政府帳目委員會
就
審計署署長
2016 — 2017 年度
香港特別行政區政府
帳目審計結果及
第六十九號衡工量值式
審計結果報告書
提交的報告書

2018 年 2 月

政府帳目委員會第六十九號報告書

目錄

		段落	頁數
第 1 部	**引言**		
	政府帳目委員會的成立	1	1
	委員會的成員	2	1
第 2 部	**程序**		
	委員會的程序	1	2
	委員會委員的保密承諾書	2 - 3	3
	委員會的報告書	4 - 5	3
	政府的回應	6	3
第 3 部	**政府帳目委員會就審計署署長第六十六號衡工量值式審計結果報告書提交的報告書** ***[政府帳目委員會第六十六號報告書]***		
	提交報告書	1	4
	政府覆文	2 - 11	4 - 16
第 4 部	**政府帳目委員會就審計署署長 2015-2016 年度香港特別行政區政府帳目審計結果及第六十七號衡工量值式審計結果報告書提交的報告書** ***[政府帳目委員會第六十七號報告書]***		
	提交報告書	1	17
	政府覆文	2 - 68	17 - 53

目錄

		段落	頁數
第 5 部	**政府帳目委員會就審計署署長第六十七號衡工量值式審計結果報告書提交的補充報告書** ***[政府帳目委員會第六十七A號報告書]***		
	提交報告書	1	54
	政府覆文	2 - 5	54 - 57
第 6 部	**委員會的研究工作**		
	研究審計署署長報告書	1	58
	會議	2	58
	報告書的編排	3 - 4	58
	鳴謝	5	58
第 7 部	**政府帳目委員會對審計署署長2016-2017 年度香港特別行政區政府帳目審計結果報告書的觀察所得**	1	59
第 8 部	**章節**		
	1. 社會福利署對整筆撥款的管理	1	60
	2. 政府船隻的採購及維修		
	A. 引言	1 - 11	61 - 64
	B. 政府船隻的採購	12 - 40	64 - 78

目錄

	段落	頁數
C. 政府船隻的維修	41 - 57	78 - 85
D. 維修物料的管理	58 - 70	85 - 89
E. 結論及建議	71 - 73	89 - 100
3. 醫院管理局對公營醫院工程項目的管理	1 - 5	101 - 104
4. 非專營巴士及學校私家小巴服務的規管	1 - 5	105 - 108
5. 土地註冊處的運作	1 - 5	109 - 111
6. 酒店和賓館的規管	1 - 5	112 - 114
7. 香港知專設計學院	1 - 5	115 - 118
8. 政府辦公室的提供及政府土地的使用情況	1 - 5	119 - 121
9. 職業安全及健康	1 - 5	122 - 125
委員會主席、副主席及各委員署名		126
審計署署長第六十九號報告書內經政府帳目委員會在報告書研議的章節		127

目錄

		頁數
有關第 1 部："引言"的附錄		
附錄 1	《香港特別行政區立法會議事規則》	128 - 129
有關第 2 部："程序"的附錄		
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"》	130 - 132
有關第 4 部:"政府帳目委員會就審計署署長 2015-2016 年度香港特別行政區政府帳目審計結果及第六十七號衡工量值式審計結果報告書提交的報告書*[政府帳目委員會第六十七號報告書]*"的附錄		
附錄 3	屋宇署署長 2018 年 1 月 26 日的函件	133
附錄 4	食物環境衞生署署長 2018 年 1 月 18 日的函件	134 - 135
附錄 5	保安局局長 2018 年 1 月 17 日的函件	136 - 137
附錄 6	中區 5 座商業樓宇和 5 條行人天橋的位置	138
附錄 7	發展局局長 2018 年 1 月 25 日的函件	139 - 140
附錄 8	民政事務局局長 2018 年 1 月 16 日的函件	141 - 142

目錄

		頁數
附錄 9	環境局局長及環境保護署署長2018年1月26日的綜合回覆	143 - 147
附錄 10	勞工及福利局局長2018年1月22日的函件	148 - 150
附錄 11	民航處處長2017年4月3日的函件	151 - 157
附錄 12	運輸及房屋局局長2017年4月21日的函件	158 - 161
附錄 13	民航處處長2018年1月24日的函件	162 - 169
附錄 14	香港郵政署長2018年1月17日的函件	170
附錄 15	食物環境衞生署署長及屋宇署署長2018年1月29日的綜合回覆	171 - 174
有關第6部："委員會的研究工作"的附錄		
附錄 16	出席委員會聆訊的證人	175
有關第8部第2章:"政府船隻的採購及維修"的附錄		
附錄 17	審計署署長於2017年12月8日公開聆訊的演辭	176 - 178
附錄 18	署理運輸及房屋局局長於2017年12月8日公開聆訊的開場發言	179 - 181
附錄 19	運輸及房屋局局長2017年12月28日的函件	182 - 189

目錄

		頁數
附錄 20	海事處處長 2017 年 12 月 29 日的函件	190 - 240
附錄 21	財經事務及庫務局局長 2017 年 12 月 21 日的函件	241 - 249
附錄 22	海事處處長 2017 年 12 月 1 日的函件	250 - 256
附錄 23	運輸及房屋局局長 2018 年 1 月 18 日的函件	257 - 259
附錄 24	運輸及房屋局局長 2018 年 1 月 19 日的函件	260 - 261
附錄 25	運輸及房屋局局長 2018 年 1 月 24 日的函件	262 - 263
附錄 26	海事處處長 2018 年 1 月 17 日的函件	264 - 277
附錄 27	海事處處長 2018 年 1 月 23 日的函件	278 - 283
附錄 28	海事處處長 2018 年 1 月 18 日的函件	284 - 315

有關第 8 部第 3 章："醫院管理局對公營醫院工程項目的管理"的附錄

附錄 29	食物及衞生局局長及醫院管理局行政總裁 2018 年 1 月 11 日的綜合回覆	316 - 360

目錄

	頁數
有關第 8 部第 4 章:"非專營巴士及學校私家小巴服務的規管"的附錄	
附錄 30 運輸及房屋局局長及運輸署署長 2018 年 1 月 10 日的綜合回覆	361 - 374
有關第 8 部第 5 章：土地註冊處的運作"的附錄	
附錄 31 發展局局長及土地註冊處處長 2018 年 1 月 17 日的綜合回覆	375 - 384
有關第 8 部第 6 章：酒店和賓館的規管"的附錄	
附錄 32 民政事務總署署長 2018 年 1 月 16 日的函件	385 - 397
有關第 8 部第 7 章：香港知專設計學院"的附錄	
附錄 33 教育局局長 2018 年 1 月 4 日的函件	398 - 399
附錄 34 職業訓練局執行幹事 2018 年 1 月 3 日的函件	400 - 411
有關第 8 部第 8 章：政府辦公室的提供及政府土地的使用情況"的附錄	
附錄 35 財經事務及庫務局局長 2018 年 1 月 5 日的函件	412 - 415

目錄

		頁數
附錄 36	政府產業署署長 2018 年 1 月 5 日的函件	416 - 427
附錄 37	土木工程拓展署署長 2018 年 1 月 5 日的函件	428 - 429
附錄 38	建築署署長 2018 年 1 月 5 日的函件	430 - 431
有關第 8 部第 9 章："職業安全及健康"的附錄		
附錄 39	勞工處處長及衞生署署長 2018 年 1 月 10 日的綜合回覆	432 - 444

政府帳目委員會的成立 政府帳目委員會根據《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 ：石禮謙議員, GBS, JP

副主席 ：梁繼昌議員

委員 ：謝偉俊議員, JP
何俊賢議員, BBS
林卓廷議員
邵家輝議員
陳淑莊議員

秘書 ：朱漢儒

法律顧問：易永健

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. **委員會委員的保密承諾書** 為加強委員會及其工作行事持正，政府帳目委員會的委員簽署保密承諾書。委員同意，就審計署署長報告書的研究工作，他們不會披露任何關涉委員會有關程序而被列為機密的事情，這些事情包括任何向委員會提供的證據或文件，以及任何與委員會在非公開會議上所作討論或商議有關的資料。委員亦同意採取所需步驟，防止這些事情在委員會向立法會提交報告之前或之後向外披露，但經委員會撤銷保密限制的事情，則不受這限制。

3. 委員會委員所簽署的保密承諾書已上載至立法會網站。

4. **委員會的報告書** 本政府帳目委員會報告書對應於 2017 年 11 月 22 日提交立法會的下述兩份審計署署長報告書：

— 2016-2017 年度香港特別行政區政府帳目審計結果報告書；及

— 第六十九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*。

5. 此外，本報告書檢討政府當局就委員會第六十六、六十七及六十七 A 號報告書各項建議採取行動的最新進展，並就這些已採取的行動提出意見，詳情分別載於本報告書第 3、4 及 5 部。

6. **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。

提交報告書 審計署署長第六十六號衞工量值式審計結果報告書已於 2016 年 4 月 20 日提交立法會。政府帳目委員會("委員會")撰寫的報告書(第六十六號報告書)亦隨後於 2016 年 7 月 13 日提交立法會，因此符合《立法會議事規則》第 72 條的規定，在審計署署長提交報告書後 3 個月內，將其報告書提交立法會。

2. **政府覆文** 回應委員會第六十六號報告書的政府覆文在 2016 年 11 月 2 日提交立法會。當局於 2017 年 10 月 23 日就政府覆文中有待處理的事項提交進展報告。這些事項的最新發展及委員會所作的進一步評論載於下文第 3 至 11 段。

差餉物業估價署在保障差餉及地租收入方面的工作
(政府帳目委員會第六十六號報告書第 4 部第 1 章)

3. 何俊賢議員申報，他於新界西有自住物業。

4. 委員會獲悉：

蒐集租金資料

— 差餉物業估價署("估價署")已實行多項改善措施，以確保差餉繳納人準時交回全面及準確的租金資料。例如估價署完善了物業詳情申報表，提醒差餉繳納人須按法例規定，填報準確和全面的租賃詳情。估價署會繼續密切留意有關情況(包括表格 R1A 的交回比率)，並會在需要時加強執法行動。如表格 R1A 的交回比率明顯惡化，估價署會考慮要求律政司向法庭反映最新的趨勢，以期法庭在判刑時能考慮有關情況，以加強阻嚇力；

— 自 2016 年 8 月起，屋宇署已開始每季向估價署提供其在採取執法行動時發現村屋及分間物業內的違例建築物資料。估價署已針對有關分間物業，蒐集其租金資料，並於每年重估物業租值時反映其實質租值。於 2016 年 8 月，估價署亦已發出新的部門指引(新的

部門指引取代 2005 年發出的部門指引)，清楚列明處理從屋宇署獲得資料的工作流程；

— 估價署於 2016 年 5 月，獲得政府資訊科技總監就審計署建議於印花稅署設置掃瞄器以代替影印機取得加蓋印花租約的租金資料的技術意見。估價署的跟進研究顯示，實行審計署的建議每年需要 32 萬的額外開支。因此，估價署認為有關建議並不合乎成本效益；

物業改動後的臨時估價

— 於 2016 年 9 月，估價署在市區和新界的目標區域完成了特別巡查，發現約 3 600 個未經評估的廣告招牌。估價署正就上述廣告招牌進行差餉及/或地租評估，而應課差餉租值較高的廣告招牌會獲優先處理。估價署將定期於目標地區進行特別巡查，以找出未評估的廣告招牌；

— 估價署自 2017 年 8 月起，每月向財經事務及庫務局提交有關臨時估價是否及時進行的報告，當中載述不符合 24 個月時限風險的臨時估價個案，以及所有不符合 24 個月時限的臨時估價個案所損失的收入；

豁免鄉郊物業的差餉

— 估價署已完成指定鄉村區內，已知不符合豁免條件並已作地租評估的屋宇的差餉評估。指定鄉村區內其他不符合豁免條件的屋宇的估價工作已於 2017 年 1 月開始。撇除已作地租評估的個案外，估價署發現約 420 間屋宇並不符合差餉豁免條件。估價署擬訂於 2018-2019 財政年度完成有關的差餉評估；

— 根據與地政總署的協議，新界地政處已自 2016 年 5 月起，將其就農地涉及違例構築物進行執法行動時所發出的警告信副本，送交估價署。估價署會根據所得資料檢討跟進有關地段的差餉豁免資格；

— 民政事務總署("民政總署")已就設定撤銷差餉豁免生效日期一事，向律政司尋求法律意見。律政司認為，

民政總署可根據分區地政處在進行配對核查時發現違例建築物的日期(而非根據分區地政處進行核查後的通知日期),來設定撤銷差餉豁免生效日期。民政總署已於自 2016 年 12 月起進行的配對核查,實施撤銷差餉豁免生效日期的新安排。在實施這項安排前,民政總署已通報地政總署,並請地政總署適時向民政總署提供在配對核查中發現違例建築物的報告;及

— 民政總署會繼續與地政總署聯繫,以確保分區地政處會盡快通知民政總署有關配對核查中發現的違例建築物。地政總署正提升該署執行契約條款的資料系統。民政總署會與地政總署充分協作,統一兩署的有關資料格式,以便分區地政處在日後的配對核查中可實行自動化查核。

5. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展。

新鮮副食品批發市場
(政府帳目委員會第六十六號報告書第 4 部第 2 章)

6. 委員會獲悉:

公營新鮮副食品批發市場的使用情況

— 漁農自然護理署("漁護署")已預留長沙灣副食品批發市場第 4 號碼頭予運輸署,以便運輸署於 2017 年 4 月至 2018 年 10 月觀塘汽車渡輪碼頭及北角渡輪碼頭關閉期間可能執行運輸危險品車輛的應變計劃。漁護署將繼續與其他部門探討有關碼頭在 2018 年 10 月以後作其他用途的可行性;

— 漁護署及魚類統營處("魚統處")已完成檢討個別魚統處市場的使用情況。魚統處已於 2017 年 3 月就有關檢討的結果、建議及相關的跟進工作向魚類營銷顧問委員會作出匯報,而該委員會對提高個別魚統處市場使用情況的建議路向表示支持;

漁護署市場的管理

— 在最近長沙灣臨時家禽批發市場的招標工作，漁護署已採用評分制度評審所收到的投標書。投標者必須在投標書中明確說明他們建議的人手調配安排。漁護署已降低對合資格投標者的工作經驗要求。除在更多本地報紙上刊登招標廣告外，漁護署亦邀請香港物業管理公司協會所有成員提交標書。於遞交投標書期限屆滿後，漁護署共收到 4 份標書，相較上一次的招標工作只收到 1 份標書已有顯著改善。新服務合約已於 2017 年 6 月 1 日展開；

— 漁護署在新的服務合約中採用違約通知書及算定損害賠償制度，以改善承辦商的表現。有關違約通知書的紀錄可能會作為未來招標評估的準則；

重置私營及公營新鮮副食品批發市場

— 有關油麻地果欄，政府正在從選址的歷史和獨特性，以及鮮果批發貿易的發展等因素考慮未來路向。重新設定油麻地果欄毗鄰用地短期租約的招標工作正在處理中。政府會監察現有加強措施在緩減環境滋擾方面的成效，並留意是否有需要再作改善；

— 有關觀塘魚類批發市場，食物及衞生局及漁護署已接納就把該批發市場遷往青衣一幅可予考慮選址作進一步研究。漁護署已妥為向有關的決策局/部門提供所需資料，以便推展重置方案的工程可行性研究；

— 有關長沙灣蔬菜批發市場，在仔細檢討遷置現有的石油氣設施及運載危險品車輛的停車場的可行性後，政府認為應該以青衣西北的選址代替達洋路的選址作為重置該批發市場的用地。漁護署已妥為向有關的決策局/部門提供所需資料，以便推展重置方案的工程可行性研究；

— 有關北區臨時農產品批發市場，由於擬建的粉嶺繞道於崇謙堂村一段走線工程受到公眾的強烈反對，該批發市場重置工作的改善工程會改於 2019 年第二季展開。該等改善工程可有助將來提升該批發市場的使用率；

— 有關長沙灣臨時家禽批發市場，經考慮顧問研究本港活家禽業未來路向的結果及建議，以及參考在公眾諮詢期間收集所得的意見後，政府同意維持活家禽業現狀的大方向。至於該批發市場的未來路向，有業內人士對於把批發市場遷往虎地坳的建議有強烈保留。鑒於就應否搬遷批發市場及其搬遷地點的意見不一，政府將會邀請業界參與研究不同方案，令所制訂的方案實際可行。漁護署已擬備初步設計，待決定落實遷置計劃，食物及衞生局/漁護署即可推展相關工作；

— 漁護署已就重置北區臨時農產品批發市場及長沙灣臨時家禽批發市場制訂工作計劃。漁護署會與業界聯絡，了解重置市場的實際要求。土木工程拓展署已為重置農產品批發市場進行建築設計及設施規劃。若政府決定進行重置家禽批發市場的工程，漁護署會適當地進一步諮詢業界；

<u>未來路向</u>

— 蔬菜統營處("菜統處")正在根據現時的農業政策檢討菜統處的角色和職能，包括強弱危機分析，並會徵詢律政司的意見更新法律框架，以便菜統處能更有效率地及更有效地履行其職務；及

— 漁護署已聯同魚統處逐步跟進審計署的建議，包括檢討魚統處的角色和職能及就魚統處進行強弱危機分析。漁護署及魚統處亦會就有關直接進口鮮海魚的法律議題和更新《海魚(統營)條例》(第 291 章)法律框架的需要，徵詢律政司的意見。

7. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展。

優秀人才、投資者及勞工入境計劃

(政府帳目委員會第六十六號報告書第 4 部第 4 章)

8. 委員會獲悉：

"一般就業政策"就業類別及"輸入內地人才計劃"的管理

— 入境事務處("入境處")已優化電腦系統，確保為處理"一般就業政策"/"輸入內地人才計劃"申請而備存於系統的都是準確和最新的資料；

— 入境處經檢討後，已自 2017 年 2 月起撤銷對外籍廚師施加特別逗留條件的規定，使對廚師及其他專業人士施加的逗留條件一致；

"優秀人才入境計劃"的管理

— 入境處一直與勞工及福利局密切聯繫，將人才清單納入"優秀人才入境計劃"內；

"非本地畢業生留港/回港就業安排"的管理

— 入境處已加強核實申請人/來港人士所提交的證明文件的真偽。對於應屆畢業生的申請，入境處會要求申請人提交畢業證明文件的正本。對於回港畢業生的申請，若他們已遞交了畢業證明文件的副本，入境處會隨機要求申請人出示學歷紀錄/畢業證書的正本/認證副本。入境處亦會隨機要求相關院校就申請人的學歷作出確認；

— 入境處已提醒個案主任須於檔案錄事中作適當紀錄，包括已採取的行動、在審核申請時所考慮的因素及相關理據。入境處亦已設立最新市場薪酬福利水平的資料庫，以供內部參考，並提醒個案主任如在審核個案的薪酬福利條件是否與市場水平大致相若時曾參考資料庫，須把相關的情況作適當紀錄。入境處會進行定期簡報及抽查，以確保有關人員嚴格遵守上述規定；

"一般就業政策"投資類別的管理

— 入境處已優化有關電腦系統，以便日後分析在"一般就業政策"下來港的企業家對本地經濟持續作出貢獻的資料；

"資本投資者入境計劃"的管理

— 入境處已檢討有關機制，並實行措施以加強監察處理申請的時間；

— 入境處已發出指引，提醒個案主任在完成處理個案後，須盡快向違反計劃規則的申請人發出警告信，並每月報告處理違規個案的進度，以便監察。入境處亦已實施機制，以處理多次或故意違規的個案，包括要求申請人就投資交易進行周年匯報時詳細解釋違規原因；若未能就違規提供合理解釋，申請人其後的延長逗留期限申請將不會獲批；以及要求有關申請人在逗留期限屆滿時離開香港等；

外籍家庭傭工("外傭")入境計劃的管理

— 入息及資產下限為外傭政策(屬勞工處的範疇)的重要一環，以確保僱主在 24 個月的僱傭期內有足夠經濟能力支付外傭工資。政府在考慮任何提高現時聘請外傭家庭的入息和資產下限的建議時，須考慮一籃子的相關社會及經濟因素(特別是調整的需要及潛在影響)，亦要在保障外傭(即確保僱主有能力負擔)及整個社會(尤其是需要聘請外傭的家庭)的需要之間取得合理平衡。勞工處已經在 2016 年 9 月進行檢討。基於上述考慮及有關短付外傭工資的投訴多年來均處於極低水平，政府決定維持現時的入息及資產下限水平；

— 有關提前終止僱傭合約的事宜，入境處已：

(a) 發出指引，列明處理有提前終止僱傭合約紀錄的新簽證申請的有關程序，以確保申請按同一準則處理；

(b) 自 2016 年 4 月起，實行一系列措施以進一步打擊"跳工"的情況，包括優化工作流程、調配更多人手處理個案及發出工作指引，列明具體指示，如聯絡前僱主或外傭及翻查他們的相關紀錄；及

(c) 調配資源加快處理提前終止僱傭合約通知書。截至 2016 年 7 月底，有待處理的提前終止僱傭合約通知書積存的個案相比 2015 年 7 月下跌 37%；

— 入境處已提醒個案主任須確保僱主在申請外傭擔任駕駛職務時已提供充分理由，才將個案呈交主管作出決定。此外，入境處已發出工作指引，規定外傭申請人在申請擔任駕駛職務的特別許可時，須提供過往是否有違例駕駛罪行紀錄的聲明書。入境處亦已實施相應措施進行抽查；

<u>資訊系統</u>

— 入境處已提醒個案主任確保資料準確的重要性，以及妥善備存電腦紀錄的需要。此外，入境處亦已調配額外資源及購置高速掃描器，以加快掃描文件，儲存於電腦系統之內。入境處亦已優化有關電腦系統，以確保妥善備存各項入境計劃的電腦紀錄；

— 現時部分數據分析已可透過個案簡易處理系統所收集的"優秀人才入境計劃"申請資料進行。入境處正研究開發新系統以取代個案簡易處理系統，並會考慮在開發新系統時加入有關要求；

<u>就個案主任在處理各項入境計劃的簽證/許可證申請時作出的決定進行督導核查</u>

— 入境處已檢討定期進行督導核查的機制，並已推行加強措施，包括確保核查工作將會妥為記錄，以及組別主管須定期查閱督導核查紀錄冊；

收回辦理簽證/入境許可證及延長逗留期限成本的事宜

— 就檢討辦理簽證/入境許可證及延長逗留期限的收回成本比率的事宜，入境處現正全面檢討各項收費，並會繼續定期檢討轄下各項收費項目，以期最終達致收回全部服務成本的原則；

以積極進取和目標清晰的方法吸引人才

— 隨着 2016 年年初電腦系統功能提升，以往需經人手處理的統計報告，現時已可以經電腦編製，以提高工作效率。入境處會繼續定期編製相關統計數字，並提供予人口政策督導委員會參考；及

— 入境處不時檢討簽證政策及各項入境計劃，並在有需要時作出調整或優化。保安局及入境處正密切監察於 2015 年 5 月推行的"輸入中國籍香港永久性居民第二代計劃"，以及各項入境計劃的其他優化措施的成效。

9. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展。

香港演藝學院
(政府帳目委員會第六十六號報告書第 4 部第 5 章)

10. 委員會獲悉：

學術課程的提供

學生單位成本

— 香港演藝學院("演藝學院")已成立入學招生工作小組，就改善收生情況制訂策略，以及監察和控制學生單位成本；

收生情況

— 入學招生工作小組計劃於 2017 年 10 月底向教務委員會提交就改善收生情況制訂策略的建議。演藝學院現正着手設立供學生使用的網上申請平台。演藝學院已就這方面的工作制訂多個方案，並將快完成每個方案的評估；

取錄非本地學生

— 演藝學院由 2017-2018 學年起，已實施非本地學生的新學費水平(即學位課程每年 48,000 元(相對本地學生的 42,100 元)及副學位課程每年 36,000 元(相對本地學生的 31,575 元))，並會定期檢討有關學費水平；

— 現時演藝學院非本地學生的比例，大約佔整體學生人數的 15%。演藝學院會檢討取錄非本地學生的政策，而民政事務局會與演藝學院跟進制訂有關政策，並會考慮多項因素，例如演藝學院須有一定國際學生比例的學術需要、演藝學院學生的學習環境及經驗的整體質素，以及運用公帑的成本效益；

畢業生人數及就業調查

— 演藝學院已在 2015 年 12 月成立學術課程檢討工作小組，以檢討 4 年制學位課程，以供新的香港中學文憑考試制度下首批畢業生(2016 年 6 月)報讀。該項檢討工作亦會回應業界和學生的需要。工作小組會在 2017 年 12 月或之前，就 4 年制學位課程的學術規劃與發展事宜提出建議。民政事務局會繼續監察演藝學院的畢業生人數；

— 演藝學院正研究採取合適的安排，以披露更多從畢業生就業調查所得的畢業生就業資料。演藝學院已於 2016 年 6 月就調查程序進行檢討，以提高調查的回應率；

非政府資助課程

— 演藝學院已完成檢討收回成本機制的工作。在2017-2018學年，演藝學院會按下述原則推行一個新的財政預算模式：政府資助課程所得的資助不應用作補貼自資課程；以及應為自資課程訂立一個清晰的收回成本機制；

管治及政府監管

校董會及委員會議事程序

— 由 2016 年 2 月起，演藝學院已把校董會/委員會會議的出席紀錄上載至其網站，並已加強採取措施，以改善成員出席該等會議的情況。演藝學院亦已把良好會議程序指引、校董會/委員會成員的義務和責任、保密規定及利益衝突的處理方法載入其校董會/委員會手冊內；

政府監管

— 演藝學院承諾如要使用儲備，會先向民政事務局取得書面批准。演藝學院亦會密切監察從儲備中撥出的款項，以確保在完成有關款項的用途後，未用餘額會撥回到儲備；

— 民政事務局會在考慮審計署的建議、政府現行的資助指引和演藝學院的意見後，修訂《行政安排備忘錄》。民政事務局曾向演藝學院提出，指該院應把財務通告第 9/2004 號"有關管理及控制政府給予資助機構撥款的指引"所訂明的匯報規定，載入所提交的財務報表內。演藝學院現正着手處理，以便符合相關規定；

— 演藝學院已就有關把資助演藝學院的職責由民政事務局移交教育局/大學教育資助委員會是否可行和可取一事進行評估。總結而言，演藝學院建議，學院應繼續由民政事務局監督，而現有的資助安排亦適合學

院短期內和在不久將來所推行的發展工作。演藝學院校董會已於 2017 年 6 月 12 日通過有關建議；

行政事項

教學場地及表演場地的使用

— 演藝學院依據教學及表演場地使用工作小組的建議，於 2016 年 12 月起全面實施新的場地預訂系統。整體而言，在 2016 年 10 月至 2017 年 5 月期間，各教學場地的使用率相較 2014-2015 年度的使用率已有改善(即灣仔校園的使用率由 32%-79%增至 48%-86%；伯大尼校園的使用率由 3%-28%增至 9%-38%；而租用樓宇的使用率則由 12%-35%增至 38%-60%)。工作小組會繼續監察各教學場地的使用率，並會進一步改善場地使用的情況；

電費及能源管理

— 演藝學院會進一步善用能源，以及與電力供應公司跟進可否採用較經濟的收費方式和累積計量安排；

固定資產管理

— 演藝學院已於 2016 年 9 月發出了一套有關固定資產管理與外借項目的指引和程序，以加強固定資產的管理和記錄工作。演藝學院已跟進物料供應處及會計處備存的固定資產紀錄，並已糾正兩者之間存在的所有差異；

盈餘款項的投資

— 演藝學院校董會在 2016 年 11 月 10 日的會議上，通過了擴大銀行名單的建議，在現有的 5 間銀行之上再增添 3 間，以邀請利率報價和存放定期存款。銀行名單擴大後，演藝學院會增加定期存款額，以便賺取更多利息，同時確保有足夠的現金流應付運作；

— 演藝學院校董會已於 2016 年 6 月 14 日通過《投資政策和指引》的擬稿，該份文件訂明有關演藝學院整體投資管理的原則、目標、政策和指引，並即時生效；

校園改善及擴建

灣仔校園擴建工程計劃

— 民政事務局已在 2016 年 11 月 11 日舉行的立法會民政事務委員會會議上匯報該計劃的進度。擴建校園計劃的工作已進入在發出佔用許可證前的視察階段。演藝學院最近匯報，由於校園工地出現不可預知的變數，例如現有的地下海水冷凍機喉管發生漏水事件，計劃因此或會出現延誤，而該項計劃應該會在 2018 年第一季竣工。鑒於工程完工日期出現延誤和建築成本上漲，演藝學院會避免一切不必要的工程變動。民政事務局會繼續透過演藝學院的季度報告，以及與工程計劃小組保持緊密聯繫，密切監察工程計劃的進度；

— 關於在施工期間提供的服務，演藝學院在新設施啟用前已實施另外的空間安排，使學術課程必須的硬件不會因工程延誤而受到影響；及

進一步擴建校園的規劃

— 演藝學院已委聘顧問，就學院的空間需要進行研究。民政事務局現正審閱該項研究的最終報告草擬本的結果和建議，並會徵詢有關各方的意見。

11. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展。

提交報告書 審計署署長2015-2016年度香港特別行政區政府帳目審計結果報告書及第六十七號衡工量值式審計結果報告書，已於2016年11月23日提交立法會。政府帳目委員會("委員會")撰寫的報告書(第六十七號報告書)亦隨後於 2017 年2月15日提交立法會，因此符合《立法會議事規則》第72條的規定，在審計署署長提交報告書("審計署署長報告書")後3個月內，將其報告書提交立法會。

2. **政府覆文** 回應委員會第六十七號報告書的政府覆文在2017年5月24日提交立法會。當局於2017年10月23日就政府覆文中有待處理的事項提交進展報告。這些事項的最新發展及委員會所作的進一步評論載於下文第3至68段。

屋宇署對違例建築物採取的行動

(政府帳目委員會第六十七號報告書第 3 部第 3 至 5 段)

3. 邵家輝議員申報，他從事買賣建築材料的業務。

4. 委員會從2017年5月提交立法會的政府覆文中獲悉：

- 為加強跟進發出清拆令予確定的"須優先取締"的僭建物，屋宇署正提升其樓宇狀況資訊系統，加入記錄及存取經處理僭建物舉報及進行大規模行動時確定為"須優先取締"及"非須優先取締"類別的僭建物的新功能。當系統完成提升後，將有助屋宇署掌握已確定為"須優先取締"的僭建物數目；

- 屋宇署認為，要有效打擊僭建物，需採取"多管齊下"的策略，包括立法、執法、支援業主，以及宣傳和公眾教育。屋宇署自 2011 年起採用"屋宇統籌主任"的模式，就個別樓宇的所有一般樓宇安全問題採取執法行動。同一支隊伍需不時開展各種應對樓宇安全問題的專責行動；及

— 在制訂新指引、工作流程，以及增撥人手處理僭建物後，屋宇署拆除僭建物及糾正違規之處的數量已由2013 年約 15 000 個增加至 2014 年約 23 000 個、2015 年約 24 500 個及 2016 年約 26 500 個。不過，由於每宗個案涉及的樓宇維修狀況及現存僭建物的種類及數量各有不同，加上每宗個案皆有其獨特情況和背景，因此屋宇署無法就所有個案制訂具體行動計劃。

5. 委員會於 2018 年 1 月 5 日致函屋宇署署長，查詢屋宇署採取執法行動拆除僭建物及糾正違規之處(特別是舊式唐樓地下樓梯出口旁的店鋪結構)的準則及優先次序。**屋宇署署長**的回覆載於*附錄 3*。

6. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展。

食物環境衞生署管理的公眾熟食市場
(政府帳目委員會第六十七號報告書第 3 部第 6 至 8 段)

7. 林卓廷議員申報，他是食物環境衞生署("食環署")轄下石湖墟街市的"街市管理諮詢委員會"委員。

8. 委員會從 2017 年 5 月提交立法會的政府覆文中獲悉：

<u>裝設消防安全措施和提升供電系統</u>

— 食環署已經與建築署和機電工程署成立跨部門工作小組，以解決在熟食場地裝設審計署建議的 6 項基本消防安全措施 [1] 和提升熟食市場/熟食中心供電系統所涉及的技術可行性問題，以及為裝設/提升工程訂定優次；

[1] 6 項基本的消防安全措施為：(i)手提式滅火器；(ii)緊急照明裝置及設備；(iii)手控火警警報系統；(iv)機械通風系統的自動停止設施；(v)自動噴灑系統；及(vi)消防栓及喉轆系統。

— 在 6 項基本的消防安全措施中，當局已按其適用情況在差不多全部 72 個公眾熟食場地[2]裝設手提式滅火器、緊急照明裝置及設備、手控火警警報系統[3]和機械通風系統的自動停止設施。[4]至於其餘兩項消防安全措施，截至 2017 年 4 月為止，46 個熟食場地已裝設自動噴灑系統，而 52 個熟食場地則已裝設消防栓及喉轆系統。為其餘熟食場地裝設消防栓及喉轆最主要的困難，是在相關的熟食場地找到合適的地方建造水缸和相關機房。在部分場地，除非進行大規模的改動或擴建，否則未能興建泵房、水缸和供水喉管坑；

— 經消防處和水務署同意，食環署已着手在無法建造水缸以裝設傳統自動噴灑系統的場地安裝折衷式系統，由政府總水管直接供水。另一方面，裝設傳統的消防栓及喉轆系統一般需要足夠空間設置消防水缸。如相關場地未能騰出空間設置水缸，食環署或會建議建造含較小水缸的消防栓及喉轆系統，或尋求消防處和水務署同意安裝折衷式系統，由政府總水管直接供水，作為替代方案；

— 食環署會繼續與建築署、機電工程署和相關電力公司聯繫，探討可否為供電系統未符標準的公眾熟食場地作出提升。在部分場地，提升供電系統在實際上並不可行。食環署在 2015 年 7 月向熟食場地營運者發出了勸諭信，並隨信夾附電力及電器使用安全提示與指引，要求營運者注意和遵守。2016 年 3 月，食環署亦於租約附加條件，規定熟食中心/熟食市場的租戶須確保攤檔使用的電器不會令攤檔供電負荷過重；及

---

2 不包括 3 個於 2015 年發表審計報告後已關閉的熟食小販市場。

3 全部熟食場地均已安裝手提式滅火器。至於緊急照明裝置及設備和手控火警警報系統，除了一個已計劃關閉的熟食小販市場和吳松街臨時熟食小販市場外，其餘熟食場地已妥為裝設。吳松街臨時熟食小販市場的消防安全措施裝設工程，會納入其原訂的改善工程計劃一併進行。

4 34 個熟食場地已裝設機械通風系統的自動停止設施。相關部門其後確定，由於其餘 38 個熟食場地沒有中央通風系統，上述裝置並不適用。

加裝空調系統

— 截至 2017 年 3 月為止，11 個公眾街市[5]已就安裝空調系統達到租戶支持率門檻。食環署現正陸續跟進為上述街市加裝空調設施。食環署已完成大圍街市的技術可行性研究，並正為瑞和街街市熟食中心、香港仔街市及熟食中心，以及牛頭角街市熟食中心進行初步技術可行性評估。此外，食環署亦正與建築署跟進就其他有關街市進行初步技術可行性評估的工作。經考慮技術可行性研究結果、工程範圍、成本效益、工程對租戶業務和街市營運的影響，以及租戶是否接受施工細節等因素後，政府當局會決定是否進行加裝空調工程。

9. 委員會於 2018 年 1 月 5 日致函食物環境衞生署署長，查詢在熟食市場及熟食中心安裝空調系統的進度；會為安裝/加裝空調系統而進行初步技術可行性評估的熟食市場及熟食中心；以及有否任何熟食市場及熟食中心因技術上的限制而確定為不能安裝/加裝空調系統，並提供改善該等熟食市場及熟食中心狀況的替代措施。**食物環境衞生署署長**的回覆載於*附錄 4*。

10. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展。

[5] 該等公眾街市為瑞和街街市熟食中心、大圍街市、香港仔街市及熟食中心、牛頭角街市熟食中心、石塘咀街市熟食中心、花園街街市熟食中心、電氣道街市熟食中心、鰂魚涌街市熟食中心、牛池灣街市熟食中心、楊屋道街市和荃灣街市。

管理用水供求

(政府帳目委員會第六十七號報告書第 3 部第 9 至 11 段)

11. 委員會獲悉：

管理用水供應

利用再造水

— 就向新界東北供應再造水作沖廁用途，水務署已在 2017 年 4 月開展項目的主要基礎設施(包括配水庫及輸水幹管)工程。水務署亦正為項目的餘下工程(包括加氯設施、抽水系統及分配水管)進行設計工作。此外，水務署的顧問參考了國際經驗，已完成檢視有關供應再造水的財務和法律框架，現正為供應再造水計劃制訂一個適合香港的框架，預計會於 2017 年年底前完成；

— 水務署正為《全面水資源管理策略》作全面檢討，包括推行洗盥水重用和雨水集蓄作非飲用用途的策略。有關顧問已與建築署及渠務署聯絡，檢討在政府建築物/學校利用洗盥水和雨水作非飲用用途試驗計劃的結果，並已提交如何在政府建築物及私人樓宇推行洗盥水重用及雨水集蓄的策略建議；

— 水務署透過發展局及環境局發出的綠色政府樓宇聯合技術通告，推動政府各部門跟隨技術通告內的政策和措施推行洗盥水重用及雨水集蓄；

— 香港綠色建築議會現正進行綠建環評新建建築的檢討，包括提高洗盥水重用及雨水集蓄在樓宇評估標準上的得分，以鼓勵私人樓宇推行洗盥水重用及雨水集蓄。水務署已提供相關技術支援，檢討可望在 2017 年年底前完成；

保護現有水資源

— 就"水塘間轉運隧道計劃"的詳細設計、施工方法及相關環境影響評估進行的覆檢工作進展良好，初步結論正面，渠務署現正循覆檢方案對轉運隧道計劃的詳細設計及施工方法進行優化；及

未來路向

— 《全面水資源管理策略》的檢討涵蓋節約用水措施，以應對長遠用水需求，而此檢討已接近完成。水務署現正根據相關檢討結果研究為香港制訂一個節省用水目標及達標日期，包括每人每日節省用水量。

12. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展。

規劃、建築及重建租住公屋單位
(政府帳目委員會第六十七號報告書第 4 部第 3 至 5 段)

13. 梁繼昌議員申報，他是香港房屋委員會("房委會")的前任委員；而邵家輝議員申報，他是房委會的現任委員，並從事買賣建築材料的業務。

14. 委員會獲悉：

租住公屋建築工程項目的管理

— 房委會會繼續每年進行逐年延展的5年財政預算和預測，審慎檢視其財政狀況和未來資金需要。根據房委會通過的 2016-2017 年度至 2020-2021 年度的財政預算和預測，預期房委會具備足夠資金，應付這 5 年期內的經常開支及推行公營房屋建設計劃和保養計劃。當政府當局與房委會就所需注資的金額和時間表達成共識後，政府當局會適時向立法會申請從"房屋儲備金"撥款；

2016-2017 年度至 2020-2021 年度公營房屋建設計劃

— 政府當局一直定期公布房屋供應目標和公營房屋的興建進度，包括每年於長遠房屋策略周年進度報告公布未來 10 年建屋目標及土地籌備進度；以及於房委會網頁及呈交立法會的文件內公布未來5年的房委會公營房屋預計落成量；及

— 正如 2017 年 1 月提交予立法會房屋事務委員會的《長遠房屋策略》2016 年周年進度報告所述，政府當局 2017-2018 年度至 2026-2027 年度這 10 年期的公營房屋供應目標，仍與截至 2025-2026 年度的 10 年期的房屋供應目標相同，即 280 000 個單位。根據房委會的公營房屋建設計劃，截至 2017 年 9 月，預計房委會和香港房屋協會於 2017-2018 年度至 2021-2022 年度的 5 年期內的公營房屋總建屋量為 100 300 個單位。在土地供應方面，政府當局已物色土地，以在 2017-2018 年度至 2026-2027 年度這 10 年期興建約 236 000 個公營房屋單位(假設所有覓得的土地能如期推出作建屋之用)。政府當局承認，這與公營房屋的供應目標仍有距離。

15. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展。

追回聯合國難民事務高級專員署尚欠的暫支款項問題
(政府帳目委員會第六十七號報告書第 4 部第 6 至 8 段)

16. 委員會獲悉：

— 政府當局繼續敦促聯合國難民事務高級專員署("專員署")再次向國際社會募捐，以便償還尚欠的 11 億 6,200 萬元暫支款項。雖然專員署未必能在短期內償還欠款，政府當局會繼續跟進有關事宜；及

— 保安局曾於 2017 年 8 月再次去信專員署香港辦事處，重申政府當局的立場及表明香港市民期望專員署可早日償還欠款。

17. 委員會於 2018 年 1 月 5 日致函保安局局長，查詢政府當局曾否評估追回尚欠暫支款項的可能，並研究其他追回尚欠暫支款項的方法(例如參考其他有類似經驗的海外國家/城市)，以及在哪些情況下政府當局會考慮將尚欠的款項撇帳。**保安局局長**的回覆載於*附錄 5*。

18. 委員會希望政府當局繼續向其報告政府當局追回專員署尚欠的暫支款項的發展情況。

連接中區 5 座商業樓宇的行人天橋
(政府帳目委員會第六十七號報告書第 4 部第 9 至 11 段)

19. 石禮謙議員申報，他在 5 座相關商業樓宇的其中一座設有辦事處。

20. 委員會獲悉，5 座相關商業樓宇其中一座(即樓宇 II)的業權人於 2017 年 6 月底表示會在另一座商業樓宇(即樓宇 I)的業權人確定該行人天橋接駁位置的定案後，向屋宇署呈交一般建築圖則。

21. 擬建行人天橋 A 的位置載於*附錄 6*。

22. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展。

新界小型屋宇批建事宜

(政府帳目委員會第六十七號報告書第 4 部第 12 至 16 段)

23. 謝偉俊議員申報，他是新界原居村民，曾行使"丁權"興建新界小型屋宇(俗稱"丁屋")。

24. 委員會從 2017 年 5 月提交立法會的政府覆文中獲悉：

— 現行的小型屋宇政策行之已久，而該政策的檢討無可避免涉及法律、環境、土地規劃及土地需求等複雜問題，這些問題均需要審慎檢視；

— 由於小型屋宇政策檢討所涉及的問題複雜，而發展局需要優先處理更重要的工作，如增加土地供應和控制主要工務工程的成本，小型屋宇政策的檢討非優先處理的工作；及

— 值得注意的是，小型屋宇政策正面對司法覆核。政府當局現階段不宜就可能影響政府處理該案件的議題作出公開評論。

25. 委員會亦察悉，立法會發展事務委員會已把"小型屋宇政策及鄉郊規劃策略"納入待議事項一覽表。

26. 委員會於 2018 年 1 月 5 日致函發展局局長，查詢現屆政府曾否/會否計劃採取行動(包括就小型屋宇政策展開檢討)，以及有關時間表。**發展局局長**的回覆載於*附錄 7*。

27. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展。

免地價或以象徵式地價直接批出土地予私人體育會所
(政府帳目委員會第六十七號報告書第 4 部第 17 至 19 段)

28. 石禮謙議員申報，他是香港鄉村俱樂部、香港足球會、香港哥爾夫球會、香港賽馬會、香港遊艇會及石澳鄉村俱樂部的會員；謝偉俊議員申報，他是香港賽馬會、香港童軍總會及南華體育會的會員；以及梁繼昌議員申報，他是婦女遊樂會、紀利華木球會及香港外國記者會的會員。

29. 委員會獲悉：

檢討私人遊樂場地契約政策

— 民政事務局希望在 2017 年內[6]向立法會民政事務委員會匯報私人遊樂場地契約政策的檢討結果，隨後進行公眾及持份者的諮詢工作；

"開放設施計劃"規定的實施情況

— 民政事務局於 2017 年 9 月再次在印刷媒體刊登廣告，鼓勵合資格的團體使用私人遊樂場地契約持有人營運的體育設施，並會考慮其他合適的宣傳方法；

監察遵從契約條件的情況

— 地政總署經徵詢民政事務局及其他相關政策局/部門的意見，已就審計報告中違規/懷疑違反批地條件的個案，完成所有所需的跟進行動；

— 在現有私人遊樂場地契約到期時，地政總署會與民政事務局按個別契約的情況考慮應否加入額外的續約條款；

[6] 截至 2017 年 12 月 31 日，政府當局尚未向立法會民政事務委員會匯報有關檢討結果。

— 日後如出現具充分重要性的個案，民政事務局於有需要時會在批出私人遊樂場地契約前，徵詢行政會議的意見；及

16 份期滿私人遊樂場地契約的續期工作進度

— 在考慮私人遊樂場地契約續期申請時，民政事務局會審視相關會所的《組織章程大綱及章程細則》，以確保有關會所符合會員政策不帶歧視性質的規定。截至 2017 年 5 月中，就 16 份期滿待續的私人遊樂場地契約中，13 份獲續私人遊樂場地契約，1 份獲批特殊用途契約。民政事務局會在完成尚未解決的事項後，盡快完成餘下兩份契約的續約工作。

30. 委員會於 2018 年 1 月 5 日致函民政事務局局長，查詢政府當局就私人遊樂場地契約政策進行檢討時遇到的困難、檢討工作的最新進展，以及政府當局向立法會民政事務委員會作出匯報和公開檢討結果的時間表。**民政事務局局長**的回覆載於*附錄 8*。

31. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展。

路旁環保斗的管理

(政府帳目委員會第六十七號報告書第 4 部第 20 至 23 段)

32. 何俊賢議員申報，他和家人經營的業務或會涉及環保斗。

33. 委員會獲悉：

規管和利便環保斗作業的策略和行動計劃

— 政府當局於將軍澳第 137 區填料庫旁及屯門小冷水以短期租約方式提供兩幅用地給環保斗業界存放閒置環保斗。將軍澳用地自 2017 年年初投入運作以來，租用率逐步上升，平均租用率約達八成。至於小冷水

用地，屯門地政處已於 2017 年 7 月底批出短期租約，預計承租人可在 2017 年 9 月/10 月開始運作；

— 自 2017 年 2 月有關部門透過加強聯合清理路旁環保斗行動，[7] 已有效地改善將軍澳區內胡亂擺放環保斗的情況。由環境局及環境保護署("環保署")領導的聯合工作小組("工作小組")會逐步在其他地區黑點按情況推展聯合執管工作，透過專責移走環保斗的定期合約服務商，協助執法部門加快移走違規環保斗，提高執法效率及加強阻嚇作用；

— 工作小組正與環保斗營運業界商議，支持及促成由業界牽頭設立的環保斗登記制度，當中包括為環保斗規格訂立標準和推廣採用合適的安全措施與良好操作，以逐步提升環保斗作業水平；

— 為推廣環保斗安全作業，工作小組於 2017 年 9 月與業界舉辦研討會，推動環保斗營運者遵循運輸署的《「環保斗」外觀及放置指引》。運輸署將會透過於兩幅存放環保斗用地進行的定期調查及引用蒐集得的數據，以監察環保斗業界遵循有關顏色及外觀指引的情況；及

<u>引入規管制度</u>

— 政府當局會按工作建議的進展，考慮長遠而言是否需要引入新的規管制度規管環保斗作業。

34. 委員會於 2018 年 1 月 5 日致函環境局局長，查詢當局移走路旁環保斗的進度、已被移走的環保斗數目、處理放置於地區黑點的環保斗的措施/策略、清理路旁環保斗的時間表、設立環保斗登記制度的進度，以及採用安全操作及遵循《「環保斗」外觀及放置指引》的最新情況。**環境局局長**及**環境保護署署長**的綜合回覆載於*附錄 9*。

[7] 該等聯合行動由民政事務總署轄下西貢民政事務處統籌，參與的部門有環境保護署、香港警務處和地政總署。

35. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展。

為長者提供的長期護理服務

(政府帳目委員會第六十七號報告書第 4 部第 24 及 25 段)

36. 委員會獲悉：

增加長者服務名額

— 社會福利署("社署")正計劃推行 27 個發展項目，以提供新的合約院舍及長者日間護理中心/單位，預計可由 2017-2018 年度起陸續提供約 2 420 個安老宿位(包括資助及非資助宿位)及約 880 個長者日間護理服務名額；

— 社署已由 2017 年 8 月起在第二階段"長者社區照顧服務券試驗計劃"下額外增加 2 000 張服務券，以支援身體機能有中度或嚴重程度缺損的長者居家安老；

— 扶貧委員會已於 2017 年 5 月同意透過關愛基金的撥款推行兩項試驗計劃，以支援長者居家安老。第一項試驗計劃將最快於 2018 年第一季推行，而第二項試驗計劃則最快於 2017 年第四季推行；

加強對安老院的監管和提升服務質素

— 社署正推行各項改善措施，以加強對安老院的監管及提升其服務質素，包括加強巡查策略及巡查支援、處理及跟進投訴、檢討法例和實務守則及訂定護理指引、加強監管和提升院舍經營者/主管/員工的質素及技能、加強執法及增加透明度等。就檢討法例及實務守則方面，社署已於 2017 年 6 月成立由不同持份者組成的工作小組，就修訂內容提出建議；

— 社署於 2017 年 5 月 2 日成立新的牌照及規管科，專責規管由社署發牌或註冊的院舍或中心(包括安老院)；

安老服務計劃方案("《計劃方案》")

— 安老事務委員會已於 2017 年 6 月向政府當局提交《計劃方案》。《計劃方案》就安老服務的未來發展，包括加強資助服務在服務名額、處所和人手規劃等方面提出了多項建議。政府當局原則上接納各項建議，並已着手展開跟進工作。安老事務委員會及其轄下的安老服務計劃方案工作小組將監察建議的實施。政府當局已於 2017 年 7 月向立法會福利事務委員會介紹《計劃方案》及政府當局的跟進安排；及

展望未來

— 政府已於 2017-2018 年度《財政預算案》提出以前瞻方式預留 300 億元撥款，加強安老和殘疾人士康復服務。

37. 委員會於 2018 年 1 月 5 日致函政務司司長，查詢當局為支援長者居家安老而推行的兩項試驗計劃，以及為提供新的合約院舍及長者日間護理中心/單位而推行的發展項目的最新進度；未來 10 年每年可增設的長者服務名額；以及縮短輪候安老宿位的時間的措施。**勞工及福利局局長**作出的回覆載於*附錄 10*。

38. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展。

航空交通管制和相關服務的管理

(政府帳目委員會第六十七號報告書第 4 部第 28 至 31 段)

39. 何俊賢議員申報，他是香港機場管理局的非執行董事。

40. 委員會獲悉：

新航空交通管理系統("航管系統")的啟用

— 運輸及房屋局一直密切監察新航管系統項目的進度、全面啟用後的表現及民航處的跟進工作，並定期聽取民航處匯報及給予政策上的意見；

— 新航管系統在磨合期確曾出現一些不順暢的情況，但民航處的員工憑藉專業訓練和經驗，按既定程序有效和妥善地處理有關情況，並沒有影響航空安全。民航處成立的航管系統專家小組指出，民航處已有一套有效而既定的機制處理系統過渡後出現的不同情況，符合國際最佳做法和國際民航組織的安全管理系統程序；

— 關於新航管系統在磨合期出現的不順暢情況，民航處和運輸及房屋局已於 2017 年 4 月 3 日及 21 日向委員會書面匯報了有關情況及跟進工作(分別載於*附錄 11* 及*附錄 12*)，並會繼續適時向立法會匯報進展；

— 民航處會繼續與承辦商緊密合作以期盡快做好新航管系統的優化工作，並在過程中充分諮詢航管系統專家小組的獨立專業意見；及

— 航管系統專家小組於 2017 年 11 月發出總結報告，總結航管系統自 2016 年 11 月 14 日全面啟用一年多以來，專家小組檢視各個範疇後的結論和建議，詳情如下：

(a) 航管系統專家小組認為，航管系統在磨合期出現的所有情況均沒有對安全構成影響，而全部事件已獲妥善處理。專家小組滿意各項建議的實施進度；

(b) 航管系統的表現優於國際要求，屬預期之內亦與海外空中航行服務提供者的經驗相符；

(c) 新航管系統的總體表現令人滿意，既有效提升航空安全，在國際上亦得到認同，磨合期後的運作暢順，民航處的前線工作人員對系統的運作和維修保養亦越趨熟練。新航管系統的運作表現證明了它有能力處理各種惡劣天氣、所有航班高峰期及飛行操作突發狀況；及

(d) 航管系統專家小組認為，航管系統和其他航空交通管理系統需要因應情況進行優化和提升，以便循序漸進地按運作需要引入新功能，以提升效率、檢視和制訂長遠的航空交通管制人手計劃，以及保持民航處對內和對外的緊密溝通。航管系統專家小組鼓勵民航處利用 AutoTrac III 國際用戶平台，進一步優化本港的新航管系統。

41. 委員會於 2017 年 3 月 15 日參觀民航處，以視察新航管系統的運作情況，並於 2018 年 1 月 5 日致函民航處處長，查詢當局推行 AutoTrac III 國際用戶平台的詳情，以及政府當局有否落實航管系統專家小組總結報告所提出的全部建議。**民航處處長**的回覆載於*附錄 13*。

42. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展。

政府管理都市固體廢物的工作

(政府帳目委員會第六十七號報告書第 4 部第 32 至 35 段)

43. 何俊賢議員申報，他和家人經營的業務或會涉及環保回收。

44. 委員會從 2017 年 5 月提交立法會的政府覆文中獲悉：

減少都市固體廢物

— 有機資源回收中心第一期正在建造中，預期於 2017 年年底開始運作。政府當局預計，如獲立法會財務委員

會批准撥款，有機資源回收中心第二期能在 2021 年啟用。關於綜合廢物管理設施第一期的設計、建造及營運合約招標工作，政府當局預計 2018 年年初會完成標書評審並批出合約，以期設施於 2024 年投入運作；

— 政府當局不時檢討《香港資源循環藍圖 2013-2022》的落實進度，並向立法會匯報。政府當局每年亦會在環保署的網站公布廢物棄置和循環再造的數據，以供公眾查閱；

— 立法會在 2016 年已通過廢電器電子產品及玻璃飲料容器兩項生產者責任計劃的賦權條例。政府當局希望在 2017 年及 2018 年間分階段實施兩項計劃。[8] 政府當局將繼而開展可行性研究，探討如何就合適的塑膠容器引入生產者責任計劃；[9] 及

— 政府當局正積極推展都市固體廢物收費的籌備工作，並計劃於 2017 年第二季把收費制度所需的立法建議提交立法會。[10]

45. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展。

使用和處理空置校舍

(政府帳目委員會第六十七號報告書第 4 部第 38 至 40 段)

46. 石禮謙議員申報，他是英基學校協會管理局主席，亦是聖士提反女子中學校董會成員。

---

8 於 2017 年 1 月 23 日舉行的立法會環境事務委員會會議上，政府當局向委員簡介落實廢電器電子產品生產者責任計劃的籌備工作。

9 有關計劃主要包括盛載飲料或個人護理產品的塑膠容器。

10 政府當局於 2017 年 10 月 30 日的立法會環境事務委員會會議上表示，政府當局計劃在 2017 年年底向立法會提交修訂條例草案。假設審議條例草案需時 12 個月，而在法例生效前另設 12 至 18 個月的準備期，政府當局最早可於 2019 年年底時實施都市固體廢物收費。

47. 委員會從 2017 年 5 月提交立法會的政府覆文中獲悉：

識別空置校舍

— 就教育局早前進行比對時識別到的餘下 108 個地址，當中 14 個地址確認已由規劃署按中央調配機制處理。教育局按現行機制檢視其餘 94 個地址後，認為當中 85 個地址的校舍因各種原因不能由教育局重新分配作學校用途，或在獲得規劃署同意後分配作其他教育用途。[11] 因此，教育局將按中央調配機制，就該 85 個地址通知規劃署及其他相關部門(例如地政總署及房屋署)，以便考慮作其他合適長遠用途；

— 至於餘下的 9 個地址中，一間校舍的短期用途(透過地政總署批出的短期租約)已在 2017 年 3 月結束，教育局已預留/保留該空置校舍作可能的學校及其他教育用途。其餘 8 個地址涉及位於政府土地的空置校舍(主要位於偏遠地點、土地面積細小或樓宇狀況殘破)，教育局經初步檢視其面積、地點和樓宇狀況等因素後，認爲重新分配它們作學校或其他教育用途的可行性有限。教育局會內部傳閱這些校舍，讓各組別考慮它們是否適合納入空置校舍數據庫，從而在教育局每半年一度、根據 2016 年 6 月公布的"識別、篩選、分配及管理空置校舍內部手冊"進行的內部傳閱工作中，確認有關校舍是否需要重新分配作學校或其他教育用途。如沒有組別認為該等校舍適合納入數據庫內作進一步考慮，教育局會按中央調配機制通知規劃署、地政總署及房屋署，以便考慮作其他合適長遠用途；

分配空置校舍作教育或其他用途

— 就兩間位於私人土地上及未有預留作任何用途的空置校舍，教育局原則上同意其中一間作其他教育用途

[11] 原因包括：該等校舍已用作其他教育用途或非教育用途；現時的土地用途限制已與學校或其他教育用途無關；位於私人土地，而相關地契實質上並無限制或並沒有用途被終止/縮減條款；位於政府土地，而其計劃/建議用途符合相關的土地規定；以及位於軍事禁區等。

的建議，有關辦學團體正積極跟進。教育局會繼續與相關部門跟進另一間空置校舍的辦學團體歸還有關土地的情況；

— 至於3間位於政府土地上並只有部分地方作現有用途的空置校舍，其中一間已分配予3間教育相關團體作辦公室用途，裝修工程正在安排中，而其餘兩間(包括一間前空置校舍的有蓋操場和員工宿舍，以及一間校舍的3樓至6樓)已納入每半年一度傳閱的列表，供考慮是否適合作學校或其他教育用途，以及合適的短期用途。到目前為止，未有識別到合適的用途以共同使用有關校舍；

— 截至2015年4月30日，73間屬地政總署管轄的空置校舍未被使用。其後，4間原先屬教育局管轄而截至2015年4月30日未被使用的空置校舍，亦按中央調配機制轉介予地政總署。這77間空置校舍當中，政府當局未能就28宗個案作進一步行動，包括21宗個案因有關私人土地的地契並無載有用途被終止/縮減條款而容許政府在學校用途終止後重收有關土地、1宗個案的地契容許作學校以外的用途，以及6宗個案已獲批准/預留作其他長遠用途；

— 至於餘下49間屬地政總署管轄但未被使用的空置校舍，截至2017年3月底，有6間空置校舍位於私人土地而其地契載有用途被終止/縮減條款，以及有43間位於政府土地。就該6間位於私人土地的空置校舍，地政總署正在審理兩項提交作其他用途的建議及一宗有關已收回地段的申請，並會繼續採取適當行動以期收回3間空置校舍的管有權。就43間位於政府土地的空置校舍，地政總署正審理24間(包括兩間於2017年2月報告公布後收回管有權)的計劃用途/申請、15間已納入可供申請作短期用途的空置校舍用地一覽表內，以及4間(包括1間於2017年2月報告公布後收回管有權)基於技術原因，包括可能有的斜坡問題，現時未能作短期用途；

處理未有歸還空置校舍的個案

— 有關 71 間在學校停辦後未有把實質管有權交予政府的空置校舍(截至 2015 年 4 月 30 日)，政府當局將專注處理當中 41 間可作進一步行動的空置校舍。政府當局未能就其餘 30 宗個案作進一步行動，包括 28 宗個案因有關私人土地的地契並無載有用途被終止/縮減條款而容許政府在學校用途終止後重收有關土地，以及兩宗個案容許作學校以外的用途；

— 在 41 間可作進一步行動的空置校舍中，有 25 間屬教育局負責。截至 2017 年 3 月底，當中 22 間正用作教育用途(包括 5 間獲地政總署批出暫時豁免書)；兩間所涉辦學團體的建議教育用途已獲教育局原則上同意並正積極跟進；以及教育局正就要求辦學團體歸還餘下一間與相關部門跟進。就 16 間屬地政總署負責的空置校舍，地政總署已收回 5 間空置校舍的管有權，並會繼續採取適當行動收回 3 間空置校舍的管有權，以及審理其餘 8 宗利用空置校舍作其他用途的建議；

— 就審計報告書個案 6[12] 及一間同時位於私人土地和政府土地、並因重置而出現的空置校舍(該校舍現正由一所正進行原址重建的中學用作臨時校舍至 2018 年 8 月)，教育局正繼續與相關辦學團體及部門進行商討；及

可供申請作短期用途的空置校舍的公開資料

— 地政總署於 2017 年 3 月 28 日把由該署管理及可供非政府組織申請作短期用途的空置校舍一覽表，上載到其網站，以便公眾查閱，並會根據最新情況更新該表。

48. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展。

---

12 關於該學校重置個案，有關建議是只把部分空置校舍從以私人協約方式批出的用地中分割出來歸還政府。然而，由於分割出來的用地不通大路，而其另一面連接一條狹窄的支路，不擬作交通及公用設施接駁用途，因此，分割出來的用地有通路及公用設施接駁問題，而政府要運用分割出來的用地並不切實可行。

香港郵政的運作

(政府帳目委員會第六十七號報告書第 4 部第 41 及 42 段)

49. 委員會獲悉：

香港郵政作為營運基金的表現

— 經考慮郵政署營運基金的經營環境後，財政司司長批准郵政署營運基金採用 2.6%為 2017-2018 年度至 2021-2022 年度的目標回報率(2012-2013 年度至 2016-2017 年度的目標回報率是 5.9%)；

郵件處理的管理

香港郵政逾時工作的管制及管理

— 有關處理及派遞各類郵件的標準時間的檢討已於 2016 年 12 月完成。新標準自 2017-2018 年度第一季開始至 2019 年年初按派遞段調整周期於各派遞局實施；

— 截至 2017 年 11 月 7 日，香港郵政已完成 70%逾期未進行調整的派遞段考查工作。由於在 2018 年上半年已計劃進行重置工程，筲箕灣派遞局、東區派遞局、石湖墟派遞局和元朗派遞局的派遞段考查工作將於稍後進行，以免浪費資源。除上述 4 間派遞局外，其餘逾期未進行調整的派遞段考查工作將於 2017 年年底完成；

— 為即時記錄郵件派遞狀況而為郵件派遞科派遞郵差配備的個人電子手帳屆 2017 年將需更換。香港郵政的目標是在 2017 年 9 月至 2018 年 3 月分階段推行更換個人電子手帳計劃，並正為採購個人電子手帳進行招標。與此同時，個人電子手帳將增設一些額外的功能(包括相機、全球定位系統、可讀取電子簽署及輕觸式屏幕)，以加強監督戶外執勤情況；

— 派遞段調整工作分析系統將使用設有全球定位系統的儀器，以記錄派遞郵差行程及派遞工作的時間數

據。提升系統的工作已在 2017 年 10 月完成。設有全球定位系統的儀器及已提升的功能的用戶驗收測試已於 2017 年 11 月中完成，有關儀器已在選定的派遞段試用；及

中央郵件中心及郵政總局大樓的管理

— 立法會經濟發展事務委員會於 2017 年 7 月 21 日舉行的會議上討論及支持在九龍灣重置香港郵政總部的計劃。政府當局將於 2017-2018 年度向立法會工務小組委員會及財務委員會提交撥款建議。

50. 委員會於 2018 年 1 月 5 日致函香港郵政署長，查詢逾期未進行調整的派遞段考查工作會否評估郵差在派遞大量透過網上平台訂購的郵包時負荷過重的情況，以及有關負重會否對郵差及完成派遞工作所需的派遞時間構成影響。**香港郵政署長**的回覆載於*附錄 14*。

51. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展。

大學教育資助委員會對大學的資助

(政府帳目委員會第六十七號報告書第 7 部第 2 章)

52. 石禮謙議員申報，他目前是香港大學校董會成員兼校務委員會委員，亦是香港科技大學顧問委員會成員。

53. 委員會獲悉：

經常補助金的管理

提供經常補助金

— 就日後向大學教育資助委員會("教資會")資助大學分配知識轉移撥款的事宜，教資會秘書處會檢討 2019 年

至 2022 年 3 年期指定用途知識轉移撥款的分配方法，屆時會考慮審計署的意見及建議；

學費檢討

— 政府當局現時並無計劃調升學費指示水平，並會在 2016-2017 年度至 2018-2019 年度 3 年期把指示學費維持在現有水平，亦即就教資會資助學位程度課程而言，每名學生每年 42,100 元；

— 教資會的顧問研究顯示，政府與學生/家長分擔的高等教育成本以至公帑資助課程的實際收費水平，在不同地區各有不同，並沒有標準模式。與教資會顧問研究所涵蓋的國家相比，香港目前的學費水平並無特別高或低。政府當局會在進行 2019 年至 2022 年 3 年期規劃時，仔細考慮學費指示水平；

<u>非經常補助金的管理</u>

評估教學空間

— 教資會秘書處已開展聘請顧問公司的程序，以(a)檢討校舍空間需求計算程式；(b)進行空間使用情況調查；以及(c)委聘外聘機構審核各大學的校舍空間數據報表。教資會秘書處預計日後獲聘的顧問將在 2017 年年底前展開工作，以期在 2019 年完成有關檢討研究；

工程決算帳目的結算

— 截至 2017 年 9 月 1 日，共有 20 項主要基本工程項目及 1 項改建、加建、維修及改善工程項目仍待有關方面就決算帳目進行結算；

<u>管治及其他行政事宜</u>

需要頒布會議的議事規則

— 教資會秘書處已制訂會議的議事規則，並已於 2017 年 7 月 3 日頒布；

需要改善對利益衝突的管理

— 教資會秘書處已採取適當跟進行動，包括備存所有有關教資會/質素保證局現屆獲委任成員的利益登記表；自 2017 年 1 月起建立成員提交的利益登記表的資料庫，並設立按時查核機制，密切監察成員提交登記表的進度；要求教資會/質素保證局的成員每年提交載有最新資料的利益登記表，並於 2017 年 7 月進行了首次的年度更新工作；及按需要不時徵詢廉政公署有關利益衝突的管理的意見；

成員的出席率

— 教資會秘書處已採取適當跟進行動，包括提醒成員盡可能出席會議；盡早確定會議日期，方便成員安排出席會議；如成員無法出席在香港舉行的會議，教資會秘書處會盡可能安排視像會議；設立機制，提醒成員其出席率，並促請他們盡可能出席會議；以及考慮不續聘出席率欠佳的成員；

需要製備策略計劃

— 教資會在 2017 年 5 月的會議上，考慮製備一份策略計劃文件，載列教資會的宗旨、策略及策略性重點工作，並責成教資會秘書處作進一步研究；

需要改善採購做法

— 經檢討後，教資會認為安排來港出席會議的非本地成員(來自世界各地的知名學者)入住在現行標準下合適的酒店，屬恰當做法，應予維持。教資會秘書處已優化報價安排，務求獲邀報價的酒店已涵蓋所有位於會議場地附近的合適酒店；並會定期檢討邀請報價的酒店名單，確保該名單反映會議場地附近酒店的最新情況；

— 教資會秘書處已採納政府物流服務署的意見，即在一般情況下，為同一活動採購的機票應在切實可行範

圍內整合採購；以及已按照供應商名單上的次序邀請旅行代理商報價；

大學國際化

— 教資會秘書處會在 2017-2018 學年進行的下一輪定期數據收集工作中，向各大學收集學術人員組合的資料，並已就收集數據的安排諮詢各大學；

— 教資會轄下的落實管治報告建議工作小組已於 2017 年 8 月與各大學會面，敲定問責框架文件擬稿，當中包括國際化的主要表現指標，以監察大學在這方面的表現；及

— 政府當局已就非本地學生畢業後在港工作或留港編製統計數字。教育局現正與入境事務處跟進，提升系統以就這方面編製更詳細的數據。

54. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展。

消防裝備的採購及保養

(政府帳目委員會第六十七號報告書第 7 部第 3 章)

55. 委員會從 2017 年 5 月提交立法會的政府覆文中獲悉：

通訊系統

第三代調派系統延遲啓用

— 消防處已在內部成立由不同組別人員組成的項目小組，透過推動前線人員和相關持份者參與，擬訂用戶需求規格，以盡量避免在批出合約後需要大幅修訂用戶需求規格。消防處亦會為日後的採購項目設立溝通機制，與相關的工程負責人聯繫，以便檢視進度和盡早處理任何未解決的問題。此外，消防處新成立了一個大型採購項目督導委員會，將會在日後的採購項目中監察採購事宜的推行情況；

— 在擬備涉及在最後驗收前須進行大型系統測試的標書時，消防處會在合約內增訂有效的懲罰條款，並設立更嚴格的監控機制，確保承辦商如期交付項目並完全達到服務表現指標；

第三代調派系統的保養問題

— 消防處已指示承辦商 A 加強監管其員工到達現場的時間，務求達到合約內就到達現場進行保養所訂的 2 小時召達時間目標，以及就復修嚴重故障所訂的 6 小時復修時間目標；

— 改善措施自 2016 年 10 月起推行後，承辦商未能達到保養召達時間目標的平均率由 2015-2016 年度的 43% 降至 2017 年 3 月的 2%，而未能達到復修時間目標的平均率則由 2015-2016 年度的 30%降至 2017 年 3 月的 7%；

— 承辦商 A 已清繳截至 2016 年 9 月 30 日，因其延誤提供保養服務引致的實際賠償款項申索(每半年結算)。消防裝備保養督導委員會將確保日後如承辦商未能達到服務表現指標，會按照合約條文，及時提出合約索償；

— 消防處已於 2017 年 4 月完成第三代調派系統的項目推行後檢討，以期在開發下一代調派系統時參考從中汲取的經驗。消防處日後會根據效率促進組發出的相關指引，為大型採購項目進行項目推行後檢討；

為規劃下一代調派系統而可予推行的其他改善措施

— 經初步研究有關功能的可行性後，消防處會在下一代調派系統中加入流動電話位置識別功能。消防處會考慮為接聽緊急召喚的時間設定目標，並在招標文件中加入相關技術規格；

— 消防裝備保養督導委員會將監察機電工程營運基金提供的保養服務。當局已推行加強措施，改善預防性

保養服務。措施自 2016 年 10 月起推行後，數碼集群無線電系統終端機設備在 2016-2017 年度完成第一和第二次半年度預防性保養的比率，分別達到 93.61%(截至 2016 年 9 月 30 日)和 100%(截至 2017 年 3 月 31 日)；

— 消防處已就糾正性保養服務的監察機制與機電工程營運基金達成協議，並已設立有關機制。自 2016 年 8 月至 2017 年 2 月底，機電工程營運基金的保養團隊和承辦商分別處理了共 440 項及 67 項糾正性保養工作。所有糾正性保養工作均按照服務水平協議中有關召達時間和復修時間的規定完成；

— 消防處已就可否訂定主要服務表現指標和在現有服務水平協議中增訂適當索償條款的事宜，向機電工程營運基金提出初步建議，以供考慮；

消防車輛及支援車輛

— 消防裝備保養督導委員會已研究方法，加強監察工程及運輸組為達到消防車輛及支援車輛 90%目標可用率所實施的補救措施之成效。推行新措施後，2016 年 11 月至 2017 年 2 月期間消防車輛及支援車輛的可用率持續達到 90%的目標；

— 消防處已檢視轄下工場內車輛零件的庫存，現正按物料供應及採購規例的規定處置所發現的過時零件。資產管理及保養系統已作提升，以管理閑置存貨，以及編製管理報告和發出需要安排定期保養的提示；

滅火及救援船隻

— 海事處已與消防處制訂為期 10 年的消防處船隻更換/採購計劃。消防處與海事處會每季舉行會議，檢討消防處船隻採購/更換項目的進展。兩艘快艇的標書評審工作已經完成，而七號滅火輪的標書評審工作則在進行中；

其他消防支援裝備

— 資產管理及保養系統尚未推出的存貨管理、維修保養管理和商業智能分析功能均已全部完成微調工作。有關功能已於 2016 年 10 月啟用；

— 消防處已於 2017 年 4 月完成資產管理及保養系統的項目推行後檢討；日後開發類似的資訊科技系統時，會參考檢討所總結的經驗；及

— 工程及運輸組已設立機制，監察沒有及時進行預防性保養的個案，而有關機制與監察不符合定期保養規定的機制相同。

56. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展。

管理棄置拆建物料
(政府帳目委員會第六十七號報告書第 7 部第 4 章)

57. 委員會獲悉：

建築廢物處置收費計劃

— 環保署會按照《財務通告第 6/2016 號》的規定，每年進行收費檢討。在進行檢討時，該署除了會考慮用者自付及收回全部成本原則外，亦會考慮其他因素，包括收費的減廢成效、環境因素、以及對業界和相關持份者的影響；

— 政府當局正考慮在擬議實施的都市固體廢物收費下，對運往堆填區棄置的都市固體廢物收取入閘費。政府當局未來在檢討建築廢物處置收費時，亦會一併考慮建築廢物堆填費及都市固體廢物入閘費兩者之間的差距，以及通過收費以達到推動行為改變的政策目標；

增加重新使用填料的措施

— 第 20 次用以檢視送交篩選分類設施處置的車輛所載的廢物是否符合有關惰性含量規定(即按重量計多於50%的惰性建築廢物),以及其採用的篩選方法的調查已於 2016 年 10 月完成。調查結果顯示有近 70%的車載量符合篩選分類設施的有關規定,結果與自 2010 年 12 月起採用新的篩選方法後的平均值相若。環保署認為現有的篩選方法仍行之有效;

— 公眾填料委員會將持續監察及協調由各工務部門及主要公營機構進行的主要公共工程項目重用本地填料。未來數年,預計有數項吸納填料的工程將會開始吸納公眾填料;

防止和偵察非法棄置活動的措施[13]

— 環保署已提升了新一批監察攝錄機的技術規格及功能,讓它們可以在不同情況下清楚攝錄車牌號碼的影像。當局會在各區約 30 個非法棄置拆建物料黑點逐步安裝監察攝錄機,加強監察並阻嚇車輛違法傾倒拆建物料;

— 環保署已參考香港警務處的執法程序以協助識別及調查非法棄置廢物的個案。環保署亦已提醒執法人員需在 6 個月時限內就個案提出檢控。環保署會適時通知食環署,以便向其承辦商或員工就相關個案作出相應的跟進。環保署會就潛在法律事宜盡早尋求律政司的意見,並相應地更新執法指引;

未來路向

— 政府當局會在本地及本港以外物色地點接收剩餘公眾填料;及

[13] 政府當局於 2016 年 12 月 19 日的立法會環境事務委員會會議上向委員簡介當局打擊非法堆填及非法棄置拆建廢物的工作,而立法會環境事務委員會於 2017 年 3 月 3 日會議上聽取公眾對有關事宜的意見。

— 主要公共工程項目均須擬備"拆建物料管理方案"，評估工程產生拆建物料的數量，並尋求重用及循環再造有關物料的合適渠道。

58. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展。

醫院管理局的藥物管理

(政府帳目委員會第六十七號報告書第 7 部第 5 章)

59. 委員會獲悉：

管理醫院管理局藥物名冊[14]

— 醫院管理局("醫管局")已就藥物名冊以外藥物的使用制訂整體管理框架和設立監察機制，以及統一不同聯網在使用藥物名冊以外藥物的運作程序和收費原則，並擴闊現時在有即時生命危險的緊急情況下使用藥物的指引，以涵蓋藥物名冊以外的藥物使用。醫管局會在完成內部諮詢後，於 2018 年第一季發出運作指引以正式落實相關安排，並於 2018 年第二季將有關安排納入《藥物名冊管理手冊》的修訂版。此外，醫管局會於 2018 年第一季完成系統提升工程，以便制訂醫院藥物名單文件，並供總部和醫院之間分享有關資訊；

採購藥物

— 醫管局已檢視審計署列出的 193 個藥物項目及確認當中適合進行大宗採購合約的項目；

— 醫管局已就符合既定準則的現有和新的藥物項目，繼續進行多來源採購的招標工作；並已檢討有關多來源採購招標工作的現行準則。此外，醫管局已於 2017 年

[14] 政府當局先後於 2017 年 3 月 20 日及 4 月 11 日的立法會衞生事務委員會會議上向委員簡介罕見疾病的政策及藥物，而該事務委員會於 2017 年 4 月 11 日會議上聽取公眾對有關事宜的意見。

4 月推行藥劑數據分析系統，以助安排訂立大宗採購合約和進行整體監察，並透過有關系統的主要表現指標，加強監察供應商交付藥物的情況，亦會定期召開表現評審小組會議，以加強監察製藥商和供應商的表現；

— 就直接採購額超過 10 萬元的報價單開啟工作，醫管局總部已作中央處理。此外，醫管局已檢討直接購買的做法，並於 2017 年第二季在不同聯網推行直接購買的統一程序。醫管局會於 2017 年第四季把統一程序納入相關指引；

配發和處理藥物

— 醫管局已制訂補充配藥服務的框架，並已開展準備工作。醫管局會於 2018 年第一季在兩間專科門診診所推行補充配藥服務先導計劃，為特定的病人群組提供服務。倘若日後檢討顯示先導計劃成效理想，有關補充配藥服務將分階段推展至其他專科門診診所；

— 醫管局於 2016 年 12 月更新指引，統一呈報危險藥物遺失事故的流程及制訂用作調查指引的工作範本。醫管局亦已確立一套審計清單，以便進行與危險藥物相關的審計工作，並已制訂網上課程，以加強員工處理危險藥物的培訓。醫管局會進一步提升其資訊科技系統，以促進危險藥物事故的呈報、通知和監察工作。有關措施將於 2017 年第二季推行；

監察藥物品質

— 醫管局已制訂藥物抽樣檢測的策略和方法，並已於服務合約內加入多類時限模式，以確保承辦商在可行的時限內準時提交檢測報告。醫管局會由 2018 年第一季起，在續約時加入新的服務合約條款；

管理有關購買自費藥物的資助計劃

— 醫管局設有既定機制，定期評估將特定自費藥物納入撒瑪利亞基金及關愛基金醫療援助項目所提供的安全網的涵蓋範圍。自 2016 年 8 月起，撒瑪利亞基金及關愛基金醫療援助項目分別資助 26 種及 13 種自費藥物，以惠及更多的病人；及

— 醫管局從 2017 年第一季起，已着手制訂額外表現指標，以監察覆核撒瑪利亞基金及關愛基金醫療援助項目申請的表現。對於涉及大筆資助金額的個案，醫管局自 2017 年第二季起，會增加抽查數量，擴大查核範圍，以及把銀行查冊涵蓋的時間延長至財政援助有效期的屆滿日。

60. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展。

研究資助局對學術研究項目的資助

(政府帳目委員會第六十七號報告書第 7 部第 6 章)

61. 石禮謙議員申報，他目前是香港大學校董會成員兼校務委員會委員，亦是香港科技大學顧問委員會成員。

62. 委員會獲悉：

管治及管理事宜

研究資助局/委員會/小組會議相關事宜

— 一套規管研究資助局("研資局")及其轄下委員會和小組會議主要會議程序的"議事規則"於 2017 年 7 月初發布，並已上載到教資會網站，供公眾人士查閱；

— 教資會秘書處已把往常記錄於各式文件的資料整合，以"會議紀錄"的形式表述，包括有關出席人數、主要結論及跟進行動等資料；

審批研究項目資助

— 由 2017 年 6 月起，評審委員會/小組的建議項目清單，連同項目名稱、建議的資助年期和資助額等資料，會上載於各成員的手提電腦，以供成員在研資局會議上審閱。為避免利益衝突，於有關撥款計劃有遞交申請的成員無法查閱該清單；

處理利益衝突

— 根據議事規則，成員須於獲委任或續任後 30 天內向教資會秘書處提交利益登記表及其後每年更新利益登記表。成員須申報利益的資料在年內如有變更，應在變更後 21 天內呈報。教資會秘書處會監察成員提交利益登記表的進度，如有需要，教資會秘書處會向成員發出更頻密的催辦通知；

— 研資局檢討(第一階段)的結果和建議已於 2017 年 5 月獲教資會接納。教資會並已制訂綜合行動計劃，以落實各項建議；

<u>監察資助項目</u>

— 截至 2017 年 10 月，專責小組已經對審計報告中提到的 973 個完成/中止報告中的 652 個報告(67%)進行了評核；

— 教資會秘書處已於 2017 年 3 月委聘承辦商開發擬議的新電子處理系統，以涵蓋以紙本方式運作的資助計劃。預計有關項目第一階段的工作將於 2018 年年中完成，而第二階段將於 2019 年年中完成；

<u>研資局處理涉嫌行為不當的個案</u>

— 截至 2017 年 3 月 1 日為止，研資局轄下的紀律委員會(調查)、紀律委員會(罰則)和紀律委員會(上訴)已完成對 49 宗涉嫌行為不當個案的調查，其中 25 宗個案證明屬實，並已作出適當處分。研資局同意，在刪去

當事人的名字後，在研資局網站公布有關該局對已證明屬實的不當行為個案所作決定的要旨，以及相關統計數字。研資局檢討亦會審視現行處理涉嫌行為不當個案的架構及程序；

研究成果

— 研資局資助計劃下的資助項目會提交完成報告，內容包括研究結果和研究成果，研資局利用這些資料監察成效。研資局會於 2017 年 12 月的會議上討論有關跟進措施；及

未來路向

— 研資局檢討(第一階段)肯定了研資局現行的制度運作良好，並能緊貼其他可作比較地區的發展。

63. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展。

鄉郊地區的排污系統

(政府帳目委員會第六十七號報告書第 7 部第 7 章)

64. 委員會獲悉：

未設置公共污水渠地區的污染監管

— 環保署已完成評估因鄉村污水引致各主要河溪的污染程度，並在"香港河溪水質年報 2016"報告公布評估結果，有關評估將會每 5 年進行一次，其後會作出公佈；

— 環保署在 2017 年已展開年度主動巡查。巡查的範圍包括位處 3 個環境敏感的郊野公園不包括土地之內並在河溪附近設有化糞池系統的鄉村，以及其他靠近需改進水質河溪的鄉村。此外，環保署亦已編製操作化糞池系統的簡易指引及於主動巡查期間向上述鄉村推廣正確維修保養化糞池系統的方法；

— 環保署及地政總署已成立工作小組檢討載於豁免證明書內化糞池系統的要求，並同意修訂有關與泳灘及水井的最小距離的要求，以使其與《須經環保署評核的排水渠工程計劃》(《1993 年專業守則》)的規定一致。工作小組將就修訂諮詢鄉議局，而地政總署亦會更新有關的部門指引，將有關修訂納入豁免證明書內。至於跟進村屋使用中/將會使用的化糞池系統，工作小組同意採取以下的持續措施：

(a) 識別更多能遵照《1993 年專業守則》的村屋用化糞池系統及跟進它們的改善工作；及

(b) 其他因實際限制而未能改善的化糞池系統，工作小組將檢視它們的豁免證明書內的要求，使它們盡量與《1993 年專業守則》的規定一致；或尋找其他適用措施，以達致相等或類似與《1993 年專業守則》的效果；

— 環保署與食環署正合作檢討現時清除化糞池沉積物營運商的工作，探討加強管制的方法和措施，並會擬備一份最佳作業指引以協助業界維持良好表現。檢視工作及指引預計於 2017 年年底前完成；

<u>鄉村污水收集系統計劃的規劃與推行</u>

— 環保署已與渠務署合作於北區試行檢討旱季截流器的成效。這些工作將會擴展至其他地區；

— 環保署已參照渠務署和民政事務總署的資料，完成更新已設置及未設置公共污水渠地區的紀錄，並重新檢視這些地區的污水收集系統需要及優先次序；

— 環保署已檢視那些於一段時間內都不會進行公共排污工程的地區內的河溪環境質素，並發現元朗河及錦田河的污染情況最為嚴重。就此，環保署現正為這些地區制訂行動計劃，預計於 2018 年年中完成，環保署會向立法會適時匯報有關進展；及

村屋接駁公共污水渠的情況

— 環保署正將鄉村污水工程的紙本檔案紀錄輸入現有的電腦資料庫，預計此項工作將在 2018 年第二季完成。環保署在完成改善數據庫系統後，會在署方的網站上按年公布上一年度個別鄉村接駁污水渠的進度。首次報告預計於 2018 年發放。

65. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展。

就樓宇滲水問題採取的聯合行動

(政府帳目委員會第六十七號報告書第 7 部第 8 章)

66. 委員會獲悉：

調查工作及執法行動

— 聯合辦事處("聯辦處")已優化及提升現時投訴管理資訊系統，以改善紀錄備存，以及適時更新系統所載的資料；

— 聯辦處已聘請承辦商建立一個專供處理及記錄滲水個案的新資訊系統。系統備存的資料包括有否發出妨擾事故通知、就不予調查的個案原因及給予舉報人最終回覆的時間等。新設系統亦具備個案管理、提示、警示、監察承辦商的表現、備存記錄轉介水務署及屋宇署跟進的個案、編製統計報表及管理報表等功能。聯辦處在建立新設系統時會徵詢及採納前線員工的意見，以切合他們工作上的需要。新設系統預計可於 2017 年內完成及推出；

— 有關食環署各分區辦事處備存滲水個案監察資料庫有不完整及不足之處，食環署已檢討署方的相關指引，並檢視資料庫是否完全依據署方指示備存。食環署已提醒前線員工須把滲水個案的主要資料載入通

知監察紀錄表內，並必須把發出及跟進妨擾事故通知的資料輸入監察資料庫；

— 現時食環署各分區辦事處以不同方式記錄已發出的妨擾事故通知。聯辦處將在新資訊系統中加入備存發出妨擾事故通知相關資料的功能，以便監察跟進工作的進度，保持資料的完整性及提高工作效率；

— 為了更有效及準確地監察及追蹤檔案的流向及減低遺失檔案的風險，聯辦處已於 15 個分區辦事處裝設條碼存檔系統。至於餘下 4 個分區辦事處，預計可於 2017 年 10 月完成提供有關條碼存檔系統；

管理資訊系統及服務表現匯報

— 食環署在廣泛徵詢前線員工的意見，並全面檢討投訴管理資訊系統功能、有關工序、個案性質和運作需要後，決定聯辦處繼續以紙本檔案跟進滲水個案，而現有投訴管理資訊系統則用於記錄個案進度和作出適當的監察；及

— 在新資訊系統完成及推出使用後，聯辦處會就簡單和容易處理的個案制訂切實可行的表現指標，以及定期在食環署和屋宇署的網站公布。

67. 委員會於 2018 年 1 月 5 日致函屋宇署署長及食物環境衞生署署長，查詢屋宇署及食環署加強兩個部門之間的協調以處理滲水個案的措施，以及有否指引劃分兩個部門在處理滲水個案方面的權力、權限及職責。**屋宇署署長**及**食物環境衞生署署長**的綜合回覆載於*附錄 15*。

68. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展。

提交報告書 審計署署長第六十七號衡工量值式審計結果報告書已於 2016 年 11 月 23 日提交立法會。政府帳目委員會("委員會")就審計署署長報告書第 1 章撰寫的補充報告書(第六十七 A 號報告書)已於 2017 年 4 月 12 日提交立法會。

2. **政府覆文** 回應委員會第六十七 A 號報告書的政府覆文在 2017 年 5 月 24 日提交立法會。有關事項的最新發展及委員會所作的進一步評論載於下文第 3 至 5 段。

公共租住屋邨單位的維修保養和與安全有關的改善工作

(政府帳目委員會第六十七 A 號報告書第 4 部)

