
**立法會財務委員會特別會議
逐字紀錄本**
Finance Committee of the Legislative Council
Verbatim record of special meeting

日期 : 2024年4月18日(星期四)
Date: Thursday, 18 April 2024

時間 : 上午9時至10時45分
Time: 9:00 am to 10:45 am

地點 : 立法會綜合大樓會議室1
Venue: Conference Room 1 of the
Legislative Council Complex

主席：各位早晨，我宣布我們已有足夠法定人數，財委會今日上午的特別會議現時開始。上午的會議由9時至下午12時40分，分兩個環節舉行。財務委員會審議開支預算的目的，是確保所要求的撥款不會超過執行核准政策所需要的款項。我想提醒大家，所有問題必須直接與開支預算相關。如果議員想跟進政府的書面答覆，在這個環節請引述在答覆右上角的編號，即TLB。如果議員未能在會議上跟進政府的書面答覆，可以書面提出補充問題，但必須在當日會議結束前交給秘書處，補充問題也只限於跟進政府當局的書面答覆。

這個環節是關於運輸及物流方面的，我會先請運輸及物流局林世雄局長作簡短介紹，然後議員可以提問，有意發言的議員現時可以按下“要求發言”按鈕。林局長，請你簡單介紹，謝謝。

運輸及物流局局長：多謝主席。政府一直通過“基建先行”及“創造容量”的規劃方針，以運輸基建驅動發展，構建一個宜居、具競爭力及可持續發展的香港。我們亦致力推動航空和物流的發展，透過發揮香港在地理位置、制度、經濟體系和商貿經驗方面的獨特優勢，從而提升航空、航運及物流服務業的競爭力。

政府正有序地推展去年12月發表的《香港主要運輸基建發展藍圖》（“《藍圖》”）中提及的鐵路及主要幹道的項目，以加強不同地區的連繫，並釋放相關區域的發展潛力。

本地鐵路項目方面，東涌線延線、小蠔灣站、屯門南延線和北環線第一期古洞站已經在2023年動工，預計於2027年起陸續落成；而洪水橋站和北環線主線亦分別預計於2024年和2025年動工。

跨境基建方面，為進一步促進粵港澳大灣區基礎設施互聯互通，共同構建“軌道上的大灣區”，特區政府會繼續透過“港深跨界軌道基礎設施建設專班”與深圳當局攜手推展廣深西部鐵路（洪水橋至前海）及北環線支線兩個跨境項目。

當中，港深西部鐵路(洪水橋至前海)的次階段研究預計於2024年年中完成。另外，我們正就北環線支線的推展安排與深方商議，並預計於2024年就項目展開詳細規劃及設計。

道路建設方面，除興建中的六號幹線餘下工程外，政府正有序推展一系列“新界西北道路基建”項目，以及《藍圖》中提及的其他主要幹道項目，在客運鐵路骨幹之上有效滿足各區的運輸及物流需要，支持香港長足發展。

除了大型運輸基建外，政府計劃於今年下半年就東九龍、啟德和洪水橋/厦村智慧綠色集體運輸系統邀請相關供應商及營運商提交意向書。我們正努力加快原有工作時間表，爭取於2026年就啟德及東九龍項目的建造工程招標，以期於2027年分別批出工程合約。

航空方面，香港國際機場於2023年繼續榮膺“全球最繁忙的貨運機場”，而2023年貨運量同比輕微上升3%至433萬公噸。我們有信心能繼續維持這個地位。客運方面，每日客運量和航機升降量最高分別達超過16萬人次及超過1 000架次，已恢復疫情前分別約八成和九成。

為把握三跑道系統於今年年底投入運作所帶來的機遇，同時配合國家“空中絲綢之路”的建設，我們會針對現時的主要航線及具潛力的“一帶一路”航線，包括位於歐洲、非洲、南美洲及亞洲在內的地區，加強與相關國家之間的航空服務聯繫，擴大航空網絡。同時，為促進大灣區內物流及產業發展，機管局正繼續發展海空貨物聯運，並計劃在明年底前完成“香港國際機場物流園”永久設施的首階段建設，逐步達至每年處理100萬噸貨量。預計物流園全面運作後，貨物運輸的營運成本可減少約一半，而貨物處理時間可節省約三分之一。此外，機管局亦會積極尋求擴大航空貨物的需求，包括位於東莞的物流園處理冷鏈貨物、與珠海市共同開展國際貨運業務，以及吸引國際貨運公司及主要全球性零售商以香港國際機場作為其於亞洲的航空物流基地。與此同時，我們正致力將香港國際機場打造成為“綠色機場”。其中，機管局已於今年2月就可持續航空燃料，即SAF，展開研究。

會就使用和供應SAF，從政策支持、便利措施和基礎設施改善等層面，提出建議供政府考慮。研究預計於今年的第三季完成，政府會參考機管局的報告作出前瞻性的部署，以訂定推動SAF的發展方向。我們的目標是透過帶動SAF在香港的應用，提高香港國際機場在國際間的競爭力，吸引更多航班往來香港和全球各地。

另一方面，我們剛於4月中完成審批航空業輸入勞工計劃的第二輪申請，共向27家合資格公司批出2 982個配額。就第一輪申請，至今已有超過1 300名輸入勞工到香港機場工作。在政府推動下，機管局將會於今年5月起啟動本地機場前線員工的交通補貼。我們會繼續透過於計劃下設立的持份者諮詢小組聽取勞資雙方的意見，適時檢討計劃。

為支持香港海運及港口業的持續發展，政府在去年12月公布《海運及港口發展策略行動綱領》，制訂十大策略和32項行動措施，提升業界的長遠競爭力，鞏固和提升香港作為國際航運中心的地位。其中，為發展高增值海運服務，政府過去數年為船舶租賃、海事保險、航運業商業主導人等推出一系列稅務優惠措施。我們將在今年展開進一步優化的研究。香港的船舶註冊亦廣受國際認可，以總噸位計全球排行第四位，並以優質船隊取勝。我們計劃向船東提供批量註冊優惠，吸引船東大規模將船舶於香港註冊。我們會在今年底就批量註冊優惠修訂相關規例，概述相關規則和申請資格等。

同時，航運業綠色轉型市場潛力龐大。海事處計劃為在國際海事組織制訂的國際減碳標準中獲得高評級的香港註冊船舶，提供優惠措施。此外，我們正聯同環境及生態局及其他相關部門，就為本地船舶及遠洋船提供綠色甲醇加注開展可行性研究，預計將於今年內公布行動綱領，把香港打造成航運綠色能源加注中心。

物流發展方面，為實現將香港打造成為可持續國際智慧物流樞紐的目標，我們在去年10月公布《現代物流發展行動綱領》。我們目前正在香港物流發展局的支持下，全力與物流

業相關持份者分階段推進該行動綱領各項行動策略。其中，我們已優化“第三方物業服務供應商資助先導計劃”，把每家企業的資助金額上限倍增至200萬元，並把應用ESG，即環境、社會及管治科技相關服務納入資助範圍，以支持香港現代物流業向智慧物流發展。

主席，我感謝各位議員對運輸及物流局事務的關注，我和我的團隊非常樂意回答各位議員的提問。多謝主席。

主席：謝謝林局長。現時有21位議員想發言，我們剩餘90多分鐘時間，按估計按下了“要求發言”按鈕的議員都有機會發言。我先讀出發言次序：易志明議員、陳紹雄議員、何敬康議員、李鎮強議員、周文港議員、張欣宇議員、管浩鳴議員、周小松議員、林筱魯議員、田北辰議員、鄧家彪議員、林素蔚議員、江玉歡議員、盧偉國議員、姚柏良議員、李梓敬議員、梁子穎議員、黎棟國議員、謝偉銓議員、林健鋒議員和嚴剛議員。

[001312]

第一位，易志明議員。

易志明議員：謝謝主席。主席，我有3個問題。第一個關於答覆編號TLB233。首先，感謝政府推出了“運輸業輸入勞工計劃——公共小巴/客車行業”。然而，因為這些外來司機的駕駛習慣與香港有所不同，所以他們考試不合格的機會相對較高。問題是，排期重考的時間很長。大家都知道，我們聘請他們來港工作，需要提供住宿，也要“出糧”給他們，如果他們在這裏排期考試都要兩個月時間，成本便實在太重。運輸署可否縮短考試排期的時間，讓他們無須在這裏等待？這是第一個問題。

[001347]

第二，有一點很奇怪，香港正在推廣電動車，電動車如果已經就政府的type approval獲得批准，便可在快速公路上行駛。但奇怪的是，唯獨電動的士卻要申請許可證，這是否一個疏漏？因此，希望局方或署方檢視是否應該盡快取消這

項要求，因為的士業界向我表示，不明白為何還要申請相關許可證。

另一個問題涉及答覆編號TLB236，關於非法載客取酬方面。警務處在2023年的執法數目只有33宗，而運輸署經法庭定罪後扣留的車輛只有27輛，這樣的打擊力度令客運業界非常失望。雖然政府現正檢視法例，並計劃在今年年中向業界和社會大眾進行諮詢，但現時出現了一個問題。你們在答覆中表示，歡迎市民與警務處合作，舉報非法載客取酬活動，警務處定會嚴肅跟進和調查。但是，我已多次指出，現時這個制度存在缺陷。當有人提出投訴時，警方會向車主寄送一封信，詢問該日當時駕駛該輛車的是誰。原來，只要車主聲稱不知道，他只需按照法庭的指示支付3,000元罰款，就“搞掂”，即close case，這樣就無法再追查。這顯然是現時法例上的一個漏洞。局長，如果你有駕駛，誰人在何時何日使用了你的車輛，你怎會不知道呢？除非你已報失。因此，我認為政府必須考慮在法例上作出一些修訂，以杜絕這個問題。謝謝主席。

