

索引

审核二零二五至二六年度开支预算 管制人员对立法会议员初步问题的答复

局长：运输及物流局局长
第 13 节会议
综合档案名称：TLB-2-c1.docx

答复编号	问题编号	议员姓名	总目	纲领
TLB001	2453	李浩然	28	(1) 飞行标准
TLB002	0571	严刚	28	(1) 飞行标准
TLB003	2276	陆颂雄	42	(2) 机械装置安全
TLB004	1796	陈克勤	60	(1) 基本工程
TLB005	0087	陈恒镔	60	(2) 区域及维修工程
TLB006	0451	陈恒镔	60	(1) 基本工程
TLB007	3191	陈绍雄	60	(3) 铁路发展
TLB008	3192	陈绍雄	60	(3) 铁路发展
TLB009	2216	陈颖欣	60	(2) 区域及维修工程
TLB010	1706	朱国强	60	(1) 基本工程
TLB011	1710	朱国强	60	(2) 区域及维修工程
TLB012	0417	林筱鲁	60	(1) 基本工程
TLB013	0418	林筱鲁	60	(2) 区域及维修工程
TLB014	2545	刘国勋	60	(1) 基本工程
TLB015	2546	刘国勋	60	(3) 铁路发展
TLB016	2098	梁熙	60	(2) 区域及维修工程
TLB017	1101	龙汉标	60	(2) 区域及维修工程
TLB018	1102	龙汉标	60	(3) 铁路发展
TLB019	3294	黄俊硕	60	(1) 基本工程
TLB020	1355	杨永杰	60	(1) 基本工程
TLB021	2996	张欣宇	60	(3) 铁路发展
TLB022	2068	陈绍雄	100	(2) 港口服务
TLB023	2069	陈绍雄	100	(4) 船舶服务
TLB024	2737	何俊贤	100	(3) 本地海事服务
TLB025	0628	黎栋国	100	(4) 船舶服务
TLB026	1236	易志明	100	(3) 本地海事服务
TLB027	1237	易志明	100	(3) 本地海事服务
TLB028	1794	陈克勤	158	(2) 陆路及水上交通
TLB029	1795	陈克勤	158	(2) 陆路及水上交通
TLB030	0455	陈恒镔	158	(2) 陆路及水上交通
TLB031	0456	陈恒镔	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB032	0461	陈恒镔	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB033	0462	陈恒镔	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB034	0463	陈恒镔	158	(2) 陆路及水上交通 (3) 海空交通及物流发展
TLB035	0464	陈恒镔	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB036	2812	陈曼琪	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB037	2835	陈曼琪	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB038	2836	陈曼琪	158	(3) 海空交通及物流发展

答复编号	问题编号	议员姓名	总目	纲领
TLB039	0634	陈沛良	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB040	3065	陈沛良	158	(2) 陸路及水上交通
TLB041	2053	陈绍雄	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB042	2072	陈绍雄	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB043	3190	陈绍雄	158	(2) 陸路及水上交通
TLB044	0132	陈月明	158	(2) 陸路及水上交通
TLB045	0817	陈仲尼	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB046	0825	陈仲尼	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB047	0827	陈仲尼	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB048	0638	丘达根	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB049	3187	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB050	3188	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB051	3189	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB052	3211	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB053	3212	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB054	3213	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB055	3214	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB056	3215	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB057	3217	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB058	3219	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB059	3220	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB060	3221	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB061	1707	朱国强	158	(2) 陸路及水上交通
TLB062	1474	何敬康	158	(2) 陸路及水上交通
TLB063	1137	何君尧	158	(2) 陸路及水上交通
TLB064	1632	洪雯	158	(2) 陸路及水上交通
TLB065	1285	叶刘淑仪	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB066	1290	叶刘淑仪	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB067	1298	叶刘淑仪	158	(2) 陸路及水上交通
TLB068	1238	江玉欢	158	(2) 陸路及水上交通
TLB069	1262	江玉欢	158	(2) 陸路及水上交通
TLB070	0603	黎栋国	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB071	3078	林健锋	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB072	0436	林新强	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB073	1572	林新强	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB074	1573	林新强	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB075	2384	林素蔚	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB076	2397	林素蔚	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB077	1849	刘智鹏	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB078	1860	刘智鹏	158	(2) 陸路及水上交通
TLB079	1379	刘业强	158	(2) 陸路及水上交通
TLB080	1383	刘业强	158	(2) 陸路及水上交通
TLB081	2538	刘国勋	158	(2) 陸路及水上交通
TLB082	2544	刘国勋	158	(2) 陸路及水上交通
TLB083	2441	李浩然	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB084	2443	李浩然	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB085	2464	李浩然	158	(3) 海空交通及物流发展

答复编号	问题编号	议员姓名	总目	纲领
TLB086	2465	李浩然	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB087	3288	梁熙	158	(2) 陸路及水上交通
TLB088	0074	卢伟国	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB089	0075	卢伟国	158	(2) 陸路及水上交通
TLB090	0081	卢伟国	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB091	2259	陆颂雄	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB092	2272	陆颂雄	158	(2) 陸路及水上交通
TLB093	3204	陆颂雄	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB094	0243	吴永嘉	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB095	0244	吴永嘉	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB096	0251	吴永嘉	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB097	0265	吴永嘉	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB098	0970	颜汶羽	158	(2) 陸路及水上交通
TLB099	2762	葛佩帆	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB100	2789	葛佩帆	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB101	2491	尚海龙	158	(2) 陸路及水上交通
TLB102	2492	尚海龙	158	(2) 陸路及水上交通
TLB103	2493	尚海龙	158	(2) 陸路及水上交通
TLB104	2495	尚海龙	158	(2) 陸路及水上交通
TLB105	0985	陈祖恒	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB106	2036	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
TLB107	2038	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
TLB108	2043	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通 (3) 海空交通及物流发展
TLB109	0055	谢伟铨	158	(2) 陸路及水上交通
TLB110	1968	谢伟俊	158	(2) 陸路及水上交通
TLB111	1186	黄国	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB112	1352	杨永杰	158	(2) 陸路及水上交通
TLB113	1213	易志明	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB114	1214	易志明	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB115	1215	易志明	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB116	1216	易志明	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB117	1217	易志明	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB118	1218	易志明	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB119	1219	易志明	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB120	1220	易志明	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB121	1221	易志明	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB122	0491	严刚	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB123	0534	严刚	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB124	0535	严刚	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB125	0566	严刚	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB126	3061	严刚	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB127	2556	姚柏良	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB128	2578	姚柏良	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB129	2587	姚柏良	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB130	1491	容海恩	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB131	2985	张欣宇	158	(2) 陸路及水上交通

答复编号	问题编号	议员姓名	总目	纲领
TLB132	3001	张欣宇	158	(2) 陸路及水上交通
TLB133	1797	陈克勤	186	(1) 规划及发展事宜
TLB134	1798	陈克勤	186	(1) 规划及发展事宜
TLB135	1799	陈克勤	186	(1) 规划及发展事宜
TLB136	3105	陈克勤	186	(1) 规划及发展事宜
TLB137	0086	陈恒镔	186	(4) 运输服务管理
TLB138	0460	陈恒镔	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB139	0467	陈恒镔	186	(1) 规划及发展事宜
TLB140	0468	陈恒镔	186	(1) 规划及发展事宜
TLB141	0471	陈恒镔	186	(2) 签发車輛牌照及驾驶执照
TLB142	0472	陈恒镔	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB143	0474	陈恒镔	186	(1) 规划及发展事宜
TLB144	3280	陈恒镔	186	(1) 规划及发展事宜
TLB145	0540	陈沛良	186	(2) 签发車輛牌照及驾驶执照
TLB146	0631	陈沛良	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB147	2052	陈绍雄	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB148	2056	陈绍雄	186	(1) 规划及发展事宜
TLB149	2057	陈绍雄	186	(2) 签发車輛牌照及驾驶执照
TLB150	3287	陈绍雄	186	(1) 规划及发展事宜
TLB151	2213	陈颖欣	186	(1) 规划及发展事宜
TLB152	2215	陈颖欣	186	(4) 运输服务管理
TLB153	2220	陈颖欣	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB154	2222	陈颖欣	186	(1) 规划及发展事宜
TLB155	2794	周小松	186	(1) 规划及发展事宜
TLB156	2795	周小松	186	(1) 规划及发展事宜
TLB157	0835	陈仲尼	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB158	0170	张宇人	186	(1) 规划及发展事宜
TLB159	0171	张宇人	186	(2) 签发車輛牌照及驾驶执照
TLB160	1538	周文港	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB161	1539	周文港	186	(4) 运输服务管理
TLB162	1540	周文港	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB163	1708	朱国强	186	(1) 规划及发展事宜
TLB164	3010	朱国强	186	(1) 规划及发展事宜
TLB165	3011	朱国强	186	(2) 签发車輛牌照及驾驶执照
TLB166	1442	何敬康	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB167	1466	何敬康	186	(2) 签发車輛牌照及驾驶执照
TLB168	1467	何敬康	186	(4) 运输服务管理
TLB169	1635	洪雯	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB170	1297	叶刘淑仪	186	(4) 运输服务管理
TLB171	3206	郭伟强	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB172	2878	林振升	186	(2) 签发車輛牌照及驾驶执照
TLB173	1025	林健锋	186	(4) 运输服务管理
TLB174	1028	林健锋	186	(2) 签发車輛牌照及驾驶执照
TLB175	0504	林筱鲁	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB176	0745	林素蔚	186	(4) 运输服务管理
TLB177	0749	林素蔚	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB178	0756	林素蔚	186	(1) 规划及发展事宜
TLB179	1385	刘业强	186	(6) 公共交通费用补贴计划

答复编号	问题编号	议员姓名	总目	纲领
TLB180	2553	刘国勋	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB181	2420	李镇强	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB182	0887	李梓敬	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB183	2088	梁熙	186	(1) 规划及发展事宜
TLB184	2090	梁熙	186	(4) 运输服务管理
TLB185	2091	梁熙	186	(1) 规划及发展事宜
TLB186	2108	梁熙	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB187	2269	陆颂雄	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB188	2270	陆颂雄	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB189	2271	陆颂雄	186	(1) 规划及发展事宜
TLB190	2273	陆颂雄	186	(1) 规划及发展事宜
TLB191	2274	陆颂雄	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB192	2275	陆颂雄	186	(1) 规划及发展事宜
TLB193	0884	马逢国	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB194	0199	邵家辉	186	(1) 规划及发展事宜
TLB195	0200	邵家辉	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB196	0201	邵家辉	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB197	0203	邵家辉	186	(4) 运输服务管理
TLB198	1606	苏长荣	186	(1) 规划及发展事宜
TLB199	2031	田北辰	186	(1) 规划及发展事宜
TLB200	2032	田北辰	186	(1) 规划及发展事宜
TLB201	2033	田北辰	186	(1) 规划及发展事宜
TLB202	2037	田北辰	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB203	1354	杨永杰	186	(1) 规划及发展事宜 (2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB204	1356	杨永杰	186	(1) 规划及发展事宜
TLB205	1357	杨永杰	186	(1) 规划及发展事宜
TLB206	1222	易志明	186	(1) 规划及发展事宜
TLB207	1223	易志明	186	(1) 规划及发展事宜
TLB208	1224	易志明	186	(1) 规划及发展事宜
TLB209	1225	易志明	186	(1) 规划及发展事宜
TLB210	1226	易志明	186	(1) 规划及发展事宜
TLB211	1227	易志明	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB212	1228	易志明	186	(1) 规划及发展事宜
TLB213	1229	易志明	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB214	2557	姚柏良	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB215	2565	姚柏良	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB216	2579	姚柏良	186	(1) 规划及发展事宜
TLB217	1495	容海恩	186	(1) 规划及发展事宜
TLB218	2984	张欣宇	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB219	3004	张欣宇	186	(1) 规划及发展事宜
TLB220	3453	梁熙	28	(3) 航空交通管理
TLB221	3978	朱国强	33	(3) 提供土地及基础设施
TLB222	3782	何俊贤	33	(2) 港口及海事设施
TLB223	3979	刘国勋	60	(3) 铁路发展
TLB224	3455	梁熙	60	(2) 区域及维修工程
TLB225	3475	梁熙	60	(1) 基本工程
TLB226	3752	何俊贤	100	(1) 基本设施

答复编号	问题编号	议员姓名	总目	纲领
				(3) 本地海事服务 (4) 船舶服务
TLB227	3779	何俊贤	100	(4) 船舶服务
TLB228	3799	何俊贤	100	(3) 本地海事服务
TLB229	3800	何俊贤	100	(1) 基本设施 (3) 本地海事服务 (4) 船舶服务
TLB230	3458	梁熙	100	(3) 本地海事服务
TLB231	3359	陈恒镔	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB232	3373	陈恒镔	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB233	3374	陈恒镔	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB234	3375	陈恒镔	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB235	3376	陈恒镔	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB236	3949	陈沛良	158	(2) 陸路及水上交通 (3) 海空交通及物流发展
TLB237	4025	陈沛良	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB238	3908	陈勇	158	(2) 陸路及水上交通
TLB239	3946	郑泳舜	158	(2) 陸路及水上交通 (3) 海空交通及物流发展
TLB240	3370	周文港	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB241	3851	简慧敏	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB242	3944	简慧敏	158	(2) 陸路及水上交通
TLB243	3911	林健锋	158	(2) 陸路及水上交通
TLB244	3984	李浩然	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB245	3943	李慧琼	158	(2) 陸路及水上交通
TLB246	3476	梁熙	158	(2) 陸路及水上交通
TLB247	4022	卢伟国	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB248	3973	陆颂雄	158	(2) 陸路及水上交通 (3) 海空交通及物流发展
TLB249	3325	吴永嘉	158	(2) 陸路及水上交通
TLB250	3330	吴永嘉	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB251	3964	黄俊硕	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB252	3383	陈克勤	186	(1) 规划及发展事宜
TLB253	3392	陈克勤	186	(4) 运输服务管理
TLB254	3354	陈恒镔	186	(1) 规划及发展事宜
TLB255	3355	陈恒镔	186	(1) 规划及发展事宜
TLB256	3356	陈恒镔	186	(1) 规划及发展事宜
TLB257	3357	陈恒镔	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB258	3358	陈恒镔	186	(2) 签发車輛牌照及驾驶执照
TLB259	3371	陈恒镔	186	(2) 签发車輛牌照及驾驶执照
TLB260	3372	陈恒镔	186	(4) 运输服务管理
TLB261	3426	陈绍雄	186	(1) 规划及发展事宜
TLB262	3427	陈绍雄	186	(1) 规划及发展事宜
TLB263	3431	陈绍雄	186	(1) 规划及发展事宜
TLB264	3914	陈颖欣	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB265	3850	简慧敏	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB266	3963	林顺潮	186	(2) 签发車輛牌照及驾驶执照
TLB267	3894	刘业强	186	(4) 运输服务管理

答复编号	问题编号	议员姓名	总目	纲领
TLB268	3442	梁熙	186	(1) 规划及发展事宜
TLB269	3443	梁熙	186	(1) 规划及发展事宜
TLB270	3444	梁熙	186	(1) 规划及发展事宜
TLB271	3446	梁熙	186	(1) 规划及发展事宜
TLB272	3447	梁熙	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB273	3961	梁熙	186	(4) 运输服务管理
TLB274	3907	吴杰庄	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB275	3338	吴永嘉	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB276	3931	田北辰	186	(4) 运输服务管理
TLB277	3661	狄志远	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB278	3662	狄志远	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB279	3663	狄志远	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB280	3664	狄志远	186	(1) 规划及发展事宜
TLB281	3665	狄志远	186	(1) 规划及发展事宜
TLB282	3301	谢伟铨	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB283	3896	谢伟铨	186	(1) 规划及发展事宜 (2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB284	3527	姚柏良	186	(1) 规划及发展事宜

管制人员的答复

(问题编号：2453)

总目： (28) 民航处

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 飞行标准

管制人员： 民航处处长(廖志勇)

局长： 运输及物流局局长

问题：

2024-25财政预算案中，计划2024年检查航机运作和机舱安全次数为130次。然而，2025-26财政预算案中公布2024年实际检查航机运作和机舱安全次数为120次，未能达到原定目标。而今年的目标同样设置为130次。就此，政府可否告知本会：

- 1) 为何2024年的实际检查次数未能达到原定的130次目标？
- 2) 当局有否评估减少检查次数对飞行安全的影响？如有，详情为何？如否，原因为何？
- 3) 2025年订立130次检查目标的具体评估及考虑因素为何？

提问人：李浩然议员(立法会内部参考编号：17)

答复：

按照国际民用航空组织的安全管理原则和国际间的最佳做法，民航处实施全面的安全监督及监察计划，以密切监察本地航空营运者的运作和安全表现。

检查航机运作和机舱安全，目的是监察本地航空营运者的航机运作是否符合订明的安全和运作标准，从而维持飞行安全。

每年年初，民航处会根据本地航空营运者的数目、以往经验，以及航空营运者申请为旗下飞机采用新飞行政程序的数目，而厘定检查次数的目标。2024年的实际检查次数较目标略少，是由于需调动监管人手，以支援疫后航班陆续复飞和航空交通持续恢复。于2025年，民航处维持进行130次检查的目标。

民航处会继续密切监察航空营运者的安全表现，保障航空安全。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0571)

总目： (28) 民航处

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 飞行标准

管制人员： 民航处处长(廖志勇)

局长： 运输及物流局局长

问题：

2025-26预算较2024-25修订开支金额大幅增加16.7%，然而2025年预算指标中除了香港民用飞机登记记录册上登记的飞机数目有所增加外，其他皆为持平或略有减少，而且在2025-26年度职位将会净减少2个。

就此，请政府当局解释：该项开支预算大幅增加是否有合理的理由？

提问人： 严刚议员(立法会内部参考编号：32)

答复：

2025-26年度的拨款较2024-25年度的修订预算增加2,360万元，主要用以增聘人手填补现存职位空缺，配合航空公司新增飞机数目和扩大机队包括引入新机种、飞机认证和维修、机师培训等工作，同时着手推动低空经济的各项工作。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2276)

总目： (42) 机电工程署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 机械装置安全

管制人员： 机电工程署署长(潘国英)

局长： 运输及物流局局长

问题：

机电工程署纲领(2)2025-26年度需要特别留意的事项包括监察香港铁路有限公司铁路服务的安全表现。就此，政府可否告知本会：

- (a) 过去3年，港铁各条路线的延误事故次数，当中(i)成因、(ii)延误时间、(iii)受影响人数及(iv)在「服务表现回赠」机制下须拨出的款项分别为何；
- (b) 在2024-25年度及预计在2025-26年度，机电工程署铁路科监察港铁安全涉及的(i)人手编制、(ii)职系、职级和职位及(iii)薪酬、运作及设备开支分别为何；
- (c) 在2024年，署方到港铁(i)巡查及(ii)发现问题的次数分别为何；就巡查时发现的问题，署方有何跟进措施；及
- (d) 据工会反映，港铁近年引入外判员工、合约员工及代工进行维修工作，担忧该等员工不及全职员工专业，影响维修质素、间接增加事故发生的机会；请问署方有无发现此问题；如有，有何措施敦促港铁改善；如无，原因为何？

提问人： 陆颂雄议员(立法会内部参考编号：37)

答复：

- (a) 过去3年，由香港铁路有限公司(港铁公司)控制范围内的因素引起并导致服务延误事故的宗数、成因，以及港铁公司根据「服务表现安排」及经优化的「服务表现回赠」安排所拨出的款额载列于 附件一。至于每宗服务延误事故受影响人数的资料，港铁公司表示没有相关统计数据。

- (b) 机电工程署(机电署)铁路科根据铁路安全相关条例，负责规管及监察铁路系统的安全运作，包括由港铁公司营运的铁路系统、香港国际机场的旅客捷运系统、由香港电车有限公司营运的电车系统，以及由山顶缆车有限公司营运的山顶缆车系统。机电署铁路科在2024-25年度及预计在2025-26年度的人手编制载列如下：

职级	2024-25年度	2025-26年度 (预计)
助理署长	1	1
总工程师	4*	4*
高级工程师	15	15
工程师	28	28
督察	4	4

* 2个总工程师职位为首长级有时限编外职位，于2021年7月开设，为期4年。

机电署铁路科预计在2024-25年度及2025-26年度的总开支载于下表：

	2024-25年度 (预计)	2025-26年度 (预计)
薪酬	75.6	72.8
其他运作开支	14.0	11.9
开支(百万元)	89.6	84.7 [^]

[^] 预计在2025-26年度的总开支会减少，主要由于有时限职位期满。

- (c) 2024年，机电署对铁路设施 / 系统进行了455次巡查，当中包括对港铁公司进行419次巡查。机电署的巡查包括以「风险为本」的巡查，即按过往的记录，就可能会对铁路安全运作构成较高风险的范畴作出巡查检验及评估；以及「全面和直接审核」工作，即主动地审核港铁公司各项铁路资产及营运铁路线的资产和安全管理系统，以及早发现潜在问题。机电署在2024年「全面和直接审核」工作中就51个项目向港铁公司提出了57项改善建议。

在巡查和审核过程中，如发现任何问题或有待改进的地方，机电署会即时要求港铁公司跟进及提出改善建议，并会监察港铁公司落实改善建议的进度。

- (d) 根据港铁公司提供的资料，港铁公司一直采用一套符合国际标准的维修保养机制，并根据其维修需求制定人力资源安排。港铁公司的外判员工一般会负责执行重复性和技术要求较低的工作。另外，亦会按法例规管要求安排持有所需牌照或注册的合资格外判人员进行相关工作。该等员工须接受港铁公司提供的具体维修程序和标准训练，并与港铁员工一样，须遵循同一程序和指引执行维修工作。港铁公司内部人员亦会负责督导承办商，确保外判员工和合约代工的维修工作，符合港铁公司订立的安全及质量标准。

机电署负责规管铁路运作安全，不论铁路系统设备是由港铁公司或外判承办商负责维修，机电署都会以同一标准监管。根据纪录，机电署没有发现因外判承办商维修工程出现问题而引致事故。

由港铁公司控制范围内的因素引起并导致服务延误8分钟或以上的事故宗数

观塘线

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) 注 3
				半小时或以下 注 1		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 注 2	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2022	16	14	2	13	2	1	0	0	0	0	0	3
2023	17	17	0	15	0	2	0	0	0	0	0	2
2024	12	11	1	10	1	1	0	0	0	0	0	1

荃湾线

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) 注 3
				半 小 时 或 以 下 注 1		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 注 2	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2022	5	5	0	4	0	0	0	0	0	1	0	40
2023	8	8	0	7	0	1	0	0	0	0	0	1
2024	10	10	0	9	0	1	0	0	0	0	0	1

港岛线

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) 注3
				半小时或以下 注1		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 注2	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2022	7	7	0	6	0	1	0	0	0	0	0	1
2023	5	5	0	4	0	1	0	0	0	0	0	1
2024	10	8	2	7	2	1	0	0	0	0	0	1

将军澳线

年 份	宗 数	成因		延 误 时 间								拨出款额 (百万元) 注 3
				半 小 时 或 以 下 注 1		31分 钟 至 3小 时		3至 4小 时		逾 4小 时		
		机 件 故 障 注 2	人 为 因 素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	
2022	11	10	1	8	1	1	0	0	0	1	0	15.4
2023	6	6	0	4	0	2	0	0	0	0	0	3
2024	12	10	2	10	2	0	0	0	0	0	0	0

南港岛线

年 份	宗 数	成因		延 误 时 间								拨出款额 (百万元) 注 3
				半 小 时 或 以 下 注 1		31 分 钟 至 3 小 时		3 至 4 小 时		逾 4 小 时		
		机 件 故 障 注 2	人 为 因 素	机 件 故 障	人 为 因 素	机 件 故 障	人 为 因 素	机 件 故 障	人 为 因 素	机 件 故 障	人 为 因 素	
2022	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
2023	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

东铁线

年 份	宗 数	成因		延 误 时 间								拨出款额 (百万元) 注 3
				半 小 时 或 以 下 注 1		31分 钟 至 3小 时		3至 4小 时		逾 4小 时		
		机 件 故 障 注 2	人 为 因 素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	
2022	29	28	1	27	1	1	0	0	0	0	0	1.2
2023	13	13	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0
2024	11	11	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0

屯马线

年 份	宗 数	成因		延 误 时 间								拨出款额 (百万元) 注 3
				半 小 时 或 以 下 注 1		31 分 钟 至 3 小 时		3 至 4 小 时		逾 4 小 时		
		机 件 故 障 注 2	人 为 因 素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	
2022	12	12	0	11	0	1	0	0	0	0	0	2.4
2023	18	18	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0
2024	6	6	0	5	0	1	0	0	0	0	0	1

东涌线

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) 注3
				半小时或以下 注1		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 注2	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2022	7	4	3	4	3	0	0	0	0	0	0	0
2023	10	8	2	7	2	1	0	0	0	0	0	1
2024	11	10	1	9	1	1	0	0	0	0	0	1.2

迪士尼线

年 份	宗 数	成因		延 误 时 间								拨出款额 (百万元) 注 3
				半 小 时 或 以 下 注 1		31 分 钟 至 3 小 时		3 至 4 小 时		逾 4 小 时		
		机 件 故 障 注 2	人 为 因 素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	
2022	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	40
2023	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

机场快线

年 份	宗 数	成因		延 误 时 间								拨出款额 (百万元) 注 3
				半 小 时 或 以 下 注 1		31分 钟 至 3小 时		3至 4小 时		逾 4小 时		
		机 件 故 障 注 2	人 为 因 素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	
2022	4	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
2023	5	4	1	4	1	0	0	0	0	0	0	0
2024	7	7	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0

轻铁

年 份	宗 数	成因		延 误 时 间								拨出款额 (百万元) 注 3
				半 小 时 或 以 下 注 1		31分 钟 至 3小 时		3至 4小 时		逾 4小 时		
		机 件 故 障 注 2	人 为 因 素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	机 件 故障	人 为 因素	
2022	18	16	2	16	2	0	0	0	0	0	0	0
2023	18	14	4	13	2	1	1	0	0	0	1	17
2024	10	9	1	9	1	0	0	0	0	0	0	0

注1： 根据现行铁路事故通报机制，任何铁路事故若影响列车服务延误8分钟或预计延误达8分钟或以上，港铁公司须于事故发生后8分钟内通报运输署。少于8分钟的列车服务延误对乘客影响相对轻微，港铁公司无须向运输署通报，故运输署并没有备存8分钟以下服务延误事故的数字。

注2： 机件故障包括站内机件故障、基础设施故障、列车故障等。

注3： 2023年票价调整机制检讨后落实的「服务表现回赠」安排，调高了港铁公司就服务延误超过3小时的事故须拨出的金额，以及每宗事故的最高拨款金额，并引入繁忙时间款额增加安排。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1796)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 基本工程

管制人员： 路政署署长(丘国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就「沙田穗禾苑至港铁火炭站自动扶梯连接系统」的事宜，政府可否告知本会：

1. 筹备进展为何；
2. 预计兴建时间为何；
3. 预算为何；
4. 政府计划何时就计划提交立法会审议？

提问人：陈克勤议员(立法会内部参考编号：33)

答复：

「沙田穗禾苑至火炭路底行人径行人通道系统」工程项目现时处于勘测研究和初步设计阶段。由于建议的工程项目走线大部份座落在香港房屋委员会和私人业主拥有的地段内，且邻近民居、绿化地带和铁路，路政署正与相关业权人及持份者商讨，并收集相关政府部门的专业意见，以就具体走线达成共识。同时，路政署亦正继续评估不同的优化设计方案，务求尽量减少征收私人土地及减低工程项目对周边设施及环境的影响，如尽量保留现有的行人径和楼梯方便居民于工程期间往返港铁火炭站、尽量避免影响或改动现有斜坡、减少砍伐树木等，因此现阶段未能确定工程预算。

路政署会继续按既定程序推展有关工程项目，持续审视如何更有效运用公共资源及提升工程开支的效益，并因应最新的发展情况，包括政策发展及政府财政状况等，检视规划中项目的优次缓急，适当调整推展进度。现阶段未能确定提交立法会审议项目的预计日期和项目动工的时间表。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0087)

总目： (60) 路政署
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 区域及维修工程
管制人员： 路政署署长(丘国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

由于过去有投诉指，高速公路的路面质素欠佳，现查询有关全港高速公路路面维修工程事宜：

1. 请问过3年，部门用于全港高工路路面重铺工程费用开支为何，有关的工程投标价格走势如何？
2. 针对有关路面的质素问题，当局有否机制监管重铺路面的蜡青的质素及耐用程度？

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：3)

答复：

1. 过去三年(即2022年至2024年)，路政署用于全港高速公路路面重铺工程的开支分别约为1亿3千万元、2亿元及2亿5千万元。工程费用的增加主要是由工程量增加所致。至于有关工程的投标价格走势，则大致平稳。
2. 道路设施的路面会因日常使用出现损耗，亦会因其他不能预见的情况，包括交通意外及恶劣天气等而引致不同程度的破损，例如出现坑洞或局部裂痕等。路政署负责保养和维修辖下公共道路和附属道路设施，并设有恒常的道路巡查机制，透过定期合约聘用承建商进行有关工作。在定期进行道路巡查时发现或收到公众报告指路面或附属道路设施有破损时，路政署会安排承建商尽快维修可能会引致道路安全问题的损毁。对于不会对道路安全构成即时危险的破损，路政署会在考虑不同因素后，为该些破损制定合适的维修计划和时间表，例如适时为路面进行重铺工程。

路政署十分重视路面工程的质素，并设有严格的监管机制以确保重铺路面的质素及耐用程度。在重铺路面的工程进行期间，路政署会安排员工进行全面监督，并对物料及施工质量进行测试及检验，确保符合合约规定的标准。如承建商在工程中的工作水平未能达到指定标准，路政署会根据合约规定及既定机制作适当的跟进。路政署会继续严格监察承建商的工作表现，确保承建商在进行例行检查及详细检查时，按相关规定记录所有损毁情况，并适时完成有关的维修工作。

此外，路政署持续研发及引入更耐用的沥青物料作铺路之用，以提升路面质素并减少维修频率。在2018年至2022年期间，路政署联同香港理工大学，于超过30个繁忙路段试用一种新型沥青物料—「高改性沥青玛蹄脂碎石混合料」。测试结果显示，该物料在抗变形、抗老化及抗疲劳方面的表现均优于传统沥青，能有效提升道路的耐用性并减少维修次数。基于测试结果正面，路政署已自2023年起正式在道路工程，包括在维修工程中使用该新物料，目前已应用于超过200个路段。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：0451)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 基本工程

管制人员： 路政署署长(丘国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

有关上坡地区自动扶梯连接系统和升降机系统项目：

1. 请问目前全港有多少地区设有上坡地区自动扶梯连接系统？有关系统启用后，使用情况如何？
2. 请问过去3年，有否接获启用后的上坡地区自动扶梯连接系统经常损坏，无法使用的情况，当局有否全上坡地区自动扶梯的损坏纪录，一般需要维修多久才可以恢复使用，以及需要多少维修费用？

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：11)

答复：

1. 在已启用的上坡地区自动扶梯连接系统和升降机系统项目中，目前只有位于慈云山的项目设有自动扶梯（共8台），其余7个已启用的项目只涉及升降机。有关自动扶梯自启用后，一直正常运作。
2. 过去3年，路政署没有接获有关自动扶梯启用后经常损坏或无法使用的报告。撇除外在因素影响（如恶劣天气引致机件故障、误触紧急停机掣等）及日常定期保养，该8台自动扶梯的维修次数平均约为每台每年3.5次。当中，约八成的自动扶梯服务暂停个案在24小时内恢复运作，而相关的保养维修费用平均约为每台每年15万元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3191)

总目：(60) 路政署

分目：(-) 没有指定

纲领：(3) 铁路发展

管制人员：路政署署长(丘国鼎)

局长：运输及物流局局长

问题：

就推展本港基建铁路项目的最新进展，政府可否告知本会：

1、各铁路基建项目的(i)动工日期、(ii)预计完工日期、(iii)建造成本预算、(iv)核准工程预算、(v)铁路长度、(vi)每公里造价、(vii)经济内部回报率估算、(viii) 勘查、设计及建造研究(如适用)、(ix)推展部门分别为何；

铁路项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(ix)
东涌线延线								
屯门南延线								
北环线(一期)古洞站								
北环线主线(二期)								
北环线支线								
北环线东延线								
洪水桥站								
南港岛线(西段)								
东九龙智慧绿色集体运输系统								
启德智慧绿色集体运输系统								
洪水桥／厦村智慧绿色集体运输系统(第一阶段)								
洪水桥／厦村智慧绿色集体运输系统(余下阶段)								
港深西部铁路(洪水桥至前海)								
尖鼻咀至白泥自动捷运系统								
中铁线								
东铁线罗湖南站								
将军澳线南延线								

科学园 / 白石角站								
小蚝湾站								
港岛西至洪水桥铁路								
新界东北线								
交椅洲人工岛环保集体运输系统								

2、相关政府部门推展及监管上述铁路项目涉及的人手、编制及开支为何；如何确保工程如期推展及竣工；以及有充裕的人手及资源推展各铁路项目？

3、有否就新铁路项目和营运中铁路的安全、质量、工期及成本控制制订服务表现指标，如有，详情为何；如否，原因为何？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：39)

答复：

1. 问题提及的铁路项目的详细资料载于附件。
2. 路政署推展及监管铁路项目涉及的编制(截至2025年3月1日)如下：

职级	常额职位数目	有时限职位数目
首长级	7	4*
专业职系	85	43
技术职系	31	-
一般职系	32	3

*首长级有时限编外职位^注

上述职位在2025-26年度的薪酬开支(按薪级中点估计的年薪值)约为2.1亿元。

就其他现时并非由路政署负责推展的铁路项目，由于负责人员亦有承担其他职责，因此并没有所涉人员数目及薪酬的独立分项数字。

根据最新的规划资料及所有建造及规划中的主要运输基建项目的推展情况，政府会就运输基建项目的落成时间表作全盘考虑，有序地推展各个项目，以应付香港的运输及物流需求。政府会因应各个铁路项目的规划和推展工作，检视相关部门的人手需求，并按需要通过既定机制调配资源。政府亦会监察香港铁路有限公司（港铁公司）在推展项目时的表现，并提醒港铁公司调配足够人手，在确保安全及质量下如期推展项目。

3. 政府在推展新建铁路项目时，会在项目中推行优化的监察和控制策略，包括(a)优化项目监督和沟通平台；(b)加强监察和查核力度；(c)引入新

的「工程项目安全检讨」程序；(d)设立主动汇报和预警机制；(e)监察港铁公司的项目推展表现；以及(f)建立协作文化，以确保新建铁路项目能符合施工质量及如期完工的要求。路政署已制定一套表现指标，在安全、质量、环保、工期、设计管理及检视，以及与持份者沟通各方面，定期检视港铁公司的表现。

另外，机电工程署负责规管铁路运作安全，并采用「风险为本」的方法，按过往的记录，就可能会对铁路安全运作构成较高风险的范畴(例如个别铁路系统组件及设备)作出更严密的监察、审核、巡查检验及评估。当中，对铁路设施和系统作巡查检验是规管铁路运作安全的主要服务表现指标。

铁路项目的详细资料

铁路项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)
	动工日期	预计完工日期	建造成本 预算	核准 工程预 算	铁路 长度	每公里 造价 (注1)	经济内部 回报率估算	勘查、设计 及 建造研究 (如适用)	推展部门
东涌线延线	已于2023年 动工	2029年	195亿元 (按2020年12月 价格计算)	见注2	约2.5公里	不适用	3.9%	由香港铁路 有限公司 (港铁公司) 负责	路政署
屯门南延线	已于2023年 动工	2030年	158亿元 (按2023年7月 价格计算)	见注2	约2.4公里	不适用	0.6%	由港铁公司 负责	路政署
小蚝湾站	已于2023年 动工	2030年	38亿元 (按2022年6月 价格计算)	不适用	不适用	不适用	不适用	由港铁公司 负责	路政署
洪水桥站	已于2024年 动工	2030年	66.39亿元 (按2024年9月 价格计算)	见注2	不适用	不适用	5.7%	由港铁公司 负责	路政署
北环线第一期 古洞站	已于2023年 动工	2027年	59亿元 (按2023年7月 价格计算)	见注2	不适用	不适用	6.5%	由港铁公司 负责	路政署

铁路项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)
	动工日期	预计完工日期	建造成本预算	核准工程预算	铁路长度	每公里造价 (注1)	经济内部回报率估算	勘查、设计及建造研究 (如适用)	推展部门
北环线主线	前期工程已开展，主体工程预计于2025年开展	2034年	见注3	见注2	约10.7公里	不适用	见注3	由港铁公司负责	路政署
北环线支线	拟议北环线支线全长约6公里，港深两地政府正透过「港深跨界轨道基础设施建设专班」共同推展项目，预计于2025年内开展项目详细规划及设计，我们会争取同步推展北环线主线和北环线支线项目，让两个项目的工程能够受惠于一定的协同效应，目标是让北环线支线能提早与北环线主线同步于2034年完成开通。有关项目的工程造价、时间表等资料，将于详细规划及设计阶段确定。								路政署
港深西部铁路 (洪水桥至前海)	拟议港深西部铁路(洪水桥至前海)总长度约18.1公里，当中香港段长约7.3公里。港深两地政府正透过「港深跨界轨道基础设施建设专班」共同推展项目。相关首阶段和次阶段研究已分别于2022年年底及2024年中完成，并预计于2025年内开展项目的勘查及设计研究，目标是于2035年同步开通项目的香港段和深圳段。有关项目的工程造价、时间表等资料，将于勘查及设计阶段确定。								路政署
东九龙智慧绿色集体运输系统	项目走线全长约7公里，相关的勘查研究、设计及建造顾问合约已在去年7月展开。政府于去年11月共收到35份来自本地、内地及海外相关系统供应商及营运商的意向书，并正详细分析，从而敲定系统及其建设设施的具体要求及设计。政府计划于今年中按既定程序及安排，就项目的走线方案咨询相关区议会，并于今年内为项目刊宪和进行相关土地用途规划申请，以争取于2026年就项目招标。有关项目的工程造价尚待确定。								路政署

铁路项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)
	动工日期	预计完工日期	建造成本预算	核准工程预算	铁路长度	每公里造价 (注1)	经济内部回报率估算	勘查、设计及建造研究 (如适用)	推展部门
南港岛线 (西段)	初步走线全长约7.5公里，便利市民前往港铁南港岛线黄竹坑站和港岛线香港大学站，途经香港仔、华富、数码港及薄扶林一带。项目将采用智慧绿色集体运输系统推展，并会尽量配合华富村重建计划下新增人口迁入的时间表。有关项目的工程造价和推展时间表，将于详细规划及设计阶段确定。								路政署
白石角站	白石角站的规划正由港铁公司进行。港铁公司会尽快完成详细规划、相关设计及法定程序，早日开展建造工程。								路政署
将军澳线 南延线	项目包括建造约4公里铁路连接康城站至第137区。政府已邀请港铁公司就项目提交建议书，详细的工程资料尚待确定。								路政署
中铁线	项目包括建造约17公里铁路连接锦田至九龙塘。详细的工程资料尚待确定。								路政署
北环线东延线	项目包括建造约9.5公里铁路连接兴建中的古洞站至坪輦。其实际走线及推展时间表，将视乎新界北新市镇等发展项目的土地用途规划及工程时间表而定，因此详细的工程资料尚待确定。								路政署
新界东北线	项目包括建造约8.5公里铁路连接粉岭站经坪輦至香园围。其实际走线及推展时间表，将视乎新界北新市镇等发展项目的土地用途规划及工程时间表而定，因此详细的工程资料尚待确定。								路政署
东铁线 罗湖南站	政府现正进行的新界北新市镇及文锦渡规划及工程研究涵盖罗湖南范围。政府会因应拟议的土地用途规划及其运输需求，制订相关的运输基础设施，以满足未来发展需要。相关研究仍在进行中，现阶段未能提供进一步资料。								
启德智慧绿色 集体运输系统	系统走线全长约3.5公里，政府正全力进行相关的规划及勘查等工作，亦已于2024年8月至10月就项目邀请供应商及营运商提交意向书，以敲定系统的技术细节、推展方式及财务安排，以争取于2025年就项目招标。有关项目的工程造价尚待确定。								土木工程拓展署

铁路项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)
	动工日期	预计完工日期	建造成本预算	核准工程预算	铁路长度	每公里造价 (注1)	经济内部回报率估算	勘查、设计及建造研究 (如适用)	推展部门
洪水桥／厦村新发展区智慧绿色集体运输系统	系统初步走线全长约16公里，贯通洪水桥／厦村和元朗南新发展区。政府已于2024年5月开展系统于洪水桥／厦村新发展区第一阶段道路工程(长约4.5公里)的勘查和设计工作，现正检视走线及车站安排，和制定设计方案以进行相关的影响评估等工作，预计今年内会展开第一阶段道路工程相关的咨询及法定程序。 政府在2024年12月至2025年2月就系统邀请相关供应商及营运商递交意向书。政府现正就收到的意见进行分析，以敲定系统的技术细节、推展方式及财务安排，以争取于2026年就项目招标。有关项目的工程造价尚待确定。								土木工程拓展署
交椅洲人工岛环保集体运输系统	项目的具体走线及推展时间表需要配合拟议交椅洲人工岛的规划，详细的工程资料尚待确定。								土木工程拓展署
港岛西至洪水桥铁路	项目的具体走线及推展时间表需要配合拟议交椅洲人工岛的规划，详细的工程资料尚待确定。								土木工程拓展署
尖鼻咀至白泥绿色运输走廊	政府正探讨以绿色运输走廊连接尖鼻咀至白泥的运输需求及可行性。								

注1: 因应各项目所包含的工程不尽相同，部份项目除了铁路设施建造工程以外，亦可能涉及受影响设施的重置工程、改善工程以及备置工程等非铁路建造工程，所以不适宜以每公里造价作对比。

注2: 东涌线延线、屯门南延线、北环线第一期古洞站及洪水桥站透过「铁路加物业」模式由港铁公司推展，不涉及政府的核准工程预算。北环线主线正进行详细规划及设计，政府会为项目制定最合适的财务方案。

注3: 政府与其独立顾问现正因应港铁公司的详细规划及设计进行评估，以更新北环线主线的成本和经济内部回报率估算。

管制人员的答复

(问题编号：3192)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 铁路发展

管制人员： 路政署署长(丘国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

路政署已设立北部都会区铁路办事处，以协助推展与北部都会区相关的铁路项目。

1. 2024-25年度，北部都会区铁路办事处的工作详情为何；
2. 2025-26年度，北部都会区铁路办事处预计的工作详情和推展时间表为何；
3. 北部都会区铁路办事处与其他监督铁路项目的政府部门，其职能和分工有何异同；及
4. 请按职级列出北部都会区铁路办事处与其他监督铁路项目的政府部门的常额职位数目、编外职位数目及分别涉及的薪酬开支为何？

职级	常额职位数目	薪酬开支	编外职位	薪酬开支
首长级				
专业职系				
技术职系				
一般职系				

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：40)

答复：

1.及2. 北部都会区铁路办事处负责统筹及推展各项与北部都会区相关的铁路项目，工作详情表列如下：

铁路项目	推展情况概述
古洞站(北环线第一期)	建造工程已于2023年开展，预计于2027年竣工。
洪水桥站	建造工程已于2024年开展，预计于2030年竣工。
北环线主线 (北环线第二期)	正进行详细规划及设计，前期工程已开展，配合于2034年完成北环线主线的目标。
北环线支线	预计于2025年开展项目详细规划及设计。我们会争取同步处理北环线主线和北环线支线项目，让两个项目的工程能够受惠于一定的协同效应，目标是让北环线支线能提早与北环线主线同步于2034年完成开通。
港深西部铁路 (洪水桥至前海)	首阶段和次阶段研究分别于2022年及2024年完成，预计于2025年内开展项目的勘查及设计研究，目标是于2035年同步开通项目的香港段和深圳段。

3. 路政署的北都铁路办事处和铁路拓展处负责规划香港铁路发展以及监督新铁路项目的实施。当中，北部都会区铁路办事处负责统筹和推展与北部都会区相关的铁路项目。铁路拓展处则负责统筹和推展北部都会区以外的其他铁路项目，以及研究及制定香港铁路网络的进一步发展计划。

4. 北部都会区铁路办事处及铁路拓展处截至2025年3月1日的人手编制如下：

北部都会区铁路办事处：

职级	常额职位数目	薪酬开支 (百万元)	有时限职位数目	薪酬开支 (百万元)
首长级	1	2.10	3*	7.10
专业职系	16	18.80	18	20.60
技术职系	4	2.40	-	-
一般职系	1	0.30	2	0.80

*首长级有时限编外职位^注

2025-26年度，北部都会区铁路办事处的薪酬开支(按薪级中点估计的年薪值)约为5,200万元。

铁路拓展处：

职级	常额职位数目	薪酬开支 (百万元)	有时限职位数目	薪酬开支 (百万元)
首长级	6	14.10	1*	2.10
专业职系	69	81.20	25	29.10

技术职系	27	15.30	-	-
一般职系	31	14.80	1	1.60

*首长级有时限职位^注

2025-26年度，铁路拓展处的薪酬开支(按薪级中点估计的年薪值)约为1.58亿元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2216)

总目： (60) 路政署
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 区域及维修工程
管制人员： 路政署署长(丘国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

路政署纲领(2)的工作包括负责维修所有公用道路，包括道路构筑物、政府行车隧道、道路设备、排水系统及路旁斜坡。就此，政府可否告知本会：

- (a) 2024-25年度原来预算为26.321亿元，修订预算为25.177亿元，较原来减少4.3%，原因为何；
- (b) 2025-26年度预算为28.061亿元，较2024-25年度修订预算25.177亿元增加11.5%；路政署解释称「主要由于公路维修及工场服务所需的拨款增加」；然而，根据署方在纲领(2)的指标，2025年预算已维修道路总面积为2,790万平方米，仅较2024年实际维修的2,750万平方米增加1.5%；请问预算开支增幅大幅高于维修道路面积增幅，具体理据为何（例如是否涉及采用较以往昂贵的新型物料）；
- (c) 在2025-26年度预算开支中，(i)薪酬、(ii)运作及(iii)设备和物料的开支分别为何；
- (d) 在2025-26年度预算编制的1,137个职位中，(i)职系及(ii)职级分别为何；及
- (e) 过去3个年度及预计在2025-26年度，署方对各条政府隧道 / 桥梁的维修保养开支分别为何？

提问人：陈颖欣议员(立法会内部参考编号：14)

答复：

- (a) 2024-25年度纲领(2)的修订预算比原来预算减少4.3%，主要反映新的道路工程和相关项目（包括钻石山发展区及安达臣道石矿场用地发展的运输基础设施和「人人畅道通行」计划下加装的升降机等）延后交由路政署进行维修保养，以及部分原本预计会填补的职位空缺尚未填补。

(b) 纲领(2)下的公路维修和工场服务，分别涉及路政署辖下公共道路及相关道路设施（包括道路构筑物、道路设备、排水系统和路旁斜坡）的维修保养工作，和依据与机电工程营运基金订立的《服务水平协议》所涵盖的工作范畴（包括机电服务、大型桥梁的供电、空调、消防等设施的维护工作和车辆维修）。而指标「已维修的道路总面积」则只涵盖由路政署保养的公共道路，两者的涵盖范围不尽相同。加上每年维修保养的安排也会因应道路和相关道路设施的状况而调整，因此两者的增幅难以作直接比较。2025-26年度公路维修和工场服务的预算增加，主要由于预计在2025年落成并交由路政署保养的项目（包括「人人畅道通行」计划下加装的升降机、中九龙干线及安达臣道石矿场用地发展的运输基础设施等）所需的额外拨款。此外，维修工程成本和工场服务费用上升也令整体预算开支增加。

(c) 2025-26年度纲领(2)所涉及的拨款为28.061亿元，预计开支如下：

	预算(亿元)
个人薪酬及与员工有关连的开支	7.335
部门开支（包括维修材料、工场服务和一般部门开支）	3.692
公路维修开支	16.010
公共照明的电力供应开支	1.024

(d) 2025-26年度纲领(2)的预算人手编制为1 137人，负责区域行政及道路维修，所属职系和职级表列如下：

职系	职级	职位数目
首长级 工程师 机电工程师 土地测量师	包括政府工程师、总工程师、高级工程师、工程师 / 助理工程师、高级机电工程师、机电工程师 / 助理机电工程师及土地测量师 / 助理土地测量师	176
技术主任 测量主任 工程督察 电气督察 监工 描摹员	包括首席技术主任、高级技术主任、技术主任 / 见习技术主任、首席测量主任、高级测量主任、测量主任 / 见习测量主任、总技术主任(工程督察)、高级工程督察、工程督察、助理工程督察、电气督察、助理电气督察、一级监工、二级监工及描摹员	774
行政主任 文书主任 文书助理 办公室助理员 私人秘书 物料供应员等	包括一级行政主任、二级行政主任、高级文书主任、文书主任、助理文书主任、文书助理、办公室助理员、一级私人秘书、二级私人秘书、一级物料供应员、二级物料供应员及助理物料供应员等	129
高级技工、技工、丈量员、二级工人及汽车司机等		58

(e) 纲领(2)下政府主要行车隧道在过去3个年度及预计在2025-26年度的维修保养开支表列如下。路政署没有分拆备存其余个别构筑物，包括约1 500条行车天桥及桥梁以及约1 600条行人天桥及行人隧道的维修保养开支。

隧道名称	2022-23年度 实际开支 ^{注1} (百万元)	2023-24年度 实际开支 ^{注1} (百万元)	2024-25年度 修订预算 ^{注1} (百万元)	2025-26年度 预算 ^{注1} (百万元)
狮子山隧道	0.99	1.33	0.79	1.00
城门隧道	0.60	0.14	0.19	0.60
将军澳隧道	0.21	4.07	2.95	0.50
大老山隧道	1.56	0.47	1.18	0.80
观景山隧道	1.78	1.52	2.71	6.50
机场隧道	0.33	1.73	0.08	0.60
龙山隧道	0.44	0.96	1.09	1.14
长山隧道	0.08	0.17	0.08	0.09
屯门—赤鱲角隧道	0.87	2.08	1.50	1.26
海底隧道	3.26	2.31	3.10	3.50
西区海底隧道	0.03	0.43	2.11	2.00
东区海底隧道	1.00	1.00	0.74	0.75
香港仔隧道	1.77	3.21	3.37	4.49
启德隧道	1.37	1.86	1.32	1.40
中环及湾仔绕道隧道	11.92	17.92	6.58	13.50
将军澳—蓝田隧道 ^{注2}	-	-	0.34	0.80
大榄隧道 ^{注3}	-	-	-	2.80

注1： 表内所列的开支只包括纲领(2)区域及维修工程下「公路维修」中的维修保养费用，不包括纲领(2)下「工场服务」或基本工程计划下的开支。另外，表内所列开支亦不包括付予管理、营运及维修承办商的管理费、实行「易通行」的相关营运及维修保养费用、有关年度的建造成本折旧费及其他政府部门的维修工程开支等。

注2： 将军澳—蓝田隧道于2024年2月交由路政署负责结构及行车路面的维修保养。

注3： 大榄隧道将于2025年5月31日归属政府，并由路政署负责结构及行车路面的维修保养。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1706)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 基本工程

管制人员： 路政署署长(丘国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

近年元朗有多项住宅楼宇相继落成及入伙，包括朗边范围的朗天苑及正在兴建的公营房屋项目，预计区内人口将大幅增加。此外，元朗南及洪水桥的发展项目亦会显著提升区内的人口流动和交通压力。就此，请当局告知本会：

元朗市中心行人环境改善计划现时的具体计划为何？过往曾提倡的高架行人通道的项目会否进一步落实？如有，详情为何，若否，原因为何；

提问人：朱国强议员(立法会内部参考编号：19)

答复：

为改善元朗市中心整体行人环境，路政署在2011年至2015年期间完成元朗市中心行人环境改善计划下的多项改善措施，包括扩阔该区的行人过路处及行人路，以及美化凤攸北街两旁的街景等。

就计划下提出的元朗市高架行人通道工程，路政署会因应地区的行人环境状况和地区发展，包括元朗防洪坝及明渠改善计划工程以及明渠周边整体环境的最新情况等，检视有关工程项目。此外，政府会因应最新的发展情况，包括政策发展及政府财政状况等，持续检视规划中项目的优次缓急，适当调整推展进度。

路政署会联同运输署继续观察元朗区整体交通情况及行人环境，考虑研究适当的交通及行人环境改善措施。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1710)

总目： (60) 路政署
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 区域及维修工程
管制人员： 路政署署长(丘国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

在与道路维修有关的投诉个案实际数字上，2024年实际个案数字较2023年增加近万宗，请当局告知本会：

- (一) 涉及投诉的道路维修工程类别和比例分别为何；
- (二) 导致投诉个案数字大幅上升的具体原因为何；
- (三) 有多少宗与道路维修有关的投诉，涉及和需要当局向投诉人或任何第三方作出赔偿？当中涉及的总金额和平均金额为何？以及涉及的维修工程性质为何？

提问者：朱国强议员(立法会内部参考编号：23)

答复：

- (一) 路政署在2024年接获约2万5千宗与道路维修保养有关的投诉个案，较2023年约1万6千宗多出约9千宗。个案涉及需安排维修的道路状况分为3个类别，包括路面不平、路面出现坑洞，以及路面标记、栏杆及交通标志等附属道路设施出现耗损。上述3个类别的个案在2024年分别占总数约69%、7%及24%。
- (二) 道路设施的路面会因日常使用出现损耗，亦会因其他不能预见的情况，包括交通意外及恶劣天气等而引致不同程度的破损，例如出现坑洞或局部裂痕等。

随着气候变化加剧，近年极端天气对公共道路的维修保养带来不少挑战。2024年夏季（4月至8月）的降雨量较2023年同期高出超过四成半，密集降大雨使路面较易出现耗损，相关的投诉数字亦因而有所增加。

此外，公众对公共道路质素的期望日益提高，亦更主动反映道路设施出现破损的情况，以期路政署能及早进行维修工程。路政署在2024年曾接获个别投诉人大量关于道路维修的投诉（包括同时就同一路段不同位置出现路面不平提出多宗投诉），当中大部分个案经现场视察后确认只涉及因日常使用而出现的路面轻微耗损，可留待有关路段日后进行路面重铺时才一并处理，善用维修资源。2024年，此类个案达数千宗，较往年为多。

路政署不论是收到相关报告或进行定期巡查时发现道路设施有破损，均会适时安排适当的维修，以保持公共道路于合适的状况供公众使用。根据路政署的纪录，在过去两年，全部修葺路面坑洞及交通标志的工程均分别在收到报告后的24小时及36小时内完成。

为回应公众对公共道路的路面状况有日益提高的期望，路政署正积极在公共道路的维修保养工作应用创新科技及采用更耐用的铺路物料（包括自2025年4月1日起全面采用更耐用的高改性沥青，以取代原有的聚合物改性沥青），务求提升有关工作的效率及质素，令相关投诉减少。

- (三) 路政署在2024年共接获128宗与道路维修保养相关的申索个案，需进行的相关维修工程绝大部分为修补路面坑洞或修复路面不平。一般而言，路政署接获索偿申请后，会交由其负责相关道路维修保养的承建商进行调查，并会监督承建商的调查及审视其调查结果。如事故是因承建商的过失而造成，承建商会直接联络申索人，并按既定程序就补偿作出安排。有关补偿并不涉及任何政府的额外开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0417)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 基本工程

管制人员： 路政署署长(丘国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

署方下个财政年度的首长级职位将由40个减少至35个。另外，署方的『在计划年度动用开支的基本工程项目』已经连续四年未能达标，由21年的98%一直下降至24年的87%。请告知本会：

1. 缩减的5个首长级职位，分别负责署方哪些项目或服务；
2. 请列出未能如期开展的所有工程项目；及
3. 在人手缩减的情况下，署方会通过哪些措施追回过去四年落后的基本工程项目进度？

提问人： 林筱鲁议员(立法会内部参考编号：11)

答复：

1. 路政署将于2025-26年度缩减5个首长级职位，涉及的项目表列如下：

首长级职位	主要负责项目
1个	中部水域人工岛相关研究中建议的港岛西至洪水桥铁路及可能的较远期铁路。
4个	加强管理及支援「香港好，易行」政策措施下各工程项目的推展工作。有关职位并未正式开设，路政署将使用现有资源推展有关工程。

2. 在2021年至2024年间，路政署辖下绝大部分工程合约均如期展开。在

2021、2022及2024年，按议定计划展开的工程合约达100%；在2023年，按议定计划展开的工程合约则为88%，有一个项目（即荃青交汇处改善工程）未有按议定计划展开。

3. 在面临人手缩减的情况下，如出现工程延误，路政署会主动采取有效的缓解措施，例如透过重订工序时间表，以追回进度。与此同时，路政署亦会积极应用数码科技，如「建筑信息模拟」、「安全智慧工地系统」和「数码工程监督系统」等，提升工务工程项目的规划和管理，务求追回落后的工程进度。路政署会继续严格监督工程进度，预期人手缩减将不会影响工程项目的进度。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0418)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 区域及维修工程

管制人员： 路政署署长(丘国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

署方『道路维修的开支』从19年的11亿3千万，上升60%至18亿1千万。请告知本会：

3. 道路维修开支上升的原因为何；及

4. 各项工程的维修原因，以及署方是否有评估维修前后对交通效率以及安全的影响，如有，请列出评估方式及评估结果；如否，请说明原因。

提问人： 林筱鲁议员(立法会内部参考编号：12)

答复：

1. 自2019年起的过去几年，保养及维修全港公共道路的总开支上升是由于多项新道路及相关设施(包括路旁斜坡及斜坡上的植物等)相继落成启用后交予路政署负责养护工作，当中包括港珠澳大桥香港口岸及香港连接路、屯门至赤𧭛角连接路、莲塘 / 香园围口岸的道路与相关工程、中环及湾仔绕道和东区走廊连接路、启德发展计划一前跑道南面发展项目的基础设施工程、启德发展计划一启德机场北面停机坪第3A期及第4期基础设施以及将军澳－蓝田隧道主隧道及相关工程等。另一方面，道路维修保养工程的成本(包括建筑物料例如道路维修工程中常用的沥青物料、建筑工人工资等)亦按年有所上升。此外，路政署近年较多为道路进行重建、修复、重铺等较大规模的维修工程，加上随着气候变化加剧，近年极端天气对公共道路的破坏越趋频繁和严重，亦导致相关的道路修复工作的开支有所增加。

2. 道路设施会因日常使用出现损耗，亦会因其他不能预见的情况，包括交通意外及恶劣天气等而引致不同程度的破损，例如出现坑洞或局部裂痕等。路政署定期巡查全港公共道路，以找出可能对公众构成危险或造成不便的损毁状况。对于可能会引致道路安全问题的损毁(例如车辆高速行驶时碰到坑洞可能会发生意外)，路政署会立即安排承建商尽快维修。根据路政署的纪录，在过去两年，全部修葺路面坑洞的工程均在收到报告后的24小时内完成。针对其他不会对道路安全构成即时危险的破损(如裂缝、车辙等)，路政署会根据道路的损耗情况、交通流量和周边环境等因素，并考虑对市民可能造成的不便(如安排维修所涉及的临时交通改道措施)，制定合适的维修计划和时间表，例如在适当时候进行较大规模且具预防性的路面重铺工程，以进一步改善路面的整体状况。

每当需要规划和进行道路维修保养，路政署都会致力尽快完成维修保养的工作以减低对交通造成的影响，亦会监督整个维修工作，确保修复后的道路能安全使用。同时，路政署会与有关部门(如运输署、警务处等)密切联系，以制定一个可行且对公众影响最轻微的临时交通安排，配合道路的维修保养工程。

日常道路维修工程的主要目的是修复损坏的路面，将其恢复到损毁前的状态，并不涉及提升道路的设计规格。这些修复工作可以减少由于路面损坏而引发的安全风险，并保持道路于良好状况，以维持长期的交通流动效率。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2545)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 基本工程

管制人员： 路政署署长(丘国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就路政署提及会开始继续规划的道路工程，包括北都公路工程，请当局告知本会：

- (1) 现时北都公路的规划研究进度如何？预计何时完成研究？研究预算为何？已完成的规划研究中，涉及的相关工程开支详情为何？
- (2) 北都公路初步走线全长约23公里，由四个路段组成，包括天水围段、新田段、古洞段和新界北新市镇段。现时当局指出将优先完成新田段勘查研究工作，包括优化走线及接驳位置、进行环境影响评估研究及刊宪；并同步完成新田段的工地勘测工作、其他影响评估及初步设计工作，加快推展项目。新田段研究、勘测及设计工作的预算为何？其他路段的建设预计何时开始及目标完工日期？

提问人：刘国勋议员(立法会内部参考编号：38)

答复：

- (1) 路政署已于今年3月展开北都公路的勘查研究，并计划于25个月内优先完成新田段的勘查研究工作，目标是让新田段具备技术条件可在2027年招标，以适时向立法会寻求拨款，进行前期工程及详细设计工作和开展主体建造工程，争取于2036年或之前开通新田段。按付款当日价格计算，北都公路勘查研究的预算约为6亿8,830万元。在北都公路的勘查研究展开之前，与北都公路相关的具体规划研究工作由路政署人员进行，并无涉及额外工程开支。

- (2) 勘查研究包括为整条北都公路进行各项影响评估，以宏观地分析主要干道的整体布局，从而有效地得出整体而全面的结果。因此并没有新田段勘查研究费用的独立分项数字。

就北都公路其余路段，我们会密切与有关部门协作，按新发展区的最新规划参数进行交通影响评估，考虑现有及推展中的运输基建项目，包括道路和铁路的承载能力、整体的成本效益，以及公共资源安排等因素，拟订较具体的推展时间表，争取于新田段开通后3至4年分阶段完成其余路段。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2546)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 铁路发展

管制人员： 路政署署长(丘国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就北环线第一期古洞站及洪水桥站的施工进度工作，请当局告知本会：

- (1) 当局推展监督、监管及审查工作所配备的人手及资源详情为何？
- (2) 北环线第一期古洞站及洪水桥站的施工进度为何？是否会考虑加快该项工程进程？若否，原因为何？

提问人： 刘国勋议员(立法会内部参考编号：39)

答复：

- (1) 路政署以现有人手负责监督、监管及审查推展北环线第一期古洞站及洪水桥站工程项目的工作。我们并没有相关人手及开支的分项数字。
- (2) 按照有关铁路项目已签订的项目协议，两个项目的推展时间表如下：

项目	推展时间表
古洞站	不迟于2027年竣工
洪水桥站	不迟于2030年竣工

古洞站和洪水桥站的建造工程已分别于2023年及2024年开展。政府会继续于建造过程中密切监督港铁公司的工程进度，确保两个项目不迟于上述时间完成，以配合主要新增人口迁入新发展区的时间。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2098)

总目： (60) 路政署
分目： (000) 运作开支
纲领： (2) 区域及维修工程
管制人员： 路政署署长(丘国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

为应付极端天气，路政署于2024年为沿岸水浸风险较高的低洼地带的行人隧道，安装水浸警告系统，当行人隧道内的水位，超过水浸触发感测器预设的200毫米高度时，设置在行人隧道入口的灯箱会显示警告信息，并发出警报广播，提醒行人切勿进入隧道内以免产生危险。就此，政府可否告知本会：

1. 至今已安装多少套水浸警告系统？其位置及行人隧道编号为何？
2. 上述已安装的水浸警告系统当中，在投入运作至今分别发出多少次警报广播？
3. 平均安装每套水浸警告系统的总成本为何？（包括物资、安装及人力成本）
4. 每套水浸警告系统每年的营运平均成本为何？
5. 政府是否已有计划在其他地方安装相关系统，若有，详情如何；若否，原因为何？

提问人：梁熙议员(立法会内部参考编号：29)

答复：

路政署于2024年上半年为因地理位置而具有较高的水浸风险，位于沙田城门河、大埔林村河及大埔河沿岸的16条低洼地带行人隧道完成了水浸警告系统的安装工作。当行人隧道内的水位超过水浸触发感测器预设的高度时，设置在行人隧道的灯箱会显示警告讯息提示行人切勿进入。自启用以来，系统共发出13次警报广播，主要与涨潮或暴雨相关。每套水浸警告系统的安装成本平均约为8万元，而每年的营运开支约为4千元。路政署暂无计划在其他行人隧道安装系统，但会与相关政府部门适时检讨其他行人隧道的

水浸风险，并根据实际情况和需要考虑是否于其他行人隧道安装系统。已完成安装水浸警告系统的16条行人隧道详情如下：

行人隧道 位置	行人隧道 编号
横过大涌桥路(近圆洲角路)	NS21
横过沙田围路(近大涌桥路)	NS22
横过大涌桥路(近沙田乡事会路)	NS23
横过大涌桥路(近乙明邨)	NS24
横过大涌桥路(近火炭路及沙田路)	NS35
横过广福道(近南运路)	NS68
横过大埔公路-元洲仔段(近南运路)	NS69
横过南运路(近广福道)	NS70
横过南运路(近宝湖道)	NS75
横过宝湖道(近南运路)	NS76
横过大埔太和路(近南运路)	NS77
横过大埔太和路(近安祥路)	NS78
横过安祥路(近大埔太和路)	NS79
横过南运路(近宝湖道)	NS83
横过南运路(近大埔太和路)	NS84
横过大埔太和路(近南运路)	NS85

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1101)

总目： (60) 路政署
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 区域及维修工程
管制人员： 路政署署长(丘国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

此纲领在2025-26年度的拨款为28.061亿元，较2024-25年度的修订拨款大幅上升11.5%。根据管制人员的解释，有关增长主要由于公路维修及工场服务所需的拨款增加。就此，政府可否告知本会：

- (a) 有关公路维修及工场服务的详情；及
- (b) 在2024-25及2025-26年度所涉及的相关拨款。

提问人： 龙汉标议员(立法会内部参考编号：22)

答复：

- (a) 公路维修主要涉及路政署辖下公共道路及相关道路设施的维修保养工作。具体包括：
 - i) 公共道路：涵盖一般车道、快速公路及行人路等；
 - ii) 道路构筑物：包括桥梁、隧道等结构；
 - iii) 道路设备：包括路灯、交通标志牌、防撞栏、栏杆和安全岛标柱等街道设施；及
 - iv) 路旁斜坡：相关的维修及保养工作。

工场服务主要是依据与机电工程营运基金订立的《服务水平协议》所涵盖的工作范畴，包括：

- i) 机电服务：涉及行人天桥、行人隧道、升降机、扶手电梯等设施；
- ii) 大型桥梁的供电、空调、消防等设施的维护工作：包括深圳湾大桥和港珠澳大桥主桥(香港连接路)等；及
- iii) 车辆维修：为路政署车辆提供维修服务，确保车辆保持良好及安全状况，以应付日常运作需求。

(b) 区域及维修工程纲领下，2024-25及2025-26年度所涉及的相关拨款表列如下：

	2024-25年度 修订预算 (百万元)	2025-26年度 预算 (百万元)
公路维修	1,393.1	1,601.0
工场服务	212.3	243.4

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1102)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 铁路发展

管制人员： 路政署署长(丘国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

根据本纲领下「衡量服务表现的主要准则」，在2025年由顾问公司进行的研究和其他工作的预算开支将会是8.761亿元，较2024年的实际开支大幅增加49%以上。就此，政府可否告知本会：

(a) 在2025年将由顾问公司进行此等研究的详情；及

(b) 在2025年预算开支将会增加的依据为何？

提问人：龙汉标议员(立法会内部参考编号：23)

答复：

(a) 铁路发展纲领下，拟由顾问公司在2025年进行的研究的详情如下：

	顾问公司进行的研究
2025年前已开展的研究	1. 沙田至中环线－建设、测试和调试阶段的监测和验证－勘查研究
	2. 沙田至中环线(沙中线)有关以服务经营权模式营运沙中线的专业服务－勘查研究
	3. 屯门南延线、北环线第一期古洞站及洪水桥站工程项目监督及查核之相关风险评估的咨询服务－勘查研究

	顾问公司进行的研究
	4. 东涌线延线工程、小蚝湾站工程及机场铁路掉头隧道延展段工程项目监督及查核之相关风险评估的咨询服务 – 勘查研究
	5. 东九龙智慧绿色集体运输系统 – 勘查研究及设计
	6. 港深西部铁路(洪水桥至前海) – 次阶段研究
	7. 独立审查东铁线古洞站财政安排 – 勘查研究
	8. 独立审查洪水桥站项目财政安排 – 勘查研究
	9. 独立审查北环线主线项目财政安排 – 勘查研究
2025 年 内 开 展 的 研 究	10. 独立财务审查北环线支线项目估算 – 勘查研究
	11. 港深西部铁路(洪水桥至前海)香港段 – 勘查研究、设计及建造

(b) 2025 年顾问公司进行的研究和其他工作的预算总合约价格较 2024 年的实际总合约价格有所增加，主要由于 2025 年将开展两个新的研究项目。

– 完 –

管制人员的答复

(问题编号：3294)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 基本工程

管制人员： 路政署署长(丘国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

2024年度共有279个设计及建筑阶段的基本工程项目由顾问公司负责，涉及2118亿元。

1. 这279个项目共涉及多少间顾问公司？
2. 这些顾问公司有多少为非首次获批顾问合约？
3. 有多少顾问公司，在过往表现评核报告中获差评但仍获聘用？

提问人：黄俊硕议员(立法会内部参考编号：48)

答复：

2024年度由顾问公司负责设计及建筑阶段的279个基本工程项目共涉及17间顾问公司，这些顾问公司均为非首次获批顾问合约。在该17间顾问公司中，有1间顾问公司曾在过去5年(2020年至2024年)于一份工务工程顾问合约中的其中1份季度表现评核报告被给予不合格的评分，并在该评核报告发出后通过既定机制获聘用负责其他工务工程顾问合约。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1355)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 基本工程

管制人员： 路政署署长(丘国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就「人人畅道通行」计划，政府可否告知本会：

1. 过去1年至今，九龙中区「人人畅道通行」计划下已竣工的项目、正在施工的项目及正在招标的项目分别为何；
2. 「人人畅道通行」计划推出至今，九龙中区如期完工的项目及延误的项目(延误年期)分别为何；及
3. 有何措施监管承建商财务状况，避免项目延期及超支？

提问人：杨永杰议员(立法会内部参考编号：33)

答复：

1. 2024年3月至2025年2月期间，在「人人畅道通行」计划下，九龙中区有2个项目竣工和16个项目正在施工，没有项目正在招标。详情如下：

表1：过去1年内竣工的九龙中区项目

结构编号	位置	行人通道类别	设施类别
九龙城			
KS8	横跨太子道西近狮子石道	行人隧道	升降机
KS32	横跨马头涌道近世运道及九龙城交汇处	行人隧道	升降机

表2：正在施工的九龙中区项目

结构编号	位置	行人通道类别	设施类别
九龙城			
K64	横跨红磡道近戴亚街	高架行人道	升降机
KS41	横跨漆咸道北近温思劳街	行人隧道	升降机
OM01	横跨忠孝街近爱民村敦民楼	行人隧道	升降机
KS9	横跨太子道西于九龙城交汇处	行人隧道	升降机
KF107	横跨船景街、红磡南道及红鸾道近爱景街	行人天桥	升降机
KF111	横跨界限街近基堤道	行人天桥	升降机
KS21	横跨佛光街近和衷街	行人隧道	升降机
黄大仙			
KF73	横跨东头村道近东隆道	行人天桥	升降机
WTS04	横跨竹园道连接鹏程苑及竹园南村	行人天桥	升降机
KF92A	横跨龙蟠街近凤德道	行人天桥	升降机
KF62	横跨凤德道及蒲岗村道近凤德村	行人天桥	升降机
KF77	横跨龙翔道近斧山道	行人天桥	升降机
CYS03	横跨竹园道连接竹园广场及竹园体育馆	行人天桥	升降机
WTS05	横跨东头村道近黄大仙下村龙达楼	行人天桥	升降机
TZL01	横跨双凤街连接慈乐村(一期)及慈乐村(二期)	行人天桥	升降机
WTH01	横跨富美街连接横头磡村宏晖楼及宏富楼 / 宏安楼	行人天桥	升降机

2. 路政署一直致力推动「人人畅道通行」计划下各阶段共382个项目。截至2025年2月底，计划下九龙中区落成项目共有19个。大部分正在施工的16个工程项目推展大致顺利，惟因个别承建商表现欠佳，导致当中4个九龙中区工程项目出现延误，平均约一年半。路政署已收回相关工程合约内尚未完成的加建升降机工程项目，并把这些余下工程与其他「人人畅道通行」工程项目一并纳入2024年8月批出的新工程合约内，重启有关工程。九龙中区已完工及出现延误的项目详情如下：

表3：「人人暢道通行」计划推出至今如期完工的九龙中区项目

结构编号	位置	行人通道类别	设施类别
九龙城			
KF25	横跨窝打老道近沙福道	行人天桥	升降机
K21	畅运道于安运道及红磡南道之间	高架行人道	升降机
K14	培正道天桥横跨公主道	高架行人道	升降机
KF6	横跨公主道近卫理道及爱民村	行人天桥	升降机
KF106	横跨红磡南道近红磡道	行人天桥	升降机
KS10	横跨太子道东及马头涌道近打鼓岭道	行人隧道	升降机
KF102	横跨红磡南道近红菱街及黄埔街	行人天桥	升降机
KF29	横跨九龙城道及新山道	行人天桥	升降机
KC01	横跨联合道近联福道	行人天桥	升降机
KS32	横跨马头涌道近世运道及九龙城交汇处	行人隧道	升降机
KS8	横跨太子道西近狮子石道	行人隧道	升降机
黄大仙			
KS17	横过由蒲岗村道南行线至大磡道的连接路	行人隧道	升降机
KF58	横跨龙翔道近马仔坑道	行人天桥	升降机
KF57	横跨龙翔道近天马苑	行人天桥	升降机
K36	于蒲岗村道横跨龙翔道	高架行人道	斜道
KS12	横跨彩虹道近乐善道	行人隧道	升降机
KS35	横跨太子道东近新蒲岗交汇处	行人隧道	斜道
K8	沿凤舞街横跨龙翔道	高架行人道	升降机
KF76	横跨凤德道近龙蟠街	行人天桥	升降机

表4：「人人暢道通行」计划推出至今涉及延误的九龙中区项目

结构编号	位置	行人通道类别	设施类别
九龙城			
K64	横跨红磡道近戴亚街	高架行人道	升降机
黄大仙			
KF73	横跨东头村道近东隆道	行人天桥	升降机
KF92A	横跨龙蟠街近凤德道	行人天桥	升降机
WTS04	横跨竹园道连接鹏程苑及竹园南村(1号升降机) ¹	行人天桥	升降机

¹ 横跨竹园道连接鹏程苑及竹园南邨的项目包括两部升降机的工程，项目下的2号升降机如期施工中，並沒有出現延誤的情況。

3. 路政署为工务工程招聘承建商时，一般会邀请在《认可公共工程承建商名册》内有关类别和组别的承建商参与投标。在评审标书时，我们除了考虑投标者的标价、过往工务工程合约的表现等，亦会审视最高得分投标者的财务能力及其标价的合理性，以确保中标的承建商有足够能力（包括财务能力）按合约要求完成工程。投标者必须通过财务审核并满足相关的财务要求后，才会获批合约。

在管理承建商名册方面，所有纳入《认可公共工程承建商名册》的承建商必须持续符合一系列的要求，包括「管理」、「员工聘用」、「财务能力」、「安全」、「诚信」等要求。在财务能力方面，承建商必须按照《承建商管理手册》的规定，定期向发展局提交经审计的周年财务报表和其他财务资料，以证明其财务能力完全符合相关的财务要求。如承建商未能在指定期限前提交财务报表 / 财务资料或达到订明的财务要求，发展局可根据《承建商管理手册》采取适当的规管行动，当中包括取消该承建商竞投工务工程的资格、降低其级别或组别，甚至将其从认可名册中除名。此外，为保障政府的权益，政府会在工程合约中订明，于支付给承建商的工程费用中扣除约百分之一至二点五的款项作为保留金，留待承建商完成合约后才发还。如承建商未能按合约条件完成工程，政府会按合约机制从保留金中扣除适当的款项以填补损失，亦藉此减少工程项目延期或超支的情况。

在施工阶段，路政署会严格监督工程项目的进度，确保承建商履行所有合约的责任，务求工程能按时完成。如果发现承建商的表现未如理想因而影响进度，我们会先向承建商发出警告信并敦促承建商尽快调配资源，以改善工程进度。政府亦会联同承建商研究重订施工程序和其他追回落后进度措施，以尽快完成余下工程，并把其不理想表现反映在表现评估报告上。如情况持续，政府会根据《承建商管理手册》及相关指引采取规管行动，包括暂停投标资格，甚或从认可承建商名册除名。同时，路政署亦会根据合约规定及既定机制向承建商索取因工程延误所引致的延期损害赔偿。

截至2025年2月底，路政署在推展「人人畅道通行」计划时，并无出现实际支出高于预算的情况。在推展项目时，路政署会紧密监察工程开支，并定期检讨和跟进，以控制工程开支。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：2996)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 铁路发展

管制人员： 路政署署长(丘国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就实施铁路发展策略，请就过去10年落成、兴建及规划中的港铁项目（包括广深港高铁香港段、南港岛线东段、沙中线、观塘线延线、西港岛线、北环线古洞站、东涌线延线、屯门南延线、洪水桥站、小蚝湾站、白石角站、北环线主线、北环线支线、将军澳南延线、中铁线、北环线东延线、新界东北线项目），提供其关键推展日期（年月），包括：1) 邀请港铁提交建议书、2) 港铁提交建议书、3) 向行政会议及立法会汇报、4) 开展详细规划及设计、5) 按照《铁路条例》刊宪、6) 按照《铁路条例》获得批准、7) 主体工程动工/预计动工日期、及 8) 通车/目标通车日期。

提问人：张欣宇议员(立法会内部参考编号：31)

答复：

问题提及的铁路项目的详细资料载于附件。

铁路项目的详细资料

铁路项目	(1)	(2)	(3)&(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
	邀请香港铁路有限公司 (港铁公司) 提交建议书	港铁公司提交建议书	邀请港铁公司开展详细规划及设计 (注)	按照 《铁路条例》 刊宪	按照 《铁路条例》 获得批准	主体工程 动工/ 预计动工日期	通车/ 目标通车日期
西港岛线	2005年6月	2006年8月	2007年10月	2007年10月 2008年9月 (修订方案) 2009年1月 (更正方案)	2009年3月	2009年7月	2014年12月
观塘线延线	2003年11月	2005年7月	2008年3月	2009年11月 2010年6月 (修订方案) 2012年5月 (修订方案)	2010年12月 2012年7月	2011年5月	2016年10月
南港岛线东段	2005年6月	2007年6月	2007年12月	2009年7月 2010年6月 (修订方案) 2012年5月 (修订方案)	2010年12月 2012年7月	2011年5月	2016年12月

铁路项目	(1)	(2)	(3)&(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
	邀请香港铁路有限公司(港铁公司)提交建议书	港铁公司提交建议书	邀请港铁公司开展详细规划及设计(注)	按照《铁路条例》刊宪	按照《铁路条例》获得批准	主体工程动工/预计动工日期	通车/目标通车日期
广深港高铁香港段	2004年11月	2005年7月	2006年1月	2008年11月 2009年4月(修订及更正方案) 2014年9月(修订方案)	2009年10月 2014年12月	2010年1月	2018年9月
沙田至中环线(沙中线)	2001年1月	2005年7月	2008年5月	2010年11月 2011年7月(修订方案) 2011年11月(修订及更正方案) 2022年6月(修订方案)	2012年4月 2022年9月	2012年6月	2020年2月(大围至启德) 2021年6月(大围至红磡) 2022年5月(大围至金钟)
东涌线延线	2017年1月	2018年1月	2020年4月	2021年12月 2022年6月(修订方案)	2023年1月	2023年5月	2029年

铁路项目	(1)	(2)	(3)&(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
	邀请香港铁路有限公司（港铁公司）提交建议书	港铁公司提交建议书	邀请港铁公司开展详细规划及设计（注）	按照《铁路条例》刊宪	按照《铁路条例》获得批准	主体工程动工/ 预计动工日期	通车/ 目标通车日期
屯门南延线	2016年2月	2016年12月	2020年5月	2022年1月	2022年6月	2023年10月	2030年
小蚝湾站	2017年11月	2017年12月	2020年12月	2021年6月	2021年8月	2023年12月	2030年
洪水桥站	2019年5月	2020年5月	2021年5月	2023年2月	2024年3月	2024年12月	2030年
古洞站	2016年2月	2017年3月	2020年12月	2022年4月	2022年11月	2023年9月	2027年
北环线主线	2016年2月	2017年3月	2020年12月	2023年10月 2024年5月 (修订及更正方案) 2024年8月 (修订方案)	2025年 上半年 (预计)	2025年 下半年 (预计)	2034年
北环线支线	2021年2月	2022年3月	目标于2025年开展项目详细规划及设计。				
白石角站	2021年10月	港铁公司正就兴建东铁线科学园 / 白石角新车站和发展附近土地的建议，进行详细技术评估。初步研究显示新车站工程复杂和建造成本高，并涉及大幅提升基建配套，以及重置教育大学运动中心的工程。此外，拟议发展原先包括公营和私营房屋。然而，经检视后政府目前倾向以发展私营房屋为主，因此整体发展计划和基建配套的规模须相应调整。因应上述最新发展，政府需要多些时间进行研究和与港铁公司磋商，争取在2025年第二或第三季公布初步发展建议。政府会继续以2033年或之前开通车站为目标。					
将军澳南延线	2024年12月	初步目标于2034至2038年之间落成。					

铁路项目	(1)	(2)	(3)&(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
	邀请香港铁路有限公司 (港铁公司) 提交建议书	港铁公司提交建议书	邀请港铁公司开展详细规划及设计 (注)	按照《铁路条例》 刊宪	按照《铁路条例》 获得批准	主体工程 动工/ 预计动工日期	通车/ 目标通车日期
中铁线	初步目标于2039年及以后落成。						
北环线东延线	初步目标于2039年及以后落成。						
新界东北线	初步目标于2039年及以后落成。						

注：政府须先寻求并获得行政会议批准，才邀请港铁公司开展详细规划及设计，并随后向立法会汇报。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2068)

总目： (100) 海事处

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 港口服务

管制人员： 海事处处长(王世发)

局长： 运输及物流局局长

问题：

海事处曾支援实施「跨境客运业百分百担保贷款专项计划」，而该计划于2024年10月底截止申请。就此，请政府告知本会：

1. 整项「跨境客运业百分百担保贷款专项计划」共接获多少宗申请个案，批出的申请有多少宗？涉及的贷款金额是多少？还款期又是如何？
2. 当局就这项计划的支付予参与计划的贷款机构的贷款办理费及供款管理费、香港按证保险公司的行政费，以及机构就拖欠贷款执行追讨行动及收回欠款所引致的必要实付开支分别为何？

提问人： 陈绍雄议员(立法会内部参考编号：18)

答复：

1. 「跨境客运业百分百担保贷款专项计划」(专项计划)于2023年4月推出，目的是让合资格跨境客运营办商 / 登记车主 / 船东可申请贷款，以尽快为车船维修及检验、购买保险等，将复修好的车船投入服务，以应对当时逐步复常的跨境客运需求。就专项计划的跨境渡轮部分，由海事处与香港按证保险有限公司和相关单位共同策划，涉及的策划和推广开支由海事处以现有资源承担。申请期已于2024年10月28日截止，期间香港按证保险有限公司没有收到有关跨境渡轮的贷款申请¹。

¹ 就专项计划的陆路跨境客运部分，截至2024年10月28日（即申请截止日），香港按证保险有限公司共收到15宗由跨境巴士及跨境出租汽车车主的贷款申请，其中12宗已获批出，其余3宗则已逾期或被申请人自行撤回。

2. 专项计划的预算开支主要用于缴付予参与计划的贷款机构的贷款办理费及供款管理费、香港按证保险有限公司的行政费，以及必要的实付开支。由于香港按证保险有限公司没有收到有关跨境渡轮的贷款申请，因此并没有产生相关的财务支出。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2069)

总目： (100) 海事处

分目： (-) 没有指定

纲领： (4) 船舶服务

管制人员： 海事处处长(王世发)

局长： 运输及物流局局长

问题：

海事处会继续为在指定期间于香港船舶注册处注册多艘船舶的船东提供批量注册优惠，并继续推行于2024年推出以CII评级为基准的绿色优惠措施，为5 000总吨或以上并且达到CII评级A或B的香港注册船舶提供优惠，为期3年。就此，请政府告知本会：

1. 截至今年2月底，有多少香港注册的船舶已取得绿色优惠？批出的优惠金额是多少？
2. 获得绿色优惠的船舶中，属于CII评级A和B的船舶分别是多少？
3. 据知，海事处在今年2月14日开始向在香港船舶注册处注册多艘船舶的船东提供批量注册优惠。目前是否已收到申请个案，如有的话，涉及的注册船舶会是多少？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：19)

答复：

为减缓气候变化，国际海事组织提倡减少温室气体排放，以期航运业逐步迈向净零碳排放。政府于2023年12月公布《海运及港口发展策略行动纲领》，支持香港海运及港口业的持续发展需要，并推动绿色航运发展，提升业界的长远竞争力。

海事处为鼓励航运业绿色转型，于2024年6月28日推出全球首个以碳强度指标（Carbon Intensity Indicator）为评级的「绿色优惠计划」，向香港注册船舶提供绿色优惠，以鼓励在国际海事组织制定的国际减碳标准中获得高评级的香港注册船舶。在计划下，所有5 000总吨或以上的香港注册船舶，并

持有有效的遵行规定证明（耗油报告及营运碳强度），显示该船舶达到碳强度指标评级A或B，便符合资格于2024年至2026年间每年获得港币20,000元。计划由2024年6月28日起接受合资格香港注册船舶申请，截至2025年2月28日，海事处已收到共697艘船舶的申请，并已批准685宗，奖励金额为1,370万元。已获批绿色优惠的685艘船舶中，属于CII评级A和B的船舶分别为353艘和332艘。海事处会继续加强推广绿色优惠计划，鼓励香港注册船舶成为绿色船队。

批量注册优惠计划为政府2023年12月公布的《海运及港口发展策略行动纲领》下另一项建议行动措施，以巩固香港船舶注册的竞争力。在该计划下，于24个月内在船舶注册处注册多于一艘合资格船舶的船东，可获退还船舶注册费及首年吨位年费。申请可由船东、船舶管理人或船舶代理人作出，同一申请可涵盖不同船东的船舶。截至2025年3月5日，海事处已收到4份申请表，共涉及19艘船舶。海事处将积极透过其海内外网络，向船东及相关船务公司作宣传推广。同时，海事处亦已制作宣传单张以推广香港船舶注册处的工作及介绍有关的批量注册优惠计划。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：2737)

总目： (100) 海事处
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 本地海事服务
管制人员： 海事处处长(王世发)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就本地船只停泊处及避风泊位事宜，请告知：

- (a) 过去3年(2022-23 至 2024-25 年度)全港14个避风塘、避风碇泊处的面积为何？ 允许总长度为30.4米、50米及75米的避风塘面积分别为何？
- (b) 过去3年(2022-23 至 2024-25 年度)，于全港14个避风塘、避风碇泊处停泊的渔船、游艇、货船、住家船只及其他类别船只数量分别为何？
- (c) 过去3年(2022-23 至 2024-25 年度)，各个避风塘 (请按各个避风塘及允许总长度为30.4米、50米及75米的避风塘两个分类作答)、避风碇泊处的每月平均使用情况、最高使用量及最低使用量或相关数据分别为何？
- (d) 过去3年(2022-23 至 2024-25 年度)，政府就处理本地船只停泊处及避风泊位相关工作的开支、人手编制及进展为何？
- (e) 过去3年(2022-23 至 2024-25 年度)，政府于不同月份在全港14个避风塘所批出的「超长纸」数目分别为何？

提问人： 何俊贤议员(立法会内部参考编号：31)

答复：

- (a) 在2022年，船只允许总长度不超过30.4米、50米及75米的避风塘面积分别为113.1公顷、232.9公顷和76.6公顷，宪报公布的14个避风塘的总面积计为422.6公顷。在2023年和2024年，船只允许总长度不超过30.4米、50米及75米的避风塘面积分别为113.1公顷、232.9公顷和75.6公顷，宪报公布的14个避风塘的总面积计为421.6公顷(面积有所减少，原因是喜灵洲避风塘于2023年加建混凝土浮动防波堤，约占1公顷的泊位面积)。至于避风碇泊处，在2022年，总面积为178.8公顷。而在2023年和2024

年，总面积为182.2公顷(面积有所增加，原因是新增将军澳避风碇泊处，提供3.4公顷的泊位面积)。

- (b) 除若干例外情况外(例如船只载有危险品或超出避风塘允许长度)，所有本地船只均可于任何时间进入任何避风塘并在其内停留。在2022年至2024年，共有3艘住家船只停泊在铜锣湾避风塘。海事处没有记录在各避风塘和避风碇泊处停泊的本地船只数目和种类。
- (c) 海事处没有备存避风塘和避风碇泊处平日的使用量的记录，但会记录在台风袭港期间各避风塘的最高使用量，以确保可应付船只在恶劣天气下对避风泊位的需求。在台风袭港期间各避风塘按船只类别划分的最高使用量载于**附件A**。
- (d) 为改善现有避风泊位的使用情况，海事处已推展本地船只停泊位和避风泊位的相关工作。具体来说，海事处已在喜灵洲避风塘设立新的私人系泊设备区，并扩充西贡的私人系泊设备区。截至2025年2月，在喜灵洲避风塘已敷设的私人系泊设备为16个。至于扩充后的西贡私人系泊设备区，已敷设的私人系泊设备为64个。此外，海事处已透过行政手段，在香港仔西避风塘内划分3个对不同类别船只的停泊区，即专供第III类别本地船只停泊的A区和C区，以及供第I、II和III类别本地船只(即游乐船除外)停泊的B区。海事处会继续监察情况，并在香港仔西避风塘定期巡逻，以确保船只系泊安全有序。

推行上述措施属有关人员的常规职务，并以现有资源应付，涉及的人手和开支没有详细分列。

- (e) 海事处在2022、2023和2024年发出让超长船只进入14个避风塘的许可证数目，载于**附件B**。

表I — 2022年在避风塘观察到的船只数目和种类
(下表数字指各类船只使用个别避风塘的最高数字)

	第I类别			第II类别						第III类别		第IV类别 游乐船只	内河船只	政府小轮	总计	*百分比
	渡轮	小轮	其他	非自航钢趸	货船	拖船	危险品运输船	固定船只	其他	渔船	P4舢舨					
香港仔避风塘# ₁	7	31	16	3	26	2	0	88	53	406	0	678	0	12	1322	61%
铜锣湾避风塘 ₁	0	37	0	0	0	0	0	3	26	84	0	199	0	0	349	53%
长洲避风塘 ₂	4	6	0	0	5	4	0	5	12	133	40	59	0	1	269	43%
喜灵洲避风塘 ₃	1	0	0	35	0	7	0	0	8	2	0	8	2	1	64	18%
观塘避风塘 ₂	2	6	0	16	0	0	0	0	26	1	0	255	0	4	310	90%
新油麻地避风塘 ₂	13	35	0	192	20	34	0	1	37	30	0	151	27	5	545	100%
蓝巴勒海峡避风塘 ₂	0	0	0	18	1	11	0	0	1	10	0	35	51	2	129	100%
三家村避风塘 ₁	0	5	0	0	0	0	0	2	9	28	0	27	0	0	71	51%
筲箕湾避风塘 ₁	9	8	0	0	8	2	0	23	35	304	0	168	0	1	558	93%
船湾避风塘 ₁	0	10	0	1	0	0	0	0	3	59	28	143	0	7	251	76%
土瓜湾避风塘 ₂	2	6	0	78	0	15	0	0	12	0	0	6	0	0	119	93%
屯门避风塘 ₂	0	42	0	85	10	46	0	4	63	185	0	62	14	15	526	100%
盐田仔避风塘 ₁	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	13	0	2	17	6%

注： *百分比指个别避风塘使用量的最高百分比
#香港仔南避风塘及香港仔西避风塘
允许长度：₁ - 30.4米，₂ - 50米，₃ - 75米

表II — 2023年在避风塘观察到的船只数目和种类
(下表数字指各类船只使用个别避风塘的最高数字)

	第I类别			第II类别						第III类别		第IV类别 游乐 船只	内河 船只	政府 小轮	总计	*百分比
	渡轮	小轮	其他	非自航 钢趸	货船	拖船	危险品 运输船	固定 船只	其他	渔船	P4舢舨					
香港仔避风塘# ₁	7	30	16	4	29	3	0	88	52	390	0	697	0	12	1328	60%
铜锣湾避风塘 ₁	0	30	0	0	0	0	0	3	30	80	0	205	0	0	348	58%
长洲避风塘 ₂	1	7	0	0	6	3	0	5	17	97	32	74	0	3	245	41%
喜灵洲避风塘 ₃	0	0	0	30	0	2	0	0	5	0	0	3	0	1	41	21%
观塘避风塘 ₂	3	5	0	15	0	0	0	0	26	0	0	261	0	4	314	90%
新油麻地避风塘 ₂	8	30	0	177	26	37	0	1	24	19	0	134	25	4	485	91%
蓝巴勒海峡避风塘 ₂	0	0	0	5	0	10	0	0	4	20	0	22	50	1	112	85%
三家村避风塘 ₁	0	5	0	0	0	0	0	2	7	36	0	42	0	0	92	58%
筲箕湾避风塘 ₁	9	8	0	0	8	2	0	23	50	261	0	146	0	2	509	85%
船湾避风塘 ₁	3	0	0	0	0	0	0	0	2	44	45	154	0	9	257	80%
土瓜湾避风塘 ₂	2	6	0	80	0	18	0	0	11	0	0	6	0	1	124	92%
屯门避风塘 ₂	0	42	0	86	4	21	5	4	49	123	0	80	13	12	439	88%
盐田仔避风塘 ₁	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	15	3%

注： *百分比指个别避风塘使用量的最高百分比
#香港仔南避风塘及香港仔西避风塘
允许长度：₁ - 30.4米，₂ - 50米，₃ - 75米

表III — 2024年在避风塘观察到的船只数目和种类
(下表数字指各类船只使用个别避风塘的最高数字)

	第I类别			第II类别						第III类别		第IV类别	内河 船只	政府 小轮	总计	*百分比
	渡轮	小轮	其他	非自航 钢趸	货船	拖船	危险品 运输船	固定 船只	其他	渔船	P4舢舨	游乐 船只				
香港仔避风塘# ₁	1	31	16	3	11	3	0	88	48	326	0	713	0	8	1248	56%
铜锣湾避风塘 ₁	4	15	0	0	0	0	0	3	25	115	0	195	0	0	357	65%
长洲避风塘 ₂	3	7	0	0	6	3	0	5	13	119	27	50	0	3	236	40%
喜灵洲避风塘 ₃	0	0	0	29	0	2	0	0	4	0	0	3	0	1	39	18%
观塘避风塘 ₂	3	2	0	22	0	0	0	0	14	0	0	247	0	2	290	73%
新油麻地避风塘 ₂	9	45	0	186	12	34	0	1	24	26	0	125	26	4	492	92%
蓝巴勒海峡避风塘 ₂	0	0	0	5	0	6	0	0	5	10	0	25	24	1	76	70%
三家村避风塘 ₁	0	5	0	0	0	0	0	2	8	35	0	45	0	0	95	65%
筲箕湾避风塘 ₁	6	6	0	0	6	2	0	23	33	183	0	183	0	0	442	90%
船湾避风塘 ₁	0	5	0	0	0	0	0	0	0	48	48	132	0	12	245	64%
土瓜湾避风塘 ₂	2	4	0	76	0	14	0	0	8	0	0	2	0	1	107	83%
屯门避风塘 ₂	0	33	0	62	6	22	0	4	53	121	0	93	13	10	417	83%
盐田仔避风塘 ₁	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	1%

注： *百分比指个别避风塘使用量的最高百分比
#香港仔南避风塘及香港仔西避风塘
允许长度：₁ - 30.4米，₂ - 50米，₃ - 75米

2022年至2024年发出让超长船只进入14个避风塘的许可证数目

年份	发给超长船只的许可证数目											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2022	65	46	52	41	98	48	30	34	26	25	28	30
2023	58	40	38	45	74	54	41	43	39	41	38	37
2024	41	73	36	51	67	46	45	37	39	41	29	37

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0628)

总目： (100) 海事处
分目： (-) 没有指定
纲领： (4) 船舶服务
管制人员： 海事处处长(王世发)
局长： 运输及物流局局长

问题：

海事处去年推出香港注册船舶绿色转型优惠计划（计划），向在国际减碳标准中获得高评级的香港注册船舶提供绿色优惠措施，以鼓励航运业绿色转型。就此，政府可否告知本会：

- (一) 现时香港5,000总吨或以上的香港注册船舶的数目，以及在年度营运碳强度评级 (CII) 中获得A或 B 级的香港注册船舶的数目；
- (二) 2024年获计划资助的香港注册船舶的数目，以及涉及的金额；及
- (三) 未来打算推出哪些其他措施，以推广香港船舶注册处的绿色船队形象及提升香港船舶注册处在国际海运界的品牌声誉？

提问人：黎栋国议员(立法会内部参考编号：37)

答复：

- (一) 海事处为鼓励航运业绿色转型，于2024年6月28日推出全球首个以碳强度指标（Carbon Intensity Indicator）为评级的「绿色优惠计划」，向香港注册船舶提供绿色优惠，以鼓励在国际海事组织制定的国际减碳标准中获得高评级的香港注册船舶。在计划下，所有5 000总吨或以上的香港注册船舶，并持有有效的遵行规定证明（耗油报告及营运碳强度），显示该船舶达到碳强度指标评级A或B，便符合资格于2024年至2026年间每年获得港币20,000元。

截至2025年3月2日，5 000总吨或以上的香港注册船舶有2 113艘。根据国际海事组织去年上载的数据显示，当中在2023年度获得A或B级碳强度指标评级的香港注册船舶有1 127艘。

- (二) 2024年申请该计划并获批的香港注册船舶共有641艘，奖励金额为港币1,282万元。
- (三) 在绿色优惠计划的推动下，海事处致力于2026年将香港注册船舶的碳排放减少至少11%（以2019年为参考基准年），及至2030年将香港注册船舶使用绿色船用燃料的比例达7%。此外，海事处亦致力在2026年物色至少一个适合与香港开辟绿色航运走廊的港口，从而吸引更多航运业内的公司和香港注册船舶选用此走廊。上述措施会助力推广香港船舶注册处的绿色船队形象和提升香港船舶注册处的品牌声誉。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：1236)

总目： (100) 海事处
分目： /
纲领： (3) 本地海事服务
管制人员： 海事处处长(王世发)
局长： 运输及物流局局长

问题：

受外围经济影响，抵港内河货船的航次已由2022年的高峰近五万次下跌至现时四万多航次，由于货运量不足，内河驳船难以享用政府提供有效期为一个月的「多程进港许可证」买五送五优惠，就此，政府会否考虑把买五送五的优惠改为买一送一，让业界能够真正享用有关优惠，如会，详情为何；如不会，原因为何？政府在处理内河船只进出港手续涉及的资源为何？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：24)

答复：

运输及物流局在2023年12月制定了支持海运及港口业发展的《海运及港口发展策略行动纲领》。就纲领中的检讨向内河船只征收的许可证费的行动措施，我们已初步完成检讨有关建议，相关细节待确实后将适时公布。

由于上述工作所涉及的资源已被纳入一般营运开支内，海事处没有就上述工作备存分项数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1237)

总目： (100) 海事处
分目： /
纲领： (3) 本地海事服务
管制人员： 海事处处长(王世发)
局长： 运输及物流局局长

问题：

在2024年，公众货物装卸区货物吞吐量由2023年的五百多万公吨下跌17%至四百多万公吨，请告知本会：

1. 2024年各公众货物装卸区的吞吐量；
2. 就管理各公众货物装卸区涉及的开支；及
3. 因应公众货物装卸业的经营困难，政府会否考虑向业界推出支援措施，包括下调租金或豁免租金？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：25)

答复：

(1) 在2024年，各公众货物装卸区的货物吞吐量如下：

公众货物装卸区	货物吞吐量（公吨）
西区公众货物装卸区	328 164
柴湾公众货物装卸区	235 413
新油麻地公众货物装卸区	1 550 556
昂船洲公众货物装卸区	515 306
蓝巴勒海峡公众货物装卸区	984 355
屯门公众货物装卸区	672 047
总计：	4 285 841

(2) 管理公众货物装卸区（装卸区）属有关人员的常规职务，并以现有资源应付。各装卸区涉及的开支没有详细分列。

- (3) 现时装卸区的各项收费（如停泊位租金和「车辆通行票证」及「操作区许可证」等收费），均是按照政府与营运商之间签订的停泊位特许协议（下称「特许协议」），以及根据《港口管制（货物装卸区）规例》（香港法例第 81A 章）收取。

政府一向以“用者自付”的原则厘定各项公共收费，以达至所提供的服务能收回成本。各项装卸区收费是根据政府在设立及营运装卸区投入的资源，以收回营运装卸区及其设施的成本为原则而收取。政府会密切留意业界营运的情况，适时考虑是否需要推出支援业界的措施。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：1794)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (000) 运作开支
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就白石角及周边地区交通运输发展，政府可否告知本会：

1. 现时科学园工作人口为何；白石角一带现时居民数字为何；
2. 鉴于政府有意在马料水进行填海计划，现时白石角一带预计将因此增加多少交通流量；现时的交通基础设施是否足够；
3. 现时大学站外的交通回旋处车流挤迫情况为何；有无超出计划容量；相关填海计划落成后，会否进一步增加回旋处车流压力，解决方案为何；
4. 填海计划落成后，预计该区域工作人口会增加多少，较现时工作人口增加比例为何；
5. 东铁线白石角站预计2033年或之前竣工，现时工程进度为何；工程进度有无进一步压缩空间；若有，详情为何；若无，原因为何？

提问人：陈克勤议员(立法会内部参考编号：31)

答复：

经咨询创新科技及工业局、发展局、政府统计处以及相关部门，现回复如下：

1.

根据政府统计处的资料，2021年人口普查的结果显示居于白石角一带的人口为15 705人。白石角一带包括吐露港公路东北的科学园以及毗邻的白石角住宅发展群。此外，根据香港科技园公司的资料，截至2025年2月，科学园的工作人口约20 000人。

2. 及 4.

根据发展局及创新科技及工业局提供的资料，马料水填海计划下的新增土地主要用作创科发展，土木工程拓展署正就填海工程的技术评估及初步设

计进行《马料水填海工程研究》，当中包括评估在填海工程施工期间所引致的潜在交通影响。而香港科技园公司则正就创科发展进行初步研究。政府会适时公布有关发展详情。

3.

现时，大学站外泽祥街回旋处的车流在繁忙时段仍未超过其计划容量。回复第(2)部分提及由香港科技园公司进行的初步研究，也会检视相关地区的交通建设设施，当中包括泽祥街回旋处。

5.

香港铁路有限公司(港铁公司)正就兴建东铁线科学园 / 白石角新车站和发展附近土地的建议，进行详细技术评估。初步研究显示，由于新车站建于营运中的铁路，而为连接新车站与白石角住宅区和科学园须兴建横跨吐露港公路的行人天桥，工程复杂和建造成本高。另外，在白石角进行房屋发展须大幅提升基建配套。而发展亦涉及把教育大学运动中心由白石角重置到大埔等工程。

拟议发展原先包括公营和私营房屋。然而，政府经检视后认为白石角较适合作私营房屋发展，加上政府已觅得足够土地满足未来10年长策的公营房屋供应目标，因此政府目前倾向以发展私营房屋为主，而整体发展计划和基建配套的规模须相应调整。

因应上述最新发展，政府会继续与港铁公司磋商，重新检视基建需求，并深化研究及提升项目效益，尤其是项目的财务安排，寻求在减低公帑支出的前提下，与港铁公司就融资方案达成共识，尽快推展车站的兴建和相关房屋发展。

政府争取在2025年第二或第三季公布初步发展建议，并会继续以2033年或之前开通车站为目标。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：1795)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (000) 运作开支
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就大埔广福桥的兴建，政府可否告知本会：

1. 筹备进展为何；
2. 预计兴建时间为何；
3. 预算为何；
4. 政府计划何时就计划提交立法会审议？

提问人：陈克勤议员(立法会内部参考编号：32)

答复：

为改善大埔区内交通情况，运输署正与工程部门研究改善个别路口和路段，以期提升其表现，从而改善区内交通。就大埔广福行车桥方面，路政署正就工程计划的技术问题进行研究及评估。我们会因应最新的发展情况，包括政策发展及政府财政状况等，持续检视规划中项目的优次缓急，适时按既定程序推展项目。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0455)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府提及落实「人人畅道通行」计划各阶段项目，为行人天桥、高架行人道和行人隧道加建无障碍通道设施，以及推展「特别计划」，请问：

1. 政府有否资金安排将「人人畅道通行」计划拓展至乡村，确保这些地区的居民同样能够享有无障碍出行的权利？如有计划，资金数目及时间表为何？

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：15)

答复：

政府一直致力为公共行人通道加建无障碍通道设施，自2012年8月推出「人人畅道通行」计划起，积极为全港包括位于乡村附近的公共行人通道(即公共行人天桥、高架行人道和行人隧道)增设更多无障碍通道设施(即升降机或斜道)，方便市民上落。为惠及更多市民，「人人畅道通行」计划的范畴已由初期只涵盖完全未配备无障碍通道设施的公共行人通道，扩展至包括已装设标准斜道且符合特定条件的现有行人通道。政府更于2019年推出「特别计划」，在符合特定条件的情况下为香港房屋委员会辖下「租者置其屋计划」屋村、「可租可买计划」屋村和已拆售物业的公共租住屋村的行人天桥、行人隧道和高架行人道加建升降机。

路政署一直全力推动「人人畅道通行」计划下各阶段共382个项目。截至2025年2月底，「人人畅道通行」计划的落成项目数目共有239个，另有138个项目正在施工。落成的项目中包括为位于乡村附近的行人通道加建升降机，例如邻近大埔林村横跨粉岭公路近大埔公路－大窝段的行人隧道(结构编号NS145)和邻近大埔塘坑东村横跨东铁线近大窝东支路及塘坑的行人天桥(结构编号NF82)等。

－ 完 －

管制人员的答复

(问题编号：0456)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府表示正与相关部门合作，落实《绿色船用燃料加注行动纲领》所提出的措施，把香港打造成优质绿色船用燃料加注中心，请问：

1. 过去2年内，政府与哪些企业及机构达成了合作？分别投入多少资金？请表列。

2. 预计未来2年内，打造成优质绿色船用燃料加注中心的投入及收益为多少？请表列。

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：16)

答复：

政府于2024年11月15日公布《绿色船用燃料加注行动纲领》(《行动纲领》)，透过订立明确的策略和行动，推动将香港发展成为高质量的绿色船用燃料加注中心。自《行动纲领》公布以来，政府已收到海内外业界对有关策略及行动的广泛支持。过去数月有不同公司之间签订商业合作协议，推进在香港提供液化天然气及绿色甲醇加注服务。

香港的加注市场向来由市场主导，而且开放灵活。政府会维持市场弹性，在保障安全的前提下，欢迎海内外不同企业在中国香港开展绿色船用燃料加注及相关业务。目前，已有多间绿色船用燃料相关的海内外企业主动与我们接洽，表示有兴趣在中国香港开展相关业务。我们亦会继续积极促进绿色船用燃料供应链上的不同持份者合作，并通过主动与有意及有能力在中国香港发展绿色船用燃料加注及相关业务的持份者签订合作备忘录，以及为其业务发展提供合作平台和其他便利措施，催化绿色船用燃料供应链在中国香港发展。

我们相信上述措施有助中国香港发展成为绿色船用燃料加注中心，并吸引更多船舶来港加注，甚或随之进行包括装卸货物和使用其他船舶增值服务等业务，提升中国香港港口的货物吞吐量和巩固中国香港作为国际航运中心的地位。香

港亦可凭借其国际金融中心的优势，发展成为绿色船用燃料交易中心，带动金融、贸易、保险等多个行业的发展，为香港经济带来新的动力。

至于落实《行动纲领》提出的各项行动措施，包括财政奖励措施等，相关决策局和部门将透过现有的人手及资源承担相关开支。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：0461)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

海空交通及物流发展的非经常开支较原预算增加3.6%，主要用于改革香港海运港口局及现金流量需求，请问：

1. 能否具体说明新增资金将用于哪些项目，以及项目所占比重？
2. 是否有明确的成本效益分析支持此类非经常开支的必要？

提问人： 陈恒镔议员(立法会内部参考编号：21)

答复：

1. 2025-26年度的拨款较2024-25年度的原来预算增加约1,000万元(3.6%)，主要由于所需拨款增加，以改革「香港海运港口局」成为「香港海运港口发展局」；以及为合格的第三方物流服务供应商提供资助的先导资助计划(「先导计划」)和海运及空运人才培养基金(「培训基金」)两项非经常开支项目所需的现金流量增加；部分增加的开支，因净减少17个职位而抵销。

上述三项增加预算的开支项目，各自占抵销前增加预算的比重如下：

开支项目	比重
改革「香港海运港口局」成为「香港海运港口发展局」	37%
先导计划增加的现金流量	51%
培训基金增加的现金流量	12%

2. 就以上两项现金流量增加的非经常开支项目而言，「先导计划」的现金流量增加，主要是由于自优化措施实施后2024-25年度下半年的申请数目较预期高，所以预计2025-26年度的申请数目将进一步增加，使全年整体发放的资助金额相应增加。至于「培训基金」，其现金流量需要增加，以支持以下项目：(i) 扩大「培训基金」下的「海运推广计划」拨款的覆盖范围至研讨会 / 会议；(ii) 扩大「海事人才培养资助计划」至海事保险；和(iii) 增加「专业培训课程及考试费用发还计划」拨款等，务求令培训措施更为全面和多元化，为本港培育更多人才。

我们会继续按两个项目的既定机制，密切监察项目批出资金的使用情况，以确保资源用得其所。我们亦一直透过检视有关项目的运作情况，以及考虑业界持份者的意见，以适时就项目推出优化措施，确保项目继续有效支持行业的持续发展。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0462)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

自二零二四年起以CII评级为基准的绿色优惠措施，为达到CII评级A或B的香港注册船舶提供优惠，为期3年，就此请表列：

1. 去年于香港注册并获得船舶优惠的船东数目
2. 环保相关项目（如绿色船用燃料加注、CII评级船舶优惠）的预算投入是否有明确的成效指标（如碳排放减少量、绿色燃料使用比例）？

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：22)

答复：

1.

为减缓气候变化，国际海事组织提倡减少温室气体排放，以期航运业逐步迈向净零碳排放。政府于2023年12月公布《海运及港口发展策略行动纲领》，支持香港海运及港口业的持续发展需要，并推动绿色航运发展，提升业界的长远竞争力。

海事处为鼓励航运业绿色转型，于2024年6月28日推出全球首个以碳强度指标(Carbon Intensity Indicator)(CII)为评级的「绿色优惠计划」(计划)，向香港注册船舶提供绿色优惠，以鼓励在国际海事组织制定的国际减碳标准中获得高评级的香港注册船舶。在计划下，所有5 000总吨或以上的香港注册船舶，并持有有效的遵行规定证明(耗油报告及营运碳强度)，显示该船舶达到碳强度指标评级A或B，便符合资格于2024年至2026年间每年获得港币2万元。计划由2024年6月28日起接受合资格香港注册船舶申请，截至2024年12月31日，香港注册船舶有2 322艘，其中5 000总吨或以上的船舶有2 120艘。海事处已收到其中559位船东，共654艘船舶申请以上优惠，并已批准641宗，奖励金额为港币1,282万元。海事处会继续加强推广绿色优惠计划，鼓励香港注册船舶成为绿色船队。

2.

特区政府在2024年11月15日公布《绿色船用燃料加注行动纲领》(《行动纲领》), 当中提出多项目标, 包括跟随国际海事组织订立在2050年前后实现国际航运净零碳排放的目标; 于2026年, 在上述计划的推动下, 香港注册船舶的碳排放与2019年相比减少至少11%和55%政府船队使用柴油燃料的船舶转用绿色船用燃料; 以及于2030年让葵青货柜码头碳排放比2021年降低30%和让香港注册船舶使用绿色船用燃料的比例达7%。这些目标反映香港作为国际社会负责任的一员, 积极响应达到甚至超出国际海事组织基本要求的决心。

而推出上述以CII评级为基准的计划的目的是主要是鼓励航运业绿色转型, 而中国香港作为国际海事组织的联系会员, 是率先成为支持国际海事组织CII评级绿色航运政策的船旗主管机关。措施有助推广香港船舶注册处的绿色船队形象, 进一步提升香港船舶注册处在国际海运界的品牌声誉。根据国际海事组织估计, 全球预计约有35%的船舶能够达到CII评级A或B。而从国际海事组织去年上载的数据显示, 约有51%香港注册船舶达到CII评级A或B, 远优于全球平均水平。预计在不同的绿色计划推动下, 香港注册船舶将能达到《行动纲领》所提出的相关减排目标。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0463)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通
(3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

非首长级职位从2025年的202个减少至2026年的188个，减幅达14个，请问：

1. 此举预计节省多少人力成本？
2. 在职能缩减的背景下，如何确保核心交通基建项目（如智慧绿色运输系统、跨境铁路规划）的推进不受影响？

提问人： 陈恒镔议员(立法会内部参考编号：23)

答复：

1. 运输及物流局于2025-26年度净减少14个职位，按薪级中点估计的年薪值计算，节省的开支为1,164万元。
2. 在2025-26年度运输及物流局总目下减少的职位，皆为机场扩建工程统筹办公室的有时限职位。该办公室主要职能是协调香港机场管理局(机管局)推行香港国际机场三跑道系统。随着三跑道系统已于2024年年底完成及启用，该办公室会按照原定计划解散。运输及物流局会于内部重新调配资源，协调三跑道系统运作的工作，继续向机管局提供所需支援。

此外，运输及物流局负责推展其他运输基建项目的人手维持不变。运输及物流局会致力透过创新思维，继续全力有序推展各项运输基建项目。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0464)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

海空交通及物流发展的拨款较2024-2025年度的修订预算增加7.5%（2,030万港元），主要用于改革香港海运港口局及非经常开支项目。请问：

1. 这些改革的具体内容是什么？如何量化其预期效益（如提升港口竞争力、吸引企业落户等）？
2. 非经常开支的现金主要流向哪些具体项目？

提问人： 陈恒镔议员(立法会内部参考编号：24)

答复：

1.

《行政长官2024年施政报告》及2025-26年度《财政预算案》公布，政府将改革现时的「香港海运港口局」成为「香港海运港口发展局」。运输及物流局正积极为此项革新作准备，目标是于2025年年中之前成立新的「香港海运港口发展局」，作为高层次咨询机构，协助政府制订政策和长远发展策略。我们将委任非官方人士出任主席，成员主要来自航运业界，并设有稳定的专责研究和推广团队，增拨资源，提升研究能力、加强海内外推广和强化人力培训，更有效支援政府落实政策，推进香港航运业的可持续发展。具体项目和效益管理安排会在「香港海运港口发展局」成立后确立。

为支援「香港海运港口发展局」的工作，政府已在2025-26、2026-27及2027-28年度分别额外预留约1,170万元、1,410万元及1,910万元，用作聘请专责团队及支付推广及研究等活动开支。专责团队由三个新增非公务员合约职位组成(包括一名总经理、一名高级经理及一名经理)，团队的薪酬开支占预留拨款的约三成，其余约七成的拨款将用于推广及研究等活动。2027-28年度后的资源安排将因应实际运作经验再作检视和考虑。

2.

现金流量增加的非经常开支项目，包括为合格的第三方物流服务供应商提供资助的先导资助计划及海运及空运人才培养基金。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2812)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞第118段提到，政府会在今年成立香港海运港口发展局，加强相关研究、推广及人力培训，促进国际航运中心的可持续发展。就此，政府可否告知本会：

相关研究、推广及人力培训是否有关培养本地航运、知识产权贸易及国际法律人才？如是，具体计划和开支预算为何？

提问人：陈曼琪议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

《行政长官2024年施政报告》公布，政府会改革现时的「香港海运港口局」成为「香港海运港口发展局」，作为高层次咨询机构，协助制订政策和长远发展策略。政府将委任非官方人士出任主席，成员主要来自航运业界，并设有稳定的专责研究和推广团队，增拨资源，提升研究能力、加强海内外推广和强化人力培训，更有效支援政府落实政策，推进香港航运业的可持续发展。政府正为此项革新作准备，目标是于2025年年中之前成立新的「香港海运港口发展局」，并筹备在2025年下半年聘请专责团队。

为支援「香港海运港口发展局」的工作，政府已在2025-26、2026-27及2027-28年度分别额外预留约1,170万元、1,410万元及1,910万元，用作聘请专责团队及支付推广及研究等活动开支。专责团队由三个新增非公务员合约职位组成(包括一名总经理、一名高级经理及一名经理)，团队的薪酬开支占预留拨款的约三成，其余约七成的拨款将用于推广及研究等活动，例如加强在国内外宣传和推广香港的航运品牌、支持本地高增值海运服务人力发展措施等。2027-28年后的资源安排将因应实际运作经验再作检视和考虑。

另外，预计「海运及空运人才培养基金」(「基金」)在2025-26年度的现金流量需求为5,200万元，当中约2,900万元将投放于海运业培训项目，相关项目见**附件**。我们会继续善用「基金」以推行海运业的培训、奖励及推广计划，并适时就项目推出优化措施，务求令相关计划更为全面和多元化，为本港海运业培育更多人才。当「香港海运港口发展局」成立后，我们会继续与该局紧密合作，强化海运人力培训工作，细节有待「香港海运港口发展局」成立后与该局商议。

计划名称
1. 专业培训课程及考试费用发还计划 – 海运业
2. 海运和航空业实习计划– 海运业
3. 航海训练奖励计划
4. 船舶维修训练奖励计划
5. 本地船舶业训练奖励计划
6. 本地船舶能力提升计划
7. 香港航海及海运奖学金计划
8. 香港航运及物流奖学金计划
9. 香港大学—大连海事大学学术合作计划
10. 香港大学—上海海事大学学术合作计划
11. 海外交流学生资助计划
12. 海事培训支援计划
13. 海事人才培养资助计划—法律
14. 海运推广计划拨款

– 完 –

管制人员的答复

(问题编号：2835)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞第118段提到，政府会在今年成立香港海运港口发展局，加强相关研究、推广及人力培训，促进国际航运中心的可持续发展。就此，可否告知本会：

1. 上述办公室的预算开支及人力资源；及
2. 特区政府对加速发展国际航运中心的步伐和培育人才的详情为何？

提问人：陈曼琪议员(立法会内部参考编号：23)

答复：

1. 《行政长官2024年施政报告》公布，政府会改革现时的「香港海运港口局」成为「香港海运港口发展局」，作为高层次咨询机构，协助制订政策和长远发展策略。政府将委任非官方人士出任主席，成员主要来自航运业界，并设有稳定的专责研究和推广团队，增拨资源，提升研究能力、加强海内外推广和强化人力培训，更有效支援政府落实政策，推进香港航运业的可持续发展。政府正为此项革新作准备，目标是于2025年年中之前成立新的「香港海运港口发展局」，并筹备在2025年下半年聘请专责团队。

为支援「香港海运港口发展局」的工作，政府已在2025-26、2026-27及2027-28年度分别额外预留约1,170万元、1,410万元及1,910万元，用作聘请专责团队及支付推广及研究等活动开支。专责团队由三个新增非公务员合约职位组成(包括一名总经理、一名高级经理及一名经理)，团队的薪酬开支占预留拨款的约三成，其余约七成的拨款将用于推广及研究等活动。2027-28年后的资源安排将因应实际运作经验再作检视和考虑。

2. 政府会以求新求变的精神，为航运业界注入更大的发展动能，巩固提升香港作为国际航运中心的地位。在高增值海运服务方面，政府过去数年推出了一系列惠及航运业发展的税务措施，因应国际税务规则的改变，我们正优化这些措施，包括为营运租约下的船舶出租商，提供船舶购置开支的税务扣除，而为带动海运服务业发展，政府亦建议为合资格大宗商品贸易商提供半税优惠，预计2026年上半年会向立法会提交条例草案。在加强港口竞争力方面，政府会与业界竭力巩固香港港口国际化优势，透过加强区域协作和联通世界，引领更多货源使用香港港口，并推动香港港口绿色化、数字化、智能化，包括打造香港为绿色航运中心，措施包括构建绿色船用燃料加注中心和提供绿色燃料加注的配套等，以及在今年年底完成构建港口社区系统，促进航运、港口及物流业持份者信息互通，透过信息共享实现各方同步实时追踪货物，并为香港创造条件与其他港口对接，增强香港港口的国际竞争力，加上系统采用区块链记录货流，高度可信的货流数据亦将为贸易融资提供便利，打通贸易流与资金流。

在培育人才方面，政府一直透过「海运及空运人才培养基金」推动海事人才培养计划，我们会持续检视和优化旗下的各项资助计划，例如纳入更多绿色能源课程和海事保险考试等。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2836)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)
局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞121提到为发展智慧港口，政府已预留二亿一千五百万元，构建港口社区系统，加强航运、港口及物流业持份者信息互通。我们年内会向立法会申请拨款。就此，可否告知本会：

当局有否就上述工作制定未来三年计划及人手编制？如有，详情为何？

提问人：陈曼琪议员(立法会内部参考编号：24)

答复：政府将于2025年年底完成构建港口社区系统，由2026年1月起推出系统和提供实时货物追踪等基本服务和「一单多报」等增值电子服务，预计用户数目50 000。运输及物流局在构建系统期间将同步积极向海运和物流业界人士进行宣传推广，加强解说系统的好处，鼓励他们把握系统带来的业务革新机遇。已预留约2亿1,508万元的拨款足以涵盖由2025-26至2028-29年度开发及推行系统的开支。

考虑到货物贸易资料的商业敏感性质，业界亦关注资料安全及保障事宜，运输及物流局将主导项目，并伙拍物流及供应链多元技术研发中心进行开发及管理系统。该中心早前已为系统研发概念验证原型，过程中积极运用与业界的密切关系与业界集思广益，构建出适合香港业界使用的系统原型，充分证明该中心在专业技术能力、执行效率、数据资讯安全及保护等各方面均表现可靠并得到业界信赖。由于该中心已根据业界的具体要求自主研发及掌握构建系统的应用技术，伙拍该中心进行开发及管理系统能确保项目有效推展，亦能释除业界疑虑。

构建港口社区系统需要在运输及物流局设立项目管理团队，以支援项目推行的相关督导工作。预计在2025-26至2028-29年度涉及的非经常员工开支为17,092,000元，由运输及物流局现有资源承担。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0634)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在2025至26年度需要特别留意的事项中，提及继续与机管局一同推行「运输业输入劳工计划－航空业」。就此，政府可否告知本会：

- 1.请表列该计划推出至今已进行多少轮申请，每轮申请的详情为何（包括申请宗数、审批通过宗数、涉及的输入劳工配额、涵盖的职位、已到港工作的劳工人数等）；
- 2.每轮申请中是否有不获批准的申请个案，不获批准的具体理由为何；
- 3.当局有否评估已投入服务的人员表现如何；如有，详情为何；如否，原因为何；
- 4.计划规定，就每名输入劳工，雇主除了须缴付每月400元的雇员再培训征费外，亦须向机管局缴付每月400元的额外款项，机管局将运用有关款项，加上每年自行拨出与雇主所付总额相若的款项，推出针对本地前线员工的交通津贴。请问至今机管局对相关款项的运用详情为何（包括何时发放津贴，发放次数和金额，受惠的本地前线员工人数、涵盖的前线员工职位）；
- 5.随着航空业逐步复苏，机场「三跑」亦于去年年底开始投入运作，有否检视及评估未来航空业的人手需求和资源需求；及
- 6.有否其他措施培训及吸引本地人才投身航空业？

提问人：陈沛良议员(立法会内部参考编号：35)

答复：

1. 至 3.

