

政府帳目委員會
就審計署署長
第四十四號
衡工量值式
審計結果報告書
提交的報告書

2005年7月

政府帳目委員會第四十四號報告書

目錄

	頁數
I. 引言	
1 政府帳目委員會的成立	1
2 委員會的成員	1
II. 程序	
1 委員會的程序	2
2 委員會的報告書	2
3 政府的回應	3
III. 委員會的研究工作	
1 研究審計署署長報告書	4
2 會議	4
3 - 4 報告書的編排	4
5 鳴謝	4
IV. 章節	
1 柴油車輛廢氣管制措施	5 - 22
2 空郵中心的郵件機械處理系統	23 - 53
委員會主席、副主席及各委員署名	54
審計署署長第四十四號報告書內經政府帳目委員會在報告書中研議的章節	55

目錄

	頁數
附錄 1	《香港特別行政區立法會議事規則》 56 - 57
附錄 2	1998年2月11日臨時立法會會議上政府帳目委員會主席提交臨時立法會的文件：《香港特別行政區政府帳目審計工作的範圍——“衡工量值式審計”》 58 - 59
附錄 3	出席委員會聆訊的證人 60
附錄 4	政府帳目委員會主席黃宜弘議員，GBS在2005年5月9日(星期一)委員會首次公開聆訊中的序辭全文 61
	有關第1章：“柴油車輛廢氣管制措施”的附錄
附錄 5	環境運輸及工務局局長2005年4月30日的函件 62 - 64
附錄 6	環境運輸及工務局局長2005年5月27日的函件 65 - 72
附錄 7	運輸署署長2005年5月25日的函件 73 - 74
附錄 8	環境保護署署長2005年5月25日的函件 75 - 78
	有關第2章：“空郵中心的郵件機械處理系統”的附錄
附錄 9	郵政署署長在2005年5月24日公開聆訊中的序辭全文 79
附錄 10	郵政署署長2005年5月18日的函件 80 - 86
附錄 11	郵政署署長2005年5月26日的函件 87 - 101
附錄 12	財經事務及庫務局局長2005年5月24日的函件 102 - 110
附錄 13	財經事務及庫務局局長2005年6月8日的函件 111 - 115
附錄 14	政府物流服務署署長2005年6月13日的函件 116 - 125

I. 引 言

政府帳目委員會的成立 政府帳目委員會是根據《香港特別行政區立法會議事規則》第72條的規定成立，這些規定載於本報告書**附錄1**。

2. **委員會的成員** 立法會主席根據《立法會議事規則》第72(3)條任命下列議員為委員會成員：

主席 : 黃宜弘議員, GBS

副主席 : 譚香文議員

委員 : 劉江華議員, JP
鄭家富議員
石禮謙議員, JP
林健鋒議員, SBS, JP
鄭經翰議員

秘書 : 韓律科女士

法律顧問 : 馬耀添先生, JP

II. 程 序

委員會的程序 委員會根據《立法會議事規則》第72條決定的行事方式及程序如下：

- (a) 根據《立法會議事規則》第72條被傳召出席委員會會議的官員，通常應為審計署署長在其報告書裏提及的收支總目的管制人員；如果所研究的事宜影響超過一個收支總目，或涉及政策或原則問題，則應傳召政府的有關政策局局長或其他適當人員。到委員會席前應訊，應是被傳召官員的個人責任。雖然他可以由屬員陪同出席，協助解釋細節，但委員會要求提出的資料、紀錄或文件，均應由他單獨負責；
- (b) 如果審計署署長的政府帳目審計結果報告書所提及的任何事項與政府補助機構的事務有關，則到委員會席前應訊的人士通常應為管制補助費撥款的人員。如委員會認為傳召有關補助機構的代表有助審議，則委員會亦可傳召該代表出席；
- (c) 管制人員或其他人士向委員會提供資料或解釋時，委員會會要求審計署署長和財經事務及庫務局局長協助；
- (d) 委員會在報告書內提及不屬於政府及補助機構的任何人士或機構前，須先行聽取這些人士或機構的陳詞；
- (e) 委員會通常不應單憑審計署署長報告書所述而就某一事項提出建議；
- (f) 委員會不應容許管制人員以書面作證，但作為親身到委員會席前應訊的附加資料，則屬例外；及
- (g) 委員會應不時與審計署署長進行非正式磋商，向署長建議甚麼地方可進行有收穫的衡工量值研究。

2. **委員會的報告書** 本政府帳目委員會報告書對應於2005年4月20日提交立法會的審計署署長第四十四號衡工量值式審計結果報告書。審計署署長是根據1998年2月11日提交臨時立法會的《香港特別行政區政府帳目審計工作的範圍——“衡工量值式審計”》文件所列的準則及程序進行衡工量值式審計。該份文件載於**附錄2**。

程 序

3. **政府的回應** 政府對委員會報告書的回應，載於政府覆文內。在該覆文內，政府在適當時會就委員會的結論及建議提出意見，並就委員會或審計署署長指出的不合規則事宜提出糾正方法；如有需要，更解釋政府不擬採取行動的理由。政府已表示會在委員會報告書提交立法會後3個月內，向立法會呈交有關的政府覆文。

III. 委員會的研究工作

研究在2005年4月20日提交立法會的審計署署長報告書 一如往年，委員會認為不必深入調查審計署署長報告書所提出的每個事項。因此，委員會只選出審計署署長第四十四號報告書中其認為涉及較嚴重的違反常規情形或弊端的章節進行調查。委員會就這些章節所進行的調查，構成本報告書的主要內容。

2. **會議** 委員會先後就本報告書所涵蓋的各個議題召開了12次會議和4次公開聆訊。委員會亦曾前往位於九龍灣的運輸署驗車中心及環境保護署指定車輛廢氣測試中心參觀，以視察煙霧測試程序。在公開聆訊中，委員會聆聽了15名證人，包括3名政策局局長和3名部門首長的證供。證人名單載於本報告書**附錄3**。主席在2005年5月9日首次公開聆訊中的序辭全文則載於**附錄4**。

3. **報告書的編排** 出席委員會聆訊的證人所作的證供，以及委員會根據這些證供及研究審計署署長報告書有關章節後所作出的具體結論和建議，分別載於下文第1及2章。

4. 委員會公開聆訊過程的錄音紀錄已存放於立法會圖書館，供市民取聽。

5. **鳴謝** 委員會衷心感謝所有應邀出席作證的人士，他們都採取合作的態度；同時，亦很多謝財經事務及庫務局局長、委員會法律顧問和秘書，他們一直從旁給予協助，提供有建設性的意見。此外，審計署署長在編寫其報告書時，採用了客觀而專業的手法，委員會深表謝意；署長及其屬下人員更在整個研議期間為委員會提供不少協助，委員會在此一併致謝。

第1章

柴油車輛廢氣管制措施

審計署曾進行審查，研究是否可進一步減低路邊的可吸入懸浮粒子和二氧化氮濃度。審查重點包括以下範疇：

- 柴油車輛檢驗及維修計劃；
- 黑煙車輛管制計劃；及
- 石油氣的使用。

2. 委員會除了在2005年5月9日舉行公開聆訊，就審計署署長報告書的審查結果及意見聽取證供外，亦於2005年5月17日前往位於九龍灣的運輸署驗車中心及環境保護署(環保署)的指定車輛廢氣測試中心(指定測試中心)，視察煙霧測試的程序。

政府減少柴油車輛廢氣排放量的計劃

3. 據審計署署長報告書第1.8段所載，行政長官在1999年施政報告中宣布，政府會撥款14億港元實施一項全面的計劃，以期在2005年或之前，把車輛排放的可吸入懸浮粒子和氧化氮，分別減少80%和30%。然而，第1.9段的圖一顯示，2004年在路邊錄得的全年平均可吸入懸浮粒子及二氧化氮水平，仍然分別超出空氣質素指標訂明的安全上限達45%及26%，而有關數字在2002年至2004年期間持續上升。

4. 委員會從環境運輸及工務局局長2005年4月30日的函件(附錄5)進一步得悉，在1999年至2004年期間，在路邊錄得的可吸入懸浮粒子水平只減少了9%，而二氧化氮的水平則與1999年的水平相若。委員會質疑：

- 儘管當局動用大量公帑減少車輛廢氣的排放量，香港的空氣質素為何仍未有改善；及
- 政府當局認為減少車輛廢氣排放量的計劃是否成功。

5. **環境運輸及工務局局長廖秀冬**博士回應時表示：

- 正如1999年施政報告所載，該套全面的計劃旨在於2003年年底或之前，把車輛排放的可吸入懸浮粒子減少60%，並於2005年年底或之前，把可吸入懸浮粒子和氧化氮的排放量，分別減少80%和30%；

柴油車輛廢氣管制措施

——要減少廢氣的排放量，可透過管制廢氣的源頭來達致目的。舉例而言，為減少本地車輛廢氣的排放量，政府當局已引入超低含硫量柴油，並規定柴油車輛的車主加裝減少可吸入懸浮粒子的裝置。隨着上述以及其他各項減少車輛廢氣排放量的措施逐步實施，當局已達到就2003年年底定下的減少可吸入懸浮粒子排放量目標。事實上，截至2003年年底，市區車輛排放的可吸入懸浮粒子已減少72%。截至2004年年底，市區車輛排放的可吸入懸浮粒子和氧化氮已分別進一步減少76%和39%。政府當局預期會在2005年年底或之前，達到減少廢氣排放量的目標；

——然而，污染物排放的水平並不同以空氣污染指數量度的空氣污染水平。柴油車輛只是空氣污染的源頭之一。其他主要的污染源頭來自本港和區域的工商業運作及發電廠所產生的污染物；及

——總括而言，政府當局已成功達到減少車輛廢氣排放量的目標。若沒有推行該套計劃下的各項措施，應會有更多污染物，而香港的空氣污染水平亦應會更差。由於污染物的增幅超乎政府當局的預期，因此政府當局未能成功達到空氣質素指標或改善整體的空氣質素。

6. 鑒於環境運輸及工務局局長在回覆中表示政府當局已成功達到減少廢氣排放量的目標，委員會詢問：

——局長得出上述意見的詳細理據；及

——雖然車輛廢氣的排放量已經減少，但路邊的空氣質素為何每況愈下。

7. **環境運輸及工務局局長**在2005年4月30日的函件及2005年5月27日的函件(**附錄6**)中表示：

——環保署進行的分析證實，車輛各類污染物的排放量日趨減少。柴油車輛是大氣中元素碳粒子的主要來源。路邊錄得的元素碳粒子水平較4年前下降了46%，而在1999年至2004年期間，路邊錄得的氧化氮排放量水平亦減少了24%；

柴油車輛廢氣管制措施

- 雖然車輛廢氣的排放量正大幅減少，但本港的空氣質素卻因區域空氣污染而日益受到影響。根據一般監測站錄得的數據，在1999年至2004年期間，可吸入懸浮粒子和臭氧分別上升15%和26%。可吸入懸浮粒子是煙霧的主要成分，臭氧則會氧化空氣中的一氧化氮，產生二氧化氮，並且令空氣中的各種污染物透過光化學反應過程，產生更多可吸入懸浮粒子。因此，在1999年至2004年期間，儘管車輛廢氣的排放量大幅減少，路邊錄得的可吸入懸浮粒子水平只減少了9%，而二氧化氮的水平則與1999年的水平相若。兩種污染物的全年平均水平仍然超過空氣質素指標；及
- 政府當局會繼續致力減少車輛廢氣的排放量，並同時努力與廣東省合作，透過實施地區空氣質素管理計劃改善區域的空氣質素。

8. 委員會進一步詢問，政府當局如何得出上文所述的車輛廢氣排放量減幅。**環境保護署署長郭家強先生及環境保護署助理署長(空氣質素政策)謝展寰先生**回答時表示，當局根據環保署3個路邊空氣質素監測站收集所得的數據，得出元素碳粒子及氧化氮的排放量分別較1999年減少46%及24%。

9. 委員會詢問：

- 政府當局會否考慮設立更多路邊空氣質素監測站，以確保收集所得的數據足以代表全港的空氣質素；及
- 當局如何量度區域空氣質素對香港的影響。

10. **環境運輸及工務局局長**回應時表示：

- 香港是全球率先採用路邊監測站監測空氣質素的城市。該3個路邊監測站分別設於銅鑼灣、中環及旺角，這些地區全是本港最繁忙且空氣污染情況最嚴重的市區。這些監測站收集所得的空氣質素數據代表最壞的情況。全球大多數城市只採用設於離地面一段距離的一般監測站，與那些城市比較，香港所採用的標準已屬嚴格。路邊監測站的數目已經足夠；及

柴油車輛廢氣管制措施

——為監測珠江三角洲(珠三角)地區的空气質素，環保署及廣東省政府環保局已啟動一個覆蓋整個珠三角地區，並設有16個監測站的區域監測網絡。這些監測站收集所得的數據可望於稍後公開讓市民查閱。

11. 委員會察悉，行政長官在1999年施政報告中表示，達到減少廢氣排放量的目標後，本港的空气質素將不遜於已發展國家的大城市(例如紐約及倫敦)，而市民的呼吸系統健康亦會大為改善。委員會質疑政府當局向立法會申請撥款時，有否告知立法會減少車輛廢氣的排放量未必能夠改善空氣質素。因此，委員會詢問：

——行政長官在1999年承諾動用14億元減少車輛廢氣的排放量時，政府當局有否評估，隨着內地經濟持續增長，區域空氣污染對本港空氣質素有何影響；及

——該筆14億元的撥款至今的開支情況為何。

12. **環境運輸及工務局局長**在2005年5月27日的函件中告知委員會：

——在1999年施政報告中，當時的行政長官強調，“徹底解決香港環保問題，不能單靠我們自己。我們必須與內地有關當局緊密合作。”在1999年，香港與廣東省有關當局就區域空氣質素展開聯合研究，以期制訂長遠的防治措施；

——該項聯合研究於2002年完成，結果顯示香港特區政府和廣東省政府如不推行額外的改善措施，區域空氣質素將會繼續惡化。香港特區政府和廣東省政府根據研究結果，在2002年4月達成共識，雙方同意會盡最大努力，在2010年或之前，減少區內4類主要空氣污染物的排放量，而減幅不單能令香港達到現時的空氣質素指標，更可大大改善珠三角的空氣質素和紓緩區內的煙霧問題；

——兩地政府已制訂珠三角地區空氣質素管理計劃，以期達到減少廢氣排放量的目標。雙方亦在粵港持續發展與環保合作小組之下成立了珠江三角洲空氣質素管理及監察專責小組，以跟進上述管理計劃下的各項工作。兩地政府現正落實此項計劃，包括建立區域空氣質素監測網絡。此外，兩地政府正為珠三角地區的發電廠，制訂排污交易試驗計劃；及

柴油車輛廢氣管制措施

——在該筆14億元的撥款中，開支總額至今約為12億元，餘款會用於為需要長時間以怠速運作的歐盟前期重型柴油車輛加裝微粒消滅裝置的計劃和石油氣小巴計劃，該兩項計劃將於2005年年底結束。有關的開支情況如下：

計劃	截至2005年5月中的開支 (百萬元)
石油氣的士	724
為歐盟前期輕型柴油車輛加裝微粒消滅裝置	31.2
為無須長時間以怠速運作的歐盟前期重型柴油車輛加裝微粒消滅裝置	345
為需要長時間以怠速運作的歐盟前期重型柴油車輛加裝微粒消滅裝置	0
石油氣／電動小巴	108
總計	12億元

13. 委員會又詢問：

——全港(不單是市區)車輛排放可吸入懸浮粒子及氧化氮的整體情況；及

——政府當局如何管制穿梭中港兩地的跨境車輛所排放的廢氣。這些車輛主要在新界行走，並可能使用內地柴油及非法燃油，例如有標記油類。

14. 環境運輸及工務局局長在同一函件中表示：

——政府當局現正就2004年全港車輛廢氣排放量編製資料，並會在2005年稍後時間備妥。在2003年，全港車輛的可吸入懸浮粒子及氧化氮排放量分別減少了60%及35%；

——由香港海關執行的《應課稅品規例》規管跨境貨車可帶進本港的內地免稅柴油量，即不得超過油缸容量的四分之

柴油車輛廢氣管制措施

三。此外，把油缸內的柴油轉卸入另一車輛或在本港出售該等柴油，均屬違法；

- 內地柴油的含硫量對環境造成的影響是主要關注所在。截至2001年，內地車用柴油的含硫量上限是重量的0.5%，即本港現時法定超低含硫量柴油含硫量上限的100倍。為改善柴油的質素，中央政府在2002年把含硫量上限調低60%至重量的0.2%。自2004年起，廣東省在深圳及廣州引入含硫量上限為0.05%的柴油。因此，使用內地柴油的跨境車輛對環境造成的影響已大為紓緩，而隨着內地逐步收緊含硫量的限制，有關的環境問題亦會進一步受到控制；及
- 《應課稅品條例》在2001年作出修訂，加強對車輛非法使用有標記油類的阻嚇作用。非法加油黑點的數目已由1999年的110個大幅減至2004年約27個。自此，香港海關查獲的未完稅車用柴油總量亦減少了86%。

柴油車輛檢驗及維修計劃

15. 委員會得悉，運輸署採用空檔加速煙霧測試程序，測試柴油車輛的黑煙排放量。據審計署署長報告書第2.7段所載，美國環境保護局規定需要進行的若干測試程序，運輸署卻不需要進行。據第2.11段所載，審計署職員到訪運輸署驗車中心期間，發現司機在沒有適當監督的情況下，參與安裝煙霧測試設備。委員會認為，運輸署的測試流於馬虎。委員會對測試的質素或結果有否因而受到影響存疑。

16. **運輸署署長霍文先生**回應時表示：

- 據審計署署長報告書第2.7段的表二所載，有7個測試項目按照美國的標準是需要進行的，但運輸署則不需要進行。然而，正如第2.8(b)段所述，運輸署實際上已透過各種方式遵從所有7個項目。美國與運輸署在測試程序方面的分別在於美國的程序純粹為測試黑煙排放量而設，運輸署的煙霧測試則屬整個驗車過程的一環，旨在測試車輛的黑煙排放量及確保安全。因此，有關運輸署“不需要”進行有關項目的說法不太正確；

柴油車輛廢氣管制措施

- 運輸署贊同審計署的意見，認為應由運輸署的驗車員而非司機把黑煙取樣探頭安放入排氣管。運輸署已為執行這項修訂程序作出安排。運輸署亦會加強監督司機在空檔加速煙霧測試期間的舉動，確保測試工作妥善進行；及
- 運輸署會確保更清楚列明其測試程序，讓該署職員及主管更了解有關程序。

17. 據審計署署長報告書第2.6段所載，世界銀行發現空檔加速煙霧測試的程序極易受驗車員的測試方式影響，而黑煙排放量高的車輛，更可利用不當行為(例如干擾引擎或淡化廢氣)通過測試。然而，第2.9(a)段指出，驗車員在進行煙霧測試時，是憑肉眼及聽覺進行測試，而不是利用轉速計，以防止車主干擾引擎的設定。委員會詢問：

- 運輸署如何解決空檔加速煙霧測試的限制；及
- 運輸署是否同意憑肉眼及聽覺進行測試，不及利用轉速計測試引擎極限轉速可靠。

18. **運輸署署長**回應時表示：

- 運輸署充分了解世界銀行就空檔加速煙霧測試所發現的限制。舉例而言，世界銀行指出，引擎由怠速提高至極限轉速所需的時間稍有不同，便會得出不同的煙霧隔光度讀數。為防止出現這個問題，運輸署驗車員會站在車門旁邊，觀看踏下油門時的車速；
- 驗車員均曾接受適當的訓練，而且經驗豐富。他們能夠憑聆聽引擎的聲音，甄別出引擎設定曾受干擾的車輛。在進行測試時，他們亦需遵循若干程序。運輸署合理地信納測試結果並未受到影響。此外，運輸署亦選擇性地進行更有效的功率煙霧測試；及
- 運輸署曾嘗試利用轉速計測試引擎極限轉速。然而，該署發現有關設備存在一些問題，例如受到干擾及有欠準確。運輸署會繼續為這項測試物色合適的轉速計。

柴油車輛廢氣管制措施

19. 關於煙霧測試標準，委員會從審計署署長報告書第2.33及2.34段得悉，運輸署採用的煙霧隔光度標準(即60哈特里奇煙霧單位)，低於環保署所用的標準(即50哈特里奇煙霧單位)。第2.33段的表四亦顯示，香港採用60哈特里奇煙霧單位這個標準，較其他亞洲國家所採用的標準寬鬆，例如巴基斯坦的標準是40哈特里奇煙霧單位，而印尼的標準是50哈特里奇煙霧單位。委員會詢問：

——依政府當局之見，應如何將其他國家採用的不同煙霧隔光度標準，與香港採用的標準作出比較；及

——運輸署會否收緊其煙霧隔光度標準。

20. **環境保護署署長及環境運輸及工務局局長**分別在公開聆訊及2005年5月27日的函件中表示：

——煙霧隔光度標準只是煙霧測試的其中一環。某地方採用較低煙霧隔光度為標準，未必代表這個標準較另一採用較高煙霧隔光度為標準的地方更嚴格或更先進。以歐盟就使用中車輛所訂的煙霧上限為例，適用於非渦輪增壓引擎的煙霧上限相等於66哈特里奇煙霧單位，而適用於渦輪增壓引擎的煙霧上限則相等於72哈特里奇煙霧單位。香港使用底盤式功率機對車輛進行加載煙霧測試，已令香港的車輛煙霧標準躋身全球最嚴格標準之列；及

——至於應否採用更嚴格的標準這問題，政府當局的原則是採用一個最切合香港情況，又可以達致的標準。

21. 關於收緊煙霧隔光度標準的建議，**環境運輸及工務局局長及運輸署署長**補充：

——政府當局已決定收緊運輸署的煙霧隔光度標準。然而，當局有需要就劃一以50哈特里奇煙霧單位為標準的建議，諮詢運輸業界。業界過往曾強烈反對該項建議；及

——雖然運輸署現時採用的標準是60哈特里奇煙霧單位，但實際上，大部分接受空檔加速煙霧測試的車輛也能達到更嚴格的標準。在過去數年，約90%的車輛達到40或以下哈特里奇煙霧單位，而96%的車輛則達到50或以下哈特里奇煙霧單

柴油車輛廢氣管制措施

位。另一方面，採用60哈特里奇煙霧單位為標準，是為了顧及使用期尚未屆滿的較舊車輛。

22. **運輸署署長**在2005年5月25日的函件(*附錄7*)中補充，環保署及運輸署計劃在2005年第三季就劃一的煙霧測試標準諮詢業界，以期在2005年年底或之前展開法例修訂的工作。

23. 委員會從政府當局的回覆中得悉，香港的車輛煙霧標準躋身全球最嚴格標準之列，因為在煙霧測試中採用了底盤式功率機。然而，審計署署長報告書第2.18段的表三顯示，在2004年，在運輸署九龍灣驗車中心進行的煙霧測試中，只有114次(即0.4%)利用底盤式功率機進行測試。此外，根據審計署在第2.20段作出的估計，在2002至2004年期間，底盤式功率機的使用率由55%減至2.4%。委員會詢問，底盤式功率機的使用率偏低，是否顯示測試標準寬鬆及浪費資源。

24. **運輸署署長**解釋：

——在過去數年，底盤式功率機的使用次數基於種種理由而大幅減少。底盤式功率機在2002年全面投入服務時，運輸署曾調撥當時的資源進行功率煙霧測試，並能履行承諾，選出10%在九龍灣驗車中心接受每年適宜在道路上行駛測試的柴油車輛進行功率煙霧測試。然而，在隨後兩年進行的功率煙霧測試的次數有所減少，原因是人手短缺，以及安裝第二台底盤式功率機，導致無法使用第一台底盤式功率機；及

——在審計署向運輸署提出上述問題後，運輸署已優先處理此方面的工作，現時已能達到所承諾的百分率。

25. 委員會進一步詢問：

——在過去數年，九龍灣驗車中心人手短缺的實際情況如何，以及這個問題如何解決；及

——運輸署會採取甚麼行動，確保充分使用現有及新一台底盤式功率機。

柴油車輛廢氣管制措施

26. **運輸署署長**在2005年5月25日的函件中表示：

——在進行測試時，每部底盤式功率機需由一名汽車檢驗主任及兩名車輛檢驗員操作。在過去數年，3名汽車檢驗主任退休，餘下26名汽車檢驗主任負責處理車輛檢驗工作；而在2002年，有關工作則由29名汽車檢驗主任處理。運輸署另有22名汽車檢驗主任負責其他方面的工作。該署可以透過重整工作，調配車輛檢驗員處理這項工作；

——自2005年開始，運輸署已實施一些臨時措施，以便能進行更多功率煙霧測試。該署已由另一組別調派一名汽車檢驗主任負責進行功率煙霧測試的工作。這並非令人滿意的長遠解決辦法，因為這安排會影響其他方面的工作，例如更新驗車員手冊的工作。因此，運輸署正探討在新九龍灣驗車中心現時的車輛檢驗工作管理合約於2005年11月屆滿時，可否在合約中加入其他工作。這安排有助騰出人手，使用現有及將於2005年年底完成安裝的第二台底盤式功率機進行煙霧測試；及

