

鼓勵延遲退休 善用人力資源

中國社會科學院昨天公佈《人口與勞動綠皮書》，建議延遲退休年齡到65歲，以緩解日益嚴重的勞動力短缺問題。人口老化是全球性趨勢，香港亦不能幸免，未來30年人口將急速老化，勞動人口持續下降，倘未雨綢繆，及早制定長遠的人口政策及調整人力資源政策，香港的持續發展將受到嚴重阻礙。因此，建議特區政府對人口問題採取主動有為的做法，要有長遠的考慮並制定相關政策，調動企業和民間等多方面因素，鼓勵公務員和企業資深員工延遲退休，確保香港未來擁有充足的人力資源，能夠作為經濟持續發展的重要基礎。

社科院公佈的人口綠皮書指出，內地人口已經出現較嚴重的老化，2014年底，60歲以上人口超過了2億。在「十三五」期間，城市及農村將會持續出現勞動力短缺的現象。鑒於內地退休年齡是在幾十年前制定的，已經顯得過低，綠皮書建議按照漸進實施和彈性機制的原則，逐步將退休年齡延遲到65歲，這反映出內地已經高度重視人口老化以及由此帶來的勞動力短缺的問題，正在積極研究全面解決的方法。事實上，人口老化是全球主要國家及地區都面臨的普遍現象。根據聯合國的有關規定，一個國家或地區65歲以上的老年人，在總人口比例中超過7%，或者60歲以上的人口超過10%，就被稱為老年型的國家或地區。近年來，世界主要國家的人口老化情況日益嚴重，據預測，到2030年西方7個主要工業化國家的65歲人口將佔22%。人口的迅速老化，不僅令勞動力短缺，影響經濟持續發展，還加重了社會

撫養不再工作的老人之負擔。因此，不少國家都開始鼓勵延遲退休，日本政府甚至鼓勵已退休的老人重返工作。目前，香港也開始步入老龄化社會，據政府統計處推算，65歲及以上的人口將由2011年的13%顯著上升至2041年的30%，二戰之後人口出生高潮期間出生的人士，也開始陸續退休，這些都對香港社會各方面帶來嚴峻的挑戰，尤其是勞動力短缺會直接導致拖慢經濟發展速度和效益。對此，特區政府必須予以高度重視，及早採取因應措施，既要緩解勞動力短缺，也要善用人力資源，讓有豐富經驗和身體健康的長者，能夠繼續為社會經濟發展作出貢獻。

有人稱，勞動力市場的變化應該由市場進行自我調節，政府無須干預太多。的確，對於企業，香港現在沒有法定的退休年齡，僱員可以自行選擇何時退休。但是，面對日益嚴重的老年化和隨之而來的勞動力短缺，全社會都要予以重視，特區政府更不宜將此完全交給市場，應將此視為人口政策的重要一環，進行全面而深入的研究，運用統籌兼顧的原則，制定善用人力資源的相關政策。首先是要創造有利於長者繼續工作的社會環境，鼓勵更多有條件的長者，延遲退休年齡，繼續貢獻社會；其次，要採取相應的措施，向企業提供一定的條件，鼓勵企業繼續聘用資深員工和較年長的人士。最主要的一點，是政府應該起帶頭和示範作用，制定具有相當彈性的公務員退休制度，讓有意願繼續服務社會的公務員，可以適當延遲退休，以增強對市民的服務和充分發揮資深公務員的作用。(相關新聞刊A2版)

濫用司法覆核是對法治精神的傷害

前終審法院非常任法官顏倫嚴厲批評有人濫用司法覆核程序，特別提到東涌居民就港珠澳大橋及學聯常委梁麗嫻就政改諮詢提出的司法覆核申請。本港近年濫用司法覆核的情況愈演愈烈，提出司法覆核並非為了防止政府濫權、保障社會利益，而是為了癱瘓政府施政，甚至只為譁眾取寵，結果浪費大量公帑，阻礙經濟民生發展，加劇社會矛盾，完全扭曲了司法覆核立法原意，對法治精神造成了嚴重傷害。濫用司法覆核，社會代價沉重，本港各界應反思檢討，以撥亂反正、堵塞法律漏洞，避免司法覆核泛濫無休。

司法覆核的立法原意是用來審核政府或公共機構決策的合法性，市民可通過行使司法覆核的權力，防止行政部門濫權，保障公眾利益，藉以彰顯社會的公平正義。司法覆核被視為法治社會中維護良好法治的重要基石。可惜的是，本港有政黨政客為一己之私利，將司法覆核當作挑戰政府管治的工具，不惜浪費大量社會資源，目的只是為了令政府施政舉步維艱。正如列顯倫昨日所舉的港珠澳大橋和政改諮詢的司法覆核兩個例子，官司均針對政府政策，而不屬於非法、濫權或越權，根本沒有值得爭議的地方。提出司法覆核並非為了追究政府的施政、政策是否合法，而意在令政府不能運作，這樣的司法覆核別有用心。

