、吃得最好的。我們是“港燦”，老兄，他們為何突然會有這麼多錢，正是因為國有資產在私有化過程中錢被人取去了。我們在香港所做的工作便促成了這個過程，這是值得考慮。如果對中國人來說，這樣是否便是最好的呢？國有資產流失，變為私人財產，炒作一團，炒到哪裏去了呢？

大家都認為泛珠三角很重要，所以我們要結合，其實，長三角一早已推出了，為何長三角可搞得如此有聲有色呢？是因為在珠三角內政府把香港搞得很差。大部分在香港發達的人也上了長三角發財，尤其是去了上海。我們看見的高樓大廈，是誰提供的？讓我告訴你們，董先生也獲圈了一塊土地，他現正在該處大興土木。他當完特首後便腳痛，返回內地即有生意做。

問題是，當談到透過泛珠三角合作令兩地互利時，我們要考慮的一點是，這個合作可否令兩地老百姓好過一點呢？我們可見大陸的情況已很清楚，看看圈地方面，陳良宇被中央過問，便是因為周正毅圈了地，在上海發

展，他們把公司上市，我們之中也有人會買他們的股票的，我們亦會覺得他們是對的——發財是對的。我們又看看香港的迅速經濟復甦，說是得益於所謂泛珠三角的復甦，不論金融、貿易、航運中心方面皆然，可是，我們的貧富懸殊是否增加了？普通老百姓生活是否改善了？

所以，談經濟問題，說來說去，最終其實也是財富分配問題，說到財富、生產等問題，到最後也是財富分配問題，不患寡而患不均。依我看來，國內政商勾結，國內用大量國有資源做內需推動經濟增長，到了最後，結果卻並非能令中國老百姓享有多點財富，或有多點公共資源可供運用。這是最令我感到痛心的。

這種做法也引起了香港社會的轉變，國內的官員以財大氣粗的態度，教導特首做甚麼，教導行政會議做甚麼，教導我們的某某人做甚麼。所以，我今天要提及“十一五”是做甚麼的？可以做甚麼來配合“十一五”規劃？

第二個我們看見的最新現象是，那些有錢人來到香港已不像以前般要巴結香港有錢人，帶挈他們發達。現在是由他們帶挈我們發達。這是一個財富轉移的過程，我們看見國內政商勾結，那些賺到錢的人，作為一個發了國家財的人，最後來到香港了，在香港便可以財大氣粗，他們與香港的有錢人一起爭取賺錢機會，令兩地的財富分配更進一步不平均。

“愛國，我愛國，我愛國有資產，我愛人民，我愛人民幣”，這是國內的“順口溜”，我相信這“順口溜”足以說出今天的香港面對着泛珠三角的合併，如果過程中沒有民主政治所會得出的後果。多謝主席。

詹培忠議員：主席女士，香港很快便已回歸 10 年了。國家第一個給香港的，就是“九加二”，提供了一個非常好的機會，利用香港和澳門配合其他 9 個省份的發展。很可惜，我們特區政府在這方面所做的工作不足夠，因為一直為政治問題糾纏不清。

最近，我們的行政長官曾蔭權先生到廣州去，他說他甚麼也不討論，只是要討論環保，因而得到香港部分傳媒的回響和響應。得到的結果是，廣東省政府很快便把香港設在珠三角的有污染性業務停業，惹來大家不滿，認為要一段時間來做，這樣是不行的。廣東省的回應是，香港的工業設於珠三角，而香港的污染指數卻是廣東省帶來的，這怎算公平呢？我堅信，在不久的將來，有關的業務會北上至清遠北部，甚至去到中國西部，這些均與人無尤，亦要適應潮流的轉變。

主席女士，我們在世界上做事，必須跟別人打交道，要利用人，拉攏人，打擊人，說服人，甚至先要知道其他人，瞭解他們的脾性，做事才會事半功倍，否則便會一事無成。相應來說，他人亦會利用我剛才所說的手段來對付你、打擊你，無論在政治或經濟上，議員們也要相應地瞭解這點。我現在就香港所謂的數點強勢，以及泛珠三角的合作關係提出意見。

主席女士，剛才局長在回答有關旅遊的質詢時，表示香港現在仍然很驕傲，旅遊的增長很不錯，但我們同樣要深切瞭解到，香港的旅遊優勢，在不久的將來將會要靠澳門這個小弟弟來吸引路過香港的遊客。在這件事上，我很希望政府能在這個方面配合澳門、珠三角和廣州等地方，成為世界上其他國家人民值得到此一遊的地方。香港這個地方因為交通的問題而取得主導權，既然有這個主導權，亦必定要主動幫助其他地區團結和合作才成。雖然將來可能是澳門排第一，但香港是必經之路，便有所得益了。到珠三角的其他地方，這裏也是必經之路，因此我們便要做得更好。我堅信，雖然旅遊是會被他人搶去，但仍然有它的價值。

談到物流，剛才很多同事都說過，根本上有物不能流。為甚麼呢？我們每個貨櫃的收費一向比他人貴二三百美元，鹽田港何嘗不是香港的資金，卻自己跟自己競爭，到頭來，這個全世界第二的優勢，很快便會變成第四、第五了。我們也可以看到，購物方面將會受到澳門的最大威脅。在這情況下，我們更有需要和泛珠三角其他地方連繫起來，不但是珠三角，而是跟那 9 個省份的地區一同發展。

剩下來的，主席女士，必然是金融。無可否認，中央政府加入世貿之後，承諾在今年年底向全世界公開更直接的金融市場。在這個情形下，中央政府將有關的銀行擴大，並在香港上市，其中一間銀行更發行 200 億美元股份，是全世界單一上市公司的最大集資。我們不要覺得自己很了不起，也不要覺得自己很光榮，因為有關的利益、有關的資金，除了被國內取去之外，其他的便被全世界在香港的大機構、大經紀行取去，與本地無涉，亦無直接的重大關係。雖然大家均覺得光榮，但作為一個負責任的政府，便更要體恤到本地的生存條件，這個才是直接要緊的。

無論如何，主席女士，香港是一片福地。我從來亦同意行政長官的說法，香港面對各方面的挑戰和潮流的洗禮，但甚麼是香港人呢？他們是識時務的人，哪裏有機會，便會到哪裏發展。雖然他們較為取巧和投機，但因為特區政府從來沒有資助個體戶，所以香港人才能夠適應潮流，浪跡天涯到各方面發展。這些方面都值得日後有更好的發展，以便未來與珠三角有更好的合作。

多謝主席女士。

吳靄儀議員：主席，我發言支持湯家驊議員的修正案。

我很同意他的說法，香港應該做的角色並不是趁國家經濟起飛，便賺取一些快錢，更不是要國家發展的步伐慢一點，讓我們可以繼續有更多時間賺更多錢。反之，我們應該採取的態度，是要鞏固國家發展的根基。這樣的話，在發揮香港作用的同時，才能夠鞏固香港本身作為全球性金融中心的地位，讓我們在整個中國的發展版圖中奠定自己的角色。

其中一個很清晰的角色，便是如何作為中國與全世界之間的橋梁，特別是當國際有這麼多標準，對一個現代化社會有這些要求的時候，我們是處於最有利的地位，一方面能夠向內地推廣及解釋這些國際要求，並協助內地的大、中、小各個層次來達到這些要求。這是香港的傳統角色，在未來也是一樣，可以繼續發揮這個角色至更高層次，從而作出對香港有利的發展。

主席，我單單談法律界的法律服務這個角色。當中國大陸的經濟活動越來越多的時候，對法律服務的要求也會越來越多，因為法律服務，除了刑事案件外，絕大部分都是因應於社會經濟活動的要求而帶動的。所以，我們要探討香港的法律服務、法制或法律系統的發展，對於珠三角持續發展的重要性。主席，我所說的話，對其他服務界別其實是或多或少相關的，但我只談法律界方面。

主席，法律界有一位很受我們尊重的資深大律師——梁定邦大律師。最近，在6月份的時候，他向律師們發表了一次演講，他談到香港法律專業教育的前途、前景等。當然，梁定邦資深大律師對中國證券市場的發展也曾作出過一分努力。他談到現時中國資金投資在固有資產方面，是非常龐大的。這方面，我是門外漢，但局長一定是瞭如指掌的。梁定邦大律師提出，繼續下去的最重要要求便是軟的基建，包括所有在法律、監管、管理、市場推廣等這些方面的需求。舉例說，我們的一些跨境合作項目，包括銀行、物業等方面，涉及很多涉外因素，因此有需要以法律服務來處理這些涉外因素。此外，另方面的要求是簡化法律文件、房地產的法律系統、交易程序等。這一方面可以便利交易，亦可令交易更有保障。

這些專才其實是我們法律界的專才，也是我們要發展的。正如我剛才提到的涉外因素，很多內地的訴訟開始有涉外因素，大家也可以想像得到，當內地跟香港的商業或其他人有很多來往，或跟國際的交易有很多來往的時候，或多或少會引起訴訟。這些涉外因素的訴訟，應如何處理呢？我們去年曾在北京聽過一個演講，內地的法院和法官對這件事非常關心，便是這些訴訟究竟應在香港進行還是在內地進行呢？還是由有關的當事人選擇，認為哪個地方的裁決對他們會較為有利便在那裏進行，並在發現對他們無利的時

候，便重新交由另一方處理呢？他們對這方面感到非常迷惑，也覺得這是不理想的，因為這會影響兩地法院的地位和在社會上的威信。他們因此認為這些所謂法律衝突的問題，有需要好好地進行探討，一方面避免當事人浪費金錢，另一方面亦可免卻他們面對這麼多不明朗因素。

因此，我們今年在司法及法律事務委員會上曾就此詢問律政司司長。要解決這方面的問題，我們要有同一的方向來發展兩地之間不同法律制度所衍生的問題，而尋求解決問題是須做很多工作的。因此，我們問律政司司長在這方面能夠作甚麼牽頭作用呢？令我很遺憾的是，雖然湯家驊議員已提出一項修正案，但我們今天看不到司長在這會議廳。我們認為，律政司司長其實應該負起這個角色。我們並非單單談論法律界要北上找尋商機這個問題，而是我們法律專業也有我們的專長，我們希望在官方、民間、專業團體，以及內地的官員和他們的專業團體之間，可以更多在香港討論這個問題，從而為全中國，包括香港找出一個適當的路向。這樣才是正式為進入中國的世界，發揮一些積極的作用。

主席，我謹此陳辭。

何鍾泰議員（譯文）：主席女士，《泛珠三角區域合作框架協議》通稱為“九加二”，顧名思義，泛珠三角區域包括 9 個省區及兩個特別行政區，即香港及澳門。泛珠三角區域佔祖國總面積的五分之一，人口佔全國總人口三分之一，是全球其中一個增長最迅速的地區。香港作為泛珠三角區域的組成部分，實應促進本港與鄰近地區的合作，以充分善用該區域的經濟潛力。

合作範圍種類繁多，而部分範疇已列於原議案及相應的擬議修正案內。不過，我會集中討論 3 個範疇，分別為跨境運輸基建、物流及專業服務。

要進一步促進香港與泛珠三角區域的更緊密經貿關係，必須優先發展跨境運輸基建設施。本港的跨境運輸通道及設施，早與鄰近地區的車流及人流需求脫節。最近一項嶄新的安排，就是在明年 7 月通車的深港西部通道（“西部通道”）實施“一地兩檢”，同樣的安排亦應盡可能擴展至其他過境口岸，特別是那些正在規劃的通道。

有報道指邊境檢查站的安排是擬建港珠澳大橋的絆腳石之一。我希望西部通道的解決方案，可以為港珠澳大橋開拓實行“一地三檢”的可能性。另一方面，當局應認真考慮在大橋加建鐵路的建議，因為這安排較日後另行興

建獨立鐵路更佳。不過，此事必須迅速決定，因為興建大橋一事再作延宕，將會損害有關各方包括香港的利益。

此外，廣深港高速鐵路（“高速鐵路”）建造計劃亦應加快進行。廣州至深圳路段的工程已在進行中，但港方路段仍只在初期規劃階段。香港特別行政區政府建議該高速鐵路使用西鐵現有路軌，但當局實應為高速鐵路另建路線，以便列車在港方路段可以全速行駛。將市際鐵路與本港市內鐵路系統連接，根本就是錯誤，在技術上亦說不通，只會貽笑大方。至於連接道路方面，在沙頭角興建東部通道，實不應再行拖延。

香港如要維持地區物流中心的地位，除要鞏固本港的跨境基礎設施外，更必須改善物流設施。大嶼山物流園的發展應獲優先處理，延誤不得，因為區內許多城市亦正致力發展本身的交通基建及物流業。在物流業方面，如可就區內的發展訂立一套共同策略，對香港及整個區域也大為有利。

此外，在專業服務方面，本港與泛珠三角區域仍有很大的合作空間。隨着本港與泛珠三角區域的經濟交往不斷增加，區內對具備特定資格或背景的專業人士的需求亦日見殷切。毋庸置疑，CEPA 已為兩地專業資格的相互確認提供一個框架，亦提出了其他開放措施，不過，有關各方仍須加倍努力，理順執行上的細節。

主席女士，大家也同意本港與泛珠三角區域必須緊密合作。香港的未來繫於泛珠三角區域的發展。特區政府必須採取行動，致力使本港在“九加二”協議中擔任積極的夥伴。

主席女士，我謹此陳辭。謝謝。

石禮謙議員（譯文）：主席女士，香港與泛珠三角區域的合作已成為香港配合內地發展及擴大本港經濟腹地的一項重要策略。據研究顯示，“九加二”地區是一個龐大的發展中市場，佔地超過 200 萬平方公里。泛珠三角區域約有 4.6 億人口，佔中國總人口三分之一。該區域佔全國國內生產總值 34%，在全國貿易額中亦佔 40%。各項數字顯示泛珠三角區域是一個潛力龐大的貿易平台，為香港提供大量機會。

現時，泛珠三角區域合作與發展論壇已達成共識，並簽訂了《泛珠三角區域合作框架協議》。數年以來，政府當局不斷努力，並在中央政府的支持和廣東政府的合作下，多方面已取得極大進展。有關各方已就一些重大問題

達成協議，如在深港西部通道實施“一地兩檢”，在港珠澳大橋採用“單 Y”形設計，以及進一步擴展 CEPA。

事實上，泛珠三角區域合作涉及的行業層面十分廣泛，包括基建、房地產、投資、商貿、旅遊、農業、勞務、教育、科學、文化、資訊、環保及公共健康。上述範疇均是本港與泛珠三角區域日後發展的關鍵所在，至關重要。這方面的合作為本港帶來卓越的成就，但這不是白白得來的，因為過去在環境等方面，我們曾付出了沉重的代價，日後亦將如此。因此，為了日後得以持續發展，繼續生存，當局必須處理該等問題。

黃議員在議案中就推動泛珠三角區域合作的問題提出建議，我得鼓掌稱讚。DAB 曾就此舉行公開論壇，以提升各方對此事的關注，並向政府當局提出相應建議。這些具建設性的行動不僅值得歡迎，亦有利香港日後發展。我們應綜合各個專業界別的意見，促進泛珠三角更深廣的合作。

主席女士，以下是我對泛珠三角區域合作的一些意見。

我認為特區政府應提供更多誘因，吸引更多內地投資者來港。我們應善用本港成熟的市場體系、完善的法制、先進的基建網絡和國際關係。此等優勢均有助本港帶領內地企業躋身國際舞台。多家大型、卓越的國有及私營企業已於香港上市，近年成績斐然。可是，在港設立總部的卻寥寥可數。與此同時，內地大部分私營公司對香港的營商環境所知甚少，由於缺乏認識，該等公司對是否來港投資遲疑不決。政府當局應加強推廣工作，吸引這些內地公司來港。正如黃議員建議，我認為當局應進一步研究，以便訂出相關的鼓勵措施。

在市場經濟及公平競爭的原則下，不論投資者來自何地，香港均一視同仁。然而，我認為應為投資者，特別是內地投資者提供誘因，為此，當局應推行更靈活的入境政策。事實上，由於未能充分掌握本港的營商環境，許多內地企業也憂慮在港投資可能面對的障礙。政府當局應採取更有效的推廣及教育措施，展現本港的優勢，以釋除他們的顧慮。我相信在這些措施實施後，以香港的營商環境及國際聲譽而言，除了內地少數商界巨擘外，定能吸引更多內地投資者來港。儘管有關協議已簽定，但在吸引中國企業來港投資方面，進展確實有限。我們要是再等，許多內地公司便會被其他國際市場吸引，因為香港既非唯一可供投資之地，亦非只有香港才可吸引這些公司。在這情況下，香港將會坐失大好商機。

此外，為提高本港的競爭力，我們必須不斷加強香港作為國際都會的地位。與此同時，本港部分主要行業的發展範圍不僅有限，更要面對鄰近地區

的激烈競爭。原議案鼓勵政府當局增加研究及發展方面的開支，並設立一項轉型基金，協助港商升級換代。我認為這些建議正好針對我們面對的挑戰，政府當局應進行深入研究及提供協助，促進本港經濟轉型。

最後，為保持香港的國際地位，我們必須分享我們的經驗。為進一步促進與泛珠三角區域的合作，我們得清除源於區域保護主義的障礙、貿易關卡，以及兩地商業制度的差異，即使我認為把泛珠三角區域內的商業標準全面劃一是一件極度困難的事。此外，我們必須致力加深對鄰近泛珠三角區域的認識，藉此為全港開創最佳的市場機遇。

謝謝主席女士。

劉秀成議員：主席，作為“‘十一五’與香港發展”經濟高峰會的成員，我十分支持推動香港與泛珠三角區域的合作。在高峰會的專業服務組別中，我們正努力提出爭取加強與內地的協調，降低香港專業人士進入內地城市發展的門檻，為區域內的企業提供具質素及達國際水平的專業服務。

除降低專業人士開業的門檻外，我覺得香港貿易發展局亦可協助本地的專業服務行業，以優質品牌的形象，向內地城市推廣我們的業務。開拓專業服務的發展空間，同時提升內地企業管理的水平。

“十一五”規劃的其中一個目標，便是透過專業資格互認及 CEPA 的優惠安排，進一步開放建築及相關工程服務貿易。不過，隨着中國加入世界貿易組織 5 年，將於年底前開始，允許設立外商獨資企業，其後，香港原先享有的優勢將會失去。

所以，我覺得要發展新的經濟增長領域，除與泛珠三角合作外，更要攜手走出世界。事實上，“‘十一五’與香港發展”經濟高峰會提出的，正是要衝出中國，開拓世界市場。特別是在中國與外國貿易差額龐大的今天，我們可更好地利用香港向外輸出專業服務，爭取投資商機，以平衡貿易差額。

主席，香港已回歸，屬於中國的一個城市，所以應由國家出面，提出包括“全球商機資訊”的一條龍服務，協助尋找和拓展海外市場。特別是在建造工程方面，香港擁有高質素、富經驗的專業人才，如果能得到國家的大力支持，將可把握世界各地城市發展所帶來的無限商機。

要促進區域合作，除了鼓勵措施等“軟件”支援外，“硬件”配套也同樣重要。所以，我和其他泛聯盟的同事一樣，會贊成盡快落實興建港珠澳大橋，以及加快建設連接廣東的交通網絡，促進日益頻繁的商貿往來。

“十一五”規劃強調促進區域協調發展，但到目前為止，由於資訊不大流通，內地城市和香港之間的協調仍有很多限制。好像鄰近的深圳，它們的城市規劃未必如香港般公開，所以香港這一邊的規劃，特別在邊境交通網絡的連接方面，最好是由它們方面看看，應如何作出協調和改善。

因為，我覺得應設立一個資訊交換中心，提供電子化的資訊平台，方便區域內有關部門的信息交流，特別是做好規劃上的配合，促進雙向的城市發展。其實，梁百忍先生在廣州的辦公室應多做這方面的工作，通報內地商機的消息，促進香港與廣東省的合作。

要在良性競爭和區域合作的領域下提升城市發展的效率，便要有前瞻性的規劃，不單要與鄰近城市配合，更要做好自己區內的規劃。好像明年通車的西部通道，由於未有完善的運輸網絡配套，令人擔心會加劇屯門區的交通壓力，這便是欠缺城市發展規劃的後果。

“十一五”規劃的其中一個重點，是“建設資源節約型、環境友好型社會”。這正是世界各地十分重視的宗旨：在城市發展中，透過可持續發展和綠化環境，提升居民的生活質素。

所以，我支持攜手改善泛珠三角區域的空氣質素。但是，我覺得最重要的，是先做好自己應做的工夫，再跟別人商討才具說服力。雖然特首在施政報告中提出對抗空氣污染的“藍天行動”，但我覺得應以更實際的政策，吸引商界和市民一齊參與。例如鼓勵綠化及環保的商住樓宇，加強綠化及空氣流通的設計；又或全面推行建築物能源效益標籤，讓消費者選擇，由市場主導，提倡節約能源的大廈。

透過有效政策，改善自己天空的污染情況，便可更有理據提出在內地積極協調製造業的發展，改善工業區的空氣污染問題。攜手合作改善區域空氣質素，提升競爭力，便可有效推動城市發展，鞏固亞洲國際都會的地位，更好地配合國家經濟發展。

我謹此陳辭。多謝主席。

王國興議員：主席女士，黃議員提出的議案和數項修正案，我也是支持的。

當然，香港加強與泛珠三角的合作是“十一五”規劃中很重要的組成部分，但議案和各項修正案均主要着眼於經濟及商機方面。我想發言提出香港人在內地工作及生活所遇到的數個主要問題，並希望政府擔當促進合作的角色，以及研究特區政府如何與內地磋商，以幫助香港人。

由於現時跨境工作和跨境生活均隱帶很多問題，工聯會收到了很多這類求助，所以，工聯會數年來已在深圳、東莞和廣州開設了港人諮詢中心。在開設這些中心後，其門如市，求助個案相當多。然而，工聯會在內地開設的港人諮詢中心畢竟只是民間組織，而不是政府機構，因此，完全得不到特區政府的資助。政府是否應該考慮如何在政策上，幫助香港人解決在內地生活和工作方面所遇到的問題呢？我想列舉數點。第一，是就業保障方面。如果跨境就業的香港人在僱傭關係方面出現問題，例如工傷賠償、保險等，究竟應該如何協助他們應對這些問題呢？政府有否加強宣傳，令跨境就業的“打工仔”知道本身的權利呢？一旦在僱傭關係或職業安全方面出現問題，應根據甚麼確保本身的職業權益和安全權利呢？這是第一方面。

第二，是跨境置業。現時很多香港市民在內地置業，在珠三角地區尤為顯著。在上半年，工聯會的港人諮詢中心接獲超過 300 宗有關置業方面的投訴。我們發現，由於內地的法制並不完備，因此，在內地置業便出現很多、很多問題。

很多在內地投資地產的經營者，均在香港所推出的廣告中，把其地產項目形容得十分美麗，並說成是天上無、地下無，而所用的名稱皆與香港的廣場或中心完全相同。如果不看清楚其地址，還以為難得有這麼便宜的樓宇，於是便決定購買，怎知在買了之後才知道在法律上是沒有保障的，而特區政府對於在香港的報章刊登國內的樓盤廣告，也沒有任何法律規範，連地產代理亦缺乏監管。很多人是“隔山買牛”，有些人雖不是“隔山買牛”，但卻竟然無法保障本身的業權，因而引起了很多、很多糾紛。當他們遇到這些問題時，在國內求助無門，回港後也是求助無門。如果政府不解決這些問題，試問如何促進港人在內地置業的信心呢？又如何令跨境生活獲得保障呢？

第三，是退休港人返回內地生活的問題，這種情況其實十分普遍。由於香港的生活指數高，所以很多人便帶着少許退休金返回內地或鄉下生活。可是，現時特區政府對於香港市民申領“生果金”（即高齡津貼）的規限，卻十分不合情理的。雖然經過我們力爭後，有關限制現時已放寬至離境 240 天，但為何要設定這些“無厘頭”的限制呢？只要能夠證明申請人仍然健在，便應該發放津貼給他。剛才有議員指出，根據不完整的統計，現時有兩萬名香

港退休人士在內地生活。為何一定要這些退休人士每 240 天來港一次，以證明他們仍然生存，才能領取“生果金”呢？何苦要留難他們呢？香港公務員在退休後前往外地生活，亦無須專程回港，而只須提供證明便可以領取長俸，道理是一樣的，這根本是雙重標準。

最後，第四，我想談一談香港人在內地生活、工作、退休甚至旅遊時一旦遇到問題，都是求助無門的。工聯會的港人諮詢中心最近收到很多奇怪、形形色色的求助。只要他們向我們求助，我們便會提供協助。有些人突然遺失所有證件、被人偷去所有金錢、流落街頭甚至要行乞，只要他們向港人諮詢中心求助，我們都會盡所能看看可以幫得上多少忙。

其實，如果我們要加強香港與泛珠三角的合作，特區政府是否也要想一想，一旦香港人在內地生活或工作時遇到任何問題，甚至是生命或安全問題時，他們也要求助有門，並有緊急支援才可。

所以，我提出以上 4 方面，其實只是少數例子而已。我想透過這次辯論，促請政府關注和重視這些問題，並做一些實質的工作，幫助香港市民在內地生活和工作。

多謝主席女士。

主席：是否有其他議員想發言？

梁家傑議員：主席女士，去年 10 月，中共第十六屆五中全會通過了第十一個國民經濟及社會發展的五年規劃，簡稱為“十一五”規劃。值得注意的是，“十一五”規劃強調要盡快改變經濟發展的模式，採納節約、清潔、安全的可持續發展策略，並加強和諧社會建設，促進全人發展及注重社會公平。與過去偏重物質財富增長的經濟計劃相比，“十一五”規劃明顯增加了社會及環境等方面的指標，轉向更重視人文發展的方向。正如國家發改委主任馬凱便曾在籌備“十一五”規劃期間表示：“‘十一五’規劃當體現出以人為本的新發展觀。”

主席女士，如果香港要考慮如何認真配合“十一五”，必定不能對“十一五”的主旨視若無睹。現時內地所追求的，最低限度是中央決策者所設計且不是單純經濟數字的增長，而是通過開發人力資源、擴大就業、改善教育、衛生、安全及社會保障，關注弱勢地區及羣體利益，以達致健康的發展。我們必須在建立經商軟硬件及尋覓商機的同時，促進社會及環境效益，方能真正應對“十一五”的新形勢。

