

會議過程正式紀錄
OFFICIAL RECORD OF PROCEEDINGS

2001 年 12 月 19 日星期三
Wednesday, 19 December 2001

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.

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

陳鑑林議員
THE HONOURABLE CHAN KAM-LAM

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

陳偉業議員

THE HONOURABLE ALBERT CHAN WAI-YIP

梁富華議員，M.H., J.P.

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

勞永樂議員

DR THE HONOURABLE LO WING-LOK

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:

何秀蘭議員

THE HONOURABLE CYD HO SAU-LAN

劉千石議員，J.P.

THE HONOURABLE LAU CHIN-SHEK, J.P.

黃成智議員

THE HONOURABLE WONG SING-CHI

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

財政司司長梁錦松先生，G.B.S., J.P.

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

THE FINANCIAL SECRETARY

律政司司長梁愛詩女士，J.P.

THE HONOURABLE ELSIE LEUNG OI-SIE, J.P.

THE SECRETARY FOR JUSTICE

政制事務局局長孫明揚先生，G.B.S., J.P.

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

SECRETARY FOR CONSTITUTIONAL AFFAIRS

工商局局長周德熙先生，J.P.

MR CHAU TAK-HAY, J.P.

SECRETARY FOR COMMERCE AND INDUSTRY

運輸局局長吳榮奎先生，J.P.
MR NICHOLAS NG WING-FUI, J.P.
SECRETARY FOR TRANSPORT

房屋局局長黃星華先生，G.B.S., J.P.
MR DOMINIC WONG SHING-WAH, G.B.S., J.P.
SECRETARY FOR HOUSING

民政事務局局長林煥光先生，G.B.S., J.P.
MR LAM WOON-KWONG, G.B.S., J.P.
SECRETARY FOR HOME AFFAIRS

財經事務局局長葉澍堃先生，G.B.S., J.P.
MR STEPHEN IP SHU-KWAN, G.B.S., J.P.
SECRETARY FOR FINANCIAL SERVICES

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

資訊科技及廣播局局長尤曾家麗女士，J.P.
MRS CARRIE YAU TSANG KA-LAI, J.P.
SECRETARY FOR INFORMATION TECHNOLOGY AND BROADCASTING

經濟局局長李淑儀女士，J.P.
MS SANDRA LEE SUK-YEE, J.P.
SECRETARY FOR ECONOMIC SERVICES

衛生福利局局長姚紀中先生，J.P.
MR THOMAS YIU KEI-CHUNG, J.P.
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

助理秘書長林鄭寶玲女士

MRS JUSTINA LAM CHENG BO-LING, ASSISTANT 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
《2001 年電影檢查（修訂）規例》	266/2001
《2001 年圖書館指定（第 4 號）令》	267/2001
《2001 年電子交易（豁免）（修訂）令》	268/2001
《2001 年商品交易（交易限額及持倉限額）（修訂） （第 4 號）規則》	269/2001
《2001 年婚姻訴訟（修訂）規則》	270/2001
《商船（本地船隻）（進行研訊）規則》	271/2001
《2001 年古物及古蹟（歷史建築物的宣布） 公告》	272/2001
《〈2001 年申訴專員（修訂）條例〉（2001 年 第 30 號）2001 年（生效日期）公告》	273/2001
《〈公眾衛生（動物及禽鳥）（化學物殘餘） 規例〉（2001 年第 146 號法律公告） 2001 年（生效日期）公告》	274/2001
《〈2001 年食物內有害物質（修訂）規例〉 （2001 年第 148 號法律公告）2001 年 （生效日期）公告》	275/2001
《〈2001 年公眾衛生（動物及禽鳥）（修訂） 規例〉（2001 年第 218 號法律公告） 2001 年（生效日期）公告》	276/2001

《〈2001 年公眾衛生（動物及禽鳥）（動物售賣商） （修訂）規例〉（2001 年第 219 號法律公告） 2001 年（生效日期）公告》.....	277/2001
《〈2001 年食物業（修訂）規例〉（2001 年第 220 號 法律公告）2001 年（生效日期）公告》.....	278/2001
Subsidiary Legislation/Instruments	<i>L.N. No.</i>
Film Censorship (Amendment) Regulation 2001	266/2001
Designation of Libraries (No. 4) Order 2001	267/2001
Electronic Transactions (Exclusion) (Amendment) Order 2001	268/2001
Commodities Trading (Trading Limits and Position Limits) (Amendment) (No. 4) Rules 2001	269/2001
Matrimonial Causes (Amendment) Rules 2001	270/2001
Merchant Shipping (Local Vessels) (Conduct of Inquiries) Rules	271/2001
Antiquities and Monuments (Declaration of Historical Buildings) Notice 2001	272/2001
The Ombudsman (Amendment) Ordinance 2001 (30 of 2001) (Commencement) Notice 2001.....	273/2001
Public Health (Animals and Birds) (Chemical Residues) Regulation (L.N. 146 of 2001) (Commencement) Notice 2001	274/2001
Harmful Substances in Food (Amendment) Regulation 2001 (L.N. 148 of 2001) (Commencement) Notice 2001.....	275/2001

Public Health (Animals and Birds) (Amendment) Regulation 2001 (L.N. 218 of 2001) (Commencement) Notice 2001	276/2001
Public Health (Animals and Birds) (Animal Traders) (Amendment) Regulation 2001 (L.N. 219 of 2001) (Commencement) Notice 2001	277/2001
Food Business (Amendment) Regulation 2001 (L.N. 220 of 2001) (Commencement) Notice 2001	278/2001

其他文件

- 第 42 號 — 警察福利基金
2000 至 2001 年度年報
- 第 43 號 — 二〇〇〇至〇一年度
獎券基金帳目
- 第 44 號 — 截至二零零一年三月三十一日為止一年的消防處福利
基金管理報告連同審計署署長報告書及經審計帳目報告
- 第 45 號 — 社會工作訓練基金受託人第四十年年度報告
(二零零零年四月一日至二零零一年三月三十一日)
- 第 46 號 — 緊急救援基金受託人二零零零至零一年度報告
(二零零零年四月一日至二零零一年三月三十一日)
- 第 47 號 — 香港房屋委員會
二〇〇〇至二〇〇一年度年報
- 第 48 號 — 香港房屋委員會
截至二零零一年三月三十一日止年度的財務報表

《2001 年九廣鐵路公司 (修訂) 條例草案》委員會報告

《2001 年銀行業 (修訂) 條例草案》委員會報告

Other Papers

- No. 42 — Police Welfare Fund
Annual Report 2000/2001
- No. 43 — The Accounts of the Lotteries Fund 2000-01
- No. 44 — Report on the Administration of the Fire Services Welfare Fund together with the Director of Audit's Report and Audited Statement of Accounts for the year ended 31 March 2001
- No. 45 — Fortieth Annual Report by the Social Work Training Fund Trustee for the year ending on 31 March 2001
- No. 46 — Emergency Relief Fund
Annual Report by the Trustee for the year ending on 31 March 2001
- No. 47 — Hong Kong Housing Authority
Annual Report 2000/2001
- No. 48 — Hong Kong Housing Authority
Financial Statements for the year ended 31 March 2001

Report of the Bills Committee on Kowloon-Canton Railway Corporation (Amendment) Bill 2001

Report of the Bills Committee on Banking (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。

甄選數碼港租戶

Selection of Tenants of Cyberport

1. **MR ABRAHAM SHEK:** *Madam President, when the Cyberport project was announced in early 1999, the Administration claimed that the project aimed "to create a cluster of leading information technology (IT) and services companies and a critical mass of professional talents in Hong Kong in the shortest possible time". Also, it was reported in November 2001 that the Government now aims to fill the Cyberport with a balanced mix of large and medium-sized, local and international IT firms. In this connection, will the Administration inform this Council of:*

- (a) the measures in place to ensure that the tenant selection process is open and transparent;*
- (b) the measures to ensure that the selected tenants are indeed leading companies committed to developing new and leading-edge applications of IT; and*
- (c) the respective up-to-date numbers of tenancy applications made by large, medium-sized, local and international companies?*

SECRETARY FOR INFORMATION TECHNOLOGY AND BROADCASTING: Madam President,

- (a) Companies interested in becoming Cyberport office tenants are required to submit formal applications on the basis of a standard application form. This application form and its accompanying guide to applicants, which were promulgated in April this year, have been widely distributed to local and overseas IT companies. An electronic version is also readily available at our websites.

Each of the applications is put to the Committee on Admission of Cyberport Office Tenants (CACOT) for consideration. This Committee comprises seven core members, including a local member who is Professor Charles KAO; three international

members who are Dr Jeremy FAIRBROTHER from Cambridge University, Professor John O'CALLAGHAN from Australian National University and Professor Victor ZUE from Massachusetts Institute of Technology; and three technical members who are the Director-General of Telecommunications, Director of Information Technology Services and Director of Lands.

We have promised the applicants that the information provided in connection with their applications will be treated in the strictest confidence by us and used only for the processing of the applications. We will, therefore, not discuss individual applications publicly. However, the mechanism for selecting the Cyberport office tenants has been widely publicized, both locally and overseas. We have presented the mechanism to the Information Infrastructure Advisory Committee which comprises members from the academia, IT industry and other business sectors. We have also made various presentations to the IT companies and IT associations. The mechanism is generally accepted to be open and transparent.

- (b) A company applying for office space at the Cyberport needs to provide sufficient information to satisfy the CACOT that its Cyberport operation will fit in with the Cyberport which, as stated in the guide to applicants, is a technology-themed project with its focus on IT, information services, multimedia content creation and related sectors. With this in mind, our seven core CACOT members consider each of the applications on its own merits.
- (c) The Cyberport will open in phases between early-2002 and end-2003 to provide altogether about 110 000 sq m of office space to accommodate over 100 companies. We have so far received 72 applications from companies interested to move into the various phases of the Cyberport development.

We have made it clear in our guide to applicants that companies of varying sizes and at different stages of development are welcome, subject to their Cyberport operations fitting in with the profile of the Cyberport project as I have just referred to in part (b) of my reply.

It would not be particularly meaningful to classify the 72 applicant companies into large or medium-sized companies. Even if we were to make such an attempt, the results could well be misleading, bearing in mind that the size of an applicant company itself could well be different from the scale of its Cyberport operation. For example, a large company which applies for a modest office space at the Cyberport could be wrongly classified as a small-sized company if we were to take into account only the scale of its Cyberport operation.

MR ABRAHAM SHEK: *Madam President, I would like to ask the Secretary how many of these 72 applicant companies are existing Hong Kong companies and how many are new companies attracted from overseas?*

SECRETARY FOR INFORMATION TECHNOLOGY AND BROADCASTING: Madam President, we do not have a breakdown in respect of where these companies come from or whether they are already operating in Hong Kong. The important point is that we want to attract companies of different sizes and at different stages of development to operate in the Cyberport, as long as they fit in with the theme of our Cyberport project.

吳亮星議員：主席，九一一事件引起全球各類經濟相對的變化，在數碼港計劃方面，有否因為九一一事件而在出租條件方面作出相應調整，或其出租率有否受到影響呢？

資訊科技及廣播局局長：主席，我們是密切注視九一一事件對我們的影響，可幸到目前為止，在出租第一期數碼港寫字樓時，仍出現求過於供的情況，所以我們的態度是審慎樂觀的。

陳智思議員：主席，局長在主體答覆提到 72 份申請，請問申請租用第一期寫字樓的公司中，主要是經營甚麼行業、打算在香港投資多少資金，以及可製造多少就業機會呢？

資訊科技及廣播局局長：主席，在第一期寫字樓方面，我們吸引了不同種類和活動的公司，業務包括資訊科技、多媒體創作及資訊服務等，它們大致都符合我們的要求。至於公司的投資額，這不是我們的申請條件之一；我們只要求有關公司提供某些資料，以確保它們有一定的營運資金，以及所從事的行業符合數碼港的主題。因此，我們沒有這麼全面的資料。

余若薇議員：主席，政府說希望吸引一些一流的資訊科技服務公司，又說希望吸引不同類別的大、中、小型公司。不過，我們從主體答覆的(三)部分看到，政府本來預期有 100 間公司，但截至目前只收到 72 份租用申請；如果政府希望能有所選擇，則申請者須多於可出租的單位，但現在似乎是申請者少於可出租的單位。請問政府現時採取甚麼措施來吸引更多租用申請，令政府有所選擇，以達到擁有大、中、小型公司及一流資訊科技的目的？

資訊科技及廣播局局長：主席，正如我在主體答覆所說，由於數碼港是分階段完成的，所以即使我們現在只接到 72 份申請，但如果我們能配合宣傳，以及在吸引力方面做得更好，我相信是會繼續接到新的申請的。我想澄清，有關申請是沒有截止日期的。再者，可能某些公司會在數碼港落成前半年才提出申請，我不排除一些公司會有這樣的想法。

至於余議員提及我們採用甚麼方法吸引更多人租用數碼港寫字樓的問題，我們會繼續進行海外宣傳活動，而在軟件配套設施方面，我們現有一些多媒體的試驗室和公用設施，以吸引小規模公司在這裏運作。此外，在培訓方面，我們除了利用數碼港從事資訊科技活動外，亦會令它成為人才匯聚的中心，就這方面，我們將會推出新的計劃。

劉炳章議員：主席，請問政府，數碼港與科技園之間有否出現重疊的問題，尤其在客戶及租金釐定方面有否重疊？

資訊科技及廣播局局長：主席，我聽不清楚劉議員的補充質詢，劉議員是否問此計劃如何與科技園重疊呢？

劉炳章議員：主席，我想請問政府，數碼港在客戶及租金釐定方面，會否出現與科技園重疊的情況？若有，政府如何協調？

資訊科技及廣播局局長：主席，是不會出現重疊的情況，因為兩者對客戶具有不同的吸引力。科技園的層面較為廣闊，可吸引一些資訊科技以外的高科技公司；而數碼港的重心則在於資訊科技、資訊服務、多媒體創作和有關的界別等方面。

單仲偕議員：主席，當年宣傳數碼港時，當時的財政司司長，即今天的政務司司長曾強調為何會把這項目交給電訊盈科發展，理由是電訊盈科的國際網絡能夠引入一些國際機構來港發展。請問政府，今天如何評估電訊盈科能否履行當時向政府作出的承諾，即引入一些國際機構來港發展呢？

資訊科技及廣播局局長：主席，答案是正面的，因為有很多客戶是透過電訊盈科的推廣活動而來港發展的。電訊盈科有確定的責任推廣數碼港，以及帶回一些新的申請者。

單仲偕議員：請問能否履行當年的承諾？政府有否評估有關情況？

主席：局長，你是否有所補充？

資訊科技及廣播局局長：主席，我沒有甚麼補充了。我們主要曾評估電訊盈科有否盡力推行推廣活動和帶來新的客戶，而答案是電訊盈科能夠履行這項承諾。

馬逢國議員：主席，我想請問政府有否評估該 72 間公司可招聘的職員數額是多少呢？

資訊科技及廣播局局長：主席，這不是我們其中一項對申請者的規定，或申請者須履行的一項服務承諾，所以我們並沒有有關數據。如果是一些初次來港的全新公司，則這些公司的新聘人員數額當然是很容易估計的；但實際上，一些資訊科技公司已在香港運作，有些只是把業務擴充，所以在估計新聘職員方面會有困難。不過，其實作出這樣的評估並不可以達到任何特別的目的，因此我們主要是把精力花在吸引租戶到數碼港，從事數碼港的主題活動方面。

李家祥議員：主席，政府在主體答覆第(一)部分的末段，強調有關申請機制是公開和具透明度，這點我並不質疑；但質詢的原意是希望政府在作出有關決定時，以及最後的決定和結果都必須公開和具透明度，但我卻覺得這方面是完全不公開的。舉例來說，一些商業大廈的最後租約是會經過登記的程序，讓人知道那些公司或集團的背景、一般業務，甚至租用的條件等。既然數碼港是動用公帑來興建，我想理解在有關寫字樓租出後，政府會於何時或會否公開租戶的有關條件，讓公眾知道政府的最後決定能符合其目標？

資訊科技及廣播局局長：主席，待所有的租約都簽署妥當，數碼港的租戶均遷入數碼港後，我們會將有關的資料公開；只是在現階段，我們必須尊重我們和申請者的協議，所以有關資料是不可以公開的，但政府會定期在資訊科技及廣播事務委員會內向議員提供所需的資料。

李家祥議員：主席，我想問的是，甚麼資料可以公開呢？

主席：局長，你是否有所補充？

資訊科技及廣播局局長：主席，有關資料是公司名稱、所從事的活動等。

何鍾泰議員：主席，局長剛才在回應劉炳章議員時說，科技園的範圍比較廣闊，所以有關客戶通常不會只屬於資訊科技方面的，這是否表示，如有屬資訊科技範疇的申請人想加入科技園，當局便會把他轉介到數碼港？

資訊科技及廣播局局長：主席，這是很難一概而論的。原則上，我們設有協調機制，本局和科技園會不時舉行協調會議，以處理個別的個案。舉例來說，一間屬於資訊科技範疇的電訊公司若想申請租用一些地方以生產晶片，則設於數碼港還是科技園會較好呢？我們的答案可能是科技園；不過，我們亦須尊重客戶本身的要求。無論如何，我們是有協調機制，以處理個別個案的。

主席：本會就這項質詢已用了超過16分鐘。現在是最後一項補充質詢。

田北俊議員：主席，當局在擬定數碼港發展計劃時，談到資訊科技，我們很關注有真正的科技和人才的轉移；其中一項我們關注的問題，是希望那些公司不要把數碼港當作貨倉，只放置硬件作買賣便算。政府在主體答覆的第(三)部分提及有 72 位申請者，如果我們要求取得每間公司的資料，政府當然是不應該回答的；但如果是有關寫字樓的平均租金，則是一項合理的問題，因為若呎價只是數元一呎或 10 元一呎，有關公司便一定把寫字樓當作貨倉，但若二十多元一呎，便可能真的會有科技轉移的情況了。

資訊科技及廣播局局長：主席，我們的租金現時是訂在每呎 11 至 13 元，這是透過資深的地產顧問，根據市場的基準而定出的。

主席：第二項質詢。

食環署對零售活雞攤檔的政策 FEHD's Policy on Live Chicken Retail Stalls

2. 張宇人議員：主席，據悉，食物環境衛生署（“食環署”）在終止轄下零售活雞攤檔的租約後，不會把該檔位重新出租作同一用途。就此，政府可否告知本會：

- (一) 食環署何時開始實施這政策，至今涉及多少個檔位，以及這政策是否旨在根除售賣活雞的攤檔；
- (二) 香港房屋委員會（“房委會”）及香港房屋協會（“房協”）對轄下售賣活雞攤檔有否實施同一政策；若然，至今涉及多少個檔位；及
- (三) 房委會、房協及食環署有否對轄下售賣其他類別的新鮮肉類、海鮮及蔬菜攤檔實施同一政策？

環境食物局局長：主席，

- (一) 自食環署成立以來，一直致力改善街市管理，提升街市清潔衛生及改良通風系統。食環署處理空置檔位（包括活禽檔位）時，一般會按個別街市的情況，考慮以下的因素，然後才決定是否把檔位再推出作公開競投：

- (1) 售賣同類貨品的檔位數目及街市整體的營商環境；
- (2) 是否有需要將空置檔位預留作安置受街市改善工程或街市遷拆計劃影響的檔戶；及
- (3) 是否有需要利用這些空置檔位配合街市改善工程，包括擴闊通道、加大個別檔位面積等。

就家禽檔而言，除了上述的考慮外，食環署的目標是在可行的情況下設立家禽檔專區，將家禽檔與其他類型的檔位分隔。該項措施是 1997 年的禽流感事件後引進，並在去年 6 月開始實施的。這項措施不但可以幫助改善家禽檔的環境衛生，減少擠迫情況，而且可以方便我們為家禽檔設置獨立的抽風系統。因此，每當有活家禽檔戶或毗鄰的其他類型檔戶遷出時，騰空的檔位都不會即時推出作公開競投。截至目前為止，為了設立家禽檔專區而騰空的家禽檔位共有 72 個，其他類型的檔位有 33 個。

- (二) 房委會及房協轄下街市的活家禽檔分別最多只有 8 檔和兩檔。相比之下，食環署轄下街市最多有 36 檔，遠遠多於房委會及房協轄下的街市。此外，房委會轄下街市的家禽檔每檔的平均面積較大，約有 25 平方米；而食環署的家禽檔位平均面積只有 20.2 平方米。因此，我們的首要工作是改善食環署轄下街市家禽檔的擠迫環境及逐步進行分隔。與此同時，我們亦已經和房屋署展開討論，探討房委會轄下街市的活家禽檔是否有需要採取同樣措施，但最終決定會由房委會作出。房協轄下只有 3 個街市共設有 4 個家禽檔，所以無須設立家禽檔專區。
- (三) 這項措施只適用於家禽檔，並不適用於房委會、房協及食環署轄下街市內的其他攤檔。

張宇人議員：主席，局長並沒有清楚回答每當一個售賣活雞的攤檔犯規便終止其租約及停牌，以後不再發牌，是否一項新政策，旨在杜絕活雞攤檔在香港街市內出現？局長並沒有回答這項質詢。

環境食物局局長：主席，我剛才在主體答覆第(一)部分已經指出，當食環署轄下的街市有空置檔位時，我們會採取甚麼步驟，然後才決定是否把這些檔位再推出作公開競投。事實上，有關食環署有否終止家禽檔租約這問題，我可以告訴議員，在過去兩年，食環署並沒有終止過家禽檔的租約。此外，我剛才已解釋，採取這項措施的目的，絕對不是為了要取締活家禽檔，日後有空置檔位時也不再推出作公開競投。我剛才已清楚解釋，我們的目標是要改善現時家禽檔的環境衛生，減少擠迫情況，以及希望在可行的範圍內，將家禽檔和其他檔位分隔。

梁富華議員：主席，局長在主體答覆第(一)部分末段提到，為了設立家禽檔專區而騰空的家禽檔位有 72 個，其他類型的檔位有 33 個。這項措施會涉及房委會及房協轄下的街市。請問局長，在實施這項新政策後，實際上全港總共減少了多少個這類活雞攤檔？

環境食物局局長：主席，我剛才在主體答覆已指出，房委會及房協轄下街市的活家禽檔最多只有 8 檔，但食環署轄下街市的同類檔位數目卻遠較房委會和房協轄下的街市為多。此外，我也指出，房委會及房協轄下街市的家禽檔的平均面積，較食環署轄下街市的家禽檔為大，因此，擠迫情況並不如食環署轄下的街市嚴重。事實上，房協轄下 3 個街市中只有 4 個攤檔售賣活雞，所以根本無須實行這項措施。至於房委會轄下的街市是否實行這項措施，我們已經和房屋署展開討論。不過，我亦已經指出，房委會轄下的街市的需要並沒有食環署轄下的街市那麼大，所以須視乎房委會的最終決定，才知道會否執行這項措施。因此，我剛才所提供的數字，即 72 個檔位，只是為了在食環署轄下的街市設立家禽檔專區而騰空的家禽檔位。

李華明議員：主席，政府在主體答覆第(一)部分指出，將家禽檔和其他類型的攤檔分隔，可以幫助改善家禽檔的環境衛生，而且是防止禽流感再次出現的措施之一。不過，局長在主體答覆提到，在可行的情況下才設立家禽檔專區，這是否表示在很多食環署轄下的街市中，這項措施是不可行的？如果是不可行的話，政府如何防止禽流感再次出現，以及作進一步的改善呢？

環境食物局局長：主席，根據我手邊的資料，現時在食環署轄下的 81 個街市中，有 74 個設有售賣活雞攤檔；而在這 74 個街市中，食環署估計大部分，即 46 個，可以設立家禽檔專區。在餘下的街市中，即將清拆的大約有 4 個；設立家禽檔專區會出現技術困難的有 17 個；而現已成功設立家禽檔專區的較新街市有 7 個。不過，雖然設立家禽檔專區可以更進一步改善環境衛生及防止禽流感再次發生，但除了這項措施外，我們其實已經實行一系列防止禽流感的措施，其中一項最重要的是，由今年夏天開始，每個街市每月也有一天訂為街市清潔日。此外，在大約兩三個星期前，立法會通過了將活雞及鵝鴨的售賣和處理流程中每一個步驟也必須分流處理的法例。因此，正如我所說，設立家禽檔專區只是防止禽流感的其中一項措施。在那些不可以設立家禽檔專區的街市，我們會積極改善環境衛生，減少擠迫情況，以及在可行的情況下，擴大家禽檔位的面積。

黃容根議員：主席，局長在主體答覆第(一)部分第(3)點提到會進行街市改善工程，把檔位面積擴大。如果要這樣做，我想需時甚久。局長可否告知我們，整項擴大街市檔位面積的計劃需時多久？

環境食物局局長：主席，當我們改善街市的環境衛生，以及設立家禽檔專區的同時，亦須顧及對業界，特別是現時在街市內營運的檔主所造成的影響。我剛才提及的這項措施，其實是要在有街市檔位，特別是家禽檔位騰空時，我們才可以逐步改善其他檔位的情況。因此，我們在現階段實在無從估計依靠自然流失來改善街市家禽檔的環境衛生及減少擠迫情況，大約會需時多久。不過，我覺得必須平衡兩方面的需要，即一方面必須改善環境，而另一方面不會對現時的檔主造成重大不便。我認為必須平衡這兩方面的利益。

楊孝華議員：主席，按照局長所說，要解決街市的擠迫情況和改善環境，似乎是一項政策。既然如此，局長有否考慮無須單單等候有檔主退回檔位，才實行這項措施呢？局長有否考慮加快落實這項措施，例如向檔主收購牌照，便可以立即落實措施，而無須慢慢等候？請問局長有否考慮這樣做呢？

環境食物局局長：主席，我們其實曾考慮各種不同方式。不過，在目前的環境下，我們覺得現時所採取的方案較為可取。不過，有關楊議員所提出的建議，我們會考慮在街市管理的例會中跟檔主討論的。

勞永樂議員：主席，局長在主體答覆第(一)部分提到，騰空的家禽檔位有 72 個，而其他類型的檔位則有 33 個。請問局長，按照計劃，這些街市的活家禽檔位最終會減至多少個？又這項計劃需時多久才能完成？

環境食物局局長：主席，有關勞議員的第二項補充質詢，我剛才回答黃容根議員時已指出，由於我們現時純粹透過自然流失這方法來設立家禽檔專區，所以我們無從估計完成這項工作的時間。至於最終會有多少個活家禽檔位，我們現時採用一個比較靈活的處理方式，即視乎個別街市的情況而定。在我剛才提及的 46 個技術上可以設立家禽檔專區的街市中，我們現時的做法是首先在這些街市中劃出一些專區，以及在專區及售賣其他種類貨品的檔位之間，盡可能設立少許緩衝。不過，最後會有多少個騰空的活家禽檔不再推出作公開競投，我們現時並沒有一個確實數目，須視乎這項計劃的進展而定。

鄧兆棠議員：主席，局長在主體答覆第(二)部分提到，房委會轄下街市的活家禽檔是否有需要採取同樣措施，最終決定會由房委會作出。食環署作為本港負責食物環境衛生的政府部門，既然設立家禽檔專區是這樣重要的話，為何不一視同仁，要求房委會按照政府的政策行事？

環境食物局局長：主席，我剛才已清楚解釋，食環署轄下街市的家禽檔的運作，以及其分布、面積、擠迫情況及數目，跟房委會轄下街市的並不相同。由於種種歷史原因，我們有必要在食環署轄下的街市採取這些措施。可是，我們認為房委會轄下街市採取這些措施的迫切性，並不及食環署轄下的街市。由於房委會轄下街市在防止禽流感和改善環境衛生等方面的迫切性不是那麼大，所以我們覺得可以由房委會自行作出最終決定。不過，由於房委會轄下街市檔位領有新鮮糧食店牌照，所以食環署在進行監察時所採取的準則，跟監察食環署轄下街市的相同。

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。

暫准留港兒童的教育**Education for Children Granted Temporary Stay in Hong Kong**

3. 吳靄儀議員：主席，現時，中小學須取得教育署的批准，才可取錄持入境事務處（“入境處”）發出的擔保書暫准留港的兒童；此外，教育署在作出有關決定前會徵詢入境處處長，並只會在處長不反對的情況下作出批准。據報，現時有近百宗此類兒童的入學申請被拒。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去 4 個學年及本學年至今，教育署每年接獲多少宗此類入學申請，當中獲批准和被拒絕的個案數目分別為何；
- (二) 當局是否自提請全國人民代表大會常務委員會（“人大常委會”）解釋《基本法》有關條文後，提高了審批此類入學申請的標準；若然，詳情為何；若否，為何當局過往批准了多宗而現在卻拒絕了大批申請；及
- (三) 當局根據甚麼法律條文，規定以“入境處處長不反對”作為批准此類入學申請的先決條件；入境處處長又根據甚麼法律條文不批准該等申請；有否評估拒絕此類入學申請是否違反《兒童權利公約》第 28 條訂明兒童有受教育權利的規定？

保安局局長：主席，為回答吳議員的質詢，我必須首先解釋關乎非法入境和逾期逗留兒童，是否有權在香港入學問題的政策及法例的背景。

入境管制的目的，是規管那些無權利進入香港或在港逗留，但為着探親、觀光、營商、工作或入學等目的而申請進入或在香港逗留的人士。確保有效入境管制的一個要素，是必須規定有關人士在以某個目的為理由進入香港後，不可任意更改這個目的。因此，以觀光或探親為理由進入香港的旅客，除非取得本港入境部門的批准，否則在逗留期間不得工作或入學就讀。

上述入境管制並沒有剝奪兒童接受教育的權利。無論如何，這項權利並不代表一名兒童可以以就讀為理由隨意進入任何地區接受教育。舉例來說，香港居民如要前往海外留學，一律須向有關國家的入境部門申請適當的學生簽證。

因此，根據本港的法律，旅客在留港期間不得工作或入學就讀，而這項逗留條件同樣適用於逾期逗留者，即那些在法例規定的合法留港期限屆滿後仍然在香港逗留的人士。違反任何逗留條件，以及協助和教唆他人違反任何

逗留條件，均屬觸犯香港法例，最高刑罰為罰款 5 萬元和監禁兩年。有關的法律條文包括《入境條例》第 41 條、《入境規例》第 2 條，以及《刑事訴訟程序條例》第 89 條。

有個別人士特別強調內地兒童所持擔保書的意義。其實，擔保書的目的，不過是容許辦理擔保手續的人士先被釋放，以等候進一步的遣送離境程序。擔保書並不賦予該人任何額外的法律權利，例如在港工作或在本港學校入讀的權利。持有擔保書的逾期逗留者，按我們的法例仍然是逾期逗留者。

在上述政策及法律背景下，多年以來，如有人道或恩恤理由支持個別持有擔保書兒童申請入學，例如在預料到有關係兒童可能在頗長時間內也不會被遣送離境的情況下，政府會就個別個案作出考慮，彈性處理入學問題。

根據九十年代中期開始採用的現行安排，持擔保書的兒童如申請入讀本港學校，申請個案均作個別處理，入境處處長會向教育署署長提供意見，而教育署署長會在衡量入境處處長的意見和任何其他有關因素後，考慮能否安排該申請人在本港入學。如有關兒童按上述安排入學就讀，政府將不會就有關人士因違反不得在港學校就讀的逗留條件或協助和教唆他人違反這項條件而作出檢控。

透過有關的法例、政策及安排，我們能緊守各適用於香港的國際公約，包括聯合國《兒童權利公約》。由於所涉及的政策和法律問題相當複雜，請恕我無法在這裏詳述所有細節。簡單地說，適用於香港的國際公約內所提及的接受教育權利，不是一項絕對的權利。舉例來說，它可受到法例條文，包括本港入境法例內有關逗留條件的條文所限制。

關於在過去 4 個學年的每一年和本學年至今所接獲的入學申請數目，現闡述如下：

學年	接獲的申請個案數目	獲安排入學的個案數目
1997-1998	655	487
1998-1999	299	284
1999-2000	354	206
2000-2001	238	43
總計	1 546	1 020
2001 年 9 月至 11 月	104	24

現在本港有 187 名持擔保書兒童的入學申請不獲支持，而自 2001 年 12 月起，另有 14 名兒童向政府提出了申請。不過，有人指這 187 名兒童當中許多已被剝奪正規教育達 5 年之久，這說法並無事實根據。事實上，這些兒童當中有 183 人，即佔 98%，是在 2000 年 3 月或以後才提出入學申請。更具體地說，申請入學的兒童中有 135 人，即大約 72%，在今年內提出申請，其中 84 人更是在今年 8 月或以後才提出申請。

亦有人指稱他們全部牽涉在漫長的居留權訴訟中，這亦並非事實。事實上，他們當中只有 4 人是有關寬免計劃訴訟的當事人，這宗訴訟在 2000 年 5 月開始，現正等候終審法院作出終局裁決。此外有 56 名聲稱享有居留權的兒童向法庭申請准許進行司法覆核，但已遭原訟法庭拒絕，他們現正向上訴法庭提出上訴，反對原訟法庭拒絕准許他們進行司法覆核的決定。其餘 127 名兒童，根本無牽涉在任何仍在進行的訴訟當中。

雖然入境處處長對於 2000 年 3 月或以後提交的申請大多數不表支持，但處長並沒有修改或收緊其考慮標準。入境處處長在考慮是否有人道或恩恤理由可支持某宗申請時，其中一項因素為是否預料到申請人在頗長時間內也不會被遣送離境，而處長在考慮時會顧及相關情況，例如當時有關法律。在 2000 年 3 月之前和之後，入境處處長在這方面的做法均並無分別。

鑒於部分入學申請的首次審核至今已有一段時間，入境處處長現在會着手逐一覆核所有 187 宗不獲政府支持的持擔保書兒童的入學申請。根據現行安排，申請個案均作個別處理，入境處處長會向教育署署長提供意見，而教育署署長會在衡量入境處處長的意見及任何其他有關因素後，考慮能否安排申請人在香港入學。

我們現時未能確定覆核工作需時多久，亦不能事先斷定覆核的結果。但是我們必須強調，如果當局按照覆核結果安排申請人入學，這種安排不應被理解為入境處處長已批准申請人留在香港接受教育，亦不應被理解為入境處處長承諾不會提出或繼續進行遣送申請人離境的程序。

吳靄儀議員：主席，局長提出的所謂法律依據，已經在多個場合中被多位法律界人士反駁；今天主體答覆中唯一的新意在最尾第二段，局長表示會着手逐一覆核所有 187 宗不獲政府支持的申請。局長可否解釋覆核的標準尺度，會否只是重複過往所持的立場，所以覆核期間亦不准此類兒童上學，而經過一段時間覆核後，只是逐一再次維持反對的立場呢？

保安局局長：主席，首先，我明白過去兩星期以來有法律界人士提出不同意見，但剛才我所解釋的法律狀況，是政府律師經過深入考慮後向我們提供的意見。政府的律師亦指出，有逾期居留人士或訪客違反了另一些逗留條件，例如工作等，曾經被檢控或定罪，而且有關判決獲得高等法院原訟法庭裁定有效。

至於覆核方面，有關工作並非由我負責，而是由入境處處長負責，入境處處長於覆核個別個案後，會向教育署署長提供意見。我當然無法預知覆核的結果如何，至於處長在覆核時會持甚麼準則，我剛才已提到，多年以來在上述政策和法律背景之下，入境處處長會考慮有否特殊的人道或恩恤理由支持個別持擔保書兒童申請入學，例如預計有關兒童可能頗長時間內亦不會被遣送離境，同時亦會考慮到當時的法律狀況。

主席：各位議員，由於尚有 11 位議員正輪候提問，所以請各位議員在提出補充質詢時盡量精簡。

曾鈺成議員：主席，局長在主體答覆中指出，當局考慮是否批准持擔保書的兒童入學讀書，其中一項因素，是視乎申請人會否於頗長時間內不會被遣送離境。我想請問局長，這些持擔保書的兒童平均於香港逗留的時間有多久？為何會有這麼多持有擔保書的人逗留在香港這麼長時間？

保安局局長：主席，每名有關的兒童須在香港逗留多久才被安排遣返，是須視乎個別情況，亦須視乎是否涉及訴訟而定，而訴訟亦分為多種類別。我剛才也在主體答覆中解釋，其實只有 4 名兒童涉及寬免政策的訴訟，這是很重要的案件，例如冼海珠、吳小彤的案件，在去年 5 月開始審訊，終審法院應該已聆訊完畢；我並非法律界人士，但以一般人預計，法院應該在一兩個月內便會作出裁決。對於這類涉及訴訟的人，我們當然不能即時將其遣返，當作出終局裁決後，如果政府當局敗訴，我們才會另作打算；但如果政府勝訴，便會盡快安排他們離境。對於一些沒有涉及訴訟的兒童，例如領養兒童，就領養兒童的法例，終審法院在 7 月已作出清楚裁決，表明領養兒童在香港並無居留權，我們會積極安排將他們遣返。此外，對於一些較年幼的兒童，例如是 3 至 6 歲的兒童，由於得不到他們家長的合作，在安排遣返上有點困難，因為我們不能夠由入境主任把兒童帶到羅湖入境站，再轉交給公安，便算是

遣返。我們須得到有關兒童的家長協助，最理想是由其父母或親友陪同，安排內地親友接收，才可以很人道地把兒童遣返。如果得不到兒童的家長及親友協助，遣返工作便會出現困難，但無論如何，入境處處長已積極與內地有關當局協商，找出解決問題的方法。我們預計，在絕大多數的個案中，有關的逾期逗留者均應在合理時間內被遣返。

周梁淑怡議員：主席，其實我這項補充質詢與曾鈺成議員所提出的補充質詢有點相似。

根據主體答覆第十一段所述，有 56 名兒童的案件會不斷要求覆核，而有 127 名兒童似乎有遣返困難，於是便慢慢變為接着一段所述的情況——留港時間越來越長。請問出現他們不斷申請司法覆核或不合作的情況，會否引致他們須在港逗留頗長時間，亦因而引致他們須入學讀書？這似乎不是他們的選擇，因為如果他們在內地，是應該可以入學讀書的；但在香港，對於他們自己造成的這種局面，究竟政府可以做點甚麼事？既然我們是依法辦事，為何政府不可以做點事呢？

保安局局長：主席，我在主體答覆中指出，有 56 名聲稱有居留權的兒童向法院申請准許進行司法覆核，他們並不涉及寬免政策的訴訟。問題是目前每天有最少 10 名內地人士來港聲稱擁有居留權，如果入境處處長要把他們遣返的話，他們便提出司法覆核，而居留權家長會亦會發信給他們，說只要提出司法覆核，便可以延長在香港居留，所需費用只不過是 1,045 元。對於此類個案，例如最近來港的兒童，因為距離釋法日子越來越遠，有關寬免有效期的理據便越薄弱，通常會被原訟法庭拒絕。被拒絕後，他們可以上訴一次，但由於終審法院未就寬免政策的決定作出最終裁決，因此所有上訴案件都是暫緩聆訊。我們相信待終審法院就吳小彤、冼海珠的個案作出終局裁決後，上述案件便容易解決。目前鑒於有關法律程序未完成，我們是不能把他們遣返的。至於其餘 127 名兒童，一來是因為他們年幼，其家長不合作；二來是入境處須作出行動上的安排，所以仍有待遣返。

無論如何，我同意周梁淑怡議員的看法，讀書問題是由居留權和遣返問題衍生出來的。為了解決這問題，我們應該在合法的情況下，盡快安排他們返回內地。其實，這些申請居留權的兒童是可以在內地等候有關聆訊結果，他們無須一面在香港接受教育，一面等候是否獲得居留權結果的。

張文光議員：主席，根據主體答覆，2000年3月是這些持有“行街紙”的兒童能否入學的一個重要分水嶺。在3月之前，他們大部分可以入學，但在3月之後，他們絕大部分不能入學。再看政府所提供的數字，有195名兒童在2000年3月後被拒絕入學，政府拒絕他們入學的其中一個原因，可能是當時評估他們在香港逗留的時間不會太久，所以他們不能入學。但是，2000年3月到現在，其實已有一年半；如果那些兒童在香港最終逗留了一年半或更長時間，正是因為政府當時判斷錯誤而不讓其入學，那麼政府這種做法是否剝奪了他們在這一年半的讀書權利呢？一年半時間是否屬於很長？如果政府當時認為他們很快便會離境而不讓其入學讀書，現在回顧這項決定，會否承認是錯誤呢？

保安局局長：主席，無論在2000年3月之前或之後，政府所採取的準則都是一樣，便是考慮盡量在合理時間內把他們遣返，以及有關法律的狀況。當然，到了2000年3月，入境處處長所考慮的其中一點，是法律狀況已較清晰，因為於1999年6月26日，人大常委會已作出釋法；於12月3日，終審法院亦確認釋法的效用，法律更清晰了很多。所以，當時入境處處長是真誠相信可以盡快安排遣返這些兒童，但我們亦承認，經過了這麼久的時間，這些兒童仍然未能遣返，是因為有些個案的訴訟程序尚未結束，所以入境處處長亦願意重新審核有關個案。

主席：張議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

張文光議員：主席，局長並沒有回答我的補充質詢。當時入境處處長如果假設這些兒童可以盡快離境而不讓其入學，但現在回顧，已經過了一年半，他們仍然未能入學，那麼當時的決定是否一項錯誤的判斷，因而剝奪了這些兒童在這一年半內入學的權利？要知道，這些兒童正是在讀書年齡，耽誤了一年半是十分嚴重的事情.....

主席：張議員，你只須重複未獲局長回答的有關部分。

張文光議員：謝謝主席。

保安局局長：主席，我不可以說入境處處長作出了錯誤的判斷，因為他當時是真誠就當時的環境而作出判斷，而且也不可以籠統地說是耽誤了所有兒童的入學機會。正如我剛才在主體答覆中指出，很多兒童其實只是去年或在數月前才提出申請，他們有些只有四五歲，在一年多前仍未屆入學年齡，又或入境處處長根本不知道有該些兒童的存在，他們只是在去年或今年才要求入學，那怎可以把這責任推到入境處處長身上呢？

主席：各位議員，本會就這項質詢已用了超過 22 分鐘。雖然我知道部分議員會因未有機會提出補充質詢而感到失望，但我也不能讓議員繼續提問下去的。

現在進入第四項質詢。

設立自由貿易區

Setting up of Free Trade Zone

4. 劉慧卿議員：主席，行政機關近日公布已向中央人民政府建議設立範圍包括內地及香港特別行政區（“香港特區”）的自由貿易區。就此，政府當局可否告知本會：

- (一) 有關建議的詳情；
- (二) 因設立自由貿易區而可能受惠的行業；及
- (三) 自由貿易區大概會在何時設立？

李卓人議員：主席，我想提出規程問題。

主席：李議員，你是否想提出規程問題？

李卓人議員：主席，根據《基本法》第六十四條，行政當局是應該答覆立法會議員所提出的質詢的，但很明顯，局長的主體答覆根本並沒有答覆這項主體質詢。我覺得有關建議的詳情並非涉及甚麼機密事項，因此，我想請問主席會否作出裁決，請局長回去再行擬備另一份主體答覆？就這項主體質詢而言，局長很明顯地是沒有回答任何事情。

主席：李卓人議員，請你先坐下。立法會自行制定的《議事規則》，是經各位議員表決後制定的，而主席亦是按照《議事規則》主持立法會會議。《議事規則》不能違反《基本法》。就你提出的規程問題，我裁決保安局局長回答的方式並沒有違反《議事規則》的規定。

李議員，現在不是討論《基本法》的時候。請你不用再繼續討論下去，大家都很清楚你的意思了。

李卓人議員：主席，我不是指保安局局長，我是說工商局局長。

主席：李議員，你是指工商局局長的主體答覆有問題，但工商局局長尚未回答這項質詢，如果你有任何疑問，請你稍後在補充質詢中提出。

工商局局長：主席，政府一直積極研究各項在世界貿易組織（“世貿”）框架之下，促進內地與香港特區之間的經貿關係的方案，亦曾向中央政府提出成立內地與香港特區自由貿易區的建議。

有關建議尚未獲得中央政府原則上接納，所以在現階段評論劉慧卿議員主體質詢所提及的有關細節，是言之過早。

劉慧卿議員：主席，局長採用這種方法回答，我是非常失望。我感到失望並非因為是沒有答案，而是因為局長說有關建議尚未獲得中央政府原則上接納。我真的不明白為何行政機關會說，有些曾公開提過的建議，因可能未獲全部接納便不能對立法會說明。正是基於這個原因，李議員剛才便提及《基本法》第六十四條，說明行政機關應向立法會負責，以及應回答立法會議員質詢的條文。

我想請問局長，對於未取得批准的事情，行政當局是否便完全不會到立法會來交代？這是否政府的政策？換言之，行政當局是否無須依循《基本法》第六十四條向立法會負責？

工商局局長：主席，我可能是為了精簡地回應，所以在主體答覆中並沒有作出較詳細解釋。其實，直至目前為止，政府向中央政府所提出的建議，只是一項原則性建議，其中並沒有包括細節事項。所以，現時評論任何細節都是言之過早。

涂謹申議員：主席，不知工商局局長可否補充回應，他所謂的原則性建議，是否指香港特區政府向中央提出的，只是成立一個“自由貿易區”這 5 個字的建議，其中卻沒有任何內容，只是那麼簡單的？如果是這樣，我相信市民也會感到十分驚訝及非常震驚。

工商局局長：主席，我的回答是，涂謹申議員所言甚對。不過，市民不應感到震驚，因為世貿規條內已清楚列出了自由貿易區所牽涉的東西，所以這並非一個空洞的建議。

李卓人議員：主席，如果是只有 5 個字，局長可否再解釋一下，“在世界貿易組織框架之下”的意思是甚麼？正如局長所說，這項建議只有 5 個字，就像是全世界的人也明白了似的。可否請局長再多解釋一下，這裏的意思究竟是甚麼？

工商局局長：主席，我並非說這 5 個字是全世界的人也明白。我的意思是，對中央政府而言，不會因為只有這 5 個字便不明白我們所提的建議，因為中央政府剛剛加入了世貿，經過了 15 年冗長談判，它們當然很清楚知道世貿各項條款的內容。

我剛才回答劉慧卿議員的補充質詢時，可能沒有說得很清楚，我想現在加以補充。在正常的情況下，如果我們向任何一個貿易夥伴提出了某些建議，而雙方連原則上的共識也未達到時，我們的慣例確實是不會公開談論，否則，這一來會對貿易夥伴不公平，二來亦會不利於日後大家共同就有關問題進行有建設性的討論。因此，這只是一個慣例，並非甚麼值得大驚小怪的

事情。世貿容許兩個或以上的單獨關稅區簽訂《自由貿易協定》，但必須符合若干基本條件。在貨品貿易方面，《關稅及貿易總協定》（“《關貿總協定》”）第二十四條規定，《關貿總協定》是世貿的一部分，而第二十四條規定了意圖成立一個自由貿易區的雙方，必須取消兩者之間實質上所有有關產自兩個關稅區貨品的關稅，以及其他限制性的貿易法規。在服務貿易方面，《服務貿易總協定》第五條規定，協定須廣泛涵蓋各服務業，並規定撤銷或逐步免除雙方實質上所有的歧視性措施。此外，世貿亦規定，締約方對非協定成員實施的關稅及貿易壁壘，不能因訂定的協定（即《自由貿易協定》）而增加，即不可對第三者增加壁壘或關稅。

蔡素玉議員：主席，請問局長這項建議是在何時及向哪個部門提出的？

工商局局長：主席，我在主體答覆說過，政府一直有積極研究各種方案，而這項自由貿易區的建議，便是這些方案其中之一。在過去兩三年間，香港特區政府官員——包括行政長官及財政司司長，也有在不同時間及不同場合向中央政府官員原則上提出了各種不同方案，包括所謂《自由貿易協定》的建議。至於這項建議是在何時及向誰提出，我則沒有這方面的資料向大家交代。

何鍾泰議員：主席，早前我在北京的電視上看到，世貿的主要協調人龍永圖先生與一羣北京市民討論世貿協議的複雜性，而從傳媒方面我們亦可以知道，中國只有 9 名人士真正瞭解世貿協議的內容。局長在主體答覆中表示，“政府一直積極研究各項在世界貿易組織框架之下，促進內地與香港特區之間的經貿關係的方案”，那麼政府是否真正瞭解世貿協議，並能根據聽聞是由商界提出的自由貿易區建議，向中央政府提出一個正確的自由貿易區建議呢？如果立法會是可以反映市民意見，那麼立法會也希望知道，香港特區政府向中央政府提出的意見，究竟是否適合香港的發展？局長是否認為有責任向立法會交代，或是讓立法會可有機會討論有關建議？

工商局局長：主席，我想何鍾泰議員太過少觀香港特區政府的官員了。事實上，在《關貿總協定》於 1947 年訂立時，香港實質上已經是一名會員。我們是在 1947 年簽訂《關貿總協定》，而該協定是在 1948 年開始生效。自那時開始，儘管香港是殖民地，但因為是屬於單獨關稅區，所以香港與英國是分開的。因此，自 1948 年開始，香港已享有在《關貿總協定》下的權利及