主席：兩個問題，局長。

易志明議員：3個問題。

主席：3個問題，涉及兩個答覆，局長。

運輸及物流局局長：多謝易議員的提問。對於第一部分和第二部分的問題，我會請運輸署署長作回應。至於打擊非法載客取酬方面，我們會繼續加強執法。大家都知道，去年12月，我們已經修訂了這方面的法例，加重了刑罰，這方面我們會聯同警務處繼續跟進。我們也一直與業界就這方面保持緊密聯繫。

[\[001619\]](#)

剛才易議員提到的法例方面，我們正在研究相關法例是否有改善空間，是否需要修訂。我們會與警務處和律政司合作研究這個問題。現在請運輸署署長協助回應議員的提問。

主席：請李署長。

運輸署署長：就輸入勞工的考試問題，我們已特別調派了額外的考試主任，安排在額外的時間增加考試時段，為這批申請輸入的勞工進行考試。我們會盡量加快重考的安排。我可以與大家分享一個數字，目前考試合格的申請人有75%，我們會繼續努力加快有關安排。

[001721]

關於電動的士的快速公路許可證問題，我會回去檢視相關要求。我們都希望可以(計時器響起)盡量提供便利，鼓勵業界轉用電動車。我們會回去檢視一下，謝謝。

主席：下一位陳紹雄議員。

陳紹雄議員：主席，我想跟進答覆編號TLB058，關於本人提出的有關成立鐵路署進展的問題。我連續兩年追問會否成立鐵路署，以及所涉及的職位和開支等。去年，鐵路署因為北都鐵路辦事處的成立而遭到擱置，但當時的文件交代，擬議的鐵路署成立後將設有317個職位。當時我曾追問，為何擬議設立的職位從2021年計劃的277個增加至2023年的317個。今年，我再次追問成立鐵路署的進展。當局的回覆並沒有就我提出關於成立鐵路署的時間表、成立鐵路署的時機或須具備的條件為何等問題作出回應。成立鐵路署遙遙無期，但職位數目卻由2021年計劃的277個增加至2023年的317個，而本財政年度又再增加至321個，薪酬撥款由去年的3.061億元增至3.205億元。成立鐵路署旨在整合分散於不同部門的資源，理應有助於減少人手編制，但政府遲遲不成立鐵路署，最新人手編制卻反而增加。請政府解釋為何一直

[001754]

未能成立鐵路署，以及擬議職位年年增加的原因。另外，有否為成立鐵路署設立時間表？

主席，我另外還想跟進答覆編號TLB166，關於電動的士的最新進展。根據政府的回覆，截至2024年2月29日，已領牌的電動的士數目為36輛，佔全港18 163輛的士約0.2%。對比2023年4月時，全港只有5輛純電動的士，雖說有些微進展，但與行政長官在2022年施政報告中提出於2027年年底前投入約3 000輛電動的士的中期目標相比，仍有很大的差距。我想問當局有甚麼信心以及有甚麼“板斧”去達致這個目標？假如沒有信心、沒有能力達致這個目標的話，是否應該要修改目標呢？倒不如訂立一個比投入3 000部電動的士更為實際的中期目標，例如到2025年投入1 500部電動的士的目標，然後推出一些相應的對策措施。謝謝主席。

主席：請局長。

運輸及物流局局長：多謝主席，多謝陳議員的提問。議員的提問有兩部分，第一部分關於鐵路署，第二部分關於電動的士。就電動的士的部分，我請陳美寶常任秘書長稍後作出回應。

[002029]

幾年前我們已提出了關於成立鐵路署的計劃，希望通過整合現有路政署和機電工程署的內部架構，並新增一些職位來達到3個目標：一是提升安全的規管；二是加強對鐵路規劃和項目推展的監管；三是監督新的鐵路項目的規劃和推展工作。然而，要注意的是，路政署北部都會區鐵路辦事處才剛成立了不足一年，我們想看看情況如何。我們也會跟進鐵路署未來的發展方向和步伐。至於電動的士的問題，我想請常秘陳美寶回應。

主席：請常任秘書長。

陳紹雄議員：不好意思，主席，局長可否說明一下(計時器響起)，到底要出現甚麼條件才是時機成熟，可以成立鐵路署呢？北都鐵路辦事處已經成立接近一年，我真的不太明白你們在等待甚麼。是等待運氣嗎？還是等待甚麼才決定成立鐵路署呢？謝謝主席。

[002152]

主席：局長，請簡單回應，時間已經過了。

運輸及物流局局長：凡牽涉增加職位或reorganization，即改組，我們必須小心衡量現時的工作量，以及未來的工作量和成效。大家都知道，對於增加職位的事宜，大家都會比較關注，所以我們要考慮得比較清楚。

[002211]

主席：請常任秘書長。

運輸及物流局常任秘書長：就陳議員對電動的士的關注，我簡單回應一下。第一，我們正在密切監察有關貸款計劃的進度和成效，並會與業界商討有哪些方面可以優化。同時，我們也在考慮是否可以給予業界更多的準備時間。

[002234]

第二，我們也注意到充電是推動電動的士的一個重要環節。運輸署已公布邀請的士業界成立車隊，並且已物色兩幅政府用地，供車隊持牌人作車隊管理等用途，同時可讓他們探討是否可以增設一些充電設施。我們相信這樣能起到相輔相成的作用，有助業界積極籌組，引入更多電動的士。業界也正積極與內地營辦商及製造商進行商討。據我所知，他們正在考慮幾個型號，政府會繼續輔助他們。多謝。

主席：下一位，何敬康議員。

何敬康議員：多謝主席。我想跟進的是答覆編號TLB183，關於本人提出的有關三隧分流的問題。根據政府的數據，分時段收費確實縮小了西隧及紅隧在平日過海車流量上的差距。由此可見，這一方案真的是有效用的，並且能夠惠及市民。

我想詢問當局，汲取這次經驗後，有否計劃或已經就其他隧道及主要幹道的分流進行研究。因為以新界和九龍的交通為例，從政府對李梓敬議員在答覆編號TLB202中的提問的答覆中，我注意到獅子山隧道的車流量仍然比另外兩條隧道高出約兩萬多架次。政府是否會就這3條隧道制訂優化方案，甚至考慮連同將於明年5月收回的大欖隧道一併納入部署呢？多謝主席。

主席：局長。

運輸及物流局局長：多謝主席，多謝何議員的提問。三隧分流方面，我們確實取得了一些成績，並計劃稍後，可能是下個月，將這些成果帶回去跟交通事務委員會再作討論。

[\[002442\]](#)

何議員的提問是，既然我們在三隧分流方面取得了一些成績，那麼我們會否在其他幹道或隧道，例如在沙田，也實施分流。事實上，我們即將於明年5月收回大欖隧道，目前我們積極探討收回隧道後在收費方面該如何安排。局方與有關部門正在商討這個課題，並會對此非常小心處理，因為大欖隧道的情況未必與三隧的情況完全相同。至於沙田那3條隧道，即大老山隧道、獅子山隧道和尖山隧道，由於附近現時都有工程正在進行，我們如要在那3條隧道的收費問題上下工夫，必須考慮如何處理與那些工程交接等問題。我們正在積極思考這些問題。多謝主席。

何敬康議員：我沒有跟進，多謝主席。

主席：下一位，李鎮強議員。

李鎮強議員：多謝主席。《十四五規劃綱要》支持香港提升國際航運中心地位。但據了解，疫情後，機場的載客量僅恢復至疫情前的七成，所以我想跟進答覆編號TLB001和TLB007中的問題。在恢復七成載客量的情況下——即使未計及三跑道系統落成後的情況——人手已很短缺，特別是在機場操作和飛機維修技工方面。雖然現時有運輸業輸入勞工計劃紓緩人手不足的問題，但是很多地方仍然缺人，即是說成功申請的人差不多等於零。另外，缺乏的還有機師和空姐。因此，我想向局方詢問的第一個問題是，如何優化運輸業輸入勞工計劃，以吸引更多外地人才來香港，讓航空業界能夠更便捷、迅速地申請輸入這類勞工，令機場得以順利運作。

[002632]

第二，關於機師培訓的問題。機管局雖然設有航空學院，但學費相當昂貴，大約需要80萬元。可否仿效醫衛局，全額資助學員，並要求他們畢業後在香港服務一定年期？你們會否考慮？這是第二個問題。

第三個問題，是關於我在答覆編號TLB196中的提問。現時大家明顯看到三隧分流的效果其實是好的。政府何時會檢討關於小巴和商用車的收費？即是否會降低收費，以方便他們營運，特別是在如此惡劣的經營環境下？謝謝主席。

主席：3個問題，請局長回答。

運輸及物流局局長：多謝主席，多謝李議員的提問。就第一部分關於航空業缺乏人手的問題，我們已針對航空業的空缺輸入勞工，總共有6 300個配額。於計劃第一輪申請中，有超過1 300人已經入職。我們剛於上星期就第二輪申請批出大約3 000個配額。我們總結第一輪的經驗，實際上，第一輪是航空業界第一次輸入勞工，因此有需要給予業界一些時間適應和習慣。大家可以見到，在計劃第二輪申請中有20多家公司申請，當中有一些非常進取，可能計劃聘請超過100名