政府在2023年7月推出针对香港航空业的运输业输入劳工计划(计划)，让香港机场管理局(机管局)的特许经营商、专营商或营运许可证持有者可就填补机场前线非管理级的指定10个工种职位提出输入劳工申请，配额上限为6 300个。

在第一轮申请中，我们共批出2 841个配额予28间雇主机构，涵盖计划下所有10个工种。在第二轮申请中，我们共批出2 982个配额予27间雇主机构，同样涵盖计划下所有10个工种。根据入境事务处提供的资料，计划经过两轮申请后，已有4 109名输入劳工获批并到港工作，涵盖计划下所有10个工种。我们亦刚于今年3月接受新一轮输入劳工配额申请。

在首两轮申请中，有少数申请因不符合下列其中一项计划基本要求，而未能全数获批：

- 一、拟申请配额的工作必须属于计划下所指定的10个工种；
- 二、拟申请的配额数目必须合乎全职本地员工与输入劳工比例要求；
- 三、申请人必须曾就申请配额的职位进行本地招聘；及
- 四、就指定工种拟提供的工资必须不低于该工种的工资中位数。

相关雇主会按照其运作需要及相关雇佣合约检视其雇员(包括输入劳工)的工作情况和表现。透过计划下设立的持份者咨询小组与相关雇主的沟通，我们理解相关雇主对输入劳工的整体工作表现感到满意。

4.

在政府推动下，机管局统筹由输入外劳的雇主和机管局就每名输入外劳投放的款额，于去年5月起启动本地机场前线员工的交通补贴。合资格领取交通津贴的人士必须为合资格公司所雇用的本地前线机场员工，并从事计划下容许输入劳工的10个工种。每名合资格员工的公共交通开支补贴额上限为每月400元，最少为每月100元。首轮补贴已于去年6月16日向合资格员工发放，并于每月16日起领取上一个月的补贴。现时每月有超过8 000名合资格员工受惠。

5.

随着三跑道系统于去年年底启用，香港国际机场的航班处理量将会上升，预计机场所需的人手亦会逐步增加。政府会参考机管局最新一轮机场人力资源调查结果、计划的执行情况、持份者对计划的意见等多项相关因素，以考虑计划的未来路向。

6.

政府一直与机管局及航空业界保持紧密联系及沟通，并采取一系列措施，以支持航空业持续发展。其中，政府分别于2014年成立海运及空运人才培养基金(基金)，及于2016年支持机管局成立香港国际航空学院(学院)，以推动航空业界的专业发展，并吸引更多年轻人加入航空业。政府不时研究优化基金下的培训及奖励计划，而学院一直按行业需要，持续更新、优化及扩充培训课程，吸引并培育更多航空业人才。同时，机管局一直鼓励机场社区进行本地招聘，并连同业界举办多场就业资讯日及招聘会。机管局亦于机场服务上应用科技和智能技术以减低人手需求的压力，并连同机场社区积极提升从业员的工作环境和福利。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3065)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)
局长： 运输及物流局局长

问题：

在2025-26年度需要特别留意的事项中，提及继续监督「运输业输入劳工计划—公共小巴／客车行业」的实施情况。就此，政府可否告知本会：

- 1.请表列，该计划推出至今已进行多少轮申请，每轮申请的详情为何（包括申请宗数、审批通过宗数、获批配额的营办商数目、涉及的输入劳工配额、涵盖的职位、已到港工作的劳工人数、每月工资中位数等）；
- 2.每轮申请中是否有不获批准的申请个案，不获批准的具体理由为何；
- 3.有否评估已投入服务的司机表现如何；如有，详情为何；如否，原因为何；及
- 4.有否评估该计划对本地运输业就业的影响；有否其他措施培训及吸引本地人才投身运输业？

提问人：陈沛良议员(立法会内部参考编号：36)

答复：

1. 政府一直关注公共小巴及客车行业持续面对的司机短缺问题。为进一步纾缓业界人手问题，政府于2023年6月公布「运输业输入劳工计划—公共小巴／客车行业」，并分别在2023年9月及2024年7月透过两轮申请批出了900个公共小巴及800个客车输入司机配额，所有申请均经跨部门联络小组(由运输及物流局、劳工处和运输署代表组成)审核。

第一轮共接获118宗申请，当中98宗申请获批，涉及969个输入司机的配额。第二轮共接获129宗申请，当中125宗申请获批，涉及849个输入司机的配额(当中包括因申请人在第一轮未有使用而拨至第二轮作分配的118个配额)。两轮申请的详情载于附表一。截至2025年2月底，共有1 278名输入司机已通过本地驾驶考试，当中超过1 200名已投入服务。按计划的

规定，输入司机的每月工资必须不少于香港相关职位的每月工资中位数。有关工种的每月工资中位数载于附表二。

2. 在两轮申请中，未获批准的申请个案的原因包括：未能符合进行本地招聘的规定、未能符合全职本地员工与输入劳工比例要求及申请人未持有有效的客运营业证。

3. 政府十分重视输入司机的驾驶及服务表现。输入司机须接受职前培训及完成驾驶考试训练。待考取正式的相关驾驶执照和完成路线培训后，输入司机才可投入服务。在输入司机投入服务后，运输署会派员实地了解司机的驾驶表现，确保司机驾驶及服务表现能符合要求。我们观察到输入司机普遍能提供高水平的服务，有效纾缓业界人手不足的情况，加强专线小巴服务班次，有助业界维持优质及稳定的服务。

4. 在推展计划的同时，运输署一直透过在计划下成立包括劳资双方代表的持份者咨询小组，与运输业界保持联系，了解劳资双方对计划的意见。劳资双方均同意现时业界长期面对司机人手严重短缺及老年化问题。资方代表认同输入外劳可纾缓司机人手严重短缺问题，同时亦表示会继续努力聘请本地司机。

除输入劳工计划外，政府持续推行多项措施，协助和鼓励业界在本地招聘人手，包括放宽商用车辆驾驶执照的申请要求、协调业界参加各种就业计划、促进业界开拓多元化的本地招聘渠道及推出相关行业培训课程等。在运输署与雇员再培训局协助下，雇员再培训局与公共小巴营办商及第三方培训机构已在 2024 年 12 月联合推出以专线小巴行业为试点的就职挂勾驾驶培训计划，鼓励本地人士加入公共小巴司机行业。预计首批完成培训课程及获得所需的驾驶执照的学员，能在 2025 年第二季起于相关专线小巴路线提供服务。

此外，我们会继续鼓励公共小巴及客车营办商以不同方式改善员工薪酬福利，例如增加工资及有薪假期等，缔造更理想的工作环境，吸引更多新血投身行业。

附表一

运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业

第一轮申请及获批配额数目
按司机类别划分的分项数字

司机类别	接获申请 宗数	申请配额 数目	获批申请 宗数	获批司机 配额数目
公共小巴司机	68	547	59	461
本地客车司机	32	689	23	262
跨境直通巴士司机	18	365	16	246
总数	118	1 601	98	969

第二轮申请及获批配额数目
按司机类别划分的分项数字

司机类别	接获申请 宗数	申请配额 数目	获批申请 宗数	获批司机 配额数目
公共小巴司机	82	842	82	467
本地客车司机	31	394	27	228
跨境直通巴士司机	16	237	16	154
总数	129	1 473	125	849^注

注：包括 118 个于第一轮申请批出而未有使用的配额，已拨至第二轮作分配。

附表二

本地司机每月工资中位数

司机类别	每月工资中位数 (元)
公共小巴司机	14,300
本地客车司机	19,300
跨境直通巴士司机	22,000

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：2053)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)
局长： 运输及物流局局长

问题：

二零二五至二六年度，运输及物流局将会监督民航处推展有关发展低空经济措施的工作，包括检讨现行法例及规管制度、推行监管沙盒项目、基建规划等。就此，政府可否告知本会：

1. 推行监管沙盒项目涉及的行政开支及人手编制分别为何；
2. 各政府部门推展有关低空经济措施的分工详情、人手编制及涉及薪酬开支为何；
3. 未来3个财政年度，预计投放在建设低空基础设施的相关开支及项目详情分别为何；
4. 有否预留开支，在北部都会区设立低空经济示范区，并打造通信、感知、管控、导航一体的低空智联网；
5. 会否考虑设置「低空经济专项基金」，推动市场加大研发投入，鼓励市场投资低空经济产业链，在港形成低空产业集聚效应，再汇聚科研人才和资金，发挥好本港「走出去」和「引进来」的重要桥梁和窗口作用；
6. 下一个财政年度，在促进与大湾区低空经济融合的具体目标及所涉及开支为何，会否成立「粤港澳跨境低空经济跨部门工作小组」？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：3)

答复：

1. 目前，运输及物流局及民航处运用现有资源推行监管沙盒项目相关的工作。在2025-26年度，民航处拟开设以下常额职位以推展有关发展低空经济措施的工作，包括推行监管沙盒项目相关的工作：

将开设的常额职位		
职级	职位数目	按薪级中点估计的年薪值 (百万元)
高级民航事务主任(民航行政管理)	1	7.74
民航事务主任(民航行政管理)	1	
民航事务主任(适航)	1	
助理民航事务主任(民航行政管理)	1	
高级电子工程师	1	
电子工程师 / 助理电子工程师	2	
总计：	7	

另外，民航处将在2025-26至2026-27年度保留1个首长级乙级政务官(首长级薪级第3点)有时限编外职位^註，以及1个总行政主任和1个高级行政主任有时限职位，以处理有关三跑道系统启用后提升香港国际航空枢纽地位、支持香港低空经济发展，以及提升民航处的整体行政管治等多项工作，上述3个职位在2025-26年度的薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值)为580万元。运输及物流局则拟在2025-26至2029-30年度开设3个有时限职位(1个高级工程师、1个工程师 / 助理工程师以及1个高级行政主任)，以支援提升香港作为国际航空枢纽的地位及推展有关发展低空经济的工作，上述3个职位在2025-26年度的薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值)为376万元。

2. 发展本港低空经济是一项庞大的系统工程，牵涉法规、航空安全政策制定、技术研发、基建配套、土地规划及商业应用等范畴，涉及多个政策局和部门的协作。政府透过由财政司副司长领导及多个政策局和部门，在去年十一月成立「发展低空经济工作组」(工作组)，推动本港低空经济的发展，加强跨局和部门的合作，为香港建立一个创新、高效及安全的低空经济生态系统。

运输及物流局及民航处会推行「监管沙盒」试点项目、进行法例检讨、规划低空基础建设，以及建设大湾区低空跨境通道等方面。与此同时，政府其他相关政策局和部门(包括商务及经济发展局、发展局、创新科技及工业局、保安局、通讯事务管理局办公室、数字政策办公室等)亦

^註 公務員編制包括常額編制的職位及屬「常額以外」編制的職位(即有時限職位)。有時限的首長級職位稱為「首長級編外職位」，意思是指「常額以外」編制的有時限首長級職位，而並非指有關職位沒有計算在編制內。

会在其政策范畴内的现有工作下积极配合低空经济发展的需要，例如无线频谱规划、数据共享和应用、土地发展及规划、地理信息系统、推动跨境低空飞行活动等方面，以共同推动低空经济发展。目前，除第一部分所述外，政府相关政策局和部门运用现有资源开展相关工作，相关人手及薪酬开支会分别纳入其政策局和部门的年度预算中。

3. 工作组其中一项工作是对低空基础建设展开技术研究及规划。政府会参考「监管沙盒」试点项目所累积的经验和数据及相关技术研究，为低空飞行活动的长远发展制订合适的基础建设、相关的配套设施、标准和法规。相关研究及规划工作仍在进行中，政府会继续审慎评估需求和资源分配。
4. 北部都会区的新发展区等新的大型土地发展项目，能提供大量的土地和空间，例如充足休憩用地、社区及商业用地等，相信可应对与低空经济相关设施的土地和空间需求。在规划方面，与低空经济相关的设施和用途(例如垂直起降场、充电设施)，一般可为相关地带的准许用途或其附属用途所涵盖。换言之，就推动低空经济所需的土地或基建需求，这些新发展地区完全有条件作出配合。
5. 政府一直透过不同资助计划支持各科技范畴的研发，例如「创新及科技基金」下的资助计划，支援本地大学、研发中心和企业进行包括与低空经济相关的电子、数据传输和处理等范畴的研发。
6. 2024年《施政报告》提到，政府会推动与内地对接，为未来跨境低空飞行活动奠定基础。跨境直升机服务可提升往来大湾区内不同城市的便利和效益，并促进香港与大湾区其他城市的多元经济进一步融合。政府一直鼓励营办商开设定期跨境直升机服务，以进一步发挥香港作为「内联外通」枢纽的独特优势。工作组正积极推动与相关内地当局对接，以商讨共同建构低空跨境航线、清关安排和基础设施配套等事宜。

去年十一月，在财政司副司长的带领下，运输及物流局、保安局、民航处、入境事务处，以及香港海关的代表前往深圳，与内地有关当局就无人机及直升机跨境飞行活动进行交流。工作组将继续与有关当局商讨，为建设大湾区低空跨境通道创造有利条件。

相关工作现时主要以现有资源进行。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：2072)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输及物流局将会继续管理经优化的第三方物流服务供应商资助先导计划，鼓励物流业通过应用科技提高生产力。就此，请政府告知本会：

1. 该项计划至今共收到多少宗申请个案？获批的个案有多少？
2. 获批的个案涉及的资助金额共有多少？当中有多少宗个案受惠于优化措施、累计获得的资助额超过一百万元？
3. 计划涵盖所有香港第三方物流服务供应商透过应用物流科技方案提高竞争力的项目，包括在供应链管理中应用流动应用程序、机械设备、自动化设备、人工智能、物联网或及ESG科技方案等。请列出获批个案是采取了哪些类别的科技方案？
4. 有关计划的成效评估为何？本地物流业的科技应用比例有否提升？会否考虑把先导计划恒常化？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：22)

答复：

为鼓励物流业通过应用科技提高生产力和营运效率，政府在2020年10月拨款3亿元推出「第三方物流服务供应商资助先导计划」(先导计划)，继2023年1月提高先导计划的资助比率至2(政府):1(申请人)后，政府于2024年2月优化先导计划，把资助金额上限由每家企业100万元增加至200万元，同时扩大资助范围，以涵盖培训及与环境、社会及管治(ESG)科技相关的应用服务(包括顾问服务)。

截至2025年2月，先导计划共收到411宗申请，当中272宗申请已获批，涉及约1亿6,200万元资助，其中三家申请企业累计获得超过100万元的资助。获批的物流科技应用项目包括货运管理系统、企业物流资源管理系统、仓库

自动化机械人系统、仓库 / 货物分流中心管理系统、物联网(IoT)技术应用以及货物体积重量测量系统。

根据受资助企业在项目完成后的问卷调查，项目的科技应用有助企业提升营运效率和服务质素，同时有效减省人手及降低营运成本，整体生意额亦有所提升。不过，有物流企业亦表示人才短缺和经济不景气影响了他们投放资源在应用科技的意欲。

有见及此，运输及物流局与香港生产力促进局(生产力局)合作，透过举办博览和研讨会等，加强有关智慧和绿色物流，以及先导计划的宣传。例如在2024年6月，我们联同生产力局举办「物流科技博览」，向业界介绍有关智慧和绿色物流的最新资讯和相关技术。生产力局亦向业内中小企提供有关应用智慧物流技术方案的咨询服务。此外，我们已开展顾问研究制订绿色可持续物流发展路线图，预计于今年上半年内公布，以提高业界对ESG的认识。

政府会继续密切监察先导计划的实施进度，并综合考虑市场发展状况、业界的反馈和建议等因素，以评估恒常化计划的需要。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3190)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就本港多个道路项目的规划或推展工作及建造工程，政府可否告知本会：

1、各道路基建项目的(i)预计 / 动工日期、(ii)目标 / 完工日期、(iii)道路总长度、每公里造价(iv)设计容车量、(v)预算开支、(vi)核准工程预算及(vii)勘查、设计及建造研究(如适用)分别为何；

道路基建	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
T2主干路及茶果岭隧道工程							
中九龙干线工程							
沙田T4号主干路							
荃青交汇处改善工程							
匡湖居至西贡市之间的西贡公路 分隔车道工程；							
屯门绕道							
屯门龙富路及海荣路扩建工程							
十一号干线(元朗至北大屿山段)							
青衣至大屿山连接路							
元朗公路(蓝地至唐人新村段)扩 阔工程							
狮子山隧道改善工程							
青衣至大屿山连接路							
元朗公路(蓝地至唐人新村段)扩 阔工程							
狮子山隧道改善工程							
大老山公路T6桥扩阔工程							
粉岭公路改善工程(白石凹交汇 处至宝石湖路交汇处)							
粉岭绕道(西段)							
元朗公路(蓝地至唐人新村段) 扩阔工程							
荃湾路扩阔工程							
港岛西至大屿山东北连接路							
大屿山P1公路(大蚝至欣澳段)							

2、政府部门推展及监管上述基建道路项目涉及的人手、编制及开支为何；有何措施确保工程如期推展及竣工？

3、有否就基建道路项目的安全、质量、工期及成本控制制订一套服务表现指标，如有，详情为何；如否，原因为何？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：38)

答复：

1. 有关施工中项目的所需资料表列如下：

	动工日期	目标完工日期	道路总长度(公里)(见注1)	设计容车量(每小时小客车)(见注2)	建造工程的核准工程预算(百万元)(见注3)	研究 / 设计的核准工程预算(百万元)(见注3)
中九龙干线	2017年12月	2025年	约4.7	5 400	42,363.9	206.9 (详细设计及工地勘测)
T2主干路及茶果岭隧道	2019年11月	2026年	约3.4	3 600	16,017.0	133.6 (勘测和设计)
荃青交汇处改善工程	2024年4月	2027年	约0.8	不适用	581.4	不适用
沙田T4号主干路	2024年8月	2030年	约2.3	3 600	6,810.0	34.7 (详细设计及工地勘测)
匡湖居至西贡市之间的西贡公路分隔车道工程	2024年12月	2032年	约4.6	3 000	2,748.9	不适用

就正在规划阶段的项目，其预算工程费用需在勘测和设计工作完成后方能确定。我们会持续审视如何更有效运用公共资源及提升工程开支的效益，并因应最新的发展情况，包括政策发展及政府财政状况等，持续检视规划中项目的优次缓急，适当调整推展进度。有关项目的预计道路总长度、设计容车量及研究 / 设计的核准工程预算表列如下：

	预计道路总长度(公里)(见注1)	设计容车量(每小时小客车)(见注2)	研究 / 设计的核准工程预算(百万元)(见注3)
十一号干线(元朗至北大屿山段)	约15.0	检视中	319.0 (勘查研究)
屯门绕道	约10.0	检视中	不适用
青衣至大屿山连接路	约6.9	检视中	695.0 (勘查研究及详细设计)
元朗公路(蓝地至唐人新村段)扩阔工程	约3.0	检视中	不适用
屯门龙富路及海荣路扩建工程	约2.1	检视中	不适用
荃湾路扩阔及相关路口改善工程	约1.7	检视中	不适用

	预计道路 总长度 (公里) (见注1)	设计容车量 (每小时 小客车) (见注2)	研究 / 设计的核 准工程预算 (百万元) (见注3)
狮子山隧道改善工程	约1.4	5 400	240.7 (首阶段设计及 工地勘测)
大老山公路T6桥扩阔工程	约0.7	检视中	不适用

经咨询发展局后，有关正在规划阶段的港岛西至大屿山东北连接路、大屿山P1公路(大蚝至欣澳段)和粉岭绕道(西段)，以及正在施工中的粉岭公路改善工程(白石凹交汇处至宝石湖路交汇处)的资料如下：

	预计道路 总长度 (公里) (见注1)	设计容车量 (每小时 小客车) (见注2)	研究 / 设计的核 准工程预算 (百万元) (见注3)	建造工程的核 准工程预算 (百万元) (见注3)
港岛西至大屿山东北连接路	约13	检视中	见注4	不适用
大屿山P1公路(大蚝至欣澳段)	约9.5	检视中	130.2 (勘测研究、 初步设计及工 地勘测)	不适用
粉岭绕道(西段)	约2	1 250	见注5	见注6
粉岭公路改善工程(白石凹交汇处至宝石湖路交汇处)	约4	8 200	见注5	见注6

注1： 因应各项目所包含的工程不尽相同，部份项目除道路建造工程以外，亦可能涉及受影响设施的重置工程以及改善工程(如环境美化及斜坡改善工程)等非道路建造工程，因此不适宜以每公里造价作对比。

注2： 每小时的小客车是计算交通流量的单位，并以相等的私家车数目为计算基准。举例来说，私家车和的士的小客车架次数值为1.0。重型车辆(例如货车或巴士)由于体积较大，车速较慢，因此小客车架次数值一般会较高。

注3： 只包括甲级工程项目。

注4： 港岛西至大屿山东北连接路的工程技术可行性研究属于项目编号5768CL - 「中部水域人工岛相关研究」(其核准工程预算为5亿5040万元)的一部分。

- 注5： 粉岭绕道(西段)及粉岭公路改善工程(白石凹交汇处至宝石湖路交汇处)的详细设计及工地勘测属于项目编号7835CL - 「古洞北新发展区及粉岭北新发展区余下地盘平整和基础设施工程－详细设计和工地勘测」(其核准工程预算为7亿6450万元)的一部分。
- 注6： 粉岭绕道(西段)及粉岭公路改善工程(白石凹交汇处至宝石湖路交汇处)的建设工程属于项目编号7828CL - 「古洞北新发展区及粉岭北新发展区余下地盘平整和基础设施工程－建设工程」(其核准工程预算为301亿6790万元)的一部分。粉岭绕道(西段)目前正在投标评审阶段，建设工程预计在2025年下半年展开并于2031年完工。而粉岭公路改善工程(白石凹交汇处至宝石湖路交汇处)已于2024年8月展开，预计于2031年完工。
2. 上述道路基建项目涉及的工作由有关决策局及政府部门的现有人力资源处理，涉及的人手和薪酬开支没有详细分项。根据最新规划资料及所有建造及规划中的主要运输基建项目的落成情况，政府会就规划中的运输基建项目的落成时间表作全盘考虑，有序地推展各个项目，以应付长远发展项目的运输及物流需求。
3. 对于道路基建项目的安全、质量、工期及成本控制，政府一向有严格审核和监察机制，并会定时检讨有关成效。有关规划阶段的道路基建项目，政府部门会参考包括但不限于运输署的《运输策划及设计手册》和路政署的《道路及铁路结构设计手册》等订明的指引，以确保项目的设计符合相关的安全标准。至于在建造阶段的道路基建项目，政府部门会在工务工程合约中订明有关安全、质量和工期的具体要求，并确保承建商履行有关合约要求。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0132)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)
局长： 运输及物流局局长
问题：

北部都会区的运输基建

就北部都会区的运输基建工程拨款事宜，政府可否告知本会：

1. 在2024-2025财政年度，用于北都的运输基建工程拨款/开支大致多少？
2. 政府最新公布目标在2036年或之前分阶段开通北都公路新田段，其余3个路段，争取在3至4年后分阶段完成。会否考虑引入协助或其他方法再压缩工程时间，以符合公众期望？
3. 新界北新市镇的优先发展区包括88公顷的产业园区，有意见认为会依赖香园围公路出入，出现交通意外时会造成严重挤塞。政府会否考虑将北都公路新界北新市镇段与打鼓岭企业园进行接驳？
4. 新界北新市镇的铁路，包括北环线东延线和新界东北线相关工程时间表为何？工程几时展开？几时通车？

提问人：陈月明议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

1. 于2024-25财政年度，基本工程储备基金下用于推展与北部都会区相关的运输基建工程项目的预算为2亿879万元。
2. 路政署已于今年3月展开北都公路的勘查研究。我们会于研究中继续探讨加快工程的措施，包括采用「设计及建造」的合约模式，尽早吸纳承建商的意见，善用其技术专长及建造设备等，亦会就内地及海外大型基建的发展与相关持份者保持良好沟通及参考相关经验，并透过不同的形式(例如工作会议及实地考察等)深化合作，积极将合适的方法及技术引进香港，务求提速提效推展北都公路。
3. 北都公路初步走线的东端连接香园围公路及沙头角公路。我们会于北都公路的勘查研究中按最新的土地发展规划资料检视北都公路的初步走线以及其他可行的走线方案，就工程技术可行性、运输需求及成本效益等范畴作初步评估，从而为北都公路敲定最适切的走线。例如，我们会检视是否需要延伸北都公路或建议其他道路改善工程(包括提升相关接驳道路的设计等)，以配合相关发展区预期的运输需求。
4. 政府正积极为北环线东延线及新界东北线筹备下一阶段的推展工作，包括敲定项目的推展模式及财务安排等。根据《香港主要运输基建发展蓝图》，这两个铁路项目预计于2039年及以后落成。其实际推展时间表，将视乎新界北新市镇等发展项目的土地用途规划及工程时间表而定。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0817)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (000) 运作开支

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

财政预算案中宣布，机管局与珠海交通控股集团于去年底签署入股珠海机场股权合作协议。此外，香港与东莞合作的「海空联运模式」已有二十一家航空公司和一百二十五家物流公司参与。位于东莞物流园第一期首阶段的永久设施，预计年内完成，而第二期前期研究亦即将开始。就此，当局可否告知本会：

1. 就机管局与珠海交通控股集团签署的入股珠海机场股权合作协议，在推动香港与珠海客货运互联互通方面，截至目前，政府在该项目中为支持机管局所投放的直接财政资源是多少？用于相关配套措施的财政开支是多少？已采取的具体推动措施有哪些？
2. 对于东莞物流园项目，在预计年内完成的一期首阶段收尾工作中，预计的财政开支是多少？预计投入的人力规模和其他资源情况如何？对于即将开始的二期前期研究工作，预计的财政开支是多少？预计涉及的人力及资源投入规模是怎样的？
3. 在香港与珠海及东莞航空合作的「海空联运模式」方面，政府在推动该模式运行过程中，所投放的财政资源是多少？用于支持该模式的具体管理和运营所涉的财政开支是多少？已实施的具体措施有哪些？

提问人：陈仲尼议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

1. 香港机场管理局(机管局)与珠海交通控股集团于2024年11月签署入股珠海机场的股权合作协议，为加强两个机场的深化合作提供更坚实的基础，我们会和珠海加强「经珠港飞」直通客运服务，结合香港国际机场的国际航空网络和珠海机场的国内航空网络，扩大协同效应。我们亦会推进其他方

面的合作，包括发展港珠国际航空货运业务，推动建设高端航空产业群，实现互利共赢的发展局面。有关机管局入股珠海机场及港珠机场合作的项目由机管局推展，不涉及额外政府开支。

2.及3.

为充分利用香港国际机场在处理高价值、温控空运货物的优势，并把握跨境电商带来的机遇，机管局正发展与粤港澳大湾区(大湾区)「海空货物联运」模式。考虑到东莞是大湾区内的制造业中心城市，为了让此联运模式带来最大的效益，机管局目前会集中资源与东莞全力推进「海空货物联运」模式发展。

就此，机管局已于2021年年底开始利用位于东莞和香港国际机场的临时设施就「海空货物联运」模式进行先导计划，并分别于2023年4月和12月确立先导计划下的整套出口和进口运作流程。截至2025年1月，已有21家航空公司和125家物流公司参与先导计划。自2023年4月至今，已处理超过2万吨货物，货值超过200亿元。

为进一步发展海空货物联运，机管局正推展「香港国际机场东莞空港中心」永久设施建设，预计第一期首阶段建设将于年内完成，而第二期前期研究亦即将开始。有关「海空货物联运」模式发展及香港国际机场东莞空港中心项目由机管局推展，不涉及额外政府开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0825)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (000) 运作开支
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)
局长： 运输及物流局局长

问题：

财政预算案中宣布，机管局刚公布扩大「机场城市」的发展大纲，计划利用机场岛及邻近土地和海域，以航空产业为重心，发展集高端商业、艺术、旅游及休闲活动于一身的新亮点。就此，当局可否告知本会：

1. 就推动这些相关产业发展，机管局过去在人员培训方面有哪些与预算相关的部署？如有，请说明具体涉及财政预算案中的哪些开支项目及金额；如无，请结合财政预算案说明原因。
2. 关于机管局扩大「机场城市」发展大纲部分，与深圳及广州等内地机场合作吸纳内地航班来港转机的措施？若有，预计在财政预算案中涉及哪些开支项目及金额？具体措施是什么？

提问人：陈仲尼议员(立法会内部参考编号：14)

答复：

1. 香港机场管理局(机管局)已于2025年1月扩大「机场城市」的发展大纲，计划利用机场岛及邻近土地和海域，以航空产业为重心，发展集高端商业、艺术、旅游及休闲活动于一身的新亮点。有关项目可吸引全国以至世界各地的商务及休闲旅客到香港停留或过境转机，提升香港在促进国家与世界各地在商贸、文化、旅游等范畴的连系人角色。「机场城市」发展涵盖多元项目，机管局将透过招商引资推展各项目并吸纳相关产业的人才，当中不涉及额外政府开支。

2. 机管局致力发展综合多式联运网络，提高大湾区内的客与货经香港来往世界各地的便利。机管局将在大湾区内更多战略性地点设置城市候机楼，目标是于2025年内由年初的27个(当中包括深圳及广州)增至逾30个，同时会与珠海机场加强「经珠港飞」直通客运服务，将其推广至更多内地其他城市。机管局亦正分阶段完成在港珠澳大桥香港口岸人工岛上，供过境或访港的粤澳旅客使用的自动化停车场。另外，政府会联同机管局继续策略

性地透过外展队、奖励计划及政策便利措施等，吸引及鼓励航空公司开展及增加航班往来香港，从而加强香港国际机场的航空网络及作为中转枢纽的竞争力。例如，机管局于2024年6月推出「航空网络拓展计划」，提供财政诱因鼓励航空公司开展新航线及为现有航线增加航班班次，而计划至今已吸引24间航空公司，涉及53个航点。以上项目由机管局推展，当中不涉及额外政府开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0827)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (000) 运作开支

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

财政预算案中宣布，香港将助力C919打进国际市场。香港国际航空学院会把培训课程扩展至涵盖与C919飞机相关的范畴。就此，当局可否告知本会：

1. 香港国际航空学院筹备中与C919飞机相关范畴的培训课程，在助力C919飞机进入国际航空市场最新进度为何？
2. 整个计划的实施时间表，包括首期培训预计启动时间及招生规模及分阶段目标；
3. 整个计划的预期成效，包括五年内计划培养C919相关专业人才数量及就业方向（如航空公司、维修企业、认证机构）及如何通过该计划提升香港在C919全球供应链中的参与度（如技术服务、人才输出）。

提问人：陈仲尼议员(立法会内部参考编号：16)

答复：

政府于2016年支持香港机场管理局成立香港国际航空学院(学院)，以推动航空业界的专业发展，并吸引更多年轻人加入航空业。学院一直按行业需要，持续更新、优化及扩充培训课程，吸引并培育更多航空业人才。为助力C919打进国际市场，学院计划逐步将培训课程扩展至涵盖与C919机型相关的范畴。学院正与中国商用飞机公司及有关飞机维修机构研究及制定针对C919的专业课程，涵盖飞行、维修、航空管理等多个关键领域，为相关行业培育更多高素质的专业人才。学院正积极筹备及讨论相关的课程内容和细节，并会适时公布相关课程的资讯。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0638)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

有关推动低空经济发展：

1. 监管沙盒首批结果最快何时公布；成功申请的试点项目最快何时开始试验？
2. 未被选中的首批监管沙盒项目有几多；政府将会有何后续跟进，令这些项目更能符合审批要求，或增加下次被选中的机会？
3. 预计监管沙盒第二批的申请程序，最快何时展开；目标希望第二批可接获几个项目申请？
4. 政府会否全面检视如何简化低空经济监管沙盒试点项目的审批流程；若会，详情为何及最快何时公布有关安排？
5. 政府有否计划制订与先进空中运轮相关的法律框架；若会，详情及具体时间表？

提问人：丘达根议员(立法会内部参考编号：9)

答复：

政府于今年年初起陆续推行「监管沙盒」试点项目，旨在促进创新及测试低空飞行活动的潜在应用场景。首批「监管沙盒」试点项目于去年十一月开始接受申请，并已于去年年底截止，政府一共收到由72位申请者提交的项目，并已于今年3月20日公布首批试点项目的申请结果，首批试点项目有38个。政府正陆续开展相关项目的工作。视乎首批试点项目的推行情况，我们将于稍后时间公布第二批「监管沙盒」试点项目的申请详情，并会适时检讨试点项目计划的安排，包括审批流程等。

同时，政府正在检讨现行的民航法例和规管制度，目标是在今年第二季内向立法会提交第一阶段的修例建议，扩大现行《小型无人机令》(第448G章)的规管范围，涵盖重量介乎25至150公斤的无人机。我们亦计划趁此机会，同步在《1995年飞航(香港)令》(第448C章)加入条文，赋权民航处处长在符合民航安全的前提下容许载人的「先进空中运输系统」(Advanced Air

Mobility，简称AAM)在特定条件下进行试飞。长远而言，我们正着手研究为重量超过150公斤的各类AAM制定新的专用法例。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3187)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

1. 局方上年度与机管局和民航处一同推行民航培训方面的合作项目，以及监督有关促进香港国际航空学院发展成为本港及区内航空培训枢纽的工作。但在是年度则把有关工作项目微调为「监督香港国际航空学院为本港及区内业界提供与航空相关的培训工作」。当局认为，香港国际航空学院过去多年来就本土航空人才及机师培训工作的成效如何？请以数字列表加以辅助说明。当中政府(或机管局本身)有否为此订立相关的关键绩效指标作出监督？
2. 来年度香港国际航空学院的工作策略与过去比较，有否较大改变？若有，主要分别为何？

提问人：周浩鼎议员(立法会内部参考编号：12)

答复：

政府支持香港机场管理局(机管局)在2016年成立香港国际航空学院(学院)，旨在培育航空从业员及专业人才，以配合本地及区域航空界的可持续发展。

学院目前提供约110个基础及专业课程，涵盖范围广泛，以支援从业员在特定航空范畴发展所需的技能及知识。这些课程涵盖航空交通管理、机场营运及危机管理、航空安全及保安、飞行训练及航空工程，以及基础及学术课程。学院提供的课程大多专为在职从业员而设，因此大部分学员均为现职机场雇员。另外，为培训更多本地飞机师，学院于2023年9月推出首个见习机师培训课程，并与大学合作推出全港首个具机师培训的工商管理学士课程。与此同时，学院计划逐步将其培训课程扩展至涵盖与C919机型相关的范畴，例如飞行、维修、航空管理等，以助力C919打进国际市场。

自成立以来，学院一直持续创新和拓展课程，并于2023年成为全球第二间获得国际机场协会及国际民航组织航空培训升级版方案双重认证的机构。而学院在本地航空人才培养方面的工作亦成效理想，在学院接受培训的学员亦逐年增加。在2022-23年度、2023-24年度及2024-25年度，学院分别向约42 300、54 300及64 600名(截至2025年2月数字)来自香港、内地及海外(包括一带一路国家)学员提供航空培训。学院来年将继续按行业需要，持续更新、优化及扩充培训课程，为航空业培育更多人才。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3188)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

- 1.财案演辞中指，机管局已与一家海外领先的航空服务公司签署合作备忘录，探讨在港提供飞机拆解、部件回收、人才培养等专业服务，推动香港发展成为亚洲首个飞机部件处理及交易中心。就这个合作备忘录的签署，预计项目未来的落实和推行时间表为何？
- 2.局方有否了解机管局对上题所指的产业及市场研究结果为何？包括亚洲未来的发展潜力为何？若有，研究结论为何？
- 3.据了解，相关产业涉及面很广泛。香港若要发展的话，局方预计优势及挑战在哪？就此，当局有否初步预计是项发展，政府及机管局需要分别在哪些方面进行投资或资源投入？

提问人：周浩鼎议员(立法会内部参考编号：13)

答复：

1.至3.

飞机拆解及部件回收是一门专业的航空业务，包括飞机部件修理、检查、认证、增值及物流等范畴。由于旧飞机大部分的组件都可回收、复修并再利用，在飞机维修需求持续上升及退役飞机持续增加的情况下，飞机部件处理服务的需求将持续上升。鉴于现时主要提供服务的设施位处于欧美地区，在亚洲地区航空业发展迅速发展的趋势下，我们预计飞机部件处理业务在区内将有庞大的发展空间。

因此，在投资推广署的协调下，香港机场管理局(机管局)已与法国领先航空服务公司Elior Group SA签署合作备忘录，探讨在港提供飞机拆解、部件回收及人才培养等专业服务，推动香港发展成为亚洲首个飞机部件处理及交易中心，提升香港作为国际航空枢纽的地位，支持国家以至整个亚洲区内

的航空发展。机管局和上述航空服务公司将共同探讨具体的业务合作安排。上述工作由机管局和有关航空服务公司推展，不涉及额外政府开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3189)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)
局长： 运输及物流局局长

问题：

香港作为国际航运及贸易中心，在全球WEB 3.0与数字经济的发展大趋势下，我们面对来自新加坡、瑞士等国际竞争者，她们已深入实践智能合约、电子提单、无纸化通关等措施，并建立多层次的数字资产和加密金融法律监管体系，加上内地数字化探索的加速，也让香港面临不进则退的发展压力。请告知：

- 1.当局近3年期间对本港高增值航运业的发展，有否针对题述的数字化产业升级问题进行过政策研究？若有，研究进展和结果为何？若否，未来香港海运港口发展局会否就此设为优先研究项目之一进行详细研究？
- 2.为了促进本港航运业数字化升级转型，当局未来会推出什么措施？会否考虑就协助本港相关企业在包括航运货物追踪、船舶登记、合同管理及支付系统，引入区块链等技术应用，推出例如资助计划等鼓励措施？如不会，原因为何？

提问人：周浩鼎议员(立法会内部参考编号：14)

答复：

1. 数字转型是全球海运业的重要趋势，并将继续影响行业发展，因此港口数字化已成为全球国际航运中心重要标准之一。香港海运港口局在2021年9月成立专责小组，业界代表确立香港必须推动智慧港口发展的方向，并透过当时的运输及房屋局邀请物流及供应链多元技术研发中心展开研发。其后，物流及供应链多元技术研发中心在2023年年初准备好系统的概念验证原型，同步成立由超过10个业界组织参与的工作小组，邀请业界人士分阶段测试特定的货物交付流程，并不断收集业界意见和优化设计。截至2024年年底，共有116家公司参与试行计划，追踪了647批货物和1 036个货柜，涵盖进口本地、跨境运输、冷链追踪、出口整柜及拼柜、海空转运的多式联运等运输流程。

经过约两年的试行过程，业界反应相当正面，他们认同系统能为业界以至香港带来明显经济效益，广泛支持政府尽快全面构建系统。运输及物流局于2025年3月28日获立法会财务委员会批准拨款约2亿1,508万元，将全速在2025年年底完成构建港口社区系统，联通航运、港口、物流、贸易业界，透过信息共享实现各方同步实时追踪货物，打破现时信息碎片化的困局，为香港创造条件与其他港口对接，增强香港港口的国际竞争力。

当「香港海运港口发展局」成立后，我们会继续透过该局与业界就港口社区系统的推行情况保持紧密沟通，细节有待「香港海运港口发展局」成立后与该局商议。

2. 对于问题提及的各类功能，由于港口社区系统将采用「模组化设计」，将预留技术介面加入各项增值电子服务，能随着市场发展和业界需要为用户提供更多服务和便利。

首项已确认将提供的增值电子服务为「一单多报」，利便使用者作货物的进出口报关。此外，航运及港口业界人士亦建议探讨于系统提供香港往返内地的船舶海运舱单预填预报功能，运输及物流局将积极跟进。另外，据运输及物流局以往与持份者的沟通，物流、供应链管理及金融业界人士均认为，由于系统以区块链技术记录货流，能完整保留有关数据并确保数据不被篡改，因此货流资讯高度可信，极具潜力提供金融便利服务。

为鼓励企业使用港口社区系统，于2025-26至2028-29年度的项目期内，货物追踪功能将不会收费，增值电子服务将会参考市场类似服务而适当地收费。运输及物流局将在2025年内开展研究，探讨如何善用系统提供相关服务及其他增值电子服务，推动行业发展，并善用系统开拓财政收入，包括按「用者自付」的原则收取费用，以可持续的方式支持系统日后的经常开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3211)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)
局长： 运输及物流局局长

问题：

机场管理局致力吸纳、培育及保留优秀人才，推行见习行政人员培训计划、见习工程师计划及暑期实习生计划，当局可否告知本会：

- 1.过去三年 (2024, 2023及2022)三个计划招收学生的数目分别为何？
- 2.过去三年(2024, 2023及2022) 三个计划毕业学生投身本港航空业的比例为何？
- 3.过去三年(2024, 2023及2022)及今年三个计划预算的营运开支为何？
- 4.有没有计划增加收生人数，为本港航空业培育更多人才？

提问者：周浩鼎议员(立法会内部参考编号：17)

答复：

1.至4.

香港机场管理局(机管局)致力吸纳、培育及保留优秀人才。为吸纳年青人才，机管局推行的见习行政人员培训计划、见习工程师计划及暑期实习生计划，为年青人提供在职训练、小组专题研习及各种培训机会，让他们认识机场运作各个范围，藉此扩阔视野，提升领导能力，以支持机管局的日常运作及香港国际机场的长远发展。有关计划为机管局恒常招聘工作的一部分，不涉及政府开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3212)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

演辞中香港国际机场连接全球近二百个航点，单日客运量及航班升降量大致回复至疫情前水平。航空货运量多年来排行全球第一。机场三跑道系统于去年年底启用，客运设施亦会于年底分阶段开始营运。当局可否告知本会：

- 1.未来有否计划增加直航航点？
- 2.未来有否计划吸引海外廉航来港？
- 3.机场三跑道系统客运设施的预算营运开支为何？

提问人：周浩鼎议员(立法会内部参考编号：18)

答复：

1.及2.

过去两年，政府与多个民航伙伴更新、检讨或扩大了双边民航安排。为回应市场需求并把握三跑道系统带来的机遇，我们会以更前瞻视角发展及扩大航空网络，包括支持香港国际机场加强其主要航线的服务，并提早布局针对现时主要航线及具潜力的「一带一路」国家，包括位于北美洲、欧洲、非洲、南美洲及东南亚在内的地区的民航合作，商讨及优化民航协定并加强与相关地区之间的航空服务联系。我们的目标是在2025年内与10个或更多的民航伙伴探索加强民航联系。

与此同时，政府一直联同香港机场管理局(机管局)策略性地透过外展队、奖励计划及政策便利措施等，吸引本地及非本地的航空公司(包括低成本航空公司)开拓新的航点和增加航班。例如，机管局于2024年6月推出「航空网络拓展计划」，提供财政诱因鼓励航空公司开展新航线及为现有航线增加航班班次，而计划至今已吸引24间航空公司，其中6间为非本地低成本航空公司。

同时，本地航空公司积极响应政府要求开展及增加航班，以支持香港的整体发展。继于去年及今年较早开展来往中国内地西宁、宁波、舟山、黄山及宜昌、老挝永珍、沙特阿拉伯利雅得、日本仙台及米子、澳洲开恩兹，以及澳洲黄金海岸的直航客运服务后，今年稍后将陆续开通来往美国达拉斯、印度海德拉巴、德国慕尼黑、比利时布鲁塞尔、意大利罗马及中国内地乌鲁木齐的直航航班，亦会增加来往香港及北美的航班班次。

3.

随着三跑道系统投入运作，机管局正与业务伙伴密锣紧鼓展开筹备工作，按客运需求分阶段启用新的客运设施，有关营运开支亦会相应增加。相关的开支涉及日常营运、维护、人力资源、安检、能源、技术升级等等，包括在机场整体营运开支之中。机管局会在其年报定期公布有关的机场营运开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3213)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)
局长： 运输及物流局局长

问题：

演辞中因应国际税务规则的改变，我们正优化这些措施，包括为营运租约下的船舶出租商，提供船舶购置开支的税务扣除。当局可否告知本会：

- 1.以上措施具体推动的计划、细节及时间表为何？
- 2.过去三年(2024，2023及2022)船舶出租商的数量为何？
- 3.有否计划扩大税务扣除范围，以配合国际税务规则？

提问人：周浩鼎议员(立法会内部参考编号：19)

答复：

政府由2020至2022年推出一系列针对航运业的税务优惠措施，包括提供船舶租赁免税优惠，并为海事保险、船舶管理、船舶代理及船舶经纪业务提供半税优惠等，以扩大大地海运网络。由2020/21至2022/23课税年度，受惠于上述免税优惠的合资格船舶租赁商数目由11间增加至46间。2023/24课税年度的相关数据尚待整理。

因应国际税务规则的改变，我们正优化针对航运业的税务优惠措施，包括为营运租约下的船舶出租商，提供船舶购置开支的税务扣除，以维持香港航运税务优惠制度的竞争力，吸引现有企业继续留在香港及新企业落户香港。我们的目标是于2026年上半年向立法会提交条例草案。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3214)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

香港国际机场全面推行「登机易」，入境处亦推出「登机易e-道」服务，方便快捷地完成整个离境程序，包括办理出境检查手续。当局可否告知本会：

- 1.过去三年(2024，2023及2022)「登机易」的使用人数为何？
- 2.过去三年(2024，2023及2022)的使用人数占合资格使用者的比例为何？
- 3.有否计划增加使用者的数量？
- 4.「登机易」每年的维护开支及相关的费用为何？

提问人：周浩鼎议员(立法会内部参考编号：20)

答复：

1.至4.

香港机场管理局(机管局)于2022年推出的「登机易」，旅客只需于办理登机手续时展示容貌核实身分，便能够将其个人资料存放于资料库作比对，之后在机场的整个离港过程(包括行李托运、保安检查、出境检查、登机闸口)均无需重复出示旅行证件及登机证，只需展示容貌便可核实身分，便利旅客。

过去三年，「登机易」使用人次及占离境旅客百份比表列如下：

	「登机易」使用量(万人次)	占离境旅客百份比
2022	11	8%
2023	690	45%
2024	1 440	71%

机管局计划在2026年内扩大推展「登机易」服务至覆盖80%的香港国际机场离境旅客。「登机易」的相关开支由机管局承担，不涉及政府开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3215)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

演辞中为支持国际及本地航空界减碳，我们正推动在香港国际机场应用可持续航空燃料(SAF)。机管局去年已完成相关研究，我们今年内将宣布SAF的用量目标。当局可否告知本会：

- 1.以上措施具体推动的计划、细节及时间表为何？
- 2.有否计划宣传推广或税务优惠等措施吸引业界使用可持续航空燃料(SAF)？

提问人：周浩鼎议员(立法会内部参考编号：21)

答复：

1.

政府正参考香港机场管理局(机管局)的顾问报告以制定合适的可持续航空燃料(Sustainable Aviation Fuel, SAF)用量目标，其中国际及本地的情况、乘客的承受力、持份者的意见等均是重要的考虑因素。在敲定最终方案前，政府会进一步咨询业界，确保建议切合香港的实际情况。政府初步计划在2025年第二季至第三季咨询业界，以期在2025年内宣布SAF的用量目标。

2.

政府会根据机管局的顾问研究结果，在不影响香港国际航空枢纽地位的前提下，制定适合香港的未来路向。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3217)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)
局长： 运输及物流局局长

问题：

演辞中在投资推广署的协调下，机管局已与一家海外领先的航空服务公司签署合作备忘录，探讨在港提供飞机拆解、部件回收、人才培养等专业服务，推动香港发展成为亚洲首个飞机部件处理及交易中心。当局可否告知本会：

- 1.以上措施具体推动的计划、细节及时间表为何？
- 2.以上措施所需的预算为何？
- 3.以上措施预计会创造多少个就业岗位及带来的经济效益为何？

提问人：周浩鼎议员(立法会内部参考编号：23)

答复：

1.至3.

在投资推广署的协调下，香港机场管理局（机管局）已与法国领先航空服务公司Elior Group SA签署合作备忘录，探讨在港提供飞机拆解、部件回收及人才培养等专业服务，推动香港发展成为亚洲首个飞机部件处理及交易中心，提升香港作为国际航空枢纽的地位，支持国家以至整个亚洲区内的航空发展。机管局和上述航空服务公司将共同探讨具体的业务合作安排，包括在香港引入该等专业服务的细节。上述工作由机管局和有关航空服务公司推展，不涉及额外政府开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3219)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

「海运及空运人才培养基金」(「基金」)于2014年4月1日开始运作。「基金」旨在逐步建立一个有活力、多元化和具竞争力的专业及技术人才库，支持香港于两个产业的长远发展，用以延续和提升政府对海运、航空及物流业的人力发展及推广的支援。就与海运业相关的计划(专业培训课程及考试费用发还计划-海运业、海运和航空业实习计划-海运业、本地船舶业训练奖励计划、本地船舶能力提升计划、航海训练奖励计划、船舶维修训练奖励计划、香港航运及物流奖学金计划、香港航海及海运奖学金计划、香港大学—大连海事大学学术合作计划、香港大学—上海海事大学学术合作计划、海外交流学生资助计划、海事培训支援计划、海事人才培养资助计划-法律及海运推广计划拨款)，当局可否告知本会，以表列方式：

- 1.过去三年(2024, 2023及2022)批出的合资格申请人的数目分别为何?
- 2.过去三年(2024, 2023及2022)及今年的预算的营运开支为何?
- 3.有没有计划扩大资助宗数，为本港海运业培育更多人才?

提问人：周浩鼎议员(立法会内部参考编号：25)

答复：

1-2. 过去三个年度，「海运及空运人才培养基金」(「基金」)下与海运业相关的计划的受惠人数及开支总额详情请参阅[附件](#)。预计「基金」在2025-26年度的现金流量需求约为5,200万元，当中约2,900万元将投放于海运业相关的计划。

3. 「基金」自2014年成立以来，我们一直检视「基金」的运作，并考虑业界持份者的意见，按需要优化「基金」下的培训、奖励及推广计划。来年，我们将：(i)扩大「基金」下的「海运推广计划」拨款的覆盖范围至研讨会/会议；(ii)扩大「海事人才培养资助计划」至海事保险；和(iii)增加「专业

培训课程及考试费用发还计划」拨款等，务求令培训措施更为全面和多元化，为本港海运业培育更多人才。

	2022-23年度		2023-24年度		2024-25年度 (截至2025年1月底)	
计划名称	受惠 人数	资助 金额 (万元)	受惠 人数	资助 金额 (万元)	受惠 人数	资助 金额 (万元)
1. 专业培训课 程及考试费 用发还计划－ 海运业	799	235.8	1 023	317.2	777	216.4
2. 海运和航空 业实习计划－ 海运业	206	334.7	135	225.8	154	228.4
3. 航海训练奖 励计划	40	400.2	28	405.4	19	381.3
4. 船舶维修训 练奖励计划	2	56	1	20	0	5.8
5. 本地船舶业 训练奖励计 划	21	69.2	4	32.9	6	12.5
6. 本地船舶能 力提升计划	84	100.8	100	125.4	199	228.6
7. 香港航海及 海运奖学金 计划	2	27.1	3	38.4	2	30
8. 香港航运及 物流奖学金 计划	9	207.2	8	188.5	10	249.8
9. 香港大学－ 大连海事大 学学术合作 计划	69	46.9	85	74.4	61	21.1
10. 香港大学－ 上海海事大 学学术合作 计划	2	40.2	1	22.2	0	0
11. 海外交流学 生资助计划	4	6	11	33	7	21
12. 海事培训支 援计划	0	248	0	196.6	24	82.8

	2022-23年度		2023-24年度		2024-25年度 (截至2025年1月底)	
计划名称	受惠人数	资助金额 (万元)	受惠人数	资助金额 (万元)	受惠人数	资助金额 (万元)
13. 海事人才培训资助计划 - 法律	/	/	4	32.7	4	47.5
14. 海运推广计划拨款	15 693*	88.1	14 324*	135.5	1 871*	179.1

* 数字为推广活动的参与人数

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3220)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

「海运及空运人才培养基金」(「基金」)于2014年4月1日开始运作。「基金」旨在逐步建立一个有活力、多元化和具竞争力的专业及技术人才库，支持香港于两个产业的长远发展，用以延续和提升政府对海运、航空及物流业的人力发展及推广的支援。就与航空业相关的六个计划(专业培训课程及考试费用发还计划-航空业、海运和航空业实习计划-航空业、飞机维修专门课程部分学费退还计划、香港航空奖学金计划、航空营运培训奖励计划及航空业推广活动资助计划)，当局可否告知本会，以表列方式：

- 1.过去三年 (2024, 2023及2022)批出的合资格申请人的数目分别为何？
- 2.过去三年(2024, 2023及2022)及今年的预算的营运开支为何？
- 3.有没有计划扩大资助宗数，为本港航空业培育更多人才？

提问人：周浩鼎议员(立法会内部参考编号：26)

答复：

政府于2014年成立「海运及空运人才培养基金」(基金)以推动航空业界的专业发展，并吸引更多年轻人加入航空业。过去三个年度，基金下与航空业相关的计划的受惠人数及开支总额详情请参阅[附件](#)。

在2025-26年度，预计基金的现金流量需求约为5,200万元，当中约1,600万元预留作航空业相关计划。我们会继续与业界和相关院校紧密合作，优化基金下的培训及奖励计划，务求配合航空业发展需要，吸引并培育更多人才，推动行业持续发展。

计划名称	2022-23年度		2023-24年度		2024-25年度 (截至2025年1月底)	
	受惠人数	资助金额 (万元)	受惠人数	资助金额 (万元)	受惠人数	资助金额 (万元)
1. 专业培训课程及考试费用发还计划 - 航空业	730	280.1	506	257.8	411	225.4
2. 海运和航空业实习计划 - 航空业	276	354.7	264	317.6	351	482.0
3. 飞机维修专门课程部分学费退还计划	13	81.9	10	58.1	/ ^	/ ^
4. 香港航空奖学金计划	28	242	22	147.1	/ ^	/ ^
5. 航空营运培训奖励计划	36	50.4	53	109.2	/ ^	/ ^
6. 航空业推广活动资助计划	/	/	173 *	5.65	1 600 *	39

^ 资助于每年2至3月发放，因此未有受惠人数及资助金额的资料

* 数字为推广活动的参与人数

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3221)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

「海运及空运人才培养基金」（「基金」）于2014年4月1日开始运作。「基金」旨在逐步建立一个有活力、多元化和具竞争力的专业及技术人才库，支持香港于两个产业的长远发展，用以延续和提升政府对海运、航空及物流业的人力发展及推广的支援。就与物流业相关的三个计划（智慧及绿色物流专业培训计划、物流推广资助计划及现代物流实习计划），当局可否告知本会，以表列方式：

- 1.过去三年（2024，2023及2022）批出的合资格申请人的数目分别为何？
- 2.过去三年（2024，2023及2022）及今年的预算的营运开支为何？
- 3.有没有计划扩大资助宗数，为本港物流业培育更多人才？

提问人：周浩鼎议员(立法会内部参考编号：27)

答复：

为加强物流业的人才发展和推广工作提供更多专项资助，从而促进行业的可持续发展，政府透过2023-24年度财政预算案为「海运及空运人才培养基金」(基金)注资的二亿元，于2024年1月推出「智慧及绿色物流专业培训计划」及「物流推广资助计划」，以资助物流业组织及培训机构举办智慧及绿色物流的本地培训课程和推广项目。此外，我们亦于2024年4月推出专为大专全日制学生而设的「现代物流实习计划」，以优化以往由香港物流发展局提供的暑期实习生计划。

截至2025年2月底，「智慧及绿色物流专业培训计划」共批出13项培训课程，「物流推广资助计划」共批出六项推广项目，而「现代物流实习计划」则共批出15个发还资助金的申请。三项计划共批出约527万元资助。

目前，三项计划均没有设资助宗数上限。运输及物流局会密切留意三项计划的运作情况和成效，并适时检讨，以确保计划配合物流业界需求，有效促进物流业的持续发展。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1707)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

尽管政府即将收回大榄隧道，但元朗及周边地区的持续发展，例如朗边公营房屋发展项目、元朗南及洪水桥发展项目，预计在中短期内将带来大量的人口和交通需求。请当局告知本会：

(一) 当局有何措施能加快智慧绿色集运运输系统的推行，以配合人口迁入后的交通需求；

(二) 就11号干线事宜，当局具体的时间表和进度为何？

(三) 当局有何措施责成有关机构提升轻铁的营运效率，以应对区内人口增加所带来的交通需求？

提问人：朱国强议员(立法会内部参考编号：20)

答复：

(一) 政府已就洪水桥 / 厦村及元朗南新发展区的智慧绿色集体运输系统完成可行性研究，并由2024年年中开始全力进行系统于洪水桥 / 厦村新发展区第一阶段道路工程的勘查研究和设计工作，现正检视走线及车站安排，制定设计方案，以及进行影响评估等工作。我们目标是于明年就项目招标，并会分阶段推展洪水桥 / 厦村和元朗南新发展区智慧绿色集体运输系统，以配合新发展区不同阶段发展的交通及运输需求。视乎最终所采用的智慧绿色集体运输系统模式，我们会在标书内订明要求投标者尽快完成建造工程，务求系统能够配合主要人口入住的时间表投入营运，为市民提供便捷的交通接驳服务。

(二) 政府现正就十一号干线项目进行勘查研究，并已根据《道路(工程、使用及补偿)条例》(第370章)就工程项目刊宪，而相关的工程计划已获授权进行。为优化工程项目的推展，政府现正检视十一号干线项目的初步设计及推展安排，并会继续按工务工程计划的既定程序，推展往后阶段的工作。

此外，政府亦会持续审视如何更有效运用公共资源及工程开支的效益，并因应最新的发展情况，包括政策发展及政府财政状况等，持续检视在规划中项目的优次缓急，适当调整推展进度。

- (三) 轻铁是新界西北地区公共交通系统的重要一环。运输署一直透过恒常机制，检视香港铁路有限公司(港铁公司)提供的轻铁服务水平，当中包括要求港铁公司每年向运输署提交5年经营计划，及检视轻铁路线发展、服务班次、行车时间、车辆安排、车辆购置和更换计划等。

就服务班次及车辆安排方面，港铁公司一直根据不同轻铁路线的乘客乘车模式、客流量等因素制定各路线的班次和车务安排，务求切合不同时段的乘客需求。例如，因应平日早上繁忙时段的乘客需求，港铁公司已于部分轻铁路线较繁忙的路段加插短途特别班次，以及安排服务部分元朗及天水围的路线以全双卡车行驶。此外，港铁公司于2023年以新列车扩充了轻铁车队，以提升整体轻铁网络的承载能力及乘客乘车体验。

运输署会继续与港铁公司密切监察各轻铁路线的客流量，并因应实际情况需要适时调整或提升服务。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1474)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

为推动香港邮轮业的复苏，并配合启德发展区项目的逐步落成，政府一直致力于邮轮靠岸期间加强交通安排，以疏导乘客并提升启德邮轮码头的交通配套效率。就此，请政府告知：

1. 过去三个财政年度，每年开办特别巴士路线（接驳码头至启德港铁站）的次数、每小时最高载客量及相关开支为何？
2. 过去三个财政年度，每年新增免费专营巴士服务及免费穿梭巴士路线（接驳邮轮码头至热门旅游地点）的次数、具体路线、每小时最高载客量及相关开支为何？
3. 为加强码头的士载客服务，当局向的士司机发放优惠券（如隧道券或石油气券）作为诱因。过去三个财政年度，每年当局发放优惠券的次数、数量及相关开支为何？
4. 过去三个财政年度，每年当局加派人手于现场协助疏导人流及协调交通工具安排的人员数目及相关开支为何？
5. 当局有否计划进一步改善现时邮轮码头公共交通服务；如有，详情及预算开支为何；如否，原因为何？

提问人：何敬康议员(立法会内部参考编号：33)

答复：

启德邮轮码头的运输区由码头营运商管理。他们须统筹邮轮公司、交通服务营运商和接待邮轮乘客的旅行代理商就每一个航次的上落船安排做好规划和安排，并确保邮轮乘客人流管理迅速、便捷和有效率。政府相关部门会密切监察，并在有需要时提供適切支援。

经咨询文化体育及旅游局与运输署后，就问题各部份的回复如下。

1.至3. 在邮轮停泊的日子，启德邮轮码头的营运商会与公共交通营办商保持沟通，根据靠港邮轮航次的交通需求(例如乘客量、乘客的来源地、乘客在岸上的观光安排等)进行评估，以作出合适的公共交通安排。

一般而言，专营巴士营办商会根据靠港邮轮航次旅客的预期需求进行前期规划，再按实际乘客需要安排特别巴士路线接载旅客往返启德邮轮码头。过去三年，专营巴士营办商共开办127次特别巴士路线服务，表列如下：

年度	开办特别巴士路线的次数		
	城巴第20R号 (启德邮轮码头—尖沙咀 / 高铁西九龙站)	城巴第22R号 (启德邮轮码头—启德站)	九巴第25R号 (启德邮轮码头—观塘(APM))
2021/22	-	-	-
2022/23	-	-	-
2023/24	10	113	4

以上班次的每小时最高载客量介乎约一成至九成。专营巴士营办商会视乎邮轮旅客的需求，灵活安排加密班次以助疏导旅客。上述的特别巴士服务由专营巴士营办商提供，不涉及政府开支。

此外，因应个别邮轮航班的性质和需要，码头营运商会统筹邮轮公司或营运商，在启德邮轮码头增设接驳至香港国际机场、通往内地的跨境口岸，及 / 或主要旅游景点的付费旅游巴服务。

文化体育及旅游局与运输署连同码头营运商和的士业界已实施一系列措施，稳定启德邮轮码头在邮轮停靠时的的士供应。其中，码头营运商亦会视乎实际情况，于个别航次在邮轮乘客落船高峰期向每部到达邮轮码头载客之的士派发50元或100元的石油气优惠券。相关开支由码头营运商承担。当局没有备存相关发放优惠券的次数和数量。

4. 规管和协调有关特别专营巴士服务的工作属恒常职务，由运输署现有人员执行，涉及的开支没有详细分项。

5. 现时启德邮轮码头有4条专营巴士及1条专线小巴路线接驳至港铁启德站及邻近多个港铁站、高铁西九龙站，以及油尖旺一带，相关专营巴士服务亦连接启德邮轮码头与启德体育园，方便旅客与市民于区内往返。运输署已计划新增2条专营巴士路线服务启德邮轮码头，即城巴第20X号线和第22S号线，分别提供直达红磡与尖沙咀的特快服务，以及往返港铁启德站的接驳服务。有

关路线会视乎启德跑道区一带的发展及入伙进度而适时投入服务。政府会继续密切留意启德发展区内各项目的进展，规划适切的公共交通服务以配合市民与旅客的乘车需要。

此外，运输及物流局现正全力推展启德智慧綠色集体运输系统(项目)，以连接启德前跑道区(包括启德邮轮码头)至港铁启德站。该项目拟设车站于启德邮轮码头、启德空中花园、拟议的启德都会公园、启德体育园及启德车站广场等，方便市民及旅客前往沿线不同地点和设施。运输及物流局准备今年下半年为项目招标。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1137)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

2025-26年《财政预算案》指出，特区政府正在与深圳当局正携手推展两个跨境铁路项目。就此，政府可否告知本会：

1. 政府与深圳当局就上述项目的磋商和推展进度为何，
2. 是否已有具体的推展时间表，如有，详情为何，如否，原因为何；
3. 政府有否吸取广东省城际铁路的高效建设及营运经验，并探讨将上述项目纳入城际铁路网络。

提问人：何君尧议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

- 1.及2. 按照共同构建「轨道上的大湾区」的愿景，特区政府与深圳当局正透过「港深跨界轨道基础设施建设专班」(「专班」)携手推展港深西部铁路(洪水桥至前海)及北环线支线两个跨境铁路项目。

两地政府自「专班」成立以来一直密切合作，就跨界轨道基础设施进行深入研究，积极规划相关铁路项目，包括分别于2022年及2024年完成港深西部铁路的首阶段及次阶段研究，并同时积极推展北环线支线的相关规划工作。「专班」已于2024年11月审议港深西部铁路(洪水桥至前海)次阶段研究成果和北环线支线推展安排。双方同意由两地政府相关部门共同成立「跨界轨道项目推展办公室」，推进港深西部铁路及北环线支线项目下一阶段的规划和设计等工作。

我们预计于今年内展开港深西部铁路(洪水桥至前海)项目的勘查及设计，目标是于2035年同步开通项目香港段和深圳段。北环线支线的详细规划及设计预计亦会于今年展开，我们会争取同步推展北环线主线和北环线支线项目，让两个项目的工程能够受惠于一定的协同

效应，目标是让北环线支线能提早与北环线主线同步于2034年完成开通。

3. 港深西部铁路(洪水桥至前海)和北环线支线两个跨境铁路项目将全面打通港深两地的地铁网络，方便两地市民使用地铁服务往来香港和深圳，提升粤港澳大湾区基础设施互联互通水平。

作为港深双方共同推进的项目，跨境铁路为双方提供契机互相借镜推展铁路项目的优势及经验，精益求精，进一步提升铁路发展的效率及质素。我们会利用创新思维，继续探索不同推展方法，灵活善用市场资源，和引进崭新材料和创新建筑技术，并借鉴内地和海外相关做法和经验，务求降低建造成本和压缩建造时间。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1632)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府提出在北部都会区建设「两铁一路」，包括北环线东延线、新界东北线及北都公路。就此，政府可否告知本会：

- 1.北环线东延线造价估算和建设时间表；
- 2.新界东北线造价估算和建设时间表；
- 3.北都公路造价估算和建设时间表。

提问人：洪雯议员(立法会内部参考编号：37)

答复：

1.及2.

政府正积极为北环线东延线及新界东北线筹备下一阶段的推展工作，包括敲定项目的推展模式及财务安排等。根据《香港主要运输基建发展蓝图》，这两个铁路项目预计于2039年及以后落成。其实际走线及推展时间表，将视乎新界北新市镇等「北部都会区」的发展项目的土地用途规划及工程时间表而定，因此，目前未有造价估算。

3. 刚于今年2月获得立法会财务委员会批准拨款的北都公路勘察研究的核准预算费用为6亿8,830万元，其建造工程造价估算须待其实际走线和初步设计确立后才能确定。

随着新田科技城及牛潭尾一带的逐步发展，新田公路将于2036年在繁忙时间出现挤塞。政府将按「全盘规划、分段推展」的原则推展项目，目标是让新田段具备技术条件可在2027年招标，以适时向立法会寻求拨款，进行前期工程及详细设计工作和开展新田段的主体建造工程，争取于2036年或之前开通新田段，以增加区内道路容量，推动研究科技产业及经济发展。

至于北都公路其余路段，我们会密切与有关部门协作，按新发展区的最新规划参数进行交通影响评估(包括检视是否需要延伸北都公路或建议其他道路改善工程)，考虑现有及推展中的运输基建项目，包括道路和铁路的承载能力、整体的成本效益，以及公共资源安排等因素，拟订较具体的推展时间表，争取于新田段开通后3至4年分阶段完成其余路段。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1285)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

现时，运输及物流局辖下的「海运及空运人才培养基金」设有「本地船舶业训练奖励计划」(计划)，以加强支持航运业界的人才培训。就此，当局可否告知本会：

- (一) 过去五年，计划所批出的资助金额、受惠人数及成功取得本地船长／轮机操作员三级证明书的获资助人的人数分别为何；以及
- (二) 当局有否追踪完成培训的人士后续的职业发展；如有，继续从事海事行业的人数为何；如否，原因为何？

提问人：叶刘淑仪议员(立法会内部参考编号：9)

答复：

- (一) 过去五年，在该计划下共批出237万元的资助金予115名受助人。期间，有76名受助人成功取得本地船长三级合格证明书，60名受助人成功取得本地轮机操作员三级合格证明书。
- (二) 本局不时就受助人考取本地船长及轮机操作员合格证明书的情况，评估受助人的职业发展。至2025年2月28日为止，考获本地船长及本地轮机操作员三级合格证明书的受助人分别有170人及131人。当中55人及41人已考获上述二级合格证明书，38人及26人取得上述一级合格证明书。一般而言，考获二级合格证明书和一级合格证明书的受助人一般持续以航海作职业。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1290)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输及物流局于2024年11月15日公布《绿色船用燃料加注行动纲领》(“《行动纲领》”), 就将香港打造成绿色船用燃料加注中心订下一系列目标。就此, 当局可否告知本会:

(一)分项列出, 政府船队(i)使用传统船用燃料的船舶数量、(ii)已转用绿色船用燃料的船舶数量及(iii)计划订造的可使用绿色船用燃料的船舶数量和牵涉的预算分别为何;

(二)分项列出, 政府现有的各个船用燃料贮存设施、其最高油库存量、目前的油库存量及每年就维护有关设施所牵涉的开支及人手编制分别为何; 以及

(三)《行动纲领》订明, 当局会在青衣南物色一块港口用地发展绿色船用燃料贮存设施, 兴建有关设施的所牵涉的预算及人手编制分别为何?

提问人：叶刘淑仪议员(立法会内部参考编号：14)

答复：

(一)

政府船队现时使用传统燃料¹的船舶数量共445艘, 当中使用电油的船舶数量为311艘, 而使用柴油的船舶数量为134艘。政府船舶的功能及工作要求各有不同, 以目前技术而言, 并非所有政府船舶都适宜转用绿色船用燃料。其中, 现有使用柴油的船舶转用低浓度生物柴油并不需要对引擎进行改装, 因此, 在使用柴油驱动的船只当中, 有62艘²已转用船用绿色燃料B5生物柴

¹ 即柴油或電油。

² 使用B5生物柴油的船舶數量會因應政府船隊船舶操作、加注點有否供應此燃料等因素而改變。

油(即5%生物柴油)。我们的目标是于2026年，在政府船队使用柴油燃料的船舶中，在供应充足的前提下，有55%转用绿色船用燃料(包括生物柴油)。

海事处正计划建造两艘可使用绿色甲醇作为燃料的工作船，目前正研究该两艘船只的设计方案。计划涉及的预算，需要在制定方案后才能确定。

(二)

海事处及警务处均管有船用燃料贮存库。其中，海事处位于昂船洲政府船坞的船用燃料贮存库最高贮存量为12万公升柴油(包括生物柴油)及2万公升电油。截至2025年3月18日，实际贮存量约为5万7千公升柴油及9千公升电油。

至于警务处水警总区位于西贡对面海的东分区、马料水的北分区及香港仔的南分区基地的各个船用燃料贮存库，最高总贮存量为57万公升柴油(包括生物柴油)及4万5千公升电油。截至2025年3月20日，这些贮存库的实际总贮存量约为39万3千公升B5生物柴油及1万8千公升电油。上述数字不包括设于大榄西分区基地，目前待修停用的船用燃料贮存库的贮存量。

维护政府船坞及警务处水警各分区基地的船用燃料贮存库，分别属海事处和机电工程署有关人员的常规职务，并以现有资源应付，涉及的人手和开支没有详细分列。

(三)

政府已在青衣南物色一块毗邻港口的用地，预计在2025年就该用地发展作绿色船用燃料贮存库邀请业界提交意向书，随后完成规划程序并适时推出市场。申请有关规划许可涉及的预算尚待确认，相关决策局和部门将以现有的人手及资源完成邀请意向书及申请规划许可的工作。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1298)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)
局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞第249段提到将检讨交通违例事项的定额罚款，以更好管理交通。就此，政府可否告知本会：

1. 2020/21至2024/25财政年度，每年就超速驾驶、不遵守交通灯号、及违例泊车而发出的告票数目；
2. 2020/21至2024/25财政年度，每年市民就超速驾驶、不遵守交通灯号、及违例泊车而须缴交的定额罚款金额；
3. 2020/21至2024/25财政年度，每年处理违例驾驶相关法例的执法人手及相关开支；及
4. 当局进行上述检讨工作的时间表。

提问人： 叶刘淑仪议员(立法会内部参考编号：23)

答复：

1. 过去5年，警务处根据《定额罚款(刑事诉讼)条例》(第240章)及《定额罚款(交通违例事项)条例》(第237章)，每年就超速驾驶、不遵守交通灯号及违例泊车发出的告票数目如下：

2020至2024年涉及超速驾驶、不遵守交通灯号及违例泊车的告票数目					
年份	2020	2021	2022	2023	2024
超速驾驶	242 419	263 983	262 757	251 183	193 409
不遵守交通灯号	52 898	52 693	52 333	48 090	42 532
违例泊车	2 707 869	3 302 160	3 363 471	3 013 019	2 543 197

2. 过去5年，每年市民就超速驾驶、不遵守交通灯号及违例泊车而须缴交的定额罚款金额如下：

2020至2024年涉及超速驾驶、不遵守交通灯号及违例泊车告票罚款（亿元）					
年份	2020	2021	2022	2023	2024
超速驾驶	\$0.93	\$1.0	\$0.99	\$0.95	\$0.74
不遵守交通灯号	\$0.32	\$0.32	\$0.31	\$0.29	\$0.26
违例泊车	\$8.67	\$10.57	\$10.76	\$9.64	\$8.14

3. 交通执法工作属于警务人员日常职务，所涉资源并无分项数字。

4. 政府正检讨几项与交通相关的收费和罚款，当中包括交通违例事项的定额罚款。总体的考量是提升交通管理，以及维持公共财政纪律和可持续性。我们正研究调整各项收费和罚款的具体建议和时间表，计划在2025年内完成检讨并分批提出建议，咨询立法会。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1238)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案中提及预留一亿三千五百万元资助的士业界购买三千辆电动的士。就此，当局可否告知：

(一) 有关申请会否与「的士车队牌照」，以及「立法规管网约车平台」等范畴作整体考虑？

(二) 无人驾驶科技急速发展，去年已有内地的科技企业于本港路段试行无人驾驶自动车，当局是否会加密检讨本港未来的整体点对点运输法规和发展，使其追得上科技发展和大众需求？

提问人：江玉欢议员(立法会内部参考编号：1)

答复：

为进一步推动陆上公共运输绿色转型，环境及生态局于2024年12月10日公布《公共巴士和的士绿色转型路线图》，并于同月在新能源运输基金下推出电动的士资助计划，以鼓励的士车主转用电动的士。经与的士业界及立法会航运交通界议员代表充分沟通，考虑到环境和经济角度，环境及生态局已于2024年12月发信邀请车龄最高的3 000辆的士的车主接受电动的士资助配额。截至目前，环境及生态局共收到约1 900辆合资格的士的车主回复，当中约1 700辆的士的车主接受资助配额，预计次轮邀请将于今年第二季发出。

就问题两部分，现回复如下：

- (一) 在电动的士资助计划下，为确保公帑用得其所，五个获选的的士车队营办商(或他们的股东)为符合的士车队牌照条件而承诺拥有的车队的士(有关数量为最低车队规模的10%，即每个市区或混合的士车队为30辆)，将不符合参与资助计划的资格。至于其余车队的

士，如它们能符合电动的士资助计划下的其他要求，亦可获邀参与资助计划。

在的士车队制度下，运输署没有强制要求车队必须提供某个数目的电动的士，不过，为鼓励车队营办商采用电动的士，运输署在评估各个的士车队牌照申请时，会给予承诺采用更多电动的士的申请者较高的分数。运输署在2024年7月向五个获选的车队营办商发出的士车队牌照的有条件暂准通知，五个车队合共提供超过3 500辆的士，当中包括大约1 900辆电动的士，并会分阶段投入服务。的士车队制度和电动的士资助计划相辅相成，均有助鼓励业界采用电动的士。

规管网约车平台方面，因应个人化点对点交通服务的整体供求情况，以及乘客的需求转变，政府正积极参考其他地方的营运模式及规管方式，研究规管网约车平台。交通咨询委员会辖下亦成立「提升个人化点对点交通服务工作小组」，探讨有关服务的策略方向及如何规管网约车平台。该工作小组在综合运输署正在进行的供求研究的结果和各持份者的意见后，会尽快向政府提交建议报告。政府在全面考虑工作小组的报告以及所收集到的意见后，会于今年内就规管网约车平台订定立法建议。

- (二) 政府一直积极推进自动驾驶车辆(自动车)的研究和应用，而容让业界在本港更广泛及灵活地测试及使用自动车的规管框架亦已于2024年3月1日实施。正在推进的自动车测试和应用项目包括于2024年8月开始载人测试的元朗锦绣花园自动驾驶穿梭小巴项目、12月开始的北大屿山自动驾驶测试项目及西九文化区经香港故宫博物馆往来M+及西九文化区西闸的自动驾驶小型巴士测试项目。预计在2025年底前，将再有两个项目于本港试行，包括往来沙田香港科学园与港铁大学站的自动驾驶小型巴士，以及连接香港国际机场「航天城」和港珠澳大桥香港口岸人工岛的自动驾驶运输系统。上述项目正稳步增加自动车承载量，以及行走更为繁忙的现有公共道路。

正如回复第一部分提到，政府正积极检视个人化点对点交通服务的整体供求情况，以及乘客的需求转变。政府会研究如何透过善用科技，引入良性竞争，推动个人化点对点交通服务与时俱进，便利市民出行。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1262)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

关于增加收入，政府提出将检讨多项收费及罚款，初步估计相关调整可年增约20亿元收入：

- (1) 根据总目5，2024-25与交通违例定额罚款通知书有关的收入都往下修订，因为发出的通知书较预期为少。请问当局是基于何种数据，预计调整有关收费可协助增加收入？
- (2) 请同时提供考虑调整相关交通收费的其他参考数字。

提问人：江玉欢议员(立法会内部参考编号：24)

答复：

- (1) 政府正检讨几项与交通相关的收费和罚款，包括：(i)电动私家车牌照费；(ii)停车收费表的收费；(iii)交通违例事项的定额罚款；及(iv)隧道收费。总体的考量是提升交通管理，以及维持公共财政纪律和可持续性。问题中指出的额外收入估算包括不同的收费或罚款项目，各自的调整方法、时间和幅度，基于不同的考量，会有所不同。我们正研究调整各项收费和罚款的具体建议和时间表，计划在2025年内完成检讨并分批提出建议，咨询立法会。

在2024-25年度，警务处发出的交通违例事项定额罚款通知书数目比原来预算为低。在未计及任何罚款调整的情况下，估计在2025-26年度，交通违例定额罚款(包括违泊及所有交通违法项目)约10亿元。「道路安全」是警务处处长首要行动项目的其中一项。警务处致力以「成果为本」的执法方式制订整体交通警政策略，以提升道路安全，减少在交通意外中死亡及严重受伤的人数，以及改变道路使用者阻碍道路的不负责任行为。警务处在2025-26年度会持续按照上述方针打击违犯交通条例的行为，加上部份定额罚款已多年未有调整，例如违例泊车定额罚款31年未有改变，我们初步估算如适度上调罚款水平，政府收到的总罚款金额将会有所上升。

(2) 在调整上述与交通相关的收费和罚款时，我们会考虑提升交通管理的需要、维持公共财政纪律和可持续性。以隧道收费为例，政府将全盘考虑四大原则，即交通管理需要、「用者自付」、公交优先、以及效率优先，因应各条隧道的具体情况，权衡各个原则，为各隧道制订一个合适的收费。政府亦会慎重考虑公众可负担程度以及当时社会环境等因素。政府一直恪守「用者自付」和「收回成本」的原则，需征收合理的费用，以确保这些运输设施的财务可持续性。举例来说，香港仔隧道和城门隧道于2023-24年度，分别出现1,600万元和5,200万元营运赤字，其收费水平34年以来一直未予调整。此外，停车收费表的收费和违例泊车的定额罚款水平31年以来未予调整；而政府上一次调整超速驾驶的定额罚款水平亦已沿用24年。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：0603)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就海运及空运人才培养基金(基金)，政府可否告知本会：

(一)现时基金下各项资助及奖学金计划(计划)的名字及内容；

(二)过去三年，各计划每年的资助金额，以及受惠学生和现职人士的数字；
及

(三)有否评估基金如何吸引更多本地人士投身航空及海运业界；如有，详情为何；如否，有否计划作改善？

提问人：黎栋国议员(立法会内部参考编号：12)

答复：

(一) 海运及空运人才培养基金(「基金」)的各项资助及奖学金计划的详情请参阅附件一。

(二) 「基金」过去三年的资助金额以及受惠人数的详情请参阅附件二。

(三) 自「基金」在2014年成立以来，运输及物流局一直检视基金的运作，考虑业界持份者的意见，按需要优化「基金」下的培训、奖励及推广计划，以确保「基金」下的各项计划有效支持行业的持续发展，吸引更多本地人士投身海运及航空业界。我们于2024年为「基金」在吸引人才和推动行业人力发展方面的影响和成效作全面检讨。检讨结果显示，整体而言，「基金」能够有效吸引人才加入相关行业。我们会根据检讨结果提出的建议作出跟进，以进一步提升「基金」在培养香港海运和航空业人才的效率、灵活性和精准度，支援行业的专业发展。

**运输及物流局
海运、航空及物流业
海运及空运人才培养基金**

1. 专业培训课程及考试费用发还计划

海运和航空业从业员在完成核准课程或通过核准专业考试后，可获发还 8 成费用，上限为每人 3 万元，用以鼓励海运和航空从业员进修和取得专业资格，助他们在相关行业发展。

2. 海运和航空业实习计划

在政府、业界和院校三方合作下，业界为中六离校生和大专生安排实习职位，政府津贴实习生每月酬金最高 75%或 7,500 元(以较低者为准)，上限为 3 个月，让本港的学生及青年及早认识海运和航空业所提供的多元化就业机会，鼓励他们毕业后投身海运和航空业界。

3. 航海训练奖励计划

为远洋船舶的实习生提供每月 1 万元的奖励津贴，甲板部及轮机部最长分别为期 18 个月及 12 个月。实习生完成实习后上岸准备专业考试期间，可获每月 3,000 元津贴，为期最长 9 个月；以及考获所需专业资格后而尚未获晋升为高级船员期间，可获每月 6,000 元津贴，为期最长 6 个月。成功考获远洋高级船员 / 轮机师二级及一级适任证书人士，分别可获发放一次性奖励金 4 万元及 8 万元。计划旨在吸引更多本地年轻人接受航海训练，考取相关资历。

4. 船舶维修训练奖励计划

向参与船舶维修学徒训练的合资格职业训练局毕业生每月提供 5,000 元津贴，为期最长 36 个月，协助船舶维修业吸引新血入行。

5. 本地船舶业训练奖励计划

透过向受雇于本地船舶业的新入职人士提供每人最高 3 万元资助，吸引更多年轻人加入本地船舶业，并鼓励他们考取首个本地船长或轮机操作员的专业资格。

6. 本地船舶能力提升计划

通过考试并成功获得本地船长或轮机操作员三级及二级合格证书资格人士，分别可获发放一次性奖励金 12,000 元及 15,000 元，鼓励本地船舶在职从业员考取专业资格。

7. 香港航海及海运奖学金计划

向获选修读香港理工大学国际航运及物流管理学士学位课程的学生提供奖学金，获奖者需承诺成功修毕课程后，于远洋船舶上工作或在香港从事海运相关工作最少 1 年。

8. 香港航运及物流奖学金计划

向获选的本地、内地及海外学生提供奖学金，修读香港理工大学的国际航运及物流管理理学硕士课程。获颁奖学金的学生需承诺成功修毕课程后，在香港从事海运相关工作最少 1 年。

9. 香港大学—大连海事大学学术合作计划

为培养更多精通香港与内地法律制度和海事法律和专研海事法律的专才，政府向大连海事大学的获选学生提供奖学金修读香港大学的普通法硕士课程，获奖者须承诺在成功修毕课程后，在本港从事海运相关工作最少 1 年。计划另资助香港大学法律系学生及本港海事法律界的业内从业员，修读大连海事大学暑期课程或参加大连海事大学教学人员主持在港举行的专业讲座。

10. 香港大学—上海海事大学学术合作计划

为培养更多精通香港与内地法律制度和海事法律和专研海事法律的专才，政府向上海海事大学的获选学生提供奖学金修读香港大学的普通法硕士课程，获奖者须承诺在成功修毕课程后，在本港从事海运相关工作最少 1 年。

11. 海外交流学生资助计划

资助香港中文大学和香港科技大学修读海运相关科目的获选本科生每位 3 万元前往海外交流，修读一个学期与海运相关的学分课程，让学生吸收海运知识，从而吸引他们毕业后加入海运界。

12. 海事培训支援计划

资助香港航海学校推行新校本海事科课程，使学生通过理论和实践整合的培训课程，获得海事知识、技能和船上经验，并取得应考本地船长三级合格证书的考试资格，从而持续稳定地为本地船舶业供应适任的新血。

13. 海事人才培养资助计划 - 法律

鼓励从事海事业务的律师行或大律师，为有志投身海事法律工作的人士提供见习培训，以培育更多本地海事律师，支援香港的高增值海运服务。成功申请人就每位实习生可获每月 2 万元的资助，上限为 2 名实习生。实习律师及实习大律师资助期最长分别为 24 个月及 12 个月。

14. 海运推广计划拨款

旨在鼓励与海运业相关的机构或专业团体举办不同的活动，推广海运业的不同范畴吸引更多人才加入业界。

15. 飞机维修专门课程部分学费退还计划

向完成职业训练局的飞机维修工程高级文凭或职专文凭(飞机维修)课程的学员退还部分学费。学员须于修毕课程后加入飞机维修行业工作最少 2 年。

16. 香港航空奖学金计划

向获选修读与航空相关学位或高级学位课程的学生提供奖学金，获奖者须于修毕课程后，在香港从事航空相关工作最少 1 年。

17. 航空营运培训奖励计划

向香港国际航空学院航空营运文凭的注册学生提供津贴总额 24,000 元。获奖者须于修毕课程后，在香港从事航空相关工作最少半年。

18. 航空业推广活动资助计划

资助在香港与航空业相关的机构或学术机构举办不同的活动，推广航空业的不同范畴，以吸引更多人才加入航空业，资助金额最高为25万元。

19. 现代物流实习计划

透过资助物流企业为大专生提供实习机会，鼓励他们毕业后投身物流业。计划津贴实习生每月酬金最多75%或7,500元，以较低者为准，上限为3个月。

20. 智慧及绿色物流专业培训计划

资助合格的物流业组织及培训 / 教育机构举办与现代、智慧和绿色物流相关的本地培训课程，资助金额最高为课程费用的8成，以每名参加者6,500元为上限。为了让物流从业员有更多元化的课程选择，计划于2024年10月4日起优化，措施包括准许以自资形式运作的课程纳入计划的资助范围内。合格的物流从业员在完成预先核准的课程后，可获发还8成费用，上限为每人3万元，以鼓励物流从业员进修，协助他们在相关行业发展。

21. 物流推广资助计划

资助合格的物流相关机构和专业团体举办本地推广项目和活动，以推广物流业智慧、创新、高端及专业的形象。资助金额最高为项目全数总开支。

计划名称	2022-23年度		2023-24年度		2024-25年度 (截至2025年1月底)	
	受惠人数	资助金额 (万元)	受惠人数	资助金额 (万元)	受惠人数	资助金额 (万元)
1. 专业培训课程及考试费用发还计划	1 529	516.0	1 529	575.0	1 188	441.7
2. 海运和航空业实习计划	482	689.4	399	543.4	505	710.4
3. 航海训练奖励计划	40	400.2	28	405.4	19	381.3
4. 船舶维修训练奖励计划	2	56	1	20	0	5.8
5. 本地船舶业训练奖励计划	21	69.2	4	32.9	6	12.5
6. 本地船舶能力提升计划	84	100.8	100	125.4	199	228.6
7. 香港航海及海运奖学金计划	2	27.1	3	38.4	2	30
8. 香港航运及物流奖学金计划	9	207.2	8	188.5	10	249.8
9. 香港大学—大连海事大学学术合作计划	69	46.9	85	74.4	61	21.1
10. 香港大学—上海海事大学学术合作计划	2	40.2	1	22.2	0	0
11. 海外交流学生资助计划	4	6	11	33	7	21
12. 海事培训支援计划	0	248	0	196.6	24	82.8
13. 海事人才培养资助计划—法律	/	/	4	32.7	4	47.5

计划名称	2022-23年度		2023-24年度		2024-25年度 (截至2025年1月底)	
	受惠人数	资助金额 (万元)	受惠人数	资助金额 (万元)	受惠人数	资助金额 (万元)
14. 海运推广计划拨款	15 693*	88.1	14 324*	135.5	1 871*	179.1
15. 飞机维修专门课程部分学费退还计划	13	81.9	10	58.1	/ ^	/ ^
16. 香港航空奖学金计划	28	242	22	147.1	/ ^	/ ^
17. 航空营运培训奖励计划	36	50.4	53	109.2	/ ^	/ ^
18. 航空业推广活动资助计划	/	/	173*	5.65	1 600*	39
19. 现代物流实习计划 [#]	/	/	60	96.4	65	106.4
20. 智慧及绿色物流专业培训计划	/	/	0 [@]	0	14	19
21. 物流推广资助计划	/	/	0 [@]	69.8	550*	327.4

^ 资助于每年2至3月发放，因此未有受惠人数及资助金额的资料

* 数字为推广活动的参与人数

[#] 前称暑期实习计划(供应链管理)

[@] 计划于2024年1月推出，所有获批项目均于2024-25财政年度或之后举行

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3078)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (000) 运作开支

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府会在今年成立香港海运港口发展局，促进国际航运中心的可持续发展。请问涉及开支包括人事编制、研究、推广及人力培训等开支为何？

提问人： 林健锋议员(立法会内部参考编号：10)

答复：

《行政长官2024年施政报告》公布，政府会改革现时的「香港海运港口局」成为「香港海运港口发展局」，作为高层次咨询机构，协助制订政策和长远发展策略。政府将委任非官方人士出任主席，成员主要来自航运业界，并设有稳定的专责研究和推广团队，增拨资源，提升研究能力、加强海内外推广和强化人力培训，更有效支援政府落实政策，推进香港航运业的可持续发展。政府正为此项革新作准备，目标是于2025年年中之前成立新的「香港海运港口发展局」，并筹备在2025年下半年聘请专责团队。

为支援香港海运港口发展局的工作，政府已在2025-26、2026-27及2027-28年度分别额外预留约1,170万元、1,410万元及1,910万元，用作聘请专责团队及支付推广及研究等活动开支。专责团队由三个新增非公务员合约职位组成(包括一名总经理、一名高级经理及一名一级经理)，团队的薪酬开支占预留拨款的约三成，其余约七成的拨款将用于推广及研究等活动。2027-28年后的资源安排将因应实际运作经验再作检视和考虑。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0436)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输及物流局在过去三年，是否有根据政府的《物料供应及采购规例》，在未经律政司的情况下，向外聘用律师作顾问服务；如有，有关支出的服务性质和所花费用为何。

提问人： 林新强议员(立法会内部参考编号：15)

答复：

运输及物流局委任了律师事务所作为空运牌照局的法律顾问，在需要时向空运牌照局提供法律顾问服务。2023-24年度，相关的服务费用为港币392,700元。2022-23及2024-25年度因无需法律顾问服务，故无相关支出。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1572)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)
局长： 运输及物流局局长

问题：

财政预算案演词中指出，香港将助力C919打进国际市场。就此，政府可否告知本会：

1. 计划培训C919相关专业人士的数目和工作种类；
2. 用于培训C919相关专业人士涉及的开支；
3. 助力C919打进国际市场的具体措施为何；有否具体指标来评估成效；
4. 有否给予C919飞机起降费、停泊费等补贴的计划。

提问人：林新强议员(立法会内部参考编号：34)

答复：

香港作为汇聚中国和国际优势的世界级城市，可以在飞机维修、培训及租赁 / 买卖等方面作出配合，推动国产飞机C919打进国际市场。

在飞机维修方面，香港国际机场在飞机维修方面具备丰富经验和完善配套，能够充分支持国产飞机在境外进行维修工作。加上三跑道系统正式启用，香港国际机场的容量将显著提升，有能力支持更多飞机维修工作。在租赁 /

买卖方面，特区政府一直积极发展飞机租赁，并于去年优化飞机租赁优惠税制，提供具竞争力的利得税优惠。基于香港完善的法律、稳健的金融制度以及与周边地区的友好关系，加上香港是全球最大和最重要的离岸人民币业务中心，香港在飞机租赁所具备的优势，将有利于国产飞机在香港透过「融资租赁」等方式打进国际市场。

在培训方面，香港国际航空学院(学院)计划逐步将培训课程扩展至涵盖与C919机型相关的范畴。学院正与中国商用飞机公司及有关飞机维修机构研究及制定针对C919的专业课程，涵盖飞行、维修、航空管理等多个关键领域，为相关行业培育更多高素质的专业人才。学院正积极筹备及讨论相关的课程内容和细节，并会适时公布相关课程的资讯。

政府和香港机场管理局亦一直支持C919飞机在香港国际机场的运作，并将继续为其运作提供适当的便利。

上述的工作并不涉及额外的政府开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1573)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

财政预算案演词中指出，政府推出了一系列惠及航运业发展的税务措施。就此，政府可否告知本会：

1. 会否为在港进行融资、购买香港或内地航运保险的航运企业，提供税务优惠或其他优惠措施。如有，详情为何。如否，原因为何；
2. 会否为来港设立办事处的国际航运金融、保险及律师事务所提供税务优惠或其他优惠措施。如有，详情为何。如否，原因为何。

提问人：林新强议员(立法会内部参考编号：35)

答复：

运输及物流局致力推动香港高增值海运服务业的发展。为推动海运服务业的发展，政府由2020至2022年推出一系列针对航运业的税务优惠措施，包括提供船舶租赁免税优惠，并为海事保险、船舶管理、船舶代理及船舶经纪业务提供半税优惠等，以扩大大地海运网络。因应国际税务规则的改变，我们正优化针对航运业的税务优惠措施，包括为营运租约下的船舶出租商，提供船舶购置开支的税务扣除，以维持香港航运税务优惠制度的竞争力。此外，鉴于大宗商品占全球航运交易量一半以上，政府亦建议为大宗商品贸易商提供半税优惠，吸引他们集聚香港运作，从而带动本地高增值海运服务发展。我们的目标是于2026年上半年向立法会提交条例草案。

政府现时没有为在港进行融资的航运企业、购买香港或内地航运保险的航运企业以及在港设立办事处的律师事务所提供税务减免。然而，政府会继续透过上述措施吸引航运商业主导人及大宗商品货主来香港设立业务，为航运金融、海事保险及海事法律等海运服务业注入动力，亦会以其他形式支援行业发展，包括于2023年在「海运及空运人才培养基金」下推出「海事

「人才培训资助计划」，以及筹划于2025年年底扩展「海事人才培训资助计划」至涵盖海事保险业，促进行业的可持续发展。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：2384)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府会改革现时的「香港海运港口局」，成为「香港海运港口发展局」。预算案演辞118提出将加强相关研究、推广及人力培训，促进国际航运中心的可持续发展。就此，当局可否告知本会：

当局拟预留多少资源用于成立「香港海运港口发展局」，该局与过往的「香港海运港口局」功能有何不同，预计何时完成改革？

增设的香港海运港口发展局的人手编制及产出指标是如何？

提问人：林素蔚议员(立法会内部参考编号：13)

答复：

《行政长官2024年施政报告》公布，政府会改革现时的「香港海运港口局」成为「香港海运港口发展局」，作为高层次咨询机构，协助制订政策和长远发展策略。政府将委任非官方人士出任主席，成员主要来自航运业界，并设有稳定的专责研究和推广团队，增拨资源，提升研究能力、加强海内外推广和强化人力培训，更有效支援政府落实政策，推进香港航运业的可持续发展。具体项目和效益管理安排会在「香港海运港口发展局」成立后确立。政府正为此项革新作准备，目标是于2025年年中之前成立新的「香港海运港口发展局」，并筹备在2025年下半年聘请专责团队。

为支援「香港海运港口发展局」的工作，政府已在2025-26、2026-27及2027-28年度分别额外预留约1,170万元、1,410万元及1,910万元，用作聘请专责团队及支付推广及研究等活动开支。专责团队由三个新增非公务员合约职位组成(包括一名总经理、一名高级经理及一名经理)，团队的薪酬开支占预留拨款的约三成，其余约七成的拨款将用于推广及研究等活动。2027-28年后的资源安排将因应实际运作经验再作检视和考虑。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2397)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞121提出，为发展智慧港口，政府已预留二亿一千五百万元，构建港口社区系统。就此，当局可否告知本会：

请举例说明政府具体计划采用哪些新兴技术，如自动化、物联网、大数据等，以提升港口运作效率，分别设计的金额为何？

政府有否有相应的人才培养计划或培训支援配套，以协助港口从业人员适应智慧港口的新要求，如有详情为何，如否，原因为何？

智慧港口发展后，政府预计所减省的人手及成本数字为何？

提问人：林素蔚议员(立法会内部参考编号：26)

答复：

政府将构建数码化港口社区系统，具货物追踪、实时运输资讯、电子资讯、港口数据分析等功能，促进本地航运、港口、物流及贸易业界持份者信息互联互通，并促进香港联通其他港口，以及打通贸易流和资金流。

系统将采用多项新兴技术，包括区块链、人工智能(AI)、物联网(IoT)、大数据分析、云端服务及模组化设计等。区块链技术将用于记录货物流转信息，确保数据的透明性和不可篡改性，从而提高货物流转资讯的可信度和效率，并具潜力提供贸易融资便利服务。人工智能则主要应用于货物追踪和数据分析，例如通过海运提单号码自动配对大数据库，提供实时货物追踪信息。物联网技术将用于冷冻货柜的温度监控，协助监察冷链货物的品质。大数据分析则将提供实时运输信息和分析提示功能，例如船舶航班延误、冷冻货柜温度异常等。云端服务包括数据托管和网络安全服务，确保系统的稳定性和安全性。此外，系统采用模组化设计，以便未来根据需求灵活扩展功能模组。系统约 2 亿 1,508 万元的非经常开支已涵盖上述相关技术的应用与实施。

物流及供应链多元技术研发中心于 2023 年初准备好系统的概念验证原型后，同步成立由超过 10 个业界组织参与的工作小组，邀请业界人士分阶段测试特定的货物交付流程，并不断收集业界意见和优化设计。截至 2024 年底，共有 116 家公司参与试行计划，追踪了 647 批货物和 1 036 个货柜(全部为真实的货运个案)，涵盖进口本地、跨境运输、冷链追踪、出口整柜及拼柜、海空转运的多式联运等运输流程。业界人士反应正面，认为系统设计简单易用，并能配合香港业界的惯常做法。运输及物流局在全面构建系统期间，将同步积极向海运和物流业界人士进行宣传推广，加强解说系统的好处，鼓励他们把握系统带来的业务革新机遇。项目的预算开支亦包括制作用户培训资源和举办工作坊及培训课程，以协助港口从业人员适应新系统的操作与应用。

港口社区系统是一个便利业界信息互联互通的企业对企业平台系统，而非用于提供政府服务，因此不存在减省政府人手及成本的考虑。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1849)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

问：对于机场城市，政府在总投资中的出资具体金额及相关项目的资金分配计划为何？配合「机场城市」与周边城市例如东涌、珠海及澳门等城市的联动发展，是否包括了用于基础设施配套的预算，以及有否计划提升大湾区内城市的协同效益？

提问人：刘智鹏议员(立法会内部参考编号：9)

答复：

香港机场管理局(机管局)已于2025年1月扩大「机场城市」的发展大纲，计划利用机场岛及邻近土地和海域，以航空产业为重心，发展集高端商业、艺术、旅游及休闲活动于一身的新亮点。有关项目可吸引全国以至世界各地的商务及休闲旅客到香港停留或过境转机，提升香港在促进国家与世界各地在商贸、文化、旅游等范畴的连系人角色。

在提升与大湾区内其他城市的协同效益方面，机管局致力发展综合多式联运网络，提高大湾区内的客与货经香港来往世界各地的便利。客运方面，机管局将在大湾区内更多战略性地点设置城市候机楼，目标是于2025年内由年初的27个增至逾30个。另外，机管局与珠海交通控股集团于2024年11月签署入股珠海机场的股权合作协议，为加强两个机场的深化合作提供更坚实的基础。其中，我们会与珠海机场加强「经珠港飞」直通客运服务，将其推广至更多内地其他城市。机管局亦正分阶段完成在港珠澳大桥香港口岸人工岛上，供过境或访港的粤澳旅客使用的自动化停车场。

至于货运方面，机管局正与东莞全力推进「海空货物联运」创新发展，让内地出口货物可无缝运达香港国际机场，利用香港的国际航空网络直接转运到世界各地，反向流程亦适用于进口货物。机管局正推展「香港国际机场东莞空港中心」永久设施建设，预计空港中心第一期首阶段建设将于年内完成，而第二期前期研究亦即将开始。

上述项目由机管局推展，不涉及额外政府开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1860)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)
局长： 运输及物流局局长

问题：

问：

- 1.政府现时的主要隧道和干道的收费，根据现时的收费准则，有否预测需要多少年才能收回造价成本达至收支平衡？
- 2.现时检视政府隧道及主干道收费的相关研究或技术支持的工作是否有预留开支拨款？具体金额如何分配到这类型工作当中，以及预计何时完成检视并实施新收费？
- 3.对于检讨电动私家车牌照费、停车收费表的收费、交通违例事项的定额罚款等，需时预计要多久，是否有具体的工作时间表，以及会否考虑阶梯式或递进式的收费模式，以及适当的过渡期，等社会有时间平稳过渡到新措施。

提问人：刘智鹏议员(立法会内部参考编号：20)

答复：

1.及2.

政府在决定隧道是否收费及其收费水平时，会考虑到相较一般在地面上兴建的道路，隧道的管理及营运需较高费用和资源投放，例如需长时间运作通风和照明系统，较复杂的结构检查和维修，并聘请营办商负责管理等。隧道收费原则是先考虑交通管理需要，及公众可负担程度等，并在「收回成本」和「用者自付」的基础上，如收费未足以有效管理交通，便考虑进一步调整收费水平。此外，亦会考虑公交优先和效率优先原则。我们会全盘考虑上述原则，考虑每一条隧道的具体情况，例如地理位置、服务对象、部分隧道多年未有调整收费或面临营运赤字等。

运输署正进行隧道费检讨工作及考虑和安排资源需要。我们正研究具体建议和推行时间表，争取今年内尽快提出建议，咨询立法会交通事务委员会。

3.

政府正检讨提问中几项与交通相关的收费和罚款，以提升交通管理，并维持公共财政纪律和可持续性，重点检视多年未曾调整的收费和罚款，包括(i)停车收费表的收费；及(ii)交通违例事项定额罚款，例如违例泊车及与交通安全相关罪行的定额罚款。至于电动私家车牌照费，我们联同环境及生态局，正理顺收费基础和架构，以贴紧电动车的技术发展和国际做法。我们正研究调整各项收费和罚款的具体建议和时间表，计划在2025年内完成检讨并分批提出建议，咨询立法会。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1379)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府于2021年提出成立铁路署，以加强对铁路规划和项目推展的监管、优化铁路安全的规管，以及监督新的跨境和本地铁路项目的规划和推展工作，惟此纲领2025/26年度需要特别留意的事项中却未有提及相关进展。就此，政府可否告知本会，是否仍有成立铁路署的计划和意向，若有，相关的筹备工作、涉及开支，以及成立的具体时间表为何；若当局已放弃成立铁路署，未来有何具体措施监督和规管铁路项目的成本控制、工程安全和推展进度，确保本港各个铁路项目有序落成？

提问人： 刘业强议员(立法会内部参考编号：15)

答复：

政府早前提出将路政署铁路拓展处、路政署北部都会区铁路办事处及机电工程署铁路科合并，在运输及物流局辖下成立铁路署，作为政府负责铁路规划及推展的单一专责部门。我们正检视成立新部门将牵涉的新增人手及资源需求，在善用政府财政资源的前提下，考虑拟议铁路署的安排。虽然未成立铁路署，政府和香港铁路有限公司(港铁公司)在过去数年已落实一系列加强铁路项目监察和控制的策略和流程，包括优化项目监督和沟通平台、加强监察和查核力度、制定主动汇报和预警机制以及试行「工程项目安全检讨」程序。现有的铁路管理架构运作已相对成熟，让港铁公司和政府各部门可通过多层监督和沟通平台快速的交流，并有清楚机制迅速上报发现的重大问题和风险，让政府和港铁公司能够及早商讨处理方法和作出跟进。我们会继续善用目前的架构，确保铁路安全和项目顺利推展。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1383)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞第249(三)段提及，运输及物流局将检视各政府隧道及主干道的收费。就此，政府可否告知本会：

- 一) 当局初步计划上调或增设哪几条主要干线和行车隧道的收费，最快将在何时实施，以及预计每年可为政府增加多少收入；及
- 二) 据悉当局将为T2主干路及中九龙干线通车拟备法例修订建议，当中会否包含收费安排，如会，详情为何；抑或免费开放给驾驶者使用？

提问人：刘业强议员(立法会内部参考编号：19)

答复：

- (一) 运输署正进行隧道费检讨工作。相较一般在地面上兴建的道路，隧道的管理及营运需较高费用和资源投放，例如需长时间运作通风和照明系统，较复杂的结构检查和维修，并聘请营办商负责管理等。隧道收费原则是先考虑交通管理需要，及公众可负担程度等，并在「收回成本」和「用者自付」的基础上，如收费未足以有效管理交通，便考虑进一步调整收费水平。此外，亦会考虑公交优先和效率优先原则。我们会全盘考虑上述原则，考虑每一条隧道的具体情况，例如地理位置、服务对象、部分隧道多年未有调整收费或面临营运赤字等。我们正研究具体建议和推行时间表，争取今年内尽快提出建议，咨询立法会交通事务委员会。
- (二) 政府已向立法会交通事务委员会提交文件，交代有关营运和管理新落成中九龙干线和T2主干路隧道的技术性法例修订，现不包括收费安排。

政府在进行答复第一部份的隧道费检讨工作时，会一并考虑和检视这两个项目的使用安排。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2538)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就港深西部铁路(洪水桥至前海)及北环线支线的规划及设计工作，请当局告知本会：

- (1)北环线支线的详细规划及设计工作总预算为何？预计何时完成可行性研究？「技术研究」、「环境影响评估」拨款金额及比例是几多？
- (2)两项铁路工程动工后，如何减少对现有交通网络（如洪水桥道路）及居民生活的影响？依据为何？例如用于临时交通改道、隔音屏障的预算金额及执行时间表详情为何？

提问人：刘国勋议员(立法会内部参考编号：21)

答复：

- (1) 港深两地政府正透过「港深跨界轨道基础设施建设专班」(「专班」)共同推展跨境铁路项目，包括港深西部铁路(洪水桥至前海)和北环线支线项目。「专班」已于2024年11月审议北环线支线推展安排，港深双方同意由两地政府相关部门共同成立「跨界轨道项目推展办公室」，推进项目下一阶段的规划和设计等工作，目标于2025年内开展项目详细规划及设计。

北环线支线属于北环线主线的延伸。我们倾向邀请香港铁路有限公司(「港铁公司」)以拥有权方式推展北环线支线项目，即由港铁公司负责新铁路项目的财务、设计、建造、营运和维修保养，并最终拥有铁路。在此基础下，北环线支线的详细规划与设计工作会由港铁公司负责进行，不涉及政府的工程拨款。

- (2) 一如以往的铁路工程，相关铁路公司 / 营运者会就铁路项目进行交通影响评估，评估项目对交通的影响并制定相应的缓解措施和临时交通

管理安排，以尽量减低工程对附近交通及道路使用者的影响。相关临时交通管理安排须交由交通管理联络小组(成员主要包括运输署、警务处、路政署及相关铁路公司 / 营运者)审批，以符合道路安全要求及相关标准。如有需要重置道路，重置的道路一般亦须维持原有道路的功能。在实施有关措施前，承建商会透过不同的方式与附近居民及道路使用者沟通和简介有关安排。

港深西部铁路(洪水桥至前海)及北环线支线两个项目现时处于初期规划阶段，有待进行交通影响评估和制定相应的缓解措施和临时交通管理安排。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2544)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就运输及物流局提及将会推展《香港主要运输基建发展蓝图》所公布运输基建项目的规划及落实工作，包括铁路和道路项目，其中包括洪水桥 / 厦村及元朗南新发展区的智慧绿色集体运输系统，请当局告知本会：

(1) 当局是否已就该系统的具体路线走向及站点布局完成可行性研究？若已完成，之后项目的拨款预算详情为何？若未完成，研究工作的预算几多？是否计入来年度预算？

(2) 2025-26年度内，当局是否已为该系统的初步工程(如地质勘探、招标程序)预留拨款？相关预算金额及用途分配详情为何？

(3) 当局是否已选定该系统的驱动能源类型(如全电动、氢燃料电池)？依据为何？环保效益评估结果为何？

提问人：刘国勋议员(立法会内部参考编号：37)

答复：

(1)及(2) 政府已就洪水桥 / 厦村及元朗南新发展区的智慧绿色集体运输系统完成可行性研究，并于2024年5月开展系统于洪水桥 / 厦村新发展区第一阶段道路工程的勘查研究和设计工作，现正检视走线及车站安排，制定设计方案，以及进行影响评估等工作。项目的道路建造工程造价估算须待其实际走线和设计确立后才能确定。

2025-26年度内，该系统第一阶段道路工程勘查研究和设计的相关预留拨款约为1,319万元。预算金额将用于检视走线及车站安排、制定设计方案、进行影响评估，以及招标程序等工作。

(3) 该系统将采用绿色能源作为动力来源。政府对系统所使用的驱动能源类型持开放态度。政府早前就系统邀请相关供应商及营运商递交意向书，以收集市场意见。政府现正就这些意见包括有关驱动能源类型的建议进行分析，并评估其环保及成本效益，为日后在标书中

列明相关具体要求作参考。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2441)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞第118段提到，政府会在今年成立香港海运港口发展局，加强相关研究、推广及人力培训，促进国际航运中心的可持续发展。就此，政府可否告知本会，有关方面的时间表及预计涉及的开支为何？

提问人：李浩然议员(立法会内部参考编号：5)

答复：

《行政长官2024年施政报告》公布，政府会改革现时的「香港海运港口局」成为「香港海运港口发展局」，作为高层次咨询机构，协助制订政策和长远发展策略。政府将委任非官方人士出任主席，成员主要来自航运业界，并设有稳定的专责研究和推广团队，增拨资源，提升研究能力、加强海内外推广和强化人力培训，更有效支援政府落实政策，推进香港航运业的可持续发展。政府正为此项革新作准备，目标是于2025年年中之前成立新的「香港海运港口发展局」，并筹备在2025年下半年聘请专责团队。

为支援「香港海运港口发展局」的工作，政府已在2025-26、2026-27及2027-28年度分别额外预留约1,170万元、1,410万元及1,910万元，用作聘请专责团队及支付推广及研究等活动开支。专责团队由三个新增非公务员合约职位组成(包括一名总经理、一名高级经理及一名经理)，团队的薪酬开支占预留拨款的约三成，其余约七成的拨款将用于推广及研究等活动。2027-28年后的资源安排将因应实际运作经验再作检视和考虑。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2443)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (700) 一般非经常开支
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)
局长： 运输及物流局局长

问题：

「海运及空运人才培养基金」(“基金”)2014年4月1日开始运作，用以延续和提升政府对海运、航空及物流业的人力发展及推广的支援。就此，政府可否告知本会：

- 1) 过去一年，基金所推出的专业课程、受惠人数及涉及的资助金额为何？
- 2) 承上题，有那些基金计划设有要求受惠人士毕业后在行业服务一定年期的要求？成效为何？
- 3) 当局如何鼓励受惠毕业生加入相关行业？
- 4) 基金如何支持香港的航运业迈向高增值发展，例如提供船舶买卖租赁、融资、保险和海事法律等高端专业服务？

提问人：李浩然议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

- (1) 「海运及空运人才培养基金」(基金)的预算开支主要用于推行各项培训、奖励及推广计划。在2024-25年度(截至2025年1月底)，基金共推出21项计划，惠及超过6 000人，当中1 430人为在职人士，详情请参阅下表。

计划名称	受惠人数	资助金额 (万元)
1. 专业培训课程及考试费用发还计划	1 188	441.7
2. 海运和航空业实习计划	505	710.4
3. 航海训练奖励计划	19	381.3

计划名称	受惠人数	资助金额 (万元)
4. 船舶维修训练奖励计划	0	5.8
5. 本地船舶业训练奖励计划	6	12.5
6. 本地船舶能力提升计划	199	228.6
7. 香港航海及海运奖学金计划	2	30
8. 香港航运及物流奖学金计划	10	249.8
9. 香港大学—大连海事大学学术合作计划	61	21.1
10. 香港大学—上海海事大学学术合作计划	0	0
11. 海外交流学生资助计划	7	21
12. 海事培训支援计划	24	82.8
13. 海事人才培养资助计划—法律	4	47.5
14. 海运推广计划拨款	1 871*	179.1
15. 飞机维修专门课程部分学费退还计划	/ ^	/ ^
16. 香港航空奖学金计划	/ ^	/ ^
17. 航空营运培训奖励计划	/ ^	/ ^
18. 航空业推广活动资助计划	1 600 *	39
19. 现代物流实习计划 [#]	65	106.4
20. 智慧及绿色物流专业培训计划	14	19
21. 物流推广资助计划	550 *	327.4

^ 资助于每年2至3月发放，因此未有受惠人数及资助金额的资料

* 数字为推广活动的参与人数

[#] 前称暑期实习计划(供应链管理)

(2) 及 (3) 基金下设的 7 项计划设有要求受惠人士毕业后在海运或航空相

关行业服务一定年期的要求。根据大学提供的资料，大部份在计划下获批奖学金或津贴的学生于修毕课程后均按照计划要求在本港从事相关工作，分别贡献香港海运服务及航空业发展。有关计划如下：

(i) 香港航运及物流奖学金计划

向获选的本地、内地及海外学生提供奖学金，修读香港理工大学的国际航运及物流管理理学硕士课程。获颁奖学金的学生须在成功修毕课程后，在香港从事海运相关工作最少 1 年。

(ii) 香港航海及海运奖学金计划

向获选修读香港理工大学国际航运及物流管理学士学位课程的学生提供奖学金，获奖者须在成功修毕课程后，于远洋船舶上工作或在香港从事海运相关工作最少 1 年。

(iii) 香港大学—大连海事大学学术合作计划

为培养更多精通香港与内地法律制度和海事法律和专研海事法律的专才，政府向大连海事大学的获选学生提供奖学金修读香港大学的普通法硕士课程。获奖者须在成功修毕课程后，在本港从事海运相关工作最少 1 年。

(iv) 香港大学—上海海事大学学术合作计划

与香港大学—大连海事大学学术合作计划相类，计划旨为培养更多精通香港与内地法律制度和海事法律和专研海事法律的专才。政府向上海海事大学的获选学生提供奖学金修读香港大学的普通法硕士课程，而获奖者须在成功修毕课程后，在本港从事海运相关工作最少 1 年。

(v) 飞机维修专门课程部分学费退还计划

向完成职业训练局的飞机维修工程高级文凭或职专文凭(飞机维修)课程的学员退还部分学费。学员须于修毕课程后加入飞机维修行业工作最少 2 年。

(vi) 香港航空奖学金计划

向获选修读与航空相关学位或高级学位课程的学生提供奖学金，获奖者须于修毕课程后，在香港从事航空相关工作最少 1 年。

(vii) 航空营运培训奖励计划

向香港国际航空学院航空营运文凭的注册学生提供津贴总额 24,000 元。获奖者须于修毕课程后，在香港从事航空相关工作最少半年。

若获批奖学金或津贴的学生于修毕课程后没有按照计划要求在本港从事相关工作，基金秘书处会要求申请人退回有关奖学金或津贴。

(4) 基金下设的「专业培训课程及考试费用发还计划」的核准课程及考试名单中已经包含高增值发展的课程供海运从业员修读，以提升技能及获得专业资格。合资格的海运从业员在成功修读相关课程后或通过考试后，可申请发还 8 成费用，上限为 3 万元。为了进一步支持和提升香港高增值海事服务业的人力资源发展，基金在 2023 年 9 月推出「海事人才培养资助计划—

法律」，鼓励从事海事业务的律师行或大律师，为有志投身海事法律工作的人士提供见习培训，以培育更多本地海事律师。我们现正筹备扩展「海事人才培训资助计划」至海事保险，继续支援香港不同类型的高增值海运服务。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：2464)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府2023年公布了《现代物流发展行动纲领》，制定策略和行动措施，以满足物流业界的短、中和长期发展需要，推动香港物流业的可持续及高质量发展。就此，政府可否告知本会：

在上述纲领中提到，政府会在2027年前推出四幅具发展潜力的物流用地，当中首幅位于青衣的物流用地市场反应理想，余下三幅物流用地的具体推出时间表为何？

在上述纲领中首次提出「北部都会区物流圈」，并预计今年公布研究结果，政府是否会额外推出物流用地以满足物流及工业需求？如会，详情为何？如否，原因为何？

承上题，政府会否为此特别设定卖地条款及方式？如会，详情为何？如否，原因为何？

提问人：李浩然议员(立法会内部参考编号：28)

答复：

政府于2023年10月公布的《现代物流发展行动纲领》(下称「《行动纲领》」)内，承诺透过推出四幅邻近葵青货柜码头的优质物流用地，以稳定物流用地供应，并回应业界对适合发展高增值物流作业和与港口有协同效应的多层式现代高端物流设施的需求。当中作为首幅用地的青衣市地段第202号已于2025年2月售出。政府会考虑市场情况，适时推出余下三幅物流用地。

为进一步推动现代物流发展，《行动纲领》提出在新发展区预留的物流用地打造不同功能的现代物流圈，并以在洪水桥／厦村新发展区预留作现代物流发展约36公顷的物流用地作试点。相关规划研究已于2024年3月开展。我们初步建议以「企业为本」为发展导向，营造优良的物流发展环境，引入锚点企业，带动整个物流圈发展，并吸引其他配套供应链服务汇聚于区内，形成有机的物流生态圈。我们会于2025年上旬就相关规划研究的初步建议与重点企业深入交流对接，进一步收集具体要求及意见，以作参考及

优化相关建议，并预计于2025年年内公布有关研究结果，当中包括物流圈的定位、发展参数、主要业务、发展及推行模式等。

根据目前计划，物流圈用地的土地平整及基础设施工程将会在2026年收地完成后两年内陆续完成。在不断变化的经济环境下，我们会在推出土地前，邀请业界递交发展意向书，以确保物流圈的规划紧贴业界需求。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2465)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)
局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞第121段提及为发展智慧港口，政府已预留二亿一千五百万元，构建港口社区系统，加强航运、港口及物流业持份者信息互通。就此，政府可否告知本会：

构建「港口社区系统」的最新进展如何？具体落实时间表为何？

该系统的建设及运营成本为何？政府是否设有绩效指标(KPI)来监测成效？

该系统是否能有效降低物流成本？

政府会否评估该系统对于降低物流成本的成效？如会，详情为何？如否，原因为何？

政府该系统对提升香港港口竞争力的预期影响为何？

提问人：李浩然议员(立法会内部参考编号：29)

答复：

为提升港口竞争力，政府将积极促进智慧港口发展，牵头构建数码化港口社区系统，具货物追踪、实时运输资讯、电子资讯、港口数据分析等功能，促进本地航运、港口、物流及贸易业界持份者信息互联互通，并促进香港联通其他港口，以及打通贸易流和资金流。运输及物流局在取得立法会财务委员会的拨款批准后，将全速推进项目，目标是于2025年12月完成构建系统，由2026年年初起推出系统供广泛使用。运输及物流局在构建系统期间将同步积极向海运和物流业界人士进行宣传推广，加强解说系统的好处，鼓励他们把握系统带来的业务革新机遇。

构建港口社区系统在2025-26至2028-29年度涉及的非经常开支约为2亿1,508万元，涵盖云端服务、系统推行服务、资讯科技保安相关服务、用户培训及应急费用。预计系统的经常开支由2029-30年度起为每年约2,680万

元。有关开支涵盖硬件及软件维修保养、通讯网络、云端服务及系统维修保养的费用。运输及物流局将在2025年内开展研究，探讨如何善用系统开拓财政收入，包括按「用者自付」的原则收取费用，以可持续的方式支持系统日后的经常开支。

政府预计系统可供约 50 000 个用户使用。参考其他港口城市推行类似系统的经验，运输及物流局预计系统将有效提升航运及物流业的营运效益。以荷兰港口社区系统(Portbase)的经验为例，该系统为当地公司带来了显著的经济效益，包括减少约 3 000 万次电话通讯、1 亿封电子邮件及 3 000 万公里货车行驶里数，累积估计每年为企业提供的增加价值高达 3.45 亿欧元。荷兰与香港的货物吞吐量相若，预计系统能为香港的航运及物流业界带来显著的经济效益及提升营运效率，并有助提升香港港口的竞争力。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3288)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (000) 运作开支

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

易通行不停车缴费系统于2023年5月起陆续于各隧道投入服务，取代过往收费站的人手及自动收费亭，其后收费广场范围土地陆续拆除并改变行车线，驾驶者驶经隧道时的模式亦随之改变。就此，政府可否告知本会？

《财政预算案》提出研究调整隧道收费的研究，政府曾指会考虑考虑用者自付原则，以及如何利用调整收费做到分流作用。当局会否将隧道的营运成本纳入调整收费的考虑，又会否将免费隧道变成收费？

提问人：梁熙议员(立法会内部参考编号：1)

答复：

运输署正进行隧道费检讨工作。相较一般在地面上兴建的道路，隧道的管理及营运需较高费用和资源投放，例如需长时间运作通风和照明系统，较复杂的结构检查和维修，并聘请营办商负责管理等。隧道收费原则是先考虑交通管理需要，及公众可负担程度等，并在「收回成本」和「用者自付」的基础上，如收费未足以有效管理交通，便考虑进一步调整收费水平。此外，亦会考虑公交优先和效率优先原则。我们会全盘考虑上述原则，考虑每一条隧道的具体情况，例如地理位置、服务对象、部分隧道多年未有调整收费或面临营运赤字等。有关检讨工作和评估完成后，政府将咨询立法会交通事务委员会。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0074)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输及物流局负责推展可行性研究，以洪水桥 / 厦村新发展区作为发展物流圈的试点，就此，请告知：

1. 为了优化北部都会区的产业及空间布局，当局会否主动创新规划机制，致力构建北部都会区「双循环」跨境物流中心，若会，详情为何，若否，原因为何；及
2. 当局会否着手加强规则衔接、机制对接，与粤港澳大湾区各市深化合作，包括从时间、成本方面优化物流生态圈，争取实现粤港澳三地跨境物流「同城化」，若会，详情为何，若否，原因为何？

提问人： 卢伟国议员(立法会内部参考编号：33)

答复：

为进一步推动现代物流发展，政府于2023年10月公布的《现代物流发展行动纲领》(下称「《行动纲领》」)内提出在新发展区预留的物流用地打造不同功能的现代物流圈，并以在洪水桥 / 厦村新发展区预留作现代物流发展约36公顷的物流用地作试点。相关规划研究已于2024年3月开展，并预计于2025年年内公布有关研究结果。

鉴于香港一向在高价值货物物流的优势，以及洪水桥 / 厦村现代物流圈的地理优势，我们初步建议以发展高价值货运为物流圈的主要业务，尤其以跨境电商和货物中转等作为由物流圈推动的香港物流新增长点，配以试点引入智慧绿色物流措施，让香港成为企业的区域配送中心，以至相关货物来往粤港澳大湾区及世界各地的最佳物流门户。

此外，我们亦会落实《行动纲领》内其他有助加强与粤港澳大湾区内其他城市的物流协作的措施，包括鼓励业界通过参与订立粤港澳大湾区标准的物流管理准则及标准，以提升大湾区物流服务的整体质素；以及提升跨境

