

會議過程正式紀錄
OFFICIAL RECORD OF PROCEEDINGS

2002 年 6 月 5 日星期三
Wednesday, 5 June 2002

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

出席議員：

MEMBERS PRESENT:

主席范徐麗泰議員，G.B.S., J.P.

THE PRESIDENT

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

丁午壽議員，J.P.

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

田北俊議員，G.B.S., J.P.

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

朱幼麟議員，J.P.

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

何秀蘭議員

THE HONOURABLE CYD HO SAU-LAN

何俊仁議員

THE HONOURABLE ALBERT HO CHUN-YAN

何鍾泰議員，J.P.

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

李卓人議員

THE HONOURABLE LEE CHEUK-YAN

李柱銘議員，S.C., J.P.

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

李華明議員，J.P.

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

呂明華議員，J.P.

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

吳亮星議員，J.P.

THE HONOURABLE NG LEUNG-SING, J.P.

吳靄儀議員

THE HONOURABLE MARGARET NG

周梁淑怡議員，J.P.

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

涂謹申議員

THE HONOURABLE JAMES TO KUN-SUN

張文光議員

THE HONOURABLE CHEUNG MAN-KWONG

許長青議員，J.P.

THE HONOURABLE HUI CHEUNG-CHING, J.P.

陳國強議員

THE HONOURABLE CHAN KWOK-KEUNG

陳婉嫻議員，J.P.

THE HONOURABLE CHAN YUEN-HAN, J.P.

陳智思議員

THE HONOURABLE BERNARD CHAN

梁劉柔芬議員，S.B.S., J.P.

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

梁耀忠議員

THE HONOURABLE LEUNG YIU-CHUNG

單仲偕議員

THE HONOURABLE SIN CHUNG-KAI

黃宏發議員，J.P.

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

黃宜弘議員

DR THE HONOURABLE PHILIP WONG YU-HONG

黃容根議員

THE HONOURABLE WONG YUNG-KAN

曾鈺成議員，J.P.

THE HONOURABLE JASPER TSANG YOK-SING, J.P.

楊孝華議員，J.P.

THE HONOURABLE HOWARD YOUNG, J.P.

楊森議員

DR THE HONOURABLE YEUNG SUM

楊耀忠議員，B.B.S.

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

劉千石議員，J.P.

THE HONOURABLE LAU CHIN-SHEK, J.P.

劉江華議員

THE HONOURABLE LAU KONG-WAH

劉皇發議員，G.B.S., J.P.

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

劉健儀議員，J.P.

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

劉漢銓議員，G.B.S., J.P.

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

劉慧卿議員，J.P.

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

蔡素玉議員

THE HONOURABLE CHOY SO-YUK

鄭家富議員

THE HONOURABLE ANDREW CHENG KAR-FOO

司徒華議員

THE HONOURABLE SZETO WAH

霍震霆議員，S.B.S., J.P.

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

羅致光議員，J.P.

THE HONOURABLE LAW CHI-KWONG, J.P.

譚耀宗議員，G.B.S., J.P.

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

鄧兆棠議員，J.P.

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

石禮謙議員，J.P.

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

李鳳英議員，J.P.

THE HONOURABLE LI FUNG-YING, J.P.

胡經昌議員，B.B.S.

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

張宇人議員，J.P.

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

麥國風議員

THE HONOURABLE MICHAEL MAK KWOK-FUNG

梁富華議員，M.H., J.P.

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

勞永樂議員

DR THE HONOURABLE LO WING-LOK

黃成智議員

THE HONOURABLE WONG SING-CHI

馮檢基議員

THE HONOURABLE FREDERICK FUNG KIN-KEE

葉國謙議員，J.P.

THE HONOURABLE IP KWOK-HIM, J.P.

劉炳章議員

THE HONOURABLE LAU PING-CHEUNG

余若薇議員，S.C., J.P.

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

馬逢國議員

THE HONOURABLE MA FUNG-KWOK

缺席議員：

MEMBERS ABSENT:

李家祥議員，J.P.

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

李國寶議員，G.B.S., J.P.

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

陳鑑林議員

THE HONOURABLE CHAN KAM-LAM

陳偉業議員

THE HONOURABLE ALBERT CHAN WAI-YIP

出席政府官員：

PUBLIC OFFICERS ATTENDING:

政務司司長曾蔭權先生，J.P.

THE HONOURABLE DONALD TSANG YAM-KUEN, J.P.

THE CHIEF SECRETARY FOR ADMINISTRATION

財政司司長葉澍堃先生，G.B.S., J.P.

MR STEPHEN IP SHU-KWAN, G.B.S., J.P.

THE FINANCIAL SECRETARY

律政司司長溫法德先生，J.P.

MR I G M WINGFIELD, J.P.

THE SECRETARY FOR JUSTICE

公務員事務局局長王永平先生，G.B.S., J.P.

MR JOSEPH WONG WING-PING, G.B.S., J.P.

SECRETARY FOR THE CIVIL SERVICE

環境食物局局長任關佩英女士，J.P.

MRS LILY YAM KWAN PUI-YING, J.P.

SECRETARY FOR THE ENVIRONMENT AND FOOD

保安局局長葉劉淑儀女士，J.P.

MRS REGINA IP LAU SUK-YEE, J.P.

SECRETARY FOR SECURITY

教育統籌局局長羅范椒芬女士，J.P.

MRS FANNY LAW FAN CHIU-FUN, J.P.

SECRETARY FOR EDUCATION AND MANPOWER

房屋局局長鍾麗幗女士，J.P.
MS ELAINE CHUNG LAI-KWOK, J.P.
SECRETARY FOR HOUSING

衛生福利局局長聶德權先生
MR PATRICK NIP TAK-KUEN
SECRETARY FOR HEALTH AND WELFARE

列席秘書：
CLERKS IN ATTENDANCE:

秘書長馮載祥先生，J.P.
MR RICKY FUNG CHOI-CHEUNG, J.P., SECRETARY GENERAL

副秘書長羅錦生先生，J.P.
MR LAW KAM-SANG, J.P., DEPUTY SECRETARY GENERAL

助理秘書長陳欽茂先生
MR RAY CHAN YUM-MOU, ASSISTANT SECRETARY GENERAL

提交文件

TABLING OF PAPERS

下列文件是根據《議事規則》第 21 條第(2)款的規定提交：

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

附屬法例／文書	法律公告編號
《商船（限制船東責任）（利率）令》	86/2002
《2002 年財政資源（修訂）規則》	87/2002
《2002 年儲稅券（利率）（第 6 號）公告》	88/2002

Subsidiary Legislation/Instruments

L.N. No.

Merchant Shipping (Limitation of Shipowners Liability) (Rate of Interest) Order	86/2002
Financial Resources (Amendment) Rules 2002	87/2002
Tax Reserve Certificates (Rate of Interest) (No. 6) Notice 2002	88/2002

其他文件

《2001 年鍋爐及壓力容器（修訂）條例草案》委員會報告

Other Paper

Report of the Bills Committee on Boilers and Pressure Vessels
(Amendment) Bill 2001

議員質詢的口頭答覆

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

主席：質詢。第一項質詢。

處置長者住屋一人單位

Disposal of One-person Flats for Senior Citizens

1. 馮檢基議員：主席，據報，由於房屋委員會（“房委會”）提供的長者住屋一人單位沒有廚廁設施，因此不受長者歡迎，以致空置情況嚴重。有鑒於此，房委會於數月前已把入住這類單位的年齡限制取消。就此，政府可否告知本會：

- (一) 現時這類單位的空置數目，請按地區及空置年期列出分項數目，以及去年因而少收的租金收入總額；
- (二) 當局會否把這類單位編配予從未表明願意入住此類單位的公屋單位申請人；若會，拒絕接受有關編配會否視作放棄獲編配公屋單位的機會一次；及
- (三) 當局有否計劃採取其他措施，以處置這些空置單位，例如把它們改建為有獨立設施的單身人士單位、二人或以上家庭單位或老人院舍宿位等；若有，計劃的詳情及進度為何；若否，原因為何？

房屋局局長：主席，

- (一) 除了現正研究改變用途的天水圍天澤邨及屯門富泰邨共 394 個長者住屋單位外，房委會現時一共有 9 580 個長者住屋單位，其中可供編配的空置單位有 1 039 個，而空置期超過 1 年的單位有 524 個，按地區及空置期列出的單位數字已載於附表。在 2001-02 年度，因長者住屋單位空置而少收的租金，我們估計約為 900 萬元。
- (二) 現時，公屋申請人於編配前，除地區外，無須就單位種類作選擇。各類單位，包括長者住屋單位，均以中央電腦隨機編配予申請人。申請人享有 3 次編配機會。如果申請人拒絕接受長者住屋的

編配，一般會被視作放棄了一次機會。不過，房屋署會考慮申請人拒絕接受編配的原因，並在再次編配單位給他們時，按他們的意願和當時單位的供求情況，盡量滿足他們的意願。

- (三) 由於長者住屋是為長者而設的單位，其設計、建築結構及食水、電力供應設施等與其他單位有別。所以，如果我們將長者住屋單位改建為獨立單位，工程是頗為複雜，技術上未必可行。為更善用資源，房屋署曾嘗試邀請私人承辦商租用新落成的天水圍天澤邨及屯門富泰邨長者住屋單位，作為私營護理安老院，但已聯絡的承辦商對此建議興趣不大。房屋署現正與志願團體聯絡，商討若干可行方案。至於其他長者住屋單位，房委會已於去年 10 月取消了入住的年齡限制，容許非長者單身人士入住。這項措施對減低長者住屋單位的空置率已起了積極作用。

附表

現時長者住屋空置情況

地區	副區	單位 數目	空置 單位	少於 3 個月	空置情況		
					3 至 6 個月	6 至 12 個月	12 個月以上
市區	香港	778	12	5	5	0	2
	九龍	4 495	470	94	58	131	187
擴展 市區	將軍澳	645	114	22	15	18	59
	葵青及 荃灣	1 708	330	29	39	50	212
	沙田	429	78	13	12	14	39
新界	大埔及 粉嶺	841	24	4	3	0	17
	天水圍及 屯門	684	11	2	0	1	8
	總數	9 580	1 039	169	132	214	524

馮檢基議員：主席，我想跟進局長主體答覆的(二)部分。其實，長者住屋單位是專為長者而設計，而 60 歲以下的單身人士在申請公屋時，從沒考慮過會被人視作長者看待。我們不時聽聞居於同一長者住屋單位內的長者，經常會因為爭用設施發生爭執，如果讓非長者遷入一同居住，更會帶來代溝問題。局長在主體答覆(二)部分說，如果年青的申請人拒絕接受長者住屋的編配，也會被視作放棄了一次機會。我認為長者住屋單位出現空置情況，是由於房委會興建過多長者住屋單位，以致政策上出現失誤，減少了年青的單身申請人獲編配公屋的機會。

主席：馮議員，請問你的補充質詢是甚麼？

馮檢基議員：我的補充質詢是，當申請人拒絕接受有關的編配單位時，房委會會否考慮不將之視作申請人放棄了其中一次編配機會？

房屋局局長：主席，馮檢基議員剛才的補充質詢是問及編配的情況。其實，最重要的是在資源容許的情況下，我們能夠達成申請人的意願。在我們編配這些長者住屋單位時，很多長者都會到單位實地參觀。他們知道這些長者住屋單位具有很多優點，例如設有社監，亦有專人替他們清理洗手間和公眾地方等，所以即使初時他們可能會抗拒與別人共用洗手間，但很多時候他們最後還是會改變初衷，覺得這個安排也不錯的。馮檢基議員剛才又表示關注現時的編配制度，例如申請人一旦放棄接受長者住屋的編配，便會被視作放棄了一次機會。我們很明白馮檢基議員的關注。我們可以與房委會再進行研究，看看是否須改變現時的計算方法。

梁劉柔芬議員：主席，局長在主體答覆(三)部分提到，房屋署曾嘗試邀請私人承辦商租用新落成的天水圍天澤邨及屯門富泰邨長者住屋單位，作為私營護理安老院，但已聯絡的承辦商對此建議興趣不大。我想請問局長，在與承辦商商討時，是否有一些特別限制？舉例來說，由於開辦這些私營護理安老院可能須用較廣闊的空間，那麼除了屋邨本身是沒有各種獨立設施外，承辦商是否可隨喜好移動或擴闊單位的間隔？政府是否有任何特別限制，規定承辦商不可改動單位的間隔呢？

房屋局局長：主席，謝謝梁劉柔芬議員的補充質詢。據我瞭解，房屋署在與私人承辦商研究這些方案時，是希望盡量維持現有結構，因為這些是永久的屋宇而非臨時房屋。不過，從商業角度來看，很多私人承辦商覺得這項建議的謀利機會不高，所以便興趣不大。最近，房屋署曾與志願團體接觸，而我所知道的最新情況是，它們對承辦護理安老院或長者宿舍是非常有興趣的。

朱幼麟議員：主席，在現今這個年代，我認為要長者入住沒有設置廁所的單位是不太合理。我想請問局長，強迫長者入住沒有設置廁所的單位，與實踐行政長官在 2001 年所作的承諾是否有關係呢？

房屋局局長：主席，我們絕對沒有強迫長者入住這類長者住屋單位。正如我剛才說，這類長者住屋單位是有其優點的，它們設有社監，亦有很多長者設施，例如安裝了平安鐘、安排了很多照顧，以及舉辦很多特別活動。根據我們調查所得，很多長者在入住了這些單位後都表示滿意。至於朱幼麟議員剛才提到的承諾，政府是承諾在 2003 年前，讓所有在 2001 年 3 月底前在輪候冊內登記了的長者，最少可獲得一次編配機會。我記得當時輪候冊內約有 11 127 人，現時有 7 832 人已獲編配單位，進度是非常好的。今年，房委會將提供三千多個獨立的一人單位，而在未來 3 年，房委會亦會提供一萬八千多個有獨立設施——即設置有廁所——的一人單位。在有足夠單位供應的情況下，餘下的三千多名長者如能通過我們的資格審查，我們是可以很容易地配合行政長官的承諾，絕對無須像朱幼麟議員剛才作的揣測般，強迫長者入住沒有廁所的長者住屋單位的。

曾鈺成議員：主席，如果這些長者住屋單位真是符合原先的設計目標，便無須改變其用途和撤銷入住的年齡限制。我想請問局長，究竟是甚麼原因導致現時出現了這麼多空置的長者住屋單位，令房委會須改變這些單位的用途和少收了這麼多租金？是否因為政府在估計長者住屋需求時出現錯誤，還是因為政府完全沒有照顧長者的意願呢？在最初設計長者住屋單位和就數量作出計劃時，政府究竟有否進行適當的調查和研究呢？

房屋局局長：主席，在設計方面，儘管是要共用廁所和廚房，但這些住屋單位並非不受長者歡迎，正如我剛才指出，這類單位是因為有其獨特優點和設施，所以很多長者入住後都感到滿意。我們的調查結果顯示，99%住戶對住屋的緊急召援系統表示滿意、96%住戶對 24 小時的社監服務表示滿意、95%

住戶對整體居住環境表示滿意。其實，長者住屋單位是早在 87 年左右設計的，當時的理念是讓長者透過社監服務和舉辦的各項活動，參與羣體生活。其後，房委會興建了一些設有廁所和廚房的獨立單位，供一人居住，這類單位當然較受歡迎。有鑒於此，房委會在 2001 年便決定停止興建這一類長者住屋單位。因此，這可以說是一個住屋設計的過渡問題 — 我們以前沒有特別照顧長者，但後來卻構思以長者住屋單位方式照顧他們的起居生活。最後，我們興建了一些獨立單位，所以才導致出現了上述情況。正如我在主體答覆說，儘管這些單位的空置率為一成，但其他人對於這類長者住屋單位的居住環境是表示相當滿意的。

李華明議員：主席，局長在主體答覆第(三)部分提到，房委會已取消了入住的年齡限制，容許非長者單身人士入住這些單位。我想請問政府，有否就此諮詢居住在那些單位的長者？如果這樣做，那些長者便可能要與年紀較輕的人一同居住，因為那些住屋單位是三房一廳的設計，其中兩間房都可能是住了長者，另一間房則可能有非長者入住，這會否引致“相見好，同住難”的情況，因而產生很多問題？政府有否諮詢長者，以及是否認為此舉會帶來一些問題呢？

房屋局局長：主席，一般而言，長者與非長者合住在這些單位內，並沒有引致特別的困難或特別問題。如果他們發生口角或糾紛，社監會幫助調停。因此，在這些安排下，房委會認為無須就放寬年齡限制諮詢長者住戶。

譚耀宗議員：主席，天水圍天澤邨和屯門富泰邨均是新入伙的屋邨，落成了只有兩三年。其實，長者不歡迎這類長者住屋單位已有一段日子，為何房屋署仍繼續興建呢？

房屋局局長：主席，每條屋邨由策劃至完成，一般都需時頗長，有些需時四五年，有些則需時更長。正如我剛才說，房委會在 2001 年決定停建這些單位，但有些單位當時已在打樁和興建的過程中，只是到了最近才落成。儘管如此，我們亦曾考慮可否將它們作其他用途。我在主體答覆中已指出，現時其中一個可行方案，便是與志願團體聯絡，看看它們可否利用天澤邨和富泰邨的長者住屋單位作某些用途。

主席：本會就這項質詢已用了超過 16 分鐘。現在進入第二項質詢。

警方行動對香港國際形象的影響**Impact of Police Actions on International Image of Hong Kong**

2. 劉慧卿議員：主席，昨天是六四 13 周年，而下月 1 日是香港主權移交 5 周年。在臨近這些日子時，警方曾經採取連串行動，包括用手銬拘留記者、上門拘捕曾參與和平示威的人、禁止示威者在政府總部中座對開的空地集會，以及聯同入境事務處（“入境處”）人員破門入屋拘捕爭取居港權的人。就此，行政機關可否告知本會：

- (一) 當局是否參照內地當局在臨近敏感日子的做法，決定採取上述行動；這些行動的目的是否為了收緊市民自由表達意見的權利和打壓異見人士；及
- (二) 有否評估上述行動會否影響市民行使和平集會及遊行示威的權利，以及破壞本港作為一個自由開放社會的國際形象；若有評估，結果為何？

保安局局長：主席，

- (一) 主體質詢的前言部分所列舉的數宗事件，性質和背景各有不同，不能相提並論。在這數宗事件中的執法行動，均有一個共通的目的，那便是維護法紀、保障社會秩序及公眾安寧。

於 4 月 25 日遮打花園清場行動中，曾有記者被扣上手銬。當天，警方採取行動，停止一個在遮打花園已舉行數月的公眾集會。警方在行動時，為便利傳媒採訪，亦為避免妨礙行動順利進行，所以便設立了採訪區。大部分記者都進入了採訪區工作，有一間電視台更在那裏清楚拍攝並直播了整個行動的過程。這點充分證明，有關安排根本沒有影響新聞自由。不過，根據警方報告，同時卻有兩位傳媒工作者拒絕進入採訪區，並妨礙警務人員執行職務。他們因此被拘捕並被短暫地扣上手銬，但很快便已獲釋。

有關警方在 5 月 9 日拘捕 3 人，並控以舉行或協助舉行未依法通知警方的集會一事，警方是按照法律意見，依正常的程序行事。在集會舉行時，警方已清楚警告了有關的人。

至於在政府總部示威一事，警方基於風險評估，已自本年 1 月開始，闢出中區政府合署西閘外的地方為指定公眾活動地點。在 4 月和 5 月，有團體就這項安排向公眾聚會與遊行上訴委員會提出上訴，其中一宗上訴得直。警方尊重上訴委員會的決定，與該團體充分配合，最終集會順利在中座外面空地進行。這宗事件反映，如果有關人士對警方就公眾集會遊行所施加的條件有所不滿，在現行的《公安條例》下，已設有獨立公平的機制，可作出處理。

此外，入境處在警方配合之下，入屋拘捕潛逃的、無權留港的爭取居留權者，執法部門只是履行職責，依法辦事而已。

上述各項執法行動，均為獨立個案。在行動時，方法不同，執法的對象也不同。把這些事件視作為“收緊自由”、“打壓異見人士”的舉動，是沒有根據的臆測，更是對執法部隊不公平的指摘。

- (二) 在處理和平合法的公眾集會和遊行時，警方一貫的政策是盡力協助這些活動順利進行，同時把它們可能對其他市民帶來的不便減至最低，務求平衡社會整體利益。

香港特別行政區（“特區”）政府致力保障市民的自由。惟任何一個自由開放的社會對公眾集會和遊行，仍須有一定程度的規管，香港也不例外。我們認為有關部門的執法行動，並沒有影響市民所享有的自由或破壞香港的國際形象。

劉慧卿議員：主席，我在主體質詢中間當局是否參照內地當局的做法，在臨近敏感日子的時期，採取這一系列的執法行動，但局長並沒有回覆。我想請局長回答，我們現時的做法，是否要與內地當局的做法越來越看齊？此外，局長“不手軟”的做法，是否基於局長已掌握了一些資料，顯示市民覺得現時的社會越來越保守，並且認為當局應以更嚴厲的手法處理一些和平、理性、非暴力的示威者呢？

保安局局長：主席，劉慧卿議員對內地做法所作的評論，是她個人很主觀的評論，我不敢苟同。當然，香港並沒有參照內地或某一個地區的做法。我們有自己的法律，並且是依法辦事的。讓我重申，對於這些個別事件，警方和

入境處所採取的方針都是依法辦事。我們並非因為有市民來信或發電郵給我們，表示支持執法部門的行動，於是便傾向保守。其實，我們認為絕大多數市民都是持平的。我們行動的方針仍是依法辦事，以最低武力達致確保社會安定的目的。

劉千石議員：主席，局長在主體答覆第(一)部分的第四段提到中區政府合署，即政府總部的示威地點。她提及兩宗個案，一宗是上訴得直，另一宗則上訴失敗。無論如何，政府結果是把那裏封閉了，這跟過去的做法是十分不同，市民以往是可以在那裏集會的。

我想請問局長，何時會把那個部分解封，讓市民可以在那裏行使集會的權利？此外，如何能避免將政府總部變為鐵籠般？這事實上是會影響香港的國際形象的。

保安局局長：主席，基於保安理由，警方在 1 月向行政署長提供了意見，反對一些團體在那裏集會。當然，警方進行風險評估是不會沒有理由的。劉千石議員應該記得，在 1999 年 10 月 3 日，在政府總部 — 我們辦公室的正門 — 曾發生騷亂，歷時數小時，後來要出動藍帽子才能平定下來。在 2000 年 6 月，應該是六二六，同樣有人躺在政府總部西翼的行車道上，結果又跟警方發生了一些碰撞。鑒於該處是政府總部，有很多公務員或其他訪客須使用該處，所以警方是有責任維持該處的秩序的。如果警方擔心個別申請會影響該處的秩序，便會提出反對。不過，警方會因應每一宗申請的情況提供意見，不會是永遠反對或永遠將那部分封閉的。

正如我剛才在主體答覆指出，團體如有不服，可以向上訴委員會提出上訴，而其中一宗個案便是得直的。在他們得直後，警方亦尊重委員會的意見，撤銷了反對，並跟主辦團體通力合作，結果那次周日的集會便能夠和平進行。至於說將政府總部變為鐵籠一般，甚至會影響國際形象，我則認為問題不大。各位議員應該知道，英國國會儘管地理環境不同，地方是較我們政府總部寬敞，但據我瞭解，國會以外 1 km (1 公里) 內的地方是不准遊行示威的，以確保國會安寧。其實，外國有很多政府辦事處 — 皇宮更甚 — 也安裝了鐵閘，來保障在其內工作或居住的人的安全。所以，最基本的保安措施是必要的。按照過往的經驗，遇有一些示威者一時情緒激動，想衝入政府總部製造麻煩時，我們便是依靠這些鐵閘確保安寧的了。

主席：劉議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

劉千石議員：主席，我補充質詢的第一部分是問局長何時會考慮把總部解封，但她尚未答覆。

主席：保安局局長，你是否有所補充？

保安局局長：主席，我剛才已說了，警方會按個別團體的申請作出考慮。

馬逢國議員：主席，我很贊成紀律部隊維護法紀和依法辦事，但局長在主體答覆第(一)部分所提到的，在 5 月 9 日拘捕 3 名沒有依法通知警方集會的人一事，當時是採取了很高調的手法，通知了傳媒，亦出動了很多警力。我想請問，在進行這些拘捕行動時，畢竟那些人並非汪洋大盜，警方“割雞是否要用牛刀”呢？主體答覆內說是依正常的程序行事，我很想知道，在進行拘捕行動時，正常程序是否便是這樣？

保安局局長：主席，謝謝馬逢國議員提出這項補充質詢，讓我有機會澄清。首先，雖然我留意到很多傳媒都用了“高調”一詞，但警方的拘捕行動絕非高調。其實，警方並沒有通知傳媒，通知傳媒的是被拘捕者。至於時間方面，我已向傳媒解釋了，7 時上門拘捕說不上是高調，莫非要在早上 5 時採取行動？或是在 8 時，正值他們飲早茶、吃早點的時間？還是在 10 時到學校找人？又抑或在晚上當他們在看電視之際採取行動？究竟甚麼時間才算適合呢？就時間而言，我們絕對認為 7 時是適合的。其實，在那 3 名涉嫌違反了《公安條例》第 17A(3)條的人之中，其中一位是學生，他住在大學宿舍。警方不想到校園拘捕他，所以便沒有到校園，只是請他的朋友轉告他而已。

其次，馬逢國議員問“割雞是否要用牛刀”，不知他是否指傳媒有所誤會的那一點，即為何要出動重案組拘捕示威者？其實，我曾就此諮詢警方；雖然該組的中文名稱在字眼上所用的是重案組，但英文名稱只不過是 **Regional Crime Unit**。那麼，為何要由 **Regional Crime Unit** 採取拘捕行動呢？那是因為遊行示威經常是跨警區進行的，所以要交給 **Region** 處理。此外，調查遊行示威的犯法行為並不簡單，因為很多時候都牽涉數十人，警方要翻看錄影帶，找出個別人士，在律政司認為有證據後，才採取拘捕行動的。至

於警方當天為何選擇拘捕行動而不採用票控行動，我也徵詢了法律意見。法例中有關的條文是："without lawful authority or reasonable excuse, knowingly takes or continues to take part"，即有關的人沒有合法許可或合理解釋，故意參與一個非法集會。為了確定他有否“故意”，即法律所謂的"mens rea element"，便須請他返回警署，讓他在警誡下作一份 statement，而不能採用票控形式。因此，當天的拘捕行動，是完全不存在高調成分的。

余若薇議員：主席，主體質詢的(二)部分其實是有關國際形象的，但局長在(二)部分的主體答覆卻沒有就國際形象作答。不過，她在主體答覆的(二)部分指出了警方在處理集會和遊行時的一貫政策。

政府經常告訴我們，回歸後進行了六千多宗遊行，但有數百宗是沒有通知的；直至最近，警方也未有採取檢控或拘捕行動。我想請問，由現在開始，有關的政策將會如何？如果是和平的遊行集會，但卻沒有通知警方或通知時間不足者，警方在哪些情況下不會採取行動，在哪些情況下會拘捕有關的人，又在哪些情況下會票控他們？

保安局局長：主席，謝謝余若薇議員的補充質詢。首先，回歸後已進行了不止 6 000 宗遊行集會，而是超過 1 萬宗。其實，遊行集會的平均數字每天正在不斷上升。舉例來說，回歸前，在 1996 年，平均每月有 84 宗遊行集會，但今年首 4 個月已有 210 宗，平均每天有 6 宗。由此可見，香港人遊行集會的自由是完全沒有受到影響的。

至於警方會基於哪些準則作出檢控，我們過去曾多番解釋。警方當然曾作出解釋，而我於 2000 年 12 月 21 日有關《公安條例》的議案辯論中亦解釋過。我記不起當時余若薇議員當了立法會議員沒有——原來余若薇議員當時已當上了立法會議員。那時候，我解釋說，對於沒有給予通知的遊行示威，警方的檢控政策是有 3 個層次的反應的。就第一層次而言，如果純屬輕微技術性質，而非蓄意違反《公安條例》，那麼警方指揮官會對活動負責人發出口頭警告，將有關詳情記錄在案，但活動可以繼續進行。換言之，如果本來預算有 20 人參加，結果卻來了 60 人，而活動的負責人是真的不知道的，這便是純技術性質。就第二層次而言，如果和平活動的組織者蓄意違法或拒絕遵從警方指示，那麼警方指揮官便會向活動負責人發出口頭警告，並通知他們警方會考慮採取檢控行動。警方會搜集違法的證據，然後交給律政司，徵詢律政司的意見。我們在 5 月 9 日的行動，便是基於這個程序而進行的。就第三層次而言，如果活動可能或確實導致破壞安寧的情況，警方指揮官會

向活動負責人和參加者發出口頭警告，指示他們須立即終止非法活動。如果有人漠視警方的警告，警方指揮官會視乎情況，考慮採取和平驅散、強行驅逐或逮捕行動。警方會搜集違法活動的證據，並徵詢法律意見，以便決定是否提出檢控。

以上的解釋，在立法會會議過程正式紀錄內均已記錄在案，我們完全是根據既定程序辦事，並非針對任何人。各位都會留意到，我們會把每一宗遊行集會的過程錄影下來，然後交給律政司。由於每一宗遊行集會的情況都不盡相同，所以不一定每次都看到哪些人違法。如果看到的話，我們會聽取法律意見，然後才決定是否採取檢控行動。所以，行動完全不是針對某些人，亦不存在近年正在收緊檢控政策的問題。

主席：本會就這項質詢已用了超過 17 分鐘。現在進入第三項質詢。

零售商以低價出售新鮮豬肉 Retailers Selling Fresh Pork at Low Prices

3. 麥國風議員：主席，據報，面對超級市場的激烈競爭，部分新界街市的新鮮糧食店近日割價出售豬肉，零售價格甚至比新鮮豬肉的批發價還要低，令人懷疑這些豬肉的來源及質素。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 個月，當局有否加強巡查新鮮糧食店，查驗它們有否以冰鮮或走私豬肉冒充經本地合法屠宰後出售的新鮮豬肉；
- (二) 過去 5 年，店鋪東主被控售賣走私豬肉的個案數字是否有上升趨勢，以及被定罪及吊銷新鮮糧食店牌照的個案分別數字；及
- (三) 當局有何措施確保在新鮮糧食店出售的豬肉符合衛生標準，以及會否考慮加重在這方面的違例罰則？

環境食物局局長：主席，

- (一) 自 2000 年 9 月開始，所有售賣肉類的零售店持牌或租約條件均規定店鋪必須保存食品來貨單據紀錄最少 60 天。有關單據須顯示供應日期、貨物說明、數量及供應商的資料。在巡查售賣鮮肉的店鋪時，食物環境衛生署（“食環署”）人員會查核肉類零售

店是否有從兩間持牌屠房買入鮮肉的單據，以及是否有購入冰鮮肉的單據，並會核對單據上列明的貨量是否與店內的貨量吻合。為避免核對貨量的工作受貨物流轉的影響，食環署會安排這些檢查在早上開店時進行。如該店有購入冰鮮肉的單據，食環署人員會即場查證該店的冰鮮肉是否根據持牌條件存放於溫度合適的雪櫃內售賣。針對近日部分鮮肉零售商割價出售豬肉的情況，食環署已加強巡查售賣鮮肉的店鋪，並在清晨進行突擊檢查。

- (二) 在零售層面，要有效打擊走私豬肉是存在一定困難的，原因是不能單憑肉眼斷定豬肉的來源。因此，自食環署成立以來，並無街市肉檔或新鮮糧食店東主被控售賣走私豬肉。

政府打擊走私豬肉的策略，是在源頭堵截，原因是走私豬肉尚未流入市面，執法人員較易辨別豬肉的來源是否合法。由於截獲的貨量較多，對從事這種非法活動的人的損失亦較大，可增加阻嚇作用。在這方面，海關和食環署經常與內地有關當局保持密切聯繫，互相通報信息。兩個部門亦會採取聯合行動，加強堵截工作。在過去 3 年，海關和食環署共成功檢獲了約 758 噸走私豬肉。

- (三) 政府有多項措施，確保在街市肉檔及新鮮糧食店出售的豬肉符合衛生標準。

第一，食環署及海關會大力打擊走私豬肉。根據食環署執行的《進口野味、肉類及家禽規例》，違反規例的有關條款而被定罪者的最高刑罰為罰款 5 萬元及監禁 6 個月。過去 3 年，先後共有 392 人因違反這條規例而被定罪，其中 24 人被判監禁 7 天至 4 個月，其餘被定罪者均被判罰款。

由海關負責執行的《進出口條例》，違例而被定罪者的最高刑罰為罰款 200 萬元及監禁 7 年。過去 3 年，先後共有 20 人因違反這條例而被判監禁 28 天至 14 個月，另有 9 人被判罰款或社會服務令。

雖然現時的刑罰已有足夠的阻嚇作用，不過，我們仍然會不時檢討，並在有需要時考慮提出加重走私罪行的刑罰。

第二，食環署會在零售層面抽取豬肉樣本化驗，確定樣本中是否含有乙類促效劑、防腐劑、食物染色料、抗生素、賀爾蒙殘餘及其他污染物。

現時有多條規例監管食物內有害物或污染物的含量。這些規例的最高刑罰是罰款 5 萬元及監禁 6 個月。過去 3 年，食環署共抽查了三千八百多個樣本，其中 57 個未能符合標準。該署共檢控了其中 37 宗個案，並發出了 20 封書面警告，判罰方面由罰款 100 元至 15,000 元不等。我們認為現時的刑罰已產生足夠的阻嚇作用，但我們亦會經常檢討有關法例，並在有需要時考慮加重刑罰。

第三，食環署人員亦經常巡查街市肉檔及新鮮糧食店，查核持牌人是否有遵守法例、租約或牌照中有關衛生及食物安全的條款，例如店主有否售賣私屠豬肉，以及處理肉類的方法是否合乎衛生等。

持牌人如違反這些法例，最高可被判罰款 25,000 元、監禁 3 個月，以及就持續罪行每天罰款 300 元。如持牌人被定罪，除了法庭的判罰外，亦會被記分。如在特定時間內被記一定的分數，會被暫時吊銷牌照，嚴重者更會被取消牌照。在過去 3 年，共有 489 人因違反這些法例而被檢控，法庭判處最高的刑罰是罰款 3 萬元。有關個案是一宗涉嫌售賣私屠豬肉的個案。食環署亦已立刻取消該店鋪的牌照。另有一宗同類個案現時在處理中。此外，食環署亦在記分制下暫停了 26 個牌照。我們認為這些罰則已具足夠的阻嚇作用，但亦會不時加以檢討。

對於違反租約或牌照條件的持牌人，食環署會發出警告，再犯者會被終止租約或取消牌照。但是，如有特別嚴重的違規情形，該署亦不排除會未經警告便立即終止租約或取消牌照。為增加阻嚇作用，食環署現正積極考慮公布這些檔鋪的名稱。

麥國風議員：主席，局長花了很多心思和篇幅談及有關的罰則。從用家的角度出發，請問當局有否進行公眾教育，使用家能有效分辨哪些是合乎衛生標準的豬肉，然後選購呢？

環境食物局局長：主席，麥國風議員提出了一項很好的補充質詢，因為問題的癥結在於無論食環署如何積極巡查持牌店鋪，又或作突擊檢查，始終由於資源和人手關係，以及這類違規行為的性質，是難以防止這類情況出現的。因此，食環署經常提醒市民要留意一些價錢特別便宜的肉類，因為“一分錢

一分貨”。如果價錢特別便宜的話——自然有例外的情況，最近便有些例外情況——市民便須提高警覺。此外，我們也經常提醒消費者應在一些信譽較好的店鋪購買肉類。不過，對一般市民而言，除非肉類的品質已經變壞，否則是不容易分辨肉類的來源的。

張宇人議員：主席，局長在主體答覆第(三)部分第六段提到，在抽查的樣本中，有 57 個未能符合標準，食環署並檢控了其中 37 宗個案。請問局長，因未能符合標準而遭受檢控的個案大多涉及哪些問題，以及是否有很多店鋪是重犯的？

環境食物局局長：主席，我手邊並無具體資料，分析那 37 宗被檢控的個案。不過，據我瞭解，如果屬初犯而違例性質不嚴重的話，食環署只會作出警告；儘管違例性質不嚴重但屬重犯的話，食環署便會作出檢控。如果違例性質比較嚴重，即使初犯，亦會檢控。舉例來說，據我記憶所及，大概在一兩年前，我們發現有些店鋪出售含有鹽酸克崙特羅的肉類，我們當時便曾成功檢控過數宗個案。

劉漢銓議員：主席，局長在主體答覆第(二)部分第二段提到，政府打擊走私豬肉的策略，是在源頭堵截，並指出過去 3 年，海關和食環署共成功檢獲了約 758 噸走私豬肉。請問政府有否評估這些行動是否具有實際成效？政府是否知悉有多少“漏網之豬肉”（並非漏網之魚）流入市場？政府會否考慮採取其他行動予以配合，例如打擊售賣黑點，以堵截這些走私豬肉？

環境食物局局長：主席，事實上，無論是海關或食環署，也難以估計有多少數量的走私豬肉流入香港而不能在源頭堵截，因為走私始終是走私。不過，過去 3 年的數字顯示，無論是被我們檢獲的走私豬肉的數量，抑或兩個部門檢控的人數，2001 年都較 2000 年為少，我們相信有關活動已相應減少。在同一期間，由泰國入口的冰鮮豬肉數量則大幅增加。在 2000 年，由泰國入口的冰鮮豬肉約為 6 000 公噸，而在 2001 年則增至九千多公噸。從泰國入口的冰鮮豬肉數量增加，以及有關部門的堵截行動減少等數據看來，我們估計——當然只是估計——走私活動已經減少。

梁富華議員：主席，主體質詢第(一)部分問當局有否加強巡查新鮮糧食店，查驗它們有否以冰鮮或走私豬肉冒充新鮮豬肉。但是，局長在主體答覆第(一)部分第一段只說如果店鋪有購入冰鮮肉類的單據，食環署人員會查核店鋪雪