湯家驊議員提出的修正案提出將香港在法制及企業管治方面的固有制度優勢，向泛珠地區推廣。從香港的經驗，我們不難明白一個公正、廉潔的法律及經濟制度，對於維持經濟發展勢頭及保護社會公平是何等重要。如果要探討香港對於祖國的發展所能作出的最大貢獻，優良社會制度的經驗交流及推廣肯定是不可或缺的。

主席女士，以下我想談一談“十一五”規劃的另一焦點，便是促進區域協調發展，而當中着墨較多的是長三角及京津冀環渤海地區的發展，至於珠三角方面，則主要是由省內解決。事實上，參與泛珠三角“九加二協議”的不同省份，早已自動自覺地研究本身在“十一五”的角色，有些甚至已踏實地前進。

以兩個參與“九加二”的華中省份為例，湖南省將大力發展貫通珠三角、長三角以至西南部的 3 000 公里道路網，確立運輸物流的優勢；江西省則提出借鑒“美洲自由貿易區”的經驗，以較靈活及選擇性地執行的條款，建立中部 6 省向南發展的合作框架，而福建省更將目光鎖定在台灣海峽，希望以鐵路發展及人才培育，為日後的“三通”作好準備。這些省份在“十一五”中努力爭取主動，先建立自身的優勢及發展方向，而不是單純被動地依靠國家或鄰近省份的配合。

主席女士，相較之下，香港又能否延續高峰會的討論，盡快認清本身在“十一五”中的強、弱、機、危，並據此確定本身的方向呢？以四大支柱中的旅遊建設為例，近年我們看到香港新增了迪士尼樂園及昂坪吊車，但同時卻任由其他充滿國際魅力的舊回憶流失。試看剛於上星期完成歷史任務的中環舊天星碼頭，它不單憑着其鐘聲為各地遊客所神往，更因為 **Robert LOMAX** 曾與 **Suzie WONG** 一起在這裏登岸而為世人所注目，我們豈可輕易拆掉這座鐘樓呢？見微知著，在醉心發展旅遊資源或其他經濟活動的同時，我們可能會在不知不覺間，令本身的優勢消失。

主席女士，香港當然不能故步自封，漠視泛珠三角以至整個內地已經急速發展的事實，但我們也不能一下子完全將經濟依靠在內地的發展之上。我們要優化硬件，吸引內地部門及商界使用香港的服務，但香港也要考慮本身的着力點，從速根據自身較諸鄰近省份優勝之處，設定最適切的角色，並與珠三角省份盡早達成產業分工安排，同時更要避免盲目發展，絕對不能忽視建設不善所引發的社會及環境成本。

主席女士，我謹此陳辭。

主席：是否有其他議員想發言？

陳偉業議員：主席，有關泛珠三角的合作問題，很多時候會涉及地域性的利益，特別是經濟的利益。其實，在處理任何合作性的問題時，應該盡量在概念上及策劃上衝破地域界限。這合作包括政府與政府的合作、團體與團體的合作、人民與人民之間的合作，而並非一些特權階級為了個別的特殊利益或利益輸送而作出合作。

在這議事堂內的討論，一些功能團體的議員很多時候會把焦點放在自己的功能團體或所代表的團體的特殊利益，而把人民的利益置諸腦後。這做法是極端危險的，因為這些合作主要是短暫的，而且在某程度上是剝削廣大市民的權益而產生的利益輸送合作，最後蒙受損失的，也是我們的貧苦大眾及內地數以億計的人民。所以，進行這些合作時要很小心，因為這給予特殊階級一些特殊利益和特殊地位，引發了很多問題，例如我們的空氣污染問題，便因為這些特殊階級的利益而令我們要慘受這些空氣污染的禍害。

過去十多年，特別是珠三角的發展，由於可走後門，不經環保程序，不經正式的土地審批便可以胡亂興建、胡亂設廠、胡亂排污，導致烏煙瘴氣。因此，對於這些特殊利益的問題，絕對要阻止、禁制和加以譴責。所以，對於特殊利益集團北上，我們要很小心，因為這些特殊利益集團的北上，正正是利益輸送的一部分。他們晚上做些甚麼，我們並不知道。

主席，多年前，我記得差不多在四五年前，我已在這個議事堂說過，基於經濟開放，我們偉大的祖國已逐步向中產化，而香港則逐步向貧窮化。當時，沒有甚麼人瞭解或聽取，政府更不予理會。可是，回看過去四五年的發展，內地中產化的現象越來越明顯。內地的專才和人才來港，我們是擁抱的。不過，對於香港走向貧窮化的問題，政府是責無旁貸的。內地的經濟發展必然會製造更多特權階級和財閥，利益亦逐漸膨脹。基於內地勞工工資低微，香港勞苦大眾的競爭能力日漸下跌，而政府就這方面也沒有具體措施協助促進香港生產高增值或高價值的產品，導致香港在這方面逐漸失去競爭力。

內地的經濟體系正在飛躍，香港即使並非原地踏步，部分其實是正在倒退的。即使有進步，也是以蝸牛式的步伐前進，跟內地飛躍的情況有極大差異。我每隔一段期間到不同的地方，不論是上海、華東其他地區，甚至新疆附近，也看到它們不斷在進步。即使是珠三角的內地鎮政府或鄉政府的管治態度和管治能力也一樣。當我跟它們的年青幹部傾談時，往往感到較跟香港政府的高層官員傾談更有刺激性，因為人家想到很多好措施，為當地地區的發展或創造就業、改善環境而努力。跟香港政府的官員傾談，正如我在這議事堂多次指摘某些政府官員是自閉的，跟他們說任何事情，他們也完全不加理會，當作是“耳邊風”般而已。很多建設，特別是香港本土經濟的建設，

可以說是完全沒有的。他們只會特別照顧大財團的利益，對於發展本土經濟的計劃，是完全置諸不理的。

我明天將會見財政司司長，屆時會再提出一些建議，特別是應該設立一個跨部門的特別委員會，由政務司司長統籌，協助香港一些本土經濟發展計劃可得以落實，並採用“一站式”的服務，令香港可以逐步追趕內地的發展步伐。在內地，就每個地區發展的批准也是“一站式”的。申請人只要到一個辦事處，便會一次過審批所有文件，包括商業證、環保證等證件。跟香港不同，香港的官僚體系只會互相推搪、互相阻滯，致令香港的本土經濟窒息。

另一個我剛才提到的發展問題是，發展必須互通，包括物資、資金、信息和人民。很荒謬的是，這個議事堂內六分之一的成員是不能互通的，他們沒有回鄉證可以返回內地——是超過六分之一，張文光便是其中之一。一個如此重要的決策機構，仍然有超過六分之一的人不能互通，這會窒礙了很多信息的傳遞和思想的交流。繼續如此下去的話，對雙方也是不利的。整體而言，任何地方也不可以讓特權階級享有特殊利益和特殊通道，一定要在公平、公開的機制下互動發展，讓所有人民也應該得益。多謝主席。

何俊仁議員：主席女士，今天很多同事提到這項議題已辯論了多次，所提及的大原則都是高、大、空的。雖然如此，但方向性的討論很多時候也是如此，是在所難免的。

不過，我想提出兩個更高的概念，這兩個概念是甚麼呢？第一，如果談到融合，便不應想着全面擁抱，以致令香港失去本位；第二，如果談到內地與國際接軌，我們可否考慮一下，既然香港是一個國家版圖內的國際城市，為何不讓香港先接軌。如果能與香港順利接軌，是否更能體現與國際接軌呢？

主席女士，我提出不要全面失去自己本位的原因，不是香港夜郎自大，可是，我們更不應妄自菲薄，覺得隨着內地經濟 20 年來的開放和改革，香港漸漸失去優勢，以致我們只有一條出路，便是完全融入內地成為一個經濟城市，從而找出生存的空間。我相信同事也瞭解到，香港今天仍能夠繼續維持如此獨特的地位和角色，是因為香港本身有很多特別條件。

在 1949 年，大家知道共產主義當時席捲世界，但當時的領導人仍肯容忍殖民地的恥辱，是因為知道國家建設時會實行另一套制度，他們須有一個開放的空間作為緩衝，以汲取外地資金，也汲取很多自由流放的通訊。

即使在 1966 年，意識形態達致最高漲、最瘋狂的時候，他們仍然不願意消除殖民地，仍然要保留這個空間。

1982 年制訂的“一國兩制”政策，也是為了保存香港這個獨特的地域，讓她能繼續扮演著這個角色和功能。當然，我們很同意，隨着過去 20 年的改變，我們不要以為我們可以單依賴內地腹地，讓我們這福地繼續以為內地以往不開放，純粹依賴香港，從而可繼續得天獨厚，賺取我們的利潤。

這個時代已過去了，我們要有新的思維範式來迎接新的改變，但與此同時，我們的“本”是甚麼呢？我們的“本位”便是我們最珍貴的自由空間。在這自由空間內，我們有法治的基礎，有廉正的公共管理。在法治下，我們有很多相當良好的建設和管治。這些方面也應繼續強化，正正是在這個環境下，我們才看見有很多國際企業繼續願意以香港作為亞洲區的總部，願意以香港的法制解決他們在內地的訴訟或仲裁，利用香港作為提供法律服務的地方。更重要的是，內地更要看重香港作為一個集資的平台和中心。對於這點，即使內地很多有遠見的官員也知道，這是難以取代的，因為內地軟件的建設，所需要的時間不是數年，而是十數年，甚至數十年，還要配合內地一些基本政策的改變，即是否真正願意建立一個以法治為根基的法律制度，以及是否願意將權力下放予法官，讓他們履行獨立的職責呢？這些都是重要的。

我認為香港如能做好本分，可以幫助內地政府能夠進一步走向法治方面的改革，以及能進一步鞏固他們未來的發展。

與此同時，香港要繼續強化本身的優勢，民主化是絕對需要的。如果欠缺民主化的政制，我們的根基也會受到動搖。有關接軌方面，有一點是非常重要的，即兩地交往有很多地方固然是要透過合作，但也會因而引來很多利益衝突和困難。

剛才王國興議員指出的問題，便是很多商人在內地遇到種種挑戰，甚至很多時候，他們到內地營商而遇上官非，甚至被拘禁。現時內地法制的最大問題，除了司法不獨立外，很多法制在落實方面仍有很多障礙，其中一點是利用刑事手法來達到民事後果，以拘禁或刑事檢控的方式來追討債務。這些事件是難以令法制進步的。此外，內地有很多程序也很落後，所以我們認為我們有責任令他們與我們接軌，從而進步。

主席：是否有其他議員想發言？

（沒有其他議員表示想發言）

主席：如果沒有其他議員想發言，黃定光議員，你現在可就修正案發言。發言時限是 5 分鐘。

黃定光議員：主席女士，長期以來，香港在華南經濟發展中扮演重要的角色。今天，我在此提出的議案，正是希望本港能進一步積極參與泛珠區域的協作，我認為這對香港而言，不僅有助中央落實“十一五”的發展規劃內協調和可持續發展、拓展內需市場、促進市場一體化，並以新經濟增長模式振興國家經濟的目標，還可為香港提供達致貫徹“內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排”（即 **CEPA**）、推進深層次和高端合作、提升競爭優勢、發展新經濟動力和避免被邊緣化的機會。

就自由黨楊孝華議員提出的修正案而言，在原議案的開首加上“促進”二字，顯示自由黨認同有關建議，並且須更積極地進行。與此同時，他按原議案內容提出的修正案，增添了 5 項建議，從多方面充實了我的議題內容，包括改善空氣質素、降低航運業操作成本和加強兩地旅遊合作等，我相信這些不單是民建聯，亦是其他關注人士所認同的，故此，對於自由黨這項修正案，民建聯是支持的。

至於公民黨湯家驊議員的修正案，主要是在原議案中增加了第(九)點建議，提出“把香港的優勢，如法治及企業管治文化等，推廣至泛珠三角區域，以提升該區域的經濟及企業管治水平……”。修正案包含了指內地的法治及企業管治文化與香港的有所差異，並提議香港以主導身份在內地進行相關改革，對此民建聯不能苟同。因此，民建聯由陳鑑林議員提出修正案，主要強調雙方是在地位對等情況下進行合作與交流。

對於民建聯發表的《香港在泛珠區域合作中的前景、問題與對策》研究報告中提出的“轉型基金”和“大珠三角應用研究及科技基金”，以及成立有關研究院和研發中心，民主黨的議員表示有所保留。我們願意日後與民主黨及所有關心該問題的朋友詳細交流和深入探討。希望各位議員能支持民建聯提出的原議案和陳鑑林議員的修正案。

主席女士，我謹此陳辭。多謝。

經濟發展及勞工局局長：主席女士，多謝黃定光議員今天提出這項議案，以及多位議員就議案所提出的寶貴意見。由於這項議案牽涉很多不同範疇，而工商及科技局局長王永平現時又不在香港，正參與亞太經濟合作組織的會議，因此由我這個“替工”代表政府作出回應。

促進泛珠三角區域合作，對推動國家（當然包括香港）的持續及進一步發展有重大的意義。因此，自 2004 年泛珠三角區域合作正式開啟後，特區政府一直積極參與，行政長官在最近數月更率領龐大的經貿代表團到訪廣西和湖南，並將繼續率團往貴州及江西，以期進一步推動香港與泛珠三角地區的經貿交流。

內地的泛珠九省中，廣東省與我們毗鄰，其發展對香港的影響尤為深遠。廣東省“十一五”規劃提出優化出口商品和貿易方式結構，限制資源性、高耗能、高污染產品出口。隨着廣東省的產業結構調整，在粵的港資企業轉向高增值、低消耗的方向發展，似乎是大勢所趨。工業貿易署及特區政府駐內地辦事處透過不同渠道發放有關內地的最新經貿資訊。此外，我們亦會適時向內地有關部門反映港商對內地經貿措施的建議，以及有關措施對他們造成的影響。舉例來說，最近我們便向內地當局，反映港商對增補了加工貿易禁止類商品目錄的憂慮。內地方面亦迅速作出回應及調整，從而減輕政策對有關產業造成的影響。

一直以來，中央政府均有就重要的經貿政策作出諮詢，而特區政府亦透過不同渠道，將港商對新政策的共同關注向有關的政府部門轉達。可是，由於內地的經貿政策對眾多港商在內地的業務會有重大影響，因此，我們已向中央政府建議，在重大法規出台前盡早作更廣泛的諮詢，並讓企業有足夠時間過渡及調整業務。此外，我們亦會利用 CEPA 貿易投資便利化的框架，以及與個別省市建立的聯絡機制，例如“泛珠三角區域合作框架協議”、“粵港合作聯席會議”，致力提高兩地的法律法規透明度，並與內地有關部門保持緊密聯繫，鼓勵兩地信息互通，以便利港商的投資。

內地經濟蓬勃發展，為配合國家鼓勵企業“走出去”的政策，特區政府近年在內地投入了更多資源，積極進行投資推廣活動，推介香港作為內地（特別是泛珠三角地區）的企業進軍國際市場的門戶。投資推廣署已於今年年中擴展香港特區政府駐粵經濟貿易辦事處（“駐粵辦”）的投資推廣隊伍，將服務的省份由原來的廣東省擴展至周邊省份。此外，“投資香港服務中心”亦於本年 6 月在駐粵辦成立，為投資者提供有關投資香港的信息。

投資推廣署亦已於今年 9 月成立的特區政府駐成都經貿辦事處成立投資推廣隊伍，並計劃於該辦事處設立“投資香港服務中心”。這些措施加強了投資推廣署在泛珠三角地區的網絡和服務，使該署能更直接地接觸到內地的潛在投資者，並能為有意來港投資的內地企業提供更及時、更周到的協助和諮詢服務。

特區政府將繼續與內地部門緊密合作，協助內地企業來港投資設點。繼本年出版“手把手助內地企業投資香港”指南冊的廣東省版本，投資推廣署將陸續推出為內地其他省份特別設計的指南冊。

黃議員提出在泛珠三角區域建立統一的商務條款。我們會就建議與泛珠省區保持溝通，並完全同意應朝着消除貿易障礙、促進貨物和服務貿易自由流通的方向發展。

事實上，現時特區政府正透過不同的渠道，包括泛珠三角區域合作協議和 CEPA 投資便利化機制，推進投資便利化方面的工作。舉例來說，為進一步加快貨流，兩地海關部門已不斷努力研究落實各種通關便利措施，包括互認對方的查驗結果，以期盡量減省其中一方的查驗程式和時間。兩地海關在今年 1 月起便已正式採用“統一陸路載貨清單”，以減省司機重複填寫倉單的時間。此外，兩地海關亦已達成協議，由去年 11 月起，在各陸路口岸實施兩地“互認關鎖”安排，從而減省同一批貨物被兩地海關重複檢查的手續和時間。

主席女士，特區政府會繼續小心聆聽及考慮業界就如何消除各種貿易障礙提出的意見。

要便利貨物流通，便須有適當的交通配套，因此特區政府除不斷改善現有的跨境基礎設施外，亦致力推進一系列的跨境鐵路和公路項目，包括深港西部通道、上水至落馬洲鐵路支線、廣深港高速鐵路和港珠澳大橋，為區域經濟的進一步發展奠下穩固的基礎。

深港西部通道將於明年年中，配合位於蛇口的口岸設施開放通車，成為連接香港與內地的第四條跨界行車通道。通道開通後，本港可以處理的跨境車輛數量，預計可增加超過兩倍。

此外，上水至落馬洲支線及深圳福田口岸亦計劃在 2007 年上半年啟用。支線通車後，有助紓緩目前羅湖口岸過境的擠迫情況，也會大大增加鐵路的旅客過境處理量。

廣深港高速鐵路則會成為連接廣州和香港的區域快線，大大縮短兩地的交通時間，有助兩地頻密的商務往返。行政會議已批准推展廣深港高速鐵路香港段的項目，我們亦已邀請九鐵公司就該項目與北環線項目以綜合形式進行規劃，九鐵將於明年年中提交有關報告。與此同時，我們已與內地就兩地路段的接駁及技術交換意見，並正研究內地多項最新的規劃數據及客運量預測，以確定香港段採用何種方案最為合適。

黃議員在議案中特別提出，盡快落實興建港珠澳大橋。現時，由粵、港、澳三方政府組成的港珠澳大橋前期工作協調小組，已就大橋的走線及着陸點取得共識。關於大橋的口岸設置問題，協調小組三方已贊同“三地三檢”模式，並委託顧問研究具體口岸的設置方案及選址安排，以及大橋的融資方案。有關方案經協調小組同意後，大橋的工程可行性研究報告即可定稿及上報中央。經中央批准後，大橋的設計及建設工程便可展開。

主席女士，特區政府會繼續與內地當局保持緊密的聯繫，積極推進上述的跨境基建項目，並適時探討發展其他跨境基建項目的需要及可行性，以全力配合本港與泛珠三角地區的商務合作和發展。

黃議員在議案中，曾多處提及拓展研發能力的重要性，現在讓我逐一回應。事實上，特區政府一直致力推行各項計劃，締造有利的營商環境，協助傳統工業升級，扶持新興產業發展，鼓勵產業走高增值的路線。於 1999 年設立的“創新及科技基金”，旨在資助有助產業創新和提升科技水平的項目，以及對產業發展有所貢獻的項目。在過去 6 年，基金已撥款近 26 億元，支持約 880 個項目，獲支持的應用研發項目遍及資訊科技、生物科技、中醫藥、電氣及電子、製造科技、材料科學、紡織及成衣等多個領域。

為了進一步推動應用研發和科研成果產品化，特區政府在今年 4 月成立了 5 所研發中心，重點發展香港具競爭優勢並切合市場需要的科技範疇，包括汽車零部件、資訊及通訊技術、物流及供應鏈管理應用技術、納米科技及先進材料，以及紡織及成衣。

成立研發中心的目的，是協助香港以至大珠三角地區的產業提升競爭力。國家科技部和廣東省科技廳均非常支持將香港的研發中心發展為區內應用研發和科技轉移的平台。特區政府於今年年中在廣東省 4 個城市舉辦研討會，向珠三角的港資企業和內地企業推介研發中心計劃，共有近千人參加，反應熱烈。我們會與內地商討，繼續推動研發中心成為兩地的研發平台。

此外，自 2004 年，粵港兩地政府已設立了“粵港科技合作資助計劃”，今年便預留了 8 億元支持 6 個領域的研發項目。資助計劃實施兩年，得到科研界和企業的廣泛支持，我們會與廣東省政府研究如何在現有的基礎上，深化兩地的科研機構和企業的合作。

同時，為加強對設計和創新的支援，並為本港各行各業加入高增值、高知識產權和創意的元素，特區政府於 2004 年撥出 2.5 億元推行“設計智優計劃”。計劃廣受業界歡迎，截至今年 10 月底，已為近 50 個項目提供約 5,200

萬元的支援。此外，在這項計劃下，香港科技園公司和香港設計中心合作成立的“創新中心”，為業界提供一站式的設計服務，該中心剛於本星期正式開幕。為了加強這方面的工作，我們會向立法會申請再撥款 1 億元，為香港設計中心提供 5 年資助，讓他們舉辦與設計有關的活動，從而加強設計界與業界的合作，支援設計師的專業發展。

除了就研發方面推出的各項計劃外，特區政府會繼續聆聽商界的意見，包括有關設立轉型基金的意見，務求提供既切合商界需要、又符合成本效益的支援，以協助港商迎接未來的挑戰。

主席女士，就湯家驊議員提出的修正案，我想指出，特區政府一直致力推動內地法治建設和推廣香港法律專業服務的優勢，並以多種途徑落實這個方針，包括與內地法律機構和專業團體進行互訪、主辦或參與各類法律研討會、舉辦訓練計劃等。特區政府會繼續與業界合作，與內地的司法和法律專業人員加強交流，推廣香港的法律服務，並探討加強兩地的法制建設。在香港法律界與泛珠區域已經建立的良好合作基礎上，我們會進一步深化與泛珠區域的法律專業交流。

楊孝華議員在修正案中提及香港與泛珠三角區域不同範疇的合作。事實上，我們與泛珠省區的合作的而且確不只局限於工商、科技或交通設施方面，亦涵蓋其他很多不同的領域。就改善區內空氣質素來說，我們與廣東省政府議定了珠三角地區空氣質素管理計劃，務求把二氧化硫、氮氧化物、可吸入懸浮粒子和揮發性有機化合物的總排放量，以 1997 年為基準，在 2010 年或以前分別削減 40%、20%、55%和 55%。合作遍及所有層面，在技術方面，雙方在珠三角建成了一個 16 個站的珠江三角洲區域空氣質素監測網絡，市民現在可從網上獲悉區域空氣質量指數。同時，我們一直共同制訂排污交易試驗計劃，以利用市場力量協助減排。

就促進兩地金融業發展方面，香港作為亞太區的主要國際金融中心，金融人才雲集，各項金融基礎設施完備，監管制度與國際標準看齊，可以為快速增長的泛珠企業提供理想的融資和投資平台。現時已有 355 家內地企業成功來港上市，共籌集了超過 13,940 億港元的資金，當中約 100 家企業是來自泛珠省區。為了鼓勵泛珠省區更多利用香港作為集資及投資的平台，財經事務及庫務局於今年 3 月在香港舉辦“泛珠三角區域金融服務論壇”，有超過 600 名來自泛珠區域的政府官員、相關中央部委官員、企業家及金融界翹楚出席。論壇加深了泛珠省區政府的領導和企業代表對香港的各類融資、投資服務的瞭解，促進他們利用香港作為國際融資及投資平台，鞏固了泛珠三角區域在金融服務方面的合作基礎。

除了舉辦論壇外，特區政府也有通過組織金融界的考察團，到內地泛珠省區考察，加強雙方的溝通，並推介香港多元化和國際性的金融服務，開拓彼此金融合作的商機。

國家的整體運輸系統布局內，已明確表示在繼續保持香港國際航運中心地位的前提下，充分發揮香港和珠江三角洲地區沿海港口在貨櫃運輸系統的整體優勢，特區政府採取了多項措施，利用珠三角地區蓬勃經濟發展帶來的機遇，支援港口航運及物流的整體發展。

珠江三角洲地區的港口不斷發展，水運力將大幅增加，在陸路配套未完全發展之前，內河水運將是珠西貨運的主力，預計這將會給香港港口帶來新的機遇。本港去年約有 232 000 艘船隻到港，其中約 39 000 艘為遠洋船，193 000 艘為內河船。由 2001 年至 2005 年間，華南地區與香港的內河貨櫃吞吐量的平均按年增長為 11%，成為香港港口新的增長動力。

鑒於近年內河貨運顯著增加，政府因應業界的要求，在大嶼山北部水域及維多利亞港西部，闢設新的碇泊區，藉此提升港口的中流理貨能力。為方便船公司編排航班及滿足港口操作者的要求，政府會因應市場的需要作出彈性安排，增闢更多碇泊區，以滿足來自珠江三角洲日趨增長的內河貨運及轉運貨物的需求。

此外，政府現正修例以推出內河船多次入港許可證，以簡化申請程序和減低許可證收費，從而提高香港港口處理內河貨運的效率，吸引更多內河船運貨到香港。

增加碇泊區的措施已於今年 2 月生效，其餘措施亦會在完成相關的法定程序後，陸續在今年年底和明年年初實施。這些措施全部實施後，在香港碇泊兩天的中型船隻將可節省約 25% 的碇泊費，持多次入港許可證的內河商船，則最高可節省一半的許可證費用。

為加強香港作為亞洲首選國際運輸及物流樞紐的地位，政府致力促進供應鏈上各項服務的整合，推動香港向高增值發展，以及提供有利物流行業發展的基礎設施和營商環境。

政府在 2004 年年底完成的“香港港口規劃總綱 2020 研究”指出，從東莞經香港運送一個 40 呎貨櫃到美國的成本，較經深圳港口高出約 300 美元。道路拖運費是導致上述成本差距的其中一個主要因素。

自 2004 年開始，政府便致力提高跨界貨車運輸的效率，藉此增強香港與內地貨源的陸路聯繫，亦從而降低跨界陸運成本。在粵港合作聯席會議的框架下，粵港雙方在促進兩地跨界貨運效率措施上取得良好的進展，包括“四上四落”和“一車一司機”的規定已於去年放寬，增加了跨界貨運業在調派貨車裝備和司機方面的靈活性。

廣東省當局亦同意按不同地區的貨量和實際需要，在去年延長了東莞的鳳崗、長安、篁村及太平 4 個口岸的辦公時間。今年則啟用東莞寮步車檢場，並於該處採用快速的通關模式，使查驗更有效、快捷。按業界最近提供的資料顯示，上述跨境運輸成本差距現時已收窄至 260 美元。