货物清关效率的措施，例如于去年推出的「跨境快件清关便利安排」、去年优化的「一单两报」项目和继续扩大「跨境一锁」的使用范围等。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0075)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输及物流局表示将继续与深圳当局商议港深西部铁路(洪水桥至前海)及北环线支线的规划工作，以及推展北环线支线的详细规划及设计工作，就此，请告知：

1. 在过去两年，两地相关部门为此实际进行了哪些主要工作、取得哪些主要进展以及遇到哪些特殊困难；及
2. 为了贯彻「基建先行，创造容量」原则，特区政府会否认真评估并汲取过去推进落实铁路项目造成延误的经验教训，通过重新调拨资源，加快完成拟建项目的相关规划和研究，以及订立阶段性目标和具体的落实时间表，若会，详情为何，若否，原因为何？

提问人：卢伟国议员(立法会内部参考编号：34)

答复：

1. 按照共同构建「轨道上的大湾区」的愿景，特区政府与深圳当局正透过「港深跨界轨道基础设施建设专班」(「专班」)携手推展港深西部铁路(洪水桥至前海)及北环线支线两个跨境铁路项目。

两地政府自「专班」成立以来一直密切合作，就跨界轨道基础设施进行深入研究，积极规划相关铁路项目，包括分别于2022年及2024年完成港深西部铁路的首阶段及次阶段研究，并同时积极推展北环线支线的相關规划工作。「专班」已于2024年11月审议港深西部铁路(洪水桥至前海)次阶段研究成果和北环线支线推展安排。双方同意由两地政府相关部门共同成立「跨界轨道项目推展办公室」，推进港深西部铁路及北环线支线项目下一阶段的规划和设计等工作。

2. 我们预计于今年内展开港深西部铁路(洪水桥至前海)项目的勘查及设计，目标是于2035年同步开通项目香港段和深圳段。北环线支线的详细规划及设计预计亦会于今年展开，我们会争取同步推展北环线主线和北环线支线项目，让两个项目的工程能够受惠于一定的协同效应，目标是让北环线支线能提早与北环线主线同步于2034年完成开通。

作为港深双方共同推进的项目，跨境铁路为双方提供契机互相借镜推展铁路项目的优势及经验，精益求精，进一步提升铁路发展的效率及质素。我们会利用创新思维，继续探索不同推展方法，灵活善用市场资源，和引进崭新材料和创新建筑技术，并借鉴内地和海外相关做法和经验，务求降低建造成本和压缩建造时间。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0081)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞第175段表示：政府将为用于加注的绿色甲醇提供税务豁免，同时落实《绿色船用燃料加注行动纲领》，助力香港成为绿色船用燃料加注中心。为此，可否告知本会：

1.绿色船用燃料加注中心不可或缺的是相关专业人才，《纲领》指出在2026年培训50名绿色船用燃料相关人才。当局有否评估此人才培养目标是否能满足推动加注中心所需；

2.当局会否和本港具环保和能源知识的专业组织，例如香港工程师学会及香港合资格环保专业人员学会等专业组织合作，以加强培育相关人才，更好支撑加注中心的建设，若有，详情为何，若否，原因为何？

提问人：卢伟国议员(立法会内部参考编号：29)

答复：

现时，全世界可以使用绿色船用燃料的船舶的数目非常少。就以液化天然气为例，已在运作的远洋船舶逾600艘，另有逾560艘在2033年前交付；至于绿色甲醇，已在运作的远洋船舶逾50艘，另有逾310艘在2029年前交付，两者(包括已在运作及订单)占全世界船舶总量大约1.5%。因此预计于2026年培训50名绿色船用燃料相关人才应该足够应付本地业界的需求。

此外，政府现时已核准大湾区8个合适的绿色船用燃料培训课程为本地认可课程，让香港在职海事从业员(如海员)修读有关培训课程。我们亦正在优化「海运及空运人才培养基金」(「基金」)下的资助计划，扩展受资助范围涵盖至国际或内地的绿色船用燃料课程。上述提及的8个课程将于2025年4月1日纳入「基金」下的「专业培训课程及考试费用发还计划」的核准名单中。

现时本地的绿色船用燃料人才培训课程主要由本地及大湾区的海事培训机构按照国际公约标准提供。政府在培育相关人才方面，一直持开放态度，在适时会与相关专业团体联系及交流，务求令培训内容更切合业界要求，进一步巩固加注中心的发展及建设。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2259)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)
局长： 运输及物流局局长

问题：

政府正大力发展绿色航运及绿色航空产业，并推出一系列措施，就此，政府可否告知本会：

(a) 政府将为用于加注的绿色甲醇提供税务豁免，是否有评估过这项措施在短期和长期内对财政的影响为何？如有，详情为何？如否，原因为何；

(b) 为落实《绿色船用燃料加注行动纲领》所提出的措施，政府会在这方面的工作投入多少人手和开支；及

(c) 发展绿色航运产业链将带来哪些经济效益（例如创造新的就业机会或吸引相关企业投资），从而增加税收收入？

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：20)

答复：

(a) 目前世界上多种主流的绿色船用燃料中，只有甲醇为《应课税品条例》(第109章)下的应课税品。考虑到绿色甲醇价格高昂，可使用绿色甲醇作为燃料的船舶数量不断增加，以及使用绿色甲醇对实现航运减排有莫大帮助，我们将为用于船舶加注的绿色甲醇提供税务豁免，以确保相关加注服务的市场竞争力及鼓励绿色甲醇加注服务在香港发展。

在财政影响方面，由于目前香港尚没有进口绿色甲醇，所以建议的税务豁免实际上并没有减少政府收入。此外，在现行法律框架下，进口商可透过进行额外步骤将甲醇变性而获豁免征税。因此，建议的税务豁免实际上只是让用于船舶加注的绿色甲醇无需透过变性过程也可获得免税，即简化其获得免税的程序。

(b) 相关决策局和部门将透过现有的人手及资源承担相关开支，落实《绿色船用燃料加注行动纲领》提出的各项行动措施，包括财政奖励措施等。

- (c) 随着可由绿色船用燃料驱动的船舶数量增加，业界对绿色船用燃料的需求亦与日俱增。把香港发展成为绿色船用燃料加注中心，能吸引更多船舶来港加注，甚或随之进行包括装卸货物和使用其他船舶增值服务等业务，提升香港港口的货物吞吐量和巩固香港作为国际航运中心的地位。香港亦可凭借其国际金融中心的优势，发展成为绿色船用燃料交易中心，带动金融、贸易、保险等多个行业的发展，为香港经济带来新的动力。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2272)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)
局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞第71段表示，特区政府「与深圳当局正携手推展两个跨境铁路项目，预计于年内展开港深西部铁路(洪水桥至前海)项目的勘查及设计研究，以及北环线支线的详细规划及设计」；此工作亦纳入运输及物流局纲领(2)2025-26年度需要特别留意的事项。就此，政府可否告知本会：

- (a)在2024年及预计在2025年，特区政府与深圳市政府就该两个跨境铁路项目已 / 将召开多少次会议；
(b)在2024-25年度及预计在2025-26年度，运输及物流局推展该两个跨境铁路项目涉及的(i)人手编制、(ii)职系、职级和职位及(iii)薪酬、运作及设备开支分别为何；及
(c)局方现时有无估算(i)港深西部铁路(洪水桥至前海)及(ii)北环线支线的设计、(2)勘查、(3)收地及(4)建造费用分别为何；如无，原因为何？

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：33)

答复：

- (a) 按照共同构建「轨道上的大湾区」的愿景，特区政府与深圳当局正透过「港深跨界轨道基础设施建设专班」(「专班」)携手推展港深西部铁路(洪水桥至前海)及北环线支线两个跨境铁路项目。

两地政府自「专班」成立以来一直密切合作，就跨界轨道基础设施进行深入研究，积极规划相关铁路项目，包括分别于2022年及2024年完成港深西部铁路的首阶段及次阶段研究，并同时积极推展北环线支线的相关规划工作。「专班」已于2024年11月审议港深西部铁路(洪水桥至前海)次阶段研究成果和北环线支线推展安排。双方同意由两地政府相关部门共同成立「跨界轨道项目推展办公室」(「办公室」)，推进港深西部铁路及北环线支线项目下一阶段的规划和设计等工作。双方在

2024年共召开了三次「专班」及其下技术小组的会议，并已于2025年1月举行首次「办公室」会议。港深双方会继续按实际进度和需要举行「专班」以及「办公室」的会议，全力有序推展两个跨境铁路项目。

- (b) 推展跨境铁路项目的工作由运输及物流局的现有人手和资源处理，我们并无相关的开支分项数字。
- (c) 我们计划于今年内开展港深西部铁路香港段的勘查及设计工作，包括财务评估、市场意见搜集、筹备招标、初步设计及相关影响评估等。按付款当日价格计算，估计费用为3亿3,360万元。我们早前已于2025年3月31日咨询立法会交通事务委员会铁路事宜小组委员会，下一步会寻求立法会工务小组委员会的支持，并向立法会财务委员会申请拨款。

北环线支线属于北环线主线的延伸。我们倾向邀请香港铁路有限公司(「港铁公司」)以拥有权方式推展北环线支线项目，即由港铁公司负责新铁路项目的财务、设计、建造、营运和维修保养，并最终拥有铁路。在此基础下，北环线支线的详细规划与设计工作会由港铁公司负责进行，不涉及政府的工程拨款。

有关两个跨境铁路项目的工程造价包括收地成本等资料，有待于港深西部铁路(洪水桥至前海)的勘查及设计阶段，和北环线支线的详细规划及设计阶段确定。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3204)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输及物流局在纲领(3)2025-26年度需要特别留意的事项中，提到将「根据香港海运港口局辖下人力资源发展委员会、人力培训三方专责小组(航空)及香港物流发展局的建议，继续制定和落实海运及空运人才培养基金的各项人力发展策略、培训和推广措施」。就此，政府可否告知本会：

- (a) 在2024-25年度及预计在2025-26年度，「海运及空运人才培养基金」各个项目的(i)开支、(ii)受惠人数及(iii)仍然从事海运 / 空运 / 物流行业的人数分别为何；
- (b) 局方有否就「海运及空运人才培养基金」的成效订立关键绩效指标；如有，2024-25年度的指标及完成情况为何，及2025-26年度的指标为何；如否，原因为何；及
- (c) 在2024-25年度及预计在2025-26年度，局方为「海运及空运人才培养基金」提供支援的(i)人手编制、(ii)职系、职级和职位及(iii)薪酬、运作及设备开支分别为何？

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：38)

答复：

- (a) 「海运及空运人才培养基金」(「基金」)的预算开支主要用于推行各项培训、奖励及推广计划。在2024-25年度(截至2025年1月底)，基金共推出21项计划，惠及超过6 000人，当中1 430人为在职人士，详情请参阅附件。

在2025-26年度，预计「基金」的现金流量需求约为5,200万元，除优化现行计划和推行新措施外，亦会加强物流业人才培养，推动不同的高端、高增值及智慧物流的发展，并鼓励业界与大专院校及专业团体合作，吸引更多年青人入行。我们会继续与业界和相关院校紧密合作，务求令培

训措施更为全面和多元化，以及加强在本地、内地及海外推广香港作为国际航运中心、国际航空枢纽及物流枢纽的优势及机遇。

- (b) 自「基金」在2014年成立以来，运输及物流局一直检视基金的运作，考虑业界持份者的意见，按需要优化「基金」下的培训、奖励及推广计划，以确保「基金」下的各项计划有效支持行业的持续发展，吸引更多本地人士投身海运及航空业界。我们于2024年为「基金」在吸引人才和推动行业人力发展方面的影响和成效作全面检讨。检讨结果显示，整体而言，「基金」能够有效吸引人才加入相关行业。我们会根据检讨结果提出的建议作出跟进，以进一步提升「基金」在培养香港海运和航空业人才的效率、灵活性和精准度，支援行业的专业发展。
- (c) 为「基金」提供支援的行政费用由运输及物流局的整体拨款承担，因此没有所涉开支的分项数字。

计划名称	受惠人数	资助金额 (万元)
1. 专业培训课程及考试费用发还计划	1 188	441.7
2. 海运和航空业实习计划	505	710.4
3. 航海训练奖励计划	19	381.3
4. 船舶维修训练奖励计划	0	5.8
5. 本地船舶业训练奖励计划	6	12.5
6. 本地船舶能力提升计划	199	228.6
7. 香港航海及海运奖学金计划	2	30
8. 香港航运及物流奖学金计划	10	249.8
9. 香港大学—大连海事大学学术合作计划	61	21.1
10. 香港大学—上海海事大学学术合作计划	0	0
11. 海外交流学生资助计划	7	21
12. 海事培训支援计划	24	82.8
13. 海事人才培养资助计划—法律	4	47.5
14. 海运推广计划拨款	1 871*	179.1
15. 飞机维修专门课程部分学费退还计划	/ ^	/ ^
16. 香港航空奖学金计划	/ ^	/ ^
17. 航空营运培训奖励计划	/ ^	/ ^
18. 航空业推广活动资助计划	1 600 *	39
19. 现代物流实习计划 [#]	65	106.4

计划名称	受惠人数	资助金额 (万元)
20. 智慧及绿色物流专业培训计划	14	19
21. 物流推广资助计划	550 *	327.4

^ 资助于每年2至3月发放，因此未有受惠人数及资助金额的资料

* 数字为推广活动的参与人数

前称暑期实习计划(供应链管理)

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0243)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

根据纲领3，局方下年度将与相关部门合作，落实《绿色船用燃料加注行动纲领》所提出的措施，把香港打造成优质绿色船用燃料加注中心。就此，可否告知下年度落实该等措施所涉及的人手和开支分别为何？会否制订落实措施的时间表？如会，详情为何？

提问人： 吴永嘉议员(立法会内部参考编号：10)

答复：

政府于2024年11月15日公布《绿色船用燃料加注行动纲领》(《行动纲领》)，透过订立明确的策略和行动，推动将香港发展成为高质量的绿色船用燃料加注中心。政府正与业界相关持份者携手协力，并会依照《行动纲领》订明各项行动的落实时间，积极推进各项行动措施。其中，我们会于2025年内完成制订就绿色甲醇加注的工作守则；就氢气和绿氨加注开展可行性研究；设立「绿色船用燃料加注奖励计划」；就把青衣南一块适合用作发展绿色甲醇贮存设施的临海用地作相关发展邀请业界提交意向书；公布减低绿色燃料动力船舶港口设施及注册费用的细节；研究为用于船舶加注的绿色甲醇提供税务豁免的安排，以及订定使用绿色船用燃料的船只优先使用港口设施的安排。至于2026年，我们会划定绿色船用燃料加注船所需的碇泊处和避风泊位；物色至少一个适合与香港开辟绿色航运走廊的港口并与之开展商讨；推出资助计划支援在港举办绿色航运相关的大型活动，以及培训50名绿色船用燃料相关人才。我们亦会一直推进为有意在香港发展绿色船用燃料加注的持份者提供合作平台，以及向业界推广绿色船用燃料等措施，以促进香港发展成为绿色船用燃料加注中心。

至于推行《行动纲领》提出的各项行动措施的相关开支，包括财政奖励措施，相关决策局和部门将透过现有的人手及资源承担。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0244)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府早前公布，在三跑道系统投入运作后，本港航空业于2028年的人力短缺，预料将升至约1.8万至2.3万人。根据纲领3，局方下年度继续与机管局一同推行「运输业输入劳工计划—航空业」。就此，可否告知以上计划申请的数据？至今共批核输入多少劳工？有没有同步加大力度进行本地人员招募？如有，详情为何？如否，原因为何？

提问人：吴永嘉议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

政府在2023年7月推出针对香港航空业的运输业输入劳工计划(计划)，让香港机场管理局(机管局)的特许经营商、专营商或营运许可证持有者可就填补机场前线非管理级的指定10个工种职位提出输入劳工申请，配额上限为6 300个。

根据入境事务处提供的资料，计划经过两轮申请后，已有4 109名输入劳工获批并到港工作，涵盖计划下所有10个工种。我们亦刚于今年3月接受新一轮输入劳工配额申请。

在推出计划的同时，机管局一直鼓励机场社区进行本地招聘，并联合业界举办多场就业资讯日及招聘会。机管局亦于机场服务上应用科技和智能技术以减低人手需求的压力，并联合机场社区积极提升从业员的工作环境和福利。其中，在政府的推动下，机管局在计划下统筹由输入外劳的雇主和机管局就每名输入外劳投放的款额，于去年五月起补贴本地前线机场员工的交通费用，以加强对本地机场员工的支援。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0251)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

根据纲领3，局方下年度继续与机管局合作推行措施，加强机场服务和机场的航线网络及竞争力。就此，局方可否告知现时来往香港的全球航点总数，以及每月平均总客量？未来将针对哪些区域开拓新航点？如何促进多式联运，进一步增加竞争力并巩固本港国际航空枢纽地位？

提问人： 吴永嘉议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

现时，香港国际机场连接全球约200个航点，2024年每月平均旅客运量数为442万人次。

为回应市场需求并把握三跑道系统带来的机遇，我们会以更前瞻视角发展及扩大航空网络，包括支持香港国际机场加强其主要航线的服务，并提早布局针对现时主要航线及具潜力的「一带一路」国家，包括位于北美洲、欧洲、非洲、南美洲及东南亚在内的地区的民航合作，商讨及优化民航协定并加强与相关地区之间的航空服务联系。我们的目标是在2025年内与10个或更多的民航伙伴探索加强民航联系。

机场管理局(机管局)致力发展综合多式联运网络，提高大湾区内的客与货经香港来往世界各地的便利。客运方面，机管局将在大湾区内更多战略性地点设置城市候机楼，目标是在2025年内由年初的27个增至逾30个，同时会与珠海机场加强「经珠港飞」直通客运服务，将其推广至更多内地城市。另外，机管局正分阶段完成在港珠澳大桥香港口岸人工岛上，供过境或访港的粤澳旅客使用的自动化停车场。货运方面，机管局正积极发展香港国际机场与东莞之间的「海空货物联运」。香港国际机场东莞空港中心第一期首阶段的永久设施，预计2025年内完成，而第二期前期研究亦即将开始。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0265)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

根据纲领3，运输及物流局下年度继续监督民航处推展有关发展低空经济措施的工作，当局于2025年初起陆续推行低空经济「监管沙盒」试点项目，以促进创新及测试低空飞行活动的潜在应用场景，计划共收到多少试点项目申请？现时，试点项目涉及的申请和试验费用由申请者自行承担，当局会否考虑日后的「监管沙盒」试点项目为他们提供财政资助？如会，详情为何；如否，原因为何？

提问人： 吴永嘉议员(立法会内部参考编号：245)

答复：

政府于今年年初起陆续推行「监管沙盒」试点项目，以促进创新及测试低空飞行活动的潜在应用场景。首批「监管沙盒」试点项目于去年十一月开始接受申请，并已于去年年底截止，政府一共收到由72位申请者提交的项目，申请内容涵盖不同民生大小事项，涉及多个内地及本地的机构、大学研究机构、公共机构及商业机构。政府已于今年3月20日公布首批试点项目的申请结果，首批试点项目有38个。政府正陆续开展相关项目的工作。视乎首批试点项目的推行情况，我们将于稍后时间公布第二批「监管沙盒」试点项目的申请详情。

至于政府对试点项目的资助，政府一直透过不同资助计划支持各科技范畴的研发，例如「创新及科技基金」下的资助计划，支援本地大学、研发中心和企业进行包括与低空经济相关的电子、数据传输和处理等范畴的研发。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0970)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

纲领中提及「继续推展《香港主要运输基建发展蓝图》所公布的运输基建项目的规划及落实工作，包括铁路和道路项目，以及东九龙、启德、洪水桥／厦村及元朗南新发展区的智慧绿色集体运输系统。」就此，请政府告知本会：

1. 有关东九龙、启德、洪水桥／厦村及元朗南新发展区智慧绿色集体运输系统的整体推展情况，包括初步走线规划、招标进度、相关开支、人手编制及实施时间表等详情；及

2. 运输及物流局早前透露，当局计划将东九龙运输系统落山位置的隧道向蓝田稍作调整，并增设「蓝田北」站。请提供该计划的具体详情，包括选址理据及工程安排。局方有否计划就新车站选址咨询当区居民及其他相关持份者？

提问人：颜汶羽议员(立法会内部参考编号：28)

答复：

1. 政府已于2024年就三个智慧绿色集体运输系统邀请相关供应商及营运商递交意向书。工程团队正参考从意见书所收集的意见及勘查研究的结果，优化三个智慧绿色集体运输系统的走线方案，并会于今年内就建议走线进行咨询。

此外，我们现正全力进行这三个智慧绿色集体运输系统项目的勘查及设计工作，目标是在今年就启德项目招标及于明年就东九龙项目及洪水桥／厦村及元朗南新发展区项目招标，以期于翌年批出项目合约。

相关开支方面，三个项目于2024-25年度的勘查和设计工作涉及的实际开支如下：

项目	相关勘查和设计工作 于2024-25年度实际开支
东九龙智慧绿色集体运输系统	约3,812万元
启德智慧绿色集体运输系统	约1,880万元
洪水桥 / 厦村新发展区智慧绿色集体运输系统（第一阶段）道路工程	约1,460万元

上述三个智慧绿色集体运输系统的推展工作由运输及物流局、路政署、土木工程拓展署及运输署的现有人力资源处理，涉及的人手编制没有详细分项。

2. 有关东九龙智慧绿色集体运输系统加设蓝田北中途站的安排，政府团队经过深入探讨工程可行性并参考从意向书所收集的意见后，确认加设蓝田北站是可行的方案。在调整方案下，介乎马游塘和油塘东的隧道走线会作出更改，部分的隧道走线将改为高架桥形式，以配合于蓝田北设置拟议新车站，并进一步提升项目的成本效益。

现时，我们正在为蓝田北站方案进行规划及初步设计以调整走线，蓝田北站选址具体位置仍有待落实。尽管如此，工程团队会参考各方意见，以敲定车站的设计方案及技术细节，继续优化设计方案，让系统能涵盖更广的范围，并尽量减少收地及对社区的影响。在技术可行及空间容许的情况下，车站将设于人流集中和便捷的位置。而接驳至车站的行人连系设施及车站的出入口位置，将充分考虑加强与各人流集中地的连系，方便市民前往车站。我们会适时就蓝田北站选址咨询当区居民及其他相关持份者。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2762)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

演辞中提到去年底成立的「发展低空经济工作组」正审议首批监管沙盒试点项目的申请，政府可否告知本会：

1. 将开展的首批监管沙盒试点项目，当中具体情况及项目完成时间表为何？监管沙盒第二批申请预计又会在何时启动？具体时间表为何？
2. 会否预留资源培训及聘用相关专业的人才，或推出措施吸引相关专业人才来港及留港？

提问人：葛佩帆议员(立法会内部参考编号：33)

答复：

1. 政府于今年年初起陆续推行「监管沙盒」试点项目，以促进创新及测试低空飞行活动的潜在应用场景。首批「监管沙盒」试点项目于去年十一月开始接受申请，并已于去年年底截止，政府一共收到由72位申请者提交的项目，申请内容涵盖不同民生大小事项，涉及多个内地及本地的机构、大学研究机构、公共机构及商业机构。政府已于今年3月20日公布首批试点项目的申请结果，首批试点项目有38个。政府正陆续开展相关项目的工作。视乎首批试点项目的推行情况，我们将于稍后时间公布第二批「监管沙盒」试点项目的申请详情。
2. 发展低空经济需要多方面的人才，当中包括从事创科等领域的人才。就创科人才方面，政府一直多管齐下壮大本地创科人才库。举例而言，培养创科人才方面，政府推行创科实习计划，鼓励大学生体验与创科相关的工作。政府亦推出不同计划协助毕业后的青年投身创科行列，例如通过研究人才库资助合资格机构和企业聘请STEM(科学、科技、工程和数学)相关学科的大学毕业生进行研发工作。香港科技园公司和数码港亦

透过不同计划，为创科人才提供实习和创业机会。科技人才入境计划为输入非本地人才来港从事研发工作实施快速处理安排，当中涵盖14个科技范畴。政府在推行低空经济发展的同时，会检视相关产业所需的人才，并适时作出相应部署。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2789)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

局方来年度将监督民航处推展有关发展低空经济措施的工作，包括检讨现行法例及规管制度、推行监管沙盒项目、基建规划等。请告知：

1.就建立大湾区低空跨境通道，局方将与内地商讨共同建设低空跨境航线、出入境及清关安排和基础设施配套等。有关商讨工作将何时展开，计划为何；若已开展，最新进度为何；

2.就低空经济的相关法例及规管制度的检讨工作，预计包括范畴除了无人机的规管操作外，还包括相关基础设施、空域管理、风险管理及相关保险等方面。香港与内地在低空经济领域的法律制度、监管模式上存在差异，这会给跨境低空经济活动带来难度。局方目前有否就法例订定工作与其他大湾区城市，例如深圳市政府，或者广东省政府联系沟通，为整个粤港澳大湾区的跨境低空经济发展，建立明确的法律框架、监管标准和专业培训和资格认证等制度加以商讨？若有，情况进展为何；若只是处于初步交流阶段，未来会否有计划推进有关工作？

提问人：葛佩帆议员(立法会内部参考编号：24)

答复：

行政长官在2024年《施政报告》中宣布成立「发展低空经济工作组」(「工作组」)，制订发展策略和跨部门行动计划，以推动香港低空经济发展。同时，跨境直升机服务可提升往来大湾区内不同城市的便利和效益，并促进香港与大湾区其他城市的多元经济进一步融合。政府一直鼓励营办商开设定期跨境直升机服务，以进一步发挥香港作为「内联外通」枢纽的独特优势。工作组正积极推动与相关内地当局对接，以商讨共同建构低空跨境航线、清关安排和基础设施配套等事宜。去年十一月，在财政司副司长的带领下，运输及物流局、保安局、民航处、入境处，以及香港海关的代表前

往深圳，与内地有关当局就无人机及直升机跨境飞行活动进行交流。工作组将继续与有关当局商讨，为建设大湾区低空跨境通道创造有利条件。

同时，政府正在检讨现行的民航法例和规管制度，目标是在今年第二季内向立法会提交第一阶段的修例建议，扩大现行《小型无人机令》(第448G章)的规管范围，涵盖重量介乎25至150公斤的无人机。我们亦计划趁此机会，同步在《1995年飞航(香港)令》(第448C章)加入条文，赋权民航处处长在符合民航安全的前提下容许载人的「先进空中运输系统」(Advanced Air Mobility, 简称AAM)在特定条件下进行试飞。长远而言，我们正着手研究为重量超过150公斤的各类AAM制定新的专用法例。

运输及物流局和民航处在制订相关规管制度时，会参考内地及其他地区于法规、基础建设及空域管理等方面的最新发展。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2491)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在预算案中，有关当局在纲领(2)下「2024-25年度需要特别留意」的事项中提到，继续监督各项智慧出行措施的进度和发展，包括智慧交通基金和自动泊车系统项目的实施情况及继续监督在香港推动测试和应用自动驾驶车辆。就此，政府可否告知本会：

1. 应用自动驾驶汽车已成为全球不可逆转的大势，不少电动车开发商都在有关领域投入大量资源，将来车辆在路面上行走时是透过网络连上中央数据中心，利用大数据分析技术，了解实时交通情况，例如找出塞车地点，避走有关路段，从而提高市内交通管理效率，政府当局可有任何计划蓝图去修订现行法例，在未来全面批准香港使用自动驾驶车辆技术？如有，详情为何？如否，原因为何？
2. 承上题，若政府当局需长远才能完成修订法例批准全港落实自动驾驶合法化，政府当局会否考虑应用以港珠澳大桥为切入点，与大湾区内其他城市合作，在大桥及其周边区域开展自动驾驶客货运试点项目，探索跨境运输的商业模式，从而推动大湾区自动驾驶规则对接？如否，原因为何？

提问人：尚海龙议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

政府先后于2023年5月及2024年1月完成修订《道路交通条例》及制订《道路交通(自动驾驶车辆)规例》，而新的自动驾驶车辆(自动车)规管框架已于2024年3月1日实施。同时，运输署颁布《自动驾驶车辆测试及先导使用实务守则》，就自动车技术、安全、行车纪录、申请及发牌等方面，向业界发出更清晰指引。新法例为业界在本港更广泛及灵活地测试及使用自动车提供弹性和订立安全上的要求，容让汽车驾驶自动化六个级别(0至5级)中第3至5级的自动车在香港作测试及使用。政府会继续参考世界各地的最新技术及有关国际标准，适时更新法规，以配合自动车的未来科技发展。

政府一直为业界提供财政诱因，资助企业或机构进行与车辆(包括自动车及车联网)有关的创新科技研究和应用。截至2025年1月，「智慧交通基金」共资助了13个与自动驾驶及车联网技术相关的项目。当中包括5个与自动车测试及8个与车联网技术相关和其他辅助的项目，测试路段涵盖公共道路及不同应用场景，总资助金额分别约9,600万元和6,900万元。

政府一直积极推进自动车的研究和应用。正在推进的自动车测试和应用项目包括于2024年8月开始载人测试的元朗锦绣花园自动驾驶穿梭小巴项目、12月开始的北大屿山自动驾驶测试项目及西九文化区经香港故宫博物馆往来M+及西九文化区西闸的自动驾驶小型巴士测试项目。预计在2025年底，将再有两个项目于本港试行，包括往来沙田香港科学园与港铁大学站的自动驾驶小型巴士，以及连接香港国际机场「航天城」和港珠澳大桥(大桥)香港口岸人工岛的自动驾驶运输系统。上述项目正稳步增加自动车承载量，以及行走更为繁忙的现有公共道路。

展望未来，政府已展开《交通运输策略性研究》，目的是为香港制订一份具前瞻性的《运输策略蓝图》，以构建可靠、安全、智能和环保高效的运输系统。我们目标是在今年下半年公布长远的《运输策略蓝图》，当中包括如何进一步推动自动车的发展，务求使香港与内地以至世界其他推动自动车的主要城市接轨。至于在大桥及其周边区域开展自动驾驶客货运试点项目的建议，上述由业内营办商及香港机场管理局分别推展的北大屿山自动驾驶测试项目和「航天城」至大桥香港口岸人工岛的系统，正是把握大桥机遇，推广自动驾驶的发展；政府亦会保持开放态度，与业界沟通研究在大桥和周边安排更多自动驾驶项目的可行性。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2492)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

1. 政府当局可有任何措施继续积极支援并优化「港车北上」计划的运作，以确保其可持续性和效率？
2. 而每当大节日期间，港珠澳大桥都会有大批经港珠澳大桥北北上港车回港，东涌的大桥人工岛香港口岸车辆入境通关广场大塞车，有市民表示一小时没有动静，成因是交通意外或入境处的系统故障，更有市民表示在珠海需塞车两小时才过关回港，政府当局可有任何措施或机制与内地相关部门协调，确保两地车辆通行安排的安全、有序及高效运作，从而优化港珠澳大桥的交通安排？

提问人： 尚海龙议员(立法会内部参考编号：9)

答复：

1.
「港车北上」自2023年7月起实施，让已获批的香港私家车经港珠澳大桥(大桥)往来香港与广东，深受市民欢迎。粤港两地政府一直密切留意「港车北上」的实施情况，适时推行优化措施为申请人提供更佳便利，当中包括一

- (a) 接受申请数目：已由最初每个工作天接受200宗申请，增加至现时的500宗，并设有递补机制，将未有按获分配的申请时间内递交申请的申请者名额，拨入再下一轮的申请名额当中，以期善用申请名额；
- (b) 车辆查验：在香港专设为「港车北上」车辆查验中心已由最初1间增加至现时3间，服务时间亦延长至晚上及周末；以及由2024年3月起，若申请人在其车辆查验合格后的两年内再次提交「港车北上」申请，

而申请人的内地电子临时入境机动车牌证仍然有效，及申请人及车辆维持不变，可获豁免进行车辆查验；

- (c) 预约出行：为令出行安排更灵活，已把每天出行时段由最初6个调整至现时4个，以及缩短预约和取消预约出行的期限(分别由两个历日及三个历日缩短至出行日子前一个历日的中午十二时或之前)；及
- (d) 续期安排：为便利许可证持有人续期参与「港车北上」，由2024年5月起，符合指定资格的持证人可在无须参与电脑抽签的情况下，于获分配的指定时段内经网上系统提交续期申请，以期让他们无缝地继续参与「港车北上」。

粤港两地政府会继续密切留意「港车北上」的运作情况并保持紧密联络，适时检视及优化计划。

2.

粤港澳三地政府一直密切监察大桥的人流及车流，并透过三地联合工作委员会(三地委)推动大桥运作的协调与合作。特区政府透过三地委向粤澳政府反映大桥运作方面的观察和意见，并与内地相关部门商讨优化口岸通关的安排。

各相关当局一直密切留意大桥的运作情况，持续研究及推行优化方案，确保大桥车流畅顺。在大桥香港口岸方面，运输署的手机應用程式「香港出行易」已新增大桥香港口岸车辆通关广场的实时交通快拍，让出行人士更易掌握口岸情况，灵活出行。另一方面，特区政府相关部门会在长假期前预先透过新闻公报及社交媒体應用程式，建议市民及旅客预早计划行程，同时呼吁计划使用大桥的内地旅客和香港居民尽量于非繁忙时段过关，并会于口岸出现挤塞时发送即时资讯提示公众注意有关情况。相关执法部门亦采取不同措施以提升通关能力，例如透过灵活调配人手、优化工作流程及运用创新科技等，以及在尖峰日子加开额外的私家车亭，以应付车流增加。而在大桥珠海口岸方面，据了解内地相关部门一直致力提升通关效率，包括自2024年9月起增加小客车验放通道，以及持续提升设施验放效率、设置口岸即时通关资讯发布系统、加强宣传引导旅客避开高峰出行和现场疏导等。香港特区政府会继续与内地相关部门保持紧密联系，确保大桥车流畅顺，加强善用大桥。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2493)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在预算案中，有关当局在纲领(2)下「2024-25年度需要特别留意」的事项中提到，将继续监督制定和落实各项措施，打击利用汽车作非法出租或取酬载客用途。就此，政府可否告知本会：

1. 在过去一个财政年度，当局或联同其他执法部门所打击涉及非法出租或取酬载客的次数为多少？落实检控的数字为多少？最后被法庭定罪的数字为多少？；
2. 香港是全国网约车服务最落后的城市，政府当局会否考虑解决问题的有效方法，如：对网约车实施监管，将网约车经营合法化，鼓励公平竞争？；
3. 除此之外，不少公共交通服务的牌照已沦为炒卖生财的工具，政府当局会否考虑在未来检讨公共交通牌照制度，如：检讨牌照性质、可否转让、期限等问题，以减少炒卖情况？；
4. 现时当局在落实「打击利用汽车作非法出租或取酬载客用途」的工作上，涉及之部门人手及其薪酬开支为何？

提问人： 尚海龙议员(立法会内部参考编号：10)

答复：

1. 在2024年，警务处就汽车非法出租或取酬载客个案采取47次执法行动。同期因涉及非法出租或取酬载客而被法庭定罪的个案数目为59宗。
2. 为提升个人化点对点交通服务的质素，运输署正进行研究，检视个人化点对点交通服务的整体供求，了解乘客需求及转变。交通咨询委员会辖下亦已成立「提升个人化点对点交通服务工作小组」，探讨有关服务的策略方向及如何规管网约车平台。该工作小组在综合运输署正在进行的供求研究的结果和各持份者的意见后，会尽快向

政府提交建议报告。政府在全面考虑工作小组的报告以及所收集到的意见后，会于今年内就规管网约车平台订定立法建议。

3. 为了维持可持续发展和有效运用有限的道路资源，政府一直秉持以公共交通为本的运输政策，并以重铁为骨干，配以载客量高的集体运输工具(即专营巴士和轻铁)，以及其他扮演辅助角色的公共交通服务(例如公共小型巴士、的士等)。

因应不同公共交通服务的定位和特性，政府透过不同的规管架构(例如批出专营权或发出牌证)以规划、监督和协调各项公共交通服务。政府会继续因应社会发展需要和市场情况执行有关工作，致力提升公共交通服务的质素和促进其可持续发展，为市民提供便捷和高效的公共交通服务。

4. 有关打击利用汽车作非法出租或取酬载客用途的工作由运输及物流局、运输署及警务处现有人员执行，属于恒常职务，所涉资源并无分项数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2495)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)
局长： 运输及物流局局长

问题：

特区政府曾于2021年提议在运输及房屋局下成立「铁路署」，以加强其监督铁路规划、建造及规管安全的工作。可是，事隔已三年多，政府只在去年5月改为在路政署辖下率先成立「北部铁路办」，而「铁路署」至今依然音讯全无。就此，政府可否告知本会：

1. 本人曾于去年提问有关「铁路署」仍未成立的原因为何，当局回复正在审视有关成立安排，然而时间一年已经过去，「铁路署」仍未成立的最新原因为何？政府可会承诺在未来一年成立有关部门以加快香港铁路发展进程？
2. 在过去一个财政年度，政府投放在筹备成立「铁路署」的工作进度及详情为何？如政府打算在未来一个财政年度成立「铁路署」的话，新部门涉及人手编制及开支为何？
3. 过去数年，港铁在过去数年来发生多次「冒烟」、「冒火花」、电力及信号系统失误等问题，但路政署并无相关专业团队管理，每次意外发生后便由其他部门作解释。请政府当局列出每年用于监管铁路服务及执行铁路安全相关条例的人手、编制及总开支为何？

提问人：尚海龙议员(立法会内部参考编号：12)

答复：

1. 及 2. 政府早前提出将路政署铁路拓展处、路政署北部都会区铁路办事处及机电工程署(机电署)铁路科合并，在运输及物流局辖下成立铁路署，作为政府负责铁路规划及推展的单一专责部门。我们正检视成立新部门将牵涉的新增人手及资源需求，在善用政府财政资源的前提下，考虑拟议铁路署的安排。虽然未成立铁路署，政府和香港铁路有限公司(港铁公司)在过去数年已落实一系列加强铁路项目监察和控制的策略和流程，包括优化项目监督和沟通平台、加强监察和查核力度、制定主动汇报和预警机制以及试行「工程项目安全检讨」程序。现有的铁路管理架构运作已相对成熟，让港铁公司和政府各部门可通过多层监督和沟通平台快速的交流，并有清楚机制迅速上报发现的重大问题和风险，让港铁公司和政府能够及早商讨处理方法和作出跟进。我们会继续善用目前的架构，确保铁路安全和项目顺利推展。
3. 机电署铁路科根据铁路安全相关条例，负责规管及监察铁路系统的安全运作，包括由港铁公司营运的铁路系统、香港国际机场的旅客捷运系统、由香港电车有限公司营运的电车系统，以及由山顶缆车有限公司营运的山顶缆车系统。机电署铁路科在过去三年的人手编制载列如下：

职级	2022年	2023年	2024年
助理署长	1	1	1
总工程师	4*	4*	4*
高级工程师	15	15	15
工程师	28	28	28
督察	4	4	4

* 当中2个为首长级有时限编外职位^注，自2021年7月起开设，为期四年。

注：

公务员编制包括常额编制的职位及属「常额以外」编制的职位(即有时限职位)。有时限的首长级职位称为「首长级编外职位」，意思是指「常额以外」编制的有时限首长级职位，而并非指有关职位没有计算在编制内。

机电署铁路科在过去三年的总开支载于下表：

	2022-23年度	2023-24年度	2024-25年度 (截至2025年 2月)
开支(百万元)	81.1	87.1	82.1

运输署巴士及铁路科则负责规管及监察港铁、专营巴士、电车和非专营巴士服务，运输署的其他分部亦协助处理包括事故协调、

新铁路相关运输设施策划等铁路相关事宜。在过去三年，运输署巴士及铁路科负责规管及监察港铁服务的人手编制载列如下：

职级	2022	2023	2024
助理署长	1	1	1
首席运输主任	1	1	1
总运输主任	1	1	1
高级运输主任	3	3	3
运输主任	3	3	3

注：

除规管及监察港铁服务外，上述部分人手编制亦负责巴士及铁路科的其他职能，例如监管专营及非专营巴士服务和电车服务。

规管及监察铁路服务属于上述运输署人员的部分常规职务，而运输署其他分部亦协助处理铁路相关事宜，涉及的开支预算没有详细分项。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0985)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输及物流局宗旨是维持和进一步发展香港的国际及区域航空中心地位，提供足够的机场客货运处理能力以应付需求；巩固香港作为国际航运中心的地位；维持香港港口的竞争力，让香港经济能持续增长和应付贸易需求；以及巩固香港作为亚洲首选国际运输及物流枢纽的地位。就此，当局可否告知本会：

1. 据悉，粤港澳大湾区75%国际空运货物经由香港国际机场转运至世界各地，香港国际机场2024年全年货运量为490万吨，随着三跑道系统投入运作预计2035年每年可处理达1000万吨货物，可是有全球航空公司同业公会预测，2030年粤港澳大湾区航空货运需求量将达2000万吨，当局将如何运用好增拨的资源以加强智慧港口建设，提升航空物流运力，发挥好国家民航局指明香港在粤港澳大湾区内的国际货运枢纽龙头作用？
2. 2024至25年度《财政预算案》演辞第169段，指机管局会积极扩展包括东莞物流园的冷链货物服务在内的航空货物服务，请问最新进展为何？
3. 有意见指，香港作为国际航运中心的地位正处于关键转折点，为应对航运业面对激烈的区域内同质化竞争，当局会否考虑增拨资源，加快发展高增值物流服务，例如积极建设更多现代化冷链物流设施，吸引更多鲜活货物、药品及电商货物等经香港转运，以维持香港港口的竞争力？

提问人：陈祖恒议员(立法会内部参考编号：3)

答复：

1.及2.

因应全球航运业的数字转型趋势，政府需要促进香港港口数字化，推动智慧港口发展，以巩固及提升香港港口的竞争力及国际航运中心的国际化优势，更好地支持国家发展大局。行政长官在《2024年施政报告》公布，政

府将于2025年完成构建港口社区系统，促进航运、港口及物流业持份者讯息互联互通，并联通海、陆、空货物运输资讯，更好发挥香港完善的多式联运网络，使货物运送流程全面透明化，推动快而准的物流业务，为企业发展带来革新机会和新动能。此外，系统亦将会是联通香港本地业界、促进香港与内地及国际航运社区对接，以及打通贸易流和资金流的重要数码基建。

另一方面，为巩固香港在航空货运上的领导地位，香港机场管理局(机管局)一直致力加强香港国际机场的货物处理能力和效率，并已在机场南货运区预留陆侧和空侧土地，以支持转运、跨境电子商贸及高价值温控空运货物的发展。继敦豪扩建项目及菜鸟智慧港于2023相继启用后，机管局于2023年12月与UPS达成协议，于香港国际机场发展新枢纽中心，预计于2028年竣工，每年可处理近100万公吨货物。

此外，机管局正积极发展香港国际机场与东莞之间的「海空货物联运」模式，以及香港国际机场东莞空港中心(空港中心)建设，为大湾区货物提供更无缝、便捷的国际空运网络，进一步发挥香港的空运中转枢纽功能。空港中心第一期首阶段的永久设施，预计2025年内完成，而第二期前期研究亦即将开始。为了让「海空货物联运」模式带来最大的效益，机管局正与东莞市政府研究在空港中心处理不同种类的货物的可行性。其中，机管局正积极推进有关冷链货物清关点的建设，以争取让空港中心早日开展冷链货物服务。

3.

政府于2023年公布《现代物流发展行动纲领》和《海运及港口发展策略行动纲领》，提出多项策略和行动措施，以巩固和提升香港作为国际物流枢纽和国际航运中心的地位。此外，我们继续透过有效利用香港的固有优势，为香港物流和航运业「提质」和「提量」。其中，香港一直在处理包括冷链货物在内的高价值货物上具有领先优势，从香港每年透过「智利车厘子快线」，大量智利樱桃经葵青货柜码头进口华南市场可见一斑。利用好我们在这方面的优势，重点发展冷链货物等高价值货物的转运，正是香港物流和航运的新增长点之一。

就此，政府一直致力支援业界掌握处理鲜活及温控货物的先进技术以及专业认证。物流业界一方面可透过「第三方物流服务供应商资助先导计划」获得政府配对资助以添置与冷链物流相关的科技应用，另一方面亦可透过智慧及绿色物流专业培训计划让从业员接受针对现代及智慧物流培训，进一步发展高增值物流服务。

此外，政府亦积极提升货物通关便利，透过创新清关模式及科技应用为鲜活及温控货物，打造一条「空陆鲜活产品专属快线」，实现有关货物在海外和大湾区之间的双向快速转运，同时藉此为香港拓展货物腹地，维持香港机场和港口的竞争力。

政府亦积极增加物流用地供应，以促进包括冷链物流在内的现代物流服务在香港持续发展。除了承诺于2024年至2027年间定期推出共四幅位于葵青货柜码头旁的用地以兴建多层式现代物流设施外，政府亦会于北部都会区新发展区发展现代物流圈，并以位于洪水桥／厦村新发展区的物流用地作试点。政府现正就该用地的发展模式进行研究，目标以企业为本的宗旨建设有机共生的物流生态圈。有关研究结果预计将于今年公布。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2036)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输及物流局的职责，是继续推展《铁路发展策略 2014》中铁路项目例如北环线、东涌线延线、南港岛线(西段)、屯门码头作起点的跨海铁路、小蚝湾站、屯门南延线、古洞站、洪水桥站及《跨越2030年的铁路及主要干道策略性研究》的详细规划及落实工作，以及发表《香港主要运输基建发展蓝图》的工作；现时屯马线繁忙时间往东方向已经「塞爆」，未来10年屯门南、洪水桥、元朗南、锦田南等新发展区将会增加50万人口，元朗居民需要等候多班向东列车才可上车，所以往港岛居民必须向西往洪水桥转乘未来的「洪港新铁路」，即洪水桥经小榄、大屿山、至港岛的新跨海铁路。另外，预算案亦重申于二零三四年完成北环线主线的目标。以上铁路项目迫在眉睫。就此，当局可否告知本会：

(a) 是否会参考港铁于内地的铁路项目，采用公私营合作模式，由政府负责土木工程，港铁负责供电、讯号及路轨等工程，以解决融资问题；如会，详情为何；如否，原因为何；

(b) 政府会否以发债方式筹集上述项目政府需要承担的资金；如否，原因为何？

提问者：田北辰议员(立法会内部参考编号：23)

答复：

(a)及(b)

政府一直因应每一个铁路项目的建造和营运详情，以及其独特性及个别情况，审视每个铁路项目的推展和财务安排，亦会考虑善用市场力量推展项目。在推展新铁路项目时，政府和香港铁路有限公司(港铁公司)均会按照既定程序作出评估，确立项目的财务可行性，然后签订项目协议落实推进。

由单一机构整全统筹和推展铁路项目有其优点，能够确保项目不同环节的设计细节以及施工安排互相配合。这样做亦有助合理平衡工程设计的成本效益，在配合实际需要之余亦顾及控制成本，避免过度设计的情况。如果将部分铁路项目的工程分拆为工务工程，要考虑如何妥善处理政府工程和铁路公司工程的衔接，这样做未必能够提升推展效益和节省时间，同时亦要考虑政府的财政负担。我们需要小心谨慎考虑有关建议。

另一方面，我们会和港铁公司检视新铁路项目当中规划、设计和施工等不同环节，探讨优化及精简程序的空间，以尽量节省工程团队的人手需求，减低成本。同时，我们鼓励港铁公司积极广纳内地以至海外崭新的科技及技术，探讨不同策略性成本管控措施于铁路项目上的应用，务求提速提效，加快推进项目亦同时降低项目成本，提升项目的财务可行性。

港铁公司有空间因应流动资金需要，通过合适的渠道和方式进行融资。政府会继续与港铁公司管理层就此保持联系。政府和港铁公司亦会持续监察各铁路线的乘客量。按照实际情况需要，港铁公司会透过多管齐下的措施，改善人流管理和提升乘客出行体验。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2038)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)
局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞第249(三)段指出政府三年前取消了一些主要隧道和干道的收费，部分隧道的收费亦超过三十年未有调整。由于政府投入庞大资金兴建这些基建，为体现「用者自付」的原则，运输及物流局会检视各政府隧道及主干道的收费。就此，当局可否告知本会：
当局未来考虑调整或征收隧道和干道的收费标准为何？

提问人：田北辰议员(立法会内部参考编号：25)

答复：

运输署正进行隧道费检讨工作。相较一般在地面上兴建的道路，隧道的管理及营运需较高费用和资源投放，例如需长时间运作通风和照明系统，较复杂的结构检查和维修，并聘请营办商负责管理等。隧道收费原则是先考虑交通管理需要，及公众可负担程度等，并在「收回成本」和「用者自付」的基础上，如收费未足以有效管理交通，便考虑进一步调整收费水平。此外，亦会考虑公交优先和效率优先原则。我们会全盘考虑上述原则，考虑每一条隧道的具体情况，例如地理位置、服务对象、部分隧道多年未有调整收费或面临营运赤字等。有关检讨工作和评估完成后，政府将咨询立法会交通事务委员会。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2043)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通
(3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

「港车北上」于2023年7月起正式实行，政府处理申请数目更由原本每个工作日400个增至2025年1月的500个，惟已公布多时的「粤车南下」仍然未有具体安排。就此，当局可否告知本会：

(a) 预计「粤车南下」正式实施后，经此方法赴港的内地旅客数目为何；
(b) 为便利「粤车南下」旅客消费，会否考虑将指定停车场改设于就近港铁站位置；如有，详情为何；如否，原因为何。

提问人：田北辰议员(立法会内部参考编号：30)

答复：

香港特区政府欢迎内地访客来港，亦认为在粤港澳大湾区共同建设的概念里，应该致力推动方便和畅顺的人员流通，同时推动香港经济发展。为此，特区政府正继续与各内地单位积极探讨「粤车南下」的详细方案和实施安排，预期会在今年内公布细节。作为「粤车南下」的一部分，香港机场管理局(机管局)正分阶段完成在港珠澳大桥(大桥)香港口岸人工岛上的自动化停车场，包括「转机停车场」及「访港停车场」，供广东及澳门非营运私家车经大桥来港停泊，旅客可经香港国际机场转飞或到大桥香港口岸旅检大楼办理香港入境手续后访港。机管局会配合「粤车南下」整体时间表启用自动化停车场，并作适时公布。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0055)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府三年前取消了一些主要隧道和干道的收费，部分隧道的收费亦超过三十年未有调整。为体现「用者自付」的原则，运输及物流局会检视各政府隧道及主干道的收费。局方亦会检讨电动私家车牌照费、停车收费表的收费，和交通违例事项的定额罚款。初步估计相关调整可每年增加约二十亿元收入。就此，当局可否告知本会：

1. 以上各项措施的检视或检讨计划的推行时间表分别为何？
2. 就交通违例事项的执法，当局过去及未来如何善用科技降低执法成本及提高效率？

提问人：谢伟铨议员(立法会内部参考编号：75)

答复：

1. 政府正检讨几项与交通相关的收费和罚款，以提升交通管理，并维持公共财政纪律和可持续性，重点检视多年未曾调整的收费和罚款，包括(i)停车收费表的收费；(ii)交通违例事项定额罚款，例如违例泊车及与交通安全相关罪行的定额罚款；以及(iii)隧道收费。至于电动私家车牌照费，我们联同环境及生态局，正理顺收费基础和架构，以贴紧电动车的技术发展和国际做法。我们正研究调整各项收费和罚款的具体建议和时间表，计划在2025年内完成检讨并分批提出建议，咨询立法会。
2. 自2020年3月起，警务处逐步于全港各警区开展「电子定额罚款通知书计划」，让前线执法人员以手提装置读取或输入违泊车辆的资料，并即时列印定额罚款通知书，以减少因手写发出违例泊车定额罚款通知书而造成的人为错误，从而提升整体执法的准确性。

根据现行法例，警务处处理《定额罚款(交通违例事项)条例》(第237章)及《定额罚款(刑事诉讼)条例》(第240章)下的交通违例事项时，只可发出纸本定额罚款通知书 / 缴付定额罚款通知书。为容许以电子方式发出定额罚款通知书提供法律依据，政府于2023年12月向立法会呈交《2023年电子执行交通法例(杂项修订)条例草案》，并于2024年6月获立法会通过。

为配合告票电子化，警务处已在2021年6月获立法会财务委员会批准拨款，以开发电子交通执法系统；系统包括三个主要组成部份：(1)将前线执法过程数码化的电子告票系统；(2)处理所有与交通执法有关的资料及查询的警务处内部中央平台；以及(3)为公众提供一站式服务的专属网站和手机应用程序。在系统全面推行及告票全面电子化后，预计每年可节省 2.47 亿元的开支，包括可减省警务处中央交通违例检控组后勤文职人员员工，而前线人员因告票电子化而节省的时间，亦可用作处理其他警务工作如处理市民求助。

警务处现正就告票电子化及电子交通执法系统的推出作最后准备，预计于2025年内执行上述修订条例，而警务处亦会分阶段实施该系统。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1968)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

关于二五至二六年度特别留意事项，局方继续推进启德智慧绿色集体运输系统。有意见批评，历时17年，历任3届特首，惟目前仍是「空中楼阁」的「启德智慧绿色集体运输系统」，列车未见，顾问却一聘再聘，顾问费花完再花。就此，政府可否告知本会：

(一) 由前特首曾荫权年代，拟建的「九龙东环保连接系统」，到前特首林郑月娥年代的「多元组合」环保连接系统，直至本届政府拟建的「启德智慧绿色集体运输系统」，上述项目曾多少次委聘顾问公司，作可行性研究；每次研究耗费多少公帑；研究总开支为何？

(二) 局方是否已预留开支再聘请顾问，研究最新建议的「启德智慧绿色集体运输系统」？如有，预留款额多少？

(三) 新财政年度内，需否再预拨款额？会否公开相关研究报告，予公众查阅？

提问人：谢伟俊议员(立法会内部参考编号：17)

答复：

根据土木工程拓展署(下称「土拓署」)提供的资料，该署于2009年开展拟建九龙东环保连接系统(下称「系统」)的初步可行性研究，就系统在技术和财务等多方面的可行性作初步探讨和研究，其总实际开支为1,700万元。研究建议发展一个高架单轨铁路系统，以连接启德发展区、九龙湾及观塘商贸区。土拓署其后于2012年年初至2014年年初，就初步可行性研究的建议进行公众咨询，当时公众对拟议的高架单轨铁路系统、走线和覆盖范围，以及对观塘避风塘的影响表达不同意见。有见及此，该署在2015年开展系统的详细可行性研究，就系统的交通模式、走线设计、推展模式、财务承担和效益等多方面作进一步研究，总实际开支为5,924万元。详细可行性研究

显示，在九龙东建造高架连接系统，尤其在部分已发展的地区，涉及多项复杂的技术挑战，在技术上会极度受制于毗邻的稠密发展，而且预期系统的建造和运作成本将会十分高昂，并非可持续和可取的选项。详细可行性研究建议在九龙东现有的运输基础设施和公共交通服务基础上，辅以「多元组合」模式环保连接系统，以满足区内市民的出行需要，连接毗邻社区和有助打造启德发展区成为绿色社区。

随着一些新的中低运量集体运输系统在多个国内外城市投入营运，土拓署聘请了顾问就这些系统在本地的应用作出检讨，检讨涉及的总实际开支约为2,200万元。

其后，政府于《行政长官2023年施政报告》中建议在3个地区(包括启德)引入智慧绿色集体运输系统。就启德智慧绿色集体运输系统，土拓署于去年中聘请顾问开展勘察工作，在2024-25年度涉及的实际开支为1,880万元，而在2025-26年度预算开支则约为2,200万元。我们目标是在今年下半年招标。我们会适时向公众汇报启德项目的设计方案、进度和相关资料。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1186)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

演辞提到政府会为国际航运中心注入更大的发展动能，促进可持续发展，并在今年成立香港海运港口发展局，加强研究、推广及人力培训。就此，政府可否告知本会：

(一) 香港海运港口发展局所涉及的人手编制及薪金开支预算为何；较香港海运港口局的人手编制增幅为何；

(二) 香港海运港口发展局在吸引投身航运业，解决行业人力老化及不足问题的具体工作为何；

(三) 有指具备远洋轮高级专业资历的本地人才非常短缺，尤其是轮机方面，当局将如何增加相关本地人才供应；

(四) 过去三个年度，「海运及空运人才培养基金」(基金)下各项计划的受惠人数及开支总额；及

(五) 会否考虑将基金下设的「专业培训课程及考试费用发还计划」可获发还费用由上限30,000元(80%)进一步提升？

提问人：黄国议员(立法会内部参考编号：6)

答复：

(一)《行政长官2024年施政报告》公布，政府会改革现时的「香港海运港口局」成为「香港海运港口发展局」，作为高层次咨询机构，协助制订政策和长远发展策略。政府将委任非官方人士出任主席，成员主要来自航运业界，并设有稳定的专责研究和推广团队，增拨资源，提升研究能力、加强海内外推广和强化人力培训，更有效支援政府落实政策，推进香港航运业的可持续发展。政府正为此项革新作准备，目标是于2025年年中之前成立新的「香港海运港口发展局」，并筹备在2025年下半年聘请专责团队。

为支援「香港海运港口发展局」的工作，政府已在2025-26、2026-27及2027-28年度分别额外预留约1,170万元、1,410万元及1,910万元，用作聘请专责团队及支付推广及研究等活动开支。专责团队由三个新增非公务员合约职位组成(包括一名总经理、一名高级经理及一名经理)，团队的薪酬开支占预留拨款的约三成，其余约七成的拨款将用于推广及研究等活动。2027-28年后的资源安排将因应实际运作经验再作检视和考虑。现时，运输及物流局第五分科相关组别负责为「香港海运港口局」提供秘书处支援服务及各项与海运业发展有关的政策事宜。上述为「香港海运港口发展局」增聘的专责团队人数，较本局第五分科相关组别的现行人手(包括非公务员合约人员)增幅约百分之十二。

(二)「海运及空运人才培养基金」(「基金」)于2014年成立，核准承担额由2023-24财政年度起为五亿元，以推行海运、航空和物流业的培训、奖励及推广计划。我们会继续善用基金，包括鼓励行业组织与各间教育机构及专业团体合作，举办各类面向市民大众，特别是年轻一代的推广活动。该等推广活动可加深广大市民对这些行业的认识，吸引更多人士投身业界。举例来说，我们会继续就远洋航海、本地船舶、船舶维修等推行训练奖励或奖学金计划，鼓励有志入行人士接受相关行业培训，协助他们在海运业发展；继续为不同的高增值海事服务业推行人才培养资助计划，鼓励参与的业界公司提供更多见习职位；以及为大专学生举办实习计划，让年轻人有机会在这些行业工作，鼓励他们毕业后投身业界。

(三)为吸引本地人才加入行业，「基金」下设的「航海训练奖励计划」，为远洋船舶的实习生提供每月1万元的奖励津贴，甲板部及轮机部最长分别为期18个月及12个月。实习生完成实习后上岸准备专业考试期间，可获每月3,000元津贴，为期最长9个月；以及考获所需专业资格后而尚未获晋升为高级船员期间，可获每月6,000元津贴，为期最长6个月。成功考获远洋高级船员／轮机师二级及一级适任证书人士，分别可获发放一次性奖励金4万元及8万元。计划旨在吸引更多本地年轻人接受航海训练，考取相关资历。我们会继续就远洋航海推行训练奖励计划，鼓励有志入行人士接受相关行业培训，协助他们在海运业发展，以增加相关本地人才供应。

(四)过去三个年度，「基金」下各项计划的受惠人数及开支总额详情请参阅附件。

(五)「专业培训课程及考试费用发还计划」在2021年9月1日由18,000元的资助上限提升至30,000元。我们于2024年为「基金」在吸引人才和推动行业人力发展方面的影响和成效作全面检讨，其中就有关计划的检讨结果显示计划现时的资助额合理。因此政府暂无计划提升相关计划的发还费用上限。

计划名称	2022-23年度		2023-24年度		2024-25年度 (截至2025年1月底)	
	受惠人数	资助金额 (万元)	受惠人数	资助金额 (万元)	受惠人数	资助金额 (万元)
1. 专业培训课程及考试费用发还计划	1 529	516.0	1 529	575.0	1 188	441.7
2. 海运和航空业实习计划	482	689.4	399	543.4	505	710.4
3. 航海训练奖励计划	40	400.2	28	405.4	19	381.3
4. 船舶维修训练奖励计划	2	56	1	20	0	5.8
5. 本地船舶业训练奖励计划	21	69.2	4	32.9	6	12.5
6. 本地船舶能力提升计划	84	100.8	100	125.4	199	228.6
7. 香港航海及海运奖学金计划	2	27.1	3	38.4	2	30
8. 香港航运及物流奖学金计划	9	207.2	8	188.5	10	249.8
9. 香港大学—大连海事大学学术合作计划	69	46.9	85	74.4	61	21.1
10. 香港大学—上海海事大学学术合作计划	2	40.2	1	22.2	0	0
11. 海外交流学生资助计划	4	6	11	33	7	21
12. 海事培训支援计划	0	248	0	196.6	24	82.8
13. 海事人才培养资助计划—法律	/	/	4	32.7	4	47.5

计划名称	2022-23年度		2023-24年度		2024-25年度 (截至2025年1月底)	
	受惠人数	资助金额 (万元)	受惠人数	资助金额 (万元)	受惠人数	资助金额 (万元)
14. 海运推广计划拨款	15 693*	88.1	14 324*	135.5	1 871*	179.1
15. 飞机维修专门课程部分学费退还计划	13	81.9	10	58.1	/ ^	/ ^
16. 香港航空奖学金计划	28	242	22	147.1	/ ^	/ ^
17. 航空营运培训奖励计划	36	50.4	53	109.2	/ ^	/ ^
18. 航空业推广活动资助计划	/	/	173*	5.65	1 600*	39
19. 现代物流实习计划 [#]	/	/	60	96.4	65	106.4
20. 智慧及绿色物流专业培训计划	/	/	0 [@]	0	14	19
21. 物流推广资助计划	/	/	0 [@]	69.8	550*	327.4

^ 资助于每年2至3月发放，因此未有受惠人数及资助金额的资料

* 数字为推广活动的参与人数

[#] 前称暑期实习计划(供应链管理)

[@] 计划于2024年1月推出，所有获批项目均于2024-25财政年度或之后举行

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1352)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

《财政预算案》演辞181中提到争取分别于今年就启德智慧绿色集体运输系统项目及明年就东九龙及洪水桥 / 厦村及元朗南新发展区的智慧绿色集体运输系统项目招标。就此，政府可否告知本会：

1. 有否研究进一步压缩启德项目施工期，让项目提前至2028年落成，以及就启德项目延伸至港铁油塘站与供应商及营运商交流意见；若有，详情为何；若否，原因为何；及
2. 会否研究九龙东项目走线重新考虑采用启德邮轮码头经启德站、九龙湾到油塘走线，以促进东龙东商业活动；若会，详情为何；若否，原因为何？

提问人：杨永杰议员(立法会内部参考编号：30)

答复：

1. 政府现正全力推展启德智慧绿色集体运输系统，我们会采用创新的推展方式，包括提前招标并将部分法定程序安排与详细设计阶段同步进行，我们目标是在今年下半年招标，以期尽快开展建造工程。与此同时，我们会检视在规划、设计至建造各阶段压缩推展时间的可行性，例如采用可供制造和装配的设计、机电装备合成法等。我们会继续探讨进一步压缩推展时间的可行措施。

政府于2024年8至10月就启德智慧绿色集体运输系统邀请相关系统的供应商及营运商提交意向书，收集他们就不同范畴的意见，包括延伸系统走线至其他地区如油塘等的可行性，以了解延伸方案有否任何无法克服的困难 / 限制及对系统的设计、建造、营运、维修保养、推展时间表及成本的影响。在收到的意向书中，有供应商及营运商表示延伸系统走线至油塘等已发展的地区，涉及多项复杂的技术挑战，例如

难以在区内狭窄的道路空间和人多车多的环境下建造高架车道，以及延伸系统走线的跨海段受制于观塘避风塘的高度限制等。我们会继续与供应商及营运商就延伸系统走线的可行性交换意见。

2. 如要采用启德邮轮码头经启德站、九龙湾到油塘的走线，走线需经过楼宇及地底设施密集的九龙湾和观塘一带，涉及多项复杂的技术挑战，例如要在人口稠密、路面交通繁忙及缺乏空间的地区寻找足够地方兴建车站和高架车道。此外，系统走线途经狭窄的道路亦须考虑如何能符合法定消防通道要求，以及在建造高架车道期间如何确保地面道路交通不受影响等。除了技术可行性外，我们亦需审慎考虑这些延伸走线对项目推展时间表、财务可行性及可持续性的影响。因此，为早日落实项目，我们会以目前的初步建议走线作为基础推展项目，同时会在系统设计上研究保留日后延伸系统至其他设施和地区的可行性。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1213)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在2025至26年度，运输及物流局会继续进一步开放香港与民航伙伴所订立的民航安排，以巩固香港作为国际及区域航空中心的地位，有关工作的计划投放的资源为何？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：1)

答复：

特区政府一直善用「一国两制」下香港独特的民航地位，与民航伙伴进行航权谈判，以满足客货空运需求。我们已经与67个民航伙伴签订民航协定，覆盖全球超过700个航点，并与另外10个地区签署相关航空安排的备忘录，让双方的航空公司营运定期航班。我们与内地、台湾和澳门亦有相关民航安排。

过去两年，我们与多个民航伙伴更新、检讨或扩大了双边民航安排。为回应市场需求并把握三跑道系统带来的机遇，我们会以更前瞻视角发展及扩大航空网络，包括支持香港国际机场加强其主要航线的服务，并提早布局针对现时主要航线及具潜力的「一带一路」国家，包括位于北美洲、欧洲、非洲、南美洲及东南亚在内的地区的民航合作，商讨及优化民航协定并加强与相关地区之间的航空服务联系。我们的目标是在2025年内与10个或更多的民航伙伴探索加强民航联系。我们亦会联同香港机场管理局策略性地吸引本地及非本地的航空公司开拓新的航点和增加航班，提高行业多样性及竞争力。有关工作由现有人力资源处理。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1214)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就与机管局一同推行「运输业输入劳工计划 — 航空业」(计划)，以应对航空业人手短缺问题，请告知本会，

1. 自计划推出以来接获的申请及获批数目、涉及的工种及人数，当中有多少已投入服务，未获批的原因及当局就是项工作投放的资源为何；
2. 自2023年计划展开后，预计今年年底两年的合约期会陆续届满，输入的劳工是否可自动续约，当局何时会公布合约到期后的安排；及
3. 随着机场三跑系统全面运作，人力资源需求会有所增加，当局会否考虑扩大计划的配额，如会，详情为何，包括会否就现时的薪酬中位数作检讨；如不会，有何措施解决机场人力资源不足的问题？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：2)

答复：

1. 政府在2023年7月推出针对香港航空业的运输业输入劳工计划(计划)，让香港机场管理局(机管局)的特许经营商、专营商或营运许可证持有者可就填补机场前线非管理级的指定10个工种职位提出输入劳工申请，配额上限为6 300个。

根据入境事务处提供的资料，计划经过两轮申请后，已有4 109名输入劳工获批并到港工作，涵盖计划下所有10个工种。我们亦刚于今年3月接受新一轮输入劳工配额申请。

在首两轮申请中，有少数申请因不符合下列其中一项计划基本要求，而未能全数获批：

- 一、拟申请配额的工作必须属于计划下所指定的10个工种；
- 二、拟申请的配额数目必须合乎全职本地员工与输入劳工比例要求；
- 三、申请人必须曾就申请配额的职位进行本地招聘；及
- 四、就指定工种拟提供的工资必须不低于该工种的工资中位数。

计划的行政工作主要由机管局负责，至于有关监督计划及审核输入劳工申请的工作由运输及物流局的整体拨款承担，因此没有所涉开支的分项数字。

2. 及 3.

在保障本地劳工就业的前提下，输入劳工的目的是为了纾缓航空业界在计划推行期间人手严重短缺的问题，因此相关雇主所获得的输入劳工配额不会在有关劳工合约到期后自动续期。随着三跑道系统于去年年底启用，香港国际机场的航班处理量将会上升，预计机场所需的人手亦会逐步增加。政府会参考机管局最新一轮机场人力资源调查结果、计划的执行情况、持份者对计划的意见等多项相关因素，以考虑计划的未来路向，包括输入劳工合约到期的安排，并会适时作出公布。

除了上述输入劳工的措施外，为应对航空业人手短缺的问题，机管局一直鼓励机场社区进行本地招聘，并联同业界举办多场就业资讯日及招聘会。机管局亦于机场服务上应用科技和智能技术以减低人手需求的压力，并联同机场社区积极提升从业员的工作环境和福利。

对于长远的人才供应，政府分别于2014年成立海运及空运人才培养基金(基金)，及于2016年支持机管局成立香港国际航空学院(学院)，以推动航空业界的专业发展，并吸引更多年轻人加入航空业。政府不时研究优化基金下的培训及奖励计划，而学院一直按行业需要，持续更新、优化及扩充培训课程，吸引并培育更多航空业人才。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1215)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在2025至26年度，运输及物流局会继续监督民航处与内地和澳门民航当局共同理顺和优化大湾区空域的有效使用的工作，请告知本会，香港民航处、中国民用航空局及澳门民航局成立的”珠江三角洲地区空中交通管理规划与实施三方工作组“在理顺和优化大湾区空域的工作最新进展及有何措施避免因大湾区内各机场不断地扩容而产生空域不足的问题；当局在处理空域问题涉及的资源为何？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：3)

答复：

为理顺和优化大湾区地区的空域管理，民航处与中国民用航空局及澳门民航局一直保持紧密联系和合作，以推动优化大湾区空域的工作。

通过「珠江三角洲地区空中交通管理规划与实施专题工作组」(下称《三方工作组》)的合作平台，三方工作组全盘考虑整个大湾区的空域发展，推进优化空域管理及新导航技术的应用，善用区内各机场的发展机遇和协同效应，提升空管运作效率及优化流量管理措施，以应付区内持续不断增长的航机升降量。

去年，三方工作组举行了各项工作会议，包括于去年6月在珠海召开内地与香港、澳门空管高层会议，研究大湾区外围航路规划，商讨提升区域流量管理效率的措施，及开展导航新技术应用可行性研究，探索借助航机更精确的导航性能创建更灵活的空管运行模式。

三方工作组会继续研究大湾区机场群空域规划，分阶段优化大湾区外围航路以及空域结构，以及商讨提升区域流量管理效率的措施，并会继续积极探索应用新技术，配合航机更精确的导航性能创建更灵活的空管运行模式，务求尽量利用大湾区空域资源，以推进大湾区空管运行的创新升级，使区

内各机场都可发挥最大的效益，对接国家《十四五规划纲要》和《粤港澳大湾区发展规划纲要》的宏观战略。

上述工作由民航处现有人员执行，属于纲领(3)下的常规职务。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：1216)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就在2025至26年度内，运输及物流局会继续与机管局合作推行措施，加强机场服务和机场的航线网络及竞争力，请告知本会，有关工作计划详情，包括有何措施进一步吸引更多航空公司进驻香港及鼓励现有航空公司开办更多往来香港的新航班服务；及涉及的资源为何？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：4)

答复：

为回应市场需求并把握三跑道系统带来的机遇，我们会以更前瞻视角发展及扩大航空网络，包括支持香港国际机场加强其主要航线的服务，并提早布局针对现时主要航线及具潜力的「一带一路」国家，包括位于北美洲、欧洲、非洲、南美洲及东南亚在内的地区的民航合作，商讨及优化民航协定并加强与相关地区之间的航空服务联系。我们的目标是在2025年内与10个或更多的民航伙伴探索加强民航联系。有关工作由现有人力资源处理。

与此同时，香港机场管理局(机管局)亦采取了多项相关措施吸引本地及非本地的航空公司开拓新的航点和增加航班，例如于2024年6月推出的「航空网络拓展计划」，提供财政诱因鼓励航空公司开展新航线及为现有航线增加航班班次。计划至今已吸引24间航空公司，涉及53个航点。上述计划开支由机管局承担，不涉及政府开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1217)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

请告知本会，自政府落实优化飞机租赁税制后，增加了多少飞机租赁商进驻香港，飞机租赁活动所带来的经济效益为何；在2025至26年度内，运输及物流局会继续与业界一同完善和推广香港的飞机租赁，有关工作的计划及开支为何？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：5)

答复：

自飞机租赁税务优惠制度(飞机租赁税制)于2017年推出以来，飞机租赁业务在香港开始发展，已录得约40间内地及海外的主要飞机租赁业者在香港设立附属公司 / 营运机构，包括全球以飞机数目排行头五位中的4间飞机出租商。

行政长官于2022年《施政报告》中提出进一步完善飞机租赁税务优惠制度(飞机租赁税制)，打造香港成为区内租赁飞机的首选地。修订《税务条例》(第112章)以优化飞机租赁税制的条例草案已于2024年2月获立法会通过，并追溯至2023年4月1日开始的课税年度生效。我们于2024年4月与天津东疆综合保税区管理委员会就深化飞机租赁和融资产业合作发展签订备忘录，并于2024年9月底在天津举行的第十一届中国航空金融发展(东疆)国际论坛，向业界介绍香港的优势。业界对优化措施表示欢迎，不少公司正积极考虑在港开展业务，当中包括内地和跨国龙头企业。未来，我们会继续宣传香港飞机租赁政策和优惠税制的最新发展，以鼓励全球飞机出租商来港进行业务。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1218)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在2025至26年度内，运输及物流局会继续完善「多式联运」，以及推动大湾区货物及物流信息的互联互通，请告知本会有关工作计划，除透过在东莞设立香港国际机场物流园外，有何计划进一步扩大香港与大湾区甚至以外如广西的多式联运，预计各项计划涉及的开支为何？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：6)

答复：

香港与大湾区货物的互联互通，包括世界级的跨境基建、24小时运作的跨境口岸、便捷的跨境运输以及高效的货物清关手续，是香港作为国际物流枢纽的核心优势。加上香港四通八达的国际运输网络，大湾区以至内地其他地方的货物得以透过香港国际机场以及港口高效无缝地转运到世界各地。

为了保持香港作为货物来往大湾区与海外的首要物流门户的角色，正如政府于2023年公布的《现代物流发展行动纲领》内提出，政府会继续完善各项多式联运，包括把现时航空转运货物豁免许可证安排扩展至其他多式联运模式，以及继续积极推展各项便利通关措施，例如进一步拓展「跨境一锁计划」的覆盖范围至澳门及内地广东省以外的其他省市；推出「跨境快件清关便利安排」，以减省快件在香港口岸被抽查时涉及装卸及查找的时间，以及优化「一单两报」项目以扩展至所有陆路口岸的南行货物，以节省企业报关所需的时间及人力等。与此同时，我们会支持香港机场管理局(机管局)继续完善各项涉及空运服务的多式联运。其中，机管局正与东莞共同推展「海空货物联运」模式，并于东莞兴建「香港国际机场东莞空港中心」(空港中心)的永久设施。空港中心第一期首阶段的永久设施预计于2025年内完成，而第二期前期研究亦即将开始。

至于加强与广西的物流合作方面，继去年与广西壮族自治区交通运输厅签订的《桂港交通物流专责小组深化战略合作框架协议》后，运输及物流局联同香港物流发展局于今年一月到访广西，以探讨加强港桂两地的物流合作。双方目前正积极讨论跟进相关合作建议，以期增加港桂双边货运量。

上述有关工作由政府现有人员执行，属于常规职务，所涉开支并无分项数字。与推展「海空货物联运」相关的开支则由机管局承担。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1219)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就物色物流用地方面的工作，请告知本会

1) 政府在葵青区货柜码头周边物色了4幅具发展潜力的物流用地，并计划在2024年至2027年间推出，首幅用地已成功批出，余下三幅物流土地的详情及推出市场的时间表为何；

2) 就计划以洪水桥/厦村新发展区作为发展物流圈的试点，最新进展为何，预计物流圈的土地何时会推出市场；

3) 用于物色物流用地方面的工作涉及资源为何？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

1)

政府于2023年10月公布的《现代物流发展行动纲领》(下称「《行动纲领》」)内，承诺透过推出四幅邻近葵青货柜码头的优质物流用地，以稳定物流用地供应，并回应业界对适合发展高增值物流作业和与港口有协同效应的多层式现代高端物流设施的需求。当中作为首幅用地的青衣市地段第202号已于2025年2月售出。政府会考虑市场情况，适时推出余下三幅物流用地。

2)

为进一步推动现代物流发展，《行动纲领》提出在新发展区预留的物流用地打造不同功能的现代物流圈，并以在洪水桥/厦村新发展区预留作现代物流发展约36公顷的物流用地作试点。相关规划研究已于2024年3月开展。我们初步建议以「企业为本」为发展导向，营造优良的物流发展环境，引入锚点企业，带动整个物流圈发展，并吸引其他配套供应链服务汇聚于区内，形成有机的物流生态圈。

我们会于2025年上旬就相关规划研究的初步建议与重点企业深入交流对接，进一步收集具体要求及意见，以作参考并优化相关建议，并预计于2025年

年内公布有关研究结果。

根据目前计划，物流圈用地的土地平整及基础设施工程将会在2026年收地完成后两年内陆续完成。在不断变化的经济环境下，我们会在推出土地前，邀请业界递交发展意向书，以确保物流圈的规划紧贴业界需求。

3)

与物色及推出合适物流用地的有关工作的所涉人手资源及开支透过运输及物流局及土木工程拓展署的现有资源承担，所涉开支并无分项数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1220)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就2025至26年度，运输及物流局会继续与相关部门跟进与港口有关的事宜，包括避风塘、船厂，以及主要航道和港池的维护疏浚工程，就主要航道和港池的维护疏浚工程，请告知本会

1. 过去三年(2022, 2023及2024年)，政府接获多少宗有关海床积聚淤泥或沉积物而影响船舶行驶或靠泊的求助，涉及的地点及跟进情况为何；
2. 政府有何措施监测现时港口航道的深度，并决定进行海床疏浚工程的条件为何；
3. 政府进行各项疏浚工程的最新情况，包括工程展开、完工日期及涉及的开支；及
4. 在2025至26年度，有关维护主要航道和港池疏浚工程的工作计划详情及预计开支为何？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

1. 过去三年(2022, 2023及2024年)，由海事处所接获，报称因海床淤泥积聚而影响船只靠泊或航行安全，从而开展维护疏浚需求评估的个案共有六宗，跟进情况如下：

个案	日期	地点	跟进情况
1	2022年2月	蓝巴勒海峡公众货物装卸区泊位RC-26 及 RC-27	海事处已检查水深数据，发现该处并无明显水深变化。

个案	日期	地点	跟进情况
2	2022年7月	沙头角的避风碇泊处、养渔区及码头	海事处已检查水深数据，发现该处并无明显水深变化。
3	2022年12月	政府船坞港池	海事处已检查水深数据，发现该处存在明显水深变化。已计划开展维护疏浚工程。
4	2023年5月	香港航海学校码头	海事处已检查水深数据，发现该处存在明显水深变化。已计划开展维护疏浚工程。
5	2023年7月	沙头角避风碇泊处	海事处已检查水深数据，发现该处并无明显水深变化。
6	2024年7月	通往尖鼻咀码头的水道	海事处已检查水深数据，发现该处存在明显水深变化。已计划开展维护疏浚工程。

2. 海事处作为负责香港水域内海道测量的政府部门，一直以系统化方式监测香港水域的水深状况。海事处透过定期水文测量，评估香港水域内维护疏浚的需求，包括香港的主要航道、锚地、避风塘等水域，以确保航行安全。在进行测量后所获得的水深数据，会用作与现有海图的水深资料以及过往的测量记录比较，如发现测量水域内有若干范围的水深大幅减少，以致影响船只的航行安全，海事处会将个案转介土木工程拓展署(土拓署)辖下的土木工程处海港工程部进行维护疏浚可行性的研究。若研究结果显示技术上可行，经咨询相关持份者后，土拓署会进行规划和开展有关的维护疏浚工程。

3. 截至2025年3月为止，各项在香港水域内维护疏浚工程的进展如下：

工程项目	实际 / 预计展开日期	预计完工日期	预计开支(百万元)
葵青货柜码头港池(第二期)	实际展开日期：2024年12月	2026年下半年	约40.2
政府船坞港池	预计展开日期：2025年第二季	2025年第四季	约2.8
香港航海学校	预计展开日期：2025年第四季	2026年第一季	约2.2

工程项目	实际 / 预计 展开日期	预计完工日期	预计开支 (百万元)
通往尖鼻咀码头的水道	预计展开日期：2026年	2027年	待定 (开支费用将取决于海泥样本测试结果)

除了上述四项维护疏浚工程，海事处亦正在重新评估香港仔南避风塘的维护疏浚工程。因涉及众多持份者，为了减少受影响的船只数量，土拓署已提出该疏浚工程的优化方案。新方案将采用小型疏浚设备以缩小必要的工作范围，并将整个疏浚工程分为两个阶段实施。海事处正在评估该方案的可行性。

4. 在2025至26年度，并没有涉及主要航道的维护疏浚工程。而涉及港池的维护疏浚工程共有两项，分别为葵青货柜码头港池疏浚工程以及政府船坞港池疏浚工程，工程资料可参照上表。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1221)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在2025至26年度，运输及物流局会继续管理经优化的第三方物流服务供应商资助先导计划，以鼓励物流业通过应用科技提高生产力，就此，请当局告知本会

1. 有关推动上述计划的工作计划及涉及的资源；及
2. 有没有就物流业界在应用科技的情况进行调查，如有，详情为何；如没有，会否考虑进行相关调查，并针对业界面对的问题，推动业界提升在科技的应用，以提升本港物流服务的整体效率及竞争力？

提问人：易志明议员(立法会内部参考编号：9)

答复：

政府于2024年2月进一步优化「第三方物流服务供应商资助先导计划」(先导计划)，把资助金额上限由每家企业100万元增加至200万元，并扩大资助范围，以涵盖培训及与环境、社会及管治(ESG)科技相关的应用服务(包括顾问服务)。自优化措施实施以来，截至2025年2月，先导计划共收到89宗新申请，批准了45宗申请，批出约2,600万元资助。

为评估优化措施的成效，香港生产力促进局(生产力局)作为先导计划的执行伙伴，访问了多间物流企业以了解业界在应用科技的情况，结果显示物流企业普遍因对ESG的认识不足而未有广泛采用相关科技。同时，人才短缺和经济不景气亦影响企业投放资源在应用科技的意欲。

有见及此，运输及物流局与生产力局合作，透过举办博览和研讨会等，加强有关智慧和绿色物流，以及先导计划的宣传。例如在2024年6月，我们联同生产力局举办「物流科技博览」，向业界介绍有关智慧和绿色物流的最新资讯和相关技术。生产力局亦向业内中小企提供有关应用智慧物流技术

方案的咨询服务。此外，我们已开展顾问研究制订绿色可持续物流发展路线图，预计于今年上半年内公布，以提高业界对ESG的认识。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0491)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案提到，去年底成立的「发展低空经济工作组」正审议首批监管沙盒试点项目的申请，并即将宣布结果；期望通过试点项目，逐步扩大和丰富低空飞行的应用范围，为香港经济开拓新的增长点。

有意见认为，低空经济乃新兴产业，预料相关企业运作初期很大机会会持续亏损。就此，请告知本会：为鼓励发展低空经济，当局有无可能对其中具有明显市场发展潜力的项目，予以一定财政支持，例如一定期限的政府无息贷款？

提问人：严刚议员(立法会内部参考编号：9)

答复：

行政长官在2024年《施政报告》中宣布成立「发展低空经济工作组」(「工作组」)，制订发展策略和跨部门行动计划，以推动香港低空经济发展。工作组于今年年初起陆续推行「监管沙盒」试点项目，以促进创新及测试低空飞行活动的潜在应用场景。首批「监管沙盒」试点项目于去年十一月开始接受申请，并已于去年年底截止，工作组一共收到由72位申请者提交的项目，申请内容涵盖不同民生大小事项，涉及多个内地及本地的机构、大学研究机构、公共机构及商业机构。工作组已于今年3月20日公布首批试点项目的申请结果，首批试点项目有38个。项目内容涵盖涵盖紧急救援、无人机配送、维修检查、侦测工作、低空基础设施等多个领域及不同应用场景。政府正陆续开展相关项目的工作。视乎首批试点项目的推行情况，我们将于稍后时间公布第二批「监管沙盒」试点项目的申请详情。政府会参考试点项目的经验和数据，为低空飞行活动的长远发展制订合适的基础设施、相关配套设施，以及标准规则和做法。

至于政府对试点项目的资助，政府一直透过不同资助计划支持各科技范畴的研发，例如「创新及科技基金」下的资助计划，支援本地大学、研发中心和企业进行包括与低空经济相关的电子、数据传输和处理等范畴的研发。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0534)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府会在今年成立香港海运港口发展局，加强相关研究、推广及人力培训，促进国际航运中心的可持续发展。

就此，请告知本会：政府规划中的海运港口发展局人员规模如何，预计年总支出是多少，其中海外推广费占比为何？

提问人： 严刚议员(立法会内部参考编号：19)

答复：

《行政长官2024年施政报告》公布，政府会改革现时的「香港海运港口局」成为「香港海运港口发展局」，作为高层次咨询机构，协助制订政策和长远发展策略。政府将委任非官方人士出任主席，成员主要来自航运业界，并设有稳定的专责研究和推广团队，增拨资源，提升研究能力、加强海内外推广和强化人力培训，更有效支援政府落实政策，推进香港航运业的可持续发展。政府正为此项革新作准备，目标是于2025年年中之前成立新的「香港海运港口发展局」，并筹备在2025年下半年聘请专责团队。

为支援「香港海运港口发展局」的工作，政府已在2025-26、2026-27及2027-28年度分别额外预留约1,170万元、1,410万元及1,910万元，用作聘请专责团队及支付推广及研究等活动开支。专责团队由三个新增非公务员合约职位组成(包括一名总经理、一名高级经理及一名经理)，团队的薪酬开支占预留拨款的约三成，其余约七成的拨款将用于推广及研究等活动。2027-28年度后的资源安排将因应实际运作经验再作检视和考虑。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0535)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就“高增值海运服务”，政府正优化一系列惠及航运业发展的税务措施，包括为营运租约下的船舶出租商，提供船舶购置开支的税务扣除。

同时，业界建议，香港应积极争取以新加坡为运营中心的中国国有资本船队能迁册香港，共同推动香港国际航运中心的更好发展。就此，请告知本会：在该船舶购置开支扣减后，政府每年将减少多少收入；及，在进一步提高船舶注册的便捷性、助力航运相关经营活动降低成本和吸引更多国际航运资本和航运公司总部落户香港等方面，政府会否进行相关政策优化？

提问人：严刚议员(立法会内部参考编号：20)

答复：

在「一国两制」下，香港具备国际化和双语普通法的制度优势，世界独有。于2024年国际航运中心发展指数中，香港连续五年稳立全球第四航运中心的地位，反映香港在港口条件、专业海运服务、整体营商环境等综合实力优厚。根据最新数字，香港具蓬勃的海运服务圈，有逾1 200家与港口及航运相关的公司，较五年前增加约一成。

政府一直致力推动高增值航运业发展，例如由2020至2022年推出一系列惠及航运业的税务优惠措施，包括为船舶租赁活动提供零税率优惠，并为海事保险、船舶管理、船舶代理及船舶经纪业务提供半税优惠等，以期减低航运企业营运成本，扩大大地海运网络。以船舶租赁为例，相关企业的数目于两年间由2020/21年度的11间倍增至2022/23年度的46间。因应国际税务规则的改变，我们正优化这些措施，包括为营运租约下的船舶出租商，提供船舶购置开支的税务扣除。我们目标是于2026年上半年向立法会提交条例草案。由于船舶租赁商、船舶租赁管理商和航运业商业主导人有不同经

营模式及架构，而税务扣除的细节仍在敲定中，我们暂时未能估算有关财政影响。

与此同时，金属和矿产等大宗商品占全球航运交易量一半以上。大宗商品交易商是海运服务采购的主要使用者，吸引他们集聚香港运作可带动海运服务的发展，有利巩固提升香港国际航运中心地位。为鼓励现有企业扩充业务及吸引更多海内外大宗商品交易商落户香港(从而带动更多海事服务业户在香港设立据点及壮大香港的航运生态圈)，2025-26年度财政预算案建议为合资格大宗商品交易商提供半税优惠—即以8.25%的减半税率评估利得税。目标是于2026年上半年向立法会提交条例草案。

由海事处管理的香港船舶注册处在规模及质量上领先全球。2024年，香港船旗规模位居全球第四，港口国监督滞留率仅为0.69%，远低于全球平均水平的3.30%，并在全球十大船旗国中位列前三名。海事处会继续透过多管齐下的措施，巩固提升香港船舶注册的优势，进一步提高船舶注册的便捷性，吸引各国船东来香港注册船舶和航运企业来港经营，包括：加强透过海外和内地区域支援团队为船东和船舶营运者提供24小时技术支援，目前已有七支团队正在运作，它们位于伦敦、上海、新加坡、澳洲、三藩市、东京和多伦多，覆盖大部分香港旗船舶经常到访的地区；加强推广于2024年6月28日推出全球首个以碳强度指标(Carbon Intensity Indicator)为评级的「绿色优惠计划」，为总吨位达5 000吨或以上且在国际海事组织制定的碳强度指标中获得A级或B级评级的香港注册船舶提供现金奖励，由2024至2026年为期三年，以鼓励航运业绿色转型；加强推广于2025年2月14日推出的批量注册优惠计划，如船东、船舶管理公司或船舶代理在24个月内注册多于一艘船舶时，会获退还相关船舶的注册费及首年吨位费；以及透过电子化和精简程序令船舶注册程序更为便捷(包括于2023年实施使用电子证书 / 许可证 / 执照的措施、简化船舶注册的行政程序、研究简化法定程序)。

凭着业界和政府多年来的努力，香港海运服务业成为享誉国际的「金漆招牌」。为吸引更多国际航运企业落户香港，我们会继续与业界加强沟通，不时检视现行措施的成效，并加强宣传推广香港航运优势，包括善用不同国际大型的海运活动和「香港海运周」等平台，加深与国际海运组织合作，以及业界和内地及海外港口城市外访工作等，巩固提升香港海运服务业发展。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：0566)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案提到，将为用于加注的绿色甲醇提供税务豁免，同时落实《绿色船用燃料加注行动纲领》，助力香港成为绿色船用燃料加注中心。

就此，请问政府会否考虑专门划拨资金或引入相关投资者，推动船舶新能源加注及配套行业的设施建设发展和人才培养引进，以提升行业的服务质量和专业水准；及，鉴于政府欢迎业界在青衣码头附近建设新能源加注储存设施，针对商界为迎合该类战略新兴产业的发展而进行的土地用途变更，是否可以豁免或减少土地变更费用？

提问人： 严刚议员(立法会内部参考编号：28)

答复：

绿色船用燃料加注涉及多个环节。政府已在2024年11月15日公布《绿色船用燃料加注行动纲领》。其中，我们会在不同范畴支援业界及提供便利措施，以促进整个绿色船用燃料加注生态系统的全面发展。

香港的加注市场向来开放而灵活，政府会维持市场弹性，在保障安全的前提下，欢迎海内外不同企业在香港开展绿色船用燃料加注及相关业务。我们会与有意及有能力在香港发展绿色船用燃料加注及相关业务的持份者签订合作备忘录，并为其业务发展提供合作平台及其他便利措施。海事处已设立专责小组，向有意落户香港的绿色航运相关机构提供一站式服务。

此外，政府将因应多燃料方针，推动为不同绿色船用燃料提供贮存设施。其中，政府已在青衣南物色一块适合用作发展绿色甲醇贮存设施的临海用地，预计在2025年就该用地的发展邀请业界提交意向书，随后完成规划程序并适时推出市场。政府亦欢迎业界改装部份现有油产品油库或新建设施，以贮存绿色船用燃料。如业界在进行相关发展时面对地契或城市规划方面

的限制，政府可在行政程序上提供適切协助。

人才培养方面，政府已在大湾区内物色到8个合适的绿色船用燃料培训课程，并将其列为本地认可课程，让香港从业员可修读有关课程，预计于2026年年初可培训出50名绿色船用燃料相关人才。我们在2025年年中将完成优化「海运及空运人才培养基金」下的资助计划，主动把更多国际或内地的绿色船用燃料课程纳入核准课程名单内。同时，2025年3月1日生效的新一份人才清单已涵盖绿色航运人才，相信可满足推动发展绿色船用燃料及加注作业人才的短期需要。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3061)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

总目158的预算增加主要来自于纲领(3)，相当部分用于改革香港海运港口局成为香港海运港口发展局。业界有意见认为，该发展局的工作应该包括：进行深入的行业调研，及时掌握国际航运市场的最新动态和未来发展趋势，促进香港的海运和港口迅速适应市场变化；加强与国际航运公司总部的游说交流，建立更紧密的合作关系，推动更多航线选择挂靠香港、更多航运公司总部落户香港；以及积极参与国际推广交流活动，展示香港港口的优势和潜力，吸引更多航运资源要素汇聚香港。为该发展局提供充足的资源支持，将有助于其更好地发挥职能和开展工作。

就此，请问政府会否尽快为该发展局设定具体目标和绩效指标，以确保该局能够有效促进香港海运及港口业的发展；在港口海运发展局的相关预算中，未来海外推广的预算额度为何，能否满足加大香港在国际航运界的宣传推广需要；及，鉴于政府已预留2.15亿元构建港口社区系统，而目前海关正在打造单一窗口智能社区，还有航运港口业界也在打造数字化生态圈，则港口社区系统如何避免与其他类似系统重复搭建，政府如何积极联系业界，共同推动智能港航社区系统建设？

提问者： 严刚议员(立法会内部参考编号：38)

答复：

《行政长官2024年施政报告》公布，政府会改革现时的「香港海运港口局」成为「香港海运港口发展局」，作为高层次咨询机构，协助制订政策和长远发展策略。政府将委任非官方人士出任主席，成员主要来自航运业界，并设有稳定的专责研究和推广团队，增拨资源，提升研究能力、加强海内外推广和强化人力培训，更有效支援政府落实政策，推进香港航运业的可持续发展。

为支援香港海运港口发展局的工作，政府已在2025-26、2026-27及2027-28年度分别额外预留约1,170万元、1,410万元及1,910万元，用作聘请专责团队及支付推广及研究等活动开支。专责团队由三个新增非公务员合约职位组成(包括一名总经理、一名高级经理及一名经理)，团队的薪酬开支占预留拨款的约三成，其余约七成的拨款将用于推广及研究等活动。2027-28年后的资源安排将因应实际运作经验再作检视和考虑。香港海运港口发展局的效益管理安排会在该局成立后确立。

「贸易单一窗口」(「单一窗口」)系统和港口社区系统都是服务贸易和物流业界的系统，但两者的涵盖范畴和功能定位有所不同。「单一窗口」的定位是企业对政府，旨在提供一站式电子平台，让业界以电子方式向政府申领进出口受管制物品的牌照 / 许可证，及提交贸易文件和货物资料，便利业界满足就货物报关和清关方面的规管要求。

港口社区系统的定位则面向企业，旨在提供官方营运的中央数据交换平台，便利业界信息互联互通，提供货物实时追踪功能，提升物流运作透明度，增强业界的营运效率和竞争力。系统亦会向企业提供增值电子服务，从而带来更多便利。作为官方构建的中央数据交换平台，港口社区系统不仅能串联香港本地业界，便利港口社区所有持分者透过同一平台进行数据互联互通，并联通海陆空运输资讯，更能促进香港联通内地及国际航运社区，同时因使用区块链技术记录货流而能提供贸易融资便利，打通贸易流与资金流。

我们会继续与商务及经济发展局商讨，探讨「单一窗口」与港口社区系统连接的可行性，为贸易和物流业界创造更高效、更便捷的运作环境，促进经济的持续增长。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2556)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

机场三跑道系统于去年年底启用，客运设施亦会于年底分阶段开始营运，机场客流量将持续增加。请当局告知本会：

1. 请分别列出最近两年，机场旅客总数、本地、内地及其他访港旅客数量、过境及中转旅客数量；
2. 请列出最近两年，有多少来自大湾区的旅客使用香港国际机场；
3. 请列出最近两年，分别使用陆路、海路、铁路及航空「经港飞」的旅客数字；
4. 请列出最近两年，使用海天中转大楼的人次、转驳大楼快船的人次、转驳大楼客车人次？

提问人：姚柏良议员(立法会内部参考编号：12)

答复：

1.及2.

根据香港机场管理局(机管局)提供的资料，在2023及2024年，香港国际机场的总旅客量及相关旅客分布表列如下：

表一

年份	旅客量(万人次)				
	抵港 / 离港旅客			过境及 中转旅客	总旅客量
	本地旅客	内地旅客	其他旅客		
2023	1 772	530	843	804	3 949
2024	2 151	729	1 279	1 146	5 305

注一：抵港 / 离港旅客以旅客持有的护照作划分。

注二：过境及中转旅客是指以航空方式经香港国际机场过境及中转的旅客；而以多式联运模式经香港国际机场中转的旅客则计入抵港 / 离港旅客当中。

注三：2024年旅客量为临时数字，实际数字尚待航空公司确认。

在2023及2024年，来自粤港澳大湾区其他城市的抵港 / 离港旅客分别为约582万及952万人次。

3. 根据机管局提供的资料，在2023及2024年，先后以不同交通方式出入境香港并使用香港国际机场来往世界各地的旅客量表列如下：

表二

	旅客量(万人次)		
年份	经陆路	经海路	经铁路
2023	349	95	88
2024	558	169	133

注：2024年旅客量为临时数字，实际数字尚待航空公司确认。

至于以航空方式经香港国际机场来往世界各地的旅客量，请参阅表一「过境及中转旅客」的数字。

4. 根据机管局提供的资料，在2023及2024年，使用海天中转大楼的旅客量及其分布表列如下：

表三

	旅客量(万人次)		
年份	使用快船服务	使用客车服务	总旅客量
2023	47	3	50
2024	68	24	92

注一：2024年旅客量为临时数字，实际数字尚待航空公司确认。

注二：来往海天中转大楼和港珠澳大桥澳门口岸及珠海口岸的客车服务分别于2024年8月及12月开通。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2578)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

本年度《预算案》提到，政府会继续与机管局合作推行措施，加强机场服务和机场的航线网络及竞争力。请告知本会：

1. 有何措施鼓励航空公司复办或新开办航线，如有，详情及预算为何，若否，原因为何；
2. 当局是否掌握2025年全球主要国际机场的收费概况，详情为何？
3. 请详细表列出现时来往香港的全球航点数目、航点目的地、提供香港航班的航空公司数目和航班班次，并与2019年的数据之比较

2025年

所属洲份	目的地机场	航空公司名称	提供往来香港航班数目

2019年

所属洲份	目的地机场	航空公司名称	提供往来香港航班数目

；

4. 当局于2025-2026年度将提供什么诱因，以鼓励航空公司开拓新航线和增加，以及复飞往来香港的航线，详情及开支预算为何？

提问人：姚柏良议员(立法会内部参考编号：11)

答复：

1.及4.

政府一直联同香港机场管理局(机管局)策略性地透过外展队、奖励计划及政策便利措施等，吸引本地及非本地的航空公司开拓新的航点和增加航班。例如，机管局于2024年6月推出「航空网络拓展计划」，提供财政诱因鼓励航空公司开展新航线及为现有航线增加航班班次，而计划至今已吸引24间航空公司，涉及53个航点。上述计划开支由机管局承担，不涉及政府开支。

同时，本地航空公司积极响应政府要求开展及增加航班，以支持香港的整体发展。继于去年及今年较早开展来往中国内地西宁、宁波、舟山、黄山及宜昌、老挝永珍、沙特阿拉伯利雅得、日本仙台及米子、澳洲开恩兹，以及澳洲黄金海岸的直航客运服务后，今年稍后将陆续开通来往美国达拉斯、印度海德拉巴、德国慕尼黑、比利时布鲁塞尔、意大利罗马及中国内地乌鲁木齐的直航航班，亦会增加来往香港及北美的航班班次。有关工作不会涉及任何额外政府开支。

2.

机管局一直根据市场化原则厘定机场收费水平。目前，一所航空业界权威的国际独立顾问公司每年均会就全球主要国际机场的收费进行调查。2024年的调查报告涵盖全球约50个主要国际机场，香港国际机场的整体机场收费排名属中等水平，整体收费更普遍低于国际多个枢纽机场，包括伦敦希斯路机场、阿姆斯特丹史基浦机场、新加坡樟宜机场等。机管局会继续密切留意市场发展，并就机场收费作定期检讨。

3.

疫情前，约120家航空公司提供航班来往香港国际机场与全球约220个航点。现时，有超过130家航空公司提供航班往来香港国际机场与全球约200个航点。疫情前及现时每周往来香港的空运航班数目分别载于附件一及附件二。

**疫情前每周往来香港的空运服务
(2019年3月3日至3月9日的航班资料)**

往来香港的客运服务

地区	航班数目
中国内地	854
日本	445
台湾	399
泰国	262
韩国	187
菲律宾	173
美国	144
新加坡	138
澳洲	113
马来西亚	106
越南	105
印度	90
印尼	80
英国	65
阿拉伯联合酋长国	49
加拿大	45
柬埔寨	35
德国	19
纽西兰	19
法国	17
俄罗斯	15
荷兰	14
卡塔尔	14
缅甸	13
瑞士	13
芬兰	12
以色列	12
南非	12
意大利	11
尼泊尔	8
西班牙	8
巴林	7
汶莱	7
埃塞俄比亚	7

地区	航班数目
斯里兰卡	7
关岛	6
马尔代夫	6
北马里亚纳群岛	6
土耳其	6
孟加拉	5
丹麦	5
斐济	5
蒙古	5
比利时	4
爱尔兰	4
约旦	4
埃及	3
哈萨克斯坦	3
巴布亚新几内亚	3
毛里裘斯	2
总数	3 572

往来香港的货运服务

地区	航班数目	
	抵港	离港
美国	213	269
中国内地	78	80
日本	52	54
德国	47	40
印度	46	45
台湾	45	40
新加坡	44	26
阿拉伯联合酋长国	44	46
韩国	40	29
越南	37	20
卡塔尔	23	21
卢森堡	22	22
马来西亚	22	16
俄罗斯	22	25
泰国	21	19
孟加拉	16	18
巴林	14	2
意大利	10	6
墨西哥	10	6
阿塞拜疆	9	13
澳洲	8	3
比利时	8	6
土耳其	8	8
哈萨克斯坦	7	15
沙特阿拉伯	7	5
埃塞俄比亚	6	6
菲律宾	6	5
波兰	4	0
英国	4	4
法国	3	5
科威特	3	0
荷兰	3	1
斯里兰卡	3	0
柬埔寨	2	0
加拿大	2	0
印尼	2	2
阿曼	2	0

地区	航班数目	
	抵港	离港
约旦	1	0
乌兹别克斯坦	1	0
奥地利	0	2
匈牙利	0	3
西班牙	0	1
总数	895	863

备注： 货运服务的抵港和离港航班数目不同，是由于航空公司基于商业及服务需求等考量，在营运航空货运服务时并不必定为两个航点提供往返服务。货运航班可能会单向服务数个航点，例如从甲航点飞抵乙航点，再飞抵香港及至丙航点。

**现时每周往来香港的空运服务
(2025年3月2日至3月8日的航班资料)**

往来香港的客运服务

地区	航班数目
中国内地	703
日本	480
台湾	377
泰国	270
菲律宾	169
韩国	159
新加坡	115
马来西亚	101
美国	98
越南	89
澳洲	82
印尼	73
印度	50
英国	48
加拿大	36
阿拉伯联合酋长国	28
纽西兰	17
法国	14
瑞士	14
卡塔尔	14
德国	14
柬埔寨	13
荷兰	11
蒙古	7
埃塞俄比亚	7
尼泊尔	7
土耳其	7
芬兰	5
汶莱	5
意大利	5
斯里兰卡	5
南非	4
西班牙	4

地区	航班数目
孟加拉	4
巴布亚新几内亚	4
俄罗斯	3
沙特阿拉伯	3
斐济	3
塞班岛	2
总数	3 050

往来香港的货运服务

地区	航班数目	
	抵港	离港
美国	209	322
阿拉伯联合酋长国	84	94
日本	61	51
中国内地	54	56
马来西亚	60	49
德国	55	48
台湾	49	45
韩国	44	30
卡塔尔	35	35
印度	25	35
越南	42	14
新加坡	30	19
埃塞俄比亚	24	24
比利时	22	26
卢森堡	23	23
英国	13	33
土耳其	22	21
阿塞拜疆	20	20
泰国	21	18
菲律宾	19	17
澳洲	20	14
意大利	21	11
巴林	17	15
沙特阿拉伯	14	15
法国	14	11
墨西哥	12	9
印尼	11	6
以色列	8	8

地区	航班数目	
	抵港	离港
哈萨克斯坦	6	7
荷兰	7	5
孟加拉	4	4
埃及	3	3
加拿大	3	2
匈牙利	0	5
挪威	3	0
关岛	2	0
柬埔寨	2	0
阿美尼亚	1	0
纽西兰	1	0
科威特	1	0
总数	1 062	1 095

备注： 货运服务的抵港和离港航班数目不同，是由于航空公司基于商业及服务需求等考量，在营运航空货运服务时并不必定为两个航点提供往返服务。货运航班可能会单向服务数个航点，例如从甲航点飞抵乙航点，再飞抵香港及至丙航点。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2587)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府推出「运输业输入劳工计划——航空业」，以纾缓航空业人手短缺的问题。就此，请告知本会：

1. 自「运输业输入劳工计划——航空业」实施以来，有多少名输入劳工已到港工作，并按该计划下的10个工种列出分项数字；
2. 当局会否延续计划，或推出其他措施，以补充国际机场持续短缺的人力资源，如会，详情为何，如否，原因为何？

提问人：姚柏良议员(立法会内部参考编号：39)

答复：

1.

政府在2023年7月推出针对香港航空业的运输业输入劳工计划(计划)，让香港机场管理局(机管局)的特许经营商、专营商或营运许可证持有者可就填补机场前线非管理级的指定10个工种职位提出输入劳工申请，配额上限为6 300个。

根据入境事务处提供的资料，计划经过两轮申请后，已有4 109名输入劳工获批并到港工作，涵盖计划下所有10个工种，详情请参阅下表。我们亦刚于今年3月接受新一轮输入劳工配额申请。

工种类别	已到港工作数目 [^]
1. 地勤人员	1 387
2. 机坪服务员	825

工种类别	已到港工作数目 [^]
3. 机舱工作人员	573
4. 飞机维修技工 / 技术员	35
5. 牵引车司机	418
6. 仓务处理员 / 货站服务员	242
7. 机械 / 升降台操作员	294
8. 客户服务员	185
9. 飞机拖车司机	29
10. 维修员	121
总数	4 109

[^] 根据入境处提供的资料，截至2025年2月，已到港工作数目包括输入劳工离职后的替补劳工

2.

随着三跑道系统于去年年底启用，香港国际机场的航班处理量将会上升，预计机场所需的人手亦会逐步增加。政府会参考机管局最新一轮机场人力资源调查结果、计划的执行情况、持份者对计划的意见等多项相关因素，以考虑计划的未来路向。

机管局一直鼓励机场社区进行本地招聘，并连同业界举办多场就业资讯日及招聘会。机管局亦于机场服务上应用科技和智能技术以减低人手需求的压力，并连同机场社区积极提升从业员的工作环境和福利。

对于长远的人才供应，政府分别于2014年成立海运及空运人才培养基金(基金)，及于2016年支持机管局成立香港国际航空学院(学院)，以推动航空业的专业发展，并吸引更多年轻人加入航空业。政府不时研究优化基金下的培训及奖励计划，而学院一直按行业需要，持续更新、优化及扩充培训课程，吸引并培育更多航空业人才。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1491)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就推动低空经济发展，政府可否告知：

1. 目前民航处中负责有关低空经济措施的人手数量、编制、职级、按职级的薪金开支、总薪金开支；
2. 过去5年及预计在2025至26年度，政府每年落成的低空经济基础设施数量、项目内容、相关开支；
3. 请以列表形式，列出推动低空经济发展工作组成立至今，以及预计在2025/26年度进行的考察活动次数、考察目的地和内容、涉及人手数目、涉及开支。

提问人：容海恩议员(立法会内部参考编号：22)

答复：

1. 目前，民航处运用现有的人手及资源推行低空经济发展相关的工作。在2025-26年度，民航处拟开设以下常额职位以推展有关发展低空经济措施的工作，包括推行监管沙盒项目相关的工作：

将开设的常额职位		
职级	职位数目	按薪级中点估计的年薪值 (百万元)
高级民航事务主任(民航行政管理)	1	7.74
民航事务主任(民航行政管理)	1	
民航事务主任(适航)	1	
助理民航事务主任(民航行政管理)	1	
高级电子工程师	1	
电子工程师 / 助理电子工程师	2	
总计：	7	

另外，民航处将在2025-26至2026-27年度保留1个首长级乙级政务官(首长级薪级第3点)有时限编外职位^註，以及1个总行政主任和1个高级行政主任有时限职位，以处理有关三跑道系统启用后提升香港国际航空枢纽地位、支持香港低空经济发展，以及提升民航处的整体行政管治等多项工作，上述3个职位在2025-26年度的薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值)为580万元。运输及物流局则拟在2025-26至2029-30年度开设3个有时限职位(1个高级工程师、1个工程师 / 助理工程师以及1个高级行政主任)，以支援提升香港作为国际航空枢纽的地位及推展有关发展低空经济的工作，上述3个职位在2025-26年度的薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值)为376万元。

2. 政府在去年十一月成立「发展低空经济工作组」(「工作组」)，其中一项工作是对低空基础设施建设展开技术研究及规划。政府于今年年初起陆续推行「监管沙盒」试点项目，旨在促进创新及测试低空飞行活动的潜在应用场景。首批「监管沙盒」试点项目于去年十一月开始接受申请，并已于去年年底截止，政府一共收到由72位申请者提交的项目，并已于今年3月20日公布首批试点项目的申请结果，首批试点项目有38个。政府正陆续开展相关项目的工作。政府会参考「监管沙盒」试点项目的经验和数据及相关技术研究，为低空飞行活动的长远发展制订合适的基础建设、相关的配套设施、标准和法规。相关研究及规划工作仍在进行中。
3. 工作组于去年十一月成立后，在财政司副司长的带领下，运输及物流局、保安局、民航处、入境事务处，以及香港海关的代表在去年十一月前往深圳，与内地有关当局就无人机及直升机跨境飞行活动进行交流。工作组将继续与有关当局商讨，为建设大湾区低空跨境通道创造有利条件，当中包括在2025-26年度到访内地，与有关当局及业界代表就发展低空经济进行交流。

相关工作现时主要以现有资源及人手进行。

— 完 —

^註 公務員編制包括常額編制的職位及屬「常額以外」編制的職位(即有時限職位)。有時限的首長級職位稱為「首長級編外職位」，意思是指「常額以外」編制的有時限首長級職位，而並非指有關職位沒有計算在編制內。

管制人员的答复

(问题编号：2985)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府在本年预算案中指出会就启德、东九龙的智慧绿色集体运输系统在今明两年内招标。请告知本会：

1. 根据现行发展规划，茶果岭和油塘区在2030年将会有接近15万人口，政府会否在启德智慧绿色集体运输系统计划中考虑将服务延伸至上述两区以应付居民出行需要和增强海滨通达性？
2. 随着安泰村和安达村的落成，以及安达臣道石矿场用地发展即将入伙，区内会有约7万人口，而从上述屋苑到东九龙智慧绿色集体运输系统（秀茂坪站 / 宝达站）步行需时，政府会有何计划鼓励居民优先选用东九龙智慧绿色集体运输系统出行？政府会否考虑参考愉景湾 / 葵涌大窝口，兴建斜坡升降机，以方便居民到达东九龙智慧绿色集体运输系统？
3. 东九龙、启德、洪水桥 / 厦村及元朗南新发展区有关项目的最新进展为何，包括初步工程造价、推展时间表及推展模式。

提问者：张欣宇议员(立法会内部参考编号：20)

答复：

1. 根据勘查研究结果，以及参考从意向书所收集的意见，延伸启德智慧绿色集体运输系统至油塘等地区涉及多项复杂的技术挑战，例如难以在区内狭窄的道路空间和人多车多的环境下建造高架车道，以及延伸系统走线的跨海段受制于观塘避风塘的高度限制等。除了技术可行性外，我们亦需审慎考虑这些延伸走线对项目推展时间表、财务可行性及可持续性的影响。因此，为早日落实项目，我们会以目前的初步建议走线作为基础推展项目，同时会在系统设计上研究保留日后延伸系统至其他地区的可行性。

2. 拟议的东九龙智慧绿色集体运输系统为观塘北部上坡地区超过30万居民(当中包括安泰村和安达村的居民,以及安达臣道石矿场用地发展的新增人口)提供轻便和绿色的交通接驳服务至就近的铁路及主要公共运输交汇处,便利市民前往港铁彩虹站及油塘站,减少他们受路面交通挤塞的影响,为他们提供更多出行的选择。政府现正进行项目的勘查及设计工作,当中包括仔细研究各车站的位置和行人设施的连系(包括连接安泰村、安达村及安达臣道一带的行人通道),提供接驳以便利居民往返车站。

3. 政府于2024年就三个智慧绿色集体运输系统邀请相关供应商及营运商递交意向书。工程团队正参考从意见书所收集的意见及勘查研究的结果,优化三个智慧绿色集体运输系统的走线方案,并会于今年内就建议走线进行咨询。项目的道路建造工程造价估算须待其实际走线和设计确立后才能确定。

我们现正全力进行这三个智慧绿色集体运输系统项目的勘查及设计工作,目标是在今年就启德项目招标及于明年就东九龙项目及洪水桥/厦村项目招标。我们会在标书内订明要求投标者尽快完成建造工程。就洪水桥/厦村和元朗南新发展区智慧绿色集体运输系统,我们会分阶段推展以配合新发展区不同阶段发展的交通及运输需求。项目推展时间表将视乎新发展区主要人口入住的时间表而定。

政府建议上述三个项目各自由单一机构负责系统的详细设计、建造,以及合约期内的营运及维修保养,并在合约期结束时将处于良好运行状态的系统移交政府。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3001)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 署理运输及物流局常任秘书长(黄佩玟)
局长： 运输及物流局局长

问题：

据预算案演辞，政府正与深圳当局携手推展跨境铁路项目，预计与年内展开港深西部铁路(洪水桥至前海)项目的勘查及设计研究。请告知本会：

1. 就港深西部铁路(洪水桥至前海)展开勘查及设计研究工作的具体时间表为何；
2. 机管局已宣布扩大「机场城市」的发展大纲，打造「SKYTOPIA」新地标。为配合机场城市发展，最大发挥机场城市连接北部都会区及前海粤港澳合作平台的区域协同效应，政府会否考虑进行跨部门协作，同步规划港深西部铁路南延段(洪水桥经欣澳接驳机场快线)。

提问人：张欣宇议员(立法会内部参考编号：41)

答复：

1.及2.

