

會議過程正式紀錄

2021 年 3 月 24 日星期三

上午 11 時會議開始

出席議員：

主席梁君彥議員，大紫荊勳賢，G.B.S., J.P.

石禮謙議員，G.B.S., J.P.

張宇人議員，G.B.S., J.P.

林健鋒議員，G.B.S., J.P.

黃定光議員，G.B.S., J.P.

李慧琼議員，S.B.S., J.P.

陳克勤議員，B.B.S., J.P.

陳健波議員，G.B.S., J.P.

梁美芬議員，S.B.S., J.P.

黃國健議員，S.B.S., J.P.

葉劉淑儀議員，G.B.S., J.P.

謝偉俊議員，J.P.

田北辰議員，B.B.S., J.P.

何俊賢議員，B.B.S.

易志明議員 , S.B.S., J.P.

姚思榮議員 , B.B.S.

馬逢國議員 , G.B.S., J.P.

陳恒鑛議員 , B.B.S., J.P.

梁志祥議員 , S.B.S., M.H., J.P.

麥美娟議員 , B.B.S., J.P.

郭偉強議員 , J.P.

張華峰議員 , S.B.S., J.P.

葛珮帆議員 , B.B.S., J.P.

廖長江議員 , G.B.S., J.P.

潘兆平議員 , B.B.S., M.H.

蔣麗芸議員 , S.B.S., J.P.

盧偉國議員 , S.B.S., M.H., J.P.

鍾國斌議員

吳永嘉議員 , B.B.S., J.P.

何君堯議員 , J.P.

周浩鼎議員

邵家輝議員 , J.P.

柯創盛議員 , M.H.

容海恩議員, J.P.

陳沛然議員

陳振英議員, J.P.

張國鈞議員, J.P.

陸頌雄議員, J.P.

劉國勳議員, M.H.

劉業強議員, B.B.S., M.H., J.P.

鄭松泰議員

鄭泳舜議員, M.H., J.P.

謝偉銓議員, B.B.S., J.P.

出席政府官員：

環境局局長黃錦星先生, G.B.S., J.P.

保安局局長李家超先生, S.B.S., P.D.S.M., J.P.

運輸及房屋局局長陳帆先生, J.P.

食物及衛生局局長陳肇始教授, J.P.

商務及經濟發展局局長邱騰華先生, G.B.S., J.P.

發展局局長黃偉綸先生, J.P.

教育局局長楊潤雄先生, J.P.

創新及科技局局長薛永恒先生, J.P.

財經事務及庫務局局長許正宇先生, J.P.

商務及經濟發展局副局長陳百里博士, J.P.

運輸及房屋局副局長蘇偉文博士, B.B.S., J.P.

列席秘書：

秘書長陳維安先生, S.B.S.

副秘書長衛碧瑤女士

助理秘書長韓律科女士

助理秘書長盧思源先生

主席：秘書，請響鐘傳召議員進入會議廳。

(在傳召鐘響後，多位議員進入會議廳)

提交本會省覽的文件

下列文件是根據《議事規則》第 21(2)條的規定提交：

附屬法例

法律公告編號

《2021 年污水處理服務(排污費)(修訂) 規例》	2021 年第 36 號
《2021 年水務設施(修訂)規例》	2021 年第 37 號
《2021 年圖書館指定(修訂)令》	2021 年第 38 號
《2021 年公眾衛生及市政條例(公眾遊樂 場地)(修訂附表 4)令》	2021 年第 39 號
《2021 年認許及註冊(修訂)規則》	2021 年第 40 號
《2021 年僱員補償援助條例(修訂附表 4) 公告》	2021 年第 41 號

其他文件

香港特別行政區政府獎學基金
截至 2020 年 8 月 31 日止年度的財務報表(包括審計署署長報告)

自資專上教育基金
截至 2020 年 8 月 31 日止年度的財務報表(包括審計署署長報告)

菲臘牙科醫院
2019-20 管理局年報(包括經審核之財務報表及獨立核數師報告)

內務委員會有關研究附屬法例及其他文書的第 14/20-21 號報告

議員質詢的口頭答覆

主席：質詢。第一項質詢。

香港電台的管治及管理

1. 容海恩議員：商務及經濟發展局(下稱"商經局")於上月公布檢討香港電台(下稱"港台")的管治及管理專責小組提交的《檢討報告》。就港台的管治及管理，政府可否告知本會：

- (一) 對於《檢討報告》就港台的編輯管理及投訴處理機制、衡量及評估服務表現，以及工作人員管理所提建議，港台的落實計劃詳情(包括各項建議的落實優次和時間表)為何；
- (二) 商經局有否全面檢討其監管港台的角色及表現，以及該局和港台有否任何高層人員須為港台先前的管治及管理問題負責；商經局日後會如何加強其監管港台的角色；及
- (三) 未來 3 年，商經局會如何責成廣播處長帶領港台嚴格遵守(i)《香港電台約章》(下稱"《約章》")(特別是達到《約章》第 4 段訂明港台作為公共廣播機構的下述目的：提供準確而持平的新聞報道、資訊、觀點及分析；增加市民對"一國兩制"及其在香港實施情況的認識；以及提供讓市民了解社會和國家的節目以培養市民對公民及國民身份的認同感)、(ii)通訊事務管理局有關節目標準的業務守則，以及(iii)港台內部的《節目製作人員守則》；商經局有否計劃更新《約章》，以反映本港的最新情況(包括《香港國安法》已在港實施)？

商務及經濟發展局局長：主席，多謝容海恩議員的質詢。就容海恩議員所提質詢的 3 個部分，我現在綜合答覆如下：

香港電台("港台")的角色在《香港電台約章》("《約章》")內清楚界定，港台既是政府部門，亦是香港唯一的公共廣播機構。《約章》指明港台與商務及經濟發展局("商經局")、香港電台顧問委員會("顧委會")的關係，以及通訊事務管理局("通訊局")在規管港台節目內容方面的角色，這三者各司其職，各盡其責。

商經局一直監察港台作為政府部門，有否遵行適用於政府部門的所有規例和規則，包括有關財務管理、人力資源管理、採購等事宜的規則。顧委會會就關乎港台節目編輯方針、節目標準及質素的事宜，向廣播處長提供意見，以及聽取這些事項的投訴報告。此外，港台必須確保其所有節目遵從通訊局發布適用於持牌廣播機構的節目標準業務守則，通訊局會按照既定機制，使用一致的標準及程序處理商營以至公共廣播機構的節目投訴。

因應港台的管理和個別節目內容近期備受關注，加上港台節目接連遭到投訴，並在過去兩年被通訊局裁定有節目違反相關的業務守則，商經局於去年成立專責小組，檢討港台的管治及管理。《香港電台的管治及管理檢討報告》("《檢討報告》")於今年 2 月 19 日公布，並交港台跟進。商經局及廣播處長最近亦在立法會資訊科技及廣播事務委員會就《檢討報告》的內容與議員作出交代及討論。

在跟進的工作上，商經局已經要求港台深入研究及落實《檢討報告》的建議，訂立優先改善項目、行動計劃和工作時間表，以全面予以改善及實行，並適時諮詢顧委會及其他持份者的意見。事實上，港台已開始落實工作，並且優化其編輯管理，訂立更清晰編輯流程，以及改善處理投訴機制。就加強編輯管治的建議，港台已引入新的編輯管理機制，由廣播處長及港台高層管理人員組成編輯會議，負責確保節目符合《約章》及《節目製作人員守則》的要求，其他建議亦會逐步進行。

港台的角色和功能在《約章》中已清楚闡明。《約章》中訂明港台的公共目的及使命，包括增加市民對"一國兩制"及其在香港實施情況的認識，以及培養市民對公民及國民身份的認同感。為加強市民對國民身份的認同感及對國家安全的認識，港台近期正製作新節目，闡述過去百年的中國近代歷史。《香港國安法》頒布以後，港台亦正在製作節目，解說法例的條文內容。未來一年，港台會籌劃製作包括介紹大灣區生活、嶺南文化、國家風光等的節目，加強培養國民身份認同及對國家文化的認識。

一如全社會，港台及港台員工都必須遵守所有香港法律，因此我們並無需要因為個別新訂立的法例而修改《約章》的內容。

容海恩議員：主席，我的主體質詢很清晰，我想知道和了解商經局究竟做了些甚麼。局長在主體答覆中解釋，商經局已於去年成立專責小組，負責檢討港台的管治及管理，但我們想知道當局究竟做了些甚麼，詳情為何，以及達到了甚麼目標。

局長顯然難以在主體答覆中以這麼簡短的篇幅作出清晰的闡述，但我希望商經局能繼續加強其管理角色，以及向公眾解釋他們如何做到這一點，達到了甚麼目標，而所達到的目標又跟去年未成立專責小組前的情況有何分別。我希望局長能在其答覆中就此逐一作出解釋，並把握現有的少許時間，解釋現時情況與之前有何分別。當局日後將如何加強管理，以免港台成為反中亂港的溫床？

商務及經濟發展局局長：主席，除主體答覆所述之外，在個多星期前舉行的立法會資訊科技及廣播事務委員會會議上，我亦聯同廣播處長就《檢討報告》與議員作出很詳細的交代和討論。在該次會議舉行前，我們已在 2 月 19 日就 6 個主要範疇，尤其是港台的編輯管理以至投訴處理，以及一些涉及人事管理和資源的問題，公布了一份很完整及篇幅幾達 100 頁的《檢討報告》。

一如其名稱所示，這是近期一份較全面檢視港台管理及管治的報告，而背後是基於數方面的原因。首先是早前的審計報告曾就港台的管理提出一些建議，部分已經落實，但還有一些須進一步跟進。此外，正如我在主體答覆所述，近期出現一些對港台的意見，而通訊局在裁定對港台的一些投訴成立時也作出了一些批評，這些均是需要處理的跟進工作。

正如我在主體答覆中所說，商經局的責任是按照《約章》，就有關政策及港台作為一個政府部門的管理事宜作出監察。但是，另一項跟商經局有關的工作，是確保港台按照《約章》配合顧委會及遵守通訊局所訂守則。基於這個理由，我們除跟進上述 3 個範疇的工作外，亦花了 7 個月時間完成詳盡的《檢討報告》，具體列出我們認為的不足甚至缺失之餘，也悉數就所有 6 個範疇提出具體的建議。

我已在主體答覆表明，部分跟進工作已經展開，尤其是在編輯管理方面。希望議員能全面理解《檢討報告》的內容，而我們日後亦會適時透過相關的事務委員會，與議員跟進有關的工作進度。

柯創盛議員：《檢討報告》中的重要發現之一，是港台的編輯管理制度存在缺失，既沒有清楚界定和紀錄編輯流程和決定，也沒有清楚劃分各編輯人員的權責，被形容為問責意識薄弱。港台獲賦予編輯自主的權利，但卻沒有達到管理和問責的要求，它每天向別人問責，自己卻缺乏問責精神，釀成今天這個不可收拾的局面。

局長，我認為局方有責任督促港台落實《檢討報告》的建議，不能流於口號式地要求港台作出跟進。局長，我的補充質詢是：局方究竟會就此採取甚麼措施？主體答覆沒有交代具體的執行時間表，但當局應以更高透明度的方式，讓公眾得知如何落實《檢討報告》的建議。

商務及經濟發展局局長：主席，首先，一如我在主體答覆所說，商經局所發揮的是監督作用，我剛才答覆容海恩議員所提補充質詢時亦已解釋，局方對部門存在監察的功能和角色。

《檢討報告》是一份嚴肅、全面和認真的報告，它就着港台 6 個方面的管理和管治事宜，鉅細無遺地說明有甚麼可作改進之處。當中不但特別描述了港台本身應盡的某些責任，包括按《約章》或《節目製作人員守則》所訂而須遵守的具體規定，也涵蓋柯議員剛才提到的部分事宜。

在這方面，《檢討報告》已有詳細列明，而我們亦已公開說明政府接納該報告，並已將之送交港台跟進。在新任廣播處長接任後，他和管理層已採取一系列措施，處理我在主體答覆所說及柯議員提出，6 個範疇中最重要的編輯方針及節目質素問題，以及確保不會違反《約章》的要求。這是重要的考慮，也是港台日常作為公營廣播機構所應盡的責任。就此，我們看到港台已開展相關工作，而一如我剛才在回應其他問題時所提及，港台會落實《檢討報告》的建議，局方亦會適時交代相關進展。

廖長江議員：主席，港台節目屢被批評為立場偏頗。《檢討報告》只聚焦於行政管理之上，但港台最為人詬病之處卻在於其編輯定位不能做到客觀持平，無法履行既是政府部門，亦是公共廣播機構的職責。因此，要作出改革須先令港台確立正確的定位。

局長曾表示港台依據《約章》運作，沒有打算把港台私有化或讓其與政府新聞處合作，但《約章》其實早在 2010 年已經公布。局長剛才亦在其答覆中表示，無需因個別新訂立的法例而修改《約章》，但面對社會及政治環境的巨大變化，當局會否重新思考和確立港台的定位？否則所謂改革只會流於行政管理上的修修补補，此舉恐怕未能回應大眾的期望。

商務及經濟發展局局長：多謝廖長江議員的補充質詢，但當中有一點我不能認同。廖議員提到《檢討報告》只流於在行政方面作出改革，但這並非事實。只要細閱整份《檢討報告》，便可發現單是開首最重要部分提到的編輯管理，已不屬於行政問題，而是港台根據《約章》的最核心功能。港台享有編輯自主，這是由於港台作為公共廣播機構而獲《約章》賦予的職能，但它同時亦必須恪守其編輯責任。

正因如此，《檢討報告》特別花費大量篇幅探討港台的編輯管理工作，當中當然包括行政方面的安排，例如透過不同層面的上報機制進行管理，但更重要的是點出了港台必須履行應盡的編輯管理責任，特別是提到現有《約章》所訂的編輯方針、節目製作水平和質素，除了由港台自行制訂之外，亦可倚重《約章》中指明由顧委會發揮的一定作用，因為《約章》已訂明，顧委會可就港台的編輯方針、節目質素和標準提供意見。

所以，就整份《檢討報告》而言，它是全面地從 6 個方面作出檢討，希望港台的管治及管理能達致《約章》所要求或港台本身透過《節目製作人員守則》所承諾的公正、公平、客觀、持平等最高標準。

關於廖議員剛才問及，當不同法例生效時或情況有變時，是否需要修改《約章》或港台的定位，我們已在《檢討報告》清楚表明，港台具有政府部門及公共廣播機構的雙重身份，而這其實是 2006 年所作檢視中，以及 2010 年訂定《約章》時已經確立的定位。政府認為並無需要改變這個定位，但就着這個定位、雙重身份及《約章》所訂的指明功能，港台一方面應克盡己責，盡量履行，另一方面則須維持適當的平衡。因此，重點並不在於港台的定位問題，而在於履約問題，以及同時符合《約章》及港台自行訂定的標準。我們會從這方面作出處理。

至於新訂的法例，由於港台無論作為一個政府部門還是作為公共廣播機構，均必須遵守香港的法例，因此並無需要因為個別新訂法例而修改《約章》。正因如此，我在回答容海恩議員的主體質詢時表明不會因為今天訂立了一條新法例而修改《約章》，希望這說法可回應市民和議員的意見。

劉國勳議員：局長剛才多次提及《約章》，但港台在演繹和落實《約章》方面似乎有欠準確。港台近年的服務與《約章》的規定越走越遠，投訴也越來越多。雖然新任廣播處長最近表明願意承擔其作為總編輯的職責，負上針對節目製作進行審查的責任，以免偏離《約章》的規定和要求，但單靠總編輯一人之力，只可發揮短暫功效，不能作為最終的安排，而且此舉會把所有壓力置於總編輯身上。因此，改革編輯制度和製作人員的編輯工作，才是正確的方向。因此，我想問局長：當局可向現任廣播處長提供甚麼支援？他是否知悉港台現正進行甚麼改革，而這些改革工作又如何能讓社會大眾清晰知悉？

商務及經濟發展局局長：主席，感謝劉議員的補充質詢。我剛才就廖長江議員所提補充質詢作出的答覆，其實也能用作回答劉議員提出的部分問題。首先，我們並非把所有責任放在一人身上。由廣播處長作為港台的負責人或《約章》下的總編輯，並不意味這些工作由他獨力承擔，因為整個港台是由眾多員工組成，但他必須聯同整個管理層、製作人員以至港台上下一起進行有關工作。

因此，我們已在《檢討報告》中特別就此表明，這並非單純是某一人的責任。正如我剛才回答廖議員所提質詢時提及，顧委會按《約章》所訂亦有其角色，可就編輯方針、製作節目的標準和質素提供意見，而港台必須聆聽，否則必須作出解釋。此外，另一套公開的準則是通訊局訂定的標準，而在過往兩年，通訊局也曾就着一些嚴重違規個案作出裁決，這是具公信力、客觀、基於事實及按照整個廣播業界的守則作出的決定。

就港台的內部改善，正如我在主體答覆中提及，透過近期舉行的部門編輯會議，總編輯、管理層以至前線人員已着手處理個別問題，尤其是《檢討報告》已經指出，其實一向以來，港台原本已就着某些敏感或需要深入討論和研究的編輯問題訂立上報機制，這安排已在《節目製作人員守則》清楚訂明。《檢討報告》亦指出，過往可能未能看到相關上報機制獲得充分利用，因而出現前線製作人員自行作出

決定，但未能顧及眾多重要原則，甚或偶然違反某些要求，引來公眾疑慮的情況。

因此，我認為善用相關上報機制，連同港台現時在編輯過程中作出的改善，包括舉行編輯會議，是能夠確切讓部門妥善處理相關工作的措施。相信顧委會亦會在《約章》所訂範疇內向港台提供協助。

馬逢國議員：主席，局長在主體答覆中指出，商經局一直監察港台作為政府部門，有否遵行適用於政府部門的所有規例和規則，包括有關財務管制、人力資源管理、採購等事宜的規則，至於編輯責任則主要交由顧委會處理。主體答覆最後更提到，他們認為並無需要修改法例或修改《約章》。

我想問局長作為政治問責官員，作為主管這範疇工作的官員，在《檢討報告》公布前的過去數年如何理解轄下政策局在監督港台方面的表現？無論是剛才提到的商經局，以至成員主要是由局長提名及委任的顧委會，是否均已妥善履行其職責，以致現時並無需要檢討《約章》？如真的不需要檢討《約章》，我認為那便意味過去在監督港台有否履行《約章》方面必然出了問題，那麼局長如何理解其轄下政策局在過去數年的工作表現呢？

商務及經濟發展局局長：主席，首先我要澄清，主體答覆中並無需要修改《約章》的說法，是為了回應容海恩議員主體質詢中的提問。她詢問在訂立《香港國安法》後，是否需要修改《約章》，所以我在主體答覆中清楚說明，港台一如其他政府部門或作為公營廣播機構，必須守法，所以並無需要因為個別新訂法例或任何法例修訂而修改《約章》。

馬議員提出的另一問題是，在現時情況下是否需要修改《約章》，而我剛才回答柯議員的提問時已經指出，就港台的定位，尤其是《約章》第 4 段所提及的使命、目的等，我們認為並無需要修改。至於馬議員提及的局方與部門之間的關係，我亦已在主體答覆中作出回應。

我認為在這兩年間，包括在過去 7 個月中，局方針對港台進行的全面檢視，正可回應坊間對政策局與該部門之間關係所提出的疑問。《檢討報告》由局方擬備，事前亦曾派員就港台的管理及管治進行全面深入的檢討，並希望以比較完備及全面的方式處理港台出現的問

題，以及在港台如未能履行在《約章》下應盡的責任時，盡早處理有關問題。

我重申，局方會繼續進行把關和監察的工作，並確保港台繼續嚴格遵守《約章》及他們自行制訂的守則行事，以及跟進《檢討報告》的建議。

主席：第二項質詢。

擴展光纖網絡至偏遠地區

2. 劉業強議員：主席，政府於 2018 年推出擴展光纖網絡至偏遠地區鄉村資助計劃(下稱"資助計劃")，資助固定網絡營辦商(下稱"固網商")擴展光纖網絡至 235 條位於偏遠地區的選定鄉村，使其村民可享用速度最少每秒 25 兆比特的寬頻服務。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉，資助計劃所涵蓋的鄉村當中，現已完成鋪設光纖連接線路工程的鄉村名稱，以及預計其餘鄉村會分別於何時完成該等工程；
- (二) 鑑於選定固網商只獲資助鋪設光纖連接線路至村口，而村民需自行與服務供應商磋商在村內鋪設光纖網絡的事宜，政府有否措施協助村民解決相關困難，使他們與市區居民一樣，可享用光纖到戶寬頻服務；如有，詳情為何；如否，原因為何；及
- (三) 現時有哪些鄉村的寬頻速度未達每秒 25 兆比特、卻未獲資助計劃涵蓋；政府有何措施使該等鄉村的村民可享用較高速的寬頻服務？

商務及經濟發展局局長：主席，多謝劉業強議員的質詢。主席，以往，不少位於新界和離島偏遠的鄉村地區未有光纖網絡覆蓋，只能靠銅線網絡得到基本的電訊服務，上網速度未如理想。直至 2017 年，政府決定以公帑資助一些偏遠及有一定居民人口的鄉村鋪設光纖，這是一項政策突破。隨後，我們於 2018 年獲立法會財務委員會通過 7 億 7,440 萬元的撥款，推行擴展光纖網絡至偏遠地區鄉村資助計劃("資

助計劃")，以經濟誘因，促成電訊商擴展光纖網絡至位於偏遠地區的鄉村，讓村民獲得更佳的寬頻服務。

在獲得撥款後，我們已完成招標工作，6 個項目中標的固網商現正分階段鋪設和拓展光纖網絡。整個計劃會惠及 235 條偏遠鄉村和大約 11 萬名村民，預計至 2022-2023 年度有約一半鄉村會完成光纖網絡鋪設工程；餘下鄉村會於 2025-2026 年度完成工程。計劃涵蓋的鄉村名單載於附件，供議員參考。

資助計劃目的是資助中標的固網商鋪設光纖網絡至合資格的鄉村的村口，讓固網商利用資助鋪設的光纖幹線，有條件再在村內鋪設網絡。

至於光纖到戶，由於在進行配線和安裝工程方面涉及私人土地及物業，必須由有關業權擁有人與固網商達成商業協議方可進行相關工程，這種安排與市區用戶的情況一樣。

資助計劃規定參與的固網商必須開放獲資助鋪設的網絡設施至少一半的容量予其他固網商免費使用。換言之，其他固網商可通過共用獲資助鋪設的網絡設施，在有關鄉村提供寬頻服務，令村民有更多選擇，獲得合適的寬頻服務。

主席，資助計劃落實後，會將 200 多條以往未有光纖到村的村落連接網絡。當然，仍有一些地理位置相當偏遠和人口極稀少的地點，包括一些現時未有完善的電力供應足以支援電訊設施的運作的離島，暫時未被納入計劃。

附件

擴展光纖網絡至偏遠地區鄉村資助計劃

項目一至六涵蓋的鄉村名單

項目一：北區(60 條鄉村)

數目	地區	分區	村名
1	北區	上水	長瀝村
2	北區	上水	料壘村

數目	地區	分區	村名
3	北區	上水	馬草壠信義新村
4	北區	打鼓嶺	得月樓村
5	北區	打鼓嶺	羅湖村
6	北區	打鼓嶺	坪輦(包括坪輦村及坪輦隔田村)
7	北區	打鼓嶺	李屋村
8	北區	打鼓嶺	週田村
9	北區	打鼓嶺	禾徑山村
10	北區	打鼓嶺	坪洋村
11	北區	打鼓嶺	瓦窯下村
12	北區	打鼓嶺	塘坊村
13	北區	打鼓嶺	簡頭圍村
14	北區	打鼓嶺	瓦窯(包括木湖瓦窯村及瓦窯村)
15	北區	打鼓嶺	竹園村
16	北區	打鼓嶺	香園圍村
17	北區	打鼓嶺	松園下村
18	北區	沙頭角	雞谷樹下村及南坑尾
19	北區	沙頭角	鳳坑村
20	北區	沙頭角	禾坑大朗村
21	北區	沙頭角	鹽灶下村及膊頭下村
22	北區	沙頭角	烏石角村
23	北區	沙頭角	石涌凹村(包括立和村)
24	北區	沙頭角	塘肚(包括塘肚坪村)
25	北區	沙頭角	新村
26	北區	沙頭角	山咀村
27	北區	沙頭角	九担租村
28	北區	沙頭角	烏蛟騰 (包括新屋村、新屋下村、三家村、河背村、 嶺背村、老圍村及田心村)
29	北區	沙頭角	荔枝窩村
30	北區	沙頭角	蛤塘村
31	北區	沙頭角	三檳村
32	北區	沙頭角	西流江村
33	北區	沙頭角	梅子林村
34	北區	沙頭角	蓮麻坑村
35	北區	沙頭角	橫山腳新村
36	北區	沙頭角	沙頭角墟(西上)
37	北區	沙頭角	沙頭角墟(西下)

數目	地區	分區	村名
38	北區	沙頭角	麻雀嶺 (包括麻雀嶺上村及麻雀嶺新屋下村)
39	北區	沙頭角	南涌 (包括鹿頸林屋、南涌羅屋、南涌鄭屋、南涌楊屋、南涌李屋、南涌張屋及大灣)
40	北區	沙頭角	鹿頸陳屋村
41	北區	沙頭角	鹿頸黃屋村
42	北區	沙頭角	大塘湖村
43	北區	沙頭角	鴨洲村
44	北區	沙頭角	吉澳村
45	北區	沙頭角	谷埔
46	北區	粉嶺	獅頭嶺村
47	北區	粉嶺	丹竹坑村(包括丹竹坑老圍)
48	北區	粉嶺	嶺皮村
49	北區	粉嶺	嶺咀(包括馬尾下嶺咀村)
50	北區	粉嶺	新屋仔村
51	北區	粉嶺	簡頭村
52	北區	粉嶺	新塘莆村
53	北區	粉嶺	流水響村
54	北區	粉嶺	鶴藪圍(包括鶴藪排)
55	北區	粉嶺	高莆(包括高莆村及大窩村)
56	北區	粉嶺	崇謙堂 (包括崇謙堂(東)村及崇謙堂(西)村)
57	北區	粉嶺	畫眉山村
58	北區	粉嶺	孔嶺
59	北區	粉嶺	馬尾下村
60	北區	粉嶺	軍地北村

項目二：部分大埔區及部分西貢區(30 條鄉村)

數目	地區	分區	村名
1	大埔	西貢北	高塘下洋村
2	大埔	西貢北	海下村
3	大埔	西貢北	白沙澳村
4	大埔	西貢北	白沙澳下洋
5	大埔	西貢北	高塘村

數目	地區	分區	村名
6	大埔	西貢北	荔枝莊村
7	大埔	西貢北	深涌村
8	大埔	西貢北	北潭凹村
9	大埔	西貢北	大灘村
10	大埔	西貢北	蛋家灣村
11	大埔	西貢北	屋頭村
12	大埔	西貢北	高流灣村
13	大埔	西貢北	赤徑村
14	西貢	西貢	西灣村
15	西貢	西貢	大浪(包括大浪圍及咸田圍)
16	西貢	西貢	北丫村
17	西貢	西貢	白腊村
18	西貢	西貢	東丫(包括沙橋頭村)
19	西貢	西貢	北潭村
20	西貢	西貢	北潭涌
21	西貢	西貢	坪墩村
22	西貢	西貢	蛇頭村
23	西貢	西貢	石坑村
24	西貢	西貢	大埗仔村
25	西貢	西貢	氹笏村
26	西貢	西貢	黃毛應村
27	西貢	西貢	鯉魚湖村
28	西貢	西貢	黃麿地村
29	西貢	西貢	黃宜洲村
30	西貢	西貢	鹽田仔村

項目三：部分沙田區、部分大埔區、元朗區、屯門區、荃灣區及葵涌區(44 條鄉村)

數目	地區	分區	村名
1	沙田	沙田	九肚村
2	沙田	沙田	馬料村
3	沙田	沙田	黃竹洋村
4	沙田	沙田	桂地新村
5	沙田	沙田	排頭村(包括田寮村)
6	大埔	大埔	營盤下村及竹坑村

數目	地區	分區	村名
7	大埔	大埔	蓮澳鄭屋村及蓮澳李屋村
8	大埔	大埔	梅樹坑村
9	大埔	大埔	布心排村
10	大埔	大埔	沙螺洞張屋村
11	大埔	大埔	大陽輦村
12	大埔	大埔	鴉山村
13	大埔	大埔	元墩下村
14	大埔	大埔	犁壁山新村
15	大埔	大埔	打鐵印村
16	大埔	大埔	半山洲村
17	大埔	大埔	礮頭角村
18	大埔	大埔	田寮下 (包括上田寮下村及下田寮下村)
19	元朗	廈村	白泥村
20	元朗	廈村	下白泥村
21	元朗	八鄉	甲龍村
22	元朗	八鄉	雷公田村
23	元朗	屏山	馮家圍
24	元朗	屏山	沙橋村
25	元朗	屏山	天水圍(一)
26	元朗	新田	下灣村
27	元朗	新田	落馬洲村
28	元朗	新田	大生圍
29	元朗	新田	攸潭美(一)
30	元朗	十八鄉	大橋村
31	屯門	屯門	田夫仔
32	屯門	屯門	虎地村 (包括虎地上村及虎地下村)
33	屯門	屯門	福亨村(上)
34	屯門	屯門	河田村
35	屯門	屯門	龍鼓灘
36	屯門	屯門	青山村
37	屯門	屯門	井頭村(下)
38	荃灣	馬灣及大嶼山東北	花坪村
39	荃灣	馬灣及大嶼山東北	鹿頸村

數目	地區	分區	村名
40	荃灣	荃灣	川龍(橫龍村)
41	荃灣	荃灣	下花山村
42	荃灣	荃灣	排棉角村
43	荃灣	荃灣	清快塘新村
44	葵青	葵涌	九華徑村

項目四：部分沙田區及部分西貢區(34 條鄉村)

數目	地區	分區	村名
1	沙田	沙田	崗背村
2	沙田	沙田	觀音山村
3	沙田	沙田	茅笪村
4	沙田	沙田	茂草岩村
5	沙田	沙田	十二笏村
6	沙田	沙田	梅子林村
7	沙田	沙田	渡頭灣村
8	西貢	坑口	布袋澳村(包括大王公村)
9	西貢	坑口	大環頭村
10	西貢	西貢	麻南笏村
11	西貢	西貢	蠻窩村
12	西貢	西貢	大藍湖村
13	西貢	西貢	龍尾村
14	西貢	西貢	山寮村
15	西貢	西貢	澳頭村
16	西貢	西貢	禾寮村
17	西貢	西貢	海傍街
18	西貢	西貢	正街(東)
19	西貢	西貢	正街(西)
20	西貢	西貢	萬宜灣新村
21	西貢	西貢	普通道(東)
22	西貢	西貢	普通道(西)
23	西貢	西貢	西貢道(北)
24	西貢	西貢	西貢道(南)
25	西貢	西貢	市場街
26	西貢	西貢	沙咀新村
27	西貢	西貢	大街(東)

數目	地區	分區	村名
28	西貢	西貢	大街(西)
29	西貢	西貢	德隆後街
30	西貢	西貢	德隆前街
31	西貢	西貢	隔坑墩村
32	西貢	西貢	澳朗村
33	西貢	西貢	沙角尾村
34	西貢	西貢	蕉坑村

項目五：南丫島(13 條鄉村)

數目	地區	分區	村名
1	離島	南丫島北	蘆荻灣村
2	離島	南丫島北	北角舊村
3	離島	南丫島北	北角新村
4	離島	南丫島北	大坪村
5	離島	南丫島北	大灣舊村
6	離島	南丫島北	大灣新村
7	離島	南丫島南	蘆鬚城村
8	離島	南丫島南	鹿洲村
9	離島	南丫島南	模達(包括模達舊村及模達新村)
10	離島	南丫島南	模達灣
11	離島	南丫島南	索罟灣
12	離島	南丫島南	東澳村
13	離島	南丫島南	榕樹下村

項目六：大嶼山、長洲及坪洲(54 條鄉村)

數目	地區	分區	村名
1	離島	大嶼山南	望東灣
2	離島	大嶼山南	拾浪(包括十塱舊村及十塱新村)
3	離島	大嶼山南	大浪村
4	離島	梅窩	牛牯塱村
5	離島	梅窩	白芒村
6	離島	梅窩	大蠔村
7	離島	梅窩	萬角咀村

數目	地區	分區	村名
8	離島	梅窩	涌口(北) (包括涌口村、橫塘村及東灣頭村)
9	離島	梅窩	涌口(南) (包括荔枝園村、魚光村、圓桌村及灣仔村)
10	離島	大澳	汾流村
11	離島	大澳	梁屋村
12	離島	大澳	南塘新村
13	離島	大澳	二澳村
14	離島	大澳	下羌山村
15	離島	大澳	上羌山村
16	離島	大澳	鹿湖村
17	離島	大澳	大浪灣村
18	離島	大澳	昂坪村
19	離島	大澳	礮頭村
20	離島	大澳	沙螺灣村(包括沙螺灣新村)
21	離島	大澳	深石村
22	離島	大澳	石仔埗(東)
23	離島	大澳	石仔埗(西)
24	離島	大澳	吉慶後街
25	離島	大澳	吉慶街
26	離島	大澳	大澳市郊(包括橫坑村、坑尾及新村)
27	離島	大澳	大澳街市街
28	離島	大澳	大澳太平街(一)
29	離島	大澳	大澳太平街(二)
30	離島	大澳	大澳永安街(一)
31	離島	大澳	大澳永安街(二)
32	離島	東涌	地塘仔
33	離島	東涌	藍輦村
34	離島	東涌	稔園村
35	離島	東涌	赤鱲角新村
36	離島	東涌	低埔新村
37	離島	東涌	黃泥屋村
38	離島	東涌	馬灣涌村
39	離島	長洲	大貴灣新村
40	離島	長洲	北社新村
41	離島	長洲	東堤新村/小築

數目	地區	分區	村名
42	離島	長洲	南蛇塘
43	離島	長洲	圓桌一村
44	離島	長洲	圓桌二村
45	離島	長洲	圓桌三村
46	離島	長洲	美經援村
47	離島	長洲	信義村
48	離島	長洲	龍仔村
49	離島	長洲	花坪
50	離島	坪洲	大龍村
51	離島	坪洲	涌仔村
52	離島	坪洲	好景台
53	離島	坪洲	大窩村
54	離島	坪洲	稔樹灣村

劉業強議員：主席，在疫情下，市民對科技的依賴日深，擴展光纖網絡至偏遠地區是刻不容緩的。但是，現時資助計劃的進展非常緩慢，鄉郊居民望穿秋水都未能享用光纖上網服務。而且，現時經常因為業權的問題，導致光纖網絡只鋪設至村口的位置，出現過門不入的情況，村民對光纖到戶的寬頻服務是可望而不可及。政府現時的答覆，似乎是說沒有任何實質的措施可以協助村民。我想問政府能否多行一步，承擔責任，成立一個專責委員會擔當統籌和協調的角色，協助村民和固網商溝通，讓光纖可以入屋？

商務及經濟發展局局長：主席，多謝劉議員的意見。我們明白光纖或寬頻對全港市民的重要性，亦因為如此，我們在 2018 年向立法會申請 7 億多元進行光纖鋪設工程。計劃分兩個階段，第一階段是招標工作，將全新界分為 6 個區域，分為 6 個項目邀請固網商參與招標。但是，其實中間亦涉及很多工程，例如在偏遠的地方，需要進行很多挖地、鋪設光纖的工程，亦有一些工程要在離島進行。這次的 200 多個村落中其實有相當部分是位於離島，涉及海底電纜或光纖幹線的鋪設，所以是需要一段時間。我剛才在主體答覆亦說明，我們預計大約有一半的村落會在未來兩年完成工程，餘下的村落則希望在 2025-2026 年度完成工程。

至於劉議員提到光纖網絡只鋪設到村口的情況，我們需要與村民或鄉事委員會等合作，因為我們做的工作是把光纖鋪設至偏遠的村落，通常是到達政府官地的地方，即一般是村口的位置。但是，就着由村口至達每一戶，往往涉及很多不同的地段，在這方面，一直以來固網商會與鄉事委員會等商討，如何把光纖連接進去。我們會一直繼續進行這方面的工作，我亦希望最終來說，絕大部分的村民都能夠享用光纖服務。

就着劉議員所提出的最後一項補充質詢，即是否需要一個機構擔當統籌的角色，現時來說，通訊事務管理局辦公室正負責統籌的工作，它亦會透過固網商，跟鄉事委員會討論這方面的事宜。我相信在這一方面，無論是新界鄉議局或劉議員也一直給予我們很大的支持，我們希望用這方法繼續與村代表完善這項工作。

鄭松泰議員：翻查我們的議會資料文件，在去年 6 月，局方曾出席立法會的一個會議，交代在相關光纖入鄉鋪設的資助計劃下，已完成 6 項工程的招標工作，但我們今天翻看這份文件，跟 9 個月之前的那份文件的內容是非常相似的，但是，政府在去年 6 月已答應……那 6 個承建商或固網商是應該有具體的工作時間表的，尤其是項目四、五及六，即涉及南丫島、長洲和大澳的項目，政府要有時間表告訴我們和其他固網供應商，政府何時將有關區域分給它們，以提供網絡服務。我想問的是，局長是否認為這份文件可以接受，還是政府是有更多資訊而你在這一刻是並不知道的呢？是否因為疫情的關係，所以你沒有辦法在這 9 個月做到任何跟進的工作呢？

商務及經濟發展局局長：主席，正如鄭松泰議員所說，我們在去年才完成招標的工作。在招標的工作當中，有一個項目是較難處理的，其招標工作有一定的難度和涉及成本效益等問題。不過大致上，大部分的招標工作都是順利的，我記得只有一個項目的招標工作需要較長的時間處理。在完成招標工作後，便要開展工程。正如我剛才在回答劉議員的質詢時提到，部分工程不是那麼簡單，跟市區不一樣，不是只挖開道路、鋪設光纖便可以，有些工程是在一些偏遠的地區，甚至是在離島進行，所以，有關項目的工程需要多一些時間。

我們將區域分為 6 個項目，固網商都需要一個時間表，一般來說，它們都會自行訂立一個時間表，例如定出在首兩三年的鋪設進展。大致上，我看到有關進度是按照我們原先的計劃而進行的，我們局方亦會繼續監察工作的進展。

吳永嘉議員：說到完善偏遠地區網絡的覆蓋，不知局長有否留意最近科技巨頭 Elon MUSK(馬斯克)旗下有一間星鏈公司(Starlink)已經開始提供全球的高速網絡服務。而理論上，將來無論你在喜瑪拉雅山或我們現時身處的金鐘，你接收到的網絡速度應該是完全沒有分別的。最近，我身邊的朋友已經收到星鏈公司的邀請，預先登記將於 2022 年覆蓋本港網絡的服務，這一張便是有關廣告，它在香港亦已經有寫字樓。星鏈公司的技術確實是新興事物，如果將來順利引入香港，我相信是可以徹底解決偏遠地區的網絡覆蓋不足的問題，就此，我想問當局，星鏈公司在市場准入方面是否需要發牌呢？會否受現有《電訊條例》的監管，又或我們是否需要修改《電訊條例》來迎合其市場准入呢？此外，鑑於星鏈公司服務的收費較貴，大家看到我展示它的廣告，收費是每月 99 美元，政府會否考慮將現有的資助計劃覆蓋星鏈公司的服務？如會，詳情為何？如否，原因為何？

商務及經濟發展局局長：主席，我手上沒有這方面的資料，我在會後再提供答覆。(附錄 I)

梁志祥議員：主席，將光纖網絡擴展到一些鄉郊的偏遠地方是一項德政；特別在疫情期間，很多小朋友根本無法上學，要在家中學習，如果沒有網絡，基本上無法上課。所以，我覺得政府加快這方面的工作才是上策。

現時由固網商開始鋪設網絡設施，最大的缺點是只可鋪設到例如村口的地方，如果要再鋪設得更深入，可能涉及一些私人地方，而甚至因為某些鄉村只有很少人口，固網商沒興趣去做。所以，政府要留意日後的進展情況。

今次有部分鄉村不被資助計劃包含在內，但這些鄉村並不太偏遠，要做到也很容易，但政府沒有做。例如大埔的山頂花園、沙埔仔和松仔園公園，以及元朗的麒麟村也不被包括在資助計劃內。政府沒有處理這些不被承認的鄉村，我覺得反正政府現時已經願意為一些偏遠居民做一些事，為何要放棄這些居民？是否因為他們不是鄉村人，政府就不把他們包括在內？我想問在這項資助計劃之後，局長會否再進一步把光纖服務覆蓋全香港，讓所有市民也能享受光纖服務呢？

商務及經濟發展局局長：多謝梁志祥議員的補充質詢。我們在推出資助計劃的時候，曾在地區上與包括新界鄉議局、鄉事委員會討論這個問題。當然，我們的政策目標是希望覆蓋越闊越好，但當中的過程確實因為涉及公帑及具體執行情況，好像我在主體答覆所指，如果有一些地方真的是極其偏遠又或是連電力也無法覆蓋，這方面始終會有一點掣肘。所以，在我們提出資助計劃及經過討論之後，現時資助計劃會集中處理 235 條鄉村的情況，這是在討論過程中得到的結果。

剛才亦提到一個問題，就是要視乎鄉村的分布。如果很多居所是較為集中，基本上光纖能夠鋪設到村口，村內居民已經可以獲得寬頻服務，無論是採用直接拉線或其他無線的方式。至於這 235 條鄉村以外的地方，我明白總有掛一漏萬的情況，有些地方是這項資助計劃暫時未能覆蓋的，我們會因應情況，看看結果之後再作考慮。然而，這 235 條鄉村亦是一個我們當年相當進取的方案，希望盡量納入這個範圍內。

麥美娟議員：主席，我的問題與梁議員剛才提問的差不多。事實上，在去年疫情中，很多學校也要轉為網上授課，我所屬的婦女會曾向 1 000 名學童送上平板電腦，讓他們在網上上課。我們亦同時進行了一些家訪，發現鄉村內有很多住在村屋的小朋友，因為網絡無法覆蓋或者網絡服務不夠強，而令他們在上課期間突然上不到網。我們曾訪問一名中學生，他在上課期間本來準備要測驗，但網絡突然無法連接，不能繼續上課，而有些學生又曾因網絡中斷而遲交功課等，這些情況令同學遇到學習上的問題。如果我們的網絡覆蓋得不夠好，真的會造成數碼鴻溝，影響小朋友學習。

所以，我想問局長，會否考慮在完成這項資助計劃後，再一併覆蓋其他鄉村？此外，如果網絡真的覆蓋不到某些鄉村……我們也知道，在一些鄉村，如要在村口接駁網絡到村屋，會有很多爭拗以致無法覆蓋，又或者費用特別貴——村內有些人所付出的費用真的特別貴——這樣如何令村民所繳付的費用能便宜一點或令他們容易使用光纖網絡？如果仍然做不到，政府會否考慮提供政府 Wi-Fi，至少讓他們用到公用 Wi-Fi？

商務及經濟發展局局長：多謝麥議員的補充質詢。第一，她提到很多鄉村的情況，這些正是我們這項資助計劃希望能覆蓋的地方。我們在 2018 年亦看到，雖然香港市區的網絡鋪設得比較好，但確實有很多

偏遠地方未必能夠完全使用寬頻。所以，光纖網絡是基本的，讓光纖入村，他們才能使用較高的——例如 500 至 1 000 兆比特——寬頻，這樣才可做到麥議員剛才所說的網上學習活動。所以，我想第一步是，希望她剛才提及的村落在未來數年內可以有寬頻入村。

第二是入戶的問題，其實這並不限於鄉村，因為在市區方面，寬頻往往到達樓下或者建築物前面時，能否進入大廈其實也涉及到一些業權問題，對鄉村來說便更困難，可能是涉及地權問題等。我們現在採取的方法是透過與當地的居民團體商討，看看這個方式是否做得到。我們的目標是希望能夠盡量做到這方面的工作，而資助計劃亦有一些彈性，即固網商會盡量走多一步，看看是否可以將網絡逐步延伸至越多、越闊的住戶層面，但我們真的需要與當地居民團體——尤其是業權擁有人——商討。所以，我剛才已指出有關情況，可能我們需要就這方面與村代表、鄉事委員會一起合作。就此，我承諾我們會透過辦事處與固網商再商討。

主席：第三項質詢。

改善施政

3. 謝偉俊議員：主席，政府去年向陷入財困的國泰航空有限公司(下稱"國泰")注資 273 億元，其後又在"保就業"計劃下向其發放約 6 億元工資補貼。然而，國泰去年仍錄得破紀錄虧損 216 億元，並需削減約 8 500 個職位。有市民批評，注資所涉公帑已足夠向全港市民每人派發 5,000 元，或代全港僱主及僱員向強積金計劃供款半年。有評論指出，政府向在疫情下生意興隆的連鎖超市發放工資補貼、將本財政年度稅務寬免減半、建議發放有諸多制肘的電子消費券、拒絕讓市民收回其強積金帳戶的累算權益自救、未能適時公布疫苗接種指引等政策失誤，令政府民望持續低落。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否檢討，政府未經諮詢公眾耗用巨額公帑注資國泰及向有巨額盈利的連鎖超市發放工資補貼，但忽略在疫情下越來越多市民陷入財困的做法，會否給予市民應救不救的觀感，打擊市民對政府管治的信心；
- (二) 鑒於據悉國內人民對中央政府滿意度近年持續高企，有否研究相關原因當中有哪些可供特區政府借鏡，以便檢討及調整現行發展經濟和抗疫的政策；及

- (三) 會否改變協助個別企業的做法，改以較公平及更具成本效益的方式協助所有陷入財困的企業和僱員，例如重新考慮由政府暫代全港僱主及僱員向強積金計劃供款的建議，以確保公帑運用得宜？

財經事務及庫務局局長：主席，首先，多謝謝議員提出這項口頭質詢，讓我今天有機會闡述特區政府在過去一段時間就紓解民困、支持企業及抗疫等各方面工作。就剛才謝議員提問中的各個部分，經諮詢相關政策局後，我現回覆如下：

(一)及(三)

正如其他經濟體一樣，2019 冠狀病毒病疫情對香港的經濟帶來極其嚴峻的挑戰。我們一直致力控制疫情，同時因應疫情發展及經濟環境的變化，幫助受重創的行業和市民渡過這艱難時期。

我們一直既撐企業，也保就業，因為僱員的"飯碗"與企業營運唇齒相依。因此，2020-2021 年度財政預算案("預算案")及 4 輪防疫抗疫基金("基金")已共推出逾 3,000 億元具針對性的紓困措施，涵蓋多個行業和有需要群組，範圍廣泛。截至 2021 年 3 月中，基金已發放超過 1,400 億元的資助，惠及超過 650 萬人次及近 85 萬個由企業或商戶等提交的申請。其中僱主獲發共兩輪"保就業"計劃資助的大前提是不能裁員，令約 195 萬名僱員及超過 12 萬名自僱人士受惠。

航空服務業對香港的整體經濟發展具策略意義，也是保持香港國際航空樞紐地位的基礎。在疫情爆發之前，國泰航空有限公司("國泰")佔香港國際機場客運量的 57% 及貨運量的 41%，帶動行業內大大小小的經濟活動，扶持不少下游企業，同時提供就業機會。政府於去年 6 月決定投資國泰，協助香港的航空業渡過寒冬，屬符合公眾利益的舉措。

在個人層面，政府亦着力"紓民困"。財政司司長上月公布的預算案涵蓋一系列逆周期措施，涉及 1,200 多億元。除了一般稅項和差餉的寬免、增加社會保障津貼和提供一次過 1,000 元電費補貼外，預算案亦建議發放 5,000 元電子消費券及創造約 3 萬個有時限職位。另外，我們建議設立有

時限的百分百擔保個人特惠貸款計劃，為失業人士提供多一個財政選項。

有關由政府代供強制性公積金("強積金")的建議，我們已於去年 1 月宣布將為收入低於強積金計劃的最低有關入息水平者支付 5% 的強積金供款。至於謝議員提出政府為全港僱主及僱員代供強積金的較廣泛措施，面對現時有限的公共資源，政府經小心分析建議所帶來的影響後，認為不宜推行。

我們預計今年的綜合赤字會達至歷來最高，而來年的赤字亦高達約 1,000 億元。在未來數年，我們預計經濟環境及外圍政治經濟格局存在很大變數，我們一方面要盡能力為市民提供紓緩措施，同時亦要預留一定的財政儲備，應付未來其他需要。

(二) 特區政府一直嚴陣以待，通過多管齊下的方法遏止 2019 冠狀病毒病疫情，並一直有參考本港、內地和世界各地專家的意見，以科學為本，制訂適合的抗疫策略。就參考內地抗疫的經驗而言，特區政府衛生署和國家衛生健康委員會有進行恆常交流，希望借鑒國家成功抗疫的策略和經驗，盡快控制本港的疫情。

過去一年，國家在疫情防控方面取得重大成果，在全球主要經濟體中唯一能夠實現經濟正增長。同時，《十四五規劃綱要》的通過亦為國家未來 5 年經濟社會發展定下藍圖和行動綱領。我們會積極在其中擔任"參與者"和"促進者"角色，為本港經濟發展注入源源不絕的動力。

香港特區要切實提高治理效能，這是剛才謝議員關心的題目，關鍵是堅定落實全國人大關於完善香港特區選舉制度的決定及"愛國者治港"的原則。在堵塞現時選舉制度的漏洞後，我們可有效解決近年立法會泛政治化的困局。以最近有關臨時撥款的議案為例，這本來是政府在財政預算過程中的既定程序，我們歡迎議員在審議過程中提出意見，但去年卻被多項不合理的修正案拖延阻撓。最近一段時間，我們看到立法會整體回歸理性務實，今年通過臨時撥款議案的過程回復暢順。我們期望在完善香港特區選舉制度並落實"愛國者治港"後，將有更大空間與立法會及社會各界一同合力發展經濟及改善民生。

謝偉俊議員：主席，我無意針對個別企業。國泰雖然牽涉很多公眾利益，但我不想過分批評政府以往的做法。但是，從觀感而言，美國可以派 3 次錢，最近一次每人派 1,400 美元，而細小的澳門特區亦派 1 萬元，之後再派優惠券，更可用長者卡獲取，香港難免被比下去。主席，香港特區政府最大的問題不是它做不到甚麼事情，而是它的態度。羅致光局長曾說，如果只幫助失業人士，擔心會鼓勵他們趁早失業，這說法令人感覺很涼薄，所以我相信整體上是態度的問題。

主席，局長回應主體質詢第(二)部分時指出，希望在完善香港特區選舉制度及"愛國者治港"的原則後，特區政府可以做得更好。但是，我們已經沒有反對派"攬攬震"很久了，我們在這大半年是靠自己盡量做。如果政府的態度並非以民為本，每每防民如防賊般，但對企業卻完全不需審查便很 *generous*(譯文：慷慨)、很寬鬆處理它們的要求，就是這種態度令市民覺得不妥當。所以，將來即使真的是"愛國者治港"，若不改變這種態度，恐怕我們永遠也不能追及國家受人民歡迎的程度。政府各部門有甚麼辦法現時便立即做、做得聰明一點、快一點，而不是留待政改之後才做呢？

財經事務及庫務局局長：多謝謝議員的提問，剛才謝議員的補充質詢有一個重點，就是態度，即我們在思考、執行及推銷政策時，如何能夠做到更加以民為本，這也是我們一直以來的做事方針。

我經常說我們做事的作風要 3 個"有"，第一是有心，要真的為香港好，思考的政策要真正幫助到市民，正如最近司長在預算案宣布超過 1,200 億元的措施，原因是他體察到目前經濟及民生的狀況。第二是有利，有心之餘還要做對香港有用的事情，包括謝議員剛才的主體質詢提到一些香港的長遠發展，例如支持航空業，將香港進一步打造成航空樞紐等，這都是長遠對香港有利的事情，如果是有利香港的事情，我們會責無旁貸地去做。第三，除有心和有利外，我覺得要有理，即如何將我們所做、所想，或要執行的事情的道理說清楚，令市民明白。

其實，就這方面，我十分多謝謝議員，亦包括很多建制派議員，一直以來在方方面面、在社區及其選民中積極解說政府的政策，這工作是永無止境的，*communication*(譯文：溝通)永遠是 *the more the merrier*(譯文：越多越開心)，做得越多越好，如何將道理說清楚，讓市民明白，這是我們要持續做的。

當然，除了 approach(譯文：手法)之外，實質上我們做了些甚麼呢？預算案已從各方面照顧不同階層的需要，包括為企業延長貸款計劃；個人方面，亦有推出其他寬免措施，我們會積極推行這些措施，並積極考慮有甚麼地方可以幫助香港社會。