而令市民感到擔憂和氣憤的是，本港近年的司法覆核，背後大多數都有熟悉法律的政黨和政客在操弄，這些政黨和政客借司法覆核或為了政黨一己之利，或為了個人揚名立萬，令司法覆核完全喪失監察政府的本意和作用，必然

加劇社會的矛盾，犧牲社會的整體利益。法治被玩弄於政黨政客的股掌之中，與法治精神背道而馳，絕對不能彰顯公義，更不是為了保障公眾和社會發展的長遠利益。知法者不守法，反而一再猛猛法律空子謀利，必然動搖市民對本港法治的信心。

近年，本港司法覆核案件有變本加厲的趨勢，每年的司法覆核申請過百宗，由領匯上市案開始，到外傭居留權案、港珠澳大橋環評案等，導致眾多大型工程被迫停工，損耗數十億的公帑，而且令到政治、經濟、民生等眾多問題高度政治化，製造了社會嚴重撕裂，政爭無日無之，亦令法庭背負沉重壓力。前終審法院首席大法官李國能早已留意到司法覆核泛濫的趨勢，一再提醒大眾：法庭並不是解決政治、經濟和社會問題的地方；司法覆核不是解決政治、經濟和社會問題的「萬應良方」。今次列顯倫亦指出，司法覆核不應是要挑戰政府的政策，法庭關注的是行政部門有無依法辦事或濫權。他更批評，有關人士提出司法覆核的用意，只是試圖癱瘓特區政府的運作，以及「純粹是譁眾取寵，不恰當地裝腔作勢」。法官們的忠告和勸戒，猶如暮鼓晨鐘，更是對濫用司法覆核者的當頭棒喝。

司法覆核雖是市民享有的司法權利，但應用得其所。濫用司法覆核，非香港之福，也非港人所願。可是，近年屢屢有人輕而易舉申請到法律援助進行司法覆核，社會質疑之聲日益高漲，要求法律援助完善現有法律援助的審批及監察制度。政府必須順應民意，對現行法律援助制度作出檢討修正，防止法律援助濫用，司法覆核沒完沒了。(相關新聞刊A4版)

財委聖誕後加會商大橋撥款

陳健波盼下月底通過 繼議高鐵追加免爛尾「人力」揚言拉布

香港文匯報訊(記者 鄭治祖)受到立法會反對派議員拉布影響，香港多項大型基建工程都受到不同程度的延誤。特區政府將分別就港珠澳大橋、高鐵向立法會財務委員會申請54億和194.2億追加撥款，立法會財委會主席陳健波昨日表明需要在聖誕節過後加開會議，盡快處理港珠澳大橋撥款及高鐵超支的問題。他認為最理想的安排，是在明年1月下旬通過港珠澳大橋追加撥款申請，騰出較多時間審議高鐵項目，並最遲須於明年3月通過款項，否則政府會「好大鑊」，工程隨時爛尾。不過，「拉布丑丑」已表明，屆時會全力阻止撥款通過。



陳健波 盧偉國 譚耀宗 陳婉嫻 田北俊

陳健波昨日指出，特區政府原先預計財委會於本月18日審議港珠澳大橋撥款，再於本月31日完成，惟工務小組進度緩慢而無法完成有關進度。他本應計劃於本月19日加開兩節會議，討論港珠澳大橋撥款申請。不過，由於工務小組方面審批的議程進度慢，他認為未能趕及於19日開會，因為有關議程上財會需要相當的程序，故即使在工務小組通過，屆時也需要出會議記錄後，才可上財會。

撥款倘無法通過 後果嚴重

在與秘書處討論過後，他改而申請於本月28日、29日和新年後加會或周六時加會。秘書處將發信予議員，並於本月28日、29日、30日、31日中選擇加會的時間。他希望能加開4節，共8小時會議。雖然聖誕前後有許多議員或會離港，但期望能於1月中表決港珠澳大橋撥款申請，並趕及於明年2月至3月處理高鐵問題撥款申請。

陳健波認為，眼下最理想的安排是港珠澳大橋追加撥款可於明年1月20日左右通過，以騰出較多時間審議高

鐵項目，而該項目最遲須於明年3月取得款項，否則會「好大鑊」；特區政府既要面臨停工、遭人索償、通車日期延後，工程甚至會爛尾。他亦補充，財會若無法討論有關項目，便須抽起財會中19個項目，以便有足夠時間討論港珠澳大橋撥款。