——運輸署會密切監察底盤式功率機的使用率。自2005年1月起，在底盤式功率機投入服務的日子(底盤式功率機須不時暫停使用以作維修)，運輸署已達致10%的檢驗比率目標。

27. 據審計署署長報告書第2.26段所載，審計署在查核功率煙霧測試的紀錄後發現，運輸署在測試引擎最大輸出功率時採用了寬鬆的標準(即車輛生產商所訂水平的50%)。在70輛通過功率煙霧測試的車輛中，49%車輛的引擎最大輸出功率只達60%或以下。委員會詢問，政府當局是否贊同審計署在第2.27段所述的意見，即在測試引擎最大輸出功率時採用寬鬆的標準，使功率煙霧測試出現漏洞，因為只須在事前調低黑煙車輛的引擎最大輸出功率，車輛便可輕易通過測試。

28. **環境保護署署長**及**環境保護署助理署長(空氣質素政策)**回應時表示：

——在進行功率煙霧測試時，部分車輛的引擎最大輸出功率未必能夠達到實驗室的水平，原因是車輛已經老化。事實上，在曾接受環保署測試的車輛中，半數無法一次便通過測試，必須經過維修才能通過測試。這情況反映現行引擎最大輸出功率的標準已相當嚴格；及

柴油車輛廢氣管制措施

——鑒於近年的車輛維修標準已經提升，環保署在有需要時，會聯同運輸署與業界檢討收緊有關標準是否可行。

黑煙車輛管制計劃

29. 審計署署長報告書第3.16段指出，由於環保署的煙霧測試程序及標準較運輸署嚴格，因此黑煙車輛的車主會選擇接受運輸署的煙霧測試。按照現行做法，若有關車輛在接受環保署煙霧測試的時限屆滿前，已通過運輸署的煙霧測試，環保署便會撤回廢氣測試通知書，這種做法可能成為黑煙車輛管制計劃的漏洞。委員會詢問，政府當局會如何堵塞這個漏洞，以及當局會否考慮指定一個部門(例如運輸署)負責進行煙霧測試。

30. **環境運輸及工務局局長**在2005年5月27日的函件中表示：

——為加強管制黑煙車輛的成效，政府當局已採用功率煙霧測試；及

——運輸署與環保署會攜手合作，就劃一煙霧上限諮詢業界。此外，運輸署會聯同環保署，考慮可否規定未按廢氣測試通知書接受測試的車輛，在進行適宜在道路上行駛檢查時，由運輸署監督以底盤式功率機測試煙霧的排放量。在實行上述安排後，接獲廢氣測試通知書的車輛，不論是送交運輸署的中心接受適宜在道路上行駛檢查，還是送交環保署的中心接受煙霧測試，一律須接受功率煙霧測試。

31. 據審計署署長報告書第3.10至3.12段所載，在2003年及2004年的懷疑排放黑煙車輛舉報個案中，全部車主均獲得超過14天時間，把車輛送往指定測試中心接受環保署的煙霧測試。在3 156宗(即18%)個案中，車主更獲得超過30天時間。10名車主甚至獲得超過200天時間。

32. 委員會詢問：

——在上述個案中，為何給予車主如此長的時限，以及這是否因環保署疏忽所致；

——根據環保署的估計，獲容許繼續在路上行走超過14天的懷疑排放黑煙車輛，對空氣污染水平造成的影響為何；及

柴油車輛廢氣管制措施

——環保署如何確保減少廢氣排放量的措施對空氣質素帶來的改善，不會因容許懷疑排放黑煙車輛在路上行走過長時間而抵銷。

33. 環境保護署署長在2005年5月25日的函件(附錄8)中表示：

——廢氣測試通知書未能送達車主的個案時有出現，原因是他們更改了住址。為處理這些個案，環保署要求運輸署在有關車輛的紀錄加上編碼，當有關車主向運輸署申請續牌或更改車輛擁有權時，便會向他們送達廢氣測試通知書。至於需要多少時間才能聯絡到這些車主，每宗個案各有不同。雖然環保署花了超過6個月才能聯絡到該10名車主，但當中並不涉及疏忽；

——現時，每年平均有8 900部黑煙車輛接受煙霧測試，其中約80%是在14個工作天的時限內進行測試的。餘下車輛均基於種種原因(例如廢氣測試通知書未能以掛號郵件的方式送達車主)，無法在該時限內完成測試。若作出非常保守的假設，假定這些車輛平均需要40天才能通過煙霧測試，而黑煙車輛所產生的污染量較一般車輛高出6倍，則這些車輛所產生的額外污染量，在本港14萬部柴油車輛所產生的污染總量中，仍僅佔少於1%；及

——要解決這個問題，最有效的方法便是減少在路上行走的黑煙車輛總數。環保署自1999年起採用底盤式功率機後，黑煙車輛的數目已減少80%，證明這項措施有效。為免懷疑排放黑煙車輛在路上行走的時間過長，環保署嚴格審核每宗廢氣測試通知書的延期申請。除非有充分理由和有證據支持，否則一般不會批准延期申請。環保署亦會考慮可否縮短黑煙車輛通過煙霧測試的時限。

34. 關於可否進一步縮短黑煙車輛車主安排其車輛通過環保署煙霧測試的14個工作天時限，環境保護署署長在2005年5月25日的函件中表 示：

——運輸業界以往曾表示，要在較短時限內安排黑煙車輛通過煙霧測試，會有困難；及

柴油車輛廢氣管制措施

——隨着近年車輛維修標準大致已有改善，環保署認為可以把有關時限由14個工作天縮短至譬如12個工作天。環保署會在2005年內就實施這項新規定徵詢運輸業界的意見。

35. 委員會得悉，根據黑煙車輛管制計劃，受過訓練的黑煙車輛檢舉員會向環保署舉報黑煙車輛。審計署署長報告書第3.33及3.34段指出，環保署在招募檢舉員方面宣傳不足，而且有欠積極的檢舉員人數正在增加。委員會詢問：

——環保署會否落實審計署署長報告書第3.34段所建議的3個提高檢舉員熱忱的方法；及

——環保署會否利用其網頁，宣傳檢舉員招募計劃及提高檢舉員的熱忱。

36. **環境保護署署長**在2005年5月25日的函件中告知委員會：

——環保署認為被發現的黑煙車輛數目有所減少，是因為道路上黑煙車輛的數目減少，而非檢舉員有欠積極所致。不過，為保持檢舉員的熱忱，環保署會在2005年8月起，告知檢舉員他們所舉報的個案的結果。該署亦會在2005年年底向較為積極的檢舉員發出嘉許信。此外，環保署會視乎檢舉員的反應，為他們舉行討論會；及

——環保署計劃由2005年8月起，在其網頁宣傳檢舉員招募計劃。此外，該署亦正考慮在網上開闢討論園地，讓檢舉員交流經驗。

37. 委員會知悉，供檢舉員用以舉報黑煙車輛的表格非常繁複，可能有礙他們作出舉報。委員會因此詢問，環保署會否考慮簡化有關表格。

38. **環境保護署署長**在2005年5月25日的函件中答稱：

——收到廢氣測試通知書的車主，除了須支付維修費外，也須就證明車輛已經修妥的測試支付每次310元的費用。此外，車主須承擔其他費用，例如車輛維修和測試期間的閒置成本。因此，環保署必須確保根據計劃作出的舉報準確無誤；及

柴油車輛廢氣管制措施

- 檢舉員須在現時採用的表格上填寫檢舉車輛的一些基本資料，以及發現超標的日期、時間及地點。環保署可根據表格上的資料，與運輸署核對車牌、車輛類型及顏色等紀錄，藉此減低誤報的可能性。若車主就舉報個案提出反對，所記錄的檢舉日期和地點將有助作進一步調查。

石油氣的使用

39. 關於減低石油氣由深圳輸入香港在運輸方面所涉及的風險的措施，委員會詢問政府當局會否考慮為此建造一條跨境輸送管的可行性。

40. **環境運輸及工務局局長**在2005年5月27日的函件中表示：

- 政府當局對石油氣供應商從何處購買石油氣持開放態度。石油氣供應商可建議任何方法把石油氣輸入本港，但建議的方法必須符合《氣體安全條例》所訂明的安全規定；及
- 關於建造跨境石油氣輸送管一事，由於石油氣較空氣重，以長管輸送可能會有危險。不過，只要石油氣供應商建議的輸入石油氣方法安全可靠和切實可行，政府當局都會加以考慮。

41. 審計署署長報告書第4.22(b)及(c)段載述，機電工程署會繼續研究在港島興建一個新石油氣庫的可行性，而政府亦正致力擴大石油氣加氣網絡。委員會詢問有關的實施時間表，以及政府當局會否考慮設置更多石油氣加氣站。

42. **環境運輸及工務局局長**在同一函件中表示：

- 機電工程署會繼續研究在港島興建一個新石油氣庫的可行性，並正聯同有關部門探討物色用地所需的時間；及
- 此外，政府當局會繼續物色合適地點增設石油氣加氣站。目前共有50個石油氣加氣站提供服務，而在未來兩年，將再有6個設有石油氣加氣服務的新油站投入服務。如能符合安全規定，政府當局會透過土地批租條件，規定所有新油站提供石油氣加氣服務。

柴油車輛廢氣管制措施

43. 委員會察悉審計署在審計署署長報告書第4.19段提出的意見，即進一步擴展石油氣的使用範圍，會令政府失去大筆柴油稅收。

44. 關於應否開徵車用石油氣稅的問題，**財經事務及庫務局局長馬時亨先生**告知委員會，政府當局在現階段並無此計劃。政府當局在考慮開徵車用石油氣稅時，將須考慮多項因素，例如環境保護的問題。

45. **結論及建議** 委員會：

——對以下情況深表不滿：

- (a) 雖然當局至今已動用約12億元，推行1999年施政報告所載有關減少車輛廢氣排放量的措施，但本港的空氣質素仍未有改善；及
- (b) 當政府當局申請撥款以推行上述措施時，並無告知立法會減少車輛廢氣的排放量未必能夠改善空氣質素；

——對下述情況深表失望：2004年在路邊錄得的全年平均可吸入懸浮粒子及二氧化氮水平，仍然分別超出空氣質素指標訂明的安全上限達45%及26%，而有關數字在2002至2004年期間持續上升；

柴油車輛檢驗及維修計劃

——對以下情況表示關注：

- (a) 運輸署在進行空檔加速煙霧測試時，並沒有利用轉速計測試引擎極限轉速；
- (b) 司機在沒有監督的情況下，參與安裝煙霧測試設備；
- (c) 現有底盤式功率機的使用率偏低，在完成安裝第二台底盤式功率機後，前者的使用率可能更低；及
- (d) 在測試引擎最大輸出功率時採用的標準寬鬆；

柴油車輛廢氣管制措施

——對下述情況深表不滿：運輸署採用的煙霧隔光度標準(即60哈特里奇煙霧單位)，低於環境保護署(環保署)所用的標準(即50哈特里奇煙霧單位)，亦是亞洲區內較寬鬆的標準之一；

——知悉運輸署同意：

- (a) 修訂及更新其空檔加速煙霧測試程序；
- (b) 物色合適的轉速計，用以測試引擎極限轉速；
- (c) 加強監督司機在空檔加速煙霧測試期間的舉動，而在測試期間把黑煙取樣探頭安放入排氣管的程序，現時是由運輸署職員而非司機負責；
- (d) 改善底盤式功率機的使用率；
- (e) 與有關方面研究向車主徵收重複進行功率煙霧測試費用的問題；及
- (f) 與業界檢討引擎最大輸出功率的標準；

——促請運輸署署長：

- (a) 收緊運輸署的煙霧隔光度標準，以求劃一運輸署及環保署所採用的不同標準；及
- (b) 在2005年年底前向委員會匯報有關的工作進展；

黑煙車輛管制計劃

——對以下情況深表關注：

- (a) 按照現行做法，若有關車輛在接受環保署煙霧測試的時限屆滿前，已通過運輸署的煙霧測試，環保署便會撤回廢氣測試通知書，這種做法可能成為黑煙車輛管制計劃的漏洞，原因是運輸署的煙霧測試不及環保署的嚴格；

柴油車輛廢氣管制措施

- (b) 在2003年及2004年的懷疑排放黑煙車輛舉報個案中，全部車主均獲得超過14天時間，把車輛送往指定車輛廢氣測試中心(指定測試中心)接受環保署的煙霧測試。在3 156宗(即18%)個案中，車主更獲得超過30天時間；及
- (c) 在2004年對指定測試中心進行的33次巡查中，有25次並無視察環保署的煙霧測試程序；

——知悉環保署將會：

- (a) 就可否把黑煙車輛的車主安排其車輛通過煙霧測試的時限，由14個工作天縮短至12個工作天，於2005年徵詢運輸業界的意見；及
- (b) 考慮採取不同的巡查方式，使視察煙霧測試程序具突擊成分；

——強烈建議環境保護署署長須確保車主嚴格遵從有關黑煙車輛在指定測試中心通過煙霧測試的指定時限；

石油氣的使用

——知悉：

- (a) 石油氣車輛排放的可吸入懸浮粒子數量微不足道，而所排放的氧化氮亦較柴油車輛少75%至85%。即使在2006年及2009年分別引入更符合環保標準的歐盟IV期及歐盟V期柴油車輛後，石油氣車輛在這兩方面依然較柴油車輛優勝，只是程度較小；
- (b) 現有的石油氣基礎設施除可應付全港所有的士和公共及私家小巴的需要外，還可應付額外石油氣輕型車輛的需求；
- (c) 由深圳輸入石油氣及在港島興建一個新石油氣庫，是兩項值得深入探討的風險緩解措施；及

柴油車輛廢氣管制措施

- (d) 政府當局同意：
 - (i) 研究在港島興建一個新石油氣庫的可行性；及
 - (ii) 擴大石油氣加氣網絡，並在有關的石油氣基礎設施備妥後，考慮把石油氣的使用範圍擴展至其他類別的車輛；及

跟進行動

——希望當局繼續向其報告：

- (a) 運輸署就柴油車輛檢驗及維修計劃實行各項補救措施的進展情況；
- (b) 收緊運輸署的煙霧隔光度標準，以求劃一運輸署及環保署所用不同標準的工作進展，而當局須在2005年年底前作出報告；
- (c) 環保署就黑煙車輛管制計劃實行各項補救措施(包括縮短黑煙車輛的車主安排其車輛通過煙霧測試的指定時限)的進展情況；及
- (d) 把石油氣的使用範圍擴展至其他類別車輛的最新發展。

第2章

空郵中心的郵件機械處理系統

審計署就位於赤鱸角的香港國際機場的新空郵中心的郵件機械處理系統進行審查。

2. 1993年7月，郵政署以710萬元委聘顧問，即英國郵政署，就郵件機械處理系統的設計、採購、安裝、測試和投入運作方面提供協助。1995年4月，政府與承辦商簽訂總值1億8,720萬元的供應和安裝郵件機械處理系統的合約。
3. 委員會分別於2005年5月9日、20日及24日舉行3次公開聆訊，以聽取證人的證供。
4. **郵政署署長蔣任宏先生**於第三次公開聆訊上發表序辭。其序辭載於**附錄9**。

郵件機械處理系統的驗收測試

廠內及實地驗收測試

5. 委員會從審計署署長報告書第2.6及2.7段察悉，郵件機械處理系統的綜合信件處理系統的廠內驗收測試沒有按照合約條款進行。就綜合信件處理系統的閱讀率和分揀錯誤率進行的廠內驗收測試，所採用的性能表現標準較合約所訂標準為低。根據合約所訂，驗收測試的入口信件和出口信件閱讀率應分別為74%和67%。不過，就該兩類信件進行的有關測試所採用的閱讀率則分別僅為60%和50%。合約所訂的入口信件和出口信件分揀錯誤率分別為0.6%和0.3%，但就該兩類信件進行的有關測試所採用的比率均只為1.5%。郵政署未能向審計署提供支援系統的廠內驗收測試結果。此外，郵政署沒有就綜合信件處理系統進行溢出率測試。委員會詢問郵政署為何接受在進行廠內驗收測試時採納較低的標準。

6. **郵政署署長**表示：

——該郵件機械處理系統項目是郵政署成立以來規模最大的基建項目。鑒於新空郵中心必須在新機場啟用時投入運作，郵件機械處理系統的實施計劃非常緊湊。該系統的採購過程及驗收測試，均以配合新機場的啟用日期為目標。因此，部分工作過程曾作出適當調節，以確保符合該項目的目標完工日期；及

空郵中心的郵件機械處理系統

——英國郵政署曾購置超過100個綜合信件處理系統，預留供空郵中心使用的兩個系統，屬於同一批生產的系統。有關機器已按照英國郵政署的指示通過詳細的測試，測試期間曾處理成千上萬的郵件。考慮到綜合信件處理系統一向性能表現良好，加上有關機器在實地驗收測試期間會作進一步檢查，所以任何不足之處應可在其後測試中跟進，顧問認為適宜修訂部分廠內驗收測試，以免郵件機械處理系統項目的進度受影響。鑒於該項目的時間表相當緊迫，郵政署認為此項安排可以接受。

7. 根據審計署署長報告書第2.8段，承辦商建議在進行廠內驗收測試時，不進行小郵包分揀系統處理量測試，原因是沒有壓縮空氣供應。機電工程署曾向郵政署表示，該項測試關乎小郵包分揀系統其中一項主要的性能表現，因此不宜取消。儘管如此，處理量測試最終沒有進行。承辦商只測試了小郵包分揀系統的輸送帶速度，然後使用一條算式計算出處理量。此外，雖然小郵包分揀系統未能通過溢出率和卡住率的廠內驗收測試，但有關方面沒有要求承辦商糾正所出現的毛病。委員會詢問：

——為何郵政署沒有接納機電工程署就小郵包分揀系統處理量測試提出的意見；

——承辦商計算所得的小郵包分揀系統處理量為何；及

——有關方面為何沒有要求承辦商糾正所出現的毛病。

8. **郵政署署長**在聆訊上及2005年5月18日的函件(**附錄10**)中答稱：

——製造廠內建造小郵包分揀系統的地方出現壓縮空氣供應問題，因此，顧問改為在獨立試驗機測試個別分流器的分流功能。顧問也測試了輸送帶的速度，確定只要有充足的壓縮空氣供應，機器的處理量便能夠達到標準。由於為空郵中心建造的機器以全球各地很多郵政機關所採用並證實運作良好的機器為藍本，加上當時時間緊迫，顧問決定以另一個方法測試處理量，並批准把機器付運，使該項目得以如期完成；

空郵中心的郵件機械處理系統

——承辦商計算所得的小郵包分揀系統處理量為每小時10 374件，而合約要求則為每小時1萬件；及

——顧問信納，壓縮空氣供應問題導致分流器的運作速度不夠快。因此，經過預設選點的小郵包容易卡住，造成較高的溢出率和卡住率。在獨立試驗機進行的測試證實，如有充足的壓縮空氣供應，分流器的運作速度確實足夠。因此，有關方面沒有要求承辦商糾正所出現的毛病。

9. 審計署署長報告書第2.9段顯示，包裹分揀系統於預定時間尚未可供進行測試，而承辦商僅在工廠內使用一套設計相近的包裹分揀系統，以兩條分揀旋轉槽連接一段運輸帶，示範分揀包裹的流程，並以此代替廠內驗收測試。委員會質疑為何承辦商獲准無須進行合約所要求的測試。

10. **郵政署署長**解釋，包裹分揀系統以使用多年、證實可靠的機器為藍本來製造，全球不少郵件中心都已安裝該等機器。由於擬在空郵中心安裝的包裹分揀系統要安裝在離地面約5米的特製機架上，並須與從另一國家的供應商進口的44條大型螺旋式滑槽連接，因此，在製造廠內把整台機器裝好以供進行測試，實際上是不可行的。有見及此，顧問接納以檢查已製成的組成部分、模組和組件，以及實地視察此類已安裝好的機器，觀察其在運作情況下的性能，便可取代廠內驗收測試。這是正常的做法，類似的機器均以此方法進行測試。

11. 委員會指出，無論在其他郵政機關的類似機器運作得如何良好，倘若合約有所規定，便應在供應商的製造廠內，就為空郵中心建造並已裝好的整台包裹分揀系統進行測試。倘若認為有關測試無法進行，便不應將其納入合約內。

12. **郵政署署長**回應時表示：

——在制訂合約的條款和條件時，郵政署不肯定郵件機械處理系統的供應商為誰。因此，合約採納了最嚴謹的條款，以保障郵政署的最大利益；及

——在簽立合約後並考慮到供應商的良好紀錄，顧問作出專業判斷，認為就系統進行測試方面應彈性處理，以免影響緊迫的工作時間表。

空郵中心的郵件機械處理系統

13. 審計署署長報告書第2.10段顯示，儘管廠內驗收測試有載述於報告書第2.7至2.9段的不足之處，顧問仍就綜合信件處理系統、小郵包分揀系統及包裹分揀系統向承辦商發出廠內驗收證明書。委員會詢問：

——在發出該等證明書前，郵政署有否察覺有關的不足之處，以及廠內驗收證明書有否載述不足之處以供承辦商作出跟進；及

——鑒於該系統某些組成部分的性能表現未能符合合約要求，而在某些情況下，甚至完全沒有進行所規定的測試，為何仍就這些系統發出驗收證明書。

14. **郵政署署長**解釋：

——廠內驗收證明書沒有提及有關的不足之處。不過，它們已記錄在廠內測試報告內，並已在其後的測試中作出跟進。廠內測試報告亦包括了顧問就郵件機械處理系統其他須要跟進的地方提出的意見；

——廠內驗收測試僅為一連串測試(如實地驗收測試，以及於稍後階段進行的信心測試以確保郵件機械處理系統的性能表現符合合約要求)的第一輪測試。合約訂明，倘若該系統未能通過廠內驗收測試、實地驗收測試或信心測試，承辦商應糾正有關毛病及／或不足之處，並應於合約所訂的合理時間內再次進行相關的測試；

——倘若顧問考慮過有關毛病或不足之處的性質和嚴重程度後，認為無須拒發證明書，以免阻延項目的進度，便會向承辦商發出“附有條件”的驗收證明書。顧問在相關的測試結果表格上會註明“有條件通過”。每次進行測試後，顧問均會擬備詳細清單，列明各項毛病及／或不足之處，以便跟進尚未解決的問題。倘若在下一階段發出的驗收證明書沒有再提及相同的毛病及／或不足之處，即顯示承辦商已糾正有關問題。倘若在信心測試完結後仍有尚未糾正的毛病，承辦商便須在保養期內跟進；及

——雖然郵政署同意承辦商須履行所有合約的要求，但在各個設備測試階段中，該署在某些情況下須接納顧問的專業意

空郵中心的郵件機械處理系統

見，只要整個系統的性能表現不會受到影響，可以提早進行、延遲進行或更改某些測試，以確保整個項目得以順利進行。根據國際慣例和經驗，遇有特別情況以致難以嚴格遵從合約所訂的程序時，只要有充分理由，可彈性處理有關測試的進行。

信心測試

15. 委員會從審計署署長報告書第2.16(a)段察悉，雖然合約訂明郵件機械處理系統的信心測試為期90天，但實際上卻縮短至64天。委員會詢問縮短信心測試期有何根據。

16. **郵政署署長**回應時表示：

——信心測試原定於1998年7月6日展開，並於1998年10月5日完成。鑒於郵政署的郵務人員缺乏使用新設備的培訓，因而妨礙了信心測試進行，顧問、郵政署及承辦商同意把信心測試期的最初4星期視為“初步適應期”，讓郵務人員熟習有關設備的操作，然後才進行真正的系統評估。該系統在該4星期的失效時間，不計入信心測試期的總失效時間內。實際的信心測試於1998年8月3日展開，並於1998年10月5日結束。顧問認為，在縮短了的信心測試期內錄得的累積失效時間可以接受；及

——郵政署估計，如把信心測試期由64天延長4星期至原定的90天，會招致600萬元的額外開支。顧問認為，在縮短了的信心測試期內發現的不足之處較為輕微，不值得將測試期延長，因為延長測試期須額外向承辦商支付高昂的費用。在這情況下，承辦商在進行信心測試後獲發驗收證明書，發出的證明書連同一張清單載列有待承辦商糾正的毛病，使整個項目可以進入保養期。

17. 委員會質疑，為何把信心測試期維持在合約所訂的90天須向承辦商支付額外款項。**郵政署署長**答覆時表示，雖然最初4星期視為“初步適應期”，並不當作信心測試期的一部分，但顧問在此段期間仍須協助郵政署的員工操作新系統。倘若較原定開始日期遲4個星期才展開的信心測試期仍維持在90天，即等同於延長測試期。在此情況下，顧問