另一方面，為提升港口生產力，政府在諮詢業界後，以及得到香港港口發展局的支持，在鄰近葵青貨櫃碼頭的地方提供後勤用地，以供業界使用，以提升貨櫃碼頭的理貨能力及生產力。首批兩個處理駁運貨物的設施，已於今年 5 月以公開招標方式批予業界使用。此外，政府有關部門也會繼續研究檢討貨櫃碼頭一帶的土地規劃用途，以求為港口及物流業的發展提供更多的後勤用地。

在旅遊方面，發展及推廣“一程多站”旅遊路線，是香港特區與內地旅遊合作的重點項目之一。香港特區會與泛珠區域內不同省市合作，利用區內豐富的旅遊資源，策劃及推廣不同的主題行程，將粵港澳的合作概念擴展至泛珠三角區域。此外，香港旅遊發展局會繼續與個別泛珠地區的省市合作，參與在泛珠地區內所舉行的旅遊展，以及繼續與各省旅遊局互相交換旅遊資訊。

有關品牌推廣方面，貿易發展局（“貿發局”）非常重視泛珠三角的市場，並透過不同活動，協助港商在內地拓展品牌產品市場，以及推廣香港作為商貿平台的角色。在消費力較強的城市，例如上海、成都、廣州，以至武漢等地，貿發局以“香港時尚”為主題，舉辦多項針對業界的商品推廣活動。以最近在武漢舉辦的活動為例，便成功協助一些香港品牌鐘表，進入武漢的百貨店設立專櫃。貿發局今年亦在成都設立了香港品牌產品專賣店。至於對香港提供的專業服務有需要的城市，包括廣州、杭州、長沙、成都等，貿發局會舉辦講座等活動，推廣香港服務。此外，貿發局每年在香港舉辦的大型展覽會，都會設立品牌及設計專區，協助港商推廣品牌。

主席女士，特區政府一直努力推動香港與泛珠各省區不同領域的合作，展望將來，我們會繼續積極參與，謀求更大的合作，以達至優勢互補、互惠共贏的目標。

多謝主席女士。

主席：我現在請楊孝華議員就議案動議修正案。

楊孝華議員（譯文）：主席，我動議修正黃定光議員的議案。

楊孝華議員動議的修正案如下：

“在“包括：”之後加上“(一)攜手改善泛珠三角區域的空氣質素；(二)促進兩地金融業的互惠發展；(三)致力降低兩地航運業的操作成本，以增強競爭力及促進相互的發展；(四)加強在旅遊方面的合作，以吸引更多旅客；(五)加強香港貿易發展局在本港及泛珠三角區域的品牌雙向推廣工作；”；刪除原有的“(一)”並以“(六)”代替；刪除原有的“(二)”並以“(七)”代替；刪除原有的“(三)”並以“(八)”代替；刪除原有的“(四)”並以“(九)”代替；刪除原有的“(五)”並以“(十)”代替；刪除原有的“(六)”並以“(十一)”代替；刪除原有的“(七)”並以“(十二)”代替；及刪除原有的“(八)”並以“(十三)”代替。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：楊孝華議員就黃定光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）

楊森議員起立要求記名表決。

主席：楊森議員要求記名表決。表決會在鐘聲響起 3 分鐘後進行。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

何鍾泰議員、呂明華議員、吳靄儀議員、陳智思議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、黃容根議員、楊孝華議員、劉健儀議員、石禮謙議員、李鳳英議員、張宇人議員、方剛議員、王國興議員、李國麟議員、林偉強議員、林健鋒議員、梁君彥議員、郭家麒議員、張超雄議員、黃定光議員、詹培忠議員、劉秀成議員、鄭志堅議員及譚香文議員贊成。

張文光議員棄權。

地方選區：

周梁淑怡議員、陳婉嫻議員、陳鑑林議員、劉千石議員、劉江華議員、蔡素玉議員、譚耀宗議員、馮檢基議員、余若薇議員、李國英議員、馬力議員、張學明議員及湯家驊議員贊成。

何俊仁議員、李卓人議員、李華明議員、涂謹申議員、梁耀忠議員、楊森議員、劉慧卿議員、陳偉業議員及李永達議員棄權。

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 26 人出席，25 人贊成，1 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 23 人出席，13 人贊成，9 人棄權。由於議題獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布修正案獲得通過。

劉健儀議員：主席，我動議若稍後就“香港與泛珠三角區域合作”所提出的議案或修正案再進行記名表決，表決須在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：劉健儀議員動議的議案，予以通過。

主席：是否有議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

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。

（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接選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

我命令若稍後就“香港與泛珠三角區域合作”所提出的議案或修正案再進行記名表決，表決須在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

主席：湯家驊議員，由於楊孝華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。其實，經修改的修正案只是改變了項目的數字，因為楊孝華議員的修正案是在促請政府採取的積極措施清單中增加了 5 項。無論如何，按照《議事規則》，湯家驊議員，你可有 3 分鐘解釋修正案內經修改過的措辭，但不可重複你先前的發言。請你動議你經修改的修正案。

湯家驊議員：主席，我動議按照我經修改的修正案，進一步修正經楊孝華議員修正的黃定光議員的議案。主席，我提出今天的修正案，主要是因為不論是議案本身還是修正案，都給人的感覺是，發展泛珠三角的問題，是一個發

財的問題，而非一個定位的問題。我特別提出一點，正因楊孝華議員的修正案中，其中一項指明要促進兩地金融業的互惠發展。主席，對金融業最重要的，便是要對完善的法制和企業管治文化的尊重。民建聯的議員剛才發言時，似乎誤以為我的修正案是將香港的法制加諸於內地，我其實完全不是這個意思的，主席。法制的完善是指內地法制.....

主席：湯家驊議員，你現在是要解釋你經修改的修正案的措辭，但你卻似乎是在作出答辯。這個時間不是用來答辯的，而我也不能容許你答辯，因為你是應該動議進一步的修正案。你只須解釋經修改的修正案的措辭便可以了。

湯家驊議員：主席，由於我的措辭是談及推廣法治的問題，所以我其實都是談及那回事。

主席：你本來的修正案中已經有這個內容了，你現在只是再修改了項目的數字而已，所以我必須提醒你。

湯家驊議員：多謝主席。我只想解釋我的修正案並非如民建聯所說的意思。

湯家驊議員對經楊孝華議員修正的議案提出的進一步修正案如下：

“在“足夠的緩衝期”之後加上“；及(十四)把香港的優勢，如法治及企業管治文化等，推廣至泛珠三角區域，以提升該區域的經濟及企業管治水平，並透過推廣這些概念，讓這些概念在香港深化，以及為香港培育更多人才”。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：湯家驊議員就經楊孝華議員修正的黃定光議員議案提出的修正案，予以通過。

主席：我現在請陳鑑林議員就湯家驊議員的修正案動議修正案。

陳鑑林議員：主席，我動議修正湯家驊議員的修正案。

陳鑑林議員就湯家驊議員的進一步修正案所動議的進一步修正案如下：

“在“(十四)”之後刪除“把香港的優勢，如”並以“加強兩地在”代替；在“法治及企業管治”之後刪除“文化”；在“等”之後加上“方面的交流合作”並刪除“，推廣至泛珠三角區域”；在“，以提升”之後刪除“該區域”並以“兩地”代替；及在“企業管治水平，並”之後刪除“透過推廣這些概念，讓這些概念在香港深化”並以“藉此進一步優化本港的營商環境”代替。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：陳鑑林議員就湯家驊議員的修正案動議的修正案，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接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：我現在向各位提出的待決議題是：由湯家驊議員就經楊孝華議員修正的黃定光議員議案動議，並經陳鑑林議員修正的修正案，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接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：黃定光議員，你現在可以發言答辯，你有 2 分 29 秒。

黃定光議員：主席，我多謝剛才 24 位議員發表了自己的意見，亦多謝葉澍堃局長代替工商及科技局局長說明當局的立場和相關措施。我希望通過今天的議案辯論，大家能羣策羣力，進一步推動泛珠區域的經濟發展，令香港明天得以更繁榮創富，市民得以安居樂業。

主席，我謹此陳辭。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：黃定光議員動議的議案，經楊孝華議員、湯家驊議員及陳鑑林議員修正後，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

涂謹申議員起立要求記名表決。

主席：涂謹申議員要求記名表決。表決會在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

何鍾泰議員、呂明華議員、吳靄儀議員、陳智思議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、黃容根議員、楊孝華議員、劉健儀議員、石禮謙議員、李鳳英議員、張宇人議員、方剛議員、王國興議員、李國麟議員、林偉強議員、林健鋒議員、梁君彥議員、郭家麒議員、張超雄議員、黃定光議員、詹培忠議員、劉秀成議員、鄭志堅議員及譚香文議員贊成。

張文光議員棄權。

地方選區：

周梁淑怡議員、陳婉嫻議員、陳鑑林議員、劉千石議員、劉江華議員、蔡素玉議員、譚耀宗議員、陳偉業議員、馮檢基議員、余若薇議員、李國英議員、馬力議員、張學明議員、湯家驊議員及鄭經翰議員贊成。

何俊仁議員、李卓人議員、李華明議員、涂謹申議員、梁耀忠議員、楊森議員、劉慧卿議員及李永達議員棄權。

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 26 人出席，25 人贊成，1 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 24 人出席，15 人贊成，8 人棄權。由於議題獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布經修正的議案獲得通過。

主席：第二項議案：協助殘疾人士融入社會。

協助殘疾人士融入社會

梁耀忠議員：主席，有關殘疾人士的議案，今年我已經是第五次提出了。翻查過去 5 年，我們各黨派同事對於殘疾人士融入社會方面的措施，其中包括要求運輸機構提供半價優惠、協助就業及調整綜合社會保障援助（“綜援”）或傷殘金等，當中雖然某些建議大家或未必意見一致，尤其是後面部分，包括就業、綜援及傷殘金等，分歧可能頗大。

主席，不過，有一點是大家稍有共識的，便是如何能協助殘疾人士，融入社會，對此，大家是一致的。其實，在過去 5 年，我們看到有些同事提出了很多意見，當中舉出了不少例子，我略略看到海內和海外的例子也有，包括國內深圳地下鐵路，對殘疾人士提供半價優惠；還有上海及北京，它們更為特別，竟然可以有法例規定必須對殘疾人士提供半價優惠。

除了這方面，還有其他國家和地區，包括例如台北，設有一個名為“愛心優悠卡”，而殘疾人士的陪同者也獲設“愛心伴遊卡”，可獲優惠。在英國倫敦，殘疾人士也獲得全面資助，當地設有 **Freedom pass**，我想可稱為“自由通行證”；美國設有“**disable act**”，是有關對殘疾人士的條例，當中規定公用機構要為殘疾人士提供優惠。

我們可看到，在剛才提到的地區、大都市及國家，對殘疾人士來說，普遍都設有交通優惠措施。總括來說，這些措施有兩方面：一，該地區或國家立法強制硬性規定交通工具機構向殘疾人士提供優惠票價及改善有關措施；二，由政府自己出錢，津貼殘疾人士的交通開支。不過，我們的局長，不論是周一嶽局長或廖秀冬局長，在過去 4 年，包括今年第五年，一直把這個所謂“球”，即如何協助殘疾人士提供優惠票價這個問題，交給公用機構，要求公用機構自行處理，而他們只是不斷鼓勵公用機構提供優惠票價而已。

但是，主席，他們持這種鼓勵的態度已經四年多，今天已踏入第五年，我們竟然是原地踏步，沒有任何改變。我不知道兩位局長對此的態度是怎樣，我個人則感到非常遺憾，原因是在這四五年的時間內，原地踏步，而我們的政府好像無法做出成績。很可惜，今天廖秀冬局長沒有出席，我不知道她會否像首次出席立法會時那樣，聲淚俱下，我不知道主席會否記得？她當時剛上任局長不足 3 個月，當出席立法會為我們的相關議題答辯時，她竟然傷心地流下眼淚，表示她有一位好朋友，在年輕時因為一宗交通意外去世，

而這位朋友是殘疾人士。因此，她說會盡力為殘疾人士爭取他們的權益，但很可惜，過了 4 年至 5 年時間，她爭取了甚麼呢？主席，原來全部都是交白卷，沒有任何進展。基於這個原因，我去年在得到立法會其他同事的支持下，提出成立一個研究殘疾人士交通需要及為他們提供公共交通票價優惠的事宜小組委員會，以跟進此事。主席，這個委員會的跟進工作已一整年了，卻讓我發覺一個問題，原來政府又有新的藉口，便是如果真的要向所有殘疾人士提供優惠，會對機構帶來很大壓力，而對公眾來說也未必是最好，因為很有可能因此而加價。

不過，政府說，如果不給予所有殘疾人士這種優惠，會違反《殘疾歧視條例》，例如，如果向 100%喪失工作能力的殘疾人士提供優惠，對其他 90%或 80%喪失工作能力的人來說，便變成不公平及違法。因此，政府便說不妥當，必須研究是否有需要修改這項《殘疾歧視條例》，待政府研究完成後，才考慮可否提供半價優惠。

當研究這個問題時，主席，政府又提出另一藉口，便是如果要修訂《殘疾歧視條例》，殘疾人士和殘疾人士團體又會否提出反對呢？如果他們提出反對，會令政府很為難。因此，政府說要看看殘疾人士團體是否真的接受才行，這樣又想拖下去。

主席，歸根究柢，問題只有一句：政府想一拖再拖，沒有認真面對問題。主席，我曾查問所有殘疾人士團體，他們說無所謂，如果政府要修訂法例，他們願意接受修例，只不過內容必須經大家磋商，不能讓政府任意修改，而是必須有大家的共識才行。但是，政府竟然又是這樣的拖延，沒有絲毫進展，一直拖延至今天，仍然沒有得出任何結論。

所以，主席，我非常、非常不滿這種做法，因為究竟要拖至何時才能獲得結果呢？如果真的要對《殘疾歧視條例》進行修訂，並不太難，因為律政署和平等機會委員會均曾提出意見，表示如果要修訂，一點也不難，為甚麼呢？因為修訂可以有兩種形式：一是把《殘疾歧視條例》的條文本身進行修訂；二是只要在附表 5 中加入甚麼人士可受惠及甚麼人士不受惠，便可解決了。主席，即是說，如果有心做，不是做不到，亦非艱難的事，問題只在於政府是否有心這樣做。當然，到今天為止，我真的看不到政府有這個心，因為連平等機會委員會也到過立法會多次，向我們表示做這些工作並不困難，為何政府還沒有任何進展呢？今天，我們看看行政署給立法會有關修例的名單，當中並沒有這項法例的存在。換言之，我們不要寄望在本年度內會進行修例。主席，我們還要等待多久呢？

所以，我今天提出這項議案，正面來說，當然是希望再集合較多力量，要求政府面對這個問題。但是，另一方面，我們真正想再次暴露政府假仁假義的態度，因為過去，竟然在議會上流着眼淚說要為殘疾人士的權利而爭取，盡最大努力做這項工作的，到了今天，即過了 5 年時間，卻竟然交白卷，這樣又怎可以對得起他們呢？因此，今天我在這裏再次對局長說，雖然廖秀冬局長不在席，我麻煩周局長替我轉達一聲，請她真的盡心盡力為她亡友做點工夫，希望能達成一點遺願，令她殘疾人士的朋友多點受到社會上的關懷。

主席，今天議案第二部分提到有關復康巴士的問題。其實，去年，局長就復康巴士的改善提出一些證據，證明有所改善。例如，當中已經由 87 輛復康巴士增加至 92 輛，並且有 59 條路線及 3 條接駁路線，更有電話預約服務等措施。主席，聽起來是非常好，由 87 輛增加至 92 輛，如果大家稍為留意，在我第一次，即 2002 年開始提出要改善復康巴士，至今已有 5 年時間，只增加了多少輛復康巴士呢？原來由 85 輛增加至今天的 92 輛，即增加了 7 輛，即每年平均增加 1.4 輛復康巴士，大家認為是否真的做得足夠呢？主席，因為我們現時面對殘疾人士朋友真的很多，約有 29 萬人，如果我們平均計算，每輛車須服務三千多名殘疾人士，大家說是否足夠呢？主席，因此，政府不斷在賣弄數字，但如果我們真的有心機翻查數字，這些數字是會氣死人的，因為原來在 4 年至 5 年時間內，只增加了 7 輛復康巴士，請大家說這是否會令人覺得心酸呢？

復康巴士其中一個目的，是協助殘疾人士解決交通問題，但很可惜，復康巴士的情況並不理想，而向殘疾人士提供巴士半價優惠又不理想，即是說，我們的殘疾人士朋友想融入社會將變得障礙重重。

主席，說到障礙問題，另一個障礙是甚麼呢？便是失業問題。因為殘疾人士求職，大家也知道，雖然我們有《殘疾歧視條例》存在，但他們的就業率非常低，低至甚麼程度呢？便是在現時 27 萬殘疾人士當中，只有 52 000 人可以外出工作，這個數字實在非常低。根據政府統計處（“統計處”）顯示，殘疾人士的失業率約有 12%，這數字其實真的表達出一個很嚴重的情況。過去，我們不斷在議會內提出，如果要解決這個就業率問題，便必須有配額制度，但很可惜，政府對於配額制度是不接受、不處理，導致連公務員聘請殘疾人士的數目，也非常偏低。以 154 000 名公務員職位中，只聘請了 3 256 名殘疾人士，即佔總數的 2.1%；在 15 700 名非公務員的合約僱員當中，只得 265 個職位聘用殘疾人士，只佔總數的 1.7%，可見數字奇低。如果政府聘請殘疾人士的數字如此偏低，又怎能理解私人機構在這方面的比率會高呢？我們甚至可看到，在 2004 年，在 369 間資助機構中，只有 21 間訂立了“聘用殘疾人士的指標”，即佔總數的 5.6%。所以，這種情況實在令人擔心。

香港本地的交通問題已成為障礙，令這羣殘疾人士朋友很難融入社會，求職也如是，究竟我們如何面對這羣殘疾人士朋友呢？過去，社會福利界的朋友估計，殘疾人士的失業率並非如統計處所說，只有 12%，而是高達 30%。如果真的如此，我會很惋惜地說，雖然俗云：“天生我才必有用”，但難道殘疾人士朋友真的沒有才幹嗎？難道他們真的只是廢人嗎？我相信並非如此，他們都有自己的能力、有自己的技能，也可以作出貢獻，為甚麼我們不給予他們更多的機會呢？

事實上，數月前，霍金先生來香港進行訪問，獲得很多報章報道。霍金先生雖然是一位肌肉萎縮症的病患者，但他有機會接受高等教育，所以，他的發展跟香港肌肉萎縮症的小朋友不同。此外，報章亦報道了數個例子，他們當中有人在大學畢業後，卻沒有工作，賦閒在家。在香港，患了肌肉萎縮症的朋友，便是在這情況下，雖然大學畢業，仍賦閒在家。這種情況會否造成浪費呢？

主席，所以，如果我們希望香港能有一些好像霍金先生的人才出現，便一定要向他們提供更多機會，如果沒有機會，更有才幹的也不能發展出來。因此，我在此提出，我們要幫助殘疾人士朋友融入社會，除了交通工具外，還須有一個配額制度，讓他們更易求職和更易發展才能。主席，我謹此陳辭。

梁耀忠議員動議的議案如下：

“本會在 2002-2003、2003-2004 及 2005-2006 年度會期曾通過要求為殘疾人士改善交通設施及提供優惠票價的議案，但政府有關部門、部分法定交通機構及公共交通機構卻未予以正視，本會對此深表遺憾，並要求當局盡速採取有效措施，落實下列訴求：

- (一) 研究現行法例，在有需要時修訂法例或立法，促使各公共交通機構向殘疾人士提供公共交通票價半價優惠，並改善設施，減少對殘疾人士造成的障礙，或參考海外國家經驗，向殘疾人士提供交通津貼；
- (二) 增撥資源，盡快改善復康巴士的服務；及
- (三) 優先推行殘疾人士就業配額制度，並鼓勵私人機構執行，

讓更多殘疾人士融入社會，達致政府提倡的“傷健一家親”目標。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：梁耀忠議員動議的議案，予以通過。

主席：有兩位議員會就這項議案動議修正案。本會現在就議案及兩項修正案進行合併辯論。

我會先請張宇人議員發言，然後請張超雄議員發言；但在現階段兩位議員不可動議修正案。

張宇人議員：國際著名物理學家霍金早前訪港，掀起了一陣子的旋風。從電視所見，霍金出入均有私家看護照顧左右，更有多人協助上落，可謂十分大陣仗。然而，並不是所有傷殘人士均享有這麼優越的條件，他們反而往往會因為身體上的缺陷，以致出入不便，令他們在工作和社交方面均大受影響，甚至因而失去工作機會，以致經濟更為拮据。再加上須定期覆診或在外出時須有陪同者，故此交通費的負擔也相當沉重。

因此，我們實在有需要在交通運輸政策上，為殘疾人士提供更多優惠及便利，鼓勵他們融入社會，有機會發揮所長。立法會曾多次辯論這項由梁耀忠議員提出的議題，只是政府在議案獲得通過後，多年來一直缺乏明顯的改善措施，說得難聽點，猶如泥牛入海般，杳無音訊。

政府指已向殘疾人士提供傷殘津貼或綜援資助，因而拒絕在公共交通票價優惠方面作出承擔。可是，公共交通機構又擔心如果殘疾人士的數目界定不清，數目便會相當龐大，難以負擔。因此，殘疾人士乘搭交通工具的優惠政策，一直裹足不前。我今天代表自由黨提出的修正案，便是希望能夠打破這個悶局。

根據《殘疾歧視條例》，殘疾的定義相當廣泛。任何人局部失去身體的一些部分，或任何部分畸形，又或體內存在可引致疾病的有機體，例如愛滋病毒和肝炎，均屬於殘疾。因此，有交通機構估計殘疾人士多達 120 萬人。如果根據政府統計處《第二十八號專題報告書》的定義，雖然其範圍已大幅收窄，但受惠人數仍高達 22 萬人。

因此，實在有必要釐清哪些人才真正有需要獲得票價優惠，例如是否根據小組委員會的看法，以被醫生評為 100%殘疾的領取傷殘津貼人士及喪失 100%謀生能力的領取綜援人士為標準，這樣人數便會大幅減至 95 000 人。

此外，我們還要修訂《殘疾歧視條例》，以免有公共交通機構因只向部分真正有需要的殘疾人士提供優惠，而被指為歧視的違法行為。

自由黨相信，只要釐清受助目標及消除法律障礙，公共交通機構的憂慮便會減少，而當政府再向這些機構商討提供半價優惠時，便可以更快及更有效地為真正有需要的殘疾人士提供票價優惠。如果動輒以法例要求商業機構提供半價優惠，便等於立例強制商業機構做善事，這是行不通和說不過的，亦會對商業運作原則作出不適當的干預。

此外，很多殘疾人士其實是殘而不廢的，而且各有其本身的才能。如果因為他們的肢體有缺陷而棄用，便甚為可惜，亦對他們不公平。因此，我們一向十分贊成社會各界應盡力協助殘疾人士，為他們提供合適的工作。不過，如果在招聘方面採用強制性配額制度，不管有否合適的職位，也硬要安插一些殘障人士在公司內辦公，這不但對其他求職者不公平，亦令殘疾人士被其他人視為負累，以致難以獲得同事接納。

配額制度亦會帶來其他問題，例如英國核數處便批評執法相當困難，而且行政費用很高，以致未能真正讓殘疾人士融入社會。此外，亦有批評指配額制度只涉及聘用，而並未涵蓋培訓及晉陞方面的歧視。英國政府最終在 1995 年取消配額制度，並以殘疾歧視法例取而代之，只規定須在就業及晉陞問題上，要對殘疾人士一視同仁。在德國，則有 80%僱主情願繳交款項，以代替聘用固定數目的殘疾人士，而在法國，這類僱主亦佔總數的 54%。

為何會有上述情況發生呢？這是因為配額制度會大大減低企業聘用政策的靈活性。舉凡公司的員工數目出現甚麼變化，也須同時兼顧與配額制度互相配合，所以靈活性便必然大減。再者，在實際操作的層面上，以我熟悉的飲食業及酒店業為例，人手需求的變化十分大，並經常會因應酒席情況而聘請數十名臨時幫工。我們所聘用的幫工往往只是工作數個小時，何時要請人又說不定。如果硬要聘請一定數目的殘疾人士，除了會增加成本外，更隨時會令服務食客的員工反過來要食客幫忙，這是絕不可行的。因此，政府必須留有彈性，讓僱主可因應本身行業及公司的實際情況，盡量聘用合適的殘疾人士工作才是。

在勞工處展能就業科去年頒發的“模範殘疾員工獎”和“開明僱主獎”中，便有廣告策劃公司聘請聾啞人士負責設計工作。由於他們的表現優異，僱主更表明除非他們請辭，否則不會解僱他們。此外，亦有餐湯公司的半數員工均為殘疾人士。從這些例子可以看到，只要僱主明白殘疾人士的優點其實跟健全人士無異，那麼根本無須倚靠殘疾人士配額制度作出硬性聘用的規定，也一樣可以做出好成績來。

總括而言，我們對於推行配額制度有所保留，但認為應鼓勵政府聘請更多殘疾人士，以起示範作用。政府亦應多方面加強向僱主宣傳聘請殘疾人士的優點，甚至推出稅務優惠，並表彰積極響應的僱主，藉此鼓勵更多僱主聘用傷殘人士。

張超雄議員建議向陪同殘疾人士外出者提供優惠，但恐怕在實行時會引起不少問題，例如實際支出的金額可能十分龐大；有關優惠是否只給予一名固定陪同者；他在單獨前往接載殘疾人士時是否亦可享有優惠，以至如何避免計劃被濫用等問題，均須審慎研究。

主席女士，我謹此陳辭。

張超雄議員：主席，今次已經是本會第五次討論有關殘疾人士交通優惠的議案，我很多謝梁耀忠議員鍥而不舍，連續 5 年提出這項議案。我希望議案今次可以再度獲得通過，讓廣大殘疾人士和關心社會公義的朋友獲得一些支持。

對於這項議題，主席，其實我也難以想像我們竟要在這個議會討論 5 次之多。在一個先進社會，一個經濟發達至自稱為亞洲金融中心、亞洲國際城市的一個地方，我們竟要在這個議會浪費這麼多時間來辯論如此基本的議題。大家試問問，哪個先進社會沒有在交通上提供一些優惠予有特別需要的羣體，如學童、老人家、傷殘人士等特別人士？因為我們鼓勵他們共融，希望透過一些優惠，令他們克服一些交通上或行動上的困難，令他們得以全面參與社會，過一個有尊嚴的正常生活。所有社會也是這樣做的，因此，我實在不明白香港何以拖了這麼久，仍然未能解決此事。