義務；香港一直有履行有關義務，並享受有關權利。直至 1986 年，中央政府及當時的英國政府，在中英聯合聯絡小組達成共識後，便正式通知了當時的《關貿總協定》組織，說明根據《關貿總協定》的條款，香港擁有兩個條件，第一是單獨關稅區，第二是擁有對外貿易關係政策的自主權。在這種情況下，中英雙方同意香港不單止成為一個實質上的會員，而且還是名義上的會員。在烏拉圭回合談判於 1994 年結束時，我亦代表了香港政府簽約。所以，在 1995 年，香港已經成為了世貿的創會會員。在這數十年以來，政府部門的同事對《關貿總協定》和世貿的認識可謂是很詳盡，亦是十分富經驗的。因此，我要重複，何議員是太少觀我們了。

至於自由貿易區這項建議是否適合香港的情況或符合香港的利益，我剛才已經說過，到目前為止，香港特區政府向中央政府提出的，只是一個原則上的建議，其中並沒有細節。當然，如果中央政府原則上接納我們的建議，大家達致共識，便須着手進行研究。到了適當的時刻，政府當然會廣泛諮詢香港工商各界，包括專業界別，以及到立法會來向各位議員交代，以及聽取議員的意見。

主席：何鍾泰議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

何鍾泰議員：主席，謝謝工商局局長那麼努力解釋，令議員對政府有信心，我自己對政府是充滿信心的。不過，對於我剛才提出的補充質詢，問及政府是否有責任把向中央政府提出的建議提交立法會，讓立法會可以向政府反映各位議員及市民的意見這部分，局長剛才並沒有回答。

工商局局長：主席，何議員可能聽得不太清楚，又或許是我的廣東話說得不够純正。我剛才已說了兩次，現在是第三次說出，政府的建議並沒有細節，如果是沒有細節，我又如何向各位議員提交細節，讓各位討論呢？

胡經昌議員：主席，局長的主體答覆有 3 個“1”——剛巧是 111 個字。在這麼短的答覆中，局長剛才曾經提到，過去曾向中央政府提出成立內地與香港特區自由貿易區的建議。這是否表示現在是重提建議？若然，過去及現在的建議分別為何？

工商局局長：主席，胡經昌議員在時間上可能弄得不大清楚，但我也清楚胡議員所指的過去是甚麼意思。不過，我可以說，有關成立自由貿易區這個原則性的建議，香港特區政府只是向中央政府提出過一次，所以對於胡議員所提出的補充質詢，我是無可奉告，因為我們只是提過一項建議，因此無法比較。

劉慧卿議員：主席，即使是原則性，我也想問一問，局長覺得落實這個原則性的建議會有甚麼困難呢？我的意思是，局長認為必須先解決甚麼困難，才能成立自由貿易區呢？

工商局局長：主席，這項補充質詢包含了一個假設，即如果中央政府原則上與我們達成共識，共同研究成立一個自由貿易區。主席，這個假設仍未成立，所以我不希望在此作出一些揣測性的回應。

主席：第五項質詢。

公營機構諮詢或政策委員會成員的委任

Appointment of Members to Advisory or Policy Committees of Public Organizations

5. 麥國風議員：主席，醫院管理局（“醫管局”）上月委任新一屆公眾投訴委員會的成員。據報，其中一名資深成員不獲繼續委任的原因，是他經常公開批評醫療界人士互相維護。就此，政府可否告知本會，是否知悉各公營機構：

- (一) 在委任轄下諮詢或政策委員會的成員時，會否考慮候選人的政治背景、宗教、職業及教育程度等因素；
- (二) 在決定是否繼續委任任滿成員時，會否考慮該名成員在任期間對有關機構曾經作出的批評；若會，以何具體準則評估有關批評；若否，如何確保不會出現“秋後算帳”的情況；及
- (三) 有何措施提高委任機制的透明度？

民政事務局局長：主席，我對麥議員的質詢答覆如下：

- (一) 法定公營機構一般都有獨立權力，根據各自的需要，成立不同的諮詢或政策委員會，以協助它們履行法定和其他職能。一般而言，在委任轄下委員會成員時，有關機構會就個別委員會的職能和工作需要，委任具備所需的才能、知識、經驗、具良好操守及對公共服務具熱誠的社會人士擔任成員。與上述條件無關的因素，例如政治背景、宗教等，應該不會在考慮之列。
- (二) 法定公營機構有全權決定是否繼續委任任滿的成員。一般來說，該等機構都會考慮該成員在任期間在有關委員會的表現及作出的貢獻、出席會議的次數、參與有關討論及活動的活躍程度、對公共服務的熱誠，以及總任期不應太長等原則。香港長期都是一個開放自由的社會，法定公營機構應該都會認同，委任成員應以坦誠的態度表達個人意見，故此，理應不會出現所謂“秋後算帳”的情況。
- (三) 法定公營機構應該在有需要的情況下，直接就其轄下委員會的委任機制對公眾作出解釋。政府贊成各法定公營機構在不違反委任成員私穩權的情況下，提高有關委任機制的透明度。

麥國風議員：主席，局長在主體答覆第(一)部分提到，委任須具備才能、知識、經驗、有良好操守等的人，但局長卻偏沒有提及要考慮有關人士的代表性，特別是在業界的代表性，例如民選代表。請問局長，會否因沒有考慮業界的代表性這因素而忽視業界的聲音呢？

民政事務局局長：主席，我剛才所提的是一般的條件。如果有關人士在業界曾做這些工作、具代表性，那麼，他的知識和經驗都會獲得考慮的。我相信這些條件應該已經包含了麥議員剛才所說的情況。

鄭家富議員：主席，議員提出這項質詢，是因為有一兩位較資深的成員不獲續任新一屆的公眾投訴委員會成員，而這兩位成員過往在公眾投訴委員會的確曾就委員會及醫管局的工作作出批評。有關續任委員的條件和準則，請問局長，怎樣能夠避免“瓜田李下”，不會讓人感到政府其實不大喜歡那些在委任期內對政府的架構和工作諸多批評的成員，所以乾脆不再委任這類“麻煩人”？請問有甚麼準則，令公眾人士不會覺得政府會這樣做呢？

民政事務局局長：主席，如果是關於醫管局屬下委員會的成員委任問題，政府並不能代替醫管局回答。不過，一般來說，政府屬下各個委員會的成員基本上是十分多元化的。我本人在政府工作了 27 年，曾參與過無數委員會，遇過無數對我們批評得極之嚴厲的委員會成員，而他們很多時候都會長時間獲得委任的。

主席：鄭議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

鄭家富議員：主席，局長完全沒有答覆我的補充質詢。或許我從另一角度提出這項補充質詢，看看局長能否明白，然後作答。在考慮委員會成員能否續任時，一些成員可能過往較為低調，表現得很合作，所以便可以獲多次委任，任期很長。但是，另一些成員可能經常作出批評，為政策局帶來工作上的不便，於是這類成員很多時候很快便不獲續任。這樣確實令社會人士有一種“瓜田李下”的感覺，質疑為何政府會作出這樣的委任。請問局長有甚麼準則，日後讓公眾人士知道政府不會包庇那些支持政府的成員？

民政事務局局長：主席，剛才我已經很詳細作出解釋，當我們一般委任委員會的成員時所須考慮的因素。最重要的原則是委任最適合的人選來擔當這些委員會的成員。“適合”的意思，是指那些有才能、知識、經驗、具良好操守，以及對公共服務具熱誠的人。無可否認，有些人會較低調地向政府發表意見，有些人則會選擇高調地向外界發表他們對政府政策的看法。無論是批評抑或意見，其實這正正是政府委任這些成員的原因，便是希望獲取他們的意見。我不能代表所有委員會，但以我個人的經驗，我們在考慮委員會成員是否獲得續任時，要顧及的是我在主體答覆第(一)部分所提出的因素。我們從來不會因為某些人過分批評政府而不委任他們。以我個人 27 年的公共服務經驗，我可以很明確地回答鄭家富議員這項補充質詢。

勞永樂議員：主席，麥國風議員提出的是一宗具體個案，而局長給我們的答覆卻是基於一般性的原則。請問公眾投訴委員會的詳細職權範圍為何？根據委員會的職權範圍，請問會以甚麼準則來委任社會人士成為該委員會的成員呢？

主席：請問哪位局長會回答這項補充質詢？衛生福利局局長。

衛生福利局局長：主席，讓我詳細解釋一下公眾投訴委員會的情況。根據《醫院管理局條例》第 13 條，醫管局可以委任一些委員會，以便醫管局在執行一些職務時能發揮得更好。公眾投訴委員會是醫管局屬下其中一個委員會，主要職責是作為一個上訴機制，處理公眾對醫管局所作出的投訴。公眾投訴委員會是一個最後的上訴機制，故此，在委任該委員會的成員時，醫管局希望成員能有較廣泛的代表性，以及有更多社會人士參與。在該委員會中，醫管局希望會有各個不同行業的人士，例如關注病人權益的人士、宗教界人士、護理界人士、法律界人士及社工等。醫管局也會對這個委員會定期作出檢討。事實上，在本年 9 月，醫管局便曾進行檢討。舊任委員剛在 11 月底任期屆滿，而新一屆的委員則在 12 月初獲委任。

醫管局公眾投訴委員會以往共有 8 名成員，任期最長的兩名，是委員會主席及研訊小組召集人。這兩位人士在這次新一屆的委員會中都獲得續任，因為醫管局覺得在服務方面須有延續性；但是，亦須轉換一下成員，以作出平衡的考慮，故此，這次有 3 名成員不獲續任。這 3 名成員其實在其他成員中，是任期最長的，每位的任期都超過 4 年。在這 3 名成員中，有一位是護理界人士、一位是宗教界人士，而另一位是商人。

但是，與此同時，醫管局很希望公眾投訴委員會能夠有更多社會人士、各行各業的人士參與，所以醫管局雖然沒有再委任那 3 位人士，但是，卻多委任 8 名成員加入公眾投訴委員會。在這 8 名成員中，包括有一位護理界人士、一位宗教界人士（這位宗教界人士經常參與社會事務）、一位醫護界人士、一位地方法院法官、一位銀行界人士、一位會計界人士（他也是經常參與社會事務）、一位社工界人士，以及一位商人（他是一個癌症病人互助組織的負責人）。醫管局覺得，而我們也同意，加入這 8 位人士來代替不獲續任的那 3 位人士後，整體來說，公眾投訴委員會的代表性和社會的參與的確有所增強。

李華明議員：主席，請問政府以甚麼機制，來決定哪一類的公營機構的諮詢委員會成員的委任名單最後須由行政長官董建華先生“拍板”，以及董建華先生是否有權刪除或增加任何成員呢？

民政事務局局長：主席，政府委任委員會成員時由哪個層面的官員來決定這問題，答案是會交由各個政策局自行判斷。在一般情況下，如果有關委員會屬於高層次的政策委員會，我們便會考慮將委任成員的權力交到最高層，即行政長官的層面。不過，很多時候，政策局局長甚或部門首長已有權委任委員會的成員。

李華明議員：主席，我是問有否一個機制。我不清楚局長是否已回答我的質詢，因為我掌握不到究竟有否一個機制存在。現在好像是由個人來作決定。

民政事務局局長：主席，我剛才指出，要由各政策局自行就有關政策委員會的性質和重要性來作出判斷。

劉慧卿議員：主席，局長在主體答覆第(二)部分提到，法定公營機構有全權決定是否繼續委任任滿的成員。請問這是指由公營機構最高權力的人，還是機構的管治委員會來作出決定呢？

民政事務局局長：主席，法定公營機構是有很多種類的，一般來說，須視乎法例列明是哪些委員會，以及由哪些方面來負責委任。因此，我很難給予詳細的答覆。在主體答覆第(二)部分中，我所指的是機構本身有權自行決定，即無須獲政府通過便可以決定委任哪些成員。

麥國風議員：主席，正如剛才局長所說，法定機構的委任機制，是由政策局局長把建議的名單呈交行政長官。我不知道行政長官會否“照單全收”，好像“橡皮圖章”。請問委任名單是否由政策局局長一人全權決定，還是會諮詢所有有關人士，例如業界人士才決定？又請問會諮詢哪些人士呢？

民政事務局局長：主席，我想請大家先弄清楚一個觀念。委任一名法定公營機構的管理局或管理架構成員，與這項質詢所問的是兩回事。這項質詢是有關法定公營機構在委任轄下委員會成員的問題。如果麥議員想詢問法定公營機構本身的管理組織的委任情況，那麼，首先便要參考一下在有關的法例中，指定由哪一位官員來作出委任。如果法例訂明由有關的政策局，甚或行政長官來作出委任，我們須考慮的準則，跟我在主體答覆第(一)部分所開列的條件是一致的。事實上，如果是由政府進行委任，我們曾向有關的政策局發出很清晰的指引，供他們參考，而這些指引已包括我剛才所開列的一系列條件。

麥國風議員：主席，局長並沒有回答我的補充質詢，我是問有否諮詢業界人士的意見。

民政事務局局長：主席，有些委員會在委任成員時，不單止會諮詢業界的意見，甚至是由業界推選成員。因此，我很難一概而論，必須視乎法例怎樣註明。舉例來說，藝術發展局很多成員都是由業界本身自行推選出來的。此外，法例也有註明，一些委員會的代表必須由有關的業界自行推舉提名，然後讓政府作出委任。因此，在這問題上，會出現很多種不同的情況，須視乎個別法定機構的有關法例規定而定。

主席：第六項質詢。

與廣州新機場制訂合作計劃 Co-operation Plans for New Airport in Guangzhou

6. 許長青議員：主席，廣州新白雲機場即將啟用，該機場是按照樞紐機場的規模建設；據報，有內地專家預測珠江三角洲（包括香港）的空運市場只足夠維持一個樞紐機場。就協調該機場與香港國際機場的客貨載運量，政府可否告知本會：

- (一) 有否評估新白雲機場的啟用對香港國際機場的客貨運增長率有何短期及長期影響；及
- (二) 特區政府有否與廣東省政府商討，制訂兩個機場的分流和合作計劃；若有，有關計劃的詳情為何？

經濟局局長：主席，政府和機場管理局（“機管局”）一直有關注區內各主要機場的發展，以及航空市場發展的趨勢，以評估這些發展對香港國際機場的影響。我們相信，國家加入世界貿易組織（“世貿”）後，區內的對外貿易將有可觀增長，而航空運輸需求亦隨之增加。根據國際機場協會的航空運輸預測，在未來 20 年，亞太區的客貨航空服務需求，每年會分別有 5% 和 6% 增長。因此，我們可以預見的是香港和新廣州機場，都會受惠於這些需求增長及有各自的發展空間。

香港國際機場除了擁有國際標準的硬件設施、高效率的客貨運處理能力外，更擁有廣闊的航空服務網絡、頻密的航機班次及完備和高效率的配套服務及設施。現時共有 65 間航空公司使用香港國際機場，定期航點達 130 個，每周定期航班約有 3 850 班。這些廣闊的航空服務網絡及高效率的配套服務和設施，是需要不少時間建立的。因此，在短期來說，新廣州機場的落成，對香港國際機場客貨運的增長率，應該不會有重大的影響。

在長遠而言，隨着珠江三角洲各機場不斷發展，香港國際機場將要面對區內更具競爭性的市場環境。我們瞭解到，香港國際機場須不斷加強競爭力，以爭取更多客貨，利用香港國際機場作為一個樞紐。在這方面，政府與機管局都相應制訂出適當政策及措施，例如繼續落實逐步開放的航空政策，進一步提升香港國際機場的客貨運設施及加強和珠江三角洲的連繫，以進一步鞏固香港作為國際和地區航空中心的地位。

香港國際機場和珠江三角洲內的機場，包括新廣州機場，各有不同的競爭優勢。我們都知道，我們須互相配合，達到優勢互補的效果。在這方面，機管局與區內有關當局一直保持聯繫，探討合作的可行性。機管局亦於本年 7 月主動舉辦了“珠江三角洲五大機場研討會”，目的是加強溝通，並在客運、貨運、機場商務、機場運作、職員培訓等各方面尋求合作機會，令各機場可共同受惠。第一次研討會舉行後更成立了兩個小組，專責在國際市場上共同推廣業務，以及遇上緊急事故或危機時互相支援。由於現時討論仍屬初步探討階段，因此暫時未有達成任何具體的合作方案。

許長青議員：主席，局長在主體答覆第三段表示，政府會有適當政策加強競爭力。對於此點，本人是表示支持的。可是，香港國際機場的營運成本確實較內地為高，再加上內地機場的效率正不斷提升，請問局長，香港國際機場是否有辦法減低處理客貨運的收費？

經濟局局長：主席，首先，我想談一談我們採取了甚麼政策和措施，增強香港的競爭力。在逐步開放航權方面，大家最近經常會說，我們應該開放第五航權。其實，自新機場啟用以來，我們一直在積極開放航權。至於配套設施，大家從報章上可以得知，或在經濟事務委員會的會議上也聽過，我們的機場有一套發展至 2020 年的發展計劃。

談到優點方面，或許我只提出一兩個例子。第一，我們現時有 65 間公司，其中 3 間是香港的航空公司，6 間是國家內地的航空公司；在 130 個航點中，92 個是國際航點，38 個是我們國家內地的航點。跟現時的廣州機場相比，我們有 65 間對外航空公司，廣州機場則有 17 間，其中 7 間是自己國內的航空公司。談到定期班點，我們有 92 個國際班點，廣州現時則有 17 個海外班點。我這是舉例說明香港的優勢。我們會持續我們的優勢，使其繼續發展下去。

第二個例子是有關價格的問題。其實，機場所收取的費用，並非全部由機管局單方面收取的。除了飛機的升降費外，其餘還有很多貨運方面的手續費，是貨運單位在機場運作上跟貨主作出安排的。當然，這是有關營運商的決定。我亦瞭解到，我們一方面要求他們投資在最新科技、提高效率和服務質素上，讓我們的機場得以保持迅速而準確的優勢，另一方面，我們當然也希望在價錢上可有競爭力。

劉健儀議員：主席，香港空運的最大優勢，除了是我們擁有具國際標準的硬件設施外，便是我們有頻密的航機班次 — 每星期的定期航班多達 3 850 班。不過，隨着內地機場不斷完善，其硬件亦已趕上香港。正如許長青議員剛才說，我們的收費是高。有鑒於此，政府會否擔心，來港的航班將會減少，從而削弱了我們的優勢，又或最低限度沒有以往那般好？在這方面，政府有否較長遠的計劃，確保我們航機班次最低限度可維持現狀，甚至可不斷增加？

經濟局局長：主席，我們是非常着意積極開放航權，而我們亦希望航班和航點會有持續增長。其次，我們亦瞭解到，要達到樞紐的地位，我們必須有一股鞏固和不斷膨脹的凝聚力。就這股凝聚力而言，除了航班外，我們的配套設施也是非常重要的。我想乘此機會再舉出一個例子。機管局已批出了一個物流中心，希望可以在 2003 年落成啟用。此外，為了擴大和擴張這股凝聚力，大家也聽說過，我們計劃在機場投建一個展覽中心。設立這些配套措施，便是為了令我們的樞紐地位更鞏固及更具吸引力，令外來的貿易和旅客也會經香港轉往其他地方。

許長青議員在主體質詢問及我們有否跟有關單位繼續討論，以及廣東方面的有關對口單位會否有甚麼計劃。我想在此引入一個機制法例上的問題。由於現時《機場管理局條例》規限了機管局只可以在香港國際機場本身，以及其直接鄰近的地方從事與機場有關的服務，如果將來要落實跟珠江三角洲的其他機場合作的計劃，便須讓機管局可以擴大其活動範圍。為此，機管局已建議行政長官根據《機場管理局條例》作出命令，擴大機管局的活動範圍。我們已就此項建議在 10 月諮詢了經濟事務委員會。我在此呼籲議員，當這項命令在明年年初提交立法會進行不廢除或不提出修訂即屬通過的程序時，希望順利得到支持，因為如果沒有這項命令，即使機管局作出任何安排，也是沒有法律權力的。

劉漢銓議員：主席，局長在主體答覆第三段提到，會進一步提升香港國際機場的客貨運設施，以及……對不起，我其實是想說局長在主體答覆第四段提到，機管局與內地有關當局一直保持聯繫，探討合作的可行性，而機管局亦於本年 7 月主辦了“珠江三角洲五大機場研討會”，但暫時尚未達成任何具體合作方案。請問局長，會否考慮透過更有效、直接的官方溝通渠道，例如在粵港聯席會議成立常設小組，以推動具體的合作方案？

經濟局局長：主席，我們覺得現時在機場管理方面，由管理單位處理會是較好，因為其實就數個機場而言，均是着重以商業經營的理念來處理和管理機場的。在機場合作方面，機場與機場對口當然是最好，但如有需要，我們亦會跟有關的政府架構及廣東省其他地方的對口單位聯絡，以支持機管局和其他數個機場所提出的任何建議的。

胡經昌議員：主席，局長在主體答覆第二段末提到，“新廣州機場的落成，對香港國際機場客貨運的增長率，應該不會有重大的影響”。事實上，政府是已經作出了評估。劉健儀議員剛才也提過，新機場的硬件設施應是很先進，不會較香港機場遜色，而一如主體答覆也有提過，隨着中國加入世貿，以及廣東省的發展，估計新機場航機班次的密度應會大幅增加，但政府在主體答覆中卻表示不會有重大影響。局長可否跟我們分享一下，政府究竟是掌握了甚麼有關新機場的數據，例如機場有何硬件設施，又或是有關新機場在處理客貨量方面的資料等，使政府可以作出這樣的答覆？

經濟局局長：主席，在看區內的機場時，我們其實不應單看廣州的機場，還要看其餘 3 個機場。讓我先談一談新廣州機場。根據我們的資料顯示，新廣州機場的第一期應可在 2003 年啟用，屆時每年可處理的客運流量，相信約為香港國際機場的 58%，即等如 2 500 萬至 2 700 萬人次；其設計的流量，即最終可達到的流量，大約是 8 000 萬人次，這跟我們香港的 8 700 萬人次少了約 8%。據我們瞭解，新廣州機場啟用時的貨運流量，最高可達 100 萬公噸，而我們現時則可處理 300 萬公噸的貨運流量。不過，香港現時已着手多興建 9 個貨機停機設施，而且還會繼續擴展貨運設施。香港國際機場的貨物流量最終可達 900 萬公噸。此外，據我們所知，新廣州機場這方面的數字大約是 250 萬公噸，即等如香港國際機場約 28%。

此外，我剛才也有提及航空服務的網絡。這個網絡當然會不斷發展。在香港的立場而言，我們一定會持續而積極地發展我們的航空網絡。

其實，我們也要看看附近的機場的。簡單來說，深圳機場在 2000 年的貨物流量是 20 萬公噸，相比之下，我們的貨物流量是 227 萬公噸，而珠海機場則是 0.88 萬公噸。此外，我們也有看過澳門機場的貨物流量，去年的數字是 7 萬公噸。所以，相比之下，香港始終佔有領先地位，但這個領先地位是須我們持續和積極地鞏固的。因此，大家也有聽聞，機管局現時提出了很多發展計劃，而這些發展計劃預計可進行至 2020 年以後。我們同時也投入了資源，不斷改進機場的航空管理措施，否則，當飛機升降的數量增加時，除了在人力方面須予以增加外，我們在安全方面也要引用一項新科技，使我們航機班次的頻密程度可以在增加之餘，仍可保持我們在國際上所享有非常好的安全水準聲譽。

何鍾泰議員：主席，經濟局局長在主體答覆第四段提及香港和珠江三角洲其他機場的協調和競爭問題，指出機管局與區內有關當局一直保持聯繫，更說在今年 7 月開辦了研討會後，成立了兩個小組，但這兩個小組只專責在國際市場上共同推廣業務。請問局長，在共同討論、配合和競爭等問題上，是否有其他渠道或其他正式的小組一起進行工作呢？

經濟局局長：主席，機管局和內地有關當局在 7 月舉行了會議後，將會在明年 3 月舉行第二輪會議，而大家現正相互收集資料。以暫時來說，透過機場研討會這個層面，雙方可詳細地討論建議和交換資料。當得出具體建議和藍圖後，我們是非常樂意在其他渠道協助他們進行推廣的。不過，主席，我想在此重申，雖然他們會在明年 3 月才舉行會議，但我們須修訂現時的《機場管理局條例》，機管局才可落實任何與區內機場合作發展的計劃。

主席：本會就這項質詢已用了超過 17 分鐘。現在是最後一項補充質詢。

許長青議員：主席，兩地在本年 7 月舉辦了研討會，我想請問局長，第二次研討會大約會在何時舉行？

經濟局局長：主席，下一次的研討會計劃在明年 3 月舉行。

主席：口頭質詢時間到此為止。

議員質詢的書面答覆

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

控制退伍軍人病症蔓延的措施

Measures to Control the Spread of Legionnaires' Disease

7. **勞永樂議員**：主席，本年截至上月底已發現 3 宗退伍軍人病症個案，而去年全年只得兩宗。有關部門在接獲呈報後在多處抽取水樣本化驗，發現部分來自水冷式空調系統的冷卻水塔的樣本含大量退伍軍人病症桿菌。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否評估市民感染退伍軍人病症的風險是否正在上升；若然如此，原因為何；
- (二) 當局採取了甚麼措施防止退伍軍人病症桿菌的滋長及散播，有關措施是否有法例支持；及
- (三) 當局對設置在政府及私人建築物的水冷式空調系統所實施的規管有否分別；若有分別，詳情為何？

工務局局長：主席，

- (一) 退伍軍人病症在香港很少出現，從 1994 年至今共有 15 宗病例，每年只錄得 1 至 3 宗，平均不超過 2 宗，發病率為每 100 萬人有 0.1 至 0.5 宗，所以目前並沒有證據顯示染上退伍軍人病症的風險有上升趨勢。
- (二) 預防退伍軍人病症委員會在 1994 年制訂了預防退伍軍人病症的工作守則，並參考過去數年其他國家對該病症的經驗和知識，在 2000 年發布了工作守則的修訂本，為建築物擁有人及管理人，以及屋宇裝備工程的從業員，就空調及用水系統的設計、安裝、操作及維修的準則作出建議，以達到有效控制及預防退伍軍人病症的目的。

香港目前已有一套有效的傳染病監察系統。自 1994 年 3 月起，退伍軍人病症已被界定為《檢疫及防疫條例》（第 141 章）所規定須呈報的疾病。對所有退伍軍人病症的呈報，衛生署都會聯同

機電工程署作出徹底調查，尋找疾病的源頭，並採取行動防止疾病蔓延。工作人員會到病人的住所、工作地點及病人在疾病潛伏期間曾到訪的其他地方，檢查該處的冷卻水塔、淋浴器及噴水池等噴霧製水系統，覆查有關係統的維修紀錄，抽取樣本進行化驗，並就消毒及維修系統提供意見，還會作出相應的跟進，調查消毒後的情況。如果有證據確定退伍軍人病症的源頭，更會根據現行有關的條例採取適當的行動。

- (三) 現時對設置在政府及私人建築物的水冷式空調系統所實施的規管並無分別。

保護屯門一幢具歷史價值的建築物

Protection of a Historical Building in Tuen Mun

8. 劉皇發議員：主席，政府可否告知本會，會否考慮把位於屯門，建於 1936 年並在四十年代後期用作達德學院校舍的建築物保存，並宣布它為法定古蹟？

民政事務局局長：主席，前達德學院校舍位於屯門，始建於 1936 年，原為私人別墅，在 1946 至 49 年間曾用作達德學院的校舍，其後改作私人用途。

政府現正積極與業主商討，尋求雙方均可接受的方案，在原地保留用作前達德學院校舍的建築物。一俟達成協議，政府會諮詢古物諮詢委員會，研究把該建築物宣布為法定古蹟。

行使偽造身份證明文件在銀行開設戶口

Use of Forged Identity Documents to Open Bank Accounts

9. 李家祥議員：主席，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 年，行使偽造身份證明文件在銀行開設戶口的罪案數目有否上升趨勢；及
- (二) 身份證明文件的設計可否幫助和方便銀行辨別該等證件的真偽？

保安局局長：主席，

- (一) 有關向銀行或財務機構行使偽造身份證及旅遊證件的罪案數字，載列於下表：

年份	向銀行或財務機構 行使偽造身份證	向銀行或財務機構 行使偽造旅遊證件
1998	20	1
1999	20	6
2000	28	12
2001(1 至 11 月)	19	7

在過去 3 年，有關的罪案數目一直很少。警方並未有分開儲存使用偽造身份證明文件在銀行開設戶口的罪案數目。

- (二) 香港居民在銀行開設戶口時，通常會出示入境事務處（“入境處”）簽發的身份證。身份證的防偽特徵易於識別，例如水印、保安線、彩虹及蜘蛛網圖案、多種顏色影像及紫外線防偽措施。其他身份證明文件，例如香港特區護照亦採用了可識別的防偽特徵，包括光學變化圖案、保安線、水印、凹版及微字印刷。這些防偽特徵有助銀行及其他財務機構辨別客戶身份證明文件的真偽。

為協助銀行和財務機構更清楚瞭解不同類別的身份證明文件和這些證明文件採用的防偽特徵，入境處會應邀為銀行和財務機構員工舉辦簡介會，向他們講解可用肉眼鑒別的防偽特徵和偽造身份證明文件的常見特點。員工若發現可疑身份證明文件，可致電入境處的調查熱線（電話號碼：2824 1551）與該處人員聯絡。

入境處將於 2003 年年中引入更先進的身份證模式，取代於 1987 年開始採用的現行身份證模式。新身份證內藏晶片，並會加入先進的防偽特徵（例如以激光刻蝕技術載錄個人資料），使偽造身份證和冒用他人身份證更為困難。入境處會於適當時間向銀行和財務機構講解這些防偽特徵。

柴油車輛排放黑煙**Emission of Smoke from Diesel Vehicles**

10. 鄭家富議員：主席，關於柴油車輛排放黑煙問題，政府可否告知本會：

- (一) 過去兩年，每年警方對多少輛柴油車輛進行即場排放黑煙測試，以及當中有多少輛未能通過測試；
- (二) 有否向負責測試的前線警務人員發出有關測試程序及方法的指引；若有，指引的內容為何；若否，原因為何；及
- (三) 有否接獲關於柴油車輛在安裝柴油催化器後排放更多黑煙的投訴或報告；若有，去年的有關數字為何，以及有關車輛排放更多黑煙的原因？

環境食物局局長：主席，

- (一) 過去兩年，警方對懷疑排放過量黑煙的柴油車輛進行即場黑煙測試的車輛數目，以及未能通過測試的車輛數目如下：

年份	接受黑煙測試的 車輛數目	未能通過黑煙測試的 車輛數目
2000	9 533	6 955
2001(1月至11月)	3 911	2 331

- (二) 負責操作測試黑煙儀器的警務人員，均須完成內部培訓課程，才可操作有關儀器。此外，他們在操作測試儀器時，必須依循儀器供應商所指示的操作程序。有關程序列於附件。
- (三) 由去年 9 月至本年 10 月，政府推出資助計劃，以鼓勵歐盟前期輕型柴油車的車主替他們的車輛加裝微粒消滅裝置。在此期間，共約有 4 700 輛參加此項計劃的車輛選擇加裝柴油催化器。至本年 12 月 6 日止，有關的承辦商共收到 29 宗投訴，指車輛安裝了催化器後仍排放黑煙。承辦商曾詳細檢查有關的車輛及催化器，證實催化器性能良好，而車輛排放黑煙的原因是引擎保養欠佳，例如未有依時更換風隔或機油隔，又或噴油器過分損耗等。

附件

測試黑煙儀器的操作程序

1. 開動測試儀。啟動測試車輛，待引擎運行至正常操作溫度。把車輛的加油器踏至盡頭 3 次，藉此清除廢氣喉內殘餘的炭灰。
2. 把儀器的廢氣測試喉管鉗放於測試車輛的排氣管上。
3. 待儀器的“待用”燈號亮起時，把加油器盡快向下踏至盡頭、把引擎保持在最高速狀態，直至“待用”燈號熄滅，然後才把加油器放開，讓引擎回復怠速狀態。
4. 重複上述第 3 項的測試數次。顯示屏會出現穩定的數字，顯示最後 3 次黑煙測試的平均值。
5. 當測試完成後，移走廢氣測試喉。最後按“打印”鍵列印測試結果。

藉發行債券向擁有負資產的業主提供低息貸款

Providing Low-interest Loans to Negative-equity Owners Funded by Issuing Bonds

11. 丁午壽議員：主席，為減輕擁有負資產物業的業主的經濟負擔，政府可否告知本會，會否考慮發行孳息高於銀行定期存款利率的債券以吸納閒置資金，然後再將所吸納資金以低息貸款形式借給該等業主？

財經事務局局長：主席，由政府發行孳息高於銀行定期存款利率的債券，然後把所吸納的資金以低息貸款形式借予擁有負資產人士（“負資產人士”）的建議，基本上是由政府運用公帑資助負資產人士。正如我們過去指出，動用公帑幫助負資產人士，會為政府帶來財政風險，亦會引致道德風險，並非審慎的做法。

為紓緩負資產人士供樓的負擔，早前金融管理局已向銀行發出指引，容許屬負資產住宅物業轉按的按揭貸款以不超過物業的市值 100% 計算。同時，部分銀行亦表明，在處理按揭重組申請時，會按申請的個別情況處理，包括延長還款期、提供息率優惠或先還息後還本等。一些銀行亦已設立專責部門或熱線電話，處理負資產按揭債務重組。

有關退伍軍人病症的統計數字 Statistics on Legionnaires' Disease

12. 陳婉嫻議員：主席，向衛生署呈報的退伍軍人病症個案在 10 月有兩宗，機電工程署其後抽取水樣本化驗，發現部分來自水冷式空調系統的冷卻水塔的樣本含有大量退伍軍人病症桿菌。就此，政府可否告知本會：

(一) 過去 3 年，每年：

- (i) 按居住地區列出患上退伍軍人病症的人士的數目；
- (ii) 死於該病症的人數；
- (iii) 衛生署發現退伍軍人病症桿菌的水樣本數目，以及當中來自冷卻水塔的數目；及
- (iv) 機電工程署巡查冷卻水塔的次數，並就違反《預防退伍軍人病症工作守則》向有關負責人發出勸諭的次數；及

(二) 會否立法監管此類水塔的操作和維修事宜；若會，立法時間表為何；若否，原因為何？

工務局局長：主席，

(一) (i) 過去 3 年，每年患上退伍軍人病症人士的數目及其居住地區如下：

年份	患者數目	患者居住地區
1999	1	中西區
2000	1	葵青
	1	九龍城
2001	1	中西區
(1 月至 11 月)	1	將軍澳
	1	觀塘

以上所有個案並無證據確定病源地區。

香港已有一套有效的傳染病監察系統。自 1994 年 3 月起，退伍軍人病症已被界定為《檢疫及防疫條例》（第 141 章）所規定須呈報的疾病。從 1994 年至 1998 年共有 9 宗病例，每年只錄得 1 至 3 宗，平均不超過 2 宗，與過去 3 年的數字相若。

- (ii) 在過去 3 年患上退伍軍人病症的病人均已康復，並無死亡的個案。
- (iii) 在過去 3 年中的所有 6 個病例，均由嗜肺性退伍軍人桿菌第一血清型所引致。在調查這些個案時，43 個水及環境樣本中有 8 個發現含有嗜肺性退伍軍人桿菌第一血清型，包括 7 個來自冷卻水塔的水樣本和 1 個冷卻水塔的拭抹樣本，按年的分類如下：

年份	水樣本數目	拭抹樣本數目
1999	0	0
2000	4	0
2001(1 月至 11 月)	3	1

雖然在水塔中發現病菌，但現時並無證據顯示在水塔中發現的病菌與零星的退伍軍人病症有關連。

- (iv) 過去 3 年，每年機電工程署巡查冷卻水塔的次數及發出勸諭的次數如下：

年份	巡查次數	發出勸諭的次數
1999	0	0
2000	5	4
2001(1 月至 11 月)	9	4

機電工程署會聯同衛生署調查退伍軍人病症，對有關的水塔及用水系統的擁有人在保養及消毒方面提出勸諭及跟進有關個案。

- (二) 現時預防退伍軍人病症委員會已制訂了工作守則，就空調及用水系統的設計、安裝、操作及維修的準則作出建議。現時全港約有 12 000 個水塔，機電工程署已於 2001 年年底委派承辦商加強巡查工作。當發現水塔受到污染時，會勸諭水塔的擁有人進行清洗及消毒，並會跟進有關個案，直至水塔符合衛生安全為止。預計在 2002 年年底便會完成 12 000 個水塔的巡查工作。

香港亦有一套有效的傳染病監察系統，而退伍軍人病症在香港很少出現，發病率十分低，每 100 萬人只有 0.1 至 0.5 宗，目前亦沒有證據顯示染上退伍軍人病症的風險有上升趨勢。雖然如此，我們仍會不時作出檢討，在有需要時會進一步加強監管工作。

資助學校的師生比例

Teacher-student Ratios of Aided Schools

13. 楊耀忠議員：主席，政府可否告知本會：

- (一) 現時資助中小學的平均教師與學生比例、每班學生人數及每名教師每周上課的節數分別為何；
- (二) 該等數字與 5 年前的有關數字，以及與現時歐美先進國家和鄰近國家或地區的有關數字如何比較；及
- (三) 會否考慮把教師每周上課的節數減少四分之一；若會，每年所需的額外資源為何；若否，原因為何？

教育統籌局局長：主席，

- (一) 教育署每年均會進行統計調查，搜集有關學生和教師人數，以及教師授課節數的資料。由於有關 2001-02 學年的資料仍在統計中，教育署最近的資料是 2000-01 學年的統計數字。

根據統計，在 2000-01 學年，本港資助中小學的平均師生比例、每班學生人數及教師平均授課節數表列如下：

	小學	中學
平均師生比例	1 : 22.0	1 : 18.5
平均每班學生人數	33.6	37.3
教師平均授課節數	每周 29 節	每周 / 循環周 ^(註一) 28 節

(二) 本港資助中小學於 2000-01 學年及 5 年前的平均師生比例、每班學生人數及教師平均授課節數表列如下：

	1995-96 學年	2000-01 學年
平均師生比例		
小學	1 : 23.8	1 : 22.0
中學	1 : 20.5	1 : 18.5
平均每班學生人數		
小學	33.7	33.6
中學	38.1	37.3
教師平均授課節數		
小學	每周 29 節	每周 29 節
中學	每周 / 循環周 29 節	每周 / 循環周 ^(註二) 28 節

由於每個國家對師生比例及每班學生人數都有不同的詮釋，計算方法亦略有差異，故此很難就有關資料作客觀和全面的比較。根據聯合國教育、科學及文化組織的最新數據，一些歐美及鄰近國家中小學的平均師生比例及每班學生人數表列如下：

^(註一) 部分中學在編訂教學節數時以一周（即 5 天）為單位，其餘則採用循環周制（每循環周長達 6 至 10 天不等）。學校在統計調查時所提供的授課節數數字，可能是教師一周或一個循環周的授課節數，教育署並沒有將兩類數字再作區分。由於循環周日數較多，授課節數相應增加，會將平均數字推高。

^(註二) 正如註一所述，由於中學可能採用循環周制，加上教育署未有統計在過去 5 年改用循環周制中學的數目，所以直接比較 1995-96 及 2000-01 學年的數字有一定的限制。

國家	平均師生比例 (1999 年數據)	
	小學	中學
中國	1 : 23	1 : 17
日本	1 : 29	1 : 16
韓國	1 : 29	1 : 21
新加坡	1 : 25	1 : 19
英國	1 : 23	1 : 17
美國	1 : 17	1 : 14

國家	平均每班學生人數 (除非另行註明，否則根據 1999 年數據)	
	小學	中學
中國 ^(註三)	—	—
日本	27.3	32.7 ^(註四)
韓國	35.4	42.6
新加坡	37.2	34.7
英國	26.8	22.1
美國 ^(註五)	24.1	23.6

至於教師每周授課節數的資料，聯合國教育、科學及文化組織並沒有搜集有關數據。

- (三) 政府明白到教師工作繁重，故此，我們近年已投放大量資源，致力為學校及教師提供支援及增加人手，減輕教師的工作量，為教師創造空間，當中包括：

由 2000-01 學年開始，向中小學發放學校發展津貼（每所中學每年最高可獲 30 萬元；小學則是 55 萬元），學校可運用津貼僱用外間服務及／或增聘常額編制以外的人手。這項津貼每年的經常開支約 5.1 億元。由 2002-03 學年開始，中學的津貼額更會增加 50%，最高津貼額由 30 萬元增加到 45 萬元，每年額外開支超過 7,000 萬元。

^(註三) 沒有相關的統計數字。

^(註四) 只有初中的資料。

^(註五) 只有 1993-94 學年資料。

由 2002-03 學年起，為每所小學增設學位教師職位，出任課程發展主任，每年開支總額達 4 億元。

由 2002-03 學年起，提供整筆撥款，讓小學按實際需要僱用輔導教師、教育心理學家或社工的服務，以加強對小學生的輔導。每年開支達 1.2 億元。

把英語為母語的教師和助教，逐步引入小學。我們的最終目標，是讓每一所小學都有一位以英語為母語的教師或助教。在 2002-03 學年，已撥備 2 億元，以招聘超過 400 名以英語為母語的教師或助教。

若再將教師的每周／循環周平均授課節數減少四分之一，我們估計須在中小學分別增加約 6 300 及 5 600 名教師。若以文憑教師及學位教師的平均薪酬計算，政府每年須增加的經常性開支將接近 40 億元。上述數字尚未計算教師培訓所需的資源；事實上，本港師訓機構的學額亦有所限。因此，務實的方法，是先落實上段所述各項減輕教師工作量的措施。

在新落成公屋提供銀行服務

Provision of Banking Services in New PRH Estates

14. 陳偉業議員：主席，本人獲悉，現時有許多新落成的公共租住屋邨（包括可容納 2 萬至 3 萬名居民的屋邨）的商場，沒有設置銀行分行或銀行櫃員機，對有關屋邨居民造成不便。就此，政府可否告知本會，房屋署：

- (一) 在設計新屋邨的商場時，會否預留地方設置銀行分行及銀行櫃員機；若有，詳情為何；若否，原因為何；及
- (二) 當沒有銀行表示有興趣在新屋邨的商場提供銀行服務，有何措施鼓勵銀行在該等屋邨設置銀行櫃員機，以滿足居民對銀行服務的需求？

房屋局局長：主席，房屋委員會的現行做法，是盡量把公共屋邨商場內一些位置當眼、地點適中而人流多的店舖，預留用作銀行設施。房屋委員會透過報章廣告或信件招標，同時亦會直接與銀行及財務機構磋商設置自動櫃員機事宜，並會安排與有意承租者會面和進行實地視察。至於銀行或財務機構承租與否，則是他們的商業決定。

遏止破產個案上升**Curb on Upward Trend of Bankruptcy Cases**

15. 梁劉柔芬議員：主席，鑒於破產個案近年急劇上升，政府可否告知本會，在不影響自由市場運作的原則下，當局會採取甚麼政策或措施，例如容許銀行交換較全面的客戶信貸資料，以協助銀行在審批貸款申請時能準確評估申請人的還款能力，從而遏止破產個案上升和維護整體銀行信貸評級？

財經事務局局長：主席，金融管理局（“金管局”）的政策是認可機構應該訂定有效及嚴謹的信貸評估和風險管理措施，確保銀行貸款質素及維護信貸評級。所有認可機構向申請人發出信用卡及批出個人貸款時，應採取審慎原則。

我們非常關注最近破產個案不斷上升，金管局和破產管理署在過去數月經常與香港銀行公會、個人資料私隱專員、警務處及其他有關政府部門磋商，研究對策。財經事務局亦於本年 9 月召開高層會議，與金管局、香港銀行公會、存款公司公會、破產管理署、警務處及個人資料私隱專員的代表討論如何協助銀行在審批貸款申請時，能更準確評估申請人的還款能力，遏止破產個案上升。大家同意要採取的措施，包括取得更多有關破產人士及已提出破產呈請人士的信貸資料、對那些濫用破產制度的人採取執法行動，以及認可機構之間交換更多個人信貸資料。鑒於個人資料私隱專員發出的《個人信貸資料實務守則》（“守則”）規定，目前可交換的個人信貸資料主要限於負面資料，金管局和認可機構就如何交換更全面的個人信貸資料正進行討論，希望找出有效辦法，改善認可機構的風險管理措施。金管局在收到香港銀行公會的詳細建議後，便會與個人資料私隱專員及消費者委員會跟進。

金管局亦於本年 9 月致函認可機構，建議在現行守則許可的範圍內交換更多資料，其中包括有助處理破產問題的信貸申請資料。此外，金管局、香港銀行公會及存款公司公會曾於本年 10 月向個人資料私隱專員提交聯合意見書，建議修訂守則，延長守則所容許的保留期，以加強該等資料的作用。

醫管局所聘視光師的職責及薪酬**Duties and Remuneration for Optometrists Employed by Hospital Authority**

16. MISS CYD HO: *Madam President, regarding optometrists employed by the Hospital Authority (HA), will the Government inform this Council whether it knows:*

- (a) *the number of optometrists currently employed by the HA;*
- (b) *the average and the longest waiting time for first appointments for optometry service in the HA clinics; whether the HA plans to recruit more optometrists so as to shorten the waiting time; if it has no such plans, of the reasons for that;*
- (c) *whether the HA plans to review the scope of duties of optometrists with a view to better utilizing its human resources; and*
- (d) *the rationale for the starting and maximum salary points of the optometrists grade, which has an academic entry requirement of a four-year degree, being set at a lower level than those of some other allied health grades which require a three-year degree only; whether the HA plans to review the salary scale for optometrists with a view to setting it on a par with other grades with comparable academic entry requirements; if it has such plans, of the review timetable; if not, the reasons for that?*

SECRETARY FOR HEALTH AND WELFARE: Madam President,

- (a) The HA currently employs 26 optometrists.
- (b) Optometric service is provided as part of the integrated ophthalmic service in the HA's Eye Clinics. If necessary, referrals will be made by ophthalmologists for patients to receive optometric service after initial consultation. The current actual median waiting time for first appointment of ophthalmic specialist outpatient services is about two weeks. The HA's information system does not capture the waiting time for internal referrals among individual services within a specialty. The current manpower provision of optometrists is sufficient to meet service demand.
- (c) Taking into account the current development in the provision of services in various allied health professions and to further enhance the efficiency in service delivery, the HA is currently reviewing the roles and responsibilities of allied health professionals (including the optometrists) as part of its overall review of allied health

professionals in the ophthalmic service. The review will, among others, identify opportunities for further enhancement in the contributions of optometrists to the HA's integrated eye service.

- (d) Differences in the starting and maximum salary points between the optometrist grade and other allied health grades can be attributed to the job requirements (such as job nature, entry qualification and working environment) and recruitment difficulties of the respective grades at the time of setting up these grades. The HA is conducting a review on allied health professionals in the ophthalmic service, and will look into the remuneration and entry qualification of allied health professions in 2002-03.