港深政府正透过「港深跨界轨道基础设施建设专班」(「专班」)推展跨境铁路项目，包括港深西部铁路(洪水桥至前海)(「港深西部铁路」)项目。

「专班」已分别于2022年及2024年完成港深西部铁路的首阶段和次阶段研究，确立了项目的策略价值和必要性，并已初步研究铁路方案的规划、工程可行性、效益、环境影响，以及建设和营运安排等。港深双方同意由两地政府相关部门共同成立「跨界轨道项目推展办公室」，推进跨境铁路项目下一阶段的规划和设计等工作。

特区政府计划于今年内开展港深西部铁路香港段的勘查及设计工作，包括财务评估、市场意见搜集、筹备招标、初步设计及相关影响评估等。我们已于2025年3月31日咨询立法会交通事务委员会铁路事宜小组委员会，下一步会寻求立法会工务小组委员会的支持，并向立法会财务委员会(「财委会」)申请拨款。我们已就港深西部铁路香港段的勘查及设计合约作同

步招标，计划在获得财委会批准拨款后，随即批出相关合约，并争取在25个月内完成勘查及设计工作。

港深西部铁路现时的建议走线应可配合粤港澳大湾区发展策略下洪水桥／厦村新发展区与深圳前海合作区的规划发展，以及港深两地在社会、经济和人员交流方面紧密联系的需要。长远而言，项目的深圳段及香港段可预留弹性分别向北及向南延伸。我们会适时检视加强与香港国际机场铁路连接的建议。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：1797)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就香港交通情况，当局可否告知本会：

- 1、 香港10条主要干线设计流量及繁忙时间使用量为何；
- 2、 现时本地各隧道使用设计流量及繁忙时间使用量为何；
- 3、 请列出过去5年，各类型车辆(货车、私家车、公共巴士、小巴、的士)平均每日使用三条海底隧道的车流量，及其所占比率为何；
- 4、 政府实施隧道不同时段收费计划后，繁忙时段隧道车流量变化数字为何？
- 5、 三隧分流计划实施后，分流有否造成来往海底隧道的相关道路较以往挤塞，如有，详情为何；
- 6、 如较以往挤塞，当局会否考虑对有关道路进行分流，与三隧计划形成联动效应？

提问人：陈克勤议员(立法会内部参考编号：34)

答复：

- 1-2、 2024年的交通统计年报仍在编撰中，我们现提供更新至2023年的相关交通流量统计数字。有关各主要干道的设计容车量及繁忙时间使用率(以车辆行车量 / 容车量比率计算)载列于附件一。各收费行车隧道的设计容车量及繁忙时间使用率则载列于附件二。

- 3、 有关三条过海隧道，即西区海底隧道(西隧)、海底隧道(红隧)和东区海底隧道(东隧)，过去5年(即2020年至2024年)按车种划分的每日车流量及其所占比率载列于附件三。
- 4、 政府于2023年12月17日在三条过海隧道实施「分时段收费」。在新收费实施前及实施后的1年(即2023年12月至2024年12月)，三条过海隧道平日繁忙时段的车流量载列如下：

平日繁忙时段 车流量 (双向)(架次)	西隧	红隧	东隧	总共
「分时段收费」 实施前 ¹	37 500	32 900	31 700	102 000
「分时段收费」 实施后 ²	40 100 [+7%] ³	31 500 [-4%] ³	29 400 [-7%] ³	101 100 [-1%] ³

- 注：
- 1. 2023 年 12 月 4 日至 8 日期间
 - 2. 2023 年 12 月至 2024 年 12 月期间的星期一至五，当中已剔除暑假、公众假期及受其影响的日子
 - 3. 「分时段收费」实施后与实施前的变化
 - 4. 由于数字四舍五入，总数可能不等于细项相加

- 5-6、 数据显示，新收费实施后全日过海交通量保持稳定，三条过海隧道的总车流量与实施「分时段收费」前相若，新收费未见诱发额外车流，同时使过海交通在三隧之间更平均分布，善用各隧道的容车量。

除了地域上的分流外，新收费亦促进在不同时间上的分流。整体而言，三隧繁忙时段的车流量有所减少，而繁忙时段以外的时间，三隧的整体车流上升，反映部分驾驶者的出行习惯有所改变，选择在隧道费较低的时段出行。

以上情况符合预期。过往红隧全日车流一直高企，而容车量最高的西隧于全日大部分时间则未被善用。现时的收费已更有效地利用三隧的容车量，理顺过往由收费衍生车流分布失衡的情况。红隧和东隧于繁忙时段的挤塞情况已见纾缓，邻近隧道口的非过海交通情况也有明显改善。在一般时段及非繁忙时段，即占全日近八成时间，过海隧道的整体交通较以往明显畅顺。这对过海巴士乘客、驾驶私家车的人士、公共交通业界、商用车运输业界，以至整个社会均带来裨益。

由于收费下调，西隧早上繁忙时段行车时间有所增加。为提升西隧港岛出口往中上环方向连接路段的容车量，并减少车辆切线汇合的需要，从而令隧道口及其周边交通更为畅通，运输署和路政署正积

极推展于西隧港岛出口往中上环方向增建一条行车线的道路改善工程。相关工程已于2024年12月展开，并预计于2026年年中完成。工程完成后，预计西隧港岛出口的交通将有所改善。

政府现正整合和分析2024年全年过海交通数据，以检视各过海隧道繁忙时段的现行安排，预计在今年年中会完成，并向立法会汇报检视结果。

各主要干道的设计容车量及繁忙时段使用率

主要干道 ¹	路段	设计容车量 (架次/小时)	2023年 繁忙时段 使用率 ²
香港岛			
四号	夏悫道 (介乎添马街与军器厂街)	9 450 ³	0.6
四号	中环及湾仔绕道	4 700	0.5
九龙			
一号	公主道 (介乎卫理道与培正道)	4 700	0.6
二号	观塘绕道 (介乎启仁街与龙翔道)	4 700	0.6
三号	西九龙公路 (介乎连翔道与兴华街西)	4 700	0.8
五号	东九龙走廊 (介乎马头角道与漆咸道北)	3 000	1.0
七号	龙翔道 (介乎南昌街与狮子山隧道公路)	4 700	0.9
新界			
三号	汀九桥	4 700	1.2
八号	南湾隧道	4 700	0.5
九号	吐露港公路 (介乎马料水交汇处与完善路交汇处)	6 300	1.1
九号	粉岭公路 (介乎扫管埔交汇处与和合石交汇处)	4 700	0.6
九号	屯门公路 (介乎深井与青朗公路，包括深井支路)	6 300 ⁴	0.9
十号	港深西部公路 (介乎亦园路与深圳湾公路大桥)	4 700	0.1

注1： 六号干线由中九龙干线、T2主干路及茶果岭隧道和将军澳—蓝田隧道组成。由于整条六号干线在2026年才全线通车，故未有其使用率数据。

注2： 繁忙时段为平日(即星期一至五，公众假期除外)上午7时至10时及下午5时至8时内最繁忙行车方向的1小时

注3： 夏悫道西行

注4： 屯门公路东行

各收费行车隧道¹的设计容车量及繁忙时段²使用率³

隧道	设计容车量 (架次/小时)	2024年 繁忙时段 使用率
香港仔隧道	2 600	0.8
海底隧道 ⁴	2 600	1.1
东区海底隧道 ⁴	2 600	1.1
西区海底隧道 ⁴	4 200	1.0
狮子山隧道	2 600	1.1
大老山隧道	2 600	1.0
尖山隧道及沙田岭隧道	4 700	0.8
城门隧道	2 600	0.8
大榄隧道	4 700	0.6

注1： 运输署没有备存愉景湾隧道的数据，该隧道由私人公司建造，现时由私人公司营运，并只供获许可车辆使用。

注2： 繁忙时段为平日(即星期一至五，公众假期除外)上午7时至10时及下午5时至8时内最繁忙行车方向的1小时。

注3： 收费隧道的使用率是指由车辆缴费系统提供的每小时平均行车量与隧道设计容车量的比率。表格载列的使用率不计及正在排队入隧道的车辆，不反映实际交通需求与设计容车量之间的关系。隧道的实际交通容量或会受其他交通因素影响，包括使用有关路段的不同车辆种类的比例、有关路段的形态等。因此，单凭实际行车量及设计容车量所作的比较未必能够确实反映实际交通情况。

注4： 过海隧道(即海底隧道、东区海底隧道、西区海底隧道)自2023年12月17日实施「分时段收费」后，繁忙时段为平日(即星期一至五，公众假期除外)上午7时30分至10时30分及下午4时30分至7时30分内最繁忙的一小时。

三条过海隧道各车种平均每日车流量及其所占比率(双向架次)^{1&2}

年份	西隧					
	私家车	电单车 ³	的士	巴士 ⁴	小巴 ⁵	货车
2020	31 000 [55%]	1 400 [2%]	9 200 [16%]	3 900 [7%]	600 [1%]	10 100 [18%]
2021	34 400 [54%]	1 600 [3%]	11 200 [18%]	4 000 [6%]	600 [1%]	11 600 [18%]
2022	27 900 [52%]	1 400 [3%]	10 100 [19%]	3 600 [7%]	400 [1%]	10 500 [19%]
2023	36 200 [50%]	1 400 [2%]	19 100 [27%]	4 200 [6%]	400 [1%]	10 700 [15%]
2024	51 300 [50%]	2 100 [2%]	22 700 [22%]	5 700 [6%]	500 [1%]	20 200 [20%]

- 注：
1. 平日(即星期一至五，公众假期除外)的过海交通流量，数据未剔除受暑假及长假期影响的日子
 2. 括号内数字为该车种在每日总车流量所占百分比
 3. 「电单车」包括机动三轮车
 4. 「巴士」包括公共及私家巴士
 5. 「小巴」包括公共及私家小巴
 6. 由于数字四舍五入，百分比细项相加可能不等于 100%

三条过海隧道各车种平均每日车流量及其所占比率(双向架次)^{1&2}

年份	红隧					
	私家车	电单车 ³	的士	巴士 ⁴	小巴 ⁵	货车
2020	49 400 [47%]	5 500 [5%]	17 200 [16%]	6 300 [6%]	900 [1%]	24 800 [24%]
2021	48 700 [46%]	5 400 [5%]	18 100 [17%]	6 800 [6%]	1 000 [1%]	25 300 [24%]
2022	46 600 [46%]	4 800 [5%]	17 800 [18%]	6 000 [6%]	800 [1%]	24 800 [25%]
2023	48 800 [48%]	4 500 [4%]	16 700 [16%]	6 400 [6%]	800 [1%]	24 600 [24%]
2024	53 600 [57%]	3 900 [4%]	17 200 [18%]	5 400 [6%]	600 [1%]	14 100 [15%]

- 注：
1. 平日(即星期一至五，公众假期除外)的过海交通流量，数据未剔除受暑假及长假期影响的日子
 2. 括号内数字为该车种在每日总车流量所占百分比
 3. 「电单车」包括机动三轮车
 4. 「巴士」包括公共及私家巴士
 5. 「小巴」包括公共及私家小巴
 6. 由于数字四舍五入，百分比细项相加可能不等于 100%

三条过海隧道各车种平均每日车流量及其所占比率(双向架次)^{1&2}

年份	东隧					
	私家车	电单车 ³	的士	巴士 ⁴	小巴 ⁵	货车
2020	45 900 [60%]	2 900 [4%]	12 200 [16%]	2 900 [4%]	500 [1%]	11 700 [15%]
2021	47 600 [58%]	3 000 [4%]	14 600 [18%]	3 000 [4%]	600 [1%]	12 600 [15%]
2022	41 500 [57%]	2 600 [4%]	13 700 [19%]	2 700 [4%]	500 [1%]	11 400 [16%]
2023	42 000 [57%]	2 600 [4%]	14 200 [19%]	2 800 [4%]	600 [1%]	11 200 [15%]
2024	40 800 [57%]	2 700 [4%]	12 800 [18%]	3 100 [4%]	600 [1%]	12 000 [17%]

注：

1. 平日(即星期一至五，公众假期除外)的过海交通流量，数据未剔除受暑假及长假期影响的日子
2. 括号内数字为该车种在每日总车流量所占百分比
3. 「电单车」包括机动三轮车
4. 「巴士」包括公共及私家巴士
5. 「小巴」包括公共及私家小巴
6. 由于数字四舍五入，百分比细项相加可能不等于 100%

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1798)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

过去三年，就本地运输事宜，政府可否告知本会：

1. 每年新登记的各燃料类型私家车和其他车辆数量为何；
2. 就推动新能源汽车方面，运输署将如何作出配合；
3. 请分列各区每年所发出的违例泊车定额罚款通知书数字为何；
4. 十八区各区的泊车位数目为何；政府各停车场使用率为何；
5. 未来三年，十八区各区计划新增的泊车位数字为何；
6. 运输署近年积极推展自动泊车系统项目；有关开支及成效为何；有否出现故障；
7. 现时本地持有粤港车牌的车辆数字为何；按不同车辆类型列出；
8. 每年就「港车北上」计划，申请宗数和获批宗数为何？

提问人：陈克勤议员(立法会内部参考编号：35)

答复：

1. 2022 年至 2024 年，按车辆及燃料类别划分的首次登记车辆数目载于 附件 1。
2. 运输署一直支持引进新的汽车科技，适时审视科技发展及与业界紧密联系以听取意见，并考虑道路安全、本港的交通状况和参考其他地方的规管经验及相关技术要求，修订相关法例和技术指引，容让业界引进新科技，以配合汽车市场的最新发展。响应推动新能源汽车的相关政策，运输署支持引进不同类型的电动车，早于2010年发布《电动汽车的车辆构造审批要求》指引文件，详细阐述在本港使用的电动车的技术和安全要求。在2023年5月更新的版本内，运输署为电动车所需的技术和安全要求进一步提供指引及规范，同时简化汽车业界向运输署提供电动车的相关资料，从而加快审批电动车申请。运输署于2024年6月

发布了最新版本的指引文件，接纳设有换电技术的电动车作出车辆类型评定申请。

另一方面，运输署亦已完成修例工作，准许额定功率不少于7 000瓦的电动的士、电动私家小巴、电动巴士(包括私家和公共巴士)、电动货车(包括轻、中和重型货车)和电动救援车辆于2025年3月1日起可在快速公路上行驶，而无须申领快速公路许可证。运输署已通知业界团体此项修订。至于电动私家车、电单车及机动三轮车，其额定功率分别不低于7 000瓦或3 000瓦者，一直获准在高速公路上行驶而无需领取许可证。

此外，为配合氢燃料发展趋势，政府于2022年成立了氢能源跨部门工作小组(「工作小组」)，统筹各政策局和部门筹备本地氢燃料应用的工作，推动氢能在本地使用。运输署一直向「工作小组」就不同的氢燃料试验项目申请提供交通运输方面的专业意见。运输署亦与各政府部门保持紧密沟通和协调，以确保氢燃料电池车辆在车辆登记前的验车过程顺利完成。

运输署会继续与业界保持密切沟通并听取业界意见，适时更新技术指引及优化审批流程以进一步推动新能源汽车的发展，并确保这些车辆符合相关的技术要求。

3. 过去3年，警务处根据《定额罚款(交通违例事项)条例》(第237章)就违例泊车发出的定额罚款通知书，按警察总区划分的数字表列如下：

警察总区	违例泊车定额罚款通知书数目		
	2022年	2023年	2024年
港岛	624 000	523 167	397 077
东九龙	555 417	443 038	297 579
西九龙	1 011 084	960 276	872 319
新界南	570 895	471 527	390 462
新界北	602 075	615 011	585 760
合计	3 363 471	3 013 019	2 543 197

4. 截至2024年12月，18区的泊车位数目载于附件2。过去3年，运输署、康乐及文化事务署及政府产业署辖下公众停车场使用率分别载于附件3、附件4及附件5。柴湾市政大厦、顺利纪律部队宿舍、香园围边境管制站、嘉富坊公众停车场、新界(沙田)法医学大楼、港珠澳大桥香港口岸的收费公众停车场及长沙湾政府合署部分泊车位全日开放予公众使用。而其余的收费公众停车场为政府联用办公大楼用户部门的泊车位，只于非办公时间开放予公众使用。

5. 就政府停车场而言，第一个按照一地多用原则推展的公众停车场项目「上水嘉富坊公众停车场」已于2024年11月启用，提供326个泊车位。至于未来一年泊车位供应，将军澳中医医院和将军澳第67区政府联用办公大楼内的公众停车场预计将于2025年落成并投入服务，能额外提供超过500个泊车位。在之后数年随着更多公众停车场落成及投入服务，泊车位会进一步增加。而短期租约停车场泊车位及路旁泊车位因受多个因素包括相关持份者的意见及发展项目的推展进度影响，因此技术上难以估算相关的数量。
6. 运输署一直留意世界各地应用自动泊车系统的最新发展。目前私家车自动泊车系统的技术已相对成熟，运输署已于2020年起在本港开展落实设有自动泊车系统的公众停车场项目，并积极在合适的短期租约停车场及工务工程项目推行自动泊车系统。

现时位于荃湾海盛路、大埔白石角及深水埗通州街短期租约停车场内的自动泊车系统已投入运作，上述3个停车场的自动泊车系统于2024年第三季平均使用率约为60%至90%。短期租约停车场的自动泊车系统由相关短期租约用地承租人斥资兴建并以商业形式营运，运输署未有备存相关的自动泊车系统的造价资料和故障纪录。然而，自动泊车系统受《升降机及自动梯条例》(第618章)监管，并由注册升降机承办商定期检查及进行维修保养。根据短期租约用地承租人的经验，自动泊车系统甚少发生故障，能够持续稳定运作。

现时建造中并设有自动泊车系统的工务工程项目的相关资料载于附件6。

7. 现时，粤港跨境车辆受到香港特区政府与广东省政府共同管理的配额制度所规管。这些车辆必须取得广东省公安厅发出的批准通知书以及运输署发出的封闭道路通行证(「许可证」)，并办妥相关机关所规定的手续，方可往来香港及广东省。有关配额制度不包括往来落马洲与皇岗的跨境穿梭巴士(即皇巴)、港珠澳大桥(大桥)穿梭巴士(即金巴)、香港跨境货车，以及「港车北上」和「大桥澳门口岸泊车转乘计划」下的香港跨境私家车。

截至2025年2月底，除「港车北上」和「大桥澳门口岸泊车转乘计划」外，持有有效许可证的粤港跨境巴士、货车及私家车的数目表列如下：

车辆类别	有效许可证数目
货车	9 545
巴士	1 285
私家车	59 150

8. 「港车北上」自2023年7月开始实施。为确保「港车北上」有序落实，粤港两地政府同意就接受申请数目设置上限，并以电脑抽签方式分配。运输署已由最初每个工作天接受200宗申请，增加至现时每个工作天接受500宗申请。此外，运输署设有递补机制，将未有按获分配的申请时间内递交申请的申请者名额，拨入再下一轮的申请名额当中，以期充分利用每次的申请名额。运输署由2023年6月起接获的申请数目(包括新申请及续期申请)和获批申请数目如下：

年份	接获申请数目	获批申请数目
2023年(6至12月)	41 620	36 079
2024年	91 316	82 333
2025年(1至2月)	18 902	16 981

按车辆及燃料类别划分的首次登记车辆数目

2022年

车辆类别	首次登记车辆数目				
	汽油	柴油	电动	石油气	总数
电单车	7 477	0	163	0	7 640
私家车	17 683	0	19 795	0	37 478
的士	10	0	1	1 094	1 105
专营巴士	0	217	19	0	236
非专营公共巴士	0	310	2	0	312
私家巴士	0	57	0	0	57
公共小巴	0	14	0	115	129
私家小巴	0	69	0	1	70
货车	0	6 913	80	0	6 993
特别用途车辆	0	120	13	4	137

2023 年

车辆类别	首次登记车辆数目					
	汽油	柴油	电动	石油气	氢	总数
电单车	4 632	0	211	0	0	4 843
私家车	15 628	0	28 541	0	0	44 169
的士	2	0	17	933	0	952
专营巴士	0	108	24	0	1	133
非专营公共巴士	0	401	15	0	0	416
私家巴士	0	90	0	0	0	90
公共小巴	0	93	1	21	0	115
私家小巴	0	81	1	0	0	82
货车	0	4 701	308	0	0	5 009
特别用途车辆	0	81	7	5	0	93

2024 年

车辆类别	首次登记车辆数目					
	汽油	柴油	电动	石油气	氢	总数
电单车	3 726	0	307	0	0	4 033
私家车	13 503	0	33 206	0	0	46 709
的士	4	0	140	827	0	971
专营巴士	0	25	20	0	0	45
非专营公共巴士	0	307	10	0	0	317
私家巴士	0	63	3	0	0	66
公共小巴	0	105	3	14	0	122
私家小巴	0	132	1	0	0	133
货车	0	2 936	249	0	0	3 185
特别用途车辆	2	71	3	5	0	81

- 注1： 混合动力车辆计入其相应燃料类别内，只有纯电动车才计入电动车辆类别。
- 注2： 政府车辆无须登记，因此不包括在内。

全港18区的泊车位数目
(截至2024年12月)

分区	总计 ^注
中西区	41 826
湾仔区	41 051
东区	51 509
南区	43 709
油尖旺	39 345
深水埗	37 495
九龙城	57 358
黄大仙	24 686
观塘	58 032
荃湾	42 733
屯门	48 788
元朗	48 587
北区	26 101
大埔	35 069
西贡	50 522
沙田	82 942
葵青	49 310
离岛	22 469
总计	801 532

注： 泊车位总数包括私家车、电单车、轻型货车、中型货车、重型货车、旅游车和非专营公共巴士的泊车位。的士、专营巴士、公共小型巴士、私家小型巴士、特别用途车辆和政府车辆的泊车位没有计算在内，因为这些车辆大多应停泊在车厂、公共交通总站内的巴士站，以及车站。至于的士，则通常全日在路上行驶，其泊车需求主要属短时间停留。

2022年至2024年由运输署营运的公众停车场使用率

地区	停车场	泊车位 (电单车 除外)数 目 ^注	泊车位平均使用率 (%)					
			上午10时至晚上6时			晚上6时至上午10时		
			2022年	2023年	2024年	2022年	2023年	2024年
中西区	天星码头	377	81	82	81	27	31	28
	大会堂	170	57	65	58	19	25	24
	林士街	829	63	57	62	34	27	33
	坚尼地城	195	85	86	85	80	80	80
湾仔	天后	428	81	79	75	66	64	62
东区	筲箕湾	385	83	80	76	80	78	75
南区	香港仔	293	69	64	63	83	79	78
黄大仙	双凤街	267	74	77	74	84	83	80
	黄大仙	25	63	45	36	38	32	39
葵青	葵芳	521	80	83	73	76	76	68
荃湾	荃湾	545	84	86	79	80	82	77

注：黄大仙停车场的泊车位数目为旅游巴士 / 货车(5.5公吨以上)的泊车位数目；而其余10个停车场的泊车位数目则为私家车 / 客货车的泊车位数目。

地区	停车场	电单车 泊车位 数目	电单车 泊车位平均使用率(%)					
			上午10时至晚上6时			晚上6时至上午10时		
			2022年	2023年	2024年	2022年	2023年	2024年
中西区	天星码头	37	76	72	65	58	54	47
	大会堂	27	74	77	74	60	68	67
	林士街	164	82	93	83	75	87	75
	坚尼地城	37	69	74	75	78	82	82
湾仔	天后	75	79	77	76	82	78	77
东区	筲箕湾	72	80	76	72	85	81	78
南区	香港仔	51	71	67	71	78	72	77
黄大仙	双凤街	74	70	67	65	79	75	73
葵芳	葵青	93	79	82	75	80	80	71
荃湾	荃湾	34	73	64	69	72	63	68

2022年至2024年康乐及文化事务署辖下公众停车场使用率

地区	平均使用率		
	2022	2023	2024
中西区	37%	54%	43%
湾仔	44%	49%	50%
东区	72%	69%	52%
南区	16%	17%	29%
油尖旺	40%	38%	33%
深水埗	17%	23%	23%
九龙城	62%	57%	55%
黄大仙	17%	21%	28%
观塘	53%	50%	44%
荃湾	28%	33%	23%
屯门	43%	54%	51%
元朗	55%	63%	35%
北区	57%	65%	58%
大埔	27%	27%	28%
西贡	44%	51%	44%
沙田	43%	55%	52%
葵青	30%	36%	36%
离岛	27%	23%	25%

2022年至2024年政府产业署辖下公众停车场使用率

地区	停车场	泊车位 数目	平均使用率(%)		
			2022 ^(注1)	2023 ^(注2)	2024 ^(注3)
中西区	金钟道政府合署	181	13%	14%	32%
湾仔	湾仔政府大楼、入境事务大楼及税务大楼	于2024年3月15日起停止营运	25%	13%	14% ^(注4)
东区	北角政府合署	95	41%	40%	29%
	柴湾市政大厦	45	91%	78%	30%
南区	没有政府产业署辖下停车场				
油尖旺	西九龙政府合署	50	38%	39%	42%
深水埗	长沙湾政府合署	263	52%	49%	54%
九龙城	土瓜湾街市暨政府合署	32	37%	36%	77%
	工业贸易大楼	24	47%	38% ^(注5)	29% ^(注5)
黄大仙	没有政府产业署辖下停车场				
观塘	顺利纪律部队宿舍	105	55%	94%	68%
荃湾	没有政府产业署辖下停车场				
屯门	屯门政府合署	42	23%	23%	10%
元朗	元朗民政事务处大厦	43	47%	46%	42%
北区	北区政府合署	96	26%	36%	57%
	香园围边境管制站	466	-	45% ^(注6)	49%
	嘉富坊公众停车场	326	-	-	19% ^(注7)
大埔	大埔政府合署	73	59%	63%	70%
西贡	西贡政府合署	70	18%	12%	18%
沙田	沙田政府合署	143	42%	49%	43%
	新界(沙田)法医学大楼	50	-	13% ^(注8)	20%
葵青	没有政府产业署辖下停车场				
离岛	港珠澳大桥香港口岸	733	1%	26%	18%

注：

- (1) 此乃由停车场承办商提供有关收费公众停车场于 2022 年 4 月至 12 月营运时间内泊车位的平均使用率。政府产业署并没有备存 2022 年 4 月之前的使用率数据。
- (2) 此乃由停车场承办商提供有关收费公众停车场于 2023 年 1 月至 12 月营运时间内泊车位的平均使用率。

- (3) 此乃由停车场承办商提供有关收费公众停车场于 2024 年 1 月至 12 月营运时间内泊车位的平均使用率。
- (4) 湾仔政府大楼、入境事务大楼及税务大楼收费公众停车场于 2024 年 3 月 15 日起停止营运。停车场承办商只提供了该收费公众停车场于 2024 年 1 月营运时间内泊车位的平均使用率。
- (5) 工业贸易大楼收费公众停车场于 2023 年 10 月 10 日至 2024 年 4 月 25 日暂时停止营运，因此停车场承办商只能提供该收费公众停车场于 2022 年 4 月至 2023 年 9 月及 2024 年 5 月至 12 月营运时间内泊车位的平均使用率。
- (6) 香园围边境管制站停车场于 2023 年 2 月份开始营运，因此停车场承办商只能提供该收费公众停车场于 2023 年 2 月至 12 月营运时间内泊车位的平均使用率。
- (7) 嘉富坊公众停车场于 2024 年 11 月中旬开始营运，因此只能提供该收费公众停车场于 2024 年 12 月及 2025 年 1 月营运时间内泊车位的平均使用率。
- (8) 新界(沙田)法医学大楼于2023年2月1日开始营运，因此停车场承办商只能提供该收费公众停车场于2023年2月至12月营运时间内泊车位的平均使用率。

设有自动泊车系统的工务工程项目	自动泊车系统的预计启用日期
将军澳第 67 区政府联用办公大楼	2025 年 (预计)
四美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场	2026 年 (预计)
深水埗钦州街西休憩用地及公众停车场	2026 年 (预计)
马鞍山第 103 区综合设施大楼	2029 年 (预计)
将军澳第 66 区市镇公园及公众停车场	2029 年 (预计)

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1799)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就黄金周旅客使用跨境港铁服务，请当局告知本会：

- (1) 黄金周期间，旅客使用东铁等跨境服务的人数为何；与本地居民的比例为何；
- (2) 鉴于大量旅客使用东铁线服务，在早晚高峰时段，东铁线是否出现挤迫情况；是否超出载客运行能力；如有，详情为何；
- (3) 对于假期期间的额外服务需求，当局及持份者有何措施，以保障居民和旅客需求；
- (4) 旅客对香港公共交通的乘车习惯、规则规章不甚了解，当局有何措施帮助游客了解相关规章制度？

提问人：陈克勤议员(立法会内部参考编号：36)

答复：

(1)至(3)

农历新年、五一劳动节和十一国庆黄金周为内地旅客访港的高峰期。政府一向会与公共交通营办商就过境高峰期预先制定计划，并适当地加强服务，应对市民和旅客的出行需求。当中，香港铁路有限公司(港铁公司)会按需要加密东铁线来往罗湖站 / 落马洲站的班次，以及其他本地铁路线的班次，方便本地市民和旅客出行。于节日假期期间，港铁公司会与铁路口岸前线部门保持紧密联系，配合口岸实际情况，适时调整东铁线列车跨境段的服务，并加强广播和资讯发放。此外，港铁公

司亦会加强人手，按需要于上水站和其他东铁线主要车站实施人流管制，以维持秩序。

另一方面，运输署和港铁公司亦一直保持紧密联系，而港铁公司会按不同地区乘客的出行模式及需求，适时调整列车服务安排。因应东铁线乘客需求，港铁公司已于2024年3月16日起加强周末及公众假期早上和黄昏时段来往落马洲站的列车服务，以及于2024年8月31日起加密平日、周末及公众假期早上及晚上部分时段来往金钟至罗湖及落马洲站的列车班次。随着东铁线整体的乘客量增加，港铁公司亦加密了来往金钟和大埔墟站的班次，以更切合整体的乘客出行模式。

根据港铁公司提供的资料，于2024年五一劳动节、2024年十一国庆，以及2025年农历新年黄金周期间，使用东铁线来往罗湖站 / 落马洲站的乘客人次如下：

	来往罗湖站 / 落马洲站的总乘客人次	
	总乘客人次	平均每日乘客人次
2024年五一劳动节 (2024年5月1日至 5月5日)	1 426 000	285 200
2024年十一国庆 (2024年10月1日至 10月7日)	2 217 000	317 000
2025年农历新年 (2025年1月28日至 2月4日)	2 228 000	279 500

运输署及港铁公司没有备存本地市民或旅客使用东铁线跨境段服务的数字。

在上述三个黄金周假期期间，东铁线在平日早上最繁忙一小时最繁忙路段(大围至九龙塘)的载客量约40 300人，载客率约92%。至于周末或公众假期期间，最繁忙时段期间最繁忙路段的载客率约58%，其余大部分时间的载客率均不超过48%。东铁线整体上仍然有空间处理额外乘客需求。

- (4) 港铁公司一直透过不同渠道为乘客(包括乘坐东铁线及高铁的旅客)提供港铁的车务资讯，例如规章制度、票务、乘车礼仪等。除了于站内及列车上张贴告示、标贴、于车站及车厢作出广播，及提供电子资讯外，港铁公司亦会定期推出不同主题的宣传活动及于游客常用的社交媒体作宣传教育。政府会继续鼓励港铁公司为乘客提供贴心舒适的服务，提升市民和旅客的出行体验。

管制人员的答复

(问题编号：3105)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就现时港铁东铁线的载客情况，政府可否告知本会，过去三年：

- (1) 请表列东铁线服务延误次数、延误时间及造成原因；
- (2) 承上题，有人于东铁线发生堕轨事故的数量及其详情为何；
- (3) 自恢复通关以来，东铁的设计载客量与实际载客量比例为何；会否进一步加密班次；
- (4) 承上题，目前前往落马洲站与罗湖站的列车班次为「1：2」，会否进一步加密前往落马洲站的班次数量；如会，详情为何；如否，原因为何？

提问人：陈克勤议员(立法会内部参考编号：38)

答复：

(1) 过去3年，由香港铁路有限公司(港铁公司)控制范围内的因素引起并导致8分钟或以上东铁线服务延误事故的宗数如下：

年份	原因	事故宗数	延误时间及相关宗数	
2022	机件故障 ^(注)	28	8-30分钟	27
			31分钟或以上	1
	人为因素	1	8-30分钟	1
			31分钟或以上	0
2023	机件故障 ^(注)	13	8-30分钟	13
			31分钟或以上	0
	人为因素	0	--	--
2024	机件故障 ^(注)	11	8-30分钟	11
			31分钟或以上	0
	人为因素	0	--	--

注：包括站内机件故障、基础设施(例如信号系统)以及列车故障等。

(2) 过去3年，乘客进入东铁线路轨个案(包括自杀、企图自杀、堕轨及其他擅自闯入个案)的宗数如下：

年份	乘客进入路轨个案宗数
2022	16
2023	44
2024	18

为进一步保障乘客安全，港铁公司陆续在东铁线月台安装自动月台闸门。截至2025年2月底，已有10个车站的月台闸门全数投入运作，余下3个车站(即罗湖、旺角东及大学站)的安装工程则将于2025年内完成。同时，港铁公司在东铁线月台实施不同的安全设施，包括于2023年起试用新科技侦测乘客超越黄线及其他不寻常的举动，并即时向车站职员发出警示。因应上述不同安全措施的逐步落实，2024年乘客进入路轨个案宗数较2023年减少26宗至18宗。

(3)至(4)

东铁线的设计载客量为每小时单向82 500人次(以每平方米站立6人计算)。实际可载客量会受列车班次、车务安排及乘客需求等因素影响。现时，东铁线早上最繁忙一小时最繁忙路段(即大围至九龙塘)约2.7分钟一班车，可载客量为62 500人次(以每平方米站立6人计算)；在2024年的载客量为42 800人次，以每平方米站立6人或4人计算的载客率分别为68%和94%。港铁公司会密切监察东铁线的营运情况、市民出行模式及乘客量，因应实际需要和营运情况，适时调整列车服务。港铁公司亦会按情况采取一系列措施疏导人流，包括透过科技及车站客流控制措施，引导乘客到较多空间的月台位置上车，让乘客量分布更均匀，以及在乘客较多的车站安排短途班次列车疏导乘客。

政府及港铁公司一直密切监察使用铁路服务来往落马洲站和罗湖站的乘客量，以适时按需要调整东铁线服务。因应东铁线乘客需求，港铁公司已于2024年3月16日起加强周末及公众假期早上和黄昏时段来往落马洲站的列车服务，以及于2024年8月31日起加密平日、周末及公众假期早上及晚上部分时段来往金钟至罗湖及落马洲站的列车班次。随着东铁线整体的乘客量增加，港铁公司亦加密了来往金钟和大埔墟站的列车班次，以更切合整体的乘客出行模式。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0086)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (4) 运输服务管理

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

请问运输署有关提供公营停车场服务事宜：

1. 目前全港有多少收费的公众停车场，当中有多少个由运输署营运及管理；另有多少外判承办商管理？
2. 有关由运输署负责管理的公众停车场，当局需要动用多少人手及资金营运，而当中用于维修保养的工作的开支有多少？至于，由外判承办商管理的公众停车，运输署要动用多少人手负责监察，以及需要动用多少开支协助承办商为公众停车场进行维修保养事宜？

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：2)

答复：

1. 截至2024年12月，全港共有30个由政府部门营运及管理的收费公众停车场，其中11个由运输署营运，其余19个则由政府产业署或康乐及文化事务署营运，详细资料载于附件。运输署辖下的11个公众停车场是透过公开招标，以服务合约形式委托两间停车场营办商，为停车场提供日常管理、营运及维修保养。
2. 运输署在2024年向两间停车场营办商支付的费用约为5,700万元。至于监察由运输署负责管理的11个公众停车场运作所需的运输署人手及开支已纳入运输署整体拨款及编制内，因此未能分项列出。

政府部门营运及管理的收费公众停车场

营运部门	收费公众停车场
运输署 (共11个)	天星码头
	大会堂
	林士街
	坚尼地城
	天后
	筲箕湾
	香港仔
	双凤街
	黄大仙
	葵芳
	荃湾
政府产业署 (共18个)	北角政府合署
	金钟道政府合署
	北区政府合署
	元朗民政事务处大厦
	西贡政府合署
	屯门政府合署
	大埔政府合署
	西九龙政府合署
	土瓜湾街市暨政府合署
	工业贸易大楼
	沙田政府合署
	长沙湾政府合署
	柴湾市政大厦
	顺利纪律部队宿舍
	港珠澳大桥香港口岸
	新界(沙田)法医学大楼
	嘉富坊公众停车场
	香园围边境管制站
康乐及文化事务署 (共1个)	大埔东昌街康体大楼

注：由房屋委员会管理在资助房屋内以及由康乐文化事务署管理在康乐文化设施内可给公众停泊的附属停车场并没有包括在内。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0460)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就智慧出行措施的进度和发展，包括智慧交通基金和自动泊车系统项目的实施情况方面，请问：

1. 请表列过去3年，智慧交通基金内被暂停或终止资助批准的项目。
2. 自动泊车系统项目在全港的分布情况，以及请表列每年所需维护开支。

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：20)

答复：

1. 在过去3年获智慧交通基金委员会批准的申请当中，有2份获批申请由申请机构主动取消，并获基金委员会接纳，而基金亦未有发放任何资助金额予相关申请机构。详情列于下表：

项目名称	项目概要
智慧交通5G联网车辆智能协同的关键技术研究 (纯研究项目)	本项目旨在建立一套自动驾驶系统以配备终身学习感知模型和基于车联网技术的协同路径规划机制。
智能电动车驾驶方案及风险评估模型 (研究和应用项目)	本项目旨在为香港电动车驾驶者开发一套人工智能驱动的风险评估模型、智能驾驶应用程序和风险追踪管理网站。项目将收集和分析电动车司机的驾驶数据，并实时可视化相关驾驶风险。该风险评估模型可帮助汽车保险公司考虑调整电动车保费。

2. 公众停车场内的自动泊车系统主要安装于下述类型的发展项目：

- (i) 短期租约停车场；
- (ii) 政府的物业/设施；及
- (iii) 私营发展项目。

就安装于(i)及(ii)供公众使用的自动泊车系统，相关情况列于下表。

已启用或正在兴建中的 自动泊车系统项目	
(i) 短期租约停车场内的自动泊车系统	
荃湾海盛路短期租约用地*	自动泊车系统由相关短期租约用地承租人斥资兴建并以商业形式营运，运输署没有备存相关的维护开支资料。
大埔白石角短期租约用地*	
深水埗钦州街与通州街交界短期租约用地*	
油麻地海泓道短期租约用地#	
(ii) 政府物业/设施内的自动泊车系统	
将军澳第 67 区政府联用办公大楼#	自动泊车系统仍处于建造阶段，因此维护工作尚未开始，故未有相关的开支资料。
四美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场#	
深水埗钦州街西休憩用地及公众停车场 #	
马鞍山第103区综合设施大楼主要工程#	
将军澳第 66 区市镇公园及公众停车场#	

*营运中。

#正在或即将施工。

至于私营发展项目内的自动泊车系统，运输署没有备存相关的维护开支资料。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0467)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

关于巴士服务重组工作，政府可否告知本会：

1. 巴士服务路线重组情况为何，请按服务地区、重组服务路线的数量，包括已完成、正在推行及将会推行，请以表格形式依次列出；
2. 巴士服务重组后，与重组前相比，(i)巴士路线整体的载客量、(ii)巴士车辆数目、(iii)司机人数、(iv)营运支出及(v)车资收费情况分别为何，请按服务地区以表格形式依次列出；
3. 当局有否检讨巴士服务重组的成效；如有，已完成有关检讨的地区及检讨结果为何；如否，当局如何得悉巴士服务重组的成效？

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：27)

答复：

1. 运输署一直与专营巴士营办商透过既定机制(包括每年的「巴士路线计划」)，检视各区的专营巴士路线服务水平及乘客需求情况，规划改善及重整专营巴士服务。由于人口变迁、新交通基建启用、与其他公共交通服务重迭等原因，部份巴士路线出现乘客需求大幅下降的情况。重组有关巴士路线，能够配合乘客出行的最新情况，令营办商可以善用资源于需求较高的路线或开办新路线，提升巴士网络的效率及服务的可持续性，从而令乘客整体受惠。举例而言，因应服务需求增长，专营巴士营办商在过去一年投放资源加强了接驳出入境管制站路线的服务。一般而言，原有巴士路线的乘客大多可使用合理的替代服务，包括现有的其他公共交通服务或转乘服务，从而减低对乘客的影响。

运输署在2023年及2024年，分别实施共318个和357个重组项目，涉及各区的项目详情载列如下：

	已实施的巴士服务重组项目 ^(注1)	
地区	2023年	2024年
中西区	10	5
湾仔区	3	1
东区	7	3
南区	25	10
九龙城区	16	11
观塘区	27	50
黄大仙区	21	28
深水埗区	15	14
油尖旺区	10	0
西贡区	12	17
北区	14	10
大埔区	23	33
沙田区	48	63
荃湾区	13	20
葵青区	24	28
屯门区	27	30
元朗区	18	25
离岛区	5	9
总计	318	357

注1：

由于不少路线横跨多于一个地区，为免重复计算，上述数字是根据路线的起点计算。

2.及3. 实施巴士服务重组项目后，运输署会透过各种渠道，包括审核专营巴士营办商提交的营运报表、定期进行调查，以检视重组计划的成效。另外，运输署也会在日常的工作中密切监察专营巴士的营运状况和服务水平，包括监察巴士车辆和司机数目，确保营办商有足够车辆及人手，提供所需的班次，应付乘客需求。

巴士服务的营运数据的变化受多项因素影响(包括服务重组所带来的效益、乘客出行模式的改变、整体经济环境、其他营运成本如燃油价格及员工薪酬的转变、资产折旧等)。运输署没有备存相关数据于服务重组前及后的对比。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0468)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (1) 规划及发展事宜
管制人员： 运输署署长 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

关于泊车位数量及设施方面，政府可否告知本会：

- 请列出，过去三年及截至现时为止：
 - 过去三年，各区的私家车、电单车、货车数目；
 - 各区的政府及私营机构提供的商用泊车位数目；
 - 各区的停车场使用率情况；
- 过去三年，警方发出违例泊车定额罚款的检控数字及总罚款金额为何，其中电子违例泊车告票的数目占比为何，并请以十八区分别出；
- 今个年度，各区用作临时停车场的短期租约数目，这些短期租约可提供停泊车辆数目，以及拟定收回时间，请参考以下列表。

xx年度

地区	短期租约地点	可停泊车辆数目	拟定收回时间

- 未来三年，十八区各区计划新增的泊车位数字为何，其中自动泊车系统的比例是多少

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：28)

答复：

- 过去3年，各区的私家车、电单车及货车泊车位数目，以及各区由政府及私营机构提供的商用车辆泊车位数目分别载于[附件1](#)及[附件2](#)。过去

3年，各区运输署、政府产业署及康乐及文化事务署辖下公众停车场的使用率载于附件3。柴湾市政大厦、顺利纪律部队宿舍、香园围边境管制站、嘉富坊公众停车场、新界(沙田)法医学大楼、港珠澳大桥香港口岸的收费公众停车场及长沙湾政府合署部分泊车位全日开放予公众使用。而其余的收费公众停车场为政府联用办公大楼用户部门的泊车位，只于非办公时间开放予公众使用。

运输署没有备存私人停车场的使用率数据。

2. 警务处发出违例泊车定额罚款通知书的数字是以警察总区作划分，故没有按18区划分的相关数字。过去3年，警务处根据《定额罚款(交通违例事项)条例》(第237章)就违例泊车发出的定额罚款通知书，按警察总区划分的数字表列如下：

警察总区	2022年		2023年		2024年	
	总数	电子	总数	电子	总数	电子
港岛	624 000	542 480 (86.9%)	523 167	501 545 (95.9%)	397 077	388 112 (97.7%)
东九龙	555 417	526 486 (94.8%)	443 038	439 529 (99.2%)	297 579	296 785 (99.7%)
西九龙	1 011 084	934 178 (92.4%)	960 276	949 590 (98.9%)	872 319	868 003 (99.5%)
新界南	570 895	518 108 (90.8%)	471 527	459 872 (97.5%)	390 462	386 628 (99.0%)
新界北	602 075	554 146 (92.0%)	615 011	604 693 (98.3%)	585 760	582 811 (99.5%)
合计	3 363 471	3 075 398 (91.4%)	3 013 019	2 955 229 (98.1%)	2 543 197	2 522 339 (99.2%)

过去3年，警务处发出违例泊车定额罚款通知书涉及的罚款金额表列如下：

2022年至2024年发出违例泊车定额罚款通知书涉及的罚款金额			
年份	2022年	2023年	2024年
定额罚款金额 (亿元)	\$10.76	\$9.64	\$8.14

3. 根据地政总署及运输署备存的资料，2024年按区议会分区划分用作短期租约收费公众停车场数目及相关泊车位数目载于附件4。地政总署目前未有计划收回任何短期租约收费公众停车场。

4. 就政府停车场而言，第一个按照一地多用原则推展的公众停车场项目「上水嘉富坊公众停车场」已于2024年11月启用，提供326个泊车位。至于未来一年泊车位供应，将军澳中医医院和将军澳第67区政府联用办公大楼内的公众停车场预计将于2025年落成并投入服务，能额外提供超过500个泊车位。在之后数年随着更多公众停车场落成及投入服务，泊车位会进一步增加。至于私人停车场，由于涉及个别商业项目发展的速度、市场因素等，我们难以估算未来私人停车场的泊车位数目。

至于自动泊车系统方面，运输署没有备存私营机构停车场提供自动泊车系统的数字。然而，在政府推展中并设有自动泊车系统的工务工程项目中，自动泊车系统泊车位占有私家车泊车位平均超过50%。

过去3年各区私家车、电单车及货车泊车位数目^註

地区	截至每年 12 月底	私家车	电单车	货车
中西区	2024	39 080	1 597	1 066
	2023	38 456	1 477	1 004
	2022	38 437	1 452	1 077
湾仔	2024	38 980	1 403	514
	2023	38 733	1 345	337
	2022	38 765	1 296	334
东区	2024	46 629	2 751	1 850
	2023	46 830	2 655	1 826
	2022	46 778	2 591	1 821
南区	2024	40 299	2 014	1 122
	2023	40 077	1 988	1 124
	2022	40 371	1 946	1 096
油尖旺	2024	35 639	2 139	1 322
	2023	35 958	2 140	1 390
	2022	35 735	2 091	1 388
深水埗	2024	31 531	2 325	3 215
	2023	30 628	2 234	3 309
	2022	30 096	2 176	3 297
九龙城	2024	53 195	2 445	1 449
	2023	52 161	2 283	1 367
	2022	51 390	2 108	1 251
黄大仙	2024	20 736	2 561	1 298
	2023	20 965	2 408	1 279
	2022	20 917	2 338	1 287
观塘	2024	49 220	5 006	3 684
	2023	49 363	4 765	3 522
	2022	48 735	4 598	3 357
荃湾	2024	38 393	1 827	2 104
	2023	38 582	1 759	2 144
	2022	38 505	1 672	2 057
屯门	2024	43 753	2 228	2 555
	2023	43 694	2 076	2 547
	2022	42 952	1 924	2 508
元朗	2024	43 975	2 027	2 151
	2023	44 045	1 974	2 063
	2022	43 785	1 954	2 045
北区	2024	23 360	1 105	1 517
	2023	22 945	1 058	1 745
	2022	22 507	911	1 615
大埔	2024	32 493	1 251	1 173
	2023	32 429	1 216	1 208

地区	截至每年 12 月底	私家车	电单车	货车
	2022	31 957	1 191	1 204
西贡	2024	44 946	3 668	1 565
	2023	44 288	3 446	1 454
	2022	44 381	3 342	1 492
沙田	2024	76 508	3 510	2 723
	2023	77 103	3 372	2 824
	2022	75 528	3 195	2 752
葵青	2024	36 378	3 151	9 567
	2023	36 333	2 959	10 575
	2022	36 139	2 924	10 810
离岛	2024	20 403	767	1 008
	2023	20 650	709	1 005
	2022	15 946	647	870
总计	2024	715 518	41 775	39 883
	2023	713 240	39 864	40 723
	2022	702 924	38 356	40 261

注：上述泊车位资料由各部门、机构及停车场管理公司或营办商所提供的资料整合而成，只供一般参考。由于负责管理停车场的停车场提供者、管理公司或营办商可能会因应其需要对泊车位数目 / 种类作出调整，实际泊车位数目或会与上述有所不同。

过去3年各区商用车辆泊车位数目

地区	截至每年 12 月底	商用车辆泊车位数目 ^註	
		政府提供	私营机构提供
中西区	2024	651	498
	2023	643	443
	2022	642	515
湾仔	2024	490	178
	2023	313	180
	2022	284	181
东区	2024	533	1 596
	2023	545	1 616
	2022	537	1 617
南区	2024	323	1 073
	2023	327	1 069
	2022	331	1 049
油尖旺	2024	708	859
	2023	774	875
	2022	732	864
深水埗	2024	1 433	2 206
	2023	1 446	2 292
	2022	1 448	2 278
九龙城	2024	443	1 275
	2023	418	1 244
	2022	421	1 068
黄大仙	2024	468	921
	2023	458	910
	2022	435	950
观塘	2024	723	3 083
	2023	702	2 943
	2022	670	2 810
荃湾	2024	225	2 288
	2023	219	2 322
	2022	226	2 228
屯门	2024	669	2 138
	2023	668	2 131
	2022	654	2 105
元朗	2024	676	1 909
	2023	699	1 811
	2022	696	1 793
北区	2024	869	767
	2023	852	1 007
	2022	800	916
大埔	2024	654	671
	2023	666	695

地区	截至每年 12 月底	商用车辆泊车位数目 ^注	
		政府提供	私营机构提供
	2022	646	692
西贡	2024	586	1 322
	2023	599	1 224
	2022	596	1 242
沙田	2024	618	2 306
	2023	609	2 411
	2022	619	2 335
葵青	2024	972	8 809
	2023	950	10 054
	2022	960	10 282
离岛	2024	255	1 044
	2023	389	884
	2022	266	890
总计	2024	11 296	32 943
	2023	11 277	34 111
	2022	10 963	33 815

注：上述泊车位资料由各部门、机构及停车场管理公司或营办商所提供的资料整合而成，只供一般参考。由于负责管理停车场的停车场提供者、管理公司或营办商可能会因应其需要对泊车位数目 / 种类作出调整，实际泊车位数目或会与上述有所不同。

2022至2024年由运输署营运的公众停车场使用率

地区	停车场	泊车位 (电单车 除外)数 目 ^注	泊车位平均使用率 (%)					
			上午10时至晚上6时			晚上6时至上午10时		
			2022年	2023年	2024年	2022年	2023年	2024年
中西区	天星码头	377	81	82	81	27	31	28
	大会堂	170	57	65	58	19	25	24
	林士街	829	63	57	62	34	27	33
	坚尼地城	195	85	86	85	80	80	80
湾仔	天后	428	81	79	75	66	64	62
东区	筲箕湾	385	83	80	76	80	78	75
南区	香港仔	293	69	64	63	83	79	78
黄大仙	双凤街	267	74	77	74	84	83	80
	黄大仙	25	63	45	36	38	32	39
葵青	葵芳	521	80	83	73	76	76	68
荃湾	荃湾	545	84	86	79	80	82	77

注：黄大仙停车场的泊车位数目为旅游巴士 / 货车(5.5公吨以上)的泊车位数目；而其余10个停车场的泊车位数目则为私家车 / 客货车的泊车位数目。

地区	停车场	电单车 泊车位 数目	电单车 泊车位平均使用率 (%)					
			上午10时至晚上6时			晚上6时至上午10时		
			2022年	2023年	2024年	2022年	2023年	2024年
中西区	天星码头	37	76	72	65	58	54	47
	大会堂	27	74	77	74	60	68	67
	林士街	164	82	93	83	75	87	75
	坚尼地城	37	69	74	75	78	82	82
湾仔	天后	75	79	77	76	82	78	77
东区	筲箕湾	72	80	76	72	85	81	78
南区	香港仔	51	71	67	71	78	72	77
黄大仙	双凤街	74	70	67	65	79	75	73
葵芳	葵青	93	79	82	75	80	80	71
荃湾	荃湾	34	73	64	69	72	63	68

2022至2024年政府产业署辖下公众停车场使用率

地区	停车场	泊车位数目	平均使用率(%)		
			2022 ^(注1)	2023 ^(注2)	2024 ^(注3)
中西区	金钟道政府合署	181	13%	14%	32%
湾仔	湾仔政府大楼、入境事务大楼及税务大楼	于2024年3月15日起停止营运	25%	13%	14% ^(注4)
东区	北角政府合署	95	41%	40%	29%
	柴湾市政大厦	45	91%	78%	30%
南区	没有政府产业署辖下停车场				
油尖旺	西九龙政府合署	50	38%	39%	42%
深水埗	长沙湾政府合署	263	52%	49%	54%
九龙城	土瓜湾街市暨政府合署	32	37%	36%	77%
	工业贸易大楼	24	47%	38% ^(注5)	29% ^(注5)
黄大仙	没有政府产业署辖下停车场				
观塘	顺利纪律部队宿舍	105	55%	94%	68%
荃湾	没有政府产业署辖下停车场				
屯门	屯门政府合署	42	23%	23%	10%
元朗	元朗民政事务处大厦	43	47%	46%	42%
北区	北区政府合署	96	26%	36%	57%
	香园围边境管制站	466	-	45% ^(注6)	49%
	嘉富坊公众停车场	326	-	-	19% ^(注7)
大埔	大埔政府合署	73	59%	63%	70%
西贡	西贡政府合署	70	18%	12%	18%
沙田	沙田政府合署	143	42%	49%	43%
	新界(沙田)法医学大楼	50	-	13% ^(注8)	20%
葵青	没有政府产业署辖下停车场				
离岛	港珠澳大桥香港口岸	733	1%	26%	18%

注：

- (1) 此乃由停车场承办商提供有关收费公众停车场于 2022 年 4 月至 12 月营运时间内泊车位的平均使用率。政府产业署并没有备存 2022 年 4 月之前的使用率数据。
- (2) 此乃由停车场承办商提供有关收费公众停车场于 2023 年 1 月至 12 月营运时间内泊车位的平均使用率。
- (3) 此乃由停车场承办商提供有关收费公众停车场于 2024 年 1 月至 12 月营运时间内泊车位的平均使用率。
- (4) 湾仔政府大楼、入境事务大楼及税务大楼收费公众停车场于 2024 年 3 月 15 日起停止营运。停车场承办商只提供了该收费公众停车场于 2024 年 1 月营运时间内泊车位的平均使用率。
- (5) 工业贸易大楼收费公众停车场于 2023 年 10 月 10 日至 2024 年 4 月 25 日暂时停止营运，因此停车场承办商只能提供该收费公众停车场于 2022 年 4 月至 2023 年 9 月及 2024 年 5 月至 12 月营运时间内泊车位的平均使用率。
- (6) 香园围边境管制站停车场于 2023 年 2 月份开始营运，因此停车场承办商只能提供该收费公众停车场于 2023 年 2 月至 12 月营运时间内泊车位的平均使用率。
- (7) 嘉富坊公众停车场于 2024 年 11 月中旬开始营运，因此只能提供该收费公众停车场于 2024 年 12 月及 2025 年 1 月营运时间内泊车位的平均使用率。
- (8) 新界(沙田)法医学大楼于 2023 年 2 月 1 日开始营运，因此停车场承办商只能提供该收费公众停车场于 2023 年 2 月至 12 月营运时间内泊车位的平均使用率。

2022至2024年康乐及文化事务署辖下公众停车场使用率

地区	平均使用率		
	2022	2023	2024
中西区	37%	54%	43%
湾仔	44%	49%	50%
东区	72%	69%	52%
南区	16%	17%	29%
油尖旺	40%	38%	33%
深水埗	17%	23%	23%
九龙城	62%	57%	55%
黄大仙	17%	21%	28%
观塘	53%	50%	44%
荃湾	28%	33%	23%
屯门	43%	54%	51%
元朗	55%	63%	35%
北区	57%	65%	58%
大埔	27%	27%	28%
西贡	44%	51%	44%
沙田	43%	55%	52%
葵青	30%	36%	36%
离岛	27%	23%	25%

2024年18区短期租约用地收费公众停车场详情

地区	停车场数目	泊车位数目
中西区	3	210
湾仔	-	-
东区	8	858
南区	4	260
油尖旺	4	727
深水埗	5	896
九龙城	3	758
黄大仙	3	362
观塘	8	1 302
荃湾	10	2 441
屯门	14	2 079
元朗	13	1 118
北区	9	819
大埔	11	1 359
西贡	16	3 439
沙田	13	2 124
葵青	37	6 095
离岛	1	47
总计	162	24 894

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0471)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就电子交通执法制度，政府可否告知本会：

截目前为止，全港车主、各类牌照、许可证及驾驶执照持有人的登记情况为何，收集数据的费用及人手安排情况为何？

提问人： 陈恒镔议员(立法会内部参考编号：31)

答复：

由2024年11月18日起，当申请人向运输署申请牌证或续牌时，须提供和核实香港流动电话号码或电邮地址作为「电子联络方式」，以在未来接收香港警务处和运输署的电子讯息，为推行电子交通执法做好准备。「电子联络方式」的核实记录有效期为三个月，期间可用于多个牌照申请，并可套用于同一车主名下所有登记车辆、驾驶执照、各类牌照及许可证(如适用)的记录。截至2025年3月5日，共有约455 000位车主或各类牌证持有人向运输署提供及核实其「电子联络方式」。

由于提供和核实「电子联络方式」是申请人在申请各类牌证程序的一部分，因此不涉及额外人手。而实行新措施以来，用于提供及核实「电子联络方式」的短讯费用则约为25万元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0472)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (6) 公共交通费用补贴计划

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就「公共交通费用补贴计划」，政府可否告知本会：

1. 过去三年，市民领取津贴总金额及人数？平均每名市民领取多少津贴？请分别按0至100元、101至200元、201至300元、301至400元或以上分别列出。(请注明计划多次进行调整后，对于申领人数及金额的变化)
2. 过去三年，「计划」经调整后，市民少领取补贴平均约为多少，请以0至10元、10元至20元、20元至30元或以上的人数情况分别列出；
3. 过去三年，各项交通工具如铁路、巴士、电车、渡轮等补贴金额及所占百分比为何？
4. 过去三年，「计划」被滥用的人数有多少？为减少补贴被滥用情况，当局有何监察措施，涉及的人手开支为何？

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：32)

答复：

- 1—2. 2022年1月至2024年12月期间，不同时期的补贴总金额、平均每月补贴金额、平均每月受惠人数及每月人均补贴金额列于表一。

表一：

时期	补贴 总金额 (百万元)	平均每月 补贴金额 (百万元)	平均每月 受惠人数 (千人)	每月人均 补贴金额 (元)
2022年1月至 2022年4月 (没有特别措施 ^注)	380	95.1	1 099	87
2022年5月至 2023年10月 (特别措施 ^注 生效期间)	5,939	329.9	3 068	108
2023年11月至 2024年12月 (没有特别措施 ^注)	2,955	211.0	1 996	106

注： 为了让更多市民在疫情期间受惠于公共交通费用补贴计划(补贴计划)，政府曾于2022年5月至2023年10月期间推出临时特别措施，暂时将补贴计划下的每月公共交通开支水平放宽至200元，以及暂时将每月补贴上限提高至500元。

2022年1月至2024年12月期间，按每月补贴金额划分的受惠人数列于表二。

表二：

每月补贴金额	平均每月受惠人数(千人) ^{注一}		
	2022年1月至 2022年4月 (没有 特别措施 ^{注二})	2022年5月至 2023年10月 (特别措施 ^{注二} 生效期间)	2023年11月至 2024年12月 (没有 特别措施 ^{注二})
0.1元至100.0元	737	1 743	1 162
100.1元至200.0元	254	855	548
200.1元至300.0元	74	327	196
300.1元或以上	27	139	89

注一： 由于四舍五入，各时期的平均每月受惠人数相加不等于表一所列出的总数。

注二： 为了让更多市民在疫情期间受惠于补贴计划，政府曾于2022年5月至2023年10月期间推出临时特别措施，暂时将补贴计划下的每月公共交通开支水平放宽至200元，以及暂时将每月补贴上限提高至500元。

3. 补贴计划下的受惠对象为日常使用本地公共交通服务而相关交通开支较高的市民，公共交通营办商并不会在补贴计划下获得任何补贴。

4. 市民在补贴计划下须自行负担大部分的公共交通开支，补贴计划亦设有每月补贴上限，有关设计有助减少滥用的情况。

同时，运输署亦采取一系列监管措施，以确保公帑运用得宜及减少滥用情况。每个参与补贴计划的公共运输营办商均须制定审计准则，以加强内部监控，并须每年向政府提交由独立审计师按照香港会计师公会颁布的相关准则所拟备的鉴证报告。除此之外，运输署采取的监管措施亦包括进行定期运输调查以收集有关服务的营运资料及乘客数据、审核营办商提交的营运资料，以及核对收费系统的交易记录等。在2022-23至2024-25三个财政年度，运输署平均每月都会进行约150至170次实地视察及运输调查，期间并无发现滥用补贴的个案。

运输调查除外，补贴计划下的监管工作均由运输署现有人员执行，涉及的人手及开支没有详细分项。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0474)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就公共交通加价事宜，当局请告知本会：

1. 请列出过去一年运输署接获各类公共交通工具提出加价申请的情况，包括路线，申请加价幅度及申请结果等，并请按其交通工具类别分别列出；
2. 请提供过去三年，跨交通机构提供的收费优惠情况：

转乘计划涉及的公共交通营办商	每次转乘可享的成人票价优惠	每日平均受惠转乘的乘客人次	计划开始及终止日期

3. 各公共交通工具的非票务收入情况为何，为扩大非票务收入有何措施？
4. 现时提供月票或套票的公共交通工具有哪些，使用人数为何，有何措施可降低市民出行的交通负担，如扩大套票的使用范围等？

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：34)

答复：

1. 鉴于公共交通服务与民生息息相关，政府会一如以往，以审慎的态度处理加价申请，考虑因素包括营办商的收支财务情况及前景、公众的接受程度和负担能力等，并会继续做好把关工作。运输署在2024年接获的公共交通服务票价调整申请如下：

(A) 专营巴士

序号	专营巴士	申请票价加幅 (全程)	申请结果
1.	九龙巴士(一九三三)有限公司	6.5%	加权平均加幅为4.3%
2.	城巴有限公司(市区及新界巴士网络专营权)	9.5%	加权平均加幅为7.5%
3.	新大屿山巴士(一九七三)有限公司	6.5%	加权平均加幅为6.5%

(B) 专线小巴

序号	专线小巴路线编号	申请票价加幅 (全程)	申请结果
港岛			
1.	港岛第14M号	23.8%	处理中
2.	港岛第21A号	21.3%	处理中
3.	港岛第21M号	22.6%	处理中
4.	港岛第30号	17.6%	建议加价9.8% ^{注(1)}
5.	港岛第54号	14.8%	建议加价8.0% ^{注(1)}
6.	港岛第54M号	15.2%	建议加价7.6% ^{注(1)}
7.	港岛第54S号	15.4%	建议加价9.2% ^{注(1)}
8.	港岛第55号	15.3%	建议加价7.1% ^{注(1)}
9.	港岛第65号	21.6%	建议加价9.5% ^{注(1)}
10.	港岛第65A号	21.6%	建议加价9.5% ^{注(1)}
11.	港岛第65X号	21.6%	建议加价9.5% ^{注(1)}
九龙			
1.	九龙第2号	25.3%	建议加价13.9% ^{注(1)}
2.	九龙第2A号	25.3%	建议加价13.9% ^{注(1)}
3.	九龙第18M号	14.0%	处理中
4.	九龙第19号	12.1%	处理中
5.	九龙第19A号	10.0%	处理中
6.	九龙第19M号	13.0%	处理中
7.	九龙第19S号	13.0%	处理中
8.	九龙第27M号	20.5%	建议加价5.7% ^{注(1)}
9.	九龙第27MS号	20.7%	建议加价6.9% ^{注(1)}
10.	九龙第28M号	20.5%	建议加价5.7% ^{注(1)}
11.	九龙第28MS号	20.7%	建议加价6.9% ^{注(1)}
12.	九龙第29A号	19.3%	建议加价8.8% ^{注(1)}
13.	九龙第29B号	19.3%	建议加价8.8% ^{注(1)}
14.	九龙第30A号	10.8%	建议加价10.8% ^{注(1)}
15.	九龙第30B号	10.6%	建议加价10.6% ^{注(1)}
16.	九龙第32M号	10.7%	建议加价10.7% ^{注(1)}

序号	专线小巴路线编号	申请票价加幅 (全程)	申请结果
17.	九龙第33A号	14.6%	处理中
18.	九龙第33M号	14.6%	处理中
19.	九龙第34M号	12.2%	建议加价7.3% ^{注(1)}
20.	九龙第34S号	12.2%	建议加价7.3% ^{注(1)}
21.	九龙第35号	13.6%	建议加价9.1% ^{注(1)}
22.	九龙第36A号	12.2%	建议加价7.3% ^{注(1)}
23.	九龙第41A号	14.9%	建议加价14.9% ^{注(1)}
24.	九龙第41M号	14.9%	建议加价14.9% ^{注(1)}
25.	九龙第42号	11.8%	建议加价11.8% ^{注(1)}
26.	九龙第56号	10.9%	建议加价6.3% ^{注(1)}
27.	九龙第60号	10.5%	建议加价7.0% ^{注(1)}
28.	九龙第70号	10.3%	建议加价7.2% ^{注(1)}
29.	九龙第70A号	10.3%	建议加价7.2% ^{注(1)}
30.	九龙第86号	14.1%	建议加价10.9% ^{注(1)}
31.	九龙第88号	22.4%	建议加价12.2% ^{注(1)}
新界			
1.	新界第1号	11.7%	加价5.8%
2.	新界第1A号	11.7%	加价5.8%
3.	新界第1S号	7.4%	加价5.0%
4.	新界第2号	18.2%	加价7.3%
5.	新界第7号	9.5%	加价5.8%
6.	新界第9号	7.6%	加价6.3%
7.	新界第9A号	9.2%	加价7.6%
8.	新界第11号	11.1%	建议加价8.6% ^{注(1)}
9.	新界第11A号	8.1%	建议加价8.1% ^{注(1)}
10.	新界第11B号	11.1%	建议加价8.6% ^{注(1)}
11.	新界第11M号	11.7%	建议加价8.3% ^{注(1)}
12.	新界第11S号	10.2%	建议加价9.2% ^{注(1)}
13.	新界第12号	11.4%	建议加价8.9% ^{注(1)}
14.	新界第28K号	18.0%	拒绝
15.	新界第28S号	18.0%	拒绝
16.	新界第29号	14.5%	建议加价10.8% ^{注(1)}
17.	新界第33号	11.8%	建议加价7.9% ^{注(1)}
18.	新界第34A号	12.2%	建议加价9.5% ^{注(1)}
19.	新界第35号	11.8%	建议加价8.8% ^{注(1)}
20.	新界第36号	34.1%	加价5.9%
21.	新界第37号	34.1%	加价5.9%
22.	新界第38号	34.1%	加价5.9%
23.	新界第40号	30.8%	处理中
24.	新界第42号	13.0%	建议加价7.4% ^{注(1)}

序号	专线小巴路线编号	申请票价加幅 (全程)	申请结果
25.	新界第46号	19.2%	处理中
26.	新界第46A号	19.2%	处理中
27.	新界第46X号	19.2%	处理中
28.	新界第54A号	15.4%	处理中
29.	新界第54K号	16.1%	处理中
30.	新界第55K号	12.0%	加价6.5%
31.	新界第56A号	12.8%	建议加价7.7% ^{注(1)}
32.	新界第56B号	12.0%	加价7.6%
33.	新界第56C号	12.7%	加价6.3%
34.	新界第56K号	12.2%	加价7.1%
35.	新界第65A号	15.4%	处理中
36.	新界第65K号	13.3%	处理中
37.	新界第65M号	17.2%	处理中
38.	新界第65S号	12.9%	处理中
39.	新界第66K号	13.3%	处理中
40.	新界第67A号	26.1%	处理中
41.	新界第67K号	14.9%	处理中
42.	新界第79S号	19.7%	建议加价15.0% ^{注(1)}
43.	新界第80号	18.1%	建议加价8.3% ^{注(1)}
44.	新界第83A号	18.8%	处理中
45.	新界第84号	18.2%	处理中
46.	新界第85号	18.8%	处理中
47.	新界第86号	18.8%	处理中
48.	新界第86A号	20.0%	处理中
49.	新界第86M号	18.8%	处理中
50.	新界第87号	9.3%	建议加价5.6% ^{注(1)}
51.	新界第87A号	20.3%	建议加价9.4% ^{注(1)}
52.	新界第87K号	9.3%	建议加价5.6% ^{注(1)}
53.	新界第87M号	9.8%	建议加价3.3% ^{注(1)}
54.	新界第88D号	13.2%	建议加价9.4% ^{注(1)}
55.	新界第94号	15.9%	加价14.3%
56.	新界第94A号	15.9%	加价14.3%
57.	新界第94S号	15.2%	加价13.6%
58.	新界第95号	27.9%	建议加价11.6% ^{注(1)}
59.	新界第95A号	27.0%	建议加价13.5% ^{注(1)}
60.	新界第95K号	27.9%	建议加价9.3% ^{注(1)}
61.	新界第95M号	27.0%	建议加价13.5% ^{注(1)}
62.	新界第96号	18.1%	建议加价8.3% ^{注(1)}
63.	新界第96A号	20.0%	建议加价8.0% ^{注(1)}
64.	新界第96B号	27.9%	建议加价9.3% ^{注(1)}

序号	专线小巴路线编号	申请票价加幅 (全程)	申请结果
65.	新界第96C号	18.1%	建议加价8.3% ^{注(1)}
66.	新界第96M号	18.1%	建议加价8.3% ^{注(1)}
67.	新界第96P号	30.2%	建议加价9.3% ^{注(1)}
68.	新界第109M号	34.1%	加价7.3%
69.	新界第114A号	23.3%	建议加价16.3% ^{注(1)}
70.	新界第114B号	23.3%	建议加价16.3% ^{注(1)}
71.	新界第312号	10.7%	建议加价6.7% ^{注(1)}
72.	新界第313号	10.9%	建议加价7.6% ^{注(1)}
73.	新界第409号	10.5%	处理中
74.	新界第409K号	10.5%	处理中
75.	新界第409S号	10.5%	处理中
76.	新界第411号	11.7%	建议加价9.6% ^{注(1)}
77.	新界第413号	14.5%	建议加价10.8% ^{注(1)}
78.	新界第502号	13.9%	处理中
79.	新界第506号	50.0%	拒绝
80.	新界第507号	50.0%	拒绝
81.	新界第608号	11.0%	建议加价6.8% ^{注(1)}
82.	新界第608S号	6.6%	建议加价3.3% ^{注(1)}
83.	新界第609号	17.6%	建议加价7.8% ^{注(1)}
84.	新界第609B号	17.6%	建议加价7.8% ^{注(1)}
85.	新界第609S号	17.6%	建议加价7.8% ^{注(1)}
86.	新界第610S号	8.3%	建议加价7.5% ^{注(1)}
87.	新界第611号	9.4%	加价7.5%
88.	新界第611A号	10.0%	加价10.0%
89.	新界第611B号	9.4%	加价9.4%
90.	新界第611P号	9.4%	加价7.5%
91.	新界第611S号	10.0%	加价10.0%
92.	新界第806A号	15.6%	建议加价7.8% ^{注(1)}
93.	新界第806B号	15.6%	建议加价7.8% ^{注(1)}
94.	新界第806C号	25.3%	建议加价10.5% ^{注(1)}
95.	新界第806M号	15.6%	建议加价7.8% ^{注(1)}
96.	新界第814号	10.1%	拒绝
97.	新界第901号	50.0%	加价16.7%
98.	新界第97A号	10.0%	加价8.7%

注(1): 运输署已完成处理有关专线小巴路线的加价申请, 建议加幅尚待生效。

(C) 持牌渡轮服务

序号	持牌渡轮服务	申请票价加幅 (全程)	申请结果

1.	愉景湾－坪洲 / 圣母神乐院	31.6%-33.3%	加价 18.4%-20%
2.	香港仔－索罟湾 (经模达)	24.8-25.1%	处理中
3.	北角－观塘 (危险品汽车渡轮)	25%	处理中

(D) 电车

序号	电车	申请票价加幅 (全程)	申请结果
1.	12岁或以上人士	10%	处理中
	小童(3至11岁)	6.7%	
	长者(65岁或以上)	15.4%	
	月票	维持不变	

2. 为方便市民转乘不同的公共交通服务，公共交通营办商之间设有转乘票价优惠安排。有关安排在2022年至2024年的详情载列于下表。由于涉及大量路线，该等资料现以总计方式载列如下：

转乘计划涉及的公共交通营办商 ^{注(2)}	每次转乘可享的成人票价优惠	每日平均受惠转乘乘客人次	计划开始及终止日期 ^{注(3)}
铁路及专营巴士 2022年：17条路线 2023年：19条路线 2024年：25条路线	2022至2024年： 0.6元 - 2.0元	2022年：21 280 2023年：26 660 2024年：21 940	持续实施
铁路及专线小巴 ^{注(4)} 2022年：547条路线 2023年：556条路线 2024年：560条路线	2022年至2023年 11月4日： 0.3元至3元 2023年11月5日起： 0.5元至3元	2022年：392 950 2023年：456 560 2024年：468 530	持续实施
铁路及街渡渡轮 (1条路线)	0.5元	2022年：320 2023年：370 2024年：350	由2020年6月1日开始并持续实施
各专营巴士公司提供的巴士转乘优惠 ^{注(5)} 2022年：608条路线 2023年：629条路线	2022年： 0.5元至37.0元 2023及2024年： 0.1元至38.7元	2022年：157 270 2023年：180 900 2024年：191 340	持续实施

转乘计划涉及的公共交通营办商 ^{注(2)}	每次转乘可享的成人票价优惠	每日平均受惠转乘乘客人次	计划开始及终止日期 ^{注(3)}
2024年：660条路线			
专营巴士及专线小巴 2022年：38条路线 2023年：71条路线 2024年：96条路线	2022年：1.0元 2023及2024年：1.0元至4.0元	2022年：286 2023年：258 2024年：304	持续实施
专营巴士及电车 (35条路线)	2022年：2.6元 2023及2024年：3.0元	2022年：1 100 2023年：1 300 2024年：877	由2017年7月1日开始并持续实施
各专线小巴路线组合之间的转乘 (41条路线)	1.0元至11.9元	不适用 ^{注(6)}	持续实施
不同渡轮营办商之间的渡轮转乘 (2条航线)	2022年：3.8元至6.8元 2023年：3.8元至9.4元 2024年：5.5元至9.4元	2022年：18 2023年：21 2024年：21	由2011年7月1日开始并持续实施

注(2)：不包括同一营办商辖下路线之间的转乘票价优惠安排。

注(3)：运输署没有备存每项转乘计划开始日期的资料。

注(4)：自2018年6月3日起，香港铁路有限公司推出铁路与专线小巴转乘计划。在此计划下，凡使用八达通卡由港铁转乘专线小巴或由专线小巴转乘港铁的乘客，可享0.3元的转乘优惠。而由2023年11月5日起，上述转乘计划的优惠由每程0.3元提高至0.5元，并进一步涵盖全港所有专线小巴路线。而铁路与个别专线小巴路线的转乘优惠高达3元。

注(5)：有关数字涵盖各专营巴士公司所有已提供转乘优惠的巴士路线。

注(6)：运输署没有备存不同专线小巴路线组合之间转乘的乘客人次数字。

3. 政府一直鼓励及適切协助公共交通营办商因应其营运模式研究透过不同途径增加非票务收入，从而改善其财务状况，相关举措亦有助纾缓部分加价压力。各公共交通营办商增加非票务收入的措施载列如下：

公共交通营办商	增加非票务收入的措施
港铁	于车站內提供多元化的零售店铺和服务；及于车站及列车內展示广告及提供多媒体广播服务等。
专营巴士	在巴士车身、车厢、有盖巴士站等展示广告；通过商业合作或赞助为市民提供免费乘车；利用巴士车厂为非专营巴士提供维修及保养服务；出租个别巴士车厂部分泊车位或车辆检验位置，或出租车厂部分楼层；在合适的公共运输交汇处／总站安装售卖机、自取邮件智能柜等可赚取收入的设施；及在合适的巴士转乘站或公共运输交汇处／总站设置顾客服务站等。
公共小巴	在车身、车厢及多媒体展示广告。
渡轮	于航线营运时间以外出租船只；分租码头空间作商业和零售用途，如商铺租赁、广告灯箱出租；及在码头的空置位置举办商业活动等。
电车	在电车车身及电车站上盖展示广告；企业赞助免费乘车日；包车服务；「电车全景游」游览服务套票以及售卖纪念品等。

4. 政府一直鼓勵公共交通营办商因应其营运及财政情况、社会经济环境和乘客的需求，尽可能调低收费及提供优惠措施(例如向不同客群而提供的票务优惠和转乘优惠等)，以减低市民的公共交通开支。我们会继续鼓勵各公共交通营办商在确保能够维持适当及有效率的公共交通服务情况下，为乘客提供票价优惠。

有关公共交通营办商提供月票／套票及在2024年使用人数载列如下：

公共交通营办商	月票／套票	2024年平均每日使用人次 (除特别注明)
九龙巴士(一九三三)有限公司／龙运巴士有限公司	月票及九巴「搭十送一」车票	约85 200

公共交通营办商	月票 / 套票	2024年平均每日使用人次 (除特别注明)
新大屿山巴士(一九七三)有限公司	屿巴第1、2、3M、4、11、21、23、A35、N1及N35号线的车票兑换安排	约20
城巴有限公司(市区及新界巴士网络专营权)	第B7号线「三天来回车票」及第B8号线「两天来回车票」	约30
城巴有限公司(机场及北大屿山巴士网络专营权)	城巴机场快线来回车票及第B5号线「三天来回车票」	约300
渡轮营办商 (13条航线)	月票、多程票、来回票及四日旅游票	约12 500
港铁公司	「都会票」及「全月通」 ^{注(7)}	约300 000 ^{注(8)}
电车公司	月票及「电车全景游」黄金套票	平均每月销售数字： 约1 400 ^{注(9)}

注(7): 目前港铁公司提供5款「全月通」，包括全月通1(上水 / 乌溪沙-尖东)、全月通2(屯门-南昌)、全月通3(屯门-红磡)、全月通4(东涌-南昌)及全月通5(东涌-香港)。

注(8): 此数字为「都会票」及各款「全月通」于2024年平均每日使用的乘客人次。

注(9): 此数字为月票及套票于2024年平均每月的销售数字。由于持票者只需在下车时向车长展示月票 / 套票通行证，因此电车公司没有备存每日使用月票 / 套票通行证的乘客人次。

除了上述优惠措施，政府亦有采取针对性的措施资助乘客，例如实施公共交通费用补贴计划，为日常使用本地公共交通服务出行而公共交通开支较高的乘客减轻交通费负担；而政府长者及合资格残疾人士公共交通票价优惠计划(即二元优惠计划)亦可惠及长者和合资格残疾人士。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3280)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

由专营巴士公司开设用以存入使用政府收费隧道及道路时获豁免收费所节省开支「专营巴士豁免隧道费基金」，请问：

- (1) 过去三年，各间专营巴士公司存入、提款及结余的情况如何？请按年度以表分别列出（参考如下）。

专营巴士公司	存入款项	提取款项	基金结余

- (2) 自成立以来，每次巴士票价调整，「基金」抵消的加幅情况为何？

提问者：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：41)

答复：

- (1) 由2019年2月17日起，所有专营巴士获豁免缴付政府隧道和道路的使用费。所节省的隧道费会存入每间专营巴士营办商设立的专用账目，即「专营巴士豁免隧道费基金」(基金)。基金结余会留作用于减轻有关专营巴士营办商的加价压力。当专营巴士营办商申请加价而行政长官会同行政会议认为有足够理据上调票价时，可利用基金减低加幅。

过去3年，各专营巴士营办商为其辖下专营权设立的基金帐户提存及结余情况表列如下：

2022年

专营权 ^{注1}	由2021年 结转的 基金结余 (千元) [A]	2022年 存入款项 (千元) [B] ^{注2}	2022年 提取款项 (千元) [C]	2022年 基金结余 (千元) [D] = [A] + [B] - [C]
九巴	416,584	134,849	102,600	448,833
城巴 (专营权1)	4,284	31,040	35,000	324
城巴 (专营权2)	544	602	0	1,146
新巴	0	34,401	34,401	0
龙运	674	867	0	1,541
屿巴 ^{注4}	17.7	0.2	0	17.9

2023年

专营权 ^{注1}	由2022年 结转的 基金结余 (千元) [A]	2023年 存入款项 (千元) [B] ^{注2}	2023年 提取款项 (千元) [C]	2023年 基金结余 (千元) [D] = [A] + [B] - [C]
九巴	448,833	169,990	199,760	419,063
城巴(市区 及新界) ^{注3}	324	104,316	97,260	7,380
城巴 (专营权2)	1,146	8,329	5,550	3,925
龙运	1,541	1,150	990	1,701
屿巴 ^{注4}	17.9	0.1	0	18

2024年

专营权 ^{注1}	由2023年 结转的 基金结余 (千元) [A]	2024年 存入款项 (千元) [B] ^{注2}	2024年 提取款项 (千元) [C]	2024年 基金结余 (千元) [D] = [A] + [B] - [C]
九巴	419,063	146,470	213,250	352,283
城巴(市区 及新界) ^{注3}	7,380	94,175	101,555	0
城巴 (专营权2)	3,925	7,464	0	11,389
龙运	1,701	1,650	1,850	1,502 ^{注5}
屿巴 ^{注4}	18.0	0.3	0	18.3

注1:

- 九巴: 九龙巴士(一九三三)有限公司
- 城巴(专营权1): 城巴有限公司(香港岛及过海巴士网络专营权)
- 城巴(专营权2): 城巴有限公司(机场及北大屿山巴士网络专营权)
- 城巴(市区及新界): 城巴有限公司(市区及新界巴士网络专营权)
- 新巴: 新世界第一巴士服务有限公司
- 龙运: 龙运巴士有限公司
- 屿巴: 新大屿山巴士(1973)有限公司

注2:

存款包含专用基金账目于该年所收取的利息(如有)。

注3:

按照行政长官会同行政会议的决定, 城巴(专营权1)和新巴的专营权于2023年7月1日凌晨四时合并为一个新的十年专营权, 即城巴(市区及新界)。城巴(专营权1)和新巴于该年合并前的基金结余、存入及提取总额, 已反映在上表中城巴(市区及新界) 2023年的数字。

注4:

屿巴并无任何途经政府收费隧道的路线, 只有一条假日路线使用青屿干线, 而青屿干线亦由2020年12月27日起豁免使用费。因此屿巴的基金基本上不会有款项存入。

注5:

由于数字四舍五入, 总数可能不等于细项相加。

- (2) 利用基金减低车费加幅的程度取决于基金结余的多寡, 以及个别专营巴士营办商辖下专营权的加价次数及幅度。自实施以来, 基金已在下列事例中发挥纾缓票价加幅或减轻加价压力的作用:

九巴

- (a) 九巴的独营路线在2021年4月4日上调车费时, 乘客所需承担的整体实际加权平均票价加幅由8.5%下降至5.8%;
- (b) 在2023年6月18日上调车费时, 乘客所需承担的整体实际加权平均票价加幅由5.5%下降至3.9%; 以及
- (c) 在2025年1月5日上调车费时, 乘客所需承担的整体实际加权平均票价加幅由5.2%下降至4.3%。

龙运

- (a) 在2018年9月申请加价, 加权平均加幅为8.5%。该项申请于2021年3月被拒绝, 但龙运改为获准一笔过提取其基金帐户截至2021年3月底的结余; 以及

(b) 在2023年6月18日上调车费时，乘客所需承担的整体实际加权平均票价加幅由4.5%下降至4.2%。

城巴(专营权1)和新巴

(a) 在2019年1月20日上调车费时，城巴(专营权1)和新巴的乘客所需承担的整体实际加权平均票价加幅分别由9.9%下降至7.0%，以及由9.9%下降至5.6%；以及

(b) 城巴(专营权1)和新巴在2023年6月18日上调车费时，乘客所需承担的整体实际加权平均票价加幅均由6.2%下降至4.9%。

城巴(专营权2)

(a) 在2021年3月获准一笔过提取其基金帐户截至2021年3月底的结余(与龙运的安排类似)，以减少其财务损失，纾缓加价压力；以及

(b) 在2023年6月18日上调车费时，乘客所需承担的整体实际加权平均票价加幅由6.4%下降至4.2%。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0540)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在2025至26年度需要特别留意的事项中，提及继续支援推行「港车北上」及筹备推行「粤车南下」。就此，政府可否告知本会：

1. 自「港车北上」实施以来，申请人数、中签人数和及后预约通关的人数分别为何；
2. 自「港车北上」实施以来，获批「港车北上」封闭道路通行许可证的车辆数目为何，当中约多少张为现时有效；当中购买「等效先认」跨境汽车保险人士的数目为何；
3. 自港珠澳大桥正式启用以来，每年的使用率为何；香港每年在维护大桥的费用开支、人手开支分别为何；
4. 过去五年，每年透过各个陆路边境口岸出入境的私家车的架次为何，请按不同陆路边境口岸列出。

提问人：陈沛良议员(立法会内部参考编号：2)

答复：

1. 「港车北上」自2023年7月起实施。截至2025年2月，「港车北上」累计约有16万人次中签，当中约15万已提交申请；而预约出行数目累计约为100万次。
2. 「港车北上」申请人须向运输署申请封闭道路通行许可证，最长有效期为一年。截至2025年2月，运输署已累计签发约14万张许可证，当中约8万张于2025年2月28日仍然有效。

在「等效先认」安排下，「港车北上」申请人可在其车辆的香港法定汽车保险保单有效期内，附加内地「机动车交通事故责任强制保险」(「交强险」)，并按需要选择额外投保内地车辆商业保险(「商业险」)。截至2024年年底，香港保险公司共发出约1万张跨境汽车「等效先认」保单。

3. 在2018年至2024年期间，港珠澳大桥(「大桥」)的双向行车架次表列如下：

年份	双向行车架次
2018 ^{注(1)}	241 099
2019	1 521 114
2020	301 378
2021	154 732
2022	222 878
2023	2 279 087
2024	4 356 925

(资料来源：大桥管理局)

注(1)：大桥自2018年10月24日起正式启用

大桥管理局根据内地法律成立，作为非营利性事业单位法人，负责大桥主桥的建设、营运、管理和维护(包括财务事宜)，以及向使用大桥主桥的车辆收取通行费。大桥管理局以自收自支的方式营运。大桥主桥收入(包括通行费)由大桥管理局用以偿还银行贷款，以及支付大桥的日常营运及维护的开支。通行费收入并非由香港特区政府收取，我们亦不宜单方面披露有关大桥收入及开支的资料。

4. 在过去5年，各陆路边境管制站每年的私家车出入境车次载列如下：

管制站	2020	2021	2022	2023	2024
落马洲 ^{注(2)}	254 058	0	0	1 639 511	2 514 254
文锦渡 ^{注(3)}	10 962	0	0	54 953	100 892
沙头角 ^{注(4)}	31 429	0	0	0	0
深圳湾	301 512	4 876	2 959	1 975 357	3 077 399
港珠澳大桥	125 864	943	2 312	1 529 229	3 375 673
香园围 ^{注(5)}	不适用	不适用	不适用	162 867	490 080

(资料来源：香港海关及大桥管理局)

注(2)：为减低2019冠状病毒病疫情(「疫情」)在社区扩散的风险，落马洲口岸于2020年2月4日至2023年2月5日暂停开放跨境私家车通道。

注(3)：为减低疫情在社区扩散的风险，文锦渡口岸于2020年1月30日

至2023年1月7日暂停开放跨境私家车通道。

注(4): 沙头角口岸自2020年1月30日起暂停开放跨境私家车通道。

注(5): 香园围口岸于2023年2月6日起启用跨境私家车通道。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0631)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (6) 公共交通费用补贴计划
管制人员： 运输署署长 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

财政预算案演辞第232段中，提到由二零二五年六月起，将「公共交通费用补贴计划」的补贴领取门槛，由每月公共交通实际开支水平四百元提高至五百元。政府就市民每月超出五百元的开支部分，维持提供三分之一的补贴，每月四百元的补贴上限亦会维持不变。就此，政府可否告知本会：

1. 过去五年，每年对「公共交通费用补贴计划」的补贴款项为何；平均每月受惠人数目为何；及
2. 在新方案下，预计每年的支出为何；相较以前，每年可减省多少开支；预计平均每月受惠人数目为何？

提问人：陈沛良议员(立法会内部参考编号：32)

答复：

1. 过去5年，公共交通费用补贴计划(补贴计划)下的补贴总金额及平均每月受惠人数如下：

年份 ^注	补贴总金额 (百万元)	平均每月受惠人数 (计至最接近的千位)
2020	2,147	1 982 000
2021	3,709	2 999 000
2022	2,837	2 274 000
2023	3,909	3 036 000
2024	2,528	1 988 000

注：为了让更多市民在疫情期间受惠于补贴计划，政府曾推出临时特别措施，包括在2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月暂时放宽补贴计划下的每月公共交通开支水平，以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暂时提高每月补贴上限。

2. 由2025年6月1日起，补贴计划的补贴领取门槛，将由每月公共交通实际开支水平400元提高至500元。预计调整方案生效后，2025-26财政年度的预计补贴金额约为26.9亿元，较调整前的预计补贴金额(即32.3亿元)减少约5.4亿元；预计每月平均受惠人数则为190万人。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2052)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (6) 公共交通费用补贴计划

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府调整「二元优惠计划」及「公共交通费用补贴计划」，在落实调整方案后，可在未来五年减省共约六十二亿元的开支。就此，政府可否告知：

1. 未来5个财政年度，「公共交通费用补贴计划」每年可以节省的公帑、涉及的行政开支为何；
2. 过去3个财政年度，「公共交通费用补贴计划」每年补贴总金额、平均每月受惠人数及每月的人均补贴金额分别为何；
3. 「公共交通费用补贴计划」调整方案，涉及的检讨开支为何；会否公开检讨报告和相关数据？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：2)

答复：

- 1及3 由2025年6月1日起，公共交通费用补贴计划(补贴计划)的补贴领取门槛将由每月公共交通实际开支水平400元提高至500元。预计调整方案生效后，2025-26财政年度的预计补贴金额约为26.9亿元，较调整前的预计补贴金额(即32.3亿元)减少约5.4亿元，2025-26至2029-30财政年度预计可减省共约35.6亿元的开支。

政府一直尽力减省补贴计划的行政费用，补贴计划在2025-26财政年度的预算经常开支(扣除预算补贴金额)为5,450万元，占预算补贴金额约2%。

协助检讨补贴计划的工作由运输署现有人员执行，涉及的开支没有详细分项。

2. 过去3年，补贴计划下的补贴总金额、平均每月受惠人数及每月人均补贴金额如下：

年份 ^注	补贴总金额 (百万元)	平均每月 受惠人数 (计至最接近 的千位)	每月人均 补贴金额 (元)
2022	2,837	2 274 000	104
2023	3,909	3 036 000	107
2024	2,528	1 988 000	106

注：为了让更多市民在疫情期间受惠于补贴计划，政府曾推出多轮临时特别措施，包括在2022年5月至2023年10月暂时放宽补贴计划下的每月公共交通开支水平，以及暂时提高每月补贴上限。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2056)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就自动泊车系统项目的实施情况，政府可否告知本会：

1. 2024-25年度推展自动泊车系统项目的时间表、人手编制及开支预算为何；
2. 过去3个财政年度，全港公众停车场泊车位的数量、自动泊车系统泊车位的数量及其所占百分比分别为何；
3. 本港于2020年起推展自动泊车系统的公众停车场项目，请表列自动泊车系统项目的详情，包括项目地点、自动泊车系统类型、泊车位数量(不包括传统泊车位)、开始建造工程日期、启用日期及涉及开支分别为何；
4. 未来3个财政年度，预计落成的自动泊车系统详情为何；新系统会否安装电动车充电网络(中速充电或快速充电)，如有，详情为何；如否，原因为何？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：6)

答复：

1,3及4. 运输署持续关注世界各地应用自动泊车系统的最新发展。目前，私家车自动泊车系统的技术已相对成熟。自2020年起，运输署已在本港开展落实设有自动泊车系统的公众停车场项目，并积极在合适的短期租约停车场及工务工程项目推展自动泊车系统。自2020年起有关推展自动泊车系统的项目详情载于附件。

现时市场上尚未有成熟及经证明稳妥可应用于多层或多方向运行的自动泊车系统安装的电动车充电设施，国际间亦未有在自动泊车系统装设电动车充电设施的具体标准。相关部门正积极检视不同地区应用自动泊车系统的最新发展。待技术发展成熟，政府会研究如何提供配备充电设施的自动泊车位。尽管如此，相关的工务工程项目已按环境及生态局现行准则，预留电力供应以支援安装中速充电器的电力需求。以将军澳第67区政府联用办公大楼的公众停车场为例，政府积极计划为该公众停车场内的拼图型自动泊车系统底层的泊车位配置中速充电设施。政府将继续与相关部门研究在技术及财务可行的情况下，尽可能为自动泊车系统安装电动车充电设施。

自动泊车系统项目的准备工作一直由运输署现有人员执行，故涉及的人手开支没有详细分项。

2. 过去3年，全港公众停车场泊车位的数量(四舍五入至最接近的千位)表列如下：

	2022年12月	2023年12月	2024年12月
公众停车场 ^注 泊车位数目	205 000	207 000	207 000

注：公众停车场包括政府辖下及私人发展项目内供公众停泊停车场，以及短期租约停车场。

在政府推展并设有自动泊车系统的工务工程项目中，自动泊车系统泊车位占有私家车泊车位平均超过50%。

项目	自动泊车系统类型	开始建造工程日期	自动泊车系统的预计启用日期	泊车位总数 (自动泊车系统泊车位数目)	预算开支
A. 短期租约停车场的自动泊车系统					
荃湾海盛路短期租约用地	拼图型	2020 年 12 月	2021 年 11 月 (已启用)	245 (78)	由短期租约营办商支付
大埔白石角短期租约用地	拼图型	2021 年 12 月	2022 年 12 月 (已启用)	250 (52)	由短期租约营办商支付
深水埗钦州街与通州街交界短期租约用地	拼图型	2023 年 2 月	2024 年 4 月 (已启用)	210 (52)	由短期租约营办商支付
油麻地海泓道短期租约用地	拼图型	2023 年 7 月	2025 年 (预计)	约 200 (约 90)	由短期租约营办商支付
B. 工务工程项目的自动泊车系统					
将军澳第 67 区政府联用办公大楼	拼图型	2020 年 9 月	2025 年 (预计)	约 380 (约 220)	52.284 亿元 ¹ (按付款当日价格计算)
四美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场	立体型	2022 年 5 月	2026 年 (预计)	约 320 (约 160)	16.050 亿元 ² (按付款当日价格计算)
深水埗钦州街西休憩用地及公众停车场	圆筒型	2023 年 8 月	2026 年 (预计)	约 200 (约 170)	7.779 亿元 ³ (按付款当日价格计算)
马鞍山第 103 区综合设施大楼	拼图型	2024 年 11 月	2029 年 (预计)	约 350 (约 180)	28.884 亿元 ⁴ (按付款当日价格计算)

项目	自动泊车系统类型	开始建造工程日期	自动泊车系统的预计启用日期	泊车位总数 (自动泊车系统泊车位数目)	预算开支
将军澳第 66 区市镇公园及公众停车场	拼图型	2025 年 5 月 (预计)	2029 年 (预计)	约 450 (约 300)	12.080 亿元 ⁵ (按付款当日价格计算)
海庭道联用综合大楼	拼图型	有待确定#		约 170 (约 90)	有待确定#

注1：此数字为2020年获财务委员会批核的整个工务计划项目的核准工程预算。

注2：此数字为2022年获财务委员会批核的整个工务计划项目的核准工程预算。

注3：此数字为2023年获财务委员会批核的整个工务计划项目的核准工程预算。

注4：此数字为2024年获财务委员会批核的整个工务计划项目的核准工程预算。

注5：此数字为2025年获财务委员会批核的整个工务计划项目的核准工程预算。

#政府预计于本年内征求立法会批准拨款，由于项目处于规划或设计阶段，实际建造日期及预算开支有待确定。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2057)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就促进自动驾驶车辆在本港作更广泛的测试和使用，政府可否告知本会

- 1、 过去一个财政年度，自动驾驶车辆在本港的研发、测试和应用涉及人手编制及开支详情为何；
- 2、 请表列截至最新日期，本港自动车测试的车辆种类、测试地点、车辆数量、测试进度、累计测试里数及累计载客人次(如适用)分别为何；
- 3、 下一个财政年度，政府在促进自动驾驶车辆发展的具体目标、所涉开支及人手编制分别为何？

提问者： 陈绍雄议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

政府一直透过政策支持、法规配合和财政资助三方面相互结合，推动自动驾驶车辆(自动车)在香港的进一步发展。运输署自2017年起，根据第374章《道路交通条例》向测试自动车发出「车辆行驶许可证」，以便利自动车测试。目前，有9辆获发「车辆行驶许可证」的自动车在不同地点继续进行测试，详情如下：

项目	车辆种类 车辆(数目)	测试地点	累计测试里数
1	轻型货车 / 私家小巴 (4)	沙田香港科学园	运输署未有备存有关资料 (注1)
2	私家车 (1)	生产力促进局 / 九龙湾承丰道	
3	特别用途车辆 (1)	元朗潭尾建造业输入 劳工宿舍	
4	私家巴士 (1)	屯门环保园	
5	私家小巴 (2)	元朗锦绣花园	11600公里(包括于内地的 封闭道路测试里数)(注2)

注1: 这些为早期自动车研发项目，有关研发机构未有向运输署提供参与人次资料。

注2: 由于「智慧交通基金」有关项目的研发关注点是自动小巴的出车率，故此未有备存参与人次资料。

考虑到要配合不断发展的自动车技术并确保道路安全，政府已先后于2023年5月及2024年1月完成修订《道路交通条例》及制订《道路交通(自动驾驶车辆)规例》，而新的自动驾驶车辆(自动车)规管框架已于2024年3月1日实施。同时，运输署颁布《自动驾驶车辆测试及先导使用实务守则》(「《实务守则》」)，列明测试和使用自动车的详细技术、安全和操作要求。在新的自动车法例实施后，现时已有2个测试项目获发「先导牌照」，涉及12辆自动车在2个地点(包括北大屿山和西九文化区)进行测试，详情如下：

项目	车辆种类 (车辆数目)	测试地点	累计测试里数(注3)
1	私家车 (10)	北大屿山	6600公里
2	私家小巴 (2)	西九文化区	4700公里 (包括于内地的封闭道路 测试里数)

注3: 项目未开始载客道路测试。

政府亦一直为业界提供财政诱因，资助企业或机构进行与车辆(包括自动车及车联网)有关的创新科技研究和应用。截至2025年1月，「智慧交通基金」共资助了13个与自动驾驶及车联网技术相关的项目。当中包括5个与自动车测试及8个与车联网技术相关和其他辅助的项目，测试路段涵盖公共道路及不同应用场景，总资助金额分别约9,600万元和6,900万元。

预计在2025-26年度，将再有两个项目于本港试行，包括往来沙田香港科学园与港铁大学站的自动驾驶小型巴士，以及连接香港国际机场「航天城」和港珠澳大桥香港口岸人工岛的自动驾驶运输系统。上述项目正稳步增加自动车承载量，以及行走更为繁忙的现有公共道路。政府会继续推动自动车在香港的发展，务求使香港与内地以至世界其他推动自动车的主要城市接轨。

2024-25年度的开支主要涉及更新《实务守则》的技术标准的顾问研究费用75,000元，预计2025-26年度相关顾问费用大致相若。至于涉及的运输署人手及开支已纳入运输署整体拨款及编制内，因此未能分项列出。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3287)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就「运输业输入劳工计划－公共小巴 / 客车行业」，政府可否告知本会：

第一阶段及第二阶段分别涉及的行政开支为何；

1. 过去3年，本港公共小巴 / 客车行业的从业人手及人手短缺的数量分别为何；现时获批申请宗数中，请按(a) 完成培训、(b) 成功申领驾驶执照、(c) 已投入工作分项列出人数，以及占全港从业员人数的百分比为何；
2. 请按司机类别，分别列出其平均薪酬待遇；
3. 计划能否有效纾缓公共小巴业人手严重短缺的问题，并支持行业持续复苏；当局如何评估计划成效，及会否延续相关计划？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：41)

答复：

政府一直关注公共小巴及客车行业持续面对的司机短缺问题。为进一步纾缓业界人手问题，政府于2023年6月公布「运输业输入劳工计划－公共小巴 / 客车行业」，并分别在2023年9月及2024年7月透过两轮申请批出了900个公共小巴及800个客车输入司机配额，所有申请均经跨部门联络小组(由运输及物流局、劳工处和运输署代表组成)审核。就有关计划的各项提问，现回复如下：

1. 根据2023年人力资源研究的初步结果以及与业界的持续讨论，本港公共小巴 / 客车行业的从业人手及人手短缺的数量载于下表：

司机类别	所需人力需求	从业人手数量	人手短缺的数量
公共小巴	8 270	6 290	1 980
本地客车司机	9 000	7 380	1 620
跨境直通巴士司机			
总数	17 270	13 670	3 600

输入司机须通过相关车辆类型驾驶考试并获得合格成绩，以及完成职前训练课程和取得课程证书后，方可取得相关车辆类型的正式驾驶执照。营办商亦会在输入司机投入服务前提供足够的路线培训。截至 2025 年 2 月底，共有 1 278 名输入司机已通过本地驾驶考试，当中超过 1 200 名输入司机已于相关路线提供服务，共占全港从业员人数约百分之八。

2. 按计划的规定，输入司机的每月工资必须不少于香港相关职位的每月工资中位数。有关司机类别的每月工资中位数载于下表：

司机类别	每月工资中位数 (元)
公共小巴司机	14,300
本地客车司机	19,300
跨境直通巴士司机	22,000

3. 在推展计划的同时，运输署一直透过在计划下成立包括劳资双方代表的持份者咨询小组，与运输业界保持联系，了解劳资双方对计划的意见。劳资双方均同意现时业界长期面对司机人手严重短缺及老年化问题。资方代表认同输入外劳可纾缓司机人手严重短缺问题。政府会继续透过小组与相关运输业界及劳工代表保持紧密沟通，密切监察计划的实施情况。运输及物流局和运输署正检视计划的实施情况，及评估行业未来数年的人手需求。视乎检讨的结果，我们会适时公布计划的未来路向。

另外，执行计划涉及的运输署人手及开支已纳入运输署整体拨款及编制内，因此未能分项列出。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：2213)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

据市民反映，专营巴士脱班、延误、服务不足等问题时有发生；然而，运输署未有定期公布各条专营巴士路线的脱班率，令市民难以监察专营巴士公司的服务表现。就此，政府可否告知本会：

- (a) 过去5年，就专营巴士路线脱班、延误、服务不足等投诉，政府(i)接获、(ii)调查属实、(iii)已经处理及(iv)就先前已经处理的个案再次投诉，个案数字分别为何(按专营权列出)；
- (b) 过去5年，在第(a)(ii)题所述调查属实的投诉个案中，涉及(i)车辆故障或不足、(ii)车长缺勤或人手不足、(iii)编订行车时间不合理及(iv)其他原因的个案数字分别为何(按专营权列出)；
- (c) 运输署有否备存过去5年各条专营巴士路线的脱班率数字；如有，详情为何，及署方会否考虑日后定期发布；如否，原因为何；及
- (d) 过去5年及预计在2025-26年度，负责监察专营巴士服务表现的(i)人手编制、(ii)职系、职级和职位及(iii)薪酬开支分别为何？

提问人：陈颖欣议员(立法会内部参考编号：11)

答复：

(a)至(b)：

政府订有严谨而公平的既定机制，评估和跟进专营巴士营办商(营办商)提供服务的情况。运输署一直透过多种渠道，包括与营办商定期举行会议、审核和检视营办商的营运报表、定期进行调查，以及分析乘客的投诉或建议等，以密切监察专营巴士的服务水平及稳定性，并会严肃跟进服务不稳/不足的原因。如营办商未能依照运输署的规定提供服务，运输署一般会正式发出提示信要求营办商作出跟进及清楚说明须予改善之处。若营办商未能提出合理解释或作出改善，署方会再以劝喻信提醒营办商必须遵行规

定，并在指定的时间内落实改善措施。运输署会视乎每宗个案的持续性、性质及严重程度向营办商发出警告信。

巴士脱班、延误及服务不足的成因众多，有些属于营办商控制范围以内的因素，例如车程时间、车辆故障或不足、人手调配；有些则属于营办商难以控制的情况，例如恶劣天气、交通挤塞或突发路面情况等。

过去5年，运输署接获有关营办商服务水准(包括「脱班」及「延误」)及服务质量(包括班次不足)的投诉数字载列于下表：

2020年

专营巴士专营权 ^(注1)	运输署接获的投诉宗数 ^(注2)	
	服务水准	服务质量
九巴	7 109	968
龙运	224	145
城巴(港岛及过海) ^(注3)	632	202
城巴(专营权2)	288	102
新巴 ^(注3)	942	140
屿巴	113	30
其他 ^(注4)	1 451	233
总计	10 759	1 820

2021年

专营巴士专营权 ^(注1)	运输署接获的投诉宗数 ^(注2)	
	服务水准	服务质量
九巴	7 869	1 896
龙运	328	323
城巴(港岛及过海) ^(注3)	1 339	531
城巴(专营权2)	269	113
新巴 ^(注3)	2 481	369
屿巴	190	55
其他 ^(注4)	1 570	593
总计	14 046	3 880

2022年

专营巴士专营权 ^(注1)	运输署接获的投诉宗数 ^(注2)	
	服务水准	服务质量
九巴	17 020	2 278
龙运	388	177
城巴(港岛及过海) ^(注3)	2 749	967
城巴(专营权2)	405	181
新巴 ^(注3)	3 344	647
屿巴	167	44

专营巴士专营权 ^(注1)	运输署接获的投诉宗数 ^(注2)	
	服务水准	服务质量
其他 ^(注4)	1 687	856
总计	25 760	5 150

2023年

专营巴士专营权 ^(注1)	运输署接获的投诉宗数 ^(注2)	
	服务水准	服务质量
九巴	18 367	961
龙运	939	64
城巴(市区及新界) ^(注3)	6 917	659
城巴(专营权2)	1 015	486
新巴 ^(注3)	1 292	116
屿巴	436	29
其他 ^(注4)	1 894	669
总计	30 860	2 984

2024年

专营巴士专营权 ^(注1)	运输署接获的投诉宗数 ^(注2)	
	服务水准	服务质量
九巴	20 170	2 606
龙运	1 568	367
城巴(市区及新界) ^(注3)	5 629	1 222
城巴(专营权2)	1 282	311
屿巴	540	102
其他 ^(注4)	1 958	682
总计	31 147	5 290

随着疫情后社会复常，乘客对巴士服务的需求大增，而营办商则普遍面对人手不足问题，有关专营巴士服务的投诉数字自2022年起有上升趋势。因应疫情后乘客整体出行模式及需求的变化，运输署当时已与营办商通过既定机制检视各区的专营巴士路线服务水平及乘客需求情况，规划改善及重整专营巴士服务，包括调整路线的服务班次、服务时间，或重组巴士服务等。运输署会继续相关的工作，推动营办商持续改善服务，以满足乘客的出行需要。

运输署已按既定机制处理上文提及的接获投诉个案，当中的部分个案可能由一个或多个性质及成因导致。运输署并没有备存接获投诉个案(包括已处理后再次投诉的个案)调查的详细分项。

(c) :

就脱班率方面，各专营巴士路线有不同的营运模式(如全日服务、只在繁忙时间或周末和假日营运的服务)，个别路线的「脱班率」数值高低亦视乎该路线订定班次的数目，不宜直接比较。按专营权计算的整体「脱班率」会较有参考价值。营办商的年报有按年公布脱班率数字予公众参考。

过去5年，各营办商的脱班率载列如下：

专营巴士专营权 ^(注1)	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
九巴	6.9%	3.2%	2.5%	3.6%	2.7%
城巴(市区及新界) ^(注3)	4.4%	1.5%	2.1%	5.0%	2.5%
城巴(专营权2)	2.0%	0.6%	1.2%	3.3%	1.6%
新巴 ^(注3)	6.7%	2.9%	3.0%	4.5%	不适用
龙运	4.7%	1.4%	1.9%	3.1%	2.0%
屿巴	3.0%	0.3%	0.4%	1.1%	0.3%
整体	6.3%	2.8%	2.4%	3.8%	2.5%

脱班率数字与变动受多项因素影响。例如，2020年各营办商的脱班率是过去5年最高，主要原因是2020年2月及3月疫情爆发初期，不少车长感染2019冠状病毒病或曾与感染者有密切接触，导致人手短缺而出现脱班情况。运输署当时已立即透过提示信和劝谕信，要求营办商作出改正，并按照获批准的行车时间表营运。运输署随后订立机制，让营办商申请临时调整服务。上述机制及措施实施后，专营巴士的整体脱班率已见改善，由2020年的6.3%下降至2021年的2.8%，其后再下降至2022年的2.4%。

2023年的整体脱班率较2022年增加，部分原因或与2023年下半年部分日子受极端或恶劣天气影响，导致出现营办商难以控制的情况。

在2024年，营办商积极采取多管齐下的方式改善专营巴士服务，并加强招聘力度及提高薪酬待遇以挽留人手，从而减少因车长不足或流失引致脱班的情况。2024年的脱班情况已回落至2.5%。

(d) 监察专营巴士服务由运输署现有人员执行，属于恒常职务，涉及的人手及开支预算没有详细分项。

注：

1. 九巴—九龙巴士(一九三三)有限公司
龙运—龙运巴士有限公司
城巴(港岛及过海)—城巴有限公司(香港岛及过海巴士网络专营权)
城巴(市区及新界)—城巴有限公司(市区及新界巴士网络专营权)
城巴(专营权2)—城巴有限公司(机场及北大屿山巴士网络专营权)
新巴—新世界第一巴士服务有限公司
屿巴—新大屿山巴士(1973)有限公司
2. 投诉来源包括运输署直接收到的书面或电邮投诉，以及由交通投诉组

及政府1823电话中心转介至运输署的投诉。

3. 根据行政长官会同行政会议于2022年7月的决定，新巴及城巴(港岛及过海) 两个专营权已由 2023年7月1日开始合并为新的10年专营权，即城巴(市区及新界)。
4. 涉及多于1间营办商、联营路线或未能确定相关营办商的投诉。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2215)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (4) 运输服务管理
管制人员： 运输署署长 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署纲领(4)的2024-25年度原来预算为15.947亿元，修订预算为14.211亿元，较原来减少10.9%；而2025-26年度预算则为15.215亿元，较2024-25年度修订预算增加7.1%。局方解释称，「主要由于非经营账目项目的现金流量需求增加，以及运作开支所需的拨款增加」。就此，政府可否告知本会：

- (a) 上述「非经营账目」及「运作开支」具体涉及哪些项目；
- (b) 2024-25年度的修订预算较原来预算减少，原因为何；
- (c) 在2024-25年度及预计在2025-26年度，署方就监管政府隧道、桥梁管理的 (i)人手编制、(ii)职系、职级和职位及(iii)薪酬、运作及设备开支分别为何；
- (d) 过去3个年度及预计在2025-26年度，署方就批出各条政府隧道、桥梁管理合约开支分别为何；及
- (e) 过去3年，各条政府隧道、桥梁的每月车流量分别为何(按车种列出)？

提问人：陈颖欣议员(立法会内部参考编号：13)

答复：

- (a) 运输署纲领(4)下「非经营账目」主要涉及采购及更换运输基础设施的机器、车辆及设备，以及在大榄隧道实施「易通行」不停车缴费服务的支出，而「运作开支」则主要涉及委聘营办商管理、营运和维修各项政府运输基础设施的支出。

- (b) 运输署纲领(4)的2024-25年度修订预算较原来预算减少，主要由于「经营账目」项目所需的拨款减少；以及因应「非经营账目」下采购项目的进度及实际情况有所调整，及部份项目经公开招标后的合约价格较预算为低。
- (c) 运输署辖下隧道及青马事务组负责监管政府隧道、青马管制区及青沙管制区的工作。该组别亦监察由私人机构建造和营运的大榄隧道及愉景湾隧道的日常运作。

在2024-25年度，隧道及青马事务组共有2名总运输主任、5名高级运输主任、6名一级运输主任、4名二级运输主任、4名高级运输监督、8名一级运输监督、14名二级运输监督和1名合约库务会计师。按薪级中点估计的年薪值计算员工开支约为3,250万元。

预计在2025-26年度，隧道及青马事务组将会增加1名一级运输监督，以应付政府收回大榄隧道，和中九龙干线及T2主干路通车后的监察工作。该组别按薪级中点估计的年薪值计算员工开支约为3,315万元。

隧道及青马事务组的运作及设备所涉开支已纳入运输署整体拨款，因此未能列出。而运输署其他分部亦协助处理隧道相关事宜，涉及的开支预算没有详细分项。

- (d) 在过去3个财政年度及预计在2025-26年度各政府行车隧道及管制区的开支载列于附件一。
- (e) 过去3年(即2022年至2024年)，各条政府隧道及桥梁，按车种划分的每月车流量，载列于附件二。

**2021-22至2023-24年度及预计2025-26年度
各政府行车隧道及管制区的营运开支**

收费隧道 / 管制区 ¹	2021-22 (百万元)	2022-23 (百万元)	2023-24 (百万元)	2025-26 预计 (百万元)
海底隧道	154	158	199	196
东区海底隧道	177	179	228	有待招标结果 ⁴
西区海底隧道 ²	不适用	不适用	241	340
大老山隧道	144	143	167	182
香港仔隧道	97	97	125	131
狮子山隧道	76	91	136	135
城门隧道	114	125	152	139
八号干线	320	342	391	有待招标结果 ⁴
大榄隧道 ³	不适用	不适用	不适用	393

注1： 表内所列的开支包括付予管理、营运及维修承办商的管理费、实行「易通行」的相关营运及维修保养费用，以及隧道在有关年度的建造成本折旧费及政府维修工程的开支。

注2： 西区海底隧道于2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的数字为2023年8月2日至2024年3月31日的数字。

注3： 大榄隧道属「建造、营运及移交」隧道，将于2025年5月31日移交政府管理。2025-26年度的数字为2025年5月31日至2026年3月31日的数字。

注4： 由于营运开支包括有关隧道的管理、营运及维修承办商的管理费，而相关管理、营运及维修合约将于2025-26年度届满并须进行公开招标，2025-26年度的管理费取决于招标结果，因此现时未能提供预计营运开支数字。

非收费隧道 / 管制区 ⁵	2021-22 (百万元)	2022-23 (百万元)	2023-24 (百万元)	2025-26 预计 (百万元)
屯门—赤鱗角隧道	71	73	79	88
将军澳隧道 ⁶	37	35	31	48
将军澳—蓝田隧道 ⁶	不适用	19	62	有待招标结果 ⁷
中环及湾仔绕道隧道	148	148	148	168
龙山隧道	61	61	57	63
长山隧道	19	19	25	28
机场隧道	25	26	26	26

非收费隧道 / 管制区 ⁵	2021-22 (百万元)	2022-23 (百万元)	2023-24 (百万元)	2025-26 预计 (百万元)
观景山隧道	54	55	55	58
启德隧道	54	54	54	47
青屿干线	133	139	142	有待招标结果 ⁷

注5： 政府非收费隧道并不列入政府收费隧道经营账目。表内所列开支是于有关年度付予管理、营运及维修承办商的管理费，并未包括隧道及青屿干线在有关年度的建造成本折旧费及政府维修工程的开支。

注6： 将军澳—蓝田隧道由2022年12月11日开始营运而将军澳隧道亦于同日豁免隧道收费。将军澳—蓝田隧道2022-23年度的数字为2022年12月11日至2023年3月31日的数字。

注7： 有关隧道及管制区的管理、营运及维修合约将于2025-26年度届满并须进行公开招标，2025-26年度的管理费取决于招标结果，因此现时未能提供。

政府隧道及桥梁按车种分类的每月车流量(百万双向架次)

收费隧道	年份	私家车及电单车 ¹	的士	其他商用车	每月车流量 ³
香港仔隧道 ²	2022	1.23		0.52	1.75
	2023	1.28		0.55	1.83
	2024	1.02	0.38	0.44	1.85
海底隧道	2022	1.68	0.59	0.89	3.16
	2023	1.75	0.56	0.86	3.17
	2024	1.74	0.55	0.55	2.84
东区海底隧道	2022	1.37	0.41	0.39	2.17
	2023	1.42	0.42	0.40	2.24
	2024	1.27	0.37	0.41	2.06
西区海底隧道	2022	0.84	0.28	0.39	1.51
	2023	1.11	0.55	0.42	2.07
	2024	1.57	0.66	0.69	2.92
狮子山隧道 ²	2022	1.93		0.63	2.56
	2023	2.00		0.64	2.63
	2024	1.61	0.42	0.57	2.60
大老山隧道 ²	2022	1.29		0.42	1.71
	2023	1.33		0.43	1.76
	2024	1.05	0.23	0.45	1.73
城门隧道 ²	2022	1.00		0.49	1.49
	2023	1.03		0.48	1.51
	2024	0.76	0.24	0.49	1.48
尖山隧道及沙田岭隧道 ²	2022	1.16		0.52	1.68
	2023	1.26		0.55	1.81
	2024	1.03	0.30	0.60	1.93

非收费隧道及桥梁 ⁴	年份	每月车流量 ³
将军澳隧道	2022	2.75
	2023	2.46
	2024	2.55
屯门—赤鱗角隧道	2022	0.59
	2023	0.91
	2024	1.11
将军澳—蓝田隧道 ⁵	2022	-
	2023	0.77
	2024	0.83
中环及湾仔绕道隧道	2022	1.27
	2023	1.40
	2024	1.56
龙山隧道	2022	0.49
	2023	0.61
	2024	0.70
	2022	2.01

非收费隧道及桥梁 ⁴	年份	每月车流量 ³
长青隧道	2023	2.29
	2024	2.28
南湾隧道	2022	1.23
	2023	1.69
	2024	1.93
启德隧道	2022	1.55
	2023	1.73
	2024	1.93
长山隧道	2022	0.13
	2023	0.25
	2024	0.36
观景山隧道	2022	0.03
	2023	0.21
	2024	0.38
机场隧道	2022	0.02
	2023	0.09
	2024	0.13
汀九桥	2022	2.69
	2023	2.82
	2024	2.84
昂船洲大桥	2022	1.19
	2023	1.73
	2024	1.94
青屿干线	2022	1.56
	2023	2.42
	2024	2.78

注1： 「电单车」包括机动三轮车

注2： 相关隧道的2022年及2023年交通数据没有按个别车种分类

注3： 有关数据包括星期六、日及公众假期。由于四舍五入关系，表内个别数字之和可能不等于其总数。

注4： 非收费隧道及桥梁没有按车种分类的交通数据。

注5： 将军澳—蓝田隧道于2022年12月11日通车。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：2220)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (6) 公共交通费用补贴计划

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞第232(二)段提到将调整「公共交通费用补贴计划」，领取补贴的门槛建议由每月交通费达400元以上提升至500元。就运输署纲领(6)的工作，政府可否告知本会：

- (a) 在2024-25年度修订预算的24.525亿元中，(i)向市民直接发放的补贴款项、(ii)运输署人员薪酬、(iii)运输署人员或委托第三方进行实地巡查及(iv)其他运作及设备的开支分别为何；
- (b) 预计在2025-26年度预算的27.445亿元中，(i)向市民直接发放的补贴款项、(ii)运输署人员薪酬、(ii)运输署人员或委托第三方进行实地巡查及(iv)其他运作及设备的开支分别为何；
- (c) 2024-25年度修订预算比原来预算的35.063亿元减少30.1%，原因为何；
- (d) 2024年该计划的(i)平均每月合资格交通费支出(按(1)400.1-500.0元、(2)500.1-600.0元、.....、(13)1,600.1-1,700.0元及(14)1,700.1元或以上列出)、(ii)平均每月受惠人数(按补贴金额(1)0.1-100.0元、(2)100.1-200.0元、(3)200.1-300.0元及(4)300.1-400.0元列出)及(iii)人均每月补贴金额分别为何；
- (e) 据报，拟议检讨方案实行后，每年开支预计将节省约5.4亿元，然而2025-26年度预算的27.445亿元反较2024-25年度修订预算增加11.9%；请问该预算是否已经计及拟议检讨方案实行后所节省的支出；如否，开支大增的原因为何；及
- (f) 若拟议检讨方案如期在2025年6月实行，预计在2025-26年度，平均每月将有多少人由原来可领取补贴变成无法领取补贴？

提问人：陈颖欣议员(立法会内部参考编号：18)

答复：

(a)-(b)

公共交通费用补贴计划(补贴计划)在2024-25财政年度的修订预算为约24.53亿元，而在2025-26财政年度的预算总开支为约27.45亿元，其中分别约24.09亿元及约26.90亿元为受惠市民在计划下领取的补贴，占相关财政年度的预算总开支约98%。其余约2%为补贴计划的行政费用，当中包括进行运输调查的预算开支。政府会继续尽力减省补贴计划的行政费用。

除运输调查外，补贴计划下的监管工作均由运输署现有人员执行，涉及的人手及开支没有详细分项。

(c) 补贴计划在2024-25财政年度的修订预算较原来预算低，主要原因是补贴金额开支较预期少，当中涉及的因素包括公共交通乘客人次较预期为低。

(d)(i)

在补贴计划下，2024年的公共交通开支分布如下：

补贴计划下每月的公共交通开支金额	涉及的八达通每月平均数量 (计至最接近的千位)
400.1元-500元	460 000
500.1元-600元	385 000
600.1元-700元	311 000
700.1元-800元	237 000
800.1元-900元	179 000
900.1元-1,000元	129 000
1,000.1元-1,100元	91 000
1,100.1元-1,200元	63 000
1,200.1元-1,300元	43 000
1,300.1元-1,400元	29 000
1,400.1元-1,500元	19 000
1,500.1元-1,600元	13 000
1,600.1元-1,700元	10 000
1,700.1元或以上	18 000

(d)(ii)

在补贴计划下，2024年按每月补贴金额划分的平均每月受惠人数如下：

每月补贴金额	平均每月受惠人数(千人)
0.1元-100.0元	1 157
100.1元-200.0元	545
200.1元-300.0元	196
300.1元或以上	90

(d)(iii)

在补贴计划下，2024年每月人均补贴金额为106元。

(e)-(f)

由2025年6月1日起，补贴计划的补贴领取门槛将由每月公共交通实际开支水平400元提高至500元。预计调整方案生效后，2025-26财政年度的预计补贴金额约为26.9亿元，较调整前的预计补贴金额(即32.3亿元)减少约5.4亿元，预计每月平均受惠人数约为190万人。计及调整方案生效后可减省的开支，补贴计划在2025-26财政年度的预算总开支仍较2024-25财政年度的修订预算增加约2.9亿元，主要是由于补贴金额的预算增加，其中考虑到公共交通乘客人次的增长以及公共交通营办商的票价调整等因素。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2222)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署在纲领(1)2025-26年度需要特别留意的事项中，提到将「继续与专营巴士公司透过每年的巴士路线计划，规划和制订巴士路线重组建议项目」；然而，过往有不少巴士路线重组建议被指将削减巴士服务，未能切合居民的出行需要、甚至变相诱导居民改乘铁路，因此不获区议会支持而需撤回。就此，政府可否告知本会：

- (a) 巴士路线计划的咨询机制为何；运输署以何准则草拟路线重组建议并纳入巴士路线计划；
- (b) 过去5年，由(i)运输署、(ii)专营巴士公司、(iii)区议员、立法会议员、「三会」成员等咨询架构成员及(iv)公众人士提出，而获纳入巴士路线计划的路线重组建议数目分别为何；
- (c) 过去5年，在运输署巴士路线计划中，(i)未经修订而实施、(ii)经修订而实施、(iii)有待实施及(iv)因不获区议会支持或其他原因而收回的路线重组建议数目分别为何(按区议会分区列出)；
- (d) 过去3个年度及预计在2025-26年度，负责巴士路线计划的(i)人手编制、(ii) 职系、职级和职位及(iii)薪酬开支分别为何；及
- (e) 运输署对招聘第(d)项所述人手的要求为何；如何确保其制订巴士路线计划时能够充份吸纳居民意见并切合居民出行需要？

提问人：陈颖欣议员(立法会内部参考编号：20)

答复:

(a)至(c) 运输署一直与专营巴士营办商透过既定机制(包括每年的「巴士路线计划」), 检视各区的专营巴士路线服务水平及乘客需求情况, 规划改善及重整专营巴士服务。由于人口变迁、新交通基建启用、与其他公共交通服务重迭等原因, 部份巴士路线出现乘客需求下降的情况。重组有关巴士路线, 能够配合乘客出行的最新情况, 令营办商可以善用资源于需求较高的路线或开办新路线, 提升巴士网络的效率及服务的可持续性, 从而令乘客整体受惠。举例而言, 因应服务需求增长, 专营巴士营办商在过去一年投放资源加强了接驳出入境管制站路线的服务。运输署在2023年及2024年的巴士路线计划下, 已分别落实16及23个重组项目。

运输署恒常与立法会议员、区议员及地区人士保持沟通, 聆听不同持分者对专营巴士服务的意见。另外, 市民的建议也有助运输署了解专营巴士服务需要改善的地方。在审视专营巴士营办商提交的巴士路线计划时, 运输署会考虑地区发展、人口变化、乘客需求、新落成的运输设施、各区现有和规划中的公共运输服务等多项因素, 以及从上述途径收到的意见。运输署亦会就巴士路线计划咨询相关区议会及公众。

过去5年巴士路线计划的路线重组建议项目实施情况载于附表。

(d)及(e)上述工作由运输署现有人员执行, 属于恒常职务, 故涉及的人手及开支没有详细分项。

过去5年巴士路线计划的重组建议项目实施情况^{注1}

	2020年				2021年			
	落实项目			(iv) 撤回项目	落实项目			(iv) 撤回项目
地区	(i) 未经修订实 施项目	(ii) 经修订后实 施项目	(iii) 未实施项 目 ^{注2}		(i) 未经修订实 施项目	(ii) 经修订后实 施项目	(iii) 未实施项 目 ^{注2}	
中西区	1	0	0	1	1	0	0	0
湾仔区	0	0	0	0	0	0	0	0
东区	1	0	0	0	2	0	0	0
南区	0	0	0	5	9	0	0	2
九龙城区	0	0	0	0	1	0	0	0
观塘区	1	0	0	0	2	0	0	0
黄大仙区	0	0	0	0	0	0	0	0
深水埗区	0	0	0	0	0	0	0	0
油尖旺区	0	0	0	0	0	0	0	0
西贡区	0	0	0	0	1	0	0	0
北区	0	0	0	0	0	0	0	0
大埔区	0	0	0	0	0	0	0	0
沙田区	1	0	0	0	2	0	0	0
荃湾区	2	0	0	0	0	0	0	0
葵青区	0	0	0	1	2	0	0	1
屯门区	0	0	0	0	1	0	0	0
元朗区	0	0	0	0	0	0	0	0
离岛区	2	0	1	0	1	0	0	1
总计	8	0	1	7	22	0	0	4

	2022年				2023年			
	落实项目			(iv) 撤回项目	落实项目			(iv) 撤回项目
地区	(i) 未经修订实 施项目	(ii) 经修订后实 施项目	(iii) 未实施项目 注 2		(i) 未经修订实 施项目	(ii) 经修订后实 施项目	(iii) 未实施项目 注 2	
中西区	1	0	0	0	0	0	0	1
湾仔区	0	0	0	0	0	0	0	1
东区	4	0	0	0	1	0	0	1
南区	2	2	2	0	1	4	2	1
九龙城区	0	0	0	0	0	0	0	0
观塘区	0	0	1	0	0	0	0	2
黄大仙区	0	0	0	0	1	0	0	0
深水埗区	2	1	0	0	0	0	0	0
油尖旺区	1	0	0	0	0	0	0	0
西贡区	3	0	0	0	1	0	0	0
北区	1	0	0	0	0	0	0	0
大埔区	0	0	0	0	2	1	0	0
沙田区	7	0	0	0	2	0	0	0
荃湾区	1	0	0	0	0	0	0	0
葵青区	3	0	0	0	0	0	0	0
屯门区	1	0	0	0	0	0	0	0
元朗区	0	0	0	0	1	0	0	0
离岛区	1	0	0	0	0	0	0	0
总计	27	3	3	0	9	5	2	6

	2024年			
	落实项目			(iv) 撤回项目
地区	(i) 未经修订实 施项目	(ii) 经修订后实 施项目	(iii) 未实施项 目 ^{註2}	
中西区	0	0	0	0
湾仔区	1	0	0	0
东区	1	0	0	0
南区	1	0	1	0
九龙城区	0	0	0	0
观塘区	0	0	0	0
黄大仙区	0	1	0	0
深水埗区	0	0	0	0
油尖旺区	0	0	0	0
西贡区	2	0	0	0
北区	1	0	0	1
大埔区	1	0	0	0
沙田区	8	4	0	0
荃湾区	1	0	0	1
葵青区	0	0	0	2
屯门区	0	0	0	0
元朗区	1	0	0	0
离岛区	0	0	0	0
总计	17	5	1	4

注1：由于不少重组建议项目内的路线横跨多于1个地区，为免重复计算，上述数字是根据相关路线的起点计算。

注2：尚未实施的项目会因应地区最新发展、乘客需求、资源调配的安排等因素而有序实施。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2794)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

关于「运输业输入劳工计划」推行情况，政府可否告知本会：

1. 自「运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业」推出以来，获批的外劳公共小巴、本地客车司机及跨境直通巴士司机分别首次参与驾驶考试和重考的次数，以及合格率分别为何；
2. 当局接获关于市民投诉外劳公共小巴、本地客车及跨境直通巴士司机的个案数字、涉及投诉性质及已证实投诉成立的个案数字为何；及
3. 当局有否监察在输入计划下外劳司机的驾驶表现，包括统计外劳司机涉及交通违例及交通意外的数字；如有，详情为何；如否，原因为何？

提问人：周小松议员(立法会内部参考编号：2)

答复：

1. 政府一直关注公共小巴及客车行业持续面对的司机短缺问题。为进一步纾缓业界人手问题，政府于 2023 年 6 月公布「运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业」，并分别在 2023 年 9 月及 2024 年 7 月透过两轮申请批出了 900 个公共小巴及 800 个客车输入司机配额，所有申请均经跨部门联络小组(由运输及物流局、劳工处和运输署代表组成)审核。截至 2025 年 2 月底，共有 1 278 名输入司机已通过本地驾驶考试，详情载于下表。

司机类别	通过本地驾驶考试输入的输入司机 ^{注一}	
	考试次数	司机人数
公共小巴司机	一次	276
	两次	240
	三次	120
	四次	63
	五次或以上	23
	总人数[考试及格率] ^{注二}	722[42.0%]
本地客车司机	一次	129
	两次	71
	三次	19
	四次	19
	五次或以上	11
	总人数[考试及格率] ^{注二}	249[42.3%]
跨境直通巴士司机	一次	181
	两次	87
	三次	33
	四次	6
	五次或以上	0
	总人数[考试及格率] ^{注二}	307[55.1%]

注一：由于部份司机因不同原因而终止合约，获批配额可用作输入替补司机，通过本地驾驶考试的总人数包括替补司机

注二：及格司机人数占该类别输入司机总考试次数的比率

- 截至 2025 年 2 月底，运输署曾接获共 33 宗涉及输入司机的服务态度及驾驶技巧的投诉，如未能在指定地点 / 站点让乘客下车，或向乘客提供不正确的路线 / 目的地 / 车费 / 班次时间表的资料等。当中有 28 宗经运输署调查后证实成立。
- 运输署十分重视输入司机的驾驶及服务表现。根据计划的规定，获批输入司机配额后，雇主需适时安排司机来港进行职前培训及完成驾驶考试训练。待考取正式的相关驾驶执照和完成路线培训后，输入司机才可投入服务。计划下的输入司机须遵循及通过与本地司机相同的相关驾驶考试安排及标准；换言之，所有参加相关驾驶考试的人士必须达到运输署订定的划一标准，才可取得合格成绩，以保障道路安全。在输入司机投入服务后，运输署会派员实地了解司机的驾驶表现，确保司机驾驶及服务表现能符合要求。运输署没有备存输入司机涉及交通违例及交通意外的数据。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2795)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

