

環境運輸及工務局局長出席工程界社促會 10 周年晚宴致辭全文

以下為環境運輸及工務局局長廖秀冬博士今日（十二月十二日）出席工程界社促會 10 周年晚宴的致辭全文（只有中文）：

主席、各位「工程界社促會」會員、各位嘉賓、各位朋友：

我很榮幸今天獲邀參與「工程界社促會」的 10 周年晚宴。

工程師一向給人的印象是默默工作，努力建設。現實上亦是如此。香港之有今天的成就，得以稱為「東方之珠」，實有賴一班工程界的朋友們不斷努力，為香港建設了先進及優良的建築及基礎設施。但除了硬件之外，工程師更是努力協助香港軟件的建設。我所說的軟件，當然不單是指電腦程式的軟件，而是指包括人才、社會事務、議會政治等。在我所認識的工程界朋友中，有很多都經常參與公共事務，對社會、民生、經濟等事件發表意見及作出建議。因此工程界社促會自 1995 年的成立，正好為有志服務社會的工程師提供一個平台，凝聚業界在工程及社會民生等事務上的意見，向政府及公眾發表。十年的成就是有目共睹。

回歸之後，國家近年經濟發展迅速，配合着 CEPA 的簽訂和落實，實可為香港的建造業帶來前所未有的發展機遇。在過去三個階段的 CEPA 中，特區政府分別為香港的承建商及顧問公司在企業的設立和資質申請方面取得了多項優惠，包括在人員、營運方式及業務範圍等多方面獲得寬免。這些寬免措施，對香港的公司打進內地市場，都有莫大幫助。在 CEPA 的優惠下，現時已有不少香港建造業公司在內地設立企業，並成功取得了相關的企業資質證書，開展業務。

在 CEPA 下，兩地亦同意推動雙方的專業資格互認，這不單可加強雙方專業人才的互通，從而促進專業技術和經驗的交流，更可提高整體專業水平和幫助兩地建造業的發展。為此，本局一直與國家建設部及兩地相關的專業團體，保持緊密聯繫，致力推動和協調互認的磋商。在各方的努力下，兩地在建築及工程相關的專業資格互認工作上，比其他行業做得都要快，而且取得了令人非常鼓舞的成果。目前，我們已經在 5 個專業上達成了互認協議，包括產業測量師、建築師、結構工程師，規劃師和工料測量師。而透過互認的安排，兩地先後共有約 800 名專業人士，成功取得對方的專業資格。在其他工程專業方面，兩地正積極進行商討有關岩土工程師、電氣工程師、監理工程師及屋宇裝備工程師資格互認的工作。我們會繼續盡最大努力，加快兩地商討的進度，務求在不久的將來取得更進一步的成果。

除了推動專業資格互認外，本局亦致力為建造業培訓專業人才。政府每年都透過「專業培訓計劃」聘請百多名建造業相關的大學畢業生，提供優質及有系統性的專業培訓。為了使到我們的年青專業人員能更有效地配合兩地經濟的融合及發展，並帶動兩地業界之間的人才

交流和培訓合作，我們於本年 4 月與深圳市建設局及深圳市建築工務署簽訂了一份為本局見習生而設的內地短期培訓計劃書，並於 5 月間派調首批土木工程及建築見習生各兩名，到深圳接受為期 3 個月的培訓。

該 4 名見習生在完成培訓後均表示，今次的培訓安排擴闊了他們的視野和加深他們對內地有關專業制度、標準和法規等的認識，對他們日後的專業發展有很大的幫助。因此，我們正積極考慮把該計劃擴展至其他與建造業相關的專業及內地其他城市。

說完了工程業界的發展，我想將話題一轉，談談社會的發展，應該說是「社會的可持續發展」。固體廢物管理是重要的一項，而其中「拆建物料處理」尤為重要。

本地建築工程產生的拆建物料數量有上升趨勢。1995 年產生的拆建物料數量為 1,170 萬公噸，2000 年為 1,380 萬公噸，而 2004 年則激增至 2,050 萬公噸。雖然工程界的朋友們已盡量重用或循環再造大部份拆建物料，例如當中的惰性物料，但每年仍有約 200 萬公噸的廢料被運往堆填區。