3. 梁繼昌議員申報，他是香港房屋委員會("房委會")的前任委員；而邵家輝議員申報，他是房委會的現任委員，並從事買賣建築材料的業務。

4. 委員會獲悉：

<u>租住公屋單位的室內保養</u>

— 房屋署已經落實以下措施，以提高全方位維修計劃的入屋勘察率，尤其是在全方位維修計劃下連續兩個勘察周期內均未能進入的個別屋邨單位：

(a) 對未能成功入屋勘察的住戶，家居維修大使會盡量安排最少一次在星期六或其他非辦公時間的探訪；

(b) 當個別大廈的勘察進度未符預期時，大使會在非辦公時間致電租戶嘗試預約；

(c) 房屋署已完成改善現有資訊科技系統以便加強監察過往未能進入勘察的單位的最新情況，並盡早作出跟進；及

(d) 房屋署會繼續嘗試不同辦法提高全方位維修計劃的入屋勘察率，包括在提供日常家居維修服務時進行勘察；

— 房屋署在分析日常家居維修服務的施工通知單後，認為其數目增加是與租住公屋老化和整體公屋單位數量按年增加有關。房屋署已改善現有資訊科技系統，以分析施工通知單數目及趨勢，達致更好的資源規劃和加強監察日常家居維修服務；

— 房屋署已完成檢討日常家居維修服務的服務標準，會將現時的 9 個服務標準整合，使其聚焦於服務質素和運作效能；

— 房屋署已完成檢討日常家居維修服務和全方位維修計劃核實漏水維修工程成效的現行措施。房屋署會在修訂有關指引後落實執行；

— 房屋署已有一套既定機制指導前線人員日常巡查和驗收工程，例如對維修混凝土剝落和防水層施工的重要工序作強制性的全面檢查。為提升前線人員的技術知識，房屋署已加強為家居維修大使的日常工作提供指導。同時房屋署亦已加強了新入職大使的技術培訓，令大使在進行工程驗收時有一致的標準。房屋署亦會加強工程的日常巡查，尤其是對於表現持續欠理想的承辦商所負責的工程。另一方面，房委會有既定的採購政策及採用名冊制度管理承辦商，並根據優先投標機會的機制按合資格承辦商過往工作表現評分，分派分區定期保養合約投標機會；被評為表現較差的承辦商獲較少甚或不獲投標機會。分區定期保養合約的承辦商如果表現未符標準，相關分區保養合約的年期便會由三年縮短至兩年。房屋署會嚴格執行有關合約規定，以進一步提升承辦商的維修工程質素；

租住公屋食水含鉛抽樣測試的跟進行動

— 水務署已完成研究制訂適合香港的取樣規程的相關事宜，包括有關金屬參數的研究，以及制訂檢驗食水水質的取樣規程；

— 經過考慮食水含鉛超標調查委員會及食水安全國際專家小組的建議、其他國家的經驗和做法、與各相關政策局/部門反覆討論，以及在諮詢過程中向其他專家及業界蒐集的意見後，政府敲定了"提升香港食水安全行動計劃"內每一項細節，並隨即於 2017 年 9 月 21 日向公眾公布有關細節。有關行動計劃以多管齊下的方式進一步保障香港的食水水質，當中包括優化現行的水質監測計劃，每年以隨機方式收集用戶水龍頭的食水樣本、並採用兩級取樣規程以監測水質(即水質監測優化計劃)。相關取樣規程適用於所有處所(包括公共屋邨)以進行食水測試；

— 於 2017 年 12 月 4 日的立法會房屋事務委員會會議上，政府當局向委員簡介在水質監測優化計劃下為公共屋邨進行食水測試的具體安排，以及就食水含鉛超標事件進行跟進工作的最新發展。事務委員會要求政府當局提供已為相關公共屋邨進行食水抽樣測試的相關結果；

— 在總結為 11 個受影響公共屋邨更換單位內不合規格喉管的試點工程的經驗後，房委會的承建商已於 2017 年 4 月開始陸續展開其餘受影響屋邨項目的單位內換喉工程。房委會會繼續監察換喉工程的質素及進度，亦會繼續向公眾和立法會匯報有關工程的最新進展；

公共租住屋邨含石棉物料的管理

— 房屋署的註冊石棉顧問已發出評估含石棉物料狀況的指引。新指引預計於 2017-2018 年度內落實執行；

— 為加強對含石棉物料的監察機制，以及提升租戶對石棉的認知，房屋署已進行每半年一次的石棉狀況巡查，包括進入有關單位檢查露台通花磚。同時會提醒相關租戶提高警覺性和一旦發現有缺陷應向房屋署呈報。在樓梯及大堂含石棉物料的通花磚安裝警告標籤，以及其他含石棉物料，如室內露台通花磚和煙囪等加裝警告標籤的工程預計將於 2017-2018 年度內完成；

更換插筒式晾衣裝置

— 房屋署已於每月會議中加強 2014 年更換插筒式晾衣裝置計劃的工程進展的監察機制。這項改善計劃在過去數月進展良好；及

提升舊型公共租住屋邨的消防安全

— 房屋署一直與執法當局(即屋宇署及消防處)保持緊密聯繫，以便監察《消防安全(建築物)條例》(第 572 章)在公共租住屋邨的實施進度，並解決在執行過程中遇到的問題。房屋署自 2016 年 11 月起陸續提交各公共租住屋邨的消防安全改善方案予執法當局，預計 2019 年 3 月完成提交全部改善方案。截至 2017 年 9 月底，屋宇署及消防處已完成大約 150 座公共租住屋邨大廈的巡查。當改善方案獲得執法當局接納後，房屋署會安排相關改善工程施工。

5. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展。

研究在 2017 年 11 月 22 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六十九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 6 次會議和 3 次公開聆訊。在公開聆訊中，委員會聆聽了 9 名證人，包括 1 名局長及 1 名部門首長的證供。證人名單載於本報告書*附錄 16*。

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，載於下文第 8 部第 2 章。

4. 委員會公開聆訊過程的視像及語音紀錄已上載至立法會網站。

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。

委員會察悉審計署署長 2016-2017 年度香港特別行政區政府帳目審計結果報告書的內容。

委員會先後於 2017 年 12 月 12 日及 2018 年 1 月 13 日舉行兩次公開聆訊，聽取有關此課題的證供。鑒於審計署署長報告書所提出的事項的數量及複雜程度，委員會決定加開一次聆訊，並延後就此課題提交全面報告，讓委員會有更多時間搜集證供及考慮有關事項。

A. 引言

審計署曾就海事處採購及維修政府船隻的工作進行審查。

背景

2. 海事處在海事處處長領導下，按照運輸及房屋局("運房局")的政策指引，負責處理香港的所有航行事務，並制訂所有級別及類別船隻的安全標準。

3. 根據《物料供應及採購規例》，海事處是採購政府船隻的指定批核當局和代理部門，目標是為政府部門提供符合成本效益的海上運輸服務。海事處政府船隊科("船隊科")負責政府船隻的設計、採購及維修事宜，以及管理作為政府船隻運作及維修基地的政府船塢。

4. 船隊科轄下的政府新建船舶組("新船組")負責為政府部門採購船隻，例如與用戶部門協商，以了解其對新船的要求；進行設計和採購；以及監督新船的建造。截至 2017 年 3 月，新船組的編制有 11 名員工，主要屬於驗船主任職系[1]和驗船督察職系。船隊科的維修組負責維修政府船隻。截至 2017 年 3 月，維修組的編制有 106 名員工。

5. 截至 2017 年 3 月 31 日，政府船隊有 848 艘船隻，分別在 14 個政府部門[2](包括 5 個紀律部隊部門)管轄下運作。在該 848 艘船隻中，115 艘為機動船、72 艘為高速船，其餘 661 艘屬較小型或非機動的船隻。這些政府船隻對維持該 14 個政府部門的安全和有效運作至為重要。

---

1 海事處新船組的驗船主任在政府船隻採購事宜上責任重大。他們會以輪機工程師和造船工程師的身份，代表海事處參與建造新船的工作。

2 該等部門是康樂及文化事務署、香港警務處、海事處、消防處、漁農自然護理署、香港海關、民眾安全服務處、入境事務處、水務署、土木工程拓展署、懲教署、環境保護署、衞生署和醫療輔助隊。

6. 截至 2017 年 8 月 31 日，海事處正在管理的船隻採購項目有 28 個，涉及以 26 億 5,300 萬元的獲批撥款為 7 個政府部門採購 94 艘新船。在 2016-2017 年度，海事處為政府船隊斥資 1 億 3,940 萬元採購維修服務，另耗資 1 億 4,190 萬元採購維修物料。

7. 委員會於 2017 年 12 月 8 日、2018 年 1 月 4 日及 9 日舉行 3 次公開聆訊，就審計署署長報告書的審查結果及意見聽取證供。

委員會的報告書

8. 委員會的報告書載列向證人收集所得的證據。報告書分為以下各部分：

— 引言(第 A 部)(第 1 段至第 11 段)；

— 政府船隻的採購(第 B 部)(第 12 段至第 40 段)；

— 政府船隻的維修(第 C 部)(第 41 段至第 57 段)；

— 維修物料的管理(第 D 部)(第 58 段至第 70 段)；及

— 結論及建議(第 E 部)(第 71 段至第 73 段)。

審計署署長發表演辭

9. 在委員會於 2017 年 12 月 8 日舉行的公開聆訊開始時，**審計署署長孫德基先生**簡述審計署署長報告書，其演辭全文載於*附錄 17*。

署理運輸及房屋局局長發表序辭

10. 在委員會於 2017 年 12 月 8 日舉行的公開聆訊開始時，**署理運輸及房屋局局長蘇偉文博士**發表序辭，其內容綜述如下：

— 政府於 2013 年 5 月成立海事處制度改革督導委員會("督導委員會")，由運輸及房屋局局長出任主席，親自督導和監察海事處進行檢討和改革。一直以來，海事處在督導委員會的帶領和指引下為該處各組別逐步進行改革。督導委員會在 2016 年 4 月發表最終報告，指出海事處需要將在個別科別實施的優良措施，推展至海事處其他科別，尤其是佔整個部門的人手和資源均超過 40%的船隊科，以改善其運作模式和工作程序。有見及此，海事處自 2016 年起集中處理船隊科的改革工作；

— 運房局一直在政策層面上支持海事處的工作。運房局定期與海事處管理層進行會議，以了解及監察各項工作的進度，確保符合有關目標和政策方向，並在有需要時增撥資源，支持海事處的改革工作。在運房局的督導下，海事處自 2013 年起推行一系列改革措施，以改善船隊科各項工作的進度和效率；

— 海事處的船隻採購工作在 2010 年至 2013 年間進度較為緩慢，引致船舶採購項目積壓及政府船隊老化問題，當中主要原因為海事處具備相關採購經驗和專門知識的員工不足。為紓緩船隊科轄下新船組的人手短缺情況，運房局向海事處提供額外撥款，讓海事處將部分造船項目的管理工作外判予外間的顧問公司。此外，在運房局支持下，海事處成功獲撥資源，增設若干有時限的驗船主任及高級驗船主任職位；及

— 公務員薪俸及服務條件常務委員會("薪常會")已就海事處的海事主任職系及驗船主任職系完成職系架構檢討。運房局和海事處會與公務員事務局保持緊密聯繫和合作，令檢討報告書所提出的建議得以盡快落實，從根本上解決兩個專業職系人手短缺的問題，並確保海事處有足夠的人力資源繼續推行各項改革措施。

署理運輸及房屋局局長的序辭全文載於*附錄 18*。

11. 應委員會的要求，**運輸及房屋局局長**在其 2017 年 12 月 28 日的覆函(*附錄 19*)中提供有關督導委員會的資料，包括其成員名單及職權範圍。

B. 政府船隻的採購

12. 委員會知悉並關注到，根據審計署署長報告書第 2.4 段，截至 2017 年 3 月 31 日，服役中的機動船和高速船有 187 艘，其中 76 艘(41%)已超逾其預計使用年限 1 年至 12 年。委員會詢問，使用這些已超逾預計使用年限的政府船隻，會否對其安全運作構成負面影響。

13. **海事處處長鄭美施女士**在公開聆訊上及其 2017 年 12 月 29 日的函件(*附錄 20*)中解釋，在維修政府船隊的工作上，海事處以安全為首要考慮。保養得宜的船隻在預計使用年限屆滿後仍可安全使用多年。與車輛不同，船隻由船體構板至推進引擎各部分均可按需要更換，以維持船隻狀況良好。然而，她亦指出，從衡工量值的角度來看，維修已超逾預計使用年限的船隻可能涉及額外的維修成本和停用時間，情況未必理想。

14. 根據審計署署長報告書第 2.5 段，審計署曾要求查閱《船隊科通告第 10/2008 號》所訂明的 5 年滾動式船隻採購計劃，而海事處在回應審計署的要求時表示，自該通告於 2008 年發出後，海事處一直檢討其適用情況。就此，委員會詢問該檢討的情況，尤其是該檢討需時甚長的原因，以及預計何時可完成該檢討。

15. **海事處處長**在公開聆訊上表示及在其 2017 年 12 月 29 日的函件(*附錄 20*)中述明：

> — 海事處改革執行小組[3]最初在 2016 年 10 月檢討船隻替換機制，並建議有需要更新船舶替換指引，在釐定船隻的預計使用年限時應考慮其他因素，例如船隻類

[3] 海事處成立改革執行小組，以支援督導委員會的工作，並協助海事處處長推展督導委員會提出的各項建議。

型和運作時間(即 8 小時還是 24 小時)，而非只按船體物料釐定。此外，由於船隻採購項目最少需時 3 年至 5 年才能完成，要合併不同用戶部門在同一時段就相似類型船隻的採購項目便更加困難。因此，海事處藉此機會就《船隊科通告第 10/2008 號》展開檢討；

— 自 2016 年 12 月起，新船組開始與各主要用戶部門磋商其 10 年船隻替換計劃，以預計未來的採購需求。這項工作現時仍在進行中。從擬備 10 年船隻替換計劃所得的實際經驗亦可用作上述通告的檢討參考；

— 此外，自 2016 年 2 月起，物料供應主任職系人員一直就船隻採購事宜向新船組人員提供專業意見。至今所得的經驗亦將作為上述通告的檢討借鑒；及

— 該檢討預計將於 2018 年第一季完成。

16. 應委員會的要求，**海事處處長**在其 2017 年 12 月 29 日的覆函(*附錄 20*)中提供《船隊科通告第 10/2008 號》的副本。

17. 根據審計署署長報告書第 2.5(b)段，海事處表示，在 2009 年至 2014 年間，由於新船組的專業人員嚴重短缺，令船隻替換項目受阻延。如按照當時制訂的滾動式採購計劃行事，未必能為用戶部門訂出實際可行的計劃。繼審計署在 2016 年審查"消防裝備的採購及保養"(包括消防處船隻)並作出建議後(有關建議載於 2016 年 10 月發表的審計署署長第六十七號報告書第 3 章)，海事處遂於 2016 年 12 月着手與主要用戶部門商議暫定的 10 年船隻替換計劃。就此，委員會請海事處進一步闡釋，為何自 2016 年 12 月起採用 10 年船隻替換計劃，並詢問此事的實施進度為何。

18. **海事處處長**在公開聆訊上表示及在其 2017 年 12 月 29 日的函件(*附錄 20*)中述明：

— 鑒於船隻採購/替換項目需時最少 3 年至 5 年才能完成，相信 5 年滾動式計劃並不足以切合用戶部門的長

期規劃。因此，海事處採取更務實的方針，為用戶部門擬備 10 年船隻替換計劃，以便作更全面的規劃，應付用戶部門的運作需要，並更準確預測海事處推展這些項目的人力資源需求。訂定更長遠的規劃，讓海事處有機會把相似的採購項目併入單一標書，從而縮短擬備標書的時間、減低招標管理成本，以及在採購工作上取得規模經濟效益。因此，海事處率先與消防處合作，於 2016 年 12 月為消防處擬備 10 年船隻替換計劃；及

— 海事處現正與其他主要用戶部門(包括香港警務處、香港海關、漁農自然護理署和海事處內的用戶組別)合作，以制訂其 10 年船隻替換計劃。

19. 一如審計署署長報告書第 2.6 段所述，在預計使用年限屆滿後繼續服役的 76 艘船隻中，有 22 艘(29%)沒有納入 2017 年 7 月的船隻替換計劃，而且海事處沒有為其中兩艘船隻進行船舶狀況評估，亦有 18 艘船隻的評估結果未獲妥善跟進。委員會對這些船隻的安全情況表示關注，並詢問這些船隻的安全情況為何，以及海事處就上述個案曾採取/將採取的措施為何。

20. **海事處副處長(特別職務)鄭琪先生**在公開聆訊上表示及**海事處處長**在其 2017 年 12 月 29 日的函件(*附錄 20*)中補充：

— 一直以來，海事處不時為該 22 艘船隻進行檢查並提供維修服務，包括提供預防性保養服務及按需要進行急修，以策安全；

— 至於海事處沒有為其進行船舶狀況評估的兩艘船隻，該兩艘船隻是用於控制污染的特別用途船隻，主要置於候命狀態，隨時應召處理緊急事故(即海上油污)。鑒於其作業模式，加上使用頻率較其他相若船齡的船隻為低，其船舶狀況屬理想。海事處過往雖沒有為該兩艘船隻進行船舶狀況評估，但一直有進行預防性保養和急修，以確保其運作既安全又有效率；及

— 至於另外 18 艘船隻的評估結果，雖然該等船隻已超逾其預計使用年限，但海事處維修人員一直為其進行維修保養，並予以密切監察。對於根據評估結果而建議替換的船隻，新船組現正與有關的用戶部門磋商，制訂其 10 年船隻替換計劃，並協助這些部門盡快展開替換工作。至於其他須進一步評估的船隻，維修紀錄顯示其狀況仍然理想。海事處當時認為，並無迫切需要作進一步的船舶狀況評估，以啟動替換船隻計劃。儘管如此，海事處正安排這些船隻接受狀況評估。

21. 委員會知悉並關注到，根據審計署署長報告書第 2.9 及 2.10 段，截至 2017 年 8 月 31 日，進行中的船隻採購項目有 25 個，以採購 90 艘主要政府船隻，當中 12 個項目出現延誤，包括 5 個未能在目標日期交付船隻的項目(延誤時間由 5 個月至 4 年不等)，以及 7 個在獲批撥款約 4 年至 6 年後仍在招標/建造階段的項目。該 12 個項目大部分涉及替換紀律部隊部門的船隻。委員會請海事處述明，該處曾採取/將採取甚麼措施，以加快落實該等有所延誤的採購項目。

22. **海事處處長**在公開聆訊上表示及在其 2017 年 12 月 29 日的函件(*附錄 20*)中述明：

— 在 2010 年至 2013 年間，採購政府船隻的進度較為緩慢，主要是由於海事處具備採購經驗的員工不足；

— 新船通常按需要特別訂造，因此需要較長時間採購。由設計、落實用戶部門的要求、進行投標以至監管船隻建造、測試和交付，整個採購過程一般需時 3 年至 5 年完成。因此，政府船隻採購項目一旦積壓，便難以在短時間內處理積壓項目；

— 海事處已實施一系列旨在加快替換政府船隻的措施，以降低船隊的平均船齡，詳情如下：

(a) 海事處已加強管理層對船隊科的監督；就此，自 2015 年 12 月起，船隊科已分階段撥歸海事處副處長(特別職務)管轄。此外，自 2016 年 2 月起，

海事處處長和海事處副處長(特別職務)已定期出席政府船塢管理層會議；

(b) 為增加政府船隻採購人手，除了聘請退休公務員以合約驗船主任形式在新船組協助處理相關工作外，海事處亦取得額外資源增加新船組的人手編制，包括在 2014-2015 年度至 2021-2022 年度增設 3 個有時限的驗船主任職位，以及在 2017-2018 年度至 2021-2022 年度增設 1 個有時限的高級驗船主任職位。增設該等驗船主任職系的職位後，海事處可成立兩支採購小組，由共 8 名驗船主任職系人員處理船隻採購項目的工作；

(c) 兩名具豐富採購經驗的物料供應主任職系人員自 2016 年年初起調任至新船組，協助處理船隻採購工作。在物料供應主任職系人員的協助下，自 2016 年年初起，新船組推行了一系列改善採購程序的措施，包括統一招標文件和合約的條款，以及在招標時合併涉及同類型船隻的採購項目，以加快船隻採購工作的進度；及

(d) 海事處一直積極把部分造船項目的管理工作，在由海事處人員負責監督的原則下，外判予外間的顧問公司，以進一步加快造船工作的進度；及

— 海事處於 2016 年 1 月至 2017 年 11 月間已進行 11 次招標，為 6 個部門採購 52 艘政府船隻。其餘已獲批准撥款的船隻採購項目亦已全力開展。

23. 委員會從審計署署長報告書第 2.13 段知悉，新船組用了近 3 年(由 2009 年 12 月至 2012 年 10 月)時間，才完成檢討評審標書的評分制度。在這段期間，有 9 個共採購 29 艘船隻的項目因而延後了 4 個月至 2.8 年不等。根據審計署署長報告書第 2.14 及 2.15 段，沒有紀錄顯示，曾在政府船塢管理層或海事處高層管理人員的會議上匯報/討論，因檢討工作曠日持久而可能造成的影響，以及有何可行措施可緩減該影響。此外，關於律政司曾在 2010 年 12 月提議海事處檢討，是否有需要採用評分制度，亦沒有紀錄顯示海事處曾對該建議作出回應。在上述情況下，

委員會對海事處的內部監管表示關注，並詢問為何需時接近 3 年才完成對評分制度所作檢討。

24. **海事處處長**在公開聆訊上表示及在其 2017 年 12 月 29 日的函件(*附錄 20*)中述明：

— 中央投標委員會於 2009 年 12 月建議海事處諮詢律政司，以修訂評分制度的酌情權條款。海事處當時嘗試藉此機會對評分制度進行根本性檢討，以建立一套適用於所有類型船隻的修訂標準評分制度，從而節省擬備標書的時間。由於檢討工作非常複雜，加上當時新船組沒有物料供應主任職系人員提供技術意見，因此新船組員工檢討評分制度的工作需時甚長；

— 由於個別船隻類型各有其獨特之處，所有相關各方於 2012 年 4 月最終認為，建立一套適用於所有類型船隻的修訂標準評分制度並不可行，但會向中央投標委員會提交特定類型船隻的評分制度，以供審批；

— 海事處曾搜尋其備存的所有紀錄，但沒有紀錄顯示，曾在政府船塢管理層或海事處高層管理人員的會議上討論，評分制度檢討對採購項目的影響，及/或緩減有關影響的措施。這是由於當時海事處的紀錄備存情況不理想。有關情況自 2014 年 5 月起已有改善。海事處已為高層管理人員的定期會議擬備會議紀要，記錄會上商議內容；

— 儘管海事處內部亦沒有紀錄顯示，海事處曾就律政司 2010 年 12 月的建議(即檢討是否有需要採用評分制度)作出回應，但海事處其實已採納律政司的建議。在 2012 年至 2014 年間，海事處在 3 個項目上採用評分制度，另有 3 個招標項目，則由於認為沒有必要而沒有採用評分制度；及

— 基於從該檢討和事後汲取的教訓，為避免同類事故再次發生，海事處實應採取雙軌並行方式，即在檢討酌情權條款後採用以往的評分制度繼續進行採購工作，同時全面檢討評分制度，並讓高層管理人員時刻

知悉最新情況並在有需要時提供指導，也要積極密切聯絡相關各方，以便盡早解決遇到的任何問題。

25. 根據審計署署長報告書第 2.14 段及附錄 C，自財經事務及庫務局("財庫局")於 2014 年 8 月發出第 8/2014 號通函(載於*附錄 21*)，提醒各政策局/部門避免過度使用評分制度之後，海事處已停止在新造船項目應用評分制度。就此，委員會詢問海事處，該處如何理解財庫局第 8/2014 號通函，以及海事處自此以後在評審標書時所採用的評估準則為何。

26. **海事處處長**在公開聆訊上表示及在其 2017 年 12 月 1 日及 29 日的函件(分別載於*附錄 22* 及*附錄 20*)中述明：

— 政府物流服務署曾於 2015 年 1 月 12 日就上述事項為各政策局/部門負責處理採購事宜的人員舉行簡介會，大部分負責採購船隻的新船組員工均有出席該簡介會；

— 海事處一直的理解是，應用評分制度評審標書並非確保採購貨品及服務具較佳質素的唯一途徑。財庫局的通函訂明，以質素為本原則制訂明確而可達到的標書規格、刪去過多的"必要規定"(尤其那些可能會保障現有供應商利益的規定)，以及積極為屢次只能吸引一或兩名競投者的招標項目進行市場推廣，往往能更直接有效促進真正的競爭。在 2012 年 1 月至 2014 年 5 月期間，應用獲中央投標委員會和政府物流服務署投標委員會批准的評分制度評審的合約標書中，約 70%至 80%的合約最終批給出價最低的競投者。在該些個案中，應用評分制度能否為標書質素帶來額外的保障，值得商榷；

— 根據上述數字並經仔細考慮，海事處認為從衡工量值的角度而言，在招標文件明確訂定包括技術規格在內的"必要規定"作為評審準則，與應用評分制度一樣，同樣可達致確保採購船隻質素的目的；及

— 自 2014 年第二季起，海事處已沒有在政府船隻採購項目應用評分制度評審標書。自此以後，海事處每次進行船隻採購工作，均會衡量*附錄 20* 所載評審標書的評估準則是否足以和適用於處理有關項目，並只會在認為有必要時才應用評分制度。

27. 委員會進而詢問財庫局，政府當局對使用評分制度評審標書的政策為何，以及財庫局對海事處的下述決定有何意見：海事處在接獲財庫局第 8/2014 號通函後決定停止在新造船項目應用評分制度。

28. **財經事務及庫務局局長**在其 2017 年 12 月 21 日的函件(*附錄 21*)中解釋：

— 由於採購工作是按部門運作需要而進行，故採購部門須負責制訂採購計劃和招標策略，包括應否採用評分制度；

— 一般而言，當價格並非唯一評審準則，而所採購的貨品/服務質素是重要的考慮因素時，便會使用評分制度。如採購部門決定在招標工作中採用評分制度，應考慮是否便利用家，並參照財庫局第 8/2014 號通函的指引，避免設計冗長或過於複雜的評分制度。該通函旨在提醒採購部門，應審慎檢視是否需要及繼續需要採用評分制度，並應避免過度使用評分制度；

— 據海事處表示，該處自 2016 年起已停止採用評分制度評審新船建造項目的標書，但為確保購入船隻的品質，海事處將原有標準評分制度內較為重要的評審項目(例如投標者的相關經驗和船隻技術規格)列為"必要規定"。標書若不符合"必要規定"，即視為不符合投標要求；及

— 財庫局相信海事處是在考慮部門運作需要和相關利弊之後，經過深思熟慮，才決定不再採用評分制度進行這類採購項目。海事處在 2016 年和 2017 年仍採用評分制度評審海上清理服務的標書。

29. 審計署署長報告書第 2.17 及 2.21 段指出，海事處驗船主任職系的人手嚴重短缺，而驗船主任在招聘和接任方面均有問題。有見及此，委員會詢問當局曾採取甚麼行動，緩減驗船主任職系人手短缺對採購項目如期完成交付所帶來的影響，以及海事處曾採取/將採取甚麼措施，應對招聘新驗船主任所遇到的困難，但同時確保新聘人員具備採購船隻必不可少的機械知識。委員會亦詢問，當局曾採取/將採取甚麼措施，以挽留富經驗的驗船主任和重聘退休驗船主任。

30. **海事處處長**在公開聆訊上表示及在其 2017 年 12 月 29 日的函件(*附錄 20*)中述明：

— 海事處近年已實施多項權宜措施，以招攬更多驗船主任應徵者，包括按工作經驗給予遞加增薪點、放寬語文能力要求，以及利用較低入職薪點以豁免/放寬應徵者在工作經驗方面的入職條件。海事處亦已透過非公務員合約僱員計劃和退休後服務合約計劃，聘請退休驗船主任以合約驗船主任形式在新船組協助處理相關工作，以及直接招聘高級驗船主任；

— 在中長期措施方面，薪常會已完成海事處驗船主任職系和海事主任職系的職系架構檢討，並於 2017 年 10 月 31 日向行政長官提交報告書。立法會公務員及資助機構員工事務委員會曾於 2017 年 12 月 22 日舉行的會議上討論該報告書的建議，委員對建議表示支持；及

— 因應當局於 2017 年 6 月實施公務員在達到退休年齡後繼續受僱的政策，海事處在 2018 年召開驗船主任職系晉升選拔委員會後，便會循適當程序考慮是否有需要根據該政策僱用已屆退休年齡的人員。

31. 鑒於海事專才供應不足，是整個行業都面對的問題，而這正是驗船主任招聘困難的主因之一，委員會詢問運房局，政府當局在政策層面上曾採取/將採取甚麼措施，以應對海運業界人手不足的問題。

32. **運輸及房屋局局長陳帆先生**在公開聆訊上及其 2018 年 1 月 18 日及 19 日的函件(分別載於*附錄 23* 及*附錄 24*)中解釋：

— 運房局知悉本港的船舶維修業整體上有所萎縮，主要原因是船舶建造工程現時通常在內地進行；

— 當局已在香港海運港口局[4]之下成立人力資源發展委員會，負責監察海運及港口業的人手供求情況，並制訂人力資源策略、措施及方案，以支持本港的海運及港口發展；

— 為培訓更多人才支持海運及港口業的長遠發展，政府於 2014 年 4 月撥款 1 億元成立海運及空運人才培訓基金("該基金")。該基金旨在吸引和鼓勵年輕人及業內在職人士接受空運及海運教育及訓練，以提升行業的整體競爭力和專業水平。在海運方面，截至 2017 年年底，該基金已惠及超過 2 780 名學生及海運業從業員，涉及資助額約達 3,100 萬元。現時，該基金下共有 12 項與海運相關的培訓資助和獎勵計劃；

— 舉例而言，船舶維修訓練獎勵計劃是由該基金資助的其中一項獎勵計劃。船舶維修訓練獎勵計劃旨在吸引合適人才參加培訓，成為具備所需技術的人員，以紓緩船舶維修業人手短缺的問題。該計劃為已加入船舶維修學徒訓練的合資格職業訓練局畢業生，提供最多 54,000 元的資助，為期最長 36 個月；

— 該基金亦贊助與海運相關的機構舉辦推廣活動，向中學及大專學生介紹海運業和航海事業；及

— 為加強宣傳以鼓勵更多年輕人投身海運業，政府當局每年均參與教育及職業博覽，並在香港海運周期間舉辦多項活動，推廣海運業及提升公眾對業界的認識。政府當局亦一直與海運業界合作，在海運和航空業實習計劃下為大專學生提供實習機會。自該計劃於

[4] 政府於 2016 年 4 月成立香港海運港口局，由運輸及房屋局局長出任該局主席，藉以提供一個高層次的平台，讓政府與業界緊密合作，共同制訂有助推動香港海運業及港口進一步發展的政策和措施。

2014 年推行以來，共有 557 名學生曾在海運和航空業實習計劃下，於 118 家與海運相關的機構內實習。

33. 根據審計署署長報告書第 2.23 段，作為處理積壓船隻採購項目的措施，海事處於 2013 年 10 月向運房局取得 3,544 萬元撥款，以便在 2014-2015 年度至 2016-2017 年度聘用顧問，管理 10 個採購合共 26 艘船隻的項目。然而，根據審計署署長報告書第 2.24 段，截至 2017 年 8 月，海事處只聘用顧問協助管理 6 個合共 16 艘船隻的採購項目。委員會詢問當局，將項目管理工作外判進度緩慢的原因為何，以及新船組和顧問在管理這些採購項目上如何分工。

34. **海事處處長**在公開聆訊上表示及在其 2017 年 12 月 29 日的函件(*附錄 20*)中述明：

— 在造船合約批出之前聘用的顧問受新船組監督，負責安排與持份者(包括新船組、用戶部門、設備供應商等)舉行會議，以擬備船隻的概念設計、進行可行性研究，以及擬備船隻設計和技術規格。新船組除了監察顧問的工作外，亦負責就造船合約擬備招標文件、進行招標和審批標書；

— 在造船合約批出之後聘用的顧問同樣受新船組監督，該等顧問負責的項目管理工作包括監察進度、檢視已核准的圖則、監督船隻建造、船塢試航和設備運行測試，以及海上試航和船隻交付。新船組除了監察顧問的工作外，亦負責確定項目里程碑是否已完成、安排付款、船隻驗收等；

— 海事處於 2014 年、2015 年、2016 年和 2017 年分別委聘 1 項、2 項、2 項及 9 項[5]顧問服務；

— 藉外判造船項目管理工作協助紓緩海事處的人手短缺情況，在當時而言屬海事處的新領域工作，因此最初的外判工作進度緩慢，這是由於海事處需要時間確

[5] 包括 3 項正在評審的顧問服務招標。

定有關顧問服務的市場反應、仔細考慮顧問和新船組人員之間的分工，以及就外判擬備相關顧問工作簡介和甄選文件。在汲取外判經驗後，情況已顯著改善。海事處已對市場反應有更深了解，亦為顧問甄選過程制訂了所需文件；及

— 隨着人手短缺的情況有所改善，積壓的採購項目獲逐步處理，預計日後可減少委聘顧問服務。

35. 鑒於多個船隻採購項目有所延誤，委員會進而詢問運房局，該局自 2013 年起曾採取甚麼行動，敦促海事處加快採購政府船隻的工作，以及運房局曾採取/將採取甚麼措施，改善該局對海事處採購項目的監管。

36. **署理運輸及房屋局局長**在公開聆訊上表示及**運輸及房屋局局長**在其 2017 年 12 月 28 日和 2018 年 1 月 24 日的函件(分別載於*附錄 19* 及*附錄 25*)中解釋：

— 運輸及房屋局局長和運輸及房屋局常任秘書長(運輸)一般會每月與包括海事處處長在內的海事處高層管理人員舉行例會。海事處透過這些定期會議向運房局匯報其整體工作情況及各項事宜的進展，以及向運房局匯報值得局方注意的事宜，並在有需要時向局方尋求政策督導；

— 當局制訂並採用若干指標，以協助監察海事處的工作。這些指標載於每年發布的海事處《管制人員報告》內。運房局和海事處的管理層會按有關指標評估和監察處方的表現；若發現有未達標之處，會審視有關情況及原因，並研究是否需要由運房局作進一步督導和提供指引；

— 根據檔案紀錄，運房局在 2013 年 8 月知悉，政府船隻的採購項目出現延誤。運房局當時已充分理解有需要趕上船隻採購的招標時間表，因此已為海事處提供政策支援，以協助尋求額外資源，讓海事處得以處理有待完成的個案；

— 為解燃眉之急，運房局在 2013 年 10 月批出 3,544 萬元的撥款，供海事處聘用顧問管理採購項目。就較長遠的措施而言，運房局為海事處提供政策上的支援，以開設 3 個任期至 2018 年的有時限驗船主任職位，[6] 以處理尚未完成和預計新增的項目；

— 運房局與海事處一同了解導致招標延誤的原因，並在政策層面上提供所需的督導。與此同時，督導委員會就海事處的各個運作範疇進行了透徹的檢討，包括其長遠人力規劃、紀錄及文件的存檔、內部監管及通報機制；及

— 運房局已根據海事處當時所提供最切合實況和最準確的資料，評估採購船隻所需的資源和相關時間表。運房局已同意審計署署長報告書所載的意見和建議，並會繼續為海事處提供所需的督導，以確保該報告書的建議得到妥善跟進。

37. 根據審計署署長報告書第 2.28 及 2.29 段，有兩個船隻採購項目在招標後才發現其招標文件的內容有差異，以致在這兩個項目中，有一份採購合約須重新招標，該項目因而延遲了一年。委員會詢問招標文件內容出現差異的成因，以及當局將採取何種措施，以免同類問題再次發生。

38. **海事處副處長(特別職務)**在公開聆訊上表示，招標公告和招標文件的內容有差異，是由於負責處理這些項目的人員疏忽導致。為加強招標文件的核查工作，海事處已要求兩支採購小組互相複查和核實彼此負責的文件內的重要資料。

39. 委員會從審計署署長報告書第 2.33 至 2.35 段知悉，有兩艘新船在保養期(由 2015 年 2 月至 2016 年 2 月及/或隨後一年)內機械故障頻生，以致須分別停用 196 天及 125.5 天。就此，委員會詢問當局，為何截至 2017 年 8 月，海事處仍沒有就該兩艘

[6] 海事處補充，該 3 個有時限驗船主任職位其後延長至 2021-2022 年度。請參閱本章第 22 段以了解進一步資料。

新船停用時間過長一事進行檢討；當局會採取甚麼措施以免同類問題再次發生；以及當局對有關承辦商採取甚麼懲罰措施。

40. **海事處總經理/政府船塢陳銘佑先生**在公開聆訊上表示及**海事處處長**在其 2017 年 12 月 29 日的函件(*附錄 20*)中補充：

— 截至 2017 年 11 月，海事處已率先要求承辦商糾正所發現的問題、敦促承辦商免費確保其修理項目能運作暢順，以及對承辦商採取懲罰措施。海事處已就事件展開檢討；

— 承辦商在 2017 年 3 月糾正有關問題後，只在 2017 年 7 月 25 日在其中一艘船隻上的警報器出現一次問題。製造商已調整警報訊號板，把系統回復正常。由於船隻運作不受影響，因此並沒有涉及停用時間；

— 為免日後同類問題重演，海事處曾採取以下措施：

(a) 縮短等候零件的時間——海事處已在新的造船合約中包含提供主要零件的條款，改善主要零件的供應情況，務求縮短等候零件的時間。此外，海事處亦就船隻主要零件的存貨作定期檢討，以考慮相關零件的使用趨勢，從而確保有效應付維修需要；

(b) 改善內部工作的協調——海事處已加強新船組對船隻建造工程的監察，並已擬定清單，以確保在進行造船階段的檢驗和驗收船隻時，清單上所有必需的項目狀況理想。海事處已成立一支由項目驗船主任和技術人員組成的特別小組，負責處理船隻在保養期內的事宜；及

(c) 紓緩人手短缺的情況——海事處已聘用顧問於船廠監督造船工程，以確保船隻設計、工藝和建造的質素，務求紓緩新船組人手短缺的情況；

— 海事處其後與承辦商達成共識，承辦商須加強監察某些重要維修項目的狀況，而且在已延長的保養期屆滿後，仍須承擔這些項目的修理費用；及

— 海事處已對有關承辦商採取懲罰措施，包括將保養期在原定 12 個月的期限屆滿後延長 3 個月，以及向有關承辦商發出警告信，重申招標文件的相關條文訂明，政府可在日後批出標書時行使其權利。

C. 政府船隻的維修

41. 根據審計署署長報告書第 3.3 段，對用戶部門(尤其是執法和執行緊急職務的紀律部隊部門)的運作而言，海事處在維修政府船隻方面的工作是非常重要的支援。然而，海事處在監察提供船隻予所有使用者情況的《管制人員報告》所呈報的政府船隻可使用率，由 2007 年的 88.8%下降至 2016 年的 86.1%。在 2009 年、2015 年及 2016 年這 3 年，可使用率均低於 87%的目標，由 86.1%至 86.4%不等。委員會詢問當局會採取甚麼措施，改善船隻可使用率每況愈下的情況。

42. **海事處處長**在其 2017 年 12 月 29 日的函件(*附錄 20*)中述明，海事處採取的措施包括：

— 在維修組設立船隻檢查專責小組，安排到用戶部門的船隊基地進行檢查和維修；

— 維修組、物料服務組和負責船隻維修統籌與海上試航等工作的小組每周舉行會議，以規劃維修工作，務求盡早準備零件和協調船塢維修設施的使用，從而縮短等候零件和等候使用船塢維修設施的時間；及

— 研究優化政府船隊資訊系統的可行性，讓海事處可分析零件過往消耗走勢，從而預早訂購所需零件，縮短等候零件的時間。

43. 根據審計署署長報告書第 3.5 段，雖然海事處的《管制人員報告》述明，就船隻可使用率所訂的目標比率適用於所有使用者，但呈報的可使用率僅涵蓋 4 類主要船隻中的兩類，即大型機動船和大型高速船。此外，一如審計署署長報告書第 3.6 段所述，海事處計算船隻可使用率時，並沒有計算在政府船塢以

外進行修理的停用時間。就此，委員會詢問，為何海事處呈報的船隻可使用率僅涵蓋 4 類主要船隻中的兩類；為何在計算船隻可使用率時，沒有計算在政府船塢以外進行修理的停用時間；以及有何措施改善船隻可使用率的呈報和計算方法。

44. **海事處處長**在公開聆訊上表示及在其 2018 年 1 月 17 日的函件(*附錄 26*)中述明：

— 由於大型機動船和大型高速船是對用戶部門運作極為重要的關鍵船隻，海事處必須密切監察其可供使用的情況。維修和修理這些船隻通常需時較長，而且可供用戶部門使用的後備船隻數目有限，如這兩類船隻發生故障，會妨礙用戶部門的運作。因此，海事處認為這些船隻的可使用率，可更恰當反映海事處維修政府船隻的表現；

— 至於其餘兩類船隻(即小型機動船和中型高速船)，如突然發生故障，各用戶部門有較多後備船隻可供使用。修理這兩類船隻所需的時間相對較短，因船隻故障而影響用戶部門運作的機會相對較低；

— 雖然《管制人員報告》並無呈報小型機動船和中型高速船的數字，但海事處一直有持續監察這些船隻的可使用率。在 2012 年至 2017 年間，這兩類船隻的可使用率見下圖：

— 由上圖可見，小型機動船和中型高速船過去 6 年的可使用率持續高於 87%的表現目標。海事處的《管制人員報告》沒有呈報這兩類船隻的可使用率，實際上使海事處維修政府船隻的表現顯得較差，而非較好。儘管如此，海事處同意審計署署長報告書的建議，並會諮詢有關方面(包括用戶部門)，考慮在《管制人員報告》內以更有效的方式呈報船隻可使用率；

— 在政府船塢以外進行的維修和修理工作通常規模較小，性質亦較簡單，例子包括修理熒光燈、雨刮，以及輪機滲油和排氣喉的問題，通常可在兩小時內完成。為免妨礙用戶部門運作，海事處會事先與用戶部門聯絡，把這類工作安排在船隻結束工作回到基地後才進行。這項安排可維持政府船隻的正常運作，因此小型修理工作引致的停用時間極少；及

— 海事處改革執行小組正在檢討"政府船塢船隻回塢修理及完工報告表"，以改善船隻可使用率的呈報和計算方法。海事處亦會就檢討船隻可使用率的計算方法諮詢用戶部門。

45. 應委員會的要求，**海事處處長**在其 2018 年 1 月 17 日及 23 日的覆函(分別載於*附錄 26* 及*附錄 27*)中提供資料，分別說明用戶部門於 2012 年至 2017 年間在政府船塢內維修和修理 4 類主要船隻所涉及的停用時間，以及 2017 年主要政府船隻在日常更換機油和檢查輪機方面的統計數字(包括次數及檢修時間)。

46. 委員會問及海事處派駐各用戶部門的維修員工人手情況。**海事處處長**在其 2018 年 1 月 17 日的覆函(*附錄 26*)中述明，舉例而言，現時有 15 名海事處維修員工派駐位於西貢、大欖涌、馬料水、西灣河及香港仔的 5 個水警分區前線基地。這些維修員工屬於技工職系，負責在前線基地現場為香港警務處船隻的配件、裝置、設備和機器進行小型修理工作。

47. 一如審計署署長報告書第 3.8 段所述，4 類主要船隻的總停用時間在 2012 年至 2016 年期間增加 24.6%，每艘船隻的平均

停用時間由 2012 年的 36 天增至 2016 年的 44 天。根據審計署署長報告書第 3.9 段，海事處表示，停用時間增加的主因是政府船隻老化問題，為抵消船隻老化所造成的影響，例如保持航海船速等，須加強預防性保養，並因而導致額外停用時間。委員會亦從審計署署長報告書第 3.16 段表十知悉，由於須進行預防性保養的主要船隻數目增加，維修合約的估計合約價值由 2012-2013 年度的 8,730 萬元增至 2016-2017 年度的 1 億 7,340 萬元，增幅為 98.6%。委員會詢問，為預計使用年限屆滿後繼續服役的船隻進行維修，是否具成本效益的做法。

48. **海事處處長**在公開聆訊上及其 2017 年 12 月 29 日的函件(*附錄 20*)中重申，考慮到所需的額外維修費用和增加的停用時間，從衡工量值的角度而言，為預計使用年限屆滿後繼續服役的船隻進行維修，未必是理想的做法。不過，鑒於政府船隻的老化問題，海事處爭取額外資源，為預計使用年限屆滿後繼續服役的船隻提供更周詳的預防性保養，以確保船隻可安全運作，實屬負責任之舉。

49. 對於審計署署長報告書第 3.11 段表九載列，在 2012 年至 2016 年間，為 4 類主要船隻進行預防性保養引致額外停用時間的"主要原因"，委員會詢問這些"主要原因"的分類準則為何。**海事處處長**在其 2018 年 1 月 17 日的函件(*附錄 26*)中答稱：

— 為 4 類主要船隻進行預防性保養引致額外停用時間的 7 類"主要原因"，屬導致額外停用時間的通常和經常出現原因。歸類在"其他"項下的原因並不常見，而且不能歸入 7 類"主要原因"；及

— 歸類在"其他"項下的原因例子包括：

<u>向物料供應商提出物料保修索賠</u>

(a) 在 2012 年至 2016 年的 5 年間，只在 2016 年出現一宗保修索賠個案。個案中的物料供應商須按維修督察的要求修正一個失靈的物料部件，並反複進行海上試用和測試，確保質量符合海事處的要求。此個案導致 14 天的額外停用時間，約佔

2016 年"其他"類別項下 32 天額外停用時間的 44%；

量度尺寸

(b) 船隻機艙的船身板長度必須非常準確，以確保主推進引擎和尾軸的運作安全暢順。更換船身板後的船隻長度差異如超出容許範圍，必須量度尺寸以檢查及糾正差異。量度尺寸的工作屬於維修後的跟進，並不經常出現，因此無法在擬備維修招標/報價的階段預計；及

船身補漆工程

(c) 船身髹漆工程完成後，維修督察會檢查髹漆工程的品質，如認為未如理想，會要求承辦商為船身補漆，直至品質達到規定標準。

50. 委員會從審計署署長報告書第 3.12 段知悉，在 2016 年，不在服務合約範圍內的額外工作，令 32 艘船隻的維修工作遭延誤，每艘船隻各延誤了 1 至 17 天不等。委員會詢問，更改合約的次數及所涉新合約的數目分別為何，以及海事處曾採取/將採取甚麼措施，以減少在合約批出後才出現額外工作。

51. **海事處處長**在其 2018 年 1 月 17 日的函件(*附錄 26*)中述明：

— 所涉新合約數目為 25 份，但在 2016 年，該 32 艘船隻的額外維修工作不涉及更改合約。在考慮更改合約事宜時，海事處會依從《物料供應及採購規例》所載的指導原則。根據相關指引，部門應盡量避免更改合約；如無法避免，也通常只應用作權宜措施，因為更改合約可視為以現有承辦商提供單一報價，使其他準服務供應商不能根據公平公開的原則參與競投；

— 有關 2016 年就該 32 艘船隻進行的額外維修工作，海事處注意到，鑒於額外維修工作涉及的價值不高，向準服務供應商索取額外工作報價所需的時間，並不比

更改合約所需的時間長。此外，在部分個案中，原有承辦商不具備額外維修工作所需的專業知識。因此，該等個案均不能以更改合約方式處理；

— 為盡量減少在合約批出後於進行預防性保養期間進行額外工作，海事處已擴大塢修前的檢查範圍，確保服務合約規格在切實可行範圍內涵蓋所有維修工作；及

— 海事處現正考慮提升政府船隊資訊系統，使該系統能分析過往的維修紀錄，以便預計將會出現的維修需求和所需物料，這樣亦有助減少在合約批出後才新增額外工作。

52. 委員會提述審計署署長報告書第 3.13 段個案三，即香港警務處一艘高速船浸水的個案，並問及海事處將採取甚麼行動，以防止類似問題再次發生。**海事處總經理/政府船塢**在公開聆訊上表示及**海事處處長**在其 2017 年 12 月 29 日的函件(*附錄 20*)中述明，海事處在完成初步調查報告後，已於 2017 年 9 月 27 日指示海事處的維修督察為同類船隻進行類似檢查，包括對在進行預防性保養時使用的維修物料進行檢查。海事處擬備的初步調查報告載於*附錄 20*。

53. 根據審計署署長報告書第 3.18 段，在 2016-2017 年度，海事處有 33 份政府船隻維修的定期合約。審計署留意到，在該 33 份定期合約中，有 23 份(70%)各批予唯一競投者，顯示該等採購工作的競爭有限。就此，委員會詢問海事處，將採取甚麼措施，加強船隻維修服務採購工作的競爭，以及會否考慮就如何在採購工作中促進競爭及是否可能涉及反競爭行為/協議，徵詢競爭事務委員會的意見。

54. **海事處處長**在公開聆訊上表示及在其 2017 年 12 月 29 日和 2018 年 1 月 17 日的函件(分別載於*附錄 20* 及*附錄 26*)中述明：

— 自 2017 年年初開始，海事處推行多項措施，以加強在採購船隻維修服務方面的競爭。自 2017 年年初起，

共有 20 份定期維修合約的合約年期由一年增至兩年。到目前為止，在共計 33 份定期服務合約中，已有 26 份定為兩年期合約。至於餘下 7 份定期服務合約，海事處亦會考慮把合約期由一年或 18 個月增至兩年；

— 海事處在考慮市場的承受能力和對小型企業的影響後，已採取盡可能把同類維修服務合約合併的招標策略，以加強合約對競投者的吸引力；及

— 海事處已邀請廉政公署轄下的防止貪污處研究現時的採購工作安排，檢視其中是否有貪污風險。海事處亦已聯絡競爭事務委員會，商討可能進行的研究的有關事宜，以確保採購程序對準競投者而言是公平和具競爭性的。

55. 應委員會的要求，**海事處處長**在其 2018 年 1 月 17 日的函件(*附錄 26*)中提供下述資料：在 2016-2017 年度，每項採購工作獲邀報價的維修服務供應商數目，以及接獲的標書數目。

56. 按審計署署長報告書第 3.21 段所述，海事處拖延就一份維修合約在連續 4 個合約期內(2010 年至 2014 年)已完成的 98 個工作項目付款，欠款總額達 168 萬元。委員會對海事處在採購和付款機制方面的缺失表示關注，並詢問海事處為何拖延付款，以及該處曾採取/將採取甚麼措施，避免同類事件再次發生。

57. **海事處處長**在公開聆訊上表示：

— 有關事件的成因是負責的督察沒有就承辦商遞交的發票安排付款，因為該名督察發現已批核的合約價值餘額不足以支付欠款；及

— 這是個別事故，海事處經核查後確認並無其他相若個案。自海事處採取多項措施以加強管理定期合約後，情況已有改善。這些措施包括：把定期合約承辦商發出的發票全數送交海事處行政部轄下的行政及投標

小組集中處理，以及提升政府船隊資訊系統，以協助管理層監察相關定期合約的實際開支。

D. 維修物料的管理

58. 委員會從審計署署長報告書第 4.5 段知悉，海事處於 2013 年 7 月檢討存貨後，發現 8 023 項流轉緩慢物品(即有 5 年以上沒有流轉)，總值達 5,460 萬元。就此，委員會詢問海事處註銷存貨的政策、過去 3 年註銷零件所涉物品數目和金額，以及如何處置該等物品。

59. **海事處處長**在公開聆訊上表示及在其 2018 年 1 月 18 日的函件(*附錄 28*)中述明，海事處依從政府《物料供應及採購規例》所載的指導原則，註銷已不能使用的存貨，並已根據相關指引設立部門物料處置委員會處理已不能使用的存貨，該等處置個案由有關獲授權人員審批。過去 3 年，海事處在兩宗處置個案中以商業處置(拍賣)方式註銷共 78 項零件，所涉金額合計 260 萬元。

60. 一如審計署署長報告書第 4.10 段所述，儘管海事處曾於 1999 年及 2015 年提升政府船隊資訊系統的功能，但有部分預期效益無法實現，例如以該資訊系統製備存貨添購水平，以及庫存物品條碼的應用。就此，委員會要求海事處提供資料，說明會採取甚麼措施，以提升政府船隊資訊系統的功能、有關的推行時間表，以及解決這些問題所涉及的開支。

61. **海事處總管理參議主任(特別職務)梁振雄先生**在公開聆訊上表示及**海事處處長**在其 2018 年 1 月 17 日的函件(*附錄 26*)中述明：

— 政府船隊資訊系統在 1994 年推出，其後曾在 1999 年及 2015 年提升系統功能。該系統是一個在線電腦系統，提供綜合作業平台讓政府船塢管理其實物資產、規劃維修活動，以及為所有政府船隻/船塢設施啟動維修/零件採購程序；

— 為加強政府船隊資訊系統的功能，以提升其分析能力和報告管理情況的功能，以及改善存貨管理，海事處建議提升該系統的以下功能：

(a) 監察船齡和船舶狀況評估結果，以制訂船隻替換計劃；

(b) 重整存貨管理的工作流程，以採用條碼或類似技術處理維修物料的收發工作；

(c) 儲存物料的數碼影像，以協助倉庫的日常運作和存貨管理；

(d) 分析過往的維修紀錄以預測即將出現的維修需求，並透過分析過往的消耗率和採購所需時間等因素釐定維修物料的添購水平，務求實行"及時"("Just-in-time")存貨策略；及

(e) 製作定期管理報告，以便有效監察存量、流轉緩慢的物料、船隻停用時間、船齡等；及

— 海事處現正收集用戶對提升系統的要求，並會相應申請所需撥款，目標是在 2019 年年中或之前完成系統提升工作，估計推行成本約為 350 萬元。

62. 根據審計署署長報告書第 4.17 段，海事處在 2016 年委聘顧問，就有關政府船塢現代化的可行性研究展開前期研究。委員會詢問該項研究的範圍、進度和預計完成日期。

63. **海事處處長**在其 2017 年 12 月 29 日的函件(*附錄 20*)中述明，機電工程署協助海事處進行政府船塢現代化可行性研究的前期研究。前期研究的範圍涵蓋檢討政府船塢的整體運作和相應裝置，包括設備、設施、場地設計、支援和運作方法，以期為進一步的可行性研究提供建議和給予方向。前期研究的最終報告會就可供選擇的運作技術和方法、設施、維修支援、處理和存放船隻的安排、零件設備，以及其他物料和技術作出建議，以供進行進一步的可行性研究。前期研究已進入最後階段，預

計可於 2018 年 3 月完成。在現時的研究完成後，政府當局會着手進行可行性研究。

64. 委員會知悉，儘管《危險品條例》(第 295 章)和《工廠及工業經營條例》(第 59 章)的條文不適用於政府當局，但海事處一直致力減低潛在的危險和風險，確保其所有員工和工人在安全及健康環境下工作。就此，委員會詢問海事處，該處現時如何理解，根據《危險品條例》和《工廠及工業經營條例》的條文，海事處及其維修工程承辦商在政府船塢內處理危險品時有何責任和法律責任，以及海事處現時為釐清該處及其維修工程承辦商在這方面的責任和法律責任所進行的工作詳情。

65. **海事處處長**在公開聆訊上表示及在其 2018 年 1 月 18 日的函件(*附錄 28*)中述明：

— 海事處每個工作天均檢查承辦商持有的危險品數量，確保不超出《危險品條例》訂明的豁免量。如超出豁免量，超額的危險品會存入領有牌照的危險品倉庫；

— 承辦商一直清楚知道海事處有提供危險品倉庫設施，供他們有需要時使用；及

— 海事處於 2017 年 3 月聘用一名危險品安全顧問，以就下述事宜提供意見：政府船塢可如何更妥善管理危險品，以切合其作業需要，同時符合《危險品條例》及其規例的規定。該研究正在進行，並將於 2018 年第二季或之前完成。該研究將有助進一步釐清海事處及其維修工程承辦商的責任和法律責任。

66. 委員會從審計署署長報告書第 4.17(a)及 4.18(a)段知悉，政府船塢須處理船隻入塢維修/修理時卸下的大量燃油。然而，從停泊區和放油區轉運燃油至指定危險品倉庫的路程甚長，而人手處理汽油及柴油，更會令意外風險進一步增加。就此，委員會詢問海事處，曾採取/將採取甚麼措施，以盡量減低轉運燃油的安全風險。

67. **海事處處長**在其 2018 年 1 月 18 日的函件(*附錄 28*)中述明：

— 海事處已分別更新有關卸載和運送柴油及汽油的指引(*附錄 28*)，以盡量減低轉運燃油的安全風險；

— 危險品安全顧問在諮詢勞工處和消防處後，會制訂一套適合政府船塢營運的安全措施，以便更妥善處理和運送燃油；及

— 對於正在進行的燃油庫翻修工程，海事處已請建築署和機電工程署研究，可否在燃油庫停泊位設置供輸送燃油用的油管系統及配套設施。

68. 根據審計署署長報告書第 4.18(b)段，審計署發現，海事處沒有追蹤維修工程承辦商在政府船塢內貯存/使用的氧氣瓶及乙炔氣瓶數量，以監察承辦商遵守《安全管理手冊》規定的表現。根據審計署署長報告書第 4.18(c)段，審計署發現，沒有紀錄顯示，曾有未用漆料/稀釋劑在每天作業結束後送回危險品倉庫。就此，委員會詢問海事處現時有何監察制度，確保在有需要時，氧氣瓶、乙炔氣瓶和未用漆料/稀釋劑會在每天作業結束後送回指定危險品倉庫，以及海事處曾採取/將採取甚麼措施，以改善有關情況。

69. **海事處處長**在公開聆訊上表示及在其 2018 年 1 月 18 日的函件(*附錄 28*)中述明：

— 海事處把處理柴油及汽油的指引、貯存氧氣瓶及乙炔氣瓶的指引，以及發放和貯存漆料及稀釋劑的指引(*附錄 28*)，發送予所有相關員工和承辦商，他們亦須出席定期舉辦的遵守健康與安全措施講座。海事處亦會定期提醒所有承辦商，務須重溫安全措施的知識；

— 海事處於 2016 年申請撥款加開職位，將工業安全分組升格為工業安全組，並僱用一名全職工業安全經理帶領 3 名工業安全督察以加強日常巡查，確保維修工程符合相關安全規定。該名工業安全經理已於 2017 年 10 月到任；

— 工業安全組已編製《政府船舶與駁油船之間柴油駁運安全指引》和《政府船塢內的電油卸載/運輸/裝載的安全程序》，並在處理及運送燃油的過程中加強監督；

— 工業安全組每天記錄使用的氧氣瓶和乙炔氣瓶數量，並每天監督將未用的氧氣瓶和乙炔氣瓶送回領有牌照的危險品倉庫；及

— 工業安全組除制訂每次發放漆料和稀釋劑的適當數量外，亦在每個工作天結束時，監督維修工程承辦商將未用漆料和稀釋劑送回危險品倉庫。

70. 應委員會的要求，**海事處處長**在其 2018 年 1 月 18 日的函件(*附錄 28*)中提供資料，說明過去 3 年，政府船塢貯存柴油、汽油、氧氣瓶、乙炔氣瓶、漆料及稀釋劑的最高數量，以及過去 3 年，同一時間最多有多少維修工程承辦商在政府船塢內工作。

E. 結論及建議

整體意見

71. 委員會：

— 強調：

(a) 海事處負責處理香港的所有航行事務。為了保持香港作為主要港口的地位，以及保障生命和財產，所有級別及類別船隻的安全標準，以至港口安全，不論在任何情況下均不容鬆懈；及

(b) 由於海事處是 14 個政府部門(包括 5 個紀律部隊部門)採購政府船隻的指定批核當局和代理部門，並負責為該等船隻提供維修服務，[7] 海事處

[7] 除了採購政府船隻，海事處亦會在相關部門的基地或政府船塢為政府船隻執行已計劃及非計劃的維修。

向用戶部門提供具效益和高效率的服務，對維持用戶部門的運作安全和效率至關重要，尤其是對執法和執行緊急職務的紀律部隊部門而言；

— 注意到海事處的判斷力欠佳，作出在 2009 年 12 月至 2012 年 10 月期間暫緩處理船隻採購項目這個令人難以理解的決定，導致採購新船的工作嚴重延誤。採購工作延誤大幅提高了各主要船隻的平均船齡，須為船隻進行的預防性保養服務遂相應增加，從而引致額外的維修費用，亦令船隻的停用時間增加。上述情況已對用戶部門的運作安全、效率及成效構成負面影響；

採購政府船隻規劃不足

— 對海事處在採購新增及替換船隻方面欠缺足夠及周詳規劃表示遺憾及極度關注；這可見於以下情況：

(a) 4 類主要政府船隻的平均船齡在 2007 年至 2016 年的 10 年間顯著增加，大型機動船的平均船齡由 12.3 年增至 16.1 年；小型機動船由 7.8 年增至 13.2 年；大型高速船由 5.4 年增至 14.2 年；及中型高速船由 10.7 年增至 13 年；

(b) 截至 2017 年 3 月，在 187 艘服役中的主要政府船隻中，有 76 艘(41%)已超逾預計使用年限 1 年至 12 年，而在 2012 年 3 月，同類船隻有 183 艘，其中只有 33 艘(18%)超逾預計使用年限，可見情況轉差；及

(c) 海事處從沒有按照其於 2008 年發出的內部通告所規定，就採購新增或替換政府船隻事宜編製 5 年滾動式計劃。反之，海事處在 2016 年 12 月着手與一個主要用戶部門[8]磋商暫定的 10 年船隻替換計劃；

[8] 海事處在 2016 年 12 月為消防處擬備 10 年船隻替換計劃後，現正與其他主要用戶部門(即香港警務處、香港海關、漁農自然護理署和海事處內的用戶組別)合作，以制訂其 10 年船隻替換計劃。

— 促請海事處妥善規劃及執行採購政府船隻的工作。與此同時，處方應繼續密切監察服役已超逾預計使用年限的政府船隻，並積極採取有效措施，確保適時對該等船隻進行維修，讓船隻在退役/由新船取代之前，保持運作情況良好；

採購政府船隻有所延誤

— 對於海事處沒有克盡厥職，未能以具效益的方式適時為用戶部門提供政府船隻採購服務表示震驚，並認為不可接受；這可見於以下情況：

(a) 截至 2017 年 8 月，進行中的船隻採購項目有 25 個，以採購 90 艘主要政府船隻，當中 12 個項目出現延誤，包括 5 個未能在目標日期交付船隻的項目(延誤時間由 5 個月至 4 年不等)，以及 7 個在獲批撥款約 4 年至 6 年後仍在招標/建造階段的項目。該 12 個項目大部分涉及替換紀律部隊部門的船隻；

(b) 有關延誤令所涉及的 27 艘船隻的建造成本增加，政府因而須額外承擔合共 9,197 萬元。維修已超逾預計使用年限的船隻不但會引致額外的維修費用，亦令船隻的停用時間增加，據觀察所得，由於須進行預防性保養的大型船隻數目增加，維修合約的估計合約價值由 2012-2013 年度的 8,730 萬元增至 2016-2017 年度的 1 億 7,340 萬元，增幅達 98.6%；及

(c) 作為處理積壓船隻採購項目的措施，海事處於 2013 年 10 月向運輸及房屋局("運房局")取得 3,544 萬元撥款，以便在 2014-2015 年度至 2016-2017 年度聘用顧問，管理 10 個採購共 26 艘船隻的項目。然而，截至 2017 年 8 月，海事處只聘用顧問協助管理 6 個共 16 艘船隻的採購項目。

由於船隻採購項目有所延誤，以及需要為船隻進行更多預防性保養工作，用戶部門的運作安全及效率或會受到影響；

— 對於海事處的判斷力欠佳，並作出下述令人難以理解的決定表示極度遺憾和震驚：海事處政府船隊科("船隊科")轄下的政府新建船舶組("新船組")決定在2009年12月至2012年10月(共35個月)期間暫緩處理船隻採購項目，以待評審標書評分制度的檢討工作完成。在上述近3年期間，有9個採購共29艘船隻的項目因而押後了4個月至2.8年不等，涉及撥款總額2億6,370萬元。沒有任何紀錄顯示，海事處高層管理人員曾監察新船組就評分制度所進行的檢討工作，或海事處曾考慮採取可行措施，以緩減在2010年至2012年期間因檢討工作曠日持久所造成的影響；

— 對下述情況表示極度關注：海事處在處理驗船主任[9]的招聘困難方面有不足之處，以致對採購船隻的工作造成延誤。儘管招聘問題早於2007年已出現，但海事處到了2014年才在招聘工作中實施若干權宜措施。每次招聘工作的目標聘請人數為7至10人，但成功聘得的驗船主任平均只有3.2人；

— 知悉：

(a) 自2016年2月起，海事處處長和海事處副處長(特別職務)定期出席政府船塢管理層會議，以加強管理層對船隊科的監督；及

(b) 由於海事處的驗船主任和海事主任職系均面對嚴峻的人手短缺和接任問題，海事處一直與公務員事務局合作進行職系架構檢討，以解決上述問題；

— 促請海事處：

(a) 加快處理積壓的船隻採購項目；

(b) 與各相關政策局/部門保持緊密聯絡，以期適時確認其對政府船隻的要求，並從速展開採購程序；

[9] 海事處新船組驗船主任在政府船隻採購事宜上責任重大。他們會以輪機工程師和造船工程師的身份，代表海事處參與建造新船的工作。

(c) 密切監察進行中的政府船隻採購項目的推展情況，以確保日後按目標日期交付船隻；及

(d) 與各相關政策局磋商採取有效新措施，以解決海事處驗船主任和海事主任職系嚴峻的人手短缺和接任問題，並在適當時間檢討該等措施的成效；

政府船隻的維修

— 對海事處呈報船隻可使用率的方式有不足之處感到驚訝及遺憾，因為所呈報的可使用率並非涵蓋所有級別的政府船隻，而且海事處在計算船隻可使用率時，只計算船隻在政府船塢內進行維修和修理的停用時間；

— 對政府船隻維修服務的採購工作競爭有限表示極度關注，因為在 2016-2017 年度海事處 33 份定期合約之中，有 23 份(70%)各批予唯一競投者；

— 對海事處在採購和付款機制方面的缺失感到震驚，並認為不可接受；海事處這方面的缺失從下述事件可見一斑：海事處拖延就一份維修合約在連續 4 個合約期內(2010 年至 2014 年)已完成的 98 個工作項目付款，欠款總額達 168 萬元。[10] 該事件或會進一步打擊可能參與競投海事處維修服務合約的承辦商的投標意欲；

— 知悉海事處已推行以下新措施：

(a) 加強船隻維修服務採購工作的競爭，例如把一年期定期合約的年期延長至兩年，以及採取把同類維修服務合約合併的招標策略；及

(b) 加強監管維修工程定期合約的工作通知單和付款安排，特別是透過提升政府船隊資訊系統的監察功能，以加強這方面的監管工作；[11]

---

10 有關事件的成因是負責的督察沒有在要求承辦商進行維修和修理工作之前，把相關工作通知單送交其上司審批，亦沒有把承辦商遞交的發票送交海事處會計組安排付款。

11 有關海事處為加強監管維修工程定期合約的工作通知單和付款安排而推行的新措施，請參閱審計署署長報告書第 3.23 段。

— 促請海事處：

(a) 考慮擴大所呈報的船隻可使用率的涵蓋範圍，以包括全部 4 個主要船隻級別，並檢討現時計算船隻可使用率時剔除在政府船塢以外進行修理的停用時間的做法；及

(b) 密切監察各項新措施的推展情況，以加強船隻維修服務採購工作的競爭，以及加強監管維修工程定期合約的工作通知單和付款安排；

運輸及房屋局的監察角色

— 對下述情況表示極度關注：一如委員會之前曾調查的其他個案所反映，[12] 運房局作為監督海事處運作的政策局，並沒有妥善履行其監察角色，確保海事處為用戶部門提供具效益的政府船隻採購服務；

— 知悉運房局會與海事處舉行定期會議，商討海事處面對的問題，並按情況採取適切的跟進行動；及

— 促請運房局：

(a) 密切監察海事處的工作表現，以防止主要船隻的採購項目再有延誤，以及追回延誤項目的進度；

(b) 加強發揮其監督職能，例如定期與海事處舉行會議並進行視察，以主動辨識該處面對的問題，並針對這些問題採取有效的解決措施；及

(c) 考慮就香港的海運業進行研究，以調整其政策，為該行業應對新挑戰提供適時協助，包括制訂措施，以解決海事人才和船隻維修工程承辦商嚴重短缺的問題。

---

12 請參閱政府帳目委員會第六十三 A 號報告書第 4 部有關"航空交通管制和相關服務的管理"的章節，以及政府帳目委員會第六十七 A 號報告書第 4 部有關"公共租住屋邨單位的維修保養和與安全有關的改善工作"的章節。兩個相關部門(前者為民航處、後者為房屋署)皆在運房局的政策指引及督導下行事。

具體意見

72. 委員會：

政府船隻的採購

— 對下述情況表示震驚，並認為不可接受：截至 2017 年 8 月 31 日，有 25 個正在進行的採購項目，所採購的 90 艘船隻分屬 4 個主要類別，其中有 5 個已獲財務委員會批准撥款的項目未能在目標日期交付船隻。截至 2017 年 8 月，延誤時間由 5 個月至 4 年不等，其中有 3 個項目仍在招標階段。再者，另有 7 個項目在 2013-2014 年度之前已由立法會在審議《撥款條例草案》時予以批准或經由財政司司長批准，而當中 3 個項目的進度尤其緩慢，即在獲批准撥款約 5 年後，仍處於招標階段。審計署審查發現造成延誤的因素如下：

(a) 海事處經諮詢相關部門，用了近 3 年時間(由 2009 年 12 月至 2012 年 10 月)檢討海事處評審價值超過 143 萬元的船隻採購項目標書時所採用的評分制度，因而押後了 9 個涉及採購共 29 艘船隻的項目。沒有紀錄顯示，曾在政府船塢管理層或海事處高層管理人員的會議上匯報/討論，因檢討工作曠日持久而可能造成的影響，以及有何可行措施可緩減該影響(例如重新評估是否有需要採用評分制度處理尚待處理的採購項目)。當經修訂的評分制度在 2012 年獲中央投標委員會批准後，海事處僅在 3 個船隻採購項目上採用該評分制度；

(b) 自 2007 年撤銷暫停招聘公務員規定之後，海事處在招聘驗船主任方面一直遇到困難。儘管海事處自 2014 年起在招聘工作中推行若干權宜措施(包括按工作經驗給予遞加增薪點)，但海事處驗船主任職系的空缺數目仍持續增加，由 2013 年 4 月的 5 個(佔 54 人編制的 9.3%)增至 2017 年 3 月的 11 個(佔 55 人編制的 20%)。同期，新船組繼續有

1 至 3 個職位懸空。海事處的驗船主任職系也正面對嚴峻的接任問題。在 2013 年 4 月 30 日，驗船主任職系人員的平均年齡為 52.2 歲，而在 2017 年 3 月 31 日則為 52.1 歲。截至 2016 年 3 月，在 47 名驗船主任中，有 33 名(70%)將在 10 年內屆正常退休年齡；及

(c) 由於海事處在檢查招標公告和招標文件方面有不足之處，兩個船隻採購項目在招標後才發覺兩者內容有差異，以致其中一個項目延遲一年；

— 對下述情況表示震驚，並認為不可接受：根據 2017 年 7 月的船隻替換計劃，在預計使用年限屆滿後繼續服役的 76 艘船隻中，只有 54 艘(71%)納入替換計劃。至於沒有納入替換計劃的其餘 22 艘船隻，海事處沒有為當中兩艘(分別超逾預計使用年限 1 年和 6 年)船隻進行船舶狀況評估；至於其餘 20 艘，海事處沒有妥為跟進當中 18 艘船隻的船舶狀況評估結果；

— 對下述情況感到震驚，並認為不可接受：由同一承辦商("承辦商 A")建造的兩艘新船在保養期(由 2015 年 2 月至 2016 年 2 月及/或隨後一年)內機械故障頻生，以致須分別停用 196 天及 125.5 天。然而，截至 2017 年 8 月，海事處從未就該兩艘新船停用時間過長一事進行檢討；

— 知悉：

(a) 海事處已對承辦商 A 採取懲罰措施，包括將保養期在原定 12 個月的期限屆滿後延長 3 個月，以及向有關承辦商發出警告信，重申招標文件的相關條文訂明，政府可在日後批出標書時行使其權利；及

(b) 海事處處長同意審計署在審計署署長報告書第 2.36 段提出的建議；

— 促請海事處考慮對屢次表現不佳的承辦商訂立懲罰機制，例如為日後的招標項目引入扣分制度，或禁止有關承辦商在某段時間內競投任何招標項目；

政府船隻的維修

— 對審計署審查工作所發現的以下不足之處感到驚訝及遺憾：

(a) 海事處在維修政府船隻方面的服務對所有用戶部門的工作而言至關重要，但由海事處呈報並適用於所有使用者的政府船隻可使用率，由 2007 年的 88.8%下降至 2016 年的 86.1%。在 2009 年、2015 年及 2016 年這 3 年，可使用率均低於 87%的目標，由 86.1%至 86.4%不等。就香港警務處和入境事務處所使用的大型機動船和大型高速船而言，其運作效率或已受影響，因為在 2012 年至 2016 年的 5 年間，這些船隻的可使用率有 3 年未達 87%的目標可使用率；

(b) 在 2012 年至 2016 年，4 類主要政府船隻因進行預防性保養和急修而須停用的總時間增加了 24.6%，由 6 583 天增至 8 201 天，而每艘船隻平均停用時間由 2012 年的 36 天增至 2016 年的 44 天，增幅為 22%。海事處表示，停用時間增加的主因是政府船隻老化問題，而船隻老化問題則是船隻採購延誤所致；及

(c) 船隻因急修而停用的時間由 2012 年的 2 393 天增至 2016 年的 3 683 天，增幅為 53.9%，部分歸因於船隻採購有所延誤。根據海事處 2017 年 7 月 25 日的紀錄，有 5 宗在進行預防性保養後約 3 個月內須急修的個案(各自需時 5 天或以上)。其中一宗個案所涉及的香港警務處高速船，在政府船塢進行預防性保養後兩個月左右即出現嚴重浸水；

— 知悉海事處處長同意審計署在審計署署長報告書第 3.26 段提出的建議；

維修物料的管理

— 對以下情況感到驚訝及遺憾：

(a) 截至 2017 年 6 月 30 日，在政府船塢貯存的 16 473 項存貨中，有 8 412 項為流轉緩慢物品(較 2013 年的 8 023 項增加 5%)，總值 7,300 萬元(較 2013 年的 5,460 萬元增加 34%)。對於該 8 023 項在 2013 年已發現的流轉緩慢物品(即有 5 年以上沒有流轉)，海事處直到 2016 年 7 月才完成檢討 547 項物品，並處置了其中 68 項。海事處拖延近 4 年到 2017 年才跟進其餘 7 476 項物品的做法，實在有欠理想，因為此舉會令陳舊/不常用的存貨無法適時處置，以節省貯存空間及將可作商業處置的物品轉賣套現；

(b) 儘管海事處的政府船隊資訊系統曾於 1999 年及 2015 年提升功能，但有部分預期效益無法實現。例如由政府船隊資訊系統編定的添購水平[13]未能全面反映政府船塢的現行補貨做法。此外，儘管政府船隊資訊系統可為政府船塢倉庫的庫存物品製備條碼，但不能利用條碼使存貨管理工作自動化；及

(c) 儘管《危險品條例》(第 295 章)和《工廠及工業經營條例》(第 59 章)的條文不適用於政府，但對於這兩項條例的條文是否同樣不適用於海事處聘用在政府船塢工作的獨立維修工程承辦商，卻並不確定。海事處一直致力確保其所有員工和工人在安全及健康環境下工作，以減低潛在的危險和風險。然而，政府船塢危險品的管理工作有不足之處，這可見於以下情況：

- 政府船塢須處理從進入政府船塢進行維修/修理的船隻卸下的大量燃油，但把燃油從停泊區和放油區轉運至指定危險品倉庫的路程

[13] 政府船隊資訊系統的其中一項功能，是製備各類庫存物品的添購水平，以提醒海事處相關人員啟動補貨程序。

甚長，而人手處理燃油，更會令意外風險進一步增加；

- 儘管海事處的《安全管理手冊》規定，維修工程承辦商應盡量減少存放於政府船塢的氧氣瓶及乙炔氣瓶數量，並應將超出豁免上限數量的氣瓶貯存在指定危險品倉庫，但海事處沒有追蹤維修工程承辦商在政府船塢內貯存/使用的氧氣瓶及乙炔氣瓶數量。一如海事處的顧問和審計署的巡查發現，有關人士並沒有在每天作業結束後把未經使用的氣瓶送回指定危險品倉庫；及

- 審計署抽查發現，在 2017 年 1 月至 7 月期間，海事處曾向維修工程承辦商提供大量漆料和稀釋劑，供船隻髹漆工程之用。雖然整項髹漆工程可能需時 10 天左右，但沒有紀錄顯示曾有未用漆料/稀釋劑在每天作業結束後送回危險品倉庫；

— 知悉：

(a) 海事處在 2017 年 3 月聘用顧問，以就下述事宜提供意見：政府船塢可如何更妥善管理危險品，以切合其作業需要，同時符合《危險品條例》及其規例的規定；

(b) 海事處已取得額外人力資源，把工業安全分組升格為工業安全組，並撥歸支援服務組管轄。工業安全組主管由工業安全經理出任，已於 2017 年 10 月到任；及

(c) 海事處處長同意審計署在審計署署長報告書第 4.12 及 4.21 段提出的建議；及

— 促請海事處考慮，因應可用的貯存空間檢討維修物料的採購策略，並確保在政府船塢內工作的承辦商在貯存危險品方面符合相關安全規定。

跟進行動

73. 委員會希望政府當局繼續向其報告落實委員會及審計署各項建議的進展。

審計署曾就醫院管理局("醫管局")對公營醫院工程項目的管理進行審查。審查範圍涵蓋在過去 5 年完成的兩個公營醫院大型工程項目，[1] 以及醫院小型工程項目。

2. 截至 2017 年 9 月，醫管局管理在其轄下 7 個醫院聯網的 42 間公營醫院和醫療機構(合共提供約 28 000 張病床)。這些醫院建築物的總樓面面積達 270 萬平方米，其中 59%的樓面面積已使用逾 30 年。醫管局已推行公營醫院工程項目，以滿足日增的醫療服務需求、建設現代化的公營醫院及提升其安全水平。在 2012-2013 至 2016-2017 年度，醫管局完成了 6 個醫院大型工程項目，核准工程預算總額為 125 億元。在 2014-2015 至 2016-2017 年度，醫管局共開展了 1 092 個小型工程項目，這些項目截至 2017 年 3 月的總開支為 33 億元。2016 年《施政報告》宣布了總值 2,000 億元的 10 年醫院發展計劃，以應付新需求和改善現有服務。

3. 委員會知悉審計署署長報告書所載的以下審查結果：

明愛醫院第二期重建計劃

— 2007 年 5 月，立法會財務委員會("財委會")批准撥款 12 億 1,810 萬元，以推行明愛醫院第二期重建計劃。2007 年 7 月，醫管局進行招標，但由於醫管局接獲的全部合格標書的投標價格都高出預期，醫管局最終在 2007 年 11 月取消這次招標。2011 年 6 月，食物及衞生局("食衞局")再次提交撥款申請，並獲財委會批准把明愛醫院第二期重建計劃的核准工程預算，增加 41%至 17 億 1,960 萬元，主要原因是建築成本上升和價格調整準備增加。據食衞局及醫管局表示，投標價格高出預期的其中一個原因是醫管局的工程顧問或未有充分估量建築價格出現急升的趨勢，以致未能充分考慮當時的市場情況；

[1] 該兩個項目為明愛醫院第二期重建計劃及北大嶼山醫院第一期。

— 由於投標價格高於預期，醫管局及其顧問在 2007 年 11 月至 2008 年 10 月期間進行了設計檢討，以在工程項目設計、規格和合約策略方面找出可節省的費用。該設計檢討發現，可透過修訂建築物設計和合約策略(即把工程細分為 3 份工程合約，而非採用單一工程合約)，節省至少 2 億 3,600 萬元費用；

— 在施工期間，其中一個承建商的意外事故發生率為每 10 萬工時發生 0.92 宗須予呈報的意外，大幅高於醫管局及發展局所定的上限。[2] 根據合約條款，上述承建商應在工地安全及環境管理委員會的會議上，每月向醫管局提交報告。然而，有 3 宗在施工期間發生的須予呈報的意外，並沒有在該相關的每月報告中呈報，而意外所涉及的 3 名工人分別受僱於上述承建商的 3 間分判商。醫管局管理層並沒有向醫管局大會或醫管局基本工程小組委員會，報告其醫院工程項目在 2012 年 1 月至 2013 年 10 月期間的大部分相關意外統計數字；

— 新建的醫院大樓及復康園地分別在 2013 年 11 月和 2015 年 10 月完成，較原定目標完工日期分別延遲了 27 個月和 43 個月，當中發現了 10 091 個缺漏項目。截至 2017 年 9 月底，除了其中 9 個缺漏項目之外，其餘全部項目均已修補，餘下 9 個缺漏項目的修補工程會於 2017 年 10 月底或之前完成；

<u>北大嶼山醫院第一期的設施啟用情況</u>

— 據醫管局表示，2009 年 12 月向立法會工務小組委員會提供每年經常開支為 3 億元的資料，是根據當時最新的成本數據作出的粗略估算。2011 年，醫院管理層估計，在北大嶼山醫院第一期全面投入運作後，所需的每年經常開支為 4 億 7,600 萬元；

---

[2] 據醫管局表示，須予呈報的意外數字，是指涉及致命個案或受傷並喪失工作能力超過 3 天的工人數目。2012 年 4 月，醫管局把每個工程項目的意外事故發生率上限，定於每 10 萬工時發生 0.5 宗須予呈報的意外。發展局則把政府進行的工務工程項目的意外事故發生率上限，定於每 10 萬工時發生 0.6 宗須予呈報的意外。

— 有 5 類醫療服務[3]的啟用日期較醫管局管理層建議的日期有所延遲。截至 2017 年 6 月，只有 40 張病床啟用(佔已計劃的 180 張病床的 22%)，為 123 000 名大嶼山居民提供服務；鑒於人手短缺及醫管局內不同的服務需求，有 3 類醫療服務[4]尚未啟用，而醫管局管理層並沒有向醫管局大會和食衞局提供以上 3 類醫療服務的預計啟用時間；

— 截至 2017 年 6 月，醫院大樓內空置或未用作預定用途的面積有 2 867 平方米(佔 13 729 平方米總樓面面積的 21%)；

— 自北大嶼山醫院第一期於 2013 年啟用後，醫管局購置了 10 項主要醫療設備，總值 3,270 萬元。2016 年，其中 3 項醫療設備的使用率已超出 100%，其餘 7 項設備的使用率則介乎 6%至 58%。截至 2017 年 6 月，醫管局尚有其他醫療設備(每項設備的價值少於 100 萬元)自採購後從未使用，而這些醫療設備的保養期均已屆滿；

<u>醫院小型工程項目的管理</u>

— 根據醫管局的內部指引，在一個財政年度開展的新增小型工程項目，須有最少 90%的項目是已納入對上一個財政年度之前一年的 3 月獲批准的 3 年滾動計劃[5]內的已規劃工程項目。在 2014-2015 至 2016-2017 年度，每年開展的新增小型工程項目只有 64%至 77%已納入相關獲批准的 3 年滾動計劃之內。與此同時，醫管局轄下 7 個聯網並沒有向醫管局行政總裁提交公營醫院樓宇狀況的勘測結果，以供其審核及批准該 3 年滾動計劃；

---

3 該 5 類醫療服務為：(i)24 小時急症室服務；(ii)日間康復中心；(iii)矯形及創傷外科專科門診診所和外科專科門診診所；(iv)日間手術中心；及(v)20 張住院病床。

4 該 3 類醫療服務為：(i)婦科及兒科專科門診服務；(ii)為日間手術病人而設的 20 張日間病床；及(iii)共 120 張住院病床。

5 每年 8 月，醫管局轄下 7 個聯網會各自提交一份擬在該個及未來兩個財政年度進行的小型工程項目暫定名單，以供策略發展部審核。

— 2013 年 12 月，食衞局告知財委會，在 2014-2015 至 2023-2024 年度的 10 年間，醫管局每年可開展約 500 項新增小型工程項目。然而，在 2014-2015 至 2016-2017 年度期間，醫管局只開展了 1 092 項工程項目，即平均每年開展 364 項工程項目。截至 2017 年 8 月，醫管局只翻新了 62 間病房(佔醫管局所預計 500 間的 12%)，並只提升了 9 個電力裝置(佔醫管局所預計 52 個的 17%)和 13 部升降機(佔醫管局所預計 364 部的 4%)；及

— 在 2015-2016 及 2016-2017 年度，醫管局向小型工程承建商[6]發出 654 份施工令，當中 303 份(46%)有所延誤。在這 303 份有所延誤的施工令當中，219 份(72%)由定期合約承建商負責施工，而由其中兩間定期合約承建商負責的工程，進度並不理想。

4. 委員會並無就此事舉行公開聆訊，但要求當局就下述事宜作出書面回應：北大嶼山醫院第一期、醫院小型工程項目及明愛醫院第二期重建計劃的規劃工作；會採取甚麼措施，以確保醫院工程項目的施工安全、在過渡期內善用北大嶼山醫院第一期的空置地方，以及避免日後進行的醫院工程項目有所延誤；以及北大嶼山醫院第一期的醫療設備的狀況。**食物及衞生局局長**及**醫院管理局行政總裁**的綜合回覆載於*附錄 29*。

5. 委員會希望政府當局繼續向其報告落實審計署各項建議的進展。

6 醫管局委聘了 4 間定期合約承建商、4 名定期合約屋宇保養測量師及 4 名定期合約工料測量師，以進行小型工程項目。

審計署曾就運輸署對非專營巴士及學校私家小巴服務的規管進行審查。

2. 2016 年，香港各種公共交通服務(包括鐵路、專營巴士、公共小巴、非專營巴士及的士)每日的乘客逾 1 200 萬人次。非專營巴士在公共運輸系統中擔當輔助角色，在繁忙時段紓緩市民對專營巴士和綠色專線小巴的服務需求；在一些專營巴士或綠色專線小巴行走並不符合營運效益的地區提供服務；以及在一般常規公共交通工具未能提供合適服務的情況下為特定乘客群組(例如旅行團、酒店住客及學生)提供服務。除非專營巴士外，學校私家小巴也獲准只提供學生服務。鑒於學校私家小巴的乘客多屬幼童，他們在緊急情況下不能照顧自己，政府認為探討措施，進一步加強學校私家小巴的安全，十分重要。截至 2016 年 12 月 31 日，共有 7 043 輛非專營公共巴士、651 輛非專營私家巴士，以及 1 966 輛學校私家小巴。