這項議題討論了這麼久，其實來來去去也只有那 3 個藉口。主席，第一，政府指是法例方面。我不重複剛才梁耀忠議員提及的法例問題，而政府現時亦願意作出修改了。不過，主席，我真的想不到，一項專為防止歧視殘疾人士的法例，竟然會阻礙我們透過公共政策協助殘疾人士。這已經不是第一次，所以有必要修改法例。那麼我們便修改，政府亦說過會修改，我希望政府會從速處理。

第二，就是定義的問題。當局說這是很難界定的，搞不好人人也是殘疾，屆時便不知怎辦了，要是不能界定定義，便不能給予優惠。這是荒謬的。為何外國可以清楚界定，而我們卻不能呢？況且，主席，現時只是兩鐵或巴士不肯給予優惠，渡輪公司其實已提供有關優惠，那麼渡輪公司是如何定義的呢？為何該公司又不怕被控告呢？為何這不是犯法的呢？因此，甚麼法例、定義等藉口也是多餘的。

再者，在定義問題上，我們其實已經作出了很大的退讓。我較早前提出的建議，不要說是定義，就是誰是殘疾人士也可以知道。方法很簡單，便是採用現時的機制，即已申領傷殘津貼的，便可定義為 100%傷殘，因為現時傷殘津貼的制度是很清楚的，是要醫生證明的。現在申領傷殘津貼和在綜援中取得 100%傷殘金額的，全香港只有 95 000 人。因此，我們不僅知道有多少人，就是連他們姓甚名誰，家住何方，也可以知道。怎會不能下定義呢？因此，這藉口根本是荒謬的。

第三個藉口就是商業決定。現時，我們的交通收費全部也是商業決定，如果減價便會對公司造成很大的財政困難，令公司虧蝕，虧欠了小股東。儘管是商業決定，我也想討論一下，究竟會虧蝕多少呢？我們曾數度詢問政府或交通公司，問他們如果為殘疾人士提供交通優惠的話，將會涉及多少虧蝕，但他們卻回答說沒有資料。如果是沒有資料的話，他們如何作出商業決定呢？如果沒有資料，那便表示他們是在沒有資料的情況下認為會虧蝕，這是否多餘呢？況且，這個所謂商業決定，是在很多公共資源補貼之下進行的。這些交通公司有利潤管制，亦即有利潤保證，獲得政府龐大的撥地，得到公共資源的補貼。這些情況是否純粹是商業決定呢？因此，不論怎樣說，我也完全同意梁耀忠議員剛才所說，這是政府和交通機構在“扯貓尾”。

至於陪同者方面，老實說，現時很多先進國家不單為傷殘人士提供交通優惠，連陪同者也會有優惠。為甚麼？原因很簡單，有些傷殘人士的確須有陪同者同行才可以外出。如果我們只為傷殘人士提供優惠，而陪同者則須付全費的話，交通費最終也可能相當高昂。張宇人議員指此舉會造成混亂，難以執行，但其實一點也不難執行，外國已經實行了多年。如果香港要執行的話，技術上是很簡單的，只要在申請傷殘津貼的過程中，由醫生註明這位傷殘人士是須有陪同者才可以外出的，這樣便可向陪同者提供優惠。當然，我們不會讓陪同的 10 個人也全部獲得優惠，我們只須讓一個陪同者獲得優惠便可，因為，畢竟沒太多人須有一個以上的人陪同外出。因此，這些全部都不是問題。

如果不為傷殘人士提供交通優惠，究竟有甚麼影響呢？那麼他們便被迫有工做不得。如果說安排復康巴士的話，正如梁耀忠議員剛才提到，這項服務根本是僧多粥少，供不應求，現時只有 92 輛復康巴士，其中 18 輛更已經有 9 年、10 年或以上的車齡，數量根本不足，車輛亦開始老化。要是安排不到復康巴士，便只有乘搭公共交通工具。不過，交通費有多貴呢？最近，我跟一些在庇護工場工作的傷殘人士傾談，他們每月平均在庇護工場工作二十多天，每星期工作 5 整天，取得的薪酬平均只有四百多元。大家想想，只有四百多元的薪酬，交通費會佔去多少呢？隨時超過他一半的收入，也不要說伙食了。這樣加起來計算，他們的工作在經濟上的真正意義又有多少呢？如果我們說要給他們尊嚴，為何我們不可以為他們提供少許優惠呢？

至於就業方面，我們看到傷殘人士找工作其實是非常困難的。我不大明白張宇人議員剛才為何會說餐廳如果聘用傷殘人士的話，顧客便可能要反過來幫助侍應。我從未聽過這個論調，即使真的如此，也未必是錯的。社會各人如果都能互相扶持，當有人遇到困難時，不論所擔當的角色為何，大家也可以互相幫助的話，這也未必是壞事。可是，傷殘人士何以不能勝任餐廳的工作呢？我們很多時候聽到一些人說，某些崗位不適合傷殘人士擔任。這些全部都是荒謬，是謬誤的。

其實，沒有一個崗位是不適合傷殘人士擔任的，甚至是消防局也可以有傷殘人士工作，因為不是所有傷殘人士也屬同一類的，有些可能有充足的體力，而只是在其他方面有殘疾。對於一些行動上有殘疾的，他們可能在其他方面是正常，甚至是更好的。正如剛才數位同事也提到霍金，他是一個傷殘人士，而且情況非常嚴重，但他亦是一個科學巨人，難道我們說他不適合做科學家嗎？

因此，歸根究柢，如果我們沒有一個制度促使社會主動聘請這些傷殘人士的話，我們便會看到實際的效果很差，這正正就是張宇人議員剛才提到一般人對傷殘人士的誤解。從統計數字來看，公營部門中，做得最好的是醫管局，在 2004 年聘請的傷殘人士佔全部員工的 1.63%，機管局是 0.1%，九鐵是 0.07%，地鐵是 0.6%。大家可以看到如果沒有制度鼓勵，或最低限度訂定一個指標的話，我們怎能令這些機構發揮示範作用，使私營機構也聘請傷殘人士呢？

因此，主席，如果我們沒有設立傷殘人士的交通優惠，或最低限度如我在修正案中所建議的推行自願性質的就業配額制度，又或沒有改善復康巴士服務和引入復康的士的話，傷殘人士在融入社會方面將繼續面對非常大的困難。主席，我支持原議案，但對張宇人議員的修正案則有所保留。多謝。

劉千石議員：協助殘疾人士融入社會，是一項十分值得支持的行動。在過去十多年，這個訴求已被提出過無數次。很多時候，雖然議案獲得通過，但政府卻沒有行動。這樣年復一年的無動於中，政府和公用事業機構實在應該好好警醒。我們不錯是可以繼續譴責或施加壓力，但如果不斷拖延，其實只會增加殘疾人士每時每刻的不便和不公。究竟怎樣才可以協助殘疾人士真正融入社會呢？這個是須我們深刻思考的議題。

主席，《聖經》裏記載了一個有關協助殘疾人士融入社會的故事，或許可以給我們一些啟迪。故事是這樣說的：有一個瘸腿的人，每天被人擡到聖殿的門口，等待進殿的人給他賙濟。有一天，瘸腿的人看到彼得和約翰將要進殿，就一如既往，以非常期待的眼光望着他們。彼得和約翰並沒有跟其他

人一樣，立刻給他數個銅板。瘸腿的人覺得好奇怪，定睛地望着他們。接着，彼得便說：“金、銀，我都沒有，只能把我所有的給你：我奉拿撒勒人耶穌基督的名，叫你起來行走！”於是便拉住他的右手，扶他起身。瘸腿的腳和踝子骨立刻痊癒，於是便跳起來，還走來走去，跟彼得和約翰進入聖殿，邊走邊跳地讚美神。

主席，殘疾人士對政府和公用事業機構是有期待的。同樣，殘疾人士對我們也有期待，就好像每天以期待的眼光、在聖殿門口等待的瘸腿的人一樣。不錯，協助殘疾人士融入社會，的而且確是政府和公用事業機構的社會責任，責無旁貸。可是，我們又擔當甚麼角色呢？大眾又擔當甚麼角色呢？惟有普羅大眾的參與，惟有每一個人的付出，惟有人與人之間的彼此接納，才能真正令殘疾人士融入社會。

主席，除了政府和公用事業機構外，我們也可以為這件事盡一分力。我們可要求公共交通機構為殘疾人士和他們的陪同者提供乘車優惠，如果大家都願意分擔部分的費用的話，以 95 000 名殘疾人士計算，大約每名巴士和鐵路乘客每天要多付一角，再加上政府和公共交通機構的配合，便已經做得到，雖然只是一角，但卻象徵着我們都願意承擔，主動付出，攜手與殘疾人士一起走入社會。

主席，彼得和約翰的行動是重要的，因為他們不單有協助殘疾人士的心，也不是放低數個銅板便走開，而是主動蹲下身，伸出手，用力扶起瘸腿的人，一起走進人羣。同樣地，我們要協助殘疾人士融入社會，除了政府和公用事業機構的參與、殘疾人士的投入外，我們每一名市民的主動付出，亦是一個關鍵因素。我們是否願意主動蹲下身，伸出手，用力扶起瘸腿的人，一起走進人羣呢？我們是否願意多盡一分力呢？我們是否願意承擔交通優惠的部分費用呢？我們是否願意每天多付一角呢？

同樣，我亦支持要求政府和公營機構推行殘疾人士的就業配額制度。可是，在政府做到之前，我們又是否願意先製造就業機會予殘疾人士和長期病患者呢？如果我們都做得到，政府和公用事業機構是否還可以袖手旁觀呢？那便是由在席的人開始做起。我們除了推動立法外，在席各位亦有來自不同企業的負責人，你們的公司有否聘請殘疾人士呢？在席各位同事，我們的辦事處裏，有多少位是殘疾的職員呢？就由我們開始，坐言起行吧。多謝主席。

湯家驊議員：主席，首先，我希望在此向提出原議案的梁耀忠議員表示敬意。梁耀忠議員自 2002 年起，連續第五次提出有關正視殘疾人士交通需要的議案。梁議員的堅持，正正反映出本會所應當秉持及彰顯的公義原則和道德勇

氣。可是，相反地，我們看到連續 5 年的議案辯論，雖然得到本會大多數同事的支持，我甚至記得我在去年發言時，再次表示希望政府能夠在這項工作上有少許具體的進展，但可惜得很，一年又過去了，我們的工作仍然停留這個階段，政府的表現實在令人非常、非常失望。

目前只有渡輪公司對殘疾人士提供七折至半價的票價優惠，此外，只有極少數專線小巴路線有提供半價車票優惠。反觀世界各地，有許多國家和地區，包括我們的祖國、英、美、日本、印度、菲律賓等，均有為殘疾人士提供交通優惠的措施。舉例來說，歐洲的傷殘人士可以申請乘車證，除的士外，其他交通工具均可憑證免費乘坐。日本除為殘障人士提供傷殘津貼外，更會發出可享有半費乘車優惠的證件。我們的國家更早已在 1990 年訂立《殘疾人保障法》，訂明殘疾人士在各方面的社會權利需要得到保障，當中更列明為殘疾人士提供免費乘車的措施。

可是，政府在推動為殘疾人士提供票價優惠這項工作上的進度，實在令人難以接受。我們翻查立法會的相關紀錄，多年來，政府在不同的會議上，不斷以各式各樣的理由，拖延、阻礙以至拒絕落實為殘疾人士提供交通優惠。我曾經列席部分會議，親耳聽到政府官員指每名香港人都有一定的缺陷，都是殘疾人士，因此要為殘疾人士提供交通優惠並不可能。主席，各位同事，政府所提出的理據，不但無法令人信服，簡直是對智商的侮辱。

政府又提出為部分殘疾人士提供交通優惠可能會觸犯《殘疾歧視條例》，因而令交通公營辦商憂慮會引起訴訟。《殘疾歧視條例》的精神是協助殘疾人士更能融入社會，是幫助殘疾人士的法例。可是，在政府的手中，竟然能將之轉化為阻礙殘疾人士融入社會的工具，這種立場和論據實在令人齒冷。或許提出這些歪論的人並沒有看清楚《殘疾歧視條例》第 50 條，有關特別措施的一部分。該條文指出，為使殘疾人士與其他人有平等的機會而提供的優惠和差別待遇，在多個範疇，包括提升獨立生活能力一項，均不屬違法，故此，有關可能違法的論點根本不能成立。這項條文真正的精神，我已一再向政府解釋了，但政府仍然充耳不聞。即使政府是正確的，認為要修改法例，我相信立法會內支持修改法例的議員亦絕對佔大多數，所以無須對修改法例存有任何憂慮。

張宇人議員剛才提及政府統計處所發表的數據，以殘疾人士及長期病患者作為研究對象的《第二十八號專題報告書》指出，本港的殘疾人士數目約為三十多萬人，而長期病患者約有 88 萬人，有人認為兩者加起來達 120 萬人，如果向他們提供乘車優惠，會涉及難以承擔的龐大金額。可是，如果大家進一步分析有關的數據，便不難發現在上述的資料中，殘疾及長期病患者中約有半數人是 65 歲以上的長者，加上 15 歲以下的殘疾和長期病患兒童，

這兩個類別已佔去五成人數，大家也知道，這兩個類別的人本身已經擁有乘車優惠的資格。此外，我們還要剔除一些有多於一種殘疾或長期病患的重複計算數字，故此，真實數字並非某些人所說般那麼駭人。衛生福利及食物局早前正在進行有關於殘疾人士乘車需要的研究調查，我們希望當局能夠盡快提供有關研究的結果和數據，並希望這會有助公眾和本會更準確和客觀地對此議題作進一步跟進。

另一方面，政府亦指出，有部分公共交通營辦機構認為向殘疾人士提供票價優惠是政府的責任，因而並不同意為殘疾或長期病患者提供票價優惠。我想在此指出，公共機構亦有其社會責任，該等機構在獲得政府發出專營權而賺取豐厚盈利的同時，亦有責任回饋社會上有需要的弱勢社羣。為殘疾人士提供票價上的優惠，這跟現行的長者和學生乘車優惠，在理念上是完全一致的，為甚麼殘疾人士不能看齊呢？

據《第二十八號專題報告書》指出，殘疾人士及長期病患者分別只有 22.9% 和 28.7% 從事經濟活動，從這兩個類別的就業率來看，他們是亟需要幫助的，而且也是低收入的一羣。由此可見，他們在經濟條件上普遍處於較弱勢和貧乏的位置。此外，資料顯示殘疾人士和長期病患者大多數居於偏遠地區，與此同時，亦證明他們在乘車外出工作和社交時要支付相當高昂的交通費用。在此消彼長下，交通費用對殘疾和長期病患者的負擔實在比一般人來得沉重。

香港是一個富裕的國際大都會，公共交通營運機構提升、改善設施水平，減少對殘疾人士所造成的不便，是其應有的責任。政府應致力推動，並為有關機構提供，加以協助督促，開放渠道讓殘疾人士共同監察，為此提出寶貴意見（計時器響起）……

多謝主席。

陳智思議員（譯文）：主席女士，自《殘疾歧視條例》於 10 年前生效後，殘疾人士的待遇明顯已獲得改善。可是，對於許多殘疾人士來說，香港仍然不是個共融社會。

我希望我們的方向正確。從香港社會服務聯會和“商界展關懷”的經驗所得，我認為越來越多人對這方面有所認識。

現時，越來越多公司為殘疾人士預留職位。曾幾何時，香港差不多沒有一間公司會這樣做。我希望這風氣會繼續獲得推廣。

我相信政府應在這方面擔當獨特的帶頭角色。政府絕對可以發揮示範作用，盡可能聘用殘疾人士，讓所有人知道殘疾人士可以而且是出色的僱員。

我贊成在政府部門推行配額制度；不過，配額不應定於過高水平，以免對公營機構在選擇員工方面受到制肘。只要水平合理，我認為此舉可大收宣傳之效。

我認為在私營機構推行配額制度，並不實際。不過，我肯定政府在這方面的工作可鼓勵更多公司積極考慮聘用殘疾人士。

殘疾人士在交通方面也遇到相似的情況。我們多年來確實有所進步，可是，距離目標仍然很遠。

為殘疾人士減低票價應由交通機構自行決定。事實上，交通機構會要求其他乘客補貼殘疾人士的車費。

我明白市民希望政府在這方面提供更多撥款，但我認為撥款必須用得其所，發揮其最佳功用，這才是最重要。

因此，我不能支持向殘疾人士的陪同者提供票價優惠。有人可以反問：何不向殘疾人士的所有家人提供票價優惠？

我認為市民和政府均希望撥款用於更集中的地方。

主席女士，立此存照，我想提醒你梁議員曾於 2004 年提出一項類似的議案。我當時表決反對該議案，主因不是基於在政府部門推行配額制度，而是由於改變發放綜合社會保障援助的建議。我很高興梁議員沒有把類似的要求或其他不合理的要求和今天的議案捆綁在一起。謝謝。

陳婉嫻議員：面對殘疾人士，一般人所抱的心態，是要向他們提供協助。但是，事實上並非如此，我並不認同這個觀點。其實，殘疾人士與你我一樣，有尊嚴、有上進心，跟我們普通人是一樣的。我自己深深感受到，他們其實並不要甚麼優待、也不要甚麼協助，最重要的是要有一個共融社會的平台，讓他們與健全人士可有公平競爭的平台。我覺得這一點很重要，因為我深信天生我才必有用，因為人便是人，大家都應該有機會一起在社會中各展所長。

我今天集中談談自己所看到的殘疾人士在工作上的問題，我很想替他們說話。對於原議案，梁耀忠議員所提出的有關交通等建議，我當然是支持的，

我亦支持張超雄議員所提出的修正案，但對於張宇人議員的修正案，我是有所保留的。

現在我集中談談協助殘疾人士方面的工作。我本身是福利事務委員會委員，立法會亦有一個幫助智障小朋友融入社會的專責小組。在過去一兩年，我們接觸過不少家長和青年人，當在他們的成長過程中提供幫助後，應如何能讓他們融入社會呢？我覺得最重要的，是政府要向他們提供一個平台，讓他們能跟健全的人進行競爭，並有融入的條件。政府是可以擔當這個角色的，我覺得政府不一定要花很多資金，而是要制訂一些制度，例如梁耀忠所說的提供一些交通津貼等，也是要政府來推行的。有些失明人士跟我說，他們所花的交通費較我們花的其實還要多，這方面便要政府推行政策來幫助他們，但很可惜，政府完全沒有扮演這個角色。在這種狀況下，我們很想有一個這樣的平台，他們很想作出貢獻，但根本並沒有條件走上平台。坦白說，如果只靠家庭、父母或個人，無論多努力，要達到跟別人有競爭的條件，始終有很大的困難。

相信大部分僱主都以為聘用殘疾人士會很麻煩，我覺得有這種觀念，其實是由於少跟他們接觸。如果大家也跟他們接觸，有一份愛心，能與他們一起在整個社會裏共融——我覺得實在可以改變我們現存的環境，從而讓他們參與工作。我亦覺得當中有不少人，包括使用輪椅、有視障或唐氏綜合症的人，只要給他們機會，他們也是可以做到的。我曾經遇過一位聾啞人士，他在一個很小的店鋪裏當售貨員。他是很厲害的，雖然不能說話，但卻很醒目，可謂“一眼關七”。類似他這樣的人，我們很多時候也能在生活上看到，他們跟街坊溝通時，是完全沒有難度的。

我們又曾經看過一宗台灣的個案，有志願團體為唐氏綜合症的青年開設了一家西餅麪包店，由搓麪粉，到製餅，到焗蛋糕，到樓面的售賣和清潔等，均是由唐氏綜合症的青年朋友一起負責，店鋪很受街坊的歡迎，大家也很開心。大家如果熟悉一些唐氏綜合症的朋友，會知道他們有時候會發出叫聲，但大家也處理得很好。我覺得這情況不一定只在台灣才有，香港的匡智會也有一家西餐廳，由廚房到樓面，全部均由唐氏綜合症的青年人擔當，而且做得有聲有色。有家長開心地說，兒子由不諳英語，到現在可以為外國人落單、溝通，覺得他很棒。所以說，人總是在被肯定後便能做到天生我才，自然能發揮自己的幹勁。因為他們接觸人多了，便會一改過去很怕見人的性格。如果不給他們機會，他們仍然是會很害怕的。

此外，我們也看到一些專門為殘疾人士開設的店鋪、辦公室等的例子。其實，我不想說太多，我覺得問題是有沒有一個平台讓他們跟其他人融合、

競爭，而這是要有很多其他橫向政策加以配合，包括復康巴士、交通費、辦公室的改動及其他方面等，只要提供給他們便可。如果沒有法例的配合，現時的情況，便是只能等待社會上的好心人給他們提供機會，但這樣的話，我覺得會出現兩種狀況，一種狀況是他們的工資會被壓得很低，另一種狀況是他們會被排除在就業市場外。

主席女士，殘疾人士在香港的失業率，往往是平常人的兩倍，即是香港現時失業數字的 **double**。例如，我們看到在 2005 年第三季的整體失業率是 5.5%，殘疾人士的失業率則約為 13.2%。此外，由於我們是以整體的數字計算，因此是低估了他們的情況。

要鼓勵社會接納殘障人士、公平地聘用他們工作，我想政府首先應制訂就業配額制度。在這方面，我們談論了很多，包括廣州、台灣的情況。我不想介紹太多內容，同事剛才也說過，隨便在網上便可 **download** 一些資料。

此外，小企業應可獲得豁免實施，但如果有小企業聘用殘障人士，政府可採用獎勵的辦法。我覺得只要政府認真考慮民間團體的方法，相信會有很多辦法是可以做到的。我深信如果政府有心作出決定——特別是局長在未當局長前，也曾在民間進行這方面的工作，他是熟悉這些情況的，既然局長熟悉，我覺得他是有條件推動政府提供公平、融合的平台給殘疾人士，跟我們一起競爭，或是提供平台給我們，跟他們一起攜手在社會上工作。主席女士，我很希望政府能三思。為甚麼經過那麼多次辯論，政府還是不肯邁出一步呢？

主席女士，謹此陳辭。

李鳳英議員：主席，立法會今天又再次辯論“協助殘疾人士融入社會”的議案，議員對協助殘疾人士融入社會的措施，各有不同的意見。然而，我比對了過去多年本會的有關辯論，發現有些意見是共通的。這些意見包括促請公共交通機構向殘疾人士提供半價優惠；要求公共交通機構改善設施，利便殘疾人士，以及要求政府增加資源，改善復康巴士的服務。關於應否在政府部門落實殘疾人士就業配額制度和將其推廣至私人機構，便好像今天的修正案般，本會也有不同的意見。

我今天的發言，主要強調一些本會對協助殘疾人士融入社會有一致意見的建議。有關公共交通工具半價優惠殘疾人士方面，政府過往的回應均強

調，政府曾與各公共交通機構溝通，反映立法會議員的意見，但我認為政府只是在推卸責任。既然公共交通工具可以為持長者卡的長者提供交通優惠，我看不到公共交通工具向殘疾人士提供優惠存在着任何技術困難，關鍵只是政府是否有決心讓殘疾人士融入社會而已。這不止是一句口號，而是社會價值的組成。現時香港不少行人路的過路處和巴士均採用了低地台的設計，而地鐵和九鐵亦特別安裝了升降機，方便輪椅使用者，還有公共交通工具的到站廣播及行人過路燈的響鬧裝置等，亦為失明人士提供方便。這些方便殘疾人士的措施都只是一些很表面的措施，距離形成一種社會價值、讓殘疾人士融入社會還是很遙遠。

主席，舉例來說，巴士的低地台設計是為了方便輪椅使用者，但巴士的管理文化卻抗拒輪椅使用者乘搭巴士，因為每多一名輪椅使用者乘搭巴士，便意味巴士車長須花更多時間在巴士站幫助這些輪椅使用者上落，令他們更容易超出巴士公司規定每程車所需的時間。客觀而言，這令巴士車長的壓力有所增加，而且顯然是硬件與軟件不配套的做法，以致無法鼓勵車長樂於協助輪椅使用者乘搭巴士。

我在過往就議案發言時亦曾經建議，在巴士裝置使用低地台的讀錶，讓巴士車長在使用低地台後，可以適當地給他們補回一些時間。驟眼看來，這是很小的問題，但我認為這些小問題，對於社會形成傷健一家的文化，是至為重要的。我們可以向 65 歲以上的長者發出長者卡，鼓勵公私營機構為長者提供優惠，那麼為何不可以向殘疾人士發出傷健卡，讓他們在使用政府服務時獲得優先處理，並鼓勵私營機構參與？現時，公共交通機構不願意提供殘疾人士乘車優惠的原因之一，便是殘疾人士難於界定其定義。但是，如果由政府發出這些傷健卡，便可以解決殘疾人士的定義問題。

主席，有關復康巴士服務不足的問題，已經成為本會一個恆常討論的議題。本會已不止一次要求政府面對復康巴士服務不足的問題，並應該向得不到服務的殘疾人士提供等額的交通資助。不過，政府對這項建議置若罔聞。現時兩鐵合併如箭在弦，而有關的條例草案亦已提交立法會審議，為了表示政府有誠意落實傷健共融的目標，我希望藉着今次兩鐵合併的機會，作為兩鐵最大股東的政府，能夠給予殘疾人士乘搭兩鐵的優惠。

協助殘疾人士融入社會，交通問題只是其中一個組成部分，政府在去年開始檢討香港復康計劃的方案，而按照原訂的時間表，有關的檢討結果應該會在今年 6 月提交本會的事務委員會討論，但現時卻要押後至明年第一季。主席，我們在明年第一季便會進行行政長官選舉，我希望屆時公布的檢討結果，能夠真正幫助殘疾人士，使得傷健共融，不再流於只是一句口號。

謝謝主席。

李國麟議員：主席女士，為殘疾人士爭取權益這項議題，我相信已是連續第五年，為何同一項議題可以在議會內多次辯論呢？我相信這證明了多年來，政府仍未能切切實實地正視殘疾人士在交通及就業方面的需要。其實，在日常生活中，殘疾人士所面對的最大問題是高昂的交通費，加上殘疾人士可以選擇的交通工具較一般健全人士為少，而且更往往要接駁其他交通工具才可到達目的地。再者，殘疾人士的收入亦較一般市民為低，所以他們的車費開支相對地較一般人為高。因此，高昂的交通費，便成為了殘疾人士外出活動及就業的最大障礙。要減少殘疾人士在融入社區生活過程中所遇到的困難，以及鼓勵他們投身就業市場，我相信必須落實殘疾人士享有公共交通票價半價優惠等做法，讓他們在沒有特別經濟負擔的情況下，獲得平等機會融入及投入社會，並作出貢獻。