鍾國斌議員：主席，我這項補充質詢上星期也曾提出，不過上星期答覆的是羅致光局長。對於羅局長的答覆，我相信沒有人知道他在說甚麼，因為他說的是歪理，無薪假竟可說成是 job sharing(譯文：共享工作)。所以，我今次問許局長，希望他可以給我們一個合乎常理的答覆。

政府預計失業率會繼續上升，亦預計經濟無法恢復，要令企業繼續生存，可以繼續在未來一段時間不裁員，其中一個很重要的方法，便是保就業。局長剛才在主體答覆中亦提及，過去已用了 1,400 多億元保就業，錢的確已使用，但使用之後，現在未有恢復經濟的效果。錢的確已使用，但未來我們仍要面對很大困難，政府是否應該考慮再多推出一輪保就業、救失業的措施？局長會否再考慮？

財經事務及庫務局局長：多謝議員提出的補充質詢。

其實從我們整個抗疫策略可見，我們的確是視乎疫情發展，看看是否有適切的措施更針對性地為受影響的市民或行業，提供幫助。

我剛才在主體答覆中亦有提及，鍾議員亦知道，我們之前曾推出“保就業”計劃，但疫情始終是一個動態的發展，而且在目前情況下，財政負擔也是一個要考慮的方面，所以經綜合考慮之後，我們推出比較針對性的措施，我們認為針對個別行業或個別受影響市民採取措施會更為穩妥。

如果大家有留意，財政司司長在預算案中已推出多方面的措施，在企業的層面，例如優化中小企融資擔保計劃、延長其他計劃的申請期，亦包括個人層面有關失業人士的貸款計劃，接着很快便會前來立法會申請撥款，希望獲得通過；其他涉及更多市民的，便是 5,000 元消費券，可見我們如何配合疫情和經濟發展的變化推出措施。其實，我們並沒有停步，反而是考慮如何配合時勢變化、配合目前最新情況，推出一些新的適切措施。

除了議員剛才說的保就業，以及我剛才介紹預算案提出的措施之外，還有一些措施是創造就業的，因為在"保"的同時，我們也要尋找一些新東西。我們在預算案中亦有提及更多創造就業的安排，包括在大灣區和香港本地的創造就業安排，是多管齊下的，牽涉企業、個人，也牽涉現有的和新的就業機會，希望一籃子配合已經宣布的措施，進一步提振經濟，令香港可以在疫情完結後很快復原。

周浩鼎議員：主席，我看到局長在主體答覆花了很多篇幅再三重申政府推出保就業的理據。不過我想問，以兩大超市為例，它們在這段時間不斷賺錢，賺了上億元。政府會否考慮行使酌情權，當兩大超市不斷賺錢時，不向它們發放"保就業"計劃的資助，因為它們根本無須領取這些資助，並考慮把錢轉交到其他更有需要的市民手上呢？我想問，政府有否考慮行使酌情權，讓公眾感覺這些資助會派給真正有需要的人，而非胡亂派給根本無須資助的人呢？

財經事務及庫務局局長：多謝周議員的補充質詢，或者讓我從數方面作回應。其實我的主體答覆內容並非全是"過去式"的，也有一些是"將來式"的措施。大家看到預算案中提到過億元的措施，包括稅務寬免也是未發生的，所以這些也屬"將來式"措施，所以並非全部措施也像用倒後鏡看過去的事情，這便是第一點。

第二，關於"保就業"計劃，看回數據，兩間超市在第二期計劃中也有申領超過一定數額的補貼，而按照政府早前訂下的回饋原則，對於它們的基本回饋金額也是有一定安排的，也許我在此提出一些具體數字。惠康和百佳在第二期計劃所得的工資補貼，分別為 1 億 8,450 萬元及 1 億 6,196 萬元。根據我們早前訂下的回饋原則，它們的基本回饋金額不應該少於 9,225 萬元及 8,098 萬元。就此，兩間超市已經在去年 12 月底前完成回饋，並以公開受惠機構名單、受惠人士數目及所涉金額，讓公眾可以監察。在這方面，周議員的想法與我們是相同的，就是考慮如何更加適切和聚焦地幫助需要幫忙的市民，這亦正正是我們在預算案中提出措施時的重點考慮。

鍾國斌議員：主席，局長剛才也提到，希望可以盡快解決疫情，讓經濟能夠回復平順。可是，我們卻看不到疫情會在甚麼時候得到解決，今天政府更宣布 BioNTech 疫苗要停止接種，那麼究竟何時才能夠解決疫情呢？我們根本看不到答案。再者，如果政府只是"翹埋雙手等

運到"，想等事情過去就可以經濟復蘇，然後大家便可以安心，那麼我們究竟要等到何時呢？局長剛才在主體答覆第(二)部分，提到要"借鑒國家成功抗疫的策略"，而國家其中一個成功策略就是"保企業"。那麼，局長是否只會繼續"翹埋雙手等運到"，讓企業只能自保呢？

財經事務及庫務局局長：主席，多謝鍾議員的補充質詢。我們絕對不是只會"翹埋雙手"的，我現時並沒有這樣做，我們是會默默工作的。其實，預算案提出那麼多措施，也是因為考慮到目前的經濟及疫情情況。所以，我亦想藉此平台呼籲多些市民接種疫苗，因為其中一個抗疫關鍵就是要接種疫苗。當然，另一方面，疫情發展是動態的，所以我們在過去數輪基金，以及在預算案內提出的很多措施，也是因為考慮到這些動態的發展。

回應鍾議員剛才的提問，我們在預算案中並非完全沒有着墨於企業，我剛才也曾介紹延長貸款計劃的申請期，以及其他一些針對企業長遠發展的措施。我們始終要考慮個人或社會的整全需求，我們要看現時的需要之餘，亦不可以忽略了將來。所以，我們既要做好現在，又要顧及將來。

在這方面，我們也希望有機會可以與議員進行更多交流，看看有甚麼方案可以一起做，一起考慮現階段的需要，共同籌謀香港在疫情過後如何重振經濟和社會發展。

主席：第四項質詢。

着令涉嫌違法教師停職

4. 周浩鼎議員：在反修例風波中，有不少教師因涉嫌參與違法活動而被捕。教育局曾致函學校，要求學校着令涉及嚴重違法案件因而被捕的教師立即停職，以保障學生安全及學校運作。據悉，部分學校決定待法庭把有關教師定罪後才會將其停職。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑑於刑事罪行的定罪門檻頗高，因此被控參與暴動或非法集結但在刑事審訊中脫罪的教師所作的行為可能仍屬專業失德，教育局會否向全港學校發出進一步指引，規定學校須更嚴格執行停職安排，以免有關教師誤人子弟；及

- (二) 鑑於遭停職但其後被法庭裁定無罪的教師，或會就停職所招致的損失向校方索償，政府會否代學校承擔有關賠償責任，以釋除學校的疑慮；如會，詳情為何；如否，原因為何？

教育局局長：主席，學校應該是學生安心和專心學習的地方，專業教師作為學生的榜樣，有責任為同學傳道、授業、解惑，特別是培養學生的品德和正面的價值觀，讓他們健康成長，將來貢獻社會。教育局一直與學校砥礪前行，適時向學校提供指引，協助學校採取相應措施，締造一個安全、平穩和寧靜的校園環境，讓學生愉快學習。事實上，大部分教師都能秉持專業，專心致志培育學生，而一些害群之馬，雖然只是極少數，但他們的失德行為，卻破壞了教師專業的尊嚴，部分更涉及嚴重違法行為，令一眾專業教育工作者蒙羞，嚴重影響教師的專業形象，打擊社會對教師的信心。教育局是教育政策的制訂者、推行者及監管者，亦負責教師的註冊工作，必定會嚴肅及嚴謹地處理每宗教師涉嫌違反專業操守的個案，維護家長及社會對教育服務的信心。

自 2019 年 6 月中至 2020 年 12 月底，教育局共接獲 269 宗關於教師在社會動亂中涉嫌專業失當的投訴。我們已大致完成調查 244 宗個案，其中 95 宗不成立。在其餘的個案當中，局方取消了 2 名教師的註冊，向 28 名教師發出譴責信及 24 名教師發出書面警告，提醒他們必須秉持專業操守，再犯者一定會被嚴懲，包括可能會被取消註冊。我們亦分別向 27 名教師發出書面勸諭及向 28 名教師作出口頭提示，提醒他們不應作出有損教師專業形象的行為和應尊重社會接受的行為準則。其餘教育局初步認為有機會成立的個案，我們正按既定程序處理，以決定適當的跟進行動。

就周浩鼎議員提出的質詢，我們現回覆如下：

- (一) 《資助則例》訂明，若個別教師已經或有可能涉及嚴重刑事訴訟，或涉及嚴重不當行為，在符合《僱傭條例》及其他相關規限的情況下，學校可着令其停職。

為協助學校應對 2019 年社會動亂對學校的挑戰，教育局曾多次向學校發出信件或指引。當中，我們於 2019 年 12 月下旬向學校發出信件，闡釋我們對老師的要求及行為規範，並向學校說明處理被捕教職員的基本原則，指出學校

在考慮應否將有關教師停職時，應以學生的福祉為首要考慮，包括對學生人身安全，品德培養及學習質素的影響。若教師涉嫌干犯嚴重罪行，即使有關案件或事件尚未結案，學校亦必須就有關教師繼續接觸學生作風險評估。

具體而言，若教師涉及與人身安全有關的嚴重違法行為，如縱火、嚴重傷人、暴動、管有危險品或違禁武器等；或公眾普遍認為嚴重違背道德標準的違法行為，如性罪行、販賣或管有毒品、管有兒童色情物品等，學校應為學生的人身安全和健康成長着想，審慎處理，暫停有關教職員的職務，避免有關教師繼續任教或接觸學生。如有教職員被捕但暫時未有被落案控以任何罪名，學校也應詳細檢視涉及事件的性質和嚴重性，考慮是否適合容讓他們繼續在校擔任教學或其他工作。

事實上，學校作為僱主，須負責管理學校內的專業教師隊伍，包括處理聘用、晉升、終止聘用、解僱，以及其他有關人事管理的事宜。當本局知悉教師涉嫌違法個案，會與有關學校緊密聯絡及就各項事宜提供支援。在過程中，若我們留意到學校偏離本局的指示，會給予意見及要求學校重新考慮。

無論有關被捕教師是否被定罪，教育局都會在所有法律程序(包括上訴)完結後，根據所掌握的資料，檢視其教師註冊資格。如教育局認為該教師不再是出任教員的適合及適當人選，我們會根據《教育條例》取消其教師註冊；如個案未至取消註冊的程度，教育局亦會按其性質和嚴重性，作出不同程度的跟進行動，包括發出譴責信、警告信或勸諭信等，提醒教師必須秉持專業操守，再犯者一定會被嚴懲，包括可能會被取消註冊。

- (二) 一般而言，若個別教師涉嫌干犯罪行被拘捕，及後被落案起訴，學校經考慮上文所述的因素後會按罪行性質，令教師在司法程序未完成、法庭未就有關案件作出裁決前停職。由於部分案件可能涉及上訴，一般時間會較長，為了讓該教師負責教導的學生能繼續學業，免受老師缺勤影響，學校可運用政府資源聘請代課老師，暫時履行停職老師的職務。至於被停職的教師的安排及薪金，學校須按《資助則例》、《僱傭條例》、僱傭合約，以及學校的政策及

實際情況而作出，一般來說，若教師沒有履行任何職務，不會獲發薪金。就老師停職的相關安排，若個別學校有疑問或遇上困難，教育局會提供適切意見及支援，協助學校做好相關安排，確保學生的學習不受影響。

周浩鼎議員：主席，從主體答覆中可清楚看見，原來我們絕對有例可依，包括《資助則例》和《僱傭條例》，學校的確無須待教師在刑事審訊中被定罪，已可對失德教師作出懲處。箇中道理，一如主體答覆所述，即使有關案件或事件尚未結案，學校亦必須就有關教師繼續在校任教作風險評估，因為可能會有嚴重後果。如讓失德教師繼續在校任教，他們會繼續荼毒學生，因此應該“釘牌”。法例條文相當清晰，可是，主席，為何學校對相關規定視若無睹？

我現在提出的補充質詢是，教育局是如何加強執行相關的規定，以免學校無視這些規定？主體答覆清楚指出，這麼長時間以來，只有兩名與“黑暴”事件有關的教師被取消註冊。我想問，教育局會如何加強執行這些規定？

教育局局長：主席，周議員所言甚是。正如主體答覆所載，當有教職員被捕，學校可因應該教師所涉罪行的嚴重性及對學生的影響，決定須否將該教師停職。這並非容易的決定，因為學校必須考慮事件所涉及的罪行有多嚴重、學校與該教師的僱傭合約如何安排，以及校內不同持份者對事件的看法。當然，最重要的，是對學生的影響。我們必須保障學生的安全，並確保他們的學業不受影響。

因此，如學校認為繼續讓有關教師或教職人員在校內與學生接觸，會為學生帶來不良的影響或影響他們的人身安全，他們便有責任對其採取適當的行動，包括停職。有部分學校/辦學團體或會暫時將該名教師調離與學生有接觸的工作崗位，例如讓教師幫助辦學團體進行教學研究的工作等。

我們當然會尊重辦學團體和學校的安排，但最終的考慮，是學生的安全，而考慮的重點，在於讓該名教師繼續在校執教會否對學生造成不良影響。就此，正如主體答覆所述，一旦教育局發現有教師涉嫌干犯罪行被捕，我們會就每宗個案與校方作出討論，以清楚了解學校將會採取甚麼行動及我們與校方對事件的看法，當中是否存在極大分歧，以便作出跟進。

梁美芬議員：主席，我相信教育局局長也知道，有部分學校的校長、副校長及前線教師本身均有問題。因此，我們注意到，有部分學校不認為讓參與違法活動被捕，甚至被刑事起訴的教師繼續在學校工作，會對學生不利。

有鑑於此，如教育局仍只是建議學校應該如何如何處理，那麼我想問局長，官立學校現時是否依循公務員事務局的做法——我先說官立學校——公務員參與非法公眾活動被拘捕、調查及起訴，便須即時停職，這是否適用於官立學校的教師？又是否適用於津助學校的教師？教育局如何確保所有學校均會按照同一套清晰的準則，處理因參與公眾活動而被捕及被起訴的教師？

教育局局長：主席，官立學校的教師作為公務員，當然會完全按照公務員事務局訂定的準則來處理。因此，當有官立學校教師因參與非法聚會或暴動而被拘捕及起訴，我們定然會完全按照公務員事務局的程序來處理。

至於津貼學校方面，無論是在聘用條件方面或僱主本身，也有別於官立學校，故津貼學校最終會如何處理被捕並被起訴教師的僱傭事宜，亦會與公務員有所不同。然而，正如我在主體答覆中所述，我們必定是以學生的利益為大前提，即須考慮讓涉事教師繼續在校內任教及接觸學生對學生的影響。就此，我們會審視個別個案，與學校討論，並作出適當的決定。

主席：梁美芬議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

梁美芬議員：我是問局長，官立學校和津貼學校是否會按照同一套準則處理？局長似乎是在迴避我的問題。

主席：梁美芬議員，你已指出你的補充質詢未獲答覆的部分，請坐下。

局長，你有否補充？

教育局局長：主席，正如我剛才所說，由於官立學校與津貼學校在性質上有分別，所以兩者的準則並不相同。而我剛才已指出，官立學校是按照公務員的守則處理，而津貼學校在作出考慮時，則以學生的福祉為大前提。

謝偉俊議員：主席，教師作為其中一類專業人士——這其實是普通常識而已，有時候，不論是醫生或律師，不必真的干犯了刑事罪行，只要他們違反了職業操守，便足以令他們被停牌或除牌。

這種普通常識亦反映在《資助則例》內，當中指明，要不就是涉及嚴重刑事訴訟，又或涉及嚴重不當行為——當然，對於何謂不當行為，或需辯論頗長一段時間——但看看局長在主體答覆提及的一些涉及毒品、人身安全、性罪行、兒童色情等的嚴重違法行為，這些大家也能理解——大家也知道吸食毒品會毒害身體，故能有所防備，但透過教育進行精神上的毒害，便較難應對。

我在翻看這方面的相關數字後便大吃一驚，據局長提供的數字，在過去的一年半(即 2019 年 6 月中至 2020 年 12 月底)期間的 269 宗投訴當中，真正被取消教師註冊的只有兩位(即 0.007%)，其他的只是發出警告信及勸諭信等。我想知道，當中究竟有多少個案，是即使涉事教師未有被停職或取消註冊，但學校本身在審訊前已將其停職？而停職安排須否向教育局登記、註冊或報告呢？當局是否有相關的數字紀錄？

教育局局長：主席，2019 年的社會動亂事件，其實發生了許多不同情況，包括有老師參與了社會活動，例如在外作出非法行為或參加非法聚會而當場被警察或執法機構拘留，甚或被起訴。這是其中一類情況，我們大多會將此類情況納入刑事案件，即周浩鼎議員今天所問的。至於學校有否為保護學生而就一些或涉及教師被刑事起訴個案作出停職安排，我們已在主體答覆作出回應。

此外，我們亦提到一些個案，有關的教師未必是在現場作出了某些行為，例如在過去 200 多宗投訴當中，有不少是涉及教師在私人網頁上發表十分不恰當的言論，又或是在學校授課期間作出不恰當的言論，長遠或會影響學生的價值觀，這些亦是我們會處理的投訴。

我們會分開處理上述兩種情況。假如是在課堂中，純粹在教材或言論上用較粗鄙言語表達意見，即使在法例上未必會構成罪行，但我們從教育的角度審視一位教師的專業操守時——常任秘書長在執行註冊權力時，或會認為他/她未必是適合作為老師的人選，因而採取我們所謂的跟進行動，包括取消其註冊，亦可能會向其作出警告或譴責等。當中有一些是執法後的個案，但我們仍然會跟進，我的主體答覆也有提及——例如取消註冊等，我們之所以還未行動，許多時是因須待法院作出判決或上訴期屆滿後，才根據所有事實作出判斷。事實上，我們須處理數種不同的個案。

過去 5 年，約有 20 宗個案是學校因拘捕及起訴行動而對涉事教師作出了停職的安排。如果我沒有記錯，在過去的 1 年半，官校佔了其中 3 宗，1 宗是教師被停職，另外兩宗是教師暫時被調離學校，待我們完成調查工作後，再看看應該作出甚麼跟進行動。因此，我們會因應不同個案進行不同的工作，最重要的，是保障學生的安全。

盧偉國議員：主席，就教學質素保證而言，我認為不應單靠處理投訴，教育局應倚重行之已久的視學制度。它有否為負責視學的同事提供指引，須特別留意教師有否在課堂上宣揚不正確言論，以及其言論是否具不良政治動機，影響學生對於國家及社會的正確認知？就此，我想問局長，現時教育局是否已透過視學制度把關及如何把關？

教育局局長：主席，我們當然非常重視教學。在把關方面，第一，我們需有專業而負責的教師，他們知道應怎樣教導學生。其次，學校本身需有監察制度，就各層級進行監察，由校長、副校長及主任負責監察教師在課堂上的教學、所使用的教材，以及他們所準備的文件和教案等。教育局亦會恆常地進行視學、課程探訪及到校進行整體視察(包括檢視學校的課程編排、制度(如監察制度等)是否完善)。教育局會做這方面的工作。

然而，我希望議員明白，許多時我們接獲的投訴屬個別個案。當教育局人員到學校進行視學時，我相信教師在課堂上作出一些極不恰當言論的機會很微。過去在進行調查時，我們也要接見學生和教師，亦可能需就某宗個案，翻閱過往一段長時間內的相關教案及教材，方能整理出被投訴教師在該段期間的教學有否出現問題。因此，這些工夫頗費時。不過，我們到學校進行視學時，通常也難以細看每位教師的教材，實際上亦辦不到。可是，對於每宗投訴，我們也會嚴肅及認真處理。

主席：第五項質詢。

2019 冠狀病毒病疫苗接種計劃

5. 鄭松泰議員：政府分別於本年 1 月 25 日及 2 月 18 日認可 2019 冠狀病毒病疫苗“復必泰”和“克爾來福”在港緊急使用。據報，自 2 月 26 日展開疫苗接種計劃以來，有多名市民在接種疫苗後身體不適，以及有數宗市民接種疫苗後於短期內死亡的事故，每日接種疫苗的人數因而呈下降趨勢。就此，政府可否告知本會：

- (一) 會否促請研發克爾來福的公司盡快在醫學期刊刊登該疫苗第三期臨床研究數據，或以其他方式公開有關數據；及
- (二) 新冠疫苗臨床事件評估專家委員會有否研究，在甚麼情況下需暫停疫苗接種計劃，以待重新評估接種疫苗的利弊？

食物及衛生局局長：主席，政府自 2 月 26 日正式展開 2019 冠狀病毒病疫苗接種計劃，至今已有超過 40 萬名市民接種第一劑疫苗。我們的疫苗接種計劃目標非常明確，就是按照衛生署衛生防護中心轄下聯合科學委員會建議的接種優先次序，逐步有序推展疫苗接種計劃並擴大優先群組，為全港市民提供疫苗保護。就鄭松泰議員提到有市民在接種疫苗後身體不適，或於短期內死亡，我希望先作出簡單回應。

根據相關專家的評估，目前為止沒有一宗死亡個案與新冠疫苗接種有因果關係。從醫護專業及科學的角度，目前並沒有證據令我們需要質疑兩款正在為市民接種的新冠疫苗(即科興及復必泰疫苗)的安全性，而有關疫苗都是有效和具品質保證。

就質詢的其他部分，我現綜合答覆如下：

根據《預防及控制疾病(使用疫苗)規例》(第 599K 章)(“《規例》”)，我作為食物及衛生局局長，經參考 2019 冠狀病毒病疫苗顧問專家委員會(“顧問專家委員會”)的意見，並考慮到 2019 冠狀病毒病對公眾健康構成的威脅，認為認可科興疫苗屬必要，並且符合公眾利益，已於 2 月 18 日按《規例》認可有關疫苗在香港作緊急使用。

作為按《規例》申請有關疫苗認可在香港作緊急使用的一部分，科興向顧問專家委員會提交的資料包括其向世界衛生組織("世衛")及國家藥品監督管理局提供的第一及第二期臨床測試資料、於巴西進行的第三期臨床測試資料，以及於土耳其及印尼進行的第三期臨床測試資料文件。科興所提交的臨床測試資料和數據，均由顧問專家委員會 12 位專家參照世衛指引的相關要求作仔細、客觀和全面的檢視及評核。這些專家都是各自於相關學術範疇有參與同行評審的，因此他們就科興疫苗所進行的評估不遜於一貫學術期刊文章的同行評審，對有關資料的審核過程亦不會因為資料尚未於醫學期刊刊登而有所不同。為加強疫苗資訊的透明度，顧問專家委員會就科興疫苗的專業建議已上載至食物及衛生局網頁。為確保科興疫苗持續安全、有效及具品質保證，我已就有關的疫苗認可附加條件，包括要求藥廠執行相關的風險管理計劃，並繼續提交最新的臨床數據、每一批次的化驗分析證明書，以及適時更新質素文件等。

確保新冠疫苗符合安全、效能和質素要求，是政府推行疫苗接種計劃的首要考慮。自疫苗接種計劃開展以來，衛生署按照世衛的指引，為接種新冠疫苗異常事件設立藥物安全監測系統，持續收集醫護人員及藥劑業界所呈報在香港使用的新冠疫苗接種異常事件報告。此外，政府成立新冠疫苗臨床事件評估專家委員會("評估專家委員會")，就接種新冠疫苗可能出現的異常事件進行持續監察，並在認可新冠疫苗的安全監察提供專業意見和建議。就本港接種新冠疫苗後出現的嚴重異常事件，評估專家委員會會就現有的資料檢視有關個案，包括考慮病者的病況及病歷、相關臨床數據、該疫苗相關的資料及初步解剖發現，並基於世衛的算法流程進行因果關係評估。到目前為止，評估專家委員會的評估結果並未顯示任何死亡個案與新冠疫苗接種有因果關係。簡單來說，從醫護專業及科學的角度，目前並沒有任何證據令我們需要質疑兩款正在為市民接種的新冠疫苗的安全性，而有關疫苗都是有效和具品質保證的。

基於科學為本和公開透明的原則，衛生署於 3 月 12 日公布接種新冠疫苗異常事件的定期撮要報告，報告結果顯示疫苗接種情況符合預期，亦與其他地方接種經驗相若，並無特別明顯因素令人擔心疫苗接種導致預期以外的異常事件。有鑑於此，我們認為並無根據暫停疫苗接種計劃，我們亦會定期更新有關的報告並向公眾發布。當然，如果市民對自己的身體狀況或是否合適接種新冠疫苗有任何疑問，應該先諮詢家庭醫生或主診醫生，稍後才接種疫苗。

我在此必須重申，疫苗接種是有效控制 2019 冠狀病毒病重要的公共衛生措施，政府一直以科學實證為根據及公開透明為原則推展疫苗接種計劃，並為市民提供不同技術平台的疫苗選擇。面對疫情肆虐，社會各界應同心抗疫，踴躍接種疫苗以保護自己、家人、我們的醫療系統，以至全體市民，這樣我們才能盡早打贏這場抗疫戰，讓香港徹底脫離疫症。

鄭松泰議員：我的主體質詢第(二)部分問及局方因應甚麼情況暫停疫苗接種。今天早上，當局突然暫停接種復必泰疫苗——這當然是由該公司自行提出須暫停接種——及至開會前，記者和市民詢問局長究竟有多少人已接種現已暫停接種的批號 210102 疫苗。局長臨進入會議廳前表示仍沒有確實數字，這是無法解釋的，因為局方只採購了兩個批號的疫苗，現皆暫停接種。最低限度，大家皆知道有近 10 萬人已接種復必泰疫苗。在這一刻，信息依然混亂，大家皆不知道該如何是好、是否有影響、是否有危險、應如何處理，以及接種第二劑疫苗時該怎麼辦等。

且讓我簡單詢問局長。她何時可以清楚告訴市民，已接種復必泰疫苗或正待接種第二劑疫苗的朋友會否有風險呢？他們在這一刻應該做甚麼呢？局長是否想嚇死市民呢？

食物及衛生局局長：主席，對於疫苗接種計劃及相關資訊，政府均一直公開透明。政府是在今早收到復星實業(香港)有限公司("復星實業")的書面通知，由於注意到與批號為 210102 的復必泰疫苗藥瓶封蓋有關的包裝瑕疵，BioNTech 和復星醫藥已就有關包裝瑕疵問題的原因進行調查，為謹慎起見，現階段在調查期間須即時暫停接種。

到目前為止，BioNTech 和復星醫藥未有發現任何理由認為產品安全存在風險。然而，為謹慎起見，在調查期間須暫停接種批號為 210102 的疫苗產品，直至有關調查結束。至於本港另一批號為 210104 的疫苗產品，亦須進行封存，暫時不予接種。此乃預防性措施，旨在持續確保疫苗接種安全。

鑑於香港引進的復必泰疫苗屬於上述批次，我們已通知各社區疫苗接種中心即日起暫停接種復必泰疫苗，直至另行通知。已預約接種復必泰疫苗的人士無需前往接種中心接種。

當然，我們明白市民(例如已接種第一劑疫苗的市民)有其他疑問，但正如我剛才所說，BioNTech 和復星醫藥未有發現有任何理由認為產品安全存在風險。他們這項舉措是為了謹慎起見。

有關接種第二劑疫苗的問題，我們仍未知道調查何時結束，因為衛生署現正與復星實業舉行緊急會議，以進一步了解及跟進事件。一有最新發展，我便會作出交代，讓市民知道有何後續安排。

鄭松泰議員：主席，我基本上只有一個問題而已。

主席：鄭松泰議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

鄭松泰議員：局長沒有答覆我，已接種復必泰疫苗的市民是否全皆與該批號有關。

主席：雖然我聽到局長已經作出答覆，但局長你是否還有補充？

食物及衛生局局長：主席，我們有的批號為 210102 和 210104。對於批號 210102，BioNTech 現正進行調查，而為謹慎起見，210104 的疫苗產品亦會暫停接種。對於有關批號的品質問題，安排就是這樣。

我剛才亦提及，已接種有關疫苗的人士或會有疑問，但 BioNTech 和復星醫藥現時未有發現任何理由認為產品存在安全風險。

陳健波議員：主席，接種疫苗後的事故越多，很多想接種疫苗的市民便會越加猶豫，所以政府公布的數字——當然不能隱瞞——必須準確。

政府經常用上“異常事件”形容注射疫苗後的副作用，但一般針口痛、輕微不適、輕度發燒皆是預期之內的副作用，為何政府會當作是異常事件呢？市民未必明白，只要聽到異常事件眾多，便會感到十分擔心。政府在公布有關數字方面可否更準確，或會否向市民解釋，以釋除誤解呢？

食物及衛生局局長：主席，多謝陳議員的補充質詢。陳議員所言甚是，對於所謂的"異常事件"，注射疫苗資料已清楚列出注射疫苗後一些較常見的反應和副作用，因此有關事件並非必定屬異常事件。

所謂的"異常事件"，主要是根據世衛所列出一系列接種疫苗後有機會常見的異常情況，須由醫護人員通報衛生署。如果大家有留意，便會發現每天的新聞公告皆會提及有些個案需送院處理。該等個案可能涉及即時身體不適或反應，一般而言較短暫。不過，為公開透明，我們亦會列出有關個案。在該等個案中，一般是市民前往醫院檢查和了解，大致上情況皆是穩定的，經治療後便可以出院。我們每天的新聞公告會交代有關個案。

在真正的異常事件方面，醫院管理局會通報衛生署。如果他們發現異常事件，也會作出通報，但最重要的是有關的異常事件與注射疫苗是否存在因果關係。評估專家委員會已檢視現時所有個案和異常事件，並無發現跟接種疫苗存在因果關係。

蔣麗芸議員：主席，這次復必泰批號 210102 的疫苗出事，問題在於瓶蓋歪斜。這會否影響疫苗溫度的穩定性呢？由這次事件可見，為何我們沒有 QC 呢？當局收貨時必須進行 QC，如果瓶蓋歪斜，我相信憑肉眼也可以看到。

雖然復星實業在通知信中表示沒有安全風險，但假如沒有安全風險，為何要發信通知呢？無可否認，現時已注射復必泰疫苗的 10 多萬人按道理應該是注射批號 210102 的疫苗，因為批號 210104 的疫苗製造日期較遲。換言之，香港已有 10 多萬人注射。大家皆擔心會否出事，會有甚麼問題等。無可否認，他們會感到擔心。

今早 8 時多，澳門當局已發布消息，而很多已預約注射疫苗的市民皆接獲通知今天無法注射。為何香港市民要待看到澳門當局的新聞後才知悉呢？香港的反應可能真的是稍慢了，以致今早估計或有超過 100 人接種了這款疫苗。我希望政府日後可以作出迅速反應，例如應否召集有關人等召開會議呢？當局其實可以叫停市民接種有關疫苗的，對嗎？儘管如此，對於暫時叫停接種批號 210104 疫苗的做法，我是支持的。

主席，我近日亦關心一個問題。對於復必泰疫苗未來會否再次輸港，大家皆不清楚，但阿斯利康疫苗在歐洲卻被瘋狂搶購……

主席：蔣麗芸議員，你已經提出了兩項補充質詢，請坐下。

局長，請答覆。

蔣麗芸議員：我還未提問。

主席：你已經提出了兩項補充質詢，請坐下。如果你想追問，請再按下"要求發言"按鈕。

局長，請答覆。

蔣麗芸議員：主席，我只想提出一項補充質詢。

主席：你已經提出了兩項補充質詢，請坐下。

局長，請答覆。

食物及衛生局局長：主席，就蔣麗芸議員剛才的補充質詢，第一，我們是有嚴謹的驗貨工序的。不論在儲藏及運送疫苗，或疫苗抵達疫苗接種中心後的儲藏、稀釋及接種等，過程皆非常嚴謹，有醫生、藥劑師和護士在場處理整個流程。

當然，據我們收到復星實業的書面通知，其實主要是為了謹慎起見，他們得知疫苗包裝出現瑕疵，因此須進行調查。我們當然亦立即盡快作出反應，在今早 10 時發出了新聞公告。不過，在較早前尚未發出新聞公告時，我們其實已經與所有復必泰疫苗接種中心聯繫，讓他們知悉事件及停止接種。

我當然明白市民會有一連串其他問題。由於衛生署現時正在與復星實業進行緊急會議，他們在會議後會立即向大家報告整體詳情。

田北辰議員：主席，大家皆知道復必泰疫苗今天出問題。長遠而言，政府呼籲市民接種疫苗，而大家皆知道，接種後可能會出現副作用。很多已接種疫苗的人皆向我說道，相對於尚未接種的市民，當局對他們應有不同的處理方法，否則他們其實沒有誘因接種。

就此，我曾與多名專家討論，發現他們對於 3 項建議沒有太大異議：第一，對於所有已接種第二劑疫苗的人士，當局可在 14 天後放寬限聚令，最少由 4 人放寬至 8 人；第二，放寬從低風險地區(例如除廣東外的其他內地城市)回港的港人的有關限制；以及第三，放寬特定群組(包括的士司機、地盤工人及教師等)定期驗測的規例。就此，很多專家皆表示，在有關市民接種了兩劑疫苗的 14 天後，上述措施最容易接受。政府對此有何立場呢？

食物及衛生局局長：主席，就田議員的補充質詢，我們曾與專家商討，正在深思熟慮當中。當中主要涉及兩方面：第一，個人之所以接種疫苗，除了希望保護自己及家人外，當然亦由於一些誘因，包括田議員剛才所提及，例如可否放寬現時香港的社交距離措施，甚或放寬員工須進行定期檢測的要求等。我們亦留意到，老人院或醫院現時亦實施探訪限制。那麼，當接種疫苗後，這方面又可以如何放寬呢？凡此種種，皆是個人接種疫苗的誘因或措施。

不過，整體而言，當整個社會有越來越多市民接種疫苗後，這亦可以建立出保護屏障。我們現正處理、商討及研究可否或如何放寬相關措施，以及當中的處理方法，並審視有否改善或調整空間。我們正與專家商討。

主席：最後一項口頭質詢。

病人在急症室等候轉送病房

6. 蔣麗芸議員：有市民反映，有一些在公立醫院急症室接受診治後需入院繼續治療的病人，需等候頗長時間才獲轉送病房。近日更有一名病人在急症室等候轉送病房期間死去。就此，政府可否告知本會，是否知悉：

- (一) 去年經公立醫院急症室入院的病人，在急症室登記處辦妥登記手續後，平均等候多久才獲轉送病房，並按病人所屬分流類別列出分項數字；
- (二) 醫院管理局(下稱"醫管局")會否採取新措施，縮短病人在急症室等候轉送病房的時間；若會，目標等候時間為何；若否，原因為何；及
- (三) 醫管局會否安排醫護人員定時監察在急症室正等候轉送病房病人的情況，以確保他們獲適切的照料；若會，詳情為何；若否，原因為何？

食物及衛生局局長：主席，就蔣麗芸議員質詢的各部分，我的答覆如下：

- (一) 醫院管理局("醫管局")轄下急症室均實施分流制度，按照病人病情的輕重緩急而制訂治理的先後次序，確保有緊急需要的市民能獲得及時的急症服務。當病人抵達急症室時，會先由富經驗及已接受特別培訓的護士，就病人的病情作出初步評估，危急的病人會獲得優先治理。分流護士會根據病情將病人分為 5 類，包括第一類別(危殆)、第二類別(危急)、第三類別(緊急)、第四類別(次緊急)及第五類別(非緊急)。

醫管局已訂立服務目標，以確保有急切醫療需要的病人能在合理的時間內得到診治。被分流為危殆類別的病人，他們無須等候，會即時獲得醫護人員治理。至於病情非緊急的病人，他們或會需要等候較長時間。急症室的醫護人員會按照個別病人的病情為有需要的病人安排入院接受進一步治療和護理。在 2019-2020 年度，急症室病人在接受診斷後的平均入院等候時間為約 67 分鐘。醫管局沒有備存按分流類別劃分的急症室病人平均入院等候時間。

- (二) 醫管局除了透過分流制度確保病情危急的病人可以得到適時及適切的治理外，亦致力推行各項措施，提升急症室的整體服務質素，當中包括增加急症室醫生、護士、專職醫療人員及支援職系人手，以及透過發放特別酬金和假期補償等措施，進一步加強急症室人手。醫管局亦已推出急症

室支援時段計劃，招募額外醫護人員，協助急症室醫生和護士處理緊急、次緊急和非緊急的個案。另外，公立醫院已透過加強老人科對急症室的支援，並於急症室增設觀察區，減少非必要入院的個案。

此外，為減少急症室病人等候入住病房的時間，醫管局亦已採取各項策略和措施以提升服務量和加快病床流轉。具體措施包括：

- (1) 藉着周年工作計劃，醫管局持續為現有和新建的公立醫院增加病床。在 2021-2022 年度，醫管局計劃於公立醫院增設合共 323 張病床；
- (2) 因應運作情況和臨床服務需要，靈活運用病床及於病房增加臨時病床；
- (3) 重新釐定重點服務優次，減少非必要入院，以騰出空間應付急症室緊急入院的服務需求；
- (4) 加派醫護及支援人手以促進病床流轉和紓緩長時間輪候的情況；
- (5) 病房會將病情穩定的病人從急症醫院轉往聯網內的復康醫院，並增加資深醫生在晚上、周末及公眾假期的巡房次數和相關支援服務，以及加強對出院病人的支援，促進已康復的病人早日出院；及
- (6) 繼續在冬季服務高峰期期間與兩所設有低收費醫院病床安排的私家醫院合作，轉送願意轉院的合適病人往私家醫院完成治療。

醫管局會繼續密切監察各公立醫院的病床情況，適時檢視上述措施，以及靈活作出適當的資源安排及調配，以改善急症室病人等候入住病房的整體情況。

- (三) 在一般情況下，急症室醫護人員會安排等候入住病房的病人在等候區等候，或安排病人在輪床上休息。醫護人員亦會按時巡視於急症室輪候的病人，並按需要為病人量度維生指數或安排醫生進行覆檢。醫生亦會因應病人情況而處

方藥物或安排適當的檢查(例如心電圖檢查、血糖指數測試及 X 光等)。除此之外，護士亦會因應病人需要提供適切的護理。在等候期間，醫護人員亦會盡量鼓勵家屬陪伴病人並與醫護人員保持溝通，以便為病人提供適切的協助。

蔣麗芸議員：主席，我的主體質詢提出 3 個問題，而當中最重要的問題是，按分流類別劃分的急症室病人平均等候入院時間為何，但很可惜醫管局沒有這方面的資料。其實這正正是問題的關鍵，為甚麼呢？

因為我最近接獲一宗求助個案，同樣是一名病人在急症室等候入院期間死去。這病人屬於次緊急類別(即是屬緊急的類別之一)，他等候 3 小時後停止呼吸。

局長表示平均入院等候時間為 67 分鐘，即一個多小時，但局長須知道，每天處於危殆、緊急情況或因急症送院的人為數不少，他們被分別歸類為危急、緊急、次緊急，其實都是處於緊急狀態的，例如正在咳血，這些病人動輒要等候五六小時，甚至七八小時，有可能如我主體質詢提到的個案般，在急症室等候 6 至 8 小時後死去。我不知道還有多少類似的情況。不過，主席，我希望局長在這裏答應我，就分流後各級別的平均等候時間(以分鐘計)作紀錄，可否這樣做呢？

食物及衛生局局長：主席，第一，醫管局轄下的急症室有就不同級別制訂臨床指標，以判斷哪些人士屬於哪個級別，初步評估均由具豐富經驗及接受過培訓的護士進行。經評估後，第一個等候時間可能是用以等候見醫生的，這也是按病人的緊急級別來處理。

第二個情況就是，當醫生對病人作出診斷後，即蔣議員提到的情況，如果病人需要入院——不是所有病人都需要入院的——無論所屬級別為何，急症室都會盡快安排入院，而所屬各科病房亦會盡快接收。

正如我剛才所說，有些情況是，例如內科病房比較擠迫，或是未能很快編配病床，所以造成現在等候轉送病房的時間平均約為 67 分鐘。當然，也有些情況是，病人需要在急症室進行一些檢查，例如照 X 光等。所以，我認為須在兩方面下工夫：一方面，盡量增加急症室的人手配套，以改善病人等候見醫生的時候；另一方面，增加病床，令需要入院的人士盡快轉送病房。有些急症室設有觀察病房，如醫生認為需要，病人可在等候轉送病房期間在觀察病房接受觀察，也有這樣的情況。

根據醫管局的十年醫院發展計劃，我們會按需要在不同急症室擴展這方面的設施，以及增加加護病房，供在急症室接受醫生診斷後不需要轉送病房但需要接受觀察的病人使用。

主席：蔣麗芸議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

蔣麗芸議員：主席，局長沒有回答我的補充質詢，我的問題很簡單，局長會否考慮將這 5 個不同級別，危殆、危急、緊急、次緊急及非緊急……

主席：蔣麗芸議員，你已指出你的補充質詢未獲答覆的部分，請坐下。

局長，你有否補充？

食物及衛生局局長：主席，我們現時沒有按類別劃分的入院時間，所有病人等候入院的平均時間是 67 分鐘。但是，我們回去會請醫管局檢視現有的數據，如果有一些數據切合蔣議員所提的補充質詢，我們一定會提供。(附錄 II)

陳健波議員：急症室現在經常爆滿，所以工作很忙碌，負責分流的護士在巨大壓力下工作，其實很容易掛萬漏一，出亂子。我想問醫管局有否主動研究數據，檢視有否市民把急症室當作處理慢性疾病的診所，是急症室的常客？如果有，我認為應該主動聯絡這些病人，安排他們在急症室以外接受治療。此安排一方面對他們更好，另一方面亦不會阻礙其他真正需要急症服務的市民。政府在這方面有甚麼看法？

食物及衛生局局長：主席，就陳議員所說的不同類別，其實我們有一些數字。如果看看過去 5 年的數字，第一類、第二類和第三類，即危殆、危急和緊急的個案，佔急症室求診人次大約四成，換言之約有六成屬第四類和第五類，即次緊急和非緊急。這數字亦顯示出可能有些病情不是非常緊急的人士也會前往急症室求診，原因之一是急症室 24 小時服務。如果我們在基層醫療健康服務方面不能夠做得更好，便會出現這個我們正正不想看到的情況。

所以，現屆政府大力推動基層醫療健康服務的發展，除了有我們已經成立的地區康健中心，以及未來會繼續發展地區康健中心和地區康健站，使其遍及每區，亦會與區內的私家醫生合作，並建立一個網絡，希望藉此可以處理一些不需求救於急症室的非緊急個案。

陳沛然議員：主席，這項質詢關乎病人在急症室等候轉送病房的情況。我留意到最近有一則發生於急症室分流站的新聞，以及這項質詢有關在急症室等候轉送病房的問題，這些問題都不是一朝一夕形成的。我第一點留意到的是，在分流站是護士同事負責分流的工作；病人看過醫生後等候轉送病房期間，亦是由護士照顧，然後才轉送病房。我想問政府有否甚麼指引、指示或支援給予護士同事，讓他們跟局長一樣應付如此巨大的工作？例如分流站那麼大壓力，又或他們有機會接觸電腦系統，又或在病人等候轉送病房的期間——你剛才說要等候 60 多分鐘——政府給予醫管局的護士同事甚麼支援及指引呢？對於他們來說，壓力是很大的，因為如有任何問題，政府便會指責他們。

食物及衛生局局長：多謝陳沛然議員的補充質詢。第一，一直以來，急症室的分流站都是由有經驗和接受過培訓的護士負責。當然，他們有一些相關的指引，以對不同的緊急級別作出評估。陳議員說得對，壓力是很大的。尤其是當有很多病人的時候，又或忽然間有很多急症的時候，在急症室的整體應變都是需要非常快速的。我相信醫管局一定有相關的指引，而且這些指引會由急症科的醫生及其團隊不斷更新。

第二，如果病人需要入院而未能轉送病房，這情況又是另一個挑戰和壓力來源，因為一般來說，急症室處理急症後，應該盡快安排病人入院，以免在急症室有很多病人需要護理。因為病人若在急症室而未能轉送病房，其實需要護理、照顧，或有時候又需要醫生覆檢，這些工作也增加急症室整體的壓力。就此，我們當然會繼續跟不同病科(尤其是內科)商討，盡量增加床位供應，令經急症室診治而需要入院的人士可以盡快轉送病房，我相信此舉有助紓緩急症室醫護人員的整體工作量和壓力。

當然，醫管局也有增加一些臨時人手，即實施加班計劃，這個計劃可短期增加一些人手。

主席：陳沛然議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

陳沛然議員：這項質詢是關於"病人在急症室等候轉送病房"，這裏有 2、4、6、8、10、12 的數字。我追問政府的是，病人在急症室等候轉送病房時，需要在例如走廊或急症室等不同地方等候，有甚麼指引及支援提供給護士同事？我的補充質詢十分清楚，局長回答了數分鐘，但沒有回答問題。

主席：局長，你有否補充？

食物及衛生局局長：主席，其實就着病人有需要入院但仍然要在急症室等候的情況，以剛才提及的廣華醫院為例，院方已即時推行一系列措施：第一，護士在等候區為使用輪床或輪椅的病人編配顯示牌，識別不同治療階段或整體情況；第二，為等候入院的病人提供編號，方便護士追蹤病人身處位置，以及提供護理。當然，護士亦會定時巡查等候區和觀察病人的情況，以及按需要為其量度維生指數。急症室護士和病房護士亦會密切跟進病人的入院進度，盡快安排病人入院。

主席，其實急症室均有提供不同指引，讓不同醫護人員應對每天繁重的工作。

葛珮帆議員：主席，其實我兩年前已在立法會會議上提出這個問題，便是急症室輪候時間過長，以及有些非緊急病人所面對的問題。

主席，我也接獲一位市民的投訴，他因為頭暈、嚴重嘔吐而要入急症室，但急症室指他不屬最緊急情況，要等候七八小時才能見醫生，醫生說他需要入院，但等候入院又要數小時，最後驗出腦部小中風。這個並非單一事件，所以今次再發生不幸事件，我認為並非偶然。

局長，問題其實一直存在，並非今天才存在。現時醫院的分流辦法是區分為"十分緊急"、然後是"沒那麼緊急"，但所謂"沒那麼緊急"的隊伍，不斷被更緊急的人佔先，所以他們的輪候時間沒有保證，一直被拖延，越拖越長；只要有人入院，他們便要一直押後，繼續等候。

其實局長會否考慮檢討目前的分流情況？"十分緊急"的有一條隊伍，即使"沒那麼緊急"的，也要有另一條隊伍，而且要監測病人等候期間發生甚麼事情，因為正如我接獲的一些投訴個案，他真是嚴重頭暈和嘔吐，既不能進食，又無法喝水，只是呆坐着等候七八小時，其實真是十分危險。所以，我覺得現在是時候必須檢討急症室的分流，即使對於"沒那麼緊急"的病人，也一定要提供一個時間的服務承諾，不可能無限期地延長等候。

食物及衛生局局長：主席，其實正正有差不多六成前往急症室的病人都是次緊急和非緊急的，醫管局亦關注這方面的服務需求，所以醫管局推出急症室支援時段計劃。這計劃主要招募額外的醫護人員協助推行，所以是另一條隊伍，當中包括急症室和非急症室人員。

在 2020-2021 年度，這計劃也是涵蓋 3 個類別的緊急個案，一直也有專門處理非緊急或次緊急個案，因為六成病人均屬這些個案，若沒有盡快處理，也會造成急症室的擠迫。

主席：口頭質詢到此為止。

議員質詢的書面答覆

為餐飲處所推行的資助計劃

7. 張宇人議員：主席，關於政府在防疫抗疫基金下為餐飲處所推行的各項資助計劃，政府可否告知本會：

- (一) 截至本月 4 日，共有多少宗資助申請已獲批但未獲發放資助，以及所涉金額為何；
- (二) 預計何時完成發放有關資助；
- (三) 預計在完成處理各項資助計劃的申請後，有關承擔額的結餘為何；及
- (四) 會否考慮善用第(三)項所述的款項，向生意同樣受疫情和抗疫措施重創的夜總會、卡拉 OK 場所和酒吧的經營者提供進一步資助？

食物及衛生局局長：主席，因應 2019 冠狀病毒病疫情，餐飲處所的生意受到嚴重打擊，政府自 2020 年 2 月起在防疫抗疫基金下為飲食業界先後推出共 4 輪的資助計劃，為業界提供即時的財政紓緩，至今已批出的資助額共約 116 億元。

就議員的質詢，我現答覆如下：

(一) 及 (二)

截至 2021 年 3 月 4 日，食物環境衛生署在第一輪防疫抗疫基金推出的持牌食物業界別資助計劃已完成，所有獲批個案皆已獲發津貼，涉及約 37 億元，惠及約 29 000 間食物業處所。

在第二輪防疫抗疫基金推出的餐飲處所(社交距離)資助計劃，為提供堂食的餐飲處所分兩期發放資助，主要用作支援申請人支付員工在 2020 年 5 月至 7 月及 8 月至 10 月的薪酬。獲發第一筆資助後，申請人須按時提交文件，證明在 2020 年 5 至 7 月份內沒有裁員，以及不少於八成的資助額用於支付員工的薪金，才獲發第二筆資助。計劃下的第一筆資助已全部發放，涉及約 22 億元。至於第二筆資助，絕大部分獲批的申請亦已獲發放資助，涉及約 19 億元；獲批而未發放資助的申請只有 16 宗，涉及資助額共約 300 萬元。

至於第三輪及第四輪防疫抗疫基金下餐飲處所資助計劃，已分別發放約 14 億元和約 21 億元資助，目前分別尚有 2 宗及約 1 300 宗申請仍在處理中，涉款約 1 億 1,000 萬元，預計於本月底前會完成處理。

- (三) 在 4 輪防疫抗疫基金下預留予各項惠及食物業界的資助計劃的款額已因應實際申請情況而調整，如有餘款會按既定機制處理。
- (四) 我們明白社會各界希望政府提供額外援助，以應對疫情帶來的打擊。目前，政府已透過豁免食物業牌照、卡拉 OK 場所許可證/牌照及酒牌/會社酒牌等的應繳費用，以支援有關的經營者。在考慮各項資助訴求時，政府必須小心運用資源，審慎理財。

濕地緩衝區

8. 劉國勳議員：主席，政府早年在后海灣濕地保育區邊緣劃出一段約 500 米闊、覆蓋約 1 000 公頃的地帶，並指定為濕地緩衝區("緩衝區")。除非已進行生態影響評估，而其結果為發展項目不會造成不可緩解的負面影響，否則不得在緩衝區展開任何發展項目。有評論指出，隨着淡水魚養殖業近年式微，緩衝區內不少魚塘現已荒廢，因此政府應重新規劃緩衝區，釋放土地的發展潛力，善用土地資源。就此，政府可否告知本會：

- (一) 政府自 1997 年完成《后海灣地區魚塘生態價值研究報告》以來，有否就該區的魚塘生態價值進行研究，以及就保護濕地保育區及緩衝區的政策進行檢討；如有，詳情為何；如否，原因為何，以及會否進行有關研究及檢討；如會，時間表及詳情為何；如否，原因為何；
- (二) 會否縮小緩衝區的範圍，以釋放其中生態價值較低的土地作房屋及其他發展用途；如會，詳情為何；如否，原因為何；及
- (三) 鑑於現時濕地緩衝區內若干用地即使已成功改劃為住宅用地，但因地積比率所限而只可用於低密度住宅項目發展，以致未能善用土地資源，政府會否考慮把緩衝區內住宅用地的地積比率，由現時 0.2 至 0.4 倍提高至 2 至 3 倍，以增加房屋供應，並同時透過誘因鼓勵發展商，以新思維活化緩衝區內發展項目周遭魚塘，使發展與保育之間取得平衡？

發展局局長：主席，米埔沼澤區、內后海灣及毗鄰地區("后海灣地區")濕地生態系統的重要性早在 1990 年代初已被確立。后海灣地區於 1995 年根據《拉姆薩爾公約》列為"國際重要濕地"，主要生境包括魚塘、泥灘、紅樹林和基圍，是候鳥遷飛路線上的主要渡冬和中途停留的地點，為各類水鳥提供覓食和棲息地。

為確保大型發展對后海灣地區的濕地生態系統不會帶來不良影響，城市規劃委員會("城規會")於 1993 年制訂了城市規劃委員會規劃指引編號 12("規劃指引")，以規管區內的發展，並先後於 1994 年、1999 年及 2014 年修訂指引，目前適用的版本為 2014 年的規劃指引編號 12C。