3. 委員會知悉審計署署長報告書所載的以下審查結果：

— 鑒於非專營巴士服務供過於求，以致與其他公共交通工具形成不健康的競爭，[1] 運輸署於 2005 年實行一系列措施，確保新增的非專營巴士服務及車輛只會在有合理需求的情況下才獲批准。這些措施包括嚴格審批非專營巴士的申請，以及要求客運營業證申請人在 6 個月內從市場的現有車隊採購車輛。在 2004 年至 2016 年期間，非專營公共巴士的使用率由 81%增至 86%，非專營巴士的班次則由每日 40 104 班增至每日 55 970 班，增幅達 40%。每輛二手非專營公共巴士的平均成交價已從 2005 年的 30 萬元增至 2016 年的 90 萬元，增幅達 200%；

— 審計署審查在 2014 年至 2016 年期間向現有客運營業證持有人批出涉及 41 個服務批註的 10 宗客運營業證續期申請，並發現運輸署在審批客運營業證的續期申請，並非一直貫徹執行呈交證明文件的嚴格規定；

[1] 在 1998 年至 2003 年期間，非專營巴士的登記數目由 5 900 輛增至 7 200 輛，增幅達 22%，而同期公共交通乘客量則由每日 1 110 萬人次增至 1 140 萬人次，增幅僅為 2.7%。

— 申請表格註明，營運新的合約式出租服務下的專線服務的申請須在營辦日期最少 14 日前遞交。不過，審計署分析在 2016 年獲批的 90 宗該類申請，並發現運輸署平均需時 30 日處理該等申請；

— 審計署抽查了 30 宗在 2015 年至 2017 年期間處理的非專營巴士及學校私家小巴牌照服務申請，發現平均來說，運輸署在批准日期後要再過 9 個工作日才發出批准書，但在決定是否達到 5 及 7 個工作日的目標處理時間時，並沒有計算這段日子。審計署抽查在 2015 年及 2016 年處理的 26 宗申請，發現有 2 宗申請沒有達到承諾的處理時間，因此運輸署報稱 100%達到承諾的處理時間，並沒有理據支持；

— 運輸署的年度調查[2]顯示，在 2004 年至 2016 年期間，涉嫌未經適當批准而營運 5 種服務[3]的非專營巴士數目有上升趨勢。根據 2016 年的調查結果，涉嫌未領有相關批註而營運居民服務的非專營巴士數目，比已領有該批註的非專營巴士數目為多；

— 在 2016 年調查的 5 870 輛非專營公共巴士中，有 3 048 輛被發現未有展示訂明的服務標誌，有違客運營業證條件。在 2017 年 4 月至 5 月期間，審計署以風險為本方式選定居民服務路線進行了 22 次跟車調查(即乘搭有關巴士)，發現其中 21 次(95%)涉及車輛停靠未經批准的停車站及/或偏離路線。運輸署的分區辦事處於 2010 年在一個居民服務總站實地進行調查，並留意到該服務可能設有未經批准的停車站。該署於 2016 年進行新一輪跟車調查，並得出類似結果。審計署於 2017 年 5 月發現該居民服務仍設有 5 至 8 個未經批准的停車站；

---

2 運輸署每年都委聘顧問進行調查，以蒐集非專營巴士的營運資料和使用率。鑒於公眾關注校巴服務的供求問題，該署自 2015 年起也把學校私家小巴納入年度調查之內。

3 這 5 種服務為僱員服務、遊覽服務、學生服務、酒店服務及合約式出租服務。

— 在分區辦事處承辦商[4]於 2010 年至 2017 年期間進行並發現違規情況的 53 次調查中，針對其中 35 宗(66%)個案而採取的跟進行動被發現有疏漏和延誤。在 2012 年至 2016 年期間的 18 宗投訴個案中，分區辦事處均有向相關營辦商發信，要求對方停止未經批准的營運，但分區辦事處只對 3 宗(17%)個案進行跟進調查，以核實未經批准的營運是否已經停止；

— 雖然未經批准的營運如證明屬實，可施加的罰則包括取消及暫時吊銷客運營業證，但有關研訊平均需時兩年才完成。[5]在 2012 年 1 月至 2017 年 5 月期間，已審結的研訊個案有 93 宗，當中 25 宗個案所涉及的違規營辦商在研訊完結前已藉安排非專營巴士過戶而規避罰則。在 2011 年至 2015 年期間，有 5 宗涉及營運未經批准服務的研訊個案，在研訊程序完結前，涉案的 3 輛非專營巴士以每輛 1 元過戶給其他客運營業證持有人(即 4 間有相同董事的公司，以及一名個別人士，而該名人士為其中一間公司的股東)，研訊所涉及的相關客運營業證被取消，以致無法施加任何罰則；

— 自保護式座椅的規定於 2009 年實施後，[6]截至 2017 年 7 月，在 5 261 輛提供學生服務的非專營巴士/學校私家小巴中，有 3 382 輛(64%)已裝設保護式座椅。至於餘下 1 879 輛車輛，則可能另需 6 年時間裝設保護式座椅。運輸署的顧問研究報告[7]發現，保護式座椅的效益可透過下述措施進一步提升：為 4.5 歲以下或體重不足 18 公斤的乘客提供兒童用的繫緊系統，或提供三點式安全帶，這類安全帶在發生側面撞擊或翻車意外時，可減低受傷及死亡的風險；及

---

4 分區辦事處會安排承辦商員工主動對黑點進行調查，或在接獲投訴或轉介個案後進行調查。

5 如分區辦事處發現未經批准營運的服務持續，並經非專營巴士管制小組作進一步調查後證明屬實，便會建議運輸署署長就有關個案舉行研訊。

6 當局於 2007 年修訂法例，規定所有於 2009 年 5 月 1 日或之後登記的學生服務車輛須安裝保護式座椅。遇有撞車事故時，這類座椅可避免兒童受傷。

7 運輸署於 2010 年 7 月委託顧問就在學生服務車輛安裝安全帶的可行性進行研究，並比較在學生服務車輛安裝安全帶和保護式座椅對保護學生的成效和安全優劣。顧問於 2013 年 3 月完成研究報告。

— 運輸署表示，須徹底考慮並解決多方面的事宜，例如安全效益、法律事項、對業界的影響及持份者的意見，然後才能決定採取何種措施進一步加強學生服務車輛的安全。

4. 委員會並無就此事舉行公開聆訊，但要求當局就下述事宜作出書面回應：非專營巴士的發牌規定；有關非專營巴士及學校私家小巴的申請的處理；改善規管未經批准的非專營巴士營運的措施；以及實施學生服務車輛的安全措施的進展和時間表。**運輸及房屋局局長**和**運輸署署長**的綜合回覆載於*附錄 30*。

5. 委員會希望政府當局繼續向其報告落實審計署各項建議的進展。

審計署曾就土地註冊處的運作進行審查。

2. 土地註冊處旨在提供一套快捷有效的土地註冊制度，以便土地交易有秩序地進行。該處備存逾 300 萬份土地登記冊，涉及約 2 370 萬份土地文件的註冊資料。除了確保為客戶提供穩妥方便的土地註冊和資訊服務外，該處的使命也包括與時並進，提倡透過引入業權註冊，以改革香港的土地註冊制度。《土地業權條例》(第 585 章)於 2004 年 7 月制定，目的是提供一套新的土地業權註冊制度，使物業業權更加明確，並精簡物業轉易程序。然而，直至 2017 年 9 月，《土地業權條例》仍未生效，而土地業權註冊制度也尚未實施。

3. 委員會知悉審計署署長報告書所載的以下審查結果：

— 土地註冊處自 2007 年 6 月以來一直為綜合註冊資訊系統進行整理工作，以填補沒有載於部分土地登記冊的資料[1] (例如過往交易的擁有人名稱)。由於員工流失率高及部分懸空的合約員工職位未獲填補，原先訂於 2018 年年底前完成的整理工作，完成日期或會延遲；

— 從 2012-2013 年度至 2016-2017 年度，每年獲更正的土地登記冊手民之誤及資料不一致總數，介乎 5 737 項至 7 564 項不等；

— 分別位於荃灣、大埔和元朗的 3 間新界查冊中心提供櫃位查冊及副本服務，以及業主立案法團服務；在 2012-2013 年度至 2016-2017 年度期間，該 3 間新界查冊中心每年各錄得介乎 90 萬元至 200 萬元不等的營運虧損，其使用量亦偏低；[2]

---

1 土地註冊處表示，若干資料因某些原因沒有載於部分土地登記冊，這些原因包括有關資料可能未有在進行電腦化工作之前記錄在人手備存的土地登記冊，或在進行電腦化工作期間基於成本效益而沒有輸入電腦化的土地登記冊。

2 在 2012-2013 年度至 2016-2017 年度，在荃灣及大埔查冊中心使用查冊和副本服務的訪客人數平均每天不足 55 人，在元朗查冊中心使用有關服務的訪客人數則平均每天不足 100 人，而在每間新界查冊中心使用業主立案法團服務的訪客人數平均每天不超過 5 人。

— 在審議《土地業權條例草案》期間，政府建議《土地業權條例》在 2004 年 7 月制定的兩年後生效，並承諾在《土地業權條例》制定與生效相距的兩年期間，對該條例進行檢討("制定後的檢討")。然而，直至 2017 年 9 月，《土地業權條例》仍未實施。土地註冊處在制定後的檢討中，發現 18 項重要事項，[3] 必須先行修訂《土地業權條例》，法例才可生效。土地註冊處或低估了實施《土地業權條例》和土地業權註冊制度所涉及問題和工作的複雜程度。此外，由於各持份者仍未達成普遍共識，土地註冊處既沒有設定土地業權註冊制度的目標實施日期，亦沒有制訂附有實施土地業權註冊制度時間表的行動計劃；

— 《土地業權條例》制定後，有關檢討《土地業權條例》、擬備《土地業權(修訂)條例草案》、就修訂法例建議進行持份者參與活動及實施土地業權註冊制度的事宜上，平均每年耗用約 2,400 萬元的員工費用；

— 土地註冊處自 1993 年起，已進行 5 次涵蓋所有收費項目的收費檢討，每次檢討相隔時間為 3 至 7 年(即於 1998 年、2005 年、2008 年、2011 年及 2016 年進行)。在 2016 年的收費檢討中，土地註冊處發現非法定收費的整體收回成本比率只達 67%，因而於 2017 年 4 月調整非法定收費。收費整體上調 75%，若干收費項目的加幅顯著，達 100%至 200%不等；

— 在 2010-2011 年度至 2016-2017 年度，送交註冊的土地文件數目由 859 840 份下跌至 468 630 份，大幅減少 45%，相關收入亦由 3 億 1,900 萬元下跌至 1 億 6,900 萬元，大幅下跌 47%。審計署留意到，2015-2016 年度未能收回成本的金額頗大，達 8,000 萬元。土地註冊處表示，文件註冊服務的收入極受物業市場狀況波動影響；及

---

[3] 這些事項為：(1)為文書註冊的概念；(2)文書須經註冊才具效力；(3)註冊日期；(4)凌駕性權益；(5)聯權共有的劃分；(6)其他法例須作出的相應修訂；(7)法庭命令；(8)傳轉；(9)警告書；(10)知會備忘；(11)《土地業權條例》內的定義；(12)政府的法律責任；(13)標準條款文件存檔；(14)限制令；(15)土地註冊處處長作出的更正；(16)彌償條文；(17)不能轉制的個案；以及(18)實際影響。

— 審計署審查土地註冊處就2016-2017年度的30項服務指標所製備的實際服務表現資料後，發現土地註冊處依賴一套以人手操作的系統製備實際服務表現資料。

4. 委員會並無就此事舉行公開聆訊，但要求當局就下述事宜作出書面回應：《土地業權條例》、土地業權註冊制度及整理工作的實施情況；往後進行收費檢討的相隔時間；以及當局將會採取甚麼措施，以追查和監察土地登記冊出現的錯誤、改善各新界查冊中心的表現、提高土地註冊處實際服務表現資料的準確度、減省因制定《土地業權條例》而引致的支出及應對物業市場狀況對文件註冊服務造成的影響。**發展局局長**及**土地註冊處處長**的綜合回覆載於*附錄 31*。

5. 委員會希望政府當局繼續向其報告落實審計署各項建議的進展。

審計署曾就民政事務總署("民政總署")根據《旅館業條例》(第 349 章)規管酒店和賓館的工作進行審查。

2. 《旅館業條例》對酒店和賓館等收費提供住宿地方的處所作出規管，藉以保障住客和公眾免受涉及樓宇安全和消防安全兩方面的風險。民政總署轄下的牌照事務處獲旅館業監督(即民政事務局局長)授權，負責執行《旅館業條例》下的工作，例如簽發酒店和賓館牌照和履行相關的執法任務。截至 2017 年 6 月 30 日，根據《旅館業條例》領有牌照的場所共有 2 024 個，當中包括 286 間持牌酒店(提供 77 724 個客房)和 1 738 間持牌賓館(提供 14 029 個客房)。另一方面，透過互聯網宣傳和供人預訂民宿亦日趨普遍，並一直有呼聲倡議在本港發展民宿。

3. 委員會知悉審計署署長報告書所載的以下審查結果：

— 在 2012 年至 2017 年 6 月 30 日期間，發出新牌照和為牌照續期的平均完成發牌時間，分別由 357 天增至 469 天及由 118 天增至 125 天；

— 牌照事務處就不同牌照申請階段的目標辦理時間制訂了 9 個內部目標，[1] 但當中兩個屬已公布的服務承諾，而且達成的目標亦只有這兩個，其餘的內部目標大多未能達成。在 2012 年至 2017 年 6 月 30 日期間，有 4 個內部目標 [2] 的達標百分率普遍下跌，而部分內部目標的訂明時間與其實際辦理時間呈現巨大落差；

— 根據《旅館業條例》，在現有牌照的有效期屆滿日之前不少於 3 個月提交的續期牌照申請會受到保障，即其現有牌照不論在何時屆滿，均會繼續有效，直至申請獲得批准為止。在有效期屆滿日之前 3 個月內提交

---

1 牌照申請通常涉及 6 個階段，即"認收申請"、"初步視察"、"改善工程"、"跟進視察"、"批准申請"及"領取牌照"。牌照事務處並無就"改善工程"和"領取牌照"制訂目標辦理時間，因為該兩個階段均由申請人負責。

2 該 4 個目標是：(i)就不涉糾正工程的續期牌照申請進行初步視察；(ii)就新牌照申請進行跟進視察；(iii)批准新牌照申請；及(iv)批准續期牌照申請。

的申請則"不受保障"。然而，在 2017 年首 6 個月內，不受保障個案的平均辦理時間(90 個曆日)卻較受保障個案(134 個曆日)短得多，而有 61%的不受保障個案是在其現有牌照屆滿後才獲批准的；

— 牌照事務處為監察遵從牌照規定的情況進行的年度視察既不是以風險為本，亦不是以突擊方式進行。該處並無就年度視察的進度和結果製備資料；

— 尚未完結的懷疑個案[3]數目由 2012 年 1 月的 644 宗倍增至 2017 年 6 月的 1 322 宗，而在該 1 322 宗個案中有 270 宗(20%)已存在超過 3 年。這種情況引起下述風險：該等尚未完結的個案涉及的無牌場所，或有部分已經運作多時。然而，牌照事務處並沒有就尚未完結的懷疑個案數目及其存在時間製備資料及向民政總署匯報；

— 有透過網站經營的無牌場所沒有在網站上示明詳細地址，也不接待未經預約的住客，而牌照事務處無法為檢控這類無牌場所蒐集到足夠證據。外國不少城市則已立法打擊經由互聯網非法提供住宿地方的行為；

— 在 2012 年至 2017 年(截至 2017 年 6 月 30 日)期間，牌照事務處就 467 個無牌場所提出了 832 宗檢控，當中有 779 宗罪名成立。審計署分析了對定罪個案作出的懲處後留意到，如相關經營者毫無悔意，或會把罰款視為經營成本的一部分，故被多次檢控也在所不計，而且被當場捕獲和檢控的通常都是場所管理者，並非擁有該業務的人士。另一方面，當局一直沒有針對屢次違例的無牌場所經營者援引《旅館業條例》中有關罪行持續的條文(即在罪行持續期間每天罰款 2 萬元)；

---

[3] 牌照事務處的執法分組從不同來源蒐集情報，以找出懷疑無牌場所，並相應採取跟進行動。

— 根據民政總署按 2016-2017 年度價格水平而進行的成本檢討，以目前牌照費用[4]計算，簽發新牌照的收回成本比率介乎 32%至 75%，而續期牌照則為 40%至 72%；

— 截至 2017 年 6 月 30 日，就尚未完結的個案而言，由牌照事務處 24 名牌照事務督察負責的總個案量為 1 322 宗。[5]審計署留意到，不同牌照事務督察所負責的個案數目並不平均。牌照事務處並沒有製備有關個案量的統計數字，以作為管理資料，或在定期舉行的管理層會議上加以討論；及

— 在《旅館業條例》的現行規管制度下，民政總署要處理在本港興辦民宿所涉及的各項事宜實有困難，該等事宜包括土地用途、規劃、旅遊事務、環境和交通的考慮等，而且分屬不同政策局和部門的職權範圍。

4. 委員會並無就此事舉行公開聆訊，但要求當局就下述事宜作出書面回應：用於處理牌照申請和尚未完結的懷疑個案的人手和開支；牌照申請辦理時間漫長和未達致內部目標的根本原因；對受保障和不受保障個案的處理方式；就違規場所和尚未完結的懷疑個案採取的跟進行動；協助調查和打擊懷疑無牌場所的措施；對違規情況作出的懲處；修訂牌照費用方面的工作計劃；監察牌照事務督察承擔的個案量的事宜；以及檢討民宿的相關事宜的進展。**民政事務總署署長**的回覆載於*附錄 32*。

5. 委員會希望政府當局繼續向其報告落實審計署各項建議的進展。

---

4 《旅館業(費用)規例》(第 349B 章)規定，簽發新牌照和續期牌照的收費水平是根據牌照有效期的長短和持牌場所的房間數目而釐定的。現時簽發新牌照的費用介乎 4,570 元(適用於 1 至 3 個客房，而有效期為 1 年的牌照)至 107,100 元(適用於超過 500 個客房，而有效期為 7 年的牌照)，相關的續期牌照費用則介乎 2,650 元至 63,150 元。

5 牌照事務處的執法分組負責調查無牌場所。每宗懷疑無牌場所個案會交由 1 名牌照事務督察處理。

審計署曾就香港知專設計學院("設計學院")的課程管理、校園發展及管理和行政事宜進行審查。

2. 設計學院是職業訓練局("職訓局")機構成員之一，位於職訓局的調景嶺校園("調景嶺校園")，[1] 而調景嶺校園的建築費用為 12 億 8,730 萬元。在 2016-2017 學年，設計學院開辦 21 項全日制高級文憑課程，共有學生 5 476 人。

3. 委員會知悉審計署署長報告書所載的以下審查結果：

— 據設計學院所述，校方應避免超額收生，以確保教學質素及防止市場和有關行業的畢業生供應過剩。然而，在 2016-2017 學年，在設計學院 21 項課程中，有 13 項超額收生。在 2014-2015 學年、2015-2016 學年及 2016-2017 學年，由於出現超額收生情況，設計學院的教學人員編制總額分別增加 23、20 及 16 名。在 59 個新增的教學人員職位中，55 個職位由合約期為一年或以下的教員("短期合約教員")擔任，超逾了職訓局總部就短期合約教員所訂的 15%上限；

— 在 2012-2013 學年至 2016-2017 學年，設計學院開辦了 14 項新課程，但有 5 項新課程的建議書 [2] 並沒有載列資料，述明新課程對教學人員人力資源的影響，以及如何得出計劃收生人數；

— 職訓局轄下各訓練委員會定期進行各行業的人力調查及公布有關的人力報告，但設計學院某些課程的人力需求，並不在上述的人力調查範圍內。與此同時，儘管設計學科顧問委員會在 2011 年 11 月舉行的會議上提出建議，截至 2017 年 7 月，設計學院仍未進行任何有關設計行業的人力調查；

---

1 調景嶺校園包括設計學院大樓和職訓局另一幢大樓。

2 開辦新課程前，載述課程詳情的課程建議書會提交職訓局設計學科學務委員會通過，然後交由職訓局專業教育培訓學務委員會批准。

— 設計學院 2012-2013 學年、2013-2014 學年及 2014-2015 學年的整體課程完成率分別為 86%、84%及 80%，但建築設計高級文憑課程上述各學年的完成率只為 71%、58%及 51%，而園境建築高級文憑課程 2014-2015 學年的完成率則為 68%。職訓局沒有向教育局呈報其高級文憑課程的完成率；[3]

— 設計學院高級文憑課程畢業生 2016 年的整體就業率為 86.4%，並自 2012 年以來一直低於職訓局所訂的 90%就業的目標比率；

— 在設計學院大樓設計比賽中，參賽者須嚴格控制工程成本，不得高於 3 億 7,800 萬元。勝出設計包括減省成本方案，把費用減至 3 億 7,740 萬元，但據職訓局委任以評核參賽作品(包括預算費用)的技術委員會所述，勝出設計的經修訂費用為 4 億 500 萬元；

— 在工程發展階段，職訓局曾考慮不同結構方案以興建設計學院，即以鋼材為主、以鋼筋混凝土為主("鋼筋混凝土方案")和鋼材與鋼筋混凝土並用("改良混合方案")。職訓局在擬備提交立法會財務委員會("財委會")的撥款申請時，曾分別於 2007 年 3 月和 4 月提交以鋼筋混凝土方案為基礎計算的預算工程費用予建築署審批，當時的預算款額為 9 億 9,280 萬元。然而，職訓局最終採納了改良混合方案，並僅將鋼筋混凝土方案視為後備方案。沒有文件證據顯示，各個方案已獲充分討論、改良混合方案有充分理據支持，以及職訓局理事會或相關委員會曾獲明確告知鋼筋混凝土方案僅被視為後備方案。工程顧問於 2007 年 6 月 15 日以改良混合方案為基礎，把工程預算修訂為 10 億 6,410 萬元，而沒有文件證據顯示，職訓局曾向建築署提交該經修訂的工程預算。在 2007 年 6 月 22 日提交財委會的文件中，最終的預算工程費用為 9 億 9,280 萬元，顯示所採用的是鋼筋混凝土方案；

— 財委會批准調景嶺校園發展工程撥款後，教育局沒有要求職訓局每季提交進度報告，並附上最新的收支預

[3] 兩年制高級文憑課程同屆學生的畢業率。

測和資助金收支結算表。與此同時，在 2007 年 7 月至 2008 年 6 月間，於職訓局理事會、常務委員會、產業管理委員會及督導委員會的會議上，均沒有匯報工程資助金收支結算；

— 財委會獲告知，調景嶺校園的學生體育和活動設施，會在非上課時間開放給公眾使用，但網球場卻尚未開放予公眾。在 2013-2014 學年至 2016-2017 學年，綜藝館因進行保養而每年關閉 81 至 129 天，並讓校外人士每年使用 2 至 10 天；

— 調景嶺校園的升降機及自動梯出現故障的宗數，由 2014 年的 53 宗增至 2016 年的 145 宗，升幅為 174%。自動梯每月的系統服務可用率由 2015 年 1 月的 99.7% 跌至 2017 年 6 月的 71.0%。一部長自動梯自 2017 年 3 月 31 日起一直暫停服務；

— 設計學院沒有按職訓局的規定，就 2010-2011 財政年度、2012-2013 財政年度及 2014-2015 財政年度進行盤點。就 2011-2012、2013-2014 及 2015-2016 這 3 個財政年度而言，有關盤點工作需時甚長才告完成，並有 810 件存貨(包括 127 件桌上/筆記簿電腦及 209 件便攜式儲存裝置)下落未明，這些存貨的原來價值共計達 270 萬元。雖然職訓局就資料外泄事故的處理及通報定有指引，但沒有文件證據顯示，設計學院已採取該指引所載的補救措施，遏止有關事故對資料當事人可能造成的傷害或損害；及

— 在 2014-2015 學年至 2015-2016 學年，3 項校園環保目標中的 2 項(即耗電量減少 5%和訂購紙張數量減少 5%)未能達標。

4. 委員會並無就此事舉行公開聆訊，但要求當局就下述事宜作出書面回應：設計學院課程的收生率、完成率、就業率和教學人員人力資源；調景嶺校園發展工程的規劃；以及設計學院的設施和行政管理。**教育局局長**及**職業訓練局執行幹事**的回覆分別載於*附錄 33* 及*附錄 34*。

5. 委員會希望政府當局繼續向其報告落實審計署各項建議的進展。

審計署曾就政府產業署("產業署")有關政府辦公室的提供及政府土地的使用情況的工作進行檢討。

2. 政策局/部門的辦公室設於一般用途聯用辦公大樓("聯用大樓")、租用物業及部門專用樓宇。按照財經事務及庫務局("財庫局")的政策指引，產業署負責就獲取、分配和管理政府自置及租用的辦公室為各政策局/部門提供行政支援服務；以及藉檢討現有用途，盡量善用政府土地的發展潛力。截至 2016 年 12 月，產業署管理 1 023 110 平方米辦公室，包括 308 051 平方米(30%)的租用辦公室，以及 715 059 平方米(70%)聯用大樓和私人發展項目內的政府自置辦公室，供各政策局/部門使用。至於 7 348 976 平方米專門建造，以供一個或多個政策局/部門執行專門職能及/或作辦公室用途的部門專用樓宇，則根據財庫局制訂的《政府產業管理及有關事務規例》由相關的政策局/部門管理。在 2016-2017 年度，租用辦公室的租金開支為 9 億 6,000 萬元。

3. 委員會知悉審計署署長報告書所載的以下審查結果：

— 根據各政策局/部門向產業署提交的 2016 年按年進行的辦公室使用檢討報表，[1] 2017-2018 年度至 2021-2022 年度有 168 個新辦公室要求，所需面積共 94 921 平方米。然而，根據產業署的評估，會有 44 459 平方米的短缺，包括或有需要物色 29 591 平方米的土地。與此同時，除了已在進行並主要用作重置灣仔政府綜合大樓辦公室的 3 幢聯用大樓工程項目[2]外，並沒有規劃其他新聯用大樓；

— 當局在 2008 年宣布搬遷灣仔政府綜合大樓的政府辦公室。要落實搬遷工作，須興建 9 幢重置大樓，供 28 個政策局/部門及司法機構使用。然而，6 個重置

---

1 根據財庫局制訂的《政府產業管理及有關事務規例》，各政策局/部門應每年檢視是否需要繼續使用獲分配位於政府自置及租用辦公室的所有辦公地方。根據按年進行的辦公室使用檢討，各政策局/部門須就額外的辦公地方需求及過剩辦公地方提交報表(不包括部門專用樓宇，該等樓宇另行在每年的資產保管報表工作中匯報)。

2 3 幢聯用大樓為西九龍政府合署、庫務大樓及將軍澳政府合署。

樓宇項目因為項目範圍改變、技術上的限制，以及尋求撥款批准所需的時間而出現延誤。與此同時，產業署在 2015 年才物色到重置灣仔法院[3]的合適用地，原因是產業署於 2012 年發現，在 2008 年建議的用地未能提供所要求的樓面面積。灣仔法院的搬遷工作尚在規劃，並未有預計完成日期。至於灣仔政府綜合大樓的整體搬遷工作，估計最快在 2025-2026 年度完成；

— 在 9 個重置樓宇項目當中，西九龍政府合署("西九合署")項目早於灣仔政府綜合大樓搬遷計劃公布之前已在進行[4]，但該項目由於中九龍幹線工程計劃的走線檢討而受到影響。最終，西九合署項目由推出至 2015 年 6 月獲批撥款，需時近 12 年；

— 雖然政府的產業政策是盡量把辦公室設於自置樓宇，但租用的辦公室由 2006 年的 271 461 平方米增加 13%至 2016 年的 308 051 平方米；

— 審計署審查了 3 份租金較差餉物業估價署編製的平均租金[5]高逾 40%的租約(租約A、B及C)，結果顯示並沒有文件交代在簽訂或續訂這些租約之前，沒有探討其他租金成本較低的物業的原因；

— 租約 D 涉及位於九龍灣的寫字樓，其中 76%的面積用以存放個案紀錄，但有關紀錄沒有任何特定需要須存放在該處。政府為此支付的每月租金為每平方米 265 元，而其他政策局/部門租用物業作貯存用途的每月租金則由每平方米 94 元至 147 元不等；

— 當局在 1990 年因應擬議道路工程計劃收購一幅面積為 1 505 平方米的貨倉用地，但在約 26 年後仍未決定是否推行該計劃。產業署雖然在 1991 年至 2007 年期

---

3 灣仔法院在灣仔政府綜合大樓佔用 26 834 平方米淨作業樓面面積。

4 2002 年，當局規劃興建西九合署，目的是重置受中九龍幹線工程計劃影響位於油麻地的 4 幢政府樓宇，以及停止租用位於不同地區的辦公室。

5 差餉物業估價署按月編製商用私人辦公室樓宇的平均租金，以及各區不同辦公室級別的分項數字。某段時期的平均租金水平，主要取決於期內出租物業的樓宇質素及位置等因素。因此，平均每月租金在不同時期內出現的變化，不應一概而論視之為該時段中在價值方面的整體變化。

間把該用地闢作短期用途，但截至 2017 年，該用地已空置約 10 年時間；

— 截至 2017 年 8 月，有 1 569 幅土地有待產業署進行土地使用檢討，但每年只有 85 幅土地獲選進行檢討；

— 產業署開發政府產業資訊系統，以找出未有盡用的土地，但審計署抽樣檢查顯示該系統有遺漏和不符之處，例如遺漏 1 項不能使用物業的相關土地及樓宇紀錄、8 項物業/樓宇的土地資料，以及沒有更新部分政府土地的狀況；及

— 產業署進行土地使用檢討並制定重新發展方案，供跨政策局/部門的產業策略小組審批。產業署的半年報告[6]顯示，截至 2017 年 2 月，空置或未盡其用的部門專用樓宇有 27 項。

4. 委員會並無就此事舉行公開聆訊，但要求當局就下述事宜作出書面回應：灣仔政府綜合大樓和灣仔法院的重置；應付政策局/部門的物業需求的措施；為租用辦公室而揀選處所時，拒絕/不推薦物業選項供政策局/部門考慮，以及沒有相關文件紀錄的理由；改善政府產業資訊系統所載資料的準確程度的措施；以及關於 1 569 幅有待進行土地使用檢討的土地及 27 項空置或未盡其用的物業的跟進行動。**財經事務及庫務局局長**、**政府產業署署長**、**土木工程拓展署署長**及**建築署署長**的回覆，分別載於*附錄 35* 至*附錄 38*。

5. 委員會希望政府當局繼續向其報告落實審計署各項建議的進展。

---

6 個別政策局/部門轄下部門專用樓宇如有空置或未盡其用的物業，產業署會每半年向產業策略小組報告有關情況。

審計署曾就勞工處在職業安全及健康方面的工作進行審查。

2. 職業安全及健康主要通過《工廠及工業經營條例》(第 59 章)及《職業安全及健康條例》(第 509 章)來規管。《工廠及工業經營條例》適用於工業經營(例如工廠、建築地盤和食肆)，為工業工人提供安全及健康保障；而《職業安全及健康條例》則把職業安全及健康的保障範圍擴闊至包括大部分經濟活動的僱員，並涵蓋差不多所有工作場所。勞工處透過立法、執法、教育和宣傳工作，確保在職人士的工作安全與健康的風險得以妥善管控，這方面的工作甚為重要。在 2017-2018 年度，勞工處在職業安全及健康方面的預算開支達 5 億 1,000 萬元。在 2016 年，職業受傷個案約有 36 000 宗。

3. 委員會知悉審計署署長報告書所載的以下審查結果：

— 根據《工廠及工業經營條例》，管理或控制應呈報工場[1]的東主須於工序展開之前向勞工處處長呈報該工作場所的資料。然而，根據《工廠及工業經營條例》下的《建築地盤(安全)規例》(第 59I章)，建築工程的資料則只須在工程展開後 7 天內呈報。因此，展開工程的時間與向勞工處呈報工作場所資料的時間兩者之間存在 7 天的差距；

— 審計署審查了 20 宗於 2016 年在應呈報工場發生的意外個案，發現當中有 8 個(40%)的工場東主在勞工處調查之前，並沒有向勞工處提交所需的法定呈報，而在 2012 年 1 月至 2017 年 7 月期間也沒有就違反呈報規定的個案提出檢控；

— 優先視察的工作場所包括不屬建造業的 23 個危險行業的工作場所，這 23 個行業是經勞工處評估現存風險後被認定為危險行業的。然而，危險行業名單在 2013 年 1 月擬備後，直至 2017 年 7 月才進行檢討；

[1] 應呈報工場指(i)任何工廠、礦場或石礦場；以及(ii)任何處所或地方，而在其內是進行或擬進行《工廠及工業經營條例》所訂明的危險行業或附表所列行業。

— 在 2017 年 3 月 31 日，非經常施工的建築地盤工作場所(即斷續地進行工程的建築地盤，或處於保養期的建築地盤)共有 6 074 個積壓個案[2]，非建築地盤工作場所則有 23 414 個積壓個案。審計署審查勞工處在 2016 年 4 月 1 日至 2017 年 3 月 31 日期間進行的 80 次視察，發現有 24 次(30%)是在工作場所檔案呈閱後逾 90 天才進行；

— 視察人員只記錄視察時所發現的違規事項，而沒有記錄視察工作的詳細內容，例如檢查過的工序和檢查的結果；

— 如某次視察是由超過一名視察人員共同進行的，勞工處會把涉及的視察人員的數目，而不是已視察的工作場所數目，算作視察次數；

— 《工廠及工業經營條例》和《職業安全及健康條例》下最常見的 5 種罪行[3]所判處的最高罰款額和平均罰款額，都遠低於法定的罰款額上限；

— 在 2016 年，勞工處對 146 間開辦強制性安全訓練課程[4]的機構進行了 225 次視察，當中有 182 次(81%)並非在上課時間進行，因此無從觀察多個與課程有關的範疇；

— 在 2009 年，勞工處就強制性安全訓練課程的認可和監察制度進行檢討，以便制訂改善措施。2011 年 4 月，勞工處向立法會人力事務委員會建議分兩個階段實施改善措施。截至 2017 年 8 月，第一階段的 3 項

---

2 勞工處設有按時呈閱工作場所檔案的制度，提示進行視察。工作場所檔案如未有按指定日期呈閱並指派予視察人員，便會列作積壓個案。

3 最常見的 5 種罪行為：(i)未能確保在建築地盤內提供適當和足夠的進出口並妥為維修該等進出口；(ii)負責建築地盤的承建商未能採取足夠的步驟防止該地盤內有任何人從高處墮下；(iii)直接控制建築工程的承建商未能採取足夠的步驟防止該建築地盤內有任何人從高處墮下；(iv)未能使離開工作場所的走火通道保持良好狀況，並免受阻礙；以及(v)未能確保離開工作地點的所有逃生途徑均保持在安全的狀況，並免受阻礙。

4 從事指定的高危行業、活動或機械操作的人士，必須修畢由課程營辦機構開辦的相關強制性安全訓練課程。

改善措施中的兩項措施仍未全面實施，亦未就何時實施這些措施和第二階段的措施擬定時間表；

— 《工廠及工業經營(安全主任及安全督導員)規例》(第 59Z 章)及《工廠及工業經營(安全管理)規例》(第 59AF 章)訂明，某些工作場所的承建商或東主須聘請註冊安全主任協助促進僱員的職業安全及健康，以及/或聘請註冊安全審核員審核安全管理制度。要成為註冊安全審核員的其中一項資格，是該人士必須身為註冊安全主任。在 2002 年 6 月之前，註冊安全主任的身份一經指定，便終生有效。然而，根據 2002 年政府對《工廠及工業經營(安全主任及安全督導員)規例》所作的修訂，註冊安全主任的註冊有效期為 4 年，期滿後須續期或重新確認。由於註冊安全主任的註冊必須續期/重新確認生效，註冊安全審核員有可能在註冊後不再具備註冊安全主任的身份；

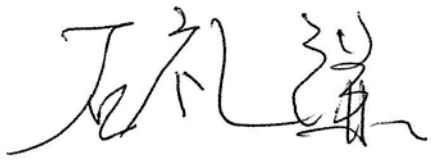
— 觀塘職業健康診所可在預留為容易受輻射照射的工人進行健康檢查的每節時間進行 30 個檢查。在 2012 年至 2017 年 6 月期間，預約人士失約的平均個案數目佔 11%至 15%不等；平均每節的預約檢查數目由 27.8 個減少至 22.9 個；以及進行了不超過 20 個檢查的節數比率由佔總節數的 17%增加至 56%。此外，法例訂明就首次受僱接受的檢查是免費提供的，但法例並沒有訂明工人首次受僱以後，定期檢查應否免費提供。審計署留意到，工人和僱主都不用就定期檢查支付任何費用；

— 勞工處並沒有監察仍有待進行職業健康視察個案的數目，以及個案呈閱與實際進行視察之間的延誤。審計署審查了 24 次在 2016 年 7 月至 2017 年 6 月期間進行的視察，發現在有關視察中有 13 次(54%)進行有所延誤。延誤時間由 4 天至 3 年不等；及

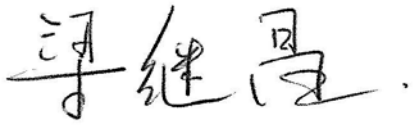
— 在 2016 年，勞工處在管制人員報告列出"調查/研究/檢查/評估/診症"的次數時沒有提供分項資料。

4. 委員會並無就此事舉行公開聆訊，但要求當局就下述事宜作出書面回應：應呈報工場的呈報規定的執行情況；檢討危險行業名單及《工廠及工業經營條例》和《職業安全及健康條例》下的最高罰款額；就清理有待進行職業安全及健康視察個案及針對部分註冊安全審核員並非註冊安全主任的問題的措施；視察強制性安全訓練課程及有關課程的改善措施；輻射工作工人接受健康檢查的安排；以及管制人員報告所載服務表現指標。**勞工處處長**和**衞生署署長**的綜合回覆載於*附錄 39*。

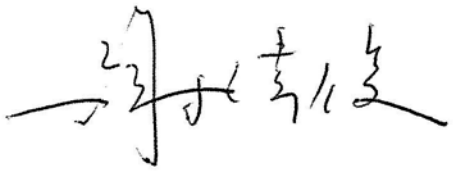
5. 委員會希望政府當局繼續向其報告落實審計署各項建議的進展。



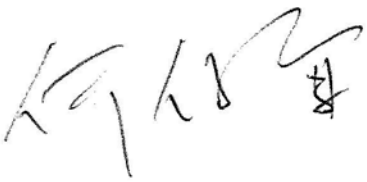
石禮謙*(主席)*



梁繼昌*(副主席)*



謝偉俊



何俊賢

林卓廷

邵家輝

陳淑莊

2018 年 1 月 18 日

審計署署長第六十九號報告書內
經政府帳目委員會在報告書研議的章節

審計署署長 第六十九號報告書 章節	項目	政府帳目委員會 第六十九號報告書 章節
1	社會福利署對整筆撥款的管理	1
2	政府船隻的採購及維修	2
3	醫院管理局對公營醫院工程項目的管理	3
4	非專營巴士及學校私家小巴服務的規管	4
5	土地註冊處的運作	5
6	酒店和賓館的規管	6
7	香港知專設計學院	7
8	政府辦公室的提供及政府土地的使用情況	8
9	職業安全及健康	9

《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。
(2005年第214號法律公告)

(3A) 委員會的會議法定人數為主席加上兩名委員。
(2005年第214號法律公告)

(3B) 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。 *(2005年第214號法律公告)*

(3C) 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數目相等，則在此情況下他須作決定性表決。 *(2005年第214號法律公告)*

(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) *(由2005年第214號法律公告廢除)*

(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。

屋宇署
BUILDINGS DEPARTMENT

YOUR REF 來函檔號 CB4/PAC/CS(66,67&67A)
OUR REF 本署檔號 L/M (4) to BD CR/4-35C
FAX 圖文傳真 2625 4789
TEL 電話 2626 1131

香港中環
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會政府帳目委員會
（經辦人：朱漢儒先生）

朱先生：

跟進《政府帳目委員會第六十四號報告書》
屋宇署對違例建築物採取的行動

謝謝你 2018 年 1 月 5 日的來函，謹附上來函要求的資料以供政府帳目委員會參考。

鑑於現存僭建物數量龐大，屋宇署以"風險為本"釐定執法行動的緩急先後。根據 2011 年公布的現行僭建物執法政策，屋宇署會對屬於"須予以取締"類別的僭建物採取執法行動，向有關業主發出法定命令，規定拆除僭建物。有關"須予以取締"類別的僭建物的資料載於屋宇署發出名為"物業無僭建 安居又放心" 的小冊子內。在地下出口樓梯範圍內的違例商舖搭建物如導致逃生途徑闊度不足或沒有提供耐火結構，會對生命財產構成明顯威脅或迫切危險，故被視為"須予以取締" 的僭建物。

屋宇署會不時委聘外判顧問公司協助進行有關僭建物執法行動的巡查及行政工作，但實際執法行動由屋宇署人員根據《建築物條例》及現行執法政策進行。因此，在執法準則及緩急先後方面不會有差別。

屋宇署署長

（助理署長／樓宇(2) 何鎮雄 代行）

副本送： 發展局局長（經辦人：伍棨廷女士） 傳真：2899 2916
財經事務及庫務局局長 傳真：2147 5239
審計署署長 傳真：2583 9063

2018 年 1 月 26 日

食物環境衞生署
Food and Environmental Hygiene Department
香港金鐘道六十六號金鐘道政府合署四十二至四十五樓
42/F-45/F Queensway Government Offices, 66 Queensway, Hong Kong

本署檔號 ：FEHD/A&D/53-20/15 C

香港中環
立法會道一號
立法會大樓
立法會政府帳目委員會
(經辦人：朱漢儒先生)

朱先生：

跟進政府帳目委員會第六十四號報告書

食物環境□生署(「食環署」)管理的公眾熟食市場

謝謝你2018年1月5日來函，就有關在熟食市場及熟食中心安裝空調設施的最新進展，要求提交資料。

行政長官已在其2017年10月發表的《2017年施政報告》提出，政府會全面檢視現有的公眾街市，有系統地制訂具體措施改善設施和投放資源提升現有公眾街市的環境，包括加快安裝空調系統。

為此，我們建議在食環署開設1個首長級丙級政務官編外職位，以領導一支專責隊伍，推展上述的全面檢討。該專責隊伍會優先推行加快安裝空調系統的工作，包括針對每個街市的個別情況籌劃商討方案，以期盡早就工程範圍和租戶達成共識。立法會財務委員會(「財委會」)已在2018年1月5日批准有關建議。我們現正全速進行該全面檢討。

自2017年5月政府提交政府覆文後，政府計劃於2018年上半年就於大圍街市安裝空調工程的建議分別諮詢立法會食物安全及環境衞生事務委員會及向財務委員會申請撥款。

至於其餘10個已就安裝空調系統達到租戶支持率門檻的公眾街市，就瑞和街街市熟食中心、牛頭角街市熟食中心，以及香港仔街市及熟食中心的初步技術可行性評估已經完成。我們現正就工程範圍諮詢有關租戶。由於我們需在一定程度上關閉街市場

地一段時間以進行有關工程，故此他們的合作至為重要。在達至共識後，政府會隨即進行技術可行性研究，以推展工程。

食環署亦正與建築署跟進就其他有關街市進行初步技術可行性評估的工作。當中包括石塘咀街市熟食中心、鰂魚涌街市熟食中心、電氣道街市熟食中心、花園街街市熟食中心、牛池灣街市熟食中心、楊屋道街市和荃灣街市。經考慮技術可行性研究結果、工程範圍、成本效益、工程對租戶業務和街市營運的影響，以及租戶是否接受施工細節等因素後，政府會決定是否進行加裝空調工程。

食物環境衞生署署長

(陳國衛 代行)

二零一八年一月十八日

副本送: 財經事務及庫務局局長
審計署署長

香港特別行政區政府
保安局

香港添馬添美道 2 號

The Government of the
Hong Kong Special Administrative Region
Security Bureau

2 Tim Mei Avenue, Tamar, Hong Kong

本函檔號 Our Ref.: (111) in SRD 101/3/R Pt.9

來函檔號 Your Ref.: CB4/PAC/CS(64&65)

中文譯本

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會秘書
（經辦人：朱漢儒先生）

朱先生：

回應政府帳目委員會第 31 號報告書
有關追回聯合國難民事務高級專員署尚欠的暫支款項

就本年1月5日致保安局局長的來信，提出有關追回聯合國難民事務高級專員署（專員署）尚欠暫支款項的問題，我現回覆如下。

2. 政府一直敦促專員署再次向國際社會募捐，以便償還尚欠的11.62億元暫支款項。保安局曾於2017年3月、2017年8月及2018年1月再次去信專員署香港辦事處，重申政府的立場及表明香港市民期望專員署可早日償還欠款。

3. 雖然專員署未必能在短期內償還欠款，但專員署並沒有表示撤回償還這筆暫支款項的承諾。根據我們的理解，專員署能否向香港償還款項，將視乎是否有足夠資金。因此，我們現時沒有

計劃將有關款項撇除為無法追討的債項。政府將會繼續要求專員署早日償還尚欠的暫支款項。

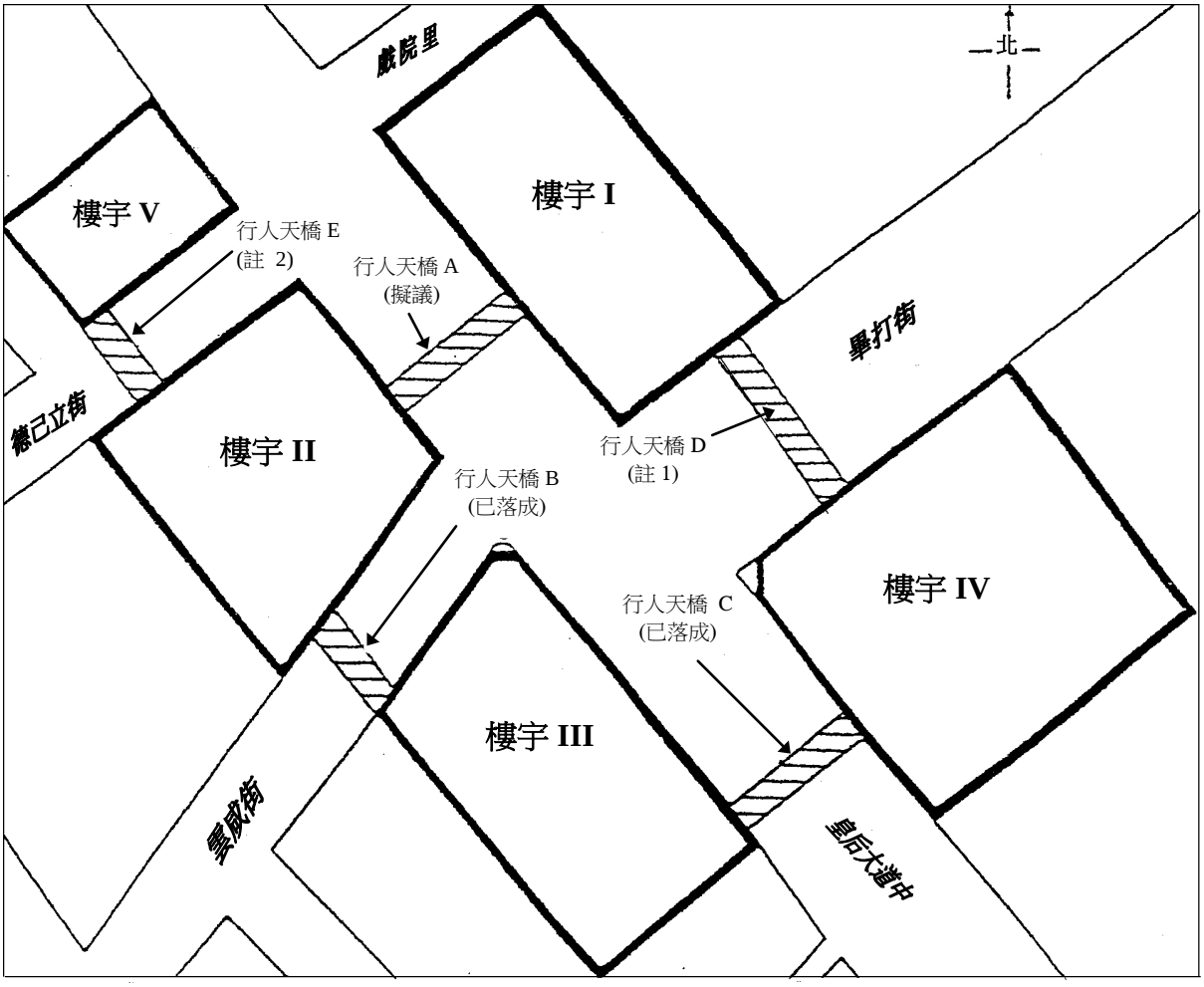
保安局局長

（戚瑜暉 代行）

2018 年 1 月 17 日

副本抄送： 財經事務及庫務局局長（傳真: 2147 5239）
審計署署長（傳真: 2583 9063）

中區 5 座商業樓宇和 5 條行人天橋的位置



資料來源：規劃署的紀錄

註 1: *當局會在接獲樓宇 IV 的重建計劃時，一併處理興建行人天橋 D 的事宜。*

註 2: *值得注意的是，有關行人天橋 E，樓宇 V 所處地段的契約是一份無限制的契約，因此當局不能在契約條文中加入興建行人天橋的規定。*

譯本

政府總部
發展局
規劃地政科

香港添馬添美道二號
政府總部西翼十七樓

Planning and Lands Branch
Development Bureau
Government Secretariat

17/F, West Wing,
Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue, Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref. DEVB(PL-L)35/05/206 Pt.5
來函檔號 Your Ref. CB4/PAC/CS(66,67&67A)

電話 Tel.: 3509 8831
傳真 Fax : 2845 3489

傳真 2543 9197 及電郵

香港中區立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生

朱先生：

跟進政府帳目委員會第 39 號報告書

新界小型屋宇批建事宜

謝謝 貴處於 2018 年 1 月 5 日致發展局局長的來信。

我們備悉政府帳目委員會對小型屋宇政策的關注。現行的小型屋宇政策行之已久，任何檢討無可避免涉及法律、環境、房屋、土地規劃及土地需求等複雜問題，這些問題均需要審慎檢視。目前，基於發展局需要處理轄下其他更具迫切性的政策事務，小型屋宇政策的檢討並非局方優先處理的工作。

另一方面，由於小型屋宇政策正面對司法覆核，政府不宜就可能影響政府處理該案件的議題作出公開評論。我們會密切留意司法覆核的事態發展和考慮小型屋宇政策檢討的未來路向。

發展局局長

(鄧俊賢 代行)

2018 年 1 月 25 日

副本抄送：

財經事務及庫務局局長	傳真號碼: 2147 5239
審計署署長	傳真號碼: 2583 9063
地政總署署長	傳真號碼: 2868 4707

政 府 總 部
民 政 事 務 局

香港添馬添美道二號
政府總部西翼十二樓

GOVERNMENT SECRETARIAT
HOME AFFAIRS BUREAU

12TH FLOOR, WEST WING
CENTRAL GOVERNMENT OFFICES,
2 TIM MEI AVENUE
TAMAR
HONG KONG

本局檔號 Our Ref.: S/F(3) to HAB/CR 7/7/8 (RS) Pt 4
來函檔號 Your Ref.:
電話 Tel.: 3509 8071
圖文傳真 Fax: 2519 7404

(傳真號碼: 2543 9197)

香港中環
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生

朱先生：

回應政府帳目委員會第 61 號報告書
有關免地價或以象徵式地價
直接批出土地予私人體育會所的事宜

謝謝貴會於二零一八年一月五日的來信，查詢私人遊樂場地契約政策檢討的進度。本局的回應已列載於**附件**，以供參考。

民政事務局局長

(張寶琼 張寶琼 代行)

二零一八年一月十六日

連附件

副本送
財經事務及庫務局局長 (傳真號碼：2147 5239)
審計署署長 (傳真號碼：2583 9063)

附件

免地價或以象徵式地價直接批出土地予私人體育會所
（政府帳目委員會第六十一號報告書第 7 部第 1 章）

檢討私人遊樂場地契約政策

民政事務局已於二零一四年年中成立一個跨部門工作小組，就私人遊樂場地契約政策進行檢討。由於市民對私人遊樂場地契約用地須地盡其用抱有極高期望，因此政府明白市民甚為關注是項檢討工作。由於檢討工作範圍廣泛和性質複雜，加上要適當地平衡多項考慮因素(包括體育發展需要、土地用途、契約承租人及其會員的利益，以及廣大市民的利益)，因此工作小組已審議多項與契約政策相關的事宜，並會建議一系列措施，以確保私人體育會的運作及契約用地的用途，能更符合支持體育發展和善用公共資源的雙重目標。民政事務局打算在二零一八年向立法會民政事務委員會匯報檢討的結果，並隨後進行公眾及相關人士的諮詢工作。

本署檔號
OUR REF: ( ) in EP1014/P3/11
來函檔號
YOUR REF: CB4/PAC/CS(66,67&67A)
電話
TEL NO.: 2516 1800
圖文傳真`
FAX NO.: 2880 5141
網址:
HOMEPAGE : http://www.epd.gov.hk

Environmental Protection Department
Environmental Compliance Division
Regional Office (South)

2/F Chinachem Exchange Square
1 Hoi Wan Street
Quarry Bay, Hong Kong

環境保護署
環保法規管理科
區域辦事處（南）

香港鰂魚涌
海灣街一號
華懋交易廣場二樓

(中譯本)

香港中區立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
政府帳目委員會

(經辦人：朱漢儒先生)
(傳真號碼：2543 9197)

朱先生：

跟進政府帳目委員會第六十一號報告書
路旁環保斗的管理

政府帳目委員會 2018 年 1 月 5 日致環境局局長的來函收悉。我獲授權代為答覆。經徵詢及統籌「管理路旁環保斗聯合工作小組」[1]（工作小組）的相關政府決策局及部門的意見後，現回覆如下：

我們曾在 2017 年 10 月政府覆文中的進度報告陳述，政府已加強管理和管制路旁環保斗。首先，政府已透過短期租約方式，在將軍澳第 137 區及屯門小冷水提供了兩幅用地，分別自 2017 年 1 月及 12 月起供環保斗業界存放閒置環保斗，以紓緩缺乏存放用地的問題。其次，政府自 2017 年 2 月起聘用了專責移走環保斗的定期合約服務商，協助執法部門加快移走造成嚴重阻塞交通及／或對公眾構成即時危險的環保斗，以提高執法效率及加強阻嚇作用。自 2017 年 2 月起，政府已在多個擺放閒置環保斗的黑點（包括將軍澳、西貢、九龍灣及啟德）採取聯合執管行動，打擊有關情況。參與聯合執管行動的部門包括香港警務處（警務處）、地政總署、食物環境衞生署、運輸署、路政署、民政事務處及環境保護署（環保署）。我們留意到，聯合執管行動大幅改善了胡亂擺放閒置環保斗的不當行為。工作小組會繼續因應各區民政事務處的意見，在其他黑點統籌聯合執管行動，以阻嚇胡亂在路旁擺放環保斗的不當行為。

[1]工作小組由環境局和環境保護署牽頭，成員包括發展局、運輸及房屋局、食物環境衞生署、路政署、香港警務處、地政總署、運輸署和民政事務總署（在有需要時參與）。

為逐步提升環保斗業界的作業水平，以及處理在路旁擺放環保斗對交通及道路使用者造成阻礙及安全的問題，工作小組一直與環保斗業界保持密切聯繫，支持業界牽頭設立環保斗登記制度，包括為環保斗規格訂立標準和推廣良好操作與安全做法，以提升環保斗的作業水平。

2018 年 1 月 5 日來函第 3(a)至(d)段要求提供的具體資料如下：

(a) 移走路旁環保斗的進展及按 18 區列出被移走環保斗的統計數字；

造成阻礙或非法佔用政府土地的路旁環保斗現受《簡易程序治罪條例》(第 228 章)及《土地(雜項條文)條例》(第 28 章) 所規管。警務處及地政總署一直關注路旁胡亂擺放環保斗的問題，不時採取執管行動以打擊環保斗營運商的不當行為。

在 2017 年，警務處針對環保斗對公眾造成嚴重阻礙及即時危險的情況，已向 16 個路旁環保斗的營運者採取執法行動。在這些個案中，共有六(6)個環保斗被定期合約服務商移走，其他則由營運者自行移走。在至今已定罪的個案中，法院對案件的最高刑罰是罰款 3,500 元。

至於地政總署的執管工作方面，其轄下分區地政處於 2017 年在有關路旁環保斗張貼共 1 521 份法定通知，導致 13 個環保斗被充公。地政總署亦聯同其他參與部門在上述黑點進行針對路旁環保斗的聯合執管行動。

警務處及地政總署按警區及區議會分區列出的執法統計數字，分別載於附件 1 及附件 2。

(b) 環保斗仍在路旁擺放的原因，以及當局應對在黑點擺放環保斗的措施／策略，包括加快清理這些環保斗的時間表；

自 2017 年 2 月推行聯合執管行動以清理路旁環保斗以來，在多個黑點（包括將軍澳、西貢、九龍灣和啟德等地區）胡亂擺放環保斗的情況已見改善。工作小組會因應各區民政事務處的意見，繼續逐步按情況統籌在其他黑點進行聯合執管行動，以處理胡亂擺放環保斗的問題。

工作小組調查發現，由於在便利環保斗運作的地點缺乏存放環保斗的合適用地，導致業界在路旁擺放閒置環保斗。工作小組正密切監察兩幅環保斗存放用地的使用率，並會繼續在各區物色更多合適用地，供業界存放閒置環保斗。工作小組會因應各區民政事務處的意見，繼續安排相關政府部門採取聯合執管行動，使在黑點取得的成效得以持續。

(c) 設立環保斗登記制度的進展，以及業界對這項建議的意見;及

(d) 業界採取安全作業方式及遵循運輸署《「環保斗」外觀及放置指引》的最新情況（包括以環保斗的顏色及外觀警示司機／道路使用者該處擺放了環保斗）；業界不遵循指引的原因；以及當局是否有任何措施，以回應業界的關注。

就業界遵循運輸署《「環保斗」外觀及放置指引》的情況，我們在2017年7月7日回覆委員會同年5月26日的來函中指出，鑑於環保斗及有關運作均屬流動性質，及分散於全港各處，運輸署較難監察業界遵循《指引》的程度。故此，運輸署已在兩幅位於將軍澳第137區及屯門小冷水的集中存放環保斗用地，就環保斗的顏色及外觀進行定期調查。2018年1月的調查發現，41%的環保斗塗上黃色，及8%的環保斗配備了反光帶。

工作小組已在運輸署及地政總署的積極參與下，於2017年9月27日為環保斗營運業界舉辦研討會，以推動環保斗安全作業及鼓勵業界遵循運輸署的《「環保斗」外觀及放置指引》。研討會上參與者獲告知，地政總署根據《土地(雜項條文)條例》(第28章)採取執法行動，打擊佔用政府土地的環保斗，和警務處現時亦參照運輸署《指引》，協助前線警務人員在處理路旁環保斗時判斷是否構成嚴重阻礙及即時危險。

在2017年，工作小組就探討設立環保斗自願登記制度已與業界舉行了三次會議，旨在把遵循適用的政府規定和指引（例如運輸署《指引》和有關環保要求的指引）包括在登記準則內。在2017年9月27日的研討會上，環保署亦介紹了工作小組計劃與業界合作，設立由業界牽頭的環保斗自願登記制度。不少參與者均表示接受探討自願登記制度的構思，以利便環保斗作業。為推動此計劃的進展，工作小組正聘用外界顧問與環保斗營運業界協作，旨在2018年就設立由業界牽頭的自願登記制度訂立建議。

環保斗自願登記制度有助回應業界關注，並提升遵循政府規定和指引的比率。運輸署會繼續參與工作小組制訂行動計劃的工作，以規管和利便環保斗作業。

環境保護署署長

(方榮裕　　代行)

副本抄送：

政務司司長	(傳真: 2524 5695)
環境局局長	(傳真: 2537 7278)
運輸及房屋局局長	(傳真: 2537 6519)
發展局局長	(傳真: 2845 3489)
財經事務及庫務局局長	(傳真: 2147 5239)
地政總署署長	(傳真: 2152 0450)
警務處處長	(傳真: 2520 1210)
運輸署署長	(傳真: 2381 3799)
審計處處長	(傳真: 2583 9063)

2018年1月26日

附件 **1**

警務處按警區劃分的執法統計數字

警區	**2017** 年移走的環保斗數目	**2017** 年的檢控個案數目	**2017** 年的被定罪個案數目
港島			
東區	0	0	0
西區	3	8	6
灣仔	0	1	1
中區	0	0	0
九龍			
九龍城	0	0	0
油尖	0	0	0
深水埗	0	0	0
旺角	0	0	0
秀茂坪	0	1	1
黃大仙	0	0	0
觀塘	0	0	0
將軍澳	3	5	5
新界			
大埔	0	0	0
屯門	0	0	0
元朗	0	0	0
邊界	0	0	0
機場	0	0	0
沙田	0	0	0
荃灣	0	1	1
葵青	0	0	0
大嶼山	0	0	0
總計：	**6**	**16**	**14**

附件 **2**

地政總署按區議會分區劃分的執法統計數字

區議會分區	**2017** 年在環保斗上張貼的法定通知數目	**2017** 年移走的環保斗數目	**2017** 年的檢控個案數目	**2017** 年的被定罪個案數目
港島				
東區	522	1	0	0
南區	2	0	0	0
灣仔	53	0	0	0
中西區	122	0	0	0
九龍				
九龍城	42	2	0	0
油尖旺	49	1	0	0
深水埗	22	0	0	0
黃大仙	0	0	0	0
觀塘	81	0	0	0
新界				
大埔	5	0	0	0
屯門	0	0	0	0
元朗	0	0	0	0
北區	3	0	0	0
西貢	524	9	0	0
沙田	15	0	0	0
荃灣	20	0	0	0
葵青	61	0	0	0
離島	0	0	0	0
總計：	**1521**	**13**	**0**	**0**

政 府 總 部
勞 工 及 福 利 局
香港添馬添美道 2 號
政府總部

LABOUR AND WELFARE BUREAU
GOVERNMENT SECRETARIAT
Central Government Offices
2 Tim Mei Avenue, Tamar
Hong Kong

本函檔號 Our Ref. : LWB CR 3/5093/14 Pt. 7
來函檔號 Your Ref. : CB4/PAC/CS(66,67&67A)

電話號碼 Tel No. : (852) 2810 3298
傳真號碼 Fax No. : (852) 2804 6509

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生

朱先生：

政府帳目委員會第六十三號報告書的跟進事項

為長者提供的長期護理服務

謝謝你於 2018 年 1 月 5 日致函政務司司長，要求政府提供各項有關安老服務的資料。我獲授權回覆如下。

提供新合約院舍及長者日間護理中心／單位的發展項目的最新進展

截至 2017 年 12 月，社會福利署（社署）正推行 27 個發展項目，以提供新的合約院舍及長者日間護理中心／單位，預計可由 2017-18 年度起陸續提供約 2 400 個安老宿位（包括資助及非資助宿位）及約 880 個長者日間護理服務名額。在這些發展項目當中，九個項目預計會在 2017-18 至 2019-20 年度期間投入服務，提供合共 625 個安老宿位（包括資助及非資助宿位）及 298 個長者日間護理服務名額。其餘發展項目則會在 2020-21 年度開始投入服務。個別項目的發展時間表會因項目詳情陸續擬定而有所改變。

安老宿位輪候時間的影響

因應服務需求，政府會繼續透過多管齊下的方式，增加長者服務名額。除了上述發展項目以外，政府正推行「私人土地作福利用途特別計劃」。根據申請機構的粗略估算，如所有申請項目均能順利落實，可增加約 9 000 個長者服務名額，包括約 7 000 個安老宿位和約 2 000 個長者日間護理服務名額。另一方面，社署正推行「長者院舍住宿照顧服務券試驗計劃」，在 2017 至 2019 年分階段推出共 3 000 張服務券，為長者提供額外選擇。

資助安老宿位的輪候時間受多項因素影響，包括申請人是否選擇入住指定院舍、申請人對安老院舍的地點、膳食及宗教背景是否有特別偏好、申請人是否接受「改善買位計劃」／「護養院宿位買位計劃」下提供的資助宿位、申請人是否要求與家庭成員及／或親屬入住同一院舍、個別院舍的服務名額流動率等。事實上，約 99%於中央輪候冊上的申請人均對安老院舍的地點有個別指定要求，而當中接近 60%表示只選擇入住某一指定院舍。因此，政府難以評估增加名額對安老宿位輪候時間的直接影響。

兩項支援長者居家安老的試驗計劃的推行進度

扶貧委員會於 2017 年 5 月同意透過關愛基金推行兩項試驗計劃，以支援長者居家安老，即「支援身體機能有輕度缺損的長者」試驗計劃及「支援在公立醫院接受治療後離院的長者」試驗計劃。

關愛基金已撥款約 3 億 8,334 萬元推行「支援身體機能有輕度缺損的長者」試驗計劃。為期三年的試驗計劃將可提供約 4 000 個服務名額。所有 24 間營運綜合家居照顧服務的非政府機構均參與試驗計劃，成為認可服務提供者。試驗計劃於 2017 年 12 月 28 日推出。服務提供者會於 2018 年 1 月陸續為參與試驗計劃的長者提供服務。與此同時，社署將於 2018 年初委託顧問開展評估研究。研究報告初步計劃於 2019 年底完成，及後我們會向福利事務委員會滙報研究結果。

另一方面，關愛基金已撥款約 2 億 2,590 萬元推行「支援在公立醫院接受治療後離院的長者」試驗計劃。為期三年的試驗計劃將會以醫社合作的模式，於醫院管理局（醫管局）的三個聯網，即新界東、新界西及九龍東推行，將惠及不少於 3 200 名長者。社署於 2017 年 12 月邀請營辦津助院舍、合約院舍和「改善買位計劃」的甲一級院舍以及「長者社區照顧服務券試驗計劃」的認可服務提供者申請成為試驗計劃的認可服務提供者，並將於 2018 年 1 月委託服務提供者。試驗計

劃預計於 2018 年 2 月推出。社署將於 2018 年第一季就試驗計劃的評估研究邀請報價，並委託顧問開展研究。研究報告初步計劃於 2019 年底完成，及後我們會向福利事務委員會滙報研究結果。

勞工及福利局局長

（張麗珠女士 張麗珠 代行）

副本送：

政務司司長（經辦人：譚恩媛女士）
財經事務及庫務局局長（經辦人：衛嘉麗女士）
審計署署長（經辦人：彭國星先生）
社會福利署署長（經辦人：彭潔玲女士）

2018 年 1 月 22 日

民航處
CIVIL AVIATION DEPARTMENT
香港特別行政區政府
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region

香港大嶼山香港國際機場
東輝路1號民航處總部
Civil Aviation Department Headquarters
1 Tung Fai Road, Hong Kong International Airport,
Lantau, Hong Kong

電話 Tel: 2910 6328
圖文傳真 Fax: 2501 0640
檔案編號 Our ref:
來函編號 Your ref:

香港中區
立法會道一號
立法會綜合大樓
立法會政府帳目委員會
(經辦人: 朱漢儒先生)

[譯本]

朱先生：

跟進政府帳目委員會第六十三號A報告書
航空交通管制和相關服務的管理
於二零一七年三月十五日的參觀民航處

二零一七年三月十日和十四日的來信和夾附的問題收悉。本處的答覆詳列於本回函的**附件一**。

我希望藉此機會感謝政府帳目委員會(帳委會)主席及委員在三月十五日撥冗參觀民航處的航空交通管制(空管)設施，並就空管系統與我們交換意見。民航處深信這次參觀能讓帳委會更深入了解空管運作及新空管系統有能力處理在剛過去的旅遊旺季和日益增長的航空交通流量。

如帳委會所知，我們已於二零一六年十二月成立了由本地和海外空管、工程和航空安全管理領域的專家所組成的專家小組，就空管系統中的新航空交通管理系統(航管系統)——新空管系統的其中一部分——全面投入運作後所遇到的情況向民航處提供專家意見，及分享國際經驗和最佳做法。專家小組已經舉行了四次會議，並且參觀了民航處的空管運作及培訓設施。專家小組成員還會見了前線空管人員代表、空管系統工程師代表，以及政府飛行服務隊和本地主要航空公司管理層的機師，聽取他們對新航管系統運作情況的看法。

在過去幾個月，專家小組審閱航管系統的表現和諮詢相關持份者的意見，在四月三日發表了中期評估報告(行政摘要譯本見**附件二**)。專家小組認為，新航管系統是一個大型而複雜的綜合電腦系統，偶爾或會因為不同原因（包括人為因素）引起的輕微磨合問題。這些問題並不影響航管系統的運作、空管運作或航空安全。專家小組經評估相關事件後，認為新航管系統的安全表現目前優於國際要求的水平。專家小組促請民航處繼續保持警覺，並在進一步優化系統的過程中，考慮前線人員的意見。

民航處將不遺餘力地與前線人員一同優化新航管系統，並會繼續咨詢專家小組的意見。專家小組將於二零一七年十一月底任期屆滿時，發表最終報告。屆時，我們很樂意將最終報告提交予帳委會省覽。

民航處處長

(廖志勇機長 代行)

2017 年 4 月 3 日

附件

副本送： 運輸及房屋局局長
財經事務及庫務局局長
政府物流服務署署長
審計署署長

委員會秘書附註：附件二並無在此隨附。

回應帳委會在二零一七年三月十四日信件中提出的問題

A 及 B 部：保修及維護

1. 航空交通管理系統("航管系統")的保修期於何時開始生效？
2. 保修期為期多久？
3. 保修期屆滿後須支付多少維護費用？
4. 委員會知道部分國家的航空交通管制系統的保修安排是以次數而非以時間為計算基礎，有關以次數計算方式的保修安排是否適用於航管系統？
5. 系統的維護工作是否由雷神公司負責？
6. 若否，原因為何，以及由誰負責航管系統的維護工作？
7. 航管系統的軟件和硬件的維護工作是否分開進行？
8. 雷神公司派駐多少名員工在香港進行維護工作？

民航處的回覆如下:

新航空交通管理系統(“航管系統”）的硬件和軟件維護分別是日常維護和毛病/紕漏識別糾正兩個層次。這兩個層次的維護工作分別由航空交通管制系統(空管系統)的維護服務承辦商（即電訊盈科）和航管系統承辦商（即雷神公司）提供。雙方在硬件和軟件維護方面，根據各自的合約和規定負責不同工作範圍。

就航管系統（空管系統的一部分）而言，以香港為基地的承辦商電訊盈科負責日常維護及操作，以確保設備正常運作，包括全天候二十四小時監察、定期預防性維護、修復性維護，以及採購/管理消耗品和備件。

另一方面，雷神公司需要向民航處和電訊盈科的維護人員提供以下協助：

a) 在航管系統合約規定的回應時間內，處理和糾正所有毛病或紕漏，或者政府以前沒有遇到過的毛病或紕漏，或者沒有在維護文件中列明的毛病或紕漏;

b) 在航管系統合約所規定的回應時間內，找出重複出現故障的原因並防止故障再次發生;和

c) 對在軟件中發現的任何毛病、紕漏、不可接受或不理想的行為和/或副作用進行修復措施（包括更改軟件的源代碼），並更新相應的文件。

上述維護安排基本上和舊航管系統一致。

根據實際情況和服務需求，雷神公司委派了 1 至 4 名員工聯同在美國廠房的員工為航管系統的過渡、運行和維護方面提供技術支援。在民航處許可下，雷神公司可以遠程

獲得數據，並在廠房設施中重播場景進行事後分析。例如，在二零一六年十一月從舊航管系統過渡到新航管系統的過程中，雷神公司提供了現場及遠程專家支援。在新航管系統投入運作後，雷神公司提供了過渡後的專家支援，密切跟進磨合期出現的狀況，特別是在二零一六年十二月至二零一七年二月的航空交通流量高峰時期，確保航管系統的順利運行。

關於新航管系統的硬件和軟件保修，本處假設該問題是指系統承辦商，即雷神公司提供的保修。正如民航處在二零一五年一月十五日向帳委會回覆中所述，新航管系統的硬件保修期和軟件保修期分別為兩年和五年。根據航管系統合約，第一階段[1]新航管系統項目的硬件保修期和軟件保修期自二零一五年十一月十一日的新航管系統(第一階段)驗收完成後開始，並將分別於二零一七年十一月十日和二零二零年十一月十日屆滿。換句話說，新航管系統目前仍然在合約保修期內，並不需要向雷神公司支付額外維護費用。

在合約保修期屆滿後，民航處可以選擇採購雷神公司提供的維護服務。保修期後，新航管系統(第一階段)的硬件和軟件的年度維護費用分別為 21,401 美元和 506,078 美元。民航處會視乎運作需要及進一步評估後，考慮是否採購有關服務。

如果民航處認為有必要在保修期後向雷神公司採購新航管系統的維護服務，該服務的採購將以時間為基礎。基於時間的維護服務合約將涵蓋所有系統因設計而出現異常的跟進工作。

C 部：系統安全

1. 是否已全面啟用航管系統的所有安全系統/功能[2]？
2. 若否，請解釋並未啟用部分安全系統/功能的原因？
3. 電子飛行進程單系統由 Autotrac I 過渡至 Autotrac III 後，系統暫停運作的頻密程度有否增加？若有，請提供詳情。
4. 民航處是否需要在電子飛行進程單系統過渡後以手動重新啟動系統？若需要，過渡後以手動重新啟動系統的次數為何？

民航處的回覆:

所有航空交通管制人員(“空管人員”)都受訓去依靠航管系統提供的資訊和操作程序保持航機之間的安全間距。安全網功能旨在提供額外的保險，以提醒空管人員有可能

[1]正如民航處在二零一五年三月二十五日向帳委會提出的回覆中所述，第一階段航管系統是指在民航處總部大樓的新空管中心安裝和啟用的新航管系統，而第二階段航管系統是指將會在舊空管中心安裝及驗收的後備新航管系統。

[2]安全功能包括：i）短期衝突警報; ii）相似的呼號警告; iii）特殊用途空域入侵警告; iv）最低安全高度警告; v）許可飛行高度遵守監測; vi）路線遵守監測; 和 vii）中期衝突檢測。

出現潛越預設安全幅度的情況。新航管系統配備了 10 個已成功通過驗收測試的安全網功能，如下表所示:

Safety Net Feature **安全網功能**	**Description** **描述**
特殊用途空域入侵警告 (SUAIW)	當有飛機侵入由用戶界定的特定空域時，特殊用途空域入侵警告功能會作出警示。
相似呼號警告 (SCA)	由同一名空管人員處理的飛機，如使用相似呼號時，相似呼號警告功能會在該空管人員的列表中作出視覺警報。
短期衝突警報 (STCA)	當兩架或以上的飛機正在違反或有機會違反用戶界定的間距標準（衝突地區）時，短期衝突警報功能會發出警報。
許可飛行高度層遵守監測 (CLAM)	當飛機超越許可飛行高度層的預先界定的緩衝範圍時，許可飛行高度遵守監測功能會發出視覺警報。
路線遵守監測 (RAM)	當飛機離開預先界定的路線緩衝範圍時，路線遵守監測功能會發出視覺警報。
最低安全高度警告 (MSAW)	根據每個預先界定的區域的最低安全高度，當飛機靠近附近地勢時，最低安全高度警告功能會向空管人員發出警示。
出發路徑監測 (DPM)	離場路線監測功能在監察飛機離開每條跑道後的飛行軌跡，並於飛機超出緩衝範圍時，發出視覺和音頻警告。
位置報告監測 (PMON)	空管人員在位置報告中指出的下一個航點的 ATO 和/或 ETO，與飛行軌跡的計算比較，如超出用戶界定的時間，位置報告監測功能會提醒空管人員。
進近路徑監測 (APM)	進近路線監測功能會根據預先界定的三維進近路線，監察降落香港國際機場南北跑道的飛機。
中期衝突檢測 (MTCD)	中期衝突檢測功能，允許用戶在每個預先界定的空域中，調整飛機之間所需的間距標準及相關參數。

注：表格中三個加了陰影的安全網功能已經實施，並自二零一六年十一月新航管系統全面啟用以來一直使用。

按照國際民用航空組織(國際民航組織）安全管理系統的要求，空管系統的過渡所涉及的變更需要管理，以減少相關風險，民航處與其他民航局或航空導航服務提供者一樣，根據本地的運作環境和需要，循序漸進地實施適當的安全網功能。在舊航管系統中，僅實施和使用兩個安全網功能，包括短期衝突警報和特殊用途空域入侵警告，兩者都已在新航管系統中實施。隨着航空技術的進步，新開發的許可飛行高度遵守監測（CLAM）亦自二零一六年十一月十四日新航管系統全面投入運作後實施，為空管人員提供了額外工具來提高情境意識。

如上所述，民航處在實施航管系統的安全網功能時，一直採用循序漸進的方法，以減低過渡到新航管系統的風險，並切合空管人員的運作需求。民航處計劃按照國際民航組織安全管理系統的要求和程序逐步準備和實施航管系統中其他的安全網功能，以便為空管人員提供額外工具提升安全。此方法得到參與航管系統開發和運作的相關民航處員工支持，如空管人員和電子工程師。

實施安全網功能需要進行一系列的程序，包括功能評估、建立數據庫、參數調整、測試、運作試驗、優化，及進行飛行檢查（如適用）和安全評估。這些程序將按照國際民航組織和國際最佳做法進行，確保已實施的安全網功能不會產生過量的虛假警報，而對空管人員構成滋擾。

維持航空安全一直有賴空管人員的專業知識、能力及既定操作程序，並以安全網功能作輔助。民航處正根據運作環境及需要，定期檢討其他的安全網絡功能，以釐定實施的優先順序和計劃。 航管系統專家小組在其中期評估報告中，亦提出的類似的建議「就各項新程式軟件或優化工作，民航處應以審慎態度，按緩急輕重推行，盡量減低因為改變而引致風險」。

對於電子飛行進程單(EFS)系統，其功能是以電子飛行進程單向空管人員顯示航班信息，具有自動/手動更新和發布功能，取代傳統的飛行進程紙條。系統由一間奧地利公司提供，自二零一二年起，以獨立系統形式在指揮塔與舊航管系統一同運作。 新航管系統將指揮塔的電子飛行進程單系統收納為一個子系統，亦用類似方式將電子飛行進程單推展到空管中心應用。

自二零一六年十一月新航管系統投入服務後，指揮塔和空管中心的電子飛行進程單系統總體運作一直暢順。空管人員對電子飛行進程單系統的總體表現感到滿意。

到目前為止，電子飛行進程單系統在新航管系統全面啟用後只發生了一宗事故。在二零一六年十二月十八日，指揮塔的電子飛行進程單系統與空管中心的航管系統出現間歇性的飛行計劃數據交換問題，影響離境航班。指揮塔的工作席位無法處理一些離港航班的飛行計劃數據，需要暫時由空管中心提供有關資料。然而，航管系統和空管中心的運作並沒有受到影響。電子飛行進程單系統在修復和重新啟動後(即是由空管系統工程師/維護人員手動重啟後)，恢復正常運作。經航管系統承辦商（即雷神公司）進行調查之後，確認問題是由於電子飛行進程單系統中的軟件毛病導致記憶體使用出現問題所致。重新啟動伺服器後，電子飛行進程單系統的運作恢復正常。

事發後，民航處實施了由維護人員定期進行的清理措施，亦在二零一七年三月加裝了新程式（由奧地利的電子飛行進程單系統承辦商與雷神公司共同開發），以解決問題。自維護人員實行定期清理措施以來，電子飛行進程單系統沒有再出現暫停運作或需要手動重新啟動。運輸及房屋局（運房局）已邀請英國國家航空交通服務處（NATS）為獨立顧問檢討該事件。NATS 備悉事件的起因及加裝了新程式，長遠解決問題。總體而言，NATS 認為民航處的工程及空管人員有效地應對和解決問題。運房局正檢視 NATS 提交的詳細報告。航管系統專家小組亦檢討了這事件及 NATS 的評估，認為民航處採取的措施能滿意地處理事件。

D 部：航管系統專家小組

1. 航管系統專家小組有否建議成立 Autotrac III 用戶群組？若有，請提供此用戶群組的詳情，例如主辦單位、目的、舉行會議的時間及地點，以及民航處須承擔的費用(如有的話)。

民航處的回覆:

航管系統專家小組沒有建議成立 AutoTrac III 用戶群組。雖然如此，成立用戶群組或其他類似的交流平台，對於與空管服務有關的各種電腦系統的所有現有和潛在用戶來說，是有用和有益的，特別是在新系統發展的初期，用以分享運作和技術經驗，並且提升用戶的操作及擬定系統未來發展路線圖。事實上，於 90 年代末，舊航管系統亦成立了一個用戶群組。

關於新航管系統，民航處正在詢問其他 AutoTrac III 及雷神公司產品的用戶（例如杜拜、美國、印度等）是否有興趣成立用戶群組。

* * * * *

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼

Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref.: THB(T)CR 2/16/951/91
來函檔號 Your Ref.: CB4/PL/EDEV

電話 Tel : (852) 3509 8195
傳真 Fax : (852) 2524 9397

香港中區
立法會道一號
立法會綜合大樓
立法會政府帳目委員會
(經辦人：朱漢儒先生)

朱先生：

新航空交通管制系統

閣下2017年4月11日致運輸及房屋局（運房局）局長的來信收悉，本人獲授權回覆如下。

運房局及民航處一直強調，我們在維護航空安全方面的工作絕對不會妥協。自新航空交通管理系統（航管系統）在去年十一月全面啟用以來，民航處一直緊密監察其表現，並就磨合期內出現的不同狀況，積極研究改良措施。誠如由民航處成立的航管系統專家小組（專家小組）在中期報告中指出，鑑於新航管系統的複雜性，在運作初期出現一些特殊或不能預見的情況，是無可避免，亦可以理解的。最重要是民航處有一套有效和既定的應對機制，處理不同的情況，絕對不會影響航空安全。雖然如此，民航處在新航管系統每次出現狀況時，均會認真和深入研究成因和尋找解決方法，以進一步優化系統。

就新航管系統於4月8日出現短暫故障，處方已主動於同日發出新聞稿，向公眾解釋事件的初步成因及有關跟進工作。而新航管系統承辦商雷神公司已應民航處的要求於4月15日提交報告，並承諾在四月底前提供新軟件程式供測試，以長遠解決有關問題。報告的結論與承辦商人員當日在現場的初步分析一

致：成因是用戶個人設定的總數超出系統預設上限（即五千五百個），令航班數據處理器未能正常運作。事發時，雷達顯示屏幕仍然顯示所有航班，航管系統仍然能夠透過雷達顯示屏幕顯示絕大部分航班的全部資料，只有小部分航班（八班）只能顯示航機位置和高度。空管人員一直可以透過話音系統與所有航班保持聯絡，亦一直能透過衞星導航監察技術（ADS-B）掌握全部航班的資料，並繼續提供空管服務。為審慎起見，空管人員延遲放行離境航班約十五分鐘，而同樣由新航管系統處理的抵港及飛越香港飛行情報區的航班則全部不受影響。事件中，航空安全沒有受到影響。

為解決上述問題，雷神公司正準備一個新軟件程式，當用戶個人設定的總數達到上限前的不同指定預設水平時，系統會向工程人員發出提示，以便工程人員適時採取相應的跟進措施，例如協調用戶移除已不適用的舊個人設定，並在用戶個人設定的總數達到上限時，提示用戶已停止接受輸入新的個人設定而不影響系統正常運作。另外，新軟件程式亦會提高用戶個人設定的總數上限。新軟件程式會先在雷神公司廠房進行測試，之後再在香港進行現場測試。待民航處完成安全評估後，預計可於五月內安裝到新航管系統使用。在安裝新的軟件程式前，民航處會繼續協調用戶暫停輸入新的用戶個人設定並移除已不適用的舊個人設定。另外，民航處已責成工程人員加強對系統的預防性維護，包括24小時監察用戶個人設定的總數和採取適當的措施，以避免類似事件再發生。民航處亦已即時將事故通報專家小組，並會繼續向專家小組緊密匯報跟進工作。民航處亦已公開雷神公司的報告，有關詳情見相關新聞稿(www.cad.gov.hk)。

事實上，新航管系統自啟用以來，已經順利克服2016年底和2017年初節日假期航空交通流量高峰帶來的挑戰。而新航管系統全面投入運作後，平均每日處理的航機數量較前一年同期上升3.75%。另外，剛過去的復活節假期期間，新航管系統亦同樣有效處理了外遊高峰期每日平均1,171班本地升降及860班過境航班，總數較去年同期以舊航管系統處理的航班數量上升約7%，明顯肯定了新航管系統和前線空管人員的表現。

專家小組的中期報告亦確認新航管系統自去年11月14日全面啟用至今年二月底，一直按照國際安全標準為進出香港飛

行情報區的航班提供安全、可靠和總體暢順的航空交通管理服務。新航管系統在磨合期確曾出現一些不順暢的情況，但民航處的員工憑藉專業訓練和經驗，按既定程序有效和妥善地處理有關情況，沒有影響航空安全。報告亦指出，民航處已有一套有效而既定的機制處理系統過渡後出現的不同情況，符合國際最佳做法和國際民航組織的安全管理系統程序。然而，民航處沒有亦絕不會因此而有半點鬆懈。

雖然4月8日的事故未有影響航空安全，運房局已要求處方繼續與雷神公司密切合作，以及緊密向專家小組及本局報告進展。除了盡快準備好新的軟件程式以長遠解決4月8日事故的問題，民航處亦會:

一) 汲取4月8日事故的經驗，加緊督促雷神公司深入檢視因為系統設定本身而可能出現的其他類似狀況或磨合問題，在過程中充分諮詢專家小組的獨立專業意見，並在下一次專家小組會議(暫定6月初舉行)向專家匯報初步結果;

二) 先延長舊航管系統的靜態備用至下一次專家小組會議後，並就有否需要再進一步延長靜態備用安排諮詢專家小組的意見。在過程中，民航處會平衡各項因素，例如空管人員因為長時間需同時掌握操作新、舊航管兩套系統而增加的工作負擔和壓力;而空管人員亦因要重新適應舊系統與新系統不同的運作模式而增加不必要的運作風險等。此外，更換航空交通管制系統（空管系統）項目的工程共有兩個階段。第一階段是指在民航處總部大樓的新空管中心安裝和啟用的新空管系統(已完成)，而第二階段是將新空管系統擴展到舊空管中心作後備用途。長時間延長舊系統作靜態後備將無可避免地影響第二階段的工程進度。民航處會在安全至上的原則下，基於上述各項因素，諮詢專家小組的意見，再決定下一步;

三) 牽頭成立AutoTrac III國際用戶平台(Users' Group)，邀請了杜拜及印度的空管專家，並將邀請廣泛使用雷神空管系統的美國的專家參與，分享雷神空管系

統的運作和技術經驗，提升用戶的操作、擬定系統未來發展路線圖，以協助香港盡快完成優化系統的工作；以及

四) 繼續透過不同渠道，包括透過專家小組內的兩位海外空管專家（即法國國立民用航空學院校長Marc Houalla和國際民航組織亞太地區的航空交通管理小組主席柯冠名），與海外民航監管當局及國際航空交通管制服務的專家交流空管事宜。

我們十分明白社會及議員對航空安全的關注，若有涉及航空安全的事宜，一定會繼續以開誠布公的態度，按既定機制主動作出公布。面對未來航空交通量不斷上升，政府當局一定會盡全力確保航空安全維持在一貫的最高水平，維護香港作為區域航空樞紐的地位和聲譽。