櫃的溫度，但卻沒有回答那些店鋪有否以冰鮮肉類冒充新鮮豬肉出售。局長剛才也提到泰國冰鮮肉類的入口數量大幅增加。請問政府如何查核那些出售新鮮豬肉的店鋪有否以冰鮮豬肉冒充新鮮豬肉呢？舉例來說，當局會否派出人員埋伏觀察呢？

環境食物局局長：主席，主體質詢第(一)部分問當局有否加強巡查新鮮糧食店，我在主體答覆已非常清楚回答我們已加強巡查。在過去 3 個月，我們發現了 8 宗店鋪存有冰鮮肉類，但卻沒有把冰鮮肉類存放在雪櫃的個案。

為了回應梁富華議員的補充質詢，我現在重複主體答覆所解釋的程序。由於我們單憑肉眼難以辨認豬肉是新鮮抑或冰鮮，所以我們的發牌條件規定售賣肉類的店鋪必須保留所有單據紀錄最少 60 天。我剛才已解釋，我們會在清晨店鋪開始營業前進行突擊檢查。我們怎樣檢查呢？我們首先會檢查店鋪的單據，看看店鋪當天購入了多少豬肉，以及那些豬肉自何處購入，即從屠房（這表示那些是新鮮豬肉）抑或冰鮮批發商購入，然後，我們會憑單據所載的數量，察看當時的情況。我剛才提及的那 8 宗遭警告的個案，便是單據顯示店鋪購入了冰鮮豬肉，但店鋪內的豬肉卻沒有放進雪櫃。我們向店鋪發出警告，是因為冰鮮豬肉沒有存放在適當的溫度下。在某些情況下，例如有些人說某超級市場把冰鮮豬肉當作新鮮豬肉出售，所以定價便宜，我們於是不單止會查核超級市場的單據，還會再到屠房看看有關資料是否脛合。事實上，這些工作非常浪費資源和人手，但在某些特殊情況下，例如最近一兩個月，我們仍加強進行這些工作。

主席：本會就這項質詢已用了超過 17 分鐘。現在進入第四項質詢。

合併高齡津貼計劃和綜援計劃的建議 **Proposal to Combine OAA and CSSA Schemes**

4. 梁耀忠議員：主席，據悉，當局正研究合併高齡津貼計劃和綜合社會保障援助（“綜援”）計劃的建議。就此，政府可否告知本會：

- (一) 建議的詳情及預計該項研究會在何時完成；
- (二) 合併建議的理據；及
- (三) 當局如何確保高齡人士已享有的福利及權利不受建議影響？

衛生福利局局長：主席女士，就質詢的第(一)及第(二)部分，香港人口正在老化。根據最新的人口預測數字，本港人口中 65 歲或以上的人士所佔的比率，會由 2001 年的 11.2% 增加至 2031 年的 24.3%。換言之，到了 2031 年，每 4 名香港人中，便有一個人年齡在 65 歲或以上。長者人口也會由現在的 78 萬人增加一倍以上至超過 200 萬人。

現時，本港長者如有經濟需要，可以申請綜援計劃提供的經濟援助。此外，早於 1973 年成立以協助家庭照顧年長成員的高齡津貼，會為長者提供每月定額援助，以協助他們應付特別的需要。截至 2002 年 4 月底，綜援計劃下約有 139 800 宗長者個案，佔整體綜援個案的 56%。單身長者綜援個案每月平均可獲約 4,000 元援助。另一方面，高齡津貼計劃下現時約有 458 100 宗個案（包括 70 歲或以上長者，無須考慮經濟狀況，即可獲得每月 705 元援助的高額高齡津貼；或年齡介乎 65 至 69 歲的長者，經過入息及資產申報，可獲得每月 625 元援助的普通高齡津貼）。整體而言，超過 61 萬名年齡在 60 歲或以上的長者正領取在綜援或高齡津貼計劃下發放的社會保障援助金。有關人數佔 60 歲或以上人口組別的 61% 及佔 65 歲或以上人口組別的 78%。在今個財政年度，政府通過綜援及高齡津貼（兩個計劃皆無須供款）向長者提供經濟援助的總額約達 118 億元，比 1997-98 年度的 78 億元增加超過 50%。

鑒於本港人口正在老化，以及這一代與未來的長者在社會經濟狀況與人口特徵之間的不同，政府一直按世界銀行建議的三支柱模式考慮為長者提供退休經濟保障：

- 第一支柱 私人管理的公共強制性公積金計劃
- 第二支柱 私人儲蓄、投資及年金
- 第三支柱 由公營部門管理，目的在提供最基本保障的計劃，例如為有需要的長者提供經濟支援，應付基本需要的社會安全網。

按第一支柱的原則，我們在 2000 年 12 月成立了強制性公積金（“強積金”）計劃。強積金是由私人管理，但強制性供款的計劃，為勞動人口及未來的長者提供退休保障。政府正檢討現時為長者提供的社會保障計劃，希望加強第三支柱的功能。我們的目標是，在兼顧香港的情況，特別是低稅率與簡單稅制的環境下，發展一個可長遠持續的安全網，更有效地把資源用於有需要的長者身上。如何達致以上目標涉及複雜的課題，我們須仔細研究。

考慮到高齡津貼及綜援用於照顧長者所涉及的資源，政府理應審慎地檢討現行的安排能否在財政上長遠地持續，以及能否有更有成效及效率的方法運用有關資源。這樣做可以提升我們為最有需要的長者提供額外援助的能力。

我們其中一項考慮，是探討將綜援計劃中涉及老年個案的資源從該計劃中分拆出來，並合併高齡津貼現有資源的可取之處及可行性。合併有關資源的目的，是按有需要長者的經濟狀況及家庭支援的情況，提供多於一層次的經濟援助。

但是，我須在此強調，我們現時正處於初步考慮階段，對其他各種可行方案都會持開放的態度。有見及問題的複雜性，我們在現階段並沒有任何時間表以完成有關研究。如果我們有任何建議對現行制度作出重大改變，我們一定會先諮詢立法會及公眾人士。

就質詢的第三部分，長者十分關心，假如政府計劃對現行制度作出重大轉變，對他們在現行制度下的申領資格的影響。對於長者的關注，我們是很理解的。在研究任何新計劃的時候，我們一定會考慮長者在這方面的關注。

梁耀忠議員：主席，有很多長者雖然符合領取高齡津貼的資格，但他們多不願意靠領取綜援來解決生活問題，他們只會靠微薄的個人積蓄和高齡津貼以支持生活上的開支。局長剛才表示政府現時有新的構思，是把高齡津貼和綜援計劃合併起來，換言之，會加強資產審查這個關卡。如果是這樣的話，某些長者過去有可能符合領取高齡津貼的資格，將來便不能領取高齡津貼了。事實上，現時這些長者已感到不能應付生活上的開支。我想請問局長，第一，就一羣收入微薄、只靠高齡津貼生活而沒有領取綜援的長者，政府如何提升他們的生活水平呢？第二，有了這套可謂多層次的經濟援助計劃後，政府估計將來申請綜援的人士會增加還是減少呢？

主席：梁議員，你是否提出了兩項問題？

梁耀忠議員：主席，這兩項問題是相連的。（眾笑）

衛生福利局局長：主席女士，謝謝梁議員的提問。我想藉此強調，有關檢討是希望根據世界銀行建議的三支柱模式，以強積金計劃為工作人口（或將來的長者）提供退休保障；市民以個人儲蓄為自己的將來作準備；政府也希望向一些基於種種原因而有經濟需要的長者提供經濟援助，應付他們在退休後的生活需要。我們的檢討一直也是朝着這個方向，即如何增加政府向最有需要獲得經濟援助的長者提供援助的能力。

目前的社會保障計劃 — 綜援計劃 — 是須對申請人作出較嚴格的入息資產審查，如符合標準的話，我們便可以向長者提供一籃子的援助；另一方面，高齡津貼計劃的原意也是想幫助一些家庭照顧長者。因此，我們希望能整合有關資源，把綜援計劃內 56%屬於長者的個案抽出，獨立於綜援系統以外，另外構思一項專為有經濟需要的長者提供經濟援助的計劃，視乎長者的需要或其家庭支援的情況，向長者提供多於一個層次的經濟援助。我們的構思一直以來都是朝着這個目標，希望能夠增加政府對最有經濟需要的長者提供援助的能力。

梁耀忠議員：主席，我提出的補充質詢是，把那些長者個案抽出綜援計劃後，會否加強了資產審查的關卡？如果是這樣的話，政府估計申領綜援的長者將會減少還是增加？

主席：局長，你是否有所補充？

衛生福利局局長：主席女士，我嘗試作補充。政府的構思是為有需要的長者提供經濟支援，因此，是要按照長者的需要而定，例如視乎長者本身的經濟和家庭支援的情況。這只是一個範圍和方向，至於具體方案如何落實進行，則我們當然須再詳細考慮和討論。所以，梁議員剛才提出的問題，即申領綜援的長者將會增加還是減少，我們在現階段是很難預測的。

楊森議員：主席女士，坊間流傳政府會把綜援和高齡津貼計劃合併，局長剛才在主體答覆中似乎也證實了這點。我想請問局長，如果把兩個計劃合併，會否把高齡津貼或俗稱“生果金”的基本性質改變？因為派發生果金的原意是敬老，並非視乎長者的貧困需要，每位長者只要年齡到達 70 歲便可以領取，但如果須進行入息審查，便會把生果金原本是敬老的原意改變為協助貧困長者，這會否把整個政策的精神破壞？

衛生福利局局長：主席女士，謝謝楊議員的提問。其實我剛才已表示，有關檢討是希望增加政府照顧有需要的長者或提高向他們援助的能力。高齡津貼計劃在 1973 年成立，成立的原意是希望協助家庭照顧長者，減低長者住院的需要。後來，高齡津貼亦發放給住院的長者，原意也是為協助有需要的長者，向他們提供援助。當然，我們明白社會上有不少人士對高齡津貼的性質的看法。在進行有關檢討時，我們的目標和出發點是要加強政府向長者援助的能力，以便幫助最有需要的長者，我們也希望在資源運用上可以做得更好。因此，在考慮具體檢討的細節時，我們當然會考慮長者和社會人士的看法。有關的研究現時只在初步階段，我們也沒有計劃對現行制度作出改變。如果有任何具體計劃，政府一定會諮詢各位議員和公眾人士。我在此強調，政府進行有關檢討的目的，並非是為削減開支，政府是希望能夠增加對有需要長者提供支援的能力。

黃成智議員：主席女士，我想請問局長，長者過去申領生果金是無須經過入息審查的，長者只要年屆 70 歲便可以領取七百多元的生果金，這計劃非常好，而且是尊重長者的做法。從局長的主體答覆中可見，政府對此問題是持開放態度的，局長剛才說社會人士提出的方案，政府也會考慮；過去，有很多長者和社會人士曾表示希望生果金額能提高至 1,000 元，我想請問局長，政府會否把這個方案納入檢討中，或在未來考慮這個方案？

衛生福利局局長：主席女士，關於此問題，我們不認為全面提高高齡津貼是個適當的方向，因為高齡津貼計劃本身是非供款式的計劃，須由政府稅收支付，以劃一支付方式，即不論長者的經濟情況如何，劃一發放金額。如果我們全面提高高齡津貼，這個方向會與一些劃一支付方式的計劃，例如退休金的情況相若。當然，我們須明白，外國的退休金計劃是有供款的，並且是透過較重的稅收集資，所以發放退休金的金額亦較高。但是，我們覺得，如果全面提高高齡津貼，走這個方向是會有問題的，因為外國的經驗亦顯示，一項以稅收來支付長者津貼的計劃，長遠而言是難以維持的。所以，我們在檢討時，主要是對各種可行方案持開放的態度來考慮，但我們必須顧及：第一，人口結構的轉變，長者人數增加所帶來的挑戰；第二，我們必須維持簡單低稅制；及第三，我們須面對公眾財政的整體情況，從長遠和持續性方面作出考慮。故此，我們必須考慮以一般收入維持非供款式的社會保障安全網，希望計劃能長遠持續，同時亦可運用資源，對最有需要的長者提供援助。

何秀蘭議員：主席，其實，無論是第一支柱或是第二支柱，對全職無薪的家庭主婦來說均沒有效用，因為她們一生也沒收取過薪金，不能參與供款式的計劃。我想請問局長，政府當局現時的新構思正處於初步考慮階段，在這個階段，政府有否有一份明文清晰的指引，讓參與其事的官員可從性別主流概念方面作出考慮呢？如果有，可否向議員提供一份副本，讓我們看看政府是以甚麼標準考慮這問題？如果沒有，主席，我便會覺得很奇怪，因為是應該有這方面指引的；政府是否應該解釋一下，為何在這個階段不以這個概念來考慮整個問題呢？

衛生福利局局長：主席女士，婦女事務委員會亦屬於衛生福利局的範疇，所以，在考慮性別觀點主流化時，我們亦十分留意有關情況。我們理解在工作人口方面，以一個家庭為例，很多時候是男方外出工作的，那麼，沒有外出工作的全職婦女在年老時怎辦？我們當然有需要考慮這點。當局在有關醫療的諮詢文件中提到頤康保障戶口，當中提及沒有全職工作的婦女。在三支柱模式下，強積金計劃是一項與現職工作人士有關的退休保障計劃；此外，還有個人儲蓄等；而第三支柱是須視乎種種情況，向有需要的長者提供支援。當然，其中一種情況是一直以來沒有工作的人士，未能得到政府提供支援，那麼政府如何在有需要時向他們提供經濟援助？我們在檢討時一定會考慮這方面的觀點。

何秀蘭議員：主席，其實我在開始時已很清楚提問，在現時初步考慮的階段，如果當局有明文清晰的指引讓官員參考，可否也向我們提供一份副本，這樣便無須口述，對嗎？

衛生福利局局長：主席女士，目前來說，我們的檢討是有初步考慮的構思方向，但細節情況並未有具體指引，例如有關性別觀點主流化等指引。我們會考慮何議員的意見，如稍後訂出這份指引，我們是會與何議員聯絡的。

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。

陳婉嫻議員：主席女士，在回應梁議員的主體質詢時，我覺得局長沒有回答某些問題，只強調是以三支柱模式來為長者提供保障。我想請問局長，政府有否考慮現時或將來的很多長者屬低收入人士，須依靠生果金來維持生活？

政府有否研究領取生果金長者往返內地的問題，考慮放寬他們須留港最少 180 天的限制？我覺得政府整個構思只為節省金錢，完全沒有從長者的角度作出考慮。

衛生福利局局長：主席女士，謝謝陳議員的提問和意見。在現行制度下，順利通過綜援計劃的入息資產審查的長者，如屬單身長者個案，每月可以在綜援計劃下獲得大約 4,000 元的援助。在高齡津貼計劃下，現時的金額是每月 705 元。有些長者的經濟需要可能會較大，為他們提供最大的援助，是我們最希望做到的事。因此，在檢討時，我們會循這方面作出考慮，例如，如果我們把綜援的長者個案資源從綜援系統中抽出，與高齡津貼計劃的資源合併，然後發展成專為有需要長者提供援助的計劃時，如何能針對他們的需要提供援助？陳議員剛才提到援助的可攜性，即在境外領取援助金的問題，我們也會考慮這方面的情況。

主席：第五項質詢。

政府僱員破產 Bankruptcies Among Government Employees

5. 劉江華議員：主席，關於政府僱員破產的問題，政府可否告知本會：

- (一) 過去 5 年，廉政公署及各個紀律部隊分別有多少名僱員宣告破產或面對嚴重的債務問題；當局有否分析他們陷入財政困境的原因；
- (二) 當局對已宣告破產的僱員提供甚麼支援和輔導；及
- (三) 當局有何措施指導僱員妥善理財，避免陷入財政困境？

公務員事務局局長：主席，我會逐一回答劉議員的質詢：

- (一) 過去 5 年內（截至 2002 年 3 月），有關部門宣告破產的員工數目：

部門
過去 5 年內 (截至 2002 年 3 月)
宣告破產的員工數目

懲教署	195
香港海關	37
消防處	133
政府飛行服務隊	1
香港警務處	258
入境事務處	31
廉政公署	3

根據各部門所得的資料，員工欠債的常見原因包括員工本身及／或家人投資失敗、過度使用信貸安排、賭博和入不敷出。

- (二) 公務員的福利之一，是可以申請經濟援助作指定用途，例如應付家人的醫藥費或其他家庭變故。援助方式包括預支薪金或向部門的濟急／福利基金借款。

部門管理層一旦發現有同事有嚴重債務問題，便會指派受過適當訓練的人員與該名同事保持聯繫，並提供輔導及其他支援，協助他面對經濟困境。

在一些情況下，部門會安排臨牀心理學家 and 社工提供專業輔導，協助有需要的同事克服因破產引致的憂慮和自卑感。有些部門（例如警務處和懲教署）會內部提供這類服務，其他部門則會轉介社會福利署安排。個別部門也會為同事舉辦壓力管理工作坊，協助他們處理因種種個人問題（包括欠債）而造成的壓力。

為了加強部門的輔導服務，公務員事務局將於今年 7 月設立電話輔導熱線，向無法應付工作壓力或受到其他個人問題困擾的同事提供服務。

- (三) 我們為新聘人員舉辦入職簡介會時，會清楚說明公務員應有的崇高操守，以及審慎理財重要之處。

新聘人員在入職時獲發的資料，會包括一本名為《公務員貸款須知》的小冊子。小冊子載列規管公務員借貸的規例，以及破產時必須通知部門首長的規定。

為使同事對理財不善可能引起的問題時刻保持警惕，部門會定期傳閱有關無力償債的現行指引和規例，並不時在員工通訊或其他有關誠信的參考資料中，提醒同事量入為出，以免債台高築。不

少培訓教材、刊物（例如由公務員事務局印製的《公務員良好行為指南》），以及由個別部門自行編訂的行為守則，都會凸顯上述信息。

此外，個別部門也很着重向同事灌輸審慎理財的概念，例如推行運動宣揚健康生活之道，以及舉辦慎防投資陷阱和入不敷出的簡介會。

上述措施，是我們提高公務員誠信和操守整體工作的其中一環。

劉江華議員：主席，局長似乎沒有提供面對嚴重債務問題的員工數字。對於這類嚴重負債或破產的員工，由於紀律部隊的工作較為敏感，請問在為他們安排調派工作崗位時，會否作出特別的考慮呢？

公務員事務局局長：主席，很多嚴重欠債的個案都會引致有關員工宣布破產。我們備有嚴重欠債員工的整體數字，在 2001 年便有 655 宗。我很樂意稍後以書面形式答覆劉江華議員。（附件 I）

劉江華議員的第二項質詢是問員工會否因嚴重欠債而令工作受影響。首先，我要解釋，部門必須根據我們發出的指引，清楚衡量當員工嚴重欠債時，是否有需要為他在工作上作出特別安排。舉例來說，管理階層有責任確保嚴重欠債的員工不適宜擔當某類工作，例如涉及處理金錢或面對更大金錢誘惑的工作。我們的指引已清楚列明這點。當然，紀律部隊，特別是警務處，會更關注員工欠債時在工作上如何作出適當安排。

涂謹申議員：主席，導致破產的原因，可能是一些一般被視為不當的行為，也可能是一些個人無法控制的事。據聞警務處在最近一兩年有一種新做法，便是當某警員破產時，會以此為理由不派他擔任管理金錢、處理贓物及配槍等工作。但是，過了一段時間後，便表示替該警員調動崗位有困難，因而令工作效率出現問題，之後便表示不能再聘用他，要進行紀律聆訊。就此，請問政府是否明白，宣布破產本來可以令警員消除壓力，恢復信心繼續工作，但現在他卻可能因種種原因而要隱瞞破產這事實，因而導致更大的危機及管理風險。不知警務處是否採取這種新做法？又是否知道這種做法當中所涉及的風險及危機？

公務員事務局局長：主席，有關警務處的紀律制度，該部門有本身的法例，即《警隊條例》，用以監管警察的操守。此外，警務處內部也訂有《警察通例》，確保警務人員的行為受到適當的規管。《警察通例》有條文列明，警

務人員必須審慎理財。如果警務人員因理財不當而陷入嚴重困境，導致他在工作上產生困難，又或影響工作的效率，那麼他便有機會接受紀律程序。如果紀律程序成立的話，當然會作出處分，最嚴重的是革職。我相信主要的關鍵在於紀律部隊，特別是警察部門，非常關注員工的個人操守，必須確保員工的個人操守沒有問題。如果警務人員因財政問題而造成工作困難或影響工作效率，警務處處長在法例下的確有權採取紀律行動的。

主席：涂議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

涂謹申議員：是的，局長並未回答這是否最近一兩年才執行的新政策，即宣布破產等於會被解僱。

公務員事務局局長：主席，這項政策已實行多年，絕對不是一項新政策。

李鳳英議員：主席，局長在主體答覆第(三)部分提出多項向員工提供的妥善理財措施和指導。請問局長有否認真評估及檢討這些措施是否有效？如果有效，為何情況仍然這麼嚴重？如果沒有有效的話，當局怎樣引入更有效的措施呢？

公務員事務局局長：主席，首先，大家要明白，破產問題很多時候是受整體經濟環境所影響。我們曾嘗試作出過較宏觀的評估。最近數年，香港的整體破產數字大幅增加，例如在 1998 年，整體的破產數字為 893 宗，但在 1999 年已增至 3 071 宗。在 1999 年，公務員主動向部門首長申報有嚴重經濟困難，可能會申請破產的個案有 342 宗，佔整體破產數字大約 11%。到了 2001 年，全港的整體破產數字達 9 151 宗，涉及公務員的破產個案亦升至 655 宗。不過，如果以百分比計算，公務員的破產個案佔全港 7.2%。從這個角度來看，公務員破產個案在比例上並沒有增加。

呂明華議員：主席，局長在主體答覆第(一)部分列出有關部門過去 5 年的破產員工數目，但我們從這些數字看不出每個部門員工破產的相對嚴重程度，因為各個部門的員工數目不盡相同。因此，請問政府可否提供每個部門以每千人或每萬人計的破產數字，讓我們看到嚴重程度，以作比較？

公務員事務局局長：主席，我的主體答覆主要是針對主體質詢所提出的問題。我很樂意稍後提供有關數字，例如過去數年，以部門計算，破產個案最多的數字，以及有關部門的整體員工人數，供呂議員參考。（附件 II）

何鍾泰議員：主席，局長在主體答覆第(三)部分提到，現時個別部門會向同事灌輸審慎理財的概念，例如推行健康生活之道的運動。請問局長現時的政策是否讓部門各自進行這方面的工作？會否訂定指引，鼓勵部門最少要進行多少這類工作，令員工普遍可以獲得這方面的知識？

公務員事務局局長：主席，在人事管理方面，我覺得公務員事務局的角色主要是作中央協調，以及提供中央的通告或指引。事實上，我們非常重視公務員個人的財務管理問題，所以我們在本年 4 月曾再次發出了一份詳盡的通告，告知各部門公務員個人財務管理的重要性，並要求數個我們特別關注的部門，即員工破產數字較高的部門，包括一些紀律部隊、食物環境衛生署及康樂及文化事務署等，向我們定期匯報，告知我們他們在這方面做了甚麼工作，讓我們有所參考，並在有需要時提供協助。但是，我們不會定下具體目標，要求各部門最少須就這方面進行多少工作或計劃。

蔡素玉議員：主席，局長在主體答覆第(一)部分提及員工欠債的原因，但社會各階層其實都是因為這類原因而導致破產。請問局長有否就一些部門的員工破產比率特別高作出分析，找出其為何較其他部門為高的主要原因？我認為這樣才可以針對問題來處理。

公務員事務局局長：主席，基本上，我們很難作出仔細的分析。據我們所得的資料，例如最近警務處所作的調查，以及主體答覆第(一)部分提及的資料顯示，員工欠債的常見原因很多，即使他的家人或親人出現財政問題，也會令他為了要幫助家人或其他親人而致使他在財政上有困難。當然，其他原因包括投資失敗或花費過度等。

另一項分析顯示，如果以薪級或公務員的入息來衡量，接近八成因欠債以致破產的個案，都涉及一些較基層的公務員，例如入息為 25,000 元以下的公務員。較高入息的公務員，例如入息為 5 萬元以上的破產個案所佔的百分比非常低，只是 2% 左右。這是普遍的分析，但我認為公務員因欠債以致破產，最主要仍是受整體經濟氣候所影響。

主席：本會就這項質詢已用了超過 17 分鐘。口頭質詢時間到此為止。

議員質詢的書面答覆

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

打擊進口及出售偽冒受管制藥物

Combating Import and Sale of Counterfeit Controlled Drugs

6. 單仲偕議員：主席，就打擊進口及出售偽冒受管制藥物問題，政府可否告知本會：

- (一) 過去 5 年，執法部門每年在本港檢獲的偽冒受管制藥物的分類數量；
- (二) 過去 5 年，分別有多少人因進口或出售偽冒受管制藥物而被檢控和定罪，以及被定罪人士的平均刑罰為何；及
- (三) 有否檢討現行針對進口及出售偽冒受管制藥物的法例是否有足夠的阻嚇作用；若有檢討，詳情為何；若沒有，原因為何？

工商局局長：主席，

- (一) 過去 5 年，海關在本港檢獲的偽冒受管制藥物的分類數字如下：

年份	案件數目	拘捕人數	檢獲物品
1997	2	2	420 粒傷風藥、500 粒退燒止痛藥
1998	1	2	680 粒退燒止痛藥
1999	0	0	-
2000	0	0	-
2001	7	8	1 530 粒退燒止痛藥、2 900 粒維他命丸、170 粒抗生素
2002(1 月至 5 月)	0	0	-

- (二) 過去 5 年，並沒有人因為進口偽冒受管制藥物而被檢控。在出售此類藥物方面，海關共破獲 10 宗案件及檢控 12 人，當中 11 人已被定罪，其餘 1 人的案件仍在處理中。在被定罪的 11 人中，1 人被判入獄 3 個月及緩刑 3 個月，10 人被罰款 1,000 至 14,500 元不等，平均罰款為 6,650 元。

(三) 規管進口及出售偽冒受管制藥物的法例，有以下 3 條：

- (i) 根據《商品說明條例》，進口或出售虛假商品說明或偽造商標的貨品，包括偽冒受管制藥物，即屬犯罪，最高刑罰為罰款 50 萬元及監禁 5 年。
- (ii) 根據《進出口條例》，進口藥劑產品及藥物，必須取得許可證，違者即屬犯罪，最高刑罰為罰款 200 萬元及監禁 7 年。
- (iii) 根據《藥劑業及毒藥條例》，任何人不得出售未註冊的藥劑製品，違者即屬犯罪，最高刑罰為罰款 10 萬元及監禁 2 年。

總的來說，上述法例有足夠的阻嚇作用。我們會不時檢討有關法例及執行情況，並與業界保持緊密聯絡，務求更有效地打擊該等違法行為。

淺水灣泳灘公廁短缺

Shortage of Public Toilets at Repulse Bay Beach

7. 楊孝華議員：主席，本人獲悉，由於訪港旅客人數近期急升，以及淺水灣泳灘附近的一些建築物正進行重建工程，因而關閉其內的廁所，淺水灣泳灘的公廁不敷應用。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去 12 個月，當局接獲的有關投訴數目；及
- (二) 會否考慮在淺水灣泳灘，例如在香港拯溺總會附近，設置臨時流動廁所？

民政事務局局長：主席，現就議員的質詢答覆如下：

- (一) 在過去 12 個月，康樂及文化事務署（“康樂文化署”）及食物環境衛生署（“食環署”）分別接獲由旅遊事務署轉介 1 宗有關淺水灣泳灘公廁的投訴。

- (二) 目前，由康樂文化署管理的淺水灣泳灘，共設有兩座公共廁所，分別位於泳灘中央的服務大樓及東面的服務樓（即麗都旁）內。食環署在泳灘附近亦設有 4 座公廁，分別座落於天后廣場入口、海灘道、淺水灣巴士總站及海景大樓附近。此外，在泳灘西面，由合約承辦商管理的海景大樓亦設有廁所，方便市民使用。現有的泳灘廁所設施及其鄰近的公廁，在一般情況下應可滿足遊人的需求。

在本年 3 月初，康樂文化署及食環署曾分別接獲旅遊事務署的便箋，轉達一名導遊對於在淺水灣天后廣場附近廁所設施不足的意見。由於當時位於天后廣場入口的公廁及泳灘東面服務樓的廁所正進行翻新工程，遊人須步行大約 3 分鐘前往泳灘中央的服務大樓或附近的公廁，十分不便。現時，位於天后廣場入口公廁的翻新工程已於本年 5 月 7 日完成，並隨即開放給遊人使用，情況已有所改善。至於泳灘東面服務樓廁所的翻新工程，預計可於本年 6 月底完成及重新開放。建築署現正安排在泳灘東面服務樓附近設立臨時廁所，在工程進行期間供公眾人士使用，以進一步改善泳灘公廁的服務。

為民選議員提供免費郵遞服務

Provision of Free Mailing Service to Elected Councillors

8. 陳偉業議員：主席，現時有不少屋苑的管理人不容許立法會及區議會議員在屋苑範圍內張貼海報及派發工作報告，即使在房屋署管理的屋邨，議員的工作報告亦只能放在樓宇大堂內供人索取而不能直接放進各住戶的信箱，議員因此較難適時地向所屬選區的居民派遞工作報告。據悉，不少外國議會的議員享有免費郵遞服務，方便他們向市民交代工作進度，但本港卻未有為民選議員提供此項服務。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否計劃為民選議員提供免費郵遞服務；若有，詳情為何；若否，原因為何；及
- (二) 當局日後會否為民選議員提供更多協助，以改善議員與市民之間的聯繫？

民政事務局局長：主席，立法會及區議會議員的運作開支，可由一項全年的實報實銷津貼支付。議員可使用部分津貼以支付郵費。因此，我們認為並沒有需要為立法會及區議會議員提供免費郵遞服務。

我們明白立法會及區議會議員有需要與選民保持密切接觸。政府在 1999 年向立法會議員提供的資訊科技津貼，以及在去年提高立法會及區議會議員的實報實銷津貼額，應有助議員與選民加強溝通和接觸。

鐵路公司的車費優惠計劃

Fare Concession Schemes of Railway Corporations

9. 劉江華議員：主席，地鐵有限公司（“地鐵公司”）及九廣鐵路公司（“九鐵公司”）現時提供的“十送一”車費優惠計劃的有效期將於本月內屆滿。就此，政府可否告知本會是否知悉：

（一）上述優惠計劃由實施至今，每月乘客享用免費乘車的次數；及

（二）兩間鐵路公司是否打算延長有關計劃的優惠期限，並且提供其他車費優惠？

運輸局局長：主席，地鐵公司的市區線由 2001 年 12 月 10 日起推出“十送一”車費優惠計劃，為期 6 個月。根據該公司的資料，每月乘客享用的免費乘車次數平均達 130 萬次。九鐵公司則由 2001 年 12 月 24 日起為東鐵乘客推出同類的優惠計劃，為期 6 個月。據九鐵公司表示，每月乘客享用的免費乘車次數平均為 46 萬次。

地鐵公司和九鐵公司向政府表示有關的優惠計劃會分別在 2002 年 6 月 9 日和 6 月 30 日結束。

政府瞭解市民很關注交通費的問題，並已鼓勵公共交通機構（包括地鐵公司和九鐵公司）在考慮本身的運作情況後，暫緩增加車費及盡可能為乘客提供車費優惠。目前地鐵公司和九鐵公司均提供多種優惠，例如向使用八達通卡的人士、長者、學生和小童提供優惠；機場快線的即日來回優惠、來回車票優惠，以及小童乘車優惠；東鐵的免費接駁巴士服務，以及輕便鐵路的積分優惠計劃。兩間鐵路公司表示會繼續探討其他提供車費優惠的機會，以吸引更多乘客搭乘鐵路列車，並為乘客提供更物有所值的服務。

分區計劃大綱圖的涵蓋範圍

Coverage of Outline Zoning Plans

10. **DR RAYMOND HO:** *Madam President, regarding the coverage of Outline Zoning Plans (OZPs), will the Government inform this Council:*

- (a) *of the areas and locations of land not covered by OZPs and without designated uses;*
- (b) *whether OZPs will be drawn up for the land identified in (a) above in the next three years; if so, of the details; if not, the reasons for that; and*
- (c) *whether the respective total acreage of land designated for various uses on OZPs can meet the various development needs in the next five years; if not, how the shortfall will be met?*

SECRETARY FOR PLANNING AND LANDS: Madam President,

- (a) The territory has a total land area of 109 800 hectares. About 54 340 hectares are covered by statutory plans, that is, OZPs and Development Permission Area Plans, and another 37 490 hectares outside the coverage of statutory plans are designated as country parks. The remaining 17 970 hectares include the frontier closed area, sparsely populated remote areas and some outlying islands.
- (b) In the next three years, we will prepare new statutory plans for Cheung Chau and parts of Sai Kung and Lantau which are not already covered by statutory plans. As a longer-term goal, we intend to prepare statutory plans for the remaining areas, other than those designated as country parks. We do not have a fixed timetable to complete the preparation of the remaining statutory plans because there is no imminent need to develop these areas.
- (c) We have reserved sufficient land on the statutory plans to meet the expected development needs of Hong Kong in the short to medium term. As an ongoing process, we do review and make amendments

to statutory plans from time to time in response to changing demands for the various types of land use. There is also flexibility for the private sector to apply for changes in land use by way of planning applications or rezoning requests.