就劉議員質詢的各部分，經諮詢環境保護署及漁農自然護理署（“漁護署”），現答覆如下：

(一) 政府於 1997 年完成“后海灣地區魚塘生態價值研究”（“魚塘研究”），確定了區內魚塘系統在為各類水鳥提供覓食和棲息地的獨特重要性。因應魚塘研究的建議，於 1999 年經修訂的規劃指引將區內用地重新劃定為“濕地保育區”和“濕地緩衝區”。后海灣地區的相連魚塘劃為“濕地保育區”，規定除了為保存這個地區的生態價值而必須進行的發展外，現有魚塘全部都須予保育。此外，沿“濕地保育區”朝陸地方向的邊緣劃出約 500 米闊的地帶，指定為“濕地緩衝區”，意向是保護“濕地保育區”內的濕地的生態完整，以確保“濕地保育區”不會受附近發展的干擾。城規會於 2014 年因應蠔殼圍生態實地調查的結果而把其納入“濕地保育區”及“濕地緩衝區”的範圍，並更新規劃指引。

漁護署自 1997 年起，每年在拉姆薩爾濕地及后海灣地區進行水鳥普查計劃，並自 2001 年起每年在該等地區進行生態基線監測計劃，以掌握濕地生態環境的狀況和變化。根據漁護署在后海灣地區一直進行的長期生態監察，該區的生態價值沒有出現重大的轉變。在此情況下，政府現階段無計劃為現有的“濕地保育區”進行檢討。

(二)及(三)

至於“濕地緩衝區”，其本質是為了緩衝發展對“濕地保育區”內濕地的負面干擾，但並非禁止發展，事實上“濕地緩衝區”內超過四成（即約 513 公頃）土地在分區計劃大綱圖上劃作可作住宅發展的土地用途地帶，包括“其他指定用途（綜合發展包括濕地復修區）”、“綜合發展區”、“住宅（乙類）”、“住宅（丙類）”、“住宅（丁類）”、“鄉村式發展”等。在“濕地緩衝區”進行的新發展/重建計劃，必須提交生態影響評估報告，以證明有關發展不會對“濕地保育區”造成環境干擾。根據相關分區計劃大綱圖，現時在“濕地緩衝區”的地積比率限制主要為 0.2 至 0.4 之間，但現有規劃機制提供了渠道向城規會申請放寬有關區內住宅發展地帶的地積比率限制，城規會亦一直按個別規劃申請的情況作出考慮。事實上，部分涉及現有發展的地帶及已獲批規劃許可的發展的地積比率達 1.5 至 3 之間。

儘管如此，基於不斷改變的規劃情況及社會需要，政府會在平衡保育與增加房屋土地供應的前提下，檢討有關“濕地

緩衝區”的規劃指引。行政長官在 2020 年施政報告提出，擴闊由發展局統籌的精簡發展管制督導小組的工作範圍，以便更全面地檢視政府和私人項目的發展審批程序，以及理順各個政策局之間與發展相關的規定。有關檢討“濕地緩衝區”的工作正是在這框架下進行，我們的目標是在今年內為應否及如何修訂規劃指引提出建議。

紀律部隊宿舍

9. 葉劉淑儀議員：主席，有紀律部隊人員向本人反映，某些級別的部門宿舍(例如主任級人員宿舍)的單位過剩，但另一些級別的宿舍(例如員佐級已婚人員宿舍)的單位卻嚴重短缺，因此該等宿舍存在供求錯配情況。就此，政府可否告知本會：

- (一) 就每支紀律部隊的宿舍而言，過去 3 年每年的(i)可供編配單位數目、(ii)申請單位人數、(iii)獲編配單位人數及(iv)單位空置率為何，並按(a)宿舍級別及(b)宿舍所在地區以表列出分項數字；
- (二) 現時，每支紀律部隊轄下每個級別宿舍的輪候時間；政府有否(i)訂立目標輪候時間，以及(ii)採取新措施以縮短輪候時間；及
- (三) 會否採取新措施紓緩宿舍供求錯配情況？

保安局局長：主席，公務員房屋福利是根據個別公務員的聘用條款，以及有關房屋福利計劃的條款及條件提供予合資格的在職人員。政府的既定政策，是在資源許可的情況下為已婚紀律部隊人員提供宿舍。就葉劉淑儀議員的質詢，經諮詢公務員事務局、政府產業署及各紀律部隊後，現綜合答覆如下：

- (一) (i)及(ii)

各紀律部隊可供編配的宿舍單位數目及合資格人員數目(按級別及所在地區劃分)分別載列於附表一至六。

就問題查詢有關申請單位的人數，各紀律部隊只備存申請單位人次，而沒有申請單位人數。鑑於每位人員

每年可提交多於 1 次申請，故此合資格人員數目更能準確反映各部門人員對宿舍的需求。此外，根據《公務員事務規例》及《政府產業管理及有關事務規例》，某個職級的人員除本身薪點所屬宿舍單位級別外，亦合資格申請較高或較低級的宿舍單位(即某個職級的人員實際上合資格申請多於 1 個級別的單位)。因此，各部門並沒有備存各級別宿舍的申請人數的分項數字。

(iii) 過去 3 年，各紀律部隊中首次獲編配單位人數如下。部門並沒有按宿舍級別或地區備存相關數字。

部門	首次 ⁽¹⁾ 獲得編配宿舍人數 (主任級人員)		
	2019 年	2020 年	2021 年 (截至 3 月 1 日)
懲教署	31	19	16
香港海關	30	35	6
消防處	40	37	0
政府飛行服務隊	6	5	0
香港警務處	44	32	0
入境事務處	64	58	0
總數	215	186	22

部門	首次 ⁽¹⁾ 獲得編配宿舍人數 (員佐級人員)		
	2019 年	2020 年	2021 年 (截至 3 月 1 日)
懲教署	198	146	58
香港海關	204	127	13
消防處	305	61	0
政府飛行服務隊		不適用 ⁽²⁾	
香港警務處	582	534	0
入境事務處	293	114	0
總數	1 582	982	71

註：

- (1) 不包括人員其後因升職、搬遷單位或其他原因而重新獲編配單位的數目。
- (2) 政府飛行服務隊人員在宿舍編配事宜上均被視為主任級人員。

(iv) 過去 3 年，各紀律部隊宿舍單位空置率載列於附表七。部門並沒有按地區備存相關數字。

(二) 截至 2021 年 3 月 1 日各紀律部隊人員平均輪候宿舍時間如下：

部門	整體	督察/主任級	員佐級
懲教署	2.4 年	3.3 年	2.2 年
香港海關	3.7 年	0.7 年	4.0 年
消防處	3.3 年	1.7 年	5.5 年
政府飛行服務隊	1.7 年	1.7 年	不適用 ⁽²⁾
香港警務處	4.9 年	2.0 年	5.0 年
入境事務處	4.0 年	2.6 年	4.6 年

正如上文所述，某職級的人員實際上合資格申請多於一個級別的單位，因此部門並沒有統計每個級別宿舍的輪候時間。

- (i) 政府並沒有就每支紀律部隊訂立宿舍的目標輪候時間。各紀律部隊人員宿舍的輪候時間受多項因素影響，包括部門的招聘計劃、人員退休情況、已婚比率、合資格人數、住屋選擇，以及人員領取其他房屋福利的情況等。
- (ii) 保安局一直連同各紀律部隊管方，以及相關政策局和部門，探討增加宿舍單位供應的方案，例如向城市規劃委員會申請放寬宿舍項目用地的高度限制等。

2014 年施政報告中提出政府將加快興建 8 個紀律部隊宿舍項目。⁽³⁾目前，當中 4 個項目已經完工並大致完成入伙。至於其餘 4 個宿舍計劃，則預計於 2021 年至 2022 年內陸續完工。除了這 8 個項目外，各紀律部隊部門也積極推展其他宿舍發展計劃。

(3) 八個項目包括已落成的入境事務處樂境居、鯉魚灣海關人員宿舍、觀塘紀律部隊宿舍及田灣懲教署職員宿舍，以及興建中的警務處芬園、消防處百勝角已婚人員宿舍、海關慈雲山職員宿舍及海關將軍澳第 123 區職員宿舍。

(三) 現時，政府已有既定機制處理過剩的宿舍單位。若個別部門轄下有過剩物業，政府內部會先考慮作其他用途。政府產業署亦會提供協助，在適當情況下租售有關物業，以善用資源。為應對尤其是員佐級人員宿舍的單位需求，保安局會積極與各政策局和部門合作，透過加快項目興建進度，以及探討放寬用地限制等方式增加宿舍單位供應。

附表一

懲教署

2019 年

級別 ⁽¹⁾	可供編配單位數目				合資格 人員數目
	香港	九龍	新界	合共	
AA	0	0	0	0	主任級 392 人
A	0	0	0	0	
B	21	2	1	24	
C	21	9	6	36	
CD	28	2	30	60	
D	32	23	18	73	
E	63	12	30	105	
F	119	204	143	466	
G	286	144	178	608	
H	585	135	337	1 057	
I	1	5	9	15	
IJ	4	0	60	64	
J	2	0	0	2	
JKL	16	0	9	25	
K	0	0	0	0	
總共	1 178	536	821	2 535	2 733 人

2020 年

級別 ⁽¹⁾	可供編配單位數目				合資格人員數目
	香港	九龍	新界	合共	
AA	0	0	0	0	主任級 386 人
A	0	0	0	0	
B	20	2	1	23	
C	19	9	5	33	
CD	28	2	33	63	
D	32	23	18	73	
E	63	12	30	105	
F	118	204	144	466	
G	286	144	179	609	
H	585	135	335	1 055	
I	1	5	8	14	
IJ	4	0	60	64	
J	2	0	0	2	
JKL	16	0	9	25	
K	0	0	0	0	
總共	1 174	536	822	2 532	2 750 人

2021 年

級別 ⁽¹⁾	可供編配單位數目				合資格人員數目
	香港	九龍	新界	合共	
AA	0	0	0	0	主任級 382 人
A	0	0	0	0	
B	18	1	1	20	
C	19	9	5	33	
CD	28	2	33	63	
D	32	23	18	73	
E	63	12	30	105	
F	118	204	145	467	
G	286	144	178	608	
H	585	135	335	1 055	
I	1	5	8	14	
IJ	4	0	60	64	
J	2	0	0	2	
JKL	16	0	9	25	
K	0	0	0	0	
總共	1 172	535	822	2 529	2 745 人

註：

- (1) 視乎有關人員的薪點，主任級人員可獲編配 F 級或以上的單位，員佐級人員則可獲編配 F 級或以下的單位。

附表二

香港海關

2019 年

可供編配單位數目					合資格 人員數目
級別 ⁽¹⁾	香港	九龍	新界	合共	
AA	0	0	0	0	督察級 334 人
A	0	0	0	0	
B	25	7	5	37	
C	18	10	10	38	
CD	5	10	22	37	
D	7	10	48	65	
E	28	109	8	145	
F	28	67	84	179	
G	31	251	344	626	
H	14	260	394	668	
I	0	0	150	150	
IJ	0	0	0	0	
J	0	0	0	0	
JKL	0	0	0	0	
K	0	0	0	0	
總共	156	724	1 065	1 945	2 567 人

2020 年

可供編配單位數目					合資格 人員數目
級別 ⁽¹⁾	香港	九龍	新界	合共	
AA	0	0	0	0	督察級 330 人
A	0	0	0	0	
B	28	7	5	40	
C	18	9	9	36	

級別 ⁽¹⁾	可供編配單位數目				合資格人員數目
	香港	九龍	新界	合共	
CD	5	10	23	38	員佐級 2 300 人
D	7	10	48	65	
E	28	109	8	145	
F	29	67	84	180	
G	29	251	344	624	
H	14	260	394	668	
I	0	0	150	150	
IJ	0	0	0	0	
J	0	0	0	0	
JKL	0	0	0	0	
K	0	0	0	0	
總共	158	723	1 065	1 946	2 630 人

2021 年

級別 ⁽¹⁾	可供編配單位數目				合資格人員數目
	香港	九龍	新界	合共	
AA	0	0	0	0	督察級 342 人
A	0	0	0	0	
B	28	7	5	40	
C	18	9	9	36	
CD	5	10	23	38	
D	7	10	48	65	
E	28	109	8	145	
F	29	67	84	180	
G	29	251	344	624	
H	14	260	394	668	
I	0	0	150	150	
IJ	0	0	0	0	
J	0	0	0	0	
JKL	0	0	0	0	
K	0	0	0	0	
總共	158	723	1 065	1 946	2 653 人

註：

- (1) 視乎有關人員的薪點，督察級人員可獲編配 E 級或以上的單位，員佐級人員則可獲編配 F 級或以下的單位。

附表三

消防處

2019 年

級別 ⁽¹⁾	可供編配單位數目				合資格人員數目
	香港	九龍	新界	合共	
AA	0	0	0	0	主任級 317 人
A	2	0	0	2	
B	19	10	1	30	
C	9	4	6	19	
CD	49	10	7	66	
D	16	36	21	73	
E	6	51	3	60	
F	62	318	108	488	
G	292	1 043	489	1 824	
H	144	791	463	1 398	
I	0	24	51	75	
IJ	24	0	2	26	
J	0	0	0	0	
JKL	1	120	0	121	
K	0	0	0	0	
總共	624	2 407	1 151	4 182	5 873 人

2020 年

級別 ⁽¹⁾	可供編配單位數目				合資格人員數目
	香港	九龍	新界	合共	
AA	0	0	0	0	主任級 314 人
A	2	0	0	2	
B	19	10	1	30	
C	7	7	6	20	
CD	49	10	5	64	
D	16	36	21	73	
E	6	51	3	60	
JKL	1	120	0	121	
K	0	0	0	0	
總共	624	2 407	1 151	4 182	
員佐級 5 631 人					

級別 ⁽¹⁾	可供編配單位數目				合資格人員數目
	香港	九龍	新界	合共	
F	63	322	110	495	
G	294	1 044	489	1 827	
H	141	787	461	1 389	
I	0	24	51	75	
IJ	24	0	2	26	
J	0	0	0	0	
JKL	1	120	0	121	
K	0	0	0	0	
總共	622	2 411	1 149	4 182	5 945 人

2021 年

級別 ⁽¹⁾	可供編配單位數目				合資格人員數目
	香港	九龍	新界	合共	
AA	0	0	0	0	主任級 316 人
A	2	0	0	2	
B	19	10	1	30	
C	7	7	6	20	
CD	49	10	5	64	
D	16	36	21	73	
E	6	51	3	60	
F	63	322	110	495	
G	294	1 044	489	1 827	
H	141	787	461	1 389	
I	0	24	51	75	
IJ	24	0	2	26	
J	0	0	0	0	
JKL	1	120	0	121	
K	0	0	0	0	
總共	622	2 411	1 149	4 182	6 021 人

註：

- (1) 視乎有關人員的薪點，主任級人員可獲編配 G 級或以上的單位，員佐級人員則可獲編配 F 級或以下的單位。

附表四

政府飛行服務隊

2019 年

可供編配單位數目					合資格人員數目
級別	香港	九龍	新界	合共	
AA	0	0	0	0	86 人 ⁽¹⁾
A	0	0	0	0	
B	1	5	0	6	
C	0	3	0	3	
CD	1	1	6	8	
D	0	2	2	4	
E	0	0	17	17	
F	0	0	19	19	
G	1	1	10	12	
H	0	2	1	3	
I	0	0	0	0	
IJ	0	0	0	0	
J	0	0	0	0	
JKL	0	0	0	0	
K	0	0	0	0	
總共	3	14	55	72	86 人

2020 年

可供編配單位數目					合資格人員數目
級別	香港	九龍	新界	合共	
AA	0	0	0	0	87 人 ⁽¹⁾
A	0	0	0	0	
B	1	4	0	5	
C	0	3	0	3	
CD	1	2	6	9	
D	0	2	2	4	
E	0	0	17	17	

可供編配單位數目					合資格人員數目
級別	香港	九龍	新界	合共	
F	0	0	18	18	
G	1	1	10	12	
H	0	2	1	3	
I	0	0	0	0	
IJ	0	0	0	0	
J	0	0	0	0	
JKL	0	0	0	0	
K	0	0	0	0	
總共	3	14	54	71	87 人

2021 年

可供編配單位數目					合資格人員數目
級別	香港	九龍	新界	合共	
AA	0	0	0	0	85 人 ⁽¹⁾
A	0	0	0	0	
B	1	4	0	5	
C	0	3	0	3	
CD	1	2	6	9	
D	0	2	2	4	
E	0	0	17	17	
F	0	0	18	18	
G	1	1	10	12	
H	0	2	1	3	
I	0	0	0	0	
IJ	0	0	0	0	
J	0	0	0	0	
JKL	0	0	0	0	
K	0	0	0	0	
總共	3	14	54	71	85 人

註：

(1) 政府飛行服務隊人員在宿舍編配事宜上均被視為主任級人員。

附表五

香港警務處

2019 年

可供編配單位數目					合資格 人員數目
級別 ⁽¹⁾	香港	九龍	新界	合共	
AA	0	0	0	0	督察級 555 人
A	2	0	0	2	
B	47	19	7	73	
C	33	31	18	82	
CD	30	43	87	160	
D	61	33	47	141	
E	29	35	10	74	
F	508	748	502	1 758	
G	488	4 139	1 728	6 355	
H	352	1 709	1 582	3 643	
I	0	1	54	55	
IJ	0	0	0	0	
J	0	0	0	0	
JKL	5	0	0	5	
K	0	0	0	0	
總共	1 555	6 758	4 035	12 348	15 599 人

2020 年

可供編配單位數目					合資格 人員數目
級別 ⁽¹⁾	香港	九龍	新界	合共	
AA	0	0	0	0	督察級 533 人
A	2	0	0	2	
B	43	19	7	69	
C	33	31	18	82	
CD	31	43	76	150	
D	56	32	47	135	
E	23	35	10	68	
總共	1 555	6 758	4 035	12 348	15 599 人

級別 ⁽¹⁾	可供編配單位數目				合資格人員數目
	香港	九龍	新界	合共	
F	519	754	502	1 775	
G	478	4 139	1 728	6 345	
H	351	1 704	1 582	3 637	
I	0	1	54	55	
IJ	0	0	0	0	
J	0	0	0	0	
JKL	5	0	0	5	
K	0	0	0	0	
總共	1 541	6 758	4 024	12 323	15 574 人

2021 年

級別 ⁽¹⁾	可供編配單位數目				合資格人員數目
	香港	九龍	新界	合共	
AA	0	0	0	0	
A	2	0	0	2	
B	43	19	7	69	
C	33	31	18	82	
CD	31	44	76	151	
D	56	31	47	134	
E	23	35	10	68	
F	519	754	502	1 775	
G	480	4 139	1 728	6 347	
H	349	1 704	1 582	3 635	
I	0	1	54	55	
IJ	0	0	0	0	
J	0	0	0	0	
JKL	5	0	0	5	
K	0	0	0	0	
總共	1 541	6 758	4 024	12 323	15 694 人

註：

- (1) 視乎有關人員的薪點，督察級人員可獲編配 F 級或以上的單位，員佐級人員則可獲編配 D 級或以下的單位。

附表六

入境事務處

2019 年

級別 ⁽¹⁾	可供編配單位數目				合資格 人員數目
	香港	九龍	新界	合共	
AA	0	0	0	0	主任級 632 人
A	1	0	0	1	
B	8	2	2	12	
C	48	2	8	58	
CD	10	0	68	78	
D	14	3	135	152	
E	69	32	17	118	
F	2	191	65	258	
G	36	353	259	648	
H	8	52	435	495	
I	0	0	152	152	
IJ	0	0	0	0	
J	0	0	0	0	
JKL	0	0	0	0	
K	0	0	0	0	
總共	196	635	1 141	1 972	2 647 人

2020 年

級別 ⁽¹⁾	可供編配單位數目				合資格 人員數目
	香港	九龍	新界	合共	
AA	0	0	0	0	主任級 649 人
A	1	0	0	1	
B	8	3	2	13	
C	42	2	8	52	
CD	10	0	77	87	
D	14	3	135	152	
E	69	32	17	118	
F	2	193	65	260	
JKL	0	0	0	0	
K	0	0	0	0	
IJ	0	0	0	0	
J	0	0	0	0	
I	0	0	152	152	

可供編配單位數目					合資格人員數目
級別 ⁽¹⁾	香港	九龍	新界	合共	
G	36	351	259	646	
H	8	52	435	495	
I	0	0	152	152	
IJ	0	0	0	0	
J	0	0	0	0	
JKL	0	0	0	0	
K	0	0	0	0	
總共	190	636	1 150	1 976	2 684 人

2021 年

可供編配單位數目					合資格人員數目
級別 ⁽¹⁾	香港	九龍	新界	合共	
AA	0	0	0	0	主任級 636 人
A	1	0	0	1	
B	8	3	2	13	
C	42	2	8	52	
CD	10	0	77	87	
D	14	3	135	152	
E	69	32	17	118	
F	2	193	65	260	
G	36	351	259	646	
H	8	52	435	495	
I	0	0	152	152	
IJ	0	0	0	0	
J	0	0	0	0	
JKL	0	0	0	0	
K	0	0	0	0	
總共	190	636	1 150	1 976	2 684 人

註：

- (1) 視乎有關人員的薪點，主任級人員可獲編配 H 級或以上的單位，員佐級人員則可獲編配 F 級或以下的單位。

附表七

各紀律部隊宿舍單位空置率
備註：只包括空置多於 3 個月的單位

2019 年

部門	空置率		
	D 級以上 單位	D 級或以下 單位	整體
懲教署	13.3%	0.8%	1.4%
香港海關	4.5%	0.4%	0.6%
消防處	6.0%	0.9%	1.0%
政府飛行服務隊	5.9%	10.9%	9.7%
香港警務處	10.1%	0.1%	0.4%
入境事務處	4.7%	3.0%	3.1%

2020 年

部門	空置率		
	D 級以上 單位	D 級或以下 單位	整體
懲教署	19.3%	5.4%	6.0%*
香港海關	7.9%	0.4%	0.9%
消防處	5.2%	1.5%	1.6%
政府飛行服務隊	0%	9.3%	7.0%
香港警務處	10.2%	0%	0.3%
入境事務處	4.6%	1.4%	1.7%

註：

* 大部分空置單位於 2021 年 1 月成功編配

2021 年(截至 2021 年 3 月 1 日)

部門	空置率		
	D 級以上 單位	D 級或以下 單位	整體
懲教署	17.2%	0.9%	1.6%
香港海關	8.8%	0.4%	0.9%
消防處	6.9%	2.0%	2.2%

部門	空置率		
	D 級以上 單位	D 級或以下 單位	整體
政府飛行服務隊	11.8%	9.3%	9.9%
香港警務處	12.8%	0.7%	1.0% [#]
入境事務處	6.5%	0.5%	1.0%

註：

由於員佐級和督察級人員的宿舍分配委員會於 3 月才舉行本年的首次會議，故上述空置率包含較多仍待委員會分配的單位。

學校恢復面授課堂

10. 易志明議員：主席，自 2019 冠狀病毒病疫情爆發以來，教育局數度宣布學校暫停面授課堂並改為網上教學。本年學校農曆新年假期後，學校可安排不多於全校人數三分一的學生回校上課半天。此外，學校如能安排全校教職員定期每 14 天進行病毒檢測，便可向教育局申請全校恢復半天面授課堂。據悉，長時間暫停面授課堂除了影響學生的學習進度外，亦令與學校營運相關的配套服務(例如由學校私家小巴、學校私家巴士及非專營公共巴士提供的校巴服務)的營運大受影響。就此，政府可否告知本會：

- (一) 教育局至今分別接獲及批准了多少宗學校全校恢復半天面授課堂的申請，並按學校類別(即幼稚園、小學、中學及補習學校)列出分項數字；有何措施鼓勵更多學校提出申請；
- (二) 鑑於有校巴營辦商反映，其收入因乘搭校巴學生數目大跌九成而大跌，他們卻仍須支付司機及保姆薪酬等開支，而政府提供的補貼僅屬杯水車薪，以致大部分營辦商已花光積蓄，瀕臨結業，政府有何措施協助校巴營辦商渡過難關，以確保下一個學年有足夠校巴提供服務；
- (三) 鑑於疫情有望隨着 2019 冠狀病毒病疫苗接種計劃的推行而得以紓緩，教育局在甚麼情況下會宣布學校全面恢復面授課堂；及

(四) 鑑於部分校巴閒置多時，為確保該等車輛可恢復安全行駛，政府在學校全面恢復面授課堂前，會否向校巴營辦商提供“復業津貼”，以便他們為車輛進行維修保養，以保障學生、司機及其他道路使用者的安全；如會，詳情為何；如否，原因為何？

教育局局長：主席，教育局一向以務實及循序漸進的方針，在疫情發展容許的情況下，逐步增加面授課堂的時間。我們會繼續依循這方向，盡量在滿足學生學習需要及防疫抗疫之間作出平衡，希望能讓學生有更多在校園學習的時間。就學校的校車服務等行政安排，本局亦通過不同渠道，提醒學校與相關營辦商及同區的學校作好協調，妥善安排校車服務時間及路線。同時，鑑於校車行業因 2019 冠狀病毒病引致的學校停課安排而受到打擊，政府已為受影響的業內人士提供適切支援，包括財政援助。

就易志明議員的質詢，現答覆如下：

(一)及(三)

自學校農曆新年假期後，學校可以安排不多於三分之一學生回校進行半天面授課堂或考試。此外，若個別學校能安排全校教職員定期進行病毒檢測，為全校師生提供多一重保障，締造一個較為安全的環境讓學生學習，教育局會考慮讓它們全校恢復半天面授課堂。截至本年 3 月 19 日，有 1 400 多所學校向教育局遞交全校恢復半天面授課堂的申請，當中約 750 所為幼稚園，約 500 所為補習學校，而中小學則佔約 160 所。教育局一直透過不同途徑(包括向學校發信、於媒體發放資訊、與持份者直接溝通等)鼓勵學校參與上述安排，並為參加計劃的學校提供便利，讓教師可於衛生署全港 21 個社區檢測中心免費進行病毒測試。

此外，政府於本年 3 月 8 日宣布，安排學校教職員為接種 2019 冠狀病毒病疫苗的優先組別。教育局已向學校發信闡述詳情，並鼓勵學校教職員積極接種疫苗，為個人、家人及全港市民帶來保障。教育局會繼續密切留意疫情的相關發展及聽取專家的醫學意見，並與學界溝通，當疫情漸趨穩定及學校有足夠的準備時，我們會考慮進一步放寬面授課堂的安排。

(二)及(四)

政府明白持續暫停學校面授課堂及課外活動對非專營巴士學生服務及學校私家小巴業界造成嚴重影響。因應業界的需要，運輸及房屋局及運輸署早前透過防疫抗疫基金推出多項一次性紓困措施，協助公共交通業界渡過難關。當中，為紓緩業界面對的經營壓力，運輸署向每輛非專營公共巴士及學校私家小巴的合資格車主分別提供共 65,000 元及 55,000 元的非實報實銷補貼。

此外，為了紓緩校巴司機、學校私家小巴司機及保姆因暫停面授課堂而停止校車服務所引致的財政困難，立法會財務委員會分別於 2020 年 4 月、9 月及 12 月 3 次批准撥款予防疫抗疫基金，向每名提供學童接載服務的合資格現職校巴司機、學校私家小巴司機及保姆發放財政資助。

除了防疫抗疫基金下的補貼外，為減輕經營辦商的財政負擔，政府亦豁免 2019 年 12 月 30 日至 2021 年 12 月 29 日期間的商用車輛牌照和驗車費用，以及寬減業界 2019 年 10 月 1 日至 2021 年 9 月 30 日期間短期租用政府土地作泊車之用的部分租金。另外，政府明白市面上有不少非專營巴士及學校私家小巴，分別因未有足夠業務營運及學校延遲恢復面授課堂而被閒置。就有關情況，運輸署於 2020 年年初經與地政總署商討後，暫時開放位於葵涌貨櫃碼頭南路的一幅土地予閒置的非專營巴士及學校私家小巴作臨時存放之用，並委託公共巴士同業聯會管理該臨時停車場。該臨時停車場可存放共約 900 輛非專營巴士及學校私家小巴停泊，而運作日期已延至 2021 年 4 月 30 日。運輸署會因應疫情的情況考慮進一步延長存放期。

政府將會繼續密切留意疫情的發展，適時考慮及制訂針對非專營巴士及學校私家小巴業界的政策及措施。

新鐵路項目

11. 盧偉國議員：主席，2014 年 9 月公布的《鐵路發展策略 2014》建議政府分別於 2019 至 2022 年和 2018 至 2023 年，落實(i)西鐵屯門

南延線和(ii)北環線及古洞站項目。然而，根據政府最近向本會提交的文件，該兩個鐵路項目預計要到 2023 年才動工。就此，政府可否告知本會：

- (一) 上述兩個鐵路項目的落實日期有所延遲的原因，以及有何措施防止其他鐵路項目出現類似情況；
- (二) 該兩個鐵路項目的最新詳情，包括預計造價和竣工日期；
- (三) 鑑於古洞北新發展區的房屋發展項目預計可於 2026 年起入伙，但古洞站預計最早在 2027 年竣工，政府有何措施確保有足夠的公共交通服務，以滿足在古洞站啟用前遷入有關發展項目單位的居民的需求；及
- (四) 落實在運輸及房屋局下設立鐵路署的建議的最新進展為何？

運輸及房屋局局長：主席，就盧偉國議員質詢的各部分，現答覆如下：

- (一) 鐵路項目涉及龐大的資本投資，政府需作出審慎的規劃。《鐵路發展策略 2014》中建議的各個新鐵路項目具有不同程度的複雜性。正如我們在《鐵路發展策略 2014》中明確指出，《策略》所載列的個別建議鐵路項目的進一步推展，須取決於就每個項目進行的詳細工程、環境及財務研究結果，以及最新的客運需求評估等因素。另外，就主要為服務新發展區及新房屋發展的鐵路項目而言，有關發展區及新房屋發展的落實時間表將會是該等鐵路項目的重要規劃參數。因此，《鐵路發展策略 2014》中建議的初步落實時間表會因應情況變化而有所調整。
- (二) 根據香港鐵路有限公司("港鐵公司")提交的項目建議書，屯門南延線的預算建造成本約為 114 億元(按 2015 年 12 月價格計算)；而北環線第一期和第二期的預算建造成本分別約為 35 億元和 585 億元(按 2015 年 12 月價格計算)。運輸及房屋局已於去年邀請港鐵公司分別就屯門南延線及北環線展開詳細規劃及設計。政府會因應港鐵公司詳細規劃及設

計而進一步確定成本估算。考慮到項目的詳細規劃及設計所需的時間，屯門南延綫預計於 2023 年動工建造，並在 2030 年竣工；而北環綫第一期(即落馬洲支線上增設古洞站)預計於 2023 年動工建造，並在 2027 年竣工，以配合古洞北新發展區公營房屋首批大量居民遷入的時間；北環綫第二期(即連接錦上路站及古洞站之間的主線)則預計於 2025 年動工建造，並在 2034 年竣工，帶動新田、牛潭尾及凹頭一帶的發展。

- (三) 北環綫沿線土地的發展處於不同階段。北環綫第一期(即古洞站)主要服務古洞北新發展區約 43 600 個房屋單位的居民(包括約 28 000 個公營房屋單位)，滿足他們的運輸需求。根據規劃，新發展區內公營房屋單位的入伙時間，會由 2026 年逐步開始。當古洞站預計於 2027 年竣工時，約四分之一的公營房屋單位(即約 7 400 個)將會落成。政府會繼續與港鐵公司跟進，以確保港鐵公司會密切監察工程進度，務求讓項目早日落成提供服務。有關部門將協調並因應古洞北新發展區內居民的交通需求，在古洞站落成之前提供足夠的公共交通服務。
- (四) 正如政府於本年 2 月向立法會交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會提交的文件指出，考慮到政府當前的財政狀況，以及行政長官在其 2020 年施政報告中的指示，我們建議在 2021-2022 立法年度尋求立法會財務委員會批准，以於 2022-2023 財政年度成立鐵路署，務求在《鐵路發展策略 2014》中建議的各個鐵路項目從 2023 年起逐步進入施工階段之前，讓所需的有關人員準備就緒，全面實施加強監察和控制策略。鑑於成立新部門的工作複雜，我們會在 2021 年下半年在路政署鐵路拓展處設立籌備小組，為成立新部門作必要的安排。

在疫情下重啟經濟

12. 姚思榮議員：主席，為應對 2019 冠狀病毒病疫情，政府自去年年初以來多次實施各項抗疫措施(包括社交距離措施)，重創零售、餐飲、娛樂、旅遊等行業的生意，並引發企業倒閉及裁員潮。有意見認

為，政府執行抗疫工作已持續一年多，因此理應已掌握足夠的數據和經驗，在兼顧抗疫需要的前提下，推動經濟活動逐步重啟。就此，政府可否告知本會：

- (一) 會否訂定更客觀的準則(例如本地確診或源頭不明個案宗數上升/下降至指定水平)，以決定各項社交距離措施需否收緊或放寬；若會，詳情為何；若否，原因為何；
- (二) 有何新措施加強追蹤確診者的密切接觸者的工作，以截斷社區隱形傳播鏈；有何更嚴厲的防感染措施，以應付疫情惡化的情況；及
- (三) 會否制訂一個可兼顧抗疫需要的逐步重啟經濟活動(包括旅遊活動)的方案(例如，當本地確診或源頭不明個案宗數下降至指定水平時，因疫情而被指示停業的表列處所可以復業及旅遊活動可以恢復)；若會，詳情為何；若否，原因為何？

食物及衛生局局長：主席，2019 冠狀病毒病疫情席捲全球，香港亦廣受影響。本港 2019 冠狀病毒病疫情反覆，餐飲業務處所及健身中心出現大規模群組爆發，社區隱形傳播鏈依然活躍。我們必須採取合適的措施嚴控疫情，以及進一步增加防疫措施的精準度，力爭在得到廣大市民的支持和配合下達至"清零"。

就姚思榮議員質詢的各部分，我現綜合答覆如下：

(一)及(三)

社交距離措施有效防止病毒在社區內傳播並為感染控制措施中的重要一環，而實行嚴厲果斷的社交距離措施是政府成功遏止第三波疫情的關鍵。當中，《預防及控制疾病(規定及指示)(業務及處所)規例》(第 599F 章)規管餐飲業務，以及 15 個類別的表列處所的營運模式，而《預防及控制疾病(禁止羣組聚集)規例》(第 599G 章)則限制於公眾地方及第 599F 章處所內進行的群組聚集。政府一直在平衡保障公共衛生、對經濟的影響及社會接受程度等因素後，因應疫

情發展果斷迅速地調整社交距離措施。在過去的疫情高峰期，政府在調整社交距離措施時的主要考慮因素是疫情的最新整體情況及風險評估，以減少社交接觸，及早切斷傳播鏈，果斷控制疫情。

政府明白一些在第 599F 章下的處所，以及與受限於第 599G 章未能舉行的活動有關的行業因疫情關係在過去一段時間經營相當困難，而多個行業的失業情況亦正在惡化。與此同時，市民經過連月抗疫，遵守社交距離措施的意識明顯有所下降。即使早前疫情嚴峻，市面仍有大量人流，不少人繼續舉行跨家庭聚會。有見及此，政府在考慮到經濟情況及社會接受程度等因素後，已經公布會採取更精準的方式調整社交距離措施，希望讓市民的生活盡快回復正軌的同時，亦盡量減低對經濟活動及當中涉及的行業的影響。

第四波疫情早前逐漸緩和，政府按當時疫情發展及風險評估，於今年 2 月 18 日起逐步有條件地放寬社交距離措施，重開 7 個類別的表列處所(即遊戲機中心、健身中心、遊樂場所、公眾娛樂場所、美容院、按摩院及體育處所)，並延長餐飲業務可提供堂食服務的時間至晚上 10 時及放寬每檯人數至最多 4 人。對比第三波疫情受控時放寬社交距離措施的安排，是次政府已經以更大幅度放寬有關措施，以期盡快在疫情許可的情況下，讓社交及經濟活動恢復。

前述放寬社交距離措施安排的前提是餐飲業務及有關表列處所負責人須採取兩項新增的防感染措施，如下：

措施(一)：確保使用者在進入處所前利用其手機上的"安心出行"流動應用程式掃描"安心出行"場所二維碼，或登記有關人士的姓名、聯絡電話及到訪處所的日期及時間，並保留紀錄 31 天；及

措施(二)：安排涉及處所運作的員工每 14 天進行一次有關 2019 冠狀病毒病的聚合酶連鎖反應核酸檢測，以及確保員工保留每次的檢測結果短訊紀錄 31 天。

考慮到餐飲業務及表列處所的風險，政府已自於今年 3 月 8 日起，將所有這些處所的員工，加入政府 2019 冠狀病毒病疫苗接種計劃的優先群組。如果新冠疫苗的整體接種率理想，配合市民齊心嚴守其他防疫措施(例如佩戴口罩、使用"安心出行"流動應用程式等)，食肆和其他商業活動處所的限制可以考慮進一步放寬、現時關閉的處所可以考慮復業、學校可以考慮全面復課、運動場地可以全面恢復正常活動等。另一方面，觀乎現時國際間的趨勢，本港的整體疫苗接種率，以至個人有否接種疫苗，都會是未來恢復跨境出行，以及放寬對跨境旅客實施檢疫措施的一個重要考慮。如果香港的整體疫苗接種率未如理想，可以想象其他地方對於恢復與香港通關，未必會十分積極。

政府會繼續密切留意疫情的最新發展，以及疫苗接種計劃的進度及對疫情防控的效果，不時檢討和適當地調節社交距離措施，並因應疫情發展，在疫情受控及持續改善的前提下，繼續以更精準的方式逐步有序地分階段放寬第 599F 章及第 599G 章下的限制，以進一步恢復經濟活動。

- (二) 追蹤接觸者是防止病毒進一步傳播的重要一環。為做好上游源頭把關及圍堵的工作，迅速切斷病毒的傳播，衛生防護中心已自今年 2 月 27 日起收緊檢疫安排，包括源頭不明確診者發病前 7 日內有密切接觸的人士須接受檢疫安排，以及若確診者的密切接觸者出現病徵，他們同住的家庭成員須接受檢疫 3 日。

政府亦已投入額外人手設立個案追蹤辦公室，提升追蹤效率。就本月初健身中心引發的群組爆發，個案追蹤辦公室採取迅速行動，加快識別密切接觸者，成效顯著。自本月初至今，由健身中心引發的群組爆發，已涉及約 140 宗確診個案。個案追蹤辦公室在短短數日內成功追蹤約 1 500 名接觸者，並把他們送往檢疫；同時並成功追蹤約 3 200 名與密切接觸者同住的家庭成員，他們須接受強制檢測。換言之，就健身中心群組而言，個案追蹤辦公室平均從每宗確診個案找出約 35 名接觸者或家庭成員，遠高於其成立初期的約 4 名，大幅度截斷病毒傳播鏈。過去兩周，源頭未明確診個案大致維持在單位數字，足證個案追蹤辦公室的工作成效。

此外，專為個案調查及接觸者追蹤工作而開發的內部資訊平台連繫多個相關部門或機構的資訊系統，協助衛生防護中心以電子方式統一收集追蹤接觸者所需的資料，簡化資料搜集、輸入和分享程序，加快衛生署追蹤接觸者並對其進行檢測、檢疫或醫學監察的工作。

另一方面，病毒檢測在疫情防控方面亦相當重要。政府一直因應疫情發展調整防控策略，包括按"須檢必檢、應檢盡檢、願檢盡檢"三大原則，針對不同風險群組進行大規模的 2019 冠狀病毒病檢測，以達致"早發現、早隔離、早治療"並盡可能及早切斷社區傳播鏈的目標。

《預防及控制疾病(對若干人士強制檢測)規例》(第 599J 章)自去年 11 月 15 日起實施，政府近乎每天均引用有關規例發出強制檢測公告，以貫徹落實"須檢必檢"的病毒檢測策略。截至今年 3 月 15 日，政府已要求在指定時段內曾到過約 940 個指明地方(包括跳舞場所、餐廳、住宅大廈、工地、健身中心、百貨公司及醫院)及 33 個"受限區域"的人士；有病徵人士；安老及殘疾人士院舍、護養院，以及附設的日間服務單位的員工；的士司機；及機場員工於限期前進行強制病毒檢測。

住宅大廈方面，政府一直積極擴大"須檢必檢"的覆蓋面，逐步降低門檻至現時如大廈新增 1 宗或以上確診個案(不論是否源頭不明)，或其污水樣本檢測呈陽性，便會發出強制檢測公告。政府亦會劃出"受限區域"並作出限制與檢測宣告，要求在受限區域內的所有人士須留在其處所，並按政府安排接受強制檢測，待相關檢測結果獲大致確定方可離開。受限區域內所有大廈，不論是否有確診個案，亦會被納入強制檢測公告，曾於過去 14 日內身處受限區域內相關大廈超過兩小時的人士，即使在相關宣告開始生效時不在受限區域內，同樣須接受強制檢測。

工作場所方面，如衛生防護中心認為某工作場所，例如建築地盤出現群組爆發，除了要求該場所需停工消毒外，亦會針對該場所發出強制檢測公告，要求與確診個案同一場所工作的人士進行檢測。有關檢測門檻現時已進一步降低至如某一個工作場所出現 1 宗或以上的確診個案，便會被納入強制檢測公告。

政府會派員於被納入強制檢測公告的大廈出入口查核住客的檢測證明，並到大廈內進行檢查，要求居民出示曾接受檢測的電話短訊或相關證明。政府亦會在受限區域內進行執法行動，確認區域內所有人士已接受強制檢測。政府會向未進行強制檢測的人士處定額罰款 5,000 元及/或發出強制檢測令，要求他們於指明期間內接受檢測。政府會繼續加強執法，嚴格處理未有遵循強制檢測公告人士。

同時，政府一直因應疫情的最新發展調整防疫抗疫措施。若在個別類別的處所出現群組爆發時，我們亦會視乎情況及根據個別行業的營運特點，就有關處所新增感染控制措施。

例如，鑑於早前出現食肆感染群組，我們先後就餐飲處所推出兩項新增的感染控制措施，以加強該等處所的感染控制，減低傳播風險：(一)由 3 月 4 日起，所有餐飲處所須在可行情況下安排專職員工負責收拾使用過的餐具和清潔/消毒使用過的餐桌及隔板，或適當地採取手部衛生措施；及(二)所有餐飲處所須在 4 月底前將其換氣率提升至最少每小時 6 次的水平，而若未能做到，則應安裝合適的空氣淨化設備作為替代，以減低有關傳播風險。

近日亦有健身中心出現大規模群組爆發，為控制疫情，我們由 3 月 12 日起即時收緊健身中心的感染控制措施，重新實施佩戴口罩的規定。相關部門亦正積極與業界商討，鼓勵健身中心按自願性質進一步加強感染控制措施，包括限制處所內的顧客數目，以及研究讓員工進行更頻密的檢測。

BUD 專項基金

13. 鍾國斌議員：主席，政府在 2012 年推出“發展品牌、升級轉型及拓展內銷市場的專項基金”(“BUD 專項基金”)，協助香港中小企業(包括初創企業)把握經濟機遇和提升競爭力，並分別於 2018 年及 2019 年注資該基金，以推出優化措施(包括提高每家企業累計資助上限，以及將資助地域範圍由最初只涵蓋內地，擴大至亦涵蓋東盟市場及所有與香港簽署自貿協定的經濟體)。政府在剛公布的《財政預算案》中表示，計劃再注資該基金以推行優化措施。就此，政府可否告知本會：

- (一) *BUD 專項基金自推出以來接獲多少宗申請，以及當中獲批的申請宗數和所涉資助總額；獲批的申請所涉企業總數，並按規模及行業類別以表列出分項數字；*
- (二) *未來 3 年，有何計劃透過 *BUD* 專項基金進一步協助香港中小企業把握經濟機遇；及*
- (三) *鑑於近年有不少在內地或外國設廠的港資企業正計劃回流香港，政府會否放寬 *BUD* 專項基金的申請限制，容許已落實回流香港的港資企業申請該基金，以促進香港再工業化及提升“香港製造”的品牌？*

商務及經濟發展局局長：主席，經諮詢創新及科技局後，我們答覆如下：

- (一) 發展品牌、升級轉型及拓展內銷市場的專項基金("BUD 專項基金")自 2012 年推出以來至 2021 年 2 月底的推行情況如下：

接獲申請數目 ⁽¹⁾	9 535
獲批申請數目	3 358
獲批的總資助額	17 億 2,000 萬元
受惠企業數目	2 661 (中小企佔 2 587 家 ⁽²⁾)
主要受惠行業 (按企業數目最多順序列出)	1. 批發及零售(710 家) 2. 進出口貿易(323 家) 3. 紡織及製衣(179 家)

註：

- (1) 數字包含因缺乏所需資料而未能處理的申請和企業主動撤回的申請。
- (2) 中小企是指在本港聘用少於 100 名員工的製造業公司或聘用少於 50 名員工的非製造業公司。
- (二) 本屆政府任內已向 *BUD* 專項基金合共注資 35 億元，並推出多輪優化措施，包括擴大資助地域範圍，由內地擴展至涵蓋東南亞國家聯盟("東盟")成員國，之後再擴展至涵蓋所

有 20 個與香港簽署自由貿易協定("自貿協定")的經濟體；⁽³⁾逐步提高每家企業的累計資助上限，由 50 萬元增至 200 萬元後，再增至 400 萬元；以及提高首期撥款比率，由核准政府資助額的 25% 增加至最高 75%。由 2017 年 7 月至 2021 年 2 月底，BUD 專項基金共批出超過 2 300 宗申請，涉及資助額超過 13 億 7,000 萬元，惠及超過 2 000 家企業。

為支援企業發展更多樣化市場，財政司司長在 2021-2022 年度財政預算案宣布建議向 BUD 專項基金再度注資 15 億元，以增加每家企業的累計資助上限，由 400 萬元增至 600 萬元，以及進一步擴大資助地域範圍至所有與香港簽署自貿協定及/或促進和保護投資協定("投資協定")共 37 個經濟體。⁽⁴⁾如獲得立法會財務委員會的批准，政府計劃按以下時間分階段擴大 BUD 專項基金的資助地域範圍：

第一階段(2021 年 7 月)	— 涵蓋日本及韓國
第二階段(2022 年第一季)	— 涵蓋奧地利、比利時—盧森堡經濟聯盟、加拿大、丹麥、芬蘭、法國、德國、意大利、墨西哥、荷蘭、瑞典及英國
第三階段(2022 年第二季)	— 涵蓋科威特及阿拉伯聯合酋長國

BUD 專項基金的資助地域範圍亦會隨着自貿協定及投資協定網絡逐步擴大，自動擴大至涵蓋新的自貿協定及投資協定經濟體。

(三) 所有按照《商業登記條例》(第 310 章)在香港登記，並在香港有實質業務運作的非上市企業，均符合資格申請 BUD 專項基金的資助。換言之，從內地或外國回流香港的企業都可申請 BUD 專項基金，推行有關發展品牌、升級轉型和

(3) 二十個自貿協定經濟體包括內地、新西蘭、歐洲自由貿易聯盟四國(包括冰島、列支敦士登、挪威和瑞士)、智利、澳門、東盟十國(包括文萊、柬埔寨、印尼、老撾、馬來西亞、緬甸、菲律賓、新加坡、泰國和越南)、格魯吉亞和澳洲。

(4) 新增的 17 個經濟體包括日本、韓國、奧地利、比利時—盧森堡經濟聯盟、加拿大、丹麥、芬蘭、法國、德國、意大利、墨西哥、荷蘭、瑞典、英國、科威特及阿拉伯聯合酋長國。

拓展營銷的項目，開拓 BUD 專項基金資助地域範圍涵蓋的市場。

在再工業化方面，為促進以新技術及智能生產為基礎的先進製造業的發展，政府於 2020 年 7 月底推出再工業化資助計劃，資助生產商在香港設立新智能生產線，以 1(政府)：2(公司)的配對形式提供資助，最高資助額為項目總支出的三分之一或 1,500 萬元，金額以較低者為準。再工業化資助計劃所收到的申請涉及多個行業，包括生物科技、食品加工、建造、環保、印刷、醫療器材及納米纖維材料。

協助企業開拓海外商機

14. 吳永嘉議員：主席，行政長官在《2019 年施政報告》中表示，政府會尋求相關中央部委的政策支持，向有意在國家於海外建設的經貿合作區("合作區")開拓業務的香港企業提供與內地企業相等的鼓勵措施和便利政策。行政長官隨後在《2020 年施政報告》中表示，國家商務部支持香港特區政府鼓勵香港企業利用合作區發展業務，以及雙方已選定了 5 個內地於泰國、馬來西亞、柬埔寨和印尼設立的合作區，並以電子、玩具及電器產品業等作為試點推動行業。關於協助企業開拓海外商機，政府可否告知本會：

- (一) 上述鼓勵措施和便利政策的詳情和有關工作的最新進展為何；
- (二) 自鼓勵措施和便利政策推出至今，政府和香港貿易發展局分別為多少家香港企業(i)解答查詢及(ii)提供協助，以及有多少家企業成功在上述 5 個合作區開拓業務(按企業規模和行業類別列出分項數字)；
- (三) 鑑於廣東省商務廳於去年 8 月 4 日發布了《廣東省境外經貿合作區扶持政策》，政府有何具體措施配合這些政策的推行；
- (四) 為減低在合作區開拓業務的香港企業所面對的成本和風險，政府會否考慮設立"海外拓展支援基金"、強化對有關企業的信貸擔保，以及修訂《稅務條例》(第 112 章)第 39E 和 16EC 條，讓企業可就其境外生產工序中使用的機器、設備和知識產權申領免稅額；

- (五) 有何措施協助香港企業在合作區生產的商品在准入內地市場方面獲優惠待遇，以配合內地當局採用的"雙循環"發展經濟策略；
- (六) 鑑於在疫情下，香港企業到合作區開拓業務的籌備工作無可避免受到影響，政府有何措施協助它們推展有關工作；及
- (七) 會否向國家商務部爭取支持，讓香港企業可在更多合作區開拓業務；如會，詳情為何？

商務及經濟發展局局長：主席，就質詢的各部分提問，現綜合答覆如下：

香港企業在計劃於外國設立生產線時，內地於海外建設的境外經濟貿易合作區("合作區")是其中一個可行的選擇。合作區由中資企業參與投資、開發和管理，一般以市場化模式營運。入駐合作區的標準和條件因應個別東道國與有關中資企業磋商的結果和當地政策而有所不同。

就 2019 年和 2020 年的施政報告提出推動香港企業於合作區開拓業務的政策後，商務及經濟發展局("商經局")已循以下方向作出跟進：

(一) 加深香港企業與選定合作區的互相了解

經考慮香港企業的意見，並與國家商務部磋商後，我們已選定 5 個分別位於 4 個東南亞國家聯盟("東盟")成員國，即柬埔寨、印尼、馬來西亞和泰國的合作區作為試點，鼓勵香港企業利用該些合作區發展業務。原計劃於去年組織香港企業到選定的合作區進行考察，但受旅遊限制影響，考察將會延至 2019 冠狀病毒病疫情穩定後進行。在此之前，政府計劃在 2021 年邀請部分合作區的管理人員與香港企業透過視像會議，加深互相了解，讓香港企業更能掌握合作區和東道國的投資環境、入駐合作區條件和優惠等，以便它們仔細分析入駐的可行性和風險。

另一方面，商經局支持香港貿易發展局("貿發局")於 2020 年 4 月成立 T-box 升級轉型計劃，以協助中小企業務

升級轉型，其支援範圍包括生產及供應鏈方案，通過向業界提供合作區相關信息及支援，增進香港企業對合作區的了解，以期協助有意的企業在合作區投資發展。截至 2021 年 2 月，計劃共有約 1 200 家中小企會員參加。

(二) 與國家商務部合作協助香港企業入駐合作區

感謝商務部的支持，合作區當地的中國大使館或領事館的經濟商務處可為香港企業提供協助；同時亦鼓勵內地在東道國的有關商會與香港企業或商會聯絡或接納香港企業成為會員。入駐條件方面，5 個選定的合作區歡迎香港企業與它們的管理人員洽談入駐事宜。商經局會繼續與商務部就協助香港企業入駐一事保持溝通，亦會繼續就香港企業的最新需要與香港的商會溝通。

(三) 為香港企業在香港以外發展提供支援和協助進入內地市場

政府已與選定合作區所在的 4 個國家簽訂了促進和保護投資協定("投資協定")，為香港企業投資當地提供保障。該 4 個國家亦是東盟與中國簽訂的自由貿易協定("自貿協定")的締約國，因此日後香港企業在當地生產的商品如符合自貿協定的要求，可享有進口內地的相關優惠。

