

立法局會議過程正式紀錄

一九九〇年十一月二十一日星期三

下午二時三十分開始會議

出席者：

總督衛奕信爵士，K.C.M.G (主席)

布政司財政司翟克誠爵士議員，K.B.E., J.P.

律政司馬富善議員，C.M.G., J.P.

李鵬飛議員，C.B.E., J.P.

張鑑泉議員，C.B.E., J.P.

張人龍議員，O.B.E., J.P.

周梁淑怡議員，O.B.E., J.P.

譚惠珠議員，C.B.E., J.P.

葉文慶議員，O.B.E., J.P.

陳英麟議員，O.B.E., J.P.

范徐麗泰議員，O.B.E., J.P.

鄭漢鈞議員，O.B.E., J.P.

鍾沛林議員，J.P.

何世柱議員，O.B.E., J.P.

李柱銘議員，Q.C., J.P.

李國寶議員，J.P.

倪少傑議員，O.B.E., J.P.

彭震海議員，M.B.E.

潘志輝議員，J.P.

潘宗光議員，J.P.

司徒華議員

戴展華議員，J.P.

譚王葛鳴議員，O.B.E., J.P.

譚耀宗議員

謝志偉議員，O.B.E., J.P.

黃宏發議員，J.P.

劉皇發議員，O.B.E., J.P.

規劃環境地政司班禮士議員，C.B.E., J.P.

運輸司梁文建議員，J.P.

何承天議員，J.P.

夏佳理議員，J.P.

鮑磊議員，O.B.E.

鄭明訓議員

鄭德健議員，J.P.

張子江議員，J.P.

周美德議員

方黃吉雯議員，J.P.

林貝聿嘉議員，M.B.E., J.P.

林偉強議員，J.P.

劉健儀議員

劉華森議員，J.P.

梁智鴻議員

梁煒彤議員，J.P.

麥理覺議員，O.B.E., I.S.O., J.P.

薛浩然議員

蘇周艷屏議員，J.P.

田北俊議員，J.P.

杜葉錫恩議員，C.B.E.

黃匡源議員，J.P.

教育統籌司楊啓彥議員，J.P.

經濟司陳方安生議員，J.P.

政務司曹廣榮議員，C.B.E., C.P.M., J.P.

衛生福利司黃錢其濂議員，I.S.O., J.P.

保安司區士培議員，O.B.E., A.E., J.P.

缺席者：

潘永祥議員，O.B.E., J.P.

許賢發議員，O.B.E., J.P.

列席者：

立法局秘書羅錦生先生

文件

下列文件乃根據會議常規第 14 條第(2)段的規定而呈交局方省覽：

項 目

附屬法例	法例公告編號
商船條例 1990 年商船（費用）（修訂）規例.....	352/90
1990 年商船（註冊）條例 1990 年商船（註冊）（費用及收費）規例.....	353/90
1990 年商船（註冊）條例 1990 年商船（註冊）（船隻名稱）規例.....	354/90
船舶及港口管理條例 1990 年船舶及港口管理（修訂）（第 2 號）規例.....	355/90
證券條例 1990 年證券（雜項）（修訂）規則.....	356/90
公眾衛生及市政條例 1990 年文娛中心（區域市政局）（修訂）附例.....	357/90

已故立法局法律顧問區敬德先生

主席（譯文）：自一九八五年九月起即擔任立法局法律顧問的區敬德先生昨天猝然謝世，驚聞噩耗，深信本局同仁咸感遺憾。因此，未開始本局今天的事務之前，讓我們謹此向區敬德先生的遺屬致以沉痛的哀悼和深切的慰問。

各項問題的口頭答覆

有潛在危險的樓宇

一、 梁焯彤議員問題的譯文：鑑於最近發生倒塌意外的一幢戰前樓宇於事發前已在建築物條例執行處進行的一項調查中被列為第二類樓宇，此即屬於有潛在危險及需要對結構進行詳細勘察的樓宇，政府可否告知本局有關為第二類樓宇進行詳細勘察工作的進展情況，以及是否會考慮採取更為嚴格的措施，以確保本港樓宇獲得維修保養，保證樓宇的安全？

規劃環境地政司答覆的譯文：

主席先生，建築物條例執行處在最近進行的一項樓宇檢查中，總共勘察超過 55000 幢私人樓宇的外表，其中 16700 幢被列為第二類樓宇。我在這裏想要強調的是，列為第二類並非意味發覺樓宇存在危險，只是從表面看來，樓宇的情況懷疑有問題，因而需要詳細勘察。建築物條例執行處已開始詳細勘察這些被列為第二類的樓宇。直至目前為止，該處曾對 1800 幢樓宇作全面而且詳細檢查，並曾發出 1600 份通令，包括向 20 幢樓宇發出的清拆令。

由於發生上環的事件，當局的注意力現正集中於戰前樓宇。當局預算於一九九一年二月完成視察超過 970 幢被列為第二類的戰前樓宇。至於其餘被列為第二類的戰後樓宇，視察工作預算可在五至八年內完成，不過仍需視乎執行處的人手而定。

主席先生，香港的法例規定所有樓宇均須經過適當設計，並須由認可人士按核准的圖則興建；法例對屬已知違例潛建物的處理程序，亦有所規定，並可強制有關人士修葺及／或拆卸部分或全幢已知屬危險的建築物。不過，法例不能強制有關人士進行維修工程，以防止建築物破落。很多樓宇事實上甚少或全無進行預防性維修工程。政府現正考慮應否以及如何加強現有法例，以確保私人樓宇在使用期間均有妥善的維修，以保障市民的生命安全。這些都是屋宇地政署署長所進行檢討工作的第一部分；檢討工作預算於明年初完成。

梁煒彤議員問：主席先生，為什麼政府不向有關業主宣佈他們的樓宇屬於第二類，尤其是那些危險性比較高的，令他們提高警覺，甚至自動聘請專業人士對樓宇進行詳細的勘察工作？

規劃環境地政司答（譯文）：主席先生，第二類樓宇的問題，是我們不知道它們是否安全。樓宇如列為第一類，我們知道必須進行維修或拆卸工程。樓宇如列為第三類，即屬於建築物條例執行處已進行勘察，而認為毋須修葺的樓宇。但第二類樓宇則屬於那些從外表看來，可能需要修葺的樓宇。

正如我剛才所說，這類樓宇共有 16700 幢。所有這類樓宇均須要勘察，以確定是否須要修葺，以策安全。直至目前為止，政府認為如向業主公佈其樓宇屬第二類，他們會以為樓宇並不安全，因而引起的恐慌程度可能會比實際情形下的為高。屋宇地政署署長在短期內會替我擬備一份屋宇地政調查報告。我已要求他在擬備該報告時再研究這點，因為勘察樓宇後所發出的通令數目清楚顯示，無論如何，第二類樓宇需要大事修葺。絕大部份這類樓宇已接獲該等通令。

鄭漢鈞議員問（譯文）：主席先生，我的問題跟梁煒彤議員提出的頗為相似。請問規劃環境地政司，政府是否準備建議第二類戰後樓宇的業主聘請專業人士對樓宇進行詳細勘察，而不要倚賴需時五至八年始能完成的政府勘察工作？

規劃環境地政司答(譯文): 主席先生, 我只可以說, 這建議是我們現正研究的各項建議中的一項。

戴展華議員問(譯文): 主席先生, 請問規劃環境地政司建議如何處理舊樓的永久加建物, 無論是屬於戰前或是戰後舊樓?

規劃環境地政司答(譯文): 主席先生, 樓宇加建物和樓宇均須要受到同樣的檢查。當局如發現加建物不安全或可能構成危險, 建築物條例執行處有足夠的程序以處理該等情況。當局會依循這些程序行事。

梁煒彤議員問: 主席先生, 鄭議員問了我要問的其中一條問題。我相信, 如果政府只利用自己的測量師進行勘察工作, 很可能需要五至八年才會做完第二類樓宇的勘察, 費時太長。我想問的另外一條跟進問題是當有關業主收到修葺令時可能經濟上有困難, 無力付出金錢做修葺工作, 政府會否考慮為經濟有困難的業主提供一些類似貸款形式的經濟支援, 讓他們盡快解決樓宇有問題的地方?

規劃環境地政司答(譯文): 主席先生, 目前的政策並非是以這方式提供經濟支援。如確要這樣做, 當局便須要訂定全新的政策。我認為待擬好如何改善及執行與建築物有關條例的建議後, 才是考慮的時候。假如政府認為這是確保日後建築物安全的唯一方法, 便可能需要加以考慮。

鄭德健議員問: 主席先生, 由於建築物條例執行處的人手不足, 政府又很明確的表示要限制公務員的增長。我想請問政府有否研究過會採用什麼靈活而可行的解決辦法, 去確保本港樓宇結構的安全?

規劃環境地政司答(譯文): 主席先生, 我不大明白鄭德健議員問題的邏輯。但我可向他保證, 屋宇地政署署長已有一套五年計劃, 以將人手增加至可加快勘察及根據建築物條例而執行其他所需工作。

查核僱員的身份證明文件

二、 田北俊議員問題的譯文: 根據人民入境條例(香港法例第 115 章)第 17I 條, 僱用非法入境者是一項涉及絕對責任的罪行, 該條款現已修訂, 僱主倘若已採取一切實際可行步驟查證該工人為可合法僱用人士, 則可開脫上述責任。政府可否告知本局, 會否考慮為僱主提供若干指引, 以協助僱主核證求職者的身份證明文件是否有效, 使僱主能夠以此申辯?

保安司答覆的譯文：

主席先生，在總結 1990 年人民入境（修訂）條例草案的二讀辯論時，我已概述僱主可採取的一些措施，以確保在其工作地點內沒有僱用非法入境者。我們已與香港人事管理學會討論這些措施，而這些措施亦已獲得廣泛宣傳。

僱主在查證求職者的身份證明文件是否有效時，應採取下列措施：

- 細看求職者身份證上的照片；
- 查核身份證載列有關年齡及其他方面的資料，看看是否與求職者脗合，並查核其他身份證明文件，如駕駛執照或銀行存摺等；
- 僱主如懷疑求職者並非身份證持有人，或懷疑身份證是偽造的，便應致電人民入境事務處的熱線電話服務，說出求職者的身份證號碼和姓名，以便核對。此外，僱主亦可向警方舉報。

田北俊議員問（譯文）：主席先生，政府可否告知本局，人民入境事務處為方便僱主查詢求職者身份證是否有效而設的熱線電話，共有多少線？又該數目是否足以應付僱主的查詢？

保安司答（譯文）：主席先生，我並不知道人民入境事務處現時所設熱線電話線的確實數目，但據我所知，僱主和其他公眾人士致電熱線，通常都可以接通。當然，熱線電話有時仍會接不通，但如有需要，人民入境事務處處長一定會試行提供額外電話線。

何承天議員問（譯文）：保安司可否說明，使用人民入境事務處熱線電話如何能協助僱主確定身份證的真偽？

保安司答（譯文）：主席先生，在致電熱線電話時，致電者通常會在五分鐘內獲知該身份證是否為別人遺失或報失，以及該身份證上的個人資料是否與人事登記處的紀錄相符。如果僱主所提供的資料顯示該身份證有問題，人民入境事務處便會立即採取行動。

田北俊議員問（譯文）：主席先生，本人工廠所進行的一個簡短調查發現，在 800 名職員和工人中，只有 46 人持有駕駛執照及 71 人擁有信用咭。政府可否告知本局，有否先行諮詢工業界的管理階層，才建議僱主採取此等可行措施，諸如查看駕駛執照和信用咭？如果沒有，政府有沒有其他較可行的措施可建議僱主採納？

保安司答（譯文）：主席先生，我們已跟僱主，尤其是建造業的僱主商討可採取的措施。最主要的身份證明文件當然是身份證。但我相信大部分人士即使沒有駕駛執照或信用咭，

仍可以出示一些次要的身份證明文件。我相信大部分人都持有一些其他身份證明文件，例如銀行存摺、信件、帳單等，而這些都是確定身份的其他方法。我們亦已建議僱主採取一些他們辦得到而且應採取的其他措施，例如查核進入工地人士的身份，以及在公司內設立僱員識別計劃。我們實有意與僱主繼續就這些事項進行商討；而各區警務人員亦願意就個別事件向僱主提供意見。

夏佳理議員問（譯文）：主席先生，保安司可否保證，會保留僱主向人民入境事務處查詢的談話紀錄，甚至信件？若然？該等紀錄又會保留多久，以供僱主將來有需要時查詢？

保安司答（譯文）：主席先生，會的。有關方面會將人民入境事務處熱線電話所有通話錄音。

豁免政治團體繳稅

三、黃匡源議員問題的譯文：政府當局是否有意作出具體的免稅安排，使政治團體無須就其在籌募競選及行政費用時所得的捐款繳稅？

財政司答覆的譯文：

主席先生，我無意提議修訂稅務條例，特別豁免政治團體繳稅。在某些情況下，這些團體可能已經獲得豁免，而豁免與否，主要取決於該團體的章程。舉例說，假如某政治團體的組織是符合稅務條例第 24(1)條定義所指的會所者，就稅務條例的規定而言，該團體可能不會被視為經營業務，因而無須繳付利得稅。

黃匡源議員問（譯文）：主席先生，請恕我如此深究，但為避免有任何誤解，請問財政司可否證實在一九九一年進行各級選舉時，政府不會更改有關政治捐款的規則？

財政司答（譯文）：不會，政府無意更改那些規則。

麥理覺議員問（譯文）：主席先生，如果政府能瞭解到政黨會在本港立根，並對本港的前途十分重要，因而應立法承認它們的地位，並就它們的管理及經費，作出妥善安排，這樣豈非更好？

財政司答（譯文）：主席先生，我想這問題有點兒偏離原來涉及稅項的問題。政府當然瞭解到政黨會在本港立根，我更想補充一點，就是政府會致力發展本港日後的代議政制。有關主要問題的建議，我所關注的祇是如果實施該項豁免，會把本港的稅制弄得複雜。此外，我覺得在某些程度上，這樣做並不公平，因為如果我們給政治團體豁免或特權，我們就要在其他地方收回稅款，如此一來，對一般納稅人都會增添額外負擔。我想我已在主要

答覆中指出，鑑於本港政治團體的性質，大部分可能不會被視為經營業務，如果有關團體並非經營業務，一般來說，就毋須繳稅。

訓練警察司機工作私營化

四、 麥理覺議員問題的譯文：爲了抽調警務人員擔任更重要的行動職務，政府會否考慮將訓練警察司機的工作交由私營機構負責，並全面審查目前由警務人員執行的其他非行動職務，以確定可否抽調他們擔任行動上的警務工作？

保安司答覆的譯文：

主席先生，警方在本年初已就可否將訓練警察司機的工作交由私營機構負責一事，進行深入研究，所得的結論是，在現階段將這項工作交由私營機構辦理，既不可行，亦不符合成本效益。

警方須爲警務人員提供專門駕駛訓練，使他們能因應緊急事件或 999 緊急求救電話而迅速採取行動，或進行高速駕駛追捕工作。這項訓練需要專門技巧，而私營機構目前缺乏具備這方面技巧的人才。此外，即使私營機構在其訓練員取得特別車輛教師資格後，接手負責訓練警察司機，該項研究顯示所需的費用亦可能較目前由警察駕駛學校提供訓練的費用爲高。

不過，當局現正研究可否將其他工作改由文職人員擔任。爲此，警方已着手進行多項檢討。透過這些檢討，我們希望在下一財政年度內，可把 50 多個職位改由文職人員擔任，以便抽調警務人員擔任行動上的職務。警方現正並會進一步進行研究，以找出其他可改由文職人員擔任的職位。

麥理覺議員問（譯文）：主席先生，據我所知，一所規模龐大的駕駛學院，曾經提出可代警隊提供保安司所指警察司機的各種專門駕駛訓練，而其建議的費用則比警隊現時估計的成本低許多。保安司可否重新考慮此問題，而他又能否告知，現時有多少警務人員及其他職工參與這項訓練工作？

保安司答（譯文）：主席先生，假如獲得進一步的證據支持，我肯定警隊必會再考慮該問題。不過，我可以指出，當警隊於本年較早前研究這問題時，他們確曾找出一所有可能代警隊進行訓練的機構。但是，正如我在主要答覆內所說，當時的結論認爲若由該機構進行有關工作，其效率未必較警隊爲高，而成本也不比由警隊進行更爲便宜。目前，警察駕駛學校共有 78 名警務人員及六名支援的文職人員。

劉健儀議員問（譯文）：主席先生，保安司可否告知本局，現時共有多少警務人員實際擔任文職工作，而當局的最終目標是否將他們的職務全改由文職人員擔任？

保安司答(譯文):主席先生,我認爲不能就第一部分的問題提供一個確切的答覆。我們顯然仍須審查許多職位,以評估它們是否適合由文職人員擔任,而在未完成有關研究前,我實在不能提供準確的數字。然而,有不少職位可能於短期內改由文職人員擔任;當中包括在警署內負責行政工作的人員;也包括在裁判司署負責處理傳票的人員,以及負責一些文書工作如處理定額罰款告票的警務人員。現時,上述職位已計劃改由文職人員擔任。此外,警方亦有一項計劃,就是研究警隊內部其他活動,以確保以最有效率的方法來調配其資源,而那些檢討工作正包括研究將一些合適的職位改由文職人員擔任的可能性。

林貝聿嘉議員問:主席先生,保安司在答辭內第3段說,有50多個職位會交由文職人員擔任。我想請問這50多個職位是甚性質的,會否包括警民關係的工作人員在內?

保安司答(譯文):主席先生,我相信現時已選定會於明年改由文職人員擔任的大部分職位,正如我先前所說,是那些在警區或分區警署負責行政工作的職位,以及那些牽涉某些文書工作,尤其是違例泊車及其他行政職務的職位。

黃匡源議員問(譯文):主席先生,保安司可否告知本局,目前訓練一名警察司機的成本爲多少?每年用於訓練警察司機的費用又是多少?

保安司答(譯文):主席先生,我想我要以書面答覆。我現時並沒有該兩項成本數字。(附件I)

黃宏發議員問(譯文):主席先生,我想跟進保安司給劉健儀議員的答覆。容我一問——這裡我必須感謝內子向我提出這問題,正如卡特的女兒最近所提建議一樣——是否可以將警察交通部轉爲文職而脫離警隊編制,由交通督導員負責一切職務,藉此抽調警務人員擔任更重要的工作?

保安司答(譯文):主席先生,我認爲這項補充提詢遠遠脫離原來問題的範圍,但我須指出,當局引進交通督導員的原因,正是要減輕警隊執行交通法例尤其是泊車規例的大部份工作。

麥理覺議員問(譯文):主席先生,在今次檢討警隊的職務時,保安司可否考慮以其他人員代替警務人員,在尖沙咀及九龍某些地區從事小販管理工作?

保安司答(譯文):主席先生,恐怕我不大明瞭警隊與市政總署或區域市政總署之間如何準確劃分小販管理工作,但我肯定這是該項檢討可以研究的題目。

公務員採取工業行動

公務員採取工業行動

五、張子江議員問題的譯文：政府可否告知本局，遇有公務員採取工業行動，政府可以甚麼措施應付？

布政司答覆的譯文：

主席先生，一般來說，我們會設法透過管職雙方之間的磋商，解決糾紛。這一方法，大致上行之有效。

遇有個別公務員團體採取工業行動，當局希望受影響的部門與有關的公務員，繼續保持對話，以期可以透過協商，解決問題。

即使屬下人員採取工業行動，部門首長也有責任盡量確保部門所提供的服務不受影響。雖然有時或會事與願違，不過議員大可放心，部門首長和其他主管人員，已充分了解到必須將對公眾服務的影響減至最低。

根據銓敘規例的規定，公務員如拒絕執行其全部或部分正常職務，銓敘司可授權從他們的薪金中扣除一筆適當款額，或將他們停職停薪。不過，主席先生，我必須強調，當局只會在別無其他辦法下才會引用銓敘規例，作為解決問題的辦法。

張子江議員問（譯文）：主席先生，署理布政司可否覆實，如公共服務確實受阻，政府會採取甚麼行動？

布政司答（譯文）：主席先生，這很大程度需視乎情況而定，因此很難回答這問題。但如屬不可或缺的服務，我們定會在能力範圍內設法確保該項服務不致受阻。主席先生，我想這純粹是權衡各種情況所帶來不便的程度；如確有需要，我們或會由其他部門抽調人手協助。

周美德議員問：主席先生，香港政府可以根據英皇制誥對採取工業行動的公務員探生殺之權；而被解僱的公務員，在香港現行法律下，並無任何補救辦法。請問政府，直到目前為止，曾運用過多少次英皇制誥所賦予的權力，以及政府會否考慮使用其他辦法去擺脫這個由封建社會遺存下來的制度，例如有些學者建議，成立一個獨立的公務員事務委員會去處理公務員的糾紛？

布政司答（譯文）：主席先生，我們須考慮英皇制誥實際提供的權限，我想這是重要的一點。英皇制誥基本上提供一個管治香港的架構，並賦予港督權力去執行若干事項，其中包括透過銓敘規例和其他政府規定，建立並管理公共服務。因此，公務員基本上是直接受銓敘規例管核的。

關於成立獨立架構的建議，這也時有提及，但當局並不認為有此需要。公務員已有足夠渠道，向現有的各個組織申訴不滿。

張子江議員問（譯文）：主席先生，布政司在答覆中提及可能採取扣薪或停職措施。布政司可否告知本局，過往有否這類事件？

布政司答（譯文）：主席先生，政府過往曾多次採取這些措施。據我記憶所及，曾發生三宗類似事件，先是在一九七六年、另一宗在一九七九年、最後則在一九八〇年發生。因此，這類事件共發生過三次，全都是早年的事。

周美德議員問：主席先生，基本法內規定香港居民有罷工權利，在九七年後，香港政府如果要限制公務員的罷工權利，就不可以超越國際人權公約內所訂的範疇。屆時，銓敘條例內某些規例可能會違憲，那麼，政府會怎樣處理這問題呢？

布政司答（譯文）：主席先生，我不認為現行銓敘規例的條款實際與國際勞工公約相抵觸。周議員說得對，國際勞工公約載有某些條款，允許工人罷工。銓敘規例的條款，實在並沒有剝奪這項權利，只不過加上某些限制條件，以便政府能提供更有規律的服務。

監獄的擠迫情況

六、 鄭德健議員問：鑑於目前本港的囚犯數量已超出監獄收容額 40% 以上，而囚犯違反紀律事件大幅增加，加上懲教署人手短缺，監獄面對的擠迫情況及承受的壓力已達危險程度，請問政府有何措施改善這個情況？

保安司答覆的譯文：

主席先生，當局已採取多項對策，並計劃採取一些措施，來改善監獄的擠迫情況。沙咀勞役中心和喜靈洲戒毒所現正進行擴建，以便提供可容納 120 名囚犯的額外地方。此外，大欖懲教所及東頭懲教所亦計劃進行擴建，分別提供可容納約 200 名及 60 名囚犯的額外地方。