空郵中心的郵件機械處理系統

那方便需要額外人手執行工作，郵政署因而須為此向顧問付還所招致的額外員工成本。

新機場延遲啟用

18. 依委員會看來，新機場由1997年6月延至1998年7月才啟用，顧問及承辦商理應有充裕的時間，進行更全面的驗收測試。然而，很多測試卻反而沒有按照合約所訂的條款進行。郵政署表示，這主要是由於有需要符合郵件機械處理系統項目的緊迫時間表所致。就此，委員會詢問，郵政署何時才正式獲悉機場延遲啟用的消息。

19. **郵政署署長**在2005年5月18日的函件中告知委員會，郵政署曾在不同時間獲悉新機場延遲啟用的消息，詳情載列如下：

——新機場工程統籌署於1995年4月12日回應郵政署的書面查詢時指出，新機場的啟用日期將由1997年6月30日延至1997年9月30日；

——1995年7月12日，在新機場工程統籌署就興建新空郵中心計劃召開的會議上，郵政署獲悉，新機場的啟用日期將再延至1998年4月1日；及

——1998年1月13日，政府公布新機場將於1998年7月6日啟用。

20. 鑒於新機場延遲啟用接近1年，委員會詢問：

——當時郵件機械處理系統的時間表為何仍然如此緊迫；及

——顧問在延遲啟用期間曾進行哪些類別的工作。

21. **郵政署署長**表示：

——就第三度延期而言，郵政署於新機場正式啟用前數個月才獲悉新機場的新啟用日期。郵政署實在難以預先計劃郵件機械處理系統項目的工程應否及何時須因應新機場一再延遲啟用而暫停進行；

空郵中心的郵件機械處理系統

- 實際上，進行郵件機械處理系統項目的各項主要活動的實際時間，例如把不同的組件系統運往空郵中心及進行安裝的時間，必須與當時正在機場進行的其他基建和建造工程互相配合。郵件機械處理系統項目的實際工作進度，在相當大程度上取決於機場項目的要求和進度；
- 在延遲啟用期間，機場尚有若干工程正在進行，顧問須就安裝郵件機械處理系統的籌備工作，與相關的工程部門和承辦商保持密切聯絡。為免影響機場項目的進度，郵政署接管空郵中心的工地後，隨即於1997年1月中展開郵件機械處理系統的安裝工作。自安裝工作展開後，顧問委派了1名項目工程師駐港，負責監督這個項目；及
- 在1995年7月，即郵政署獲悉機場的啟用日期延至1998年4月1日之時，根據郵件機械處理系統項目的工作時間表，包裹分揀系統的廠內驗收測試須於1996年8月20日前完成。應機場項目有關當局的要求，顧問安排於1996年11月1日前(即進行廠內驗收測試後不足3個月)把包裹分揀系統付運香港。在1998年1月，當包裹分揀系統運抵香港等待安裝時，政府宣布新機場的啟用日期將進一步延至1998年7月6日。這是顯示機場延遲啟用對郵件機械處理系統項目的工作進度帶來負面影響的一個例子。因此，機場延遲啟用一段時間，未必代表顧問的工作時間表可以順延相同的時間。

22. 根據審計署署長報告書第1.5段，郵政署以710萬元委聘顧問，但由於空郵中心的啟用日期有所延遲，顧問工作因而增加，顧問費用相應調整至1,010萬元。依委員會看來，因新機場啟用延期以致空郵中心的啟用有所延遲而招致300萬元額外顧問費用並不合理。委員會詢問：

- 把顧問費用由710萬元調高至1,010萬元的理據何在，以及以何基準計算額外顧問費用為300萬元；及
- 哪一方面主動提出增加有關費用。

23. **郵政署署長**在2005年5月18日的函件中表示：

- 額外300萬元的顧問費用用以進行下述工作：

空郵中心的郵件機械處理系統

- (a) *新機場啟用日期由1997年6月30日延至1998年4月1日令系統安裝前的項目管理工作亦須延長*

由於機場延遲啟用，郵件機械處理系統的安裝工程由1996年5月延遲至1997年1月才開始。在此期間，顧問仍須管理該合約、統籌各方的籌備工作，以及出席在香港舉行的工程會議。由於顧問費用按工作日計算，顧問的工作延長8個月令支出有所增加。額外工作所需的時間，相等於1名非駐港項目總監工作6個工作周及1名駐港項目工程師工作10個工作周。顧問合約第6.2條訂明，如需要顧問進行額外的工作，顧問可根據合約收取額外費用；

- (b) *新機場啟用日期由1997年6月30日延至1998年4月1日令監督系統安裝及測試工作亦須延長*

項目工程師原定在1997年1月中至1998年3月中期間留港監督系統的安裝及測試工作，但由於機場延遲啟用，項目工程師留港的時間亦需延長(由1997年1月中延至1998年6月底)，以配合新空郵中心開始運作後的信心測試期。所需的工作時間，相等於1名項目總監工作3個工作周及1名項目工程師工作14個工作周；

- (c) *新機場啟用日期由1998年4月1日延至1998年7月6日令監督系統安裝及測試工作須再延長*

因延期而增加的工作時間，相等於1名項目總監工作4個工作周及1名項目工程師工作18個工作周；及

- (d) *發還合約費用以外的機票費用*

顧問須到承辦商及分判商設於歐洲的工廠，就郵件機械處理系統進行所需的檢查和測試工作，以確保該系統符合系統規格所訂的要求。雖然顧問合約內已列明這項要求，但履行這項工作而須支付的機票費用則並未計算在合約訂明的顧問費用內，因為立約之時，系統的生產地仍未確定。因此，顧問於1997年7月向郵政署提出申請，要求發還其僱員在1996年4月至1997年

空郵中心的郵件機械處理系統

5月期間，到承辦商及分判商的工廠就郵件機械處理系統進行檢查和測試的機票費用；

- 額外支出的總額為港幣297.3萬元。人力支出、海外津貼及住宿費用已於顧問合約內訂明，而額外的交通支出，則按照顧問提交的發票實報實銷。顧問在1997年7月向郵政署提出上文第(a)、(b)及(d)段所述支出的要求。至於上文第(c)段所述的支出，郵政署在1998年1月獲悉新機場會延遲啟用後，認為有需要承擔額外支出；及
- 1998年3月，當時的庫務局局長批准顧問費由710萬元增加至1,010萬元。

24. 為進一步說明新機場延遲啟用如何影響郵件機械處理系統項目的工作時間表，**郵政署署長**在2005年5月26日的函件(**附錄11**)中提供了一個一覽表，列明顧問擬進行的主要項目的原定及因應每次延期而修訂的完工日期。

25. **財經事務及庫務局副局長郭立誠先生**補充，1998年2月，郵政署向當時的庫務局局長提出要求，就顧問費用增加300萬元對顧問合約作出調整。經考慮郵政署所提出的理據，當時的庫務局於1998年3月批准有關調整。他於2005年5月24日的函件(**附錄12**)中提供了兩份相關的便箋，供委員會審閱。

26. 委員會察悉，顧問合約訂明，“完工日期”不得遲於1998年6月30日，而提交最後驗收測試報告的目標日期亦為1998年6月30日。鑒於郵件機械處理系統的安裝和啟用已因新機場延遲啟用接近1年而有所延遲，委員會詢問，該合約有否因應已修訂的安裝和啟用日期作出修改。

27. **郵政署署長**於其2005年5月26日的函件中作出回應時表示，顧問已於1998年4月23日獲郵政署書面通知，顧問合約所訂的完工日期將會根據該合約第1.1條作出修改。

監察顧問及承辦商的表現

28. 委員會詢問，當局有沒有機制確保有效監察顧問的表現，以確保其表現符合顧問合約所訂的要求。

空郵中心的郵件機械處理系統

29. **郵政署署長**表示，當局成立了一個名為新空郵中心協調會議的統籌組織，監察興建空郵中心及安裝郵件機械處理系統的進度。該協調會議由一名郵政署高級人員擔任主席，成員包括顧問及若干相關政府部門的代表。當局透過此組織每月舉行的會議，監察顧問及承辦商工作的進度及表現。此外，顧問不時就其工作向郵政署提交報告。

30. **財經事務及庫務局局長**在2005年6月8日的函件(附錄13)中補充，採購部門有責任監察顧問公司的表現。一般來說，各部門須制定有效的監察機制，以確保顧問公司的表現達到標準並符合合約條款，亦須定期評估顧問公司的表現。監察郵件機械處理系統顧問的工作表現的機制，已列明於顧問合約附件所載的顧問工作簡介第6和第7條中。

31. 鑒於郵政署不時收到顧問工作的報告，委員會詢問，這些報告有否反映顧問的表現未能符合合約規定，尤其是有關檢查和測試郵件機械處理系統方面的工作。

32. **郵政署署長**在聆訊上及2005年5月18日的函件中表示：

——郵政署經閱覽顧問就安裝、測試和啟用郵件機械處理系統所提交的報告後察悉，顧問與承辦商均持相同意見，認為無須為集裝箱處理系統、儲存及提取郵件系統、拖車及升降台等進行廠內驗收測試。除了審計署署長報告書已涵蓋的問題外，郵政署只發現上述情況與合約條文出現分歧；

——郵政署亦發現顧問在以下方面的表現未完全令人滿意：

(a) 當使用電子影像時，綜合信件處理系統能通過實地驗收測試的閱讀率測試，但在使用測試郵件時則僅僅不合格。顧問表示，使用電子影像進行測試，與使用實際的測試郵件進行測試同樣有效。事後來看，顧問應更嚴格執行合約要求，規定該系統須通過使用實際測試郵件進行的測試；及

(b) 郵件機械處理系統若干組成部分及支援系統的驗收測試結果未獲保存。郵政署會確保日後把所有設備(包括郵務設備)驗收測試結果的記錄妥為保存7年，與會計記錄的保存年期一致。

空郵中心的郵件機械處理系統

由於上述不足之處的性質並不嚴重，郵政署認為無須拒發驗收證明書或對顧問採取任何行動；

- 郵政署認為在郵件機械處理系統啟用後，有一方面(即綜合信件處理系統的閱讀率)一直未能令人滿意。在承辦商向政府索償的法律訴訟中，政府以綜合信件處理系統閱讀率未如理想為由，提出反申索。2003年9月，政府與承辦商達成和解協議，該協議已顧及政府的反申索；及
- 雖然顧問合約已訂明有關補償的條文，以處理偏離或不遵從合約要求的情況，郵政署認為，儘管綜合信件處理系統的閱讀率未如理想，顧問及承辦商的整體表現大致上可以接受，因此，並不需要就郵件機械處理系統其他方面的性能表現向承辦商及／或顧問提出申索。然而，因應審計署的建議，郵政署已就郵件機械處理系統的性能表現是否違反合約條款一事徵詢法律意見，結論是並無足夠證據向承辦商和顧問提出申索。

33. 委員會詢問郵政署所取得法律意見的詳情，以及政府就閱讀率未如理想提出反申索的數額，**郵政署署長**在2005年5月18日及26日的函件中回應時表示：

- 郵政署曾在多次會議上就郵件機械處理系統的性能表現是否違反合約要求一事與律政司進行討論。律政司認為按照審計署署長報告書所列的測試結果，看來似乎有違反合約要求的情況。不過，律政司並不建議郵政署向承辦商和顧問提出申索，主要原因是沒有足夠證據支持提出申索；及
- 關於向承辦商提出申索，律政司的意見認為勝算不高，因為難以證明和量化責任。關於向顧問提出申索，律政司認為無足夠證據證明顧問須負上疏忽的責任，要證明其疏忽在舉證上非常艱巨；
- 律政司亦曾向郵政署表示，顧問所提供的紀錄在向承辦商索償方面並無助益。郵政署不能單憑審計署署長報告書所列的測試結果斷定承辦商須負上責任，因為可能尚有其他因素會影響郵件機械處理系統的性能表現。為了進一步研究技術方面的問題，律政司建議郵政署諮詢專家的意見，但最終是否有助索償，仍屬未知之數。律政司認為，郵政

空郵中心的郵件機械處理系統

署將須付出極大努力和大筆開支，才適宜提出訴訟。此外，郵政署亦難以量化損失額，因為郵政署只能根據假設的情況來估算損失；

——面對證據不足、未知能否得到證人的協助(因部分參與該項目的主要人士現已退休)、損失額難以量化、可能要付出極大努力和大筆開支，以及提出訴訟的風險，郵政署認為不值得向承辦商及／或顧問提出訴訟；及

——郵政署就綜合信件處理系統閱讀率未如理想向承辦商索償的數額，原為港幣1,120萬元，這是達成和解協議前估算的數額。

34. 委員會進而詢問郵政署：

——有否就此個案技術方面的事宜估算取得專家意見所需的金額；及

——在決定不提出申索前，有否估算向承辦商及／或顧問索償的數額。

35. **郵政署署長**在聆訊上及2005年5月26日的函件中表示，取得所需專家意見的費用估計為50萬元。郵政署經考慮法律意見後認為不值得向承辦商及／或顧問索償，故此並無估算這些索償的數額。

36. 由於若干驗收測試沒有嚴格根據合約條款進行，委員會詢問：

——郵政署有否為討論相關事宜舉行內部會議及／或與顧問、承辦商及／或律政司書面往來；及

——有否任何文件可供說明導致接受顧問及／或承辦商偏離及不遵從合約要求的理據及情況。

37. **郵政署署長**在2005年5月26日的函件中答覆：

——郵政署無法找到有關驗收測試有偏離或不遵從合約要求的內部會議記錄，以及其與顧問、承辦商或律政司書面往來的記錄。有關此事的內部討論看來不多，而郵政署當時頗倚賴顧問監察驗收測試的工作；及

空郵中心的郵件機械處理系統

——就日後類似項目而言，郵政署會更主動監管顧問的工作及表現，以確保所有性能測試均按照合約要求進行。若需要偏離或無法遵從合約要求時，定會有足夠理據支持，並作出妥善記錄。

38. 由於顧問的職責涵蓋擬備招標及合約文件、評估所收到的標書、就遴選承辦商向郵政署提供意見、監察就系統進行的檢查和測試，以及發出驗收證明書，委員會對顧問所擔當的角色有否出現衝突，表示懷疑。因此，委員會詢問：

——就委聘郵件機械處理系統顧問所採納的採購程序類別；及

——委聘顧問的安排，包括顧問須履行上述一連串的職責，是否符合就政府項目委聘顧問的一般做法，以及是否有措施保障顧問所擔當的角色不會出現衝突，也不會過於依賴顧問。

39. **財經事務及庫務局局長**在2005年6月8日的函件中告知委員會：

——郵政署署長在委聘郵件機械處理系統的顧問時，遵照1993年的委聘顧問及支付顧問費用程序行事。該等程序與現行程序大致相若。政府採購顧問服務，須受顧問公司遴選程序管限；

——根據顧問公司遴選程序，採購部門在把建議呈交中央顧問公司遴選委員會前，必須證明有需要採購有關顧問服務，並須取得有關決策局在政策上的支持，以及申請撥款。如取得政策上的支持並獲得撥款，有關部門須向中央顧問公司遴選委員會呈交一份顧問工作簡介，以及被認為有資格進行有關工作的顧問的名單，以供考慮。中央顧問公司遴選委員會會考慮是否批核該部門所建議的備選顧問名單，以便邀請他們提交建議書；

——採購部門在向中央顧問公司遴選委員會就挑選及委聘顧問提交申請前，須提出充分理由，證明需要委聘有關顧問服務，並須釐定要求顧問進行的工作範疇。中央顧問公司遴選委員會在收到申請後，會考慮就達到該顧問服務的目標和有關工作而言，顧問工作簡介所訂的要求是否合理和恰

空郵中心的郵件機械處理系統

當，以及初選顧問和遴選顧問的工作是否以公平和具競爭性的方式進行。郵件機械處理系統顧問研究的顧問遴選工作是以類似安排進行，因此符合既定的做法；

——根據郵件機械處理系統顧問研究的顧問工作簡介，郵政署署長已處理利益衝突問題。顧問工作簡介中已列明郵政署署長、當時的政府物料供應處、顧問和郵件機械處理系統承辦商的不同角色和責任。簡而言之，雖然由顧問負責設計和擬備郵件機械處理系統規格，協助為該系統的供應擬備招標文件、評估和甄選標書，監督系統的製造和安裝工作，以及測試系統的運作情況，但系統的招標文件則由當時的政府物料供應處和郵政署署長負責擬備。此外，當時的政府物料供應處也負責就郵件機械處理系統的供應進行招標，而郵政署署長則負責就批出合約予系統承辦商提出建議。雖然該顧問公司根據郵件機械處理系統供應合約獲委任為項目經理，但顧問和郵件機械處理系統承辦商均須遵從項目督導委員會的指示。該督導委員會由郵政署的代表擔任主席，透過定期會議，向顧問提供政策事宜上的指引，監察顧問研究的進度及研究顧問的主要建議。最重要的是，顧問和其相聯者均不准參與郵件機械處理系統或與其有關的設備和服務供應的競投；及

——郵政署署長所進行的簡單研究顯示，就此類郵政計劃而言，顧問全面參與各項工作(包括策劃、擬備招標文件、評估標書、監察系統的製造程序，以及監督系統的安裝、測試和投入運作方面的工作)，並非特殊的做法。

40. 委員會詢問當時的政府物料供應處有否參與擬備郵件機械處理系統合約，**政府物流服務署署長**在2005年6月13日的函件(**附錄14**)中回應時提供資料，說明當時的政府物料供應處就郵件機械處理系統的供應，在招標、採納標書及推行階段所參與的工作詳情，包括以下各點：

準備招標

——在準備招標文件階段，當時的政府物料供應處於1993年11月將招標文件樣本送交郵政署參考。郵政署根據招標文件樣本，與其顧問共同擬備招標文件第一次初稿。當時的政府物料供應處就該初稿內建議的標書條款及合約條件向

空郵中心的郵件機械處理系統

郵政署提供意見及建議，以確保有關條款及條件符合政府採購政策及標準條款及條件。當時的政府物料供應處亦將該套條款及條件轉交律政司(前稱律政署)作法律上的批核。然而，當時的政府物料供應處並沒有參與郵件機械處理系統的系統規格擬備工作；

發出招標通知

- 在落實招標文件後，當時的政府物料供應處安排向投標人士發出招標文件，以及在政府憲報及本地報章刊登招標通知。在發出招標通知的階段，當時的政府物料供應處負責答覆有意投標人士在招標安排，以及條款及條件方面的查詢，而郵政署則負責解答系統規格方面的查詢；

標書評審／舉薦

- 由郵政署擔任主席，並由若干政府部門(包括當時的政府物料供應處)的代表組成的標書評審委員會，就舉薦應採納的標書作出決定。當時的政府物料供應處在標書評審委員會會議上，負責就採購程序及標書條款及條件提供意見；

投標商議

- 由當時的政府物料供應處長領導(成員包含郵政署代表及律政司代表)的商議小組向獲舉薦的投標人進行商議，以期獲得更佳的條件。當時的政府物料供應處集中於商業事務，而郵政署及律政司則分別集中於使用者規格和技術事宜及法律事宜；

批出合約

- 根據標書評審委員會的舉薦，當時的政府物料供應處向中央投標委員會申請批准將合約判給郵件機械處理系統承辦商。在中央投標委員會批准後，當時的政府物料供應處發信通知顧問，其標書已獲接納；

空郵中心的郵件機械處理系統

簽訂合約

- 當時的政府物料供應處處長代表政府簽署郵件機械處理系統的合約；

更改規格

- 郵政署經諮詢其顧問，須在增加額外規定或更改規定時提供理據。當時的政府物料供應處負責就更改合約徵求同意。在1996年及1997年期間，郵政署向當時的政府物料供應處提交4項更改合約的要求，主要包括加強該系統的軟件及硬件。在郵政署的要求下，當時的政府物料供應處通知承辦商，由於新機場延遲啟用而須更改合約完工日期；及

按合約提出的申索

- 有關因機場延遲啟用而導致合約期延長及安裝工程延遲及受到阻延而按合約提出的申索，主要由律政司、郵政署及建築署處理。由於當時的政府物料供應處處長為郵件機械處理系統合約簽署人，因此當時的政府物料供應處派出代表出席會議，以便將最新情況通知當時的政府物料供應處。

41. 根據物流事務署署長的答覆，當時的政府物料供應處並沒有參與郵件機械處理系統的合約管理及監察、就該系統進行的驗收測試或付款等方面的工作。

郵件機械處理系統的性能表現

有關採用郵政編碼系統的建議

42. 據審計署署長報告書第3.7段所述，顧問於1997年告知郵政署，香港如採用郵政編碼系統，可改善綜合信件處理系統內光學文字閱讀機的閱讀率。光學文字閱讀機會攝取手寫或列印的英文地址影像，然後進行文字辨認，解讀信件上的地址。顧問建議郵政署採用7個數位的郵政編碼系統。審計署亦在第3.39(b)段建議郵政署考慮採用郵政編碼系統，以改善郵件機械處理系統的性能表現，以及提高郵務工作的整體效率。

空郵中心的郵件機械處理系統

43. 委員會詢問政府對採用郵政編碼系統的建議所持的立場，**經濟發展及勞工局局長葉澍堃先生**回應時表示：

- 一般來說，採用郵政編碼系統的目的，是為了改善郵務運作的效率，即改善光學文字閱讀機的閱讀率及省卻郵差在派遞郵件前把郵件分揀的步驟；
- 政府已完成採用郵政編碼系統的研究。海外國家採用的郵政編碼一般由5至7個數位組成，代表不同地區和街道的建築物。香港目前的系統已能夠按建築物分揀郵件派遞次序。因此，單靠為香港每幢建築物編配郵政編碼，不會帶來進一步的效益。上述研究的結論指出，當局須為全港250萬個郵寄地址編配獨立的郵政編碼，而編碼可能長達15個數位。另一個方案是採用8個隨機數字作為郵政編碼(包括“核對”數字)，但這種編碼不能顯示實際地址；
- 立法會經濟事務委員會在2000年6月的會議上同意採用郵政編碼應屬自願性質。在此情況下，商業機構會否採用郵政編碼，視乎他們的業務性質、郵件量、地址資料管理的需要，以及資訊科技配套設施而定。機構會否採用郵政編碼，也受到市民大眾使用郵政編碼的情況影響。如很少市民使用郵政編碼，不能期望商業機構廣泛採用郵政編碼；
- 由8個隨機數字組成的郵政編碼，並不方便市民使用，因為如要使用該等編碼，市民既要記下自己的郵政編碼，也要記下收信人的郵政編碼。市民很可能寧可使用郵寄地址，故此預期香港市民不會廣泛採用由8位數字組成的郵政編碼。此外，郵政署將於本年稍後時間更換現有揀信機，以提高信件分揀效率。新揀信機的光學文字閱讀機閱讀率會較高，因此採用郵政編碼系統的好處會相應減少；
- 此外，郵件機械處理系統並非以採用郵政編碼系統為前題而安裝及／或設計。倘若香港採用郵政編碼系統，郵件機械處理系統的性能表現和使用量最多只會有輕微改善，因為：
 - (a) 香港所採用的郵政編碼系統受到的掣肘，會限制本港社會使用該系統；及

空郵中心的郵件機械處理系統

- (b) 空郵中心處理的郵件，超過60%是出口航空郵件，即使香港採用郵政編碼系統，亦不會令該系統在處理這些郵件時有任何分別；及

——基於上述背景，政府當局認為，香港暫時不適宜採用郵政編碼系統。儘管如此，政府當局會持開放態度，因應未來的科技發展，檢討是否有需要採用郵政編碼系統。

綜合信件處理系統的閱讀率

44. 根據審計署署長報告書附錄B及C，綜合信件處理系統在1999年4月至2004年9月期間的入口信件和出口信件閱讀率，遠低於合約所訂的最低閱讀率。此外，綜合信件處理系統入口信件閱讀率近年亦有所下降。就此，委員會詢問：

- 綜合信件處理系統入口信件閱讀率下降的原因；
- 自郵件機械處理系統啟用以來，經綜合信件處理系統篩出為無法辨認，但其實質特性屬該系統可處理範圍的郵件的百分比；及
- 顧問就綜合信件處理系統閱讀率有欠理想向郵政署提供的意見(如有的話)。

45. **郵政署署長**在2005年5月26日的函件中答稱：

- 郵政署近年把部分原本由位於紅磡的國際郵件中心處理的新界區部分街道郵箱的郵件改於空郵中心處理，一來可紓減國際郵件中心的擠迫情況，二來可提高空郵中心郵件機械處理系統的使用率。然而，相對於送交郵政局的大量投寄商業郵件而言，從街道郵箱收取的郵件一般包含較多該系統難以閱讀的信件，例如手寫地址的信件。綜合信件處理系統處理入口(包括本地)信件的閱讀率因而下降；
- 郵政署並無保留1999至2000年度之前綜合信件處理系統無法處理而篩出的郵件百分比。1999-2000年度至2004-05年度的相關數字載列如下：