在 2002 年以前，我們一直有足夠填海工程吸納拆建物料中的惰性物料。但由於近年填海工程幾乎全部被擱置，以致產生的公眾填料遠超需求。自 02 年年底起，我們已把剩餘的公眾填料暫時堆存在將軍澳和屯門兩個臨時填料庫，留待日後使用。然而，這兩個填料庫的容量最近分別只剩餘 400 萬公噸和 200 萬公噸，情況已達嚴峻地步。預計到 2006 年年中前，這兩個填料庫將會被填滿。此外，這兩個填料庫只屬臨時設施，所在土地日後必須清理妥當，供發展之用。如在臨時填料庫填滿前尚未找到新的安排，所有公眾填料必將被運往堆填區，把堆填區的剩餘使用期大減至四至六年左右。

為解決目前問題，政府一直帶頭盡量減少在源頭產生拆建物料。現時，所有政府工程合約的承建商都必須根據我們所訂的規格擬備和推行廢物管理計劃，尤其是須在現場把拆建物料篩選分類和落實運載記錄制度，以確保各類物料被送往合適的接收地點。我們並已把承建商在廢物管理計劃方面的表現納入“支付安全及環境計劃”，藉此向承建商提供經濟誘因，吸引他們妥善執行廢物管理。我們一直與臨時建造業統籌委員會和該委員會轄下的建築廢物工作小組以及業界緊密合作，鼓勵私營機構響應。

另一方面，立法會已通過有關法例並已於本年 12 月 1 日實施的建築廢物處置收費計劃，將可加強提供經濟誘因予發展商和承建商以減少產生拆建廢料。由明年 1 月 20 日起，建築廢物產生者，例如建造工程承建商，在使用政府的廢物處置設施前，須先向環境保護署開立帳戶，並透過帳戶繳交有關費用。屆時，使用公眾填料設施將要繳付每噸 27 元的費用，使用篩選分類設施每公噸為 100 元，而使用堆填區則為每公噸 125 元。政府希望透過此收費計劃鼓勵社會減少產生建築廢物，以及將廢物篩選分類及循環再造，從而節省成本和善用堆填區等資源。儘管這項措施未必可以即時緩解我們當前面對過剩公眾填料的危機，但相信長遠而言，

這措施將可鼓勵建造業界盡量減少產生各類型的拆建物料。通過與國內單位，包括國家海洋局的支持合作，惰性廢料可運往國內有需要填海或平土的工程。

要解決整個固體廢物處理的問題，政府固然會用盡一切可行的辦法，但很明顯我們須要社會及建造業界的支持與合作。因此今晚是一個很好的機會，容許我向工程界的朋友們發出呼籲，大家一起同心合力協助我們解決這個社會可持續發展的問題。

最後，正如我一開始時所說，工程界的朋友多是努力建設香港，並且理性地討論及熱心地參與各種社會事務的。現時，社會關注的問題包括公共交通票價機制及政改方案，社會上的討論往往集中了個別的環節上，以忽略了探討有關的政府建議對促進香港整體利益的實際意義。例如，以巴士票價可加可減的機制來說，政府建議的新制度不但降低了巴士公司與乘客分享盈利的啓動點至 9.7% 多了 25%，更引入一條客觀，透明的方程式，以令政府可依據方程式，主動檢討及調低巴士車資。此做法在公共事業的規管上是一個重大的突破，為政府提供一個渠道，因應經濟情況，使巴士票價的調整不只有加，亦可以有減。但傳媒的報導，往往集中了在這一次過具體減價安排方面，而未能帶出這套新制度對巴士行業規管，以至整體社會利益方面的深層正面影響。

在座各位都是工程界的精英，你們的訓練一向是以客觀，持平的態度研究各種方案，以達致最佳效果為目標，這正是我們社會處理各種複雜社會問題需要的態度，我希望你們大家都可帶領社會對有關問題作更深入的分析，協助香港社會各界建立共識，一起為促進香港利益而奮鬥。最後，我在此謹祝社促會會務蒸蒸日上，各位嘉賓朋友們身體健康，並預祝大家聖誕快樂。

謝謝！