政府亦透過發展品牌、升級轉型及拓展內銷市場的專項基金("BUD 專項基金")向香港企業提供對等資助，協助他們開拓內地及其他與香港簽署自貿協定的市場(包括上述 4 個選定合作區的東盟國家)，當中可資助項目包括設立生產線、進行推廣活動等。為支援企業發展更多樣化市場，財政司司長在 2021-2022 年度財政預算案宣布建議向 BUD 專項基金再度注資 15 億元，將每家企業的累計資助上限由 400 萬元增至 600 萬元，以及擴大基金的資助地域範圍，由涵蓋 20 個自貿協定經濟體擴展至 37 個與香港簽署自貿協定及/或投資協定的經濟體，便利香港企業開拓內銷及更多海外市場。

此外，市場上亦有不同類型的保險服務，協助香港企業應對在拓展海外業務上的風險。除了私營保險公司提供的服務外，法定機構香港出口信用保險局亦會向香港企業與海外買家之間的貿易提供出口信用保險服務，包括在香港以

外(如在內地)生產以出口至其他地方的貨物，或在有關生產地銷售的貨物。

就使用機器的折舊免稅額方面，經諮詢財經事務及庫務局，基於"地域來源徵稅"及"稅務對稱"原則，稅務局不會就得自香港以外地方的利潤徵收利得稅，亦不會就純粹用於在香港以外地方進行的製造活動的機械及工業裝置給予折舊免稅額。《稅務條例》第 39E 條旨在防止納稅人通過機械或工業裝置的租賃安排達至避稅目的，第 16EC 條亦就購買知識產權給予其他境外人士使用施加類似規限。

為協助香港企業(包括在合作區生產)的商品進入內地市場，政府會資助貿發局推出名為"GoGBA"的一站式平台，配合在深圳設立的"香港貿發局大灣區服務中心"，提供全方位支援。此外，貿發局在內地開設"香港·設計廊"實體及電子銷售點，並推出一站式"寄售易"服務，幫助企業處理物流、倉務、稅收和與其他內地銷售相關的事宜。為加強宣傳效果，貿發局會舉辦線上線下推廣活動，突顯香港在設計和創意方面的實力，並會組織香港企業參與內地大型展覽會，介紹香港特色品牌和產品。政府亦會繼續積極參與每年舉辦的中國國際進口博覽會，向內地推廣香港優質商品和服務。

此外，就廣東省商務廳於 2020 年 8 月 4 日發布的《廣東省境外經貿合作區扶持政策》，據政府了解，該政策目標對象為廣東省內特定企業，惟當中亦提出推動廣東製造業優勢和港澳資金、現代服務業、國際經貿網絡等優勢相結合，聯合組織企業赴合作區考察。政府會在疫情穩定後考慮參與有關活動。

適合作公營房屋發展的私人土地

15. 柯創盛議員：主席，行政長官在《2019 年施政報告》中提出："更聚焦地改劃私人土地作公營房屋發展，繼而行使公權收回私人土地作公共用途，是突破思維"，以及"收回位於各區法定分區計劃大綱圖上已規劃作高密度房屋發展，但因為各種原因(例如業權分散或基建限制)仍未有發展計劃，而評估後認為適合作公營房屋發展的私人土地"。此外，2019 年 10 月 20 日，發展局局長("局長")在其網誌《局

長隨筆》中提及："除新界棕地，我們會檢視那些規劃上可作綜合發展區或住宅(甲類)發展，而地積比率比較高.....現有構築物比較低矮.....但有關業主未有確切發展計劃的土地。現時資料顯示，約有 10 組地塊符合這些條件.....我們希望明年中可就當中哪些用地適合作公營房屋發展，交代初步看法"。就此，政府可否告知本會：

- (一) 行政長官在《2019 年施政報告》中提及的"評估後認為適合作公營房屋發展的私人土地"，是否即局長在上述《局長隨筆》中提及的"10 組地塊"；若然，為何政府沒有按承諾在 2020 年年中"交代初步看法"；
- (二) "10 組地塊"所涉用地的位置、面積及現有用途分別為何；該等用地當中，最終經評定為適合作公營房屋發展的用地數目；政府會否改劃被認為不適合作公營房屋發展的該等用地作其他公共用途(例如資助安老院舍)；
- (三) 鑒於行政長官在《2020 年施政報告》中提出："發展局已按去年《施政報告》提出，檢視已規劃作高密度房屋發展而未有確切發展計劃的私人土地，評估當中哪些適合作公營房屋發展，預計於今年年底前完成這項工作"，該項工作是否已按計劃於 2020 年年底完成；若然，已確定為適合作公營房屋發展的私人土地的數目、面積及其他詳情為何；及
- (四) 撇除已規劃的新發展區內的私人土地，在《2019 年施政報告》公布前的 36 個月及其後的 12 個月內，政府分別就多少幅私人土地展開把土地用途改劃作公營房屋發展的研究，以及該等土地的總面積為何？

發展局局長：主席，就柯創盛議員質詢的各部分，我現答覆如下：

(一)至(三)

行政長官在 2019 年施政報告提出加強政府主導的用地規劃，包括運用《收回土地條例》(第 124 章)和其他適用條例收回當中涉及的私人土地作公營房屋和相關設施發展。按此方向，政府已加大力度推動發展項目，收地的幅度和速度大大提高。單是 2019-2020 及 2020-2021 兩個年度，

政府合共收回約 90 公頃土地(新發展區和公營房屋項目佔大約 80 公頃)，遠多於前 5 年的 20 公頃。由 2021-2022 年度向前看，未來已知會收回的土地大約 700 公頃(新發展區和公營房屋項目佔超過 600 公頃)，而當中近 500 公頃將會在 5 年內(即 2021-2022 年度至 2025-2026 年度)收回(新發展區和公營房屋項目佔近 400 公頃)。

秉持上述加大力度收回土地的方向，2019 年施政報告宣布的其中一項措施為檢視位於各區法定分區計劃大綱圖上已規劃作高密度房屋發展，但因為各種原因(例如業權分散或基建限制等)而仍未有確切發展計劃的私人土地，並評估當中哪些適合作公營房屋發展。

為此，發展局已選取 10 組私人土地作有關檢視工作。具體而言，這 10 組地塊已規劃作綜合發展區或住宅(甲類)，而地積比率比較高(一般而言，市區為 7.5 倍或以上，新界為 5 倍或以上)及現有構築物比較低矮(如只有幾層樓高)。

我們會根據每組地塊的實際情況，評估有關土地是否適合作高密度公營房屋發展。考慮因素包括有關社區的整體規劃、社區設施及區內基建設施(如交通、供水和排污)、個別用地的位置、面積、發展規模、現時使用情況及土地業權人的發展計劃等。如合適作公營房屋發展的地塊涉及私人土地，政府會按現有機制運用《收回土地條例》收回有關土地。

發展局已接近完成相關檢視工作，將適時公布檢視結果。由於有關土地具體地點及詳情，可能涉及收回私人土地及賠償，我們現階段不便透露，以免引起市場的投機活動和現有用戶不必要的顧慮。

- (四) 撤除涉及新發展區的改劃工作，在 2019 年施政報告公布前 36 個月及其後 12 個月(即 2016 年 10 月至 2020 年 9 月)，我們共就 30 幅涉及發展公營房屋的用地開展改劃，涉及土地面積為約 73.32 公頃。改劃工作可以同時涉及政府土地及私人土地，而我們現時未能就土地類別提供現成的分項數字。

地區康健中心

16. 陳沛然議員：主席，屬全港首間地區康健中心的葵青地區康健中心已於 2019 年 9 月投入服務。此外，政府正推展在加路連山道興建灣仔地區康健中心的計劃。就此，政府可否告知本會：

- (一) 葵青地區康健中心(包括其附屬中心)的下述資料：
- (a) 2019-2020(2019 年 9 月起)及 2020-2021(至今年 2 月底)兩個財政年度分別的(i)營運總開支及分項數字、(ii)人手編制，以及(iii)薪酬總開支及按職級劃分的數字，
- (b) 自投入服務以來，每月的(i)服務人次、(ii)接獲由公立醫院轉介的個案數目，以及(iii)轉介予服務提供者及社區夥伴的個案數目，以及
- (c) 啟用以來，每月(i)肥胖人士、(ii)高血壓患者及(iii)糖尿病患者分別接受服務的人次；
- (二) 葵青地區康健中心(i)因 2019 冠狀病毒病疫情而暫停開放日數，以及(ii)推行的防疫抗疫工作的詳情；
- (三) 政府利用大數據(i)規劃葵青區所需基層醫療健康服務，以及(ii)加強葵青地區康健中心的服務的詳情；及
- (四) 鑑於擬建灣仔地區康健中心會交由加路連山道用地上商業發展項目的發展商建造，然後移交政府，政府會如何確保該中心的施工質素，以及該中心在啟用後的維修保養安排和預算費用為何？

食物及衛生局局長：主席，就陳沛然議員質詢的各部分，我的答覆如下：

- (一) 食物及衛生局正逐步在全港設立地區康健中心("康健中心")，致力提升地區為本的基層醫療健康服務。首間位於葵青區的康健中心已於 2019 年 9 月投入服務。

葵青康健中心的租金及營運合約服務開支於 2019-2020 年度及 2020-2021 年度的修訂預算分別為 4,360 萬元及 7,970 萬元。截至 2020 年 3 月 31 日及 2020 年 12 月 31 日，其員工編制如下：

員工編制	2020 年 3 月 31 日	2020 年 12 月 31 日
執行總監	1	1
總護理統籌主任	1	1
護理統籌主任	6	11
護士	3	2
物理治療師	2.5	3
職業治療師	1.5	2
藥劑師	1	1
社工	5	5
營養師	1	1
行政人員	8	17
支援人員	28	26

截至 2020 年 3 月 31 日及 2020 年 12 月 31 日，其網絡服務提供者的數字如下：

專業	2020 年 3 月 31 日	2020 年 12 月 31 日
西醫	27	40
中醫師	20	33
物理治療師	12	15
視光師	11	12
職業治療師	1	6
言語治療師	1	3
足病診療師	0	0
藥劑師	0	0
營養師	2	2
醫學化驗服務	3	4
總計	77	115

截至 2020 年 3 月 31 日及 2020 年 12 月 31 日，葵青康健中心分別有 2 900 位及 11 100 位登記會員。葵青康健中心的相關服務/活動參與人次詳列如下：

康健中心服務/活動	2019 年 9 月 至 2020 年 3 月 [^]	2020 年 4 月 至 2020 年 12 月 (臨時數字) [^]	累計數字 (臨時數字) [^]
健康推廣 / 病人自強活動 / 疫苗接種	9 000	32 000	41 000
基本健康風險因素評估	2 800	8 500	11 300
糖尿病及高血壓篩查*	100	1 700	1 800
慢性疾病管理 / 社區復康計劃 [#]	400	2 500	2 800
總計	12 300	44 600	57 000

註：

[^] 數字調整至最接近的百位數，因此單項總和未必與總計相同。

* 只包括診症及醫學化驗服務

[#] 包括個人化健康護理服務，只由網絡醫生 / 醫院管理局轉介

本局並沒有備存題述的其他分項資料。

(二) 在 2019 冠狀病毒病疫情下，為配合政府要求加強社交距離措施以減低疫情在社區擴散的風險，葵青康健中心主中心及兩間位於葵涌(西)及青衣(西南)的附屬中心於 2020 年 2 月 7 日至 2020 年 3 月 15 日期間暫停現場授課及個人面授服務，但依然以視像及遙距方式繼續服務會員及市民。葵青康健中心已於 2020 年 3 月 16 起恢復於中心內提供有限度服務。在疫情期間，葵青康健中心透過其他不同的模式，為葵青區會員及公眾提供服務，並積極配合政府的防疫抗疫工作，具體服務詳述如下：

為體現基層醫療健康系統在社區層面的防疫抗疫功能，葵青康健中心積極支援有需要的地方人士，在地區及有確診個案的地方，郵寄或設立街站，派發抗疫物資(包括健康和有關服務的資訊，口罩、潔手液等)及現場解答市民的疑問，同時為不同背景的人士製作不同方言和少數族裔語言的抗疫資訊短片。葵青康健中心亦設立了熱線向市民提供健康教育/輔導，透過社交平台上發布有關防疫、健康資訊，利用遠程科技聯繫會員及提供服務。

此外，葵青康健中心及其附屬中心均有參與派發深喉唾液樣本瓶，特別是在工作上經常接觸大量市民或從事服務行業而出現病徵的會員。疫情以來，康健中心已向目標群組派發了接近 7 000 個樣本瓶。另外，康健中心積極鼓勵網絡醫生參與衛生署衛生防護中心有關 2019 冠狀病毒病化驗的加強化驗室監測計劃，並整理及提供區內有提供病毒檢測的醫生、診所等有關資料，又上載至中心網頁，供市民參考，以加強社區檢測工作。

在支援 2019 冠狀病毒病康復者方面，葵青康健中心在醫院管理局的轉介下，向情況穩定後返回社區的康復者提供社區支援，例如因病引發的機能減弱、呼吸系統毛病引起對日常生活的影響、其他疾病和藥物副作用的諮詢等。專業醫護人員先以電話聯絡病人了解個別情況及需要，由護士、物理治療師、職業治療師、營養師，以及社工等組成的跨專業團隊提供一站式服務，包括醫學和衛生資訊、家居運動指導、營養建議和情緒支援等。

自 2019 冠狀病毒病疫苗接種計劃開展以來，葵青康健中心亦透過不同渠道(包括在主中心、附屬中心及與區內非官方組織合作提供相關教育講座、於社交媒體網上直播活動等)在區內加強宣傳教育推廣 2019 冠狀病毒病疫苗接種計劃，並主動聯絡及協助屬於優先接種組別的會員預約疫苗接種。中心並已在其主中心及附屬中心內展出相關服務的資訊性海報及區內提供疫苗注射的私家醫生及診所的資料。同時，中心亦正積極與葵青區及鄰近的地區(包括荃灣、沙田、深水埗)內已參與疫苗接種計劃的私家醫生商討如何協作，以鼓勵方便會員及區內市民接種疫苗。

- (三) 在計劃葵青康健中心的服務時，基層醫療健康發展督導委員會檢視了以下 4 個大規模調查/數據來源的結果，以了解葵青區人口整體的健康狀況：
- (a) 醫院管理局慢性疾病病人資料庫；
 - (b) 衛生署人口健康調查；
 - (c) 政府統計處主題性住戶調查；及
 - (d) 由香港大學公共衛生學院推行、香港賽馬會資助的"愛+人：賽馬會和諧社會"計劃("愛+人計劃")。

由於上述(d)項涵蓋以地區為本、與康健中心最為相關的健康數據，我們在諮詢了督導委員會後，以"愛+人計劃"的數據作為葵青康健中心服務的參考基礎。

- (四) 由於灣仔康健中心項目工程是由發展商負責設計及建造，工程項目與一般私人發展項目一樣，須受《建築物條例》(第 123 章)規管。根據《建築物條例》，發展商須委任認可人士、註冊結構工程師及註冊岩土工程師(以下統稱"註冊建築專業人士")擬備及呈交法例下訂明的不同種類的建築圖則，供屋宇署審批。發展商亦須委任註冊承建商進行有關工程。在發展項目完成後，註冊建築專業人士及註冊承建商須向屋宇署提交工程竣工證明書，證明有關工程按照批准圖則完成和符合《建築物條例》及其附屬規例的規定，以及申請佔用許可證(俗稱"入伙紙")。此外，屋宇署會根據《建築物條例》監管私人發展項目，包括審批圖則、定期巡查施工中的地盤。屋宇署人員在收到入伙紙申請後，會與認可人士進行實地視察，並審閱《建築物條例》所須的證明文件，以確保建築工程符合《建築物條例》及其附屬規例的相關規定，才會發出入伙紙。

此外，政府會根據賣地條款內的"工程規格附表"的要求和規格檢視發展商所提交的設計及物料方案，在移交前對項目進行檢驗，以確保灣仔康健中心的整體設計及施工質素也能符合運作的要求。

灣仔康健中心在落成及經以上程序檢驗滿意後，會移交政府作為政府物業，並由政府安排維修保養。與灣仔康健中心有關的維修保養費用，每年預算約為 90 萬元。

律師行被介入前的員工

17. 陸頌雄議員：主席，較早前，香港律師會理事會("理事會")經調查後懷疑一間律師行("該行")的一名前職員不誠實挪用該行客戶款項，以及信納該行嚴重違反《律師帳目規則》(第 159F 章)，因此介入該行的營運。該行的業務隨即終止，而該行的所有款項由理事會以信託方式持有。理事會委聘了另一律師行為介入中介人("中介人")以處理善後工作。據悉，有數十名員工在該行的業務終止前於該行工作但卻受僱於一間獨立公司。由於該公司存放於該行的款項被理事會接管，所以未能向該等員工支付共逾 400 萬元的工資(包括薪金、未放取年假及法定假日的薪酬、代通知金和遣散費)。另一方面，部分該等員工應中介人要求協助其處理善後工作，卻不獲支付工資。就此，政府可否告知本會：

- (一) 勞工處有否接獲上述員工的求助；如有，該處如何協助他們追討被拖欠的工資，包括有否協助他們採取法律行動及申請法律援助；
- (二) 勞工處會否與理事會和中介人商討，向上述員工支付他們協助處理善後工作期間的薪金；及
- (三) 會否修訂《法律執業者條例》(第 159 章)，規定日後出現類似個案時，獲理事會委聘處理某家被介入律師行的善後工作的中介人須(i)處理所有在該律師行工作的員工(不論是否直接受僱於有關律師行)的遣散事宜(包括核實被拖欠的工資金額，以助有關員工盡快追討)，以及(ii)向協助其處理善後工作的員工支付薪金？

勞工及福利局局長：主席，就議員的質詢，經諮詢相關政府部門後，我現綜合答覆如下：

勞工處於 2021 年 1 月接獲有關員工的求助後，已盡速向他們提供適切協助，包括提供調停服務，並協助員工向勞資審裁處("勞審處")提出申索聲請，以追討欠薪及終止僱傭合約的款項。由於僱主未有支付勞審處所裁斷的款項，因此勞工處隨即協助員工向破產欠薪保障基金提出特惠款項的申請，並按員工需要協助他們向法律援助署申請法律援助。

如有員工與香港律師會("律師會")或其聘任為介入代理的律師行存在僱傭關係，而有關員工懷疑其根據《僱傭條例》(香港法例第 57 章)下的權益受損，可直接聯絡勞工處，勞工處定會提供適切協助。

香港法律業界一直以來實施行業自我監管，以確保法律執業者的專業和獨立性。《法律執業者條例》(香港法例第 159 章)("《條例》")旨在就法律執業者及其僱員的認許及註冊、就公證人的委任及註冊，以及就相關事宜訂定修訂條文。《條例》及其附屬條例訂明了律師會作為香港律師的監管機構的權力及職能，包括根據《條例》第 26A 條，在該條指明的情況下(如在有理由懷疑某律師或其僱員不誠實的情況)，律師會理事會可通過決議行使法定權力，介入有關律師行的業務，行使《條例》附表 2 所賦予的法定權力，並委任介入中介人協助其介入，以保障有關律師行客戶和公眾的利益。

就質詢提及的個案，我們留意到律師會在今年 1 月 25 日向立法會司法及法律事務委員會提交的意見書中提到，律師會已成立一個工作小組審視介入過程。針對有關進一步保障被介入律師行影響的人的意見，律政司樂意與律師會保持溝通。

學生的精神健康

18. 郭偉強議員：主席，去年進行的多項調查的結果顯示，2019 冠狀病毒病疫情導致中、小學生的情緒壓力及精神健康問題惡化。面授課堂長時間暫停及學習模式改變，給學生造成一定壓力，並影響其情緒和心理健康。就此，政府可否告知本會：

(一) 按年齡劃分，過去 5 個學年每年學生自殺身亡的人數；

- (二) 是否知悉，過去 5 年每年分別有多少名學生(i)接受公、私營醫院/診所精神科的治療，以及(ii)輪候該等治療及他們的平均輪候時間，並按年齡及精神疾病類別列出分項數字；
- (三) 是否知悉，自疫情爆發至今，學校接獲學生有情緒及精神困擾的求助個案數目，並按求助事項的類別列出分項數字；及
- (四) 教育局現時在學生情緒管理教育方面推行甚麼工作；有何新措施(i)加強學生的抗逆能力，以及(ii)協助學校、教師及家長更有效地處理學生情緒問題，並及早識別受情緒困擾的學生，以及加強他們應對相關情況的知識和技巧等？

教育局局長：主席，受到 2019 冠狀病毒病疫情的影響，自 2020 年 2 月以來，學校需要不時暫停面授課堂，以保障學生的健康。然而，教育局和學校都非常關注學生在學習和情緒上所需的支援，在學習上，我們透過多元措施，幫助同學在家學習，做到"停課不停學"；在情緒支援上，我們亦透過多元模式，包括舉辦講座、工作坊等幫助學校為學生提供適時和適切的情緒支援。一直以來，我們與學校攜手合作，幫助同學在"疫"境中成長，變得更強。我們對所有學生自殺個案，都感到難過和惋惜，亦留意到當中往往涉及複雜的問題，教育局一直透過多元模式，支援有精神健康需要(包括有自殺風險)的學生。

就郭偉強議員提出的質詢，經諮詢食物及衛生局後，現綜合答覆如下：

- (一) 教育局一直與學校保持緊密聯繫，並因應需要提供支援。如有懷疑學生自殺身亡個案，學校會即時聯絡教育局，啟動"危機處理小組"，因應有關情況決定需要採取的跟進行動，並制訂應變計劃，以減低事件對學生及學校可能造成的負面影響(例如學生甚至教師的情緒、學校的運作等)。教育心理學家、學校社工及教師會為有需要的學生提供情緒支援和跟進服務。有關個案是否屬自殺身亡須待死因裁判法庭的法律程序完成後方能確定，教育局沒有向死因裁判法庭收集有關資料，故未能就學生自殺身亡個案提供經正式核實的數字。過去 5 個學年，根據全港中、小學向教育局匯報的資料，學生懷疑自殺身亡的個案數目表列如下：

學年	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020
數目	19	19	16	20	23

(二) 2015-2016 年度至 2019-2020 年度，在醫院管理局 ("醫管局") 接受治療，並確診自閉症譜系障礙、專注力不足/過度活躍症、行為及情緒障礙、精神分裂症頻譜或抑鬱症的 18 歲以下按年齡組別的精神科患者人數載於表一。醫管局沒有備存私營醫院/診所接受精神科治療的學生人數資料。

(表一)

		18 歲以下 精神科 患者 人數 ⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾	18 歲以下各類患者人數 ⁽⁵⁾				
			自閉症 譜系障 碍	專注力 不足/ 過度活 躍症	行為 及情 緒障 礙	精神 分裂 症頻 譜	抑鬱 症
2015-2016 年度	6 歲以 下 ⁽²⁾	2 870	1 720	200	50	0	0
	6 至 11 歲 ⁽²⁾	15 170	4 870	6 670	680	10	20
	12 至 17 歲 ⁽²⁾	10 780	2 660	4 260	900	350	430
	總數 ⁽⁴⁾	28 810	9 260	11 140	1 620	360	450
2016-2017 年度	6 歲以 下 ⁽²⁾	3 450	1 810	240	30	0	0
	6 至 11 歲 ⁽²⁾	16 680	5 520	7 540	740	10	20
	12 至 17 歲 ⁽²⁾	12 170	3 050	4 940	920	360	590
	總數 ⁽⁴⁾	32 310	10 380	12 720	1 700	370	610
2017-2018 年度	6 歲以 下 ⁽²⁾	3 450	2 060	240	40	0	0
	6 至 11 歲 ⁽²⁾	17 660	6 170	8 100	720	10	20
	12 至 17 歲 ⁽²⁾	13 830	3 540	5 690	950	370	740
	總數 ⁽⁴⁾	34 940	11 780	14 020	1 700	380	760

		18 歲以下 精神科 患者 人數 ⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾	18 歲以下各類患者人數 ⁽⁵⁾				
			自閉症 譜系障 碍	專注力 不足/ 過度活 躍症	行為 及情 緒障 碍	精神 分裂 症頻 譜	抑鬱 症
2018-2019 年度	6 歲以 下 ⁽²⁾	3 510	2 140	260	50	0	0
	6 至 11 歲 ⁽²⁾	18 980	7 070	8 970	1 010	10	20
	12 至 17 歲 ⁽²⁾	15 420	4 200	6 890	1 160	350	980
	總數 ⁽⁴⁾	37 910	13 410	16 120	2 210	360	1 000
2019-2020 年度	6 歲以 下 ⁽²⁾	3 410	1 940	290	70	0	0
	6 至 11 歲 ⁽²⁾	20 280	7 610	9 510	1 410	<5	20
	12 至 17 歲 ⁽²⁾	16 660	4 660	7 610	1 290	300	1 050
	總數 ⁽⁴⁾	40 350	14 210	17 420	2 760	310	1 070

註：

- (1) 包括住院、專科門診診所及日間醫院的病人。
- (2) 截至相關年度 6 月 30 日的病人年齡。
- (3) 數字調整至最接近的十位數。
- (4) 由於四捨五入的關係，個別數字相加後可能不等於總數。
- (5) 由於數據涵蓋範圍自 2018-2019 年度擴大，這些數字未必可以與以往公布的數字比較。

2015-2016 年度至 2019-2020 年度，在醫管局被分流為第一優先(緊急)、第二優先(半緊急)和例行類別(穩定)個案的兒童及青少年精神科專科門診新症數目，以及輪候時間中位數載列表二。

(表二)

	第一優先		第二優先		例行類別	
	新症 數目	輪候時間 中位數 (星期)	新症 數目	輪候時間 中位數 (星期)	新症 數目	輪候時間 中位數 (星期)
2015-2016 年度	202	1	915	4	11 472	65
2016-2017 年度	267	1	875	4	10 532	69
2017-2018 年度	239	1	907	5	9 571	85
2018-2019 年度	282	1	930	4	10 751	82
2019-2020 年度	355	1	912	3	10 568	80

註：

由於香港在 2020 年年初起出現 2019 冠狀病毒病疫情，醫管局已因應疫情調整所提供的服務，同時推行更嚴緊的感染控制措施。因此，醫管局各類服務的服務量若與以往年度相比，可能有所下降。

(三)及(四)

教育局十分重視學生的情緒教育。在學校課程方面，現時德育及公民教育的課程架構，已列出"以樂觀積極的態度，適應新的學習環境"(初小)、"理性處理壓力，勇敢面對挫折"(高小)、"欣賞自己的優點並接納自己的缺點"(初中)，以及"積極進取，擁有正面的自我形象"(高中)等學校培育學生的重點；教育局亦將"感恩珍惜積極樂觀"作為學校推展價值觀教育的主題，並提供相關學習資源、舉辦學生活動及教師專業發展課程，支援學校多培養學生的正向思維和抗逆能力。

教育局亦一直鼓勵學校採用全校參與模式，透過"普及性"、"選擇性"、"針對性"3 個層面，促進學生的精神健康，以及加強支援有精神健康需要(包括有自殺風險)的學生。

在"普及性"層面，教育局積極推動不同的成長計劃，如小學"成長的天空"計劃、中學"多元智能躍進"、"學生大使—積極人生"計劃等，以歷奇、團隊及解難訓練促進學生的抗逆力，並培養他們以自尊自律、勇於承擔和敢於求變的態度面對挑戰。

在"選擇性"層面，教育局由 2007-2008 學年起為在職教師提供以支援有特殊教育需要學生為主題的有系統的基礎、高級及專題課程，這些課程的部分單元涵蓋精神病患。由 2017-2018 學年起，教育局亦為中、小學教師提供"精神健康的專業發展課程"，包括為一般教師提供的 3 天初級培訓及為專責教師提供的 5 天深造培訓，以提高教師對精神健康的關注，並加強他們識別及支援有精神健康需要學生的專業知識和能力。

在"針對性"層面，由 2017-2018 學年開始，"學習支援津貼"涵蓋有精神病患的學生，以便學校有額外資源，加強照顧這些學生在學習、社交、情緒和行為上的需要。另一方面，食物及衛生局聯同教育局、醫管局及社會福利署於 2016-2017 學年起推出"醫教社同心協作計劃"，以學校為平台，為有精神健康需要的學生提供適切的支援服務。

在暫停面授課堂期間，教育局一直鼓勵學校透過電話及電子通訊方式與學生保持聯繫，表達關心，並與家長加強溝通，共同觀察和留意學生的行為表現。教師如發覺學生受到持續或嚴重的情緒困擾，應及早轉介他們予輔導人員、學校社工、校本教育心理學家或其他專業人士接受適切的支援。

為讓教師和家長了解和幫助學生處理因疫情而可能產生的負面情緒，使他們保持心理健康，教育局在 2020 年 4 月至 5 月推出一系列名為"疫流停課・不停'愛'"的心理教育短片，並上載到教育局的 YouTube 頻道及"家長智 Net"網頁。此外，教育局在 2020 年 9 月至 11 月舉辦了 20 場工作坊，邀請精神科醫生與學校人員分享及早識別受情緒困擾的學生的技巧，介紹不同輔導和介入治療的方法及進行個案分析，以提升教師和其他學校人員支援學生的能力，協助學生紓緩負面情緒和壓力。同時，我們亦製作指引和精神健

康資訊，包括"在疫情下為學生提供情緒支援"指引、"好好學習'快樂'這一課"專題文章和"疫情考試 善用法寶 積極面對"電子海報等，以供教師和家長參考。

綜合而言，疫情期間，學校可透過教育局提供的措施和校本支援策略，照顧學生的情緒及精神健康。若學校發現學生有情緒困擾及精神健康的問題，可向相關專業人士或機構尋求協助，教育局沒有收集求助個案的數字。

援助露宿者

19. 麥美娟議員：主席，據報，自 2019 冠狀病毒病疫情於去年 1 月爆發以來，露宿者的人數明顯增加。他們露宿的原因包括：因疫情而失業以致無力支付租金、疫情前每日往返內地及香港兩地的人士因出入境限制和檢疫措施而難以過境回家，以及無家者以往於晚上經常流連的全日 24 小時營業快餐店須按政府指示在指定時間停業。此外，志願機構因疫情而縮減向露宿者免費派發食物的服務，令露宿者面對更困難的處境。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否統計，過去 12 個月期間露宿者的人數如何隨着疫情的起伏而變化；如有，結果為何；
- (二) 有否設法在疫情下為露宿者提供緊急膳食；
- (三) 會否考慮晚上開放臨時庇護中心，供露宿者臨時留宿；
- (四) 會否效法英國、法國和澳洲等國家的以下做法：因應疫情嚴峻，租用酒店供露宿者暫住；會否增撥資源並增加社工人手，以加強協助露宿者尋找較穩定居所的服務；及
- (五) 會否撥出部分過渡性房屋單位，供露宿者輪候入住？

勞工及福利局局長：主席，露宿是一個複雜的社會問題，涉及不同政策局及部門的工作範疇。就議員的質詢，經諮詢民政事務局("民政局")及運輸及房屋局("運房局")後，現答覆如下：

(一)及(二)

社會福利署("社署")資助非政府機構營辦 3 隊露宿者綜合服務隊("服務隊")，透過外展探訪及早識別露宿者的需要，為他們提供適切的社會福利支援及轉介服務。疫情期間，服務隊已加強外展探訪，接觸有需要的露宿者及提供所需支援，包括質詢中特別提述的短期食物援助。社署資助的服務隊及相關單位在 2019 年及 2020 年分別曾接觸約 1 300 名及 1 500 名露宿者。

(三) 根據民政局提供的資料，按現行機制，當局只限於 8 號或以上熱帶氣旋警告、山泥傾瀉警告、紅/黑色暴雨警告信號、寒冷/酷熱天氣警告生效或大型火災期間開放臨時庇護中心，為有需要人士(包括但不限於露宿者)提供臨時棲身之所。此外，民政局指出，因應本港的 2019 冠狀病毒病疫情持續，市民須繼續保持社交距離並避免人群聚集，以減低病毒傳播和在社區大規模爆發的風險。於晚上開放臨時庇護中心供露宿者短暫留宿的建議，基於箇中所帶來的風險，恐難配合上述政策方針，因此民政局未能落實有關建議。

(四)及(五)

由社署資助非政府機構營辦的緊急或短暫宿位共有 228 個。服務隊的社工會在露宿者入住期間繼續提供所需協助，當中包括協助物色較穩定居所。

運房局指出，過渡性房屋項目的受惠人一般來說必須符合下列條件：

(i) 輪候公共租住房屋 3 年或以上；或

(ii) 正居於惡劣環境並有緊急住屋需要。

相關營運機構會按其服務特色自行訂定申請資格準則。

向登記選民作出查訊

20. 陳恒鑽議員：主席，《選舉管理委員會(選民登記)(立法會地方選區)(區議會選區)規例》(第 541A 章)訂明，選舉登記主任可就已在現有的《正式選民登記冊》("《登記冊》")上登記的人發出查訊信件，並把未有在指定限期前作出有效回覆的人的選民登記從新一份《登記冊》中剔除。據悉，新一個選民登記周期("周期")已經展開。就此，政府可否告知本會：

- (一) 在上一個周期，以及自現行周期展開以來，共有多少名已登記選民未有在指定限期前對查訊信件作出回覆；選舉事務處是否知悉有關原因為何；
- (二) 在上一個周期期間，以及自現行周期展開以來，選舉事務處除發出查訊信件外，有否透過致電、發出電郵及家訪等方式確認已登記選民的主要住址等登記事項；如有，詳情為何；如否，原因為何；及
- (三) 有否措施確保因疫情等原因而在港的已登記選民不會因未有及時就查訊信件作出回覆而遭剔除選民登記；如有，詳情為何；如否，原因為何？

政制及內地事務局局長：主席，為確保選民登記資料維持準確和完整，選舉事務處在每個選民登記周期都會採取一系列的查核措施，當中包括就選舉中未能投遞至選民而遭退回的投票通知卡個案進行查訊；與房屋署、香港房屋協會、民政事務總署及入境事務處覆核選民登記住址；查核一戶多人或多姓的登記住址；就已登記及新登記選民進行隨機抽樣查核；就資料不完整或疑似非住宅的地址進行查核，以及查核已拆卸或空置待清拆建築物的地址等。經執行或跟進查核措施後，選舉事務處會就有合理理由懷疑登記住址可能已不再是其唯一或主要居所的選民，發出查訊信，要求他們確認或更新其登記住址。如果有關選民在限期前沒有回覆或提供所需資料，選舉事務處會按相關法定程序，將有關選民納入取消登記名單。

就陳恒鑽議員的質詢，現答覆如下：

- (一) 在 2020 年選民登記周期，因未有於法定限期前回覆查訊信而從 2020 年正式選民登記冊中剔除的選民人數為

47 084 人。事實上，在 2020 年選民登記中，選民回覆查訊信的比率約為 51%，與 2019 年的回覆率(50%)相若，可見 2020 年選民登記周期的查訊信回覆率沒有出現異常情況。至於 2021 年的選民登記周期現正進行中，選舉事務處正陸續發出查訊信，而選民回覆查訊信的法定限期為 2021 年 5 月 2 日，因此目前未有相關回覆數字。

選舉事務處是基於執行或跟進不同的查核措施後，向有懷疑的選民發出查訊信。有關查核結果顯示，被發現資料不準確的登記住址，主要是由於選民在搬遷後未有適時向選舉事務處更新其登記住址，以致有關選民沒有回覆向他們發出的查訊信。

(二)及(三)

我們一直透過不同方法提醒和協助被納入查訊程序的選民及時回覆查訊信，包括在選民登記運動中透過不同渠道廣泛宣傳有關信息，例如政府電視宣傳片、電台宣傳聲帶、網站、網上報章、手機應用的電子廣告、海報、橫額、燈柱彩旗和在公共交通展示的廣告等。

此外，在發出查訊信後，選舉事務處會根據選民在登記時提供的所有聯絡方法(包括電話、短訊、電郵和傳真)，積極聯絡被納入查訊程序的選民，提醒他們須在法定限期前回覆查訊信。如選舉事務處得知有關選民受疫情或其他相關事項影響，未能及時回港處理其選民登記事宜，選舉事務處亦會盡量作適當安排，讓有關選民知悉及便利他們回覆查訊信，例如以電郵將有關查訊信的電子副本傳送予選民。被納入查訊程序的選民可以透過郵寄、電郵或傳真回覆選舉事務處。

如果選民未有在法定限期內回覆查訊信而被納入取消登記名單，選舉事務處會再行向該些選民發出信封上蓋有"須立刻處理 與投票權攸關"的提示信，並再次根據所知聯絡方法，盡量聯絡有關選民，提醒他們應在法定限期或之前回覆或提出申索，以便審裁官考慮批准保留其選民登記。

2020 年及 2021 年的選民登記周期，我們均以上述的方式宣傳選民登記運動，並作出便利選民回覆查訊信的安排。

廢物進出口管制

21. 謝偉銓議員：主席，根據《巴塞爾公約》("《公約》")為規管廢塑膠越境轉移的新修訂，由 2021 年 1 月 1 日起，任何人士在進行越境轉移受管制廢塑膠前，必須取得相關出口國、進口國及各過境國的許可證或書面同意。有環保團體指出，香港是美國廢塑膠的最大出口地但美國沒有簽署《公約》，他們憂慮上述規定及內地實施禁止"洋垃圾"進口的措施，會令香港由該等廢物的轉運站變成終站。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去 5 年，每年香港分別出口、進口及轉口(i)受管制和(ii)不受管制的廢塑膠的數量，並按出口和進口的目的地列出分項數字；
- (二) 過去 5 年，每年有多少宗與廢塑膠進出口相關的罪案，並按所涉罪行的類別列出分項數字；有關的檢控和定罪宗數分別為何；
- (三) 過去 5 年，每年香港海關或環境保護署對出口、進口及轉口廢塑膠及其他洋垃圾貨櫃進行抽查行動的次數；政府有否評估該等行動的成效；
- (四) 過去 5 年，每年從香港出口或轉口後遭退運回港的廢塑膠貨櫃數目，以及有關廢物的處置方式；及
- (五) 有何措施減低《公約》的上述修訂對香港帶來的影響，避免香港變成洋垃圾的終站？

環境局局長：主席，環境保護署("環保署")一直按香港法例第 354 章《廢物處置條例》("《條例》")規管本港的廢物進出口活動。任何人士凡欲進口或出口回收物料，均須向環保署申請許可證，除非該等物料為《條例》附表 6 所指明的回收物料，並符合未受污染及只作循環再用或再造用途。

就謝偉銓議員的質詢，現答覆如下：

(一) 《巴塞爾公約》("《公約》")為規管廢塑膠越境轉移的新修訂由 2021 年 1 月 1 日起生效，過往廢塑膠越境轉移並不受《公約》限制，並沒有"受管制廢塑膠"與"非受管制廢塑膠"之分，廢塑膠的進出口亦無需向環保署作申請。政府統計處編製的對外商品貿易統計數字，過去 5 年(即 2016 年至 2020 年)按供應地/目的地劃分的廢塑膠進口、出口及轉口量數字載於下表。

廢塑膠進口 (按供應地劃 分，包括最高 5 個地區)	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年
	單位：千公噸 ⁽¹⁾				
—美國	782	520	172	127	75
—日本	617	366	78	71	36
—德國	221	139	63	87	43
—比利時	101	73	35	51	26
—墨西哥	50	60	37	34	19
—其他	1 106	732	216	243	100
總計 ⁽²⁾	2 876	1 889	601	614	298

廢塑膠出口 ⁽³⁾ (按目的地劃 分，包括最高 5 個地區)	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年
	單位：千公噸 ⁽¹⁾				
—中國內地	118	96	0	-	-
—越南	0	0	2	2	6
—泰國	0	0	5	-	1
—馬來西亞	-	5	1	0	0
—德國	-	-	-	-	1
—其他	0	1	0	0	0
總計 ⁽²⁾	119	102	8	3	7

廢塑膠轉口 (按目的地劃 分，包括最高 5 個地區)	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年
	單位：千公噸 ⁽¹⁾				
—中國內地	2 687	1 615	49	0	0
—泰國	0	11	111	93	28
—越南	2	21	30	79	56
—馬來西亞	1	28	70	51	16
—印尼	0	0	5	1	3
—其他	8	13	15	7	2
總計 ⁽²⁾	2 698	1 689	280	232	105

註：

- (1) 0 表示數量少於 500 公噸。
- (2) 上述數字以四捨五入方式顯示，相加起來未必與總數相符。
- (3) 廢塑膠出口指在本地出口的廢塑膠，而廢塑膠經過製造工序後變成原材料則不包括在內。
- (二) 過往廢塑膠越境轉移並不受《公約》限制，故此在過去 5 年，環保署沒有發現涉及廢塑膠非法進出口的個案。同期，香港海關亦沒有發現涉及廢塑膠的虛報貨物種類或虛報來源地的個案。
- (三) 在過去 5 年(即 2016 年至 2020 年)，環保署聯同香港海關在各口岸共檢查約 4 040 個貨櫃，共堵截了約 420 個非法進出口廢物的貨櫃，並完成了 255 宗檢控，法庭判處的罰款共約 367 萬元。由於過往廢塑膠越境轉移並不受《公約》限制，當中並沒有涉及非法進出口廢塑膠的個案。
- (四) 在過去 5 年(即 2016 年至 2020 年)，只有 1 宗由香港出口涉及 12 個載有廢塑膠的貨櫃於 2019 年被馬來西亞退回。據環保署調查所得，所載的物品為無害廢平面顯示器塑膠外殼，在運抵馬來西亞後因商業糾紛未有提貨而需退運，有關出口商並無違反《條例》。該批廢塑膠最終被回收再造，當中 5 個貨櫃的廢塑膠於本地回收設施處理，其餘 7 個貨櫃的廢塑膠則運往外地回收再造。

(五) 因應《公約》加強對廢塑膠越境轉移的規管，環保署已於 2021 年 1 月 1 日起，加強對廢塑膠進出口的管制。除《公約》列明的各類以單一物質組成及未受污染、並將以環境無害化方式進行循環再造的廢塑膠外，其餘廢塑膠均屬於"受管制廢塑膠"類別。任何人士在香港進口、出口或過境轉運"受管制廢塑膠"前，必須事先按《條例》向環保署申領相關的進出口許可證或獲簽發轉運過境同意書。

至於"非受管制廢塑膠"則須事先向環保署提交申報表及相關文件備案，證明物料不屬於上述"受管制廢塑膠"的類別，以便環保署與相關出入口地加強情報交流及進行抽查，合力堵截可疑虛報或違規轉運廢物個案。環保署已於 2020 年《公約》生效前，舉辦了共 4 場的簡介會，向本地回收業界及船運業界解釋管制安排及文件要求，並在專屬網站上載詳細指引及各所需文件範本，供業界使用。

環保署會繼續不遺餘力與外地執法機關緊密合作，並加強與香港海關情報交流，按風險評估在各口岸抽查可疑貨運，嚴厲打擊非法進出口廢物的活動，防止香港成為非法進出口廢物的集散地，或有進口廢物在香港堆填區棄置。

新辦學校

22. 陳克勤議員：主席，據報，位於粉嶺皇后山的皇后山邨及山麗苑將於本年內落成入伙，而附近有兩所小學(即東華三院曾憲備小學和救世軍皇后山學校)在興建中。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉，上述兩所學校會否如期在本年 9 月開課，以及在招聘教師及錄取學生等方面的最新進展；
- (二) 該兩所學校經核准的班級結構、班別數目、每級學生人數、教師人數，以及恆常資助額為何；
- (三) 教育局有否制訂應變方案，訂明在該兩所學校未能如期開課的情況出現時，關於已受聘教師及已錄取學生的安排；

- (四) 鑑於該兩所學校未被納入《2021 年度小一入學統一派位選校名單》以供家長選擇，教育局如何協助該等學校招生，特別是招收即將遷入皇后山邨及山麗苑的小學生入讀；
- (五) 教育局有否制訂計劃，協助正在其他小學就讀的學生在遷入皇后山邨及山麗苑後轉往該兩所學校就讀；如有，詳情為何；如否，原因為何；及
- (六) 鑑於有教育界人士指出，資助學校所獲恆常資助是按學生人數計算，但新辦學校在初期的收生人數往往低於目標人數，而此情況不利該等學校的發展，教育局有否計劃改善新辦學校所獲資助的計算方式；如有，詳情為何；如否，原因為何？

教育局局長：主席，就陳克勤議員的質詢，本局現答覆如下：

(一)至(三)

兩所位於粉嶺皇后山的小學建校工程正按計劃進行，預計在 2021 年第三季內完成，讓新校於 2021-2022 學年開始投入運作。現時，兩所校舍大樓建築已經完成，現正進行內部裝修，以期盡早交付兩所校舍予辦學團體。教育局一直就兩所新辦學校的籌備工作(包括班級安排、人手及收生等事宜)，與辦學團體保持緊密聯絡，給予意見及提供支援，以便辦學團體做好籌辦新校的各項工作。教育局會按《資助則例》及相關通告列明的原則，根據學校的核准班級數目，計算學校的教職員人手編制及經常現金津貼。此外，教育局亦會按各項特定措施範疇為學校提供額外的教學和專業支援人員，以及經常及非經常現金津貼。

(四)及(五)

教育局會為皇后山邨及山麗苑的準居民提供學位安排支援服務。就來年入讀小一的學生，皇后山邨及山麗苑的準居民可在 2021 年 8 月 31 日或之前到教育局學位分配組辦理轉網手續或申請小一學位。根據現行機制，上述家長如在參加小一入學統籌辦法("小一派位")後，因獲編配公營房屋

而需要轉學校網，家長可帶備相關屋邨的配房通知書或其他相關證明文件到教育局學位分配組辦理轉學校網手續，教育局會按既定程序在該屋邨所屬的學校網(即北區 81 學校網)為他們安排學位。此外，上述家長如希望子女參加 2021 年度小一派位(於 2021 年 9 月入讀小一)，而仍未遞交申請，可於 2021 年 8 月 31 日或之前帶備相關文件前往教育局學位分配組提出申請。至於正在其他區域的小學就讀的學生，他們如欲在遷入皇后山邨或山麗苑後轉往該區的學校就讀，亦可向教育局提出申請，我們會安排轉介。

為方便準居民了解服務詳情，教育局會準備轉校資訊、區內學校名單，以及上述學位安排支援服務的申請表，供房屋署派發予獲配房的準居民。有意為子女轉讀上述兩所學校的家長，亦可直接聯絡有關學校為子女申請入讀該校。

(六) 一般而言，學校所需的人手及資源會因應其開辦的班級數目而有所不同。在資助學校撥款方面，不論是新辦或現有的資助學校，教育局均會依據《資助則例》及相關通告列明的原則，並根據學校的核准班級數目，計算學校的教職員人手編制及經常現金津貼，當中的"擴大的營辦開支整筆津貼"的每年撥款通常按季發放。例如，就質詢提及的兩所新學校而言，教育局會因應皇后山邨及山麗苑的居民入伙的進度，有需要時在學年中考慮在相關級別加開額外班級，以滿足學位需求，並會相應地調整教職員人手編制及有關撥款金額，以確保新學校有充足資源為居民提供優質教育服務。

此外，教育局亦會繼續按各項特定措施範疇為每所資助學校(包括新的學校)，提供額外的教學及專業支援人員，例如特殊教育需要統籌主任、行政主任、社工、教育心理學家及言語治療師等，以及為配合特定的政策目標而發放經常及非經常現金津貼，讓學校可以靈活調配資源，因應校本需要增聘在核准編制以外的合約教師、輔助人員或購買外間服務，從而為學生提供所需的支援。

總括而言，教育局會為所有新辦及現有的資助學校提供充足的資源，滿足學校的運作需要。

政府法案

政府法案首讀及二讀

政府法案首讀

主席：政府法案：首讀。

《2021 年空氣污染管制(修訂)條例草案》

《2021 年刑事罪行(修訂)條例草案》

《2021 年不停車繳費(雜項修訂)條例草案》

《2021 年證券及期貨及公司法例(修訂)條例草案》

《2021 年稅務(修訂)(雜項條文)條例草案》

秘書：《2021 年空氣污染管制(修訂)條例草案》
《2021 年刑事罪行(修訂)條例草案》
《2021 年不停車繳費(雜項修訂)條例草案》
《2021 年證券及期貨及公司法例(修訂)條例草案》
《2021 年稅務(修訂)(雜項條文)條例草案》。

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

政府法案二讀

主席：政府法案：二讀。

《2021 年空氣污染管制(修訂)條例草案》

環境局局長：主席，我謹動議二讀《2021 年空氣污染管制(修訂)條例草案》("《條例草案》")。《條例草案》旨在更新香港法例第 311 章《空氣污染管制條例》("《條例》")下的空氣質素指標。

空氣質素指標是政府制訂改善空氣質素計劃的目標，亦是當局評估空氣質素的基準。現行的指標在 2014 年 1 月 1 日實施，以世界衛生組織《空氣質素指引》("世衛《指引》")的中期及最終目標為基準，包括 7 種空氣污染物共 12 項按照不同平均時間計算的指標，當中有一半的指標已經採納了世衛《指引》的最終指標，其餘 6 項指標則訂於世衛《指引》的中期目標水平。按照《條例》規定，政府須最少每 5 年檢討指標一次。

環境局在 2018 年年底完成檢討工作。檢討考慮了一系列現行及新推行的空氣質素改善措施，並分析過往空氣質素數據，顯示香港的整體空氣質素正逐步改善。檢討亦評估了 2025 年香港的空氣質素，顯示空氣質素將會持續改善；同時建議收緊 3 項指標(包括二氧化硫的 24 小時指標、微細懸浮粒子(即 PM2.5)的 1 年及 24 小時指標)。

環境局在 2019 年就檢討的建議進行了為期 3 個月的公眾諮詢，並分別在 2019 年年底和 2020 年年初向立法會環境事務委員會及環境諮詢委員會匯報公眾諮詢的結果。在考慮各方的意見及因素後，我們提出《條例草案》，落實檢討的建議，以收緊上述 3 項指標。

當新指標生效後，根據《條例》和《環境影響評估條例》("《環評條例》")所提出的指明工序和指定工程項目需要相應提升管制空氣污染的要求和水平，以符合更嚴格的指標。

除了更新 3 項指標外，《條例草案》亦會提供過渡安排予在新指標生效前已根據《環評條例》獲發環境許可證的指定工程項目。這些工程項目如在新指標生效日期起計 36 個月內提出更改環境許可證條款的申請，將會繼續採用 2014 年 1 月 1 日實施的空氣質素指標作為審批標準。此限時過渡安排是為了保存環境影響評估("環評")系統的完整性，以及給予已完成環評程序的項目倡議者在規管上應有的確定性。我們在訂立現行的指標時亦有為指定工程項目提供同樣的過渡安排。

政府正開展下一輪指標檢討，考量最新的技術發展和進一步改善空氣質素的措施，持續改善空氣質素，並以達致世衛《指引》的最終指標作為最終目標，檢討將於 2023 年完成。多謝主席。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《2021 年空氣污染管制(修訂)條例草案》，予以二讀。

按照《議事規則》，二讀辯論中止待續，《條例草案》交付內務委員會處理。

《2021 年刑事罪行(修訂)條例草案》

保安局局長：主席，我動議二讀《2021 年刑事罪行(修訂)條例草案》（“《條例草案》”），就窺淫、未經同意下拍攝私密部位，以及未經同意下發布私密影像訂立特定罪行。

現行法例並無針對窺淫或未經同意下拍攝私密部位（例如俗稱的“影裙底”）而訂立的特定罪行。視乎每宗案件的情況，有關行為現時會按不同的現行法律條文作出檢控，例如《刑事罪行條例》的“遊蕩”罪和“有犯罪或不誠實意圖而取用電腦”罪、《公安條例》的“公眾地方內擾亂秩序行為”罪和普通法中的“破壞公眾體統”罪。

終審法院在 2019 年就一宗涉及《刑事罪行條例》第 161 條“有犯罪或不誠實意圖而取用電腦”罪的案件作出判決，裁定有關的行為如果只涉及疑犯使用自己的電腦，控方便不適宜以該條例作出檢控。另外，剛才我提及的其他控罪亦存在一定限制，例如部分控罪只適用於在公眾地方或公眾視線可及之處所作出的行為；此外，相關罪行屬於簡易程序罪行，刑罰相對較輕，未能反映私密偷拍的嚴重性。

法律改革委員會（“法改會”）轄下性罪行檢討小組委員會於 2019 年 4 月發表《窺淫及未經同意下拍攝裙底報告書》，建議就相關行為訂立罪行。政府接納法改會的建議，並於 2020 年 7 月展開為期 3 個月的公眾諮詢。公眾普遍支持有關立法建議。

在公眾諮詢之後，我們在立法會保安事務委員會聽取委員的意見。我感謝各位委員提供了不少有用意見。保安局審視了整體意見後作出總結，建議修訂《刑事罪行條例》（第 200 章），訂立 4 項新的刑事罪行。