公眾娛樂場所牌照

Place of Public Entertainment Licences

17. 李華明議員：主席，申請公眾娛樂場所牌照的機構如獲民政事務總署署長或教育署署長推薦，只須繳交象徵式牌費 140 元。此外，該牌照的發牌條件包括申請機構須提交一份由消防處處長發出的證明書（“消防安全證書”），顯示有關場所符合消防安全規定，而簽發消防安全證書的收費為 825 元。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 年公眾娛樂場所牌照的申請數目；其中有多少宗獲發牌照的申請獲民政事務總署署長或教育署署長推薦；
- (二) 當局釐定消防安全證書的收費的準則，以及發出該份證明書所涉及的單位成本的分項詳情；及
- (三) 會否考慮減低或豁免獲推薦機構繳交消防安全證書的費用；若否，原因為何？

民政事務局局長：主席，現就議員的質詢答覆如下：

- (一) 在 1999 年 1 月 1 日至 2001 年 11 月 30 日期間，食物環境衛生署，作為民政事務局局長授權的發牌當局，共收到 2 557 宗臨時公眾娛樂場所牌照申請，並簽發了 2 309 個臨時公眾娛樂場所牌照。當中獲民政事務總署署長或教育署署長推薦而只收取象徵式收費 140 元（市區）或 520 元（新界區）的個案數目如下：

獲民政事務總署署長推薦的個案宗數	1 341 宗
獲教育署署長推薦的個案宗數	41 宗
總數：	1 382 宗

(二) 就食物環境衛生署轉介給消防處，以便發出消防安全證書的臨時公眾娛樂場所牌照申請，申請人須根據《消防處（報告及證明書）規例》（第 95 章，附屬法例）第 3(4)(b)條，繳交港幣 825 元作為發出消防安全證書的費用。上述收費是按政府一般收費政策釐定，即收費水平一般應足以收回提供服務所需的全部成本。1996 年進行的成本計算工作顯示，發出消防安全證書的成本，包括員工成本、部門開支、辦公地方成本、折舊、其他部門所提供服務成本和行政間接成本，共需港幣 4,117 元。在 1997 年實行新收費時，為了盡量減輕對市民的影響，當局決定分階段收回全部成本，把發出消防安全證書的收費定為港幣 825 元，佔當時成本的 20%。不過，由於政府自 1998 年 2 月起凍結大部分收費，因此，上述費用至今未作任何調整。

(三) 《消防處（報告及證明書）規例》並無條文授權消防處處長減收或豁免發出消防安全證書的費用，故消防處未能減收或豁免任何已獲民政事務局局長及教育署署長推薦的組織，包括福利或慈善等非牟利機構的消防安全證書費用。

“中電全城動感耀燈輝”活動 "CLP Lights Up Hong Kong" Event

18. 何鍾泰議員：主席，關於在本月 9 日展開的“中電全城動感耀燈輝”活動，政府可否告知本會，是否知悉：

- (一) 作為主辦機構的香港旅遊發展局（“旅發局”）如何推廣該項活動；
- (二) 該項活動至今所吸引的遊客人數；請按該等遊客定居的國家或地區提供分項數字；及
- (三) 旅發局有否計劃在明年再舉辦類似活動？

經濟局局長：主席，旅發局為推介香港，於 2001 年 4 月展開了一項名為“動感之都：就是香港！”的市場推廣計劃，並在各主要客源市場進行推廣。旅發局在這兩年期間將舉辦 5 項大型活動，第一項就是“中電全城動感耀燈輝”。

- (一) 旅發局於 2001 年 4 月開始為“中電全城動感耀燈輝”進行宣傳，宣傳工作會持續至 2002 年 2 月 26 日，涵蓋聖誕、新年和農曆新年等節日假期。

“中電全城動感耀燈輝”的推廣工作，透過不同途徑進行，以期將信息傳達各目標市場和界別。

就海外市場來說，旅發局採用了不同方法進行推廣，包括在互聯網宣傳、為本地及海外貿易夥伴舉辦專題演講、針對海外旅遊業及消費者進行不同的宣傳活動，以及利用不同的旅遊及消費者雜誌進行宣傳，並特別加強在中國內地、台灣和日本這 3 個主要市場推廣，透過巡迴展覽和宣傳計劃等，加強宣傳。與此同時，旅發局舉辦了另一項市場推廣計劃，接待二百多位外地旅遊業高層行政人員和約 80 位外地傳媒訪問香港，向他們展示“動感之都”的璀璨和魅力。旅發局將“中電全城動感耀燈輝”的啟動儀式，也編入他們的訪港行程中。

至於對已到港旅客的宣傳活動，旅發局在機場、旅發局的旅客及諮詢服務中心、各酒店和地鐵機場快線安裝了專題裝飾，並製作了多類宣傳品，如宣傳橫額、海報、資料單張、供酒店住客收看的宣傳片，以及一份特別印製的“中電全城動感耀燈輝”節目及活動指引。

在本地社區宣傳方面，“中電全城動感耀燈輝”的精采啟動儀式，包括在尖東市政百周年紀念花園舉行的“幻彩光泉”噴泉表演，以及在香港文化中心外舉行的大型燈光和舞台煙花表演，已透過電視現場直播。此外，有關方面亦製作了一套專為推廣這活動而拍攝的宣傳片。旅發局又藉新聞發布活動，以及在文字和電子傳媒（包括電台、電視）進行廣告宣傳，傳遞有關信息。

該局又把握“中電全城動感耀燈輝”提供的機會，闢設了多條旅遊新路線，如“古董電車繁華夜”、“九龍遊”觀光巴士循環線、參觀“幻彩光泉”噴泉表演及其他夜景的“夜遊香江賞耀燈”，以及為操普通話旅客而設的“黃昏日落美景海上遊”。

- (二) 旅發局從旅遊業夥伴得悉，估計約有 12 萬名旅客會在“中電全城動感耀燈輝”舉辦期間，參加包括此項目為行程一部分的旅行團訪港。這些旅行團大多來自中國內地、台灣和日本，亦有一些來自東南亞和南韓。至於個別來港的旅客，則因為現在仍屬活動舉辦初期，數目暫難估計。

以一項大型推廣活動來說，“中電全城動感耀燈輝”可達兩個目的：作為特別吸引項目，吸引更多遊客來港，以及鼓勵在港旅客延長逗留時間。

我們會在活動舉辦期間進行調查，以評估其效應，尤其為確定專程為此項目來港和／或延長訪港時間的旅客數目。

- (三) 旅發局的策略計劃是持續在發展對旅遊業有利的節目及產品方面的工作。旅發局會繼續善用社會各區和各界的聖誕和農曆年燈飾所營造的聲勢和效應，並配合其他活動和節目，加以重新包裝，以吸引更多旅客在這通常較為淡靜的旅遊時段訪港。

租置計劃的首年折扣優惠期

Concession Period for First Year Discount of Tenants Purchase Scheme

19. 劉江華議員：主席，香港房屋委員會（“房委會”）至今已推出 4 期的租者置其屋計劃（“租置計劃”）。根據當局公布的資料，公共租住屋邨（“公屋”）住戶在每一期租置計劃推出的首兩年內購買單位可享有折扣優惠，尤以在首年內的折扣率較高。據悉，在本年 2 月推出的第四期租置計劃所提供的首年折扣優惠期卻不足 12 個月。就此，政府可否告知本會：

- (一) 首 3 期租置計劃的首年折扣優惠期的開始及屆滿日期；
- (二) 第四期租置計劃的首年折扣優惠期少於 12 個月的原因，以及會否考慮延長該優惠期至 12 個月；及
- (三) 日後推出租置計劃時會否提供 12 個月的首年折扣優惠？

房屋局局長：主席，租置計劃首 4 期的公布日期、推出日期及首年折扣優惠期屆滿日期分列如下：

	公布日期	推出日期	首年折扣優惠期 屆滿日期
第一期	1997 年 12 月 22 日	1998 年 1 月 26 日	1998 年 12 月 31 日
第二期	1999 年 2 月 4 日	1999 年 3 月 19 日	2000 年 3 月 31 日
第三期	2000 年 1 月 6 日	2000 年 2 月 18 日	2000 年 12 月 31 日
第四期	2001 年 1 月 4 日	2001 年 2 月 14 日	2001 年 12 月 31 日

租置計劃第四期所包括的出售屋邨名單已於 1998 年發表三年向前推展出售計劃時公布。此外，為確保有關租戶有足夠時間作出決定，房委會也已在正式推售單位前逐一通知各租戶。故此，房委會無意延長首年折扣優惠期。

提供首年折扣優惠期的目的，在於鼓勵現住租戶盡早決定。因此，在日後推出租置計劃的其他單位時，把優惠期定為 10 至 12 個月的安排仍會繼續。

向在水浸事件中蒙受損失的居民作出賠償

Compensation for Residents Suffered Losses Due to Flooding

20. 鄧兆棠議員：主席，關於協助在本年 6 月新界西北區水浸事件中蒙受損失的居民向有關防洪工程承建商追討賠償的事宜，政府可否告知本會：

- (一) 根據渠務署擬備的《2001 年 6 月新界及荃灣水浸調查報告》所載調查結果，哪幾個承建商須向受影響居民作出賠償；
- (二) 是否知悉有關防洪工程承建商至今共接獲多少宗賠償申索；若然，每宗個案的申索金額和處理進度分別為何；
- (三) 對於因承建商公司業務倒閉或其他原因而無法聯絡承建商的個案，有關的最終補償責任該由誰承擔；
- (四) 哪些政府部門負責協助受影響居民索償及跟進有關事宜；及
- (五) 不滿賠償安排的居民可向哪個政府部門提出上訴？

工務局局長：主席，

- (一) 渠務署已在 9 月中完成今年 6 月新界水浸調查報告。渠務署的調查結果顯示，低窪地勢、現有河道排水能力不足、持續暴雨及潮漲，均是導致新界水浸的主要原因。調查報告總結指出，6 月 9 日的嚴重暴雨加上潮漲，即使沒有工程活動進行，仍會導致嚴重水浸。渠務署調查報告的目的，是要找出水浸事件的可能成因。調查的目的不在於查究任何涉及事件的各方在合約上或法律上的責任。關於賠償方面，仍須依照有關索償程序跟進每一宗個案。
- (二) 6 月水浸後，新界防洪工程其中的兩個工程合約承建商至今接獲索償申請共 51 宗，涉及索償金額約共港幣 200 萬元。由於涉及工程合約及法律程序，承建商及其保險公司目前正諮詢法律意見，就每一宗索償申請作出評估和審核。
- (三) 假若因為承建商公司業務倒閉或其他原因而村民無法聯絡承建商，工程保險下的保障仍然生效。至於村民較早前提交的索償申請，仍會按照有關程序處理。
- (四) 拓展署及渠務署已將有關索償資料轉交承建商及其保險公司作出審核。保險公司在有需要時仍會要求索償者就有關工程活動可能引致水浸及有關的損失提出證明。對於索償事宜，有關工務部門會繼續監察其進展，以及要求承建商和其保險公司盡快完成索償評估，並盡早把結果告知索償人。雖然如此，特區政府於 6、7 月間已對有需要的村民及農戶發放約 600 萬元緊急援助金，以解其燃眉之急。
- (五) 由於索償的評估和審核涉及法律責任問題，如果村民對賠償安排未盡滿意，又或索償遭受拒絕，村民可以考慮依循適當法律途徑跟進索償個案。

法案 BILLS

法案首讀 First Reading of Bills

主席：法案：首讀。

《2001 年法律適應化修改條例草案》
ADAPTATION OF LAWS BILL 2001

《2001 年版權（修訂）條例草案》
COPYRIGHT (AMENDMENT) BILL 2001

秘書：《2001 年法律適應化修改條例草案》
《2001 年版權（修訂）條例草案》。

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

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

主席：各位議員，由於政務司司長現時不在會議廳內，我現在宣布暫停會議，會議稍後繼續進行。

下午 4 時 25 分
4.25pm

會議暫停。
Meeting suspended.

下午 4 時 30 分
4.30pm

會議隨而恢復。
Council then resumed.

法案二讀
Second Reading of Bills

主席：法案：二讀。

《2001 年法律適應化修改條例草案》
ADAPTATION OF LAWS BILL 2001

CHIEF SECRETARY FOR ADMINISTRATION: Madam President, I apologize for not being able to rise promptly on instruction. I was seriously engaged in or overwhelmed by some very serious discussions with Honourable Members. Do pardon me.

I move that the Adaptation of Laws Bill 2001 be read the Second time.

The Bill seeks to make certain amendments to terminology in the Prevention of Bribery Ordinance and the Independent Commission Against Corruption Ordinance, and a number of consequential amendments to other ordinances.

Schedule 8 of the Interpretation and General Clauses Ordinance sets out the principles for interpreting laws in force prior to 1 July 1997. This highlights the need to enact the Adaptation of Laws Bill 2001 to amend the terms used in the Independent Commission Against Corruption Ordinance and other related ordinances.

The Bill, when passed into law, shall take effect retrospectively, as from the date of the establishment of the Hong Kong Special Administrative Region (SAR). This does not contravene Article 12 of the Hong Kong Bill of Rights as set out in the Hong Kong Bill of Rights Ordinance.

Madam President, this Bill is necessary in bringing the relevant ordinances into conformity with the Basic Law and with Hong Kong's status as a SAR. It also obviates the need to make complicated cross-references to the Hong Kong Reunification Ordinance and the Interpretation and General Clauses Ordinance. I commend it to the Legislative Council for early passage into law.

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《2001 年法律適應化修改條例草案》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。

《2001 年版權（修訂）條例草案》
COPYRIGHT (AMENDMENT) BILL 2001

工商局局長：主席，我動議二讀《2001 年版權（修訂）條例草案》。

本條例草案的目的，是將電腦軟件的平行進口合法化。

“平行進口”是指在未經版權擁有人允許的情況下，輸入在外地合法製作的版權作品複製品。《版權條例》規定，版權作品在發表後的 18 個月內，如該作品的複製品經由平行進口而成為侵犯版權複製品，則輸入該複製品作私人及家居以外的用途，或出售該複製品，即屬刑事罪行，最高刑罰是每件侵權複製品罰款 5 萬元及監禁 4 年。

一般來說，在版權作品發表超過 18 個月後，平行進口或於其後出售該作品的複製品，均不須負上刑事法律責任，但版權擁有人仍可尋求民事補救，例如申請禁制令、要求交付及索取損害賠償等。

本條例草案針對電腦軟件，撤銷上述民事及刑事法律責任。平行進口電腦軟件成為合法，會促進市場競爭，令產品的供應增加，讓消費者可以有更多選擇和以較低價格購得產品。此舉尤其有助減輕中小型企業購買正版電腦軟件的財政負擔。

合法化的建議與本港奉行的自由市場哲學和促進正版貨物自由流通的政策完全一致，更配合日益普及的網上購物潮流。今年年中，政府曾就此項建議諮詢社會各界，獲得立法會及多數公眾的支持。

合法化的範圍，包括商用的電腦軟件，以及作教育或娛樂用途的電腦軟件，但不包括 — 我重複是不包括 — 能夠利用電腦播放的電影、電視電影、電視劇及音樂紀錄產品。

條例草案亦包括過渡條文，令新法例具有追溯效力，撤銷在新法例生效前，因平行進口電腦軟件及經營該等軟件而引致的未決刑事法律責任。至於民事法律責任，對於新法例生效前的侵權行為，版權擁有人仍可保留根據當時的法例所享有的權利。

謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《2001 年版權（修訂）條例草案》予以二讀。

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《2001 年九廣鐵路公司（修訂）條例草案》的二讀辯論。

《2001 年九廣鐵路公司（修訂）條例草案》

KOWLOON-CANTON RAILWAY CORPORATION (AMENDMENT) BILL 2001

恢復辯論經於 2001 年 10 月 31 日動議的條例草案二讀議案

Resumption of debate on Second Reading which was moved on 31 October 2001

主席：審議上述條例草案委員會的主席劉健儀議員現就委員會的報告向本會發言。

MS MIRIAM LAU: Madam President, as Chairman of the Bills Committee on Kowloon-Canton Railway Corporation (Amendment) Bill 2001 (the Bill), I wish to report on the work of the Bills Committee.

The Bill seeks to separate the duties and functions of the Chairman and the Chief Executive of the Kowloon-Canton Railway Corporation (KCRC) by creating the office of the Chief Executive Officer (CEO) in the KCRC.

The Bills Committee has held a total of four meetings to discuss the Bill.

We understand that the proposed change has the full support of the KCRC Board and the executives of the KCRC.

We recognize that the intention of separating the functions and duties of the Chairman and the CEO is to put in place an effective governance structure to ensure transparency, accountability and responsibility. With the expansion of the railway programme, there is a growing need to separate the strategic planning function and day-to-day management responsibility of the KCRC. By strengthening the independence of the KCRC Board and providing clear guidelines of reporting, there would be improved checks and balances over senior management.

In the course of scrutiny of the Bill, we have examined the benefits and changes to be brought about by the proposed separation of the functions and duties of the Chairman and the CEO. We have particularly focused on whether and how the new structure would address the wide public concern over the lack of checking of expenses on fringe benefits for senior staff of the KCRC as well as its decision to dispense with an open tendering system in the development of the northern part of the KCRC Hung Hom Station.

We agree that with the ongoing expansion of railway network and service, there is a need to further strengthen the corporate governance structure of the KCRC to ensure that both strategic planning and day-to-day management receive the undivided attention that they deserve. Upon the separation of the functions and duties of the Chairman and the CEO, the supervision of the wide range of tasks facing the KCRC will be more effective. The Chairman, separate from the executives, will strengthen the independence of the Board and hence its ability to discharge its supervisory functions. The CEO can devote full attention to the day-to-day management of the railway operation and implementation of committed railway projects. The proposed separation is also in line with the universal trend in good corporate governance.

We have examined the demarcation of responsibilities between the Chairman and the CEO and whether there is a need to define the duties and functions of the Chairman and the CEO in the Bill. We accept the Administration's view that it might not be appropriate to set out in the Bill the duties and functions of the Chairman and the CEO so as to retain the flexibility to determine and fine-tune the relationship between the Board (led by the Chairman) and the executives (led by the CEO) to suit the changing operational needs and corporate governance practices.

In view of the heavy responsibilities of the Board, we have examined whether it is viable for a part-time Chairman to supervise the senior management of the KCRC in an effective manner, and exercise objective judgment on corporate affairs.

We are assured by the Administration that for the time being, a part-time Chairman would suffice, given the workload of the Chairman and the common practice in the business sector. We note that the Board is the ultimate legal authority within the KCRC. All corporate powers are exercised by or under the authority of the Board. To help oversee specific aspects of the KCRC's operations, a number of committees are formed under the Board. These committees review and make recommendations to the Board on various matters. In discharging his duties, the Chairman would receive support from the KCRC and the Government. There are also established procedures to avoid possible abuse of power by the senior management. The Board also retains the power to dismiss the CEO, if considered justified, subject to the approval of the Chief Executive of the Hong Kong Special Administrative Region (SAR).

Notwithstanding the Administration's explanation, some of us remain of the view that a part-time Chairman could be easily manipulated by the senior management of the KCRC or the Government, rendering him not able to exercise objective judgment on corporate affairs and discharge his supervisory functions in an effective manner. They suggest that the controlling shareholder (that is, the Government) should provide professional support to the Chairman so that he would be able to act independently towards the policy objectives of the controlling shareholder and work for the interests of the general public.

We are also concerned about the quality of the Chairman and the appointment criteria to be adopted by the Administration, which will have a bearing on the ultimate performance of the Chairman. Some of our members consider it difficult for the Administration to find a high calibre person who will be willing to devote so much time to such great responsibilities at an honorarium of about \$30,000 per month.

On the remuneration of the CEO, we have examined the factors to be considered by the KCRC in determining the remuneration of its CEO. We note that the remuneration will be determined with regard to the level of responsibilities and the expertise and experience of the job. It will also be in line with the remuneration of comparable jobs in the market so as to compete for

talent with the private sector. Upon separation of the duties and functions of the Chairman and the CEO, the remuneration of the new CEO would be suitably adjusted downward. The total financial commitment of the remuneration of the Chairman and the CEO would not be greater than the existing one for the Chairman-cum-Chief Executive.

We welcome the Administration's acceptance of our proposal to include a new provision in the Bill, requiring the Chairman and the CEO to attend meetings of Committees and Subcommittees of the Legislative Council upon request to enhance accountability.

As regards the KCRC Board, we have also taken the opportunity to examine the effectiveness of appointing Policy Secretaries to the Board to play a monitoring role, particularly in the course of fare determination and in monitoring the KCRC's spending. We are informed that similar to other KCRC Board members, the Secretary for Transport and the Secretary for the Treasury are required to act honestly and in good faith for the benefit of the KCRC and exercise a reasonable standard of skill and care in the performance of their powers. The functions of the Board are jointly exercised by all members of the Board. As such, the Secretary for Transport and the Secretary for the Treasury have the same roles and responsibilities as other Board members.

The Bills Committee is not convinced of the Administration's explanation. Many members believe that the Secretary for Transport and the Secretary for the Treasury, being the Government's representatives on the KCRC Board, should perform a monitoring role to oversee the KCRC's affairs for the purpose of safeguarding the public interests. They should also be held accountable to the Legislative Council for any serious policy failure and mismanagement in the KCRC. We consider the monitoring of statutory bodies worth pursuing. However, as the matter falls outside the scope of the Bill, it has to be pursued at some other forums.

Nevertheless, we are pleased to note that the Administration agrees to review the size and composition of the Board, taking into account the need to include more members, for example, representatives from green groups and grass-roots organizations, as well as Members of the Legislative Council, to ensure a balanced composition of the Board to handle its activities. The Administration has agreed to report to the Panel on Transport in one year's time.

Madam President, we are in support of the Bill and the Committee stage amendments to be moved by the Administration. We also note that the Honourable Andrew CHENG has given notice to move Committee stage amendments to require the Chief Executive of the SAR to consult the Legislative Council on matters relating to the terms and conditions of the appointment of the CEO, and the KCRC to publish the remuneration, including the salary and other benefits, of the CEO in its annual report.

Madam President, with these remarks, I support the Second Reading of the Bill.

鄭家富議員：主席女士，政府建議將九廣鐵路公司（“九鐵”）主席及行政總裁的職能與職責分開，用意是加強九鐵的管治架構，我及民主黨支持政府的建議，所以，對政府的原議案和修正案，我們是支持的。在法案委員會開會期間，委員會亦要求必須在法例上規定主席及行政總裁須應立法會轄下委員會及小組委員會的要求出席會議，以提高其問責性，經反覆討論後，政府亦願意動議全體委員會審議階段修正案，由於這是民主黨一貫的要求，與政府提出加強九鐵管治架構的理念並無衝突，所以，我們是非常樂意支持這項修正案。我代表民主黨在稍後的全體委員會審議階段中，提出兩項修正案。提出這兩項修正案的目的，基本上是希望政府能透過這次的修訂，加強九鐵的管治架構和管治文化。我們希望透過各種方式來改善九鐵過去給我們它是一個獨立王國和不具透明度的印象，以及加強其對公眾的問責性。

民主黨在 12 月 14 日至 16 日期間進行了一項調查，成功地經音頻電話訪問了 1 034 名市民，調查結果顯示 78.5% 的被訪者認為應公開九鐵主席和行政總裁的薪酬福利，讓公眾知道；77.4% 的被訪者認為行政長官在委任九鐵主席和行政總裁之前，應該諮詢立法會的意見。因此，我們稍後會提出修正案，要求行政長官就九鐵行政總裁的委任條件和條款諮詢立法會。換而言之，我們並不是要立法會在政府委任的人選上橫加干預，而是希望確立一機制，要求政府在作出委任前，就委任有關人士的條件，其中包括薪酬條件向立法會提出諮詢，讓公眾就此有討論的空間。

現時有關九鐵行政總裁薪酬的資料，我們顯然只在一個黑洞中尋找一個概念。我們不知道九鐵總裁的薪酬究竟是若干，只可以按年報上提供的資料作出估計，我們也認為政府好像在這問題上和九鐵一樣，“偷偷摸摸”。作為政府全資擁有的一間公用事業機構及每天有百多萬人次使用的集體運輸工具，我們認為九鐵日後作出任何加薪、加福利，甚至延續行政總裁合約

等行動時，應把資料公開，因為這涉及公眾的利益。政府在委任行政總裁時，應讓立法會有渠道得知有關其聘用條件、條款、薪酬和福利的資料，並且進行討論。因此，我們在第二項修正案，要求公開行政總裁的薪酬和福利。我剛才說過，現時九鐵在年報中只是臚列出九鐵高層人士的薪酬幅度，明顯這是不能滿足公眾的要求，亦無助九鐵提高其運作上的透明度。

當全香港市民正在“勒緊褲頭”，面對減薪時，我們卻看見九鐵和政府保護高薪的總裁、製造高薪的總裁職位和獨立的王國。九鐵在早前竟然還向立法會提出加價的申請，不禁令公眾人士認為九鐵好像已成為一個貪得無厭的行政架構。我們認為絕對有需要要求運輸局修訂現行的條例，把行政總裁的薪酬和福利公開，讓公眾可以進行討論，並且把公眾的意見訴諸議會，讓政府明白市民所需的是一個透明度高和真正能服務市民，而不是一個貪得無厭，高層不斷加薪，而且繼續每年或每隔一段時間要求加價的集體運輸工具。如果我們不能清楚地知道九鐵管理層的薪金資料，在它提出加價申請時，我們很多時候也是“盲摸摸”的，不能作出中肯的分析和評論。

我希望各位議員稍後就我們提出的修正案進行討論和辯論，也希望各位議員支持。

其實，在法案委員會召開會議期間，我非常關注兩個問題，其中包括九鐵領導層過去的失誤是否造成今天分拆職位的後果，以及九鐵董事局增加成員人數的問題。

在九鐵發展紅磡車站北面路軌的物業發展計劃問題上，九鐵作出了一個非常錯誤和偏袒的決定，便是以單一投標的方式將之批給長江實業集團（“長實”）。這種以私人協約方式批出物業發展權的做法，是漠視公眾利益的行為，也對其他有意發展該物業的集團不公平，可惜，九鐵錯了一次後，再錯第二次。這是因為九鐵原來沒有就協議簽署任何合約，以致長實退出計劃後，九鐵既損失了時間，亦得不到任何財政上的賠償。壟原事件也是另一個事例，領導層對環保工作評估不足，以致延誤落馬洲支線落成日期，反映了九鐵在決策問題上，有諸多失誤，也正如政府提交這項條例草案的資料摘要所載的理由：“董事局亦須審慎處理市民、貸款機構和環保團體的關係。我們認為把上述重任全部委予一位九鐵公司人員很難取得美滿成果。”政府的言詞十分婉轉，也非常閃爍，但字裏行間已表達了政府對九鐵現時的種種高層決策有頗多微言。所以，我很希望運輸局局長可親自解答一下，在九鐵發展紅磡物業上，是否存在人為失誤。

我感到關注的另一個問題，是九鐵董事局的代表性是否足夠，當這項條例草案獲得通過後，由於職位分拆，董事局成員會由9名增加至10名，但在法案委員會開會期間，我關注到九鐵董事局中並沒有任何對環保有認識的人士及任何民意代表，現存董事局成員中，只有專業界別及代表商界利益的人士。我及民主黨均認為，這種成員組合有改善的必要，因為鐵路發展對環保帶來重大的影響。鐵路運輸服務影響着的是上百萬市民的作息時間，如果董事局欠缺對環保有專業認識的人士，沒有民意代表反映市民對九鐵服務的意見，董事局在作出決策時，考慮便會有欠周詳。剛才提及的塋原問題，又或數月前九鐵提出加價引起市民反對之聲四起一事，明顯便是九鐵管理層對環保問題及民意缺乏認識，以及沒有足夠評估所致。因此，我很高興政府能向法案委員會承諾檢討董事局的成員數目及組合，但我也希望運輸局局長在稍後發言時，可在此會議廳內就此點再次作出承諾，讓我可以真正安心。

主席女士，我謹此陳辭。

主席：是否尚有議員想發言？

劉江華議員：主席，中國人有一句說話：“天下大勢，分久必合，合久必分”，這句話正好應用在九廣鐵路公司（“九鐵”）的主席和行政總裁身上。根據過往的歷史，這兩個職位曾經分別由兩個人來出任，後來，這項安排產生了很多問題，其中包括兩人是否合拍及主席是否可以駕御行政總裁等問題。後來有一段時間，這兩個職位被分拆了，原意是分拆了便可萬事大吉，但分拆了後，又發覺有問題，於是最後再把兩個職位結合起來，由一個人來出任。由一個人來出任兩個職位的安排，已經經歷了十多年的考驗，政府可能覺得在由一個人同時出任這兩個職位的安排下，有些時候連政府也不能駕御這個人。

在發生了塋原事件和紅磡賣地等事件後，政府可能察覺到由一個人同時出任兩個職位，未必能做到最好，所以現在便把這項條例草案提交本會。主席，也許你還記得，這項條例草案提交本會一事，其實是相當突然的，之前我們完全沒有收到任何消息。民建聯一直以來都希望這類法定機構的主席和行政總裁是分別由兩人來出任，所以政府提交這項條例草案，我們是會支持的。也許，現在這樣做會令公眾覺得，無論這兩個職位分拆與否，政府都有本身的理由。當然，我們不希望將來有再合的情況，原因是我們始終覺得，主席能擔任一個領導和監察的角色是最適宜的。機場管理局（“機管局”）的情況如是、市區重建局亦如是，而將來的九鐵也是如是。下一步我們關注

的是地鐵有限公司(“地鐵公司”)的問題。運輸局在審議這項條例草案的會議席上亦承諾下一步會着手處理分拆地鐵公司的主席和行政總裁職位的事宜。主席，現時剩下來的問題是將來的主席究竟是否可以扮演一個領導的角色，以及可否扮演一個駕御整個行政機關的角色呢？這是最重要的問題。

主席的職責，在九鐵來說，是非常重要的。他既要指導整個策略、監察財政，亦要肩負人事更換的責任。我在會議上提出擔任主席職位的人選，應有甚麼條件呢？政府當時列舉了 3 個條件，第一，要具有足夠的知識、經驗和能力，可以領導像九鐵一般的機構，即是他要有領導的能力。第二，他要有才幹，高瞻遠矚，能領導九鐵制訂長遠的策略。第三，他能撥出足夠的時間，履行職務。主席，這一點，其實是很難辦到的，何謂足夠的時間，以及將來是否有足夠的時間呢？如果要找一個兼職主席來駕御一個全職總裁，以及這樣龐大的機構，我會有點擔心，將來這個兼職的主席，未必能夠履行這個職責。如果以兼職的時間及兼職的心態來出任主席，認為這是一個榮譽的職位時，我覺得是一種浪費，所以，我覺得將來主席的職位，並不應是一項榮譽，而是一個實實在在的責任。

運輸局對我們說，很快便會委任主席的人選，因為現任行政總裁的合約很快會屆滿，屆時新的主席便會誕生。我在此提早奉勸這位新主席人選，參照九鐵過往的經驗，並看看立法會的一份報告書。這份報告書是非常有趣的，是立法會調查機場大混亂事件時發表的調查報告。當時我們亦很關注機管局的兼職主席和全職行政總裁的關係。主席，讓我讀出我們當時在報告中提出一個觀點，希望九鐵的新任主席可以引以為戒。當時我們認為機管局的主席是這樣的：“他曾多次被機管局管理層誤導，以致未能客觀地評估新機場可否在機場啟用日安全、順利，以及有效地運作，他沒有採取有效的措施督導機管局管理層，反之，更受人擺布。”這段歷史是非常重要的，這個教訓亦非常深刻，原因是報告明顯地指出如果主席沒有足夠時間進行監管，沒有足夠能力監管的話，往往便會被人擺布。所以，我很希望新任的九鐵主席能清楚考慮這點，才接受這個職位，這並不是一項榮譽，而是一個責任。

要協助這個主席人選及公眾監察九鐵的運作，我認為可以從 3 方面着手。雖然該主席會獨力難支，但我們可以從 3 方面提供協助。第一，在董事局的成員中，其實是有政策局的官員，九鐵基本上是由運輸局局長和庫務局局長兼任董事局成員的，他們是在 1995 年才開始加入九鐵的董事局。當時很明顯有一個隱含的意義，便是運輸局局長一定要成為九鐵董事局成員，監察整項運輸政策是否符合公眾利益。庫務局局長進駐九鐵董事局，亦是要監察其財務運作是否符合公眾利益，而且不單止要符合公司的利益，更要符合公眾利益，因為這涉及公帑的運用。

主席，但是很可惜，過往的經驗及例子讓我們看到兩位局長在董事局內所做的並不足夠。當然，我們一方面不知道他們做了些甚麼，因為透明度不高，但另一方面，我記得在一次的會議席上，我曾問及九鐵的財政問題，吳榮奎局長（吳局長今天也在座），當時答覆他只是一名董事，而那是一項集體的決定，所以他未必能夠加以評論及公布詳細的資料。在這情況下，我覺得作為局長是不應只擔任一個所謂董事的角色，他更應擔任一個代表納稅人、代表政府、代表公眾在董事局內進行監察的角色。過往這麼多年來，我們覺得這方面有所欠缺，所以，我認為兩位局長的角色在未來應該加強，特別是在監察的角色方面。

我想再指出，庫務局局長也是九鐵一個審計委員會內3位成員中的其中1位成員，這是非常重要的。九鐵審計委員會的工作可能是負責經常監察整年的帳項，所以日後如果九鐵一些財政運作出現問題的話，庫務局局長亦有需要向公眾交代。這是第一方面，我們認為兩個政策局的官員要肩負起監察的責任。

第二方面，這次政府也會提出一項修正案，在法例內清楚註明，如果立法會邀請九鐵的主席和行政總裁到本會作交代，他們必須出席回答我們的問題。當然，我本人的理解是除了商業投標及商業利益外，他們對於其他所有關乎公眾利益的事情，都應在未來的會議席上，向立法會披露和作出交代，在這方面，我們希望能夠把守第二關。

最後，能為九鐵主席提供協助的，是更新董事局的成員。其實，在委員會的會議席上，各黨各派也很清楚及明確地表示，成員一定不可以只有工商界代表的一面倒情況，一定要加入環保團體、基層市民，以及立法會的代表，政府當時同意在1年內就這問題提交答案。我很期望當政府完成了委任主席的工作後，立即研究董事局成員的人選。

主席，我希望上述建議可以補充過往不足的地方。就政府提出的條例草案來說，民建聯是會支持的。謝謝主席。

主席：是否有其他議員想發言？

（沒有議員回應）

運輸局局長：主席，《2001年九廣鐵路公司（修訂）條例草案》的目的，是要強化九廣鐵路公司（“九鐵”）的管治架構，協助公司有效地迎接未來的挑戰。條例草案的內容主要包括：

- (一) 廢除原有條例中有關九鐵主席同時是行政總裁的規定；
- (二) 設立行政總裁一職及使行政總裁成為公司董事成員；
- (三) 將一些原來由公司主席承擔的行政職能轉移予行政總裁；及
- (四) 授權九鐵在獲得行政長官批准的前提下，委任公司的行政總裁，或把已獲委任的行政總裁停職或免職。

九鐵目前營辦東鐵及輕便鐵路，每天載客量是 110 萬人次，約佔公共交通工具總載客量的 10%，西鐵在 2003 年通車後，九鐵的乘客人數，估計會激增 30%，到了 2011 年，九鐵每天的載客量，預計會達至 240 萬至 320 萬人次。

在擴展鐵路網絡方面，該公司在未來數年要落實現時已經展開的 4 項鐵路計劃，即西鐵第一期、馬鞍山至大圍鐵路線、尖沙咀支線，以及上水至落馬洲支線。在此期間，九鐵亦須籌辦《鐵路發展策略 2000》中構思的 3 項計劃，即九龍南環線、港口鐵路線和北環線。此外，九鐵亦已參與競投沙田至中環線，而在未來，該公司亦可競投區域快線。

為了應付這些龐大的發展，九鐵董事局必須具有卓識遠見，不時檢討公司的發展和政策，以及進行策略性規劃工作。行政階層則須積極落實有關的工程計劃，並就迅速增加的乘客量提供快捷可靠的鐵路服務。我們認為應把公司主席和行政總裁的職能和職責分開，使兩者各司其職，務求令策略性規劃和鐵路營運都能獲得充分的關注。

由非公司行政人員的人士出任九鐵主席，將會增強董事局的獨立性，從而強化董事局的監督能力。政府深信把公司主席和行政總裁的職能和職責分開後，九鐵將能更好地為市民提供優質的運輸服務。

把公司主席和行政總裁的職責及職能分開的做法，符合良好公司管治的國際大潮流。主要的公營機構如機場管理局、市區重建局和強制性公積金計劃管理局等，都採用了相同的公司管治模式。

條例草案於本年 10 月 31 日提交立法會。法案委員會在劉健儀議員領導下，對條例草案作出了詳細和深入的研究。今天條例草案能恢復二讀辯論，有賴劉議員及法案委員會其他成員的努力和熱誠，我謹在此致以衷心的謝意。

在審議條例草案的過程中，除了政府本身提出的一項純技術性的修訂外，政府亦順應議員的要求，動議在條例草案內加入第 3A 條，就九鐵主席和行政總裁出席立法會委員會和小組委員會會議作出規定。稍後在動議第 3A 條的時候，我會就這項修訂條例產生的背景和精神作進一步說明。

此外，鄭家富議員分別就委任九鐵行政總裁的條款和條件的程序，以及行政總裁的薪酬福利刊登在公司年報等兩項事宜，分別提出全體委員會審議階段修正案。政府反對鄭家富議員的兩項修正案。我將會在辯論該兩項修正案時，詳細說明政府反對兩項修正案的理據。

主席，我想回應剛才數位議員提及有關政府會否考慮增加九鐵董事局成員，以確保董事局成員兼有各界人士的建議。這一點，我們在法案委員會已經作出承諾，我們會在未來 1 年作出檢討，就議員所提出的建議作深入研究。

我謹向本議會各位議員推薦本條例草案。謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：《2001 年九廣鐵路公司（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 年九廣鐵路公司（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 年九廣鐵路公司（修訂）條例草案》
KOWLOON-CANTON RAILWAY CORPORATION (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 年九廣鐵路公司（修訂）條例草案》。

秘書：第 1、2、4、5 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：第 3 條。

運輸局局長：主席，我謹動議修正第 3 條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件中。

有關的修正案，是一項技術性的修改，政府接納了立法會法律顧問的意見，把英文文本中 **assigned to** 一詞的中文翻譯，予以修訂。

有關的修正案已得到法案委員會的支持和通過，我懇請各位委員支持修正案。

謝謝主席。

擬議修正案內容

第 3 條（見附件 I）

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：運輸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 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：第 6 條。

鄭家富議員：主席女士，我動議修正第 6(1)條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。

主席女士，這一項修正案，主要是要求行政長官須就與委任九廣鐵路公司（“九鐵”）的行政總裁的條款及條件有關事宜，先行諮詢立法會。按照原條例草案的修正，未來的行政總裁是由九鐵委任，再由行政長官預先批准，而批准的部分，除了人選外，也包括委任的條款及條件。

我首先請各位委員留意修正案的字眼，因為我要強調的是，這項修正案並非要過問九鐵會委任哪一名人士作為未來九鐵行政總裁，我關注的是，究竟行政長官是就哪些委任條款和條件，預先批准九鐵委任其行政總裁。舉例而言，在列明條款和條件委任總裁時，應該也包括行政總裁的職責、合約年期、薪酬或福利等。我相信，作為一間公營機構，九鐵對行政總裁的要求是持有相當高的標準和期望的。同樣地，公眾和立法會亦對其行政總裁有相當的期望。在行政總裁的領導下，九鐵提供的服務是否會令廣大市民滿意？況且，由於行政總裁負責九鐵各條幹線的日常營運工作，與公眾利益有莫大的關連，該等委任的條件及條款也會實質地影響和規範該名行政總裁的工作。因此，民主黨相信政府應該製造若干空間，就委任條款和條件的事宜，諮詢一下立法會，從中探討這些條件和條款究竟是否適合、是否過於慷慨抑或過於苛刻。

事實上，如要比較的話，九鐵行政總裁的職位相當重要，實在與政府的首長級官員不遑多讓。當政府要新設一個首長級職位的時候，立法會的相關事務委員會也會對該職位的職責、薪酬和福利等討論一番，甚至要決定是否批准政府增設這個職位。因此，現時修正案所提出的，是一個非常溫和的建議，要爭取的，也只是一個被諮詢的機會——我要強調，是一個被諮詢的機會。

正如法案委員會主席剛才的報告指出，將九鐵主席及行政總裁的職能與職責分開，用意是訂定有效的管治架構，以確保公司管治的透明度、問責性及承擔責任的能力。我們認為，這一項修正案和稍後的另一項修正案，正好配合這個目標。也正如委員會的報告所言，九鐵提出分拆主席及行政總裁的原因，是希望對高層人員的制衡有所改善。因此，我們認為，透過分拆安排，使管理層的內部互相制衡，當然是健康的現象和發展，因為這樣可以避免個別人士出現濫權的情況。正因如此，我們也可以在外部作出制衡，亦避免機構和政府出現濫權的情況。修正案建議委任的條件和條款要諮詢立法會，背後正是循着制衡的理念而訂定的，不希望九鐵或政府製造一些過於苛刻或過於慷慨的條款，聘請新一任的行政總裁。

有同事向我反映，表示就這方面諮詢立法會，是無此先例的。當然，現行法例中並無任何一條要求行政長官須就公營機構的高層人員的委任事宜先行諮詢立法會意見。不過，我希望各位委員不要忘記，在上周，我們才剛剛通過如何加強對公營機構的監管的議案，確立公營機構的問責文化。現時《2001 年九廣鐵路公司（修訂）條例草案》在我們手中，正是好的時機，正給予我們一個機會，以落實監管這些機構。因此，我希望各位同事支持民主黨這項修正案，讓我們可以朝着這個目標落實。

主席女士，我謹此陳辭。

擬議修正案內容

第 6 條（見附件 I）

全委會主席：是否有委員想發言？

劉江華議員：主席，我代表民建聯就鄭家富議員所提出的兩項修正案一併發言。

鄭家富議員在修正案的後面部分提及公開九鐵行政總裁的薪酬。我們認為，現時九鐵每年的年報都已像上市公司般，列出高層人員的薪金。雖然其中沒有特定的數字，但仍列出一個大概的範圍。以去年為例，九鐵高層人員大約的年薪是 601 萬元至 650 萬元，據此，我已大概知道他們的薪金是多少。至於合理與否，是在乎大家的觀點而已。不過，我亦無須知道實際數額究竟是 610 萬元還是 620 萬元，所以我們認為這一點沒有需要作出修訂的。

第二方面，剛才鄭家富議員提及諮詢的問題。我始終認為，雖然立法會是有一定的角色，但立法機關始終不是行政機關，也不是由它聘用行政總裁的，而有關責任仍在九鐵董事局，故此，最終九鐵的董事局仍要承擔有關的責任。基於這些原因，我們是不會支持這兩項修正案的。

謝謝主席。

劉健儀議員：主席女士，我代表自由黨發言。剛才主席容許劉江華議員就兩項修正案一併發言，我亦想這樣做。

主席女士，自由黨認為，鄭家富議員提出兩項全體委員會審議階段修正案，似乎只是針對九廣鐵路公司（“九鐵”），而且不單止是針對九鐵，而是針對個人，針對九鐵中某一位人士。

主席女士，根據上市規則規定，上市公司必須在年報內披露僱員的薪酬總額，以及最高薪酬的 5 名僱員的概括薪酬分析。九鐵採用同一披露標準，而且在相同的基礎上，披露新任行政總裁的薪酬。

上市公司須向股東負責，其披露標準理應是最具透明度的，而且也只是要求概括薪酬分析，但鄭家富議員的修正案卻要求把行政總裁收入的一分一毫也要公布，還要經立法會諮詢、討論、公眾的評論等。這些要求比上市規則有過之而無不及。另一方面，上市規則要求公布最高薪酬的 5 名僱員的概括薪酬，而不單單要求公布行政總裁一個人的薪酬，為何修正案只針對行政總裁一個人呢？這是否正如我剛才所說，整項修正案只是針對個人而不是針對整件事？此外，金融管理局、機場管理局、醫院管理局及強制性公積金計劃管理局等主要法定團體，均採用與九鐵相似的披露方式，為何修正案只針對九鐵，針對一個人呢？

既然上市公司已採用一項具透明度的標準，而法定機構，包括九鐵，亦採用同一標準，自由黨認為無必要特別為九鐵、為新任九鐵行政總裁設下一個新的標準。

同一道理，即希望不是針對個人的道理，我們認為沒有必要加入條文，要求行政長官須就與委任九鐵行政總裁的條款及條件有關的事宜諮詢立法會，因為我們也沒有要求行政長官，在委任其他法定團體的行政總裁時，要諮詢立法會。過去行政長官沒有這樣做，對其他法定機構亦沒有這樣的要求。不過，我們可以看到，其他的法定機構運作相當良好，而議員、立法會對它們的運作方面亦沒有特別的意見。

因此，我不禁要問，為甚麼要特別針對九鐵，針對一個人，而要作出這樣的修訂、作出這樣的要求？

雖然我們認為無須處處針對九鐵，特別是九鐵的行政總裁，為九鐵特別“炮製”一些條款，但不等於我們放棄監察九鐵表現的權利。由於九鐵的董事局成員中有政府官員，我剛才在二讀辯論中發言時，也要求兩位政府官員必須履行應有的責任，要代表公眾監察九鐵的運作。故此，政府必須加強這些官員的監察角色，務求九鐵管理好現有的鐵路和妥善進行新的鐵路計劃。

主席女士，我謹此陳辭，反對鄭家富議員兩項的修正案。

李家祥議員：主席，我代表自己發言，不過，我相信幾位獨立議員都會有與我相近的意見。

這項條例草案的精神主要是加強公司的管治，我是極認同這個大方向的。然而，話要說回來，有一件令會計界覺得頗奇怪的事，就是這項條例草案是要求將該公司主席及行政總裁的職能與職責分開，由兩個人分別擔任，而同一時間，在有關期貨交易的條例草案卻寫明是要求主席及行政總裁同屬一人。政府就這兩項條例草案採取了不同的方向，雖然兩者性質不同，但我們仍會感到少許奇怪的。我想，還是將這個問題留待將來討論有關期貨交易所的條例草案時，作較詳細的解釋了。

上星期，本會進行過一次關於這些法定機構管治的辯論，我曾發言提及到政府作為主要股東（而非政府身份）的角色。我覺得政府應考慮如何加強所委任的獨立董事（尤其是政府的官員，譬如在九廣鐵路公司（“九鐵”）董事局內）所扮演的角色，我認為政府須提供更大的支援及幫助。我當時亦提及過那位有關的高層人員將來無論在財政上的管理、花費，以及如何履行一個所謂 *corporate citizen*（一時間我想不到中文譯法）的責任方面，均應有需要向立法會負責。至於如何處理表決的取向，我覺得還有商榷餘地，而情況亦是改善的。上述各點都是在這項法案的範圍以外，我在上次的議案辯論已說過了，所以不擬重複了。我仍然想指出這各點，不過，我是不會就此提出修訂的。

就鄭家富議員的修正案而言，我很同意劉健儀議員的話，所以不會重複太多。不過，我覺得鄭家富議員的這項修訂，是要求政府擔當超越了作為主要股東的角色，可能他有少許當作九鐵是一個政府公營部門，甚至令其帶有政府部門的意味，因為他就九鐵而作出的要求，是超越一般關乎上市公司的

條例的要求。我們曾向政府查問得很清楚，並要求政府官員解釋，究竟九鐵是一個獨立王國還是怎麼樣呢？雖然政府說了很多年沒有計劃讓九鐵上市，但最後我們仍很開心聽到政府在法案委員會內承認其最終目標是讓九鐵作為一間上市的商業營運公司，這是最終的考慮。

按政府這樣的說法，我會同意，如果要把九鐵視為一間商營公司，便不能夠讓法例裏的某部分條文修改得令九鐵變成猶如一個政府部門般，否則便會給商界一個很混亂的信息，使他們不明白究竟九鐵是一個公營部門還是一個按商業原則運作的公司，還是一個三不像呢？如果令九鐵淪為一個三不像，該公司將來進行借貸或與其他商營公司合作時便會產生更多的障礙，例如與它合作的商營公司，或向它貸款的公司，或與它訂立貸款條款的公司便可能提出更高的要求，導致其成本上漲。

對九鐵就資訊方面所作的額外要求，以及要求它向立法會正式負責等，便會令九鐵與政府部門有少許相似的意味，我覺得這樣做，對九鐵的形象來說，最終是害多於利。因此，綜合上述各點，我覺得鄭家富議員所提出的修訂是比較難於支持。我希望其他同事都會跟我一樣作表決。謝謝主席。

全委會主席：是否尚有委員想發言？

何俊仁議員：主席，我想你也會清楚記得，上星期，我們剛進行過的議案辯論，是關於法定機構的表現，而整項議案的精神很清楚，是由於我們關注到很多法定機構的表現，所以我們提出了一系列的要求，其中包括增加透明度，增加問責性等。

上星期，在 25 位議員的發言中，有不少人提出過很強烈的意見，批評一些法定機構，其中有一間是九廣鐵路公司（“九鐵”）。因此，我剛才聽過有議員的發言後，感到十分震驚。劉健儀議員表示沒有甚麼特別的意見，可能她上星期完全沒有聽過該議案辯論。其實，如果翻看會議過程的紀錄，便可見單是指摘九鐵，猶如高級退休官員俱樂部，高層人員收取這麼多薪金，該機構沒有透明度等的批評，已大不乏人了。其實，不同意這些意見不打緊，但不可以說會內同事對公營機構沒有意見。

我認為我們有些同事處事時，不要像俗語說“葉公好龍”般，即是說，論及龍的時候，人人也說喜歡，這便等於說到要增加透明度、增加問責性時，既然是好事，於是大家都說喜歡；但一旦龍出現了，大家卻嚇破了膽，即等

於有關的法案出現，到了審議階段，而大家有權審議，有權告訴政府具體的做法，例如須加強問責性時，大家便轉了軟，不敢表示支持了。這是絕對不好的，因為這是不能貫徹自己的原則。

為甚麼剛才會有同事提出反對呢？有些人說是技術問題，有些人則說是所謂原則問題。但是，剛才提出的原則，跟我們上星期表達的原則是完全矛盾的。例如，先說劉健儀議員。她問為甚麼修正案只針對九鐵，為甚麼只針對行政總裁。難道我們要在這項條例修正案，改成針對市政局，或改成針對金融管理局嗎？是不可以這樣做的。同樣地，既然法例只涉及行政總裁的問題，我們是否有權將條文改成要將最高層的5名高級行政人員的薪酬或服務條件也拿出來諮詢呢？也是不可以這樣做的，主席，你也不容許我們提出這樣的修訂吧。因此，在這樣的情況，我們在能行使的有限權力下，只能提出這樣的修訂。