中期的目標是，希望明年大鴉洲羈留中心啓用後，假如船民人數逐漸減少，便可將設在喜靈洲的羈留中心交還懲教署，作為額外的監獄設施。

我們的長遠目標是，希望最近獲得通過的人民入境條例多項修訂，可因對僱用非法入境者的人士訂下了較嚴厲的罰則而減少偷渡來港的非法入境者人數，從而使囚犯的數目逐步下降。

鄭德健議員問：主席先生，鑑於懲教署職員，既然要承受沉重的工作壓力，而招募工作又不理想。政府可否告知本局，懲教署職員的士氣有否受到影響？而政府又怎樣才可確保懲教署職員的質素不會下降呢？

保安司答（譯文）：主席先生，監獄過於擠迫，當然會對監獄的管理及有關的職員構成困難。這問題迫使康樂活動減少，令擠迫的情況更加惡化，並減少在監獄內舉辦若干節目的機會，最終更可能使囚犯作出違反紀律的行為。我認為監獄職員現時在應付這個困難情況上表現極佳，他們的表現已清楚證明監獄職員士氣高昂，而且亦曾受過良好訓練。

鮑磊議員問（譯文）：主席先生，正如保安司所說，當局最近對人民入境條例作出修訂，應有助於解決問題，但他是否同意，當局亦有必要處理建築及其他行業勞工短缺，這個導致非法入境者來港的根本問題呢？

主席（譯文）：我認為你所問的與本問題僅略有關連，只有輕微相關而已。

保安司答（譯文）：主席先生，這點我是同意的。正如教育統籌司先前在本局所宣佈，政府已注視到現時有需要輸入勞工，並會繼續小心觀察本港對輸入勞工的需要。

麥理覺議員問（譯文）：主席先生，關於囚犯人數的問題，請問保安司，在囚犯的總數中有多少是非法入境者，又當局可否設立某種形式的工作營，使此等囚犯從事一些工作，以紓緩各個監獄所承受的壓力？

保安司答（譯文）：主席先生，根據約三個星期前的數字，全港各監獄約有 4500 名屬於非法入境者的囚犯，約佔囚犯總數的 37%。當然，我們曾經考慮可否增建監獄營房，可惜興建一所新的監獄既需時又昂貴，而且肯定極具爭議性。不過，我們正計劃在現有監獄內增闢容納囚犯的地方。正如我剛才所說，假如越南船民人數能持續遞減，希望我們可以將額外的地方交還懲教署。

杜葉錫恩議員問（譯文）：主席先生，對那些屬於初犯的非法入境者，政府會否考慮將他們遣返原地而不加起訴，因為如果起訴，法庭肯定會判處他們監禁一段長時間？

保安司答（譯文）：主席先生，我想在上一兩次會議中，律政司曾極詳盡地講述他在檢控非法入境者問題上所採取的政策，並表示會經常檢討該政策。我認為現時並不適宜斷言在任何情況下，我們均不會檢控任何初次偷渡來港的非法入境者，因為那樣做會給人錯誤的訊息，吸引更多人偷渡來港。

麥理覺議員問（譯文）：主席先生，關於工作營的問題，我不是說將非法入境者囚禁於監房般的環境內，我是指可運用船民搬離開放或禁閉營後所騰出的地方，即是說，讓犯人在那些營房內工作，可能的話，更讓他們在初次被逮捕的建築地盤內工作。

主席（譯文）：你說到這裏仍只是一項陳述，你還須要提出問題。

麥理覺議員問（譯文）：主席先生，請問保安司可否對我的陳述作出回應？

主席（譯文）：如此結語確實極之簡潔。（眾笑）

保安司答（譯文）：主席先生，我們講及的非法入境者確實已被法庭判處入獄，因此我認為須將他們囚禁於監獄內。一般而言，非法入境者一如其他囚犯那樣，在獄中都要從事有用的工作，有時亦會到戶外工作，但我必須指出，戶外工作較戶內工作需要更多職員看守，而現時監獄已過於擠迫，加上職員人手緊張，故戶外工作必然會是受到削減的其中一個環節。

英國國籍計劃的保密問題

七、 梁智鴻議員問題的譯文：政府可否告知本局，就 1990 年英國國籍（香港）（甄選計劃）令而言，當局會採取何種行動，以確保所有申請者（並非僅指根據該項計劃而受惠者）的名單及個人資料得以保密，不會傳遞給一九九七年後的政府；又所有英國公民（包括根據該項計劃而受惠的五萬名人士）的名單，會否被視為政府文件的一部份，一併交予未來的香港特別行政區政府？

保安司答覆的譯文：

主席先生，所有根據 1990 年英國國籍（香港）法而提出的英國公民身份申請，將以絕對保密的方式處理。根據最近通過的 1990 年英國國籍（雜項規定）（修訂）條例的規定，任何參與處理這些申請的人士，倘未獲授權而透露申請人的身份，或任何涉及這些申請的資料，即屬違法。

有關落選申請人的所有資料均會在三年後加以毀滅。至於有關該項計劃受惠者的資料，則會在一九九七年七月一日前移交英國內政部，成為英國政府檔案的一部份。我們不會把根據這些申請所編成的任何名單或所取得的個人資料交給將來的香港特別行政區政府。

我們並沒有一份載列所有在香港居住的英國公民名單，也沒有設立任何資料系統，以記錄香港居民的國籍地位。這類系統日後可能會有需要設立，以便把居留權給予那些已在香港連續居住滿七年，並以香港作為永久居住地的非華籍人士。不過，這些資料系統只會載錄那些希望確立香港居留權的人士自願提供的資料，並不會成為香港居民國籍地位的全面紀錄，而且也不會包括居民如何取得其國籍地位的資料。

梁智鴻議員問（譯文）：主席先生，保安司表示將會制訂一項新法例，禁止任何人士透露有關別人國籍的資料，但將會有何種措施，以防止一個政府將類似性質的文件移交給另一個政府？

保安司答（譯文）：主席先生，正如我所說，落選申請者的紀錄將會加以毀滅。至於受惠者的紀錄，則會移交英國內政部，而我亦肯定該部矢志將有關資料保密，成為英國政府的檔案，且僅為英國政府的檔案。

譚王葛鳴議員問：主席先生，政府可否告知本局，人民入境事務處將會有多少人手負責處理有關居英權計劃的申請工作，而當局會否基於保密的需要，對處理有關個案的員工作出選擇或規限？

保安司答（譯文）：主席先生，當局將會極之審慎地挑選有關員工；而這些人員均會是經保安審查後確定可以處理機密資料的。我現時不能提供這些人員的確實數字，但是我可以指出，現經準備就緒的系統，諸如辦公室保安系統、電腦系統以及通訊系統等，均着重保密而特別設計的。

梁智鴻議員問（譯文）：主席先生，當局可否告知本局，保安司所說的「保密」，是否同樣適用於一般市民及公務員？

保安司答（譯文）：主席先生，英國國籍（雜項規定）（修訂）條例是關乎那些在處理該項計劃提出的申請書時接觸到有關資料的人士。該項計劃的受惠者，假如他自己願意的話，當然可以向別人透露其資料。他是不受任何限制的。

問題的書面答覆

警務人員的轉職問題

八、張子江議員問題的譯文：由於警務人員所支取的薪酬，較擔任其他政府職位而具備同等學歷的人員為高，政府可否告知本局，過去三年來，轉任其他政府職位的警務人員有多少人？所轉任的是什麼職位？又這類個案是否有增加的趨勢，以及政府會採取什麼步驟，防止這些人員濫用有關公務員可按其當時薪點轉任其他職位的現行安排？

保安司答覆的譯文：

主席先生，有關過去三年警務人員轉任其他政府職位的統計數字，詳載於附錄內。在這段期間，這類轉任個案的數目一直有所增加。

某個部門或職系的公務員決定轉往別的部門或職系工作，原因很多。因此，政府不能亦不宜採取措施，防止公務員轉任其他政府職位。不過，現行關於公務員轉職時所應支取薪金的規定：即公務員轉往另一職位，新職位的起薪點如比原有薪金為低，仍可繼續支取原有薪金，實在是不合常理的。銓敘司建議修訂有關規則，以消除現時這種不合常理的情況。

附錄

轉任政府其他職位的警務人員數目

一般分類	年份		
	一九八八年	一九八九年	一九九〇年 (一月至十月)
(a) 轉任其他紀律部隊職位	18 名	29 名	23 名
(b) 轉任非紀律部隊職位*	74 名	196 名	286 名
(c) 轉任皇家香港警務處專門職系職位	0 名	2 名	3 名
轉任總人數	92 名	227 名	312 名

* 註：當局並無按職位劃分作出詳細分類。不過，大部分轉職的警務人員都是轉任郵務和文書職系的職位。

動議

電話條例

經濟司提出以下動議。

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本)

經濟司致辭的譯文：

主席先生，我謹依照議事程序表，提出我名下的動議。

香港電話有限公司建議為國際電話提供傳譯服務。採用這類服務的通話須事先預訂，然後由電話公司安排獨立的翻譯機構，在電話談話中，利用電話公司的電話會議設施，提供接續傳譯服務。

根據電話條例第 26(1)條的規定，電話公司只能徵收不超過該條例附表所訂的費用。附表的修訂須經本局通過決議案批准。我現時向本局提出的動議，旨在修訂該附表，以便加入電話公司對建議提供的傳譯服務所擬收取的費用。

一如決議案所列，這項新服務的收費如下：凡利用翻譯服務而完成通話，每次收費 143 元；如用戶預約通話，但其後取消該通話，則每次收費 60 元。此外，使用該項服務的用戶，除須支付有關國際電話的正常收費外，還須支付經電話接線生代駁的國際電話會議的費用、通話計時服務的收費，以及獨立翻譯機構所收取的傳譯服務費用。

當局已經審閱決議案所列的新收費，認為收費能夠合理反映所提供服務的成本。

主席先生，我謹此提出動議。

李國寶議員此時申報利益，聲稱他是香港電訊有限公司副主席。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案首讀

1990 年九廣鐵路公司（修訂）條例草案

1990 年警察（修訂）條例草案

1990 年總督特派廉政專員公署（修訂）條例草案

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

條例草案二讀

1990 年九廣鐵路公司（修訂）條例草案

運輸司動議二讀：「一項修訂九廣鐵路公司條例的草案。」

運輸司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀 1990 年九廣鐵路公司（修訂）條例草案。

當局不斷有計劃改善公營機構的管理，曾於一九八九年十一月就政府與九廣鐵路公司之間的關係，進行了一次檢討，決定推行多項旨在改善政府全面監管該公司服務表現的行政

轉變。這些措施包括為該公司制定政策目標，委任一名全職主席兼行政總裁負責統籌該公司的運作，並須對公司的服務表現負責；此外，政府亦要求該公司每年提交財政預算案和五年計劃。

本條例草案賦予該公司的新管理架構法律效力。

新設的主席由於兼任行政總裁，將可接管總經理的全部職責，所以再沒有必要另行委任總經理。本條例草案第 3 條因此將九廣鐵路公司條例有關委任總經理的第 3(3)(b)條廢除。此外，本條例草案加入一條新的第 2A 款，清楚列明主席身為行政總裁，會代表九廣鐵路公司執行該條例或該公司所指派的職責。

本條例草案第 6 條廢除該條例第一附表內有關委任總經理方式的規定，並且修訂該附表內的其他段節，規定以前由總經理承擔的職務，改由主席執行。

本條例草案如果獲得通過，政府擬將其生效日期訂為一九九〇年十二月二十四日，以便與總督委任的新主席的任期開始日相配合。

主席先生，我謹動議押後辯論有關議案。

押後動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

1990 年警察（修訂）條例草案

保安司動議二讀：「一項修訂警察條例的草案。」

保安司致辭的譯文：

我謹動議二讀 1990 年警察（修訂）條例草案。

警察條例第 59 條授權警方替被捕或被判有罪的人拍照、錄取指紋、量體重和度身高，但並沒有明文授權警方錄取手掌紋、腳掌紋或腳趾紋；儘管如此，在某些刑事罪案中，如這類證據對案件的調查工作有重要的幫助，警方亦會錄取這些證據。第 59 條對在某些情況下，例如在該人並沒有受到檢控時，應否將被捕人的辨別身份資料，予以毀滅或退還該人，也沒有清楚說明。

本條例草案將授權警方錄取被捕人的手掌紋、腳掌紋和腳趾紋。此外，若該人以前曾被判有罪、或為人民入境條例項下遣送離境令的遣送離境對象，或是年齡在 17 歲以下，曾因犯罪被捕，並因而遭警誡的青少年，本條例草案亦授權警方保留上述有關辨別該人身份的資料。

本條例草案亦澄清在下述情況下，被捕人的辨別資料應予毀滅或退還該人 —

- (a) 經決定不會對該人提出檢控；
- (b) 該人已被檢控，但卻在被判有罪前獲法庭開釋，或在審訊或上訴時獲判無罪；或
- (c) 該人如屬遭警誡的青少年，則當他年屆 17 歲，且未因違法而被判有罪。

主席先生，我謹動議押後辯論這項議案。

押後動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

1990 年總督特派廉政專員公署（修訂）條例草案

保安司動議二讀：「一項修訂總督特派廉政專員公署條例的草案。」

保安司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀 1990 年總督特派廉政專員公署（修訂）條例草案。

本條例草案旨在修訂總督特派廉政專員公署條例第 10D 條，以清楚說明廉政專員有權保留用以辨別根據該條例第 10 條被捕或被定罪的人的資料，但下述情況則屬例外：

- (a) 經決定不會對被捕者提出檢控；或
- (b) 被捕者在被判罪前獲法庭開釋；或在審訊或上訴時被判無罪。

這項修訂與 1990 年警察（修訂）條例草案的修訂建議相符。

主席先生，我謹動議押後辯論這項議案。

押後動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

1990 年道路交通（違例駕駛記分）（修訂）條例草案

恢復於一九九〇年十一月七日提出二讀的辯論

條例草案二讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43 條第(1)段的規定，提交全局委員會審議。

1990 年公眾衛生（鳥獸）（修訂）條例草案

恢復於一九九〇年十一月七日提出二讀的辯論

條例草案二讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43 條第(1)段的規定，提交全局委員會審議。

條例草案委員會審議階段

本局進入委員會審議階段。

1990 年道路交通（違例駕駛記分）（修訂）條例草案

第 1 至 9 條獲得通過。

1990 年公眾衛生（鳥獸）（修訂）條例草案

第 1 至 4 條獲得通過。

本局會議隨即恢復。

條例草案三讀

律政司報告謂：

1990 年道路交通（違例駕駛記分）（修訂）條例草案及

1990 年公眾衛生（鳥獸）（修訂）條例草案

已通過委員會審議階段而毋須修訂；並動議三讀上述條例草案。

條例草案三讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經三讀通過。

議員動議

釋義及通則條例

潘宗光議員提出以下動議：

「謹此決議，有關一九九〇年十月二十四日在立法局提出的 1990 年氣體安全（氣體品質）規例、1990 年氣體安全（氣體供應）規例、1990 年氣體安全（氣體供應公司註冊）規例、1990 年氣體安全（氣體裝置技工及氣體工程承辦商註冊）規例、1990 年氣體安全（裝置及使用）規例及 1990 年氣體安全（雜項）規例，應根據釋義及通則條例第 34(4)條，將該條例第 34(2)條為附屬法例而訂的修訂期限延長至一九九〇年十二月十二日。」

潘宗光議員致辭的譯文：

主席先生，我動議通過議事程序表所列以我名義提出的動議。

根據 1990 年氣體安全條例制定的六套規例，除了就氣體品質、氣體供應，以及氣體設備裝置的安裝和使用方面，訂定安全規定外，並對氣體供應公司、氣體裝置技工及氣體工程承辦商的註冊事宜，作出規定。提出此項動議的目的，是要延長該等規例的修訂期限，以便有更多時間審議該等規例中一些相當冗長及涉及技術問題的條文。

主席先生，我謹此提出動議。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

港口及機場發展策略

薛浩然議員提出以下動議：

「鑑於港口及機場發展策略的有關工程計劃對本港市民影響深遠，且需動用龐大的財政及人力資源，本局謹此籲請政府從速採取下述措施：

- (a) 發表所有關於各選擇方案的成本費用、技術可行性及相對效益等方面的重要資料及數據，以及公布政府推行現訂發展策略是以甚麼為根據；
- (b) 每年向本局提交該等工程計劃的進度報告，從而使本港市民確信所付出的公帑是用得其所的；以及
- (c) 作出與該等工程計劃有關的重大決定之前，全面徵詢市民的意見，以確保該等決定真正符合本港市民的意願。」

薛浩然議員致辭：

主席先生，我謹就議事程序表所載，提出我名下的動議。內容是：

鑑於港口及機場發展策略的有關工程計劃對本港市民影響深遠，且需動用龐大的財政及人力資源，本局謹此籲請政府從速採取下述措施：

- (a) 發表所有關於各選擇方案的成本費用、技術可行性及相對效益等方面的重要資料及數據，以及公布政府推行現訂發展策略是以甚麼為根據；
- (b) 每年向本局提交該等工程計劃的進度報告，從而使本港市民確信所付出的公帑是用得其所的；以及
- (c) 作出與該等工程計劃有關的重大決定之前，全面徵詢市民的意見，以確保該等決定真正符合本港市民的意願。

主席先生，今日動議辯論的內容和大前提主要是立足於兩個基點上。

第一點，是要確立香港有興建新機場的需要。否則動議內容所涉及對政府的三項要求將會變得無的放矢，而我亦是在這個信念之下向本局提交動議的。

第二點，假如有關發展新機場等大型基建工程的融資由中國政府全力承擔，作為對九七年後的香港特別行政區的見面禮；又或者由英國政府全部包支包結，以作為對港人臨別秋波的饋贈的話，我深信今日的動議將會變得毫無意義。因為市民會無需擔慮這玫瑰園式的大型基建計劃對香港多年來累積的儲備金有可能被用光，而 19 萬香港公務員的退休長俸將會受到保障，有關社會服務 例如房屋、教育、醫療服務等方面的開支將不會受到影響。但事實擺在眼前，就是所有有關工程項目的費用將會，亦只會由香港市民去承擔。雖然，從香港長遠利益和策略上去分析，啓德機場的搬遷和新機場的興建是需要的。我相信這一個觀點全港市民是會認同的。但由於新機場計劃耗資巨大，影響既廣且深，作為這項玫瑰園計劃財政的支付人、使用人、或消費者，以及後果承擔者的香港市民，這個動議就變得十分重要，和極具意義，而這亦是本局職責之所在，否則將會有「一子錯滿盤皆落索」的後患。本人不敢想像在九七年後不願離開香港的市民，可能會因失去儲備金而嚎啕大哭。

主席先生，回顧自閣下去年十月在本局宣佈在赤鱘角興建新機場以來，這 10 個月的公眾反應，是慎重及緩進的。雖然政府不斷加強對這個計劃的層壓式推銷，但抱着善意批評和合理懷疑的態度，以及要求嚴肅地對整個計劃再檢討的聲音正在擴張中，這其實是反映出本港市民的公民意識及社會責任感正日趨成熟，顯露出「港人治港」的曙光。

閣下及霍德爵士等屢次談到港府在機場問題上經已花了 10 多年的時間，作出無數次的詳盡研究，才在去年決定在赤鱘角興建新機場。因此本局及本港市民無理由懷疑港府的決定。

的確，政府在七十年代開始經已展開有關替代機場問題的研究。不但花了達 20 年時間，而且近 10 億元的顧問費和不少政府部門內部的人力物力。它的延誤、猶豫、浪費乃致缺乏效率，比倫敦的第三機場及慕尼黑機場的興建爭議實有過之而無不及。更甚者，這些延誤，都是在政府內部進行，對公眾了解整個事情全無裨益，更談不上公眾的參與和公眾對最後結論的支持。因此，有時間上的浪費和延誤，絕對與諮詢民意無關。

主席先生，閣下之政府有氣魄在這個花費龐大、影響市民及整體經濟的計劃在內部糾纏了近 20 年，但卻不願意讓市民大眾有短暫的例如半年或 10 個月的諮詢期，莫非真的是「只許州官放火，不准百姓點燈」？

無疑地，一些政府官員，甚至政府的年報在這段期間曾多次透露了正在進行的一些研究，甚或顯示了一些「斷截禾蟲」式的文件資料，然而，政府在公佈玫瑰園計劃的一年後才將僅佔一小部份的顧問報告書送交立法局的有關小組參考。例如：「TR14 之建議策略的詳細經濟及財務評估」於一九八九年八月完成，但卻於今年的十一月十九日才有一個副本送交立法局。又例如有關港口及機場發展的最後報告書於一九八九年十二月完成，但在一九九〇年十月三十日才給與立法局有關機場小組一份報告書，每位議員只能借閱三日閱讀而矣！

因此，這些資料既然可以現在供議員閱讀，為什麼不可以在半年前或更早的時候提供呢？又是否正如港口及機場發展策略的發言人，前些時在某份西報上所講：有關該等財務資料均已屬過時，所以才送交給本局各位議員作消閒便覽之用呢？

再者，政府有氣魄在完全沒有經過基本諮詢程序，便私自拍板動用 70 億元儲備去自行興建青馬大橋，卻沒有膽色去花費多一萬幾千元去多印刷 46 本有關的港口及機場發展策略最後報告書和財務可行性研究報告供本局議員參考。這些都令市民百思不得其解的問題！

現在讓我轉入一些較技術性的考慮。

政府一直認為一些私人或團體對機場的建議，是未經客觀的、獨立的評審，而難以確定其科學根據及被接納。

但，大家不要忘記，政府十多二十年來的內部研究，包括委任顧問研究，都是同樣地未經客觀、獨立評審的一些研究，其結果是否可信，非經公開諮詢不可。況且，政府是否採納了顧問的意見，或顧問是否達致清楚和肯定的結論，市民大眾包括本局議員仍是不知的。當然，在某一些事情上，我們可以完全信賴政府會作出合理的決定。然而在這些涉及千多億元，或數千億元的龐大計劃，我們就不能不參考國際慣例，公佈資料，和進行公開諮詢的應有程序了！

政府屢次說，我們的研究是科學的和週詳的，赤鱗角的選點是最理想的。既然如此，為什麼它卻不相信市民大眾和我們能同樣地理解這些報告，並負責任地在諮詢期限內讀完它

們，作出我們市民全力的支持？這究竟是報告本身充滿問題，又或者是政府的決定與報告的決定有重大的矛盾？

主席先生，這些疑點政府必須注視，並予以解決，以釋市民的疑慮。期望能夠在基建問題上達致上下一致，官民一心，同舟共濟。為達到這一目的，唯一的辦法乃公佈這些關鍵性的顧問報告，並在作出與該等工程計劃有關的重大決定之前，全面徵詢市民的意見。並得到他們的支持和信任。中國古語有云：「民無信不立」。又云：「防民之口，甚於防川。」因此作為一個開明和負責任的政府實在有責任向市民就大型基建計劃作出諮詢，再不能夠以「掩耳盜鈴」的方式去處理了。所謂「民可使由之，不可使知之」的時代早已一去不復返了！