关于私家车、电单车及商用车辆泊车位，政府可否告知本会：

- (一) 目前本地领有效牌照私家车、电单车及商用车辆及泊车位数目和比例分别为何；
- (二) 过去两年每年及本年至今，按区议会分区划分，全港各区咪表泊车位和路旁电单车泊车位的以下资料：(i)泊车位数目、(ii)平日使用率，以及(iii)周末及假日使用率别为何；
- (三) 过去两年每年及本年至今，按区议会分区划分，运输署辖下停车场泊车位的以下资料：(i)泊车位数目、(ii)平日使用率，以及(iii)周末及假日使用率别为何；及
- (四) 过去两年每年及本年至今，按区议会分区划分，由政府产业署出租的收费公众停车场的以下资料：(i)泊车位数目、(ii)平日使用率，以及(iii)周末及假日使用率别为何？

提问人：周小松议员(立法会内部参考编号：3)

答复：

1. 截至2025年2月，全港领有牌照的私家车、电单车和商用车辆的数目、泊车位数目与比例表列如下：

	领有牌照的 车辆数目	泊车位数目	泊车位与领牌 车辆数目的比 例

私家车	630 570	717 223	1.14
电单车	72 824	41 885	0.58
商用车辆	67 401	44 237	0.66

2. 2023年至2024年按各区议会分区设有路旁停车收费表泊车位的数目及使用率载于附件1；路旁电单车泊车位的数目及使用率则载于附件2。
3. 2023年至2024年按各区议会分区由运输署营运的公众停车场泊车位数目及使用率载于附件3。
4. 2023年至2025年1月按各区议会分区由政府产业署出租的收费公众停车场泊车位数目及使用率载于附件4。柴湾市政大厦、顺利纪律部队宿舍、香园围边境管制站、嘉富坊公众停车场、新界(沙田)法医学大楼、港珠澳大桥香港口岸的收费公众停车场及长沙湾政府合署部分泊车位全日开放予公众使用。而其余的收费公众停车场业为政府联用办公大楼用户部门的泊车位，只于非办公时间开放予公众使用。

2023年及2024年按各区议会分区
设有路旁停车收费表泊车位的数目及使用率

地区	2023年			2024年		
	泊车位数目	平日的平均使用率(%)	周末及假日的平均使用率(%)	泊车位数目	平日的平均使用率(%)	周末及假日的平均使用率(%)
中西区	599	90	81	599	93	86
东区	579	91	83	592	91	92
南区	687	62	70	685	68	73
湾仔区	1 019	91	91	1 022	90	89
香港(小计)	2 884	84	82	2 898	88	85
九龙城区	2 564	95	95	2 576	91	91
观塘区	575	93	95	630	92	93
深水埗区	1 347	96	91	1 356	94	93
黄大仙区	403	91	91	412	94	93
油尖旺区	1 982	93	92	1 994	96	94
九龙(小计)	6 871	95	93	6 968	93	94
离岛区	175	68	76	175	75	73
葵青区	516	92	92	585	96	91
北区	1 069	88	90	1 125	88	89
西贡区	1 863	74	76	1 949	75	70
沙田区	1 699	87	92	1 705	86	90
大埔区	1 599	88	92	1 616	82	90
荃湾区	669	88	92	685	90	92
屯门区	1 269	88	92	1 276	84	92
元朗区	1 182	88	90	1 229	89	85
新界(小计)	10 041	85	88	10 345	85	86
总计	19 796	88	89	20 211	88	88

2023年及2024年按各区议会分区路旁电单车泊车位的数目及使用率^{注1}

地区	2023年		2024年	
	电单车泊车位数目	平日的平均使用率(%)	电单车泊车位数目	平日的平均使用率 (%)
中西区	651	100	651	100
东区	818	100	807	100
南区	447	100	447	100
湾仔区	761	100	779	100
香港(小计)	2 677	100	2 684	100
九龙城区	991	100	1 002	100
观塘区	834	100	921	100
深水埗区	876	100	884	100
黄大仙区	519	100	545	100
油尖旺区	1 309	100	1 319	100
九龙(小计)	4 529	100	4 671	100
离岛区	205	87	261	83
葵青区	726	100	772	100
北区	424	100	424	100
西贡区	481	100	505	100
沙田区	514	100	602	100
大埔区	270	100	280	100
荃湾区	629	100	700	100
屯门区	886	100	892	100
元朗区	626	100	636	100
新界(小计)	4 761	99	5 072	98
总计	11 967	99	12 427	99

注1: 由于部分使用路旁电单车泊车位的人士并没有按车位分隔线停泊电单车，因此可能会出现停泊路旁电单车泊车位的电单车数目多于泊车位数目的情况。故此，上表中的使用率显示为100%。此外，运输署未有备存路旁电单车泊车位于周末及假日使用率数据。

2023年及2024年按各区议会分区
由运输署营运的公众停车场泊车位数目及使用率^{注1}

地区	停车场	泊车位(电 单车除外) 数目 ^{注2}	泊车位平均使用率(%)			
			上午10时至 晚上6时		晚上6时至 上午10时	
			2023年	2024年	2023年	2024年
中西区	天星码头	377	82	81	31	28
	大会堂	170	65	58	25	24
	林士街	829	57	62	27	33
	坚尼地城	195	86	85	80	80
湾仔	天后	428	79	75	64	62
东区	筲箕湾	385	80	76	78	75
南区	香港仔	293	64	63	79	78
黄大仙	双凤街	267	77	74	83	80
	黄大仙	25	45	36	32	39
葵青	葵芳	521	83	73	76	68
荃湾	荃湾	545	86	79	82	77

注1: 运输署未有备存由运输署营运的停车场泊车位于周末及假日使用率数据。

注2: 黄大仙停车场的泊车位数目为旅游巴士 / 货车(5.5公吨以上)的泊车位数目；而其余10个停车场的泊车位数目则为私家车 / 客货车的泊车位数目。

地区	停车场	电单车 泊车位数 目	电单车泊车位平均使用率(%)			
			上午10时至 晚上6时		晚上6时至 上午10时	
			2023年	2024年	2023年	2024年
中西区	天星码头	37	72	65	54	47
	大会堂	27	77	74	68	67
	林士街	164	93	83	87	75
	坚尼地城	37	74	75	82	82
湾仔	天后	75	77	76	78	77
东区	筲箕湾	72	76	72	81	78
南区	香港仔	51	67	71	72	77
黄大仙	双凤街	74	67	65	75	73
葵青	葵芳	93	82	75	80	71
荃湾	荃湾	34	64	69	63	68

2023年至2025年1月政府产业署辖下公众停车场使用率

地区	停车场	泊车位数目	平均使用率(%)					
			2023		2024		2025 ^(註1)	
			平日的平均使用率	周末及假日的平均使用率	平日的平均使用率	周末及假日的平均使用率	平日的平均使用率	周末及假日的平均使用率
中西区	金钟道政府合署	181	17%	18%	25%	26%	25%	25%
湾仔	湾仔政府大楼、入境事务大楼及税务大楼 ^(註2)	于2024年3月15日起停止营运	2%	7%	2%	10%	-	
东区	北角政府合署	95	24%	30%	5%	21%	4%	16%
	柴湾市政大厦	45	53%	59%	26%	39%	31%	83%
南区	没有政府产业署辖下停车场							
油尖旺	西九龙政府合署	50	20%	43%	21%	45%	20%	43%
深水埗	长沙湾政府合署	263	25%	59%	24%	59%	24%	59%
九龙城	土瓜湾街市暨政府合署	32	8%	8%	50%	65%	92%	77%
	工业贸易大楼 ^(註3)	24	0%	1%	1%	2%	9%	0%
黄大仙	没有政府产业署辖下停车场							
观塘	顺利纪律部队宿舍	105	82%	89%	33%	46%	39%	51%
荃湾	没有政府产业署辖下停车场							
屯门	屯门政府合署	42	15%	33%	6%	16%	6%	15%
元朗	元朗民政事务处大厦	43	24%	39%	28%	32%	21%	36%
北区	北区政府合署	96	15%	35%	9%	57%	6%	54%
	香园围边境管制站 ^(註4)	466	40%	53%	46%	51%	45%	52%
	嘉富坊公众停车场 ^(註5)	326	-		19%		25%	

地区	停车场	泊车位数目	平均使用率(%)					
			2023		2024		2025 ^(註 1)	
			平日的平均使用率	周末及假日的平均使用率	平日的平均使用率	周末及假日的平均使用率	平日的平均使用率	周末及假日的平均使用率
大埔	大埔政府合署	73	15%	72%	11%	76%	13%	93%
西贡	西贡政府合署	70	4%	23%	8%	30%	25%	25%
沙田	沙田政府合署	143	3%	49%	2%	35%	1%	24%
	新界(沙田)法医学大楼 ^(註 6)	50	13%	13%	20%	21%	21%	23%
葵青	没有政府产业署辖下停车场							
离岛	港珠澳大桥香港口岸	733	23%	38%	15%	31%	12%	26%

注：

- (1) 此乃由停车场承办商提供该收费公众停车场于 2025 年 1 月营运时间内泊车位的平均使用率。
- (2) 湾仔政府大楼、入境事务大楼及税务大楼收费公众停车场于 2024 年 3 月 15 日起停止营运。停车场承办商只提供了该收费公众停车场于 2024 年 1 月营运时间内泊车位的平均使用率。
- (3) 工业贸易大楼收费公众停车场于 2023 年 10 月 10 日至 2024 年 4 月 25 日暂时停止营运，因此停车场承办商只能提供该收费公众停车场于 2023 年 1 月至 9 月、2024 年 5 月至 12 月及 2025 年 1 月营运时间内泊车位的平均使用率。
- (4) 香园围边境管制站收费公众停车场于 2023 年 2 月份开始营运，因此停车场承办商只能提供该收费公众停车场于 2023 年 2 月至 12 月营运时间内泊车位的平均使用率。
- (5) 嘉富坊公众停车场于2024年11月中旬开始营运，因此停车场承办商只能提供该收费公众停车场于2024年12月及2025年1月营运时间内泊车位的平均使用率。

- (6) 新界(沙田)法医学大楼收费公众停车场于2023年2月1日开始营运，因此停车场承办商只能提供该收费公众停车场于2023年2月至12月营运时间内泊车位的平均使用率。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0835)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (6) 公共交通费用补贴计划
管制人员： 运输署署长 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

由二零二五年六月起，将「公共交通费用补贴计划」的补贴领取门槛，由每月公共交通实际开支水平四百元提高至五百元。政府就市民每月超出五百元的开支部分，维持提供三分之一的补贴，每月四百元的补贴上限亦会维持不变。就此，当局可否告知本会：

1. 过去五年，「公共交通费用补贴计划」每年的财政开支是多少？其中用于补贴市民公共交通开支的费用是多少，用于计划管理的行政成本是多少？每年实际领取补贴的使用人数大概是多少？
2. 已知从二零二五年六月起，「公共交通费用补贴计划」的补贴领取门槛由每月四百元提高至五百元，政府就市民每月超出五百元的开支部分，维持提供三分之一的补贴，每月四百元的补贴上限亦维持不变。基于目前的情况和过往数据预测，在2025年补贴领取门槛调整后，预计该计划在剩余半年时间里的财政开支是多少？预计涉及的领取补贴人数会有怎样的变化？在执行该计划调整后的工作中，预计需额外投入的人力是多少？

提问人：陈仲尼议员(立法会内部参考编号：24)

答复：

1. 过去5个财政年度，公共交通费用补贴计划(补贴计划)下的总开支、受惠市民领取的补贴金额及经常开支(扣除补贴金额)列于表一。

表一：

财政年度 ^{注一}	补贴计划 总开支 (百万元)	受惠市民领取 的补贴金额 (百万元)	经常开支 (扣除补贴金额) (百万元)
2019-20	1,734.7	1,689.5	42.1
2020-21	2,176.2	2,137.1	39.0
2021-22	3,363.8	3,321.9	41.8
2022-23	3,162.0	3,124.5	37.4
2023-24	3,535.3	3,495.2	40.1

注一： 为了让更多市民在疫情期间受惠于补贴计划，政府曾推出多轮临时特别措施，包括在2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月暂时放宽补贴计划下的每月公共交通开支水平，以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暂时提高每月补贴上限。

在补贴计划下，每月发放的补贴可在3个月内领取。自补贴计划推行以来，政府一直透过各项宣传活动，提醒市民在限期内领取补贴。由2020年至2024年(截至10月)，每月平均已领取补贴人数列于表二。

表二：

历年	每月平均已领取补贴人数 (计至最接近的千位)
2020	1 611 000
2021	2 640 000
2022	2 029 000
2023	2 583 000
2024 (截至10月) ^{注二}	1 786 000

注二： 考虑到在2025年3月初仍可领取2024年11月或以后的补贴，2024年11月或之后的统计数字或会有所变动，因此上表没有包括有关数字。

2. 由2025年6月1日起，补贴计划的补贴领取门槛将由每月公共交通实际开支水平400元提高至500元。预计调整方案生效后，2025-26财政年度的预计补贴金额约为26.9亿元，较调整前的预计补贴金额(即32.3亿元)减少约5.4亿元；预计每月平均受惠人数约为190万人。

运输署会由现有人员负责推行补贴计划的调整方案，以及持续监察补贴计划的运作，涉及的开支及人手没有详细分项。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0170)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就泊车位供应：

1. 增加短、中及长期的泊车供应的措施详情，包括具体措施、指标、所涉及的人手及开支分别为何？
2. 请表列过去三年每年全港 18区各区可供公众使用的路旁泊车位(设有收费表)及位于政府和私营停车场泊车位的数目及变幅；
3. 预计在未来一年全港 18区各区可供公众使用的路旁泊车位(设有收费表)及位于政府和私营停车场的泊车位的数目及变幅。

提问人：张宇人议员(立法会内部参考编号：11)

答复：

1. 政府提供泊车位的政策，是优先考虑及配合商用车辆的泊车需求，并在整体发展容许的情况下提供适量的私家车泊车位。为避免加剧路面交通的负担，政府不鼓励惯常乘搭公共交通工具的市民转用私家车。尽管如此，政府理解部分市民基于不同原因选择以私家车代步，因此政府一直持续积极推展一系列短期及中长期措施，在情况允许下适度增加泊车位供应，相关措施包括但不限于以下项目：
 - (i) 在不影响交通畅顺、道路安全或其他车辆上落客货的情况下，于合适地点增加路旁泊车位，包括停车收费表；
 - (ii) 在合适的路旁地点划设夜间商用车辆泊车位；
 - (iii) 善用高架天桥桥底空间划设泊车位；
 - (iv) 继续与地政总署保持紧密联系，因应区内的泊车需求，物色合适的用地用作短期租约停车场，以期在不同地区增加泊车位供应；

- (v) 在合适的短期租约停车场的租约条款中，订明最少须提供的商用车辆泊车位数目；
- (vi) 在非办公时间开放更多政府大楼的泊车位予公众使用；
- (vii) 鼓励学校在非上课时间开放校舍供学生服务车辆停泊；
- (viii) 依据2021年8月修订的《香港规划标准与准则》(《准则》)所订定的泊车位标准，要求新发展项目提供适当的泊车位。修订后的《准则》增加了私人及资助房屋发展项目的私家车附属泊车位数目，并增加资助房屋发展项目的商用车辆泊车位种类及数目；
- (ix) 遵循「一地多用」原则，在合适的「政府、机构或社区」设施及公共休憩用地项目中提供公众泊车位；以及
- (x) 在合适的工务工程项目和短期租约停车场^{注1}推展自动泊车系统，以增加泊车位密度并便利市民泊车。

注1：短期租约停车场的自动泊车系统由相关短期租约用地承租人斥资兴建并以商业形式营运。

泊车位需求受多项因素影响，例如整体经济状况和地区泊车位供求。其中，影响私家车泊车位需求的因素包括家庭收入及房屋类型，而影响商用车辆泊车位需求的因素则涵盖商用车辆作业模式、停泊习惯、以及司机的居住及工作地点等。此外，香港土地资源极为有限，在考虑增加泊车位数量的同时，也需兼顾住屋及其他空间的需求之间的平衡。因此，我们认为不适宜就上述泊车供应项目均订立硬性指标。

上述措施及工作主要由运输署现有人员执行，属于恒常职务，故涉及的开支没有详细分项。

2. 过去三年，各区可供公众使用的收费路旁泊车位、政府停车场及私营停车场的泊车位数目与变幅分别载于附件1、附件2及附件3。随着政府过去数年持续多管齐下增加泊车位，并控制车辆增长，过去数年间泊车位与领牌车辆数目的比例有逐渐回升的趋势。就私家车而言，比例已由2020年的1.10上升至2024年的1.14，而商用车辆的比例亦由2020年的0.64上升至2024年的0.66。
3. 就政府停车场而言，第一个按照一地多用原则推展的公众停车场项目「上水嘉富坊公众停车场」已于2024年11月启用，提供326个泊车位。至于未来一年泊车位供应，将军澳中医医院和将军澳67区新政府大楼的公众停车场预计将于2025年落成并投入服务，能额外提供超过500个泊车位。在之后数年随着更多公众停车场落成及投入服务，泊车位会进一步增加。而路旁泊车位因受多个因素包括相关持份者的意见影响，因此技术上难以估算相关的数量。

至于私人停车场，由于涉及个别商业项目发展的速度、市场因素等，我们难以估算未来私人停车场的泊车位数目。

过去3年18区的收费路旁泊车位数目及变幅

地区	泊车位数目			变幅	
	2022年	2023 年	2024 年	2022 年至 2023 年	2023 年至 2024 年
中西区	612	599	599	-2.1%	0%
湾仔	985	1 019	1 022	3.5%	0.3%
东区	567	579	592	2.1%	2.2%
南区	687	687	685	0%	-0.3%
油尖旺	1 976	1 982	1 994	0.3%	0.6%
深水埗	1 324	1 347	1 356	1.7%	0.7%
九龙城	2 534	2 564	2 576	1.2%	0.5%
黄大仙	401	403	412	0.5%	2.2%
观塘	558	575	630	3.0%	9.6%
荃湾	656	669	685	2.0%	2.4%
屯门	1 266	1 269	1 276	0.2%	0.6%
元朗	1 072	1 182	1 229	10.3%	4.0%
北区	1 041	1 069	1 125	2.7%	5.2%
大埔	1 600	1 599	1 616	-0.1%	1.1%
西贡	1 623	1 863	1 949	14.8%	4.6%
沙田	1 684	1 699	1 705	0.9%	0.4%
葵青	503	516	585	2.6%	13.4%
离岛	177	175	175	-1.1%	0%
总计	19 266	19 796	20 211	2.8%	2.1%

过去3年18区的政府停车场公众泊车位数目及变幅[^]

地区	泊车位数目			变幅	
	2022年	2023 年	2024 年	2022 年至 2023 年	2023 年至 2024 年
中西区	2 177	2 164	2 160	-0.6%	-0.2%
湾仔	847	847	680	0%	-19.7%
东区	910	913	908	0.3%	-0.5%
南区	855	864	864	1.1%	0%
油尖旺	88	88	88	0%	0%
深水埗	1 040	957	1 068	-8.0%	11.6%
九龙城	313	231	228	-26.2%	-1.3%
黄大仙	955	926	926	-3.0%	0%
观塘	1 489	1 447	1 461	-2.8%	1.0%
荃湾	761	757	773	-0.5%	2.1%
屯门	333	365	357	9.6%	-2.2%
元朗	475	489	465	2.9%	-4.9%
北区	1 080	978	1 435	-9.4%	46.7%
大埔	516	699	699	35.5%	0%
西贡	303	303	303	0%	0%
沙田	1 014	903	1 070	-10.9%	18.5%
葵青	1 101	1 110	1 141	0.8%	2.8%
离岛	895	1 361	845	52.1%	-37.9%
总计	15 152	15 402	15 471	1.6%	0.4%

[^] 上述泊车位资料由各部门或有关的停车场管理公司或营办商所提供的资料整合而成，只供一般参考。由于负责管理停车场的各部门、管理公司或营办商可能会因应其需要对泊车位数目 / 种类作出调整，实际泊车位数目或会与上述有所不同。

过去3年18区的私营停车场公众泊车位数目及变幅[^]

地区	泊车位数目			变幅	
	2022年	2023 年	2024 年	2022 年至 2023 年	2023 年至 2024 年
中西区	8 694	8 631	9 029	-0.7%	4.6%
湾仔	9 404	9 386	9 342	-0.2%	-0.5%
东区	12 107	12 121	12 007	0.1%	-0.9%
南区	7 918	7 893	8 001	-0.3%	1.4%
油尖旺	16 880	17 065	16 928	1.1%	-0.8%
深水埗	9 872	9 834	9 616	-0.4%	-2.2%
九龙城	8 166	8 575	10 121	5.0%	18.0%
黄大仙	5 621	5 609	5 339	-0.2%	-4.8%
观塘	15 617	15 707	16 102	0.6%	2.5%
荃湾	11 892	11 922	11 602	0.3%	-2.7%
屯门	10 716	10 262	9 929	-4.2%	-3.2%
元朗	9 721	9 845	9 771	1.3%	-0.8%
北区	5 140	5 261	4 657	2.4%	-11.5%
大埔	6 215	6 393	6 021	2.9%	-5.8%
西贡	12 118	12 136	12 468	0.1%	2.7%
沙田	17 513	17 839	17 888	1.9%	0.3%
葵青	16 649	16 479	15 409	-1.0%	-6.5%
离岛	5 576	6 806	7 254	22.1%	6.6%
总计	189 819	191 764	191 484	1.0%	-0.1%

[^] 上述泊车位资料由各部门或有关的停车场管理公司或营办商所提供的资料整合而成，只供一般参考。由于负责管理停车场的各部门、管理公司或营办商可能会因应其需要对泊车位数目 / 种类作出调整，实际泊车位数目或会与上述有所不同。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0171)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就电动车首次登记税的宽减安排，政府可否告知本会：

- (一) 自2022年至今，本港首次登记的电动私家车及非电动私家车的数目为何？
- (二) 自2022年至今，本港首次登记的电动私家车获批「一换一」计划或享有首次登记税基本宽减额的车辆数目及涉及的金额为何？
- (三) 自2022年至今，应课税价值30万元或以下、30万元以上至40万元、40万元以上至50万元，及50万元以上的新登记电动私家车，分别占整体新登记的电动私家车的百份比及涉及的金额为何？

提问人：张宇人议员(立法会内部参考编号：12)

答复：

- (一) 2022年至2024年本港首次登记的电动私家车及非电动私家车数目表列如下：

年份	首次登记的私家车数目	
	电动私家车	非电动私家车
2022	19 795	17 683
2023	28 541	15 628
2024	33 206	13 503

注：由于政府车辆无须登记，故政府车辆不包括在内。

(二) 2022年至2024年本港首次登记的电动私家车获批「一换一」计划或享有首次登记税基本宽减额的车辆数目及涉及的金额表列如下：

年份	首次登记税基本宽减额		「一换一」计划	
	电动私家车数目	获批的首次登记税宽减金额(百万元)	电动私家车数目	获批的首次登记税宽减金额(百万元)
2022	427	42	19 365	5,295
2023	326	32	28 195	7,392
2024	636	52	32 460	6,938

(三) 2022年至2024年本港首次登记的电动私家车的车辆数目、占整体首次登记的电动私家车百分比及涉及的金额按车辆应课税价值表列如下：

2022年

电动私家车应课税价值	电动私家车数目	占整体首次登记的电动私家车百分比	获批的首次登记税宽减金额(百万元)
30万元或以下	1 204	6%	212
30万元以上至40万元	13 388	68%	3,647
40万元以上至50万元	3 903	20%	1,108
50万元以上	1 300	7%	370
总数	19 795	100%	5,337

2023年

电动私家车应课税价值	电动私家车数目	占整体首次登记的电动私家车百分比	获批的首次登记税宽减金额(百万元)
30万元或以下	5 178	18%	912
30万元以上至40万元	11 115	39%	2,997
40万元以上至50万元	9 110	32%	2,615
50万元以上	3 138	11%	900
总数	28 541	100%	7,424

2024年

电动私家车 应课税价值	电动私家车数 目	占整体首次登记 的电动私家车 百分比	获批的首次登记 税宽减金额(百 万元)
30万元或以下	12 845	39%	2,047
30万元以上至40万元	11 981	36%	2,726
40万元以上至50万元	5 993	18%	1,560
50万元以上	2 387	7%	658
总数	33 206	100%	6,990

注：由于四舍五入关系，数字累加未必等于总数 / 有关百分比相加总和不一定等于100%。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1538)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

2024年，5个相关陆路口岸(文锦渡、落马洲、深圳湾、港珠澳大桥香港口岸，以及香园围)的全年及每日平均私家车车辆流量(按出、入境划分)为何？

提问人：周文港议员(立法会内部参考编号：22)

答复：

根据香港海关及港珠澳大桥管理局^[注1]的资料，各陆路边境管制站^[注2]在2024年的私家车出入境架次表列如下：

管制站	平均每日车次		全年总车次	
	入境	出境	入境	出境
落马洲	3 454	3 416	1 264 020	1 250 234
文锦渡	138	138	50 392	50 500
深圳湾	4 191	4 217	1 533 875	1 543 524
大桥香港口岸	4 602	4 621	1 684 268	1 691 405
香园围	667	672	244 063	246 017

注1： 港珠澳大桥管理局根据内地法律成立，作为非营利性事业单位法人，负责大桥主桥的建设、营运、管理和维护。

注2： 沙头角管制站自2020年1月30日起暂停提供客运清关服务。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1539)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (4) 运输服务管理

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就政府隧道管理事宜，政府可否告知本会：

1. 据了解，运输署会批出合约予不同的营办商，以负责隧道的日常管理、营运及维修保养；按21条行车隧道划分，过去三个财政年度，有关开支及经营成本为何；
2. 2023年12月17日，当局正式实施三条过海隧道(「三隧」)「分时段收费」方案；按(i)车种、(ii)日子(平日、公众假期)，以及(iii)时段(早晚非繁忙时段、早晚过渡时段及繁忙时段、一般时段)划分，三隧(a)2023年1月至8月1日、(b)2023年8月2日至12月16日、(c)2023年12月17日至2024年全年，以及(d)2025年首3个月的每日平均车流量为何；
3. 鉴于政府将于今年5月收回大榄隧道的专营权，当局有否制订相关宣传解说措施，以鼓励尤其是商用车车主使用在实施新收费方案后的大榄隧道；如有，详情及预计开支为何；如否，原因为何？

提问人：周文港议员(立法会内部参考编号：23)

答复：

1. 在过去3个财政年度各政府行车隧道的营运开支如下：

收费隧道 / 管制区 ^{1,2}	2021-22 (百万元)	2022-23 (百万元)	2023-24 (百万元)
海底隧道	154	158	199
东区海底隧道	177	179	228
西区海底隧道 ³	不适用	不适用	241

收费隧道 / 管制区 ^{1,2}	2021-22 (百万元)	2022-23 (百万元)	2023-24 (百万元)
大老山隧道	144	143	167
香港仔隧道	97	97	125
狮子山隧道	76	91	136
城门隧道	114	125	152
八号干线	320	342	391

注1： 表格载列的收费隧道并不包括大榄隧道。此隧道属「建造、营运及移交」隧道，于2025年5月31日前仍是由其专营公司营运。

注2： 表内所列的开支包括付予管理、营运及维修承办商的管理费、实行「易通行」的相关营运及维修保养费用，以及隧道在有关年度的建造成本折旧费及政府维修工程的开支。

注3： 西区海底隧道于2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的数字为2023年8月2日至2024年3月31日的数字。

非收费隧道 ⁴	2021-22 (百万元)	2022-23 (百万元)	2023-24 (百万元)
屯门—赤鱗角隧道	71	73	79
将军澳隧道 ⁵	37	35	31
将军澳—蓝田隧道 ⁵	不适用	19	62
中环及湾仔绕道隧道	148	148	148
龙山隧道	61	61	57
长山隧道	19	19	25
机场隧道	25	26	26
观景山隧道	54	55	55
启德隧道	54	54	54

注4： 政府非收费隧道并不列入政府收费隧道经营账目。表内所列开支是于有关年度付予管理、营运及维修承办商的管理费，并未包括隧道在有关年度的建造成本折旧费及政府维修工程的开支。

注5： 将军澳—蓝田隧道由2022年12月11日开始营运而将军澳隧道亦于同日豁免隧道收费。将军澳—蓝田隧道2022-23年度的数字为2022年12月11日至2023年3月31日的数字。

管理、营运及维修承办商所涉及的经营成本已包括在付予承办商的管理费内，并没有详细分项。

2. 政府于2023年12月17日在3条过海隧道，即西区海底隧道(西隧)、海底隧道(红隧)和东区海底隧道(东隧)，实施「分时段收费」。3条过海隧道于实施新收费前后按时段、日子及车种划分的每日车流量载于附件一。

2025年首3个月的过海交通数据仍在收集、分析及整合中，故目前未有相关数据可提供。

3. 政府将于今年5月31日接收大榄隧道并实施新收费。新收费安排迎合市民对下调隧道费的期望，同时满足交通管理需要，以及支援运输业界营运，对公交乘客、运输业界和使用私家车的市民等均会带来裨益。政府将于未来数月陆续展开宣传工作，向公众及不同的道路使用者解说大榄隧道接收安排和新收费。宣传活动将透过多种途径进行，包括电台、电视台、社交媒体、隧道广播、「香港出行易」流动應用程式、路旁可变信息显示屏等，以提示驾驶人士。预计相关宣传开支约80万元。

过海隧道实施「分时段收费」前后按时段、日子及车种划分的每日车流量(双向)(架次)¹

			西隧			红隧			东隧		
			电单车 ¹⁵ 及 私家车	的士	其他 商用车	电单车 ¹⁵ 及 私家车	的士	其他 商用车	电单车 ¹⁵ 及 私家车	的士	其他 商用车
「633 固定 收费」 实施前 ²	平日 星期一至五 (不包括 公众 假期)	繁忙时段 ⁵	15 800	5 400	6 000	18 800	2 700	9 400	19 400	4 100	4 900
		一般时段 ⁶	14 200	6 100	6 600	17 500	3 700	15 100	16 800	5 600	7 900
		非繁忙 时段 ⁷	4 400	4 000	2 300	15 800	12 500	6 300	8 200	5 100	1 500
	星期日 和 公众 假期	一般时段 ⁸	12 800	5 300	2 800	30 100	7 200	8 700	23 000	5 300	3 200
		非繁忙 时段 ⁹	6 900	4 700	2 800	26 000	18 300	9 000	14 200	7 000	2 200
「分 时段 收费」 实施前 ³	平日 星期一至五 (不包括 公众 假期)	繁忙时段 ⁵	18 900	7 800	6 400	19 800	2 000	10 100	19 600	3 800	5 200
		一般时段 ⁶	17 400	9 600	7 500	18 800	2 500	16 200	16 900	4 900	8 200
		非繁忙 时段 ⁷	5 500	6 900	1 500	16 700	8 900	7 500	8 300	4 800	1 700

			西隧			红隧			东隧		
			电单车 ¹⁵ 及 私家车	的士	其他 商用车	电单车 ¹⁵ 及 私家车	的士	其他 商用车	电单车 ¹⁵ 及 私家车	的士	其他 商用车
「分 时段 收费」 实施前 ³	星期日 和 公众 假期	一般时段 ⁸	16 000	9 900	3 000	31 900	5 000	9 500	22 300	4 800	3 300
		非繁忙 时段 ⁹	8 900	10 200	2 200	27 500	13 300	10 400	14 500	7 000	2 400
「分 时段 收费」 实施后 ⁴	平日 星期一至五 (不包括 公众 假期)	繁忙时段 ¹⁰	20 400	8 000	10 900	21 100	3 500	6 600	18 600	4 200	6 100
		一般时段 ¹¹	18 400	7 300	10 900	18 000	4 300	8 400	13 200	3 900	7 100
		非繁忙 时段 ¹²	14 500	7 400	4 500	18 300	9 300	5 200	11 700	4 800	2 600
	星期日 和 公众 假期	一般时段 ¹³	25 800	8 500	5 400	30 400	6 900	5 600	20 400	4 100	3 400
		非繁忙 时段 ¹⁴	17 900	9 100	5 100	23 500	12 200	6 300	14 500	5 700	3 000

- 注：
- 有关车流量并未计及繁忙时段排队进入隧道的车龙(如有)
 - 即 2023 年 1 月 1 日至 8 月 1 日期间(3 条过海隧道在这期间并未全面实施「易通行」，因此隧道营办商只能提供以整点划分的每小时过海交通数据)
 - 即 2023 年 8 月 2 日至 12 月 16 日期间(3 条过海隧道在这期间并未全面实施「易通行」，因此隧道营办商只能提供以整点划分的每小时过海交通数据)
 - 即 2023 年 12 月 17 日至 2024 年 12 月 31 日期间

5. 指平日 07:00 至 10:00 及 17:00 至 20:00 (共 6 小时)
6. 指平日 10:00 至 17:00 (共 7 小时)
7. 指平日 00:00 至 07:00 及 20:00 至 24:00 (共 11 小时)
8. 指假日 10:00 至 19:00 (共 9 小时)
9. 指假日 00:00 至 10:00 及 19:00 至 24:00 (共 15 小时)
10. 指平日 07:30 至 10:30 及 16:30 至 19:30 (共 6 小时)
11. 指平日 10:30 至 16:30 (共 6 小时)
12. 指平日 00:00 至 07:30 及 19:30 至 24:00 (共 12 小时)
13. 指假日 10:30 至 19:30 (共 9 小时)
14. 指假日 00:00 至 10:30 及 19:30 至 24:00 (共 15 小时)
15. 「电单车」包括机动三轮车

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1540)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (6) 公共交通费用补贴计划

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就「公共交通费用补贴计划」(补贴计划)相关事宜，政府可否告知本会：

1. 纲领中提及，政府会实施监察措施，尽量减少补贴计划被滥用的情况；过去三个财政年度，运输署每年就监察计划运作所安排的专责人手、进行实地视察及运输调查的次数，以及当中揭发出多少宗违规个案(及对于违规个案的跟进工作)为何；
2. 2024年1月至2025年2月，每月补贴计划下的补贴总金额、平均每月受惠人数，以及每月的人均补贴金额为何；
3. 《预算案》宣布，由今年6月起，政府会将补贴计划的领取门槛，由每月公共交通实际开支水平400元提高至500元；鉴于预料补贴计划的受惠人数及政府的补贴开支将会减少，而本纲领的开支预算仍比去年的修订预算录得约2.9亿元(11.9%)的增幅，当中的估算基础(包括政府预计补贴门槛提高后所能节省的开支，以及部分公共交通营办商因调整票价而令政府衍生额外的补贴开支)为何？

提问人：周文港议员(立法会内部参考编号：24)

答复：

1. 过去三个财政年度，运输署在执行及监察公共交通费用补贴计划（补贴计划）的人手编制概列如下：

职系	职级	职位数目		
		截至2023年2月	截至2024年2月	截至2025年2月
运输主任	总运输主任	1	1	1
	高级运输主任	4	4	4
	一级运输主任	2	1	1
	二级运输主任	3	3	3
库务会计师	高级库务会计师	1	1	1
	库务会计师	2	1	1
会计主任	二级会计主任	1	1	1
总计		14	12	12

市民在补贴计划下须自行负担大部分的公共交通开支，补贴计划亦设有每月补贴上限，有关设计有助减少滥用的情况。同时，运输署采取一系列监管措施，以确保公帑运用得宜及减少滥用情况。每个参与补贴计划的公共运输营办商均须制定审计准则，以加强内部监控，并须每年向政府提交由独立审计师按照香港会计师公会颁布的相关准则所拟备的鉴证报告。除此之外，运输署采取的监管措施亦包括进行定期运输调查以收集有关服务的营运资料及乘客数据、审核营办商提交的营运资料，以及核对收费系统的交易记录等。在2022-23至2024-25三个财政年度，运输署平均每月都会进行约150至170次实地视察及运输调查，期间并无发现滥用补贴的个案。

2. 在2024年1月至2025年2月期间，补贴计划下的平均每月补贴金额约为2.1亿元，平均每月受惠人数约为199万人，以及每月人均补贴金额约为106元。
3. 由2025年6月1日起，补贴计划的补贴领取门槛将由每月公共交通实际开支水平400元提高至500元。预计调整方案生效后，2025-26财政年度的预计补贴金额约为26.9亿元，较调整前的预计补贴金额(即32.3亿元)减少约5.4亿元。计及调整方案生效后可减省的开支，补贴计划在2025-26财政年度的预算总开支仍较2024-25财政年度的修订预算增加约2.9亿元，主要是由于补贴金额的预算增加，其中考虑到公共交通乘客人次的增长以及公共交通营办商的票价调整等因素。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1708)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

洪水桥厦村新发展区将发展为高端专业服务和物流枢纽，因此商用车辆的停泊需求预计将会增加。根据政府每年委托顾问进行的商用车辆泊车需求研究，请当局告知本会：

1. 顾问研究的结果与实际商用车辆泊车需求的符合程度如何？请提供具体数据或百分比，以说明两者之间的差异；
2. 在现有的商用车辆泊车位置中，有多少比例的车辆停泊在驾驶者居所附近(例如1公里范围内)？请提供相关的统计数据及分析；
3. 在过去三年中，当局在商用车辆泊车顾问研究上的每年开支为何？

提问人：朱国强议员(立法会内部参考编号：21)

答复：

1. 商用车辆泊车位需求受多项因素影响，例如整体经济状况、地区泊车位供求、商用车辆作业模式、停泊习惯、司机居住及工作地点等。现时，有不少商用车辆会停泊在棕地上，亦有不少商用车辆司机因从事过境工作，会将车辆停泊于内地。此外，部分商用车辆(如食品运输及配送车辆)则因应行业需要于夜间作业。加上已登记商用车辆数目未能准确反映实际的泊车位需求，因此，技术上难以准确估算泊车需求，而所收集数据的误差，或较每年数据变化的幅度更大。考虑到成本效益，运输署并没有每年委托顾问进行商用车辆泊车需求研究的安排。

尽管如此，运输署仍持续监察商用车辆泊车的情况，并探讨各项增加商用车辆泊车位供应的措施。就此，运输署于2017年12月委托顾问展开「商用车辆泊车位顾问研究」(下称「顾问研究」)，并于2021年7月

完成，相关研究报告已上载于运输署网站。顾问研究提出多项建议措施增加商用车辆泊车位的供应。运输署现正在落实顾问研究所提出的建议，作为增加商用车辆泊车位供应的恒常措施，当中包括：

- (i) 在不影响交通畅顺、道路安全或其他车辆上落客货的情况下，于合适地点增加路旁泊车位，包括停车收费表；
- (ii) 在合适的路旁地点划设夜间商用车辆泊车位；
- (iii) 善用高架天桥桥底空间划设商用车辆泊车位；
- (iv) 继续与地政总署保持紧密联系，因应区内的泊车需求，物色合适的用地用作短期租约停车场，以期在不同地区增加泊车位供应；
- (v) 在合适的短期租约停车场的租约条款中，订明最少须提供的商用车辆泊车位数目；
- (vi) 鼓励学校在非上课时间开放校舍供学生服务车辆停泊；
- (vii) 遵循「一地多用」原则，在合适的「政府、机构或社区」设施及公共休憩用地项目中提供包括商用车辆的公众泊车位。第一个按照「一地多用」原则兴建的项目「上水嘉富坊公众停车场」已于2024年11月启用，提供私家车及商用车辆泊车位；
- (viii) 于2021年完成修订《香港规划标准与准则》增加资助房屋项目的商用车辆泊车位种类及数目；及
- (ix) 在合适的新发展项目中规定开放一定数目的附属泊车位及上落客货区作夜间公众商用车辆停泊用途。

运输署于2024年已额外增设约90个路旁夜间商用车辆泊车位，以及38个路旁旅游巴士泊车位。此外，政府持续在合适的短期租约停车场的租约加入特别条款，订明最少须提供的商用车辆泊车位数目，而相关泊车位的数目已较2023年增加322个。

就新建的政府停车场而言，除了上述的「上水嘉富坊公众停车场」，政府预计于2025年落成的将军澳中医医院和将军澳第67区政府联用办公大楼内的公众停车场，将合共增加超过130个商用车辆泊车位。另外，政府预计在未来三年，随着更多按「一地多用」原则推展的公众停车场项目落成，会再额外增加超过70个商用车辆泊车位。而部分私人停车场和短期租约停车场亦会提供商用车辆泊车位。

2. 运输署未有备存个别商用车辆停泊位置与其驾驶者居所地点的资料。然而，根据顾问研究的调查所得，大部份商用车辆司机居住在资助房屋。因此，运输署已根据顾问研究的建议，于2021年修订《香港规划标准与准则》，增加资助房屋项目的商用车辆泊车位种类和数目。新修订的标准亦根据不同类型商用车辆的尺寸大小引入两款「共用」泊车位，一款供轻型货车及小型巴士共用，另一款供中型 / 重型货车及旅游巴士共用。此外，《规划标准》修订前要求公共租住房屋每200至600个单位须提供一个轻型货车泊车位。修订后，透过新增的共用泊车位模式，资

助房屋须按每260个单位提供一个轻型货车及小型巴士共用泊车位。至于中 / 重型货车的上落货位数量亦由每幢房屋提供一个增至两个，并须于夜间开放供中 / 重型货车或旅游巴停泊。

3. 如上述所指，考虑到成本效益，运输署并没有每年委托顾问进行商用车辆泊车需求研究的安排，因此没有相关的每年开支。至于推行增加商用车辆泊车位建议及措施的工作由运输署现有人员执行，属于恒常职务，故涉及的开支没有详细分项。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3010)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (1) 规划及发展事宜
管制人员： 运输署署长 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

针对目前进行中的「对角行人过路处」试验计划，旨在改善行人环境 and 安全性。就此，政府可否告知本会：

1. 有关对角行人过路处所需增设的道路安全措施(包括但不限于倒数提示显示牌)的研究工作及法例修订进度为何；
2. 此试验计划会否扩大至跨度更大的过路设施(例如将军澳宝邑路与唐俊街交界)，如会，详情为何；如否，原因为何？

提问人：朱国强议员(立法会内部参考编号：34)

答复：

1. 对角行人过路处是运输署推出的行人友善措施之一，让行人可以用较短的距离及时间横过马路至路口对角位置。运输署于沙田及尖沙咀的试验计划已大致完成，路口的运作至今整体安全畅顺。运输署正根据试点的使用情况及市民的意见，制定一套适用于香港的对角行人过路处设计标准(包括配套设施)及指引。现阶段对角行人过路处的安排及设计并不涉及法例修订。
2. 大型路口涉及的对角步行距离较长，需要处理的车流人流等交通操作亦较小型路口复杂，在灯号运作上亦需要作较大的调整(例如减少行车绿灯时间)。在大型路口加设对角过路处需小心评估对路口现有通行能力的影响，避免大幅影响该路口及附近一带交通的正常运作，导致交通挤塞。运输署正检视及探讨在部分对角过路需求较高及交通繁忙的大型路口加设对角行人过路处的可行性及方案。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3011)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照
管制人员： 运输署署长 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署继续表示会提出着手推行各项电子牌照措施，包括接纳以流动应用程序出示电子驾驶执照等。就此，政府可否告知本会：

1. 以上筹备工作于过去一个财政年度的工作进展及检讨；
2. 未来一年，相关工作的计划及推行的时间表详情为何？

提问人：朱国强议员(立法会内部参考编号：36)

答复：

1. 运输署一直透过精简程序及推行电子化措施致力创新牌照管理，让市民可以随时随地以手机或电脑透过「智方便」的数码签署及 / 或填表通功能提交牌照申请，无须前往牌照事务处轮候柜位服务，便可完成整个申请程序，省时又方便，完成办理的牌证会以挂号信形式邮寄予申请人。各项电子牌照措施均取得良好进展，在过去一年的工作进展如下：
 - (a) **网上牌照服务及电子许可证** - 运输署现时已提供超过20项网上牌照服务，包括续领车辆牌照和驾驶执照等需求较高的服务。在2024年，分别有近40%及17%的申请人经网上续领正式驾驶执照和车辆牌照。另外，在2023年9月推出网上申领国际驾驶许可证服务后，现时已有近44%的申请是经由网上递交。此外，截至2024年底，运输署已陆续推出14款电子许可证，这些许可证以「可携式文件格式」(pdf)签发，并通过电子邮件发送给申请人，供他们列印和展示。
 - (b) **优化车辆牌照** - 优化车辆牌照措施已于2024年12月30日推出，在车主申领车辆牌照时发出不再载有届满日期的纸本车辆牌照。如车辆资料

不变，车主每次续牌后可沿用同一张车辆牌照而无需更换。同时，运输署设立网上免费查询平台，方便车主查询车辆牌照的届满日期。此外，运输署亦简化递交续领车辆牌照申请时所需的证明文件，包括在后台进行电脑化自动核对，让申请人无需再提交车辆宜于道路上使用证明书（即「验车纸」）及车辆登记文件（即「牌簿」）。经网上申请续牌方面，如运输署成功经香港保险业联会的网上系统即时核实车辆保险纪录作为有效的证明，车主便无需上载保险单，逐步迈向全面自动化的处理程序。这些简化安排让车主可更便捷地完成续领手续，并鼓励更多车主于网上提出申请。

- (c) **「牌证易」一站式网上牌照管理平台** - 「牌证易」已于2024年12月14日推出，以便利市民更容易掌握及管理运输署的牌照和许可证。登记成为「牌证易」的用户后，市民便能随时查看其持有的驾驶执照和车辆牌照的资料及届满日期、违例驾驶记分记录，以及接收车辆牌照和正式驾驶执照的续领电邮提示。
 - (d) **「拍牌易」网上车辆登记号码拍卖平台** - 「拍牌易」已于2024年12月23日推出，市民透过「智方便+」或以电邮地址在网上平台注册后，便可参与网上竞投普通车辆登记号码，缴付拍卖款项和收取拍卖相关资讯。
 - (e) **国际驾驶许可证自助服务站** - 香港牌照事务处和九龙牌照事务处于2025年1月13日起各增设一个「国际驾驶许可证自助服务站」，为市民提供多一个申请的途径以及即日取证的服务。由于所有申请均可于完成手续后约半小时内领取证件，「自助服务站」深受市民欢迎。
2. 在未来一年，运输署会推出电子驾驶执照，并会继续优化其他电子牌照服务以提升效率。各项相关工作的计划如下：
- (a) **电子驾驶执照** - 政府已于2025年3月7日在宪报刊登《2025年道路交通(修订)条例草案》，并于3月19日提交立法会进行首读，以计划在9月推行电子驾驶执照，为驾驶执照(包括驾驶教师执照)持有人提供另一个选择，让他们可通过智能手机展示其电子执照，以符合携带或出示驾驶执照以供检查或查阅的相关法定要求。电子驾驶执照并非取代实体驾驶执照，驾驶执照持有人仍会获发实体驾驶执照，并可按其意愿选择使用电子驾驶执照。此外，市民如经网上申请驾驶执照，获批后便可即时使用电子驾驶执照而无需等候邮递实体驾驶执照。
 - (b) **网上牌照服务及电子许可证** - 运输署计划于2025年起继续分阶段将网上服务进一步延伸至其他牌证服务及许可证，包括申请「自订登记号码分配证明书」复本及「无欠缴罚款或诉讼费记录及无违例记录证明书」。

- (c) 「牌证易」 - 「牌证易」在2025年第二季会推出更多功能，届时用户可使用自动填表功能提交网上牌照申请、查询申请进度和结果、网上预约驾驶考试，并查阅各类许可证资料。
- (d) 「拍牌易」 - 首场「拍牌易」网上拍卖于2025年2月20至24日顺利举行，并成功售出50个车辆登记号码。第二场网上拍卖亦于3月20至24日举行，成功售出80个车辆登记号码。运输署会在检视情况后逐步增加拍卖次数及每场拍卖的车牌号码数量，以确保拍卖平台运作畅顺。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1442)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

请政府告知，自2018年至今：

1. 本港各道路口岸(落马洲、文锦渡、沙头角、深圳湾、港珠澳大桥及香园围)每年于平日及假日的入境及出境私家车架次分别为何？请以表列形式，列出各口岸于每年每月的私家车流量数据。
2. 往返本港各口岸的所有公共交通工具路线资料及车资、乘客人次和班次数目为何？请以表列形式，列出各路线于每年每月的数据。

提问人：何敬康议员(立法会内部参考编号：1)

答复：

1. 根据香港海关及港珠澳大桥管理局^[注1]的资料，在2020年至2024年期间经各陆路边境管制站出入境的私家车架次载于**附表一**。有关部门没有备存各陆路边境管制站私家车于平日及假日出入境架次的分项数据。有关2020年之前各陆路边境管制站跨境车辆出入境架次详情可参阅已上载至以下运输署网页列于第八组资料下的过境车辆交通表8.1(a)至8.1(f)。

https://www.td.gov.hk/tc/transport_in_hong_kong/transport_figures/monthly_traffic_and_transport_digest/index.html

注1：港珠澳大桥管理局根据内地法律成立，作为非营利性事业单位法人，负责大桥主桥的建设、营运、管理和维护。

2. 现时有多种公共交通工具(包括铁路、本地专营巴士、专线小巴，以及跨境巴士)往返各陆路边境管制站。截至2025年2月底，各边境管制站的公共交通定线服务详情(包括路线资料、车资、每天乘客人次和班次)载于附表二。

2020年至2024年经各陆路边境陆路管制站私家车出入境架次

	落马洲 ^[注1]		文锦渡 ^[注2]		沙头角 ^[注3]		深圳湾		港珠澳大桥		香园围 ^[注4]	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境
2020年												
一月	122 086	119 808	5 403	5 559	15 793	15 636	122 944	123 064	36 276	36 165	-	-
二月	6 170	5 994	-	-	-	-	23 094	23 314	12 473	12 679	-	-
三月	-	-	-	-	-	-	1 500	2 235	12 835	13 288	-	-
四月	-	-	-	-	-	-	347	211	232	81	-	-
五月	-	-	-	-	-	-	515	301	230	59	-	-
六月	-	-	-	-	-	-	549	444	232	88	-	-
七月	-	-	-	-	-	-	369	454	298	227	-	-
八月	-	-	-	-	-	-	203	200	102	65	-	-
九月	-	-	-	-	-	-	239	228	98	28	-	-
十月	-	-	-	-	-	-	196	240	82	55	-	-
十一月	-	-	-	-	-	-	174	221	92	47	-	-
十二月	-	-	-	-	-	-	172	298	90	42	-	-
2021年												
一月	-	-	-	-	-	-	158	274	80	28	-	-
二月	-	-	-	-	-	-	161	231	64	11	-	-
三月	-	-	-	-	-	-	123	300	43	5	-	-
四月	-	-	-	-	-	-	131	277	43	9	-	-
五月	-	-	-	-	-	-	135	252	55	15	-	-
六月	-	-	-	-	-	-	80	133	59	17	-	-
七月	-	-	-	-	-	-	125	183	74	29	-	-
八月	-	-	-	-	-	-	188	182	50	14	-	-

	落马洲 ^[註1]		文锦渡 ^[註2]		沙头角 ^[註3]		深圳湾		港珠澳大桥		香园围 ^[註4]	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境
九月	-	-	-	-	-	-	215	261	73	26	-	-
十月	-	-	-	-	-	-	176	191	52	22	-	-
十一月	-	-	-	-	-	-	242	275	64	24	-	-
十二月	-	-	-	-	-	-	278	305	67	19	-	-
2022年												
一月	-	-	-	-	-	-	168	199	50	26	-	-
二月	-	-	-	-	-	-	85	84	26	28	-	-
三月	-	-	-	-	-	-	45	61	11	4	-	-
四月	-	-	-	-	-	-	81	73	37	6	-	-
五月	-	-	-	-	-	-	131	126	61	7	-	-
六月	-	-	-	-	-	-	169	153	80	16	-	-
七月	-	-	-	-	-	-	114	186	83	18	-	-
八月	-	-	-	-	-	-	119	148	118	43	-	-
九月	-	-	-	-	-	-	107	145	76	25	-	-
十月	-	-	-	-	-	-	102	130	119	38	-	-
十一月	-	-	-	-	-	-	92	125	128	30	-	-
十二月	-	-	-	-	-	-	133	183	739	543	-	-
2023年												
一月	-	-	306	322	-	-	7 312	7 603	13 123	13 483	-	-
二月	24 392	23 702	1 561	1 568	-	-	38 533	39 042	23 652	23 477	12	17
三月	52 555	51 842	2 795	2 801	-	-	63 571	65 328	35 121	35 430	150	188
四月	62 635	61 496	3 225	3 197	-	-	74 114	75 595	46 000	46 991	742	782
五月	69 980	69 255	3 264	3 190	-	-	83 271	85 097	50 401	50 156	1 837	1 939
六月	74 634	73 336	3 336	3 313	-	-	88 209	89 916	52 409	53 745	2 508	2 515
七月	81 663	80 451	3 327	2 512	-	-	96 081	97 974	64 583	64 844	4 913	5 391

	落马洲 ^[注1]		文锦渡 ^[注2]		沙头角 ^[注3]		深圳湾		港珠澳大桥		香园围 ^[注4]	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境
八月	90 536	89 058	3 764	3 673	-	-	103 583	104 841	76 625	77 348	11 869	12 132
九月	86 056	84 260	722	716	-	-	96 340	97 002	70 487	76 803	12 011	12 292
十月	93 652	92 108	-	-	-	-	106 811	108 536	101 299	97 256	15 075	15 270
十一月	92 505	91 073	2 018	2 000	-	-	106 919	108 099	99 616	100 692	15 544	15 626
十二月	98 008	96 314	3 698	3 645	-	-	115 495	116 085	125 815	129 873	16 061	15 993
2024年												
一月	101 272	101 437	3 962	3 904	-	-	122 110	122 927	117 129	114 409	17 402	17 627
二月	84 499	83 476	3 398	3 371	-	-	107 456	108 430	135 398	135 999	15 135	15 254
三月	99 917	98 629	3 955	3 945	-	-	120 451	122 352	134 181	145 329	18 525	18 814
四月	100 270	98 577	3 929	3 939	-	-	123 671	124 028	143 171	134 572	19 042	19 059
五月	102 004	100 670	4 090	4 091	-	-	121 656	123 007	139 102	139 576	19 872	20 046
六月	101 400	99 826	4 052	4 067	-	-	120 006	121 691	133 532	142 539	19 651	19 933
七月	108 212	107 493	4 454	4 498	-	-	130 041	130 028	146 036	138 165	20 687	20 933
八月	112 415	110 705	4 578	4 569	-	-	137 302	137 822	152 536	157 140	21 721	21 901
九月	107 967	106 616	4 501	4 565	-	-	130 433	130 630	129 426	127 362	21 897	22 060
十月	114 804	113 472	4 535	4 511	-	-	140 245	141 787	159 906	158 684	22 556	22 757
十一月	111 828	110 738	4 298	4 359	-	-	135 064	135 697	137 319	143 133	23 196	23 232
十二月	119 432	118 595	4 640	4 681	-	-	145 440	145 125	156 532	154 497	24 379	24 401

注1: 落马洲管制站于2020年2月4日至2023年2月5日期间暂停提供客运清关服务。

注2: 文锦渡管制站于2020年1月30日至2023年1月7日期间暂停提供客运清关服务。另曾于2023年7月10日至7月18日及于2023年9月8日至11月12日期间分别暂停客运清关服务。

注3: 沙头角管制站自2020年1月30日起暂停提供客运清关服务。

注4: 香园围管制站客运清关服务于2023年2月6日开通。

各陆路边境管制站的公共交通定线服务详情^[注 1]
(截至2025年2月底)

服务种类	路线 ^[注 2]	全程收费 ^[注 3] (元)	每天载客量 ^[注 4] (人次)	班次 ^[注 5] (分钟)
罗湖管制站				
铁路服务	东铁线	28.0至112.5	194 400	3至10
落马洲管制站				
短途跨境巴士服务	旺角线 (鸭兰街(金都商场对开)－皇岗)	45至50	3 690	15至30
	油尖线 (柯士甸道过境巴士总站－皇岗)	50至55	1 527	20至60
	观塘线 (蓝田站公共运输交汇处－皇岗)	55至60	4 168	20至45
	湾仔线 (会展站公共运输交汇处－皇岗)	57至63	2 601	20至60
	荃湾线 (荃湾愉景新城公共运输交汇处－皇岗)	45至48	4 105	15至30

服务 种类	路线 ^[注2]	全程收费 ^[注3] (元)	每天载客量 ^[注4] (人次)	班次 ^[注5] (分钟)
跨境穿梭 巴士服务	落马洲(新田) 公共运输交 汇处—皇岗	10	9 513	5至15
专线小巴 服务	专线小巴第 N44B号线(通 宵) (屯门码头(湖 山路)—落马 洲管制站)	21.7	198	60
	专线小巴第 79S号线(通 宵) (天水围(俊宏 轩)—落马洲 管制站)	12.7	378	30至60
	专线小巴第 616S号线(通 宵) (旺角—落马 洲管制站)	25	363	5至15
香园围边境管制站				
专营巴士 服务	城巴第 B7 号 线 (粉岭站 / 上 水(宝运路)— 香园围边境 管制站)	11.3	16 650	7至20
	城巴第 B8 号 线 (大围站公共 运输交汇处 —香园围边 境管制站)	18.1	13 708	10至30

服务种类	路线 ^[注2]	全程收费 ^[注3] (元)	每天载客量 ^[注4] (人次)	班次 ^[注5] (分钟)
	九巴第B9号线 (屯门站－香园围边境管制站)	21.3	3 832	20至30
	九巴第B9A号线 (元朗(西)－香园围边境管制站)	17.2		
专线小巴服务	专线小巴第59S号线 (上水站－香园围边境管制站)	9.9	17 757	2至8
落马洲支线管制站				
铁路服务	东铁线	28.0至112.5	108 000	9至14
专营巴士服务	九巴第B1号线 (天慈邨－落马洲支线公共运输交汇处)	15.3	41 895	8至20
专线小巴服务	专线小巴第75号线 (元朗(福康街)－落马洲支线公共运输交汇处)	10	5 346	10至20

服务 种类	路线 ^[注2]	全程收费 ^[注3] (元)	每天载客量 ^[注4] (人次)	班次 ^[注5] (分钟)
深圳湾口岸				
专 营 巴 士 服 务	屿巴第B2号线 (元朗港铁站－深圳湾口岸)	15.8	7 505	20至30
	屿巴第B2P号线 (天慈邨巴士总站－深圳湾口岸)	11.3	12 821	10至25
	城巴第B3号线 (屯门码头－深圳湾口岸)	16.5	5 421	20至60
	城巴第B3X号线 (屯门市中心－深圳湾口岸)	16.5	17 918	8至25
	城巴第B3A号线 (山景邨－深圳湾口岸)	16.5	5 786	15至60
	城巴第B3M号线 (深圳湾口岸－屯门站(循环线))	16.5	525	60

服务 种类	路线 ^[注2]	全程收费 ^[注3] (元)	每天载客量 ^[注4] (人次)	班次 ^[注5] (分钟)
专线小巴 服务	专线小巴第 618号线 (天水围(天恩 邨)－深圳 湾口岸)	14.4	5 597	8至15
港珠澳大桥香港口岸				
专营巴士 服务	屿巴第B4号 线 (港珠澳大桥 香港口岸－ 香港国际机 场(经航天城 交通总汇)(循 环线))	9.8	3 010	15至30
	城巴第B5号 线 (欣澳公共运 输交汇处－ 港珠澳大桥 香港口岸)	6.1	5 156	12至35
	屿巴第B6号 线 (东涌满东村 (裕东路)－港 珠澳大桥香 港口岸)	9.8	7 433	15至30
	屿巴第B6S号 线 (东涌满东村 (裕东路)－港 珠澳大桥香 港口岸)	9.8	244	15

服务种类	路线 ^[注2]	全程收费 ^[注3] (元)	每天载客量 ^[注4] (人次)	班次 ^[注5] (分钟)
专线小巴服务	专线小巴第901号线 (港珠澳大桥往东涌北(循环线))	9.8	451	20至30
跨境穿梭巴士服务	港珠澳大桥香港口岸－ 港珠澳大桥珠海口岸	65至70	26 438	5至30
	港珠澳大桥香港口岸－ 港珠澳大桥澳门口岸	65至70	33 437	
文锦渡口岸				
跨境巴士服务	上水广场－ 文锦渡口岸	10至20	3 956	10至30
香港西九龙站				
高速铁路 (高铁)服务	香港西九龙站连接93个 直达内地站点 ^[注6]	人民币 68.0 元至 4,269.0 元 ^[注7]	92 700	每日至少 208班列车 ^[注8]

注1： 跨境巴士服务包括短途定线服务和长途服务。就前者，上表载列设有固定路线、固定收费和固定班次的短途服务的资料。后者(即长途服务)的路线和班次因应需求而定，因此收费浮动。

注2： 城巴 – 城巴有限公司
九巴 – 九龙巴士(一九三三)有限公司
屿巴 – 新大屿山巴士(1973)有限公司

注3： 铁路和高速铁路服务的车费范围反映不同级别服务及行程起点 / 目的地的不同收费。其他路面公共交通的车费范围一般反映日间和通宵服务的不同收费。

- 注4： 载客量为营办商提供于2024年12月的每日平均双向载客量。个别路线的载客人次属营办商的内部营运资料，不宜按月逐一公开。
- 注5： 班次范围反映繁忙时段，以及非繁忙时段 / 深宵时段的班次。各公共交通营办商会因应实际情况加密班次以应付乘客需求。
- 注6： 由2025年1月5日起的服务安排。
- 注7： 高铁车费由中国国家铁路集团有限公司以人民币定价。港元票价会按汇率变动每月调整，并于每月首日公布。
- 注8： 由2025年1月5日起的班次安排。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1466)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞第179段，提到本港有超过十万辆电动车，是五年前的八倍。去年，特区政府将电动车登记税宽减计划延长至2026年3月31日，并就登记税宽减订立新安排，包括将登记税宽减额上限由97,500元调整至58,500元。请政府告知：

请以表列形式，并根据车辆类别和使用燃料的类型，交代过去5个财政年度的各类汽车的新登记数目和占有所有新登记车辆总数的百分比。

提问人： 何敬康议员(立法会内部参考编号：25)

答复：

过去5个财政年度(截至2025年2月28日)，按车辆类别及燃料类别划分的首次登记车辆数目表列如下：

2020-21年度

车辆类别	首次登记车辆数目				
	汽油	柴油	电动	液化石油气	总数 [该车辆类别 占有所有车辆 总数百分比]
电单车	9 684	0	51	0	9 735 [17.42%]
私家车	33 612	0	4 944	0	38 556 [68.99%]
的士	0	0	0	876	876 [1.57%]
专营巴士	0	309	0	0	309 [0.55%]
非专营 公共巴士	0	254	0	0	254 [0.45%]
私家巴士	0	49	0	0	49 [0.09%]
公共小巴	0	12	0	123	135 [0.24%]
私家小巴	0	64	0	66	130 [0.23%]
货车	2	5 712	26	0	5 740 [10.27%]
特别用途 车辆	0	76	9	14	99 [0.18%]
总数 [该燃料类别占 所有车辆总数 百分比]	43 298 [77.48%]	6 476 [11.59%]	5 030 [9.00%]	1 079 [1.93%]	年度首次登 记车辆总 数： 55 883

2021-22年度

车辆类别	首次登记车辆数目				
	汽油	柴油	电动	液化 石油气	总数 [该车辆类别 占有所有车辆 总数百分比]
电单车	8 865	0	63	0	8 928 [16.00%]
私家车	26 080	2	11 572	0	37 654 [67.48%]
的士	0	0	0	1 049	1 049 [1.88%]
专营巴士	0	230	2	0	232 [0.42%]
非专营 公共巴士	0	209	0	0	209 [0.37%]
私家巴士	0	61	0	0	61 [0.11%]
公共小巴	0	9	0	144	153 [0.27%]
私家小巴	0	64	0	35	99 [0.18%]
货车	2	7 230	58	0	7 290 [13.06%]
特别用途 车辆	0	104	11	10	125 [0.22%]
总数 [该燃料类别占 所有车辆总数 百分比]	34 947 [62.63%]	7 909 [14.17%]	11 706 [20.98%]	1 238 [2.22%]	年度首次登 记车辆 总数： 55 800

2022-23年度

车辆类别	首次登记车辆数目				
	汽油	柴油	电动	液化石油气	总数 [该车辆类别 占有所有车辆 总数百分比]
电单车	6 915	0	183	0	7 098 [12.55%]
私家车	17 629	0	22 946	0	40 575 [71.73%]
的士	12	0	5	1 040	1 057 [1.87%]
专营巴士	0	257	17	0	274 [0.48%]
非专营 公共巴士	0	378	3	0	381 [0.67%]
私家巴士	0	78	0	0	78 [0.14%]
公共小巴	0	32	0	103	135 [0.24%]
私家小巴	0	76	0	1	77 [0.14%]
货车	0	6 625	144	0	6 769 [11.97%]
特别用途 车辆	0	106	16	3	125 [0.22%]
总数 [该燃料类别占 所有车辆总数 百分比]	24 556 [43.41%]	7 552 [13.35%]	23 314 [41.21%]	1 147 [2.03%]	年度首次登 记车辆 总数： 56 569

2023-24年度

车辆类别	首次登记车辆数目					
	汽油	柴油	电动	液化石油气	氢	总数 [该车辆类别占有所有车辆总数百分比]
电单车	4 341	0	251	0	0	4 592 [7.69%]
私家车	15 159	0	33 663	0	0	48 822 [81.75%]
的士	0	0	42	997	0	1 039 [1.74%]
专营巴士	0	56	43	0	1	100 [0.17%]
非专营公共巴士	0	358	17	0	0	375 [0.63%]
私家巴士	0	66	0	0	0	66 [0.11%]
公共小巴	0	101	3	18	0	122 [0.20%]
私家小巴	0	108	1	0	0	109 [0.18%]
货车	0	4 117	284	0	0	4 401 [7.37%]
特别用途车辆	0	81	3	8	0	92 [0.15%]
总数 [该燃料类别占有所有车辆总数百分比]	19 500 [32.65%]	4 887 [8.18%]	34 307 [57.45%]	1 023 [1.71%]	1 [0.00%]	年度首次登记车辆总数： 59 718

2024-25年度(截至2025年2月28日)

车辆类别	首次登记车辆数目				
	汽油	柴油	电动	液化石油气	总数 [该车辆类别 占有所有车辆 总数百分比]
电单车	3 222	0	289	0	3 511 [7.60%]
私家车	12 223	0	26 052	0	38 275 [82.88%]
的士	19	0	155	756	930 [2.01%]
专营巴士	0	26	1	0	27 [0.06%]
非专营公共巴士	0	300	9	0	309 [0.67%]
私家巴士	0	63	3	0	66 [0.14%]
公共小巴	0	86	2	11	99 [0.21%]
私家小巴	0	97	1	0	98 [0.21%]
货车	0	2 568	230	0	2 798 [6.06%]
特别用途车辆	2	62	4	2	70 [0.15%]
总数 [该燃料类别占 所有车辆总数 百分比]	15 466 [33.49%]	3 202 [6.93%]	26 746 [57.91%]	769 [1.67%]	年度首次登 记车辆 总数： 46 183

注1：混合动力车辆计入其相应燃料类别内，只有纯电动车才计入电动车类别。

注2：政府车辆无须登记，因此不包括在内。

注3：由于四舍五入的关系，有关百分比相加总和不一定等于100%。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1467)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (4) 运输服务管理
管制人员： 运输署署长 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

三隧分流收费方案已于2023年分两个阶段实施，请政府告知：

1. 自「分时段收费」的方案实施后，三条过海隧道在平日繁忙时段和非繁忙时段以及周六和周日分别录得的最高车流量分别为何？请以车辆种类别，以表列形式列出有关数字。
2. 收费方案实施前及自「分时段收费」方案实施后，三条过海隧道的隧道费收入及营运开支分别为何？
3. 随着三条过海隧道的新收费方案已实施超过一年，无论根据上述数据与否，请问当局有否订立任何指标，以衡量政策成效？如有，详情及结果为何？

提问人：何敬康议员(立法会内部参考编号：26)

答复：

1. 政府于2023年12月17日起在三条过海隧道，即西区海底隧道(西隧)、海底隧道(红隧)和东区海底隧道(东隧)，实施「分时段收费」。在新收费实施后的一年(即2023年12月至2024年12月)，三条过海隧道按时段及车种划分的最高一小时车流量载于附件。
2. 政府于2023年8月2日收回西隧的同时，实施首阶段的「633」固定收费方案，及后于同年12月17日起在三条过海隧道实施第二阶段的「分时段收费」方案。

2023年4月1日至8月1日期间(即2023-24年度开始至第一阶段的「633」固定收费方案实施前)，三条过海隧道平均每日(包括期间所有日子，即连同周末及公众假期)的隧道费收入及营运开支的数据载列如下：

隧道	平均每日隧道费收入 (百万元) ¹	平均每日营运开支 (万元) ²
西隧	不适用 ³	
红隧	1.7	27
东隧	2.0	29

注：

1. 隧道费收入不包括获豁免缴付隧道费的车辆(即专营巴士、政府车辆及由伤残人士驾驶并获豁免的车辆)。
2. 表内所列开支是于有关期间付予管理、营运及维修承办商的管理费，以及「易通行」隧道费服务商就相关隧道提供收费服务的费用，并未包括隧道在有关年度的建造成本折旧费及政府维修工程的开支。
3. 西隧于此期间仍由「建造、营运及移交」专营权公司营运，因此政府未能提供相关数字。

至于在2023年8月2日至12月16日期间(即第一阶段的「633」固定收费方案实施起至第二阶段的「分时段收费」方案实施前)，3条过海隧道平均每日(包括期间所有日子，即连同周末及公众假期)的隧道费收入及营运开支的数据载列如下：

隧道	平均每日隧道费收入 (百万元) ¹	平均每日营运开支 (万元) ²
西隧	3.8	42
红隧	2.4	27
东隧	2.1	33 ³

注：

1. 见上表注1。
2. 见上表注2。
3. 东区海底隧道于2023年8月2日至12月16日期间平均每日营运开支较2023年4月1日至8月1日有所增加，主要是由于管理、营运和维修隧道营办商的管理费按合约条款调整。

在2023年12月17日至2024年12月31日期间(即「分时段收费」方案实施起至2024年12月底)，三条过海隧道的隧道费收入及营运开支载列如下：

隧道	平均每日隧道费收入 (百万元) ¹	平均每日营运开支 (万元) ²
西隧	3.2	40
红隧	2.7	28
东隧	2.0	33

注：

1. 见上表注1。
 2. 见上表注2。
3. 数据显示，新收费实施后全日过海交通量大致保持稳定，三隧的总车流量与实施「分时段收费」前相若，未诱发额外车流，同时使过海交通在三隧之间更平均分布，善用各隧道的容车量。

除了地域上的分流外，新收费亦促进在时间上的分流。整体而言，三隧繁忙时段的车流量有所减少，而繁忙时段以外的时间，三隧的整体车流上升，反映部分驾驶者的出行习惯有所改变，选择在隧道费较低的时段出行。

以上情况符合预期。过往红隧全日车流一直高企，而容车量最高的西隧于全日大部分时间则未被善用。现时的收费已更有效地利用三隧的容车量。红隧和东隧于繁忙时段的挤塞情况已见纾缓，邻近隧道口的非过海交通情况也有明显改善。在一般时段及非繁忙时段，即占全日近八成时间，过海隧道的整体交通较以往明显畅顺。这对过海巴士乘客、驾驶私家车的人士、公共交通业界、商用车运输业界，以至整个社会均带来裨益。

政府现正整合和分析2024年全年过海交通数据，以检视各过海隧道繁忙时段的现行安排，预计在今年年中会完成，并会汇报检视结果。

三条过海隧道实施「分时段收费」后的一年(即2023年12月至2024年12月)
按时段及车种划分的最高一小时车流量(较繁忙行车方向)(架次)¹

		西 隧			红 隧			东 隧		
		电单车 ⁷ 及私家车	的士	其他 商用车	电单车 ⁷ 及私家车	的士	其他 商用车	电单车 ⁷ 及私家车	的士	其他 商用车
星期一至五	繁忙时段 ²	1 700	800	1 600	1 800	300	800	1 700	400	700
	一般时段 ³	2 000	700	1 200	1 500	300	800	1 300	400	700
	非繁忙时段 ⁴	1 800	600	400	1 600	600	300	1 400	300	400
星期六	繁忙时段 ²	1 900	600	800	1 600	400	800	1 300	400	600
	一般时段 ³	2 100	600	900	1 700	400	600	1 300	400	500
	非繁忙时段 ⁴	1 600	500	200	1 800	600	200	1 300	300	100
星期日和 公众假期	一般时段 ⁵	1 700	500	300	1 900	400	200	1 300	200	200
	非繁忙时段 ⁶	1 500	400	200	1 600	500	200	1 200	300	100

注:

1. 有关车流量并未计及繁忙时段排队进入隧道的车龙(如有)。上表列出各隧道在不同时段内每小时的最高车流量(按较繁忙行车方向而定),并按车辆种类细分。由于各隧道的交通情况不同,即使在同一时段,各隧道录得最高车流量的时间或会有别。因此,不宜直接将各隧道的车流数据相加以计算某时段的总过海车流量。整体而言,繁忙时段的总过海车流量最高,其次为一般时段,非繁忙时段的总过海车流量则最低。
2. 指平日07:30至10:30及16:30至19:30(共6小时)
3. 指平日10:30至16:30(共6小时)
4. 指平日00:00至07:30及19:30至24:00(共12小时)
5. 指假日10:30至19:30(共9小时)
6. 指假日00:00至10:30及19:30至24:00(共15小时)
7. 「电单车」包括机动三轮车
8. 西隧、红隧和东隧的设计容车量(单向)分别为4 200、2 600和2 600架次 / 小时。然而,实际通过隧道的车流量会受多项因素的影响,包括不同车辆种类的比例、隧道连接路的容车量限制等。因此,实际车流量及设计容车量的比较未必能准确反映实际交通情况。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1635)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

当局可否提供过去3年，各个不同陆路边境管制站离境的私家车的数量。

提问人：洪雯议员(立法会内部参考编号：40)

答复：

根据香港海关及港珠澳大桥管理局^[注1]的资料，在过去3年(即2022年至2024年)经各陆路边境管制站^[注2]的私家车出境架次表列如下：

管制站	2022年	2023年	2024年
落马洲 ^[注3]	0	812 895	1 250 234
文锦渡 ^[注4]	0	26 937	50 500
深圳湾	1 613	995 118	1 543 524
大桥香港口岸	784	770 098	1 691 405
香园围 ^[注5]	不适用	82 145	246 017

注1： 港珠澳大桥管理局根据内地法律成立，作为非营利性事业单位法人，负责大桥主桥的建设、营运、管理和维护。

注2： 沙头角管制站自2020年1月30日起暂停提供客运清关服务。

注3： 落马洲管制站于2020年2月4日至2023年2月5日期间暂停提供客运清关服务。

注4: 文锦渡管制站于2020年1月30日至2023年1月7日期间暂停提供客运清关服务。另曾短暂于2023年7月10日至7月18日及2023年9月8日至11月12日期间暂停客运清关服务。

注5: 香园围管制站客运清关服务于2023年2月6日开通。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1297)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (4) 运输服务管理
管制人员： 运输署署长 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就香港各行车隧道及主要干道，请告知本会：

1. 2020-21至2024-25财政年度，每条行车隧道及主要干道的设计流量及非繁忙 / 繁忙时间的使用量；
2. 请以详细分项列出，2020-21至2024-25财政年度，每条行车隧道及主要干道的营运总开支分别为何；
3. 请以详细分项列出，2020-21至2024-25财政年度，每条行车隧道及主要干道用于维修保养的各项开支分别为何；及
4. 请以详细分项列出，2025-26财政年度，行车隧道及主要干道的改善工程计划及预算开支分别为何？

提问人：叶刘淑仪议员(立法会内部参考编号：22)

答复：

1. 由于没有按财政年度划分的交通数据，以及2024年的交通统计年报仍在编撰中，我们现提供2020年至2023年的交通流量统计数字。有关各主要干道的设计容车量及繁忙和非繁忙时间使用率(以车辆行车量 / 容车量比率计算)载列于附件一。

各行车隧道于2020年至2024年的设计容车量及繁忙和非繁忙时间使用率则载列于附件二。

- 2.及3. 在2020-21至2023-24财政年度，各政府行车隧道的开支载列于附件三。至于2024-25财政年度，有关数字仍在整合中。

至于道路(包括主要干道)的维修保养,路政署没有分拆备存个别道路的维修保养开支。

4. 在2025-26年度,政府计划在政府行车隧道及主要干道的改善工程及相关预算载列于附件四。

各主要干道的设计容车量及繁忙¹和非繁忙¹时段使用率

路段	主要干道 ²	设计容车量 (架次 / 小时)	使用率							
			2020年		2021年		2022年		2023年	
			繁忙时段	非繁忙时段	繁忙时段	非繁忙时段	繁忙时段	非繁忙时段	繁忙时段	非繁忙时段
香港岛										
夏悫道 (西行方向介乎添马街与军器厂街)	四号	9 450	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6
中环及湾仔绕道	四号	4 700	0.5	0.4	0.5	0.4	0.4	0.3	0.5	0.4
九龙										
公主道 (介乎卫理道与培正道)	一号	4 700	0.6	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.6	0.5
观塘绕道 (介乎启仁街与龙翔道)	二号	4 700	0.6	0.5	0.6	0.5	0.6	0.5	0.6	0.5
西九龙公路 (介乎连翔道与兴华街西)	三号	4 700	0.9	0.7	0.8	0.7	0.7	0.7	0.8	0.7
东九龙走廊 (介乎马头角道与漆咸道北)	五号	3 000	0.9	0.9	1.0	1.0	1.0	0.9	1.0	0.9
龙翔道 (介乎南昌街与狮子山隧道公路)	七号	4 700	0.9	0.7	1.0	0.7	0.8	0.7	0.9	0.8

路段	主要干道 ²	设计容车量 (架次 / 小时)	使用率							
			2020年		2021年		2022年		2023年	
			繁忙时段	非繁忙时段	繁忙时段	非繁忙时段	繁忙时段	非繁忙时段	繁忙时段	非繁忙时段
新界										
汀九桥	三号	4 700	1.2	0.8	1.2	0.8	1.1	0.7	1.2	0.8
南湾隧道	八号	4 700	0.4	0.3	0.5	0.3	0.4	0.3	0.5	0.4
吐露港公路 (介乎马料水交汇处与完善路交汇处)	九号	6 300	1.1	0.8	1.1	0.8	1.1	0.8	1.1	0.8
粉岭公路 (介乎扫管埔交汇处与和合石交汇处)	九号	4 700	0.5	0.4	0.6	0.4	0.6	0.4	0.6	0.6
屯门公路 (东行方向介乎深井与青朗公路，包括深井支路)	九号	6 300	0.9	0.7	0.9	0.7	0.9	0.7	0.9	0.7
港深西部公路 (介乎亦园路与深圳湾公路大桥)	十号	4 700	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1

注1：表格所载列的数据反映各运输设施于2020年至2023年间星期一至五(公众假期除外)的车流量。「繁忙时段」是指上午7时至10时及下午5时至8时内最繁忙行车方向的一小时；而「非繁忙时段」为其余时间最繁忙行车方向的一小时。

注2：六号干线由中九龙干线、T2主干路及茶果岭隧道项目和将军澳—蓝田隧道组成。由于整条六号干线预计在2026年全线通车，故现时未有其使用率数据。

各行车隧道的设计容车量及繁忙²和非繁忙²时段使用率

隧道 ¹	设计 容车量 (架次 / 小时)	使用率 ³									
		2020年		2021年		2022年		2023年		2024年	
		繁忙 时段	非繁忙 时段	繁忙 时段	非繁忙 时段	繁忙 时段	非繁忙 时段	繁忙 时段	非繁忙 时段	繁忙 时段	非繁忙 时段
香港仔隧道	2 600	0.8	0.7	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8
海底隧道	2 600	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.0
东区海底隧道	2 600	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.0	1.0	1.0	1.1	0.9
西区海底隧道	4 200	0.9	0.6	0.9	0.7	0.8	0.6	0.9	0.7	1.0	0.8
狮子山隧道	2 600	1.1	1.0	1.1	1.0	1.1	1.0	1.1	1.0	1.1	1.0
大老山隧道	2 600	1.0	0.8	1.0	0.8	1.0	0.7	1.0	0.7	1.0	0.8
尖山隧道及 沙田岭隧道	4 700	0.8	0.5	0.8	0.5	0.7	0.4	0.7	0.5	0.8	0.5
城门隧道	2 600	0.8	0.6	0.8	0.6	0.8	0.6	0.8	0.6	0.8	0.6
大榄隧道	4 700	0.7	0.4	0.7	0.4	0.6	0.3	0.6	0.3	0.6	0.3

注1： 运输署没有备存愉景湾隧道的数据，该隧道由私人公司建造，现时由私人公司营运，并只供获许可车辆使用。

注2： 表格所载列的数据反映上述隧道于2020年至2024年间星期一至五(公众假期除外)的车流量。除三条过海隧道外，「繁忙时段」是指上午7时至10时及下午5时至8时内最繁忙行车方向的一小时；而「非繁忙时段」为其余时间最繁忙行车方向的一小时。为更准确反映过海车流，三条过海隧道「繁忙时段」是指上午7时30分至10时30分及下午4时30分至7时30分内最繁忙的一小时。

注3： 使用率不计及正在排队入隧道的车辆，不反映实际交通需求与设计容车量之间的关系。隧道的实际交通容量或会受其他交通因素影响，包括使用有关路段的不同车辆种类的比例、有关路段的形态等。因此，

单凭实际行车量及设计容车量所作的比较未必能够确实反映实际交通情况。收费隧道的使用率是指由车辆缴费系统提供的每小时平均行车量与隧道设计容车量的比率。

各政府行车隧道的营运开支

收费隧道/ 管制区 ^{1,2}	2020-21 (百万元)	2021-22 (百万元)	2022-23 (百万元)	2023-24 (百万元)
海底隧道	143	154	158	199
东区海底隧道	165	177	179	228
西区海底隧道 ³	不适用	不适用	不适用	241
大老山隧道	142	144	143	167
香港仔隧道	95	97	97	125
狮子山隧道	74	76	91	136
城门隧道	109	114	125	152
八号干线	330	320	342	391

注1： 表格载列的收费隧道并不包括大榄隧道。此隧道属「建造、营运及移交」隧道，于2025年5月31日前仍是由其专营公司营运。

注2： 表内所列的开支包括付予管理、营运及维修承办商的管理费、实行「易通行」的相关营运及维修保养费用，以及隧道在有关年度的建造成本折旧费及政府维修工程的开支。

注3： 西区海底隧道于2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的数字为2023年8月2日至2024年3月31日的数字。

非收费隧道 ⁴	2020-21 (百万元)	2021-22 (百万元)	2022-23 (百万元)	2023-24 (百万元)
屯门—赤鱗角 隧道 ⁵	19	71	73	79
将军澳隧道 ⁶	37	37	35	31
将军澳—蓝田 隧道 ⁶	不适用	不适用	19	62
中环及湾仔 绕道隧道	120	148	148	148
龙山隧道	57	61	61	57
长山隧道	18	19	19	25
机场隧道	25	25	26	26
观景山隧道	54	54	55	55
启德隧道	54	54	54	54

注4： 政府非收费隧道并不列入政府收费隧道经营账目。表内所列开支是于有关年度付予管理、营运及维修承办商的管理费，并未包括隧道在有关年度的建造成本折旧费及政府维修工程的开支。

- 注5： 屯门—赤鱲角隧道由2020年12月27日开始营运。2020-21年度的数字为2020年12月27日至2021年3月31日的数字。
- 注6： 将军澳—蓝田隧道由2022年12月11日开始营运而将军澳隧道亦于同日豁免隧道收费。将军澳—蓝田隧道2022-23年度的数字为2022年12月11日至2023年3月31日的数字。

隧道及主要干道	改善工程项目	2025-26年度 预算开支 (百万元)
海底隧道	更换交通管制及监察系统	6.05
西区海底隧道	更换高压配电系统	3.78
	更换交通管制及监察系统	8.22
	往香港岛方向出口增设行车线	10.00
大老山隧道	更换通风系统	0.67
香港仔隧道	拟议巴士转乘站	17.10
青沙管制区	更换交通管制及监察系统	2.24

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3206)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

请运输署就停车收费表提供以下资料：

- (a) 过去3年，路边停车收费表的数量及使用率为何(按区议会分区列出)；
- (b) 过去3个年度及预期在2025-26年度，运输署(或外判公司)对停车收费表进行维修保养涉及的人手编制、薪酬开支及设备开支分别为何；
- (c) 过去3个年度，运输署停车收费表的收入为何，是否能收回成本(按区议会分区列出)；
- (d) 预算案演辞第249段提出检讨停车收费表的收费，以体现「用者自付」原则；请问现阶段有无拟议收费方案，及有否评估对停车收费表使用率有何影响；及
- (e) 署方会否因应不同区域停车收费表的营收状况，拆除使用率低的停车收费表；并于使用率高的区域增设停车收费表，以增加政府的收入？

提问人：郭伟强议员(立法会内部参考编号：39)

答复：

- (a) 有关过去3年全港各区议会分区设有路旁停车收费表泊车位的数目及平均使用率如下：

(i) 设有路旁停车收费表泊车位的数目

地区	2022年	2023年	2024年
中西区	612	599	599
东区	567	579	592
南区	687	687	685
湾仔区	985	1 019	1 022
香港(小计)	2 851	2 884	2 898
九龙城区	2 534	2 564	2 576
观塘区	558	575	630
深水埗区	1 324	1 347	1 356
黄大仙区	401	403	412
油尖旺区	1 976	1 982	1 994
九龙(小计)	6 793	6 871	6 968
离岛区	177	175	175
葵青区	503	516	585
北区	1 041	1 069	1 125
西贡区	1 623	1 863	1 949
沙田区	1 684	1 699	1 705
大埔区	1 600	1 599	1 616
荃湾区	656	669	685
屯门区	1 266	1 269	1 276
元朗区	1 072	1 182	1 229
新界(小计)	9 622	10 041	10 345
总计	19 266	19 796	20 211

(ii) 路旁停车收费表泊车位的平均使用率

地区	2022年		2023年		2024年	
	平日 (%)	周末 及 假日 (%)	平日 (%)	周末 及 假日 (%)	平日 (%)	周末 及 假日 (%)
中西区	91	82	90	81	93	86
东区	90	84	91	83	91	92
南区	61	70	62	70	68	73
湾仔区	92	92	91	91	90	89
香港(小计)	90	87	84	82	88	85
九龙城区	95	95	95	95	91	91
观塘区	94	93	93	95	92	93
深水埗区	96	92	96	91	94	93
黄大仙区	92	92	91	91	94	93
油尖旺区	93	92	93	92	96	94
九龙(小计)	94	93	95	93	93	94
离岛区	72	77	68	76	75	73

地区	2022年		2023年		2024年	
	平日 (%)	周末 及 假日 (%)	平日 (%)	周末 及 假日 (%)	平日 (%)	周末 及 假日 (%)
葵青区	93	91	92	92	96	91
北区	91	90	88	90	88	89
西贡区	75	78	74	76	75	70
沙田区	88	92	87	92	86	90
大埔区	90	91	88	92	82	90
荃湾区	89	91	88	92	90	92
屯门区	89	94	88	92	84	92
元朗区	91	91	88	90	89	85
新界(小计)	85	90	85	88	85	86
总计	91	92	88	89	88	88

(b) & (c)

过去3个财政年度，停车收费表系统的收入及经常性开支如下：

	2021-22年度	2022-23年度	2023-24年度
收入 (百万元)	308	377	412
经常性开支 (百万元)	37	47	51

此外，监管停车收费表营办商提供的服务属于运输署人员的部分常规职务，涉及的开支预算没有详细分项。

(d) & (e)

政府在路旁设立停车位是为应付短期泊车需求，这些停车位一般会竖立收费表(俗称咪表)，目的是避免停车位被长期占用，让更多驾驶者可使用这些停车位。现时咪表位的最高收费定于每15分钟2元，超过30年没有调整。

从上述可见，咪表位的使用率甚高，在香港岛、九龙及新界，在平日、周末及假日，使用率普遍介乎85%至94%。为此，运输署一直积极致力增加更多咪表位，以满足泊车需求。在过去三年中，咪表位数量增加了约5%，即945个，总数达到20 211个。在订定咪表位的收费时，政府会根据各地区道路的泊车情况及使用率，结合最长的泊车时限及收费时段等因素，订定合适收费。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2878)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

鉴于近年「跨境白牌车」问题猖獗，据报不少内地司机以商务签证来港，驾驶「粤Z」中港车赚取酬劳载客，这不仅打击本地业界从业员生计，更衍生道路安全及保险相关问题。就此，政府可否告知本会：

- (一) 过去三年，每年当局进行打击「跨境白牌车」执法行动的次数，以及在行动中被捕及检控的司机人数分别为何；
- (二) 过去三年，每年有多少名内地司机因以访客身份驾驶粤港跨境车辆从事载客取酬工作被判罪成，以及相关案件的罚则为何；及
- (三) 据悉，有部分网上平台在没有获得出租许可证的情况下，提供「跨境白牌车」服务，当局有否采取措施打击这些违法行为；如有，详情为何；如否，原因为何？

提问人：林振升议员(立法会内部参考编号：6)

答复：

(一)及(二)

警务处在2022年、2023年及2024年就汽车非法出租或取酬载客个案所采取的执法行动分别为26次、33次和47次。同期，涉及非法出租或取酬载客而被定罪的个案数目分别为11宗、34宗和59宗。于2022及2023年，当中并没有涉及跨境非法出租或取酬载客的个案。于2024年，当中有19宗个案涉及跨境汽车非法出租或取酬载客。警务处没有备存问题所要求的其他统计数字。视乎个别个案的情况，法庭判处的刑罚包括罚款，以及暂时取消涉事司机驾驶资格；涉事车辆牌照及车辆均分别按照法例列明的法定期间予以吊销和扣押。

(三)

政府一直十分关注利用汽车作非法出租或取酬载客的情况。警务处一直采取针对性执法行动，并透过不同渠道收集情报，以打击非法出租或取酬载客活动。若发现有足够证据证明未领有出租汽车许可证的车辆涉嫌被用作非法出租或取酬载客，会马上采取适当的执法行动。警务处会继续调配适当资源以打击非法出租或取酬载客活动，保障乘客和道路使用者的安全。

为加强打击非法出租或取酬载客，我们已于2023年12月修订法例以提高有关罚则，包括提高罚款额由首次定罪判处的最高第二级罚款(5,000元)及再次定罪的最高第三级罚款(10,000元)，分别增至第三级罚款(10,000元)及第四级罚款(25,000元)；暂时吊销车辆牌照和扣押车辆的期限，由首次定罪判处的3个月及再次定罪的6个月，分别增至6个月及12个月；及最高监禁期，由首次定罪判处的最高3个月及再次定罪的最高6个月，分别增至6个月及12个月。政府正研究进一步完善现有法例，以期尽快向立法会提交修例建议，令执法可更到位和有效，出发点是保障乘客安全。

此外，若跨境汽车被用作非法出租或取酬载客，运输署会以违反「封闭道路通行证」(下称「通行证」)的条件为由，撤销涉事车辆的「通行证」。此外，运输署已进一步加强宣传，包括于各陆路管制站及机场竖立宣传海报及告示，并透过电邮和派发宣传单张等方式，提醒「通行证」持有人及有关营运者切勿从事非法出租或载客取酬活动，以及从事非法活动的后果与罚则。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1025)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (4) 运输服务管理

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府拥有8条收费隧道，请告知本会：

- 1) 每条收费隧道过去5年，A)每年维护成本开支，B)职员人手数目，C)涉及职员薪酬
- 2) 易通行实施以来，每年维护成本为何？易通行在最新一年对比上个财政年度的开支有否减少，如减少，详情为何；如增加，原因为何？
- 3) 易通行实施以来，隧道收费站人手如何再度编配？
- 4) 剩下10条政府隧道，局方会否研究考虑收费？如会，详情为何；如否，原因为何？

提问人：林健锋议员(立法会内部参考编号：17)

答复：

1(A)

8条政府收费隧道在过去5个财政年度的营运开支如下：

收费隧道 / 管制区 ¹	2019-20 (百万元)	2020-21 (百万元)	2021-22 (百万元)	2022-23 (百万元)	2023-24 (百万元)
海底隧道 ²	(注2)	143	154	158	199
东区海底隧道 ²	(注2)	165	177	179	228
西区海底隧道 ³	不适用	不适用	不适用	不适用	241
大老山隧道 ²	(注2)	142	144	143	167
香港仔隧道	81	95	97	97	125

收费隧道 / 管制区 ¹	2019-20 (百万元)	2020-21 (百万元)	2021-22 (百万元)	2022-23 (百万元)	2023-24 (百万元)
狮子山隧道	70	74	76	91	136
城门隧道	97	109	114	125	152
八号干线	288	330	320	342	391

注1：表内所列的开支包括付予管理、营运及维修承办商的管理费、实行「易通行」的相关营运及维修保养费用，以及隧道在有关年度的建造成本折旧费及政府维修工程的开支。

注2：按现有资料，海底隧道、东区海底隧道和大老山隧道的最早数字为2020-21年度。

注3：西区海底隧道于2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的数字为2023年8月2日至2024年3月31日的数字。

1(B)－(C)

8条政府收费隧道的管理、营运及维修营办商在过去5年的实际人手如下：

隧道	2020年 12月	2021年 12月	2022年 12月	2023年 12月 ⁷	2024年 12月 ⁷
海底隧道	216	203	167	153	148
东区海底隧道	233	218	229	182	189
西区海底隧道 ⁵	不适用	不适用	不适用	208	194
大老山隧道	221	206	206	174	165
香港仔隧道	152	146	149	141	117
狮子山隧道	157	152	146	93	97
城门隧道	139	135	129	89	95
八号干线 ⁶	387	387	364	347	353

注5：西区海底隧道于2023年8月2日移交政府管理。

注6：有关实际人手涵盖青沙管制区，即八号干线沙田至长沙湾段及青衣至长沙湾段，包括大围隧道、荔枝角高架道路、尖山隧道、沙田岭隧道、南湾隧道和昂船洲大桥。

注7：因应「易通行」不停车缴费服务在2023年5月至12月分阶段于8条政府收费隧道实施，营办商实际人手均较2022年12月「易通行」尚未实施时有所下调。

有关营办商所涉及的人手开支已包括在付予营办商的管理费内，故有关人手开支没有详细分项。

(2)

「易通行」不停车缴费服务已在2023年先后于8条政府收费隧道顺利实施。政府透过公开招标，分别委托隧道费服务商及承办商，以提供收取隧道费、营运及维修「易通行」后台系统和现场设备等服务，以及筹备政府于2025年5月收回大榄隧道后实施「易通行」的各项工作。根据合约就履行上述职务支付的经常性开支，2024-25年度为2.2亿元(修订预算)，2025-26年度为2.7亿元(预算)。预算增加的主要原因包括在大榄隧道实施「易通行」，相关系统云端服务使用量的增加，以及因保养期结束而需支付的维护开支。

(3)

运输署一直与营办商保持紧密联系，协助及支援受影响的员工在持续就业作出准备。营办商亦有向受影响员工交代调职 / 离职的安排、解雇补偿的细节、行政支援(如电话热线服务等)，以及分享由劳工处及雇员再培训局提供的资讯。

政府收费隧道及青沙管制区在实行「易通行」后，共有226名收费员受影响。当中，有41名收费员已继续获聘在隧道服务，其余员工则按个人意愿离职。营办商已根据《雇佣条例》及管理、营运及维修合约的相关条款，在终止雇佣合约时，支付相关员工应得的所有解雇补偿。

(4)

政府在厘定各政府隧道的收费水平时，将全盘考虑四大原则，即交通管理需要、「用者自付」、公交优先、以及效率优先，同时亦会慎重考虑公众可负担程度以及当时社会环境等因素。当中，政府会先考虑交通管理需要，以及顾及公众可负担程度。在「收回成本」的基础上，如收费未足以有效管理交通，便需考虑调整收费。各条隧道的具体情况不同，例如地理位置、服务对象、交通管理需要等，政府需权衡各个原则，因时制宜、因地制宜，为各隧道制订一个合适的收费。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1028)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

港车北上自2023年7月推出，请告知本会：

1. 计划推出以来，每年车流辆次；
2. 港珠澳大桥过去5年每年维护支出；
3. 会否考虑调整港珠澳大桥收费？如会，详情为何；如否，原因为何？

提问人：林健锋议员(立法会内部参考编号：20)

答复：

1. 「港车北上」自2023年7月1日起实施。根据港珠澳大桥(大桥)管理局提供的资料，2023年及2024年大桥双向总车流分别约为230万及440万架次，其中「港车北上」双向总车流分别约为27万及160万架次。
- 2 & 3. 大桥管理局根据内地法律成立，作为非营利性事业单位法人，负责大桥主桥的建设、营运、管理和维护(包括财务事宜)，以及向使用大桥主桥的车辆收取通行费，包括决定有关通行费水平。政府持续与大桥管理局保持紧密联系，以期为驾驶人士提供更多便利。就社会上有关调整通行费的意见，港方已向大桥管理局反映，以供其参考及考虑。

现时，大桥管理局以自收自支的方式营运。大桥主桥收入(包括通行费)由大桥管理局用以偿还银行贷款，以及支付大桥的日常营运及维

护的开支。通行费收入并非由香港特区政府收取，我们亦不宜单方面披露有关大桥收入及开支的资料。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0504)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在『25/26年度需要特别留意的事项』提及，透过对交通和天气的累积数据进行大数据分析，改善『交通数据分析系统』。而此事项在23/24年度的文件已有提及。请告知本会：

1. 有否评估交通数据分析系统对路线规划预测行车时间的准确度？如有，请说明评估方法以及评估结果；如否，请说明原因；
2. 有否评估在恶劣天气下，路面交通的行车效率以及挤塞情况？如有，请提供过去2年在恶劣天气期间的交通数据；如否，请说明原因；
3. 有否评估运用大数据对交通管理措施的效益；如有，请说明评估方式及评估结果；如否，请说明原因；
4. 会否考虑将大数据应用在整体电子道路交通管理系统上，以提高交通管理措施的效益，如会，请说明现阶段的规划进度；如否，请说明不应用的原因。

提问人：林筱鲁议员(立法会内部参考编号：21)

答复：

1. 运输署联同数字政策办公室(前资讯科技总监办公室)利用大数据分析技术，开发了「交通数据分析系统」，整合交通数据并分析过去和实时的交通运输和天气数据及天文台的天气预测数据，提供即时及未来15至90分钟内的预计行车时间。

于开发及维护大数据模型时，运输署已就不同路段及时段驾驶车辆实地验证模型的准确性，并对实时车速与预测车速之间的差异进行比较。系统的准确度会随着路面情况的不同而有所变化。在一般情况下，预测车速的准确度约为70%至80%。运输署会持续收集数据以优化数据模型。

2. 在恶劣天气下，路面的交通情况会受恶劣天气强度、影响的范围以及持续时间等多种因素影响。「交通数据分析系统」会分析交通运输和天气数据，以预测恶劣天气下的车速和行车时间。根据过去2年的数据分析，当红色或黑色暴雨警告信号恶劣天气生效时，车速平均一般会下降约5%，挤塞情况大致相同或略有增加。
- 3-4. 现时，运输署在交通管理上已有应用人工智能和大数据分析，其中包括结合大数据应用的「交通数据分析系统」，以及正在东涌运作并应用人工智能的「实时交通灯号调节系统」。

如上所述，「交通数据分析系统」分析过去和实时的交通和天气数据及天文台的天气预测数据，提供预计行车时间，并透过「香港出行易」和「开放数据平台」向公众发放，方便市民预先规划行程。

实时交通灯号调节系统方面，运输署正推展在全港约50个合适的独立灯控路口增设「实时交通灯号调节系统」，透过加设在路口的感应器及运算系统等附属设备，使灯号可以因应当刻的车流及人流而即时调节，减少通过路口时的延误。系统预计在2026年开始陆续装设及投入运作，整个项目预计在2027年完成。运输署亦正安排在另外两处交通流量较高的联动式路口试点安装「实时交通灯号调节系统」，并测试内地的相关技术，以协助制定把系统推展至其他合适路口的计划。在筹划新发展区时，运输署亦会联系负责项目的相关部门，于合适灯控路口一并推行「实时交通灯号调节系统」。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0745)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (4) 运输服务管理

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

全港目前18条政府行车隧道，其中10条是免费。预算案演辞249提到，运输及物流局会检视各政府隧道及主干道的收费。就此，当局可否告知本会：

1. 有否统计全港政府的行车隧道的2024年营运成本(包括维护、人工)及收入(包括隧道费及其他收入)，如有，请按收费和免费分类列出，如否，原因为何；
2. 政府以什么原则判断隧道是否要收费，是否会参考隧道使用率及周边交通分流能力来制定差异化收费？如何判断「用者自付」原则下的合理收费水平？
3. 现时10条免费隧道的营运成本是否已纳入政府长期财政规划？若未来实施收费，预计每年可增加多少收入？

提问人：林素蔚议员(立法会内部参考编号：1)

答复：

1. 2023-24年度各政府行车隧道的营运开支及收入载列于附件。
2. 政府在决定隧道是否收费及其收费水平时，将全盘考虑四大原则，即交通管理需要、「用者自付」、公交优先、以及效率优先，同时亦会慎重考虑公众可负担程度以及当时社会环境等因素。当中，政府会先考虑交通管理需要，以及顾及公众可负担程度；在「收回成本」的基础上，如收费未足以有效管理交通，便需考虑调整收费。相较一般在地面上兴建的道路，隧道的管理及营运需较高费用和资源投放，例如需长时间运作通风和照明系统，较复杂的结构检查和维修，并聘请营办商

负责管理等。因此，政府一直慎重考虑「用者自付」和「收回成本」原则，研究需征收合理的费用，以确保这些运输设施的财务可持续性。然而，各条隧道的具体情况不同，例如地理位置、服务对象、交通管理需要等，政府需权衡各个原则，为各隧道制订一个合适的收费。

3. 现时政府非收费隧道的营运成本已纳入政府一般收入账目的开支范畴，因此是财政预算的一部分。运输署正检视和评估隧道的收费水平。有关检讨工作和评估完成后，政府将咨询立法会交通事务委员会及持份者。

2023-24 年度各政府行车隧道的营运开支及收入

收费隧道 / 管制区 ¹	营运开支 ³ (百万元)	收入 (百万元)
海底隧道	199	867
东区海底隧道	228	762
西区海底隧道 ²	241	879
大老山隧道	167	431
香港仔隧道	125	109
狮子山隧道	136	269
城门隧道	152	100
八号干线	391	191

注1： 表格载列的收费隧道并不包括大榄隧道。此隧道属「建造、营运及移交」隧道，于2025年5月31日前仍是由其专营公司营运。

注2： 西区海底隧道于2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的数字为2023年8月2日至2024年3月31日的数字。

注3： 表内所列的开支包括付予管理、营运及维修承办商的管理费、实行「易通行」的相关营运及维修保养费用，以及隧道在有关年度的建造成本折旧费及政府维修工程的开支。

非收费隧道	营运开支 ⁴ (百万元)
屯门—赤鱲角隧道	79
将军澳隧道	31
将军澳—蓝田隧道	62
中环及湾仔绕道隧道	148
龙山隧道	57
长山隧道	25
机场隧道	26
观景山隧道	55
启德隧道	54

注4： 政府非收费隧道并不列入政府收费隧道经营账目。表内所列开支是于有关年度付予管理、营运及维修承办商的管理费，并未包括隧道在有关年度的建造成本折旧费及政府维修工程的开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0749)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

过去3年经陆路边境管制站(如落马洲、深圳湾)离境的车辆分类数据，包括：私家车、旅游巴士及货车的每日平均流量及比例为何？

提问人： 林素蔚议员(立法会内部参考编号：5)

答复：

根据入境事务处、香港海关和港珠澳大桥管理局^(注1)的资料，于过去3年(即2022年至2024年)，按车辆类别经各陆路边境管制站的每日平均出境车辆架次及比例载列如下：

管制站	车辆类别	2022年		2023年		2024年	
		每日平均离境车次	比例 (^{注2}) (%)	每日平均离境车次	比例 (^{注2}) (%)	每日平均离境车次	比例 (^{注2}) (%)
落马洲 (^{注3})	巴士	0	—	444	10%	558	9%
	货车	678	100%	1 625	36%	1 921	33%
	私家车	0	—	2 471	54%	3 416	58%
	总数	678	—	4 540	—	5 895	—
文锦渡 (^{注4})	巴士	0	—	117	11%	96	8%
	货车	787	100%	894	81%	974	81%
	私家车	0	—	95	9%	138	11%
	总数	787	—	1 106	—	1 208	—
沙头角 (^{注5})	巴士	0	—	0	—	0	—
	货车	282	100%	0	—	0	—

管制站	车辆类别	2022年		2023年		2024年	
		每日平均离境车次	比例 (^{注2}) (%)	每日平均离境车次	比例 (^{注2}) (%)	每日平均离境车次	比例 (^{注2}) (%)
	私家车	0	—	0	—	0	—
	总数	282	—	0	—	0	—
深圳湾	巴士	1	—	119	2%	295	4%
	货车	1 609	100%	1 936	40%	2 176	33%
	私家车	4	—	2 726	57%	4 217	63%
	总数	1 614	—	4 781	—	6 688	—
港珠澳大桥	巴士	14	5%	628	20%	868	15%
	货车	288	95%	351	11%	420	7%
	私家车	2	1%	2 110	68%	4 621	78%
	总数	304	—	3 089	—	5 909	—
香园围 (^{注6})	巴士	0	—	78	7%	94	6%
	货车	436	100%	802	71%	732	49%
	私家车	0	—	252	22%	672	45%
	总数	436	—	1 132	—	1 498	—

注1: 港珠澳大桥管理局根据内地法律成立，作为非营利性事业单位法人，负责大桥主桥的建设、营运、管理和维护。

注2: 各类车辆每日平均离境架次与每日平均离境架次总数的比例(四舍五入至最接近的个位数)。由于四舍五入关系，百分比相加未必等于100%。

注3: 落马洲管制站于2020年2月4日至2023年2月5日期间暂停提供客运通关服务。

注4: 文锦渡管制站曾于2020年1月30日至2023年1月7日及2023年7月至11月不同时段暂停客运 / 货运清关服务。

注5: 沙头角管制站于2020年1月30日起暂停客运通关服务，及于2022年3月14日起暂停货运清关服务。

注6: 香园围管制站货运服务于2020年8月26日开通，客运通关服务于2023年2月6日开通。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：0756)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞249提出，会检视停车收费表收费及交通违例定额罚款，以更好管理交通。就此，当局可否告知本会：

现时香港登记车辆及公众停车场、停车表位数目分别为何？停车位供应数量与登记车辆的增长是否成正比？

鉴于政府曾于2017年建议提高相关罚款至400元，但因泊车位不足问题未能解决、车主和司机反对而搁置，当局有否评估现时停车位的供求是否较2017年有所改善？

如否，当局有否考虑积极开拓更多停车位，并改变现时的政府空置用地用途，用作兴建公众停车场或临时表位，以满足停车需求？

提问人：林素蔚议员(立法会内部参考编号：12)

答复：

政府提供泊车位的政策，是优先考虑及配合商用车辆的泊车需求，并在整体发展容许的情况下提供适量的私家车泊车位。为避免加剧路面交通的负担，政府不鼓励惯常乘搭公共交通工具的市民转用私家车。尽管如此，政府理解部分市民基于不同原因选择以私家车代步，因此政府一直持续积极推展一系列短期及中长期措施，在情况允许下适度增加泊车位供应。

截至2024年12月，全港泊车位数目共有约801 500个，当中包括约207 000个公众泊车位及约37 600个路旁泊车位。过去7年间，泊车位与领牌车辆数目的比例由2017年^{注1}的1.03微升至2024年的1.04，其中私家车泊车位的比例已由2017年的1.11上升至2024年的1.14。政府会持续积极推展一系列短期及中

长期措施，在情况允许下适度增加泊车位供应，相关措施包括但不限于以下项目：

- (i) 在不影响交通畅顺、道路安全或其他车辆上落客货的情况下，于合适地点增加路旁泊车位，包括停车收费表；
- (ii) 在合适的路旁地点划设夜间商用车辆泊车位；
- (iii) 善用高架天桥桥底空间划设泊车位；
- (iv) 继续与地政总署保持紧密联系，因应区内的泊车需求，物色合适的用地用作短期租约停车场，以期在不同地区增加泊车位供应；
- (v) 在合适的短期租约停车场的租约条款中，订明最少须提供的商用车辆泊车位数目；
- (vi) 在非办公时间开放更多政府大楼的泊车位予公众使用；
- (vii) 鼓励学校在非上课时间开放校舍供学生服务车辆停泊；
- (viii) 依据 2021 年 8 月修订的《香港规划标准与准则》(《准则》)所订定的泊车位标准，要求新发展项目提供适当的泊车位。修订后的《准则》增加了私人和资助房屋发展项目的私家车附属泊车位数目，并增加资助房屋发展项目的商用车辆泊车位种类及数目；
- (ix) 遵循「一地多用」原则，在合适的「政府、机构或社区」设施及公共休憩用地项目中提供公众泊车位；以及
- (x) 在合适的工务工程项目和短期租约停车场^{注 2}推展自动泊车系统，以增加泊车位密度并便利市民泊车。

注 1: 政府曾于 2017 年 2 月建议将违例泊车的定额罚款由 320 元提高至 480 元，并拟循先审议后订立的程序通过决议，但不获立法会支持。其后，政府曾于 2017 年 5 月将建议的定额罚款额修订为 400 元，但仍未获立法会通过。

注 2: 短期租约停车场的自动泊车系统由相关短期租约用地承租人斥资兴建并以商业形式营运。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：1385)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (6) 公共交通费用补贴计划

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案提出，将由2025年6月起，上调「公共交通费用补贴计划」(补贴计划)的领取门槛，由每月公共交通实际开支水平400元提高至500元。就此，政府可否告知本会：

- 一) 按每月领取的补贴金额列出(0.1-100元、100.1-200元、200.1-300元、300元或以上)，自补贴计划推出至今，平均每月的受惠人数；
- 二) 补贴计划自推出以来经过多次调整，请以表列出，补贴计划每个调整时期的i)补贴总额、ii)受惠总人数，及iii)每月人均补贴金额；
- 三) 政府表示在落实补贴计划和二元优惠计划的调整方案后，可在未来五年减省共约62亿元开支，当局评估上调补贴计划领取门槛后的五个财政年度，每年可减省多少开支，以及受惠人数的变化；及
- 四) 当局如何评估，为何在今年上调补贴计划的领取门槛后，此纲领2025/26年度的预算仍较上个财政年度增加2.920亿元？

提问人：刘业强议员(立法会内部参考编号：21)

答复：

- 一) 过去5年，公共交通费用补贴计划(补贴计划)下按每月补贴金额划分的平均每月受惠人数如下：

每月补贴 金额	平均每月受惠人数 (千人)				
	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
0.1元至 100.0元	1 291	1 756	1 327	1 732	1 157
100.1元至 200.0元	490	837	625	836	545
200.1元至 300.0元	148	293	226	321	196
300.1元 或以上	49	108	91	140	90

二) 政府自2019年1月1日起推行补贴计划，并于2020年1月1日优化补贴计划。在疫情期间，政府曾推出多轮临时特别措施，包括在2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月暂时放宽补贴计划下的每月公共交通开支水平，以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暂时提高每月补贴上限。

过去5年，不同时期的补贴总金额、平均每月补贴金额、平均每月受惠人数及每月人均补贴金额如下：

时期	补贴 总金额 (百万元)	平均每 月 补贴金 额 (百万元)	平均每月 受惠人数 (千人)	每月人均 补贴金额 (元)
2020年1月至 2020年6月 (没有特别措施)	765	127.5	1 434	89
2020年7月至 2021年12月 (特别措施生效期间)	5,091	282.8	2 843	99
2022年1月至 2022年4月 (没有特别措施)	380	95.1	1 099	87
2022年5月至 2023年10月 (特别措施生效期间)	5,939	329.9	3 068	108
2023年11月至 2024年12月 (没有特别措施)	2,955	211.0	1 996	106

三) 由2025年6月1日起，补贴计划的补贴领取门槛将由每月公共交通实际开支水平400元提高至500元。预计调整方案生效后，2025-26财政年度

的预计补贴金额约为26.9亿元，较调整前的预计补贴金额(即32.3亿元)减少约5.4亿元；预计每月平均受惠人数约为190万人。2025-26至2029-30财政年度预计可减省共约35.6亿元的开支。

- 四) 计及调整方案生效后可减省的开支，补贴计划在2025-26财政年度的预算总开支仍较2024-25财政年度的修订预算增加约2.9亿元，主要是由于补贴金额的预算增加，其中考虑到公共交通乘客人次的增长以及公共交通营办商的票价调整等因素。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：2553)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

请当局告知本会：

- (1) 过去三年，当局接获封闭道路通行许可证的申请数量为何？处理每宗申请的平均所需时间为何？目前尚未处理的申请宗数及平均轮候时间为何？
- (2) 过去三年，按口岸列明使用口岸跨境车数量为何？

提问人：刘国勋议员(立法会内部参考编号：40)

答复：

- (1) 粤港澳三地政府一直紧密合作，因应有关管制站及各自连接路的承受能力，推展各项跨境交通措施，包括增发常规配额、推行新措施例如「港车北上」、「港珠澳大桥澳门口岸泊车转乘计划」和「跨境私家车一次性特别配额」，以便合资格的跨境车辆经指定陆路口岸往来粤港澳三地。

现时，跨境车辆必须先向运输署申请「封闭道路通行许可证」(「许可证」)，以及办理内地／澳门政府所需手续，才可经指定陆路边境管制站来往香港与广东省／澳门。因应上述各项措施，发出跨境车辆的许可证申请数目持续上升。

在过去3年，运输署接获跨境车辆的许可证申请数目如下：

年份	许可证申请数目
2022	27 823
2023	166 626
2024	197 550

整体而言，三地政府相关部门会协调审批流程，尽量为申请人提供便利。然而，由于各项跨境计划涉及相关政府的内部审批流程，因此处理所需时间均有不同，申请人须按个别计划的要求提交所需的申请文件、进行指定申请程序(例如车辆检验、提交车辆保险证明及 / 或向内地部门进行备案)，故申请人完成整项办理申请程序的时间亦各有差异。就运输署签发许可证而言，一般在粤港有关部门完成所需审批后，可于5个工作日内向申请人签发许可证。

截至2025年2月28日，就不同跨境计划尚待处理或正在处理的许可证申请数目约为4 100宗。

- (2) 根据入境事务处、香港海关和港珠澳大桥管理局^[注 1]的资料，在过去3年(即2022年至2024年)经各陆路边境管制站的跨境车辆出入境架次载于附表。

注1: 港珠澳大桥管理局根据内地法律成立，作为非营利性事业单位法人，负责大桥主桥的建设、营运、管理和维护。

2022年至2024年各陆路边境陆路管制站车辆出入境架次

管制站 ^(注1)	私家车		巴士		货车		总数	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境
2022年								
落马洲	0	0	0	0	284 418	247 584	284 418	247 584
文锦渡	0	0	0	0	288 533	287 387	288 533	287 387
沙头角	0	0	0	0	11 370	20 297	11 370	20 297
深圳湾	1 346	1 613	513	495	566 040	587 320	567 899	589 428
港珠澳大桥	1 528	784	5 028	5 020	105 249	105 269	111 805	111 073
香园围 ^(注2)	不适用	不适用	不适用	不适用	153 137	159 009	153 137	159 009
2023年								
落马洲	826 616	812 895	145 285	146 213	530 201	593 272	1 502 102	1 552 380
文锦渡	28 016	26 937	33 650	33 013	272 017	274 350	333 683	334 300
沙头角	0	0	0	0	0	0	0	0
深圳湾	980 239	995 118	42 538	43 407	745 662	706 763	1 768 439	1 745 288
港珠澳大桥	759 131	770 098	229 191	229 233	163 152	128 282	1 151 474	1 127 613
香园围 ^(注2)	80 722	82 145	25 631	25 441	280 976	290 475	387 329	398 061
2024年								
落马洲	1 264 020	1 250 234	202 375	204 325	595 014	703 250	2 061 409	2 157 809
文锦渡	50 392	50 500	35 427	35 306	340 306	356 519	426 125	442 325
沙头角	0	0	0	0	0	0	0	0
深圳湾	1 533 875	1 543 524	109 175	107 821	846 643	796 334	2 489 693	2 447 679
港珠澳大桥	1 684 268	1 691 405	317 436	317 542	193 070	153 204	2 194 774	2 162 151
香园围	244 063	246 017	35 132	34 532	305 508	268 052	584 703	548 601

- 注1: 以下管制站曾于2019冠状病毒病疫情期间或因其他运作原因暂停服务，详情如下：
- 落马洲管制站于2020年2月4日至2023年2月5日期间暂停提供客运通关服务。
 - 文锦渡管制站曾于2020年1月30日至2023年1月7日及2023年7月至11月不同时段暂停客运 / 货运清关服务。
 - 沙头角管制站于2020年1月30日起暂停客运通关服务，及于2022年3月14日起暂停货运清关服务。
- 注2: 香园围管制站货运服务于2020年8月26日开通，客运通关服务于2023年2月6日开通。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2420)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (6) 公共交通费用补贴计划

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案第232段提及，「公共交通费用补贴计划」由2025年6月起，将计划的补贴领取门槛，由每月公共交通实际开支水平400元提高至500元。政府就市民每月超出500元的开支部分，维持提供三分之一的补贴，每月400元的补贴上限亦会维持不变。就此，政府可否告知本会：

1. 检视该计划所涉及的预算开支及人手编制为何；
2. 过去3年，每年政府就该计划的总补贴金额为何；
3. 过去3年，每年受惠于该计划的人数及人均补贴金额为何；
4. 预计调整计划后受惠于该计划的人数及人均补贴金额为何；及
5. 当局每年可节省多少补贴金额？

提问人：李镇强议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

1. 协助检讨公共交通费用补贴计划(补贴计划)的工作由运输署现有人员执行，涉及的开支及人手没有详细分项。

2.及 3. 过去3年，补贴计划下的补贴总金额、平均每月受惠人数及每月人均补贴金额如下：

年份 ^注	补贴总金额 (百万元)	平均每月 受惠人数 (计至最接近 的千位)	每月人均 补贴金额 (元)
2022	2,837	2 274 000	104
2023	3,909	3 036 000	107
2024	2,528	1 988 000	106

注： 为了让更多市民在疫情期间受惠于补贴计划，政府曾推出多轮临时特别措施，包括在2022年5月至2023年10月暂时放宽补贴计划下的每月公共交通开支水平，以及暂时提高每月补贴上限。

4.及 5. 由2025年6月1日起，补贴计划的补贴领取门槛将由每月公共交通实际开支水平400元提高至500元。预计调整方案生效后，2025-26财政年度的预计补贴金额约为26.9亿元，较调整前的预计补贴金额(即32.3亿元)减少约5.4亿元；预计每月平均受惠人数约为190万人。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0887)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署于2023年11月开始在各区共约100个行人过路处黑点或过往较多出现车辆与行人碰撞意外的交通灯控制路口，安装投射红光的辅助装置(辅助装置)。就此，政府可否告知本会：

- 请按区议会分区列出，各区行人过路处安装辅助装置的数量；
- 当局去年用于安装辅助装置的开支为多少；
- 当局曾聘请香港大学的专业学术团队就辅助装置在提升行人安全方面的成效进行评估，有关的详情和开支为何；按大学团队的评估，辅助装置的成效如何；透过现场问卷调查收集行人和持份者(如附近商铺)的具体意见为何；
- 当局会否考虑在更多行人过路处安装辅助装置；如会，有关详情为何？

提问人：李梓敬议员(立法会内部参考编号：25)

答复：

运输署于2023年11月开始在各区共100个过往较多出现车辆与行人碰撞意外的交通灯控制路口黑点，安装投射红光的辅助装置(辅助装置)。按区议会分区，各区行人过路处安装辅助装置的数量如下：

地区	路口数目	辅助装置数目
中西区	2	26
东区	3	44
离岛区	1	4
九龙城区	8	121
葵青区	2	28
观塘区	13	163
北区	3	48
西贡区	2	24
沙田区	2	18
深水埗区	20	324
南区	2	28
大埔区	2	14
荃湾区	3	32
屯门区	5	68
湾仔区	5	67
黄大仙区	2	25
油尖旺区	20	299
元朗区	5	79
总计	100	1 412

就以上100个路口，运输署于2023年11月至2024年12月完成了共1 412个辅助装置的安装工作，相关的安装开支(包括采购和安装成本)约为2,166万元。

运输署于2022年进行辅助装置试验计划，聘请了香港大学评估辅助装置在提升行人安全方面的成效，包括观察和比较有关过路处安装辅助装置前后行人的过马路行为、在有关过路处进行面对面的行人意见调查、以及与附近的其他持份者(例如商店和居民)进行面访调查。调查费用约为33万元。评估结果显示，安装辅助装置后，整体行人在「红色人像」灯号亮着时横过马路的数字减少约四分之一，成效正面。香港大学亦透过与行人和邻近持分者的问卷调查和个别访谈评估了辅助装置的效能。大多数受访者认为辅助装置的红光投射覆盖范围足够，普遍对安装新的辅助设备持正面态度。

现时在100个选定地点安装的辅助装置，已经能够涵盖2023年10月敲定选址地点时所有涉及过往较多出现车辆与行人碰撞意外的交通灯控制路口黑点。运输署会继续审视资源并考虑在一些特定位置(例如新增涉及较多行人意外的交通黑点)安装辅助装置，以针对性及有效益地加强保障行人过路安全。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2088)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

专营巴士是指根据香港法例第230章《公共巴士服务条例》所提供的公共巴士服务。而巴士双向分段收费是指乘客不论是在车程首段或末段登车，都可按下车时的路程长短缴付分段车费。就此政府可否告知本会：

1. 现时本港三间巴士公司的路线当中，撇除下车时于拍卡机拍八达通卡或扫描二维码的「区域性短途分段收费计划」外，分别有多少条路线提供上车、下车时拍八达通卡的双向分段收费？占该巴士公司总营运路线的比例是多少？
2. 现时本港的专营巴士营办商当中，共提供「区域性短途分段收费计划」计划，共涉及多少条巴士线提供在车站拍卡或扫描二维码的双向分段收费？
3. 由于专营巴士车费收入当中，包括由「政府长者及合资格残疾人士公共交通票价优惠计划」下由公帑补贴专营巴士的车费差额，因此若更多专营巴士线提供双向分段收费，将「实报实销」有助减低公帑补贴。请问政府会否在未来审批巴士专营权续期时，加入必须增加双向分段收费的条款，促使巴士公司陆续在所有巴士线中提供双向分段收费？

提问人：梁熙议员(立法会内部参考编号：3)

答复：

政府一直鼓励专营巴士营办商因应其营运及财政状况、整体经济环境、乘客需求，以及车辆资源等因素，提供票价优惠，包括分段收费。截至2024年底，各间营办商704条专营巴士路线中，155条主要为短途路线，其车程较短而且车费较低，不适合提供分段收费。其余549条路线中，约有100条

路线提供「全段分段收费」，约450条则在后段设有分段收费。一般而言，乘客在下车前，需到车上的收费系统或者设于巴士站的分端机再次拍八达通卡或扫描二维码，以获取「前段分段收费」车费回赠。此外，部份路线则透过司机在乘客上车时因应乘客的目的地调校较低的车费，以提供优惠。「后段分段收费」是指于巴士路线车程较后的指定分站设有车费优惠，乘客在设有后段分段收费的路线上车时，于车上拍卡或扫描二维码支付车费时便即时享有车费优惠。

现时，九龙巴士(一九三三)有限公司提供的「全段分段收费」路线中，包括在其「区域性短途分段收费计划」下，在屯门、元朗、西贡及北区区内营办的46条巴士路线。

2025-26年度财政预算案中公布会调整「二元优惠计划」的措施，将有助减低计划的公帑补贴。运输署会在考虑巴士专营权事宜时，继续致力推动营办商采取不同措施提升营运效率，保持财务稳健，以进一步提升巴士服务质素，包括提供更多的票价优惠。运输署正积极为更多适合的巴士路线引入「全段分段收费」，以确保公帑用得其所，亦会审视不同路线的情况，以达致有足够运力应付长途乘客的出行需求。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2090)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (4) 运输服务管理

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

「易通行」不停车缴费安排于2023年5月起实施，政府可否告知本会：

1. 由安排实施至今，共开设多少个户口？各类缴费贴的登记数字为何？
2. 由安排实施至今，分别有多少个户口因不合资格或用户主动注销？
3. 由安排实施至今，「易通行」每年分别收到多少宗投诉个案？
4. 由安排实施至今，「易通行」每年分别接获多少宗怀疑被非法盗用的个案？
5. 由安排实施至今，「易通行」每年分别有多少宗收费错误而要跟进的交易？
6. 由安排实施至今，每年分别有多少宗「于14个工作天的限期内缴交隧道费」而要征收首笔附加费(\$175)的交易？
7. 由安排实施至今，每年分别有多少宗「未能于附加费通知所指明日期内缴付未缴的隧道费及首笔附加费」，而要征收额外附加费(\$350)的交易？
8. 由安排实施至今，运输署每年分别已收取「首笔附加费」及「额外附加费」的总金额是？
9. 就个别户口而言，因未能在限期内，而被追收隧道费及所有附加费合共最高金额的十个个案，分别被追讨的金额是？

10. 有连结银行户口自动转账的「易通行」使用者反映指，因自动转账授权无效而在未有足够通知的情况下被征收高额附加费，请问如出现上述情况，现时的处理机制为何？

提问人：梁熙议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

1. 自「易通行」不停车缴费服务实施至2025年2月期间，运输署已向登记车主发出约822 000张缴费贴(包括约815 000张车辆贴和约7 000张车种贴)，而接近九成半已获发车辆贴的车辆(即约774 000辆)已开立「易通行」户口。

2. 自「易通行」实施至2025年2月期间，约有34 000个「易通行」户口由用户取消。运输署及隧道费服务商没有收到因不合资格而未能开立「易通行」户口相关投诉。

3.及5.