我要一再強調，今次的修訂是十分溫和的。所要求的只是諮詢，而關注點只在服務條件上，這是至為重要的，惟有如此，我們才能真真正正體現上星期我們所通過的議案的精神，就是要確保所涉的聘用條件或行政的措施等問題，均能具備充分的透明度和問責性，否則，在聘用行政總裁時已沒有充分的諮詢，沒有充分的透明度，還怎能談到有透明度的調整薪酬機制呢？入職時已沒有進行這些步驟，還如何談調整呢？對機制進行調整還有甚麼意思呢？

此外，劉江華議員剛才表示：其實他們實際上已經披露了。這是兩個問題。我們所討論的，是法律上的要求，如果九鐵認為在施行方面沒有問題，為何要反對將該要求變成法律責任？這其中是沒有衝突的，這樣的要求是不會成為九鐵的額外負擔，他們既然已實行幾乎相等於法律所要求的做法，還有甚麼問題呢？

主席，我認為今天其實是一個很好的機會，可以讓我們真正體現，並衷心支持上星期所通過的議案。今天也是一個非常特殊的機會，可以讓我行使權力，落實要求法定機構（尤其是一個有很多人表達過不滿的法定機構），增強其問責性及透明度。今天便是我們行使權力的時候了。我們千萬不要到行使權力的時候便放棄，或完全逃避責任。這是令人感到非常遺憾的。我希望幾位同事，包括他們所代表的團體，能再想清楚我們上星期動議議案的精神，並想清楚該如何作表決。謝謝主席。

劉健儀議員：主席，我想澄清一點，便是剛才我所說的其他法定機構，其實是指強制性公積金計劃管理局、機場管理局和香港金融管理局。就這些機構而言，我聽不到有關它們運作的強烈批評，我只是想澄清這一點。

至於監管方面，我在剛才發言時已說得很清楚，監管不是用這種方法監管的，而是應該透過委派到九廣鐵路公司（“九鐵”）董事局內的兩位政府官員在履行他們應有的責任時，監管九鐵以至其他公營機構的。謝謝主席。

涂謹申議員：主席，我現時記起了，當時在法案審議委員會內是我最先提出行政總裁委任條款及條件是否需要經由立法會批准的。我當時是指薪酬及委任條件方面，我並不是指人選。後來，我們經過詳細研究後，決定提出須就薪酬的調整度進行諮詢。我相信局長或副局長也會記得當時在法案審議委員會上提出的事，為何後來會有所改變的。原因是我們曾詳細考慮過剛才數位議員所提出來考慮的問題，包括剛才有同事說現時的要求較上市規則所要求更為嚴厲。

因此，我必須說明，儘管現時的要求，可能較上市規則更嚴厲，但該公司現時事實上仍未上市，我也說過，如要將該公司上市，所作的考慮又可能不同了。當我們說到將公司上市會作不同的考慮時，我們又應回想一下現時的法例。有議員同意條例草案所要求的某些事項，是上市公司不會做的，例如要求該公司的主席及行政總裁出席立法會作交代或回答問題等，有哪一間上市公司會這樣做呢？是不會有的。李家祥議員剛才已表示同意這做法，因為是局長提出的，所以便同意。這樣便真的奇怪了。李家祥議員將來可能對上市也作出如此要求，屆時可能說條例可予修改，當然，如果議員同意的話，是可以提出修訂的，屆時我可能也有這些想法也未定，但現時我們須考慮的，是所作的要求究竟須達至何種程度，議員不能只是說，對上市公司也不會作這樣的要求便算，這不是答案。

我想不起哪一間上市公司的總裁人選須獲得行政長官批准的，有哪一間上市公司會如此的？即使有，亦不會是須獲得行政長官批准有關的委任條件（當然，我說的是上市公司）。如果地下鐵路公司（“地鐵”）是這樣，則其他很多上市公司便不是這樣，因為它們都具有一些特殊的性質。現時該公司既然還未上市，我們便無須多說，因為上市時一定會有不同的考慮，這點我是同意的，我們在法案審議委員會的會議席上進行討論時，我亦知道甚麼時候應作不同的考慮的。

另一方面，請大家千萬不要說，甚至誤會就這項條例草案，立法會是針對人，我們進行內部討論時，很清楚知道今次是制度上的改革，儘管議員們（包括我在內）心中或公開說對楊先生的表現有很大的不滿，但當考慮這項條例草案時，我仍沒有針對他個人，因為我知道這項法例是會一直延續下去的，任該職位的人來去不定，我們不應該就掌該職的人作出考慮。如果問我，是否有度身訂造的情況出現，或如果我們真的要責怪某一方，應責怪誰？我只認為政府的動機最大，為甚麼？大家請回看審議《市區重建局條例草案》時的情況。在該條例草案最初提交立法會時，政府表示由一個人擔任全部職務最理想，現時卻說並非如此，又說政府經考慮議員向它提供的意見後，表示兩種職能應予分開。政府在現時的情況下，這般急促而突然地在最後階段才推出這項建議，說穿了，便是就着某人的情況這樣做而已；因為要求這人同時承擔西鐵事件的責任，而且又不能將有關的人解僱。有議員在前廳問我，為何報章說這人的薪金會減一成？我不禁反問，現時究竟是有人求他、還是他求人？如果是有人求他的，能減他一成薪金也應該偷笑了。今次的情況明明是度身訂造，還要跟有關的人續約兩年，說得明顯一點，這是有人向他作出要求才造成如此的局面而已。如果說到要怪責那一方，我相信立法會內的同事也不致沒有政治智慧及聰明才智來看出這究竟是甚麼一回事。

此外，剛才有同事發言時，所說的話令我覺得有點奇怪。在法案委員會進行審議時，最先提出要把行政總裁的薪酬公開的數位議員，亦包括民建聯的議員在內。我感到奇怪的是，為何現時在修正案中要求公開薪酬時，他們卻表示沒有此需要了，只說年報內也有記載了。我相信當時他們也清楚看過有關的文件，知道年報也確有記載的，為何他們當時又會提出該要求，這豈不是明知故問？也許他們以為說一說便算，到真正要進行修訂時又不是這樣說了。我真的覺得很奇怪，我從來沒有想過民建聯會反對這部分的修訂，民建聯對另一部分的修訂可能會有其他考慮，不知他們會否認為該部分會涉及所謂甚麼行政、立法的角色等，就這項問題我亦須予探討。

如果法例真的規定由行政長官委任一個董事局(Board)，那麼我便無須再加以理會，一切會由這個 Board 負責，包括總裁人選及委任條件的決定，我也無須再理會，那麼該機構便真的非常獨立了。於是，屆時大家又會生爭拗了，究竟是讓其獨立，不予過問，還是怎麼樣呢？但奇怪的是，如果不予過問，為何行政長官又可過問呢？很明顯，如果要求政府回答這問題，它必定會說這是關乎公眾利益。

政府始終仍是該公司的大股東，代表政府行使權力的不單止是兩位局長，兩位局長是獲委出任某些職位上，但最後仍可能須由行政長官過問一些

情況。立法會不會反對他這樣做，立法會的同事之間亦沒有反對，否則，同事在法案委員會內定會質詢這些條文的。以我記憶所及，沒有人質疑過這些條文。如果在某些情況下，無論稱之為行使行政權力也好，考慮公眾利益也好，行政長官行使這權力時與立法會商量一下，有甚麼大罪過？說甚麼僭奪行政長官的權力，或自然地使該公司不獨立呢？我真的很希望同事給我一些回應。

行政長官可以行使很多法定的權力，立法會也可以邀請他前來與我們商談。法律上已寫明這角色所擔任的是甚麼。市民是該公司的大股東，行政長官可以說是市民的一位代表；然而，立法會的代表性也不弱，甚至可說遠勝於行政長官，因為他只是由 800 人選出來而已。就民生的事務上，立法會為何有這麼多聲音呢（雖然現時八黨也能夠就某些事項達致共識）？主要是因為議員要保障公眾利益，否則，我們何須向行政長官施壓，要求他在這方面多加留意呢？

現時出現了“葉公好龍”的現象，而何俊仁議員剛才便是針對這現象來發言。既然我們現時有機會審議這項條例草案，便可以加入這些條文，讓立法會能發揮更大的諮詢角色，同時可以要求行政長官在行使這權力時諮詢立法會（我所說的諮詢，純粹是關乎委任條件而不是關乎人選的）。民主黨很擔心有同事會懷疑我們的用心，所以我們特意將人選的提述刪除，因為我們發覺，人選的決定應屬於聘用制度以外的事，所以我們也自行劃下界線。我只覺得聘用人選時，使用的也是公帑。坦白說，通常我們在人事編制委員會的討論中，是不會說應該聘請的是誰，只有一次屬例外。當年要聘請一位 D8 的官員便是例外，大家已預先知道任該 D8 職位的是誰，政府其後才向立法會提出開設該職位的要求，這是破天荒的一次，當時任何人也知道該職位是為誰度身訂造的。除此以外，根本從未試過有此等情況。我們現時想問的是，究竟該公司的這個職位，在現時的社會民情、公司的營運狀況及性質，以及與相類似的公司競爭人才之下，我們要訂立甚麼委任條款和條件，才能吸引適當的人才呢？我們所要求的這種諮詢，其實是我們發揮監察角色及進行監察時所採取的程序而已。

我希望大家能夠回心轉意，支持民主黨的修正案。

劉江華議員：主席，涂謹申議員發言時，經常都很動氣似的，這樣會影響他的記憶，以致會有所失誤的。

在法案委員會的一次會議上，我們希望政府提交九廣鐵路公司（“九鐵”）的行政總裁和高級職員的薪酬資料，好讓我們可將其與其他法定機構包括機管局、醫管局等，作出對比。當時我曾經提出過這樣的要求，而政府其後亦提交了那些薪酬的資料。我剛才引述的數字，即是九鐵行政總裁的薪酬是由 601 萬元至 650 萬元，這些數字便是從那些資料裏得出來的。這些便是我們當時所要求取得的資料，所以請涂議員先把事情弄清楚。

至於何俊仁議員說到的所謂有否矛盾的問題，我並沒有提出有矛盾或有衝突的論點，最主要的是我覺得沒有需要公開該行政總裁的薪酬在 601 萬元至 650 萬元之間，究竟實際上是 630 萬元或是 640 萬元，我覺得這種情況是沒有需要的，而民建聯亦堅持沒有這個需要。

全委會主席：是否尚有委員想發言？

何俊仁議員：主席女士，我只想作很簡短的發言。第一點就是在上星期的辯論中，同事表現不滿的，不單止是對九廣鐵路公司（“九鐵”），而是對多個法定機構，包括剛才劉健儀議員所提及過的幾個機構，其實會議過程的紀錄都已經全部記載了。當時有廿多位議員發言，很少會那麼多人發言的，所以，所表現出的是極度不滿了，也即是說，議員對強制性公積金計劃管理局及金融管理局等多個機構是很不滿。我同意這是一個整體的問題，我們今天亦並未完全具備條件處理這整體問題，所以我希望各位同事是支持我們，要求政府就整體作出處理，就是像我們今天所提交的修訂般，要令這些法定機構提高透明度、問責性，而有關薪酬福利方面的委任條件也要向立法會交代，甚至在訂立新的薪酬制度時，向立法會作諮詢。這是第一點。

第二點是，我想強調，純粹作出披露是不足夠的，即是說，純粹作出自願的披露是不足夠的。我們今次就法例提出修訂，正正是希望能夠達致一個好的、新的模式，亦希望如果修正案獲得通過的話，也可以供政府就規管類似九鐵而由政府全資擁有的其他公司的法例作參考之用，讓它們知道應按這樣的模式來運作。我覺得這樣的要求，完全不會影響這些機構日後按現行的原則繼續運作，對它們的影響絕對不大。

總括來說，我還想強調，我看不出為何支持增加透明度、問責性的同時，有議員會覺得可能產生這麼大的問題，這是我完全看不出的。劉江華議員剛才說沒有提出有矛盾、衝突的論點，然而，當我們要求具體落實建議的時候，劉議員卻又不願意支持，原因何在呢？

還有，主席女士，說到現時年報中，對薪酬是有所披露的，但披露的只是薪金，有沒有披露有關的附帶福利、附帶條件呢？我們不知道所披露的資料有沒有包括租金津貼，劉江華議員可否告訴我其中有沒有包括租金津貼呢？租金津貼有沒有達 50 萬元或 100 萬元之數？可否讓我知道呢？我想你不能說給我聽吧！其中有沒有包括額外花紅？附帶的有多少個高級會所的會籍？這些會籍可能價值一二百萬元的，其中有沒有包括在內？有沒有私人房車供有關人員使用？劉議員可否回答我呢？如果不能回答我的話，劉議員無可能不支持我們所提出的修訂的。謝謝主席女士。

李家祥議員：主席，我希望在會議過程正式紀錄上，清楚反映出，由於今天這項議案原意是一個擬改善九廣鐵路公司（“九鐵”）的管治方式的方案，所以我是支持的。

我現在想回應一下涂謹申議員、何俊仁議員所說的話。事實上，以上星期所通過的議案的基礎上來評論今天的議案，是一定會有一些改善的，不要說議員像完全不支持一些改善似的。

當然，欲改善到那一個程度，我剛才發言時亦很清楚說過。政府作為一間公司的主要股東的角色，以及對一個政府部門進行監察，所採取的是不同的公司管治概念，其中是有利有弊的。我已說過，一間公司的主要股東可以作某程度上的監控甚至主導，找誰做行政總裁以至助理人，都是應具有的權力，所有股制公司的模式都是這樣的。但是，具有這樣的權力，並不等如一定須要求公司將所有的薪酬和委任條件等都公布出來；公布了只有害處，沒有好處，剛才我已清楚解釋過，從商界的角度來說，這樣做對任何人都沒有好處。公布了他的薪酬又如何？既不能就此批判他，亦不能做其他的事。凡事應講求全面而整體的配合，任何人如果想知道公司的某些事情，或想收取一些消息、資料的話，便須擁有一定的監管權，然後才會令這些資料有用，否則，即使取得這些資料，對公司來說，也可能未必有利。

現時股東審批這些董事薪酬時，通常不會針對個人，而是針對董事局集體責任來作考慮的，所以並不是針對一兩個人。我想，我們繼續依循原理和原則行事，便已是最好的公司管治模式。當然，有人說，政府部門每一位局長以至每一級官員的薪酬，都是眾所周知的，但那是另一回事。我們在處理商業機構的聘用條件時並不是這樣的，而只是知道那些數字但沒有監管權的話，又有何用？我認為縱使就此在法例中作出修改，也是不能帶來實質改善

的。我不禁要問，究竟大家有否考慮過該於何處劃下界線呢？何謂主要股東？我們要求監控到甚麼程度呢？就是在政府部門裏也一樣，不管是主管或下屬，界線應劃在哪裏，大家都可能有不同的意見。我們現時贊同的做法，並不等於我們滿意現時的情況，亦不等於我們不支持改善例如九鐵這些法定機構的公司管治模式。

我希望在此清楚記錄在案，不要把我們說得像我們因為不知道鄭家富議員所提出的修訂，於是便完全滿意現狀、完全不支持修訂。我認為實際情況絕對不是如此。謝謝主席。

劉江華議員：主席，由於何俊仁議員提到在上星期的議案辯論，我想作少許回應。

我記得在上一次議案辯論是由何俊仁議員提出的，但當時有兩項修正案，第一項修正案是由張文光議員提出，其精神是刪去幾個法定機構；第二項修正案是由劉江華議員提出，而這項修正案是獲得當時全體議員支持的。所以，我是很清楚當時作出修正的精神。我很記得在我的修正案中，民建聯是很着意修正何俊仁議員所提出的議案措辭的某部分，就是刪去了“參考公務員薪酬機制”這一點。

為何這一點那麼重要呢？原因是我們雖然覺得九廣鐵路公司（“九鐵”）是出了問題，而有一些法定機構是有需要改善的地方，但我們並不覺得一定要將這些機構的情況拉回到相等於公務員體系或公務員架構的情況。我認為公眾亦不願意看到這個情況，我亦不想整個管治體系走回頭路。因此，在這情況下，我們在上星期便以這樣的精神從議案中刪去此點。

我們覺得就今天的修訂而言，情況也是一樣。我們覺得不應該矯枉過正。須改善的地方便予以改善，我看不出為何在 601 萬至 650 萬元之間的數額中，我們為何要那麼“八卦”而一定要知道實際數額是 630 萬或 640 萬元，這樣做是否便叫做監察呢？

主席，我覺得就監察的問題而言，立法會在上星期的辯論中，已獲得全體議員很清楚地通過了我所提出的修正案，所以希望這點足以顯示我們的做法基本上是一致的。謝謝主席。

涂謹申議員：主席，我想回應劉江華議員剛剛的說法，破綻便在於此了。劉議員修訂何俊仁議員的措辭時提出：“（要）為該等機構制訂清晰、明確、具透明度並為公眾接受的薪酬及附帶福利……”，這“附帶福利”是劉江華議員加上去的，換句話說，從現時的年報怎可看出附帶福利呢？是完全看不到的。如果按何俊仁議員剛才所說，劉議員當時或許懷疑是有所遺漏，他較為心思細密，所以在修正案中特別加入了“附帶福利”這一詞。年報中是沒有說出所包括的附帶福利的，劉議員想要求甚麼呢？他既要求具透明度，也要求制訂附帶福利調整機制，可是，現時他又說這是不用說明了，因為年報上已說明是由601萬元至650萬元，這樣便可以了。我覺得這是沒理由的，他自己提出的修正案，已獲得大家同意了，但接着他又走回頭路。

此外，他為甚麼說“公眾接受的薪酬”呢？剛才沒有議員評論過這是甚麼，只有李家祥議員說過的股東論及政府對部門的管治論，他這樣說明，會比較容易區分的。然而，就目前這個模式而言，政府究竟是作為股東，還是當該公司是一個政府部門，因為政府委任了兩位部長級的官員加入了管治委員會？請大家不要忘記，我們為甚麼提出修訂呢？便是因為行政長官在這個董事局內，還要決定一些事情。行政長官在該董事局的角色是行政長官還是股東，也不大清楚。最後，就着某些重要的委任條件（如果認為這條件不重要的話，便無須經由行政長官批准了，如果認為是重要的，當然是與公眾利益很有關的），行政長官便要作出批准。記着，他所批准的，不是行政總裁以下、其他副總裁的薪酬，他一定知道這委任條件是特別的。

因此，這便回應了有議員提及，為甚麼特別要就這個行政總裁的薪酬要求批准而不涉及其他幾個高層人員的薪酬，剛才正好解釋過：就是超出了今次的修訂範圍，主席也不會批准我們這樣做。事實上，說到法律上的條文，我們認為行政長官批准行政總裁的委任條件是重要、很特別的事情，我們就是想在這問題上能夠參與、監察，其實我很想向各位同事說，如果要設置一條界線，我也同意可有一條界線，即是說這事項可有很多可能性，但這界線為何要定於：行政長官可以批准該公司的行政總裁的委任條件，而立法會一定不可以、完全不可以、一些也不可以參與呢？我希望大家可以解釋給我們知道，為何要定為這麼樣呢？

何俊仁議員：主席，第一點，鄭家富議員的修訂中，並沒有提及要參考公務員的薪酬，所以，大家是可以純粹以個人的認知，就商界標準，以至任何標準也好來發表意見，只要覺得是合理的便可以提出了，反正所要求的只是諮詢，至於諮詢所採用的標準，我們只有用作參考的標準，並沒有提供任何必須採用的標準。所以，剛才劉江華議員說他們反對參考政府的薪酬架構，其實我們也沒有提出這樣的要求。

第二點，我想劉江華議員仍未回答我，他是否知道 601 萬元至 650 萬元這些數字中是否包括附帶福利呢？究竟他是否知道包括或不包括？要是他不知道的話，他可否告訴我，究竟附帶福利包括甚麼，會是多少錢？他現時是否感到很滿意？是否只是這樣的一句：601 萬元至 650 萬元之間，便可以了？如果他這樣便感到很滿意，他是否覺得沒有所謂，他旨在發表一些言論，這樣做便可達到問責效果、達到透明度的要求呢？

謝謝主席。

全委會主席：是否尚有委員想發言？

（沒有委員回應）

運輸局局長：主席，鄭家富議員的修正案是要求行政長官須就與委任九廣鐵路公司（“九鐵”）行政總裁的條款及條件有關的事宜諮詢立法會。

九鐵的運作模式其實是非常清晰的，根據《九廣鐵路公司條例》規定，九鐵須按審慎商業原則運作，於是九鐵的運作模式便非常非常清楚，而政府在地下鐵路公司上市時，亦清楚指出九鐵會是將來可以上市的對象之一。既然九鐵須於商業環境下運作，公司在釐定包括行政總裁在內的行政人員薪酬時，有需要考慮公司本身的管理架構，須履行職責的輕重，有關的專業範圍及所需的經驗等因素。九鐵所提供的這些聘用行政總裁的條款和條件，是應該跟與該公司爭奪人力資源所在的市場一致的，有關的條款和條件應該能吸引並且保留具合適的才能、經驗和專業知識的人士來出任行政總裁。至於行政長官就九鐵行政總裁的任免和薪酬條件的預算保留預先批准權力，目的並非要干預九鐵的正常運作；不過，政府作為九鐵的唯一股東，須確保被委任的人士有能力勝任行政總裁這個重要職位。

基於我稍後所說的幾項原因，政府認為是不適宜引進程序，要求行政長官就與委任九鐵行政總裁的委任條款和條件有關的事宜諮詢立法會。第一，在向行政長官提交有關行政總裁聘用條款和條件的建議前，九鐵的董事局須客觀地參考市場的薪酬趨勢，決定行政總裁的薪酬福利。將行政總裁的聘用條款和條件提上立法會的議事日程，便會將一個原來應以公司實際商業需要而作出的商業決定，變成一個政治過程。第二，假設在立法會進行公開諮詢，便無可避免地必須披露行政總裁薪酬、福利的具體資料，這些敏感的商業資

料一旦公開，九鐵將來在聘用公司行政總裁時，與候選人討價還價的能力一定會大打折扣，亦會影響公司在人力資源市場上和與其他商業機構爭奪合適人選的競爭能力。第三，在披露該等委任條款和條件時，會涉及將被委任人士的個人資料，我們是不應該忽視有關人士的私隱權利。第四，九鐵是現時二百多個法定機構之一，立法會並無參與制訂這些機構領導人員的聘用條款和條件，我們認為是沒有充分的理據支持對九鐵在這方面作出特殊處理。基於以上原因，我懇請各位議員對修正案投反對票。謝謝主席。

鄭家富議員：主席，剛才的辯論很精采，我其實也很想早些舉手發言而暫時不讓大家聽運輸局局長發言的，不過，我想，既然我現時有機會發言，便不想花大家太多時間，而我有兩位同事已重點回應了劉江華議員、劉健儀議員或李家祥議員的看法了。不過，我也實在忍不了口，因為我很想對剛才數位議員的一些說法表達我的意見。他們所說的話令我感到，就我們過去欲對法定機構作出的監管，以及就我們上星期立法會議案辯論中議案的措辭、內容及精神，我們似乎放棄了作出修訂的好機會。我覺得放棄了今次的修訂，總令我感到我們是間接令其中一個法定機構：九廣鐵路公司（“九鐵”）繼續做獨立王國。

我希望劉健儀議員明白，而我亦相信，我剛才第一次就修正案的發言中，是不會令任何人覺得我是針對楊啟彥個人或未來的行政總裁的。民主黨和我於今次提出修正案的整個概念，是着重加強該公司問責的概念。如果有甚麼令劉議員覺得我是針對個人的話，可能是由於我們平日在立法會外對九鐵的一些批評。我們當然曾經對該公司作出過一些批評，但在今次的修正案中，亦正正由於這項條例草案本身範圍的所限，我們不能對該公司的整個管理階層也作出相應的修訂。我的同事剛才已談過這點，我便不在此重複了。

主席，對於九鐵是否上市這個問題，我記得庫務局局長曾在近一兩年的立法會中提出意見時說過，雖然這是一項長遠目標，但在預見的未來該公司也不會上市。這次，我們在法案委員會中也問了相同的問題，在我印象中，當時的答案也是該公司在可見的未來也不會上市。

我們同事之中，有默默地支持政府現時提出的修正案的附表 1，即要由行政長官預先批准委任公司行政總裁，甚至將公司行政總裁停職及免職。各位“保皇”的同事，你們在委員會中以至在剛才的發言中，都默默接受了行政長官可擁有這麼大的權力，你們現時無須引用上市規則來反駁，我們提出的修訂只是要求行政長官須就與委任行政總裁 — 不是指人選，不是指個

人 — 的條款及條件有關的事宜諮詢立法會，你們便用上市規則來施壓，說不可以這樣做，又說上市規則怎麼會有這樣的要求，是“過晒籠”了。接着李家祥議員還說，若這樣做的話，九鐵以後向銀行告貸時也會有問題。我覺得，這樣理解，是否超越了我們的要求。

我想問一問，大家過去也曾討論九鐵和地鐵的問題，其實，它們都處於半壟斷的經濟環境，試問誰會跟九鐵在新界一帶作競爭呢？我不相信會有。既然如此 — 在座有銀行家李國寶議員，他很留心我的發言 — 我想問李家祥議員，銀行界會否在未來10年、20年、50年對九鐵和地鐵的借貸有絲毫的懷疑？要作出這幾百億元的投資，究竟誰會跟九鐵、地鐵這些集體運輸網絡競爭？借貸會有何問題？不要經常說要把事項拿來立法會稍作諮詢便會影響其借貸評級標準。這些機構來立法會申請加價時，我們提出反對，又有人說不可以，說我們立法會過於干預。我只希望各位同事不要對我們提出的修訂無限上綱。

劉江華議員更形容我們這項修正案是矯枉過正和過於“八卦”。我聽後也摸不着頭腦，接着他又多謝涂謹申議員引述上一次修正案的措辭。其後，何俊仁議員不斷要求劉江華議員起來回應不果，我其實是在等候他的回應，如果他不能回應，便暗示他更矯枉過正和更“八卦”。他在上星期立法會的議案辯論中曾對所有法定機構作出此要求，我們今次只要求九鐵這樣做而已。無論在立法會內外，我和劉江華議員共事多年，我也明白特別在運輸的問題上，很多時候，當我批評九鐵一句，他便會批評兩句；我要求九鐵公開、透明，他便會要求更公開、更透明。不過，現時來到這項修正案時，他竟然說我們矯枉過正、竟然說我們“八卦”。我反而覺得如果為公眾利益辦事，“八卦”一下是沒有所謂的，“八卦”的目的如果是為了公眾利益，我們便要更“八卦”了。

局長剛才說出了政府今次為何提出修訂，說到要由行政長官預先批准一點，原因是政府現時仍然（局長說得很清楚）是唯一最大的股東 — 是唯一股東，不單止是最大的股東。所謂“仍然”，即表示該公司尚未上市，尚未私有化，政府仍然是股東，政府仍須背負着龐大的公眾利益，所以行政長官便對九鐵行政總裁的人選、委任條款和條件，甚至其停職和免職也要擁有決定權。既然如此，我們立法會也同樣背負着那麼多的公眾利益，還加上市民對我們的期望，那麼為何又不可以向我們諮詢行政總裁的委任條件和條款呢？

政府是行政霸道和行政主導，我原諒這情況——不，不是原諒，而是沒辦法不接受。(眾笑)但是，現時竟然有議員以過往一貫的原則來反對我們這項修訂，我認為這是絕對難以原諒的。我們不可以如此口不對心，就過往所要求的事，現在有權讓我們落實了，我們之中竟然有人放棄，我對這些表現是極度不滿的。我也知道我現時用比較強硬的措辭，也是難以令剛才發言的議員回心轉意的，但大家各說各話，並已記錄在案，現時惟有看我們日後如何真正監察這些公營機構，如何不要讓這些機構繼續成為議員口口聲聲批評的獨立王國了。其實，我們現在是有機獲賦權要求這些獨立王國改邪歸正，不讓它經常只是“肥自己”和經常說要加價。

李家祥議員，我明白，我們現時的修訂也不是最好的，不過，我們經過反覆思量，為求取得議員的支持，才提出這樣的修訂。我們知道要求該等條款及條件須經由立法會批准是不會獲得通過的了；我們最初的想法是希望能將行政長官的批准權力轉交給我們立法會行使的，不過，我知道一定不獲通過的，因此，我們退而求其次，便要求將批准改為諮詢，怎料這樣也遭到“打落水狗”。我以為經過過去多次的討論後，我們已獲共識，不過，我太天真了。我只盼望大家不要錯過今次提出修訂的機會，而令九鐵和其他法定機構暗暗偷笑，讓它們繼續做獨立的王國。謝謝主席。

涂謹申議員：主席，請問我可否在全體委員會審議階段回應局長的發言？

全委會主席：涂議員，委員在全體委員會審議階段中是可以發言數次的，但請涂議員能自制些。(眾笑)

涂謹申議員：主席，我其實只是充當“執漏”的角色，因為我誤以為鄭家富議員剛才漏說了一些話，現在我反而覺得就着局長剛才的發言，值得回應一下。雖然局長剛才的發言很簡短，但是每點所涉範圍均相當大，所以有必要在會議過程的紀錄上有所回應。

首先，局長說到如果由立法會進行諮詢，立法會有可能未必能夠爭奪人力市場中最好的人才。這是一項十分重要的考慮，我們必須回應。

我希望以剛才在質詢時段（即當何鍾泰議員提出一項有關“世貿”的質詢時）周德熙局長所說：“不要少覷我們官員”的這句話來作“其人之道”式的回應：“別少覷立法會”，不要以為立法會不懂得考慮人力市場中爭奪

人才的重要性。如果行政長官在考慮委任條款及條件時（人選與立法會無關），認為要以某一個價錢才能找到好人才，來搞好一盤如此龐大的生意或主持一個如此龐大的運作架構，請不要以為我們不明白其箇中理由，只不過我們要考慮的是我們要向市民交代，但我們亦不會向市民說：現時的人力市場是須以某一個價錢才可以聘請到好人才。要是你問我，在人力市場中，是否真的要用九百多萬元才能聘請任志剛先生？我真的要說一句：對不起，以我所得的資料，完全不是。在座的各位司級局長、官員可以四出問一問的。但是，究竟是否真的須以三四百萬元或四五百萬元年薪才可能聘請到九鐵的行政總裁呢？其實，所提供的薪酬福利是應該有一定基礎的，立法會其實並非要求參與其事，我們只不過要求政府諮詢立法會，我們只是提供意見而已。不要以為我們會對董先生說，不要這樣，不可能這樣的，最好以兩元的薪酬來聘請人才；立法會並非如此不近人情的，請不要這樣少覷我們。

其次，局長說到如果這樣的話，公司在考慮人才時，本來是要作出實際的商業考慮，但現時卻變成政治考慮了。就此，我要說：行政長官在考慮聘用某人或以甚麼條款及條件聘用某人，以至能否聘用到該人時，你以為行政長官無須作出政治考慮嗎？他一樣須如此考慮的。我們在上星期通過了一項議案，其中提及如果整個社會覺得很多法定機構的薪酬太高時，行政長官是否無須作出考慮嗎？他同樣要作考慮的，只不過他所要考慮的是平衡問題而已。至於要花多少錢才可以聘請適當的人才？將貨就價，又可以找到甚麼人才？立法會同樣要考慮這些問題，不能說立法會特別談政治，而董先生或是將來的行政長官完全不談政治，這些都只是自欺欺人的。

最後，說到個人資料方面。局長說董先生看了這些資料不會外泄，因而可以保密。難道立法會便做不到這點嗎？我們現時所說的是委任條款及條件，如果真的涉及到個人資料時，我希望告訴政府官員，我們在投訴部的工作裏，即使涉及少許個人資料，我們也是要完全保密的。直至今天，在立法會的申訴部甚至整個秘書處，曾否有任何議員試圖將個人資料（無論是投訴人的資料或例如華基廠戶的資料）泄露？是不曾有過的。怎可以說資料送到立法會經過諮詢便會泄露私隱。如果有需要的話，我們甚至會舉行閉門會議，可見有關個人的資料是完全保密，都是 **under confidential cover** 的。如果局長明白立法會的運作，便請你不要用這個理由來拒絕我們的要求，也不要說就這個委任過程作諮詢會泄露個人私隱。

劉江華議員：主席，請容許我再作一些補充。剛才有兩位同事提及上一次議案的修正案中一項條文，我現時已看清楚該條文，因此想作出少許補充。

上星期的修正案措辭是這樣的：“為該等機構制訂清晰、明確、具透明度並為公眾接受的薪酬及附帶福利的調整機制”。對於這種調整機制，我認為是有需要的，福利和薪金亦是有需要的，兩者是合而為一的。不過，民建聯卻從來沒有要求過必須公開全部事項。因此，我們是沒有要求過公開全部事項，而只是要求制訂這種機制，這是第一點。

第二點是關於調整機制的責任，仍然由該機構的董事局制訂，並非由立法會越俎代庖的。謝謝主席。

全委會主席：是否有委員或官員想再次發言？運輸局局長。

運輸局局長：主席，我並不想發言，不過我要澄清一點。

涂謹申議員剛才引述我發言中的數點，其實是把我的說話扭曲了，作為他發泄的台階。我也不想在此作糾正，我相信，會議過程正式紀錄已清楚記錄了我剛才所說的實際論據。謝謝主席。

何俊仁議員：我只是想回應關於上星期的修正案的問題。不錯，該修正案所寫的是指薪酬及附帶福利的調整機制。不過，如果很多法定機構本身連服務條件也沒有，空談調整機制是沒有意思的。故此，必須在具體基礎上談調整機制才有意思。

當然，現時有人把該措辭解釋成很狹窄的意思，從而為他們今天的立場辯護，但問題是，整體的精神是甚麼呢？應是加強問責性，加強透明度，而這些均是要在具體運作中體現出來的。如果連最基本的條件也不知道，連最基本的披露我們也不要求，實際上，這項機制便沒有意思了。此外，該修正案中亦沒有提及要由董事局作決定，這句話只是劉江華議員自己加上去的，原來這項機制是要由董事局決定的。要是把該措辭的解釋收得如此狹窄的話，當初便請不要如此高調。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：鄭家富議員動議的修正案，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。

（委員舉手）

鄭家富議員起立要求記名表決。

Mr Andrew CHENG rose to claim a division.

全委會主席：鄭家富議員要求記名表決。表決鐘會響 3 分鐘。

全委會主席：現在開始表決。

全委會主席：請各位核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

Functional Constituencies:

張文光議員、單仲偕議員、羅致光議員及麥國風議員贊成。

丁午壽議員、田北俊議員、何鍾泰議員、李家祥議員、李國寶議員、吳靄儀議員、周梁淑怡議員、許長青議員、陳國強議員、陳智思議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、黃容根議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、霍震霆議員、石禮謙議員、胡經昌議員、張宇人議員、梁富華議員、勞永樂議員及葉國謙議員反對。

呂明華議員及李鳳英議員棄權。

地方選區及選舉委員會：

Geographical Constituencies and Election Committee:

何俊仁議員、李卓人議員、李柱銘議員、李華明議員、涂謹申議員、梁耀忠議員、楊森議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、司徒華議員、陳偉業議員、馮檢基議員及余若薇議員贊成。

陳婉嫻議員、陳鑑林議員、曾鈺成議員、劉江華議員、蔡素玉議員、譚耀宗議員、鄧兆棠議員、朱幼麟議員、吳亮星議員、楊耀忠議員及劉漢銓議員反對。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 29 人出席，4 人贊成，23 人反對，2 人棄權；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 25 人出席，13 人贊成，11 人反對。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，她於是宣布議案被否決。

THE CHAIRMAN announced that among the Members returned by functional constituencies, 29 were present, four were in favour of the motion, 23 against it and two abstained; while among the Members returned by geographical constituencies through direct elections and by the Election Committee, 25 were present, 13 were in favour of the motion and 11 against it. Since the question was not agreed by a majority of each of the two groups of Members present, she therefore declared that the motion was negated.

全委會主席：由於鄭家富議員就第 6 條動議的修正案已被否決，我現在向各位提出的待決議題是：第 6 條納入本條例草案……各位委員，很抱歉，我有事要和秘書談一談。

全委會主席：各位委員，很抱歉，我剛才看講稿是看得太快了，幸好得到秘書提示。鄭家富議員，請你動議另一項修正案。

鄭家富議員：主席女士，我知道你十分心急，因為你已經知道我這項修正案會被否決的機會很高。不過，主席女士，我動議修正第 6 條以增補第(1A)款，修正案內容已載列於發送各委員的文件中。

主席女士，由於我已預備了講稿，所以也要把它讀出，而且剛才各位同事既然已發了言，我現當作一種垂死掙扎，希望繼續就公開行政總裁薪酬的部分發言。

主席女士，這一項修正案主要是要求行政總裁的薪酬，包括薪金及其他福利，須於公司年報內刊登。

提出修正的主要目的非常明顯，有鑒於現時九廣鐵路公司（“九鐵”）高層的薪津的透明度並不足夠，我及民主黨都希望透過修正案，藉此改善這一方面的缺陷。雖然礙於原條例草案的範圍所限，我們不能將所有九鐵的高層人員薪酬的實際數額公開，但如果可以將這一方面有關行政總裁的資料披露得更多一點，也是一個合理的起步點。

按照九鐵現時的做法，該公司只會將其高層人員薪酬的幅度公開，如果翻查該公司最新的年報，便會發現有1名人士的年薪是介乎600萬元至650萬元，我相信這是現時九鐵主席兼行政總裁的薪酬，不過大家也只是推測而已。

既然九鐵是一個法定的公營機構，運作上的透明度，應該越高越好，但在薪酬資料公布上，卻明顯是反其道而行。民主黨毫不理解，為何一個公營機構，對公開領導層薪酬的態度，仍是“猶抱琵琶半遮臉”，閃閃縮縮的。

在法案委員會開會期間，政府曾以書面向委員會解釋不能披露九鐵主席兼行政總裁的薪酬的原因。歸納來說，有以下兩點：第一，這樣做牽涉披露個人資料；第二，目前做法已符合上市規則規定。

關於第一點，我們認為有關論據沒有說服力。現時政府公務員的薪酬是完全公開的，然而，作為政府全資擁有的九鐵，卻可以牽涉個人資料為理由，拒絕將最高層人員的實際薪酬披露。況且，我們的修訂並不是要求所有九鐵的員工都要將薪酬公開，而只是局限於行政總裁，目的是希望將九鐵可藉此加強對公眾的問責。

至於第二點則更為荒謬，純粹是利用上市規則作為擋箭牌。直至現時為止，正如我們剛才辯論時已提及多次，九鐵並不是上市公司，政府以此理由拒絕，實在是“牛頭唔搭馬嘴”，也是自我約束。即使政府真心相信這是一個可以成立的理由，但規則所列明的要求，也只是一項溫和的條件，難道公營機構不應該比其他私人上市公司更進一步，披露更多的資料，讓公眾對其運作建立信心，這樣不是更好嗎？

上月有傳媒披露九鐵高層擁有各項會籍、名車與遊艇等，事件引起公眾口誅筆伐。我們認為，如果九鐵高層有足夠意識加強機構的問責性，能夠事事主動交代機構的高層的各项福利，而不是由傳媒主動“踢爆”，相信公眾也不會對九鐵如此反感。九鐵的例子，正好反映了政府對公營機構的監管過分寬鬆。我認為如能在法例上列出一些最基本的要求，以期在最低限度上，可以循法律方式達監管這些機構的目標，相信這也是公眾所樂見的，而我們的修正案，正是循這個方向出發。我們要強調的是，這些修訂並不是對九鐵加上重重限制，只不過是讓九鐵達致向公眾問責的最低要求，減少公眾對公營機構完全“無皇管”的疑慮。

主席女士，我謹此陳辭，提出修正案。

擬議修正案內容

第 6 條（見附件 I）

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： 運輸局局長，你是否想發言？

運輸局局長： 主席，我的講稿亦已預備好了，但由於剛才亦沒有談及這個範圍，所以，或許讓我就這個問題談一談政府的立場。

九廣鐵路公司（“九鐵”）在披露行政人員的薪酬資料方面的透明度，已達香港聯合交易所對上市公司一樣高的要求。根據上市規則的規定，上市公司必須在年報內披露僱員的薪酬總額，以及最高薪酬的 5 名僱員的概括薪酬分析，有關的分析必須按 50 萬元的倍數，開列董事和高層人員的薪酬。雖然九鐵仍未上市，但九鐵在每年出版的年報中，亦已採用了聯合交易所在披露行政人員薪酬方面的嚴格規定。政府認為九鐵現時所採用的披露安排，在保持透明度、維護公司的商業資料和行政人員私隱權方面取得恰當的平衡，公司會在相同的基礎上繼續提供高級行政人員的薪酬資料。故此，政府認為不宜透過立法，指令九鐵在年報內披露行政總裁的具體薪金福利等資料。謝謝主席。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：鄭家富議員動議的修正案，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。

（委員舉手）

鄭家富議員起立要求記名表決。

Mr Andrew CHENG rose to claim a division.

全委會主席：鄭家富議員要求記名表決。表決鐘會響3分鐘。

全委會主席：現在開始表決。

全委會主席：請各位核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

Functional Constituencies:

張文光議員、單仲偕議員、羅致光議員、李鳳英議員及麥國風議員贊成。

丁午壽議員、田北俊議員、何鍾泰議員、李家祥議員、李國寶議員、吳靄儀議員、周梁淑怡議員、許長青議員、陳國強議員、陳智思議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、黃容根議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、霍震霆議員、石禮謙議員、胡經昌議員、張宇人議員、梁富華議員、勞永樂議員及葉國謙議員反對。

呂明華議員棄權。

地方選區及選舉委員會：

Geographical Constituencies and Election Committee:

何俊仁議員、李卓人議員、李柱銘議員、李華明議員、涂謹申議員、梁耀忠議員、楊森議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、司徒華議員、陳偉業議員、馮檢基議員及余若薇議員贊成。

陳婉嫻議員、陳鑑林議員、曾鈺成議員、劉江華議員、蔡素玉議員、譚耀宗議員、鄧兆棠議員、朱幼麟議員、吳亮星議員、楊耀忠議員及劉漢銓議員反對。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 29 人出席，5 人贊成，23 人反對，1 人棄權；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 25 人出席，13 人贊成，11 人反對。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，她於是宣布議案被否決。

THE CHAIRMAN announced that among the Members returned by functional constituencies, 29 were present, five were in favour of the motion, 23 against it and one abstained; while among the Members returned by geographical constituencies through direct elections and by the Election Committee, 25 were present, 13 were in favour of the motion and 11 against it. Since the question was not agreed by a majority of each of the two groups of Members present, she therefore declared that the motion was negated.

全委會主席：由於鄭家富議員就第 6 條動議的修正案已被否決，我現在向各位提出的待決議題是：第 6 條納入本條例草案。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 3A 條 加入條文。

運輸局局長：主席，我謹動議二讀新訂的第 3A 條，有關的內容已載列於發送各位委員的文件內。

九廣鐵路公司（“九鐵”）的高層管理人員在過往一直對於立法會提出有關出席立法會委員會和小組委員會會議的要求，作積極回應。政府在法案委員會上多次重申，在主席和行政總裁分開後，九鐵高層人員仍會繼續積極出席立法會委員會和小組委員會的會議。然而，部分法案委員會委員認為應加入條文，以便萬一出現了九鐵高層人員拒絕出席會議的情況時，可以援引該項條文強制九鐵的高層人員出席。

政府在法案委員會上多次指出，現行的法例，其實已經具備條文，可以處理委員以防萬一的顧慮，根據《立法會（權力及特權）條例》第 9(1)條規定，立法會或其常務委員會可命令任何人出席會議作證或出示任何由其管有或控制的文據、簿冊等，第 9(2)條也規定，經立法會藉決議特別授權後，其他委員會亦可以行使第(1)款的權力。由於《立法會（權力及特權）條例》適用於任何人士，九鐵高層人員出席立法會委員會和小組委員會會議事宜，應該順理成章的根據該法例處理。政府曾經指出，在條例草案內加入強制出席的條文，是對九鐵在法律上作出特殊處理。鑒於九鐵過去在應邀出席立法會委員會和小組委員會會議方面，一直保持非常優良的紀錄，政府認為無須對九鐵作出特殊的法律處理。然而，我們在考慮到法案委員會委員在會議上表達強烈的意見後，政府同意動議一項相關的全體委員會審議階段修正案。

政府同意提出修正案是基於以下的大前提：一，法案委員會承認，在出席立法會會議方面，九鐵一直紀錄極佳，而且政府相信九鐵會繼續積極回應出席會議的要求，故此，加入該條文與否，在實際角度來說，並無分別；二，政府至今一直認為，而且至今仍然認為，嚴格來說，無須加入有關條文，因為如果萬一在出席會議時出現問題，是可以根據《立法會（權力及特權）條例》第 9 條作出處理；三，正如有議員在法案委員會上指出，引用有關條文時，各委員會和小組委員會應該是以合理和明智的態度來行使該權力；四，立法會法律顧問亦在法案委員會上解釋，根據有關的條文，委員會或小組委員會可以要求九鐵主席或行政總裁出席會議，而非必要邀請兩人同時出席，

我們相信如無確切需要，有關委員會不應要求兩人同時出席會議；及五，立法會各委員會和小組委員會要求該公司主席和行政總裁出席會議時，會預早給予充分通知，並擬備明確的議程，以便進行有意義的討論。

基於以上因素，政府是同意提出這項修正案，我懇請各位委員支持修正案。謝謝主席。

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：新訂的第 3A 條予以二讀。

全委會主席：是否有委員想發言？

鄭家富議員：主席女士，我想簡單地就剛才的修正案與政府的官員及其他議員的針鋒相對發言。今次我起來發言，是希望政府瞭解，我們是極度支持政府今次的修正案的。

政府對法案委員會的討論從善如流，採納了法案委員會所提出的意見。至於這項修正，即要求九鐵主席及行政總裁須遵從立法會轄下的委員會或小組委員會的要求，出席立法會有關會議的建議，我們覺得是有需要記錄在案，以顯示民主黨並非是逢政府必反的。其實，我們是會支持政府一些合理的修正的。謝謝政府（眾笑），謝謝主席。

劉健儀議員：主席女士，既然鄭家富議員作出簡短的發言，我也一樣作出簡短的發言。

主席女士，這項新訂的第 3A 條，是規定九廣鐵路公司（“九鐵”）主席或行政總裁須遵從立法會轄下委員會及小組委員會的要求，出席有關委員會的會議。這項條款曾在法案委員會的會議上討論過，而法案委員會亦支持這項全體委員會審議階段修正案。

我現在代表自由黨發言。自由黨留意到，其實這項新訂的第 3A 條是一項相當簇新的條款，唯一曾在《市區重建局條例草案》中出現過。據當時自由黨的理解，是政府要求加入這些條款的，不過，為何會出現這種情況？這問題實在無從稽考。然而，其他規管法定機構的條例，例如規管機場管理局、強制性公積金計劃管理局及香港金融管理局的條例等，也沒有包括這些條款。

就我們在交通事務委員會的實際經驗來說，以公共交通機構為例，在我認識交通事務委員會的這麼多年以來，最少亦有超過 10 年時間，我們曾邀請公共交通機構的主管，包括九鐵主席或行政總裁，地下鐵路公司（“地鐵”）主席或行政總裁，或其他公司的代表出席立法會事務委員會會議，他們從來也沒有拒絕過的，而且對每一次的邀請，他們均樂意出席，與我們商討有關的問題。故此，並不存在因他們不願出席而須加入條文，以強制他們到來立法會。然而，當我再研究這項條款時，實在可以形容這條文是“無牙條款”。該條文其實是說明九鐵的主席或行政總裁，如果被立法會任何一個事務委員會或其他委員會邀請出席會議，他們便必須出席，但條文中並沒有設定罰則，即如果他們不出席，立法會也不可以採用甚麼方法，或按這項條款來懲治他們，或如何令他們必須出席。最終來說，立法會也要回頭引用《立法會（權力及特權）條例》第 9 條，即剛才局長曾提及的，是須引用這項權力，才可以傳召他們到來。其實，要說還有很多東西可以說，不過，實際上我們有否需要運用法律條文至這程度呢？過去經驗告訴我們，那是沒有需要的。不過，自由黨覺得加入這項條款，亦無傷大雅。在此基礎上，自由黨支持政府提出的這項修正案。謝謝主席女士。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

（沒有委員回應）

全委會主席：運輸局局長，你是否想再發言？

（運輸局局長表示不發言）

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 3A 條。

運輸局局長：主席，我謹動議本條例草案增補新訂的第 3A 條，我懇請各位委員支持修正案。謝謝主席。

擬議的增補

新訂的第 3A 條（見附件 I）

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 3A 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 年九廣鐵路公司（修訂）條例草案》
KOWLOON-CANTON RAILWAY CORPORATION (AMENDMENT)
BILL 2001**

運輸局局長：主席，

《2001 年九廣鐵路公司（修訂）條例草案》

經修正後已通過全體委員會審議階段。我動議此條例草案予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《2001 年九廣鐵路公司（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 年九廣鐵路公司（修訂）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 年銀行業（修訂）條例草案》的二讀辯論。

**《2001 年銀行業（修訂）條例草案》
BANKING (AMENDMENT) BILL 2001****恢復辯論經於 2001 年 4 月 4 日動議的條例草案二讀議案****Resumption of debate on Second Reading which was moved on 4 April 2001**

主席：審議上述條例草案委員會的主席曾鈺成議員現就委員會的報告向本會發言。

曾鈺成議員：主席女士，本人以《2001 年銀行（修訂）條例草案》委員會主席身份，匯報法案委員會的商議工作。《2001 年銀行（修訂）條例草案》旨在修訂《銀行業條例》（第 155 章），以改善該條例的實施情況。

在審議過程中，委員會察悉為加強金融管理專員對認可機構營業地點的管制，條例草案建議擴大“本地分行一詞”的現行定義，以涵蓋認可機構經營銀行業務或會使該機構招致財務風險的任何其他業務的營業地點。至於認可機構用作推銷及推廣服務的營業地點，條例草案建議以“本地辦事處”的概念涵蓋這類地方，認可機構只須在開設本地辦事處前通知金融管理專員。鑒於這類推廣站在香港的數目有限，加上銷售交易或存款均不會在這類推廣站進行，委員曾經質疑是否有需要訂立通知規定。政府當局解釋，認可機構很可能會拓展這類推廣站安排的規模。這項通知規定使金融管理專員知悉各本地辦事處的位置，確保業務以適當的方式進行。

隨着銀行業迅速發展，認可機構已採用各種不同的組織架構，以促進業務。現時以“統屬關係”對經理所訂的定義已不再適用，條例草案建議修訂“經理”的定義，以涵蓋獲認可機構委任為擔任主要業務或事務的主要負責人。委員關注經修訂的定義所涵蓋的銀行職員會較現時的定義廣泛，可能有多人（包括部分較低級的行政人員）會受該條例的嚴格法律責任罪行所限制。

政府當局解釋，經修訂的定義是以職能為基礎，涵蓋在認可機構執行主要職務的人士。雖然在統屬架構中，這些人士的職級可能較低，但他們是否適當人選卻對認可機構的健全及穩妥性起關鍵作用。況且，經修訂的定義所涵蓋的經理未必較現時的定義廣泛。當局早前對7間經選定的認可機構進行的調查結果顯示，新定義涵蓋的經理數目為66名，相對現時的定義涵蓋的105名經理，減幅為37%。為確保有關人士知悉他已獲指定為該條例之下的經理，委員建議規定認可機構須在該名人士獲委任為經理的14天內向他發出書面通知。當局接納該建議，並會就此動議全體委員會審議階段修正案。

就經修訂的定義與該條例的罰則條文之間的相互關係，當局會提出全體委員會審議階段修正案，表明不一定會對認可機構的每位董事、行政總裁或經理提出嚴格法律責任罪行的檢控，被告人只須顯示他已採取合理預防措施，並已盡了應盡的努力避免觸犯該罪行。其次，當局會全面檢討該條例的所有罰則條文（特別是有關嚴格法律責任罪行的應用情況），考慮應否把任何該等罪行更改為一般罪行，以及有關認可機構會否被列為該條例訂明的任何該等罪行的“第一罪犯”。當局會就檢討帶來的任何重大改變進行廣泛諮詢。

為避免過度監管及侵犯認可機構在委任高級人員方面的自主權，條例草案規定認可機構須維持足夠的管控制度，以確保獲其委任為經理的人是適當人選。監管機構的職責，是核實認可機構是否設有足夠的管控制度。如果認可機構的經理被發現並非出任其職位的適當人選，而這是甄選經理人選的制度不夠完善所致，金融管理專員可行使其權力以採取補救行動，例如發出指示強制將其操守危害認可機構的安全和穩健運作及／或有損存戶利益的經理免職。金融管理專員亦會發出指引，說明認可機構僱用高級行政人員的管控制度應包含的主要元素。

由於該條例所載“廣告”、“文件”及“發出”等用詞的定義，沒有明確包括互聯網或類似的電子渠道，條例草案建議更新該等用詞的現行定義，以及加入“邀請”一詞的新定義，以涵蓋透過新科技渠道（特別是互聯網）所發出的廣告。條例草案亦建議訂立新條文，規管以香港的公眾人士為目標對象的存款廣告。

委員對如何判斷“目標對象”的意圖存有疑問。當局表示金融管理專員會制訂指引，說明在判斷某廣告是否以香港為目標對象時應考慮的因素。此外，在執行涉及以海外為基地但以香港為目標對象的廣告的條文，金融管理專員亦會尋求有關的海外監管當局的協助。如果海外監管當局不願合作或基於任何理由無法協助，金融管理專員會考慮發出新聞稿，澄清有關廣告並無遵守法定條文，並提醒公眾人士在向該等機構存入離岸存款時要格外審慎。

主席女士，鑒於政府當局已接納法案委員會所提建議，並會提出全體委員會審議階段修正案，本人謹建議恢復條例草案的二讀辯論。

DR DAVID LI: Madam President, at the outset, may I declare my interest as an executive of an authorized institution.