另一個關鍵性的，但使人十分擔憂的，乃其中一份資料（據一九八七年七月三十一日的顧問研究指引）引述了政府在八三年對赤鱘角的決定，其內容如此：

「政府在八三年初對大嶼山北的赤鱘角作出如下的決定：

- （一）在赤鱘角興建一個代替性國際機場是一個不可行的建議，而且亦不是（當時）香港政府所能負擔的；
- （二）對啓德改善設施和延長其使用期的研究要繼續；
- （三）建設一個替代性機場對香港仍有必要，要繼續成為政府的一個公共策略。但是，這應是作為政府遠期發展策略的一部份；
- （四）不應再在赤鱘角地點作任何花費。」

主席先生，請原諒我不能比這個節錄更詳盡，因為我曾對提供有關報告的官員作出承諾，這些資料只用在有關立法局的討論及行使我作為立法局議員的責任上。

赤鱘角的技術性憂慮已有不少專業人士提出來了。它是否真的不行？我們是需要看到七九至八二年的詳細報告才可以肯定。

然而上述決定，卻亦顯示出建設替代性機場並不是迫切性。我想在這一點上進一步引伸。

經濟科向立法局機場專案小組提供的一份文件指出，政府就啓德飽和這一定義的解釋，政府認為機場跑道以每小時的最高升降為 30 架次飛機。如果每天有四個小時達到以上的最高升降量，那麼啓德機場就達到飽和，不可能繼續增加其承擔量。至於是否可以通過調動班次，使可容納更多飛機在黃金時間以外升降？經濟司的解釋是它們唯一的可能是飛往其他的機場。這種說法除了急於推銷赤鱘角地址和本來顧問擬定於二〇〇一年才需要啓用的第一條新機場跑道要提早四年時間完成，即是將跑道之使用期推前至一九九七年七月一日，除此之外，是別無意義的。因為：

- (一) 據經濟科的資料顯示，佔目前啓德跑道使用率 37% 的航機班次主要是來自中國、台灣和南韓等地區的短途機。所以它們都多以香港為終轉站。因此，它們即在 37% 之中，基本上是一定要在香港啓德升降，而並無其他選擇的。例如，廣州至香港站來說，難道不停香港，停星加坡嗎？
- (二) 鄰近和我們競爭的機場，按經濟科的飽和定義比我們更加「飽和」的。如星加坡彭宜機場在一九八九年經已超飽和 40%；東京的成田機場超飽和 50%；台北的中正機場超飽和 20%，只有香港才仍有三分之一的剩餘容量。其實這個飽和定義不是絕對的，它是對有關規劃人員提出擴建或找新機場地點的技術警告。
- (三) 赤鱗角機場在一九九七年假若有幸完成第一條跑道，據專家說，它的最大理論密度為每小時 47 架次。因此，如果飽和點的四小時不能擴展至 10 小時或以上，赤鱗角可以 24 小時使用也沒有幫助，因為一九九七至九八年新機場就立即達致飽和了。霍德爵士所說，九七年第一條跑道落成之後，我們將有很大的容量，因為它不受晚上的限制，可以 24 小時使用，而第二條跑道的建造期便可以靈活了。很明顯地，霍德爵士與陳太對「飽和」的定義有很不相同的見解。

主席先生，政府在決定在赤鱗角興建新機場最後一剎那前，有沒有向其有關的一些專案委員會諮詢，譬如交通諮詢委員會？據知，交諮會就只在政府公佈前被告知通往赤鱗角新機場會有一條西九龍鐵路。但交諮會並不容許討論該鐵路與其他交通是否協調，及至在容量上是否可行等問題。我亦想借這機會請教深水埗區議員和居民，有關新機場計劃在涉及區內的交通路線如何走向固然重要，但你們會否更關心通往新機場的道路收費若干？區內社區設施是否因而受到推遲或被迫取消？政府應否動用儲備及通過加稅以建設這個機場，以及其最核心問題之一，赤鱗角是否最佳選擇，為甚麼不考慮海港西的地點等等問題？這些委員會及區議會並沒有如霍德爵士在星期三前的施政辯論中所言，就這些關鍵的問題被諮詢過。

雖然，霍德爵士將會率同有關高官於本月廿三日，即兩日之後，就有關大型基建問題向全港 400 多名區議員和兩市政局的議員進行一個簡報會。但是廣大市民所期望的是真正的諮詢而非點綴式的先斬後奏簡報會。當然，政府能夠開始向有地區代表性的區議員和兩個市政局的議員進行談話，總比閉門造車為好！

主席先生，在結束我的發言之前，我想引用中國古代智慧結晶之一的《論語》一書中的兩句話：「有容乃大，無欲則剛。」希望政府做到「有容乃大」的境界，就是能夠多聽取市民的意見，容許和尊重不同的意見，而不會因為某些意見雖然正確但因為是非我族類或非友即敵的心態而排斥之。至於「無欲則剛」，我謹以此自勉，亦希望能夠與各位同僚共勉。

主席先生，我謹此動議。

主席（譯文）：我接獲張鑑泉議員及李柱銘議員的通知，他們準備各就該動議提出修訂。有關的修訂動議經載於議事程序表並發予各議員參閱。當動議辯論按序進行至由張鑑泉及李柱銘兩位議員發言時，我會請他們提出修訂動議。

動議經向本局提出。

主席（譯文）：張鑑泉議員，你可以就原有動議發言，或者動議你提出的修訂案。

張鑑泉議員致辭的譯文：

主席先生，我謹動議通過議事程序表所載以本人名義提出的修訂。該項修訂若經本局通過，會將薛浩然議員的動議修訂如下：

「對於政府打算進行港口及機場發展策略的有關工程計劃，本局予以支持，同時鑑於該等工程計劃對本港前途影響深遠，且需動用龐大的財政及人力資源，本局謹此籲請政府：

- (1) 採取一切措施，以確保該等工程計劃是以最具成本效益的方式進行，且符合本港市民的最佳利益；
- (2) 繼續公布有關資料；以及
- (3) 每年最少兩次向本局報告該等工程計劃的進展情況。」

主席先生，是項修訂旨在修改薛浩然議員所提動議的三點，刪除其內一項建議，以及增加重要的一點。

所增加的一點，是明確表示對政府打算——我要重覆「打算」——進行港口及機場發展計劃予以支持，我認為本局應在提出動議時表明此點。主席先生，去年各位議員就多謝你向本局提交施政報告的動議進行辯論時，大多在其演辭中對港口及機場發展策略表示深感興趣和支持，而在研究新機場及有關工程計劃財政問題及安排的本局財務委員會立法局議員專案小組的會議席上，全體議員均明確支持興建新機場以及香港需要一個新機場，這包括薛浩然議員在內。至於贊成選擇在赤鱗角建機場者亦佔絕大多數，不過，為公平起見，薛浩然議員在該次討論中，對這問題是有所保留的。現在本局首次就港口及機場發展策略提出動議，我認為本局議員必須對政府的計劃，表示明確的意見，這是十分重要的。支持的要表示支持；反對的則表示反對。我認為本局同意香港有需要建設新機場，是不容爭議，甚至是毋庸置疑的事實。本港需要興建新機場的原因，不僅在本局，且亦在其他場合獲得全面討論和深入剖析，而最近的一次，則是由本局議員，不論是官方抑或非官方議員，在辯論一九九〇年施政報告時進行，相信我亦毋需在此贅述有關詳情。簡單來說，根據最新的數據，本港現時的機場容量，無論在客運或貨運方面，在一九九三至九四年間就會達致飽和，我們若不盡早增添設施，便會嚴重危及香港這個不斷拓展的國際金融、工商及旅遊中心所扮演的角色。

主席先生，我謹此籲請各位議員仔細思考我所提修訂動議的措辭。任何人均不應將本局對政府打算實施港口及機場發展策略所給予的支持，誤解為本局毫無保留地贊同該策略的每項細節，亦不應被人誤會認為立法局財務委員會因此便須不加質疑，自動通過該發展策略下眾多工程計劃的撥款申請。其實毋須言明，政府亦需繼續尋求財務委員會批准撥款進行該等工程計劃，各位同僚，我更深信財務委員會會嚴格審議政府提出的各項撥款理由。有見及此，我遂建議對薛議員的動議作出修改。

首先在分段(1)提出的第一項修訂，促請政府確保各項有關的工程計劃以最具成本效益的方式進行，並符合本港市民的最佳利益。這點必須予以強調。藉助舉行辯論，透過議員以及財務委員會的工作，本局在確保政府行政人員遵行此點方面，起着重要的作用；由非官方議員組成，負責審議各項工程計劃的融資安排的立法局議員專案小組，(我不幸被選為這小組的召集人)，在仔細審核政府當局要求撥款的理由時，擔任十分重要的角色，這是無可置疑的。

第二項修改載於分段(2)，是為促請政府繼續公布有關資料。「繼續」一詞，意味着政府當局確曾透過報界或向立法局專案小組，公布了頗多資料。雖然，可惜是有點遲，但政府確有公布資料。主席先生，直至現時為止，我已有兩大堆資料，而這些祇是政府送來的首批。政府公布的有關於策略背景的資料，其中包括薛浩然議員在約七月時以立法者身份個人獲得的各項報告。身為小組召集人，我當時確曾向薛議員詢問可否把他所得的資料公開給小組其他議員知道，但很可惜他並不答應。他所引用的理由相當充份，就是他曾答應有關官員，不會向其他人洩露。在這種情況下，我真不明白為何新聞界可得到那些資料。此外，政府亦已答允在有需要時進一步向專案小組提供資料，但該等資料須與敏感的商業機要無關。主席先生，至於採用「有關」的字眼，是因為涉及港口及機場發展策略及有關工程計劃的技術性文件汗牛充棟，如期望本港市民或本局議員未經仔細深入的剖釋或沒有政府或政府以外的專家指導，便能明白如此大量繁瑣資料的意義，實屬不切實際。須知向市民提供大量無關宏旨的零碎資料，會使他們大感困惑，其效果亦等於全不透露任何資料。作為一個負責任的政府，政府當局有責任簡潔明確地公布實情，以及確保公布的實情與所討論的主要問題或事項確有關連。

第三項修改提議政府應每年最少兩次向本局報告工程計劃的進度，而非如薛議員所建議，每年僅報告一次。有關報告固然必須為公開的報告，此外，政府亦須向財務委員會及立法局議員專案小組或兩局工作小組提供資料。我認為，政府每年提交報告兩次，可讓本局整體上更密切注視工程應有的進度以及可能同時進行的各項工程的相互關係。當然，倘政府認為適宜，亦可發表更頻密的報告。

最後，我名下的修訂提議刪除薛議員動議的其中一項建議，該建議為「政府作出與該等工程計劃有關的重大決定之前，全面徵詢市民的意見」。雖然薛議員並無闡釋何謂全面徵詢市民的意見，但根據合理的猜測，我相信他是指推行類似西方國家所採用的公眾意見調查委員會制度。

主席先生，本港已有一套行之有效的非正式公眾諮詢制度，而應否興建新機場以及是否有需要興建新機場等問題，是本港市民已討論或辯論多年的問題。

其他各國的經驗清楚顯示，本港並不適宜進行類似歐洲所採用的大規模正式徵詢民意的工作。就每項與港口及機場發展策略有關的工程計劃展開正式的民意調查或全面徵詢民意的工作，會使工程計劃延誤多時，且耗資不菲，此舉非但不能確保該等工程計劃符合本港市民的最佳利益；反之會令他們蒙受損失。過去本港並無就所進行的公共工程展開正式的公眾意見調查；或許就是因為這樣，本港的工程往往能如期甚或不時能提早竣工，而世界其他地方則有所不及。

此外，該項工程計劃看來亦頗獲本港市民廣泛支持，舉例而言，香港市場研究社最近曾就市民是否支持港口及機場發展策略的問題進行調查，其結果於本年十一月九日在南華早報發表，該項調查顯示，在 1012 名接受調查的市民中，64% 對港口及機場發展策略表示積極支持，23% 對有關的工程計劃持有保留態度，而大概持反對意見的，則只有 13%。

因此，若進行一項可能花費多年時間的諮詢工作，聆聽一小撮本港關注團體再三提出毫無新意的理由，又有何效用呢？我們盼望新機場能早日投入服務，而不致拖延至二〇一〇或二〇二〇年始可運作，屆時我們大部分人可能已不在這裏。這願望是否更符合本港市民的真正利益呢？

主席先生，我謹此提出動議。

周梁淑怡議員致辭的譯文：

主席先生，南華早報昨天以「設法使機場計劃動議的語調降溫」為其大字標題，連同本局同僚張鑑泉議員的肖像一併刊登。

值得注意的是，標題中採用「降溫」一詞，連同該段特稿的內文，其矛頭均趨向於顯示一項指稱，意謂張鑑泉議員所提出的修訂動議語調較為軟弱無力，或者甚至在承擔責任方面，較薛浩然議員原有動議更遜一籌。

以我之見，此說與事實相去甚遠。

我首次細閱薛議員原有動議時，便已決定不能給予支持，原因如下。

首先，多年以來，對於政府當局未能就興建新機場事宜作出所需的決定，本局多位同僚亦曾加以責備。以我的見解，我認為當局應早於一九八四年作出這項決定。即使以香港典型的高效率辦事方式來衡量，畢竟我們在興建新機場方面所能採用的捷徑有其限度。由於當局於數年前對興建新機場計劃裹足不前，因此我們現已目睹因該次延誤而導致的嚴重後果。任何曾到啓德機場的人士均會明白，倘若機場的現有設施無法於不久後獲得紓緩，我們便再難倚賴這些設施運作。踏進九十年代中期，啓德機場的情況將日形惡劣，即使本港市民及來港旅客能夠再三容忍，但容忍至何時了？

或者，我們應將視野再為擴闊。一般而言，香港人足跡遍及世界各地，定能將外地的情況與香港比較。當啓德機場現有的客運大廈在六十年代啓用時，與亞太區多個城市的優良客運設施相比，不遑多讓。然而，儘管啓德機場過去不斷進行擴建計劃，亦難免逐漸被其他城市超前。時至今日，香港已成為一個重要的國際商業中心，亦為一個旅遊勝地，但現有的機場卻未能與本港其他方面的發展互相配合。

簡言之，我們必須迎頭趕上，以彌補失去的時間。對於有關興建新機場的任何決定，香港再不能承受因延誤而導致的重擔。

然而，令我大惑不解的是薛浩然議員要求政府當局全面諮詢民意，似乎認為你過去三年在施政報告就新機場計劃所披露的資料及最新的進展情況並非徵詢民意的最合宜途徑；而立法局議員由一九八七年迄今曾多次獲匯報有關詳情的事實亦彷彿從未發生過；而薛議員亦似乎認為兩局議員參觀赤鱗角之行一無所獲，就好像我們，包括薛議員和我及其他 27 位工務小組委員會成員從未審議新機場計劃的建議開支及向財務委員會作出推薦，而委員會已接納該等建議。主席先生，去年十一月，多位議員曾對你所公布的港口及機場發展策略大表支持，其中措辭最娓娓動聽而又鮮明突出者莫如李柱銘議員的演辭。李議員將你的機場大計形容為一項果敢而又雄心萬丈的計劃。他在演辭中表示：「該項計劃，若成功推行，將會促使香港如火鳳凰般飛躍。然而，本港社會人士不能對該項計劃所需的人力及財政資源抱有任何幻想。我確信政府當局有意志和決心去有效推行一切工程計劃，確保這些計劃獲得充足的資源。」此外，薛浩然議員亦在同一次施政報告辯論中更進一步表示歡迎，認為你的施政報告將會成為香港建設發展史上的一個重要里程碑，並標誌着香港政府在對九七過渡期內的承擔。當時並沒有提出進行諮詢的要求，亦沒有提出忠告要審慎從事，當然也沒有埋怨被蒙在鼓裡。

薛議員一定是直至本年七月才覺得有需要出席匯報會議，他也可能覺得毋須在工務小組委員會或財務委員會提出任何其他問題，而我們卻有無數機會可以提出問題。

主席先生，最近我發覺我不能被人期望在一夜之間就成為專家，接替一些財經專家、工程師及其他專業人士的工作。我們的責任是確保政府採取一切必需的措施，為市民的最佳利益來做事。我認為如果我們任何一位議員想給市民的印象是我們擁有專門知識或能力，可取代專業人士，這種做法是頗為危險的。

主席先生，我們已就興建新機場的資金安排作出表決，使政府當局的新機場計劃得以發展至目前階段，事到如今，試問怎能在毫無理由的情況下走回頭路，支持一個主張半途而廢、臨陣退縮的要求？倘若我們處事如此缺乏遠見，違反邏輯，白費過往的努力，豈非有損香港的利益？根據張鑑泉議員提及的一項調查顯示，香港大部分市民均渴望興建新機場，此舉豈非與市民大眾的意願背道而馳？

如果我們要求政府停止發展香港，以等待一些人清醒過來，我們豈非做了一些危害香港的事情？

因此，我衷心支持張鑑泉議員的修訂動議，並籲請本局同僚同樣給予支持。我支持張議員，不僅因為其動議能準確反映我們迄今為止曾給予政府當局的鼓勵和贊成，以及該項動議正好能提醒我們須對香港市民負責，亦能使香港政府須作出交代，除此之外，亦因為我認為立法局已有適當的安排，就是由議員組成的專案小組，在張鑑泉議員的英明領導下，對新機場的財政事宜進行監察，以確保政府當局言而有信，將會作出的承諾付諸實行。

深盼報章會出現如下標題：

「張鑑泉議員的修訂動議使機場動議的調子得以提高，更臻完善，立法局議員予以支持。」

陳英麟議員致辭：

主席先生，我是本局內屬香港民主促進會四位會員之中首先發言的。我很高興向各位同事說，香港民主促進會極同意政府盡快興建新機場，爭取失去了的時間，勿再有任何延誤。本局內的四位民主促進會會員，包括梁智鴻、梁煒彤、麥理覺及本人，全部都同意這個立場。

我認為新機場不但對未來的投資，而且對協助推銷香港是最有力的工具。我們要有膽識作這樣龐大的投資。這樣也足以證明香港有足夠的基建基礎和能力。因此，外國公司才會有信心繼續在香港和到香港來投資。

再者，有人說澳門和深圳機場可以協助延長啓德機場的飽和時間至公元 2000 年左右，新機場不用那麼着急去興建。我認為這樣不但在客運量和貨運量上的分流，存在着難以克服的問題，而且在技術上，包括九七年前後的港、澳、深三地的航空權和各自的航空協議，更無以解決。無論我們怎樣從中國的立場看，它要照顧三方面利益，香港不能獨攬國際航空權。但是，只要站在香港前景和經濟角度考慮，我認為香港在地理環境上得天獨厚，早已成為國際交通樞紐。機場和港口如要配合需求，就要規模夠大。這樣香港才會在經濟上領先，才会有合理的影響力，才可以繼續協助華南以至中國的經濟發展。假如香港的機場要和澳門和深圳的機場平分秋色，香港只會被拖跨，不切合華南，特別是珠江三角洲的有機發展。

就今天兩位同事所提出的動議，我選擇張鑑泉議員提出的修訂動議，因為動議中呼籲政府所做的三件事，與我在今年四月財政預算辯論時提出的極為脛合，我無需重覆那些呼籲了。

范徐麗泰議員致辭的譯文：

主席先生，在一九八九年施政報告辯論中，我贊成推行港口及機場發展計劃，因為我確信，香港如要繼續成為東南亞區的國際貿易及金融中心，這些發展計劃在所必需。時至今

日，我仍堅持上述信念。我在該次辯論中亦指出，「我們現在應以香港的務實、果敢及重視效率的典型方式，推行對本港最有利的事務」。張鑑泉議員所提出的修訂動議正符合這原則，他籲請政府採取一切措施，以確保該等工程計劃是以最具成本效益的方式進行，且符合本港市民的最佳利益，這就是務實及重視效率。他促請政府每年最少兩次向本局報告該等工程計劃的進展情況，從而確保本局能適當履行本身的監察職能。擬議的修訂與薛浩然議員原先提出的動議兩者比較，後者的取向不定，亦欠缺果敢精神。耽擱延宕並非本港一貫的處事作風，我們現在更不應開始有這種趨勢。

在本局內外，立法局議員及政府官員曾屢次談及若不及時建成新機場對本港經濟的不利影響。可惜，此項經濟不利因素不能列入新機場的資本開支之內。但有一點十分明顯，就是倘若我們早於四年前已在赤鱘角動工興建新機場，便毋須面對啓德機場在一九九三年至九七年間達到飽和及擠迫不堪的情況。因此，有關工程實在刻不容緩，應該立即着手進行。然而，同樣重要的是，進行該項工程計劃的方式，必須確保香港市民毋須於現在及一九九七年以後支付超逾實際所需的費用。為此，我認爲大嶼山／馬灣／青衣幹線的設計及施工以合約方式興建，而非以專利承包方式興建，是正確的做法。倘若我們實行較早時提出的方案，採用專利承包的方式，則本港的納稅人及日後使用大嶼山／馬灣／青衣幹線的人士便須支付更多費用，才能確保投資者免受「意料之內」的不明朗情況所造成的風險。雖然我完全相信此等「意料之內」的不明朗情況可以消除及將會消除，但此事何時才會實現卻在我們所能控制的範圍以外。我們不能束手以待，亦不能在明知毋須支付更多費用的情況下讓本港市民增加負擔。由政府負責其事，是確保計劃能夠如期實行、具備經濟效益及符合香港市民最佳利益的唯一可行辦法。作出此項決定並非易事，因此而引起某些人士的懷疑及諷刺批評，亦在意料之中，但在取得更多諒解後，此種情況將會逐漸消除。真正重要的是此項決定可以保障及促進香港市民的長遠福祉。我確信我們已循正確的方向邁出一步。

主席先生，本人謹此陳辭，支持張鑑泉議員提出的修訂動議。

鄭漢鈞議員致辭的譯文：

去年閣下在施政報告中宣布政府決定在赤鱘角興建新機場後，香港的市民都感到歡欣雀躍，而本局議員對這項龐大計劃，亦表示歡迎及支持。

可惜最近這項港口及機場發展策略卻成了政治問題，眾說紛紜，引起私營機構對這計劃的連場激辯，或可說是負面的爭論。因此，政府實有需要盡力向市民澄清真相，把一切解釋清楚，並提供有關資料，以減輕他們對機場的財政及技術可行性問題的疑慮。