護理學高級文憑課程的臨床實習期

Clinical Practicum Training of Higher Diploma Course in Nursing

11. 麥國風議員：主席，香港公開大學（“公開大學”）開辦了護理學高級文憑課程，完成課程的登記護士可報考註冊護士執業試；該課程包括為期 10 個月的臨床實習期。醫院管理局（“醫管局”）會向修讀該課程的員工在臨床實習期間發放相當於護士學生頂薪點的薪酬。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉該課程的臨床實習期需時 10 個月的理據；醫管局會否要求該大學考慮按學員的護士工作年資縮短臨床實習期；若會，詳情為何；若否，原因為何；
- (二) 是否知悉醫管局如何釐定員工在臨床實習期間的薪酬水平；會否考慮按他們的服務年資給予不同的薪酬；若會，詳情為何；若否，原因為何；
- (三) 是否知悉現時以長期僱用條件受聘於醫管局的登記護士，在取得註冊護士資格後受聘於註冊護士合約制職位，可否保留其長期僱員身份；及
- (四) 有否計劃採取措施，鼓勵非醫管局的登記護士報讀該項課程；若有，詳情為何；若否，原因為何？

衛生福利局局長：主席，

- (一) 由公開大學設計和管理的護理學高級文憑課程，一如本港其他所有護理課程，必須符合香港護士管理局所訂下的規定，包括學生須接受 1 800 小時（相等於 10 個月）的臨牀實習訓練。公開大學可因應個別學生以往的臨牀經驗，要求護士管理局批准縮短有關學生的臨牀實習期，以不多於 200 小時為限。

- (二) 獲醫管局贊助修讀公開大學護理學高級文憑課程的登記護士，在實習期間會獲委任為註冊護士學生（普通科）。這些登記護士的月薪為 12,375 元，即註冊護士學生（普通科）薪級的頂點。由於他們在 10 個月的實習期間，會按課程規定獲派相若的臨牀職務，因此不論他們以往的臨牀經驗多寡，在實習期間都會獲得同等薪酬。
- (三) 按常額服務條件受聘於醫管局的現職登記護士，在成功修畢轉讀課程並獲護士管理局註冊為註冊護士後，即符合資格申請醫管局內的註冊護士空缺職位。醫管局會根據他們所申請職位的僱用條款及條件，委任他們為註冊護士。
- (四) 政府的政策是規定醫護專業人員接受持續專業進修，不斷追求專業發展，以確保他們的醫護知識、實務及技術與時並進，然而，政府通常不會推廣大專院校的個別課程。我們指望有關專業各自着手進行持續專業進修及發展。為此，我們已與負責訂定專業準則的專業團體商討，把持續專業進修及發展列為醫護專業實務中不可或缺的部分。護士管理局正與護理專業跟進這課題。

保護老榕樹免受工程破壞

Protection of an Old Banyan Tree from Damage Caused by Works

12. 蔡素玉議員：主席，土木工程署現正就堅尼地城龍華街大型房屋發展計劃進行地盤平整工程，而政府過去曾答允保留在該工程地盤中央的一棵老榕樹。然而，根據本人近日的實地視察，該棵樹的主要枝幹不少已被削去，其周圍亦欠缺如圍欄等的設施，以保護其免受工程破壞。就此，政府可否告知本會：

- (一) 當局與承建商簽訂的施工合約有否條文具體訂明承建商須採取措施保護該榕樹；若有，該等條文的詳情為何；
- (二) 有否評估該榕樹至今受工程損害的程度；及
- (三) 土木工程署有否派員視察承建商是否已採取足夠措施保護該榕樹；若有，視察日期及結論為何；若否，原因為何？

房屋局局長：主席，

- (一) 土木工程署已在合約表明有意保留該棵老榕樹，而合約亦已加入有關保護該樹的具體條款。這些條款包括：聘請園境師監督保護該樹的工作、為該樹架設防護圍欄，以及採取一些預防措施避免該樹受到損害。此外，合約亦規定承建商必須委任獨立的植物專家，負責監察該樹的健康狀況。承建商已履行這些要求，並於 2002 年 2 月架設防護圍欄。
- (二) 在合約初期階段，承建商於 2002 年 3 月修剪該樹，以配合為保留該樹而建造的擋土牆工程。工作人員小心翼翼地進行修剪工作，而獨立的植物專家亦有在場，事後該樹的健康狀況並無受到影響。
- (三) 土木工程署已安排駐地盤人員監察有關工程，並每天進行巡視，以確保承建商按合約規定保護該樹。此外，植物專家亦按月視察該樹，而上一份於 2002 年 4 月底提交的報告顯示該樹的健康狀況保持良好。

香港迪士尼樂園建築工程的進度 Progress of Construction Project for Hong Kong Disneyland

13. 劉慧卿議員：主席，關於興建中的香港迪士尼樂園，行政機關可否告知本會：

- (一) 該建築工程的最新進度；
- (二) 有否評估該工程能否如期完成及其造價會否超出預算；若有評估，結果為何；及
- (三) 是否知悉華特迪士尼公司及環球片場有否計劃在內地興建類似的主題公園；若有計劃，詳情為何；有否評估這些在內地的主題公園會對香港迪士尼樂園及本地旅遊業有何影響？

經濟局局長：主席，

- (一) 香港迪士尼樂園計劃第一期工程正如期進行。截至 2002 年 5 月底，竹篙灣填海工程第一期的填砂工作已大致完成，並將會在 6 月中旬進入最後階段的預壓工作。於 2001 年 10 月展開的竹篙灣

發展基礎設施合約一，進度理想（約 17%完成）。我們現正就竹篙灣發展基礎設施合約二招標，預計有關工程會在今年 8 月展開。

- (二) 整體而言，香港迪士尼樂園第一期的建築工作正如期進行。有關工程預計可如期於 2005 年完成，而項目建造價應不會超出 1999 年 11 月財務委員會原則上接納估計為數 135.69 億元的財政承擔。
- (三) 據我們理解，華特迪士尼公司並不排除日後在內地興建另一個主題樂園的可能性。政府與華特迪士尼公司現時的共同目標，是全力籌備香港迪士尼樂園，使之能順利開幕和成功運作。

至於美國環球片場或任何其他商業機構在內地的業務計劃，根據政府一貫的原則，我們不會作出評論。

香港作為旅遊勝地的吸引力，在於我們擁有獨特的中西文化薈萃，並兼備都市繁華與自然及傳統特色，而非依賴單一的旅遊名勝或設施。我們現正積極發展和推廣的一系列旅遊發展項目，將有助進一步鞏固香港作為亞洲國際都會及最受旅客歡迎的城市的地位。

有關雨水湧入新界居民住宅的投訴

Complaints About Rain Water Flowing into Houses of NT Residents

14. 陳偉業議員：主席，本人曾接獲新界居民的投訴，指他們住宅前的土地被其他人填高，令他們的住宅地勢相對較低。每當遇到豪雨，雨水便湧入他們的住宅。然而，當局卻以有關土地屬集體官批土地為理由，拒絕處理他們的投訴。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 年，當局接獲多少宗這類投訴，有關投訴涉及哪些區域，以及投訴的結果；及
- (二) 當局有何政策或措施處理上述對居民造成的滋擾，以及會否檢討該等政策或措施的成效？

工務局局長：主席，

- (一) 過去 3 年，政府一共收到 49 宗投訴，內容有關在私家地進行填土工程引致去水渠淤塞及水浸。投訴的個案大部分在元朗（30 宗）和北區（12 宗）發生；至於其他個案，則分布於屯門（3 宗）、大埔（2 宗）、荃灣（1 宗）及離島（1 宗）等不同地區。一旦接獲投訴，政府便實地視察情況，以及向投訴人及有關地主提供補救工程的建議，包括擴闊明渠和建造較大的地底排水渠。如填土工程涉及違例發展，政府便會根據《城市規劃條例》（香港法例第 131 章）執行管制行動。
- (二) 由於在農地進行填土工程並沒有違反集體官契，政府不能根據契約加以規管。不過，我們可按《城市規劃條例》管制土地用途。

根據《城市規劃條例》，對於在發展審批地區或分區計劃大綱圖所包括的鄉郊地區內的違例發展，規劃署署長獲授權採取規管行動。總之，凡不屬現有用途、不是分區計劃大綱圖的認可發展，又或未經城市規劃委員會批出規劃許可者，均屬違例發展。就某些地區而言，有關法定圖則並會訂明必須獲得規劃許可，才能進行工地平整及魚塘填土工程。至於大型的發展項目，申請人必須提交排水影響評估報告或能提供妥善的排水系統，城市規劃委員會才會考慮予以批准。

政府會不時派員到鄉郊地區進行實地調查，以監察土地的使用情況。政府亦會調查市民的投訴個案，如證實確有違例發展，便會按《城市規劃條例》採取管制行動。如有需要，當局會檢討這些措施的成效。

在竹篙灣建標本林

Building of Arboretum in Penny's Bay

15. 何鍾泰議員：主席，據報，為把大嶼山竹篙灣發展為亞洲最具吸引力的旅遊點，政府準備在香港迪士尼樂園毗鄰建立一個大型標本林。就此，政府可否告知本會：

- (一) 標本林將由哪個政府部門或機構負責管理及營運；

- (二) 有否計劃就標本林收取入場費；若有，每次的入場費為何；及
- (三) 估計標本林在開放後首 3 年每年的參觀人數為何？

經濟局局長：主席，

- (一) 標本林是毗鄰香港迪士尼樂園的公眾水上康樂活動中心的一部分。按政府與華特迪士尼公司的協議，水上康樂活動中心將交由政府與華特迪士尼公司合營的香港國際主題樂園有限公司管理及營運。
- (二) 我們不打算就水上康樂活動中心或標本林徵收入場費。
- (三) 我們估計水上康樂活動中心首 3 年的遊客總數約為 72 萬人，即平均每年約 24 萬人。

政府部門以營運基金模式運作

Government Departments Operating as Trading Funds

16. 梁富華議員：主席，據報，政府曾聘請顧問公司研究某些政府部門採用營運基金模式運作的可行性。就此，政府可否告知本會：

- (一) 正在進行或計劃進行哪幾項有關研究；每項研究涉及的顧問費用及預計的完成日期；
- (二) 現時哪些政府部門被納入考慮之列；有否評估這些部門採用營運基金模式運作對政府整體財政收支狀況的影響；
- (三) 有否就政府部門採用營運基金模式運作擬訂長遠策略及實施時間表；若有，詳情為何；若否，原因為何；
- (四) 會根據甚麼準則，決定某些部門適合以營運基金模式運作；及
- (五) 會否在決定某些部門須以營運基金模式運作前，諮詢有關部門的員工及公眾意見？

庫務局局長：主席，

- (一) 現正進行的唯一營運基金研究涉及差餉物業估價署。該署最近以 129 萬元委聘顧問，協助其擬訂建議成立的營運基金所需的文件，例如架構協議、服務水平協議，以及業務和整體計劃等。該項研究預計會在 2002 年 8 月底前完成。
- (二) 差餉物業估價署是我們目前唯一正在考慮轉為營運基金的政府部門。當局曾就差餉物業估價署的收入潛力和全部運作成本進行分析。我們認為建議成立的差餉物業估價署營運基金，將能符合採用營運基金模式運作的財政需求。差餉物業估價署會繼續向政府各局和部門提供其核心服務，例如法定估價和發單服務、業主與租客服務，以及就估價和租務事宜提供意見。差餉物業估價署營運基金會按照服務水平協議就這些核心服務收取費用，而這將為其主要的穩定收入來源。在差餉物業估價署以營運基金模式運作的最初數年，我們預計對政府整體收支並無重大影響。較長遠而言，差餉物業估價署以營運基金模式運作後，效率和生產力預計會提高，所得的經營盈餘可重新投資在該署，以加強現有服務及發展新業務，並可就政府初期的資本投資派發股息予政府。
- (三) 我們計劃安排差餉物業估價署由 2003 年 7 月 1 日起轉為營運基金。目前，我們並無計劃把任何其他政府部門轉為營運基金。
- (四) 政府部門須首先證明能夠符合《營運基金條例》（第 430 章）所訂的基本準則，當局才會考慮讓其採用營運基金模式運作。有關準則為：
 - (i) 進行有效率及有效的運作，使有關服務符合適當水準；及
 - (ii) 在合理時間內，有能力使擬設立的營運基金的收益，足以應付因提供該項政府服務而招致的開支，以及足以為應付有關決議所指明的債務而提供資本。

到目前為止，有 5 個符合這些準則的部門全部或局部以營運基金模式運作。有關部門分別為公司註冊處、機電工程署、土地註冊處、電訊管理局及郵政署。

- (五) 我們會就任何將政府部門轉為營運基金的建議，諮詢有關部門的員工及立法會的有關事務委員會的意見。根據《營運基金條例》的規定，營運基金須由立法會通過決議成立。

有關創新及科技基金的數據

Statistics on Innovation and Technology Fund

17. **MR ABRAHAM SHEK:** *Madam President, the Innovation and Technology Fund (ITF) was established in November 1999 to facilitate innovation and technology upgrading in industries. In this connection, will the Government inform this Council of:*

- (a) *the respective numbers of applications that the ITF has received and approved so far and provide, in respect of the approved projects, a breakdown by industry of the number of projects and amount of subsidy;*
- (b) *the number of applications rejected, and a breakdown by the reason for rejection; and*
- (c) *the number of funded projects which have been commercialized after completion or in respect of which the technology involved has been transferred to the relevant industry?*

SECRETARY FOR COMMERCE AND INDUSTRY: Madam President,

- (a) Up to the end of April 2002, the ITF had received a total of 1 296 applications, and the Administration has completed the processing of 1 171 such applications. Of these, we have approved 277 projects amounting to \$676.5 million. The number of approved projects and the level of funding broken down by industrial sector is at the Annex.
- (b) Up to the end of April 2002, a total of 894 applications had been rejected because they could not meet some or all of the vetting criteria as set out below:

- (i) the potential of the project to facilitate general upgrading and future development of one or more sectors in industry; contribute to innovation and technology upgrading of the economy, and broaden the scientific and technical knowledge base of the economy;
- (ii) whether there is a demonstrated need for the proposed project;
- (iii) whether similar products, technologies or services are already available in the market, and whether the project is duplicating or likely to duplicate the work carried out by other institutions;
- (iv) the overall planning and organizational structure of the project and the technical and project management capability of the project team, that is, the project team members' experience, qualifications, track records, and the resources available for the project; and
- (v) whether the proposed budget is reasonable and realistic and whether the project should be funded by other sources, such as the Research Grants Council.

The Administration does not keep separate statistics on rejected projects broken down by the reason for rejection.

- (c) The progress in respect of commercialization and technology transfer under the four programmes of the ITF is summarized below:
 - (i) under the Innovation and Technology Support Programme which supports applied research and development projects, only four have been completed. The universities concerned have been exploring ways to transfer the technologies developed to the relevant industries;

- (ii) under the University-Industry Collaboration Programme which supports commercial research and development projects undertaken by private companies in collaboration with local universities, five projects have been completed. With the intellectual property rights of technologies developed from these projects, the companies concerned are in the process of commercializing the project deliverables;
- (iii) under the Small Entrepreneur Research Assistance Programme which provides financing for the pre-venture capital stage of technology start-ups, 15 projects have been completed. With the intellectual property rights of technologies developed from these projects, the companies concerned are now at different stages of business development and some of their project deliverables are being commercialized; and
- (iv) under the General Support Programme which supports projects that contribute to fostering an innovation and technology culture in Hong Kong, nine have been completed. Through the conferences, seminars and exhibitions organized under these projects, information on new technologies developed has been transferred and disseminated to the relevant industries.

Annex

ITF Projects Broken Down by Industrial Sector
(From Launching of ITF in November 1999 to April 2002)

<i>Industrial Sector</i>	<i>No. of approved projects</i>	<i>Approved funding (\$ million)</i>
Biotechnology	31	88.45
Chinese Medicine	16	50.92
Electrical and Electronics	48	152.38
Environmental Technology	14	32.28
Food and Beverage	1	1.10

<i>Industrial Sector</i>	<i>No. of approved projects</i>	<i>Approved funding (\$ million)</i>
Information Technology	87	170.75
Manufacturing Engineering	23	52.77
New Materials	11	17.08
Precision Engineering	7	10.97
Printing and Publishing	3	11.22
Telecommunications	5	28.72
Textiles/Clothing/Footwear	12	18.98
Transportation	2	1.71
Cross-sectoral	7	23.69
Others	10	15.46
Total	277	676.49

於昂平興建污水處理廠

Building of Sewage Treatment Plant at Ngong Ping

18. 譚耀宗議員：主席，渠務署計劃在大嶼山昂平興建污水處理廠，並把經處理的污水經由大澳排放入海。就此，政府可否告知本會：

- (一) 興建污水處理廠及污水收集系統的工程計劃詳情；
- (二) 預計關於該工程計劃的環境影響評估將於何時完成；
- (三) 有否評估經處理的污水由大澳排放會否影響該處對開海域的水質；及
- (四) 除了曾經考慮的兩個方案（即把導流污水的渠管接駁至東涌的污水收集系統，以及把污水排放入深屈灣的海洋水域）外，當局會否研究其他污水導流路線和排放地點的可行性；若會，詳情為何？

環境食物局局長：主席，

- (一) 政府建議在昂坪進行污水收集及處理計劃，目的是為昂坪提供適當的公共設施，以配合連接東涌與昂坪的吊車系統及昂坪當地的發展。該污水設施計劃包括以下項目：

(1) 昂坪污水處理廠

污水將經 3 級處理及殺菌，除去污水當中 95%以上的生化需氧量、懸浮固體及氨氮，以及 99.99%以上的微生物。

(2) 昂坪污水主幹渠和輸送管道

- (i) 在昂坪鋪設污水主幹渠及污水管道，收集來自昂坪吊車站、寶蓮寺及附近公廁的污水，再輸往昂坪污水處理廠處理；及

- (ii) 鋪設 6.5 公里長的輸送管道，把經昂坪污水處理廠處理後的水輸送至大澳的雨水暗渠排放出海。

(3) 昂坪鄉村污水收集系統

在昂坪興建新的污水收集系統，收集在昂坪區內的鄉村住宅及其他廟宇所產生的污水，輸往昂坪污水處理廠處理。

項目(1)及(2)預計於 2005 年下半年落成，以配合吊車系統的啟用。由於項目(3)涉及收地，此部分將於 2007 年年中前才完成。

- (二) 渠務署剛完成有關昂坪污水收集及處理計劃的環境影響評估報告，並已提交環境保護署（“環保署”）審閱。研究結果顯示，工程對各方面（包括水質、空氣質素、噪音、廢物處理、生態、漁業、文化古蹟及景觀等）可能帶來的影響，均符合既定的環境指標。經環保署同意後，該評估報告預計將於本年 7 至 8 月間供公眾審閱。
- (三) 有關的環境影響評估已詳細研究此工程對大澳海域水質的影響。結果顯示，將經 3 級處理後的水排放到大澳海域，不會對大

澳河涌附近的紅樹林、水生態及漁業構成負面的影響；大澳海域的水質仍將可完全符合該區的水質指標。

- (四) 渠務署的環境影響評估確認現時建議的大澳排放口為最佳方案。

超級廣場售賣鮮肉 **Sale of Fresh Meat by Superstores**

19. 李華明議員：主席，現時，大部分超級廣場設有售賣各類鮮肉的檔位。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去兩年，當局有否發現冰鮮肉類被當作新鮮肉類在這些檔位售賣的個案；若有，有關個案數字為何，以及當局曾採取何等跟進行動；
- (二) 當局採取何種方法，檢定在這些檔位出售的肉類是新鮮肉類還是冰鮮肉類；
- (三) 有否查核在這些檔位出售的新鮮肉類的來源地及批發商等資料是否屬實；若否，原因為何；及
- (四) 會否考慮立法，規定肉類零售商必須清楚標明所售肉類是新鮮、冰鮮還是冷藏，以維護消費者的知情權；若會，立法時間表為何；若否，原因為何？

環境食物局局長：主席，

- (一) 對於設有鮮肉檔位的超級市場，食物環境衛生署（“食環署”）會進行例行和突擊檢查。過去兩年，該署並沒有發現超級市場把冰鮮肉冒充鮮肉出售。
- (二) 自 2000 年 9 月開始，所有售賣肉類的零售店持牌或租約條件均規定店舖必須保存食品來貨單據紀錄最少 60 天，有關單據須顯示供應日期、貨物說明、數量及供應商的資料。在進行例行或突擊檢查時，食環署人員會查核肉類零售店是否有從本港兩家持牌

屠房買入鮮肉的單據，以及是否有購入冰鮮肉的單據，並會核對單據上列明的貨量是否與店內的貨量吻合。為避免核對貨量的工作受貨物流轉的影響，食環署會安排這些檢查在早上開店時進行。若該店備有購入冰鮮肉的單據，食環署人員會即場查證該店的冰鮮肉是否根據持牌條件存放於溫度合適的雪櫃內售賣。

- (三) 在本港售賣的新鮮肉類必須來自本港的持牌屠房，而該等屠房均有一套完善的發放提貨單制度。目前，食環署規定鮮肉零售商必須保存由屠房發出的提貨單，而兩家持牌屠房自 2001 年已開始由電腦編印提貨單。食環署人員在每次檢查中均會查核零售商是否備有屠房發出的提貨單，以確定店內所售的鮮肉的來源。
- (四) 自 2001 年 9 月起，食環署已在售賣肉類的檔位或新鮮糧食店的租約或持牌條件中，規定冰鮮及冷藏肉類必須貯放於指定溫度的雪櫃或冷藏櫃內售賣，所以無須再額外標明所售肉類是新鮮、冰鮮或冷藏。因此，我們亦認為無須立法規定零售商對這幾種肉類加上標示。

法案 BILLS

法案首讀 First Reading of Bill

主席：法案：首讀。

《公職人員薪酬調整條例草案》 PUBLIC OFFICERS PAY ADJUSTMENT BILL

秘書：《公職人員薪酬調整條例草案》。

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

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

法案二讀

Second Reading of Bill

主席：法案：二讀。

《公職人員薪酬調整條例草案》

PUBLIC OFFICERS PAY ADJUSTMENT BILL

公務員事務局局長：主席女士，我謹動議二讀《公職人員薪酬調整條例草案》（“本條例草案”）。

本條例草案的目的，是落實政府今年調低公務員薪酬的政策決定。行政長官會同行政會議於本年 5 月 28 日，按照現行的公務員薪酬調整機制，在詳細考慮各項有關因素後，包括按獨立進行的私營機構薪酬趨勢調查結果計算所得的薪酬趨勢淨指標、香港的經濟狀況、政府的財政狀況、生活費用的變動、職方的薪酬調整要求和公務員士氣，決定今年調低公務員薪酬，首長級和高層薪金級別的減薪幅度為 4.42%，中層薪金級別為 1.64%，低層薪金級別為 1.58%，由 2002 年 10 月 1 日起生效。

我們認為減薪幅度合理而溫和。香港的經濟在過去 1 年持續放緩，本地的經濟已經連續 3 年出現通縮，而勞工市場由 2001 年年中起已顯著放緩，至 2002 年第一季；失業率在今年第一季更達歷史新高水平。同時，政府亦面對結構性財赤問題，估計 2001-02 年度和 2002-03 年度的綜合赤字分別高達 633 億元和 467 億元，情況非常嚴峻。為解決財赤，政府已設定目標，嚴格控制每年的政府開支增長。至於生活費用方面，在截至 2002 年 3 月 31 日的 12 個月內，綜合消費物價指數較 2001 年同期下跌了 1.8%，其他消費物價指數也錄得大致相同的跌幅。除此之外，今年的薪酬趨勢調查結果顯示私人機構薪酬在過去 1 年普遍呈現下調的趨勢。在考慮過上述各項因素，以及 4 個中央評議會職方的薪酬調整要求和公務員士氣後，政府作出減薪的決定。

我要強調一點，政府較早時承諾沿用既定的機制決定今年的公務員薪酬調整幅度。4 個公務員中央評議會亦一直要求政府按機制處理今年的薪酬調整。現時的減薪決定完全沒有偏離機制。機制下的個別考慮因素可以對公務員薪酬調整有正面或負面的影響，因此最終決定的薪酬調整數字自然可加可減。我們認為，觀乎香港目前的經濟氣候，緊絀的財政狀況及私人機構的薪酬調整趨勢，政府決定依照薪酬趨勢淨指標減薪，幅度介乎 1.58%至 4.42%，是非常合乎情理的決定。有關決定公布後，社會人士及不少的公務員認為減薪決定和幅度可以接受。

作為負責任的政府，我們不單止要確保公務員薪酬調整方面的決定合乎社會整體利益，同時亦會採取措施明確落實有關決定。我跟着會解釋，為何立法是確保我們執行調低公務員薪酬決定的唯一穩妥做法。

我們要立法減薪的原因，是政府與絕大多數現職公務員的聘用合約安排並沒有明文容許政府減薪。

具體來說，現時公務員的僱用安排，受聘書和隨聘書夾附的服務條件說明書所訂明的條文管限。雖然公務員標準服務條件說明書內有條文訂明，政府保留權力，在認為有需要時可更改公務員的任何聘用條款及服務條件，但除極少數在 2000 年 6 月以來入職的公務員的聘用合約明文註明政府可減薪外，絕大多數的在職公務員的聘用合約並沒有這項明文規定。根據政府獲得的法律意見，過去的案例顯示，法院不大可能接納一般性的更改合約條文權力，能適用於涉及薪酬這類基本的條款。因此，如果只是單單依賴這項條文來落實公務員減薪的決定，政府便可能會面對法律訴訟，而任何一個公務員均可以提出訴訟。事實上，已經有公務員團體表示會考慮控告政府違反合約減薪。一旦法院就某宗訴訟個案裁定政府並沒有足夠法律理據減薪，我們便無法落實今年減薪的決定。如果出現這個情況，便會大大影響政府的有效管治和公務員隊伍的穩定。因此，要穩妥落實公務員減薪的決定，立法是唯一的方法。

政府透過立法落實公務員減薪的決定，並不應理解為政府剝奪了公務員的合理權益或期望。正如我剛才詳細解釋，這次減薪是根據全體公務員接受而又實行了二十多年的薪酬調整機制決定的。如果合約條文有不清晰的地方，我們應切實尋求一個妥善的解決方法，而並非以此作為藉口，耽擱執行減薪決定，否則我們難以向普羅市民交代，而假如最終由於未能落實減薪，令市民認為公務員只顧私利，而不願與市民共度時艱，或未能幫助政府紓解嚴峻的財赤問題，公務員以至社會的整體利益都會受到嚴重的損害。

政府將落實公務員減薪決定的本條例草案提交立法會審議，是完全恰當的做法。政府與公務員之間的僱傭關係涉及公法。這是基於支付公務員薪酬的撥款，包括按薪酬調整機制將公務員薪酬上調所需的額外撥款和支付公務員退休金的撥款，都必須得到立法會的批准；公務員退休金的發放亦由有關法例作出規定。由於公務員的薪酬開支由公帑支付，公務員的薪酬水平最終會影響來自政府一般收入帳目的撥款；因此，把落實今年公務員薪酬調整決定的條例草案提交立法會審議是合理和適當的做法。

今次公務員減薪的決定，以及立法的安排符合《基本法》的有關規定。

《基本法》第一百條規定，香港特別行政區（“特區”）成立前，在香港政府各部門任職的公務人員“均可留用，其年資予以保留，薪金、津貼、福利待遇和服務條件不低於原來的標準”。今次公務員的減薪幅度溫和，減薪後的名義薪金水平不低於 1997 年 6 月 30 日的水平，因此不存在抵觸第一百條的規定的問題。此外，《基本法》第一百零三條規定，香港原有關於公務人員的管理制度，包括負責就公務人員薪金和服務條件的專門機構，予以保留。由於今次的減薪決定完全按既有的制度作出，因此並無抵觸《基本法》第一百零三條的規定。

至於《基本法》第一百六十條規定契約和權利義務，在不抵觸《基本法》的前提下繼續有效，受特區的承認和保護。在 1997 年 6 月 30 日受聘的公務員，他們的合約權利受這條文保護。不過，在該日以後繼續受聘於政府的公務員，其薪酬已予調高，現時的減薪幅度不會令他們的薪酬水平降至低於 1997 年 6 月 30 日的水平，因此這些人員享有該日的薪酬水平的權利獲得全面承認和保障。有意見認為，《基本法》第一百六十條保障不得立法干預原有合約下的權利。我們並不認同這個說法。我們認為第一百六十條是一條保留條文，原意是確保合約權利不會因香港回歸而失去。既然原有法律可藉立法作出符合《基本法》規定的修訂，不能藉立法修改原有合約權利這說法是難以成立的。

本條例草案訂明，各薪金級別的公職人員的薪酬和津貼款額須自 2002 年 10 月 1 日起調低，並訂明有關的百分率。它亦同時訂明，公職人員的僱傭合約明文授權當局作出本條例草案就公職人員的薪酬及津貼所訂定的調整。這項調整所適用的公職人員包括：（一）所有按公務員薪級表支薪的公務員，以及所有按照或參考該等薪級表釐定或調整薪酬的公務員；（二）所有按廉政公署（“廉署”）人員薪級表支薪的廉署人員，以及所有按照或參考該薪級表釐定或調整薪酬的廉署人員；（三）某些既非公務員亦非廉署人員的公職人員，包括所有按照或參考公務員薪級表或廉署人員薪級表釐定或調整薪酬的公職人員；及（四）審計署署長。審計署署長的薪金額由《核數條例》第 4A 條規定。該條文規定行政長官可不時藉在憲報刊登的命令，增加審計署署長的薪金額。由於該條文的規定，若要調低審計署署長的薪金，必須通過法例予以落實。

此外，本條例草案內有豁免條文，規定按照與每年公務員薪酬調整脫鈎的入職薪酬支薪的公職人員、法官和司法人員不受本條例草案所訂明的薪酬調整影響。換句話說，屆本年 10 月 1 日按入職薪酬支薪的公職人員的薪酬將會維持不變，直至有關人員符合資格獲發增薪點，他們即會按經調整的所屬薪級表支取薪酬。至於法官和司法人員方面的豁免安排，政府考慮到司法

機構地位獨立，以及訂定法官和司法人員的薪酬及服務條件的安排有別於一般公務員，由去年下半年起，政府已經開始一段時間與司法機構商議成立一個新的架構、制度和機制，以處理法官和司法人員薪酬及服務條件的訂定及按時作出檢討。最新的情況是，終審法院首席法官準備於明年年初向政府就新安排提出建議。待新的架構、制度和機制確立後，我們便會按照新機制考慮是次調低公務員薪酬的決定應否應用於法官和司法人員；若適用的話，減薪應從何日生效。

主席女士，政府今年按既定機制作出的公務員薪酬調整決定，合情合理，既顧及公務員的意見，亦同時兼顧社會的整體利益。至於立法的目的，是確保這個決定得以明確穩妥地執行。市民大眾普遍支持政府這次調低公務員薪酬的決定，而公務員隊伍亦大體認同在目前的環境與香港市民共度時艱。因此，我懇請立法會議員支持政府的建議，在今個立法年度內通過本條例草案，令政府能如期順利執行調低公務員薪酬的決定。

主席女士，我謹此陳辭，請議員支持本條例草案。謝謝。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《公職人員薪酬調整條例草案》予以二讀。

按照《議事規則》，這辯論現在押後，而條例草案則交由內務委員會處理。

恢復法案二讀辯論

Resumption of Second Reading Debate on Bill

主席：本會現在恢復《2002 年法律適應化修改（雜項規定）條例草案》的二讀辯論。

《2002 年法律適應化修改（雜項規定）條例草案》 ADAPTATION OF LAWS (MISCELLANEOUS PROVISIONS) BILL 2002

**恢復辯論經於 2002 年 5 月 15 日動議的條例草案二讀議案
Resumption of debate on Second Reading which was moved on 15 May 2002**

主席：是否有議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

主席：我現在向各位提出的待決議題是：《2002 年法律適應化修改（雜項規定）條例草案》予以二讀。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：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《2002 年法律適應化修改（雜項規定）條例草案》。

立法會進入全體委員會審議階段。

Council went into Committee.

全體委員會審議階段 Committee Stage

全委會主席：全體委員會審議階段。本會現在成為全體委員會。

《2002 年法律適應化修改（雜項規定）條例草案》 ADAPTATION OF LAWS (MISCELLANEOUS PROVISIONS) BILL 2002

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：以下條文納入《2002 年法律適應化修改（雜項規定）條例草案》。

秘書：第 1、2 及 3 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：附表 1 至 14。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

全委會主席：全體委員會現在回復為立法會。

全體委員會隨而回復為立法會。

Council then resumed.

法案三讀

Third Reading of Bill

主席：法案：三讀。

**《2002 年法律適應化修改（雜項規定）條例草案》
ADAPTATION OF LAWS (MISCELLANEOUS PROVISIONS) BILL 2002**

SECRETARY FOR JUSTICE: Madam President, the

Adaptation of Laws (Miscellaneous Provisions) Bill 2002

has passed through Committee without amendment. I move that this Bill be read the Third time and do pass.

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《2002 年法律適應化修改（雜項規定）條例草案》予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。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：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《2002 年法律適應化修改（雜項規定）條例草案》。

恢復法案二讀辯論**Resumption of Second Reading Debate on Bill**

主席：本會現在恢復《2001 年鍋爐及壓力容器（修訂）條例草案》的二讀辯論。

《2001 年鍋爐及壓力容器（修訂）條例草案》**BOILERS AND PRESSURE VESSELS (AMENDMENT) BILL 2001****恢復辯論經於 2001 年 5 月 9 日動議的條例草案二讀議案****Resumption of debate on Second Reading which was moved on 9 May 2001**

主席：審議上述條例草案委員會的主席何秀蘭議員現就委員會的報告向本會發言。

何秀蘭議員：主席女士，本人現以《2001 年鍋爐及壓力容器（修訂）條例草案》委員會（“法案委員會”）主席的身份，報告法案委員會的商議重點。法案委員會的詳細商議內容，已載列於提交立法會的報告內。

現時的條例規定，鍋爐及蒸汽容器，須在已獲勞工處處長發給證書的“合格人員”直接監管下操作，而政府提出《2001 年鍋爐及壓力容器（修訂）條例草案》（“條例草案”）的原因，是由於前立法局在 1997 年審議有關檢討該條例的費用及收費建議時，發現該條例有關收取費用的條文有含糊之處。當時，政府當局承諾會就有關條文作出檢討，並會作出所需的修訂。

在審議條例草案時，法案委員會提出數項關注。就條例草案第 2 條，委員關注到，這項修訂會否使發給或批署合格證書的現行做法產生重大轉變和加入新的條件。

政府當局解釋，有關修訂屬技術性質，目的是刪除該條例中含糊之處，而並非對該條例的現行運作作出重大改變。擬議的修訂只是澄清由勞工處處長發給或批署合格證書的考慮因素。該等因素包括：申請人必須提交令監督信納的證據（例如具備有關的資格），或通過監督舉行的考試，並須對操作有關類型或級別的鍋爐和壓力容器具備相當的經驗、技能及知識。

法案委員會亦曾要求政府解釋收取及調整有關考試及發出證書費用的基準。本人並提出調低有關費用的建議。政府當局解釋，有關費用並無改變，並基於收回成本的原則釐定。政府表示，雖然近年的行政費用稍為減少，卻不足以抵銷在 1997 年至 1999 年內的成本上漲幅度。但是，當局承諾將於 2002 年年底進行的下一次收費檢討中，再研究這項收費的水平。

至於條例草案建議訂定上訴機制，以供有關人士就發給、批署或撤銷證書等事宜的行政決定提出上訴，法案委員會表示歡迎。委員察悉，任何人士可先向監督提出上訴，倘其不滿監督所作的決定，可進一步向行政上訴委員會提出上訴。

法案委員會特別關注條例草案擬議第 6(7)及 6(8)條。該等條文訂明，勞工處處長可就發給或批署證書所舉行的考試訂立規則，而這些規則並非附屬法例。就此，法案委員會要求政府當局澄清兩點 —

- (a) 當局依據甚麼政策和原則，訂明哪類由條例賦予的權力而訂立的規則應該列為附屬法例，而哪類規則不屬於附屬法例；及
- (b) 當局為何須在擬議第 6(8)條中訂明，就合格證書的發給或批署所舉行的考試而訂立的規則，不是附屬法例。

政府當局向法案委員會解釋，要決定某些根據條例所賦權力訂定的某些規則是否附屬法例，關鍵在於該等規則是否具有立法效力，而於擬議第 6(7)條下訂立的規則，是就考試的行政安排（例如考試綱領及考生須達到的合格標準）訂立的規則。由於這些規則屬行政性質，不擬附帶任何立法效力，為免生疑問，擬議第 6(8)條具體指明有關規則不是附屬法例。

法案委員會曾向當局建議，假如擬議第 6(8)條並不影響勞工處處長根據主體條例訂立有關考試的規則的權力，政府當局應考慮刪除擬議第 6(8)條。因應法案委員會提出的關注，政府當局已同意刪除擬議第 6(7)及 6(8)條，並為此提出全體委員會審議階段修正案，以新訂條文取代擬議第 6(7)及 6(8)條。

政府當局亦因應委員提出的關注，提出其他修正案，例如對擬議的第 2 條內有關“適當人選”及“相當經驗”等字眼作出修正，以更切合現行發給證書的條件。

法案委員會支持恢復條例草案的二讀辯論，以及政府當局提出的修正案。

主席女士，以下是我以個人身份作出的發言。條例草案是有關勞工政策，關於鍋爐及蒸汽容器操作的考試內容，本來屬全無爭議性，不過，因為其中一項條文，即我們剛才提到的第 6(8)條，涉及哪一種行政權力無須立法賦予的標準，所以令一條附屬法例出現兩種非常不同的關注點。結果，當局同意刪除第 6(8)條，令有關從業員能盡快有一個清晰及較完整的明文規定的考試及收費制度。但是，有關議題在於第 6(8)條，這其實是非常重要的，法案委員會同意這項議題應該由法律事務委員會作出深入的研究及跟進，並且應澄清在哪一種情況下，行政機關才可以不經立法程序，透過宣布某一種行為是不屬附屬法例來獲取權力，這點確是非常重要的；因為如果我們不能確立一個恰可的標準，行政機關便可以透過這些手段，繞過立法機構的監察來任意獲取權力。縱使我們現時正處理的範圍，只涉及鍋爐及壓力容器政策，不具任何殺傷力，但如果我們不加留意，讓這項條例草案輕率地獲得通過，當這類條文繼續出現時，當局獲取的權力便未必會這麼簡單了。在此，我要舉出一個現成的例子。我們現時所處理的附屬法例，有關條文是這樣寫的：“為免生疑問，現宣布：根據第(7)款訂立的規則不是附屬法例。”

我們最近審議《聯合國（反恐怖主義措施）條例草案》（“《反恐條例草案》”），這是十分重要的一項條例草案，其中有一項條文非常相似，是這樣寫的：“為免生疑問，現宣布：第(1)、(2)或(3)款所指的公告，並非附屬法例。”其實，除了“並非”及“不是”兩個詞語是不同之外，其中內容有 98%完全相同。但如果我們一旦真的讓這類繞過立法機構監察獲取權力的行為輕率地得以通過，我們確實很擔心，日後行政機關要獲得的權力，這是非常重要的，會對我們造成很大影響的。所以，我很希望法律事務委員會，以及《反恐條例草案》審議委員會就相關條文，均可以作出深入研究。屆時，就《反恐條例草案》進行的議案辯論，必定會十分激烈。謝謝主席女士。

主席：是否有其他議員想發言？

（沒有議員回應）

SECRETARY FOR EDUCATION AND MANPOWER: Madam President, the Boilers and Pressure Vessels (Amendment) Bill 2001 was introduced into the Legislative Council on 9 May 2001 with the aim of removing the ambiguities in the Boilers and Pressure Vessels Ordinance and the Boilers and Pressure Vessels Regulations.

I am grateful to the Honourable Cyd HO and other members of the Bills Committee for their detailed scrutiny of and constructive comments on the Bill. Taking heed of members' suggestions in the Bills Committee, I shall move several amendments to the Bill at the Committee stage to refine our legislative proposals.

The Boilers and Pressure Vessels Ordinance, enacted in 1962, controls the safe use and operation of boilers and pressure vessels. It requires, among other things, boilers and steam receivers within its coverage to be operated under the direct supervision of a "competent person", who should possess a certificate of competency issued by the Boilers and Pressure Vessels Authority (the Authority).

In 1997, when the proposals for reviewing fees and charges under the Ordinance were examined by the then Legislative Council, ambiguities were identified in the provisions relating to the fee-charging arrangements and the Administration undertook to conduct a review, which resulted in the Bill which is now in front of Members.

The Bill seeks to clarify the different fee-charging and refund arrangements. It also clarifies the existing provisions in regard to the issue, endorsement and revocation of certificates, and expressly empowers the Authority to conduct examinations for the issue or endorsement of a certificate of competency. Another proposal of the Bill is to establish an appeal channel for persons aggrieved by administrative decisions in relation to the issue, endorsement or revocation of certificates under the Ordinance.

During the deliberations of the Bills Committee, members have raised concern about the proposed provisions which give express powers to the Authority to make rules in relation to examinations conducted for the issue or endorsement of certificates and that such rules are not subsidiary legislation. According to section 3 of the Interpretation and General Clauses Ordinance (Cap. 1), "subsidiary legislation" is defined as "any proclamation, rule, regulation, order, resolution, notice, rule of court, bylaw or other instrument made under or by virtue of any Ordinance and having legislative effect". Hence, the test for determining whether certain rules made by the Authority under powers conferred by ordinances are subsidiary legislation is whether the rules carry any legislative effect. Following the discussion by the Panel on

Constitutional Affairs in 1999, the Administration has undertaken to include, where necessary, an express provision in any new legislation to make it abundantly clear whether a statutory instrument is subsidiary legislation. The purpose of doing so is to avoid unnecessary dispute over the legal nature of the relevant instrument. I understand that Members will raise this issue for further discussion at the relevant panel of the Legislative Council. I believe that this issue will be adequately addressed in that forum. Since the rules are intended to cover administrative arrangements for examinations and do not have any legislative effect, Members suggested that the provisions be deleted from the Bill. We agree that the provisions are not absolutely necessary as such power can be deemed to be conferred on the Authority by virtue of section 40(1) of Cap. 1. I shall, therefore, move an amendment to delete these provisions.

The proposed amendments in the Bill are basically technical in nature and do not impose any additional statutory duties upon the stakeholders. We, therefore, propose that the Bill, once enacted, should come into operation with immediate effect.

I shall introduce several other amendments to the Bill, and explain the reasons for these amendments at the Committee stage. Madam President, I hope that Members will support the Boilers and Pressure Vessels (Amendment) Bill 2001 and the amendments to be moved by me later at the Committee stage.

Thank you, Madam President.

主席：我現在向各位提出的待決議題是：《2001 年鍋爐及壓力容器（修訂）條例草案》予以二讀。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：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《2001 年鍋爐及壓力容器（修訂）條例草案》。

立法會進入全體委員會審議階段。

Council went into Committee.