空郵中心的郵件機械處理系統

	1999-2000	2000-01	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05
	(以百萬件計)	(以百萬件計)	(以百萬件計)	(以百萬件計)	(以百萬件計)	(以百萬件計)
送入綜合信件處理系統的郵件總數	61	60	59	60	65	55
經綜合信件處理系統篩出作人手處理的郵件	27	22	19	15	20	20
經綜合信件處理系統篩出作人手處理的郵件百分比	44.3%	36.7%	32.2%	25%	30.8%	36.4%

——在郵件機械處理系統投入運作後，顧問於2000年3月就提升綜合信件處理系統的閱讀率，建議通過改善系統的地址資料庫，加強系統辨識地址的能力。郵政署自此一直推行有關措施。

46. 據審計署署長報告書第3.6(c)段所述，綜合信件處理系統閱讀率偏低的現象，在信心測試期完結後6個月才向承辦商報告。委員會質疑為何會出現此情況。

47. **郵政署署長**表示：

——鑒於很多因素(例如地址質素和郵件組合)均會影響綜合信件處理系統的閱讀率，某一日錄得偏低的閱讀率，未必能夠準確地反映光學文字閱讀機的性能表現。因此，在郵件機械處理系統投入運作後，郵政署已給予更多時間，在實際運作情況下測試綜合信件處理系統的閱讀率；及

空郵中心的郵件機械處理系統

——鑒於閱讀率在保養期首數個月一直未如理想，加上顧問亦證實閱讀率偏低是持續的問題，郵政署要求承辦商就未如理想的閱讀率作出改善。其後，承辦商向政府提出申索，政府遂向承辦商提出反申索，令此事得以解決。在雙方達成和解協議後，承辦商在這項性能表現上再無其他法律責任。

48. 委員會從審計署署長報告書第3.6(e)段察悉，根據合約，綜合信件處理系統通過驗收測試後，承辦商無須因應真實郵件特性的轉變調整該系統。委員會詢問，在制訂這項條文時，郵政署有否考慮郵件特性的轉變會影響綜合信件處理系統的閱讀率。

49. **郵政署署長**答稱，鑒於可影響綜合信件處理系統閱讀率的因素眾多，郵政署在簽訂合約時，無法準確預測在實際運作情況下的閱讀率。郵政署只可在合約內就綜合信件處理系統訂立一個客觀和合理的標準，使系統可以按該標準進行測試。綜合信件處理系統一經通過相關的驗收測試，即表示其大致上已符合合約要求，因此，任何與綜合信件處理系統實際運作性能表現有關的問題，應視作獨立事件處理。

小郵包分揀系統的處理量

50. 委員會從審計署署長報告書第3.17至3.22段察悉，每個小郵包分揀系統須由4名人員(即編碼員)操作，負責鍵入小郵包的分揀編碼。此外，每個系統的出口須有兩名人員專責取走經分揀的小郵包。在分揀入口小郵包時，須另有一名人員把小郵包送入該系統。在分揀出口小郵包時，負責打開郵袋並把出口郵件分類的人員會同時負責把小郵包送入該系統。因此，每個系統在分揀入口小郵包時，須由7名人員操作，而分揀出口小郵包時，則須由6名人員操作。

51. 1993年10月，顧問在郵件機械處理系統建議設計的研究報告擬稿中表示，在實際運作情況下，每個小郵包分揀系統每小時最少能夠處理9 000件小郵包(即每名編碼員處理2 250件小郵包 x 4名編碼員)。1994年1月，顧問在最後研究報告中重申，在實際運作情況下，每個小郵包分揀系統每小時最少能夠處理9 000件小郵包。

52. 1994年2月，郵政署根據最後研究報告，向財務委員會申請撥款購置郵件機械處理系統。合約註明，在處理符合合約訂明的特性的郵件時，每個小郵包分揀系統的整體處理量須達到每小時1萬件以上(即每

空郵中心的郵件機械處理系統

名編碼員處理2 500件小郵包 x 4名編碼員)。合約也註明，假如使用條碼閱讀方式分揀小郵包，而不使用鍵盤鍵入編碼，每個系統的最低處理量應達每小時14 000件小郵包(即每名編碼員處理3 500件小郵包 x 4名編碼員)。

53. 1998年11月，郵政署檢討空郵中心的運作。檢討顯示，預計處理量為每小時1萬件小郵包，但實際處理量只有每小時3 000件，兩者差距很大。委員會質疑為何預計與實際處理量之間的差距如此巨大。

54. **郵政署署長**表示：

——合約所訂的小郵包分揀系統處理量指該等系統的機械處理量，即假如以人手進行的步驟(如由操作人員鍵入小郵包的分揀編碼及把小郵包送入有關機器內)非常快速地持續進行，機器可達到的最高處理量。在實際運作情況下，實際處理量隨操作人員的效率和郵件的特性有所不同。一般而言，實際處理量較機械處理量為低，因為後者指機器可達到的最佳性能表現。根據運作經驗，郵件質素越佳，操作人員的效率便會越高，而日常處理量亦會與機械處理量更為接近；及

——郵政署在2001年10月修訂小郵包分揀系統的分揀方案後，每小時的平均處理量已由3 000件增加至4 194件。

55. **審計署助理署長陳霸強先生**提述審計署署長報告書第3.19段，當中述明，顧問在其最後研究報告中，載有以小郵包分揀系統每小時9 000件小郵包處理量為根據的成本效益分析。他指出，根據該項分析，與人手分揀相比，以小郵包分揀系統分揀小郵包，每年可節省60萬元的員工成本。審計署觀察到，根據該項成本效益分析，小郵包分揀系統的處理量須最少達到每小時7 150件小郵包(即約每名編碼員處理1 790件 x 4名編碼員)，才值得購置。經考慮顧問在成本效益分析中所採用的基準，即在計算中採用每小時9 000件小郵包處理量，審計署的理解是合約所訂的每小時1萬件小郵包處理量，應指運作處理量而非機械處理量。

56. 委員會進一步詢問小郵包分揀系統的處理量，**郵政署署長**在聆訊上及其2005年5月26日的函件中回應時表示：

空郵中心的郵件機械處理系統

- 在顧問研究報告擬稿中指出，每個編碼工作台的預計處理量為每小時2 250件小郵包。郵政署於1993年10月19日詢問顧問該預計處理量是否實際可行。顧問在1993年10月19日的回覆中表示，假如在編碼的過程中，操作員只須輸入一個兩位的記憶數字編碼，且郵件供應不斷，則每個編碼工作台每小時處理2 250件小郵包是實際可行的。其後，顧問在其最後研究報告中確認，小郵包分揀系統在實際運作情況下平均每小時應能處理最少9 000件小郵包，即相等於每個編碼工作台每小時可處理2 250件；
- 於2000至01年度就郵件機械處理系統進行審計的過程中(由於當時對政府提出的訴訟未決，該項審查暫時擱置)，郵政署亦曾要求承辦商就小郵包分揀系統的處理量須達每小時最少1萬件的合約要求作出確認。此項合約要求載於涵蓋2000至01年度帳目審查的審計署署長報告書擬稿第3.23段。顧問回應郵政署於2001年7月的查詢時指出，有關每小時1萬件的處理量是指機器的機械表現；
- 應委員會的建議，郵政署最近已進行一項測試，以檢查小郵包分揀系統的機械處理量(即在指定性能表現測試下的機器處理能力)。測試結果顯示，小郵包分揀系統可以每小時9 600件的整體處理量處理郵件；及
- 郵政署認為，把郵件機械處理系統的實際運作性能表現與合約所訂的性能表現規定相比，並非完全恰當的做法，因為合約規格僅指以指定性能表現測試來評估機器處理能力的功能標準。

57. 鑒於過去數年小郵包分揀系統的實際每日平均處理量僅為每小時4 000多件，遠低於合約所訂的1萬件，委員會詢問，使用小郵包分揀系統所達致的實際成本效益，與在簽訂合約時原定目標的成本效益有何分別。

58. **郵政署署長**在聆訊上及其2005年5月26日的函件中表示：

- 在2004至05年度，小郵包分揀系統的平均運作處理量為每小時4 170件。以2004至05年度的實際小郵包數量計算，分揀小郵包每年成本為港幣196萬元(以顧問假設每小時

空郵中心的郵件機械處理系統

9 000件的運作處理量計算)；及港幣331萬元(以每小時4 170件郵件的實際運作處理量計算)。如小郵包以人手分揀，每年成本為港幣346萬元。有關數字顯示，使用小郵包分揀系統仍較以人手分揀更符合成本效益；

——雖然小郵包分揀系統所達到的實際每日處理量低於原定目標，但值得注意的是，使用小郵包分揀系統已帶來多項好處，如促進職業健康和工作場地安全及提高郵務運作的效率，特別是在工作量繁重的時候(例如大量聖誕郵件寄抵香港時)；

——鑒於小郵包分揀系統運作處理量偏低的主要原因是航空小郵包數量較預期為少，顧問估計平均運作處理量為每小時9 000件，並以此數字作為分析購置郵件機械處理系統成本效益的部分數據，現在看來顯然是過於樂觀；及

——鑒於中環郵政總局和紅磡國際郵件中心的郵件分揀處理能力已經飽和，郵政署會於本年稍後時間更換現有揀信機，以提高信件分揀效率。郵政署已就採購該兩部揀信機進行標準招標程序。郵政署亦已根據所需的程序，委聘顧問協助進行該項目的設計和管理工作。因應審計署提出的建議，郵政署正積極檢討擬作出的跟進行動，藉以從郵件機械處理系統項目所汲取的教訓中獲益。郵政署在預計郵件數量、評估設備的成本和效益及監管未來項目的管理工作時，將會採取更謹慎及透徹的方式，以避免類似問題再次出現。

郵件機械處理系統的使用情況

59. 委員會從審計署署長報告書第4.3、4.7及4.9段察悉，在成本效益分析中，顧問以下列根據作出分析：90%在空郵中心處理的信件會以綜合信件處理系統分揀，而99%的小郵包會以小郵包分揀系統分揀。2005年1月，審計署就空郵中心處理的信件的實質特性，進行為期3日的調查。審計署選取了5 300封信件作為樣本，這些信件都是空郵中心人員認為不適宜以綜合信件處理系統分揀而被篩出來的。審計署量度了這些信件的大小和重量，發現其中81%符合合約所訂的大小和重量，適宜以該等系統分揀。審計署又於同一個月內就小郵包進行類似的調

空郵中心的郵件機械處理系統

查。審計署選取了3 300件小郵包作為樣本，這些小郵包都是空郵中心人員認為不適宜以小郵包分揀系統分揀而被篩出來的。審計署量度了這些小郵包的大小和重量，發現其中90%符合合約所訂的大小和重量，適宜以小郵包分揀系統分揀。委員會質疑為何該等大小和重量適宜以綜合信件處理系統或小郵包分揀系統分揀的郵件，會被篩出為不適宜以機器進行分揀。

60. 郵政署署長解釋：

——成本效益分析是以進行分析時空郵中心的預測航空郵件數量和預計運作模式為基礎。當時，空郵中心的設計是專門處理出口航空郵件。現時，86%在空郵中心處理的出口航空郵件由綜合信件處理系統進行分揀；

——綜合信件處理系統及小郵包分揀系統的使用率下降，部分原因是郵件質素改變。舉例而言，不少郵件均不適宜放進機器處理，例如裝在塑膠或包裝鬆散的郵件，以及裝有光碟等硬物的郵件。郵件性質的改變是在設計郵件機械處理系統時未能預料的；及

——雖然有些符合大小和重量的郵件可由綜合信件處理系統或小郵包分揀系統分揀，但這些郵件並無送入機器進行分揀，是因為工作人員認為以人手分揀更有效率及更符合成本效益。舉例而言，為免影響綜合信件處理系統的性能表現及延長分揀過程，地址有欠清晰的郵件會以人手分揀。此外，其中一個小郵包分揀系統沒有按原定計劃用來分揀特快專遞郵件，因為這類郵件數量的增長較預期慢。就現時的數量而言，為了達到這項有時限的郵政服務的嚴格服務標準，以人手處理更具成本效益。

61. 委員會詢問，合約內有否訂明哪類郵件不適宜由綜合信件處理系統及小郵包分揀系統分揀，**郵政署署長**回應時答稱，合約內已有訂明。不過，他指出，合約內並無訂明郵件機械處理系統不同組件中，可由機器分揀及不可由機器分揀的郵件的准許比例，此項資料只曾供顧問在進行成本效益分析時使用。應委員會的建議，**郵政署署長**同意在日後採購郵政設備時應在合約內納入有關這方面的要求。

空郵中心的郵件機械處理系統

62. 委員會進一步詢問郵政署有否接觸顧問及／或承辦商，研究可否為綜合信件處理系統或小郵包分揀系統安裝任何支援系統，讓有關系統可分揀該等裝在塑膠或裝有光碟等硬物的郵件。

63. **郵政署署長**表示，有關建議在技術上或許並不可行。不過，他會徵詢顧問及承辦商對所建議的行動有何意見。視乎所得的意見而定，郵政署會因應運作需求和對成本的影響，考慮改動該等系統。

64. 據審計署署長報告書第4.11至4.18段的審計結果所述，郵件機械處理系統的多個支援系統未有充分使用或被閒置，委員會詢問：

——在規劃郵件機械處理系統的設計和採購工作中，郵政署有否審慎評估是否需要有關的支援系統；及

——郵政署有否制訂任何計劃，以提高這些系統的使用率。

65. **郵政署署長**回應時表示：

——郵件中心的資本投資高昂，成立後須營運一段頗長時間。基於這些原因，中心的基礎設施和設備須悉心設計，以能應付以後多年郵件量的預計增長。按照設計，空郵中心足可應付在15年內增長的郵件量。郵政署根據當時最可靠的資料和預測，以及最佳的成本效益分析，進行設計和採購郵件機械處理系統；

——郵政署承認，郵件機械處理系統部分支援系統確實未有充分使用或被閒置。主要原因是環境有所轉變，這些轉變在系統設計階段無法預料，例如郵件特性和操作程序改變、區內經濟不景及其他營辦商競爭激烈等，以致先前就郵件數量所作的預測不切合實況；及

——郵政署經常檢討運作情況，以期善用資源，使效率、服務質素及設施的使用率得以提高。舉例來說，新空郵中心投入運作後，郵政署便把郵政總局和國際郵件中心的入口航空郵件分揀功能移交空郵中心。郵政署也利用郵件機械處理系統設立一個運作中心，提供新的物流和轉運服務。此外，郵政署利用儲存及提取郵件系統儲存已清空而有待退回原寄國家的外地航空郵袋。這項措施不但簡化了該類郵

空郵中心的郵件機械處理系統

袋的處理程序，也能提高效率。此外，郵政署設有兩個郵務運作委員會，經常進行檢討和策劃新措施，以期盡量利用資源及設施。

66. 委員會詢問郵政署會否考慮調整郵費，以鼓勵郵寄者投寄符合所規定標準的郵件，**郵政署署長**回應時表示，現行郵費在某程度上已反映處理標準郵件和非標準郵件之間的分別。儘管如此，郵政署會研究有關建議是否可行。

郵件機械處理系統的付款安排

67. 根據審計署署長報告書第5.6段，郵政署向承辦商多付了710萬元。委員會詢問，承辦商在有關發票內是否只提供整筆款項的數額，而沒有扣減郵政署可享有的折扣。

68. **郵政署署長**回應時表示：

- 承辦商在1995年5月發出首張發票時，已根據發票款額按比例從應繳款額扣減特別折扣。不過，在其後的發票中，則沒有根據合約扣減有關的折扣；
- 郵政署認為，忽略折扣是因為郵政署和承辦商沒有在合約內清楚訂明折扣如何及在何時兌現。除價目表末寥寥數語提及有關折扣外，合約沒有詳加闡釋；
- 因應審計署的建議和律政司的意見，郵政署已於2002年2月向承辦商收回800萬元，當中包括710萬元多付的款項，以及就多付款項為數達90萬元的應付利息；及
- 為免再次出錯，郵政署會在日後的合約內詳細列明兌現承辦商所提供的折扣的程序。

69. 委員會從審計署署長報告書第5.15段察悉，郵政署已收緊其付款查核程序。委員會詢問：

- 新程序的詳情；及
- 郵政署有否檢討新程序的成效。

空郵中心的郵件機械處理系統

70. 郵政署署長告知委員會：

- 根據新訂的付款查核程序，在付款周期展開前，郵政署會制訂付款總表，該總表會載列各項付款條款和條件(包括郵政署可享有的折扣)，結單日期及付款限期等。有關付款的監察工作由兩名人員負責。在接獲發票後，其中一名人員會核對發票及付款總表的每一項目，而另一名人員則會在核證和授權付款前再次核對發票及付款總表，以確保正確無誤；及
- 郵政署的內部審計小組會不時查核付款紀錄，確保完全符合付款查核程序。自推行新訂的付款查核程序以來，內部審計小組並無發現任何不當之處。

71. 結論及建議 委員會：

監察顧問及承辦商的表現

- 知悉郵政署於1993年7月就郵件機械處理系統委聘的顧問的職責包括：就供應及安裝郵件機械處理系統擬備招標及合約文件、評審所接獲的標書、就遴選顧問向郵政署提供意見、監察就該系統進行檢查和測試，以及發出驗收證明書；
- 認為下述情況不可接受及有關當局難辭其咎：郵政署並無有效監察顧問及承辦商的工作及表現，以及過於依賴顧問負責監督郵件機械處理系統的檢查和測試，因而導致以下結果：
 - (a) 雖然就郵件機械處理系統進行的若干驗收測試沒有嚴格按照合約條款進行，但郵政署同意顧問應向承辦商發出驗收證明書；及
 - (b) 郵政署就郵件機械處理系統進行檢查和測試的內部討論不多，而且並無有關郵政署、顧問、承辦商和律政司之間的內部會議及通訊的書面記錄，可供說明導致郵政署及／或顧問接受偏離或不遵從合約要求的理據及情況；

空郵中心的郵件機械處理系統

——建議在日後透過招標程序購置設備(包括郵務設備)或委聘顧問提供服務時，郵政署署長應確保：

- (a) 在協議或合約內訂明的要求均切合實際和可以達到，當中的條款及條件亦完全可強制執行；
- (b) 會嚴格遵守合約條款及條件，如承辦商不遵從合約條款，而郵政署在執行合約或處理這類個案時遇到任何困難，會在適當時候徵詢政府物流服務署或律政司的意見；及
- (c) 有效和積極地實施監察顧問／承辦商工作及表現的機制；

郵件機械處理系統的驗收測試

——對以下情況深表遺憾，並認為不可接受：

- (a) 綜合信件處理系統、小郵包分揀系統及包裹分揀系統的廠內驗收測試沒有按照合約條款進行；
- (b) 儘管綜合信件處理系統、小郵包分揀系統及包裹分揀系統的廠內驗收測試有不足之處，顧問仍就這些系統向承辦商發出廠內驗收證明書；
- (c) 綜合信件處理系統及小郵包分揀系統的實地驗收測試沒有按照合約條款妥為進行；
- (d) 儘管綜合信件處理系統及小郵包分揀系統的實地驗收測試有不足之處，顧問仍就這些系統向承辦商發出實地驗收證明書；
- (e) 信心測試期從90天縮短至64天，並不符合合約要求，而郵政署亦沒有評估縮短了的信心測試期對合約訂明的可接受失效時間上限所造成的影響；

空郵中心的郵件機械處理系統

- (f) 在縮短了的信心測試期內，綜合信件處理系統的性能表現並不符合合約要求，但信心測試完結報告並沒有載述這種情況；及
- (g) 郵政署沒有保存有關郵件機械處理系統的許多組件系統的驗收測試結果；

——知悉郵政署署長同意：

- (a) 實施審計署署長報告書第2.21段所述的審計署建議；及
- (b) 就日後類似項目而言，郵政署會更主動監管顧問的工作及表現，以確保符合所有合約要求，以及在有需要偏離或不遵從合約要求時，會確保有關個案有充分理據支持及妥為記錄；

郵件機械處理系統的性能表現

——對以下情況深表遺憾，並認為不可接受：

- (a) 綜合信件處理系統在閱讀率、分揀錯誤率、溢出率和卡住率方面的性能表現並不符合合約要求；
- (b) 小郵包分揀系統在處理量、卡住率和溢出率方面的性能表現並不符合合約要求；及
- (c) 小郵包分揀系統每小時的處理量介乎1 393件與2 085件包裹之間，遠低於合約所訂的5 500件包裹的處理量；

——知悉郵政署署長：

- (a) 曾就郵件機械處理系統的性能表現是否違反合約條款一事徵詢法律意見，結論是並無足夠證據向承辦商和顧問提出申索；及
- (b) 同意實施審計署署長報告書第3.39(a)及(d)段所述的審計署建議；

空郵中心的郵件機械處理系統

郵件機械處理系統的使用情況

——對以下情況深表遺憾：

- (a) 在1999-2000至2003-04年度期間，空郵中心每年只有55%的信件以綜合信件處理系統分揀，而每個綜合信件處理系統平均每日運作3.9小時至4.8小時；
- (b) 在1999-2000至2003-04年度期間，空郵中心每年只有31%的小郵包以小郵包分揀系統分揀，而每個小郵包分揀系統平均每日運作2.6小時至7.2小時；及
- (c) 運輸系統的D組件只是偶爾使用。自空郵中心啟用以來，儲存及提取郵件系統從未用來儲存郵件，而運輸系統E組件及F組件的主要部分、真空提升設備、集裝箱運送系統及郵件分類系統一直閒置；

——知悉郵政署署長同意實施審計署署長報告書第4.23段所述的審計署建議；

郵件機械處理系統的付款安排

——對以下情況表示震驚和強烈不滿：

- (a) 郵政署向承辦商多付了710萬元；及
- (b) 郵政署沒有在接獲就15筆款項發出的發票後一個月內向承辦商付款，以便享有20萬元的特別折扣；

——認為下述情況不合理：雖然郵政署曾在不同時間獲悉新機場的啟用日期會由1997年6月延至1998年7月，但政府當局仍因位於新機場的空郵中心延遲啟用而須支付300萬元額外顧問費；

——知悉：

- (a) 郵政署已向承辦商收回800萬元(即710萬元多付的款項及90萬元利息)；及

空郵中心的郵件機械處理系統

(b) 郵政署署長已實施審計署署長報告書第5.14段所述的審計署建議；

——建議郵政署署長應確保負責監察付款的郵政署人員以應有的謹慎態度核證和授權付款，並嚴格遵循所有付款查核程序；及

跟進行動

——希望當局繼續就郵政署在下列方面取得的進展向其報告：

- (a) 實施有關加強監察顧問／承辦商的表現的建議；
- (b) 改善郵件機械處理系統的性能表現和使用情況；及
- (c) 實施上文所述的其他審計署建議。

委員會主席、副主席及各委員署名



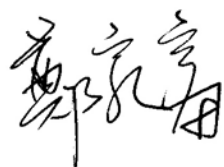
黃宜弘(主席)



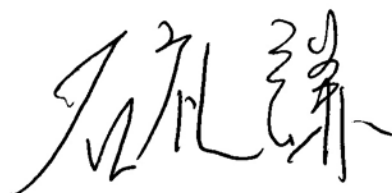
譚香文(副主席)



劉江華



鄭家富



石禮謙



林健鋒



鄭經翰

2005年6月22日

審計署署長第四十四號報告書內
經政府帳目委員會在報告書中研議的章節

審計署署長
第四十四號報告書

政府帳目委員會
第四十四號報告書

<u>章節</u>	<u>項目</u>	<u>章節</u>
2	柴油車輛廢氣管制措施	1
7	空郵中心的郵件機械處理系統	2

《香港特別行政區立法會議事規則》

72. 政府帳目委員會

(1) 立法會設有一個名為政府帳目委員會的常設委員會，負責研究審計署署長就以下各事宜提交的報告——

- (a) 政府的帳目；
- (b) 委員會認為須提交立法會省覽的其他帳目；及
- (c) 委員會認為與審計署署長履行職責或行使職權有關的事宜。

(2) 委員會亦須研究由審計署署長就其審計(衡工量值審計)工作而提交立法會省覽的報告。在該報告中，審計署署長就政府部門、憑藉任何條例審計署署長職權範圍所及的公共團體或組織或接受公帑補助的組織是否符合經濟原則及是否講求效率與效用，進行審計。

(3) 委員會由一名主席、副主席及5名委員組成，全部均須為立法會主席按內務委員會決定的選舉程序任命的議員。如主席及副主席暫時缺席，委員會可在其缺席期間另選一委員代行主席之職。委員會的會議法定人數為主席加上兩名委員。

(4) 第(1)及(2)款所述的報告，一經提交立法會省覽，即當作已由立法會交付委員會研究。

(5) 除主席另有命令外，委員會根據第(8)款邀請任何人士列席的會議，新聞界及公眾人士得准進入會場旁聽。

(6) 委員會須在主席決定的日期、時間及地點舉行會議。會議的書面預告須在會議日期最少5整天前發給各委員及任何獲邀列席的人士；但主席可視個別情況指示給予較短時間的預告。