事實上，政府已向多個兩局常設小組及有關的政府諮詢委員會匯報港口及機場發展策略的各項工程計劃，並答應定期提供工程施行的進展報告。

我清楚瞭解到港口及機場發展策略是經由眾多顧問，且大部份是工程顧問，進行連串研究後始籌劃而成。我對他們的專業知識及精神，絕不存疑；更對他們所作的結論及建議，

具有十足信心。我不準備作進一步的討論，祇想重申我支持按照現時計劃興建新機場，使本港的經濟在長遠來說，能保持增長。

如果我不與本局其他同僚一起籲請政府採取一切措施，以確保港口及機場發展策略的有關工程計劃是以最具成本效益的方式進行，且符合本港市民的最佳利益，那麼，作為立法局議員，我就是失職了！

主席先生，我支持張鑑泉議員提出的修訂。

主席（譯文）：李柱銘議員，請你就這項修訂發言。

李柱銘議員致辭的譯文：

主席先生，簡單地說，張鑑泉議員提出的修訂，要求我們盲目支持一項對我們來說資料不全的計劃。這是典型的本末倒置現象：我們在修訂中表示支持計劃，然後我們索取資料。本局，特別是機場事務專案小組的責任，應該是審視所有有關的資料，然後作出客觀的決定。我們的工作不是自動接納政府交給我們的任何事情。

假如說，我們應該毫無保留地接受政府的計劃，那麼，我們索取資料有什麼意義呢？實際上當我們稍後獲得資料時，可能會發現較早前無條件接受建議其實不恰當。因此，我們應該推延作出判斷，直至已詳細研究有關計劃為止，或者簡捷地同意有關計劃而完全不要求政府提供資料。

再者，張議員建議修訂中分段(2)強調要求政府「繼續公佈有關資料」，意味着滿意政府以往在提供資料方面的紀錄。鑑於直至目前為止所提供的資料甚少，我很抱歉不能接受該分段的字眼，亦不能接受政府繼續保持其現時的做法。

因此，我對該修訂案投反對票。

至於周梁淑怡議員剛才提醒我去年說過的話，我感到異常高興，因為她不但閱讀我向報界發表的話，更留存紀錄。主席先生，事實上我在一年多前確曾支持新機場概念，然而，這不代表我們今天仍然得繼續加以支持。其中的原因有多項。第一，在這段期間向本局議員提供的資料甚少，向公眾人士提供的資料則更少。第二，我們原先獲告知整個港口及機場發展策略計劃全由公眾斥資承建，但現時我們已獲悉政府會出資興建青馬大橋。第三，主席先生去年發表施政報告時，曾指出整個港口及機場發展策略計劃的成本為 1,270 億元。雖然我屢次要求當局提出最新的預算，政府一直拒絕給予資料。因此，我有理由懷疑：(i)政府是否會發覺有需要動用公帑承建港口及機場發展策略的另一個重要部份，及(ii)政府是否能負擔得起整個計劃的支出。基於以上原因，我認為重新考慮整件事是恰當的。事實上，如果我按照周梁淑怡議員的提議維持原本的決定，假裝去年內各種事情從未發生過，那便是我的錯。

倪少傑議員致辭：

主席先生，以長遠的發展角度來看，政府所擬定的港口及機場發展策略是有實際需要的。這個計劃符合本港未來的長遠經濟發展，只不過是由於計劃規模龐大，需要資金數以千億計，總會帶來一些懷疑或抗拒的思想。這是可以理解的。不過，經驗屢次告訴我們，龐大基礎設施一旦落成啓用之後，短視的抗拒和疑慮便會消失於無形，海底隊道和地下鐵路的興建都是明顯的例子。

主席先生，以偏頗的角度來考慮機場選址問題，得到的自然是「瞎子摸象」的結果。提出在新界西北部興建新機場的人士似乎完全忽略了季候鳥聚居，對民航安全構成重大威脅，而在後勤地域的支援方面，他們又似乎忘記了元朗平原的地下溶洞足以嚴重限制後勤土地的供應和發展。特別是稔灣和后海灣的機場選址提議，實際上是將整個綜合性的港口及機場發展計劃分割開來，對整體發展十分不利，本人認為選擇在赤鱘角興建新機場是恰當的。因為這個地點可以將港口及機場發展策略帶動起來。由於這個計劃，使到我們可以努力發展西部港口設施，進一步拓展維多利亞港的優良海港作用。

主席先生，港口及機場發展策略是一項對本港前途影響深遠的工程計劃。這個計劃所涉及的範圍非常廣泛，它們包括了土地開發及利用、都會發展、整體交通運輸網絡和工商業重心轉移等等。因此，任何以割裂的方式，對這個綜合基建發展策略作肢解破碎的分析，無疑是「管中窺豹」的行爲，只見花紋，不見豹影，所得到的結論必然是短視和偏頗的。

主席先生，興建新機場，發展西部港口設施和開拓土地資源等等都是急切需要的。除了對若干有關技術和經濟效益問題等等有所保留之外，本人支持政府的港口及機場發展策略。政府應該採取一切措施，確保該等工程計劃是以最具成本效益的方式進行，並且符合本港市民的最佳利益。除此之外，其他爭持性的討論，都是不切實際。

主席先生，本人謹此陳述意見，強烈支持張鑑泉議員所提出的修訂動議。

下午四時二十九分

主席（譯文）：尙有不少議員希望就這項修訂發言，本局會議至此暫停，略作小休。

下午五時零一分

主席（譯文）：本局會議，現告恢復。

譚惠珠議員致辭的譯文：

主席先生，本局於今年較早時就你發表的施政報告進行辯論時，我曾將我全篇演辭的重心放在基本建設方面，特別是有關在赤鱘角興建第二個機場的問題。主席先生，我發表該份演辭時，明確提出了三點。首先，我相信赤鱘角是適合興建第二個機場的地點，因為它能

連接與本港發展尤關的基本建設及港口設施，這些設施 180 年來一直是本港的命脈。我討論的第二點，是政府有需要向本局及公眾人士提供資料，最佳辦法是通過本局而提供。我曾提議說，如果能提供一份興建工程及其他合約的中標公司名單，會很有幫助，因為我們會獲悉這些公司的名字及所涉及的工程項目，或許亦應定期向工務小組委員會提出報告。我也曾說過，向編制小組委員會提供一份政府僱用公司的名單，將該名單用在港口及機場發展策略的興建工程，亦會有幫助。當時我亦提及以張鑑泉議員出任召集人的專案小組的出色工作表現。

我已經攪過今日向本局提出的動議字句，我非常高興，因為所有發表演辭的同寅，尤其是主要的發言人，都沒有反對以赤鱗角作為機場的新址。

主要的問題似乎是透露資料的方法及範圍，當然，李柱銘議員所提修訂最後一段述及可能影響環境因素的報告則不在此列。

主席先生，我想很難說我們在精神上不支持這個計劃，而且我非常高興張鑑泉議員已適當地提出修訂，指出歡迎政府進行港口及機場發展策略研究的意向。我也對此表示歡迎。

原先，我以為我今天毋須發言，因為在討論施政報告時我已長篇論及過完全相同的要點。但討論之中又曾提及交通諮詢委員會就機場鐵路的可行性或載客量而進行的諮詢工作。

我首先要說明，我知道非交通諮詢委員會成員不會完全明白正在發生什麼事。因此，如果各人印象中以為交通諮詢委員會未有掌握充份的機場鐵路資料，我們不應覺得被冒犯或視之為消息的誤導。事實上，交諮會曾兩度獲簡報有關港口及機場發展策略。不錯，我們並未就該策略獲徵詢意見，但在進行第二次全面交通研究時獲全面徵詢意見，該研究清楚列明機場鐵路是個可供選擇的方式，而該情況亦清楚寫明在其後發表的白皮書內。所以，我想澄清，交通諮詢委員會曾接獲許多有關該機場鐵路所擔任角色的資料，雖然說，細節方面會成為地下鐵路公司或九廣鐵路公司進一步研究的主題，特別是關於設計上的可行性。因此，我認為我可以抱有信心地說，鐵路問題的影響已獲全面研究，而且在若干程度上已在交通白皮書內反映出來。

主席先生，我發言贊成張鑑泉議員的動議，原因有二。第一，我認為要徵詢民意是個高貴的動議，但眼前技術困難重重。而且，我相信我們作為本局成員，應盡責就所得的重要資料作出深入的評估，遇有疑問，更可以索取更多資料。事實上，我們今天已在這樣做。第二個原因，是我完全了解我們要支持環境的控制，但我認為也許我們可以達到這個目標而毋須李議員提出特別要求。綜合而言，我會投票支持張鑑泉議員的修訂動議。

潘宗光議員致辭：

本來我沒有預備對這動議發言，因為準備發言的議員有很多，同時，我相信他們都能夠包含所有的論據。但剛聽畢李柱銘議員的發言後，我發覺我有發言的責任和必要。我覺得在

香港這個社會，或在任何自由開放的社會，很多重要的決議是基於參與或有份參與的委員或人士的支持或不支持而達致的。這個決議作出後，連串的工作會跟着進行。假如經過一段長時間後，工作進行了一大截，本來支持的議員或本來在沒有附加條件之下支持的議員，突然改變其態度表示不支持的話，我十分懷疑這個社會如何能有效的運作。我雖然完全了解李柱銘議員要求更多資料是正確的，但要求更多資料不等於不應該維持從前支持這個動議的決定。我不擬在此多言，但我完全同意張鑑泉議員修訂動議的論據，在此亦不再重複，我只是維持我從前支持這個興建新機場的決定，支持張議員的修訂動議。

戴展華議員致辭的譯文：

主席先生，我們當前有一項動議及一項修訂動議。由兩位同僚分別提出的動議及修訂動議清楚顯示市民對港口及機場發展策略各項工程計劃的合理關注。

薛浩然議員提出的動議要求市民有知的權利以及表達意見的權利，並一再重申這兩點。張鑑泉議員的修訂動議則重申本局在數月前的動議辯論中，已支持政府打算進行港口及機場發展策略各項工程計劃的決定。他的修訂亦包含了薛議員所提的數點，祇不過是稍作修改。

主席先生，我認為該項動議及修訂動議並非水火不容。此外，張鑑泉議員所提的修訂看來更像是替代薛議員的動議。為何不能將該項修訂納入原來動議內使成一項動議，由本局在今天進行辯論？這實在令人惋惜。不過，無論結果如何，我希望今天的辯論是富建設性的，而不是淪為糾纏於字句之爭，變得毫無意義。

主席先生，如果要我作出選擇，我會支持薛議員的動議。

譚王葛鳴議員致辭：

主席先生，本人支持張鑑泉議員名下提出的修訂動議。

對於薛浩然議員在本局提交的動議內容，一方面既要求港府發表所有關於港口及機場發展策略各選擇方案的多項重要資料和數據；而另一方面卻同時提出：政府在作出與工程計劃有關的重大決定之前，全面徵詢市民的意見。這兩項要求除了在邏輯上有含糊之處外，更未能清楚表明議題對港府推行港口及機場發展策略的意向是否明確支持，本人對此議題不能表示贊同。

事實上，港口及機場計劃對香港未來的經濟發展影響深遠。在七十年代中期，政府所聘請的顧問公司研究報告，已經指出本港需要一個新機場，當局經過多年討論及反覆研究，最終能夠作出決定，正視香港未來對興建新機場的實際需要，本來是一件美事。可惜自當局公佈港口及機場發展策略以來，一些言論批評反而對本港興建新機場的原因質疑起來，以致整項發展計劃的討論，出現「走回頭路」的傾向，本人認為，發展港口及機場計劃確

實是本港長遠需要；這個前提既然已得到肯定，當局實不宜裹足不前，一拖再拖。而現在應是踏出果斷第一步的時候。

本人對於政府打算進行港口和機場發展策略的有關工程計劃表示支持。對於李柱銘議員剛才提及需要當局提供所有資料後才可作出決定支持，本人對於這個看法不敢苟同。我以為進行一項如此龐大規模的工程，資料是需要不斷的產生和提供，實在沒有可能一次過提供所有的資料。今日本人支持張鑑泉議員的動議，亦不等於以後就對有關港口及機場發展策略的有關工程不聞不問。作為一個負責任的立法局議員，日後還有更多監察的工作要做，以確保這些工程計劃是以最具成本效益的方法去進行，且是符合本港市民的最佳利益。

主席先生，公眾關注龐大基建工程對他們生活可能造成的影響，是無可厚非的。按本人的理解，一般市民的疑慮主要在兩方面，一方面是政府在推行港口及機場發展策略時的經濟負擔能力；另外就是政府對民生在房屋、教育、醫療和福利服務的承擔，會否因大型基建工程的發展而受到削弱？

就政府的經濟負擔能力方面，其實財政司翟克誠爵士最近曾在本局施政報告的答辯中，作出回應，這些向市民作出解釋的工作，未來還須繼續，公眾才會得到向政府表明信任的憑據。本人認為，以目前本港的經濟狀況，加上未來累積的儲備金和土地基金，有理由相信當局具有相當的財政能力，應付大型基建工程的開支，當然，我們必須小心未來經濟環境的波動，確保在進行有關工程計劃時能夠合乎最佳的成本效益，並且讓市民在這過程中，得到應有的知會。

至於市民在生活質素方面的憂慮，本人認為大型基礎建設與有關房屋、教育、醫療衛生和福利服務等社會基建，兩者對穩定社會、鞏固民心皆同樣重要而不應互相排斥，當然，當局必須審慎作出兩者的平衡。倘若為着香港未來整體的利益，目前需要我們付出代價，然則這種利益和代價的意義，也必須盡力確保市民得悉，以致公眾對政府決策的用意，有更多了解。

主席先生，本人同意，就一些牽涉複雜數據或技術性的資料，未必容易為公眾理解；但我相信市民更會重視當局所表現的態度，以及向大眾負責的誠意。在一定期間內匯報有關計劃的進度，明顯就是向市民作出具體交代的一項可行步驟。

主席先生，港口及機場發展策略是本港跨越九十年代的重大建設項目。這計劃需要政府的落實承擔，同時亦有賴市民的支持。本局今天有此機會就這個對本港長遠經濟發展影響至深的港口和機場問題，進行辯論，我自己覺得實在是難得的機會。本人謹此陳辭，支持張鑑泉議員的動議。

譚耀宗議員致辭：

主席先生，有人認為，新機場港口計劃是世界上最昂貴的工程之一，但又是世界上透明度最低的一項計劃。我相信這一評論，很值得政府三思。

這個據初步估計耗資 1,200 億元或以上的計劃，對香港的經濟、民生都有着深遠的影響。可是，政府向市民提供的資料卻非常缺乏，就以本局來說，據了解政府起碼擁有 70 多份報告書及有關文件（即現時放在張鑑泉議員檯面看來厚達兩英尺的文件），但向本局開放的，總數來說，初期我們只可以獲得 12 份，直至最近幾日，才增至 20 多份。試問政府如此封閉資訊，又如何叫市民對這計劃具備信心呢？

經濟司曾多次強調，政府在本建設方面的紀錄一向表現良好，甚至是不比任何地方差，期能用這一個值得商榷的論點，去消解人們的疑慮。但是，即使政府過去在本建設上的表現真的是無懈可擊，也並不表示，政府對這項計劃的決策便一定正確，從而無需要諮詢市民，無需要向市民開放資訊。這種以長官意志高高地置於市民的意願之上的態度，或者認為諮詢市民會浪費時間的想法，是絕對不能接受的。事實上，假如政府確信它的決策是正確的，就更沒有必要封閉資訊，因為如果政府的決策果然是正確的，則開放資訊，便只會解除社會人士對這項計劃的疑慮，使這個計劃的實行更有公信力，更具支持力。政府現時這種封閉資訊的做法，則只會增加社會人士的疑慮，打擊市民對這項計劃的信心。

現時，社會人士討論機場、港口計劃的時候抱有多種憂慮，主要包括以下數點：

- 一、 就技術層次而言，有學者指出在赤鱘角所錄得的強風比國際認可標準超出五倍，從而對飛機的升降構成很大的危險。此外，從都市發展的角度而言，長遠來說，赤鱘角無論在空間上、經濟上的發展潛力都不大，因而並不適宜作香港未來新機場的興建地點。
- 二、 就進度而言，很多社會人士擔心政府由於政治理由而強行加快計劃進度，為新機場落成定下一九九七年這一期限。要在短短六年半的時間，完成新機場及配合它的一系列道路網絡。這樣龐大的工程，如果不是基於成本效益及能力上的可行性，而是基於政治理由，則只會使計劃成本無端增加，加重政府的財政壓力及市民的負擔。此外，對啓德機場的飽和期限及可能引起的經濟損失，更是眾說紛紜。
- 三、 就經濟角度而言，現時，香港正面臨高通脹、低增長的經濟困境，世界市場萎縮，出口疲弱，使香港經濟前景殊不樂觀。在這樣的經濟環境下，政府對基建作出如此龐大的投資，是否適當，實在很成疑問。很多人更擔心，龐大的機場、港口計劃將會推高香港的通貨膨脹。有人更指出，在計劃發展期間，龐大的投資可能使香港內部經濟加熱，從而使本地市場表面上更為繁盛，但是，由於本地出口疲弱、通脹高企，當基建計劃完成後，香港經濟所存在的問題便會表露無遺，甚至更形惡化，而出現高通脹、高失業的情況。

事實上，香港近兩年出現的脹滯及出口疲弱狀態，正顯示本港的經濟結構正出現嚴重問題，生產力正在衰退之中，要挽救香港經濟，需要政府在提高技術及生產力上作出更大的努力。而政府現時卻把大部份資源都投放在基建之上，會使人擔心，當美麗的玫瑰園建成之日，正是香港經濟處於極度困境之時。

- 四、 對於基層勞工來說，他們更擔心政府會把基建計劃的負擔轉嫁到他們身上，使他們成為玫瑰園的犧牲品。對於這一點，我作為立法局內勞工界功能組別的代表，自然

是格外關心。而我們從近來政府的施政取向看來，基層勞工的擔心，是有根有據的。

政府在施政報告中，對於各項基本的社會服務，包括福利、醫療、教育等方面大談「用者自付」、「提供更多選擇」等堂皇漂亮原則，漠視普羅市民對這些服務的真正需要，明顯地為政府減少對這些社會服務的承擔製造藉口。政府一方面為了把資源投放到基建之上而犧牲市民在各項社會服務中所應得的福利，另一方面，又企圖製造輿論，把工資與通脹掛鉤，罔顧香港經濟內部的多種不合理因素對通脹所造成的壓力，從而合理化地壓低工人工資、改變輸入勞工的政策。最近，教育統籌司宣佈基建計劃需要輸入 7000 名外地勞工，便是最好的見證。難怪勞工界大呼玫瑰園計劃對普羅大眾是「未見其利，先見其害」了。

另一個使基層勞工擔心的，是政府為了支付龐大的基建計劃而不惜向市民大眾增加稅收。最近多個專業團體紛紛表示政府需要擴大稅網，似乎正是為政府加稅提供輿論準備。

香港數十年來的發展經驗告訴我們，政府總是以犧牲基層市民的利益來換取經濟發展的。而面對目前的經濟困境，以及龐大基建所需要的財政支出，我恐怕，香港基層市民又需要承受另一次重大壓力了。

以上各種對基建計劃的不同憂慮，背後都是有他們的道理。假使政府認為社會人士所憂慮的這些問題，是不存在的，則政府開放資訊，便自然能夠消除這些“多餘”的顧慮；但假使這些問題是真實存在的話，則政府更應該開放資訊，並且作出更廣泛的諮詢，讓市民能在充份掌握資料的情況下作出真正的選擇。

主席先生，一向以來，我都認為香港需要發展適當的基礎建設以配合經濟的發展。兩年前，我在施政報告辯論中，便表示「要維持香港經濟持續增長的活力，政府必須提供運作良好的基本設施，其中尤以加強本港對外聯繫的機場設施更是值得重視。」但與此同時，我亦強調發展基建必須重視市民的參與。一九八九年的施政辯論中我便認為，「政府應研究未來發展政策對政府其他方面的施政有什麼影響，並盡量向市民提供充份的資料和論據及分析，使市民有更多的了解和選擇」。在今年的施政報告辯論中，我再次指出，「如此龐大的一項工程，需要整個香港社會作出承擔，無可避免地要廣大香港市民付出一定的代價。因此，市民對於這一工程理應享有知情權及決定權。」但是，政府在處理這項龐大計劃時，卻表現得獨斷獨行，既漠視社會上提出的其他意見及對這計劃的憂慮，又拒絕諮詢市民，壟斷資訊。這越發使我對政府提出的港口及機場發展計劃感到擔心，擔心政府的獨斷，使香港的基本建設會脫離香港的經濟及社會實際情況，成為香港社會的包袱。

主席先生，我認為開放資訊，諮詢市民意見，正是政府現在應該逼切做的事情，而薛浩然議員所提出的動議，比張鑑泉議員的修正動議更能具體針對政府的不足，指出政府當前的責任所在，即開放資訊和諮詢市民意見。因此本人支持薛浩然議員的動議，而對張鑑泉議員的修正動議，我是表示棄權的。

謝志偉議員致辭的譯文：

主席先生，我支持張鑑泉議員就薛浩然議員的動議所提出的修訂。簡言之，我支持上述修訂的原因如下：

第一，我贊同政府在赤鱗角興建新機場以及青馬大橋及有關基本建設的決定。我已在上次施政報告辯論時發表自己的意見，現在再一次確定我對這事項的立場。我相信張議員建議的修訂較能反映我的意向。

第二，原先的動議敦促政府首先就計劃的進度提供年報，隨後又促請政府徹底徵詢公眾人士的意見，始行作出有關此計劃的任何具體決定，箇中有邏輯次序上的缺點。依我看來，如果未先行作出具體決定以進行計劃，則不可能就計劃的進展提供年報。薛議員的動議並未清楚指明計劃現應予進行。

第三，以我們這樣規模的一個現代政府來說，不可能按公眾諮詢結果來管治，亦因而不可能使用全民投票方式來處理如此複雜而技術程度高超的問題。要就複雜的問題徵詢意見不一的民意，實在沒有肯定的明確方法。如要就全部主要問題按民意而管治，實非規模如本港政府一樣的現代政府所能做到，亦不可能在充滿競爭的環境下順利運作。

我認為今時今日，如果要真的做事，我們現正逐步發展的代議政制是唯一可行的政制。另一方面，我亦深信對公眾負責是代議政制的政府在運作上令人滿意的最重要的因素。因此，我支持張議員提出的修訂，使本局每年兩次獲得上述計劃進展的所需資料，讓本局成員代表公眾人士行使監察及財務管理工作，確保以最有效的方式展開計劃及維持本港最佳的利益。

黃宏發議員致辭：

主席先生，我發言支持張鑑泉議員的動議，修正薛浩然議員的動議。

我覺得薛浩然議員的動議基本上未能說明其意思何在。剛才戴展華議員說，張鑑泉議員的動議似乎「犯規」，因為他是想將薛浩然議員的意思完全相反地扭轉過來。我反而認為薛浩然議員的動議未能明言他可能有的兩個背後立場。第一個立場是政府在未發表有關足夠資料，未進行公共諮詢之前，不應該進行如此的港口和機場發展計劃；或者第二可能根本上是完全反對進行這些計劃。無論他持那一個立場，都應清楚說明。所以在技術上，我認為張鑑泉議員的動議是將一個他自己認為如此重要的問題的本局立場清楚說明，若果有人認為這樣做是不正確的，只是想將原本動議加以否決，那末，就請原動議人說清楚其意思何在？究竟是反對興建新機場和港口抑或希望在握有數據之後才開始進行這些工程？