全體委員會審議階段 Committee Stage

全委會主席：全體委員會審議階段。本會現在成為全體委員會。

《2001 年鍋爐及壓力容器（修訂）條例草案》 BOILERS AND PRESSURE VESSELS (AMENDMENT) BILL 2001

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：以下條文納入《2001 年鍋爐及壓力容器（修訂）條例草案》。

秘書：第 1 及 3 至 6 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 2 及 7 條。

SECRETARY FOR EDUCATION AND MANPOWER: Madam Chairman, I move the amendments to the clauses read out just now as set out in the paper circularized to Members.

Clauses 2(a), 2(b) and 2(c) of the Bill set out the grounds on which the Boilers and Pressure Vessels Authority (the Authority) may issue, endorse or revoke a certificate. The clauses as presently worded require the applicant to be a fit and proper or suitable person and in possession of substantial experience, skill and knowledge. The proposed amendment is to remove the reference to "fit and proper" and "suitable" in the Bill, and to prescribe more clearly our policy intention that experience, skill and knowledge are the only attributes that are required by statute.

Clause 2(d) of the Bill gives express authorization to the Authority to conduct examinations for the issue and endorsement of certificates and make rules governing the conduct of examinations, and that such rules are not subsidiary legislation. Having examined this clause, we have come to the view that since the Bill provides the Authority with the powers to conduct examinations, related powers to decide on the administrative arrangements for the conduct of examinations will be deemed to be conferred on the Authority by virtue of section 40(1) of the Interpretation and General Clauses Ordinance. But to put beyond doubt the powers of the Authority to review examination results, we propose to include an express provision to this effect while we delete the provisions that empower the Authority to make rules.

During the deliberations of the Bills Committee, members also considered the existing deemed revocation provision under section 6(4)(b) of the Boilers and Pressure Vessels Ordinance. The provision provides that the certificate of competency shall be deemed to have been revoked if the certificate holder has not, for four years or more, been engaged in the operation of the class or type of boilers or steam receivers specified in the certificate. Members are concerned that it would be difficult for employers to verify the past service of a certificate holder. Having considered members' view as well as the fact that the provision has never been invoked in the past, we propose to delete the deemed revocation provision from the Ordinance.

Clause 7 of the Bill provides for consequential amendments to the Schedule to the Administrative Appeals Board Ordinance (Cap. 442). The proposed amendments are simply consequential to the proposed amendments to clause 2 that I have just mentioned.

All the above amendments represent the consensus reached between the Administration and the Bills Committee. I hope that Members will support and pass these amendments. Thank you, Madam Chairman.

擬議修正案內容

第 2 條（見附件 III）

第 7 條（見附件 III）

全委會主席： 是否有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

全委會主席： 我現在向各位提出的待決議題是：教育統籌局局長動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席： 反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席： 我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書： 經修正的第 2 及 7 條。

全委會主席： 現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：新訂的第 2A 條 監督須備存某些紀錄冊，以及須記入鍋爐及壓力容器登記冊的詳情。

SECRETARY FOR EDUCATION AND MANPOWER: Madam Chairman, I move that the new clause 2A read out just now as set out in the paper circularized to Members be read the Second time. Members have already passed an amendment to clause 2 which is to delete the deemed revocation provision of the Ordinance. This new clause is added to provide for consequential amendments to the related section in the Ordinance.

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：新訂的第 2A 條予以二讀。

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：新訂的第 2A 條。

SECRETARY FOR EDUCATION AND MANPOWER: Madam Chairman, I move that new clause 2A be added to the Bill.

擬議的增補

新訂的第 2A 條（見附件 III）

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：本條例草案增補新訂的第 2A 條。

全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

全委會主席：全體委員會現在回復為立法會。

全體委員會隨而回復為立法會。

Council then resumed.

法案三讀**Third Reading of Bill**

主席：法案：三讀。

《2001 年鍋爐及壓力容器（修訂）條例草案》

BOILERS AND PRESSURE VESSELS (AMENDMENT) BILL 2001

SECRETARY FOR EDUCATION AND MANPOWER: Madam President,
the

Boilers and Pressure Vessels (Amendment) Bill 2001

has passed through Committee with amendments. I move that this Bill be read the Third time and do pass.

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《2001 年鍋爐及壓力容器（修訂）條例草案》予以三讀並通過。

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：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《2001 年鍋爐及壓力容器（修訂）條例草案》。

議案

MOTION

主席：議案。根據《工廠及工業經營條例》及《釋義及通則條例》動議的決議案。

**根據《工廠及工業經營條例》及《釋義及通則條例》動議的決議案
PROPOSED RESOLUTION UNDER THE FACTORIES AND
INDUSTRIAL UNDERTAKINGS ORDINANCE AND THE
INTERPRETATION AND GENERAL CLAUSES ORDINANCE**

SECRETARY FOR EDUCATION AND MANPOWER: Madam President, I move that the Factories and Industrial Undertakings (Safety Officers and Safety Supervisors) (Amendment) Regulation 2001 made by the Commissioner for Labour be approved.

The proposed Amendment Regulation aims to extend the coverage of the Factories and Industrial Undertakings (Safety Officers and Safety Supervisors) Regulations (the principal Regulations) to the container handling industry and to enhance the professionalism and training of safety officers in general.

At present, the principal Regulations apply to construction sites and shipyards only. Proprietors of these industrial undertakings are required to employ a safety supervisor where the number of persons employed is 20 or more, and a safety officer where the size of employment is 100 or more. Accidents which occur in the container handling industry tend to be more serious in nature, and we consider it necessary to improve the safety performance of the industry through the employment of safety officers and safety supervisors.

The Amendment Regulation also proposes various measures to enhance the professionalism and training of safety officers:

- (a) to impose on safety officers additional duties in the management of the workplace;
- (b) to raise the minimum qualification and working experience required for registration as a safety officer;

- (c) to repeal the obsolete "grandfather clause" provision for the existing classes of designated industrial undertakings since serving practitioners at the time of the introduction of the registration on 29 October 1986 have all been registered.
- (d) to limit the period within which the "grandfather clause" provision may apply to 12 months after the principal Regulations become applicable to a new class of designated industrial undertakings; and
- (e) to introduce a mechanism for renewing and revalidating the registration of safety officers upon expiry of a four-year validity period. Safety officers will be required to complete not less than 100 hours of Continuing Professional Development programmes in safety and health in the preceding four years for the purpose of renewal or revalidation of their registration.

The proposal to extend the coverage of the principal Regulations to the container handling industry will come into effect 12 months after enactment of the Amendment Regulation to allow sufficient time for training or recruitment of relevant safety staff. Many container handling operators have already employed their own safety staff and should have no difficulty in complying with the new requirements within 12 months.

As regards the proposals to enhance the professionalism of safety officers, they will come into immediate effect, except that the "grandfather clause" provision will apply for 12 months after the principal Regulations first become applicable to the container handling industry. This will provide sufficient time for safety officers who are currently employed in the industry to get themselves registered.

The Amendment Regulation, if enacted, would benefit both employers and employees by improving the safety performance of the industry which would in turn enhance productivity. Representatives of major container handling operators and depots have been consulted and support the proposal. I recommend the Amendment Regulation to Honourable Members.

Madam President, I beg to move.

教育統籌局局長動議的議案如下：

“議決在對勞工處處長於 2001 年 6 月 21 日訂立的《2001 年工廠及工業經營（安全主任及安全督導員）（修訂）規例》作出下述修訂後，批准該規例 —

- (a) 在第 1(2)條中，在“第”之後加入“11、”；
- (b) 在第 2(a)條中，在“適用”之前加入“開始”；
- (c) 在第 3 條中，在建議的第 7(1)(b)條中 —
 - (i) 在“註冊”之後加入“為安全主任”；
 - (ii) 在“規例”之後加入“開始”；
- (d) 在第 4 條中，在建議的第 7B(8)條中，刪去“關；”而代以“關、”；
- (e) 在第 14 條中，在建議的附表 3 第 1D 段中，刪去“該”而代以“上述”；
- (f) 在第 16 條中，在建議的第 6(d)項中，在“將”之後加入“某人”。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：教育統籌局局長動議的議案，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：我現在向各位提出的待決議題是：教育統籌局局長動議的議案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

議員議案

MEMBERS' MOTIONS

主席：議員議案。兩項無立法效力的議案。各位議員發言的時限是按照內務委員會所提的建議。如果有議員發言超過時限，我會要求該議員停止發言。

第一項議案：解決“過關難”問題。

解決“過關難”問題

SOLVING THE PROBLEM OF "PROLONGED IMMIGRATION AND CUSTOMS CLEARANCE"

曾鈺成議員：主席，我動議通過印載於議程內的議案，促請政府採取積極措施，解決“過關難”的問題。

主席，今年復活節長假期的第一天，由於很多香港市民擬返回內地度假，羅湖出境大堂出現了嚴重擠塞情況。當天早上，九廣鐵路東鐵沿線各站要採取配額出售到羅湖的車票的措施，沿線各站也出現了候車的人龍。早上 10 時左右，在九龍塘站有數以千計的旅客輪候登車，在火車站外馬路邊“打蛇餅”，我聽到一名旅客說，他在那裏等候了兩個多小時，然後才能乘坐火車，即是說，他由早上出門直至抵達深圳，需時足足整個上午。

到了上月初，內地的五一長假期，是內地政府放寬了對香港遊的限制後的第一個黃金假期周，香港的旅遊界、零售界、飲食界，早已翹首以待，希望多做一筆生意，香港政府和香港旅遊發展局，事前對於這次旅遊訪港的內地旅客人數，作出過一個估計，估計該段時間會有數以十萬計的內地旅客來港，大家也認為已作好了準備。誰知到了 5 月 1 日的早上，在落馬洲和羅湖的出境大堂皆出現嚴重的擠塞，有些從內地來的旅客，足足等候了三四個小時，才能辦妥入境手續，報章報道有很多內地旅客怨聲載道，尤其是首次來港的，都說自入境開始便對香港有一個非常壞的印象。

這些是否個別情況，只會在很特殊的時候才發生的呢？是的，有一些現象，例如復活節假期和五一假期，可能是由於當時某些很特殊的情況而造成，但我們都知道，從香港通往內地各個關口的擠塞混亂情況，實際上並不罕見。每逢在過境的高峰時間過境，大家都要吃苦頭，大家也有過這些不愉快的經歷，不單止是過關“難”，亦是過關“慢”、過關“煩”。問題是，這些高峰時間越來越頻繁，越來越常見，我們根據香港旅遊發展局的資料（周梁淑怡議員可能較我更清楚），可見去年來港的內地旅客人數較兩年前增加了接近 40%，內地放寬來港旅遊限制後，今年首 4 個月內地旅客來港的數目，超過 190 萬人次，較去年同期增加了接近 50%。

我們也留意到規劃署在去年年底進行過一次跨界旅運統計調查，發現香港和內地之間的過境人數，平均每天超過 33 萬人次，較 1999 年的調查上升了 17%，有接近 50 萬人通常每星期往返內地最少 1 次，這項數字也較 1999 年大幅上升 34.7%。

在 2001 年中，規劃署進行“主題性住戶統計調查 — 香港居民在中國內地居住的情況及意向”的調查，發現有四萬多名 18 歲以上的香港居民已經在內地居住。規劃署亦發現表示在 5 年內會移居到內地居住的有 13 000 個家庭，10 年內準備移居到內地的有 25 000 個。

就業方面，按 1998 年的統計調查，在 10 年內，香港人返回內地工作的人數增加了超過兩倍，最近內地企業多次來港招工，亦相當具吸引力，有成千上萬的香港人前往應徵，其中不乏專業人士。

主席，我們可以看到，隨着返回內地居住和工作的香港居民不斷增加，過境的需求和對關口的壓力自然會越來越大，事實證明，在香港和內地之間的口岸，無論在設施、人手，以及處理旅客的流程方面，均有很大的改善空間。

所以，我今天提出這項議案，列出民建聯的幾點改善建議，希望可以在接着下來的辯論裏，聽到議會內各位同事提出寶貴意見。我在這提出民建聯的 4 點建議，簡單來說，是：一地兩檢、改善設施、開放邊境、多關口岸。

所謂一地兩檢，我們認為要簡化出入境手續，要積極而盡快實行一地兩檢，這是很有必要的。政府已透露一地兩檢會先在落馬洲、皇崗口岸試行，並將在 2005 年啟用的西部通道實行。

我們覺得這項措施，第一，要盡快實施，第二，不要只在一兩個口岸實施，應該在香港與內地各個口岸都採取這個方便旅客的辦法，我們知道當中包括一些法律問題，牽涉到一些執法人員在另一個司法管轄區內執行職務，亦可能牽涉到一些開支的問題，因為要拓建聯檢大樓，或要與深圳及內地有關當局研究雙方如何提供設施。

不過，我們認為這兩個問題，其實都不應過於複雜，是不難解決的，因為關於司法人員在境外執法的問題，實際上不是很新鮮的事物。我們可見在外國便有兩個不同的國家採取這樣的措施，例如德國和波蘭，也是在他們兩國之間的口岸實施一地兩檢，在德國和波蘭之間 4 個最大的陸路口岸，有兩座聯檢大樓設在德國境內，另外兩座則設在波蘭境內，同樣也是由兩國的執法人員在同一地方執行各自的職務。既然兩個不同的國家也可解決這類的法律問題，我相信香港和內地應該不存在過於複雜的爭議。因此，我們希望，若須進行有關的立法，便應盡快進行，民建聯是會全力支持有關的立法的。

至於資源方面，我們覺得該用的資源，大家是會支持批撥的。我們希望除了皇崗、落馬洲外，此措施也應盡快在其他口岸實施，尤其是在羅湖，該處是人流最厲害的地方，是沒理由不在該處實施的。至於如何在羅湖興建一座聯檢大樓，使兩地均可使用，便牽涉到須與深圳當局商討的問題。但是，我們留意到，無論是在香港或深圳方面，亦有不少有心人曾就此作出過研究，提出過各種可行方案，無論大樓是設在深圳方面，或設在羅湖，即香港方面，也有方案提出過的，我們亦看過這些方案，發覺其中不少是頗有心思的。所以我們相信，只要當局有決心，這些技術問題是不難解決的，我們只希望能盡快實施。

第二，我們想提出的，是改善設施，最重要的當然是增加人手，增加櫃檯，使旅客過境更暢通。但是，除了這方面外，其他的設施其實也須予以研究。現在我們所有的陸路口岸，完全是沒關設地方讓旅客休息的，例如在香港羅湖出境，在火車站台下車後，惟有逕往出境大樓等候出境，即使是人太多時，亦無法可想。返港時亦一樣，若感到疲倦，想找地方休息一會，是絕對沒有地方的，若要找地方吃點東西或喝點水，補充體力，則更免問。

在 5 月 1 日，很多內地來港的旅客要在落馬洲露天的環境中等候數小時，他們投訴該處環境非常惡劣，想坐沒有椅可坐，惟有坐在地上，我們認為在今天，在這個時代，旅客受到這樣的待遇可算是很刻薄，是很不應該的。所以，這方面的設施也應加以改善。

第三，是開放邊境。民建聯已經多次提出應局部開放邊境禁區，其中的好處是非常多的，從經濟的角度，以及從區內的發展角度來看，都可以說出很多理由。不過，我今天只想純粹從過境的角度來看。例如，為何在復活節假期內會出現要限額售票前往羅湖，而不能讓旅客自由在各站買票前往羅湖？原因是羅湖口岸不能容納過多的旅客，旅客到達羅湖後，沒有甚麼去處，只能堵塞口岸。我們不妨想想，如果把羅湖的禁區開放了，像深圳方面般，口岸外以至四圍均有空間，甚至有商場、食肆，便可改善情況。很多人未到達口岸，不知道口岸擠塞，即使政府已預先作出廣播，說明口岸很擠塞，不要前往，但旅客因為不知道怎樣預計時間，只會到達時才發覺出境大堂塞滿旅客。如果邊境開放，他們可以先到附近的商場逛逛，吃點東西，避開了擠塞時段，便無須擠塞在大堂裏，亦無須在沿線各站受到擠塞的影響。

況且，我們知道，羅湖的車票價錢是不合理，是完全不成比例的，原因是只有一條鐵路可以進入禁區，沒有其他任何交通工具，於是在沒有競爭的情況下，便任由他們訂定價錢了，所以這亦是不合理的。從前，曾有意見提出 24 小時通關，然而，認為不可行的其中一個理由是，九廣鐵路不能 24 小時運行。正因現時只有一條鐵路，亦可說是不合理的，因此，開放羅湖禁區予各種不同的公共交通工具，容許它們直達邊界，實際上是有很多好處。

最後，我們認為特區政府應和內地政府多作磋商，加開海陸口岸，以配合未來香港及廣東省兩地交往的快速增長。實際上，現時水陸的口岸也是不足夠的。

民建聯在個多月前主辦了一個“粵港基建合作”研討會，反應十分熱烈，反映出社會上對這問題是非常關注的。我們亦提出過很多建議，例如，我們的屯門支部曾作建議，提出為何屯門不多開一個碼頭，前往珠江三角洲各地呢？因為該處有足夠土地，聞說亦有公司願意經營，而屯門的接駁交通的條件也非常好，但政府可能要考慮多聘海關及入境事務處人員等，總之，不知何故便把計劃擱置了。在屯門區增設口岸，一定可以給新界西至整個新界的居民帶來方便。

主席，我們先提出以上這幾項建議，我不想說這樣做是為了投磚引玉，因為如果說我們這些建議是“磚”，則對我們負責進行研究的同事不太尊重，不過，我相信這些建議一定可以引來很多“玉”的。我希望聽到很多同事的意見，以便對政府起促進的作用。謝謝。

曾鈺成議員動議的議案如下：

“由於香港與內地經貿活動及旅客往來迅速增長，尤其是近期內地來港旅客大幅增加，本港出入境口岸及各種配套設施均承受沉重壓力，旅客輪候過關時間大幅延長，阻礙兩地交往及影響香港聲譽；就此，本會促請政府：

- (一) 提升口岸通關能力，簡化出入境手續，積極推動“一地兩檢”；
- (二) 增加人手，改善口岸設施；
- (三) 局部開放邊境禁區，完善直達口岸的道路網絡；及
- (四) 積極與內地政府磋商，研究擇地多關口岸，以配合未來港粵兩地交往的快速增長。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：曾鈺成議員動議的議案，予以通過。

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

我現在請劉健儀議員發言及動議修正案。

劉健儀議員：主席女士，我動議修正曾鈺成議員的議案，修正案內容已印載於議程內。

主席女士，穿梭港深兩地的旅客，近年有增無減。根據入境事務處（“入境處”）數字顯示，經紅磡、羅湖、落馬洲、文錦渡及沙頭角管制站過關的人數，由 2000 年的 1.43 億人次，上升至 2001 年的 1.49 億人次，增加了 500 萬人次。單是羅湖口岸，現時每天平均處理 25 萬人次。每逢長假期，經羅湖口岸往返的旅客數字更屢創新高，達到 33 萬人次。入境處估計，羅湖口岸處理過境旅客的能力將於 2005 年達到飽和，屆時平均每天將須處理 40 萬人次，比現時增加多近六成。現正動工的落馬洲支線，預計於 2007 年才落成，屆時才可有效分流過境旅客，徹底紓緩羅湖口岸的壓力。

羅湖是世界上最繁忙的跨境口岸之一；在整體跨境旅客中，雖然本地市民佔大多數，但內地旅客也不少。自從取消香港遊的配額後，在今年的 4 月份，內地訪港旅客突破 50 萬大關，高達五十二萬五千多人次，較去年同期激增 64.8%。他們除了利用陸路的跨界通道之外，亦會利用鐵路，經羅湖口岸來港。此外，內地政府將於短期內實施新措施，大幅放寬內地人來港作商務公幹及旅遊的限制。可以肯定的是，在落馬洲支線通車之前，各個跨境口岸都會承受巨大的壓力。

由於鐵路的載運能力比其他交通工具高，而且現時有超過六成旅客經由羅湖口岸往返內地，所以要在短時間內解決旅客“過關難”的問題，除了要提升羅湖口岸的旅客處理能力之外，也要研究如何避開這個瓶頸地帶。

原議案提出了一些短期和長期的措施，自由黨是非常贊成的，但至於如何避開羅湖口岸這個樽頸地帶，便沒有提出具體的措施。因此，自由黨提出修正，建議研究開辦港深直通車服務。

固定班次的港深直通車服務，在技術上應該是可行的。九廣鐵路公司（“九鐵”）在 84 至 90 年期間曾開辦往來紅磡至羅湖的直通車服務。由於乘客當時對這項服務的需求不大，因此已經停辦。但是，近年因應旅行社的要求，九鐵曾以特許服務的方式，在長假期及節日期間提供紅磡至羅湖的直通車服務，所有客源由旅行社負責。此外，九鐵有開辦近至東莞、廣州，遠至上海、北京的直通車服務，但卻沒有開至深圳的直通車服務。

當年，旅客對紅磡至羅湖的直通車服務的需求不大，原因可能是當年羅湖口岸的擠塞情況比起今天不算嚴重，而且九鐵提供的也不算是真正的直通服務，因為旅客首先要在紅磡火車站辦妥香港的出境手續，然後登上羅湖直通車；抵達羅湖火車站後，還要前往深圳聯檢大樓辦理入境手續。旅客可以避開羅湖出入境大堂的人龍，但避不開羅湖橋的人龍、避不開深圳聯檢大樓的人龍。

不過，近年九鐵因應旅行社要求而開辦紅磡至羅湖的直通車服務，顯示直通車服務是有一定需求的。如果紅磡開出的不停站直通車以深圳為終點，做到名副其實的直通服務，對於不想在口岸輪候的本地和內地旅客來說，無疑是多了一項選擇。事實上，根據去年一個向過境旅客進行的調查顯示，有 77% 受訪者支持開辦來往紅磡至深圳的直通車；有些受訪者更表示願意多付車資，避開過關人龍。

有人擔心，開辦港深直通車會佔用本地線的空間。但是不可不知，在假期繁忙期間，每當有大量旅客滯留在羅湖車站月台，九鐵基於安全問題，便會酌情削減原有班次。與其削減原有班次，九鐵不如把火車直接開往深圳，避開羅湖這個瓶頸。

不過，為釋除市民的疑慮和測試市民的反應，自由黨建議，首先在長假期及節日期間試行港深直通車服務，然後視乎反應，將服務擴展至平日的繁忙時間。同時，為增加直通車的載客量，九鐵可考慮增設企位，我相信有些市民不介意站一會，以換取更快過關的。

現時，深圳火車站沒有出入境和海關檢查的設施，但已預留地方作檢查二線居民之用，因此，自由黨建議特區政府與深圳當局磋商，探討合作開辦港深直通車服務。同時，雙方也可以探討把一地兩檢的安排套用於港深直通車服務。自由黨相信，只要得到深圳方面的合作和配合，港深直通車有助迅速紓緩羅湖口岸的壓力。

主席女士，我謹此陳辭，提出修正案。

劉健儀議員動議的修正案如下：

“在“(三)局部開放邊境禁區，完善直達口岸的道路網絡；”之後刪除“及”；及在“(四)積極與內地政府磋商，研究擇地多關口岸，以配合未來港粵兩地交往的快速增長”之後加上“；及(五)積極與內地政府商討，開辦港深直通火車服務”。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：劉健儀議員就曾鈺成議員的議案動議的修正案，予以通過。

周梁淑怡議員：主席，我很感謝兩位議員剛才對香港旅遊發展局（“旅發局”）最關心的問題有如此準確的掌握，他們提及的所有數據其實也是全部正確的。我相信本議會最關心的，當然是香港人出境的需要。雖然很多混亂情況都屬於長期出現的問題，也不是近期發生的了，但這些問題似乎是有需要迫切解決的。

當然，我們也相當關心由內地來港的旅客。事實上，內地旅客人數在短時間內大增，是無可否認的事實，特別是今年，更作了“三級跳”。除了大

家剛才得知的有關數據外，我現在還想作少許補充。兩位議員剛才提到在 2001 年由內地來港的旅客，其實佔了四分之三是經陸路和水路來港，只有四分之一是乘搭飛機來的。換言之，去年有接近 300 萬名旅客都是經陸路來港。今年來港旅客的人數會作“三級跳”——我們看得很清楚，在短短 4 個月內已有 190 萬名旅客抵港，而且增加的大多數是經陸路來港的。因此，無可否認，我們須改善多方面的安排，特別是陸路口岸的安排。

我當然贊成徹底解決問題。長線而言，一地兩檢毋庸置疑是最妥善的方法。這不單止可以方便旅客，也可以令資源在運用方面更經濟。要達到此目標，我們當然要盡快跟深圳政府達成共識。我希望能聽到局長向我們提供一個時間表，因為側聞政府亦很支持這種做法，也做了一定的工夫，但既然時間是如此緊迫，我們便希望能夠獲提供一個時間表。

我也很高興聽到曾鈺成議員剛才說，無論在法例上或資源上，如果政府有一定的要求，也會予以支持。我相信長遠來說，實行一地兩檢可能帶來很多好處，兩地政府其實也會因此而受益的，因為如果可以加快效率，以及大家可作更緊密的合作，便會有一定的經濟效益，也會方便了我們的居民。

從另一個角度而言，除了一地兩檢外，長線的做法在實際運作安排上可能也會有所幫助的，既然現時可預見內地旅客會不斷增加——我們也希望會繼續增加，不會下跌——我們便希望將所謂“黃金周”的安排盡量拉得平均一點。我們希望內地來港的旅客，以及一直增加的旅客，不單止會在“黃金周”來港，如能將人數拉得平均一點，便能使他們過關時不會有太多時候出現高峰期，那末，我們在春節假期，特別是在五一假期所面對的問題，便不會激化。如果能令多些旅客在其他時間來港便更好；當然，這有賴旅行社的安排，以及其他各方面的推廣了。旅發局也可以扮演一定的角色，因為推廣的焦點不應過於集中在某些假期。因此，據我理解，旅發局在推廣時也會作較長期的推廣，例如未來 6 至 8 月購物節的推廣，將為期達 11 個星期，希望盡量吸納多一些內地旅客留港較長時間，以便安排他們在港度假。

短線而言，我們其實也有一些措施須立即實行的，因為在一地兩檢和某些設施全盤落實之前，一些較長的假期已快將來臨，例如七一假期、十一假期，甚至明年春節假期，也可能出現今年我們所面對的問題。我們有需要檢討究竟五一黃金假期的問題何在，現經比較詳細分析下，發現不外乎數項大問題：第一，是旅客人數的大幅增加；第二，是旅客差不多在同一時間到達；5 月 1 日的問題特別嚴重，因為大部分旅客也同時在 5 月 1 日上午到達，令我們失了預算。我們早知道會有很多旅客到來，但我們想不到真的會有那麼多，這可能是因為溝通上出現了某些問題。我相信這有賴旅行社盡量作更好

的安排，以及要大大加強人手。我知道旅行社與入境事務處這次就旅客名單的聯絡做得不太妥善，希望以後可以做得好一些，也希望香港旅遊業議會及國家旅遊局能盡量提供協助。

至於設施方面，雖然永久性的設施未能及時做好，但暫時性的也可以紓緩壓力，令旅客不致感到那麼辛苦的。

涂謹申議員：主席，昨天是“六四”，所以今天討論“過關難”這項議案，我相信有部分同事可能會有很大感受，不過，我今天不再說這些了。我亦不擬重複曾鈺成議員剛才所提及的數字，因為我們都是參考該等數字的。

我只想集中提出數點，第一，我覺得有必要認真研究所謂“檢入不檢出”這種概念。我們須很小心處理此問題，因為此信息不知會否令國際社會顧慮到“一國兩制”的概念及實施受到了影響。從一個實際的層面來看，英國在數年前事實上已經實施了這措施。我們應衡量一下採取與不採取此概念兩者之間的效益，例如香港每年有多達數千萬人過關，需時多少秒？當然，如果他們是前往內地，內地的執法人員最後也須對他們進行檢查，因為內地是須作入口檢查的；實際上可以節省多少秒的計算，應相對於例如我們拘捕了多少名通緝犯，對某些行動的阻嚇力有多大，拘捕了多少名逃稅的人或逃避支付贍養費的人等。我認為值得認真地研究平衡下所得的數據，而我初步的想法是，就價值的平衡方面而言，這概念應屬可行的。

另一方面，對於陸路離境人士，內地在他們入境時亦須進行檢查，所以就我剛才所提及的某些問題而言，內地也會備有一些資料，在有需要時，例如在偵緝一些嚴重罪行或其他事件，仍可以透過某種方式來獲得解決的。所以，我覺得應該認真考慮“檢入不檢出”的政策。然而，政府的想法可能是，我們稍後會發出智能身份證，效力可能會更為理想，所以盡量不要考慮不檢出的問題了。不過，長遠來說，我仍然認為政府是絕對應該就這問題作出考慮的。

此外，我們對於採取“檢入不檢出”政策亦須小心，我並沒有建議在機場採取此措施，為甚麼呢？香港與英國不同的地方是，如果香港不進行出境檢查的話，會令國際社會非常擔心，因為會有很多非法入境的問題轉往其他國家，使它們感到十分頭痛。所以，我相信在機場執行這措施可能會較困難。

第二，我們考慮一地兩檢的問題時，須加以注意的是，有一些所謂智囊團（即研究中心）曾就某些作一地兩檢的地區進行研究，他們發覺採取此措

施後，事實上亦未必可節省時間，在有些情況下甚至可能會出現延遲。當然，當我們說採取此措施可以減省時間，其中一項因素便是所謂同一時間獲得兩方的櫃檯處理，即過關者呈交證件給甲櫃檯及乙櫃檯，即使深圳方面的檢查可能需時十秒多，而香港需時 10 秒，因為雙方使用的 10 秒是同時間耗用的，因此，可能亦會較快。但是，如果過關者要先到一個櫃檯輪候，然後再到另一個櫃檯輪候，則可節省的只不過可能是等候的某段時間，實際上仍然是要等候的，而如果香港方面檢查得較慢而內地較快的話，可能這數秒亦未必可以節省得到。

此外，我除了想出這種概念外，還覺得有關司法管轄權的法律更須弄得清楚，尤其希望我們不要只採用諒解備忘錄的形式來施行，而須採用以法律制定為政策。制定法律不單止確認了我們執法人員的權力，例如他們在內地享有執法權，我亦希望這些執法權是排外的，換言之，內地亦須修訂相關法律，賦予香港的執法人員在某一些限制下在某地區獨佔執法權。我覺得這樣做對雙方也有好處，最少不會出現混合或重疊的執法權；由於雙方處於不同的法律體系內，如不清楚劃分權限，便會產生很多複雜的問題。

第三，據我所知，有人認為如果在深圳進行一地兩檢會有好處，所持的論據是，由於深圳地方較寬敞及充裕，所以其發展的潛力及彈性會較大。但是，實際並非如此，即使在香港進行出入境檢查也可有較充裕的地方。最近，在立法會財務委員會考慮批撥 1.8 億元時，我曾與立法會的同事一同前往羅湖檢查站視察。出了檢查站的地方沒有裝設冷氣，我們在視察檢查站外的工程時，發覺鄰近地方有一些村落。當我們查問某些工程可否快一點完工時，所得的答覆是不可以，因為工程進行時發出的噪音可能會對村民造成影響。立法會各位同事便即時竊竊私語，大家認為如果工程是那麼重要、是一項足以影響香港命脈的重大建設，政府便應想辦法加快完工；有時候，我們興建公路時，亦可能要作出收地賠償，對不對？

如果我們真的同意某些建設是極具重要性的話，例如建設聯檢大樓，還須考慮整體的配套、重建或加建各項設施時，我們便不用先考慮鄰近的數名村民的問題。當然，我們會尊重他們的私有產權。實際上，香港亦並非未試過由於要興建鐵路而收地的，我覺得我們不應在現時這項想法上“劃地為牢”，我希望政府能彈性地全面作出考慮。其實，在我們與內地連接的地方，仍有很多的口岸可以充分地讓我們作出較立體及富想像力的構思的。此外，在禁區方面，曾鈺成議員的議案內說的道路網絡，我覺得亦應考慮採取同樣的做法，尤其是如果現時實行的話，坦白說，收地的賠償亦較便宜。因此，在現階段，較立體的想法應更為重要。

至於人手方面，在大時大節的時候，檢查人員的人手反而更充裕；在大時大節的日子裏，傳媒也必然會在各關口進行採訪，被訪的旅客通常都答情況尚屬可以的。出現問題的，往往是平日的繁忙時間，我相信在這些時候，關口的管制人員、高層人員等會經常進行監察，如果旅客較少，便會少開數個櫃檯，多些旅客便會多開櫃檯。不過，他們在開櫃檯來運作的決定上，仍然堅持一個所謂"buffer"（緩衝）的概念，便是總之所有旅客也要輪候十多分鐘時間，他們是應該要輪候一些時間的，所以不會因此而增加很多人手；反而在大時大節的日子裏，則會出現清關人手充裕，致令旅客可有直行直過的情況。我覺得政府在計算有關的時間時，可否不要計算得那麼絕？其實，平日多加人手清關，亦可能一樣會有成本效益的。

主席，民主黨支持議案。

許長青議員：主席，“過關難”不僅涉及人流，亦包括物流。對於從事香港與內地貿易的進出口界來說，一提起過關，無不認為麻煩的。

本人認為，在物流方面要解決“過關難”的問題，當局固然要盡快推行一地兩檢、過關時間指標、貨車在上貨點貼上電子封條以直達葵涌碼頭、在落馬洲及深圳皇崗設立清關區，以及在全口岸實施 24 小時貨車通關等。與此同時，政府亦須“主動”、“全面”和“果斷”地研究及落實有關措施。

首先，政府必須更主動地改善過關安排。政府可能會替自己辯護，認為“過關難”的癥結在內地而不在香港。內地各處關口各處例，故此，即使香港單方面如何努力，“過關難”的問題依然揮之不去。問題是，既然改善過關乃香港與內地政府的共識，則港方如果有理據認為內地執行部門有需要改善的情況，實在不必避忌，而應直接向內地反映實況，設法減少官僚作風。

此外，政府必須全面規劃跨境運輸網絡。一直以來，政府都忽視了珠江三角洲（“珠三角”）以西，例如湛江、珠海、中山、江門等地區的貨運。政府只在香港以北開闢邊境通道；所謂橫跨深圳灣的西部通道，其實也只在香港的西北偏北的地方。至於如何可直接、快速地把珠三角西面的貨物引導來港，卻未見重點研究，導致該區的貨物須北上繞一個大彎，經虎門大橋及深圳來港，這不僅費時失事，加重運輸成本，更大大加重了香港北面關口的壓力。

早在 1989 年，香港有遠見的商人已建議在珠江口興建跨海大橋，連接屯門與珠海；到了 2000 年，澳門方面亦建議興建連接澳門路環與香港大嶼山的大橋，但大橋最終會否興建、何時興建，政府卻一直不肯明確表態，又沒有另類方案可供討論。

主席，香港要對內繼續作為中國南方的經貿大商港，對外定位為國際大都會，必須解決在人流及物流，以及解決與我們的腹地“過關難”這個問題。人與貨各暢其流，才可以萬商雲集，百業俱興。本人歡迎一切可以合理解決“過關難”的建議，本人再一次在這裏要求政府主動與中央政府及內地有關部門，全面研究有關問題，並盡快果斷地落實應做的措施。過關不僅是邊境出入的行政管理問題，更是長遠跨境規劃的策略問題；遲遲不肯構思和落實長遠規劃，不僅難以解決“過關難”問題，更會削弱香港作為華南物流中心，甚至全球物流樞紐之一的地位。

主席，本人謹此陳辭。

楊孝華議員：主席女士，近年珠江三角洲經濟發展迅速，來往港粵的中港旅客不斷增加。根據規劃署去年調查發現，跨境旅客在 10 年內增加三倍，2001 年便錄得 1.49 億人次經羅湖、落馬洲、紅磡、文錦渡及沙頭角過關。這包括貨車、旅客，以及由外國來港人士。加上今年年初政府取消“香港遊”名額和放寬內地居民來港的限制，促使更多內地旅客來港。香港旅遊發展局上星期公布 4 月份的內地旅客訪港人數就較上年同期上升六成四，成績令人振奮。惟香港的陸路過關措施還未能應付急劇增加的過關人數。

在現時經濟不景的環境下，不單止是旅遊業，零售業和飲食業均期望“五一黃金周”的勞動節長假期可以為他們帶來一個小陽春，刺激本港的消費。但是，政府以至旅遊界對大批入境旅客並沒有作好足夠的兩手準備，引致大批旅客擠塞於各關口；尤其在落馬洲的關口，情況最為嚴重。由於內地旅客須苦候數小時才能過關，旅客對香港的印象，自然由踏足香港開始已經大打折扣，亦暴露了香港陸路關口設施不足的問題。

雖然政府已就過關人數不斷增加的問題實行了一些改善措施，包括現正進行落馬洲和羅湖的改善工程、興建上水至落馬洲鐵路支線，甚至簽發智能身份證等為日後香港居民及內地居民，尤其是香港居民自動過關作好準備，但這一系列措施都比較長遠，有些要到明年，甚至後年才有成果。現時更因一些工程為趕工緣故，造成交通擠塞。例如落馬洲的關口，經常在此過關的

貨車司機，甚至是一些私家車司機都會知道，此處看來是由於沒有足夠指揮人員，以致私家車和貨車交錯行駛，尤其是在繁忙時間，情況十分混亂。其實，香港及內地兩邊都有這種情況。

既然進行中的改善工程最快亦有待兩三年後才完成，有關方面可否考慮利用現有的設施，疏導旅客，減輕關口的壓力？我在 2000 年於立法會曾提出一項質詢，就改善羅湖關口擠迫情況向當局建議開辦紅磡至深圳的直通車服務。但是，當時政府的答覆是，紅磡至深圳的直通車服務吸引力不大，而且提供直通車的時段亦相當有限；除此以外，深圳車站並沒有清關和過境設施，故只可於假日由旅行社承包才提供不定時的羅湖直通車服務。這已是差不多兩年前的事情。其實，有關建議是否可在今天成為事實，只在乎政府當時有否考慮有關問題、接納有關建議並且付諸行動。