(7) 所有在委員會內討論的事宜，須以參與表決的委員贊成者及反對者的過半數決定。主席或主持會議的任何其他委員不得參與表決，但如其他委員贊成者及反對者的數目相等，則在此情況下他有權作決定性表決。

(8) 主席或委員會可邀請任何官員，或報告所指帳目所屬或與之有關的非政府團體或組織的成員或僱員，提供委員會在履行其職責時可能需要的資料，或作出解釋，或出示紀錄或文件；委員會亦可就該等資料、解釋、紀錄或文件邀請其他人士提供協助。

(9) 委員會須於審計署署長將政府帳目的審計報告提交立法會省覽之日起3個月內(或根據《核數條例》(第122章)第12條決定的較長時間內)就該審計署署長的報告提交報告。

(10) 委員會須於審計署署長將第(2)款所述的報告提交立法會省覽之日起3個月內(或立法會決定的較長時間內)，就審計署署長的報告提交報告。

(11) 除本議事規則另有規定外，委員會的行事方式及程序，由委員會自行決定。

1998年2月11日臨時立法會會議上
政府帳目委員會主席提交臨時立法會的文件：
《香港特別行政區政府帳目審計工作的範圍 —— “衡工量值式審計”》

工作範圍

1. 審計署署長可就任何決策局、部門、機構、其他公眾團體、公共機構或受審核機構在履行其職務時所遵守的經濟原則、取得的效率和效益進行調查。
2. “受審核機構”一詞包括 ——
 - (i) 審計署署長可根據任何有關條例所賦權力對其帳目加以審核的任何人士、法人團體或其他團體；
 - (ii) 過半數收入來自公帑的機構(但署長亦可根據補助條件中的一項協議對少過半數收入來自公帑的機構進行類似審核)；及
 - (iii) 行政長官為公眾利益計而根據《核數條例》(第122章)第15條的規定以書面授權署長對其帳目及紀錄進行審核的機構。
3. 上述工作範圍的定義，不應闡釋為給予審計署署長權利，使其可對審核中的任何決策局、部門、機構、其他公眾團體、公共機構或受審核機構的政策目標的優劣加以質詢，而依照下列準則，亦不得質詢求得此等政策目標的方法，但署長可對達到此等目標所用方法的經濟原則、效率和效益提出質詢。

準則

4. 審計署署長向立法會提交報告時，應享有很大自由。他可以促請立法會注意他在核數過程中所發現的任何情況，並指出所牽涉的財政問題。按照準則訂定的範圍，審計署署長不會評論行政會議及立法會的決策，但可指出此等決策對公帑的影響。
5. 審計署署長在審查政策目標如何執行的過程中，如有理由相信有關人員在制訂政策目標和作出決定時，可能缺乏足夠、有關和可靠的財政及其他資料作為制訂政策目標或作出決定的根據，而一些重要的基本假設亦可能不夠明確，他都可以進行調查，證實他的想法是否正確。調查結果如顯示他的想法正確，他便應把有關事項提交立法會，由政府帳目委員會提出進一步質詢。由於進行此類調查的程序，可能涉及審查政策目標的制訂方法，審計署署長向立法會作出報告時，不應對有關事項下任何判斷，而只應條陳事實，由政府帳目委員會根據此等事實提出質詢。

6. 審計署署長亦可 ——

- (i) 查核有關方面在釐定政策目標及作出決策時，是否有適當的權力；
- (ii) 查核有關方面有否作出令人滿意的安排，以期探討、揀選和評估其他推行政策的辦法；
- (iii) 查核既定的政策目標是否已明確界定；其後就推行政策所作的決定，是否符合核准的目標並由適當階層的人員運用適當權力作出；向執行人員發出的指示，又是否符合核准的政策目標和決定，並為有關人員清楚了解；
- (iv) 查核各項不同的政策目標，以及所選用的推行辦法，是否有衝突或可能有衝突；
- (v) 查核有關方面在將政策目標演繹為行動目標和成效標準方面，進展和效用如何；查核有關方面有否考慮其他服務水平成本及其他有關的因素，以及在成本變動時加以檢討；及
- (vi) 有權行使《核數條例》(第122章)第9條所授予的權力。

程序

7. 審計署署長須將其“衡工量值式審計”研究的結果，每年向立法會報告兩次。第一份報告書須於每個財政年度完結後7個月內，或行政長官另行規定的較長期間內，呈交立法會主席。報告書須在一個月內，或立法會主席另行規定的較長期間內，提交立法會。第二份報告書最遲須於每年4月7日或行政長官另行規定的日期之前，提交立法會主席，並且最遲須於4月30日或立法會主席另行規定的日期之前，提交立法會。

8. 審計署署長的報告書提交立法會後，須交付政府帳目委員會研究。政府帳目委員會研究審計署署長的報告書時，須依循立法會的《議事規則》。

9. 政府就本委員會報告書所提事項擬採取的行動，將在政府覆文內加以評論，政府覆文須在本委員會報告書提交立法會後3個月內，提交該會。

10. 本文所提及的立法會，在臨時立法會存在期間指臨時立法會。

**出席委員會聆訊的證人
(按作證次序排列)**

廖秀冬博士, JP	環境運輸及工務局局長
馬時亨先生, JP	財經事務及庫務局局長
吳麗敏女士	財經事務及庫務局首席助理秘書長(庫務)
霍文先生, JP	運輸署署長
葉麗清女士	署理運輸署副署長(公共運輸事務及管理)
曾文璋先生	運輸署高級工程師(車輛安全)
郭家強先生, JP	環境保護署署長
謝展寰先生	環境保護署助理署長(空氣質素政策)
莫偉全先生	環境保護署首席環境保護主任(流動污染源管制)
蔣任宏先生, JP	郵政署署長
蔡梁婉薇女士, JP	郵政署副署長
王國平先生	郵政署總經理(郵件機械處理)
葉澍堃先生, GBS, JP	經濟發展及勞工局局長
李淑儀女士, JP	經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)
趙崇幗女士, JP	經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展) ¹

**政府帳目委員會主席黃宜弘議員, GBS
在2005年5月9日(星期一)
委員會首次公開聆訊中的序辭全文**

各位先生、女士，早晨。歡迎各位列席政府帳目委員會就審計署署長第四十四號衡工量值式審計結果報告書進行的首次公開聆訊。該報告書已在2005年4月20日提交立法會。

政府帳目委員會是立法會轄下一個常設委員會。審計署署長對政府帳目進行審計及對政府和接受政府資助的組織進行衡工量值審計工作，並將報告書提交立法會後，政府帳目委員會便會研究這些報告書，藉以監察公共開支。委員會對審計署署長報告書進行的研究工作，涉及收集與報告書所載事實有關的證供，讓委員會可抱着建設性的精神和進取的態度作出結論及建議。我同時強調一點，整項研究工作的目的是希望從過往經驗中汲取的教訓，以及委員會對有關官員的表現所提出的意見，能有助政府當局在顧及經濟原則和講求效率及效用的前提下，改善對公帑開支的控制。

委員會按照既定程序研究審計署署長的報告書，在有需要的情况下會舉行公開聆訊，並會進行內部商議及發表委員會的報告書。委員會已訂定程序，確保有關的各方都有合理的陳詞機會。當委員會確信本身已確立有關的事實真相後，便會根據這些事實作出判斷，然後擬訂報告書的結論及建議。根據《立法會議事規則》第72條，委員會須在審計署署長報告書提交立法會省覽當日起計的3個月內，就該份報告書提交報告。在此之前，我們不會以委員會或個人名義，公開發表任何結論。

委員會經過初步研究審計署署長第四十四號報告書後，決定就報告書中兩個章節邀請有關的官員和人士到委員會席前應訊，回答我們提出的問題。除了今天早上，我們亦定於今天下午舉行另一次公開聆訊。

我現在宣布聆訊開始。

香港特別行政區政府

The Government of the Hong Kong Special Administrative Region

政府總部
環境運輸及工務局
局長辦公室
香港花園道三號
花旗銀行大廈十樓



Office of the Secretary for the
Environment, Transport and Works
Government Secretariat
10/F., Citibank Tower
3 Garden Road, Hong Kong

本局檔號 Our Ref.

來函檔號 Your Ref.

本局電話: 3110 2727

本局傳真: 3110 2700

香港中區昃臣道 8 號
立法會大樓
政府帳目委員會秘書
(經辦人: 徐偉誠先生)
(傳真: 2537 1204)

徐先生:

審計署署長第四十四號報告書 衡工量值式審計結果

第 2 章: 柴油車輛廢氣管制措施

本年四月二十五日來信收悉，現提供有關資料如下：

- (a) 一九九九年《施政報告》所述的減少廢氣計劃中，可吸入懸浮粒子和氮氧化物原本的水平 and 希望達到的水平。

在一九九九年《施政報告》中，我們推出一套全面的計劃，管制車輛廢氣排放，目標是在二零零三年底前把車輛排放的可吸入懸浮粒子減少六成；至二零零五年底前，把車輛排放的懸浮粒子和氮氧化物分別減少八成和三成。須注意污染物排放的水平並不同空氣中污染物以空氣污染指數表示的量度水平。

(b) 上述目標水平是否已經達到？若已達到，為甚麼二零零四年可吸入懸浮粒子和氮氧化物的路邊水平仍然超標？若仍未達到目標水平，理由為何？

二零零三年的目標，政府已經超額完成。事實上，截至二零零三年底，市區車輛排放的可吸入懸浮粒子已減少72%。在二零零四年底，市區車輛排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物分別進一步減少76%和39%。隨着各項減少車輛廢氣措施逐步實施，我們有信心在二零零五年底前完全達到上述減排目標。

環境保護署曾經把監測數據進行分析，證實上述減排幅度帶來實質的成效。柴油車輛是大氣中元素碳粒子的主要來源。在二零零四年間路邊量度得的元素碳粒子水平，比二零零零年時減少46%；此外，一九九九年至二零零四年間，路邊量度得的氮氧化物水平也減少了24%。

雖然車輛廢氣正大幅減少，然而，香港的空氣質素卻因區域空氣污染趨升而日益受到影響。根據一般監測站錄得的數據，一九九九年至二零零四年間，可吸入懸浮粒子和臭氧分別上升15%和26%。可吸入懸浮粒子是煙霧的主要成分，臭氧則會氧化空氣中的一氧化氮，產生二氧化氮，並且令空氣中的污染物透過光化學反應過程產生更多懸浮粒子。因此，一九九九年至二零零四年間，儘管車輛排放的廢氣大幅減少，可是路邊量度得的的可吸入懸浮粒子水平只減少了9%，而二氧化氮則維持在相若水平。儘管有上述減幅，它們的年平均值仍然超過空氣質素指標。

當局會繼續致力減少車輛廢氣，並同時努力與廣東省合作，透過實施「地區空氣質素管理計劃」改善珠江三角洲地區的空氣質素。

環境運輸及工務局局長
(劉震代行)

副本分送： 財經事務及庫務局局長
運輸署署長
環境保護署署長
審計署署長

二零零五年四月三十日

香港特別行政區政府

The Government of the Hong Kong Special Administrative Region

政府總部
環境運輸及工務局

香港花園道三號
高國寶通銀中心大廈十樓
花旗銀行大廈十樓

本局檔號 Our Ref. CB(3)/PAC/R44

來函檔號 Your Ref.



Environment, Transport and
Works Bureau

Government Secretariat

10/F., Citibank Tower,
3 Garden Road, Hong Kong

電話： 3110 2788

傳真： 3110 2700

香港中區昃臣道 8 號

立法會大樓

政府帳目委員會秘書

(經辦人：韓律科女士)

(傳真號碼：2537 1204)

韓女士：

審計署署長第四十四號報告書
衡工量值式審計結果

第 2 章：柴油車輛廢氣管制措施

本年五月十七日來信收悉，現提供以下資料供考慮：

- (a) **車輛廢氣管制的一般法例和行政架構，包括各部門的職責分工和這方面的工作如何統籌；讓運輸署和環境保護署（「環保署」）兩個部門同樣負責為黑煙車輛進行黑煙測試的理據，以及有關汽車煙霧排放的法定車輛設計標準（《空氣污染管制車輛設計標準（排放）規例》（第 311 章附屬法例 J）附表 1 指明的最高許可煙霧水平為 35 哈特里奇煙單位），兩個部門採用的測試程序和標準各不相同的原因（運輸署的標準為 60 哈特里奇煙霧單位，而環保署則為 50 哈特里奇煙霧單位）。**

要管制車輛廢氣，必須訂明和執行就新出廠登記車輛的設計標準和在道路上行走車輛的在用車標準。

《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》(第 311 章附屬法例 J) 訂明車輛廢氣排放設計的各项規定。未能符合該等廢氣排放規定的車輛，不得根據《道路交通條例》(「條例」)(第 374 章)登記。上述規例附表 1 所定的 35 哈特里奇煙霧單位的煙霧排放規定，是適用於柴油車輛的車輛設計標準的一部分。運輸署負責根據製造商提供的類型批核廢氣排放資料，為所有車輛辦理首次登記。如車輛沒有製造商提供所需的廢氣排放資料，申請首次登記時得連同適當的廢氣測試資料提交，以證明車輛符合廢氣排放設計規定。環保署會就排放規定向運輸署提供技術意見。

使用中車輛的煙霧排放規定則在《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第 374 章附屬法例 A) 第 31 條和附表 4 訂明。最高許可的煙霧或可見氣體排放量為 60 哈特里奇煙霧單位。運輸署每年替車輛續牌時，會檢查車輛是否適宜在道路上行走，上述汽車煙霧上限亦會藉此執行。

為加強管制黑煙車輛，環保署自一九八八年起推行黑煙車輛管制計劃。自願參與計劃的檢舉員會接受培訓，舉報排放煙霧超逾 60 哈特里奇煙霧單位的車輛。被舉報的車輛必須通過煙霧測試，測試採用的煙霧上限在一份守則訂明為 50 哈特里奇煙霧單位。這項計劃是根據條例第 VIII A 部推行。環保署已獲運輸署署長授權指定車輛廢氣測試中心和有關事宜，並可規定被舉報車輛接受煙霧測試。如車輛沒有按規定在車輛廢氣測試中心接受煙霧測試，或未能符合煙霧上限，環保署會通知運輸署，運輸署將會根據條例第 25 條拒發牌照或吊銷車輛牌照。環保署在這煙霧測試中採用更嚴格的煙霧標準，目的是避免剛通過環保署煙霧測試的車輛，不久又再被檢舉員舉報。

- (b) **正如審計署署長報告書(「審計報告」)第 3.16 段指出，由於環保署的黑煙測試程序及標準較運輸署嚴格，黑煙車輛的車主會選擇接受運輸署進行的黑煙測試。按照現行的做法，假如有關車輛在接受環保署黑煙測試的時限屆滿前，已通過運輸署的**

黑煙測試，環保署便會撤回廢氣測試通知書。這做法可能成為黑煙車輛管制計劃的漏洞。當局會怎樣堵塞這漏洞？會否考慮指定一個部門，譬如說運輸署，負責進行黑煙測試？

為加強黑煙車輛管制措施的成效，我們採用了底盤式功率機進行煙霧測試。自一九九九年實施新的測試後，黑煙車輛數目已大減 80%。

運輸署和環保署會就訂立一套劃一的煙霧測試標準，一起徵詢有關業界的意見。此外，運輸署會聯同環保署，考慮是否可以規定未按廢氣測試通知書接受測試的車輛，在運輸署進行宜於道路上使用檢查時，由運輸署監督以底盤式功率機測試其排放的煙霧。採用這項安排後，獲發廢氣測試通知書的車輛，不論是送交運輸署的中心進行宜於道路上使用檢查，還是送交環保署的中心接受煙霧測試，一律必須經過底盤式功率機煙霧測試。

- (c) **當局認為，香港目前採用的煙霧隔光度標準，應如何與不同國家，如審計報告第 2.33 段表四所列國家不同的煙霧隔光度標準作一比較？**

煙霧隔光度標準只是煙霧測試的其中一環。採用較低煙霧隔光度的地區，未必代表其標準比採用較高煙霧隔光度的地方更為嚴格或先進。舉例來說，歐盟就使用中車輛所訂的煙霧上限，適用於非渦輪增壓引擎的相等於 66 哈特里奇煙霧單位，而渦輪增壓引擎則為 72 哈特里奇煙霧單位。香港使用底盤式功率機對車輛進行加載煙霧測試，足以使我們的車輛煙霧標準成為全球最嚴格之列。

- (d) **關於一九九九年《施政報告》所述，撥款 14 億元以推行減少車輛廢氣計劃：**

- (i) **14 億元撥款是否已全數動用？若否，還剩多少？請提供至今的開支總額及計劃各項措施的分項開支？**

(ii) 除了所列的五次財務委員會（「財委會」）會議外，當局曾否在其他時候向財委會申請批准撥款推行計劃的措施？

(i) 至今的開支總額約為 12 億元，餘款會用於為需要長怠速運作的歐盟前期重型柴油車輛加裝微粒消滅裝置的計劃，以及石油氣小巴計劃，兩個計劃將於二零零五年年底結束。現把開支分項列出：

計劃	截至 2005 年 5 月 中的開支 (百萬元)	備註
石油氣的士	724	計劃已結束。全港 18 138 部的士幾乎全數已轉為石油氣的士。
為歐盟前期輕型柴油車輛加裝微粒消滅裝置	31.2	計劃已結束。有 24 000 部車輛加裝了微粒消滅裝置。
為無須長怠速的歐盟前期重型柴油車輛加裝微粒消滅裝置	345	計劃已結束。有 33 910 部車輛加裝了微粒消滅裝置。
為需要長怠速的歐盟前期重型柴油車輛加裝微粒消滅裝置	0	計劃將於 2005 年年中左右展開，並大概在 2005 年年底結束。
石油氣 / 電動小巴	108	計劃將於 2005 年年底結束。
總計	12 億元	

(ii) 除了在該五次財委會會議上申請撥款外，我們並沒有再申請撥款。

(e) 當局認為透過動用 14 億元的開支，已經成功達到減排目標的詳細理由，以及空氣質素是否有所改善及改善的程度。

一九九九年《施政報告》所載的全面計劃的目標，是要在二零零三年年底或以前，把車輛排出的可吸入懸浮粒子總量減少 60%，至二零零五年年底或以前則減少 80%，屆時氮氧化物的排放量亦應減少 30%。自持續推行減排措施後，市區車輛排放的可吸入懸浮粒子在二零零三年年底以前已減少 72%。至二零零四年年底以前，市區車輛排放的可吸入懸浮粒子及氮氧化物分別進一步減少 76% 及 39%。我們預期在二零零五年年底或以前能夠達到減排目標。

環保署進行的分析證實，車輛各類污染物的排放量日趨減少。柴油車輛是空氣中元素碳粒子的主要來源。路邊錄得的水平較四年前下降了 46%，而在一九九九至二零零四年期間，路邊錄得的氮氧化物水平亦減少了 24%。

雖然車輛廢氣正大幅減少，然而，香港的空氣質素卻因區域空氣污染而日益受到影響。根據一般監測站錄得的數據，一九九九年至二零零四年間，可吸入懸浮粒子和臭氧分別上升 15% 和 26%。可吸入懸浮粒子是煙霧的主要成分，臭氧則會氧化空氣中的一氧化氮，產生二氧化氮，並且令空氣中的污染物透過光化學反應過程產生更多懸浮粒子。因此，一九九九年至二零零四年間，儘管車輛排放的廢氣大幅減少，可是路邊量度得的可吸入懸浮粒子水平只減少了 9%，而二氧化氮則維持在相若水平。

當局會繼續致力減少車輛廢氣，並同時努力與廣東省合作，透過實施「地區空氣質素管理計劃」改善珠江三角洲地區的空氣質素。

(f) 有關車輛的可吸入懸浮粒子及氮氧化物排放量，不單是指市區，而是全港的整體情況如何？

要編製全港的排放清單，必須參考其他數據來源及部門提供統計數據。我們現正編製二零零四年的資料，年內稍後時間會備妥。

在二零零三年，全港車輛的可吸入懸浮粒子及氮氧化物排放量分別下降了 60% 及 35%。

(g) 當局如何管制穿梭中港兩地的跨境車輛排放的污染物？該等車輛可能會使用有標記油類。

由香港海關執行的《應課稅品規例》(第 109 章附屬法例 A) 規管跨境貨車可以帶進本港的內地免稅柴油量，規定不得超過油缸容量的四分之三。此外，把帶進的柴油轉卸入另一車輛或在本港出售，均屬違法，違例者可被判罰款最高 1,000,000 元及監禁最多 24 個月。

內地柴油引起的環境問題主要由含硫量而起。截至二零零一年，內地車用柴油的含硫上限是佔重量的 0.5%，較本港現時法定的超低硫柴油的含硫量高 100 倍。為改善柴油的質素，中央政府在二零零二年把含硫上限收緊 60% 至佔重量的 0.2%。自二零零四年起，廣東省在深圳及廣州實施含硫上限為 0.05% 的柴油。自此，使用內地柴油的跨境車輛對環境造成的問題已大為紓緩，而隨着內地逐步收緊含硫量的限制，有關問題亦會進一步受到控制。

當局於二零零一年修訂《應課稅品條例》(第 109 章)，加強對車輛非法使用有標記油類的阻嚇作用。非法加油黑點由一九九九年的 110 個大幅減少至二零零四年約 27 個；香港海關此後查獲的未完稅車用柴油總量亦減少 86%。

(h) 行政長官曾於一九九九年承諾運用 14 億元減少車輛廢氣。隨着內地經濟不斷增長，政府有否評估區域空氣污染對香港空氣質素的影響？如有評估，詳情為何？

當時的行政長官在一九九九年的《施政報告》中強調，「徹底解決香港環保問題，不能單靠我們自己。我們必須與內地有關當局緊密合作」。一九九九年，香港與廣東省有關當局就區域空氣質素展開聯合研究，並制訂長遠的防治措施。

聯合研究在二零零二年完成，結果顯示，香港特區政府和廣東省政府如不增訂改善措施，區域空氣質素會繼續惡化。

香港特區政府和廣東省政府根據研究結果，在二零零二年四月達成共識，雙方盡最大努力在二零一零年或之前，將區內四類主要空氣污染物的排放量減少，所達減幅不單能令香港符合現時空氣質素指標，更可大大改善珠江三角洲地區空氣質素及緩減區域的煙霧問題。

兩地政府合力制訂了珠江三角洲地區空氣質素管理計劃，以達到減排目標。此外，雙方在粵港持續發展與環保合作小組之下成立了珠江三角洲空氣質素管理及監察專題小組，以跟進上述管理計劃的工作。兩地政府現正落實上述計劃，包括建立區域空氣質素監測網絡。另外，雙方亦正為珠三角地區的發電廠，制訂排污交易試驗計劃。

- (i) **關於審計報告第4.21(a)段所提出的建議，當局會否考慮採用其他可減低風險的方法從深圳輸入石油氣，例如建造專用的跨境輸送管？若然，詳情為何？**

政府對於石油氣供應商從何處購買石油氣，持開放態度。石油氣供應商可建議任何方法把石油氣輸入本港，但建議的方法必須符合《氣體安全條例》（第51章）所訂明的安全規定。至於建造跨境石油氣輸送管，由於石油氣較空氣重，以長管輸送可能會有危險。不過，只要石油氣供應商建議的輸入方法是安全可靠和實際可行，政府都會考慮。

- (j) **審計報告第4.22(b)及(c)段指出，機電工程署會繼續研究在港島興建新石油氣庫，而政府亦正致力擴大石油氣加氣網絡。有關的實施時間表為何？當局會否考慮設置更多石油氣加氣站？**

機電工程署會繼續研究可否在港島興建新的石油氣庫，並正聯同

有關部門探討物色用地所需的時間。此外，政府會繼續物色合適地點增設石油氣加氣站。目前共有 50 個石油氣加氣站提供服務，而在未來兩年，會再有 6 個設有石油氣加氣服務的新油站投入服務。如能符合安全規定，政府會透過土地批租條件，規定所有新油站提供石油氣加氣服務。

環境運輸及工務局局長廖秀冬
(已在英文本簽署)

副本分送： 運輸署署長
環境保護署署長
審計署署長

二零零五年五月二十七日
DOC\C2974a(5/05)



立法會
政府帳目委員會秘書
韓律科女士

韓女士：

審計署署長衡工量值式審計結果報告書
(第 44 號報告書)
第 2 章：柴油車輛廢氣管制措施

貴委員會曾於 2005 年 5 月 17 日來信，要求本署就上述事項提供進一步資料。本署現提供所需資料如下，以供政府帳目委員會各委員考慮：—

- (a) *在那些年間人手短缺的實際情況及原因為何；人手短缺的問題是否已獲解決；如是，問題如何解決；如否，問題將會如何處理？*

進行底盤式功率機測試，每部功率機需由 1 名汽車檢驗主任及 2 名車輛檢驗員操作。在過去數年，共有 3 名汽車檢驗主任退休，剩下 26 名汽車檢驗主任處理車輛檢驗工作；而在 2002 年，有關工作則由 29 名汽車檢驗主任負責。我們另外有 22 名汽車檢驗主任負責其他方面的工作。我們可以透過重整工作，調配車輛檢驗員處理這類工作。