無論張鑑泉議員有否提出修訂動議，我都不同意薛浩然議員的動議。這是基於以下的原因。

第一，若果必定要把全部數據公開，而本局亦認為有此必要，我們大可以動議成立一個專案委員會進行公開聆訊，政府雖無意如此做，但本局卻有此權力去成立一個委員會進行公開聆訊，然後由本局決定究竟應否支持政府進行這個機場計劃。現在我們只是提出一個模稜兩可的動議，既無提及我們究竟是支持、反對或者表明是否定要獲得這些資料。假若是要得到這些資料的話，最好的做法是進行動議辯論，動議成立一個專案委員會去研究進行公開聆訊，考慮究竟這個機場和港口計劃應否進行。

其次，提到全面徵詢市民意見這說法，是老生常談，基本上完全沒有意義。難道我們認為香港的一切政策，或至少重要的政策，都應該全部交給全民投票作決定？剛才謝志偉議員已清楚說明這點。我並不是說香港問題是否複雜，即使問題很簡單，假如我們走的是直接民主政制的话，就可以如此做，但我們必須記得，本局成員如果本身是民選的（現在可能有很多委任成份在內），將來再選出來的話，若果主張一切的事情均須交給全民投票決定，那麼，本局有何存在必要？支取如此優厚津貼的我們有何用？建此宏偉樓宇作何用？我們只需要找一班專家，特每次有甚麼重大問題要決定時進行一次民意調查，或真正來一次全民投票，以決定進行與否，便已足夠了。

所以我感到十分奇怪的是在一個如此模稜兩可的議題上，由於(a)、(b)、(c)三項都是最能符合大眾的口味，沒有人可以反對，在此情況下，究竟提出動議的人，所持的是什麼立場？至於提出其他修訂案的同事，包括李柱銘議員在內，他剛才支持薛議員的動議，反對張鑑泉議員的修訂動議，那麼他是否認為有需要進行這些全民投票或全面徵詢公眾意見；抑或是反對進行此工程計劃呢？再者，假如我們認為機場及港口計劃不應該進行的話，便應該擊倒張鑑泉議員的修訂，而不應說情願要回原本的動議認為薛浩然議員的動議是完全不可取的，假如大家認為其背後的含義是有可取之處，便請大家表決擊倒張鑑泉議員的修訂。主席先生，我謹此發言支持張鑑泉議員的修訂動議。

何承天議員致辭的譯文：

主席先生，當你在一九八九年十月公布政府決意實行港口及機場發展策略時，本局及市民大眾都廣泛稱許。事實上，在你公布該項決定前，各界人士，特別是商界及專業界人士已不斷敦促政府作出決定，以便興建一個新國際機場，代替即告飽和的啓德機場。興建新機場的建議並非一個嶄新意念：當局早於一九七九年已着手進行研究，若非一九八四年經濟逆轉，赤鱗角機場的工程至今可能已完成一半。

因此，近數月來，港口及機場發展策略突然大受批評，頗令我大惑不解。我相信批評者均存心關注香港市民的利益。倘是為維護本身的既得利益，或認為此舉能取悅將來的宗主國——中國政府，又或只是希望贏取政治利益，則未免令人惋惜。

薛浩然議員的動議更使我莫名其妙。本局最少已有兩次機會可辯論港口及機場發展策略，即一九八九年十一月及本年十月的總督施政報告辯論。當時，本局就此事發言的大部

份議員均支持此項發展計劃。我在本年十月二十五日辯論總督施政報告時已詳細論及此計劃，並在兩次辯論中，對此計劃表示支持。我不打算在此覆述當日的論點，也不認為有必要就此事再行辯論，即或再行辯論，也不會有何幫助。

對所有人來說，當前的工作顯然是着手進行有關工程，確保能以最具成本效益的方式進行，而非絮絮不休地進行辯論。

然而，薛浩然議員既已決定提出動議，而其動議內容至少有一項建議會對本港政府的運作方式產生深遠影響，我作為立法局議員，若不致一辭，實有失職責。

從表面看來，薛浩然議員的動議似乎沒有甚麼值得爭議的地方。相反來說，乍看還會贏得廣泛的讚賞。事實上，若非其(c)項建議，我亦會衷心對此動議表示支持。

倘取消(c)項建議，整段文字便是說明港口及機場發展策略對本港市民的影響，政府需要向市民公布其決定推行此策略所根據的「重要」資料，及必需定期向本局提交報告，以確保公帑用得其所。我完全贊同此等觀感，肯定政府也認為絕對合理，有關建議其實是政府份內的事情。

薛議員對政府作出一些批評，我認為自己並無責任為政府辯護，不過，公平遊戲的原則驅使我就薛議員的說話，提出一些意見，那是有關他所說的本局議員能否獲得資料以及政府延遲給本局議員各種報告及文件等問題。主席先生，本局議員可以獲得的資料應有別於送交給本局議員的各式各樣報告及文件副本，那些資料數以噸計，複製所費不菲，而議員可能並無時間、意願或專門知識，閱讀所有資料。最重要的是本局議員甚或是市民大眾如果有合理理由需要獲得該等資料，而他們不會被拒。不過，該等資料當然不能屬於高度政治或商業敏感性質。

主席先生，我認為本局議員有責任尋求與自己職務有關的資料，而政府不應無理阻攔。根據我的統計，自從薛議員成為本局議員以來，政府曾四度向地政工務小組匯報，而薛議員是該小組的成員，本局議員亦曾參觀了赤鱘角一次。周梁淑怡議員問為何薛議員似乎不感覺到曾進行該等匯報，答案很簡單，就是薛議員一次會議也沒有出席。既然他覺得對於出席匯報會議不感興趣，那麼，他也沒有要求獲取他現時想要的資料。因此，他沒有獲得提供資料。

令我非常懊惱的是動議所載的(c)項建議。該項建議促請政府在對有關工程計劃作出任何「重大決定」前，應全面徵詢市民的意見，「以確保該等決定真正符合本港市民的意願。」

倘我的詮釋正確，則薛議員是要求把一個非常複雜而且屬於專門技術的問題付諸於集體表決。他正在主張「由市民決定」。對一般市民來說，這番說話當然是十分動聽。恕我大膽說一句，這是候選人的上佳宣傳口號。

首先，讓我們研究薛議員如何界定所謂「全面徵詢市民的意見」。倘他指的是政府有責任向本港廣泛階層人士簡介有關計劃及諮詢他們的意見，務求顧及公眾利益，則我絕不會反對。我憂慮他指的是政府在作出任何重大決定前，應先進行公眾諮詢，並應根據諮詢結果作決定。若如是，我會大力反對，因為這樣與正確的決策程序完全背道而馳。

讓我們談談首要的「重大決定」，就是香港應否興建一個新國際機場的決定。我們必須請多方面的專家對這個計劃的經濟和工程問題進行多項精密研究，而且必須確實地根據研究的結論來作出這項重大決定。所選擇的專家，不論是政府本身的或外間的，都必須以專業道德、經驗和專門知識在其行內見稱。政府須顧全市民的利益，斟酌專家們所提供的方案和建議，並從政治角度考慮該等方案和建議的可接受程度，然後才作出價值判斷。簡而言之，有關決定將與任何大機構的高層決策過程一樣，必須以一系列工作的最終結果作為根據，而整系列工作的每一個環節都必須妥為執行、監察和審核。

這類決定不能仰賴機緣巧合，或任由不曾密切參與研究過程的人憑直覺或意氣來作判斷。我們也不應這樣做。

該項動議的另一個問題是，它只籲請有關決定須「真正符合本港市民的意願」。它並沒有考慮市民的利益。一星期前，我湊巧聽到電台一個電話談話節目。一位先生打電話到電台，極其嚴肅地建議政府將用於港口及機場發展策略的公帑分派給全港市民，每人二萬元。為此，一個五口家庭將可獲得 10 萬元。若與新機場和其他附連基本建設比較，他認為這筆款項會使上述家庭受惠更大。倘進行公眾諮詢，他的抉擇昭然易見。總之，香港的經濟發展絕不是他所考慮的問題。

希望香港不會有太多人與這位先生一般思想。此事說明市民的意願不一定同時與市民的利益脗合。我們正期望當政府面對這樣的問題時，能以市民的利益作為行事的依據，別無其他。

在最開明的民主政府，行政機關會在立法機關的審核和制衡下作出決定。倘不主動作出決定，而將決定的責任推卸於市民身上，則是有失一個具責任感的政府的本份。此舉還會使政府失卻辦事的效力，無法取得成果，肯定會造成混亂。基於這個理由，我反對薛浩然議員的動議；也基於同樣理由，我支持張鑑泉議員的修訂動議。張議員提出的修訂提出了兩項非常重要的事情，就是有關計劃應以最具成本效益的方式進行，且必須符合本港市民的最佳利益。原來的動議忽略了這點，而我剛才已對這點加以提述。張議員的修訂動議還刪去原來動議所呼籲的「全面徵詢市民的意見」。這點我先前亦已討論。

主席先生，香港有時候可比喻為一個龐大企業，絕不能容忍效率低劣、猶豫不決的作風。曾到香港一遊的旅客，對香港經濟大幅度增長、建設活動接踵展開、環境迅速改善的現象，從來都讚嘆不已。我們理應感到自豪，因為我們有活力、有勇氣，永遠願意對陰晴不定的前景作出承擔。

主席先生，我謹此陳辭，不支持原來的動議，支持張鑑泉議員提出的修訂動議。

夏佳理議員致辭的譯文：

主席先生，這是一次奇怪的辯論。我未想過我真的要站起來指出我得詳細研究薛浩然議員的動議，因為在我之前，已有五位同寅表示不明白該動議，並且指出動議有欠清楚。據我看來，薛議員的動議和張議員提出的修訂動議分別不大。主席先生，我認為兩者的唯一分別，是薛議員暗示支持政府對港口及機場發展策略的意向，而張議員則明確表示支持。我可能看錯或者誤解薛議員的動議也說不定。如果我真的誤解了，希望他可以指正。我想請他看看他所用的字眼。他一開始便說「鑑於港口及機場發展策略對本港民眾影響深遠……」。主席先生，據我看來，這暗示港口及機場發展策略會進行，否則，不可能造成影響。其次薛議員談及用於該策略的財政及人力資源。這再一次暗示了港口及機場發展策略是會進行。

薛議員在(a)分段提及發表所有關於各選擇方案的重要資料及政府基於何種根據推行現訂的發展策略。這又再一次暗示已接納了決定，並將予進行。

(b)分段內，他又提及就各項計劃進展提出週年報告。這再一次暗示各項計劃將會進行，否則，又何來報告提交呢？在同一分段裏，他又說這些報告應能使港人感到滿意，知道公帑用得其所。主席先生，如果計劃不付諸實行，我們不會動用金錢。即使在使人猶疑的(c)分段，他說到在作出任何重要決定之前，要進行全面徵詢民意。我認為動議的後面部份亦暗示徵詢的作用，在保證有關決定，一旦加以推行，必須真正符合港人的意願。這再次讓我覺得他暗示支持港口及機場發展策略。如果我看錯了，也許他可以給我指正。說了這麼多之後，主席先生，我想我贊同何承天議員的說法，最少大體在精神上，我覺得我不大反對(a)及(b)。如果我們詳細分析字眼，則可能在追求透露資料的程度上有所不同。關於(c)，聽過薛議員所言關於他明白徵詢公眾意見的問題，我仍然無法予以支持。

以下，我簡要論述張議員的修訂。這項修訂簡單明確，事實上，它只簡明地要求我相信任何一個開明的政府在處理一項本港正進行的大規模計劃上都樂於做的事。主席先生，基於這個原因，我在現階段聲明我肯定支持張議員的修訂。如果我誤解了薛議員的動議，我仍然會投反對票，因為該動議隱含地表示他不支持港口及機場發展策略。

鮑磊議員致辭的譯文：

主席先生，本人支持張鑑泉議員動議的修訂，並會對一兩個主要的問題作出評論。不用說，主席先生，旅遊業對這項計劃的熱誠已非始自今日，同時，眾所周知，啓德機場無論在容量和環境方面，實在不能夠永無休止地作為香港的國際機場。

有人曾建議應對未來 10 年的需求量予以重新評估。經濟司十月三十一日向本局提出具說服力的致辭時，曾提供了背景統計數字及分析由台灣直接進入大陸可能產生的情況。本人同意她的意見。雖然目前的世界性經濟衰退及波斯灣危機，無可否認對來港的長程旅遊有短期的壞影響，但東亞地區蓄待已久對旅遊的需求，與日俱增，一九九零年亦不例外，這點足以彌補上述的壞影響有餘。在未來幾年，可能有班機直飛大陸，若然，這亦只是表

示中國的開放正如火如荼，而台灣及其他地區人士的進入及取道香港，更會進一步刺激香港的旅遊事業。此外，雖然中國對上海及長江三角洲的經濟發展日益重視，香港北面的鄰近地區仍然會是外國投資的主要對象，因此亦會刺激商業性的旅行。

至於該動議的細節方面，當然本局及轄下的財務委員會應負起嚴密監察發展及控制成本的責任。本人同意應將有關的資料向市民公佈，本人並建議應以專業人士繪製的圖表形式，撮要講述各項主要因素，特別是財政方面。

主席先生，支持興建新機場的經濟理由肯定是壓倒性的。現在絕對不容我們猶豫不決。

主席先生，本人謹此致辭，支持修訂動議。

鄭明訓議員致辭的譯文：

主席先生，我只想在這次辯論中提出三點。首先最重要的，是我們不能折回把這問題僅視作是與否的階段，即是說是否着手興建新機場及所需的輔助港口及其他基建工程。厥為重要的，是我們同意這是推行——我必須強調「推行」一詞——策略的問題。我們必須奮力向前，因為這個策略對本港經濟繼續發展及未來的健全發展至為重要。我們不能無視大形勢，因為形勢指出沒有新機場及港口發展，我們的繁榮會受損害。作為公務旅行的常客，我有很多機會將啓德機場與世界其他主要城市的機場互相比較。我們毫無疑問地必須盡快着手興建一個新機場。第二，在議定我們是着手籌劃港口及機場發展策略時候的同時，我們必須集中在改善溝通方面，這是作為監察各項決定的質素的方法。依我看來，當局最近已較前更能向兩局議員提供更詳盡的資料和報告，藉以就進行港口及機場發展策略的決定原因提供意見及背景資料。但是，這不過是所需的有效溝通途徑的一方面。在現階段，我們所需要的是香港政府的領導能力，當局、處理港口及機場發展策略的公務部門、臨時機場管理局及兩局議員本身提供有效的溝通。我們亦需與中國保持溝通，鼓勵中華人民共和國提供若干正面的支持。一如本局一位同寅最近所說，香港和中國的未來是息息相關的。想到這一層，我們必須要求中國和我們自己邁向超乎政治的層面。這事項不能成為一個政治問題。發展新機場及港口計劃必須是一個經濟問題，因為港口及機場發展策略並非一個特別利益組別的事務，亦不應任由個人利用它作為取得政治可見度的工具。港口及機場發展策略對本港至為重要；它使我們有機會繼續向前邁進，繼續為香港傑出的發展和繁榮歷史作出貢獻。第三，是有關諮詢問題。向誰人徵詢意見？何時進行徵詢？要完整推行計劃，是必需有徵詢；但徵詢過程卻不能對我們有所妨礙，令進行所需策略時的進展停滯不前。

舉例說，我獲悉慕尼黑機場的興建需經許多公眾徵詢及溝通過程，以致工程拖延多年。香港不享有這種奢侈，亦不容許時間上的奢侈。經濟上，我們的主要工業亟需盡早進行港口及機場發展策略，換言之，本港居民的生活亟需有港口及機場發展策略。徵詢民意與讓管理人員及專家展開工作之間，必須達到平衡。我們不能召開股東大會來決定每一項與運作管理有關的事務。我們必須看得到而且明白這個平衡，使新機場及相連的基建工程得以快速發展及有效管理。

從這個角度來看，我認爲政府應繼續應張議員的呼籲公布有關的資料。但我也認爲政府有需要加強和本局的溝通與諮詢，以及就港口及機場發展策略的進展與本港社會恰當地聯繫。

主席先生，我謹此陳辭，支持張鑑泉議員提出的修訂動議。

鄭德健議員致辭：

主席先生，自政府發表港口及機場發展計劃以來，香港市民對港府應向公眾諮詢及公開更多有關資料的期求越來越強烈。

立法局議員有責任代表市民監察政府的政策及公帑開支。要對這項龐大的基建計劃作出有效的監察，就需要有足夠的資料，特別是財政上的安排。而且，作爲納稅人，更有充份理由和權利去獲知更多有關玫瑰園計劃中財政承擔的資料。可是，市民至今仍對於這項本港有史以來最龐大的工程計劃中詳細財政開支預算、港府分期所承擔的款項總值，及如果缺乏私人機構參與，整筆款項開支由誰來承擔等事項，一無所知。由是，市民產生不少的疑慮，例如：政府會否增加稅收來籌集資金？財政開支是否合乎經濟效益？新機場是否需要急於一九九七年前完成？基建規模是否合乎實際的需求等問題。我希望政府能就這方面增加透明度，公開有關工程的一切重要資料和數據，消除市民的疑懼，以免影響市民對港府在過渡期管治的信心。

目前，香港經濟增長正逐漸放緩，加上受中東局勢的影響，通脹率持續上升，市民要準備過緊的日子。政府爲興建玫瑰園，實行緊縮政策，加緊控制公共開支、甚至擱置夾心階層購置居所的房屋貸款、押後社會福利諮詢委員會提出的建議，這都是關乎市民的切身利益。因此，在艱難時期，我們更應審慎研究這大型建設工程計劃的財政預算和承擔。

這次玫瑰園計劃的工程費用極爲龐大，影響甚廣，我謹希望政府能以綠皮書、白皮書形式，公開諮詢市民，特別是專業人士和團體的意見，以收集思廣益之效。大部份市民都不希望政府先斬後奏，重演青馬大橋事件。在工程完成日期上，基於有其他資料顯示未來香港的客貨運緊張情況，會有一定程度受台灣與中國的關係、澳門和深圳機場的建成等因素影響而紓緩，政府應配合實際需求，適當地調整完工日期，而不需過急完成，以減輕港人的經濟承擔。如政府仍一意孤行，毋視實際環境，相信在未來的七年內，港人的財政負擔必然加重，生活會變得更艱苦。

主席先生，我一向支持本港興建新機場及發展港口設施，雖然張鑑泉議員提出的修訂動議大前提是正確的，但是，該項修訂動議的內容過於空泛，只能表達我們對該等工程計劃的關注，而無實質建議及缺乏建設性。修訂動議籲請政府採取一切措施，確保以最具成本效益的方式進行基礎建設工程，我相信毋需多說，政府也一定會這樣做。如果依照原來動議（即薛浩然議員的動議）所提出的，發表所有關於各選擇方案的成本費用、技術可行性及相對效益等方面的重要資料及數據，則顯得更有建設性和有意義。而且，修訂動議籲請

政府每年最少兩次向本局報告進展情況，亦只是把政府自己決定的工程計劃定期向本局報告而已，此舉未能確保本局有效地監察政府作出適當的資源分配。

最重要的還是有關公開諮詢玫瑰園計劃的問題。公開諮詢的對象，我認為最基本是要向專業團體、專業人士及區議會和各界人士作出諮詢。

下午六時

主席（譯文）：鄭議員，恐怕我要打斷你的發言。現在已屆六時，根據會議常規第 8 條第(2)段的規定，立法局現在應該休會。

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

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

主席（譯文）：鄭議員，你可繼續發言。

鄭德健議員致辭（續）：

修訂動議亦刪除了原本動議所提出公開諮詢的建議，實未能符合本港市民的意願。

主席先生，基於上述原因，修訂動議不能有效地監察政府，我感到十分遺憾。因此，對張鑑泉議員的修訂動議我有所保留。對於薛浩然議員的原本動議，我是支持的。

方黃吉雯議員致辭的譯文：

主席先生，目前港口及機場發展策略所陷的困局已開始演變成一場胡鬧的爭論了，好比在河堤滲水之際，民眾仍喋喋不休，議論防洪壩的興建費用和進行這項工程的影響。

我們不應忽視最基本的問題，即香港需要一個新機場。如果香港須等到薛浩然議員成為機場專家，表示支持計劃，或須等到整個財政安排籌備妥當，那麼，在未來數年內，我們都不能開始興建新機場。我亦希望能幫助李柱銘議員澄清他的誤解。支持政府打算興建新機場並不是盲目的支持。在任何龐大計劃上，都必須先有計劃及決心，去進行該項計劃，然後才著手處理各項財政上的安排。支持政府的計劃及決心並不是盲目的支持，當然亦非本末倒置。

我們得明白本港亟須興建一個新機場，而且工程必須及早完成，以免缺乏新機場所造成的經濟惡果為患太深。

倘港口及機場發展策略的工程計劃不能如期施行，規模龐大的公司固然有損失，但小型商戶和大部份的勞動人口亦難以倖免。

對於這項工程計劃，我們已沒有時間再從哲學和學術觀點從容爭辯，時間不會隨着我們反覆躊躇而停滯不前。

現在是行動的時候了。

首先，英國政府應顯出其領導者風範，鼓勵英資財務機構參與本港基建工程的融資計劃。

其次，中國政府應展示對這計劃的重要性有更深入的了解。中國在精神上的支持，對本港商討貸款、爭取合理的貸款條件，以及招攬投資等事宜，都會大有助力。

上述所言均屬外圍的支持。在香港，我們本身必須支持這計劃。本港人士應成立一個香港財團，競投承建各項主要工程，以示香港的投資者對前景充滿信心。本港財經界及商界領袖對這計劃作出投資，不但可使資金得以明智運用，還可作為一項訊息，吸引其他人士參與完成整套計劃。這城市曾為本港財經界及商界領袖提供創業致富的環境，如今正是他們回饋於社會的時機。

我們正處於重要的時刻，理應萬眾一心，表示我們體會到有迫切需要立即採取行動，而且情況是刻不容緩的了。

主席先生，我謹此陳辭，支持張鑑泉議員的修訂動議。

林貝聿嘉議員致辭：

主席先生，鑑於日前本人家有喪事，所以對於局內一切工作都要暫時放下，這次辯論本來不預備參與，但聽過薛議員的動議和張鑑泉議員的修訂動議之後，本人覺得身為一個立法局議員，一定要盡議員的一些責任來發言。因此，本人要在這裏表明支持張鑑泉議員的修訂。在這裏亦要多謝主席先生允許我臨時發言。