This Bill represents an ad hoc grouping of several reforms to the Banking Ordinance. The main provisions include:

- what constitutes bank premises, and enhancing the supervision of such premises;
- regulating new forms of advertising for deposits, in particular advertising over the Internet;
- clarifying certain rules for establishing a local office by an overseas financial institution; and
- creating a system to ensure that bank managers are "fit and proper", while at the same time recasting the definition of "manager" according to job functions.

The Finance Functional Constituency recognizes the desirability and welcomes most of the provisions of this Bill.

However, while our Constituency supports the intention of the Bill to ensure that managers are fit and proper, there is considerable unease regarding the recasting of the definition of "manager". This change is not a mere cosmetic change to keep up with the times. It is a substantive change.

The Banking Ordinance currently casts managers as those who collectively have responsibility for the management of a bank, including the directors, the chief executive officer, and those over whom they have direct authority.

This legislation will expand the definition to include those at a lower rank, who have responsibility for only a certain segment of a bank's business.

Our concern is primarily with the penal provisions attached to the Ordinance, as this Bill will extend those provisions to these lower-ranked individuals. The penal provisions are strict liability offences. We understand that there are plans to conduct a review of the penal provisions of the Ordinance. This review will consider the application of strict liability offences, including whether any such offences should be changed into ordinary offences.

While we welcome this undertaking, our Constituency's position is that the two actions — the change to the definition of "manager" and the review — should have been carried out in tandem. This would have allowed us to consider whether the degree of sanctions to be imposed is indeed appropriate under the new circumstances, and to re-align them if not.

Therefore, we would express reservations in giving our full support to this provision in the Bill. And for this reason, I would abstain.

Thank you, Madam President.

李家祥議員：主席女士，我亦有需要申報利益。我是其中一間受規管銀行的獨立非執行董事，法案通過與否，我的責任也是一樣，而且我也沒有擁有該銀行的股份，因此，我實在沒有實質的利益，我希望主席可以容許我繼續發言。

為了慎重起見，我在發言後，最後亦會作棄權表決，這與李國寶議員的立場一樣。事實上，我準備作出的發言，李國寶議員已經非常清晰地全部談過了。作為專業人士，我個人也非常歡迎通過這項銀行修訂條例，因為其在本質和方向上都是加強銀行業的公司管治，在大方向來說，我是絕對支持的。

然而，我亦會和李國寶議員一樣，比較擔心它對“經理”一詞定義所涵蓋範圍的擴大。事實上，根據現行的定義，所有對這間銀行有直接影響的監管機構及有參與運作的人士，都已包括在內。根據有關法例以往的精神，這些人士對機構的整體業務來說應負上責任，所以亦要集體為該責任負責。要求他們負上這個責任，我覺得是可以理解的。現時新建議所涵蓋的範圍，事實上是要要求銀行部分的中級或並非最高級的職員負上責任，這些人平時根本沒有可能亦不會參與公司的整體決策，他們只須對獨特的職責或一項職責的範圍負責，現在卻突然要為銀行的整體責任負責，而負上的責任亦不輕，甚

至是刑事責任。當然，我亦理解法案委員會對這問題的關注，我們知道律政司司長會在衡量公眾利益和參考金融管理局的意見後，才決定會否提出這類檢控，但始終在立法監管的時候，我惟有相信政府不會做一些不應該做的事。就條例草案而言，這並非是最理想的。

關於銀行業界的意見，李國寶議員其實已說得很清楚。事實上，政府在法例上根本可以有不同的選擇，它亦可以通過發牌條件進行監管，這樣便不會出現刑事責任的問題；它亦可以如李國寶議員所說一樣（我相信這也是較多銀行的希望），先解決實質的指引問題，讓大家都清楚監管局及政府如何執行法例，制訂清晰的方案和經過向業界進行諮詢，然後才提出修訂，通過成為法例。這樣做會較符合一般立法程序和精神。可是，政府今次是先行“上馬”，先通過法例和修正條例草案，然後才進行諮詢，把具體執行的指引落實。我相信議員也很清楚這種做法，實在並非最穩妥的立法手段。

當然，我想銀行業也沒有理由不相信政府。我個人亦瞭解當政府知道有問題的話會小心行事。不過，作為一個立法工作者，我們卻不能監察這項法例將來的運作，尤其是最後怎樣執行有關指引、成績是好是壞、諮詢的結果如何、政府如何決定等，立法會只能隔岸觀火。

我在這個會議開始時曾對葉局長說，這次全靠他了。如果今天這項條例獲得通過的話，我們便是自廢武功，要完全靠局長為我們把守龍門了。我相信葉局長聽了我這樣說之後也會慎重考慮我的意見，也會盡心盡力地履行他的職責。

謝謝主席。

主席：是否有其他議員想發言？

（沒有議員回應）

財經事務局局長：主席，首先，我要向《2001年銀行業（修訂）條例草案》委員會（“法案委員會”）主席曾鈺成議員及法案委員會其他成員致謝，感謝他們在審議這條例草案的過程中，詳細而有效率地研究了條例草案的內容，並且提出了很有建設性的意見，有助政府提出修正，改善本條例草案。

在我們和法案委員會討論時，有些議員顧慮新修訂的“經理”一詞的定義，可能會涵蓋一些在銀行管理架構中較低級的行政人員。根據條例草案的規定，“經理”在執行日常工作時，可能有需要就該機構未能符合條例內某些規定而負上法律責任，因此要求政府小心處理。

根據條例草案的定義，“經理”是指認可機構中負責主要職務的主要人員。條例草案並規定認可機構須維持足夠的管控制度，以確保獲其委任為經理的人是擔任該職位的適當人選，並把這項規定列作認可機構的認可準則。

金融管理專員已諮詢銀行界的意見，會就這方面作出指引，說明高級行政人員的管控制度中應包含的主要元素，其中包括詳細說明就“經理”職位所指的適當人選的條件。我也十分感謝李國寶議員和李家祥議員剛才的發言。正如李家祥議員所說，我們當然會就有關指引的制訂諮詢業界，也會小心考慮業界的意見。

此外，根據金融管理局早前進行的一項調查，新定義下的“經理”人數，其實將會較現時的定義下的“經理”人數為少，因此，議員無須擔心“經理”的定義的涵蓋範圍過闊。新的定義以功能為本，較現時以職級為本的定義更為合理。為了確保被界定為經理的人士清楚知道有關的委任，我們應議員的要求於稍後全體委員會審議階段提出修正建議，要求認可機構在委任某人為經理後，必須將獲委任為經理一事通知該有關人士。

主席，我在全體委員會審議階段將會提出數項修正案，這些修正案曾在法案委員會的會議席上進行討論，並且獲得法案委員會的贊同和支持。

我希望議員支持《2001年銀行業（修訂）條例草案》，改善《銀行業條例》的運作。謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：《2001年銀行業（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 年銀行業（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 年銀行業（修訂）條例草案》 BANKING (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 年銀行業（修訂）條例草案》。

秘書：第 1、3 至 16、18、19、20 及 23 至 28 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、17、21、22 及 29 條。

財經事務局局長：主席，我動議修正剛讀出的條文，修正案內容已載列於送交各委員的文件內。鑒於認可機構將部分業務外判予外聘服務供應商的做法日趨普遍，我們建議修正第 2A 條中“經理”的定義，把該等人士包括在“經理”的定義內。同時，認可機構可能會不時委任某些人擔任臨時經理，但根據重新訂定的第 72B 條，無論任期長短，認可機構均須將經理的委任通知金融管理專員。為了減輕認可機構申報的負擔，我們建議修正第 17 條，使真誠地委任臨時經理的認可機構可獲豁免通知規定。同時，修正案亦建議認可機構須於 14 天內向獲委任為經理的人士發出書面通知，使該位人士明確知道他獲委任為經理一事。

主席，我們聽取了法案委員會和香港銀行公會的意見後，認為由於“經理”的定義經修訂後可能會與現行的刑罰條款有不連貫的情況，因此我們建議在條例草案內澄清，凡提到認可機構的每位董事、行政總裁或經理對某項罪行負有法律責任時，即表示 1 位或 1 位以上的該等人士可能會被檢控。此項修訂表明在就嚴格法律責任的罪行提出檢控時，不一定會對認可機構的每位董事、行政總裁或經理提出起訴，而是會因應個別案件的具體情況作出決定。有關修訂載於全體委員會審議階段建議修正案內經修正的第 2B 條。

為了加強《銀行業條例》中的免責辯護條文，我們建議修訂第 21 條，刪除條例第 126(1)條內“一切”一詞，即被告人只須證明他已採取合理的預防措施，以及已盡力避免該罪行發生，而無須證明他已採取一切可能被視為合理的預防措施或步驟，以避免該罪行發生。此項修正案會使第 126 條下的免責辯護條文更合理和更符合立法原意。

至於第 22 及 29 條的修正案，是文字上的修正，目的是令法律條文更清晰和更切合立法原意。

以上各項修訂建議全部經法案委員會詳細討論，我希望全體委員支持我們的修正案。

主席，我謹動議上述修正案。

擬議修正案內容

第 2 條（見附件 II）

第 17 條（見附件 II）

第 21 條（見附件 II）

第 22 條（見附件 II）

第 29 條（見附件 II）

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：財經事務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、17、21、22 及 29 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。

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年銀行業（修訂）條例草案》
BANKING (AMENDMENT) BILL 2001**

財經事務局局長：主席，

《2001年銀行業（修訂）條例草案》

經修正後已通過全體委員會審議階段。我動議此條例草案予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《2001年銀行業（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年銀行業（修訂）條例草案》。

議案

MOTIONS

主席：議案。根據《釋義及通則條例》就修訂《行政長官選舉（選舉呈請）規則》所動議的決議案。

根據《釋義及通則條例》動議的決議案

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

政制事務局局長：主席，我動議修訂《行政長官選舉（選舉呈請）規則》，修訂內容一如議程所印載。

規則於 2001 年 11 月 21 日提交立法會省覽，立法會有關的小組委員會已完成審議工作。對於小組委員會主席葉國謙議員及其他委員在審議期間的努力和合作，我表示衷心的感謝。

政府提出的修訂均是技術性修訂，目的是使規則內某些條文的意思更清晰。

謝謝主席。

政制事務局局長動議的議案如下：

“議決將於 2001 年 11 月 21 日提交立法會會議省覽的《行政長官選舉（選舉呈請）規則》（即刊登於憲報的 2001 年第 241 號法律公告）修訂 —

(a) 在第 9(2)條中，廢除“控罪”而代以“指控”；

(b) 在第 15 條中 —

(i) 在第(1)(b)及(c)款中，廢除“因逝世或其他原因以致”；

(ii) 在第(2)款中，廢除“就呈請而進行的法律程序”而代以“呈請”。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：政制事務局局長動議的議案，予以通過。

葉國謙議員：主席女士，本人以與行政長官選舉有關的附屬法例小組委員會主席的身份，報告小組委員會的商議工作。

《行政長官選舉（選舉呈請）規則》列明質疑行政長官選舉的選舉呈請的提交、審訊和撤回程序及訟費，並就與該等選舉呈請有關的附帶事宜作出規定。

本人只想簡單地匯報兩點。

根據規則第 15(1)(b)及(c)條，當選的候選人“因逝世或其他原因，”以致未能就任或須停任行政長官一職，呈請即視為已被撤回。委員會關注到，主體法例的有關條文並無訂明獲選的候選人未能就任為行政長官的理由。此外，規則訂明的行政長官停任理由，似乎亦不包括在主體法例第 4 條所提述的行政長官出缺原因內。經考慮後，政府當局同意刪除規則中“因逝世或其他原因”等的字眼。

此外，根據第 15(2)條，如選舉呈請在呈請人去世時被視為已撤回，則代表他的律師，或任何得悉他去世的答辯人須將一份說明該呈請人已逝世的通知書送交存檔。有委員要求政府當局解釋此項安排的理據。政府當局表示，由於呈請人不一定有親戚朋友，因此沒有人比他的律師及答辯人可更早知道呈請人逝世的消息。政府當局亦表示，呈請人的律師或答辯人如未能將一份說明呈請人已逝世的通知書送交存檔，並不屬於違法。事實上，並非必須先將有關通知書送交存檔，司法常務官才可在憲報內刊登關於撤回呈請的公告。小組委員會接受政府當局的解釋。

主席女士，小組委員會支持這項規則及政府當局提出的修正案。

謝謝主席女士。

MISS MARGARET NG: Madam President, the aim of the Resolution before this Council is to make minor drafting amendments to the Chief Executive (Election Petition) Rules. I have no objection against the amendments. Indeed, one of the amendments was suggested by me. However, I want to speak against certain defects of the Rules which the Administration has refused to deal with. I believe that these defects are serious.

The primary legislation, The Chief Executive Election Ordinance, safeguards the integrity of the election process to keep it fair, open and free from corruption. It, therefore, provides for a right to petition the Court for a determination that a person is not duly elected. The Rules are there to provide

for the procedure whereby this right may be exercised. The undoubted requirements must be that the procedure is fair, and gives full effect to the rights under the Ordinance.

The legislative intent as manifested in the provisions of Part 6 of the Ordinance is that any challenge of the election results must be made and dealt with expeditiously within the requirement of justice. Section 34, in special, stipulates that a petition must be lodged within seven working days after the day on which the result of the election is declared.

However, these Rules go further. Rule 8 in effect requires the petitioner to apply by summons to a Judge at the time he files his petition, or within two days of it, to fix the date of the hearing, unless he obtains the Court's direction to apply at a later date. At that stage, the petitioner has had very little time to prepare his petition, gather the evidence and consider his case. To challenge the Chief Executive Elect is a serious matter. He probably needs to instruct lawyers to advise and represent him. If so, he needs to give time to his lawyers to consider the matter and discuss it with him. The person that he challenges is almost certainly going to contest the petition with all the legal assistance necessary. The petition needs to be properly made from the start. How can he be in a position to ask for a trial date at that early stage, when he is not fully prepared and has not yet had the benefit of considered advice? What order for directions is he supposed to ask the Court to give for further procedures such as discovery and disclosure of documents? The difficulty is all the greater if one looks at section 32 of the Ordinance which specifies the grounds for petition. They include charges of corruption which cannot be made without strong evidence.

It is true that he can apply to the Court to postpone his application for date fixing. But this is itself a procedure which requires preparation or representation. He cannot assume the Court will easily give him the postponement that he wants. Further, if justice will generally require more time to be given, then why not allow more time in the Rules from the start? Why create an extra step, necessitating extra costs and distraction?

Yet Rule 8(2) allows the Chief Executive Elect to force the issue if, within the short time restriction, the petitioner fails to fix the date of trial. Never has such a rule been made that a person who brings proceedings is forced to argue

his case before he can reasonably be expected to be ready. This built-in unfairness turns the petition into a mere formality, if not a travesty downright. The public will be forgiven for the impression that this Rule gives more protection to the Chief Executive Elect than the process of election.

Madam President, I am equally concerned about Rule 15 on the circumstances in which a petition is regarded as having been withdrawn. Rule (1)(b) and (c) in effect say that a petition is regarded to have been withdrawn if the Chief Executive Elect cannot assume office or, if he is also the incumbent, ceases to hold the office. One possibility is that he is not appointed Chief Executive by Beijing or is dismissed. In other words, when there is a good chance that he was unduly elected through an unfair or corrupt election.

It is all well and good if, in these circumstances, the petitioner withdraws his petition voluntarily. It is quite a different matter where he wishes to pursue it to the end, to nevertheless by law "regard" his petition as having been withdrawn. It is untrue and dishonest and does violence to plain language. I go further, I contend that it may well be *ultra vires* of the Ordinance and unlawful. It is true that section 40(d) empowers the Chief Justice to make rules to provide for "circumstances in which an election petition is regarded as having been withdrawn". But this power must be subject to the overall provisions of the Ordinance and the ordinary meaning of words. The Rules, as I have said earlier, are there to protect the procedure for the right of petition given by the Ordinance. Rule 15(1)(b) and (c) are not matters of procedure. They in effect curtail the right. They also undermine the purpose of the Ordinance in providing for the right to petition, which is for the protection of the process of the election itself, not only the result of the election. Even if it is not strictly *ultra vires*, as a matter of policy, a procedural rule should not be used in this way. Whether proceedings should be curtailed upon a Chief Executive Elect's failure to be appointed or an incumbent Chief Executive being dismissed from office is a matter of policy for the legislature to settle in the primary legislation, not through the backdoor of a rule of procedure of the Court.

Madam President, I intend by these remarks to show no disrespect to the Chief Justice. These Rules are clearly drafted by the executive and do not involve an exercise of judicial power. Indeed, had they been drafted by the Judiciary, one would not have expected to see so many drafting defects in the use of court procedural terms, only a few of which are caught in the amendments proposed by the Administration. I have pointed out inaccuracies and

ambiguities, for example, in Rules 3 and 4, but to no avail. Such is the great hurry and these Rules are in reality of such complete irrelevance in a manifestly uncontested travesty of an election that nobody is interested to waste time in correcting them.

I confess that I, too, have succumbed under an attack of pragmatism, to the extent that I have not sought to trouble Honourable Members with any fruitless amendments of my own.

Madam President, since it is illogical for me to vote against the Administration's amendments which I do approve, or vote in favour which would have the implication of approval for the Rules after amendment, I shall have to abstain from voting. Thank you, Madam President.

主席：是否有其他議員想發言？

（沒有議員回應）

政制事務局局長：主席，剛才吳靄儀議員就規則的一些條文提出了一些意見和指摘。我想藉此機會，一方面重申政府的立場，另一方面解釋為何作出這些安排。

吳靄儀議員首先質疑，規則第 8 條要求呈請人在將呈請書送交存檔後的兩天內，向法官申請定出審訊日期是否合理。規則第 8 條訂明，呈請人可在把呈請書送交存檔後兩天內，或在法庭所指示的其他期限內向法官提出申請，要求定出就呈請進行審訊的日期、時間及地點。

我們認為由於兩天並非一個硬性規定的期限，所以在執行上不會有困難。如屬必須及有充分理據，法庭可以延長提出申請的期限。希望議員能夠理解，規定提出申請的時間，是要協助法庭加快處理有關選舉呈請的事宜。

此外，我請各位注意，第 8 條所規定提出申請定出審訊日期的時限並不是呈請人可以運用的僅有時間。在很多情況下，呈請人在更早的時間已經可以為提出呈請做準備工夫，例如呈請人倘若以他的提名沒有被選舉主任接納為理由質疑選舉結果，他在選舉主任作出有關決定後，已經可以着手準備訴訟，不用等待選舉結果公布後才進行法律程序。因此，各位議員無須憂慮規則所容許的時間不足夠，況且，我剛才也提及過，法院如認為有需要，是可以延長有關期限的。

至於規則第 15 條訂明，在 3 種情況下可視選舉呈請為已被撤回。第一，唯一的呈請人去世，或如呈請是由多於一名呈請人提出，則最後尚存的呈請人去世；第二，當選人未能在《行政長官選舉條例》第 11(3)條所指定的限期前就任為行政長官；或第三，當選人停止擔任行政長官一職。

剛才，吳議員認為在上述第二和第三項所指定的情況下，呈請不應該被視為已經被撤回，因為除了呈請的結果外，亦應該讓呈請人通過選舉呈請，申訴他認為在選舉過程中的不妥之處。

就此，我必須解釋，政府是基於《行政長官選舉條例》第 37 條的內容而訂立規則第 15(1)(b)和(c)條。根據該項條文，原訟法庭只能判定當選人是妥為當選或非妥為當選，而不能判定另一名候選人當選。相信議員也知道，實際上第 15(1)(b)和(c)條的情況與法庭判定當選人並非妥為當選無異。因此，在這些情況下，繼續進行選舉呈請並無意義，因為兩者最終的結果也是須重新進行選舉，選出新的行政長官。

就此，我希望議員明白，選舉呈請程序純粹是為處理有關已宣布當選的人士是否妥為當選的問題而設。當選舉呈請被視為已被撤回後，呈請人其實是可以循其他途徑繼續進行申訴。這些途徑包括向選舉管理委員會投訴，或對另一名候選人或選舉主任提出民事訴訟。如果在選舉中發現有舞弊或非法行為，廉政公署也可根據《選舉（舞弊及非法行為）條例》對觸犯有關條例的人士作出刑事檢控。

最後，吳議員認為規則的第 3 和 4 條中，我們所用的字眼和有些規定並不十分妥當。就此，我必須作出澄清。

規則第 3 條訂明，高等法院的實務及程序適用於選舉呈請的有關法律程序。在一般執行上，條文並不構成修訂上述實務及程序的情況。

我們在這裏所採用的草擬方法是“引文式立法”(legislation by reference)，引文式立法在香港及其他英聯邦司法管轄區並非不常見，作用是避免重複、相似而冗長的實務和行政要求。

由於就行政長官選舉提供選舉呈請法律程序是新的安排，因此必須提供指引，以界定現行高等法院的實務和程序對這新安排的應用程度。規則中“.....在情況容許下盡量.....”這短語，旨在釐定及澄清在實際應用上可以容許的偏差程度。

規則第 4 條規定，《高等法院費用規則》適用於選舉呈請的法律程序。同樣地，在這項條文採用引文式立法是合理的。規則中“.....在經所有必要的變通後，”這短語是必需的，因為《高等法院費用規則》並沒有提述《行政長官選舉（選舉呈請）規則》的選舉呈請法律程序。因此，《高等法院費用規則》必須作出輕微修改，以便適用於本規則。再者，《高等法院費用規則》會不時作出修訂，所以這短語所賦予的彈性是不可或缺的。

謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：政制事務局局長動議的議案，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。

主席：根據《藥劑業及毒藥條例》就批准《2001 年藥劑業及毒藥（修訂）（第 5 號）規例》及《2001 年毒藥表（修訂）（第 4 號）規例》所動議的決議案。

根據《藥劑業及毒藥條例》動議的決議案
PROPOSED RESOLUTION UNDER THE PHARMACY AND POISONS
ORDINANCE

衛生福利局局長：主席女士，我動議通過載列於議程內的議案。該議案的目的，是修訂《毒藥表規例》及《藥劑業及毒藥規例》。

現時，我們根據《藥劑業及毒藥條例》，制訂一套註冊和監察制度，對銷售及供應藥劑製品作出規管。根據該條例訂立的《毒藥表規例》和《藥劑業及毒藥規例》，分別載有一個毒藥表和數個有關附表，因應對藥物在銷售及備存紀錄方面的不同管制，刊列於該等毒藥表及有關附表內。

為保障市民健康，某些藥劑製品必須在註冊藥劑師在場監督下，由藥房出售。某些藥劑製品的銷售詳情則須妥為記錄，包括登記銷售日期、購買人姓名及地址、藥物名稱及數量，以及購買目的；另外一些藥劑製品則須由註冊醫生、註冊牙醫或註冊獸醫處方，才可出售。

現在向議員提交的修訂規例旨在修訂《毒藥表規例》的毒藥表和《藥劑業及毒藥規例》的有關附表，以便對一些新藥物加以管制。

藥劑業及毒藥管理局建議在毒藥表的第 I 部，以及《藥劑業及毒藥規例》的附表 1 和附表 3 內加列 7 種新藥物，規定必須根據處方，在註冊藥劑師在場監督下，由藥房出售含有這些藥物的藥劑製品。

此外，藥劑業及毒藥管理局建議加列 1 種藥物於毒藥表的第 I 部內，規定必須在註冊藥劑師在場監督下，由藥房出售含有這種藥物的藥劑製品，但無須醫生處方。

議案上的兩項修訂規例是由藥劑業及毒藥管理局制定，該管理局根據《藥劑業及毒藥條例》第 3 條成立，是負責藥劑製品註冊和管制事宜的法定權力機關，其成員來自藥劑業、醫療界和學術界。上述修訂是根據有關藥物的效用、毒性和潛在副作用而提出的。

主席女士，我謹此提出議案。

衛生福利局局長動議的議案如下：

“議決批准藥劑業及毒藥管理局於 2001 年 11 月 26 日訂立的 —

- (a) 《2001 年藥劑業及毒藥（修訂）（第 5 號）規例》；及
- (b) 《2001 年毒藥表（修訂）（第 4 號）規例》。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：衛生福利局局長動議的議案，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。

主席：根據《刑事事宜相互法律協助條例》就批准刑事事宜相互法律協助的命令所動議的 3 項決議案。

第一項議案：批准《刑事事宜相互法律協助（加拿大）令》。

根據《刑事事宜相互法律協助條例》動議的決議案

PROPOSED RESOLUTION UNDER THE MUTUAL LEGAL ASSISTANCE IN CRIMINAL MATTERS ORDINANCE

保安局局長：主席女士，我謹動議本會通過有關制定《刑事事宜相互法律協助（加拿大）令》的決議案。

香港特別行政區致力參與國際間在打擊嚴重罪案方面的合作。我們為此開展了一項計劃，與其他司法管轄區建立一個在刑事事宜上提供相互法律協助的雙邊協定網絡。這些協定可確保締約雙方互相提供對等協助，加強國際間在打擊跨國罪案方面的合作。截至目前，我們已先後與 11 個國家簽署了有關的雙邊協定，這些國家包括澳大利亞、法國、新西蘭、英國、美國、意大利、韓國、瑞士、加拿大、菲律賓及葡萄牙。

《刑事事宜相互法律協助條例》提供了落實這些相互法律協助安排所需的法定架構，使我們可以在調查和檢控刑事罪行方面提供協助，包括錄取證供、搜查、檢取和交出物料、移交有關人士作供和沒收犯罪得益。

根據條例第 4 條第 2 款的規定，行政長官會同行政會議制定了 3 項關於刑事事宜相互法律協助的命令，以落實我們與加拿大、菲律賓和葡萄牙就刑事事宜相互法律協助所簽署的雙邊協定。

這 3 項命令訂明提供協助的範圍和程序，並訂定條文，保障涉及刑事法律程序的人士的權利。這些命令與條例的規定實際上一致，不過，由於各個司法管轄區在相互法律協助方面各有不同做法，因此必須對條例部分條文作出變通，以反映某個談判夥伴的處事常規。為了使香港可以履行個別協定的責任，這些變通是必需的。有關變通已於每條命令的附表內撮述。

在本年 10 月，立法會成立了小組委員會，以審議這 3 項命令。小組委員舉行了兩次會議。在會議席上，小組委員會就個別命令的細節作深入研究。我感謝小組委員會主席涂謹申議員及其他成員對這 3 項命令作仔細審議。

為了加強與其他司法管轄區在刑事司法和國際執法方面的合作，制定這 3 項關於刑事事宜相互法律協助的命令，使有關的雙邊協定得以生效，是十分重要的。

我現在懇請議員批准制定《刑事事宜相互法律協助（加拿大）令》，我將於稍後動議制定其他兩項命令的決議案。

謝謝主席女士。

保安局局長動議的議案如下：

“議決批准行政長官會同行政會議於 2001 年 9 月 18 日作出的《刑事事宜相互法律協助（加拿大）令》。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：保安局局長動議的議案，予以通過。

涂謹申議員：主席女士，本人謹以研究《刑事事宜相互法律協助（加拿大）令》、《刑事事宜相互法律協助（菲律賓）令》及《刑事事宜相互法律協助（葡萄牙）令》小組委員會主席的身份，就保安局局長動議的議案發言。

上述 3 項命令分別載列了香港特別行政區（“香港特區”）與加拿大、菲律賓及葡萄牙就刑事事宜相互法律協助訂立的雙邊協定，以及對《刑事事宜相互法律協助條例》作出的各項必需的變通。

小組委員會在研究該 3 項命令時，曾將每項命令內所載協定的條文與刑事事宜相互法律協助協定的範本作出比較。小組委員會特別關注這些協定有否為涉及刑事法律程序的人的權利提供足夠的保障，以及哪些規定與協定的範本不同。

在審議加拿大令的過程中，政府當局曾向委員澄清就有關違反稅項法例的罪行提供協助的範圍。當局亦向委員詳細解釋協定內訂定的保障措施，使被要求作證的人不會令自己入罪。

關於菲律賓令，小組委員會得悉締約雙方須提供協助，以便就有關罪行追討罰款。該協定中有關限制、沒收及充公財產的條文，亦載有關於這項罰則的提述。不過，在香港特區與其他國家所簽訂的協定中，並沒有採用“罰款”一詞。

根據政府當局的解釋，關於罰款的提述，是為了反映在菲律賓的法律制度下，有關當局是透過罰款來充公犯罪得益。香港特區只可執行為充公犯罪得益而判處罰款。因此，使用這個詞語並不會擴大與菲律賓訂立的協定的涵蓋範圍，使該項協定超越協定範本或其他已簽訂協定的界限。

小組委員會亦察悉，由於菲律賓當局堅持作出修改，因此，有關充公或沒收的財產的安排，與協定範本的規定有所不同。

至於葡萄牙令，小組委員會察悉，有關協定實質上與協定範本相同。

主席女士，小組委員會經詳細研究後，認為這 3 項命令可以接納，並支持保安局局長在今天的會議席上動議制定這 3 項命令的決議案。

主席：是否有其他議員想發言？

（沒有議員回應）

主席：保安局局長，你是否想發言？

（保安局局長表示不發言）

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（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。

主席：第二項議案：批准《刑事事宜相互法律協助（菲律賓）令》。

根據《刑事事宜相互法律協助條例》動議的決議案

PROPOSED RESOLUTION UNDER THE MUTUAL LEGAL ASSISTANCE IN CRIMINAL MATTERS ORDINANCE

保安局局長：主席，我謹動議本會通過有關制定《刑事事宜相互法律協助（菲律賓）令》的決議案，內容一如議程所載。

我已在較早時候就動議制定《刑事事宜相互法律協助（加拿大）令》的決議案發言，解釋制定關於刑事事宜相互法律協助命令的重要性。我不擬在此重複，並懇請議員批准制定《刑事事宜相互法律協助（菲律賓）令》。

謝謝主席。

保安局局長動議的議案如下：

“議決批准行政長官會同行政會議於2001年9月18日作出的《刑事事宜相互法律協助（菲律賓）令》。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：保安局局長動議的議案，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。

主席：第三項議案：批准《刑事事宜相互法律協助（葡萄牙）令》。

根據《刑事事宜相互法律協助條例》動議的決議案
PROPOSED RESOLUTION UNDER THE MUTUAL LEGAL
ASSISTANCE IN CRIMINAL MATTERS ORDINANCE

保安局局長：主席，我謹動議本會通過有關制定《刑事事宜相互法律協助（葡萄牙）令》的決議案。

我懇請議員批准制定這項命令。

謝謝主席。

保安局局長動議的議案如下：

“議決批准行政長官會同行政會議於 2001 年 9 月 18 日作出的《刑事事宜相互法律協助（葡萄牙）令》。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：保安局局長動議的議案，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：保安局局長動議的議案，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。

議員法案

MEMBERS' BILLS

恢復議員法案二讀辯論

Resumption of Second Reading Debate on Members' Bill

主席：議員法案。本會現在恢復《Mizuho Corporate Bank, Ltd.（香港合併）條例草案》的二讀辯論。

《MIZUHO CORPORATE BANK, LTD.（香港合併）條例草案》 MIZUHO CORPORATE BANK, LTD. (HONG KONG CONSOLIDATION) BILL

恢復辯論經於2001年12月5日動議的條例草案二讀議案

Resumption of debate on Second Reading which was moved on 5 December 2001

主席：是否有議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

財經事務局局長：主席，政府歡迎由李國寶議員提出的《Mizuho Corporate Bank, Ltd. (香港合併) 條例草案》，以及吳亮星議員跟着會提出的《東亞銀行有限公司 (合併) 條例草案》。

我們的政策是支持香港銀行業繼續作出整固，以提高競爭力，加強銀行體系的穩定性，並確保存戶的利益得到適度的保障。我們認為這兩項條例草案涉及的合併個案均符合上述政策，有利維持香港作為國際金融中心的地位。

謝謝主席。

DR DAVID LI: Madam President, the representatives of the three banks covered by this Bill — The Dai-Ichi Kangyo Bank, Limited (DKB), The Fuji Bank, Limited (Fuji) and The Industrial Bank of Japan, Limited (IBJ) — have asked me to convey their personal thanks to you, Madam President, and to Members of the Legislative Council for the scrutiny of the Bill.

The Bill is desirable because it will make the process of consolidation of the local branches of the three banks transparent, open and certain. Under the Bill, the undertakings of the Hong Kong branches of DKB and IBJ will be transferred to Fuji, which subsequently will be renamed Mizuho Corporate Bank, Ltd.

As a consequence of this Bill, and the other steps being taken by the banks in connection with the consolidation, all those who have dealings with the local branches of the banks will have full confidence that all existing Hong Kong-law-governed obligations will continue to be honoured once the consolidation takes effect in accordance with the Bill. A smooth transition, as provided for under the Bill, is essential to the stability of the local banking system.

The global reorganization and consolidation of the Mizuho Financial Group will strengthen the Group. Consolidation of the Group's businesses in Hong Kong will, in turn, contribute to the prosperity of the Hong Kong financial market and assist in maintaining Hong Kong's status as an international financial centre.

Thank you, Madam President.

主席：我現在向各位提出的待決議題是：《Mizuho Corporate Bank, Ltd.（香港合併）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：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直選和選舉委員會選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《Mizuho Corporate Bank, Ltd.（香港合併）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。

《MIZUHO CORPORATE BANK, LTD.（香港合併）條例草案》 MIZUHO CORPORATE BANK, LTD. (HONG KONG CONSOLIDATION) BILL

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《Mizuho Corporate Bank, Ltd.（香港合併）條例草案》。

秘書：第1及3至19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委員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 2 條。

DR DAVID LI: Madam Chairman, I move an amendment to clause 2, as set out in the paper distributed to Members. This amendment is technical in nature, and serves to clarify the Chinese text of the Bill. The amendment is being proposed at the suggestion of the Legislative Council Legal Adviser, and has the full support of the banks concerned.

擬議修正案內容

第 2 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：李國寶議員動議的修正案，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委員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：經修正的第 2 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委員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：弁言。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：此為本條例草案的弁言。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委員，分別以過半數贊成。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.

議員法案三讀

Third Reading of Members' Bill

主席：議員法案：三讀。

《MIZUHO CORPORATE BANK, LTD. (香港合併) 條例草案》 MIZUHO CORPORATE BANK, LTD. (HONG KONG CONSOLIDATION) BILL

DR DAVID LI: Madam President, the

Mizuho Corporate Bank, Ltd. (Hong Kong Consolidation) Bill

has passed through Committee with 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：《Mizuho Corporate Bank, Ltd. (香港合併) 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：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直選和選舉委員會選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《Mizuho Corporate Bank, Ltd.（香港合併）條例草案》。

恢復議員法案二讀辯論

Resumption of Second Reading Debate on Members' Bill

主席：本會現在恢復《東亞銀行有限公司（合併）條例草案》的二讀辯論。

《東亞銀行有限公司（合併）條例草案》

THE BANK OF EAST ASIA, LIMITED (MERGER) BILL

恢復辯論經於2001年12月5日動議的條例草案二讀議案

Resumption of debate on Second Reading which was moved on 5 December 2001

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

秘書：《東亞銀行有限公司（合併）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。

《東亞銀行有限公司（合併）條例草案》 THE BANK OF EAST ASIA, LIMITED (MERGER) BILL

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《東亞銀行有限公司（合併）條例草案》。

秘書：第 1 至 18 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委員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：弁言。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：此為本條例草案的弁言。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委員，分別以過半數贊成。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.

議員法案三讀 **Third Reading of Members' Bill**

主席：議員法案：三讀。

《東亞銀行有限公司（合併）條例草案》 **THE BANK OF EAST ASIA, LIMITED (MERGER) BILL**

吳亮星議員：主席，

《東亞銀行有限公司（合併）條例草案》

無經修正已通過全體委員會審議階段。我動議此條例草案予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《東亞銀行有限公司（合併）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：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直選和選舉委員會選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《東亞銀行有限公司（合併）條例草案》。

議員議案

MEMBERS' MOTIONS

主席：議員議案。就延展《2001 年應課稅品（修訂）規例》、《〈2001 年應課稅品（修訂）條例〉（2001 年第 19 號）2001 年（生效日期）公告》及《〈2001 年應課稅品（修訂）規例〉（2001 年第 248 號法律公告）2001 年（生效日期）公告》的修訂期限而根據《釋義及通則條例》動議的決議案。

根據《釋義及通則條例》動議的決議案

PROPOSED RESOLUTION UNDER THE INTERPRETATION AND GENERAL CLAUSES ORDINANCE

丁午壽議員：主席女士，本人謹以小組委員會主席的身份，動議議程所載，以本人名義提出的議案。

內務委員會於 2001 年 11 月 30 日的會議席上成立小組委員會，審議《2001 年應課稅品（修訂）規例》。其後，內務委員會於 12 月 7 日的會議席上將兩份相關的生效日期公告交付小組委員會研究，即《〈2001 年應課稅品（修訂）條例〉（2001 年第 19 號）2001 年（生效日期）公告》及《〈2001 年應課稅品（修訂）規例〉（2001 年第 248 號法律公告）2001 年（生效日期）公告》。

由於小組委員會須用時間研究有關的規例及兩份生效日期公告，因此小組委員會決定由本人動議議案，將該 3 項附屬法例的審議期延展至 2002 年 1 月 9 日的立法會會議。

謹請各位議員支持此項議案。

謝謝主席女士。

丁午壽議員動議的議案如下：

“議決 —

- (a) 就 2001 年 11 月 28 日提交立法會會議省覽的《2001 年應課稅品（修訂）規例》（即刊登於憲報的 2001 年第 248 號法律公告）；
- (b) 就 2001 年 12 月 5 日提交立法會會議省覽的《〈2001 年應課稅品（修訂）條例〉（2001 年第 19 號）2001 年（生效日期）公告》（即刊登於憲報的 2001 年第 255 號法律公告）；及
- (c) 就 2001 年 12 月 5 日提交立法會會議省覽的《〈2001 年應課稅品（修訂）規例〉（2001 年第 248 號法律公告）2001 年（生效日期）公告》（即刊登於憲報的 2001 年第 256 號法律公告），

將《釋義及通則條例》（第 1 章）第 34(2)條所提述的附屬法例修訂期限根據該條例第 34(4)條延展至 2002 年 1 月 9 日的會議。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：丁午壽議員動議的議案，予以通過。

主席：是否有議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

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

主席：兩項無立法效力的議案。我已接納內務委員會就議案辯論的發言時限所提的建議。根據《議事規則》，任何議員若發言超過時限，我有責任指示該議員停止發言。

第一項議案：加強與廣東合作發展物流業。

加強與廣東合作發展物流業

STRENGTHENING CO-OPERATION WITH GUANGDONG IN DEVELOPING THE LOGISTICS INDUSTRY

許長青議員：主席，我動議通過印載於議程內的議案。

主席，行政長官在今年 10 月施政報告中提出要大力發展物流業，本人是十分同意的。物流業其實是以貿易為主導，把貨物準時以不同的運輸方式運送，中間或加以增值服務，直至交到顧客手中的流程。快速及貨如輪轉是最重要的要求，其中行業包括出入口、運輸、包裝、倉存、批發及零售。帶動的就業人士，包括專業人士、工商及多項服務業等。如果能成功發展物流業，一定會帶旺全港各行各業。但是，廣東是香港物流業的最重要腹地之一，如果我們能與廣東合作，當然是事半功倍，所以本人提出這項議案，探討問題主要有 5 個：

第一，正如政府當局於 11 月 28 日回答本人質詢時指出，目前香港與廣東省的進出口貿易市場基本上十分相似。雖然國家“入世”後，華南貨運的增長應可擴大區內港口的發展空間，但特區政府的最新統計顯示，自今年 1 月至 10 月，廣東省累計出口和入口分別上升了 2.2% 和 4.8%，而香港卻下跌了 4.8% 和 3.9%。兩地出口背道而馳，顯示兩地存在已久的貨源重疊問題，有可能演變為惡性競爭，對內地及香港也沒有好處。

第二，兩地的物流發展策略至今仍只偏重各自的內部需要。除了正在大力發展的鹽田、蛇口、赤灣，又有漸具雛型的陽江，加上橫琴正在動工，連同香港的葵涌，廣東省的貨櫃港可謂林立。這些發展趨勢會否流於分散、各自為政？屆時各個港口會否全部都有一流設備，但卻投置閒散呢？

第三，儘管兩地毗鄰、方向一致，卻少有合作計劃。直至今年 7 月，兩地才有利用南沙港合作發展物流的構思。至於構思是否可行，有否探討其他合作方案，至今仍然茫無頭緒。兩地合作步伐如果一如以往般緩慢，不僅有礙兩地把握國家“入世”的商機，亦不利珠三角在國家與東盟構思中的自由貿易區內建立軸心地位。

第四，兩地合作不僅是為了避免惡性競爭和虛耗資源，更重要的是可提升整體珠三角物流業在內地和國際上的競爭力。現時內地北方貨物可透過天津及青島等貨櫃碼頭出口；長江三角洲等城市可從上海出口；東南沿海如福建等地也可利用正在大力發展的廈門港與台灣貿易。無論香港或廣東省，兩地物流在運輸環節的發展空間大概只能集中在長江以南。兩地如果偏重競爭而忽視優勢互補，發展空間恐怕會越來越小。

第五，本港物流業能否與廣東省成功合作，將會影響運輸、快遞及倉存等行業超過 10 萬個就業職位，以及進出口業九萬多家企業的盛衰。

當然，香港是自由港，出入口貿易手續簡易，銀行融資方便，稅制又簡單清楚；而且位處亞洲中央，擁有全球最繁忙的貨運港，平均每分鐘可處理 35 個貨櫃箱；又有獲選為世界上最佳的國際機場，亦是全球國際貨運最繁忙的機場；加上位處珠江三角洲這個全球最大的出口區，再而國家“入世”後的貿易量估計會大增，發展物流業可說是有天時，有地利。不過，本港物流業畢竟涉及跨境合作，機場管理局希望把南沙港發展為香港物流業的輻射站，這個構思當然值得研究，但還須得到廣東省政府的支持，並要與廣東省本身的物流發展利益相配合，兩地才能長久合作。

事實上，隨着內地改革開放深化和國家成功“入世”，廣東省其他城市與香港的物流發展差距已日益收窄。就基建而言，即將投入服務的廣州新白雲機場，規模不僅較香港國際機場大，更是全國最大、功能最完備的民航樞紐機場。此外，廣東將在 5 年內建設以廣州、深圳和珠海為中心的珠三角城際快速軌道，把彼此的港口連成一氣。

代理主席周梁淑怡議員代為主持會議。

THE PRESIDENT'S DEPUTY, MRS SELINA CHOW, took the Chair.