自本年年初起，我們已實施一些臨時措施，以便可進行更多功率機測試。我們由其他組別調配 1 名汽車檢驗主任負責功率機測試。這並非令人滿意的長遠解決方法，因為會影響其他方面的工作，例如更新驗車員手冊。因此，我們正探討在新九龍灣驗車中心現行的車輛檢驗工作管理合約於 2005 年 11 月屆滿時，在新合約中加入更多工作的可行性。這有助騰出人手進行功率機煙霧測試。

- (b) *運輸署會採取什麼行動，以確保兩部功率機獲得充分使用？*

正如上文(a)段所述，我們已調派人手操作首部功率機。我們會密

切監察有關的使用率。自 1 月起，在功率機運作日子裏（功率機須不時暫停使用以作維修），我們已達致檢驗比率 10% 的目標。

第二部功率機將於 2005 年年底完成。由於新九龍灣驗車中心的現有管理合約將於 2005 年 11 月屆滿，藉着這個機會，運輸署正研究是否可把更多檢驗工作納入合約範圍，以騰出人手使用第二部功率機進行煙霧測試。我們會密切監察有關的使用情況。

(c) 有關運輸署及環境保護署（環保署）採用劃一煙霧測試程序及共同測試標準的進度及實施時間表為何？

運輸署現時採用空檔加速煙霧測試，夾雜着功率煙霧測試作為柴油車輛年檢的程序，是在車輛年檢中對黑煙排放量進行規管的一種合乎成本效益的方法。我們並無計劃停止進行空檔加速煙霧測試。環保署測試中心只採用功率機進行檢驗，但只檢查已被確認為排放黑煙的車輛。運輸署及環保署以功率機進行煙霧測試的程序是相同的。

環保署及運輸署計劃在 2005 年第三季就共同的煙霧測試標準諮詢業界，以期在 2005 年年底前展開法例修訂的工作。

希望上述資料能滿足貴委員會你的要求。如須索取進一步資料，請與我或運輸署副署長葉麗清女士（電話：2829 5202）聯絡。

運輸署署長霍文



副本送： 環境運輸及工務局局長
 環境保護署署長
 審計署署長

2005 年 5 月 25 日

本函檔號
OUR REF:
來函檔號
YOUR REF: CB(3)/PAC/R44
電話
TEL. NO.: 2594 6000
圖文傳真
FAX NO.: 2891 2512
電子郵件
E-MAIL:



Permanent Secretary for the Environment,
Transport and Works (Environment)
Director of Environmental Protection
46th Floor, Revenue Tower,
5 Gloucester Road,
Wan Chai, Hong Kong.
HOMEPAGE: <http://www.epd.gov.hk>



環境運輸及工務局
常任秘書長(環境)
環境保護署署長
香港灣仔
告士打道五號
稅務大樓四十六樓

(傳真和郵寄函件)

香港中區昃臣道 8 號
立法會大樓
政府帳目委員會秘書
韓律科女士

韓女士：

審計署署長第四十四號報告書
衡工量值式審計結果

第 2 章：柴油車輛廢氣管制措施

本年五月十七日來信收悉，現提供以下資料供政府帳目委員會考慮：

- (a) 根據審計署署長報告書（「審計報告」）第 3.18 段，環境保護署（「環保署」）會考慮可否把給予黑煙車輛車主安排其車輛通過黑煙測試的 14 個工作天的時限進一步縮短。環保署是否已就此作出決定？若然，決定為何？若否，何時會有決定？

運輸業早前表示，要在較短時限安排黑煙車輛通過廢氣測試，會有困難。隨着車輛保養標準在近年大致已有改善，我們認為可以把 14 個工作天的時限縮短，譬如說減至 12 個工作天。我們在年內會就實施這新規定徵詢運輸業的意見。

(b) 審計報告第 3.34 段建議用下述三個方法來提高檢舉員的熱忱，環保署會否付諸實行？

(i) 告知檢舉員他們所舉報個案的結果；

(ii) 對較積極舉報的檢舉員表示嘉許；以及

(iii) 為檢舉員舉行討論會，並在環保署網頁開闢討論園地，讓他們交流經驗；

我們認為，被發現的黑煙車輛數目有所減少，是因為道路上的黑煙車輛數目日減，而非檢舉員有欠積極。不過，為保持檢舉員的熱忱，我們在本年八月起會把他們舉報的個案結果通知他們，並在年底對較積極的檢舉員發出嘉許信。我們也可為檢舉員舉行討論會，但得視乎他們的反應而定。此外，我們正考慮在網上設立討論園地，讓檢舉員交流經驗。

(c) 根據審計報告第 3.36 段，環保署會研究可否利用其網頁宣傳檢舉員招募計劃，以及提高檢舉員對檢舉工作的熱忱。環保署是否已就此作出決定？若然，詳情為何？

我們計劃由本年八月起，在本署網頁宣傳檢舉員招募計劃。為保持檢舉員對工作充滿熱忱，我們在年底會向較積極的檢舉員發出嘉許信。另外，我們亦正考慮在網上設立討論園地，讓檢舉員分享經驗。

(d) 委員會知悉，供檢舉員用以舉報黑煙車輛的表格非常繁複，可能有礙他們舉報。環保署會否考慮簡化表格？

檢舉員須在現時採用的表格上填寫舉報車輛的一些基本資料，以及發現超標的日期、時間及地點。我們必須明白，收到廢氣測試通知書的車主，除了須支付維修費外，另須就每次測試支付 310 元，以示車輛已經修妥。此外，車主亦須負擔其他費用，例如車輛維修和測試期間的閒置成本。因此，我們必須確保依計劃提出的舉報準確無誤。環保署可根據表格上的資料，與運輸署核對車牌、車輛類型及顏色，藉此減低誤報的可能性。倘若車主就檢舉提出反對，所記錄的檢舉日期和地點將有助作進一步調查。

- (e) 過去五年，每年環保署聯同警方進行了多少次路旁的空檔加速煙霧測試？次數增加抑或減少？（參閱審計報告第 3.24 及 3.25 段）如次數有所減少，原因為何？日後會否採取更多這類聯合行動？

過去五年，環保署與警方進行的聯合行動和路旁空檔加速煙霧測試的次數，概錄於下表。從數字可見，雖然聯合行動的次數由二零零零年起大致增加，但煙霧測試的次數實際上卻下降，反映路上的黑煙車輛日益減少，亦顯示打擊黑煙車輛的措施奏效。

年份	2000	2001	2002	2003	2004
聯合行動次數	61	42	62	67	72
煙霧測試次數	991	447	552	584	497

- (f) 根據審計報告第 3.11(b) 段表五，10 部汽車的車主獲准在超過 200 天的期限內，將車輛送往指定的車輛廢氣測試中心接受黑煙測試：

- (i) 這些個案的限期較長，理由何在？是不是車主或環保署疏忽？以及
- (ii) 如因車主疏忽，環保署會否懲處車主？如法例並無這類罰則，環保署會否考慮修訂有關法例？

未能透過掛號郵件向車主送達廢氣測試通知書的個案，時有出現，原因是車主更改了住址。為處理這些個案，環保署要求運輸署在有關車輛的記錄加上編碼，當車主向運輸署申請續牌或更改車輛擁有權時，便會獲發廢氣測試通知書。要與這些車主聯絡上，每宗個案所需的時間各不相同。雖然本署花了超過六個月才能與該 10 部車輛的車主聯絡上，但當中卻無任何疏忽成分。

- (g) 根據環保署的估計，如容許懷疑黑煙車輛繼續在路上行走超過 14 天，對空氣污染水平會有什麼影響？

現時每年平均有 8 900 部黑煙車輛接受煙霧測試，其中約 80% 在 14 個工作天的時限內進行。其餘則未能在限

期內完成測試，原因各異，包括如上文所述，未能以掛號郵件向車主送達廢氣測試通知書。若以非常保守的假設計算，假定這些車輛平均需要 40 天才能通過煙霧測試，而黑煙車輛所造成的污染又較一般車輛高出六倍，則這些車輛所增加的污染量，在本港 140 000 部柴油車輛所造成的污染總量當中，仍只佔少於 1%。

(h) 環保署如何確保減排措施對空氣質素帶來的改善，不會因容許懷疑黑煙車輛在路上行走過長時間而抵銷？

最有效的方法，是減少在路上行走的黑煙車輛總數。本署自一九九九年開始使用底盤式功率機測試車輛廢氣，自此黑煙車輛的數目大減 80%，證明這項措施有效。為免懷疑黑煙車輛在路上行走過長時間，環保署嚴格審核每宗廢氣測試通知書的延期申請。延期申請除非有充分理由和證據支持，否則一般不會獲准。此外，我們亦會考慮縮短黑煙車輛通過煙霧測試的時限。

環境保護署署長郭家強

副本分送：環境運輸及工務局局長
運輸署署長
審計署署長

二零零五年五月二十五日

DOC\C2969a(5/05)

在回應議員新的問題前，我希望就署方對顧問及供應商表現及報章的不準確報導澄清幾點：

- (一) 在顧問及供應商的表現方面，雖然郵政署當時認為一般來說可以接受，但並不表示在個別環節上沒有問題。從我們就綜合信件處理系統的閱讀率等提出索償可見一斑。今天，尤其在審計署長調查的過程和評估後，郵政署正積極跟進，並作全面檢討，確保所有教訓均被充分汲取，而署方在預測、監管、存案等方面未來都會更為謹慎、透徹。
- (二) 審計署報告對署方當年在監管顧問表現等方面有新啓發，但在報告內第三部分，將機械處理系統每日實際運作表現與合約中要求的指標比較，容易令人以為前者應該與後者一致，是不太恰當的。合約所訂明的是性能指標，量度在指定人手配合下，處理標準郵件可達到的性能水平；針對的是驗收所需的指標。而日常運作處理量則針對實際使用情況，受郵件的品質、不同人手的配合等因素影響。因此，合約說明的性能指標只適用於驗收過程而不適用於驗收後的實際情況。當時顧問就機械的性能表現簽發驗收證明書，證明系統是合乎合約指標，技術上已符合合約對他們的要求。
- (三) 有關郵件機械處理系統的日常性能表現方面，事實上系統除了綜合分揀系統在閱讀率方面有問題外，其他方面的性能，包括分揀錯誤率及溢出率均達到合約中的標準或可以接受的水平。所以郵件機械處理系統在驗收期間大致合格，實際表現則受驗收後實際郵件組合、質素等影響，不存在部份報章所謂「實際表現只及合約訂明的一半」而我們已收貨的說法。



Linking people Delivering business 傳心意 遞商機

來函檔號：CB(3)/PAC/R44

本署檔號：F/6/7 Pt. 3

香港
中環昃臣道 8 號
立法會大樓
立法會政府帳目委員會秘書
(經辦人：衛碧瑤女士)

衛女士：

《審計署署長第四十四號報告書》
第七章：空郵中心的郵件機械處理系統

二零零五年五月十二日來信收悉，謹此致謝。現附上政府帳目委員會公開聆訊時要求提供的資料。由於時間倉卒，部門現階段未能提供附件的中譯本，謹此致歉。

(a) 政府與顧問的合約以及賠償條文的複本

2. 隨函附上顧問合約的複本。合約條款第 14 條載有關於與顧問合約訂明的規格有所偏差或未能符合時須作出賠償的條款。

(b) 顧問費用由 710 萬元調整為 1,010 萬元的原因以及要求增加費用的一方？

3. 額外費用(分項數字詳列於附錄)是用作支付顧問的工作，詳情如下：



Postmaster General
4/F Hongkong Post Headquarters
2 Connaught Place, Central
Hong Kong

T +852 2921 2200
F +852 2868 0046
www.hongkongpost.com

香港郵政署長
香港中環康樂廣場二號
香港郵政總部四樓

(i) 新機場啟用日期由一九九七年六月三十日延至一九九八年四月一日令系統安裝前的項目管理工作亦須延長

由於機場延遲啟用，郵件機械處理系統的安裝工程亦須由一九九六年五月順延至一九九七年一月開始。在這期間，顧問仍須管理系統合約、統籌各方的準備工作，以及出席在香港舉行的工程會議。工程延長八個月定會增加支出，因為顧問費用按工作日計算。顧問合約內第 6.2 條款訂明，如須要顧問進行額外的的工作，顧問可根據合約附件 G 第一部分列舉的額外收費，收取進行額外工作的費用。額外工作所需的時間，相當於一名項目總監工作 6 個工作周及一名項目工程師工作 10 個工作周。

(ii) 新機場啟用日期由一九九七年六月三十日延至一九九八年四月一日令監督系統安裝及測試工作亦須延長

項目工程師原定在一九九七年一月中至一九九八年三月中期間留港監督系統的安裝及測試工作；由於機場遲期啟用，留港時間亦須延長至一九九八年六月底，以配合新空郵中心開始運作後的 90 日信心測試期。所需的工作時間，相當於一名非駐港項目總監工作 3 個工作周及一名駐港項目工程師工作 14 個工作周。

(iii) 新機場啟用日期由一九九八年四月一日再次延期至七月六日導致監督系統安裝及測試工作須再延長

就如上文第(ii)段提及的情況，因延期而增加的工作時間，相當於一名非駐港項目總監工作 4 個工作周及一名駐港項目工程師工作 18 個工作周。

(iv) 發還合約費用以外的機票費用

顧問須到系統的承辦商及分判商工地視察和進行測試，確保系統符合合約的規格。雖然顧問合約內已列明這項工作要



求，但履行這項工作而支付的機票費用則並未計算在合約訂明的顧問費用內，因為立約之時，系統的生產地仍未確定。一九九七年七月，顧問便向郵政署提出申索，要求發還其僱員在一九九六年四月至一九九七年五月期間，到歐洲的承辦商及分判商工地視察和進行廠內測試的機票費用。

4. 額外支出的總額為港幣 297.3 萬元。人力支出、海外津貼及住宿費用均訂明於顧問合約內，而額外的交通支出，則按照顧問提交的發票實報實銷。顧問在一九九七年七月向郵政署提出上文第(i)、(ii)及(iv)段所述支出的要求。至於第(iii)段的支出，郵政署在一九九八年一月知道新機場會延遲啟用後，亦認為有需要為此作出各項順延安排。

5. 一九九八年三月，當時的庫務局局長批准把合約價值由 710 萬元增加至 1,010 萬元。

(c) 政府與供應及安裝郵件機械處理系統的承辦商的合約複本

6. 合約載有空郵中心運作的詳細資料，如把內容全部公開，則可能會對空郵安全及郵費收入保障方面構成影響。同時，承辦商亦反對公開合約內容，認為這樣做或會讓競爭對手取得資料，令他們在日後競投同類工程時處於不利的境況。因此，部門按照律政司的建議，在合約內容獲得保密處理且不會對外披露的情況下，只向政府帳目委員會委員提供合約的複本以供參考。

(d) 反映顧問表現（特別是關於檢查和測試系統的工作）未達合約規定的報告

7. 部門在閱覽顧問就安裝、測試和啟用郵件機械處理系統所提交的報告後，發現顧問與承辦商均持相同意見，認為無須為集裝箱處理系統、儲存及提取郵件系統、拖車及升降台等進行廠內驗收測試。除了審計署先前指出的各點外，這是部門發現唯一與合約條文出現分

歧的地方。隨函附上的相關報告摘要複本中已作註解。

(e) 郵政署何時正式獲悉香港國際機場由一九九七年六月延至一九九八年七月啟用的消息？

8. 郵政署曾在不同時間獲悉新機場由一九九七年六月延至一九九八年七月啟用的消息：

- 一九九五年四月十二日，新機場工程統籌署以書面回覆部門的查詢，指新機場的啟用日期將由一九九七年六月三十日延至一九九七年九月三十日。
- 一九九五年七月十二日，在新機場工程統籌署就興建新空郵中心計劃召開的會議上，部門接獲新機場工程統籌署的通知，指新機場的啟用日期將一再延至一九九八年四月一日。
- 一九九八年一月十三日，政府公布新機場將於一九九八年七月六日啟用。

(f) 承辦商曾測試小郵包分揀系統運輸帶的速度，並計算其處理量，結果如何？

9. 承辦商計算的處理量為每小時 10 374 件，而合約規定則為每小時 10 000 件。

(g) 廠內驗收證明書中有否列出綜合信件處理系統、小郵包分揀系統及包裹分揀系統的不足之處以作跟進？如有的話，有何不足之處。



10. 審計報告第 2.7 至 2.9 段所指的問題並沒有在廠內驗收證明書中提及，但卻在廠內測試報告出現，並已在其後的測試中作出跟進。此外，廠內測試報告亦包括了顧問就郵件機械處理系統其他須要跟進的地方而提出的意見。

(h) 有關向承辦商和顧問提出申索的法律意見

11. 郵政署曾在多次會議上就郵件機械處理系統的性能表現是否違反合約規定一事與律政司進行討論。律政司認為按照審計報告所列的測試結果，看來似乎有違反合約規定的情況。不過，律政司並不建議部門向承辦商和顧問提出訴訟，主要原因是證據不足。

12. 關於向承辦商提出申索一事，律政司外判律師的意見，認為勝算不高，因為難以證明和量化責任。

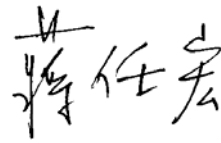
13. 關於向顧問提出申索一事，律政司認為無足夠證據證明顧問疏忽，要證明疏忽在舉證上的要求極為嚴格。

14. 律政司向部門表示，顧問所提供的紀錄在向承辦商索償方面並無助益。部門不能單憑審計報告所顯示的測試結果便斷定承辦商須負責，因為可能尚有其他因素會影響郵件機械處理系統的性能表現。為了進一步研究技術方面的問題，律政司建議部門應徵詢專家的意見，但最終是否有助索償，仍屬未知之數。律政司認為在正式提出訴訟前，部門可能須付出很大努力和大筆開支。此外，部門亦難以量化損失的價值，因為部門只能根據假定的情況來估算損失。面對着證據不足、未知能否得到證人協助和不知證人去向(因部分參與工程的主要人士現已退休)、損失額難以量化、可能要付出極大的努力和大筆開支，以及提出訴訟的風險，部門不宜向承辦商及/或顧問提出訴訟。

(i) 負責監察顧問及承辦商工作，並定期開會和保存開會紀錄的協調組織

15. 每月舉行的協調會議由郵政署主持，目的是監察空郵中心建造工程和郵件機械處理系統安裝工作的進度。承辦商反對公開會議紀錄，認為這樣做或會讓競爭對手取得資料，令他們在日後競投同類工程時處於不利的境況。因此，部門按照律政司的建議，在合約內容獲得保密處理且不會對外披露的情況下，只向政府帳目委員會委員提供會議紀錄複本以供參考。文件中的個人資料亦已刪去，以免抵觸《個人資料（私隱）條例》的規定。

郵政署署長蔣任宏



副本送： 經濟發展及勞工局局長(經辦人：李淑儀女士)
[傳真： 28684679]

審計署署長[傳真： 25839063]

律政司司長(經辦人：祁文慧德女士及關奕濠先生)
[傳真：28690670]

財經事務及庫務局局長(經辦人：郭立誠先生)
[傳真：21475770]

二零零五年五月十八日

- *委員會秘書附註： 下列文件並無在此隨附：
- (a) 第2段所述的顧問合約；
 - (b) 第6段所述政府與承辦商簽訂的合約；
 - (c) 第7段所述的顧問報告摘要；及
 - (d) 第15段所述協調會議的紀錄。

顧問費用的額外支出明細表								小計
	項目總監			項目工程師				
	人力支出	生活支出 (雜項)	機票支出 (往返香港)	人力支出	生活支出 (雜項)	生活支出 (住宿)	機票支出 (往返香港)	
	工作周 x £ 2,400/周	在港日數 x 每日費用(£)	次數 x 每程支出(£)	工作周 x £1,950/周	在港日數 x 每日費用(£)	包括： i.) 海外津貼@ £1,000/月 及 ii) 住宿支出@ HK\$70,000/月	次數 x 每程支出(£)	
(i) (1996年5月至1997年1月)	6 x 2,150 = £ 12,900	20 x 170 = £ 3,400	4 x 2,400 = £ 9,600	10 x 1,700 = £ 17,000	50 x 170 = £ 8,500	不適用	6 x 2,400 = £ 14,400	£ 65,800
(ii) (1998年3月至6月)	3 x 2,400 = £ 7,200	20 x 180 = £ 3,600	3 x 3,200 = £ 9,600	14 x 1,950 = £ 27,300	不適用	3.5 x 1,000 = £ 3,500 加 3.5 x 70,000 = HK\$ 245,000	不適用	£ 51,200 加 HK\$ 245,000
(iii) (1998年7月至10月)	4 x 2,400 = £ 9,600	28 x 180 = £ 5,040	4 x 3,200 = £ 12,800	18 x 1,950 = £ 35,100	不適用	4 x 1,000 = £ 4,000 加 4 x 70,000 = HK\$ 280,000	不適用	£ 66,540 加 HK\$ 280,000
(iv) (1996年4月至1997年5月)	三名顧問公司僱員在1996年4月至1997年5月期間曾到歐洲不同地點的承辦商及分判商工地視察，共乘搭18程航空交通，總支出為£7,860。							£ 7,860
總計:								£ 191,400 + HK\$ 525,000 = 約為 HK\$ 2,973,000

.....
Linking people Delivering business 傳心意 遞商機

香港
中環昃臣道 8 號
立法會大樓
立法會政府帳目委員會秘書
(經辦人：衛碧瑤女士)

衛女士：

《審計署署長第四十四號報告書》
第七章：空郵中心的郵件機械處理系統

二零零五年五月二十三日及二十五日來信收悉，謹此把政府帳目委員會要求的補充資料闡述如下。

(a) 縮短信心測試期

郵政署與顧問就此事所作討論見第 30 次統籌會議記錄摘要附件 A 第 3.3 部第 5 段。

有關縮短信心測試期的決定理據見第 36 次統籌會議記錄摘要第 10.2 部第 2 段。

(b) 顧問費上調 300 萬元的理據

有關郵件機械處理系統規劃的主要項目的最初協約與每個一階段修訂後的完成日期，以及顧問獲知會新機場延期啟用等時間一覽表見附件 I。

(c) 有否因為安裝及投入運作日期的延後而修改顧問合約

一九九八年四月二十三日本署去信顧問公司，根據顧問合約第 1.1 條款就合約所訂完工日期作出修訂（見附件 II）。



Postmaster General
4/F Hongkong Post Headquarters
2 Connaught Place, Central
Hong Kong

T +852 2921 2200
F +852 2868 0046
www.hongkongpost.com

香港郵政署長
香港中環康樂廣場二號
香港郵政總部四樓

(d) 就綜合信件處理系統閱讀率未如理想向承辦商提出申索的原先索償額

本署曾就可否披露原先的索償額進一步徵詢律政司的意見，律政司表示可以。現謹告知，本署就綜合信件處理系統閱讀率未如理想向承辦商提出的申索，索償額為港幣1,120萬元。

(e) 郵政署在決定不向承辦商及/或顧問提出申索前，有否估計可索償金額

本署曾就綜合信件處理系統閱讀率未如理想估算應向承辦商索償多少，數額原為港幣1,120萬元。我們未有就郵件機械處理系統的其他部分向承辦商提出申索，亦未有向顧問作出，因為在徵詢律政司的意見後，我們認為不值得提出，故本署不曾作出估算。有關不值得提出申索的理據見本人二零零五年五月十八日呈交政府帳目委員會審閱信件的第14段。

(f) 綜合信件處理系統的閱讀率

(i) 郵政署近年把部分原由國際郵件中心處理的新界區街道郵箱郵件改於空郵中心處理，一來舒減國際郵件中心的擠迫情況，二來提高空郵中心郵件機械處理系統的使用率。然而，相對於送交郵政局的大量投寄商業郵件而言，從街道郵箱收取的郵件一般含較多系統難以閱讀的信件，例如手寫地址信件。影響所及，入口信件(包括本地信件)的閱讀率亦因而下降。

(ii) 從一九九九/二零零零至二零零四/零五年度綜合信件處理系統無法處理而篩出的郵件百分比見下表。本署並無保留一九九九/二零零零年度之前的記錄。

年度	99/00	00/01	01/02	02/03	03/04	04/05
a. 送入綜合信件處理系統的郵件總數(以百萬件計)	61	60	59	60	65	55
b. 經綜合信件處理系統篩出作人手處理的郵件(以百萬件計)	27	22	19	15	20	20
c. 經綜合信件處理系統篩出作人手處理的郵件百分比(b/a)	44.3%	36.7%	32.2%	25.0%	30.8%	36.4%



(iii) 在郵件機械處理系統投入運作後，顧問於二零零零年三月就提升綜合信件處理系統的閱讀率，建議通過改善系統的地址資料庫，加強系統辨識地址的效率。有關建議獲郵政署採納，並自此一直推行。