自「易通行」实施至2025年2月期间，与隧道费相关的查询 / 投诉个案平均每日约54宗，占整体使用「易通行」的每日平均车流量(约505 000架次)约0.01%。运输署及隧道费服务商每年接获的投诉数字如下：

	投诉个案数目	
	隧道费及附加费相关	非隧道费及附加费相关
2023年	17 758	10 204
2024年	18 751	5 710
2025年(截至2月)	2 446	419

4. 自「易通行」实施至2025年2月期间，与怀疑车牌号码被盗用相关的查询 / 投诉个案于2023年5至12月、2024年及2025年1至2月分别为14宗、125宗及5宗。在收到有关查询 / 投诉后，隧道费服务商会翻查纪录，确认相关车牌号码并回复有关车主，以便车主向警务处寻求协助。隧道费服务商亦会在需要时向警务处提供相关资料协助调查。

6至9.

根据《行车隧道(政府)规例》(第368A章)及《青沙管制区(隧道费、费用及收费)规例》(第594B章)规定，缴付隧道费的法律責任由登记车主作为负责人承担。登记车主必须在车辆驶经收费区的14个工作日内缴交隧道费，否则会被征收附加费。视乎情况，运输署可根据法例规定向法院提出申请，追讨待缴款项、罚款和讼费。法庭亦可发出指示，下令运输署拒绝处理该欠款人的车辆过户及车辆牌照申请。

政府一直呼吁登记车主尽快完成「易通行」三步曲：(1)安装车辆贴、(2)开立「易通行」户口及(3)设定自动缴费方式，以尽享「易通行」带来的便利。运输署一直进行宣传工作，包括透过网站、社交媒体、海

报、单张等，提醒车主须适时查阅及缴付未交的隧道费。此外，运输署已发信要求个别尚有未付隧道费及附加费的车主尽快缴清相关费用。

自「易通行」实施至2025年2月期间，有关登记车主未有按时缴交隧道费而被征收附加费的个案于2023年5至12月、2024年及2025年1至2月分别约为188 000宗(占同期车流量约0.22%)、750 000宗(占同期车流量约0.35%)及63 000宗(占同期车流量约0.18%)。政府在2023-24年度已收取「首笔附加费」及「额外附加费」的总金额约为3,600万元。在2024-25年度，截至2024年12月，已收取的总金额约为6,400万元。

运输署已陆续将欠缴交隧道费的个案交予裁判法院处理，裁判法院正陆续审理欠缴隧道费及附加费的案件，并已向涉案的登记车主发出命令，要求他们就每宗个案向裁判法院缴付所有欠缴款额(包括隧道费、首次附加费175元及额外附加费350元)，以及相关罚款和讼费。按个别登记车主被裁判法院追讨金额最高10名计算，有关被追讨的金额介乎约44,000元至173,000元。

10. 目前登记车主可开立「易通行」户口及设定自动缴费方式(包括银行户口、信用卡及指定储值户口)缴付隧道费。如用户未能成功自动缴费，「易通行」系统会向户口持有人及 / 或登记车主发出相关的电子通知，包括隧道费交易自动付款不成功，及尚有未缴隧道费的付款提示等。此外，如「易通行」系统发现用户连结的银行户口自动转账授权已失效，隧道费服务商会向用户发出电子通知或致电告知其有关情况，以便用户跟进及补交隧道费。如用户对被征收附加费有异议，可填写附加费通知书内夹附的表格提出争议，隧道费服务商会作妥善跟进及调查。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2091)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

车辆故障及交通意外在本港高速公路时有发生，倘车辆在紧急情况下未能停在靠左或路肩停车，而要停在行车线上，后来的车辆有可能未能即时作出反应，而导致本港不时发生追撞事故。如2024年9月港深西部公路发生致命交通意外，两辆的士司机疑因轻微碰撞后落车相讨善后时，同因「二次事故」被后至的一辆收掣不及的私家车撞死。就此，政府可否告知本会：

1. 过去五年，本港每年有多少宗交通意外属「二次事故」？又有多少车上司机或乘客，因故障或意外停车后落车，而在路上被撞及的意外？
2. 为避免「二次事故」，政府曾否考虑立法规定车辆因故障或意外，需要在高速公路停车时，必须在车后方放置三角警示牌或使用警示灯光，否则将被加强罚款及安全意识。若有，该研究结果为何；若否原因为何？
3. 包括内地等不少国家或地区，均已立法规定因故障或意外，需要在高速公路停车时，必须在车后方放置三角警示牌或使用警示灯光。本港未有相应的做法，原因为何？
4. 香港驾驶者对预防发生「二次事故」或使用三角警示牌重视度不高，大部份车辆均未有在车上配置三角警示牌，以作紧急时使用，亦常见有司机在行车线上处理意外。除研究立法外，政府有否任何方法，增加驾驶者使用三角警示牌或防止发生「二次事故」的意识？

提问人：梁熙议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

1. 运输署没有备存涉及「二次事故」交通意外宗数及相关伤亡人数的分项资料。
- 2-4. 现行《道路交通(交通管制)规例》(第374G章)已有规定，司机如因汽车故障或涉及该汽车的紧急事故，而在快速公路或车速限制超过每小时50公里的道路上停留不动，司机须展示危险警告灯，用以警告驶来车辆。

运输署根据第374章出版的《道路使用者守则》亦说明了使用道路的规则与安全提示，包括司机处理紧急事故的提示。概括而言，如事故只涉及车辆或财物轻微损毁而没有人伤亡，驾驶人士应将车辆驶至附近路旁的安全地方作善后处理。但如意外涉及死亡或严重受伤，或有任何车辆或财物遭到严重损害，除为挽救性命、灭火或应付其他紧急事故外，否则在未获警务人员许可下，任何人不得移动或干扰该宗意外的车辆。司机应亮着车身四边的危险警告灯，以警告其他驾驶人士；司机和乘客亦必须肯定自己可以安全地离开行车道，并可以在一个安全地方(例如防撞栏后)等待救援时方可下车。否则，他们应扣上安全带并留在车内等待救援。

司机在其它车辆正在行驶的快速公路或车速限制超过每小时50公里的道路上摆放警告物品，会为自己及其他道路使用者构成危险。因此司机在这些路段处理事故时须亮起危险警告灯，但不应尝试在道路摆放任何警告物品。

运输署一直联同道路安全议会及香港警务处向道路使用者推广道路安全信息，例如制作电视及电台广播、出版和派发《道路安全通讯》及小册子，在隧道内播放及在可变资讯显示屏上显示安全信息、与相关业界举行道路安全讲座、以及透过社交媒体平台发放网上短片及资讯，提醒司机驾驶时应注意的事项及如何处理紧急事故等。我们会继续推行宣传教育，加强道路使用者的安全意识。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2108)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (6) 公共交通费用补贴计划

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署拟将2025-26年度「公共交通费用补贴计划」拨款增加11.9%(至27.445亿元)，但平均每月受惠人数预算却从2023年的303.57万人大幅下降至197万人，两者趋势明显背离。就此，政府可否告知本会：

1. 受惠人数预算下降的具体理据为何？是否与补贴门槛调整、市民出行模式改变，或公共交通工具票价加幅过高有关？
2. 现行补贴金额与受惠人数的计算模型为何？能否公开用于推算的统计数据(如市民每月交通开支分布、跨区就业比例)及相关研究报告详情？如否，原因为何？
3. 现时补贴计划的行政成本，包括系统维护、审计、营办商监管等开支等占总拨款的比例为何？过去三年相关开支的变化趋势如何？
4. 政府会否检讨行政流程(如简化审批、整合电子支付平台)，以降低行政成本并将节省得到的资源更直接惠及市民？
5. 除补贴计划外，有否计划推动结构性改革，如引入竞争、开放新营运者投标路线，从根本降低票价上涨压力？如有，详情为何；如否，原因为何？

提问人：梁熙议员(立法会内部参考编号：69)

答复：

1. 为了让更多市民在疫情期间受惠于公共交通费用补贴计划(补贴计划)，政府曾推出多轮临时特别措施，包括于2022年5月至2023年10月期

间暂时将补贴计划下的每月公共交通开支水平由 400 元放宽至 200 元，并将每月补贴上限由 400 元提高至 500 元。随着临时特别措施的期限届满，每月公共交通开支水平由 2023 年 11 月 1 日起回复至 400 元，平均每月受惠人数亦因而由 2023 年约 304 万人下降至 2024 年约 199 万人。

由2025年6月1日起，补贴计划的补贴领取门槛将由每月公共交通实际开支水平400元提高至500元。预计2025年的每月平均受惠人数约为197万人。

2. 补贴计划下的补贴金额与受惠人数会受市民的公共交通开支、公共交通乘客人次的变化，以及公共交通营办商的票价调整等多方面的因素影响。在就补贴金额和受惠人数作估算时，我们会参考过去的实际数字，并考虑上述因素。

3-4.过去三个财政年度，补贴计划的经常开支(扣除补贴金额)如下：

财政年度	经常开支 (百万元)
2021-22	41.8
2022-23	37.4
2023-24	40.1

补贴计划的运作简单易明，毋须市民申请，亦不涉及审批申请的程序。补贴计划在过去三个财政年度的经常开支(扣除补贴金额)约相当于每年补贴总金额的1.1%至1.3%。政府会继续尽力减省补贴计划的行政费用。

5. 运输署一直协调不同公共交通服务，以提升整体运输网络的效率，为市民提供更具效率的公共交通服务。就票价方面，政府会一如以往，以审慎的态度审批加价申请，考虑各方面的因素(包括营办商的收支财务情况及前景、公众的接受程度和负担能力等)，继续做好把关工作。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2269)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署在纲领(2)的工作包括就的士司机违例记分制度的个案采取检控行动；就此，政府可否告知本会：

- (a) 该制度自2024年9月22日实施以来，当局(i)接获的举报、(ii)检控、(iii)被法庭定罪及(iv)被记满15分而被取消驾驶的士资格的个案数目分别为何；
- (b) 在2024-25年度及预计在2025-26年度，署方负责检控的(i)人手编制、(ii)职系、职级和职位及(iii)薪酬开支分别为何；及
- (c) 署方如有法定权力进行「放蛇」，在2024-25年度及预计在2025-26年度，所涉及的(i)人手编制、(ii)职系、职级和职位及(iii)薪酬开支分别为何？

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：30)

答复：

政府早前已检视整体的士的营运和管理，并提出一系列提升的士服务质素的措施，当中包括就某些与的士司机相关的罪行引入的士司机违例记分制度(记分制)，以打击的士司机的违法行为，加强对屡犯者的阻吓作用。

记分制在2024年9月22日生效，涵盖11项与的士司机相关的罪行(例如：滥收车费、拒载、兜路等)，如的士司机干犯有关罪行并被判定额罚款或被法庭定罪，视乎所犯罪行，会被记3分、5分或10分。如的士司机在任何两年期间被记15分或以上，将被取消驾驶的士资格一段时间。

- (a) 根据运输署的记录，截至2025年3月9日，共有66名的士司机在记分制下被记分，涉及的罪行包括滥收车资、拒载、兜路等。当中，5名的士司机被记3分，12名的士司机被记5分，及49名的士司机被记10分。目前没有被记15分或以上而须被取消驾驶的士资格。

运输署的工作包括就干犯《的士司机违例记分条例》(《条例》)下的罪行(例如：某人在记分制下被法庭饬令取消驾驶的士资格但没有遵从有关命令)采取检控行动。至于记分制所涵盖的11项罪行的检控工作并非由运输署负责，运输署没有备存相关的举报、检控或定罪数字。

- (b) 与记分制相关的工作由运输署现有人员负责执行，属于恒常职务，涉及的开支没有详细分项。
- (c) 运输署没有权力就记分制所涵盖的11项罪行进行执法行动。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2270)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署在纲领(2)下2025-26年度需要特别留意的事项中提到，将继续协助运输及物流局处理牌照事宜，以方便来自广东及澳门并驾车途经港珠澳大桥的自驾旅客使用机场管理局将于香港口岸人工岛发展的自动化停车场，并继续支援推行「港车北上」及筹备推行「粤车南下」。就此，政府可否告知本会：

- (a) 自「港车北上」实施以来，每月的(i)登记抽签申请、(ii)发出封闭道路许可证、(iii)预约出行、(iv)按预约时间到达关口的出行、(v)在预约时间后才到达关口的出行、(vi)申请取消已预约的出行及(vii)未申请取消出行而又未到达关口的个案，数目分别为何；
- (b) 在2024-25年度及预计在2025-26年度，就「港车北上网上服务系统」，运输署(或外判公司)的(i)人手编制、(ii)薪酬开支及(iii)系统维护开支分别为何；及
- (c) 鉴于有意见反映，「港车北上」申请人须分别登入香港及内地系统，加上须购买保险及预约验车，程序十分繁琐，特区政府有否与广东省及澳门特区政府商讨进一步优化「港车北上」的申请流程；如有，方案及落实时间表为何；如否，原因为何？

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：31)

答复：

- (a) 自「港车北上」实施以来，每月登记抽签申请数目和获签发出封闭道路通行证数目载于附件一。截至2025年2月底，运输署共进行了47轮「港车北上」名额抽签，提供约160 000个名额供有意申请人士参加抽签，共约有138 000宗新申请及续期申请已完成所有申请程序并获两地政府签发相关牌证。而每月预约出行及取消预约的数目载于附件二。运输署并无备存问题要求的其他资料。

- (b) 「港车北上网上服务系统」的工作主要由运输署现有人员执行，其人手编制和薪酬开支已纳入运输署的整体编制及拨款内，并没有分项数字。在2024-25年度，运输署用于系统优化、提升及外判的维护开支约为188万元。在2025-26年度，预计系统维护及提升所涉及的开支与2024-25年度相若。
- (c) 为便利「港车北上」申请人，运输署已推出一站式网上申请系统以处理抽签、申请及预约出行。内地部门亦设有一站式的「港车北上管理服务系统」进行其审批程序，期间内地部门会直接通知申请人进行所需手续和按需要上传资料，包括前往香港指定验车地点查验车辆、购买「机动车交通事故责任强制保险」(「交强险」)或「等效先认」保险，及按需要要求申请人到内地自助采检中心办理备案手续。在通过审核后，内地政府会向申请人发出电子临时入境机动车牌证，而运输署会在接收及处理内地审核结果后签发封闭道路通行证予申请人。

粤港两地政府一直密切留意「港车北上」的实施情况，及适时推行优化措施为申请人提供更佳便利，当中包括 -

- (i) 接受申请数目：已由最初每个工作天接受200宗申请，增加至现时每个工作天接受500宗申请。此外，运输署设有递补机制，将未有按获分配的申请时间内递交申请的申请者名额，拨入再下一轮的申请名额当中，以期充分利用每次的申请名额；
- (ii) 续期安排：运输署于2024年5月起优化「港车北上」续期申请的安排，合资格的续期申请人可在无需参与电脑抽签的情况下，在运输署分配的指定时间内于网上提交申请。而为便利从新递交申请的人士参与电脑抽签，运输署已同时放宽登记抽签的时限，由封闭道路通行证有效期届满前30日放宽至60日前；
- (iii) 车辆查验：在「港车北上」推出的首半年内，于香港专设为「港车北上」车辆查验中心已由最初1间增加至现时3间，每日提供查验服务(公众假期除外)并延长服务时间至晚上；以及由2024年3月起，若申请人在其车辆查验合格后的两年内再次提交「港车北上」申请，而申请人的内地电子临时入境机动车牌证仍然有效，及申请人和车辆维持不变，可获豁免进行车辆查验；及
- (iv) 预约出行：为令出行安排更灵活，已由2023年10月起每天出行时段由六个调整至四个，而预约安排亦已于2024年2月作优化，缩短预约出行的期限及取消预约出行的期限(分别由两个历日及三个历日缩短至出行日子前一个历日的中午十二时或之前)。

粵港兩地政府會繼續密切留意「港車北上」的運作情況並保持緊密聯絡，適時檢視及進一步優化「港車北上」的申請安排。

「港车北上」登记抽签数目及
获签发封闭道路通行证数目

月份 ¹	登记抽签数目 ²	获签发封闭道路通行证数目
2023年5月 ³	17 261	不适用 ³
2023年6月 ³	24 795	474
2023年7月	19 099	3 615
2023年8月	14 788	5 169
2023年9月	15 136	6 037
2023年10月	7 311	8 428
2023年11月	7 795	7 740
2023年12月	7 709	5 957
2024年1月	8 012	6 836
2024年2月	5 544	5 983
2024年3月	12 253	5 696
2024年4月	7 468	6 063
2024年5月	7 196	5 897
2024年6月	6 832	5 602
2024年7月	6 359	7 986
2024年8月	10 478	7 687
2024年9月	8 648	7 285
2024年10月	11 195	8 983
2024年11月	13 148	7 754
2024年12月	13 957	7 428
2025年1月	18 181	9 161
2025年2月	8 874	7 820

注1：以抽签日期计算。

注2：同一登记人参与多于一轮的登记抽签次数计算在内。

注3：运输署由2023年5月29日起接受「港车北上」登记，并由2023年6月起签发许可证，让成功申请人可由2023年7月1日起出行经港珠澳大桥前往广东省。

「港车北上」每月预约出行相关的数字

月份	预约出行数目	取消预约数目
2023年7月	3 713	621
2023年8月	9 864	883
2023年9月	16 743	2 233
2023年10月	26 049	1 972
2023年11月	32 575	1 822
2023年12月	49 382	5 282
2024年1月	41 539	2 518
2024年2月	54 529	7 287
2024年3月	60 448	6 301
2024年4月	54 959	6 439
2024年5月	61 661	6 827
2024年6月	65 364	7 924
2024年7月	60 682	5 378
2024年8月	72 954	5 562
2024年9月	57 105	5 963
2024年10月	72 262	7 664
2024年11月	64 323	5 040
2024年12月	70 827	8 816
2025年1月	81 568	10 536
2025年2月	60 659	5 813

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2271)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署在纲领(1)2025-26年度需要特别留意的事项中，提到将继续监察「专营巴士豁免隧道费基金」的运作状况。就此，政府可否告知本会：

- (a) 过去5年，各专营巴士公司在该基金的存取情况及结余分别为何；
- (b) 预计在2025年，各专营巴士公司将在该基金存入多少款项；
- (c) 由于「三隧分流」实施及政府将在2025年5月收回大榄隧道，专营巴士使用有关隧道的费用大幅下降，使专营巴士公司在该基金存入的款项较以往减少，继而使政府有较少空间削减票价加幅；运输署有否与专营巴士公司检讨该基金的持续性，以确保未来的票价加幅不会比过去大幅上升；如有，详情为何；如否，原因为何；及
- (d) 在2024-25年度及预计在2025-26年度，署方监察该基金运作状况涉及的(i)人手编制、(ii)职系、职级和职位及(iii)薪酬开支分别为何？

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：32)

答复：

- (a) 由2019年2月17日起，所有专营巴士获豁免缴付政府隧道和道路的使用费。所节省的隧道费会存入每间专营巴士营办商设立的专用账目，即「专营巴士豁免隧道费基金」(基金)。基金结余会留作用于减轻有关专营巴士营办商的加价压力。当专营巴士营办商申请加价而行政长官会同行政会议认为有足够理据上调票价时，可利用基金减低加幅。

过去5年，各专营巴士营办商为其辖下专营权设立的基金帐户提存及结

余情况表列如下：

2020年

专 营 权 ^{注1}	由2019年 结转的 基金结余 (千元) [A]	2020年 存入款项 (千元) [B] ^{注2}	2020年 提取款项 (千元) [C]	2020年 基金结余 (千元) [D] = [A] + [B] - [C]
九巴	170,559	173,141	0	343,700
城巴 (专 营 权 1)	2,251	36,078	35,000	3,329
城巴 (专 营 权 2)	18,073	15,814	0	33,887
新巴	1,473	43,370	44,619	224
龙运	25,795	23,368	0	49,163
屿巴 ^{注4}	8.3	9	0	17.3

2021年

专 营 权 ^{注1}	由2020年 结转的 基金结余 (千元) [A]	2021年 存入款项 (千元) [B] ^{注2}	2021年 提取款项 (千元) [C]	2021年 基金结余 (千元) [D] = [A] + [B] - [C]
九巴	343,700	149,334	76,450	416,584
城巴 (专 营 权 1)	3,329	35,995	35,040	4,284
城巴 (专 营 权 2)	33,887	737	34,080	544
新巴	224	42,672	42,896	0
龙运	49,163	939	49,428	674
屿巴 ^{注4}	17.3	0.4	0	17.7

2022年

专 营 权 ^{注1}	由2021年 结转的 基金结余 (千元) [A]	2022年 存入款项 (千元) [B] ^{注2}	2022年 提取款项 (千元) [C]	2022年 基金结余 (千元) [D] = [A] + [B] - [C]
九巴	416,584	134,849	102,600	448,833
城巴 (专 营 权 1)	4,284	31,040	35,000	324
城巴 (专 营 权 2)	544	602	0	1,146
新巴	0	34,401	34,401	0

专营权 ^{注1}	由2021年 结转的 基金结余 (千元) [A]	2022年 存入款项 (千元) [B] ^{注2}	2022年 提取款项 (千元) [C]	2022年 基金结余 (千元) [D] = [A] + [B] - [C]
龙运	674	867	0	1,541
屿巴 ^{注4}	17.7	0.2	0	17.9

2023年

专营权 ^{注1}	由2022年 结转的 基金结余 (千元) [A]	2023年 存入款项 (千元) [B] ^{注2}	2023年 提取款项 (千元) [C]	2023年 基金结余 (千元) [D] = [A] + [B] - [C]
九巴	448,833	169,990	199,760	419,063
城巴(市区及 新界) ^{注3}	324	104,316	97,260	7,380
城巴 (专营权2)	1,146	8,329	5,550	3,925
龙运	1,541	1,150	990	1,701
屿巴 ^{注4}	17.9	0.1	0	18

2024年

专营权 ^{注1}	由2023年 结转的 基金结余 (千元) [A]	2024年 存入款项 (千元) [B] ^{注2}	2024年 提取款项 (千元) [C]	2024年 基金结余 (千元) [D] = [A] + [B] - [C]
九巴	419,063	146,470	213,250	352,283
城巴(市区及 新界) ^{注3}	7,380	94,175	101,555	0
城巴 (专营权2)	3,925	7,464	0	11,389
龙运	1,701	1,650	1,850	1,502 ^{注5}
屿巴 ^{注4}	18.0	0.3	0	18.3

注1:

- 九巴:

九龙巴士(一九三三)有限公司。九巴在2021年4月4日及2023年6月18日上调车费时，获准由基金提取款项以纾缓票价加幅。

- 城巴(专营权1):

城巴有限公司(香港岛及过海巴士网络专营权)。城巴(专营权1)在2019年1月20日及2023年6月18日上调车费时，获准由基金提取款项以纾缓票价加幅。

- 城巴(专营权2):

城巴有限公司(机场及北大屿山巴士网络专营权)。城巴(专营权2)在2021年3月获准一笔过提取其基金的结余，以纾缓财务压力。此外，城巴(专营权2)在2023年6月18日上调车费时亦获准由基金提取款项以纾缓票价加幅。

- 城巴(市区及新界):

城巴有限公司(市区及新界巴士网络专营权)

- 新巴:

新世界第一巴士服务有限公司。新巴在2019年1月20日及2023年6月18日上调车费时，获准由基金提取款项以纾缓票价加幅。

- 龙运:

龙运巴士有限公司。龙运在2018年9月的加价申请于2021年3月被拒绝，但改为获准一笔过提取其基金帐户的结余，以纾缓财务压力。此外，龙运在2023年6月18日上调车费时，亦获准由基金提取款项以纾缓票价加幅。

- 屿巴:

新大屿山巴士(1973)有限公司

注2:

存款包含专用基金账目于该年所收取的利息(如有)。

注3:

按照行政长官会同行政会议的决定，城巴(专营权1)和新巴的专营权于2023年7月1日凌晨4时合并为1个新的10年专营权，即城巴(市区及新界)。城巴(专营权1)和新巴于该年合并前的基金结余、存入及提取总额，已反映在上表中城巴(市区及新界) 2023年的数字。

注4:

屿巴并无任何途经政府收费隧道的路线，只有1条假日路线使用青屿干线，而青屿干线亦由2020年12月27日起豁免使用费。因此屿巴的基金基本上不会有款项存入。

注5:

由于数字四舍五入，总数可能不等于细项相加。

(b)-(c)

现时，大榄隧道是由三号干线(郊野公园段)有限公司营运及管理的隧道。由于大榄隧道目前并非政府隧道，因此基金的安排并不适用于专营巴士营办商使用大榄隧道的开支。大榄隧道的「建造、营运及移交」专营权将于2025年5月31日凌晨届满，届时会由政府接收，成为政府隧道，由此时起行经大榄隧道的专营巴士可获豁免缴付大榄隧道的使用费，并将所节省的隧道费存入基金内，预留作纾缓票价加幅之用。

假设各专营巴士营办商行经各政府隧道的路线及班次数目与现时情况相若，以及考虑到大榄隧道成为政府隧道后的基金收入，预计各专营巴士营办商在2025年存入基金的总额约为2.6亿元。

事实上，政府在处理去年的专营巴士加价申请时，已将政府收回大榄隧道的效益充分纳入考虑。在计及基金的纾缓作用后，九巴票价的整体加幅为4.3%(未计及纾缓作用前为5.2%)。由于城巴(市区及新界)行经大榄隧道的路线不多，即使大榄隧道成为政府隧道后，相关额外存入基金的隧道费较少，并未能于是次加价发挥纾缓作用。

政府会继续密切监察基金的运作，并在有需要时检讨现行安排。

- (d) 运输署监察基金的工作由运输署现有人员执行，属于整体职务的一部分，故未能提供所涉人手及的开支分项数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2273)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署在纲领(1)2025-26年度需要特别留意的事项中，提到将「继续推展6条主要离岛渡轮航线在船只资助计划下采购新船的工作，并监察为13条离岛渡轮航线提供的特别协助措施」；然而，纲领(1)的2025-26年度预算开支为16.537亿元，较2024-25年度修订预算的19.906亿元减少16.9%，又将净减少6个职位，署方解释指「主要由于为离岛渡轮航线提供的船只资助计划的现金流量需求减少」。就此，政府可否告知本会：

- (a) 上述13条离岛渡轮航线分别为何；
- (b) 在2024-25年度及预计在2025-26年度，政府向上述13条离岛渡轮航线营办商发还的开支及其细项分别为何；
- (c) 上述船只资助计划的(i)总开支、(ii)2024-25年度所需现金流及(iii)2025-26年度所需现金流分别为何；及
- (d) 净减少的6个职位，所涉及的(i)职系、职级和职位、(ii)职责及(iii)薪酬开支分别为何；如何确保对离岛渡轮航线的支援不会因职位和开支削减而受到影响？

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：34)

答复：

(a)-(b)

政府自2011年起为6条主要离岛渡轮航线提供特别协助措施，并于2020年4月起陆续把安排扩展至其他离岛渡轮航线。现时获提供特别协助措施的离岛渡轮航线有13条，分别为：(i)「中环—长洲」、(ii)「中环—

梅窝」、(iii)「坪洲－梅窝－芝麻湾－长洲(「横水渡」)」、(iv)「中环－坪洲」、(v)「中环－榕树湾」、(vi)「中环－索罟湾」、(vii)「香港仔－榕树湾(经北角村)」、(viii)「香港仔－索罟湾(经模达)」、(ix)「愉景湾－梅窝」、(x)「屯门－东涌－沙螺湾－大澳」、(xi)「愉景湾－中环」、(xii)「马湾－中环」及(xiii)「马湾－荃湾」航线。

特别协助措施透过实报实销方式向渡轮营办商发还若干营运开支，包括：码头相关开支、船只相关开支及票务优惠相关开支。政府在2024-25财政年度已向13条离岛渡轮航线营办商发还约2亿2,150万元，当中码头开支、船只开支及票务优惠开支分别占7%、68%及25%。政府亦已预留约2亿7,360万元在2025-26财政年度继续向有关渡轮营办商提供特别协助措施。

- (c) 船只资助计划(资助计划)旨在协助离岛渡轮航线营办商更新船队及采用更环保船只，以改善船只质素和推动环保，并提升乘客体验。资助计划分两阶段全数资助10条离岛渡轮航线采购合共44艘新船，预计总开支约为57.88亿元。第一阶段资助计划已开展，涉及资助6条主要离岛渡轮航线采购22艘新船(包括4艘混合动力船只)。截至2025年3月，14艘新船(包括3艘混合动力船只)已交付并陆续投入服务或展开混合动力船只试验。余下8艘新船(包括1艘混合动力船只)预计会于2025年年底陆陆续续交付，并于2026年第一季内全部投入服务。

在2024-25年度及2025-26年度，政府推行资助计划的开支分别为约7亿1,100万元及约4亿7,800万元(预算)。2025-26年度的预算开支较2024-25年度的开支减少，主要原因是第一阶段资助计划的现金流量需求随着大部分船只交付而相应减少。

- (d) 在2025-26年度内，政府将会继续推展6条主要离岛渡轮航线在资助计划下采购新船的工作，并会继续为13条离岛渡轮航线提供的特别协助措施。在纲领(1)下净减少的6个职位是部门整体减少的职位数目，并不涉及支援离岛渡轮航线相关工作的职位。

－ 完 －

管制人员的答复

(问题编号：2274)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署纲领(2)的工作包括为司机及驾驶教师安排笔试及路试。就此，政府可否告知本会：

- (a) 在2024年及预计在2025年，运输署驾驶事务组各类驾驶考试的(i)应考人次及(ii)合格人次分别为何；
- (b) 在2024年，「运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业」输入劳工在(i)小巴及(ii)巴士驾驶考试中，(1)应考人次、(2)合格人次、(3)一次合格率及(4)两次合格率分别为何；
- (c) 过去3年及预计到2025年年尾，各类驾驶考试「尾期」的轮候日数变化分别为何(按月列出)；
- (d) 过去3年，在设有重考生「快期」预约服务的各类驾驶考试中，每月(i)申请人数及(ii)中签人数分别为何；
- (e) 在2024-25年度及预计在2025-26年度，运输署一级考牌主任及二级考牌主任的(i)人手编制、及(ii)薪酬开支分别为何；及
- (f) 在2024年及预计在2025年，运输署就私人驾驶教师(i)举行笔试、(ii)举行路试、(iii)发出新执照、(iv)批准执照续期的数字分别为何？

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：35)

答复：

- (a) 在2024年及预计在2025年，运输署驾驶事务组各类驾驶考试的(i)应考人次及(ii)及格人次如下：

驾驶考试类别	2024年的应考人次	2024年的及格人次
(i) 笔试(甲部试)	51 595	44 108
(ii) 私家车(合并试)	36 512	11 202
(iii) 私家车(乙部试)	2 797	2 251
(iv) 私家车(丙部试)	26 746	14 998
(v) 电单车(乙部试)	8 542	6 034
(vi) 电单车(丙部试)	13 298	6 040
(vii) 轻型货车(合并试)	34 152	8 561
(viii) 轻型货车(乙部试)	2 151	1 766
(ix) 轻型货车(丙部试)	35 266	17 568
(x) 的士笔试	13 813	8 259
(xi) 中型货车	7 241	2 403
(xii) 小巴	1 654	642
(xiii) 巴士	4 923	1 681
(xiv) 重型货车	3 782	770
(xv) 挂接车辆	1 910	590

驾驶考试类别	2025年 预计安排 的次数(注1)	2025年的 预计及格人次
(i) 笔试(甲部试)	54 400	由于实际及格人次取决于考生的临场考试表现，因此本署未有预计2025年的驾驶考试及格人次。
(ii) 私家车(合并试)	71 000	
(iii) 私家车(乙部试)		
(iv) 私家车(丙部试)		
(v) 电单车(乙部试)	29 800	
(vi) 电单车(丙部试)		
(vii) 轻型货车(合并试)	76 200	
(viii) 轻型货车(乙部试)		
(ix) 轻型货车(丙部试)		
(x) 的士笔试	16 700	
(xi) 中型货车	23 600	
(xii) 小巴		
(xiii) 巴士		
(xiv) 重型货车		
(xv) 挂接车辆		

注1： 2025年预计安排的私家车、电单车及轻型货车驾驶考试次数，并没分别就合并试/乙部试/丙部试作详细分项，有关安排会视乎实际需求而定。

(b) 在2024年，「运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业」输入劳工在小巴及巴士驾驶考试中，(i)应考人次、(ii)及格人数、(iii)首次考试及格司机人数及比例及(iv)第二次考试及格司机人数及比例分别如下：

	小巴驾驶考试	巴士驾驶考试
(i) 应考人次	1 447	988
(ii) 及格人数	610	483
(iii) 首次考试及格人数 (占总及格人数比例)	241 (39.5%)	277 (57.3%)
(iv) 第二次考试及格人数 (占总及格人数比例)	215 (35.2%)	128 (26.5%)

(c) 过去3年各类驾驶考试「尾期」每月的平均轮候日数及按月变化载于附表。整体而言，私家车合并试及轻型货车合并试的轮候时间均由2022年1月的十二个月缩减至2024年12月的约六个月。

由于路试轮候时间会因应不同车辆 / 考试部分的需求，以及排期时的实际情况等因素而受到影响，运输署并没有按月估算2025年平均轮候日数的变化。运输署会继续密切监察情况，尽可能安排资源及采取可行措施缩短路试轮候时间。

(d) 为善用因考生申请驾驶考试延期或暂时取消考期而腾出的考期空缺(俗称「快期」)，运输署设立了重考生快期预约服务。由 2023 年 3 月 28 日起，重考生可登记参加重考生快期抽签，快期空缺以电脑抽签方式分配。由抽签安排开始实施至2024年12月，各类驾驶考试快期总申请人次及中签并已拣选考期人次表列如下。整体而言，中签并已拣选考期的人次比率由2023年4月开始时的28%增至2024年12月的42%。

月份	总申请人次	中签并已拣选考期人次
2023年3月	6 215	321
2023年4月	11 852	3 294
2023年5月	15 652	3 471
2023年6月	15 464	3 133
2023年7月	14 875	2 427
2023年8月	19 026	3 003
2023年9月	18 298	2 272
2023年10月	17 841	2 645
2023年11月	16 901	4 736
2023年12月	14 061	3 689
2024年1月	14 810	4 616
2024年2月	11 661	3 941
2024年3月	11 458	4 305
2024年4月	10 952	4 660

月份	总申请人次	中签并已拣选考期人次
2024年5月	10 843	4 138
2024年6月	9 850	4 426
2024年7月	11 143	4 318
2024年8月	10 035	4 833
2024年9月	9 304	4 082
2024年10月	9 573	5 003
2024年11月	8 354	4 092
2024年12月	8 897	3 773

- (e) (i) 截至2025年3月1日，运输署编制共有19名一级考牌主任及65名二级考牌主任，两者实际员额分别为16名及67名(注2)。按薪级中点估计的年薪值计算，一级考牌主任及二级考牌主任的每年员工开支分别约为1,084万元及3,266万元。
- (ii) 在2025-26年度，运输署一级考牌主任及二级考牌主任的编制维持不变，分别为19及65名，预计两者实际员额则分别为19名及64名。按薪级中点估计的年薪值计算，一级考牌主任及二级考牌主任的每年员工开支分别约为1,287万元及3,120万元。

注2：包括3名正署任一级考牌主任的二级考牌主任。

- (f) 运输署继续为合资格的申请人按其抽签次序安排有关驾驶教师考试。根据现行安排，若考生未能通过驾驶考试，运输署会按抽签次序安排下一名申请人参加考试。在2024年，运输署就私人驾驶教师举行了26次笔试及18次路试，共发出9个新私人驾驶教师执照。截至2024年12月底，尚有5个私人驾驶教师执照有待发出，视乎考生的驾驶考试表现，运输署预计所有5个执照将于2025年全部发出。由于举行考试的次数取决于考生的驾驶考试表现，运输署未有估算2025年就私人驾驶教师举行考试的次数。

私人驾驶教师执照持有人如申请续领执照，必须在其续领执照前3年内完成驾驶教师复修课程(包括通过笔试)，才可续领其执照。运输署于2024年共批准1 504个执照的续期。由于在现行安排下，私人驾驶教师执照持有人可在执照有效期届满后3年内续领执照，运输署未有估算2025年批准执照续期的数目。

附表

2022年												
考试类别	平均轮候日数 (较上月变化)											
	1月*	2月*	3月*	4月*	5月*	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
笔试 (甲部试)	40 (0)	20 (-20)	1 (-19)	0 (-1)	39 (+39)	44 (+5)	39 (-5)	40 (+1)	40 (0)	39 (-1)	40 (+1)	40 (0)
私家车 (合并试)	367 (+1)	339 (-28)	308 (-31)	279 (-29)	293 (+14)	317 (+24)	339 (+22)	361 (+22)	364 (+3)	364 (0)	369 (+5)	361 (-8)
私家车 (乙部试)	103 (-13)	78 (-25)	57 (-21)	63 (+6)	90 (+27)	103 (+13)	110 (+7)	122 (+12)	113 (-9)	112 (-1)	109 (-3)	107 (-2)
私家车 (丙部试)	276 (+4)	249 (-27)	219 (-30)	186 (-33)	232 (+46)	268 (+36)	287 (+19)	320 (+33)	341 (+21)	351 (+10)	356 (+5)	353 (-3)
电单车 (丙部试)	261 (-3)	233 (-28)	203 (-30)	181 (-22)	254 (+73)	259 (+5)	264 (+5)	259 (-5)	278 (+19)	256 (-22)	249 (-7)	244 (-5)
轻型 货车 (合并试)	375 (+3)	347 (-28)	316 (-31)	286 (-30)	303 (+17)	325 (+22)	346 (+21)	364 (+18)	368 (+4)	365 (-3)	370 (+5)	365 (-5)
轻型 货车 (乙部试)	109 (-12)	82 (-27)	60 (-22)	67 (+7)	90 (+23)	102 (+12)	116 (+14)	123 (+7)	116 (-7)	116 (0)	121 (+5)	109 (-12)
轻型 货车 (丙部试)	277 (+3)	250 (-27)	219 (-31)	189 (-30)	227 (+38)	261 (+34)	286 (+25)	317 (+31)	341 (+24)	349 (+8)	352 (+3)	350 (-2)
中型 货车	95 (+5)	69 (-26)	38 (-31)	67 (+29)	79 (+12)	93 (+14)	97 (+4)	92 (-5)	91 (-1)	94 (+3)	107 (+13)	104 (-3)
小巴	107 (+25)	79 (-28)	48 (-31)	60 (+12)	78 (+18)	103 (+25)	102 (-1)	98 (-4)	82 (-16)	95 (+13)	79 (-16)	88 (+9)

2022年												
考试类别	平均轮候日数 (较上月变化)											
	1月*	2月*	3月*	4月*	5月*	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
巴士	92 (+3)	66 (-26)	23 (-43)	66 (+43)	95 (+29)	104 (+9)	112 (+8)	106 (-6)	115 (+9)	110 (-5)	104 (-6)	101 (-3)
的士 笔试	38 (0)	27 (-11)	4 (-23)	0 (-4)	36 (+36)	47 (+11)	46 (-1)	46 (0)	40 (-6)	40 (0)	45 (+5)	45 (0)
重型 货车	106 (-5)	81 (-25)	50 (-31)	83 (+33)	99 (+16)	116 (+17)	117 (+1)	113 (-4)	108 (-5)	112 (+4)	105 (-7)	109 (+4)
挂接 车辆	88 (-2)	62 (-26)	31 (-31)	64 (+33)	76 (+12)	98 (+22)	98 (0)	95 (-3)	100 (+5)	98 (-2)	114 (+16)	107 (-7)

* 为配合政府的防疫措施，运输署的驾驶考试及排期服务曾于2022年1月27日至5月5日期间暂停，因此该段期间的驾驶考试论候日数亦受到影响。

2023年												
考试类别	平均轮候日数 (较上月变化)											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
笔试 (甲部试)	40 (0)	43 (+3)	41 (-2)	41 (0)	41 (0)	44 (+3)	44 (0)	42 (-2)	40 (-2)	40 (0)	41 (+1)	41 (0)
私家车 (合并试)	363 (+2)	356 (-7)	352 (-4)	347 (-5)	339 (-8)	328 (-11)	317 (-11)	310 (-7)	301 (-9)	290 (-11)	278 (-12)	275 (-3)
私家车 (乙部试)	93 (-14)	89 (-4)	89 (0)	84 (-5)	88 (+4)	89 (+1)	95 (+6)	96 (+1)	103 (+7)	102 (-1)	93 (-9)	83 (-10)
私家车 (丙部试)	348 (-5)	342 (-6)	335 (-7)	317 (-18)	306 (-11)	298 (-8)	286 (-12)	279 (-7)	274 (-5)	257 (-17)	243 (-14)	227 (-16)
电单车 (丙部试)	238 (-6)	237 (-1)	234 (-3)	226 (-8)	223 (-3)	220 (-3)	216 (-4)	216 (0)	213 (-3)	210 (-3)	210 (0)	202 (-8)
轻型 货车 (合并试)	367 (+2)	363 (-4)	358 (-5)	351 (-7)	342 (-9)	331 (-11)	320 (-11)	311 (-9)	303 (-8)	292 (-11)	284 (-8)	280 (-4)
轻型 货车 (乙部试)	97 (-12)	98 (+1)	92 (-6)	86 (-6)	86 (0)	87 (+1)	88 (+1)	98 (+10)	95 (-3)	99 (+4)	96 (-3)	89 (-7)
轻型 货车 (丙部试)	347 (-3)	341 (-6)	334 (-7)	313 (-21)	298 (-15)	284 (-14)	273 (-11)	267 (-6)	260 (-7)	252 (-8)	239 (-13)	223 (-16)
中型 货车	100 (-4)	102 (+2)	100 (-2)	93 (-7)	89 (-4)	85 (-4)	83 (-2)	84 (+1)	78 (-6)	78 (0)	77 (-1)	73 (-4)
小巴	71 (-17)	57 (-14)	81 (+24)	68 (-13)	49 (-19)	61 (+12)	44 (-17)	41 (-3)	67 (+26)	59 (-8)	48 (-11)	31 (-17)
巴士	97 (-4)	94 (-3)	99 (+5)	87 (-12)	79 (-8)	78 (-1)	79 (+1)	82 (+3)	76 (-6)	76 (0)	75 (-1)	69 (-6)

2023年												
考试类别	平均轮候日数 (较上月变化)											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
的士 笔试	43 (-2)	44 (+1)	47 (+3)	43 (-4)	42 (-1)	45 (+3)	43 (-2)	47 (+4)	45 (-2)	43 (-2)	44 (+1)	44 (0)
重型 货车	100 (-9)	97 (-3)	90 (-7)	80 (-10)	72 (-8)	74 (+2)	78 (+4)	76 (-2)	75 (-1)	73 (-2)	68 (-5)	67 (-1)
挂接 车辆	94 (-13)	94 (0)	93 (-1)	82 (-11)	89 (+7)	90 (+1)	92 (+2)	92 (0)	93 (+1)	79 (-14)	67 (-12)	77 (+10)

2024年												
考试类别	平均轮候日数 (较上月变化)											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
笔试 (甲部试)	40 (-1)	39 (-1)	42 (+3)	38 (-4)	39 (+1)	41 (+2)	42 (+1)	43 (+1)	40 (-3)	37 (-3)	44 (+7)	44 (0)
私家车 (合并试)	270 (-5)	259 (-11)	252 (-7)	243 (-9)	237 (-6)	227 (-10)	220 (-7)	212 (-8)	211 (-1)	210 (-1)	204 (-6)	197 (-7)
私家车 (乙部试)	95 (+12)	86 (-9)	90 (+4)	87 (-3)	90 (+3)	83 (-7)	79 (-4)	79 (0)	80 (+1)	87 (+7)	87 (0)	79 (-8)
私家车 (丙部试)	214 (-13)	205 (-9)	194 (-11)	186 (-8)	179 (-7)	173 (-6)	165 (-8)	162 (-3)	156 (-6)	156 (0)	168 (+12)	179 (+11)
电单车 (丙部试)	200 (-2)	198 (-2)	191 (-7)	186 (-5)	180 (-6)	175 (-5)	168 (-7)	161 (-7)	147 (-14)	155 (+8)	150 (-5)	149 (-1)
轻型 货车 (合并试)	276 (-4)	265 (-11)	256 (-9)	249 (-7)	242 (-7)	230 (-12)	221 (-9)	211 (-10)	211 (0)	209 (-2)	202 (-7)	192 (-10)
轻型 货车 (乙部试)	89 (0)	94 (+5)	77 (-17)	71 (-6)	85 (+14)	82 (-3)	82 (0)	80 (-2)	82 (+2)	86 (+4)	84 (-2)	77 (-7)
轻型 货车 (丙部试)	216 (-7)	199 (-17)	201 (+2)	190 (-11)	184 (-6)	178 (-6)	166 (-12)	163 (-3)	161 (-2)	151 (-10)	160 (+9)	172 (+12)
中型 货车	74 (+1)	68 (-6)	60 (-8)	56 (-4)	59 (+3)	62 (+3)	50 (-12)	57 (+7)	58 (+1)	62 (+4)	62 (0)	59 (-3)
小巴	41 (+10)	77 (+36)	54 (-23)	49 (-5)	62 (+13)	52 (-10)	64 (+12)	59 (-5)	58 (-1)	61 (+3)	52 (-9)	50 (-2)
巴士	66 (-3)	59 (-7)	55 (-4)	53 (-2)	59 (+6)	50 (-9)	55 (+5)	56 (+1)	63 (+7)	63 (0)	60 (-3)	55 (-5)

2024年												
考试类别	平均轮候日数 (较上月变化)											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
的士 笔试	43 (-1)	47 (+4)	45 (-2)	45 (0)	46 (+1)	46 (0)	44 (-2)	42 (-2)	49 (+7)	44 (-5)	43 (-1)	44 (+1)
重型 货车	70 (+3)	61 (-9)	52 (-9)	51 (-1)	49 (-2)	51 (+2)	47 (-4)	54 (+7)	49 (-5)	46 (-3)	48 (+2)	48 (0)
挂接 车辆	79 (+2)	67 (-12)	61 (-6)	68 (+7)	69 (+1)	70 (+1)	63 (-7)	66 (+3)	59 (-7)	68 (+9)	81 (+13)	60 (-21)

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2275)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署在纲领(1)2025-26 年度需要特别留意的事项中，提到将继续执行「运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业」。就此，政府可否告知本会：

- (a) 在 2024-25 年度及预计在 2025-26 年度，署方就该计划下审批申请的(i)人手编制、(ii)职系、职级和职位及(iii)薪酬开支分别为何；
- (b) 自该计划推行以来，在(i)公共小巴及(ii)客车行业，每一阶段申请的(1)申请公司数量、(2)路线、(3)申请输入的劳工配额数量、(4)获批输入的劳工配额数量分别为何；
- (c) 在(i)公共小巴及(ii)客车行业获批输入的劳工中，(1)通过驾驶考试而得以投入服务(请按考试次数列出)及(2)迟迟未能通过考试而被雇主辞退的数字分别为何；
- (d) 自该计划推行以来，当局有否备存输入劳工报称权益受到剥削、职安健未能得到保障等投诉数字；如有，详情为何；如无，原因为何；
- (e) 自该计划推行以来，当局有无调查本地司机的薪酬、就业机会、失业 / 开工不足情况有何变化；如有，详情为何；如无，原因为何；及
- (f) 自该计划推行以来，(i)因违反申请须知或其他法例 / 指引而被(1)发出警诫信、(2)撤销已批出配额及(3)暂时禁止申请的雇主数目分别为何；(ii)涉及的(1)警诫信数量、(2)被撤销配额数量及(3)禁止申请的最长时期分别为何？

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：36)

答复：

- (a) 在 2024-25 年度及预计在 2025-26 年度，执行「运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业」(计划)涉及的运输署人手及开支已纳入运输署整体拨款及编制内，因此未能分项列出。
- (b) 政府分别在 2023 年 9 月及 2024 年 7 月透过两轮申请批出了 900 个公共小巴及 800 个客车输入司机配额，所有申请均经跨部门联络小组(由运输及物流局、劳工处和运输署代表组成)审核。两轮申请的详情载于附表一。
- (c) 截至 2025 年 2 月底，已通过本地驾驶考试、已投入服务及合约已终止的输入司机的数字载于附表二。运输署没有备存输入司机因不同原因而终止合约的分项数字。
- (d) 自计划推行至今，运输署共接获 4 宗与跨境直通巴士司机类别相关的投诉个案，主要涉及指控雇主员工收取回佣、雇主未有按合约标准提供合适住宿及未有支付超时工作酬劳等。运输署已按既定程序在收到投诉个案后，转介劳工处跟进。
- (e) 公共小巴及客车行业长期面对司机短缺问题。政府一直透过持份者咨询小组与相关运输业界及劳工代表保持沟通，密切监察计划的实施情况。同时，运输署一直恒常透过日常监察，以了解个别路线的营运及人手安排。运输及物流局和运输署正检视计划的实施情况，及评估行业未来数年的人手需求。
- (f) 政府一直采取多管齐下的策略，包括制订「标准雇佣合约」(标准合约)、巡查、执法及教育推广，致力保障输入劳工的权益和福利。雇主如违反相关劳工或入境法例条文、计划或标准合约的规定，政府会按情况考虑向有关雇主作出行政制裁，包括拒绝审理根据计划输入司机的申请及撤销所获得的输入司机批准。自计划推行至今，并没有实施行政制裁的个案。

运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业

第一轮申请及获批配额数目
按司机类别划分的分项数字

司机类别	接获申请宗数	申请配额数目	获批申请宗数	获批司机配额数目
公共小巴司机	68 (涉及 68 个路线组别)	547	59	461
本地客车司机	32 (涉及 6 个服务批注) ^{注(1)}	689	23	262
跨境直通巴士司机	18 (涉及使用 6 个道路过境口岸/管制站的路线)	365	16	246
总数	118	1 601	98	969

第二轮申请及获批配额数目
按司机类别划分的分项数字

司机类别	接获申请宗数	申请配额数目	获批申请宗数	获批司机配额数目
公共小巴司机	82 (涉及 82 个路线组别)	842	82	467
本地客车司机	31 (涉及 6 个服务批注) ^{注(1)}	394	27	228
跨境直通巴士司机	16 (涉及使用 6 个道路过境口岸/管制站的路线)	237	16	154
总数	129	1 473	125	849 ^{注(2)}

注：

- (1) 六个服务批注包括(i)游览服务、(ii)酒店服务、(iii)学生服务、(iv)雇员服务、(v)居民服务及(vi)合约式出租服务。
- (2) 包括 118 个于第一轮申请批出而未有使用的配额，已拨至第二轮作分配。

附表二

运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业
已通过本地驾驶考试、投入服务及终止合约的输入司机
按司机类别划分的分项数字
(截至 2025 年 2 月底)

司机类别	通过本地驾驶考试的 输入司机 ^{注(1)}		已投入服务的 输入司机 数目	合约已终止 的输入司机 数目
	考试次数	司机人数		
公共小巴司机	一次	276	681	109
	两次	240		
	三次	120		
	四次	63		
	五次或以上	23		
	小计	722		
本地客车司机	一次	129	236	49
	两次	71		
	三次	19		
	四次	19		
	五次或以上	11		
	小计	249		
跨境直通巴士司机	一次	181	286	40
	两次	87		
	三次	33		
	四次	6		
	五次或以上	0		
	小计	307		
总人数		1 278	1 203 ^{注(2)}	198

注：

- (1) 由于部份司机因不同原因而终止合约，获批配额可用作输入替补司机，通过本地驾驶考试的总人数包括替补司机。
- (2) 通过本地驾驶考试的输入司机在进行路线训练后会陆续投入服务。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0884)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 区域交通及运输服务
管制人员： 运输署署长 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署2022年起在行人过路处及交通意外黑点安装会投射红光的新型辅助行人过路装置，确保行人过路安全。就此，当局可否告知本会：

1. 请详细列明由计划实施至今相关的总开支成本，包括采购开支、行政费用、营运及维护成本？
2. 请以表格形式列明，当局至今在全港18区分别已加装了多少个行人过路辅助装置？另外有多少个辅助装置有待完成？
3. 当局有否统计在已加装行人过路辅助装置的过路处，涉及行人过路的交通意外有否减少？如有，请提供相关数据？

提问人：马逢国议员(立法会内部参考编号：6)

答复：

1. 运输署2022年在4个路口进行辅助行人过路装置试验计划，并聘请了香港大学的专业学术团队进行评估。评估显示在安装辅助装置后，整体行人在「红色人像」灯号亮着时横过马路的数字减少约四分之一，成效正面。其后，运输署于2023年11月开始在各区共100个过往较多出现车辆与行人碰撞意外的交通灯控制路口黑点安装该辅助装置。

该100个路口安装辅助装置的总开支成本如下：

项目	开支(港元)
采购及安装开支	约2,166万元(注1)
行政开支	不适用(注2)
营运开支(电费)	约16万元(注3)
维护开支	暂无(注4)

注1：最终结算开支

注2：有关工作由现有运输署人员执行，涉及的开支没有详细分项。

注3：截至2025年2月的电费开支

注4：维修保养期间所有开支由供应商及承建商承担

2. 运输署在100个路口安装辅助装置的工程已于2024年12月全部完成。各区所涉及的路口和辅助装置数目如下：

地区	路口数目	辅助装置数目
中西区	2	26
东区	3	44
离岛区	1	4
九龙城区	8	121
葵青区	2	28
观塘区	13	163
北区	3	48
西贡区	2	24
沙田区	2	18
深水埗区	20	324
南区	2	28
大埔区	2	14
荃湾区	3	32
屯门区	5	68
湾仔区	5	67
黄大仙区	2	25
油尖旺区	20	299
元朗区	5	79
总计	100	1 412

3. 运输署已聘请香港大学的专业学术团队，评估上述辅助装置在提升行人安全方面的成效，例如行人在「红色人像」灯号亮着时横过马路的情况。有关评估预计于本年第三季完成。

运输署会继续审视资源状况并考虑在一些特定位置(例如新增涉及行人意外的交通黑点)安装辅助装置，以针对性及有效益地加强保障行人过路安全。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0199)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署将继续协助运输及物流局制定提升的士服务质素的措施，包括规定所有的士必须安装摄录设备，以及所有的士司机必须提供电子支付方式。请问当局：

1. 目前已安装摄录设备及提供电子支付方式的的士数目，以及其占的士总数的百分比；
2. 有否就的士安装摄录设备及提供电子支付方式订定时间表或目标；如有，详情为何；如否，原因为何；及
3. 会否考虑向的士业界提供资助或支援措施；如会，详情和涉及开支为何；如否，原因为何？

提问人：邵家辉议员(立法会内部参考编号：2)

答复：

1. 政府没有备存现时已在车厢内安装摄录设备之的士或有提供电子支付方式之的士司机的相关数字。
2. 政府正在草拟相关的法例修订条文，以规定所有的士必须安装车厢摄录机、行车记录仪及全球卫星导航系统(下称「摄录系统」)，以及所有的士司机必须提供电子支付方式。我们会争取于2025年第二季向立法会提交法例修订建议。

落实时间方面，考虑到市场上现时已有不少电子支付方式供的士业界选用，如有关法例修订建议获立法会支持，我们计划于2025年年底落实提供电子支付方式的建议。至于安装摄录系统的建议方面，如获立

法会支持有关法例修订建议，运输署计划于2025年年中接受合规格的摄录系统提出审批申请，并会同步招聘承办商架设中央平台，以便在有需要时处理和储存摄录系统所收集的影音记录和数据。我们积极与业界携手争取于2025年年底至2026年年中陆续安装摄录系统，并于2026年内完成安装，届时将实施有关法例。

3. 安装摄录系统有助保障的士司机和乘客双方的权益，亦可监察司机的驾驶行为，改善驾驶安全，长远而言有助提升的士服务质素和整体形象，增加市民对的士服务的信心，从而为行业带来更多生意和收入。此外，摄录系统所拍摄的路面片段，可以在发生交通意外时作为证据，尽快厘清意外责任，方便保险公司和的士车主处理有关保险的事宜，长远令的士保费有下调空间，减少车主的开支。的士车主亦可在有需要时撷取相关记录，以管理其的士。

考虑到上述因素，政府认为的士车主作为的士业的主要持份者，以及摄录系统的主要用家，应有责任承担摄录系统的一次性采购和安装成本，以及每年的经常性开支。

按照目前市场上同类型产品的价格，我们预计相关开支只会占的士的经营成本的小部分，而在政府引入有关规定后，市场上应会出现更多合规格的摄录系统型号供车主选择，透过市场竞争令相关费用进一步下调。

因应具体的落实时间表，运输署会适时透过该署网站、定期出版的《的士通讯》、宣传单张，以及与的士业界的定期会议等渠道，及早向业界和前线司机介绍有关的规定和细节，以便他们在相关规定生效前作好准备。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0200)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署负责为跨境车辆办理国际通行证及封闭道路通行证的业务，获发上述双证的车辆将获编配FV/FU字头的车牌，并可在本港行驶。当局可否告知：

1. 过去5年，每年接获并批出的国际通行证申请数目，以及截止至当年年底获签发的有效许可证数目；及
2. 按申请人所属国家 / 地区划分的获批准国际通行证申请数目？

提问人：邵家辉议员(立法会内部参考编号：3)

答复：

1. 在过去5年，运输署批出的「国际通行证」(「许可证」)申请数目，以及截至当年年底获签发的有效许可证数目如下：

年份	获批的许可证申请数目	截至该历年年底的有效许可证数目 ¹
2020	2 781	2 191
2021	3 387	3 136
2022	2 353	1 897
2023	15 666	10 946
2024	18 635	15 997

注：

¹ 许可证的有效期限最长为12个月。由于许可证的有效期限于不同时间届满、或申请人可能在许可证有效期内申请更换车辆而须重新申请许可证，故此在该历年批出的许可证申请数目会多于截至年底的有效许可证数目。

2. 在过去5年，按申请人所属国家 / 地区划分的获批准许可证申请数目如下：

国家 / 地区	获批准的许可证申请数目				
	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
内地	1 297	264	453	8 939	8 896
澳门	1 482	3 123	1 900	6 727	9 739
英国	1	0	0	0	0
加拿大	1	0	0	0	0
总数	2 781	3 387	2 353	15 666	18 635

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0201)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署将继续协助运输及物流局处理有关制定打击汽车非法出租或取酬载客措施的事宜，请问当局：

1. 相关工作详情、编配人手和开支；及
2. 过去3年，如何协助警方进行打击汽车非法出租或取酬载客的执法行动及评估成效？

提问人：邵家辉议员(立法会内部参考编号：4)

答复：

1.及2.

政府一直十分关注利用汽车作非法出租或取酬载客的情况，并对违规行为严厉执法。为加强打击非法出租或取酬载客，我们已于2023年12月修订法例提高有关罚则，包括提高罚款额由首次定罪判处的最高第二级罚款(5,000元)及再次定罪的最高第三级罚款(10,000元)，分别增至第三级罚款(10,000元)及第四级罚款(25,000元)；暂时吊销车辆牌照和扣押车辆的期限，由首次定罪判处的三个月及再次定罪的六个月，分别增至六个月及十二个月；及最高监禁期，由首次定罪判处的最高三个月及再次定罪的最高六个月，分别增至六个月及十二个月。政府正研究进一步完善现有法例，以期尽快向立法会提交修例建议，令执法可更到位和有效，出发点始终是以保障乘客安全为依归。

同时，运输署一直通过不同途径进行教育及宣传，例如在社交平台上发文宣传、在网上发放宣传短片、在电台播放宣传声带、在运输署网站展示出租汽车许可证的样本，以及在各陆路管制站、机场及公众地方张贴海报等，

提醒市民出行时应选择合法的公共交通工具，于出行前向相关服务营办商查询有关车辆是否已获发出租汽车许可证；并推出网上查询系统，让市民查询核实有关车辆是否已获发有效的出租汽车许可证。运输署会继续提醒市民注意安全，强调使用非法出租汽车服务会令乘客蒙受风险，因为当发生交通事故时，提供非法出租汽车服务的车辆的第三者责任保险或会失效。运输署会继续致力宣传，并与警务处交换情报，以打击汽车用作非法出租或取酬载客的活动。

执法方面，警务处在2022年、2023年及2024年就汽车非法出租或取酬载客个案分别采取26次、33次和47次执法行动。有关案件经法庭定罪后，运输署便会根据法例暂时吊销车辆牌照及要求车主将车辆移交运输署署长保管。运输署在2022年、2023年及2024年分别扣留35辆、27辆和43辆相关车辆，并暂时吊销相关的车辆牌照。

上述运输署的工作由运输署现有人员执行，属于恒常职务，所涉资源并无分项数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0203)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (4) 运输服务管理

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署的工作包括负责统筹渡轮码头的保养及翻新工程。当局可否告知：

1. 全港渡轮码头数目及位置；
2. 过去3年，哪些渡轮码头分别正计划、进行中或已完成保养及翻新工程，以及各分项开支；及
3. 会否为配合落实“香港无处不旅游”和发展“蓝色旅游”的政策方针而作出相应工作或计划；如有，详情及开支为何；如否，原因为何？

提问人：邵家辉议员(立法会内部参考编号：5)

答复：

1. 现时，全港共有28个渡轮码头供持牌及专营渡轮航线使用，当中26个渡轮码头属于政府渡轮码头，其余2个属于私人码头，分别为珀丽湾码头及愉景湾码头。有关渡轮码头的位置表列如下：

地区		渡轮码头名称
香港岛	中西区	1. 中环2号码头 2. 中环3号码头 3. 中环4号码头 4. 中环5号码头 5. 中环6号码头 6. 中环7号码头 7. 中环8号码头
	湾仔区	8. 湾仔渡轮码头
	东区	9. 北角(东)渡轮码头 10. 北角(西)渡轮码头 11. 北角汽车渡轮码头 12. 西湾河渡轮码头
九龙	油尖旺区	13. 尖沙咀渡轮码头
	九龙城区	14. 红磡(南)渡轮码头 15. 红磡(北)渡轮码头 16. 九龙城渡轮码头
	观塘区	17. 观塘渡轮码头 18. 观塘汽车渡轮码头 19. 三家村渡轮码头
新界	荃湾区	20. 珀丽湾码头 (私人码头)
	屯门区	21. 屯门渡轮码头
	离岛区	22. 愉景湾码头 (私人码头) 23. 东涌发展码头 24. 长洲渡轮码头 25. 坪洲渡轮码头 26. 榕树湾渡轮码头 27. 梅窝渡轮码头 28. 梅窝汽车渡轮码头

2. 就持牌或专营渡轮营办商使用的渡轮码头而言，营办商会负责码头的日常运作，而运输署则负责统筹各工务部门(包括建筑署、土木工程拓展署及机电工程署)为渡轮码头作定期的维修保养，以确保码头结构及相关设施安全及运作正常。各工务部门会持续定期检视码头结构及设施，并会按需要计划维修保养工程。

相关工务部门于过去3年在渡轮码头完成的主要工程项目及所涉及的开支表列如下：

财政年度	工务部门	渡轮码头	涉及开支 (百万元)	工程内容
2022-23	建筑署	中环5号码头	3.16	天台防水层翻修工程
	土木工程拓展署	红磡(南)渡轮码头	1.72	码头承台及以下结构的大型维修保养工程
		红磡(北)渡轮码头	0.66	
2023-24	建筑署	中环3号码头	1.80	天台防水层及饰面、室内油漆、厕所等翻修工程；以及电力装置和无障碍设施等改善工程
		北角(西)渡轮码头	2.73	
		红磡(南)渡轮码头	4.92	
	土木工程拓展署	红磡(南)渡轮码头	0.21	码头承台及以下结构的大型维修保养工程
		红磡(北)渡轮码头	0.79	
		榕树湾渡轮码头	0.77	
		北角汽车渡轮码头	0.54	
2024-25	土木工程拓展署	红磡(南)渡轮码头	0.20	码头承台及以下结构的大型维修保养工程
		红磡(北)渡轮码头	0.07	
		榕树湾渡轮码头	1.22	
		北角汽车渡轮码头	0.79	
	机电工程署	北角汽车渡轮码头	7.30 (注1)	行车吊桥维修工程

注1：工程由运输署委托机电工程署辖下机电工程营运基金进行，相关费用由运输署支付。

相关工务部门现正在渡轮码头进行的主要工程项目及预计涉及开支表列如下：

工务部门	渡轮码头	预计涉及开支 (百万元)	工程内容
建筑署	中环4号码头	4.40	天台防水层及饰面、外墙及地台饰面、室内油漆等翻修工程；以及厕所、电力装置和室内设施等改善工程
	中环5号码头	2.62	
	中环6号码头	4.32	
	中环7号码头	1.40	
	北角(东)渡轮码头	5.44	
	尖沙咀渡轮码头	5.20	
	屯门渡轮码头	7.40	

工务部门	渡轮码头	预计 涉及开支 (百万元)	工程内容
	东涌发展码头	2.20	
	梅窝渡轮码头	1.00	
	坪洲渡轮码头	29.92 (注2)	
土木工程 拓展署	观塘渡轮码头	2.80	码头承台及以下结构的大型维修保养工程
机电 工程署	尖沙咀渡轮码头	2.50 (注3)	为四个渡轮泊位上层吊桥进行桥板维修工程

注2：鉴于坪洲渡轮码头的改善工程涉及电力升级及相关的挖掘工程、拆卸及重建码头外现有之有盖行人通道，以及厕所改善工程及其相关排污系统工程，因此工程的预计开支较其他码头工程高。

注3：工程由运输署委托机电工程署辖下机电工程营运基金进行，相关费用由运输署支付。

3. 运输署不时透过相关部门及持份者了解旅客对海上公共交通服务的需求，并会因应居民及旅客对日常渡轮服务需求的变化，与渡轮营办商研究合适可行的渡轮航线或服务调整以配合需求。另一方面，运输署会继续透过统筹各工务部门的码头维修保养工作，维持渡轮码头及相关设施运作状况良好，以及透过持牌或专营渡轮营办商利用码头设施协助展示或发放旅游资讯，方便旅客出行。有关工作由现有运输署人员执行，涉及的开支没有详细分项。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1606)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

演辞第138条提及预留资源加强对邮轮业的支援，吸引邮轮在淡季停靠启德邮轮码头。在启德邮轮码头的本地水上运输方面，除了现时的「北角-观塘」持牌渡轮服务，局方会否考虑增设更多短线，比如增设海运码头、中环码头到启德邮轮码头的短途渡轮航线，增加更多客流量和码头的使用量？

提问人： 苏长荣议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

在本港公共交通系统中，港内线渡轮发挥辅助角色，为市民提供铁路及路面服务以外的过海交通服务选择，其服务会因应乘客需求而不时调整。运输署一直鼓励渡轮营办商因应乘客需求积极考虑开拓合适可行的新渡轮航线以吸引更多市民及旅客使用渡轮服务，并欢迎有意营办新持牌渡轮航线的营办商提出申请。如收到渡轮营办商的申请，运输署会按既定程序考虑所有相关因素，例如现行交通政策、现有及已规划的公共交通服务、乘客需求、财务可行性，以及码头或登岸梯级设施的供应情况等，就拟议航线的服务详情与营办商商讨及提供意见。

现时「北角 - 观塘」持牌渡轮服务于星期六、星期日及公众假期的航班会在启德跑道公园码头停靠。该码头与启德邮轮码头相距约10分钟步程。运输署会密切留意该渡轮服务的需求变化，并因应实际情况与营办商检视和调整服务，以配合乘客需要。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2031)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署的职责，是监察现有铁路服务，评估新铁路对其他公共运输工具的影响，并在铁路沿线维持协调的公共运输服务网络，就此，当局可否告知本会：

- (a) 2024年，港铁各路线列车班次的最高可载客量为何，包括重铁和轻铁(以每平方米站立4人计算的载客率)；
- (b) 2024年，港铁各路线现有乘客量为何，包括重铁和轻铁(以每平方米站立4人计算的载客率)；
- (c) 2024年，港铁各路线繁忙时间的乘客量为何，包括重铁和轻铁(以每平方米站立4人计算的载客率)；
- (d) 以每平方米站立4人计算，2024年港铁各路线早上繁忙时段每小时最繁忙路段单向的最新载客率为何，包括重铁和轻铁；
- (e) 过去3年，港铁各路线编制及非编制维修人员的数目，包括重铁和轻铁；
- (f) 过去3年，港铁各路线的列车数目及卡数分布，包括重铁和轻铁；
- (g) 过去5年，港铁发生半小时或以下、31分钟至3小时、3至4小时，以及逾4小时事故的性质、次数及罚款(如有)；
- (h) 过去5年，港铁讯号故障的次数(以年计)，以及分别因硬件和软件而发生的次数。

提问人：田北辰议员(立法会内部参考编号：18)

答复：

(a)至(d)

2024年各重铁和轻铁路线在早上最繁忙1小时最繁忙单向路段的可载客量、乘客量、载客率及最繁忙路段资料分别载列于附件一及附件二。

(e) 过去3年(截至每年12月31日)，香港铁路有限公司(港铁公司)的重铁和轻铁系统维修人员编制数目分别为5 687人(2022年)、5 839人(2023年)和6 261人(2024年)。

港铁公司亦会透过不同安排暂时填补员工空缺，包括安排合约代工在港铁员工督导下协助维修工作。过去3年(截至每年12月31日)实际聘用的合约代工数目分别为440人(2022年)、432人(2023年)和424人(2024年)。

(f) 过去3年，各重铁路线和轻铁的列车和车卡数目载列于附件三。

(g) 过去5年，由港铁公司控制范围内的因素引起并导致服务延误事故的宗数、成因，以及港铁公司根据「服务表现安排」及经优化的「服务表现回赠」安排所拨出的款额载列于附件四。

(h) 根据现行铁路事故通报机制，任何铁路事故若影响列车服务延误8分钟或预计延误达8分钟或以上，港铁公司须通报运输署，而如该事故是属港铁公司控制范围内的因素引起并导致，亦须将之分类为属于机件故障(包括信号系统故障)或人为因素。运输署没有备存因信号故障而导致服务延误的分项统计数字。

2024年重铁系统统计数字
(早上最繁忙1小时最繁忙单向路段)

		东铁线	屯马线	将军澳线	港岛线	南港岛线	观塘线	荃湾线	迪士尼线	部分路段 共用路轨	
										东涌线 (注1)	机场快线 (注1及2)
1.	最频密列车班次下的最高可载客量(每平方米站立6人) (a) (注3)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可载客量(每平方米站立6人)(b) (注3)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	8 600	42 500	4 200
3.	(a)项与(b)项的差距(注4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	1 000	2 500	600
4.	乘客量(c)	42 800	36 200	38 400	44 100	9 900	34 200	38 400	2 800	20 900	2 000

		东铁线	屯马线	将军澳线	港岛线	南港岛线	观塘线	荃湾线	迪士尼线	部分路段 共用路轨	
										东涌线 (注1)	机场快线 (注1及2)
5.	载客率(1) (每平方米站立6人) [(c) / (b)] { }最繁忙路段	68% {大围至九龙塘}	62% {荃湾西至美孚}	57% {油塘至鲗鱼涌}	55% {天后至铜锣湾}	59% {金钟至海洋公园}	48% {彩虹至九龙湾}	51% {深水埗至太子}	33% {欣澳至迪士尼}	49% {奥运至九龙}	48% {青衣至机场}
6.	载客率(2) (每平方米站立4人) (注5)	94%	86%	80%	77%	83%	67%	72%	46%	69%	不适用

注1: 由于机场快线及东涌线在部分路段共用路轨，该等铁路线的整体可载客量受车务编排模式所影响。

注2: 机场快线的设计是提供座位予每名乘客，因此站立人数的乘客密度并不适用。有关数字按现有可载客量计算。

注3: 现时所有行走港铁铁路线的列车车厢均按铁路兴建时的业界标准设计，可容纳每平方米站立6人的乘客密度。然而，在实际营运中，乘客不大愿意登上看似挤迫但其实仍有空间的列车，因此目前列车一般只达到每平方米站立约4人的乘客密度。故运输署提供以每平方米站立6人计算的可载客量以反映列车可负荷的最高水平，以及以每平方米站立4人计算的载客率，以反映实际营运中的情况。

注4: 这是由于服务班次尚未增至信号系统可负荷的最高水平。

注5: 以一系列行走市区的重铁列车为例, 一系列列车可提供340个座位, 以及以每平方米站立6人的乘客密度计算下的2 160个企位, 即每列列车的总计可载客量约为2 500人。若以每平方米站立4人的乘客密度计算, 340个座位数目维持不变, 而企位则减至1 440个, 即每列列车的总计可载客量约为1 780人。因此, 以每平方米站立4人的乘客密度计算的可载客量, 相当于以每平方米站立6人计算的71.2%。东铁线方面, 由于该路线的列车设有1个头等车厢, 列车的座位和企位比例与其他重铁列车稍有不同。若以每平方米站立6人计算, 每列列车的总计可载客量为2 845人; 以每平方米站立4人计算, 则为2 061人。

2024年轻铁系统统计数字
(早上最繁忙1小时最繁忙单向路段)

轻铁路线	最高可载客量	载客率(注1)
505	2 993	79%
506P	424	45%
507	2 827	85%
507P	212	90%
610	2 056	93%
614	1 122	77%(注3)
614P	1 363	
615	960	87%(注3)
615P	1 600	
705	4 240	82%
706	5 088	80%
720(注2)	212	20%
751	2 993	81%
751P	398	80%
761P	4 240	86%

注1： 由于轻铁属开放式系统，一个轻铁车站可能有多条路线途经，因此无法采用现时评估重铁线载客率的方法，即根据乘客出入车站的记录预测其所选乘的路线，以计算个别轻铁线的实际载客率或乘客量。港铁公司现时采用实地视察和调查的方式评估轻铁车辆的载客率，重铁载客率计算方法所采用的每平方米站立4人或6人的乘客密度标准并不适用。

注2： 港铁公司在2024年9月加设720线，在平日早上繁忙时段行驶。

注3： 数字为614 / 614P线及615 / 615P线的平均载客率。在屯门区内，614与614P线的走线完全重迭，615与615P线亦同样重迭。然而，614P及615P线只来往屯门码头与兆康站，614及615线行经兆康站后则会跨区前往元朗。该2条轻铁线最繁忙的路段一般在屯门区内重迭的路段出现。对乘客而言，在屯门区内乘搭614或614P线、615或615P线并无分别。因此，该等轻铁线的平均载客率可更准确反映实际情况。

重铁和轻铁列车和车卡数目

截至 该年12月	2022		2023		2024	
	列车 数目	每列列车的车卡数目	列车 数目	每列列车的车卡数目	列车 数目	每列列车的车卡数目
东铁线	36	9	37	9	37	9
屯马线	59	8	65	8	65	8
将军澳线	16	8	16	8	16	8
港岛线	36	8	36	8	36	8
南港岛线	10	3	10	3	10	3
观塘线	41	8	39	8	39	8
荃湾线	35	8	35	8	35	8
迪士尼线	3	4	3	4	3	4
东涌线	16	8	16	8	16	8
机场快线	11	8	11	8	11	8

轻铁系统以单卡或双卡轻铁车辆营运，后者由两个车卡组成。在2022 年轻铁车卡总数为146，在2023年和2024年则为149。

由港铁公司控制范围内的因素引起并导致服务延误8分钟或以上事故宗数

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) (注3)
				半小时或以下 (注1)		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 (注2)	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2020	100	93	7	86	6	6	1	1	0	0	0	15
2021	143	137	6	121	6	16	0	0	0	0	0	19
2022	112	103	9	95	9	5	0	0	0	3	0	103
2023	101	94	7	86	5	8	1	0	0	0	1	25
2024	89	82	7	77	7	5	0	0	0	0	0	5.2

注1：任何铁路事故若影响列车服务延误8分钟或预计延误达8分钟或以上，根据现行铁路事故通报机制，港铁公司须于事故发生后8分钟内通报运输署。少于8分钟的列车服务延误对乘客影响相对轻微，港铁公司无须向运输署通报，故运输署并没有备存8分钟以下的服务延误事故数字。

注2：机件故障包括站内机件、基础设施(例如信号系统)以及列车故障等。

注3：2023年票价调整机制检讨后落实的「服务表现回赠」安排，调高了港铁公司须就服务延误超过3小时的事故相应拨出的金额，以及每宗事故的最高拨款金额，并引入繁忙时间款额增加安排。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2032)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署的职责，是继续推展多项增加泊车位的措施，包括在政府、机构或社区设施及公共休憩用地项目中提供公众泊车位，以及推展自动泊车系统项目。就此，当局可否告知本会：

- (a) 2023及2024年，各类机动及非机动车辆的登记数字及领牌数字为何；
- (b) 2023及2024年，本港行车道总长度为何；
- (c) 现时香港已完工启用的自动泊车系统位置、造价、收费、总泊车位数目及有纪录发生故障的次数为何；
- (d) 未来已落实兴建自动泊车系统位置、类型、时间表、造价及总泊车位数目为何；
- (e) 请按区议会分区列出过去5年，香港路旁、政府停车场和私营停车场各类型泊车位，包括但不限于电单车、私家车及旅游巴等，总数为何；
- (f) 截至2025年2月，本港伤残人士泊车许可证的数目，以及请按区议会分区列出各区伤健人士泊车位的数目及使用率分别为何。

提问人：田北辰议员(立法会内部参考编号：19)

答复：

(a) 2023及2024年各类机动及非机动车辆的登记数字及领牌数字表列如下：

机动车辆	2023年		2024年	
	已登记	已领牌	已登记	已领牌
电单车	108 674	74 417	108 883	73 494
私家车	645 351	577 908	630 711	578 001
的士	18 163	17 806	18 163	17 773
专营巴士	6 230	5 899	6 160	5 870
非专营公共巴士	6 921	6 571	6 836	6 582
私家巴士	853	841	855	837
公共小巴	4 343	4 109	4 340	4 077
私家小巴	3 422	3 370	3 420	3 354
货车	119 758	115 803	115 677	109 885
特别用途车辆	2 250	1 965	2 209	1 892
政府车辆	6 936	6 936	7 006	7 006
小计(i):	922 901	815 625	904 260	808 771
非机动车辆	2023 年		2024 年	
	已登记	已领牌	已登记	已领牌
拖车	14 233	11 153	13 443	9 877
小计(ii):	14 233	11 153	13 443	9 877
总计(i) + (ii):	937 134	826 778	917 703	818 648

(b) 2023及2024年，香港行车道总长度分别约为2 239及2 241公里(注)。

注：只包括由路政署保养的行车道。

(c) 现时已启用的荃湾海盛路、大埔白石角及深水埗通州街的自动泊车系统项目短期租约停车场，分别提供245个、250个及210个泊车位(包括传统泊车位和自动泊车系统泊车位)。根据停车场营办商，荃湾海盛路自动泊车系统泊车位的每月泊车费约为3,100至3,400元；大埔白石角自动泊车系统泊车位的每月泊车费约为3,600元至4,400元；深水埗通州街自动泊车系统泊车位的每月泊车费约为\$3,300元。短期租约停车场的自动泊车系统由相关短期租约用地承租人斥资兴建并以商业形式营运，运输署未有备存相关的自动泊车系统的造价资料和故障纪录。然而，自动泊车系统受《升降机及自动梯条例》(第618章)监管，并由注册升降机承办商定期检查及进行维修保养。根据短期租约用地承租人的经验，自动泊车系统甚少发生故障，能够持续稳定运作。

(d) 各个已落实兴建而设有自动泊车系统的公众停车场工程项目的相关资料载于附件1。

- (e) 过去五年，18区按车辆类别划分的路旁、政府停车场和私营停车场泊车位数目分别表列于附件2、附件3及附件4。
- (f) 截至2025年2月，有效的伤残人士泊车许可证数目为1 583张。按区议会分区列出的各区路旁伤残人士专用泊位数目和使用率则载于附件5及附件6。

项目	自动泊车系统类型	开始建造工程日期	自动泊车系统的预计启用日期	泊车位总数 (包括传统及自动泊车系统泊车位)	预算开支
A. 短期租约停车场的自动泊车系统					
油麻地海泓道短期租约用地	拼图型	2023 年 7 月	2025 年 (预计)	约 200	由短期租约营办商支付
B. 工务工程项目的自动泊车系统					
将军澳第 67 区政府联用办公大楼	拼图型	2020 年 9 月	2025 年 (预计)	约 380	52.284 亿元 ¹ (按付款当日价格计算)
四美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场	立体型	2022 年 5 月	2026 年 (预计)	约 320	16.050 亿元 ² (按付款当日价格计算)
深水埗钦州街西休憩用地及公众停车场	圆筒型	2023 年 8 月	2026 年 (预计)	约 200	7.779 亿元 ³ (按付款当日价格计算)
马鞍山第 103 区综合设施大楼	拼图型	2024 年 11 月	2029 年 (预计)	约 350	28.884 亿元 ⁴ (按付款当日价格计算)
将军澳第 66 区市镇公园及公众停车场	拼图型	2025 年 5 月 (预计)	2029 年 (预计)	约 450	12.080 亿元 ⁵ (按付款当日价格计算)

注1：此数字为2020年获财务委员会批核的整个工务计划项目的核准工程预算。
 注2：此数字为2022年获财务委员会批核的整个工务计划项目的核准工程预算。
 注3：此数字为2023年获财务委员会批核的整个工务计划项目的核准工程预算。
 注4：此数字为2024年获财务委员会批核的整个工务计划项目的核准工程预算。
 注5：此数字为2025年获财务委员会批核的整个工务计划项目的核准工程预算。

过去5年18区按车辆类别划分的路旁泊车位数目

地区	截至每年 十二月底	私家车*	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计#
中西区	2024	509	202	11	651	1 373
	2023	508	193	11	651	1 363
	2022	443	193	9	618	1 263
	2021	516	191	12	609	1 328
	2020	472	199	11	601	1 283
湾仔	2024	1 029	25	53	779	1 886
	2023	1 017	24	48	761	1 850
	2022	990	24	22	711	1 747
	2021	986	24	17	684	1 711
	2020	1 000	22	20	686	1 728
东区	2024	536	101	65	807	1 509
	2023	529	91	75	818	1 513
	2022	523	91	62	777	1 453
	2021	479	84	62	776	1 401
	2020	443	76	59	747	1 325
南区	2024	653	51	85	447	1 236
	2023	645	50	85	447	1 227
	2022	642	53	85	447	1 227
	2021	625	53	135	434	1 247
	2020	655	55	137	417	1 264
油尖旺	2024	1 586	369	141	1 319	3 415
	2023	1 561	363	138	1 309	3 371
	2022	1 389	364	94	1 299	3 146
	2021	1 578	371	138	1 306	3 393
	2020	1 531	370	155	1 300	3 356
深水埗	2024	1 295	220	12	884	2 411
	2023	1 273	229	9	876	2 387
	2022	1 249	228	9	861	2 347
	2021	1 221	223	15	787	2 246
	2020	1 237	215	7	778	2 237
九龙城	2024	2 378	143	160	1 002	3 683
	2023	2 336	143	134	991	3 604
	2022	2 296	140	140	965	3 541
	2021	2 288	140	143	921	3 492
	2020	2 241	136	106	912	3 395
黄大仙	2024	316	129	0	545	990
	2023	306	129	0	519	954
	2022	303	128	0	475	906
	2021	301	144	0	440	885
	2020	300	141	0	440	881

地区	截至每年十二月底	私家车*	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计#
观塘	2024	586	120	53	921	1 680
	2023	531	115	42	834	1 522
	2022	538	123	42	795	1 498
	2021	484	117	43	771	1 415
	2020	437	106	34	761	1 338
荃湾	2024	859	69	31	700	1 659
	2023	888	63	31	629	1 611
	2022	814	67	31	623	1 535
	2021	811	49	31	595	1 486
	2020	792	42	33	592	1 459
屯门	2024	1 297	329	113	892	2 631
	2023	1 267	330	113	886	2 596
	2022	1 274	354	112	886	2 626
	2021	1 297	332	44	849	2 522
	2020	1 278	328	55	828	2 489
元朗	2024	1 266	419	110	636	2 431
	2023	1 308	427	114	626	2 475
	2022	1 274	426	114	617	2 431
	2021	1 203	433	89	681	2 406
	2020	1 192	440	87	628	2 347
北区	2024	1 406	365	32	424	2 227
	2023	1 283	359	27	424	2 093
	2022	1 228	357	27	424	2 036
	2021	1 249	422	21	426	2 118
	2020	1 233	382	21	415	2 051
大埔	2024	1 601	352	86	280	2 319
	2023	1 556	359	84	270	2 269
	2022	1 614	353	72	266	2 305
	2021	1 539	336	84	218	2 177
	2020	1 473	337	74	203	2 087
西贡	2024	1 930	316	146	505	2 897
	2023	1 932	305	155	481	2 873
	2022	1 971	316	146	479	2 912
	2021	1 954	332	165	439	2 890
	2020	1 937	331	157	429	2 854
沙田	2024	1 600	337	67	602	2 606
	2023	1 600	335	64	514	2 513
	2022	1 570	335	68	506	2 479
	2021	1 550	302	56	506	2 414
	2020	1 541	305	56	480	2 382
葵青	2024	484	360	21	772	1 637
	2023	424	353	21	726	1 524
	2022	416	364	21	721	1 522
	2021	411	368	21	694	1 494
	2020	411	361	21	654	1 447

地区	截至每年 十二月底	私家车*	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计#
离 岛	2024	640	67	78	261	1 046
	2023	517	55	75	205	852
	2022	510	55	79	152	796
	2021	496	44	65	175	780
	2020	460	58	74	148	740
总 计 #	2024	19 971	3 974	1 264	12 427	37 636
	2023	19 481	3 923	1 226	11 967	36 597
	2022	19 044	3 971	1 133	11 622	35 770
	2021	18 988	3 965	1 141	11 311	35 405
	2020	18 633	3 904	1 107	11 019	34 663

* 有关数字是为尺寸相若的车辆例如私家车、的士、小巴、三轮车及轻型货车提供的路旁泊车位数字。

数字不包括约370个预留作特别公共服务用途(例如垃圾车和邮政车辆)的泊车位。

过去5年18区按车辆类别划分的政府停车场泊车位数目 ^

地区	截至每年 十二月底	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
中西区	2024	3 821	425	13	345	4 604
	2023	3 903	426	13	343	4 685
	2022	3 921	427	13	351	4 712
	2021	3 926	428	14	335	4 703
	2020	3 933	470	13	345	4 761
湾仔	2024	2 428	401	11	265	3 105
	2023	2 578	230	11	263	3 082
	2022	2 605	227	11	262	3 105
	2021	2 754	227	11	280	3 272
	2020	2 705	200	17	262	3 184
东区	2024	3 179	346	21	382	3 928
	2023	3 165	346	33	382	3 926
	2022	3 143	351	33	374	3 901
	2021	3 150	351	33	373	3 907
	2020	3 161	347	26	364	3 898
南区	2024	2 676	177	10	488	3 351
	2023	2 681	182	10	488	3 361
	2022	2 670	182	11	483	3 346
	2021	2 670	182	11	483	3 346
	2020	2 668	184	11	483	3 346
油尖旺	2024	900	180	18	34	1 132
	2023	976	253	20	34	1 283
	2022	1 066	254	20	39	1 379
	2021	1 064	254	20	39	1 377
	2020	1 282	244	18	73	1 617
深水埗	2024	4 021	1 175	26	512	5 734
	2023	4 050	1 175	33	504	5 762
	2022	4 073	1 178	33	498	5 782
	2021	3 844	1 183	33	481	5 541
	2020	4 003	1 163	33	466	5 665
九龙城	2024	3 183	135	5	257	3 580
	2023	3 179	134	7	247	3 567
	2022	3 183	134	7	247	3 571
	2021	3 198	134	5	237	3 574
	2020	3 161	135	5	222	3 523
黄大仙	2024	4 288	295	44	590	5 217
	2023	4 187	285	44	561	5 077
	2022	4 213	282	25	552	5 072
	2021	4 245	296	25	563	5 129
	2020	4 213	291	25	550	5 079

地区	截至每年十二月底	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
观塘	2024	7 658	520	30	1 509	9 717
	2023	7 702	511	34	1 482	9 729
	2022	7 696	469	36	1 449	9 650
	2021	7 744	468	37	1 425	9 674
	2020	7 643	495	37	1 383	9 558
荃湾	2024	1 890	121	4	244	2 259
	2023	1 868	121	4	244	2 237
	2022	1 914	124	4	242	2 284
	2021	1 906	122	4	232	2 264
	2020	1 948	122	4	221	2 295
屯门	2024	3 801	179	48	239	4 267
	2023	3 769	179	46	232	4 226
	2022	3 501	142	46	166	3 855
	2021	3 494	142	46	166	3 848
	2020	3 488	144	48	166	3 846
元朗	2024	3 346	111	36	242	3 735
	2023	3 301	112	46	238	3 697
	2022	3 315	107	49	238	3 709
	2021	3 353	104	39	236	3 732
	2020	3 315	103	36	236	3 690
北区	2024	4 443	417	55	270	5 185
	2023	3 820	411	55	254	4 540
	2022	3 475	374	42	126	4 017
	2021	2 687	374	27	113	3 201
	2020	2 609	388	26	115	3 138
大埔	2024	1 121	208	8	96	1 433
	2023	1 110	208	15	96	1 429
	2022	897	213	8	80	1 198
	2021	787	210	8	73	1 078
	2020	802	212	11	74	1 099
西贡	2024	1 945	73	51	208	2 277
	2023	1 941	73	66	206	2 286
	2022	1 938	73	61	206	2 278
	2021	1 841	70	62	167	2 140
	2020	1 700	70	67	158	1 995
沙田	2024	4 642	182	32	501	5 357
	2023	4 479	179	31	482	5 171
	2022	4 420	183	33	481	5 117
	2021	4 378	170	33	441	5 022
	2020	4 062	167	33	410	4 672
葵青	2024	5 049	579	12	901	6 541
	2023	4 905	564	12	855	6 336
	2022	4 836	563	12	845	6 256
	2021	4 836	563	10	840	6 249
	2020	4 830	563	10	840	6 243

地区	截至每年 十二月底	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
离 岛	2024	2 222	71	39	136	2 468
	2023	2 111	242	17	114	2 484
	2022	1 601	115	17	109	1 842
	2021	1 717	181	17	102	2 017
	2020	1 632	182	18	102	1 934
总 计	2024	60 613	5 595	463	7 219	73 890
	2023	59 725	5 631	497	7 025	72 878
	2022	58 467	5 398	461	6 748	71 074
	2021	57 594	5 459	435	6 586	70 074
	2020	57 155	5 480	438	6 470	69 543

^ 上述泊车位资料由各部门或有关的停车场管理公司或营办商所提供的资料整合而成，只供一般参考。由于负责管理停车场的各部门、管理公司或营办商可能会因应其需要对泊车位数目 / 种类作出调整，实际泊车位数目或会与上述有所不同。

过去5年18区按车辆类别划分的私营停车场泊车位数目[^]

地区	截至每年 十二月底	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
中西区	2024	34 750	439	59	601	35 849
	2023	34 045	385	58	483	34 971
	2022	34 073	457	58	483	35 071
	2021	34 065	464	57	480	35 066
	2020	34 074	480	57	473	35 084
湾仔	2024	35 523	88	90	359	36 060
	2023	35 138	83	97	321	35 639
	2022	35 170	83	98	323	35 674
	2021	35 507	85	97	352	36 041
	2020	35 423	88	97	355	35 963
东区	2024	42 914	1 403	193	1 562	46 072
	2023	43 136	1 389	227	1 455	46 207
	2022	43 112	1 379	238	1 440	46 169
	2021	42 775	1 390	238	1 451	45 854
	2020	43 033	1 443	239	1 456	46 171
南区	2024	36 970	894	179	1 079	39 122
	2023	36 751	892	177	1 053	38 873
	2022	37 059	861	188	1 016	39 124
	2021	36 564	877	189	1 008	38 638
	2020	36 061	916	208	989	38 174
油尖旺	2024	33 153	773	86	786	34 798
	2023	33 421	774	101	797	35 093
	2022	33 280	770	94	753	34 897
	2021	33 351	869	107	745	35 072
	2020	32 682	910	112	721	34 425
深水埗	2024	26 215	1 820	386	929	29 350
	2023	25 305	1 905	387	854	28 451
	2022	24 774	1 891	387	817	27 869
	2021	24 469	1 902	362	794	27 527
	2020	24 206	1 901	378	791	27 276
九龙城	2024	47 634	1 171	104	1 186	50 095
	2023	46 646	1 090	154	1 045	48 935
	2022	45 911	977	91	896	47 875
	2021	44 141	962	112	834	46 049
	2020	43 285	991	161	842	45 279
黄大仙	2024	16 132	874	47	1 426	18 479
	2023	16 472	865	45	1 328	18 710
	2022	16 401	877	73	1 311	18 662
	2021	16 192	880	63	1 285	18 420
	2020	16 355	880	63	1 297	18 595

地区	截至每年十二月底	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
观塘	2024	40 976	3 044	39	2 576	46 635
	2023	41 130	2 896	47	2 449	46 522
	2022	40 501	2 765	45	2 354	45 665
	2021	39 852	2 766	111	2 323	45 052
	2020	39 261	2 768	109	2 258	44 396
荃湾	2024	35 644	1 914	374	883	38 815
	2023	35 826	1 960	362	886	39 034
	2022	35 777	1 866	362	807	38 812
	2021	35 120	1 817	387	773	38 097
	2020	35 078	1 783	380	744	37 985
屯门	2024	38 655	2 047	91	1 097	41 890
	2023	38 658	2 038	93	958	41 747
	2022	38 177	2 012	93	872	41 154
	2021	37 585	2 007	93	804	40 489
	2020	37 118	2 009	93	780	40 000
元朗	2024	39 363	1 621	288	1 149	42 421
	2023	39 436	1 524	287	1 110	42 357
	2022	39 196	1 512	281	1 099	42 088
	2021	38 004	1 516	237	989	40 746
	2020	37 418	1 540	233	977	40 168
北区	2024	17 511	735	32	411	18 689
	2023	17 842	975	32	380	19 229
	2022	17 804	884	32	361	19 081
	2021	17 533	825	30	343	18 731
	2020	17 630	871	30	340	18 871
大埔	2024	29 771	613	58	875	31 317
	2023	29 763	641	54	850	31 308
	2022	29 446	638	54	845	30 983
	2021	28 674	619	54	827	30 174
	2020	28 720	612	54	808	30 194
西贡	2024	41 071	1 176	146	2 955	45 348
	2023	40 415	1 076	148	2 759	44 398
	2022	40 472	1 103	139	2 657	44 371
	2021	40 273	1 129	132	2 553	44 087
	2020	38 868	1 136	112	2 428	42 544
沙田	2024	70 266	2 204	102	2 407	74 979
	2023	71 024	2 310	101	2 376	75 811
	2022	69 538	2 234	101	2 208	74 081
	2021	68 768	2 224	144	2 139	73 275
	2020	68 539	2 232	144	2 107	73 022
葵青	2024	30 845	8 628	181	1 478	41 132
	2023	31 004	9 658	396	1 378	42 436
	2022	30 887	9 883	399	1 358	42 527
	2021	30 715	9 876	399	1 350	42 340
	2020	30 694	10 091	412	1 311	42 508

地区	截至每年 十二月底	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
离 岛	2024	17 541	870	174	370	18 955
	2023	18 022	708	176	390	19 296
	2022	13 835	700	190	386	15 111
	2021	13 732	697	190	370	14 989
	2020	13 807	697	190	360	15 054
总 计	2024	634 934	30 314	2 629	22 129	690 006
	2023	634 034	31 169	2 942	20 872	689 017
	2022	625 413	30 892	2 923	19 986	679 214
	2021	617 320	30 905	3 002	19 420	670 647
	2020	612 252	31 348	3 072	19 037	665 709

^ 上述泊车位资料由各部门、机构及停车场管理公司或营办商所提供的资料整合而成，只供一般参考。由于负责管理停车场的停车场提供者、管理公司或营办商可能会因应其需要对泊车位数目 / 种类作出调整，实际泊车位数目或会与上述有所不同。

各区路旁残疾人专用泊位数目
(截至2025年2月)

地区	路旁残疾人士泊车位数目
中西区	28
湾仔	54
东区	38
南区	27
油尖旺	60
深水埗	40
九龙城	44
黄大仙	24
观塘	39
荃湾	37
屯门	19
元朗	30
北区	12
大埔	18
西贡	24
沙田	25
葵青	32
离岛	14
总计	565

各区路旁伤残人士专用泊位使用率

地区	于 2024 年 9 月至 12 月进行 「即场调查」时的路旁伤 残人士泊车位数目	使用率 ^{注 1}
中西区	28	68%
湾仔	51	67%
东区	38	66%
南区	27	44%
油尖旺	60	82%
深水埗	36	86%
九龙城	44	80%
黄大仙	23	65%
观塘	38	79%
荃湾	35	49%
屯门	17	65%
元朗	30	63%
北区	12	75%
大埔	15	47%
西贡	24	38%
沙田	25	68%
葵青	32	50%
离岛	13	46%
总计	548 ^{注 2}	66%

注：

- (1) 路旁伤残人士泊车位的调查是以「即场调查」方式进行。上表反映于2024年9月至12月进行调查时泊车位当时的使用状况。计算泊车位「使用率」时，违法占用情况并不包括在内。
- (2) 截至2025年2月，路旁伤残人士泊车位数已增加至565个。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：2033)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (1) 规划及发展事宜
管制人员： 运输署署长 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署负责处理不同公共运输工具的服务发展计划及调整票价的应用。就此，请告知本会：

- (a) 本港各项公共交通工具过去5次加价的年份及加幅为何；
(b) 本港各项公共交通工具过去5次加幅百分比，与该年综合消费物价指数的比较为何。

提问人：田北辰议员(立法会内部参考编号：20)

答复：

下表胪列专营巴士、专线小巴、的士、专营渡轮及持牌渡轮，以及电车过去5次加价的日期和幅度，及相应期间综合消费物价指数的变动：

(A) 专营巴士

专营权	生效日期	加权平均票价加幅	自上次加价日期后的综合消费物价指数变动
城巴有限公司 (市区及新界巴士网络专营权) (城巴 (市区及新界)) (注1)	2008年6月8日	2.0%	-4.6%
	2019年1月20日	7.0%(注2)	34.5%
	2021年4月4日	第一阶段：8.5%	4.1%
	2022年1月2日	第二阶段：3.2%	
	2023年6月18日	4.9%(注2,3)	3.1%
	2025年1月5日	7.5%	2.8%
城巴有限公司 (机场及北大屿)	2023年6月18日	4.2%(注2)	47.1%(注5)

专营权	生效日期	加权平均票价加幅	自上次加价日期后的综合消费物价指数变动
山巴士网络专营权) (城巴(专营权2)) ^(注4)			
九龙巴士(一九三三)有限公司 (九巴)	2014年7月6日	3.9%	5.6%
	2019年1月20日	只包括与城巴(港岛及过海)及新巴联营的过海路线： 九巴 / 城巴(港岛及过海)路线：7.0% 九巴 / 新巴路线：5.6%	10.5%
	2021年4月4日	独营路线：5.8% (注2,6)	15.0% (注7)
	2023年6月18日	3.9% ^(注2,3)	3.1%
	2025年1月5日	4.3% ^(注2,3)	2.8%
龙运巴士有限公司 (龙运) ^(注8)	2008年6月8日	4.5%	-2.3% ^(注5)
	2011年5月15日	3.2%	7.3%
	2023年6月18日	4.2% ^(注2)	34.6%
新大屿山巴士(1973)有限公司	1998年4月1日	9.0%	12.5%
	2008年6月8日	7.2%	-6.1%
	2021年4月4日	9.8%	40.0%
	2023年6月18日	7.0%	3.1%
	2025年1月5日	6.5%	2.8%
新世界第一巴士服务有限公司(新巴) ^(注1)	2001年4月22日	2.4%	-9.2% ^(注5)
	2008年6月8日	5.0%	3.6%
	2019年1月20日	5.6% ^(注2)	34.5%
	2021年4月4日 2022年1月2日	第一阶段：8.5% 第二阶段：3.2%	4.1%
	2023年6月18日	4.9% ^(注2,3)	3.1%

注：

- 根据行政长官会同行政会议于2022年7月的决定，新世界第一巴士服务有限公司(「新巴」)及城巴有限公司(香港岛及过海巴士网络专营权)(「城巴(港岛及过海)」)两个专营权已由2023年7月1日开始合并为新的十年专营权，即城巴(市区及新界)。
- 计及「专营巴士豁免隧道费基金」的纾缓作用后，乘客所须承担的实际加权平均票价加幅。

- 包括独营路线及聯营过海路线在内的整体加权平均票价加幅。
- 自1997年6月专营权开始以来，城巴(专营权2)只加价1次。
- 由于是相关专营权成立以来首次加价，该综合消费物价指数的累积变动率是自专营权成立时开始计算。
- 城巴(港岛及过海)和新巴分两个阶段，分别在2021年4月4日和2022年1月2日加价8.5%和3.2%。九巴与城巴(港岛及过海) / 新巴聯营的过海路线当时按照同样的幅度加价。
- 由于2019年1月20日加价只涉及与城巴(港岛及过海)及新巴聯营的过海路线，该综合消费物价指数的累积变动率是由九巴于2014年7月6日生效的加价开始计算。
- 自1997年6月专营权开始以来，龙运只加价3次。

(B) 专线小巴^(注 1)

年份	实施票价调整的 专线小巴路线数目	获批加价幅度
2020	55	2.4%至13.3%
2021	126	3.6%至11.5%
2022	275	1.9%至25.0%
2023	157	3.8%至50.0% ^(注 2)
2024	258	1.7%至17.6%

注：

- 专线小巴的路线组合和加价申请数量众多。我们现时并没有备存每宗申请自上次加价日期后的综合消费物价指数变动，故无法提供加价幅度与综合消费物价指数变动的比较。
- 较高加价幅度涉及通宵专线小巴路线。

(C) 的士

生效日期	平均收费调整幅度			自上次加价日期后的综合消费物价指数变动
	市区	新界	大屿山	
2011年7月10日	5.2%	8.2%	4.1%	7.9%
2013年12月8日	7.1%	9.0%	8.8%	10.5%
2017年4月9日	10.0%	11.2%	8.6%	9.3%
2022年7月17日	11.5%	13.0%	13.8%	9.3%
2024年7月14日	8.9%	9.6%	10.9%	4.7%

(D) 专营渡轮

专营渡轮服务 (注1)	生效日期	票价调整幅度	自上次加价日期后的综合消费物价指数变动
尖沙咀— 中环	2009年3月29日	第一阶段： 4.5% - 17.6%	_(注2)
	2010年1月1日	第二阶段： 8.7% - 20.0%	
	2012年6月24日	13.3% - 16.7%	10.6%
	2017年7月15日	8.0% - 10.7%	16.5%
	2021年2月9日	13.5% - 18.5%	7.1%
	2023年4月3日	53.8% - 56.3%	3.7%
尖沙咀— 湾仔	2009年3月29日	第一阶段： 4.5% - 13.6%	_(注2)
	2010年1月1日	第二阶段： 8.7% - 20.0%	
	2012年6月24日	13.3%	10.6%
	2017年7月15日	8.0% - 8.8%	16.5%
	2021年2月9日	13.5% - 18.5%	7.1%
	2023年4月3日	54.8% - 56.3%	3.7%

注：

1. 有关数字为成人单程票的票价调整幅度。
2. 鉴于目前未能提供2008年以前的票价调整记录，因此没有综合消费物价指数变动的相关数据。

(E) 持牌渡轮

持牌渡轮服务	生效日期	票价调整幅度 (注1)	自上次加价日期后的综合消费物价指数变动
长洲—中环	2011年7月1日	9.3% - 9.6%	7.0%
	2014年7月1日	4.8% - 5.4%	13.0%
	2017年7月1日	2.6% - 4.3%	7.0%
	2021年4月1日	4.4% - 4.9%	7.5%
	2023年9月24日	3.8% - 4.2%	3.7%
梅窝—中环	2011年4月1日	11.1% - 11.5%	6.0%
	2014年4月1日	4.8% - 5.4%	3.0%
	2017年4月1日	3.1% - 4.7%	7.8%
	2021年4月1日	4.4% - 5.0%	7.7%
	2023年9月24日	3.6% - 4.1%	3.7%
「横水渡」 (来往坪洲、	2011年7月1日	9.9%	7.0%
	2014年7月1日	4.9%	13.0%
	2017年7月1日	4.7%	7.0%

持牌渡轮服务	生效日期	票价调整幅度 (注1)	自上次加价日期后的综合消费物价指数变动
梅窝、芝麻湾与长洲)	2021年4月1日	4.5%	7.5%
	2023年9月24日	3.6%	3.7%
榕树湾—中环	2011年7月1日	11.0% - 11.5%	7.0%
	2014年7月1日	6.2% - 6.3%	13.0%
	2017年7月1日	4.1% - 4.2%	7.0%
	2021年4月1日	4.5% - 4.9%	7.5%
	2023年9月24日	18.8% - 18.9%	3.7%
索罟湾—中环	2011年7月1日	11.9% - 12.0%	7.0%
	2014年7月1日	6.1% - 6.4%	13.0%
	2017年7月1日	4.0% - 4.8%	7.0%
	2021年4月1日	4.8% - 5.0%	7.5%
	2023年9月24日	19.0% - 19.1%	3.7%
坪洲—中环	2011年7月1日	9.4% - 12.5%	7.0%
	2014年7月1日	5.8% - 6.3%	13.0%
	2017年7月1日	3.9% - 4.1%	7.0%
	2021年4月1日	4.4% - 4.8%	7.5%
	2023年9月24日	18.8% - 19.3%	3.7%
愉景湾—中环	2011年6月12日	9.0% - 11.5%	8.6%
	2013年5月12日	8.8% - 10.3%	7.8%
	2014年7月6日	4.1% - 8.2%	4.7%
	2018年8月10日	4.7% - 19.6%	9.6%
	2024年8月11日	14.0% - 21.3%	11.1%
西湾河—观塘 ^(注3)	2009年11月1日	14.6%	_(^{注2})
	2013年1月11日	9.1%	13.5%
	2015年1月4日	50.0%	8.8%
西湾河—三家村 ^(注3)	2009年11月1日	14.6%	_(^{注2})
	2013年1月11日	9.1%	13.5%
	2015年1月4日	50.0%	8.8%
北角—红磡	2011年4月1日	22.2%	_(^{注2})
	2014年4月1日	18.2%	13.0%
	2017年4月1日	15.4%	7.8%
	2021年4月1日	13.3%	7.4%
	2023年10月22日	17.6%	4.8%
北角—九龙城	2011年4月1日	22.2%	_(^{注2})
	2014年4月1日	18.2%	13.0%
	2017年4月1日	15.4%	7.8%
	2021年4月1日	13.3%	7.4%
	2023年10月22日	17.6%	4.8%
北角—	2017年3月26日	20.0%	_(^{注2})

持牌渡轮服务	生效日期	票价调整幅度 (注1)	自上次加价日期后的综合消费物价指数变动
观塘—启德 (注3)	2019年9月1日	16.7%	6.7%
	2023年9月3日	18.6%	5.3%
中环—红磡 (注4)	2023年9月3日	18.9%	-
马湾—中环	2010年7月25日	7.3%	_(注2)
	2011年7月24日	6.8%	8.0%
	2014年9月14日	8.5% - 11.8%	13.8%
	2016年5月8日	4.9% - 9.8%	3.8%
	2023年3月5日	12.6% - 33.3%	13.5%
马湾—荃湾	2010年1月10日	25.0%	_(注2)
	2010年7月25日	16.2%	-1.4%
	2011年7月24日	14.0%	8.0%
	2014年9月14日	11.0%	13.8%
	2016年5月8日	4.1% - 8.1%	3.8%
香港仔—北角村—榕树湾 (注3)	2015年9月27日	8.6%	_(注2)
	2018年10月7日	10.5%	7.2%
香港仔—模达—索罟湾 (注3)	2012年6月3日	19.6%	_(注2)
	2015年6月1日	9.1%	11.1%
	2020年1月1日	3.9% - 4.2%	9.1%
屯门—东涌—沙螺湾—大澳 (注3)	2020年1月26日	8.0%	_(注2)
北角—观塘(危险品车辆)渡轮服务	2014年1月28日	9.2% - 9.8%	18.2%
	2020年1月4日	7.1% - 8.4%	13.3%
	2022年8月26日	15.0% - 15.6%	5.0%
	2023年9月2日	60.0%	2.1%
	2024年1月28日	20.2% - 31.0%	0.9%
愉景湾—坪洲 / 圣母神乐院 (注5)	2025年1月19日	20.0%	5.2%

注：

1. 有关数字为成人单程票的票价调整幅度，除北角—观塘(危险品车辆)渡轮服务的数字为每部车辆按车辆种类划分的票价调整幅度。
2. 鉴于目前未能提供2008年以前的票价调整记录，因此没有综合消费物价指数变动的相关数据。
3. 目前未能提供2008年以前的票价调整记录。
4. 中环—红磡航线于2020年6月28日投入服务。该航线自开始营运至今的票价调整次数少于5次。

5. 愉景湾—坪洲 / 圣母神乐院航线于2023年7月7日由街渡服务转为持牌渡轮服务。该持牌渡轮航线至今的票价调整次数少于5次。

(F) 电车

生效日期	票价调整幅度 ^(註)	自上次加价日期后的 综合消费物价指数变动
1997年1月12日	33.3%	23.1%
1998年3月21日	25.0%	5.9%
2011年6月7日	15.0%	2.2%
2018年7月2日	13.0%	23.6%
2022年7月11日	15.4%	6.6%

注：有关数字为12岁或以上人士的票价调整幅度。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2037)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署的职责，是管理交通、监管公共交通机构、签发驾驶执照及车辆牌照，以及制订长远规划以配合交通设施和服务需求的增长。个人化点对点交通服务是本港运输系统中的重要一环。就此，当局可否告知本会：

(a) 截至2025年2月，本港出租汽车许可证限额数量为何；

(b) 当局有否就未来因立法取缔白牌车而引致的市场供应缺口，考虑放宽及增加出租汽车许可证的要求和数量；如有，详情为何；如否，原因为何？

提问人：田北辰议员(立法会内部参考编号：24)

答复：

(a)

现时《出租汽车许可证(数目限定)公告》(第374L章)订明出租汽车服务类型及许可证数目上限，有关每类许可证的数目上限表列如下：

出租汽车许可证的种类	法例订明的许可证数目上限
私家出租汽车服务(注1)	1 500
酒店出租汽车服务	400
旅游出租汽车服务	400
机场出租汽车服务(注2)	60
学校出租汽车服务(注2)	1 500

注1：私家出租汽车服务包括私家服务(豪华房车)及私家服务(豪华房车)(过境服务)。

注2：机场出租汽车在1980年代中期已逐步由私家出租汽车服务中的豪华房车代替，而学校出租汽车亦逐步由学校私家小巴取代，运输署亦已再没有接获这两类出租汽车许可证的申请。

(b)

政府会密切留意社会对出租汽车服务的需求，并适时检视出租汽车许可证的审批准则及数目上限，以配合市场对此类服务的需求。现时有效的出租汽车许可证数目均低于可发出的许可证数目上限，因此有兴趣营运有关服务的人士可以提出申请。运输署会按《道路交通(公共服务车辆)规例》(第374D章)的要求审批出租汽车许可证的申请。有关车辆的服务须有合理理由需要，而申请人所提交的使用出租汽车纪录或已签订之合约也是考虑因素之一。运输署已由2017年起推出相关措施，便利新服务提供者加入出租汽车市场。

另外，为提升个人化点对点交通服务的质素，运输署正进行研究，检视个人化点对点交通服务的整体供求，了解乘客需求及转变。交通咨询委员会辖下亦已成立「提升个人化点对点交通服务工作小组」，探讨有关服务的策略方向及如何规管网约车平台。该工作小组在综合运输署正在进行的供求研究的结果和各持份者的意见后，会尽快向政府提交建议报告。政府在全面考虑工作小组的报告以及所收集到的意见后，会于今年内就规管网约车平台订定立法建议。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1354)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜
(2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就打击违例泊车事宜，政府可否告知本会：

1. 请以警察总区列出，过去3年，每年警务处发出的违例泊车定额罚款通知书数目为何；
2. 请以区议会分区及车辆类别列出，过去3年，每年路旁、公营停车场及私营停车场的泊车位数目为何；及
3. 请以车辆及燃料类别划分，过去3年，每年新登记车辆数目为何？

提问人： 杨永杰议员(立法会内部参考编号：32)

答复：

1. 过去3年，警务处根据《定额罚款(交通违例事项)条例》(第237章)就违例泊车发出的定额罚款通知书，按警察总区划分的数字表列如下：

警察总区	违例泊车定额罚款通知书数目		
	2022年	2023年	2024年
港岛	624 000	523 167	397 077
东九龙	555 417	443 038	297 579
西九龙	1 011 084	960 276	872 319
新界南	570 895	471 527	390 462
新界北	602 075	615 011	585 760
合计	3 363 471	3 013 019	2 543 197

2. 过去3年，18区按车辆类别划分的路旁、政府停车场和私营停车场泊车位数目分别表列于附件1、附件2及附件3。

3. 过去3年，按车辆及燃料类别划分的首次登记车辆数目表列如下：

2022年

车辆类别	首次登记车辆数目					
	汽油	柴油	电动	石油气	氢	总数
电单车	7 477	0	163	0	0	7 640
私家车	17 683	0	19 795	0	0	37 478
的士	10	0	1	1 094	0	1 105
专营巴士	0	217	19	0	0	236
非专营公共巴士	0	310	2	0	0	312
私家巴士	0	57	0	0	0	57
公共小巴	0	14	0	115	0	129
私家小巴	0	69	0	1	0	70
货车	0	6 913	80	0	0	6 993
特别用途车辆	0	120	13	4	0	137

2023 年

车辆类别	首次登记车辆数目					
	汽油	柴油	电动	石油气	氢	总数
电单车	4 632	0	211	0	0	4 843
私家车	15 628	0	28 541	0	0	44 169
的士	2	0	17	933	0	952
专营巴士	0	108	24	0	1	133
非专营公共巴士	0	401	15	0	0	416
私家巴士	0	90	0	0	0	90
公共小巴	0	93	1	21	0	115
私家小巴	0	81	1	0	0	82
货车	0	4 701	308	0	0	5 009
特别用途车辆	0	81	7	5	0	93

2024 年

车辆类别	首次登记车辆数目					
	汽油	柴油	电动	石油气	氢	总数
电单车	3 726	0	307	0	0	4 033
私家车	13 503	0	33 206	0	0	46 709
的士	4	0	140	827	0	971
专营巴士	0	25	20	0	0	45
非专营公共巴士	0	307	10	0	0	317
私家巴士	0	63	3	0	0	66
公共小巴	0	105	3	14	0	122
私家小巴	0	132	1	0	0	133
货车	0	2 936	249	0	0	3 185
特别用途车辆	2	71	3	5	0	81

注1： 混合动力车辆计入其相应燃料类别内，只有纯电动车才计入电动车辆类别。

注2： 政府车辆无须登记，因此不包括在内。

过去3年18区按车辆类别划分的路旁泊车位数目

地区	年份 (截至每年 十二月底)	私家车*	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计#
中西区	2024	509	202	11	651	1 373
	2023	508	193	11	651	1 363
	2022	443	193	9	618	1 263
湾仔	2024	1 029	25	53	779	1 886
	2023	1 017	24	48	761	1 850
	2022	990	24	22	711	1 747
东区	2024	536	101	65	807	1 509
	2023	529	91	75	818	1 513
	2022	523	91	62	777	1 453
南区	2024	653	51	85	447	1 236
	2023	645	50	85	447	1 227
	2022	642	53	85	447	1 227
油尖旺	2024	1 586	369	141	1 319	3 415
	2023	1 561	363	138	1 309	3 371
	2022	1 389	364	94	1 299	3 146
深水埗	2024	1 295	220	12	884	2 411
	2023	1 273	229	9	876	2 387
	2022	1 249	228	9	861	2 347
九龙城	2024	2 378	143	160	1 002	3 683
	2023	2 336	143	134	991	3 604
	2022	2 296	140	140	965	3 541
黄大仙	2024	316	129	0	545	990
	2023	306	129	0	519	954
	2022	303	128	0	475	906
观塘	2024	586	120	53	921	1 680
	2023	531	115	42	834	1 522
	2022	538	123	42	795	1 498
荃湾	2024	859	69	31	700	1 659
	2023	888	63	31	629	1 611
	2022	814	67	31	623	1 535
屯门	2024	1 297	329	113	892	2 631
	2023	1 267	330	113	886	2 596
	2022	1 274	354	112	886	2 626
元朗	2024	1 266	419	110	636	2 431
	2023	1 308	427	114	626	2 475
	2022	1 274	426	114	617	2 431
北区	2024	1 406	365	32	424	2 227
	2023	1 283	359	27	424	2 093
	2022	1 228	357	27	424	2 036

地区	年份 (截至每年十二月底)	私家车*	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计#
大埔	2024	1 601	352	86	280	2 319
	2023	1 556	359	84	270	2 269
	2022	1 614	353	72	266	2 305
西贡	2024	1 930	316	146	505	2 897
	2023	1 932	305	155	481	2 873
	2022	1 971	316	146	479	2 912
沙田	2024	1 600	337	67	602	2 606
	2023	1 600	335	64	514	2 513
	2022	1 570	335	68	506	2 479
葵青	2024	484	360	21	772	1 637
	2023	424	353	21	726	1 524
	2022	416	364	21	721	1 522
离岛	2024	640	67	78	261	1 046
	2023	517	55	75	205	852
	2022	510	55	79	152	796
总计#	2024	19 971	3 974	1 264	12 427	37 636
	2023	19 481	3 923	1 226	11 967	36 597
	2022	19 044	3 971	1 133	11 622	35 770

* 有关数字是为尺寸相若的车辆例如私家车、的士、小巴、三轮车及轻型货车提供的路旁泊车位数字。

数字不包括约370个预留作特别公共服务用途(例如垃圾车和邮政车辆)的泊车位。

过去3年18区按车辆类别划分的政府停车场泊车位数目 ^

地区	年份 (截至每年十二月底)	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
中西区	2024	3 821	425	13	345	4 604
	2023	3 903	426	13	343	4 685
	2022	3 921	427	13	351	4 712
湾仔	2024	2 428	401	11	265	3 105
	2023	2 578	230	11	263	3 082
	2022	2 605	227	11	262	3 105
东区	2024	3 179	346	21	382	3 928
	2023	3 165	346	33	382	3 926
	2022	3 143	351	33	374	3 901
南区	2024	2 676	177	10	488	3 351
	2023	2 681	182	10	488	3 361
	2022	2 670	182	11	483	3 346
油尖旺	2024	900	180	18	34	1 132
	2023	976	253	20	34	1 283
	2022	1 066	254	20	39	1 379
深水埗	2024	4 021	1 175	26	512	5 734
	2023	4 050	1 175	33	504	5 762
	2022	4 073	1 178	33	498	5 782
九龙城	2024	3 183	135	5	257	3 580
	2023	3 179	134	7	247	3 567
	2022	3 183	134	7	247	3 571
黄大仙	2024	4 288	295	44	590	5 217
	2023	4 187	285	44	561	5 077
	2022	4 213	282	25	552	5 072
观塘	2024	7 658	520	30	1 509	9 717
	2023	7 702	511	34	1 482	9 729
	2022	7 696	469	36	1 449	9 650
荃湾	2024	1 890	121	4	244	2 259
	2023	1 868	121	4	244	2 237
	2022	1 914	124	4	242	2 284
屯门	2024	3 801	179	48	239	4 267
	2023	3 769	179	46	232	4 226
	2022	3 501	142	46	166	3 855
元朗	2024	3 346	111	36	242	3 735
	2023	3 301	112	46	238	3 697
	2022	3 315	107	49	238	3 709
北区	2024	4 443	417	55	270	5 185
	2023	3 820	411	55	254	4 540
	2022	3 475	374	42	126	4 017

地区	年份 (截至每年十二月底)	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
大埔	2024	1 121	208	8	96	1 433
	2023	1 110	208	15	96	1 429
	2022	897	213	8	80	1 198
西贡	2024	1 945	73	51	208	2 277
	2023	1 941	73	66	206	2 286
	2022	1 938	73	61	206	2 278
沙田	2024	4 642	182	32	501	5 357
	2023	4 479	179	31	482	5 171
	2022	4 420	183	33	481	5 117
葵青	2024	5 049	579	12	901	6 541
	2023	4 905	564	12	855	6 336
	2022	4 836	563	12	845	6 256
离岛	2024	2 222	71	39	136	2 468
	2023	2 111	242	17	114	2 484
	2022	1 601	115	17	109	1 842
总计	2024	60 613	5 595	463	7 219	73 890
	2023	59 725	5 631	497	7 025	72 878
	2022	58 467	5 398	461	6 748	71 074

^ 上述泊车位资料由各部门或有关的停车场管理公司或营办商所提供的资料整合而成，只供一般参考。由于负责管理停车场的各部门、管理公司或营办商可能会因应其需要对泊车位数目 / 种类作出调整，实际泊车位数目或会与上述有所不同。

过去3年18区按车辆类别划分的私营停车场泊车位数目[^]