首先，我們建議訂立“窺淫”罪，任何人如果未經受害人同意，在受害人有合理期望能夠提供私隱的地方，秘密觀察或拍攝受害人的私密部位或進行私密作為，即屬犯罪。

第二，《條例草案》建議訂立"未經同意下拍攝私密部位"罪，處理一般所指"影裙底"和"拍攝衣領"(即俗稱"高炒")的行為。在擬議罪行下，任何人拍攝受害人的私密部位，或操作設備，目的是從受害人的衣服下方觀察或拍攝其私密部位；又或從受害人的外衣的開口或間隙觀察或拍攝其私密部位，操作設備的方式不合理，而在當時情況下，私密部位本來不會被見到，以及該項觀察或拍攝是為了(一)性目的，或(二)令其本人或他人不誠實地獲得益處，即屬犯罪。

(代理主席李慧琼議員代為主持會議)

公眾對於擬議罪行應否涵蓋"拍攝衣領"(即"高炒")有不同意見，包括社會上對於男性和女性露出胸部的看法有分別、擔心有關罪行條文被濫用等。我們在今年 1 月諮詢立法會保安事務委員會時，有多位議員認為"拍攝衣領"應在今次的修訂中一併處理，以回應社會的意見，亦有委員表示關注發放私密影像的傷害。

經審視整體意見後，我們建議於今次修例建議中一併處理"拍攝衣領"問題，並在草擬《條例草案》中加入了條款，即在當時的情況下私密部位本來不會被見到，以及該項觀察或拍攝是為了性目的或不誠實獲益，確保罪行範圍清晰明確。

此外，我們建議訂立兩項關於發布私密影像的罪行，即(一)發布源自干犯窺淫罪或未經同意下拍攝私密部位罪所得的私密影像，以及(二)發布或威脅發布未經同意發布的私密影像。後者主要針對的情況是受害人可能曾經同意拍攝這類私密影像，但沒有同意作之後發布(例如為了報復而發布私密影像)。如果發布者意圖、知道或罔顧發布該等影像會導致或可能導致受害人受侮辱、驚嚇或困擾，即構成擬議罪行。

上述 4 項罪行的最高刑罰均為監禁 5 年，以反映罪行對受害人所帶來的傷害的嚴重性，這亦是諮詢中的主流意見。《條例草案》亦訂定免責辯護條款，讓被控告干犯任何一項罪行的人，可以合法權限或合理辯解，作為未有遵守有關法例的免責辯護。

代理主席，《條例草案》針對的行為嚴重侵犯受害人的私隱及性自主權，這些罪行對受害人帶來嚴重傷害。現時媒體的發達使這些傷害變得更廣泛、長期和難以補救，我們有迫切需要立法禁止這些惡劣的罪行。我希望議員能支持《條例草案》。代理主席，我謹此陳辭。

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：《2021 年刑事罪行(修訂)條例草案》，予以二讀。

按照《議事規則》，二讀辯論中止待續，《條例草案》交付內務委員會處理。

《2021 年不停車繳費(雜項修訂)條例草案》

運輸及房屋局局長：代理主席，我動議二讀《2021 年不停車繳費(雜項修訂)條例草案》("《條例草案》")。

推行不停車繳費系統是《香港智慧城市藍圖 2.0》中一項主要的"智慧出行"措施。不停車繳費系統利用科技，便利駕駛人士透過無線射頻識別技術，以繳費貼遙距繳付隧道費。在推行系統後，駕駛人士駛經收費隧道時無須再在收費亭停車並以人手繳費，有助改善隧道一帶的交通。另外，在推行系統後，我們無需要保留現時設於隧道收費廣場的收費亭。因此，拆除這些收費亭而騰出的空間，可用作其他與交通有關的用途，例如擴闊現有巴士站及改善候車區設施。換句話說，不停車繳費系統不但便利駕駛人士，亦讓出行的市民得以受惠。

《條例草案》旨在為在政府收費隧道及青沙管制區推行不停車繳費系統提供法律依據。《條例草案》主要有三大目的。

第一個目的，是修訂《行車隧道(政府)條例》(第 368 章)和《青沙管制區條例》(第 594 章)，以及它們的附屬法例，以訂定與不停車繳費系統有關的事宜，包括：

- (a) 指定以不設收費亭模式營運的收費區；
- (b) 訂定在不停車繳費系統下收取和追討隧道費的機制。當中包括指明在不停車繳費系統下，不論駕駛車輛的司機身份，登記車主將會是繳付隧道費的負責人。就領有國際通行許可證、試車牌照和車輛行駛許可證的車輛而言，這些許可證持有人將會是繳付隧道費的負責人。至於逾期未繳交隧道費的情況，《條例草案》會訂明向負責人徵收附加費的機制；
- (c) 訂定政府委聘隧道費服務商的酬金安排，以及如果服務商違反協議時，政府可施加的罰款；及

(d) 訂定相關罪行，例如使用收費隧道時規避不停車繳費系統的偵測。

第二個目的，是修訂《道路交通條例》(第 374 章)，以授權運輸及房屋局局長訂立規例，規管繳費貼的發出和使用。按現時的計劃，我們會在《條例草案》獲通過後制定新規例。在經修訂的《道路交通條例》和新規例中，我們將會加入與繳費貼有關的新罪行，包括偽造或干擾繳費貼、貼上不正確的繳費貼、沒有按照訂明的方式貼上繳費貼、駕駛附有不正確繳費貼的車輛等。

第三個目的，是修訂《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第 374E 章)，要求負責人向運輸署提出與車輛相關的申請時，提供電郵地址或流動電話號碼，並有責任向運輸署適時更新相關聯絡方法，以便運輸署委聘的隧道費服務商能在實施不停車繳費系統後，以電子方式向負責人發出繳費通知。

我們已分別在去年 12 月中和今年 1 月初諮詢交通諮詢委員會和立法會交通事務委員會，委員普遍支持政府盡早推行不停車繳費系統。此外，我們一直透過不同渠道，與運輸業界及其他持份者溝通，聽取意見，務求順暢推行新系統。

運輸署現正與相關政府部門密鑼緊鼓地進行各項籌備工作，包括委聘隧道費服務商、發展後端系統、採購新收費設施等，並會在《條例草案》獲通過後，收集負責人的電郵地址或流動電話號碼。我們現時的目標，是於 2022 年年底起陸續在各條政府收費隧道和青沙管制區推行不停車繳費系統。與此同時，政府會以不同方式加強宣傳不停車繳費系統的好處和使用，以期更多車主支持及盡早使用繳費貼。

《條例草案》的詳細建議，已載述於相關的立法會參考資料摘要。代理主席，我懇請各位議員支持《條例草案》，使我們可以盡早落實不停車繳費系統，令香港在發展成為智慧城市方面邁進一大步。

我謹此陳辭，多謝代理主席。

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：《2021 年不停車繳費(雜項修訂)條例草案》，予以二讀。

按照《議事規則》，二讀辯論中止待續，《條例草案》交付內務委員會處理。

《2021 年證券及期貨及公司法例(修訂)條例草案》

財經事務及庫務局局長：代理主席，我謹動議二讀《2021 年證券及期貨及公司法例(修訂)條例草案》("《條例草案》")。

《條例草案》的主要目的，是透過修訂《證券及期貨條例》和《公司條例》等的現有法例，推行兩項提升市場基建及監管框架的措施，包括落實無紙證券市場制度，以及優化場外衍生工具發牌制度。

現時，大部分上市公司股票的買賣是透過香港交易及結算所有限公司("港交所")的交易系統以無紙的方式進行，這是因為買賣雙方均只透過代理人持有股票的實益權益而非股票的法定擁有權。投資者如希望以自身名義持有及轉讓股票的法定擁有權，他們現時須透過以紙張為本的方式持有及轉讓。

政府一直致力推動在香港實施全面無紙證券市場制度，讓投資者在現行透過代理人持有及轉讓證券的實益權益外，可選擇在一個數碼化的環境持有及轉讓證券的法定擁有權。換句話說，在全面無紙證券市場制度下，不論是持有或轉讓證券的實益權益或法定擁有權，均能以無紙的方式進行。

推行一個全面無紙化的證券市場，既可讓投資者享有更佳的法律保障及提升公司管治，同時進一步完善我們的金融市場基建，對提升我們作為國際金融中心的地位，以及進一步提高市場效率和競爭力至為重要。

對於在香港推行全面無紙化證券市場，我們已討論多年，過去亦已達到多個重要的里程碑。在政府、證券及期貨事務監察委員會("證監會")、港交所、證券登記公司總會有限公司("證券登記公司總會")和業界的共同努力下，我們早年已完成了一些立法工作。基於業界的進一步意見及市場的持續變化，我非常高興見到業界及持份者已就透過修訂模式實施無紙證券市場達成共識。

修訂模式將保留現時由香港中央結算有限公司以代理人名義為投資者持有證券的選項，同時為投資者提供另一個新的選項，以無紙方式直接持有證券的法定擁有權。這個運作模式將對市場整體運作安排的改動減到最低，既保留了現有的交收效率，以及市場參與者目前享有相對較低的交收日內流動資金需求，同時亦提高投資者法定擁有權益。

證監會、港交所及證券登記公司總會已就修訂模式進行了聯合諮詢，我們亦已向立法會財經事務委員會作簡介。市場人士及委員會均支持建議。

為透過上述修訂模式實施無紙證券制度，我們需要修改一些現有法例，主要為《證券及期貨條例》和《公司條例》。這些修訂會為無紙證券市場制度訂明主體框架，並賦權證監會制訂規則，訂明在該制度下的運作及規管細節事宜。此外，在實施無紙證券市場制度後，政府將不會再就無須使用轉讓文書的證券轉讓徵收每張 5 元的定額印花稅。

若《條例草案》得到立法會通過，我們預計在 2022 年年底前開始分階段實施無紙證券市場制度，先從在香港註冊成立的上市公司股份着手，並會進一步擴展至包括香港以外的司法管轄區註冊成立的上市公司。政府有堅定的意志和決心，盡早落實全面的無紙化證券市場。

除了推行無紙證券市場制度以外，《條例草案》亦會完善場外衍生工具的監管框架。

在 2008 年全球金融危機後，20 國集團領袖承諾就場外衍生工具監管推行改革，並加強規管。香港一直致力履行 20 國集團有關承諾，按步設立場外衍生工具監管制度。

我們早前透過《2014 年證券及期貨(修訂)條例》，為香港的場外衍生工具市場設立監管框架，包括在未來引入場外衍生工具發牌制度。

在聽取業界的進一步意見後，我們建議就發牌制度下對某些受規管活動範圍作出技術性修訂，以在風險為本的大前提下更好反映政策原意。

今次作出修訂的目的主要是清晰地豁除一些我們一直無意納入場外衍生工具發牌制度內的活動，主要是一些不涉及系統性風險的活動，例子包括：豁除金融集團聯屬公司之間的企業財資活動，豁除能減低系統性風險的交易後多邊投資組合壓縮服務提供者的活動，以及避免重複規管。證監會已就相關建議諮詢市場，並得到回應者的支持。

代理主席，上述兩項措施均會進一步完善香港的金融市場基建和規管制度，並提升香港作為國際金融中心的競爭力。我希望立法會可以盡快通過《條例草案》。

我謹此陳辭。多謝代理主席。

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：《2021 年證券及期貨及公司法例(修訂)條例草案》，予以二讀。

按照《議事規則》，二讀辯論中止待續，《條例草案》交付內務委員會處理。

《2021 年稅務(修訂)(雜項條文)條例草案》

財經事務及庫務局局長：代理主席，我動議二讀《2021 年稅務(修訂)(雜項條文)條例草案》("《條例草案》")。《條例草案》對《稅務條例》進行 4 個範疇的修訂。

第一個範疇是根據《公司條例》(第 622 章)進行不經法院程序的公司合併的稅務處理。自 2014 年 3 月 3 日起，《公司條例》容許同一集團內全資擁有而在香港註冊成立的股份有限公司，通過不經法院的程序作出合併。就這些合資格的合併個案，稅務局目前按照過渡性行政評稅指引作出評稅。為求清晰明確，我們建議修訂《稅務條例》，就合資格合併的稅務安排訂定條文，當中包括合併後公司須履行參與合併公司在停業當年或之前課稅年度在《稅務條例》下的義務和法律責任，以及納稅人可就合資格合併選擇特別稅務處理安排等。

第二個範疇是在特定情況下轉讓及繼承指明資產的稅務處理。《條例草案》訂明在特定情況下，非以售賣方式轉讓指明資產予另一人時，須當作售賣情況來處理有關稅務安排。這項安排不適用於因某人去世所引致的繼承，或涉及已選擇上述特別稅務安排處理合資格合併的繼承。

第三個範疇是完善提交報稅表的法律框架。立法會財務委員會去年撥款優化稅務局的資訊科技系統和設施，包括建立商業稅務網站，以便企業以電子方式提交報稅表。《條例草案》的修訂建議會提供法律基礎和依據，讓更多企業可在 2023 年開始自願以電子方式提交利得稅報稅表(包括財務報表)，並達致全面通過商業稅務網站以電子方式提交利得稅報稅表的最終目標。修訂建議也賦權稅務局局長在日後把優化的報稅機制應用於其他報稅表。

第四個範疇是改良扣除外地稅款的安排。在充分考慮持份者向我們表達的意見後，我們建議就《稅務條例》下僅容許納稅人就若干收

入扣除在沒有與香港訂有避免雙重課稅協定的地區("協定地區")所繳付外地稅款的安排，作出改動，例如把現時安排擴大至涵蓋在協定地區繳交該等稅款的非香港居民人士；由目前僅限於可扣除指明利息、收益和利潤繳付的外地稅款，擴大至可扣除某些須按總收入繳稅的收入所繳付的外地稅款(例如就特許權使用費徵收的預扣稅)；以及訂明非香港居民人士繳付外地稅款而獲給予的扣除款額，僅限於該人無權在其居住地用作申索寬免的所繳外地稅款。

有關擴大外地稅款扣除範圍的建議，會減低外地法團(特別是外地銀行)的香港分支機構和知識產權持有人的稅務負擔，有助我們締造更有利的營商環境，尤其可加強香港作為銀行業務據點的吸引力，並推動本港成為研發樞紐。我們建議有關扣除外地稅款的修訂條文由 2021-2022 課稅年度起生效。

我們已在今年 1 月 4 日向財經事務委員會簡介有關合資格合併、指明資產和提交報稅表的建議。委員對立法建議普遍表示支持。我們亦已就各項立法建議諮詢相關業界代表，並在擬備《條例草案》時考慮了他們的意見。

我希望議員支持《條例草案》，落實我上述介紹《稅務條例》4 個範疇的修訂。

我謹此陳辭。多謝代理主席。

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：《2021 年稅務(修訂)(雜項條文)條例草案》，予以二讀。

按照《議事規則》，二讀辯論中止待續，《條例草案》交付內務委員會處理。

政府議案

代理主席：政府議案。保安局局長動議有關推展皇崗口岸「一地兩檢」安排的後續工作的議案。

代理主席：每位議員只可發言一次，限時 15 分鐘。有意發言的議員請按 "要求發言" 按鈕。

我現在請保安局局長發言及動議議案。

有關推展皇崗口岸「一地兩檢」安排的後續工作的議案

保安局局長：代理主席，我動議通過印載於議程內的議案，以期讓特區政府盡快與深圳市政府推動皇崗口岸重建工作，並在重建後的皇崗口岸實施"一地兩檢"安排。

根據中央政府於 2019 年 2 月公布的《粵港澳大灣區發展規劃綱要》，大灣區建設的 7 個主要發展範疇之一，是要加快區內城市基礎設施的互聯互通。為此，保安局一直致力提升陸路口岸的通關能力和便利化，以促進人員、物資高效便捷流動。

雖然自 2019 冠狀病毒肆虐全球以來，兩地的人流交往受到嚴重影響，但特區政府和深圳市政府繼續保持緊密合作，以前瞻性的策略，持續推進提升港深兩地陸路口岸通關能力，並逐步落實跨境貨運"東進東出、西進西出"佈局的措施，包括：

- (一) 在 2020 年 8 月 26 日啟用蓮塘/香園圍口岸貨檢設施，推動及方便跨境貨車業界以蓮塘/香園圍口岸作為連接粵東的貨檢口岸；以及
- (二) 在 2020 年 12 月 10 日實施深圳灣口岸 24 小時貨檢通關。

待冠狀病毒病的疫情穩定後，兩地政府將適時啟用蓮塘/香園圍口岸的旅檢服務，並會準備在深圳灣口岸及蓮塘/香園圍口岸全面推行 24 小時通關服務。

在完善陸路口岸方面，特區政府其中一個重點目標，是與深圳市政府共同推動皇崗口岸重建工作，並在重建後的皇崗口岸實施"一地兩檢"安排。特區政府自 2019 年年中已經就皇崗口岸重建以及實施"一地兩檢"安排的計劃與深圳市政府展開研究。雙方均認同有確切需要推動這項計劃，主要原因是：

- (一) 第一，皇崗/落馬洲口岸是深港兩地之間其中一個最為繁忙的陸路口岸。在"東進東出、西進西出"的規劃下，皇崗將定位為深港之間最重要及最主要的客運陸路口岸，加上在粵港澳大灣區發展藍圖下，來往深港之間的人流預計會有顯著增長。然而，皇崗/落馬洲口岸已建設超過 30 年，若不進行重建，在現有口岸基礎上擴展規模的空間不大，未能應付日後兩地的通關需要。
- (二) 第二，現時皇崗/落馬洲口岸的旅檢大樓並非直接相連，旅客往來兩個口岸並不方便，他們一般需要依靠接駁巴士往來兩個口岸，如果乘坐直通巴士，他們在深港兩邊口岸均需要下車辦理通關手續然後再上車。因此，深港兩地政府均認為應該在新皇崗口岸實施"一地兩檢"安排，以便利旅客，並提升通關效率，配合兩地日益頻繁的人員交流。

代理主席，2020 年施政報告中提及行政長官在去年 11 月率領政府代表團訪問北京、廣州和深圳，就支持香港發展的政策措施進行深入交流，並獲得相關單位非常正面的回應。其中，廣東省和深圳市政府均同意要大力推進通關便利化，包括在位處深圳的新皇崗口岸實施"一地兩檢"。

在行政長官公布施政報告後，我隨即率領相關政策局及部門的代表，與深圳市政府會面，並成立了"深港皇崗口岸重建領導小組"，由深圳市常務副市長和保安局局長共同主持，深化有關討論。兩地政府經磋商後達成以下共識：

- (一) 於新皇崗口岸實行"一地兩檢"，參考深圳灣口岸的模式，特區政府將會在新皇崗口岸大樓內設立港方口岸區，並行使全面司法管轄權，以香港特區法律辦理清關、出入境及檢疫檢查。
- (二) 大樓的建設工程將由深方的承辦商負責。港方口岸區的工程設計會由深港雙方共同討論，達至共識，確保港方口岸區的設計和建造符合香港的法律及標準。
- (三) 財政方面，深圳市政府原則上同意承擔整個皇崗口岸重建項目(包括港方口岸區)的設計及建設費用，特區政府將向深圳市政府每年支付 1,000 元人民幣象徵式租金，與高鐵西九龍站的財政安排相類似。

- (四) 港方口岸區基本工程以外的項目，例如各部門所需的家具和設備，以及管制站運作所需的資訊系統等，將會由特區政府自行承擔。相關部門會適時向立法會申請撥款。
- (五) 新皇崗口岸將是一個客運口岸，不設貨運，以更專注提升客運服務及能力，以及配合貨運"東進東出、西進西出"的優化格局。

代理主席，特區政府與深圳市政府均認為，重建皇崗口岸並實施"一地兩檢"，對港深兩地均裨益良多。藉着重建皇崗口岸的契機，雙方將可以提升皇崗口岸的設施及處理量，以配合粵港澳大灣區發展藍圖下，深港之間日益頻繁的人員交流。就這方面，深圳市政府同意在新皇崗口岸撥出土地空間，建立大樓、設立口岸區及相關配套措施，從而實行"一地兩檢"。深圳市政府更願意承擔建設新口岸大樓的建造工程及所涉費用，日後亦只會向特區政府收取象徵式租金，這情況與高鐵西九龍站的安排類似。我在此感謝深圳市政府。

日後，在新皇崗口岸實施"一地兩檢"安排後，旅客可以在同一地點辦理兩地出入境清關手續，免卻他們分別在香港和深圳兩地口岸下車辦理出入境手續的需要，口岸通關效率將大大提升，並為旅客帶來莫大的通關便利，節省通關時間。

此外，在重建後，皇崗口岸的環境將獲得提升，令旅客體驗更佳。同時，深圳市政府亦將加強口岸的交通配套，進一步便利透過皇崗口岸來往香港和深圳市不同地區以至其他大灣區內城市的旅客。

另外，在皇崗口岸實施"一地兩檢"，將可以騰空釋放現時香港落馬洲管制站超過 20 公頃的用地作其他用途，發展局正研究該幅土地的可行用途。

代理主席，我們和深圳市政府在達成上述 5 點共識後，雙方已隨即準備跟進工作。我們正以推行"一地兩檢"作為基礎，詳細討論皇崗口岸的建築設計及安排，以期盡快展開口岸大樓的建造工程。如果兩地政府在工程設計方面的討論順利，深圳市政府的目標是在 2023 年年底完成新皇崗口岸的主體工程，再由兩地政府在各自口岸區進行內部裝修以及安裝相關設備等。兩地政府並會商討適時提請人大常委會批准皇崗口岸實施"一地兩檢"安排，其後再由特區政府進行本地立法工作。

在正式展開口岸設計工程前，特區政府希望獲得立法會支持，讓我們按照剛才提及的共識和原則，與深圳市政府積極推展皇崗口岸重建工程計劃並實行“一地兩檢”。就此，我希望各位議員支持這項議案，並就皇崗口岸重建計劃提出寶貴意見，供特區政府仔細考慮，以期優化重建安排。我會在聆聽各位議員的發言後，再作綜合回應。

我希望各位議員支持這項政府議案。代理主席，我謹此陳辭。

保安局局長動議的議案如下：

“本會支持特區政府與深圳市人民政府共同推動皇崗口岸重建計劃，以及於重建後的皇崗口岸實施「一地兩檢」安排，從而提升口岸的通關能力，便利旅客，促進香港與深圳市及粵港澳大灣區其他城市的人員流動，以推動《粵港澳大灣區發展規劃綱要》中有關加快粵港澳大灣區城市基礎設施互聯互通的目標；為此，本會支持特區政府適時與深圳市人民政府提請全國人民代表大會常務委員會批准，於重建後的皇崗口岸設立「港方口岸區」，由特區政府實施司法管轄；然後通過本地立法工作，界定由香港特區管理的「港方口岸區」的範圍，及把香港特區法例延伸至適用於「港方口岸區」，為重建後的皇崗口岸實施「一地兩檢」安排提供法律基礎。”

代理主席：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。

運輸及房屋局局長，請發言。

運輸及房屋局局長：代理主席，特區政府支持與深圳市人民政府共同推動皇崗口岸重建計劃，以及於重建後的皇崗口岸實施“一地兩檢”安排，從而提升口岸的通關能力，便利旅客，促進香港與深圳市及粵港澳大灣區其他城市的人員流動，以推動《粵港澳大灣區發展規劃綱要》中有關加快粵港澳大灣區城市基礎設施互聯互通的目標。

根據《鐵路發展策略 2014》的建議，擬議的北環線除了連接錦上路站至古洞站的主線外，還可因應跨境運輸需求的增長，增設支線由錦上路站直接連接至現有的落馬洲站。

按深方的皇崗口岸重建方案，重建後的皇崗口岸將成為交通樞紐綜合體，除了一般路面交通工具外，還有兩條深圳地鐵線及兩條城際鐵路線可直達皇崗口岸。如將北環綫支綫改經落馬洲河套區連接至重建後的皇崗口岸，將有助加強跨境和河套區與市區的交通聯繫，亦為往來粵港澳大灣區的市民及旅客提供多一個出行的選擇。我們注意到深圳當局表示會於重建後的皇崗口岸預留空間提供北環綫支綫接入的條件，這將為北環綫增設支線的規劃提供彈性。

我們已在去年 12 月邀請香港鐵路有限公司("港鐵公司")就北環綫展開詳細規劃及設計。雖然有關工作只涉及北環綫主線而不包括連接至落馬洲站/皇崗口岸的支線，但考慮到皇崗口岸的優化可帶動跨境運輸需求，我們已要求港鐵公司研究主線時一併考量支線的可行性及效益，讓政府適時考慮項目的未來路向。

鐵路項目涉及龐大的資本投資，政府需作出審慎的規劃。由於興建北環綫支綫屬中長期的建議，即使支線的需要及其技術與財務可行性均被確立，鐵路發展時間表亦須因應詳細研究、最新需求評估及資源的許可情況而作出調整。

在新皇崗口岸採用深圳灣口岸"一地兩檢"的通關查驗模式下，運輸署會配合新口岸的通關時間及過關人數，安排足夠的本地公共交通工具，包括專營巴士、專線小巴和的士，提供便利及適切的交通服務往返新皇崗口岸香港口岸區和香港境內。

至於跨境交通服務方面，運輸署會適時與內地相關單位商討，提供合適及足夠的跨境客運服務，包括跨境巴士及跨境出租汽車，配合新口岸的啟用。

此外，運輸署正與香港口岸執法部門和深方相關單位進行商討，確保在新皇崗口岸香港口岸區的公共運輸交匯處有足夠的配套設施和清關設施配合本地公共交通和跨境交通服務。在新皇崗口岸啟用後，運輸署會密切留意乘客對本地交通服務的需求，並適時與內地相關單位討論加強跨境交通的服務水平。

就配合深方推進皇崗口岸重建工作，特區政府的工作重點亦包括：

- (一) 推動實現深圳灣、蓮塘/香園圍口岸 24 小時通關；

- (二) 取消皇崗、文錦渡和沙頭角口岸貨運功能，除運載鮮活食
物的貨車繼續使用文錦渡口岸外，將其他跨界貨運調整到
蓮塘/香園圍、深圳灣口岸；及
- (三) 完善口岸及周邊配套設施，推進貨運通道設施建設等。

我理解有議員關注皇崗口岸取消貨運功能後，跨境貨車使用各個陸路口岸的安排。運輸署會繼續與香港跨境貨運業界保持溝通，並會與深方跟進是否同意按香港貨運業界的要求盡快實施蓮塘/香園圍口岸貨檢設施 24 小時通關，並加強蓮塘/香園圍口岸的內地報關支援服務，然後才實施取消皇崗、文錦渡和沙頭角口岸的貨檢功能的安排，好讓業界可在皇崗口岸重建期間適時分流到深圳灣及蓮塘/香園圍兩個口岸。

代理主席，我謹此陳辭。

發展局局長：代理主席，正如保安局局長和運輸及房屋局局長剛才指出，在重建之後的皇崗口岸實施"一地兩檢"的安排，可以提升口岸通關效率，便利往來港深兩地的旅客。就着土地使用而言，"一地兩檢"亦提供了一個非常難得的機會，讓目前落馬洲邊境管制站超過 20 公頃的土地，在騰出後可以支援其他有利社會發展的需要。

在全港空間佈局的層面來說，落馬洲邊境管制站坐落於《香港 2030+: 跨越 2030 年的規劃遠景與策略》所建議的"北部經濟帶"之上，這個發展軸主要是用作發展科研、現代物流、倉儲及新興行業之用。事實上，落馬洲邊境管制站有鄰近邊境的優勢，其東北面是落馬洲河套地區的港深創新及科技園，相隔只是大概 400 公尺，其南面便是建議中的新田/落馬洲發展樞紐。

落馬洲河套區的港深創新及科技園正在施工階段，將會是本港歷來最大的創科平台。至於新田/落馬洲發展樞紐，目前正就相關的初步用途建議諮詢持份者。我們初步估計，新田/落馬洲發展樞紐大約佔地 320 公頃。憑藉着建議中的北環綫及其中的新田站帶來的機遇，這個樞紐可以有中至高密度的發展，增加房屋和經濟用地的供應。而就着經濟用地來說，我們在發展樞紐的北面，鄰近河套地區的部分，預留了大約 50 公頃的土地，即是 18% 的面積，作企業辦公和科技創新之用。

在全力推展研究的同時，有一點我們覺得值得留意的，就是落馬洲管制站兩旁都是甚具生態價值的魚塘濕地。所以，我們有需要小心考慮，如何在釋放土地發展潛力的同時，處理好生態及環境方面的挑戰。

代理主席，向前看，政府會在下個月開展新田/落馬洲發展樞紐的下一步研究的申請撥款程序。這項研究會包括如何善用落馬洲邊境管制站在未來可以騰出來的土地，我盼望這項撥款申請亦能夠得到立法會的支持。

代理主席，在皇崗口岸實施"一地兩檢"，不單可以帶來通關的便利，亦可以幫助本港釋放珍貴的土地資源。現在是很好的時機，讓我們整體考慮和規劃新田/落馬洲發展樞紐和落馬洲邊境管制站的用地，以達致協調發展，發揮協同效應，令廣大社會可以受惠。我謹此發言，希望議員能夠支持議案。

多謝代理主席。

創新及科技局局長：代理主席，我謹發言支持保安局局長動議通過印載於議程內的議案。在重建後的皇崗口岸實施"一地兩檢"安排，有助提升本港陸路口岸的通關能力，便利香港與深圳，以至粵港澳大灣區其他城市的創科人員流動，推動粵港澳大灣區國際科技創新中心的建設工作。

本屆特區政府非常重視創科發展，並一直循八大方向推動香港的創科發展，其中重要的一環便是提供科研基建。我感謝立法會於今年年初批准撥款，讓部門可在河套地區進行工地平整及提供基礎設施，並讓港深創新及科技園有限公司("港深創科園公司")開展港深創新及科技園("港深創科園")的第一批次發展。

港深創科園在全面發展後的規模約為目前香港科學園的 3 倍，是香港歷來最大的創科平台。同時，港深創科園亦是特區政府推進大灣區建設國際科技創新中心的重要引擎。港深兩地政府共同建設由港深創科園和深圳科創園區組成的深港科技創新合作區("合作區")，實現"一國兩制"下，位處"一河兩岸"的"一區兩園"。港深創科園位處深圳科創園區對岸的策略性位置，有助將香港堅實的科研實力與深圳強大的先進製造能力結合，組成涵蓋上、中、下游的增值鏈，發揮港深兩地優勢互補的功用。

港深創科園第一批次發展共有 8 座樓宇，主要用作科研、高等教育及創新斗室，以及商業和附屬設施，預計將於 2024 年至 2027 年分階段完成。時間與深圳市政府的目標配合，即在 2023 年年底完成新皇崗口岸的主體工程，再由兩地政府在各自的口岸區進行內部裝修以及安裝相關設施。

皇崗口岸位於港深創科園對面，在重建後的皇崗口岸實施 "一地兩檢"，將可以大大提升深圳市內與香港和其他大灣區城市的連接，縮短人流車流往來兩地的時間，促進人員(包括創科人員)的高效流動，令過關更為便捷。創科人員作為其中一個重要的創新元素，其高效流動對促進科研合作至關重要，因此，皇崗口岸重建配合 "一地兩檢"，對促進港深兩地科研合作起着策略性的作用。

此外，在重建後的皇崗口岸採用 "一地兩檢" 安排，將可釋放位於河套地區旁的香港落馬洲邊境管制區超過 20 公頃土地，以作其他用途。正如剛才發展局局長所說，發展局正研究該幅土地的可行用途，在規劃這些土地的未來發展時，特區政府會仔細考慮如何與河套地區的港深創科園配合及產生協同效應。

要成功吸引更多人才和企業到合作區發展，除了硬件設施，軟件方面的配套同樣重要。港深兩地政府正共同研究制訂港深雙方園區的聯合政策，探索提供科研資源、資金、人流等方面的便利流動及支援措施，例如令港深兩地科研人員和科技企業僱員容易往來，以及鼓勵香港科研企業於深圳投資，以更好發揮大灣區內不同城市的優勢互補。

我相信，藉着皇崗口岸重建的契機，除了提升陸路口岸的設施、環境及交通配套，從而加強香港與內地的通達性之外，更重要的是，這標誌着香港將繼續成為世界走進大灣區的一道大門。

兩星期前，全國人民代表大會通過了國家《十四五規劃綱要》("《規劃綱要》")。《規劃綱要》中明確提出支持香港鞏固提升競爭優勢，建設國際科技創新中心，並首次把深港河套納入粵港澳大灣區 4 個重大合作平台之一。特區政府會全力參與並推動與內地創科合作，更好融入國家發展大局，積極參與以國內大循環為主體、國內國際雙循環相互促進的新發展格局，從外循環及內循環方面發揮香港所長，貢獻國家所需，為香港創科開拓更大的發展空間。特區政府會繼續與內地

商討為合作區兩個園區的研發人員及企業家提供更便利的進出安排，以推動兩地科研人員高效流動。

代理主席，我謹此陳辭，請議員支持這項議案。

商務及經濟發展局副局長：代理主席，香港與內地旅遊往來一向密切，近年，內地訪港旅客人次每年大約 4 000 多萬，佔整體訪港旅客人次超過 75%，當中有超過八成內地旅客透過陸路口岸來港，由此可見，陸路口岸是香港接待內地旅客的主要門戶。

對旅客來說，出入境口岸便捷的設施、交通配套及通關過程，都會為他們帶來更佳的旅遊體驗。正如李家超局長在開場發言時提到，新皇崗口岸將會參考深圳灣口岸的模式，在口岸大樓內設立港方口岸區，這意味旅客可以在同一座大樓內辦理兩地出入境手續，令旅客過關更為便捷。

為配合皇崗口岸得以改善的環境及設施，重建皇崗口岸及“一地兩檢”安排定必為旅客帶來更好的體驗，有助更好應付粵港澳大灣區發展下香港及深圳以至大灣區其他城市日益頻繁的人員流動。

除此之外，現時不少到訪香港的海外旅客會以“一程多站”形式到訪其他地方，當中不少會順道到訪內地。近年，香港每年平均接待的外國旅客大約 1 000 萬人次，包括過夜及非過夜旅客，當中經香港前往內地的每年超過 200 萬人次，透過加強香港及深圳以至其他大灣區城市的連繫，新皇崗口岸亦有助推動大灣區“一程多站”的旅遊發展。

根據深圳市政府的規劃，重建後的皇崗口岸將會成為交通樞紐，直接連接內地兩條城際鐵路及兩條深圳地鐵線，有關的交通配套將會為從香港出發經新皇崗口岸到訪內地的旅客提供便利。

新皇崗口岸未來會提供更好的服務予“一程多站”方式經香港到訪深圳以至其他大灣區城市的外國旅客，惠及大灣區“一程多站”旅遊發展，這亦有助香港進一步發揮《粵港澳大灣區發展規劃綱要》及粵港澳大灣區文化及旅遊發展規劃提及的國際城市旅遊樞紐，以及“一程多站”示範核心區的角色。

隨着不同經濟體憧憬疫苗在 2021 年能夠普及使用，預計經濟活動及跨境旅遊將會逐步恢復，內地預計將會是經濟復蘇最快的經濟體，而與香港毗鄰的大灣區更是內地發展的重點。

在跨境旅遊恢復初期，我們預計旅客會先開展短途旅程。在內地市場，大灣區應該是較早跟香港恢復跨境接觸的地區。就此，旅遊發展局("旅發局")將會先集中資源在大灣區進行推廣，然後將推廣逐步推向內地其他城市。旅發局亦會在內地推出"再遇・就在香港"的宣傳，讓香港成為內地旅客最想到訪的旅遊目的地，並會與業界推出優惠套票吸引旅客來港，帶動本地消費。與此同時，旅發局亦會與新聞媒體合作，向內地旅客傳遞香港安全及好客的正面信息。

為了充分發揮新皇崗口岸帶來的好處，我們十分重視旅遊方面的配套安排，例如旅遊巴泊位及接待旅客的安排，使重建後的皇崗口岸能夠更好照顧旅客的需要，令旅客有更佳的體驗。

我們會按需要適時推展以下的工作，第一，與相關部門協調重建後的皇崗口岸將提供的旅客服務或設施，包括如何為抵港旅客提供各類實用資訊；第二，與運輸及房屋局、運輸署協調口岸及旅遊景點的交通連接安排；及第三，待皇崗口岸完成重建後，我們會安排旅遊業界進行考察，讓業界了解口岸的新設施，並聽取他們的意見，務求進一步優化口岸服務或設施，令這些服務及設施更符合業界的需要，為旅客提供更佳的體驗。

至於香港落馬洲管制站未來將騰空釋放的 20 公頃土地，我們樂意配合發展局就該幅土地的可行用途的研究工作，例如能否在該幅土地上提供與旅遊相關的配套，進一步提升旅客體驗。我希望借今天這個機會聆聽議員的意見，並且在議案辯論結束後就議員提出與旅遊相關的議題作出回應。多謝代理主席。

盧偉國議員：代理主席，我首先要表明，經民聯支持由保安局李家超局長動議有關推展皇崗口岸"一地兩檢"安排的後續工作的政府議案。事實上，我及經民聯多年來都促請政府推動跨境基建互聯互通，便利跨境人流和物流的暢通無阻。

皇崗口岸重建計劃是出於提升通關效率的需要。皇崗口岸當年是配合廣深高速公路建設新開設的口岸，自 1991 年 8 月 8 日起，客運和貨運全面開通使用。其後，貨檢通道和旅檢通道先後落實 24 小時通關，成為深港之間唯一一個實行 24 小時通關的大型陸路口岸。可是，經過 30 年的使用後，部分通關設施亟需升級改造。一個非常顯著的問題是，現時皇崗/落馬洲口岸的旅檢大樓並非直接相連，旅客或須依靠接駁巴士往來兩個口岸，如果乘坐直通巴士，他們在港深兩邊口岸都需要先行落車辦理通關手續，然後再上車，相當費時失事。

代理主席，口岸設施應該配合國家與香港的發展所需。根據國家在 2019 年 2 月公布的《粵港澳大灣區發展規劃綱要》，大灣區建設的 7 個主要發展範疇，包括要加快區內城市基礎設施的互聯互通，而提升陸路口岸的通關效能，無疑是促進香港與內地人流、物流高效便捷流動的重要措施。在國家推動建設粵港澳大灣區、深港加強協作發展的前景下，來往香港與內地之間的人流會持續增長，皇崗口岸可望發展成為輻射大灣區的口岸和交通樞紐，因此對口岸的通關設施有更高的要求。

代理主席，據有關方面披露，新的皇崗口岸會定位為“一地兩檢”純旅檢口岸，未來會取消貨檢功能，預計將於 2022 年年底建成。儘管 2019 冠狀病毒肆虐以來，深港兩地的人流受到嚴重影響，但兩地政府在 2020 年仍先後啟用蓮塘/香園圍口岸的貨檢設施及在深圳灣口岸實施 24 小時貨檢通關，以逐步落實跨境貨運“東進東出、西進西出”的新布局。至於在新皇崗口岸將實施的“一地兩檢”也有先例可援，是參考了深圳灣口岸的模式。特區政府將會在新皇崗口岸大樓內設立港方口岸區，行使全面司法管轄權，以香港特區法律辦理清關、出入境及檢疫檢查等流程。深圳灣口岸在 2007 年 7 月 1 日香港回歸 10 周年之際開通運營，成為中國內地首次採用深港“一地兩檢”作業模式的口岸，這種模式既符合“一國兩制”的要求，多年來亦行之有效，為旅客提供很大的便利。

至於財務安排，深圳市政府原則上同意承擔整個皇崗口岸重建項目，即包括港方口岸區的設計及建設費用，特區政府將向深圳市政府每年支付 1,000 元人民幣象徵式租金，與高鐵西九龍站的財政安排相類似。特區政府只需要自行承擔港方口岸區基本工程以外的項目，例如各部門所需的設備和資訊系統等，將會適時按既定程序向立法會申請撥款。

代理主席，新皇崗口岸實施“一地兩檢”，並取消貨檢功能，更有一項額外的益處，就是可釋放相關周邊土地供發展。深圳市政府估計在深圳一方可釋放土地約 50 萬平方米，用於深港科技創新合作區深方區域開發。至於香港方面，將可以釋放現時香港落馬洲管制站超過 20 公頃的用地。在此，我促請發展局加快該幅土地的可行用途的研究和規劃，地盡其用，不要再被人批評“對面飛躍發展，這裏卻水盡鵝飛”。

代理主席，保安局局長今天提出這項議案，表明特區政府希望在正式展開口岸建築工程前，獲得立法會支持，讓當局可以按港深兩地

政府既定的共識和原則，積極推展皇崗口岸重建計劃。這難免使我想起當年落實廣深港高鐵西九龍站“一地兩檢”安排的波折。當年特區政府與內地機構就實施相關“一地兩檢”安排的框架內容取得共識，容許乘客一次過在西九龍站完成香港和內地的出入境通關程式。本會於 2017 年 11 月 15 日通過了當局提出的無約束力議案，支持特區政府依據“三步走”程序推展各項後續工作。特區政府隨後啟動“三步走”程序的第一步，於 11 月 18 日與內地簽署《合作安排》。同年 12 月 27 日，全國人大常委會作出決定，批准及確認《合作安排》，確保“一地兩檢”安排符合《中華人民共和國憲法》及《基本法》，完成第二步。

《合作安排》訂明內地口岸區為了滿足實際政策和操作的需要，即為高鐵乘客辦理內地通關手續的特殊目的而設立，有關限制既為乘搭廣深港高鐵往返內地的人士提供最大的便利，亦沒有減損香港特區一般居民依法享有的各項權利和自由。但是，到了最後一步，即 2018 年 6 月 14 日立法會就《廣深港高鐵（一地兩檢）條例草案》進行審議階段，有 13 位議員就該條例草案提出 75 項修正案，當時立法會主席綜合考慮各種因素後作出裁決，批准了其中 24 項。幸好該等修正案都不獲通過，否則勢必對西九龍站及廣深港高鐵香港段的有效運作造成不良影響。

廣深港高鐵儘管目前因疫情而暫時停運，但自其通車以來“一地兩檢”安排運作暢順，廣大乘客都感到很方便。此前反對派議員關於“一地兩檢”安排將“損害本港市民依法享有的各項權利和自由”的種種奇談怪論，例如說內地公安將會在西九龍拘捕香港市民的荒謬的謠言，不攻自破。如今，立法會恢復正常議事，相信議員同事都會本着實事求是的精神，支持這項有關推展皇崗口岸“一地兩檢”安排的政府議案，並且會按同樣的精神，處理日後相關的本地立法和撥款審批工作。

不過，特區政府除了按部就班繼續與內地部門商討推展皇崗口岸“一地兩檢”安排的後續工作，同時應該加緊與內地商討“後疫情時期”的通關安排。過去 1 年多，受局部封關及強制隔離檢疫措施等限制，粵港澳的人員交流及往來受到嚴重影響。我和經民聯都多番敦促特區政府，在顧及疫情風險管理需要的大前提下，致力促使粵港澳盡快落實“健康碼”互認制度，重啟三地通關，便利跨境往來，逐步恢復各項經濟活動，並為業界參與“國內大循環市場”提供實質的支持。口岸設施的優化只是硬件，作為軟件配套，特區政府應該再進一步，積極爭取內地相關部門落實更多優惠政策，包括提升“港澳居民來往內地通行證”（即回鄉證）的實際功能及應用範圍，並再增設 24 小時通關口岸，以方便港人在大灣區工作、學習和生活。

代理主席，本議案今天開步有 4 位局長、1 位副局長到議事堂解說，我希望政府積極有為，擺脫"議而不決、決而不行"的污名。

我謹此陳辭，支持議案。

梁志祥議員：代理主席，對於政府今天向立法會提交有關推展皇崗口岸「一地兩檢」安排的後續工作的議案，我是支持的。此項議案包含兩大重點：第一，是特區政府和深圳市人民政府共同重建皇崗口岸；第二，是於重建後的皇崗口岸實施"一地兩檢"安排。政府如何在港方作出配合，十分重要。

盧偉國議員剛才提到皇崗口岸的一些歷史，我在此亦略作簡介。皇崗口岸是內地首個、亦是現時深港之間唯一實行 24 小時通關的大型陸路口岸。它是為配合廣深高速公路而建設的新口岸，於 1985 年 5 月開始興建。1989 年 12 月 29 日，皇崗口岸的貨檢區建成啟用；1991 年 8 月 8 日，旅檢區亦通關；1994 年 11 月 3 日，兩條貨運通道試行，供 24 小時通關之用；2003 年 1 月 27 日零時起，皇崗口岸實施旅檢 24 小時通關。旅客均十分支持皇崗口岸 24 小時通關的措施，不少本港居民從元朗前往皇崗口岸過境。

至今，皇崗口岸已有 32 年歷史，是時候提升口岸的設施及通關效率了。現時，旅客從皇崗口岸過境須經歷重重關卡，他們先要在落馬洲口岸關檢，到達皇崗口岸後，須再次關檢，手續相當繁複，因此有必要提升通關效率。

中央於 2019 年 2 月 18 日正式公布了《粵港澳大灣區發展規劃綱要》，以促進粵港澳大灣區人流、物流、資金流及信息流互聯互通，打造一個"1 小時生活圈"。為跟上時代的步伐，便得更新舊設施，以滿足便捷流動的新需要。

由於香港和內地關係密切，往來兩地的交通網絡必須發達，口岸設施須完善，兩地之間的交流亦應頻繁。各陸路口岸/管制站分別設於羅湖、落馬洲、紅磡、深圳灣，亦包括我們現時討論位於皇崗的口岸，以及位於沙頭角、文錦渡和其後建成的廣深港高速鐵路香港段("高鐵")西九龍站的管制站，還有港珠澳大橋口岸。這些口岸/管制站的出入境人數每年節節上升，截至 2018 年，單是經陸路口岸往返內地的出入境人次已達 2 億 3 500 萬，即每天有 64 萬人次進出香港和內地。

香港與深圳邊境的第七個陸路口岸是蓮塘/香園圍口岸，此口岸已通關，只因爆發疫情而未有旅客使用。蓮塘/香園圍口岸十分方便，人和車輛均可以直達口岸設施過境，而離開口岸後，更可直上高速公路，這令跨境的人流和物流能更有效流動，有助紓緩現時口岸的繁忙情況，對香港經濟的長遠發展在策略上具重要意義。至於大灣區的戰略意義，在於國家會對香港與內地口岸往後的發展作出相應安排，按"東進東出、西進西出"的規劃原則，從兩個不同方向發展貨運，令香港口岸的功能發揮得淋漓盡致。

在香港推行"一地兩檢"並非新鮮事，首個實施"一地兩檢"的，是於 2007 年 7 月 1 日啟用的深圳灣口岸。當時，授權香港在深圳灣口岸港方口岸區實施香港法律的決定，亦已獲全國人民代表大會常務委員會通過。今天，我們只是將同一安排引進皇崗口岸而已。

另一個例子，是於 2018 年啟用的高鐵西九龍站。該站同樣實施"一地兩檢"，展現了兩地口岸依法辦事及互相合作的精神，並能做到運作暢順、快捷便民。我相信，在重建後的皇崗口岸實施"一地兩檢"，亦能達致相同的效果。

我剛才曾提及，"一地兩檢"有助促成兩地口岸的"東進東出、西進西出"。當皇崗口岸完成重建後，將會釋放不少土地，因為按深方的規劃，新皇崗口岸的定位為"一地兩檢"純旅檢口岸，未來將取消口岸的貨檢功能。因此，將可釋放約 50 萬平方米土地，以興建深港科技創新合作區的深方科創園區，預計會於 2023 年年底建成。

鑑於皇崗口岸將專注提供客運服務，貨運則採取用"東進東出"的安排，因此港方亦安排釋放香港落馬洲管制站附近接近 20 公頃的土地。我們相信這次釋放土地，將會為香港締造新的機遇。可是，內地的規劃及基建以快見稱，皇崗口岸交通規劃引入了深廣中軸城際軌道、穗莞深城際軌道及深圳地鐵 20 號線，並預留空間，以與港鐵北環綫連接。在未來，皇崗口岸將成為大灣區一個面向世界的超級口岸及綜合交通樞紐。因此，我們必須有快捷高效的建設，才能趕上深方的規劃。

新口岸預計在 2023 年年底建成，但香港一方現時才在進行土地平整及基建工程，包括整個河套區的土地除污及平整、興建連接粉嶺/新田公路的西面連接道路及連接港鐵落馬洲站的直接道路、河套地區西面公共運輸交匯處、區內大部分道路及單車徑、7 公頃休憩設施、約 13 公頃生態區，以及足以支持整個港深創新及科技園("港深創科園")發展的食水配水庫及供水系統、污水處理設施和污水收集系統。

污水處理設施預計在 2026 年下半年才完成，是為配合港深創科園首批樓宇於 2024 年年底陸續落成。事實上，我有點擔心這項配套設施能否與深圳的發展接軌。

至於河套地區附近的發展，政府於去年 9 月才就新田/落馬洲樞紐進行可行性研究，這難免令我們感到憂慮。擬議新田/落馬洲發展樞紐的總面積為 320 公頃，包括 270 公頃發展用地，初步估算可提供 31 000 多個住宅單位，當中公營房屋將佔七成。我們對此表示支持，但可惜尚未有一個時間表。

未來北環綫方面，政府預計在新田站落成後，該區可作中、高密度的發展，而 31 000 個住宅單位，可供 84 000 人居住。

過去，政府一直被人詬病，指在新發展區內設置的公共設施，經常落後於人口的增長。因此，我希望政府在規劃上能更具前瞻性，不單要落實規劃，更要加快步伐，讓香港早日履行其在大灣區的角色，以更有效地發揮香港作為橋樑的功能。

我謹此陳辭。

謝偉銓議員：代理主席，我發言支持由保安局局長提出有關推展皇崗口岸「一地兩檢」安排的後續工作的議案。

根據網上資料，最早有歷史記載的"一地兩檢"安排，原來是在中韓邊境實施，而且是超過 100 年前的事，其後，不少國家和地區的陸路邊境也有採用，所以這並非新事物。

至於香港與內地"一地兩檢"的安排，首先是 2007 年開通的港深西部通道深圳灣口岸，至今已實施了 14 年，運作一直相當暢順。在 2018 年廣深港高速鐵路香港西九龍站亦採用了"一地兩檢"的安排，當年反對派提出種種抹黑和陰謀論，指內地人員會藉此越境執法，挾市民返回大陸，結果證實完全是危言聳聽，謠言止於智者，謊言止於事實。

因應實施"一地兩檢"帶來的效益，我過去以全國政協委員身份提案，建議內地當局研究在更多香港與深圳的口岸實施"一地兩檢"，以提高通關能力及效率，便利兩地旅客及車輛來往，推動深港貨運"東進東出、西進西出"的優化格局，推動深港經濟進一步融合發展，推

動《粵港澳大灣區發展規劃綱要》提出的加快城市基礎建設互聯互通目標。

今次兩地政府藉着重建深圳皇崗口岸設施，提出的皇崗落馬洲口岸實施"一地兩檢"安排，並由深圳市政府全數支付相關建造工程費用，我對此當然是全力支持和配合，並感謝中央人民政府及深圳市政府的支持。

代理主席，"一地兩檢"的安排除了便利旅客來往，縮短通關時間，無需市民帶着行李走上走落，另一個好處是可以更有效地運用土地資源，騰空更多邊境用地作其他發展用途。今次皇崗口岸落實"一地兩檢"，可以釋放超過 20 公頃的原落馬洲管制站用地。

二十公頃用地對內地來說並不算多，但對於寸金尺土的香港卻相當重要。有人提議將有關用地撥給科技園公司管理，與鄰近的落馬洲河套區港深創科園一同發展；又有人建議用作發展旅遊、購物等設施；亦有人建議用作興建房屋，供將來在港深創科園工作及需要經常往返內地的市民居住，以紓緩香港的房屋短缺問題。不論是哪一個方案，大家都是想善用、盡用這些土地，協助推動香港的經濟及民生發展。

今天的議案是有關"一地兩檢"的後續工作，其中包括了 20 公頃原口岸用地的未來用途，剛才發展局局長說會做研究。我希望他能盡快、盡早完成相關的規劃研究，無需待口岸改建完成後，土地還要閒置多年才慢慢發展，被批評是議而不決，決而不行。

例如蓮塘/香園圍口岸，雖然沒有實施"一地兩檢"，而是兩地政府各自興建自己的口岸設施，但看到深圳一方早已做好規劃、發展及交通網絡配套，而相反香港就似乎只得口岸設施，完全未做好其他發展配套，借助這個新口岸帶動地區經濟。