很多公共交通營辦機構均以殘疾人士的定義模糊及無法估計本港殘疾人士的數目為理由，拒絕為殘疾人士提供票價優惠。其實，這些交通營辦機構所考慮和關心的問題，我相信是財政問題多於其他。本港多間交通營辦機構包括九鐵、九巴、新巴及城巴等，每年均有盈利，而且數以十億元計。根據政府 2001 年的資料及衛生署的文件，現時全港約有 27 萬名殘疾人士，佔整體人口不足 4%。在這情況下，對於那些盈利豐厚的交通營辦機構來說，這些優惠根本可說是微不足道，我看不到它們有何理由不提供這些優惠。

此外，要計算殘疾人士的數目其實並不困難，因為自 1999 年開始，衛生福利及食物局（“衛福局”）已向殘疾人士簽發登記證，為持證人士提供文件，以證明他們的殘疾情況，而自 2005 年 7 月開始，衛福局亦為殘疾人士引入備有已改良防偽標記的新登記證，用作識別殘疾人士，以便提供票價優惠。由此可見，這個問題的癥結在於公共交通營辦機構是否願意向殘疾人士提供票價優惠，而不是在於殘疾人士的身份難以界定。

早前，政府曾向研究殘疾人士的交通需要及為他們提供公共交通票價優惠的事宜的小組委員會提出建議，透過“照顧者計劃”向殘疾人士提供票價優惠，即向須陪同殘疾人士使用公共交通服務的人提供票價優惠。雖然這個票價優惠方案違反《殘疾歧視條例》（第 487 章）的可能性最低，但這項計劃未能完全照顧殘疾人士的需要。以一些獨居的殘疾人士為例，他們往往因而被排除在計劃之外，而且這種做法亦涉及不公平的問題，違背促進殘疾人士融入社會的目的。再加上要界定殘疾人士是否須有陪同者一起乘坐交通工具，預期會遇到很大困難，因此，我並不支持這種做法。

要為殘疾人士創造平等和無障礙的社會，票價優惠計劃應涵蓋所有類別的殘疾人士。我同意加快落實向殘疾人士提供票價優惠的程序，先向領取傷

殘津貼及已喪失 100%謀生能力的人提供票價優惠，然後再就其他殘疾人士的組別提出其他建議。政府不應一拖再拖，以免令殘疾人士享受票價優惠的日子變得遙遙無期。在有需要的情況下，政府應修訂《殘疾歧視條例》，訂明分階段選擇性地向殘疾人士提供票價優惠，並不會違反《殘疾歧視條例》。

至於改善殘疾人士的交通設施方面，沒錯，九巴、新巴及其他巴士均採用了地台設計，幫助殘疾人士上落，但我們看到火車及地鐵等交通工具的月台位置，卻依然對殘疾人士的上落造成不便。我相信政府必須加大力度進行監督，務求做到無障礙交通，以幫助殘疾人士進一步融入社會。

主席女士，至於復康巴士方面，同事剛才已經說過，巴士的數目似乎有所增加，但觀乎現時有 92 輛每天行走 60 條路線的復康巴士，只要稍作計算，每名殘疾人士每年平均使用其實不足 3 次。試問這樣怎可以應付現時殘疾人士對復康巴士的需求，以及協助他們融入社會甚至找到工作呢？政府應在這方面加大力度，並投放資源多做點工作。

在推行殘疾人士就業配額方面，雖然本港現時已有《殘疾歧視條例》保障殘疾人士的權利，令他們不受歧視，但卻未能增加他們的就業機會。現時本港殘疾人士的失業率長期處於約 12%，即使有工作機會的殘疾人士，他們亦往往處於工時長、薪金低的情況，因而有欠理想。在這情況下，作為香港最大的僱主，政府應該牽頭以身作則，主動制訂聘請殘疾人士的指標，聘請不同類別及一定數量的殘疾人士，以鼓勵全港的公共或私營機構和大企業等聘用殘疾人士。

主席女士，我認為任何與殘疾人士有關的政策，均應從讓他們獲得平等機會的角度出發。所以，為殘疾人士提供票價優惠及改善交通設施，讓他們可以無障礙地融入社會，實在是無可厚非的。如果殘疾人士所面對最基本的交通問題也無法解決，又怎能鼓勵他們自力更生呢？因此，我期望政府今年會落實回應這數年來殘疾人士對交通及就業方面的訴求，認真地為他們做點工作，而不要再拖拖拉拉，以免明年這項議題又再一次在議事堂內提出。

多謝主席女士。

何俊仁議員：主席女士，據我記憶所及，我在這議會內就這項議題發言，已經最少是第三或第四次。

我們翻查紀錄，立法會在 2002 年、2003 年、2004 年直至 2006 年這 3 個立法年度，均通過議案，要求政府為殘疾人士提供公共交通優惠票價。主席女士，我想你也很清楚，要在立法會內通過一項議案，真是非常、非常困難的，只要少數人在一個組別中以過半票數否決，便已經可以阻止議案獲得通過。可是，這項議案竟然在立法會內數次獲得通過，這樣的議案有多少呢？對於如此難以通過而最後又獲通過的議案，為何政府也不能尊重、接受和履行呢？

再者，這並非一項不合理的議案，我們經常說香港是一個國際城市，但當提到這些政策，提到關懷弱勢社羣時，政府便不肯與國際社會看齊。其實，在國際社會裏，這是政策的準則，很多國家——剛才已經說過，不論是加拿大、美國、澳洲，以至台灣和我們的國內，也在實施類似的政策，不論是立法，或透過公共政策與企業合作實施，也在為殘疾人士——不論如何界定，是有一個定義的——提供優惠，從而令他們能夠突破所謂社會排斥的困苦，令他們不會因為交通費高昂而無法融入社會。其實，為何直至今天，香港仍然不能與國際看齊呢？我覺得這一點既令我們感到羞愧，也令我們有點氣憤。

主席女士，政府一直說有很多技術困難，如果是這樣，不如我們今天清清楚楚的達成共識，我希望政府能夠背書這個共識，就着這項政策，討論的並不是應否實行的問題，而是應該如何實行。我希望局長可清楚說明這一點，即在原則上是會實行的，但問題是如何實行。

對於如何實行的問題，政府不要經常以法律、技術問題，說不清楚、難以界定、不知有多少人，不如告訴我們如何能夠起步好了。當然，我瞭解在界定時，劃不同的界線便會有很不同的結果。如果引用現行有關禁止歧視殘疾人士的條例，說的可能會是 10 萬人或更多人，如果狹義一點，只包括使用公共交通有困難的殘疾人士，特別是肢體上有殘疾的人，可能數目會比較少。可是，無論如何，我們急須看到、要立竿見影的政策實施，便是有一個起步。我希望局長告訴我們，究竟可以接受怎樣的界線？這是要立即進行的。

此外，令我難以理解的是，如果我們只讓一部分殘障人士（特別是肢體殘缺的人）享有交通優惠，便會令一些——即廣義一點來說——可能未必屬於這個定義之內的某些長期病患者，由於得不到優惠而控告政府歧視，我難以理解會出現這些情況。不過，即使如此，我想很多同事已經指出，我們樂意盡快看看政府可以提出甚麼修訂，只要那是大家也認為合理的起步，我相信我們想看到的便是有結果、有具體的成果。只要踏出第一步，日後可以再考慮是否還有改善的空間。

主席女士，如果政府仍然表示立法規定公共機構有困難，我會跟政府說，其實是否一定要立法呢？我對此是有疑問的，我認為不一定要立法規定公共機構。不過，我相信如果政府制訂了這項政策，香港很多公共企業是會配合的，因為政府有很多辦法令它們加以配合。現時有兩鐵合併的條例，我相信政府絕對有能力根據營運協議，要求它們提供優惠。政府一直為很多公共機構提供燃油稅豁免或折扣，這也是另一個令政府有議價能力的原因。因此，我希望政府再也不要以技術為由，令這項在議會內取得大家強烈共識的政策無法踏出這重要的、讓傷殘人士受惠的第一步。

我亦很同意張超雄議員所說，應該考慮為照顧傷殘人士的人提供優惠，不過，我覺得可以先走第一步，這是可以接受的，其他的稍後再研究。可是，我們不能接受拖拖拉拉、遙遙無期的政策。

至於傷殘人士工作機會的問題，我覺得政府應該前進一點，看看很多先進國家採取平權行動政策的做法，使用配額制度。當然，是很難以立法來規管所有機構的，但政府和公共機構絕對可以帶頭設立榜樣，我覺得這對社會建立和諧氣氛是絕對有利的，並可令因身體傷殘而受到貧困之苦的人盡快融入社會。

多謝主席女士。

李國英議員：主席女士，殘疾人士雖然在身體上有缺陷，但他們人殘心不殘，他們和普通人一樣，有需要過着正常的社交生活。不過，基於先天的一些缺陷和外環境的限制，殘疾人士要融入社會並不容易。當中，交通和工作安排便是殘疾人士融入社會，從而達致“傷健一家親”的先決條件。可是，多年來，這些問題都未能全面解決，影響了殘疾人士融入社會的步伐，更不利和諧社會的建構。因此，我們衷心希望今天的議案能再次喚起當局對有關問題的關注，早日解決有關問題。

其實，要讓殘疾人士融入社會，首先便要他們有機會踏出家門，才能踏入社會。有人聽到我這樣的說法，可能會感到十分奇怪。因為對一般人來說，想出外時便出外，只要隨便選搭任何一種交通工具，便可以到達想去的地方，所以出外並不是一個甚麼困難或障礙。

但是，對殘疾人士來說，便沒有我們那麼幸福，尤其是一些沒有謀生能力，而只能靠政府的傷殘津貼或綜援度日的殘疾人士。高昂的交通費用、難於使用的普通交通工具及復康巴士不足等問題，都成為他們出外的主要障礙。但是，最令人感到不明所以的是，現時一些主要的交通工具，例如地鐵、

巴士等，都有為一些欠缺謀生能力的乘客如長者、兒童等提供乘搭優惠，為何經濟情況同樣有困難的殘疾人士卻得不到相同的待遇呢？有人說，如果提供交通優惠，會對公共交通機構的財政構成負面的影響，但為何海外國家，包括發達和發展中國家的交通機構，又能為殘疾人士，甚至乎是其陪同者，均有提供這種優惠呢？

交通安排、服務和收費是殘疾人士融入社會所必須清除的障礙，情況便有如本地市民不愛到偏遠的地區居住、就業和工作一樣，因為交通費是他們的沉重負擔。對於行動不便的殘疾人士來說，更是雪上加霜。如果當局不忍心令殘疾人士成為另類的隱蔽人士，便應該從速研究現行法例，令所有公共交通機構向殘疾人士提供交通優惠。

至於促進殘疾人士就業，是另一種幫助他們融入社會的主要方法。在一個健全人士佔大多數的社會中，殘疾人士往往處於弱勢，很容易被社會邊緣化，而且他們很多時候都會因為身體的缺陷而遭人白眼，受到歧視。僱主都是一個普通人，而一般人也對殘疾人士存有一種誤解，認為他們的工作能力應該差一些；和他們一同工作會增添不少麻煩，亦可能要用上大量的金錢為這些殘疾人士提供合適的設備和改變工作環境。種種對殘疾人士的偏見和誤解，令殘疾人士在求職時存在不少困難。可以想像，如果兩個能力相若的普通人和殘疾人士應徵同一份工作，僱主當然傾向聘請一個普通人，以避免不必要的麻煩。

因應殘疾人士的就業機會較一般人為低，我們實在有責任協助殘疾人士得到更多的工作機會。其中，實施殘疾人士配額制度便是可行的方法之一，亦即規定企業聘請殘疾人士的數目。事實上，在就業市場內，殘疾人士配額制度並不是一項嶄新的構思，而是早已在國際社會廣泛推行，例如日本、台灣以至中國大陸等地。為了向全港僱主樹立一個好榜樣，當局應率先推行殘疾人士就業配額制度，以確保整體公務員隊伍中，有一定比例的殘疾人士，繼而將配額制度推廣至私人機構。

當然，我們不會要求所有企業都要實施殘疾人士配額制度，但我們可以參考外國的經驗，只是規定有相當規模的企業才要預留部分職位給殘疾人士。這是一種進取的做法，既可滿足殘疾人士就業的需要，又可避免影響企業的運作。事實上，如果我們要求聘用超過 100 名僱員的企業，一定要聘請兩三位殘人士，在實際運作上有何困難呢？

平心而論，我們致力要求改善殘疾人士的就業環境，並非單純為了維持他們的生計，而是有更深層的意義。如果殘疾人士不能找到工作，整天要依靠政府的津貼生活，只會加劇社會對殘疾人士的偏見，假定他們是社

會的寄生蟲。這樣，殘疾人士又如何自力更生，抬起頭來，面對自己以至整個社會呢？得不到工作機會，殘疾人士又如何能一展所長，以實際的行動和工作能力來消除社會對他們的誤解呢？

總的來說，本地對殘疾人士的照顧，無論是在交通和就業方面，均遠遠落後於國際社會。如果當局再不從速改變目前政策，便只會令我們逐漸遠離建立和諧社會的最終目標。

主席女士，我謹此陳辭。

李卓人議員：很多謝梁耀忠議員第五次提出這項議案。局長，我很希望梁議員明年不要再提出這項議案了，因為如果他明年再提出來，即表示明年仍未辦妥這件事。

對於這項議題，大家在議會內其實已很有共識，而社會上亦沒有反對聲音，甚至政府自己也說不反對。這樣的一項議題也無法辦妥，我便想問還要拖延多久呢？我很希望局長今次答辯時可以告訴我們更好的消息，而不是如以往一般。主席，我一直以來也很失望。其實，政府每年也說會做，但最後還是做不到。

我看到周一嶽局長、廖秀冬局長，以及公共交通的營辦者 3 方面以世界盃級的球技把球傳來傳去，看得我眼花撩亂。我看到衛生福利及食物局把球交給廖秀冬，然後廖秀冬說會跟營辦者商討。廖秀冬把球交了給營辦者後，營辦者又把球交回給周一嶽局長。為甚麼營辦者要把球交回給周一嶽局長呢？因為營辦者問究竟有甚麼人受惠？香港有那麼多人，正如湯家驊議員剛才所說，政府有一次跟我們說，任何人也有一點缺憾，如果以這樣計算，香港有 120 萬名傷殘人士。那些營辦者便說既然沒有數字，他們可以怎麼辦？因此，營辦者便把球交回給周一嶽局長。周一嶽局長看着、看着，突然間把球橫傳給平等機會委員會（“平機會”）。為何要傳給平機會呢？因為突然殺出一個“程咬金”，說平機會或政府的律政司認為如果要挑選一羣傷殘人士受惠，便會違反了《殘疾歧視條例》。一項本來幫助殘疾人士的條例，卻變成害了殘疾人士，阻礙他們取得更好的權益和福利。

好了，我們也作罷了。平機會接過了球，提供了法律意見後，又把球交回給周一嶽局長，問他怎麼辦？最後，衛生福利及食物局說會修例。好的，修例好像解決了問題。雖然說修例可以解決法律問題，但周一嶽局長又把球轉回給營辦者。最後，營辦者又把球傳給周一嶽，問究竟人數有多少呢？

現在，我們已把有多少人的問題解決了。主席，大家已作出退讓，把範圍收窄至只有 95 000 人，便是那些領取傷殘津貼及領取傷殘綜援的人，一共只有 95 000 人。其實，95 000 人這個數字已是很少的了。然而，即使我們把範圍收窄至這樣，球仍未交完。到了這個範圍後，我們倒過來要解決另一個問題，便是由誰付鈔？交通營辦者突然說這是政府的福利政策，他們只負責運輸事宜。如果是跟殘疾人士設施有關的問題，他們便須負責，但提供交通優惠並非由他們負責，所以營辦者又把球交回給周一嶽，說那是政府的福利問題。可是，衛生福利及食物局說他們已準備計數，交通營辦者也應該想一想，所以又把球交回給廖秀冬，廖秀冬再把球交回給營辦者。大家聽我說也覺得真的非常複雜，連我也覺得我說得很煩，因為他們正是這樣把球轉來轉去。不過，我們不要忘記一件事，主席，廖秀冬有時候其實只是左腳交右腳，因為她自己是兩間鐵路公司的大股東，也是董事。因此，環境運輸及工務局把球交給兩間鐵路公司，其實只是自己左腳交給右腳，為何她不可以把事情辦妥呢？

好了，事情已來到這個地步，大家已拖拖拉拉到了今天，我很希望局長今天真的可以給我們一些較正面的回應，便是究竟在這個年度內，這個立法年度，應該說在 2006-2007 年度這個會期內，可否把問題解決呢？因為現在最後剩下的，只是政府跟營辦者雙方如何商討而已。

主席，立法會轄下有一個小組委員會，專門負責討論為殘疾人士提供交通票價優惠的問題。這個小組委員會正等待政府完成調查，現已得出數字，應該差不多是時候要再召開會議了。如果調查有了數字，反映出一旦有半價優惠，營辦者的成本究竟要增加多少，那數目一定只是很少。大家想一想，只有 95 000 人，每天使用地下鐵路的人次也有 200 萬，所以增加的成本一定是很少。如果是那麼少，可否解決由誰付鈔的問題呢？劉千石議員說每人只須付出 1 毫子便可以了，但我相信無須 1 毫子，可能付出 1 個仙已能辦妥。不過，問題是，我有一次曾參與商討，有一名營辦者說不如讓他們加價，把成本轉嫁乘客，但運輸署倒過來說不可以，因為不能因此把成本加在乘客身上。所以，這個 1 毫子的方案也須得到當局點頭，才能成事。

兩年前，局長第一次到立法會來便是討論這項議題，我希望提醒他，那時候他是說得很好的。他說如果殘疾人士得到一些正常的交通工具，他們的生產能力便會提高，工作亦會順利，他們可以參與其他文康活動，令整個社會更快樂、更有生氣。他兩年前是這樣說的，希望他真真正正可以令社會更快樂、更有生氣，快點解決這個問題。

主席，今天在外面的那些聾啞人士教了我一個手語：交通優惠減半；如果政府拒絕，便要把……這個即是“煲呔”“炒魷”。我希望無須如此的。多謝主席。

王國興議員：今天，在正式開會前，一羣殘疾人士躺了在遮打花園地上，排出“半價”兩個字以表示他們爭取交通費半價優惠的決心。他們以這個手語表示“要團結爭取”，又以這個手語表示“無論遇到任何困難”，再以這個手語表示“不會退縮”。局長，你不是殘疾人士，我現在用上殘疾人士的手語告訴你，希望你體會殘疾人士那種決心、那種憤怒。局長，你要切實回應。

我本來準備了講稿，但今天出席了他們的大會後，我便決定不用那份講稿。我現在連公仔也劃了出來，如果局長看不明、聽不懂這些文字，也希望他看了公仔後會明白。今天，我在那個大會上說殘疾人士並不殘，他們現在走出來便是要告訴政府和局長“香港殘疾”。為甚麼是“香港殘疾”呢？主席，因為政府有眼無珠，對於殘疾人士的苦困視而不見、看不到，有耳朵卻沒有耳洞。對於殘疾人士要求有交通費半價優惠，政府是聽不到、聽不到，沒有耳洞；政府有口無心，口是有的，但卻無心幫助殘疾人士。

這個“殘疾香港”有 5 種病狀。第一個病狀是一如有議員剛才所說般，我們立法會提出了這項議案 5 次，5 次辯論也是眾口一詞，為何政府不聽取呢？為何政府不採納呢？這是第一個病狀。

第二個病狀是，在這一屆的立法會，我們成立了一個小組委員會，我也是成員之一。過去 12 個月以來，小組委員會開了 6 次會，邀請過兩位局長出席，但兩位也沒有出席，兩位局長鬥“推波”、鬥“耍太極”，衛生福利及食物局推給環境運輸及工務局，環境運輸及工務局推給衛生福利及食物局。不知道今天為何不邀請廖秀冬局長一起出席，否則，他們兩位便可互相推給對方了。不知道今天周局長會否推給廖局長呢？

第三個病狀是，殘疾人士要求兩鐵為他們提供半價優惠，政府則指其他交通機構也要按市場經營。商業機構可以推卻，但地鐵公司和九鐵公司，後者是政府全資擁有，前者的大股東則是政府，政府還推甚麼呢？推往哪裏去呢？我今天在遮打花園訪問了一名 5 年前因被車撞到，導致脊椎骨第三至五節受傷而癱瘓的人，他的太太陪着他。他每月獲得 3,500 元綜援加傷殘津貼。那些金錢也是由納稅人、由政府支付的，政府為何不讓他們有半價優惠呢？

如果提供了半價優惠，政府豈非能減輕負擔嗎？政府一定是殘疾的了，否則為何連這樣合理的要求也不接納。我覺得這是沒有理由的。

第四個病狀是，在我們的討論過程中，政府竟以《殘疾歧視條例》來拖延，這真的是很奇怪。我相信這是一件很“怪雞”的事，政府竟然以這項條例來拖延我們為殘疾人士爭取交通費半價優惠，怎可以這樣的呢？

第五個病狀是，內地尚且說是還在發展中國家，但香港卻是在世界上名列前茅的，樣樣事也高踞世界第一位，然而，香港卻偏偏不讓殘疾人士有乘車半價優惠。我們再看看其他先進國家，例如英、美、日本等，他們也有這種優惠，為何偏偏香港是例外的呢？所以，主席，不是殘疾人士有問題，而是我們的政府有問題，是我們的社會有問題，是我們的社會生病了。

因此，我想在此透過主席，呼籲政府拿出心來，體貼一下、關心一下、體諒一下殘疾人士的苦心。我今早看見他們坐着輪椅、手持拐杖來到遮打花園請願，我的眼淚真的往肚子裏流。他們躺在地上，以肢體排出“半價”兩個字。我們的政府說要有仁愛公義，它是否可以無動於中呢？所以，我很希望局長不要再推、不要再耍了，政府要盡快做出一個榜樣，以實際行動告知立法會，它採納了大家的意見，立刻在兩鐵推行半價優惠，從而推動其他交通機構也仿效政府。如果政府帶了一個好的頭，其他交通機構一定會跟從政府，但如果政府帶了一個“衰”的頭，大家便也不會做了。因此，對於殘疾人士，無論從公義、人道等各角度來說，政府都是無可推卸的。

主席，所以，我即時劃出了第二份講稿，這是一個健全的香港，有眼、有珠、有耳、有洞，口是笑的，因為有心。我希望我們的政府真的對殘疾人士有心。請政府拿出心來吧，不要把心蓋着，要即時解決問題，做一點好事。其實，他們的要求是很卑微的，政府還有甚麼理由推卸呢？主席，今天，我的陳辭既用了手語，也劃了公仔，我很希望能打動政府，把那顆涼薄的心變為熱切的心，盡快、立刻為殘疾人士提供半價優惠。

劉健儀議員：主席女士，對於協助殘疾人士融入社會的問題，本會其實已有共識，大家都是非常支持的。本會更成立了小組委員會，研究如何可以為他們提供公共交通票價優惠。現時問題的焦點主要集中在兩方面：一個是資源問題，另一個是殘疾人士的定義問題，而這兩個問題是互為因果的。

事實上，公共交通機構都願意履行社會責任，積極提供各項供殘疾人士使用的設施，以達致“普及運輸”的概念，盡量令殘疾人士可以無障礙地乘

搭公共交通工具。至於為殘疾人士提供票價優惠方面，很多營辦商均表示有所保留，因為如果將可享有優惠的殘疾人士的定義定得太廣，可能會對這些機構帶來很大的財政壓力。但是，如果將定義收窄，只選定某些殘疾人士可以受惠，又可能引起觸犯《殘疾歧視條例》的訴訟。

針對上述問題，本會的有關小組建議先為領取傷殘津貼和喪失全部謀生能力的綜援受助人提供優惠，而涉及的人數大概是 95 000 人。在作出這個定義後，政府和交通機構便可以粗略地計算所需的資源。現時最重要的是修訂《殘疾歧視條例》，讓營辦商可以合法地向真正有需要的殘疾人士提供優惠。

不過，即使釐清可受惠殘疾人士的定義及消除有關的法律障礙，但亦必須同時解決錢從何來的問題。照顧殘疾人士是涉及整體社會的福利政策，而香港始終是一個奉行自由經濟的城市，如果立法促成和迫使商業運作或以商業原則運作的交通機構承擔社會責任，對他們並不公平，亦有違自由經濟原則。

與殘疾人士的交通需要有關的問題，尤其是票價優惠方面，往往不單涉及交通政策，還涉及福利政策。很多同事指出，不少海外地方也有為殘疾人士提供交通票價優惠，他們是正確的。但是，我們必須看清楚，這些國家所提供的優惠通常都是由當地政府資助的。事實上，外國的鐵路及主要交通服務大多是國營或由政府資助的；相反，香港的交通服務則是由按商業原則運作的營辦商提供的，並沒有公帑補貼。因此，我們在要求公共交通機構履行社會責任的同時，亦應要求政府盡本身的責任。為打破過去在資源問題上，政府與交通機構之間出現你推我讓的困局，劉千石議員剛才建議由市民大眾承擔部分費用，每人多付 1 角。在本會的小組委員會會議上，確實曾有交通機構提出類似的建議，即每程車費增加 1 角，但當時並未獲得委員的支持。我認為劉千石議員的建議的確有助解決問題，因此，我很希望大家可以平心靜氣地作出一些討論，看看是否可行。

主席女士，由於增建或改建設施、換車換船均需要時間，香港是沒有可能在短時間內建立一個完全無障礙的公共運輸系統的，而即使有無障礙的公共運輸系統，亦不是所有殘疾人士皆可以使用。所以，現時不少殘疾人士都要依賴復康巴士，但目前復康巴士的服務實在供不應求。

針對這個問題，自由黨曾多次建議政府改變現行政策，改以津貼方式資助有關人士乘搭的士。事實上，外國不少地方的政府亦是資助殘疾人士乘搭的士的，例如新西蘭便有 **Total Mobility Scheme**，由政府向殘疾人士提供的士折扣優惠代用券。香港亦曾試行以優惠券形式推行有關計劃，但政府經檢討後認為並不可行，例如的士業投訴，以優惠券換回車資的手續過於繁複。

不過，我們認為，只要能夠作出妥善的安排，這項建議其實仍然是可行的。政府實在不應因為當初安排失當，以致未能吸引的士業充分參與，便隨便放棄，政府反而應想辦法完善整項計劃。