明年3月正值全國「兩會」，不少身為港區全國人大代表、全國政協委員的立法會議員都需要赴京開會，陳健波指，自己目前已和其中12名議員溝通，他們也願意就此作出遷就，讓高鐵撥款得以通過，屆時他們將協調部分人上京，讓一部分人留港出席會議。

他強調，有關撥款倘無法得到通過，後果非常嚴重，特區政府應向公眾先交代高鐵爛尾的後果，同時也有好大責任向市民清楚解釋「一地兩檢」的安排，以釋除公眾對所謂「公安來港執法」的疑慮，又呼籲議員不應拉布圖拖慢工程，而且令加會變得無用，倘屆時情況持續，他會嘗試用「另一些方法」討論。

盧偉國：工務小組討論進度慢

工務小組委員會主席盧偉國坦言，目前，工務小組72

個項目中，僅討論了17項。有關港珠澳大橋議程的討論進度較慢，需要較多時間討論，故已向秘書處提出加會，包括於12日上午討論多半小時，當日下午加開會和19日下午加會。他又希望特區政府不要繞過工務小組委員會，直接向立法會財委會申請撥款。

譚耀宗：不希望高鐵變廢鐵

民建聯議員譚耀宗被問到有關會否支持高鐵超支撥款時表示，他要先審議有關文件，屆時再提出問題和視乎特區政府如何回應。不過，他也希望高鐵撥款得以於3月通過，更不希望高鐵無故變成廢鐵，惟他強調在「兩會」期間加會將有困難。

陳婉嫻：若爛尾難向公眾交代

身為全國政協委員的工聯會立法會議員陳婉嫻指，自己明年3月要到北京開會，到時會視乎情況而定，再考慮回港與否，但她強調，倘高鐵工程開始了一半「又唔做」，實難以向公眾交代，「會畀香港人關到七彩，所以希望繼續落去。」

自由黨田北俊則認為，高鐵工程涉香港整體利益，現在是「騎虎難下」，無論如何都要「搞掂佢」，讓撥款通過。倘有市民不滿特區政府的安排，他會根據其黨友易志明的建議，迫使港鐵承諾將來不可狂加車費，和不可將目前向小股東、政府派股息的安排轉由市民承受。

反對派「泛會議」召集人何秀蘭稱，他們不反對加會，並希望陳健波能「公平主持會議」，讓議員發問問題，而反對派要開會商討有關問題。

不過，「人民力量」陳志全在陳健波宣佈加會前，狂言陳健波「事先張揚」要加會而不按程序，故該黨會按「正常審議」，包括提出休會待續等全力阻止撥款通過。他聲言，該兩個項目超支已讓許多市民「感到憤怒」，若陳健波打算加會，企圖「快刀斬亂麻」，定會「引起民憤」，甚或會出現「當市民包圍立法會」的情況，又稱各政黨都應清楚表達意見，緊守崗位，杜絕特區政府「偷到雞」。

被問到「人力」在審議高鐵事件時會否發動包圍立法會，他則稱會根據民意決定。

路署申重設總工程師監督高鐵

香港文匯報訊(記者 文森)廣深港高鐵香港段工程延誤及超支，路政署計劃開設一個為期約4年的總工程師編外職位，以監察港鐵完成高鐵工程。運輸及房屋局副局長邱誠武昨日表示，該職位於今年7月不獲立法會批准保留後，相關職務由路政署其他總工程師分擔，情況並不理想，有必要盡快開設該職位。

路政署鐵路拓展處計劃開設一個總工程師的編外職位，以繼續提供專責支援、監察港鐵完成高鐵工程。立法會人事編制小組委員會昨日討論有關議案。邱誠武在會上表示，有關職位已於2008年開設，但因立法會財委會在今年7月未有批准保留該職位而被撤銷，

相關職務暫由鐵路拓展處的其他總工程師分擔，情況並不理想，因此有迫切需要盡早重設職位，否則會對監督工作造成嚴重影響。

劉家強：如重開將聘同一人

有議員質疑高鐵工程不斷延誤，質疑該職位過去有否發揮監察職能，及在開設職位後又會如何監督工程。路政署署長劉家強表示，如重開職位，該署將聘請同一人擔任，因該位總工程師熟悉高鐵工程，其經驗及知識對工程最有利。他明白社會非常關心大型項目，會盡力做好，但過往有外在因素影響令工程延誤。

