

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。附件中文本容後附上。

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

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。

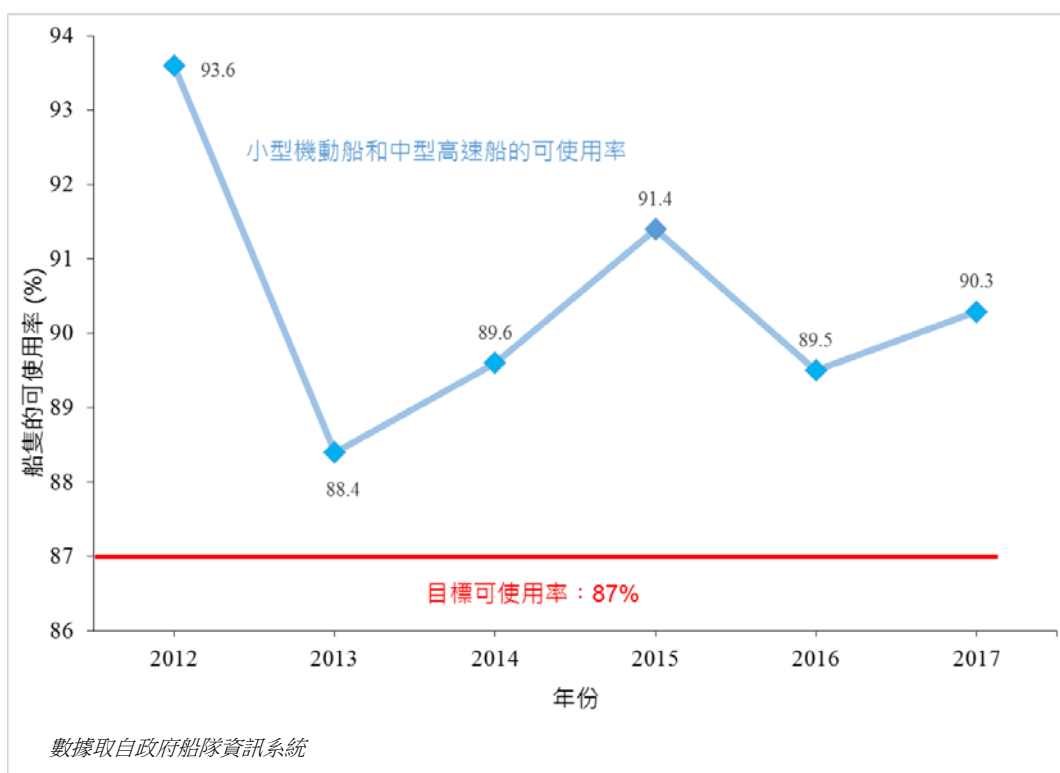
(c) 根據《審計報告》第3.5段，海事處在其《管制人員報告》內述明，就船隻可使用率所訂的目標比率適用於所有使用者，但所呈報的可使用率僅涵蓋4類主要船隻中的2類（即大型機動船和大型高速船）。根據《審計報告》第2.3段註15，海事處表示由於該4類主要船隻的維修開支較高，因此需要密切監察和關注。此外，如《審計報告》第3.6段所述，海事處計算船隻可使用率時，並沒有計算在政府船塢以外進行修理的停用時間。為此請提供以下資料：

(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：



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：向物料供應商提出物料保修索賠

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%。

量度尺寸

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。