當疫情消退，加上皇崗口岸實施"一地兩檢"，過關既方便又快捷，旅客和貨運量動輒大增，屆時香港落馬洲的道路和鐵路是否支持得住；上水會否再次被迫爆；當局曾否考慮配合深圳的東西分流發展，在新界東多興建一條鐵路或公路連接落馬洲和市區，以紓緩東鐵的擠迫問題呢？希望運輸及房屋局局長能多考慮。

談到邊境土地發展，上月我在立法會曾提出一項書面質詢，要求政府交代近年陸續釋放的 2 400 公頃原禁區用地的最新情況。結果不

出所料，只有 600 多公頃——即約四分之一——原禁區用地具指定發展用途，有超過 1 000 公頃是綠化帶，相等於 50 個落馬洲管制站用地，令人質疑土地是否得以善用，我們會否又變成為土地的"大噏鬼"？

綠化帶並非指那些具特殊生態價值的地區，那些土地會劃作自然保育區；亦並非指何俊賢議員經常關注的農地和魚塘，那些已劃作農業用途。根據局長的回覆，絕大部分綠化帶其實是林地、灌叢和草地，長期沒有人打理、沒有人前往及沒有人使用的，雜草叢生，自然地變成綠色，但其實保育價值並不高。

如果香港有充裕土地和房屋供應，有多些荒林野草供昆蟲、雀鳥、野豬和牛隻棲息，並不是問題，問題是現時香港土地房屋短缺的問題非常嚴重，輪候公屋的時間越拖越長，很多基層市民被迫捱貴租、住"劏房"，甚至要睡在公園或麥當勞；私樓價格和租金越升越高，很多人也無法"上車"，連國家領導人也多次忍不住要發聲，試問是否仍有急切性要保留這麼多綠化帶用作養草和養蚊呢？

大家上網翻看 40 年前邊境的照片，當年深圳對岸也有很多山林和農田，現在再看深圳，幾乎大部分已用作發展，興建了不少高樓大廈，反觀香港這邊仍然是一片荒涼，甚少發展。我早前批評落馬洲河套地區的港深創科園造價偏高，原因之一是有高度限制，要挖深地底以爭取更多發展空間。有關高度限制是源自環評，而有關環評結果是源於附近有不少保育區和綠化帶，在某程度上，這些都是雞與雞蛋的問題——我看到創新及科技局局長在席，相信他明白我說的是甚麼。

政府表示數年前已檢視全港綠化帶，聲稱大部分均沒有發展潛力，主要原因是缺乏基建交通設施，代理主席，這些又是雞與雞蛋的問題。大家看看內地怎樣做？就連美國新任總統拜登先生最近亦承認，美國在基建方面嚴重落後於中國，必須急起直追。香港特區政府近年提倡基建先行，但又是否說一套、做一套呢？

代理主席，我希望政府可以借今次皇崗口岸落實"一地兩檢"的契機，認真檢視香港的邊境地區及跨境運輸規劃發展，善用土地資源，切實解決土地、房屋及交通問題，切實改善市民的生活和福祉。但是，政府千萬不要因為要作全面檢討，而拖慢落馬洲管制站現址用地的規劃發展，要盡快做，立即做。

代理主席，我謹此陳辭。

鄭泳舜議員：代理主席，民主建港協進聯盟("民建聯")支持特區政府和深圳市人民政府共同推動皇崗口岸重建計劃，並在重建後的皇崗口岸大樓實施"一地兩檢"的安排，一如深圳灣、高鐵西九龍站，"一地兩檢"安排其實已實施一段很長的時間，亦一直運作暢順。不過，只是在新冠疫情下，高鐵服務停頓了一段時間，現在高鐵站內的"一地兩檢"安排亦暫時停止。不過，我認為政府為推動兩地人流交往，應該盡快重開高鐵。

代理主席，我回想起 3 年前，即是 2018 年 6 月，當時我剛加入立法會 3 個月而已，最深刻的第一件事是審議《廣深港高鐵(一地兩檢)條例草案》("《條例草案》")。當時反對派在這裏不斷說很多抹黑和離譜的推測，但最後立法會亦通過了《條例草案》。現在回想，其實"一地兩檢"安排真的能便利很多居民。自 2018 年 9 月 23 日通車以來，我個人多次乘坐高鐵。很多市民也告訴我們，透過高鐵"一地兩檢"的安排，他們能前往內地很多城市，覺得十分省時和方便。所以，過去反對派說甚麼逃生門，又說內地公安可以立刻衝下來拘捕人等，均是胡說八道的，而時間亦是最好的證明。兩年後，正如我剛才所說，反對派所說的似是而非的事，全部都沒有發生，時間可證明一切。他們當時是不斷作出恐嚇，這些伎倆便是用以恐嚇市民；同時，但凡可以拉近香港與內地距離的措施，他們便反對，這其實是非常不好的。

代理主席，香港已經回歸 23 年，今年踏入 24 年。香港是國家不可分割的一部分，回歸祖國已經一段時間，民心回歸也非常重要。國家每 5 年一次的國民經濟和社會發展五年規劃，即是近年"十一五"、"十二五"，以至最近的"十四五"，均有為香港的發展定位。最近的"十四五"規劃，亦定出中央政府對香港支援的措施，包括支持香港提升國際金融、航運、貿易中心及國際航空樞紐的地位，支持香港建設國際創新科技中心、國際資產管理中心及區域知識產權貿易中心等，亦支持香港更好地融入國家發展大局，高質量建設粵港澳大灣區("大灣區")。

再者，中央亦在 2019 年 2 月訂出《粵港澳大灣區發展規劃綱要》，確定要加快大灣區城市的基礎設施互聯互通，當中包括提升粵港澳口岸的通關能力和通關便利化的水平，以促進人員、物資高效便捷地流動。所以，在這背景前提下，完善與內地的口岸設施是絕對有需要的。我們檢視一下，現在港深兩地有 5 個提供旅檢和貨檢服務的陸路口岸，以及兩個以客運為主的鐵路口岸連接。

民建聯在 2019 年亦發表《把握機遇 創新高峰 粵港澳大灣區香港規劃方案建議書》，我們當時已提議當局改善港深兩地的口岸設施，包括逐步擴展更多 24 小時的口岸。皇崗口岸其實早已是 24 小時運作，而在去年，深圳灣口岸亦實施了 24 小時的貨檢通關，我們期望疫情盡快受控，兩地口岸可以逐步回復通關往來，屆時按原有計劃，深圳灣口岸也可有 24 小時的旅客通關服務。

代理主席，今次的政府議案源於 2019 年，深圳市政府決定在原址重建皇崗口岸，特區政府於是與市政府研究在新的口岸大樓，研究實施 "一地兩檢" 安排的可行性。經過研究後，兩地政府均同意並後來得到中央政府的支持實施 "一地兩檢" 安排，下一步便是提請人大常委會批准，然後展開本地的立法工作。

我們支持這項議案，並希望當局可以盡快展開餘下的程序，因為皇崗、落馬洲口岸已於 1980 年落成，提供旅檢及貨檢服務。不計現在的疫情，以 2019 年計算，皇崗口岸每天有 68 000 人次及車輛 19 700 架次進出該口岸。設施老化，以及兩邊管制站有一段距離，市民進出兩邊的管制站均要轉乘接駁巴士。所以，現在建議在內地皇崗口岸的原址重建，未來的新皇崗口岸將會二合為一，採用 "一地兩檢" 安排，聯檢大樓便好像高鐵西九龍站般，在不同的樓層設立內地和港方的清關設施，並更好地連接內地城際鐵路。這項安排將可以更好地縮短通關時間，以及更便利跨境旅客，有助香港與大灣區作更緊密的接觸。

代理主席，皇崗口岸的旅檢大樓已拆卸，臨時旅檢大樓亦已完成，預計新口岸可以在 2023 年落成。我留意到當蓮塘/香園圍口岸可以 24 小時運作，在具備足夠配套設施後，便會停止皇崗口岸的貨運通關服務，貨運會轉至深圳灣和蓮塘口岸。

我個人期望當局與內地擬定皇崗新口岸詳細設計時，就仍有的貨運，特區政府應要完善香港方面的交通配套，要有足夠的貨流車流空間，包括有足夠的旅巴泊車位，而大樓亦應有足夠的空間劃予旅客作等候區等。

至於香港方面，原有的落馬洲管制站其實面積也不小，佔地 20 公頃，大家預期可以釋放出來。我剛才也看到，開場發言中提到發展局正研究這塊土地可使用用途，而謝偉銓議員剛才也提到，希望政府不要浪費；因為現在大家對於房屋供應、土地的運用非常着緊，希望政府可以慎重地考慮，究竟能否發展多元化的社區，特別是有更多公屋

供應、房屋供應。希望政府能完善相關的配套，以至這 20 公頃用地可以有更大的發展潛力。

代理主席，我支持有關的議案。當然，現在最重要的是，希望疫情能盡快受控，我們能夠盡快通關。我謹此陳辭，支持議案。多謝代理主席。

廖長江議員：代理主席，我發言支持由保安局局長動議的議案，支持香港特區政府與深圳市人民政府共同推進重建皇崗口岸，以及將來在皇崗口岸實施"一地兩檢"的計劃。這項計劃值得支持，不單是因為它會優化跨境基礎設施建設及提升通關便利，把一個使用了超過 30 年、已經老化的香港與深圳的口岸更新，更在於它配合了香港融入國家發展大局新時代的需要，有助進一步完善區內口岸、運輸以至產業的布局，進一步促進人才等大灣區發展關鍵要素自由流動。

代理主席，正如行政長官在施政報告公布，優化落馬洲/皇崗口岸，並且在將來的新皇崗口岸採用"一地兩檢"，均是中央支持完善港深陸路口岸建設的一系列規劃的其中一項，與此同時，還有優化羅湖口岸、在港深陸路口岸實施"港車北上"等其他政策措施。如果以更高的角度，連同其他中央支持香港融入大灣區的新政策措施來看，更可以看到一幅進入全新超高速發展的大灣區發展藍圖。這些新政策包括設立新平台便利港企拓展內銷管道，把握"內循環"機遇；推出"港藥通"等推進跨境藥物、器械及醫療服務互通互動的政策措施，以及容讓香港爭分奪秒，可以在 2024 年深港科技創新合作區位於落馬洲的港方園區首批建築落成前，先租用福田深圳方園區來協助企業落戶等。當然，有了政策後，穩步開展、落實執行亦非常重要，這些政策之間更是相輔相成，互相搭配才可發揮最大效用。

就本議案而言，關於特區政府在取得本會支持後，會如何開展重建皇崗口岸及將來"一地兩檢"的計劃，保安局局長剛才的發言已介紹香港和深圳當局磋商後達成的有關安排，包括新皇崗口岸將定位為純旅檢口岸，不設貨運。新旅檢大樓的建造工程會由深圳方面的承辦商負責，工程設計會取得港深雙方共識及確保符合香港法例和標準，並且會參考深圳灣口岸模式，在新皇崗口岸實行"一地兩檢"。特區政府會在新皇崗口岸的港方口岸區行使全面司法管轄權，並會參照高鐵西九龍站的安排，港方每年向深圳方支付 1,000 元人民幣象徵式租金等。這些都是很恰當、很務實穩妥的安排，可以切實改善現時皇崗/

落馬洲口岸旅檢大樓不相連，旅客要費時失事，奔走港深兩個口岸辦理通關手續的問題，亦配合了跨境貨運"東進東出、西進西出"的優化格局，讓西部的跨境貨物轉經深圳灣口岸出入口。隨後兩地政府亦會在適當時候提請人大常委會批准皇崗口岸實施"一地兩檢"，再由特區政府在本港進行本地立法，以提供堅實的法律基礎。凡此種種，本會將會密切跟進，我不在此重複細節。

代理主席，接下來我想談談配套計劃的安排，亦即是重建皇崗口岸及實施"一地兩檢"後釋出土地作其他用途的事宜。局長在其致辭中亦有提及，香港方面在落馬洲管制站將有超過 20 公頃土地因此被騰空釋放出來，但只是指發展局正研究該幅土地的可行用途，連意向都未有提及，令人關注。

反觀深圳方面，他們同樣因為皇崗口岸這番改動取消貨檢功能，而釋放出大約 50 公頃土地，這大片土地據報已規劃用作深港科技創新合作區的深圳方區域開發，當中皇崗口岸以前的貨檢區和停車場，將會轉變成科研中心、實驗室及一個會議中心。未來整個深圳皇崗口岸片區亦計劃打造為一個融合微電子、材料開發、人工智能、機械人技術及醫學等領域的科學合作研究中心。

內地將皇崗口岸視為聯繫深港科技創新合作區深港雙方園區的重要節點，具有重要戰略意義，亦是串聯廣深港澳科技創新走廊的重要樞紐。在交通方面，他們作出同樣層次的規劃以配合發展，將新皇崗口岸定位為一個輻射大灣區、面向世界的超級口岸和綜合交通樞紐，規劃引入深廣中軸城際軌道、穗莞深城際軌道、地鐵 20 號線，並且預留港鐵北環綫支綫接入。

代理主席，皇崗口岸的新發展對於兩地通關、跨境交通、創科產業、商貿物流的重要性，相信特區政府同樣是了然於胸，否則今天議案的辯論不會同時有 5 位政策局局長、副局長出席。新口岸的工程預料在兩三年間便會完備妥當，希望特區政府在努力跟進新口岸相關的後續工作時，亦以該區的全盤發展考慮，盡早就釋放土地用途等配套作出規劃，確保港方亦能善用新定位、新皇崗口岸發揮的作用，推動香港、深圳以至大灣區的發展更上一層樓，締造多贏。

代理主席，我謹此陳辭。

梁美芬議員：代理主席，我發言贊成香港特區政府和深圳市人民政府共同推動皇崗口岸重建計劃，並在重建後的皇崗口岸實施"一地兩檢"安排，亦支持特區政府日後尋求全國人民代表大會常務委員會("全國人大常委會")的授權，在日後的皇崗口岸港方口岸區實施"一地兩檢"。

"一地兩檢"並非新事物，皇崗口岸對於很多香港人來說也可算是一個集體回憶。當深圳灣口岸於 2007 年啟用時，當局在位於內地的口岸設施劃設港方口岸區實施"一地兩檢"，為有關安排立下先例，促進了內地與香港之間的人流物流。此安排在過去 14 年來一直運作暢順，兩地司法管轄區從來沒有出現反對派曾提出的任何法律問題，一切均在陽光下進行。

代理主席，就當年的深圳灣口岸工程，香港支付了 24 億元建造費和 17 億元土地開發費，並每年繳交 800 萬元租金，直至 2019 年改為每年支付 1,000 元的象徵式租金。從政府今次提交的文件可以發現，深圳市人民政府會承擔皇崗口岸工程的所有費用，我認為這是深圳市人民政府"賣大包"之舉，對香港可說是百利而無一害。深圳和國家真的非常疼惜香港，所以香港一定要爭氣。

皇崗口岸的皇巴士，盛載了很多上一輩港人拿着紅白藍膠袋，踏上返回內地探親之旅的記憶。皇崗口岸到了今天已不太方便，如果可以選擇，人們均會經深圳灣口岸前往內地，因大家都已感受到"一地兩檢"的方便。

三年前，立法會就廣深港高速鐵路(香港段)九龍站實施"一地兩檢"的安排，曾有極多爭議。我認為當中有很多爭議，今天均已有答案，特別是內地如何在法律上侵犯香港的管轄權，當局如何繞過《基本法》第十八條，不考慮該條文的規定而就此採納全國人大所作決定等問題。記得在當時的討論中，我們希望無論在法律、基建、人力和服務方面，均能做到在陽光下進行，讓旅客不致受到反對派幻想得出的憂慮所影響。從內地方面提供的服務，可看到其人員全經過特別培訓。

在基建方面，不知大家曾否聽聞，中國現時在國際工程界有"基建狂魔"的別號。不管是甚麼工程，中國必能如期竣工，無論多麼困難，即使要攀山越嶺、涉水渡江，甚至要攀樓也會完成使命。所以，我對中國的基建實力肯定是百分百信任。

在今次有關推展皇崗口岸"一地兩檢"安排的討論中，我反而認為應着眼於經濟方面的差距，而香港的發展是需要我們自我鞭撻的。在 2006 年，香港的 GDP(譯文：本地生產總值)是 15,033 億港元，深圳的 GDP 則為 5,684 億元人民幣，香港可說是遙遙領先，當時仍為珠江三角洲經濟發展的火車頭。記得我在 1987 年前往北京進修時，往往會路經深圳，當時我跟很多深圳人民一樣，造夢也想不到當地會發展成一個高科技城市，直逼甚至相信會在不久的將來超越 Silicon Valley(譯文：矽谷)，這真是深圳人民一起努力創造的"深圳夢"。

在我於 1980 年代及 1990 年代認識的深圳朋友中，很多均是來自外省，他們都不是深圳當地人，而是從外省前往該處追夢的年青人，而這一個夢已在今天於我們眼前實現。

到了 2020 年，香港的 GDP 是 27,107 億元，深圳的 GDP 却已增長 3 倍至 27,670 億元人民幣。局方剛才指出皇崗口岸會集中提供客運服務，我對此感到高興，並相信該處必能提供超水準、令旅客倍感便利的服務，尤其是採用"一地兩檢"安排的高鐵站，已讓旅客留下良好印象。

我亦想藉此機會感謝深圳市人民政府。每次往當地交流，我都能感受他們對香港的關懷，並非很多香港人以為存在的惡性競爭心態。他們很關心香港的情況，尤其是在 2019 年。對於香港，他們懷有一份情，覺得香港在他們當年貧窮時曾與他們並肩努力，一同取得成功，令經濟起飛。

他們今次願意出錢出力推展是項工程，我認為亦顯示出他們對香港的一份情，希望兩地能攜手發展。在深圳已獲國家賦予重大任務的情況下，他們想牽着香港的手一同起飛，香港人應該爭氣及珍惜。

在準備是次發言時，我曾翻查 2006-2007 年度，我尚未成為議員時的議會辯論紀錄。對於今天已無反對派議員處身議會內，我也有點感慨。當時，儘管大部分民主派或反對派議員均投了棄權票，但亦有一些溫和派議員沒有被捆綁而投下贊成票。整個法案審議過程非常順暢，一個月召開了 16 次會議進行討論。當時有反對派議員指出相同問題，認為全國人大常委會繞過《基本法》第十八條，在香港實施全國性法律，以及質疑香港人員是否有權在內地境內實行管轄權等。

回頭看這種質疑，其實是顯示了有關議員對中國憲制，以至全國人大常委會作出決定及釋法的憲制地位一無所知，而他們對國際法

律的實施亦是一知半解。事實上，"一地兩檢"安排並非始於香港及中國，早已在美加及英法成功實踐，並非甚麼新事物，並廣獲認同為有利民生及人員交流的大好政策。

在香港與內地實施"一地兩檢"，既可彰顯"一國兩制"的特點，亦能保存內地及香港各自擁有司法管轄權的特色，這是我們早已從深圳灣口岸的成功例證中獲得的莫大啟示。我完全同意政府作出後續安排，在獲得全國人大常委會批准兩地政府實施"一地兩檢"安排後，在立法會進行相關的本地立法工作。

但願日後在完善立法會的選舉制度後，能在討論這些有利民生的重大政策時進行更優質的辯論。我們樂見有不同意見，但不希望過去數年在議會出現的種種醜陋議事景象重現眼前。縱使有不同聲音，也希望反對派能在符合"一國兩制"、《基本法》及文明要求的情況下議政，讓有水平及文明的議會文化得以展現出來。

代理主席，我謹此陳辭。

姚思榮議員：代理主席，我發言支持保安局局長動議有關推展皇崗口岸"一地兩檢"安排後續工作的議案。是項議案的內容是支持香港與深圳兩地政府共同推動皇崗口岸重建計劃，並在重建後的皇崗口岸實施"一地兩檢"安排，提升口岸通關便利，有助兩地民眾互聯互通。

行政長官已在去年 11 月發表的施政報告中指出，要完善港深陸路口岸，逐步落實跨境貨運"東進東出、西進西出"的布局，其餘口岸包括新皇崗口岸則主力處理客運。上述建議能有系統地、妥善地及長遠地解決兩地的客流、貨流及車流問題。

皇崗口岸落成已近 30 年，正如李局長剛才所說，口岸設施現已老化，原來的設計亦已無法應付日益增加的客流和貨流。深圳的皇崗口岸與香港的落馬洲管制站並不相連，而一如大家所知，需要過境的旅客須乘搭俗稱"皇巴"的穿梭巴士往來兩地關口，不但要上落車數次，而且過程轉折，費時失事。局長提出的口岸重建計劃，正是要在深圳的皇崗口岸原址重建一幢可進行"一地兩檢"的聯檢大樓。

按深圳灣口岸實施"一地兩檢"的模式，新大樓將各設香港和內地口岸區，作為清關、辦理出入境手續及檢疫的用途。按照深圳市人民政府的新口岸規劃，正如陳帆局長剛才所說，該口岸將成為交通樞

紐，接駁市內多條地鐵線、城際鐵路，以及興建行人路連接福田口岸。預計口岸落成後將不單可方便前往深圳市各區的遊客和市民，亦可同時方便往來其他大灣區城市及皇崗口岸。估計在大樓落成後，使用口岸的人流和車流均會較以往大幅增加。

由於新皇崗口岸大樓位於深圳，該處屬內地管轄區，市民和旅遊業界均關注到往來大樓及香港的交通接駁安排，例如由香港前往皇崗口岸的公共巴士、的士、非專營巴士及私家車的停泊地方是否足夠？是否需要具備特定資格才能停泊？從香港前往皇崗口岸的沿途路段又是否交通暢順，符合將來會有大量車輛出入的要求？就此，希望保安局和運輸及房屋局及早作出規劃，並讓業界預先知悉相關情況，做好本港各區與該口岸的連接安排，從而提升新口岸的暢達程度。

此外，我和業界人士亦關注到新皇崗口岸日後讓旅遊巴出入接送旅行團的停車安排的問題。目前，各口岸供旅行團使用的交通配套設施，特別是深圳數個陸路口岸的設施均明顯不足。不少旅遊業界人士曾經反映，以往深圳灣口岸的內地範圍並沒有提供讓旅行團使用的旅遊巴停車場，旅客需要步行一段路程才可上車。記得當年前往深圳灣口岸時，在過關後須步行經過一段馬路，才可在馬路附近的位置上車。後來經過投訴後，情況有所改善，已設有供旅遊巴停泊的地點，但該處面積不大，當有太多旅遊巴時，車輛須在外面輪候進入停車場。

至於鄰近落馬洲車站的福田口岸，情況也相若甚至更差，因為截止目前為止，該處仍欠缺供旅遊巴使用的停車場，旅行團團友到達集合地點後，須由導遊或領隊帶領步行 10 多分鐘，才可到達附近不屬禁區的馬路旁上車。由於不知道旅遊巴的確切停放地點，故每次均須事先聯絡司機，情況既麻煩亦危險，而有關問題一直未見解決。

同樣地，以往經皇崗口岸來港的旅行團旅客，在乘坐"皇巴"到達新田後也須等待旅遊巴前來接送，但由於該處沒有停車場，大量旅遊巴須停泊在附近等候，有時甚至會因此堵塞新田一帶的公路，令當地居民大感不滿，並影響區內交通。最終的解決方法是借用新田購物城的停車場，作為臨時停泊之處，在此得感謝"象哥"幫忙解決此問題。

因此，我們不希望將來的新皇崗口岸出現相同情況，令業界在送客方面沒有問題，但在接客時卻沒有停車場可用。因為送客時只須讓乘客下車便可離開，但接客時卻需要把車輛停下，等候所有乘客登車後才能出發。就此，希望日後的新口岸不單在港方範圍設有旅遊巴停車場，在內地範圍也應提供相關設施，方便旅行團乘客上落。但願在

總結剛才提到過往在兩個口岸出現的問題後，政府可做好相關規劃，令新口岸有更加理想的通關環境，達到便民及促進經濟的效果。

(主席恢復主持會議)

主席，粵港澳大灣區未來的發展相當迅速，相信在疫情受控後，口岸的需求將日增，而大灣區旅遊，包括海外人士經香港的一程多站旅遊活動亦會重拾增長動力，屆時往來粵港各陸路口岸的人流和旅行團均勢必增加。希望特區政府與內地有關部門或政府保持溝通，除解決剛才提到的皇崗口岸的問題外，亦須研究各口岸未來的功能及分工，甚至探討我們將於未來 10 年以至更長時間面對甚麼挑戰，預先作好準備，一同為香港各口岸的功能更趨完善作出努力。

主席，我謹此陳辭。

劉業強議員：我發言支持政府提出有關推展皇崗口岸「一地兩檢」安排的後續工作的議案。

皇崗口岸是深港之間唯一 24 小時運作的陸路口岸。由回歸以來，皇崗口岸便在深港兩地交流上扮演着重要角色。在 2019 年，全年有超過 2 480 萬人次經皇崗口岸往返香港和深圳，但由於兩地的旅檢大樓分別位於深圳河的兩岸，令旅客過關十分不便。旅客若由香港北上深圳，需要先在港方的落馬洲管制站落車，辦理離境手續，再乘接駁巴士越過深圳河，抵達深圳皇崗口岸後，再落車辦理內地的入境手續，既費時失事，亦相當麻煩。不過，如果採用"一地兩檢"安排，旅客只需要在位於深圳的皇崗口岸聯檢大樓一次過辦理香港和內地的通關程序，便可以大大縮減通關時間，絕對是一項便民措施。

"一地兩檢"在美加、英法等邊境已實行多年，在香港亦不是一項新鮮安排，而是一個有法可依、有例可循的做法。在 2007 年啟用的深圳灣口岸，正正運用了相同的安排。深圳灣口岸啟用前，全國人大常委會和國務院批准香港租用口岸內的部分地方以劃作港方口岸區，並授權香港特區依照香港法律管轄。

若計及 2018 年啟用的高鐵西九龍站，香港至今已有兩個實施"一地兩檢"的口岸。十四年來，深圳灣口岸無論在旅檢、法律，以至汽

車保險等事宜上，運作得非常暢順，並已經成為深港之間最繁忙的陸路過境通道，足以反映出"一地兩檢"切實可行，而且受到社會廣泛接受。

皇崗口岸自 1980 年代啟用至今已超過 30 年，不論是硬件或規模上都已追不上現今的需求。隨着港深兩地交往日漸頻繁，落馬洲管制站候車處被過境旅客擠得水泄不通的情況十分常見，故此我認為口岸有優化的需要。這次深圳方面重建皇崗口岸，以及貨運"東進東出、西進西出"的總體格局逐步形成，令各個關口的分工更為妥善，正好為實施"一地兩檢"提供一個契機。日後的皇崗口岸將會用作純旅客通關，旅客在同一座大樓內就可以完成香港及內地的出入境手續，我相信可以大大提高旅檢效率，並改善他們的通關體驗。

主席，正如我早前所說，皇崗口岸啟用至今已 30 多年，但仍然是最重要的口岸之一，原因主要是皇崗口岸得天獨厚的地理位置。口岸座落於深圳福田區的南端，鄰近深圳核心商業區，同時與香港的落馬洲隔河相望。

再者，由深港兩地政府合作共同建設的深港科技創新合作區，雙方的園區正好設在落馬洲邊境土地上。單是香港園區的總樓面面積已達 120 萬平方米，加上實施"一地兩檢"後釋放出來超過 20 公頃的邊境土地，可以用作支援河套區發展用途，落馬洲將會搖身一變，成為香港最大型的創新科技平台，我深信皇崗口岸的重要性只會有增無減。若然皇崗口岸能夠落實"一地兩檢"，將會大大提升深港兩地園區之間的連接，便利人才及技術交流，有助鞏固香港作為國際創新科技中心的定位，實現"一國兩制"下，位處"一河兩岸"的"一區兩園"，對落實《粵港澳大灣區發展規劃綱要》具有正面作用。

主席，我相信皇崗口岸"一地兩檢"安排能夠便利香港與內地之間的互動，促進深港兩地強強聯動，有助深化粵港澳大灣區的合作，為國家"國內國際雙循環"的新發展格局提供新動力，是推動香港融入國際發展大局的重要一環，亦對香港未來發展起着關鍵作用。

主席，我謹此陳辭，支持議案。

劉國勳議員：主席，我支持保安局局長動議這項有關推展皇崗口岸「一地兩檢」安排的後續工作的議案。

熟悉我或經常留意議會的市民都知道，我對香港的新界用地或口岸經濟非常關心。這項議案非常值得支持，我今天亦非常高興看到有 5 個政策局的局長就着這項議案發言，正正踏出正確的第一步，我十分欣賞，為甚麼呢？過去就着口岸，我們經常批評，香港賦予口岸的角色，只是在交通上滿足過關和通勤的需要，往往不是由保安局負責，便是由運輸及房屋局負責，僅此而已，但我們看一看，深圳是如何利用口岸的呢？每個口岸各有不同的布局，正如今次重建皇崗口岸，也有其配合整體大灣區或深圳發展需要的布局。

大家都表示，皇崗口岸已使用 30 年了。這個口岸的“一地兩檢”，絕對有助便利跨境旅客，無疑我們是非常支持的。我們亦看到，過去皇崗口岸落成後，深圳的重心逐漸由羅湖移至福田，然後發展得十分好；到今天，又有新的需要。

這個口岸對深圳來說是怎樣的呢？這個口岸對深圳來說，是大灣區建設的“一號工程”，這個“一號工程”十分重要。皇崗口岸將來的規劃，亦會引入深廣中軸城際軌道、穗莞深城際軌道，成為輻射整個大灣區、面向世界的超級口岸和綜合交通樞紐。透過新口岸的改造，這個口岸將會釋放 50 萬平方米土地，用以建設深港科技創新合作區。新口岸亦會通過全面升級改造，優化通關環境。

大家試想一想，一個口岸的升級改造帶有多少功能，而且佔有一個十分重要的戰略位置。所以，香港方面的安排和後續工作，絕對需要數個政策局局長或數個政策局日後緊密協調，作長遠的部署，因為我認為這個新口岸的開通不但可以提升跨境人流的容量，也通過優化兩地通關的布局，為深化粵港澳大灣區的融合帶來機遇。但是，正如我剛才指出，香港多年來只把口岸作為管制跨境人流及交通的設施，對口岸帶動經濟的紐帶功能不太在乎。雖然現時有小量規劃，但進展未如人意，跟深圳形成鮮明對比，白白浪費了口岸帶動新界北經濟發展的機遇。

首先，我想談談交通接駁方面。重建後的皇崗口岸將成為交通樞紐，內地方面會連接城際鐵路及深圳地鐵等，非常方便，但現時香港仍然未有連接至新皇崗口岸的安排或定案。當然，保安局局長在保安事務委員會上也提到，會跟運輸及房屋局積極研究交通便利性、各種交通工具的可行性，例如有車到達關口、直接通關等。問題是我們早已公布了一項名為北環綫的新路線，究竟北環綫有否預留支線連接皇崗口岸，讓香港市民可以乘搭鐵路至皇崗口岸，然後直接轉乘城際鐵路，通往內地各個省市呢？這點似乎未見北環綫方面或政策局有所提及。

我們現在看到有些口岸在疫情下只能進行貨運，例如蓮塘口岸。雖然如此，但蓮塘口岸是過去經北區區議會或地區上爭取，香港第一個可以步行到達的通關口岸，我個人認為是踏出一大步。未來皇崗口岸能否也為香港市民提供這種方便？當然，內地方面有些地方屬於禁區，但如何能夠便利香港市民到達那個位置呢？我希望局方留意，特別是就北環線的規劃，我今天也在這裏建議，應該在那裏加設一個皇崗口岸站，以提供更便利的接通。問題是北環線工程要 2023 年才動工，預計 2034 年才完工，在這個過程中別人可能已踏出數步，所以我希望政府多加注意。

第二點是關於交通配套的。既然這個口岸的功能只是純旅檢，不作貨運，以配合"東進東出、西進西出"的策略，我希望特區政府也為香港市民爭取便利。現時一些兩地車牌指明只走某些口岸，例如深圳灣車牌只走深圳灣口岸、沙頭角車牌只走沙頭角，問題是甚麼呢？如果我要去深圳龍崗，而我的車牌只適用於行駛深圳灣，我便要在經過深圳灣口岸後上水官高速，然後從深圳一邊慢慢塞車經過深圳市內的通道，才能到達龍崗或更遠的潮州等地。問題是，如果我要"東進東出、西進西出"，而口岸沒有跟車牌配合，其實私家車仍然會阻礙深圳市內的交通。香港可否跟深圳市政府更好地協調，讓這些口岸可視乎目的地而放行？如果有兩地車牌的車輛要去龍崗、惠州、潮州等地，就可以使用蓮塘、沙頭角；如果要去廣州、南沙等地，就可以使用深圳灣。這安排也可以配合"東進東出、西進西出"。

此外，為了更加配合大灣區的需要，我希望隨着皇崗口岸重建，深圳灣口岸可以 24 小時通關。其實，我希望日後有更多口岸可以 24 小時通關。我亦希望深圳灣口岸 24 小時通關並非僅在皇崗口岸重建期間作為替代措施，重建完成後便予以取消。我希望最低限度在東面、西面及中間各有一個 24 小時通關的口岸，方便日後大灣區人流、車流及物流往來。這是十分重要的，我希望特區政府能夠主動爭取，因為回看整個布局，包括皇崗口岸的重建，似乎都是由深圳一方主導，我相信特區政府要在某些方面多提意見。

第二是基建的配套設施。香港一直視口岸為兩地人員往返通勤的跨境基建，但周邊地區的設施基本上是原封不動的。以蓮塘/香園圍口岸為例，雖然口岸開通了，但配套方面除了接駁往新界公路網的香園圍公路外，便甚麼也沒有。雖然政府在香園圍附近預留了 56 公頃土地作工業邨發展，但這似乎仍然是一個研究中的願景，今天尚未有一個確實的土地使用方案。這個進度是否稍為慢了點呢？對方在重建後可以釋放很多土地，並已表明要建設一個深港創科中心。我希望創

新及科技局或發展局可以就着邊境的土地加緊研究如何創造口岸經濟、創造就業或創新科技。

皇崗口岸實施"一地兩檢"後，在香港境內最少可騰出 20 多公頃土地。保安局局長在事務委員會提過，發展局會積極研究這 20 多公頃土地的用途。我認為這些土地周邊的配套規劃非常重要。我們不應只着眼於這 20 公頃土地，還要以這 20 公頃土地輻射至整個新界北，包括新田、落馬洲的地帶。政府要配合附近興建中及已規劃的項目，例如河套創科園，加以充分考慮，令這個新發展區能帶來大量人口和增加就業。

其實，為何一河之隔會相差這麼遠呢？我認為是因為特區政府過去有一個很漫長的階段研究、研究、再研究，而深圳政府則想到便去做，這令兩個地方有一個發展差距。我們的口岸發展是"見步行步"的，既然皇崗重建，我們便配合，但內地對幾個口岸其實已經有不同的布局。我有一些文件介紹每個口岸，例如羅湖口岸是專用作旅檢口岸，沒有貨運；深圳灣口岸是客貨兩用口岸，支持貨運；福田及落馬洲口岸……基本上每一個口岸已經有其策略定位作為日後的部署。我希望香港的口岸不要再"見步行步"，要有一個全面的規劃。政府亦應該珍惜今次機會，抓緊時機，完善皇崗口岸實施"一地兩檢"後的後續安排；通過盡快完善周邊的基建配套，落實基建先行；積極發展口岸經濟，帶來更多就業，帶動區內一些房屋項目的發展。

最後，我認為這項有關推展皇崗口岸「一地兩檢」安排的後續工作的議案通過後，我們必須更快、更全面地制訂整體的基建配套安排，全面規劃皇崗口岸的土地利用。我希望不單是今次 5 位政策局局長一起出席立法會會議動議議案及發言，而是在今天議案通過後，5 個政策局的局長或人員也能夠更緊密地一起研究如何運用邊境口岸用地。

皇崗口岸後續安排完成後，其實香港還有其他口岸可作後續安排。我們不能"煮到埋嚟先食"，而是現在已經要走前一步。所以，我非常支持保安局局長動議的有關推展皇崗口岸「一地兩檢」安排的後續工作的議案，希望各部門能把握今次機會，將新界北的土地發展為大灣區的中心。多謝主席。

鄭松泰議員：我們現正討論有關推展皇崗口岸「一地兩檢」安排的後續工作的議案。我以為這項議案相對簡單，應該無需花上長時間討論，豈料討論卻變得如此複雜。我只會簡短發言約 5 至 7 分鐘。

有關在皇崗口岸實施"一地兩檢"安排的討論其實已有 20 年歷史。所涉爭議或可追溯至 2000 年，但歷史上的爭議其實不外乎數點：第一，是司法管轄權的爭議；第二，是在選址興建相關的旅檢大樓時究竟會採取甚麼行政安排處理；以及第三，是政治上的討論，意思是當政府推行前兩者時，會否涉及香港本地相關法例的修訂呢？如是者，在過去 10 年間，關乎這類陸路口岸的討論便拖延至今，當局最終在 2021 年才尋求立法會通過有關安排。

在現時的社會狀況下，一般市民一聽到"一地兩檢"安排，便自然會聯想起廣深港高速鐵路("高鐵")的"一地兩檢"安排。我希望大家清楚一點，便是我們現正討論在皇崗口岸實施的"一地兩檢"安排，與我們所理解高鐵的"一地兩檢"安排是兩回事。這解釋了為何我在發言之初說道我以為這項議案相對簡單，豈料討論持續了如此長的時間。換言之，實施擬議安排無需在香港市中心覓地，然後修改《基本法》，或出現在實施高鐵"一地兩檢"安排前的擔憂，例如香港會否有一處地方的司法管轄權會被外判或割讓呢？當時曾有這種討論，以致大家擔心西九龍會出現各種問題。情況結果並非如此。

擬議安排是香港會在深圳皇崗租用一個地段，可能以每年 1,000 元左右的象徵式租金——我不知道在具體落實時會有何安排——在同一座大樓內進行通關安檢工作。因此，討論內容其實是恰恰相反的，而是圍繞在深圳市政府的規例下，香港的執法單位如何可享有司法管轄權在當地執法的問題。因此，有關安排應該與大家所理解的高鐵安排有所不同，而是會採用深圳灣模式。

這部分有否顧慮呢？以現時的民情而言，我理解是有的。第一，關於司法管轄權的部分，雖然大家皆知道，法例須予修訂，以容許港方相關部門在深圳一個特定範圍內執法，但有市民擔心在實際執法時究竟會否出現跨境執法或權責不清的情況。相關的法案委員會其實曾討論有關問題，而局方亦回應指會堅守法例。歸根究底，這涉及信任的問題。

第二，我相信將來的皇崗口岸跨境旅檢大樓會作為一個高科技指標。意思是，當有其他跨境旅檢大樓未來進行重建或修葺時，當中所採用的通訊或資料管理系統，據我們過去理解，都不會有人擔心港人的資料或人員的出入紀錄會被互換甚或失竊等問題。據政府回覆，在現時的框架下，市民無需擔心，因為雖然旅檢大樓設於深圳，但會使用香港入境事務處和海關的既有系統進行保安工作。歸根究底，這同樣是對政府有否信心的問題，即市民是否相信政府能夠保護香港市民的個人資料、出入自由，以及個人行蹤資料。這也是信心的問題。

第三，是相關的實際行政安排。意思是，興建大樓所花的開支，有一部分由本會撥款。例如，興建大樓的部分費用，以及香港各政府部門購買大樓內使用的家具、物品、系統和器材等開支，皆由港方負責，由立法會撥款。不過，這卻教人擔心會出現我們過去一直所關注的問題，即類似的兩地合作或協作興建的基建會出現令大陸承建商或發展商受惠的情況，甚或有批評或指責說當中涉及利益輸送。不過，至今為止，大家或許留意到興建大樓不涉及複雜的工程，而據我們從財務委員會的文件所得的理解，開支亦不算龐大。

總結我剛才所提出的 3 點，具體而言，不論是司法管轄權、行政安排或財政分攤，一般市民一聽到在皇崗口岸實施“一地兩檢”，他們的反應是有連帶印象，會聯想起當時高鐵“一地兩檢”的討論。我亦已經指出，這與我們現正討論的內容不相符。儘管如此，我同時亦理解市民的憂慮，因為事實上，我所提出的 3 點皆純粹歸因於特區政府的管治是否得到市民信任的問題。在此氣氛下，這問題便變成“無頭冤案”。

我的發言到此為止。對我而言，我希望就這項議案清晰說明一點，以免之後有記者或朋友問我為何我不要求記名表決。我認為，當我無需留下紀錄時，我便不會要求點名表決。因此，我不會就這項議案要求點名表決。

我謹此陳辭。

張華峰議員：主席，我發言支持保安局局長提出有關推展皇崗口岸「一地兩檢」安排的後續工作的議案。

主席，香港現時緊連深圳共有 7 個陸路口岸，而這項議案聚焦的皇崗口岸是其中一個歷史較悠久的陸路口岸，更是眾多陸路口岸中首個實施 24 小時通關的口岸，堪稱是見證香港與內地民眾緊密來往和交流的重要設施。

由於皇崗口岸於 1980 年代已投入使用，在設計及設施上皆不足以滿足今時今日內地與香港的人文交流，特別是旅客過境時要經過兩次上落接駁交通工具，才能完成整個過關程序，因此實在有必要重新規劃。我在此感謝深圳政府一方負責出資重建一座全新的旅檢大樓，並以象徵式租金租予港方，提供港方口岸設施，讓大樓能夠在落成後實施“一地兩檢”，更便利兩地居民往來。

事實上，在 7 個陸路口岸中，已有兩個實施“一地兩檢”，包括深圳灣口岸及廣深港高速鐵路西九龍站。前者位於深圳境內，後者則在香港境內，兩個口岸在落實“一地兩檢”上均空前成功。主席，上次本會討論無立法效力的政府議案已是 2017 年，正正是有關在西九龍站實施“一地兩檢”安排。我記得當時仍坐在議事堂的反對派議員想方設法拖延，想拉倒議案，發言更是言過其實，不斷妖魔化“一地兩檢”安排。

不過，事實勝於雄辯，“一地兩檢”在兩個口岸均空前成功，我深信根據這兩個關口的經驗，皇崗口岸的“一地兩檢”安排必定能夠順利落實。儘管如此，我也希望政府能夠繼續聽取持份者的意見，並向深圳政府反映包括旅遊及運輸業界等的意見，讓口岸設施能夠更“貼地”及更利民。

主席，我想提出有關原有落馬洲口岸的用地安排。當皇崗新聯檢大樓落成使用，原落馬洲管制站將可騰出並釋放超過 20 公頃用地作其他用途。我敦促政府盡快做好土地規劃，好好利用這塊土地，包括如何整體配合附近河套科技園的發展，將該區打造成為全新的高新科技園區，吸引更多兩地高質素人口居住和工作。與此同時，我們亦希望政府能夠一如既往，在做好規劃的同時，必須全面顧及當地原居民的情況，做好諮詢工作。

主席，《粵港澳大灣區發展規劃綱要》明確指出，要加快粵港澳大灣區（“大灣區”）城市的基礎建設互聯互通，當中包括提升粵港澳口岸的通關能力及通關更便利化水平，以促進人員、物資高效流動。我相信，隨着疫情日後逐步穩定下來，皇崗口岸新聯檢大樓落成並實施“一地兩檢”後，將可以進一步推動兩地人民、物流的流動，讓大灣區區域經濟釋放更大能量。

主席，我全力支持通過政府提出的這項議案。

我謹此陳辭。

林健鋒議員：主席，今天，本會討論有關新皇崗口岸在重建後實施“一地兩檢”安排的政府議案。我支持“一地兩檢”這做法，亦希望它可以盡快落實，進一步便利港深兩地居民的出行。

根據深圳市政府最新估算，新皇崗口岸的主體工程最早會於 2023 年年底完成，屆時新皇崗口岸將會成為客運口岸，不設貨運，而新皇崗口岸的“一地兩檢”安排，會參考深圳灣口岸的模式，即特區政府會在新皇崗口岸大樓內設立港方口岸區，並行使全面司法管轄權，以香港特區法律辦理清關、出入境和檢疫的檢查。另一方面，實施“一地兩檢”，將可騰空並釋放現時落馬洲管制站超過 20 公頃的用地作其他用途，增加難得的邊境土地資源以供運用。

事實上，“一地兩檢”對於香港人來說並非新事物，這安排將提升口岸通關效率，令往來港深兩地的人流更快捷和暢順。主席，請容許我和大家溫故知新，說一些“一地兩檢”的重要歷史。

資料顯示，深圳灣口岸自 2007 年 7 月 1 日以來實施“一地兩檢”，至今一直運作暢順，深港兩地人員往來越來越加頻密。至於兩年前，立法會討論廣深港高鐵實施“一地兩檢”安排，當時很多民主派議員試圖“阻止地球轉”，提出諸多質疑和抹黑，包括聲稱高鐵是“大白象”工程、“一地兩檢”安排違憲，甚至抹黑有關安排為所謂的“割地”方案。不過，事實勝於雄辯，疫情肆虐前(講稿架塌下)……主席，這需要修理一下……對不起，主席，這不是我的錯，立法會的物件越來越老化，可能要(工作人員更換講稿架)……主席，請讓我看看該從哪裏再開始發言。

主席，高鐵開通以來，“一地兩檢”安排的運作，大大縮短了我們往返粵港澳大灣區的時間，亦方便了大家在不同地方工作和生活，而對於工商業及旅遊業來說，效率更獲大大提升，要即日往來談生意、視察廠房都沒有問題。同一道理，皇崗口岸已興建多時，設施已經老化——正如剛才這個講稿架般——將其拆卸重建是切合時代的需要，再加上新皇崗口岸會實施“一地兩檢”，屆時，我們將多了一個便利的窗口，使旅客過關更方便和舒適，同時亦使香港與深圳和大灣區的聯繫加強。

再者，重建後的新皇崗口岸會成為交通樞紐，直接連接內地兩條城際鐵路和兩條深圳地鐵線，加上有關當局計劃興建地下行人路接駁福田口岸，由此可見，大灣區內各城市群有更多協調，做到基建共享、分工協作，可以創造更多雙贏甚或多贏的局面。現在，大灣區發展的機遇放在我們眼前，一個有 7 000 萬人的市場真的是商機無限，我希望港商和青年人人都可以走快一步，盡快達到他們的理想。

主席，新皇崗口岸這基建藍圖是萬事俱備，但"一地兩檢"要順利落實，仍然需要有穩固法律基礎支撐，據知兩地政府會等待新口岸工程接近完成後，正式提請全國人大常委會批准新皇崗口岸落實"一地兩檢"安排，特區政府隨後便會進行本地立法。

我希望新皇崗口岸的工程可以盡快完成，政府相關部門也可以及時向立法會申請撥款，令港方口岸區的基本設施，包括管制站所需要的資訊系統，可以及時到位，配合整個發展的計劃。

另一方面，穩妥的法律基礎出爐，也可以掃除社會上的疑慮，我希望人大為新皇崗口岸"一地兩檢"安排"開綠燈"後，政府的相關官員會一如當年推動高鐵"一地兩檢"方案一樣，全方位做好解說工作，以免被有心人妖魔化這便利的安排。這便利的安排一定有利於香港未來的發展，特別是香港作為大灣區的一分子，這安排將來一定有利於香港成為大灣區工商業平台及金融中心。

主席，我謹此陳辭，支持重建後的新皇崗口岸實施"一地兩檢"。

陳恒鑽議員：主席，我發言支持皇崗口岸"一地兩檢"的措施。這項措施可以加快效率，不論是境內或境外，也應考慮這一類設施，因為除了加快效率外，亦是便民的措施，否則便就像之前的皇崗口岸一樣，雖然是"兩地兩檢"，但車輛上上落落，實在是非常不便。其實"一地兩檢"不論在香港或國際，也是早已有之，包括之前在高鐵西九龍站，我們相信大家已看到在這個安排下，即使在境內亦非常方便。

早前，高鐵站的"一地兩檢"被政治炒作、抹黑，在實施後，大家可看到一切的抹黑也是庸人自擾。我們相信隨着皇崗口岸落實"一地兩檢"，未來旅客的往來會更為便利，亦有利於發展大灣區的工作。深圳有鐵路接連至皇崗口岸，這對於將來使用皇崗口岸的市民，當然很便利。然而，香港這邊未有鐵路接駁，而局長表示會在未來的北環綫考慮研究一些支線，我歡迎並認同當局研究，因為有鐵路接駁始終是更為方便的。但是，局長剛才又提到，新的口岸會有小巴專線、直巴、跨境巴士，唯獨是欠缺皇崗/落馬洲穿梭巴士("皇巴")，究竟皇巴以前和未來的角色會是怎樣，對於這一方面，局長隻字不提、未有交代。政府就皇巴進一步的存廢或進一步的發展會怎樣做，我希望局方可以盡快討論或探討。事實上，我認為皇巴在接駁功能層面來說是相當好，因為它接載旅客到落馬洲過境，但將來如果不需要以往那般的

接駁，皇巴會否再伸延至不同的地區裏接載更多乘客，讓乘客可以乘搭更方便的接駁巴士來使用這個關口的服務呢？我希望政府可以就皇巴的發展問題，盡快公布。

另一方面，皇崗和落馬洲兩個關口非常接近，但它們有着頗不同的地方。其實落馬洲口岸只有鐵路或巴士，但皇崗口岸以前汽車可以直達，這是兩者的不同之處。所以，我們認為角色可以發揮得更好。現時很多人到皇崗口岸——即舊時的皇崗口岸——也會先駕車前往並在該處停泊，我希望政府日後考慮參考蓮塘口岸的做法，讓香港市民駕車前往皇崗口岸附近，將車泊在該處，之後再使用關口過關，這便可更加方便市民，亦方便大灣區的未來發展。

隨着大灣區的發展，粵港澳三地的往來更頻繁，其實有不少司機也會使用粵港澳小汽車往來內地。隨着皇崗口岸將來取消貨車的通行後，其實粵港澳小汽車一方面的發展是否可以有更多空間使用皇崗口岸呢？因為目前——正如劉國勳議員所說——"東進東出、西進西出"是我們十分希望可以實施的政策。粵港澳小汽車如想前往潮州，現時可以使用的關口只有西部通道，他們在過關後，要經過深圳市內很繁忙的道路，無形中亦造成深圳更多擠塞。如果可以在香港這一邊，假如他想向東，便由東面的關口進入，或者想向西，便由西面的關口進入。事實上，這有利於兩地的交通，亦能令大家的路面負荷減少。皇崗正正在深圳和香港的中間位，這個關口亦非常受歡迎，希望政府將來善用這關口，或者取消貨車通行後，是否可以承受更多粵港澳私家車的往來呢？這便可以推出更多有利於兩地溝通的政策。我希望局方在這方面可以為兩地溝通或往來經商的市民，提供更多方便，包括讓某些汽車在指定時間內使用這個關口——其實過去亦有這類政策，以前是過了午夜 12 時後，所有車都可以使用這個關口。大家可以看到，其實皇崗口岸是非常受歡迎的口岸，正是因為其交通便利的位置。所以，我希望局長稍後如與內地商討有關粵港澳小汽車的往來時，可以一併討論關於兩地"東進東出、西進西出"的做法。

主席，謹此陳辭，我贊成皇崗口岸"一地兩檢"的政策。

陳健波議員：主席，我支持今天這項有關推展新皇崗口岸"一地兩檢"安排的議案，更希望新的皇崗口岸大樓早日落成，以協助推動粵港澳大灣區("大灣區")的互聯互通。

皇崗口岸管制站是其中一個最繁忙的陸路口岸，是深港第一個 24 小時通關的口岸，已經使用 40 年，設施難免老化，有重建的需要。皇崗口岸最大的特色，是兩地的旅檢大樓不是直接相連，旅客要乘搭接駁巴士往返，我相信大家對此都有深刻印象。

深圳市政府在 2019 年建議重建皇崗口岸，並且建議在新口岸實施 "一地兩檢"。新皇崗口岸大樓由深圳方面出資興建，港方每年只須支付 1,000 元的象徵式租金，預計在 2023 年落成。港方口岸區的面積將由 14 萬平方米增加至 40 萬平方米，預計客流量會由每天 68 000 人次大幅增加至 90 000 至 100 000 人次。新皇崗口岸 "一地兩檢" 安排將會採取深圳灣的模式，即香港在港方口岸區擁有全面的司法管轄權，而通關安排亦與深圳灣一樣。

由於香港只須支付象徵式租金，其他甚麼都不用做，有同事形容深圳市政府是 "賣大包"，我則認為深圳市政府有大局思維，與香港做好互聯互通的工作，是為了將來我們很多跨境合作的機會，包括落實《粵港澳大灣區發展規劃綱要》中的各項建議。推展皇崗口岸 "一地兩檢" 是一個好開始，不過，香港方面除了要做好本地立法工作，將來亦要做好港方口岸區的營運，以及港方邊境的配套工作。