[002824]

輸入勞工。我們會檢討第二輪的經驗，看看在我們批出了配額後，業界招聘的情況如何。我相信在總結了第一輪的經驗後，這方面會得到改善。

第二，關於航空學院的學費問題，我們會盡量考慮能否提供獎學金或其他資助，這方面我們會探討的。

至於李議員關於三隧的問題，首先，多謝李議員支持我們三隧“分時段收費”這個計劃。“分時段收費”去年12月中才開始實施。由於這是一個嶄新計劃，需要一段時間讓大家適應，再加上車流量有時也會有季節性的變動，因此我們認為需要觀察多一些時間，(計時器響起)然後再進行分析。我們預計最快在明年年中再與大家一同檢視我們現時這個方案。多謝主席。

主席：下一位，周文港議員。

周文港議員：主席，我關注3個問題，第一個是在答覆編號 [\[003051\]](#) TLB067中提出的，關於大埔公路(沙田段)擴闊工程。每當我經過沙田市中心，不知為何總會想起那裏的工程在我青年時期已經開始進行，一直延續到現在。我已步入中年時期，但那裏的工程仍未停歇，好像一直未能完成。大家有否也有所察覺？當然，現時我們可以看到那些隔音屏障已逐步落成。但問題是，每一項大型工程除了造價之外，也會有例如擠塞等各方面的社會成本。大家亦可看到在主體答覆中也有提及，電線、水管、污水管等不可預測因素的影響，令工程更具挑戰。除此以外，沙田站附近更設有一些鐵路保護區。T4號主幹路項目會否遭遇類似的情況呢？因為這項目會遇到屯馬線高架軌道的問題，都會造成更多額外成本和開支。當局如何評估？

第二題是答覆編號 TLB183——何敬康議員所提出的問題非常好，也是公眾非常關心的。我們都知道，三隧分流主要是將紅隧和東隧的車輛分流至西隧。實施後，政府每日的收入約減少60萬元左右，而按365日計算的話，政府收入減少

約2億1,900萬元。當局現階段有否評估過，除了車流方面的變化外，駕駛人士的駕駛習慣有何改變？駕駛人士是否真的會為了節省10元、8元，而選擇不在繁忙時段使用隧道呢？這個方案的成效如何？另外，對於政府減少了收入，有否考慮如何彌補？譬如說通過節省人力成本——因為現時所有收費站均已拆除，所需人手減少了很多。而在廣告收入方面，又有否甚麼方法可以彌補政府這方面的財政損失？我主要關注的是這兩個問題。

主席：局長。

運輸及物流局局長：多謝主席，多謝周議員的提問。就大埔公路(沙田段)擴闊工程，我們在回覆中已經提到，一般來說，在市區修路其實是很複雜的。約3星期前，我在議會中也提及過，因為做法是“做起一條、搬一條”，進行挖掘後可能才會發現有些地下設施需要兼顧，所以這些工程是複雜的。對於大埔公路(沙田段)的工程，我們預計在今年第四季或之前完成，並恢復每邊3條行車線。我們有信心能按照這個時間表完成工程。 [003309]

每一個項目實施後，我們都會進行總結，而且一般來說，也會與其他工程隊伍分享這個總結。我相信，大埔公路(沙田段)項目的總結對於我們日後實施T4號主幹路工程或其他市區公路工程項目，將會有一定的正面影響。

周議員第二部分的提問是關於三隧分流的成效。在繁忙時段，總體車流量減少了3%，(計時器響起)而在繁忙時段的前後半小時，車流量則增加了4%。這反映出有些駕駛者已經因應他們的出行習慣調整了出門時間，這是我們現時對三隧分流成效的看法。至於詳細情況，我們將於5月向交通事務委員會匯報。

關於減少了的收入，其實減幅也不少，可能是以億元計的。雖然減少了負責收費的員工，但這樣節省下來的開支其實並沒有很多。我們會繼續探討有否其他方法可以更好地

彌補有關財政損失，例如利用廣告來增加收入等。我們正在思考這方面的可行方法。多謝主席。

主席：下一位，張欣宇議員。

張欣宇議員：主席，我想跟進答覆編號TLB007和TLB250。[\[003608\]](#) 答覆編號TLB007的答覆中提到，將來三跑道落成後，航班數量會由69班增加至102班。當然，硬件提升自然伴隨着人手需求的增加，尤其是航空空管人手的需求。我們從答覆中得知，培養一名航空交通管制主任需要5至7年的培訓時間，這反映了提前部署的必要性。而答覆中亦有提及，空管人員雖然是公務員，但開支卻是由機管局支付的，即是說並非需要財政撥款的公帑開支。這樣的答覆顯示了，我們應該提前開始招聘、培訓。然而，答覆中也有提到，因為公務員編制需要維持零增長，所以民航處也會嚴格遵守這項措施。我們明明有這樣的需求，聘請和培訓人才更需時5至7年，而且這筆開支是由機管局支付而並非由政府支付，在這情況下我們仍要凍結人手編制，這樣如何能配合將來三跑道系統落成後航空業的人手需求呢？因此，我的第一個問題是，局方會否實事求是和“特事特辦”，容許民航處聘請其所需的空管人手以增加編制呢？這是第一個問題。

第二個問題關於答覆編號TLB250——我就運輸署一些更換系統工程提出的提問。運輸署在非經營帳目603下的更換系統工程，很多涉及更換隧道的通風系統、照明系統等，加起來的總金額相當巨大，單單是這一個帳目便達到193億元。如果大家仍有印象，我們剛在3月15日通過多個部門的整體撥款，才不過是412億元。在非經營帳目603當中，我看到一些項目的單項金額亦相當巨大，例如項目89A的已核准承擔額是7,000萬元，但其後因超支4,000多萬元而增至現時的1億多元；另有一些項目的造價亦需要幾千萬元甚至過億元。令我覺得奇怪的是，為何這些項目全部納入這個預算中，而不是經工務小組或財委會審批。我回看過往的做法，發現隧道內的通風系統等項目都有提交交通事務委員會、財委會

或工務小組審批的，為何今天這個practice有所改變了？如果一個項目的造價達到幾千萬元甚至過億元，其實已經算得上是一個主要項目，應獨立提交財委會審批，但現時卻納入一個總共6,000幾億元的預算當中去審視，這是否符合我們的財政紀律呢？多謝主席。

主席：兩個問題，請局長回應。

運輸及物流局局長：多謝主席。第一個問題，請常秘Mable [\[003911\]](#) 回答。第二個問題，請運輸署署長回答。

主席：請常秘先回答。

運輸及物流局常任秘書長：多謝張議員的關注。關於招聘航空交通管制主任的問題，有見三跑系統將如期於今年年底啟用，航班處理量會由現時每小時69班一直遞增至最終的每小時102班。我們局方和民航處都是按照這個增長軌道部署人手編制。據我所知，民航處最近也正在積極嘗試增加每年招聘的次數，由每年一次(計時器響起)增加至兩次，務求可以計及訓練時間好好進行部署。 [\[003924\]](#)

至於我們嚴格遵循政府維持公務員編制零增長的整體目標，是希望可以控制增長。就這方面，請議員不要太擔心，因為我們會檢視署方整體的人手編制，如果某一些職系確實有需要增加人手，我們會進行內部資源的重新分配。同時，我們也會探討有否其他節省人手的方法，比如通過其他程序或自動化等來減少人手需求。

主席：接下來是李署長，請你簡短回應。

運輸署署長：好的。就答覆編號TLB250相關的提問，我們增加那兩個項目的撥款，是因為工程範疇有新增的範圍，特別是考慮到機電署給我們的意見，認為那裏有需要增加通風系統。有關撥款依然會提交立法會審批，因為在《公共財政條例》下立法會是有一個審批機制的。謝謝。

主席：下一位，管浩鳴議員。

管浩鳴議員：多謝主席。主席，我想跟進答覆編號TLB126，關於葵青區內一幅原計劃一地多用，用以興建貨櫃堆場及多層倉庫大廈的物流用地。在新冠疫情時，該幅土地被轉為“方艙醫院”。根據政府的答覆，該幅土地將會用於青年制服團體舉辦升旗及步操培訓，以及其他青年發展相關活動。我想問，這個安排將會持續多久？以及日後有否可能恢復該幅用地原來的用途，用以興建貨櫃堆場和多層倉庫大廈？謝謝主席。

主席：局長。

運輸及物流局局長：多謝主席。這幅用地現時給予青年制服團體使用，這是一個臨時用途。當這個用途結束後，我們會恢復其原有的物流用地用途。多謝主席。

主席：即是可以用恢復為物流用地，但沒有明確說明是否用以興建堆場。

管浩鳴議員：好，謝謝。

主席：下一位，周小松議員。

周小松議員：多謝主席。我想跟進在答覆編號TLB064中我自己的提問。我有幾個問題想跟進：第一，剛才局長指出，到目前為止，已有約1 300名外勞來到機場島的機場停機坪工作。前線工會向我反映，這些外勞來港後，不論是在地牢處理行李，還是在停機坪駕駛行李車或處理飛機底的行李，由於他們大多不懂廣東話，因此在工作過程中與本地工人溝通有些困難。我們的前線工會已向機管局提議，由機管局牽頭制訂一套手勢的指引，讓外地勞工與本地勞工得以溝通得好一點。我的第一個問題是，局方是否也知悉這情況？局方與機管局會如何改善外勞與本地員工在工作上的協作，以避免他們在工作過程中產生誤會而造成工作安全問題。