運輸及房屋局局長

(陳雅思女士　代行)

2017年4月21日

副本抄送：民航處處長

民航處
CIVIL AVIATION DEPARTMENT
香港特別行政區政府
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region

香港大嶼山香港國際機場
東輝路1號民航處總部
Civil Aviation Department Headquarters
1 Tung Fai Road, Hong Kong International Airport,
Lantau, Hong Kong

電話 Tel: (852) 2910 6196
圖文傳真 Fax: (852) 2845 7160
檔案編號 Our ref: T/TELS/1810/9C
來函編號 Your ref:

傳真：2543 9197
（共 8 頁）

香港中區
立法會道一號
立法會綜合大樓
立法會政府帳目委員會
（經辦人：朱漢儒先生）

朱先生：

跟進政府帳目委員會第六十三 A 號報告書
航空交通管制和相關服務的管理

貴會二○一八年一月五日的來信（參考編號：CB4/PAC/CS(66,67&67A)）收悉。有關來函的各項提問，我們回覆如下：

(a) 民航處是否已實施航空交通管理系統專家小組於總結報告所提出的所有建議？如否，請提供處理仍未完全實施的建議的時間表。

2. 民航處二○一六年十二月成立了航空交通管理系統（航管系統）專家小組，邀請本地及海外在航空交通管理、工程及航空安全管理方面的專家和學者參與，就新航管系統全面啟用後出現磨合的情況，向民航處提供獨立意見。於二○一七年十一月出版的專家小組的總結報告（只有英文）及總結報告的中文摘要已上載至以下網頁：

總結報告：
http://www.cad.gov.hk/reports/Final%20Report%20by%20the%20Air%20Traffic%20Management%20System%20Expert%20Panel%20dated%20November%202017.pdf

中文摘要：
http://gia.info.gov.hk/general/201711/21/P2017112100575_272401_1_1511262331248.pdf

3. 專家小組舉行了共七次會議，並向民航處提出建議，以處理航管系統磨合期出現的情況，及持續監察航管系統的表現。民航處已就所有建議作出適當跟進，包括進行優化系統的工作、提升相關的系統運作和維護程序、加強與前線人員溝通和培訓等。詳情見附錄。專家小組檢視了民航處的跟進工作，並滿意各項建議的實施情況。專家小組亦知悉由二○一六年十一月[1]至二○一七年十月，新航管系統處理的航班數目較去年同期上升 6.7%。於二○一七年八月二十四日的二十四小時內，新航管系統一

[1] 新航管系統於二○一六年十一月十四日全面投入服務。

共處理了 2 341 架次航機，創下單日新高，並疏導了超強颱風「天鴿」的影響。新航管系統成功處理了高峰期的航空交通流量，克服了惡劣天氣帶來的挑戰。

4. 民航處會繼續按國際最佳做法提升航管系統及完善相關運作和程序，以確保航管系統的運作可應付持續增長的航空交通以及滿足最新和未來的國際要求。

(b) 國際用戶平台（AUG）的成員為何？每一成員已採用 AutoTrac III 多久？

5. 設立 AutoTrac III 國際用戶平台的目的，是為 AutoTrac III 用戶提供一個平台，以供用戶分享使用航管系統的運作和技術經驗，改進用戶的操作，及制定未來的系統開發路向。國際用戶平台的參與機構包括民航處、印度機場管理局、杜拜空中航行服務、美國聯邦航空局和雷神公司。

6. 根據國際用戶平台所得資料，印度機場管理局和杜拜空中航行服務分別於二○一一年及二○一三年已開始使用 AutoTrac III。AutoTrac III 由雷神公司提供，核心組件分別為監察數據處理系統和飛行數據處理系統。在美國的不同機場亦有採用上述的核心組件。

(c) AUG 參與機構之間就部署 AutoTrac III 過程中發現磨合的情況而進行的交流和溝通（如有的話）、AUG 參與機構是否亦認為類似情況並不罕見、以及參與機構為解決磨合的情況而採取的措施；和

(d) 已舉行／將會舉行的 AUG 會議的詳情（包括會議日期、參與機構、討論事項、討論文件及會議記錄）。

7. 第一次的國際用戶平台會議於二○一七年九月十九和二十日一連兩天在民航處總部舉行，二十名與會者來自上述所有機構。於會議期間，國際用戶平台參與機構討論了雷神公司提供的 AutoTrac III 和系統的部署、運作和維護、處理航管系統磨合的情況、進行優化航管系統的工作，及航管系統啟用後進一步提升航管系統的工作。而國際用戶平台會議中的討論和會議的報告方面，國際用戶平台參與機構同意，報告中所表達的觀點會視作國際用戶平台會的觀點，而會議報告僅限於參與機構的內部使用。基於此保密原則下，參與機構以坦率而開放的態度進行討論。我們希望政府帳目委員會理解相關的安排。我們會把國際用戶平台曾討論的主要事項及參與機構的意見綜述於下文各段，以供政府帳目委員會參考。

8. 國際用戶平台參與機構認為，他們各自的 AutoTrac III 總體運作滿意。為進一步提升航管系統的表現，參與機構也討論航管系統磨合期出現的常見情況，包括監察技術及人為因素。

9. 監察技術方面，參與機構認為傳統雷達系統的局限性普遍存在。影響傳統雷達系統的外在因素（例如地勢及航空電子設備）普遍存在，雖然上述外在因素與航管系統的穩健性無關，但亦可能影響航管系統的運作。為了處理傳統雷達監察技術的限制，民航處實施了衞星導航監察技術（ADS-B）。參與機構對 ADS-B 於處理監察技術限制方面的貢獻、民航處在逐步部署 ADS-B 的過程及相關安全管理程序方面的經驗，以及根據國際民用航空組織（國際民航組織）的指引持續監察 ADS-B 表現的各方面經驗，甚感興趣。參與機構認為這些寶貴經驗可作為他們各自部署 ADS-B 或持續監察 ADS-B 表現的有用參考。隨着在香港逐步實施 ADS-B，航機位置出現雙重影像、錯誤目標和航機位置短暫未能顯示的頻率已大幅減少，由二○一六年十一月至二○一七年三月每周平均分別出現 3.4、8.6 及 1.9 次，下跌至二○一七年八月至十一月中每周平均出現 0、1.3 及 0.3 次。

10. 在人為因素方面，參與機構分享了各自的經驗，例如前線人員無意間在交通流量高時進行維修保養工作，或無意間輸入指令啟動未檢定的系統設定，因而影響航管系統的運作。所有參與機構均同意，隨著系統操作人員逐漸熟悉新系統和相關程序，這些人為因素的問題也隨之減少。

11. 由於航管系統非常複雜而精密，參與機構認為上述磨合的情況並不罕見。而最重要是有穩妥和既定的程序處理情況。從參與會議的機構知悉，參與機構按既定程序處理他們的航管系統中出現磨合的情況，表現也屬滿意。

12. 除了上述磨合期出現的情況外，參與機構還分享了各自系統的運作和維護的經驗和做法，以確保航管系統時刻都在最佳狀態下運行。就優化和提升航管系統而言（包括推出新的系統功能），參與機構一致認為在優化和提升過程中，相關的持分者應該採取謹慎和漸進的做法，以降低風險。有關航管系統啟用後進一步提升系統的工作，參與機構亦曾作出討論，並檢視各項新措施。為了提升空管運作的效率和處理航空交通能力，參與機構認為值得推行新措施（例如實施尾流湍流的重新分類）。為配合新措施的推行，航管系統亦將需要進一步提升。參與機構亦表示，由於各地的運作環境和工作文化差異，因此不同用戶應根據自己的優先次序和情況以實施各種新措施。

13. 航管系統專家小組總結報告中指出，專家小組支持民航處倡導國際用戶平台，認為民航處可透過和國際用戶交流經驗，進一步優化新航管系統。第一次會議後，參與機構繼續就操作及優化航管系統，保持開放對話及交換經驗。國際用戶平台亦建議將來繼續會面，找合適的時機在不同的層面與相關的持分者分享經驗。民航處會與各成員跟進，籌備日後的會議。

民航處處長

（伍子安 伍子安 代行）

附錄：航管系統專家小組的建議及民航處的跟進工作

副本送： 運輸及房屋局局長
財經事務及庫務局局長
審計署署長

二○一八年一月二十四日

航管系統專家小組的建議及民航處的跟進工作

總結報告的段落	專家小組的建議	民航處的跟進工作
44	民航處向專家小組匯報的事件中，有幾宗的成因均涉及前線人員的人為因素，例如沒有在交通流量低時進行維修保養工作，及輸入指令啟動未檢定的系統設定。專家小組提倡繼續保持警惕，在適當的情況下統一和遵守相關程序，避免無意間觸發類似情況。	民航處已為相關人員舉行簡報會，並更新相關程序，避免無意間觸發類似情況。專家小組下半部任期內，沒有再收到因維修保養工作等人為因素導致出現狀況的報告。民航處會繼續保持警惕，並在適當的情況下統一和遵守相關程序，避免無意間觸發類似情況。
45	專家小組指出工程人員與前線空管人員必須保持良好溝通，建議適時告知前線空管人員因為進行維修保養工作而實施的臨時安排，包括備用應急安排及預期維修保養工作可能出現的影響，盡量減低風險和避免對運作構成影響。萬一出現任何狀況，前線空管人員亦能迅速作出反應和修正。	全賴磨合期累積經驗和日趨熟習系統運作，民航處實施了多項措施，包括發出操作指令、舉行簡報會、擬備換班交接筆記、經驗分享、發出維修保養指令，及適時向前線操作和維修保養人員發布資訊。
46	專家小組建議民航處繼續密切監察衞星導航監察技術（ADS-B）的表現，定期循運作、技術和系統範疇進行檢討，評估是否需要作出進一步微調。	民航處已有既定機制密切監察香港飛行情報區內所有飛機的ADS-B機載設備，及按照國際民用航空組織（國際民航組織）的指引文件，與相關的航空公司／民航當局跟進個別飛機的ADS-B機載設備未達標準的情況。
47	專家小組建議民航處繼續優化操作程序和系統的運作，確保系統表現繼續達致最高標準，為無間斷的空管運作提供安全可靠的工具。	民航處已優化新航管系統的操作和維修保養程序，並會繼續定期進行檢討，以確保符合最高標準。維修保養和操作方面，相關的維修保養程序和操作指令／做法已更新，以涵蓋汲取的教訓、日常操作的經驗和竅門。因此，系統的表現和穩定性亦見全面改善。例如，維修保養程序會避免在交通流量高時進行，也向前線人員作發出操作指令，避免無意間啟動一些不切合操作環境的系統設定。

總結報告的段落	專家小組的建議	民航處的跟進工作
48	就安裝各項新軟件程式或優化工作，專家小組建議民航處以審慎態度，按緩急輕重推行，盡量減低因為改變而引致風險。	民航處的空管和工程人員已有既定機制評估和檢視各項優化工作的先後次序。例如，根據既有的安全管理系統有效緩減風險後，民航處於2017年6月和9月率先安裝了新軟件程式。所有即時需要的軟件程式投入運作後，新航管系統沒有出現任何特殊狀況。
53	專家小組建議民航處繼續保持行之有效的安全管理系統和安全文化，保障空管服務暢順和安全。	民航處已有一套穩健的安全管理系統，包含控制和緩減風險的措施、應急安排和相關程序，系統設計亦具應變能力，加上一隊經驗豐富的專業人員，有效將磨合期的風險控制。民航處會繼續保持行之有效的安全管理系統和安全文化，保障空管服務暢順和安全。
55	專家小組建議民航處妥善回應員工的關注，通過一系列措施提升他們對航管系統的信心，包括進一步減少錯誤目標觸動衝突警示的滋擾，例如透過持續監察ADS-B的表現；微調預測衝突警示的設定，以更切合實際運作需要；繼續監察和回應空管人員對工作量的關注，例如嘗試透過檢討小休的不同安排以配合長遠航空交通的增長。	民航處已順利將ADS-B融入航管系統以減少錯誤目標；優化預測衝突警示的設定；逐步增加空管運作的人手，以應付航空交通增長。民航處會繼續監察和回應空管人員對工作量的關注，例如檢討小休的不同安排以配合長遠航空交通的增長。
56	航管系統偶爾會出現於個別席位的鍵盤或滑鼠沒有回應指令的情況，專家小組指出這情況並非民航處的航管系統獨有，其他地區提供空管服務單位使用不同的航管系統亦有同樣情況。民航處按照國際最佳做法積極進行定期維護程序，令相關情況出現的次數維持在相對低的水平。就此，專家小組建議民航處加強與前線人員溝通。因應航空交通增長，專家小組建議民航處與承辦商跟進，透過提升系統持續改善上述情況。	民航處已加強與前線空管和工程人員的溝通，透過定期與相關前線人員會面，聽取他們的意見，以便與承辦商就持續提升航管系統制定短期和長遠計劃。香港航空管制協會和香港政府華員會民航處電子工程師分會的代表亦有出席有關會議。

總結報告的段落	專家小組的建議	民航處的跟進工作
57	專家小組建議民航處管理層積極與員工分享落實各項改善和優化措施背後的考慮，包括可行性、優先次序和落實的時間表等。民航處亦應秉承一直採用的優良做法，諮詢負責操作系統的人員和工程人員的意見，並作適當回應。	民航處管理層一直致力提升航管系統和前線空管人員的整體工作環境，管理層定期與前線空管人員和工程人員聚會；分析和總結磨合期出現狀況的經驗，張貼在告示板讓員工分享；為員工舉行簡報會，詳細闡釋系統的表現；透過內聯網發放資訊加強溝通和回應員工的關注。
58	專家小組建議民航處研究如何向普羅大眾推廣航空交通管制這個專業及相關的知識。	香港機場管理局香港國際航空學院成立並於2017年5月開始提供培訓課程，公眾多了渠道報讀空管的入門課程，是向普羅大眾推廣航空交通管制這個專業及相關的知識的第一步。民航處正與香港國際航空學院合作，在課程中注入航空交通工程的訓練的元素。
63	專家小組鼓勵民航處繼續在本地和國際的層面分享更換空管系統的成功經驗、磨合期的應對方法、制定安全管理系統的程序，及過程中面對的挑戰等。	民航處牽頭成立AutoTrac III（航管系統品牌名稱）國際用戶平台，為用戶提供了絕佳的平台互相分享使用航管系統的技術和運作經驗、優化系統、未來發展計劃和路向等。國際用戶平台的成員均支持AutoTrac III用戶定期分享資訊和經驗，民航處正與各成員跟進籌備日後的會議。
65	專家小組認為民航處必須繼續致力長遠發展航管系統，以應對未來航空交通需求所帶來的挑戰，特別是進行中的香港國際機場三跑道系統工程。	為應對未來的挑戰，由專業空管和工程人員組成的民航處項目專責小組一直致力研究航管系統長遠發展的需要。 由民航處副處長擔任主席的一個督導委員會，會繼續監督航管系統的實施和優化工作。該督導委員會的成員亦包括運輸及房屋局的代表。

總結報告的段落	專家小組的建議	民航處的跟進工作
66	專家小組認為任何航管系統都必須持續提升和微調，應視之為一個持續進行的過程。此外，民航處應繼續定期檢視和更新航管系統的操作和維修保養程序。	民航處與前線維修保養人員定期舉行會議，共同檢視維修保養程序。民航處與前線空管和工程人員亦有恆常的溝通，包括香港航空管制協會和香港政府華員會民航處電子工程師分會的代表，以聽取前線人員的意見，為提升航管系統制定短期和長遠計劃，以符合國際民航組織的建議和切合持續運作的需要。
68	民航處應繼續維持適時對內和對外發放資訊的做法，並向員工收集意見，集思廣益，以便日後改善航管系統的運作。	民航處與前線空管和工程人員有恆常的溝通，包括香港航空管制協會和香港政府華員會民航處電子工程師分會的代表。民航處亦牽頭成立AutoTrac III國際用戶平台，為用戶提供了絕佳的平台互相分享使用航管系統的技術和運作經驗、優化系統、未來發展計劃和路向等。民航處會繼續維持適時對內和對外發放資訊的做法，並向員工收集意見，集思廣益，以便日後改善航管系統的運作。
69	民航處應繼續維持以下機制、渠道和做法，定期監察航管系統的表現和優化的需要： (i) 透過正式和非正式渠道收集前線人員的評語； (ii) 加強工程和空管運作兩方面專家之間的溝通，不論是透過正式或是非正式渠道； (iii) 透過高級管理層會議／視像會議及系統表現的檢討會議，與航管系統承辦商和維修保養人員共同檢視系統；及 (iv) 透過既有的安全管理系統架構進行安全表現評估，例如檢視安全表現目標、風險緩減措施的成效、進行安全審計和巡查、複習訓練、備用應急安排演習等，以確保員工的能力和系統維修和程序得以持續改善。	(i) to (iv) 項為民航處既有的機制和程序，民航處定當透過既有的機制和程序，繼續監察航管系統的表現和優化的需要： (i) 民航處管理層定期與前線空管人員和工程人員聚會；分析和總結磨合期出現狀況的經驗，張貼在告示板讓員工分享；為員工舉行簡報會，詳細闡釋系統的表現；透過內聯網發放資訊加強溝通和回應員工的關注； (ii) 民航處實施了多項措施，包括發出操作指令、舉行簡報會、擬備換班交接筆記、經驗分享、發出維修保養指令，及適時向前線操作和維修保養人員發布資訊等； (iii) 民航處人員與航管系統承辦商和維修保養人員有定期的溝通

總結報告的段落	專家小組的建議	民航處的跟進工作
		／協作，例如透過高級管理層會議／視像會議及系統表現的檢討會議； (iv) 民航處已根據既有的安全管理系統架構進行安全表現評估，包括檢視安全表現目標和風險緩減措施成效、進行安全審計和巡查、複習訓練、備用應急安排演習等，以確保員工的能力和系統維修和程序得以持續改善。
70	民航處應制定長遠的空管人手計劃，以確保有足夠而勝任的人手配合航管系統在可見未來擴展運作。	民航處已制定長遠的空管人手計劃，除了透過既定程序爭取額外的人力資源外，民航處亦會與香港機場管理局保持緊密溝通，以有時限的形式招攬海外經驗豐富的空管人員，補足和訓練本地的空管人手，以切合香港國際機場長遠發展的需要。
71	專家小組相信，為審慎起見，民航處應密切留意最新發展，持續地為航管系統進行微調及／或提升，確保航管系統持續地有足夠容量和能力處理航班運作，即使遇上應急情況。	民航處會繼續一如既往地持續提升航管系統，微調相關的運作和程序。由民航處副處長擔任主席的一個督導委員會，會繼續監督航管系統的實施和優化工作。該督導委員會的成員亦包括運輸及房屋局的代表。

Hongkong Post
香港郵政

Linking people Delivering business 傳心意 遞商機

來函檔號：CB4/PAC/CS(66,67&67A)
本署檔號：FSD/PAC/2016 (IV)/(III)

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生

朱先生：

跟進政府帳目委員會《第六十五號報告書》
香港郵政的運作

二零一八年一月五日的來信收悉。

在我們的日常運作中，各派遞段的派遞郵差均無須派遞大型郵件或單件重量超過兩公斤的郵件，而派遞段考查工作亦按照這個基礎進行。至於屬派遞郵差職責範圍以內的郵件，在進行派遞段考查工作時，我們會考慮派遞段的郵件量、郵件組合，以及郵件的尺寸和重量。大型郵件或重量超過兩公斤的郵件的派遞工作，則會由特快專遞及包裹派遞隊伍負責，並以機動車輛輔助，而有關工作亦會根據另一制度管理。

如需更多資料，請與我聯絡。

香港郵政署長

（陳仁深 代行）

副本送： 商務及經濟發展局局長（傳真號碼：2588 1421）
財經事務及庫務局局長（傳真號碼：2147 5239）
審計署署長（傳真號碼：2583 9063）

二零一八年一月十七日

Hongkong Post Headquarters
2 Connaught Place, Central
Hong Kong
T + 2921 2207
F + 2868 0046
www.hongkongpost.hk
香港中環康樂廣場二號
香港郵政總部

食物環境衞生署
Food and Environmental Hygiene Department

香港金鐘道六十六號金鐘道政府合署四十五樓
45/F., Queensway Government Offices, 66 Queensway, Hong Kong

電話 Tel：2867 5912　傳真 Fax：2530 1368

本署檔號： (12) in FEHD Hy 34-105/5/2 C Pt.5
來函檔號： CB4/PAC/CS(66,67&67A)

香港中環
立法會道一號
立法會大樓
立法會政府帳目委員會
(經辦人：朱漢儒先生)
(傳真號碼：2543 9197)

朱先生：

跟進政府帳目委員會第六十七號報告書
就樓宇滲水問題採取的聯合行動

謝謝你 2018 年 1 月 5 日有關題述事項的來函。現隨函附上發展局、食物及衞生局、屋宇署和食物環境衞生署就所需資料的綜合回應於**附件一**。此外，就有關附件一(b)內所提供的資料，現附上聯合辦事處處理第一、二及三階段的工作流程於**附件二**供立法會政府帳目委員會成員作內部參考。

如有查詢，請與本函代行人(電話：2867 5912)聯絡。

食物環境衞生署署長

(葉國祥 葉國祥 代行)

附件

副本送： 財經事務及庫務局局長 (傳真號碼：2147 5239)
審計署署長 (傳真號碼：2583 9063)

***委員會秘書附註*：附件二並無在此隨附。**

發展局局長 (經辦人：鄧納榮先生)
(傳真號碼：2899 2916)
食物及衞生局局長 (經辦人：何芷婷女士)
(傳真號碼：2136 3281)
屋宇署署長 (經辦人：楊綺雯女士)
(傳真號碼：2868 3248)

二零一八年一月二十九日

政府帳目委員會第六十七號報告書的跟進行動

就樓宇滲水問題採取的聯合行動

成立聯合辦事處(“聯辦處”)旨在令食物環境衞生署(“食環署”)和屋宇署在處理滲水個案時更加協調有度。食環署具有執行《公眾衞生及市政條例》(第132 章)的權力，而屋宇署則具備屋宇測量專業知識。整體來說，兩個部門一直合作無間，分工清晰，聯辦處亦順利進行聯合行動。關於政府帳目委員會於 2018 年 1 月 5 日的提問，我們現答覆如下：

(a) 為了加強在處理滲水個案方面的溝通和協調，屋宇署和食環署一直保持緊密聯繫，定期舉行各級會議，包括首長級人員會議、高層管理人員會議和工作會議，討論複雜個案(例如涉及“劏房”的個案)的最佳處理方法，以及檢討用以規管處理滲水投訴的現行政策、指引和程序。為促進聯辦處內兩署人員的溝通，並提升聯辦處的整體效率，聯辦處已要求政府產業署協助物色合適的辦公室用地，以設立四個地區聯合辦公室(在香港和九龍各設立一個辦公室，新界則設立兩個辦公室)，讓兩個部門的駐聯辦處人員集中在同一地點工作。

食環署又安排成立專責小組，由一名已退休的資深高級總監掌管，負責全面檢討聯辦處現行的程序指引，以精簡有關程序(例如處理重複發生的滲水個案程序)，並研究設立審裁處處理日後的滲水個案的可行性。此外，專責小組也會擔當主要聯絡中心的角色，與屋宇署和水務署等相關政府部門保持聯繫，解決共同關注的問題。食環署正進行招聘工作，預計專責小組會在 2018 年第一季開始運作。

(b) 關於聯辦處現時的工作流程，食環署人員會進行初步檢查以確定滲水問題(第一階段)，並在排水口進行非破損性的測試以找出滲水源頭(第二階段)。假如未能在第一和第二階段的調查工作中找出滲水源頭，食環署會把個案轉介屋宇署進行第三階段的專業調查。為方便屋宇署人員調查滲水投訴，該署駐聯辦處的人員已根據《公眾衞生及市政條例》(第 132 章)第 126 條(進入有關地方的一般權力)和

第 127 條(確保減除可循簡易程序處理的妨擾事故的條文)獲授予有關權力。

出席委員會聆訊的證人
(按出席次序排列)

蘇偉文博士	署理運輸及房屋局局長*
	運輸及房屋局副局長**
甄美玲女士	署理運輸及房屋局副秘書長(運輸)5*
	運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)10**
鄭美施女士	海事處處長
鄭琪先生	海事處副處長(特別職務)
陳卓生先生	海事處助理處長/政府船隊
陳銘佑先生	海事處總經理/政府船塢
梁振雄先生	海事處總管理參議主任(特別職務)
陳帆先生	運輸及房屋局局長
李頌恩女士	運輸及房屋局副秘書長(運輸)5

* 出席2017年12月8日聆訊的身份。
** 出席2018年1月4日聆訊的身份。

二零一七年十二月八日(星期五)
審計署署長在立法會政府帳目委員會公開聆訊就
第六十九號報告書第 2 章
“政府船隻的採購及維修”所作的簡介

主席先生：

多謝你邀請我在這裏簡短介紹《審計署署長第六十九號報告書》第 2 章“政府船隻的採購及維修”。

這份審計報告分為 4 個部分。

報告的第 1 部分“引言”是介紹這項審查工作的背景。

海事處是採購政府船隻的批核當局和代理部門，目標是為政府部門提供符合成本效益的海上運輸服務。該處的政府船隊科負責政府船隻的設計、採購及維修事宜，以及管理政府船塢。2017年3月，政府船隊有 848 艘船隻，分別在 14 個政府部門管轄下運作。2017年8月，在採購中的船隻項目有 28 個，為 7 個政府部門採購 94 艘新船，涉款大約 27 億元。在 2016-17 年度，海事處斥資約 2.8 億元為政府船隊採購維修服務及物料。

報告的第 2 部分審查政府船隻的採購工作。

我們在審查時發現，大型和小型機動船，以及大型和中型高速船這 4 類主要政府船隻的平均船齡，在 2007 至 2016 年這10 年間顯著增加。在服役中的187艘機動船和高速船中，已超逾預計使用年限 1 至 12 年的有 76 艘，也即 41%。此外，現正進行的 25 個有關 4 類主要船隻的採購項目中，有 11 個項目因延誤而導致建造成本增加，政府須額外承擔合共 9,200 萬元的開支。導致船隻採購項目延誤的主要原因包括檢討標書評分制度工作費時、驗船主任職系出現人手短缺、外判項目管理工作的進度緩慢，招標公告與招標文件所列的船隻規格有差異而須取消招標。因此，我們建議海事處改善並加強監察採購政府船隻的整體規劃工作，並需要解決驗船主任職系的人手短缺問題。我們注意到，運輸及房屋局所成立的海事處制度改革督導委員會在 2016 年建議進行職系架構檢討，海事處已着手落實有關建議，以解決人手短缺和接任的問題。

報告的第 3 部分審查政府船隻的維修。

海事處在《管制人員報告》中呈報政府船隻的可使用率在 2007 至 2016 年這 10 年間呈下降趨勢，其中 3 年更低於 87% 的目標。我們在審查時發現，海事處所呈報的可使用率只涵蓋 4 類主要政府船

隻中的 2 類，也沒有計及在政府船塢以外進行修理的船隻停用時間。此外，在 2012 至 2016 年這 5 年間，4 類主要政府船隻為進行預防性保養和急修的總停用時間有所增加，而在維修服務採購合約方面也須提高吸引力，從而加強競爭。因此，我們建議海事處採取有效措施，以達至船隻使用率 87% 的目標，及改善呈報船隻可使用率的方法，並密切監察停用時間日增的趨勢，加強船隻維修的管理工作。

報告的第 4 部分審查維修物料的管理。

海事處轄下的維修組負責政府船隻的維修工作。我們在審查時發現，海事處有部分維修物料流轉緩慢，跟蹤這些物料的工作不足，因而令陳舊及不常用存貨無法適時處置，以節省貯存空間及把物品轉賣。在管理政府船塢方面，儘管《危險品條例》的條文不適用於政府，柴油及汽油的處理，以及氧氣瓶、乙炔氣瓶、漆料和稀釋劑的貯存均有改善空間，以確保員工和工人在安全及健康環境下工作。因此，我們建議海事處加強檢討存貨並適時跟進，同時需推行措施，盡量減低政府船塢的安全風險。

我們的意見和建議，獲得運房局和海事處的同意。我藉此機會，向海事處的同事致謝，感謝他們在審查期間充分合作，並積極提供協助和回應。

立法會政府帳目委員會

就審計署署長第六十九號報告書進行的公開聆訊

政府船隻的採購及維修(第 2 章)

運輸及房屋局局長開場發言

主席：

1. 我感謝審計署就海事處在政府船隻的採購及維修方面進行了全面的審計工作，並提供了寶貴意見；也感謝政府帳目委員會給予我和相關同事機會，向大家進一步解釋有關的情況。我們已接納審計署在報告書內提出的各項建議，並正積極督導海事處跟進落實有關措施。我想首先談談海事處一直進行的有關改革，尤其就審計報告建議，改善政府船舶採購安排的措施。

2. 政府在 2013 年 5 月成立「海事處制度改革督導委員會」(下稱「督導委員會」)，由運輸及房屋局(下稱「運房局」)局長出任主席，親自督導和監察海事處進行檢討和改革。一直以來，海事處在督導委員會的帶領和指引下為處內各組別逐步進行改革。督導委員會在 2016 年 4 月發表最終報告，指出海事處需要將在個別科別實施的措施，推展至海事處其他科別，尤其是佔整個部門的人手和資源均超過 40%的政府船隊科，以改善其運作模式和工作程序。有見及此，海事處自 2016 年起集中處理政府船隊科的改革工作。

3. 運房局一直在政策層面上支持海事處的工作。局方定期與處方管理層進行會議，了解及監察各項工作的進度，確保符合有關目標和政策方向，並在有需要時增撥資源，支持處方的改革工作。事實上，在運房局的督導下，海事處自 2013 年已推行一系列改革措施，以改善政府船隊科各項工作的進度和效率。我很高興得悉審計署在報告中認同海事處近年推展各項改革措施的成效，並支持繼續推行有關措施。

4. 審計報告指出，海事處船隻採購工作在 2010 至 2013 年期間進度較為緩慢，引致船舶採購項目積壓及政府船隊老化問題，當中主要原因為海事處具備相關採購經驗和專業的員工不足。為紓緩政府船隊科轄下的政府新建船舶組(下稱「新船組」)的人手短缺情況，運房局在 2014-15 至 2016-17 這三個財政年度期間，向海事處提供了共 3 500 萬元的額外撥款，讓海事處可採用外判方式，在由海事處人員負責監督的原則下，將部份新建船隻建造的項目管理工作外判予私人顧問公司，作為短期內加快有關工作的進度和流程的舒緩措施。

5. 此外，在運房局的支持下，海事處成功獲撥資源，於 2014-15 至 2016-17 年度期間，增設三個驗船主任職級的臨時職位，以及於 2017-18 年度再增設一個高級驗船主任的臨時職位，並借調兩位具豐富採購經驗的物料供應主任職系人員，加強新船組的人手編配，進一步加快處理目前船隻購置的工作。

6. 海事處自 2013 年實施的一系列改革措施，已初見成效，例如海事處在 2016 年及 2017 年的首 11 個月，已為分屬 6 個部門的 11 個船舶購置項目進行招標，涉及共 52 艘政府船隻，而其他已獲

撥款的船隻購置項目亦已陸續開展。

7. 至於在中長期措施方面，海事處必須長遠解決人手短缺的問題。公務員薪俸及服務條件常務委員會已就海事處的兩個專業職系(即海事主任及驗船主任職系)完成職系架構檢討，並在2017年10月31日向行政長官提交報告書。公務員事務局現正研究有關報告，並會於本月18日將有關建議提交立法會公務員及資助機構員工事務委員討論。我們會與公務員事務局保持緊密聯繫和合作，推動報告書中的建議盡快落實，從根本上解決海事處兩個專業職系的人手短缺問題，以確保海事處有充足的人力資源繼續推行各項改革措施。

8. 我感謝審計署署長和他的同事進行獨立而專業的衡工量值審計檢討，海事處同意報告書內的所有內容，並接納審計報告內的建議。運房局會繼續在政策層面向海事處提供適切的指引和督導，並密切監察各項措施的執行進度和情況，以確保相關建議得以有效和全面落實，務求進一步完善政府船隊的整體管理與運作。

9. 主席：希望我剛才的解說，可以使各位委員對運房局和海事處為改善政府船隊服務而進行的工作，有一個宏觀的理解。至於有關措施的詳情和具體實施安排，由於涉及海事處的日常運作和技術層面，稍後海事處處長樂於解答委員的相關提問。多謝。

[1480字/約7.5分鐘]

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港添馬添美道2號
政府總部東翼

Transport and Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref.

來函檔號 Your Ref.

香港中區
立法會道1號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生

朱先生：

政府帳目委員會

審議《審計署署長第六十九號報告書》第2章
政府船隻的採購及維修

謝謝秘書處2017年12月12日就題述事宜的來信。信中要求我們提供有關海事處制度改革督導委員會的資料，以及運輸及房屋局在監管海事處採購政府船隻方面的工作。信中要求提供的資料現載於**附件**。

運輸及房屋局局長

(甄美玲 代行)

2017年12月28日

副本送： 海事處處長(傳真：2850 8810)
財經事務及庫務局局長(傳真：2147 5239)
審計署署長(傳真：2583 9063)

政府帳目委員會

審議《審計署署長第六十九號報告書》第2章
政府船隻的採購及維修

(a) 海事處制度改革督導委員會

運輸及房屋局("運房局")於2013年5月成立海事處制度改革督導委員會("督導委員會"),以督導海事處處長對部門進行全面檢討及改革,特別針對本地載客船隻安全的規管、海事處的運作模式和工作程序,以及其人力資源和培訓策略,並制定落實改革措施的工作計劃。督導委員會的成員名單及職權範圍分別載於**附錄A**及**附錄B**。

督導委員會在2016年5月解散前,合共舉行了17次會議,並於2016年4月發表最終報告,總結了督導委員會歷來的討論及海事處進一步推行改革工作的建議。這份最終報告載於http://www.mardep.gov.hk/hk/publication/pdf/steeringcom_c.pdf,而報告所提建議的摘要則載於**附錄C**。

(b)至(e) 運房局在海事處採購船隻方面所擔當的監管角色

海事處的政府船隊科負責採購船隻,以供不同的政府部門使用。根據檔案紀錄,運房局在2013年8月知悉,有政府船隻的採購項目出現延誤。當時,運房局充分理解有需要趕上船隻採購的招標時間表,因此為海事處提供政策支援,以協助尋求額外資源好讓海事處處理有待完成的個案。

為解燃眉之急,運房局在2013年10月批出3,544萬元的撥款,供海事處在2014-15至2016-17年度聘用顧問,負責管理共涉及26艘船隻的10個採購項目。就較長遠的措施而言,運房局為海事處提供政策上的支援,協助其開設三個任期至2018年的臨時驗船主任職位,以處理尚未完成和預計新增的項目。

運房局除了協助海事處取得資源,以在切實可行的情況下盡快處理積壓的採購個案外,亦與海事處一同了解導致招標延誤的原因,並在政策層面上提供所需的督導。與此同時,督導委員會就

海事處的各個運作範疇進行了透徹的檢討，包括其長遠人力策劃、記錄及文件的存檔、內部監管及通報機制。

就採購政府船隻方面，導致個案積壓的部分原因是具有相關採購經驗的人員數量不足以處理有關個案。為此，由時任運輸及房屋局局長領導的督導委員會對海事處的整體人力策劃進行了全面的檢討，並提出建議以解決兩個專業職系(即海事主任和驗船主任)人手短缺的情況。公務員薪俸及服務條件常務委員會(薪常會)亦因此進行了海事處海事主任和驗船主任職系架構檢討，以期長遠解決海事處長期人手不足的問題。我們現正就薪常會的檢討結果和提出的建議，徵詢各有關持分者的意見。海事主任和驗船主任兩個職系的工會以及立法會公務員及資助機構員工事務委員會的委員，均支持有關職系架構檢討。當完成諮詢工作後，我們便會尋求所須的批准，以落實有關建議。

除了沒有足夠具相關經驗的人員處理採購工作外，導致招標延誤的另一原因是新建船隻項目的工作曾經由2009年12月起暫緩處理。當時，中央投標委員會要求海事處在徵詢律政司後，修訂就一艘船隻的投標評分制度中有關行使酌情權的條文。然而，海事處藉此機會，為整個投標評分制度進行檢討，以期制訂一套較精確並適用於所有類別船隻的投標評分制度。由於有關工作非常複雜，一套經修訂並適用於某一特定類型船隻的投標評分制度經三年左右在2012年10月方獲中央投標委員會批准。事後看來，處方同意評分制度的檢討其實可以在不影響船隻採購工作的情況下同時進行。

自運房局得悉招標工作有所延誤以來，一直與海事處保持緊密協作，以加快採購進度。但是，處理積壓的船隻採購項目需時。由於將造船項目管理的工作外判以舒緩海事處的人手短缺問題，在當時對海事處而言是一個嶄新的意念，海事處用了相當時間探明這類顧問服務的市場反應，以及準備用於外判工作的相關的顧問服務簡報和招標文件。此外，在聘用顧問時亦需要作周詳的計劃，以確保與船隻採購周期充分銜接，因爲顧問有可能協助處理招標前有關準備概念設計和擬備技術規格的工序，亦有可能協助在合約批出後有關管理船隻建造的工作。憑着聘用顧問協助採購工作中所得的經驗，處理積壓的船隻採購項目的進度已經加快。在海事處及顧問的努力下，在2016年1月至2017年11月期間，我們已為六個政府政策局／部門涉及合共52艘船隻的11個採購項目進行招標(相比2008年之前平均每年完成2至3個項目)。

正如審計署的報告(第1.13段)所述，海事處成立了改革執行小組，以支援督導委員會的工作並協助海事處處長推行督導委員會的建議。改革執行小組定期向海事處處長報告，而海事處處長則向運房局報告。改革執行小組亦會向運房局匯報需要關注和政策督導的事項。就如同我們監察海事處所有其他有關範疇的角色，運房局已根據海事處當時所提供最準確和切合實際情況的資料，評估船隻採購所需的資源和相關時間表。運房局已經同意審計署報告中所載的意見和建議，並會繼續為海事處提供所需的督導，以確保報告中的建議得到妥善跟進。

附錄 A

海事處制度改革督導委員會
成員名單

主席

張炳良教授
運輸及房屋局局長

委員

戴婉瑩女士

顧爾言先生

海事處制度改革督導委員會
職權範圍

指示和督導海事處處長，在領導改革執行小組的新設副處長(特別職務)及處內其他單位協助下，進行下述工作：

(a) 參照《南丫島附近撞船事故調查委員會報告》的建議，就規管乘客安全及規管與檢驗本地船隻事宜的法例遵行情況及行政措施，進行全面檢討、擬訂詳細改善方案，並監督方案的落實；

(b) 檢討及重整海事處管理層的運作模式、工作程序及監管架構，以強化部門內部管治；以及

(c) 制訂策略以解決部門專業職系職位長期懸空的情況，並制訂培訓方案。

整體目標是確保海事處具備所需能力，以圓滿妥善地履行各項職能和責任。

摘要

1. 因應 2012 年 10 月 1 日南丫島附近撞船事故調查委員會提出海事處有必要作出制度上的改變，運輸及房屋局局長在 2013 年 5 月 3 日成立海事處制度改革督導委員會（“督導委員會”），以指示和督導海事處處長進行全面的制度檢討和改革。過去三年，在督導委員會的監督下，海事處在改善和提升其履行各項職能和責任的能力，以及更能圓滿妥善地履行有關職能和責任取得了相當大的進展。

2. 在規管乘客安全和本地船隻方面，海事處制定和實施了一系列提升海上安全的改善措施，包括加強瞭望、安裝航行及通訊設備、改善救生衣的配備、加強船長培訓及考試、提高本地船隻第三者風險保險的最低保額等。

3. 在運作模式和工作程序方面，海事處已分兩個階段進行組織性檢討，以改善其規管職能和運作程序。海事處已實施檢討的建議，以期加強前線人員與管理層的溝通、制定系統和程序以改善匯報及文件記錄工作，以及運用資訊科技改善資料的儲存和共用等。

4. 在人力資源策略和培訓方面，海事處已實施一系列權宜措施，以解決兩個專業職系（即海事主任和驗船主任職系）的嚴重招聘困難和人手短缺問題。海事處已調整對申請人在取得專業資格後的工作經驗和語文能力方面的入職條件，務求在不影響海事處專業服務的前提下擴闊合資格的人選範圍。不過，這些措施仍不足以應付該兩個專業職系現有和即將出現的空缺。因此有必要採取更多根本性的措施，例如就該兩個職系開展職系架構檢討。

5. 過去三年的檢討和改革工作顯示，海事處有必要持續推行已作出的改善措施，以及進一步處理涉及本地船隻規管制度、內部管治和海事處兩個專業職系人手和培訓的問題。展望未來，海事處正在籌備進行數項法例修訂工作，以進一步加強規管乘客

安全和本地船隻。海事處需要將在本地船舶安全組和船舶事務科實施的優良措施，推廣至海事處其他科別，以填補其他科別在運作模式和工作程序方面相似的不足之處。海事處會以果敢和新穎的思維探討各種可行方法，以解決海事處兩個專業職系人手相當嚴峻的人手短缺和接任問題。

6. 當前的挑戰，是維持海事處推行變革和改善的動力，並向海事處人員灌輸有必要變革，以及要持續改善運作模式和做法的觀念。這是一個漫長的過程，推行需時。督導委員會已就海事處進一步的制度改革訂定大方向和工作優次。在未來的日子，海事處會繼續推行改革工作。

海 事 處

政府船塢
香港九龍深水埗
昂船洲昂船路

MARINE DEPARTMENT
Government Dockyard
Ngong Shung Road,
Stonecutters Island
Sham Shui Po, Kowloon

網　　站 Web Site: http://www.mardep.gov.hk
來件檔號 Your Ref.: CB4/PAC/R69
本處檔號 Our Ref.: MDGFCR1-160/12
電　　話 Tel.: (852) 2307 3600
電　　傳 Fax. No.: (852) 2307 3578

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會
政府帳目委員會
（經辦人：朱漢儒先生）

朱先生：

政府帳目委員會
審議審計署署長第六十九號報告書第二章
政府船隻的採購及保養

二零一七年十二月十二日致海事處處長的來函收悉。海事處處長已授權我代為回覆。

就政府帳目委員會所作提問的答覆，依次載列於**附件**。

煩請向政府帳目委員會委員轉發夾附的資料，以便委員參考。

海事處處長
（陳卓生 陳卓生 代行）

連附件

副本送：運輸及房屋局局長（經辦人：甄美玲女士）
財經事務及庫務局局長（經辦人：鍾小玲女士）
審計署署長 （經辦人：李適任先生）

二零一七年十二月二十九日

政府帳目委員會
《審計署署長第六十九號報告書》第 2 章
政府船隻的採購及維修

政府船隻的採購

(a) 根據《審計署署長第六十九號報告書》（“《審計報告》”）第2.4段，截至2017年3月31日，服役中的機動船和高速船有187艘，其中76艘(41%)已超逾其預計使用年限1至12年。請說明使用這些已超逾預計使用年限的船隻會否對其安全運作有不良影響；

答： 對於政府船隊的維修，海事處以安全為首要考慮。保養得宜的船隻在預計使用年限屆滿後仍可安全使用多年。與車輛不同，船隻由船體構板至推進引擎各部分均可按需要更換，以維持船隻狀況良好。雖然如此，從衡工量值的角度看，維修已超逾預計使用年限的船隻可能涉及額外的維修成本和停用時間，情況未必理想。

(b) 就《審計報告》第2.5段，請提供以下資料：

(i) 政府船隊科（“船隊科”）通告第10/2008號的副本；

答： 船隊科通告第10/2008號載於附錄A。

(ii) 就船隊科通告第10/2008號的適用情況展開檢討的日期，以及進行檢討的原因；

答： 海事處改革執行小組最初在2016年10月檢討船隻替換機制，並建議有需要更新船舶替換指引，在釐定船隻的預計使用年限時應考慮其他因素，例如船隻類型和運作時間（即船隻運作8小時還是24小時），而非只按船體物料釐定。此外，由於船隻採購項目最少需時3至5年才能完成，要合併不同用戶部門在同一時段就相似類型船隻的採購項目便更加困難。因此，海事處藉此機會就船隊科通告第10/2008號展開檢討。

(iii) 上文(ii)所述的檢討需時較長的原因；以及

答： 自2016年12月起，政府新建船舶組（“新船組”）開始與主要用戶部門磋商部門的10年船隻替換計劃，以預計未來的採購需求。這項工作現時仍在進行中。從擬備10年船隻替換計劃所得的實際經驗亦可用作上述通告的檢討參考。

此外，自2016年2月起，物料供應主任職系人員一直就船隻採購事宜向新船組人員提供專業意見。至今所得的經驗亦將作為上述通告的檢討借鑑。

(iv) 預計該檢討的完成日期；

答： 預計該檢討將於2018年第一季完成。

(c) 就《審計報告》第2.5(b)段，請提供以下資料：

(i) 自2016年12月起採用10年船隻替換計劃的原因；

答： 鑑於船隻採購／替換項目需時最少3至5年才能完成，相信5年滾動式計劃並不足以切合用戶部門的長期規劃。因此，海事處採取更務實的方針，為用戶部門擬備10年船隻替換計劃，以更全面的規劃應付用戶部門的運作需要，並更準確預測人力資源需求，讓海事處能以切實可行和更長遠的方式推展這些項目。此外，更長遠的規劃使海事處有機會把相似的採購項目併入單一標書，從而在採購過程中縮短擬備標書的時間，減低招標管理成本，並取得規模經濟效益。因此，海事處已與消防處合作，在2016年12月為消防處擬備10年船隻替換計劃，作為這些計劃的開端。

(ii) 與主要用戶部門制訂暫定10年船隻替換計劃的進度；以及

答： 海事處在2016年12月為消防處擬備10年船隻替換計劃後，現正與其他主要用戶部門（即香港警務處、香港海關、漁農自然護理署和海事處內的用戶組別）合作，以制訂其10年船隻替換計劃。

(iii) 會否考慮把相似的採購項目併入單一標書，以減低招標管理成本，加快推展時間；

答： 在物料供應主任職系人員的協助下，海事處已開始把用戶部門相似類型船隻的採購項目併入單一標書。在釐定主要用戶部門的10年船隻替換計劃後，海事處會探討一切機會，把相似的採購項目併入單一標書，以在採購過程中縮短擬備標書的時間，減低招標管理成本，取得規模經濟效益，從而有助加快船隻採購工作。

(d) 根據《審計報告》第2.6段，在預計使用年限屆滿後繼續服役的76艘船隻中，有22艘(29%)未納入2017年7月的船隻替換計劃。海事處沒有為2艘船隻進行船舶狀況評估，亦有18艘船隻的評估結果未獲妥善跟進。就此，請說明／提供以下資料：

(i) 為確保該22艘船隻繼續安全有效率地運作而已採取／將採取的臨時措施；

答： 一直以來，海事處不時為所有政府船隻（包括該22艘船隻）進行檢查[1]和提供維修服務，包括按需要提供預防性保養[2]和急修[3]服務。就此，海事處亦一直持續密切監察這22艘船隻的狀況，以確保安全。

(ii) 2艘船隻已分別超逾其預計使用年限1年和6年，卻沒有進行船舶狀況評估的原因；

答： 該2艘船隻是用於控制污染的特別用途船隻，主要置於候命狀態，隨時應召處理緊急事故（即海上油污）。鑑於其作業模式和使用頻率較其他相似船齡的船隻為低，所以評估的狀況理想。事實上，海事處雖然過往沒有為該2艘船隻進行船舶狀況評估，但一直有進行預防性維修和急修，並在維修期間密切監察其狀況，以確保其運作既安全又有效率。

船舶狀況評估的目的為評估船隻是否有需要替換和合適的替換時間，當中會考慮船隻過往的維修記錄。由於該2艘船隻的狀況仍然理想，因此並無迫切需要進行狀況評估，以啟動船隻替換計劃。雖然如此，海事處已分別在2017年11月30日和2017年12月1日為該2艘船隻（即“海事38”和

---

[1] 在進行預防性保養前為政府船隻進行檢查，以找出須在其後計劃回塢時跟進的主要維修事項。

[2] 預防性保養是為政府船隻進行的定期保養服務。進行預防性保養期間，因船隻需要更全面的維修／修理，該船隻通常會吊起至乾塢內進行全面檢查、修理及其他所需維修服務。預防性保養會按船隻的運作模式及狀況而每隔一段適當時間進行。

[3] 急修是在緊急情況下或意外等事件發生後進行的工作，目的是使船隻回復安全及可運作狀況，供用戶部門使用。

“海事59”）進行船舶狀況評估，並重新確認其安全及適合運作。

(iii) 該2艘船隻在預計使用年限屆滿後是否曾進行維修，並請提供相關的維修日誌副本；

答： 該2艘船隻（即“海事38”和“海事59”）曾進行維修。維修日誌的副本載於**附錄B**.

(iv) 顯示由2016年1月至12月期間為其他類型船隻進行維修的次數的維修日誌副本；

答： 有關我們上文問題(d)(iii)的答覆，“海事38”是一艘小型機動船，而海事59”是一艘大型機動船。這兩類型船隻的維修日誌載於**附錄B**，《審計報告》第2.6段下另一類型船隻（即中型高速船）的維修日誌載於**附錄C**。

(v) 18艘船隻的評估結果未獲妥善跟進的原因；以及

答： 該18艘船隻雖然已超逾其預計使用年限，但仍繼續獲維修，並由海事處維修人員密切監察。對於根據評估結果而建議替換的船隻，新船組現正與有關的用戶部門制訂其10年船隻替換計劃，並協助他們盡快展開替換工作。至於其他須進一步評估的船隻，維修記錄顯示其狀況仍然理想。海事處當時認為並無迫切需要作進一步船舶狀況評估，以啟動替換船隻計劃。儘管如此，海事處亦正為這些船隻安排狀況評估。

(vi) 為回應審計署在《審計報告》第2.36(a)(ii)段所作的建議而已採取／將採取的措施；

答： 海事處除了為用戶部門採取上文(v)所述的跟進行動外，亦正研究方法提升政府船隊資訊系統，以便更妥善安排船舶狀況評估和船隻替換工作。系統提升後能更善用維修記錄，以改善船舶狀況評估的安排，並可更善用船舶狀況評估報告以計劃替換時間及在適當時間提示新船組與用戶部門採取跟進行動。

****委員會秘書附註*：只在此隨附一份維修日誌樣本。**

(e) 根據《審計報告》第2.9和2.10段，截至2017年8月31日，海事處正管理25個採購項目，所採購的90艘船隻分屬4個主要類別，其中8個項目已由立法會財務委員會（“財委會”）批准，餘下17個由立法會在審議《撥款條例草案》時批准或由財政司司長批准。8個獲財委會批准的項目中，有5個未能在目標日期交付船隻（由2013年8月至2017年3月），截至2017年8月，所延誤時間為5個月至4年不等；其餘3個項目仍在招標階段。另外的17個項目中，有7個（涉及19艘船隻）在2013-14年度之前已獲批准，3個項目的進度尤其緩慢，即在獲批准撥款約5年後，仍在招標階段。就此，請提供為加快落實該等延誤採購項目已採取／將採取的措施；

答： 在2010至2013年間，採購政府船隻的進度較為緩慢，導致政府船隊的主要船隻老化。這主要是由於海事處具備採購經驗的員工不足。

新船與車輛不同，前者通常按需要特別訂造，因此需要較長時間採購。由設計、落實用戶部門的要求、進行投標以至監管船隻建造、測試和交付，整個採購過程一般需時 3 至 5 年完成。因此，政府船隻採購項目一旦積壓，便難以在短時間內解決，以致船隻老化問題加劇。

海事處已實施一系列措施加快替換政府船隻，以降低船隊的平均船齡。該等措施包括加強管理層對船隊科的監督、增加新船組驗船主任職系的人手，以及積極採用外判方式以進一步加快造船工作的進度。

為加強管理層對船隊科的監督，海事處處長自 2015 年 12 月起已把船隊科逐步撥歸海事處副處長（特別職務）管轄。此外，海事處處長和海事處副處長（特別職務）已自 2016 年 2 月起定期出席政府船塢管理層會議。

為增加政府船隻採購人手，海事處除了聘請退休公務員以合約驗船主任形式在新船組協助處理相關工作外，亦有直接招聘高級驗船主任以助紓緩人手不足問題。2 名具豐富採購經驗的物料供應主任職系人員亦自 2016 年初起調配至新船組，協助進行船隻採購工作。在物料供應主任職系人員的協助下，新船組自 2016 年初推行了一系列改善採購程序的措施，包括統一招標文件和合約的條款，以及在

招標時合併涉及同類型船隻的採購項目，以加快船隻採購工作的進度。

此外，海事處一直積極把部分造船項目的工作，在由海事處人員負責監督的原則下，外判予外間的顧問公司，以進一步加快造船工作的進度。

上述措施已見成效。海事處於 2016 年 1 月至 2017 年 11 月期間已進行 11 次招標，涉及 6 個部門的 52 艘政府船隻。其餘已獲撥款的船隻採購項目亦已全力開展。

(f) 就《審計報告》第2.9段表三項目3，鑑於有關滅火輪自1990年起已開始服役，請提供導致採購項目出現重大延誤的原因；

答： 根據海事處於2009年就船隻（即七號滅火輪）狀況評估結果而給予的意見，並考慮到船隻當時的表現，消防處於2009年底展開採購一艘替換船隻的行動。有關建議於2010年5月獲海事處政府船舶常務委員會通過後，消防處於2011年4月進一步修訂新船要求，以涵蓋配合現代化運作需要的強化功能和處理化生輻核相關事故的設備。由於當時香港從未有安裝化生輻核防護系統的滅火輪或救援艇，海事處遂進行研究並聯絡專家以取得相關資料作開支估算，以便擬備申請撥款文件提交財委會。撥款申請（包括新要求的一般框架）最終於2012年6月獲財委會通過。《審計署署長第六十七號報告書》第3章亦曾提及採購替換船隻策劃工作有所延誤，審計署建議消防處改善船隻替換項目運作需求的策劃工作（第六十七號報告書相關部分節錄於**附錄D**）。

儘管已取得化生輻核防護系統的一般資料估算開支，以供財委會審批，惟就招標而言，有關資料並不足夠。擬備招標文件必須有更詳盡的市場可用技術和設備資料，而該等資料難以取得。為確保技術規格涵蓋最新科技並能滿足用戶需要，海事處耗費較長時間與消防處和海外專家研究和磋商。2013年6月，消防處確定了化生輻核系統的使用要求。於2012年6月至2013年6月進行的主要工作重點載列如下：

- 研究和探討船級社的化生輻核系統規定；
- 聯絡相關船級社和海外專家，就化生輻核設備的詳盡技術規格和科技提供專業意見；
- 安排與海外專家和用戶舉行簡報會和會議，以了解化生輻核技術的最新發展和良好作業守則，並就設備要求詳情交換意見；以及
- 與海外專家和用戶就技術規格詳情進行討論，並進一步修訂有關要求，以切合運作需要。

****委員會秘書附註*：附錄 D 並無在此隨附。**

由於海事處一直面對驗船主任職系人手嚴重短缺的問題，船隻採購項目亦有積壓，新船組於2013年中以書面通知消防處，除非能聘請足夠的驗船主任職系人員，並將項目管理工作外判予外間的顧問公司，否則於2017年12月方可進行項目招標。儘管該兩項措施隨後實施，但當時新船組的人手狀況卻未有顯著改善，理由是驗船主任職系的空缺未能填補，加上最初的外判工作進度緩慢（詳見下文(m)）。因此，海事處於2015年初以書面通知消防處，七號滅火輪替換項目將會暫停。在消防處提出上訴指應優先開展有關項目後，新船組重訂相關工作優次，並於2015年6月恢復七號滅火輪的招標籌備工作。初時有關項目進度緩慢，直至2016年初2名採購經驗豐富的物料供應職系人員獲調派至新船組協助進行船隻採購工作後，情況才有所改善。《審計署署長第六十七號報告書》第3章亦曾提及推展替換項目有所延誤，審計署建議海事處須採取措施確保消防處的項目能適時推展（相關部分節錄於**附錄D**）。海事處已實施一系列措施加快採購政府船隻，詳情載於上文(e)。七號滅火輪已於2016年10月招標，造船工程正在進行。

****委員會秘書附註*：附錄 D 並無在此隨附。***

(g) 就《審計報告》第 2.13 段，請提供檢討評審船隻採購項目標書的評分制度需時近 3 年（2009 年 12 月至 2012 年 10 月）的理由，並提供所有相關各方（如新船組、中央投標委員會、律政司和財經事務及庫務局（“財庫局”））就檢討評分制度的相關往來文件／函件副本；

答： 中央投標委員會於 2009 年 12 月建議海事處諮詢律政司，以修訂評分制度的酌情權條款。當時，海事處嘗試藉此機會對評分制度進行根本性檢討，以期建立一套適用於所有類型船隻的修訂標準評分制度，節省招標的籌備時間。由於檢討工作非常複雜，加上當時新船組沒有物料供應主任職系人員提供技術意見，因此新船組員工需要很長時間檢討評分制度。然而，由於個別類型船隻的獨特性，所有相關各方於 2012 年 4 月最終認為建立一套適用於所有類型船隻的修訂標準評分制度並不可行，但可向中央投標委員會提交特定類型船隻的評分制度，以供審批。高速船項目的評分制度最終於 2012 年 10 月獲中央投標委員會通過。

基於從檢討和事後汲取的教訓，為避免同類事故再次發生，海事處應採取雙軌方式，即在檢討酌情權條款後採用以往評分制度繼續進行採購工作，同時全面檢討評分制度，並讓高層管理人員時刻知悉最新情況和在有需要時提供指導，也要積極密切聯絡相關各方，以便盡早解決遇到的任何問題。

檢討評分制度的相關文件／函件副本夾附於**附錄E**[4]**和附錄F**。

委員會秘書附註：附錄 E 及附錄 F 並無在此隨附。

4 由於相關文件／函件所載的法律意見受法律專業保密權保護，有關披露須受以下條件規限：**(a)**有關法律意見僅為政府帳目委員會審議《審計報告》之目的向政府帳目委員會委員披露；**(b)**政府帳目委員會委員不得向任何其他人士披露有關法律意見，亦不得在任何公開聆訊或公開文件中提述該等法律意見的內容；以及**(c)**有關披露並不損害我們的立場，即有關法律意見享有特權，該特權不得當作被放棄。

(h) 就《審計報告》第2.14和2.15段，請說明：

(i) 沒有記錄顯示在政府船塢或海事處高層管理人員會議上曾接報／討論上文(g)所述持續檢討可能造成的影響和緩減有關影響的可能措施（例如重新評估尚待處理的採購項目是否需要採用評分制度）的理由；以及

答: 我們搜尋了海事處備存的所有記錄，沒有記錄顯示在政府船塢或海事處高層管理人員會議上曾討論檢討採購項目評分制度可能造成的影響和／或緩減有關影響的措施。這是由於當時海事處的記錄備存情況不理想。有關情況自2014年5月起已有改善。海事處已為高層管理人員的定期會議擬備會議紀要，記錄會上商議內容。

(ii) 律政司曾於2010年12月提議海事處檢討是否需要採用評分制度，但沒有記錄顯示海事處曾對該建議作出回應的理由；

答: 我們搜尋了海事處備存的所有記錄，沒有記錄顯示海事處曾對律政司於 2010 年 12 月提出的建議（即檢討是否需要採用評分制度）作出回應。然而，海事處事實上已遵從律政司的意見。於 2012 至 2014 年間，在 3 個項目上採用了評分制度，另有 3 個招標項目認為因沒有必要而沒有採用評分制度。

(i) 根據《審計報告》第2.14段和附錄C，財庫局於2014年8月發出第8/2014號通函提醒決策局／部門避免過度使用評分制度後，海事處已停止在新造船項目應用該評分制度。就此，請提供以下資料：

(i) 海事處在收到財庫局第8/2014號通函後決定停止在新造船項目應用評分制度的相關文件（例如會議記錄或內部通告）副本；

答： 政府物流服務署曾於2015年1月12日就上述事項為決策局／部門負責處理採購事宜的人員舉行簡介會，大部分負責採購船隻的新船組員工均有出席該簡介會。政府物流服務署向參與者派發簡介會的討論資料，有關資料已獲存檔，以供日後參考。

海事處一直的理解是，應用評分制度評審標書並非確保採購貨品及服務具較佳質素的唯一途徑。該通函清楚說明，制定以質素為本明確而可達到的標書規格、刪去過多的“基本規定”（尤其那些可能會保障現有供應商利益的規定），以及積極為屢次只能吸引一或兩名競投者的招標項目進行市場推廣，往往能更直接有效促進真正的競爭。海事處注意到，在2012年1月至2014年5月期間，應用獲中央投標委員會和政府物流服務署投標委員會批准的評分制度評審的合約標書中，約70%至80%的合約最終批給出價最低的競投者。在該些個案中，應用評分制度本身能否為標書質素帶來額外的保障，值得商榷。

就海事處而言，在2003至2014年間，應用評分制度的船隻採購項目中，約90%的合約最終批給出價最低的競投者。根據上述數字並經仔細考慮，海事處認為，從衡工量值的角度而言，在招標文件明確訂定包括技術規格的基本規定作為評審準則，與應用評分制度一樣，同樣可達致確保採購船隻質素的目的。

(ii) 海事處如何解讀財庫局第8/2014號通函，即應在何種條件／情況下應用評分制度；以及

答： 請參閱我們就上文問題(i)(i)的答覆。

(iii) 海事處自此用以評審標書的評估準則為何，包括海事處曾多少次應用評分制度評審標書；

答： 海事處按照《物料供應及採購規例》（“《採購規例》”）第370條（評審標書）（見**附錄G**）所載指引評審標書。自2014年第二季起，海事處採用涉及3個階段的評估準則評審標書。該3個階段的詳情載於“招標條件”附件A（見**附錄H**和**附錄I**），概述如下：

第1階段（價格評審）－檢查標書，在所有投標者中找出提交價格屬最低總買價的投標者。

第2階段（完整性檢查）－檢查標書是否符合招標文件所載程序規定的完整性要求。

第3階段（評審是否符合基本規定）－檢查標書是否符合詳載於招標文件的基本規定和標書規格。任何標書如未能符合任何基本規定，將不會獲進一步考慮。

標書報價屬最低總買價並通過第2和第3階段評審的投標者，會獲推薦接納。如該標書未能通過第2和第3階段評審，報價屬第二低總買價的標書，會接受第2和第3階段評審。這評審過程會重複至找到中標者為止（如有）。

為保障政府利益，“招標條件”訂明，在評估接獲的標書和批出合約時，(a)政府並非必須接納出價屬最低總買價的標書；以及(b)合約一般會批予“招標條件”附件A識別出的獲推薦接納投標者，或政府認為可全面履行合約的投標者。

海事處自2014年第二季起已沒有在政府船隻採購項目應用評分制度評估標書。自那時起，我們每次進行船隻採購工作，均會衡量上述評審標書的評估準則是否足以和適用於處理有關項目，只會在認為有必要時才會應用評分制度。

(j) 就《審計報告》第 2.17 和 2.21 段，請提供以下資料：

(i) 為緩減驗船主任職系人手短缺對採購項目如期完成交付的影響所作行動詳情；

答： 海事處已實施一系列措施加快替換政府船隻，以降低船隊的平均船齡。該等措施包括增加新船組驗船主任職系的人手，以及積極採用外判方式以進一步加快造船工作的進度。

海事處為增加政府船隻採購人手，除了聘請退休公務員以合約驗船主任形式在新船組協助處理相關工作外，亦取得額外資源增加新船組的人手編制，包括在2014-15至2021-22年度增設3個有時限驗船主任職位，以及在2017-18至2021-22年度增設1個有時限高級驗船主任職位。增設該等驗船主任職位後，可讓海事處成立2支採購小組，由共計8名驗船主任職系人員處理船隻採購項目的工作。2名具豐富採購經驗的物料供應主任職系人員亦自2016年年初起調配至新船組，協助進行船隻採購工作。

此外，海事處一直積極把部分造船項目的工作，在由海事處人員負責監督的原則下，外判予外間的顧問公司，以進一步加快造船工作的進度。

(ii) 海事處已採取何種措施和將採取其他什麼措施，以解決招聘新驗船主任遇到的困難，但同時可確保新聘人員具有採購船隻必須的機械知識；以及

答： 為紓緩驗船主任職系人手短缺問題，海事處近年已實施多項權宜措施，以招攬更多驗船主任應徵者。已採取的措施包括按工作經驗給予遞加增薪點、放寬語文能力要求，以及利用較低入職薪點以豁免／放寬應徵者在工作經驗方面的入職條件。此外，海事處聘請退休驗船主任以合約驗船主任形式在新船組協助處理相關工作，以及直接招聘高級驗船主任。

在中期和長期措施方面，公務員薪俸及服務條件常務委員會已完成海事處2個專業職系（即驗船主任職系和海事主任職系）的職系架構檢討，並於2017年10月31日向行政長官提交報告書。立法會公務員及資助機構員工事務委員會

於2017年12月22日舉行的會議上曾討論報告書的建議，委員對建議表示支持。海事處希望可盡快落實有關建議，從根本上解決驗船主任職系的人手短缺和接任問題。

(iii) 已採取何種措施和將採取什麼其他措施，以挽留富經驗的驗船主任和重新聘用退休驗船主任，包括在何種情況下以非公務員合約僱員或公務員形式重新聘用退休驗船主任在海事處工作，以及所有該等重聘項目的服務條件；

答： 為使驗船主任職系的經驗得以承傳，海事處以非公務員合約僱員形式聘用驗船主任職系的退休人員。政府於2015年11月推出退休後服務合約計劃後，海事處以退休後服務合約僱員形式聘用驗船主任職系的退休人員。聘用退休驗船主任須符合的情況和有關聘用的服務條件，與相關公務員通告就有關計劃所訂目的和指引相符。海事處亦歡迎於2017年6月推出有關公務員在達到退休年齡後繼續受僱（“繼續受僱”）的政策。在2018年召開驗船主任職系晉升選拔委員會後，海事處會循適當程序考慮是否有需要實施繼續受僱計劃，如認為有需要便會邀請合資格人員申請有關計劃，以挽留海事處富經驗的驗船主任職系人員。

(k) 根據《審計報告》第2.23段有關為處理積壓的船隻採購項目而推行的措施，運輸及房屋局（運房局）於2013年10月批准撥款3,544萬元予海事處，用以在2014-15至2016-17年度聘用顧問，管理10個採購合共26艘船隻的項目。就此，請說明新船組和顧問在採購過程的不同階段，特別是在招標和批出合約的階段（請參閱《審計報告》第1.7段），在管理該等採購項目上的分工；

答： 顧問服務涵蓋在造船合約批出之前進行概念設計和擬備技術規格，以及在造船合約批出之後提供項目管理服務。

在造船合約批出之前聘用的顧問受新船組監督，負責安排與持份者（包括新船組、用戶部門、設備供應商等）舉行會議，以擬備船隻概念設計、進行可行性研究，以及擬備船隻設計和技術規格。新船組除了監察顧問的工作外，亦負責就造船合約擬備招標文件、進行招標和審批標書。

在造船合約批出之後聘用的顧問同樣受新船組監督，該等顧問負責的項目管理工作包括監察進度、檢視已核准的圖則、監督船隻建造、船塢試航和設備運行測試，以及海上試航和船隻交付。新船組除了監察顧問的工作外，亦負責確定項目里程碑是否已完成和安排付款、船隻驗收等。

(l) 海事處新船組或其他組別負責擬備／審查船隻採購項目招標文件的人員所屬職系為何；

答： 海事處新船組的驗船主任職系人員負責擬備／審查船隻採購項目招標文件。

(m) 就《審計報告》第2.23和2.24段，請提供外判項目管理工作進度緩慢的原因；

答： 海事處於2013年10月向運房局取得撥款，用以在2014-15至2016-17年度聘用顧問管理10個船隻採購項目，藉此紓緩新船組人手短缺的情況。就近期的船隻採購項目而言，海事處為船隻採購項目徵求撥款時，已把項目管理費用計算在內。在外判項目管理工作的最新進度方面，海事處於2014、2015、2016和2017年分別委聘1、2、2及9項[5]顧問服務。這清楚顯示儘管最初的外判工作進度緩慢，但在汲取了外判經驗後，近年情況已顯著改善。

藉外判造船項目管理工作協助紓緩海事處的人手短缺情況，在當時而言屬海事處的新領域工作，因此，海事處需時確定有關顧問服務的市場反應、仔細考慮顧問和新船組人員之間的分工，以及就外判擬備相關顧問工作簡介和甄選文件。這解釋了為何最初的外判工作進度緩慢。

憑藉從最初數份外判合約中汲取的經驗，海事處對市場反應有更深了解，亦為顧問甄選過程制定了所需文件。此外，由於顧問可在招標前的階段協助擬備船隻的概念設計和技術規格，以及／或在標書批予承辦商後協助管理造船工作，聘用外間顧問亦須作仔細規劃，以配合船隻採購周期。儘管如此，隨着人手短缺的情況有所改善，積壓的採購項目獲逐步處理，預計日後可減少委聘顧問服務。

[5] 包括 3 項正在評估的顧問服務招標。

(n) 根據《審計報告》第2.28及2.29段，由於兩個船隻採購項目的招標文件在招標後被發現內容有差異，以致其中一個項目被延遲1年。請說明招標文件內容有差異的成因，以及將採取何種措施以免同類問題再次發生；

答： 招標文件內容有差異，是因負責擬備有關招標文件的新船組人員疏忽導致人為錯誤所致。由於取得額外人力資源以加快船隻採購工作，新船組已成立兩支採購小組。該兩支小組會複查和核實彼此的工作，加強檢查招標文件，以免同類問題再次發生。

(o) 根據《審計報告》第2.33至2.35段，在2015年2月至2016年2月的保養期內及／或之後1年，有2艘新船機械故障頻生，導致船隻分別停用196天和125.5天。請說明：

(i) 截至2017年8月仍沒有就該2艘新船停用時間過長一事進行檢討的原因；

答： 截至2017年11月，海事處已率先要求承辦商糾正所發現的問題，敦促承辦商免費確保其修理項目能運作暢順，並對承辦商採取懲罰措施（詳見下文(v)）。海事處已就事件展開檢討。

(ii) 在2017年3月後，該2艘船隻曾否再次出現任何與雷達、航行燈及警報器有關的問題或其他新問題，以及在2017年3月後該2艘船隻的停用時間；

答： 承辦商在2017年3月糾正有關問題後，只在2017年7月25日在其中1艘船隻上的警報器出現1次問題。製造商已調整警報訊號板，把系統回復正常。由於船隻運作不受影響，因此並沒有涉及停用時間。

(iii) 為預防日後同類問題再現所採取的措施；

答： 為避免日後同類問題再現，海事處已採取以下措施：

- 縮短等候零件的時間－海事處已在新的造船合約中包含提供主要零件的條款，改善主要零件的供應情況，務求縮短等候零件的時間。此外，海事處亦就船隻主要零件的存貨作定期檢討，以考慮相關零件的使用趨勢，從而確保有效應付維修需要；

- 改善內部工作的協調－海事處已加強新船組對船隻建造工程的監察，並已擬定清單，以確保在進行造船階段的檢驗和驗收船隻時，清單上所有必需的項目狀況理想。由項目驗船主任和技術人員組成的特別小組已經成立，負責處理船隻在保養期內的事宜；以及

- 紓緩人手短缺的情況－海事處已聘用顧問於船廠監督造船工程，以確保船隻設計、工藝和建造的質素，務求紓緩新船組人手短缺的情況。

(iv) 保養期後，相關修理費用是否由有關承辦商承擔；以及

答： 鑑於有關船隻機械故障頻生，保養期在原定12個月的期限屆滿後延長了3個月。海事處其後與承辦商達成共識，承辦商須加強監察某些重要維修項目的狀況，而且在已延長的保養期後仍須承擔這些項目的修理費用。

(v) 是否對有關承辦商採取懲罰措施，例如在其日後提交的標書中扣分或禁止有關承辦商日後提交任何標書；

答： 海事處已對有關承辦商採取以下懲罰措施：

(a) 發電機組的保養期在原定12個月的期限屆滿後延長了3個月。根據合約條件第18.3條（保養服務），承辦商須在整段保養期內向政府免費提供保養服務。因此，承辦商須承擔在延長的保養期內產生的費用。

(b) 政府保留了分期付款金額的一部分（5%）作保證金。其後，根據合約條件第22.5條和附表3，在所有保養項目已獲糾正後，整筆保證金已於最近發還。

(c) 海事處已向有關承辦商發出警告信，重申招標文件的相關條文訂明政府可在日後批出標書時行使其權力。鑑於該2艘船隻在保養期內機械故障頻生，根據招標條件第27條（監察承辦商表現），政府已提醒承辦商會監察其後的服務表現，倘承辦商日後再度投標，則政府在評審其標書時，會考慮有關的服務表現。

政府船隻的維修

(p) 就《審計報告》第3.3段，請告知將採取何種措施改善船隻可使用率下降的情況；

答： 海事處採取的措施包括：

- 在維修組設立船隻檢查專責小組，安排到用戶部門的船隊基地進行檢查和維修；

- 維修組、物料服務組和負責船隻維修統籌與海上試航等工作的小組每周舉行會議規劃維修工作，盡早準備零件和協調船塢維修設施的使用，以縮短等候零件和等候使用船塢維修設施的時間；以及

- 研究優化政府船隊資訊系統的可行性，以期讓海事處可分析零件過往消耗走勢，從而可預早訂購所需零件，縮短等候零件的時間。

(q) 根據《審計報告》第3.8段，4類主要船隻的總停用時間在2012至2016年間增加了24.6%，每艘船隻的平均停用時間由2012年的36天增至2016年的44天。根據《審計報告》第3.9段，海事處表示，停用時間增加的主因是政府船隻老化問題，而為抵消船隻老化所造成的影響（例如保持航行速度等），須加強預防性保養，並因而導致額外停用時間。就此，請說明維修使用年限屆滿後繼續服役的船隻是否具有成本效益；

答： 考慮到所需的額外維修費用和增加的停用時間，從衡工量值的角度而言，維修預計使用年限屆滿後繼續服役的船隻未必理想。不過，鑑於政府船隻的老化問題，海事處為預計使用年限屆滿後繼續服役的船隻爭取額外資源，提供更周全的預防性保養，以確保船隻可安全運作，實屬負責任之舉。

(r) 就《審計報告》第3.13段個案三，海事處就香港警務處1艘高速船浸水個案擬備的初步調查報告的副本，以及為防止類似問題再次發生所採取的行動；

答： 海事處在完成初步調查報告後，於2017年9月27日指示海事處的維修督察為同類船隻進行類似檢查，包括對在進行預防性保養時使用的維修物料進行檢查。海事處擬備的初步調查報告載於**附錄J**。

(s) 就《審計報告》第3.17和3.18段，海事處將採取什麼措施以加強船隻維修服務採購工作的競爭性；及

答： 海事處一直致力加強船隻維修服務採購工作的競爭性。自2017年年初開始，海事處已推行多項加強競爭性的措施，例如自2017年年初起已有共計20份定期維修合約的合約年期由1年增至2年。到目前為止，在共計33份定期服務合約中，已有26份定為2年期合約。餘下7份定期服務合約，海事處亦會考慮把合約期由1年或18個月增至2年。

此外，海事處在考慮市場的承受能力和對小型企業的影響後，已採取盡可能把同類維修服務合約合併的招標策略，以加強合約對競投者的吸引力。

(t) 根據《審計報告》第4.17段，海事處在2016年委聘顧問，就有關政府船塢現代化的可行性研究展開前期研究。請提供該研究的範圍、進度和預計完成日期。

答： 機電工程署協助海事處進行政府船塢現代化可行性研究的前期研究。前期研究的範圍涵蓋檢討政府船塢的整體運作和相應裝置，包括設備、設施、場地設計、支援和運作方法，以期為進一步的可行性研究提供建議和給予方向。前期研究的最終報告會就可供選擇的運作技術和方法、設施、維修支援、處理和存放船隻的安排、零件設備，以及其他物料和技術作出建議，以供進行進一步的可行性研究。

前期研究已進入最後階段，預計可於2018年3月完成。在現時的研究完成後，政府會着手進行可行性研究。

List of Appendices

Appendix A: **The Government Fleet Division Circular No. 10/2008**

Appendix B: **MD038, a Minor Mechanised Vessel Type Vessel – Maintenance Log, (from 1 Jan 2012 to 30 Nov 2017)**
MD059, a Major Mechanised Vessel Type Vessel - Maintenance Log, (from 1 Dec 2016 to 30 Nov 2017)

Appendix C: **MP08, a High-Speed Craft (Medium Type) - Maintenance Log, (from 1 Jan 2016 to 31 Dec 2016)**

Appendix D: **Extracts of the Audit Report No.67 Chapter 3**

Appendix E: **Correspondences with Department of Justice (Restricted to PAC Members Only)**

Appendix F: **Correspondences with Financial Services and the Treasury Bureau and Government Logistics Department**

Appendix G: **Stores and Procurement Regulations (SPR) 370 (Evaluation of Tenders)**

Appendix H: **Extracts of MD Shipbuilding Tender No. 2/2017 - Tender Evaluation**

Appendix I: **Extracts of MD Shipbuilding Tender No. 3/2015 - Tender Evaluation**

Appendix J: **Initial Investigation Report for Case 3 (redacted version)**

**委員會秘書附註：* *本文件只備英文本。*
只在此隨附一份維修日誌樣本。
附錄 D 至附錄 F 並無在此隨附。

Ref.: MDGFGR 1-125/3 (1)

GOVERNMENT FLEET DIVISION CIRCULAR NO. 10 / 2008

To: All Staff of Government Fleet Division

Rolling Plan of 5 Years on New or Replacement of Government Vessels

Government Fleet Division (GFD) is responsible for maintaining the efficient marine transport services for all Government departments. Hence, GFD would routinely examine the cost-effectiveness of existing Government fleet (GF), plan ahead for their replacement with new vessels and also liaise with GF user departments (Note 1) on any of their new requirements.

2. Under the role of SCOGC, Section Heads of GFD would meet routinely to review the "**Government Fleet Replacement Projection Plan for 10 Years**" with the purpose to identify any existing vessel within three to five years from the end of its expected lifespan due for replacement. On the other hand, if GF user departments find out the need with justifications for acquiring new vessels for their operation, they could also seek assistance of GFD. A "**Rolling Plan of 5 Years on New or Replacement of Government Vessels"** will be compiled by concerned sections for submission to SCOGC yearly in April or May for consideration and being updated as required.

3. In general, Maintenance Section (MS) is tasked to advise concerned GF user departments regarding the proposal on vessel(s) replacement plan based on the information from "Condition Assessment Report" of the existing vessel(s). Once the user department has decided to pursue replacement plan as suggested by MS, Government New Construction Section (GNCS) will be contacted. GNCS will then advise GF user departments on the issues of feasibility study of replacement vessel or a series of vessels or new vessels.

4. The procedures of procurement of new vessels, whether for additional needs or replacement purpose of a GF user department, are elaborated in the following.

Note 1 "GF User-department" means user-department of Government fleet or GFD maintenance programme as well as the owner-department (on behalf of the Government of HKSAR) of Government vessel(s) for which the funding for procurement of new vessel(s) and their maintenance expenditure were justified and obtained by the concerned department.

*委員會秘書附註：本文件只備英文本。

4.1. Replacement of an Existing Government Vessel

(A) Preferably, two years (usually not more than three years) before the expected life-span of an existing Government vessel is due, condition assessment report of the concerned vessel would be compiled by Maintenance Section (MS) which includes the following information:-

(a) Assess the physical condition of the concerned vessel (hull, machinery and electrical conditions) with comments of possible shortcomings and recommendations for any rectification required for safe operation in its remaining lifespan;

(b) Evaluate the average annual maintenance cost/expenditure of the existing vessel (to adopt last 4 years average) from information extracted from the GFIS system – These figures will be used for projecting the adequate average annual maintenance cost of the vessels for the remaining 2 to 3 years' operating life in comparison with the baseline budget vote. For proper control of expenditure of an existing vessel planned for phased out, such average annual expenditure is normally reducing towards its full lifespan for reason of keeping it at a reasonable minimum level as far as practicable.

(c) Estimate the average annual maintenance cost/expenditure for the new vessel to cover its projected lifespan – it is required to evaluate the average annual maintenance cost/expenditure of the existing vessel being replaced covering its full lifespan, including the projected expenditure for operation till the remaining operation of 2 to 3 years indicated in above paragraph. **This average annual maintenance cost/expenditure (the mean value) denoted as X is defined as the total cost/expenditure (Note II) of the vessel for full lifespan divided by number of years of its lifespan.**

(d) The following scenarios should be derived and closely examined:-

(i) For situation no BLOCK VOTE non-recurrent cost has been used, the total lifespan expenditure (actual or projected) of the existing vessel minus its agreed annual maintenance expenditure budget assigned at new-building stage would be the amount of overspending (i.e under budgeted) if it is positive or vice-versa.

Note II *Currently, about 10 years cost/expenditure of each vessel is available from the GFIS system which can be used for projecting its cost/expenditure covering full lifespan (i.e. 8, 15 or 20 years' lifespan for hull material of rubber/plastic, GRP/ aluminum or steel respectively). The total cost/expenditure must be presented in two parts, one part expenditure is from the baseline recurrence cost and the other part is from BLOCK VOTE non-recurrent cost (if any) to test scenarios as indicated at sub-paragraph (d) below.*

(ii) For situation BLOCK VOTE non-recurrent cost has been used, the total lifespan expenditure of the existing vessel minus its block vote non-recurrent cost and also minus its agreed maintenance expenditure budget assigned at new-building stage would be the amount of over-spending (i.e. under-budgeted) for the existing vessel if it is positive or vice-versa.

(iii) For the average of annual maintenance budget of the new vessel (*X*), the amount *X* to be adopted would be the average annual maintenance cost/ expenditure of the existing vessel covering its full lifespan as explained in para. 4(A)(c) above *plus any topping up adjustment for any extra item or variation of design or inflation where justifiable*.

(e) For any surplus of maintenance budget or amount over-budgeted from the baseline vote of the existing vessel, we should make sure no BLOCK VOTE non-recurrent cost/expenditure amount to be surrendered as saving for the new building replacement.

(f) Estimates of fuel and luboil consumption and expenditure are to be made for the new vessels with reference to expenditures and budget amount of the existing vessel by FOS/ ASS/ GF user department, as appropriate.

The above costing evaluation must be consulted with and vetted/endorsed by Accounts Services Section (ASS) before finalized and reported.

(B) MS would inform the concerned GF user department through a Memo (with cc copy to GNCS) enclosing with "Proposal on Vessel(s) Replacement of an existing vessel or a series of existing vessel(s)" including information of the above condition assessment report and urge for their follow up action on their intention and decision to either :-

(a) seek replacement; or

(b) outsource the service without replacement; or

(c) dispose the aging vessel at an agreed date without replacement. GNCS will follow up action in liaison with GF user department, such as preparing feasibility study, funding arrangement, project specification, tendering of contract and awarding contract, building new vessel and inspection/testing and delivery as per procedure (procedural flow chart) approved by FSTB.

4.2. New Vessel

GF user departments will be required to submit full justifications for acquiring new vessel(s) for their operational needs to GNCS with the support endorsement of their respective

Bureau. GNCS will follow up necessary action in liaison with GF user department on the intended procurement of new vessels. MS is required to give a near-estimate for the average annual maintenance cost/expenditure as baseline budget (the mean value) for the new vessel by making reference to the expenditure/cost of a similar class/type of an existing vessel with appropriate adjustment and justification. Similarly, FOS/ASS/GF user department, as appropriate, will be required to prepare estimate of fuel and luboil consumption and expenditure. GNCS will base on these figures to advise user department for appropriate funding arrangement.

4.3 Register an Existing Vessel from unknown source or direct purchase requested by a User Department

On occasions, a user department may request GFD to register an existing vessel from unknown source or direct purchase. GFD would have to request the user department to provide necessary builder information and building specification, safety and inspection document of the concerned vessel. All these documentary evidence should have satisfied comparable standards for a local vessel as required under local legislation for the purpose of a working barge, pontoon, work boat or a passenger launch appropriate to the number of carrying capacity for working crew or passengers. In addition, documentary evidence of approval (from directorate officer of concerned department) of usage, operational profile and funding for the recurrent maintenance cost of the concerned vessel from relevant department and bureau are to be submitted to SCOGC for consideration and approval. User department must be notified the necessary of inspection of the vessel in the dockyard prior to registration formality to confirm safety requirements are met and decide whether initial maintenance programme is required for the vessel before it is recommended fit for commissioning and registration.

5. As a general guidance, the range of the percentage of average annual maintenance budget cost (usually expressed as a percentage of the vessel's asset cost) for a new or replacement vessel would be :-

(a) around 2 ~ 4 % for inflatable, dinghies, LCSD's craft largely non-mechanized craft (INFL, DING and LCSN classes) at 24 months RO interval;

(b) around 4 ~ 8 % for steel lighters (LGTR class) at 18 ~ 24 months RO interval;

(c) around 5 ~ 12 % for mechanized vessels (MINF, LCSM, MIMC and MECV classes) of rubber/plastic, GRP, aluminum or steel hull at 12 ~ 24 months RO interval;

(d) around 7 ~ 14 % for high speed craft (HSCL and HSCM classes) of GRP or aluminum hull at 12~ 24 months RO interval;

and the above percentages are varying/depending on the parameters such as vessel's size, propulsion power, any peculiar type of propulsion engine(s) fitted, sophistication, its operating profile (i.e. daily running hours of prolusion system and shift arrangement (daily on-duty hours) and RO maintenance interval/period. In future when experience is gained, we may systematically compute or estimate the percentage figure based on these parameters.

6. Concerned Section Heads of GFD are required to make progress report on subject issue in the routine SCOGC meetings so that rolling plan could be updated annually or as required.

(Michael K F LEE)
General Manager, Government Dockyard

Date: 28 May 2008

c.c. File ref.: MDGRGF 1-50/ 4 (1)

維修日誌的樣本

AC001 (A) (06/98)

Government Dockyard - Marine Department
Job Sheet (Audit)

13-Dec-2017 08:43:01
Page 1 of 1

Vessel / GD Equipment : MD059 MD Launch MD59
Work Order Number : 390790
Job Type : RUNN Running Repair (RU)
Nature : MA Maintenance (PM / RU)
GF220 No. : ME003502

Extra / Task :
Team / MRC : T3 Team 3 - Dir. Vsl. Maint. (S/H 120 & 121)
Requester : T3-EI CHENG Kwok-kei

Contractor Code : KWONG SANG
Currency : HKD
Total Cost : 769.00

Workshop :
Tender / Quotation No : TG001017
P. O. Number : 310483

Activity	Trade	Trade Desc	Cost Code/ Chargable		Warrant No/ User Code	Activity Amount
10	ELEC	Electrical (EL)	JO	B34695001	B346950016603	$ 769.00

1) Section / Part : C

Section / Part Description :

Miscellaneous Electrical Repair Items

Item No : C9

Item Description :

Miscellaneous Electrical Repair Items

Job Description :

Check and repair the starting circuit c/w fuel solenoid, battery switch and cables for one auxiliary engine. Renew the defective items and re-insulate the cables as found.