現時關口的擠塞情況和人潮的出現主要發生在周末、節日和內地 3 個主要大假期，包括春節、五一勞動節和十一國慶。每逢這些日子，均有旅行社承包紅磡至羅湖的直通車，足以證明直通車服務是有一定的需求的，只是有關方面宣傳不足，未能定期公布直通車服務的時間表和可行性。據一項調查顯示，有 77% 的受訪者願意在這些日子多付車資，乘坐紅磡至深圳直通車以避過羅湖過關擠迫的情況。相反，內地旅客若乘搭直通車由深圳至紅磡關口，自然大大減低羅湖甚至其他關口的壓力。須知道，由內地入境的人花在過關的時間會稍多一點，內地政府對大批內地旅客於五一勞動節滯留在香港各個關口表示關注，相信香港政府若能積極與內地政府商討，內地政府必定會予以配合，協助解決問題。

本人很高興，今年 3 月中，在第五次粵港合作聯席會議席上，雙方終於同意實行一地兩檢的過關安排。事實上，本人相信這些安排一定有幫助。我們可能須有一些具創意的想法。一地兩檢誠然是一件好事，但香港可否借鑒某些國家的做法，不設出境檢查？現時，美國和英國已沒有出境檢查這回事。這可能是一個敏感的問題，如果人們可由香港任意出境，那麼，若有些人在香港被通緝而須遣返，可以怎麼辦呢？就這問題而言，究竟有沒有空間可跟一地兩檢這機制一併獲得考慮？或許香港可與內地協議，如果有人由香港出境但不為內地接納，那麼便可把該人遣送回港，讓有關機構看清楚其證件。我覺得這些安排在一定程度上是值得探討的。此外，規定旅行團預早提交團員的名單以便預先清關，這是否可以落實？我認為當局應該加以考慮。

本人謹此陳辭，支持原議案和修正案。

蔡素玉議員：主席，自從財政司司長在今年預算案之中，宣布取消“香港遊”的配額之後，內地旅客來港數目激增。據估計，單是在 5 月份便有 50 萬名內地遊客訪港，為本地帶來 25 億元的消費，直接帶旺了不少與旅遊相關的行業。不過，在好消息的背後，我們的出入境口岸及配套設施，是否可以有效而快捷地疏導這批為數龐大的旅客，卻令人憂慮。就以過去幾個月為例，幾乎每個月都會在報章上看到一些觸目驚心的標題，例如“落馬洲逾千人鼓噪推欄泄憤”、“兩萬內地客湧港關卡恍‘淪陷’”、“勞動節內地訪港旅客過關大混亂”等。試問如果兩地連出入境管理都未能妥善處理，又如何落實行政長官在去年施政報告中，指出香港今後發展最重要是承接祖國大陸經濟增長動力的目標呢？

首先，我想談羅湖口岸的問題。其實，以羅湖邊境目前的設施及人手，完全有能力應付大批長假期前後的出入境旅客，但為何擠塞情況仍然時有出現呢？箇中成因無法一概而論，但最重要的，始終是人潮太集中於某一段時間過境，導致邊境未能及時疏導，才會出現短暫的嚴重擠塞。歸根結柢，由於目前羅湖邊境沒有其他去處，旅客到此只有過關一途，導致入境事務處（“入境處”）對旅客可謂：“嚟幾多，就要做幾多”，在人流控制上完全缺乏緩衝。

我們既然不可能硬性要求旅客在不同時間過境，因此，當局應該開放目前的邊境禁區，在關卡附近設立不同特色的項目，吸引旅客稍作逗留，購物消閒或吃、喝、玩、樂。旅客們看到關卡人多，便可以先在附近逛商場，找點娛樂，等到人流少的時候才過境，這樣便不會出現過分擁擠的情況。

這個構思其實並不新鮮。我在去年 10 月一個有關開放及發展邊境禁區的議案辯論上已經提出，政府應該在羅湖禁區之中劃出指定範圍，大力推動發展成為一個港人及內地人士到訪的大型消閒購物中心。同時，可進一步容許內地人士只須辦理極簡單的出入境手續，便可以即日來回在區內盡情享受香港式的購物消閒的樂趣。此舉除了有助紓緩目前“過關難”的問題之外，更可以為本地帶來龐大的經濟收益。況且，隨着港深之間經濟、社會、文化等方面的交流日漸頻繁，放寬邊境禁區的限制也可達致深港優勢互補，加強連繫的正面效果。

主席，說得遠一點。香港已經是中國的一部分，制訂一些方便國內人士來港的措施本屬自然。為了向珠江三角洲 4 000 萬潛在旅客提供更大的方便，政府應該向在珠江三角洲有戶籍的人士劃一發出“訪港旅行證”，讓上述人士可以在證件的有效期內，無限次數來港旅遊、探親或公幹，每次可最長停留 7 天。相信此舉對落實施政報告目標，加快本地與珠江三角洲經濟體系融合，亦有正面幫助。

此外，我也想談一談落馬洲口岸。一向以來，私家車經此關卡過境，都要先在首個檢查點查驗出入境證件，跟着要稍為駛前，在另一個檢查點接受海關檢查。最近，政府為了加快過關程序，正局部試行將入境處與海關的檢查程序安排在同一地點進行。換句話說，車輛無須分開兩個地點辦理過關手續。這種做法表面上的而且確可以令程序更快捷，而政府也告訴我這樣過境較以往省時。不過，按我個人及不少朋友的親身經驗所得，情況並非如此。採用了新做法的櫃位，輪候車龍往往較採用傳統做法長了很多，究其原因，非常簡單。因為無論哪一種做法，入境處與海關都是一先一後檢查證件，而並非同時進行，新做法只會令車輛停留在檢查點的時間，較原來流水式、分開兩個步驟檢查為長，相應地車龍也自然長了。其實，兩地政府如果是有心減省過關時間，最徹底的便是落實一地兩檢。我希望政府在推行任何建議前小心考慮實際情況，避免不適當的做法，否則，最終只會反過來加劇我們原來的過關問題。

主席，我謹此陳辭。

ABRAHAM SHEK: Madam President, the 1 May labour holiday was in fact a labouring day for many thousands of mainland visitors as they had to wait for three to four hours under very unbearable conditions, just for coming to Hong Kong to spend their tourist dollars.

Who were the losers? The Hong Kong people were the losers; our retail shops were the losers; and our Hong Kong reputation as a tourist paradise also suffered. It is high time that the Government should take positive and proactive steps to prevent such incidents from happening again.

Since the abolition of a travel quota system in January this year, the number of mainland visitors is increasing by the day. In April 2002, the number rose to 500 000, which is a 65% increase when compared with the same period last year. This shows that mainland visitors have become a major source of tourists for Hong Kong. It is anticipated that this trend will continue for a certain period of time. The border control points of the two regions will, therefore, be under great pressure in the future.

Currently and fortunately, congestion at border control points mainly occurs during weekends and public holidays in Hong Kong and the Mainland. During this period, the passenger volume is substantially larger than on

weekdays. Very often, the Immigration Department (ImmD) would have made special arrangements to cater for the increased passenger volume. However, in order to fundamentally resolve the prolonged immigration and customs clearance problem, the Government should streamline the clearance formalities and increase the provision of immigration and customs facilities. At present, simplifying the clearance procedures is recognized as one of the improvement goals. High technology should be applied to achieve operational efficiency in immigration and customs clearance. The future implementation of smart identity cards for clearance will not only save time and reduce congestion at border control points, but will also save the manpower of the ImmD. In view of this, the ImmD should plan to derive the maximum benefits from the smart identity cards.

Moreover, the ImmD should also streamline the immigration clearance formalities for mainland visitors. After all, they are subject to severe exit control at the mainland side. By doing so, I am sure that it will expedite immigration and customs clearance, resulting in increased efficiency to facilitate mainland tourists coming to Hong Kong. Regarding the co-location of immigration and clearance facilities, I think this is a very good long-term objective, but there is no urgent need to implement this plan for resolving the current problem. The major constraints of co-locating the immigration and clearance facilities are the discrepant legal systems and criteria of law enforcement between Hong Kong and the Mainland. If the Government implements this plan without careful planning, it will likely arouse substantial legal disputes between the two regions. Thus, I urge that the Government should carefully consider this issue.

I would also like to suggest that the Government should not only focus on solving the prolonged immigration and customs clearance problem by improving the existing cross-boundary land facilities, but should also consider solving the problem by strengthening the provision of facilities like opening more border control points.

In November 2001, the Legislative Council Panel on Transport requested the Government to conduct a study on rebuilding the Tuen Mun pier so as to provide a cross-boundary ferry pier for passengers, thereby providing greater convenience for residents in Northwest New Territories travelling to Macao and the Pearl River Delta region, and *vice versa*. In fact, there is an increasing

number of people who own residential properties in the Pearl River Delta region for leisure and resort uses. The journey time from Tuen Mun to Macao and some places of Guangzhou Province such as Zhuhai, Zhongshan, Shunde, Panyu and Nanhai is less than one hour. This sea-crossing route has a shorter journey time than Lo Wu and Lok Ma Chau crossings, and thus provides more convenience to the public. Furthermore, the above places are situated at the heart of the Pearl River Delta region, which is one of the most affluent regions in the Mainland. It has an enormous potential for attracting tourists to Hong Kong. In addition, there are many Hong Kong-owned enterprises in these places and manpower exchanges are frequent. Constructing a sea-boundary control point at Tuen Mun pier will definitely facilitate the exchange of talents among Hong Kong, Macao and the Pearl River Delta region. In fact, the Tuen Mun pier has already got three berths for cross-boundary uses. It is ready for use upon some modification works and installation of immigration and customs facilities.

Apart from the problem of prolonged immigration and customs clearance for passengers, the same problem occurs in cargo clearance. The prolonged import and export clearance procedures for goods vehicles and cargo examination increase the transportation time and costs, thus further weakening Hong Kong's edges in sea freight transport. At present, in addition to the insufficient counters at Lok Ma Chau Control Point, the round-the-clock operation of the control point is ineffective in solving the prolonged waiting for customs clearance for cargoes. This is because only one lane is in operation from 10 pm to 7 am. In view of this, the Government should actively liaise with the mainland authorities to improve the processing capability of the different land-boundary control points. Otherwise, Hong Kong's leading status as an international transportation hub will be adversely affected.

With these words, I support the motion.

吳亮星議員：主席女士，“過關難”的問題多年以來一直困擾着香港，成為阻礙香港與內地經貿文化等領域聯繫進一步加強的瓶頸。規劃署的 2001 年跨界旅運統計調查發現，隨着特區與內地在社會經濟方面的聯繫與日俱增，加上珠江三角洲一帶不斷發展，過去 10 年的跨界人流與車流大幅飆升。跨界旅客的數目從 1990 年全年的 3 690 萬人次上升至 2001 年的 1.16 億人次；而車輛的數目則從 490 萬架次上升至 1 130 萬架次。以羅湖口岸為例，根據九廣鐵路（“九鐵”）當初的估計，利用羅湖過關人流每年平均增幅只是 7%。

然而，近年香港與深圳之間過境的活動急速增長，實際平均的增幅達 17%，在 2000 年共有 8 650 萬人次使用羅湖口岸出入境，平均每天達 23.6 萬人次，比原先的設計流量每年四百多萬人次超出二十多倍。旅客的擠迫，甚至有需要實施羅湖車票輪候配額制度，種種“過關難”的問題在一些假日時期尤其顯得突出。

上述情況也顯示出原來政府在規劃方面缺乏較為長遠的視野與果斷的決策。首先是未能充分預見兩地之間急速的人流與物流的增長，往往當實際需要出現之後才匆忙應付，以小修小補來面對急劇的變化。正如維繫對外聯繫的機場、港口一樣，與內地的口岸聯繫對香港來說，是同等重要的社會經濟命脈。政府應該在實際需求尚未出現時便做好長遠的基建規劃與相關工程，不但有需要應付當前人流與物流的實際增長，而且也有需要利用有長遠規劃考慮各項口岸基建工程以刺激和積極推動未來人流與物流的增長。只有這樣，香港整體經濟向前發展的動力才能得以維持。然而，目前的情況卻是十分被動，連迫在眉睫的需要都未能解決，更遑論主動刺激與推動兩地人流與物流的增長了。

主席女士，另一方面，特區政府進行新口岸規劃往往需時甚久，決策與執行缺乏果斷，此外，部門之間也缺乏協調，甚至常常互為掣肘，造成某些工程延誤，例如落馬洲支線工程等。在平衡環保與基建工程兩方面的問題上，本人認為必須以整體社會的發展為大前提作出合理的協調處理，不應該將任何一方的考慮絕對化。與內地的口岸聯繫，現實的問題已經十分迫切，而且未來需求的增長變化也將會十分巨大，本人相信政府現時應該清楚瞭解這情況，也應該瞭解社會人士與本會同事提出的各項建議，關鍵的問題是政府在規劃、工程等方面的決策和落實程序必須作出相應有效的改變，跟上形勢的發展，否則，長期困擾香港人的“過關難”問題，亦將會無可避免地成為另一項議而不決的老大難問題。

主席女士，本人謹此陳辭。

丁午壽議員：主席女士，關於中港邊境口岸擠塞的問題，自由黨一直非常關注。今年年初，粵港兩地終於達成共識，於今年年中在皇崗口岸推行一地兩檢的試行計劃，自由黨對此表示歡迎。自由黨認為推行一地兩檢的好處，在於可縮短旅客過境時間，有助提升關口的旅客處理量。

然而，由於現時本港約六成旅客均經由羅湖口岸進出中港邊境，因此，若要解決過關旅客擠塞問題，最首要的便是提升羅湖口岸的通關能力，假如在羅湖口岸也能推行一地兩檢的措施，肯定可以大大的解決問題。

不過，早前政務司司長曾蔭權先生曾經表示羅湖口岸因為不涉及上車落車的問題，已屬一地兩檢的模式，自由黨認為這種說法值得商榷的，因為真正的一地兩檢，正如字面解釋，就是在同一境內，同時辦理兩地的出境及入境手續，旅客無須排隊兩次。然而，現時羅湖口岸的情況，卻要旅客步行經過羅湖橋，而且入出境手續是分別在中方及本港兩地進行，自由黨認為這與真正及理想的一地兩檢模式，仍有一段距離。

因此，自由黨覺得一旦皇崗的試行計劃效果良好，港府便應積極考慮將此做法推展至其他陸路的口岸，特別是羅湖口岸，以進一步解決過關客運擠塞的問題。

其實，早在 2000 年 11 月，本人聯同香港工業總會的成員北上訪問國家領導人時，已經提出類似一地兩檢的貨運一站兩檢的建議，要求中港雙方在同一幢海關大樓內，同時完成兩地的檢疫程序，以縮短過關檢查時間，當時中國海關對此建議表示積極同意。可惜這次皇崗的試行計劃並不包括貨檢在內，對此，本人促請政府應更積極與中方商討，盡早將一地兩檢的模式推行至貨運及更多陸路口岸。

此外，自由黨相信解決過關擠塞問題，必須得到多方面的配合，例如增加人手、設施及口岸地點等。以人手方面為例，雖然高峰時期，羅湖口岸可全開 200 個櫃位應付人潮，但往往由於人手緊張，即使透過抽調、加班等當值安排仍未能填滿所有櫃位。縱使當局指出在 2004 年實行的智能身份證計劃預計可紓緩人手壓力，不過，在此之前，自由黨認為增加人手或提高調配的彈性，便可解決此問題。

至於增關口岸的問題，除了現時 5 個口岸外，特區政府並無具體研究其他選址，態度上亦不見積極。隨着人口增長，中港兩地往返日趨頻繁，故此自由黨促請當局必須預早規劃和開闢其他邊境口岸，並主動與內地政府研究可行性，以免因為口岸擠塞的問題而坐失粵港融合的契機。

自由黨認為口岸的擠塞情況一天不改善，不但會為旅客帶來不便，更會影響商旅往返，阻礙兩地經濟的融合，因此，港府必須盡快作出改善，包括與中方磋商，從而解決問題。

主席女士，本人謹此陳辭，支持原議案及修正案。

鄭家富議員：主席女士，本人將會從交通運輸的角度，代表民主黨就是次議案和修正案發言。

原議案中的措辭提到要“完善直達口岸的道路網絡”，對於這點，民主黨是認同的。事實上，政府在跨境的交通規劃上，多年來都忽視了交通配套的重要性，羅湖雖然是本港最大的出入境口岸，但在交通運輸的策劃上卻十分失敗。在羅湖過關，市民只能倚靠單一的交通工具——九鐵，沒有其他交通工具可以選擇，如果九鐵發生交通事故，市民只能呆等，靠九鐵的接駁巴士或政府的特別交通安排才能疏導。這是一項缺乏彈性、沒有效率及令市民不滿的“補鑊”措施。試想想，如果農曆新年後市民從內地回港，湊巧九鐵列車出現事故停駛，所有人滯留在羅湖入境大堂等待政府疏導，這會是怎麼樣的場面呢？

其實，只要看一看深圳方面的交通配套措施，便知道香港的交通規劃是相當落後。主席女士，今天的議題是討論“過關難”，我亦有一個“過關難”的難題，因為我沒有回鄉證，故此不可前往深圳看一看。然而，我們都知道深圳的交通工具種類很多，有火車、大巴、小巴以至的士任君選擇，將來深圳更有地下鐵路，這樣的交通安排，使市民無須倚賴單一的交通工具，一旦某一種交通工具出現事故，更可即時自行選擇乘坐其他交通工具，疏散方面無須政府操心。類似的配套措施，澳門及珠海的拱北口岸也有，唯獨是香港境內的羅湖口岸只能倚靠九鐵，就這方面，特區政府實在要急起直追。

況且，香港由於只倚賴九鐵提供的交通服務，更造成壟斷的情況。現時只要市民使用跨境的鐵路服務，收費比本地線以倍數計。舉例來說，九鐵由粉嶺往上水的票價只需款 3.5 元，但由粉嶺往羅湖則需款 20 元。市民如要往深圳的羅湖區，便只能選乘九鐵，斷難想像他會經落馬洲往黃崗，再乘深圳的交通工具前往羅湖區，因此，在沒有選擇之下，造成了九鐵的獨市生意，也造成了票價水平不合理地偏高。

要改善上述的弊端，政府必須在羅湖開闢道路，讓其他交通工具均可提供前往羅湖的服務，使市民無須再倚靠單一的交通工具之餘，也製造一種環境，使各種交通工具可以在服務及票價上作出競爭，讓消費者得益。其實，同樣的安排亦應引進至落馬洲口岸，避免落馬洲的“黃巴士”成為該區的獨家過關服務供應商，向市民收取不合理的票價。

劉健儀議員的修正案建議開辦港深的直通車服務。去年，本會亦曾經提出類似的議案，建議政府考慮與內地部門研究，開辦一條往來上水至深圳的特快火車線，以及一條往來紅磡至深圳的直通火車線。對於後者，民主黨是

支持的，因為在概念上，這條線路與區域快線相同，紅磡火車站擴建後，是有足夠的配套設施支持有關的服務，所欠者，只是須研究在現時鐵路幹線範圍內開設，還是如區域快線般，另開新線，以及深圳方面的配套設施是否足以應付增加直通車次等，不過，對於前者，民主黨重申，這項建議是有斟酌的必要。

民主黨認為要研究上水至深圳的特快火車線，便要全方位的進行，不應該單單局限於上水一區。現有的火車站中，是否有比上水更合適的地點，也是值得研究的。

由於劉健儀議員提出的修正案，只是概括地建議開辦港深直通車服務，並無具體地提出要在哪個地方提供，因此，我們對此並無異議。對於修正案及原議案，民主黨都會支持。

主席女士，本人謹此陳辭。

劉江華議員：主席，最近有一些北區居民對我說，有些內地旅客開始於早上乘搭“沙巴”到北區飲茶購物，然後便返回彼岸。這種情況就好像過往港人北上消費的模式。我相信大量訪客南下消費的模式即將出現，所以上述的情況並不單止在假期時才出現，在平日亦會出現“過關難”的問題了。

其實，回顧這麼多年的長假期裏，明顯地確實年年如是，情況可謂是“逢假必迫，逢關必爆”。主席，關於這個問題，最近有一個電視廣告，名為“好客之道”，是教導售貨員在推銷服裝、照相機等時候態度應如何，其中有一句很精警的話，就是“今時今日，咁嘅服務態度已經唔係咁得嚟喇”。如果把這句話套在“過關難”這問題上來看，我相信現時的情況便是一些很好的反面教材。根本的問題是設施不足、人手不足、口岸不足，配套很有限，而我們的客源卻是無限的。如果以有限的配套來應付無限的客源，只會造成旅客極大的不便，亦只會造成我們這個國際都會的形象受到很大的打擊。

主席，政府最近很着意用飛龍的形象來宣傳香港是一個國際都會，但內地旅客來到香港第一時間未見飛龍，便先見人龍；如果我們不想用人龍來代替飛龍作為香港的形象的話，我覺得我們一定要改變，而這個改變是關乎人的改變、思維的改變。

主席，最近本會沸沸騰騰地討論主要官員問責制。問責制就是希望有所改變，市民是期望這項改變能改善施政，所以我相信，處理“過關難”這項問題，可能就是未來的主要官員所要面對的第一項試題。

就這項議題而言，我自己對未來的有關問責官員有 3 個期望，就是當有人提出一些短期的可行措施時，例如民建聯主席曾鈺成議員和自由黨的劉健儀議員已經提出了一些，我希望有關的問責官員會按着這類建議來實施。

第二個期望是希望未來的問責官員不要盲目地相信顧問的一些預測，而要從實際用家的觀點出發和考慮。為何我會有這麼深的感受呢？因為當民建聯舉辦一個跨境基建研討會時，我們曾詢問政府認為現時連接珠江東西口兩面的粵港澳大橋應該會在何時興建？何時落成呢？政府給我們的答案是 2016 年。然而，2016 年是距離我們非常遠的時間。主席，內地當局已開始說不如由他們自己做，即是說他們想自行興建一條由珠海到蛇口的隧道。如果他們這個方案真的落實，香港將會有難，因為屆時不單止香港會面對有旅客“過關難”的問題，整個經濟都會受到影響。所以，我很希望可以從實際出發，盡快進行研究該事項。

第三個期望是，我希望未來的問責高官可以擺脫本土的局限，取而代之的，是由粵港共同規劃這個模式出發。當我們在交通事務委員會討論西部通道時，我記得當時的地圖只有一條由香港搭至內地的橋梁，然後便沒有其他資料了。至於那條橋是接駁着哪條高速路呢？港方是完全沒有資料的。即使我們後來向政府查詢，也只能得到一些很簡單、很粗糙的一些資料。這樣的規劃，怎可以接駁成功呢？最近十號幹線的討論也出現同樣的情況。我們只看到本土的規劃，但看不到整個粵港珠江三角洲的規劃，這是要不得的。

主席，今天我剛從《南方日報》看到一段新聞，原來廣東省政協正進行一項討論，該段報道上了頭條，標題是：“粵港澳的合作滯後於形勢發展的要求，三地合作有待提升”。大家可以看到，民間的聲音其實非常強烈，他們強烈要求特區政府裏官員一定要提高與其他方面的協作，因為兩地，甚至是三地的官員一定要提升合作的水平。我相信局長要過渡成為未來的問責官員是很容易過關的，但我亦希望這個“過關難”的問題會成為他們的首要解決的任務。我很相信在未來的“十一”這個黃金假期，市民會考驗有關的高官，包括政務司司長、運輸局局長、規劃地政局局長、經濟局局長和保安局局長，在處理這“過關難”的問題上能否過關的。

馮檢基議員：主席，隨着香港與內地這個最大經濟夥伴的關係越來越密切，兩地居民的交往亦越來越頻繁。從近年經常發生的“塞關鼓噪”事件可以看出，香港現有的過關設施實在未能應付兩地一直大幅增加的過境旅客流量。因此，香港必須有一個完善、高效及覆蓋全面的過境客運及貨運網絡，並須結合日漸受到重視的環境保育訴求，以便利北上消遣、就業、營商，甚至定居的香港市民，從而達致雙贏的局面。

我除了會就曾鈺成議員提出的議案中涉及關口口岸的改善、增加人手等建議發言外，也會特別側重第三點有關如何“完善直達口岸的道路網絡”，並會特別強調採用集體運輸網絡，即以鐵路網絡來處理“過關難”的問題。

現時香港居民大多仍以跨境鐵路作為往返內地的主要交通工具，去年香港過境旅客人數高達 8 600 萬，較 10 年前增幅超過一倍，反映作為目前唯一過境鐵路的九廣鐵路（“九鐵”）的東鐵羅湖線的沉重負擔。我及民協均認為政府有必要提早興建本港第二條跨境鐵路——北環線，以真正紓緩現時羅湖的過境擠塞情況。

當局去年中曾表示目前東鐵的過境客運服務雖足以應付需求，不過仍會透過種種短期措施疏導過境人潮，以解燃眉之急。長遠而言，則會先行興建由上水至落馬洲，包括過境通道在內的東鐵落馬洲支線，然後在 2011 年才興建《鐵路發展策略 2000》中建議，由元朗錦上路至落馬洲的北環線。

然而，從環保、財務負擔及社會發展等方面分析，我及民協均認為擬訂先行興建的落馬洲支線，實在不能有效紓解過境鐵路客運的長遠需求，反而原先計劃稍後動工的北環線卻可將其完全代替。

首先，根據環境保護署（“環保署”）去年 10 月發表的《環境影響評估報告》，興建東鐵落馬洲支線可能會對元朗塱原的環境造成不良影響，而且九鐵建議的臨時濕地補償方案亦未必能彌補生態損失，故此不批准預期於 2004 年落成的落馬洲支線工程。其後雖然出現了以塱原為中心興建的高架橋方案及鑽挖隧道方案，但我及民協均認為兩者皆只是治標的建議，並不能真正解除落馬洲支線對塱原的生態威脅。

第二，根據長春社早前進行的財務模擬概算，九鐵需時 24 年才能收回落馬洲支線的成本，遠超北環線的所需的 13 年，如果把建造成本計算在內，前者造價較後者高出 10 億元。另一方面，如果以 30 年年期計算，落馬洲支線的回報率只有 7.2%，而北環線則有 15.3%。因此，從財務負擔的角度來看，我認為北環線可替九鐵帶來更大利益。

第三點，亦是最重要的一點，便是北環線的興建不但可提供第二條過境鐵路予市民使用，更可每天分流約 15 萬過境人次，令東鐵每天只須照顧約 24 萬乘客流量，在在減輕目前九龍塘至上水段的擠塞情況。北環線不但有利九龍及新界西部地區的居民過境，也會令居於油尖旺、深水埗、葵青、荃灣、屯門及元朗等地的市民直接受惠。政府推算在 2010 年，上述 6 個地區的人

口會增至 263 萬，佔全港人口約 36%，相信他們對興建另一條過境鐵路會有殷切的需求。因此，提前興建北環線不單止可分流過境旅客，經此路線北上的車程更能減少 10 至 38 分鐘，換言之，全年可縮短 1 500 萬小時的車程時間。我及民協相信大部分目前用以興建西部鐵路（“西鐵”）的施工設備及後勤技術支援應可轉移至興建北環線之上，使後者的建築時間及成本大大減少。預計北環線可提早至 2007 至 08 年竣工，此舉更可充分利用未來西鐵的載客量，在分流跨境旅客之餘令西鐵票價不會因乘客量不足而要提高。

總括而言，我及民協均相信以北環線完全替代落馬洲支線，不僅能徹底避免發展擁有高度保育價值的塱原濕地，更能為本港西部居民（即我剛才說的九龍西和新界西居民）提供更快捷及便利的過境路線，令香港的跨境鐵路能達致長遠而有效的分流，現時本港出入境口岸及各種配套設施所承受的壓力亦可因此而得以紓緩。

主席，我謹此陳辭。

何鍾泰議員：主席女士，香港與內地陸路口岸，可說是世界上最繁忙的過境通道。在香港回歸祖國後，兩地的關係變得更加密切，使用或通過這些口岸的人流及車輛的次數也不斷增加。可是，有關的配套明顯是追不上需求，令使用口岸的旅客及過境人士所需的時間大幅增加，嚴重影響兩地的客、貨運的交往。

較早前的五一勞動節期間，大量內地旅行團趁內地的長假期來港，由於本港方面未能作出相應的準備，令內地遊客輪候頗長的時間才能過關，嚴重影響內地旅客對本港的印象。

五一假期事件只是凸顯過關問題的嚴重性，口岸通關的問題其實已困擾了使用人士一段相當長的時間，情況一直未有顯著的改善。然而，政府近年大力推動本港與珠江三角洲（“珠三角”）的經濟聯繫，通關的問題勢將成為一大障礙，令香港無法發揮在珠三角應有的獨特優勢。

要解決現時過關的問題，本人認為必須改善口岸的硬件及軟件配套。首先，我們必須增加連接兩地跨境的陸路運輸網絡和增加過境口岸，以紓緩現有口岸的擠迫情況。如果港深兩地能有更完善的跨境道路及鐵路網絡，將有助長遠改善過關問題，該網絡亦是推動本港與珠三角經濟聯繫不可缺少的重要硬件。

當然，在發展兩地跨境的陸路運輸網絡及增加更多的過境口岸或通道時，將無可避免地觸及邊境禁區的問題。事實上，回歸 5 周年將至，在本港佔地 17 970 公頃，即 179 平方公里這麼龐大面積的邊境禁區似乎仍然是特區政府政策的禁地。本人認為香港已經回歸祖國，政府應該採用新的思維來處理及規劃邊境禁區的用地，使邊境禁區內的土地資源得以善用，同時亦使本港在解決陸路口岸問題上更具彈性及得到合理的發展空間。本人曾多次在本會提及這一方面的問題，希望政府不要再猶豫。

至於軟件的配套方面，有關當局應加緊與內地的相關部門商討一地兩檢制度的可行性。事實上，一地兩檢將可大大減少旅客，甚至貨物過境所需的時間。此外，有關當局也應該加快引進先進的科技，例如智能身份證，以便簡化出入境的手續及時間。

主席女士，“過關難”並非只困擾那些經常往返深港兩地的旅客，亦關係到未來香港能否成為珠三角地區經濟發展核心的問題，特區政府必須加以正視。

本人謹此陳辭，支持原議案及修正案。

楊耀忠議員：主席女士，香港真的是一塊福地，連我們的海關也有福氣，因為羅湖的海關是全世界最繁忙的陸路海關，同時亦是最高危的海關。我這樣說並非危言聳聽，因為羅湖的海關實在是太擁擠，根本沒有迴旋空間，隨時會發生踩死人的事故。幸好還未發生過類似的重大事故，否則後果便不堪設想。暑假很快來臨，大批的學生、老師或港人將北上旅遊、度假，眾多的內地遊客亦會趁假期來香港購物消費，港深陸路口岸將面臨過關的高峰期。我認為我們對於港深陸路口岸擁擠所暴露出來的問題沒有足夠的重視，沒有盡早採取有效措施加以解決和加快疏導，以致這個問題相當凸顯。

當然，平心而論，近年來，羅湖口岸在改善設施和疏通人潮方面的確做了不少工作，節假日過關擠迫的情況已大為改善。現時在羅湖過關，往往是節假日比平時還要暢順，因為有關方面對此特別重視，調撥人手，增開櫃位。相反，平時由於人手少，櫃位開得不足，往往需時更久才能過到關。從這方面可見，入境事務處在應變方面仍有不足。至於過深圳關口則較過香港關口更為快捷，因為深圳的櫃位較多，只要將通行證刷卡即可。一般來說，由於人潮擁擠，要實施潮水式控制，往往是因為香港方面疏導不力所致。

相比之下，深圳當局在疏導過關人潮方面表現得更積極、措施更有力、效率更高。例如深圳市在今年以來，已經陸續展開羅湖口岸、聯檢大樓，以至皇崗口岸的改造工程，利用高科技和信息技術加快驗放速度，日後亦會盡量在文錦渡口岸和沙頭角口岸進行類似的改造。單單在口岸的改造，深圳市今年計劃投入的資金便高達 1.5 億元人民幣。

香港特區政府應當學習深圳市政府這種“急市民之所急”的精神，採取有力措施，如善用現有空間、增設櫃位、增聘人手、簡化過關手續、將回港證改以電子方式查驗，以節省時間、節假日逐步實施 24 小時通關、擴建羅湖口岸、大幅增加羅湖口岸的通關容量、實施一地兩檢，以及加快落馬洲支線的建設等，以求有效解決“通關難”的問題。

主席女士，人流不夠暢順，物流又如何？這點更令人沮喪。大家都知道，在皇崗口岸的貨櫃車大排長龍現象早已是見怪不怪，貨車須等候 1 至 3 小時，甚至更長的時間才能過關。現時皇崗口岸深圳方面的貨車檢查通道有 30 條，而香港落馬洲方面則只有 12 條，兩地的數量相差太遠，導致落馬洲方面出現瓶頸的塞車情況。《經濟日報》記者曾親隨貨櫃車過關，實行全程直擊，結果發現整個行程車程不足 3 小時，卻要等候 5 小時。物流對香港經濟的發展十分重要，但“過關難”這樣的瓶頸阻礙了物流業的發展。目前用貨車將一個貨櫃由東莞運至香港葵涌，運費較運往深圳鹽田高出 1,000 元，差不多貴了一倍。加上香港的貨櫃碼頭處理費，比深圳貴三成至一倍。因而令鹽田和內陸其他港口，正在蠶食香港出口的那份乳酪。統計數字顯示，由去年開始，深圳港口的吞吐量增長明顯較香港為高，至今年年初情況更為嚴重，今年首 4 個月，深圳港口的吞吐量增長達五成，反觀香港貨櫃港吞吐量卻不斷萎縮。若過關暢順，貨車司機一天可以跑兩三趟，將可減輕運輸成本，提高香港港口和物流業的競爭力。我認為政府應增設貨車檢查通道、利用資訊科技簡化貨車出入境清關的程序、盡快實施一地兩檢，並加快西部通道的建設，以疏導不斷增長的貨流。

香港經濟要發展，一定要打通人流、物流這些經脈。香港是一個細小的經濟體，要走出經濟低谷，必定要融入珠江三角洲，把握內地龐大的商機。為此，人流、物流必定要暢通無阻，才能路通財通，帶來增值，為香港引來滾滾財源。因此，解決“過關難”不單止是為人們提供交通、生活方便的小問題，而且是一個復甦經濟、增加就業機會的大問題。我們希望特區政府有關部門高度重視，着力解決。

我謹此陳辭，支持曾鈺成議員的議案。

鄧兆棠議員：主席女士，每逢“過時過節”或遇上長假期，羅湖管制站便會出現人山人海的長龍。九廣鐵路（“九鐵”）的九龍塘和紅磡火車站，也因為羅湖擠塞，旅客要在車站輪候多時才能上火車和出境。其實，有關改善香港與內地關口的擠塞問題，本會同事在議事廳內已向政府提出過多次的質詢，促請政府盡快解決關口擠塞的問題。然而，政府似乎並沒有甚麼方法可在短期內紓緩這個問題。政府在解決這問題上的表現，實在教市民失望。其實，要有效改善過關問題，辦法不外乎是增加人手、簡化程序、改善過境關口設備以容納更多旅客，以及為旅客提供更多過境關口的選擇等。導致今天的情況，是由於政府未能及早作出規劃和推出改善措施所致。

例如，基於現實環境的限制，各過境大樓的櫃檯目前的使用率已達飽和，即使要增加處理過境旅客的人手，也不大可能。儘管羅湖及落馬洲已分別進行改建工程，前者會於 2005 年 2 月完成，後者則為明年 9 月，屆時不但櫃位數目可增加，入境大堂排隊位置亦較寬敞。不過，在距離 2005 年這兩年多時間內，市民仍要忍受過境的種種不便，以及引致整體時間和金錢方面的損失。假如政府能及早作出因應措施，市民便不用等到 2005 年這麼久。另一方面，雖然在改建工程完成後，羅湖將可每天處理 40 萬旅客人次的容量，而落馬洲亦可由目前 2.5 萬人次大幅增加一倍，入境事務處處理過關旅客的能力將可以提升。然而，一個更為長遠的問題在於，香港與內地的出入境人數只會有增無減，改建後的羅湖管制站又可以支持多久而不超出負荷呢？在 1995 至 2000 年 5 年間，羅湖過境旅客的增幅已達一倍。可以預期的是，隨着內地經濟迅速增長，未來來港的內地旅客必定有增無減。政府應為此早作準備。本人認為最有效辦法便是改善鐵路運輸系統，從而有效將旅客分流。

主席女士，東鐵的流量已經飽和，如果再增加人流，是不設實際的想法。故此，當局確有必要設法另闢蹊徑，紓減羅湖管制站的壓力。本人強烈要求政府提早興建原稱“西鐵第二期”的“北環線”，此北環線並非九鐵的塋原線，而是由元朗至落馬洲的西鐵延線。根據當局現時的計劃，北環線擬於 2011 至 2016 年興建。北環線是由未來的西鐵經元朗、錦繡花園、新田以至落馬洲的延線。北環線使新界西、九龍西及港島的居民均可另闢新的通道過關，這除了節省了轉乘東鐵的時間外，更重要的是可以大大紓緩羅湖過境擠迫的情況，這亦是今天議案的目的。因此，本人再次要求當局不要再以“配合新界西北發展區”為藉口，拖延興建北環線，本人在此重申，此北環線並非九鐵的塋原線，而是由元朗至落馬洲的西鐵延線。明年新界西部的人口將達 174 萬，對於盡快興建北環線，令市民得以乘坐西鐵直接往落馬洲過關的要求絕不過分，因此，北環線的興建是刻不容緩的。

九鐵現時提出的塋原線，簡直是浪費納稅人的錢，要動用幾十億元興建這條支線，在目前的經濟環境下簡直是“白痴”的想法。試想一下，由落馬洲至羅湖在深圳方面已有道路貫通了，足以肩負塋原線的所謂迴環的功能。至於在香港再興建兩條交叉的鐵路，由落馬洲至上水，又由羅湖至新田，再次連接由新田至落馬洲的西鐵延線，究竟在成本效益方面如何能解決呢？大家請別忘記，每一條鐵路的建造成本均達數十億元，而將西鐵第二期由元朗至落馬洲延線提早完成，即可省下一百多億元，也可解決所有問題，何樂而不為呢？