當然，的士業必須作出配合才能令計劃成功。有的士商於去年推出“愛心的士”，改裝車門及後座以方便傷殘人士上落。據我所知，這類愛心的士往往“供不應求”，因為為數只有二十多輛。不過，由於政府未有完善的資助計劃，所以的士商不敢貿貿然引入更多同類的士。

我們相信，如果津貼殘疾人士改搭的士的建議推行得宜，一來可以減輕復康巴士服務的負擔，讓其有更大空間改善現有的服務，二來亦可讓殘疾人士選擇更具彈性的交通安排。再者，說不定此舉能替政府省下購買復康巴士的資源，讓當局有更大的財政空間，幫助其他弱勢社羣。

主席女士，我謹此陳辭。

張學明議員：主席女士，今次已是梁耀忠議員第四、第五次在此提出類似的議案。過去，民建聯一直支持交通機構提供優惠，理由是很多殘疾人士均屬於低收入的一羣，在目前交通費昂貴的情況下，他們被迫減少外出，因而直接影響他們融入社會的機會，有違社會推行“傷健一家”的原則。多年來，民建聯經常收到無數殘疾人士的來信，希望我們為他們爭取交通優惠，可見這個訴求已存在多年，實在不容政府繼續將這個問題拖下去。

雖然政府在去年已成立小組委員會作出跟進，令問題終於出現曙光，但實際上令人感到泄氣的是，原來“殘疾人士”一向竟然沒有準確的定義。政府統計處粗略估計，人數可能高達一百二十多萬人，人數之多已成為交通機構強烈反對提供優惠的藉口。此外，由於日後只有部分殘疾人士可以享有優惠，因而違反《殘疾歧視條例》，以致可能引起法律訴訟，令到一項原本為保障他們利益的條例，反過來成為他們爭取利益的重大障礙。

目前，政府已着手先從法例上研究修訂《殘疾歧視條例》。然而，由於程序複雜，未必可在短期內完成有關的修訂。不過，最令我擔心的是，在條例完成修訂後，交通機構又是否真的願意向殘疾人士提供優惠呢？

主席女士，其實殘疾人士聯席會議已就問題作出了最大讓步，願意先為領取傷殘津貼的人士及完全喪失謀生能力的綜援人士提供優惠，但在過去多次的小組委員會會議上，交通機構每次都強調他們是以商業原則運作，而向

殘疾人士提供優惠是政府的福利項目之一，他們從來沒有承諾願意在修例後提供優惠。

交通機構經常將營運能力與優惠掛鉤，但事實卻並非如此。例如我們看到新渡輪的業績可說是年年虧損，去年更虧蝕達 350 萬元，但卻仍然設有殘疾人士半價優惠。反觀主流交通工具包括地鐵、九鐵及巴士等交通機構年年賺大錢，賺到盤滿鉢滿，而每年的業績達到數以億元計，但卻堅持不肯提供這方面的服務。

主席女士，現時政府會直接或間接地幫助交通機構，例如利用地產項目補貼地鐵及巴士公司獲豁免柴油稅等，這些都是交通機構每年收入非常可觀的主要因素。然而，他們對於殘疾人士期望享有半價優惠的簡單訴求竟視而不見，這是非常不合理的；他們甚至認為我們以此作為威脅，要他們“揸頸就命”。

主席女士，我們非常同意交通機構按商業原則運作，但他們所經營的可說是市民生活必須的交通事業，理應肩負社會責任。另一方面，為殘疾人士提供交通優惠，其實亦是政府的責任之一，政府可謂責無旁貸。

因此，民建聯在上年度的財政預算案中，提出一個由政府、企業及市民三方共同承擔的方案。如果要為 22 萬名殘疾人士提供半價優惠的話，政府和交通機構便須各自承擔四分之一，而殘疾人士本身則承擔半數車資，預計政府和交通機構每年只須額外承擔約 4 億元。我們亦相信，雖然交通機構變相是減收車資，但實質上我們的建議可以吸引更多殘疾人士多次外出，令收入不減反增，從而消除交通機構的財政壓力。事實上，政府作為地鐵公司的大股東，亦是九鐵公司的董事局成員，絕對可以發揮其影響力，即首先在兩鐵票價上推行這項優惠，然後再推向其他交通機構，最後達致所有主要交通機構均提供殘疾人士票價優惠。

主席女士，今次的議案加入了推行殘疾人士就業配額制度。其實，自 2000 年以來，民建聯一直對這項議題非常關注，並倡議政府設立殘障人士就業配額制度。我們建議政府在制訂有關政策時，必須考慮外國的實際情況，確保有關配額符合本港的實際需要。此外，為確保實施配額不會影響中小企的經營情況，民建聯建議有關配額只適用於較大型的企業，例如員工超過 100 人的公司會先行實施。近兩年來，我們仍能繼續建議設立殘疾人士就業配額制度，目的只為鼓勵大企業承擔社會責任，為殘疾人士提供這方面的方便。

最後，我想在此回應兩項修正案。張超雄議員的修正案建議向陪同者提供優惠，民建聯覺得這是可以接受的。至於張宇人議員的修正案，主要是取消有關就業配額的制度，民建聯認為是不能接受的，所以我們會投棄權票。

主席女士，我謹此陳辭。

余若薇議員：主席，正如很多同事所說，這個議會已經不知道是第幾年、第幾次討論這項議案。雖然這議會一直以來有共識，但問題卻沒有寸進。我們每次也要想想用甚麼新方法說服政府。

政府最近大力推動“官、商、民”跨界合作，更表示兒童發展基金也要一對一，鼓勵商界投資。其實，我們今次的議案亦可從那方面考慮，當然，我們作為國際社會，是否也應該達到國際級的企業社會責任，即所謂 **corporate social responsibility** 呢？其實，這是有的，因為富時良好指數系列（**FTSE4 Good Index Series**）對企業社會責任有一個國際性指標。這個系數量度最佳企業社會責任行為，共分 3 個層面。第一，企業須致力為環境負責；第二，企業須與受影響的人（**stakeholders**）建立正面而良好的關係；及第三，企業須努力維護和支持人權。

我們可以根據富時良好指數系列的定義，量度一下兩鐵、九巴、新巴及城巴，它們也說自己關注企業社會責任，並且已制訂指引和實務守則，關注環保、員工、職業安全、成立企業義工、服務社會等。可是，這些只是履行企業社會責任的第一步，而第二步便是看看對受影響人士，即所謂 **stakeholders** 的關顧是否足夠，有否在這方面履行企業社會責任，以及維護和支持弱勢社羣呢？

在關顧殘疾人士方面，兩鐵和巴士公司在交通工具設計上，有針對殘疾人士行動不便的需要，但提供設施方面是否依然足夠呢？我們可以看一看復康巴士聯盟委託香港大學社會科學研究中心於 2003 年至 2004 年間進行的一項殘疾人士交通服務的研究，當中有數項數字是值得大家留意的：

（一） 六成殘疾人士外出時須由人陪同，這正如張超雄議員所建議，不但要為殘疾人士提供交通津貼，也要照顧陪同人員；

（二） 殘疾人士輪候有適當設施的巴士的平均時間是 26.2 分鐘；

(三) 接近三成殘疾人士認為取得地鐵和巴士資訊是十分困難和不方便的；及

(四) 近九成五受訪者認為，公共交通工具不足是他們擁有正常生活或正常工作的一個主要障礙。

這項調查其實已證明，如果殘疾人士要乘搭交通工具，便須三思而後行。所謂三思，第一，他們不但沒有車資優惠，還要比別人貴一倍，因為他們須由人陪同；第二，他們差不多要預早半小時出門；及第三，即使想出門，但要獲取資訊仍十分困難。即使交通工具方面有相應措施，在這種情況下，我們怎可以期望殘疾人士在找到工作後能融入社會呢？

張超雄議員提出的修正案包括促使公共交通機構向殘疾人士提供公共交通半價優惠，並考慮向他們的陪同者提供優惠，以及要求公共交通機構制訂具體計劃和時間表，以改善設施，這些全部是考慮殘疾人士融入社會的實際需要的。

根據社會福利署公布的數字，截至 2006 年 9 月，香港有 115 000 宗傷殘津貼個案。公共交通機構作為公營企業，實在責無旁貸，他們有責任照顧這羣企業的 **stakeholders**、維護和支持殘疾人士融入社會的權利、履行企業社會責任，為他們提供票價優惠。由此希望他們能起帶頭作用，豐富私人企業履行社會企業責任，不要只是停留於做義工等工作上，真正在營運上照顧這羣人，並令香港可以真正享負國際城市的美譽。

張超雄議員的修正案的另一項不同之處，在於張宇人議員的修正案刪去“就業配額制度”，而將它變成“自願性配額制度”，要求各政府部門和公營機構自願性提供就業配額。我希望同事能支持張超雄議員的這項修正案，公民黨會支持張超雄議員的修正案，但會對張宇人議員的修正案投棄權票。

多謝主席。

譚耀宗議員：主席，協助殘疾人士融入社會，是社會的一項道義責任。我們今天這項議題，早已在本會討論過多次，但我們仍然要一講再講，可見政府在這方面的工作是令人失望的。

最近，立法會福利事務委員會再討論修訂現行的建築物“設計手冊”，以達至建立暢通無阻的通道的目標，照顧殘疾人士及長者的需要。這項基本的政策檢討，是殘疾人士團體及復康界已經爭取了多年的，但最後建築設計的修改，仍然要等待兩三年後才能夠得到落實。至於“設計手冊”的修訂內容，團體及復康界對政府的建議仍然有很多不滿之處。由這件事可見，政府在協助殘疾人士融入社會方面的工作欠缺積極。

為殘疾人士提供交通半價津貼是民建聯一直以來所主張的。現時，除了新渡輪及天星小輪有為殘疾人士提供半價優惠之外，數間主要公共交通機構，包括各巴士公司、地鐵公司及九鐵公司等卻仍然要收全費。這些機構一方面標榜“社會關懷”，但另一方面卻吝嗇於真正協助殘疾人士。政府則由始至終也像一隻“無牙老虎”，甚至有拖慢工作進展的嫌疑。政府這兩年搬出一個不能為殘疾人士提供交通津貼的新理由，就是如果只對某幾類傷殘人士提供票價優惠，可能會違反《殘疾歧視條例》。可是，大家都知道，制定《殘疾歧視條例》的目的是防止基於任何人的殘疾而歧視他們，該條例又豈會變成向殘疾人士提供優惠的障礙呢？至於對公共交通機構的盈利影響方面，政府只要設定交通優惠的範圍，例如以現有領取傷殘津貼的人及喪失全部謀生能力的綜接受助人為準，交通機構的負擔便不會無限擴大。

至於復康巴士的服務，我們雖然看到過去 5 年復康巴士每天平均載客量都不斷上升，但仍然有很多的電召要求不獲受理，去年高達 6 957 宗，得不到處理的申請佔整體的 12%。此外，又有很多電召因為輪候過長而被迫取消。因此，政府必須盡快增加復康巴士數目，以及盡快引入及拓展復康的士服務，從而有效解決殘疾人士的交通需求。

在協助殘疾人士就業方面，民建聯一直提倡訂立“殘疾人士就業配額制度”，政府應從 4 個環節落實政策。首先，政府各部門、公營部門及受資助機構應立即實施聘用殘疾人士指標制度。第二，是要以立法方式，規定有一定規模的企業僱用最少某個百分比的殘疾人士，並為此設立相應的企業稅務優惠。第三，要設立一個能支持該制度運作的“鼓勵聘用殘疾人士基金”，如果企業未能達到僱用殘疾人士的法定要求，便須向基金繳交一筆款額。如果聘請的人數超過法定要求，則可以獲得基金的資助，為企業內的殘疾員工加設所需設施。第四，要設立專門的就業培訓機構，使殘疾人士能獲得切合需要的工作技能，鼓勵他們自立自足，這包括要統合勞工處及社署的有關工作，拓展更多如“就業展才能計劃”這一類的在職培訓措施等。

“傷健同行”是一個社會是否和諧的量度指標之一，在今天香港正努力建立社會和諧的重要時刻，積極協助殘疾人士融入社會更是政府一項急切的工作，我們希望政府能夠加緊有關措施。

我謹此陳辭。多謝主席。

梁國雄議員：有關傷殘人士可否享有半價優惠的問題，其實已經討論了很久，我聽到政府官員的回應，態度是非常奇怪的，他們說並不反對，但技術上有困難，因為既不知道企業怎麼想，企業又說不知道要補貼多少，所以如何能答應呢？又或是說如果不能好好界定受惠的傷殘人士，恐怕會被平等機會委員會控告他們的。怎樣做才好呢？

老兄，政府要做的事會拖延的嗎？曾蔭權一看到法庭根據《電訊條例》判決竊聽行為不當，還何須考慮？訴訟也敗訴了，於是便立刻做事，對嗎？要救市、托樓市時，董建華叫曾蔭權立即宣布，然後由孫明揚進行，還要調職，也是可以立刻進行的。政府想做的事，有甚麼是做不到的呢？我未曾聽聞過。

這真的是親疏有別了，原來當政府覺得不太想做，不想得罪財團時，便會慢慢拖延，甚至拖延 5 年的時間。這個政府對於自己認為應該做、可以惠及、喜歡惠及的人或事時，是絕對不會猶豫的，這便是所謂“強政勵治”了。例如周局長實行甚麼藥物名冊時，有沒有進行過徵詢呢？說兩說便推行了，何須等 5 年呢？他當局長好像也沒有 5 年的時間。

所以，再說有問題、有疑慮、有問題、未解決等均是“廢話”。一個政府連奉行自己提倡的仁愛公義、社會和諧也做不到的話，倒不如回家“瞓覺”好了。

主席，我今天帶來了一個“黑心”，這代表了政府的“黑心”，“黑心”的不單是指政府，連地鐵和九鐵也有分兒被涉。地鐵原本是由政府“湊”大的，在七十年代融資興建，而九鐵現在更是全資的，它竟然說要計算一下，否則便要補貼。周局長，我且舉出一個很簡單的例子，一名父親行善，向東華三院或乞丐捐錢後，會否回家跟子女說，因為自己行善，所以他們今個星期沒有 pocket money 吃午飯了呢？當然是不會的。如果真的是行善的，怎會說自己做了善事後是要取回的呢？

甚麼是社會企業的責任呢？這是一個新觀念，但其實是一種退步。大家不要將它當作新觀念來看，這是社會民主主義的退一步，即是說一個政府原本應該經營公用事業、經營民生必須的事項、不要被財團壟斷賺錢、將企業的增值再投資入社會內，做一些對社會有益的事的。可是，現在卻退了一步，社會民主黨、工黨退一步才會提出社會企業責任的概念，這已經是一種退步。可是，儘管是退一步，香港社會仍將之當作為更新的觀念、一個良好的觀念來談論，其實這已經是香港社會的悲哀。現在是在求你，老兄，求你也說不可以？

九鐵和地鐵的理由更是混帳，它們是壟斷性的，任何曾經唸過經濟學的人也知道，隧道、鐵路服務等是天然性壟斷的，因為不能同時在其旁邊興建另一條隧道或鐵路。如果天然壟斷的機構也不做善事，還有甚麼機構可以做善事呢？老兄，你有何競爭對手呢？如果九鐵、地鐵減價，而巴士沒有減價的話，乘客便不會乘搭它，對嗎，老兄？這樣也不做嗎？你這樣做，便是要令整個公用事業交通一概不做善事。沒有上市的天星、快要“執笠”的新渡輪反而是這樣做，反正也快要“執笠”的了。大家說這個社會是否很悲涼呢？賺錢的人是沒有做善事的。

你們之中很多人也是教徒，有人還說會祈禱，我罵他們，耶穌是怎樣的呢？耶穌叫癱瘓的人站起來，他的門徒是這樣做的，你們有否叫癱瘓的人站起來呢？你們叫他們坐在那裏，還說，對不起，因為沒有錢，所以繼續坐在那裏吧！患上癲瘋的便繼續患有癲瘋吧，因為社會沒有錢，曾蔭權是怎麼樣的一個教徒呢？耶穌可不是這樣的嗎？癱瘓的人站起來、站起來吧，這並非只是說空話的，善救人者不棄人，善救物者不棄物。

所以，我告訴你，周局長，你稍後站起來便會是這樣子：戴上“黑超”，看不到；戴上耳塞，聽不到。我們已經跟你說過很多次，是不可以這樣做的，大家看一看，政府便是這樣子，全部全天候封閉，只露出一顆心。各位，我們今天的辯論已經是連續舉辦了第五年——我尚未當上立法會議員已經是這樣——還要搞多少年呢？下一年是否須有人推一輛輪椅入來告訴你？是否要有人擠在地鐵裏？所以，我希望周局長你會從善如流。

馮檢基議員：主席，今年是梁耀忠議員第五次，亦是第五年提出為殘疾人士爭取交通優惠的議案，即使立法會過去曾經三度通過議案，但殘疾人士至今爭取半價交通優惠的聲音從未間斷，而政府似乎亦不重視這些意見和立法會的決定。

主席，5 年並不是一段短時間，特首的任期也只是 5 年，當中大大小小的政策，也都可以在 5 年內制訂，甚至完成，但為何單單一項為殘疾人士提供交通優惠的措施，卻持續 5 年仍未好好處理呢？我們的社會是否太冷漠、太無情呢？還是特首根本沒有做到“以民為本”，只是追求表面的和諧，實際上，則任由弱勢社羣在水深火熱中大聲呼救，仍然置若罔聞，不聞不理呢？

去年，我已經指出公共交通對殘疾人士是相當重要的。原因是公共交通工具是殘疾人士走出家門，踏入社會的第一步，不論是就業或社交，他們都須依賴交通外出。此外，協助殘疾人士融入社會，不但能夠發揮殘疾人士的潛能，提升他們的自我形象，對社會而言，亦可多一隊新力軍，為社會多出一分力。

不少殘疾人士須由照顧者陪伴外出，向殘疾人士及照顧者提供票價優惠，其實亦同時鼓勵更多人一起乘車，為該公司或社會帶來效益，交通營辦商絕對有能力提供車票優惠。據地鐵公司公布的中期業績顯示，地鐵公司最近錄得 51 億元的盈利，九巴上年的盈利亦有 4 億元，交通營辦商賺取龐大利潤，為何至今仍不願意負上企業的社會責任呢？況且，作為地鐵公司大股東的政府，為何可以置身事外，與交通營辦商一同推卸責任呢？

我和民協均認為，政府有責任促請交通機構立即為殘疾人士提供交通優惠，減低殘疾人士的交通開支。交通營辦商亦有能力，以實際行動鼓勵殘疾人士多些外出，參與更多社會事務，例如參與社區或互助組織的活動，做義工，建立自信，甚至外出就業，發揮潛能。

運輸署在 2003 年已經引入“無障礙運輸”的概念，我和民協認為殘疾人士亦有使用公共交通工具的權利，政府及各交通機構必須盡快回應殘疾人士的訴求，改善交通工具的設施，包括車站的設計、指示牌和廣播系統，令殘疾人士能夠使用交通工具。

可是，由於公共交通工具的設施現時並未完善，例如復康巴士是殘疾人士的主要交通工具，政府須加強復康巴士的服務，包括提高租用復康巴士的彈性，取消不合理的收費。再者，部分復康巴士的設備殘舊，例如升降台的單臂設計對重型電動輪椅構成危險、後門高度亦不適合高枕輪椅使用，而車內的窗邊扶手亦不穩妥，政府有需要提高復康巴士的設備安全。

另一項值得討論的是就業配額制度，雖然政府拿着“小政府、大市場”作為擋箭牌，不願意干預市場，認為就業配額制度違反公平競爭的原則，但我們看看現時殘疾人士的失業率，根據政府統計處 2001 年的數字顯示，殘疾人士的失業率高達 12%，是整體失業率的二點四倍。事實上，市場不是萬

能的，我們須由政府在有需要時，為弱勢社羣提供保障，給予殘疾人士一個自力更生的機會。

我們且看看鄰近地區的例子，台灣在九十年代已經制定了相關法例，廣州亦已於 6 年前推行殘疾人士就業配額法例，該等地方的經驗反映出有關法例能有效促進殘疾人士就業。香港的社會環境及制度發展，比上述兩地成熟，故此，香港絕對有條件和能力協助殘疾人士就業，推行殘疾人士就業配額制度。根據 2004 年的一項調查顯示，在 369 間資助機構及法定團體中，只有 21 間已訂立聘用殘疾人士的指標，民協促請政府制訂有效措施，並定期評估執行成效，確保殘疾人士有就業的權利。

總括而言，殘疾人士與社會其他市民一樣，都是香港的一分子。政府當局和各個公共交通機構都有義務實踐社會責任，積極配合，為殘疾人士融入社會盡一分力，從而達致“傷健共融”的政策目標，合力打造一個關愛和互相支持的都市。

主席，我謹此陳辭，支持原議案和張超雄議員的修正案，反對張宇人議員的修正案。

郭家麒議員：主席女士，今天是梁耀忠議員第五次在立法會內就這個題目提出議案辯論。在 2002-2003 年度、2003-2004 年度及 2005-2006 年度均曾辯論過類似的題目，亦獲得立法會大部分議員的支持，但很不幸的是，無論說了多少，政府仍是無動於中。所以，我亦很佩服梁耀忠議員的持久和堅毅能力。

事實上，任何人對着一個好像石頭般的政府——我記得紅十字會有一個呼籲市民捐血的廣告，當中有一個人拿着一個鑽石的鑿子在鑽石頭，而我所看到的政府便好像這個廣告內的石頭般，無論有多少公眾、有多少名立法會議員作出呼籲——政府還是完全沒有任何反應。

在參加今天這個會議前，我和梁耀忠議員在遮打花園跟多位殘疾人士的代表其實一起進行了一個行動，令我很深的感受。因為他們躺臥在路上，只是為了要求“半價”這兩個字。我覺得他們要這樣做，其實對他們來說，是一件很難做到的事，因為事實上，每個人都有自己的尊嚴，殘疾人士也有自己的尊嚴。他們要這麼委屈進行一次又一次的請願、一次又一次的要求，其實無非是想爭取公平的對待而已。

我和梁耀忠議員及很多朋友也不止一次在地鐵站內的機鐵站一次又一次地呼籲包括地鐵公司等內的公營機構，向殘疾人士提供半價優惠。可是，我們每次聽到的總是政府推搪給公共機構、公共機構又推搪說它們必須根據營商的準則來辦事。現在便最好了，因為地鐵公司已經上市，將來它把九鐵公司亦收購了之後，它們便可以永遠以股東的利益作為藉詞，表示不能這樣做了。

但是，大家都知道，政府是兩鐵的大股東——是最大的股東，如果政府作為最應該向社會示範如何協助殘疾人士、向他們提供公平環境的一個示範者沒有做到，如果連政府也不做這工作，那麼可叫誰來做呢？難道要求所有商營機構，譬如兩間巴士公司來做嗎？有時候，我也覺得這是很困難的。事實上，它們營商的目的也是為了賺錢。政府卻一直放棄它應有的天職，連走出來作一個示範作用也不願。

其實，今天在會議廳內聆聽這項議案辯論的，應該不止周局長一人的，但負責交通政策的局長現在卻不知去向，並不在會議廳內。其實，我知道兩鐵最近討論合併時，亦重提這項議題——這是最佳的時間，但大家又再一次互相推“波”。主席女士，兩鐵推卸給政府，政府又推卸給兩鐵。我相信，即使這項條例草案討論完畢，這方面仍然是會原地踏步，甚麼也沒有做過的。

如果要說服周局長向殘疾人士提供一些適當的政策，其實也應該不會太困難。因為我知道周局長本人這麼多年來也有參與很多協助殘疾人士的運動，包括特殊奧運會的工作，他已做了很多年。我們今天這項議案並不是要求政府給予一些施捨或捐贈一些金錢。其實，他們現在的要求是非常合理的。作為殘疾人士，他們不是要錢，他們並不是要求在綜援上多給金錢，不過，政府每次都說，我們已提供了金錢方面的援助，亦在綜援方面向他們提供了援助。我們所要求的，不是這樣，我們並非要求提供這樣的幫助。事實上，我們希望可以透過一個政策，提供優惠票價令殘疾人士能夠融入社會，令他們無論是在工作、社交，以及參與其他社會活動方面，相對地有一個較容易的環境。

事實上，最近，聯合國在於 2006 年 8 月 14 日至 25 日期間舉行會議所訂立有關保護和促進殘疾人士權利和尊嚴的《全面綜合國際公約》裏，已經寫得很清楚，我想引述第 9(1)條，其中述明“聯合國的締約國成員確保殘疾人士在其他人的平等基礎上，無障礙地進出物質環境，使用交通工具、使用資訊和通信等，令他們能夠和社會消除無障礙的阻隔”，當中亦提到要確保對公眾開放，提供設施和服務的私營實體，從所有方面考慮為殘疾人士創造一個無障礙環境。他們清楚寫明任何政府皆應該如此做。但是，如果我們看

看香港特區政府，便可見它跟很多其他有分參與公共運輸、交通工具系統的國家是很不同的，我們的政府是完全沒有考慮到這方面的。

第二方面，對於梁耀忠議員，特別是張超雄議員也在其修正案中提到，有需要訂立一個殘疾人士的就業配額制度，這點我是感同身受。政府起用了2%，這是根據過往的資料，可能局長稍後也會說，這方面政府已做得很好了，這是沒有問題的。但是，請你看看我們所謂的公營機構，當我聽了有關的數字後，便令我感到很羞恥，醫管局在2002年是0.97%，可算是有一點進步，在2004年是1.63%，機場管理局3年來都是0.1%，九鐵公司3年來，由2002年至2004年是0.07%，地鐵公司是0.6%，7所大學裏只有1所大學有聘用殘障人士的紀錄，該大學過去3年聘用了4名殘疾人士，這些皆是令我們感到相當羞恥的數字。這些公營機構所花的公帑，是政府全資或作部分資助的，我們一直容忍這情況，但我們現在是不能夠再容忍的了。我希望今次要做的，不止是通過這項議案，政府必須根據議案來做一些事。

我謹此陳辭，支持張超雄議員的修正案和原議案。謝謝主席女士。

譚香文議員：主席女士，首先，我要感謝梁耀忠議員鍥而不舍地再次提出協助殘疾人士融入社會的議案。不過，我有一個願望，就是希望今次是我們最後一次就這項議案進行辯論，我亦希望局長能在這方面做點事，讓我們日後不用再擔心或提出訴求。我今天的發言，主要是集中在為殘疾人士提供票價優惠，以及設立殘疾人士的就業配額制度。