儘管在現階段，廣東的出入口管理和專業服務依然不及香港，但鑒於交通網絡不俗，而且碼頭處理費較低，故此，不少在當地設廠的港商，其代運商都越來越傾向把更多貨物直接循鹽田及蛇口等地出口。今年 1 至 10 月，鹽田港的吞吐量上升了 25.7%，但葵涌則下跌了 2.4%。雖然深圳所有貨櫃港現時的吞吐量加起來仍只及葵涌的 44%，但種種發展表明，廣東省已達至與香港合作發展的水平。

本人希望特區政府盡快與廣東省政府在粵港聯席會議轄下成立常設的物流協調小組，研究避免出現港口重複建設或策略衝突的問題；更重要的是，要推動把兩地港口整合為互相支援、分工清晰的組合。本人亦期望即將成立的廣東省經貿辦事處不應把本身的功能局限於收發信息，而應積極穿針引線，推動兩地政府和業界實質改善與物流有關的營商環境和經貿問題。

要推動與廣東全面合作，必須互惠互利，並且要改善香港本身的條件。特區政府應盡快打破彼此在物流作業上的屏障，包括：

第一，必須打破關卡的障礙。特區政府必須推動與內地合作，在陸路各口岸 24 小時全面貨運通關及辦理通關手續。此外，當局可與內地部門研究將所有貨物提前在付運地先報關封關。貨物在封關後，除非特別指明，否則無須在過境關卡輪候，而可在特別通道直通。特區政府亦應在西部通道啟用前，在原有的皇崗、文錦渡、沙頭角口岸增闢通道。如此一來，則可大大改善現時的擠塞情況，把重重關卡化為無形，才可提高香港物流設施的吸引力。

第二，要促進物流業，必須優先把資源放在跨境基建上與廣東接軌，才可把整個物流程序縮短，包括運輸及存倉時間，甚至不用存倉，費用便相對

減低。例如當北京與珠海的京珠高速公路於明年通車後，屆時由武漢至珠海的貨運只需 12 小時。如果香港西部與珠海有大橋連接，則只需半天，武漢貨物便可循香港機場或貨櫃碼頭出口。此外，雖然珠海至屯門的伶仃洋大橋並未列入廣東第十個五年計劃中，但特區政府應與珠海當局繼續研究該計劃的可行性。香港西部如果與珠海有基建接軌，不僅可分流和疏導港商有大量投資的地方，例如珠海、中山、順德、江門、新會等地貨物，更可把廣西、雲南、貴州等大西南省份的貨運引導來港，令香港的物流腹地倍增。

在空運方面，香港位處亞洲中央，與其他主要亞洲國家相距少於 4 小時飛行航程。如果以人口計，則全球有半數人口居住在距離香港 5 小時的飛行航程內。在整體處理的空運貨物中，約有 83%以香港國際機場為運送地點或目的地，其中 70%估計是與內地相關的貨物。隨着中國即將“入世”，預料內地與世界各國的商貿活動及客貨運量將會顯著上升。

香港國際機場位處珠江三角洲的河口地帶，地理上的優越位置提供天然環境發展珠三角與香港國際機場之間的海陸空聯運服務。故此，香港的貨運站設備必須緊貼科技資訊的腳步，提高服務的質素及水準，發展機場貨運碼頭，加快發展機場物流中心。同時，當局應盡快研究開放貨運第五航權及加強港粵機場的客貨運分工和接駁安排，不斷改進和發展，保持香港為亞洲的航空貨運中心。

第三，特區政府必須設法降低香港的整體成本。香港貨櫃碼頭貨櫃處理費是深圳的兩倍，赤鱘角機場處理費比廣州的白雲機場多六至八倍，中流作業的成本亦不輕。為香港的長遠利益計，政府應開放一些廉價土地給經營者，並引入各個不同集團競爭，使收費及服務可與其他港口取得平衡。

第四，兩地的融合亦應包括資訊科技及人才的接軌。本人希望政府盡快建立集港粵兩地海陸空及貨倉等行業的綜合信息平台，以改善現時各自為政的混亂情況，方便營運者交換信息數據，提高兩地接駁及分流貨物的效率。政府亦要開設課程，聘請專家教授各級各環節的物流人才。

當然，港粵兩地物流要成功融合，其中一個有效方法莫過於運用市場力量，鼓勵兩地企業互相投資彼此的海陸空貨運基建，才可以更有效地充分發展及利用兩地的優勢，以取得最高的效益。

代理主席，推動香港與廣東在物流業方面互相合作，以廣東的龐大物流需要和發展潛力、發展空間，並充分利用香港擁有的全球最優良的海空港設

施和國際聯繫，把包括香港在內的珠江三角洲發展成為內地大西南與國際的貨運中心，不單止會減少浪費龐大而寶貴的資源作重複建設的危險，而且會通過香港與廣東的緊密合作而自然融合成的巨型經濟實體，這便將是國家的一股強大力量。

代理主席，本人謹此陳辭。

許長青議員動議的議案如下：

“鑒於香港與廣東近年均大力發展物流業，卻少有合作計劃，為免出現惡性競爭，本會促請政府：

- (一) 除了研究共同開拓南沙外，當局應與廣東省政府探討更多方案，以加強兩地物流業的合作及分流，並更有效地協調雙方的發展目標及策略；
- (二) 盡量把資源優先投放在海陸空跨境運輸基建計劃上，盡快打破兩地物流作業的屏障，包括在其他邊境管制站推行載貨貨車 24 小時通關、積極研究興建連接香港、澳門與珠海的大橋、適當開放貨運航權、與珠江三角洲各機場落實航線分流和接駁，以及建設粵港互通的物流信息科技平台；及
- (三) 鼓勵港粵兩地企業投資彼此的物流及有關海陸空運輸基建服務。”

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：許長青議員動議的議案，予以通過。

代理主席：單仲偕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。

我現在請單仲偕議員發言及動議修正案。

單仲偕議員：代理主席，我動議修正許長青議員的議案，修正案內容已載於議程內。

代理主席，民主黨提出修正案，刪去議案內“共同開拓南沙”的措辭，原因是對政府開發南沙有點意見，希望藉此機會與政府和各位同事分享。

首先，我要指出，民主黨十分支持香港發展物流業，因為此舉更能鞏固香港作為亞太區貨運中心的地位，亦能夠進一步帶動各項相關服務行業的發展。事實上，亞太區不少鄰近地區，例如新加坡和台灣，同樣提出發展物流業，以作為亞太區貨運樞紐為目標。香港要提高競爭力，亟須跟內地合作，原因是本港大部分的出入口貨物都是來自內地或運往內地，而內地的工業基礎亦將持續扮演香港腹地的角色。在一定的程度上，內地的物流程序已成為香港管理供應鏈的一部分。因此，要成功發展物流業，提高整個物流過程的效率，必須與內地加強合作配套。

原議案提到加強跨境運輸基建，建立兩地互通的信息平台，以至放寬邊境管制等，都是值得支持的合作方式，目的是透過硬件及軟件建設，減少兩地的物流障礙，並建立兩地互通配套措施，提高效率。民主黨有所保留的，是政府與廣東共同開發南沙的構思。坦白說，我不清楚政府與廣東省簽訂合約意向書所指的合作發展南沙是甚麼意思，是政府斥資投入當地基礎建設，還是為南沙制訂優惠政策，以鼓勵本地企業投資南沙？這些方式與我剛才提及的加強兩地的軟件接駁聯繫有很大分別。

據我所知，政府過去從未嘗試投入資源，發展香港領地以外的經濟建設計劃。有關構思更可能涉及重大的政策變更，實在不能掉以輕心。遺憾的是，由7月25日政府公布有關合作計劃至今，政府仍然未能向公眾，包括立法會提交詳細文件，解釋合作發展南沙的構思。在上月提交立法會財務委員會的要求粵港合作統籌小組開設職位的文件中，亦只是簡單提及南沙將會是統籌小組的其中一個項目工作。公眾至今唯一可以掌握的資料，只是政府當天的新聞稿和財政司司長在當天記者會上的談話紀錄，而財政司司長當時亦未透露具體的合作方式。

當然，有關合作細節及合作模式可能仍待研究，民主黨不會反對有關的研究工作。政府上月提交財務委員會要求設立統籌小組的其中一項工作，亦只是就有關項目進行研究，所以民主黨當時並沒有反對。不過，由立法會主動提出議案，卻代表立法會的意願及主動訴求。由於發展南沙這項構思至今仍然不大清晰，更有可能涉及重大的政策改變，甚至由公帑作出承擔，所以實在有需要從長計議。為免政府接收錯誤信息，誤以為立法會全力支持這個構想，民主黨認為要刪去“開拓南沙”這部分，而又能夠保留原議案的精神，才會更為適合。

撇開合作模式，民主黨另外有所保留的是，為何政府要選擇南沙？正如傳媒提出的質疑，南沙面積為 54 平方公里，霍英東先生卻控制了 22 平方公里，是當地的大地主，過去 10 年獨力投資數十億元，發展碼頭、大橋、商業大樓、展覽中心、旅遊娛樂，以及資訊科技園等。兩地政府大力發展南沙，地價上漲，誰人獲益，大家心中有數。當然，財政司司長已不斷否認計劃與霍英東先生有關，我亦無意在此批評政府有任何私相授受的舉措。不過，董建華政府過去給人的印象實在有私相授受的先例。所謂前車可鑒，我極不希望看到政府再次推行某些政策，令香港市民及外國投資者質疑為何政府偏幫大財團或“自己友”，這對香港的國際聲譽並非好事。

即使不說個別人士的關係，與廣東省共同開發南沙究竟會為香港市民帶來甚麼利益，亦成疑問。過去已有不少論者質疑南沙位處珠江口，是廣東省內河運輸的要塞，在珠江三角洲整個物流程序可以發揮的角色，與香港十分相似。兩地之間互相競爭，似乎多於互補關係。上述計劃究竟會對香港帶來利益還是損害；如何在雙方合作中，確保香港的利益不受損害，仍有很大的疑問，政府實在須詳細研究。但是，更重要的是，政府不應該一開始便給予南沙優先考慮權。雖然政府已簽訂合作意向書，但相信有關協議只屬初步性質。

民主黨認為，政府目前的工作，不應該只集中研究南沙這個項目，不應該把範圍局限於南沙，相反，為了尋找一個對香港最有利的方案，政府應該抱持更全面、更開放的態度，先行研究及比較各種可行的方案，並與其他城市商討合作的可行性，從而瞭解方案能否為香港帶來最大的利益。

原議案雖然提到要求政府探討南沙以外的更多方案，但議案帶出的意思是，首先以南沙作為必然的考慮。民主黨認為發展南沙並非必然，亦不應制訂為優先考慮之列，故此，民主黨刪改有關的措辭，代之以全面探討各種可行的方案，希望能更清晰說明民主黨的立場。

最後，我想藉此機會提出民主黨的第三項關注，便是政府發展南沙項目的整個過程，現時的透明度並不足夠。本年 7 月 25 日，政府在第四次粵港合作聯席會議後發表聲明，表示已經與廣東省政府簽訂合作意向書，共同發展南沙。在此之前，公眾一直不明白，亦沒有聽到政府透露半句有關的合作計劃。當公眾知悉有關計劃時，政府已經與對方簽訂意向書。更重要的是，政府發展南沙的計劃，以至構想整個粵港融合策略，由當時至今仍沒有向公眾作出清楚交代。粵港合作統籌小組舉行會議後，政府亦沒有到立法會作出詳細交代或匯報。我們覺得整個過程的透明度相當低，而且令人擔心。

我們預期政府將來有很多與內地合作的機會，甚至香港經濟地位未來的定位、與內地城市合作和競爭模式，以及當中利益分配的問題，對香港將來的前途有着切身關係，並涉及重要的公共政策，政府好應與公眾詳細討論。我們希望政府能夠廣發信息，多向立法會匯報，讓我們能夠明白詳細情況。

民主黨期望政府作出承諾，當日後有關的研究工作有所進展，進一步與廣東省商討與廣東省，包括南沙的合作計劃的可行性前，必須先徵詢立法會和公眾的意見。

我謹此陳辭，提出修正案。

單仲偕議員動議的修正案如下：

“在“(一)”之後刪除“除了研究共同開拓南沙外，當局應”；在“與廣東省政府”之後加上“全面”；及在“探討”之後刪除“更多”，並以“各種可行”代替。”

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：單仲偕議員就許長青議員的議案動議的修正案，予以通過。

曾鈺成議員：代理主席，物流業對香港未來經濟發展的重要性，我相信今天沒有人會再懷疑。我們要發展物流業，加強跟廣東省的合作，是很重要的。因此，我發言代表民建聯支持許長青議員提出的議案。同時，我們要特別強調，特區政府確實應該在這方面多做工作。

我們當然注意到特區政府近期對於加強香港與廣東省的合作，包括在發展物流業方面，已經較過去積極得多。對於發展跨境基建，政府也表現了進取的態度。此外，行政長官在今年的施政報告中提出委託財政司司長主持物流發展督導委員會，並且成立物流發展局。現時物流發展局已經宣布成立，我們希望公眾能盡快知道物流發展局的職能及工作時間表，希望該局能夠為加快港粵兩地在發展物流業方面做到一些工作。

不過，我們認為在加強與廣東省合作發展物流業方面，政府仍然有很多工作要做，特別是要做好研究、諮詢及推廣工作。我想舉出數個例子加以說明。第一，便是剛才單仲偕議員提到的開拓南沙計劃。我們認為單議員剛才的批評是有理由的。香港的市民在不久前忽然聽到港粵兩地政府要合作開拓南沙作為珠江三角洲的一個物流中心。我們相信這項決策應該是兩地政府經過一段時間研究所得出的結果，應該有一定的根據。但是，過往我們極少，甚至可說從來沒有聽過有關的消息、有關的透露。因此，當這項方案忽然傳出來時，便很容易讓人覺得沒頭沒腦，不知是甚麼一回事，而且會提出很多質疑。這樣對於繼續推行計劃，當然會引來很多批評。

我們認為，香港未來的經濟發展方向，是必須與珠江三角洲的經濟融合，而選擇南沙這個地點與廣東省合作發展物流中心，我們覺得是可以支持的。剛才單議員提到，南沙位於珠江的一個重要位置，但是，如果說到海港的自然條件和跟世界其他地方的聯繫，香港當然具有本身的優越條件，所以看來合作是完全對雙方都有利的一件事。不過，無可否認，香港市民仍未獲得足夠資料，所以他們會提出各種疑慮，這是可以理解的。

有關南沙跟香港合作發展物流業這問題，當然，除了合作外，大家也估計會產生競爭。問題在於怎樣平衡合作的利弊呢？公眾當然很想知道這點，所以我希望政府就與廣東省合作發展南沙物流業對香港發展國際物流中心的利弊，作出深入的探討。如果已經作出一些探討而又得到結論的話，便應該及早向公眾公布，爭取市民的支持。

許長青議員的議案提出將研究共同開拓南沙作為一項兩地政府應該做的工作，我們覺得是合理的。如果我們現在將這點刪除的話，反而會讓市民得到一個信息，以為立法會認為不應該進行這項合作計劃。我們認為有需要繼續進行研究，而我們亦認為這是有好處的。

此外，代理主席，我想說一說許議員在議案中提出的連接香港、澳門與珠海的大橋的問題。剛才許議員就他提出的這項議案發言時，已經談及這問題。事實上，民建聯較早前已經提出，為了要加強港粵兩地合作發展物流業，應該盡快研究落實貫通香港與廣東西部的跨海大橋，同時開設第五個過境口岸。

據我們所得的資料顯示，到了 2020 年，珠江三角洲的貨櫃生成量將會達到 4 000 萬 TEU 以上，加上廣東其他地區及西南部分地區，特別是西江流域的貨源，貨櫃生成量可能更會超過 5 000 萬 TEU。因此，興建香港至廣東西部跨海大橋，以及開設第五個過境口岸，對進一步鞏固本港作為珠江三角

洲貨流和客流的樞紐地位，以及促進兩地的物流業，是很有意義的。事實上，珠海市早在 1989 年已經提出興建伶仃洋大橋，後來因為各種原因而未有成事。現在最新提出來的意念，是要興建連接香港、澳門與珠海的大橋。我們認為這建議更具成本效益，應該就此進行探討。因此，我們敦促特區政府積極研究有關建議，盡快作出決策，並及時向市民交代。

代理主席，我謹此陳辭。

丁午壽議員：代理主席，在知識型經濟主導下，發展物流業已是大勢所趨，不少國家或城市均意識到發展物流業的好處，紛紛加以重視。在內地，廣東省政府已把物流業視為經濟發展的主要方向之一，更把珠江三角洲地區列為發展物流業的前鋒地區。縱觀目前的情況，本港與珠江三角洲的物流業發展步伐逐漸拉近，雙方應加緊合作、協調發展，互補優勢，避免出現惡性競爭的情況。

自由黨認為，要促進兩地物流發展，首要任務是發展跨境運輸基建，使兩地的運輸網絡得以暢通無阻地銜接起來；好像紐約市連接新澤西、新加坡連接馬來西亞的基礎建設等，都是成功的例子。港府可借鑒這些成功的經驗，積極與廣東省政府磋商，共尋促進兩地合作發展的方案。

對於原議案提及興建一條由大嶼山經澳門至珠海的跨海大橋，自由黨是支持的。因為，這條橋可直接連繫香港與珠江三角洲西部，有利香港作為華南物流中心的優勢。況且，當連接北京和珠海的京珠高速公路在明年通車後，屆時貨物由武漢運至珠海只需 12 小時，如果香港與珠海有大橋連接，再用 15 分鐘經過大橋，便可運往全世界。

代理主席，本港出入境口岸的擠塞問題，亦是導致兩地人流及貨流不暢的主要原因。以貨運為例，自由黨認為只有落馬洲一個口岸實施 24 小時通關是不足夠的，港府可積極考慮在其他口岸推行 24 小時貨運通關，以紓緩落馬洲的流量壓力；此舉亦可為貨主提供更具彈性的運輸安排，從而增強香港作為貨運樞紐的競爭力。

另一方面，自由黨認為港府可考慮循序漸進地開放貨運航權，鼓勵更多航機途經本港上落貨，增加本港的貨運量及機場收入，從而鞏固本港物流業中心的地位。然而，我們認為所有航權交換，必須在公平及對等情況下進行，港府在處理有關事宜時，應以維護香港整體經濟利益為依歸，盡量爭取公平對等的權益。

代理主席，作為工商界的代表，我在此亦要一再提出有關港口收費的問題，目前貨櫃碼頭處理費之高，嚴重妨礙本港物流業發展；因此，我希望政府正視這個問題，規管各船公司協約向本港付貨人濫收貨櫃碼頭處理費的情況，把收費控制在合理和可接受的水平。

代理主席，現時珠江三角洲的物流發展相當迅速，若本港能把握時機，加強兩地的合作，是可壯大本港發展成為亞洲主要物流中心的優勢。此外，鼓勵港粵兩地企業，增加投資彼此的運輸基建服務，亦可促進兩地間的聯繫。

代理主席，我謹此陳辭。

鄧兆棠議員：代理主席，要使本港的物流業興旺，便必須做到物暢其流，更要與廣東合作，發揮優勢互補，進一步強化本港現有的優勢，提升業界的增值力。要達致上述的目標，除要與廣東省省政府協調及合作外，特區政府亦要廣納業界的建議，投入資源、清除物流作業的屏障。這方面許長青議員及其他議員均已提過了，我不再重複。以下我將集中講述對政府設立物流發展決策、執行架構的關注。

最近，政府先後成立了物流發展督導委員會及香港物流發展局（“物發局”），即所謂“一會一局”的政策及執行架構，為物流發展提供政策導向，以及落實發展香港物流業的各項措施。雖然我們不能將運輸業簡單等同於物流業，但運輸環節依然是物流作業的重心，道路及鐵路更是整個運輸網絡的重要組成部分。不過，在“一會一局”中，卻缺乏了相關的政策局及業界代表。這在制訂物流政策及執行落實政策時，會否出現不協調，甚至各有各做的情況呢？我的擔心絕非杞人憂天。在物發局首天會議，便有成員分別在發展局內及立法會交通事務委員會上，批評運輸局準備上馬的十號幹線在定線上，既不可快捷地將深港西部通道接連機場，亦未能有效使用現行的3條南北幹線，完全不能配合本港物流業的發展。

此外，由香港港口及航運局委託進行的研究——《鞏固香港作為國際和地區首選運輸及物流樞紐的研究2001》——亦指出，若要加強本港的競爭能力，本港在這數年間，必須建立珠江三角洲道路快線及內陸物流鐵路快線。對於這些重大的物流基建設施，“一會一局”若未能與運輸局及鐵路公司緊密配合，定線、落成時間，甚至交通接駁配套恐怕亦會出現不協調，而與內地講合作、洽談接駁時又恐怕只流於各自表述。塹原、大嶼山南北幹線前車可鑒，希望物流發展不會重蹈覆轍。

代理主席，物發局現時雖然缺乏公路、鐵路的代表，不過也廣納了物流業不同界別的代表，並提供了一個有商有量的園地來交換意見，為業界及政府提供商討及協調推動物流發展的基礎。其實，物流業涉及數十個行業，要達至物暢其流，除要基建、海關和邊境規管等硬件配合外，不同界別間的協調、合作亦同樣重要。誠然，在營商互利的前提下，界別間的協調大致上不會有問題，但偶然亦難免出現一些糾紛。中流作業商、付貨人及貨櫃運輸業之間，便就 40 元附加費一事由去年爭拗至今仍未平息。我不是主張物發局事事介入商業活動，但若問題可能影響物流業的運作，物發局這個半官方機構，既有廣泛的聯繫，何不因利成便，擔當調解角色，促進人和貨暢的理想進展？希望政府可加以考慮。

代理主席，我謹此陳辭。

劉健儀議員：代理主席，香港銳意發展為連結內地與世界的物流樞紐，而珠江三角洲各個港口，同樣作為中國的窗戶，也積極發展物流業，難免出現你爭我逐的情況。最近，廣州市政府宣布了開發大南沙計劃，在南沙建設深水港，有意將南沙發展為廣州的浦東。有評論認為南沙港會為鹽田港帶來沖擊，而且會掀起貨櫃碼頭戰，直接影響香港的國際轉運港地位。

事實上，從深圳、澳門、廣州的空運平台，鹽田的海運平台，以至遠至上海的海、空、陸運平台，內地口岸不斷發展低成本的運輸服務，都對香港的物流服務構成威脅。雖然香港和內地均大力發展物流業，但我相信這不會是一方得益、另一方便受損的零和遊戲。

香港生存之道，端賴與珠江三角洲的互補關係。過去香港的製造業利用內地——特別是珠江三角洲——的優勢，包括土地多、工資低、勞動力足，來填補香港的不足；內地則利用香港在資金、技術、管理、營銷方面的優勢來彌補本身的劣勢。雙方優劣互補，達致雙贏的局面。即使雙方有競爭，也不是惡性競爭，而是良性競爭，而且競爭的背後，亦是建立良好合作關係的機遇。過去的製造業如是，今後的物流業亦如是。

不論是製造業，還是物流業，世界各地的市場不會視香港為單一地區，而是把香港連同珠江三角洲視為一個融合的地域。不過，兩地如何融合，並合作發展物流業，要視乎雙方如何定位，因為雙方要在競爭之餘，又可以合作，必須有合作的基礎，才可以互惠互利。因此，要制訂香港本身競爭策略，首先須瞭解本身可以提供甚麼合作條件。

一方面，香港的金融、法律制度健全，資訊發達。在管理、營銷方面，香港人也累積了不少國際市場的經驗，又較外商熟悉內地市場，再配合內地低成本的運輸服務，相信可大大吸引外商在中國設立生產基地、採購中心，以及開拓消費市場。

另一方面，為避免與內地低成本的運輸服務惡性競爭（事實上，香港想爭亦無法競爭），香港可以提供高增值的第三者物流服務，控制整個貨物生產運送流程，利用供應鏈管理及資訊科技，協助廠家按需求製造、貯存、包裝、分發貨物、分析銷情、推廣貨品，並利用香港海空航班既廣且密之便，運送有時限的貨物。

由於供應鏈管理的有形和無形服務範圍，不限於一個地區或一個國家，地區與地區、國家與國家的合作便至為重要。機場管理局較早前便表示，南沙是進出珠江三角洲的重要關口，可以研究該處的貨物引入本港機場，或由本港機場將貨量運至該地，再分流至內地各省市。其實，合作的模式不限於南沙，也不限於海、空平台，也可以是陸、海、空平台，例如利用九廣鐵路連接內地的貨運鐵路系統，並合作發展內地的平湖成為各省市貨物的集散點，再由平湖運往香港，經海、空運送至世界各地。

除了民間團體之間的合作，政府之間的合作也不可缺少。第四次粵港合作聯席會議，粵港雙方就簽訂經濟合作意向書，成立專家小組，研究廣州南沙港發展成高新技術、物流和人才培訓中心。我認為這種經濟合作的方向是可以擴展至珠江三角洲其他地方，以加強香港與整個珠江三角洲的聯繫。

此外，兩地合作的層面還應該包括共同消除人為或自然的障礙。在消除自然障礙方面，兩地要加快興建跨境基建，並且根據較早前的《鞏固香港作為國際和地區首選運輸及物流樞紐的研究 2001》，建立珠江三角洲道路快線、高速船隻快線，以及內地物流鐵路快線，以促進珠江三角洲以至華東地區的貨物流通。在消除人為障礙方面，可以建立一個互通港粵兩地的綜合資訊科技系統，為物流服務供應者提供報關、清關、航班等資料和數據，相信這樣便可大大增加貨物進出口的效率 and 靈活性。

只要香港能夠好好定位，強化本身的優勢，並強化港粵兩地政府和民間的合作，將有助促進兩地的物流發展，大大吸引世界各地的市場利用兩地的物流服務，最終會令兩地達致雙贏局面。

代理主席，我謹此陳辭，支持議案。

陳鑑林議員：代理主席，隨着內地的開放政策的實施，廣東已經成為香港發展的主要腹地、港商在內地製造業的基地。因此，香港要發展成為面向世界，背靠內地的國際物流中心，離不開和廣東的合作和支持。

雖然，目前特區政府在與廣東發展物流業方面已取得不少的進展，態度亦較為積極，但當中仍存在不少的問題。我們知道要和廣東合作發展物流業，前提是要做到兩地貨暢其流，而良好的海陸空跨境交通、基礎的設施配套、高效率的海岸管理和相關的服務是關鍵的。

民建聯早已向政府提出，將香港發展交通運輸的視野擴展至整個珠江三角洲，積極與廣東省政府商討，研究合作發展珠江三角洲快速運輸的網絡；包括：興建高速的鐵路、集體運輸的系統、完善的公路網絡，以及加強空中客貨運的服務等。

行政長官在施政報告中表示，會盡快落實西部通道和深港的快速鐵路。民建聯對此是歡迎的。我們希望特區政府加快使有關的工程盡快上馬，以確保該等項目能如期建成。

目前港粵兩地的物流發展中的一個瓶頸問題，便是貨物過關的問題。在落馬洲至皇崗口岸，每天有超過 2 萬架次的貨車過關，往往需數小時才可以完成手續。多年來，這問題一直也沒有好好地解決。其實，解決此問題的思路十分簡單，從硬件上而言，便是要與內地協商，一，是在原有的關口管制站增加過關的設施，擴大處理量；二，是迅速多開發數個口岸，改變目前只有落馬洲、文錦渡、沙頭角三個口岸的狀態。

另一方面，過關手續應加以簡化和電子化。近年內地採用新式的電子驗證系統，提高了效率，縮短了過關的時間，獲得運輸界的讚許。至於進出境限制方面，民建聯認為現時港粵兩地口岸的出現過關難的問題，不少是由於政策過時和管理不周而出現的。例如目前政府仍然維持對車輛實行固定口岸進出境的限制，實有改進的必要。據瞭解，目前全港近七成的貨車須在落馬洲邊境管制站過關，而沙頭角和文錦渡分別佔不到 10%和 24%。民建聯認為政府應要擴充沙頭角和文錦渡兩個關口，藉着稍為改變一些政策、放寬現時對車輛實行固定口岸進出境的限制、容許車輛根據口岸的交通情況選擇進出境口岸，落馬洲貨車塞車的問題，便可能得到改善。

現時落馬洲至皇崗口岸實際上已推行 24 小時通關，但每天貨車仍然大排長龍，堵塞情況十分嚴重；然而，為甚麼車主不選擇晚上過關呢？答案其實十分容易理解。據瞭解，原因有二，一是兩地的檢查亭白天全部開放，但午夜之後只維持開放一兩個，據說最近已增加至 4 個；二是有載貨的重櫃車，

如在此時過關，往往是因為檢查過程繁複，或是因為晚上燈光不足，一等便要等上數個小時，所以貨車司機不願意在晚上過關。顯然，如果當局能因應問題，在午夜後適當增加人手、改善重櫃車的檢查和清關速度，以及將過境的車輛日夜分流，大排長龍的問題自然可以解決。

民建聯認為關鍵是，我們的政府官員必須摒棄過去閉關自守、以深圳河為界、把香港與內地經濟割裂的舊觀念，而須建立面向世界、跟華南經濟區融合的新思維。

與廣東合作的物流業基本策略更要大刀闊斧，開放邊境的禁區，讓所有的車輛可以直達各個口岸，方便兩地的市民往返港深兩地，以加速人流、物流、資訊流、資金流的交通，此舉有利兩地的經濟合作。

對於單仲偕議員的修正案，民建聯認為是不必要的，因為原議案促請政府在研究共同開拓南沙外，探討更多的方案，以加強兩地的合作；這與修正案全面探討各種可行方案是完全一致的。反而，修正案刪去“除了研究共同開拓南沙外”一句後，使全面探討變得殘缺不全。況且，研究開拓南沙亦不是兩地合作發展物流業的唯一選擇，所以沒有必要在現階段排除開拓南沙的可行性。

代理主席，我謹此陳辭，支持原議案，反對修正案。

DR RAYMOND HO: Madam Deputy, not so long ago, this Council passed the motion on expediting the development of the logistics industry. The Chief Executive made a prompt response and announced in this year's policy address a number of initiatives in promoting Hong Kong as a logistics centre. These include the establishment of a Steering Committee on Logistics Development and a Logistics Development Council. The former held its first meeting in November while the latter last Monday.

Earlier in the fourth meeting of the Hong Kong/Guangdong Co-operation Joint Conference, the Government of the Hong Kong Special Administrative Region (SAR) has also reached consensus with the Guangdong Provincial Government on studying the co-development of transport and logistics services in Nansha and the feasibility of co-operation between Hong Kong Airport and Zhuhai Airport. These initiatives have shown that the Government fully understands that the development of logistics industry requires co-operation with the Guangdong Province.

These studies must be taken as the first step to strengthen our co-operation with the Guangdong Province. In no way should our joint efforts in developing the logistics industry be restricted to the co-operation between Nansha, Zhuhai and Hong Kong. Given the concentration of manufacturing activities with well-developed transport and port facilities in the Pearl River Delta region, there must be an abundance of options available in developing the logistics services in the region. Both the SAR Government and the Guangdong Provincial Government should look into these possibilities with a view to coming up with the best development mode that would be most beneficial to both the Mainland and Hong Kong.

As a matter of fact, better cross-boundary transport link will open up further possibilities for co-operation between the Mainland and Hong Kong. This is one of the reasons that prompts me to urge the Government repeatedly to give priority in developing our cross-boundary transport infrastructural projects. Besides strengthening the transport links, the Government should study ways to streamline customs clearance procedures and shorten the time required for them so as to meet the requirements of the time-sensitive logistics services.

It would be in the best interest of both Hong Kong and the Mainland if we develop a common and coherent strategy in developing the logistics services in the region. The SAR Government and the Guangdong Province have already taken the first step and should move forward from there. Madam Deputy, I so submit.

劉炳章議員：代理主席，我發言支持議案。運輸業現時是香港的重要經濟支柱，從事相關行業的僱員多達十八萬五千九百多人。雖然香港現時背靠珠江三角洲（“珠三角”），穩坐區內運輸樞紐的位置，但香港是否可以安枕無憂呢？這是值得大家深思的。

政府剛成立物流發展局，邀請業界人士加入，就鞏固香港作為國際和區內的物流樞紐提供意見，這是值得歡迎的。我雖然是個“外行人”，但政府在發展物流業所做的事情，一直給我一種“以我為主”的感覺，便是不大考慮鄰近地區的發展趨勢，不尋求互相配合，這種情況直至去年政府發表“香港 2030 — 規劃遠景與策略”的諮詢文件時，才有所改善。

過去，香港因為地理位置和歷史原因，一直成為祖國通往世界的窗口，成為珠三角的“龍頭大哥”，儘管香港的貨櫃處理成本遠高於鄰近地區，但珠三角一帶所生產的貨物，大部分仍須透過香港運往外國銷售，但是，隨着祖國加入世界貿易組織，各個領域的市場會逐步開放，這種形勢能否維持，實在值得我們關注和憂慮。

其實，珠三角發展本身的物流業已有一段日子，打開地圖，我們發現有鹽田、蛇口等貨運港，加上近期有財團正考慮開發的南沙港，情況便更值得關注。過去，香港一直憑藉在通訊、財務、基建設施等領域的優勢，即使運送成本高，亦能吸引貨主使用香港的貨運服務。不過，情況會隨着祖國入世而有所改變，尤其是有香港財團在過去數年與內地合作，並參與鹽田港的經營，將先進的物流管理技術帶入珠三角，可以預期，珠三角的貨櫃港在未來3至5年會繼續每年以雙位數增長，直追香港。在商言商，我們沒有理由要求香港財團放棄其發展計劃。況且，珠三角迅速發展，香港的經濟亦會間接有所得益。

既然珠三角的發展是不可阻擋的，我們便必須因勢利導，使珠三角的發展與香港配合，使香港仍可保持區內物流“龍頭”的角色，創造雙贏局面。其中，利用空運運送高價值貨物是一個正確的方向，這也是珠三角暫時未能追上的，因此，行政長官提出發展物流園計劃，是值得支持的。

不過，我們總不能期望內地的合作夥伴永遠是夥伴，因此，我們也要繼續發展產值較低的貨運。過去，業界一直抱怨政府未有為他們提供廉價而合適的土地作後勤基地，以致物流在流程中出現阻滯。大家也知道，物流業最理想的營運模式，是貨物在最後一刻生產，以最快速度送到消費者手中，這樣便可以減省倉租等額外費用，零售商亦不必積存太多貨物。

不過，理想歸理想，運送過程中難免會出現阻滯，例如天災、工業行動等，那麼，貨物便會短暫滯留，而部分貨物亦須另行包裝，因而須利用倉庫，香港要保持與珠三角在低產值物流方面的競爭力，便須為業界提供後勤基地，而不是拱手相讓。過去，我曾建議政府將一些土地劃為貨運後勤用途，在批地條款中加入要求營運商做好地基疏水措施、改善水浸情況的條款，因為如將土地公開競投，這些低增值的服務必然難以和地產商競爭，最終會妨礙物流業發展。

代理主席，24小時貨物通關固然重要，但在本港提供貨運後勤基地亦不能忽視，尤其是低產值的物流，往往是人手較密集的行業，可以提供很多就業機會。香港現時失業率高企，更須保持及發展這方面的物流服務。我謹此陳辭。

朱幼麟議員：代理主席，發展物流業對於香港的長遠利益如何重要，這點相信大家也非常明白。但是，香港並非生產基地，人口集中，而且面積細小，物流業作為一個高增值的服務行業，實際需求和推動力在於內地，特別是港商雲集的珠江三角洲（“珠三角”）一帶。然而，物流業這個商機，不單止是香港才看到，廣東省其他大城市，例如深圳、珠海、廣州等也看到，而它們這些地方也想發展物流業，作出大規模的投資。香港和這些地方在發展物流業方面，如果不作出溝通和合作，只會導致資源浪費，引起惡性競爭，最終對大家也沒有好處。事實上，上海及蘇州等長江三角洲地區，近年已改善營商環境，外資在當地的投資較以往大為增加。廣東在新增出口額及引入外資方面已失去首位，這對香港的中介地位也有影響。所以，香港和廣東省必須加強合作，才能維持競爭能力。

就以空運方面來說，珠三角一帶已經有5個機場，各有特點，如果能加強合作，優勢互補，便對大家也有好處。我們可以看看北京和天津合作分流的例子。現時，北京機場主要發展客運，而天津機場則主要發展貨運，兩者以高速列車連接，這樣便組成了一個互補地區，提高營運效率。故此，特區政府應加快開放貨運第五航權，加強粵港機場的客貨運分工和接駁安排。當然，除了機場外，香港和廣東省在其他很多方面也有加強合作的必要。

例如，在陸路方面，粵港兩地應研究如何配合彼此的鐵路發展，包括研究將廣東偏僻地區的貨物，透過鐵路運來香港，接駁至貨櫃碼頭出口，這對兩地的經濟也有效益。香港的陸上運輸通道落後於空運和海運，除非香港加快改善在陸上與廣東的各個連接點，否則必然會妨礙香港發展成為物流中心。有鑒於此，香港須加快興建連接珠海及澳門的公路，將珠三角與香港大串連，而且過關手續應更簡化。另一方面，深圳正籌劃港深東邊通道，把沙頭角至皇崗的多個邊境口岸，連結成一條新的通道，有關計劃已進入設計階段。本人希望特區政府可以加強與深圳方面的溝通和配合，以加快工程進度，從而改善跨境運輸。

代理主席，特區與廣東加強合作，是大勢所趨，更關鍵的是，我們要一改以往各顧各的觀念，粵港雙方在發展上不可再各自為政，到規劃後期才在邊界上作出配合。今後必須作出事前的、由規劃階段開始的協調，避免盲目競爭，這樣才會對雙方有利。本人謹此陳辭，支持原議案，反對修正案。

MR ABRAHAM SHEK: Madam Deputy, in recent years, logistics and distribution services have seen rapid progress in China. The local governments at various levels in China, particularly the Guangdong Provincial Government, give encouragement and support to logistics services and commodity distribution. Construction of logistics infrastructure such as ports and airport in the Pearl River Delta region is in rapid progress. While the transportation and logistics industry has been identified by the Commission on Strategic Development as one of the seven key areas essential to Hong Kong's long-term vision, the way to strengthen the co-operation between China and Hong Kong is significant in order to avoid vicious competition in the logistics industry. In this regard, I support the Honourable SIN Chung-kai's amendment and urge the Administration to provide more incentives and to nourish more favourable market conditions in developing our logistics industry with a competitive edge.

Madam Deputy, Hong Kong is one of the world's top 10 trading economies, our role as a global trader must be continued. After all, trading — and all by extension, transportation and logistics — has been our lifeblood for over 150 years. Hong Kong, over the years, has built up an excellent range and mixture of infrastructure to support its emerging role as a leading logistics and multi-modal transport centre for the region and into China. Today, Hong Kong is a major hub in the global supply chain — a hub that is endowed with a strategic location and a first class harbour, which handled over 18 million containers last year, serving over 80 international shipping lines with some 380 container-liners per week, and off to over 500 destinations throughout the world. Matching the container port's round-the-clock hyper-activity is the international air-cargo terminal. The terminal, also the world's busiest, last year handled some two-and-a-quarter million tones of cargo. It offers access to a wide range of aviation services. Currently, some 65 airlines operate over 3 600 scheduled flights each week between Hong Kong and 130 destinations worldwide. Added to all these, of course, are our other advantages, including the rule of law, an international financial centre, our renowned efficiency and reliability, our connections with the rest of the world, a liberal foreign exchange regime, a stringent market regulatory system, the free flow of information and, most important, a simple taxation system.

However, whether our status as an international transportation hub will be maintained is largely related to the efficient co-ordination with China's logistics development. In recent years, the Guangdong Provincial Government has

heavily invested in establishment of port and airport infrastructure in order to expedite the development of logistics industry. Due to the geographical proximity to Hong Kong, the provision of logistics services brings challenges for Hong Kong transportation and logistics enterprises. To avoid the wasteful competition between the two regions, the Government of the Special Administrative Region (SAR) should actively liaise with the Guangdong Provincial Government to work out some feasible co-ordinated measures for attaining a "win-win" situation.

Indeed, China will open its logistics-related markets within three to six years following its entry into the World Trade Organization (WTO). After the transition, the market will be completely opened to the outside world which will in turn deliver renewed impetus to the growth of regional trade and new opportunities for Hong Kong's transportation and logistics industry. While the market size of transportation and logistics industry will increase substantially, so will be the intensity of competition. In this momentum, the Central Government of China has made significant market access commitment in services related to distribution, including maintenance and repair, rental and leasing, packaging, courier, freight transportation, storage, warehousing and freight forwarding. At present, there are over 1 500 licensed international freight forwarding operators in China. Of these, around 450 are Sino-foreign joint ventures, about 100 are the offices of Hong Kong enterprises. Facing these challenges, Hong Kong's transportation and logistics industry is looking at ways to leverage this position with a view to strengthening its role in the global supply chain. To help Hong Kong's small and medium-sized transportation and logistics enterprises to get prepared for the business opportunities arising from China's accession to the WTO, the Government should strive to promote modern logistics management, step up the training of logistics management personnel, give support to logistics enterprises in improving their services through restructuring, work out a general plan and formulate policies for logistics development.

Madam Deputy, the function of logistics providers is to plan, manage and facilitate the flow of goods through the supply chain for their clients at the lowest costs by utilizing their expertise and information technology. I believe that modern logistics goes hand in hand with the development of information technology and new logistics technology.

Compared with Hong Kong, China is not short of logistics infrastructure in quantitative terms, but their management techniques are backward, their handling capacity is relatively low and productivity comparatively poor. Logistics enterprises in China trail far behind their Hong Kong counterparts in such areas as provision of services at low costs, capability in information gathering and processing, as well as utilization of specialized knowledge in logistics. I am glad to see the recent establishment of the Steering Committee on Logistics Development that the SAR Government and the Guangdong Provincial Government can work together for their mutual benefits.

Thank you.

劉漢銓議員：代理主席，港粵兩地物流業發展的步伐迅速拉近，只有選擇合作，才能避免惡性競爭，達到優勢互補的效果。

港粵兩地物流業合作的屏障，是兩地的陸路跨境交通未能配套銜接，關口擠塞，貨運航權未有適當地開放，物流信息互相閉塞。這些屏障又導致兩地的物流基建計劃畫地為牢，各自為政，不僅浪費資源，而且重複建設，形成惡性競爭，例如珠江三角洲（“珠三角”）竟然出現 5 個機場，而碼頭建設亦未能合理布局，使世界上物流最繁忙的香港與珠三角，竟然遲遲沒有建成一條高效益、低成本的物流鏈，這對兩地物流業的發展也極為不利。

在物流業建設方面，香港面臨高成本的掣肘，因此，有必要與廣東合作，達致合理的分工，即香港要走傳統物流業與智能型、知識型物流業相結合的道路，即在現有基礎上，突出香港在區域內物流資源和物流市場上的配置、調節及物流信息交流的服務功能，把更多傳統型硬件或體力型的業務放在內地，這樣才可以有效降低成本，達致兩地優勢互補，避免重複建設的惡性競爭。

可惜，現在兩地物流業合作的屏障，根源在於兩地決策和行政效率節拍不同，內地的決策和建設周期短，香港的決策和建設周期長。因此，須協調和縮短兩地決策和行政效率的差距，才能夠有效合作，否則，各吹各打，難成調子；各走其途，南轅北轍。

盡快打破兩地物流作業的屏障，具有緊迫性。隨着中國內地和中國台灣先後加入世界貿易組織，以及中國與東南亞國家聯盟（“東盟”）的貿易聯繫緊密，香港的航運中心及物流樞紐地位將面臨嚴峻挑戰。兩岸“三通”已成為不可阻擋的趨勢，在這種情況下，兩岸直航將會減少香港的轉口貨物，

而隨着中國與東盟貿易聯繫加強，昆明有可能成為華北與東盟的航空中轉站，在雲南與東盟之間的跨國鐵路建成後，中國西南地區的貨物將循這條跨國鐵路流走，或經東盟的印度洋港口轉運到歐洲及中東地區。珠三角的出入口管理及專業服務雖然落後於香港，但交通網絡齊全，碼頭費用低廉，因而將吸引更多貨物直接從鹽田和蛇口運走。因此，香港加強與廣東省合作發展物流業，加快基建接軌，實在刻不容緩。若兩地基建銜接，不僅可把整個物流程縮短，有效降低成本，而且更可使香港成為物流鏈的最重要環節，發揮香港與物流業相關的種種專業服務的優勢，以香港的港口、機場為中心，向內地擴展綜合物流服務，增強香港作為物流連接站的作用。

代理主席，香港作為航運中心和物流樞紐，但其港口卻唯獨沒有貨運鐵路設施的配套，因此只要有貨櫃車司機罷駛，香港的貨櫃碼頭便立即癱瘓，物流中心的功能便即時“死火”。這種情況說明，香港的物流業基礎設施本身便有嚴重落後的問題。香港要與廣東省加強在物流業的合作及分流，便必須同時把香港的物流業基礎設施搞好。

代理主席，本人謹此陳辭。

陳偉業議員：代理主席，過去，在沒有經過廣泛諮詢、討論的情況下，香港便很自然地成為了世界第一貨運港，而航運方面也是排行第三、第四。現在要加以討論，很明顯地是因為存在着危機。過去，香港是中國的窗口，基於中國內地當時的環境和政治問題，中國的貨物要經香港運送出外，所以香港自然地便成為了世界最繁忙的海港。

現在，中國的海港已發展起來，香港在很多方面的起步已經很遲，如果還不急起直追，慢慢香港便不再是一流，而會淪為二流、三流，到了不知道在哪一年，更會淪為第九流。所以，我們現時進行的這項討論，目的是要讓政府驚醒一下，知道須落實做事了。如果有機會到中國內地其他地方看看它們的貨櫃或物流中心的發展，便會發覺香港很多設施是相對地落後，特別是在道路規劃和後勤用地方面。過去二十多年，荃灣、葵涌、青衣區的居民因受到貨櫃港規劃上的失誤影響，每天無時無刻都在承受交通、環境、噪音，以及貨櫃車深夜經過大廈旁導致的震盪問題之苦。希望政府痛定思痛，在上了一課後，於策劃香港物流業發展時，特別是有關後勤用地、交通網絡、環境問題、貨櫃中心、物流中心等方面，不要重複過去的錯誤。鐵路網絡系統一定是一個很重要的環節，因為我相信全世界沒有哪個地方會是像香港這樣，具有這麼大的貨櫃港，卻沒有鐵路支援。我相信這是香港的另一個奇蹟，但這個奇蹟是由很多其他苦楚所造成的後果。

代理主席，與廣東的合作一定要是全面的合作；在規劃發展方面，不可以出現有 90%的地區合作而其中有一個地區不合作的情況，這正是單仲偕議員提出修正的重點。我希望各位議員明白，我們並非針對南沙；南沙是由哪一個人負責、哪一個人控制、哪一個人建議，對我們來說也是沒有甚麼利益、沒有甚麼關係的。不過，在整體討論與廣東合作時，把其中一個地區特別抽出來，會令人覺得很怪異，懷疑那個地區是否與物流無關。事實上，情況又不是那樣。南沙將來會發展為一個很重要的物流中心，一旦將它抽了出來，不包括在全面的探討範圍之內，便會給人一種很畸怪的感覺。或許當中有些情況是我不知道的，但如果要配合，那麼在道路、交通系統、資源及策略上均須配合。

香港的物流中心將來究竟是在東、南、西或北面，是涉及興建很多道路和碼頭的。如果要配合鹽田港的發展，便可能要把很多設施放在香港的東面；如果要與珠江三角洲或珠海方面的發展配合，便可能要支持伶仃洋大橋或其他方面的設施，而香港的海港或物流業發展便要西移。如果是與南沙配合，將來可能真的要在珠江三角口附近設置多些支援服務，這是很重要的。所以，單仲偕議員提出的修正案，把“除了研究共同開拓南沙外”這一句剔除，絕對是無意對任何人不敬，亦無意針對任何人，只是帶出了全面研究的重要性。希望各位議員明白，單仲偕議員修正案的背後和表面，均沒有任何動機的。要全面研究和探討，便必須與全廣東省的各種物流業發展配合，否則，這個所謂的探討便只是片面的探討，將來可能有所遺漏，對香港整體物流業的發展是絕對沒有利益的。希望大家能夠理解這一點。

代理主席，我希望多談一些關於將來在發展物流業時，道路規劃發展方面的重要性。我最近曾到珠海參觀當地的規劃，它們的淇澳島大橋已經建成，正在等待香港將來從淇澳島接駁伶仃洋大橋到屯門或其他地方。儘管它的海港尚未真正發展，卻已規劃了道路網絡，建成了 6 線公路，將來更可發展為 10 線公路，支援貨櫃港的發展。當然，香港在地理環境方面是有其局限，但在物流業發展方面，如果後勤用地和支援用地不足，便會出現一如新界西北、新界北地區的情況，即整個貨櫃場陷入很混亂的局面，對環境、生態等造成影響。所以，政府如果要制訂物流業政策和發展計劃，我希望局長和其他政策局一定要有相配和相應的措施，否則便會導致這個政策局有自己的說法，那個政策局又有其另行作出決定的情況，屆時道路是建成了，但卻沒有車輛駛過，有了貨櫃港卻沒有後勤用地。所以，整個中央政府的決心和路向一定要是很清晰，亦一定要有良好的配合。希望政府不要走回 20、30 年前的老路，重複過去的錯誤。

代理主席，我提出這些意見，是希望不支持單仲偕議員修正案的各位議員三思，然後大家開開心心地予以支持，好讓今天的議案不會因為有某些議員放棄表決而不能獲得通過。謝謝代理主席。

代理主席：是否尚有議員想發言？(稍停)許長青議員，你現在可……許長青議員，很抱歉，請你稍後才發言。陳國強議員剛舉手表示想發言。

陳議員，如你想發言，請按下按鈕示意。現在請你發言。

陳國強議員：謝謝代理主席。代理主席，財政司司長梁錦松先生公開提出，政府要把香港發展成為物流中心，積極降低物流業的成本，以吸引更多的貨主將貨物流經本港，強化國際物流中心的形象。

本人作為勞工界的議員，亦支持政府與內地合作發展物流業，因為本港的失業情況預料受到九一一事件影響可能會惡化，尤其是恒生銀行預測明年本港的失業率將高達 6.5%。《中銀經濟月刊》指出，如果香港發展物流，5 年內可創 7 萬個職位，其中非技術工人約佔四分之三，有助降低失業率。

內地同樣面對因有眾多工人下崗而導致的失業問題。曾有報道指出，內地未來要創造 1 億個職位，以紓緩就業壓力。所以，廣東省各地已準備加入物流業，在基建方面發展更是迅速，配合貨物轉運的需求。

深圳市政府計劃在未來 25 年，投資 1,200 億元人民幣，建設 365 公里的城市道路網。此外，深圳機場更斥資 15 億元在本月底開展物流園計劃。航空物流園的工程將分兩期進行，第一期包括國際境內貨站、理貨倉貯中心、保稅倉等；第二期則是建造多功能倉庫、配送中心及保稅貿易加工區等。

深圳未來將會是本港的競爭對手，無論在地理位置或規劃基建方面，它都有與本港匹敵的條件。所以，高科技、金融及物流將成為深圳三大產業。深圳鹽田區的貨櫃碼頭又威脅了本港的貨櫃業：一個貨櫃經香港出口要二千八百多元，但鹽田只收八百多元，相差足有 2,000 元。當中的主要原因是深圳不單止改善鹽田的碼頭設施，最近更建造了第三期泊位，以應付增加貨物吞吐量。另一方面，船公司取消在內地的附加費，再加上內地的成本較低，間接削弱了本港的貨運競爭力。

廣州亦不甘示弱，擬將南沙開發區“發大嚟搞”，將現時面積僅有 22 公里的小南沙，擴大至 173 公里的大南沙，配合現有兩個貨櫃碼頭，亦旋即成為珠江三角洲區的另一個貨運中心。

深圳在航空、貨運方面條件充足，廣州亦開拓了另一新增開發區。反觀香港，政府雖在碼頭建設上願意大灑金錢，例如政府將興建第十號貨櫃碼頭，又計劃興建十號幹線配合，可惜本港的營運成本卻高出上述兩地約一倍至兩倍，高昂的收費嚇怕了貨主。如是者，能否創造更多職位空缺的關鍵，亦在於降低本港物流業成本的出路上。

香港人才並非短缺，理工大學積極開辦課程，政府亦鼓勵所有申請 50 億元持續教育基金的人報讀物流課程。此外，僱員再培訓局亦為學歷較低的失業者，設計了一套貨櫃檢驗員的課程，務求讓失業者在物流業分一杯羹。不過，光是這樣並不足夠，政府應協助業界降低成本，然後促成與內地彼此合作，引發出商機，開發更多就業機會，利用珠江三角洲區內的力量，抗衡東南亞其他地區的威脅。

所以，香港應興建連接內地物流區的道路，與深廣市政府磋商合作的細節，最好是設立粵港多地物流作業的資訊平台。這些因素是涉及降低本港的成本，發揮經濟效益的必要環境。另一方面，撤銷所有窒礙物流業的限制，例如盡量開放第五航權，令貨物的航運有充分自由，以及推行貨車 24 小時通關等，促成本港與內地的競爭力拉近。

代理主席，本人謹此致辭，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：許長青議員，你現在可就單仲偕議員的修正案發言。發言時限是 5 分鐘。

許長青議員：代理主席，很高興今天有 13 位同事就我這項議案發言，就如何把香港與內地物流業競爭轉化為合作提出了很多具建設性的建議，希望政府能仔細考慮。

單議員一方面表示不反對粵港研究開拓南沙，另一方面卻把我議案中“研究共同開拓南沙”這一句刪除，這樣做會否使人誤會，以為南沙未被納入為研究對象呢？

最大的問題是，既然單議員如此反對港粵雙方就開拓南沙進行研究，我實在看不出單議員的修正案與我的議案，在意思上是有何分別。

我提出的議案的措辭是，港粵兩地除了研究開發南沙之外，還應探討更多方案。單議員修正案的措辭則是，港粵兩地要全面檢討各種可行的方案。議案和修正案的措辭所涉及的原則和政策並沒有分歧，而修正案亦沒有加入新內容。雖然單議員是有權提出修正案，但也不應該純粹為了修正而提出修正案。所以，我覺得單議員的修正可謂多此一舉。為了避免市民說本會的議員對議案所作的修正等如是沒有修正，我現在懇請各位議員反對單議員的修正案。

代理主席，我謹此陳辭。

經濟局局長：代理主席，我多謝許長青議員、單仲偕議員及其他議員對香港如何與內地發展物流業提出很多寶貴的意見。我想首先在此表明，我們對於物流發展是採取開放的態度。我也多謝何鍾泰議員認同我們近期是以積極進取的態度來處理這方面的工作。

主席恢復主持會議。

THE PRESIDENT resumed the Chair.