邱誠武：有需要強化監督

邱誠武補充，不應將延誤的責任歸咎於一個職位，又指作為項目管理人的港鐵表現並不理想，令人失望，因此路政署有需要強化監督層面的溝通及判斷。他又強調，如不設立一個負責領導的工程師，會削弱監督工程的能力。就有議員質疑如港鐵股東及立法會不通過最新工程費方案，如何處理該職位時，邱誠武回應指，高鐵工程仍然進行，無論最後工程費如何安排，仍需要該名監督。議案將於下次會議繼續討論。

機管局：三跑新造價僅增3.8%

香港文匯報訊(記者 文森)香港國際機場第三條跑道工程最新造價為1,415億元，不少人指其工程造價較2010年估算的845億元大幅增加了7%，機管局昨日澄清外界有誤解。機管局昨日在新聞稿中指出，在計算多年累計通脹及成本價格變動後，工程竣工時的工程所需造價為1,415億元。若按照機管局的說法，三跑工程最新造價與該局於2011年公佈的1,362億元比較，實則只超支了53億元，即增加3.8%。

機管局昨日發出新聞稿指出，該局於2011年公佈的《香港國際機場2030規劃大綱》中，已提及三跑系統發展方案，當時機管局按2010年第四季價格計算，工程造價為862億元，但將通脹、變動的勞工及材料成本價格計算後，已預計「付款當日價格」為1,362億元，相關做法亦符合政府工務工程的一貫方法。

以機管局目前最新估算，按照2010年第四季價格計算，三跑工程造價為845億元；按「付款當日價格」計算則為1,415億元。機管局強調，有關估算是經進一步制定三跑系統方案的設計及完成環境影響評估後，根據港府於去年3月發佈的價格調整因數而釐定。

機管局指出，正確比較三跑工程造價的改變，應按2011年及現時「付款當日價格」計算，等同三跑工程造價只增加了53億元。機管局強調，項目估算由方案設計顧問及獨立專業顧問共同擬定，並由機管局覆核，整個估價過程非常嚴謹，符合成本效益。

機電署增9職 監管港鐵服務

香港文匯報訊(記者 鍾立)港鐵服務近年意外頻生，包括列車因故障未有停站及扶手電梯事故等。運輸及房屋局局長張炳良昨日透露，因應鐵路列車服務不斷加密，及鐵路網絡不斷擴展，特區政府已決定於2015/2016財政年度起增撥資源，在機電工程署鐵路科開設9個專業及技術職系常額職位，以加強部門日常監管，包括針對鐵路系統中的安全關鍵部件的維修工作，定期進行定點的安全巡查；進一步擴闊各類巡查的密度及深度。

張炳良：鐵路服務延誤比去年同期少

張炳良昨日在立法會全體會議書面回覆議員提問時表示，港鐵服務的可靠性及安全性一直維持在國際公

監管港鐵服務

認的高水平。2015年截至10月份，因機件故障或人為因素造成的8分鐘或以上服務延誤事故的數目為118宗，比2014年同期的130宗少，反映即使在鐵路列車服務加密及鐵路網絡擴展下，鐵路服務延誤的個案總數在過去數年一直保持平穩。

不過，基於鐵路列車服務不斷加密及鐵路網絡不斷擴展，特區政府認為有需要加強機電工程署的人手，以維持有效的安全監察，故決定在2015/2016財政年度起增撥資源，在機電工程署鐵路科開設9個專業及技術職系常額職位。新增人手除應付因鐵路列車服務加密及鐵路網絡擴展所產生的額外工作量外，亦會從多個層次加強日常的監管工作。

張炳良指出，針對港鐵公司就鐵路系統中的安全關

鍵部件的維修工作，機電署會定期進行定點的安全巡查；當有事故發生時，對鐵路系統同類部件進行深入了解以減低同類事件再次發生的風險；進一步擴闊各類巡查的密度及深度，將定點巡查工作擴闊至系統的層面，包括主動審視港鐵公司就維修及保養各項機電安全關鍵系統的工作流程，以至人手編配安排，以提升鐵路安全表現。具體而言，機電工程署就鐵路系統及設施的巡查次數，將由2014年的168次，逐步增加至2020年約280次。

他續說，機電工程署並會為現有監管制度引入新元素，從宏觀及策略性角度檢視及調整就港鐵公司的安全監管機制，包括審核港鐵公司全套安全管理工作及資產管理工作，如資產檢查、保養及更新等，以更全面、深入地監察公司的安全管理及資產管理質素。這些新措施結合原有的監管制度，可使監督鐵路安全及港鐵公司內部管理的工作成效更為顯著。