在羅湖、落馬洲、上水、新田附近只是數平方公里的地方，建造 3 條鐵路，除了反映九鐵董事局的愚蠢之外，亦再次反映他們是浪費公帑的“大花筒”。剛才馮檢基議員提出的問題，令本人覺得吾道不孤。

除了增設過關的途徑之外，增加過關效率、減少輪候時間，也是相當重要的工作之一。一地兩檢的建議已經提出了一段時間，不過，要到今年才得到較為實質的進展。一地兩檢固然涉及一些複雜的法律和其他的執行問題，只要特區政府重視有關問題，全力與內地部門研究商討，本人相信這些技術問題自然能迎刃而解，可以盡快推行。現時一地兩檢的推行試點暫定為皇崗口岸及西部通道，港進聯希望有關措施能推廣至其他過境的通道。除了推行一地兩檢外，特區政府亦要同時加快現有出入境程序的處理速度，如改善電腦設備、設立自動過關系統等。

主席女士，香港和內地的經濟將會繼續融合，旅客和貨物的雙向交流只會有增無減，把時間消耗在等候過關上，實在是相當不明智的。

主席女士，本人謹此陳辭，支持議案。

葉國謙議員：主席女士，小時候，每逢過年過節，不少市民也會揸着大包小包，穿着十套八套衣服，擠進緩慢的柴油火車，再擠進令人透不過氣的羅湖管制站回鄉探親。這些境況是香港市民的集體經驗。

現時羅湖管制站的人流每天平均有約 20 萬人次，假日則高達 41 萬人次，為了應付每年持續增長的旅客數目，政府已經在羅湖及落馬洲管制站進行有關的改善工程，分別於 2005 年及 2003 年完工。這是件可喜的事情，因為這項改善工程顯示政府肯面對現實，紓緩現時兩個管制站裏面的擠迫情況。但是，如果我們再細心看看改善工程的規模，便會發覺相對現時每年以雙位數字的百分比增長的旅客而言，其實工程的效用並不大，而我們對工程

的效用也不要太樂觀。單靠對現有的口岸設施修修補補——我強調是修修補補，但在邊境禁區的政策以至本港發展方向的視野不變的情況下，即使不斷地進行改善工程，增加的一點兒處理量，也只會被一下子消化掉。

隨着全球一體化和區域性分工，以致各國須重新定位，以及隨着國家經過二十多年的開放改革和加入世界貿易組織，全球有不少資金會流向內地沿海或內陸地區，帶動內地高速發展。以珠江三角洲為核心的華南經濟圈，其實已經漸漸站穩陣腳。香港早已不再是內地面向世界的唯一窗口，當內地努力地追求卓越的同時，外資亦逐漸掌握在內地的營商之道。其實，世事多變，滄海變桑田，香港卻是原地踏步，只懂得着眼於深圳河以南的地方，最終會墮入邊緣化的命運。

最近，香港特別行政區政府大力推動基建項目，但邊境禁區的政策卻毫無改變，所以令完善的公路網變為一條“倔頭”公路，難以與珠江三角洲的公路聯網，令香港在華南經濟圈的發展缺席。廣東省早於 10 年前已向香港提出興建粵港澳大橋和增設蓮塘口岸的建議，可是，港府多年來未有積極回應，使我們的夥伴逐漸失去耐性，放棄與我們合作。最近，廣東省方面積極探討深圳與珠海之間的過海隧道項目，珠江三角洲輕軌鐵路網計劃亦已初步制訂。這些大型的工程有一個共通點，客觀地說，便是“飛起”了香港。以珠江三角洲高速度發展來看，如果我們仍然堅持採取保守的態度，便會與現時最熱門的節目世界盃一樣，有些隊員被球證出示紅牌趕出場，而香港也會被出示紅牌趕出場。

羅湖口岸礙於邊境的禁區政策，周圍大片土地一片荒涼，市民幾十年來過關，只是依靠九廣鐵路和一條羅湖橋。由於鐵路須在晚間進行日常維修，即使羅湖 24 小時通關，市民也只會行路上深圳。如果能夠將現有的吐露港公路連接到羅湖，在現有的管制站旁“複製”多一個能夠容納專利巴士，以至私家車也能夠到達的口岸，再與深圳方面好好合作，旅客的處理量便可以即時倍增。同時，何不在管制站旁“複製”一個羅湖商業城，大做名牌貨和金飾生意；相信只要我們動動腦筋，一定可以出現一個很有朝氣的新地區。因此，如果我們不再執着於過時的邊境禁區政策，“過關難”其實又怎會是一項問題呢？邊境禁區的發展潛力，又怎會只限於興建一座超級監獄呢？

邊境禁區的政策源於殖民地時期，港英政府對中國採取不信任的態度，再加上戰後幾次接連不斷的難民潮，因此邊境禁區一直扮演着緩衝區的角色。現在，香港已經回歸祖國 5 年，內地人民的生活亦日漸富足。所以，邊境禁區的存在價值理應要作重新的評估。繼續維持着一大片禁區，只會為香港的發展自設關卡。

在這裏，民主建港聯盟所提出的議案，便是為了要促請政府放下思想的包袱，局部開放邊境禁區，積極地研究和落實增設口岸的計劃，帶領香港投向中國經濟發展的美好明天。

主席女士，我謹此陳辭。

胡經昌議員：主席女士，今天的議題是“過關難”，但我在準備發言稿時，發覺除了“過關難”外，議題是可以延展至“難過關”和“關難過”的。這3個配搭是適用於不同的情況、不同的措施和不同的受影響人士，我將會在稍後發言時逐一申述。

剛才涂謹申議員提到將來可以使用智能身份證縮短過關的時間。我在上星期六參觀了在文化中心舉辦的紀律部隊展覽，即場親身試驗了那套全自動智能身份證過關模擬系統。雖然該套系統並非十全十美，因為我覺得替我拍下的照片似乎並不顯得我十分英俊，但我還是覺得相當不錯的。理論上，該系統的全部過程無須人手操作，估計可以節省不少人力，相信日後可以大大縮短過關時間。不過，雖然我們香港市民有智能身份證，但內地居民卻沒有，又或他們的證件不適用於我們的系統，因此始終無法解決內地大量旅客在同時段過關的問題。

引發今次辯論的主因，是上次在5月1日開始的“黃金周”，有大量內地旅客滯留邊境口岸的情況。所以，首要做的是檢討上次導致旅客滯留的原因。

根據有關當局的報告，上次出現旅客滯留邊境的主要原因，是由於一些香港政府難以控制的因素，例如有內地旅行團沒有依照正常的程序，預早提交旅客名單。當時香港政府已經立即採取緊急的應變措施，加派人手為旅客辦理過關手續，並特別破例派出職員，登上那些趕時間乘搭飛機離港內地旅客的旅遊車，沿途為旅客解決問題或辦理出入境手續。可見有關當局已盡最大努力解決問題，這是值得讚揚的。

但是，我們必須公平地評論整件事件。雖然香港政府在預計內地來港旅客的人潮高峰方面未夠準確，也可能是因為這是內地放寬香港遊名額後的首次長假期，因此出入境部門欠缺經驗，但這並非香港單方面的問題。雖然五一事件是一次單一的事件，但我認為仍有改善的餘地，希望當局在經歷上次的考驗後，在應付下次內地來港旅客潮時，能夠做好足夠和有效的預備工作。

主席女士，雖然我同意可以藉增加人手來縮短旅客的過關時間，但對於這樣做能否合理地分配香港經濟的整體資源，我卻有所保留。不錯，上次“黃金周”的假期有數以萬計的內地旅客來港旅遊消費，的確為香港的零售消費市場帶來一陣鼓舞，香港市民亦歡迎內地旅客繼續來港消費，不過，為了在1年只有三數次的黃金周假期內來港的內地旅客潮而長期增加人手，似乎並不符合有效地分配資源的原則，甚至可能會被市民投訴人手過多和浪費公帑。況且，根據上次的經驗，並不能把問題單方面歸咎於香港，即使再多的人力資源，也恐怕難以防止情況再次發生。我認為應該更好地善用現有資源，加強與內地部門的溝通和協調，適當地調配人手，這才是較理想的做法。

主席女士，改善口岸設施和提升口岸通關能力，當然可以為旅客提供最佳的服務，這是值得支持的，但是，大家也知道這些工作是一直在進行的，我亦很期望政府的邊境管制站改善工程可以加快完成，以配合越來越繁忙的出入境工作，這樣，日後便不會再出現“過關難”的問題。

但是，說到簡化出入境手續的問題，我認為必須很小心處理。因為從旅客的立場來看，手續當然越簡單越好，最好無須辦理任何手續，走過去便是，不過，基於保安和人口管制的理由，這關係到全香港市民的利益。我認為出入境手續可以簡化，但絕對不可以輕率，必須在方便旅客和保障市民安全之間取得適當的平衡。近年，不法分子越境犯案和女子來港賣淫的新聞屢見不鮮，所以向公眾發放不法分子和賣淫女子“難過關”的信息是很重要的。

主席女士，除了人手調配和政策制度的問題，基建網絡和交通運輸系統的配合也是十分重要的，否則，即使口岸設施再完善，但沒有適當的交通網絡，也只會出現“關難過”的情形，即使過了關，亦難通過，因為很難離開。

所以，在開放邊境禁區，完善直達口岸的道路網絡、多關口岸和開辦港深直通火車服務的問題上，除了檢視新界西北地區的道路系統外，也必須全盤考慮其他道路和鐵路網絡的支援和配套，包括連接的公路和交通設施等，是否足以應付有可能增加的負荷，以免出現集中運用大量資源來興建一些大型基建設施，但卻忽略了其他支線網絡配套的問題，以致出現資源錯配的情況。

主席女士，雖然我同意原議案和修正案的各項建議，因為理論上這些建議全部也能提升口岸通關的能力和改善旅客過關的安排，但在實際運作上，卻要面對資源配套的問題，因此，是否完全合適，仍有待進一步深入研究。

所以，我認為更好地運用現有資源、加強與內地部門的溝通和協調工作，以及盡快解決內地旅客來港旅遊的過關安排，是更實際和急須處理的問題，因為下次內地來港旅客的高峰期，即 10 月 1 日的國慶，很快便會來臨，大家也不希望看到上次大批旅客滯留邊境的情況再次發生的。

主席女士，我謹此陳辭。

陳婉嫻議員：主席女士，我相信“過關難”是香港近年較為熱門的話題，因為久不久在一些長假期裏，各關口便會出現一些很擠迫的情況。我看過有關數字後，覺得出現這些問題也不足為奇。舉例來說，如果我們以 2000 年的數字跟 1995 年的相比，會發覺當年有四千多萬人次過關，而近年則有過億人次。很明顯，有關數字的增幅高達一百零四倍。我相信由於兩地關係越來越密切，所以必然會出現這種情況。然而，我們看過有關數字後，發覺 85% 的過境旅客也是使用羅湖過關的，所以，很多時候，問題便會在羅湖出現。我們本來還有落馬洲、文錦渡、沙頭角和紅磡 4 個管制站的，但問題是，我們並沒有在這方面妥善處理一些問題。當然，落馬洲最近亦出現擠塞情況，這屬於另一個問題。

客觀上，隨着兩地交往越來越頻密，旅客人數不斷增加，出現這些問題似乎是必然的事，但如果我們向較深層次想一想，我們其實仍有些地方可供利用的，我現嘗試探討一下。

我剛才說過，85% 的旅客是經羅湖過關的，而經落馬洲的旅客只佔約 11%，出入境車輛則佔流量約 68%。我們看到文錦渡、沙頭角和紅磡管制站的旅客流量多年來也是沒有太大增長。至於偶然出現的擠塞，則是另一些問題，例如最近的黃金假期，便是由於海關不知道旅行社突然安排了過多旅客來港，以致弄得手足無措，那是另一個問題，我稍後會再談。我剛才提到，數個管制站的旅客人數多年來既然也沒有大增長，政府其實可以在我們現有的各關卡做好一點分流的工作，我認為如果這些地方能做得更好，是可以解決一些暫時性的問題。

主席女士，當然，要解決“過關難”的問題，讓旅客順利過關，必須有妥善的配套，包括鐵路網絡等。大家也知道，這需時很長，現時我所談的，是如何在短期內，即在這數年間，想出解決辦法來。我覺得分流是頗佳的方法。除了分流外，我覺得假期前的準備也是很重要的。我嘗試談一談這兩部分。

舉例來說，我們如何鼓勵旅客使用現時流量不高的管制站，以達到分流的目的呢？我覺得政府應多做點工作。我們且看看落馬洲管制站的使用率，其實只佔整體客量的 11%，長期以來，這數字也沒有大增加。落馬洲管制站現時有一大片禁區範圍，加上該站跟深圳皇崗口岸相距很遠，一般旅客從落馬洲管制站過關時，必須在禁區前乘搭一段車程約 3 分鐘，俗稱“黃巴士”的穿梭巴士前往。在落馬洲出境後，又要再乘搭約 3 分鐘車程的“黃巴士”到皇崗辦理入境手續。我們看到旅客須上上落落，十分麻煩，這可能涉及兩地的程序問題，也有人曾多次提及到對“黃巴士”的看法，以及“黃巴士”的營運問題。大家應面對這個困難，如果我們能夠針對這些問題，在兩地做好工夫，便會尋得解決辦法。我覺得可以善用落馬洲管制站，實施分流措施，以收分流的效用。

此外，我認為面對這些困難，政府可以參考澳門拱北關口的過關政策，取消禁區範圍，容許市民走路過關，也容許他們乘搭不同的交通工具過關，我相信這也是一個解決辦法。在我們的長遠規劃和配套完成之前，政府可否考慮採用這些辦法呢？

此外，我看到就現時的分流措施而言，政府應可考慮採取一系列措施，包括擴闊往落馬洲和文錦渡管制站的道路，保持車輛暢順，我覺得這些也是很重要的。很多時候，在這方面會出現一些問題。我也想說，要做好分流措施，不單止是我們香港的工作，更須得到國內政府的配合。如果能配合得好，我相信在分流上便能達致較好的效果，不過，一定要政府付出努力。

在談過分流的問題後，我想談一談假期前後出現的出入境高峰期。其實，很多問題也是在連續兩天假期、長假期或國內的黃金假期出現的。雖然我上次曾詢問局長為何在五一黃金假期會估計錯誤，但由於主席當時不容許我再追問（因為質詢時間是不容許追問的，局長回答了便算），其實，我想對局長說，我相信一定有人要為此事負上責任，因為海關接獲旅行社呈交的旅客名單原來只有很少，只有百多個。我不相信前往旅行社報名的旅客可以在今天報名，下午或晚上便來港；又或是昨天晚上報名，今天早上便到來的。假如海關與有關的業界能夠有較好的溝通，相信類似五一黃金假期的嚴重問題便不會再出現。我覺得海關和有關部門在事前做好準備工夫是很重要的，假如海關能跟業界一起做好準備，便可減少人為錯誤，不致令問題出現。我很擔心問題會一而再，再而三的出現，最後不知會否令我們千辛萬苦吸引到香港來旅遊的內地旅客，不願意再選擇香港作為旅遊點呢？我認為這是值得我們研究的。

還有另一項問題。雖然我們近來的邊防和海關在接待旅客方面做得較好，但等候時間太長，仍然是國內遊客對香港所表達的意見，我認為政府有關部門應做好這方面的措施；雖然說到外國旅行，等候數小時本來是很普通的事，但對香港這號稱效率甚高的地方而言，我覺得要旅客花上 1 天時間來回，便是難以接受的。所以，有關當局盡快簡化出入境手續，便很重要。

主席女士，我支持原議案和修正案。謝謝。

主席：是否有議員想發言？

譚耀宗議員：主席，我不打算作長篇大論的發言，只想談一談數點較具體的問題，而這些都是一些操作上的問題。很多同事剛才也提到以很多大型的規劃和基建等作出配合，這些都是很好的建議。既然保安局局長在座，我便多談有關操作性方面的建議，希望她容易處理。

有政府部門的人員告訴我，他們處理從內地到港的人士或旅行團時，手續頗為落後，例如現在已使用電腦，但不可以編印出旅客的標籤，如果可以的話，便只須把旅客標籤貼在其證件上，即可完成手續。現在的情況是，職員仍須根據批予該名旅客可留港的期限，如 7 天、兩星期、3 星期、3 個月等，人手計算至何日期屆滿，然後調校日期印章，在該名旅客的證件上蓋印。上述的工序可能需時一兩分鐘，如果把旅客總人數乘以這一兩分鐘，所花的時間會很驚人。在這方面，當局可否以電腦列印標籤來代替人工工序呢？我覺得這方面的花費不會太大，希望部門可盡快進行。

此外，現時落馬洲管制站正在改建中，聞說在 8 月份便完成，但未知可否依時完工，因為依照現時的進度，未必可以在 8 月份準時完工。現在該處一邊在進行工程，一邊又有很多旅客使用，情況有點混亂。一些外國旅行團乘直通巴士經落馬洲，旅客通常要下車攜同所有行李過境並進行清關手續。很多時候，旅客也會購物，他們攜着大小不一的行李或手提袋過境，情況十分狼狽。落馬洲管制站有別於機場，機場有手推車，旅客可以把行李放在手推車上進行清關手續，但落馬洲並沒有手推車可供使用，亦沒有服務員替旅客提行李。在外國，旅客只要付出服務費，便可獲得穿着制服和戴上帽子的搬運工人提供服務，替旅客搬運行李過關，但落馬洲並沒有此種服務。香港作為一個國際性的城市，旅客若首次來港，看到這樣的情況，必然會感到很詫異。政府說會在何時作出改善，這是後話；當局應針對當前的這些情況，設想怎樣解決問題。

我很擔心落馬洲的規劃會落後於形勢的發展和旅客的流量，因為落馬洲管制站在興建新大樓後，據說只可以處理四萬多人次的旅客，根本是一落成便到達飽和點，不能把問題解決。不過，我知道特區政府已開始重視這問題，所以現在由曾蔭權司長直接領導，帶領各個有關部門跟內地當局一起商討怎樣加快各項建設的速度，以及研究各種應變措施。

羅湖口岸的人流雖然多，不過，相對於落馬洲管制站，羅湖口岸輪候的地方還較為充裕。可是，現時的趨勢是，越來越多人喜歡使用落馬洲管制站，因為相對來說，交通費較為便宜；乘搭火車須花費三十多元，但在落馬洲乘坐“黃巴士”只花費 7 元。現在連內地旅行團也使用落馬洲過境，因為交通費較便宜。旅行團的收費也十分便宜，旅客花三數百元便可來港，而旅費當然是把交通費用計算在內的，所以有些內地旅行團便使用“黃巴士”過境。現時落馬洲管制站所面對的問題是，由於交通費較便宜，所以使用該處服務的人越來越多，但落馬洲又受到很多環境上的限制，例如落馬洲的檢查站只能容納 3 輛巴士的旅客，這些都是很大的問題。我希望局長想辦法找些資源，以便在較短的時間內實施一些可見成效的措施，盡快處理現時的問題。謝謝主席。

主席：是否有其他議員想發言？

（沒有議員回應）

主席：曾鈺成議員，你現在可就劉健儀議員的修正案發言。發言時限是 5 分鐘。

曾鈺成議員：主席，我很感謝劉健儀議員提出這項修正案，對我在原議案內所提出的數項建議作出了非常好的補充。實際上，開辦港深直通火車服務是民建聯長期以來十分支持的做法。劉健儀議員剛才在發言時，對這項服務所帶來的好處及其實施的可行性，作出了非常有力的說明，相信我亦無須增補任何意見。總括來說，民建聯支持這項修正案。

保安局局長：主席，我很多謝曾鈺成議員提出這項議案辯論和劉健儀議員提出修正案，以及有多位議員踴躍發言，向我們提供了很多寶貴意見。

香港特別行政區（“特區”）政府一向以促進口岸暢通為主要任務，特別是行政長官在去年的施政報告，以及財政司司長在今年的財政預算案中，均強調積極發展香港的物流和旅遊業，更凸顯粵港兩地口岸一定要做到“人便其行、貨暢其流”的重要性。

香港和廣東省，特別是珠江三角洲地區一脈相連，粵港兩地的經濟相輔相成。如何提高口岸通關能力、促進內地和香港兩地之間人流、貨流，是我們的重要工作。這項工作非常具有挑戰性，因為過去數年，出入境旅客的數字不斷上升。在 2001 年，旅客總數是 1.497 億人次，與 1996 年的 9 970 萬人次相比，增長率達 50%。其中陸路口岸旅客的升幅更大，達 94.3%，由 1996 年的 5 489 萬人次增至去年的一億六百多萬人次，即去年經陸路過關往內地的人次高達一億六百多萬，單是經羅湖過關的已有 8 600 萬人次。5 年來的增幅是 94.3%，這升幅恐怕是全世界少見的。

根據規劃署最近發表的第二次跨界旅運調查報告結果顯示，來往粵港兩地的跨界旅客人數已突破 1 億，加上內地與本港在年初取消了內地旅客參加香港遊的配額限制後，對口岸通關服務的需求更是急劇增加。現時，羅湖平均每天的人流是 257 400 人次，紀錄中最高數字的不是在復活節，而是在今年 5 月 18 日，達 341 562 人次。落馬洲平均每天是 42 400 人次，紀錄中最高數字的是今年 3 月 29 日復活節期間，達 60 587 人次。各位議員提到很多過關的困難，我完全同意，但希望各位瞭解這數字急劇增長的背景。

另一方面，跨境車輛的數目亦大幅增長，由 96 年每天平均 24 347 輛增至去年平均 31 035 輛，增幅大約是 27%，主要集中在落馬洲。曾鈺成議員提出的議案的措辭，其實已全面勾劃了改善通關能力的藍圖。總的來說，這藍圖包括以下各方面：

第一，是比較傳統的措施，例如增加人手、改善口岸設施、延關和簡化出入境手續；而劉健儀議員提出的修正案建議將部分旅客分流至其他口岸（即深圳），也是改善口岸擠塞的一項措施。

第二，是一些比較新的思維，包括應用新科技和積極推動一地兩檢這創新的通關模式。

第三，是建議興建新的口岸和有關道路的網絡，滿足不斷增長的人流、貨流。

特區政府現時積極跟進的多項改善措施，其實與議員所提出的各點不謀而合。事實上，粵港兩地政府過去已在不同層面上互相合作，致力保持口岸暢通；例如由政務司司長及廣東省副省長共同擔任主席的粵港合作聯席會議，過往已就延長口岸的通關時間、增加過境車輛檢查通道，於選定口岸籌備實施一地兩檢等有助促進跨境人流和貨流的措施達成共識。部分有關措施實施後，亦深受兩地旅客和市民的歡迎。

首先，我想談一談政府在傳統措施方面所做的工作。在人力資源方面，政府不斷檢討及改善口岸人手的編制，以應付不斷增加的旅客量。當然，在增加資源的同時，我們也須審慎考慮調配資源，因為增加口岸人手的資源，肯定會對特區政府的經常性開支有很大影響。話雖如此，在 2001-02 年度，入境事務處（“入境處”）在跨境口岸增加了 117 人，在 2002-03 年度則會再增加 76 人。在 2002-03 年度，香港海關（“海關”）會在羅湖口岸增加 33 人，並會在落馬洲管制站第二期擴建工程完成後再增加 45 人，負責操作兩座 X 光車輛檢驗大樓。

除了增加人手外，前線作業部門會在繁忙時段及出入境高峰期主動靈活調配人手，盡量開放主流方向的所有櫃位，例如在長假期和出入境高峰期，各部門會在其他組別抽調人手到前線，也會取消前線人員的休假，從而提高櫃位的開放率，提升口岸的通關能力。在長假期期間，民安隊也會協助管理人潮，這樣可令入境處騰出更多紀律部隊來支援櫃位的工作，應付節日假期增加的人流。我相信這點跟胡經昌議員剛才所說的不謀而合，因為我們在應付出入境高峰期時，應採取較為靈活的方法，而不應為此而編配過量的人手。

靈活調派人手包括重新編排值勤表，以及減少或取消入境處人員在繁忙時段的用膳時間。也許各位曾看過報章報道，我們其實已更改編更時間，同事將會更辛苦，他們在 7 小時的值勤時間中，是沒有休息時間的；換句話說，同事要在當值 7 小時後才可以用膳。報章也曾報道這項消息，並認為入境處的管理已達致“慘無人道”的境界。透過這些安排，羅湖和落馬洲管制站櫃位人員數目於黃昏繁忙時段可以提高 10% 及 32%。

另一項傳統措施，是延長通關時間。各位也知道，我們在去年 12 月 1 日開始延長和統一羅湖和落馬洲／皇崗兩個口岸的通關時間，即由上午 6 時 30 分至深夜 12 時。根據過去數個月的經驗，旅客並沒有在延關時間大量增加。

在貨運方面，落馬洲／皇崗口岸已於去年 12 月 1 日起，在晚上 10 時至 12 時加開 3 條南行及 1 條北行通路，供貨車使用。至於午夜 12 時至早上 7 時，則仍然維持南北各開放 1 條通道的安排。在今年首季，每天晚上 10 時至翌日早上 7 時的平均貨車流量是 1 050 架次，較去年第四季的 942 架次增加大約 11%。

在改善口岸硬件設施方面，政府也不遺餘力。我想藉此機會多謝各位議員支持政府改善羅湖管制站大樓的工程計劃。我們會全速進行這些工程，包括擴闊通道、擴建離境大堂和加設櫃位等。我們希望在明年年初開始至 2005 年分階段完成各項大小工程，這些工程配合九廣鐵路（“九鐵”）公司各項改善月台和車站大堂計劃，將有助紓緩羅湖管制站目前的擠塞情況。

譚耀宗議員剛才提及落馬洲管制站目前很多不符理想之處，其中一個主要原因，當然是因為落馬洲正進行改善和擴建工程。落馬洲第二期改善計劃的多項工程於今年下半年開始，至明年會陸續完成，其中包括增加更多入境處櫃位及改善貨檢的設施。工程完畢後，可以全面開放南北行共 24 對檢查站及配套措施，令旅客在過境時更有效率，相信也會更為舒適，因為屆時管制站的布局將會改善，而旅客在下車後也可使用自動行人輸送帶到達管制站。

在簡化過關手續方面，入境處也不斷推出新措施，其中一項是簽發電腦可讀的回港證及簽證身份書。去年 10 月，入境處已開始簽發電腦可讀的回港證，也計劃在今年年底前簽發電腦可讀的簽證身份書，這些電腦可讀的證件，可減省以人手輸入資料的時間。

此外，入境處多年來亦與內地有關單位聯絡，希望他們盡快推出電腦可讀的往來港澳通行證，即雙程證。內地已於今年 1 月開始在江蘇省簽發電腦可讀的雙程證。5 月下旬開始，廣東、福建及山東省份亦開始簽發電腦可讀的雙程證。屆時，持這類證件人士的過關時間將會大幅度縮短。

透過以上措施，我們縮短了跨境口岸的過關時間，例如去年羅湖口岸有 83% 的旅客可於 15 分鐘內完成過境手續。其實，在今年首 3 個月，有關數字已提升至 86%。

在貨運方面，海關的同事已於今年 3 月開始分階段簡化清關程序，配合今年 6 月於各管制站安裝的自動汽車識別系統，載貨車輛的清關時間將會由原來每架車輛 45 秒減至每架車輛 30 秒。

至於劉健儀議員在修正案提到開辦港深直通火車服務，我們在徵詢運輸局同事的意見後，有以下看法。

現時東鐵羅湖列車的班次大概是 5 分鐘一班；而每列車可載 3 750 名乘客。東鐵是有足夠的載客量以應付過境旅客需求的。

過去，九鐵公司亦有開辦紅磡至羅湖的直通車服務，但因市民對這項服務的需求不大，所以這項服務現已停辦。

政府亦曾於去年年底與深圳有關部門商討，研究可否引入由紅磡至羅湖的定期特快火車服務。結論是，鑒於深圳羅湖口岸的出入境設施和旅客處理量的限制，仍未適合引入有關服務。我們會於今年稍後時間，待羅湖口岸改造工程完成時再作檢討。至於可否有直通火車往深圳火車站，這存在技術性的問題，因為根據內地當局透露，深圳火車站目前根本沒有足夠地方設立一個口岸。

在新思維方面，我們會引用新科技，包括有議員剛才提及的自動過關系統。待入境處在明年年中開始為全港市民更換智能式身份證時，我們便會推出自動過關系統。我們相信該系統可在 2004-05 年度開始實施。此外，入境處亦會在引入旅客自動過關系統的同時，盡快推行車輛出入境自動化檢查系統。

在貨運方面，香港海關會於本月開始，分別在落馬洲、文錦渡及沙頭角管制站的海關檢查亭安裝車牌自動識別系統，此系統將減省以人手輸入車牌的程序，縮短車輛過關的時間。

海關亦正積極研究電子數據聯通道路艙單系統，令業界可透過電子方式，預先向海關呈報陸路貨物艙單，以便海關能預早進行清關手續，減省車輛在海關檢查站的停留時間。

一地兩檢是我們以新思維來改革現有的通關模式。在第五次粵港合作聯席會議上，粵港雙方達成共識，並在中央政府和有關部門支持下，粵港兩地積極研究如何在皇崗及深港西部通道的新建口岸落實一地兩檢模式的通關安排。

雙方已經成立專責小組，港方由我本人牽頭，而內地則由國務院港澳事務辦公室交流司張良棟司長牽頭。雙方已經舉行了多次會議，對推行一地兩檢進行了深入的討論和研究。雙方在重大的原則性問題及執行方案方面，包

括場地布局及改造，已有一定的默契和瞭解。當然，最後的共識如何，雙方仍須再作進一步磋商和研究。我們承諾會在時機成熟時向立法會進一步交代有關詳情。

目前，雙方的共識是先在皇崗口岸實施一地兩檢的試驗計劃。正在考慮的構思是利用皇崗口岸的車港城及現有深圳旅檢大樓分別作為旅檢南行及北行的場地。雙方專家正努力研究實施這方案的細節。實施這個方案可以解決香港口岸場地不足的問題，亦可以將落馬洲管制站大部分的客車分流到皇崗進行兩地的清關手續，這便可騰空落馬洲管制站所有檢查亭供貨車清關使用，改善該口岸在繁忙時段的擠塞情況。

我們亦正透過不同小組與內地同步研究在深港西部通道實行一地兩檢。粵港雙方的目標是在 2005-06 年新的口岸建成時，便可以在那裏落實一地兩檢的通關安排。屆時，實施的範圍將包括客檢和貨檢。

在司法管轄問題方面，雙方都同意港深之間的管理範圍應避免有交叉重疊的地方，以免造成司法上的混淆不清。總的方針是在皇崗口岸劃出指定的地區，給特區按香港的法律管理。在這個範圍之內，只會有港方的人員執法，但由於這個由香港管理的特定地區是在香港境外，所以我們必須透過立法程序，修改法例，賦予港方人員境外執法的權力。在現階段，我們已經與律政司展開修改法例的一些準備及前期工作。當我們與內地有關部門達成共識後，便會盡快向立法會匯報有關修訂法例的詳情。

此外，我們除了須有議員支持修改法例外，也須得到資源方面的支持。我們預計有需要向立法會尋求撥款，才能實施一地兩檢，因為整個計劃要有一定的經費來進行在車港城必須的改造及裝修工程。此外，香港就使用位於深圳一方的特定管理區內的現有設施及土地，亦要審慎考慮如何與深圳方面達成適當的財政安排。各部門的專家現正研究和計算各方面所需的費用。我們希望能盡快向立法會匯報所需的款項，希望各位議員屆時能支持我們的撥款要求。

至於多關口岸，我們很同意長遠來說，我們必須增建新的跨境口岸，以應付不斷增長的人流、貨流。

在未來數年，將會有兩個新的陸路跨境口岸落成，其中深港西部通道將會在 2005-06 年落成，而落馬洲支線將會在 2007 年年中落成。我們預計深港西部通道在 2006 年通車時，每天的汽車流量為 28 400 輛，而實際上，該

通道的容量可超過每天 8 萬輛。至於落馬洲支線，早期的處理量為每天 15 萬人，但可以再擴展至每天 30 萬人。當這兩個新口岸落成後，我們跨境口岸的處理能力相信可以應付一段較長期的需求。

為了進一步改善香港與內地之間的交通網絡，完善我們與廣東省的聯繫，政府有關部門亦正積極與內地有關當局商討，研究開闢連接香港、深圳與廣州的廣深港高速鐵路（區域快線）。在初步的構思中，這條鐵路快線可將現時 1 小時 40 分鐘的車程縮短至不足 1 小時。

特區政府現正進行一項名為“香港 2030：規劃遠景與策略”的長遠規劃研究。該研究的目的是為香港的土地使用、運輸及環境等問題制訂長遠規劃架構，為香港未來 30 年的發展路向提供指引。研究的其中一個重要課題，是長遠興建更多跨境通道的需要及時間性，並會考慮不同的路線方案。

至於開放邊境禁區方面，我們認為禁區政策與今天討論的解決通關問題並沒有直接的關係。現時，市民或旅客經邊境管制站過境來往香港與內地，是無須向警方申領禁區通行證的。因此，禁區政策並非妨礙口岸暢通及效率的因素。當然，有議員提到九鐵只有一條鐵路，而且使用頻繁，為何不可以開闢多些道路，開辦多些小巴路線，以及在邊境範圍劃些新路來過境呢？問題是，無論有多少道路也好，我們處理過關的能量始終是取決於我們口岸處理旅客或車輛的能力。因此，開闢多些道路也不一定能解決這問題。但是，在落馬洲方面來說，我們明白目前限制落馬洲／皇崗處理客運的一個因素，當然是連接落馬洲及皇崗的橋面的負荷問題，所以我們計劃在今年下半年擴闊連接落馬洲及皇崗的橋面，使它可容納三線行車。況且，我們亦計劃擴建落馬洲管制站北行車輛輪候區及改善新田交匯處。

當局在現階段沒有計劃全面取消禁區政策。政府肯定邊境禁區在維持特區邊界線完整及內部保安方面，發揮很重要的功能。

我們留意到社會人士對禁區政策有意見。保安局亦同意因應邊界保安考慮、社會需要、土地使用及本土經濟發展，我們應覆檢禁區的覆蓋範圍。

現正進行的“香港 2030：規劃遠景及策略”的規劃研究中，規劃署會探討邊境禁區的發展潛力；而旅遊專員亦將會聘請顧問，研究新界東北部的旅遊潛力，邊境禁區亦會包括在內。保安局會參與這些研究，協助提供有關保安安排的意見。

我想藉此機會回應數位議員提出的一些建議。舉例來說，涂謹申議員和楊孝華議員均提出我們可否效法英國或美加的做法，簡化檢查程序而實行不檢出，即不作 **departure clearance**。十多年來，多位財政司司長也曾提出這項建議。很明顯，這是一個節省資源的方法，應可減少一半工作量。我剛才留意到胡經昌議員不太同意這種做法，擔心會影響保安工作。我們經多次考慮，以及跟多位財政司司長討論過後，均認為不應草率取消檢出的程序。因為根據我們不斷跟外國的保安機關、出入境管理機關的聯繫和接觸後，知道加拿大不用檢出，是由於加拿大向美國的 **FBI** 提供了很多資料，美國有一套有關加拿大所要捉拿的人、旅客資料及出境資料。美國和加拿大的司法程序制度非常相似，有如兩兄弟一般，加拿大將堵截罪犯的工作交由美國進行，是完全沒有問題的。

至於美國為何不作 **departure clearance** 呢？根據我們的接觸，很多調查人員及出入境管制人員私下向我們表示，很遺憾現時已沒有辦法將時光倒流，因為現時要取得足夠資源作 **departure clearance** 已很困難。當然，去年九一一事件發生後，美國的 **USA Patriot Act**（反恐法例）其中一個重點，是增加大量資源以鞏固其北面（即加拿大）的邊境控制。其實，包括英國在內的入境處人員也知道，不作出境控制是有很大的保安漏洞，不過，他們可依靠鄰近國家協助逮捕罪犯，或將資料共用。

香港要維持“一國兩制”，而我們的司法制度跟內地的有很大的分別。我們跟內地目前並沒有移交逃犯或刑事司法互助的安排，相信取消出境檢制對打擊犯罪和跨境犯罪方面會有很大問題，也會打擊很多外國政府對香港特區維持“一國兩制”的信心。最重要的一點，相信涂議員也很明白，便是有關戰略物品的管制，如果我們取消出境管制，相信有些出口科技的大國，例如美國，將會感到十分憂慮。

最後，我想回應陳婉嫻議員提到在某一次會議中，我在回答一項口頭質詢時沒有時間回答追問的問題，便是在五一勞動節假期，很多旅客要等候多個小時才可以過關，是否有人應負責呢？不知道陳議員的意思是否指有公務員須負責呢？我們已深入瞭解有關情況。正如我當天答覆，入境處對旅客人數的估計是準確的，該處估計大約有 4 萬名旅客，問題之所以發生，是基於兩點：第一，有百多個旅行團來港，卻有數十個旅行團並沒有通報；入境處已不斷向香港旅遊業議會追討旅客名單，但該會並沒有向入境處通報，而有些旅行團也沒有預先提交名單，讓入境處進行預檢。第二，我留意到楊孝華議員和周梁淑怡議員均提到，當天內地放旅客過關時出現一個現象，便是將旅客集中一起放，即有所謂 **bunching** 的現象，集中在午後才放旅客過關，所

以令落馬洲口岸非常擠迫。雖然如此，當天入境處聯同海關和警務處可說是已竭盡所能，甚至可說是“出盡法寶”來處理人流。當時，有關部門已即時採取分流的方法，出動警員帶領很多車輛轉往文錦渡、沙頭角，甚至運送旅客到機場，因為有些旅客是過境到台灣的。其實，我們當天已做到人手操作通關，有些旅客更是在車上辦理入境手續，我們並送旅客過關。其實，我們當天已經“出盡法寶”了。

回答陳婉嫻議員當天的問題，其實我也很關注此事。在深入研究後，我認為政府部門已克盡責任，所以不應就此事負責。我們將來要做的，是跟旅遊界加緊聯繫。我相信 10 月 1 日的假期不會再出現這情況，因為旅遊界也深懂待客之道，一定不會令旅客在入境時遇到如此困難的情況。我們各部門和旅遊界一定會在 10 月 1 日長假期來臨之前做好聯絡工作，確保我們知道會有多少旅行團到來，並會安排足夠人手來處理到港消費的旅客。

換句話說，特區政府，無論是保安局，以及經諮詢後的運輸局和經濟局，也支持曾鈺成議員提出的議案和劉健儀議員提出的修正案。我們將會按照各位議員提出的方案，繼續採取傳統的改善措施，以及使用新科技、新思維的措施，希望能盡量減低過關的困難。謝謝。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：劉健儀議員就曾鈺成議員的議案動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

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

主席：曾鈺成議員，你現在可以發言答辯，你還有 40 秒。

曾鈺成議員：主席，我感謝發言的 19 位議員，亦感謝局長作出回應，雖然我不能夠完全認同局長的意見，例如局長表示邊境禁區政策與通關問題沒有直接關係，我是不同意這種說法的。議員發言的內容其實並不限於保安的政策，雖然我留意到主要官員問責制的安排上，經濟和運輸政策並沒有併入保安局中。不過，我希望議員在這些方面的發言內容和意見，均能得到有關部門聽取和重視。謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：由曾鈺成議員動議，經劉健儀議員修正的議案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

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

主席：第二項議案：生命教育。

生命教育 **LIFE EDUCATION**

黃成智議員：主席女士，我動議通過印載於議程內的議案。

主席女士，我今天這項議案，主題只有一個，那便是希望當局能夠推動生命教育。做好生命教育，便像是為青少年注射了免疫針，提升他們的能力，希望藉此改善青少年自殺、濫用藥物或使用暴力等行為。

代理主席李華明議員代為主持會議。

THE PRESIDENT'S DEPUTY, MR FRED LI, took the Chair.