記得本人在去年和今年回應閣下的施政報告時，已經毫無保留地支持香港必須立刻決定興建新機場和港口計劃，最近更因頻頻要去機場接家人，令我深信以前所作的決定是對的。因為每次去到機場，都令人覺得機場一片混亂，人頭湧湧，機場小，班機密，來往的人多，離港的人要大排長龍，接機的人將機場擠滿，離港的旅客推著行李車可說是寸步難行。我在機場候機時，亦聽到離港的和接機的人說過香港被稱為世界大都市之一，又是世界貿易中心之一，但試看這機場的情況，如何能配合這個稱呼呢？更遑論未來的發展。說這些話的人，他們不是工程人員，他們更不是機場的專家，他們是香港人，他們是旅客，他們所需要的，是適當的機場服務。這幾句說話令我深信，香港要繼續繁榮安定，要繼續成為一個國際城市，興建新機場是刻不容緩的。很多香港市民對機場的興建深表贊成，但

他們擔心的是，興建的費用太昂貴，因此張議員提出的修訂動議的第一點，要政府採取一切措施以確保該等工程計劃以最具成本效益的方式進行，這點本人非常贊成。而且本人亦是張鑑泉議員的專案小組成員，將來所有的機場費用撥款，相信本人和其他議員都會非常審慎地考慮。記得今年本局議員去赤鱘角參觀時，本人當時除了要了解清楚赤鱘角的位置外，更關心的是，如果要在這裏興建機場，到底對當地的自然環境、空氣、水質和噪音的影響會多大呢？會否造成環境污染呢？張議員所提及的第二點修訂動議，要政府繼續公布有關的資料，我相信這些有關資料一定會包括環境保護的資料在內。張議員提出的修訂動議的第三點，每年最少兩次向本局報告工程進展的情況，這個建議可使我們很快知道工程的進度，如果我們有問題或質詢時，可以很快提出，而且在接受這些報告時，我們一方面可以監管工程進度的情況。

鑑於興建機場是這樣急切需要，如果每樣事情都要全面徵詢市民意見，我恐怕，不知那日機場才可動工，更不知會否有機會看見機場建成。

事實上，我不但希望看見新機場的建成，我更希望有機會第一時間去赤鱘角乘飛機。主席先生，本人因此反對薛浩然議員的動議，支持張鑑泉議員的修訂動議。

林偉強議員致辭：

我對於在赤鱘角興建新機場的決定，極表支持。但這項號稱「玫瑰園」的基本建設計劃是屬於龐大的資本支出。一般市民都在憂慮，是會動用 700 多億元的累積財政盈餘及 300 億元外匯儲備基金，更有可能要向國際財團融資。這種情況引起市民的憂慮，實屬非常正常的現象。興建新機場是必須與港口設施和交通系統互相配合，所需費用約為 1,270 億元，這是一九八九年所作的預算，如果加上每年通貨膨脹的利率，我相信費用會更龐大。主席先生，在這過渡的時期，政府的政策，是需要增加透明度，以免市民產生不必要的憂慮。我希望政府，對基建計劃的問題多些向市民匯報及徵詢，以便取得全港市民的大力支持。

劉健儀議員致辭的譯文：

主席先生，本人謹此發言支持張鑑泉議員對薛浩然議員動議的建議修訂。

主席先生，當你在一九八九年十月的施政報告上首次透露與港口及機場發展策略有關的工程計劃時，本局議員對它的支持是十分明確的。沒有人提出反對。實際上，大部份議員都對有關的計劃表示歡迎，並且承認這等計劃對刺激香港的經濟及維持繁榮及信心，會起積極的作用。

隨着時間的消逝和其間介入的事件，包括中國對這些工程計劃的態度，初期產生的熱情好像減退了。本人很遺憾見到一些人，包括一些本局的同寅，對有關的工程計劃開始挑剔及懷疑其可行性。他們甚至從頭質詢進行這些計劃的理由和目的。至於本局一些認為港口

及機場發展策略工程對香港長遠利益是不可或缺的人來說，今日的辯論十分切合時宜，因為它給我們增強上述信念的機會。

主席先生，本人毫不懷疑香港需要繼續擴充及發展，以便維持成為亞太區最繁忙國際貿易中心之一的地位。香港能取得今日的地位，絕非僥倖，乃是因為它有能力和準備就緒，或甚至能洞悉先機地去配合本港日新月異的環境和需要，以增長和發展。事實上，香港經濟成功的一項主要因素就是我們能努力不懈地將基礎設施加以改進和現代化，並維持高效率的運輸和通訊系統。我們必須一如以往，繼續精益求精。

本人認為，很少人會對香港需要一個新機場有異議。很多人明白到為應付貨運吞吐量的增長，香港的港口設施應按步擴充，是明智和切合需要的。與港口及機場發展的整體策略有關的龐大交通設施和運輸網絡，構成了整體運輸的基建骨幹，足以保證可以應付香港運輸的長遠需要。我們不難見到，這些鴻圖大計，長遠來說，對香港的進一步發展定必有利，事實上，張鑑泉議員所引述最近香港市場研究社的調查清楚顯示港口及機場發展策略工程繼續受到絕大部份市民的支持。

主席先生，我個人相信現時的港口及機場發展策略計劃曾經由資深的顧問作過深入的探討及研究。本人亦相信建議中的策略可為香港提供最大的發展潛力。雖然如此，本人同時亦深知社會上一些人士，就選址、時序及財政方面，表達了關注和某些保留態度。本人有幸身為立法局研究新機場及有關工程的財務安排專案小組成員，從而得到政府當局的詳細講解，同時，亦有機會參閱協助政府最初對策略作出決定的一些文件和資料。本人發覺這些資訊對本人進一步了解有關計劃十分有用。本人認為，現時產生的很多懷疑和顧慮，都是因為對有關工程計劃缺乏了解。

主席先生，無可否認港口及機場發展策略是香港有史以來最大規模的基建工程。如此龐大的工程肯定對社會有重大的影響。無可避免，它將會對香港的財政和人力資源產生重大壓力。因此，不只政府必須絕對作出堅決的承擔，同時亦須得到市民的支持。在香港來說，我們更需要得到未來宗主國的了解和希望得到她的贊同。雖然港口及機場發展策略不錯是可由香港自己決定的內部問題，但我們不可忽略一點是這些工程及有關的投資是跨越一九九七年的。假如中國對這些計劃採取更積極和支持的態度，肯定會大大增強私人機構的投資信心，而我們都知道如果要在進行這些計劃時維持成本效益，私人投資參與是極為重要的。

要取得本港人士的了解和支持、要消除中國當局的疑慮和擔憂，本人相信政府對這些計劃必須採取更公開的態度。我們必須停止不必要的忖測和無根據的批評。本人相信通過透露更多有關工程發展可行性，建議實施的工序表、財政預算及財務安排方面的資料，可以達到這個目的。本人認為實際上當局是無需隱瞞任何事項，不發放資料只會令人懷疑及不相信政府的誠意。本人亦覺得政府不應躲避有建設性的批評。政府必須慎重考慮來自社會人士的意見，並在適當的情況下，將改革納入有關方案內。即使最妥善的計劃亦必有改善的餘地，本人因此希望政府不但公開，而且開心見誠。

主席先生，本人強調政府必須開心見誠及從善如流。不過，這並不是說政府應延宕各項計劃，直至一切都徵詢過市民，或須待市民或中國對某事項應允後才予進行。猶豫不決，反覆無常及因循苟且都跟香港一向以來的高效率聲譽扯不上關係。能夠當機立斷和實事求是一直都是香港成功的法門。我們知道在一些國家內，對某項工程應否進行作出決策前，可能需時數年至數十年，以便進行公眾諮詢及調查，但這並不是香港樂於分享的經驗，肯定亦不是香港的處事方式。薛浩然議員的動議似乎建議本局同寅應步其他國家制度的後塵，而本人主要基於這個理由不支持他的動議。

此外，本人認為薛議員的動議缺乏清晰的動機和方向感。他是否要求本局同寅傳召更多報告、更多資料及更多公共諮詢，以便在我們進行工程之前舉行更多討論及更多辯論，以究其利弊？他是否建議有關工程應予擱置，等待這些討論及辯論的結果？他是否原則上反對這些工程？假如我們支持他的動議，我們究竟站在那一方？雖然本人同意政府在提供有關資料時應更公開，同時亦同意本局有責任積極監察工程的進度及確保以最具成本效益的方式使用公帑，本人卻不同意將這些工程束諸高閣，等候公眾諮詢結果及公眾辯論結束。這些工程早已應實行。我們的顧問及專家已經花了很多年日，甚至太多年日來研究這個問題，仔細考慮不同的選擇，最後才決定了這個策略。當然我們可以，也應該繼續討論這些工程。我們可以，也應該不斷緊密監察這些工程的實施，但最重要的，是這些工程的主要部份不能被擱置。我們知道香港需要、而且是迫切需要這些工程，我們現在必須重申我們對這些工程的支持，使政府得以立即進行所需的工程。作出支持的附帶條件，比如公布資料、定期提供進度報告等，必須是後決而非先決的。基於上述，本人認為張鑑泉議員建議的修訂，是將提交本局的動議納入正軌，因此予以支持。

杜葉錫恩議員致辭的譯文：

主席先生，我要多謝你准許我越序發言，並向因而要押後發言的同僚致歉。

主席先生，我認為張鑑泉議員建議的修訂削弱了原有動議的原則，因為它假設興建新機場的地點和方式並沒有爭議。實際上，在政府未向市民解釋為何要排除其他成本較低的工程計劃之前，這個爭議仍然存在，而且未能得到解決。

主席先生，我對於足以決定興建新機場地點所需的土力工程知識不擬提出質疑，我所知道的，只是很多香港市民對我們目前動向感到恐懼——由於政府迄今仍未有作出任何言行解釋，以減輕此恐懼。政府只是透過廣泛的聲明，指出香港需要增加港府高層職位、更多諮詢及動用更多公帑進行其需要的基建工程，從而加深這些恐懼。一年之前尚被人視為對香港未來增強信心的措施，現時看來，姑勿論是否正確卻被人當作一項榨清香港庫存的行動。假如這個花錢的趨勢是勢所必然，政府應向市民說明理由，而不是倚靠其官員或委任的人士，來說服本局通過任何政府擬進行的措施。我贊成原有的動議，即政府應公佈港口及機場發展策略工程各項選擇的詳細資料。我同意所有大型的顧問計劃報告書應事先提交本局，使市民認為政府的支出是合理的。

主席先生，我認爲原有的動議不大清楚，但相信公開解釋和諮詢的原則，是符合市民的意願和關注的，況且本局也不可以自稱能代表全部的市民，因此，我不支持修訂的動議。

梁煒彤議員致辭：

主席先生，回顧以往多月，就港口和機場發展策略和計劃，上自中港雙方政府，下至社會上不少有心人都發表了很多很多意見；有謂和無謂的爭辯仍然爭持不下，各不相讓。

今天，本局議員終於就這個策略和計劃進行動議辯論。辯論安排爲先由薛浩然議員提出動議，接着由張鑑泉議員提出修訂動議。後來，我們更接到通知，李柱銘議員亦會提出修訂動議。今次，我的致辭分爲兩部分；第一部分只就動議和修訂動議內容發言。

主席先生，目前，我們需要對薛議員動議和張議員修訂動議作一個選擇。概括而言，薛議員動議顯然一方面沒有表示是否支持政府的港口和機場發展策略和計劃，另一方面卻令人感覺到不少措辭似乎接受了整個發展策略和計劃。這樣的動議真教人難以適從。剛才不少議員也質疑過這些似乎自相矛盾的文句了。張議員修訂動議則要求本局議員明確地就整個發展策略和計劃表態。

我認爲，我們同僚應該對這個發展策略和計劃表態。如果本局聲稱支持這個發展策略和計劃，我深信，這樣會大大增加本港和國際投資者在本港投資的信心。

主席先生，說到薛議員動議，第(a)項要求政府立刻採取措施，提供我們資料。這顯然暗示了當局從來沒有這樣做過。這是不正確的。當然，政府所提供的資料是否足夠只是見仁見智的見解了。

第(b)項只要求政府每年向本局就有關的工程計劃進度提交一次報告。這樣的要求難免令人覺得次數過少，太不會變通。我們應該要求每到適當的時候，當局就必須向本局提交適當的報告，讓我們能夠有效地監察有關的發展策略和計劃。關於這方面的要求，張議員修訂動議則比較進取得多。

第(c)項的要求簡直令我不禁失笑。這項竟然要求政府每當作出與發展策略工程計劃有關的重大決定，即所謂每項重大決定之前，全面徵詢市民的意見。雖然這樣的要求看起來似乎很中看，聽起來似乎很中聽，卻顯而易見是不可行，不具實質意義的。如果當局每作所謂重大決定之前都全面地徵詢市民的意見，只會費時耗力，無謂地傷害有關的工程計劃而已。居民的意願是需要尊重的。然而，只要公眾接受了整個發展策略和計劃，我們就應該放手讓有關當局去進行。凡涉及公帑的使用才由本局財務委員會監察。關於這些，由於剛才多位議員提過了，我不再重述。此外，政府必須繼續考慮各界社會人士對這些工程計劃的意見。如果需要，當局甚至對計劃作出修訂。

主席先生，經過了剛才的冷靜分析，也聽過了薛議員和張議員各自的動議和修訂動議解釋，我比較接受張議員修訂動議。其實，如果張議員不提出修訂動議的話，我會提出。

主席先生，現在讓我就港口和機場發展策略和計劃發表一些意見。過去幾年，我一直有機會就這些發展策略和計劃，包括新的國際機場發展計劃，公開發表過不少意見。不久之前，我在本局就本年度總督《施政報告》所發表的辯論致辭就簡略地綜合了我以往在這些方面一些比較重要的意見。

主席先生，相信各位議員不會希望我今天再次長篇大論地重述我對港口和機場發展策略和計劃的看法。我只再次強調，無論從那一個角度來看，本港的確需要盡快興建新的國際機場以代替接近完成歷史使命的啓德機場。

正如我就本年度《施政報告》而作的辯論致辭指出，「一直以來，我的理解都令我認為赤鱘角比較其他地點如海港西部、稔灣和後海灣適合作為新機場的興建地點。這處地點也最能夠合理地配合新一代海港設施的發展」。因此，我歡迎政府選擇赤鱘角作為新國際機場的興建地點。此外，我也希望有關當局盡其可能向公眾提供涉及這樣龐大發展策略和計劃的適當資料和解釋。

其實，五位司級官員同僚就我們非官方議員就本年度《施政報告》所作的辯論發言而發表的答辯致辭相當出色，系統地解釋了為什麼本港的確需要盡快興建新國際機場和選擇赤鱘角作為興建地點，以及如何融資等等。同時，政府不斷地為我們非官方議員提供更多有關的資料，加強對新國際機場發展計劃的認識。此外，當局也安排了時間和場所，準備向所有市政局議員、區域市政局議員和區議員解釋整體發展策略和計劃。這是一個很好的開始。

主席先生，中國政府方面對本港的港口和機場發展策略和計劃，包括新國際機場發展計劃的態度究竟如何呢？綜合傳播媒介所顯示的消息，有理由相信，中方有了本港的確需要興建新國際機場和相關的發展計劃這個意念。此外，中方也堅持有關的發展策略和計劃必須依從大多數居民的意願。

本港居民的意願顯然並不容易一下子就能夠精確地求證或者識別出來。然而，香港市場研究社在本月初所發表的上月居民意願調查報告卻很有參考價值。張議員剛才也提到這個調查報告。縱然一般意見深信本港今後會面對經濟不景，通脹高企這樣的難關，一般居民卻非常願意支持會消耗千多億元的港口和機場發展策略和計劃；在確信未來會面臨困難的情況之下，仍然有 64% 被訪者支持整體發展策略和計劃，另外 23% 也不過不表示意見而已。顯而易見，就是否支持港口和機場發展策略和計劃而言，大多數居民的意願可算相當明確的。

主席先生，正當本局議員就本年度《施政報告》作辯論發言的時候，新的國際機場發展計劃方面可以說有了令人鼓舞的新發展。中港雙方政府不再猶豫地就港口和機場發展策略和計劃一起成立了專家小組，而且在本港召開了首輪會議。在會議上，據稱港方向中方提供了很多有用的資料。中方因此對這些發展策略和計劃，包括新的國際機場發展計劃，有了進一步的認識。

顯而易見，中國政府方面仍然擔心新的國際機場和相關的發展計劃可能會為未來香港特別行政區帶來沉重的財政負擔。這種擔心是可以理解的。我們知道，政府因此就這點作過不少解釋，包括利用外匯基金、儲備和未來特區土地基金的統計數字來作說明，解釋目前本港具有足夠的財務準備以支持新國際機場和相關發展計劃的興建。不過，我不敢肯定這些說明是否足夠。

主席先生，無論如何，由於目前本港具有足夠的財務準備，只要我們能夠在港口和機場發展策略和計劃上成功地部署一個優良的財務策略，包括控制整體管制計劃的開支成本、一切工程計劃以衡工量值，最佳成本效益為準則、盡量吸引私人資金參與有關的計劃，財政上的問題就不難解決了。在一些政府全面投資的計劃方面，當局可以考慮利用借貸和發行長期債券辦法去舒解財政上所承受的壓力。

就上次《政府收支預算案》和本年度《施政報告》作辯論致辭時，我也指出，「中國政府對這個跨越一九九七年龐大基礎建設發展計劃的態度足以影響計劃的成敗。只要中國政府能夠給予發展計劃一些積極的支持，……我們相信計劃就一定容易得到各國私營機構的廣泛支持，減輕對公共財政所產生的壓力。」

主席先生，不少居民十分關注新的國際機場和相關的發展計劃會對政府財政狀況、本港各項社會服務和有關當局稅務政策造成相當程度的影響。政府應該詳盡而扼要地就這些可能的影響向公眾解釋一番。

最後，我希望政府在適當的時候繼續向居民公布有關新國際機場和相關發展計劃的資料，包括解釋啓德機場的飽和預測、新機場興建的迫切性、新機場的選址和財務安排以及進行有關的計劃時對公眾可能造成的影響。當局應該印製簡介港口和機場發展策略和計劃的小冊子供居民參考，也製作一些錄音、錄映帶供電子傳媒和其他公共場所，包括各大會堂、社區會堂和購物中心播放。

主席先生，我謹此陳辭，支持張議員修訂動議。

麥理覺議員致辭的譯文：

主席先生及各位同僚，我的演辭會非常簡短。

在我任職香港政府工商署多年期間，本港的航空服務是有關當局經常研究的問題。毫無疑問，當局已察覺到，鑑於本港經濟的特質，提供足夠的航空服務實至為重要。自一九七三年以來所進行一系列極其詳盡的研究，建議在赤鱗角興建新機場。我清楚記得，當時我任職的部門無人否定本港有需要興建新機場，而根據所得的專業研究報告，我們一致認為，在赤鱗角興建新機場，是取代啓德機場的最佳選擇。

17年後的今日，應否及在何處興建新機場的問題，仍令我們苦惱，此外，更需考慮成本問題。

在這 17 年來，我一直深信若要繼續發展本港的經濟，使中港兩地均蒙其利，我們必須興建新機場。根據所得的資料及數據，我確信赤鱘角是興建新機場最理想的地點。我亦深信政府並無在有關興建新機場所需費用的數字上取巧，而政府致力從速進行是項大型基建工程，並非別有用心。該項工程延擱多年才着手進行，實在令人惋惜。

事實上，我已對薛浩然議員說，他實在非常幸運。他至少獲得四位議員支持他的動議，但祇得一位議員支持我的動議。他顯然比我更擅於搞政治。

基於以上所述，我謹此支持張鑑泉議員的動議。

薛浩然議員致辭：

主席先生、各位同事，今天當我來立法局開會的時候，途經文華酒店附近，我去找人擦鞋。很奇怪，那個擦鞋童能把我認出，他說：「薛先生，你擦鞋呀！」我說：「不是，我是來給你擦。」他說從報章中得知我今天會在立法局上動議一個辯論，我說好極，這是公民意識的表現。我見一個擦鞋童竟也如此留心社會動態，當時十分高興。他在替我擦鞋期間說：「薛先生，今天你的動議一定被否決，不定過不到關」。我說：「小小擦鞋童何來如此高的政治智慧呢？那個辯論還未開始！」他說：「你不明白的了，你回去想想吧。」當我今天在此聽到大家同事的辯論時，我覺得此擦鞋童有相當高的智慧，因為隨着時間一分一秒地過去，這個擦鞋童的預言似乎越來越接近事實。因我覺得這動議真的正如那名擦鞋童說的一樣：「薛先生，你輸定了的，你無必要說的」。我覺得雖然是輸，雖然在此局內失敗了，但市民和我的選區是會支持我的看法。

接着我想談談的是，今天辯論亦有一個較奇怪的地方，是我們看不到官方議員發言。但奇怪，在這個會議廳上，雖然是沒有官方議員的發言，卻是充斥着官方的論調，官方的論調都在此會議廳上充分地表現出來，這是我今天所體會到的。

我想借此機會向大家分析一下我個人對張鑑泉議員的修訂動議和本人的動議異同之處，向各位表達一下我的意見。作為一個大議會的小議員，我覺得我仍然有發表意見的自由。

首先，在動議辯論港口及機場計劃的精神上，我是完全贊同張鑑泉議員的看法，就是立法局作為香港民意的領袖是有必要就此事進行公開辯論，使市民清楚明瞭到立法局就基建問題上究竟有甚麼立場，和作為代表市民監察和審批政府工務開支的代理人，究竟又有甚麼意見，民衆的利益是否通過本局充份反映出來等等。

現在閒話休提，言歸正傳。首先，張議員的修訂動議最大的敗筆或最大的爭議在於要本局支持政府的意向（英文所謂的 *intention*），去推行港口及機場發展策略。眾所週知，有關的發展策略，香港政府在毫無向市民徵詢的情況下，以獨斷獨行的方式，已經由意向階段進入了實際執行階段。而這個過程已由去年的十月閣下的施政報告決定從三個可行方案中，在未經公眾諮詢的情況下，放棄了其他兩個方案而鍾情於赤鱘角方案。而從該日起到今日為止，政府經已花了接近 30 億元的金錢在顧問和設計上，而赤鱘角機場附近的收地

程序亦在進行中，有關的機場管理局亦已成立。又布政司公開宣佈動用 70 億港元儲備來自資興建青馬大橋，而標書亦已在憲報登載了。從此種種實際跡象看來，都在一一說明基建工程計劃經已脫離了張議員所說的「意向」階段。全港納稅人和市民，實質上經已開始在直接或間接上支付有關基建的費用。

因此，這個動議在實質上已是明日黃花，失卻現實意義和時效。除非張議員是洞悉先機，知道政府並無貫徹執行港口機場發展計劃的決心，只不過是心中意向而已。

主席（譯文）：張鑑泉議員，你是否就會議常規的事項起立發言？

張鑑泉議員（譯文）：是的，主席先生，我的修訂動議須準確地將「打算進行」讀出。薛浩然議員卻刻意遺漏了「進行」一詞。

主席（譯文）：張鑑泉議員，這並非實際涉及會議常規的事項。但是，某位議員有權再次發言就另一位議員不明白的事項作出解釋，這是議員可就一項修訂兩度發言的唯一情況。薛浩然議員，請繼續。