第二，由於業界已開始輸入外勞，我們的前線工會反映，本地員工的加班機會已明顯減少，這變相導致他們的收入減少了。另外，也有同事反映，有些新人向公司求職時，公司回覆說沒有有關職位空缺，但與此同時，又有消息指，有關公司正在申請輸入外勞。另一個情況是，有些公司現正聘請外判公司替他們工作，過往外判公司的本地員工如有意加入這些公司工作，都會獲得接納，但現時這些公司不會接納外判工轉職為其公司員工。所以，我想問局長，在這情況下，會否考慮暫緩一下整個計劃，停一停，為本地工人提供更多一些求職機會？這是第二個問題。

第三個問題是關於三跑道系統的。剛才局長提到三跑道系統將於年底全面投入運作，而過去的人力資源評估顯示，可能需要十幾萬人在機場島工作。我想問，有否最新的人力資源評估？三跑道系統年底便開始全面運作，當局如何解決人力資源的需求呢？當然，我認為必須培訓本地工人。局長有否甚麼培訓本地工人的計劃？以及最重要的是，如何吸引人們到機場島工作？為了達到交通便利，局長會否大刀闊斧地解決交通問題呢？多謝主席。

主席：局長，3個問題。

運輸及物流局局長：多謝主席，多謝周議員的提問。關於與輸入勞工進行溝通的問題，事實上，即使沒有輸入勞工，香港除了本地居民外，也包含不少南亞族裔。在溝通方面，我們可能會遇到一些困難，但香港人一直以來已習慣多元文化的溝通環境。我有聽聞周議員提及的事宜，也知道機場方面正在處理相關問題，例如有否一些手勢指引等措施，這些機管局正在跟進。

至於周議員提出的第二個問題，關於會否因為輸入勞工而導致本地勞工的工作機會減少。(計時器響起)首先，我們依然以本地勞工作為優先考慮。事實上，即使現時我們有輸入勞工，這些公司還有一些空缺，需要聘請本地勞工來填補。即是說，他們仍需努力聘請本地勞工，才可以減少空缺的。而且大家都注意到機場的工作量將會越來越多，因此我相信本地勞工在機場工作的機會一定會大增。

三跑道系統年底便會落成，機管局現正統籌進行一個人力資源的預算。事實上，大家都知道，機管局近幾年致力利用科技減輕對人手的倚賴。因此，在人力預測方面，機管局也會考慮這一點。

在吸引力方面，機管局在過去幾年增加了許多設施，以吸引前線員工和其他員工在機場工作。我們在設計輸入勞工計劃時，也包含了一個交通補貼計劃，將於5月實施。多謝。

主席：下一位，林筱魯議員。

林筱魯議員：多謝主席。我想跟進我在答覆編號TLB192中的提問，關於智慧公路管理系統的。在主體的書面答覆中，我很高興看到局方確認了智慧公路管理系統的作用。首先，關於目前正在實施的三隧分流系統，我想了解你們認為這個系統的成功之處在哪？在系統運作過程中，在系統上有否發現甚麼重大的缺陷或問題，令你們覺得需要繼續研究才可以全面推動？我這樣問，是因為書面答覆提到“在目前規劃中的主要幹道項目考慮適當地引入”。我的第一個問題是，

“考慮”意味着根本未有信心決定採用，那麼為何沒有信心呢？第二，何謂“適當引入”呢？即是“斬邊件”去引入呢？這是一個具體問題。

然而，令我最憂慮的是，書面答覆最後提到，要等待到“技術成熟並廣泛應用時，我們可以更準確地了解道路的負載情況和瓶頸路段，從而讓我們能更周詳地考慮建設新道路或幹道的必要性和緩急次序”。這是一個關於時間的問題，考慮到未來幾年交通運輸的投資相當大，特別是在道路建設方面，如何可以利用智慧公路管理系統減低道路建設的需要呢？這方面需要盡快作出決定。我想了解究竟還要掌握甚麼數字、數據或系統上的資料才可以推動。多謝主席。

主席：局長。

運輸及物流局局長：多謝主席，多謝林議員的提問。智慧公路管理系統其實是一個比較廣泛的用語。例如，“不同時段不同收費”或“分時段收費”實際上都是智慧公路管理系統，能讓我們更有效地利用道路，從而是提升使用者的效率。

[005016]

一般來說，有些智慧系統在外國已經進行過測試，另外有些是正在測試中。但我們是否可以將外地那些系統直接搬過來用？系統是否需要切合本地情況？畢竟，與外國相比，我們的道路情況有所不同，我們人多車多且道路狹窄。在這樣的情況下，我們確實有需要進行試驗。

至於試驗需要多長時間，這確實是一個需要判斷的問題。但試驗是我們必須進行的。至於是否需要等待到技術成熟？我認為這是必須的。如果技術不夠成熟，便有機會在引入技術後才發現，原來沒有經過一個適當的試驗，可能會導致技術在我們這裏“爛尾”。因此，在這一方面，我認為我們需要謹慎行事。既然我們作為交通運輸(計時器響起)的負責部門，在這方面，我們需要採取比較謹慎的做法，但我們同時也要作出適當的判斷，盡量將最新的科技適時引進，使我們整個交通道路網絡系統更加完備。多謝主席。

主席：下一位，田北辰議員。

田北辰議員：多謝主席。局長，我首先就編號TLB112中的T4號主幹路項目說幾句，是你會覺得很中聽的。很多人認為造價太貴，但我認為，計及通脹以及在多輪諮詢回應受影響居民的關注後所增加的額外改善和優化措施，包括天橋、隧道等，最終造價是可以接受的。我也不認同沙田繞道可以替代T4號主幹路，所以我沒有理由反對這項工程項目。 [005246]

然而，你在上一份文件中指出，到了2034年，大埔公路(沙田段)上午繁忙時間的行車量/容車量比率會達到0.99的臨界點。因此，除了主要改善東西方向車流的T4號主幹路，改善南北方向車流的沙田繞道都變得迫在眉睫。我曾要求政府一併交代後者的時間表，但多次向政府查問也都沒有得到答案，所以我便表示會投棄權票。怎料事後你們找我談話，說實際上行車量/容車量比率達到1.2才是臨界點。我問何時會達到1.2。你說2047年。嘩，2047年，即是“50年不變”。好吧，如果真是這樣，請你公開地說出來，我便會考慮投下T4號主幹路的支持票。這只不過是表態而已。

接下來是答覆編號TLB114，關於成立獨立鐵路署的提問。我們“圓桌”在2018年沙中線醜聞之後，已經要求成立鐵路署，並在其轄下設立獨立的機電工程團隊。原因是路政署署長已有太多事要管，接下來的屯門繞道、11號幹線和T4號主幹路項目就夠他煩了。政府回覆說鐵路署的每年營運開支約9,500萬元，新增52個職位，薪酬約4,700萬元，兩者相加便是約1.5億元。這很容易讓市民產生錯覺，誤以為這每年1.5億元是成立鐵路署的額外開支。當然不是，你有14個新鐵路項目，即使沒有鐵路署，你都要增加人手，對嗎？如果無需要增加人手的話，那麼鐵路署這額外的東西也無需增設。如果無論如何也要增加人手，那便不是額外開支。甚麼是真正的額外開支呢？主席，其實不到1,000萬元一年，只需增加一個獨立的D6級鐵路署長和最多一名副手，兩個職位的年薪應該不超過1,000萬元。所以，有關數字根本不能作準。

就答覆編號TLB113，關於香港未來鐵路發展的提問。鐵路署這筆錢你應該花但不花，但對於中鐵線，我卻認為當局是有點亂花錢。中鐵線的走線是由錦上路經荃景圍，從東北荃葵延伸至九龍塘，我一直反對額外花費200億元接駁至九龍塘。荃景圍是將來荃灣線的首站，從那裏延伸至九龍核心地帶，且乘客過海無需再轉車。我認為絕大部分南下的乘客和13萬東北葵居民都會選擇乘搭荃灣線，而不會到東鐵的下游站轉乘，因為不知道在繁忙時間要等候多少班車才能上車。我問過你們有否模擬數據，預測將來會有多少人在荃灣線下車，以及多少人會在九龍塘轉車？我現在預告，如果到時還沒有這些數據，我便一定不會支持這個接駁方案。

最後，我們“圓桌”這7年以來，鏗而不捨爭取可以直達港島的第五條跨海鐵路，以解決屯馬線“迫爆”的問題。政府最近說中部水域人工島項目可能會推遲兩至三年，這是否意味着新鐵路到2040年都未能開通？目前屯門、元朗、錦上路加起來已有百多萬人口，而政府預計由2026年開始，新界西北會有50萬新增人口，那麼往後14年他們該如何捱過去？很簡單，我只有這兩個問題。

主席：但是因為已超時很多，我只能讓局長回答一個問題，另外那個問題請當局以書面回覆。

運輸及物流局局長：多謝主席。(計時器響起)關於鐵路署的問題，我們剛才也作出過回應，不如我回應有關中鐵線的問題。

[005646]

主席：好的。

運輸及物流局局長：中鐵線現時的走線是由錦田到九龍塘，根據我們的估算，應能分擔得到東西的交通，令.....