劉健儀議員說出了香港發展物流業的優勢，我們當然不會因擁有這些優勢而自滿。我完全同意她的說法，即我們一定要提供增值的服務，才可以擴大發展空間，令物流業能更有效地與珠江三角洲（“珠三角”）合作，進行良性競爭。同時，我也多謝石禮謙議員說出了我們優勢所在，因為他剛才所說我們在基建方面的優勢，值得我們更努力發展物流業。

陳偉業議員提及，我們過去在發展至某一階段時用地不足的問題。我也曾到過珠三角進行視察，當然，正如陳偉業議員所說，珠三角在規劃時可供使用的土地當然較我們多。但是，香港一向是用很少的土地進行發展，所以我們的服務一定要增值，這正是香港在發展物流業時必須達致的目標。

不過，多位議員就政府早前公布與南沙進行合作的構思，表達了不同意見。我首先要在此談一談，政府在與南沙進行合作時會採取何種態度。自從在今年7月25日的第四次粵港合作聯席會議席上，雙方發表了在南沙進行

經濟合作的意向書後，雙方已成立小組，並在 9 月和 11 月 14 日舉行了會議。但是，現時兩地合作的方案仍然在構思和研究的階段，雙方暫時仍未落實具體的計劃。我們現在的工作重點是研究未來的方向，我們的決議是研究南沙能否成為我們發展珠三角的切入點，利用該個地方推動粵港物流業的發展、交流和配合。

雖然各位集中討論南沙是否我們唯一的發展重點，但我希望在此表明，我們所面向的不單止是一個地域，而是包括廣東省以外的其他地方。除了競爭之外，我們還要吸納來自那些地方的貨源，因此，我們完全瞭解到如要發展物流業，必須非常重視與廣東對口單位保持密切聯繫和加強雙方的聯繫，並在規劃及其他方面互相配合。

這便帶出了一個問題：我們應集中在哪裏發展物流業呢？其實，議員所提及的，正是我們本星期在物流發展局舉行會議後，決定集中我們的資源進行的工作。很多議員也提出了我們須積極發展與珠三角的運輸網絡。很多議員已談及應如何發展道路運輸網絡，這事宜已納入我們的議程中。

另有議員提出究竟政府內部會如何進行統籌工作的問題，因為經濟局不負責道路建設。我想在此解釋一下，在以財政司司長為首的督導委員會內，在討論這個課題時會邀請運輸局的同事參與討論，以便互相配合。同時，在物流發展局轄下 5 個專責工作小組中負責基建物流的工作小組內，會包括運輸界的代表，以及運輸署和運輸局的同事，以便更好地協調我們要處理的工作。

除了道路運輸外，亦有議員提出他們關注鐵路方面的發展。其實，大家也可在其他場合聽到，九廣鐵路公司現正研究在平湖發展貨運配送中心的可行性，並正與內地有關單位進行商討，這些單位包括鐵路部、廣州鐵路集團、廣深鐵路公司和深圳市政府代辦等。我列舉出這些單位，是希望指出我們並非沒有進行工作。我們負責鐵路的同事也瞭解到，如要加快運送貨物，除了發展道路外，亦應在鐵路方面積極進行發展。

在運輸方面，多位議員談及現時過關的情況。我不想再在此談論現時皇崗和落馬洲口岸於甚麼時間開放、有 3 條南行通道還是 1 條北行通道等問題。這方面除了涉及兩地的法例及海關的運作外，我要在此指出，物流發展局也很關注我們在通關方面應進行甚麼工作，令過關更為暢順。在這方面，物流發展局內有海關的代表，但大家要注意，海關並非單方面行事的，我們應瞭解到通關的問題會在政務司司長的層面處理，以研究可如何作出改善。我在此要指出，我們會密切留意關卡的運作情況，並不斷檢討須如何作出改善。

有好幾位議員談及我們在基礎建設方面，即機場方面的問題，指出在珠三角有5個機場。我在今天下午回答一項口頭質詢時，亦曾詳細談及香港機場的優勢所在。當然，我們不可以忽視競爭是永遠存在的，在2003年，將會有一個新的機場，即白雲機場的第一期投入運作。但是，我們要記着，中國是一個很大的國家，我們在機場方面的最大優勢，是我們對外的航點較南中國任何一個機場為多，所以在這一方面，我有責任發展對外的航權。當所有人也說要發展第五航權時，我希望大家瞭解到，其實，第三、第四航權同樣重要，而並非像某些公司說，擁有第五航權，便可以令航空事業蓬勃發展。在討論航權時，國際上的慣例是進行雙邊討論和制訂雙邊協議。我相信所有議員也會同意，香港應該維護本身的經濟利益，要在對等的情況下討論和交換航權，我只想補充，為何第三、第四航權同樣重要。這是因為一間航空公司須就第三、第四航權投入較多的資源，很多時候，如果航空公司已擁有第三、第四航權，要求發展第五航權，只不過是為了提供接駁服務而已。經濟好景時，很多人當然會覺得第五航權可以令航空公司有發展和獲得盈利的空間，但在經濟不景時，第一班停飛的航班往往便是第五航權的航班。如果我們要發展空運樞紐，是否願意看到太多不穩定的航線呢？我希望各位議員瞭解到這方面的問題，不要單單為取得第五航權而進行談判，第五航權應該是與第三、第四航權配合發展的。

此外，我今天在回答口頭質詢時也曾提到，珠三角的5個機場已在香港機場管理局帶領下進行研究，並會在明年3月再次舉行會議，研究5個機場之間有何發展空間。我也希望能在這方面有持續的進展。

除了基建的物流外，很多議員亦強調我們要在資訊及人力方面發展。我完全沒有低估發展資訊物流的困難，這些困難不單止是跨境合作上的困難那麼簡單，而是在香港境內，政府、公營機構和私人機構等各方面也須達成共識。試想想，從銀行界和保險業，以至貨運公司、碼頭、航空公司、貨運公司、司機等所有人，如果要有一條可以互通資料的電子通道，大家可想像到這項規劃是很不簡單的，但我們在這個星期舉行會議後，仍決定要進行這項工作。我們希望能分期進行這項工作，亦希望商界能夠合作和投入，因為我們不希望為了要設立一個新平台，便要某些公司摒棄已投入的科技資源。我們希望能將各方面連繫起來，令物流業正如大家所說可以在一個"seamless"，即沒有裂縫的情況下運作及發展。我承認這將會是一項非常艱巨的任務，這並非技術上、也不單止是人力方面的問題，而是在財政資源方面也須作出非常龐大的配合。但是，我希望日後如在我們進行工作時有新建議，在向各位議員作出交代之餘，也能得到各位的支持。

剛才也有議員提出我們應在人力方面作出配合。在這方面，我們已和有關當局制訂安排，以加強人力培訓的工作。我們同時關注到須協助培訓中小型企业的人才，也希望能夠提升本港物流業在國際或在香港本身的地位。

談了這麼多之後，大家會以為我所說的一切工作全部是集中在香港進行，但其實我們現時不單止要在香港進行工作。我們除了要研究在香港內部須發展的各種架構、基建及資訊設施外，同時也須致力與廣東的對口單位在不同層面上互相配合。

但是，正如大家所說，物流業跨越海陸空各個政策範疇，我們須將這些範疇分開，與廣東不同的單位互相配合，否則，便會製造出更龐然大物。每一次我們也須按不同的議程進行討論。所以，在基建或港口發展方面，我們須與負責港口發展的單位配合，同時，我們也希望能夠與負責規劃的單位在規劃方面交換資料及互相配合。這並非單靠組織雙邊的物流業組織，單靠甚麼會議或交流單位，便能夠全面概括和配合物流方面的工作。我們須將各個範疇分開，有層次地與不同的對口單位進行溝通及合作。

主席女士，我很多謝議員今天向我們提出這麼多意見。物流發展局在本星期舉行會議後，轄下的5個專責小組會在明年1月先後舉行會議。在舉行下一次會議後，這些小組便會將它們的工作大綱及藍圖，交給在3月初舉行會議的物流發展局。我作為物流發展局的主席，非常關注每一個工作小組在首次會議中會如何規劃未來的工作目標和計劃。明年1月將會是一個非常繁忙的時間，我也希望1月會是一個非常有意義的時間，能為香港未來的物流業發展制訂整體大計。

我在此再次多謝議員就政府推廣物流業方面表達的意見和支持。謝謝主席女士。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：單仲偕議員就許長青議員的議案動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

單仲偕議員起立要求記名表決。

Mr SIN Chung-kai rose to claim a division.

主席：單仲偕議員要求記名表決。表決鐘會響 3 分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在結束表決，並顯示結果。

功能團體：

Functional Constituencies:

丁午壽議員、何鍾泰議員、李家祥議員、呂明華議員、張文光議員、單仲偕議員、劉皇發議員、劉健儀議員、羅致光議員、石禮謙議員、李鳳英議員、張宇人議員、麥國風議員、勞永樂議員及劉炳章議員贊成。

許長青議員、陳國強議員、黃宜弘議員、黃容根議員、霍震霆議員、胡經昌議員、梁富華議員及葉國謙議員反對。

地方選區及選舉委員會：

Geographical Constituencies and Election Committee:

何俊仁議員、李卓人議員、李柱銘議員、李華明議員、涂謹申議員、梁耀忠議員、黃宏發議員、楊森議員、鄭家富議員、司徒華議員、陳偉業議員、馮檢基議員、余若薇議員及吳亮星議員贊成。

陳鑑林議員、曾鈺成議員、劉江華議員、蔡素玉議員、譚耀宗議員、鄧兆棠議員、朱幼麟議員及劉漢銓議員反對。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 23 人出席，15 人贊成，8 人反對；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 23 人出席，14 人贊成，8 人反對。由於議題獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布修正案獲得通過。

THE PRESIDENT announced that among the Members returned by functional constituencies, 23 were present, 15 were in favour of the amendment and eight against it; while among the Members returned by geographical constituencies through direct elections and by the Election Committee, 23 were present, 14 were in favour of the amendment and eight against it. Since the question was agreed by a majority of each of the two groups of Members present, she therefore declared that the amendment was carried.

主席：許長青議員，你現在可以發言答辯，你還有 1 分 56 秒。

許長青議員：謝謝主席。雖然這項修正案獲得通過，但正如我在發言中提到，原議案和修正案措辭和寫法，在原則上和政策上並無分歧，提出修正案只不過是多此一舉而已。（眾笑）不過，既然修正案獲得通過，而修正案與原議案其實並沒有分歧，因此我是支持的，我亦呼籲大家支持這項經修正，但等於沒有修正的議案。謝謝各位。（眾笑）

主席：我現在向各位提出的待決議題是：由許長青議員動議，經單仲偕議員修正的議案，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：反不公平競爭。

反不公平競爭 OPPOSING UNFAIR COMPETITION

梁耀忠議員：主席，我動議通過印載於議程內的議案。

主席，關於反不公平競爭的議題，已經是第四度在本會提出。我並非拾人牙慧，而是看見問題日趨嚴重，但當局仍無動於衷，即使本會 8 黨聯手先後 3 次通過議案，要求公用事業公司調低收費，但結果大多數公用事業公司仍然堅持不肯順應民意，而政府更擺出愛莫能助的態度，市民只好繼續生活在水深火熱之中。

因此，我覺得必須再動議議案，除了要再向政府施加壓力外，更想看一看政府是否真的如此鐵石心腸？

過去，政府一直甘願做鴛鴦，在每次的辯論中，不是掩飾問題，便是以確保市場高度開放和自由運作為擋箭牌；甚至混淆視聽，恐嚇說如果立法便會有矯枉過正的危險。這種漠視市民福祉的施政手段，簡直令人反感。

過去，有議員提出類似的辯論時，負責的官員便會說：政府並非害怕或反對修改法例來處理違反競爭原則的問題，而是認為本地市場現存的限制性經營手法，其嚴重程度並不足以支持政府採取“一刀切”的立法措施。

如果是這樣的話，我們便要問，是否在貪污問題獲得改善後，即要修改《防止賄賂條例》中“一刀切”的條款，改為只針對有問題的貪污範疇呢？在某些地區的治安好轉之後，是否便要修改《公安條例》，只是針對某些有嚴重罪案的地區？這樣的論點實在是站不住腳的。

主席，最近我聽聞有一位高官在某次研討會上就有關壟斷的問題侃侃而談，他說制定公平競爭法是社會主義的一種手段。

據聞李華明議員也有出席該次會議，我希望李華明議員稍後可以證實當時是否真的有官員這樣說。

主席，如果真有官員這樣說的話，我便對官員的無知感到十分訝異。無疑，我們一向奉行社會主義的偉大祖國，早在 1993 年時已頒布了《反不正當競爭法》，成為國家第一部關於規範市場競爭秩序的法例。

然而，目前除了中國這個所謂社會主義國家外，全球已經有超過七十多個經濟體系設有不同形式的競爭法，包括多個美洲國家、歐盟成員國、澳紐、南非、日本、南韓和台灣等，難道它們全部都是社會主義國家嗎？難道它們正在實行或正走向社會主義經濟體系嗎？

目前，不公平競爭的現象其實已經擴散至各行各業，最明顯而又與普羅大眾生活息息相關的分別有電力供應、煤氣、石油產品、超級市場、貨櫃碼頭及其配套服務和“易辦事”繳費系統等。

政府對這些壟斷的情況是知情的，但一直採取視而不見的態度，這種做法不單止是偏袒大企業、大財團的利益，同時更顯出政府一直是罔顧市民的消費權利。

以電力為例，目前兩間電力公司：由嘉道理家族經營的中華電力公司及長實集團主席李嘉誠家族擁有的香港電燈公司（“港燈”），因為在“利潤管制計劃”的保護傘下，每年均可賺取資產值 15%的“保證”利潤，每當不能賺取這個百分比的利潤時便有理由申請加價，作為客戶的廣大市民每次都只能任由魚肉，毫無議價能力。

據悉，港燈將於本周五公布明年將會加價超過 5%。其實，港燈去年盈利已高達 50 億港元，但仍堅持加價，大家是否覺得這樣很“離譜”呢？

港燈的加價理由是去年所賺取的利潤達不到“利潤管制計劃”所訂定的水平，即不是沒有利潤，只是利潤不夠多。這種漠視民間疾苦的行為，實在可令天怒人怨。政府只是袖手旁觀，任由這些機構加價完全暴露了現有的機制其實是很荒謬的。在這情況下，為何還不進行檢討呢？

家用氣體燃料方面，由恆基集團經營的香港中華煤氣有限公司具有壟斷的優勢，更可任意調整收費，而消費者只可在毫無選擇的情況下接受。

車用燃料方面，現有的幾間油公司明顯是存在“合謀定價”的問題，政府根本無從監管；面對油公司每次醞釀加價的時候，政府只能“出口術”迫它們讓步。政府每次都好像非常吃力的樣子，既然如此，政府為何仍要如此辛苦花人力來進行這些游說工作？為何不以法例監管和制衡呢？

超級市場（“超市”）及最近衍生的超級廣場又是另一個明顯的例子。目前的市場差不多已經由李嘉誠集團經營的百佳，以及置地和太古名下的惠康兩大超市集團瓜分。他們的分店之所以能無處不在，背後的原因是獲得政府或其附屬機構的協助下，以本傷人，扼殺了不少攤檔、商戶和街市“濕檔”的機會。作為顧客的我們以至貨品的供應商，在兩大超市無障礙擴張的情況下，最終可能會由受惠者變成受害者。

消費者委員會（“消委會”）在1994年11月發表針對本地超市發展的調查報告，提及對超市行業一旦出現壟斷的情況感到憂慮，害怕它們最終會操縱貨品的種類和價格。首當其衝的其實是貨品的供應商，他們可以出售的貨品及價格的釐定完全受制於兩大超市手中，他們不具任何的議價能力。關於這方面，我相信周梁淑怡議員一定已接獲她的選民不少投訴。

消費者方面，在貨品來源和價格被超市控制的情況下，他們的選擇相對地減少，形成一種依賴的現象，被超市牽着鼻子走，根本沒有機會試用其他貨品。我們的起居飲食完全依賴兩大超市，一旦他們抬高某些貨品的價格，也只得逆來順受。

政府在維護中流作業壟斷經營的問題上，不單止影響了從業員的收入，更嚴重的後果是影響了香港的競爭力。

整件事的來龍去脈，相信劉健儀議員最清楚，不知道她今天會否同意我所言。其實問題的癥結在於李嘉誠集團的壟斷經營，令碼頭泊位永遠處於不足的狀態，收費保持在高昂的水平，從而削弱了香港的競爭力。

香港貨櫃拖運業聯會最近搜集到的數據指出，以港元計算，香港運往美國、歐洲和澳洲的一個標準貨櫃的收費大約是2,000元；新加坡、南韓在這方面的收費只不過是七百多元和六百多元；即使是台灣，亦只約為一千三百多元。這些數字更顯示出，如果貨物經鹽田港出口，收費只需約650元。可見香港的情況是多麼的不如理想。

立法會經濟事務委員會會議昨天又再在會議席上討論收費風波。但仍然沒有結果。經濟局局長懊惱地表示政府“沒有權”阻止任何私營機構停止收費，亦無意用批地條款來管制商業活動。政府顯然是迴避問題，背後的原因便是要維護李嘉誠大家族的利益。我在此提醒政府，香港的經濟可能會因此受到重大的挫擊。

此外，由數間大銀行推行的“易辦事”繳費服務系統，看來好像為我們帶來很多方便，例如我們購物或使用交通工具時，都似乎十分方便。但當這類服務伸延至市民日常生活的每一部分時，便可能要從中收取服務費，屆時消費者便只有無條件地接受。

相信周梁淑怡議員最明白其箇中問題，她曾經代表她的選民抗議“易辦事”要從每宗買賣交易中徵收服務費。由此可見，這種壟斷實在已嚴重至扼殺小型企業的發展，對整個疲弱的消費市場的復甦其實又有何幫助呢？

事實上，我們可以預見，由地下鐵路公司主導並正在高速發展的“八達通”繳費系統亦隱藏了同樣的問題。近日有便利店用贈送禮物的方式，吸引顧客使用八達通購買報章、雜誌，結果引來其他報販的抗議，這明顯是以本傷人的做法，但政府現時並沒有任何辦法可阻止這種行為。

然而，政府經常自吹自擂，說本身的競爭政策目標，是要提高經濟效益和促進自由貿易，從而惠及消費者。不錯，我也同意政府這樣說，例如政府開放電訊業及廣播業市場，容許新經營者加入競爭，結果有關服務的收費不斷下調，令消費者得益。但是，政府的做法並非“一刀切”。對於某些特殊的大家族、大財團卻加以偏袒和特別照顧。這種做法是否公平和公道呢？

儘管政府已在1997年成立了一個由財政司司長擔任主席的“競爭政策諮詢委員會”來處理競爭的問題，但試問一個無論在職權範圍及權力上連消委會都不如的“無牙老虎”組織，在面對着一些特殊地位的大家族、大財團時，又可以發揮甚麼作用呢？

政府其實應從善如流，採取公平、公正的態度，制定公平競爭法，照顧消費者，促進各行各業公平競爭，並應阻止特殊的大家族、大財團壟斷市場，箝制香港的經濟發展，以公平競爭法來挽救垂死掙扎的香港經濟。

與此同時，政府亦必須設立一個接受投訴及有調查能力的法定委員會，以配合政策的實施和法例的推行。

根據其他國家的經驗，公平競爭委員會可負責調查可能觸犯公平競爭法的案件，並由法庭或委員會作出裁決。受損害的人士或企業可提出民事訴訟，以中止對方的不公平競爭行為，並取得應有的賠償。我覺得這樣做會對香港的經濟帶來一定的效益，對我們未來要復甦經濟，特別是對於小型企業來說，會有更大的幫助。因此，我期望政府能從善如流，制定公平競爭法。

主席，我謹此陳辭，動議議案。

梁耀忠議員動議的議案如下：

“鑒於現時在電力供應、煤氣、石油產品、超級市場、貨櫃碼頭及其配套服務和易辦事系統等領域上，存在不合理地支配市場及不公平競爭的現象，且有加劇的趨勢，對民生及工商企業造成負面影響，本會促請政府盡快訂立公平競爭法及成立公平競爭委員會，促進公平競爭，保障市民的權益。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：梁耀忠議員動議的議案，予以通過。

呂明華議員：主席，原則上，我反對不公平競爭。因為不公平競爭，可以產生下列的負面效果，例如產品或服務價格被抬高至不合理水平，產品供應品種不齊全，令消費者的選擇減少，令新供應商難以進入市場等。

不公平競爭有下列幾個形式：

- (一) 政府政策特許某公司在某一特定領域或市場經營，其他公司難以進入該市場，例如電力公司和以前的香港電訊公司等。
- (二) 市場規模有限而新公司須投資巨額資金才能進入市場，例如香港中華煤氣有限公司等。
- (三) 市場已被現有的公司瓜分。由於須考慮到投資的回報率低，難以吸引新公司投資。例如燃料市場和海運碼頭等。

(四) 由於某些公司發展迅速，造成規模遠遠超過其他同類公司，從而用價格優勢競爭，對公司造成壓力，例如大零售店等。

基於歷史原因，香港的確存在個別公司壟斷式的經營。我希望政府日後在續約時，能與這類公司商討進行市場開放事宜，增加競爭，減低市場負擔。

香港政府過去在開放市場方面是有成績的，例如電訊市場的開放，令有線電話的長途收費大幅下降。無線通訊市場的百家爭鳴，也是手提電話普遍化的主要原因。

然而，我們應注意到，市場開放也有負面的影響，例如巴士服務，在非繁忙時間，眾多巴士在路上奔馳，但乘客很少，造成資源浪費和空氣污染。因此，開放市場，必須詳細考慮後果和影響。

至於公用事業機構和其他私營公用服務企業，對市民而言，是價格控制和服務質量的問題，競爭卻不是問題。

從以上討論可見，在目前，香港市場的競爭環境相當開放，我看不出有需要制定一套反不平等競爭的法例來進行規管。

在此，我想請各位議員注意，任何市場都存在某程度的壟斷和不公平競爭，只要這些公司不嚴重影響消費者的權益，社會是可以容忍的。例如世界聞名的大型快餐連鎖店、大型軟件公司等，它們不單止在其國內獨大，在世界也佔壟斷地位，隨着經濟全球一體化，它們的市場更大更鞏固，有哪個國家敢動其分毫？這是生活現實。

主席，我呼籲各位議員放開胸懷，放遠眼光，讓市場競爭決定勝負，決定優劣，非在必要時候，不要輕言規管市場的運作，現在應該這樣，將來也應該這樣考慮。

謝謝。

李華明議員：主席，由回歸前到回歸後，多年來，我已多次代表民主黨就公平競爭發言。我很高興今天梁耀忠議員給我機會，再在這裏重溫我多年來對這題目的看法，以及看一看香港最近的情況。

主席，今年 2 月，《經濟學人》信息部把香港的營商環境降級，由第三位降至第十二位，下跌了 9 級。降級的原因，當然有政治因素，例如人大釋法等，但在經濟因素方面，他們表明是因為香港缺乏競爭法例，而多個香港重要經濟範圍，如零售業及地產市場，均出現“卡特爾”，即是壟斷的情況。這些因素令香港的評級下跌至第十二位。

由此可見，公平競爭法是會給予外來投資者信心，令他們相信香港擁有公平及良好的營商環境。公平競爭法例並非如一些批評者所言，會變成經濟發展的絆腳石。

民主黨一直支持引入公平競爭法例。我們去年便曾嘗試以私人法案形式，引入公平競爭法例。可惜，由於被政府指涉及公帑，所以未能提交立法會。我們深信，公平競爭是維持和加強本港經濟競爭力不可或缺的重要元素。不少國家都訂立公平競爭政策，原因是市場存在競爭，資源分配更有效率；同時，也是促進進步與創意的一股動力。

對於消費者而言，有競爭的市場，物價便會達到相應合理的水平，消費者便有更多選擇，同時可獲得較好的服務。

可惜，政府一直強調沒有必要引入公平競爭法例。政府指出，公平競爭法可能會引起不必要的訴訟，增加經營者的成本開支；同時，競爭法例可能會導致過分規管，在營商方面製造不穩定環境。政府更強調，香港既是自由市場，經濟亦極富有競爭力，因此沒必要引入公平競爭法例。1997 年年底，政府便否決消費者委員會的建議制定公平競爭法及成立公平競爭委員會，取而代之，政府成立了競爭政策諮詢委員會，強調由財政司司長領導，處理有關競爭事宜。不過，我想對局長說，世界上有超過 80 個國家或地區，已有公平競爭法例，難道這些國家全部都有“絆腳石”、難道這些國家都會出現剛才李淑儀局長多次強調的問題？這些國家的經濟是否很差？是否規管過嚴呢？是否陷入困境呢？答案當然都不是。

在沒有充分競爭下，香港便出現了不少令消費者，甚至是對營商者不利的情況。剛才梁耀忠議員曾提及“易辦事”去年提高收費的例子。“易辦事”是由迅通公司所推行；而迅通公司的成員主要包括香港的主要發鈔銀行，即滙豐銀行和渣打銀行。在沒有競爭的情況下，“易辦事”去年便決定提高服務價格，令商戶的支出較原來的高出數倍，一眾小商人除了選擇不用其服務以作杯葛外，根本沒有其他辦法。

我再舉一個例子，今年年初，代表超過8個碼頭的中流作業商會協議一同增收附加費40元，現在這項費用改稱為“增值費”。昨天舉行會議時我曾提出這問題，最後得出的結論是，這是共謀議價加費40元，而商會代表還表示，40元還是不足夠的，他們仍須作補貼，現在只是把收費暫訂為40元。這種情況莫非壟斷市場？在沒有公平競爭的情況下，司機還可以有其他選擇嗎？他們不去那些碼頭又可以去哪裏呢？中流作業商會已佔了香港大部分的中流作業市場，即使他們決定加費40元，但如果司機要到中流作業碼頭取貨的話，是沒有其他選擇的。最終受影響又是哪些人呢？當然是付貨人（即商人），我希望呂明華議員能看到，香港工業總會和香港總商會也反對徵收40元壟斷性的收費。正是由於沒有公平競爭政策，沒有公平競爭法例，這些商會便縱容會員共同加費，但受害者大多數也是商人。我希望工商界的議員能夠看到，市場其實是有扭曲現象的，價格的訂定不是靠市場競爭，而是因為有人壟斷市場，市場上才沒有競爭。

最新鮮的便是剛才梁耀忠議員提到七、十一便利店的例子。他可能是想譴責七、十一便利店，但我卻從另一個角度來看這件事。報販集體召開會議共同協定不減價、不送贈品、不送紙巾，情況便與油公司一樣，油公司也是一起決定送紙巾，否則一起不送；一起送水，否則一起不送；一起加價或一起減價。這些也是違反競爭的行為。

政府成立的競爭政策諮詢委員會，雖然由財政司司長親自領導，但我們認為效果不大，委員會根本沒有資源進行獨立調查，而委員會接獲的投訴也很少。由於沒有宣傳，所以市民也不知道可以向該委員會投訴，委員會也只能把有關投訴轉介消費者委員會或有關的政策局。我認為委員會具有“櫥窗”用途多於實際。再者，政府宣傳亦不足，亦鮮有教育大眾多認識公平競爭的概念，以及推廣這方面的公民教育。

民主黨再次促請政府，制定公平競爭法例，糾正市場不公平競爭的扭曲現象。公平競爭法例，絕對不會影響商界，反而會幫助商界，當然這不包括壟斷市場的大集團，但會幫助中小型企業和小商戶，我覺得這是商界的信心保證，也令消費者可以付出相對較合理的價格。

主席女士，我謹此陳辭，支持議案。

余若薇議員：主席，今天這項題目，在這個議會內已討論了多次。可惜的是，對於消費者委員會（“消委會”）、議員，以及民間團體多年來爭取訂立公平競爭法，政府一直如梁耀忠議員所說，是無動於衷。即使國際貨幣基金會於去年年底提出相同的建議，政府亦是依然故我，堅稱本港市場已相當自由開放、無須制定一套全面性或適用於某行業的公平競爭法例。

香港市場的確相當自由開放，最近香港更連續第八年獲美國傳統基金會選為全球最自由經濟體系。然而，即使是最自由開放的經濟，市場亦難免會存在壟斷，以及不公平的競爭情況；尤其在經濟低迷的時候，中小型企業更難與財雄勢大的大企業競爭，市場上不斷汰弱留強，最終只剩下一些大財團佔據市場，容易構成壟斷危機。

以超級市場為例，大型超級市場在面對供應商，有很大的議價優勢。近年傳統士多日漸式微、一些中小型超級市場在惡劣經濟環境下亦捱不住，像最近擁有 39 間分店的廣南超級市場亦結業，市民難免擔心這行業會出現寡頭壟斷的情況。

此外，各位議員亦提到“易辦事”電子交易系統於去年提高商戶收費，引發旅行社集體杯葛。消費者委員會（“消委會”）其後發表報告指出，“易辦事”服務網絡由本港 35 間銀行聯合組成，在市場佔有壓倒性優勢，其他經營者無法打入市場，商戶自然難以反對增加服務費。

事實上，消委會過去多年進行調查研究時已指出，一些行業如超級市場、燃油供應，以至教科書出版等，缺乏足夠競爭，消費者未必能以最合理價錢購買所需產品。國際調查機構“政經風險顧問公司”於今年 9 月發表的報告中亦表示，香港在房地產、電訊、公共交通，以至電力供應等多個市場，皆存在壟斷情況，足見市場壟斷是切切實實存在的，並非杞人憂天。

有商界人士認為，訂立公平競爭法會窒礙市場自由發展。這類意見包含一種誤解，以為立法的目的，是要“阻住”商人做生意，而事實剛好相反。訂立公平競爭法，有助促進一個更自由開放的營商環境：一方面現有的經營者可以在一個更公平的環境競爭，而另一方面新經營者也可更易於打入市場。

主席，公平競爭法主要打擊一些不道德的商業行為，例如支配市場、操控價格，以及聯手封殺新經營者等。所謂“真金不怕紅爐火”，只要自問“行得正、企得正”，並不是透過不正當的經營手法謀利，根本不用懼怕訂立公平競爭法。

政府一直強調，會透過宣傳教育促進公平競爭，然而，立法才是最有效的教育方法。對於那些為了謀利不擇手段的無良商人，苦口婆心的勸諭是對牛彈琴，只有立法才具阻嚇作用，而商界亦可以在實踐守法當中，逐漸建立注重公平的意識。

除了立法外，梁耀忠議員的議案亦提及成立公平競爭委員會，事實上，消委會早於 96 年已提出類似建議，由一個獨立法定組織，定期檢討競爭政策或法例，處理市民的投訴，並就反壟斷及促進公平競爭方面多做點宣傳教育工作。

現時由財政司司長領導的競爭政策諮詢委員會，不過是一個諮詢組織。委員會每年僅發表一份報告，就競爭政策或法例提出建議，有關部門亦不一定要跟隨。因此，我同意成立一個法定委員會，配合訂立公平競爭法，更有效地杜絕不公平的營商手法。

主席，訂立公平競爭法，無論是消費者或商界皆有所得益，名副其實是個雙贏方案。我衷心希望政府改變一貫固執的態度，接納議員不斷在這方面提出的建議。

我謹此陳辭，支持議案。

何鍾泰議員：主席女士，香港是一個自由的社會，無論市民或商人均享有高度自由。香港能從一個寂寂無聞的漁港變成今天人所共知的國際級城市，除有賴香港市民的努力外，實在亦歸功於香港的高度自由，尤其是商業和經濟的自由。香港如果要繼續發展經濟，便必須保持自由經濟體系的特色，否則香港的經濟發展必定會被拖慢甚至拖垮。

自由經濟是指市場在不受政府的干預下自由運作，政府的干預可以包括金融上和政策上的干預。如果政府給予某公司經濟上的支持，固然干預市場的自由運作，但如果政府為幫助某方而特意立法，更是干預市場自由發展的做法。為確保香港的自由經濟體系，本人認為政府應不作出任何干預的行動，其中包括立法，讓市場可以自由運作和調節。

本人高度重視自由市場的原則，除了因為自由市場是先進國家和地域必有的特點外，也因為香港現時有不少外資公司在香港已設立公司和市場，如果香港不再是自由經濟的體系，本人恐怕這會引致它們撤離香港，屆時香港的失業問題必定會變得更為嚴重，也會令我們的經濟體系受到不良的影響。以香港外資的快餐店為例，如果麥當勞、哈迪斯和肯德基家鄉雞一同撤離香港，本港的失業率又會飆升多少？這點恐怕大家心中有數吧。再者，如果香港的自由經濟體系有變化的話，原先有興趣來港投資的公司，也可能望而卻步，香港經濟復甦之期，也可能變得遙遙無期了。

其實，要促進公平競爭並不是一定要立法，政府可從其他渠道達致同一目的，例如打擊貪污便是一個好例子。五六十年代的香港沒有公平可言，因為當時貪污問題猖獗。廉政公署成立後，問題已大為改善，不過，如果香港想成為一個公平競爭之地，貪污問題是絕對不能發生的。此外，提供更多的商業資訊也是促進公平競爭的方法之一，因為有了商業資訊後，各企業便可制訂市場策略，也可在市場上一較高下。

香港是一個自由經濟體系的社會，其市場自由度被列為全球首位，要保持香港在世界的競爭能力，政府必須確保此經濟體系繼續運作和盡量不干預市場運作。在現階段來說，本人不贊成政府為促進公平競爭而立法，因為這與自由市場的原則背道而馳，相反，本人促請政府以公平的原則制訂其他政策，鼓勵各企業或機構公平競爭。

主席女士，本人謹此陳辭，反對議案。謝謝。

張宇人議員：主席，香港的成功有賴自由市場的經濟，而市場經濟的一個重要因素是公平競爭，透過競爭來鼓勵創新、促進生產力、令商品和服務的質素更高，以及更具競爭力。

自由黨認為，所謂公平競爭，是指市場具備足夠開放性，容許有意經營有關行業的投資者自由參與。至於經營者是否成功、能否取得其預期的市場佔有率、利潤等，則完全取決於投資者本身的實力，這便是市場的規律。

相較於其他國家，香港基本上已經有一個公平競爭的環境。過往數年，許多行業都陸續開放，出現劇烈競爭甚至汰弱留強的局面，例如流動通訊、長途電話、報章、專利巴士服務等。此外，很多行業本身也逐步廢除同業議定價格水平的制度，例如律師收費和銀行利率協議等。

自由黨向來支持市場公平競爭，但對於訂立一條全面的“公平競爭法”，仍是有所保留的。首先，目前本港各類型的市場已經非常開放，制定一條涵蓋廣泛的法例，並沒有很大的迫切性，而且部分市場之所以由數個經營者瓜分，主要是基於這些公司經營得法，以及享有規模效益，優勝劣敗是市場的規律。政府的角色應該是確保新參與者可以隨時進入市場，而不是訂立一套時時刻刻監察各行各業的法例，更不應單單為打擊強者而立例。

香港是一個很細小的市場，有些行業往往只能容納很少經營者，而且經營者的多少，亦視乎行業的性質。以公用事業市場如巴士業為例，目前由3間公司經營已經出現了很多問題。試想，如果有數十間公司在香港營辦巴士業務，那麼現在的情況又會怎樣呢？我們會看到，即使在非繁忙時間，也會有不同公司走同一條線的十多輛巴士，同時“埋站”，因而造成交通阻塞，不同公司的路線指示牌也會充塞行人路。又例如煤氣、電力、電訊業等，要引入更多競爭者才算公平，我們可以想像，每隔三數天，本已狹窄的道路便要被翻開來鋪設煤氣管、電纜和電話線，嚴重影響市民日常生活。自由黨想問的是，由市場力量調節自然產生的寡頭壟斷情況，究竟有何不妥當呢？假如貿貿然開放市場，可能導致惡性競爭和經營困難，影響整體服務。政府固然應鼓勵競爭，但切忌規管太多，令業界欠缺靈活性或令市場出現惡性的競爭。

自由黨認為，由於個別商業領域可能存在支配市場的現象，政府應按個別行業的實際情況，決定是否引入競爭，無須訂立一條全面影響營商的法例。外國經驗也顯示，訂立全面的公平競爭法後，商業糾紛和訴訟的數目和規模都會大幅增加。這類訴訟很多時都是由政府提出檢控，亦即是表示政府要投入大量資源。此外，營商成本亦會增加，這些成本最終也會轉嫁到消費者身上。因此，在目前經濟環境下，全面立法未必是最理想的做法。

議案又提議成立一個公平競爭委員會，一個有實際調查及仲裁權力的組織。自由黨重申，促進競爭無疑是好事，但是成立一個權力極大的組織，會不會引發太多不必要的爭議和訴訟呢？況且，商界不斷創新及改進的經營手法和宣傳策略，目的只是要提高銷售額和提升服務水平，並非要“反競爭”。貿然讓委員會集擁各項大權於一身，如果缺乏適當的制衡，很可能會削弱投資者的信心。

事實上，近年來，很多行業的競爭已經越來越激烈，經營環境十分困難，政府不應再“火上加油”，反之，應改用較為溫和的方式鼓勵競爭，例如鼓勵業界自行制訂守則。香港總商會轄下的“香港服務業聯盟”也建議，政府和業界緊密合作，成立促進競爭的組織；並擴大競爭政策諮詢委員會(COMPAG)的組成，加入更多商界和公眾的成員，增強認受性。

總括而言，自由黨認為政府無須訂立全面的公平競爭法，但可在不妨礙個別行業競爭的情況下，適當地引入促進競爭的措施，這才是最能夠平衡商界和消費者利益的做法。自由黨對梁耀忠議員的原議案是有所保留的。謝謝主席。

勞永樂議員：主席女士，我們的社會的確有很多不同環節均缺乏公平競爭，結果造成壟斷。

梁耀忠議員在議案中提及的只是部分的例子。如果我們細心留意，其實我們的社會不僅在工商企業的領域出現不公平競爭，公營部門同樣使出不公平競爭的技倆來扭曲市場經濟。尤甚者，它們是利用公帑作為“競爭籌碼”，製造價格上極大的差異，或將本來是全港市民應能共同享用的公共資源，例如土地，作不公平分配，爭佔市場，以保住機構的利益，結果便令公共開支大幅上升，直接導致即將出現的龐大赤字。

將這些服務由政府直接提供，轉而由政府以外的公營機構提供，部分的目的是要這些服務的提供者擺脫政府架構的約束，更靈活地營運，更能夠滿足使用者的要求，以及更能配合市場的形勢。

這種營運方式，在牟利私營商業機構而言，當然是百分之一百正確。能滿足消費者，能配合市場形勢，他們的顧客自然越來越多，為機構和股東所賺取的利益亦越來越大。

私營商業機構更有理由用各種的方法來刺激消費者的需求，增加消費，提高機構營業額和利潤。

至於這些私營機構怎樣運用資源，它們的行政人員須向董事局負責，而董事局亦要向股東負責，這種問責制度是要確保股東能賺取最大的利益。向這些私營機構作出借貸的信貸機構，對它們的財政穩健亦非常關注。財政如不穩健，要借錢做生意時便會有很大困難。

因此，私營機構有極大的誘因以實行知慳識儉，為股東的最大利益服務。

相對之下，很多公營機構的資源是公共資源，這些資源可能是公帑，亦可能是土地。很多時候，它們無須借貸便能獲得資源。它們亦無須向貸款機構負責。與此同時，它們亦無須向股東負責。正由於這個原因，部分公營機構的知慳識儉意識不強，反之好大喜功的文化倒不弱。這些公營機構的董事局成員，往往是身兼十數職的社會知名人士，而且他們只屬義工，對監管公營機構管理層所起到的作用非常有限。

在資源無須自行借貸負擔，以及在缺乏有效監管下，這些公營機構便變成了一個又一個的獨立王國，這種情況在負責一些非常專門服務例如醫療的公營機構中尤為顯著。

獨立王國的共通特性就是不斷把王國的版圖擴大。王國越大，獲得的公共資源便越多，所有職級的職位便會越多，權力也越大。這都是公營機構事事以機構自身利益為先的最大誘因。

在香港經濟飛漲、資源充裕的時候，這些機構以大量公共資源扭曲市場秩序的效應未必十分顯著，但當經濟進入較長的調節期時，這些機構就變成一艘又一艘阻礙航道、又大又行駛緩慢的船，使有能力行駛得較快的小船無法前進，即窒礙了香港經濟活力，減慢了經濟復甦的速度。

香港的公營醫療就是一艘這般大的船，在這艘大船的航道之內，私營醫療的小船不但無法前進，不少小船更被大船所捲起的巨浪弄翻。

年前，醫院管理局（“醫管局”）花費在資訊科技上的資源運用已備受社會質疑，日前審計署署長亦批評醫管局在購買儀器上浪費資源，以致有關的監管機制備受立法會議員和社會各界質疑。這正好反映出監管這些公營機構的困難。

雖然公共收入減少，醫管局所獲得的撥款預料不會再有太大的增幅，但這現實並無改變部分局內人士不斷擴大版圖的野心。最近有不少要在醫管局內擴大提供私營醫療服務的醞釀，企圖將私人資源吸入公營機構。這種做法，只有醫管局才是贏家。

以公帑建設醫療機構，建立品牌，然後優先為願意付出私人醫療收費的人士服務，對大部分不能付出私人醫療收費的市民，並不公平，所以他們會是大輸家。

以公營醫療的財雄勢大來兼營私營醫療服務，私營醫療將會迅速消失，私營醫療亦因此變成大輸家。

全港醫療不論公營和私營，最終會由單一機構壟斷，市場和納稅人在無其他選擇下便只好任由魚肉。整個社會都變成了輸家。

因此，壟斷帶來可怕的，不只限於超級市場，更會因壟斷而令人感到可怕的，就是打着為市民服務的招牌，而變得越來越大的公營機構、形形色色的獨立王國。因此，任何反壟斷法，也必須包括規管公營機構。

本人謹此陳辭。

MR ABRAHAM SHEK: Madam President, Hong Kong's strength lies in its free economy. Ensuring a level playing field in Hong Kong is a paramount key to our continued economic success and for overcoming the present global economic downturn.

The best way to promote competition is to allow free market operation. We should adhere to the free market principle which has long been practised here. We must keep intervention to the minimum and must not adopt legislative control lightly, unless there are market distortions or abuse of dominant position in individual sectors which impair free flow of trade.

The non-legislative approach does not mean that market freedom is not under proper protection in Hong Kong. In 1998, the Government has adopted a competition policy. In the policy statement, the Government pledged to take administrative or legal steps as appropriate to remove unfair trade practices.

An all-embracing law on competition will only take away this flexibility of adopting appropriate measures in individual markets. The Government should be allowed to decide on the best approach — whether it is self-regulation, administrative measures or legislative control — to deal with free-trade violations in different sectors. A comprehensive competition law will likely be an overkill — doing more damage than good to the business environment and to the general health of our economy. Premature openings of established markets may drive some businesses to their closure and thousands of workers out of their jobs. It will be the community that suffers eventually.

Since 1997, the Government has set up the Competition Policy Advisory Group to track cases of unfair competition. The Consumer Council also works as the other watchdog for the Government to keep track of restrictive business agreements and market abuse. I believe that the pair, working under the framework of the competition policy, is effective enough in guarding and promoting the free market principle in Hong Kong.

Even without a competition law, the Government has enough power to open up restrictive markets. This year, we have seen the government-initiated deregulation of bank interest rates. Soon, the Government will remove the 0.25% minimum charge for stock transactions, not to the favour of the Honourable Henry WU here. All of the above are done without a competition law.

Hong Kong is a small place, and a degree of concentration in certain markets is inevitable and not unreasonable. The question is whether such concentration leads to abuse. In the sectors of electricity supply, gas supply and supermarkets where there is such concentration, consumers generally benefit in terms of price and varieties of goods or services. In my view, these markets still provide room for healthy competition despite the presence of market domination.

- In such domains as power supply, gas and petroleum products, factors such as economies of scale, substantial investment and so on, make it more efficient to have only one or a few operators. Acting on consumers' welfare, the Government has devised an asset-based profit control scheme in the power supply market. In the highly competitive petroleum market, the Government has been encouraging suppliers to exert self-regulation in price adjustments.
- In the supermarket sector, the presence of two major supermarkets does not deter newcomers from entering the market. Carrefour, the French supermarket giant, and AdMart, the home delivery retailer, have freely entered and left the market based on their own business decisions.
- In the container terminal business, the incumbent operators have invested substantially in land and port facilities. Their commitment has upgraded Hong Kong's container service to a world-class level and their operations employ thousands of workers. Their positions in the market, however, are always under challenge. Competition is intense from other ports in this region and around the world. It is keen competition, not abuse of market domination, which keeps potential newcomers from entering the market.

The Hutchison Group might not be welcome by many people in Hong Kong, but it has been welcome by the governments in China, the United Kingdom and Panama, to name but a few. We must not drive such operators out because they are providing thousands and thousands of jobs in Hong Kong.

However, there are markets where the Government itself has erected anti-competitive measures. It is these measures which need to be removed by the Government.