Fix Rate : $ 769.00 **x Qty :** 1.00 **=** $ 769.00

Refer A&C Form No. : 7929

***** End of Job Sheet *****

	Name	Date
Requester	CHENG Kwok-kei	30-Oct-2017
Recommended by	CHENG Kwok-kei	30-Oct-2017
Confirmed Recommend By	CHENG Kwok-kei	30-Oct-2017
Approved by	LEE Kin-chung (DO/H)	30-Oct-2017

CONDITIONS (Applicable to contract job only)
1. This work is genuinely urgent. 2. This work is required to be undertaken by MD Approved Contractors. 3. This price as quoted by MD Approved Contractor, is considered fair and reasonable. I certify that the above conditions have been observed.

CERTIFICATION (For Official use)
Certified that the services have been carried out to my satisfaction and the material specified on the issue Voucher(s) have been incorporated in this job. Material not required for the job and unserviceable items salvaged from the job have been returned to stores on Return Vouchers(s). Payment is in order.

Completion		14-Nov-2017
Labour Completed by	T3-EI	14-Nov-2017
Certified for Payment	T3-DO/H	14-Nov-2017
Completed (Overall) by	SCHEDULER	14-Nov-2017

For Contractor Jobs:
Original - To be attached to Contractor invoice.
Duplicate - Retained in vessel's maintenance file.
Triplicate - Retained in file for auditing purpose.

For Workshop Jobs:
Original -Retained in vessel's maintenance file.
Duplicate -Retained in file for auditing purpose.

Electronic Form - No Signature Required

**委員會秘書附註：本文件只備英文本。*

EVALUATION OF TENDERS

370. (a) Tender evaluation should normally be conducted by a TAP consisting of not less than two persons. To safeguard the integrity of government procurement exercises, the TAP should comprise only government officials. Departments should ensure that only properly qualified persons are appointed to assess technical submissions in their tender exercises. Where practicable, tender documents should be drawn up to allow assessment to be made without the TAP knowing the identity of the tenderers. For works tenders, departments should also follow the guidelines laid down in the relevant DEVB TC(W) currently in force issued by the DEVB.

(b) The TAP shall examine tenders against the technical specifications, essential requirements, terms and conditions laid down in the notices of tender invitations and tender documents to determine whether they are fully conforming. In recommending a tender for acceptance, the department should also take into account the following in the evaluation, as appropriate —

(i) technical and financial capability of the tenderers and their past performance records. For works contracts, the guidelines laid down in the relevant DEVB TC(W) currently in force issued by the DEVB shall be followed. For service contracts of a value exceeding $15 million, or contracts for supply of stores which require also the provision of services of a value exceeding $15 million, financial vetting shall be conducted of a tenderer who is being considered for the award of the contract in order to ensure that the tenderer is financially capable of fulfilling the contract requirements (see Appendix III(H));

(ii) timely delivery or completion;

(iii) compatibility with existing or planned purchases;

(iv) after sale support and service including maintenance and spare parts provision, warranty and/or guarantees;

(v) running and maintenance costs; and

(vi) fair market prices.

Requirements (ii)-(iv), where applicable, should be included in the tender specifications. In respect of requirement (v), departments should ask tenderers to provide an estimate of running and maintenance costs for the equipment or system supplied to enable a fair price comparison to be made.

*委員會秘書附註：本文件只備英文本。

(c) Where prior approval has been given for the use of a marking scheme in the evaluation of tenders, TAPs shall assess the tenders according to the criteria previously endorsed by the relevant tender board or DTC. To avoid any undue influence, members of TAPs are encouraged to score the tenders individually in accordance with the marking scheme. Normally, the tender which attains the passing marks (if any) and the highest overall score under the marking scheme should be recommended. The methods for evaluating technical and price proposals are set out at Appendix III(G).

(d) In normal circumstances, departments shall determine the ranking of the tenders received according to the original tender prices or the adjusted tender prices made in accordance with SPR 365(i), or the overall scores they have attained when a marking scheme is used in tender evaluation. Where price negotiations are undertaken under SPR 385, departments shall use the negotiated prices to determine the ranking of the tenders or their price scores. Departments may only consider other proposals on discounts by a tenderer if his tender is recommended for acceptance.

(e) Any negotiation with a tenderer shall be undertaken in accordance with SPR 385. Such negotiations may also be used to seek resolution of any qualification or counterproposal put forward by a tenderer and if the qualification seeks to reduce the tenderer's risk or to construct payment terms which are more to his advantage, departments should seek a corresponding adjustment in the tender price before formally recommending the tender for acceptance.

(f) In recommending the acceptance of a tender to a tender board or DTC, departments shall have value for money in mind. If the tendered sums are very close or if the contract to be awarded involves payments over a number of years, e.g. interim payments to the contractor, the department shall compare the tenders by discounting future payments to obtain the present value. The present value of the tendered sum should prevail in determining the ranking of tenders. In assessing the present values of tenders, departments may approach the Management Accounting Division (MA Division) of Financial Services and the Treasury Bureau (The Treasury Branch) (FSTB) for advice.

(g) If none of the tenders received is fully conforming with the technical specifications, essential requirements, terms and conditions laid down in the tender document and/or attains the passing marks (if any) of the marking scheme, departments shall cancel the tender exercise (see SPR 380(e)) and re-tender with revised specifications, essential requirements, terms and conditions, where applicable. If exceptionally departments wish to recommend a non-conforming tender, they shall state clearly in the tender report any deviation of the recommended tender from the specifications, essential requirements, terms and conditions laid down in the tender document, the assessment criteria under the marking scheme, and the reasons for so recommending. As a general practice, departments should clear their tender recommendations with the D of J, or in the case of works tenders, LAD(W)/DEVB if they wish to recommend a non-conforming tender. A copy of the relevant legal advice should be attached to the tender report for relevant tender board or DTC's reference.

TENDER REPORTS

375. (a) Departments shall prepare a tender report containing a clear recommendation in the standard format as at Appendix III(I). Tender reports for consideration by the CTB and subsidiary tender boards must be signed or endorsed by the Head of Department concerned or his representative at directorate level. Tender reports for consideration by DTCs should be signed by the chairman of TAP of the procuring department. For submissions to the tender boards, the originals of the tenders received should be submitted together with the tender report to the tender board as follows —

(i) when the ranking of tenders is based on the tendered prices, i.e. no marking scheme is used in tender evaluation —

if the recommended tender is the lowest (highest for revenue contracts), only the three lowest (highest) tenders should be submitted. If the recommended tender is not the lowest (highest for revenue contracts), the lower (higher) tenders, the recommended tender and the next two higher (lower) tenders should be submitted; or

(ii) when the ranking of tenders is based on the overall scores, i.e. a marking scheme is used in tender evaluation —

if the recommended tender is the highest overall scorer, only the tenders of the three highest overall scorers should be submitted. If the recommended tender is not the highest overall scorer, the tenders of the higher scorers, the recommended tender and the tenders of the next two lower overall scorers should be submitted.

Annex A – Tender Evaluation

Without prejudice and in addition to the powers of the Government under the Tender Documents to disqualify a Tenderer, tenders submitted in response to this Invitation to Tender will be evaluated in the following manner:

(a) Price Assessment

(i) The tenders will be checked to identify the Tenderer which has submitted the lowest Total Purchase Price among all Tenderers.

(ii) The Tenderer which has submitted the lowest Total Purchase Price will proceed to the assessment mentioned in Paragraphs (b) and (c) below.

(b) Completeness Check

A completeness check will be conducted by checking whether the Tenderer's tender has been submitted in accordance with the requirements stipulated in the Tender Documents. If a Tenderer fails to submit any of the documents stipulated in Paragraph (a) of Annex B to this Part (Information / Documents to be Submitted for Tender Evaluation) before the Tender Closing Date, its tender **will <u>not</u> be considered further**.

(c) Assessment of Compliance with Essential Requirements

(i) A tender will be checked for its compliance with the Essential Requirements as detailed in the Tender Documents.

(ii) Any tender which fails to meet any of the Essential Requirements (viz., those set out in Annex C to this Part, those identified as such in Part VII and in any other parts of the Tender Documents) **will <u>not</u> be considered further.**

(iii) Besides the Essential Requirements, the Government may also exercise all or any of its rights and powers to not consider a Tenderer's tender further under all or any of the applicable provision of the Tender Documents. Where the Government does so under any such applicable provision, the Tenderer's tender will not be considered further.

Award

The Tenderer which has quoted the lowest Total Purchase Price amongst all Tenderers, and which has passed the assessment mentioned in Paragraphs (b) and (c) above will normally be recommended for acceptance. If the Tenderer has failed the assessment mentioned in Paragraph (b) or (c) above, the next Tenderer who has quoted the lowest Total Purchase Price will undergo the assessment mentioned in Paragraphs (b) and (c) above. This shall be done until a recommended Tenderer is identified (if any).

**<u>委員會秘書附註</u>：本文件只備英文本。*

Annex A – Tender Evaluation

Without prejudice and in addition to the powers of the Government under the Tender Documents to disqualify a Tenderer, tenders submitted in response to this Invitation to Tender will be evaluated in the following manner:

Stage 1 - Price Assessment

1) The tenders will be checked to identify the Tenderer which has submitted the lowest Total Purchase Price among all Tenderers.

2) The Tenderer which has submitted the lowest Total Purchase Price will proceed to Stage 2 and Stage 3.

Stage 2 – Completeness Check for Technical Proposal and Statement of Compliance Check

1) The Tenderer's Technical Proposal will be checked for its completeness as per Annex B to this Part (Checklist for the Completeness of Documents Submitted for Tender Evaluation).

2) In addition, the Tenderer will be checked whether it has confirmed in Schedule 5 compliance with all requirements in Part VII (regardless of whether they are labelled as [E] or not). If the Tenderer has indicated non- compliance with any such requirements, the Tenderer will be disqualified (subject to any clarification which may be made in the manner as mentioned in Clause 5.3 of the Conditions of Tender).

3) Even if the Tenderer has indicated compliance with all requirements in Part VII, the Tenderer may still be disqualified in the manner specified in Clause 17.7 of the Conditions of Tender.

4) If the Tenderer has passed the completeness check as mentioned above, has confirmed compliance with all requirements in Schedule 5 (after all clarification if any), and there is no counter-proposal or other information which could lead to its disqualification under Clause 17.7 of the Conditions of Tender, it will proceed to Stage 3 below. If otherwise, its tender **will not be considered further.**

Stage 3 – Assessment of Compliance with Essential Requirements

1) The Tenderer which has passed Stage 1 will be checked to verify its compliance with all the Essential Requirements (viz., those set out in Annex C to this Part, and those identified as such in Part VII).

2) If the Tenderer fails to meet any of the Essential Requirements, its tender will not be considered further.

Award

1) The Tenderer which has quoted the lowest Total Purchase Price amongst all Tenderers, and which has passed Stages 2 and 3 will be identified as the successful Tenderer and will normally be recommended for acceptance. If the Tenderer has failed Stage 2 or Stage 3, the next Tenderer who has quoted the lowest Total Purchase Price will undergo Stages 2 and 3. This shall be done until a successful Tenderer is identified (if any).

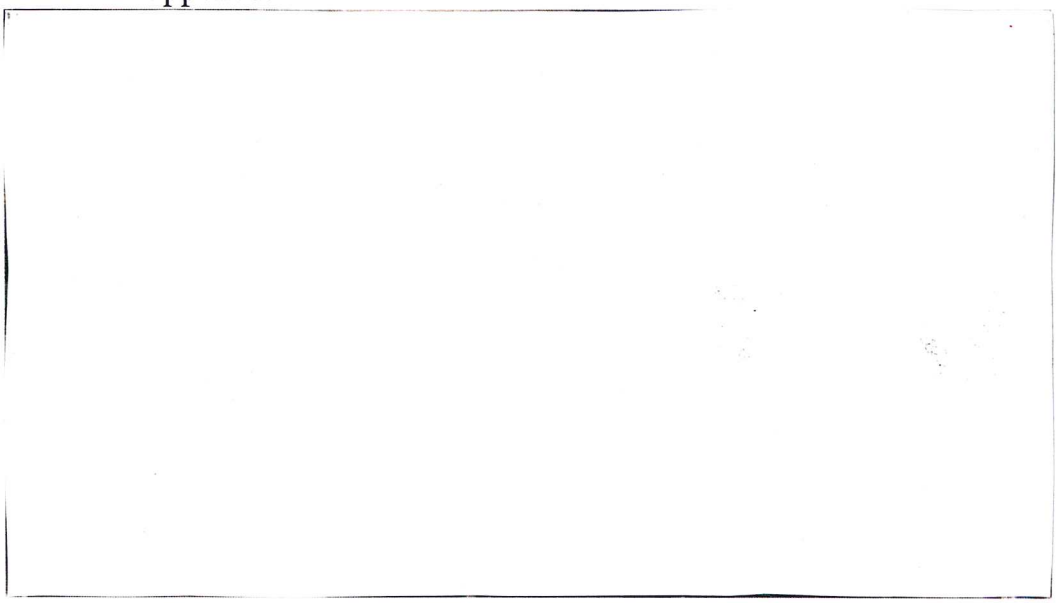
**委員會秘書附註：本文件只備英文本。*

Investigation Report

of Police Vessel Flooding on 30 June 2017

1. Brief of the Accident

On 30 June 2017, the Police vessel ' was found submerged at the aft part at ' base during Police stand-by duties and the case was reported to Maintenance Section (MS) of Government Dockyard (GD). and was later towed back to GD for urgent slipping-on arrangement the same day. The following picture shows the flooded condition of the vessel while the accident happened.



The Accident First Report (Appendix 1) (according to the requirement of GFDC 16/2013) was submitted to GD pending the detailed investigation of the case. The MS subsequently contacted with of Police for following up their submission of the detailed investigation of the accident by email on 20 July 2017 and 8 Sep 2017.

2. Maintenance Background

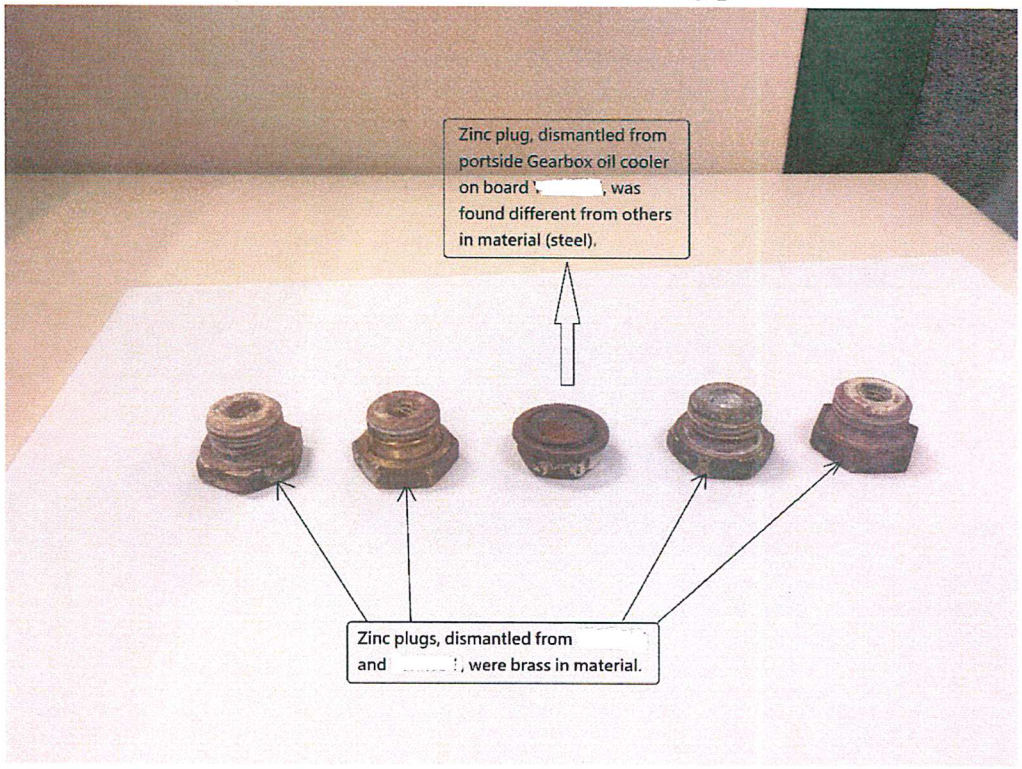
According to the maintenance record, the vessel had been arranged for Preventive Service in GD during 27 Mar 2017 to 2 May 2017, where both engines were removed out for servicing, outdrives were dismantled for repair and hull & fenders were maintained as required, etc. All the items on the vessel inspection check-list (Appendix 2) were checked,

*委員會秘書附註：本文件只備英文本。

inspected and / or function tested in order, including the engine room bilge pumps, level sensors and control systems, etc. prior to returning her to for operation.

3. Analysis on the Root Cause for Water Ingress

After the vessel returned to GD, detailed check and inspection on board the vessel was carried out. It was believed that the failure of the zinc plug of oil cooler of the starboard side propulsion gearbox contributed to the water ingress in the engine compartment due to heavy corrosion. As the failed plug , the MS had to check the same plug of oil cooler of the port side propulsion gearbox of and compared it with the plugs of her sister vessels, i.e. and , as shown in following picture.



4. Preventive measures

From the above case review, it was concluded that the same or similar plugs on oil coolers of gearboxes on board all concerned government vessels should be specified and included in the maintenance specification (including material requirement) as well as the chemical cleaning and hydraulic test for the tube stacks of the oil cooler from now onwards as a preventive measures.

5. Engine Room Bilge System

The engine compartment of was equipped with two bilge switches (the primary bilge switch and secondary bilge switch), electrical bilge pump and hand bilge pump. The primary bilge switch would automatically activate the electrical bilge pump to pump out the bilge water in the engine compartment if the switch detects the bilge water level and the electrical bilge pump is on 'AUTO' mode. Certainly, the electrical bilge pump can also be operated manually when the vessel operator deems necessary. The secondary bilge switch will activate the alarm with light and sound when the bilge water level in engine compartment gets higher. Appendix 3 and Appendix 4 are the illustration and diagram of the bilge system in engine compartment on board for easy reference.

6. Old Parts Function Test

To investigate whether the bilge switch, bilge pump and the bilge light and sound alarms could be a cause to the flooding of , and as a preventive measure on her sister vessels if deem necessary. On 7 September 2017, MS conducted a function test on the two bilge switches, and the electrical bilge pump which were removed from during the subsequent recovery repair of the vessel in GD, by connecting them to the vessel's electrical cable and control panel. The attached video attached below shows that both the bilge switches and electrical bilge pump were in normal working condition. Meanwhile, the engine compartment bilge alarm, i.e. sound and light, were automatically activated during the test where the water level was detected by the secondary bilge switch.

VID_20170907_170528.mp4

Maintenance Section
Government Dockyard
Marine Department
12 September 2017

BY HAND

ACCIDENT FIRST REPORT (意外報告)

To be first report of accident to, or damage caused by any Government vessel To be treated as URGENT and rendered as soon as possible after the accident and within 24 hours.
(此意外報告須於意外發生二十四小時內填寫)

From	:	Commissioner of Police	To	:	Director of Marine
Ref.	:			:	
Tel.	:		Fax	:	
Fax	:		c.c.	:	
Date	:	2017-07-05		:	

Part I Particular of Accident

1 Time and date of accident (意外發生時間及日期) — 0645 hours on 2017-06-30

2 Position (位置)

3 Name of Government Vessel(s) involved (有關船隻名稱)

4 Name and service number of Government Vessel's Coxswain (船長名字和編號)

5 Name of any witness(es) (現場目擊者名字) — N/A

6 Estimate damage of Government Vessel(s) (現場政府船隻損毀情況) — Ingress of water into engine, steering battery and cockpit compartments.

7 Estimate damage of Government Vessel(s) (其他船隻或物品損毀情況) — N/A

8 Casualty (傷亡) — None

9 Brief report of Accident with sketch plan (意外簡報附位置圖)

On 2017-06-30 at 0645 hours craft were engaged in operational stand by duties. The craft in a high state of readiness were ready to be deployed to support the operation. was lying alongside when at 0645 hours she was found to have sustained serious flooding of the engine, battery, steering and cockpit compartments with the stern of the craft submerged. Actions were immediately initiated to pump out water from the flooded compartments of . When the water had been expelled was towed back to GD arriving at 1050 hours awaiting inspection from the Mechanical Inspectors of the Maintenance Section.

10	Weather Condition at time of Accident (事發時的天氣情況)	Wind South force 1-2, Visibility 10-15km Clear skies with a few showers, 28°C

Signature (簽署) : _____
Date (日期) : 2017-07-05

Rank and Name (姓名和職級) : _____
Section / Department (組別 / 部門) : Hong Kong Police

Part II Brief Report of Investigation

Craft were standing by at the in a state of immediate readiness for a security operation . was found to be flooded in a semi submerged condition at 0645 hours on 2017-06-30 whilst berthed at Base. The cause of the flooding remains to be investigated but water ingressed into the boat engine, battery, steering and cockpit compartments causing the stern of to be partially submerged.

The flooded compartments of were then pumped out. was towed back to the Government Dockyard at 1050 hours to be hoisted up and inspected for the cause of the flooding.

Signature : _____ Name : _____

Date : 2017-07-05 Post : _____

Section / Department : Hong Kong Police

Part III Comments by Section / Unit Head

The craft are ageing vessels in use since 2004. It was fortunate that the water ingress was spotted before the had taken on more water, which would have resulted in her sinking completely. The causes of the flooding of are unknown and will need to be investigated. As the Boat fleet reaches the end of its operational life it is essential that all inspections and routine maintenance are carefully conducted to ensure the watertight integrity of the vessels are maintained in order for the to remain viable.

Signature : _____ Name : _____

Date : 2017-07-05 Post : _____

Section / Department : Hong Kong Police

Government Fleet Division - Government Dockyard

Vessel Name: User Department:

Last Inspection: **6 Jan 2016** Date of Inspection: **27 March to 2 May 2017**

	Duration : 12 Months	Yes	Inspected by
A	**Hull and Deck Fittings**		
1.	Hull External Inspection	☑	
2.	Hull Internal Inspection (including void space whenever readily accessible)	☑	
3.	Coating on Hull and Decks (External)	☑	
4.	Closing Appliances on Deck	☑	
5.	Bilge Piping	☑	
6.	Fendering System	☑	
7.	Watertight Bulkhead Visual Inspection (whenever readily accessible without removal of obstructions)	☑	
B	**Machinery Installation**		
1.	Main Engines Servicing (i.e. ~~according to manufacturer's manual)~~ Remove for engine check servicing and refit.	☑	
2.	Engine Exhaust Piping System	☑	
3.	Fuel Oil Delivery and Piping System(s)	☑	
4.	Filter cartridges / Elements	☑	
5.	Heat-exchangers and after coolers (open-up) as mentioned in above B.1.	☑	
6.	Analysis Engine L.O. sample	☑	
7.	Engine mountings and vibration dampers	☑	

8.	Gearboxes Servicing (change oil & clean filter; where tube stack of oil coolers cleaned / hyd. test for leak)	☑	
9.	Bilge Hand Pump	☑	
10.	Portable Fire Extinguishers serviced by MFTR	☑	
11.	Outdrives Servicing (for)	☑	
12.	Tailshafts and Propellers (for)	☑	
13.	Rudders and Rudder Stocks	☑	
14.	Fire Smothering System of Engine Room CO_2 Bottle examination by Wai Hong; control linkages & gas pipe by "WC"	☑	
15.	Sea Water piping system, including Valve, Strainer and Piping of ~~Auxiliary~~ Engines Propulsion.	☑	
16.	Steering System verified in sea trial dd. 2/5/17	☑	
17.	Watertight Bulkhead Visual Inspection (whenever readily accessible without removal of obstructions) for penetration pieces of mech. means/etc.	☑	
C	**Electrical Installation**		
1.	Navigation Lights and Sound System	☑	
2.	Insulation Test of Electrical Circuits	☑	
3.	Meters on Main Switch Board	☑	
4.	Main Engine Control System	☑	
5.	Ventilation Fans and Control System	☑	
6.	Bilge Pumps, Level Sensors and Control System	☑	
7.	Gearboxes Control System	☑	
8.	Fire Alarm Test	☑	

9.	Remove batteries from vessel to check condition and re-install on board.	☑	
10.	Watertight Bulkhead Visual Inspection (whenever readily accessible without removal of obstructions)	☑	

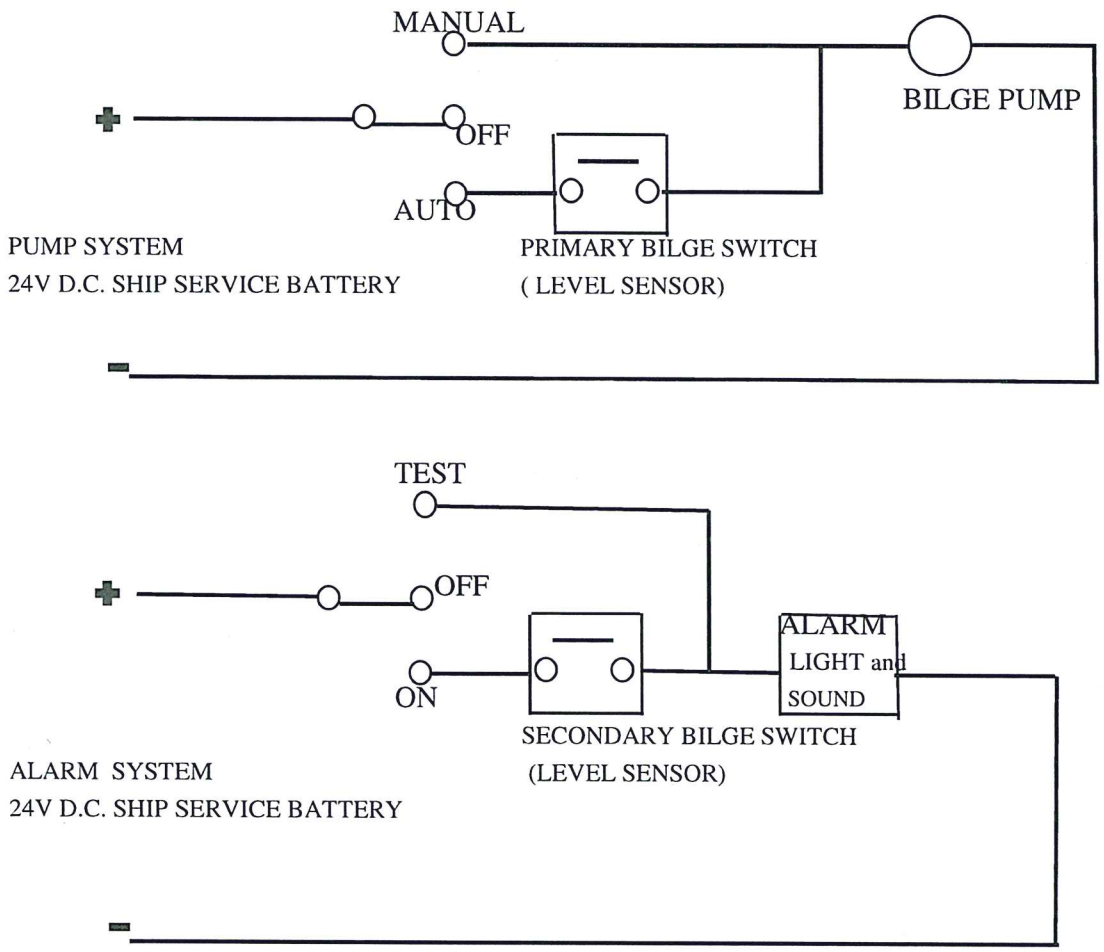
_____ / DOM

_____ / MM(E)

_____ / SMM

11 SEP 2017

Illustration of bilge system in engine room of



FOR ENGINE ROOM AND RUDDER CABIN

BILGE SYSTEM

財 經 事 務 及 庫 務 局
（庫 務 科）

香 港 金 鐘 添 美 道 二 號
政 府 總 部 二 十 四 樓

FINANCIAL SERVICES AND THE TREASURY BUREAU
(The Treasury Branch)

24/F, Central Government Offices
2 Tim Mei Avenue
Tamar, Hong Kong

電話號碼 Tel. No. : (852) 2810 2257
傳真號碼 Fax No. : (852) 2869 4519
本函檔號 Our Ref. : L/M(6) to TsyB T 00/810-6/71/0
來函檔號 Your Ref. : CB4/PAC/R69

傳 真 及 電 郵 文 件

香 港 中 區
立 法 會 道 一 號
立 法 會 綜 合 大 樓
立 法 會 秘 書 處
政 府 帳 目 委 員 會 秘 書
朱 漢 儒 先 生
[電 郵 地 址 ： ahychu@legco.gov.hk]

朱 先 生 ：

審 計 署 署 長 第 六 十 九 號 報 告 書 第 二 章
政 府 船 隻 的 採 購 及 維 修

二 零 一 七 年 十 二 月 十 二 日 致 財 經 事 務 及 庫 務 局 局 長 的 來 信 收 悉 。

現 應 要 求 附 上 財 經 事 務 及 庫 務 局 在 二 零 一 四 年 八 月 發 出 的 第 8/2014 號 通 函（《 財 庫 局 通 函 第 8/2014 號 》），詳 見 附 件 I（只 備 英 文 本 ）。

《 財 庫 局 通 函 第 8/2014 號 》提 醒 採 購 部 門 應 審 慎 檢 視 是 否 需 要 及 繼 續 需 要 採 用 評 分 制 度，以 及 應 避 免 過 度 使 用 評 分 制 度。根 據 海 事 處 自 二 零 一 六 年 向 中 央 投 標 委 員 會 提 交 的 投 標 評 審 報 告，該 處 已 停 止 採 用 評 分 制 度 評 審 新 造 船 項 目 的 標 書 。

但為確保購入的船隻的品質，我們留意到海事處將原有標準評分制度內較為重要的評審項目(例如投標者的相關經驗和船隻技術規格)列為“必要的要求”。不符合“必要的要求”的標書，即被視為不符合投標要求。我們相信海事處是參照《財庫局通函第 8/2014 號》的指引，及考慮部門運作需要和相關利弊之後，經過深思熟慮，決定不再採用評分制度進行這類採購項目。與此同時，我們知悉海事處在二零一六年和二零一七年仍採用評分制度評審海上清理服務的標書。我們尊重海事處的決定，因為每項採購工作都是按部門特定需要而進行的。

採購是政府取得貨品或服務的渠道，以推行各項計劃和工作。由於採購工作是按部門運作需要而進行，故採購部門須負責制訂採購計劃和招標策略，包括決定是否採用評分制度。一般而言，當價格並非唯一評審準則，而所採購的貨品／服務質素是重要的考慮因素時，便會使用評分制度。如採購部門決定採用評分制度，應考慮是否便利用家，並參照《財庫局通函第 8/2014 號》的指引，避免設計冗長或過於複雜的評分制度。

附件 II 和 III 載有兩個涉及採購 5,000 萬元以下的估計價值合約、被視為過於仔細及冗長的評分制度的例子(只備英文本)，當中的評分制度長達 17 至 21 頁，各有 14 項評審準則或評審準則細項。按《財庫局通函第 8/2014 號》的指引，有關部門先後在二零一五年和二零一六年，把評分制度縮短為 9 至 11 頁，評審準則或評審準則細項減為 8 至 10 項。

煩請把以上資料轉交政府帳目委員會委員參考。

財經事務及庫務局局長

(鍾小玲 代行)

二零一七年十二月二十一日

副本送：
運輸及房屋局局長(傳真號碼：2523 9187)
海事處處長(傳真號碼：2850 8810)
審計署署長(傳真號碼：2583 9063)

委員會秘書附註：附件 II 及附件 III 並無在此隨附。

FSTBCM No. 8/2014

M E M O

From	Secretary for Financial Services and the Treasury	*To*	Directors of Bureaux and Controlling Officers
Ref.	*in* TsyB T 00/810-6/33/0 Pt 5	*(Attn :*	*)*
Tel. No.	2810 2540		
Fax No.	2596 0729 *Total Pages :* 7	*Your Ref.*	
Date	4 August 2014	*Dated*	*Fax No.*

Keeping Tender Documentation Simple

Purpose

Further to Financial Circular No. 4/2013 entitled "Streamlining Procurement Procedures" promulgated on 27 June 2013, this memo reminds procuring departments to avoid excessive use of marking schemes and offers guidelines on how to avoid tender documentation becoming overly burdensome – for procuring departments as much as tenderers.

Current inadequacies

2. Stores and Procurement Regulation (SPR) 350(h) allows procuring departments to adopt marking schemes in tender evaluation for the procurement of goods or services where **quality** (rather than price alone) is of paramount importance. While the use of marking schemes is permissible, we are concerned that the evaluation criteria and evaluation basis in many marking schemes are getting disproportionately detailed and lengthy, **delaying** the tender preparation work of departments, **discouraging** new operators especially small and medium enterprises with no tendering expert support from bidding, **inhibiting** competition, **without necessarily improving the quality of the goods and services procured**. Streamlining is called for.

Measures

(A) Critically review the need to adopt marking schemes

3. The use of marking schemes in tender evaluation is not the only means to secure better quality for the goods and services procured. Setting clear and attainable quality-based tender specifications, cutting excessive "essential requirements" especially those at risk of protecting the interest of incumbents, and

**委員會秘書附註：本文件只備英文本。*

proactive marketing of tenders which repeatedly attracted only one or two bidders are often more direct and effective for promoting real competition. In fact, some 70 – 80% of contracts with marking schemes approved by the Central Tender Board (CTB) and the Government Logistics Department Tender Board (GLDTB) between January 2012 and May 2014 were ultimately awarded to bidders with the lowest price offered. It is debatable whether the use of marking schemes *per se* has offered extra safeguard to the quality of the tender returns in these cases.

4. Procuring departments should critically review the need and continued need for the adoption of marking schemes in tender evaluation. This is especially the case for low value procurement not exceeding $5 million under the purview of Departmental Tender Committees (DTCs).

(B) Keep marking schemes simple

5. Where the use of marking schemes is justified, the evaluation criteria and length of the entire section including the evaluation basis should be streamlined, as follows –

Value per Contract	**Use of Marking Scheme**
≤ $5 million	**Discouraged**
> $5 million and ≤ $100 million	**10 - 10 guideline**
> $100 million plus complex requirements	**20 - 20 guideline**

6. Under the **10 - 10 guideline,** the marking scheme proper (excluding appendices) should comprise not more than ten assessment criteria/sub-criteria and ten pages. The **20 - 20 guideline** allows 20 assessment criteria/sub-criteria within 20 pages.

7. CTB and GLDTB will expect strict observance of these guidelines; exceptions may be allowed but must be justified. We are not specifying font size, line spacing or other detailed requirements because the guidelines are meant to help rather than enslave departments.

(C) Limit the length of tender submissions

8. To make the government tendering experience less user-unfriendly and speed up tender evaluation, we would invite departments to –

(a) **shorten and simplify** the tender invitation documents for all non-works contracts; and

(b) **consider imposing a page limit** on the length of tender returns. Depending on the complexity of the goods or services to be procured, tender returns (excluding the original tender documents and supporting documentary proof) should preferably be contained as follows –

Nature of Tender	Page Limits on Tender Returns
Non-complicated, standard or low-valued (below $50 million in this context) cases	**≤ 50 pages**
Complicated cases or cases involving higher value	**≤ 100 pages**
Highly complicated cases	**≤ 200 pages**

NB : Pages in A4 size

9. We would defer to procuring departments to decide whether to impose an upper limit for tender returns and if so, what that page limit should be **provided** the Controlling Officer (or designate) is satisfied that –

(a) the overriding principles of keeping tender requirements **simple** and **clear** and keeping the tendering process **less user-unfriendly** are observed; and

(b) the exact page limit to be set by the procuring department is **commensurate with** the overall complexity of the tender concerned.

(D) Avoid common pitfalls in designing marking schemes

10. Procuring departments are reminded to avoid some common pitfalls in designing marking schemes –

(a) **Tenderer's experience** – if joint ventures (JVs) are not common in the market for the types of goods or services under acquisition, there is no need to specify complicated rules for counting a JV tenderer's experience. Our memorandum of 5 October 2012 at the Annex is relevant.

(b) **Qualification and experience of proposed key personnel** – the number of key personnel to be assessed in a marking scheme should be kept to the minimum. For instance, the full-time top management of a property management services contract would be "key", but not the entire team of property attendants. Alternatively, procuring departments may actually impose the minimum qualification and experience requirements of the key personnel as contract requirements and remove the relevant assessment criteria/sub-criteria from the marking scheme.

(c) **Management / work / quality assurance / contingency plans** – when inviting tenderers to submit various plans to facilitate evaluation, procuring departments should be realistic, limit the types of plans sought and the details sought for each plan to the minimum necessary, and consider imposing a page limit to reflect the expected level of detail. It is more important for tenderers to deliver quality goods or services than for them to deliver quality tender portfolios. Since tender submissions are meant to be binding after contract award, procuring departments should ensure that the level of detail sought is not disproportionate with the resources available for contract management.

11. For a tender exercise involving more than one contract and restrictions on the number of contracts to be awarded to a contractor at any one time, procuring departments would normally recommend the award of contracts on the basis of a tender combination that is least costly to the Government (**the least costly approach**). However, it might not be cost-effective in applying the least costly approach in all circumstances. In a recent tender exercise involving ten contracts and 58 conforming tenders from six tenderers, the procuring department had spent enormous efforts and time in working out over 100 000 combinations to identify the one that was least costly to the Government. To avoid similar complications, please consider –

(a) **staggering** the contract start and end dates with a view to minimising the chance of similar contracts being dominated by one single contractor at any point in time; and

(b) **simplifying** the tender acceptance rule (e.g. pre-setting the priority of contracts to be awarded based on the contract value) where necessary, and seeking the prior approval of the relevant tender board or DTC, as appropriate, for use of the pre-determined tender acceptance rule instead of the least costly approach in a tender exercise.

(E) Standardise marking schemes for contracts of similar nature

12. Procuring departments should review the number of marking schemes in the pipeline which require the prior approval of the relevant tender board or DTC, as appropriate, and standardise those for contracts of similar nature (e.g. security, cleansing, facility management, IT maintenance, technical support services in different venues or facilities).

Implementation

13. The guidelines apply to all tender exercises which fall within the purview of CTB, GLDTB or DTC. They do not apply to works tenders and consultants selection exercises. Marking schemes that have been approved for on-going tender exercises and standard marking schemes approved by CTB, GLDTB or DTC before the issue of this memorandum are **not** affected.

14. In the light of operational feedback, we may incorporate the new guidelines into SPR.

15. Enquiries on this memorandum may be directed to Principal Executive Officer (Tender) at 2810 2257, Treasury Officer (Tender)2 at 2810 2518 or Chief Supplies Officer (Procurement Administration) of the Government Logistics Department at 2231 5232.

(Ms Elizabeth Tse)
for Secretary for Financial Services
and the Treasury

Annex

MEMO

From	Secretary for Financial Services and the Treasury	To	Controlling Officers
Ref.	(11) *in* TsyB T 00/810-6/45/0 Pt 2	(Attn :	)
Tel. No.	2810 2257		
Fax No.	2523 5722 Total Pages : 2	Your Ref.	
Date	5 October 2012	Dated	Fax No.

Tenders for Contracts involving Joint Ventures

This memorandum draws your attention to the factors that need to be taken into account in the design of tender documents and marking schemes if joint ventures ("JVs") are accepted in tenders for government procurement.

2. The Central Tender Board noted at a meeting that while a procuring department was prepared to accept JVs in its tender exercise for a service contract, the specific form of JV to be accepted had not been spelt out clearly in the tender document and the marking scheme for the tender exercise had not been designed in such a way enabling the qualification, experience and past performance of JVs to be assessed if JV tenders were received. This might render the procuring department unable to proceed with the tender assessment in an open and fair manner and/or lead to disputes from the JV tenderers or abortion of the tender exercise.

3. While JVs are common in tenders for works projects and information technology systems for reasons such as need for pooling of different expertise and resources, bureaux/departments should consciously consider from the operational perspective in each case as to whether it is desirable to allow JVs to participate in their tender exercises, particularly those for service contracts which are relatively straight-forward in nature. If a bureau/department decides to accept JVs in its tenders, it should ensure that the tender document, the marking scheme (if any) and the related financial vetting requirements have incorporated suitable provisions to cater for different scenarios of JVs. To this end, bureaux/departments may draw reference to the Technical Circulars (Works) ("TCW") issued by the then Environment, Transport and Works Bureau ("ETWB") including ETWB TCW Nos. 50/2002

and 8/2004 (both available on the Development Bureau's website) in which arrangements related to JVs, including the rules for counting the qualification, experience and past performance of JV tenderers, the special conditions of tender, the form of JV Guarantee for incorporated JV, the Articles of Agreement for unincorporated JV, etc. are set out in detail.

4. For further enquiries on this memorandum, please contact Treasury Officer (Tender)2 at 2810 2518.

(Miss Winky Wong)
for Secretary for Financial Services and the Treasury

海 事 處
政府船塢
香港九龍深水埗
昂船洲昂船路

MARINE DEPARTMENT
Government Dockyard
Ngong Shung Road,
Stonecutters Island
Sham Shui Po, Kowloon

網　　站 Web Site: http://www.mardep.gov.hk
電　　郵 Email: gnc@mardep.gov.hk
來件檔號 Your Ref.: CB4/PAC/R69
本處檔號 Our Ref.: MDGFGR1-145/
電　　話 Tel.: (852) 2307 3600
電　　傳 Fax. No.: (852) 2307 3578

（以傳真：2543 9197 及電郵送出）

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會
政府帳目委員會
（經辦人：朱漢儒先生）

朱先生：

政府帳目委員會
審議審計署署長第六十九號報告書第二章
政府船隻的採購及保養

二零一七年十一月二十七日致海事處處長的來函收悉。海事處處長已授權我代為回覆。

隨函夾附評審採購船隻項目投標書標準評分制度（二零零九年十二月）的副本（附錄 I）和審計署報告書第 2.12 和 2.13 段（附錄 II）所述的經修訂評分制度的副本各一份，以供政府帳目委員會備考。

經修訂評分制度中的改動簡述如下，以便參考：

(a) 價格與質素比重

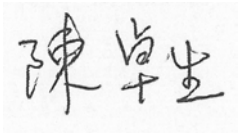
在考慮經濟效益後，經修訂評分制度的價格與質素比重已由60：40 改為 70：30。

(b) 評審準則

在經修訂評分制度下，質素部分的評審準則按招標要求定制，並且為清晰起見，各評審項目均加入註釋。

如需進一步資料，請與本信代行人（電話：2307 3600）或總經理／政府船塢陳銘佑先生（電話：2307 3602）聯絡。

海事處處長

（陳卓生  代行）

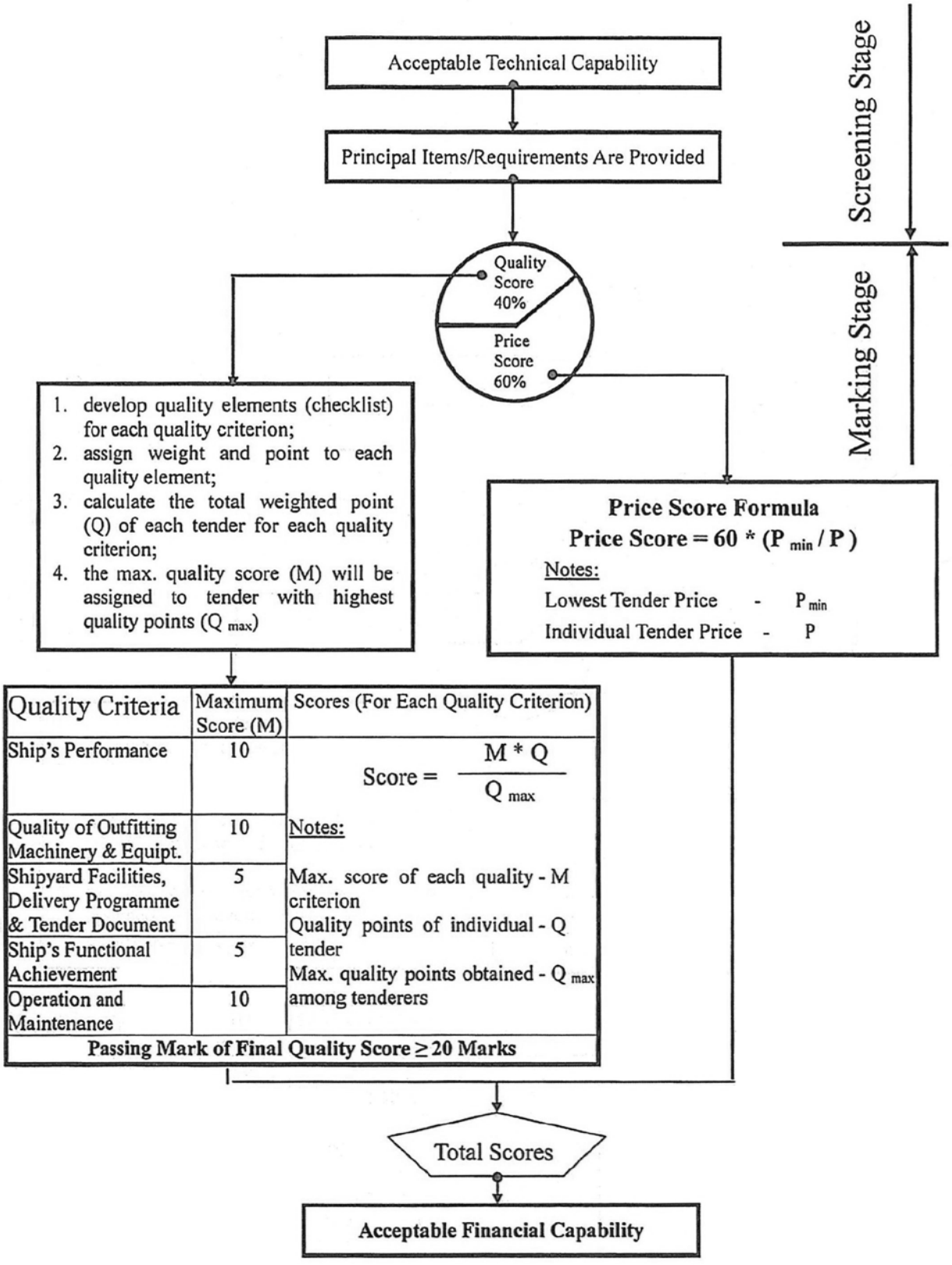
連附件

副本送：運輸及房屋局局長（經辦人：甄美玲女士）（傳真號碼：2523 9187）
財經事務及庫務局局長（傳真號碼：2147 5239）
審計署署長（傳真號碼：2583 9063）

二零一七年十二月一日

Appendix I
附錄 I

MARKING SCHEME



**委員會秘書附註：本文件只備英文本。*

Annex A – Tender Evaluation and Marking Scheme

Stage 1 – Completeness Check for Technical Proposal

1) A Tenderer's Technical Proposal will be checked for its completeness as per Annex B (Checklist for the Completeness of Documents Submitted for Tender Evaluation).

2) Any tender which fails to meet requirement of completeness check will not be considered further.

Those tenders which have passed this stage will proceed to Stage 2.

Stage 2 – Assessment of Compliance with Mandatory Requirements

1) A Tender which has passed Stage 1 will be checked to verify its compliance with all the mandatory requirements laid down in Annex C (Mandatory Requirements) to this Part.

2) Any tender which fails to meet any of the mandatory requirements will not be considered further.

Those tenders which have passed this stage will proceed to Stage 3.

Stage 3 – Technical Assessment

The maximum mark is 30 and there is no required passing mark in this stage. The tender will be assessed according to the items in the following table.

Item	Items to be assessed	Criteria			Marks		Remarks
1.	**Tenderer's experience in the relevant design and construction contract(s)** **(Maximum marks: Range from 6 to 8 marks)**	Length of Overall (LOA)	Speed	Number of contract completed	Maximum	Scored	See Note 1, 2 and 3
		a) LOA $\geqq L_0$ m	$\geqq S_1$ knots	$\geqq N_1$	M_4 marks		
				N_3	M_3 marks		
				N_2	M_2 marks		
				N_1	M_1 marks		
		b) L_0 m $\leqq$ LOA $\leqq L_1$ m	$\geqq S_1$ knots	$\geqq N_1$	M_4 marks		
				N_3	M_3 marks		
				N_2	M_2 marks		
				N_1	M_1 marks		
2.	**Tenderer's capability of quality and environmental management** **(Maximum marks: 5)**	a) The tenderer has a valid ISO 9000 Certificate as at the Tender Closing Date.			3 marks for YES and 0 mark for NO		See Note 4
		b) The tenderer has a valid ISO 14000 Certificate as at the Tender Closing Date.			2 marks for YES and 0 mark for NO		
3.	**Vessel(s) offered with speed higher than the specification** **(Maximum marks : Range from 0 to 6 marks)**	$S_{Contract} \geqq S_3$ knots			M_5 marks		See Note 5, 6 and 7
		$S_{Contract} \geqq S_2$ knots and $< S_3$ knots			M_6 marks		

*委員會秘書附註：本文件只備英文本。

4.	**Vessels' general arrangement to suit user's operational need and maintenance purpose** **(Maximum marks: Range from 8 to 12 marks)**	a) Optimisation of the overall general arrangement.	M_7 marks		See note 8, 10 and 16
		b) Optimisation of the overall control/display console layout.	M_8 marks		See note 9, 10 and 16
5.	**Technical and logistic support for the machineries and other equipment** **(Maximum marks: Range from 3 to 5 marks)**	a) Availability of Technical Representative in Hong Kong for the main propulsion engines.	M_9 marks for YES and 0 mark for NO		See Note 11
		b) Availability of Technical Representative in Hong Kong for the navigational and communication equipment.	M_{10} marks		See Note 11 and 12
Total Technical Marks scored in this Stage (Maximum Mark is 30)					
	The calculation of weighted score of Technical Assessment	$= 30 \times \frac{\text{The Total Technical Marks of Tender being assessed}}{\text{The highest Total Technical Marks amongst the Tenders that have passed Stages 1 and 2}} =$			See Note 13 and 16

Stage 4 – Price Assessment

The maximum mark for this stage is 70. The marks scored will be calculated as follow:

Marks scored in Price Assessment (Maximum Mark is 70)					
	The calculation of weighted score of Price Assessment	$= 70 \times \frac{\text{Lowest Total Purchase Price amongst the tenders that have passed Stages 1 to 2}}{\text{The Total Purchase Price offered by the Tenderer}} =$			See Note 14 and 16

Stage 5 – Calculation of combined score for Technical and Price Assessment

Combined score for Technical and Price Assessment			
Weighted score of Technical Assessment + Weighted score of Price Assessment =			See Note 15

Note 1: Mark(s) will be given according to the number of design and construction contract(s) completed by the Tenderer on vessel(s) of the length of overall (LOA) and the speed fulfilling the specified criteria in the past five (5) years prior to Tender Closing Date.

For example to the case $N_1 = 1$, $N_2 = 2$, $M_1 = 1$, $M_2 = 2$, if the tenderer has completed *2* design and construction contracts with LOA $\geqq L_0$ m and speed $\geqq S_1$ knots, *2* marks will be scored from Item 1a). If

1 of the aforesaid completed contract with L_0 m $\leq$ LOA $\leq L_1$ m and speed $\geq S_1$ knots, *1* additional mark will be scored from Item 1b).

Note 2: "completed" means that the design and construction of the vessel(s) in the previous contract(s) had been completed and the vessel(s) had been delivered to the owner. All the vessel(s) delivered in the same contract must fulfil the specified criteria as stipulated in Item 1.

Note 3: The Tenderer shall provide relevant contracts and delivery acceptance documents or other equivalent documentary evidence to the satisfaction of the Government to prove its claim of the experience.

Note 4: Mark(s) will be given to the Tenderer holding the valid ISO 9000 certificate and/or ISO 14000 certificate issued by Recognised Organisation. Documentary proof to the satisfaction of the Government is required.

Note 5: Mark(s) will be given to the Tenderer who offers the Vessel(s) with speed higher than the essential requirement stipulated by the Clause 6.5 of Part VII. The higher speed offered by the Tenderer shall be the Contract Speed ($S_{Contract}$) and form part of the contract. Liquidated Damages as stipulated on Part B of Schedule 4 shall be applied.

Note 6: If the Tenderer does not offer the Vessel(s) with higher contract speed, it shall be deemed that the Tenderer will offer the Vessel(s) with the speed as per essential requirement stipulated by the Clause 6.5 of Part VII and no mark will be given at this item.

Note 7: Tenderer shall provide documentary evidence demonstrating to the satisfaction of the Government that the Vessel(s) with higher Contract Speed is a reasonable offer. The documentary evidence could be official sea-trial report of vessel(s) of the same make and model as those offered by the tenderer substantiating the higher Contract Speed or Tank-Test Report with Calculations.

The official sea-trial of the vessel(s) must be done by the tenderer in the presence of the vessel owner's representative and the report must be endorsed by the owner's representative and the tenderer.

The Tank-Test Report with Calculations means a test to obtain a new designed vessel's hull resistance against the speed by using a scale model. The test must be carried out by a research institute/laboratory which is a member of the International Towing Tank Conference (ITTC). The test report must be issued by the research institute/laboratory in according to ITTC's requirements.

Note 8: Mark(s) will be given to the Tenderer's proposal on optimization of the general arrangement of the Vessel(s) having regard to the following sub-criteria:

- Arrangement of the machineries and equipment to facilitate easy access for monitoring and servicing (M_{11} mark);
- Fenders arrangement to give adequate protection to the hull structure (M_{12} mark);
- The position of the seats for the coxswain, navigator and persons to give clear field of vision to facilitate their operational needs (M_{13} mark);
- Effective arrangement of the spaces for storing and securing the equipment to facilitate the operation's need (M_{14} mark);
- Easy access of Passageway on deck to facilitate the operational need (M_{15} mark);
- Effective mooring and anchoring arrangement to facilitate the operational need (M_{16} mark);
- Adequate Protection arrangement for persons onboard during intercepting operation (M_{17} mark);
- Effective arrangement of the search lights / flood lights to facilitate the operational need (M_{18} mark);
- Other items will be specified if deemed to be required for individual tender (M_{19} mark).

Note 9: Control/Display Console is a centralised work station with the instruments to control and monitor all the machineries and equipment. Mark(s) will be given to the Tenderer's proposal on optimization of layout of the Console having regard to following sub-criteria:

- Allow the coxswain to control the vessel easily (M_{20} marks);
- Allow the navigator to monitor all data for ship control and safe navigation effectively (M_{21} marks);
- Other items will be specified if deemed to be required for individual tender (M_{22} mark).

Note 10: Each sub-criteria as stated in Note 8 and Note 9 will be rated and marks according to following table.

Marking Yardstick

Rating	% of Maximum Mark to be given
Most Preferable	100
More Preferable	75

Preferable	50
Less Preferable	25
Not Preferable	0

Note 11: The Technical Representative in Hong Kong is required to have an office in Hong Kong. The Tenderer shall provide the documentary evidence to the satisfaction of the Government to support the availability of the Technical Representatives in Hong Kong for the main propulsion engines and navigational equipment offered.

Note 12: Mark(s) will be given to the Tenderer who has the Technical Representative in Hong Kong for the following navigational and communication equipment:

- Marine Daylight Viewing Colour Radar (M_{23} mark);
- Fluxgate Compass (M_{24} mark);
- Differential Global Positioning System (M_{25} mark);
- Electronic Navigational Chart System (M_{26} mark);
- Night Vision System (M_{27} mark);
- Inter-communications System (M_{28} mark);
- International Maritime Mobile VHF Portable Radio (M_{29} mark);
- Other items will be specified if deemed to be required for individual tender (M_{30} mark).

Note 13: The Tender that have passed Stages 1 and 2 and attained the highest total technical mark will be given the maximum weighted score of 30 for Technical Assessment and the score for the rest will be calculated in accordance with the Formula.

Note 14: The lowest Total Purchase Price amongst all other Tenders that have passed Stages 1 to 2 will be given the maximum weighted score of 70 and the score for the rest will be calculated in accordance with the Formula.

Note 15: The tender with the highest combined score will be recommended for acceptance. However, if it is in the Government interest to do so, MD reserves the right not to recommend the tender with the highest combined score.

Note 16: All calculations of marks will be rounded to two decimal places for this item (e.g. figures at 0.005 or above but below 0.01 will be rounded to 0.01 while figures below 0.005 will be rounded to 0.00).

Remarks for the reference of Central Tender Board:

1. L_0, L_1, S_1 to S_3, N_1 to N_4 and M_1 to M_{30} are variables and the actual figures will be included into each tender based on the results of the feasibility study or user department's requirements.
2. S_1 is the speed stipulated by the Clause 6.5 of Part VII.
3. Normally S_2 and S_3 will be set 1-2 knot higher than that of S_1 due to technology limitation.
4. Total marks of M_7 shall be the sum of M_{11} to M_{19}.
   Total marks of M_8 shall be the sum of M_{20} to M_{22}.
   Total marks of M_{10} shall be the sum of M_{23} to M_{30}.
5. Sub-criteria of Note 8, Note 9 and Note 12 are subjected to change depending on the equipment to be installed.

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼

Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref.

來函檔號 Your Ref. CB4/PAC/R69

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生

朱先生：

政府帳目委員會

審議《審計署署長第六十九號報告書》第 2 章
政府船隻的採購及維修

謝謝秘書處 2018 年 1 月 9 日就題述事宜的來信。信中要求我們提供資料，說明局方為應對海運業界人手不足和在政策層面加強本港維修服務採購工作的競爭性兩項事宜，所採取／擬採取的措施。信中要求的資料現載於**附件**。

運輸及房屋局局長

(甄美玲 代行)

副本送： 海事處處長 (傳真號碼：2850 8810)
財經事務及庫務局局長 (傳真號碼：2147 5239)
審計署署長 (傳真號碼：2583 9063)

2018年1月18日

政府帳目委員會

審議《審計署署長第六十九號報告書》第 2 章
政府船隻的採購及維修

解決海運業界人手不足的措施

為培訓更多人才支持海運及港口業的長遠發展，政府於 2014 年 4 月撥款一億港元成立「海運及空運人才培訓基金」（「基金」），旨在協助和鼓勵在學年輕人及業內在職人士接受航空及海運教育及訓練，以提升行業的整體競爭力和專業水 平。在海運方面，截至 2017 年底，「基金」已惠及超過 2 780 名學生及海運業從業員，涉及資助額約達 3,100 萬元。現時，「基金」下共有 12 項與海運相關的培訓資助和獎勵計劃，包括「海運和航空業實習計劃」、「香港航運及物流獎學金計劃」、「本地船舶業訓練獎勵計劃」及「航海訓練獎勵計劃」等。

除上述的資助及獎勵計劃外，「基金」亦贊助與海運相關的機構(如香港海員工會及海事專才推廣聯盟)舉辦推廣活動，向中學及大專學生介紹海運業和航海事業。我們亦委託了香港海事博物館，為高中學生製作以海運為主題的教材套，讓他們及早認識與海運元素相關的課題，期望啟發他們考慮海運業作為其中一個事業選項。

為加強宣傳以吸引更多年輕人投身海運業，政府每年均會參與教育及職業博覽；並在香港海運週期間，與香港船東會及香港海事博物館合作，舉辦多項活動，推廣海運業及提升公眾對業界的認識。我們亦一直與業界合作，在「海運和航空業實習計劃」下為大專學生提供實習機會。自計劃於 2014 年推行以來，已共有 557 名學生在 118 間與海運相關的機構內實習。

總的而言，政府會繼續與香港海運港口局下的人力資源發展委員會、海運業界的持分者，以及各培訓機構緊密合作，不時檢討「基金」的推行情況，制訂更多相關計劃，並推出適切措施，以應付海運及港口業的人手供求需要，為香港建立一群有活力的海運專才。

在政策層面加強本港維修服務採購工作之競爭性的措施

正如海事處在 2018 年 1 月 9 日政府帳目委員會第三次聆訊中所述，處方已實施多項措施，以加強本港船隻維修服務採購工作的競爭性，當中包括延長合約的年期和考慮把同類服務併入單一合約，藉此提高合約對潛在競投者的吸引力。除此之外，海事處已邀請廉政公署協助檢討船隻維修合約的招標過程，以確保程序公平公正並促進競爭。另外，海事處亦向競爭事務委員會徵求其專業協助，檢視在政府船塢維修服務的採購工作，以增加其競爭性。視乎檢討結果，運輸及房屋局會審視需要政策督導的事項，並在落實任何改善措施時提供所需的支援。

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼

Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref.

來函檔號 Your Ref. CB4/PAC/R69

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生

朱先生：

政府帳目委員會

審議《審計署署長第六十九號報告書》第 2 章
政府船隻的採購及維修

謝謝秘書處 2018 年 1 月 5 日就題述事宜的來信。信中要求我們提供資料，交代運輸及房屋局("運房局")為解決本港船隻維修承辦商不足所採取的措施。我們現覆如下。

正如海事處處長在 2018 年 1 月 4 日的聆訊中所述，處方備有一份清單，當中載列合資格競投政府船隻維修合約的承辦商。運房局並未獲告知有關船隻維修承辦商的問題。

儘管如此，運房局知悉本港的船舶維修業整體上有所萎縮，主要原因是船舶建造現時通常在中國內地進行。

在 2014 年 4 月，運房局成立一億元的海運及空運人才培訓基金("基金")，其資助的訓練獎勵訓練計劃當中包括"船舶維修訓練獎勵計劃"。

“船舶維修訓練獎勵計劃”旨在吸引合適人才參加培訓，成為具備所需技術的人員，以紓緩船舶維修業在這方面人手短缺的問題，從而提升行業的整體競爭力和專業水平。該計劃為已加入船舶維修學徒訓練的合資格職業訓練局畢業生，提供最多 54,000 元的資助，為期最長 36 個月。政府不時會就基金和資助計劃的運作諮詢業界和相關培訓機構的意見，並研究其他可行措施及政策以加強船舶維修業界的人力資源，以期解決人手短缺的問題。

秘書處的來信亦要求我們提供資料，交代運房局與海事處進行定期會議的詳情。我們將稍後就此回覆。

運輸及房屋局局長

(甄美玲 代行)

副本送：
海事處處長 (傳真號碼：2850 8810)
財經事務及庫務局局長 (傳真號碼：2147 5239)
審計署署長 (傳真號碼：2583 9063)

2018年1月19日

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼

Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref.

來函檔號 Your Ref. CB4/PAC/R69

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生

朱先生：

政府帳目委員會

審議《審計署署長第六十九號報告書》第 2 章
政府船隻的採購及維修

繼上次回覆秘書處 2018 年 1 月 5 日的來信後，本函提供有關運輸及房屋局("運房局")與海事處進行定期會議的相關資料。

運房局局長及運房局常任秘書長(運輸)一般會每月與包括海事處處長在內的海事處主要首長級人員舉行例會。海事處透過這些定期會議向運房局匯報其整體工作情況及各項事宜的進展，並在有需要時上報一些值得局方注意的事宜，向局方尋求政策上的指導。為方便討論，我們會擬備會議資料摘要。需要跟進的事情會在會後按既定程序跟進，並在下次例會匯報進度。應政府帳目委員會的要求，會議所用資料摘要的樣本(只有英文本)載於**附錄**。值得注意的是，有關文件被列為"機密"文件，只提供予政府帳目委員會委員作內部參考用，而不得在任何公開文件或公開討論中提述，或以任何其他形式公開。再者，由於會議資料摘要包含涉及第三方私隱和政府內部運作等資料，因此部分內容被遮蓋。

****委員會秘書附註*：附錄並無在此隨附。**

運房局與海事處的溝通並不限於定期會議。運房局的第五分科負責監督海事處的內務管理，這分科由一名副秘書長領導，而有關的監督工作由一名首席助理秘書長提供支援。第五分科與處方就需要政策層面參與的各項事宜保持日常通訊。

除此以外，當局制訂並採用了不同的指標，以協助監察海事處的工作。這些指標載於每年發佈的海事處管制人員報告內。運房局和海事處的管理層會按有關指標評估和監察處方的表現；若發現有未達標之處，會審視有關情況及原因，並研究是否需要由局方作進一步督導和提供指引。

就運房局是否已獲告知海事處由於要檢討標書評分制度而決定由 2009 年 12 月至 2012 年 10 月暫緩處理採購船隻工作，根據文件記錄顯示，運房局是在 2013 年 8 月得悉政府船隻的採購工作出現延誤，且在 2013 年 8 月以前並未獲告知上述的檢討工作。

運輸及房屋局局長

(葉淇丰 代行)

副本送：
海事處處長 (傳真號碼：2850 8810)
財經事務及庫務局局長 (傳真號碼：2147 5239)
審計署署長 (傳真號碼：2583 9063)

2018年1月24日

海 事 處
政府船塢
香港九龍深水埗
昂船洲昂船路

MARINE DEPARTMENT
Government Dockyard
Ngong Shung Road,
Stonecutters Island
Sham Shui Po, Kowloon

網　　站 Web Site: http://www.mardep.gov.hk
來件檔號 Your Ref.: CB4/PAC/R69
本處檔號 Our Ref.: MDGFCR1-160/12
電　　話 Tel.: (852) 2307 3600
電　　傳 Fax. No.: (852) 2307 3578

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會
政府帳目委員會
（經辦人：朱漢儒先生）

朱先生：

政府帳目委員會
審議審計署署長第六十九號報告書第二章
政府船隻的採購及保養

二零一八年一月五日致海事處處長的來函收悉。海事處處長已授權我代為回覆。

就政府帳目委員會所作提問的答覆，依次載列於**附件**。

煩請向政府帳目委員會委員轉發夾附的資料，以便委員參考。附件中文本容後付上。

海事處處長

（陳銘佑 代行）

連附件

副本送：運輸及房屋局局長（經辦人：甄美玲女士）
財經事務及庫務局局長（經辦人：鍾小玲女士）
審計署署長 （經辦人：李適任先生）

二零一八年一月十七日

附件

政府帳目委員會
審議《審計署署長第六十九號報告書》第 2 章
政府船隻的採購及維修

(a) 就你2017年12月29日答覆的附件第(i)(i)項，請提供海事處人員在2015年1月12日簡介會收到的資料的副本；

答： 海事處人員在2015年1月12日簡介會收到的資料載於**附錄A**。

****委員會秘書附註*：附錄 A 並無在此隨附。**

(b) 就《審計報告》第2.26(b)段有關香港警務處接獲的顧問服務有不足之處，顧問沒有安排技術人員留駐香港以便商討所引致的延誤；

答： 獲揀選的顧問是國際公認的海事專家，總部設於意大利，在香港設有一個小型代表辦事處。上述安排可讓顧問匯聚他們世界性的專業知識。

有關合約於2015年9月22日批予上述顧問，就一個造船項目制訂概念設計和擬備技術規格。根據合約，顧問須在有關項目展開後2個月內（即2015年11月21日或之前）提交項目成果。

根據海事處記錄，該份顧問服務合約在2015年9月22日簽訂後，顧問、香港警務處和海事處在2015年9月25日同意三方於2015年10月13日通過視像會議方式進行首次會議。其後，三方以電郵就擬備概念設計和技術規格事宜交換意見。顧問如期在2015年11月20日或之前把議定的項目成果交予海事處，提供了所需服務。換言之，顧問在2個月內完成整個項目。海事處認為，儘管地區時差或在某程度上引致溝通不便，但顧問提供的服務並無延誤。

海事處認為，日後通過在顧問服務合約列明顧問須有代表在香港，以及應用現代通訊技術，可減少上述不便。

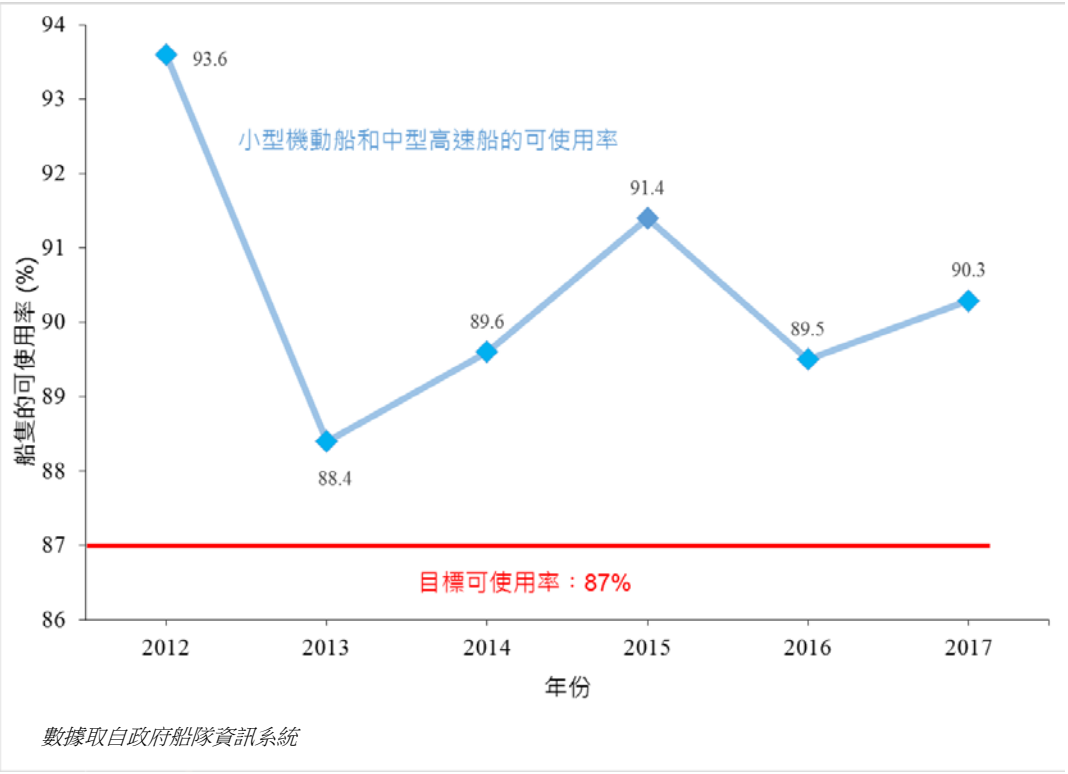
(c) 根據《審計報告》第3.5段，海事處在其《管制人員報告》內述明，就船隻可使用率所訂的目標比率適用於所有使用者，但所呈報的可使用率僅涵蓋4類主要船隻中的2類（即大型機動船和大型高速船）。根據《審計報告》第2.3段註15，海事處表示由於該4類主要船隻的維修開支較高，因此需要密切監察和關注。此外，如《審計報告》第3.6段所述，海事處計算船隻可使用率時，並沒有計算在政府船塢以外進行修理的停用時間。為此請提供以下資料：

(i) 呈報船隻可使用率時僅涵蓋4類主要船隻中的2類的原因；

答： 現時在海事處《管制人員報告》內的船隻可使用率僅涵蓋4類主要船隻中的2類（即大型機動船和大型高速船）。由於這些船隻是對用戶部門運作極為重要的關鍵船隻，海事處必須密切監察其可供使用的情況。維修和修理這些船隻通常需時較長，而且可供用戶部門使用的後備船隻數目有限，如這2類船隻突然發生故障，會妨礙用戶部門的運作。因此，海事處認為這些船隻的可使用率可能更恰當反映海事處維修政府船隻的表現。

至於其餘2類船隻（即小型機動船和中型高速船），如突然發生故障，各用戶部門有較多後備船隻可供使用。此外，修理這2類船隻所需的時間相對較短，因故障而影響用戶部門運作的機會相對較低。

雖然《管制人員報告》並無呈報小型機動船和中型高速船的數字，但海事處一向持續監察這些船隻的可使用率。在2012至2017年間小型機動船和中型高速船的可使用率見下圖：



數據取自政府船隊資訊系統

由上圖可見，小型機動船和中型高速船過去6年的可使用率持續高於87%的表現目標。海事處的《管制人員報告》沒有呈報這2類船隻的可使用率，實際上使海事處維修政府船隻的表現顯得較差，而非較好。儘管如此，海事處同意《審計報告》的建議，並會諮詢有關方面（包括用戶部門），考慮在《管制人員報告》內以更有效的方式呈報船隻可使用率。

(ii) 計算船隻可使用率時沒有計算在政府船塢以外進行修理的停用時間的原因；

答： 在政府船塢以外進行的維修和修理工作通常是較為小型及簡單。例子包括修理熒光燈、雨刮，以及輪機滲油和排氣喉的問題，通常可在2小時內完成。為免妨礙用戶部門運作，海事處會事先與用戶部門聯繫，把這類工作安排在船隻結束工作回到基地後才進行。如此安排可維持政府船隻的正常運作，因此小型修理工作引致的停用時間極少。

(iii) 在2012至2017年間，用戶部門在政府船塢以內和以外維修和修理4類主要船隻所涉及的停用時間；

答： 在2012至2017年間，用戶部門在政府船塢以內維修和修理4類主要船隻所涉及的停用時間載於**附錄B**。

在政府船塢以外進行的維修和修理工作是指在香港警務處（“警務處”）5個水警分區前線基地（即位於西貢、大欖涌、馬料水、西灣河及香港仔的基地）進行的維修和修理工作，由15名海事處維修員工執行。他們屬於技工職系，派駐前線基地，負責在現場為警務處船隻提供維修保養（詳見下文(c)(iv)項）。

每名技工職系人員均獲發工作日誌，供以人手記錄每天的工作事項。抽取和整理在2012至2017年間全部5個前線基地的工作日誌資料甚為費時，因此極難在短時間內提供所需資料。

話雖如此，海事處已收集其中一個前線基地的記錄作為闡述2016和2017年修理工作所需時間的例子。結果載於下表，可見99% 以上的修理工作都在2小時內完成。

修理工作所需時間	完成的工作項目數量
≤ 2小時	2 132 (99.9%)
> 2小時和≤ 4小時	3 (0.1%)

(iv) 派駐各用戶部門的海事處人手及其職務，以及該等海事處人員與用戶部門人員之間的分工；

答： 現時有15名海事處維修員工派駐位於西貢、大欖涌、馬料水、西灣河及香港仔的5個水警分區前線基地。他們屬於技工職系，負責在前線基地現場為香港警務處船隻的配件、裝置、設備和機器進行小型修理工作。

(v) 運用上文第(iii)項的總停用時間計算2012年至2017年4類主要船隻的船隻可使用率；以及

答： 如上文第(c)(ii)項所述，在政府船塢以外進行的維修和修理工作通常較為小型及簡單，不會影響政府船隻的正常運作，而且這類小型修理工程引致的停用時間極少。因此，在政府船塢以外進行維修和修理工作的停用時間並不影響船隻可使用率。4類主要船隻的使用率載於**附錄B**。不過，海事處將就檢討船隻可使用率的計算方法諮詢用戶部門。

(vi) 改善呈報和計算船隻可使用率的措施；

答： 海事處的改革執行小組正在檢討“政府船塢船隻回塢修理及完工報告表”，以改善船隻可使用率的呈報和計算方法。海事處亦會就檢討船隻可使用率的計算方法諮詢用戶部門。

(d) 就《審計報告》第3.11段表九，請提供以下資料：

(i) 4類主要船隻為進行預防性保養的額外停用時間的“主要原因”的分類基礎，特別是把一些原因歸類在“其他”項下的理據，以及該等在“其他”項下的原因能否納入“不在服務合約範圍內的額外工作”項下。如否，原因為何；以及

答： 《審計報告》表九所載4類主要船隻為進行預防性保養的額外停用時間的7類“主要原因”，是導致額外停用時間的通常和經常出現原因。歸類在“其他”項下是因為不能將原因歸類在7類“主要原因”項下，而且這些原因並不經常出現。

(ii) 在“其他”項下的原因例子包括向物料供應商提出索賠、量度尺寸和船身補漆工程。就此，請說明提出索賠如何導致停用時間增加；量度尺寸是否屬於可納入預防性保養合約的標準程序；如否，原因為何，以及需要進行船身補漆工程的原因；

答： <u>向物料供應商提出物料保修索賠</u>

在2012至2016年的5年間，只在2016年出現一宗保修索賠個案。個案中的物料供應商須按維修督察的要求修正一個失靈的物料部件，並反覆進行海上試用和測試，確保質量符合海事處的要求。此個案導致14天的額外停用時間，約佔2016年“其他”類別項下32天額外停用時間的44%。

<u>量度尺寸</u>

船隻機艙的船身板長度必須非常準確，以確保主推進引擎和尾軸的運作安全暢順。更換船身板後的船隻長度差異如超出容許範圍，必須量度尺寸以檢查及糾正差異。量度尺寸的工作屬於維修後的跟進，並不經常出現，因此無法在擬備維修招標／報價的階段預計。

船身補漆工程

船身髹漆工程完成後，維修督察會檢查髹漆工程的品質，如認為未如理想，會要求承辦商為船身補漆，直至品質達到規定標準。

(e) 根據《審計報告》第3.12段，在2016年，不在服務合約範圍內的額外工作令32艘船隻的維修工作受到影響，每艘船隻各延誤了1至17天不等。關於該等2016年的額外工作，請提供：

(i) 所涉更改合約次數；

答： 2016年該32艘船隻的額外維修工作不涉及更改合約。在考慮更改合約事宜時，海事處會依從政府《物料供應及採購規例》所載的指導原則。根據相關指引，部門應盡量避免更改合約；如無法避免，也通常只應用作權宜措施，因為更改合約可視為以現有承辦商提供單一報價，使其他準服務供應商不能根據公平公開的原則參與競投。有關2016年就該32艘船隻進行的額外維修工作，海事處注意到，鑑於額外維修工作涉及的價值不高，向準服務供應商索取額外工作報價所需的時間，並不比更改合約所需的時間長。此外，在部分個案中，原來的承辦商不具備額外維修工作所需的專業知識。因此該等個案均不能以更改合約方式處理。

(ii) 所涉新合約數目；以及

答： 所涉新合約數目為25。

(iii) 為盡量減少在合約批出後增加額外工作而已經／將會採取的措施；

答： 為盡量減少在合約批出後於進行預防性保養期間增加額外工作，海事處已擴大塢修前的檢查範圍，確保服務合約規格在切實可行範圍內涵蓋所有維修工作。

此外，海事處現正考慮提升政府船隊資訊系統，使能分析過往的維修記錄，以便預計將會出現的維修需求和所需物料，這樣亦有助減少在合約批出後增加額外工作。

(f) 根據《審計報告》第3.18段，在2016-17年度，海事處有33份政府船隻維修的定期合約。審計署留意到，在該33份定期合約中，有23份（70%）各批予唯一競投者，顯示該等採購工作的競爭性有限。就此，請提供以下資料：

(i) 每次採購工作邀請多少個維修服務供應商報價和接獲的標書數目；以及

答： 每次採購工作獲邀報價的維修服務供應商數目和接獲的標書數目表列如下：

編號	獲邀報價的維修服務供應商數目	接獲的標書數目
1	31	2
2	31	1
3	18	1
4	18	2
5	18	2
6	15	1
7	31	1
8	15	3
9	31	1
10	15	2
11	15	1
12	31	1
13	18	1
14	18	1
15	18	1
16	31	3
17	15	1
18	18	2
19	31	1
20	31	2
21	15	2
22	31	1
23	15	1
24	31	1
25	15	1
26	18	1

編號	獲邀報價的維修服務供應商數目	接獲的標書數目
27	31	1
28	15	1
29	15	1
30	31	1
31	15	2
32	16	1
33	15	1

（註：就該33份在2016-17年度生效的定期合約，海事處每次均邀請15至31個維修服務供應商報價。在該33次報價中，有23次只接獲一份標書。該23份合約已批予11間不同的公司。）

(ii) 就如何在採購工作中促進競爭及就是否可能涉及反競爭行為／協議，會否考慮徵詢競爭事務委員會的意見；以及

答： 海事處已請廉政公署轄下的防止貪污處研究現時的採購工作安排，檢視其中是否有任何貪污風險。海事處亦已聯絡競爭事務委員會，商討可能進行的研究的有關事宜，以確保採購程序對準競投者而言是公平和具競爭性的。

(g) 提升政府船隊資訊系統的詳情，包括時間表和涉及的成本。

答： 政府船隊資訊系統是一個在線電腦系統，提供綜合作業平台讓政府船塢管理其實物資產、規劃維修活動，以及為所有政府船隻／船塢設施啟動維修／零件採購程序。政府船隊資訊系統在1994年推出，其後曾經在1999年及2015年提升系統功能。

為加強政府船隊資訊系統的功能，以提升其分析能力和報告管理情況的功能，以及改善存貨管理，現建議採取以下改善措施：

- 監察船齡和船舶狀況評估結果，以制訂船隻替換計劃；
- 重整存貨管理的工作流程，以採用條碼或類似技術處理維修物料的收發工作；
- 儲存物料的數碼影像，以協助倉庫的日常運作和存貨管理；
- 分析過往的維修記錄以預測將來臨的維修需求，並透過分析過往的消耗率和採購所需的時間等因素釐定維修物料的添購水平，務求實行“及時”（“Just-in-time”）存貨策略；以及
- 製作定期管理報告，以便有效監察存量、流轉緩慢的物料、船隻停用時間和船齡等。

海事處現正收集用戶對提升系統的要求，並會相應申請所需撥款，目標是在2019年年中或之前完成系統提升工作，估計推行成本約為350萬元。

海 事 處
政府船塢
香港九龍深水埗
昂船洲昂船路

MARINE DEPARTMENT
Government Dockyard
Ngong Shung Road,
Stonecutters Island
Sham Shui Po, Kowloon

網　　站 Web Site: http://www.mardep.gov.hk
來件檔號 Your Ref.: CB4/PAC/R69
本處檔號 Our Ref.: MDGFCR1-160/12
電　　話 Tel.: (852) 2307 3602
電　　傳 Fax. No.: (852) 2307 3578

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會
政府帳目委員會
（經辦人：朱漢儒先生）

朱先生：

政府帳目委員會
審議審計署署長第六十九號報告書第二章
政府船隻的採購及保養

二零一八年一月十八日致海事處處長的來函收悉。海事處處長已授權我代為回覆。

就政府帳目委員會所作提問的答覆，依次載列於**附件**。

煩請向政府帳目委員會委員轉發夾附的資料，以便委員參考。

海事處處長

（陳銘佑 代行）

連附件

副本送：運輸及房屋局局長（經辦人：甄美玲女士）
財經事務及庫務局局長（經辦人：鍾小玲女士）
審計署署長 （經辦人：李適任先生）

二零一八年一月二十三日

附件

政府帳目委員會
審議《審計署署長第六十九號報告書》第 2 章
政府船隻的採購及維修

(a) 就政府船隻日常更換機油和檢查輪機的事宜，請告知：

(i) 各類主要船隻更換機油和檢查輪機次數的分項數字，以及各有關船隻的數目；

答： 2017年各類主要船隻更換機油和檢查輪機次數的分項數字及各有關船隻的數目載於下表。

船隻類別	更換機油和檢查輪機次數	所涉船隻數目
大型機動船	322	76
大型高速船	27	11
小型機動船	14	7
中型高速船	116	43

(ii) 主要船隻使用若干時間（例如400小時或以上）後，更換機油和檢查輪機的次數會否更為頻密。如會，請按上文第(i)項就該等船隻提供有關數字；

答： 更換機油和檢查輪機一般依照輪機製造商提供的使用手冊所載的相隔時間進行。因此，更換機油和檢查輪機的次數不會在有關船隻使用若干時間後變得更為頻密。

(iii) 更換機油和檢查輪機是在政府船塢以內還是前線基地進行；

答： 更換機油和檢查輪機是在政府船塢以內或前線基地進行。

(iv) 2017年各類主要船隻更換機油所需時間的分項數字；以及

答： 2017年各類主要船隻更換機油和檢查輪機所需時間載於下表。

船隻類別	總檢修時間（小時）
大型機動船	1 565
大型高速船	100
小型機動船	40
中型高速船	325

(v) 在2018年1月17日貴處的答覆附件第(c)(iii)項提到計算在政府船塢以內和以外維修和修理船隻所涉及的停用時間，其中是否已計入更換機油和檢查輪機引致的停用時間；以及

答： 如第(iii)項所述，更換機油和檢查輪機是在政府船塢以內或前線基地進行。在政府船塢以內更換機油和檢查輪機通常與預防性保養或急修同時進行。預防性保養或急修涉及的停用時間已包括更換機油和檢查輪機的檢修時間。

在政府船塢以外更換機油和檢查輪機亦盡可能與維修和修理同時進行，並且會事先與使用者預約，確保船隻的正常運作不受影響。因此，有關工作通常在船隻結束當日作業並返回基地後進行。如此安排不會影響使用者的正常運作，海事處認為這類工作引致的停用時間極少。

(b) 就政府船隊資訊系統，請告知：

(i) 海事處是否使用政府船隊資訊系統訂購維修零件；以及

答： 政府船隊資訊系統是一個在線電腦系統，提供綜合作業平台，讓政府船塢管理其實物資產、規劃維修活動，以及為所有政府船隻啟動維修程序等。訂購維修零件是該系統多項功能之一。

(ii) 在2015至2017年間，政府船隊資訊系統有否發生影響系統正常運作的問題或事故。如有，請提供每年發生這些問題或事故的次數，以及每次政府船隊資訊系統因此而停用的時間。

答： 檢查政府船隊資訊系統過往的系統記錄以找出在2015至2017年間影響正常運作的問題或事故甚為費時，極難在短時間內提供所需資料。話雖如此，海事處已盡力翻查2017年的記錄，發現該系統曾發生5次影響正常運作的問題或事故，每次停用時間分別為1小時（2次）和1小時45分鐘（3次）。

附錄B

2012至2017年間4類主要船隻停用時間及可使用率（按用戶部門）

漁農自然護理署

年份 / 船隻類別	2012		2013		2014		2015		2016		2017	
	停用時間(天)	可使用率	停用時間(天)	可使用率	停用時間(天)	可使用率	停用時間(天)	可使用率	停用時間(天)	可使用率	停用時間(天)	可使用率
大型機動船	103	90.6%	110	90.0%	68	93.8%	161	85.3%	196	82.2%	87	92.1%
大型高速船	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用
小型機動船	83	92.5%	38	96.6%	112	89.8%	61	94.4%	128	88.3%	88	92.0%
中型高速船	141	95.2%	317	89.1%	377	87.1%	399	86.3%	412	85.8%	271	89.4%
總計	**327**	**93.6%**	**464**	**90.9%**	**557**	**89.1%**	**621**	**87.8%**	**736**	**85.6%**	**445**	**90.6%**

香港海關

年份 / 船隻類別	2012		2013		2014		2015		2016		2017	
	停用時間(天)	可使用率	停用時間(天)	可使用率	停用時間(天)	可使用率	停用時間(天)	可使用率	停用時間(天)	可使用率	停用時間(天)	可使用率
大型機動船	296	88.5%	243	90.5%	257	89.9%	287	88.8%	280	89.1%	273	89.3%
大型高速船	110	90.0%	178	83.7%	163	85.1%	172	84.3%	181	83.5%	196	82.1%
小型機動船	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用
中型高速船	90	87.7%	148	79.8%	97	86.8%	74	89.8%	18	91.9%	無	無
總計	**496**	**88.7%**	**569**	**87.0%**	**516**	**88.2%**	**533**	**87.8%**	**478**	**87.7%**	**469**	**87.2%**