據我瞭解，不少交通營辦商拒絕向殘疾人士提供票價優惠的主因，是認為在提供優惠後，可能會影響它們的票價收入。不過，我覺得這只不過是杞人憂天而已。第一，有資格獲得優惠的殘疾人士，數目是可以預計的；第二，提供票價優惠可以吸引殘疾人士乘車。同時，不少交通營辦商年年賺錢，例如地鐵公司於上半年已賺了51億元，所以應履行社會責任，提供票價優惠。

我認為給殘疾人士提供交通半價優惠，可以先給予那些完全傷殘，合乎資格領取傷殘津貼的殘疾人士。這是一個客觀的指標，既可解決在殘疾定義上的爭議，更可讓交通營運商獲得較具體的數據，計算提供優惠引起的額外成本，減低不明朗的因素。

根據社會福利署的數字，現時約有115 000名領取傷殘津貼的受助人，數目有限，而且這個統計數字相當透明，各交通營辦商絕對有能力負擔和計算，提供交通優惠可能對盈利造成的影響。

不少殘疾人士反映，他們的收入不及健全人士，在交通費昂貴的情況下，只好減少外出的次數。如果交通營辦商可以提供票價優惠，相信殘疾人士使用交通工具的次數將會增加，交通營辦商因提供優惠而導致的票價收入損失，便可望減少。

主席女士，接着，我想就設立殘疾人士就業配額制表達我的意見。我覺得社會，特別是商界，根本沒有理由反對設立這個制度，因為實在有太多實例和太多海外國家的經驗值得我們參考。

我曾經在英國讀書和工作，一住就是 16 年，英國是設有殘疾人士就業配額制的，所以，我對於企業有聘請殘疾人士並不感到奇怪，從我的親身觀察，我覺得殘疾人士也可以有很好的工作表現。我覺得這個制度是每個已發展地區應有的社會福利政策。

在 1995 年，我回到香港，卻發現香港並沒有這樣的制度，我感到相當奇怪，為甚麼香港這個國際大都會，竟然沒有這個對殘疾人士融入社會的制度呢？我們要知道，殘疾人士要融入社會，不可能單靠社會福利，也要靠一個自力更生、貢獻社會的機會。

讓我再與大家分享一次親身的經歷，我的其中一名助理也是一名殘疾人士，我當初聘請他的時候，覺得他頗為合適這份工作，便決定聘請他，給他一個機會，結果，他在工作上表現很好，我亦在工作上為他作出分配，令他的工作表現合乎我的議員辦事處的工作水準，而他的工作並沒有因為他的殘疾而受到影響。這次經驗告訴我，聘請殘疾人士並不會影響機構的效率。

不過，我知道很多僱主都沒有像我這樣的親身體驗，因此對聘請殘疾人士，仍然存有不同的疑慮。設立殘疾人士就業配額制，某程度上便可把這些經驗帶給更多僱主，讓更多僱主知道殘疾人士的工作能力是不可忽視的。

今天，當我們討論是否設立殘疾人士配額制的時候，英國、歐美等國家，已經討論應否取消這個制度，他們這樣想，並不是意味着這個制度的失敗，並不是開倒車，相反，是因為這個制度太成功，所有僱主根本無須依賴這個制度，就自然地、平等地、公平地量才為用地聘用殘疾人士，香港要等多久，才有這一日的來臨呢？

具體而言，政府可以考慮海外國家的做法，訂立指標，要求聘用超過 50 或 100 名僱員的機構，其中 2% 僱員須為殘疾人士。同時，政府應為殘疾人士提供輔助器材或相關津貼。

殘疾人士就業配額制，並不應視作永遠的制度，而是推動社會向更平等、更開放的方向前進的過渡性措施。如果我們不從實際體現中瞭解殘疾人士的能力，有多少人願意像我一樣，放心聘請殘疾人士呢？

主席女士，殘疾人士是社會的一分子，要使他們融入社會，須有教育、就業、交通和社會福利等各方面的政策配合，我希望政府各個政策局可以積極跟進。

多謝主席女士。

劉慧卿議員：主席，我發言是支持梁耀忠議員的議案及張超雄議員的修正案。

主席，其實，很多同事也說了很多話，我也沒有太多東西想加進去的了，不過，我也要說一說，因為事情很嚴重。雖然梁耀忠議員很好，多年來也一直提出這議案，但今年，議案不一定會如郭家麒議員所說般一定通過的，因為有危機議案今年會不獲通過。如果不獲通過便更糟了，那麼，日後有人可以說，議案獲通過多年也不實行，這次搞得根本不獲通過，而如果議案不獲通過，局長便更容易做了，對嗎？即是說，局長更容易不用做事了。每次說到局長，我也感到很失望，因為局長就此方面一直也做了很多工作——在出任局長之前他一直有如此做，也許他在出任局長後仍繼續做，可是，到了今天，我們就此方面仍是原地踏步，這令人感到很失望的。

此外，香港作為甚麼亞洲大都會，有很多做法也比不上其他國家的。主席，我們昨天召開《兩鐵合併條例草案》委員會的會議，很多同事剛才也說過，我覺得議員可能真的要考慮就這項條例草案提出修正案，即規定如果……我也不知道這能否通過，因為現時這項條例草案非常具爭議性，很多人也很反對，又說加減 10% 云云，那些完全是令人很費解的。所以，如果不能通過，便甚麼也沒有了。

如果可以回來恢復二讀、又有機會通過的話，是否應提出修正案，規定日後這間合併公司應向殘疾人士提供優惠？我也同意很多同事所說，這不單是純商業的考慮，因為政府補貼了很多土地，所以這亦並非一間純商業活動的公司。我覺得如果這議會以往多年就此事一直也有共識，但當局卻可以一次又一次完全忽視議會的共識的，我便覺得大家是真的很難相處了。

我們無論如何也是由市民選出來的，當局是由誰選出來的？況且，大家也不覺得此事很難做得到。張超雄議員一次又一次在地鐵內示威、遊行，我相信殘疾人士已等得太久，等得很不耐煩了。所以，真的要繼續討論這項條例草案。正如主席所說，我們在此就這些無立法效力的議案進行辯論——那是說了等於沒有說。現時正有一項條例草案在此，如果有足夠的支持，我相信可以從條例草案入手。但是，如果當局自動自覺知道有需要做，我當然希望當局能自行提出來做的。我是不理會《基本法》第七十四條那方面的，現在也正進行訴訟，但我覺得議員應有權提出修正案。不過，在政策和原則上，我希望當局不要冥頑不靈。其他國家也有這樣做，正如很多同事所說，為何我們這麼落後呢？其實，我們的地鐵是全世界數一數二的，這點我自己也接受，但很多市民就是不能享受得到。

此外，為何今天的議案可能不獲通過呢？主席，據我所知，便是因為配額的問題。其實，我們也不是要求就配額立法，只是要求政府優先推行殘疾人士就業配額制度，並鼓勵私人機構執行而已，這些是否真的如此不可接受？我很不想梁耀忠議員今天這項議案變成“四大皆空”，因為這樣會傳達一個很差勁的信息。多年來，雖然議員跟當局有不同意見，但議案也可以獲得通過，這樣可以給社會傳達的一個信息就是，立法會是支持的。但是，如果今天不知道基於甚麼原因——也許是誤會或甚麼——而全盤皆輸，就真的會令今天在遮打花園示威的人及其家人更傷心，下一步便更艱難了。不過，下一步——沒辦法了，主席，下一站便在法案委員會上見吧。我謹此陳辭。

梁家傑議員：主席女士，今天，立法會議案辯論協助殘疾人士融入社會的政策。但是，要真正做到“融入社會”的目標，除了改善交通設施，減低對殘疾人士所造成的障礙，並以票價優惠來鼓勵他們在社區活動外，同時亦要訂立措施，協助殘疾人士投入勞動市場，以一己之長服務社會。

殘疾人士比健全人士更難找工作是不爭的事實，政府統計處 2001 年的第二十八號報告書指出，殘疾人士失業率為 12%，當時整體失業率只是 5%。換句話說，殘疾人士失業率是當時整體失業率的二點四倍，以 2005 年第三季整體失業率 5.5% 計算，現時的殘疾人士失業率很可能約為 13.2%。殘疾人士往往在勞動市場中最被邊緣化的一羣，擔當承“先”啟“後”的角色，在經濟不景氣的時候，他們第一個被解僱，當經濟逐漸回復改善時，他們卻是最後才會被“考慮”聘請的一羣。

主席女士，殘疾人士失業率偏高，很大程度是源於僱主對他們的工作能力沒有信心，擔心聘用他們會影響工作效率，更有僱主得知應徵者為殘疾人士便立刻取消面試的例子也有聞，試問連面試的機會也沒有，又如何評估他們的能力？僱主不考慮聘用殘疾人士很多時候是基於對他們的誤解和偏見。

政府在推動殘疾人士就業的措施上，可以說是落後於人前，不少國家如德國、法國、波蘭、意大利、日本和台灣等都制訂了就業配額制度，此制度要求符合某特定員工人數的機構，須聘請一定比例的殘疾人士。政府可以參考日本較為彈性的做法，他們會根據工種和機構類別而制訂不同的比率，如公營機構的文員職位聘用殘疾人士的比例為 2%，而一般的私營機構的比例則為 1.6%。此外，日本亦推行相應的鼓勵措施，來配合就業配額制度。如果機構聘請傷殘員工的人數比配額所定的數目為多，政府便會提供津貼予每名多出的配額以作獎勵；政府則會為該機構提供財政援助，讓殘疾員工購買輔助工具和參與在職培訓，以提高工作的效率。

主席女士，考慮到現時社會對殘疾人士就業配額制度可能認知不足，政府可以考慮無須即時全面引入，其實可以透過循序漸進的方式推行。現階段，在各政府部門及公營機構推行自願性的配額制度，要求各部門因應其工作性質制訂合理的指標，並每年向公眾匯報聘請殘疾人士的狀況，評估指標的成效，讓公眾作出監察，可以收到教育和示範之效，並可以藉此鼓勵私營機構採納。

主席女士，為了能落實執行有關的措施，政府須就不同殘疾程度作出一個清晰的定義，以釐定配額制度所包括的殘疾程度及類別。此外，亦應加強對殘疾人士的職業培訓，以提升他們的技能。

政府不應再以“公平競爭”為藉口，拒絕推行殘疾人士就業配額制度，漠視他們較健全人士較難尋找工作的事實。對於具有工作能力的殘疾人士來說，他們所欠缺的就是一個機會，就業配額制度讓他們有機會自力更生的同時，亦可向社會證明他們是有能力工作的。政府帶頭推行就業配額制度，並制訂措施鼓勵商界仿效，實在是責無旁貸。

主席女士，為殘疾人士提供就業機會，是協助他們參與社會的重要的一步，但大眾對殘疾人士的態度和取向才是他們能否成功地融入社會的關鍵因素，如果社會，尤其在工作環境內能培養出一種主動接納和尊重殘疾人士的文化，放下偏見和歧視，殘疾人士才能夠真正稱得上是獲得融入社會，這機會才能夠大大增加。

主席女士，我謹此陳辭。

楊森議員：主席女士，我發言支持梁耀忠議員的議案。很多同事已說過，這項議案已是第五年提出。

一些同事懷疑局長是否知道殘疾人士的情況，不過，以他多年來為殘疾人士推動有關運動，他在這方面基本上其實可說是專家，我想局長對殘疾人士所面對的情況是非常瞭解的。

不過，我們看現時政府的復康政策，基本上非常強調把殘疾人士融入社區，並強調他們有平等的社會機會。我們在 1997 年之前曾通過一項反歧視條例，成立了平等機會委員會。反歧視的其中一項是特別針對有殘障的人士，所以，最近在福利事務委員會上，我們討論政府建築設計手冊時，我亦代表民主黨特別強調政府基本上應盡早制定法例，規定新樓宇可讓殘障人士進出無阻，舉例來說，可設立引路徑到扶手電梯，或在扶手電梯上安裝發聲器。現時，很多坐輪椅的殘疾人士竟然要用貨軚，而貨軚通常設在難找到的地方，或有貨物在內和有臭味。殘疾人士也是人，是有基本尊嚴的，況且，我們的政府政策亦賦予了殘疾人士平等機會，鼓勵他們融入社區，但他們偏偏卻要使用貨軚。其實，這基本上也是一個社會污點，亦是對殘疾人士提供平等機會的一大諷刺。

所以，我希望局長能盡早向本會提交有關法例，因為如果能早些通過這項法例，新興建的大廈便可完全受這項法例的管制；否則，之前建成的大廈，很多時候便會因 **grandfather** 條款而可能會被豁免。所以，一條進出無阻的通道，是極為有需要的。

局長，我想提出的第二點，是由於今天有很多同事對殘疾人士非常關心，所以對議案提出多項修正，在修正中亦有多項要求。我接觸同事後，發覺他們有些在 5 點要求中只支持兩點，有的不支持第三點和第四點，所以我估計今次的議案和修正案可能沒有一項會獲得通過。不過，局長千萬不要收到錯誤的信息，這反映出我們的同事對殘疾人士其實非常關心。有些共識是局長聽得很清楚的，他很勤力，一直也坐在這裏，他連一個助手也沒有，只有他一個人坐在這裏聆聽。關於交通的一點，那是很清楚的，我聽到所有的發言，基本上大家覺得交通方面是很清楚的。所以，兩鐵合併後能否回饋社會？能否利用這個時機要求兩鐵向殘疾人士提供優惠？

我曾經聽廖秀冬局長說很難計算殘疾人士的人數，這其實真是很可笑的。局長，你負責福利方面，你很明白，我們在綜援方面提供傷殘津貼，只要我們看看當中約有九萬多個個案，便知道他們在哪裏和其殘障情況。況且，傷殘津貼有高等傷殘津貼和普通傷殘津貼，是要有醫生證明的。局長，你是一定會知道的，你從事醫學界那麼久，要有醫生證明殘障是嚴重才可領

取高等傷殘津貼，是很容易找到他們，甚至是傷殘、殘疾程度，亦有醫生證明，所以便由此開始進行。當然，局長說因為不能計算，所以兩鐵非常擔心對它們商業上的影響。但是，如果我較為謙卑一點，由領取綜援的人着手，翻查那九萬多位領取高等傷殘津貼的嚴重殘障人士的資料，這便已經是一個很好的開始。我想這項信息一傳開，其他交通工具亦會爭相仿效。在這點上，我自己特別站起來發言，希望局長能做到這方面的工作。如果殘疾人士的交通不方便，他們怎樣可以融入社會？又怎可令他們享有平等機會呢？

我說了兩點，第一是通道的問題，最好是通道無阻；第二是交通的問題，即提供交通優惠。其實，很多殘疾人士不願意領取綜援，亦不願意接受政府的援助，他們是想有工作的。但是，如果他們的交通如此不方便或負擔如此沉重，對他們來說是很大的打擊。

第三點，便是“搵飯食”，即就業。我知道很多同事，特別是自由黨的同事非常反對立法令殘疾人士有就業配額。我們民主黨多年來非常強調應要向殘疾人士提供配額，一方面令他們享有平等機會，另一方面是我們重視平權，或英文的所謂 **positive discrimination** 或 **affirmative action**。他們基本上有一定的殘障，與普通人競爭時，縱使他們的智力沒有問題，體力也會有一些影響。所以，如果我們不特別尊重他們的少數權利，透過法例保障他們，以我們多年來的經驗估計，他們找工作是會很困難的。他們不用因為僱主看到他們是殘障而不給予機會，就是不用他們面試，便已經沒有機會找到工作。所以，希望局長能考慮這方面的問題。如果是自願性聘請殘疾人士，肯定是行不通的。

還有一點，我們會見財政司司長時，特別提到社會企業。這種概念非常好，但我們民主黨向財政司司長提出，政府可否成立種子基金，用來投資以推動社會企業？

多謝主席女士。

鄭經翰議員：今天議案辯論的題目是照顧社會的弱勢社羣和傷殘人士，我想，今天立法會內，不會有任何同事說不同意這樣做的。

可是，我剛才聽到劉慧卿議員說，今天這項議案很有機會不獲通過，為甚麼呢？其實，我每一次也想提醒大家，應該略為抽離今天的辯論，劉慧卿議員剛才亦有提及，主席經常說這是沒有法律約束性的議案辯論，大家不要弄錯。不論是梁耀忠議員或提出修正案的議員，我們並非在討論私人草案，

今天完成討論，舉手贊成之後，議案便會獲得通過。在精神上，這是我們立法會議員的責任，走出來參選議員的，即使是假仁假義、偽善或真心也好，每一位也是說要照顧弱勢社羣、照顧傷殘人士的。

今天這項辯論便是要告訴政府，我們立法會在精神上支持協助殘疾人士融入社會，通過交通資助，便是這麼簡單。至於甚麼配額、陪同人員乘車免費等，只是空話而已。議案獲通過後，政府還要向立法會提交法案，主席，提交法案後，本會便會成立法案委員會，就像禁煙條例草案一樣——那是局長負責的——經過討論百多次、接近 300 次，屆時可以將有關陪同人員等建議抽起，不喜歡配額制度的，也可以抽起。

最重要的是在精神方面，如果我們作為立法會議員是真心，不是假仁假義、偽善、厚顏無恥、只談空話的，便會義無反顧地舉手支持。我也想說一說，保皇黨——不知道是保皇黨或是甚麼，或許他們是維護商界利益或運輸集團的利益，他們要反對這項議案，因為這會牽涉選民的利益、會蠶食他們的暴利。今天，香港社會交通費之昂貴，我說那已經是變相的間接稅，即使健全人士也負擔不起，更不要說殘疾人士了。

主席，我們說制訂最低工資，那些人說一旦制訂最低工資，殘疾人士便會沒有工作，這樣說似乎是很照顧他們。但是，現在他們有工作，既沒有最低工資，又被剝削，沒有錢乘車，是否應該資助他們呢？這是很簡單的事，不久前還有很多人在談論這件事。

主席，今天是一個 **test**、一個考驗，測試他們是否有心，是否偽善，我再多說一次，是否假仁假義、是否厚顏無恥、說一套做一套。這根本是忽視社會上最弱勢的一羣，忽視他們的需要，如果有人表示反對，我告訴你，你回家後是會睡不着的。你可以嘗試跟子女說，剛剛支持政府反對這項議案，又領功了，你可以試一試，看看今晚能否睡得着？

民主派的朋友，我想也要提醒大家，當我們提出這些議案——正如梁耀忠議員等有心人——最重要的是其精神，明知有一羣人想攪破壞，便不要將門檻提得太高，精神能獲通過便可以了。其實很簡單，如果議案是由我提出的，便說支持照顧弱勢社羣，令他們獲得津貼，這是沒有人會反對的。

可是，如果容許議案有如聖誕樹般，讓人加上各自喜歡的東西，便會有如“豬齒戴耳環”，令那些人有機會反對了。為何要給他們反對的機會呢？這便是好心做壞事。為何要加上那麼多東西呢？這並非一項條例，我重申，

主席也說這是一項沒有法律約束性的議案辯論，最重要的是我們要讓精神獲得通過，要政府支持，要所有議員一致支持，提出照顧殘疾人士的需要，資助他們的交通費，這便已經足夠，不要再給這些人機會，令議案永遠無法通過而只有爭拗。

周一嶽局長上任時，令很多社會人士眼前一亮，驚為天人，有些人，甚至很多 fans 覺得周局長很“正”，他走出來說接受董先生的任命時，第一是“爆冷”，第二是他走出來說話時似模似樣，他說要拿出一顆心，要照顧老人家，要照顧弱勢社羣。曾幾何時，有很多人說要由局長當特首，但今天回望過去，這些人的熱情跟我一樣，似乎已經銷聲匿跡；至於局長的受歡迎程度，相信他也要自我檢討一下了。

我覺得局長做了一件好事，在吸煙問題上，楊永強搞了這麼多年，但現在局長終於拿出勇氣，並讓條例草案獲得通過。雖然“臨門衰收尾”、“臨門脫腳”，但也不要緊，條例草案已獲通過。其實，臨門提出吸煙房的做法，對局長是不大公道的，當然，他有自己的政治壓力，我們也無須討論了。我會放長雙眼，稍後回來坐在這裏，看看他會否膽敢站起來，說：“主席，我現在要求立法會議員反對這項議案，反對修正案。”如果他這樣說，會令很多人失望，是千年道行一朝喪。所以，即使局長有自己的政治任命、有理由、任務要反對這項議案，說政府不能接受，認為要保障商界利益，也不要要求大家反對，只要說自己那一套便算了。

我想指出，政治是妥協的，不論甚麼，我也會支持，最重要的是先通過議案，只要先通過，最低限度會讓傷殘人士覺得很舒服，覺得立法會內尊貴的議員平日滿口仁義道德，並非假仁假義，他們是真正關心自己的。我很希望能夠通過條例——這並不是條例，是議案辯論，不過是完全沒有立法效用、沒有約束性的議案辯論，然後我們便可以很開心地回家吃飯，今晚睡覺時也安樂一點，算是對自己的良心有所交代了。

多謝主席，我謹此陳辭。

主席：是否有其他議員想發言？

陳偉業議員：主席，梁耀忠議員已提出了這項議案數年，但有關的討論卻是由九十年代開始，在這個議事堂內進行了多次。十多年前，已有建議要求政府盡早向傷殘人士提供交通費資助，在這方面作出承擔。其實，這方面的討

論已持續超過 5 年，而各行各業及社會各界——特別是體恤和瞭解傷殘人士作為弱勢社羣所面對的苦困（尤其是經濟苦困）的人——便敦促政府要作出一些具體措施和承諾，以改變現時漠視傷殘人士所需的政策。這個呼聲是多年不絕的。

儘管我們的政府在特首多份施政報告中多次強調要“以民為本”，但在照顧傷殘人士的需要和需求方面，都仍然給人一種強烈的感覺，便是政府的態度不單是不知不覺，還教人很強烈地感到，政府對傷殘人士的需求採取了冷漠和無良的態度。我對此感到極端憤怒。其實，在周一嶽局長上任初期，我曾公開表示對周一嶽局長有期望。對一些官員我是沒有期望的，我在這個議事堂也曾多次表達對他們沒有期望。昨天，在某些委員會進行討論時，我都表明對某些常任秘書長完全沒有期望。大家也知道，我對“林公公局長”更沒有期望，這是大家很清楚的。可是，我對周一嶽局長卻是有期望的。過去，在很多不同的問題上，特別是跟局長討論有關政府收回豬牌的問題上，經商討數年後，局長最終也能辦到了。

回顧為傷殘人士提供交通津貼的問題，我覺得最大的問題是 3 個政策局互相推搪。衛生福利及食物局是一個主要的政策局，另外便是環境運輸及工務局及財經事務及庫務局，這正正反映了“三個和尚無水飲”的現象。當然，局長的頭髮比我多，他未到達可以當和尚的階段。現時最大的問題是，對於傷殘人士的需求，我相信個別局長在私下商討時也沒有人會否認，但一旦涉及錢從何而來？政策怎麼釐定？是透過發牌條件訂明須為傷殘人士提供車費優惠，還是在現行運輸政策、現有牌照內規定？那便綁死了政府十多年，因為傷殘人士要有優惠，所以政府須考慮從庫房額外撥款等的技術性或財務上的行政安排。

兩年前，政府跟龍運巴士有限公司簽署了 10 年協議，城巴多條路線亦多簽了 10 年協議，有鑒於此，不知道是否還要多等 8 年或 9 年，待協議屆滿後才可再商討？可是，我覺得這個困局其實是很容易打破的，因為整個困局的其中一項成因便是假設錯誤。我們讀哲學時，第一課所教授的便是很多推論如果假設錯誤，結論便必定是錯，這是一個很簡單的道理。對於假設傷殘人士使用公共交通，便會導致交通營辦者在交通費用方面的承擔增加，以致須增加資源，我覺得這是完全錯誤的。現時，不少交通工具還有剩餘空位，即使傷殘人士使用，也不會迫使交通工具，包括巴士、地鐵和九鐵須增加車廂或班次。既然在無須增加資源的情況下便可滿足這羣傷殘人士，這其實也會為交通營辦者帶來新的收入。事實上，這是一項利己利人的安排，因為傷殘人士甚少在繁忙時間跟其他人爭用交通工具。即使有部分傷殘人士在繁忙時間使用這些交通工具，也不會迫使交通營辦者提供額外班次，令成本增加。

所以，如果在利己利人的情況下，有關的交通營辦機構仍然多次拒絕向傷殘人士提供優惠票價，便可以說它們是極端無良，甚至到達無耻的地步。

時至今天，香港社會變成那麼冷漠、缺乏人性，可以說是極端失敗的發展。當一個社會由資本主義發展至福利主義，很多時候，人與人之間是需要互相照顧、社羣互相支援，但現在卻並非如此。香港社會現時已是冷漠到儘管可以利己利人，也不會伸出援手的地步。我覺得必須對這種做法加以譴責，而政府也須承擔這個責任。

所以，我很希望周局長在其能力範圍內，盡量迫使有關方面早日落實融和的政策，令傷殘人士可以得到交通津貼，過較佳的生活。多謝主席。

主席：是否有其他議員想發言？

（沒有其他議員表示想發言）

主席：如果沒有其他議員想發言，我現在請梁耀忠議員就修正案發言。發言時限是 5 分鐘。

梁耀忠議員：正如多位同事所說，這項議題已是非常陳舊，足有數年歷史了，不過，雖然是陳舊，但卻仍是一件好事。是甚麼好事呢？那便是今天仍然有兩位同事願意修正我這項議案，反映出同事對這個問題還沒死心，仍然積極地希望透過不同方式或途徑為殘疾人士多做點事，為他們爭取更多權益。在此，我衷心多謝兩位議員提出修正案。

正如我剛才所說，修正案提出了以不同方式達到目的，而那些不同的方式必然會引起爭論。例如，張超雄議員所提出最具爭議性的一點是，應否向陪同者提供津貼呢？主席，我其實是很贊成的，為甚麼呢？如果大家像我們一樣，曾跟一羣殘疾人士一起抗議、遊行，便會知道為何有這個需要。他們真的很想走出來表達自己的心願，但主席，如果沒有陪同者，他們是不能外出，沒有機會表達自己的意見的。要有陪同者陪他們外出，幫忙推輪椅或攙扶他們步行到遊行目的地，問題便在於陪同者須付出另外一些東西，那便是願意抽出時間陪伴他們外出才可。陪同者不單要抽出時間，還要自己付出金錢。如果只是陪同參與一次活動，那是沒有所謂的，但如果殘疾人士平日要外出、上班、要做其他事情，主席，陪同者又怎能每次也陪同呢？如果殘疾