田北辰議員：主席，你只是讓他回答一個問題，可否讓他回答關於跨海鐵路會否延遲的問題？

[005714]

主席：你選擇也可以。

田北辰議員：我選擇吧，不要讓他選擇。

主席：局長，請你回答有關跨海鐵路的問題，另外兩個問題則請你以書面回覆。

運輸及物流局局長：就跨海鐵路……中部水域人工島，我們現時正在進行環評，發展局也曾表示會在現屆政府內動工。我們會依照這個時間表推展跨海鐵路項目。多謝主席。

[005725]

田北辰議員：是否會依照原定計劃在2036年開通跨海鐵路？

主席：有否一個大致的時間表？

運輸及物流局局長：如你所見，在《香港主要運輸基建發展藍圖》中，已有關於這條鐵路的發展時序。多謝主席。

主席：下一位，鄧家彪議員。

鄧家彪議員：多謝主席。我有兩個問題，第一個問題關於東九龍智慧綠色集體運輸系統。文件中有資料提及到，政府將於今年上半年正式向立法會申請撥款，以進行前期工程，包括詳細設計、土地勘探等。我也看到你們有信心在2026年或2027年就工程進行招標並動工。目前，你們預計將申請接近

[005805]

2億元進行前期工程。我想問，有否一個初步估算呢？即是大概要花多少錢？

第二，政府這麼有決心推進這項工程，其實我們都持續收到地區居民對改善走線的建議。首先，感謝政府接納延伸至油塘的建議，但是走線途經藍田的所謂“山區”，即碧雲道一帶，都有5萬居民，會否考慮在該處增設一個車站？

另外，我在立法會申訴部處理過黃大仙居民的申訴，他們希望將走線由彩虹接駁至慈雲山的富山邨。所以我想問，在走線上或布局上是否還有調整空間？以及預計最終的總成本大概是多少？這是第一個問題。

第二個問題相對簡單，我看過三隧分流的相關數字，發現在落實這麼重大的管理措施改革後，3條過海隧道繁忙時段的整體車流量，與“分時段收費”實施前比較，實際上只是下跌了大約2%多。我特別關注的是，整體汽車數量會持續增長，考慮到將軍澳區會發展137區，而人工島的重大基建亦未必會那麼快落成，你們會否再次考慮在小西灣和將軍澳137區中興建第四條過海隧道呢？畢竟，即使現時已實施了這麼多分流措施，繁忙時段的車流量才只是微跌了不夠3%。謝謝。

主席：兩方面的問題，請局長回應。

運輸及物流局局長：多謝主席。多謝鄧議員的提問。東九龍智慧綠色集體運輸系統項目方面，我們稍後會向立法會申請研究撥款。事實上，不論從議會或地區，我已聽到很多關於調整走線的意見，例如能否覆蓋得到慈雲山等地區。我們已收到關於不同地區的意見。我們初步評估發現存在一些實際困難。但我在這裏承諾，我們在獲得撥款後，會再考慮來自地區的意見，因為我們認為必須回應市民的想法，探討他們所提出的在甚麼情況下可行。這方面我們會在研究中考慮的。

[010030]

至於造價，現時我們還沒有這個數字，這是因為我們還未進行詳細研究。由於這一類鐵路系統不是重鐵，每個系統的造價都可能有所不同，變化會較大，所以我現時無法在這裏提供具體數字。

關於三隧分流，多謝議員支持我們這個項目。對於小西灣，其實我們(計時器響起)已進行過很確切的研究。如果要在小西灣進行過海隧道工程，可能需要遷拆部分樓宇等建築物，這個可行性可以說是極低。但在三隧分流方面，我們會不斷監察維港兩岸的交通，考慮有否需要作出調整。這方面我們會一直關注的。多謝主席。

主席：下一位，林素蔚議員。

林素蔚議員：多謝主席。主席我想跟進答覆編號TLB048——[\[010247\]](#)陳克勤議員有關T4號主幹路的提問。政府現時計劃再向立法會申請撥款推動沙田T4號主幹路項目，但是造價高達71.6億元，非常昂貴，引起了社會廣泛的爭議。作為新界東南的直選議員，我在剛過去的復活節都在馬鞍山“站街”，有很多沙田區市民，特別是馬鞍山區市民，其實是支持這項工程的。然而，局長，由於造價非常昂貴，因此在造價方面，不少市民有反對聲音。在進一步評估這項工程的必要性和可行性之前，我想問局長有否任何方法降低T4號主幹路項目的造價，以減輕政府的財政負擔，特別是因為現在出現財赤。

第二，局方是否有評估過興建沙田繞道、擴建T6橋及增加南行線方案的具體分流效能，以及是否能夠提供相關數據？另外，當局最快何時會有計劃興建甚至建成沙田繞道？為何不考慮增撥資源，以盡早開展沙田繞道的前期研究和建設工作？多謝主席。

主席：兩個問題。

運輸及物流局局長：多謝主席，多謝林議員的提問。基本上，討論都是圍繞着T4號主幹路項目。我了解大家對T4號主幹路項目的關心。項目從一開始的方案到現在的方案，政府一直努力回應居民的訴求，以人為本，並加入了一些便民利民的措施，直到現在得出這個優化方案。我們目前仍在繼續向議員進行解說並聆聽大家的意見。如果可以的話，我們會吸納大家的意見。至於議員關心的造價問題，我在這裏要指出，就工程量、工程規模和單位造價，發展局有一支隊伍專注這方面的工作。他們也曾與我們進行了分析，結果顯示這項目的單位造價與現時一般其他類似的項目比較相差無幾。當然，議員對於造價的關心，我們會繼續進行研究。

長期來看，沙田繞道在北部都會區的發展中會扮演着一條主要的南北通道的角色。T4號主幹路項目現在已經是我們手頭上的一個方案，能夠針對大埔公路的交通擠塞情況進行改善，並能夠提升沙田區內的交通狀況。在我們向財務委員會申請撥款之前，我們將在文件中詳細說明有關情況，包括我們的解說和詳細數據。多謝主席。

主席：關於T6，你是否可以再多講幾句？林議員剛才特別詢問有關T6的效能等問題，這裏所指的是大老山公路T6橋擴闊工程。

運輸及物流局局長：現時在吐露港公路或去到沙田隧道的那處，其實有兩個地點，一個是T4，或稱之為大埔公路，另一個就是T6，而T6是指(計時器響起)從吐露港公路前往馬鞍山的路段，我們稱之為T6。由於科學園的發展，現時該路段出現了交通擠塞的情況。我們目前正在考慮一個T6方案，希望能夠針對該地點探討如何紓緩交通擠塞情況。這是我們現在正在研究的T6方案中所要處理的情況。多謝主席。

主席：下一位，江玉歡議員。

江玉歡議員：多謝主席。主席，第一個問題，涉及到答覆編號TLB019，關於公路道路的維修清潔以及街景改善方面。主席，我留意到近這一兩年來我們的公路，有很多受樹木遮擋，道路也有這樣的情況，我時常收到市民的投訴。另外，在公路兩旁經常都有垃圾，特別是西九龍走廊，我經常經過那裏。有些甚麼垃圾呢？例如很大的發泡膠箱，用來裝菜的那種。我已經報警兩次，因為那些垃圾擋住了道路，對於道路的使用者構成嚴重的危險。另外，行經東區走廊時，我經常看到許多膠袋在公路上飛揚。我曾經經歷過一次，有一個膠袋套住了我左側的倒後鏡，我一路從東區走廊駕車駛到西隧口——當時仍要支付隧道費——在我過了西隧收費亭之後，我才能下車，將罩住我左側倒後鏡的膠袋移除。我從東區走廊一路行駛至西隧，全程都是依靠着我的主倒後鏡。這些問題我最近發覺並非偶一為之的事件。

我看到文件的內容——為何我要問這一個問題呢——我想問一問當局用了多少錢來清潔這些公路。我看到局方的答覆表示，今年將預留1.46億元給路政署，用於進行道路清潔和街景改善工作。在文件中我也看到，你們表示委聘了4個道路維修承建商，負責快速公路的日常清潔工作，每天進行一次。另外，路旁植物護養工作則6個月才進行一次。我想請問一下，如果快速公路的日常清潔工作真的每天進行一次，我真的不是這麼覺得，因為有時我會看到垃圾3天都還在那裏。例如，在戲曲中心轉彎進入西隧的位置，有一天我已用鏡頭拍下，3天仍然看到那些大型的垃圾還在那裏。這樣怎麼能算是每天進行一次呢？我想問一問局方，就這方面你們如何監察這些承建商，確保他們有妥善清潔道路和公路。

另外，有許多市民有時說樹木會阻擋駕車視線。我想請問一下，除了市民可以透過致電1823來反映意見外，當局如何更有效地收集市民的意見呢？

另一個問題，我會問得很快，主席，關於陳恒鑽議員在答覆編號TLB142中間及的水上的士。我可以用4個字來形容水上的士，就是“聊勝於無”。主席，雖然設置了許多指示牌，

但它們卻非常具有誤導性。標示有水上的士，但實際上去到那裏卻沒有可供乘坐的。我看使用量，只有一條.....譬如中環——尖東航線，我在除開計算後，發現每天只有300人乘坐而已。雖然局方的答覆表示水上的士是用作觀光及旅遊用途，但畢竟水上的士是一種交通工具。我想請問一下，當局如何能夠加強水上的士的宣傳，以增加客流量，從而充分利用水上的士呢？謝謝主席。