此外，目前的落馬洲管制站將會關閉，屆時釋出的 20 公頃土地，政府將會研究有關土地的用途。保安局局長曾提及，其中一項建議是將有關土地與新田、古洞等地區配合發展成為住宅項目；另一項建議是配合落馬洲河套區的發展，將有關土地用作科研用途。但由於香港的居住面積嚴重不足，20 公頃不是少數目，我希望有關土地的用途能夠配合新市鎮的發展。政府應該優先考慮將有關土地用作建屋用途。

主席，今天的議案難免令人想起 2018 年立法會審議廣深港高速鐵路 ("高鐵") "一地兩檢" 的情況。當時，反對派不惜用種種謊言及虛假信息來恐嚇香港人，說高鐵實施 "一地兩檢"，國安隨時可以跨境作出拘捕，他們甚至叫市民不要前往佐敦一帶。他們又說 "一地兩檢" 是侵佔香港的地方，等同割地，把好事說成壞事。幸好有建設派議員全力支持，令高鐵 "一地兩檢" 順利實施。現在，3 年過後，大家都覺得高鐵 "一地兩檢" 十分方便，亦看不到當年反對派說的那些疑慮。

反對派說這麼多謊話欺騙香港人，其實是想阻止中港進一步融合。"一地兩檢" 利便中港市民的來往，如果香港市民有更多機會返回內地，便會更了解國家的發展，反對派大概是不願意看到這情況。

事實上，隨着大灣區的發展，會有越來越多香港人到大灣區生活、工作、營商，區內的經濟亦會進一步融合，這是大趨勢，亦是香港的新發展方向。所以，我支持推展皇崗口岸"一地兩檢"。

多謝主席。

何君堯議員：主席，我支持保安局局長今天動議有關推展皇崗口岸「一地兩檢」安排的後續工作的議案。

事實上，我們有一種很驚嘆的感覺，就是內地的發展不但一日千里——我更加感到它的發展像火箭那樣，快得已到達火星——內地辦事也有相當靈活度。在社會資源、國家資源及金錢方面，但凡是對香港有益，內地都不會跟香港計較，是相當大方的。現在，內地就着香港的情況，以及粵港澳大灣區("大灣區")"九加二"方案的推展作出了決定，凡是對大灣區的整體布局有利的事情，內地很快便會去做。你看，新皇崗口岸大樓的建設將會在 2023 年完成，所以，我們實際上也需要把握時機，完成"一地兩檢"的法律修訂工作。

多位同事已經說過，曾幾何時，有人指"一地兩檢"法律的通過，將會對香港造成很大傷害，有些人會突然被套上麻包袋，然後被帶上高鐵運到內地面對不公平的審訊。這些全都是危言聳聽，我們今天看不到有這些情況發生。事實勝於雄辯，在高鐵的帶動下，經濟實際上是好的，但由於過去一年多我們受疫情影響，這些基建有點被浪費。

我想從物盡其用的角度向局長分享一下我的看法。較早前，當局長提出這項方案時，我已舉手舉腳贊成，但對於"東進東出、西進西出"的問題，我認為政府可以更加大膽些。為甚麼呢？因為我們現時已設有多個口岸，包括沙頭角、蓮塘/香園圍、皇崗/落馬洲、深圳灣及港珠澳大橋，而內地正在珠江口興建深中通道，如果要令香港更具優勢的話，便應該令香港作為交通樞紐，例如若有旅客從惠州過來，然後想繼續向西南方前往珠海，他應該可以經由港珠澳大橋前往目的地。同樣地，如果有旅客想由珠海前往惠州，我們可以吸引他們途經香港，這實際上是不錯的。我們這個地點可為這兩地的旅客提供方便，這是我自己一個大膽想法。

我希望政府在提出今次這項議案的同時，亦要有前瞻性的思維，多想想半年甚或一年後的社會狀況……香港、澳門及內地城市——大灣區"九加二"——之內的人流及物流頻繁，如果我們可以提供最大便

利及最大彈性，我們的客流量、貨流量的確會有幫助，亦可以這樣說，日後，打算前往珠海的旅客可途經香港……其實如果旅客要前往珠海，根本無須經過香港，因為旅客從惠州來香港，要"東進東出"，很浪費時間，但如果旅客從東面進來香港後可直接前往珠海遊玩，那他們便會順道"過河濕腳"，每人在香港多花一千數百元，這便能增加我們的收入和創造機遇，也可以為我們的青年人提供四處走的機會。這真是一件很好的事。這不單能回應我們本地的訴求，我相信也對內地的同胞和青年人更具吸引力。

主席，我謹此陳辭，希望政府在這方面可以大膽思考。多謝。

陳克勤議員：主席，我發言支持保安局局長就皇崗口岸實施"一地兩檢"動議的議案。

香港並不是第一次有"一地兩檢"安排，高鐵西九龍站便已實施"一地兩檢"，內地的深圳灣口岸亦實施"一地兩檢"。我們可看到，這兩個口岸實施"一地兩檢"所得到的客觀效果，長久以來都是"讚多過彈"，絕少有人提出批評，除非如剛才一些議員所說，有人刻意抹黑，那便沒得說了。所以，實施"一地兩檢"對市民和旅客都帶來更多方便。

其實，我們經常在議會或社會上說，香港和大灣區要優勢互補、互相融合。那我們該如何實踐這項國策呢？其中一個方法便是加強兩地人員和貨物的往來，以及邊境的便利措施，而皇崗口岸"一地兩檢"正正是為配合這項國策而來的產物，所以，今次皇崗口岸將由貨檢口岸變成純旅檢口岸……我們可看到，隨着蓮塘口岸、深圳灣口岸實施 24 小時貨檢通關後，邊境東西兩邊都可以有暢順的運輸道路，貨車再不用經過深圳市中心，這帶來的客觀效果是深圳市內的交通相對順暢一些，而貨物也可以更快、更直接地運抵香港，這其實是非常好的。當我們所推行的一項政策不僅能便利香港市民，也能便利內地大灣區城市的話，那便是一個雙贏局面。那我們制訂的所有政策，是否都能創造雙贏呢？我十分希望是這樣。我也希望今天多位在席的官員所制訂的政策，都可以做到這客觀效果。

剛才多位同事都提出多項皇崗口岸實施"一地兩檢"後的具體措施，希望政府能夠加以考慮和完善。我對此表示支持。在此，我想特別提出一點，就是如果各位局長有留意的話——運輸及房屋局局長你正好在席——大埔區——你知道我想說甚麼了吧——大埔區沒有任何公共交通工具前往皇崗口岸。當政府實施"一地兩檢"，市民返回內

地、旅客來港都變得方便，那麻煩局長也為大埔區居民規劃一種公共交通工具——除鐵路以外，因鐵路無法到達皇崗口岸——一種能夠到達皇崗口岸的公共交通工具，好嗎？大埔區是長期缺少這種公共交通工具的，希望局長能夠考慮這件事，至於其他細節，我就不作討論了，因為我的同事已經提出了意見，而我絕對支持他們的意見。

我想藉此機會說一說如何能夠更好地發展新界鄰近邊境的地方。我個人認為，政府對於新界的發展及定位，似乎追不上時代進步。發展局局長今天在席，可以聽聽我的意見，這真是太好了。我看到一河之隔的深圳有多麼繁盛、有那麼多高樓大廈，他們的新 CBD 做得多麼好，但我們這邊看到的卻是烏燈黑火的景象。有個大家經常說的故事，就是如果有偷渡客——若真的還有偷渡客——晚上被警方追捕時朝着燈火走，其實他是走向深圳，而不是走到香港，而聽說半年前，沙頭角真的出現這樣的一宗案件，有一名偷渡客過來香港，警察追捕他，他朝着燈光方向跑，結果自投羅網返回內地。從這例子可見，兩地的發展其實相差甚遠。陳恒鑽議員剛才提及的北環綫已說了很久，現在終於看到工程初步獲得敲定，但仍然未動工，不知政府可否加快日後的發展呢？

第二點是我經常在議會上提到的問題。當局將所有厭惡性設施全放到北區，例如打鼓嶺堆填區及骨灰龕等。這些設施全都放到我們的邊境。但是，黃偉綸局長，你要調整思維了，因為北區是大灣區的中心。黃局長，你是否想過，當局是將一些厭惡性設施放在整個大灣區發展的中心呢？如果你有一個規劃新思維，那你便不會再將一些厭惡性設施放到北區。若非如此，你心裏其實便是沒有打算跟大灣區融合，沒有考慮大灣區的發展、大灣區各城市間的優勢互補。

另一個具體例子是，當要發展一個地方的經濟時，我們需要有完整的規劃。當然，政府已表示會在河套區發展創科產業，但如何利用附近土地是非常重要的。現在有一個很好的例子——創新及科技局局長薛永恆在這裏——科學園的發展如火如荼，有很多公司進駐，但有何其他配套呢？沒有。科學園旁邊是甚麼？是多個豪宅樓盤。這反映出的問題，是這個地方的各項發展沒有互補作用。而這還導致一個情況出現：因為太多人到科學園上班，白石角居民早上無法上班和上學，而要到科學園上班的市民，則因為交通擠塞而無法到科學園上班。所以，當局不應如拼湊般規劃一個地區的配套，不能在同一地方既發展科學園，又發展住宅。當局不該這樣做。既然規劃了該地方為科學園，便應只讓該地方作相關用途，不要放一些不相關的東西到其附近。即使當局要加入一些住宅項目，我也希望那是讓當地研發人員

入住的房屋。日後，皇崗口岸釋放出來的那幅土地，當局可否將它規劃作跟創科產業有關的用途呢？

另一個問題是……如果……不如這樣說，主席，你也有觀賞過清明上河圖，這幅畫的畫工很精美，反映宋朝的社會生態和經濟文化。它描繪出宋朝非常繁盛的經濟活動，例如橋上有人賣東西，人們往返不絕。如果將畫中的河換成深圳河，畫面也會相當有看頭：一邊是高樓大廈，另一邊——我們這邊——則烏燈黑火，有一個很大的對比。所以，當局考慮一個口岸的發展之時，正如黃定光議員經常說，還需要發展橋頭經濟或所謂口岸經濟。

當我們過關到深圳的時候，一踏出口岸大樓我們便會看到旁邊是大型商廈，裏面有食肆、商店和公共交通交匯處。香港這邊又如何？過關後只有火車站、入境處和海關，沒有其他設施，而且，方圓數里更被劃為禁區，沒有人能夠進入。這樣，有關地方的發展便受到限制。當然，當局會說香港有香港的做法，內地有內地的做法。但是，哪個較可取呢？這樣看來，似乎內地的橋頭經濟能夠讓有關土地得到善用，並讓經濟可以發展。這是很明顯的。

我很希望當局日後考慮邊境土地的用途或關口的規劃之時，會認真想想是否同時發展橋頭經濟。就着皇崗口岸這個例子，我特別期望政府在現時的港方口岸這幅土地獲騰空釋放後，馬上研究有關土地的用途，千萬不要好像啟德機場般，經過十多二十年，有關土地上仍有建屋工程在進行，也有些屋苑尚未入伙。如果這幅在皇崗口岸的土地也要等十多二十年後才作發展，那似乎太慢，需時也太長。

上述是我的一些意見，希望相關政府部門作出考慮。主席，我謹此陳辭，支持議案。

何俊賢議員：主席，首先我感謝陳克勤議員提供一個這麼好的例子來讓我談論。想起他剛才特別提到有人偷渡來港，我覺得匪夷所思。我相信那些人未必是內地人，很可能像早前經常有人說的，外面有些假難民透過某些手段來港。今天勞工及福利局官員是否在席？不在，不過保安局局長在席。大家可以看看抓"黑工"的數據，究竟那些是內地人還是外地人居多？前 3 位是否有內地人？估計應該是外地人偷渡來的比較多，他們借道內地來港，亦不足為奇。回看這項議案，它旨在尋求一個共識，然後提請全國人民代表大會常務委員會作出修改，讓我們可以進行"一地兩檢"的工作，這其實是生產力與生產關係的問題而已。

老實說，數十年前我未出生時可能"皇巴"已存在，那時人們會說："太棒了！那裏可以通關，去皇崗吧！"接着乘車很久才抵達我們稱為"皇巴站"的地方，上了"皇巴"後搭到對面下車，檢查身份證，然後再上車——我也不知道是否需要檢查車票——再到對面查驗回鄉證過關。我們那時可能已覺得很方便，但當一個社會的經濟生產發展未必能夠符合到我們的需求時，是否要改變呢？其實，這便是我們要走的一條路。老實說，在今時今日，皇崗口岸已.....老實說，我真的不太喜歡前往皇崗，因為我們的深圳灣口岸已有"一地兩檢"；我直接乘車往羅湖過關，那裏有半個"一地兩檢"，因為走路已可以過到對面去。換言之，要快、狠、準，才能追回我們失去的時間。

陳克勤議員剛才提到為何會有人偷渡來港，過往可能以內地人較多，絕大部分是基於經濟原因，因被迫害的已沒那麼多。所以，我感覺到，特區政府過去為何會設置一個禁區呢？是因為那裏就像昔日打仗時一樣，堅壁清野，令人們走過來時也沒有地方躲藏，一定會離開；它只設有一個關口，是必經之路，除非經叢林走。但是，人家——不要稱"人家"，應稱內地深圳方面——其實並不怕你。他們只要發展好經濟，搞好民生的話，人們自然不會偷渡。相反，我們的思維不改變的話，例如沙頭角禁區，便沒有發展。不發展的話，各個作為利益持份者的當區居民——這並非負面的話，當區居民是持份者——肯定會質疑，為何香港每區都有所發展時，他們卻沒有份兒，對嗎？若說要作為綠化地帶，不要建高樓，沒問題，但只要那個地方能夠創造經濟效益的話，其實當地居民已非常滿意。舉例來說，我們的漁民在東北沙頭角也有一個養魚區，長年就因為那裏是禁區而不獲准搞休閒垂釣活動。這情況已持續多年，特區政府會否改變呢？這便是關乎生產力與生產關係的問題。

第二，即使我們今次不落實"一地兩檢"，或我們落實了"一地兩檢".....薛永恒局長在席，他不要以為我們解決了"一地兩檢"，便待新皇崗口岸完工，費用差不多全部由深圳一方負責，象徵式收取 1,000 元租金，連建築費方面也讓香港拿好處——我要重申，這是香港也應負擔的——但他充其量只可吃一頓慶功宴而已，接下來便請他回去繼續思考未來 10 年其他關口或當區關口下一次的進化要達至甚麼程度，包括我們手上的證件、資料互通等。為何內地的微信支付可以做得這麼好？就是因為能帶給人們方便。快捷就是我們未來發展的方向。我們現時手上有一張身份證，附有晶片的，其實已更換至第二代，有第二代的晶片設計。政府推出上一代身份證時，形容得似會"飛天"一樣，說包含甚麼資料、可以向政府申請甚麼等，但老實說，這麼多年來，我持有那張晶片身份證至今都未用過，最厲害就是用它到圖書館借

書，省卻填 form(譯文：表格)；它還可以在郵政局使用，又說接種疫苗時可以用。其實新一代身份證就是沒有落實到上一代的承諾。

現時我們這個關口的發展，其實創新及科技局能夠做些甚麼呢？如何能夠加快香港市民通關的速度？我們的資料與內地能否互通？當然，這方面牽涉私隱問題，動輒又會遭人抹黑。大家也記得，過往尹兆堅站在那裏很威風，說內地法制與香港法制不同，但民主黨卻天天帶一群人上內地，自己主動進入人家的司法管轄區，那事情我不跟他們計較了，但當香港市民願意把個人資料送返內地，便肯定要接受某程度上的法規管治，這是合理的，那麼是否還需要申請另外一樣東西來提交給對方呢？可否採用電子化的方式來處理某些資料呢？例如利用兩地的車牌和車證。現在我手上的回鄉證背面便貼有一小片東西，可以拍卡過關，我相信內地將來會改善。但是，如何令香港身份證或內地給香港……民建聯有份與其他議員一起爭取內地居民身份證，即港澳居民在內地的身份證，是否可以加強……(黃定光議員展示回鄉證背面的東西)就是這片東西了。是否可以加強香港居民身份證或回鄉證當中的功能，以加快通關速度呢？只要我們批准某部分資料讓內地使用，是否可以加快速度呢？這部分我想薛永恒局長在一頓慶功宴之後便要考慮。我相信他今天未必趕得及；如果可以，請你回去替我反映。

第二個問題，便是陳克勤議員也特別提到的交通問題，其實我們無須想太多。陳恒鑽議員提到"皇巴"的問題。坦白說，時代轉變了，不如直接說我們的"皇巴"如何轉型。當關口的模式改變了，其實運輸及房屋局局長陳帆先生也要重新考慮交通配套。有九成香港市民基本上都是乘坐集運的。我住在元朗區，到現在為止，不計那輛走山路的巴士，都沒有一種公共交通工具可以直接前往大埔；我要乘坐 276 號巴士到上水，再轉乘港鐵才能到達馬鞍山。其實這些事情是要考慮的，如何在關口做得到呢？我們跟一些兄弟回內地進行交流，永遠都是相約在深圳灣口岸，但是新界東的市民沒有公共交通工具前往深圳灣口岸，如果乘坐的士則要二三百元。其實這方面沒有發揮到深圳灣口岸最強的運力，這才是我們要考慮的問題。

最後，陳恒鑽議員剛才特別提到各個關口的通車問題。現在"象哥"可能有一輛通行皇崗的兩地牌照汽車。以前深圳灣口岸通關時，批准他在那裏過境兩年，兩年後便要選擇深圳灣口岸或皇崗，其實這是不現實的。剛才我們說，當年可能有現實的需要作管制，但當大灣區發展時，其實一個牌照應該各關通用。甚至特區政府已經在港珠澳大橋口岸考慮無需兩地車牌，直接通關。所以，我們現時應作規劃的不止

是普通的兩地車牌，我們甚至要研究採用甚麼方式和規限、香港是否極度擠迫、如何讓內地的朋友來香港，以及香港的車輛如何北上通關等一連串問題。

更重要的是……兩地車牌當然重要，大家可知道每年的花費也不少嗎？倘若如剛才說，香港車輛可以無需兩地牌照而直接北上，持有那些車牌的人便會感到物非所值，不止是因為要用多少錢來申請牌照，而是他們每年都要驗車，每年都要繳交保險費。但是，如果沒有很詳細的數字，例如車輛可在 3 個月內自由上落，只要申請便可，那麼市民為何還要每年繳付 1 萬多元去驗車？所以，這部分，政府要就着不同環節的持份者加以考慮……

主席：何俊賢議員，我知道議員很喜歡抒發己見，但本議案是特區政府就有關推展皇崗口岸"一地兩檢"安排的後續工作所提出的議案。請返回這項辯論的議題。

何俊賢議員：車輛也需要在口岸接受"一地兩檢"。

主席：本議案僅關乎皇崗口岸"一地兩檢"安排的後續工作，請返回這項辯論的議題。

何俊賢議員：議案是關乎皇崗口岸，但我要以深圳灣口岸甚至其他口岸作切入點，考慮究竟皇崗口岸是否需要做好通車這部分。我甚至要再說一個關於港珠澳大橋的關口問題，上次我也提過。在皇崗口岸也要考慮，不要再出現港珠澳大橋珠海段的情況。有兄弟駕車到達那裏，有一位傷殘人士在車內，他們要連輪椅把他抬下，然後前往二樓，推去對面，再下來上車。當然，我相信如果是乘坐公共交通工具前往港珠澳大橋便沒有問題，但是，對於駕車人士來說，強行要坐輪椅的人下車，這部分其實不現實。我相信保安局局長上次出席立法會會議時也聽過這個問題。所以，我不希望在皇崗口岸再出現不方便傷殘人士的設施，這才是最重要的。將來我若有身體欠佳的親戚要經皇崗口岸回內地，我不如叫他乘坐公共交通工具會更好，可能走路過去、乘坐公共交通工具較自己駕車更方便。所以，這部分要從不同的需求出發和考慮。

主席，今天的議案我們當然支持。但是，這次討論這項議案可能是要符合我們法制的程序，取得議會的支持，然後向中央提請。坦白說，"一地兩檢"其實是生產力和經濟的需要，而且無論為了市民的"1 小時生活圈"也好，"兩小時生活圈"也好，是必須要做的事，任何環節能夠減省便應減省，當然要符合"一國兩制"的基本原則。主席，我支持這項議案，亦希望特區政府盡快落實。

主席，我謹此陳辭。

陸頌雄議員：主席，我的發言是有關深圳皇崗口岸重建後實施"一地兩檢"的安排，我代表香港工會聯合會("工聯會")發言表示支持，這是體現香港在粵港澳大灣區("大灣區")的發展過程中，與內地進一步融合和發展的重要措施。當然，重建後的皇崗口岸將會取消貨檢功能，這對於跨境貨車司機會帶來一些不便，因為畢竟自 1989 年皇崗口岸落成以來，這 30 多年來，貨車司機主要是使用皇崗口岸通關。然而，在新的發展藍圖下，調整也是無可避免的，希望局方和深圳市政府能幫助司機適應"東進東出、西進西出"的新格局。

主席，本次皇崗口岸重建，是由深圳市政府建議、出資及興建，可以說香港是坐享其成。香港唯一要做的工作是在工程臨完工前，在立法會修改法例，以便在新的口岸大樓進行"一地兩檢"安排便可。"一地兩檢"的做法已非常成熟，於九龍西鐵站和深圳灣口岸的整體運作均非常順暢，我們有成功的經驗，這項安排不論在法律上或實際操作上均沒有可爭議的地方。值得一提的是，整項重建計劃充分顯示"深圳速度"，臨時旅檢口岸在去年僅用 10 個月便建成，而新大樓亦將於 2023 年落成。其實，在皇崗口岸重建一事上，我不禁想到深圳市政府和香港政府於效率及整體布局規劃上的差異。我希望就此多作討論，希望香港政府能夠做得更好，並透過皇崗口岸的重建，為香港市民帶來更多就業和經濟上的機遇。

說回深圳方面，我剛才說全新的大樓將很快於 2023 年落成。但是，如果將有關工程交由香港負責，真的由香港重建或共同合作，從研究、計劃、撥款，以至興建臨時口岸，清拆後再興建新大樓，老實說，主席，隨時真的要花 10 多年時間。就此，我並非要"唱衰"香港，我只是說事實，因為前車可鑒，蓮塘口岸/香園圍邊境管制站在 2006 年時，兩地政府已開始研究，最後在 2013 年才動工，直至去年 2020 年 8 月才完工，歷時 10 多年，當中經歷了一連串的問題，例如是招標爭議、追加撥款失敗、工程延誤等。今次深圳方面可能怕了香

港這方緩慢，未能跟上節奏，也不需要香港合資，深圳市政府自行處理。大家說，這樣香港是否有點失禮呢？

主席，今次深圳市的投入、決心及重建速度，充分反映深圳市政府對於大灣區發展藍圖的重視。深圳將新皇崗口岸定為大灣區建設的重點工程，因為整個口岸重建的重點，是透過重建釋放約 50 萬平方米的土地，用於深港科技創新合作區深方區域開發。新口岸亦會定位為“一地兩檢”純旅檢口岸，取消貨檢功能，這是由於新建成的發展區並不適合大量的貨車出入。重建後的皇崗口岸亦將成為交通樞紐，直接連接內地的兩條城際鐵路（即穗莞深城際軌道及深廣中軸城際軌道）和兩條深圳地鐵線（即 7 號線和 20 號快線），同時亦計劃興建地下行人道連接福田口岸。福田口岸現在亦連接香港的落馬洲支線管制站，以及深圳地鐵 4 號線和 10 號線。可想而知，新落成的新口岸可以說是交通四通八達。

以上均顯示深圳對於深港科技創新合作區的重視，一切的改變均是將深港科技創新合作區建成為新的核心商業區，反映深圳是態度認真和做實事的。深港科技創新合作區的深方園區將連接 4 條鐵路，正如我以上所述，貫穿深圳市全部的居住區域和就業區，連接南山和前海等其他商業中心。例如在新鐵路線乘坐一個站便到南山，下一站便到前海，有如“一條龍”般；更有連接東莞、廣州等其他城市的區域快線，以及寶安機場快線，可謂上天下地也完全沒有難度。深港科技創新合作區的深圳園區將會成為極方便的商業和城市活動中心，亦將會活化福田一帶的區域，將深圳西移的發展路向重新平衡，重回城市的中南部。由此可見，深圳在這方面的發展是有速度、有計劃、有想法、有實踐，透過重建口岸，以及透過深港科技創新合作區的契機，調整整個城市的布局和令產業升級。我認為這種精神十分值得香港學習和重視。

與此同時，香港方面有多重視和多投入呢？有甚麼長遠的打算呢？我覺得香港是有很大的進步空間。舉例來說，香港在新的合作區有否更多鐵路？現時香港單靠落馬洲支線，北環綫何時才落成？陳帆局長在席，我經常要求他盡快興建北環綫，是全面的興建，不是單興建一個古洞站。局長，我們是要求興建整條北環綫。興建短短的一段鐵路，局長也說要 2034 年才完成，真是說出來也會被人取笑。

口岸重建後釋放出來的 20 公頃土地會怎樣發展呢？河套區以至邊境禁區的一大片——說是一望無際好像有點誇張，但絕不是細小的地方——如此大規模的土地又何時會有發展規劃呢？在大灣區的發展藍圖裏，香港政府能否更進一步的有創建、有前瞻的規劃？

我現在要談談就業的問題。香港的商業和就業機會集中在傳統的市區，即港島區和九龍市區，房屋則集中在大西北和新界東。大西北和新界東這兩方面不斷興建房屋，每天也出現居民南下像"大遷徙"般上班，而下班時間有大量市民乘坐鐵路北上的情景，他們每天也必然面對交通擠塞的問題。這樣的發展不平衡，亦導致道路非常擠塞。因此，我們覺得應該把握河套區的發展機遇，充分發展橋頭經濟，連同洪水橋新發展區一帶等元朗數個重點項目，將落馬洲等一帶發展成為香港北部的 CBD，創造大量的就業和商業機會，改變香港一直以來只着重傳統市區的發展模式。然而，在這一方面，我覺得政府好像有少許方向，但相關的產業政策仍然不足。

曾經有人形容香港與深圳之間的競爭是龜兔賽跑，但我覺得兩者是合作促進多於競爭，因為這不是零和遊戲，不是要任何一方輸，大家其實都可以贏。無論如何，用龜和兔仔來形容我們，是表示香港在回歸之後的發展停滯不前，產業發展原地踏步，沒甚麼新的增長點。香港"食老本"已經 20 多年，科技和生產力沒有真正提升，只靠一些"炒作式"的經濟活動支撐香港的經濟數據，這樣就導致產業空心化，造成財團的進一步壟斷、貧富懸殊、無法創造優質職位，年青人亦欠缺向上流動的機會。相反，深圳市默默耕耘，急起直追，今天已經成功轉型，由勞動密集型的製造業為主的結構，轉變成知識型經濟，發展模式以高新產業為主。深圳市由研發至製造的供應鏈一應俱全，香港何時才醒覺？

深圳現時的發展的確已經追貼甚至超越香港，其 GDP 總量已經超越香港。香港千萬不要用一種不介意的心態對待，一定要有競爭的心態。不是說不可以讓人家超越，但我們要有鬥心。香港看到旁邊的小兄弟發展得這麼好，特區政府官員是否要有決心去做得更好呢？在這方面，我們要保持少許競爭心態，因為那是良性的競爭。

大家想想，20 年前根本不會存在兩地競爭的一種比較，因為香港超越人家數十個馬位，根本不能比較，當年是"蚊髀同牛髀"。但是，在 20 年之後，兩地競爭已是一個爭論的話題。對於現時深圳與香港的競爭，有些人說香港只是"跟人衫尾"，深圳全面超越香港已經不是有沒有可能的問題，而是何時或是否現時已經超越香港。主席，這真的令人非常歎歎。

到了今天，就"龜兔賽跑論"，有爭議的地方反而是，究竟香港是烏龜還是兔子，還是一隻跑得又慢又蠢的兔子，還是連烏龜也不如呢？真的不知道了。

四十年前，內地進行改革開放.....

主席：陸頌雄議員，請返回這項辯論的議題。

陸頌雄議員：主席，這可讓我們思考日後應怎樣做好。"一地兩檢"安排當然是好，再做好之後的跟進工作，才可以令"一地兩檢"安排更有意義。

(代理主席李慧琼議員代為主持會議)

四十年前，內地進行改革開放，深圳則發展經濟特區，轉換思維，解放生產力。香港今時今日就是要進行大改革，現時迎來的是新時期、新時代，香港人真的不能再夜郎自大，恃着香港過去有金融、法制等傳統優勢。特區政府不能再抱着無為而治或積極不干預的思維，全部這樣的概念也要拋諸腦後；也不能依靠傳統自由市場原則就覺得有出路，錢會自動掉下來、機會自然有，不應該再有這樣的心態。我們奉勸政府，如果還抱着這些思維、"食老本"、不認真改革，恐怕香港會由大灣區的"雙引擎"變為"副引擎"，再逐漸淪落到連"副引擎"也做不到，深圳就成為了唯一的引擎，香港屆時就真的完全被邊緣化。香港人真的要清醒，絕對不能做龜，我們要做一隻跑得又快又醒目的兔子。

多謝代理主席。

邵家輝議員：代理主席，對於"一地兩檢"，相信很多香港市民現在都不陌生。政府兩年前計劃在廣深港高速鐵路香港段("高鐵")西九龍站實施"一地兩檢"，反對派極力阻撓，提出很多似是而非的理由。我很記得當時坐在我旁邊的應該是毛孟靜小姐，她說如果在西九龍站實施"一地兩檢"，會否陸續有人被捉到內地去呢？他們提出了很多似是而非的假設，影響當時香港的民意，以致沒有人支持"一地兩檢"。及後，政府不斷解說，很多不同的團體亦出來表示支持，結果，事實勝於雄辯。

在西九龍站落實"一地兩檢"後，很多市民親身體驗到當中的便利；隨着人流增加，亦為香港帶來很多內地旅客。在 2019 年"黑暴"事件及疫情發生前，"一地兩檢"的安排對香港的零售市道帶來很多幫助，對香港的整體經濟亦有很大幫助。不過，由於發生 2019 年"黑暴"事

件及爆發疫情，西九龍站運作停頓，內地旅客來不了香港，香港經濟亦漸停頓。但我相信只要大家齊心，盡快接種疫苗，疫情很快便會退卻，西九龍站亦很快會重開，帶給香港市民很多生意。不過，如果當年因反對派朋友或人士大聲疾呼，以致這項安排最後沒有通過的話，這樣即使疫情退卻，香港經濟一樣難以恢復。

除了西九龍站，深圳灣口岸亦實施“一地兩檢”，相信曾在這些口岸往返香港的市民，同樣體驗到“一地兩檢”的便利。今天這項議案提到將來的新皇崗口岸正是參照深圳灣口岸模式，香港口岸區將設於內地口岸旅檢大樓的其中一層，而香港的司法管轄區亦會延伸至該處，以進行清關、出入境及檢疫安排。不同的地方是落實內地跨境貨運“東進東出、西進西出”的策略，將來新的皇崗口岸主要是用作旅客通關，跨境貨車將轉用深圳灣和蓮塘/香園圍等口岸。

對於現時皇崗口岸的計劃和推展“一地兩檢”的安排，自由黨是支持的。事實上，該口岸在 1980 年代末興建和啟用，提供旅檢及貨檢服務，每天平均約有 68 000 人次及 19 700 架次車輛進出——這是 2019 年的數字——已經非常繁忙，設施亦日漸老化，隨着粵港澳大灣區發展起來，越來越多人來港，該口岸將未能進一步應付有關的需要，因此，我們確實需要增加口岸的設施。新口岸落成必定會對我們有所幫助，加上香港日後需要走進國內的內循環發展軌道，毗連香港的深圳一定會成為港人經常往返內地的主要通道，“一地兩檢”通關便利，是必不可少的。

而且，現時皇崗/落馬洲口岸的旅檢大樓並非直接相連，旅客往來兩個口岸並不方便，須依靠接駁巴士；如果坐直通巴士，他們在港深兩邊口岸亦須下車辦理過關手續後才再上車，費時失事。將來，旅客可以在同一地點辦理兩地出入境清關手續，無須走太多路，我相信香港市民一定會歡迎。此外，通關效率必定會大大提升，他日來港旅客的人數亦會增加，為香港帶來更多生意，所以我相信大部分正常的香港市民都一定會支持。

況且，根據香港和深圳就重建皇崗口岸達成的協議，建造工程將會由深圳承辦商負責，深圳市政府原則上亦同意承擔整個項目的費用。特區政府將來會向深圳政府承租，每年只需繳付 1,000 元人民幣，我相信對於香港來說沒有太大金錢上的壓力。

所以，我和自由黨重申，我們完全支持這個口岸的發展。此外，對於這項有關推展皇崗口岸「一地兩檢」安排的後續工作的議案，我有兩個要點特別想向政府提出。

第一，據政府所說，在皇崗口岸實施“一地兩檢”後，香港這邊將會騰空大約 20 公頃用地。20 公頃用地即是多大呢？大概等於維多利亞公園（“維園”）的 size，維園面積應該是 19 公頃，可見這塊用地很大。我希望政府好好善用這幅用地，特別是香港現時的住屋問題非常嚴重，我希望兩位局長——即陳局長和黃局長認真想想，如果議案通過——我相信這項議案必定會通過——應怎樣使用這幅用地。

第二，深圳負責整個口岸的建造工程，向我們展示出深圳的建造樓宇速度多麼厲害。據政府所說，深圳市政府目標在 2023 年年底完成新皇崗口岸的主體工程，完工後便會交由兩地自行進行內部裝修，預計大約 3 至 4 年便會完成。大家試想想，才 3 至 4 年，他們便可興建如此大型、貫通兩地的大樓。反觀香港，例如蓮塘/香園圍口岸於 2009 年獲立法會撥款興建，直至 2020 年才陸續開始使用。雖然兩個口岸的設施並非完全一樣，或許並不可以完全作比較，但這只是眾多例子之一。我平時在一些委員會也說了多次，尤其是發展本地路政的小型項目，動輒十年八年也完成不了一個項目，很多議員也在委員會——可能只有局長的同事出席，兩位局長未有出席——表示非常不滿。香港過去的發展速度實在太慢，寶馬山扶手電梯項目也花了 10 多年時間興建。在這些情況下，又一次見證深圳的樓宇發展速度可以有多快。

我希望各位官員真的要想想怎樣簡化香港過去建造樓宇的速度或發展模式，尤其是諮詢程序，即是城市規劃委員會、環境影響評估等方面的程序，動輒花上 5 至 7 年，那麼我們怎可以與鄰近地區競爭，別說是競爭，要跟得上也非常困難。所以，我希望政府可以就這方面認真思考一下。我對於這項議案是完全支持的，多謝代理主席。

黃定光議員：代理主席，我發言支持保安局局長提出有關推展皇崗口岸「一地兩檢」安排的後續工作的議案。時代的發展勢不可擋，香港在“一國兩制”下，我們與內地的溝通是必然要發展的。當中的重大意義，我無謂在此重複了，相信大家也明白。我想在此說一個真實故事。

故事發生在上世紀 80 年代初，內地改革開放不久，剛推出兩地牌照。當時持有兩地牌照的人極少，而且更要指定司機和乘客。當時唯一的通道便是文錦渡，相信在座的官員或議員可能不太清楚，只有我們這些上了年紀的人才有這種經歷。當時的文錦渡，不論是內地關口或香港關口，兩邊也是在 4 時 30 分停止通關。有一次，我的兩位好友——一位姓文、一位姓鄭——在 4 時 30 分過關。由於他們是當天

最後過關的人，他們離開內地的文錦渡口岸後，來到港方閘口時發現已經閂閘。當時由內地文錦渡口岸前往香港的文錦渡管制站，中間大約有 800 公尺的路。當他們來到香港這邊後，便發現香港關口已經停止通關，入境事務處("入境處")和海關的人員都已經離開；當他們想走回頭時，發現內地文錦渡口岸的關口亦已經關閉，於是他們的車輛便卡在兩地之間那 800 公尺的路上，進退不能，既無法進入香港，又無法返回大陸。他們身處荒山野嶺，該怎麼辦呢？這兩位姓文及姓鄭的友人很厲害，當時香港警察並沒有權讓他們入境，因為這是入境處的工作，警察是沒有這種權力的。這兩位先生很聰明，在香港邊界的閘口假裝打架，讓警察拘捕他們，把他們帶回警署，他們繼而便可保釋回家睡覺，待翌日才返回警署銷案。

這個故事發生在上世紀 80 年代初，現時想起來真的很歎歎。時代的發展勢不可擋，香港與內地同胞的交往日益頻繁，過去這些所謂的關口、口岸其實只是人為障礙，我們需要拆除這些籬笆。香港發展的前途就是大灣區，如果我們只閉關自守、自以為了不起，香港便沒有希望了。

今次皇崗口岸的改革不是先例，過往有深圳灣及廣深港高速鐵路香港段。以往很多人的思維仍然相當守舊，經常說一些有的沒的，又要考慮政治因素。剛才我們同事鄭松泰議員都有很多顧慮，但我認為這些顧慮是沒有必要的。將來在"一國兩制"下，我們應該盡量採取便民政策，我相信將會做得更好。今次皇崗的改革在日後亦會帶來很多好處，在座的特區政府官員需要多動腦筋，以新思維想出一些新點子。

大家試想想，其實說起來我也感到很心傷，就是位於新田的購物城，即是在落馬洲那邊。當時我的想法是發展該處，現在已經時不我與了。由於種種制度問題及特區政府的政策問題，在購物城落成後，深圳戶籍居民"一簽多行"的政策已經被取消，新田購物城至今可說是失敗了。可是，我希望將來通過時代發展，可以好好利用北區與深圳的邊界，把它打造成香港經濟發展的一個新亮點。邊界地區屬於深圳河的一河兩岸，剛才有很多同事提到，對面北岸燈火輝煌，我們這邊卻十分荒蕪。過往在港英政府管治下，香港設有禁區，即是由大鵬灣到深圳灣，伸延至邊境都是禁區，我們現時該如何釋放土地，好好利用它呢？我相信發展局黃局長就此應該會有很大發揮，可以做到很多事情。

此外，運輸及房屋局局長亦要注意一點，現時落馬洲迴旋處一帶交通相當擠塞。這裏將會是交通設施樞紐，局長應該想清楚要如何疏導交通。我們看到落馬洲巴士總站那邊的交通現時相當擠塞，尤其是

上下班及上學放學時間，那裏的交通真是十分擠塞。所以，有很多細節問題也是需要注意的。我今天的發言內容不多，希望大家共同努力把事情辦好。多謝代理主席。

代理主席：是否有其他議員想發言？

(沒有其他議員表示想發言)

代理主席：如果沒有，我現在先請官員再次發言，然後由保安局局長答辯。之後辯論即告結束。

商務及經濟發展局副局長，請再次發言。

商務及經濟發展局副局長：代理主席，多謝 20 位議員在辯論期間就皇崗口岸“一地兩檢”安排提供寶貴意見。我在這裏會就剛才一眾議員，尤其是姚思榮議員提出的旅遊相關事宜，作綜合回應。

目前全球和本地旅遊業在疫情影響下，仍然面對嚴峻挑戰，隨着嚴格檢疫措施的實施，訪港旅客人次由 2019 年上半年高峰期，平均每天 20 萬人次，大幅下跌至 2020 年全年訪港旅客人次只錄得約 357 萬人次，其中大部分旅客是在 1 月來香港。預料旅遊業將需要一定時間才能夠完全復蘇。在這期間政府會繼續致力提升和優化本地旅遊資源，培育和拓展具特色的旅遊產品和項目，以及做好加強各方面旅遊配套和設施的工作。未來當香港跟其他地方——尤其是內地——恢復旅遊往來的時候，我們便可以更好地提供這些設施和服務來迎接旅客重臨。

皇崗口岸的重建，以及實施“一地兩檢”的安排，是加強旅遊配套和提升旅客體驗一項很重要的工作，我們會適時跟相關部門協調各方面的安排，包括口岸的旅客設施和服務，以及口岸和旅遊景點的交通連接。在這個過程當中，我們會繼續跟旅遊業界保持溝通，具體工作包括在口岸完成重建後，安排業界人士進行實地考察，讓他們更好地了解相關旅客設施和服務。我們亦會聆聽業界意見，務求進一步完善口岸的旅客服務和旅遊配套，使這些服務和配套切合旅客和業界的實際需要。

由於預計毗鄰香港的大灣區應該是較先跟香港恢復旅遊的地區，旅發局將會調整在內地的推廣策略，先集中資源在大灣區進行推廣，吸引當地旅客來香港過夜度假，再將推廣逐步推向內地其他地方，展望未來新皇崗口岸“一地兩檢”的便捷安排，將會為往來香港和大灣區的旅客帶來更大便利，並且惠及兩地的旅遊業界，使兩地尤其是深港之間的旅遊合作更上一層樓。

剛才有議員提及，我們要積極把握大灣區旅遊發展的相關機遇，這點我十分認同。事實上，2020 年 12 月公布的《粵港澳大灣區文化和旅遊發展規劃》，為大灣區的整體文化和旅遊發展提供了指導性方向，引領大灣區成為中外文化交流的樞紐，以及世界級旅遊的目的地。為了積極落實這個文化和旅遊規劃，以及為大灣區旅遊發展作出更大貢獻。特區政府和旅發局已經訂下今年的相關工作計劃，包括：第一，適時透過為香港旅行社提供海外市場推廣經費的資助，以支持業界推出的大灣區一程多站旅遊產品，並鼓勵業界開拓更多相關旅遊產品和行程；第二，製作大灣區旅遊電視節目，向海外旅客展示區內的旅遊資源；第三，適時安排外國旅遊業界考察香港和大灣區，鼓勵他們開發大灣區一程多站的旅遊產品；及第四，適時在海外舉辦大灣區旅遊宣傳活動，以及繼續在各個國際旅遊展設立以大灣區為主題的聯合展覽等。

特區政府亦會支持香港旅遊業議會適時地組織香港業界前往大灣區考察，加強各地業務合作，並推動大灣區一程多站旅遊產品的研發，共拓商機。

總括而言，我們會把握大灣區建設機遇，積極參與國內循環，以推動旅遊業的復蘇和長遠發展。我再次感謝議員在辯論中提出很多寶貴意見，我們會認真研究議員的意見，並且跟相關政策局和部門通力合作，在未來進一步完善新皇崗口岸的旅遊配套和服務，為旅客提供更好的體驗，多謝。

創新及科技局局長：代理主席，感謝各位議員在議案辯論期間提出的意見。

正如我在開場發言時表示，本屆特區政府十分重視創科發展，目的就是要為香港注入新的經濟動力，改善民生。我們正是循八大方向推動創科發展，至今已為創科發展投入超過 1,110 億港元，其中一個重要環節就是致力提供優質的科研基建。位於河套地區的港深創科園

對本港創科發展非常重要，全面發展後將成為香港歷來最大的創科平台。創科園會分階段完成，當整個園區完成後，估計可以為香港帶來每年 520 億港元的經濟收益，創造 52 000 個工作崗位。

連同深圳河對岸的深圳科創園區，兩個園區會共同組成深港科技創新合作區("合作區")，實現"一區兩園"，助力推進大灣區建設國際科技創新中心。加上重建後的皇崗口岸會實施"一地兩檢"，大大有助提升本港陸路口岸的通關能力，便利香港與深圳市、以至粵港澳大灣區其他城市的創科人員流動，提高港深創科園在促進香港與內地科研合作的策略性作用，有利香港以至大灣區的創科發展。特區政府會於"一地兩檢"的基礎上繼續與內地商討為合作區的研發人員和企業家提供更便利的進出安排，以推動兩地科研人員的高效流動。

在辯論中，有議員關注到河套發展的進度。事實上，由於河套地區位處偏僻，未經開發，尚無道路、排污及電力供應等配套，將其發展為港深創科園的確是一項大規模和長遠的工程。我們已快馬加鞭，盡量壓縮所需的時間。土木工程拓展署預計可於今年年底為河套地區提供首批土地，讓港深創科園公司可以開展第一批次發展的工程。另外，港深創科園公司亦會同步就一些園區整體設施，例如區域供冷系統、自動垃圾收集系統、共用管槽等進行技術研究，以期盡快確立相關設施的設計要求，以及採用組裝合成的建築興建方法加快建造速度。我們正全力推進有關工作。我有信心，港深創科園第一批次發展可如期於 2024 年至 2027 年分階段完成。

另一方面，過往也有議員提出需要繼續為本港科研和新工業提供用地，我對此是非常認同的。特區政府一直積極配合，為業界提供所需的土地和發展空間。現時，特區政府預留作創科用途的土地，已包括短、中、長期發展的用地。此外，在重建後的皇崗口岸採用"一地兩檢"安排，將可釋放位於河套地區旁的香港落馬洲邊境管制站超過 20 公頃土地作其他用途。

正如發展局局長剛才亦提到，發展局正研究該幅土地的可行用途。在規劃這些土地的未來發展時，特區政府會仔細考慮如何與河套地區的港深創科園配合及產生協同效應。我想借此機會再次感謝議員就有關港深創科園配套設施和善用河套地區及周邊土地的寶貴建議。

適逢全國人大本月正式通過國家《十四五規劃綱要》，當中涉港內容首次提出支持香港建設國際創新科技中心，並把深港河套納入粵港澳 4 個重大合作平台之一，反映了中央對香港創科的重視，對香港

創科發展有極大鼓舞。特區政府相信藉着重建皇崗口岸的契機，除有助加強香港與內地的通達性，更重要的是能鞏固香港作為國家南大門的重要地位，強化香港在國家發展中可擔當的角色，有助進一步推動香港在各方面，尤其是創科方面的發展。

代理主席，我謹此陳辭，希望各位議員支持這項政府議案。

發展局局長：代理主席，感謝多位議員剛才提出大量的寶貴意見。在此，我就有關規劃和土地的數個方面，作扼要補充：

從宏觀層面來看，不少議員都提及新界區，特別是貼近邊境地區的規劃。這方面其實我們即將進入收成期。大家可能耳熟能詳，我們以前說新界東北，今天我們說古洞北/粉嶺北和其南面一點的洪水橋/廈村新發展區。這兩個區早前可能大家未有看見很多活動，因為仍在進行規劃，亦在進行相關的土地平整、土地業權種種的工作。其實，我們馬上會進入工程階段。如果你看政府賣地表，我們已經有古洞北的地皮在內，亦即將會招標。這兩個已進行規劃的新界發展區，加起來合共可以提供家園予超過 30 萬人口，亦提供大約 20 萬個就業機會。

接下來，我們會處理新界北發展區。新界北發展區是另一個我們在長遠來說，在 2030 年後非常重要的地方，可以為我們提供家園予 255 000 至 350 000 人口。連同河套地區，可提供約 25 萬個就業機會。所以，接下來，新界地區特別是邊境地區的發展其實是相當好的。

不少議員都提到，就落馬洲邊境管制站未來會騰出來的地方的研究要馬上、盡快上馬，這正正是政府的看法。我們計劃在下個月，4 月 27 日，就相關研究的撥款申請先到發展事務委員會作出解說。我亦在此報告，議員提到我們要整全地考慮相關地方的發展，這亦是我們會做的。接下來我們申請撥款的是關乎新界北新發展區。這有 3 個部分，一個是新田/落馬洲發展樞紐、一個是較東面的文錦渡物流走廊，以及再往東面的新界北新市鎮，包括坪輦、打鼓嶺、香園圍和皇后山等地方。它們即將會進入不同階段的研究，我們現時希望爭取大家支持對有關研究的撥款。

在新田/落馬洲發展樞紐的研究，將會包括如何善用落馬洲邊境管制站未來可以騰出的土地。議員亦提醒我們，在整全考慮中究竟方向如何、有沒有協同效應。我在此簡單說說，在落馬洲邊境管制站，在其東北方約 400 米左右，就是港深創新及科技園；而該地方南面一

點，就是新田/落馬洲發展樞紐的北面，北面我們已經預留約 50 公頃土地支援企業辦公和科技創新用途。所以，接下來當我們進行進一步研究時，我們的挑戰是兩大方面，一是如何最好地發揮相關的協同效應，我們亦要處理好相關環境和保育上的挑戰。

議員亦提及我們要充分考慮大灣區的發展。這個觀點政府完全認同。在規劃邊境地區和新界北的發展時，我們會善用該區能夠便利來往深圳及廣東的地理優勢，把握內地的發展機遇。特別是如何與毗鄰深圳的科研與科技發展產生協同作用，這是陳克勤議員特別提及的。如何去做到互利雙贏，這是我們在未來規劃中，一定會努力重視的。

代理主席，在重建後的皇崗口岸實施"一地兩檢"，不但能夠便利通關，更可釋放在邊境地區超過 20 公頃的土地，作對社會有利的用途，是一個多贏的措施。我希望立法會能夠支持特區政府的議案。我謹此發言。多謝代理主席。

運輸及房屋局局長：代理主席，我剛才非常細心聆聽並感謝各位議員早前的發言。就新皇崗口岸的運輸及交通安排，請容許我就大家提出的意見作出回應。

重建後的新皇崗口岸的通達性是別具優勢的。根據深方提供的規劃資料，重建後的皇崗口岸除可接駁至深圳地鐵 7 號線外，更可接駁規劃中的深圳地鐵 20 號線、穗莞深城際線及中軸城際線，成為區內交通樞紐，令旅客可更便捷地來往深圳以至粵港澳大灣區("大灣區")不同地方。因此，我們預計皇崗口岸的優化可帶動跨境運輸需求，為香港市民和跨境旅客提供更多出行選擇。加上"一地兩檢"過境安排帶來的方便省時，新皇崗口岸將會成為粵港兩地熱切期待的"一地兩檢"第三個陸路口岸。

在新皇崗口岸採用深圳灣口岸"一地兩檢"的通關查驗模式下，運輸署會配合新口岸的通關時間及過關人數，安排足夠的本地公共交通工具，提供便利及適切的交通服務，往返新皇崗口岸香港口岸區和香港境內。

事實上，運輸署正與香港口岸執法部門和深方相關單位進行商討，確保在新皇崗口岸香港口岸區的公共運輸交匯處有足夠的配套設施和清關設施配合本地公共交通和跨境交通服務，亦會與內地相關單

位討論加強跨境交通的服務水平，以配合跨境旅客的交通需求。至於剛才亦有議員提及的跨境私家車方面，特區政府亦一直與內地相關單位密切留意有關情況。

皇崗口岸重建前，落馬洲—皇崗跨境穿梭巴士，即大家所熟悉的"皇巴"，為旅客提供跨境客運服務。目前，粵港兩地政府相關部門正就重建後的新皇崗口岸規劃進行商討。特區政府會繼續與內地方跟進新皇崗口岸的交通及運輸服務安排，當我們收到進一步消息，會盡快與業界溝通。

至於鐵路連繫，由於北環線支線會有一部分延伸至內地範圍，我們預期重建後的皇崗口岸的"一地兩檢"安排會包括支線的鐵路及車站範圍。我們會全面配合保安局與內地當局進一步討論具體安排。

至於貨運安排，在"東進東出、西進西出"的策略方針下，新皇崗口岸將取消貨運功能。深圳灣口岸已於去年 12 月 10 日實施貨車 24 小時通關。由於深圳灣口岸有機會於強風下關閉，因此深方在今年年底全面停止皇崗口岸貨檢功能之前，會準備先開展蓮塘/香園圍口岸的貨檢設施的 24 小時通關。特區政府相關政策局和部門會繼續與深方商討有關安排，以配合跨境貨運業的需要。

事實上，我們感謝深圳市人民政府經考慮運輸署反映跨境貨運業界的意見，已經加強深圳灣口岸的配套設施，包括提供支援跨境貨車運作的後勤及輔助設施，以及在深圳灣口岸相鄰地點提供 1 萬平方米的跨境貨車停車場。此外，深方亦已展開加強蓮塘口岸支援跨境貨車運作的配套設施的工作。在運輸署協調下，深方於去年 11 月 18 日安排香港跨境貨運業界代表到深圳灣口岸及蓮塘口岸進行調研考察，介紹上述兩個口岸支援跨境貨車運作的配套設施的最新情況，並就相關安排與業界進行具體及建設性的溝通。

總括而言，深港雙方就大家關注的跨境人流、貨流進行溝通協調，務求皇崗口岸在重置過程，以至新皇崗口岸啟用後，兩地人流、貨流通暢，促進本港經濟發展，尤其是旅遊、科技、貿易物流，以至大灣區的整體協同發展。

代理主席，我謹此陳辭，懇請議員支持保安局局長李家超先生今天動議的政府議案。

保安局局長：代理主席，我感謝議員發言，就這個議案為我們提供了寶貴的意見，整體反映了立法會認同皇崗口岸重建計劃對於提升香港與深圳之間陸路口岸的通關能力和便利，以至加強香港與其他粵港澳大灣區("大灣區")城市聯繫的重要性。