(g) 除合約附錄 AD 第 AD 6.2.1 段外，合約哪一部分曾就小郵包分揀系統的處理量作出規定

合約上附錄 AD 除第 AD 6.2.1 段外，第 AD 2.2.1、AD 2.2.3、AD 2.2.4 及 AD 6.1.1 段均有就小郵包分揀系統的處理量作出規定。

以上規定適用於特定測試環境下可以達到的機器性能表現。在實際運作的情況下，實際表現的高低視乎郵件特性和編碼員的效率而定。平均計，實際可持續保持的運作處理量應會低於合約規定的機械處理量（即最理想的機械表現）。郵件質素愈好，編碼員效率愈高，系統在日常實際運作的表現將愈接近機械處理量。

(h) 小郵包分揀系統的處理量

郵政署於二零零一年七月就二零零一年審計報告擬稿第 3.23 段（即合約要求承辦商確保小郵包分揀系統的處理量須達每小時最少 10 000 件）向顧問作出提問，他們回應時表示有關處理量是指機器的機械表現。顧問就這點提出的意見複本見附件 III。

郵政署於一九九三年十月十九日就顧問預計每個編碼工作台每小時可處理 2 250 件小郵包是否實際可行一事，向顧問提出求證 [詳情見附件 IV 所載顧問研究報告擬稿第 4.4.2 部(16 頁)及第 4.4.5 部(23 及 24 頁)]。顧問在一九九三年十月十九日的回覆中（第 4 頁）表示，假如在編碼的過程中，操作員只須輸入一個兩位的記憶數字編碼，且郵件供應不斷，則每個編碼工作台每小時處理 2 250 件小郵包是實際可行的（見附件 V）。及後，顧問在最後研究報告第 16 頁中確實指出，小郵包分揀系統在實際運作中平均每小時應能處理最少 9 000 件小郵包，即相等於每個編碼工作台每小時可處理 2 250 件（見附件 VI）。

顧問估計每小時 9 000 件的平均運作處理量，現在看來顯然是過於樂觀，而他們亦以這數字作分析購置郵件機械處理系統成本效益的部分數據依歸。然而，在實際運作的情況下，二零零四/零五年度的平均

運作處理量僅為每小時 4 170 件。以二零零四/零五年度的實際小郵包數量計算，分揀小郵包的成本(以一年計)為：(i) 港幣 196 萬元(以顧問假設每小時 9 000 件的平均運作處理量計算)；以及(ii) 港幣 331 萬元(以每小時 4 170 件郵件的實際運作處理量計算)。如小郵包以人手分揀，相等的每年成本為港幣 346 萬元。

- (i) 偏離或不遵從部分合約條款(例如若干郵件機械處理系統的驗收測試未有嚴格按照合約規定進行)

郵政署已盡力翻查，仍無法找到有關驗收測試曾經偏離或有不遵從部分合約條款情形的內部會議記錄及/或與顧問、承辦商及/或律政司往還的書面記錄。有關測試的事宜曾於下列統籌會議上提及：

統籌會議	有關測試事宜的記錄
第 1 次	會議記錄摘要第 11 部
第 7 次	會議記錄摘要附件 C 第 5 部
第 14 次	會議記錄摘要第 3.3 部
第 15 次	會議記錄摘要第 10 部
第 16 次	會議記錄摘要第 10 部
第 18 次	會議記錄摘要第 3.3 部
第 19 次	會議記錄摘要附件 E 第 10 部
第 20 次	會議記錄摘要第 10 部
第 21 次	會議記錄摘要第 3.3 及第 10 部
第 22 次	會議記錄摘要第 10 部
第 23 次	會議記錄摘要附件 D 第 10 部
第 25 次	會議記錄摘要第 10 部
第 26 次	會議記錄摘要第 10 部及附件 A
第 27 次	會議記錄摘要第 10 部
第 28 次	會議記錄摘要第 10 部
第 29 次	會議記錄摘要第 10 部
第 30 次	會議記錄摘要第 10 部及附件 A
第 31 次	會議記錄摘要第 10 部
第 33 次	會議記錄摘要第 10 部
第 34 次	會議記錄摘要第 10.1 部
第 35 次	會議記錄摘要第 10 部
第 36 次	會議記錄摘要第 10.2 部



有關此事的內部討論看來不多，而郵政署當時頗倚賴顧問就驗收測試所作的監察工作。就這一點而言，日後當進行同類型計劃時，我們無疑應該做得再好一些：會更主動監管顧問的工作及表現，確保所有測試均按照合約規定進行。即使不得已有所偏離或出現無法遵從合約條款的情形，亦必須有足夠理據支持並作出妥善記錄。

郵政署署長蔣任宏

副本送：經濟發展及勞工局局長(經辦人：李淑儀女士)

審計署署長(經辦人：鄧國斌先生)

[傳真：2583 9063]

律政司司長(經辦人：關奕濠先生)

[傳真：2869 0670]

財經事務及庫務局局長(經辦人：郭立誠先生)

[傳真：2147 5770]

連附件

二零零五年五月二十六日

- *委員會秘書附註：
- (1) 第(a)及(i)段所述的會議紀錄並無在此隨附。
 - (2) 關於第(h)段所述的附件III、IV、V及VI，隨文僅附上有關部分的節錄本。

郵件機械處理系統計劃 各個階段的顧問工作	(a) 原訂竣工日期 (截至 93 年 7 月為止) (假定機場於 97 年 6 月 30 日啓用)	經確定機場於以下日期啓用後，各主要工作的修訂竣工日期			(e) 實際竣工日期
		(b) 1997 年 9 月 30 日 (顧問於 95 年 4 月 13 日 獲悉延期一事)	(c) 1998 年 4 月 1 日 (顧問於 95 年 7 月 26 日 獲悉延期一事)	(d) 1998 年 7 月 6 日 (顧問於 98 年 1 月 21 日 獲悉延期一事)	
設計及製造 <ul style="list-style-type: none"> - 運輸系統 - 儲存及提取郵件系統 - 集裝箱處理系統 - 包裹分揀系統 - 綜合信件處理系統 - 小郵包分揀系統 	1996 年 2 月 <div style="font-size: 2em; margin: 0 auto;">}</div>	1996 年 5 月 1996 年 5 月 1996 年 5 月 1996 年 5 月 1997 年 3 月* 1996 年 5 月	1996 年 7 月 15 日 1996 年 7 月 12 日 1996 年 7 月 12 日 1996 年 7 月 12 日 1996 年 11 月 25 日* 1996 年 10 月 4 日	竣工 竣工 竣工 竣工 竣工 竣工	1996 年 10 月 8 日 1997 年 2 月 24 日 1996 年 12 月 25 日 1996 年 10 月 11 日 1997 年 1 月 1 日 1996 年 12 月 16 日
廠內驗收測試 <ul style="list-style-type: none"> - 運輸系統 - 儲存及提取郵件系統 - 集裝箱處理系統 - 包裹分揀系統 - 綜合信件處理系統 - 小郵包分揀系統 	1996 年 2 月 <div style="font-size: 2em; margin: 0 auto;">}</div>	1996 年 8 月 1996 年 8 月 1996 年 8 月 1996 年 8 月 1997 年 3 月 1996 年 8 月	1996 年 8 月 30 日 1996 年 8 月 30 日 1996 年 8 月 30 日 1996 年 8 月 30 日 1997 年 3 月 4 日 1996 年 12 月 27 日	竣工 測試不會進行 測試不會進行 竣工 竣工 竣工	1996 年 10 月 10 日 測試不會進行 測試不會進行 1996 年 8 月 20 日 1997 年 4 月 24 日 1997 年 4 月 11 日
付運 <ul style="list-style-type: none"> - 運輸系統 - 儲存及提取郵件系統 - 集裝箱處理系統 - 包裹分揀系統 - 綜合信件處理系統 - 小郵包分揀系統 	1996 年 4 月 <div style="font-size: 2em; margin: 0 auto;">}</div>	1996 年 10 月 1996 年 10 月 1996 年 10 月 1996 年 10 月 1997 年 5 月 1996 年 10 月	1996 年 10 月 31 日 1996 年 10 月 31 日 1996 年 10 月 31 日 1996 年 10 月 31 日 1997 年 5 月 27 日 1997 年 3 月 21 日	竣工 竣工 竣工 竣工 竣工 竣工	1997 年 4 月 8 日 1997 年 4 月 28 日 1997 年 4 月 14 日 1997 年 3 月 10 日 1997 年 6 月 23 日 1997 年 6 月 23 日

	(a) 原訂竣工日期 (截至 93 年 7 月為止) (假定機場於 97 年 6 月 30 日啓用)	經確定機場於以下日期啓用後，各主要工作的修訂竣工日期			(e) 實際竣工日期
		(b) 1997 年 9 月 30 日 (顧問於 95 年 4 月 13 日 獲悉延期一事)	(c) 1998 年 4 月 1 日 (顧問於 95 年 7 月 26 日 獲悉延期一事)	(d) 1998 年 7 月 6 日 (顧問於 98 年 1 月 21 日 獲悉延期一事)	
郵件機械處理系統計劃 各個階段的顧問工作	1996 年 4 月	1996 年 11 月 1 日	1996 年 11 月 1 日	無影響	1996 年 11 月 30 日
接管新空郵中心用地以便展開郵件 機械處理系統安裝工程		1996 年 11 月 1 日	1996 年 11 月 1 日	無影響	1996 年 11 月 30 日
安裝					
- 運輸系統	1997 年 3 月	1997 年 2 月	1997 年 2 月 28 日	1998 年 3 月 16 日	1998 年 3 月 16 日
- 儲存及提取郵件系統		1997 年 3 月	1997 年 3 月 28 日	1998 年 2 月 6 日	1998 年 2 月 9 日
- 集裝箱處理系統		1997 年 3 月	1997 年 3 月 28 日	竣工	1997 年 12 月 19 日
- 包裹分揀系統		1997 年 3 月	1997 年 3 月 28 日	竣工	1997 年 11 月 11 日
- 綜合信件處理系統		1997 年 7 月	1997 年 10 月 17 日	竣工	1997 年 11 月 18 日
- 小郵包分揀系統		1997 年 3 月	1997 年 6 月 27 日	竣工	1997 年 11 月 4 日
實地驗收測試					
- 運輸系統	1997 年 6 月	1997 年 6 月*	1997 年 4 月 30 日*	1998 年 5 月 7 日	1998 年 5 月 7 日
- 儲存及提取郵件系統		1997 年 7 月*	1997 年 5 月 28 日*	1998 年 4 月 9 日	1998 年 4 月 9 日
- 集裝箱處理系統		1997 年 7 月*	1997 年 5 月 28 日*	1998 年 4 月 24 日	1998 年 4 月 24 日
- 包裹分揀系統		1997 年 7 月*	1997 年 5 月 28 日*	1998 年 2 月 20 日	1998 年 2 月 20 日
- 綜合信件處理系統		1997 年 9 月	1997 年 10 月 31 日	竣工	1997 年 12 月 4 日
- 小郵包分揀系統		1997 年 9 月*	1997 年 8 月 1 日*	竣工	1997 年 11 月 19 日
信心測試	1997 年 6 月	1997 年 12 月	1998 年 7 月 1 日	1998 年 10 月 5 日	1998 年 10 月 5 日
保養期滿日	1998 年 6 月 30 日	未作修訂	未作修訂	1999 年 10 月	1999 年 10 月 5 日

註：欄(b)所示竣工日期乃根據一九九五年四月一日郵件機械處理系統合約批出不久後初步勾劃出的計劃進情略表。欄(c)及(d)所示竣工日期乃根據項目進行期間所得最新資料的進程詳表。經修訂的竣工日期有些較原訂日期為早，有些較後。註有星號(*)的日期屬於前者。

(中譯本)

來函檔號:
本署檔號: (22) in NAMC/C/K Pt.4
電話: (+852) 2922 8020
傳真: (+852) 2722 5386

一九九八年四月二十三日

傳真函件致：[隱去] (1 頁)

[隱去]
首席顧問
英國郵政顧問服務公司(中譯)
49 號費德士通街(音譯)
倫敦 EC1Y 8SY
英國

[隱去]：

**新空郵中心工程計劃(第 IV 階段第 I 期)
設計、建造、安裝及投入運作的額外顧問合約費用**

新機場原訂於一九九七年六月三十日啟用，現改為一九九八年七月六日。貴公司就新空郵中心工程計劃所提供的顧問服務屆滿日期亦因此需從原來的一九九八年六月三十日予以延長。

謹此告知，香港郵政已獲准繼續聘請貴公司提供顧問服務，負責新空郵中心工程計劃(包括郵件機械處理系統的合約事務等)的監察工作。

另外，第 IV 階段第 I 期的顧問費用已經悉數清繳，現請根據顧問合約的協定收費，為我們開列一九九八年三月十六日以後各項費用 (包括[隱去]的住宿費及閣下到外公幹的額外費用)的發票清單，以便作出安排。

郵政署署長
(潘偉光代行)

副本存：NAMC/C/K/1 Pt.2
PMG PO 98/3

(中譯本)

郵政署署長於二零零五年五月二十六日提交的信件附件 III 部分節錄

X X X X X X

A. 根據二零零一年帳目審查報告初稿節錄部分向顧問提出查詢

小郵包分揀系統未能達到合約規定的處理量

3.23 一九九六年二月，承辦商在與顧問舉行的會議上表示，極難維持合約所訂的處理量，即每個編碼工作台每小時處理2 500 件小郵包。不過，顧問堅持每個小郵包分揀系統的處理量須至少達到每小時10 000 件小郵包(即每名編碼員處理2 500 件× 4 名編碼員)。

B. 顧問就小郵包分揀系統處理量作出的回應的部分節錄

3.23	處理量	合約訂明的機器機械表現要求，是要確保當日後出現更先進的條碼數據輸入技術(或其他自動化科技，如射頻識別)並得到廣泛應用時，小郵包分揀系統仍可達到預期的最高操作員處理速度。機器的機械處理量須高於合併編碼速率，確保編碼員能以最快的速度工作而不受機器延緩。
------	-----	--

(中譯本)

郵政署署長於二零零五年五月二十六日提交的信件附件 IV 部分節錄

HONG KONG POST OFFICE 香港郵政署

電話： 9221 2279

來函檔號：

本署檔號：(41) in NAMC/C/B

一九九三年十月十九日

總頁數：4 頁

傳真函件致：[隱去]

[隱去]

英國郵政顧問服務 (中譯)

49 號費德士通街(音譯)

倫敦 EC1Y 8SY

英國

[隱去]：

**新空郵中心工程計劃
第 I 階段顧問研究報告**

本函與一九九三年十月八日提交的研究報告有關。

報告提供了設計方案建議大綱，對此我有如下初步意見：

<u>章節</u>	<u>頁數</u>	<u>意見</u>			
X	X	X	X	X	X
4.4.5	24	據我所知，操作員只會單手輸入編碼。請告知輸入每件小郵包預計所需的鍵次；每個工作台每小時處理 2 250 件小郵包是否可行？			
X	X	X	X	X	X

郵政署署長
(李景光 代行)

(中譯本)

香港郵政署

新空郵中心

研究報告

英國郵政顧問服務 (中譯)

英國郵政轄下部門

一九九三年十月

4.4.2 普通出口空郵郵件—概覽

X X X X X X X

通用分揀機設有 4 個工作台，在實際操作的情況下，每小時平均應可處理最少 9 000 件郵件。

X X X X X X X

4.4.5 普通出口空郵郵件—通用分揀機處理郵件的情況

光學文字閱讀系統／視頻信號編碼機不能分揀的空郵郵件將被送到通用分揀機 4 個由人手操控的工作台。分揀機亦會用作分揀由光學文字閱讀系統／視頻信號編碼系統揀信機所揀出的信札(見下文第 4.4.6 段)。

除體積特大、不規則或捲起的郵件外，預計通用分揀機可處理各式郵件，並分揀至 100 個接收格。至於無法分揀的郵件，則會交由小規模的人手揀信組作最後分揀。

通用分揀機的操作程序料該如下：

- 要處理的郵件須正面向上，經輸送帶送往 4 個工作台。
- 工作台的操作員會檢起郵件，輸入指定目的地/接收格編碼，把郵件放回機器上，以便進入分揀區。
- 分揀區會根據操作員事先鍵入的編碼，把大部份而扁平的郵件送至適當的接收格。
- 到達接收格的郵件會卸進郵袋內。當郵袋載滿郵件或郵件需行付運時，工作人員將以人手移去郵袋。

X X X X X X X

(中譯本)

郵政署署長於二零零五年五月二十六日提交的信件附件 V 部分節錄

英國郵政顧問服務 (中譯)

英國郵政轄下部門

傳真函件

電話號碼：[隱去]

傳真號碼：[隱去]

[隱去]

英國郵政顧問服務公司文件編號 BHK016

電報號碼：[隱去]

受文人：李景光先生 香港郵政署 康樂廣場 2 號 香港	發文人：[隱去] 首席顧問 英國郵政顧問服務 (中譯) 49 號費德士通街(音譯) 倫敦 EC1Y 8SY
傳真號碼：010 852 868 0094	
頁數 1 及.. 4 ..(稍後送出)	日期：一九九三年十月十九日 來函檔號：(41) in NAMC/C/B

李先生：

新空郵中心工程計劃
第 I 階段顧問研究報告

關於你們就研究報告提出的初步意見，現逐一回覆如下：

X X X X X X X

9. 第 4.4.5 段(第 24 頁)

操作員在通用分揀機的編碼過程中，預計只需輸入一個兩位的記憶數字編碼。倘若給操作員的郵件能夠不斷地供應，則每個編碼工作台每小時處理 2 250 件小郵包是可行的。

X X X X X X X

祝安好！

[隱去]

[隱去]

首席顧問

(中譯本)

郵政署署長於二零零五年五月二十六日提交的信件附件 VI 部分節錄

香港郵政署

新空郵中心

研究報告

英國郵政顧問服務 (中譯)

英國郵政轄下部門

一九九四年一月

4.4.2 普通出口空郵郵件—概覽

X X X X X X

通用分揀機設有 4 個工作台，在實際操作的情況下，每小時平均應可處理最少 9 000 件郵件。

X X X X X X

財經事務及庫務局



FINANCIAL SERVICES AND THE
TREASURY BUREAU
Central Government Offices,
Ice House Street,
Hong Kong

香港雪廠街
中區政府合署
傳真號碼 Fax No. : (852) 2523 5722
電話號碼 Tel. No. : (852) 2810 2492
本函檔號 Our Ref. : FIN 58/2/16 Pt I
來函檔號 Your Ref. : CB(3)/PAC/R44

(中譯本)

傳真急件(9頁)

香港中環
昃臣道 6 號
立法會大樓
立法會政府帳目委員會秘書
(經辦人：衛碧瑤女士)

衛女士：

《審計署署長第四十四號報告書》
衡工量值式審計結果
第 7 章：空郵中心的郵件機械處理系統

本年五月二十三日來信收悉。信中要求本人向政府帳目委員會提供一些與《審計署署長第四十四號報告書》有關的文件，現特函覆。

隨信夾附以下文件，以供參閱：

- (a) 郵政署署長在一九九八年二月二十五日發給當時的庫務局局長的便箋；以及
- (b) 當時的庫務局局長在一九九八年三月二十日所作的答覆。

財經事務及庫務局局長
(郭立誠代行)

連附件

副本送：經濟發展及勞工局局長
郵政署署長
審計署署長

二零零五年五月二十四日

(中譯本)

便箋

發文人： 郵政署署長
檔 號： (31) in PMG PO 98/3
電 話： 2922 8020 傳真：2722 5386
日 期： 一九九八年二月二十五日

受文人： 庫務局局長
(經辦人：投標組 W CHIU 先生)
來文檔號：(8) in CCSB 2/9
日 期： 一九九三年六月一日

**赤鱘角新空郵中心
郵件機械處理系統顧問工作**

本署池幸容女士曾於一九九八年二月十六日與你就郵件機械處理系統顧問工作事宜通電話，本人現就有關事宜作出下述總結。

2. 我們自一九九三年七月起已委聘[隱去]，就赤鱘角新空郵中心郵件機械處理系統的設計、採購、安裝、測試及投入運作事宜進行顧問工作，總費用為 568,116.00 英鎊。當年，一切安排均以新機場將於一九九七年六月三十日啟用作為依歸。

3. 及後，顧問合約須作出兩項改動，以致費用亦得作出調整，詳情如下：

- (a) 原初的預算並未包括顧問到承辦商廠房檢查製造情況、進行工作測試或廠內驗收測試的交通開支，因為當年仍未能得知哪一家承辦商將取得郵件機械處理系統的合約。顧問是於一九九三年七月受聘，而郵件機械處理系統合約則於一九九五年四月簽訂。因此，顧問到德國或其他地方廠房執行上述工作的交通費用後來便得予以支付。費用約共港幣 98,670 元。
- (b) 根據顧問合約，[隱去]顧問須實地監督郵件機械處理系統合約的各項工作；故此，由承辦商開始安裝系統到全面運作期間(包括完成系統的信心測試)，顧問均須留港工作。合約內已就上述工作預留 14 個月的居港時間。

然而，在項目進行期間有迹象顯示新機場或會延遲啟用，而郵件機械處理系統的安裝工程亦可能要順延。另一方面，在訂立系統合約內關於系統規格的要求時，已清楚訂

明安裝系統後須有 90 天的信心測試期；而該測試期只能在新機場空郵中心投入運作後才能開始，而新空郵中心則與新機場同日啟用。因此，原訂 14 個月的居港期未必足以讓顧問完成系統安裝及信心測試所需工作。

系統安裝工程在一九九七年一月展開，[隱去]顧問派出的顧問工程師[隱去]先生基於工作需要，須於同年一月中來港並留下工作，而合約訂明的居港期則於一九九八年三月中完結。然而，基於早前曾言機場可能於一九九八年四月啟用，日期恰將是系統信心測試期展開的日子，故有需要讓[隱去]先生延長居港三個半月(即由一九九八年三月中至六月底)，以監督系統合約至信心測試期完結為止(假定為一九九八年四月一日至六月三十日)。與此同時，項目總監([隱去]先生)亦須在一九九八年三月至六月期間另外來港出席統籌會議。

這項改動涉及的費用總數為港幣 885,000 元。

4. 兩項改動涉及的費用為港幣 983,670 元，署方已根據部門的權限，即可批出合約總值兩成以下的款項，予以批准。

5. 可是，新機場隨現延至一九九八年七月六日啟用，對我們與[隱去]顧問的合約亦構成影響。合約訂明顧問提供服務的期限最遲於一九九八年六月三十日完結；但現時[隱去]仍須替我們監督項目工作和管理系統合約。此外，系統要求的 90 天信心測試期只會在新機場啟用後才開始，這段期間我們仍須[隱去]派員到場並提供技術支援；另完成信心測試後的一年保養期屆滿時，[隱去]亦須再次來港進行系統的最後驗收。故此，顧問期有需要延長至一九九九年年底(以預留少許緩衝時間)。

6. 再者，駐港顧問工程師並無按原訂時間表於一九九六年五月來港，而是在一九九七年一月系統安裝工程展開時才到港。然而，[隱去]顧問在一九九六年五月至一九九七年一月的過渡期間，仍須管理系統合約及監督項目工作，以及出席每月舉行的統籌會議，這些工作均須投入額外資源，顧問費亦相應增加。額外的項目管理支出為 70,250 英鎊(見附錄 I)，約為港幣 878,125 元(以 1 英鎊兌港幣 12.5 元的匯率計算)。

7. 除上文第 3(b)段提及的改動外，新機場現再延遲啟用，故駐港顧問工程師的留港期亦須一再延長，即由一九九八年七月一日延至十月六日。為了預留少許緩衝時間以便再行修正信心測試期，現建議延長駐港工程師的留港期至一九九八年十月底，即合共 4 個月。此外，項目總監亦須額外增加出差次數，涉及的支出(見附錄 II)約為港幣 1,111,750 元(以 1 英鎊兌港幣 12.5 元的匯率計算)。額外的管理支出(附錄 I)、駐港工程師延長留港期以及項目總監的額外出差費(附錄 II)合共為港幣 199 萬元。

8. 本人現請閣下批准郵政署就署方與[隱去]的顧問合約作出如下額外修訂：

- (a) 延長顧問期至一九九九年年底。根據合約，顧問服務原先以一九九八年六月三十日為最後完成日期，現需予以延長，以確保信心測試和郵件機械處理系統的最後驗收(即成功完成信心測試起計一年後的覆檢工作)得以順利完成。
- (b) 基於上文第 6 及 7 段所述的額外支出，費用預算需額外增加港幣 199 萬元。

鑑此，合約總值將由 568,116.00 英鎊(或港幣 710 萬元)上調至港幣 1,007 萬元(港幣 710 萬元+港幣 98 萬元+港幣 199 萬元)。

9. 另新機場工程統籌署已就上述改動批出撥款，有關確認撥款便箋副本見附錄 III。

郵政署署長
(潘偉光代行)