主席：兩條問題，局長。第一條是否由路政署署長作答？ [\[011042\]](#)

運輸及物流局局長：多謝主席。第一條我會請路政署署長回答。 [\[011048\]](#)

主席：請邱署長你先答第一條。

路政署署長：好的，主席，多謝江議員的提問。其實在我們道路清潔和巡查工作中，我們特別關注的是快速公路，因為快速公路的清潔工作除了是一般的道路清潔外，還會影響道路安全。因此，我們針對快速公路有一個服務承諾：在接獲投訴報告的一小時半內，90%到達公路現場；在接獲報告的5小時內，95%清理快速公路上障礙物(計時器響起)；在接獲報告的8小時內，100%清理快速公路上障礙物。去年我們完全達到上述的服務承諾。但有時候，快速公路在清理完畢後可能再出現障礙物。一收到報告，我們會立即按照我們的服務承諾進行清理。 [\[011057\]](#)

另外，在巡查方面，我們對快速公路的巡查是每天進行一次。如果我們發現任何不妥之處影響道路安全，例如樹木阻擋視線，或我們尤其擔心的路面出現坑洞的情況，會立即進行修復。剛才江議員提到，是否有改善的空間？是否可以透過監察機制進一步優化有關工作？現時我們正在把工作流程數碼化，包括將我們的道路維修管理系統數碼化，並採用人工智能系統，透過在車上安裝的鏡頭進行拍攝，然後

進行影像分析等。這樣的好處是，將所有工作流程數碼化後，我們的同事可以快速而有系統地作出跟進，從而大大提升我們的監察工作。多謝主席。

主席：水上的士由哪位官員作簡短回應？

運輸及物流局局長：常任秘書長。

主席：好。常秘。

運輸及物流局常任秘書長：就Doreen對於水上的士的關注，[\[011229\]](#)回想當時我和運輸署的同事都非常努力與營辦商推出水上的士服務。由於推出時正值疫情期間，因此影響了他們的一些部署。你說得對，除了作旅遊用途，我們也希望水上的士能提夠供出行服務。考慮到特區政府非常希望推廣旅遊、拚經濟，我們將與營辦商、運輸署的同事以及旅遊事務署合作，加強這方面的宣傳。當時我們已經提出，除了在道路上增設更多指示牌外，還可以透過一些手機應用程式或推出一些優惠，包括觀看煙火、維港兩岸的觀光等，以及提供其他一些額外服務，藉以推廣水上的士。

在出行方面，土拓署已經幫助我們在維港的一些地方增設了一些landing steps，即登岸設施。我認為我們可以在這方面進行重整，並加強相關宣傳。多謝你的意見。

主席：下一位，盧偉國議員。

盧偉國議員：多謝主席。主席，我想跟進我提出的問題，答覆編號TLB092。我的問題涉及《鐵路發展策略2014》下的項目，這些項目已經延遲了很多，接下來的開展計劃又如何呢？詳細的問題我就不在這裏再複述，但在這次的答覆中，[\[011339\]](#)

局方已十分清楚表態，他們已為《鐵路發展策略2014》下的各個項目擬訂了推展時間表，並且盡量努力加快相關工作。由於需要配合很多地方新增的人口，因此這些鐵路對民生非常重要。我對這種態度表示十分欣賞，希望真正能夠追回過去失去的時間。雖然追回過去的時間不太可能，因為確實已經遲了很多，但希望當局能盡快推展有關工作。其中兩個項目我知道在技術上需要花時間進行考量，一個是東九龍線，因為涉及上高落低的問題，另一個是南港島線(西段)，同樣遇到採用重鐵的可能性問題，可能需要重新考慮。當然，現今的鐵路技術有許多新發展，我相信這些新技術或可幫助我們解決這些問題。

整合而言，我對於鐵路發展以至其他的道路改善的發展，關注一個讓業界頗為擔心的問題，就是恐怕可能會陷入一個“要麼餓死，要麼做死”的階段。之前的時間已經浪費了，讓業界一直在等待，因為《鐵路發展策略2014》中建議的幾個項目尚未推出。但現時一下子有關項目來到，再加上其他現時新建議的很多項目，從局方展示的藍圖可見，有好幾年的工作量大得驚人。因此，我想了解局方在這方面如何與業界進行商討，制訂既可行而又不會出現令業界擔憂的“要麼做死，要麼餓死”情況的安排。

主席：局長。

運輸及物流局局長：多謝主席，多謝盧議員的提問。《鐵路發展策略2014》中的一些項目確實延遲了，但我們現在正急起直追，希望努力將失去的時間盡量追回來。例如東九龍線和南港島線(西段)，由於出現其他情況，我們發覺重鐵方案未必能夠有效實施。因此，我們也在爭取採用例如中型鐵路等其他方案。中型系統的成效或會較佳。目前我們正在考慮這個問題。

[011622]

在我們的基建藍圖方面，我們在考慮時間表時，也會考慮對社區的影響，以及社會或業界的承受能力。我們考慮了

這些方面後才會為相關項目訂出時間表。當然，在實際推展這些項目時，我們需要與發展局共同努力了解.....因為就整個建造業而言(計時器響起)，除了一些交通運輸基建項目外，還有其他一些基建項目，我們一直都會與發展局和業界密切關注業界的承受能力。在此之前，我們也需要更具前瞻性，了解究竟是否可以輸入一些人員等。對於各種方面，我們都會一併納入考慮。多謝主席。

主席：下一位，姚柏良議員。

姚柏良議員：多謝主席。主席，我跟進我自己的提問，答覆編號TLB130和TLB241。我一直關注機場的整體競爭力，但每次運輸及物流局的答覆都告訴我，一所航空業界權威的國際獨立顧問公司每年均就全球主要國際機場的收費進行調查。每次都告訴我，香港國際機場的整體機場收費排名屬中等水平。

[011817]

但當局上述的說法與我接觸的所有航空公司或機場的各類服務供應商的體會有很大的落差，因為他們全部都認為香港國際機場的收費非常昂貴。無論是landing fee，停機費，以及各種櫃台費用，還是旅客使用機場時需要支付的機場建設費、離境稅，以及燃油附加費等，從服務供應商的角度抑或客人使用機場的成本來看，我們都感覺到香港的機場費用昂貴。在這方面，局方有否自己去看看和檢視呢？還是每次都只依靠機管局透過該國際獨立顧問公司給予一個所謂中等水平的答案。我希望局方能夠提供或以表列出香港在全球50個主要的國際機場中的排名，並提供具體的收費詳情。能否提供這些具體資料給我？這是其中一個問題。

另外，關於答覆編號TLB241，這涉及到我比較關注的事宜，即K11 Musea附近，即尖東海旁一帶的交通問題。我非常感謝運輸署，在4月8日，與我們業界一同在灣仔港灣道一帶實地視察了交通情況，並與酒店相關的持份者進行了溝通。

當然，港灣道的交通也是需要關注的，而K11 Musea周邊的交通則是另一個問題。事實上，該處不僅涉及陸路交通問題，在水路交通也存在問題。剛才江玉歡議員提到水上的士，其實該處的登岸設施已經不敷應用，因為該處有很多維港遊的遊船和水上的士登岸，大家經常“爭位”。因此，除了進一步改善和增加登岸設施外，我們也需要考慮是否應該聯同警方就港灣道一帶的交通或K11 Musea周邊的交通，建立一個協作機制。如何制訂方案？如何加強那方面的交通管理？對這些方面，不知道局方有甚麼回應？謝謝。

主席：局長，你主要回應第二個問題。對於第一個問題，你只需要回答關於機場收費競爭力，是否能夠補充資料就可以。 [\[012141\]](#)

運輸及物流局局長：主席，多謝姚議員的提問。關於機場收費的問題，其實我們與機管局一起進行評估，因此我們可以補充資料，說明在這方面與其他地方的比較情況。 [\[012149\]](#)

至於第二個問題，涉及到K11 Musea周邊的交通或港灣道的交通，那方面我想請運輸署署長作出回應。

主席：李署長。

運輸署署長：聽到嗎？(計時器響起)我們了解尖沙咀區是一個非常熱門的旅遊點。在3月底，我們與議員一同視察了登岸設施。我們注意到1號登岸設施相對比較繁忙，使用量高，但保持有序。附近還有2號和5號登岸設施。正如我們上次實地視察時所提到，我們會再評估分流措施的成效。 [\[012216\]](#)

就K11 Musea附近的泊位方面，它們與登岸設施一樣，用處都是“即上即落”，而非停泊的位置。在管理方面，我們會與相關部門協作。謝謝。

主席：下一位，李梓敬議員。

李梓敬議員：多謝主席。我想跟進我自己提出的問題，答覆編號是TLB197，關於共享“電動可移動工具”的試驗計劃。根據答覆，這項計劃在去年3月以為期一年的形式試行。然而，在這一年的試行期間，運輸署只為21輛共享電動輔助單車發出許可證，而參與者數目也少得只有180人而已。我想了解為何在你們推行的整年試行計劃中，參與人數和涉及工具的數量如此少呢？

[012255]

另外，文件也提到，試驗計劃於去年3月開始進行一年，並剛剛結束。我想了解在這個計劃結束後，你們有甚麼打算呢？為何在香港推動共享電動可移動工具的步伐如此緩慢呢？

主席：局長。

運輸及物流局局長：多謝主席。李議員提到的測試應該是在白石角進行的測試，在這方面，我想請運輸署署長說說測試的情況。多謝主席。

[012357]