消防處

年份 / 船隻類別	2012		2013		2014		2015		2016		2017	
	停用時間(天)	可使用率	停用時間(天)	可使用率	停用時間(天)	可使用率	停用時間(天)	可使用率	停用時間(天)	可使用率	停用時間(天)	可使用率
大型機動船	395	88.0%	349	89.4%	392	88.1%	442	86.6%	530	83.9%	471	85.7%
大型高速船	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用
小型機動船	46	95.8%	159	85.5%	94	91.4%	27	97.5%	143	87.0%	103	88.8%
中型高速船	92	87.4%	142	80.6%	129	82.3%	26	96.5%	46	93.8%	68	90.7%
總計	**533**	**89.6%**	**649**	**87.3%**	**615**	**88.0%**	**494**	**90.3%**	**719**	**86.0%**	**642**	**87.0%**

香港警務處

年份 / 船隻類別	2012		2013		2014		2015		2016		2017	
	停用時間(天)	可使用率	停用時間(天)	可使用率	停用時間(天)	可使用率	停用時間(天)	可使用率	停用時間(天)	可使用率	停用時間(天)	可使用率
大型機動船	1392	89.4%	1573	88.0%	1490	88.7%	1591	87.9%	1790	86.4%	1589	87.9%
大型高速船	790	80.4%	616	83.1%	934	74.4%	1096	70.0%	774	78.9%	663	81.8%
小型機動船	76	97.4%	190	93.5%	42	98.5%	105	94.7%	0	100.0%	12	99.4%
中型高速船	1087	92.2%	1825	86.8%	1744	87.4%	1210	91.3%	1526	87.8%	1352	88.4%
總計	**3345**	**90.2%**	**4204**	**87.5%**	**4209**	**87.4%**	**4003**	**87.7%**	**4090**	**86.9%**	**3615**	**88.1%**

入境事務處

年份 / 船隻類別	2012		2013		2014		2015		2016		2017	
	停用時間(天)	可使用率	停用時間(天)	可使用率	停用時間(天)	可使用率	停用時間(天)	可使用率	停用時間(天)	可使用率	停用時間(天)	可使用率
大型機動船	362	85.9%	364	85.8%	298	88.4%	338	86.8%	333	87.0%	367	85.6%
大型高速船	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用
小型機動船	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用
中型高速船	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用
總計	**362**	**85.9%**	**364**	**85.8%**	**298**	**88.4%**	**338**	**86.8%**	**333**	**87.0%**	**367**	**85.6%**

海事處

年份 / 船隻類別	2012		2013		2014		2015		2016		2017	
	停用時間(天)	可使用率	停用時間(天)	可使用率	停用時間(天)	可使用率	停用時間(天)	可使用率	停用時間(天)	可使用率	停用時間(天)	可使用率
大型機動船	989	90.0%	1243	86.9%	1276	86.6%	1036	88.9%	1109	87.9%	1171	87.0%
大型高速船	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用
小型機動船	36	96.7%	39	96.4%	20	98.2%	59	94.6%	29	97.4%	43	96.1%
中型高速船	79	95.7%	248	86.4%	195	89.3%	252	87.6%	197	89.2%	187	88.1%
總計	**1104**	**91.4%**	**1530**	**87.7%**	**1491**	**88.0%**	**1347**	**89.2%**	**1335**	**88.9%**	**1401**	**88.0%**

資料來源: *政府船隊資訊系統*

註: *不適用 - 並無該類別船隻*
無 - 無停用時間記錄

海 事 處
政府船塢
香港九龍深水埗
昂船洲昂船路

MARINE DEPARTMENT
Government Dockyard
Ngong Shung Road,
Stonecutters Island
Sham Shui Po, Kowloon

網　　站 Web Site: http://www.mardep.gov.hk
來件檔號 Your Ref.: CB4/PAC/R69
本處檔號 Our Ref.: MDGFCR1-160/12
電　　話 Tel.: (852) 2307 3602
電　　傳 Fax. No.: (852) 2307 3578

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會
政府帳目委員會
（經辦人：朱漢儒先生）

朱先生：

政府帳目委員會
審議審計署署長第六十九號報告書第二章
政府船隻的採購及保養

二零一八年一月九日及十六日致海事處處長的來函收悉。海事處處長已授權我代為回覆。

就政府帳目委員會所作提問的答覆，依次載列於**附件**。

煩請向政府帳目委員會委員轉發夾附的資料，以便委員參考。

海事處處長
（陳銘佑 代行）

連附件

副本送：運輸及房屋局局長（經辦人：甄美玲女士）
財經事務及庫務局局長（經辦人：鍾小玲女士）
審計署署長 （經辦人：李適任先生）

二零一八年一月十八日

政府帳目委員會
審議《審計署署長第六十九號報告書》第 2 章
政府船隻的採購及維修

(a) 就《審計報告》第3.6段，海事處2016年的《品質手冊》載有“在政府船塢以內和以外進行維修和修理的停用時間均會記錄在案，以便計算船隻可使用率”這項陳述的原因。較早之前的《品質手冊》版本是否載有這項陳述；

答： 海事處已翻閱《品質手冊》在2013年和2016年發出的2個版本。《品質手冊》在2013年發出首個版本以來，從未提及“在政府船塢以內和以外進行維修和修理的停用時間均會記錄在案，以便計算船隻可使用率”。此外，《品質手冊》所有版本均沒有明確規定海事處人員必須記錄在政府船塢以外進行的工作以便計算船隻可使用率。《審計報告》附錄D的流程圖只用作描述維修工作的程序。

(b) 海事處註銷存貨的政策、過去3年註銷零件所涉物品數目和金額，以及如何處置該等物品；

答： 海事處一向依從政府《物料供應及採購規例》所載的指導原則註銷已不能使用的存貨，並且已根據相關指引設立部門物料處置委員會處理已不能使用的存貨，該等處置個案由有關獲授權人員審批。過去3年，海事處在2宗處置個案中以商業處置（拍賣）註銷共78項零件，所涉金額合計260 萬元。

(c) 儘管《危險品條例》（第295章）和《工廠及工業經營條例》（第59章）的條文不適用於政府，但海事處一直致力減低潛在的危險和風險，確保其所有員工和工人在安全及健康環境下工作。就此，請說明：

(i) 海事處現時如何詮釋該處及其維修工程承辦商根據《危險品條例》和《工廠及工業經營條例》的條文在政府船塢處理危險品（例如柴油及汽油、氧氣瓶及乙炔氣瓶、漆料及稀釋劑）所承擔的責任和法律責任；以及

答： 儘管《危險品條例》（第295章）和《工廠及工業經營條例》（第59章）的條文不適用於政府，但海事處一直致力確保其所有員工和工人在安全及健康環境下工作。為此，海事處每個工作天均檢查承辦商持有的危險品數量，確保不超出《危險品條例》訂明的豁免量；如超出豁免量，超額的危險品會存入領有牌照的危險品倉庫。

(ii) 海事處現時為釐清該處及其維修工程承辦商在這方面的責任和法律責任所進行的工作詳情；

答： 承辦商一直清楚知道海事處有提供危險品倉庫設施，供他們有需要時使用。海事處每個工作天均會檢查承辦商持有的危險品數量，確保不超出《危險品條例》訂明的豁免量；如超出豁免量，超額的危險品會存入領有牌照的危險品倉庫。

海事處於2017年3月聘用一名危險品安全顧問，研究政府船塢可如何更妥善管理危險品，以切合其作業需要，和符合《危險品條例》／其規例的規定。該研究正在進行，將於2018年第2季或之前完成。研究將有助進一步釐清海事處及其維修工程承辦商的責任和法律責任。

(d) 根據《審計報告》第4.10段，儘管政府船隊資訊系統曾於1999年及2015年提升功能，但有部分預期效益無法實現，如政府船隊資訊系統製備的添購水平和庫存物品條碼的應用。就此，請提供提升政府船隊資訊系統功能的措施和推行時間表，以及處理第4.10段所述問題涉及的費用。海事處會否進一步考慮任何其他措施，如採用“及時”（Just-in-time）庫存策略，以減少維修物料的數量；

答： 海事處現正提升政府船隊資訊系統，以加強其分析能力和管理報告的功能，當中包括製備添購水平，以及庫存管理應用條碼。提升政府船隊資訊系統有助海事處實行“及時”存貨策略，以提高存貨添購效率、降低存貨水平，以及盡量縮短因等候零件而引致的船隻停用時間。

(e) 根據《審計報告》第4.17(a)和4.18(a)段，政府船塢須處理從船隻入塢維修／修理時卸下的大量燃油。然而，從停泊區和放油區轉運燃油至指定危險品倉庫的路程甚長，而人手處理汽油及柴油，更會令意外風險進一步增加。為此，請提供海事處為盡量減低轉運燃油的安全風險已採取／將採取的措施；

答： 為盡量減低安全風險已採取的措施：

- 海事處已更新有關卸載和運送柴油及汽油的指引（見**附錄A**和**附錄B**），以盡量減低轉運燃油的安全風險。

為盡量減低安全風險將採取的措施：

- 危險品安全顧問在諮詢勞工處和消防處後，會制定一套適合政府船塢營運的安全措施，使能更妥善處理和運送燃油。

- 對於正在進行的燃油庫翻修工程，海事處已請建築署和機電工程署研究可否在燃油庫停泊位設置供輸送燃油的油管系統及配套設施。

(f) 就《審計報告》第4.18(b)及(c)段，以及你在公開聆訊的陳述表示政府船塢最近聘請了一名高級安全主任，請提供以下資料：

(i) 海事處有關處理柴油及汽油、氧氣瓶及乙炔氣瓶的貯存；以及漆料及稀釋劑的貯存的指引；

答： 海事處處理柴油及汽油的指引載於**附錄A和B**；貯存氧氣瓶及乙炔氣瓶的指引載於**附錄C**；發放和貯存漆料及稀釋劑的指引載於**附錄D**。

由於該等安全指引對提醒承辦商遵守安全工作守則極為重要，因此海事處會把安全指引的副本發給所有相關員工和承辦商，他們亦須出席定期舉辦的遵守健康與安全措施講座。此外，海事處每年均會提醒所有承辦商須重溫安全措施的知識。

(ii) 海事處有關按承辦商每天作業需要發放漆料和稀釋劑（包括發放量）的指引；

答： 請參閱上文第(f)(i)項的答覆。

(iii) 現時有何監察制度確保氧氣瓶、乙炔氣瓶和未用漆料／稀釋劑在每天作業結束後在有需要時會送回指定危險品倉庫；

答： 海事處在每天作業期間和結束後均會檢查承辦商持有的危險品數量，確保不超出《危險品條例》訂明的豁免量；如超出豁免量，超額的危險品會存入領有牌照的危險品倉庫。檢查記錄亦會保存以供查核。過去3年，在相關的安全指引、手冊及通訊有需要更新和整理時，這個監察機制亦會不時作出修訂。

(iv) 上文(iii)所述的監察制度在過去3年曾否修訂；如曾修訂，請提供詳情和原因；

答： 請參閱上文第(f)(iii)項的答覆。

(v) 顯示在每天作業結束後檢查氧氣瓶、乙炔氣瓶和未用漆料／稀釋劑數量的文件記錄副本；以及

答： 顯示在每天作業結束後檢查氧氣瓶、乙炔氣瓶和未用漆料／稀釋劑數量的文件記錄副本載於**附錄E**。

(vi) 為改善有關情況而已經／將會採取的措施；

答： 為改善有關情況而已經採取的措施：

(a) 海事處於2016年申請撥款額外加開職位，將工業安全分組升格為工業安全組，並僱用1名全職工業安全經理帶領3名工業安全督察以加強日常巡查，確保維修工程符合相關安全規定。該名工業安全經理已於2017年10月到任；

(b) 工業安全組已編製“政府船舶與駁油船之間柴油駁運安全指引”和“政府船塢內的電油卸載／運輸／裝載的安全程序”，並在處理及運送燃油的過程中加強監督；

(c) 工業安全組每天記錄使用的氧氣瓶和乙炔氣瓶數量，並且每天監督將非使用中的氧氣瓶和乙炔氣瓶送回領有牌照的危險品倉庫；以及

(d) 工業安全組除制定每次發放漆料和稀釋劑的適當數量外，亦在每天完工前監督維修承辦商將未用的漆料和稀釋劑送回危險品倉庫。

為改善有關情況而將會採取的措施：

海事處已聘用危險品安全顧問審視現時情況和建議改善措施。有關研究將於2018年第2季完成。

(g) 根據《審計報告》第4.19段，海事處曾聘用另一名顧問，研究政府船塢可如何更妥善管理危險品，以切合其作業需要，和符合《危險品條例》及其規例的規定。請提供該研究的進展，並在研究完成後向政府帳目委員會提交報告的副本；

答： 海事處於2017年3月聘用一名危險品安全顧問，研究政府船塢可如何更妥善管理危險品，以切合其作業需要，和符合《危險品條例》／其規例的規定。該研究正在進行，將於2018年第2季或之前完成。研究完成後，將向政府帳目委員會提交研究報告的副本。

(h) 就《審計報告》附錄E所載政府船塢的批准危險品貯存量，請提供：

(i) 過去3年，政府船塢貯存柴油、汽油、氧氣瓶、乙炔氣瓶、漆料及稀釋劑的最高數量；

答： 過去3年，政府船塢貯存柴油、汽油、氧氣瓶、乙炔氣瓶、漆料及稀釋劑的最高數量如下：

	危險品倉庫批准的數量	貯存在政府船塢危險品倉庫的最高數量		
		2015年	2016年	2017年
柴油	120 000公升	12 130公升	13 450公升	8 560公升
汽油	27 000公升	2 000公升	2 640公升	2 610公升
氧氣瓶	22瓶	4瓶	5瓶	16瓶
乙炔氣瓶	44瓶	2瓶	2瓶	10瓶
漆料	30 000公升和42 083公升[註]	1 148公升	1 115公升	1 414公升
稀釋劑	2 000公升和42 083公升[註]	361公升	250公升	318公升

註：批准的數量適用於漆料及稀釋劑。

(ii) 過去3年，同一時間在政府船塢工作的維修工程承辦商的數目最多為何；以及

答： 過去3年，同一時間在政府船塢工作的維修工程承辦商的最多數目如下：

	2015年	2016年	2017年
同一時間在政府船塢工作的維修工程承辦商的最多數目	13	13	14

(iii) 海事處為確保政府船塢貯存危險品的數量不超過消防處批准數量而採取的措施；

答： 請參閱上文第(f)(iii)項的答覆。

(i) 就附錄F和現有的22個停泊位／碼頭和10個船舶維修工場，請說明

(i) 修理工作是否在該等停泊位／碼頭進行。如是，會進行哪類修理工作；

答： 該等停泊位／碼頭主要供船隻停泊，有時或會供船隻準備上排維修和海上試航之用。

(ii) 該10個維修工場的面積；以及

答： 該10個維修工場的面積表列如下：

維修工場	面積（平方尺）
CB1	9,940
CB2	6,930
CB3	6,930
CB4	9,680
CB5	2,370
CB6	2,370
CB7	2,370
CB8	2,370
CB9	2,370
CB10	2,370

(iii) 除船舶大小外，修理船隻時選用哪個維修工場有沒有其他考慮因素；以及

答： 除船隻大小外，修理船隻時選用哪個維修工場並沒有其他考慮因素。

(j) 海事處工業安全組的人員數目及其職責，以及該組自2017年成立以來已制定的改善措施。

答： 工業安全分組已於2017年10月升格為工業安全組，並已開設一個工業安全經理的職位，由他專責帶領該組。除工業安全經理外，該組尚有5名技術人員。

工業安全組的職責是制定政府船隊科的工作安全政策、協調各項安全措施的規劃和實施、提高一般安全意識，以及確保政府船塢各方遵守各項安全相關的法例。出任有關職位的人員亦須定期檢討安全程序以確保監管措施行之有效，並須為有關人員和承辦商安排相關培訓以確保他們遵守安全工作守則。

有關該組自2017年成立以來所制定的改善措施，請參閱上文第(f)(vi)項的答覆。

效率安全　齊步向前

電話 ： 23073610 / 91893595
23073648 / 94687975
Fax ： 2307 3463

政府船塢工業安全分組

安全通訊 2017 / 10

柴油駁運安全指引

因應船塢的油艙停止運作，政府船舶在政府船塢內維修時船上的柴油駁運程序會改變為由政府船上駁運到油船上或由油船駁運到政府船上。

此通訊附上中、英文的《政府船舶與駁油船之間柴油駁運安全指引》，各承辦商在作上述柴油駁運時必須依從指引。

如有疑問,可向技術及安全經理或工業安全分組查詢。

陳 富
技術及安全經理

日期 : 2017 年 8 月 18 日

分發 ： AD/GF, GMD, SFM, SMM, SSSM, EO/GF(P), SS/GNC, SSM, EO/GF(A), TA/GD, 各政府船塢承辦商

檔案: MDGFGR 5-35/2(1)； GF/GR137/19
網頁: http://www.mardep.gov.hk/en/aboutus/safe_bulletin.html
本文：1 頁

政府船舶與駁油船之間柴油駁運安全指引

1 柴油駁運前

1.1 政府船塢承辦商安全督導員必須先從工業安全分組取得「柴油駁運作業安全許可證」。安全督導員必須持有勞工處認可有效安全督導員證書。許可證必須展示在工作地點之當眼處。

1.2 柴油駁運過程中，政府船塢承辦商的安全督導員必須全程監察並執行安全措施。

1.3 承辦商安全督導員必須對柴油駁運前的火災、爆炸、漏油和人身傷害進行風險評估。

1.4 安全督導員應確保和檢查處理駁油船和政府船舶上處理燃油喉管的工人必須持有由認可培訓中心發出有效的《船上貨物處理工程督導員證書》，並在燃油喉管處理過程中，在駁油船和政府船舶上的工程主管至少具有《船上貨物處理工程督導員證書》。

1.5 如燃油喉管需要由船舶起重機搬運，起重機操作人員必須持有有效的起重機操作員證書。

1.6 參與柴油駁運的人員必須有經驗或曾接受燃油駁運培訓。

1.7 必須展示「不准吸煙」及「禁止明火」警告牌。

1.8 必須將手機關閉。

1.9 現場必須準備滅火筒及沙箱。

1.10 現場必須準備一罐化油劑及滅火筒。

1.11 將甲板上所有排水孔及油盤中的排油孔封閉。

1.12 確保駁油船和政府船舶的繫泊已經穩固。

1.13 檢查喉管和連接有否鬆動/不均勻旋緊，及有否損壞。

1.14 確保接收柴油油缸的閥門打開。

1.15 確保駁油船和政府船舶上的接地良好。

1.16 駁油船和政府船舶上必須有足夠數量的人員來處理燃油駁運。

1.17 確保政府船舶和駁油船上的人員建立互相理解的通信系統。

1.18 為免油渣濺潑，確保喉管放置離缸底大約 200mm.

1.19 在完成所有安全措施後，政府船舶人員在進行柴油駁運開始前，必須確認駁油船操作人員亦準備妥當。

2 柴油駁運期間

2.1 檢查任何洩漏情況，並在過程中定期檢查。

2.2 政府船舶人員與駁油船人員之間必須保持密切聯絡。

2.3 政府船舶人員如果發現柴油駁運不再安全；如閃電、風暴或任何超出他控制的事件，可以停止駁運。

2.4 在緊急情況下，負責人員必須立即終止柴油駁運操作，並向其上級報

告。

2.5 定期檢查繫泊繩纜並進行適當的調整。

2.6 在進行柴油駁運其間，嚴禁其他船舶靠泊駁油船或政府船舶。

3 完成柴油駁運

3.1 關閉所有用於柴油駁運被開啟的閥門。

3.2 將封閉的排水孔及油盤中的排油孔還原。

效率安全　齊步向前

電話 ： 23073647 / 62994251
23073648 / 94687975
Fax ： 2307 3463

政府船塢工業安全組

安全通訊 2017 / 19

政府船塢內的電油卸載/運輸/裝載的安全程式

因應船塢的油艙停止運作，政府船舶在政府船塢內維修時，船上的電油駁運程式會改變以便配合實際運作需要。

此通訊附上《政府船塢內的電油卸載/運輸/裝載的安全程式》，各承辦商在作上述電油駁運時必須依從此指引進行。

如就此通訊有任何問題，可聯絡工業安全經理或工業安全組查詢。

麥發安

工業安全經理

日期 : 2017-12-07

分發 ： AD/GF, GMD, SFM, SMM, SSSM, EO/GF(P), SS/GNC, SSM, EO/GF(A), TA/GD, 各政府船塢承辦商, GD staffs

檔案: MDGFGR 5-35/2(1)； GF/GR137/19
網頁: http://www.mardep.gov.hk/en/aboutus/safe_bulletin.html
本文：1 頁 3 張附頁

電話 ： 23073647 / 62994251
23073648 / 94687975
Fax ： 2307 3463

政府船塢工業安全組

政府船塢內的電油卸載/運輸/裝載的安全程式

I. 從船上卸載電油到電油容器或從容器裝載回到船上

1. 卸載/裝載電油的船隻必須牢固地放置在政府船塢（GD）的指定電油船泊位區內之托架上，電油櫃及相關的位置必須遮蔽，盡量避免陽光直接照射。
2. 開始電油運輸前，承辦商必須首先獲得工業安全組所發出之電油駁運作業許可證表格 F20，方可開始作業。
3. 承辦商必須委任具有資格的安全督導員對整個電油卸載/裝載及運輸過程負責及監察。
4. 獲委任的安全督導員必須持有由勞工署認可之安全督導員證書和曾具有電油運輸的相關經驗。
5. 安全督導員必須對所有可能性危害作出風險評估，特別是火災、爆炸、熱源、汽油漏出和身體傷害等。安全督導員必須確保所有防預設施是完整滿意，方可開始作業。
6. 安全督導員必須確保距離船隻 8 米範圍內沒有熱源，及排除未經授權的人仕進入。
7. 使用搬運之容器必須是由處方批准不超過 200 公升的油桶。承辦商須檢查容器狀態良好。
8. 承辦商必須在作業時提供充足人手。 一般來說，一名工作人員在船上油櫃附近和一人必須在可搬運容器旁作緊急支援。 另外，一名工作人員須駐守在氣動泵的開關制旁邊。
9. 獲委任的安全督導員必須確保及注意操作整個過程之所有安全。
10. 盛油盤子必須放在搬運容器之下。
11. 保證船隻和容器有效的接地。
12. 可以使用氣動泵或手吸管泵，但泵送速度不能超出每分鐘37公升。氣動泵必須為設計適用於電油之類型及使用膠喉連接。使用的油泵必須處於良好工作狀態。不可注滿油桶，應預留最少 5%空間以備因溫度變化引致的超壓。
13. 必須避免令電油飛濺，排放軟管的末端必須位於容器底部附近，以減少靜電。

電話 ： 23073647 / 62994251
23073648 / 94687975
Fax ： 2307 3463

政府船塢工業安全組

14. 在卸載/裝載電油工作處，必須放置不少於兩個 9 公升有效的泡沫滅火器。
15. 必須在附近顯示“不准吸煙”、“不准明火”、“關閉手機”、“汽油運輸”等標誌。
16. 操作開始後，立即檢查軟管和連接處有否洩漏。
17. 在電油傳輸期間，定期檢查有沒有洩漏情況發生。
18. 萬一有可能閃電、大雨和惡劣天氣，則停止操作。

II. 容器搬運至/搬離開危險倉

1. 安全督導員必須在搬運前再次檢查盛載電油容器的狀態，以確保在運輸過程中不會發生洩漏和過度裝載。
2. 電油桶運輸必須使用防爆叉車，並檢查叉車之滅火器檢驗日期。
3. 從船塢到危險倉或危險倉到船塢的道路及相關地方，必須由承辦商暫時用道路標誌封閉，直到電油容器運送到燃油庫為止。
4. 承辦商在道路入口處應顯示“不可進入”和“汽油運輸”等道路標誌。
5. 安全督導員必須確保運輸道路上沒有熱源。
6. 在搬運過程期間，機動車輛禁止進出。承辦商的一名工作人員應駐守在入口處停止機動車和未經批准的人仕進入。

效率安全　齊步向前

電話 ： 23073647 / 62994251
23073648 / 94687975
Fax ： 2307 3463

政府船塢工業安全組

安全通訊 2018 / 02

政府船塢內的乙炔, 氧氣瓶及壓縮氣體的管理

根據香港法例第295A章《危險品(適用及豁免)規例》規定，乙炔及氧氣的豁免量分別為各二瓶。

為妥善監察政府船塢內的乙炔及氧氣使用及存放量，政府船塢要求各承辦商在各自正在使用或備用的乙炔及氧氣瓶上掛上承辦商的名牌以作識別。若日後發現有上述乙炔或氧氣瓶上沒有任何適當名牌，將會對該氣瓶的使用的承辦商扣分處理。如當時無法確認該氣瓶屬於哪一間承辦商，政府船塢將會代為處理並送回氣體供應商。承辦商日後不可對該氣瓶作出追討，同時政府船塢有權要求該承辦商繳交處理氣瓶的費用。

此外，在每個工作天需要申報在船塢內的壓縮氣體存放數量，申報表F19附在此通訊之內。必須申報的壓縮氣體包括乙炔、氧氣、氬氣、氮氣及其他屬第二類氣體瓶。除非有特殊情況，例如颱風等，所有在政府船塢內的承辦商，無論當天有沒有壓縮氣體存放在船塢內，都必須填寫此申報表，並於每個工作天的下午四時前交送至政府船塢工業安全組。承辦商必須確保申報內容正確。

此通訊已取代工業安全組的安全通訊 2017/12 及 2017/13號，並即日生效。如就此通訊有任何問題，可聯絡工業安全經理或工業安全組查詢。

麥發安
工業安全經理

日期 : 2018-01-11

分發：	AD/GF	SMM	SS/GNC	TA/GD
	GMD	SSSM	SSM	各政府船塢承辦商
	SFM	EO/GF(P)	EO/GF(A)	GD staffs

檔案: MDGFGR 5-35/2(1)； GF/GR137/19
網頁: http://www.mardep.gov.hk/en/aboutus/safe_bulletin.html
本文：1 頁 1 張附頁

效率安全　齊步向前

電話 ： 23073647 / 62994251
23073648 / 94687975
Fax ： 2307 3463

政府船塢工業安全組

政府船塢承辦商壓縮氣體申報表

ISU 表格 F19

承辦商：		日期：	

	1		2		3		4		5	
	數量	位置	數量	位置	數量	位置	數量	位置	數量	位置
風										
煤										
氬氣										
氮氣										

註：承辦商須於每個工作天的下午四時前交至政府船塢工業安全組

公司蓋章＿＿＿＿＿＿

效率安全　齊步向前

電話 ： 23073610 / 91893595
23073648 / 94687975
Fax ： 2307 3463

政府船塢工業安全組

安全通訊 2009 / 08
油漆、溶劑儲存的管理

最近工業安全組人員在執行檢查時發現有承辦商在露天船排的儲物屋內外存放着大量油漆、溶劑及雜物。根據《消防條例》及《職業安全健康條例》，工場及工地應時常保持整潔，易燃物品包括油漆及天拿水等不應大量儲存。天拿水及油漆類的儲放上限有明確規定分別為 20 升及 250 升。

因此，現呼籲各承辦商，若有過量或未用完的油漆可於每天收工前送回船塢的油漆中途倉暫存。油漆中途倉聯絡人為周恆翔先生;聯絡電話是:2307 3402。而雜物、空罐等則應每天收拾好。

船塢的安全管理是有賴各人的通力合作，請各承辦商遵守配合。

政府船塢工業安全組 GOVT DOCKYARD INDUSTRIAL SAFETY SECTION

鄧慶江

工業安全主任 (署任)

日期 : 29-4-2009

分發： AD/GF　SMM　SS/GNC　GD staffs
GMD　SSSM　SSM　各認可承辦商
SFM　EO/GF　TA/GD
TMU, Marine Region, HK Police Force (Attn.: Mr. H.S. Lau)
ANM Unit (Attn.: Mr. K.S. Yip)

檔案: MDGFGR 1-55/20 ;　GF/GR137/19
網頁: http://www.mardep.gov.hk/en/aboutus/safe_bulletin.html
本文：1 頁

4.5. 髹漆及噴漆

4.5.1. 一般油漆及溶劑均會產生不同程度的危害使用及貯存時應參閱本章第 十二節《一般化學品的使用及貯存》和本章第十三節《常用危險品的使用及貯存》

4.5.2. 在船上或政府船塢範圍內使用油漆及溶劑，應遵照以下守則：

4.5.2.1. 進行油漆或噴漆工序時，不能同時進行熱工作業，亦須確保 工作四週範圍內的設備或其他工種不會產生火花或明火。油 漆時亦須確保有足夠的通風及要留心風向的變化帶來的影響；

4.5.2.2. 當在船舶內部進行油漆或噴漆工序時或完成油漆工作後，均 不應在該地方進行其它工作，直至船舶內部情況被確認為安全；

4.5.2.3. 在狹小的艙室進行噴/髹漆時，要注意通風，防止化學品蒸氣積聚；

4.5.2.4. 使用噴漆機及其輔助設備時，施工的員工須熟悉該機器的運作及安全措施；

4.5.2.5. 當高壓無氣噴漆機停噴時，應將高壓槍保險掣鎖住，噴嘴在 任何情況下不可指向自己或他人；

4.5.2.6. 切勿隨意向任何地方噴射以測試噴漆槍；
時則須戴上含活性炭吸收劑的口罩及護眼罩；

4.5.2.8 油漆工場及工地現場內要禁絕火源，並要有足夠的滅火設備，場內外亦要有「嚴禁煙火」的明顯警告標誌；

4.5.2.9 密切注意油漆現場內汽化了的天拿水、松節油等有機溶劑的 濃度，以防止中毒或引起爆炸；

4.5.3. 在密閉空間內髹漆/噴漆是高危作業，承辦商必須確保：

4.5.3.1 所有密閉空間內的照明及電器設備，均須為防爆型號，電線絕緣良好；

4.5.3.2 風機如非防爆型號，必須放置在密閉空間之外，採用長風管以保証送風至空間死角；

4.5.3.3 密閉空間相對應的內外上下四週鐵板均嚴禁任何明火及熱工作業，而進行油漆作業前，應在四周設置警告標誌，當進行 髹漆工序時須派人現場監察。

4.12. 一般化學品的使用及貯存

4.12.1. 大部份化學品均會損害健康，嚴重的會引起火警或爆炸。其中有些化學品的危害是慢性的，短期接觸未必即時對身體帶來明顯的影響，但長期接觸卻可嚴重危害身體健康。另外一些化學品卻屬烈性的，即是稍加接觸，亦可帶來嚴重後果。根據工廠及工業經營（危險物質）規例，可將危險分為以下 7 類：

4.12.1.1. 爆炸性
4.12.1.2. 助燃
4.12.1.3. 易燃
4.12.1.4. 有毒
4.12.1.5. 有害
4.12.1.6. 腐蝕性
4.12.1.7. 刺激性

4.12.2. 有關組別或承建商須列出所使用的化學品，並記錄以下質料：

4.12.2.1. 化學品種類
4.12.2.2. 貯存數量
4.12.2.3. 貯存地點
4.12.2.4. 使用地點
4.12.2.5. 使用數量

4.12.3. 有關組別或承辦商須收集每一種化學品的物料安全資料表（MSDS），載明化學品成份、對健康的影響、急救需知、貯存及使用要點等，供所有須接觸有關化學品的員工參閱，而化學品容器應貼上標籤，以清楚地識別所載化學品，以確保使用安全。

4.12.4. 有關組別或承辦商須根據物料安全資料表的資料，為工作時使用或有可能接觸該化學品的員工提供適合的防護衣物及設備例如提供安全眼罩以防止化學品濺入眼睛，提供半面罩呼吸器以防止吸入煙霧塵埃等。

4.12.5. 所有員工必須充分及適當地使用所提供的防護衣物及設備並遵守有關的安全措施、工作程序等。

4.12.6. 有關組別或承辦商須定期評估風險以確定現有的安全措施及程序是否 足夠。

4.12.7. 化學品必須根據其性質而妥善貯存，例如天拿水、松節油、電油等常用有機溶劑，此類化學品必須儲存在小於 35 公升的密封金屬容器內，加上標籤，再放入有門的金屬櫃內，櫃外須標明「易燃物品」並應放在遠離明火或熱源的地方。

4.12.8. 如化學品屬危險品，則根據危險品（一般）規例，須將超過無須領取牌照分量的危險品貯存在適當的危險品倉內。

4.12.9. 剩餘或過期的化學品不能隨意棄置，要根據有關的法例例如廢物處置（化學廢物 X 一般）規例處理，如有疑問可徵詢化學品供應商。

4.13. 危險品的使用及貯存

4.13.1. 根據香港法例第 295 章 - 危險品（一般）規例，危險品共分為以下 10 類：

4.13.1.1. 第 1 類 爆炸品
4.13.1.2. 第 2 類 壓縮氣體
4.13.1.3. 第 3 類 腐蝕性物質
4.13.1.4. 第 4 類 有毒物質
4.13.1.5. 第 5 類 發出易着火蒸氣的物質
4.13.1.6. 第 6 類 與水相互影響會變為危險的物質

4.13.7.4. 在政府船塢範圍內使用油漆等第 5 類危險品時，須遵守以下<u>一般守則</u>：

4.13.7.4.1. 盛載漆油的容器在不使用時要緊密地蓋好，空的容器須盡快移走；
4.13.7.4.2. 盛載漆油的容器要放置在遠離火花、熱源及猛烈太陽光線的地方；
4.13.7.4.3. 處理油漆時，應避免油漆濺落在地面或流入任何地下渠道；
4.13.7.4.4. 如有油漆意外地濺落在地面，須立刻清理；
4.13.7.4.5. 不超出法例規定的貯存上限的油漆，應儲放在易燃物品儲存櫃內，櫃外應有警告標誌，示明油漆的危險性及數量；
4.13.7.4.6. 根據危險品（一般）規例，將超出須領取牌 照份量的油漆貯存在第 5 類危險品倉內；
4.13.7.4.7. 使用油漆工作，特別是進行噴漆工序，附近不能同時進行熱工作業，確保有足夠的通風，但要小心風向帶來的影響；
4.13.7.4.8. 在船舶內部使用油漆進行工作時或完成工作一段時間後，直至情況安全前，均不應在該地方進行其它工作；

4.13.7.5. 負責有關第 5 類危險品倉的組別須確保：

4.13.7.5.1. 任何人不得在危險倉內吸煙；
4.13.7.5.2. 任何人不得將任何無遮蓋燈火、火焰或用作燃點易着火物質或蒸氣的東西引進或置於危險倉範圍內；
4.13.7.5.3. 危險倉 6 米範圍內有沒有火或其它熱源；
4.13.7.5.4. 危險倉門外當眼處須展示禁止吸煙和禁止使用無遮蓋燈火的中英文警告；
4.13.7.5.5. 危險品倉內貯存的危險品種類及存放數量應不能超出消防處批准的上限；
4.13.7.5.6. 危險品倉被穩固地鎖上，除獲負責組別的獲授權人准許外，任何人不得進入危險倉。

Daily Checking Procedure of Paint & Thinner

Item	Description	Document	Action Officer
1	Assessment for consumption of paint &/or thinner on that day by consulting the painting work manpower of the contractor(s). Send email with GF277 on paint &/or thinner issued on that day to respective inspectors of SSS/MSS respectively, SMM, ISM, SSO, and DO.	GF277	SSII/SSU
2	Patrol each vessel under maintenance on boatyard and record total quantity of (i) paint; and (ii) thinner.		WSI/MS
3	Report to MS inspector if quantity of any repair shed or any contractor exceeds the exempted quantity (i.e. 250 litres for paint & 20 litres for thinner).	維修船排油漆存放量紀錄	WSI/MS
4	Inspector instructs concerned contractor(s) to transfer the paint or thinner to PK03 if exceeding the exempted quantity.	副本致 ： 有關承辦商 Email to : SSO、SMM、MM(H) 、MM(E) 、ISM、DO	SI/MS
5	SSU officer ready for collection of paint/thinner at PK03.		SSII/SSU
6	Site safety patrol and proceed Demerit Point System if contractor fails to comply the above.	GFDC 11/2011 Performance Appraisal System for Government Dockyard Maintenance Contractors	ISI/ISU

*委員會秘書附註：本文件只備英文本。

維修船排油漆存放量紀錄

日期：_____ 巡查職員：_____

巡查時間：由 至

甲部：

船排	船名	承辦商	天拿水（升）	油漆（升）

註: * 以上存放量為未開封罐的總數量。

乙部：

船排	船名	承辦商

根據政府船塢安全通訊 2009/08，_____ *(Post)* 於同日下午_____ 已通知上述承辦商將過量的天拿水及油漆送回政府船塢儲存，並同時知會高級物料供應主任及工業安全組。

副本致 ： 有關承辦商

Email to : SSO、SMM、MM(H) 、MM(E) 、ISM、DO

Inspection Record of DG (Oxy-Acetylene, Paint & Thinner) After Work

Date : 2 Jan. 2018
Time : 18:00

危險品 / 位置	氧氣瓶(樽)	乙炔瓶(樽)	油漆(公升)	天拿水(公升)
CB1	0	0	0	0
CB2				
CB3	0	0	0	0
CB4	2	2	0	0
CB5				
CB6	0	0	0	0
CB7				
CB8				
CB9				
CB10			200	
Total	2	2	200	0

Checked By : Joe Chiu 151/15th.

*委員會秘書附註：本文件只備英文本。

Inspection Record of DG (Oxy-Acetylene, Paint & Thinner) After Work

Date : 3 Jan 2018
Time : 18:00

危險品 / 位置	氧氣瓶(樽)	乙炔瓶(樽)	油漆(公升)	天拿水(公升)
CB1	0	0	0	0
CB2	0	0	0	0
CB3	0	0	0	0
CB4	0	0	0	0
CB5	0	0	0	0
CB6				
CB7				
CB8				
CB9				
CB10	0	0	200	10
Total	0	0	200	10

Checked By : Joe Chiu 151/18

Inspection Record of DG (Oxy-Acetylene, Paint & Thinner) After Work

Date : 4 Jan 2018
Time : 18:00

危險品 / 位置	氧氣瓶(樽)	乙炔瓶(樽)	油漆(公升)	天拿水(公升)
CB1	0	0	0	0
CB2	0	0	0	0
CB3	0	0	0	0
CB4	0	0	0	0
CB5	0	0	0	0
CB6				
CB7				
CB8				
CB9				
CB10	0	0	160	0
Total	0	0	160	0

Checked By : Toe Chin 4/5 1st/1st.

Inspection Record of DG (Oxy-Acetylene, Paint & Thinner) After Work

Date : 7 Jan 2018
Time : 18:00

危險品 / 位置	氧氣瓶(樽)	乙炔瓶(樽)	油漆(公升)	天拿水(公升)
CB1	0	0	0	0
CB2	0	0	0	0
CB3	0	0	0	0
CB4	1	1	0	0
CB5	0	0	0	0
CB6				
CB7	0	0	0	0
CB8	0	0	0	0
CB9				
CB10	0	0	160	0
Total	1	1	160	0

Checked By : Joe Chiu 151/18.

中華人民共和國香港特別行政區政府總部食物及衞生局
Food and Health Bureau, Government Secretariat
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region
The People's Republic of China

本函檔號 ： L/M to FH CR 2/2191/17 Pt.1
來函檔號 ： CB4/PAC/R69

電話號碼 ：3509 8973
傳真號碼 ：2840 0467

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生
(傳真號碼 ： 2543 9197)

朱先生：

政府帳目委員會
審議《審計署署長第六十九號報告書》第 3 章
醫院管理局對公營醫院工程項目的管理

貴處在二零一七年十二月二十二日有關上述事宜的來函收悉。

就政府帳目委員會對食物及衞生局及醫院管理局提出的問題，我們已綜合各項回應並載於附件。

食物及衞生局局長

(吳家輝 代行)

副本送：醫院管理局行政總裁
二零一八年一月十一日

有關政府帳目委員會
就審計署署長第六十九號報告書第 3 章 —
醫院管理局對公營醫院工程項目的管理
提出的問題的綜合回應

食物及衞生局和醫院管理局回應的問題

第 3 部分：北大嶼山醫院第一期的設施啓用情況

1) *根據第 3.9 段，截至 2017 年 6 月，北大嶼山醫院第一期只有 40 張病床啟用(佔已計劃的 180 張病床的 22%)，為約 123 000 名大嶼山居民提供公營醫院服務。在進行此項帳目審查前，食物及衞生局("食衞局")和醫院管理局("醫管局")是否知悉，北大嶼山醫院第一期有 120 張住院病床仍未啟用？若然，食衞局和醫管局何時得悉此事，以及食衞局/醫管局有否採取任何措施，以紓緩大嶼山住院病床短缺的問題？食衞局和醫管局是否認為，北大嶼山醫院第一期現時能提供足夠的公營醫院服務，以應付大嶼山居民的需求？若是，為何食衞局在 2009 年告知立法會，指 180 張病床才足以滿足大嶼山 123 000 名人口的需要？*

回覆

在大嶼山興建新醫院的特別考慮因素

根據一般規劃標準，當一個地區的人口達到 20 萬人時，政府會為該區計劃興建急症醫院。政府決定在北大嶼山人口未達到有關規劃門檻前，便在該區興建一間新醫院，是為了配合大嶼山的預期人口增長。政府預計大嶼山的人口會由 2006 年的 100 000 人增至 2015 年的 123 100 人，長遠來說，在北大嶼山新市鎮全面發展後，人口預計會達到約 220 000 人。再者，政府考慮到香港國際機場和一些主要旅遊設施都坐落於北大嶼山，該新醫院將扮演重要角色，負責為危急個案提供緊急治療，並可提高公營醫院系統的整體能力，以應付可能出現的大型災難。基於上述特別考慮因素，北大嶼山醫院的優先服務將主要涵蓋急症室、急症和延續護理住院服務、專科門診，以及基層和日間護理服務。九龍西聯網為北大嶼山醫院提供支援，該聯網設有完善的轉介制度，可供轉介的服務包括急症住院服務、專科門診服務、延續護理、社區醫護和精神健康服務等。

醫院服務啟用計劃

醫院管理局(醫管局)在醫院的建造工程完成前，已展開醫院服務啟用規劃，以確保當醫院的硬件備妥時，有所需的資源（尤其是臨牀服務方面的人手）開展優先服務。在諮詢主要持份者和考慮主要因素（例如服務需要、公眾期望、服務是否準備就緒、可供運用的資源等）後，九龍西聯網就北大嶼山醫院的初期服務啟用的服務範圍、擬議服務時間表及人力和財政需求，向醫管局總辦事處提出建議。至於進一步擴展服務事宜，九龍西聯網建議分階段進行，這策略亦得到採納。

一如醫管局的其他服務計劃，北大嶼山醫院的新服務啟用計劃的各個項目均需要經過醫管局的周年規劃和預算過程來敲定。由於整體公營醫院的服務需求在質素與數量上均超出可供運用的資源(尤其是臨牀服務方面的人力資源)，北大嶼山醫院服務啟用建議須與醫管局其他優化服務措施競逐資源。周年規劃的工作項目如獲分配所需資源，醫管局會按照既定的周年規劃機制監督有關項目，並向醫管局大會匯報和每季向食物及衞生局(食衞局)匯報。

影響北大嶼山醫院啟用的主要因素

影響北大嶼山醫院啟用醫療服務的主要因素，是人手短缺(尤其是臨牀專業人員)和醫管局內相爭的服務需求。

人手短缺

本港醫護專業人員持續人手短缺，可追溯至 20 年前出現的經濟衰退。由於嚴重急性呼吸系統綜合症疫情爆發令經濟環境轉差，本港兩間大學醫學院在 2003 年取錄醫科生的人數由 301 名減至 280 名，並在 2005 年進一步減至 250 名，其後在 2009 年回升至 320 名，並自 2012 年起增至 420 名。隨着政府推行護士教育學位化的政策以優化醫護服務質素，大部分醫管局轄下護士學校(除伊利沙伯醫院的護士學校外)所開辦的護士課程自 1999 年 7 月起停止收生。直至 2009 年，護士學士學額才由 550 個增至 590 個，而副學士學額則由 110 個增至 160 個。放射技師、職業治療師和物理治療師的收生人數亦自 2012 年起逐步回升。

醫管局一直採取多管齊下的策略吸引和挽留員工，使過往年份的人手(包括醫生、護士和專職醫療人員)得以保持穩定增長。然而，隨着多年來的累計影響，嚴重的人手短缺成為其中一個主要限制因素，局限了醫療服務的擴展步伐和程度，因而未能應付對公營醫療服務日益增加的需求。

相爭的服務需求

在規劃其服務時，醫管局會考慮多個因素，包括人口增長、人口結構的變動、醫療技術的發展、人手數目、聯網和醫院的服務架構、當區的服務需求等。地區人口只是眾多考慮因素之一。另一方面，病人可能因應其需要，在他們所住地區以外的醫院接受治療。再者，部分專科服務只在某些醫院提供，因此若干聯網和這些聯網的病牀須為全港各區提供服務。

此外，在約 12 月至翌年 5 月期間，公營醫療系統往往面對服務需求激增的情況。在該段期間，病房會持續擠迫，對醫院職員維持病人的護理水平方面構成沉重壓力。為應付龐大需求，增加醫管局的病牀數目是機構層面的優先工作之一。由 2013–14 至 2017–18 年度，醫管局已計劃在各聯網增設合共 915 張病牀，其中包括已在北大嶼山醫院啟用的 40 張病牀。在 2018–19 年度，醫管局計劃增設逾 500 張病牀，包括北大嶼山醫院的 40 張住院病牀和 10 張日間病牀。由於人手短缺，尤以專業人員為然，醫管局的病牀數目增長仍未能配合與日俱增的需求。

在九龍西聯網內，多個服務範疇在質素與數量上亦有其他不同需求。例如，在 2016–17 年度，北大嶼山醫院和瑪嘉烈醫院的整體病牀住用率分別為 87.0%及 98.4%，由此可見，瑪嘉烈醫院的病牀較北大嶼山醫院更為緊絀。醫管局亦已告知審計署，正如審計報告附註 33 指出，現時在瑪嘉烈醫院接受治療的大嶼山居民中，大部分是因臨牀情況複雜而需要在第三層醫療急症醫院接受治療。從聯網服務角度來看，跟該聯網內其他服務範疇的需要相比，在北大嶼山醫院增設病牀這項措施未必可以較為優先。

同樣地，在機構層面，醫管局管理層須平衡不同的服務需要，並就聯網、專業服務統籌委員會和其他機構支援服務部提出的措施訂定優次。為善用現有資源，醫管局有實際需要審慎及切實地釐訂各項措施的優次，以確保把資源分配予最需要的範疇。有關詳情，請參閱審計報告附錄 E。

向醫管局／食物及衞生局匯報

北大嶼山醫院為一所新公營醫院。由 2011 年 2 月起，有關服務規劃工作由醫療服務發展委員會進行討論，該委員會的進度報告亦已提交予醫管局大會，而食衞局在該委員會和醫管局大會均有代表。此外，

醫管局管理層已就有關北大嶼山醫院第二期採用公私營合作發展模式的顧問研究，以及北大嶼山醫院在 2013–14 年度和之後的發展及建議服務範圍，徵詢了醫管局大會的意見。醫療服務發展委員會和醫管局大會的有關會議，載列於附錄Ａ。

2013 年 4 月，醫管局管理層告知醫管局大會關於北大嶼山醫院第一期在 2013–14 年度的服務範圍、相關挑戰和未來路向，當中包括“*視乎在現行機制下的資源情況，*醫管局會在其後年份分階段啟用餘下的醫療服務。”

除在 2013 年向醫療服務發展委員會和內務會議匯報北大嶼山醫院初期啟用情況外，醫管局管理層亦已在內務會議上匯報其後的分階段啟用情況，作為醫管局的有關年度周年工作計劃的一部分。因此，醫管局已設有機制，向醫管局大會匯報所有獲撥經費的項目，並每季向食衞局匯報選定項目。大型的周年規劃工作項目亦刊登於醫管局周年工作計劃和年報，供公眾查閱。雖然醫管局並無特別就北大嶼山醫院餘下的醫療服務啟用事宜定期作出匯報，但食衞局一直與醫管局保持密切聯繫，而鑑於擬議的東涌新市鎮擴展計劃導致該區的醫療服務需求增加，雙方已共同就北大嶼山醫院第一期的餘下服務和第二期項目的規劃進行審議。

跟進行動

為跟進審計署的建議，除按照現行匯報機制，向醫管局大會或其轄下相關委員會匯報北大嶼山醫院的醫療服務分階段啟用情況，以及向食衞局提交季度報告外，醫管局會另外匯報尚未啟用的餘下設施／服務，讓食衞局掌握有關服務啟用的整體進展。此外，由 2018 年第三季起，醫管局將每年在醫療服務發展委員會會議上，就所有已完成醫院項目(包括北大嶼山醫院)啟用各項醫療服務進行檢討和匯報最新時間表，直至有關醫院項目的所有醫療服務全面啟用為止。

為解決醫護專業人員的人手短缺問題，政府會繼續增加公帑資助的學士學額，以培訓醫生、護士和其他相關的專職醫療人員。為協助醫管局進行服務規劃，政府已宣布將實施一項新安排，同意以每三年為一周期，按照人口增長率和人口結構的變動，逐步遞增給醫管局的經常撥款。此舉將可讓醫管局以更有效和持續的方式，處理人手問題和應付服務需求。

2) *根據第 3.8 段，在北大嶼山醫院第一期，截至 2017 年 6 月，有 3 類醫療服務尚未啟用。根據第 3.15 段，醫管局管理層並沒有向醫管局大會和食衞局提供以上 3 類醫療服務的預計啟用時間。有沒有醫管局大會成員曾在大會會議上就此事提問？有沒有立法會議員、區議會議員或公職人員曾就此事提問？若有，請提供有關回覆。食衞局曾否接獲醫管局就啟用上述醫療服務提供的最新資料，包括建議啟用日期？食衞局對醫管局現時處理延遲啟用醫療服務的做法是否滿意？若否，食衞局將如何與醫管局跟進此事？關於第 3.20(c)段，食衞局和醫管局現正考慮採取何種措施，以免再次出現延誤？*

回覆

相爭的服務需求

如上文所述，影響北大嶼山醫院啟用醫療服務的主要因素，是人手短缺(尤其是臨牀專業人員)和醫管局內相爭的服務需求。為善用現有資源，醫管局有實際需要審慎及切實地釐訂各項措施的優次，不論是在聯網層面或機構層面，以確保把資源分配予最需要的範疇。

訂定優次

經過九龍西聯網內部討論、醫管局總辦事處和九龍西聯網共同主持的服務督導委員會其後進行商討，並根據隨後在醫管局總監會議上通過的決定，北大嶼山醫院第一期在 2013–14 年度啟用的優先服務範疇，包括急症室服務、內科和精神科專科門診服務、把東涌普通科門診診所搬遷至該院、社區外展服務和專職醫療服務。

在第 3.8 段所述北大嶼山醫院三類尚未啟用的醫療服務中，醫管局已計劃在 2018–19 年度增設 20 張急症病牀、20 張延續護理病牀和 10 張日間病牀。由於醫管局是在聯網架構下運作，整體而言，服務由聯網內的所有醫院提供。現時，東涌市民對婦科及兒科專科門診的服務需求由九龍西聯網內的瑪嘉烈醫院應付。由於北大嶼山的人口未達到上述 20 萬人的規劃門檻，於現階段在北大嶼山醫院開設婦科及兒科專科門診的理據，並不足以令其在優先服務名單上獲得較高的位置。立法會議員就這方面的提問及食衞局的答覆，請參閱**附錄 B**。

諮詢

在規劃過程中，九龍西聯網已諮詢主要持份者和考慮一籃子因素，例如服務需要、公眾期望、服務是否準備就緒、可供運用的資源等，以

制訂建議的服務時間表，並就北大嶼山醫院的初期服務啟用作出人手安排。此外，聯網管理層亦與區議會經常保持溝通，以收集當地社區的意見。區議員反映在北大嶼山醫院開始運作時，北大嶼山居民對急症室、普通科門診及外展服務的需求較為殷切。對於推出北大嶼山醫院的全部服務的限制，醫管局已向區議員解釋，他們亦十分明白。離島區議會討論有關北大嶼山醫院服務的會議情況載於**附錄 C**。

除諮詢當地社區外，有關北大嶼山醫院的啟用計劃亦已向公眾提供。局方在 2013 年 5 月 20 日向立法會衞生事務委員會提交文件，其中指出：「*因應服務需求的增加及人手情況，醫管局會繼續爭取盡早提供其餘服務，包括分階段啟用餘下的住院病床及其他專科門診診所，例如外科、骨科、婦科及兒科。在北大嶼山醫院全面投入運作前，其他專科服務會繼續由九龍西聯網內其他醫院提供，特別是聯網內作為第三層轉介中心的瑪嘉烈醫院。*」

跟進行動

食衞局及醫管局同意審計署的建議。醫管局會在 2018 年第二季起在北大嶼山醫院的醫院管治委員會會議中檢討及更新全面啟用該醫院所有醫療服務的時間表。醫管局亦會安排在 2018 年第三季起，在醫療服務發展委員會每年匯報情況，直至北大嶼山醫院所有醫療服務均已啟用為止。

醫院管理局回應的問題

第 2 部分：明愛醫院第二期重建計劃的工程項目管理

1) *關於第 2.8 段，醫管局在進行招標前曾採取甚麼行動，以審核顧問就明愛醫院第二期重建計劃提出的預算工程費用？醫管局將採取甚麼措施，令日後可以更準確估算建造工程造價，從而提升預算工程費用的準確程度？*

回覆

醫管局在進行招標前，會審閱顧問對工程所作的工程成本估算，當中以其整體按每平方米計算的建築費用單位價格(包括建築工程、屋宇裝備工程、工地開拓工程、家具和設備、顧問費以及應急費用)，跟之前已獲批准且具相近性質及複雜程度的工程作比較，以相關的投標價格指數把工程成本估算調整價格至相同水平。在這工程項目，醫管局以博愛醫院的重建和擴建工程作為比較。明愛醫院第二期重建計劃的建築費用單位價格為每平方米$12,244，此價格與博愛醫院工程的每平方米$11,942 相若(按 2006 年 9 月價格計算)。隨著近年來更多的醫院工程竣工，醫管局已建立一個成本資料庫及基準，以便將來能更精確計算各醫院工程的建築費用。

2) *根據第 2.11 段，在 2007 年 11 月至 2008 年 10 月期間，醫管局及其顧問就明愛醫院第二期重建計劃進行設計檢討("2008 年設計檢討")。2008 年設計檢討發現，可透過修訂明愛醫院第二期重建計劃的建築物設計和合約策略，節省至少 2 億 3,600 萬元費用和增加投標的競爭性。為何醫管局在審核其顧問的原有設計時，未有發現該等可節省工程費用和增加投標競爭性的措施？醫管局是否認為，應在 2007 年進行首次招標前，進行更詳細的設計檢討？醫管局從 2008 年設計檢討中汲取了甚麼教訓，以改善日後就醫院工程項目進行的規劃工作？由於上述事件令相關工程項目須分拆為 3 份工程合約，自發生該事件後，醫管局曾否採用單一工程合約進行新的醫院發展項目/現有醫院的重建工程項目？若有，請提供詳情，例如醫院名稱、合約金額及理由。*

回覆

從審閱角度而言，只要整體建築費用單位價格跟之前已獲批准且規模相近的項目相若，則該項目的設計已被視為達到可接受程度的成本效益。2008 年的設計檢討顯示，在確保項目成本效益方面，規劃效率比

整體建築費用單位價格更重要。正如審計報告第 2.13 段所述，醫管局於 2016 年 5 月委聘國際專家小組，就本港及海外醫院的規劃效率進行顧問研究。顧問研究最近已經完成，醫管局會採納有關達致最佳規劃效率的建議，作為未來項目成本控制機制的一部分。

有關事件發生後，醫管局只會於規模較小的醫院工程項目採取單一工程合約模式，原因是此等工程項目由單一承建商進行，更能有效統籌施工流程，比透過分拆工程組合而增加競爭力更有效益。這些項目的細節如下：

工程項目	合約金額($百萬)
靈實醫院擴建計劃	1,799.00
香港紅十字會輸血服務中心總部擴建工程	796.48
香港佛教醫院翻修工程	438.68

3) *關於第 2.12 段的註 13，請比較停車場在 2008 年設計檢討之前及之後的樓面面積及泊車位數目。停車場目前的使用率為何？*

回覆

在 2008 年設計檢討後，停車場的樓面面積減少 2,923 平方米，車位數目由 250 個減至 210 個。目前停車場的使用率平均為 90%至 100%。

4) *根據第 2.31 段，即使醫管局已採取多項補救措施，但明愛醫院第二期重建計劃一名承建商在 2013 年 7 月至 8 月期間的意外事故發生率，仍達每 10 萬工時發生 0.99 宗須予呈報的意外，高於醫管局所定 0.5 宗的上限。醫管局是否認為，補救措施未能有效改善承建商的工地安全表現？醫管局日後推行醫院工程項目時，將採取甚麼其他安全措施？*

回覆

正如審計報告第 2.29 段提及，承建商須匯報意外事故發生率曾高達每 10 萬工時發生 1.47 宗，而醫管局所採取的補救措施確實令承建商的工地安全表現有所改善。醫管局在 2017 年初外聘安全顧問進行獨立安全審核，包括就 7 個大型工程項目及 4 個小型工程的定期合約進行安全檢查。這審核包括會見醫管局工程員工、受聘建築師、工程師、測量師及承建商。相關文件如工程合約、安全計劃、報告、工地記錄、風險評估，以及工程施工說明書也在檢討之列。當安全審核報告完成後，醫管局會採納當中的建議。

5) *關於第 2.33 段，有 3 宗在施工期間發生的須予呈報的意外，並沒有在提交予工地安全及環境管理委員會的相關每月報告中呈報，而意外所涉及的 3 名工人分別受僱於該承建商(其意外事故發生率偏高)的 3 間分判商。請解釋箇中原因，以及涉事承建商有否受到懲處；如有，請提供詳情；如沒有，請說明原因。*

回覆

該三宗意外是由承建商的分判商所僱用的工人直接向勞工處報告，承建商或建築師並不知情。故此，承建商並沒有在提交工地安全及環境管理委員會相關每月報告中呈報這三宗意外。由於這並非故意的失當行為，因此有關承建商並沒有受到處罰。

6) *根據第 2.41 段，醫管局管理層並沒有向醫管局大會或醫管局的基本工程小組委員會，報告 2012 年 1 月至 2013 年 10 月期間其醫院工程項目所涉及的意外統計數字。請解釋箇中原因。醫管局將如何確保類似問題不會再次發生？*

回覆

因應每次會議的議程，醫管局在支援服務發展委員會／基本工程小組委員會上不定期匯報意外統計數字。將來醫管局會把這項目訂為相關委員會的定期匯報議題。

7) *根據第 2.53(a)段，截至 2017 年 9 月，明愛醫院第二期重建計劃工程合約尚餘 9 個缺漏項目將於 2017 年 10 月底或之前完成修補工程。醫管局有否跟進此事，以確定所有缺漏項目均已在上述承諾期限前完成修補工程？若否，延誤的理由為何，以及有否更新完成修補工程的期限？*

回覆

所有在明愛醫院第二期重建計劃工程合約下尚未完成的缺漏項目，均已在 2017 年 10 月底修補。

8) *根據第 2.53(b)段，醫管局承諾研究適當措施，以進一步提升建造工程的質素。醫管局在此事上有否任何進展，以及醫管局將於何時公布研究得出的措施？*

回覆

醫管局會調派駐工地人員，加強建造工程的質素監管，並開展定期質素認可審核，以期優化工程的質素。

第 3 部分：北大嶼山醫院第一期的設施啓用情況

9) *根據第 3.9 段，截至 2017 年 6 月，北大嶼山醫院第一期只有 40 張病床啟用(佔已計劃的 180 張病床的 22%)，為約 123 000 名大嶼山居民提供公營醫院服務。在進行此項帳目審查前，食衞局和醫管局是否知悉，北大嶼山醫院第一期有 120 張住院病床仍未啟用？若然，食衞局和醫管局何時得悉此事，以及食衞局/醫管局有否採取任何措施，以紓緩大嶼山住院病床短缺的問題？食衞局和醫管局是否認為，北大嶼山醫院第一期現時能提供足夠的公營醫院服務，以應付大嶼山居民的需求？若是，為何食衞局在 2009 年告知立法會，指 180 張病床才足以滿足大嶼山 123 000 名人口的需要？*

回覆

請參閱食衞局就問題一的綜合回覆。

10) *根據第 3.8 段，在北大嶼山醫院第一期，截至 2017 年 6 月，有 3 類醫療服務尚未啟用。根據第 3.15 段，醫管局管理層並沒有向醫管局大會和食衞局提供以上 3 類醫療服務的預計啟用時間。有沒有醫管局大會成員曾在大會會議上就此事提問？有沒有立法會議員、區議會議員或公職人員曾就此事提問？若有，請提供有關回覆。食衞局曾否接獲醫管局就啟用上述醫療服務提供的最新資料，包括建議啟用日期？食衞局對醫管局現時處理延遲啟用醫療服務的做法是否滿意？若否，食衞局將如何與醫管局跟進此事？關於第 3.20(c)段，食衞局和醫管局現正考慮採取何種措施，以免再次出現延誤？*

回覆

請參閱食衞局就問題二的綜合回覆。

11) *根據第 3.6(b)段，醫管局管理層預期東涌的工作人口(特別是基層職位)供應量充足。請提供北大嶼山醫院第一期在啟用階段的基層職位數目，以及現居於東涌並在北大嶼山醫院任職的基層員工人數？*

回覆

截至 2017 年 3 月 31 日，經由醫管局內部轉職及其他對外途徑招聘的員工分別有 245 名及 152 名，以應付周年工作計劃所承諾的服務範疇，包括初步於 2013 年啟用的服務以及其後於 2014–15、2015–16 及 2016–17 年度啟用的服務。已獲周年工作計劃通過的服務計劃，會於

機構層面及聯網層面整體合作統籌，以招聘應付承諾服務規模及範圍所需的人手。限制北大嶼山醫院第一期啟用醫療服務的主要因素為人手短缺(尤其是臨牀專業人員)及醫管局內不同的服務需求。

截至 2017 年 3 月 31 日，北大嶼山醫院的員工組別分類見**附錄 D**，在 103 名支援人員當中有 64 人（約 62%）在東涌及大嶼山居住。

12) *根據第 3.4(d)段的註 30，2009 年 12 月向立法會提交北大嶼山醫院第一期的每年經常開支為 3 億元的資料，是根據當時最新的成本數據作出的粗略估算。2011 年，醫院管理層估計，在北大嶼山醫院第一期全面投入運作後，所需的每年經常開支為 4 億 7,600 萬元。為何向立法會提交的預算開支出現大幅低估的情況？醫管局將採取甚麼措施，以改善日後的開支預算工作？*

回覆

北大嶼山醫院第一期每年經常性開支的估算（即 3 億元），是參考當時博愛醫院擴建項目的經常性費用，並根據床位數目和類型作出概括的相應調整。當籌劃北大嶼山醫院的醫療服務與其興建工程同步發展達至成熟階段時，醫管局加入其他因素(如建議的醫療服務和醫護模式)，改良經常性開支的估算，得出北大嶼山醫院人力和其他資源的需求。在往後主要基本工程項目的經常性開支估算中，醫管局已採用這改良的成本估算方法。

儘管引用了這改良的成本估算方法，醫管局會持續監測和審查新醫院所需的實際資源。任何額外的資源需透過政府週年資源分配工作提出要求。

13) *根據第 3.28(a)及(b)段和 3.29 段，醫管局已同意，在北大嶼山醫院第一期的空置地方未使用前的一段過渡期，設法善用這些地方，並就暫時用作其他非預定用途(例如貯物用途)的地方進行檢討，以確定可否作其他更佳用途。此事的進展為何？醫管局將會在多大程度上善用這些地方，或將其用於其他更佳用途？*

回覆

有關空置問題，醫管局會繼續研究臨時措施，將北大嶼山醫院第一期的空置地方，在尚未全面應用的過渡期，盡量善加利用，例如舉辦員工／病人活動。

空置的地方主要包括兩類：病房及飯堂。

有關空置的病房，目前被暫用作提供住院病人的康復服務(以方便病人)以及員工培訓(利用病房環境之便)。目前有計劃在尚未啟用的病房舉行更多員工培訓課程，包括聯網同事參加的課程，直至北大嶼山醫院第一期分階段全面啟用所有病房為止。正如上述，醫管局已有計劃於 2018/19 年度啟用 20 張急症病床，20 張延續護理病床及 10 張日間病床。

就飯堂空間，九龍西聯網管理層於 2013 年未能成功替北大嶼山醫院第一期招標承辦飯堂服務後，已於 2017 年 11 月 17 日再度為此進行招標。然而，其後的招標仍未成功。由於營運飯堂成本相當高，例如能源方面，目前該處暫被用作員工活動場地，包括聯網員工工作坊及講座。預計隨著未來幾年有更多病房投入服務，飯堂成功招標的機會將會提高。九龍西聯網同時會繼續研究其他可行方法，務求令飯堂可早日投入服務。

14) *根據第 3.31 段表四，數碼放射攝影系統的使用率已達 279%。醫管局會否考慮在此項目下購置更多設備，以免令系統不勝負荷？*

回覆

根據附表 4，北大嶼山醫院第一期將有兩套相同的數碼放射系統，分別為第 9 項指定供急症室使用及第 10 項作一般用途。根據北大嶼山醫院第一期分階段啟用服務計劃，急症室會在首階段啟用。因此，預計第 9 項在急症室的使用量每年為 20,000 宗檢查，大大高於項目 10 每年的 9,000 宗。實際上，2016 年這兩套設備所進行的檢查分別為 24,131 宗及 25,115 宗。若計算每年使用量與預計使用量的比率，項目 9 (24,131/20,000=121%)及 10 (25,115/9,000=279%)，會見到相當顯著的落差，兩個項目的使用量高企，反映醫院的數碼放射系統被充分使用，超越當初預計的使用量。隨著北大嶼山醫院服務陸續啟用，有關使用量會進一步提升。

鑑於兩套數碼放射系統能應付需求之餘，未有超出系統負荷，醫管局在現階段未有計劃在北大嶼山醫院添置更多設備。醫管局會繼續監察數碼放射系統的使用率，並按照現行機制於有需要時添置更多設備。

15) *關於第 3.33 段表五，請告知本委員會，醫療設備的可使用年期是從購置日期起計算，還是從該設備首次使用的日期起計算。若從購置日期起計算，輪椅的可使用年期會否在 2018-2019 年度屆滿？表五中其他項目的可使用年期會否在 2 至 5 年內屆滿？*

回覆

醫療設備的「可使用年限」是由供應商根據投標文件內開列的「設備壽命」一項，估計設備的正常壽命。設備的「壽命」主要用作醫管局更換設備計劃的參考，並非限定有關設備可用年期。

實際上，每一台設備的壽命會受多種因素影響，例如使用量、使用習慣、使用環境以及維修保養安排等。一般而言，醫療設備會被使用直至維修不合乎經濟原則。

第 4 部分：醫院小型工程項目的管理

16) *根據第 4.2 段，立法會財務委員會在 2013 年 12 月批准向醫管局一次過撥款 130 億元，供進行小型工程項目，而醫管局會把不需即時運用的資金投資於低風險投資項目。就此，請告知本委員會，自 2014 年起每年的投資金額及投資回報。*

回覆

下表列出了 2014 年以來的年度投資金額和投資回報情況：

期間	於期末之基金結餘	投資分配（根據期末之基金結餘）		期內之投資回報		
		外匯基金存款	銀行存款及固定入息工具	外匯基金存款	銀行存款及固定入息工具	總計
	HK$M 港幣百萬元	HK$M 港幣百萬元	HK$M 港幣百萬元	HK$M 港幣百萬元	HK$M 港幣百萬元	HK$M 港幣百萬元
2014 年 2 月 12 日至 2015 年 3 月 31 日	12,389	7,491	4,898	191	88	279
2015 年 4 月 1 日至 2016 年 3 月 31 日	11,661	7,903	3,758	412	60	472
2016 年 4 月 1 日至 2017 年 3 月 31 日	10,753	8,164	2,589	261	56	317
總計（自 2014 年 2 月 12 日起）				***864***	***204***	***1,068***

17) 根據第 4.5 段表七，在 2014-2015 至 2016-2017 年度，每年開展的新增小型工程項目只有 64%至 77%已納入相關的 3 年滾動計劃之內，低於醫管局所定的 90%目標。醫管局曾採取甚麼措施，促請有關聯網改善其規劃工作？醫管局曾採取甚麼措施，以加強審核 3 年滾動計劃？

回覆

每個醫院聯網在籌劃小型工程上的表現會在醫管局總監會議中作年度報告及檢討，當中各聯網的總監皆會出席。對於表現未能達標的聯網，該聯網總監會被促請竭盡所能預早規劃，而醫管局總部的負責人員亦會密切監察其進度。所有偏離 3 年滾動計劃的提議，必須具備充分理據，並且獲醫管局行政總裁批准才可進行。

18) 根據第 4.10(b)段，醫管局會就日後小型工程項目的規劃檢討其內部指引。有關檢討是否已完成？若否，該檢討將於何時完成？

回覆

該檢討預計將於 2018 年第三季完成。

19) 根據第 4.11 段表八，醫管局並沒有在人人暢道通行的工程類別下訂定推行目標。請解釋箇中原因，並說明醫管局內部有否訂定任何目標；若否，醫管局如何監察推行進度？

回覆

在「人人暢道通行」類別下推行的工程項目包括：

1. 分別於黃大仙醫院和伍若瑜夫人普通科門診診所設置升降機塔及相應的行人設施
2. 於律敦治醫院設置自動電梯及升降機塔
3. 於伊利沙伯醫院的加士居道用地設置升降機塔
4. 於東區尤德夫人那打素醫院的主座及東座，增加及優化客用升降機（現正籌劃中，將於 2019–20 年開展）

醫管局會透過定期的工程管理會議來監察這些項目的施工進度。

20) 醫管局是否滿意第 4.12 段所述的小型工程進度？醫管局有何推行小型工程項目的計劃，以確保該等項目可在 10 年期內(即在 2023-2024 年度前)完工？

回覆

醫管局制定了 10 年間達致承諾目標的工作計劃，當中已考慮臨床需求、運作需要以及計劃現金流量。此工作計劃符合審計報告第 4.12 段中所述的小型工程項目工作進度。

21) 根據第 4.17 段及註 41，甚多有所延誤的施工令均是由定期合約承建商負責施工，而由其中兩間定期合約承建商負責的工程，進度並不理想。醫管局將採取甚麼措施，應對表現欠佳及/或在完成施工令方面屢有延誤的定期合約承建商？醫管局有否在委任定期合約承建商及審視其表現方面訂立機制？若否，醫管局會否考慮訂立該機制，包括對表現差劣的定期合約承建商施加某種形式的紀律處分？

回覆

醫管局有既定的表現評核制度，以檢討承建商及顧問的表現。評核於季度進行，而結果直接影響有關承建商及顧問在將來競投醫管局合約的技術評分。表現欠佳的承建商及顧問有可能被醫管局終止其合約。

22) 根據第 4.38(a)段，醫管局將推行新的資訊系統，以處理施工令。目前推行該系統的進度為何？該系統在協助相關職員監察施工令進度方面成效如何？醫管局會否就如何操作新系統為員工舉辦培訓課程？

回覆

新資訊系統現正進行用戶驗收測試並計劃於 2018 年第二季投入運作。該系統可提供整全的管理資料，以有效全面監管施工指令的處理。醫管局將會為相關員工安排操作新系統的培訓。

醫療服務發展委員會及醫管局大會討論相關議題

(i) 於 2011 年 2 月 24 日舉行的內務會議討論北大嶼山醫院（「NLTH」）項目（AOM-P746）第二期發展公私合營模式（「PPP」）模式顧問研究

(ii) 於 2011 年 11 月 14 日在醫療服務發展委員會會議上匯報新北大嶼山醫院第一期服務計劃工程（MSDC-P298）

(iii) 於 2011 年 12 月 22 日舉行的內務會議匯報醫療服務發展委員會進展報告（AOM-P813）

(iv) 於 2013 年 4 月 25 日舉行的內務會議匯報北大嶼山醫院一期（AOM-P919）

(v) 於 2014 年 9 月 25 日舉行的內務會議北大嶼山醫院（其他事項）服務擴展

立法會議員的提問和答覆

1. 郭家麒議員的提問和答覆 附錄 B 第 2 至 4 頁

2. 劉慧卿議員的提問和答覆 附錄 B 第 5 至 6 頁

3. 郭家麒議員就審核 2016-17 年度開支預算的提問和答覆 附錄 B 第 7 至 8 頁

4. 郭家麒議員就審核 2017-18 年度開支預算的提問和答覆 附錄 B 第 9 至 10 頁

5. 劉小麗議員就 PWSC(2017-18)3 – 786CL – 東涌新市鎮擴展的提問和答覆 附錄 B 第 11 至 17 頁

6. 周浩鼎議員於 2017 年 6 月 26 日就北大嶼山醫院提供的專科服務發出的函件和答覆 附錄 B 第 18 至 20 頁

答覆立法會問題

立法會十七題：北大嶼山醫院
＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊

以下是今日（十一月十三日）在立法會會議上郭家麒議員的提問和食物及衞生局局長高永文的書面答覆：

問題：

北大嶼山醫院已於本年九月投入服務。近日，本人接獲東涌居民的投訴，表示該醫院的急症室服務時間過短和太少專科提供門診服務，未能滿足他們的需要，而往返該醫院的交通配套亦不足。就此，政府可否告知本會：

（一）鑑於醫院管理局（醫管局）曾表示該醫院急症室的服務時間將由現時的每日八小時（上午九時至下午五時）分階段擴展至全日二十四小時，政府是否知悉各階段的最新推行時間表及計劃為何；以及實施各階段所需的醫護人手及其他資源為何；

（二）除了該醫院的夜間普通科門診服務在星期一至五會維持至晚上十一時四十五分外，政府是否知悉醫管局有否其他計劃，確保在該醫院提供全日二十四小時的急症室服務之前，大嶼山的居民在深夜時份可獲得診治；如有計劃，各項計劃的詳情為何；如否，原因為何；

（三）鑑於醫管局曾表示，該醫院的專科門診服務將由現時的內科和精神科兩個專科，分階段擴展至包括外科、矯形及創傷科、兒科及婦科，政府是否知悉各階段的最新推行時間表及計劃為何；以及實施各階段所需的醫護人手及其他資源為何；及

（四）鑑於現時往返該醫院的公共交通工具只有的士及途經該醫院但經常客滿的 37 及 38 號線新大嶼山巴士，當局有否計劃開設往返該醫院及大嶼山各地點（包括東涌港鐵站、大澳及梅窩）的專營巴士及專線小巴服務；如有計劃，詳情為何；如否，原因為何？

答覆：

主席：

開設一所新醫院供市民使用，是一項複雜的工作，當中需要集合大量不同背景的專業人員，在新環境中合作。顧及這些配合工作，以及考慮到目前醫護人手供應緊張的情況，我們認為讓北大嶼山醫院分階段啟用，從而盡早為市民提供適當的服務，是務實和負責任的做法。就問題的各部分，我回應如下：

（一）北大嶼山醫院的急症室已於二零一三年九月二十四日提供八小時服務（上午九時至下午五時）。在人力資源及相關配套設施許可情況下，醫院計劃在不遲於二零一四年一月擴展服務時間至每日十六小時（上午八時至午夜十二時）。在明年七月新醫科畢業生能增加人手供應的情況下，我們期望能於二零一四年第三季度把急症室擴展至二十四小時服務。

（二）普通科門診照顧的病人主要有兩大類，包括病情穩定的慢性疾病病人，如糖尿病、高血壓等，以及症狀相對較輕的偶發性疾病病人，如感冒、傷風、發燒、腸胃炎等。慢性疾病病人在每次診症後均獲發下次覆診時間，無須另行預約，而偶發性疾病病人則可透過電話預約系統預約未來二十四小時之診症時段。同時北大嶼山醫院亦有特別應診安排，提供延長夜間普通科門診服務予偶發性疾病病者。總括而言，現時北大嶼山醫院的安排，已經充分照顧社區上對普通科門診服務的需求。基於有效運用普通科門診資源的考慮，加設深夜或通宵時段門診服務，並非符合成本效益的做法，亦會對醫護人手構成進一步壓力。因此，醫院管理局（醫管局）現階段並無計劃開設深夜或通宵時段的公營普通科門診服務。

（三）北大嶼山醫院的內科及精神科專科門診已經投入服務，而物理治療及職業治療服務亦已經啟用，以跟進急症室及普通科門診轉介的個案。北大嶼山醫院會因應服務需求及運作情況，分階段發展其他專科如外科、矯形及創傷科、兒科和婦科服務。

（四）運輸署一直與醫管局保持緊密聯繫，以掌握市民在不同階段來往北大嶼山醫院的交通需求，以便作出合適的公共交通安排。因應北大嶼山醫院投入服務，運輸署在諮詢離島區議會交通及運輸委員會後，已安排新大嶼山巴士公司（嶼巴）延長其第 37 號線（來往逸東邨及東涌北（映灣園））的服務時間，及增加第 38 號線（來往逸東邨及港鐵東涌站）的班次，以方便市民來往醫院。至於大嶼山南部，例如大澳及梅窩的居民，則可分別利用嶼巴第 11 號線及第 3M 號線往返醫院。根據運輸署的實地調查，目前上述路線的服務大致上能滿足乘客需求。運輸署會密切留意市民在北大嶼山醫院逐步加強服務後，對交通需求的變化，並會適時按需要加強公共交通服務。屆時，引入新服務和加強現行服務均會在考慮之列。

完

２０１３年１１月１３日（星期三）
香港時間１５時３１分

答覆立法會問題

立法會二十題：北大嶼山醫院
＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊

以下是今日（十一月十二日）在立法會會議上劉慧卿議員的提問和食物及衞生局局長高永文的書面答覆：

問題：

有東涌居民向本人反映，北大嶼山醫院自去年啟用至今，醫護人手一直不足，原因之一是該醫院遠離其他住宅區，而醫院管理局（醫管局）沒有向長途跋涉前往該醫院上班的員工提供交通津貼，以致醫護人員不願意到該醫院上班。就此，行政機關可否告知本會，是否知悉：

（一）北大嶼山醫院自啟用至今，各專科的醫護人手短缺情況為何，以及有否出現因醫護人手短缺而無法應付服務需求或未能如期開展新服務的情況；若有，詳情為何；及

（二）醫管局會否考慮向不在東涌區居住的員工發放交通津貼或提供其他誘因，以吸引他們到北大嶼山醫院上班；若會，詳情為何；若否，原因為何？

答覆：

主席：

北大嶼山醫院自二零一三年九月起，分階段投入服務。就問題的各部分，我現回應如下：

（一）現時，北大嶼山醫院提供二十四小時急症室服務、住院服務、日間手術、日間康復、專科門診服務（包括內科、外科、骨科及精神科）、社區健康中心、專職醫療服務、社康護理、老人外展及精神科外展服務。此外，醫院亦設有藥房，並提供放射診斷及病理化驗服務。以上服務均按計劃如期推行。

醫院管理局（醫管局）為配合北大嶼山醫院的服務發展而推行的人手招聘計劃亦進度良好。截至二零一四年九月，醫管局已為醫院聘請共 327 名員工，當中包括 31 名醫生及 79 名護士。醫管局亦實施了多項措施，包括在聯網醫院舉行簡介會，加深各同事對北大嶼山醫院的認識，從而吸引醫護人員加入。醫

管局亦舉辦了多場以該區居民為對象的招聘會，並在附近屋邨張貼招聘廣告，以吸引更多居住於該區的市民加入北大嶼山醫院的團隊。此外，醫管局亦設有既定機制，檢討員工的薪酬及福利，以及為他們提供培訓及發展機會，以吸引及挽留人才。

（二）北大嶼山醫院距離東涌港鐵站約 1.3 公里，步行需時約十五分鐘，亦有巴士服務由港九各區駛經北大嶼山醫院，交通便利。現時，部分北大嶼山醫院的員工居於東涌、青衣或其他鄰近地區。

醫管局正和運輸署及離島區議會緊密聯繫，研究於區內設立直達醫院的小巴路線的可行性，以便利居住於其他地區的員工及吸引更多有志投身北大嶼山醫院團隊的市民。

醫管局會繼續留意區內的服務需求，並與持份者緊密聯繫，衡量服務需求、資源及人手供應等因素，分階段持續擴展服務。

完

２０１４年１１月１２日（星期三）
香港時間１２時５５分

審核2016-17年度
開支預算

答覆編號
FHB(H)312

管制人員的答覆

(問題編號：4823)

總目： (140) 政府總部：食物及衞生局(衞生科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 衞生

管制人員： 食物及衞生局常任秘書長(衞生)(袁銘輝)

局長： 食物及衞生局局長

問題：

就北大嶼山醫院，在2009年經立法會通過的規劃中，北大嶼山醫院第一期將會提供180張病，當中包括80張急症專科病床；80張延續護理病床，提供療養及康復服務；另外20張日間病床。第二期則會再增加170張病床，就此，請問當局：

a. 請問當局，現時醫院已投入的服務為何；與原初重建計劃所預定提供的服務，差異為何（包括投入科目、病床數字、醫護人手等），請詳細列出；做成差異的原因為何？

b. 在2016-17年度，當局有否計劃醫院仍未投入服務的部分，全面投入服務？如有，計劃為何；如否，原因為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號： 407)

答覆：

當局計劃當北大嶼山醫院第一期的發展全面運作後，將可提供160張病床(包括80張急症病床及80張延續護理病床)、一個24小時服務的急症室，以及診斷及治療設施。日間護理服務則包括專科門診診所、基層健康／普通科門診診所、一個日間康復中心、一個設有20張日間病床的日間手術／程序中心，以及社區護理服務。

北大嶼山醫院自2013年9月24日起分階段投入服務。目前，該院提供24小時急症室服務、住院服務(設有20張急症病床及20張延續護理病床)、普通科門診服務、專科門診服務(內科及老人科、骨科、精神科及外科)、放射診斷服務、病理化驗服務及專職醫療服務(當中包括物理治療、職業治療、營養師服務、言語治療、醫療社會服務、藥房、日間康復中心及日間手術服務)。社區護理服務包括社康護理服務、社區精神科服務及社區老人評估小組服務。在2015-16年度，北大嶼山醫院已將其專科門診、社區精神科及社區老人評估小組服務的服務量擴大。

北大嶼山醫院會視乎服務需求、人手及其他資源的多寡，而繼續逐步展開各項服務。醫院管理局會監察情況，並與離島區議會就北大嶼山醫院的服務事宜保持緊密聯絡。

– 完 –

審核2017-18年度
開支預算

答覆編號
FHB(H)300

管制人員的答覆

(問題編號：4598)

總目： (140) 政府總部：食物及衞生局(衞生科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 衞生

管制人員： 食物及衞生局常任秘書長(衞生)(聶德權)

局長： 食物及衞生局局長

問題：

就北大嶼山醫院，在2009年經立法會通過的規劃中，北大嶼山醫院第一期將會提供180張病床，當中包括80張急症專科病床；80張延續護理病床，提供療養及康復服務；另外20張日間病床。第二期則會再增加170張病床，就此，請問當局：

a. 醫院原初設計計劃所預定提供的服務、各科病床數字為何？
b. 現時醫院已投入的服務為何？與原初計劃所預定提供的服務差異為何(包括投入科目、病床數字、醫護人手等)？請詳細列出；做成差異的原因為何？
c. 現時醫院已投入各項服務的使用量為何？請詳細列出。
d. 在2017-18年度，當局有否計劃醫院仍未投入服務的部分，全面投入服務？如有，計劃為何；如否，原因為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：96)

答覆：

(a)

當北大嶼山醫院發展計劃(第一期)的項目全面運作後，計劃可提供160張病床(包括80張急症病床及80張延續護理病床)、1個24小時服務的急症室，以及診斷及治療設施。醫院亦會提供包括專科門診診所、基層健康／普通科門診診所、1個日間康復中心、1個設有20張日間病床的日間手術／程序中心等日間護理服務，以及社區護理服務。

(b)

北大嶼山醫院自2013年9月24日起分階段為病人提供服務。目前，該院提供24小時急症室服務、住院服務(設有20張急症病床及20張延續護理病床)、普通科門診服務、專科門診服務(內科及老人科、骨科、精神科及外科)、放射診斷服務、病理化驗服務及專職醫療服務(當中包括物理治療、職業治療、營養師服務、言語治療、醫療社會服務、藥房、日間康復及日間手術服務)。醫院亦提供社康護理服務、社區精神科服務及社區老人評估小組服務等社區護理服務。在2016-17年度，北大嶼山醫院已擴大服務量，加強提供專科門診及日間康復服務。

(c)

北大嶼山醫院各項服務使用量的統計數字載列如下：

北大嶼山醫院提供的服務	**2016-17 年度 (截至 2016 年 12 月 31 日) [臨時數字]**
急症室就診人次	71 968
病床數目	40
住院病床住用率	86%
手術次數 [1]	966
專科門診(臨床)就診人次	8 961
普通科門診就診人次 [2]	73 108
專職醫療(門診)就診人次	25 604
社康護士家訪次數	4 380
接受精神科外展服務人次	1 917
接受老人科外展服務人次	2 847

註：

1. 包括為住院及門診病人進行的程序或外科手術(不論是否在大型手術室內進行及有否局部或全身麻醉)。
2. 除北大嶼山醫院提供的普通科門診診所就診人次外，由北大嶼山醫院管理的梅窩普通科門診診所和大澳賽馬會普通科門診診所的就診人次也包括在內。

(d)

北大嶼山醫院會視乎服務需求、人手及其他資源的多寡，繼續逐步開展各項服務。醫院管理局會監察情況，並就北大嶼山醫院的服務事宜，與離島區議會保持緊密聯繫。

– 完 –

劉小麗立法會議員辦事處
Office of Hon Lau Siu Lai Member of Legislative Council

立法會 PWSC192/16-17(03)號文件
LC Paper No. PWSC192/16-17(03)

敬啟者：

關於：786CL 東涌新市鎮擴展

東涌長期有醫院資源短缺的問題，北大嶼山醫院第一期全面投入運作後，亦只有 180 個床位，要服務現時區內約 10 萬人口，每千人口的病床數目仍未及全港平均的一半（3.75 vs 1.71），遑論要符合《香港規劃標準與準則》、每千人口 5.5 張病床的要求。此外，北大嶼山醫院第一期的專科門診只得內科及老人科、精神科、外科和骨科，東涌居民要到婦科、兒科等部門覆診，都要長途跋涉到瑪嘉烈醫院。

即使當局已預留毗鄰的東涌 22 區用地發展北大嶼山醫院第二期，由於東涌新市鎮擴展超過一倍人口，病床比率只會進一步下跌（1.31）。唯在分區大綱圖中，卻未見政府有意在東涌東另外覓地建醫院。

東涌醫院嚴重不足

	病床數字	人口	每千人口／病床
香港規劃標準與準則			5.5
全港平均	27645	737 萬	3.75
東涌現時情況 北大嶼醫院只得第 1 期	180	10.5 萬	1.71
東涌東、西全面入伙後 假設北大嶼醫院第 2 期落成	180+170 =350	26.8 萬	1.31
東涌東、西全面入伙後 假設北大嶼醫院 第 2 期遲遲未落成	180	26.8 萬	0.67