地区	年份 (截至每年十二月底)	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
中西区	2024	34 750	439	59	601	35 849
	2023	34 045	385	58	483	34 971
	2022	34 073	457	58	483	35 071
湾仔	2024	35 523	88	90	359	36 060
	2023	35 138	83	97	321	35 639
	2022	35 170	83	98	323	35 674
东区	2024	42 914	1 403	193	1 562	46 072
	2023	43 136	1 389	227	1 455	46 207
	2022	43 112	1 379	238	1 440	46 169
南区	2024	36 970	894	179	1 079	39 122
	2023	36 751	892	177	1 053	38 873
	2022	37 059	861	188	1 016	39 124
油尖旺	2024	33 153	773	86	786	34 798
	2023	33 421	774	101	797	35 093
	2022	33 280	770	94	753	34 897
深水埗	2024	26 215	1 820	386	929	29 350
	2023	25 305	1 905	387	854	28 451
	2022	24 774	1 891	387	817	27 869
九龙城	2024	47 634	1 171	104	1 186	50 095
	2023	46 646	1 090	154	1 045	48 935
	2022	45 911	977	91	896	47 875
黄大仙	2024	16 132	874	47	1 426	18 479
	2023	16 472	865	45	1 328	18 710
	2022	16 401	877	73	1 311	18 662
观塘	2024	40 976	3 044	39	2 576	46 635
	2023	41 130	2 896	47	2 449	46 522
	2022	40 501	2 765	45	2 354	45 665
荃湾	2024	35 644	1 914	374	883	38 815
	2023	35 826	1 960	362	886	39 034
	2022	35 777	1 866	362	807	38 812
屯门	2024	38 655	2 047	91	1 097	41 890
	2023	38 658	2 038	93	958	41 747
	2022	38 177	2 012	93	872	41 154
元朗	2024	39 363	1 621	288	1 149	42 421
	2023	39 436	1 524	287	1 110	42 357
	2022	39 196	1 512	281	1 099	42 088
北区	2024	17 511	735	32	411	18 689
	2023	17 842	975	32	380	19 229
	2022	17 804	884	32	361	19 081

地区	年份 (截至每年十二月底)	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
大埔	2024	29 771	613	58	875	31 317
	2023	29 763	641	54	850	31 308
	2022	29 446	638	54	845	30 983
西贡	2024	41 071	1 176	146	2 955	45 348
	2023	40 415	1 076	148	2 759	44 398
	2022	40 472	1 103	139	2 657	44 371
沙田	2024	70 266	2 204	102	2 407	74 979
	2023	71 024	2 310	101	2 376	75 811
	2022	69 538	2 234	101	2 208	74 081
葵青	2024	30 845	8 628	181	1 478	41 132
	2023	31 004	9 658	396	1 378	42 436
	2022	30 887	9 883	399	1 358	42 527
离岛	2024	17 541	870	174	370	18 955
	2023	18 022	708	176	390	19 296
	2022	13 835	700	190	386	15 111
总计	2024	634 934	30 314	2 629	22 129	690 006
	2023	634 034	31 169	2 942	20 872	689 017
	2022	625 413	30 892	2 923	19 986	679 214

^ 上述泊车位资料由各部门、机构及停车场管理公司或营办商所提供的资料整合而成，只供一般参考。由于负责管理停车场的停车场提供者、管理公司或营办商可能会因应其需要对泊车位数目 / 种类作出调整，实际泊车位数目或会与上述有所不同。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1356)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就打击长期霸占和滥用泊车位事宜，政府可否告知本会：

1. 过去3年，每年路旁停车位被车辆占用而并未缴费的票控个案为何；
2. 会否备存投诉不当占用路旁收费停车位或收费表停车位是否被用作商业用途的资料；若会，详情为何；若否，原因为何；
3. 运输署辖下已采用地磁感应或其他悬挂式感应技术的公众多层停车场名称及采用有关技术的原因分别为何？

提问人：杨永杰议员(立法会内部参考编号：34)

答复：

1. 过去3年，警务处根据《定额罚款(交通违例事项)条例》(第237章) 发出涉及违例占用路旁停车位的定额罚款通知书的检控数字表列如下：

年份	2022年	2023年	2024年
检控数字	259 992	259 497	242 309

2. 现时，运输署委聘的停车收费表营办商会定期巡查各区的路旁停车收费表，如发现收费表停车位被不当占用，营办商会将有关情况反映至相关政府部门(如警务处、地政总署及食物环境卫生署)，以作调查及跟进。运输署并没有备存投诉不当占用路旁收费停车位或收费表停车位是否被用作商业用途的资料。

此外，停车收费表配备的车位感应器可侦测相关的路旁泊车位是否已被占用，并透过后台电脑系统综合收费表停车位的占用和付费状况，

以识别未缴费而被占用的泊車位。运输署已与警务处分享有关实时资讯，以便利警务处执法。

3. 由运输署营运并已采用悬挂式感应或 / 及地磁感应技术的公众多层停车场共有10个，包括天星码头、大会堂、林士街、坚尼地城、天后、筲箕湾、香港仔、双凤街、葵芳及荃湾停车场。有关技术旨在识别泊车位是否空置，并透过停车场内的电子显示屏显示各层空置泊车位数量，以便驾驶人士寻找泊车位。「香港出行易」流动應用程式亦会提供部份停车场的实时空置泊位资讯。其中，由于天星码头、大会堂、坚尼地城及葵芳停车场的部分楼层属开放式设计，因此无法采用悬挂式感应技术，需采用地磁感应技术，以收集有关空置泊车位资讯。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1357)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就港鐵铁路发展，政府可否告知本会：

1. 过去3年，每年各铁路线每月平均乘客量及总乘客量、早上最繁忙1小时最繁忙单向路段可载客量、载客率及最繁忙路段为何；及
2. 请以服务延误类别列出，过去3年，每年由港铁公司控制范围内的因素而引起并导致8分钟或以上服务延误事故的宗数为何？

提问人：杨永杰议员(立法会内部参考编号：35)

答复：

1. 过去3年，各重铁和轻铁路线每月平均乘客量、总乘客量、早上最繁忙1小时最繁忙单向路段的可载客量、载客率及最繁忙路段资料分别载列于附件一及附件二。
2. 过去3年，由香港铁路有限公司(港铁公司)控制范围内的因素引起并导致8分钟或以上的服务延误事故宗数表列如下：

年份	成因	事故宗数
2022年	机件故障(注)	103
	人为因素	9
2023年	机件故障(注)	94
	人为因素	7
2024年	机件故障(注)	82
	人为因素	7

注：包括站内机件故障、基础设施(例如信号系统)以及列车故障等。

重铁系统统计数字
(早上最繁忙1小时最繁忙单向路段)

		东铁线	屯马线	将军澳线	港岛线	南港岛线	观塘线	荃湾线	迪士尼线	部分路段 共用路轨	
										东涌线 (注1)	机场 快线 (注1 及2)
2022年(注3)											
1.	最频密列车 班次下的最 高可载客量 (每平方米站 立6人) (a) (注4)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可载客量 (每平方米 站立6人) (b)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	4 300	42 500	3 200
3.	(a)项与(b)项 的差距(注5)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	5 300	2 500	1 600
4.	乘客量(c)	37 700	34 500	40 200	44 800	9 100	34 200	37 200	2 200	20 100	1 100
5.	载客率(每平 方米站立6 人) [(c) / (b)]	60% {大围 至 九龙塘}	59% {荃湾西 至 美孚}	59% {油塘 至 鲗鱼涌}	56% {天后 至 铜锣湾}	54% {金钟 至海洋 公园}	48% {彩虹 至九龙 湾}	50% {深水 埗至 太子}	51% {欣澳 至 迪士尼}	47% {奥运 至 九龙}	34% {青衣 至 机场}

		东铁线	屯马线	将军澳线	港岛线	南港岛线	观塘线	荃湾线	迪士尼线	部分路段 共用路轨	
										东涌线 (注1)	机场快线 (注1及2)
	{ }最繁忙 路段										
6.	载客率 (每平方米 站立4人) (注6)	83%	82%	84%	79%	76%	67%	70%	72%	66%	不适用
7.	每月平均 乘客量 (百万人次)	15.3	19.9	8.8	20.9	1.8	16.0	23.1	0.3	5.2	0.3
8.	总乘客量 (百万人次)	183.5	238.8	105.1	250.5	21.6	192.0	277.4	3.4	62.7	3.1
2023年											
1.	最频密列车 班次下的最 高可载客量 (每平方米站 立6人) (a)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可载客量 (每平方米 站立6人) (b)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	8 300	42 500	4 200

		东铁线	屯马线	将军澳线	港岛线	南港岛线	观塘线	荃湾线	迪士尼线	部分路段 共用路轨	
										东涌线 (注1)	机场快线 (注1及2)
3.	(a)项与(b)项的差距(注5)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	1 300	2 500	600
4.	乘客量(c)	42 400	35 700	40 400	46 300	9 800	34 500	38 800	3 200	21 200	1 700
5.	载客率(每平方米站立6人) [(c) / (b)] { }最繁忙路段	68% {大围至 九龙塘}	61% {荃湾西至 美孚}	60% {油塘至 鲗鱼涌}	58% {天后至 铜锣湾}	58% {金钟至海洋 公园}	48% {彩虹至九龙 湾}	52% {深水埗至 太子}	39% {欣澳至 迪士尼}	50% {奥运至 九龙}	40% {青衣至 机场}
6.	载客率(每平方米站立4人)(注6)	94%	85%	84%	81%	82%	68%	73%	54%	70%	不适用
7.	每月平均乘客量(百万人次)	23.7	23.9	9.8	25.7	2.2	18.2	27.7	0.5	6.5	0.9
8.	总乘客量(百万人次)	283.6	280.3	114.8	311.0	25.8	215.1	344.6	5.8	77.1	10.8
2024年											
1.	最频密列车班次下的最高可载客量	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800

		东铁线	屯马线	将军澳线	港岛线	南港岛线	观塘线	荃湾线	迪士尼线	部分路段 共用路轨	
										东涌线 (注1)	机场快线 (注1及2)
	(每平方米站立6人) (a)										
2.	可载客量 (每平方米站立6人) (b)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	8 600	42 500	4 200
3.	(a)项与(b)项的差距(注5)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	1 000	2 500	600
4.	乘客量(c)	42 800	36 200	38 400	44 100	9 900	34 200	38 400	2 800	20 900	2 000
5.	载客率(每平方米站立6人) [(c) / (b)] { }最繁忙路段	68% {大围至 九龙塘}	62% {荃湾西至 美孚}	57% {油塘至 鲗鱼涌}	55% {天后至 铜锣湾}	59% {金钟至海洋 公园}	48% {彩虹至九龙 湾}	51% {深水埗至 太子}	33% {欣澳至 迪士尼}	49% {奥运至 九龙}	48% {青衣至 机场}
6.	载客率 (每平方米站立4人) (注6)	94%	86%	80%	77%	83%	67%	72%	46%	69%	不适用
7.	每月平均乘客量 (百万人次)	25.9	24.7	9.8	25.9	2.4	18.2	27.7	0.5	6.5	1.1
8.	总乘客量 (百万人次)	310.3	296.9	118.0	311.4	29.0	218.1	332.1	6.4	77.8	13.1

- 注1: 由于机场快线及东涌线在部分路段共用路轨，该等铁路线的整体可载客量受车务编排模式所影响。
- 注2: 机场快线的设计是提供座位予每名乘客，因此站立人数的乘客密度并不适用。有关数字按现有可载客量计算。
- 注3: 鉴于疫情影响，表列数字以疫情较为缓和的月份所收集到的数据为基础。
- 注4: 现时所有行走港铁铁路线的列车车厢均按铁路兴建时的业界标准设计，可容纳每平方米站立6人的乘客密度。然而，在实际营运中，乘客不大愿意登上看似挤迫但其实仍有空间的列车，因此目前列车一般只达到每平方米站立约4人的乘客密度。故运输署提供以每平方米站立6人计算的可载客量以反映列车可负荷的最高水平，以及以每平方米站立4人计算的载客率，以反映实际营运中的情况。
- 注5: 这是由于服务班次尚未增至信号系统可负荷的最高水平。
- 注6: 以一系列行走市区的重铁列车为例，一系列列车可提供340个座位，以及以每平方米站立6人的乘客密度计算下的2 160个企位，即每列列车的总计可载客量约为2 500人。若以每平方米站立4人的乘客密度计算，340个座位数目维持不变，而企位则减至1 440个，即每列列车的总计可载客量约为1 780人。因此，以每平方米站立4人的乘客密度计算的可载客量，相当于以每平方米站立6人计算的71.2%。东铁线方面，由于该路线的列车设有1个头等车厢，列车的座位和企位比例与其他重铁列车稍有不同。若以每平方米站立6人计算，每列列车的总计可载客量为2 845人；以每平方米站立4人计算，则为2 061人。

轻铁系统统计数字
(早上最繁忙1小时最繁忙单向路段)

轻铁路线	最高可载客量			载客率(注1)		
	2022年	2023年	2024年	2022年	2023年	2024年
505	2 993	2 993	2 993	68%	66%	79%
506P(注2)	不适用	424	424	不适用	70%	45%
507	2 827	2 827	2 827	74%	83%	85%
507P(注2)	212	212	212	80%	90%	90%
610	2 056	2 056	2 056	80%	93%	93%
614	1 372	1 122	1 122	70%(注3)	77%(注3)	77%(注3)
614P	1 156	1 363	1 363			
615	748	960	960	85%(注3)	74%(注3)	87%(注3)
615P	1 388	1 600	1 600			
705	4 240	4 240	4 240	76%	63%	82%
706	5 088	5 088	5 088	85%	63%	80%
720(注2)	不适用	不适用	212	不适用	不适用	20%
751	2 857	2 993	2 993	82%	64%	81%
751P	398	398	398	75%	60%	80%
761P	4 240	4 240	4 240	67%	64%	86%

乘客量(百万人次)

	2022年	2023年	2024年
每月平均乘客量	11.0	12.5	12.9
总乘客量	131.7	150.0	154.6

- 注1: 由于轻铁属开放式系统,一个轻铁车站可能有多条路线途经,因此无法采用现时评估重铁线载客率的方法,即根据乘客出入车站的记录预测其所选乘的路线,以计算个别轻铁线的实际载客率或乘客量。港铁公司现时采用实地视察和调查的方式评估轻铁车辆的载客率,重铁载客率计算方法所采用的每平方米站立4人或6人的乘客密度标准并不适用。
- 注2: 港铁公司分别在2022年9月、2023年9月及2024年9月加设507P、506P及720线,在平日早上繁忙时段行驶。
- 注3: 数字为614 / 614P线及615 / 615P线的平均载客率。在屯门区内,614与614P线的走线完全重迭,615与615P线亦同样重迭。然而,614P及615P线只来往屯门码头与兆康站,614及615线行经兆康站后则会跨区前往元朗。该两条轻铁线最繁忙的路段一般在屯门区内重迭的路段出现。对乘客而言,在屯门区内乘搭614或614P线、615或615P线并无分别。因此,该等轻铁线的平均载客率可更准确反映实际情况。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1222)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就支援推行「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」，请告知本会，自计划于2023年9月推行至今的最新进展，包括各贷款机构接获及批出的申请数目；涉及的车辆数目和金额，申请个案的审批时间为何？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：10)

答复：

政府在2023年9月4日推出「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」(贷款计划)，以鼓励的士业界转用纯电动的士。

贷款计划由香港按证保险有限公司(按证保险公司)负责管理，而参与贷款计划的贷款机构(贷款机构)会审批贷款申请。自贷款计划推出至今年2月28日为止，按证保险公司从贷款机构共接获184宗申请，当中166宗申请(涉及166部电动的士)已获批出，贷款总额约为5,700万元；5宗申请正在处理中；13宗因申请人撤回申请或未有于按证保险公司指定的时间内提取贷款而被取消贷款。

现时按证保险公司在收到贷款机构提交文件已齐备的申请后，一般可在约1星期内批出贷款。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1223)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就增加泊车位，请告知本会：

1. 运输在2024年推展多项增加泊车位的措施按区域说明所增加各商用车种(的士、小巴、货车、非专型巴士)的泊车位数目及有关工作涉及的资源；
2. 就11个政府公众停车场，政府会否考虑推出优惠措施，以吸引特别是商用车辆于使用率较低的时段停泊，如会，详情为何；如不会原因为何？
3. 商用车辆数目及其泊车位数目长时间维持在1: 0.6的水平，政府会否考虑把增加泊车位数目订下绩效指标，以确保商用车辆泊车位不足的问题能够逐步改善，如会，详情为何；如不会，原因为何，有何措施有效地改善商用车辆泊车位不足的问题？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：11)

答复：

1. 商用车辆提供客货运输，在各行各业以至整体经济方面担当重要角色。政府会尽量配合商用车辆的泊车需求，并就有关泊车位的供应一直积极推展一系列短期及中长期措施，包括：
 - (i) 在不影响交通畅顺、道路安全或其他车辆上落客货的情况下，于合适地点增加路旁商用车辆泊车位，包括停车收费表；
 - (ii) 在合适的路旁地点划设夜间商用车辆泊车位；
 - (iii) 善用高架天桥桥底空间划设泊车位；

- (iv) 继续与地政总署保持紧密联系，因应区内的泊车需求，物色合适的用地用作短期租约停车场，以期在不同地区增加泊车位供应；
- (v) 在合适的短期租约停车场的租约条款中，订明最少须提供的商用车辆泊车位数目；
- (vi) 鼓励学校在非上课时间开放校舍供学生服务车辆停泊；
- (vii) 遵循「一地多用」的原则，在合适的「政府、机构或社区」设施及公共休憩用地项目提供包括商用车辆的公众泊车位。第一个按照「一地多用」原则兴建的项目「上水嘉富坊公众停车场」已于2024年11月启用，提供私家车及商用车辆泊车位；
- (viii) 于2021年完成修订《香港规划标准与准则》，增加资助房屋项目的商用车辆泊车位种类及数目；及
- (ix) 在合适的新发展项目中规定开放一定数目的附属泊车位及上落客货区作夜间公众商用车辆停泊用途。

有关在2024年增加商用车辆泊车位的进度附载于附件1。

上述措施及工作主要由运输署现有人员执行，属于恒常职务，故涉及的开支没有详细分项。

2. 现时，运输署营运的11个公众停车场(除黄大仙停车场外^注)，客货车的收费与私家车的收费相同。上述11个公众停车场的收费水平普遍低于邻近停车场的收费，而当中6个停车场在晚上使用率较低的时段已提供夜泊优惠收费，以吸引驾驶人士使用。
3. 运输署一直积极听取业界建议及密切监察各区短期泊车位供应的变动，以及留意个别行业的需要，推行短期及中长期措施提供商用车辆泊车位。另外，如有短期租约停车场被收回作长远发展用途，在进行相关发展项目的规划时，运输署亦会要求项目倡议人检视发展项目对泊车位供求的影响，并采取适当的短期缓解措施，包括另觅地点或在相关发展项目提供适量公众泊车位，来尽量补足相应数目的泊车位。

就新建的政府停车场而言，除了上述的「上水嘉富坊公众停车场」，政府预计于2025年落成的将军澳中医医院和将军澳第67区政府联用办公大楼内的公众停车场，将合共增加超过130个商用车辆泊车位。另外，政府预计在未来三年，随着更多按「一地多用」原则推展的公众停车场项目落成，会再额外增加超过70个商用车辆泊车位。而部分私人停车场和短期租约停车场亦会提供商用车辆泊车位。

商用车辆泊车位需求受多项因素影响，例如整体经济状况、地区泊车位供求、商用车辆作业模式、停泊习惯、司机居住及工作地点等。现时，有不少商用车辆会停泊在棕地上，亦有不少商用车辆司机因从事过境工作，会将车辆停泊于内地。此外，部分商用车辆(如食品运输及配送车辆)则因应行业需求在夜间作业。就商用车辆泊车比率设定硬性指标缺乏弹性，亦难以准确反映个别地区的实际情况。此外，香港土地

资源极为有限，在考虑增加商用车辆泊车位数量的同时，也须兼顾住屋及其他空间的需求。因此，我们认为不适宜就商用车辆泊车供应订立硬性指标。

注：黄大仙停车场仅提供旅游巴士 / 货车(5.5公吨以上)的泊车位，并未提供客货车与私家车的泊车位。

**增加商用车辆泊车位的进度
(截至2024年12月)**

	措施	进展	适用车辆种类
1.	在合适的路旁地点划设路旁泊车位，包括夜间泊车位	- 2024年新增约1 040个路旁泊车位 - 合共提供约 37 640 个路旁泊车位	货车、非专营巴士、小型巴士、的士
2.	在合适的短期租约停车场的租约条款中，订明最少需提供的商用车辆泊车位数目	- 2024年新订明最少约 320 个商用车辆泊车位位于租约条款中 - 合共涉及最少约 2 090 个商用车辆泊车位	货车、非专营巴士、小型巴士
3.	鼓励学校在非上课时间开放校舍供学生服务车辆停泊	- 2024年新增三间学校合共提供10个学生服务车辆泊车位 - 合共有40间学校于非上课时间提供共约120个泊车位供学生服务车辆停泊	非专营巴士、小型巴士
4.	在合适的「政府、机构或社区」设施和公共休憩用地发展项目等增加包括商用车辆的公众泊车位。	- 2024年完成首个「一地多用」项目-上水嘉富坊公众停车场，提供6个商用车辆泊车位	货车
5.	在合适的新发展项目中开放一定数目的附属泊车位及上落客货区作夜间公众商用车辆停泊用途	- 合共在四个推售的新发展项目开放附属泊车位及上落客货区提供约270个夜间公众商用车辆泊车位	货车、非专营巴士、的士

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1224)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就推行「运输业输入劳工计划－公共小巴／客车行业」，以纾缓运输业界人手短缺的问题，请告知本会：

1. 自计划推出以来各合资格的公交申请情况，包括接获的申请及获批数目、涉及的人数，当中有多少已投入服务，未获批的原因及有关工作涉及的资源为何；
2. 本港的失业率一直维持在低水平，运输业仍然面对招聘困难，当局会否考虑增加输入司机的配额，如会，详情为何，会否进一步简化措施，以加快申请的审批；如不会，原因为何，有何措施纾缓运输业界司机不足的问题？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：12)

答复：

1. 政府一直关注公共小巴及客车行业持续面对的司机短缺问题。为进一步纾缓业界人手问题，政府于2023年6月公布「运输业输入劳工计划－公共小巴／客车行业」，并分别在2023年9月及2024年7月透过两轮申请批出了900个公共小巴及800个客车输入司机配额，所有申请均经跨部门联络小组(由运输及物流局、劳工处和运输署代表组成)审核。

第一轮共接获118宗申请，当中98宗申请获批，涉及969个输入司机的配额。第二轮共接获129宗申请，当中125宗申请获批，涉及849个输入司机的配额(当中包括因申请人在第一轮未有使用而拨至第二轮作分配的118个配额)。在两轮申请中，未获批准的申请个案的原因包括：未能符合进行本地招聘的规定、未能符合全职本地员工与输入劳工

比例要求及申请人未持有有效的客运营业证。截至 2025 年 2 月底，共有 1 278 名输入司机已通过本地驾驶考试，当中超过 1 200 名输入司机已投入服务。执行上述计划涉及的运输署人手及开支已纳入运输署整体拨款及编制内，因此未能分项列出。

2. 政府会继续透过持份者咨询小组与相关运输业界及劳工代表保持沟通，密切监察计划的实施情况。运输及物流局和运输署正检视计划的实施情况，及评估行业未来数年的人手需求。视乎检讨的结果，我们会适时公布计划的未来路向。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1225)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就公共小巴的营运，请告知本会：

1. 政府去年推出「特选红转绿」计划后，已有两条红巴路线转为绿色专线小巴(专线小巴)路线模式营运，政府会否考虑优化措施，以吸引更多红色小巴转为绿色小巴，如会，详情为何；如不会，原因为何；
2. 由于红色小巴的经营范围有所限制，运输署提供了什么协助，以促使红色小巴能够持续发展；及
3. 在2025至26年度，运输署会继续检讨公共小巴营运状况，并支援环境保护署推行电动公共小巴试验计划，有关工作的计划详情及涉及的资源为何？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：13)

答复：

1. 政府的一贯政策是鼓励红色小巴转为服务范围较广及营运环境相对稳定的专线小巴经营，以改善营运状况，同时可让运输署更有效进行监管，以确保服务质素水平。政府在2024年中推出「特选红转绿」计划，邀请了11条符合指定条件的红色小巴路线营办商，申请把红色小巴路线直接转为专线小巴路线营运。为更有效监管公共小巴服务，获批的营办商日后需要符合「经营公共小巴(专线)服务的条件」，包括聘请司机驾驶有关路线，而其日常运作和票价须受运输署批核及监管。运输署在计划申请期内共接获两宗申请，包括元朗(峻峦)一元朗站(朗明街)(循环线)及秀茂坪(晓光街)一佐敦(北海街)及，涉及12辆小巴。运输署已于2025年1月批准有关申请，而两条路线分别在2025年3月9日

及30日投入服务。运输署会视乎首批参与「特选红转绿」计划的指定路线的落实情况，以及业界对有关计划的意见及反馈，考虑进一步开放「特选红转绿」计划予更多红巴路线参与。

2. 政府一直十分关注公共小巴业界营运状况，并实施多项措施协助业界改善经营环境。在日常营运方面，运输署会因应业界的要求而提供適切及可行的协助，例如在考虑个别地点的实际道路情况后，适当地放宽或取消部分红巴上落乘客的限制区或禁区；以及在不影响道路安全及不会对道路使用者造成阻碍的前提下，容许公共小巴在非营运时间内停泊在由运输署设立的公共小巴站内，以配合业界的实际营运及泊车需要。

另一方面，为配合鼓励红色小巴转为专线小巴营运的政策，运输署过往一直有按地区发展及乘客需求规划和制订新专线小巴路线，并透过现时专线小巴营办商遴选计划，公开邀请有兴趣人士(包括红巴营办商)申请营运。

政府会继续密切留意公共小巴的营运情况，并与相关持份者保持紧密沟通，探讨更多可行措施，改善业界营运环境。

3. 环境保护署(环保署)已开展电动公共小型巴士先导试验计划(先导试验计划)，资助营办商购置电动小巴于不同专线小巴路线进行试验，并评估电动小巴在香港应用的可行性及有关充电安排。运输署一直积极配合进行先导试验计划，包括就安装充电设施的小巴站选址提供意见，并协助环保署就先导试验计划咨询公共小巴业界的意见。此外，在试验期间，运输署亦协调参加了先导试验计划的公共小巴营办商向环保署提交电动小巴的日常运作数据，以供分析计划成效。执行上述计划涉及的运输署人手及开支已纳入运输署整体拨款及编制内，因此未能分项列出。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1226)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在2025至26年度，运输署会继续协助运输及物流局制定提升的士服务质素的措施，包括制定和推行立法建议，规定所有的士必须安装摄录设备，以及所有的士司机必须提供电子支付方式，请告知本会，就上述立法建议的时间表及有关工作涉及的资源为何？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：14)

答复：

为了善用科技提升整体的士服务质素，政府建议规定所有的士必须安装车厢摄录机、行车记录仪及全球卫星导航系统(下称「摄录系统」)，以及规定所有的士司机必须提供电子支付方式。我们正在草拟相关的法例修订条文，并争取于2025年第二季向立法会提交法例修订建议。

考虑到市场上现时已有不少电子支付方式供的士业界选用，如有关法例修订建议获立法会支持，我们计划于2025年年底落实提供电子支付方式的建议。至于安装摄录系统的建议方面，如获立法会支持有关法例修订建议，运输署计划于2025年年中接受合规格的摄录系统提出审批申请，并会同步招聘承办商架设中央平台，以处理和储存摄录系统所收集的影音记录和数数据，支援相关的执法和管理工作。我们积极与业界携手争取于2025年年底至2026年年中陆续安装摄录系统，并于2026年内完成安装，届时将实施有关法例。

有关协助制定上述立法建议的工作由现有运输署人员执行，涉及的开支没有详细分项。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1227)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就打击汽车非法出租或取酬载客方面，政府可否告知本会：

1. 在2024年，当局就打击汽车非法出租或取酬载客而采取的执法行动数目，当中有多少宗是涉及跨境车辆；
2. 在2024年因涉及非法出租或取酬载客的车辆遭扣押并暂时吊销牌照的数目，当中有多少宗是涉及跨境车辆；
3. 在2025至2026年度内，运输署会继续协助运输及物流局处理有关制定打击汽车非法出租或取酬载客措施的事宜，有关工作的计划详情及涉及的资源为何；
4. 就订定规管网约车平台的立法建议时间表；及
5. 会否要求警方加大打击非法出租或取酬载客的力度，如会，详情为何；如否，原因为何？

提问人：易志明议员(立法会内部参考编号：15)

答复：

1. 在2024年，警务处就汽车非法出租或取酬载客个案采取47次执法行动，当中有19宗涉及跨境车辆。
2. 在2024年，有43辆因涉及非法出租或取酬载客的汽车而被运输署扣押并暂时吊销牌照，当中8辆为跨境车辆。

3. 运输署一直通过不同途径进行教育及宣传，例如在社交平台上发文宣传、在网上发放宣传短片、在电台播放宣传声带、在运输署网站展示出租汽车许可证的样本，以及在各陆路管制站、机场及公众地方张贴海报等，提醒市民出行时应选择合法的公共交通工具，于出行前向相关服务营办商查询有关车辆是否已获发出租汽车许可证；并推出网上查询系统，让市民查询核实有关车辆是否已获发有效的出租汽车许可证。运输署会继续提醒市民注意安全，强调使用非法出租汽车服务会令乘客蒙受风险，因为当发生交通事故时，提供非法出租汽车服务的车辆的第三者责任保险或会失效。运输署会继续致力宣传，并与警务处交换情报，以打击汽车非法出租或取酬载客的活动。此外，运输署正参与政府研究进一步完善法例的工作，以期尽快向立法会提交修例建议，令执法可更到位和有效，出发点是保障乘客安全。

上述运输署的工作由运输署现有人员执行，属于恒常职务，所涉资源并无分项数字。

4. 为提升个人化点对点交通服务的质素，运输署正进行研究，检视个人化点对点交通服务的整体供求，了解乘客需求及转变。交通咨询委员会辖下亦已成立「提升个人化点对点交通服务工作小组」，探讨有关服务的策略方向及如何规管网约车平台。该工作小组在综合运输署正在进行的供求研究的结果和各持份者的意见后，会尽快向政府提交建议报告。政府在全面考虑工作小组的报告以及所收集到的意见后，会于今年内尽快就规管网约车平台订定立法建议。
5. 政府一直十分关注利用汽车作非法出租或取酬载客的情况。警务处一直采取针对性执法行动，并透过不同渠道收集情报，以打击非法出租或取酬载客活动。若发现有足够证据证明未领有出租汽车许可证的车辆涉嫌被用作非法出租或取酬载客，会马上采取适当的执法行动。警务处会继续调配适当资源以打击非法出租或取酬载客活动，保障乘客和道路使用者的安全。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1228)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就新开办的绿色专线小巴路线，请告知本会：

1) 运输署原计划在2024年开办8条新绿色专线小巴路线，但最终只开办4条，原因为何；及

2) 在2024年计划开办的8条新绿色专线小巴路线的详情，包括涉及的路线、所需车辆数目、何时招标及投入服务？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：16)

答复：

运输署原计划于2024年开办8条新专线小巴路线(见下表)，相关专线小巴营办商遴选工作已经完成，截至2024年底，4条新专线小巴路线经已投入服务。

	路线	最低车辆数目要求	刊宪邀请申请日期	投入服务日期
1	新界第24号线 (大埔(富蝶邨)— 大埔(广福道)(循环线))	3	2022年8月5日	已于2024年 3月投入服务
2	新界第117A号线 (安达臣道石矿场发展区— 尚德公共交通总站)	3		预计于2025年 第二季 投入服务
3	新界第117B号线 (安达臣道石矿场发展区— 油塘(循环线))	5		预计于2025年 第二季 投入服务

	路线	最低车辆数目要求	刊宪邀请申请日期	投入服务日期
4	新界第143号线 (屯门新墟—龙逸村 (循环线))	4	2023年6月30日 (注)	(注)
5	新界第57K号线 (上水站—唐公岭)	4	2023年6月30日	已于2024年 8月投入服务
6	新界第57K号线辅助线 (上水站—蕉径)	3		已于2024年 8月投入服务
7	新界第58K号线 (上水站—丙岗)	2		已于2024年 8月投入服务
8	新界第508号线 (上水站—古洞北福利服 务综合大楼)	1		预计于2025年 第三季 投入服务

注：获选营办商于2024年7月撤回开办该专线小巴服务。

在2024年未有开办4条新绿色专线小巴路线原因如下：

- 第117A及117B号线：有关路线的开办日期需视乎安达臣道石矿场发展区一带新房屋发展项目的落成进度，预计于2025年第二季投入服务。
- 第143号线：运输署已于2024年3月完成专线小巴营办商遴选工作并通知获选的营办商，惟该营办商在考虑营运环境后于2024年7月撤回开办该专线小巴服务。运输署其后检视及调整了该专线小巴服务的总站位置及行车路线，以进一步提升其财务可行性，并已于2025年1月重新邀请营办商申请营运该专线小巴服务。
- 第508号线：待上水站的新建专线小巴总站设施完工后，有关路线预计于2025年第三季投入服务。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1229)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在2025至26年度，运输署会继续促进跨境交通和运输服务及陆路边境管制站设施的规划和顺利运作，有关工作的详情及涉及的开支为何？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：17)

答复：

香港目前共设有9个陆路管制站，包括3个铁路过境通道，即罗湖、落马洲支线和香港西九龙高速铁路站；以及6个道路过境通道，即深圳湾、落马洲、文锦渡、沙头角、港珠澳大桥及香园围。政府会因应各口岸的性质和定位，规划合适的公共交通接驳服务，以及持续推动相关政策以促进香港与粤港澳大湾区其他城市的连系。以港珠澳大桥口岸为例，我们已于2023年实施「港车北上」并持续优化其安排以方便车主，亦正与各内地单位积极探讨「粤车南下」实际方案，以期进一步促进粤港澳大湾区互联互通。

运输署一直密切监察各口岸的通关安排和旅客人流情况，与各公共运输营办商保持紧密沟通，留意旅客出行模式和数量的变化，适时按需要调整相关公共运输服务及制订不同交通管理/改善方案，以配合旅客的需求和便利两地人员往来。例如运输署会与公共交通营办商就节日、大型节庆及盛事活动制定预案，确保相关的公共交通服务能满足增加的乘客需求；运输署的紧急事故交通协调中心亦会24小时运作，监察各区，特别是口岸及主要车站在节日或重大盛事期间的交通情况，适时作出应对措施，并透过不同渠道发放最新交通资讯。另外，当保安局启动紧急事故监察及支援中心时，运输署也会参与及配合该中心的相关工作。

在2025至26年度，运输署会继续就新皇岗口岸及沙头角管制站重建规划，向相关工务部门提供道路及公共运输交汇处等交通设施的意见。运输署亦

会为新皇岗口岸规划各类公共运输服务，以配合新口岸的运作，令往来港深两地人流车流更为快捷畅顺，加强香港与深圳以及大湾区内其他城市的连系。

上述措施及工作主要由运输署现有人员执行，属于恒常职务，故涉及的开支没有详细分项。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：2557)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

财政预算案提及即将举办的第十五届全国运动会，为更便利市民及游客前往大湾区城市观赛，进一步促进湾区互联互通，港车北上已于23年7月1日起通行。就此，政府可否告知本会：

1. 过去两年每月私家车、货车及旅游巴使用港珠澳大桥的车流量 (按类别以表列出分项数字)；及
2. 2019年每月各类车使用港珠澳大桥的车流量 (按类别以表列出分项数字)；及
3. 根据国务院现行《重大节假日免收小型客车通行费实施方案》，以及五一劳动节假期期间，港珠澳大桥实施小型客车免费通行。就此，请表列出与过往三年同时段车流量的区别；及
4. 深中通道去年通车，为湾区居民生活提供更便捷空间。请提供在深中通道正式通车后，粤港跨境私家车(双牌车)每月使用港珠澳大桥的车流量。

提问人：姚柏良议员(立法会内部参考编号：17)

答复：

- 1-2. 根据港珠澳大桥(大桥)管理局(注1)提供的资料，2019年及过去两年每月私家车、货车及巴士使用大桥的数目表列如下：

	私家车(注2)	货车(注3)	巴士(注4)
2019年			
1月	44 863	7 020	53 784
2月	55 117	3 429	56 198
3月	60 954	8 407	59 472
4月	68 921	7 831	65 541
5月	79 217	7 412	61 917
6月	72 448	7 362	56 003
7月	75 220	8 271	57 639
8月	72 701	8 081	51 453
9月	65 838	7 918	38 163
10月	78 290	7 740	37 281
11月	71 447	7 648	32 586
12月	77 530	8 060	39 352
2023年			
1月	26 606	18 425	16 736
2月	47 129	16 226	23 602
3月	70 551	21 843	33 209
4月	92 991	21 046	42 818
5月	100 557	23 943	37 207
6月	106 154	26 126	34 358
7月	129 427	25 538	42 640
8月	153 973	28 606	47 344
9月	147 290	27 454	36 662
10月	198 555	27 004	45 843
11月	200 308	29 007	43 344
12月	255 688	26 216	54 661
2024年			
1月	231 538	26 401	47 412
2月	271 397	18 863	54 181
3月	279 510	26 510	57 166
4月	277 743	26 283	53 877
5月	278 678	27 686	50 705
6月	276 071	26 167	50 856
7月	284 201	29 083	53 528
8月	309 676	31 822	55 389
9月	256 788	30 104	45 887
10月	318 590	32 701	55 963
11月	280 452	35 150	51 404
12月	311 029	35 504	58 610

注：

- (1) 大桥管理局根据内地法律成立，作为非营利性事业单位法人，负责大桥的建设、运营、管理和维护(包括财务事宜)，以及向使用大桥的车辆收取通行费用。
- (2) 包括跨境私家车(两地牌及三地牌车)、跨境出租汽车，以及「港车北上」和「大桥澳门口岸泊车转乘计划」下的香港私家车。
- (3) 包括货柜车。
- (4) 包括往来香港与内地 / 澳门的跨境巴士、往来大桥香港口岸与珠海口岸 / 澳门口岸的跨境穿梭巴士、往来大桥珠海口岸 / 澳门口岸与香港国际机场海天中转大楼穿梭巴士，以及往来大桥珠海口岸与蓝海豚岛作旅游之用的穿梭巴士。

3. 根据国务院现行《重大节假日免收小型客车通行费实施方案》，在内地农历新年、清明节、劳动节及国庆4个国家法定节假日，免除小型客车的大桥通行费。根据大桥管理局提供的资料，在过去3年免除小型客车通行费时段的大桥车流量如下：

	私家车(注5)
农历新年黄金周	
2022年1月31日至2月6日	8
2023年1月21日至27日	9 514
2024年2月9日至17日	122 502
清明节	
2022年4月3日至5日	2
2023年4月5日	4 038
2024年4月4日至6日	46 282
劳动节	
2022年4月30日至5月4日	7
2023年4月29日至5月3日	21 248
2024年5月1日至5日	66 329
国庆黄金周	
2022年10月1日至7日	31
2023年9月29日至10月6日	69 392
2024年10月1日至7日	102 030

注：

- (5) 包括跨境私家车(两地牌及三地牌车)、跨境出租汽车，以及「港车北上」和「大桥澳门口岸泊车转乘计划」下的香港私家车。2022年车流量受内地、香港及澳门于当时实施的防疫措施所影响。

4. 现时，往来大桥的跨境私家车包括粤港两地牌车、港澳两地牌车、粤港澳三地牌车以及「港车北上」和「大桥澳门口岸泊车转乘计划」下的单牌车。大桥管理局透过收费亭的收费系统收集大桥的车流量，并未备

存相关车辆所前往的目的地及个别类别私家车(包括粤港两地牌车)的分项通行数目。根据上文提供的大桥车流量数字，在深中通道于2024年6月30日开通后，大桥私家车每月总车流整体仍然呈上升趋势，由2024年7月约28万车次上升至12月约31万车次。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2565)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

根据《道路交通(公共服务车辆)规例》(第374D章)(i)私家、(ii)酒店及(iii)旅游三类出租汽车服务发出的出租汽车许可证(许可证)数目的上限，分别仅为1 500张、400张及400张。政府可否告知本会：

- (一) 过去三年，每年政府分别收到及批准多少宗对上述每类许可证的申请(以表列出)；
- (二) 就上述每类许可证所订定的上限的理据为何，以及有否机制按业界和市场的需求作出检讨；及
- (三) 政府会否考虑调高该等许可证数目的上限和降低申请门槛，以协助旅游业界营商？

提问人：姚柏良议员(立法会内部参考编号：37)

答复：

- (一) 过去3年，有关私家、酒店及旅游出租汽车许可证的新申请及发出数目，载列于下表：

出租汽车许可证的种类	相关数字(注1)	2022年	2023年	2024年
私家出租汽车服务(注2)	新申请数目	49	60	84
	发给新申请许可证数目	29	64	83
酒店出租汽车服务	新申请数目	0	6	3

出租汽车许可证的种类	相关数字(注1)	2022年	2023年	2024年
	发给新申请许可证数目	0	4	11
旅游出租汽车服务	新申请数目	6	21	15
	发给新申请许可证数目	1	5	13

注1： 申请人必须提供足够资料以支持其申请。视乎申请人提交申请的日期及能否适时提交所需资料，成功申请的个案未必于递交申请同年完成审批，部分申请亦可能被拒或被申请人撤回；而同一宗申请亦可能涉及多于1个许可证。

注2： 私家出租汽车服务包括私家服务(豪华房车)及私家服务(豪华房车)(过境服务)。

(二)及(三)

为免影响公共交通工具的运作及加剧道路挤塞，《出租汽车许可证(数目限定)公告》(第374L章)订明出租汽车服务类型及数目上限。有关上述三类许可证的数目上限载列于下表，政府会因应实际情况不时检视可发出的出租汽车许可证数目上限。

出租汽车许可证的种类	法例订明的许可证数目上限
私家出租汽车服务	1 500
酒店出租汽车服务	400
旅游出租汽车服务	400

现时有效的私家、酒店及旅游出租汽车许可证数目均低于可发出的许可证数目上限，因此有兴趣营运有关服务的人士可以提出申请。运输署会按《道路交通(公共服务车辆)规例》(第374D章)的要求审批出租汽车许可证的申请。有关车辆的服务须有合理理由需要，而申请人所提交的出租汽车纪录或已签订之合约也是考虑因素之一。

为了便利新服务提供者加入出租汽车市场，运输署已推出相关措施，包括让有兴趣申请出租汽车许可证人士可在无须提交车辆登记文件的情况下，提出「预先评估」请求，在得悉其出租汽车许可证申请有机会获批准后，才购买车辆；另外，在申请私家服务(豪华房车)出租汽车许可证方面，即使申请人未能提供使用出租汽车纪录或有效的出租服务合约，亦可就其拟议经营模式提供充分理据及证明资料支持其申请，运输署可就有关申请予以特别考虑。

政府会继续密切留意社会对出租汽车服务的需求，并适时检视出租汽车许可证的审批准则及数目上限，以配合市场对此类服务的需求。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2579)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府可否告知本会：

1. 过去3年，每年已登记的非专营巴士数量；及
2. 过去3年，每年各类服务批注的数目，分别接获、批准、拒绝，以及正处理多少宗申请(按服务类别以表列出分项数字)；及
3. 考虑到现时牌照申请数量，政府有否考虑扩大申请额以应付未来旅业需求？如有，详情为何；如否，原因为何？

提问人：姚柏良议员(立法会内部参考编号：14)

答复：

1. 过去3年，每年已登记的非专营公共巴士数目表列如下：

年份(截至该年年底)	已登记的非专营公共巴士数目
2022	6 905
2023	6 921
2024	6 835

2. 过去3年，每年各类非专营公共巴士服务批注申请的分项数目表列如下：

年份	申请数目	服务批注类别						
		A01 游览 服务	A02 酒店 服务	A03 学生 服务	A04 雇员 服务	A05 国际乘 客服务	A06 居民 服务	A08 合约式 出租服务
2022	接获	134	26	62	255	0	26	171
	批准	139	17	74	251	0	3	165
	拒绝	0	1	0	0	0	16	13
2023	接获	149	41	60	270	0	10	240
	批准	137	37	56	278	0	4	209
	拒绝	0	1	0	6	0	10	18
2024	接获	138	42	79	211	1	13	215
	批准	140	39	79	209	1	7	202
	拒绝	0	1	2	2	0	7	11
	处理中	16	6	0	4	0	1	10

注1：由于每年接获的申请不一定于同年完成处理，故此每年内批准、拒绝和正在处理的申请数目总和，未必能对照该年接获的申请数目。

注2：上述表列的申请数目为每年接获非专营公共巴士服务批注的新申请数目，并不包括续领数目。

3. 非专营巴士营办商会因应市场需求，申请相关车辆牌照批注以提供服务。政府没有就游览服务车辆牌照批注数量设有限额，因此在收到营办商申请时，会视乎需求等情况考虑批出相关车辆牌照批注。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1495)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就各类电动可移动工具(包括但不限于电动单轮车、电动平衡车、电动滑板车、电动滑板、电动单车)，政府可否告知：

1. 请以列表列出，过去5年，每年各类电动可移动工具的留用进口量；
2. 过去5年，每年就各类电动可移动工具接获的投诉数目、意外数目、意外伤亡人数；
3. 过去5年，每年因非法使用各类电动可移动工具而拘捕人数、起诉人数、成功检控人数及相关罪行；
4. 过去5年，每年将单车径改为容许单车和合规格的电动可移动工具同时使用的单车径的工程数目、项目内容及相关开支；
5. 过去5年，每年新建成且容许单车和合规格的电动可移动工具同时使用的单车径数目、位置、长度及相关开支；
6. 政府曾表示会就各类电动可移动工具展开修例工作，然而迄今未有消息，就此，请告知目前就规管架构的修例草拟工作进度，以及立法时间表。

提问人： 容海恩议员(立法会内部参考编号：26)

答复：

1. 根据政府统计处的资料，电动可移动工具的留用进口量如下：

年份	留用进口(注1,2,3) (辆)
2023	1 457
2024	197

注：

- (1) 留用进口量即进口量减去转口量。由于受到货物进口和转口之间的时间差距等因素影响，某一年的进口量与转口量的差别并不等于该年本地的销售数字。
- (2) 根据政府统计处的资料，在2023年之前的「香港货物协调制度」下，电动可移动工具并没有独立的货物编号，其所属的货物编号也包含其他车辆，故未能提供该货物在2023年之前的进口、转口或留用进口量。
- (3) 相关数据没有就各类电动可移动工具作分类记录。

2. 过去5年涉及电动可移动工具的投诉 / 意见数目和意外个案数字(注1)表列如下：

	2020	2021	2022	2023	2024
投诉 / 意见数目	106	242	226	247	717
致命意外	2	1	1	0	0
严重意外	6	8	2	1	1
轻微意外	9	14	9	9	2
意外总数(注2及3)	17	23	12	10	3

注：

- (1) 相关数据没有就各类电动可移动工具作分类记录。
- (2) 警务处未有备存相关意外伤亡人数的数字。
- (3) 致命意外：在意外中有一位或多位人士于发生意外之后三十日内因此事故以致死亡。
严重意外：在意外中有一位或多位受伤人士因意外而留医超过十二小时。
轻微意外：在意外中只涉及一位或多位受伤人士而无需入院或留医不超过十二小时。

3. 「道路安全」一直是警务处首要行动项目的其中一项，而打击非法使用电动可移动工具属于警务处的重点交通执法项目之一。警务处不时展开行动，针对非法使用电动可移动工具严厉执法，确保道路安全。

过去5年，因非法使用电动可移动工具被警务处拘捕的人数表列如下：

	2020	2021	2022	2023	2024
拘捕人数	274	207	236	267	647

当中所涉罪行包括：没有第三者保险而使用车辆，最高可被处罚款10,000元、监禁12个月及取消驾驶执照资格1至3年；驾驶未有登记车辆，初犯者可被处罚款5,000元及监禁3个月，再犯者可被处罚款10,000元及监禁6个月；以及驾驶时无有效驾驶执照，罚则与驾驶未有登记车辆相同。警务处及运输署未有备存相关法庭起诉人数及成功检控人数的数字。

4-5.

电动可移动工具由机械驱动，因此符合《道路交通条例》(第374章)中「汽车」的定义，须要领牌方可使用。现时在道路上(包括行人路及单车径)使用电动可移动工具会被视为驾驶未领牌的「汽车」，可能违反相关法例。

政府一直在新界及新市镇为单车径和单车设施推行改善措施，但没有就现有单车径改为容许单车和将来合规格的电动可移动工具同时使用的单车径的工程项目作出分类。然而，在新发展区和新市镇新建成的单车径一般应符合「3.5米阔、连通度高及有较完善的单车径网络」的要求，视乎拟定的立法修订及立法会的讨论结果，我们预计这些单车径应可容许单车和将来合规格的电动可移动工具同时使用。

上述有关工作由相关工务部门现有人员执行，属于恒常职务，所涉资源并无分项数字。

6. 政府现正为电动可移动工具制订妥善的规管安排，以确保其安全有效的应用。

电动可移动工具的规管架构涉及不同层面及复杂的法律草拟工作，包括须修订《道路交通条例》(第374章)及在《道路交通条例》下引入全新的附属法例、修订相关的附属法例、以及参考相关法例用以厘订定额罚款安排等。与此同时，政府需要一并详细研究电动可移动工具使用者守则以及产品认证等在法律及技术层面的相关问题，因此需时充分征询相关部门和各持份者，以确保规管的建议有效可行，并切合市民使用电动可移动工具的出行需要。政府现正与相关部门积极进行法律草拟工作及订立具体规管方案，会争取尽快完成草拟修订条例草案，并适时提交立法会审议。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2984)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (6) 公共交通费用补贴计划
管制人员： 运输署署长 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就「公共交通费用补贴计划」，请告知本会：

1. 过去三年的平均每月受惠人次及补贴金额，并按年龄组别 (60岁以下、60-64岁、65岁以上) 列出；
2. 从2025年1月1日将AlipayHK纳入补贴计划至今，使用AlipayHK的受惠用户增长情况如何，请按年龄组别 (60岁以下、60-64岁、65岁以上) 列出每月受惠人次及补贴金额。

提问人：张欣宇议员(立法会内部参考编号：19)

答复：

- 1-2. 过去3年，公共交通费用补贴计划(补贴计划)下的平均每月受惠人数及平均每月补贴金额如下：

年份 ^註	平均每月受惠人数 (计至最接近的千位)	平均每月补贴金额 (百万元)
2022	2 274 000	236.4
2023	3 036 000	325.7
2024	1 988 000	210.7

注：为了让更多市民在疫情期间受惠于补贴计划，政府曾推出多轮临时特别措施，包括在2022年5月至2023年10月暂时放宽补贴计划下的每月公共交通开支水平，以及暂时提高每月补贴上限。

补贴计划下的受惠对象为日常使用本地公共交通服务而相关交通开支较高的市民。补贴计划简单易明，操作简便，市民毋须就补贴计划

提出申请或作预先登记。运输署没有按年龄组别划分的补贴金额及受惠人数的统计数据。

自2025年1月1日起，补贴计划除了涵盖八达通外，亦已涵盖多一个电子支付方式AlipayHK。2025年首两个月透过AlipayHK帐户可领取的补贴金额平均每月约为110万元，而平均每月受惠人数约为17 000人。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：3004)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

请告知本会：

1. 按年列出过去5年 (2020-2024) 港铁各线路的「受影响乘客比例」(Passenger Affected Ratio)；
2. 按年列出过去5年 (2020-2024) 港铁发生的半小时以上延误事故详情，包括每宗事故的延误原因(机件故障或人为因素)、相应罚款、其中延误超过5分钟以上的列车班次数量、及受影响乘客人数。

提问人：张欣宇议员(立法会内部参考编号：43)

答复：

1. 香港铁路有限公司(港铁公司)以「乘客车程准时程度」指标，统计港铁铁路网络下(注1)按照原定车程时间5分钟以内完成的乘客车程比例。该指标可反映因铁路服务延误而被影响的乘客车程比例；指标数字愈高，代表因服务延误而延长了车程的乘客数字比例愈小。在2020至2024年期间，港铁公司每季度的「乘客车程准时程度」均达99.8%至100%(注2)。换言之，乘客每乘搭逾一千次车，才有可能遇到一次列车未能按照原定车程时间五分钟以内完成车程。

注1： 包括观塘线、荃湾线、港岛线、将军澳线、南港岛线、东涌线、迪士尼线、机场快线、东铁线及屯马线。

注2： 于计算「乘客车程准时程度」时，乘客的行为、外来因素(如台风)或获豁免事件(如扩建工程)所造成的延误并不包括在内。

2. 过去5年，由港铁公司控制范围内的因素引起并导致8分钟或以上服务延误事故的宗数、成因，以及港铁公司根据「服务表现安排」及经优化的「服务表现回赠」安排所拨出的款额载列如下。港铁公司没有提供延误超过5分钟以上的列车班次数量及受影响乘客人数的数字。

年 份	宗 数	成因		延 误 时 间								拨出款额 (百万元) ^{注 3}
				8分钟至半小时 ^{注 1}		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 ^{注 2}	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2020	100	93	7	86	6	6	1	1	0	0	0	15
2021	143	137	6	121	6	16	0	0	0	0	0	19
2022	112	103	9	95	9	5	0	0	0	3	0	103
2023	101	94	7	86	5	8	1	0	0	0	1	25
2024	89	82	7	77	7	5	0	0	0	0	0	5.2

注1：任何铁路事故若影响列车服务延误8分钟或预计延误达8分钟或以上，根据现行铁路事故通报机制，港铁公司须于事故发生后8分钟内通报运输署。少于8分钟的列车服务延误对乘客影响相对轻微，港铁公司无须向运输署通报，故运输署并没有备存8分钟以下的服务延误事故数字。

注2：机件故障包括站内机件、基础设施(例如信号系统)以及列车故障等。

注3：2023年票价调整机制检讨后落实的「服务表现回赠」安排，调高了港铁公司须就服务延误超过3小时的事故相应拨出的金额，以及每宗事故的最高拨款金额，并引入繁忙时间款额增加安排。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3453)

总目： (28) 民航处
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 航空交通管理
管制人员： 民航处处长(廖志勇)
局长： 运输及物流局局长

问题：

机场三跑道系统2024年11月正式启用仪式，三条跑道可同时投入运作。就此政府可否告知本会：

1. 现时客运航班由停机坪滑行到分别三条跑道至许可起飞的平均需时为何？
2. 现时客运航班分别由三条跑道降落后至许可滑行到停机坪的平均需时为何？
3. 根据规定，现时飞机在机场滑行道的滑行限制时速为何？
4. 由于新建的北跑道距离现时客运大堂的停机坪距离甚远，令降落后或起飞前的滑行时间比过去使用两条跑道大增，政府有何措施着令机管局让抵港或离港航班可节省滑行及等待的时间，以增加效率及改善旅客的体验？

提问人：梁熙议员(立法会内部参考编号：25)

答复：

香港国际机场的三跑道系统是按照国际民用航空组织的标准设计和建造，不仅提供安全可靠的机场运作设施，亦提高了跑道的容量，确保香港航空业的持续安全发展，巩固香港作为国际航空枢纽的地位。在三跑道系统投入运作后，每条跑道均可供飞机升降，但为了发挥三跑道系统的最高效运作模式，三条跑道各有分工：北跑道主要用于降落、中跑道用于起飞，而南跑道则同时负责升降。

随着三跑道系统投入运作后，机场运作面积比双跑道系统时期增大，航机在停机坪和跑道间的滑行时间一般而言会相应增长。视乎天气及地面运作情况，航机从北跑道降落后，会以平均时速约 15 海里滑行，约 15 至 20 分钟抵达客运大楼的停机坪，所需时间与其他大型及繁忙的国际机场的情况

相若。航空交通管制人员会根据抵港航机的停机坪位置及实际情况分配进场跑道，尽可能安排使用较便捷的滑行路线前往所属的停机坪，并会向航机发出指令和密切监察滑行情况，确保所有滑行运作安全有序。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：3978)

总目： (33) 土木工程拓展署
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 提供土地及基础设施
管制人员： 土木工程拓展署署长(方学诚)
局长： 运输及物流局局长

问题：

近年元朗有多项住宅楼宇相继落成及入伙，包括朗边范围的朗天苑及正在兴建的公营房屋项目，预计区内人口将大幅增加。此外，元朗南及洪水桥的发展项目亦会显著提升区内的人口流动和交通压力。就此，请当局告知本会：

就上述提及的朗边公营房屋发展项目而言，稍后入伙的居民若需前往港铁站，需步行约二十分钟，且大部分路段为露天环境。当局对于改善该移动路线的「易行」措施及计划有何具体安排及改善计划？

提问人：朱国强议员(立法会内部参考编号：19)

答复：

因应朗边公营房屋的发展，土木工程拓展署会改善及优化现时朗天路及青山公路屏山段的行人路和单车径，并额外兴建三条有盖行人天桥接驳周边地方，当中包括一条横跨青山公路屏山段的行人天桥，便利居民前往屏山轻铁站乘搭轻铁到屯马线元朗站或天水围站。另外，朗边公营房屋发展项目将设置公共运输交汇处，提供直接往来屯门、深水埗及油尖旺的专营巴士服务，运输署亦会按地区发展和需要规划其他交通服务，以满足居民的出行需要。相关工程正在进行中，预计将会在2025年第四季起陆续完成，以配合朗边公营房屋第一期(即「朗天苑」)在2026年入伙时开放给公众使用。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3782)

总目： (33) 土木工程拓展署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 港口及海事设施

管制人员： 土木工程拓展署署长(方学诚)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就码头事宜，请告知：

(a) 全港各个可供各类渔船使用的码头数目及位置(请列出所在地区)分别为何？

(b) 过去3年(2022-23 至 2024-25年度)，有何上述码头曾经进行维修？维修时间分别为何？

(c) 过去3年(2022-23 至 2024-25年度)，及预计2025-26年，就上述事宜的人手编配及开支分别为何？

提问人： 何俊贤议员(立法会内部参考编号：72)

答复：

(a)及(b)

全港有逾190个公众码头和登岸设施可供渔船使用。土木工程拓展署定期巡查上述公众码头和登岸设施，并按需要进行维修保养工作。有关公众码头和登岸设施的位置及过去3年的维修保养记录，已载于附件。此外，渔船亦可使用由鱼类统营处管理及维修保养的香港仔鱼类批发市场和长沙湾鱼类批发市场的码头。

(c)

过去3年(2022-23至2024-25年度)，土木工程拓展署在维修保养公众码头和登岸设施方面的总开支约为4,400万元。2025-26年度的预算开支则为1,800万元。在人手方面，署内有约3名专业人员和14名技术人员负责处理有关设施的维修保养工作。至于维修保养上述两个鱼类批发市场码头所涉的人手和开支，则由鱼类统营处提供及支付。

土木工程拓展署管理的公众码头和登岸设施

(a) 公众码头

	公众码头名称	地区	维修工程 (如工程已进行, 以✓示意)		
			2022-23 年度	2023-24 年度	2024-25 年度
1	中环九号码头	中西区	✓	✓	✓
2	中环十号码头	中西区	✓	✓	✓
3	糖水道码头	东区	✓	—	—
4	长洲公众码头	离岛	✓	✓	✓
5	芝麻湾码头	离岛	✓	✓	✓
6	芦荻湾码头	离岛	✓	✓	✓
7	鹿洲村码头	离岛	✓	✓	✓
8	北角码头	离岛	✓	✓	✓
9	坪洲公众码头	离岛	✓	✓	✓
10	蒲台公众码头	离岛	✓	✓	✓
11	西湾码头	离岛	✓	✓	✓
12	沙螺湾码头	离岛	✓	✓	✓
13	索罟湾二号码头	离岛	✓	✓	✓
14	索罟湾公众码头	离岛	✓	✓	✓
15	大利岛码头	离岛	✓	✓	✓
16	大澳公众码头	离岛	✓	✓	✓
17	大水坑码头	离岛	✓	✓	✓
18	东涌发展码头 (公众)	离岛	✓	✓	✓
19	东涌公众码头	离岛	✓	✓	✓
20	榕树湾发展码头	离岛	✓	✓	✓
21	榕树湾公众码头	离岛	✓	✓	✓
22	青衣公众码头	葵青	✓	✓	✓
23	观塘公众码头	观塘	✓	✓	✓
24	鸭洲公众码头	北区	✓	—	—
25	吉澳洲码头	北区	✓	✓	✓
26	沙头角公众码头	北区	✓	✓	✓
27	厦门湾公众码头	西贡	✓	✓	✓
28	大庙湾公众码头	西贡	✓	✓	✓
29	北丫码头	西贡	—	—	—
30	白沙湾第二码头	西贡	✓	✓	✓
31	布袋澳二号码头	西贡	—	✓	—
32	西贡新公众码头	西贡	✓	✓	✓
33	西贡公众码头	西贡	✓	✓	✓
34	沙桥公众码头	西贡	—	—	—

	公众码头名称	地区	维修工程 (如工程已进行, 以✓示意)		
			2022-23 年度	2023-24 年度	2024-25 年度
35	桥咀码头	西贡	—	—	—
36	大头洲码头	西贡	—	✓	—
37	调景岭码头	西贡	—	✓	—
38	早禾坑码头	西贡	✓	✓	✓
39	东龙洲北码头	西贡	✓	✓	✓
40	东龙洲公众码头	西贡	✓	✓	✓
41	盐田仔码头	西贡	✓	—	✓
42	马料水渡轮码头	沙田	✓	✓	✓
43	乌溪沙码头	沙田	✓	✓	✓
44	赤柱卜公码头	南区	✓	✓	✓
45	圣士提反湾(南)码头	南区	✓	✓	✓
46	大潭湾码头	南区	✓	✓	✓
47	赤径码头	大埔	✓	—	✓
48	企岭下海码头	大埔	✓	✓	✓
49	高流湾公众码头	大埔	✓	✓	✓
50	荔枝庄码头	大埔	—	—	—
51	三门仔村码头	大埔	—	—	—
52	深涌码头	大埔	✓	—	—
53	大美督一号码头	大埔	—	—	—
54	大美督二号码头	大埔	—	—	✓
55	大埔铁路码头	大埔	✓	✓	✓
56	塔门码头	大埔	✓	✓	✓
57	东平洲公众码头	大埔	✓	✓	✓
58	黄石公众码头	大埔	✓	✓	✓
59	深井钓鱼湾码头	荃湾	✓	✓	✓
60	深井公众码头	荃湾	✓	✓	✓
61	大排咀码头	荃湾	✓	✓	✓
62	荃湾渡轮码头(西铁)	荃湾	✓	✓	✓
63	荃湾公众登岸台阶(西铁)	荃湾	✓	✓	✓
64	油柑头码头	荃湾	✓	✓	✓
65	嘉道理码头	屯门	✓	✓	✓
66	九龙公众码头	油尖旺	✓	✓	✓

(b) 公众登岸设施

	公众登岸设施名称	地区	维修工程 (如工程已进行, 以✓示意)		
			2022-23 年度	2023-24 年度	2024-25 年度
67	中环十号梯台	中西区	✓	✓	✓
68	西宁街一号梯台	中西区	✓	✓	✓
69	西宁街二号梯台	中西区	✓	✓	✓
70	上环一号梯台	中西区	✓	✓	✓
71	上环二号梯台	中西区	✓	✓	✓
72	西环公众货物装卸区一号梯台	中西区	✓	✓	✓
73	柴湾公众货物装卸区梯台	东区	✓	✓	✓
74	鲗鱼涌公园一号梯台	东区	✓	✓	✓
75	筲箕湾避风塘一号梯台	东区	✓	✓	✓
76	筲箕湾避风塘二号梯台	东区	✓	✓	✓
77	筲箕湾避风塘三号梯台	东区	✓	✓	✓
78	筲箕湾避风塘四号梯台	东区	✓	✓	✓
79	筲箕湾避风塘五号梯台	东区	✓	✓	✓
80	筲箕湾避风塘六号梯台	东区	✓	✓	✓
81	筲箕湾避风塘七号梯台	东区	✓	✓	✓
82	筲箕湾避风塘十号梯台	东区	✓	✓	✓
83	小西湾一号梯台	东区	✓	✓	✓
84	小西湾二号梯台	东区	✓	✓	✓
85	长洲市政大楼梯台	离岛	✓	✓	✓
86	梅窝一号梯台	离岛	✓	✓	✓
87	梅窝二号梯台	离岛	✓	✓	✓
88	梅窝三号梯台	离岛	✓	✓	✓
89	北社海傍路梯台	离岛	✓	✓	✓
90	坪洲一号梯台	离岛	✓	✓	✓
91	坪洲二号梯台	离岛	✓	✓	✓
92	坪洲三号梯台	离岛	✓	✓	✓
93	坪洲四号梯台	离岛	✓	✓	✓
94	坪洲五号梯台	离岛	✓	✓	✓
95	坪洲六号梯台	离岛	✓	—	—
96	坪洲七号梯台	离岛	✓	✓	✓
97	坪洲八号梯台	离岛	✓	✓	✓
98	坪洲九号梯台	离岛	✓	—	✓
99	海傍街梯台	离岛	✓	✓	✓
100	西湾梯台	离岛	✓	✓	✓
101	大鸦洲一号梯台	离岛	—	✓	—
102	大鸦洲二号梯台	离岛	—	✓	—

	公众登岸设施名称	地区	维修工程 (如工程已进行，以✓示意)		
			2022-23 年度	2023-24 年度	2024-25 年度
103	大鸦洲三号梯台	离岛	—	✓	—
104	大兴堤路一号梯台	离岛	✓	✓	✓
105	大兴堤路二号梯台	离岛	—	✓	✓
106	大澳海滨长廊一号梯台	离岛	—	—	✓
107	大澳海滨长廊二号梯台	离岛	—	—	✓
108	东涌发展区一号梯台	离岛	✓	✓	✓
109	红磡八号梯台	九龙城	✓	✓	✓
110	启德一号梯台	九龙城	—	—	✓
111	启德二号梯台	九龙城	—	—	✓
112	景云街梯台	九龙城	✓	✓	✓
113	贵州街一号梯台	九龙城	✓	✓	✓
114	贵州街二号梯台	九龙城	✓	✓	✓
115	大环山梯台	九龙城	✓	✓	✓
116	跑道公园码头一号梯台	九龙城	✓	✓	✓
117	跑道公园码头二号梯台	九龙城	✓	✓	✓
118	三家村一号梯台	观塘	✓	✓	✓
119	三家村二号梯台	观塘	✓	✓	✓
120	三家村三号梯台	观塘	✓	✓	✓
121	沙头角一号梯台	北区	✓	✓	✓
122	沙头角二号梯台	北区	✓	✓	✓
123	西贡市一号梯台	西贡	✓	✓	✓
124	西贡市二号梯台	西贡	✓	✓	✓
125	西贡市三号梯台	西贡	✓	✓	✓
126	西贡市五号码头	西贡	✓	✓	✓
127	沙下一号梯台	西贡	✓	✓	✓
128	沙下二号梯台	西贡	✓	✓	✓
129	沙下三号梯台	西贡	✓	✓	✓
130	沙下四号梯台	西贡	✓	✓	✓
131	将军澳南梯台	西贡	✓	✓	✓
132	对面海一号梯台	西贡	✓	✓	✓
133	对面海二号梯台	西贡	✓	✓	✓
134	马料水一号梯台	沙田	✓	✓	✓
135	马料水二号梯台	沙田	✓	✓	✓
136	马料水三号梯台	沙田	✓	—	✓
137	沙田七十七区梯台	沙田	✓	✓	✓
138	大水坑梯台	沙田	—	✓	✓
139	长沙湾三号梯台	深水埗	✓	✓	✓
140	香港仔海傍道一号梯台	南区	✓	✓	✓

	公众登岸设施名称	地区	维修工程 (如工程已进行, 以✓示意)		
			2022-23 年度	2023-24 年度	2024-25 年度
141	香港仔海傍道二号梯台	南区	✓	✓	✓
142	香港仔海傍道三号梯台	南区	✓	✓	✓
143	香港仔海傍道四号梯台	南区	✓	✓	✓
144	香港仔海傍道五号梯台	南区	✓	✓	✓
145	香港仔海傍道六号梯台	南区	✓	✓	✓
146	香港仔海傍道七号梯台	南区	✓	✓	✓
147	香港仔鱼类批发市场三号梯台	南区	✓	✓	—
148	鸭脷洲一号梯台	南区	✓	✓	✓
149	鸭脷洲二号梯台	南区	✓	✓	✓
150	鸭脷洲三号梯台	南区	✓	✓	✓
151	鸭脷洲四号梯台	南区	✓	✓	✓
152	鸭脷洲五号梯台	南区	✓	✓	✓
153	鸭脷洲六号梯台	南区	不适用 (i)	-	✓
154	利南道梯台	南区	✓	✓	✓
155	布厂湾一号梯台	南区	✓	✓	✓
156	石排湾一号梯台	南区	✓	✓	✓
157	石排湾二号梯台	南区	✓	✓	✓
158	石排湾三号梯台	南区	✓	✓	✓
159	深湾一号梯台	南区	✓	✓	—
160	大树湾临时登岸设施	南区	—	—	—
161	下围梯台	大埔	✓	✓	✓
162	大滩海湾仔梯台	大埔	✓	✓	✓
163	白石角梯台	大埔	✓	—	✓
164	船湾防波堤一号梯台	大埔	✓	✓	—
165	船湾防波堤二号梯台	大埔	✓	✓	✓
166	大美督梯台	大埔	✓	✓	✓
167	大埔廿七区梯台	大埔	✓	✓	✓
168	大埔工业区梯台	大埔	✓	✓	✓
169	马湾珀林路梯台	荃湾	✓	✓	✓
170	荃湾二区一号梯台	荃湾	✓	✓	✓
171	荃湾二区二号梯台	荃湾	✓	✓	✓
172	屯门二十七区防波堤公众登岸设施	屯门	✓	—	✓
173	屯门二十七区一号梯台	屯门	✓	✓	✓
174	屯门二十七区二号梯台	屯门	✓	✓	✓
175	屯门四十区梯台	屯门	✓	✓	✓
176	屯门四十四区二号梯台	屯门	✓	✓	✓

	公众登岸设施名称	地区	维修工程 (如工程已进行，以✓示意)		
			2022-23 年度	2023-24 年度	2024-25 年度
177	铜锣湾避风塘七号梯台	湾仔	✓	✓	✓
178	铜锣湾避风塘八号梯台	湾仔	✓	✓	✓
179	东岸公园主题区一号梯台	湾仔	✓	✓	✓
180	东岸公园主题区二号梯台	湾仔	—	—	✓
181	东岸公园主题区三号梯台	湾仔	—	—	✓
182	湾仔会议展览中心梯台	湾仔	✓	✓	✓
183	湾仔绕道一号梯台	湾仔	✓	✓	✓
184	湾仔绕道二号梯台	湾仔	✓	✓	✓
185	湾仔绕道三号梯台	湾仔	✓	✓	✓
186	湾仔绕道四号梯台	湾仔	✓	✓	✓
187	湾仔绕道五号梯台	湾仔	✓	✓	✓
188	湾仔绕道六号梯台	湾仔	✓	✓	✓
189	大角咀梯台	油尖旺	✓	✓	✓
190	尖沙咀一号梯台	油尖旺	✓	✓	✓
191	尖沙咀二号梯台	油尖旺	✓	✓	✓
192	尖沙咀五号梯台	油尖旺	✓	✓	✓
193	油麻地避风塘一号梯台	油尖旺	✓	✓	✓
194	油麻地避风塘二号梯台	油尖旺	✓	✓	✓
195	油麻地避风塘三号梯台	油尖旺	✓	✓	✓
196	油麻地避风塘四号梯台	油尖旺	✓	✓	✓
197	油麻地避风塘五号梯台	油尖旺	✓	✓	✓

备注：

(i) 本署由2023-24年度起负责维修此新建登岸设施。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：3979)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 铁路发展

管制人员： 路政署署长(丘国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

北环线第一期的古洞站项目经已动工，第二期的前期工程亦已展开。根据2025-26年度开支预算，当局对于北环线主线工程的拨款预算详情为何？是否计划加快北环线支线建设；如有，详情为何；如否，原因为何？

提问人：刘国勋议员(立法会内部参考编号：23)

答复：

为加快北环线第二期（即北环线主线）的推展，政府与香港铁路有限公司（「港铁公司」）就北环线第一期（即古洞站）签订项目协议时，已同时要求港铁公司预留预算进行北环线主线的详细规划与设计和部分前期工程。相关工作不涉及政府的工程拨款。

北环线支线项目方面，港深两地政府正透过「港深跨界轨道基础设施建设专班」（「专班」）共同推展跨境铁路项目包括北环线支线项目。专班已于2024年11月审议北环线支线推展安排。港深双方同意由两地政府相关部门共同成立「跨界轨道项目推展办公室」，推进跨境铁路项目下一阶段的规划和设计等工作。我们预计于2025年内展开北环线支线的详细规划及设计。

作为深港双方共同推进的项目，跨境铁路为双方提供契机互相借镜推展和营运铁路项目的优势和经验。政府会着力研究结合香港的灵活多变和内地建设基建的优势，透过政策和技术「双创新」，探索不同推展方法，致力降低项目香港段的建造成本和压缩建造时间。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3455)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 区域及维修工程

管制人员： 路政署署长(丘国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

法院早前有案例曾裁定公共机构一般情况下，无须就涉及公众通行权的疏忽不履责申索承担责任。但在包括公共行人路在内的公众地方绊倒受伤或死亡，市民仍有权向政府投诉及索偿，就知政府可否告知本会：

1. 过去三年，路政署每年分别接获各区行人路路面不平坦的投诉个案数字及进行维修的次数为何？(请分区分年列出)
2. 过去三年，署方分别接获多少宗因公共通路的路面不平，而因致受伤或死亡的索偿个案。
3. 署方有何措施及早处理市民的投诉和加快维修不平坦的行人路路面？有否就路面不平的处理时间作出服务承诺？

提问人：梁熙议员(立法会内部参考编号：28)

答复：

5. 过去三年（即2022年至2024年），路政署接获各区行人路路面不平的投诉个案数字如下：

地区	2022年	2023年	2024年
中西区	881	863	1659
东区	592	639	1034
南区	252	320	515
湾仔区	608	469	675
九龙城区	230	258	415
油尖旺区	1051	1114	1299
深水埗区	409	584	475
黄大仙区	156	158	217

地区	2022年	2023年	2024年
观塘区	294	319	661
大埔区	190	252	259
元朗区	624	699	702
屯门区	393	360	356
北区	376	374	482
西贡区	134	221	200
沙田区	417	387	542
荃湾区	489	504	663
葵青区	310	334	365
离岛区	156	173	122

路政署透过定期合约委聘承建商进行定期道路，包括行人路巡查及维修保养工作，如定期巡查时发现或接获公众报告指行人路及其设施有破损，本署会按实际情况适时安排合适的维修工程。由于承建商在进行维修时一般会一并处理在道路巡查中发现行人路的各类型破损（包括行人路路面不平、路旁栏杆及交通标志破损等），路政署并没有就个别类型破损的维修次数作统计。

6. 过去三年（即2022年至2024年），路政署接获市民因公共道路（包括公共行人路及行车路）的路面不平而受伤并提出索偿的个案数字分别为30宗、22宗及33宗。路政署没有接获涉及死亡而提出索偿的个案。
7. 路政署定期巡查辖下的行人路，并会适时安排适当的维修工程，以确保行人路维持良好的状况。由2024年年中开始，路政署在各区的道路维修定期合约中逐步加密行人路的定期巡查次数，将以往每一至三个月进行一次行人路例行检查及每六个月进行一次详细检查整合为综合检查，并加密检查频率至每个月一次。重要的行人路（例如位于行人专用区计划范围内的行人路）则每七天进行一次例行检查，检查频率较其他行人路为高。若在检查时发现可能会引致行人路安全问题的损毁，或接获有关行人路路面凹凸不平的投诉或报告，路政署会进行评估，并就有需要进行维修的行人路面尽快采取适当的跟进行动（例如围封相关路段、在现场附近一带进行检查等）及完成修葺工程。

另外，路政署亦为巡查的质素方面制定措施，例如在巡查队编制上订定相关资历的要求，以确保巡查工作有效地执行。在巡查纪录方面，路政署亦有既定指引，巡查队除了需要纪录路面的损耗情况外，亦要为相关损耗配以待修级别，以便路政署更有效地安排道路维修的优次。为提升维修工程的服务水平，路政署会定时检讨和改善合约要求及机制，例如在最新的合约中已进一步要求承建商增加负责恒常维修的工人数量，以加快处理有关维修工作。

当行人路路面出现坑洞时，路政署会按部门的服务承诺，在接获报告后的48小时内完成坑洞的修葺工作。根据路政署的纪录，在过去两年，全

部修葺路面坑洞的工程均在收到报告后的24小时内完成。至于其他类型的行人路面损毁，由于每项损毁个案的程度有所不同，修葺工程的规模会有很大差别，路政署未有就维修其他类型的行人路路面损毁订定相关的服务承诺。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3475)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 基本工程

管制人员： 路政署署长(丘国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

自「人人畅道通行」计划在2012年推出以来，政府已扩展计划范畴，以期涵盖更多行人通道。就此，政府可否告知本会：

- 1) 请提供过去三年该计划的工程进度、成本超支情况及公众满意度数据。
- 2) 过去三年用于设施维护方面的开支占总拨款比例为何？未来五年是否编列专项预算以应对逐渐老旧设施的更新需求？若有，详情为何；若无，原因为何？
- 3) 请提供未来三年各子项目（如升降机加建、无障碍通道、上盖工程）的具体预算分配、预计及实际支出及完工比例，并说明不同区域的资源分配准则是否基于客观需求指标（如人口老化率、残疾人士比例）。
- 4) 在目前财政资源紧绌下，有否评估暂缓部分工程，如一些造价过高、需求较低或技术复杂的项目？若有，请列明具体暂缓工程名称、区域、暂缓原因、预计节省费用，并说明如何避免弱势群体权益受损；若无，原因为何？
- 5) 针对部分成本较高的项目，有否重新评估项目的经济可行性，并考虑采用其他替代的设计方案已减省成本？若有，相关评估报告预计何时对外公开？若无，原因为何？

提问人：梁熙议员(立法会内部参考编号：68)

答复：

1. 截至2025年2月底，路政署于过去三年在「人人畅道通行」计划下共完成59个项目，另有138个项目正在施工，并有5个项目正在规划中。

路政署自2012年推展「人人畅道通行」计划以来，并无出现实际支出高于预算的情况。路政署一直与各相关持份者（包括区议会及其辖下委员会、附近居民及非政府组织代表）保持联系，聆听市民的意见。过去3年，路政署收到超过25封来自立法会议员、区议员和附近居民有关「人人畅道通行」计划的嘉许信，其中包括表扬部门在工程期间致力减少对居民的滋扰及采用创新科技等。另外，路政署亦与各持份者进行实地视察逾160次，听取各持份者的意见及接受反馈，当中包括有关工程进度、升降机相关配套（如建议增设非接触式按钮和反光板）等方面的关注。计划实行以来，各持份者对本计划均大致表示支持及赞赏。

2. 「人人畅道通行」计划下每台升降机的经常性开支，包括升降机的电费、维修所需成本及其他相关费用，会视乎个别升降机的设计（包括容量、尺寸规格及其他配套设施、机龄及使用情况等）而有所不同，平均约为每台每年37万元。路政署并没有分别备存有关设施维护方面的开支。

路政署透过与机电工程营运基金订立的《服务水平协议》，委托机电工程署为辖下道路构筑物附属的升降机及扶手电梯等设施的机电装置进行维修保养，当中包括在「人人畅道通行」计划下加设的升降机。由于《服务水平协议》涵盖路政署辖下所有道路构筑物附属的升降机及扶手电梯等设施的机电装置维修费用，路政署并没有分别统计只涵盖「人人畅道通行」计划下加设的升降机有关维护方面的开支。路政署会与机电工程署每年检视《服务水平协议》，并因应辖下道路构筑物附属设施的状况，按需要调整《服务水平协议》的预算，确保有关设施得到适当的维修保养，包括为逐渐老旧的设施更新部件等。有关支出的预算已包括在路政署的部门开支预算中。

3. 路政署预计未来3年「人人畅道通行」计划下可分阶段完成118个加建升降机项目，涉及总开支约27.6亿元。未来3年并没有在「人人畅道通行」计划下加建无障碍斜道或行人路上盖工程的子项目。

政府在推展「人人畅道通行」计划下「原有计划」的项目时，旨在为并未配备标准无障碍通道设施，且在约100米范围内没有替代无障碍行人过路设施的公共行人通道加建升降机或标准斜道，以回应平等机会委员会的建议。在这些行人通道加建升降机，是为了让有需要的人士可享有平等机会使用本港的公共行人通道，方便他们出入，因此有需要进行有关工程。为令更多市民受惠，政府其后推展「扩展计划」、「第二阶段计划」及「第三阶段计划」，把计划扩展至已装设标准斜道的现有行人通道，惟项目需符合特定条件，以确保公帑用得其所。在推展上述

「原有计划」外的计划时，政府邀请18区区议会，就市民建议的区内新项目制定优次，各区议会分别选出三条公共行人通道作优先推行。及后，政府于2019年推出「特别计划」，在符合特定条件的情况下为香港房屋委员会辖下「租者置其屋计划」屋村、「可租可买计划」屋村和已拆售物业的公共租住屋村的行人天桥、行人隧道和高架行人道加建升降机。为协助区议会考虑推展项目的优次，政府向各区议会提供各行人通道的相关资料，包括人流、收到的建议数目、载有拟建升降机位置及照片的图则、是否设有斜道、附近供长者及有需要人士使用的设施、在100米范围内替代地面过路处及附近的其他升降机等，以便区议会在考虑优次时作全面考虑。政府尊重各个区议会根据地区情况经充分讨论后所作的决定，并会推展有关加建项目。

4. 「人人畅道通行」计划下没有任何项目因为财政状况而须暂缓。路政署会继续推展未完成的项目，以确保计划下的项目能按计划完成，利民便民。
5. 「人人畅道通行」计划下的「原有计划」是为了让有需要的人士可享有平等机会使用本港的公共行人通道，方便他们出入，因此经济可行性并非主要的考虑因素。计划范畴及后扩展至「扩展计划」、「第二阶段计划」、「第三阶段计划」及「特别计划」时，政府亦有向相关区议会提供每条行人通道初步估算的建造成本等资料，以供考虑。方案经确认为技术上可行，并获得区议会的支持，路政署才会展开详细设计工作。在推展项目时，政府会按既定的投标及项目管理制度，以具成本效益的方式落实由各区议会选出的项目。例如路政署在设计阶段会尽早确定地下公用设施的实际位置及情况，从而优化升降机塔的设计以减少因重置相关地下公用设施所需的费用。

另外，路政署亦已采取一系列措施为项目提速提效，以提升项目的成本效益，包括按项目的勘测及设计进度分批批出工程合约；采用新的工程合约模式「承建商前期参与」，让承建商在项目的前期阶段参与设计工作，以提升设计的可建性并缩短施工时间；及采用「组装合成」建筑法，预先在厂房完成升降机塔 / 升降机部件的装嵌，再运往工地作整体安装，以提升施工速度和建造成本效益。路政署亦会严格监管施工的素质，以确保公帑用得其所，同时全面照顾各持份者的需要。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3752)

总目： (100) 海事处

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 基本设施， (3) 本地海事服务， (4) 船舶服务

管制人员： 海事处处长(王世发)

局长： 运输及物流局局长

问题：

有关渔船及行业相关船只事宜，请告知：

- (a) 过去3年(2022-23至2024-25年度)，运渔船、渔船、渔船舢舨(C7)、舷外机开敞式舢舨(P4)，以及其他渔船及行业相关船只的数目分别为何？
- (b) 过去3年(2022-23至2024-25年度)，本地领牌船长度为10米以下及10至15米的数目分别为何？当中渔船的数字为何？

提问人： 何俊贤议员(立法会内部参考编号：40)

答复：

- (a) 《商船(本地船只)(证明书及牌照事宜)规例》(第548D章)订明，本地船只分4个类别，而领有第III类别牌照的船只(即纯粹用作捕鱼及有关用途的船只)则再分为4个类型。第III类别各类型船只在过去3年的详细分项数目如下：

第III类别船只一类型	2022年	2023年	2024年
运鱼船	19	23	19
渔船舢舨(俗称C7)	1 832	1 829	1 811
渔船	1 384	1 486	1 364
舷外机开敞式舢舨(俗称P4)	2 904	2 922	2 931
领牌船只总数	6 139	6 260	6 125

海事处对渔船及行业相关船只没有进一步细分。

(b) (i) 总长度少于 10 米的本地领牌船只在过去 3 年的数目载列如下：

船 只	2022 年	2023 年	2024 年
本地 船 只	14 386	14 550	14 295
当中属第III类别的船只(渔 船)	4 630	4 633	4 610

(ii) 总长度为 10 至 15 米的本地领牌船只在过去 3 年的数目载列如下：

船 只	2022 年	2023 年	2024 年
本地 船 只	2 233	2 270	2 287
当中属第III类别的船只(渔 船)	312	310	310

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3779)

总目： (100) 海事处

分目： (-) 没有指定

纲领： (4) 船舶服务

管制人员： 海事处处长(王世发)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就对本地球牌船只和内河船只进行初次和定期安全检验和检查的事宜，请告知：

- (a) 过去3年(2022-23 至 2024-25 年度)，每年需要初次和定期安全检验和检查的数字为何(请分别列出4类船只或其他类别船只的数字)；
- (b) 过去3年(2022-23 至 2024-25 年度)，每年委托政府初次和定期安全检验和检查的数字为何(请分别列出4类船只或其他类别船只的数字)；
- (c) 过去3年(2022-23 至 2024-25 年度)，处理上述工作的人手编制为何；每年人均处理的数字为何？

提问人： 何俊贤议员(立法会内部参考编号：69)

答复：

第I类别船只(即载客船只)、运载危险品的第II类别船只和大型的第IV类别船只，其安全检验和检查须由海事处人员或认可船级社处理。至于其他船只的安全检验和检查，则可由海事处人员、认可船级社或私营机构的特许验船师进行。

- (a)(i) 过去3年须进行初次安全检验和检查的本地领牌船只(包括内河船只)的数目如下：

	2022 年	2023 年	2024 年
第 I 类别船只	9	2	15
第 II 类别船只	42	26	31
第 III 类别船只	27	35	42
第 IV 类别船只	5	11	6
总计	83	74	94

- (a)(ii) 过去3年须进行定期安全检验和检查的本地领牌船只(包括内河船只)的数目如下：

	2022 年	2023 年	2024 年
第 I 类别船只	403	403	391
第 II 类别船只	1 571	1 469	1 393
第 III 类别船只	998	1 737*	1 106 [#]
第 IV 类别船只	73	69	72
总计	3 045	3 678	2 962

* 海事处于2022年9月份起授权内地认可渔船检验机构的验船师为香港流动渔船在内地进行检验，因此2023年渔船检验数目较2022年有所回升。

因第III类别船只检验的周期性，2024年渔船检验数目较2023年有所减少。

- (b)(i) 过去3年由海事处进行初次安全检验和检查的本地领牌船只(包括内河船只)的数目如下：

	2022 年	2023 年	2024 年
第 I 类别船只	0	1	0
第 II 类别船只	1	1	3
第 III 类别船只	8	11	9
第 IV 类别船只	0	0	0
总计	9	13	12

- (b)(ii) 过去3年由海事处进行定期安全检验和检查的本地领牌船只(包括内河船只)的数目如下：

	2022 年	2023 年	2024 年
第 I 类别船只	386	372	356
第 II 类别船只	358	300	265
第 III 类别船只	278	371	250
第 IV 类别船只	47	40	37
总计	1 069	1 083	908

- (c) 上述(b)项表格详列的安全检验和检查工作由隶属海事处本地船舶安全组的20名验船主任和验船督察执行。过去3年每年人均处理的个案数目分别为2022年54宗、2023年55宗以及2024年46宗。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：3799)

总目： (100) 海事处
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 本地海事服务
管制人员： 海事处处长(王世发)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就着避风塘的改善措施，请告知：

过去3年(2022-23 至 2024-25 年度)，海事处对船只在避风塘内碇泊时遭索取泊位报酬的执法情况；除了采取执法行动外，海事处是否有其他措施维持避风塘内船只碇泊的安全和秩序，当中涉及的人手及开支为何？

提问人： 何俊贤议员(立法会内部参考编号：89)

答复：

海事处与香港警务处已加强在避风塘巡逻，过去3年(2022至2024年)共举行了26次联合行动，以遏止避风塘内的不法行为。直至目前为止，并无发现有关索取泊位报酬的不法行为。海事处会继续与警务处联手监察有关情况，并进行定期巡逻和联合行动，以确保避风塘内船只系泊安全有序。

推行上述措施属有关人员的常规职务，并以现有资源应付，涉及的人手和开支没有详细分列。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3800)

总目： (100) 海事处

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 基本设施，(3) 本地海事服务，(4) 船舶服务

管制人员： 海事处处长(王世发)

局长： 运输及物流局局长

问题：

有关《商船(本地船只)(一般)规例》中的渔船入油事宜，请告知：

- (a) 过去3年(2022-23 至 2024-25 年度)，香港浮动海上加油点及流动油趸的数目分别为何？
- (b) 过去3年(2022-23 至 2024-25 年度)，指定供给燃料区有否任何变动？若有，分别为何？
- (c) 政府于未来有否计划开设新的指定供给燃料区

提问人： 何俊贤议员(立法会内部参考编号：90)

答复：

(a)&(b) 香港水域内的指定供给燃料区及持牌石油运输船在过去3年的数目分别如下：

年份 (截至年底)	指定供给燃料区数目	持牌石油运输船数目
2022	8	161
2023		163
2024		153

- (c) 目前本港水域内设有8个指定供给燃料区让石油运输船向船只供应燃油。这些燃料区均位于本地船只（包括渔船）主要停泊处附近，以配合船只的运作需要。政府没有计划在短期内为石油运输船开设新的指定供给燃料区。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：3458)

总目： (100) 海事处
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 本地海事服务
管制人员： 海事处处长(王世发)
局长： 运输及物流局局长

问题：

近年有人从外地引入电动滑浪板，在本港各区不同水域耍乐，有人更借此开班教授他人游玩电动滑浪板，收费每小时由数百元至数千元不等。惟根据法例规定电动滑浪板须领牌照及第三者保险方能玩耍，否则随时触犯法例。就此，政府可否告知本会：

1. 过去三年，每年分别有多少人因违规在本港水域使用电动滑浪板而被警告或检控？
2. 过去三年，海事处接获多少宗有关因违规在本港水域使用电动滑浪板的投诉？
3. 现时本港有多少部电动滑浪板，已按法例规定电动滑浪板须领牌照？游玩者又是否需要申领任何船只驾照？
4. 如有人希望收费开设电动滑浪板的训练班，处方对该教练有施加额外的规定？

提问人：梁熙议员(立法会内部参考编号：36)

答复：

1. 海事处在过去三年（2022年至2024年）成功检控违规在本港水域使用电动滑浪板的个案数目如下：

2022年	2023年	2024年
1宗	0宗	0宗*

*2024年有1宗检控正在排期等待审讯。

2. 海事处在过去三年（2022年至2024年）接获在本港水域使用电动滑浪板的投诉个案数目如下：

2022年	2023年	2024年
8宗	1宗	0宗

3. 根据香港法例《商船(本地船只)条例》（第548章），所有纯为游乐用途而使用且装设引擎的船只均须领取本地牌照。由于电动滑浪板操控或运作模式会对操作者自身和其他港口使用者构成危险，基于海上人员及港口安全考虑，海事处不会为电动滑浪板发牌，故此电动滑浪板是禁止在香港水域内使用的。

4. 海事处重申，香港水域内禁止使用电动滑浪板。如海事处在巡逻期间发现任何人使用电动滑浪板，由于其未获发本地船只牌照，海事处将按既定程序执法并作出检控。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3359)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(蔡杰铭)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就航空业人手短缺问题，请问：

1. 机管局和民航处一同推行培训方面的合作项目有哪些，学员人数、毕业后从事本港航空业的比率有多少？是否有相关措施吸引更多学生，详情为何？
2. 「运输业输入劳工计划-航空业」计划自推出以来，申请数目、审批情况及职位类别为何？
3. 海运及空运人才培养基金的申请人数、合资格申请人数、申请类别及其金额为何？
4. 为吸引更多人才加入航空业，有何宣传工作，成效及其开支为何？

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：47)

答复：

1.

政府支持香港机场管理局(机管局)在2016年成立香港国际航空学院(学院)，旨在培育航空从业员及专业人才，以配合本地及区域航空界的可持续发展。学院目前提供约110个基础及专业课程，涵盖范围广泛，以支援从业员在特定航空范畴发展所需的技能及知识。这些课程涵盖航空交通管理、机场营运及危机管理、航空安全及保安、飞行训练及航空工程，以及基础及学术课程。学院提供的课程大多专为在职从业员而设，因此大部分学员均为现职机场雇员。

在2024-25年度，学院向约64 600名(截至2025年2月数字)来自香港、内地及海外(包括一带一路国家)学员提供航空培训，当中包括127名民航处职员。

2.

政府在2023年7月推出针对香港航空业的运输业输入劳工计划(计划)，让机场局的特许经营商、专营商或营运许可证持有者可就填补机场前线非管理级的指定10个工种职位提出输入劳工申请，配额上限为6 300个。

根据入境事务处提供的资料，计划经过两轮申请后，已有4 109名输入劳工获批并到港工作，涵盖计划下所有10个工种。我们亦刚于今年3月接受新一轮输入劳工配额申请。

3.及4.

政府于2014年成立海运及空运人才培养基金(基金)，以推动航空业界的专业发展，并吸引更多年轻人加入航空业。政府不时研究优化基金下的培训及奖励计划，吸引并培育更多航空业人才。其中，基金下设有「航空业推广活动资助计划」(推广活动资助计划)，目的为鼓励在香港与航空业相关的机构或学术机构举办不同的活动，推广航空业的不同范畴，提高大众及 / 或相关界别人士对航空业的认识及兴趣，以吸引更多人才加入航空业。

过去三个年度，基金下与航空业相关的计划(包括推广活动资助计划)的受惠人数及开支总额详情请参阅附件。

计划名称	2022-23年度		2023-24年度		2024-25年度 (截至2025年1月底)	
	受惠人数	资助金额 (万元)	受惠人数	资助金额 (万元)	受惠人数	资助金额 (万元)
1. 专业培训课程及考试费用发还计划 - 航空业	730	280.1	506	257.8	411	225.4
2. 海运和航空业实习计划 - 航空业	276	354.7	264	317.6	351	482.0
3. 飞机维修专门课程部分学费退还计划	13	81.9	10	58.1	/ ^	/ ^
4. 香港航空奖学金计划	28	242	22	147.1	/ ^	/ ^
5. 航空营运培训奖励计划	36	50.4	53	109.2	/ ^	/ ^
6. 航空业推广活动资助计划	/	/	173 *	5.65	1 600 *	39

^ 资助于每年2至3月发放，因此未有受惠人数及资助金额的资料

* 数字为推广活动的参与人数

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3373)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(蔡杰铭)
局长： 运输及物流局局长

问题：

当局于去年三读通过《2023年税务(修订)(飞机租赁税务宽减)条例》并就有
关飞机租赁制度作出了优化,请问：

1. 上述优化后的措施详情为何? 请分别列出。
2. 上述措施推行后,如何增加飞机经香港平台出租,请提供相关数量, 以及
如何带来经济效益和就业岗位。
3. 当局未来将会有哪些具体推广活动,请列出。

提问人： 陈恒镔议员(立法会内部参考编号：50)

答复：

自飞机租赁税务优惠制度(飞机租赁税制)于2017年推出以来, 飞机租赁业
务在香港开始发展, 已录得约40间内地及海外的主要飞机租赁业者在香港
设立附属公司 / 营运机构, 包括全球以飞机数目排行头五位中的4间飞机出
租商。

行政长官于2022年《施政报告》中提出进一步完善飞机租赁税务优惠制度
(飞机租赁税制), 打造香港成为区内租赁飞机的首选地。修订《税务条例》
(第112章)以优化飞机租赁税制的条例草案已于2024年2月获立法会通过,
并追溯至2023年4月1日开始的课税年度生效。有关修订涵盖以下范畴：

- 容许合资格飞机出租商就为取得飞机而招致的开支扣税；
- 扩阔飞机租赁税制的涵盖范围以包括湿租租约及融购租约并取消租约
年期须为至少一年的要求；
- 赋予「飞机租赁活动」一词较广泛的定义, 以涵盖将飞机出租予飞机营
运商以外的租赁活动；

- 容许扣除因购置飞机而支付予香港境外的非财务机构融资人(可能为借款人相联者)的利息开支；及
- 为合资格飞机出租商和飞机租赁管理商订明门槛要求以符合经济合作与发展组织的规定。

我们于2024年4月与天津东疆综合保税区管理委员会就深化飞机租赁和融资产业合作发展签订备忘录，并于2024年9月底在天津举行的第十一届中国航空金融发展(东疆)国际论坛，向业界介绍香港的优势。业界对优化措施表示欢迎，不少公司正积极考虑在港开展业务，当中包括内地和跨国龙头企业。未来我们会继续宣传香港飞机租赁政策和优惠税制的最新发展，以鼓励全球飞机出租商来港进行业务。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3374)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(蔡杰铭)

局长： 运输及物流局局长

问题：

当局表示，将会研究税务优惠，吸引海内外大宗商品交易企业落户香港，构建大宗商品交易生态圈，带动海运服务；请问：相关税务优惠详情为何？有否制订落实时间表？

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：51)

答复：

金属和矿产等大宗商品占全球航运交易量一半以上。大宗商品交易商是海运服务采购的主要使用者，吸引他们集聚香港运作可带动海运服务的发展，有利巩固提升香港国际航运中心地位。为鼓励现有企业扩充业务及吸引更多海内外大宗商品交易商落户香港(从而带动更多海事服务业户在香港设立据点及壮大香港的航运生态圈)，2025-26年度财政预算案建议为合资格大宗商品交易商提供半税优惠—即以8.25%的减半税率评估利得税。

政府正为上述建议措施制订细节，目标是于2026年上半年向立法会提交条例草案。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：3375)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(蔡杰铭)
局长： 运输及物流局局长

问题：

当局自二零二四年起以 CII 评级为基准的绿色优惠措施，为达到CII评级A或B的香港注册船舶提供优惠，为期3年，以及为在指定期间于香港船舶注册处注册多艘船舶的船东提供批量注册优惠，请问：

截至现时为止，上述措施申请及审批的情况为何？涉及金额多少？请列出详情。另外，当局会否进一步扩大相关优惠。

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：52)

答复：

为减缓气候变化，国际海事组织提倡减少温室气体排放，以期航运业逐步迈向净零碳排放。政府于2023年12月公布《海运及港口发展策略行动纲领》，支持香港海运及港口业的持续发展需要，并推动绿色航运发展，提升业界的长远竞争力。

海事处为鼓励航运业绿色转型，于2024年6月28日推出全球首个以碳强度指标(Carbon Intensity Indicator)(CII)为评级的「绿色优惠计划」，向香港注册船舶提供绿色优惠，以鼓励在国际海事组织制定的国际减碳标准中获得高评级的香港注册船舶。在上述计划下，所有5 000总吨或以上的香港注册船舶，并持有有效的遵行规定证明(耗油报告及营运碳强度)，显示该船舶达到碳强度指标评级A或B，便符合资格于2024年至2026年间每年获得港币2万元。计划由2024年6月28日起接受合资格香港注册船舶申请，截至2025年2月28日，海事处已收到共697艘香港注册船舶申请「绿色优惠计划」，并已批准685宗，奖励金额为港币1,370万元。海事处会继续加强推广「绿色优惠计划」，鼓励香港注册船舶成为绿色船队。

批量注册优惠计划为政府2023年12月公布的《海运及港口发展策略行动纲领》下另一项建议行动措施，以巩固香港船舶注册的竞争力。在该计划下，于24个月内在船舶注册处注册多于一艘合资格船舶的船东，可获退还船舶注册费及首年吨位年费。申请可由船东、船舶管理人或船舶代理人作出，同一申请可涵盖不同船东的船舶。截至2025年3月5日，海事处已收到4份申请，共涉及19艘船舶。由于相关船舶的吨位尚未确定而亦未有正式注册，故此未能计算涉及的金额。海事处将积极透过其海内外网络，向船东及相关船务公司作宣传推广。同时，海事处亦已制作宣传单张以推广香港船舶注册处的工作及介绍有关的批量注册优惠计划。

本局会适时评估及检视这两项措施的成效，现阶段未有进一步扩大相关优惠的计划。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：3376)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(蔡杰铭)

局长： 运输及物流局局长

问题：

当局正积极完善「多式联运」以满足货物运输，以及不同旅客的需要，过去三年以及预期本年度，本港各项不同类别的「多式联运」详情，并分别列出各项联运带来的经济效益，包括使用海空联运的乘客量，陆空联运的运输量及约可缩短多少时间等。

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：53)

答复：

香港机场管理局(机管局)致力发展综合多式联运网络，提高粤港澳大湾区(大湾区)内的客与货经香港来往世界各地的便利。客运方面，机管局营运在大湾区九个口岸与香港国际机场「海天中转大楼」之间的快船服务。根据机管局提供的资料，过去三年快船服务的旅客量表列如下：

年份	旅客量(万人次)
2024	68
2023	47
2022	13

注一：2024年旅客量为临时数字，实际数字尚待航空公司确认。

此外，机管局分别于2023年8月及12月开始提供来往「海天中转大楼」和港珠澳大桥澳门口岸及珠海口岸的巴士接驳服务，并同步于2023年12月开通「经珠港飞」直通客运服务，方便来自澳门和内地的中转旅客通过港珠澳大桥直达香港国际机场转飞海外，反向亦然。根据机管局提供的资料，过去两年相关服务的旅客量表列如下：

年份	旅客量(万人次)
2024	24
2023	3

注一：2024年旅客量为临时数字，实际数字尚待航空公司确认。

注二：2023年旅客量为有关服务开通后，即8月至12月的数字。

此外，机管局亦有安排来往香港国际机场及大湾区城市（包括城市候机楼）的客车或轿车服务。根据机管局提供的资料，过去两年使用机管局陆路跨境营办商的客车或轿车服务的来往香港国际机场及内地或澳门旅客量表列如下：

年份	旅客量(万人次)
2024	79
2023	51

注一：2024年旅客量为临时数字，实际数字尚待航空公司确认。

注二：有关服务于2022年因疫情而暂停

除了上述由机管局安排直接往返香港国际机场的交通服务外，往返内地的旅客亦可选乘其他交通工具出入境香港(如高铁、过境巴士等)，并使用香港国际机场前往世界各地。机管局一直致力透过不同措施便利相关跨境旅客，例如在大湾区城市设置城市候机楼让旅客预办登机手续，在西九龙高铁站提供行李托运服务等。

与此同时，机管局正分阶段完成在港珠澳大桥香港口岸人工岛上，供过境或访港的粤澳旅客使用的自动化停车场。

货运方面，机管局正与东莞全力推进「海空货物联运」创新发展，让内地出口货物可无缝运达香港国际机场，利用香港的国际航空网络直接转运到世界各地，反向流程亦适用于进口货物。机管局已于2021年年底开始利用位于东莞和香港国际机场的临时设施就「海空货物联运」模式进行先导计划，并分别于2023年4月和12月确立先导计划下的整套出口和进口运作流程。截至2025年1月，已有21家航空公司和125家物流公司参与先导计划。自2023年4月至今，已处理超过2万吨货物，货值超过200亿港元。

为进一步发展海空货物联运，机管局正推展「香港国际机场东莞空港中心」永久设施建设，预计空港中心全面运作后，货物运输的营运成本可减少约一半，而货物处理时间可节省约三分之一。机管局预计第一期首阶段建设将于年内完成，而第二期前期研究亦即将开始。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3949)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通
(3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(蔡杰铭)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在2025至26年度需要特别留意的事项中，提及继续支援推行「港车北上」及筹备推行「粤车南下」。就此，政府可否告知本会：

1. 香港口岸人工岛发展的自动化停车场预计何时正式启用；及
2. 「粤车南下」整体进展如何；实施细节预计何时正式公布？

提问人：陈沛良议员(立法会内部参考编号：2)

答复：

香港特区政府欢迎内地访客来港，亦认为在粤港澳大湾区共同建设的概念里，应该致力推动方便和畅顺的人员流通，同时推动香港经济发展。为此，特区政府正继续与各内地单位积极探讨「粤车南下」的详细方案和实施安排，预期会在今年内公布细节。作为「粤车南下」的一部分，香港机场管理局(机管局)正分阶段完成在港珠澳大桥(大桥)香港口岸人工岛上的自动化停车场，包括「转机停车场」及「访港停车场」，供广东及澳门非营运私家车经大桥来港停泊，旅客可经香港国际机场转飞或到大桥香港口岸旅检大楼办理香港入境手续后访港。机管局会配合「粤车南下」整体时间表启用自动化停车场，并作适时公布。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：4025)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(蔡杰铭)

局长： 运输及物流局局长

问题：

面临邻近机场的崛起，当局如何维持及提升香港国际机场的竞争力？

提问人：陈沛良议员(立法会内部参考编号：37)

答复：

香港是国际航空枢纽。此定位在国家「十四五」规划和《粤港澳大湾区发展规划纲要》均得到确认。为落实此国家策略，特区政府及香港机场管理局(机管局)推出一系列的措施，包括扩大航空网络、加强机场与粤港澳大湾区(大湾区)城市的联系、发展「机场城市」等，提升香港国际机场及航空业的长远竞争力。

航空网络方面，为充分把握三跑道启用带来的机遇，我们会以更前瞻视角发展及扩大航空网络，包括支持香港国际机场加强其主要航线的服务，并提早布局针对现时主要航线及具潜力的「一带一路」国家，包括位于北美洲、欧洲、非洲、南美洲及东南亚在内的地区的民航合作，商讨及优化民航协定并加强与相关地区之间的航空服务联系。我们的目标是在2025年内与10个或更多的民航伙伴探索加强民航联系。

此外，机管局致力发展综合多式联运网络，提高大湾区内的客与货经香港来往世界各地的便利。措施包括在大湾区内更多战略性地点设置城市候机楼，目标是于2025年内由年初的27个增至逾30个。另外，机管局与珠海交通控股集团于2024年11月签署入股珠海机场的股权合作协议，为加强两个机场的深化合作提供更坚实的基础。其中，我们会与珠海机场加强「经珠港飞」直通客运服务，将其推广至更多内地其他城市。机管局亦正分阶段完成在港珠澳大桥香港口岸人工岛上，供过境或访港的粤澳旅客使用的自动化停车场。货运方面，机管局正积极发展香港国际机场与东莞之间的

「海空货物联运」。香港国际机场东莞空港中心第一期首阶段的永久设施，预计 2025 年内完成，而第二期前期研究亦即将开始。

在「机场城市」发展方面，机管局已于 2025 年 1 月扩大「机场城市」的发展大纲，计划利用机场岛及邻近土地和海域，以航空产业为重心，发展集高端商业、艺术、旅游及休闲活动于一身的新亮点。有关项目可吸引全国以至世界各地的商务及休闲旅客到香港停留或过境转机，提升香港在促进国家与世界各地在商贸、文化、旅游等范畴的连系人角色。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：3908)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(蔡杰铭)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就北部都会区的发展，政府可否告知本会：

- 1) 财政预算案提及将会为北环线支线详细规划和设计，就此有关项目的预算开支为何，政府有否针对北环线支线的发展制定蓝图？这部分工作的预计人手编制及预算为何？
- 2) 针对北环线主线，政府曾预计于本年度展开建造工程。然而，本次财政预算案未有提及相关预算，请问其原因为何？政府能否提供确切的工程时间表？此外，关于北环线主线的项目研究进度及工程造价，政府可否提供相关资料？

提问人：陈勇议员(立法会内部参考编号：18)

答复：

- 1) 按照共同构建「轨道上的大湾区」的愿景，特区政府与深圳当局正透过「港深跨界轨道基础设施建设专班」(「专班」)携手推展跨境铁路项目包括北环线支线。

两地政府自「专班」成立以来一直密切合作，就跨界轨道基础设施进行深入研究，积极推展北环线支线的相关规划工作。「专班」已于2024年11月审议北环线支线推展安排。双方同意由两地政府相关部门共同成立「跨界轨道项目推展办公室」，推进跨境铁路项目包括北环线支线项目下一阶段的规划和设计等工作。

北环线支线的详细规划及设计预计会于今年展开，我们会争取同步推展北环线主线和北环线支线项目，让两个项目的工程能够受惠于一定的协同效应，目标是让北环线支线能提早与北环线主线同步于2034年完成开通。

推展北环线支线项目的工作由运输及物流局的现有人手和资源处理，我们并无相关的开支分项数字。

- 2) 为加快北环线主线的推展，政府与香港铁路有限公司(「港铁公司」)签订北环线第一期即古洞站的项目协议时，已同时要求港铁公司预留预算进行北环线主线的详细规划与设计及部分前期工程。相关工作不涉及政府的工程拨款。

北环线主线的详细规划与设计已大致完成，前期工程亦已经开展。此外，铁路方案刊宪程序相信亦可在短期内完成。政府现正因应港铁公司的详细规划及设计进行评估，以更新北环线主线的造价估算。我们的目标是于2034年完成北环线主线。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3946)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通
(3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(蔡杰铭)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在推动社会各界提升旅游配套，以吸引中东、东盟等穆斯林旅客方面，请告知本委员会：

1. 在机场提供阿拉伯语资讯及鼓励的士车队以阿拉伯语提供车队服务资讯，进度为何？
2. 香港国际机场优化祈祷室进度为何？

提问人：郑泳舜议员(立法会内部参考编号：64)

答复：

1.

就鼓励的士车队以阿拉伯语提供车队服务资讯，运输署一直与各车队营办商保持沟通。五支的士车队已承诺将会在投入服务时，在其网站或手机应用程序中，以阿拉伯语提供有关其车队服务的资讯，例如的士种类、收费模式等。的士车队将于今年7月底前陆续投入服务。

香港机场管理局(机管局)已于机场离境大堂及抵港范围的49个关键位置加设阿拉伯语指示牌，为来自中东、东盟等地的穆斯林旅客提供清晰的指引。机管局亦于客运大楼的37个互动旅客服务中心加入阿拉伯语二维码，指示旅客前往邻近配有即时翻译器的顾客服务中心，以便提供更适切的服务。

2.

为配合不同宗教背景旅客的需要，香港国际机场在禁区及公共空间设有四间祈祷室。机管局已于近年进行祈祷室优化工程，提供濯足盆及显示伊斯兰教礼拜方向的指示标志(QIBLA)。机管局于2024年11月就进一步优化祈

祷室的方案向香港六宗教领袖进行咨询，初步计划在部分祈祷室设立隔板，及在抵港层增设一间祈祷室，以满足旅客的不同需求。相关设施预计会在2025-26财政年度分阶段落实。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：3370)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(蔡杰铭)
局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案讲辞中提出，香港将助力国家自主研发的C919飞机打进国际市场。香港国际航空学院会把培训课程扩展至涵盖与C919飞机相关的范畴。就此，政府可否告知本会：

1. 当局助力C919打进国际市场方面，有何工作计划及详情？涉及的开支及人手如何。
2. 香港国际航空学院计划开设的课程和目标招生数目为何？

提问人：周文港议员(立法会内部参考编号：47)

答复：

香港作为汇聚中国和国际优势的世界级城市，可以在飞机维修、培训及租赁 / 买卖等方面作出配合，推动国产飞机C919打进国际市场。

在飞机维修方面，香港国际机场在飞机维修方面具备丰富经验和完善配套，能够充分支持国产飞机在境外进行维修工作。加上三跑道系统正式启用，香港国际机场的容量将显著提升，有能力支持更多飞机维修工作。在租赁 /

买卖方面，特区政府一直积极发展飞机租赁，并于去年优化飞机租赁优惠税制，提供具竞争力的利得税优惠。基于香港完善的法律、稳健的金融制度以及与周边地区的友好关系，加上香港是全球最大和最重要的离岸人民币业务中心，香港在飞机租赁所具备的优势，将有利于国产飞机在香港透过「融资租赁」等方式打进国际市场。

在培训方面，香港国际航空学院(学院)计划逐步将培训课程扩展至涵盖与C919机型相关的范畴。学院正与中国商用飞机公司及有关飞机维修机构研究及制定针对C919的专业课程，涵盖飞行、维修、航空管理等多个关键领

域，为相关行业培育更多高素质的专业人才。学院正积极筹备及讨论相关的课程内容和细节，并会适时公布相关课程的资讯。

上述的工作并不涉及额外的政府开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3851)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(蔡杰铭)

局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞第56段指出，「发展低空经济工作组」正审议首批监管沙盒试点项目的申请，并即将宣布结果；第57段亦指出，政府正检讨民航法例，以完善配合低空经济长远发展的规管制度，并会研究为各类「先进空中运输系统」订立新的专用法例，积极与内地当局就低空经济相关议题加强对接。就此，可否告知本会：

- 1)当局审议监管沙盒试点项目申请的准则，以及首批试点项目的数目有否设限；如有，上限为何；
- 2)2025-26年度，在财政司副司长领导的工作组下，当局的主要职责分工、与低空经济相关工作的预算开支及人手编制；
- 3)各类「先进空中运输系统」的专用法例涵盖什么范畴，会否包括载人无人机法例及跨境载人载货无人机法例；如会，研究时间表为何；如否，原因为何；及
- 4)当局有何计划与内地当局就低空经济相关议题加强规则衔接、机制对接？

提问人：简慧敏议员(立法会内部参考编号：70)

答复：

1) 行政长官在2024年《施政报告》中宣布成立「发展低空经济工作组」(「工作组」)，制订发展策略和跨部门行动计划，以推动香港低空经济发展。工作组于今年年初起陆续推行「监管沙盒」试点项目，以促进创新及测试低空飞行活动的潜在应用场景。首批「监管沙盒」试点项目于去年十一月开始接受申请，并已于去年年底截止。工作组一共收到由72位申请者提交的项目，在审阅每份合资格申请时，考虑了一篮子因素，包括但不限于应用范围、是否具有创新意念和应用本地研发技术、是否有助增加对发展低空经济的不同领域的本地经验(例如航线网络设计、基础建设要求、紧急情况应对、监管机制等)。工作组已于今年3月20日公布首批试点项目的申请结

果。视乎首批试点项目的推行情况，我们将于稍后时间公布第二批「监管沙盒」试点项目的申请详情。

2) 发展本港低空经济是一项庞大的系统工程，牵涉法规、航空安全政策制定、技术研发、基建配套、土地规划及商业应用等范畴，涉及多个政策局和部门的协作。就运输及物流局而言，我们运用现有资源开展相关工作。

另一方面，在2025-26年度，民航处拟开设以下常额职位以推展有关发展低空经济措施的工作，包括推行监管沙盒项目相关的工作：

将开设的常额职位		
职级	职位数目	按薪级中点估计的年薪值 (百万元)
高级民航事务主任(民航行政管理)	1	7.74
民航事务主任(民航行政管理)	1	
民航事务主任(适航)	1	
助理民航事务主任(民航行政管理)	1	
高级电子工程师	1	
电子工程师 / 助理电子工程师	2	
总计：	7	

另外，民航处将在2025-26至2026-27年度保留1个首长级乙级政务官(首长级薪级第 3 点)有时限编外职位^註，以及1个总行政主任和1个高级行政主任有时限职位，以处理有关三跑道系统启用后提升香港国际航空枢纽地位、支持香港低空经济发展，以及提升民航处的整体行政管治等多项工作，上述3个职位在2025-26年度的薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值)为580万元。运输及物流局则拟在2025-26至2029-30年度开设3个有时限职位(1个高级工程师、1个工程师 / 助理工程师以及1个高级行政主任)，以支援提升香港作为国际航空枢纽的地位及推展有关发展低空经济的工作，上述3个职位在2025-26年度的薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值)为376万元。

3) 政府正在检讨现行的民航法例和规管制度，目标是在今年第二季内向立法会提交第一阶段的修例建议，扩大现行《小型无人机令》(第448G章)的规管范围，涵盖重量介乎25至150公斤的无人机。我们亦计划趁此机会，同步在《1995年飞航(香港)令》(第448C章)加入条文，赋权民航处处长在符合民航安全的前提下容许载人的「先进空中运输系统」(Advanced Air Mobility, 简称AAM)在特定条件下进行试飞。此法例修改可以加速未来「监管沙盒」试点项目的推进，并容许高载重和载人项目在符合民航安全的情况下进行试验。

长远而言，我们正着手研究为重量超过150公斤的各类AAM制定新的专用法例，此修例工作不但能配合未来技术及应用的发展，亦为日后的低空载

人飞行活动奠定基础。考虑到制定一套新法例所涉及的相关立法工作的复杂性，我们预计法例检讨和制定过程需要较长时间。

4) 工作组正积极推动与相关内地当局对接，以商讨共同建构低空跨境航线、清关安排和基础设施配套等事宜。去年十一月，在财政司副司长的带领下，运输及物流局、保安局、民航处、入境事务处，以及香港海关的代表前往深圳，与有关当局就无人机及直升机跨境飞行活动进行交流。工作组将继续与有关当局商讨，为建设大湾区低空跨境通道创造有利条件。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3944)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(蔡杰铭)

局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞第142段指出，中央于去年底恢复深圳市户籍居民赴香港「一签多行」个人游签注，并把安排扩展至持深圳市居住证的非户籍居民。就此，可否告知本会：

当局会否促请港铁公司研究调整上水至罗湖/落马洲的票价和高铁票务安排及压降行政费用以吸引更多人使用高铁服务；如会，详情为何；如否，原因为何。

提问人：简慧敏议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

一般而言，香港铁路有限公司(港铁公司)的本地重铁系统是以车程距离为定价的基本准则，并同时考虑其他因素，例如市场竞争力、车程性质(例如是否涉及过海段或过境段)，以及现存整体车费结构等。东铁线与其他铁路线不同，是结合本地及过境服务的铁路，其票价在2007年两铁合并前已按本身的票价结构厘定，有其历史因素及特殊情况。当中，经由罗湖站及落马洲站的过境旅程的主要服务对象与本地车程不同，故此不应与重铁系统下其他铁路线作直接比较。自两铁合并后，港铁公司按照与政府签订的营运协议，采用客观、具透明度及以直接驱动方程式形式运作的「票价调整机制」厘定每年票价调整的幅度，机制适用于包括东铁线上水至罗湖/落马洲车程在内的票价。

另一方面，高速铁路(高铁)香港段连接内地高铁网络，其票务安排参照全国高铁现行做法，并由香港和内地铁路营运单位一同厘定。乘客若利用位于西九龙站的中国铁路(香港)控股有限公司的柜位购买内地段的车票，须向该公司缴付手续费；自2023年高铁香港段复运后，乘客可以选择透过中国铁路12306线上票务平台免手续费购买车票。港铁公司会按市场需要及运作

情况，与内地相关单位考虑推出不同的推广及优惠票价，藉以让更多不同乘客群体体验高铁服务。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3911)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(蔡杰铭)

局长： 运输及物流局局长

问题：

港车北上自2023年7月推出，请告知本会：
粤车南下推出时间表为何？

提问人： 林健锋议员(立法会内部参考编号：20)

答复：

香港特区政府欢迎内地访客来港，亦认为在粤港澳大湾区共同建设的概念里，应该致力推动方便和畅顺的人员流通，同时推动香港经济发展。为此，特区政府正继续与各内地单位积极探讨「粤车南下」的详细方案和实施安排，预期会在今年内公布细节。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3984)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(蔡杰铭)
局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞第120段提到，政府一直致力物色及推出合适的物流用地。就此，政府可否告知本会：

《现代物流发展行动纲领》首次提出「北部都会区物流圈」，预计今年公布研究结果，是否会额外推出土地以满足物流及工业需求？政府会否将此与现有措施结合，例如片区开发政策？如会，详情为何？如否，原因为何？

提问人：李浩然议员(立法会内部参考编号：27)

答复：

为进一步推动现代物流发展，政府于2023年10月公布的《现代物流发展行动纲领》(下称「《行动纲领》」)内提出在新发展区预留的物流用地打造不同功能的现代物流圈，并以在洪水桥／厦村新发展区预留作现代物流发展约36公顷的物流用地作试点。相关规划研究已于2024年3月开展。

所谓物流圈，就是把现代化的物流设施和相互联系并存的物流企业和相关机构汇聚一方有机发展。因此，在发展物流圈时，我们会参考内地及外国建设物流圈的成功先例，以「企业为本」为发展导向，营造优良的物流发展环境，引入锚点企业，带动整个物流圈有机发展，并吸引其他配套供应链服务汇聚于区内，形成有机的物流生态圈。

洪水桥／厦村的第二期发展下的土地平整和基础建设工程已于2024年5月获得立法会拨款批准后逐步展开，当中涵盖9幅物流圈用地之中的7幅。我们会继续有序推展相关工程。根据目前计划，物流圈用地的土地平整及基础设施工程将会在2026年收地完成两年内陆续完成。在不断变化的经济环境下，我们会在推出土地前，邀请业界递交发展意向书，以确保物流圈

的规划紧贴业界需求。

除北部都会区物流圈外，我们在《行动纲领》内亦提出在2024年至2027年间定期推出毗邻葵青货柜码头的四幅物流用地，其中首幅位于青衣的用地已于2025年2月售出。我们会按《行动纲领》及考虑市场情况，适时推出余下三幅用地。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3943)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(蔡杰铭)

局长： 运输及物流局局长

问题：

随着启德体育园投入服务，社会期望启德发展区能否通过协同发展，将体育园、邮轮码头及正在规划发展的「青年驿站」打造为集体育、文化、旅游与青年发展于一体的多元枢纽。

是否有计划改善区内的交通配套，确保旅客与市民能够无缝连接各主要设施？

提问人：李慧琼议员(立法会内部参考编号：14)

答复：

政府一直密切留意启德区内各项目的发展情况，包括启德体育园、启德邮轮码头以及规划中的「青年驿站」旅舍和青年文化艺术与体育交流空间，并因应启德发展区的整体规划及项目落成进度，持续协调各公共交通营办商提供服务，以满足市民和旅客往返区内设施的交通需求。

就启德体育园和启德邮轮码头而言，启德体育园距离港铁启德站和宋皇台站分别约10至15分钟步程，其附近的巴士站有逾40条专营巴士路线接驳至港九新界各区；而启德邮轮码头则有4条专营巴士及1条专线小巴路线接驳至港铁启德站及邻近多个港铁站、高铁西九龙站，以及油尖旺一带，相关专营巴士服务亦连接启德邮轮码头与启德体育园，方便旅客与市民于区内往返。

规划中的「青年驿站」旅舍和青年文化艺术与体育交流空间毗邻启德邮轮码头，政府计划在该设施与启德邮轮码头之间兴建行人通道，方便住客和旅客步行前往启德邮轮码头，及使用启德邮轮码头的公共交通服务往返港铁启德站、启德体育园及其他地点。

运输署亦已计划新增 2 条专营巴士路线服务启德邮轮码头，即城巴第 20X 号线和第 22S 号线，分别提供直达红磡与尖沙咀的特快服务，以及往返港铁启德站的接驳服务。有关路线会视乎启德跑道区一带的发展及入伙进度而适时投入服务。政府会继续密切留意启德发展区内各项目的进展，规划适切的公共交通服务以配合市民与旅客的乘车需要。

此外，我们正全力推展启德智慧綠色集体运输系统(下称「项目」)，以连接启德前跑道区至港铁启德站，强化区内商住发展、旅游、文娱、康体及社区设施的连贯性，以及与铁路网络的连系。我们已于去年展开项目的勘查和研究工作，亦已于去年8月就项目邀请相关系统的供应商及营运商提交意向书，以收集市场意见。我们共收到30份来自本地、内地及海外公司的意向书。我们正参考从意向书所收集的意见，以敲定系统的技术细节、推展方式及财务安排，以准备今年下半年为项目招标。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3476)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(蔡杰铭)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署在「规划及发展事宜」纲领中提及，将继续推展《香港主要运输基建发展蓝图》下的项目，包括东九龙、启德、洪水桥／厦村及元朗南新发展区的智慧绿色集体运输系统。就此，政府可否告知本会：

- 1) 就东九龙、启德及洪水桥／厦村项目邀请供应商及营运商提交意向书共收到多少份意向书？业界对系统技术可行性（如自动驾驶、能源效益）、营运模式及财务分摊的主要意见为何？
- 2) 请提供各项目最新的具体规划范围（如路线长度、车站数量）、工程时间表及开支预算为何？
- 3) 现行预算是否足以应对上述工程的复杂性（如地下管线迁移、环保要求）？过去一年有否因物料价格上涨或设计变更导致超支？若有，超支金额及填补方案为何？
- 4) 在资源有限下，上述三条智慧绿色运输系统会将如何排序？有否根据成本考量延期或缩减部分项目规模，如减少车站数目、改用较低成本的技术等？如有，预计可减省多少成本为何；如否，原因为何？

提问人：梁熙议员(立法会内部参考编号：70)

答复：

- (1) 政府于2024年就三个智慧绿色集体运输系统邀请相关供应商及营运商递交意向书，启德、东九龙及洪水桥／厦村项目分别收到30份、35份及27份意向书。意向书建议的系统种类广泛，其个别技术表现各有千秋。因应每个项目的特性，各项目对系统技术的要求(如爬升能力、载客量及灵活性)亦不尽相同，故难以简单概括而论。大部份回应者对政府初步探讨的各个推展方式及财务安排方案持开放态度。政府会继续与业界沟通，以敲定项目及相关基建的具体要求及设计、推展方式及财务安排。

(2)及(3) 各智慧绿色集体运输系统项目最新的具体规划范围如下：

东九龙智慧绿色集体运输系统

系统全长约7公里，拟设9个车站，为观塘上坡地区提供便捷的接驳交通服务，便利市民前往港铁彩虹站及油塘站。初步走线途经彩云、顺利、顺安、秀茂坪、宝达、马游塘及蓝田北。系统主要在专属高架道上运作，由蓝田北至油塘的一段则建议以隧道形式运作。我们目标争取于2026年招标。视乎最终所采用的智慧绿色集体运输系统，我们会在标书内订明要求投标者尽快完成建设工程。

启德智慧绿色集体运输系统

系统全长约3.5公里，拟设6个车站，采用高架专属车道走廊(以高架桥 / 轨道系统等形式)设计，连接启德前跑道区至港铁启德站，强化区内商住发展、旅游、文娱、康体及社区设施的连贯性，以及与现行铁路网络的连系。我们目标是在今年下半年招标。

洪水桥 / 厦村及元朗南新发展区智慧绿色集体运输系统

系统初步走线全长约16公里，贯通洪水桥 / 厦村和元朗南新发展区，并连接屯马线洪水桥站和天水围站、轻铁颂富站和泥围站，以及新建和现有的公共运输交汇处，为市民提供便捷的接驳交通服务以出行至全港各区。洪水桥 / 厦村项目的第一阶段长约4.5公里，初步拟设7个车站，连接泥围至洪水桥 / 厦村新发展区的物流、企业和科技区一带，以配合洪水桥 / 厦村新发展区的第二期发展。系统采用环保路面模式，无需实体轨道，灵活性较高，可配合新发展区的分阶段发展和不同时段的实际交通运载需求。我们的目标是争取在2026年内就项目招标。我们会分阶段推展项目，以配合新发展区不同阶段发展的交通及运输需求。项目推展时间表将视乎新发展区主要人口入住的时间表而定。

上述项目的建造工程造价估算须待其实际走线和设计确立后才能确定。

- (4) 政府正全力推展三个智慧绿色集体运输系统，并正参考勘查研究的结果及从意向书收取的意见，检视各项目的设计方案，以进一步提升项目的成本效益。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：4022)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(蔡杰铭)

局长： 运输及物流局局长

问题：

随着全球航空业积极寻求减少碳排放的方案，可持续航空燃料（SAF）已成为一项重要的发展趋势。政府指出现正推动在香港国际机场应用可持续航空燃料(SAF)。然而，香港在 SAF 的发展和应用方面仍处于起步阶段，就此，政府可否告知本会：

1. 会否考虑成立由政府主导的多方工作小组，协调政府、业界及持份者的合作；若会，小组的成员组成和具体职能为何？若否，原因为何；
2. 有建议指可提供SAF补贴并逐步实施征费，以提升市场需求，政府会否采纳此建议；相关征费机制会如何设计以平衡业界负担与减碳目标；及
3. 政府表示会订立从香港国际机场起飞航班的SAF用量目标，当局会如何制定具体目标及时间表；会否参考国际标准（如国际民航组织的建议）并与业界协商，确保目标切实可行？

提问人：卢伟国议员(立法会内部参考编号：12)

答复：

1.及3.