主席：李署長。

運輸署署長：這個測試是作為試驗計劃進行的，所以我們與一家共享單車營辦商合作，車輛是該營辦商提供的。由於測試的規模相對較小，測試的工具數量並非大眾使用的用量。試驗計劃運作期間大致順暢，我們沒有收到甚麼投訴。我們目前正在進行檢視，檢視範圍包括用家的反應、租用平台和單車管理方面的軟件支援如何實現一輛單車多人使用。由於試驗計劃剛於年初完成，我們希望能夠在年中就試驗計劃完成檢視。了解如何進一步規劃後，我們會再有公布。

[012413]

主席：好的。

李梓敬議員：我想問的是，這項試驗計劃涉及的數量和scale如此小，你們能夠測試到甚麼呢？為何不將數量加大？你們提到沒有人投訴，當然沒有人投訴，只有20輛共享電動輔助單車，整年只有20輛，180人使用，怎麼可能會有投訴呢？當你們就某些方面進行測試時，scale一定要是接近我們日後商業運營的規模。為何不做大一點呢？ [\[012509\]](#)

主席：署長。

運輸署署長：聽到議員的意見。我們了解到使用電動可移動工具並以共享模式使用，是一種比較新的做法。我們將研究這次試驗的結果，然後審視我們之後是否需要有其他跟進的工作。 [\[012544\]](#)

主席：下一位，梁子穎議員。

梁子穎議員：多謝主席。主席，我跟進陳振英議員在答覆編號TLB013中的提問，以及朱國強議員在答覆編號TLB018中的提問。他們詢問了關於“人人暢道通行”計劃下逾期未完成的工程項目的情況。根據當局的回覆，有9個工程項目因個別承辦商的表現欠佳而導致有延遲的情況。我希望政府能夠查找不足，積極改善，同時也希望就着提速、提質、提效、提量盡量做好工作。 [\[012601\]](#)

我認為政府在文件中使用“欠佳”的形容詞太仁慈了。如果真的只是欠佳，就不需要交由律政司進行檢討，亦不需要再重新招標或取消有關工程而重新進行。我希望政府在將來使用這些言詞時能更加謹慎，應說“嚴重”，或“嚴厲訓斥”這些工程公司，否則，這只會令未來的工程公司得過且過。我希望政府能夠在這方面要處理得更好一些。

另外，我想了解更多關於涉事的工程承辦商未來參與政府工務工程的情況，以及相關罰則的內容。

第二，是關於陳紹雄議員在答覆編號TLB016中提到的中鐵線，我極力支持中鐵線的建設。不過文件提到，中鐵線項目要等到2039年及以後才落成。有關建議其實在2010年之後提出，直到去年才落實。如果我們還需要再等待15年，政府的工作如何能夠真的惠及民生，改善現時葵涌東北居民的交通需要？

另外，在回覆中也提到將軍澳線南延線。實際上，有關的房屋發展計劃預計在2030年就會有人入伙。然而，如果將軍澳線南延線項目的目標是在2034年至2038年之間才落成，這其實未能夠解決交通配套的安排。正如鄧家彪議員剛才提到的，我們希望當局能夠積極考慮如何將延線跨海延伸至港島，以紓緩進一步的壓力。如果不是的話，當局完成發展137區為市民居住的社區，但如果配套不足，沒有人遷入居住，這也是很大問題。

第三個問題涉及答覆編號TLB019和TLB032中的提問，分別江玉歡議員和謝偉銓議員提出，我也想跟進關於快速公路的每日清潔工作。政府目前表示已委聘4家公司負責全港快速公路的日常清潔工作，但駕駛者都知道，昨天路面的情況和今天路面的情況其實沒有甚麼分別。政府如何監管這些清潔工作？有否採用新式的智慧裝置進行監察，以提升政府的監察能力？例如，未來是否會將這4間公司每日清潔的地點資料放在網上，供市民監察？這樣做的話，已經能更有效知道這些公司是否有做到工作，已可查找不足。我希望政府能多找方法做好現時的工作，確保道路安全和清潔。

最後，另一個問題涉及電單車。由於警方嚴厲執法，人們將電單車停泊在行人天橋。不過，警方沒有執法能力，且路政署也沒有執法，導致現時行人天橋泊滿電單車，阻礙行人，也增加意外風險。我希望政府能夠正視這個問題。謝謝主席。

主席：你提問了3分半鐘，共有4個問題。

由於剛才路政署已經回答過一次江玉歡議員的問題，我認為局方可以選擇回答中鐵線和單車執法的问题，其他問題可能以書面方式跟進。局長。

運輸及物流局局長：多謝主席。多謝梁議員的提問。關於中鐵線，我已經提及過，中鐵線的建設其實是為了配合北都的發展情況。至於將軍澳南延線，我們也會因應主要(計時器響起)新增人口的入住情況作出配合。因此，時間表是基於這樣的考慮而制訂。

[012945]

第四個問題涉及電單車方面。就這方面，我們會與梁議員再跟進，並與警務處進行討論。多謝主席。

主席：這樣子，請路政署的邱署長回應第一個關於“人人暢道通行”計劃的問題，好嗎？

[013022]

路政署署長：好的。主席，多謝梁議員的提問。我想梁議員指的是某一家建築公司在“人人暢道通行”計劃下的表現並不理想。其實，去年我們已經做了很多我們在工程合約範圍內能夠做的事情，例如發出警告信，向該公司發出表現不佳的承建商表現報告。然而，最後該公司的表現並沒有改善。因此，我們已經將有關工程項目全部收回，在3月1日，我們已進行招標，預計應該可以在年中重新開展相關工程。

[013029]

剛才提到的懲罰機制，我們現正與律政司商討，是否可根據合約向有關承建商追討款項。此外，有關承建商的表現不佳將會影響其在《認可公共工程承建商名冊》上競投公共工程的資格。這也會影響其未來是否可以競投公共工程。因此，我們會自己跟進工程，並會根據現行機制追究相應責任。多謝主席。

主席：至於剛才關於快速公路的問題，由於當局已經回答了江玉歡議員的相關問題，梁議員這個問題，請局方提供書面補充資料。

下一位，黎棟國議員。

黎棟國議員：多謝主席。我住在大埔，好像今天早上9點要開會，有時候甚至要在8點半開會，可以想象，我要在幾點一早起床出門，原因是大埔公路(沙田段)以及較前的科學園附近塞車。我的問題是關於答覆編號TLB048的。我理解當局作出了非常詳盡的答覆。然而，當局並沒有舉出一些數字，說明當大埔公路(沙田段)擴闊工程完成——預計今年年底——以及如果T4號主幹路工程計劃可以及時上馬後，對於交通擠塞會有甚麼程度上的改善。我希望當局能夠提供實質的數據讓我們知道政府花費這麼多錢，到底獲得甚麼效果。這是第一個問題。

[013144]

第二個問題涉及答覆編號TLB024，關於鄉郊路燈的問題。政府在答覆中提到，當局會因應資源狀況作出分配。根據當局提供的數字，可以看到每年當局批出興建這些路燈的數字相當平穩。然而，既然數字平穩，為何還會出現鄉民投訴指申請的速度以及興建的速度慢的問題呢？問題到底出在哪裏呢？是否因為當局以獲得撥款的資源為準，而導致當局控制申請的數目，因此，數字上看起來很漂亮，供求平衡，但實際上卻並非如此？這是這個問題的第一部分。

問題的第二部分是，每年的撥款數字，從兩年前的900萬元增加到去年的1,936萬元，數字增加了1倍以上，但是當局完成安裝的新燈柱的數量卻沒有甚麼增加，是很平穩的。那麼，到底原因在哪裏呢？主席，這幾方面的問題。

主席：其實是3條問題的，局長。

運輸及物流局局長：多謝主席，多謝黎議員的提問。就第二部分，即有關鄉郊路燈的問題，我會讓路政署署長回答。就T4號主幹路工程計劃的效果或效益，其實我們在文件中已說明，在2041年之後，大埔公路的路段都可以“頂得順”，可以處理得到的。在這方面，正如我剛才提到，在我們前來財委會之前，我們會對這些補充文件的內容再度潤飾一下，使大家更容易理解T4號主幹路工程計劃的功效。我們會做這方面的工作。

主席：邱署長。

路政署署長：主席，多謝黎議員的提問。在鄉郊地區設置路燈的工作其實是在“鄉郊路燈工作計劃”下進行的。在這個計劃下，路政署負責安裝和技術方面的工作，而民政事務處則負責統籌和收集各區的申請。有關工作是根據申請的優先次序和配額來執行，所以定期會有一個數字(計時器響起)。從技術方面而言，有些時候由於電力問題，我們進行相關工作時可能需要更長的時間，特別是因為在一些鄉郊地區缺乏電力供應。我想補充一點，我們正在進行太陽能路燈的試驗。有時候，由於電力問題，這可能對“鄉郊路燈工作計劃”的進度造成影響。因此，我們正在考慮使用太陽能路燈，這樣可以更方便、加速工作進程，同時也能夠運用新科技，在節能方面提升“鄉郊路燈工作計劃”，多謝主席。