薛浩然議員致辭（續）：

謝謝，主席先生。第二，該修訂動議籲請政府基建計劃推行時以最「具成本效益」程序，此點有本末倒置之嫌。因為在推行任何計劃前，首要考慮的問題是需要的問題、財力的問題，以及優先次序的問題，成本效益只能夠在該三項問題得到照顧和解決才有實質意義，否則所謂市民的最佳利益亦變得子虛烏有。

第三，修訂動議建議政府繼續公布有關資料的提法不夠實在，我個人看法只不過是提供多一個藉口讓政府在將來更加振振有詞地去作出例如：青馬大橋式的先斬後奏的資料公布。此外，市民對政府在公佈有關資料方面的誠意有很大的保留，以本局為例，有關資料如：港口及機場顧問最後報告書，在出版後 10 個月才送一千零一個副本予立法局。此所謂過往「業績不佳」，令投資者信心卻步也。相信若不是在龐大的輿論壓力下，該等資料正如是放在張鑑泉議員前面的資料，有可能在九七政權移交時才一齊移交給立法局也未可料也。

第四點，亦是兩個動議最大分歧的地方，在修訂動議內，有關要求政府在作出有關重大的基建工程決定前，應全面徵詢市民的意見，以確保該等決定真正符合本港市民的意願的要求都全部不翼而飛，由無影跌落無蹤去了。在一個自由、民主的社會裏，諮詢民意是一個極其重要的手段和有效方法，它不單使我們知道民意之所在，同時民意亦可以起了制肘政府邁向獨斷獨行的傾向。政府和本局成員都經常提到兩局共識，希望在九七年加快民主的步伐，如何地去增加政府的透明度等，假如這個修訂案如獲通過的話，則民主意識，公民意識已蕩然無存矣！

各位議員同事，雖然大家都來自不同的階層，有不同利益和背景，但無論是通過委任方式或者是民選方式進入立法局，雖然大家的座位的方向都不一樣，但大家現在都是坐立法局大樓之下，儘管我們的政見可能有分歧，我相信大家的目標都是一致的，這個目標就是共同攜手努力搞好香港，使到「香港是吾家」以及「港人治港」的這個理想，得到確實落實和實現。我們對政府作出批評，並不是這個政府是我們的敵人。我們對政府作出嚴厲的監察，並非是我們想令我們的政府難堪，目的是希望政府能夠有則改之，無則嘉勉，希望能夠達到官民合作，共享太平。而這點，我相信亦都是全港 600 萬市民對今日坐在本立法局會議廳內的各位同事的殷切期望。

主席先生，我謹此陳辭，反對修訂動議。

蘇周艷屏議員致辭：

主席先生，在過去數 10 年間，本港能夠取得舉世矚目的成就，其中兩個重要因素，就是政府運作具有高度的效率，以及基礎建設能早作安排，以配合社會的需要，這兩個因素，今後能否繼續保持下去，對本港的未來發展關係重大。

本港需要興建一個新機場，這一點社會上已有共識。而香港政府亦就新機場開展準備工作。現時市民大眾關心的焦點主要是如何善用資源，將新機場建成。諮詢是政府決策過程中一個重要的環節，而興建新機場是一個龐大工程計劃，可就一些原則性問題進行諮詢，牽涉複雜技術問題的工程計劃，要全面諮詢市民的意見是存在一定的困難。

當然，正如本人在施政報告中講過，爭取市民對龐大基建計劃的支持是十分重要，新機場的融資安排一定要透明度高。這方面需要政府提供更詳盡的資料，本人建議，日後財務委員會在審議有關港口及機場發展策略的撥款申請及其他財務安排時，政府擬備的文件內容應盡早公布，以便本局同僚在審議時能夠考慮公眾的意見。

本人謹此陳辭，支持張鑑泉議員的修訂動議。

田北俊議員致辭的譯文：

主席先生，薛浩然議員擬在今午的議程以其本人名義提出一個包括三個項目的動議。然而，正如張鑑泉議員提出的修訂動議顯示，整件事情暗藏着一個沒有公開的議程，較早時薛議員發言時亦證實這點。原來動議並非純粹關乎向公眾諮詢進行資料蒐集。原來動議更深一層的含義，其實是為了阻止新機場的興建。

主席先生，薛議員原來動議的第二部份，即(b)項，與張議員的修訂頗為接近，我可以接受。此部份要求當局就港口及機場發展策略的進展每年向本局提供報告，從而使本港市民確信所付出的公帑用得其所。至於每年兩次提交報告應能提供相當詳盡的資料而不致忽略

重要的事項，換言之，這是具建設性的，更不會造成障礙。歸根結底，我認爲原來動議(b)項以及提出的修訂，目的都是設法使我們能看到此項工程計劃的成績及監管其開支。

不過，除了上述事項外，我擬論述原來動議其他兩個部份，即(a)項及(c)項的含義。(a)項要求政府「發表所有關於各選擇方案的成本費用、技術可行性及相對效益等方面的重要資料及數據，以及公布政府推行現訂發展策略是以甚麼爲根據」。這是一項相當過份及頗爲不必要的要求。

我們已經擁有大量資料，包括由地政工務科提供的冗長報告，以及各技術專家擬備的文件。十月三十一日本局會議席上，經濟司、財政司及其他司級官員亦就此事向我們作出詳盡解釋。

若仔細閱讀該等文件，必然可以獲得足以解答原來動議(a)項各項問題的詳盡資料。

所有此等資料已由適當部門編製及提供。我們不禁問道：議員應怎樣處理此等資料？我們應否各自聘請多間顧問公司解釋此等文件所載述的技術細節？作爲議員，我們本身是否具備有關的專業知識，能了解該等文件大部份的技術細節？

情況若然如此，爲何囫圇吞棗，索求啜不消的技術資料？拘泥於獲取資料，並不等於已具備真知卓見。更不應自詡，使市民大眾及日後的選民對其辦事能力有錯誤的理解。薛議員開列他想獲得更多資料的項目名單，在座若干議員或許亦有同樣要求。他在本年十一月一日致函立法局議員研究新機場及有關工程財政事宜小組召集人，開列該等項目。

此等項目絕非消閒的閱讀題材，它們包括相當專門的題目，例如有關「新闢低地」的第 TP1 號報告，有關「粗篩」的第 TP10、TP16、TP17、TP25 及 TP26 號報告。

他要求獲得資料的項目之一是與 TP19 號報告有關的「海床泥土處理」問題。此乃一項有趣的項目，因爲對於「投擲泥漿」（此即中傷別人）的玩意，身爲公眾人物者，應毫不感到陌生。況且機場新址所在地的大嶼山，每年均舉行一個泥漿奧運會。大嶼山的泥漿確是一個令人神往而且是我們應知道更多的題目，正如我們應知道更多有關大浪灣的青蛙及癩蝦蟆的生態一樣。

我認爲我們不需要所有此等關於港口及機場發展策略的技術資料。有關方面不應期望本局議員明白及深切了解此等技術資料的詳情。在我們研究成本、技術事項及多種選擇方案等複雜問題的每個階段，由負責任的政府當局發揮領導作用及由專業人員就有關項目提供指引，更屬適當。對事情一知半解固然危險，但另一方面，資料過多則可能弄巧反拙。

主席先生，我現在轉而談談薛議員所提動議的(c)項。該項動議似乎是由於對此類龐大規模工程計劃的性質誤解甚深而提出。薛議員的動議要求在作出任何與港口及機場發展策略有關的重大決定之前，「全面徵詢市民的意見」，但他卻沒有就此語的含義作任何提示以助闡釋。主席先生，此等動議既不切實際，亦不可行。甚麼是「全面徵詢市民的意見」

呢？是否表示每當需要訂購相當數量的水泥，或者招聘或解僱高級職員之時，我們均須舉行全民投票？

誰人可以判斷何謂非常重大決定、或不甚重大決定，或甚至是頗為重大決定？該動議繼而提出以若干未加說明的辦法來確定有關決定是否「真正符合本港市民的意願。」

若干人士，包括薛議員在內，聲稱為港人說話，我對此種聲稱感到相當厭倦。他們的論調，美其名是一種修辭技巧，說得差一點便是謊言。即使顯而易見是簡單明確的問題，香港人也未必意見一致。因此，就一項極為專門的問題，例如港口及機場發展策略而言，香港人可能充滿誠意，但對「重大決定」的含義實在不知如何理解。

此等建議及其採用的措辭令人感到遺憾。該等建議未經深思熟慮，不單沒有啓發作用，反之更惹喧嚷。

我們切不可忽視一項基本成本。此即不進行新機場計劃所牽涉的機會成本。正如經濟司本年十月三十一日在本局發表的演辭中指出，不進行新機場計劃的整體代價非常鉅大及難以估計。對於此項敏感但重要的問題，薛議員會否預期全港市民均能作出合理回應？我認為不會如此。

主席先生，在作出總結時，我籲請本局同寅小心謹慎，切勿相信任何未經清楚考慮，只求搏取宣傳的動議。由於一九九一年選舉將屆，我們須慎防該等利用人性弱點以圖獲得選民支持的花言巧語。

我亦想籲請香港人提防一些本局議員，他們不出席會議，不去實地參觀，不做好家課，但卻口口聲聲說自己代表民意。

主席先生，我和本局多位同僚都明白，港口及機場發展策略並非沒有冒險成份。部份社會人士並不歡迎此計劃，而中國政府至今亦只是有保留地予以支持。不過。我們有能力興建新機場，而新機場亦必須興建。還記得七十年代有人質疑是否需要興建地下鐵路系統，在此之前於六十年代，亦有人質疑海底隧道的建造。他們全都錯了。

我們在社會福利計劃方面的支出，由一九八〇年的七億元，增至本年度的 47 億元。其他與選民有切身利益的事項，例如房屋、教育及醫療服務，支出亦大幅增加。不過，我們切不可忽視日後應如何增加收入，以便應付此等社會福利開支。香港日後如要成為太平洋區的一份子，必須實施港口及機場發展策略，此乃通往更佳前景的途徑。

我們必須以積極態度面對廿一世紀。我們不要消極主義，亦不願聽取一些把香港比喻作北京烤鴨的人士的言論。香港並不是鴨，只有少數持否定態度的尋求選票者才會發出鴨叫。

我們不應視香港為一間正在清盤的私人公司。我們要做的工作有很多，草率擬定的動議只會拖慢香港的進展。

主席先生，我謹此陳辭，不支持薛浩然議員所提動議的(a)及(c)項，對於張鑑泉議員的修訂動議我予以支持。

黃匡源議員致辭的譯文：

主席先生，我支持張鑑泉議員的動議，因為他的動議較原來的動議更能正確地整般反映我對這計劃的意見。

從微小的角度來看，港口及機場發展策略的某些方面無疑會引起我們個別人士的反對。不過，我們不能忘記，我們作為立法局議員，有責任從香港的全面角度去考慮這個計劃。這不是森林和樹木的問題，可以說是關乎我們能否看見森林。一直以來，要掌握整個計劃的要點及其財政影響都極度困難，政府不向我們提供中肯而及時的資料，亦不向市民提供資料，使本港市民知道公帑用得恰當，實在值得受到公正的批評。由於計劃的性質複雜，政府在發佈資料方面的工作極其困難。我從來未感到當局對我隱瞞什麼。我們要求獲得任何文件，都獲得當局立即提供。其實，這是如何以能令人明白的方法選取資料的問題，以便我們發揮全面的監察作用。另外一個較有效的溝通方法是由當局召開簡報會，預料第一次簡報會將於十二月舉行。屆時，每位議員均應有機會談及其本身的興趣及關注所在。當局可隨而提供詳細的有關資料，而我會將環境影響研究的資料包括在其他有關的資料內。向公眾人士散播資料是一件困難得多的事情。來自功能團體的本局成員，可向其代表的組別解釋重要的問題。參與區議會工作的成員應該可以透過會方向區內人士傳遞資料。但首先，當局必須先做好準備，審核有關的資料，選取向公眾人士透露的一切。傳播界亦可擔當重要的配合工作，作出客觀而不偏不倚的報導，讓本港市民自行下判斷。

我同意定期向本局提出正式報告會有所幫助，至於每半年一次是否足夠，我沒有特別的定論，只能讓經驗說明一切。不過，如發生真正重要的事情，當局就不應再等待。

我在十月二十四日說過：「政府當局亦亟需早日委任一名人士出任機場管理局行政總裁之職。」我在此再強調這一點。這位高層人選是整個計劃各種複雜問題的主腦，不僅是管理整個計劃，也須把計劃的內容告知本港以至全世界人士。

最後，我不明白薛浩然議員動議(c)段的意義。他提議進行全面徵詢民意時，是否意指諸如就慕尼黑機場進行的公開審裁聆訊？如果是的話，我請各位在踏上這條滑路前應慎重考慮。這個做法，會一下子使當局成了無能的執行者，更會因少數未獲全民支持的人士所施行的阻礙策略而拖延重要基建工程的進展。我們需要做的，是加強現有的溝通渠道。作為立法局成員，我們應更致力架起與本身代表團體及公眾人士的溝通橋樑。真正的諮詢，第一步是提供資料。

主席先生，基於上述原因，我支持張議員的修訂動議。

張人龍議員致辭：

主席先生，多謝你准我臨時加入表明立場，我是支持張鑑泉議員的動議，而我是全力支持基建的工作及一切策略。我認爲，有基建工程進行，相信一定會穩定香港和繁榮香港的前途。時至今日，若再作全面諮詢，實在有一定的困難，因爲興建機場的問題，已談論了相當時日，可說是人所共知。我們現在要盡量爭取時日，不應再延誤。張鑑泉議員動議提及一年內，政府要向本局報告兩次，到時本局同人自然得到諮詢，屆時可提出更好的建議。

主席先生，我謹此陳辭，支持張鑑泉議員的修訂動議。

張鑑泉議員的修訂動議付諸表決，並獲通過。

主席(譯文):由於張鑑泉議員的修訂獲得通過,我們現在就辯論該項經修訂的動議,即薛浩然議員的動議經按張鑑泉議員所提出者予以修訂。我把這項動議宣讀出來,也許對本局議員會有幫助。我們現在將要辯論的是下列經修訂的動議:

『對於政府打算進行港口及機場發展策略的有關工程計劃,本局予以支持,同時鑑於該等工程計劃對本港前途影響深遠,且需動用龐大的財政及人力資源,本局謹此籲請政府:

- (1) 採取一切措施,以確保該等工程計劃是以最具成本效益的方式進行,且符合本港市民的最佳利益;
- (2) 繼續公布有關資料;以及
- (3) 每年最少兩次向本局報告該等工程計劃的進展情況。』

有何議員希望就經修訂的動議發言?也許要勞煩大家舉手示意以便秘書記下希望就經修訂動議發言的議員名字。我已記下張鑑泉議員及李柱銘議員的名字。是否有其他人的名字呢?還有財政司。有否遺漏了誰嗎?有人告訴我,張鑑泉議員已就原來的動議和修訂案發過言,這次不能再發言了。那就剩下兩位議員。李柱銘議員,你已提交通知書表示要就原來的動議提出修訂,現在該項動議已被修訂,你現可就該修訂發言。

李柱銘議員(譯文):主席先生,非常感謝你。剛才我在發言反對張鑑泉議員所提出的修訂中,提到我們原先聽到的消息是由私營機構負擔整個港口及機場發展計劃時,我看見你皺眉頭。

主席（譯文）：李議員，利用總督的意見來支持或反對某項事物是不符合規程，這亦包括皺眉頭在內。（眾笑）

李柱銘議員致辭的譯文：

謝謝你，主席先生。這樣我便要更正我剛才所說的話。因為我們所聽到的，只是預料私營機構僅會承擔整個計劃的 40% 或 50%。但這並不影響我所要提出的一點，就是我們原先聽到的，是青馬大橋將會由私營機構斥資建造。而最近的公布則說現會由政府負擔費用。事實上，我曾在一次為我們安排的簡報會中詢問庫務司，如果中國仍然拒絕支持港口及機場發展策略計劃，政府必須承擔整項工程支出的可能性是否存在？若然，我們能否負擔？我所得的答案是我應該詢問布政司。

主席先生，有人提出要政府公開更多有關港口及機場發展策略計劃的資料，這個我完全同意。市民覺得政府在新機場這件事上的態度是既自大又專橫。市民獲知他們要在港口及機場發展策略計劃上動用鉅額的金錢，然而政府卻不屑解釋清楚將會如何運用這筆金錢，又或透露新機場在經濟上是否必要的研究結果。跟作出其他重大決策，如有關教育或社會福利政策檢討時不一樣，政府完全沒有致力徵詢市民對港口及機場發展策略計劃的意見。

政府必須明白，負責支付港口及機場發展策略計劃的人 —— 香港市民 —— 有權知道所付出的費用將會如何運用。我歡迎政府向中華人民共和國代表透露資料的決定，然而，政府不肯將同樣的資料向現在及一九九七年後負擔新機場計劃費用的人 —— 香港市民 —— 透露，我便覺得極為諷刺。事實上，如果香港市民有機會參予考慮該等新計劃，他們多會贊成有關的建議，那樣，中國便會知道這個機場對一九九七年後的香港有長期的利益，因為它是香港人所要興建的。

但按照現時情況，不單只中華人民共和國，甚至連很多本港居民亦仍然不相信政府在機場方面所作的決定是為香港的長遠利益而非為英政府在此的短期政治利益。舉例而言，沒有詳盡的資料，很多人便會質疑，機場的第一條跑道趕在一九九七年前落成啓用是否純屬一項肯定會增加工程費用而又會對環境造成不可挽救的損害的政治決定。

政府將機場問題作為政治問題處理，使政府能否成功建造機場成為其是否有能力管治香港直至一九九七年的簡易考驗，真是大錯特錯。由於政府錯誤地給予新機場這樣的政治重要性，中國正好趁機會向急待中方支持的香港政府要求在機場及一些無關的事項上作出讓步。因此，有關機場的種種決定必須由香港市民公開作出，而不由政府一個專案小組私下作出，便更形重要。

目前，香港有很多人不明白新機場對他們會有甚麼益處。他們明白到，將公帑用在機場上便會限制了政府在改善諸如教育、房屋、保健及社會福利等基本服務的能力。他們亦恐懼這些基建工程會導致更大的通貨膨脹和新的課稅。此外，香港市民亦曾見過政府以所需費用過高為理由而拒絕實行某些重要的社會措施。舉一個例，政府最近曾拒絕向房屋委員會撥支一筆極為需要的貸款。然而，在同一時間，政府卻願意負擔港口及機場發展策略計

劃的龐大開支，包括資助青馬大橋在內。很多市民質疑，如將撥作港口及機場發展策略計劃的款項用在其他方面，是否會較為得當？

如果政府要說服這些市民支持港口及機場發展策略計劃，就必須清楚說明建造新機場所帶來的好處，以及不建造新機場的壞處；同時必須透露詳細的研究結果，說明新機場可以怎樣加強本港經濟的重要部份，例如增加貨物出口量或促進旅遊業等，從而顯示該計劃在經濟上的必要性。

然而，政府並未證明這點而使人信服。舉例說，報界曾透露一位政府顧問估計如不興建新機場，則會損失 1,000 億元以上；但另外一則報導則指出數字僅為 100 億元。但政府方面並未嘗試去解釋這個前後不符的情形，只聲明第二個數字有誤。政府的態度似乎是說公眾人士無權知悉此中任何資料，而政府亦無責任解釋其所作出的結論。可是，如果政府要求香港市民為新機場投資數百億元，理應向他們證明其經濟得益實在超乎所需的成本。

與拒絕向公眾人士透露資料同出一轍，政府對成立臨時機場管理局的性質亦三緘其口。該局的非政府成員選自商界及財經界的精英，卻非有代表性的人物。若要表明管理局是為公眾利益而謀事，則該局成員必需是來自社會不同的界別。一如所說，如缺乏公眾監察和防止利益衝突的規例，該局來自私營機構的成員訂立合約或作出其他決定時，有被視為受私人利益動搖的危險。

管理局應將作出的各項決定及其背後的原因告知公眾人士。而且，本地人士必須有機會就與他們有關的事務作出陳情，政府應於策劃及興建階段考慮公眾的意見，以求盡量減少因發表計劃而產生的任何負面後果。

基於以上原因及我今午較早時提出的意見，主席先生，我不能支持張鑑泉議員提出的修訂動議。我不準備毫無保留地支持一個所知資料甚少的計劃。

不過，雖然我對修訂的動議有所保留，我仍然相信試行改善動議是重要的。因此，我想提議再進一步作出修改。身為兩局議員環境事務常務委員會召集人，我想強調明瞭港口及機場發展策略建議對環境影響的重要。因此，我動議於該修訂動議之後加上下列修訂字眼：

「此外，本局並促請政府當局不時公布一系列詳盡的環境影響評估報告，闡釋此等基本建設工程計劃在空氣、水質及噪音方面所造成污染程度，以及對大嶼山、青衣島和九龍新界西面地區的整體環境所產生的影響。」

主席先生，港口及機場發展策略計劃的若干方面會對本港的環境有重要的影響，而本港市民有權知道有關這些影響的全部詳情。直至現在，政府就港口及機場發展策略各項建議的環境影響只提供極少資料。我促請政府發表詳盡的環境影響評估報告，使公眾人士完全明白計劃中的發展對本港受影響地區的空气、水質及噪音問題有什麼影響。

舉例說，大嶼山及西九龍填土工程可能引致水質污染問題。既然本港目前已面對嚴重水質污染危險，政府必須保證港口及機場發展策略的各項計劃不會再進一步損害水質。

第二，確定機場及北大嶼山有關發展會對該島其餘部份的郊野公園有何影響亦極其重要。

第三是交通流量增加、噪音及空氣污染對在西九龍及新界西部計劃中交通管道沿線兩旁居民的影響。許多此等地區本來已受嚴重的污染問題困擾，因此，最重要的是我們應盡量減低計劃中交通管道沿途交通流量的增加——尤其是貨車流量——所帶來的影響。

第四個問題與航機在上空盤旋引起的噪音有關。政府目前正就新機場跑道的結構作最後決定，這個決定對大嶼山及新界西部噪音污染水平有重要的影響。政府應該向公眾人士公布跑道結構的研究結果，讓受影響的市民有機會審視這些研究，提出適當的陳情。