究竟甚麼是生命教育呢？這其實是很複雜的。我知道局長本來在 7 時要參加“生命天使”的活動的。很抱歉，局長將失去今天參加的機會，但我相信局長日後還會有很多機會參加這類活動的。

“生命天使”是一項非常好的計劃，在香港得到了廣泛宣傳，但這項計劃只屬於推廣性質，希望所有人也能參加，與教育的目標不同。我們希望提倡的是生命教育。生命教育較一些計劃更為深入，範疇亦很廣泛，包括了生活教育、道德教育、倫理教育、兩性教育、公民教育、死亡教育、宗教教育等。其實，生命教育的宗旨是要讓人認識生命，然後是肯定、愛惜和尊重生命，包括自己的生命和別人的生命。

為何要推行生命教育呢？我們現在並沒有生命教育，那麼問題是否便很嚴重呢？其實也不是的。可是，現今社會上的現象，尤其在青少年方面，他們的違規行為、自毀行為都顯示了一個信息，那便是很多新一代的青少年不愛惜自己的生命。我們見過很多青少年因為感情或一些不開心的問題，割傷自己的手。我便曾接觸一位女士，她以前是一個小女孩，現在已長大成人，她整隻手都是傷痕。她告訴我說，割傷手的目的是要別人關心她。這種以殘害自己身體來令別人關心自己的行為，其實是不愛惜自己的生命。有一些青少年，在受到挫折時以自殺來逃避。我看到今天《蘋果日報》有一段報道，說有一名小女孩因為考試成績不理想而自殺，這是十分可惜的。又有一些青少年因為生活不如意，面對很多困境，於是借助藥物或放棄自己來逃避生命和生活。這些明顯地反映出青少年不懂得如何真正體現生命的可貴和價值。

此外，有一些青少年不懂得愛惜別人的生命。一些研究報告顯示，校內或街頭經常發生很多毆鬥、欺凌的事件，亦曾出現過青少年集體燒屍、強姦或毆打等情況。明顯地，這羣青少年是不懂得珍惜別人的生命。當然，這羣青少年得負上責任，我們不可以說他們沒有責任。可是，環顧社會四方八面的資訊，都是在標榜金錢與成就，期望青少年成績好、入讀名校。一旦父母離異或終日為口奔馳，沒有時間陪伴他們，這羣青少年便得不到好的照顧；他們有些會把精力放到自己的享樂上，好一點的，便把精力純粹放到功課上。老師們很辛苦地完成了一些課程和教學工作，但在他們朋輩之間，我相信很多時候當他們談及生命意義時，可能會被人嘲笑，着他們談別的話題好了。

青少年身處的環境，只會令他們懂得追求外在價值，很少機會是幫助他們深層思考，究竟生存意義和生命價值是甚麼。由於他們對生活或生命認識不深，根基不穩，所以很多時候便很難抗拒這些誘惑。推行生命教育，便是希望為這羣青少年建立一個完整或值得他們跟從的生命價值觀。

我們今天的辯論，並不是要批評現有教育制度不足，或有甚麼地方做得不好或有所缺乏，我們其實是希望能夠將現有處境提升，或將之做得更好。學校裏其實有很多生命教育的元素，例如班主任課、早會、成長課、常識課、公民教育、宗教科，還有突破機構最近為政府研究和推行的“成長的天空”計劃，以及將於 9 月開始實行的小學輔導計劃。教育署聯同很多社會服務機構亦準備了不同的教材套，例如“點做至好？”的道德教材套，以及“法理情”的倫理宗教科教材套。不過，很可惜，在推行這類工作時，很多時候若非只是集中在某類型的青少年身上（即不夠廣泛），便是只設立了這些教材，在跟進的過程中卻不能貫徹。

舉例來說，在以成績為主的教育制度中，這些科目無可避免地會被邊緣化。如果同學的成績不理想或課程未能完成時，班主任或其他科目的老師都會先教授好本身的課程，把有生命教育元素的課程擱置一旁。有些老師是想推行生命教育的，但由於工作壓力太大，所以便沒有充足時間作準備。例如早會是大家輪流負責的，這些都是額外的工作，所以，老師很多時候也是很難作出有系統的安排和投入太多心機。

很多時候，教育署和社會服務機構即使把這類教材寄到學校，也只是放着封塵，因為老師已有太多“正式”的課程要完成，沒有可能抽出時間做功課以外的工作。“成長的天空”現時其實也不是由老師推行，而是由很多志願機構和社工幫助推行。可是，“成長的天空”的服務對象只限於一羣有問題的青少年，為他們進行評估和跟進。我們看到，學校裏現有具生命教育元素的教材，根本是不足夠的。

現時的教學課程內，很多時候根本是含有生活信息或生命教育元素的，例如我兒子讀一年級時，有一課中文課是“我愛爸爸”、“我愛媽媽”、“我愛家庭”，但很可惜，學習重點並不在於“我愛爸爸”或“我愛媽媽”，而是“我愛爸爸”這數個字怎樣唸、怎樣寫、怎樣默，以及在字典中應查哪些部首。至於如何實踐“我愛爸爸”、“我愛媽媽”，怎樣“愛”，則是無法在課堂上容易學到。幸好，透過我和我太太的關注，我兒子也懂得“愛爸爸”、“愛媽媽”。

在這些科目的背後，其實並沒有一套整體教學目標和理念，都是較為零散，沒有一個貫徹所有科目的宗旨；老師只是透過本身預備好的教材教導學生。由於各個科目均由不同的教育人員獨立安排，所以便不夠系統，很多時候甚至會重複，浪費資源，成效亦不顯著。

所以，推動生命教育應從兩個範疇討論。第一個範疇是，我們要推動有生命的教育，在現有的教育課程或制度中，加入有生命教育的元素。這樣，無論是教哪一個科目，老師也可引入生命教育元素，讓同學明白生命的意義和價值。第二個範疇是，我們希望把現有課程——例如公民教育課、班主任課或早會等——整合起來，加入生命教育，有系統地、有目的地、按部就班地推行，這樣便更可將生命教育貫徹在整個課程內，加以實踐。

我剛才也說過，香港其實是有這類型的工作，但相信現時在推行方面是有困難。所以，希望政府能夠考慮一方面把生命教育的課題滲透入所有科目內，另一方面亦可設立一些課程來加以推行。

其實，推行生命教育會遇到很多困難，而我相信在執行時亦會出現不少問題。舉例來說，我們現時想設立很多科目，但老師已沒有時間或已感到很大壓力。其實，很多老師告訴我，他們也想認識生命教育，因為他們的生命也受到威脅。如果老師不參與這個過程，我們又覺得這似乎是憑空想像，落實時會出現困難。所以，我們希望可增加校內資源，讓老師有較多空間，由一些老師負責統籌生命教育，以便能在課堂上和活動中加以實踐。

同樣重要的，是教材的問題。現時，香港只有很少數真正有系統的生命教育教材，但在台灣的書局，卻是隨隨便便也能找到數本與生命教育有關的書籍。事實上，台灣的課程是分為 12 年，每年也會推行一個完整的課程，共推行 12 年，讓小一至高中的學生都能學習到生命教育這個課題。所以，我們希望政府能盡量為香港的學校和老師開設這個課程，讓他們能夠有系統地教授生命教育。

最後，我們希望政府亦嘗試統籌生命教育工作，例如設立資料庫或資源中心、聯絡不同院校和不同專業、制訂教材，讓有興趣參與或已在推行生命教育的學校能夠掌握更多資訊。

台灣在這方面已做了 10 年工作，但只是在過去數年才較實質、嚴謹地推行。尤其在九二一大地震後，台灣人民開始明白到生命是何等薄弱，於是便將生命教育納入中學、小學，讓更多學童能夠掌握生命，掌握生命教育的真諦。所以，我們希望香港政府亦可學習香港鄰近地區，拿出決心來推薦生命教育。

代理主席，我謹此陳辭，提出議案。

黃成智議員動議的議案如下：

“鑒於青少年自殺、濫用藥物、使用暴力等問題嚴重，本會促請政府針對有關現象採取措施推動生命教育，包括發展完整的多媒體教材、培訓教師及提供其他配套設施，以便透過中小學課程及活動，有系統地教授青少年處理問題的有關知識和技巧，以及培養積極正面的人生觀，加強青少年面對困境的能力。”

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：黃成智議員動議的議案，予以通過。

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

我現在請楊耀忠議員發言及動議修正案。

楊耀忠議員：代理主席，我動議修正黃成智議員的議案，修正案內容已印載於議程內。

代理主席，自殺、濫用藥物、使用暴力等問題，在青少年當中尤為嚴重，相信這是與不少青少年對生命意義的看法出現偏差有關。他們面對報章天天圖文並茂，報道自殺、濫用藥物的新聞，漸漸對生命的價值、人生的意義、人與人的關係、人與大自然的關係，感到模糊不清，甚至被引入歧途。有些青少年在學業、家庭方面遇到問題時，習慣利用藥物麻醉自己，逃避現實，而不想辦法解決；有些可能以自殘的方法，將對社會、家人的不滿情緒、怨氣，向自己的身體發泄。更有甚者，是部分青少年遇到挫折、感情問題時，不單止不懂向外求助，反而以為了卻生命便可以解決問題，結果引出幕幕令人心酸的人間悲劇。以上種種，均反映出青少年完全不明白生命的價值。

這些現象既令我們感到憂心，亦令我們相信，只有透過社會各種服務，盡快向青年灌輸正確的生命價值觀，才可以令他們懂得愛惜自己和別人生命的重要性。有關工作應包括：在學校課程中，加入生命教育的學習活動；在家長教育中，強調關心家人、加強親子關係；在宣傳活動中，帶出珍惜生命的信息；在支援和輔導方面，協助個人掌握解決困難的技巧。

民建聯提出修正案的目的，是因為我們認為，學校生活只是青少年生活的一部分，當然是一個重要的部分。青少年的想法和所吸收的知識，往往是被學校以外的人和事物所影響，例如家人、朋輩、經常流連的地方，都是他們學習的對象和場所。因此，生命教育是不能單靠學校，還要靠社會、家庭、志願機構各方面配合，通力合作，才能獲得成功。例如，有些同學很喜歡上課，他們亦很容易吸收從學校學到的知識，所以我們絕對贊成，在學校課程和活動中加入生命教育，以便讓青少年懂得處理問題，培養正確的人生觀。不過，正如大家都知道，生命教育是不能單靠說話，否則便流於說教式，還須強調要感受、要體會。所以，生命教育不能局限於學校，而必須透過各社會層面，例如志願團體、家庭教育等全面推行。

我們認為，生命教育還要有針對性，並要從多方面入手。一個充滿愛心、和諧的家庭，對子女的成长有正面影響，即使子女遇到問題，他的家人都會成為聆聽者、最終的支持者。相反，一個充滿怨恨、受情緒主導的家庭，子女只會將遇到的問題藏在心裏。早前，有志願機構發起“生命天使”的招募計劃，社會各界反應熱烈。原來，最佳的生命天使是自己的家人。所以，促進親子溝通、提升親子關係，是家長教育的核心內容。生命教育要在家庭中推廣，先決條件是要建立溫馨、和諧的家庭。青少年如果能在家中感受到愛和接納，才會明白生命的意義。在家長教育中，家長懂得增進兩代的溝通能力，發揮互相支持、互相補足、互相鼓勵的作用，生命教育才會變得更貼身。

此外，針對部分青少年易受年青偶像、朋輩影響，相關的宣傳計劃更值得推廣。這些宣傳推廣活動，例如音樂會、演唱會、嘉年華會，是青少年樂於參與的活動。所以，政府當局可以考慮資助這些活動，主題是珍惜生命，在這些活動中，邀請受歡迎的歌星、明星向青少年傳達珍惜生命、遠離毒品、尊重別人的正面信息，並且潛移默化地強化這些信息。

此外，在支援和輔導工作方面，亦可加入珍惜生命的元素。在家庭預防工作上，我們有 14 支家庭支援網絡隊，能夠為 6 700 個危機家庭服務；另亦有多個綜合家庭服務中心，舉辦各項義工培訓、外展和教育服務、發展、互助小組等。我們亦有 24 支外展社會工作隊，多間兒童和青年中心和學校社工，為不同類型的青少年服務。我們應好好利用這些已建立的網絡。有部分青少年未能從老師和父母方面體會生命，亦不清楚自己走的路是否正確，所以，任何能夠接觸他們的服務單位，應該向他們灌輸積極的生命意義，從旁協助他們面對困難，培養他們對抗逆境的能力。

生命教育在外國已經開展了多年，澳洲設有生命教育中心，美國亦有各類型的培訓計劃，幫助弱勢社羣對抗逆境、預防濫用藥物及提升解決困難的

技巧。台灣的教育部成立了推動生命教育委員會，該委員會亦肯定了生命教育對個人成長的重要性，並建議生命教育由學校推廣到家庭和社會。現時，香港經濟不景，失業率高企，不少市民背負着沉重的生活擔子，家庭摩擦和悲劇一觸即發。我們認為，現時是推廣生命教育，並且大力推廣的最適當時候。

我謹此陳辭。

楊耀忠議員動議的修正案如下：

“在“以便透過中小學課程及活動”之後加上“、家長教育、宣傳計劃和加強支援與輔導服務，強化學校、家庭和社會的角色”。

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：楊耀忠議員就黃成智議員的議案動議的修正案，予以通過。

張文光議員：代理主席，香港是一個不快樂的城市，香港的學生很多也不快樂。

不快樂當然有很多原因：功課壓力太大，父母期望太高，學校要求太嚴，戀愛煩惱太多。少年十五二十時，不快樂大過天。一如《小王子》的埋怨那樣，成人永遠不覺得孩子的事情很重要。

學生自殺的周期，便是不快樂的周期。我曾經根據這數年的數據，進行了一個學童自殺的小研究。學童在長假期的自殺率較低，在考試期間的自殺率則較高；小學和高中的自殺率較低，初中的自殺率較高。這大抵說明了，學童自殺的共通之處，便是青少年遇到各種各樣、不大不小的矛盾和鬱結，積累而成抑鬱，無法抒懷，無人傾訴，自覺無路，終於尋死。越來越多研究顯示，不快樂可以產生抑鬱，而抑鬱症是自殺的最重要原因。

一位心理專家告訴我，有自殺傾向的孩子，自我形象非常低落。也許在孩子的生命中，沒有真正感受過家庭的溫暖和愛，沒有在學校得到過成功和讚美，最多只能在朋友中得到慰藉。然而，朋友的情況可能比他更糟，慰藉有時候會變為同病相憐。當然，像月前發生在長洲，最令人震撼的一宗學童集體自殺案，3個學生將集體尋死當成集體旅行，買藥買炭，租度假屋，將生命視作輕塵，也是極為罕有的事。此外，還有更震撼的家庭集體自殺案，或父母走向絕路前，先殺死自己孩子的慘劇，都令人髮指得難以置信。

黃成智議員認為，香港須有生命教育，讓孩子和父母都珍惜生命，我完全支持這項建議。不過，我仍然覺得，生命教育不應只在學校進行，還應在家庭進行。畢竟，課程不是生活，生活重於課程，家庭是生活的第一線。快樂的家庭生活，便是最好的生命教育。我期望家庭、學校和社會，都能有着快樂、積極、樂觀和向上的氣氛，即使生活的抑鬱仍在，也可以消滅和淡化，讓孩子快樂地走過他的少年歲月。

儘管香港經濟衰退，生活迫人，但大家仍然要讓家庭活得樂觀和快樂。還記得“獅子山下”的歲月嗎？當時很多人居住在徙置區、排隊輪水、當童工、穿膠花，從這樣艱苦日子走過來的家庭，仍然有着很多溫暖和美麗的回憶，仍可鍛鍊出堅強奮鬥的一代人。今天，香港已經富裕，家庭反而空虛，父母和孩子顯得疏離，沒有同甘共苦的團結和快樂，只有不斷追求的物質和期望。

成人最容易犯的錯誤便是忘卻。父母和教師都曾經是孩子，但卻忘記了自己童年的希望和悲歡。陳奕迅有一首歌曲“**Shall We Talk**”，說出了青少年的心聲，歌詞說：“孩童只盼望歡樂，大人只知道期望，為何都不大懂得，努力體恤對方。”父母不懂得聆聽，不願意花時間與孩子溝通；孩子渴望快樂，感受不到父母在期望背後的愛。在父母與孩子之間，有着一道人為的高牆，令心靈不能相通。當困難來襲時，子女才發覺家庭是一個孤島，沒有可以傾訴的人，這是現代家庭的抑鬱症，也是學童自殺的深層原因。

陳奕迅有另一首歌曲叫“單車”，歌詞描述一個孩子，坐在爸爸單車後座，抱着爸爸的感覺，非常動人，歌詞說：“難離難捨，想抱緊些，茫茫人生，好像荒野。如孩兒能伏於爸爸的肩膊，那怕遙遙長路多斜。你愛我愛多些，讓我他朝走得堅壯些”。學童自殺已經成為社會的最痛，我們或許可以從“單車”中得到啟示，讓家庭成為茫茫人生的避風港，成為生命教育最堅強的後盾。

代理主席，我支持黃成智議員的議案，也支持楊耀忠議員的修正案。立法會常常強調分歧，但說到學童自殺和生命教育，是應該多點強調合作，讓社會收到更多積極的信息。謝謝。

楊孝華議員：代理主席，近年來，每隔數天便會有 1 宗關於自殺的報道，全部都是我們不想聽到和不想看到的；更令人憂心的是，尋死的人有年輕化的趨勢，年紀最少的竟然只有 7 歲。相信大家仍會記得，而有議員剛才亦提及過，在兩個多月前，有 3 名只有 13 至 15 歲的青少年，集體在長洲燒炭自殺，事件在社會上引起了極大的回響。

這些例子反映出，新一代的青少年對於生命價值並不瞭解，亦不知怎樣面對困難，所以才會衍生出許多不尊重、不愛惜生命的悲劇。自由黨認為，當局應從教育着手，在學校積極推廣生命教育，使青少年自小便能從教學中建立正面的人生觀，從而加強他們日後面對逆境的能力。

香港的教育制度，一向只偏重灌輸學術知識，更以考試作為主導的教學模式，顯然未能配合越趨嚴重的社會發展。近年推行的教育改革，始終未能有重大成效。

雖然本港的中小學，都設有一些非正規的生命教育課程，例如公民教育、通識教育、宗教等科目，但很可惜，這些課程都是“散修修”的，沒有一個統一的理念，枯燥及吸引力不大，學生很難領悟得到生命意義的真諦。所以，我們建議政府改革現行的課程，與學校一同編製更多生動有趣和多元化的教材，建立有關生命教育的資訊網頁，使生命教育能更有效地推行。

可是，如果只有政策和教材，沒有適當的師資配合，那亦是不行的。香港大部分教師都沒有接受過正統的生命教育培訓，如果要掌握正確理念，他們須修讀相關的課程。現時，在很多其他國家，例如台灣及不少西方國家，除了積極在學校推廣生命教育外，亦設有不同的師資培訓課程，教育署和其他教育學院可加以參考，因應香港的實際需要，制訂適合老師參加的課程。

另一方面，香港有不少已退休的教師，他們擁有豐富經驗和教學熱誠，自由黨甚至認為，如果有機會，相信他們是願意重返學校，與學生分享他們的人生經驗的。所以，政府可考慮與學校和其他教育團體緊密合作，鼓勵這些退休教師，以義務性質參與推廣生命教育。

當然，協助青少年認識生命的責任不單止在於老師，家長和社會亦擔當着相當重要的角色。青少年對生命意義的探索和追求，應該是時刻進行的，不應因為離開課室而停下來。

所謂家庭是社會安定的基石，家長如果能夠向子女灌輸正確的人生觀，並以身作則，用積極樂觀的態度面對困難，相信會有助他們解決成長中所遇到的問題或疑惑。此外，社會——特別是傳媒界——如果能夠營造出正面、積極的氣氛，對推動生命教育會是事半功倍的。例如早前有社會團體發起了一項名為“生命天使”的行動，傳遞關懷及珍惜生命的信息，得到社會廣泛的回響和市民大力支持，這便是很好的例證。

代理主席，改善日趨嚴重的青少年問題，推行生命教育，是刻不容緩的。自由黨認為，學校、家庭和社會（包括傳媒）應緊密合作，三合一攜手推行。本人謹此陳辭，支持原議案和修正案。

蔡素玉議員：代理主席，記得很多年前，從電視新聞看到一宗報道，大致上是說一些在第三世界國家生活的小童，閒來無事，很喜歡三五成羣跑到火車頂上，待火車開行時互相追逐。記者問這羣小童，為何親眼目睹朋友從車頂滾下喪命，卻仍然對這類等同自殺的死亡遊戲樂此不疲，他們在鏡頭前滿不在乎地表示：“生活實在太沉悶了！”直至現在，我依然記得當時感到的震撼。我不斷反問自己，生命真的是如此卑微嗎？

更令人遺憾的是，無論在經濟條件以至社會對孩子的照顧上，香港與上述發展中國家都可謂差天共地，可惜我們部分青少年對於生命的輕視，卻又與他們如出一轍。

人類是萬物之靈，但也是少數會主動結束自己生命的動物。有人堅持自殺可以是一種理性選擇，同時是體現行動上有真正自由的證據。不過，無論如何，當我們從報章上獲悉選擇自殺的，只是一些十多歲的學童時，任何人便都不可能相信他們的決定是經過深思熟慮的，也不可能認同他們有真正解決不了的難題，更不可能同意他們的決定是正確的。

稚子無知，年紀輕輕，未曾學“生”，竟然先尋“死”，怎不教人唏噓。可是，慨歎過後，始終要面對現實；悲劇一再出現，究竟向我們揭示了一些甚麼問題呢？

香港社會急速發展，新事物不斷湧現更新，步伐之快，即使成年人要追趕也有點力不從心，更何況是我們的下一代。活在這個資訊泛濫的年代，我們的青少年不是選擇太少，反而是選擇太多。表面上，他們對各項資訊都接觸得很多很廣，但種種事情都如過眼雲煙，轉瞬間又被其他新事物所取代，根本沒有時間消化和深思事情背後的意義。小小年紀，滿腦子已經充斥着各種迷思，如果得不到家人或其他人適度引導與解答，建立一套正確的人生觀，便很容易陷入困惑之中，無法自拔。再者，我們的社會物質豐盛，匱乏可謂未曾經歷，問題反而是樣樣都隨手可得。部分青少年長期浸淫在此，已經受到過分溺愛，缺乏能力和心理準備接受苦難，迎接挑戰，以致稍遇挫折便要生要死。

代理主席，如何協助我們的下一代走出困惑，重新認識及肯定生命的意義，培養他們對生命的尊重與關懷，都是刻不容緩的工作。

較為可喜的是，社會大眾已經意識到問題的嚴重性，並願意身體力行，付出自己的一分力，宣揚珍惜生命的信息。“生命天使”計劃推出不足 1 個月 — 剛才很多同事也提及了這個計劃，參與“天使”的人數便已突破 1

萬大關，而發起運動的信義會亦籌集到不少捐款，推行第二階段的工作，以深化生命教育的內容。此外，不少志願機構、關注組織以至宗教團體，都在不同層面提出一連串活動計劃，抗衡自殺的歪風。

當然，教育下一代正確認識生命，並非單單是個別團體的責任。政府當局除了要在學校積極推動生命教育外，也要利用這個機會，好好檢討一下為何我們的教育制度，會令學生只顧埋首於學業名次，對於社會上的人情冷暖，甚至自己的存在意義、生活目標，卻都統統拋諸腦後。

歸根究柢，父母的身教，最容易影響子女的思想行為。即使學校苦口婆心，不斷教導孩子要尊重自己、關懷別人、對生命建立一套正面的看法，但放學回家後，如果雙親的行為卻是處處向孩子示範，凡事都要以利字當頭，即使拔一毛利天下而不為，那麼，身處這種環境中，孩子耳濡目染，又如何不對學校所灌輸的一套，產生極大的疑問？世界瞬息萬變，要孩子能夠迎向社會的急速變化，便有賴家庭、學校及社會互相配合，協助孩子明確認識生命的意義，從而建立一套正確、穩固的價值觀，作為待人處世的基礎及參考。

代理主席，我謹此陳辭，支持修正案和原議案。

劉漢銓議員：代理主席，英國哲學家羅素說：“生命如蜿蜒於大地的江河，上流的青年時代狹窄而湍急，中流的中年時代寬闊而平靜，老年時代如江入大海，大海接納了江河，又結束了江河。”羅素此話，令人心曠神怡，但是，人的生命往往不像這樣富有詩情畫意。中國宋代方岳說：“不如意事常八九，可以語人無二三。”人生難免遇到這樣那樣的困難、挫折乃至苦難，所謂“月有陰晴圓缺，人有悲歡離合”，但中國傳統文化對此抱持達觀和積極的態度。例如，蘇東坡說，“俯仰百變，無足怪者”，意思是說對人生的一切變化包括對付逆境，都要以平常心對待，都應該“風物長宜放眼量”。明代小說《拍案驚奇》中有一句話，通俗地概括了中國傳統文化對生命的珍惜，又說：“留得青山在，不怕沒柴燒。”儒家經典《孝經》中說：“天地之性，人為貴。”這句話中的“性”，是“性命”，亦即生命的意思，這是強調人的生命，乃天地萬物中最寶貴的東西。可見自殺行為，與儒家文化傳統是格格不入的。

代理主席，儒家文化對生命的珍惜和堅持，與世界各國的優秀文化有相同之處。例如，《唐吉訶德》的作者說：“只要有生命，就會有希望。”法國散文家蒙田說：“即使擁有世界上所有的東西，也不能換來人的生命。”

英國文豪莎士比亞說：“為了懼怕可能發生的禍患而結束自己的生命，是一件懦弱卑鄙的行為。”西方文化中有關熱愛生命和反對自殺的論述，印證了儒家文化中有關生命哲學和生命倫理的普世性。

代理主席，自殺是人類心理、家庭、社會生活、人際關係、身體與精神等各項因素綜合而產生的一種社會病。從心理學觀點看，一個人面對困難壓力與挫折時，可能產生“一死百了”的想法。當挫折、失望、憤怒、哀傷、無助等情緒充塞一個人的心理，為求解脫痛苦，極易走上自殺一途。但是，人在傳統的人生觀、價值觀、文化觀與社會觀等的影響下，對自殺總有一種罪惡感和抗拒感，覺得自殺是對不起自己、也對不起家人和社會的負面行為。所以，優良的傳統文化，有助培養青少年積極正面的人生觀，也有助增強青少年面對逆境的能力。

自古以來，幾乎所有的社會制度、文化和正統宗教，除了對生命賦予最神聖的尊嚴外，也會譴責自殺是一種逃避社會責任的反倫理道德的異常行為。例如，天主教和基督教認為人的生命是天主所賜予，是神聖不可侵犯，所以任何人不可用自殺來剝奪自己的生命，否則便是反倫理道德和反天主的一種不可寬恕的行為。佛教也由於主張眾生輪迴轉生，所以，自殺並不能消孽，甚或是再造惡孽，無法完成永恆解脫，這樣做是有害無益，不值得嘗試。但是，比較起來，儒家文化有關生命哲學和生命倫理的思想，更合情合理與博大精深。所以，政府針對本港青少年自殺和其他戕害身心健康問題，應該考慮通俗化地宣傳和推廣儒家文化的生命哲學和倫理，作為推動生命教育的重要內容。

代理主席，本人謹此陳辭。

余若薇議員：代理主席，黃成智議員今天提出的議案，非常有意義。我認為推行生命教育的目的，不單止限於防止青少年自殺、濫用藥物，以及使用暴力等問題，從正面的角度來看，推行生命教育有助加強我們下一代對抗逆境的能力，能夠以積極的態度面對困難與挑戰；此外，我們亦要致力培養青少年對社會的承擔及歸屬感。

與上一代比較，現今香港青少年的物質生活已比較富裕，即使在一些不太富裕的家庭，父母即使自己要省吃儉用，亦會設法滿足子女的物質需要。然而，我們的下一代卻不見得生活得很滿足快樂。

香港中文大學在去年年底進行調查，訪問了七千多名小四至中三的學生，當中三成六有抑鬱症傾向；近三成間中或經常感到生存沒有價值；四分一的學生經常感到傷心及絕望。更令人憂慮的是，有二成四學生曾經考慮或計劃自殺，另有 4% 的學生更曾作出自殺的行為。

代理主席，每次在報章報道學童自殺案後，我的心情便十分沉重，慨嘆為何現時青少年的心靈如此脆弱！一直以來，我們的教育制度只是偏重知識的傳授，即使政府經常強調五育並重，現實的情況是，無論是生命教育或是公民教育皆未有納入正規的課程。有前線教師坦言，家長及學校普遍重視學業成績，加上課程內容繁重，教學要“追上 syllabus (課程)”已十分困難，更遑論推行生命教育！

事實上，政府近年已投入不少資源於學生輔導服務，例如一校一社工，以及為小學提供駐校心理學家服務等，然而，輔導服務主要是以個案形式進行，所接觸到的多是有明顯行為問題的邊青，又或是那些肯主動求助的學生。正如不少專家指出，不少自殺個案，都是發生在一些被視為學業與操行問題不大的學生，正正因為他們平日毫無跡象，很容易受到忽略！因此一定要透過正規課程，才能夠將珍惜生命、熱愛生命的信息，有效的帶給每一位學生。

代理主席，生命教育的內容必須追得上時代。現代社會的人際關係比以前複雜，青少年接觸到的資訊亦較以前廣泛，他們面對學業、家庭、朋友甚至兩性關係等問題，很多時候不懂得如何解決。因此，生命教育絕對不是單純的道德教育，只是教學生循規蹈矩便了事。更重要的是，要訓練學生解決問題的能力，以及以積極的態度面對不如意的事情。

教學模式方面，單是課堂的教授並不足以引起學生的興趣，教育署可參考台灣的經驗，透過小組討論、角色扮演、電影欣賞、辯論等多種模式，激發學生思考與反省問題。

此外，我也希望學校多些鼓勵學生做義工，甚至可以參考某些地方的做法，硬性規定學生做社會服務，讓學生能夠走入社區，瞭解不同階層市民的生活，亦建立對社區，以至香港的歸屬感。透過社區參與，學生的眼界得以擴闊，能夠以較樂觀的態度面對逆境，亦不會為一些小事鑽牛角尖。

楊耀忠議員的修正案與原議案的不同之處，主要是加入家長教育、加強支援與輔導服務等內容，而家長的參與正正是生命教育能否成功的一項重要元素。我想指出的是，以上各項建議其實都有需要由政府投入資源，尤其是

若要求教師參與生命教育，便得先為他們鬆綁，減輕他們在教學上的負擔，亦須提供一些正規培訓，使教師懂得如何幫助學生。如果我們能夠培養出懂得應付逆境、對社會有承擔的下一代，則即使多花一點錢也絕對是物有所值的。

代理主席，我謹此陳辭，支持議案及修正案。

何鍾泰議員：代理主席，近年，青少年問題日趨嚴重。青少年自殺、濫用藥物和使用暴力的個案有上升的趨勢，政府必須急謀政策。本人認為這些問題的根源與青少年對生命的態度有莫大關係，故此，如果要解決青少年問題，我們必須從這方面着手，向他們灌輸生命教育。

青少年自殺和濫用藥物的原因很多，但總的來說，本人認為與家庭問題、考試壓力和感情問題有莫大關連。有關家庭問題，本會在今年5月中已經進行討論。本人重申，家庭問題不單止是個別家庭的問題，而且是社會的問題，政府應該正視。至於考試壓力，香港政府應該檢討現時的考試和教育制度，避免給學生造成不必要的壓力。感情問題方面，政府可以鼓勵青少年跟朋友傾訴，解開他們心中的鬱結。青少年使用暴力，某程度上是受到傳媒影響，故此，政府亦要在這方面對症下藥，制訂政策。

代理主席，上述只是解決青少年問題的治標之法；治本之法，是教導他們愛惜生命。要達到這個目的，政府有必要推行生命教育。

青少年若能愛惜生命，便不會做一些事情傷害自己，包括自殺和濫用藥物等。本人認為政府可以從多方面推行生命教育，例如向他們灌輸生命的意義、生存價值和人生目標的重要性。政府可以一方面透過宣傳計劃，另一方面透過學校和家長的協助，來達到這目的。

生命是寶貴的，我們不應該因小小挫折而傷害自己。現時的青少年是香港未來發展的支柱，故此，政府必須提倡愛惜生命之道，以及教導他們生活的藝術，好讓我們能夠不斷培養出優秀的人才，為香港努力。

代理主席，本人謹此陳辭。

代理主席：是否尚有其他議員想發言？

羅致光議員：代理主席，一些同事提及生命教育的發展，以及台灣的經驗，我不想重複，我只想提出數點。

年青人自殺，在自殺問題的年齡組別中並不算高，與長者自殺率相比，甚至可說是相差甚遠。不過，如果我們要推行生命教育，始終要由年青人入手。相信生命教育除了可以減低年青人的自殺率外，長遠來說，也可達到整體自殺率得以下降的效果。

談到生命教育，我認為要看看有關的理念。究竟何謂自殺呢？（由於我的壞習慣使然，我要拋一拋書包。）在求學時，大家也知道一位著名的社會學家 **DURKIN** 曾講述自殺的兩大元素，一是社羣整合(integration)；另一是價值及行為的規範(regulation)。

有關規範這問題，並不一定是好或壞，太寬鬆或太嚴謹的規範，也可能導致不同類型的自殺。不過，整合這問題則非常清楚。如果一個社羣的整合較強的話，自殺率自然會低。對年青人來說，有兩個社羣對他們是最重要的，一是朋輩，另一是家庭。如果其中一個系統能提供整合，簡單來說，即是支援，自殺問題自然會減少。

因此，介入自殺的問題，亦應從社羣的角度來看，第一是家庭教育；第二是青年小組的工作。如果年青人能尋求與一些不同組別的人多作接觸，多元化的社羣可以令年青人的成長較為完整。多元化社羣的好處，是處理不同問題時，可以接觸不同的朋輩或羣體，他們獲得幫助的機會較高。如果只屬單一社羣，風險可能更高，因為如果年青人只接觸一羣朋友，而剛巧他們在某段期間各人都心情欠佳，例如因考試成績欠佳而情緒低落，他們自殺的機會可能會更高。因此，如何處理青年人在社羣和家庭的工作，相信是社會福利界及教育界必須合作處理的問題。

近期的研究通常會提到自殺本身是一個建構問題，即怎樣看自殺，是一個人與社會或社羣的互動，對自殺問題得出一種理解及做法，整合而產生出來。換言之，當我們經常提及一些問題，腦海中自然會有較深刻的印象。舉例來說，如果某段期間傳媒報道較多自殺事件，我們問一名年青人如果他考試不合格，被母親責罵，他會想到甚麼，很多人都會說自殺。為甚麼會這樣呢？因為這種建構過程，是人與社會的互動，他在那段期間吸收了多少信息。如果他吸收某種信息越多時，他的即時反應及聯想自然是那件事。我不知道大家有否留意，以往當人遇到不如意的事時，會說去跳樓；但現在很多人則會說燒炭。這正是社會信息向我們提供了處理問題的方法。

簡單來說，如果從心理學的角度來看，事實上要處理 3 個層次的問題，一是價值問題；二是情緒問題；三是行為問題。

剛才有很多同事提及價值觀、正面的人生觀、正確的人生觀及人生哲學等，我個人的反應是，我懷疑究竟這些是否可行。事實上，我們現時的小學及中學課本也有很多這類的講解，我們不可以說現時的課本沒有觸及正面的哲學及人生觀。問題在於這與學生的生活脫節。價值觀的最重要構成是體驗，而不在於閱讀課本。

怎樣才可體驗生命的意義呢？如果每個人只看自己的生活圈子及環境，便會非常狹窄。當他面對一種情況是超越了他過往體驗的範疇，他便會處於無助狀態。因此，如何協助年青人體驗一個全面的人生觀呢？最有效的方法是讓他有較多不同的體驗。究竟體驗甚麼呢？是其他人如何面對生命中的種種沖擊、如何面對生命中的種種挑戰及困境。貧窮的人如何生活？長期病患者如何生活？垂死掙扎的病人如何生活？一般年青人很多時候都缺乏這些體驗，他們必須經過這些對死亡及生活的體驗，才能有效地明白何謂人生。

情緒管理屬第二層次的工作。很多時候，當我們處於情緒波動或激動的状态時，激情會令我們不知怎樣做，甚或失控。這點不用我多說。

我剛才大致上也談及行為問題，行為是處理方法的學習。如何有效解決現時年青人所面對的各種問題，有不同的處理方法是非常重要的。因此，國際社會向傳媒提供了一項建議，便是當報道一些自殺個案時，除了詳細描述問題外，必須說明其他人面對相同問題時的處理方法，然後才報道自殺個案，而不是只針對該宗自殺事件。這樣做是希望年青人在面對問題時，不是只得自殺一個答案。因此，在這問題上，大家都要一同合作處理。