我非常高興剛才很多發言的議員支持特區政府與深圳市政府全力推動皇崗口岸重建計劃並實施"一地兩檢"，唯一是鄭松泰議員再次提起跨境執法、個人資料失竊、建造時利益輸送，這些曾經在過往討論時提出的所謂質疑，如今在深圳灣口岸及高鐵站順暢運作多時的"一地兩檢"，已經清晰地證明給大家知道，這些都是無中生有、"生安白造"、挑撥矛盾的妖言惑眾，我反對任何人嘗試抹黑"一地兩檢"，包括一些欲言又止、隱晦、壞心腸的誤導。

代理主席，重建皇崗口岸並實施"一地兩檢"安排，對深港兩地均有很大的好處，我感謝深圳市政府積極推動新皇崗口岸重建，以及實行"一地兩檢"的計劃，深圳市政府願意承擔新口岸大樓的建造工程費用，並且向特區政府收取每年 1,000 元人民幣的象徵式租金。這個與高鐵西九龍站的安排是很類似的，當時特區政府負責整體工程的建造費，深圳市政府支付每年 1,000 元港幣的租金。兩地政府共同重視提升口岸設施的需要，深圳市政府積極投入大量資源、人力，並且與特區政府保持緊密聯繫和合作，我再次感謝。

重建皇崗口岸並實施"一地兩檢"帶來莫大好處。首先，重建計劃將提升口岸的通關能力。現時，皇崗口岸及落馬洲管制站是深港兩地之間其中一個最繁忙的陸路口岸。2018 年，使用這個口岸過境的旅客每日平均接近 78 000 多人次。

在大灣區發展藍圖下，來往深港之間的人流預計會有顯著增長，加上在"東進東出、西進西出"的規劃下，皇崗將會是深港之間最重要和主要的客運陸路口岸。藉着重建計劃，兩地政府將會提升及增加通關設施，從而加強口岸的處理能力，確保重建後的皇崗口岸可以應付深港兩地將來頻繁的通關需要。

此外，重建計劃亦有助提升口岸的通關便利。眾所周知，現時皇崗口岸和落馬洲管制站的旅檢大樓並非直接連接，旅客往來兩個口岸並不方便，他們需要在口岸的一面攜帶行李下車，辦理完出境手續後，再登車前往口岸的另一面，然後又再攜同行李下車辦理入境手續，這對旅客，特別是攜帶大型行李或年長的旅客，不是最便利的通關安排。實施"一地兩檢"後，旅客可以在同一地點，同一座大樓辦理

兩地的出入境手續，免卻攜同行李重複上下車的需要，令整個通關體驗和效率大大提升。

第三，重建將令皇崗口岸的環境得以改善提升，兩地政府將可以透過更完備、更人性化及現代化的規劃設計，為旅客帶來更好的通關體驗。

新皇崗口岸，正如運輸及房屋局局長指出，將會成為交通樞紐綜合體。根據深圳市政府的規劃，重建後的皇崗口岸將成為交通樞紐，直接連接兩條城際鐵路和兩條深圳地鐵線，剛才運輸及房屋局局長亦已經詳細向大家講述有關情況。我們知道，深圳市政府亦有計劃興建地下行人路連接福田口岸，從而連接到深圳地鐵 4 號線和 10 號線。另一方面，深圳市政府亦將會於重建後的皇崗口岸預留空間及可能性，讓港方日後考慮直接把北環綫支綫接入皇崗。

土地運用方面，在海關、出入境及檢疫設施遷往日後新皇崗口岸的港方口岸區後，現時的落馬洲管制站將可釋放超過 20 公頃的用地作其他用途。發展局局長已就該幅土地的可行發展作出詳細的闡述。

另外，皇崗口岸重建計劃亦可以支援落馬洲河套地區港深創新及科技園的發展。創新及科技局局長剛才亦講述了這方面的細心考慮和構想，以及可帶來對創新科技發展的積極作用。

商務及經濟發展局副局長亦就推展旅遊的準備及在這方面的重視向大家細心講述。

代理主席，今天的議案如果獲得通過，將有利於特區政府繼續與深圳市政府積極推進皇崗口岸重建的工作。我們的工作將包括：

第一，與深圳市政府以推行"一地兩檢"作為基礎，詳細討論皇崗口岸的建築設計及安排，以期盡快展開口岸大樓的建造工程。

第二，尋求全國人民代表大會常務委員會批准。如果一切順利進展，兩地政府現時的目標是在 2023 年年底完成新皇崗口岸的主體工程。按照過往在深圳灣口岸和高鐵西九龍站的經驗，兩地政府會在新口岸主體工程接近完成時，正式提請全國人民代表大會常務委員會批准在新皇崗口岸成立港方口岸區，並實施"一地兩檢"安排。

第三，本地立法。在獲得全國人民代表大會常務委員會批准後，特區政府隨即會進行本地立法工作，將香港特區法例延伸至適用於港方口岸區，為落實執行"一地兩檢"安排提供法律基礎。

此外，特區政府亦會適時就新皇崗口岸港方口岸區的內部基本工程、家具、設備，以及資訊系統等，尋求立法會的撥款。

代理主席，重建皇崗口岸是《粵港澳大灣區發展規劃綱要》下，加快大灣區城市的基礎設施互聯互通的其中一項重要措施。計劃有助加強香港與深圳，以及其他大灣區城市的聯繫，促進人員高效便捷流動，並且是推動跨境貨運"東進東出、西進西出"優化布局的重要一步。正如行政長官在 2020 年 11 月發表的施政報告中提出，中央政府已明確支持在重建後的皇崗口岸實施"一地兩檢"安排。特區政府會與深圳市政府積極推進重建工作。在過程中，我們會在適當時候向立法會匯報最新進度，並聽取議員的意見。

我希望議員支持政府提出的議案。

代理主席，我謹此陳辭。

代理主席：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。贊成的請舉手。

(議員舉手)

代理主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

代理主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。

我宣布議案獲得通過。

議員議案

代理主席：議員議案。根據《基本法》第七十五條動議修訂《議事規則》的擬議決議案。

代理主席：有意發言的議員請按"要求發言"按鈕。

我現在請謝偉俊議員發言及動議議案。

根據《基本法》第七十五條動議修訂《議事規則》的擬議決議案

謝偉俊議員：代理主席，我謹以議事規則委員會主席身份，動議通過印載於議程內的擬議決議案，修訂《香港特別行政區立法會議事規則》的若干條文。

代理主席，自 2020-2021 年度開始，議事規則委員會一直研究議員就修訂《議事規則》及《內務守則》提出的多項建議，旨在進一步確保議會有效運作，並維護議員發言及辯論的權利。除個別須進一步研究的擬議修訂，議事規則委員會決定推展其餘建議，並先後進行 3 次諮詢，建議均獲絕大部分議員支持。該等建議可分為 8 組，當中 5 組建議涉及修訂《議事規則》的相關條文，包括：

- 建議 1：訂明如立法會主席認為《議事規則》第 45(2)條的退席罰則不足以處理議員在立法會、全體委員會、財務委員會或內務委員會會議上作出的單一次或多次極不檢點行為，立法會主席可將該議員點名，而代理主席隨即動議一項不容辯論及修正的暫停職務議案。如議案獲通過，該議員便不得於議案指明期間參與立法會事務(包括所有會議及處理申訴)，而若相關法例已作出所需修訂，該段期間的酬金亦可能會被扣起。儘管大部分議員不支持設立上訴、反對程序或機制，但並不妨礙立法會主席根據《基本法》、香港法例及《議事規則》行使權力及酌情權，以確保相關程序符合程序公義原則和自然公正規則；
- 建議 2：在《議事規則》訂明立法會處理各類議案的時限及在相關辯論中的發言時限。但一如既往，立法會主席可視乎情況，就審議個別政府法案和議員法案設定時限；

- 建議 3：在《議事規則》明確訂定在任委員會主席在新會期的委員會主席選出前有權處理一般事務，包括決定會議日期及議程；
- 建議 4：完善立法會的辯論中止待續程序，訂明《議事規則》第 40(1)條將不適用於若干議案辯論，並按照第 40(4)條實質上相同的措辭修訂第 40(1)條；及
- 建議 5：修訂《議事規則》若干條文，防止濫用程序及提高運作效率。

代理主席，按議事規則委員會建議，內務委員會已於本年度 2 月 26 日的會議上通過全部擬議修訂。若我的擬議決議案獲立法會通過，就《內務守則》相關條文提出的擬議相應修訂將於本星期五(3 月 26 日)提交內務委員會批准。如獲批准，有關相應修訂亦將即時生效。

代理主席，剛才是議事規則委員會的所謂"法定"發言，我現在稍為說說我的個人意見。

代理主席，我很高興有機會在本屆立法會任期內第二次作出重大的修訂，修訂的目的並不是要限制議員的憲制權利，而是最重要的是，希望可以一方面平衡議會的有效運作，另一方面亦可以適當地平衡議員的憲制權利甚至義務，令議會運作可以撥亂反正，重拾正軌。

代理主席，較多議員提出質詢或傳媒關注的問題是，第一，現在反對聲音似乎已經減少，搞事的情況亦已減少，為何還要搞那麼多修訂呢？我只說一句說話，就是為了亡羊補牢。事實上，有關修訂並不是針對個別議員、政黨或人士，而是希望整個制度和《議事規則》本身可以給予議會應有的尊嚴。說到"藐視法庭"，大家都明白是甚麼意思，但其實無論是法院的制度或是立法會的制度，這兩條支柱同樣有藐視規則的情況出現。這次修訂主要是要尊重建制應有的尊嚴，而且也是操作上必須的。所以，既然大家都熟悉何謂"藐視法庭"，我們為何不可以同樣重視"藐視議會"這事情呢？我們這次修訂當中有部分就是希望可以在這方面撥亂反正。

代理主席，容許我在這裏多謝就《議事規則》或《內務守則》提出修訂的同事，包括張宇人議員、盧偉國議員、陳克勤議員和張國鈞議員均就有關修訂提出大量意見，十分有幫助。我並感謝所有同事就有關諮詢作出非常積極的回應和支持。我希望可以再次感謝秘書處的

同事，因為無論是秘書處的議會秘書或是法律顧問也就這次修訂做了很多工作，令今次的修訂得以進行。

我的發言時間不多，或許我略為談談今次數項較為重要的修訂。我剛才提到 5 個範圍，或許我聚焦談談其中數項，第一是有關 naming，即點名的程序。這個程序本身並不是新事物，因為大家也知道，以往立法會主席或委員會主席均有權懲處現場一些行為極之不當的情況，但以往的做法可能是兩個極端，一個只是趕議員離場，然後當作沒事發生，有關同事還樂得可以外出吸煙喝酒，傳媒朋友很多時候亦有報道這種現象。另一個極端情況是根據《基本法》的機制罷免有關同事，兩種情況可能也是過分的，一種過分寬鬆，一種過分嚴格。其中一個多屆立法會均為人詬病的問題，是我們沒有一個中間落墨的機制，令涉及行為極不檢點的同事得到適當制裁，對他產生一定的警嚇作用。

今次修訂其中一個重要方向便是要處理這個問題，我們經參考其他多個國家的做法，特別是我們相當熟悉的英國議會的做法，我們認為今次修訂的機制大家也很熟悉，有觀看足球比賽的同事也知道甚麼是黃牌和紅牌，球員被罰出場後不是就此作罷，還要承擔責任和後果。

今次修訂下的暫停職務罰則無論罰多少星期，一星期、兩星期，還是 4 星期，相比英國議會已經相對寬鬆。詳細情況我無須多說，但總的來說，我們希望這是一個嚴謹的程序，而且也不是所有委員會均有這種權限。基本上是大會、全體委員會、內務委員會和財務委員會出現行為極不檢點的情況，才有機會動用這個程序，由主席引用 naming procedure，所謂點名的程序，還須經動議議案——雖然議案無須辯論，最後並要得到議員投票通過才能成事。當中的過程，即使《議事規則》沒有清楚訂明，但正如我剛才所說，主席必然完全遵守一般應有的程序公義或 natural justice，即自然公正的程序，所以我相信可以產生足夠的制衡。

第二，我想簡單談談發言的限制，這是另一個傳媒比較關注的地方。環顧全世界的普通法議會，我們曾研究英國、澳洲、加拿大、美國和新西蘭的議會，基本上所有地方均傾向設下限制，他們並不是要限制議員的基本權利，而是要作出適當的平衡。無論是整項辯論的時限，或是個別議員的發言次數或時限，他們均作出適當的預先設定。我們現在選擇發言時限為 5 分鐘的議案，以我的理解基本上均符合英國議會的慣常時限，他們差不多接近五成的議案均設有這個時限，所以無須擔心我們過分限制議員的發言時間。當然，遇到重要議題或遇

到適當情況，無論是主席本身，或內務委員會主席均可以作出適當決定，就有關時限作出適當調節甚或放寬，這是有一定保障的。

(主席恢復主持會議)

第三，或者大家記憶猶新的是，內務委員會曾經出現 7 個月無法選出主席的風波。就這方面，其中一項比較重要的修訂，是清楚說明在內務委員會未選出新主席之前，在任主席或副主席有權根據原有權力處理事務。由於時間所限，其他有關如何改善議會被濫用或過分"拉布"的細節條文，我不多說了，有機會時我再作回應。

在此，或許我再提一提，有兩個事項是我們希望能夠在餘下任期一併處理的，一是有關法定人數的問題。雖然《基本法》限制了我們的法定人數，但遇到法定人數不足時，該如何處理呢？根據以往慣例，便是響鐘 15 分鐘，但其實這只是《議事規則》的設計而已，並不是法律上的限制，更不是《基本法》的限制。所以，就這方面，我們希望研究一個方案，避免議會的運作浪費在響鐘時間，至於怎樣做，恐怕要再研究，可能也需審慎諮詢法律意見，希望做得更為恰當。

另外是關於行為極不檢點的議員，除了被逐離開，即所謂被罰"停賽"之外，會否對他實施經濟制裁呢？恐怕我們要進一步研究，甚至需要政府提交修訂議案配合方可進行。

我在此再次感謝有關議員、秘書處同事和法律顧問。多謝主席。

謝偉俊議員動議的議案如下：

"議決修訂《香港特別行政區立法會議事規則》，修訂方式列於附表。

附表

修訂《香港特別行政區立法會議事規則》

1. 修訂第 16 條(立法會休會待續議案)

(1) 第 16(2)條，在"兩事項"之前——
加入

"本議事規則第 18(1)條(各類事項的次序)所載列的"。

(2) 在第 16(2)條之後——

加入

"(2A) 如在根據第(2)款動議的議案動議後一個半小時，或在立法會主席於個別會議上決定的更長時間屆滿後，議案仍未獲得通過，立法會主席不得提出該議案的待決議題，而立法會須著手處理下一事項。"。

(3) 在第 16(7)條之後——

加入

"(8) 若有議案擬於某次立法會會議上根據第(2)或(4)款動議，但在立法會休會待續前仍未輪到該議案，該議案不得延擱至下次會議再行處理，而須視作已獲得處理。"。

2. 修訂第 18 條(各類事項的次序)

(1) 第 18(1)(jb)條——

廢除句號

代以

"，但根據本議事規則第 49E(2)條(就內務委員會有關研究附屬法例及其他文書的報告提出的議案)動議的議案除外。"。

(2) 在第 18(1)(jb)條之後——

加入

"(jc) 根據本議事規則第 89 條(就議員出席民事法律程序擔任證人一事取得許可的程序)及第 90 條(就立法會會議程序提供證據一事取得許可的程序)給予許可的請求。"。

(3) 第 18(1)(l)條——

廢除

"議案，但(jb)段所指明者除外"

代以

"其他議案"。

(4) 第 18(1)條——

廢除(m)段。

(5) 第 18(2)條——

廢除

"(d)、(e)、"。

3. 修訂第 19 條(立法會議程)

第 19(1A)條——

廢除句號

代以

"，以及就審議該等議案或法案設定時限。"。

4. 修訂第 20 條(呈請書的提交)

(1) 第 20(2)條——

廢除

"須不遲於該會議日期前一天知會立法會主席"

代以

"須不遲於該會議日期前 3 整天向立法會主席作出預告"。

(2) 第 20(2)條——

廢除

"就此事知會立法會主席"

代以

"作出該預告"。

5. 修訂第 21 條(文件的提交)

(1) 第 21(1)條——

廢除句號

代以

"，惟議員或獲委派官員必須在擬提交文件的立法會議不少於兩整天前作出預告，否則不得如此提交文件，但立法會主席可酌情免卻預告。"。

(2) 第 21(1)條，中文文本——

廢除分號

代以

"，而"。

- (3) 第 21(4)條，在"凡有法案委員會報告"之後——
加入
"或根據本議事規則第 54(4)條(二讀)獲交付某法案作研究的委員會的報告"。
- (4) 第 21(4A)條——
廢除
"就有關法案委員會研究法案的工作提交報告的議員"
代以
"提交法案委員會報告的議員或提交獲交付該法案作研究的委員會報告的議員"。
- (5) 第 21(5)條——
廢除
"獲立法會主席同意後，"。
- (6) 第 21(5)條——
廢除
"須在該次會議開始前知會立法會主席"
代以
"須在該次會議開始前向立法會主席作出書面預告，並須獲立法會主席同意，方可向立法會發言"。

6. 修訂第 26 條(質詢的提出及答覆)

- 第 26(3)條——
廢除
"起立提出質詢"
代以
"起立並讀出載於議程的質詢"。

7. 修訂第 29 條(議案及修正案的預告)

- 在第 29(3)條之後——
加入
"(3A) 在根據第(3)款動議議案後，立法會主席須無經辯論而就該議案提出的待決議題付諸表決。"。

8. 修訂第 37 條(內務委員會建議的發言時間)

第 37 條——

廢除第(1)款

代以

"(1) 就將於立法會會議上動議的任何議案或議案修正案，不論該議案或修正案當時是否已列入立法會議程內，內務委員會可就辯論時間及議員在辯論中的發言時限作出建議，但立法會主席或全體委員會主席可酌情調整相關的辯論時間及發言時限。"。

9. 修訂第 40 條(辯論中止待續或全體委員會休會待續)

(1) 第 40(1)條，在"在立法會會議上"之前——

加入

"除第(1A)及(1B)款另有規定外，"。

(2) 第 40(1)條，在"可無經預告"之前——

加入

"在發言前"。

(3) 在第 40(1)條之後——

加入

"(1A) 凡就根據第(6A)款、本議事規則第 16 條(立法會休會待續議案)、第 49B(2A)條(取消議員的資格)、第 49E(2)條(就內務委員會有關研究附屬法例及其他文書的報告提出的議案)、第 54(4)條(二讀)、第 55(1)(a)條(法案的付委)、第 84(3A)或(4)條(在有直接金錢利益的情況下表決或退席)、第 89(2)條(就議員出席民事法律程序擔任證人一事取得許可的程序)或第 90(2)條(就立法會會議程序提供證據一事取得許可的程序)動議的議案進行辯論，不得無經預告而動議將辯論中止待續的議案。

(1B) 如立法會主席認為動議現即將辯論中止待續的議案是濫用程序，可決定不提出該議案的待議議題或無經辯論而把議題付諸表決。"。

(4) 第 40(8)條，在"(1)"之後——

加入

"、(1B)"。

10. 加入第 45A 條

I 部，在第 45 條之後——

加入

"45A. 點名及暫停職務

- (1) 如基於有議員行為極不檢點的理由，立法會主席認為，就該等極不檢點行為而言，其在本議事規則第 45(2)條(立法會及委員會會議中的秩序)下的權力有所不足，立法會主席可在任何其認為適當的時間，將該議員點名。
- (2) 凡立法會主席得悉，有議員曾在全體委員會、財務委員會或內務委員會作出極不檢點行為，而立法會主席認為，就該等極不檢點行為而言，全體委員會主席、財務委員會主席或內務委員會主席在本議事規則第 45(2)條(立法會及委員會會議中的秩序)下的權力有所不足，則立法會主席可在任何其認為適當的時間，將該議員點名。
- (3) 凡有議員被立法會主席根據第(1)或(2)款點名，立法會主席須就立法會代理主席隨即動議的議案提出"(該議員姓名)的立法會職務予以暫停"的待決議題。
- (4) 根據第(3)款動議的議案不容修正或辯論而須隨即付諸表決。
- (5) 如有議員藉根據第(3)款動議及通過的議案被暫停職務，其暫停職務的期限(包括暫停職務當天)如下——
 - (a) 於首次被暫停職務，暫停職務期限為一星期；
 - (b) 在同一屆立法會任期內第二次被暫停職務，暫停職務期限為兩星期；及

- (c) 在同一屆立法會任期內其後每次被暫停職務，暫停職務期限為上次期限的兩倍，惟該期限不得超逾有關任期完結的日期。
- (6) 任何議員如根據本條被暫停立法會職務，須立即離開會議廳。在暫停職務期間，被暫停職務的議員不得參與行使立法會在《基本法》第七十三條下的職權。
- (7) 如被暫停職務的議員拒絕遵從第(6)款，立法會主席須命令立法會秘書採取必要的行動，以確保該款獲得遵從。"。

11. 修訂第 49 條(點名表決)

- (1) 第 49(6)條，在"29(2)(b)"之後——
加入
"或(3)"。
- (2) 第 49(6)條——
廢除
"(本議事規則第 29(3)條提述的議案除外)"。

12. 修訂第 51 條(提交法案的預告)

- (1) 第 51(1)條，在"議員或獲委派官員"之前——
加入
"除第(1A)款另有規定外，"。
- (2) 在第 51(1)條之後——
加入
"(1A) 有意根據第(1)款提交法案的議員，須事先就該法案擬稿諮詢相關事務委員會，方可提交該法案。"。

13. 修訂第 54 條(二讀)

- 第 54(7)條——
廢除
"根據本議事規則第 76(9)條(法案委員會)就法案委員會研究法案的工作作出報告的議員"

代以

"根據本議事規則第 76(9)條(法案委員會)就法案委員會的工作作出報告的議員，或就根據第(4)款獲交付某法案作研究的委員會的工作作出報告的議員，"。

14. 修訂第 56 條(委員會就法案的職能)

第 56(1)條——

廢除

"只可討論該法案的細節，不得討論其"

代以

"只可討論是否支持就該法案提出的修正案，以及經修正或無經修正的法案條文應否納入該法案，不得討論該法案的整體優劣及"。

15. 修訂第 63 條(三讀)

第 63(1)條——

廢除

"須限於法案的內容，"

代以

"須以簡短扼要的發言形式進行，辯論內容只限於應否支持該法案，而非就該法案的整體優劣及原則，或就該法案的擬議修正案或個別條文進行辯論；"。

16. 加入第 79D 條

在第 79C 條之後——

加入**"79D. 在任委員會主席及副主席的權力**

(1) 凡本議事規則規定，委員會主席(**在任主席**)任期直至下一會期的委員會主席在該下一會期選出為止，或若下一會期的委員會主席選舉是在下一會期開始前進行，其任期直至該下一會期開始為止，則在任主席具有委員會主席可行使的一切權力，直至下一會期開始或選出下一會期的委員會主席為止，以較遲者為準。

(2) 凡本議事規則規定，委員會副主席(**在任副主席**)任期直至下一會期的委員會副主席在

該下一會期選出為止，或若下一會期的委員會副主席選舉是在下一會期開始前進行，其任期直至該下一會期開始為止，則在任副主席具有委員會副主席可行使的一切權力，直至下一會期開始或選出下一會期的委員會副主席為止，以較遲者為準。"。

17. 修訂第 91 條(議事規則的暫停執行)

(1) 第 91 條，在"除非"之後——

加入

"獲內務委員會建議及"。

(2) 第 91 條——

廢除

"或經"

代以

"並經"。

18. 修訂第 93 條(釋義)

(1) 第 93(b)條，在""整天"一詞"之後——

加入

"作為一段期間，"。

(2) 第 93(b)條——

廢除分號

代以

"，而結束時間為該段期間最後一天的下午 5 時；"。"

主席：我現在向各位提出的待議議題是：謝偉俊議員動議的議案，予以通過。

是否有議員想發言？盧偉國議員，請發言。

盧偉國議員：主席，我們現在要審議的，是謝偉俊議員以議事規則委員會主席的身份根據《基本法》第七十五條動議修訂《議事規則》的擬議決議案。

主席，"拉布"近年不幸地成為本議事堂的常態，自從 2013 年起，每年 4 月、5 月之間，立法會均要就財政預算案展開持續 1 個多月的"拉布"攻防戰，少數議員就《撥款條例草案》提出合共數百項以至數千項的修正案。立法會主席閣下要根據《基本法》第七十二條及《議事規則》第 92 條賦予的權力，就處理相關條例草案定出時限，俗稱"剪布"。以《2020 年撥款條例草案》為例，有 16 位議員提出合共 124 項修正案，最終有 52 項修正案獲准提出，主席預留約 36 小時審議，至 2020 年 5 月 14 日才完成審議，三讀通過。

然而，"拉布"成風，越演越烈，已經不是針對個別議題，而是全面性的"甚麼都反對、甚麼都拉布"，蔓延到財務委員會及其轄下的工務小組委員會和人事編制小組委員會，以至其他事務委員會，工務工程項目的審批亦受到立法會"拉布戰"的嚴重影響。一些反對派議員更是無所不用其極，行為極不檢點並濫用程序，用盡各種方法"拉布""攬炒"，甚至出現肢體暴力、擲臭彈、潑臭水，企圖阻撓立法會的正常工作，以破壞特區政府的管治。這些惡劣行徑嚴重損害香港社會整體利益，也影響經濟民生。社會上一直有聲音要求檢討立法會的《議事規則》，以便有秩序及有效率地處理議會事務。

事實上，關於《議事規則》的修訂，這次並非第一次。較近期的一次是在 2017 年 12 月完成修訂，當時主要取得 3 項效果：其一，會議法定人數更具彈性，減少流會的機會，規定立法會全體委員會會議法定人數包括主席在內由 35 人改為 20 人，主席也可以在下次定期會議前的任何時間召開會議。其二，加強立法會主席的權力，賦予其選擇及合併擬議修正案的酌情權。其三，防止濫用程序，立法會主席如認為某些議案屬濫用程序，可以決定不就該等議案提出待議議題或無須經辯論立即將議題付諸表決。儘管本議事堂的運作曾經變得稍為暢順，但仍然無法杜絕一些反對派議員對議事程序的濫用。

2019 年就《逃犯條例》修訂爭議引發的社會動亂，不但使立法會大樓遭到嚴重破壞，也令"拉布""攬炒"的歪風持續籠罩並毒化整個議會。2019-2020 年度立法會會期開始，出現了內務委員會("內會")主席的選舉被嚴重拖延的困局。按照正常情況，內會主席的選舉在一次會議內便會完成，但在 2019 年 10 月 15 日至 2020 年 5 月 8 日期間，內會共舉行 17 次會議，仍未選出新任主席，皆因當時由前議員郭榮鏗主持相關會議，不正當執行《議事規則》有關選舉內會主席的規定，容許委員就一些與選舉無關的事宜作冗長及無限制次數的發言，或藉提出多項規程問題發表意見，浪費大量會議時間。內會經過約 7 個月時間仍未選出主席，實屬前所未見，更令社會譁然。

由於新任內會主席選舉長期延誤，內會一直未能按慣常方式處理其事務，包括未能處理政府提交的 14 項法案和 90 多項附屬法例，以及資深司法人員的任命等。直到立法會主席閣下在尋求外間法律意見之後，決定根據《議事規則》第 92 條行使權力，指明由陳健波議員在 2020 年 5 月 18 日上午的內會會議上主持有關選舉，建制派議員亦排除議事堂上各種干擾和搗亂，選出李慧琼議員擔任內會主席，才結束上述亂局。

經此一役，大家更加明白到《議事規則》原本屬於君子之間的協議，但若然所訂條文過分寬鬆，便難免讓別有用心者鑽空子。因此，社會各界有十分強烈的意見，要求議會盡快修訂《議事規則》，除了要求堵塞各種漏洞，更要求對行為極不檢點並刻意干擾議會運作的議員訂立罰則，這次的擬議修訂積極地回應了社會人士的訴求。

立法會在 2020-2021 年度會期開始以來，議事規則委員會一直研究議員就修訂《議事規則》及《內務守則》提出的多項建議。我作為委員會的成員，曾在 2021 年 1 月 15 日致函委員會主席謝偉俊議員，提交了有關立法會會議處理各類議案設定發言時限的建議。在 1 月 29 日，我再次向謝偉俊議員提交進一步的意見，對各環節中每位議員發言次數及時限有更細節的建議，供議事規則委員會考慮。議事規則委員會其後考慮了我及其他委員提出的各項擬議修訂，內容廣泛涵蓋《議事規則》及《內務守則》多項條文。委員會先後於 2020 年 11 月及 2021 年 2 月就各項擬議修訂致函諮詢全體議員，隨後同意將獲得足夠議員支持的第一批擬議修訂提交內會討論，而內會已於今年 2 月 26 日的會議上通過《議事規則》第一批擬議修訂。謝偉俊議員隨即根據《基本法》第七十五條動議這項擬議決議案，以修訂《議事規則》的相關條文。如果獲得通過，就《內務守則》相關條文提出的相應修訂將提交內會批准。

主席，今天的擬議決議案主要涵蓋已獲內會通過的關於《議事規則》的第一批擬議修訂，包括 5 項建議。第一項建議是針對議員行為極不檢點的處分，加入有關點名及暫停職務的第 45A 條，訂明有議員曾在全體委員會、財務委員會或內會作出極不檢點行為，而在《議事規則》第 45(2) 條(立法會及委員會會議中的秩序)下的權力有所不足，立法會主席可在任何其認為適當的時間，將該議員點名。立法會代理主席繼而會動議一項不容辯論亦不容修正的議案，以供立法會決定應否在該議案指明的期間暫停該議員的職務。釐定暫停職務的期限時須以嚴重程度遞增級別為依據。如該議案獲得通過，被暫停職務的議員便不得參與立法會所有事務。其效果是對任何議員被暫停職務的前提條件、暫停職務的期限，以及對相關條款的執行，作出非常明確而詳盡的規定。

第二項建議主要反映了我提出的建議，擬修訂關於內會建議的發言時間的第 37 條，訂明在立法會就“實質議案”(即根據《議事規則》第 18(1)(i)至(n)條所述事項動議的涉及實質辯論的議案)及“程序議案”(屬程序性質及與規管立法會會議程序有關者)進行辯論的時限，並訂明個別議員就各類議案在每項辯論中的發言時限，但立法會主席可酌情調整相關的辯論時間及發言時限。此項建議旨在尋求適當的平衡，既鼓勵議員精簡發言，提高立法會的議事效率，同時希望能令立法會妥為履行其憲制職能。

第三項建議是擬議加入第 79D 條，訂明在任委員會主席在新會期的委員會主席選出前處理一般事務的權力，明確規定委員會正副主席的任期直至下一會期的主席選出為止，而在任的正副主席須具有委員會正副主席可行使的一切權力，直至其任期完結為止，即下一會期開始時或選出下一會期的主席時，以較遲者為準。這一項修訂的現實作用是顯而易見的，是為了防止 2020 年內會主席選舉亂局的再度出現。

第四項建議是關於完善立法會的辯論中止待續程序，包括擬議加入第 40(1B)條，訂明如立法會主席認為動議現即將辯論中止待續的議案是濫用程序，可決定不提出該議案的待議議題或無經辯論而把議題付諸表決。此舉使主席的權限更為明確。

第五項建議是關於防止可能出現濫用程序的擬議修訂，包括擬修訂第 63 條，訂明議員在三讀辯論時就是否支持法案所作的發言必須扼要，而且不可再次討論法案的整體優劣及原則或法案的擬議修正案或個別條文，因該等事宜在二讀辯論時已作討論。此舉實質上是把主席以往執行相關《議事規則》的不成文裁決、規勸或慣例改為成文的規則。

主席，綜合而言，今次對《議事規則》的 5 項擬議修訂，或者使相關原有條文的規定更趨嚴謹，或者填補了原有條文的不足或疏漏，或者對立法會主席的權限及酌情權有更為明確的規定，總之，是為了使立法會撥亂反正，防止再持續出現先前令人痛心的亂局。不過，我相信對《議事規則》的修訂，這不會是最後一次。基於與時俱進的精神，若本議事堂日後的運作反映出《議事規則》仍然存在其他問題，又或者碰到新的情況，到時候進一步優化《議事規則》，使本會更妥當地履行作為香港立法機關根據《基本法》第七十三條所賦予的各項憲制職能，絕對是應有之義。

主席，我謹此陳辭，支持通過謝偉俊議員動議的擬議決議案。

陳振英議員：主席，立法會是香港特別行政區的立法機關，立法會有責任按照《基本法》的規定及依照法定程序制定、修改和廢除法律，根據政府的提案，審核、通過財政預算，批准稅收和公共開支，聽取行政長官的施政報告並進行辯論，對政府的工作提出質詢，以及就任何有關公共利益的問題進行討論等。

《基本法》明文規定立法機關的職權、立法會主席的職權及個別議員的權利，但沒有就如何行使這些職權和權利作出具體的規定。《基本法》第七十五條賦予立法會自行制定《議事規則》的權利，並且訂明所定的規則不得與《基本法》相抵觸。過去法庭在多宗案件的判決均確認和重申這方面的權力。

香港特區第一屆立法會是在 1998 年 7 月 2 日起採用回歸前香港立法機關議會行事方式及程序制訂的《會議常規》作為《議事規則》的藍本。其後《議事規則》不時按照立法會的慣常做法和程序予以修訂。但是，《議事規則》畢竟篇幅有限，未能夠將所有的情景一一囊括在內，這些留白需要依靠議員之間的互相尊重和諒解，即所謂的君子協定，但一旦被有心人加以利用，便會帶來災難性效果。

主席，回歸前，立法機關稱為立法局，1843 年成立並由總督和 3 名官守議員組成，時任總督擔任立法局主席。要到 1850 年才委任首兩位非官守議員，30 年後(即 1880 年)才出現首位立法局的華人非官守議員。立法局議員的人數亦隨着年月逐步有所增加，及至 1985 年，立法局議員的人數已增至 57 席。回歸後，第一屆立法會議員人數有 60 人。2012 年第五屆立法會會議人數增至 70 人。而根據人大常委會剛於 3 月 11 日通過的決議，下屆立法會議員人數更會增至 90 人。屆時議員人數會是 1843 年的 22.5 倍。

主席，觀乎海外議會的情況，很多時候也會因應議員人數的不斷增加而不得不設置辯論時限，以維護議會的有效運作。由於人數的遞增，如果每名議員也沒有時限在議事廳暢所欲言，只會令會議沒完沒了，甚至失去議會應有的效率。在 1988 年，英國國會下議院修訂其會議常規，列明在某些辯論設置恆常的發言時限，將每名議員的辯論發言時限定為最多 10 分鐘，當中包括一些公共法案的二讀辯論。

提到二讀發言，令大家不其然也會想起，本會《2016 年醫生註冊(修訂)條例草案》的場景，該條例草案當時經過 7 日的辯論，耗時超過 45 小時，由於時任的醫學界議員及部分泛民議員瘋狂要求點算人數和“拉布”，最終未能趕及在該立法年度休會前投票和通過，整項法案要推倒重來。

過往數年，"攬炒派"議員在議會經常濫用《議事規則》賦予的權力，透過刻意製造流會及提出中止待續議案等"拉布"手段進行所謂的抗爭，例如 2012 年 5 月審議《2012 年立法會(修訂)條例草案》時，有個別議員聯合提交厚達 2 464 頁、共 1 306 項的修正案，意圖拖倒立法會議席出缺安排議案的表決，這些議員頻繁地要求點法定人數，提出數以千百計的修正案，亦造成多次流會，時任立法會主席不得不引用《議事規則》第 92 條中止辯論，並且立即進行逐項表決，以結束歷時共 100 小時 23 分鐘的冗長辯論。

又正如上個立法年度，有議員玩弄程序，千方百計阻撓內務委員會("內會")主席的選舉，耗用 7 個月仍未能選出內會的正副主席，令內會完全癱瘓，多項法案無法審議，以及在本立法年度的首次會議上，主席，如你記得，在將上年度未完成的政府法案恢復二讀辯論期間，"攬炒派"議員十二度提出要求點法定人數，亦耗時兩小時。"攬炒"議員瘋狂"拉布"行徑，其實嚴重扭曲《議事規則》原有的議事精神，令立法會運作失衡，結果嚴重窒礙政府的施政，削弱香港競爭力，令經濟和民生均嚴重受損。

主席，我也是立法會議事規則委員會的委員之一，我十分感謝盧偉國議員、陳克勤議員、張國鈞議員及張宇人議員提出修訂《議事規則》和《內務守則》的建議，經過 3 次會議的討論，其實委員會支持 4 位議員提交的相關修訂，並提交今次大會予以通過。這次的修訂內容大致可分為數方面。

第一方面，對議員行為不檢的處分機制。過往立法會對個別經常做出破壞議會秩序的議員行為，束手無策，變相鼓勵這些行為重複出現，參考英國國會下議院相類似的處分，議員在立法會全體委員會、內會或財務委員會作出單一次或多次極不檢點行為，立法會主席便可以動議議案，要求該議員暫時停止立法會職務，更可按他的停職時間扣除其薪金。

第二方面，是調減議員在相關法案和附屬法例的發言時間。政府或議員提出法案及議員議案的動議人，發言時間由 15 分鐘縮減至 10 分鐘，至於附屬法例的議案則由 15 分鐘減至 5 分鐘，更設置 4 小時上限。正如我剛才所說，海外議會亦因應議員人數不斷遞增而設定發言時限，這方面的修訂可說是與國際上的做法和趨勢一致。事實上，議員的發言應該重質不重量，相信縮減發言時間並不會影響議事的質素。

第三方面，是增設審查機制，防止類似休會待續議案、《立法會(權力及特權)條例》等程序被無理濫用。

第四方面，是堵塞各委員會年度選舉正副主席的選舉機制漏洞，避免內會被癱瘓的歷史重現。

上述兩方面均是針對過往部分被濫用程序的對應措施，防患於未然。

主席，《香港國安法》的實施和"攬炒派"議員集體辭職後，立法會的秩序已基本回復正常，但汲取過往的教訓，堵塞規則的漏洞，做好各項情況的預案，以及與時並進地對《議事規則》進行必要的修訂，是可以避免立法會再次出現失衡的情況，保證立法會依法有序地運行，讓香港在"一國兩制"下行穩致遠，這應是本屆立法會應有的責任，亦應是每位議員的責任。

所以，我支持議事規則委員會向大會提請的修訂建議。我謹此陳辭，多謝主席。

謝偉銓議員：主席，香港立法會的議會文化、秩序，議政質素和議事效率，在最近 10 年每況愈下，情況可謂"沒有最差，只有更差"。在反對派、"攬炒派"的摧殘肆虐下，最近數年更變得禮崩樂壞，導致特區施政舉步維艱，嚴重損害香港的經濟、社會和民生發展。

在言論暴力方面，由最初說粗俗用語，辱罵政府，變成說粗口，詛咒官員，鼓吹仇恨，我相信沒有任何國家或地區的議會會容許或容忍有關言論。

在肢體暴力方面，由最初的擲香蕉、擲紙板、擲玻璃杯，演變成近年的搶麥克風、搶文件、搶手機、擲蟲、擲臭彈，甚至拉起巨型黑布企圖阻擋鏡頭，然後推撞、毆打立法會保安人員。尊貴的立法會代議士淪為違法暴徒，行為甚至與恐怖分子無異。

在"拉布"行為方面，由最初偶爾為之、針對特定法案或撥款"拉布"，變成完全無定向、無理據、無間斷和無所不用其極的"攬炒"式瘋狂"拉布"。當中最經典、最離譜的，當然是由公民黨前法律界立法會議員郭榮鏗主演的內務委員會主席選舉"拉布"鬧劇，前後拉了 7 個多月，也未能選出內務委員會主席，令立法會的審議法案職能完全癱瘓，影響大量經濟民生政策的落實推展。

部分反對派議員更公然作出賣國賣港行為，包括將宣誓變"宣獨"，在明在暗地鼓吹"港獨"、煽動"黑暴"、策動"攬炒"，甚至到外國乞求外部反華勢力制裁中國和香港，要全港 700 萬市民"攬着一起死"，要全國 14 億人民同受經濟損害。這樣的人不單不配當議員，甚至連當香港人、中國人也不配。

針對反對派、"攬炒派"的種種惡行，針對香港憲制和法律制度存在的漏洞與不足，中央政府近年多次果斷出手，協助香港止暴制亂，撥亂反正，藉此維護香港的繁榮穩定與長治久安，確保"一國兩制"實踐行穩致遠，包括在 2016 年就立法會議員宣誓規定釋法、在去年 6 月制定《中華人民共和國香港特別行政區維護國家安全法》、在去年 11 月就立法會議員資格問題釋法，以及剛剛在本月 11 日通過有關完善香港選舉制度的全國人民代表大會("人大")決定。

上述的人大決定及全國人民代表大會常務委員會("人大常委會")釋法，成功迅速地幫助香港解決"港獨"、"黑暴"和外國干預等問題，並從選舉源頭堵截了立法會的"攬炒"、"黑暴"和癱瘓施政行為，確保"愛國者治港"的原則得以全面落實，我對此當然全力支持，並會積極配合往後的本地立法工作。

不過，對於一些打擦邊球，未到明顯違法違憲的劣質議會行為，有關的人大決定和人大常委會釋法未必完全可以處理，而事實上，這些問題亦不應該由中央處理。香港特區政府、香港立法會、香港的建設力量絕對有責任和能力自行處理。

今天這項由立法會議事規則委員會主席謝偉俊議員所提出的議案，目的正是要糾正過往的議會亂象，堵塞現行立法會《議事規則》存在的種種漏洞，為人大的"三一一決定"所要求的切實提高特區治理效能，在議會規程方面提供更健全、有效及長遠的制度保障。對於這項原則和改革方向，我是全力支持的。

這項議案共涉及 18 項修訂條文，內容相當細緻而全面，涵蓋防止議員濫用議會規程，假借休會待續議案、中止待續議案、私人法案或根據《立法會(權力及特權)條例》提出的議案來"拉布"，並對議員的發言範圍、發言時限和表決安排加以規範等。我在此再次感謝各位議事規則委員會委員，以至立法會秘書處相關同事所作出的努力。

當中，最多人談論的是修訂條文第 10 條，即設立議員"停賽機制"。對於屢次被裁定行為極不檢點、屢勸不改及屢罰不理的議員，

立法會主席可藉通過議案，暫停他們的議員職務一段時間，以避免這種滋事分子繼續破壞議會秩序及阻撓議會進行，減輕他們的劣質議會行徑對經濟及社會所造成的影響。

其實，有關做法並非香港首創，不少外國議會均有同樣安排。我希望有關方面會進一步研究能否向被停職的議員扣薪，即暫停向他們發放議員酬金及相關工作開支津貼，因為這樣才最具阻嚇性，亦減少浪費納稅人的公帑。

此外，是修訂條文第 16 條，訂明任何委員會如未能及時選出新一年度的正副主席，原有的上年度正副主席可以繼續履行職務，確保相關委員會的工作可如常進行。這項修訂正可針對一如去年的內務委員會主席選舉鬧劇，大可稱為"郭榮鏗事件"。我就郭榮鏗的"攬炒"、"拉布"行為先後寫過不下四五篇文章批評他，對於修訂有關條文，我當然會支持。

最後，我想談談有關縮短議員發言時限的問題。我在內務委員會討論有關修訂建議時曾表示，原建議把部分議案的發言時限大幅縮短，由每人最多發言 7 分鐘至 15 分鐘，削減至只有 3 分鐘至 5 分鐘，我對此有所保留。對於一些較複雜、專業及對個別業界會造成較大影響的法案和議案，5 分鐘的發言時限相信是太短。雖然人大決定立法會議員人數將增至 90 人，每人發言多 1 分鐘，相加起來便要多用上近 1 小時 30 分，但其實這問題可透過限制個別議案的整體辯論時間處理。現在的修訂建議——即修訂條文第 8 條——並沒有明文規定議員就個別議案的發言時限，改為授權內務委員會向立法會主席作出建議，而主席亦有權酌情調整議員及議案的發言時限。我希望內務委員會其後作出建議，以及主席執行有關規定時，會考慮我的觀點。

主席，我相信不少在任的立法會議員均感受到，在大部分"攬炒派"議員被取消議員資格、自行辭職或"着草走路"後，大家的工作量有所增加，工作壓力加重，選民、市民以至國家對我們的期望更高。在這次通過修訂《議事規則》，以及稍後通過有關完善選舉制度的本地立法後，這種壓力和期望也會更大。我希望大家繼續加倍努力，積極與會議政，更有效地配合及監察特區政府施政，是其是，非其非，提高特區的治理效能，致力為香港老百姓謀福祉，向市民展現高質、高效及高尚的新議會文化。

我謹此陳辭，支持議案。

張宇人議員：主席，我發言支持根據《基本法》第七十五條動議修訂《議事規則》的擬議決議案。

就是次修訂，我想談談數個重點。剛才有數位議員也曾提及一些我想說的事，包括於今天提出修訂的背景及原委。我特別想說的，是《議事規則》第 45A 條"點名及暫停職務"和第 79D 條"在任委員會主席及副主席的權力"。我和自由黨均認為，這些修訂建議是為了撥亂反正，但另一方面，我很是感慨，為何立法會會變成今天的模樣？

我們的《議事規則》，主要是把英國那套搬過來。外國(尤其英國)的議會每年也會邀請本會議員前往交流，我也曾去過。一如剛才有議員提到，外國議會的議事規則中，有許多屬君子協定(即 gentlemen's agreement)，只簡單列出條文，未有訂明執行細節，因為假設大家也是君子，知道何事可為或不可為。

可是，大約自 10 年前開始，部分立法會議員便不停地在《議事規則》中鑽空子，他們自以為很熟悉《議事規則》，但其實只是利用一些漏洞破壞立法會的秩序，每天在立法會"做 show"。最令我看不過眼的，是他們逢政府必反，旨在拖垮政府的所有施政(尤其德政)，不理市民死活。這些絕非君子所為，簡直是"爛仔"行徑。

事實上，當時我無法理解為何市民會容許他們這樣做。為何他們這樣做，也能獲得選民支持的呢？我亦想不通，為何明明是好事，他們也要反對？他們反對政府，亦反對政府的政策(包括德政)。近這兩年，我便了解到，這是因為搞革命的人通常都希望民不聊生，當每個人也無法生活，他們便有藉口去搞革命了。假如所有人也都豐衣足食，當然便難以搞革命了。因此，市民應要看清楚這些人所幹的事。

不少議員會認為，立法會亂局的至高峰是於 2019 年的"黑暴"時期出現，但我擔任立法會議員 21 年，親眼見證立法會的淪陷，其實始於 2012 年的反國教事件。一些所謂議員為了贏得選票，便逢政府必反，推倒政府所有的利民政策，刻意製造民不聊生的景況。

例如當年在我擔任財務委員會主席期間，我便親眼看到有議員反對增加"生果金"，又不停就第 37A 段提出問題——不是數以百計，而是數以千計的問題。當時，我曾想過自己需要花多長時間處理一個問題——一般只需 1 分多鐘便行。由於他們"拉布"，有關增加"生果金"的撥款申請，在兩個月後才獲得通過。其實，當時大部分委員也表示支持的。我記不起當年的投票結果為何，但泛民議員就像隔岸觀火般。

其實，要是他們反對的話，是會令選民有所損失的，他們難道並不在乎嗎？

剛才也有議員詳細談及數年前香港醫務委員會("醫委會")的改革，故我亦不再多談。在此，我只想提醒正在聆聽我們辯論的市民，其實當年醫委會提出的改革建議，是要在 24 位委員中增加 4 位非醫生代表，令委員人數增至 28 人。當時，絕大多數醫生也贊成，投票結果是 20：8，而醫生並沒有失去在醫委會的控制權。

話說當時有些個案是連法官也看不過眼的，因為有醫委會的醫生在審查個案時，發覺被審查的醫生原來是自己的同班同學，只是並不相熟——大家同是醫生，更曾是同班同學，若說互不相熟，會有人相信嗎？就這樣，便導致有關的病人家屬追討長達 10 年。在那時候，我便提出了一項私人法案，只為能讓病人或其家屬安心，至少也要讓他們清楚知悉涉事醫生有否醫學失德，而不應讓他們苦候 10 年之久。

剛才有議員表示，該項法案最終被拖延至第二年，才再次提交立法會審議。由此，市民應看到，有立法會議員本身是醫生，但在討論此項法案時，竟然從沒申報自己是醫生。他提出反對意見及"拉布"，但一直只說自己是新界西的代表，彷彿他可以任意而為。請大家看清楚這種行徑。當議會內有這樣的議員，我們便應撥亂反正。

促成今次修訂的導火線，當然是 2019 年的"黑暴"事件了。當時，有"攬炒派"議員作出所謂的裏應外合，即暴徒在外四處縱火及投擲汽油彈，"攬炒派"則在議會搞破壞。此外，最令大家印象深刻的，就是內務委員會主席選舉足足拖延了 7 個月一事。有人在莊嚴的議事堂投擲臭彈、衝擊主席台，場面甚是混亂。他們的破壞行為，令議會運作停頓，陷入癱瘓狀態，甚至整個香港亦因而停滯不前。

因此，我和自由黨十分贊成將行為不檢點的議員點名及暫停其職務。我們認為，這樣絕對能起阻嚇作用。我們不能再讓一小撮破壞分子影響整個議會的運作，以及拖垮政府推動的民生政策。香港已再沒本錢停滯不前，故我贊成阻止議員藉拖延內務委員會主席選舉阻礙立法會會議的進行。

主席，今天的修訂旨在堵塞《議事規則》的漏洞，以免不遵守君子協定的人再鑽空子。我和自由黨支持這項根據《基本法》第七十五條動議修訂《議事規則》的擬議決議案，訂定清晰條文，以確保議會運作暢順。

主席，我已記不清自己擔任議事規則委員會委員有多少年了。多年來，無論主席是誰(例如謝偉俊議員及前主席譚耀宗先生)，也會不時要求秘書處做研究，我卻認為不必浪費時間。雖然我不停說不必做甚麼研究，但幸好秘書處仍有做，因為到了今天，便可以證明，秘書處資料研究組過去多年所做的工作，是完全沒有白費的。今次我們可以用這麼多時間好好處理此項有關修訂《議事規則》的議案，全賴秘書處過去一直辛勤工作，明知道即使做了，也未必可以推動任何事情，但照樣做了。我們今天可以向立法會提交此項擬議決議案，真的十分感謝秘書處。

主席，我謹此陳辭。

暫停會議

主席：會議現在暫停，明天上午 9 時恢復。

立法會遂於下午 6 時 47 分暫停會議。

附錄 I

書面答覆

商務及經濟發展局局長就吳永嘉議員對第二項質詢的補充質詢所作書面答覆

據通訊事務管理局辦公室("通訊辦")了解，"星鏈服務"是一項透過低軌道衛星群提供網際網路存取的服務，所需衛星網絡仍在建構中，其互聯網服務在部分地區以試行形式推出，而在香港的推廣只屬預訂性質。通訊辦未有收到 SpaceX 或相關機構提出任何牌照申請。

香港各類電訊服務市場全面開放，政府一直致力提供公平競爭的電訊市場環境，確保消費者獲得最具效率、優質和物有所值的服務。假如任何機構有意在香港提供電訊服務，通訊辦會按《電訊條例》(第 106 章)和相關規例處理，並提供適當的協助。

附錄 II**書面答覆****食物及衛生局局長就蔣麗芸議員對第六項質詢的補充質詢所作書面答覆**

醫院管理局("醫管局")轄下的急症室實施病人分流制度，按照病情的緩急輕重決定治理病人的先後次序，將病人分為危殆、危急、緊急、次緊急及非緊急 5 個類別，以確保病情危急的病人可以得到適時及適切的治理。被分流為危殆類別的病人，他們無須等候，會即時獲得醫護人員治理。至於病情非緊急的病人，他們或會需要等候較長時間。

在病人接受醫生的評估後，醫生會因應病人的情況而安排相關的檢查及處方藥物，有需要時會安排病人入院接受進一步治療和護理。一般而言，當醫生決定病人需要入院後，護士會按既定的程序協助處理病人入院事宜。在 2019-2020 年度，急症室病人平均入院等候時間為約 67 分鐘。由於分流類別與入院安排並沒有直接的關係，故此醫管局沒有備存按分流類別劃分的急症室病人平均入院等候時間。

政府和醫管局會繼續監察急症室的使用量和服務質素，確保有需要的病人可獲得適時的照顧。