- In the market of public transportation, the two railway operators have enjoyed dominant positions over other competitors under the Government's preferential route planning exercises, such as allowing no other forms of transportation to run on the same route where a railway is already serving. Clearly, this government-created unfair competition is not in line with the Government's non-interventionist competition policy.
- In the housing sector, the Government has been using the supply of Home Ownership Scheme units as a tool to intervene in the property market. If the Government strictly adheres to the fair competition policy, it should stay away from further intervening in the private property market. Instead, it should focus on the provision of public rental housing flats.

Proponents of an all-embracing competition law and a competition authority should also take into account the legal and administrative burden imposed by such measures. Considering that unfair trading practices are always difficult to substantiate or prove with evidence, is it worthwhile to ask the taxpayers to pay for the legal and administrative costs? The answer is clearly no. The proposed competition law will only deter people from investing in Hong Kong. Are we prepared to push investors to other overseas markets which will then affect our economic prosperity and job opportunities? I am not overstating the case. A competition law can be a real harm to the long-term economic development of Hong Kong.

Thank you, Madam President.

馮檢基議員：主席，香港政府一直奉行積極不干預的經濟政策，希望將香港營造成為一個高度自由競爭的地區。學者（林本利博士）指出：經濟自由並不同公平競爭。因此，雖然香港奉行自由市場經濟，但也不等於沒有不公平的競爭情況在香港出現，這一點是值得政府留意的。

所謂不公平競爭，簡單來說便是市場失去了足夠的競爭條件，或是參與者不能在公平的環境下經營。因此，足夠的競爭條件及公平的環境便是公平競爭的兩個重要元素。不公平競爭的存在，很容易造成壟斷的情況，產品的價格會被某些大企業和財團所操控，自由市場的自動調節機制亦會告失效，

最終受害的也是普羅大眾。因此，當社會存在不公平競爭的時候，政府實在有需要介入，以保障社會整體的利益。以美國為例，微軟公司（“微軟”）將其公司產品視窗及瀏覽器一併出售，藉此擴大市場佔有率，結果美國司法部以反壟斷法控告微軟，最後成功維持軟件市場的競爭，防止微軟壟斷市場。這便是一個有力的例子，足以說明維護公平競爭的重要。

反觀本港，我們亦不難發現不公平競爭的存在，如中流作業壟斷了市場，貨櫃車司機在中流作業商會壟斷的情況下，便被迫付 40 元的附加費；在數碼港批地的事件上，政府亦沒有舉行公開競投便將合約批出，批地的過程完全缺乏競爭，同時也阻止了其他公司參與競投的機會。香港的電力公司亦擁有專營權，但它卻在有盈利時仍想加價，消費者在沒有其他電力公司可選的情況下，亦被迫無奈的接受。電訊業早前透過協議，共同向全港所有手提電話用戶收取附加費，這種做法便是破壞了市場上公平競爭的例子，消費者如果要繼續使用手提電話，也只得接受這種變相加費。這些例子證明香港這個奉行自由市場經濟的地方，由於缺乏競爭及公平競爭環境，因而出現一些不公平的情況，這在在須政府協助，以求改善這種情況。

其實，公平競爭能令社會得到很多好處。在公平競爭的情況下，企業會對其管理質素、營運方式和產品品質等不斷改良，以維持在競爭的過程中，取得更高的銷售量，對社會發展和大眾利益來說，這種情況對我們是非常有利及重要的。在香港，有電力公司因錯誤估計未來電量的需求而作出錯誤的投資，最終將代價轉嫁至消費者身上，從而提出加價。在一個公平競爭的市場下，這些情況是絕對不會發生的。

外國政府已看到了這些不公平競爭帶來的禍害，以及公平競爭對社會的益處及重要性，並已制定機制及法例以維護市場的公平競爭，特區政府是否也應該在反不公平競爭的原則下“多走一步”呢？

我謹此陳辭，支持議案。

陳鑑林議員：主席女士，公平競爭不能單以價格來衡量或比較，因為服務條件及質素等非價格競爭因素都會影響市場的競爭環境。況且，每個行業的運作模式和經營環境也不同，在衡量市場競爭的時候，便要有不同的考慮。在未有就每個行業的現狀分別進行深入分析前，便說在經濟領域上存在不合理支配市場和不公平競爭現象，我們是不能苟同的。

事實上，有很多行業在現行法例下並沒有專營權，任何人也可以進入市場。只要有資金、有技術、有好的產品、有吸引的價格和有好的服務水平，便可以在法例下得到人人平等的對待，可以在市場分一杯羹。只是由於某些設備的投資非常龐大，政府為了吸引投資者經營，才會在某程度上給予利潤保障，即美其名為“利潤管制”。市場是否公平，主要視乎市場的自由度和公平參與的機會，而絕非梁耀忠議員口口聲聲所說的某些集團或家族經營某些行業這樣簡單。

市場競爭要達致的效果，是價廉物美、優質服務、高效率及低成本。議案提及電力供應、煤氣、石油產品、超級市場（“超市”）等領域存在支配市場及不公平競爭的現象，其實只是一種偏見和片面的看法。就以超市為例，超市是龐大零售業中的一種經營模式。由於大批入貨，貨品的價格較低；由於店鋪面積大，貨品齊全，應有盡有，加上店內擺設整齊，燈光充足，消費者樂於推着購物車慢慢選購貨品，還可以從中體驗到一種樂趣。超市售賣新鮮蔬果、海鮮；推行格價運動；“你購物、我送貨”，梁議員便認為超市支配市場，有不公平、惡性競爭存在，這是完全錯誤的！為甚麼我們要有市場競爭呢？無非是想提升服務，改良產品，降低價格。誰可以做到，誰便可以佔有市場；做得不好的，便會逐步被淘汰。這是自由市場的自然規律。近期有多間連鎖店及便利店的貨品價格都較超市便宜，貨品琳琅滿目，很受歡迎。這正好說明超市並非一個單一市場，不存在支配市場的問題。

至於易辦事，現時市場的付款方式趨向電子化及多樣化，信用卡、入油卡及八達通等各色各樣。誰先發明，誰先推行，而又安全可靠的，誰便可以佔有市場。市場的佔有率其實亦並非一成不變，如果有一種付款方式更可靠、更方便，收費便宜，服務又好的話，市場當然具有發展的空間。如果梁議員認為“易辦事”支配市場，須加以制衡的話，那麼，八達通是否亦須受到制衡呢？現時我們只要持有八達通卡，便可以乘坐地下鐵路、九廣鐵路、巴士、小型巴士、在停車場泊車，甚至購物，可以說是人人稱便。八達通和易辦事是電子貨幣的新發明，人人皆有選擇用與不用的權利，因此，並不存在支配市場的問題。

梁議員說要制定公平競爭法，實際上是要取消市場的自由競爭；公平競爭政策表面上很動聽，實際上卻是要保護市場的弱者，遏抑強者，這是違反自由經濟原則的。如果說在香港營商沒有公平競爭的話，根本是不瞭解香港市場。

主席女士，民建聯認為政府應該營造一個具競爭和高透明度的營商環境，利用市場力量來改善營運的效益，提供更佳的产品和服務。訂立公平競爭法與否，本身已甚具爭議性，另一個更嚴重的問題是成立執法機構，即公平競爭委員會。根據消費者的建議，公平競爭委員會負責調查、檢控和處罰違法的公司，另設立上訴機制，聆訊不滿委員會決定的申訴，更考慮賦予委員會禁制的權力，令其成為集行政、司法及立法三權於一身的超級監管機構。

不錯，歐美很多國家都有制定公平競爭法，可是，營商者卻經常要疲於奔命，糾纏於不公平競爭的訴訟。事實上，贏家只有一個，便是替他們打官司的律師。公平競爭法及公平競爭委員會已經被認為是市場發展的障礙物。正正因為公平競爭委員會擁有過大的權力，其運作對自由市場及投資者的營商取態，都會構成直接影響。我們始終認為，現在並不是最適合訂立公平競爭法及成立公平競爭委員會的時候。

主席女士，我謹此陳辭，反對議案。

胡經昌議員：主席女士，香港是否有需要訂立公平競爭法及成立公平競爭委員會，的確是一個極具爭議的辯論題目。當然，市場的實際運作不容忽視，“一刀切”的法例有可能限制個別行業的發展空間，但是，任由市場惡性競爭而出現寡頭壟斷的情況，則對相關行業的其他經營者和消費大眾都會造成不公平的影響。因此，一個富彈性和合理可行的公平競爭監察機制是必需的，只是現階段是否訂立公平競爭法例的最適當時機，則仍有所保留。

不公平競爭的營商環境絕對不可助長，要做到合理可行又符合彈性原則的機制，必須按部就班地逐步推行。設立一個公平競爭委員會，是目前實際上可以考慮的第一步。

我認為公平競爭委員會可擔當監察和仲裁者的角色，而各項維護公平競爭環境的準則，必須經過廣泛諮詢才可落實執行。這樣一個監察制度，必須經常與各行業及各階層人士保持緊密聯繫，定期檢討規章細節，確保規定緊貼行業轉型及市場運作的實際需要，才能有效協助行業解除不公平競爭的威脅。

主席女士，不公平競爭的營商環境對個別行業而言，影響是可以非常深遠和無法彌補的。金融服務業目前面對的不公平競爭營商環境，便是最佳的例證。由於銀行可以利用現行法例的“豁免交易商”特殊身份來從事證券買

賣活動，部分銀行為求“搶客”，公然違反行之有效的最低經紀佣金規定，以低於最低佣金收費或現金回贈等多種有違規定的不公平手法，令遵守遊戲規則的中小型證券行面對重大的威脅。

與此同時，在此經濟不景、證券業交投淡靜的苦況下，有關當局如果仍然一意孤行，堅持要在明年4月起全面撤銷沿用已久的最低經紀佣金規則，屆時證券行業內的不公平競爭環境將越趨激烈。在惡性競爭的割喉式減價戰中——我強調是割喉式的惡性競爭，將進一步壓榨中小型證券行的生存空間。難以維持經營的證券行只有被迫裁員，甚至結業收場。可以預見的結局是，在以本傷人——我重申是以本傷人，的不公平營商環境下，中小型證券行會被不公平地淘汰出局而成為犧牲者。戰場上留下來的機構，勢將成為寡頭壟斷的市場主導。屆時普羅大眾的證券客戶只是市場上任由擺布的棋子，不但將失去了現時可以有眾多證券商的選擇，也將失去佣金收費的議價能力，最終同樣成為不公平競爭中的輸家。

然而，一個能夠有效監察市場運作的公平競爭委員會，在這情況下相信便可以發揮作用，在維持市場秩序之餘，亦可避免市民大眾在理論上受惠，但最後也成為寡頭壟斷下的無辜受害人。

因此，我支持成立公平競爭委員會，以維持公平競爭的營商環境。但是，進一步訂立有關公平競爭的法例，我認為現階段並非最適當的時機；硬性地執行有關法例，更可能會令個別行業失去彈性的營商和發展空間。在今天的議案辯論中，雖然我支持成立公平競爭委員會，但對要求政府盡快訂立公平競爭法例的部分，我則不會支持，因此，我將會投棄權票。

主席女士，我謹此陳辭。

劉健儀議員：主席女士，本來我今天並不準備發言，因為自由黨中負責就今天議題發言的是田北俊議員，他稍後會詳細闡述我們自由黨對今天議題的立場。我發言的原因是梁耀忠議員很給我面子，在他的演辭中特別提及我。我希望在此讓大家重溫一下梁議員就中流作業事件的發言。

梁議員說：“整件事的來龍去脈，相信劉健儀議員最清楚，不知她今天會否同意我所言，其實問題的癥結在於李嘉誠集團的壟斷經營，令碼頭泊位永遠處於不足的狀態，收費保持在高昂的水平，從而削弱了香港的競爭力。”梁議員這番話，正正證明很多議員或香港人士由於不理解一些商業運作，所以便將那類商業運作視為壟斷。梁議員對中流作業事件的誤解，是一個很典型的例子。

我希望告知梁議員數點。第一，中流作業商與貨車司機過去 1 年的糾紛，與壟斷或泊位不足完全拉不上關係。事實上，香港碼頭的泊位情況相當健康。首先，我們有 8 個大型碼頭，可供遠洋船隻停泊。其次，我們有很多中流作業商，這些是以短期租約的形式，批給一些營辦處理貨櫃工作的公司。香港不單止有李嘉誠集團的公司，其實還有相當多不同規模的中流作業公司，他們所提供的服務具有相當高的靈活性。如果一些公司沒有足夠資金承投政府的短期租約，甚或長期租約，來經營中流作業，其實也可以使用公眾貨物裝卸區，作出另類的、具靈活性的處理。大家所做的工作其實相同，都是把貨物由岸上搬到船上，只是運作模式不同而已，靈活性是相當高的。因此，行內的競爭相當激烈，大型公司可以和小型公司競爭；小型公司可以和中型公司競爭；中型公司又可以和中型公司競爭，所以不存在任何壟斷情況。

第二，亦不存在泊位不足的問題。即使是泊位不足，也是指可供遠洋船隻停泊的大型碼頭可能不足，所以現正興建九號碼頭。但是，中流作業商已經表示政府無須再撥出額外土地，因為有很多土地現時根本也用不着，而公眾貨物裝卸區也有很多空置泊位。這些情況證明不存在泊位不足的問題。

梁議員亦誤解貨車司機要向中流作業商繳交 40 元費用，是由於壟斷所致。我十分同情貨車司機，亦理解他們對事件的不滿，但問題的根源並不在於壟斷。讓我花一點時間向大家解釋一下現時的整體運作。貨車司機要到某一個中流作業場交收貨櫃，原因並不是出於壟斷，又或太少公司經營中流作業，所以逼於無奈要在那裏交收，而被迫繳交 40 元；其實是貨主每交收一個貨櫃都要經船公司，而船公司是指定使用某一個碼頭的，所以貨車司機便要到那個指定的碼頭交收貨櫃，而不是因為中流作業場不足。因此，如果貨車司機被指定要到某一個中流作業場交收貨櫃，那麼即使有無數個其他中流作業場，那名貨車司機也要到那個指定的中流作業場來交收貨櫃。因此，壟斷情況並不存在。

我明白梁議員關注收費問題。事實上，在自由黨內，我們也經常就這問題爭議不休。大家都知道，丁午壽議員就 THC 昂貴這問題已經不斷發表他的意見。我很理解，從付貨人的角度，THC 是昂貴的；作為一個普通市民的角度來看，我也覺得 THC 昂貴。但是，我們批評 THC 昂貴，是否便能解決問題呢？THC 其實是國際航運協議所訂的收費，是由全世界的航班商討所訂的收費。梁議員可能會對他們自行訂定收費，然後加諸於人這種做法感到不滿；但我想說的是，不滿歸不滿，即使訂有公平競爭法的美國也接受航運業這個慣例，大家對這也可能覺得奇怪。雖然如此，我仍然認為我們要關注 THC 昂貴的問題，尋求方法，勸諭航班改變他們的做法，增加透明度，甚或因世界經濟不景而考慮降低收費，我們要做這些工作。如果只是批評 THC 昂貴，並指這是由於壟斷，這便是自行製造了一個理論，然後找出很多不是事實的理由，來證明這是由於壟斷存在。

梁議員，真不好意思，我認為你對中流作業的問題並不瞭解。事實上，中流作業的問題與壟斷和泊位不足完全拉不上關係。關於梁議員的其他論點，田北俊議員稍後會一一作出回應。

鄧兆棠議員：主席女士，香港是世上最自由的經濟體系之一，較諸不少有公平競爭法或反壟斷法的地方，市場力量的運作更為有效。誠然，跟世界其他地方一樣，獨市經營、寡頭壟斷、競爭不足這些情況，確實在一些行業和領域中存在着。港進聯絕對認同公平競爭和保障消費權益這些原則。不過，要達到這些目標，在現階段訂立公平競爭法和設立公平競爭委員會，並不是最適合和有效的方法。香港現時經濟低迷，首要任務應該是致力刺激經濟和改善營商環境。制定公平競爭法反而會對多個行業帶來深遠的影響，甚至有可能造成過分規管，在營商方面製造不穩定環境。

另一方面，政府近年來在促進競爭方面所作的種種措施，成效是不容否定的，例如成功在電訊市場引入競爭，令消費者受惠。至於其他有待改善的地方，不少工作也正在進行。政府已採取多項使新營辦者加入燃油市場的措施。過去，加油站競投者必須持有特別進口商牌照，或能夠證明獲持牌燃油供應商提供燃油來源保證。由 2000 年 7 月起，這些限制均已撤銷。此外，現有加油站用地的租約屆滿時，當局將不會續期，而會以公開招標方式重新批出租約。至於電力市場方面，機電工程署已在 2001 年 2 月委託顧問公司，就兩間電力公司增建聯網裝置所須處理的規劃、可靠性和後勤支援問題進行詳細研究，以便推進加強聯網一事。同時，經濟局和機電工程署正研究其他地方改革電力市場的經驗，以期為本港市場日後發展定出切實可行的方案。在零售支付系統方面，雖然有缺乏競爭的情況，但金融管理局已經在進行檢討工作。總而言之，政府對於公眾所關注的問題並非甚麼也不做的。

主席女士，個別行業壟斷地位的形成，原因比較複雜，並不是通過一套法例便可解決問題。在市場的具體運作和競爭中，存在着很多灰色地帶，無法具體界定某些市場行為屬合理競爭還是不公平競爭。再者，要瞭解某項業務是否違反競爭原則，並不能夠單以該業務的經營規模或市場佔有率而作決定，須考慮其他因素，例如有否濫用支配地位以限制其他投資者進入市場。當中涉及很多複雜的問題，在現階段由一個公平競爭委員會來決定某行業或某機構是否違反有關規定，並非一個合乎現實環境的做法。港進聯一向支持制訂公平競爭策略，消除不公平的市場障礙，但這一定要和香港的實際情況相結合，避免造成市場混亂。有一個情況我們是不能不考慮的，那便是急劇引入公平競爭法，所造成的惡性競爭可能會令一些大公司找到大幅裁員、減薪的藉口，甚至導致公司結業，這對就業人士反為不利。

主席女士，本人謹此陳辭。

田北俊議員：主席，有關制定公平競爭法的建議，立法會差不多是每隔一兩年便辯論一次。因此，市民與工商界對這個課題均是十分熟悉。

對香港而言，究竟是有公平競爭法好，還是沒有公平競爭法好，可說是有很多不同意見。工商界和自由黨則認為，香港整個營商環境和經濟環境事實上均很特殊。舉例來說，貨櫃碼頭的這個大問題，是政府以高價將土地售予公司作為貨櫃碼頭用途。如果公司是付出了數十億元購買碼頭用地，那麼碼頭的收費自然會是很高。我與丁午壽議員是代表工商界和廠家的，我們十分明白廠家為何覺得收費昂貴，亦明白導致收費高昂的理由，那是因為公司當初向政府買地時，已向政府支付了一筆很大的費用。政府在收取了這筆費用後，當然可將之用於整體財政開支上，於是我們所收取的利得稅和薪俸稅便可以較其他國家為低。可是，單在公平競爭這個課題上，是否便可以這麼容易將整個經濟模式分得清楚呢？我覺得未必可以。

世界上很多人覺得，在香港和新加坡這兩個經濟體系做生意是最自由和最有競爭力的，但這兩個地區均沒有制定公平競爭法。如果真的制定公平競爭法，又能否達到我們想達到的目的？我覺得未必可以。

梁耀忠議員在議案內提出了數個項目，例如電力供應便是一項龐大投資，卻只有兩間電力公司經營。我們是透過利潤管制計劃對兩間公司進行監管，而每隔兩年便會檢討一次。對於這麼大的投資，只有一兩間公司經營，看來當然好像是壟斷，但開放市場是否便一定是好的呢？政府遲早會舉出加州電力市場最近大停電的例子。加州由於開放了電力市場，於是有數百間公司加入電力供應市場。不過，這對市民又是否一定有益處呢？

香港雖然沒有公平競爭法，但人人都可以經營超級市場，只是礙於競爭力有所不逮，於是便大多數由兩間大公司經營，這是否存在着不合理地支配市場的現象呢？資本大、生意大、薄利多銷，市民其實是受惠的，我們又是否應該支持它們繼續做呢？

有人會說，在公司壟斷了市場後，便會不斷加價，最後是市民受害。不過，香港現時還未到達這個地步。如果一間公司壟斷了某個行業，開始加價時，相信便會有其他競爭者加入。周刊是其中一個例子。我們可以看到，很多周刊是經營得很辛苦的。再看看流動電話，數碼通和 **Sunday** 到現時為止仍在虧蝕。因此，我們覺得香港政府的政策是，當某個行業須予以檢討時，政府便會處理該行業的問題，逐一解決。事實上，最近很多同事亦提到，無論是律師費、銀行的利率及收費或股票經理佣金，社會上都不斷有壓力，令這些行業出現競爭，使收費不斷下調。這些情況正在發生，而且是市場力量所引致。我們並不須有公平競爭法，亦沒有一個所謂的公平競爭委員會出來

主持公道。這些委員會如果只有一個“講”字，沒有實權，好像便沒有意思，但如果是有實權，便會變成是仲裁，這又是否恰當呢？是否會令律師可以代表各方面大打官司？打官司的費用遲早也會轉嫁到社會上的用家身上，因此我們覺得這並非好事。

主席，如果我沒有記錯，李華明議員在97年1月曾提出相同的議案；在99年1月，當時的李永達議員也曾提出同樣的議案。我覺得某類公司、某些商界看到立法會年年討論這個議題，可能會促使它們在所屬行業中研究如何提高效率和降低成本，讓商界和大眾市民均可受惠，這也是有點建設性的。

我覺得進行這項辯論是一件好事。讓我在此舊事重提：自由黨覺得，縱觀世界上這麼多個國家，整體而言，香港這個自由經濟體系的公平競爭絕對是運作得非常好。雖然香港沒有公平競爭法，也沒有公平競爭委員會，但以現時來說，我們在處理大部分問題上的表現均是很好的。

在香港，我們有6間較大規模的公司經營石油產品。事實上，我也覺得它們的油價定得很高，但它們卻說佔去收入最大部分的是政府稅收。舉例來說，以1公升汽油售價為10元計算，其中有6元是政府稅收，而在餘下的4元中，有1.5元是租金，所以它們其實只是賺取2.5元，不算太多。如果多引入10間公司，變為16間，汽油在香港的售價也不會便宜多少。自由黨覺得，整體而言，我們不斷提出這個問題，不斷進行辯論，其實也是好事。可是，我們今天仍不會支持制定公平競爭法和成立公平競爭委員會。謝謝主席。

李卓人議員：主席，香港人其實也頗“幸福”，因為有數個家族與財團，幾乎為港人的每個生活環節也安排得妥妥當當。這數個家族與財團不單止替港人選擇了行政長官，選了一個“香港摩西”帶領港人北上釣魚，還照顧了港人的衣食住行。

從早上烘一塊多士作為早餐開始，我們便可以體會到這數個家族與財團的照顧，對我們真的是無微不至。麪包是在由某個家族經營的超級市場購買，多士爐當然是經由同一個家族經營的貨櫃碼頭，“多、快、準”地運到其家庭電器連鎖店，而那麼神奇的可以將一塊“軟稔稔”的麪包變為“卜卜脆”的多士，也要多得同一個家族為我們源源不絕供電。當然，我們可以在那麼舒適的房子裏享受早餐，亦要多謝這個家族擁有的發展商，替我們“包辦”了物業管理。

吃過早餐離家上班，乘搭的升降機是由一間公司提供“全套售後服務”，零件獨家發售。我們駕駛的歐洲房車，是由代理提供“獨一無二”的維修保養服務，普通車房可能連維修手冊也沒有。為了讓我們可以專心駕駛，不用分心記那麼多數字，數間體貼的油公司便替我們定了一個“超穩定”的油價。

主席，在香港，確實有個別公司在某些行業有過高的市場佔有率，而這些行業均與市民的生活息息相關。我們今天要求制定公平競爭法，是因為市場佔有率過分集中，便會造成一個很大的誘因，誘使個別公司透過合謀定價、分割市場等手法謀取暴利。可是，大家請留意，我們現時所討論的公平競爭法，並非針對市場佔有率。市場佔有率高並不是罪過，只是如果一間公司有較高的市場佔有率，便等如吹哨子一樣，大家應該提高警覺，留意一下會否因為市場佔有率過高而出現合謀定價的情況，又或會否在因為市場佔有率過高而導致的壟斷情況下，令有關公司運用某些手法使其他經營者不能進入市場。我們覺得須對這些事情作出監察，但卻並非針對市場佔有率過高的情況。我們要有一隻“看門狗”，監視市場的情況，但很可惜，政府一直拒絕訂立公平競爭法，令“看門狗”淪為一隻只懂吠的“門口狗”。所以，我們只是間中聽到高官“出口術”，呼籲油公司減價，但“看門狗”是沒有了最重要的鼻與牙：沒有鼻子是指政府無辦法對可能違反公平競爭的行為進行調查，而沒有牙則是指對違反公平競爭的行為作出懲罰。

主席，其實不單止我們要求政府制定公平競爭法，即使是一些政府很尊重的國際組織或機構，也有同樣的要求。政府一向很重視國際貨幣基金組織(IMF)對香港的評價，每當IMF讚揚香港時，特區高官都會第一時間“彈”出來表示歡迎，但當有IMF執行董事明確敦促政府考慮設立公平競爭法時，我們的高官卻“當他們無到”。

去年3月，IMF根據《國際貨幣基金組織協定》第四條發布了工作人員報告，當中提及香港應注意內部競爭的問題，尤其是沒有對某些未有受到特定規則或條例規範的行業定出實質處罰，特區政府須注視公司有否從事反競爭活動，並且敦促政府考慮訂立正式的公平競爭法。今年3月，IMF舊事重提，在報告內引述消費者委員會指出，由於香港未有制定公平競爭法，政府難以對違反競爭進行調查，IMF執行董事再次敦促政府全面檢討香港的競爭政策，當中包括考慮制定公平競爭法。

除了IMF外，上月在多哈召開的世界貿易組織(“世貿”)部長級會議，亦同意在舉行下次會議之前，繼續研究競爭政策這項議題，特別針對“卡特爾”的法律條文。顯然，制定公平競爭法是一種國際大趨勢。很多時候，政

府在向我們解釋須推行一些新政策時，也會很強調那是國際大趨勢，但在這個問題上，政府的態度卻是兩樣。明顯地，制定公平競爭法已不單止是國際大趨勢，連世貿或 IMF 這些國際組織也在討論，還希望推動香港朝着這個方向前進。

主席，為何政府不斷強調促進市場競爭，但卻一直拒絕制定公平競爭法呢？甚至在一些政府很尊重的國際組織或機構都開了聲，政府還是無動於衷呢？大家不妨想一想，如果真的制定公平競爭法，哪些公司的市場佔有率會超過調查觸發點或吹響了哨子呢？如果成立公平競爭委員會執行公平競爭法，哪個會是該委員會最先邀請提供營運資料的呢？大家也知道，上星期舉行了市值超過 1 萬億元的支持董建華先生連任大會，只要看看坐在首數排的人，自然便可看到答案。誰會最先受到邀請呢？便是那些坐在首數排的財團代表。董建華先生靠他們支持連任，不敢對他們採取任何行動；政府拒絕制定公平競爭法，不單止是官商勾結，簡直是財閥治港的結果。

主席，經濟壟斷已導致政治壟斷，而政治壟斷又進一步鞏固經濟壟斷。政治權力被少數人壟斷的苦果，只要看一看今次行政長官選舉的鬧劇，香港市民應該很清楚。我希望市民亦會明白。

謝謝主席。

MR BERNARD CHAN: Madam President, we all like to think of Hong Kong as a free market. But for some time, I have been hearing complaints about cartels, collusion, monopolies and other anti-competitive business practices. In particular, I hear and read about such complaints from foreigners living in Hong Kong, from overseas commentators, and from Hong Kong people who have lived overseas.

To me, this suggests that we do have a problem. Or, at least, lots of people believe that we have a problem. Either way, surely, is a threat to our reputation.

It is true that parts of our domestic economy are very open. Certainly, the general insurance industry is intensely competitive, with the sector as a whole making an underwriting loss year after year. The old monopoly on long distance telephone calls has come to an end, and consumers have benefited enormously. The banking industry is very open, and is becoming more so.

It is also true that we have a very small domestic economy. And perhaps it is normal for some sectors to be dominated by a small number of players with similar prices and products. So we might be able to excuse the limited choice of supermarket chains or petrol companies.

However, not everyone takes such a liberal view of the situation. And, to them, the lack of a competition authority is proof that we have a problem. To them, it looks as if the Government favours producers over consumers.

As well as the sectors mentioned in this motion, we could also talk about the law against parallel imports passed by this Council. We can now see, looking back, that this measure was basically designed to squeeze the consumers. Is it any wonder that people go shopping in Shenzhen, or buy pirated discs?

We could talk about the legal profession and the medical profession, both of them are expensive and lacking in price competition. We could even talk about the fact that the Government has cornered the market in hospital services and in affordable homes.

In fact, wherever you look in Hong Kong, you see someone who is afraid of competition. It is as if no one here had ever heard of globalization.

Madam President, if we do not need a competition authority, let us start to get a better deal for consumers — just like our counterparts in the United States and the United Kingdom. And then, we will be one step closer to being a "world city".

Thank you.

主席：是否有其他議員想發言？

（沒有議員回應）

經濟局局長：主席女士，多位議員剛才就議案發言，對促進政府盡快訂立公平競爭法或成立公平競爭委員會，提出了很多不同的意見。政府的立場十分明確，我們的政策也是貫徹一致的。儘管我們沒有計劃訂立公平競爭法，我們仍是有競爭政策的。

政府已經多次公開解釋，政府的部門應該提倡及維持競爭，但促進競爭只是一個過程，政府在競爭政策方面的目標，是提高經濟效益及促進自由貿易，從而惠及消費者。我們致力促進競爭，正是為了這個目標。至於做法方面，我們則認為訂立公平競爭法並不適合香港的環境。所謂經濟效益，便是指有效率地分配有限的資源，以期令整體社會在可能範圍內獲得最大的經濟得益。有效地分配整體的社會資源，責任不應該落在個別機構或經營者，也不一定落在政府部門身上，而是要靠自由運作的市場力量，達到競爭。透過競爭，我們便能將一些缺乏效率的經營者淘汰。

剛才就上一項議案進行辯論時，大家都瞭解到，因為物流業在香港面對周圍環境的競爭，所以我們便要討論如何提高我們的競爭能力。在香港這個自由環境下，我們也應該讓營商人士有足夠空間接受挑戰，讓他們有誘因提高效率。因此，我們覺得競爭政策是不能夠偏離依賴市場機制這個原則。

有數位議員促請政府採取行動，糾正某些市場現象，而議員所針對的，是所謂壟斷或議案所指的不合理地支配市場的現象。可是，究竟甚麼才算是支配市場呢？在美國的法庭，足以構成壟斷定義的，可能是指有 85%的市場佔有率；至於歐盟，其定義則可能是指有 40%至 50%市場佔有率，在巴西的法例裏，可能是指低至 20%的市場佔有率。即使有人認為香港應該釐定一些所謂支配市場的神奇數字，又有甚麼具體意義呢？市場佔有率的增長，是很多經營者合理的期望。正如我剛才解釋，能夠在自由市場內成功淘汰其他經營者，往往便是最具競爭力，能夠有效運用資源、滿足消費者。如果只執着於市場佔有率，便要限制或禁止這些業務的拓展，這又是否一個充分理據，是否便能保證有更大的經濟效益呢？

支配市場的定義既然是缺乏客觀的劃一標準，那麼，合理或不合理地支配市場，便不可能是單以有關業務的經營規模，或其經營者的數目來決定。所以，我要重申，一些所謂預設的市場，甚至是計劃經濟的理念，是有違我們一向奉行和令香港取得今天成就的自由經濟原則。況且，如果我們只是以個別經營在某段時刻佔有某個市場的情況，便斷言有市場壟斷，這便是對“競爭”一詞的一個非常狹義理解。

我同意陳鑑林議員的意見。以“易辦事”系統為例，它其實只是眾多個可以互相取代的零售支付系統之一。在氣體市場方面，無可否認，香港中華煤氣有限公司是較供應石油氣的公司有較大的市場佔有率，但兩者其實也有跟電力公司爭奪能源市場。大家可以看見，電力和氣體公司是怎麼落力推銷它們的電熱水爐和氣體熱水爐，由此便可知道其實是有競爭存在的。有議員質疑任由市場汰弱留強，即使初期真的能夠提高經濟效益，但在成功支配市場後，經營者的規模恐怕已經是大至令有意競爭的人，雖然看見有豐厚利益，但也未必擁有巨大資本加入競爭。我認為這些憂慮是高估了本地市場的

規模。有議員也提出，在今天國際市場日益一體化的時候，香港的市場可能只是跨國投資的一個小部分。

有議員提出純粹的自由經濟體系，可能有其不足之處，否則，政府亦無須介入個別市場，扮演監察角色，甚至擔任貨品及服務提供者的角色，作出糾正。政府的競爭政策，並不等於完全不干預或不介入，政府的做法是在認為某一項經濟活動違反了競爭時便會介入。多位議員也提到了電訊市場現時的情況。同時，政府也瞭解到，我們要平衡競爭政策和其他政策。我們會作出考慮，要有審慎的監管，同時要顧及服務的可靠性、社會服務的需求和安全的規定。至於醫療服務，亦是政府須扮演積極角色的一個例子。

正如何鍾泰議員剛才說，市場現象是非常複雜和多變的。引入“一刀切”全面性的競爭法，是否便是維護公平競爭的最佳方法呢？我覺得大家常常認為立法便可以解決問題，這是有點誤導大家。我想指出，公平競爭法並非靈丹妙藥，其本身也存在着很多缺點。要斷定甚麼才是合理、準確及適用於各行各業監管範圍的規則相當困難。過於空泛的大原則和規則會有很多灰色地帶。過於仔細的規範，又未必能夠照護各行業市場的特性和發展程度，亦很容易會造成矯枉過正，扼殺了創意和打擊企業精神的情況。

正如張宇人議員說，執行反壟斷法，是須有專門人才和規模龐大的組織來支持。至於甚麼才是不合法，又須由另一個組織確定，或是營商者同時須聘請法律顧問向他們提供意見。持久的法律訴訟個案可能會不斷增加，因為被告人為了維護本身利益，往往會提出強烈反駁。這又是否我們耗費社會資源，令經營成本上升的其中一個憂慮呢？這最終可能只是加重了消費者的負擔，而市民的實際得益卻成疑問。

事實上，議案所提出的競爭法只是維護公平競爭的其中一個方法，但卻不一定適合香港這個如此自由的經濟體系。正如我剛才說，不引入全面性的競爭法，並不代表我們不尊重競爭。其實，我們的競爭政策已經有靈活的彈性，令政府的政策部門可對個別行業採取適當措施，激勵和提高該行業的競爭。我也不想在這個機會逐一對個別行業進行詳細分析。我很多謝劉健儀議員剛才解釋了中流作業問題的關鍵。

說了這麼多，我想提出最重要的一點是，以香港經濟現時的发展來說，我們是否要加添營商環境的負累，令營商的價格提高呢？如果大家認為是需要訂立公平競爭法，便會為我們的消費者帶來更大的損害。謝謝主席女士。

主席：梁耀忠議員，你現在可以發言答辯，你還有3分12秒。

梁耀忠議員：主席，多謝多位同事提出了很多意見和觀點。有些同事提出的一些看法，更令我大開眼界。無論怎樣，我是很多謝田北俊議員，因為他提出了一點我認為是值得留意的。他說由於我們多次討論這個議題，已令某些行業和機構關心到制定公平競爭法的問題，使他們收斂了某些營商行為。換言之，田議員客觀上也同意香港今天確實是出現了某些壟斷競爭的情況，因此我認為確有需要制定公平競爭法。

聽過局長剛才的發言後，我覺得其中實在是充滿了矛盾的。她說香港有競爭政策，但無須制定公平競爭法，因為法例可能會造成很多限制。既然訂有競爭政策，便是認為香港現時可能存在着不公平競爭的情況，否則也無須制訂競爭政策。正如某些同事說，如果完全是自由市場，便甚麼也無須做，無須訂定政策，任由市場發揮便是了。所以，我覺得大家客觀上是同意有這個問題存在，只是大家不敢面對和針對立法而已。大家對訂立法例可能是有所誤解。其實，大家只要明白一件事，立法並非針對有良者，而是針對無良者，這一點是大家也應同意的。換言之，我們不是針對好人，只是針對壞人，所以才要立法。在座多位議員也沒有犯過姦淫虜掠的行為，難道我們便無須制定法例規範這些行為嗎？我們看到某些行業或機構出現了這個現象，為了防止和限制它們，於是便須制定這法例，但卻不等同會因此限制了人們進行一般的良性競爭。我們不反對良性競爭；這法例是針對不良性的競爭，特別是壟斷性競爭。這正正是這項議案所針對的。

有些同事說，如果制定了公平競爭法，他們擔心有些商人可能會撤走在香港的業務，造成失業問題。我是最擔心失業問題的。現時的失業問題已令我們十分頭痛，但我覺得有很多其他問題還是要面對的。其實，不少國家已制定了公平競爭法，但當地的連鎖店有否消失呢？我們可以看見連鎖店仍然存在，所以，我覺得那些同事的說法實在站不住腳，只是在嚇人而已，事實並非如此。只要經營者遵從正常運作，我想應該是沒有問題的。

主席，我覺得我們不能以偏概全，而應該綜合來看這個問題。主席，我謹此陳辭，提出議案。

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

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

梁耀忠議員起立要求記名表決。

Mr LEUNG Yiu-chung rose to claim a division.

主席：梁耀忠議員要求記名表決。表決鐘會響3分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

Functional Constituencies:

張文光議員、陳智思議員、單仲偕議員、羅致光議員及勞永樂議員贊成。

丁午壽議員、田北俊議員、何鍾泰議員、李家祥議員、呂明華議員、周梁淑怡議員、許長青議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、黃容根議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、石禮謙議員、張宇人議員、葉國謙議員及劉炳章議員反對。

胡經昌議員棄權。

地方選區及選舉委員會：

Geographical Constituencies and Election Committee:

李卓人議員、李柱銘議員、李華明議員、涂謹申議員、梁耀忠議員、黃宏發議員、楊森議員、劉慧卿議員、司徒華議員、陳偉業議員、馮檢基議員及余若薇議員贊成。

陳鑑林議員、曾鈺成議員、劉江華議員、蔡素玉議員、譚耀宗議員、鄧兆棠議員、朱幼麟議員、吳亮星議員及劉漢銓議員反對。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 23 人出席，5 人贊成，17 人反對，1 人棄權；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 22 人出席，12 人贊成，9 人反對。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布議案被否決。

THE PRESIDENT announced that among the Members returned by functional constituencies, 23 were present, five were in favour of the motion, 17 against it and one abstained; while among the Members returned by geographical constituencies through direct elections and by the Election Committee, 22 were present, 12 were in favour of the motion and nine against it. Since the question was not agreed by a majority of each of the two groups of Members present, she therefore declared that the motion was negated.

下次會議

NEXT MEETING

主席：我恭賀各位議員能於午夜前完成今天所有的議程項目，並祝願大家有一個快樂的假期。本會在 2002 年 1 月 9 日星期三下午 2 時 30 分續會。

立法會遂於晚上 11 時 36 分休會。

Adjourned accordingly at twenty-four minutes to Midnight.

《2001 年九廣鐵路公司（修訂）條例草案》

全體委員會審議階段

由運輸局局長動議的修正案條次建議修正案

3(3) 在建議的第 3(2A)條中，刪去“所委予或”而代以“授予他們及”。

新條文 加入 —

“3A. 加入條文

現加入 —

“6A. 出席立法會

立法會轄下的委員會及小組委員會均可要求主席及行政總裁出席立法會委員會及小組委員會的會議，而他們須遵從該等要求。主席及行政總裁須回答立法會議員在會議上提出的問題。”。

《2001 年九廣鐵路公司（修訂）條例草案》

全體委員會審議階段

由鄭家富議員動議的修正案

條次

建議修正案

6 刪去第(1)款而代以 —

“(1) 附表 1 現予修訂，加入 —

“4. (1) 在符合第(2)節的情況下，公司就與下述事項有關的事宜而作出的任何決定須經行政長官預先批准 —

(a) 委任公司行政總裁，包括該項委任的條款及條件；

(b) 將公司行政總裁停職或免職。

(2) 行政長官須就與委任行政總裁的條款及條件有關的事宜諮詢立法會。”。

6 加入 —

“(1A) 附表 1 現予修訂，加入 —

“4A. 行政總裁的薪酬，包括薪金及其他福利，須於公司年報刊登。”。

KOWLOON-CANTON RAILWAY CORPORATION
(AMENDMENT) BILL 2001

COMMITTEE STAGE

Amendments to be moved by the Secretary for Transport

<u>Clause</u>	<u>Amendment Proposed</u>
3(3)	In the proposed section 3(2A), by deleting "所委予或" and substituting "授予他們及".
New	By adding -

"3A. Section added

The following is added -

"6A. Attendance at the Legislative Council

The committees and subcommittees of the Legislative Council may request the Chairman and the Chief Executive Officer to attend its meetings and they shall comply. The Chairman and the Chief Executive Officer shall answer questions raised by the Members of the Legislative Council at the meetings."."

KOWLOON-CANTON RAILWAY CORPORATION
(AMENDMENT) BILL 2001

COMMITTEE STAGE

Amendments to be moved by the Honourable Andrew CHENG Kar-foo

<u>Clause</u>	<u>Amendment Proposed</u>
6	<p>By deleting sub-clause (1) and substituting -</p> <p>"(1) The First Schedule is amended by adding -</p> <p>"4. (1) Subject to sub-paragraph (2), any determination by the Corporation of a matter relating to -</p> <p>(a) the appointment to the service of the Corporation of the Chief Executive Officer, including the terms and conditions of such appointment;</p> <p>(b) the suspension or dismissal from the service of the Corporation of the Chief Executive Officer,</p> <p>requires the prior approval of the Chief Executive.</p> <p>(2) The Chief Executive shall consult the Legislative Council on matters relating to the terms and conditions of the appointment of the Chief Executive Officer."."</p>

ClauseAmendment Proposed

6

By adding -

"(1A) The First Schedule is amended by adding -

"4A. The remuneration, including the salary and other benefits, of the Chief Executive Officer, shall be published in the annual report of the Corporation."."

附件 II

《2001 年銀行業（修訂）條例草案》

全體委員會審議階段

由財經事務局局長動議的修正案

條次

建議修正案

- 2 (a) 在(a)(vi)段中，在建議的“經理”的定義中，刪去(a)及(b)段而代以 —

“(a) 除(c)段另有規定外，就在香港成立為法團的認可機構而言，指獲該機構委任、或獲為該機構或代該機構行事的人委任、或獲根據與該機構作出的安排行事的人委任，以擔任（不論是單獨或與其他人一起擔任）該機構的在附表 14 指明的任何一項或多於一項的事務或業務的主要負責人的個人，但該機構的董事及行政總裁除外；

(b) 除(c)段另有規定外，就在香港以外成立法團的認可機構而言，指獲該機構委任、或獲為該機構或代該機構行事的人委任、或獲根據與該機構作出的安排行事的人委任，以擔任（不論是單獨或與其他人一起擔任）該機構在香港的在附表 14 指明的任何一項或多於一項的事務或業務的主要負責人的個人，但該機構的行政總裁除外；”。

- (b) 加入 —

“(d) 加入 —

“(17) 為免生疑問，現宣布在本條例中，凡提述認可機構或其他公司的每名董事、每名行政總裁及每名經

條次建議修正案

理均屬犯罪(包括該提述的文法變體或同語族詞句)，即指該等董事、行政總裁及經理中任何一人或多於一人可被控以該罪行。”。

17 在建議的第 72B 條中 —

(a) 在第(1)款中 —

(i) 在“認”之前加入“除第(1A)及(1B)款另有規定外，”；

(ii) 在“發”之前加入“及該人”；

(iii) 在第(iii)段中，在“金”之前加入“(如屬向金融管理專員發出的通知)”；

(b) 加入 —

“(1A) 在第(1B)款的規限下，如任何經理的委任是真正的臨時性質的委任，則有關認可機構無須就該經理而遵從第(1)款。

(1B) 就委任經理而言，

如 —

(a) 認可機構憑藉第(1A)款而沒有遵從第(1)款；而

(b) 該委任其後不再是臨時性質的委任，

條次

建議修正案

則 —

(i) 第(1)款自該委任不再是臨時性質的委任的日期起就該經理而適用；而

(ii) 第(1)款所述的該機構就該經理遵從該款的限期的起計日期，是第(i)段所述的日期。”。

21 刪去“第 126(2)條現予廢除，代以 —”而代以 —

“第 126 條現予條訂 —

(a) 在第(1)款中，廢除兩度出現的“一切”；

(b) 廢除第(2)款而代以 —”。

22 (a) 在(a)段中，在建議的第 132A(1)(f)條中，在“such conditions”之後加入“， by the Monetary Authority”。

(b) 在(b)段中，在建議的第 132A(1)(fb)條中，在“refusal”之後加入“by the Monetary Authority”。

(c) 加入 —

“(c) 在 (h) 段中，廢除“金”而代以“產”。 ”。

條次

建議修正案

- 29 在建議的附表 14 第 1 段中，在“財政管理”的定義中，刪去“金”而代以“產”。

Annex II

BANKING (AMENDMENT) BILL 2001

COMMITTEE STAGE

Amendments to be moved by the Secretary for Financial Services

Clause

Amendment Proposed

- 2 (a) In paragraph (a)(vi), in the proposed definition of "manager", by deleting paragraphs (a) and (b) and substituting -
- "(a) subject to paragraph (c), in relation to an authorized institution incorporated in Hong Kong, means any individual, other than a director or chief executive of the institution, appointed by the institution, or by a person acting for or on behalf of or by an arrangement with the institution, to be principally responsible, either alone or with others, for the conduct of any one or more of the affairs or business of the institution specified in the Fourteenth Schedule;
- (b) subject to paragraph (c), in relation to an authorized institution incorporated outside Hong Kong, means any individual, other than a chief executive of the institution, appointed by the institution, or by a person acting for or on behalf of or by an arrangement with the institution, to be principally responsible, either alone or with others, for the conduct of any one or more of the affairs or business in Hong Kong of the institution specified in the Fourteenth Schedule;" .

ClauseAmendment Proposed

(b) By adding -

"(d) by adding -

"(17) For the avoidance of doubt, it is hereby declared that any reference in this Ordinance to the commission of an offence by every director, every chief executive and every manager of an authorized institution or other company (including any grammatical variations or cognate expressions of such reference) means that one or more than one of any such director, chief executive and manager may be prosecuted for the offence."."

17

In the proposed section 72B -

(a) in subsection (1) -

- (i) by deleting "An" and substituting "Subject to subsections (1A) and (1B), an";
- (ii) by adding "and the person" after "to the Monetary Authority";
- (iii) in paragraph (iii), by adding "in the case of the notice to the Monetary Authority," before "such";

(b) by adding -

"(1A) Subject to subsection (1B), an authorized institution is not required to

Clause

Amendment Proposed

comply with subsection (1) in respect of a manager appointed bona fide on a temporary basis.

(1B) Where in respect of the appointment of a manager -

- (a) an authorized institution has not complied with subsection (1) by virtue of subsection (1A); and
- (b) the appointment subsequently ceases to be on a temporary basis,

then -

- (i) subsection (1) shall, on the date on which that cesser occurs, apply in respect of the manager; and
- (ii) that date shall be the date mentioned in subsection (1) from which the period mentioned in that subsection shall be calculated within which the institution shall comply with

ClauseAmendment Proposed

that subsection in respect of the manager."

21 By deleting "Section 126(2) is repealed and the following substituted -" and substituting -

"Section 126 is amended -

(a) in subsection (1), by repealing "all" where it twice appears;

(b) by repealing subsection (2) and substituting -".

22 (a) In paragraph (a), in the proposed section 132A(1)(f), by adding ", by the Monetary Authority" after "such conditions".

(b) In paragraph (b), in the proposed section 132A(1)(fb), by adding "by the Monetary Authority" after "refusal".

(c) By adding -

"(c) in paragraph (h), by repealing "金" and substituting "產".

23 In the proposed Fourteenth Schedule, in paragraph 1, in the definition of "財政管理", by deleting "金" and substituting "產".

附件 III

《MIZUHO CORPORATE BANK, LTD. (香港合併) 條例草案》

全體委員會審議階段

由李國寶議員動議的修正案

條次

建議修正案

- 2(2) 刪去在“(視屬何情況而定)”之後的所有字句而代以“各有關的合併銀行在香港經營業務的所有地方。”。

Annex III**MIZUHO CORPORATE BANK, LTD.
(HONG KONG CONSOLIDATION) BILL****COMMITTEE STAGE**Amendments to be moved by Dr the Honourable David LI Kwok-poClauseAmendment Proposed

- 2(2) By deleting everything after "(視屬何情況而定)" and substituting "各有關的合併銀行在香港經營業務的所有地方。".