謝謝代理主席。

梁劉柔芬議員：代理主席，今天這項議案給予我們很多發揮的機會。我們今天可見，整個社會其實並非不關心青年人，可是，我們是否關心錯了，又或關心的方法是否正確呢？剛才我聽到羅致光議員的發言，使我感到彷彿返回大學年代般，聽到很多理論和學到很多學問。

我非常認同剛才數位議員所說，現時的年青人對抗逆境的能力非常薄弱。蔡素玉議員提到年青人現今的生活過於沉悶，我亦非常認同。代理主席，我只提出這兩位議員的說法，雖然今天也有很多議員發言，但我覺得就今天環境而言，這兩位議員的發言較為貼切。

其實，我原本沒有打算發言的，但當我回想起年青時，便不禁將自己當年的情況與現今年青人相比，看看有何分別。我發覺有一點很大不同，就是現時社工增多了，亦幸得羅致光議員和數位議員多年來努力教導、不斷培訓社工人才，可是，為何年青人還是逆方向而行呢？我們說年青人抗逆能力不足，而年青人又覺得他們的生活過於沉悶，當中究竟發生了甚麼事呢？

剛才羅議員提到社羣的整合——其實，我今天真的學習到一些東西，我真是很感謝他——以及整體來說，有甚麼可以啟發社會的互動呢？我覺得這是值得我們反思。另一方面，有很多議員提到“價值觀”之類，其實我覺得大家都帶出很多社會問題，但很多時候，討論只流於表面化，即一般只談表面，而沒有進行深入探討。我的一位好朋友是哈佛大學副校長，他曾問我，為何現今的香港人只會從單層次思想和從單層次看事物呢？我想這便是指摘我們的社會處事過於表面化。

如果我們看回頭，我們是否應問，一個小孩究竟有甚麼需要呢？我自己想，我把孩子生下來，將他帶來這個世界，我究竟知否他有甚麼需要呢？如果用回剛才提出的所謂“與社會互動整合”，那麼，在這個幼小生靈的成長過程中，他是否有需要找到一種“依傍”呢？究竟現時學校、社會和家庭能否向幼童提供這種“依傍”？但是，這種所謂“依傍”，並非涉及物質的問題，亦非多位議員所建議，由政府投放多些資源而達致的。我認為現時投放的資源已夠多了。大家不妨看看現時任何一個屋邨（我樂意與任何人一同去看），在晚上放工、放學的時候，那裏的年青人所穿着的球鞋，其價值每每昂貴過我捨得購買的程度，他們之中，很多人所用的名牌物品，每每“威”過我捨得購買的那些。他們的物質享受不足嗎？他們不夠錢往卡拉 OK 唱歌嗎？還是他們晚上不夠錢去“蒲”嗎？答案都是：不是。

那麼，這種“依傍”所涉的是甚麼資源呢？我們身為師長的曾否真正用心地向年青人提供“依傍”呢？我覺得這才是最須探討的問題。我們不應單是要求政府舉辦多些證書課程、展翅課程或甚麼課程等。當然，政府有其困難之處，社會要求政府做的，在可能範圍內，政府也必定會做。我們不斷要求政府多做一點，認為不足夠的，又再要求政府，例如要求增加副學士學位等，不過，我們又提供了些甚麼呢？

我們試以本港的大學生與外國的大學生在資歷上互相比較，就以本港培訓出來的律師為例，簡單說，他們之中，有些連寫英文也不通順，遑論他們的分析能力（我相信在座有多位議員也遇過這些情況），怎麼辦呢？據我所聞，本港的師資屬於全球 **the most highly paid**（最昂貴的），為甚麼會有這樣的成績呢？我們的心在哪裏呢？我們怎樣向年青人提供他們所需的“依傍”呢？

現時世界正在談論“多面體”。代理主席，我們一直只教導年青人從單層次看事物，如果我們真正關心他們，便應該從他們幼小開始懂事時，教導他們如何循多面體看世界，然後讓他們瞭解自己的位置，以及應怎樣配合世界觀的畫面。至於在人與人之間的層面，包括他們的兄弟姐妹、表兄弟姐妹、同學和老師，甚至他們所接觸的人，在這個畫面上他們的關係是如何，如何構成互動等，這些才是我們應該向他們提供的；而並非要求政府繼續投放更多的資源，這樣做只等於再拋多些錢往鹹水海而已。

我們似乎沒有給予小孩子、小學生一種“依傍”，但這正是我們均須負起的責任。現在，我們本身還繼續向他們提供很多反面教材：我們崇尚成功，然而，我們沒有告訴他們要欣賞成功背後的辛酸；我們崇尚名牌，然而，我們沒有告訴他們，在名牌的背後，那些美麗的設計是如何得來——美麗的設計，並不是某些學業成績很好又或從某所著名大學畢業出來的設計師便能設計得到的，而是要憑獨特的眼光。也許我們沒有將這些知識教導我們的年青人。我們崇尚一紙文憑，但是，文憑真正代表甚麼？我們完全不理會年青人是否應知道如何正確處理學問、他們應怎樣確定資訊的真實性和怎樣深入瞭解資訊，我們便把年青人推出面對世界，也許我們亦會投放多點資源給他們，讓他們持有多數張文憑、參加多數個培訓課程等。但是，這樣做教他們如何懂得面對困難呢？因此，我們對此情況也應負起全責的。

今天，我是從一位母親的身份發言，支持原議案和修正案。謝謝代理主席。

朱幼麟議員：代理主席，年輕一代是香港未來的希望和棟梁，故此，每當發生學童或青少年自殺等不幸事件時，大家都感到非常悲痛及震驚。其實，除了自殺外，其他的青少年問題，例如暴力傾向、濫用藥物等情況日趨嚴重，亦令市民十分擔憂。事實上，今天香港的兒童和青少年問題，並沒有因為物質生活的改善、社會的進步而減少。相反，由於社會變得越來越複雜，家庭的功能越來越弱化，以及傳統價值觀念越來越消滅，跟以往的年輕人相比，今天的年輕新一代面對更多危機及困擾，而他們的內心世界亦變得更為複雜。

本人認為，青少年問題跟家庭問題息息相關，政府應該加強對家庭的支援，強化家庭的功能。同時，政府亦要改善香港的學校教育。畢竟，除了家庭外，教育對青年人的成長也有十分重要的影響。除了向學生傳授知識外，學校亦要同時培養學生有全面的發展，建立正確和積極的人生觀。雖然教育署已經就學校教育推行了不少改革措施，以便學校能夠幫助學生在智育、德

育及心智等各方面有更均衡的發展，但香港過去的學校教育一直以考試為重，對德育和學生的個人成長等方面並沒有給予充分的重視，政府有需要在這方面做更多工夫。本人認為，要在學校推行生命教育，有 3 點工作是政府必須留意的。

首先，在課程的設計方面，當局應該全面檢視中小學課程的內容，確保現有的科目及建議中的綜合人文學科都有足夠的道德教育元素，避免出現只重視技能和知識，而忽略道德價值等問題。此外，據我所知，教育署計劃由下學年開始，在全港小學的初小或高小推行個人成長教育，分 3 年逐步推展至各級，內容包括個人發展、羣性發展、學業及事業等 4 個範疇。教育署建議，學校每年抽取 6 個小時共 12 節課堂進行有關的課程。本人對有關課程建議表示歡迎。然而，全年只用 6 個小時進行有關課程，明顯並不足夠。本人希望政府會建議學校增加個人成長學科的時間，以便有足夠時間來推行生命教育。

其次，香港目前仍然欠缺一套全面生命教育的課程及教材，亦欠缺推動生命教育的師資，故此，政府必須先發展一套適合生命教育的課程和材料，還要向老師及社工提供訓練，教導他們使用這些教材。

最後，要在學校有效推行生命教育，當局亦要設法減低師生比例，紓緩前線教師的工作壓力，令他們有足夠的空間從事德育工作，關懷及輔導有需要的學生，協助他們建立正確的人生觀和價值觀。

代理主席，本人謹此陳辭，支持議案。

勞永樂議員：代理主席，就生命教育或生活教育，已有相當多的討論。為何會有這麼多討論呢？我發覺如果把年青時候的我跟現今的青少年比較，現時有很多問題是非常突出，而且非常嚴重，例如青少年自殺問題、我經常談論的青少年吸煙問題、藥物濫用問題、因性早熟而產生的性濫交問題、失學及失業等。很多問題都好像在這個年代出現在我們的青少年身上。究竟他們跟數十年前香港的青少年有甚麼分別呢？

我覺得其中一個很大的分別，是家庭結構的轉變。過往的大家庭，一家大小一起生活，互相支援，最年幼的和最年老的都獲得較適當的照顧。但是，現時我們居住的單位縮小了，而且很多家庭都是雙職家庭，父母同時要出外工作，孩子在很年幼時便要懂得照顧自己，並會受到社會上各種家庭以外的

因素影響。香港很多新市鎮的建設，也令原先居住在城市較中心區的居民外移，把他們的社會關係連根拔起。這些居住在新市鎮的青少年由於沒有足夠的社區照顧，因而產生種種問題。

除了家庭及社會結構的改變外，我覺得我們的教育亦要承擔一部分責任。香港較為重視書本學科的教育，但做人處事及面對社會的教育卻較少。由於這種關係，現今的青少年未必懂得應付社會的種種挑戰。

過去 20 年，香港經濟比較富裕，社會較為着重物質生活。這類水漲船高的經濟，很多時候會令社會失去方向，青少年難以肯定自我價值。他們往往不知道自己生存、生活究竟為了甚麼。亦可能由於這種關係，因而衍生很多不同的問題。

正正基於此，社會很重視青少年的生活教育或生命教育。但是，每個人心目中的生活教育或生命教育都不大相同，不同的人會有不同的看法，而不同的機構及志願人士也在做不同的工作。這些是否英文所謂的"a flash in the pan"，即倒些油在鑊中，一下子燒着之後便甚麼也沒有了。究竟我們怎樣才能為我們的青少年提供適切的生命教育，使他們能夠掌握自己的生命，我認為這是非常重要的。

我不是要求政府承擔推行所有生命教育，但我認為政府可以在這方面做兩項很重要的工作。第一，是制訂生命教育的目標。我們究竟要怎樣教育我們的青少年？政府應清晰制訂 1、2、3、4、5、6、7、8、9 或 10 個目標、15 個目標甚至 20 個目標。有了明確的目標後，我們才可以評估第一、我們是否有足夠的資源達到這些目標；第二、我們所採用的方法是否有效。如果沒有目標的話，我們只會繼續各自各談論，有心人仍舊各自各做事，未必能達到預期的目標。

第二，社會上其實有很多有心人，例如志願機構和非政府組織，如果政府能夠振臂一呼，整合整個社會的力量，使所有機構一起工作，並為他們作出協調，我們的寶貴社會資源便不會重疊、不會浪費，大家可以共同為同一目標作出貢獻。我相信這樣青少年所得到的生命教育將會更豐富及更具方向。

局長現時坐在會議廳，我希望當局能接收到這信息，協助社會上所有有心人，包括黃成智議員所屬的社會服務機構，以及我所代表的醫學界，（我們在診所、在醫療機構是第一線接觸年青人的機構，）作出整合，形成一股為青少年推行生命教育的力量。

代理主席，我謹此陳辭。

代理主席：是否尚有其他議員想發言？

麥國風議員：代理主席，經濟的不景氣，帶來了千千萬萬的社會問題。失業率攀升、減薪裁員、負資產等導致的自殺事件，可謂無日無之。但是，當我們成人每每認為受盡壓力之際，其實青少年的問題亦在不知不覺間浮現。

根據死因裁判庭的數字顯示，在 2001 年便有 26 名 0 至 19 歲的人自殺死亡。言猶在耳，今天的報章又報道了一宗高考女學生懷疑不堪考試壓力自殺的事件。在濫用藥物方面，去年被呈報濫用藥物的人中，約有三成為 21 歲以下的青少年。教育署亦發現每年有達 2 000 宗學生打鬥等校園暴力事件。再者，青少年因一時的貪念盜竊、懷孕後產子而不知如何面對，最終將嬰孩拋棄等事件，亦屢見不鮮。

今天的青少年受物質生活的影響極深，往往過分追求時尚潮流而導致豪飲、吸毒或濫交，價值觀與上一代的人大大不同。部分更因而抵受不住誘惑而誤入歧途，更甚者失去健康、前途和生命。從整體社會的角度看，青少年問題嚴重，對社會的生產力和開支有莫大的影響。舉例來說，政府在 2000-01 年度用於與禁毒有關的 7 億元開支中，約一半支出便與青少年濫用藥物有關。

青少年出現這麼多問題，究竟原因是甚麼？面對知識型經濟的轉型，我們的教育方針亦越來越趨向對科技知識和語文的掌握。兩文三語、科網技巧知識，正是政府大力鼓吹的重點；但是，關於心靈的“營養”卻乏善足陳。除了部分有教會背景的學校提供宗教的滋養外，通識教育只在高中和部分大學出現，當中亦只屬選修科目。有關生命教育的範疇可謂不多，導致現時的青年人“IQ 有餘而 EQ 不足”。

不少家庭的父母面對裁員減薪的壓力，整天為口奔馳，對子女實在無暇溝通，又或甚至把工作上的積聚的壓力，不知不覺地發泄在子女身上。可靠的報道指，有父母帶同子女一同自殺。青少年失去了心靈上的依靠，結果只有與周遭同病相憐的朋友互訴心聲，但礙於他們當時沒有較成熟的人為他們紓解鬱結，又不懂其他解決方法，往往就以他們從傳播媒介得來的僅有知識，模擬選擇不正當的解決方法。要解決青少年的問題，必須推行全面而有效的生命教育。

青少年自殺，應很難找出真正的原因。就以我在兩個月前親身到長洲某度假村，瞭解本年 3 月 17 日在當地發生的 3 名學生燒炭自殺事件為例，據當地的經營者表示，事發前，他看到該 3 名學生並沒有任何異樣，可見青少年問題仍有很多空間有待解決！

要發展並有效推行生命教育，必須從多方面着手，家庭、社會、學校缺一不可。在教育而言，絕不可缺乏一套全面的生命教育的課程和教材，從正面讓他們明白生命的意義在於積極，而非輕言尋短。孔夫子說：“未知生，焉知死”，但由於不少青少年並未明白死亡是甚麼一回事，有可能會不顧後果地自殺。因此，我認為，要讓他們明白生存的意義，固然相當重要，但讓他們瞭解死亡的可怕，亦同樣重要。

可能對於老師來說，現時已經要面對沉重的工作壓力和語文基準的挑戰，如果再要接受教育生命教育的訓練，有可能喘不過氣來。但是，我認為目前學生和青年人所面對的問題之一，正是自殺問題，作為與學生接觸最多的老師的確責無旁貸。在這方面，政府有必要採取有效措施，讓老師有較大的空間及資源，接受培訓和教導學生。

作為衛生服務界的代表，我認為我的界別在解決青少年的問題上，正努力不懈。護士的社區角色，就是為他們提供很多例如就業、情緒、個人價值觀、婚姻等方面的輔導。我希望當局在這方面能作出較多推廣及協助，以解決青少年問題。

所謂“死有輕於鴻毛，重於泰山”，青少年輕言自殺，正為社會亮起紅燈。政府若不加強對青少年的關注，不在這方面作出配合，將會動搖香港的根基。

我謹此陳辭，支持議案。

代理主席：是否有其他議員想發言？

（沒有議員回應）

代理主席：黃成智議員，你現在可就楊耀忠議員的修正案發言。發言時限是 5 分鐘。

黃成智議員：代理主席，謝謝楊耀忠議員就我提出的議案提出補充的修正案。

楊耀忠議員所提出的建議也是一項非常重要的工作。小孩子在學校接受教育後，便回到家裏，可惜我們看到的，是很多家庭也面對很多困難，而家長過去的生活經驗、學識或他們對人生的看法往往很容易會影響小孩子。所以，我希望在學校教育以外，我們也可以與家長緊密合作，學校固然要教導小朋友認識生命，但我亦希望社會服務機構能夠透過不同的渠道，一起與家長下工夫，令社會可全面瞭解小孩子所面對的困境，以及家庭所面對的問題。

主席恢復主持會議。

THE PRESIDENT resumed the Chair.

剛才大家就楊耀忠議員所提出的修正案的看法，以及就議案所提出的意見，其實是非常正確的。我相信今天我們除了表明要向學生和青少年提供生命教育的機會外，其實還有一些人也會得益的，那便是我們每位議員的家人。今天各位議員在表示支持要在家庭裏推行生命教育後，希望大家也可以在回家後與子女、妻子或丈夫一起分享我們對生命的看法，使家庭成為推行生命教育的起點。

當然，我相信每位議員也有能力這樣做，但未必每位家長也有能力這樣做，所以最安全的做法，便是在教育課程中全面推行生命教育，讓青少年也能掌握一些知識、體驗或認識，令他們在此方面的免疫力得以提升。很多時候，不單止是家長能影響小孩子，小孩子也能倒過來影響家長，所以如果可在學校裏全面地推行生命教育，不單止學生能夠得益，我相信他們的家長其實也能夠獲益。

我今天聽到各位議員提出的意見全部都非常精采和非常好，我要在此再次多謝楊耀忠議員對我的議案提出補充的修正案。謝謝。

教育統籌局局長：主席女士，黃成智議員今天提出的議案是促請政府推動生命教育。他把焦點放在學校方面；楊耀忠議員提出的修正案提醒我們家庭和社會在培養青少年積極的人生觀，以及加強青少年面對逆境的能力方面，其實亦扮演很重要的角色。13位發言的議員也從不同角度，分析了青少年在成

長中面對的問題。議員的發言其實亦顯示了問題的複雜性。不良的社會風氣，例如崇尚物質和輕視品格的培養；家庭問題，例如雙職父母忙於工作而疏於照顧子女；傳媒的影響，例如誇大或太詳細報道自殺的個案等，均會影響青少年的心態。經濟低迷、社會失業的問題嚴重，甚至是社會人士經常批評青少年似乎在各方面的能力均不及上一代，很多時候，這些言論也是造成青少年自我形象及自信心低落的原因。要幫助青少年建立積極的態度來面對人生各項挑戰，家庭、學校及社會各界也一定要攜手合作，建立一個關懷和互相支援的環境，讓青少年健康地成長。學校教育固然重要，但學校教育如果得到家庭和社會環境的配合，必定有更好的成效；反之，可謂事倍功半。剛才，我聽到多位議員均批評目前的教育制度過於重視考試成績，但當我們再細心想一想，這種文化實際上是反映了社會，包括僱主和家長目前的價值觀。如果僱主在聘用員工的時候，只看申請人的資歷；大學在收生的時候，只看學生高考的成績獲得多少“優”，或在拔尖子時是看學生在會考成績中是取得 5 個“優”還是 7 個“優”，作為考慮因素或先決條件；如果家長在家中也只是催迫子女讀書，應付考試，那麼，無論教育界如何努力，我覺得也是徒勞無功的。所以，要改變社會整體的文化，大家便須共同努力。

我也希望藉今天的機會，向各位議員介紹政府如何透過學校課程、課外活動、教師培訓、學生輔導及家長教育這 5 方面，推動生命教育。

但是，在開始前，我想先解釋生命教育是甚麼，因為黃成智議員提及的生命教育的範疇，其實很大部分已納入學校課程的德育及公民教育內。也許讓我舉一個例子：在小學的常識科內，有特別強調愛惜生命的單元，也有我的朋友、認識自己、如何參與羣體生活等內容；在社會教育科內，則有青少年成長時如何尋求自立、如何與家庭和朋友相處的單元。至於在宗教科內，亦有處理個人及社會問題，包括生命及健康等的教育。無論我們用甚麼名稱也好，生命教育的元素已包含在這些課程內。在教育改革下，我們非常重視德育及公民教育，這是 4 個關鍵項目中的首要項目，因為我們相信修身是最重要的，如果學生本身的價值觀正確，以及能夠自學的話，很多問題也能迎刃而解。

在推動德育及公民教育時，我們的目的是培養學生積極和樂觀的態度，希望他們能以堅毅的精神面對人生挫折，尊重和珍惜自己及他人的生命，以及能夠就自己的行為作出負責任和理性的決定。我們建議學校在設計德育及公民教育課程時，應採用學生經常經歷到的生活事例作為教案，這正如羅致光議員剛才所說，通過體驗，學科能更深入影響學生。我們希望通過這些實例，幫助學生認識應有的生活態度和價值觀，並提升他們的自尊。我們希望這些生活事例可包括 6 個主題：一、個人成長及健康生活；二、家庭生活；三、學校生活；四、社交生活；五、工作生活及六、社會生活。這些主題涵

蓋了學生日常的生活經歷，透過這些生活事例，學生可掌握到所需的知識和技能，並學習以積極的態度，面對生命的挑戰。

我們亦透過其他學科，直接或間接地培養學生的自尊和生活技能。舉例來說，在小學的常識科，教師會引導學生認識每個人也有自己的優點和缺點，藉此提升他們的自信心。教師亦可以用不同的方法，幫助學生瞭解和解決自己的困難。在初中的社會教育科，老師會帶領學生討論如何應付由課業和考試引起的緊張情緒和壓力，以及因生理成熟而產生的情緒反應。在中國語文科，我們除了培養學生的語文能力外，亦會透過學習文學和中國文化，培養他們的品德與情操，幫助他們建立正面的價值觀。事實上，我們現時推行的課程改革的其中一個重要信息，是二十一世紀的教育不能再偏重灌輸知識，更重要的是培養學生的態度和技能，包括生活技能和學習能力，這樣才可以加強青少年適應急速轉變的社會環境的能力。

現時在中小學的課程中，小學有 8%、中學有 5%的課時是預留作各種跨學科議題教學的用途，其中包括德育及公文教育。此外，在課程改革的建議中，更進一步建議小學應有 19%、中學應有 8%的學習時間可用來學習不同的議題。學校亦可選擇採用滲透和潛移默化的方法，透過學習各個科目或參與課外活動，促進學生心智或體能的發展，讓他們學習與朋輩協作，鍛鍊人際關係的技巧，建立自信及面對挑戰。

從 1995 年起，教育署已委託“生活教育活動計劃”向小學推廣生活教育及防止濫用藥物的信息。此外，保安局下的禁毒處透過與非政府機構合作，向全港小五至高中的學生及香港專業教育學院的學生提供藥物教育講座，指出濫用藥物的禍害。這些教育均是以滲透形式或課外活動形式進行。

我們很瞭解當前教師面對很緊密的課程和繁重的工作，如果不斷要求學校再撥出時間，在各個科目的課節內進行生命教育，其實是會有困難的，也未必能夠達致預期的效果。教師的基本專業訓練已包括在學校推行德育及公民教育，以及引導學生建立正確價值觀和人生觀的方法。剛才黃成智議員提及的“我愛爸爸”的教學方法，亦顯示在這方面我們還要下多點工夫。很多時候，我們可能只做到一些表面的教學，在溝通技巧及情意教育方面始終有所欠缺。但是，在整個教育改革中，我們將更着重通達教學，即教學是為了讓學生明白主旨(*teaching for understanding*)，我們亦強調透過生活體驗進行教學。此外，教育署提供了一系列的訓練課程，協助教師在學校推動各類型的德育、公民教育和生命教育。我們亦為學校製作了教材套和編寫了參考示例，鼓勵教師以學生的日常生活為題材，協助他們建立珍惜生命的樂觀態度。我們打算於 2002 年 6 月把這些示例上載教育署的網頁，供全港教師參考。

由 2002 年 9 月開始，教育署也會委託大專院校為學生輔導教師／主任級教師及小學教師提供訓練課程，加強他們認識學生的成長需要，並以積極和主動的方式來處理學生的問題。我也很歡迎楊孝華議員的建議，即邀請退休教師義務在學校推行生命教育，這有助支援學校和減輕現職教師的壓力。我希望在座的教師團體代表，包括香港教育工作者聯會和香港教育專業人員協會，也可以積極回應，協助組織退休教師向學校提供這類支援。

早於 2000 年，我們已開始在中學落實一校一社工的政策，以輔導有需要的學生。由下學年開始，政府更會增撥資源，供小學按實際需要聘用輔導教師、教育心理學家或社工。學校可自行選擇，以輔助和加強對小學生的輔導。此外，教育署也設有中央心理輔導組，以支援學校處理較嚴重的個案，協助學生解決他們的心理問題，令他們恢復信心，面對挑戰。

在 2001-02 學年，我們在 150 所中學推行“成長的天空”計劃，以便及早識別青少年的發展需要，並透過有效的成長輔助訓練，適時介入。這計劃會在 2002-03 學年，即下學年推展至另外 154 所中學，並會於 2003-04 學年推展至所有中學。由下學年起，這項計劃亦會逐步擴展至小學。此外，教育署與不同的紀律部隊合作，舉辦“多元智能挑戰營”，透過紀律及體能訓練，培養學生的自信、自律和遵守紀律的精神。

在社區服務方面，社會福利署設有青少年綜合服務隊、兒童及青年中心、學校社會工作服務及外展社會工作服務，為青少年提供適切的發展和支援活動及輔導服務。此外，社會福利署於今年 1 月推行了朋輩輔導員服務，以協助中三離校生面對前途的抉擇。警方於 2001-02 學年增設了 33 個警長職位，以推行警隊中學聯絡主任計劃，透過校內跨專業的合作，向青少年推廣尊重法紀的精神，並向教職員及其他服務的工作者提供意見和支援。

在學生健康服務方面，衛生署為中小學生提供健康評估及轉介服務，並向他們推廣健康教育，讓他們認識在成長中生理及心理上的變化。在 2001-02 學年，衛生署開始推行青少年健康計劃，其內容包括以中一至中三學生為對象的生活基本技巧訓練課程，以及為中一至中七學生、教師及家長而設的各類專題課程。這項計劃的目的是幫助青少年確立人生目標、認識、識別和處理各種問題，以及幫助青少年、家長及教師瞭解青少年在生理、心理、情緒和智力方面的轉變及需要。

楊耀忠議員提出家庭溫暖對青少年健康成長的重要性；張文光議員亦指出生命教育其實應由家庭開始，我非常同意這些觀點。教育署、衛生署和社會福利署已聯手推動家長教育，包括裝備家長認識子女在各階段的生理、智

能及心理發展、如何與子女溝通、建立親子關係、協助子女適應學校生活和
在成長期間的各種轉變、建立自信心、責任感和面對困難的勇氣等。我們亦
在工作間和屋苑舉辦家長教育課程，因為並非所有家長也能夠前來學校參加
這些課的。同時，我們亦設立“空中家長教育課程”，以便在職家長可在大
氣電波中接收這類信息。此外，我們還設有外展計劃，津貼非牟利機構為有
特殊需要的家庭舉辦家長教育課程。

從以上種種，大家也可以看到，其實政府已做了大量工夫，也投放了很多
資源，但我亦很同意梁劉柔芬議員的意見，即最重要的，其實是給年青人
一種倚傍，我相信愛心是最重要的。錢和資源當然會有幫助，但似乎並不是
問題的核心。在座各位均是社會的領袖，也是青少年的榜樣，你們的一言一
行，對青少年會有很深遠的影響。最近，有志願團體提倡“生命天使”的運
動，事實上，這是一個非常好的運動，希望可結合社會的力量，更好地做好
生命教育。如果每名市民也能從自己開始，在自己身邊發揮影響力，其實便
無須由中央那麼費勁地來推行教育了。今天我要在此參與辯論，很可惜不能
出席生命天使第一節的培訓課程，因此須在回家後收聽課程的錄音。

最後，我想評論一下最近香港城市大學青年研究室就全港 1 300 所中小
學推行生命教育所進行的問卷調查。我想提出幾點意見。這項問卷調查有 132
所學校參與，約佔全部學校 10%。我瞭解問卷調查仍在進行中，現時的資料
仍未完整。問卷中有一條問題問老師，是否覺得學生重視生命呢？他們是否
有生命的目標呢？我們知道有超過 20%的老師認為學生不重視生命。其實，
我作為政策制訂者，也許連各位議員在內，都希望更清楚知道教師其實是從
學生哪個行為得出這個結論。如果我們要針對這些行為做一些工夫，單憑一
個印象是不足夠的。我也希望這些問卷調查能對我們的政策或活動有指引的
作用，這樣會更具建設性。

在這 10%作覆的問卷中，我留意到有四成半受訪者表示政府應設立一個
由中央統籌的生命教育委員會，推動生命教育課程的發展。但是，我剛才已
經指出，德育、公民教育等已包括很多生命教育的元素。香港政府亦不乏這
類諮詢機構和委員會，例如公民教育委員會、青年事務委員會、教育事務委
員會等。這些委員會經常舉行聯席會議，討論青少年的問題。我很同意剛才
勞永樂議員提及希望有多些統籌工作，但香港同時亦具有一個特色，便是多
元化；由不同機構主辦不同的活動，其實有不同的重點，學校及學生如果覺
得在某一方面較為不足，可選擇適合的活動，因為生命教育是一個很廣泛的
課題，一項課程不可能包括所有課題，所以，百花齊放也有其優勝之處。但
是，我也很同意我們應更關注這項問題，大家今天辯論這項議題，亦可說
是在時間上十分配合我們整個教育改革的進程及推展，我亦很多謝各位議
員發表了不少寶貴的意見，我一定會細心分析，並會與我的同事分享各位
的意見。

主席女士，我相信在教師、家長及整個社會，尤其是在座各位社會領袖的協作下，青少年一定能夠建立樂觀的生活態度，並以堅毅的精神，迎接每天在生活上遇到的挑戰。

謝謝主席女士。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：楊耀忠議員就黃成智議員的議案動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

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

主席：黃成智議員，你現在可以發言答辯，你還有 46 秒。

黃成智議員：主席，剛才局長提及的，正是我們較早時所提出的意見，即政府其實已做了一些工夫。然而，正如勞永樂議員說，我們期望政府能扮演統籌的角色，不單止是把這些工作納入當局既定的概念來推行，而且會進行統籌，使各方面的工作也可透過當局的安排統籌而做得更好。

至於學校方面，我們其實期望可以讓老師有更多空間，供他們在學校裏推行生命教育，以及研究如何在課堂中實踐生命教育，而不是要硬把更多的工作塞給老師去做，因為我們可見，香港人現時已承受很大的壓力，所以希望老師和所有人都能夠多點享受生命，學會生命教育。

謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：由黃成智議員動議，經楊耀忠議員修正的議案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

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

下次會議

NEXT MEETING

主席：我現在宣布休會。本會在 2002 年 6 月 12 日星期三下午 2 時 30 分續會。

立法會遂於晚上 9 時 16 分休會。

Adjourned accordingly at sixteen minutes past Nine o'clock.

《2001 年鍋爐及壓力容器（修訂）條例草案》

全體委員會審議階段

由教育統籌局局長動議的修正案條次建議修正案

2(a) 刪去建議的第 6(1)條而代以 —

“(1) 任何人如提出書面申請，並符合以下條件，則監督可向該人發給合格證書 —

- (a) 該人已向監督提交證據，令監督信納，該人對操作所有級別及類型的鍋爐和蒸汽容器，或對操作該證書指明的級別或類型的鍋爐或蒸汽容器或此兩者（視屬何情況而定），具備足夠的經驗、技能及知識；或
- (b) 該人藉通過監督舉行的考試而令監督信納，該人對操作所有級別及類型的鍋爐和蒸汽容器，或對操作該證書指明的級別或類型的鍋爐或蒸汽容器或此兩者（視屬何情況而定），具備足夠的經驗、技能及知識。”。

2(b) 刪去建議的第 6(3A)條而代以 —

“(3A) 監督只有在第(3)款所指的人符合以下條件的情況下，才可根據第(3)款在該人的現有的合格證書上批署，或向該人發給新的合格證書 —

條次

建議修正案

- (a) 該人已向監督提交證據，令監督信納，該人對操作所有級別及類型的鍋爐和蒸汽容器，或對操作附加級別或類型的鍋爐或蒸汽容器或此兩者（視屬何情況而定），具備足夠的經驗、技能及知識；或
- (b) 該人藉通過監督舉行的考試而令監督信納，該人對操作所有級別及類型的鍋爐和蒸汽容器，或對操作附加級別或類型的鍋爐或蒸汽容器或此兩者（視屬何情況而定），具備足夠的經驗、技能及知識。”。

2

刪去(c)段而代以 —

“(c) 廢除第(4)款而代以 —

“(4) 監督如不再信納任何合格證書的持有人 —

- (a) 對操作該證書指明的所有級別及類型的鍋爐和蒸汽容器具備足夠的技能或知識，則監督可撤銷該證書；或
- (b) 對操作該證書指明的某級別或類型的鍋爐或蒸汽容器具備足夠的技能或知識，則監督可修訂該證書，刪除該級別或類型的鍋爐或蒸汽容器（視屬何情況而定）。”；”。

條次建議修正案

2(d) (a) 刪去建議的第 6(7)及(8)條而代以 —

“(7) 任何人如已參加第(1)(b)或(3A)(b)款提述的考試，可在獲通知其考試結果的 28 天內，以書面請求監督覆核該結果。

(8) 監督接獲第(7)款所指的請求後，須在切實可行的範圍內盡快覆核該項請求所關乎的考試結果，並須在覆核完成後 28 天內將其決定以書面通知有關的人。

(8A) 監督在根據第(8)款作出決定前，須先考慮有關的人所呈交的書面申述。”。

(b) 在建議的第 6(9)條中，刪去“(1)、(3)或(4)(a)”而代以“(1)(a)、(3A)(a)或(4)(a)或(b)”。

(c) 刪去建議的第 6(10)條而代以 —

“(10) 如監督根據第(4)(a)或(b)款撤銷或修訂(視屬何情況而定)任何人的合格證書，該項撤銷或修訂(視屬何情況而定)即時生效，即使該人已根據第(9)款提出上訴亦然。”。

新條文 在緊接第 2 條之後加入 —

“2A. 監督須備存某些紀錄冊，以及須
記入鍋爐及壓力容器
登記冊的詳情

第 7(5)條現予修訂，廢除在“從”之前的所有字句而代以 —

“(5) 凡任何人的合格證書根據第 6(4)(a)條被撤銷，監督須將該人的姓名”。

條次

建議修正案

- 7(b)
- (a) 在建議的第 2 項的(b)段中，刪去“6(1)或(3)”而代以“6(1)(a)或(3A)(a)”。
 - (b) 在建議的第 2 項的(c)段中，刪去“條撤銷”而代以“或(b)條撤銷或修訂（視屬何情況而定）”。

Annex III**BOILERS AND PRESSURE VESSELS (AMENDMENT) BILL 2001****COMMITTEE STAGE**Amendments to be moved by the Secretary for Education and ManpowerClauseAmendment Proposed

2(a) By deleting the proposed section 6(1) and substituting -

"(1) The Authority may, upon application in writing, issue a certificate of competency to a person if that person -

- (a) has produced evidence that satisfies the Authority that he has adequate experience, skill and knowledge in the operation of all classes and types of boiler and steam receiver or of boilers or steam receivers, or both, of the class or type to be specified in the certificate, as the case may be; or
- (b) has, by passing an examination conducted by the Authority, satisfied the Authority that he has adequate experience, skill and knowledge in the operation of all classes and types of boiler and steam receiver or of boilers or steam receivers, or both, of the class or type to be specified in the certificate, as the case may be."

Clause

Amendment Proposed

2(b) By deleting the proposed section 6(3A) and substituting -

"(3A) The Authority may endorse an existing certificate of competency of, or issue a new certificate of competency to, a person under subsection (3) only if that person -

(a) has produced evidence that satisfies the Authority that he has adequate experience, skill and knowledge in the operation of all classes and types of boiler and steam receiver or of boilers or steam receivers, or both, of the additional class or type, as the case may be; or

(b) has, by passing an examination conducted by the Authority, satisfied the Authority that he has adequate experience, skill and knowledge in the operation of all classes and types of boiler and steam receiver or of boilers or steam receivers, or both, of the additional class or type, as the case may be."

2 By deleting paragraph (c) and substituting -

"(c) by repealing subsection (4) and substituting -

"(4) The Authority may -

ClauseAmendment Proposed

- (a) revoke a certificate of competency if it ceases to be satisfied that the holder of the certificate has adequate skill or knowledge in the operation of all classes and types of boiler and steam receiver specified in the certificate; or
- (b) amend a certificate of competency by deleting a class or type of boiler or steam receiver specified in the certificate if it ceases to be satisfied that the holder of the certificate has adequate skill or knowledge in the operation of that class or type of boiler or steam receiver, as the case may be.";".
- 2(d) (a) By deleting the proposed section 6(7) and (8) and substituting -

"(7) A person who has taken an examination referred to in subsection (1)(b) or (3A)(b) may, within 28 days of being notified of his examination result, request in writing the Authority to review the result.

Clause

Amendment Proposed

(8) Upon receipt of a request under subsection (7), the Authority shall review the examination result to which the request relates as soon as practicable and shall notify in writing the person of its decision within 28 days after the completion of the review.

(8A) The Authority shall consider any written representation submitted by the person concerned before it makes a decision under subsection (8)."

(b) In the proposed section 6(9), by deleting "(1), (3) or (4)(a)" and substituting "(1)(a), (3A)(a) or (4)(a) or (b)".

(c) By deleting the proposed section 6(10) and substituting -

"(10) A revocation or amendment of a certificate of competency by the Authority under subsection (4)(a) or (b), as the case may be, shall have immediate effect, notwithstanding any appeal lodged by the holder of the certificate against the decision under subsection (9)."

New

By adding immediately after clause 2 -

"2A. Authority to keep certain registers, and particulars to be entered in register of boilers and pressure vessels

Section 7(5) is amended by repealing everything after "revoked" where it first appears and substituting "under section 6(4)(a)."

ClauseAmendment Proposed

- 7(b)
- (a) In the proposed paragraph (b) of item 2, by deleting "6(1) or (3)" and substituting "6(1)(a) or (3A)(a)".
 - (b) In the proposed paragraph (c) of item 2, by deleting everything after "revoke" and substituting "or amend a certificate of competency under section 6(4)(a) or (b), as the case may be."