以上僅是興建新港口及機場所帶來種種環境問題中的幾個例子而已。因此我促請政府發表與受計劃中發展影響的本港不同地區有關的全面環境影響評估報告。

為此，我促請本局同寅支持我對修訂動議提出的修訂。

周梁淑怡議員（譯文）：主席先生，既然李柱銘議員這樣清楚表示不支持張鑑泉議員的動議，他實際是否可以動議修訂一項他不支持的動議？

主席（譯文）：假如席上有一項動議正在進行辯論，議員就可以對該項動議提出修訂，然後就該項修訂進行辯論，再表決通過或否決該項修訂。

李柱銘議員的修訂動議經向本局提出。

主席（譯文）：我想清楚指出，我們現在重新開始辯論修訂，只是該修訂而已。因此，曾發言的議員可以再就該修訂發言。請各議員暫時維持舉手，我將請秘書記下姓名。記妥後，他會通知我。請各議員忍耐一下，暫時保持舉手發言的手勢。為了節省時間以進行辯論，請各議員再忍耐一下，直至看到秘書點頭為止。各位仍在保持舉手時，我會請第一位議員發言。各位看到秘書點頭示意時，請停止舉手。

張鑑泉議員（譯文）：主席先生，我開始之前，是否可根據會議常規第八部第 28 條有關辯論規則向你請准再次發言？該條指出除獲主席批准外，任何議員不得發言超過一次，但如獲主席批准，則曾就一項問題發言之議員可再次發言，但只限解釋其先前發言中被人誤解之部份，且在發言時不得引進新事項。當然，主席先生，你有決定權。我覺得我較早前發表的部份講辭內容在隨後的辯論中遭人誤解。

主席（譯文）：張議員，我不大了解，你可否解釋你現在是否要求許可，以講述被誤解的部份，因為你絕對有權作出解釋，抑或，你現在想就該修訂而發言？

張鑑泉議員（譯文）：主席先生，我希望兩者一起談，以節省時間。我是說如果你同意這是符合會議常規的話。

主席（譯文）：根據會議常規，我認為如果你現在談及修訂，會較為恰當。其後我們會回復到主要的動議的修訂或未修訂的字句。屆時，你可以請准改正任何你相信被誤解的事項。暫時來說，你最好就該修訂而發言。

張鑑泉議員致辭的譯文：

多謝主席先生，關於該修訂，主席先生，請先讓我對李柱銘議員致敬，因為他對本港的環境問題特別關注。我也同樣關注這個問題，相信本局差不多全體成員都會同意，如果是港口及機場發展策略計劃引起重大環境問題，不會在各成員仔細審察計劃詳情時逃過了我們的注視。不過，我覺得如果採用李議員提出的修訂，會造成一個錯誤的印象，以為這計劃的環境問題是我們唯一最重要的考慮。這顯然不確，因為其他例如技術上是否可行、財政上是否可行、是否有足夠的資源及其他因素亦同樣重要。而且，我原來動議內提出的「有關」字眼已包括李議員修訂內所要求的環境資料。關於李議員對我的修訂動議的看法，我認為加上他提出的修訂，會顯得冗贅，而且沒有任何建設性。因此，我反對他的修訂。

主席（譯文）：我已獲得以下欲就該修訂而發言的議員名字。我會讀出各人姓名，如有遺漏任何議員的名字，則請其舉手示意。周梁淑怡議員、何承天議員、劉健儀議員、梁煒彤議員、麥理覺議員、黃匡源議員及財政司。我是否有遺漏了任何人的名字？

周梁淑怡議員致辭的譯文：

主席先生，首先我想就李柱銘議員提出修訂案的邏輯重申我的論點。既然李議員那樣明顯地反對張鑑泉議員的修訂動議，那麼，李議員把自己的修訂案附在一項他似乎明顯反對的動議之後便不合邏輯。其次，我認為李議員提出論據的方式，顯示他想堅持反對行將就港口及機場發展策略而作的決定，以塑造一片頗為晦暗的景象來表示將原本可以用來造福本港市民的錢花在興建港口和機場上，似乎意味着剝奪了市民的社會需要。李議員所沒有描繪的、設法製造頗錯誤印象的，卻是港口及機場發展策略實際是眼光和勇氣帶來的行動。同時，這項發展策略也是我們對未來的一項投資。而只有投資未來，我們才能為下一代將香港建設成為一處更美好的地方。只有通過投資，我們才能將生活質素提高，使香港的前景更加美好，直至九七以後。我認為試圖將一九九七年劃為底線，並預期香港在九七年以後就會跡近滅亡，這是危險和不公平的。這樣做不但完全無助於香港的士氣和信心，而且使人產生前景灰暗、劫數難逃的反效果。身為社會領袖，我們絕對不應這樣做。

結束發言之前，我想問李柱銘議員一個重要問題。究竟他認不認為興建新機場對香港是一件好事，且應盡速進行？

我不支持李議員的修訂，但支持經修訂的動議，一字不改。

何承天議員致辭的譯文：

主席先生，我希望透過今天的辯論，可以向社會人士傳達一項清楚的訊息——正如大部分議員已明確表示——我們是支持港口及機場發展計劃的。從李柱銘議員的發言中，要斷定他究竟是否支持港口及機場發展計劃，實在極為困難。然而到了最後，他卻想提出修訂案修訂張鑑泉議員的動議，而據李柱銘議員所說，張鑑泉議員的動議是明顯地支持政府的打算，引伸其義則為「政府的計劃」，去進行港口及機場發展計劃。因此，我的理解是李柱銘議員實際上是支持港口及機場發展計劃。憑此理解，我樂於贊同李柱銘議員，惟其修訂則除外。事實上，我亦贊同李柱銘另一點意見，就是港口及機場發展計劃對環境所造成的影響是極其重要的。可是，另一方面，我認為這方面亦可包含在張鑑泉議員動議的部份有關資料內。我覺得倘若我們通過李柱銘議員的修訂，那麼我們亦應尋求逐一考慮其他種類的資料，例如對交通造成的影響。身為古物古蹟諮詢委員會主席，也許我亦應該提出一項修訂，要求提供有關該計劃對考古遺址及具歷史價值建築物所造成等影響的資料。然而，我認為由於張鑑泉議員的動議，已要求提供有關資料，此舉可謂會徒勞無功。因此，就是次動議辯論而言，我會贊同李柱銘議員的意見，但對他的動議，不敢苟同。

劉健儀議員致辭的譯文：

主席先生，我覺得李柱銘議員建議的修訂非常有趣，但是，止於有趣而已。當然，李議員十分關注環境保護問題，但我本人亦異常關心交通問題，其他議員又關心許多其他問題。如果李議員建議的修訂獲通過，我想我有責任按會議常規 21(2)(b)條向你申請許可，提議更進一步修訂，明確地要求就這些計劃對區內交通系統及交通情況可能造成的影響提供報告。我會建議的修訂可能是：「再者，本局促請政府針對基本建設計劃對大嶼山、青衣島、九龍西部及新界現有交通系統及全面交通情況的影響，作出詳細的評估報告。」如果本局同人傾向支持李議員所提的修訂，我會鄭重促請兩局議員各常務小組，如地政工務小組、人力統籌小組、貿易及工業小組、財政稅務及金融事務小組、經濟事務及公用事業小組成員認真考慮動議作進一步的修訂，就各小組專門負責的範圍要求提出報告。港口及機場發展策略的計劃一定會影響他們所關注的範圍。而且，如果他們不如此做，我必須警告他們這些範圍其後有被指為不切題的危險。如果情況真的如此，我們可能須一直留在這裡到午夜，而動議的最後定稿的篇幅可能長達三頁。主席先生，我深感李議員所關注的範圍已包括在張議員修訂動議的第(2)及(3)項內。有關的資料即指全部有關的資料，而這些計劃的進度是指一切有關範圍內所有各方面的進度，例如環境、交通、財務、人力等等的有關範圍。因此，經考慮後，我認為沒有需要，而事實上在目前討論的事項裡亦不適宜加設包括任何一個範圍的明確規定。

主席先生，我不支持李議員建議的修訂。

梁煒彤議員致辭：

主席先生，本局剛才接受了作為今次辯論動議的張鑑泉議員修訂動議；動議第二項文句為繼續公布有關資料。所謂有關資料顯而易見包括了李柱銘議員特別關注的環境方面資料。因此，我同意張議員對李議員提出修訂動議的批評意見。

我認為，如果李議員修訂動議獲得本局通過，就會很容易帶給別人一個非常不正確的印象，則港口和機場發展策略和計劃對環境以外其他方面的影響不重視。

主席先生，我不接受李議員修訂動議並非因為我不關注相關工程計劃對環境的影響。其實，多年以來，我不斷地呼籲政府，在進行有關的工程計劃之前，必須進行環境影響評估。

主席先生，如果我們通過李議員修訂動議而不就環境以外其他方面提出相類的修訂動議，例如那些剛才劉健儀議員提及的，會不會被別人誤會我們不重視其他方面的問題呢？

劉議員剛才呼籲其他行政立法兩局常設小組召集人，如果李議員的做法得直，提出涉及其他方面的修訂動議。其實，在劉議員這麼呼籲之前，我早就考慮過，如果李議員修訂動議得到本局接受，我也會以兩局房屋小組召集人名義提出與房屋方面有關的修訂動議。如果大家，包括每位召集人都這樣做，真不知道要到甚麼時候我們今天的辯論才能夠結束。這樣的做法當然沒有甚麼意義。

主席先生，再表明一次，我不支持李議員所提出的修訂動議。這樣不表示我不關心一切工程計劃對環境的影響。

麥理覺議員致辭的譯文：

主席先生，我着實覺得有點混淆。張鑑泉議員提出的動議，就我看來，李柱銘議員是完全支持的，不過只加了一些東西在末端。加添部份最低限度對動議三分之二保持原封不動。由於李議員把張議員的動議完全包括在自己的動議之內，故我不肯定李議員究竟是反對動議，抑或只是關注到整體機場發展應包括對周圍環境的研究。我想對我的同僚李柱銘議員說，任何這類規模與性質的工程，必然有需要對周圍環境進行深入而廣泛的研究。政府向本局報告計劃的進展時，亦顯然會包括此問題。因此，我提議李柱銘議員倒不如在此階段撤銷他的動議，等日後開始進行機場工程時，再就環境保護提出較具體的建議。基於上述理由，我仍是支持張鑑泉議員的動議。

黃匡源議員致辭的譯文：

主席先生，我與其他議員同樣感到李柱銘議員提出的修訂祇可被視作一種手段，試圖把所有反對這項修訂的議員列為環境保護的敵人。主席先生，雖然我亦十分熱衷於保護環境，

但我卻毫不遲疑地支持張鑑泉議員的建議，因為「有關資料」應已包括對環境影響的研究。因此，我別無選擇，祇得反對這項修訂。

財政司致辭的譯文：

主席先生，我上一個政府收支預算案是用綠色封面釘裝的，相信可以證明我對環境問題的關注。張鑑泉議員所提出的修訂案，措辭適當，範圍廣泛，並要求政府繼續公開有關資料。政府絕對有誠意徹底履行這項承諾。主席先生，李柱銘議員的修訂案與張議員的修訂案相較之下，顯得範圍狹窄。李議員所要求的，是一系列祇是關於環境方面的專題報告。當然，我們承認這項工程計劃對環境有莫大影響，但我認為李議員所要求的資料，事實上必然會連同張議員的修訂案所要求的一起發表，雖然範圍較為概括，但卻完全豐實詳盡。李議員的修訂案究竟達到甚麼目的？主席先生，由於上述原因，我同意張議員的意見，同時也反對李議員的修訂案。

李柱銘議員的修訂動議，付諸表決，並遭否決。

主席（譯文）：由於該修訂已遭否決，我們現在恢復辯論由薛浩然議員提出並經張鑑泉議員修訂的動議。我須再重覆這是我較早時讀出的修訂動議。有何議員希望發言？現有一位議員希望發言，這位議員是財政司。另外張鑑泉議員希望起立質詢有關違背會議常規的事項。還有沒有其他議員希望發言？張鑑泉議員，請你提出質詢。

張鑑泉議員（譯文）：我可否請主席准許我澄清我演辭內的一兩點，因為本局一些議員似乎有些誤解？

主席（譯文）：這是會議常規第 28 條第(2)段下的規定。我想解釋這只是澄清可能被人誤解的地方，並不是引進新事項。而且，澄清時若言簡意賅，定有助本局議員了解問題。

張鑑泉議員（譯文）：主席先生，你說得對。我無意長篇大論去澄清，只着重兩點，兩點都是關乎我談及政府打算進行港口及機場發展策略時所用的「支持」一詞。第一點誤解的出現，是由於薛浩然議員完全斷章取義，將我在演辭中所表達的支持，從原句內抽掉；第二點誤解，是李柱銘議員指稱我的支持等於給予政府一張「未填上銀碼的支票」。我想在此說明，這是不確的。若他有時間的話，請他仔細閱讀我演辭的原文。

財政司致辭的譯文：

主席先生，我的說話會盡量簡短。首先，多謝各位議員支持與港口及機場發展策略有關的工程計劃。正如多位議員指出，這些計劃對本港未來的繁榮，至為重要。本局對這些計劃給予明確支持，我深信必定受到我們所服務的社會人士所歡迎。

主席先生，正如田北俊議員、梁煒彤議員和其他議員指出，今次辯論所提出的多個論點，已在本年十月三十一日的辯論中論及，我不擬將該次辯論的所有評論再複述一次。不過，我認爲必須就若干論點，特別是薛浩然議員在其演辭中提出的論點表示意見，因爲這些論點若不加以駁斥，會令本局議員和市民產生誤解。

作爲一項工程計劃，赤鱘角計劃已有一段頗長的歷史，多位議員亦曾對此加以評論。各位定會記得，這項工程計劃在一九八三年曾被擱置。擱置的原因非常明顯。首先，當時香港的前途不明朗；在香港前途獲得解決之前，我們不能着手進行這項工程計劃。當然，香港前途問題在一九八四年已由中英聯合聲明解決，既然障礙已經消除，這項工程計劃便可展開。但是，到那時候，本港的財政狀況並不特別強健。故此，我們暫把這項工程計劃擱置，此舉純粹是由於當時的財政情況，而絕不是——我重複一次——絕不是薛浩然議員所說的由於其他技術或運作上的因素。

負責港口及機場發展策略研究的顧問公司所獲得的簡要說明，各位議員亦曾經覽閱。該項說明確實提及在一九八三年赤鱘角並非財政上可行的地點。薛浩然議員把有關財政方面的保留，推廣至包括選擇赤鱘角爲新機場場址方面，聽來實令人感到不安。

因此，容許我複述一次，在考慮所有有關因素後，赤鱘角確實是興建新機場的最適合及最可行地點。

主席先生，基於港口及機場發展策略各項工程計劃對本港未來的重要性，政府充分明白社會人士，特別是本局議員，都希望及有必要獲知事件的進展。正如各位議員所知，我們已經與張鑑泉議員召開的立法局專案小組保持密切聯繫。我們會繼續向專案小組匯報各項工程計劃的發展情況，這也是我們一向所做的。僅在上個月，所有有關的高級官員已向專案小組作了一次廣泛的匯報。日後在向財務委員會提出撥款申請的過程中，本局議員當會密切監察各項工程計劃的集資情形。

主席先生，隨着個別工程計劃的推展，政府當然會按照長期以來對進行工務計劃所採取的諮詢程序，諮詢各直接有關的區議會的意見。本星期五，當局會爲兩個市政局、各區議會及鄉議局舉行一個簡報會。在各項工程計劃逐步實現時，我們會盡最大努力，定期、全面及充分解釋計劃的發展情況，而同樣重要的是，我們亦會解釋爲何有這樣的發展。

主席先生，香港的一個吸引之處，就是可以在這裏將事情辦妥。計劃一旦獲得贊同，便會迅速推行。正如僅在三星期前霍德爵士於辯論總督施政報告時發表的演辭所說，以及張鑑泉議員今天所解釋，進行大規模的民意調查，雖然是某些地方所循的路線，但往往並非取得成績的最快方法。這樣做要付出代價——代價就是拖延、再拖延、再拖延。這並非香港的辦事方式。香港式的做法是對未來作一個構想，再毅然決定實現這個構想所須進行的工作，然後全力以赴。

相信各位議員都記得，我在十月三十一日向本局致辭時強調，政府充分明白審慎管理公共財政的重要，包括港口及機場發展策略的集資在內。當局已經展開工作，確保工程合約

的設計和組合都經深思熟慮，使工程計劃得以最具成本效益的方法實施。一個由政府人員及顧問組成的工程計劃中央管理小組現已成立，目的在透過現代管理技巧，確保資源獲得最適當的運用。

主席先生，一位發言的議員，即林偉強議員，提到外匯基金。由於外匯基金極為重要，所以我想就林議員所說的略作評論。外匯基金當然不會用來資助港口及機場發展策略計劃或計劃的任何部分。設立外匯基金的法定目的，是支持貨幣。不過，我認為就這次整個辯論來說，這點十分重要，因為我們的外匯基金健全，並且得到適當和極為審慎的管理，不論這個計劃展開後有甚麼演變，我們的貨幣都會得到強力而堅定的支持。我希望各位議員能留意這點。

主席先生，另有一項由李柱銘議員提出關於由我擔任主席的臨時機場管理局的評論。我們已經解釋為何要成立臨時管理局去處理機場計劃。當年我們為展開地下鐵路工程計劃，成立了臨時管理局，後來當然是成立地下鐵路公司。現在我們是依循這種很經得起考驗的做法，其中一項好處是可以委任社會上領導人物和才智之士，從而借助他們的技術、財政及管理才能。臨時管理局的所有委員，當然十分明白利益衝突的情況是有可能發生的。不過，遇有利益衝突，我們的既定做法是由委員申報本身的利益，然後在有關的議決過程避席。我可以向本局議員保證，臨時機場管理局以及日後機場管理局的成立，都不會引致任何濫用職權的行為，甚至任何濫用職權的可能性。

主席先生，我們大家都明瞭興建新機場刻不容緩，亦不能忽視啓德機場負荷日重的事實。我們負擔不起無故拖延的後果，因此及早進行工程計劃最能符合香港的長遠利益。

主席先生，我謹此陳辭，支持修訂動議。

主席（譯文）：薛浩然議員，雖然動議現經修訂，但作為原來動議的提出者，如你想的話，是有權作出回覆的。

薛浩然議員致辭：

今日在這個動議辯論中，很高興能夠聽到各種不同的回響。我們今日辯論的目的，就是希望市民知道，本局是關注他們的切身利益，因而關注機場的決定，以保障市民的資源，是合理地花在建設上。今日這個辯論題目，直至現在，引起局內和局外的重大爭議，主要原因，是政府過往未有公佈涉及關鍵性的資料，以及未有就有關問題諮詢市民。我覺得這動議，是代表了廣大市民的要求，無論通過與否，都能在這裏得到辯論。

至於張鑑泉議員的動議，我希望除了得到本局同事支持外，亦希望得到廣大市民的支持。

在剛才的發言中，有些議員提到，他們擔憂在邁向九一選舉的時候，有些民選議員或有意圖參選的議員，會說一些譁眾取寵的說話，以圖欺騙選民，爭取選票。我覺得如果在某些事情上，我們要為市民說話，這是否就等如要爭取選票呢？如這邏輯是對的話，那麼在這會議席上，發表支持政府意見的人，又可否被視為要博取政府歡心，希望得到下一次的委任，繼續坐在這裏做其議員？我覺得這兩個都是極端的看法，以偏概全。我相信在座的議員，不是為了生活，亦不是為了那三萬多元的津貼而坐在這裏。大家坐在這裏的目的，其實是「一條心」，就是怎樣把香港搞好，怎樣為市民爭取最佳的利益。我們並不是要在這裏和政府爭辯，故意奚落政府。我們作為議員，當看到一些問題，覺得擔慮，所謂「心之所謂危，實以告之」。我希望能與政府攜手並肩，解決香港的難題，而不是要鑿沉這條船，因為大家仍要在這裏繼續生活下去。六百多萬的市民，雖然有些可能會移民，但絕大部份仍要繼續在這裏生活下去。

至於剛才署理布政司曾說，有關赤鱘角機場的選址問題，本人可能提供了一些誤導本局的資料。我想在這裏澄清一點，正如我今日在動議時開宗明義地說清楚，我薛浩然作為一個小小的立法局議員，並不是一個專家，我只是履行我的責任，代表市民、代表我的選區，當我獲得一些我不明白的資料時，我是有責任向政府尋求解釋。這些資料不是我編寫出來，而是從政府的顧問報告得來的，所以我覺得有問題時，會向政府尋求答案。當然我亦很樂意聽到今日署理布政司在這裏就這疑點向我解釋。其實這是好的做法，為何政府不早點做？

我想再談談有關公開資料的問題。其實「公開資料」的義意並不太大。我們為何要政府公開資料？主要原因就是希望使市民能夠對這個影響本港經濟、財政、城市發展、交通和環境的龐大計劃，能夠作出全面而獨立的評估。因此，只在堅持要進行正式公開諮詢的前提下，「公開資料」才有實際意義。本局有些同事擔心，雖然要求公開諮詢，理論上是可行，但實際上應怎樣做，心中卻無法盤算。一些有心的人，恐怕諮詢工作會耽誤機場的興建時間，又可能最後得不到結論，這些擔憂是可以理解的。香港在一些重大的事項上，都會有不少公開諮詢的經驗，諮詢期一般都在三至六個月，而且多是如期完成。不過，機場及港口計劃確實比較複雜，而又涉及不少技術性的問題，委實要定出一套特殊的諮詢辦法，例如建議政府成立一個由經濟、工程、規劃、交通等界別專業人士組成的諮詢委員會，在九個月內，向政府提交公開諮詢報告。委員會的工作目標，是就機場及港口計劃的選點、建設時期、規模、財政承擔及環境影響等，向全體市民諮詢，並在這基礎上，評估政府已作出的決定。

由於現在時間已不早，主席先生，最後我可向各位保證，雖然我今日所提交的動議已被修訂，但我可說我是不會哭的，我亦很高興，多謝各位。

由薛浩然議員提出，並經張鑑泉議員修訂的動議，付諸表決，並獲通過。

休會與下次會議

主席（譯文）：各位議員今午能夠克服複雜混亂的程序問題，的確值得恭賀。本人現依照會議常規的規定，宣佈休會，下次會議定於一九九〇年十一月二十八日星期三下午二時三十分舉行。

會議遂於下午七時五十九分結束。

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

書面答覆

附件 I

保安司就黃匡源議員對第四項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文

目前，在警隊的會計制度下，警察駕駛訓練學校並不視作獨立的成本項目。除職員薪金、電費及燃料費外，要確定單由警察駕駛訓練學校開銷的各項費用（諸如車輛折舊、維修保養、物料及設備等），是頗為困難的。年內，該校為來自不同編隊的警務人員開辦多種訓練課程。由於不同課程所需的訓練時數、教材及車輛等各有差異，因此實難以計算訓練一名警察司機的平均費用。鑑於以上原因，除非進行全面的核算工作，否則不能就黃議員的問題提供準確的答案。

大體來說，按現行價格計算，警察駕駛訓練學校每年在職員薪金方面的開支約為 980 萬元、燃料費 347,000 元及電費 50,000 元。至於現時為一名警察司機提供八星期的基本標準訓練課程，所需職員費用約為 6,500 元。