主席：下一位謝偉銓議員。

謝偉銓議員：多謝主席。我想就答覆編號TLB032、226和251進行跟進。答覆編號TLB032涉及許多議員同事關注的道路清潔問題，特別是快速公路的清潔。我想請政府就答覆中的一些內容作出澄清。在答覆的第2點中提到，快速公路的日常清潔工作會每日進行一次，這聽來似乎很好。然而，在第3點的最後一段中提到，當局會使用機械掃街車定期清掃轄下快速公路兩旁和撿拾道路上的垃圾。這是很奇怪的，主席，

每日都進行清潔，但這裏卻說定期才撿拾垃圾。如果清潔和撿拾垃圾分開來進行，這樣怎麼能稱之為清潔呢？我希望當局能夠澄清這一點。

第二，關於答覆編號TLB226，我關注的是在快速公路上，那些時速超過70公里的重型車輛的問題。政府的回覆非常清楚地提到，偵察車速攝影機能夠判斷車輛是否屬於重型車輛，這一點非常好。我想問現在我們不斷在增建道路，在這方面，當局是否有撥出一些資源來增加相關設施呢？因為一定需要多些這些設施。當局在這方面能否講一講？

另外，答覆編號TLB251提到，政府的目標是在2027年年底投入3 000輛電動的士，但截至2月底，已領牌的電動的士數目只有36輛。此外，政府推出的“純電動的士百分百擔保貸款專項計劃”只有5宗申請，當中批出的申請涉及4輛的士。我對此有些質疑，因為署方表示一直多管齊下推動電動的士的應用，但我擔心當局的做法變得藥石亂投。對於這方面，我想政府解釋一下，為何這麼差的成效仍然感到滿意呢？謝謝。

主席：3條問題中，我想先請邱署長答第一條。

路政署署長：主席，我們剛才談到快速公路的事宜，其實我們每天都有進行巡查。最主要的是，正如剛才我所說，如果我們看到一些障礙物影響道路安全，我們會立即處理。此外，也有時間性的要求，即100%在8小時內清理快速公路上的障礙物，95%是在5小時內清理。日常清潔工作又有一些不同，因為未必會影響到道路安全。整體而言，我們每日都會對快速公路進行巡查。

[013856]

另外還有一點，答覆中也提到還有道路設施，例如天橋、行人天橋、構築物等，這些會每3個月清洗一次。

主席：關於偵測重型車超速的資源，請常任秘書長。

運輸及物流局常任秘書長：多謝。我想就謝偉銓議員的第二和第三個問題分別簡單回應。感謝議員的關注。就着路面偵測車速以至整體運輸交通的管理監測而言，我們非常重視這方面的工作，並致力提升道路安全以及控制或監測交通流量。因此，當我們推展一些策略性或區域性的主幹道時，我們會在這方面加緊工作，希望這些*(計時器響起)*主幹道能夠加入有關系統。多謝議員的支持和意見。

至於電動的士，其實我剛才都有回應過議員的提問。我們一定不會藥石亂投，因為我們會從兩方面着手。主要的是，我們知道充電設施是一個重要環節。因此，當我們推出的士車隊牌照邀請計劃時，運輸署與地政署初步物色到兩幅政府用地，供的士車隊管理人可以在這些用地上管理的士、維修保養，以至研究可否增加一些充電設施。

另外，就“純電動的士百分百擔保貸款專項計劃”，我們都知道在起動上，業界可能需要一些時間。因此，在這方面，我們會與業界進行溝通，探討是否有任何方面可以容讓他們繼續受惠於這個計劃。謝謝主席。

主席：下一位林健鋒議員。

林健鋒議員：多謝主席。我想跟進答覆編號TLB093。首先，[\[014121\]](#)我表示支持機管局致力將香港打造成為“機場城市”。我們的香港國際機場確實是“橋頭寶”，寶是寶貝的寶。香港國際機場的位置得天獨厚，但我認為機場的發展藍圖不應該只局限於硬件，還要有策略。直航長途航班次量對於香港維持國際城市地位起着很大的作用，這一點比機場的容量更為重要。這說法並非我編造出來的，而是根據哈佛的一份報告，指出兩個城市之間的直航航班數量與他們之間的經濟往來成正比。

過去一年，我造訪了許多中東和東盟的城市，包括杜拜等地。中東有很多地方，除了杜拜之外，香港並沒有直航航班前往。明明只需要8小時的機程，卻因為需要轉機而變成了

14小時。而杜拜目前這兩天甚至無法讓航機降落，情況相當糟糕，不知道該飛往哪裏。因此，我一直要求香港特區政府開設多一些“一帶一路”沿線地區的直航航班，而且越早越好，但似乎我們的旗艦航空公司都是慢吞吞的。最近，他們才宣布在第四季度開通香港至利雅德的直航航班。事實上，廣州一直都有直航航班前往利雅德，而深圳現在也表示在6月將開通直航航班，而我們卻表示要等到年底才能開通。過去，香港經常自稱快捷，處理每件事總“快人一步”，但現在卻“慢人九步”。半年的時間實際上已經錯失了很多機會。我希望特區政府在這方面能夠多做些工作。政府有甚麼措施可以推動香港的航空公司，特別是我們的旗艦航空公司做多些這類的事情呢？因為如果在經濟上沒有這些直接聯繫，將會令我們在經濟上、金錢上損失很多。

主席：局長。

運輸及物流局局長：多謝主席，多謝林議員的提問。大家對航空業和機場的發展都十分重視，特別是受疫情的影響，在航空業方面，相較其他很多地方，我們都是遲了才recover，也就是我們的復原較晚。

[014347]

我同意林健鋒議員的觀點，對於現在我們如何能夠更快地回復到最低限度疫情前的狀況，其實我們有幾個想法或方法。第一，我們盡快在一些繁忙航線和“一帶一路”地區——“一帶一路”地區不僅限於中東，還包括北非、歐洲的其他地方，以及中歐地區——我們正在思考如何能夠吸引一些航班回復，甚至開辦一些以前沒有的直航服務。當然，其中一個方法是依靠本地航空公司，但這並不是我們唯一的方法。我們也正努力與機管局攜手探討如何鼓勵外國的航空公司開拓(計時器響起)往來香港和他們……

林健鋒議員：主席，我是想問香港……

運輸及物流局局長：.....即外面的地方.....

林健鋒議員：.....我們的旗艦航空公司.....

主席：是的，是的.....

林健鋒議員：.....不是外國航空公司，我們自己都要照顧自己香港的旅客，我們是由香港出發.....

主席：明白的，林議員，你等局長.....局長，你簡短回應，[\[014537\]](#)因為還有一位議員想提問，我只給他3分鐘，因為我們要“轉場”。局長，請你回應林議員。

運輸及物流局局長：明白，除了對本地航空公司外，對於外國航空公司我們也同一時間在下工夫。在這方面，我們希望能夠更早地擴大我們機場的覆蓋地方，使其能夠覆蓋的地方更多更廣。事實上，我們正在進行這方面的工作。[\[014547\]](#)

主席：最後一位，嚴剛議員，我給你3分鐘的時間。如果局長無法即時回應，我會要求他提供書面回應。[\[014606\]](#)

嚴剛議員：好的，好的，謝謝主席。我想跟進我的問題，答覆編號是TLB045。我的問題是，鑒於香港近年來貨櫃吞吐量大幅下滑的趨勢，政府是否能參考海外各大港口城市的做法，撥出一些資源，對香港今年的海港吞吐量進行預測，或制訂關於海港吞吐量的年度目標，以便盡早協調業界作出改善。政府的答覆是鑒於各種因素的不確定性，因此未能進行有關預測或制訂有關目標。[\[014612\]](#)

所以，我想說的就是，港口吞吐量是相關政府部門和行業持份者評估港口現狀、預估發展前景，並由此開展業務

和投資規劃的重要指標。這個預測不是能不能做的問題，而是政府願不願意做的問題，更是政府面對近年貨櫃吞吐量大幅下滑的趨勢，是否願意主動應對的態度問題。

所以，如果我們積極應對，港口吞吐量不僅是一項預測，更可以成為政府和業界眾志成城的一個行動目標。就像旅發局對於來港旅客一樣面對着許多不確定因素，但他們仍然能夠在年初預測今年來港旅客的數量並制訂爭取的目標。所以，我想請問，基於本港各個碼頭都已經有董事會制訂的年度箱量預測的前提下，為何政府無法進行一個簡單的港口預測呢？謝謝。

主席：局長。

運輸及物流局局長：多謝主席。在我們的回應中，我們也反覆提到，港口吞吐量其實深受國際大環境的影響，例如最近紅海地區的情況對輪船班次等方面都有很大的影響。因此，我們認為就這方面，我們未必適合每年進行預測。事實上，我們最重要的是增強港口競爭力。在這方面，我們現正從智慧港口和綠色港口等領域的發展上下工夫，我們在這一方面也與業界一起努力。多謝主席。

[014802]

主席：嚴議員，你對這個答案滿意嗎？

嚴剛議員：我非常不滿意，因為每一次都到了年底看到貨櫃吞吐量下滑超過10%。如果當局年初能夠制訂一個吞吐量預測，那麼還有很長的一段時間可以協調業界(計時器響起)，為爭取目標作出改善。因此，我非常希望政府能夠採納我們業界的意見。

[014858]

主席：希望局長能聽到嚴議員的意見。

[014922]

Chapter 14 : Transport and Logistics

[按下列編碼收看
相關會議部分](#)

這個環節到這裏結束，下一個環節將於10時55分開始，多謝大家。