人士要經常外出，陪同者又怎能那樣陪同呢？因此，為陪同者提供優惠是有需要的。既然如此，為何我在原議案上沒有加上這一點呢？那是因為我汲取了鄭經翰議員的經驗。如果我在議案加入了這一點，我便一定不用提出原議案，因為一定不會獲得通過。因此，我多謝張超雄議員提出修正案。我在此呼籲其他同事支持張超雄議員的修正案。

張超雄議員修正案中另一個具爭議的地方便是配額制度。主席，我首先想說一說，這個配額制並不是立法規定的，我只希望待有了配額制度後，政府能鼓勵——政府最喜歡這樣說，我也跟從政府，不自創新一格——私人機構學習以配額制度聘請殘疾人士。我只希望這樣做，我不是真的要迫那些中小企。主席，我早兩天見了唐英年司長，跟他談及明年的財政預算案時，我也問了唐英年司長，是否可以向中小企或其他機構提供稅務優惠，讓他們有喘息機會，以聘請殘疾人士？我只是向他提出了這項建議。因此，這個配額制度並不是要強迫中小企或其他機構，只是希望政府能帶頭做這件事。

主席，事實上，對殘疾人士來說，失業是一個非常、非常嚴重的問題。有一位聾啞青年來找我，他很積極的，平時經常做義工幫忙長者，例如幫助長者執拾家居等，他說他一家六口，竟然有 4 人是殘疾人士，而且全部是年青人。主席，他說他們現時的生活除了依靠有工作的家庭成員支持外，便是依靠傷殘津貼。我問他大約有多少津貼？他說只有約 1,200 元。我問他這怎能生活呢？這位年青朋友告訴我他很想工作，但卻苦無機會。因此，我希望政府能樹立一個榜樣，協助他們。這位朋友告訴我，台灣、日本是做得很好的，政府會幫殘疾人士找工作，但香港政府有沒有這樣做呢？答案是沒有。所以，我們提出了這個概念，希望政府積極一點做這件事。最後，我希望大家支持張超雄議員的修正案及我的原議案。

主席，我謹此陳辭。

衛生福利及食物局局長：主席女士，首先，我多謝各位議員跟政府一樣關心殘疾人士的福祉，並希望盡量方便殘疾人士參與社會各項活動，協助他們在平等機會下融入社會。這正正是香港的康復政策的整體目標。

一直以來，政府也重視殘疾人士在交通方面的需要，而且花了不少心血和做了不少工作。在財政援助方面，衛生福利及食物局透過提供傷殘津貼等，照顧殘疾人士日常生活的開支，亦負責復康巴士的資助及服務計劃。環境運輸及工務局亦與公共交通營辦商緊密合作，為殘疾人士建立無障礙的運輸環境。

首先，我想說一說票價優惠的問題。環境運輸及工務局和運輸署均不斷向公共交通機構反映為殘疾人士提供票價優惠的訴求，要求他們因應其營運狀況、經濟環境及社會需要，向市民提供優惠。這些機構亦已細心研究這項要求，但由於他們是商業機構，因而必須評估有關訴求對他們所造成的財務影響，並確保其財務狀況足以讓他們維持高質素及有效率的公共交通服務，以充分照顧服務使用者的需求。政府明白交通營辦商須自負盈虧，但仍盡最大努力跟他們商討，希望他們能為殘疾人士提供票價優惠。

我理解部分議員認為，政府作為地鐵公司的大股東，並全資擁有九鐵公司，應指令兩間鐵路公司（“兩鐵”）向殘疾人士提供票價優惠。然而，由於地鐵公司和九鐵公司的營運是按審慎商業原則行事，並在無須動用公帑補貼的情況下，提供有效率的服務，因此，在運輸政策方面，政府當然不希望發出指令提供票價優惠。儘管如此，我知道兩鐵均關心殘疾人士的需要，並會繼續致力改善鐵路系統的設施，以方便殘疾人士使用鐵路服務。

根據兩鐵的合併方案，由合併首天起，鐵路票價將會按建議的減低票價方案下調。如果鐵路票價在 12 元或以上，保證每程會獲減價最少達一成；如果鐵路票價介乎 8.5 元至 11.9 元之間，則保證每程減幅最少達 5%，而所有使用八達通繳付全費的乘客，每程亦可獲減 2 角。預計在合併首天，即有 280 萬人次可以享受票價下調。此外，地鐵公司亦承諾由簽署諒解備忘錄起計兩年至 2008 年 4 月 10 日期間，鐵路票價將不會調高。兩鐵合併的計劃將可令市民大眾（包括殘疾人士）在票價上得到優惠。

基於自由營商的制度及精神，政府不希望指令營辦商提供票價優惠。不過，政府會不時向各公共交通營辦商反映市民的訴求，同時積極鼓勵他們因應其營運狀況，為殘疾人士提供優惠措施，務求在商業原則與公眾利益之間取得合理平衡。

事實上，一直以來，各個公共交通營辦商都是因應其營運及財務狀況，提供各種優惠予所有乘客，其中包括八達通減價優惠、回程票價折扣、巴士轉乘優惠及月票計劃等，而殘疾人士也可享用這些票價優惠，以節省交通費。

至於殘疾人士的交通開支方面，照顧殘疾人士的需要，衛生福利及食物局會為向經政府醫生證明屬嚴重殘疾人士提供傷殘津貼。提供傷殘津貼的目的，是向嚴重殘疾人士提供現金津貼，以應付因嚴重殘疾而引致的特別需要。這是無須經資產審查而發放的津貼，普通和高額傷殘津貼的受助人每月分別獲發 1,125 元和 2,250 元。傷殘津貼的用途是不受限制的，獲發津貼的人可利用津貼金額支付交通開支。預計在 2006-2007 年度，政府在這方面的支出為 17.5 億元。

除傷殘津貼外，綜合社會保障援助（“綜援”）計劃亦為須接受經濟援助的市民，提供最後一個安全網，幫助他們應付生活上的基本需要。在綜援計劃下，傷殘受助人可獲發交通費津貼，以支付必須的交通費用，包括往返醫院、診所、工作地點及學校的交通費用等。津貼金額是按實際所需的費用，通常是以最廉宜的交通工具收費計算。殘疾受助人如有特別原因須使用收費較高的交通工具，例如接送往返醫院或工作地點的復康巴士，社會福利署亦會按他們實際所需的費用，發放交通費津貼。每名領取綜援的單身傷殘受助人平均每月可獲發 3,741 元。在 2006-2007 年度，涉及所有殘疾人士的綜援開支預計為 51 億元。

議案的內容包括要求政府參考外國經驗，為殘疾人士提供交通津貼，以及修訂《殘疾歧視條例》，以消除對真正有需要的殘疾人士提供票價優惠的障礙。事實上，衛生福利及食物局曾經研究海外為殘疾人士提供交通費用資助的模式，並已於去年 11 月向交通事務委員會提交有關的資料。

在修訂《殘疾歧視條例》方面，立法會研究殘疾人士交通需要和票價優惠的小組委員會建議，先為領取傷殘津貼和喪失 100%工作能力的綜援受助人提供票價優惠。由於根據法律意見，這項建議存在着導致出現《殘疾歧視條例》法律訴訟的風險，因此，應立法會小組委員會的要求，政府會研究修訂《殘疾歧視條例》以消除疑慮，令分階段選擇性地為殘疾人士提供票價優惠，也不會違反《殘疾歧視條例》。

我們的研究顯示，大部分為殘疾人士提供票價優惠的國家和地方，他們主要的公共交通運輸都是國營的，只有少數地方為肢體嚴重傷殘人士的陪同者提供公共交通票價優惠。至於為指定類別人士提供票價優惠方面，經諮詢傷殘人士組織後，立法會的小組委員會認為，應要求公共交通機構先行提供票價優惠予領取傷殘津貼和喪失 100%謀生能力的綜援受助人，所以，我們暫時不會考慮為陪同者提供優惠。

我要在此說一說，廖秀冬局長和我對這個問題的看法是一致的，大家也希望盡力爭取。所以，無論今天的結論如何，我們也會繼續做我們的工作。最重要的環節是要令營運者知道，給予傷殘人士優惠，令他們使用更多交通服務，是會增加市場以外的用家的數字，而不會令現時來自使用者的收入有所減少。大家也很明白，現時很多人是因為沒有機會乘車而不外出；但如果車費便宜一點，便會有更多人乘車，令營運者的收入增加。所以，在現階段，我們覺得仍需多點時間，讓交通營運者明白這個問題。

接着，我想說一說復康巴士服務。復康巴士服務是由衛生福利及食物局提供全資補助，並由運輸署管理，目的是為行動不便以致無法使用公共交通工具的人士，提供點對點的交通服務。

主席女士，我要在此申報利益（即 **declaration of interest**）。我以前曾在香港復康會擔任執委，多年來一直負責復康巴士的策劃和管理工作。當然，我在出任局長後便離開這個機構，但這並不代表我不關心他們的問題，而我亦會公平公正地處理他們的申請。

這項服務的日常運作由香港復康會負責，而運輸署則會與香港復康會舉行定期聯絡會議，監察復康巴士的運作情況和服務需求，並作出適當的調整，以改善服務。目前，復康巴士車隊共有 92 部車輛。在 2006-2007 年度，政府津助的經費約為 3,500 萬元，佔經費的 80%。復康巴士的服務範圍包括 60 條固定路線、30 條接駁路線和電話預約服務。預計在 2007 年年初，車隊的車輛數目會增至 95 部。

在 2006-2007 年度，政府已增撥款項購買 3 部新車及更換 8 部舊車。在 2007-2008 年度，我們計劃再增購 4 部新車，以及更換 9 部車齡較長及舊式升降台設計的巴士。此外，政府亦計劃在未來兩至 3 年，更換所有屬這類設計的巴士，為數約十多部，因為它們在接載負荷較重且數量日漸增多的電動輪椅使用者方面可能存在困難。屆時，復康巴士服務將得以進一步提升。

此外，除增購新復康巴士和更新現有車輛外，復康巴士還不斷透過整合現有的服務路線，以配合用家的需要。復康巴士亦透過使用資訊科技，以改善服務。在今明兩年內，復康巴士將更新現有的復康巴士資訊管理系統，務使現有的車輛資源能更有效地為用家服務，而預計整項計劃的支出為 100 萬元。

就運輸政策而言，我們的目標是為殘疾人士提供無障礙運輸。為了減低殘疾人士在社區活動所遇到的實際困難，政府致力改善道路設施，方便殘疾人士使用。例如根據《運輸策劃及設計手冊》，所有新建的公共交通交匯處及巴士總站均設有以下斜路緣，以方便輪椅使用者。除了新建設施外，政府亦積極改善現有的交通設施，包括：

- 在所有設有行人過路交通燈的路口，安裝電子行人過路發聲裝置，以便利視障人士；
- 截至本年 6 月，政府在全港約 9 000 個地點加設下斜路緣(**ramps**)，以減低輪椅使用者外出時的障礙；
- 在 12 處地點設置凹凸紋引導徑，並計劃在 2007 年內多興建 3 條引導徑，並在行人天橋建設斜道，以及在隧道和行人天橋建造升降機；及
- 減少路面上不必要的交通標誌牌支柱。

為此，政府多年來共投放了接近 26 億元進行以上各項改善工程。政府會繼續改善道路設施，致力達致無障礙運輸，方便殘疾人士使用道路設施。

環境運輸及工務局和運輸署一直與公共交通營辦商緊密合作，積極改善他們為殘疾人士所提供的設施，便利殘疾人士使用公共交通服務。在專營巴士方面，已有近 4 200 輛(70.7%)巴士設置下一站巴士報站系統。在過往 4 年，裝置這系統的巴士數目的增幅接近 50%，並有超過 2 500 輛低地台巴士（約佔整體巴士車隊的 44%）投入服務。的士業界亦自去年 11 月開始，引入 30 輛後座座椅可作 90 度旋轉的的士，以方便行動不便人士進出。在鐵路方面，地鐵、機場快線、東鐵及西鐵的車站大堂和月台均已廣泛採用凹凸紋引導徑及雙向闊閘機等方便殘疾人士的設施，而東鐵及西鐵的車站更設有凸字地圖，以方便視障人士。就改善設施方面，單是本年截至 10 月底期間，地鐵已合共在 3 個車站增設輪椅升降台，以方便使用輪椅的乘客進出車站。

由以上的資料可見，在政府的鼓勵下，交通營辦商一直持續積極地改善設施，方便殘疾人士使用公共交通服務。政府會繼續與殘疾人士及公共交通營辦商合作，積極改善為殘疾人士提供的交通道路設施，朝着無障礙運輸的目標努力，讓他們更方便地參與社區活動，融入社會。

議員提到要求各公共交通機構制訂時間表，以改善設施。事實上，自 2001 年年中起，所有主要專營巴士公司所購買的新巴士，都必須屬於低地台類型的巴士，這類巴士設有方便殘疾人士的設施，包括斜板及輪椅停放位置等。巴士公司更換巴士的速度，則會因應巴士的車齡及對巴士數目的需求而改變。根據巴士公司現時的路線發展計劃，每年須添置合共約 180 輛新的低地台巴士，因此，低地台巴士的數目將會逐步增加。

由於更換巴士涉及巨額的投資，如果強迫巴士公司在短期內更換所有巴士，不但不能有效地運用現有車隊，更會對巴士公司造成突然的財政負擔，增加票價上調的壓力。事實上，各公共交通機構已積極研究改裝現有的設施，以方便殘疾人士使用。例如截至本年 6 月，已有接近 2 200 輛（即約 50%）新登記的公共小巴在車廂內設有凸字車牌號碼牌。地鐵公司亦已完成在所有連接凹凸紋引導徑的出閘機，安裝可讀出八達通扣減車費和餘值的發聲裝置，而專營巴士公司則會陸續在更多巴士裝設巴士報站系統等。

對於未能使用一般公共交通工具的肢體殘疾人士，政府除透過資助香港復康會，為他們提供點到點的復康巴士服務外，亦自 1983 年開始，為有能力駕駛車輛的肢體傷殘者提供多項汽車稅務優惠，包括豁免每月 200 公升的汽油稅，以及豁免不超過指定油缸容量和價值的私家車首次登記稅和每年的牌照費等，協助他們自行駕駛車輛以應付基本交通服務的需求，從而過獨立的生活，並融入社會。

為補充復康巴士的服務，政府認同有需要積極考慮引入其他可接載輪椅的無障礙公共交通服務，而我們亦一直與運輸署研究引入復康的士。根據法例，除石油氣外，的士亦可使用汽油作為燃料。市場上已有可供接載整部輪椅的汽油車種，但由於以汽油車作為的士的經營成本較石油氣的士為高，故現時的士業界仍未引進可接載整部輪椅的汽油車種為的士。

當局和的士業界均積極尋找可接載整部輪椅的石油氣車種，作為無障礙的士。石油氣車輛的燃料供應系統，包括貯存缸和有關喉管裝置，均須得到氣體安全監督（即機電工程署署長）的批准。為了促成引進可接載整部輪椅的石油氣的士，運輸署會聯同機電工程署，向汽車業界介紹該類的士的規格要求，包括石油氣的士的燃料供應系統的氣體安全要求、輪椅上落和固定裝置的要求及乘客安全帶系統等，以便業界物色合適的車種。

我們歡迎汽車業界和的士業界早日引進符合香港法例要求的車種作為的士，為使用輪椅的乘客提供更方便的服務。如有合適的車種，有關部門會積極配合相關的燃料供應系統測試、驗車及道路測試等項目，以便有關車種可以盡快投入服務。

接着，我想說一說殘疾人士就業配額的問題。政府在殘疾人士就業方面的政策目標，是要確保殘疾人士有平等機會在公開就業市場覓得具生產力和有酬勞的工作。為加強殘疾人士的就業和謀生能力，政府提供了一系列全面的教育和職業康復服務，以切合他們的特殊需要。這些服務旨在讓殘疾人士得以達到與一般市民相若的教育程度，從而取得切合市場需要的工作技能和覓得與他們能力相符的合適工作。

政府並不支持設立就業配額制度，卻不是因為我們支持部分僱主的看法。我們會透過立法和公眾教育，推廣為有不同能力的人士提供平等的就業機會。

外國實施就業配額制度的經驗，亦未能證實該制度能有效協助殘疾人士就業。關於這個問題，由於我曾在復康界（特別是國際復康界）工作一段相當長時間，並觀察了日本、台灣及其他國家的經驗，而英國亦因該制度缺乏成效而在 1995 年將其取消，並以《殘疾歧視條例》取代。在德國和奧地利，大部分公司均沒有實行配額制度，情願以繳交稅款代替。在法國，只有 35% 為有關法例所涵蓋的僱主能達至配額。最重要的問題是，很多聘請殘疾人士的公司均不把他們當作一般僱員，而把殘疾僱員放在一旁或安排他們到一個特別的單位工作，這種做法令很多殘疾人士團體提出反對。根據國際勞工組織的研究顯示，現時的國際趨勢亦逐漸移離配額制度，而傾向於為個人提供就業支援和反歧視法等措施。

在強制性的就業制度下，殘疾人士會被視為負累，令他們難以被同事接受。我們應因應殘疾人士的能力而非他們的缺陷，協助他們覓得合適的工作，並為他們提供切合其能力的職業訓練和就業服務。

在康復諮詢委員會就業小組委員會的建議下，衛生福利及食物局曾於 2003 年 5 月去函 369 間政府資助機構，鼓勵它們制訂僱用殘疾人士的政策和指標。局方在 2004 年年初進行了一項跟進調查，調查結果顯示有 85 間機構已制訂聘用殘疾人士的政策，其中 21 間更訂立了聘用殘疾人士的指標。它們所訂立的指標介乎 0.1%至 33%之間，而最普遍採用的指標則為 1%至 2%。這 21 間已訂立指標的機構所僱用的殘疾人士的數目為 926 人。我們會繼續密切留意有關情況，並鼓勵各團體和機構自願實施上述建議的措施。我們現正進行另一次跟進調查。

有關鼓勵各政府部門自願性地設立殘疾人士就業指標的要求，公務員事務局認為設立某一個配額或指標，並非促進殘疾人士就業的適當和有效方法。政府會繼續根據現行聘用殘疾人士的政策，協助他們找尋合適的工作。政府亦會繼續留意受聘於政府的殘疾人士的數目，以及其佔全體政府僱員的百分比。根據紀錄，這個百分比多年來一直維持在 2%左右。社會福利署會在下次修訂受資助福利機構的“一筆過撥款手冊”時，將有關措施納入該手冊內，作為一項“建議的良好守則”。

為了讓殘疾人士真正全面融入社會，我們便要考慮和照顧他們在生活上的整體需要，而就業和交通便是其中須予關注的範疇。我們還要照顧其他方面，包括教育、職業訓練、社區支援及康樂文化藝術活動等方面，給予殘疾人士合適的服務，以協助他們自力更生和參與社會各項事務，這樣才能真正達致“傷健一家”的目標。

事實上，香港的康復服務自 1977 年政府發表第一份康復政策及服務白皮書以來，一直得以持續發展。現時，我們服務的質素和多元化已經超越不少亞太地區，甚至歐美國家。我們的殘疾人士都能像一般市民般接受教育，並獲得切合市場需要的職業訓練和就業服務。我們的《殘疾歧視條例》和《建築物條例》亦保障了殘疾人士平等參與社會上各項活動的機會。我們也在就業方面持續推出一系列協助殘疾人士就業的措施，例如在職培訓計劃和創業展才能計劃等，以協助殘疾人士加強他們的工作能力，令他們可以在公開市場覓得合適的工作，自力更生，而無須依賴如配額制度等強制性就業措施。此外，我們亦會與社會各界合作，檢討無障礙通道設計手冊，以便進一步建設香港成為一個無障礙城市，令殘疾人士可以全面參與社會的各項活動。

我們所提供的一籃子社區支援服務，令殘疾人士可以安居於社區，而在政府的大力推動下，我們的殘疾人士亦非常積極參與社會上各項體育、康樂及文化藝術活動，並在國際上取得佳績。

我要強調的是，要真正協助殘疾人士融入社會，成為社會的一分子，單憑提供福利、優惠或實施強制性措施，並不是最有效的方法。我們必須整體照顧殘疾人士身心發展的各方面需要，令他們能夠自力更生，讓他們與其他市民攜手貢獻社會。

我在此再次強調，我對殘疾人士的工作具有相當強的承擔感，亦會繼續盡力，而不會因為任何事而放棄。無論今天的議案結果如何，也不會影響我在這方面的承擔。

多謝主席女士。

主席：我現在請張宇人議員就議案動議修正案。

張宇人議員：主席，我動議修正梁耀忠議員的議案。

張宇人議員動議的修正案如下：

“在“2005-2006 年度”之後加上“的 3 個”；在“會期”之後加上“內”；在“曾”之後加上“三度”；在“研究”之後刪除“現行法例，在有需要時修訂法例或立法，促使”，並以“修訂《殘疾歧視條例》，以消除對真正有需要的殘疾人士提供票價優惠的法律障礙，並與”代替；在“各公共交通機構”之後加上“商討”；在“(三)”之後刪除“優先推行”，並以“帶頭聘用更多”代替；及在“私人機構”之前刪除“就業配額制度，並鼓勵”，並以“，以便對”代替，及在其後刪除“執行”，並以“起積極的示範作用”代替。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：張宇人議員就梁耀忠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。

(議員舉手)

李卓人議員起立要求記名表決。

主席：李卓人議員要求記名表決。表決會在鐘聲響起 3 分鐘後進行。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

陳智思議員、梁劉柔芬議員、楊孝華議員、劉健儀議員、張宇人議員、方剛議員、李國麟議員、林健鋒議員及梁君彥議員贊成。

張文光議員及郭家麒議員反對。

吳靄儀議員、黃容根議員、王國興議員、張超雄議員、黃定光議員、鄭志堅議員及譚香文議員棄權。

地方選區：

周梁淑怡議員及鄭經翰議員贊成。

何俊仁議員、李卓人議員、涂謹申議員、梁耀忠議員、楊森議員、劉慧卿議員、陳偉業議員、馮檢基議員、李永達議員及梁國雄議員反對。

陳鑑林議員、劉千石議員、劉江華議員、蔡素玉議員、譚耀宗議員、余若薇議員、梁家傑議員及湯家驊議員棄權。

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 18 人出席，9 人贊成，2 人反對，7 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 21 人出席，2 人贊成，10 人反對，8 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：張超雄議員，你可以動議你的修正案。

張超雄議員：主席，我動議修正梁耀忠議員的議案。

張超雄議員動議的修正案如下：

“在“議案，”之後刪除“但政府有關部門、部分法定交通機構及公共交通機構卻未予以正視，本會對此深表遺憾，並”，並以“因此，本會”代替；在“半價優惠，”之後刪除“並改善設施，減少對殘疾人士造成的障礙，”；在“交通津貼”之後加上“，並考慮同時向其陪同者提供優惠”；在“復康巴士的服務”之後刪除“；及”，並以“，包括增加車輛數目和加強服務；”代替；及在“(三)”之後刪除“優先推行殘疾人士就業配額制度，並鼓勵私人機構執行”，並以“要求各公共交通機構制訂具體計劃和時間表，改善設施，減少對殘疾人士造成的障礙，令殘疾人士能夠暢達使用所有主要公共交通設施；(四)引入方便輪椅使用者進出的復康的士；及(五)在各政府部門及所有公營機構推行自願性的殘疾人士就業配額制度，要求他們訂立指標，並每年匯報聘用殘疾人士的情況，同時鼓勵私人機構仿效”代替。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：張超雄議員就梁耀忠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)

林健鋒議員起立要求記名表決。

主席：林健鋒議員要求記名表決。表決會在鐘聲響起 3 分鐘後進行。

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：

吳靄儀議員、張文光議員、黃容根議員、王國興議員、李國麟議員、郭家麒議員、張超雄議員、黃定光議員、鄭志堅議員及譚香文議員贊成。

陳智思議員、梁劉柔芬議員、楊孝華議員、劉健儀議員、張宇人議員、方剛議員、林健鋒議員及梁君彥議員棄權。

地方選區：

何俊仁議員、李卓人議員、涂謹申議員、陳鑑林議員、梁耀忠議員、楊森議員、劉千石議員、劉江華議員、劉慧卿議員、蔡素玉議員、譚耀宗議員、陳偉業議員、馮檢基議員、余若薇議員、李永達議員、梁家傑議員、梁國雄議員、湯家驊議員及鄭經翰議員贊成。

周梁淑怡議員棄權。

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 18 人出席，10 人贊成，8 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 21 人出席，19 人贊成，1 人棄權。由於議題獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布修正案獲得通過。

主席：梁耀忠議員，你現在可以發言答辯，你有 19 秒。

梁耀忠議員：多謝各位議員，多謝。（眾笑）

主席：我現在向各位提出的待決議題是：梁耀忠議員動議的議案，經張超雄議員修正後，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

林健鋒議員起立要求記名表決。

主席：林健鋒議員要求記名表決。表決會在鐘聲響起 3 分鐘後進行。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

吳靄儀議員、張文光議員、黃容根議員、王國興議員、李國麟議員、郭家麒議員、張超雄議員、黃定光議員、鄭志堅議員及譚香文議員贊成。

陳智思議員、梁劉柔芬議員、楊孝華議員、劉健儀議員、張宇人議員、方剛議員、林健鋒議員及梁君彥議員棄權。

地方選區：

何俊仁議員、李卓人議員、涂謹申議員、陳鑑林議員、梁耀忠議員、楊森議員、劉千石議員、劉江華議員、劉慧卿議員、蔡素玉議員、譚耀宗議員、陳偉業議員、馮檢基議員、余若薇議員、李永達議員、梁家傑議員、梁國雄議員、湯家驊議員及鄭經翰議員贊成。

周梁淑怡議員棄權。

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 18 人出席，10 人贊成，8 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 21 人出席，19 人贊成，1 人棄權。由於議題獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布經修正的議案獲得通過。

下次會議

主席：我現在宣布休會。本會在 2006 年 11 月 22 日星期三上午 11 時續會。

立法會遂於晚上 8 時 32 分休會。

附錄 I

書面答覆

旅遊事務專員就楊孝華議員對第五項質詢的補充質詢所作書面答覆

自香港迪士尼樂園開幕後，主題樂園公司每天都進行訪客意見調查。調查採用的隨機樣本包括本地居民和遊客，能夠代表整體訪客的意見。大約 80% 的受訪者表示有意再次到訪香港迪士尼樂園。