根據合約條款，[隱去] 就來回英港兩地（倫敦－香港－倫敦）的額外旅費與顧問費（以工作周計算）細列如下(詳情見附件 A)：

合約階段 第 IV 階段第 I 期	[隱去]顧問		共計 (差異)
	[隱去] (項目總監)	[隱去] (顧問)	
按合約所訂 [隱去]於 1996 年 5 月(即合約日期)在港展開工作前來回英港兩地（倫敦－香港－倫敦)的次數	8	4	
[隱去]於 1997 年 1 月在港展開工作前來回英港兩地（倫敦－香港－倫敦)的確實次數	12	10	
差異	4	6	10 (次)
按合約所訂 [隱去]於 1996 年 5 月(即合約日期)在港展開工作前的顧問時間（以工作周計算）	香港－8 英國－1 德國－4	香港－4 英國－12 德國－8	
[隱去]於 1997 年 1 月在港展開工作前的實際顧問時間（以工作周計算）	香港－12 英國－3 德國－4	香港－10 英國－16 德國－8	
差異	香港－4 英國－2 德國－0	香港－6 英國－4 德國－0	香港－10 英國－6 德國－0

額外旅費及[隱去]人力支出為：

合約階段 第 IV 階段第 I 期 額外費用	單價 (以英鎊為單位)	差異	總額 (以英鎊為單位)
機票	2,400	10	24,000
人力			
[隱去] (項目總監)	2,400	6	14,400
[隱去] (顧問工程師)	1,950	10	19,950
在港膳宿			
[隱去] (項目總監)	170	20	3,400
[隱去] (顧問工程師)	170	50	8,500
總計			70,250

新空郵中心工程計劃會議詳情					
備註	會議日期	會議編號	月份	地點	出席者
	26/04/95	CM1	四月	香港	[隱去]
	31/05/95	CM2	五月	香港	[隱去]
香港郵政於康斯坦茨	26/06/95	CM3	六月	康斯坦茨	[隱去]
視像會議	26/07/95	CM4	七月	康斯坦茨	[隱去]
視像會議	30/08/95	CM5	八月	康斯坦茨	[隱去]
香港郵政於德國	29/09/95	CM6	九月	康斯坦茨	[隱去]
	25/10/95	CM7	十月	香港	[隱去]
	29/11/95	CM8	十一月	香港	[隱去]
	17/01/96	CM9	一月	香港	[隱去]
	28/02/96	CM10	二月	香港	[隱去]
視像會議	27/03/96	CM11	三月	康斯坦茨	[隱去]
香港郵政在外	22/04/96	CM12	四月	康斯坦茨	[隱去]
	22/05/96	CM13	五月	香港	[隱去]
	26/06/96	CM14	六月	香港	[隱去]
視像會議	31/07/96	CM15	七月	康斯坦茨	[隱去]
視像會議 ([隱去]於康斯坦茨 [隱去]於香港)	28/08/96	CM16	八月	康斯坦茨/ 香港	[隱去]
	26/09/96	CM17	九月	香港	[隱去]
	31/10/96	CM18	十月	香港	[隱去]
	05/12/96	CM19	十二月	香港	[隱去]
[隱去]居港	23/01/97	CM20	一月	香港	[隱去]
	28/02/97	CM21	二月	香港	[隱去]
視像會議 ([隱去]於康斯坦茨 [隱去]於香港)	26/03/97	CM22	三月	康斯坦茨	[隱去]
	30/04/97	CM23	四月	康斯坦茨	[隱去]
	28/05/97	CM24	五月	香港	[隱去]
	24/06/97	CM25	六月	香港	[隱去]
	30/07/97	CM26	七月	香港	[隱去]

註：陰影部分顯示實際後延期，導致[隱去]的額外資源及旅費支出。

由於[隱去]須於一九九八年六月三十日至十月三十日期間留港，而項目總監[隱去]亦須於同年七月至十月期間增加出差次數，以致費用增多，預算開支為：

1. 4張額外機票（倫敦—香港—倫敦） （每張約 3,200 英鎊）	=	12,800 英鎊
2. 額外人力資源： [隱去]—4 星期（每星期 2,400 英鎊） [隱去]—18 星期（每星期 1,950 英鎊）	=	9,600 英鎊 = 35,100 英鎊
3. 在港膳宿開支：[隱去]—28 日（每日約 180 英鎊） [隱去]—4 個月海外津貼（每月 1,000 英鎊） [隱去]—4 個月住宿費（每月 70,000 港元）	=	5,040 英鎊 = 4,000 英鎊 = 280,000 港元
	總額	: 66,540 英鎊 280,000 港元

便箋

傳真號碼：2524 7847

發文人： 新機場工程統籌署署長
檔 號： NAP/T 3/2 1/2(1)
電 話： 2829 6706 傳真： 2802 8558
日 期： 一九九七年十月二十七日

受文人： 建築署署長
(經辦人： H M LAU 先生)
來文檔號： ASD 51/95100/PMS/NAP
日 期： 一九九七年十月二十二日

赤鱘角政府設施
進度預算通知書 CLK 712

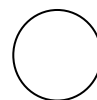
現謹告知，來箋所述有關機場延至一九九八年四月啟用致令郵件機械處理系統顧問費需要額外款項一事，已於進度預算通知書 CLK 712 得到批核。

2. 郵件機械處理系統顧問費預算項目(編號 46030) 的 200 萬元(以當日價格計算)額外款項將由顧問費的預算項目(編號 46CAD)撥付。

新機場工程統籌署署長
(John Lloyd-Smith 代行)

副本送：郵政總局池幸容女士

JLS/EH/jc



傳真急件

內部文件(合約)

便箋

發文人： 庫務局局長
檔 號： (38) in CCSB 2/93
電 話： 2810 2518
傳 真： 2869 4519
日 期： 一九九八年三月二十日

受文人： 郵政署署長
(經辦人：潘偉光先生)
來文檔號： (31) in PMG PO 98/3
日 期： 一九九八年二月二十五日
傳 真： 2722 5386 總頁數： _____

赤鱸角新空郵中心郵件機械處理系統顧問研究

上述便箋收悉。現批准你更改與 XXX 簽訂上述顧問合約的條款，包括：

- (a) 給予追加批准，准許把合約價值調高 878,125 元，以支付 XXX 因新機場延至一九九八年四月啓用而引致顧問開始駐場的日期押後所需的額外費用；以及
- (b) 由於新機場的啓用日期進一步延遲至現定的一九九八年七月六日，給予批准把顧問合約的價值進一步調高 1,111,750 元及把顧問期延長至一九九九年年底。

2. 由於你已根據《物料供應及採購規例》第 520(c)條和附錄 V(B) C 部第(IV)(b)條的獲轉授權力批准增加合共 983,670 元，加上上文批准增加的款額，有關的顧問合約價值會由原先的 7,100,000 元增加至 10,073,545 元(7,100,000 元+983,670 元+878,125 元+1,111,750 元)。

庫務局局長
(招永常代行)

副本送： 庫務署署長
審計署署長
建築署署長(經辦人：HM Lau)
新機場工程統籌署署長(經辦人：Eric Ho)

財經事務及庫務局
(庫務科)



FINANCIAL SERVICES AND
THE TREASURY BUREAU
(The Treasury Branch)

Central Government Offices
Lower Albert Road
Hong Kong

香港下亞厘畢道
中區政府合署

傳真號碼 Fax No. : 2523 5722
電話號碼 Tel. No. : 2810 2492
本函檔號 Our Ref. : L/M (7) to FT 93/85
來函檔號 Your Ref. : CB(3)/PAC/R44

香港中區
昃臣道8號
立法會
政府帳目委員會秘書
(經辦人：衛碧瑤女士)

衛女士：

《審計署署長第四十四號報告書》
衡工量值式審計結果

第7章：空郵中心的郵件機械處理系統

本年六月三日來函收悉。現按請求就該函第3段提供以下資料。

(a) 郵件機械處理系統顧問的採購程序類別

郵政署署長在委聘郵件機械處理系統的顧問時，遵照一九九三年的委聘顧問及支付顧問費用程序行事。該等程序與現行程序大致相若。政府採購顧問服務，須符合公開、公平競爭、向公眾負責及經濟效益的原則，並須受顧問公司遴選程序管限。根據該等程序，政府部門可在以下情況委聘顧問公司—

- (i) 政府沒有所需的專家或合資格人員提供有關服務；
- (ii) 在指定的時限內沒有或不能調用合資格的人員提供有關服務；或
- (iii) 有關工作較適宜由獨立的第三者，或由在該領域具有卓越成就或專門知識的顧問進行。

委聘顧問公司的目的，是讓政府能適時獲得在其內部不能提供的專業服務。此外，按需要委聘顧問公司的做法，亦有助政府保持精簡架構。

根據顧問公司遴選程序，部門在把建議呈交中央顧問公司遴選委員會考慮前，必須證明有需要採購有關顧問服務，並須取得有關決策局在政策上的支持，以及申請撥款。如取得政策上的支持並獲得撥款，有關部門須向中央顧問公司遴選委員會呈交一份顧問工作簡介，以及被認為有資格進行有關工作的顧問或顧問公司的名單，以供考慮。中央顧問公司遴選委員會會考慮是否批核該部門所建議的備選顧問公司名單，以便邀請他們提交建議書，以及該部門在評估有關顧問公司的建議書後所呈交的遴選及委聘顧問公司的建議。

(b) 就郵件機械處理系統的情況而言，有關的委聘顧問安排是否符合一般慣例

一如上文(a)段所述，在向中央顧問遴選委員會提交申請前，採購部門須提出充分理由證明需要委聘有關顧問服務及釐定要求顧問進行的工作範疇。中央顧問遴選委員會在收到就挑選及委聘顧問所提交的文件後，會根據遴選工作是否公平進行，決定是否予以批核。中央顧問遴選委員會會考慮就達到該顧問服務的目標和有關工作而言，顧問工作簡介所訂的要求是否合理和恰當，以及初選顧問公司和遴選顧問的工作是否以公平和競爭的方式進行。郵件機械處理系統顧問研究的顧問遴選工作是以類似安排進行，因此符合既定的做法。

根據郵件機械處理系統顧問研究的顧問工作簡介，郵政署署長已處理利益衝突問題。顧問工作簡介中已列明郵政署署長、前政府物料供應處、顧問和郵件機械處理系統供應商的不同角色和責任。簡言之，雖然由顧問負責設計和擬備郵件機械處理系統規格，協助為該系統的供應擬備招標文件、評估和甄選標書，監督系統的製造和安裝工作，以及測試系統的運作情況，但系統的招標文件則由前政府物料供應處和郵政署署長負責擬備。此外，前政府物料供應處也負責就郵件機械處理系統的供應服務進行招標，而郵政署署長則負責就批出合約予系統供應商作出建議。雖然該顧問公司根據郵件機械處理系統供應合約獲委任為項目經理，但顧問公司和郵件機械處理系統供應承辦商都須遵從項目督導委員會的指示。該督導委員會由香港郵政的代表擔任主席，透過定期會議，向顧問公司提供政策事宜上的指引，監察顧問研究的進度及研究顧問公司的主要建議。最重要的是，顧問公司及其相聯者都不准參與郵件機械處理系統或與其有關的設備和服務供應的競投。郵政署署長所進行的簡單研究顯示，這種郵政計劃的顧問全面參與各項工作，包括策劃、擬備招標文件、評估標書、監察製造程序，以及監督安裝、測試和調試工作，並非不常見。有關其他地區郵政機構委聘顧問進行的工作範疇資料，載於附錄 A。

採購部門有責任監察顧問公司的表現。一般來說，各部門須制定有效的監察機制，一方面確保顧問公司的表現達到標準，而且符合合約條款，另一方面則定期評估顧問公司的表現。監察有關顧問工作表現的機制已列明於顧問合約附件 A 所載的顧問工作簡介第 6 和第 7 條中（顧問合約附於郵政署署長在二零零五年五月十八日答覆政府帳目委員會的信件）。

財經事務及庫務局局長
（郭立誠代行）

副本送： 經濟發展及勞工局局長
郵政署署長
審計署署長

二零零五年六月八日

有關其他郵政機關進行同類顧問的工作範疇的資料

郵政機關	顧問工作範疇	委聘顧問的年份
台灣	五個揀信中心自動化： <ul style="list-style-type: none"> — 策劃 — 擬備招標文件 — 評審標書 — 審閱和批核設計詳圖 — 測試和調試 	一九九三年至二零零一年
越南	河內揀信中心的自動化安排： <ul style="list-style-type: none"> — 系統規模研究 — 新系統的技術規格 — 評估供應商的標書 — 監察製造程序 — 測試和調試 	二零零二年
菲律賓	為馬尼拉機場的揀信中心引進一套新的揀信系統： <ul style="list-style-type: none"> — 系統規模研究 — 新系統的技術規格 — 評估供應商的標書 — 監察系統的製造程序 — 測試和調試 	二零零零年
愛爾蘭	都柏林揀信中心的新自動化系統： <ul style="list-style-type: none"> — 擬備招標文件 — 評估標書 — 監督安裝工作 — 測試和調試 	一九九一年至一九九四年
阿根廷	布宜諾斯艾利斯郵件處理中心自動化： <ul style="list-style-type: none"> — 研究及規劃 — 擬備招標文件 — 評審標書 — 監督安裝工作 — 系統測試和調試 	一九九八年

附錄 14

電話 Telephone : (852) 2231 5101
圖文傳真 Fax : (852) 2116 0234
電郵地址 E-mail : ddgl@gld.gov.hk
互聯網網址 Internet Home Page:
http://www.gld.gov.hk
本署檔號 Our Ref. : (32) in GL CR 10/60 (C)
來函檔號 Your Ref. :



政府物流服務署
香港北角渣華道 333 號
北角政府合署 10 樓

GOVERNMENT LOGISTICS DEPARTMENT

10th Floor, North Point Government Offices
333 Java Road, North Point, Hong Kong

香港中環
昃臣道 8 號
立法會大樓
立法會
政府帳目委員會秘書
(經辦人：衛碧瑤女士)

衛女士：

政府帳目委員會就

第 7 章《空郵中心的郵件機械處理系統》所舉行的公聽會

你於二零零五年六月九日的來信收悉。

----- 現付上載於附錄 A，有關當時的政府物料供應處在供應空郵中心的郵件機械處理系統，於招標、採納標書及推行階段所參與的工作的詳情。

有關來函第 4 段，請注意，政府物流服務署的意見（即審計署署長第四十四號報告書第 7 章第 2.23(C)段）是回應審計署署長的建議（參閱上述報告的第 2.21 段）：“(c) 在日後處理偏離或不遵從合約條款的個案時，徵詢律政司及政府物流服務署署長的意見。”，報告內第 3.43 及第 4.25 段所載，政府物流服務署的其他
----- 意見亦同樣是回應審計署署長提出的特定建議。請參閱附錄 B 所載的表格。

政府物流服務署署長

(袁民忠



代行)

副本送：經濟發展及勞工局局長
財經事務及庫務局局長
郵政署署長
審計署署長
機電工程署署長
建築署署長

二零零五年六月十三日

當時的政府物料供應處在郵件機械處理系統合約管理所參與的工作

階段	政府物料供應處／政府物流服務署參與的工作（註）
(a) 招標階段	
(i) 準備招標	<p>在準備招標文件階段，政府物料供應處於一九九三年十一月將招標文件樣本送交郵政署參考。</p> <p>根據招標文件樣本，郵政署與其顧問共同擬備招標文件第一次初稿。</p> <p>政府物料供應處就此初稿內建議的標書條款及合約條件向郵政署提供意見及建議，以確保有關條款及條件符合政府採購政策及標準條款及條件。</p> <p>政府物料供應處亦將該套條款及條件轉交律政司（前稱律政署）作法律上的批核。</p> <p>然而，政府物料供應處並沒有參與郵件機械處理系統的系統規格擬備工作。</p>
(ii) 發出招標通知	<p>在落實招標文件後，政府物料供應處安排向投標人士發出招標文件，以及在政府憲報及本地報章刊登招標通知。</p> <p>在發出招標通知的階段，當時的政府物料供應處負責答覆有意投標人士在招標安排、條款及條件方面的查詢，而郵政署則負責解答系統規格方面的查詢。</p> <p>在郵政署的要求下，政府物料供應處發出兩份標書補遺。標書補遺內，修訂的使用者規格由郵政署擬備。</p>

(iii) 標書評審／舉薦	<p>由郵政署督導所進行的技術評估工作，首先由顧問經諮詢機電工程署、資訊科技署〔現稱政府資訊科技總監辦公室〕及建築署，擬備一份標書評審報告。報告的結論指出，出價最低的供應商的標書在技術上是可接納的，並且是最具成本效益的出價。</p> <p>由郵政署擔任主席，並由機電工程署、資訊科技署、建築署及政府物料供應處代表組成的標書評審委員會，就舉薦應採納的標書作出決定。政府物料供應處在標書評審委員會會議上，負責就採購程序及標書條款及條件提供意見。</p> <p>標書評審委員會通過顧問的舉薦，採納出價最低的標書。</p>
(iv) 投標商議	<p>由政府物料供應處處長領導的商議小組向獲舉薦的投標人進行商議，以獲更佳的條件，商議小組各方的職責如下：</p> <p>(a) 政府物料供應處 - 商務事宜</p> <p>(b) 郵政署，由顧問協助 - 使用者規格及技術事宜；以及</p> <p>(c) 律政司 - 法律事宜</p>
(v) 批出合約	<p>根據標書評審委員會的舉薦，政府物料供應處向中央投標委員會申請批准將合約判給 AEG。</p> <p>在中央投標委員會批准後，政府物料供應處發信通知 AEG，其標書已獲採納。</p>
(b) 合約階段	
(i) 簽訂合約	政府物料供應處處長代表政府簽署合約。

(ii) 管理及監察合約	<p>由郵政署諮詢其顧問，負責日常的合約管理及監察工作，包括：</p> <p>(a) 項目的進度；以及</p> <p>(b) 批准合約細節，例如詳細的功能規格及設計、系統設計，以及廠內驗收測試及實地驗收測試的時間及程序。</p> <p>機電工程署及建築署亦出席由郵政署擔任主席的新空郵中心統籌會議，並處理郵件機械處理系統合約及空郵中心其他合約的統籌及進度事宜。</p>
(iii) 更改規格	<p>郵政署經諮詢其顧問，須訂定技術規格的詳情，以及在增加額外規定或更改任何規定時提供理據。</p> <p>在一九九六年及一九九七年期間，郵政署向政府物料供應處(負責就更改合約徵求同意)提交共四項更改合約的要求，包括：</p> <p>(a) 加強郵件機械處理系統的軟件及硬件，以便使運送及分揀信件的程序更流暢，以及更改保養協議（批核日期：1996年3月19日）；</p> <p>(b) 加強郵件機械處理系統的軟件，改善偵測及分揀信件的程序，以及購買配件（批核日期：1996年10月23日）；</p> <p>(c) 購買提升系統的裝置及改裝郵件機械處理系統（批核日期：1997年1月11日）；以及</p> <p>(d) 安裝5套X光機(批核日期:1997年5月31日)。</p> <p>在郵政署的要求下，政府物料供應處通知承辦商，由於新機場延遲啓用而須更改完工日期。</p>

(iv) 驗收測試	驗收測試由郵政署及其顧問進行。 政府物料供應處並沒有參與郵件機械處理系統的任何驗收測試。
(v) 付款	郵政署負責根據合約的條款及條件安排付款。
(vi) 按合約提出的申索	有關因新機場延遲啓用而導致合約期延長及安裝工程延遲及受到阻延而按合約提出的申索，主要由律政司、郵政署及建築署處理。由於政府物料供應處處長為合約簽署人之一，因此部門派出代表出席會議，以便將最新情況通知部門。

註：當時的政府物料供應處於二零零三年七月一日與政府車輛管理處及政府印務局合併成為政府物流服務署。

審計署署長的意見和建議及政府物流服務署的回應

審計署署長報告書主要論及四方面，即(a) 郵件機械處理系統的驗收測試；(b) 郵件機械處理系統的性能表現；(c) 郵件機械處理系統的使用情況；以及(d) 郵件機械處理系統的付款安排。審計署署長的意見及建議及政府物流服務署的回應撮要如下：

審計署署長的意見	審計署署長的建議	政府物流服務署的回應
<p>報告書第 2.5 至 2.18 段</p> <p>(a) 驗收測試 - 郵政署沒有按照合約條款妥為進行驗收測試，即使測試結果顯示有不足之處，仍發出驗收證明書。</p>	<p>報告書第 2.21 段</p> <p>(a) 確保日後為所有設備（包括郵務設備）保存驗收測試結果的記錄；</p> <p>(b) 確保日後嚴格按照合約條款進行所有設備（包括郵務設備）的驗收測試和發出驗收證明書；以及</p> <p>(c) 在日後處理偏離或不遵從合約條款的個案時，徵詢律政司及政府物流服務署的意見。</p>	<p>報告書第 2.23 段</p> <p>(a) 政府物流服務署的人員並無參與郵件機械處理系統任何一項驗收測試；</p> <p>(b) 郵政署沒有就進行驗收測試時發現的違約情況，徵詢政府物流服務署的意見。政府物流服務署當時並不知道該等違約事項；</p> <p>(c) 如承辦商不遵從合約條款，而郵政署在執行合約或處理這類個案時遇到困難，政府物流服務署隨時可以提供協助和意見。如有需要，郵政署日後採購郵務設備（例如擬為郵政總局和國際郵件中心更換信件分揀系統）時，政府物流服務署可在招標前階段就擬備招標文件方面提供協助和意見。〔註：此項意見是回應審計署署長就日後的採購提出的建議〕</p>

審計署署長的意見	審計署署長的建議	政府物流服務署的回應
<p>報告書第 3.5 至 3.12 段、第 3.22 至 3.30 段及第 3.36 段</p> <p>(b) 郵政機械處理系統的性能表現並未達到所需水平</p>	<p>報告書第 3.39 段</p> <p>(a) 繼續研究進一步改善郵件機械處理系統性能表現的方法，使該系統達到合約所訂的水平，並在有需要時尋求承辦商和顧問的協助；</p> <p>(b) 考慮採用郵政編碼系統，以改善郵件機械處理系統的性能表現，以及郵務工作的整體效率；</p> <p>(c) 徵詢律政司意見，以審慎研究郵件機械處理系統的性能表現，是否違約，並且確定合約提供的補償（例如顧問和承辦商作出賠償）；以及</p> <p>(d) 確保在日後進行採購時：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 購置設備的理據建基於切合實際和可達到的性能表現； • 合約只訂明切合實際和可達到的要求； • 在合約中明文訂明適用於實際運作的性能表現要求；以及 • 設備的性能表現完全符合合約要求。 	<p>報告書第 3.43 段</p> <p>(a) 關於在二零零二年提出為小郵包分揀系統安裝話音識別裝置的建議，政府物流服務署並無接獲任何更改合約的要求。〔註：此項意見是回應報告書內第 3.33 段郵政署提出，該部門考慮使用話音識別裝置提高小郵包分揀系統的處理量。由於費用高昂，該方案於二零零四年一月被擱置。〕</p> <p>(b) 有關購置設備（包括郵務設備）的投標規格應根據實際運作和功能方面的要求釐定，而且有關規格應切合實際和可以達到。擬備規格時應參考《物料供應及採購規例》所載有關訂定投標規格的指引。〔註：此項意見是回應審計署署長就日後的採購提出的建議。〕</p>

審計署署長的意見	審計署署長的建議	政府物流服務署的回應
<p>報告書第 4.5 至 4.18 段</p> <p>(c) 使用量 - 使用率低於預測量及設備被閒置</p>	<p>報告書第 4.23 段</p> <p>(a) 改動和調校綜合信件處理系統和小郵包分揀系統，使該等系統能夠處理大部分郵件及減少須以人手分揀的郵件；</p> <p>(b) 只在郵政總局和國際郵件中心無法應付工作量時，才把郵件從該兩個地方運往空郵中心分揀；</p> <p>(c) 探討使用支援系統作有實益用途的方法；</p> <p>(d) 在計劃更換郵政總局和國際郵件中心的郵件處理系統時，顧及郵件機械處理系統的剩餘處理能力；</p> <p>(e) 考慮把閒置設備封存，並重新評估為該等設備進行定期保養的需要，以期盡量減少運作成本；及</p> <p>(f) 在日後採購時，確定有關設備的預期使用率，並根據預期使用率評估該等設備的成本效益。</p>	<p>報告書第 4.25 段</p> <p>(a) 日後採購昂貴、複雜而且技術發展迅速的設備時，可考慮採用評分制度評估投標出價。這個制度可獨立評審投標者在技術和價格方面的表現，並可預先設定特定項目的比重，有助選出更物有所值的標書。</p>

審計署署長的意見	審計署署長的建議	政府物流服務署的回應
報告書第 5.5 至 5.8 段 (d) 付款 - 曾沒有根據合約扣減折扣，以致多付款項給承辦商	報告書第 5.14 段 (a) 加強付款查核程序，確保向承辦商付款時，合約訂明的所有折扣均已扣減，並在合約指定的期限內付款，以獲得應享有的折扣。	沒有意見。

二零零五年六月十三日