

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。