更甚者，北大嶼山醫院第二期並未納入政府的 2000 億「十年公營醫院發展計劃」！根據政府最近一年的說法，只停留在「預留土地」、「初步規劃」；「醫管局會定期監察和檢討當區醫院服務的供求情況」、「適時開展策略性規劃、可行性研究」，之後才會制訂擴建時間表。如果在東涌新市鎮擴建的人口遷入後，醫院第二期遲遲未落成，病床比率就會再跌到 0.67，即規劃標準 5.5 的 1/8。

地址: 香港中區立法會道1號立法會綜合大樓1009室
Address : Rm1009, Legislative Council Complex, 1 Legislative Council Road, Central, Hong Kong
傳真 Fax : 3543 0645 電話 Tel : 3543 0644 電郵 Email : hksiulai@gmail.com

劉小麗立法會議員辦事處
Office of Hon Lau Siu Lai Member of Legislative Council

而在 6 月 7 日的工務小組會議，政府當局並未提供上述政策的理據，只謂會將意見向醫管局反映。就此，當局請告知本人：

1. 北大嶼山醫院第一期的病床使用率，及其與瑪嘉烈醫院的個案轉介安排及相關數字。

2. 北大嶼山醫院第二期擴展，為何未納入「十年公營醫院發展計劃」？政府當局如何理解現時北大嶼山醫院第一期床位及專科服務不足的問題？

3. 根據上表本人估算，東涌的每千人口／病床比例嚴重落後香港規劃標準及全港平均水平。如根據政府估算，在東涌新市鎮擴展完成後，東涌區內的每千人口／病床比例為何？

4. 政府認為此每千人口／病床比例，是否足以證成在東涌新市鎮擴展項目中預留土地作北大嶼山醫院第三期、或另建一所醫院？政府會否預留土地作此用途？

5. 在東涌新市鎮擴展部份居民由 2023 年起分批遷入後，屆時很有可能北大嶼山醫院第二期仍未落成，當局計劃如何處理新增的醫療需要？是否仍然交由瑪嘉烈醫院跟進？

盼請回覆，萬分感謝。

此致
財委會工務小組委員會主席盧偉國議員
發展局副秘書長（規劃及地政）陳松青

立法會議員劉小麗謹啟

二零一七年六月九日

地址: 香港中區立法會道1號立法會綜合大樓1009室
Address : Rm1009, Legislative Council Complex , 1 Legislative Council Road , Central , Hong Kong
傳真 Fax : 3543 0645 電話 Tel : 3543 0644 電郵 Email : hksiulai@gmail.com

工務小組委員會
於 2017 年 6 月 7 日舉行的會議

工務計劃項目第 786CL－東涌新市鎮擴展

填海及前期工程

應工務小組委員會主席建議，政府就劉小麗議員2017年6月9日來信的要求及提問（以*斜體*顯示於下文）提供補充資料。經徵詢食物及衞生局及規劃署後，政府的綜合回覆如下。

北大嶼山醫院第一期的病床使用率，及其與瑪嘉烈醫院的個案轉介安排及相關數字。

2. 北大嶼山醫院自 2013 年 9 月 24 日起分階段為病人提供服務。目前醫院提供 24 小時急症室服務，在住院服務方面，設有 20 張急症病床及 20 張延續護理病床。有關病床使用率，以及北大嶼山醫院與瑪嘉烈醫院相互轉介的住院個案數字，請參考附表一及附表二。

政府當局如何理解現時北大嶼山醫院第一期床位及專科服務不足的問題？

3. 北大嶼山醫院現時提供的服務，包括24小時急症室服務、住院服務、普通科門診服務、專科門診服務（內科及老人科、骨科、精神科及外科）、放射診斷服務、病理化驗服務及專職醫療服務（當中包括物理治療、職業治療、營養師服務、言語治療、足病診療、醫療社會服務、藥房、日間康復及日間手術服務）。醫院亦提供社康護理服務、社區精神科服務及社區老人評估小組服務等社區護理服務。

4. 2016-17年度，醫管局進一步提升了北大嶼山醫院的服務量，當中包括在日間康復中心增設15個日間康復名額及1350日間康復人次，以及增加內科及老人科760個專科門診人次等等。此外，北大嶼山社區健康中心及專職醫療的服務量亦已有所提升，與2015-16年度比較，增幅分別為5.4%及12.3%。

5. 北大嶼山醫院所屬的九龍西醫院聯網的各醫院亦會繼續在各服務範疇支援該院。醫管局會視乎服務需求、人手及資源等各項因素的考慮，繼續分階段擴展北大嶼山醫院的各項服務。

6. 為了更好籌劃未來的醫院服務發展，醫管局為每個聯網制訂更長遠的「臨床服務計劃」，從而策略性地擴展和整合醫院服務，務求向市民提供更適切的醫護治療。醫管局將會在2017年下半年開展九龍西聯網的「臨床服務計劃」制訂工作，勾劃九龍西聯網各現有醫院的角色定位和未來的發展方針，其中包括北大嶼山醫院的未來發展及擴建，以滿足市民對醫療服務的長遠需求。

7. 至於硬件設施方面，長遠而言，政府已在北大嶼山醫院毗鄰預留用地供未來發展之用，初步規劃顯示用地足以增加320張病床，和發展醫管局的支援服務。醫管局會因應服務需求，適時開展北大嶼山醫院發展計劃第二期。

北大嶼山醫院第二期擴展，為何未納入「十年公營醫院發展計劃」？

根據本人估算，東涌的每千人口／病床比例嚴重落後香港規劃標準及全港平均水平。如根據政府估算，在東涌新市鎮擴展完成後，東涌區內的每千人口／病床比例為何？

政府認為此每千人口／病床比例，是否足以證成在東涌新市鎮擴展項目中預留土地作北大嶼山醫院第三期、或另建一所醫院？政府會否預留土地作此用途？

在東涌新市鎮擴展部份居民由 2023 年起分批遷入後，屆時很有可能北大嶼山醫院第二期仍未落成，當局計劃如何處理新增的醫療需要？是否仍然交由瑪嘉烈醫院跟進？

8. 醫管局是按醫院聯網為基礎，作出規劃、安排及提供服務。而大嶼山（包括東涌）人口的公營醫療服務是由九龍西醫院聯網所提供。下表列出大嶼山及九龍西醫院聯網服務地區在2016年的人口估算年及2026年的人口推算數字(1)。

年度	大嶼山 的人口 (a)	荃灣、葵青、深水埗 及大嶼山的人口 (b)	大嶼山人口 所佔的百份比 (a) / (b)
2016	124 400 (2)	1 369 700 (2)	9.1%
2026	188 000 (3)	1 429 000 (3)	13.1%

截至 2017 年 4 月 1 日，九龍西醫院聯網共有 3 423 張普通科病床。若把現有及已規劃的病床數目納入計算，估計 2026 年病床數目將增至約 4 150 張。下表列出九龍西醫院聯網服務地區每 1 000 名人口計算的普通科病床數目。醫院管理局就 2026 年以後的醫院發展計劃尚未展開，因此未能提供這年份以後的數據。

年度	**九龍西醫院聯網 現有及已規劃的 普通科病床數目**	**荃灣、葵青、深水埗及 大嶼山的人口**	**按服務地區 每 1 000 名人口 計算的病床數目**
截至 2017 年 4 月 1 日	3 423 (現有病床數目)	1 369 700 (2) (2016 年中期人口統計)	2.5
2026	4 150	1 429 000 (3) (人口推算)	2.9

註：

(1) 醫院管理局所提供的 2016 及 2026 人口數字是根據政府統計處 2016 年中期人口統計及規劃署所提供的 2026 人口分佈推算資料編製而成。兩者採用的地區分界系統不盡相同，作出比較時需特別留意。

(2) 人口數字是根據政府統計處 2016 中期人口統計。

(3) 人口數字是根據規劃署人口推算數字計算。

(4) 上述病床資料僅指醫管局普通科的病床。療養科、精神科和智障科的病床性質特別，並不包括在內。

(5) 原屬於九龍西醫院聯網的黃大仙及旺角區，已於 2016 年 12 月 1 日正式劃入九龍中醫院聯網。相關地區的服務單位亦已於同日起納入九龍中醫院聯網，以支援該聯網於界線重組後覆蓋的服務地區。作為過渡性安排，有關服務／人手統計數字及財務資料的匯報會繼續按照原先的聯網界線(即相關服務單位仍屬九龍西醫院聯網)為依據，直至 2017 年 3 月 31 日為止。相關數字由 2017 年 4 月 1 日起按照新的聯網界線(即相關服務單位納入九龍中醫院聯網)匯報。

8. 各聯網的病床數目有所不同，在不同時期也有所不同，相差幅度及其對每1 000名人口的比例不可直接用以比較各聯網在不同時期的服務水平，因為：

(a) 醫管局在規劃公立醫院的服務和病床數目時，需考慮多項因素，包括根據區內人口增長和人口結構變化預測的醫療服務需求、醫療服務使用模式可能出現的轉變、各聯網和醫院的服務安排、醫療科技的發展，以及市民跨網使用服務的情況等。由於各醫院聯網服務範圍的人口及其人口結構變化並不相同，而每個聯網的人口結構和經濟狀況所反映的公共醫療服務需求也有差異，因此每個聯網的服務範圍和設施也不盡相同；

(b) 病人可在其居住地區以外的醫院接受治療；以及

(c) 某些專科服務只由部分醫院提供，因此部分聯網及其所設的病床須為全港病人提供服務。

9. 醫管局在規劃和發展公營醫療服務及設施時，會考慮多項因素，包括根據人口增長和人口變化推算的醫療服務需求、服務對象的分布、提供醫療服務的模式、個別專科服務的增長率，以及區內醫療服務的供應等。為應付隨人口老化而不斷增加的醫療需求，並改善現有服務，政府與醫管局在 2016 年公布十年醫院發展計劃，預留了 2 000 億元以落實多項醫院發展項目。

10. 除了推行十年醫院發展計劃內的項目外，政府亦早已在北大嶼山醫院毗鄰預留用地，作為未來擴建醫院之用，以提升該院的服務能力。為了更好籌劃未來醫院服務的發展和革新，醫管局為每個聯網制訂更長遠的「臨床服務計劃」，從而策略地擴展和整合醫院服務，務求向市民提供更適切的醫護治療。醫管局將會在 2017 年下半年開展九龍西聯網的「臨床服務計劃」制訂工作，勾劃九龍西聯網各現有醫院的角色定位和未來的發展方針，其中包括北大嶼山醫院的未來發展及擴建，以滿足市民對醫療服務的長遠需求。

發展局
食物及衞生局
規劃署
2017 年 6 月

附表一

年度	**2014-15**	**2015-16**	**2016-17** (臨時數字)
病床數目 (截至 3 月 31 日)	40	40	40
住院病床使用率	80.2% (2014 年 9 月至 2015 年 3 月)	92.2%	87.0%

附表二

由北大嶼山醫院轉介至瑪嘉烈醫院的住院個案：

年度	**2014-15**	**2015-16**	**2016-17**
個案數目	37	123	116

由瑪嘉烈醫院轉介至北大嶼山醫院的住院個案：

年度	**2014-15**	**2015-16**	**2016-17**
個案數目	190	331	456

中華人民共和國香港特別行政區
Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China

立法會 LEGISLATIVE COUNCIL
區議會（第二）功能界別 Functional Constituency - District Council (Second)

周浩鼎議員
Hon Holden Chow Ho-ding

香港添馬添美道二號
政府總部東翼十八樓
食物及衞生局
高永文醫生 ，BBS ，JP

高局長：

有關北大嶼山醫院開設更多專科部門一事

特區政府在最新公佈的東涌發展計劃指出，東涌新市鎮在全面發展後，人口將達二十八萬人。由於東涌人口在未來數年將會不斷增加，北大嶼山醫院所提供的醫療服務也必須同步提升。惟現時北大嶼山醫院的專科門診服務卻只有內科及老人科、精神科、外科和骨科，專科部門的數量明顯不足。據了解，這是因為應付專科的人手不足所致。就此，不少需要使用其他專科醫療服務的東涌居民，經常要長途跋涉到位於葵青區的瑪嘉烈醫院就診，非常不便。

正如本人於二零一七年六月七日的立法會工務小組發言指出，並特此致函，望 當局能在東涌新市鎮擴展的時候，同時跟北大嶼山醫院商討如何增加更多專科門診服務，例如腎科及泌尿科等，造福市民。讓東涌居民可以留在區內使用適當的醫療服務。耑此奉達，敬候回覆。

順祝
政安！

周浩鼎

立法會議員周浩鼎 謹啟

二零一七年六月二十六日

香港中區立法會道 1 號立法會綜合大樓 610 室 Room 610, Legislative Council Complex, 1 Legislative Council Road, Central, Hong Kong
電話 Tel：(852) 3703 9870 傳真 Fax：3705 1418 電子郵件 E-mail：holdenchow@hotmail.com.hk

中華人民共和國香港特別行政區政府總部食物及衞生局
Food and Health Bureau, Government Secretariat
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region
The People's Republic of China

本函檔號 Our ref.: L/M to FHB/H/33/94
來函檔號 Your ref.:

電話號碼 Tel. No.: (852) 3509 8958
傳真號碼 Fax No.: (852) 2102 2519

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓 610 室
周浩鼎議員

周議員：

有關北大嶼山醫院開設更多專科部門一事

你於 2017 年 6 月 26 日致食物及衞生局局長的來函收悉。繼我們於 2017 年 7 月 14 日給你的簡覆，我們現就來函內容，回應如下。

醫院管理局（醫管局）一直密切關注東涌居民對醫療服務的需求。北大嶼山醫院現時提供的服務，包括 24 小時急症室服務、住院服務、普通科門診服務、專科門診服務（內科及老人科、骨科、精神科及外科）、放射診斷服務、病理化驗服務及專職醫療服務（當中包括物理治療、職業治療、營養師服務、言語治療、足病診療、醫療社會服務、藥房、日間康復及日間手術服務）。醫院亦提供社康護理服務、社區精神科服務及社區老人評估小組服務等社區護理服務。為應付市民日增的醫療服務需求，在 2016-17 年度，醫管局進一步提升了北大嶼山醫院的服務量，當中包括在日間康復中心增設 15 個日間康復名額和 1350 個日間康復人次，以及增加內科及老人科 760 個專科門診人次等等。此外，北大嶼山社區健康中

香港添馬添美道 2 號政府總部東翼 17–19 樓 電話：(852) 3509 8765 傳真：(852) 2541 3352

心及專職醫療的服務量亦已有所提升，與 2015-16 年度比較，增幅分別為 5.4%和 12.3%。

北大嶼山醫院所屬的九龍西醫院聯網的各醫院亦會繼續在各服務範疇支援該院。醫管局會視乎服務需求、人手及資源等各項因素的考慮，繼續分階段擴展北大嶼山醫院的各項服務。

為了更好籌劃未來的醫院服務發展，醫管局為每個聯網制訂更長遠的「臨床服務計劃」，從而策略性地擴展和整合醫院服務，務求向市民提供更適切的醫護治療。醫管局將會在 2017 年下半年開展九龍西聯網的「臨床服務計劃」制訂工作，勾劃九龍西聯網各現有醫院的角色定位和未來的發展方針，其中包括北大嶼山醫院的未來發展及擴建，以滿足市民對醫療服務的長遠需求。

至於硬件設施方面，長遠而言，政府已在北大嶼山醫院毗鄰預留用地供未來發展之用，初步規劃顯示所有毗鄰用地足以增加 320 張病床，和發展醫管局的支援服務。醫管局會因應服務需求，適時開展北大嶼山醫院發展計劃第二期。

食物及衞生局局長

(盧永康 盧永康 代行)

2017年7月31日

離島區議會會議討論有關北大嶼醫院服務的問題

2017 離島區議會會議

日期	文件編號	討論文件
2017-9-4	IDC 84/2017	北大嶼山醫院第二期發展計劃
2017-6-26	IDC 55/2017	北大嶼山醫院 2017-18 年度工作計劃
2017-4-24	IDC 31 & 32 /2017	有關北大嶼山醫院增設專科服務的提問

2016 離島區議會會議

日期	文件編號	討論文件
2016-6-27	IDC 68 & 69 /2016	北大嶼山醫院 2016/17 年度工作計劃 有關延長北大嶼山醫院藥房開放時間的提問

2015 離島區議會會議

日期	文件編號	討論文件
2015-9-7	IDC 81/2015	有關北大嶼山醫院處理急救病患者的提問
2015-6-16	IDC50/2015	北大嶼山醫院的最新進展
2015-2-16	IDC4/2015	北大嶼山醫院的最新進展

2014 離島區議會會議

日期	文件編號	討論文件
2014-10-20	IDC92/2014	北大嶼山醫院的最新進展
2014-6-23	IDC70/2014	九龍西醫院聯網 2014/15 年度週年工作計劃簡介及北大嶼山醫院的發展進度報告
2014-4-28	IDC32/2014	有關北大嶼山醫院病床供應的提問
2014-2-24	IDC4/2014	北大嶼山醫院的發展進度報告

2013 離島區議會會議

日期	文件編號	討論文件
2013-12-16	IDC111/2013 IDC130/2013	北大嶼山醫院急症室服務最新發展 有關要求增加東涌普通科門診名額及開設中醫服務的提問
2013-10-21	IDC 97/2013	北大嶼山醫院最新情況
2013-9-2	IDC 74/2013	北大嶼山醫院最新情況
2013-7-22	T&TC 36/2013	有關北大嶼山醫院啟用後的交通安排的提問
2013-6-24	IDC 52/2013	北大嶼山醫院的發展進度報告
2013-4-22	IDC 28/2013	北大嶼山醫院第一期的發展進度報告
2013-2-25	IDC 7/2013 IDC 8/2013 IDC13/2013	有關東涌未來醫療服務的提問 有關北大嶼山醫院分階段投入服務的提問 有關北大嶼山醫院的提問

2012 離島區議會會議

日期	文件編號	討論文件
2012-11-19	TAFEHC 69/2012	有關北大嶼山醫院運作對環境造成的影響的提問
2012-06-18	IDC 85 /2012 IDC 65/2012	有關北大嶼山醫院服務提問 在東涌健康中心設立公營中醫診所
2012-02-20	IDC 30/2012	有關東涌公營醫療服務質素的提問

2011 離島區議會會議

日期	文件編號	討論文件
2011-8-22	IDC80/2011 IDC93/2011	有關東涌普通科門診預約安排的提問 有關改善東涌醫療服務質素的提問
2011-6-20	IDC65/2011	有關梅窩醫療服務的提問
2011-2-21	IDC13/2011 IDC15/2011	有關非緊急救護車服務的提問 有關在北大嶼山醫院設置公營中醫診所的提問

2010 離島區議會會議

日期	文件編號	討論文件
2010-2-8	IDC14/2010	有關北大嶼山醫院工程的提問

2009 離島區議會會議

日期	文件編號	討論文件
2009-12-14	IDC135/2009	私營醫院發展
2009-10-19	IDC106/2009	有關北大嶼山醫院工程興建道路連接安東街及翠群徑的提問
2009-08-17	IDC80/2009	有關北大嶼山醫院工程對區內居民影響的提問

2008 離島區議會會議

日期	文件編號	討論文件
2008-12-15	IDC144/2008	有關增加東涌健康中心普通科門診名額的提問
2008-12-15	IDC145/2008	有關在東涌增設“牙科街症診所”服務的提問
2008-10-20	IDC 117/2008	有關興建北大嶼山醫院的進展的提問
2008-4-14	IDC 50/2008	北大嶼山醫院計劃的提問
2008-2-4	IDC 22/2008 IDC 23/2008	有關興建北大嶼山醫院進展及東涌醫療服務的提問

2007 離島區議會會議

日期	文件編號	討論文件
2007-8-20	IDC77/2007	有關北大嶼山醫院的提問
2007-6-18	IDC57/2007	東涌普通科門診診所為需要接受及早治療的人士設立「特別夜診服務」

2006 離島區議會會議

日期	文件編號	討論文件
2006-8-21	IDC69/2006	有關建議容許私人執業醫生運用政府設施為東涌居民提供二十四小時醫療服務的提問
2006-4-24	IDC36/2006	有關興建北大嶼山醫院的進展的提問

2005 離島區議會會議

日期	文件編號	討論文件
2005-8-22	IDC105/2005 IDC97/2005	醫管局 2005/06 年度工作計劃及改善普通科診所輪候措施 有關東涌健康中心已推行了 5 個月的特別夜診服務的提問
2005-6-20	IDC73/2005	有關興建北大嶼山醫院的進展的提問
2005-4-18	IDC44/2005	有關東涌門診服務需求的提問

2004 離島區議會會議

日期	文件編號	討論文件
2004-10-18	IDC121/2004	有關興建北大嶼山醫院的提問
2004-10-18	IDC119/2004	報告醫院管理局 2004/2005 年度工作計劃及諮詢醫院管理局 2005/2006 年度工作計劃
2004-6-18	IDC66/2004	醫院管理局港島聯網 2004 年 7 月接管大澳及梅窩普通科門診診所
2004-6-18	IDC67/2004	有關在東涌興建醫院和提供 24 小時門診服務的提問

附錄 D

北大嶼山醫院的員工組別分類

職員類別	*截至 2017 年 3 月 31 日員工人數*
醫生	34
護士	100
專職醫療	68
支援人員	103
其他	92
合共	**397**

運輸署
Transport Department

本署檔號： (1) in LM (1/2017) Pt.3 to PVC 15/5-1 Pt. 2
來函檔號： CB4/PAC/R69
電　　話： 2829 5206
傳　　真： 2824 0433

香港中區立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
政府帳目委員會
(經辦人：朱漢儒先生)

朱先生：

政府帳目委員會

《審計署署長第六十九號報告書》第 4 章
非專營巴士及學校私家小巴服務的規管

謝謝你於 2017 年 12 月 22 日就上述事宜致函運輸及房屋局及運輸署。我現獲授權代為統籌答覆，運輸及房屋局及運輸署之綜合回應現載列於附件。

運輸署署長
（陳英傑 代行）

2018 年 1 月 10 日

附件

副本抄送： 運輸及房屋局局長（傳真：2104 7274）
財經事務及庫務局局長（傳真：2147 5239）
審計署署長（傳真：2583 9063）

附件

《審計署署長第六十九號報告書》第 4 章
非專營巴士及學校私家小巴服務的規管

就政府帳目委員會來函的綜合回應

政府帳目委員會秘書於二零一七年十二月二十二日來信，提出一系列的問題。本文件載述運輸署對各項提問的回應，並就其中三條向運輸署和運輸及房屋局提出的問題，載述兩者的綜合回應。

第 2 部份 :管理發牌規定

問題 1：根據報告第 2.7(c)段，當局鼓勵開辦新服務的客運營業證申請人從市場上現有車隊購入巴士以代替採購新車。但從報告第 2.11(a)及(b)段顯示，非專營公共巴士的使用率從 2004 年的 81%上升至 2016 年的 86%，而二手非專營公共巴士的交易宗數亦由 2005 年的 53 宗增加至 2016 年的 142 宗。當局可否告知，在現有車隊採購巴士時，申請人須否連同該巴士的原有服務批註和營運牌照一同購入？當局是否認同，現時市場對二手非專營公共巴士的需求有所增加，因而需要進一步檢討有關採購要求？[註：本問題向運輸署和運輸及房屋局均有提出。]

2. 自 2005 年執行「採購要求」以鼓勵申請人從市場上現有車隊吸納車輛的措施實施以來，一直運作暢順。目前非專營巴士的數目一直維持約七千多輛，而市場上一直都有申請人能從現有營辦商購入非專營巴士，整體服務供應保持平穩，並能應付乘客需求。

3. 運輸署按《道路交通條例》(第 374 章)所發出的客運營業證規管非專營巴士服務。任何人士如欲提供非專營巴士服務，必須連同有效的服務證明（如服務合約），向運輸署申請客運營業證及取得相關的服務批註。客運營業證可獲續期，但不能轉讓。同一個客運營業證可授權持證人經營一種或多種服

務。申請人在市場購得非專營巴士後，須向運輸署重新申請客運營業證及相關服務批註，運輸署會根據申請人提供的證明作考慮及批出合適的服務批註。

4. 運輸署一直積極配合公眾對非專營巴士服務的需求，例如因應學生服務需求的增加，運輸署自 2015 年豁免只供用作學生服務的非專營巴士的「採購要求」；及後為配合港珠澳三地的發展，在 2016 年決定豁免港珠澳大橋穿梭巴士及持有澳門配額的非專營巴士須遵從「採購要求」，以應付新增乘客需求。由此可見，政府施行「採購要求」的措施並不是一成不變，而是因應實際情況有所調整，在道路交通及非專營巴士服務之間取得合理的平衡。鑑於過往不同持份者對應否放寬「採購要求」持有不同意見，運輸署會持開放態度聽取各方意見，並會密切監察非專營巴士的整體供求情況，倘若出現市場失衡的情況，政府會適時介入。

問題 2：根據報告第 2.7(d)段，當時的環境運輸及工務局認為不宜為非專營巴士車隊的車輛數目設定上限，因為此舉可能會引發不良投機活動，令客運營業證和非專營巴士的價格上漲，引致非專營巴士服務成本增加，最終轉嫁乘客身上。然而，從報告第 2.11(c)段顯示，每輛二手非專營公共巴士的平均成交價已從 2005 年的 30 萬元增至 2016 年的 90 萬元，而每輛新巴士平均售價只為 60 萬元至 90 萬元。當局請解釋，為何二手非專營公共巴士的平均成交價與新巴士平均售價相若？[註：本問題向運輸署和運輸及房屋局均有提出。]

5. 政府當局並沒有為非專營公共巴士的數目設定上限，亦沒有管制買賣非專營公共巴士（包括其業務和車輛等）的商業行為。二手非專營公共巴士的成交價格由市場機制自行調節，亦受多種因素影響，包括當時的經濟環境及業內的經濟前景、車齡、座位數目、設備及車輛的狀況等。舉例而言，有營辦商為了配合其營運需要，增加載客量，購入二手雙層非專營巴士。由於雙層非專營巴士的供應較少，其二手市場有別於一般單層巴士，故此其成交價比一般單層非專營巴士為高(例如報告所述的其中兩部於 2016 年成交的二手雙層非專營巴士售價，每部約

為 490 萬元)。因此，報告第 2.11(c)段所指的二手非專營巴士於 2016 年的平均價格會包括這類成交價，使整體平均價格相對增加。

問題 3：根據報告第 2.14 段，客運營業證持有人為客運營業證辦理續期申請時須提供一份任何期限的服務合約，證明該服務有持續需要。然而，審計署在審查 2014 至 2016 年間獲批續期的申請時，發現 6 個客運營業證持有人沒有遞交有關服務合約，只是遞交信件，表明會調配相關客運營業證之下的非專營巴士提供有關服務。當局是否認同在為客運營業證續期時，必須貫徹執行為每個服務批註呈交一份服務合約或其他相關文件作為佐證的規定？如是；當局會如何避免上述情況再次發生；如否，為何？

6. 審計署發現沒有遞交服務合約的個案當中涉及 2 個客運營業證持證人，共 6 個遊覽服務(A01)和酒店服務(A02)的批註。

7. 有關客運營業證持證人是一間旅行代理商，據現行安排可自行提交文件，證明有關遊覽服務的需要，以辦理續領相關批註。另一方面，正如 2004 年的交通諮詢委員會檢討規管非專營巴士營運工作小組報告指出，遊覽服務和酒店服務兩種服務批註能相互補足，兼且服務對象相同或非常相近，因此過往運輸署在審批這兩種服務批註時採取了較具彈性的做法，即如持證人可提供與持牌旅行社簽訂的合約，或本身是旅行代理商的持證人自行證明服務需要，而合約或證明文件當中列明有關非專營公共巴士需提供往來酒店的接載服務，運輸署會接納該等文件作為續領酒店服務批註的憑據。

8. 因應審計署的建議，運輸署已與業界溝通，並會採取措施嚴格執行辦理續期申請的規定，要求持證人在續領客運營業證時，必須提交合約或其他證明文件以支持每項服務批註的續發。審批的主管人員亦會嚴格審視每宗申請，確保符合有關要求。

問題 4：根據報告第 2.21 段，申請表格註明營運新的合約式出租服務下的專綫服務申請須在營辦日期前最少 14 日前遞交，惟審計署分析在 2016 年獲批的 90 宗該類申請，卻發現運輸署平均處理時間為 30 日。遞交申請的時限與運輸署處理申請的時間存在一倍差距，原因為何？運輸署有多少人手負責此等相關工作？會否考慮引入特快批核程序，以符合申請者對運輸署服務的合理期望？

9. 運輸署處理合約式出租服務的申請時，會考慮擬議服務的一系列元素，其中包括上落客點及行走路線對道路交通及公共交通服務的影響。審批合約式出租服務的相關工作現時由運輸署公共車輛分組統籌，並視乎擬議服務所行經的路線和上落客點，由分區辦事處負責個別地區交通及公共運輸事務的人員處理。

10. 運輸署一向均以在 14 日內完成審批為目標。但由於部分申請所建議的上落客點位於交通繁忙的路段或限制區，而部分路線或會對常規公共交通服務造成負面影響，故運輸署需特別小心處理。在有需要時，相關職員需與申請人商討其他較合適的上落客點或路線。就審計署提及的 90 宗申請中，47 宗涉及多個上落客點，故需較長時間處理。運輸署人員均盡量在擬議巴士服務的營辦日期前完成審批工作。

11. 為改善有關審批工作，運輸署已重新檢視審批流程，並落實針對性措施簡化審批程序，例如無須就一些慣常的上落客點重覆進行內部諮詢等，盡量在申請人遞交所需證明文件 14 個工作天內完成審批工作，以更能符合申請人的期望。

問題 5：根據報告第 2.28(a)段，運輸署計算處理申請所需時間，是由收到申請的日期起計至批准日期為止，但實際上在批准日期後平均要再過 9 個工作日才發出批准書。運輸署訂定目標處理時間的計算方法，為何未有按照《公務員事務局通知第 7/2009 號》所載的良好做法？當局為何需時額外 9 天時間才可發出批准書？在未收到批准書前，營運者是否可以正常運作相關業務？

12. 審計署提及的個案均屬於在公共服務車輛車身展示廣告或標記的申請。運輸署批准這些申請後，會先以口頭通知申請人到有關辦事處辦理手續及繳交相關費用，然後在申請人完成有關程序後方發出正式的批准信。由於署方未能估計申請人完成有關手續的實際時間，因此過往計算處理申請所需的時間，是由收到申請的日期起計，直至批准日期為止。事實上，在報告提及的15宗個案中，有關申請人平均在運輸署批准申請後的9個工作天方能完成有關手續及繳交費用，並獲發批准信，故此批准日期與批准信的發出日期相差9個工作天。

13. 因應審計署的建議，運輸署已就上述類別的申請改善衡量處理時間的達標情況的方法。運輸署會在批准的日期發出一封暫准批准信給申請人。達標時間一律由收到申請當天開始計算，直至發出暫准批准信的日期為止。暫准批准信內會通知申請人儘早到運輸署辦理手續及繳交相關費用，而在完成上述程序後，客運營業證持有人才會獲發正式的批准信運作相關業務。

問題6：根據報告第2.28(b)段所述，審計署發現運輸署報稱承諾處理時間的服務目標成果為100%並沒有理據支持。請當局解釋，為何出現有關誤報情況？

14. 根據運輸署過往的內部指引，每年均會進行兩次抽樣調查，以評估公共車輛牌照服務的服務承諾是否達標。惟有關調查工作在近年因人員調動及其他工作需要而有所紕漏，故此出現署方滙報的服務目標成果並未有理據支持的不妥當情況。

15. 運輸署已於2017年8月起推行一套新的恆常機制，並更新內部指引，以電子方式記錄**每一個申請個案**的處理時間，以確保服務承諾計算結果的準確性及全面監察每個月的達標情況。同時，運輸署亦已提醒相關的工作人員，必須嚴格恪守有關計算服務承諾的程序及要求。

第 3 部份：規管未經批准的營運

問題 7：根據報告第 3.8 段，涉嫌未領有適當批註而營運的非專營巴士數目普遍有上升趨勢，圖六反映當中上升趨勢最為顯著的是提供遊覽服務的非專營巴士，而表四則顯示，提供居民服務的非專營巴士當中涉嫌未領有相關服務批註而營運的巴士，比領有服務批註的巴士數目為多。當局有否評估，有關現象是否因為當局發出批註的數目過少、處理批註的時間過長，或是有其他原因？當局會採取何等措施，以改善有關情況？

16. 有關調查報告所指涉嫌未領有服務批註而營運的非專營公共巴士數目，包括沒有展示訂明服務標誌或有展示服務標誌卻無相關服務批註的巴士。未有展示訂明服務標誌的巴士，並不一定表示其營運的服務屬未經批准。因此，未領有服務批註而營運的非專營公共巴士的真實數目會比表面調查數據為低。然而，調查所得資料有助確定因未有展示服務標誌而可能違反客運營業證條件或規例的數目，運輸署已從這方面跟進。

17. 運輸署一直與業界就申請客運營業證及其服務批註的要求、審批程序及時間等事宜保持緊密溝通。與此同時，運輸署透過定期與業界舉行的會議及向業界發出的通訊，要求非專營巴士營辦商遵守客運營業證的規定，包括展示訂明服務標誌的要求。運輸署會密切監察執行情況並在有需要時採取跟進行動，以及進行實地調查以確定有否違規和是否需要採取執法行動。

問題 8：根據報告第 3.14 段，審計署就居民服務路線進行了 22 次跟車調查，發現不按照獲批准服務詳情表營運的路線達 21 條 (95%)，顯示這類違規情況並不罕見。當局是否早已知悉上述違規情況；如是，作出過甚麼跟進行動；如否，為何？當局有否評估，跟車調查的監察是否存在不足？當局認為如何可有效監察有關情況？

18. 居民服務營辦商必須依照運輸署批准的服務詳情表（包括路線、停車地點、服務時間、班次數目等）提供服務。當運輸署發現營辦商不按規定（如停靠未經批准車站或/及偏離路線），會即時要求營辦商停止違規的情況，並會進行跟進調查。

如違規情況持續，會向有關營辦商發警告信或進行研訊。運輸署已建立中央登記冊，存放所有個案及跟進詳情，以便監察跟進工作。

19. 運輸署一直有安排實地調查以監察居民服務的運作，包括終點站調查及登車調查。運輸署會視乎需要而安排合適的調查。終點調查主要監察居民服務的乘客需求、營運時間、開出的班次和車輛數目等，而跟車調查則用以監察有關服務的路線及中途站。運輸署會加強現有監管指引，訂明職員需按情況及風險管理原則考慮有關實地調查的模式（例如：針對居民巴士涉嫌不按指定路線行車和停站，運輸署會進行跟車調查）。事實上，運輸署自 2017 年中起，已逐步對居民服務定期進行總站調查及跟車調查，以便更密切地監察各居民服務的運作。

20. 至於審計署所指的 21 條路線，運輸署已對該等路線進行調查，並已按上述程序作出跟進。為務實處理有關情況，運輸署會要求營辦商與乘客代表檢視該等居民服務的路線和停站點，並在有需要時向運輸署申請修訂路線和站點。

問題 9：根據報告第 3.15(a)段及表六，分區辦事處承辦商於 2010 至 2017 年期間進行並發現違規情況的 53 次調查中，針對其中 35 宗(66%)個案而採取的跟進行動有疏漏和延誤；對於有過半數個案出現疏漏和延誤，請當局詳細解釋原因及如何改善有關情況？

21. 過去有個別運輸署人員在跟進個別違規營運的個案時，未有完全按程序採取跟進行動，或沒有就跟進行動作有系統的記錄，以致跟進行動有疏漏和延誤，有關情況並不妥當。針對有關情況，運輸署已建立中央登記冊，存放所有個案及跟進詳情，以有效監察違規營運個案的跟進工作。

問題 10：根據報告第 3.15(b)(ii)段，在 2012 至 2016 年的 18 宗投訴個案中，分區辦事處有向相關營辦商發信，表示收到投訴並要求對方停止未經批准的營運，但分區辦事處只對 3 宗(17%)進行跟進調查。為何另外 15 宗投訴沒有任何跟進調查？有否其他跟進行動？當局認為可如何改善有關情況？

22. 運輸署分區辦事處在跟進該15宗投訴時，相關人員沒有按程序進行跟進調查，以核對營辦商有否已停止未經批准的營運，情況並不妥當。針對有關情況，運輸署已建立中央登記冊，存放所有個案及跟進詳情，以有效監察違規營運個案的跟進工作。

問題11：根據報告第3.15段個案二，一條居民服務路線可能設有未經批准的停車站。其後雖然運輸署已向客運營業證持有人發信要求澄清和再三給予提示，但審計署於2017年5月的跟車調查仍發現該居民服務設有5至8個未經批准的停車站。請當局解釋，有關違規情況是否持續存在至少達七年之久？期間當局有否進行過跟進調查或任何執法行動？

23. 就有關個案，當運輸署在2010年發現該路線未有依照服務詳情表的規定運作後，已致函營辦商，督促其必須依服務詳情表運作。其後，運輸署在2013年至2015年期間對該路線進行的調查亦發現該線未有依照服務詳情表運作，故當該營辦商申請延續其客運營業證時，運輸署已將其客運營業證的延續期由一般的12個月，縮短至6個月。運輸署於2017年中對該路線進行的跟車調查中，亦發現該線於未經批准的站點上落乘客。就此，運輸署已與營辦商會面，責成營辦商必須按服務詳情表運作，並要求營辦商與乘客代表檢視該居民服務的路線和停站點，如有需要時須向運輸署申請修訂路線和站點的，以務實的方式處理有關情況。

24. 運輸署會繼續監察該路線的服務，如違規情況持續，會考慮將個案轉交非專營巴士檢控組跟進。

問題12：根據報告第3.22段，在93宗已審結的個案中，有67宗施加了罰則，但由向運輸署署長建議進行研訊期至施加罰則，平均需時24個月。這與審計署在2008年審查時發現的平均10個月時間相比，增加了1.4倍。請當局解釋為何出現上述情況？研訊程序中佔用最多時間的部份是什麼？由於研訊程序冗長，花時甚久，審計署發現全部個案的未經批准營運仍然持續，這會否對公眾構成安全風險？當局認為可如何改善有關情況？

25. 運輸署一直以嚴肅、謹慎及公正的態度處理涉及研訊的每宗個案。運輸署會仔細審視每宗懷疑經營並非客運營業證授權的非專營巴士或學校私家小巴服務的調查資料，並在有充足理據的情況下方可展開研訊。決定進行研訊後，負責的公職人員在撰寫研訊報告時，須精確記錄及考慮客運營業證持證人及運輸署代表所提出的任何證據/申述。然而，在考慮罰則時，運輸署會參考過往相類個案、須達至的懲處目的及法例容許的罰則。

26. 從上述可見，由向運輸署署長批准進行研訊至實施懲處當中涉及多個程序及不同職責的職員，每宗個案的處理時間受各種因素影響而有所不同，其中包括個案的複雜性及接受研訊的營辦商是否積極配合等。因應審計署的意見，運輸署已制定內部研訊進度提示機制，以切實監察以及盡量加快進行研訊程序。

27. 就審計署發現研訊程序尚未完成的個案中所涉及的未經批准的服務仍然持續營運，運輸署會進行跟進調查。如發現有未經批准的服務仍在營運，運輸署會發出信件要求營辦商停止有關服務，並作出跟進。車主或營辦商如持續營運該等服務，他們須就可能帶來的風險負上全部責任。

問題 13：根據報告第 3.2(a)段，運輸署自 2004 年起集中資源透過研訊方式對未經批准的營運採取執法行動，惟報告第 3.23(b)段顯示，有 25 宗個案的違規客運營業證持有人藉安排非專營巴士過戶而規避罰則，其中個案三的涉案客運營業證持有人(A 公司)向運輸署申請，把轄下車隊全部 3 輛非專營巴士以每輛 1 元過戶給 B 公司，而運輸署批准有關非專營巴士過戶和更改服務營辦商的申請，以致 A 公司的客運營業證被取消時，無法施加任何罰則。當局是否認同有急切需要提高有關罰則或修改有關法例，以有效堵塞有關制度的漏洞？如否，當局有否研究過其他可以堵塞漏洞規避罰則的方案，包括考慮凍結接受研訊中的服務營辦商申請過戶的審批？[註：本問題向運輸署和運輸及房屋局均有提出。]

28. 根據現行《道路交通條例》，當確立有關客運營業證持證人曾違反有關條例或條件，運輸署署長可暫時吊銷、取消或更改相關客運營業證。倘若客運營業證持證人將受懲處車輛在懲處實施前或屆滿前將懲處車輛過戶，有關懲處隨即向當時在該客運營業證下的車輛實施直至該客運營業證下因無車輛登記而被取消。客運營業證持證人可基於不同考慮因素（如發展其他業務、個人理由或商業等），而將其名下所有車輛過戶。在現行法律框架下，運輸署署長並未獲授權可阻止客運營業證持證人將其名下車輛過戶。

29. 運輸署曾經考慮阻止車輛全數過戶逃避懲處的措施（例如對研訊完結前的車輛過戶施加限制，或對研訊得出施加罰則的決定前已過戶的非專營巴士施加懲處）。然而，這些措施均牽涉客運營業證持證人的產權等複雜法律問題而未必可行。

30. 因應審計署的建議，運輸署會在顧及相關的法律限制下重新探討可行措施，以防止客運營業證持證人逃避懲處，並會就建議措施徵詢律政司的意見。

31. 在現階段，運輸署會可行情況下，盡量加快調查和處理研訊的時間。

問題 14：根據報告第 3.30 段，在 2016 年 9 月傳媒報道若干上落客站牌所展示的資料過時，而路政署進行的所有更新工作已在 2017 年 4 月完成。然而，審計署在 2017 年 5 月至 8 月仍發現其中 3 個資料過時。請問運輸署回應審計署查詢時，基於甚麼資料作回應？未經運輸署批准而在公用街道擅自豎設的上落客站牌，一經發現，當局會採取什麼跟進行動？

32. 運輸署已於 2017 年 8 月更新審計署報告提及資料過時的 3 個站牌。運輸署會加強有關監管及更新站牌的內部工作指引，以確保居民服務上落客站牌的資料準確。

33. 運輸署理解現時有個別營辦商在主要站點自行設置上落客站牌，指示居民依次排隊，而站牌上的資料亦為居民提供班次等資訊，故發揮一定作用。運輸署已開始全面檢視設立居民服務

站牌的情況，以制訂一套切實可行的安排，理順有關情況。如有站牌對交通或行人造成嚴重阻塞或危險，運輸署會要求營辦商移走。

第 4 部分：學生服務車輛的安全措施

問題 15：根據報告第 4.7 段，運輸署估計如透過正常更換周期淘汰/更換餘下 1 879 輛沒有保護式座椅的學生服務車輛，或須另花約 6 年時間。當局是否認同須加快引入裝有保護式座椅的學生服務車輛，以確保學生的安全？如是；有關跟進工作及時間表為何；如否，為何？

34. 為進一步提高學生服務車輛安全，我們修訂了香港法例第 374 A 章《道路交通(車輛構造及保養)規例》，規定所有在 2009 年 5 月 1 日或以後登記的學生服務車輛，必須裝設保護式座椅。

35. 運輸署一直有留意裝設保護式座椅的學生服務車輛數字。隨着新的學生服務車輛陸續取替舊的車輛，配有保護式座椅的車輛的比例正持續上升。為鼓勵商用車輛(包括用作接載學生的小型巴士及非專營巴士)車主將舊車更換為較環保的新型車輛，環境保護署曾多次向業界提供資助，鼓勵他們更換較環保的新型車輛。同時歐盟四期以前的柴油商用車輛，亦須按規定分階段在 2019 年年底或以前被淘汰。以上的換車安排及相關措施，會陸續增加配備保護式座椅的學生服務車輛比例。此外，我們亦已修例容許小巴座位增加至 19 座，相關法例適用於學校私家小巴。法例修定後，學校私家小巴營辦商亦會加快更換新車輛，有助增加配備保護式座椅的車輛比例。

36. 運輸署會繼續留意裝設保護式座椅的進度及向公眾，特別是學校及家長加強宣傳其好處，從而促使營辦商使用設有保護式座椅的車輛接載學童。就此方面，我們一直透過不同途徑，例如出版宣傳單張、《道路安全通訊》、《學童乘搭「學生服務車輛」的安全指引》等，向家長及監護人提供關於學生服務車輛安全的資訊。我們會適時更新相關的指引及宣傳刊物，讓家長及監護人進一步了解保護式座椅的法例規定、好處及相關安全事項。我們並會繼續與教育局合作，加強將相關資訊傳遞給學校及家長。

問題 16：鑒於報告第 4.9(a）段顯示，保護式座椅的保護效用對 4.5 歲以下或體重不足 18 公斤的幼童較不顯著，當局有否考慮建議學生服務車輛的營辦商及持份者，為後排座位的年幼乘客安排使用合適的兒童安全帶裝置？如有；有關跟進工作和時間表為何；如否，為何？

37. 兒童安全帶裝置按照幼童的身高、體重或年齡分為多個種類，使用時須根據每名幼童選取合適的裝置，並進行個別安裝及調較。裝置若不需在某一轉接載學童服務時使用，亦須安排如何在車輛內存放有關裝置。因此，強制學生服務車輛乘客使用兒童安全帶裝置，涉及實際運作、法律責任、業界意見等多方面的考慮。例如：學童會否因為不能自行解開兒童安全帶裝置，而未能在有需要時迅速離開車輛；為兒童正確安裝及佩戴兒童安全帶裝置的責任誰屬，尚待釐清等。此外，我們亦留意到海外普遍沒有強制學童使用兒童安全帶裝置。基於以上考慮，現時當局並沒有計劃強制在學生服務車輛的兒童乘客使用兒童安全帶裝置。

問題 17：根據報告第 4.17 段，2013 年的顧問研究報告顯示，在遇到正面撞擊時，環腰式安全帶減低頭頸嚴重受傷的風險遜於三點式安全帶。就此，當局有否建議學生服務車輛的營辦商應安裝哪一類的安全帶？

38. 如學生服務車輛營辦商在其車輛乘客座位上安裝安全帶，這些安全帶須符合香港法例第 374F 章《道路交通(安全裝備)規例》附表二內的有關標準。一般環腰式安全帶或三點式安全帶均符合有關法例訂明的標準。如佩戴者能正確使用安全帶，環腰式安全帶及三點式安全帶均可為佩戴者提供適當安全保障。

39. 如第 15 題的回覆，為進一步提高學生服務車輛的安全，我們已修訂了香港法例第 374 A 章《道路交通(車輛構造及保養)規例》，規定所有在 2009 年 5 月 1 日或以後登記的學生服務車輛，必須裝設保護式座椅。2013 年的顧問研究報告亦有指出加裝適當的束縛設備能進一步提升對乘客保護。不過，顧問在評估其他相關因素，例如技術可行性、營運及執行上的考慮後，得出「連三點式安全帶的保護式座椅」與「保護式座椅」的整體表現相若的結論。

問題18：根據報告第4.18段，安裝兒童安全帶裝置須大幅改動現有的運作模式，可能影響學位服務車輛的營運成本及車費，當局須徹底考慮並解決多方面的事宜，才能決定採用何種措施進一步加強學生服務車輛的安全。就此方面，當局有否訂立跟進的時間表？如有，請提供有關詳情。

40. 運輸署一向非常關注學童乘車安全。我們一直密切監察涉及學生服務車輛的意外數字，並因應情況不時檢討及推行措施，加強學童乘車安全。

41. 運輸署會繼續留意包括海外地區就提升學童乘客安全措施的最新發展，並聽取各方意見。如在考慮各相關因素，例如安全效益、對成本的影響、運作及落實情況、對業界造成的影響等，認為有關措施適合在本港落實，我們會適時考慮推行。

香港特別行政區政府
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region

發展局
香港添馬添美道二號
政府總部西翼

Development Bureau
West Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue, Tamar,
Hong Kong

本局檔號 Our Ref.
來函檔號 Your Ref.

電話 Tel.: 3509 8806
傳真 Fax : 2899 2916

香港中區立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會
政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生

朱先生：

政府帳目委員會
《審計署署長第六十九號報告書》審議
第 5 章：土地註冊處的運作

你於 2017 年 12 月 20 日分別致函發展局局長和土地註冊處處長，要求提供資料。有關資料現載於附件，以供政府帳目委員會參考。

發展局局長
（蔡雪蓉 代行）

副本送：土地註冊處處長

2018 年 1 月 17 日

譯本

政府帳目委員會
研究審計署署長第六十九號報告書第 5 章
土地註冊處的運作

發展局和土地註冊處就第三部分的綜合回應（除了第 3.30 段的問題）

第三部分: 實施土地業權註冊制度

1) 根據第 3.10 及 3.23 段，在法案委員會審議《土地業權條例草案》(當局於 2002 年 12 月向立法會提交該條例草案)期間，政府建議《土地業權條例》(第 585 章)在 2004 年 7 月制定的兩年後生效。然而，直至 2017 年 9 月，《土地業權條例》仍未實施。政府當局當時基於甚麼因素，評估《土地業權條例》可於制定的兩年後生效？政府當局是否同意，土地註冊處當時低估了實施《土地業權條例》和土地業權註冊制度所涉問題和工作的複雜程度？政府當局將會採取甚麼措施，以全面評估所涉問題和工作的複雜程度？

在《土地業權條例草案》(「《條例草案》」) 於 2004 年將通過前，該草案經歷了一些重大的改動，包括由「逐步轉換機制」改變成「白晝轉換機制」，以及在更正條文中加入「強制更正規則」(即詐騙案中，業權登記冊會被「強制更正」以回復前業主的業權，而現任業主則失去業權）以回應有關對彌償設限的憂慮。在草案委員會討論的最後階段，政府應草案委員會的要求，承諾會在《土地業權條例》(「《業權條例》」) 生效前檢討該條例及跟進準備工作。當時預期的工作包括諮詢相關持份者以回應他們的關注點，並處理在諮詢時可能需要跟進的事宜，以及跟進《土地業權條例草案》委員會報告書 (「草案委員會報告書」) 上所列出的事項[1]。

由於土地業權註冊制度涉及複雜的法律問題而且影響深遠，本質上十分複雜。政府從無低估其複雜性，並一直致力在相關持份者對土地業權註冊制度的不同期望之間尋求共識。自《業權條例》制定以來，土地註冊處對《業權條例》的條文進行了詳細的內部檢討。事實上，至 2007 年，政府已經解決了或確定了大部分「草案委員會報告書」上所列出的問題的解決辦法。

[1] 請參閱立法會 CB（1）2219 / 03-04 號文件第 120 至 122 段及附錄 VI 所載的具體承諾。

然而，在檢討期間我們發現了新的事宜，政府須對《業權條例》作相當程度的修訂，才可確保新制度能有效運作。這些問題主要是有關轉換機制(「白晝轉換機制」實行上的困難，例如如何處理「未能確定物業擁有權的登記冊」的問題)，以及條例中的更正和彌償安排(有意見擔心「強制更正規則」，會導致前擁有人在詐騙案中得以取回業權，而現時擁有人則失去業權並只能獲得設有上限的彌償)，這可能會損害業權的確定性和買家對新制度的信心。我們一直積極地尋求解決方法，希望能向立法會提交修訂條例草案以早日實施土地業權註冊制度。事實上，政府多年來就各持份者對轉換機制、更正和彌償安排的不同意見，持續努力地提出不同的方案，但各主要持份者仍未能就某些主要問題達成共識。

展望未來，我們會繼續與主要持份者保持緊密聯繫，希望盡快處理餘下未決的事項。同時，我們會積極探討「新土地先行」的方案並務求在取得共識下，使土地業權註冊制度能早日在香港實施。

2) 有關第 3.13(c)及(d)段，為何該 18 項關乎重要事項而須作出大量修訂的問題，沒有在《土地業權條例》制定前發現？鑒於《土地業權條例》必須作出大量修訂，政府當局是否同意，《土地業權條例》制定前的準備工作不足？

由於土地業權註冊制度涉及複雜的法律問題而且影響深遠，本質上十分複雜。在《條例草案》通過時，政府承諾會在條例實施前，與各持份者協商，檢討一系列的問題和制定各種實際運作的安排。

此外，《條例草案》在將通過前曾經歷重大的改動，包括由「逐步轉換機制」改變至「白晝轉換機制」，以及在更正條文中加入「強制更正規則」以回應有關對彌償設限的憂慮。

在以上的情況下，儘管《業權條例》已經通過，我們仍然需要就《業權條例》進行全面檢討，以確保法律執業者和市民大眾能享有一套完善的土地業權註冊制度。檢討結果顯示，除了有關轉換機制、更正和彌償安排這些主要事項外，還有一些具體問題需要釐清（例如註冊日期，法院命令是否需要註冊才生效，以及有關警告書的條文）。因此，《業權條例》必須作出相關的修訂以確保新制度能有效運作。

3) 根據第 3.24(c)段，土地註冊處正探討現階段只會在新土地實施土地業權註冊制度的建議，並正徵詢持份者的意見。有關進展及實施時間表為何？政府當局是否同意，可先實施此建議，以期及早獲取土地業權註冊制度帶來的效益；若否，請闡明箇中原因。

在現階段先行在新土地上實施土地業權註冊制度（「新土地先行」方案）是政府在《業權條例》督導委員會第 14 號文件（2014 年）（「第 14 號文件」）中提出的四個方案之一，以期可早日體現土地業權註冊制度的好處。

自 2014 年起，土地註冊處除了就第 14 號文件所提出的幾個方案與督導委員會不同的委員交換意見外，同時亦進行內部研究「新土地先行」方案下新土地的涵蓋範圍，以及為實施該方案而需要對《業權條例》作出的相關修訂作評估。《業權條例》督導委員會於 2016 年 12 月召開了第 11 次會議，以進一步討論「新土地先行」方案。大部分委員認為「新土地先行」方案是一個切實可行的方向及有助香港早日開始實施土地業權註冊制度。政府於 2017 年繼續接觸不同的持份者，徵詢他們對方案的意見。雖然部分持份者對方案會帶來的影響提出疑問（例如會出現兩種制度並行的情況），但持份者整體的回應正面。在 2017 年 11 月的第 12 次《業權條例》督導委員會會議上，我們已就「新土地先行」方案的較詳細內容，特別是關於新土地的涵蓋範圍，向委員作介紹。

我們仍然期望可先實行「新土地先行」方案，並會為此繼續與各主要持份者保持緊密聯繫。

4) 根據第 3.27(a)段，在 2017 年 9 月，土地註冊處表示由於各持份者仍未就主要問題達成普遍共識，因此在現階段為土地業權註冊制度擬備符合實際情況的實施時間表並不可行。鑒於土地註冊處能於 2004-2005 年度至 2009-2010 年度期間為實施土地業權註冊制度設定目標實施日期和制訂行動計劃(第 3.26 段)，為何現時卻不能這樣做？鑒於設定土地業權註冊制度的目標實施日期及制訂行動計劃和實施時間表，有助當局督導和統籌各項與實施土地業權註冊制度有關的工作，政府當局會否重新考慮設定目標實施日期及制訂行動計劃？

在 2004 至 2005 年度向《業權條例》督導委員會提交的《業權條例》的建議實施時間表，是根據政府認為進行的後續工作需時兩年完成而編制的。如前述，《業權條例》制定後的檢討發現，還有其他問題使《業權條例》需要進行大幅度的修改，條例才可以實施。

我們曾於 2009 年就處理這些問題的建議修訂方案進行公眾諮詢。

公眾諮詢的結果顯示，回應者普遍贊成自動轉換的方式，即政府所建議的逐步轉換方式並不獲支持。此外，在公眾諮詢後，各持份者對於「強制更正規則」的應用仍然持不同的意見。在 2009 年至 2010 年期間，基於假設各持份者可以在短時間內就上述問題達成共識下，我們向《業權條例》督導委員會提交了修訂的建議實施時間表。

由於各持份者在以上問題仍然意見分歧，故其後未有把實施時間表列為《業權條例》督導委員會會議中的會議討論事項。儘管如此，我們一直有向各委員匯報檢討《業權條例》的工作進度。

至於時間表，假如我們在 2018 年年中左右能與主要持份者就「新土地先行」方案達成廣泛共識，我們暫定會在 2018 年下半年諮詢《業權條例》檢討委員會及《業權條例》督導委員會。我們會根據他們的意見優化「新土地先行」方案，並且在向立法會發展事務委員會匯報後，就方案的整體內容，包括新土地的建議涵蓋範圍，以及建議的更正和彌償安排等，進行公眾諮詢。根據公眾諮詢的結果，我們將會就草擬《土地業權(修訂)條例草案》(《修訂草案》)及提交修訂草案供立法會審議一事訂定更具體的時間表。

5) 根據第 3.32(c)段，不少司法管轄區已逐步轉換為業權註冊，讓業權註冊和原有系統並行一段相當長的時間。請告知本委員會，政府當局會否採取類似措施；若會，時間表為何；若否，原因為何？

在 2002 年提交的《條例草案》中，政府建議將現有土地逐步轉換至土地業權註冊制度，即物業在首次轉讓時，如獲律師發出妥善業權證明書，便可轉換至土地業權註冊制度。由於有意見表示對必須具備由律師發出的妥善業權證明書才能轉制的要求有所保留，因此在 2004 年修訂了轉換機制，容許所有現有土地在經過 12 年的過渡期後才進行自動轉換。

在《業權條例》下的轉換機制（即「白晝轉換機制」）屬自動轉換機制。《業權條例》制定後的檢討結果顯示，「白晝轉換機制」存在一些問題，政府因此在 2009 年建議回復逐步轉換的方式[2]。但是，2009 年的公眾諮詢結果顯示，市民大眾普遍傾向保持《業權條例》下原有的自動轉換機制。政府現

[2] 當時提議擁有人在《業權條例》實施一段時間後可申請提升業權。

正致力推展「新土地先行」方案，同時會繼續檢討最合適的轉換機制。

<u>土地註冊處就部告第二部分，第三部分（報告第 **3.30** 段的問題）以及第四部分的回應</u>

第二部分：提供服務

6) 有關第 2.7 及 2.8 段，土地註冊處將採取甚麼措施，加快整理土地登記冊的進展？上述整理工作經修訂後的目標完成日期為何？土地註冊處將如何確保整理工作不會再有延誤？

整理土地登記冊的工作包括三個項目：(a)在土地登記冊輸入未載入的過往交易資料（例如業主姓名）；(b)如土地登記冊"地址"欄只載有一部分地址而其餘部分則顯示在"物業備註"欄，在"地址"欄輸入完整地址；以及(c)在部分未載有過往交易註冊文件的性質的土地登記冊輸入相關資料。

就項目(a)，截至 2017 年 12 月，我們已處理約 270 萬個註冊摘要記項，並按需要更新了相關資料（佔總數 325 萬的 84%）。我們預期項目(a)可於 2019 年年初完成，較原定預期的 2018 年年底稍為延遲。

就項目(b)，我們已在 2017 年 4 月完成處理總數達 12 萬個相關的土地登記冊，較預期時間提早完成。

就項目(c)，我們已處理並更新了約 44,000 個土地登記冊（佔總數 11 萬的 40%）。為加快更新餘下的土地登記冊，我們正在開發一套電腦程式，並計劃當項目(a)工作完成後，把負責項目(a)工作的員工調配至處理項目(c)的工作。在這些安排下，我們估計完成項目(c)工作所需的時間將會由 3 年縮短至 1.5 年，預計可在 2019 年年底前完成。

我們會密切監察工作的進度並留意所需的資源，以確保項目(a)及項目(c)的工作可按期完成。

7) 根據第 2.23 段，土地註冊處會探討使用綜合註冊資訊系統追查和監察該處在 2005 年推行綜合註冊資訊系統後出現的錯誤。至今的進展如何？請詳述土地註冊處如何可利用綜合註冊資訊系統追查和監察錯誤。

「綜合註冊資訊系統」將會分兩個階段進行提升，以便追查和監察在 2005 年推行「綜合註冊資訊系統」後出現的錯誤。

就第一階段而言，「綜合註冊資訊系統」會提升至能夠提供記錄，以便追查及監察曾經在土地登記冊上更新的資料和相關人員。我們現正進行有關系統的設計，並預期在 2018 年 3 月前完成此項系統提升。

就第二階段而言，「綜合註冊資訊系統」會提升以擷取更多資料，（例如錯誤的類別）以便作出分析。此項系統提升預期會在 2018 年底前實施。

8) 根據第 2.39(a)段，土地註冊處表示，因應 3 間新界查冊中心持續出現營運虧損，使用量亦偏低(一如第 2.27 及 2.28 段所述)，該處將會探討可行的措施，以改善 3 間新界查冊中心的表現。至今的進展如何？土地註冊處將會採取甚麼措施，進一步改善新界查冊中心的表現？

三間新界查冊中心一直維持以最低的人手編制運作及提供服務。為了改善新界查冊中心的業務表現，中心的職員除了獲派執行額外工作，包括為索取"業權報告"服務的政府部門及機構擬備業主立案法團記錄的報告，以及製備有關業主立案法團註冊和文件存檔的報表，以提交民政事務總署備考，我們會繼續探討其他可行措施，務求善用新界查冊中心的人力資源，以配合市民對服務的需求。

為改善新界查冊中心的財務表現，我們現正檢視新界查冊中心的辦公室用地情況，以探討可否更進一步善用辦公室用地資源。有關建議正在製定中。

我們會繼續監察並採取措施，以改善新界查冊中心的表現和財務狀況。

第三部分: 實施土地業權註冊制度

9) 根據第 3.30 段，自 2004 年 7 月《土地業權條例》制定至今，土地註冊處在有關檢討《土地業權條例》、擬備《土地業權(修訂)條例草案》、就修訂法例建議進行持份者參與活動及實施土地業權註冊制度的事宜上，平均每年耗用約 2,400 萬元的員工費用。政府當局有否制訂任何措施，以減省上述支出？若有，請提供詳情；若否，請述明箇中原因並告知本委員會，政府當局有否研究採取其他措施，以處理上述問題。

《業權條例》的檢討涉及複雜的法律問題，並會對將來的物業的轉易程序產生深遠的影響。多年來，我們提出了不同的方案，以回應各持份者的關注點，當中涉及小心平衡他們對轉換機制、更正和彌償安排等重要且相關的問題的不同看法。提出的方案在法律上及實行上都必須是切實可行的。因此，在土地業權註冊制度實施前，對《業權條例》的檢討，需要充分考慮《業權條例》的各個條文，並因應所需的修改準備《修訂草案》。

土地註冊處在進行《業權條例》的檢討及相關工作時，一直都有因應部門對資源的需求採取相關措施控制有關開支。我們對有關《業權條例》的檢討及相關工作的人力資源已作出適當的調配。

土地註冊處會繼續密切留意部門對資源的需求，並確保投放於處理《業權條例》的檢討及相關工作的資源都是必要和適量的。

第四部分：財政事宜及服務表現匯報

10)根據第 4.4 段，土地註冊處自 1993 年成立以來，曾進行 5 次涵蓋所有收費項目並備有成本結算表的收費檢討，每次檢討相隔時間為 3 至 7 年(即於 1998 年、2005 年、2008 年、2011 年及 2016 年進行)。為何上述收費檢討相隔的時間並不固定？土地註冊處會否發出指引，訂明日後進行收費檢討的相隔時間？

根據《營運基金條例》(第 430 章)，土地註冊處營運基金須使所運用的固定資產產生合理回報。為了達到這項財政目標，土地註冊處按照財經事務及庫務局發出的《財務通告第 6/2016 號》"各項收費"所規定的一般原則，把收費訂於足以收回整體服務的全部成本，以及達致固定資產平均淨值目標回報率的水平。因此，土地註冊處每年在擬定其企業暨年度業務計劃(「年

度計劃」）時，會透過比較整體收入和整體開支，進行整體服務收費檢討，以求達致固定資產平均淨值目標回報率，而非進行所有個別收費項目並備有成本結算表的收費檢討。

土地註冊處按實際需要為有個別收費項目並備有成本結算表的收費項目曾進行 5 次（於 1998 年、2005 年、2008 年、2011 年、2016 年）檢討。例如在 2016 年，由於在土地註冊處 2016–17 的「年度計劃」內的財政預測未來數年可能會出現營運虧損，因應財經事務及庫務局的要求，土地註冊處為個別備有成本結算表的收費項目進行了檢討並提交了收費建議。

土地註冊處會繼續為整體服務收費進行年度檢討，並參考上述財經事務及庫務局發出的《財務通告第 6/2016 號》內適用於非營運基金部門的指引，確保所有的個別收費項目會大約每四年進行一次收費檢討。

11)根據第 4.9 及 4.10 段，在 2010-2011 年度至 2016-2017 年度，送交註冊的土地文件數目大幅減少 45%，而相關收入亦下跌 47%。根據收費檢討結果，文件註冊服務由 2010-2011 年度收入高於成本 9,300 萬元，變為 2015-2016 年度未能收回的成本達 8,000 萬元，變化甚為顯著。土地註冊處表示，上述服務的收入極受物業市場狀況波動影響(第 4.11 段)。上述服務現時的收回成本比率為何？土地註冊處將會採取甚麼措施，應對物業市場狀況對上述服務造成的影響？

2016-17 年度的文件註冊服務的收回成本比率為 68%，較 2015-16 年度的比率高 1%。

雖然土地註冊處文件註冊服務的收入極受物業市場狀況波動影響，土地註冊處會繼續留意其財務狀況，採取合適的措施以控制成本，並探討新業務機會以增加額外的收入。因應過去數年的物業市場情況，土地註冊處已實行多項成本節約措施，包括優化文件註冊工作流程，將文件資料輸入電腦與審視註冊文件的工作分開處理、暫時不填補一些常設編制職位的空缺、靈活調配員工執行其他工作和聘請合約員工應付波動的工作量等。至於開拓新業務方面，土地註冊處已於 2017 年 2 月推出電子提示服務修訂版本，供《銀行業條例》（第 155 章）下的認可機構（即持牌銀行、有限制牌照銀行及接受存款公司）使用，以產生額外和相對穩定的收入。

2016-17 年度土地註冊處的財務業績已有所改善。固定資產平均淨值回報率已從 2015-16 年度的 4.1%改善至 2016-17 年度的 8.1%。

12)根據第 4.20 段，土地註冊處依賴一套以人手操作的系統製備實際服務表現資料。當局為何不善用科技，以製備土地註冊處的實際服務表現資料？土地註冊處認為，可否採用綜合註冊資訊系統製備上述資料？若否，原因為何，以及該處會採取甚麼措施，解決上述問題？

土地註冊處於 2005 年推行「綜合註冊資訊系統」以實施中央註冊制度，使遞交文件辦理註冊不受地域限制，並同時推出網上查冊服務，以便市民可透過互聯網查閱物業的資料。土地註冊處已完成「綜合註冊資訊系統」的提升，使系統能提供額外功能，包括利用此系統編製在審計署報告書中第 4.16(a)段所述按 9 個服務類別訂定的 30 項實際服務表現資料。爲確保「綜合註冊資訊系統」提供平穩服務並同時編製實際服務表現資料，土地註冊處已在 2017 年 11 月開展優化系統的可行性研究，包括分析數據樣本和檢討用戶需求。我們預計在 2018 年底完成 6 個服務類別的實際服務表現資料的相關系統提升工作。至於餘下 3 個關於註冊服務的實際服務表現資料的相關系統提升工作，推出時間表須視乎預計在 2018 年第三季完成的可行性研究結果。

民政事務總署
香港灣仔軒尼詩道一百三十號
修頓中心二十九及三十樓

HOME AFFAIRS DEPARTMENT
29th and 30th Floors,
Southorn Centre,
130 Hennessy Road,
Wan Chai, Hong Kong.

本署檔號 Our Ref. HAD HQ CR/4-35/15/(C)
來函檔號 Your Ref. CB4/PAC/R69
電　　話 Tel.: 2835 2173
傳　　真 Fax: 2147 0984

香港中區立法會道1號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生

朱先生：

就審計署署長第六十九號報告書第6章
酒店和賓館的規管
政府帳目委員會的提問及要求資料
民政事務總署的回應

謝謝 貴處於2017年12月19日就上述事宜致函民政事務總署署長。

應 貴處的要求，本署回覆現載於**附件**。如有查詢，請與下開簽署人聯絡。

民政事務總署署長

(譚偉文 譚偉文 代行)

2018年1月16日

副本送： 財經事務及庫務局局長 (傳真號碼: 2147 5239)
審計署署長 (傳真號碼: 2583 9063)

審計署署長第六十九號報告書第 6 章
酒店和賓館的規管
就立法政府賬目委員會秘書處的提問及要求資料
民政事務總署的回應

第 2 部分：規管持牌場所

1) 段 2.4-需要監察完成發牌時間

根據報告段 2.4 所述的情況，請告知：

(a) 現時處理新牌照申請和續期牌照申請的程序、人手及開支分別為何？

答(a) 如審計署署長第六十九號報告書(報告)段 2.2 所述，民政事務總署（民政總署）轄下的牌照事務處（牌照處）處理旅館牌照新申請及續期申請通常涉及 6 個階段，包括：(一)認收申請、(二)初步視察、(三)由申請人進行改善工程、(四)跟進視察、(五)批准申請，以及(六)由申請人領取牌照。

牌照處除負責根據《旅館業條例》簽發牌照外，亦根據其他條例負責簽發另外 11 種牌照和相關工作。由於牌照處是以團隊形式執行各條例所賦予的職能，我們沒有純粹調撥於根據《旅館業條例》處理新牌照申請和續期牌照申請的人手及開支分項數據。整體性而言，在 2017-18 年度，牌照處的人手編制（包括公務員和非公務員合約僱員）為 132 人，員工開支預算為 6,630 萬元。

(b) 政府當局會否考慮調整處理相關事務的人手編制，以縮短新牌照申請和續期牌照申請完成時間的差距？

答(b) 如報告段 2.2 所述，處理旅館牌照新申請及續期申請涉及 6 個順序串連的步驟，當中有很多因素會影響牌照新申請及續期所需的時間。正如報告圖二所示，在處理新牌照申請所需的時間中，申請人佔用了當中大約三分之二的時間以進行改善工程及提交所需文件，而人手編制只是影響牌照申請所需時間的其中一個因素。民政總署已採取多項措施改善情況，包括密切監察辦理牌照申請所需時間，檢討內部處理牌照申請的工作流程及目標時間，亦會採取措施以利便申請人提交

所需文件，務求縮短牌照申請的時間。為加快審批牌照申請，牌照事務處亦已聘請兼職職員，以處理積壓的申請個案。

(c) 政府當局會採取何等措施，以加強對完成發牌時間的監察？有關措施將於何時落實？

答(c) 牌照處透過多項措施，密切監察牌照申請的進度，包括每星期由監督向各小組主管發出報告表，提示申請個案的處理進度、每月為監察完成發牌時間舉行內部會議，以及定期向總部匯報及討論處理牌照申請的情況。此外，牌照處亦已向有關部門申請撥款，目標是於2018-19年度提升電腦系統，以便更有效地監察發牌工作的進度。

2) 段 2.6 至 2.8-未能達致內部目標及需要加強工作表現管理

概括報告段 2.7 而言，7 項內部目標大致上未能達標，請告知：

(a) 報告段 2.6 提到「2 項服務承諾(見第 2.3 段表二)是牌照事務處就工作表現而向市民公布的承諾，該事務處會為此投放較多人力物力，務求予以履行」，這是否表示由於另外 7 項內部目標不需向公眾交代，所以政府當局認為不需加緊執行目標而鬆懈處理？

答(a) 正如段 2.6 所述，7 項內部目標的用途是供牌照處在編排工作時作參考之用，在 7 項內部目標中，其中 3 項的達標率為 100%，96%及 94%，其餘 4 項的達標率介乎 38%至 78%。由於這 4 項內部目標，主要需視乎申請人進行改善工程的進度(包括申請人有否向牌照處申請延長改善工程的期限)及能否如期提交齊全的工程文件，因此達標率未能完全由牌照處控制，其性質與另外兩項對公眾的服務承諾並不相同。然而，牌照處除致力實踐服務承諾達標外，亦同時加緊執行內部目標，並不會鬆懈。

(b) 可否告知報告段 2.7 指 4 項內部目標達標百分率普遍下跌的原因？政府當局有沒有作出相應跟進行動？

答(b) 4 項內部目標達標百分率普遍下跌的主要原因是牌照申請的數量持續增加。如報告圖一所示，持牌酒店及賓館的數目與日俱增，從 2012 年初的 1493 間，上升至 2017 年 6 月的 2024 間，升幅達 36%。除此之外，為協助業界盡早適應《條例》檢討後的新發牌制度，牌照處分階段實施不同措施，包括就賓館(一般) 牌照和賓館(度假屋) 牌照的有效期設限：(i)在 2014

年 9 月至 2015 年 12 月期間簽發的牌照，有效期不得超過 24 個月；以及(ii)其後簽發的牌照則不得超過 12 個月。由於牌照有效期縮短，續牌的次數相應變得頻密。再者，在 2014 年 9 月至 2015 年 12 月期間簽發的牌照，陸續在 2016 年下旬及 2017 年底屆滿，牌照處需要處理相關的續牌申請。另外，牌照處亦在 2015 年 12 月實施三項行政優化措施，申請人或需較長時間了解及符合相關要求。牌照處自 2015 年起已增聘兼職職員以應付增加的工作量，並會更密切地監察完成發牌時間，以從速加以改善。

(c) 因應報告段 2.8(a)所述的未如理想的情況，政府當局會否制訂指引，讓工作人員可遵守以達致內部目標？如有；當局現時是否已就指引內容訂立初步方向，以及有關指引預計將於何時實施？

(d) 民政總署執行報告段 2.16(b)的回應的進展及成效為何？

答(c)和(d) 牌照處會加強對內部目標的工作表現管理，並適當檢討有關目標是否恰當，冀能公布合理的目標時間。牌照處正檢討內部處理牌照申請的工作流程，以制訂合理的目標，務求縮短牌照申請的時間。

3) 段 2.10 至 2.13-辦理牌照時間因需多次提交資料而延長

根據報告段 2.10 的個案一指有申請人曾 16 次提交報告表／文件，請告知：

(a) 過去有否發現類似問題；如有，政府當局有否糾正此等情況或向申請人提供協助？

(b) 政府當局會否採取任何措施，令辦理牌照時間可以縮短？

答(a)和(b) 由於牌照申請牽涉符合樓宇及消防安全多個範疇的要求，因此在申請牌照的過程中，申請人須提交多份相關的報告及證明書。報告書內所載個案中，實屬較極端的單一個案。

為協助申請人進行改善工程和提交有關工程完竣的資料，牌照處已實施多項措施，包括：

(i) 由2011 年起，把〈根據《旅館業條例》申請牌照的一般指引〉上載到牌照處網站www.hadla.gov.hk。該指引載述申請牌照的一般規定和手續；

(ii) 由 2013 年 9 月起，牌照處會與申請人及其代理(例如顧問和承建商) 開會，以檢視改善工程項目表或任何開列尚未符合規定的清單；

(iii) 由 2015 年 7 月起，把負責人員的電郵地址上載到牌照申請進度系統(申請人可進入該系統)，以便申請人參考；及

(iv) 由 2017 年 8 月起，把所有牌照條件和規定上載到牌照事務處網站。

牌照處正檢討牌照申請的工作流程及優化改善工程項目表，使申請人更清楚了解工程的要求及所需遞交的文件，並會與申請人緊密聯繫及以文件清單形式解釋有關要求。此外，牌照處會適時更新上載到牌照事務署網站的相關指引及提交所需文件及更新有關常見問題的答問資料，並正研究改良電腦系統，以便更有效地監察發牌工作。

4) 段 2.17 至 2.27-為不受保障個案的牌照續期

根據報告段 2.19，請告知：

(a) 現時是否有任何條例或規定，要求牌照事務處必須優先辦理不受保障個案？處方會否安排由不同的隊伍分別處理兩種個案？

(b) 報告段 2.20 提到「牌照事務處表示，此舉乃考慮到申請一旦未能在牌照有效期屆滿日之前獲批，可能對相關持牌人帶來的後果」，所以才會優先加快辦理這類個案，但政府當局有否考慮，不受保障個案是因酒店或賓館沒有按時申請續牌，而牌照事務處優先加快辦理不受保障個案，會對準時守法的個案構成不公平？就此方面，政府當局會否採取任何行動，以糾正有關情況？

(c) 民政總署有否執行報告段 2.27 的檢討？有關檢討結果為何？

答(a)、(b)和(c) 牌照處是以團隊形式執行上述職能，受保障及不受保障個案均由相同的團隊處理。雖然現時沒有規定牌照處須優先處理不受保障個案，但鑑於不受保障個案的牌照於到期後須面對停止經營直至牌照續期獲批的風險，在協助政府推行利便營商的前題下，牌照處作為發牌監管機構需要取得平衡，在不影響受保障個案申請的前題下酌情優先處理不受保障個案。由於受保障個案屬大多數，而且其牌照在獲批續期前仍會繼續有效，因此牌照處現行的措施不會對受保障個案構成

實質影響。事實上，這安排行之已久亦為業界的普遍訴求。儘管如此，牌照處會加強宣傳工作，敦促持牌人根據《旅館業條例》第 9(1)條的規定按時提交申請。

5) 段 2.30 至 2.35-需要確保牌照規定獲得遵從

因應報告段 2.31 所提及 3 間有違規情況的賓館，請告知：

(a) 該 3 間賓館明顯有潛在安全威脅，政府當局在發現違規情況後有否作出任何跟進？

(b) 政府當局有否懲處有關賓館；如有，詳情為何；如無，為何不作懲處？

答(a) 就報告段 2.31(a)及(b)，牌照處在發現違規情況後，已向有關
和(b) 賓館持牌人士發出警告信，持牌人亦已於指定期限內糾正違規情況。

(c) 民政總署有否執行報告段 2.35(b)所述的檢討？署方將於何時就持牌處所的年度視察採用以風險為本的方式和納入突擊元素？

答(c) 牌照處正檢討年度視察的安排，初步目標是於2018-19年度分階段在視察中試行引入以風險為本和突擊的元素。

第 3 部分：打擊無牌場所

6) 段 3.2 至 3.8-監察懷疑無牌場所

根據報告段 3.4，請告知：

(a) 現時處理尚未完結的懷疑個案的程序、人手及開支分別為何？

(b) 牌照事務處為何不就尚未完結的懷疑個案，製備並匯報有關個案數目和個案存在時間的資料(報告段 3.6)？

(c) 一如報告段 3.5 所述，這些尚未完結的懷疑個案所涉及的無牌場所，部分已經運作多時，情況令人憂慮。既然連續多年仍然累積大量個案等待處理，政府當局有沒有作出相應跟進行動，以協助盡快解決個案？

答(a)、(b)和(c)

由於牌照處是以團隊形式執行《條例》所賦予的職能，新的舉報個案及尚未完結的懷疑個案均會由相關負責團隊處理，因此我們沒有純粹調撥於處理尚未完結的懷疑個案人手及開支分項數據。整體性而言，在 2017-18 年度，牌照處的人手編制（包括公務員和非公務員合約僱員）為 132 人，員工開支預算為 6,630 萬元。

牌照處一直有要求各小隊成員每月就未完結的檔案呈交予小隊主管檢視，以調整執法策略。牌照處已檢視尚未完結的懷疑個案，觀察到部分個案曾作出檢控，而檢控過後的巡查未再發現無牌經營旅館活動，或因初步證據不足而曾終止調查。牌照處會積極跟進有關個案，並要求相關調查小隊每月向管理層匯報有關調查進度。如再發現足夠證據證明該處所涉及無牌經營旅館，便會再次向有關人士採取檢控行動。

有鑑於牌照處現時面對的蒐證困難，民政總署已完成檢討《旅館業條例》，並會提出修訂建議提升牌照處的執法能力。牌照處會加強監察及跟進每一宗尚未完結的懷疑個案，及探討進一步打擊懷疑無牌經營場所措施的可行性。

(d) 政府當局會否考慮增加人手處理尚未完結的個案；如會，預計將於何時執行，處理相關事宜的人手編制及開支為何；如否，原因為何？

答(d) 牌照處會不時檢討所需的人力資源，計劃於2018-19年度增加人手(包括牌照事務督察)，並會靈活有效地調配人手，以確保妥善處理、監察及跟進尚未完結的個案。

(e) 民政總署執行報告段 3.8 的回應的新措施詳情為何？

答(e) 牌照處將會在 2018 年下旬完成提升執法資料管理系統。

7) 段 3.10 至 3.18-調查懷疑無牌場所

根據報告段 3.10 中個案二，請告知：

(a) 政府當局於 2012 至 2017 年 5 年間耗用了不少人力物力調查，仍未能對該場所作出檢控，政府當局會否檢討原因為何？

(b) 政府當局現時有否就此個案進行任何跟進工作？

答(a)和(b) 由於無牌經營旅館屬刑事罪行，法庭對證據的要求十分嚴謹。因此，牌照處在偵查行動中必須蒐集足夠可被法庭接納的證據，並必須在毫無合理疑點下證明有關罪行，方可提出檢控。牌照處會繼續積極跟進此個案，在偵查行動中蒐集足夠可被法庭接納的證據，如有足夠證據證有關處所經營無牌旅館，便會立即採取檢控行動。

(c) 政府當局會否強化現行的執法措施，或重新建立更有效的調查制度，以確保有關運用資源，令違規個案得以正法？

答(c) 除了繼續積極執行巡查、網上瀏覽和檢控工作，牌照處會亦與其他有關部門(如警務處、入境事務處及勞工處)進行跨部門聯合行動及執法經驗交流，以更有效打擊無牌旅館。有鑑於牌照處現時面對的蒐證困難，民政總署已完成《條例》的檢討工作，並會提出修訂建議提升牌照處的執法能力。此外，牌照處會探討進一步加強打擊懷疑無牌經營旅館成效的方法，及靈活有效地調配人手，以確保妥善執行《條例》的相關規管和執法工作。

(d) 政府當局預計將於何時執行報告段 3.14 的修訂？

答(d) 民政總署處正與律政司緊密合作，進行《旅館業條例》檢討，以期在 2018 年向立法會提交《旅館業(修訂)條例草案》。

就民政總署於報告段 3.18(a)的回應，請告知：

(e) 有關探討的進展為何？民政總署參考了那些外國經驗，以及有否發現任何可借鏡的地方？如有可借鏡的地方，政府當局會否採用；如會，政府當局將於何時推行有關措施及該等措施為何；如否，原因為何？

答(e) 民政總署已完成《條例》的檢討工作，並建議加強執法權力，有關建議包括賦權監督：可根據顯示任何處所被用作無牌旅館的環境證據，檢控其業主、租客或佔用人。除非該等人士提出的法定免責辯護(即沒有控制有關處所的用途)獲確立，否則須負上刑責；可向法庭申請搜查令，強行進入懷疑無牌旅館；及可申請封閉令，封閉於過往指明的期間內曾涉及無牌旅館定罪個案而又再次涉案的相關處所。以上建議的做法，與我們參照過的外國經驗大致相若。我們正與律政司緊密合作，以期在 2018 年向立法會提交《旅館業(修訂)條例草案》。

(f) 民政總署有否制訂任何措施，以助調查和打擊懷疑無牌場所；如有，有關措施將於何時執行；如無，原因為何？

答(f) 就打擊和掃蕩此類透過電子平台招徠的無牌旅館，牌照處已加強情報收集工作，包括成立專責小隊瀏覽互聯網網頁、流動手機應用程式、社交媒體、討論區、博客專欄等，搜尋懷疑無牌旅館的資訊和情報。如發現無牌旅館的資料，牌照處的執法人員便會跟進調查。如有足夠證據證明該處所涉及無牌經營旅館，牌照處便會立即採取檢控行動。

牌照處定期亦發信予各網上平台營辦商，強調於本港經營旅館必須領牌，並要求他們只上載香港持牌旅館的資料，包括相關處所所獲發的牌照類別及牌照號碼，亦呼籲他們提醒用戶必須入住香港的持牌處所。

此外，在節日旅遊旺季，為保障旅客安全及針對打擊經網上平台出租的無牌旅館，民政總署聯同地區人士、屋苑及大廈法團推出新一輪加強執法及公眾教育活動，巡查港九及新界多個屋苑及住宅大廈，及於目標屋苑和住宅大廈內張貼告

示，提醒旅客及訪客樓宇內並無持牌旅館，以保障旅客安全及針對打擊經網上平台出租的無牌旅館。

8) 段 3.22 至 3.25-檢控無牌場所

請告知：

(a) 因應報告段 3.22 所述的情況，政府當局會否考慮提高刑期及罰款以加強阻嚇力？政府當局會否與律政司商討，向法庭反映對屢次違例的經營者判處較高刑期及罰款的意見？

答(a) 民政總署已完成《條例》的檢討工作，並建議把經營無牌旅館的最高罰款由 20 萬元增至 50 萬元，監禁期由兩年提高至三年；以及賦權監督，凡有處所因經營無牌旅館而被第二次定罪，可向法庭申請發出封閉令，封閉該處所，為期六個月。

(b) 因應報告段 3.23，請政府當局告知檢討《旅館業條例》(第 349 章)的最新進展為何？

答(b) 民政總署已於 2017 年 7 月 17 日向立法會民政事務委員會報告修訂《條例》的進度和行政優化措施的實施，以及就修訂《條例》的進一步立法建議徵詢委員。有關建議得到委員會及公眾人士普遍支持。律政司現正積極協助我們草擬《旅館業(修訂)條例草案》，我們期望可在 2018 年向立法會提交具體的立法修訂建議。

(c) 就報告段 3.24 指出，報告段 3.19 所述的罪行持續的條文一直不獲援引，請問政府當局未能按照原有的法例執行檢控工作的原因為何？政府當局是否確定將來會對多次重犯的經營者援引上述條文；如否，原因為何？

答(c) 要成功起訴有關人士在一段持續日子經營無牌賓館，需要搜集足夠的證據證明有關人士於該些日子及於該處所持續地犯罪，難度較大。因此，牌照處如有足夠的證據證明有關人士無牌經營旅館，一向做法是考慮對重犯的經營者提出新的檢控。儘管如此，牌照處會就合適的個案諮詢法律意見，援引罪行持續的條文作出檢控。

第 4 部分：其他行政和發牌事宜

9) 段 4.2、4.3 及 4.6 至 4.11-收回成本

請告知：

(a) 政府當局是否認同，報告段 4.6 指"簽發新牌照的收回成本比率介乎 32%至 75%，而續期牌照則為 40%至 72%"及報告段 4.7 所述的情況並不理想？政府當局有何新政策／措施糾正該等問題？

(b) 政府當局會否考慮定時檢討收回成本制度，例如最少一年一次，以盡力收回成本？

(c) 請提供民政總署執行報告段 4.11 的工作計劃進展，包括將於何時修訂牌照費用。

答(a)、(b)和(c) 大致上，牌照處每年均有進行簽發牌照的成本計算。考慮到《旅館業條例》建議的修訂會對發牌條件作出重大改動，進而影響處理新牌照或牌照續期申請的發牌程序和工作量，這些未知的因素均會影響收回成本的計算，我們認為在《旅館業條例》修訂定稿後再進行收費檢討較為審慎和合理。民政總署處正與律政司緊密合作，進行《旅館業條例》檢討，以期在 2018 年向立法會提交《旅館業(修訂)條例草案》。我們會密切留意《旅館業條例》修訂的進度，並制定收費檢討的工作計劃（包括定時檢討），以盡力收回成本。

10) 段 4.15 -4.18 需要密切監察個案量

請告知：

(a) 牌照事務處為何向來沒有製備有關個案量的統計數字，以作為管理資料，或在定期舉行的管理層會議上討論有關數字，最終導致牌照事務督察負責的個案量不均？政府當局會否盡快制訂指引，以更妥善管理有關個案量的資料？