政府自2023年年底起一直接触业界持分者(包括香港机场管理局(机管局)、本地航空公司、飞机制造商等)，并透过机管局的顾问研究了解可持续航空燃料(Sustainable Aviation Fuel, SAF)在国际、国家及区域层面的发展，以及SAF在香港的需求及供应等。

政府正参考机管局的顾问报告以制定合适的SAF用量目标，其中国际及本地的情况、乘客的承受力、持份者的意见等均是重要的考虑因素。在敲定最终方案前，政府会进一步咨询业界，确保建议切合香港的实际情况。政府初步计划在2025年第二季至第三季咨询业界，以期在2025年内宣布SAF的用量目标。

2.

政府会根据机管局的顾问研究结果，在不影响香港国际航空枢纽地位的前提下，制定适合香港的未来路向。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3973)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通
(3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(蔡杰铭)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署在纲领(2)下2025-26年度需要特别留意的事项中提到，将继续协助运输及物流局处理牌照事宜，以方便来自广东及澳门并驾车途经港珠澳大桥的自驾旅客使用机场管理局将于香港口岸人工岛发展的自动化停车场，并继续支援推行「港车北上」及筹备推行「粤车南下」。就此，政府可否告知本会：

(a) 香港口岸人工岛发展的自动化停车场将于何时启用；届时特区政府会否同步实施第一阶段「粤车南下」及「澳车入港」；如会，初步建议配额为何；如否，原因为何；及

(b) 特区政府有否与广东省政府商讨在一个港深陆路口岸开放「港车北上」；如有，方案及落实时间表为何；如否，原因为何？

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：31)

答复：

在「粤车南下」方面，香港特区政府欢迎内地访客来港，亦认为在粤港澳大湾区共同建设的概念里，应该致力推动方便和畅顺的人员流通，同时推动香港经济发展。为此，特区政府正继续与各内地单位积极探讨「粤车南下」的详细方案和实施安排，预期会在今年内公布细节。作为「粤车南下」的一部分，香港机场管理局(机管局)正分阶段完成在港珠澳大桥(大桥)香港口岸人工岛上的自动化停车场，包括「转机停车场」及「访港停车场」，供广东及澳门非营运私家车经大桥来港停泊，旅客可经香港国际机场转飞或到大桥香港口岸旅检大楼办理香港入境手续后访港。机管局会配合「粤车南下」整体时间表启用自动化停车场，并作适时公布。

至于在「港车北上」方面，粤港政府将检视「港车北上」在大桥的实施情况，研究适时把计划延伸至一个香港和深圳的陆路口岸，让香港私家车可以无需配额穿梭粤东粤西。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：3325)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(蔡杰铭)

局长： 运输及物流局局长

问题：

根据纲领2，运输及物流局负责制订政策以管理交通，局方下年度继续监督新市镇现有单车径和单车停泊设施的改善工程，有关设立电动可移动工具规管架构，运输及物流局已于2023年下半年开展法例修订草拟工作，现时相关最新进展详情为何？预计何时会将修订提交到立法会审议？局方于2023年发布的《交通运输策略性研究》建议，提及在新发展区和新市镇推广骑单车及支援电动可移动工具的使用，并建议于新发展区建设全面的单车径网络，相关工作的最新进展为何？下年度推行相关工作涉及的人手和开支分别为何？

提问人：吴永嘉议员(立法会内部参考编号：244)

答复：

电动可移动工具的规管架构涉及不同层面及复杂的法律草拟工作，包括须修订《道路交通条例》(第374章)及在《道路交通条例》下引入全新的附属法例、修订相关的附属法例，以及参考相关法例用以厘订定额罚款安排等。与此同时，政府需要一并详细研究电动可移动工具使用者守则以及产品认证等在法律及技术层面的相关问题，因此需时充分征询相关部门和各持份者，以确保规管的建议有效可行，并切合市民使用电动可移动工具的出行需要。政府现正与相关部门积极进行法律草拟工作及订立具体规管方案，会争取尽快完成草拟修订条例草案，并适时提交立法会审议。

有关《交通运输策略性研究》初步建议当中提到于新发展区建设全面的单车径网络，运输署正积极与相关部门商讨细节，尽量以单车径贯通新发展区内不同用地，并同时连接运输交汇枢纽。而不同新发展区的单车径网络将会配合基础设施发展进度推展。上述有关工作由运输署现有人员执行，故涉及的人手和开支没有详细分项。政府会继续在新市镇及新发展区缔造

「单车友善」环境，包括改善现有单车径和单车停泊设施，提升单车安全，以方便市民骑单车作为康乐或短途代步用途，减少使用机动交通工具。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3330)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(蔡杰铭)
局长： 运输及物流局局长

问题：

根据纲领3，局方将继续与本地及非本地教育机构合作，支持海运业培训和人力发展的新措施。就此，可否告知现时本港海运业人力需求的数据？下年度预计投放于海运业培训的开支为何？预计培训哪些专业项目？

提问人： 吴永嘉议员(立法会内部参考编号：9)

答复：

就本港海运业人力需求，我们会参考职业训练局辖下的海事服务业训练委员会每四年进行的海事服务业人力报告及其间的人力更新报告或政府定期进行宏观层面的人力推算。根据劳工及福利局最新于2024年11月14日公布的「2023年人力推算」报告显示，香港作为国际航运中心，该产业的人力需求(涵盖陆路和水上客运及货运服务、货仓及仓库服务，和邮政及速递服务。航空货运及相关服务不包括在内。)，将由2023年的250 100人，推算增加至2028年的253 000人，增加约2 900人。

预计「海运及空运人才培养基金」(「基金」)在2025-26年度的现金流量需求约为5,200万元，当中约2,900万元将投放于海运业培训项目，相关项目见附件。我们会继续善用「基金」以推行海运业的培训、奖励及推广计划，并适时就项目推出优化措施，务求令培训措施更为全面和多元化，为本港海运业培育更多人才。

计划名称
1. 专业培训课程及考试费用发还计划 – 海运业
2. 海运和航空业实习计划– 海运业
3. 航海训练奖励计划
4. 船舶维修训练奖励计划
5. 本地船舶业训练奖励计划
6. 本地船舶能力提升计划
7. 香港航海及海运奖学金计划
8. 香港航运及物流奖学金计划
9. 香港大学—大连海事大学学术合作计划
10. 香港大学—上海海事大学学术合作计划
11. 海外交流学生资助计划
12. 海事培训支援计划
13. 海事人才培养资助计划—法律
14. 海运推广计划拨款

– 完 –

管制人员的答复

(问题编号：3964)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(蔡杰铭)

局长： 运输及物流局局长

问题：

2024年施政报告提到，会研究税务优惠和配套，吸引相关海内外企业落户香港，构建大宗商品交易生态圈，有关的进展为何？

提问人：黄俊硕议员(立法会内部参考编号：23)

答复：

金属和矿产等大宗商品占全球航运交易量一半以上。大宗商品交易商是海运服务采购的主要使用者，吸引他们集聚香港运作可带动海运服务的发展，有利巩固提升香港国际航运中心地位。为鼓励现有企业扩充业务及吸引更多海内外大宗商品交易商落户香港(从而带动更多海事服务业户在香港设立据点及壮大香港的航运生态圈)，2025-26年度财政预算案建议为合资格大宗商品交易商提供半税优惠一即以8.25%的减半税率评估利得税。

政府正为上述建议措施制订细节，目标是于2026年上半年向立法会提交条例草案。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3383)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就高铁香港段营运情况，请当局告知本会：

- 1、 请列出前10位客流量的列车班次及客流量数字；
- 2、 现时每日开行班次为何；与香港高铁站最饱和运行情况相比较比例为何；
- 3、 未来，就进一步提升班次和客流量，当局有何目标；对于拓展新班次目的地，当局有何计划？

提问人：陈克勤议员(立法会内部参考编号：47)

答复：

1-3、

高铁香港段自2018年9月23日起投入服务，连接至现时超过46 000公里的国家高铁网络。目前，香港西九龙站连接的内地直达站点已由通车时的44个增加至93个，包括11个短途目的地(福田、深圳北、光明城、东莞南、常平、东莞、虎门、庆盛、新塘、广州南及广州东)和82个长途目的地，并每日提供至少104对(即208班)短途及长途列车班次。高铁香港段于2024年的总乘客量超过2 600万人次，平均每日乘客量约73 000人次。

根据香港铁路有限公司(港铁公司)提供最新的营运数字，于2025年2月，往来香港西九龙站客流量最高的10个高铁班次的始发站或终点站，分别为广州南、福州、厦门、深圳北及北京西，这些班次在该月的总客流量介乎约20 500至29 000人次。

香港西九龙站的布局是根据工程规划时，内地与香港的铁路发展蓝图及客量预测设计。自高铁香港段和西九龙站投入服务以来，港铁公司作为高铁香港段的港方营运者，一直密切留意车站和高铁服务的运作情况，以及旅客的出行模式和需求，并持续按需要提升车站设施和高铁服务。在2024年，高铁香港段平均每日乘客约73 000人次；而自高铁开通以来单日乘客量最高为近136 000人次。特区政府和港铁公司会继续和内地相关部门及铁路单位合作，持续提升高铁服务，并因应国家高铁网络的发展，适时增加连接香港西九龙站的内地直达站点，满足旅客出行需求。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3392)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (4) 运输服务管理
管制人员： 运输署署长 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就「易通行」的事宜，政府可否告知本会，过去一年：

1. 没有安装车辆贴的数字为何；
2. 「易通行」系统感应出现问题为数为何；
3. 请分列各隧道就「易通行」的开支为何；
4. 接到的投诉数字为何；
5. 逾期缴费及附加费数字和金额为何；
6. 按隧道列出，实施「易通行」后，原本按行车线腾出的空间用途为何，各相关工程进展为何？

提问人：陈克勤议员(立法会内部参考编号：56)

答复：

1. 运输署只备存向登记车主发出车辆贴的数目，并没有备存没有安装车辆贴的车辆数字。

自「易通行」不停车缴费服务实施至2025年2月期间，运输署已向登记车主发出约822 000张缴费贴(包括约815 000张车辆贴和约7 000张车种贴)，而接近九成半已获发车辆贴的车辆(即约774 000辆)已开立「易通行」户口。

2. 在2024年「易通行」并没有出现系统感应问题的情况。
3. 政府透过公开招标，分别委托隧道费服务商及承办商，为所有政府收费隧道提供收取隧道费、营运及维修「易通行」后台系统和现场设备等服务。在2024-25年度(截至2025年2月28日)，政府根据合约向隧道费服务商及承办商支付的经常开支为1.78亿元。

4. 自「易通行」实施至2025年2月期间，与隧道费相关的查询 / 投诉个案平均每日约54宗，占整体使用「易通行」的每日平均车流量(约505 000架次)约0.01%。运输署及隧道费服务商于2024年接获的投诉数字如下：

	投诉个案数目	
	隧道费及附加费相关	非隧道费及附加费相关
2024年	18 751	5 710

5. 根据《行车隧道(政府)规例》(第368A章)及《青沙管制区(隧道费、费用及收费)规例》(第594B章)规定，缴付隧道费的法律責任由登记车主作为负责人承担。登记车主必须在车辆驶经收费区的14个工作日内缴交隧道费，否则会被征收附加费。视乎情况，运输署可根据法例规定向法院提出申请，追讨待缴款项、罚款和讼费。法庭亦可发出指示，下令运输署拒绝处理该欠款人的车辆过户及车辆牌照申请。政府一直呼吁登记车主尽快完成「易通行」三步曲：(1)安装车辆贴、(2)开立「易通行」户口及(3)设定自动缴费方式，以尽享「易通行」带来的便利。运输署一直进行宣传工作，包括透过网站、社交媒体、海报、单张等，提醒车主须适时查阅及缴付未交的隧道费。此外，运输署亦有发信要求个别尚有未付隧道费及附加费的车主尽快缴清相关费用。

在2024年，登记车主未有及时缴交隧道费而被征收首笔附加费及 / 或额外附加费的个案有750 000宗(占同期车流量约0.35%)。在2024-25年度，截至2024年12月，政府已收取「首笔附加费」及「额外附加费」的总金额约为6,400万元。

6. 各政府隧道 / 管制区实施「易通行」后腾出的空间用途及相关道路工程的最新进展如下：

政府隧道 / 管制区	腾出的空间用途及工程进展
青沙管制区	腾出的空间用作理顺行车线的安排、隧道管理用途、以及增建巴士站供单管双程行车时使用。工程已完成。
狮子山隧道	腾出的空间用作理顺行车线的安排、隧道管理用途、以及预留用作隧道改善工程。工程已完成。
城门隧道	腾出的空间用作理顺行车线的安排，以及延长现有的巴士站。巴士站工程已经展开，并预计于2025年第三季完成。
大老山隧道	腾出的空间用作理顺行车线的安排，以及延长现有的巴士转乘站。巴士站工程预计于2026年第一季展开，并于2028年完成。

政府隧道 / 管制区	腾出的空间用途及工程进展
香港仔隧道	腾出的空间用作理顺行车线的安排，以及兴建巴士转乘站。巴士站工程已经展开，并预计于2026年完成。
西区海底隧道	腾出的空间用作理顺行车线的安排，以及增加车道旁的缓冲区以确保隧道安全运作。工程已经展开并预计于2025年第二季完成。
海底隧道	腾出的空间用作理顺行车线的安排，以及隧道管理用途。工程已完成。
东区海底隧道	腾出的空间用作理顺行车线的安排、隧道管理用途、以及增加车道旁的缓冲区以确保隧道安全运作。工程已完成。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3354)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

请提供以下铁路线于早上繁忙时间，最繁忙路段的载客率(载客率请以每平方米站立4人计算)。(请参考下表列)

		2023年	2024年	2025年至今
东铁线	沙田至大围			
	大围至九龙塘			
屯马线	锦上路至荃湾西			
港岛线	北角至炮台山			
	天后至铜锣湾			
观塘线	石硤尾至太子			
	彩虹至九龙湾			
荃湾线	油麻地至佐敦			
	深水埗至太子			

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：42)

答复：

各相关铁路线在早上最繁忙一小时的最繁忙单向路段载客率如下^{注1}：

	2023年及2024年 最繁忙路段	载客率 ^{注2} (每平方米站立4人)	
		2023年	2024年
东铁线	大围至九龙塘	94%	94%
屯马线	荃湾西至美孚	85%	86%
港岛线	天后至铜锣湾	81%	77%
观塘线	彩虹至九龙湾	68%	67%
荃湾线	深水埗至太子	73%	72%

注1：一般而言，除了有重大变动外(例如新铁路线开通)，香港铁路有限公司(港铁公司)会按季度计算乘客量数字，以评估铁路线的服务需求。因港铁公司现时未有2025年第一季的乘客量数字，故未能提供相应的载客率数字。

注2：有关数字为相关铁路线于表列年份内最繁忙单向路段的载客率。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3355)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就公共交通运输使用各条隧道的情况，请分别列出过去三年：

1. 分别行走三条过海隧道，以及三条连接九龙和沙田隧道的专营巴士路线、公共小巴及非专营巴士(俗称村巴)路线数目，每天行走班次数目；
2. 列出相关隧道每年来自专营巴士路线、公共小巴及非专营巴士的收入分别为何，并以表分别列出。

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：43)

答复：

1. 过去3年，行经3条过海隧道和3条连接九龙及沙田的隧道的专营巴士、专线小巴和居民巴士的路线数目及每日班次数目载列如下：

隧道	年份 (注(1))	专营巴士		专线小巴 ^{(注(4))}		居民巴士	
		路线数目 (注(2))	每日班次数目 (注(3))	路线数目	每日班次数目 (注(3))	路线数目	每日班次数目 (注(3))
海底隧道	2022	31	3 228	1	26	6	89
	2023	31	3 129	1	26	6	85
	2024	31	3 077	1	26	5	81
东区海底隧道	2022	24	1 746	2	35	4	90
	2023	26	1 687	1	12	4	83
	2024	26	1 680	1	12	3	80
西区海底隧道	2022	45	2 862	0	0	30	283
	2023	46	2 901	0	0	27	236
	2024	47	2 994	0	0	24	204
狮子山隧道	2022	30	2 840	7	279	8	122
	2023	30	2 700	7	251	7	116
	2024	29	2 456	7	315	5	115
大老山隧道	2022	40	3 150	0	0	12	218
	2023	40	3 060	0	0	12	203
	2024	41	2 972	0	0	9	187
尖山隧道	2022	22	682	0	0	4	25
	2023	24	833	0	0	3	20
	2024	26	972	0	0	3	20

注：

- (1) 所载数字是以该年年底情况为依据。
- (2) 在相同服务详情表下的巴士主路线服务及辅助路线服务只当作1条路线计算。
- (3) 专营巴士的数字为每日实际班次数目，专线小巴和居民巴士的数字为每日编定班次数目。
- (4) 红色小巴没有固定路线及班次，故有关数字不包括红色小巴的服务。

2. 相关隧道的车辆缴费系统只备存按车辆类别划分为「巴士」(即单层和双层的专营及非专营巴士)及「小巴」(即私家小巴及公共小巴)的缴费纪录。过去3年相关隧道来自巴士及小巴的隧道费收入载列如下：

隧道	来自「巴士」的 隧道费收入 (百万元) ^{(註(5))}			来自「小巴」的 隧道费收入 (百万元)		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
海底隧道	6.2	8.6	26.2	2.6	2.9	8.2
东区海底隧道	11.3	12.9	14.6	6.1	6.5	8.1
西区海底隧道 (註(6))	228.7	168.7	28.7	11.4	9.0	6.1
狮子山隧道	不适用 (註(7))	2.8 (註(8))	5.1	不适用 (註(7))	1.2 (註(8))	2.0
大老山隧道	6.5	8.9	10.6	1.1	1.3	0.8
尖山隧道	2.1	2.6	3.3	0.5	0.4	0.3

注：

- (5) 不包括专营巴士使用政府隧道的隧道费。政府于2019年2月起豁免专营巴士使用政府隧道及管制区的收费，以节省的隧道费设立「专营巴士豁免隧道费基金」。相关的政府收费隧道，包括海底隧道、东区海底隧道、西区海底隧道(在「建造、营运及移交」专营权于2023年8月2日届满而归政府拥有起计)、狮子山隧道、大老山隧道和尖山隧道。
- (6) 在「建造、营运及移交」专营权于2023年8月2日届满前，西区海底隧道由香港西区隧道有限公司营运，其隧道费收入不属政府收入。
- (7) 狮子山隧道划一收费8元。狮子山隧道于2023年5月28日凌晨5时起实施「易通行」前，由于其车辆缴费系统没有备存按个别车辆类别划分的缴费纪录，因此运输署没有狮子山隧道来自巴士及小巴的隧道费收入纪录。
- (8) 狮子山隧道于2023年5月28日凌晨5时实施「易通行」，有关数字只显示2023年5月28日凌晨5时起至2023年年底的隧道费收入纪录。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3356)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府于2023年6月，推出运输业输入劳工计划-公共小巴 / 客车行业计划，以应对运输业人手短缺问题，请问：

1. 自计划推出至今，申请数目、种类及审批情况分别为何？
2. 自计划推出至今，输入司机通过驾驶训练最终获发驾驶执照的人数比例为何，请以1个月内、1-2个月、2个月以上分别列出；
3. 过去3年，公共小巴、专营巴士及非专营巴士的司机年龄情况为何，请以20岁以下、20-40岁、40-60岁、60-70岁、70岁以上分别列出。

提问者： 陈恒镔议员(立法会内部参考编号：44)

答复：

1. 政府一直关注公共小巴及客车行业持续面对的司机短缺问题。为进一步纾缓业界人手问题，政府于 2023 年 6 月公布「运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业」，并分别在 2023 年 9 月及 2024 年 7 月透过两轮申请批出了 900 个公共小巴及 800 个客车输入司机配额，所有申请均经跨部门联络小组(由运输及物流局、劳工处和运输署代表组成)审核。

第一轮共接获 118 宗申请，当中 98 宗申请获批，涉及 969 个输入司机的配额。第二轮共接获 129 宗申请，当中 125 宗申请获批，涉及 849 个输入司机的配额(当中包括因申请人在第一轮未有使用而拨至第二轮作分配的 118 个配额)。两轮申请的详情载于附表一。

2. 输入司机须通过相关车辆类型驾驶考试并获得合格成绩，以及完成职前训练课程和取得课程证书后，方可取得相关车辆类型的正式驾驶执照。营办商亦会在输入司机投入服务前提供足够的路线培训。截至 2025 年 2 月底，共有 1 278 名输入司机已通过本地驾驶考试，当中超过 1 200 名输入司机已于相关路线提供服务，其余已通过本地驾驶考试的输入司机在进行路线训练后亦会陆续投入服务。运输署没有备存输入司机通过驾驶训练和获发驾驶执照所需时间的数据。
3. 根据专营巴士营办商提供的资料，2022至2024年专营巴士全职司机的年龄分布载于附表二。专营巴士营办商只备存按司机年龄组别：20-39岁、40-59岁及60岁或以上划分的分项数字。运输署没有备存公共小巴和非专营巴士司机年龄的数据。

运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业

第一轮申请及获批配额数目
按司机类别划分的分项数字

司机类别	接获申请 宗数	申请配额 数目	获批申请 宗数	获批司机 配额数目
公共小巴司机	68	547	59	461
本地客车司机	32	689	23	262
跨境直通巴士司机	18	365	16	246
总数	118	1 601	98	969

第二轮申请及获批配额数目
按司机类别划分的分项数字

司机类别	接获申请 宗数	申请配额 数目	获批申请 宗数	获批司机 配额数目
公共小巴司机	82	842	82	467
本地客车司机	31	394	27	228
跨境直通巴士司机	16	237	16	154
总数	129	1 473	125	849 ^注

注：包括 118 个于第一轮申请批出而未有使用的配额，已拨至第二轮作分配。

专营巴士全职司机的年龄分布^{注1}
按年龄组别划分的分项数字

年份	司机数目(年终数字) ^{注2}			
	20-39 岁	40-59 岁	60 岁或以上	总数
2022 年	1 780	8 040	2 890	12 710
2023 年	1 690	7 720	3 070	12 480
2024 年	1 680	7 640	3 120	12 440

注 1：资料由专营巴士营办商提供

注 2：司机数目约至十位数

管制人员的答复

(问题编号：3357)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就各道路过境口岸，即落马洲、文锦渡、沙头角、深圳湾、港珠澳大桥及香园围，请问

1. 过去三年，上述各口岸获发粤港跨境车辆常规配额(即两地牌)，分别多少？请按不同口岸，并按巴士、货车及私家车类别分别列出。
2. 过去三年，上述各口岸设计的容车量及每日平均使用量分别多少？请按不同口岸，并按巴士、货车及私家车类别分别列出。
3. 请问，过去三年及截至目前为止，从事跨境车辆司机从业员有多少？
4. 就可预约使用泊车位的陆路口岸，泊车位数目及平均使用情况为何？

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：45)

答复：

1. 现时，粤港跨境车辆受到香港特区政府与广东省政府共同管理的配额制度所规管。这些车辆必须取得广东省公安厅发出的批准通知书以及运输署发出的封闭道路通行证(许可证)，并办妥相关机关所规定的手续，方可往来香港及广东省。有关配额制度不包括往来落马洲与皇岗的跨境穿梭巴士(即皇巴)、港珠澳大桥(大桥)穿梭巴士(即金巴)、香港跨境货车，以及「港车北上」和「大桥澳门口岸泊车转乘计划」下的香港跨境私家车。

在过去3年，运输署向巴士、货车及私家车(包括获发出租汽车许可证的私家车)发出的许可证(包括新领及续领的许可证)数目表列如下：

(a) 可使用多个过境口岸的许可证^(注1)

类别	2022年	2023年	2024年
货车	21 625	10 151	9 865
巴士	877	2 703	1 325

(b) 只可使用指定过境口岸的许可证

管制站	类别	2022年	2023年	2024年
落马洲	货车	675	115	81
	私家车	18 370	14 826	13 482
文锦渡	货车	36	6	6
	私家车	1 880	1 888	1 922
沙头角	货车	107	14	9
	私家车	4 729	4 424	3 875
深圳湾	货车	18	1	1
	私家车 ^(注2)	32 320	33 971	32 539
大桥香港口岸	货车	12	85	106
	私家车 ^(注3)	19 109	26 890	30 733
香园围	货车	0	0	0
	私家车	273	2 493	3 245

注1： 现时跨境货车及跨境巴士会获发可使用多个过境口岸的许可证。跨境货车可根据营运需要，选择合适的口岸来往内地和香港。而跨境巴士须依循香港特区政府与广东省政府共同分配给跨境巴士营办商的配额及其指定口岸来往内地和香港；每个配额容许营办商安排每天经指定口岸的1个北行及1个南行跨境巴士班次。

注2： 包括经深圳湾口岸前往内地的香港及澳门跨境私家车。

注3： 包括经大桥前往珠海及澳门口岸的香港及澳门跨境私家车。

2. 经咨询相关部门，各陆路边境管制站的设计容车量，以及过去3年经各管制站每日平均出入境车次(双向)载列如下：

管制站	设计容车量 (车次 / 日) (双向) ^(注4)	类别	每日平均出入境车次 ^(注5) (双向)		
			2022年	2023年	2024年
落马洲 ^(注6)	约33 000	巴士	0	886	1 111
		货车	1 458	3 078	3 547
		私家车	0	4 983	6 870
		总数	1 458	8 947	11 528
文锦渡 ^(注7)	约14 000	巴士	0	228	193
		货车	1 578	1 681	1 904
		私家车	0	188	276
		总数	1 578	2 097	2 373
沙头角 ^(注8)	约5 000	巴士	0	0	0
		货车	428	0	0
		私家车	0	0	0
		总数	428	0	0
深圳湾	约78 000	巴士	3	235	593
		货车	3 160	3 979	4 489
		私家车	8	5 412	8 408
		总数	3 171	9 626	13 490
大桥 香港口岸	约60 000	巴士	27	1 255	1 735
		货车	577	798	946
		私家车	6	3 912	9 223
		总数	610	5 965	11 904
香园围 ^(注9)	约17 850	巴士	0	157	190
		货车	855	1 579	1 567
		私家车	0	500	1 339
		总数	855	2 236	3 096

资料来源：入境事务处、香港海关和大桥管理局

注4： 假设所有设于管制站内的车辆检查亭同时运作的单日最高处理车流量。

注5： 以管制站的营运日数计算。

- 注6：落马洲管制站于2020年2月4日至2023年2月5日期间暂停提供客运通关服务。
- 注7：文锦渡管制站于2020年1月30日至2023年1月7日暂停客运清关服务，以及于2023年7月至11月不同时段暂停客运 / 货运清关服务。
- 注8：沙头角管制站于2020年1月30日起暂停客运通关服务，及于2022年3月14日起暂停货运清关服务。
- 注9：香园围管制站于2020年8月26日正式启用并开通其货运清关服务，客运清关服务则于2023年2月6日开通。

3. 申请人在提交跨境巴士及货车的许可证申请时，须提供广东省公安厅发出的批准通知书，而该通知书列明有关司机资料。参照上述资料，运输署备存过去3年的跨境巴士及货车的香港司机数目载列如下：

年份	跨境巴士及货车的香港司机数目
2022年	13 927
2023年	13 918
2024年	12 999

至于跨境出租车方面，截至2025年2月底，获发出租汽车许可证的私家车共有604辆。运输署并无备存涉及的香港司机数目。

4. 大桥香港口岸及香园围边境管制站非禁区位置内的两个收费公众停车场由政府产业署负责管理，并分别出租予停车场承办商营运。就上述停车场而言，可供公众预约使用的泊车位数目及平均使用情况如下：

停车场位置	泊车位种类	泊车位数目	泊车位平均使用率 ^(注1)
大桥 香港口岸 收费公众停车场 (共733个泊车位)	私家车	673	17.9%
	电单车	25	33.6%
	轻型货车	14	49.7%
	的士	21	37.3%
香园围边境管制站 收费公众停车场 (共466个泊车位)	私家车	415	48.9%
	电单车	36	41.6%
	客货车	15	24.6%

注1：根据停车场承办商提供2024年1月至12月营运期间各类泊车位的平均使用率。

管制人员的答复

(问题编号：3358)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就的士服务业方面：

1. 现时持有的士驾驶牌照人数为何?请按年龄(59或以下 / 60至69岁 / 70岁或以上)分别列出。
2. 相关交通意外情况为何?请参考下表列出。

	2022年	2023年	2024年	2025年至今
涉及59岁或以下的司机				
涉及60岁至69岁的司机				
涉及70岁或以上的司机				

3. 过去三年，政府接获涉及的士司机违规行为的投诉数字，请以检控最多的十个类别分别列出。
4. 过去三年，对非法出租或取酬载客的私家车及货车违规检控数字为何？

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：46)

答复：

1. 截至2025年2月28日，持有有效的士正式驾驶执照的人数，按年龄组别表列如下：

年龄组别	人数
59岁或以下	79 445
60至69岁	93 753
70岁或以上	37 230
总数	210 428

2. 自2022年起至2025年2月为止，涉及交通意外的的士司机按年龄组别划分的数目载列如下：

年龄组别	2022 年	2023 年	2024 年*	2025 年 (1 月至 2 月)*
59 岁或以下	2 075	2 677	2 944	329
60 至 69 岁	1 446	1 879	2 021	244
70 岁或以上	454	626	651	95

*临时数字

3. 与的士服务相关的检控工作由警务处负责，运输署没有备存有关数字。过去3年，运输署每年接获有关的士司机的投诉数字，按接获最多投诉的10个类别表列如下。有关数字已涵盖由1823电话中心、交通咨询委员会辖下的交通投诉组及其他政府部门或机构转交的投诉个案。

类别	运输署接获的投诉个案数字		
	2022年	2023年	2024年
滥收车费	152	340	460
拒绝或忽略接受租用	207	361	306
拒绝或忽略驾驶的士至租用人指示的地方	24	28	52
没有采用最直接而切实可行的路线驶往目的地（俗称「兜路」）	191	277	453
驾驶行为不当	254	374	366
举止无礼	402	712	710
未有展示司机证	19	17	34
司机抽烟	20	26	36
阻碍交通	44	36	63
的士车辆状况不佳	26	22	29

4. 过去3年，警务处就私家车及轻型货车非法出租或取酬载客个案所作出的执法行动次数载列如下：

年份	私家车	轻型货车	总计
2022	16	10	26
2023	20	13	33
2024	46	1	47

同期，就私家车及轻型货车涉及非法出租或取酬载客而被定罪的个案数目载列如下：

年份	私家车	轻型货车	总计
2022	8	3	11
2023	19	15	34
2024	53	6	59

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3371)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

1. 「港车北上」计划于2023年7月实施以来，至今接获多少宗申请，当中成功获审批的个案宗数为何？成功个案的平均审批时间为何？
2. 在上述成功获批的「港车北上」车辆中，平均每月往返内地次数为何？
3. 过去三年，使用港珠澳大桥的私家车当中，各项不同类别私家车辆的车流情况如何？请按不同类别分别列出。(例如「港车北上」/领有粤港车牌/指定过境口岸的许可证)
4. 请问特区政府一方自大桥通车以来，香港段的维修保养大桥费用开支多少？请以表列出每年支出情况。

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：48)

答复：

1. 自「港车北上」于2023年7月实施以来，粤港两地政府一直密切留意其实施情况，适时推行优化措施为申请人提供更佳便利和出行体验。其中，接受申请数目已由最初每个工作天接受200宗申请逐步增加至现时的500宗，并设有递补机制，将未有按获分配的申请时间内递交申请的申请者名额，拨入再下一轮的申请名额当中，以期充分利用每次的申请名额。现时运输署收到「港车北上」的网上申请后，约需两个工作天核对申请人提交的资料和证明文件及作初步审批，然后转交内地部门作进一步审批，并按需要与内地部门及/或申请人跟进个别申请。待收到内地部门的审批结果后，运输署会在下一个工作天签发「封闭道路通行许可证」予申请人。整体的申请处理时间会

因应申请人办理内地审批程序的进度而异(包括车辆查验及提交内地车辆保险证明)。截至2025年2月28日，运输署共进行了47轮「港车北上」名额抽签，提供约160 000个名额供有意申请人士参加抽签，共约有138 000宗新申请及续期申请已完成所有申请程序并获两地政府签发相关牌证。

2. 根据香港海关提供的资料，在2024年透过「港车北上」前往广东省的总车次约为69万。运输署没有备存许可证持有人平均每月往返广东省的次数。
3. 根据港珠澳大桥(大桥)管理局提供的资料，在2022年、2023年及2024年使用大桥的私家车总架次(双向)分别约为2 300(注1)、153万及338万。现时，使用大桥的跨境私家车包括持常规配额的车辆，以及「港车北上」和「大桥澳门口岸泊车转乘计划」下的车辆。大桥管理局透过收费亭的收费系统收集大桥的车流量，并未备存相关车辆所前往的目的地及个别类别私家车的通行数目。

注1： 2022年车流量受内地、香港及澳门于当时实施的2019冠状病毒病防疫措施所影响。

4. 大桥管理局根据内地法律成立，作为非营利性事业单位法人，负责大桥主桥的建设、营运、管理和维护(包括财务事宜)，以及向使用大桥主桥的车辆收取通行费。大桥管理局以自收自支的方式营运。大桥主桥收入(包括通行费)由大桥管理局用以偿还银行贷款，以及支付大桥的日常营运及维护的开支。通行费收入并非由香港特区政府收取，我们亦不宜单方面披露有关大桥收入及开支的资料。

大桥香港连接路的维修保养由特区政府负责，过去五年的每年开支介乎约570万至3,610万港元，因应年内使用损耗和检查工作所需等而定，详情如下：

财政年度	开支 (百万港元)
2020-21 (实际开支)	9.2
2021-22 (实际开支)	8.6
2022-23 (实际开支)	5.7
2023-24 (实际开支)	21.7(注2)
2024-25 (修订预算)	36.1(注2)

注2： 2023-24和2024-25财政年度的开支增加，主要由于需设置用以检查钢缆的永久性工作平台，以提升效率及安全性；以及因应香港连接路因日常使用出现损耗而进行的路面重铺工程。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：3372)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (4) 运输服务管理

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

1. 运输署会批出合约予不同的营办商，以负责隧道的日常管理、营运及维修保养。请分别列出过去三年，各条收费隧道的收入，以及日常管理、营运及维修保养支出情况。

年度

隧道名称	收费收入	日常管理、营运及维修保养支出

2. 现时尚有11条不设收费的政府隧道，请分别列出过去三年，各条隧道的日常管理、营运及维修保养支出情况。

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：49)

答复：

1. 在过去3个财政年度各政府收费隧道的收入及营运开支如下：

收费隧道 / 管制区 ¹	收入 (百万元)			营运开支 ³ (百万元)		
	2021-22	2022-23	2023-24	2021-22	2022-23	2023-24
海底隧道	639	653	867	154	158	199
东区海底隧道	737	728	762	177	179	228
西区海底隧道 ²	不适用	不适用	879	不适用	不适用	241
大老山隧道	441	438	431	144	143	167
香港仔隧道	102	106	109	97	97	125
狮子山隧道	246	247	269	76	91	136

收费隧道 / 管制区 ¹	收入 (百万元)			营运开支 ³ (百万元)		
	2021-22	2022-23	2023-24	2021-22	2022-23	2023-24
城门隧道	88	88	100	114	125	152
八号干线	169	167	191	320	342	391

注1： 表格载列的收费隧道并不包括大榄隧道。此隧道属「建造、营运及移交」隧道，于2025年5月31日前仍是由其专营公司营运。

注2： 西区海底隧道于2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的数字为2023年8月2日至2024年3月31日的数字。

注3： 表内所列的开支包括付予管理、营运及维修承办商的管理费、实行「易通行」的相关营运及维修保养费用，以及隧道在有关年度的建造成本折旧费及政府维修工程的开支。

2. 在过去3个财政年度各政府非收费隧道的营运开支如下：

非收费隧道	营运开支 ² (百万元)		
	2021-22	2022-23	2023-24
屯门—赤鱲角隧道	71	73	79
将军澳隧道 ¹	37	35	31
将军澳—蓝田隧道 ¹	不适用	19	62
中环及湾仔绕道隧道	148	148	148
龙山隧道	61	61	57
长山隧道	19	19	25
机场隧道	25	26	26
观景山隧道	54	55	55
启德隧道	54	54	54

注1： 将军澳—蓝田隧道由2022年12月11日开始营运而将军澳隧道亦于同日豁免隧道收费。将军澳—蓝田隧道2022-23年度的数字为2022年12月11日至2023年3月31日的数字。

注2： 政府非收费隧道并不列入政府收费隧道经营账目。表内所列开支是于有关年度付予管理、营运及维修承办商的管理费，并未包括隧道在有关年度的建造成本折旧费及政府维修工程的开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3426)

总目： (186)运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (1) 规划及发展事宜
管制人员： 运输署署长 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就推展和落实智慧出行措施的工作，以及在交通管理上应用科技的情况，政府可否告知本会：

1. 2025-26年度，当局推行智慧出行的目标、推展时间表、预算开支及人手编制分别为何；
2. 过去3个财政年度，每年「香港出行易」流动应用程序的累计下载次数、日均点击率，及用于维持「香港出行易」流动应用程序的营运开支分别为何；
3. 有否预留预算发展智慧公路及地理位置编码，制定与内地接轨的数据基准，促进与其他大湾区内地城市的互联互通；如有，详情为何；如否，原因为何；
4. 有否为本港推行智慧出行定下绩效指标，如有，详情为何；如否，原因为何？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：42)

答复：

1. 运输署的智慧出行措施可归纳为三大关键范畴，即「智能运输基础建设」、「数据共享和分析」及「应用和服务」。各项智慧出行措施在2025-26年度的预算开支及预计推行时间表列如下：

智慧出行措施	2025-26年 度的预算 开支	预计推行时间
智能运输基础设施建设		
1. 于政府收费隧道及青沙管制区实施「易通行」	4.71亿元	已于2023年开始实施，并持续推行
2. 继续运作在主要干线及主要道路上约1 200个交通探测器、行车时间显示系统和行车速度屏系统，以收集和发放实时交通资讯作交通管理、路线选择和运输规划用途	2,010万元	持续推行
3. 在全港合适的独立式灯控路口推行实时交通灯号调节系统，使路口可以因应车流及人流状况即时调节灯号时间，以充分利用灯控路口的通行能力	247万元	2024年中开展项目，2026年开始陆续投入运作
4. 研究内地及海外对自动驾驶车辆的最新规管框架及现行技术标准，以适时更新《实务守则》的技术细节	75,000元	2025-26年度
5. 继续推展及完善汀九桥智慧公路先导计划，监察交通事故自动侦察系统及相关设备的运作，并收集数据及了解驾驶人士使用智慧公路时的驾驶习惯，以制定未来智慧公路的推展策略	2,462万元	已于2024年12月开展
数据共享和分析		
6. 继续提升「香港出行易」的现有功能和实时数据的覆盖度，改善用户体验，以回应用户意见	460万元	持续推行
7. 继续维持专线小巴实时到站资讯的资料搜集和分享系统，并鼓励公共交通营办商开放数据	570万元	持续推行
8. 继续维持及完善「交通数据分析系统」以加强交通管理和效率	500万元	持续推行

智慧出行措施	2025-26年度的预算开支	预计推行时间
9. 继续鼓励更多公众停车场营办商提供实时空置泊车位资讯，以便利驾驶者寻找泊车位；并在土地契约及短期租约加入相关条款，规定有关公众停车场提供实时空置泊车位资讯	涉及的开支没有详细分项	持续推行
应用和服务		
10. 因应系统的可靠性、易用程度及效率，鼓励公共交通营办商引入新电子支付系统	涉及的开支没有详细分项	持续推行
11. 管理10亿港元的智慧交通基金(基金)，藉以推动与车辆有关的创新科技研究及应用	2.694亿元(包括预计批出的款项及基金的行政开支)	持续推行
12. 管理、营运及维修停车收费表系统，该系统支援不同支付工具(包括「转数快」及利用「入表易」流动应用程式遥距缴费等)，并提供实时空置泊车位资讯；政府会继续在合适的地点安装停车收费表及优化停车收费表系统	6,074万元	持续推行
13. 由2021年开始分批启用自动泊车系统项目，以期在全港合适的短期租约用地及政府场地的公众停车场更广泛应用自动泊车系统，并鼓励私营发展项目的公众停车场应用自动泊车系统	涉及的开支没有详细分项	持续推行
14. 继续运作于部分不设收费表的路旁泊车位感应器，以提供实时空置泊车位资讯	40万元	持续推行
15. 推出电子驾驶执照，让执照持有人可自行选择携带实体驾驶执照	425万元	2025年9月

智慧出行措施	2025-26年 度的预算 开支	预计推行时间
或在其智能手机展示电子驾驶执照		

除上述第11项有关智慧交通基金的措施外，运输署上表所列工作由本署现有人员执行。而就基金而言，运输署开设了两个有时限的公务员职位(包括一名高级工程师和一名机电工程师 / 助理机电工程师)，在2020-21至2026-27年度期间协助推行基金的工作。运输署亦已委聘香港生产力促进局为基金秘书处，其行政开支上限为基金总额的15%。

2. 在过去3个财政年度，每年「香港出行易」流动应用程序的累计下载次数及平均每日点击率如下：

财政年度	累计下载次数	平均每日点击率
2022-23	约260万	约7万
2023-24	约270万	约16万
2024-25 (截至2025年2月底)	约280万	约19万

在过去3个财政年度，每年用于维持「香港出行易」流动应用程序的营运开支(包括维修保养、系统寄存服务及系统提升费用)如下：

财政年度	营运开支 (万元)
2022-23	413
2023-24	342
2024-25	436

备注：开支金额调整至最接近的1万元

3. 政府目前正在进行的《交通运输策略性研究》，初步建议包括在本港前期规划阶段及《香港主要运输基建发展蓝图》下拟议兴建的主要干道中，引入智慧公路管理系统的设计，提升道路应对突发事件的效率。运输署正透过汀九桥智慧公路先导计划收集相关数据，将评估成效，并以此为基础制定未来智慧公路的推展策略。至于推动智慧公路的设计及建造开支，将视乎个别项目而定，并会纳入相关工程项目的预算内。

此外，发展局在2021年第四季推出了机器可读的「地理地址」(GeoAddress)措施，涵盖了香港地图上约十九万个建筑物地址。到2022年底，发展局在「空间数据共享平台」上开发的「GeoSpatialiser」网上

工具，提供「地理地址」参考数据，以实现不同来源和格式的地址资料之间的互通互用，并会继续优化共享平台的服务。

政府会尝试透过现有的「地理地址」及二维地理位置坐标系统为基础，建立数字地理位置编码，兼容「地理地址」所涵盖的建筑物及覆盖道路以至整个香港的范围，以方便公私营机构开发位置服务应用程序，支援智慧城市的发展。政府亦会继续与大湾区内地城市加强沟通，以促进与其数据接轨及互联互通。

4. 为了推动智慧出行的发展，运输署在2019年推出了《香港智慧出行路线图》，制订了一套全面而连贯的整体策略，循序渐进地落实香港的各项智慧出行的措施。在过去数年，运输署按路线图推出了多项相关项目，例如在合适的独立式灯控路口推行实时交通灯号调节系统、启用自动泊车系统先导项目、于政府收费隧道及青沙管制区实施「易通行」不停车缴费服务、推动自动驾驶车辆测试项目、电子化牌照服务等。另一方面，运输署在项目完成后，会持续评估及监察各项目的落实情况，确保各项目目标合乎预期。

除了完善现有措施外，本署会继续推展其他智慧出行项目，并适时引入科技和相关的辅助措施，从而带领香港成为更宜居及可持续发展的智慧城市。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3427)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就支援推行「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」的实施情况，政府可否告知本会：

1. 推行「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」的人手编制及涉及开支详情为何；
2. 截至最新数字，全港获准营运的电动的士数量及其占全港的士总数的百分比。

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：43)

答复：

1. 政府在2023年9月4日推出「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」(贷款计划)，以鼓励的士业界转用纯电动的士。贷款计划由香港按证保险有限公司负责管理，而运输署则负责监督。

有关贷款计划的监督工作由运输署现有人员负责，涉及的开支及人手没有详细分项。

2. 截至2025年2月28日，已领牌的电动的士数目为189辆，占全港18 163辆的士约1%。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3431)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就香港铁路有限公司的发展，政府可否告知本会：

1. 过去3年，请按职级列出监管铁路服务及执行铁路安全相关的人手编制及开支分别为何；
2. 过去3年，每年各铁路线的最高可载客量、平均乘客量、早上及晚上繁忙时段的可载客量及载客率(以每平方米站立4人和6人计算)分别为何；
3. 过去3年，各铁路线列车数目、卡数分布，及于繁忙及非繁忙平均班次数目分别为何；
4. 过去3年，各铁路线服务延误事故宗数，并按成因、延误时间及每宗事故的罚款额分类表列；及
5. 表列各铁路线更换新讯号系统的时间表，预期投入服务时间、预期可增加的班次数量及可载客量分别为何？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：47)

答复：

1. 机电工程署(机电署)铁路科根据铁路安全相关条例，负责规管及监察铁路系统的安全运作，包括由香港铁路有限公司(港铁公司)营运的铁路系统、香港国际机场的旅客捷运系统、由香港电车有限公司营运的电车系统，以及由山顶缆车有限公司营运的山顶缆车系统。机电署铁路科在过去3年的人手编制载列如下：

职级	2022年	2023年	2024年
助理署长	1	1	1
总工程师	4*	4*	4*
高级工程师	15	15	15
工程师	28	28	28
督察	4	4	4

* 2个总工程师职位为首长级有时限编外职位，自2021年7月起开设，为期4年。

机电署铁路科在过去3年的总开支载于下表：

	2022-23年度	2023-24年度	2024-25年度 (截至2025年2月)
开支(百万元)	81.1	87.1	82.1

运输署巴士及铁路科则负责规管及监察港铁服务、专营巴士、电车和非专营巴士服务，运输署的其他分部亦协助处理包括事故协调、新铁路相关运输设施策划等铁路相关事宜。在过去3年，运输署巴士及铁路科负责规管及监察港铁服务的人手编制载列如下：

职级	2022年	2023年	2024年
助理署长	1	1	1
首席运输主任	1	1	1
总运输主任	1	1	1
高级运输主任	3	3	3
运输主任	3	3	3

注：

除规管及监察港铁服务外，上述部分人手编制亦负责巴士及铁路科的其他事宜，例如监管专营及非专营巴士服务和电车服务。

规管及监察铁路服务属于上述运输署人员的部分常规职务，而运输署其他分部亦协助处理铁路相关事宜，涉及的开支预算没有详细分项。

- 根据港铁公司的资料，一般而言，铁路线的最高载客率会在早上繁忙时段出现，因为乘客的出行模式会较集中在相若时间出行。至于在黄昏繁忙时段，乘客的出行模式则较为分散，所以黄昏繁忙时段的最高载客率一般较早上繁忙时段的最高载客率为低。因此，港铁公司在评估个别铁路线的服务需求时，主要会以早上繁忙时段的载客率为基础，以评估该铁路线最挤拥时的情况。

过去3年，各重铁和轻铁路线的可载客量、平均乘客量、在早上最繁忙1小时最繁忙单向路段的载客率及最繁忙路段资料分别载列于 附件一 及 附件二。

3. 过去3年，各重铁路线和轻铁的列车和车卡数目载列于附件三，重铁和轻铁于繁忙及非繁忙时段班次表列于附件四。
4. 过去3年，由港铁公司控制范围内的因素引起并导致服务延误事故的宗数、成因，以及港铁公司根据「服务表现安排」及经优化的「服务表现回赠」安排所拨出的款额载列于附件五。
5. 港铁公司正为荃湾线、港岛线、观塘线以及将军澳线进行更换信号系统工程。根据港铁公司的资料，按现时的工作计划及进度，荃湾线新信号系统预计可于2025至2026年率先投入服务。港岛线、观塘线及将军澳线的信号系统提升工程则会借鉴荃湾线的经验，之后会在其他铁路线陆续启用，整体工程预计在2028至2029年完成。工程计划表列如下：

铁路线	新信号系统预期投入服务时间
荃湾线	2025-26年
港岛线	2026-27年
观塘线	2027-28年
将军澳线	2028-29年

预计当更换工程完成后，港铁系统的整体可载客量将可提升约10%。

重铁系统统计数字
(早上最繁忙1小时最繁忙单向路段)

		东铁线	屯马线	将军澳线	港岛线	南港岛线	观塘线	荃湾线	迪士尼线	部分路段 共用路轨	
										东涌线 (注1)	机场快线 (注1及2)
2022年(注3)											
1.	最频密列车班次下的最高可载客量(每平方米站立6人) (a) (注4)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可载客量(每平方米站立6人) (b)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	4 300	42 500	3 200
3.	(a)项与(b)项的差距(注5)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	5 300	2 500	1 600
4.	乘客量(c)	37 700	34 500	40 200	44 800	9 100	34 200	37 200	2 200	20 100	1 100
5.	载客率(每平方米站立6人) [(c) / (b)] { }最繁忙路段	60% {大围至九龙塘}	59% {荃湾西至美孚}	59% {油塘至鲗鱼涌}	56% {天后至铜锣湾}	54% {金钟至海洋公园}	48% {彩虹至九龙湾}	50% {深水埗至太子}	51% {欣澳至迪士尼}	47% {奥运至九龙}	34% {青衣至机场}

		东铁线	屯马线	将军澳线	港岛线	南港岛线	观塘线	荃湾线	迪士尼线	部分路段 共用路轨	
										东涌线 (注1)	机场快线 (注1及2)
6.	载客率(每平方米站立4人)(注6)	83%	82%	84%	79%	76%	67%	70%	72%	66%	不适用
7.	每月平均乘客量 (百万人次)	15.3	19.9	8.8	20.9	1.8	16.0	23.1	0.3	5.2	0.3
8.	总乘客量 (百万人次)	183.5	238.8	105.1	250.5	21.6	192.0	277.4	3.4	62.7	3.1
2023年											
1.	最频密列车班次下的最高可载客量 (每平方米站立6人) (a)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可载客量 (每平方米站立6人) (b)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	8 300	42 500	4 200
3.	(a)项与(b)项的差距(注4) (注5)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	1 300	2 500	600
4.	乘客量(c)	42 400	35 700	40 400	46 300	9 800	34 500	38 800	3 200	21 200	1 700

		东铁线	屯马线	将军澳线	港岛线	南港岛线	观塘线	荃湾线	迪士尼线	部分路段 共用路轨	
										东涌线 (注1)	机场快线 (注1及2)
5.	载客率 (每平方米站立6人) [(c) / (b)] { }最繁忙路段	68% {大围至九龙塘}	61% {荃湾西至美孚}	60% {油塘至鲗鱼涌}	58% {天后至铜锣湾}	58% {金钟至海洋公园}	48% {彩虹至九龙湾}	52% {深水埗至太子}	39% {欣澳至迪士尼}	50% {奥运至九龙}	40% {青衣至机场}
6.	载客率(每平方米站立4人)(注6)	94%	85%	84%	81%	82%	68%	73%	54%	70%	不适用
7.	每月平均乘客量 (百万人次)	23.7	23.9	9.8	25.7	2.2	18.2	27.7	0.5	6.5	0.9
8.	总乘客量 (百万人次)	283.6	280.3	114.8	311.0	25.8	215.1	344.6	5.8	77.1	10.8
2024年											
1.	最频密列车班次下的最高可载客量 (每平方米站立6人) (a)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可载客量 (每平方米站立6人) (b)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	8 600	42 500	4 200
3.	(a)项与(b)项的差距(注5)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	1 000	2 500	600

		东铁线	屯马线	将军澳线	港岛线	南港岛线	观塘线	荃湾线	迪士尼线	部分路段 共用路轨	
										东涌线 (注1)	机场 快线 (注1 及2)
4.	乘客量(c)	42 800	36 200	38 400	44 100	9 900	34 200	38 400	2 800	20 900	2 000
5.	载客率 (每平方米站立 6人) [(c) / (b)] { }最繁忙路段	68% {大围 至九 龙塘}	62% {荃湾 西至 美孚}	57% {油塘 至鰂 鱼涌}	55% {天后 至铜 锣湾}	59% {金钟至 海洋公 园}	48% {彩虹 至九 龙湾}	51% {深水 埗至 太子}	33% {欣澳 至迪 士尼}	49% {奥运 至 九龙}	48% {青衣 至 机场}
6.	载客率(每平方 米站立4人)(注6)	94%	86%	80%	77%	83%	67%	72%	46%	69%	不适 用
7.	每月平均乘客量 (百万人次)	25.9	24.7	9.8	25.9	2.4	18.2	27.7	0.5	6.5	1.1
8.	总乘客量 (百万人次)	310.3	296.9	118.0	311.4	29.0	218.1	332.1	6.4	77.8	13.1

注1： 由于机场快线及东涌线在部分路段共用路轨，该等铁路线的整体可载客量受车务编排模式所影响。

注2： 机场快线的设计是提供座位予每名乘客，因此站立人数的乘客密度并不适用。有关数字按现有可载客量计算。

注3： 鉴于疫情影响，表列数字以疫情较为缓和的月份所收集到的数据为基础。

- 注4: 现时所有行走港铁铁路线的列车车厢均按铁路兴建时的业界标准设计，可容纳每平方米站立6人的乘客密度。然而，在实际营运中，乘客不大愿意登上看似挤迫但其实仍有空间的列车，因此目前列车一般只达到每平方米站立约4人的乘客密度。故运输署提供以每平方米站立6人计算的可载客量以反映列车可负荷的最高水平，以及以每平方米站立4人计算的载客率，以反映实际营运中的情况。
- 注5: 这是由于服务班次尚未增至信号系统可负荷的最高水平。
- 注6: 以一系列行走市区的重铁列车为例，一系列列车可提供340个座位，以及以每平方米站立6人的乘客密度计算下的2 160个企位，即每列列车的总计可载客量约为2 500人。若以每平方米站立4人的乘客密度计算，340个座位数目维持不变，而企位则减至1 440个，即每列列车的总计可载客量约为1 780人。因此，以每平方米站立4人的乘客密度计算的可载客量，相当于以每平方米站立6人计算的71.2%。东铁线方面，由于该路线的列车设有1个头等车厢，列车的座位和企位比例与其他重铁列车稍有不同。若以每平方米站立6人计算，每列列车的总计可载客量为2 845人，以每平方米站立4人计算，则为2 061人。

轻铁系统统计数字
(早上最繁忙1小时最繁忙单向路段)

轻铁路线	最高可载客量			载客率 ^{注1}		
	2022年	2023年	2024年	2022年	2023年	2024年
505	2 993	2 993	2 993	68%	66%	79%
506P ^{注2}	不适用	424	424	不适用	70%	45%
507	2 827	2 827	2 827	74%	83%	85%
507P ^{注2}	212	212	212	80%	90%	90%
610	2 056	2 056	2 056	80%	93%	93%
614	1 372	1 122	1 122	70% ^{注3}	77% ^{注3}	77% ^{注3}
614P	1 156	1 363	1 363			
615	748	960	960	85% ^{注3}	74% ^{注3}	87% ^{注3}
615P	1 388	1 600	1 600			
705	4 240	4 240	4 240	76%	63%	82%
706	5 088	5 088	5 088	85%	63%	80%
720 ^{注2}	不适用	不适用	212	不适用	不适用	20%
751	2 857	2 993	2 993	82%	64%	81%
751P	398	398	398	75%	60%	80%
761P	4 240	4 240	4 240	67%	64%	86%

乘客量(百万人次)

	2022年	2023年	2024年
每月平均乘客量	11.0	12.5	12.9
总乘客量	131.7	150.0	154.6

- 注1: 由于轻铁属开放式系统，一个轻铁车站可能有多条路线途经，因此无法采用现时评估重铁线载客率的方法，即根据乘客出入车站的记录预测其所选乘的路线，以计算个别轻铁线的实际载客率或乘客量。港铁公司现时采用实地视察和调查的方式评估轻铁车辆的载客率，重铁载客率计算方法所采用的每平方米站立4人或6人的乘客密度标准并不适用。
- 注2: 港铁公司分别在2022年9月、2023年9月及2024年9月加设507P、506P及720线，在平日早上繁忙时段行驶。
- 注3: 数字为614 / 614P线及615 / 615P线的平均载客率。在屯门区内，614与614P线的走线完全重迭，615与615P线亦同样重迭。然而，614P及615P线只来往屯门码头与兆康站，614及615线行经兆康站后则会跨区前往元朗。该两条轻铁线最繁忙的路段一般在屯门区内重迭的路段出现。对乘客而言，在屯门区内乘搭614或614P线、615或615P线并无分别。因此，该等轻铁线的平均载客率可更准确反映实际情况。

重铁和轻铁列车和车卡数目

截至 该年12月	2022年		2023年		2024年	
	列 车 数 目	每 列 列 车 的 车 卡 数 目	列 车 数 目	每 列 列 车 的 车 卡 数 目	列 车 数 目	每 列 列 车 的 车 卡 数 目
东铁线	36	9	37	9	37	9
屯马线	59	8	65	8	65	8
将军澳线	16	8	16	8	16	8
港岛线	36	8	36	8	36	8
南港岛线	10	3	10	3	10	3
观塘线	41	8	39	8	39	8
荃湾线	35	8	35	8	35	8
迪士尼线	3	4	3	4	3	4
东涌线	16	8	16	8	16	8
机场快线	11	8	11	8	11	8

轻铁系统以单卡或双卡轻铁车辆营运，后者由2个车卡组成。在2022年轻铁车卡总数为146，在2023年和2024年则为149。

重铁系统列车班次^{注1}

截至该年 12 月	2022 年		2023 年		2024 年	
	早上繁忙时段 班次 (分钟)	非繁忙时段 班次 (分钟)	早上繁忙时段 班次 (分钟)	非繁忙时段 班次 (分钟)	早上繁忙时段 班次 (分钟)	非繁忙时段 班次 (分钟)
东铁线：						
金钟-上水 ^{注2}	2.7 - 5.2	5.5 - 8	2.7 - 3.8	4 - 8	2.7 - 5.5	4 - 8
金钟-罗湖 ^{注3}	-	-	5.5	6 - 10	3 - 7	6 - 10
金钟-落马洲 ^{注3}	-	-	12	12 - 14.5	9 - 14	12 - 14
屯马线	2.7 - 3	6 - 7	2.7 - 3	6 - 7	2.7 - 3	6 - 7
将军澳线：						
北角-将军澳	2.2	-	2.2	-	2.2	-
北角-宝琳	2.5 - 4	5 - 6	2.5 - 4	5 - 6	2.5 - 4	5 - 6
北角-康城	6.7	-	6.7	-	6.7	-
调景岭-康城	-	10 - 14	-	10 - 14	-	10 - 14
港岛线	1.9	3.6 - 5	1.9	3.6 - 5	1.9	3.6 - 5
南港岛线	3.3	6 - 7.5	3.3	6 - 7.5	3.3	5 - 7.5
观塘线：						
调景岭-何文田	2.1	3.5 - 5	2.1	3.5 - 5	2.1	3.5 - 5
何文田-黄埔	4.2	3.5 - 5	4.2	3.5 - 5	4.2	3.5 - 5
荃湾线	2	3.5 - 5	2	3.5 - 5	2	3.5 - 5

截至该年 12 月	2022 年		2023 年		2024 年	
	早上繁忙时段 班次 (分钟)	非繁忙时段 班次 (分钟)	早上繁忙时段 班次 (分钟)	非繁忙时段 班次 (分钟)	早上繁忙时段 班次 (分钟)	非繁忙时段 班次 (分钟)
迪士尼线	10	10 - 20	5	10 - 20	5	10
东涌线：						
香港-青衣	3 - 4	7 - 10	3 - 4	7 - 10	3 - 4	7 - 10
香港-东涌	6 - 8	7 - 10	6 - 8	7 - 10	6 - 8	7 - 10
机场快线	15	15	10	10	10	10

- 注1：
上表所列为平日班次时间。
- 注2：
在东铁线过海段于2022年5月15日通车前，东铁线只来往红磡及上水。
- 注3：
因应2019冠状病毒病疫情，罗湖站及落马洲站曾于2020年2月4日起暂停服务。落马洲站及罗湖站分别于2023年1月8日及2月6日重新开放。

轻铁系统列车班次^{注1}

轻铁路线 ^{注2}	2022 年		2023 年		2024 年	
	早上繁忙时段 班次 (分钟)	非繁忙时段 班次 (分钟)	早上繁忙时段 班次 (分钟)	非繁忙时段 班次 (分钟)	早上繁忙时段 班次 (分钟)	非繁忙时段 班次 (分钟)
505	6 - 10	10 - 18	6 - 11	10 - 18	6 - 10	10 - 18
507	5 - 9	7 - 16	6 - 9	7 - 16	6 - 9	9 - 21
610	8 - 10	9 - 17	8 - 10	9 - 17	8 - 11	9 - 17
614	12 - 18	12 - 23	12 - 18	12 - 23	15 - 18	15 - 23
614P	9 - 13	11 - 16	8 - 13	11 - 19	8 - 14	11 - 18
615	14 - 18	15 - 24	14 - 18	14 - 24	15 - 19	15 - 24
615P	9 - 12	10 - 19	9 - 13	10 - 19	8 - 14	11 - 18
705	5 - 7	7 - 12	5 - 7	7 - 12	5 - 7	6 - 12
706	5 - 7	7 - 12	5 - 7	7 - 12	5 - 7	6 - 12
751	5 - 11	8 - 17	7 - 12	8 - 17	7 - 11	8 - 15
761P	5 - 8	6 - 15	5 - 8	6 - 15	5 - 8	7 - 15

注1： 上表所列为平日班次时间。

注2： 港铁公司分别在2022年9月、2023年9月及2024年9月加设507P、506P及720线，在平日早上繁忙时段行驶。

由港铁公司控制范围内的因素引起并导致服务延误8分钟或以上的事件宗数

观塘线

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) ^{註3}
				半小时或以下 ^{註1}		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 ^{註2}	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2022	16	14	2	13	2	1	0	0	0	0	0	3
2023	17	17	0	15	0	2	0	0	0	0	0	2
2024	12	11	1	10	1	1	0	0	0	0	0	1

荃湾线

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) ^{注 3}
				半小时或以下 ^{注 1}		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 ^{注 2}	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2022	5	5	0	4	0	0	0	0	0	1	0	40
2023	8	8	0	7	0	1	0	0	0	0	0	1
2024	10	10	0	9	0	1	0	0	0	0	0	1

港岛线

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) 注3
				半小时或以下 注1		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 注2	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2022	7	7	0	6	0	1	0	0	0	0	0	1
2023	5	5	0	4	0	1	0	0	0	0	0	1
2024	10	8	2	7	2	1	0	0	0	0	0	1

将军澳线

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) 注3
				半小时或以下 注1		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 注2	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2022	11	10	1	8	1	1	0	0	0	1	0	15.4
2023	6	6	0	4	0	2	0	0	0	0	0	3
2024	12	10	2	10	2	0	0	0	0	0	0	0

南港岛线

年 份	宗 数	成因		延 误 时 间								拨 出 款 额 (百 万 元) 注 3
				半 小 时 或 以 下 注 1		31 分 钟 至 3 小 时		3 至 4 小 时		逾 4 小 时		
		机 件 故 障 注 2	人 为 因 素	机 件 故 障	人 为 因 素	机 件 故 障	人 为 因 素	机 件 故 障	人 为 因 素	机 件 故 障	人 为 因 素	
2022	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
2023	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

东铁线

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) ^{注3}
				半小时或以下 ^{注1}		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 ^{注2}	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2022	29	28	1	27	1	1	0	0	0	0	0	1.2
2023	13	13	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0
2024	11	11	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0

屯马线

年 份	宗 数	成因		延 误 时 间								拨 出 款 额 (百 万 元) 注 3
				半 小 时 或 以 下 注 1		31分 钟 至 3小 时		3至 4小 时		逾 4小 时		
		机 件 故 障 注 2	人 为 因 素	机 件 故 障	人 为 因 素	机 件 故 障	人 为 因 素	机 件 故 障	人 为 因 素	机 件 故 障	人 为 因 素	
2022	12	12	0	11	0	1	0	0	0	0	0	2.4
2023	18	18	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0
2024	6	6	0	5	0	1	0	0	0	0	0	1

东涌线

年 份	宗 数	成因		延 误 时 间								拨 出 款 额 (百 万 元) 注 3
				半 小 时 或 以 下 注 1		31分 钟 至 3小 时		3至 4小 时		逾 4小 时		
		机 件 故 障 注 2	人 为 因 素	机 件 故 障	人 为 因 素	机 件 故 障	人 为 因 素	机 件 故 障	人 为 因 素	机 件 故 障	人 为 因 素	
2022	7	4	3	4	3	0	0	0	0	0	0	0
2023	10	8	2	7	2	1	0	0	0	0	0	1
2024	11	10	1	9	1	1	0	0	0	0	0	1.2

迪士尼线

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) 注3
				半小时或以下 注1		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 注2	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2022	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	40
2023	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

机场快线

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) ^{注 3}
				半小时或以下 ^{注 1}		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 ^{注 2}	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2022	4	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
2023	5	4	1	4	1	0	0	0	0	0	0	0
2024	7	7	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0

轻铁

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) ^{注3}
				半小时或以下 ^{注1}		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 ^{注2}	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2022	18	16	2	16	2	0	0	0	0	0	0	0
2023	18	14	4	13	2	1	1	0	0	0	1	17
2024	10	9	1	9	1	0	0	0	0	0	0	0

注1： 任何铁路事故若影响列车服务延误8分钟或预计延误达8分钟或以上，根据现行铁路事故通报机制，港铁公司须于事故发生后8分钟内通报运输署。少于8分钟的列车服务延误对乘客影响相对轻微，港铁公司无须向运输署通报，故运输署并没有备存8分钟以下的服务延误事故数字。

注2： 机件故障包括站内机件、基础设施(例如信号系统)以及列车故障等。

注3： 2023年票价调整机制检讨后落实的「服务表现回赠」安排，调高了港铁公司须就服务延误超过3小时的事故相应拨出的金额，以及每宗事故的最高拨款金额，并引入繁忙时间款额增加安排。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3914)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (6) 公共交通费用补贴计划

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞第232段提出了「政府长者及合资格残疾人士公共交通票价优惠计划」(2元优惠计划)及「公共交通费用补贴计划」的检讨方案；第233段则提到政府可在未来5年减省共约62亿元的开支。就此，政府可否告知本会：

- (a) 预计未来5个年度，在公共交通费用补贴计划节省的开支分别为何；
- (b) 就公共交通费用补贴计划，政府有否委聘顾问公司进行检讨；如有，顾问费开支为何；如无，涉及的政府(i)人手编制及(ii)薪酬、运作及设备开支分别为何？

提问人：陈颖欣议员(立法会内部参考编号：19)

答复：

- (a) 由2025年6月1日起，公共交通费用补贴计划(补贴计划)的补贴领取门槛将由每月公共交通实际开支水平400元提高至500元。预计调整方案生效后，2025-26至2029-30财政年度预计可减省共约35.6亿元的开支。
- (b) 运输署没有就协助检讨补贴计划的工作委聘顾问公司，相关工作由运输署现有人员执行，涉及的人手及开支没有详细分项。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3850)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (6) 公共交通费用补贴计划

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞第232(二)段指出，「公共交通费用补贴计划」会由二零二五年六月起，将计划的补贴领取门槛，由每月公共交通实际开支水平四百元提高至五百元。就此，可否告知本会：

- 1) 过去5年度(2020-21至2024-25)，以表列出每月平均受惠人数及补贴总额；
- 2) 过去5年度(2020-21至2024-25)，按计划的补贴领取门槛以表列出每月公共交通实际开支水平达400元或以上及500元或以上的受惠人数；
- 3) 相关细节何时公布，以及在落实调整方案后，预计可节省开支为何；及
- 4) 有否评估政策目的是否已达成；如有，相关数据为何；如否，会否订立评估指标。

提问人：简慧敏议员(立法会内部参考编号：69)

答复：

- 1) 过去5年，公共交通费用补贴计划(补贴计划)下的补贴总金额、平均每月补贴金额及平均每月受惠人数如下：

年份 ^註	补贴总金额 (百万元)	平均每月 补贴金额 (百万元)	平均每月 受惠人数 (计至最接近 的千位)
2020	2,147	178.9	1 982 000
2021	3,709	309.1	2 999 000
2022	2,837	236.4	2 274 000
2023	3,909	325.7	3 036 000
2024	2,528	210.7	1 988 000

注： 为了让更多市民在疫情期间受惠于补贴计划，政府曾推出多轮临时特别措施，包括在2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月暂时放宽补贴计划下的每月公共交通开支水平，以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暂时提高每月补贴上限。

- 2) 过去5年，补贴计划下每月公共交通开支达400元或以上及500元或以上的八达通每月平均数量如下：

补贴计划下 每月的公共交通 开支金额	涉及的八达通每月平均数量 (计至最接近的千位)				
	2020	2021	2022	2023	2024
400元或以上	1 372 000	1 709 000	1 473 000	1 881 000	1 988 000
500元或以上	961 000	1 240 000	1 082 000	1 419 000	1 528 000

- 3)及4) 政府在2025-26财政年度的财政预算案中宣布，由2025年6月1日起，补贴计划的补贴领取门槛将由每月公共交通实际开支水平400元提高至500元。预计调整方案生效后，2025-26财政年度的预计补贴金额约为26.9亿元，较调整前的预计补贴金额(即32.3亿元)减少约5.4亿元，2025-26至2029-30财政年度预计可减省共约35.6亿元的开支。

有关调整方案符合政府的政策目的，让补贴计划能够保持财政上的可持续性，亦同时保留推行补贴计划的政策原意，即为日常使用本地公共交通服务出行而公共交通开支较高的市民减轻交通费负担。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3963)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

财政预算案演辞第179段提到，政府会在年中推出三亿元资助计划，推动业界装置高速充电桩，鼓励更广泛使用电动车。就此，政府可否回复本会：

1. 过去1年，电动私家车、电动商用车、电动电单车和电动机动三轮车的新登记数字。

提问人：林顺潮议员(立法会内部参考编号：25)

答复：

1. 2024年间，电动私家车、电动商用车、电动电单车和电动机动三轮车的首次登记车辆数目表列如下：

车辆类别	车辆数目
电动私家车	33 206
电动商用车	409
电动电单车	304
电动机动三轮车	3

注：政府车辆无须登记，因此不包括在内。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3894)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (4) 运输服务管理
管制人员： 运输署署长 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞第249(三)段提及，运输及物流局将检视各政府隧道及主干道的收费。就此，政府可否告知本会：

过去三个财政年度，香港各主要干线和行车隧道的

- i) 总开支(包括维修、保养、管理等)
- ii) 设计容车量
- iii) 平均车流量；及
- iv) 繁忙时间的使用率？

提问人：刘业强议员(立法会内部参考编号：19)

答复：

- i) 在过去3个财政年度，各政府行车隧道的开支载列于附件一。至于道路(包括主要干道)的维修保养，路政署没有分拆备存个别道路的维修保养开支。

ii)-iv)

由于没有按财政年度划分的交通数据，以及2024年的交通统计年报仍在编撰中，我们现提供2021年至2023年的交通流量统计数字。有关各主要干道的设计容车量、平均车流量及繁忙时间使用率(以车辆行车量 / 容车量比率计算)载列于附件二。

各行车隧道于2021年至2024年的设计容车量、平均车流量及繁忙时间使用率则载列于附件三。

各政府行车隧道的营运开支

收费隧道 / 管制区 ^{1,2}	2021-22 (百万元)	2022-23 (百万元)	2023-24 (百万元)
海底隧道	154	158	199
东区海底隧道	177	179	228
西区海底隧道 ³	不适用	不适用	241
大老山隧道	144	143	167
香港仔隧道	97	97	125
狮子山隧道	76	91	136
城门隧道	114	125	152
八号干线	320	342	391

注1： 表格载列的收费隧道并不包括大榄隧道。此隧道属「建造、营运及移交」隧道，于2025年5月31日前仍是由其专营公司营运。

注2： 表内所列的开支包括付予管理、营运及维修承办商的管理费、实行「易通行」的相关营运及维修保养费用，以及隧道在有关年度的建造成本折旧费及政府维修工程的开支。

注3： 西区海底隧道于2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的数字为2023年8月2日至2024年3月31日的数字。

非收费隧道 ⁴	2021-22 (百万元)	2022-23 (百万元)	2023-24 (百万元)
屯门—赤鱗角隧道	71	73	79
将军澳隧道 ⁵	37	35	31
将军澳—蓝田隧道 ⁵	不适用	19	62
中环及湾仔绕道隧道	148	148	148
龙山隧道	61	61	57
长山隧道	19	19	25
机场隧道	25	26	26
观景山隧道	54	55	55
启德隧道	54	54	54

注4： 政府非收费隧道并不列入政府收费隧道经营账目。表内所列开支是于有关年度付予管理、营运及维修承办商的管理费，并未包括隧道在有关年度的建造成本折旧费及政府维修工程的开支。

注5： 将军澳—蓝田隧道由2022年12月11日开始营运而将军澳隧道亦于同日豁免隧道收费。将军澳—蓝田隧道2022-23年度的数字为2022年12月11日至2023年3月31日的数字。

各主要干道的设计容车量、平日平均车流量及繁忙¹时段使用率

路段	主要干道 ²	设计容车量 (架次 / 小时)	2021年		2022年		2023年	
			平日平均车流量 (双向架次)	繁忙时段使用率	平日平均车流量 (双向架次)	繁忙时段使用率	平日平均车流量 (双向架次)	繁忙时段使用率
香港岛								
夏悫道 (西行方向介乎添马街与军器厂街)	四号	9 450	116 700	0.6	112 000	0.6	121 800	0.6
中环及湾仔绕道	四号	4 700	40 200	0.5	36 900	0.4	42 700	0.5
九龙								
公主道 (介乎卫理道与培正道)	一号	4 700	73 300	0.5	70 300	0.5	74 500	0.6
观塘绕道 (介乎启仁街与龙翔道)	二号	4 700	66 600	0.6	63 200	0.6	63 400	0.6
西九龙公路 (介乎连翔道与兴华街西)	三号	4 700	79 000	0.8	73 700	0.7	92 100	0.8
东九龙走廊 (介乎马头角道与漆咸道北)	五号	3 000	74 100	1.0	68 400	1.0	68 500	1.0
龙翔道 (介乎南昌街与狮子山隧道公路)	七号	4 700	99 500	1.0	101 100	0.8	110 900	0.9

路 段	主要干道 ²	设计容车量 (架次 / 小时)	2021年		2022年		2023年	
			平日平均车流量 (双向架次)	繁忙时段使用率	平日平均车流量 (双向架次)	繁忙时段使用率	平日平均车流量 (双向架次)	繁忙时段使用率
新界								
汀九桥	三号	4 700	99 600	1.2	93 900	1.1	99 900	1.2
南湾隧道	八号	4 700	43 700	0.5	43 400	0.4	59 300	0.5
吐露港公路 (介乎马料水交汇处与完善路交汇处)	九号	6 300	162 100	1.1	153 000	1.1	162 100	1.1
粉岭公路 (介乎扫管埔交汇处与和合石交汇处)	九号	4 700	65 900	0.6	63 300	0.6	78 400	0.6
屯门公路 (东行方向介乎深井与青朗公路，包括深井支路)	九号	6 300	133 300	0.9	126 900	0.9	130 100	0.9
港深西部公路 (介乎亦园路与深圳湾公路大桥)	十号	4 700	10 400	0.1	6 700	0.1	15 800	0.1

注1：表格所载列的数据反映各运输设施于2021年至2023年间星期一至五(公众假期除外)的车流量。「繁忙时段」是指上午7时至10时及下午5时至8时内最繁忙行车方向的一小时；而「非繁忙时段」为其余时间最繁忙行车方向的一小时。

注2：六号干线由中九龙干线、T2主干路及茶果岭隧道项目和将军澳—蓝田隧道组成。由于整条六号干线预计在2026年全线通车，故现时未有其使用率数据。

各行车隧道的设计容车量、平日平均车流量及繁忙²时段使用率³

隧道 ¹	设计 容车量 (架次 / 小时)	2021年		2022年		2023年		2024年 ⁴	
		平日平均 车流量 (双向架次)	繁忙 时段 使用率	平日平均 车流量 (双向架次)	繁忙 时段 使用率	平日平均 车流量 (双向架次)	繁忙 时段 使用率	平日平均 车流量 (双向架次)	繁忙 时段 使用率
香港仔隧道	2 600	62 300	0.8	59 200	0.8	62 200	0.8	62 700	0.8
海底隧道	2 600	105 300	1.1	100 900	1.1	101 900	1.1	94 700	1.1
东区海底隧道	2 600	81 300	1.1	72 300	1.1	73 400	1.0	72 100	1.1
西区海底隧道	4 200	63 300	0.9	53 900	0.8	72 000	0.9	102 500	1.0
狮子山隧道	2 600	90 400	1.1	85 300	1.1	86 900	1.1	86 700	1.1
大老山隧道	2 600	62 100	1.0	56 100	1.0	56 200	1.0	59 800	1.0
尖山隧道及 沙田岭隧道	4 700	65 800	0.8	59 800	0.7	64 200	0.7	67 900	0.8
城门隧道	2 600	53 800	0.8	50 700	0.8	51 300	0.8	50 400	0.8
大榄隧道	4 700	47 200	0.7	41 400	0.6	42 200	0.6	38 700	0.6

- 注1： 运输署没有备存愉景湾隧道的数据，该隧道由私人公司建造，现时由私人公司营运，并只供获许可车辆使用。
- 注2： 表格所载列的数据反映上述隧道于2021年至2024年间星期一至五(公众假期除外)的车流量。除三条过海隧道外，「繁忙时段」是指上午7时至10时及下午5时至8时内最繁忙行车方向的一小时；而「非繁忙时段」为其余时间最繁忙行车方向的一小时。为更准确反映过海车流，三条过海隧道「繁忙时段」是指上午7时30分至10时30分及下午4时30分至7时30分内最繁忙的一小时。
- 注3： 使用率不计及正在排队入隧道的车辆，不反映实际交通需求与设计容车量之间的关系。隧道的实际交通容量或会受其他交通因素影响，包括使用有关路段的不同车辆种类的比例、有关路段的形态等。因此，

单凭实际行车量及设计容车量所作的比较未必能够确实反映实际交通情况。收费隧道的使用率是指由车辆缴费系统提供的每小时平均行车量与隧道设计容车量的比率。

注4： 临时数字

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3442)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署于马鞍山市中心公共交通总站进行改善工程，提升其设计及设施，为乘客提供更舒适的候车环境；该总站内首个公共冷气候车室于2024年3月启用。就知政府可否告知本会：

1. 该巴士总站的改善工程总建造成本及每年营运经费为何？
2. 站内的公共冷气候车室在2024年开放不足两个月，便因设施损坏长时间关闭未能使用，原因为何？该次损坏维修有否增加改善工程的成本？
3. 该公共冷气候车室开放后每月的平均使用人次为何？
4. 不少室内公共运输交汇处的巴士站一直都有通风欠佳的情况，当局在试行的马鞍山市中心公共交通总站改善工程后，有否检讨其成效，考虑在更多室内公共运输交汇处设立公共冷气候车室？

提问人：梁熙议员(立法会内部参考编号：2)

答复：

1. 马鞍山市中心公共交通总站改善工程共分两期进行，由建筑署负责结构工程，机电工程署负责机电设施。第一期工程项目包括改善车站照明、将传统并排式巴士停车弯改为锯齿式以更善用空间、加建配备空气调节和洗手间的巴士站长室，及加建设有空调设备、座椅、乘客资讯显示板及巴士实时到站时间显示屏的乘客候车室。上述各项目经已完成，而巴士站长室和乘客候车室亦已分别于2024年2月和3月启用。

第二期工程项目包括加建有空调设备及座椅的乘客候车室，及翻新的士站及站旁的方柱，预计于2026年完成。

建筑署预算两期工程的总开支约4,600万元(包括第一期的2,900万元及第二期的1,700万元)。在第一期工程中增设的乘客候车室及巴士站长室等设施，每年营运费用预算约17万元。

2. 在2024年5月8日，乘客候车室的自动门发生故障，基于安全考虑该乘客候车室因而暂停使用。经相关工程部门实地视察，估计有机会由于乘客使用不当导致自动门偏离正常位置。候车室已于自动门维修后于2024年6月25日重新开放。该次维修属一般性质，不会增加改善工程的总开支内。
3. 现时该乘客候车室外有2条巴士路线，根据该站上车乘客人数推算，每月平均约有42 000人次使用。
4. 政府一直致力改善公共运输交汇处的候车环境。由于每个公共运输交汇处的面积、设计、公共运输服务种类及路线、乘客数量等不尽相同，所以并非每一个公共运输交汇处均适合设立公共冷气候车等设施。政府会因应个别公共运输交汇处的设计、候车环境和设施状况等因素，研究进行合适的改善工程，包括改善通风系统，为乘客带来更舒适的候车环境。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3443)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

本港公共小型巴士的数目规定最多为4 350辆，就此政府可否告知本会：

1. 现时全港分别有多少辆绿色专线小巴及红色小巴登记行驶？
2. 上述登记小巴中，有多少辆为19座小巴，有多少为16座小巴？
3. 上述登记小巴中，分别有多少辆为电动小巴、混合动力小巴、石油气小巴或柴油小巴？
4. 上述登记小巴中，分别有多少辆为可容纳轮椅乘客的低地台小巴？
5. 本港不时引入低地台小巴在个别路线行驶，惟至今仍未能全面普及，低地台小巴亦不时因为要维修而停驶，而引致乘客不便。署方有可方法加快推广低地台小巴在港行驶，以推动无障碍出行？

提问人：梁熙议员(立法会内部参考编号：4)

答复：

公共小巴可分为绿色专线小巴(专线小巴)和红色小巴(红巴)两类。就上述各项提问，现回复如下：

1-3.

截至2025年2月底，登记专线小巴和红巴数目分别为3 430辆和910辆，按车辆及燃料类别划分的车辆数目载于下表：

车辆类别	16座车辆	19座车辆	总数
专线小巴	1 586 (注)	1 844	3 430
红色小巴	714	196	910
总数	2 300	2 040	4 340

注：包括2辆设有行李架以营运往返港珠澳大桥香港口岸路线的17座专线小巴。

燃料类别	电动小巴	混合动力小巴	石油气小巴	柴油小巴	总数
专线小巴	5	28	2 643	754	3 430
红色小巴	0	0	828	82	910
总数	5	28	3 471	836	4 340

4-5.

政府一直积极鼓励公共小巴业界引入更可供轮椅上落的低地台公共小巴，便利轮椅使用者出行，包括：

- (1) 运输署透过专线小巴营办商遴选计划鼓励营办商使用设有无障碍设施的公共小巴。由2018年8月起，运输署已落实要求所有营运新开办往医院路线的专线小巴营办商必须提供至少1辆可供轮椅上落的低地台小巴。此外，由2020年11月起，在开办新专线小巴路线的营办商遴选工作时，如竞投的营办商承诺在新路线使用低地台小巴，将会获得较高评分；
- (2) 现时，可供轮椅上落的低地台小巴均由营办商自资购置。若专线小巴营办商因经营成本上升而申请调整车费，运输署会按个别路线的营运及财务状况予以考虑；及
- (3) 环境保护署已开展电动公共小型巴士先导试验计划，资助营办商购置电动小巴于不同专线小巴路线进行试验，当中包括低地台电动小巴型号的选择。

截至2025年2月底，全港共有4辆可供轮椅上落的低地台公共小巴，分别在4条专线小巴路线提供服务，载于下表：

路线编号	起点—终点
新界第413号线	青衣码头—玛嘉烈医院
九龙第CX1号线	柯士甸站—香港故宫文化博物馆(循环线)
九龙第90A号线	油塘(油丽村)—香港儿童医院
新界第503号线	皇后山邨—北区医院

除上述4条设有可供轮椅上落的低地台小巴的路线外，以下11条专线小巴路线将于1至2年内陆续提供低地台小巴服务(注1)。

路线编号	起点—终点	拟使用的 低地台小巴 数目
九龙第2号线	黄埔花园— 又一城公共运输交汇处	1
九龙第2A号线	黄埔花园— 又一城公共运输交汇处 (辅助路线)	
新界第116号线	百胜角—将军澳站(循环线)	2
新界第506号线	置福围—联和墟(循环线)	2
新界第507号线	马适路—粉岭站(循环线)	
新界第117A号线 (注2)	安达臣道石矿场发展区— 尚德公共交通总站	2
新界第117B号线 (注2)	安达臣道石矿场发展区— 油塘(循环线)	
新界第57K号线	上水站—唐公岭	2
新界第58K号线	上水站—丙岗	
新界第508号线 (注2)	上水站— 古洞北福利服务综合大楼	
新界第24号线	大埔(富蝶邨)— 大埔(广福道)(循环线)	1

注：

- (1) 在专线小巴路线营办商遴选工作中，营办商一般承诺在开办新路线后1至3年内提供低地台小巴服务(可为可供轮椅上落的低地台小巴或只配备低地台设计的小巴)。
- (2) 预计于2025年第二季投入服务。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：3444)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

本港各区不少地方均设有室内巴士总站或公共运输交汇处(Public Transport Interchange)，方便市民轮候及转乘不同路面公共交通工具，惟有意见反映不少公共运输交汇处的卫生恶劣，天花、墙壁及通风槽被废气熏黑或长期有尘埃累积，却未有定期清洁，就此，政府可否告知本会：

1. 现时本港共有多少个室内巴士总站或公共运输交汇处？当中有多少个属政府拥有并由运输署管理？
2. 过去五年，运输署每年接获多少宗有关室内巴士总站或公共运输交汇处的清洁或卫生的投诉？
3. 由运输署管理的室内巴士总站或公共运输交汇处会否进行定期的清洁工作，当中会否要求清洁承办商进行包括为整个地方进行包括天花、墙壁及通风槽在内的深层大清洁？若有，其详情如何；若否，原因为何？
4. 非运输署管理的室内巴士总站或公共运输交汇处，相关部门会否定期进行其清洁及卫生的监管工作，当中会否要求相关业权人委托承办商，进行包括为整个地方进行包括天花、墙壁及通风槽在内的深层大清洁？若有，其详情如何；若否，原因为何？
5. 政府会否考虑加强投入清洁室内巴士总站或公共运输交汇处的资源，以令相关地方的卫生得以提升，减低对使用者的影响外，亦藉增加市民的幸福感和游客对相关处所的观感？

提问人：梁熙议员(立法会内部参考编号：6)

答复：

1. 截至2024年12月底，本港共有129个有盖公共运输交汇处(「有盖交汇处」)(包括巴士总站)，分别由政府、香港房屋委员会及私人发展商拥有，当中共75个由政府负责管理及维修(包括68个由政府拥有的交汇处及7个由香港房屋委员会拥有但根据协议交由政府管理的交汇处)。
2. 过去5年，运输署每年接获有关有盖交汇处的清洁或卫生投诉的宗数如下：

年份	投诉宗数
2020	54
2021	51
2022	60
2023	80 ^注
2024	181 ^注

注： 2023及2024年的投诉宗数较高，原因是有一间机构在该两年内就同一事宜作出共123宗重复投诉。该机构指天后公共运输交汇处有露宿者阻塞道路及带来卫生问题。有关事宜由多个政府部门联合跟进，而运输署一直担当协调角色。2024年至2025年2月期间，运输署连同相关部门平均每月进行1次联合清洁行动，以处理有关地点的环境卫生问题。社会福利署亦持续派员进行外展探访及辅导，鼓励露宿者离开露宿生活。

- 3.至5. 政府一直致力改善现有公共运输交汇处的候车环境。运输署、路政署、建筑署、机电工程署及食物环境卫生署按各自职能负责管理和维修政府公共运输交汇处的的工作，以确保设施能够满足日常运作需要，为乘客提供方便及舒适的候车环境。

就政府负责管理及维修的75个有盖交汇处，食物环境卫生署负责一般清洁工作，运输署则每年定期安排承办商清洁天花、墙身、通风槽、挂墙风扇及街道设施等，并在有需要时加强清洁。至于非政府管理的有盖交汇处，相关的清洁及卫生工作则会由该交汇处的业权人负责安排。

为进一步提升乘客在公共运输交汇处候车期间的舒适度，运输署已与相关政府部门审视了全港18区有盖交汇处候车环境和设施的状况，包括照明系统、通风及墙身状况。在考虑交汇处启用时间、乘客使用率、目前设施的状况等因素后，运输署与相关的部门会在全港18区每区选取1个有盖交汇处进行提升工程，包括提升照明装置、改善通风系统、维修及翻新墙身和天花，以期为乘客带来更舒适的候车环境。有关工程已于今年陆续展开，当中11个预计会于2025年内完

成，余下的则会在2026年完成。待工程完成后，运输署会与相关部门检视成效，并研究在其他有盖交汇处推行改善工程。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3446)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

近年运输署就新发展区的专营巴士服务进行招标，如火炭黄竹洋区、皇后山区及屯门第54区的专营路线在招标后，区内有多于一间巴士公司营运区内路线引入竞争。新区的居民来往其他地区时，往往因区内交通未臻完善，需要转乘其他路线。惟由于现时不同巴士公司之间并没有跨公司转乘优惠计划，以至新发展区居民反而未能受惠该区的转乘网络。就此，政府可否告知本会：

1. 根据运输署资料，现时本港有否任何跨专营巴士公司的转乘优惠方案？如有，详细如何？若否，原因为何？
2. 跨公司转乘优惠计划除可令居民缩短转车时间外，更可以成为路线重组契机，减少路面上重复路线的巴士在街道上行驶，更有助缩短巴士车程及路面挤塞。当局有否曾有具体行动，为本港推动跨公司转乘优惠计划，以完善本港巴士转乘网络。如有详情为何？如没有，原因为何？
3. 过去不少地区团体及居民多年来，均希望争取更完善巴士转优惠，惟由于巴士公司往往是竞争对手关系，不会主动设立跨巴士公司的转乘优惠方案。请问政府会否于未来考虑在专营权条款或政府资助等其他形式，促使本港增加跨公司转乘优惠计划？

提问人：梁熙议员(立法会内部参考编号：10)

答复：

- 1-3. 政府一直鼓励专营巴士营办商提供更多转乘优惠安排，包括不同专营巴士营办商之间的跨公司转乘优惠计划，让乘客以优惠票价前往更多

目的地、减少开设长途及直接点对点巴士服务的需要，以及提高整体巴士网络的效率。

截至2024年年底，各专营巴士营办商合共提供565个巴士转乘优惠计划，其中有90个属于不同专营巴士营办商之间的跨公司计划，共覆盖约570条巴士路线。有关跨专营巴士营办商的转乘优惠计划主要涉及机场及北大屿山巴士路线与其他市区、新界及过海巴士路线之间的转乘安排，以及过海巴士路线于隧道巴士转乘站的转乘安排，而每次转乘所提供的成人票价优惠由0.1元至32.4元不等。2024年，每日平均约有27 000乘客人次使用跨专营巴士营办商的转乘优惠计划。

专营巴士营办商会因应其营运及财政状况、社会经济环境及乘客需求等相关因素，考虑提供更多转乘优惠计划及优化有关优惠计划的内容。政府在考虑巴士专营权事宜时，会致力推动营办商采取不同措施提升营运效率，保持财务稳健，以进一步提高巴士服务质素及提供更多的票价优惠。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3447)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

持有有效的内地驾驶执照可以到运输署免考试而申请换领香港驾照。就此，政府可否告知本会：

1. 过去3年，每年分别以上述方法申请换领香港驾照的个案数字为何？当中多少宗获批或拒批？
2. 平均审批每宗申请个案的总成本为何？
3. 上述拒批个案的首三个主要原因为何？该署接获申请后会考虑什么因素而决定是否审批该个案申请？
4. 申请换领香港驾照人士，是否申请前必须已持有内地驾照不少于5年？若否，原因为何？

提问人：梁熙议员(立法会内部参考编号：11)

答复：

1-4.

所有以内地驾驶执照申请免试签发香港正式驾驶执照(「免试签发」)以驾驶私家车、轻型货车、电单车及机动三轮车的人士，必须符合《道路交通(驾驶执照)规例》(第374B章)所订明的条件，包括：

- (a) 在申请日期起计前3年内某段时间，持有内地授权申请人驾驶相关种类汽车的有效驾驶执照；
- (b) 该驾驶执照是申请人在内地经成功完成驾驶有关种类或类别汽车的考试后获得；及
- (c) 须符合下列三项要求的其中一项规定：

- (i) 该内地驾照是于申请人在内地居留不少于6个月的期间发出；或
- (ii) 该驾照是于紧接提交申请前不少于5年前向申请人发出；或
- (iii) 申请人持有内地发出的护照或其他同等旅行证件。

换言之，如申请人以内地驾驶执照在香港申请「免试签发」，在符合上述(a)及(b)的申请条件前提下，即使他持有内地驾照少于5年，但如他所持的内地驾照是他在内地居留不少于6个月的期间发出并能提供相关居留证明(注)，或他持有内地护照或其他同等旅行证件(例如「往来港澳通行证」)，亦可申请「免试签发」。

注：就以内地驾驶执照提出的申请而言，运输署一般会接纳作为内地居住证明的文件包括：须涵盖该执照的发出日期而不少于 6 个月期间的出入境记录，以及申请人在内地学校的成绩表 / 受聘公司发给的聘用期间证明文件等。申请人不能够单凭港澳居民内地居住证或内地房产证 / 物业证明文件作为居住证明。

于过去3年，以持有内地驾驶执照申请「免试签发」的数目表列如下：

年份	接获的申请数目	获批准的申请数目	遭拒绝的申请数目
2022	20 306	20 289	17
2023	57 914	57 894	20
2024	64 575	64 475	100

申请「免试签发」被拒的个案，主要是因为申请人未能完全符合上述的申请条件。运输署没有备存被拒个案的原因作分类统计。

处理「免试签发」申请的工作是由运输署现有处理牌证人员负责，故就审批每宗申请所涉及的人手及开支并没有详细分项。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3961)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (4) 运输服务管理
管制人员： 运输署署长 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

易通行不停车缴费系统于2023年5月起陆续于各隧道投入服务，取代过往收费站的人手及自动收费亭，其后收费广场范围土地陆续拆除并改变行车线，驾驶者驶经隧道时的模式亦随之改变。就此，政府可否告知本会？

1. 过去三年，各政府隧道在管制区范围内，每年发生的交通意外数字分别为何？(请分隧道列出)
2. 综观而言，全港隧道管制区范围内发生的交通意外数字有否因易通行实际而改善？
3. 过去三年，各政府隧道每年的维修开支分别为何？(请分隧道列出)
4. 过去三年，各政府隧道每年的薪金开支分别为何？(请分隧道列出)

提问人：梁熙议员(立法会内部参考编号：1)

答复：

1. 于2022年至2024年间，各政府隧道在隧道范围内发生的交通意外宗数表列如下：

隧道	交通意外宗数		
	2022 年	2023 年	2024 年 ¹
海底隧道 ²	66	67	45
东区海底隧道 ²	40	32	25
西区海底隧道 ²	29	47	87
将军澳隧道	45	33	30
狮子山隧道	32	33	25
城门隧道	30	27	40
启德隧道	28	24	23
香港仔隧道	22	24	19
大老山隧道	22	36	21
大围隧道、沙田岭隧道及尖山隧道	15	16	15
长青隧道	5	17	27
屯门-赤鱗角隧道	5	14	16
中环及湾仔绕道隧道	4	11	9
龙山隧道及长山隧道	3	4	6
南湾隧道	1	3	10
机场隧道	0	0	0
观景山隧道	0	0	1
将军澳—蓝田隧道 ³	0	8	5

注1： 临时数字。

注2： 政府于2023年8月接收西区海底隧道，并在三条过海隧道实施「633」固定收费方案，其后于2023年12月开始实施分时段收费。

注3： 将军澳—蓝田隧道由2022年12月11日起开始营运。

2. 各隧道在实施易通行前后每年在隧道范围内发生的交通意外宗数表列如下：

隧道 (实施易通行的日期)	交通意外宗数				
	实施前 ³			实施后 ³	
	第三年	第二年	第一年	第一年 ⁴	第二年 (截至 2025年 2月) ^{4,5}
大围隧道、沙田岭隧道 及尖山隧道 (2023年5月7日)	12	10	18	17	14
城门隧道 (2023年5月21日)	27	43	34	30	26
狮子山隧道 (2023年5月28日)	35	47	31	31	20
海底隧道 ⁶ (2023年7月23日)	64	63	72	54	26
西区海底隧道 ⁶ (2023年8月6日)	38	30	35	68	47
东区海底隧道 ⁶ (2023年8月27日)	39	44	36	25	18
大老山隧道 (2023年11月26日)	27	26	34	22	7
香港仔隧道 (2023年12月24日)	27	21	25	19	6

注3： 实施前后之年期按12个月计算。以大围隧道、沙田岭隧道及尖山隧道为例，实施前第一年指2022年5月7日至2023年5月6日，实施前第二年指2021年5月7日至2022年5月6日；实施后第一年指2023年5月7日至2024年5月6日，如此类推。

注4： 临时数字。

注5： 上述隧道实施易通行的年期均少于两年，故实施易通行后第二年的交通意外宗数截至2025年2月。

注6： 政府于2023年8月接收西区海底隧道，并在三条过海隧道实施「633」固定收费方案，其后于2023年12月开始实施分时段收费。

总体而言，除西区海底隧道(西隧)外，各隧道于实施易通行后在隧道范围内发生的交通意外宗数与实施前相若或有所下降。西区海底隧道的交通意外宗数上升，与西隧自2023年8月起实施新收费后的车流增加有关。

3.及4. 在过去3个财政年度，各政府行车隧道的营运开支如下：

收费隧道 / 管制区 ^{1,2}	2021-22 (百万元)	2022-23 (百万元)	2023-24 (百万元)
海底隧道	154	158	199
东区海底隧道	177	179	228
西区海底隧道 ³	不适用	不适用	241
大老山隧道	144	143	167
香港仔隧道	97	97	125
狮子山隧道	76	91	136
城门隧道	114	125	152
八号干线	320	342	391

注1： 表格载列的收费隧道并不包括大榄隧道。此隧道属「建造、营运及移交」隧道，于2025年5月31日前仍是由其专营公司营运。

注2： 表内所列的开支包括付予管理、营运及维修承办商的管理费、实行「易通行」的相关营运及维修保养费用，以及隧道在有关年度的建造成本折旧费及政府维修工程的开支。

注3： 西区海底隧道于2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的数字为2023年8月2日至2024年3月31日的数字。

非收费隧道 ⁴	2021-22 (百万元)	2022-23 (百万元)	2023-24 (百万元)
屯门—赤鱲角隧道	71	73	79
将军澳隧道 ⁵	37	35	31
将军澳—蓝田隧道 ⁵	不适用	19	62
中环及湾仔绕道隧道	148	148	148
龙山隧道	61	61	57
长山隧道	19	19	25
机场隧道	25	26	26
观景山隧道	54	55	55
启德隧道	54	54	54

注4： 政府非收费隧道并不列入政府收费隧道经营账目。表内所列开支是于有关年度付予管理、营运及维修承办商的管理费，并未包括隧道在有关年度的建造成本折旧费及政府维修工程的开支。

注5： 将军澳—蓝田隧道由2022年12月11日起开始营运而将军澳隧道亦于同日豁免隧道收费。将军澳—蓝田隧道2022-23年度的数字为2022年12月11日至2023年3月31日的数字。

管理、营运及维修承办商所涉及的维修开支及薪金开支已包括在付予承办商的管理费内，故有关开支没有详细分项。

— 完 —

管制人员的答复

(问题编号：3907)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (6) 公共交通费用补贴计划
管制人员： 运输署署长 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

财政司司长在预算案演辞第232段中，提出调整两项涉及开支较大及增长迅速的交通资助计划，即「政府长者及合资格残疾人士公共交通票价优惠计划」(简称「2元优惠计划」)及「公共交通费用补贴计划」；「公共交通费用补贴计划」由2025年6月起，将计划的补贴领取门槛，由每月公共交通实际开支水平400元提高至500元。请告知本会，「公共交通费用补贴计划」在过去一个年度的开支分别是多少？其中行政费占多少？而调整所需的行政费分别是多少？涉及多少人手开支？

提问人： 吴杰庄议员(立法会内部参考编号：14)

答复：

在2023-24财政年度，公共交通费用补贴计划(补贴计划)的实际总开支为35.35亿元。政府一直尽力减省补贴计划的行政费用，补贴计划在2023-24财政年度的经常开支(扣除补贴金额)为4,010万元，约相当于该年度实际总开支的1%。

由2025年6月1日起，补贴计划的补贴领取门槛，将由每月公共交通实际开支水平400元提高至500元。政府现正与参与补贴计划的电子支付工具营办商商讨有关补贴计划调整方案的细节安排(包括更改系统、进行测试及宣传等)，目前未能提供有关的行政开支估算。运输署会由现有人员负责推行补贴计划的调整方案，涉及的开支及人手没有详细分项。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3338)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (6) 公共交通费用补贴计划
管制人员： 运输署署长 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

根据纲领6，当局下年度继续监督公共交通费用补贴计划及其检讨结果，由2025年6月1日起，公共交通费用补贴计划的补贴领取门槛，将由每月公共交通实际开支水平400元提高至500元，有否估算有多少市民因提高门槛而未能继续受惠计划？有否估算政府下年度可因此节省多少支出？当局会否承诺如果政府财政状况许可，会将补贴领取门槛降低？如会，详情为何？

提问人： 吴永嘉议员(立法会内部参考编号：249)

答复：

由2025年6月1日起，公共交通费用补贴计划(补贴计划)的补贴领取门槛将由每月公共交通实际开支水平400元提高至500元。预计调整方案生效后，2025-26财政年度的预计补贴金额约为26.9亿元，较调整前的预计补贴金额(即32.3亿元)减少约5.4亿元；预计每月平均受惠人数约为190万人。

为维持补贴计划的可持续性和确保公帑运用得宜，政府会在审慎理财的大前提下，不时检视补贴计划，并因应政府推出计划的目标及当时的情况(包括公共交通开支水平、通胀、政府财政状况、整体经济环境等)考虑是否需要调整补贴计划。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3931)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (4) 运输服务管理
管制人员： 运输署署长 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞第249(三)段指出政府三年前取消了一些主要隧道和干道的收费，部分隧道的收费亦超过三十年未有调整。由于政府投入庞大资金兴建这些基建，为体现「用者自付」的原则，运输及物流局会检视各政府隧道及主干道的收费。就此，当局可否告知本会：

(a) 现时9条由政府拥有的免费隧道中，每条隧道每年的营运开支分别为何？

提问人：田北辰议员(立法会内部参考编号：25)

答复：

(a) 2023-24年度各政府非收费隧道的营运开支如下：

隧道	营运开支(注) (百万元)
屯门—赤鱲角隧道	79
将军澳隧道	31
将军澳—蓝田隧道	62
中环及湾仔绕道隧道	148
龙山隧道	57
长山隧道	25
机场隧道	26
观景山隧道	55
启德隧道	54

注：政府非收费隧道并不列入政府收费隧道经营账目。表内所列开支是于2023-24年度付予管理、营运及维修承办商的管理费，并未包括隧道在有关年度的建造成本折旧费及政府维修工程的开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3661)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

现时运输署会批出「伤残人士泊车许可证」(俗称「蓝证」)及持有「司机接载行动不便的残疾人士泊车证明书」(俗称「灰证」)，方便残疾人士日常生活。现查询过去5年的蓝证及灰证的数字，及申请者的分类，如残疾者类别。

提问人：狄志远议员(立法会内部参考编号：189)

答复：

为平衡及照顾不同类别的残疾人士(包括有能力自行驾驶及未能驾驶的残疾人士)的出行需要，政府于2021年1月底实施新措施，将路旁残疾人士专用泊位(下称「路旁专用泊位」)的使用资格由过往只供持有「伤残人士泊车许可证」(下称「蓝证」)的残疾驾驶者使用，扩展至「司机接载行动不便的残疾人士泊车证明书」(下称「灰证」)的持证人。

「蓝证」持证人是患有永久性疾病或身体伤残以致步行有相当困难并持有有效驾驶执照的人士，他们在驾驶时可使用路旁专用泊位。至于「灰证」持证人是有关车辆驾驶者，他们在接载指定的下肢肢体行动不便的残疾人士时，可使用路旁专用泊位。运输署没有备存有关申请所涉及的残疾类别的资料。

在过去5年，获运输署批出的「蓝证」和「灰证」的数目如下：

截至 每年年底	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年 (截至2月底)
有效的「蓝证」数目	1 743	1 703	1 661	1 592	1 583
有效的「灰证」数目	2 395	2 771	2 986	3 254	3 290

管制人员的答复

(问题编号：3662)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

因得悉灰证有滥用泊车证情况，故查询过去5年，有关滥用数字，以及其滥用原因的分类；另曾因滥用，被罚个案数字，以及罚则分类。

提问人：狄志远议员(立法会内部参考编号：189)

答复：

为平衡及照顾不同类别的残疾人士(包括有能力自行驾驶及未能驾驶的残疾人士)的出行需要，政府于2021年1月底实施新措施，将路旁残疾人士专用泊位(下称「路旁专用泊位」)的使用资格由过往只供持有「伤残人士泊车许可证」(下称「蓝证」)的残疾驾驶者使用，扩展至「司机接载行动不便的残疾人士泊车证明书」(下称「灰证」)的持证人。

为监察路旁专用泊位有否被不当使用，运输署定期在使用率高的泊位地点(例如位于市区繁忙地段及残疾人士经常使用的路旁专用泊位)及接获市民投诉或举报的地点进行调查。如证实「灰证」持证人违反「灰证」批准条件使用路旁专用泊位，例如使用路旁专用泊位时没有接载下肢肢体伤残行动不便的残疾人士、非由持证人使用「灰证」、或持续停泊车辆于路旁专用泊位超过24小时等，运输署会向持证人发出警告信，严正提醒持证人必须遵守使用条件。如发现有关「灰证」再次被滥用，运输署会考虑取消该「灰证」。

由2021年至2025年2月，运输署证实滥用「灰证」的个案数字表列如下：

截至 每年年底	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年 (截至2月)
「灰证」被滥 用的个案 数目(注)	45	142	381	318	30

注：运输署自2022年3月起增拨资源，定期并加强在使用率高的路旁专用泊位调查及跟进怀疑滥用个案。

运输署没有备存「灰证」被滥用原因的分类数字。另外，运输署在2021年至2025年2月期间，经跟进个案后取消了168张「灰证」。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3663)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

因「蓝证」是受法监管，为此，未来5年，如「灰证」滥用情况日渐严重，是否需要与「蓝证」同被立法规管，以及加重罚则，阻吓滥用者？

提问人：狄志远议员(立法会内部参考编号：189)

答复：

为平衡及照顾不同类别的残疾人士(包括有能力自行驾驶及未能驾驶的残疾人士)的出行需要，政府于2021年1月底实施新措施，将路旁残疾人士专用泊位(下称「路旁专用泊位」)的使用资格由过往只供持有「伤残人士泊车许可证」(下称「蓝证」)的残疾驾驶者使用，扩展至「司机接载行动不便的残疾人士泊车证明书」(下称「灰证」)的持证人。

为进一步确保路旁专用泊位使用得宜，运输署早前已全面检视「灰证」的申请资格及审批准则，以及加强阻吓各种不当使用「灰证」行为的措施。就此，运输署在2023年12月底、2024年7月底及2024年11月底透过「残疾人士使用公共交通工具工作小组」的会议咨询残疾人士团体的意见，以及在2024年1月中至2月中向约5 000名「灰证」及「蓝证」持证人进行书面咨询。

运输署经考虑咨询期间持份者提出的意见后，由2025年4月1日起实施多项新措施，包括：

- (1) 在申请资格上，被接载的下肢肢体伤残行动不便的残疾人士(被接载者)，须经由卫生署或医院管理局医生证明该被接载者因患有疾病或身体伤残，以致步行有相当困难；
- (2) 如「灰证」被证实在3年内2次被滥用，运输署会考虑取消该「灰证」；

- (3) 在处理不当使用行为上，按「灰证」持证人被取消「灰证」的纪录，停止受理有关持证人申请「灰证」12至36个月不等；以及
- (4) 如「灰证」持证人被发现使用路旁专用泊位作商业用途(包括上落货)，运输署会直接取消有关证明书而不予事先警告等。

运输署会检视实施新措施后的成效，需要时会考虑适当的进一步措施。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3664)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

另查询过去5年的伤残人士泊车位数字，及有关分类，如公私营车位的分布，如 医院、学校、商场、路面位置、停车场等，分类项目

提问人： 狄志远议员(立法会内部参考编号：192)

答复：

过去5年的路旁残疾人士专用泊车位数目表列如下：

截至每年12月底	路旁残疾人士专用泊车位数目
2020年	449
2021年	466
2022年	522
2023年	546
2024年	565

就街道以外供残疾人士使用的泊车位，《香港规划标准与准则》(下称「《准则》」)已根据《建筑物(规划)规例》第123F章第72条，订明住宅发展、商业设施、工业和商贸发展、社区设施及其他发展的残疾人士泊车位最低供应数目。此外，《准则》规定，住宅发展所提供的访客泊车位中，至少须有一个符合畅通易达泊车位的规定；而在医务设施及急症室附近，亦须辟设至少一个供残疾人士使用的访客泊车位。

运输署并没有备存路旁残疾人士专用泊车位以外的其他残疾人士专用泊车位的数目。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3665)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

另得悉伤残人士泊车位位置 / 空间不一，部份泊车位空间不足，对残疾人士很不便，故查询有关泊车位位置是否有标准及监管，以及未来5年，会否有关增加车位计划和数字，以及其分类，如公私营的场所，分类项目。

提问人：狄志远议员(立法会内部参考编号：193)

答复：

根据《建筑物(规划)规例》(第123F章)第72条的规定，任何建筑物如有或在合理情况下预期会有残疾人士进出，该建筑物的设计须能便利残疾人士进出和使用建筑物及其设施，并达到屋宇署满意的程度。此外，屋宇署的《设计手册：畅通无阻的通道》(简称《设计手册》)，亦提供有关无障碍通道和设施的指引。所有新建筑物以及现有建筑物的改建、改动或加建，均须符合《建筑物(规划)规例》和《设计手册》所载列的无障碍设计标准。有关无障碍设计标准亦涵盖了停车场内为残疾人士提供的畅通易达停车位的数量和设计要索。

屋宇署已于2024年第一季委聘顾问检讨《设计手册》，旨在提升私人楼宇的无障碍设施标准，融合通用设计概念，以切合残疾人士的最新需求及国际趋势，并确保有关标准能在本地环境下实施亦务实可行。顾问研究范围亦涵盖畅通易达停车位的设计标准。顾问研究预期在2026年第一季完成。

设立残疾人士专用泊车位(「路旁专用泊位」)旨在满足残疾人士驾驶者的短期泊车需要。根据《香港规划标准与准则》订明，政府应在残疾人士常到的设施(例如诊疗所、医院、银行、零售市场、邮政局、社区会堂等)附近，以及其他泊车位数目不足的地点，为残疾人士辟设路旁专用泊位。运输署不时检视有关泊位的供求，亦会因应残疾人士团体或个别人士提出的建

议，在切实可行，即交通流量、道路安全和其他道路使用者上落客货活动不受影响的情况下，于个别位置提供路旁专用泊车位。有关路旁残疾人士专用泊车位的设计指引则载于运输署的《运输策划及设计手册》。

截至2024年12月，全港的路旁专用泊位的数目已增至565个，较2020年底增加超过25%。至于未来5年路旁专用泊位供应，增加相关泊车位数目和推行进度均受多种因素影响，包括个别私人项目发展的速度及相关持份者的意见等，因此技术上难以估算具体数目。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3301)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署就推行和维护智能运输系统的工作，包括区域交通控制系统、主要干线和主要道路的交通管制及监察系统和交通探测器、侦察车速摄影机系统等，以加强交通管理及道路安全的执法工作，就此，可否告知本会：

1. 现时本港使用的侦察车速摄影机系统能否判断该车辆是否属于重型车辆，并对照适用于重型车辆在相关路段的车速限制，从而显示有关车辆的超速情况，协助政府执法人员的交通执法，如是，相关系统所使用的辨识技术为何，如否，有否计划设置相关系统及详情为何？
2. 提供在过去七年，每年涉重型车辆在车速限制为100公里以上路段因车速超过70公里而转介至有关政府部门执行超速个案数字分别为何？

提问人：谢伟铨议员(立法会内部参考编号：81)

答复：

1. 现时本港使用的侦察车速摄影机系统采用雷达或感应线圈技术判断该车辆是否属于重型车辆，并对照适用于重型车辆在相关路段的车速限制，从而显示有关车辆的超速情况并让警务处进行交通执法。
2. 现有资料没有重型车辆于不同车速限制路段的超速个案的详细分项。根据警务处的资料纪录，过往七年涉及重型车辆超速的个案数字如下：

年度	重型车辆超速个案
2018	1 615
2019	1 590
2020	2 373
2021	2 212
2022	2 179
2023	2 154
2024	1 644

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3896)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜
(2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府三年前取消了一些主要隧道和干道的收费，部分隧道的收费亦超过三十年未有调整。为体现「用者自付」的原则，运输及物流局会检视各政府隧道及主干道的收费。局方亦会检讨电动私家车牌照费、停车收费表的收费，和交通违例事项的定额罚款。初步估计相关调整可每年增加约二十亿元收入。就此，当局可否告知本会：

1. 局方有否计划在调高路边咪表位收费时引入分区不同收费，善用创新科技，加强打击长期霸占咪表位及其他政府泊车位，如会，详请为何；
2. 过去5年，受惠于一般首次登记税宽减安排及「一换一」计划下首次登记的电动私家车数目及涉及的金额分别为何？获全数宽免首次登记税的其他类别电动车(包括电动商用车、电动电单车和电动机动三轮车)数目及涉及的金额分别为何？

提问人： 谢伟铨议员(立法会内部参考编号：75)

答复：

1. 政府在路旁设立停车位是为应付短期泊车需求，这些停车位一般会竖立收费表(俗称咪表)，目的是避免停车位被长期占用，让更多驾驶者可使用这些停车位。现时咪表泊车位的最高收费为每15分钟2元，已超过30年没有调整。有见咪表位的使用率甚高(接近9成)，我们正检视收费，以加快车位流转，考虑的因素包括泊车位需求、交通咨询委员会的意见、过往的通胀幅度，及其他泊车位的收费水平等。我们正研究调整咪表泊车位收费的具体建议，完成检讨后会适时向立法会提出调整建议。

在设定咪表位的收费时，我们会根据各地区道路的泊车情况及使用率，结合最长的泊车时限及收费时段等因素，制定合适收费。就善用创新科技加强打击长期霸占咪表位方面，现时停车收费表已配备车位感应器，可实时侦测路旁泊车位的使用情况，并透过后台电脑系统综合收费表停车位的占用和付费状态，以识别未缴费而被占用的车位。运输署已与警务处分享有关实时资讯，以便利警务处执法。

2. 过去5年，本港首次登记的电动私家车获批「一换一」计划或享有首次登记税基本宽减额的车辆数目及涉及的金额表列如下：

年份	「一换一」计划		首次登记税基本宽减额	
	车辆数目	首次登记税宽减总额 (百万元)	车辆数目	首次登记税宽减总额 (百万元)
2020	4 264	955	331	32
2021	9 317	2,381	266	26
2022	19 365	5,295	427	42
2023	28 195	7,392	326	32
2024	32 460	6,938	636	52

过去5年，本港首次登记的其他类别电动车^注(包括电动商用车、电动电单车和电动机动三轮车)获全数宽免首次登记税的车辆数目及涉及的金额表列如下：

年份	车辆数目	首次登记税宽免总额 (百万元)
2020	69	3
2021	147	5
2022	259	10
2023	560	27
2024	710	30

注：政府车辆、总领事馆及官方认许机构车辆以及专营巴士无须缴付首次登记税，因此不包括在内。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3527)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案在《善用海滨资源》提到，优美维港和海滨是香港的自然瑰宝。旅游业界以夜游维港和蓝色海上游打造多个特色产品，提供更多元体验。就此，政府可否告知本会：

1. 过去3年，本港跑道公园码头一号梯台、二号梯台、景云街梯台、尖沙咀五号梯台、尖沙咀二号梯台、尖沙咀一号梯台、贵州街一号梯台及贵州街二号梯台的每月使用情况，以及邻近旅游巴泊位数量(按地点以表列出分项数字)；及
2. 过去3年，更新上述梯台配套设施情况，包括：码头上盖，以及洗手间数量(按地点以表列出分项数字)；及
3. 现时尖沙咀一号梯台使用量不胜负荷，就此，政府有何措施加快增加临时码头以便渡轮停泊？如有，详情为何；如否，原因为何？

提问人：姚柏良议员(立法会内部参考编号：16)

答复：

经咨询相关部门(包括土木工程拓展署和康乐及文化事务署)后，运输署现回复如下：

1. 运输署约每两年对其负责管理的登岸设施(包括公众码头和登岸梯台)进行使用量调查。于过去3年，相关登岸梯台的使用量调查结果，及其邻近的旅游巴泊位数量见于下表：

登岸设施	设施的一天使用量 ^(注一) (艘船)				现时邻近 的旅游巴 泊位数量
	2021至2022 年度调查		2023至2024 年度调查		
	平日或 周六	周日或 公众假期	平日或 周六	周日或 公众假期	
跑道公园码头 一号梯台	0	0	21	16	共10
跑道公园码头 二号梯台	0	0	8	10	
景云街梯台	5	3	15	5	共28
贵州街 一号梯台 ^(注二)	108	27	55	35	
贵州街 二号梯台 ^(注二)	36	18	13	4	
尖沙咀 一号梯台 ^(注三)	--	--	--	--	共12
尖沙咀 二号梯台	0	1	0	0	
尖沙咀 五号梯台	0	0	0	0	

注一：调查在正常天气的一天由上午7时至下午8时期间进行。

注二：贵州街一号及二号梯台前身为马头角公众码头，为配合中九龙干线工程，该公众码头于2020年拆卸，并于邻近地点临时重置贵州街一号及二号梯台以待工程完成。

注三：尖沙咀一号梯台现时由康乐及文化事务署管理，该署没有备存有关梯台的船只使用量等资料。

- 登岸梯台属于公众登岸设施，为所有本地船只而设，主要供船只作上落乘客之用，而非作停泊用途。上述公众登岸梯台中，除尖沙咀一号梯台由康乐及文化事务署管理外，其余均由运输署负责管理；至于结构维修和保养方面的工作则由土木工程拓展署负责。虽然这些梯台并没有配置上盖及洗手间作为配套设施，但大部分梯台附近已设有公厕或在邻近商场设有洗手间。
- 政府会不时检视公众登岸设施的状况，并听取持份者的意见，以改善登岸设施的设计及使用安排。现时尖沙咀海旁一带设有1个公众码头(近天星小轮码头的九龙公众码头)和3个公众登岸梯台(位于尖沙咀东部海旁的尖沙咀一号、二号及五号梯台)，供船只作上落乘客之用。按运输署的相关设施使用量调查，尖沙咀二号及五号梯台的使用量偏低(见上表)，

使用尖沙咀一号梯台的游船营运者及市民可选择邻近的二号及五号梯台作上落船之用。

- 完 -