答(a) 牌照處一直有監察各個牌照事務督察手上的個案數量，除了每月作出檢討，亦會隨機抽查以核實情況。如個案量超出個別牌照事務督察的應付能力，有關的督導人員(即高級牌照事務督察)會檢討情況，指派其他牌照事務督察提供適當協助，有需要時也會親身進行視察。牌照處自去年11月起已作出常規安排，要求各小隊就成員的個案數量定期上報予管理層，以便進行督導。

由於每宗個案的複雜程度不一，有眾多的因素，如處所的營業時間(只集中假日或晚上時間開放予租客出入)、經營規模及模式(經電子平台出租)均有可能影響個案調查時間的長短，因此不能根據個案數量的多寡去衡量個別牌照事務督察的工作量。部分個案因案情較為複雜而未能於短時間內完成調查，所以各個牌照事務督察手上的個案數目不一是難以避免的情況。

牌照處將會在2018年下旬完成提升執法資料管理系統，以更密切地監察牌照事務督察的個案量。

(b) 不同牌照事務督察所負責的個案數目有頗大出入，原因為何？現時分配和處理個案的程序及規定為何？政府當局有沒有就此情況作出相應跟進行動？

答(b) 一般而言，每次分配個案時，主管會考慮把地區相同或相近的個案分配予同一牌照事務督察，以減省巡視所需交通時間，便利跟進工作。獲分派處理地區相同或相近個案的牌照事務督察，因可減省交通時間，相對可處理多些個案。因此，同一時間，各牌照事務督察所獲分配個案或有不一。視乎每個個案的進度，各牌照事務督察手上尚未完成的個案數目亦往往有別。主管會留意各牌照事務督察的情況，包括個案數目、性質及複雜程度，在有需要時把個案再作適當分配。

(c) 政府當局有否作任何評估，以了解現時的人手能否應付目前的工作量？

(d) 政府當局會否考慮重組人手編制，增加人手，避免每個人承擔的工作量過多？

答(c)和(d) 牌照處會不時檢討所需的人力資源，計劃於 2018-19 年度增加人手(包括牌照事務督察)，並會靈活有效地調配人手，以確保妥善處理、監察及跟進個案。

11) <u>段 4.22 至 4.25 -需要全面檢討民宿的相關事宜</u>

(a) 就報告段 4.24 及 4.25，請告知民政總署截至現時全面檢討民宿的相關事宜的跟進工作為何。

答(a) 民政總署留意到不同地區對旅館的規管會因應其整體環境及居住情況等不同因素而各有不同，沒有單一標準。在檢討《條

例》時，民政總署會充分考慮不同持分者的意見及實際情況，例如香港有很多居住人口稠密的多層大廈等，務求確保《條例》能與時並進，並切合香港的需要。

事實上，現時《條例》亦不會排除“民宿”的牌照申請。任何處所，包括“民宿”型旅館，只要符合消防及樓宇安全方面的規定，均可申請牌照。牌照處一向亦有根據「度假屋牌照申請指引」向以“民宿”形式經營的新界鄉村屋發出賓館（度假屋）牌照。牌照處會繼續以靈活務實的態度，處理有關的牌照申請。

民政事務總署
2018年1月

中華人民共和國香港特別行政區政府總部教育局
Education Bureau
Government Secretariat, The Government of the Hong Kong Special Administrative Region
The People's Republic of China

本局檔號 Our Ref.: EDB(FE) 11/581/05
來函檔號 Your Ref.: CB4/PAC/R69
電話 Telephone: 3509 8502
傳真 Fax Line: 2810 7235

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
政府帳目委員會秘書
(經辦人：朱漢儒先生)

朱先生：

立法會政府帳目委員會

有關《審計署署長第六十九號報告書》第 7 章
香港知專設計學院

你於 2017 年 12 月 20 日致函教育局局長，要求提供答覆/資料。有關答覆/資料現載於附件，以供政府帳目委員會參考。

教育局局長

(麥子寧 代行)

連附件

副件送：職業訓練局執行幹事 (傳真號碼：2591 4773)
財經事務及庫務局局長 (傳真號碼：2147 5239)
審計署署長 (傳真號碼：2583 9063)

2018 年 1 月 4 日

立法會政府帳目委員會

有關《審計署署長第六十九號報告書》第 7 章
香港知專設計學院

教育局局長答覆政府帳目委員會的書面提問

問題

根據[《審計署署長第六十九號報告書》第 7 章]第 3.28 及 3.29 段，立法會財務委員會批准撥款後，教育局沒有要求職訓局就調景嶺校園發展計劃，每季提交進度報告並附上最新的收支預測和資助金收支結算表。教育局有否密切監察調景嶺校園發展計劃的進度？若有，教育局如何在沒有進度報告的情況下進行監察？

回覆

教育局接受審計署的建議，並同意我們對調景嶺校園發展計劃作出的監察工作有改善空間。作為改善的措施，自二零一七年三月起教育局已要求職訓局每季就進行中的受資助工程項目提交最新的進度報告及財政狀況。我們會密切留意項目的進展，並確保職訓局就未來的工程項目每季提交進度報告，以符合有關財務通告的要求。

就調景嶺校園發展計劃，在立法會財務委員會批准撥款後，教育局透過職訓局提交的基本工程項目實際開支、收支預測及資金流報告來監察調景嶺校園發展計劃的整體進度。此外，教育局亦與職訓局就有關項目的各項事宜保持聯絡和溝通。

Vocational Training Council 職業訓練局

19F VTC Tower, 27 Wood Road, Wan Chai, Hong Kong 香港灣仔活道27號職業訓練局大樓19樓
www.vtc.edu.hk

Mrs Carrie Yau 尤曾家麗 GBS JP
Executive Director 執行幹事

Telephone No 電話 2836 1399 Facsimile No 傳真 2591 4773

Our Reference 本局檔號 Your Reference 來函檔號 CB4/PAC/R69

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
政府帳目委員會秘書
（經辦人：朱漢儒先生）

朱先生：

政府帳目委員會
審議《審計署署長第六十九號報告書》第 7 章
香港知專設計學院

有關你 2017 年 12 月 20 日來函所提問題，現附上本局的回覆，以供審閱。

尤曾家麗

職業訓練局執行幹事
（尤曾家麗）

2018 年 1 月 3 日

連附件

副本送： 教育局局長 (傳真號碼：2810 7235)
財經事務及庫務局局長 (傳真號碼：2147 5239)
審計署署長 (傳真號碼：2583 9063)

第 2 部分：課程管理

1) 關於第 2.3 及 2.4 段，職訓局及香港知專設計學院("設計學院")採取了甚麼措施，避免設計學院課程的實際收生人數與計劃收生人數出現重大差異？

2014 年至 2017 年整體中六學生人數減少，職業訓練局(VTC)相應下調計劃收生人數實屬合理。惟有些課程極受歡迎，過去數年的實際收生人數超乎預期，以致出現超額收生情況。

VTC 管理層及香港知專設計學院(HKDI)檢視過去三年的超額收生情況後，已將計劃收生人數調整。有關調整已考慮對資源的影響、質素保證及業界需要，包括增加受歡迎及超額收生高級文憑課程的擬定學額，同時縮減收生不足高級文憑課程的學額。2017/18 學年，HKDI 超額收生的課程數目有所減少，各課程實際及計劃收生人數的差距亦已大大收窄（見附錄 1）。

2) 根據第 2.9 及 2.10 段，在 2014-2015 至 2016-2017 學年，由於出現超額收生情況，在設計學院 59 個新增的教學人員職位中，55 個職位由短期合約教員擔任，超逾了總部人力資源科就短期合約教員所訂的 15%上限。既然不少課程持續超額收生，設計學院為何不考慮聘請合約期超過一年的新增員工，或以開放式合約聘用新增員工？

VTC 在制定人力策劃時，將短期合約職位數目限為編制總額的 15%。聘用員工的合約條款須視乎 VTC 的長遠營運需要而定。對於專項項目、有時限的工作，或因超額收生情況所出現的人力需求，VTC 通常以定期合約的職位填補，每年檢討需求，因應情況彈性增減人手。HKDI 須緊貼行業當前的需要及適時聘任行業專才加入，所以彈性的人手編制對 HKDI 尤其重要。

參照教育局推算 2018 年至 2027 年的中六畢業生人數（見附錄 2），直至 2022 年，學生人數預料會持續下跌。根據 VTC 2017 年取錄的學生人數顯著減少，亦反映這個趨勢。2017/18 學年，VTC 亦因學生人數減少而沒有和部分員工續約。學生人數不斷下降，超額收生實為暫時性。由於學生人數的下行趨勢確實持續，VTC 認為不宜以較長期的合約填補因超額收生的額外人力需求。

按照 HKDI 2018/19 學年的人力規劃，短期合約職位數目不超過編制總額的 15%。

3) 關於第 2.14 及 2.15 段，設計學院可否提供進一步資料，說明如何得出擬議新課程過去 3 個學年的計劃收生人數，以及院方如何在建議書中作出總結，新課程對教學人員人力資源沒有影響？更重要的是，由於設計學院提交的新課程建議書欠缺有關收生人數及人力資源的關鍵資料，設計學科學務委員會及專業教育培訓學務委員會如何及為何在 2012-2013 學年至 2016-2017 學年間，通過及批准第 2.13 段提及的 14 項新課程？

過去三個學年擬議開辦的高級文憑新課程如下：

2015/16 學年開辦
超媒體高級文憑（計劃收生人數：90）
珠寶及形象產品設計高級文憑（計劃收生人數：60）
傢俱及時尚產品設計高級文憑（計劃收生人數：60）
舞台及佈景設計高級文憑（計劃收生人數：30）

2016/17 學年開辦
時裝媒體設計高級文憑（計劃收生人數：30）
演藝造型設計高級文憑（計劃收生人數：30）
時裝設計男裝高級文憑（計劃收生人數：30）
珠寶設計及科技高級文憑（計劃收生人數：60）

2017/18 學年開辦
新聞視覺設計高級文憑（計劃收生人數：30）

我們按照 VTC 的課程策劃政策及程序，每年檢視及更新設計學科的全日制職前課程大綱，以配合香港經濟的新發展及學生的志向。人力需求、市場供應變化、業界建議、過往報讀／收生統計資料、現有課程的升學率、支援資源等均屬考慮因素。根據 VTC 按香港中學離校生人數預料有下降趨勢所制定的整體收生計劃，2016/17 學年及 2017/18 學年設計學科各項新課程的計劃收生人數訂為 30；另為回應年內行業需求，珠寶設計及科技高級文憑的計劃收生人數為 60，與過去一年相同。

就審計署曾檢視的文件當中有關五個修訂或移交課程的課程文件內提及開辦有關課程對人手沒有重大影響，其中有三項是修訂課程或其他學科移交的課程（「出版設計及印刷媒體高級文憑」修訂自「印刷及出版高級文憑」；「時裝設計男裝高級文憑」修訂自「時裝設計高級文憑」；「珠寶設計及科技高級文憑」由工程學科移交）。上述課程修訂或移交後，由於學額及教學人員是從現有課程或另一學科調往 HKDI，因此對現有資源並無重大影響。

審計署檢視的「課程文件」屬 VTC 質素保證機制的文件，作為課程發展的導引。設計學科學務委員會於各階段討論及考慮課程發展事宜，包括：於「初步課程建議書」階段檢視新課程的「可行性研究報告」，於審核階段由課程審核小組遞交報告。

完成質素保證程序後，設計學科學務委員會考慮課程審核小組的報告建議，通過開辦新課程／修訂課程。專業教育培訓學務委員會(VETAB)進一步商討已呈交的課程文件，並核准各學科的整體學額以及資源分配。學科會定期向 VETAB 匯報學務及工作進展。

4) 根據第 2.17 段，就不在職訓局訓練委員會的人力調查範圍內的課程而言，職訓局的課程委員會須透過外間渠道獲取有關行業人力需求的資料。職訓局有否評估，在釐定這些行業的人力需求時，這些第三者資料是否有用？

下列 VTC 訓練委員會的人力報告已涵蓋與設計學科大部分課程相關的行業：

- 時裝及紡織業訓練委員會
- 珠寶及鐘錶業訓練委員會
- 媒體及傳訊業訓練委員會
- 印刷媒體及出版業訓練委員會
- 建築、土木工程及建設環境訓練委員會
- 美容及美髮業訓練委員會

設計學科及屬下課程委員會盡其所能，蒐集外間行業協會或設計團體發布的相關資訊以及政府統計資料，並諮詢有業界人士出任的顧問委員會，如設計學科顧問委員會及設計學院顧問委員會。VTC 認為出任這些團體／委員會的業界人士所提供的都是最新的市場資訊，對掌握人力要求很有幫助。

5) 根據第 2.21(b)段，職訓局會考慮是否需要進行設計行業的人力調查。職訓局的考慮結果為何？職訓局有否計劃進行這項調查？

VTC 會分析並檢討參考現有訓練委員會人力調查、外間行業協會或設計團體所提供資訊的好處及效用，從而考慮是否需要按第 2.21(b)段進行設計業的人力調查。

6) 根據第 2.41(a)段，職訓局會考慮監察設計學院高級文憑課程的完成率。職訓局的考慮結果為何？職訓局是否同意，由於課程完成率與單元留讀率分別衡量課程不同方面的情況，職訓局不但要監察課程的單元留讀率，亦須監察課程完成率？

雖然「留讀率」和「完成率」由不同方面量度學生修讀課程的情況，但 HKDI/IVE 的課程設計是採用單元儲修的結構，所以採用單元為基礎計算留讀率是實際和合適的。VTC 一向重視所設計的績效指標，必須足以量度修畢課程的學生比率，同時切合職業專才教育課程「多入讀點、多結業點」的特色。

7) 根據第 2.41(b)段，職訓局會查明某些課程(尤其是建築設計及園境建築高級文憑課程)完成率偏低的原因，並找出須予改善之處。檢討的進度為何？職訓局有否查明完成率偏低的原因為何？須予改善之處為何？

審計報告附錄 F 提及建築設計高級文憑與園境建築高級文憑的課程完成率偏低。主要原因是這兩項課程包含多個附有先修條件的核心單元，學生要先在一些指定的單元取得及格後，始可修讀這些核心單元。而 HKDI 的其他課程，亦多會要求學生依行業既定次序的技術進階培訓，目的是訓練學生加強信心和就業準備，甫畢業即能投身職場。然而，這類模擬業界運作的培訓方式對於一些未在職、不熟識職場環境的年輕人來說挑戰甚大。致部分修讀建築、室內及產品設計的學生可能需要兩年以上時間來修畢課程

（而審計報告所顯示的完成率分析是採用第二年修讀期末的數字）。我們會成立專責小組，進一步幫助學生，並加強實況職場培訓。

8) 關於第 2.28 段，職訓局/設計學院有否調查院方未能達到目標就業率背後的原因？若有，調查結果為何？關於第 2.41(c)段，職訓局正考慮採取何種措施，以提升就業率？此外，請提供另外 12 個機構成員過去 5 年的就業率，以便與設計學院的就業率作一比較。

因行業環境變化，以致某些課程的畢業生就業率出現波動。舉例說，近年電視經營環境面對挑戰，甚至有電視台和廣播電台倒閉，可能阻慢了 2015 年電影及電視高級文憑課程畢業生的求職步伐（所顯示就業率為 77.4%）。至 2016 年後期行業人手需求上升，調查時這個課程 2016 年畢業生的就業率回升至 90.4%。另一方面，環球經濟走下坡，香港的出口和零售業收縮，亦對 2015 年和 2016 年時裝或產品設計員的需求有影響。HKDI 各項課程 2014 年至 2016 年畢業生就業率載於附錄 3。

以上資料顯示，行業環境、各類設計行業不同的工作性質、設計學科畢業生的特質和志趣等都是影響調查結果的主要因素。VTC 和各個學科均會透過課程質素分析報告、定期覆核課程等的質素保證機制，以及透過學科／院校顧問委員會、行業訓練委員會等各類途徑諮詢業界意見，定期檢討和更新課程，確保畢業生具備業界所需求的才幹特質。

VTC 亦正與局內的統計組和各課程小組研究如何更緊貼地追蹤設計學科畢業生的就業情況。統計組會考慮如何改善設計學科畢業生對「畢業生就業調查」的回應率，以便更全面反映就業情況，課程小組亦會研究如何為畢業生更適時提供職位資訊，助他們更快找到工作。

我們已按要求，列載 HKDI 與其他成員院校在 2011/12 學年至 2015/16 學年的就業率，見附錄 4。

第 3 部分：校園發展及管理

9) 根據第 3.16 及 3.17 段，職訓局在擬備於 2007 年 6 月 22 日向財委會提交的撥款申請時，曾分別於 2007 年 3 月和 4 月提交以鋼筋混凝土方案為基礎計算的預算工程費用予建築署審批，當時的預算款額為 9 億 9,280 萬元。然而，客戶顧問小組於 2007 年 4 月 30 日的會議上採納了改良混合方案，而工程顧問於 2007 年 6 月 15 日以改良混合方案為基礎，把工程預算由 9 億 9,280 萬元修訂為 10 億 6,410 萬元。職訓局為何並無向建築署提交該經修訂的工程預算，亦沒有在 2007 年 6 月 22 日提交財委會的撥款申請中修訂該工程預算？

在改良混合方案獲採納前而該方案仍有待進一步研究之時，VTC 已經擬妥提交工務小組委員會／財委會的文件。故此 2007 年 6 月提交財委會的工程成本預算定稿未有收納有關方案的修訂預算。

10) 根據第 3.23 段，職訓局自 2007 年 4 月起已採納改良混合方案，而鋼筋混凝土方案一直僅被視為後備方案。調景嶺校園發展工程督導委員會曾在 2008 年 1 月的會議上建議採納鋼筋混凝土方案，為何督導委員會在此之前不獲告知，鋼筋混凝土方案僅被視為後備方案？

如第 3.33(a)段所載：“2007 年 10 月 26 日，督導委員會在其會議上得悉，有關的預算費用可能遠高於立法會所批准的預算，差額超逾 1 億元，而委員會要求局方研究替代方案。顧問小組提出一個較為經濟的替代方案，就是使用鋼筋混凝土建造該四幢大樓和空中平台，但建築物會看來龐大”。VTC 理事會屬下的督導委員會其實知悉鋼筋混凝土方案是一後備方案。

11) 根據第 3.33(c)段，職訓局執行幹事表示，局方會採取措施，確保就受政府資助的項目採納發展方案一事，進行充分討論。職訓局已經或將會採取的措施為何？

我們已自 2014 年開始向 VTC 理事會屬下的產業管理委員會提供工程的詳細資料，又向建築署提供最新的成本預算並徵詢意見，以便向財委會申請撥款。如有替代方案我們會採取措施向相關的委員會講解有關替代方案，並會與建築署商討後，才落實最後方案。

12) 根據第 3.30 段，審計署曾檢視職訓局理事會、常務委員會、產業管理委員會及督導委員會的會議紀錄(2007 年 7 月至 2008 年 6 月)，並留意到在理事會/委員會的會議上，沒有匯報調景嶺校園發展工程的資助金收支結算。現時是否訂有任何有關擬備和保管這些會議紀錄的政策，包括有關紀錄會保存多久，以確保就日後的建造工程變動所作的討論及決定，均會記錄在案？如有相關政策，為何無法在會議紀錄中找到相關匯報紀錄？

在 2007 年 7 月至 2008 年 6 月期內，局方於 2007 年 10 月向督導委員會報告 HKDI 工程進度及比對財務委員會核准預算的最新成本估算（招標前），並向理事會及其下功能委員會提交多份文件，尋求批准有關 HKDI

工程採納標書及工程開支的建議。建造工程合約最終帳目提交建築署審閱後，署方並無提出任何關乎技術問題的異議。

自 1982 年成立以來，VTC 一直奉行保存理事會及功能委員會所有會議文件的政策。

13) 根據第 3.39 段，設計學院綜藝館因進行保養而關閉約一季至三分之一學年，而讓校外人士使用綜藝館的日數為每年 2 至 10 天。設計學院會否採納第 3.53(c)及 3.53(d)段所載的審計署建議？

HKDI 會在充分顧及使用安全之時，探討縮短綜藝館保養時間的可行措施。在進行綜藝館裝修工程時，會請承建商建議減少保養日數的方法。

就審計署在第 3.53(c)及 3.53(d)段的建議，HKDI 會盡力跟進。

14) 根據第 3.50 段，職訓局已就設計學院升降機及自動梯的管理事宜委聘顧問，而顧問正擬備建議及研究報告。該等建議及報告將於何時公布？

VTC 定期與顧問舉行會議，聽取工作進展和研究結果。顧問已於 2017 年 8 月完成中期報告，並承諾在 2018 年首季提交總結報告及建議。

第 4 部分：行政事宜

15) 根據第 4.6 段，在周年盤點工作中下落未明的 810 件存貨中，623 件(77%)為電腦設備，而其中 127 件為桌上或筆記簿電腦，209 件則為便攜式儲存裝置。雖然職訓局就資料外泄事故的處理及通報定有指引，但沒有文件證據顯示，設計學院已採取該指引所載的補救措施，遏止有關事故對資料當事人可能造成的傷害或損害。設計學院為何沒有採取這些補救措施？設計學院已採取甚麼措施，以確保日後會遵守上述指引？

VTC 定期提醒所有員工閱悉資料外洩事故和資訊保安事故的處理指引。迄今並無發現 HKDI 資料外洩個案。學院秘書處在 2017 年 10 月 9 日再次發出通告，提醒 HKDI 及香港專業教育學院（李惠利）所有員工遵守有關資訊保安的指引。校方每六個月會向所有員工傳閱指引一次。

16) 根據第 4.11(a)段，設計學院會檢討並採取更積極措施改善存貨管理的程序、管制和記錄工作，以回應第 4.4 至 4.6 段所顯示的下述不符規定情況：有 3 個財政年度沒有進行盤點；完成部分盤點工作需時甚久；以及在 3 次周年盤點工作中發現部分存貨下落未明。該項檢討的結果為何？

自審計報告發表後，VTC 總辦事處財務及物料供應科即着手檢討存貨管理指引，同時，HKDI 已在 2017 年 11 月把審計結果和建議知會所有部門／學系主管。HKDI 會聽取財務及物料供應科的建議，並按檢討結果制定必要的改善措施。計劃於 2018 年首季擬備建議及具體改善措施。

17) 根據第 4.27 段，職訓局總部的環保事務處會提出方法，提升教職員和學生的環保意識；產業管理及健康安全科亦已制訂推行計劃，提升校園的整體能源表現。職訓局採取了甚麼措施，以提升教職員和學生的環保意識？提升校園整體能源表現的推行計劃包括甚麼內容？

院方已推行下列措施，提升 HKDI 教職員和學生的環保意識：

a) VTC 環保事務處為員工舉辦講座、研討會、工作坊、參觀、導賞等活動，提升環保意識。
b) 向全體 VTC 員工發出電郵，宣揚減少溫室氣體排放和節能等訊息。
c) 制定環保指引，包括節省電力和用水，以及舉辦活動或會議時宜採取的環保措施。
d) 印製寫上“Please switch off before you leave”和“離開前請關掉電源”字句的貼紙，供各院校張貼（2017 年 3 月共派發約 7000 張貼紙）。
e) 印製一套共三款“慳啲啦”海報（分別推廣節約用電、用水和用紙），在 2017 年 12 月派發予院校張貼。
f) 2017 年 3 月為院校製作一套告示，宣揚節約用水、用電、用紙、減廢和循環再造等環保訊息。
g) 安排學生環保大使參加社區環保義工活動。
h) VTC 總辦事處向院校推廣各項環保計劃、約章及獎勵計劃，並協助院校參與。

為提升校園整體能源表現，院方已推行的措施包括以下各點：

a) 改用節能的 LED 燈，取代天花射燈、光管和泛光燈。
b) 更換分體式冷氣機為變頻式，以節約能源。
c) 在夏季時提高空調系統的設定溫度。
d) 嚴格監察在非使用時須關掉電力、設備和器材。
e) 因應製冷需求調節製冷設備的溫度。

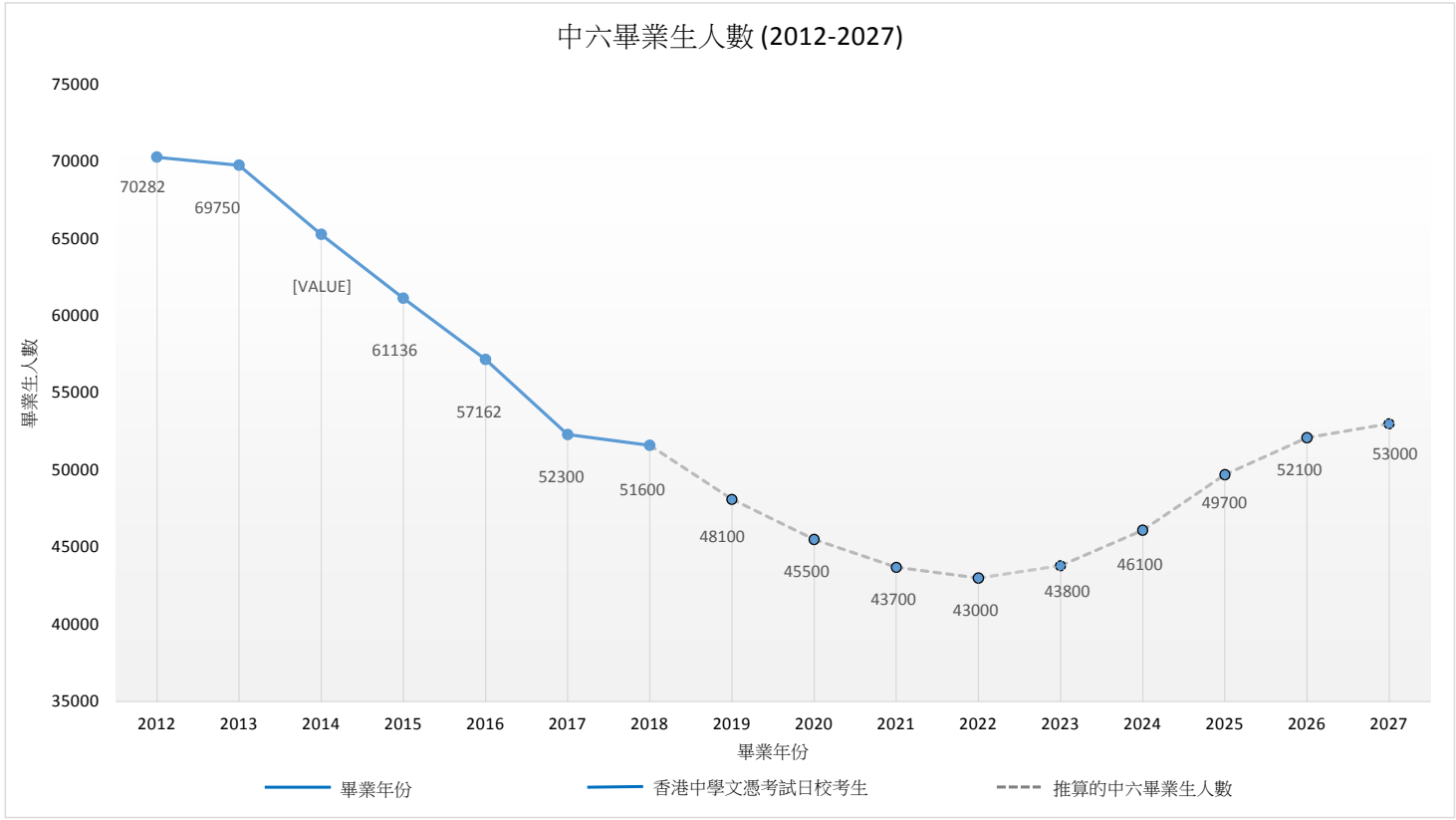
附錄 1

香港知專設計學院
一年級新生的超額收生情況
(2014/15 至 2017/18 學年)

學年	開辦課程數目	超額收生的課程數目	所有課程			超額收生的課程		
			計劃收生人數	實際收生人數	超額收生人數	計劃收生人數	實際收生人數	超額收生人數
2014/15	13	12	2,190	2,795	605 (27.6%)	2,040	2,648	608 (29.8%)
2015/16	17	13	2,220	2,804	584 (26.3%)	1,710	2,382	672 (39.3%)
2016/17	21	13	2,265	2,729	464 (20.5%)	1,530	2,143	613 (40.1%)
2017/18	22	9	2,070	2,209	139 (6.7%)	1,110	1,506	396 (35.7%)

附錄2

畢業年份	中六畢業生人數 (註)
2012	70282
2013	69750
2014	65270
2015	61136
2016	57162
2017	52300
2018	51600
2019	48100
2020	45500
2021	43700
2022	43000
2023	43800
2024	46100
2025	49700
2026	52100
2027	53000



註:
1. 2012 - 2017 年度數字為香港中學文憑考試日校考生實際數字 (資料來源：香港考試及評核局)
2. 2018 - 2027 年度數字為推算的中六畢業生人數 (資料來源：教育局，二零一六年九月)

附錄 3

香港知專設計學院個別課程就業率（2014 - 2016 年度畢業生）

學系	課程名稱	就業率 畢業生 2014 年	2015 年	2016 年	備註
產品及室內設計 (註)	建築設計高級文憑	n/a	100%	100%	2014 年全數畢業生選擇繼續升學
	傢俱及時尚產品設計高級文憑				2015/16 學年開辦
	珠寶及形象產品設計高級文憑				2015/16 學年開辦
	園境建築高級文憑	83%	88%	100%	
	舞台及佈景設計高級文憑				2015/16 學年開辦
	室內設計高級文憑	100%	83%	88%	
	產品設計高級文憑	91%	70%	82%	
	展覽設計高級文憑	90%	90%	85%	
	珠寶設計及科技高級文憑				2016/17 學年開始由設計學科開辦
傳意設計及數碼媒體	廣告設計高級文憑	79%	89%	91%	
	創意媒體高級文憑	82%	86%	78%	
	數碼音樂及媒體高級文憑	84%	85%	86%	
	電影及電視高級文憑	96%	77%	90%	
	印刷及出版高級文憑	78%	86%		2014/15 學年停辦
	出版設計及印刷媒體高級文憑			95%	2014/15 學年開辦
	超媒體高級文憑				2015/16 學年開辦
	視覺傳意高級文憑	96%	87%	90%	
基礎設計	視覺藝術與文化高級文憑	73%	67%	75%	
	新聞視覺設計高級文憑				2017/18 學年開辦
時裝及形象設計	時裝品牌策劃及採購高級文憑			90%	2014/15 學年開辦
	時裝設計高級文憑	79%	75%	80%	
	時裝形象設計高級文憑	61%	90%	83%	
	國際時裝商務高級文憑	84%	82%		2014/15 學年停辦
	時裝媒體設計高級文憑				2016/17 學年開辦
	演藝造型設計高級文憑				2016/17 學年開辦
	時裝設計男裝高級文憑				2016/17 學年開辦
整體		**84%**	**84%**	**86%**	
職訓局目標		90%			

註: 由 2017/18 學年起，產品及室內設計學系改稱建築、室內及產品設計學系。

附錄 4

2011/12 至 2015/16 學年職業訓練局畢業生就業數字 - 按學院劃分

全日制課程

	就業率				
機構成員	2011/12	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16
香港知專設計學院 (HKDI)	88%	87%	83%	84%	86%
香港高等教育科技學院 (THEi)					95%
才晉高等教育學院 (SHAPE)	87%	89%	89%	87%	89%
香港專業教育學院 (IVE)	90%	91%	90%	90%	91%
酒店及旅遊學院 (HTI)^	95%	96%	93%	94%	89%
中華廚藝學院 (CCI)^	97%	98%	96%	96%	94%
國際廚藝學院 (ICI)^				100%	90%
海事訓練學院 (MSTI)^	98%	92%	91%	98%	93%
青年學院 (YC)	94%	89%	90%	88%	88%

附註 :

(1) 就業數字不包括下列機構成員 :

- 高峰進修學院 (PEAK)
- 卓越培訓發展中心 (Pro-Act by VTC)
- 匯縱專業發展中心 (IVDC)
- 展亮技能發展中心

(2) 就業率 = 就業畢業生人數 / (就業畢業生人數 + 正找尋工作的畢業生人數)

(3) ^ 包括所有附設就業輔導之全日制職前訓練課程

(4) 香港高等教育科技學院於2011/12 至 2014/15學年並沒有畢業生

(5) 國際廚藝學院於2011/12 至 2013/14學年並沒有畢業生。

資料來源 : 統計組

日期 : 2017年12月27日

財 經 事 務 及 庫 務 局
（ 庫 務 科 ）

香 港 添 馬 添 美 道 二 號
政 府 總 部 二 十 四 樓

FINANCIAL SERVICES AND THE TREASURY BUREAU
(The Treasury Branch)
24/F, Central Government Offices
2 Tim Mei Avenue, Tamar
Hong Kong

傳真號碼 Fax No. : 2524 0567
電話號碼 Tel. No. : 2810 2407
本函檔號 Our Ref. : TsyB E 173/520-1/7/0 (C)
來函檔號 Your Ref. : CB4/PAC/R69

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生

朱先生：

政府帳目委員會

審議《審計署署長第 69 號報告書》第 8 章
政府辦公室的提供及政府土地的使用情況

謝謝 貴秘書處於 2017 年 12 月 19 日就題述事宜的來信，邀請我們就**附件**提問的事宜作出回應。我們的回覆已列於**附件**，供政府帳目委員會考慮。

財經事務及庫務局局長

（ 朱麗芳 代行 ）

副本抄送：建築署署長（傳真號碼：2810 7341）
政府產業署署長（傳真號碼：2583 9758）
土木工程拓展署署長（傳真號碼：2246 8708）
審計署署長（傳真號碼：2583 9063）

政府帳目委員會

審議《審計署署長第 69 號報告書》第 8 章
政府辦公室的提供及政府土地的使用情況

問題

關於第 2.16 段，當局會採取甚麼措施，避免六個延誤項目再延期完工？鑑於灣仔區域法院的搬遷工作尚在規劃中而未有完成日期，當局是否認為 2025-26 年的預計完成日期是切實和可達到的目標？

財經事務及庫務局的回覆

灣仔海旁三座政府大樓的搬遷工作涉及 28 個政策局/部門和司法機構及總數超過 10 000 名職員。基於項目的規模和複雜性，政府需要仔細計劃、周詳準備及謹慎進行有關工作。正如審計署署長第69號報告書第8章的第2.16段所述，六個重置樓宇項目的延誤主要是因為不可預見的因素，例如項目範圍改變以滿足地區需要及技術上的限制。相關政策局/部門正同心協力，以 2025-26 年完成興建搬遷計劃下的重置樓宇項目為目標。

財經事務及庫務局(財庫局)擔當監察灣仔海旁三座政府大樓搬遷計劃的政策角色。政府產業署(產業署)支援財庫局監察搬遷計劃的進度，並擔起統籌的角色，負責與建築署(重置樓宇項目的工程代理)及用戶部門(包括重置樓宇項目的倡議部門及被重置於樓宇項目內的政策局/部門)聯繫、協商。財庫局同意審計署的建議，並會與產業署及建築署合作，密切監察搬遷計劃下的九個重置樓宇項目的進度。產業署會繼續定期向財庫局呈交進度報告，我們亦會將搬遷計劃的進度列為財庫局與產業署定期會議的常設討論事項。如個別項目遇到困難，財庫局會按產業署及/或建築署的意見，協助解決跨部門事宜，以推進項目的進度。

產業署會繼續協助財庫局監察整個搬遷計劃的時間表，與相關政策局/部門緊密聯繫以掌握進度，並及早知會財庫局值得關注的事項，以盡早解決問題。至於由產業署負責的三個重置樓宇項目(即位於油麻地的西九龍政府合署、位於長沙灣的庫務大樓、及位於將軍澳的政府聯用大樓)，產業署會與建築署及被重置於其內的政策局/部門攜手合作，以期按時完成項目。

建築署作為重置樓宇項目的工程代理，會按時進行樓宇設計及為項目的倡議部門提供技術支援，以協助其盡早完成諮詢及撥款申請程序。除卻因不可預見的情況而需大幅修改項目範圍及設計要求，建築署會盡快籌備相關的工務工程合約，並會緊密監督工程的進度，直至竣工。

計及所有重置樓宇項目目前的進度及所需的程序(包括將來用作重置灣仔區域法院之用的區域法院綜合大樓)，我們的目標是在 2025-26 年完成搬遷計劃下的重置樓宇項目。

Government
Property Agency
政府產業署

31/Fl., Revenue Tower, 5 Gloucester Road, Hong Kong.
香港灣仔告士打道五號稅務大樓三十一樓

網址 Web Site: http://www.gpa.gov.hk

Fax: 2877 9423/2827 1891/2596 0859/
2877 7607/2877 8993/2598 5281

Tel: 2594 7611

本署檔號 Our Ref.: (17) in GPA/CR/1-125/80 Pt.3

來函檔號 Your Ref.: CB4/PAC/R69

香港中區
立法會道一號
立法會綜合大樓
立法會
政府帳目委員會
(經辦人：朱漢儒先生)

朱先生：

政府帳目委員會
考慮審計署署長第六十九號報告書第8章
政府辦公室的提供及政府土地的使用情況

你於2017年12月19日的來信已收悉。

就你信中提及的事宜，本署現隨函附上有關回覆。

政府產業署署長

(蕭家賢 代行)

二零一八年一月五日

連附件

副本送： 財經事務及庫務局局長（傳真：2537 3539)
土木工程拓展署署長（傳真：2246 8708)
建築署署長（傳真：2810 7341)
審計署署長（傳真：2583 9063)

政府帳目委員會

考慮審計署署長第六十九號報告書第8章
政府辦公室的提供及政府土地的使用情況

第2部分：政府自置辦公室的提供

財經事務及庫務局(“財庫局”)、政府產業署(“產業署”)及建築署

1) 關於第 2.16 段，當局會採取甚麼措施，避免六個延誤項目再延期完工？鑑於灣仔區域法院的搬遷工作尚在規劃中而未有完成日期，當局是否認為 2025-26 年的預計完成日期是切實和可達到的目標？

財庫局、產業署及建築署的綜合回覆

灣仔海旁三座政府大樓的搬遷工作涉及28個政策局/部門和司法機構及總數超過10 000名職員。基於項目的規模和複雜性，政府需要仔細計劃、周詳準備及謹慎進行有關工作。正如審計署署長第69號報告書第8章(“審計報告”)的第2.16段所述，六個重置樓宇項目的延誤主要是因為不可預見的因素，例如項目範圍改變以滿足地區需要及技術上的限制。相關政策局/部門正同心協力，以2025-26年完成興建搬遷計劃下的重置樓宇項目為目標。

財庫局擔當監察灣仔海旁三座政府大樓搬遷計劃的政策角色。產業署支援財庫局監察搬遷計劃的進度，並擔起統籌的角色，負責與建築署(重置樓宇項目的工程代理)及用戶部門(包括重置樓宇項目的倡議部門及被重置於樓宇項目內的政策局/部門)聯繫、協商。財庫局同意審計署的建議，並會與產業署及建築署合作，密切監察搬遷計劃下的九個重置樓宇項目的進度。產業署會繼續定期向財庫局呈交進度報告，我們亦會將搬遷計劃的進度列為財庫局與產業署定期會議的常設

討論事項。如個別項目遇到困難，財庫局會按產業署及/或建築署的意見，協助解決跨部門事宜，以推進項目的進度。

產業署會繼續協助財庫局監察整個搬遷計劃的時間表，與相關政策局/部門緊密聯繫以掌握進度，並及早知會財庫局值得關注的事項，以盡早解決問題。至於由產業署負責的三個重置樓宇項目(即位於油麻地的西九龍政府合署、位於長沙灣的庫務大樓、及位於將軍澳的政府聯用大樓)，產業署會與建築署及被重置於其內的政策局/部門攜手合作，以期按時完成項目。

建築署作為重置樓宇項目的工程代理，會按時進行樓宇設計及為項目的倡議部門提供技術支援，以協助其盡早完成諮詢及撥款申請程序。除卻因不可預見的情況而需大幅修改項目範圍及設計要求，建築署會盡快籌備相關的工務工程合約，並會緊密監督工程的進度，直至竣工。

計及所有重置樓宇項目目前的進度及所需的程序(包括將來用作重置灣仔區域法院之用的區域法院綜合大樓)，我們的目標是在2025-26年完成搬遷計劃下的重置樓宇項目。

產業署

2) 關於第 2.6 及 2.7 段，產業署如何滿足 2017–18 至 2021–22 年度 5 年期內各政策局／部門所需面積達 94 921 平方米的 168 個新辦公地方要求？產業署會否需要增加租用辦公室？

回覆

由各政策局／部門提出的168個涉及2017-18至2021-22年度內額外94 921平方米新辦公地方的需求，純屬在該五年期初步的參考性估算。政策局／部門預計會騰空(約50 500平方米) 的政府自置物業可滿足部分需求。所需的另外(約30 000

平方米)辦公地方，則會由有關政策局／部門經尋找合適土地後，在其可能興建的部門專用樓宇內提供。

產業署會繼續透過興建、購置物業、藉批地條款在私人發展項目提供物業或租用物業，以協助政策局／部門滿足對辦公室的需求。

3) 根據第 2.24 段個案二第六段，產業署早於 2008 年已協助司法機構物色西營盤的前西區已婚警察宿舍用地以搬遷灣仔法院。然而，直至 2012 年才發現該前宿舍用地不適宜用作重置灣仔法院。產業署如何避免日後的重置計劃再出現類似問題？

回覆

日後進行重置項目時，產業署會繼續在初步階段就技術參數諮詢用戶政策局／部門，以確保擬議用地合適。例如，用戶政策局／部門須清楚指出對辦公室的使用、裝修、樓宇設備裝置、泊車設施等有任何特殊需要。

在落實重置計劃前，產業署亦會盡早就規劃假設／參數及技術可行性等諮詢相關部門，包括規劃署和建築署，以取得初步意見。

此外，當用戶政策局／部門接受擬議用地作重置之用時，產業署會要求她盡快完成工程界定書，列明特殊的用戶和運作需求，以便工程部門確定用地在技術上是否可行和合適。

第3部分：政府租用辦公室的管理

4) 根據第 3.5 段，在 2014 年，產業署向勞工及福利局推薦兩個辦公室物業選項，以滿足該局的 4 800 平方米新辦公室需求，此外，產業署的物業代理也物色了七個租金相若或較低的辦公室物業。不過，關於拒絕或不推薦這些物業選項供勞福局考慮的理由，並沒有文件記錄，有違產業署所訂的規

定。為何沒有文件記錄？產業署日後會採取甚麼措施以確保符合規定？

回覆

關於勞工及福利局(“勞福局”)的租賃個案，產業署是根據局方的需要向地產代理索取市場上的租金叫價資料，經判斷後向勞福局介紹合適的物業以供考慮。一如所有其他租賃個案，產業署在揀選物業時考慮的因素包括時間、地點、市場上的供應、土地用途等。在勞福局的個案中，拒絕或不推薦其他租金叫價的原因包括時間不配合、地點不理想、土地用途不適合和可供應的面積不足。

得悉負責個案的人員並沒有按照部門指示妥善記錄拒絕或不推薦其他租金叫價的理由後，產業署已提醒職員須遵守記錄相關資料的要求。產業署亦已翻查並核實所有近期的租賃個案，確定相關資料均妥為記錄。產業署的管理層會進行定期抽查，以確保部門指示得以遵守。

5) 關於第 3.6 段，產業署並沒有文件記錄有關不考慮租金比租約 C 低 43%而由產業署租用的鄰近新落成甲級辦公室的原因。產業署不考慮這個節省租金的選項，原因為何？

回覆

在產業署落實續訂租約前，負責個案的產業署人員必須根據既定程序先評定租金叫價是否合理，在取得批准後才能續訂租約，而所有考慮因素和相關決定均需要記錄在案。

根據產業署在2009年7月就相關個案完成的估價報告，當時區內同類辦公室在市場上的實際租務成交個案的每月租金水平，以內部樓面面積計算介乎每平方米270元至455元。負責個案的人員因此認為租約C下以內部樓面面積計算，每平方米293元的續訂租金是合理的。

在續訂租約時，除租金水平外，產業署亦須考慮其他因素，包括續租和替代物業的租約條款、重置成本(例如裝修、還原及搬遷費用)等。

儘管產業署於2009年1月在鄰近樓宇租入租金較低（而樓面面積較大）的辦公室予另一部門使用，但在2009年7月處理租約C的續訂租約時，卻沒有其他在鄰近樓宇可供租用的合適物業，而當中的租金差額可足以抵銷遷往新辦公室所招致的重置成本。由於辦公室租金水平在不同時間波幅可以很大，單一的成交個案(其租金異常偏低)只能作一般參考。

6) 根據第 3.12 至 3.14 段，把 4 010 平方米九龍灣甲級辦公室(每平方米每月租金 265 元)中約 76%供社會福利署用作沒有地域限制的貯存室，並不符合成本效益。產業署是否同意應以較合成本效益的方式協助社會福利署滿足所需？產業署在 2015 年年底建議重置中央個案記錄貯存室時，考慮因素為何？

回覆

產業署同意在情況許可下，以較合成本效益的方式協助社會福利署(“社署”）應對其沒有地域限制的貯存地方需求。在處理續訂租約時，產業署須考慮的因素包括需要繼續租用物業的理據、擬議的租約條款、市場上有沒有其他合適的物業、新租約的經濟效益、裝修及搬遷費用。產業署認為，基於審計報告第3.12段所述的原因，社署建議由一租用物業重置到另一租用物業的方案並不符合成本效益。然而，產業署會參考審計署的意見，並會依循審計報告第3.17(b)段的建議，處理日後其他同類個案。

產業署於2015年年底向社署建議並獲同意，把其位於九龍灣租用物業的中央個案記錄貯存室重置到計劃興建的政府自置物業內，以節省租金支出及保障使用權益。

第 4 部分：政府土地的使用情況

7) 關於第 4.15 段，請產業署解釋何以政府產業資訊系統出現記錄遺漏和不符之處？產業署會採取甚麼措施以改善情況？產業署會否檢視政府產業資訊系統內的所有政府擁有用地的資料，以確保資料是準確和最新的？若會，檢討工作何時完成？

回覆

在收到各政策局／部門通知政府用地資料的變更，例如政府樓宇落成、規劃參數包括規劃用途地帶、土地使用、面積的改變等，產業署會更新政府產業資訊系統的相關資料。此外，產業署在執行各項定期工作如每年的土地使用覆檢時，在合適的情況下，亦會更新有關的用地資料。

大部分政府用地的資料是由其他政策局／部門以管有者、施工代理人等身份提供。在產業署未被預先通知的情況下，這些資料亦不時改變。儘管有這些限制，產業署會加強與資料提供者(即相關政策局／部門)現有溝通，以期在更頻密及定時的基礎上吸納更多最新的資料。此外，產業署自2017年8月起推行一個電腦發展計劃，提升政府產業資訊系統的功能，以配合運作上更新的需要和要求。計劃預計於2019年4月完成，產業署會藉此機會考慮加強系統的功能，進行更多各項自動相互檢測過程，以防止資料於日常更新工作時遺漏／不符。

政府用地資料並非固定的資訊及會不時改變，因此檢視政府用地資料是一個持續的過程。由於檢視過程需要有關政策局／部門提供資料和涉及大量人手，產業署會按優先次序，首先處理一些在每年土地使用覆檢中揀選的已發展政府用地。鑑於審計處的觀察所得，產業署已更正被指遺漏／不符的資料(即一些未有相關用地資料的記錄)。產業署亦會考慮採用

針對性的方法檢視一些政府產業資訊系統內有明顯不符的資料。有關檢視工作會配合提升政府產業資訊系統的計劃，於2019年4月一併完成。

8) 根據第 4.17(c)及 4.19 段，產業署同意就 1 569 幅有待進行土地使用檢討的政府用地訂立先後次序，以揀選具備較佳發展潛力的用地以作檢討和採取跟進行動。請提供檢討工作及跟進行動的時間表。產業署會否探討其他措施以加快檢討工作？

回覆

政府用地是否具有發展潛力取決於一系列因素，包括土地使用、規劃地帶、地形、有否車輛通道、遷出現有設施的可行性、有否保育元素及周邊發展變化等。因此，年度土地使用覆檢不是一項簡單的桌面計算過程。這工作需要其他相關部門支援，包括進行規劃評估、檢視現有設施及建議未來用途等。覆檢所需的時間取決於一系列不受產業署控制的因素，包括相關政策局／部門的適時回應。然而，產業署會繼續盡力與有關政策局／部門緊密聯繫，以加快覆檢進度。

此外，政府用地的數量會因應用地出售、更新規劃、改變用途或重建發展等因素而轉變。產業署在將來進行年度土地使用覆檢時，會繼續根據上述與用地相關的特點及該年度的適用標準，例如配合新政策的倡議，新完成的基礎設施，地區環境改變等，訂定優次進行土地使用覆檢，最終目的是協助管理政策局／部門儘早善用其未盡其用的用地，或在情況許可時，騰出用地作其他用途或另作處置。

9) 請就第 4.23 段提及的 27 項物業提供資料，例如樓面面積、建築物情況(請說明有沒有古蹟或歷史建築)及空置原因。產業署會否考慮向公眾出租或接受非牟利團體申請使用這些物業？

回覆

審計報告第4.23段提及的27項空置或未盡其用的專用部門物業資料列於**附件**。有關的所有物業均由其他政策局／部門管理，產業署並未獲告知其空置原因。

政策局／部門有責任妥善管理和運用轄下的物業。如個別政策局／部門有物業超出其運作上的需要，可尋求產業署的協助，物色其他有興趣的使用部門；或在情況許可時，探討以商業模式出租物業。在獲得相關政策局支持下，過剩政府物業亦可直接租予非政府機構。產業署亦已將過剩物業資料上載於其網頁，供非政府機構考慮。如仍未有合適的出路，產業署會建議管理政策局／部門探討在合適的情況下，將用地騰出作其他用途或另作處置。

截至2017年12月27日，在該27項物業中，有五項（**附件**表內第1、12、17、18及22項）已由部門使用作其他用途；兩項（第4及27項）正由部門考慮使用；一項（第8項）正處理非政府機構的申請使用；以及一項（第19項）正考慮拆卸。產業署會繼續協助管理政策局／部門為其餘項目發掘其他用途。

10) 根據第 4.10 段個案六，1990 年收購貨倉後約 26 年，仍沒有決定是否推行擬議道路工程計劃。當局可否解釋原因何在？產業署雖然在 1991 至 2007 年期間把貨倉闢作短期用途，但截至 2017 年 8 月，該貨倉已空置約 10 年時間。當局會採取甚麼措施，以避免再出現相若問題？

回覆

自1991年接管該貨倉用地後，產業署一直不時向相關政策局／部門查詢以確定道路工程落實與否。與此同時，產業署曾在市場上出租該貨倉作工業用途，直至2007年因樓宇過於殘舊為止。及後，產業署亦為貨倉在政府內部物色其他用途，但由於維修費用龐大，這些嘗試並不成功。產業署於2012年

建議把該用地由“道路”地帶改劃作“工業”用途以作長遠發展，並建議拆卸有關建築物以節省維修及管理成本。經有關政策局／部門於2014年確認該用地沒有即時需要進行道路工程及於2015年和2016年未能成功出租貨倉予非政府機構後，產業署於2017年取得撥款拆卸該貨倉以騰出用地作其他用途。

日後在處理可能需要大量維修成本的殘舊建築物時，產業署會邀請有關部門檢視使用這些建築物是否已超出合理的修復費用，並在必要的情況下，考慮拆卸建築物以騰出用地作其他用途。

<u>附件</u>

審計報告第4.23段提及的27項部門專用樓宇內的空置或未盡其用政府物業資料

項目	物業	空置樓面面積（平方米）	管理當局	古蹟/已評級歷史建築物	最新情況（如有，截至2017年12月27日）
1	大圍下城門原水抽水站員工宿舍	208 全部空置	水務署	不適用	已由政策局／部門接收使用。
2	半山雅賓利食水抽水站員工宿舍(註)	232 全部空置	水務署	不適用	
3	深水埗南昌社區中心部分	460 部分空置	民政事務總署	不適用	
4	荃灣環境資源中心	115 全部空置	環境保護署	不適用	已由政策局／部門申請使用。
5	沙田富山火葬場員工宿舍部分	25.7 部分空置	食物環境衞生署	不適用	
6	西區抽水站及濾水廠濾水廠房(註)	70 全部空置	水務署	三級歷史建築	
7	荃灣原水抽水站員工宿舍(註)	278.4 全部空置	水務署	不適用	
8	山頂倉庫(註)	150 全部空置	水務署	二級歷史建築	已由非政府機構申請使用。
9	半山雅賓利道花園員工宿舍(註)	263.6 全部空置	康樂及文化事務署	不適用	
10	大嶼山梅窩前新界鄉議局南約區中學	6,852 全部空置	教育局	不適用	
11	大嶼山梅窩滅火輪碼頭(註)	24 全部空置	消防處	不適用	
12	大嶼山長沙濾水廠員工宿舍	139 全部空置	水務署	不適用	水務署已收回物業自用。
13	大潭大潭副水塘工人宿舍(註)	111 全部空置	水務署	三級歷史建築	

項目	物業	空置樓面面積（平方米）	管理當局	古蹟/已評級歷史建築物	最新情況（如有，截至2017年12月27日）
14	大潭大潭水塘道紅磚屋(註)	64 全部空置	水務署	三級歷史建築	
15	黃泥涌前黃泥涌水塘工人宿舍(註)	76.8 全部空置	水務署	二級歷史建築	
16	大潭大潭篤原水抽水站第二號員工宿舍(註)	120 全部空置	水務署	古蹟	
17	長洲食水抽水站員工宿舍部分	60.8 部分空置	水務署	不適用	水務署已收回物業自用。
18	南丫島廠員工宿舍部分	32 部分空置	水務署	不適用	水務署已收回物業自用。
19	黃大仙鑽石山食水及海水抽水站員工宿舍部分	119.8 部分空置	水務署	不適用	考慮拆卸。
20	大嶼山銀礦灣員工宿舍部分	255 部分空置	水務署	不適用	
21	大嶼山大澳廠員工宿舍	90 全部空置	水務署	不適用	
22	香港仔濾水廠員工宿舍部分	302.7 部分空置	水務署	不適用	水務署已收回物業自用。
23	大嶼山大澳倉庫	55 全部空置	水務署	不適用	
24	坪洲廠員工宿舍部分	60 部分空置	水務署	不適用	
25	長洲廠員工宿舍部分	59.9 部分空置	水務署	不適用	
26	大欖涌大欖涌水塘員工宿舍10號屋	50 全部空置	水務署	不適用	
27	薄扶林沙灣食水抽水站員工宿舍B座部分	215 部分空置	水務署	不適用	已由政策局／部門申請使用。

註：　現正載於政府產業署網頁供非政府機構申請租用。

土木工程拓展署
CEDD Civil Engineering and Development Department

Web site 網址 : http://www.cedd.gov.hk
E-mail 電子郵件 : whchoi@cedd.gov.hk
Telephone 電話 : (852) 2762 5057
Facsimile 傳真 : (852) 2760 9401
Our ref 本署檔號 : CEDD(CR) 11/39
Your ref 來函檔號 : CB4/PAC/R69

香港九龍公主道 101 號
土木工程拓展署大樓
Civil Engineering and
Development Building,
101 Princess Margaret Road,
Kowloon, Hong Kong
(傳真至 2543 9197)

香港中區立法會道
立法會綜合大樓
政府帳目委員會
朱漢儒先生

朱先生：

政府帳目委員會
考慮審計署署長第六十九號報告書第 8 章
政府辦公室的提供及政府土地的使用情況

謝謝你於 2017 年 12 月 19 日的來信查詢上述審計報告第 4.10 段個案六的資料。現附夾本署的中文及英文回覆以供參考。

土木工程拓展署署長

(蔡榮興 代行)

2018 年 1 月 5 日

副本送：
財經事務及庫務局局長（傳真：2537 3539）
政府產業署署長 （傳真：2583 9758）
建築署署長 （傳真：2810 7341）
審計署署長 （傳真：2583 9063）

內部送：
土木工程拓展署副署長
土木工程拓展署西拓展處處長

土木工程拓展署

第 4 部分：政府土地的使用情況

1) 就報告第4.10段中提及之個案六，當局可否解釋爲何接管貨倉用地約二十六年後仍未有決定推展擬議的道路工程？產業署曾在1991年至2007年把貨倉用地作臨時用途，但貨倉用地其後丟空約十年至2017年8月。當局有甚麼措施避免類似問題再次發生？

回應

因應當時的交通情況和預計交通需求，當局於1983年完成荃灣區交通研究，提出進行葵涌環迴路工程項目。雖然擬議的道路工程計劃的推行時間表尚未確定，擬議的葵涌環迴路於1989年已納入有關的分區計劃大綱圖，成為維持道路路線的法定基礎。自1991年3月接管該貨倉用地後，當局曾數度檢討情況，但未能確定推展該道路工程的時間表。當局亦於2014年確認該道路工程項目於2026年前仍未有需要。然而，當局會因應現時在該區包括房屋發展的最新建議項目，重新檢討是否需要推展該道路工程。當局預計將於2018年作出決定。

當局檢討了推展工程項目的相關指引，認為現時有關土地徵用時間的指引足以應對這個問題。重點是 2006 年 8 月發布的環境運輸及工務局技術通告(工程)第 4/2006 號「推行基本工程項目」經已特別提醒工務部門在獲財務委員會批准撥款前，須評估項目未能順利推展的風險，審慎考慮是否需要清理或徵收有關土地。有關指引亦特別要求工務部門密切知會地政總署有關工程項目的撥款申請情況，甚或因情況轉變以致該工程項目(涉及土地徵收)有被擱置的可能。

ARCHITECTURAL SERVICES DEPARTMENT 建築署
QUEENSWAY GOVERNMENT OFFICES, 66 QUEENSWAY, HONG KONG. 香港金鐘道六十六號金鐘道政府合署

來函檔號 Your Ref. : CB4/PAC/R69
本函檔號 Our Ref. : 10/1-125/32
電話號碼 Tel. No. : 2867 3882
傳真號碼 Fax No. : 2877 0594

以傳真 2543 9197 及電郵
(ahychu@legco.gov.hk, kmho@legco.gov.hk 及 pkwlai@legco.gov.hk)

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生

朱先生：

考慮審計署署長第六十九號報告書第 8 章
政府辦公室的提供及政府土地的使用情況

多謝你 2017 年 12 月 19 日的來函，要求回應/提供資料以便政府帳目委員會進一步考慮上述章節，現謹就來函回覆如下：

1. 關於第 2.16 段，當局會採取甚麼措施，避免六個延誤項目再延期完工？鑑於灣仔區域法院的搬遷工作尚在規劃中而未有完成日期，當局是否認為 2025-26 年的預計完成日期是切實和可達到的目標？

灣仔海旁三座政府大樓的搬遷工作涉及28個政策局/部門和司法機構及總數超過10 000名職員。基於項目的規模和複雜性，政府需要仔細計劃、周詳準備及謹慎進行有關工作。正如審計署署長第69號報告書第8章的第2.16段所述，六個重置樓宇項目的延誤主要是因為不可預見的因素，例如項目範圍改變以滿足地區需要及技術上的限制。相關政策局/部門正同心協力，以2025-26年完成興建搬遷計劃下的重置樓宇項目為目標。

財經事務及庫務局(財庫局)擔當監察灣仔海旁三座政府大樓搬遷計劃的政策角色。政府產業署(產業署)支援財庫局監察搬遷計劃的進度，並擔起統籌的角色，負責與建築署(重置樓宇項目的工程代理)及用戶部門(包括重置樓宇項目的倡議部門及被重置於樓宇項目內的政策局/部門)聯繫、協商。財庫局同意審計署的建議，並會與產業署及建築署合作，密切監察搬遷計劃下的九個重置樓宇項目的進度。產業署會繼續定期向財庫局呈交進度報告，財庫局亦會將搬遷計劃的進度列為財庫局與產業署定期會議的常設討論事項。如個別項目遇到困難，財庫局會按產業署及/或建築署的意見，協助解決跨部門事宜，以推進項目的進度。

產業署會繼續協助財庫局監察整個搬遷計劃的時間表，與相關政策局/部門緊密聯繫以掌握進度，並及早知會財庫局值得關注的事項，以盡早解決問題。至於由產業署負責的三個重置樓宇項目(即位於油麻地的西九龍政府合署、位於長沙灣的庫務大樓、及位於將軍澳的政府聯用大樓)，產業署會與建築署及被重置於其內的政策局/部門攜手合作，以期按時完成項目。

建築署作為重置樓宇項目的工程代理，會按時進行樓宇設計及為項目的倡議部門提供技術支援，以協助其盡早完成諮詢及撥款申請程序。除卻因不可預見的情況而需大幅修改項目範圍及設計要求，建築署會盡快籌備相關的工務工程合約，並會緊密監督工程的進度，直至竣工。

計及所有重置樓宇項目目前的進度及所需的程序(包括將來用作重置灣仔區域法院之用的區域法院綜合大樓)，我們的目標是在2025-26年完成搬遷計劃下的重置樓宇項目。

建築署署長

何永賢

（何永賢女士　　代行）

2018 年 1 月 5 日

副本送

財經事務及庫務局局長（傳真：2537 3539）
政府產業署署長（傳真：2583 9758）
土木工程拓展署署長（傳真：2246 8708）
審計署署長（傳真：2583 9063）

Labour Department (Headquarters) 勞工處(總處)

Your reference 來函編號: CB4/PAC/R69
Our reference 本處檔案編號: LD CR/4-35/9 Pt.1
Tel. number 電話號碼: 2852 4134
Fax number 傳真機號碼: 2543 3194

香港中區立法會道1號
立法會綜合大樓
立法會
政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生

朱先生：

政府帳目委員會
研究審計署署長第六十九號報告書第9章
職業安全及健康

有關你就上述事宜於2017年12月22日的來信，現附上本處的回覆。此回覆已包括衞生署的回應。

勞工處處長

（黃慧儀 代行）

2018年1月10日

Harbour building, 38 Pier Rd.,
Central, Hong Kong

香港中環統一碼頭道38號
海港政府大樓

勞工處對提問的回應

第 2 部分：職業安全：視察和執法

(1) 根據報告第 2.5 段，審計署發現 8 個應呈報工場的相關人士在勞工處調查前沒有向處方提交法定呈報，而有關工程已展開工序 90 天至 18 年 5 個月不等；再者，從勞工處於 2012 年 1 月至 2017 年 7 月的紀錄所知，處方並沒有就違反呈報規定的個案提出檢控。請告之：

(a) 現時應呈報工場的法定呈報程序為何；如未能於指定日期前提交有否任何罰則；如有，詳情為何；如無，原因為何；

根據《工廠及工業經營條例》(第 59 章)第 9 條的規定，「應呈報工場[1]」的東主，須在該工場首次有任何工業工序展開前，以勞工處訂明的表格向勞工處處長呈報有關工場的資料。任何東主如違反上述法例，一經定罪，最高可被判罰款 10,000 元。

(b) 調查應呈報工場發生的意外個案的程序、人手編制及開支為何；

勞工處職業安全行動科("行動科")的職業安全主任("職安主任")負責調查於不同工作地點(包括應呈報工場) 發生的工作意外，一般的程序包括到意外現場展開實地調查、詢問現場人士有關意外的資料、搜集與意外相關的證據(如查閱文件、拍攝照片、量度尺寸、進行相關測試或檢查，以及提取證物/樣本等) ，以及即場或稍後向相關人士錄取口供(即事實聲明或會面紀錄)。

當完成意外調查後，職安主任會撰寫意外調查報告，並查找有關持責者的法律責任。若調查發現有違反職業安全及健康("職安健")法例的情況，會向違法者提出檢控，有需要時會先諮詢律政司的

1 ： 應呈報工場(並不包括建築地盤)指：
(i) 任何工廠、礦場或石礦場；及
(ii) 任何處所或地方，而在其內是進行或擬進行**危險行業**或**附表所列行業**。
《工廠及工業經營條例》訂明的**危險行業**，例子包括：(a) 鍋爐的鏈修；(b) 硃砂的製造；(c) 鍍鉻；及(d) 鹽酸、硝酸或硫酸的製造。
《工廠及工業經營條例》訂明的**附表所列行業**，例子包括： (a) 任何涉及使用在《危險品(適用及豁免) 規例》(第 295A 章) 附表內第 5 類中指明的危險品的工業經營，而該等工業經營根據《危險品條例》(第 295 章) 的規定是須領牌的；及(b) 任何涉及使用 X 光或放射性物質的工業經營。

意見。

行動科的職安主任於2017年11月30日的編制為315人，針對工作意外進行調查及相關職安健的執法工作，是行動科恆常工作的其中一環，有關的人手編制及開支未能分開計算。

(c) 除透過應呈報工場的人士所呈報的工作場所資料外，勞工處會否有其他途徑，得知有關工場將會/已經展開工序；

應呈報工場的法定呈報機制，是勞工處掌握這些工場狀況的其中一種方式，勞工處亦有透過其他不同途徑得知應呈報工場將會/已經展開工序。例如，勞工處透過與不同單位成立的通報機制的轉介，譬如勞工處的其他組別(如勞工視察科及僱員補償科)、相關政府部門(如消防處、食物環境衛生署、機電工程署及環保署等)，以及其他公營機構(如房屋委員會)，得知有關工場並進行職安健的視察和執法工作。另外，職安主任在日常巡查期間，或於每年進行的多次針對高風險行業和工序的特別執法行動的過程中，亦會特別留意本處未有紀錄的應呈報工場。此外，本處亦在進行地區巡邏期間，特別留意有沒有新開設的應呈報工作場所。

(d) 沒有就違反呈報規定的個案提出檢控的原因，當中有否涉及人為疏忽或法律漏洞；

審計署報告指出勞工處在2012年1月至2017年7月期間，並沒有就違反工場呈報規定的個案提出檢控，這是因為勞工處根據風險為本的原則進行執法，就對僱員可能直接構成即時職安健危害的違例事項，勞工處會即時提出檢控，由於未有呈報工場資料未必會為僱員直接帶來即時的職安健危害，因此勞工處一直以來的處理方法是會先發出警告信，若持責者在收到警告後的指明時間內仍未有作出呈報，勞工處便會作出檢控。在一般情況下，持責者都會在收到警告信後，向勞工處提供有關資料及填妥法定表格，以符合法例的要求。

(e) 過往有否檢討相關的呈報規定；如有，為何仍出現上述情況；如無，為何；及

(f) 為加強執行呈報規定及有關的視察和執法工作，處方推行報告第2.11(a)段的建議所提及的措施進展為何。

勞工處有不時檢討應呈報工場的呈報規定，但基於上述回覆(c)及(d)的考慮，勞工處維持上述的執法及檢控策略，但因應審計署的建議，勞工處同意有須要加強針對呈報規定的執法，包括考慮即時檢控未有按法例呈報應呈報工場的持責者，勞工處亦會同時加強向相關持責者推廣相關法例要求。若有需要，勞工處會考慮修訂相關法例，以更有效地執行應呈報工場的呈報規定。

(2) 就報告第 2.11(b)段建議檢討需否收緊第 2.7 段所提的呈報規定豁免準則，請告知有關檢討的進展及結論，當中會否涉及修改法例；如會，擬於何時修例；如處方仍未作出檢討，請告知原因為何及將於何時進行檢討。

勞工處同意審計署的相關建議，並正檢討有關呈報機制，目標是擴大涵蓋範圍以包括更多建築地盤工作場所，勞工處現正進行有關的法例研究工作，期望能盡快訂定修訂方案。

(3) 根據報告第 2.9 及 2.10 段，危險行業名單被建議每三年一次進行同類檢討，但上次檢討已於 2013 年 1 月完成，直至 2017 年 7 月才展開新一輪檢討。請告之：

(a) 現時處理檢討的程序、人手編制及開支為何；處方有否定期審視檢討的程序、人手編制及開支；如有，結綸為何；如否，為何及會否考慮作出審視；

「危險行業名單」的檢討工作，主要由勞工處的行動科負責，過程中會參考各行各業過往數年的意外數字、意外率、意外性質及嚴重性等資料，從而更新名單上的行業。有關工作是行動科工作的其中一環，有關的人手編制及開支未能分開計算。勞工處在有需要時會審視及檢討相關程序及人手安排，以適切地進行有關檢討工作。

(b) 處方在 2017 年 7 月才展開新一輪檢討的原因為何，是否人手編制出現問題所致；如是，處方會否考慮檢討並調整有關編制；及

(c) 為確保下一輪危險行業名單的檢討可如期於 3 年後進行，處方就報告第 2.11(d)的建議及報告第 2.12 段的回應的工作進展為何。

「危險行業名單」主要是因應各行各業過往數年的職業傷亡數字而制定，作為勞工處在編排恆常巡查執法工作優次時作一般參考，除了該份名單外，勞工處在編排工作優次時亦會參考當時各行業的職安健風險(例如最近有否發生嚴重意外)及相關意外統計數字，以確保巡查及執法工作能有效應對最新的風險情況及社會的關注。於 2016 年，由於根據勞工處當時掌握的意外統計數字，「危險行業名單」仍有效反映不同行業的風險情況，因此勞工處認為當時沒有迫切性進行檢討。雖然新一輪檢討工作於 2017 年 7 月才展開，但本處一直有繼續留意最新的意外統計資料，評估那些行業或工序存在明顯風險，從而適時制訂或修訂職安健執法策略。本處同意審計署提出的意見，會盡快完成相關檢討工作。

有關專責小組現正全速進行檢討工作，並計劃於 2018 年第二季內完成有關工作，專責小組亦會訂立管理制度及檢視相關內部指引，以確保有關檢討在日後會按時進行。

(4) 根據第 2.15-2.17、2.19、2.22 及 2.24 段，於 2017 年 3 月 31 日，非經常施工的建築地盤工作場所共有 6 074 個積壓個案，非建築地盤工作場所則有 23 414 個積壓個案。同時，勞工處只監察呈閱工作場所檔案的積壓量，卻沒有監察視察工作是否按時進行，令在工作場所檔案呈閱後逾期進行視察的情況嚴重。請告知：

(a) 現時視察工作涉及的人手編制及開支分別為何；

視察工作場所的工作，是勞工處行動科的職安主任的恆常工作的其中一環，有關人員亦同時負責意外/投訴調查及協助職安健推廣工作，我們因此未能分開計算針對視察工作的人手編制及開支。

(b) 沒有監察視察工作是否按時進行的原因為何，是否人手編制或是整個制度出現問題所致；
(c) 面對長期大量積壓個案的情況，處方過往有否進行定期檢討，以期解決問題；如有，為何仍積壓大量個案；如否，原因為何；
(d) 為確保按時提示及進行視察，並盡快清理積壓的視察工作，處方跟進報告第 2.26(a)及(b)段的建議和報告第 2.27 段的回應的詳情和時間表；
(e) 處方預計於何時可完成積壓的視察工作；

勞工處採取風險為本的視察策略，優先處理風險較高的工作場所，例如根據職安健法定須要呈報的工作場所、施工中的建築地盤、投訴個案、以及不同時期職安健情況備受關注的工作場所等，我們認為這策略較順序處理按時呈閱的工作場所檔案，更能有效確保勞工處的視察工作能達致最大的效果，以保障在職人仕的職安健。按這個風險為本的原則，勞工處一直有監察工作場所檔案有否按時呈閱及實際巡視工作有否適時完成，以確保風險相對較高的個案適時得到處理。事實上，勞工處已檢視審計署報告指出的積壓按時呈閱進行視察的個案，並確定這些個案均屬於低風險類別。但我們同意儘管個案積壓的情況只涉及低風險個案，但仍不理想，勞工處因此正積極跟進審計署的建議，我們現正檢討處理低風險個案的方式，並期望在檢討完畢後盡快清理積壓的視察工作。

(f) 處方執行報告第 2.26(c)段改善視察工作的記錄方式的建議，以及報告第 2.27(b)段承諾擬備清單以加強分區職業安全主任的監察工作的進展；及
(g) 除擬備報告第 2.27(b)段所述的清單外，處方有否有制訂其他措施，以改善視察工作的記錄方式。

為優化視察工作的記錄方式及加強分區職業安全主任的監察工作，勞工處正擬備一份清單供有關人員使用，有關工作預期在 2018 上半年完成。除此之外，勞工處亦正審視及修訂相關內部工作指引，讓有關人員依循。

(5) 根據報告表十二，最常見的 5 種罪行所判處的最高罰款額及平均罰款額都遠低於法定的罰款額上限，可見有關法例不足以收阻嚇作用。勞工處會否考慮立刻檢討並提高有關罰則；如會，請提供時間表及具體詳情；如否，原因為何及處方擬以何等措施改善有關問題。

為了加強刑罰的阻嚇力以達致推動職安健的效果，勞工處一直透過多方面的工作提高持責者的刑責，包括提交充分的資料供法庭作為判刑的參考，例如有關意外的嚴重後果、相關意外數目、同類案件過往最高的判罰紀錄等，並視乎個別案件的情況，在有需要時建議律政司考慮就判罰向法院提出覆核或上訴。

然而，勞工處認為量刑仍然偏低，未能反映違法情況及意外後果的嚴重性，本處因此認為有必要加重違反職安健法例的刑罰，並正全速進行有關的法例檢討工作。勞工處於去年12月向立法會人力事務委員會滙報法例修訂的初步方向，例如是否可適當地將最高罰款額上調至與被定罪者的財務承擔能力掛鈎，尤其是一些案情嚴重的個案(例如導致嚴重傷亡及罪責嚴重的個案)，讓法庭可判處具足夠阻嚇性的懲罰，對業界起充份的警戒作用，勞工處現正積極進行有關法例檢討，期望盡快向立法會提交修訂方案。

第3部分:職業安全:培訓

(6) 根據報告第3.6段，勞工處的視察有182次(81%)並非在上課期間進行，而以檢查課程管辦機構的文件紀錄代替。然而視察項目清單上的10個範疇中，有7個只能在上課期間才可觀察得到，顯示監察結果未必能具體反映實際情況。請告之：

(a) 負責視察課程營辦機構的人手編制及開支為何；
視察課程營辦機構的工作，主要由勞工處職業安全及健康訓練中心的職安主任負責，但有關人員亦同時負責統一擬備試卷及其他與強制性安全訓練課程有關的工作。在2017年11月30日，負責以上工作的職安主任編制為4人，但我們未能分開計算針對視察工作的人手編制及開支。
(b) 處方有否根據課程營辦機構提供的課程時間安排觀課；如有，為何上述182次視察並非在上課期間進行，當中有否涉及人為疏忽或人手問題；
(c) 有否評估檢查文件紀錄和視察課堂的監察成效差異；如有評估，結果為何；如無，會否評估兩者的成效差異程度，以檢視現有監察制度的成效；
(d) 有否定期檢討視察課程營辦機構的安排；如有，詳情為何；如否，為何；

勞工處十分關注強制性安全訓練課程的質素，並透過不同模式的視察工作，以達致有效監管，這些視察模式包括突擊視察(包括課堂視察及非課堂視察)及秘密視察。非課堂視察的重點是查閱授課記錄及相關文件、營辦機構是否按勞工處要求簽發證書及按遞交予勞工處的通知開辦課程等；課堂視察的重點則在導師表現、授

課內容及時數等。至於秘密視察，乃由勞工處員工喬裝成為學生參與整個課程，可有效監察課程教授的所有環節，包括考試，試卷批核及實習等。不同的視察模式的重點各有不同，不存在成效差異，不同的視察模式實際上互相補足，以達致最佳的監察效果。

於2016年，勞工處進行了225次有關強制性安全訓練的視察，這數字並不包括於同年進行的秘密視察。當中的95次視察，乃跟進勞工處較早之前向相關的課程營辦商發出的警告信及書面指示，以確保這些營辦商有作出相應跟進，這類視察須要在一定時間內進行，亦沒有需要在上課期間進行。而餘下的130次視察，分別包括43次課堂視察及87次非課堂視察，勞工處在兩類視察中均有就發現的不妥善情況發出警告信。於2016年初，勞工處亦進行了10次秘密視察，共發出了17封警告信，另外向3個課程營辦商發出書面指示，要求其符合勞工處的課程營辦要求。

勞工處有不時檢視上述視察策略的效力，並適當調節不同視察模式的比重以達致最佳的監察效果，例如，有見秘密視察的監察效力，勞工處於2015起開始加強秘密視察的比重，亦於2017起將秘密視察的工作恒常化。

(e) 跟進報告第3.10(a)段建議盡量將視察課程營辦機構的工作安排在上課期間進行，以及處方於報告第3.11(a)段承諾檢討指引以安排更多課堂視察的進展為何。

自2017年11月起，勞工處已採取行政措施，安排更多課堂視察。另外，勞工處亦正全面檢討有關的內部視察指引，將增加課堂視察的比例制度化。

(7) 根據第3.9段，截至2017年8月，勞工處在第一階段對所有強制性安全訓練課程實施的三項改善措施中，有兩項在5類強制性安全訓練課程仍未實施，處方亦未就何時實施上述及第二階段的改善措施擬定時間。請提供：

(a) 已實施的改善措施的時間表、程序、涉及的人手編制和開支；當時有否定期審視實施改善措施的進展；如有，結論為何；如否，原因為何；

改善強制性安全訓練課程的工作，主要由勞工處職業安全及健康訓練中心的職安主任負責，於2017年11月30日，負責上述工作的職安主任編制為4人，由於他們亦要負責其他工作，因此我們未能針對改善課程工作分開計算相關的人手編制及開支。

(b) 兩項在5類強制性安全訓練課程仍未實施的改善措施為何；
(c) 至今仍未完成第一階段，以及仍未擬定完成第一階段餘下及第二階段的改善措施的時間表的原因，是否與人手編制不當有關;面對實施情況落後，處方會否調整或增聘人手；如會，請列出預算開支及詳情；及
(d) 處方跟進報告第3.10(b)段的建議進展和詳情為何。

勞工處在2011年實施第一階段的「合併課程指引」措施，及為強制性基本安全訓練課程(即俗稱「平安咭課程」)劃一課程內容及統一擬備試卷，其後，因應業界要求，勞工處與業界持份者三度優化「平安咭課程」的課程內容及改進營辦課程的批核條件，讓所有建造業工人能透過該課程更有效掌握職安健知識，但同時亦因此導致餘下五類課程的改善措施出現滯後的情況。

勞工處剛完成最新一次的平安咭課程檢討工作，並會在今年首季推出新課程。在完成是次檢討後，勞工處會集中資源落實第一階段改善措施的餘下工作(即「劃一課程內容」及「統一擬備試卷」)，我們期望能就落實第一階段措施於本年第一季訂立一個切實可行的時間表。至於第二階段的建議措施，正如勞工處於2011年4月提交予立法會人力事務委員會的文件表示，由於這些建議措施涉及較複雜的問題，故此勞工處須更詳細研究並聽取各相關人士的意見，再決定第二階段實行的措施。

(8) 有關報告第3.25(a)段建議處方就部分註冊安全審核員並非註冊安全主任的問題，檢討是否需要修訂《工廠及工業經營(安全管理)規例》(第59AF章)，而處方亦於報告第3.26(a)段表示會確保註冊安全審核員須為註冊安全主任。請告知已採取的跟進行動及結果，包括何時檢討並修訂上述規例。

勞工處的政策是註冊安全審核員應同時是註冊安全主任，就審計署報告指出的情況，勞工處曾徵詢律政司意見，律政司建議勞工

處處長可考慮根據《工廠及工業經營(安全管理)規例》第 6 條加入安全審核員必須為註冊安全主任的註冊條款，並須維持其註冊安全主任的身份，勞工處現正研究有關法律意見，以制定適當措施以確保所有註冊安全審核員須為註冊安全主任。

第 4 部分：職業健康

(9)根據第 4.6 至 4.8 段，在 2012 至 2017 年 6 月期間，預留作輻射健康檢查的節數的使用情況有所下降，不但失約個案上升，而且進行不超過 20 個輻射健康檢查的節數比率更增至 56%，加上執勤醫生不能在預留時間內提供其他診症服務，令資源嚴重錯配。請告之：

(a) 因失約個案及每節預約人數減少而浪費的開支分別為何；

輻射工作人員的健康檢查，是由勞工處觀塘職業健康診所的醫生負責。除了有關健康檢查的工作，診所醫生還需負責其他的職務，因此針對這工作範疇的人手開支未能分開計算。職業健康診所的診症服務是經預約提供的，若一節健康檢查有輻射工作人員臨時失約或取消預約至使健康檢查人數不足，診所並不能即時安排病人在預留時間提供診症服務。負責健康檢查的醫生會運用餘下時間處理其他工作(例如檢視收回的病人檢測化驗報告、撰寫醫療報告和工地調查報告等)，並非讓有關時間閒置。

(b) 勞工處和衞生署有否定期檢視預留節數的使用情況；如有，為何仍出現上述情況；如否，為何；

勞工處會因應衞生署的每年評估而釐定應預留的健康檢查節數，衞生署於每年9月會以當年實際已接受輻射健康檢查的人數及預期可能上升的輻射工作人員人數，評估來年所需的健康檢查節數。此外，個別輻射工作人員因安排困難而需改期及輻射工作人員臨時失約時，皆需要為其再安排另一節健康檢查的時段，以確保輻射工作人員能於法例規定的時限內接受健康檢查，預留的健康檢查節數因此會比實際需要為多，亦導致個別節數未被盡用。

(c) 就處方同意報告第 4.16(a)段所述，與衞生署合作減低輻射工作工人健康檢查的失約率的建議，請告知有關跟進工作和成效為

何。除了上述建議，政府當局會否研究其他措施，例如調整預留節數、或容許執勤醫生因病人失約而在預留時間提供其他診症服務等，以確保診所資源得到善用。

勞工處同意審計署的意見，認為有需要透過減少整體預留的節數、加強鼓勵輻射工作人員依時應約及較嚴格執行重訂預約的安排，以期能夠盡量使用預留節數。

為了控制每年預留給健康檢查的總節數，使其更貼近輻射工作人員的數目，衞生署已配合勞工處改善評估每年健康檢查節數的機制，適量地減少每年健康檢查的節數，同時，亦按月密切留意每節健康檢查的使用率，以適時地按需要增減節數，確保節數能被充分使用之餘，亦不會令輻射工作人員的健康檢查服務受到影響。

此外，為了更充分使用預留的每一節健康檢查時段，衞生署已配合勞工處推出措施，以改善有關情況，當中包括由原來兩至三個星期前通知相關僱主安排其輻射工作人員出席健康檢查改為四個星期前通知，並提醒他們如其下輻射工作人員未能依期應約，請在通知信發出的日期十天內通知衞生署。這一方面可讓有關僱主和輻射工作人員儘早就健康檢查作出相應安排，另一方面若有輻射工作人員需要改期時，衞生署亦有足夠時間安排其他輻射工作人員填補。此外，因應部分輻射工作人員選擇不提供流動電話號碼，而未能接收衞生署在檢查前三天發出的提醒短訊，衞生署職員會於三至四個工作天前主動致電其僱主，提醒僱主其輻射工作人員的健康檢查臨近。

上述安排已於 2017 年 11 月實施，從實施後首三節的統計資料顯示，失約人數已明顯減少，而每節實際檢查人數亦明顯增加。

(10) 根據報告第 4.10 及 4.11 段，法例訂明免費向輻射工作工人提供首次受僱接受的檢查，但未有訂明以後的定期檢查需否收費。現時觀塘職業健康診所進行的輻射健康檢查(包括首次受僱或以後的定期檢查)卻一律不收費。請告知：

(a) 觀塘職業健康診所容許工人和僱主不用就首次受僱檢查以後的定期檢查繳費的理據；及

(b) 處方會否考慮修訂法例，以釐清輻射工人首次受僱以後的定期檢查需否收費，或提供免費定期檢查；如會，詳情及推展時間為何；如否，為何及處方將如何解決定期檢查需否收費的疑問。

《輻射條例》的附屬規例規定，輻射工作人員必須接受受僱前健康檢查和受僱後定期檢查，並獲證明適合受僱於輻射工作，才可從事相關工作。規例訂明首次受僱接受的檢查是免費提供的。至於定期檢查，條文雖沒有再如首次受僱檢查般訂明檢查是免費提供，但亦沒有訂明須要收費。鑑於規例就需收費的項目均清楚訂明有關要求和收費水準，而首次受僱檢查和定期檢查基本上性質相同，因此處方一向沒有就輻射工作人員的定期檢查收費。

勞工處正與衞生署詳細研究有關規例的條文和現行做法的理據，有需要時會向律政司尋求法律方面的專業意見。此外，在作出任何法例修訂或收取費用的決定前，會先聽取相關持份者包括輻射管理局、僱主及僱員的意見。勞工處會與衞生署密切跟進這事項，現階段未有確切的時間表。

(11) 根據報告第 4.18 段，勞工處沒有就有待職業健康視察的個案數目，以及個案呈閱與實際進行視察之間的延誤進行監察。請告之：

(a) 沒有監察的原因是否由人手編制所致；過往有否就職業健康視察的安排進行定期審視；如有，為何仍出現上述情況；如否，原因為何；

(b) 有否制定指引說明由呈閱至實際進行職業健康視察的時限；如有，詳情為何；如否，處方會否考慮加設有關時限於指引內；

勞工處採取風險為本的策略進行職業健康視察，勞工處的相關技術指引訂明職業健康視察個案的呈閱及跟進安排，根據該指引，高風險工作場所的個案的按時呈閱期限為一年，呈閱後的視察期限為三個月。中等風險工作場所的個案的按時呈閱期限為三年，呈閱後的視察期限為六個月。基於其性質，低風險個案通常無須呈閱以提示進行視察，也不設訂明的視察期限。就審計署報告中指出一些有待視察及延誤的個案，勞工處檢視了這些個案，確認它們都屬於低風險類別(只有一宗除外)。

勞工處職業環境衞生科的職業環境衞生師負責進行職業健康視察，有關工作由該科主管負責監察，監察的重點在於確保高風險和中等風險的呈閱個案得到妥善處理，由於低風險個案實際上根據相關技術指引無須呈閱，亦無訂明視察期限，職業環境衞生科因此亦按風險為本的原則未有優先處理這類個案。

(c) 跟進報告第4.21段的建議的時間表、進度、具體措施和措施成效為何。

勞工處留意到有低風險個案不按技術指引規定而被呈閱，勞工處已加強職業健康視察的內部監察制度，以期現行的呈閱制度得以有效執行。另外，職業環境衞生科會每月向管理層報告視察進度，包括呈閱個案的數目及是否有在限期內完成視察，以監察有待視察個案的情況。新的監察制度已於2018年1月1日實施，現時積壓的個案會於2018年4月全數得到處理。

(12) 根據第4.23段，勞工處過往並沒有在管制人員報告中分開匯報調查、研究、檢查、評估和診症的數目，請告之：

(a) 現時處理管制人員報告的人手編制及開支分別為何；

處理管理人員報告是勞工處的其中一項工作，勞工處沒有特定的人手編制及開支用於這項工作。

(b) 會否進一步考慮審計署的建議，分開匯報調查、研究、檢查、評估及診症的數目；如會，預算新的人手編配及開支的詳情為何。

勞工處處長同意審計署的建議，並會從2018年起的管制人員報告中，分開匯報調查、研究、檢查、評估和診症的數目，以提高透明度。有關工作並不涉及新的人手編配及開支。