

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补充问题的答复

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

答复编号	问题编号	议员姓名	总目	纲领
S-TLB001	S057	李浩然	158	(3) 海空交通及物流发展
SV-TLB001	SV036	陈恒镔	60	(2) 区域及维修工程
SV-TLB002	SV032	杨永杰	60	(1) 基本工程
SV-TLB003	SV034	陈沛良	186	(1) 规划及发展事宜
SV-TLB004	SV037	苏长荣	186	(3) 区域交通及运输服务
SV-TLB005	SV031	邓家彪	186	(1) 规划及发展事宜
SV-TLB006	SV033	杨永杰	186	(1) 规划及发展事宜
SV-TLB007	SV035	张欣宇	186	(1) 规划及发展事宜

管制人员的答复

(问题编号: S057)

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:

局方在书面回复当中提到的各项举措相信会有助香港物流业转型升级, 但面对关税战、环球政经状况等急速变化, 请问有关当局:

- (一) 就财政和投资效益而言, 政府对于推出优质物流用地项目, 以及物流圈项目, 从量化角度, 是否有预期的卖地收入、就业和经济外溢效应的资料?
- (二) 美国与中国持续的贸易摩擦以及高关税政策, 已经对全球供应链构成不确定性, 对香港物流业同样产生挑战, 有否计划细化现有政策, 以确保新推出的物流用地和物流圈规划能够稳固供应链并吸引国际企业入驻? (例如调整物流用地规划参数及相关产业的财政补贴)
- (三) 政府当前如何在多项发展项目和紧张的财政开支之间确定物流用地的优先顺序?

提问人: 李浩然议员

答复:

政府明白土地对物流业持续发展至关重要。因此, 政府于2023年10月公布的《现代物流发展行动纲领》内, 提出应付物流用地需求的短、中及长期措施。其中, 在短、中期物流用地供应方面, 政府承诺会视乎市场情况, 于2024年至2027年间定期推出四幅邻近葵青货柜码头的优质物流用地发展多层式现代高端物流设施。面对复杂多变的环球政经局势, 我们会密切留意及检视当前的经济状况和市场的实际情况, 审时度势, 适时推出相关物流用地, 以满足物流业发展需求。

至于长远物流用地供应, 我们会于北部都会区新发展区内预留土地发展现代物流圈, 并以洪水桥 / 厦村新发展区的物流用地作为试点。与发展现代物流圈相关的规划研究已于2024年开展。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。为确保现代物流圈的发展紧贴市场的变化和需求, 一方面, 我们正就上述的

初步建议与重点企业深入交流对接，以收集具体要求及意见，并会因应所收集的意见，进一步深化有关总体规划，目标于2025年年内公布有关研究结果。另一方面，洪水桥 / 厦村新发展区第二期发展下的土地平整和基础设施工程的拨款已于2024年5月经立法会财务委员会批准，相关工程随即展开。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。我们亦会广纳业界意见，包括考虑在推出相关物流用地前，邀请业界提供发展意向书，让我们更掌握市场脉搏，以及确保发展参数和模式反映市场所需。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：SV036)

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：

政府当局有何措施改善高速公路路面维修工程安排(包括封闭路段的长度、时段等)，以提供足够时间进行有关工作，从而提升高速公路路面的维修保养质素至较合理的水平？

提问人： 陈恒镔议员

答复：

路政署设有恒常机制为高速公路主干道每日进行巡查，若巡查时发现或接获公众报告路面有损耗状况，会适时安排合适的维修。维修的范围视乎路面的损耗状况而定，例如当路面出现坑洞时，路政署会按部门的服务承诺，在接获报告后的48小时内完成这类较小规模的坑洞修葺工作。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。同时，路政署亦会密切监察不同路段的整体状况，并在适当时候根据道路的损耗情况、交通流量和周边环境等因素，为有需要的路段进行较大规模且具预防性的路面重铺工程，进一步改善路面的状况。就维修工程的时段而言，维修团队会尽量安排在晚间进行，务求减低工程对交通的影响。路政署在展开工程前，会先拟定周详的计划，积极与相关政府部门详细协调临时封路的安排，及争取最长及可行的施工时段完成适当的维修工作，在提升道路安全的同时确保高速公路的运作维持畅顺。

路政署现正研究针对部分高龄路段的延长封闭维修方案，以进行更全面的道路整修工程。以龙翔道为例，其混凝土路面历经长期使用已出现多处损坏。惟由于混凝土路面修复需封闭道路数日以待材料固化，在缺乏相容的替代路线下为有关路段进行彻底翻修会为其附近的交通造成严重影响，因此路政署目前仅能为有关路段采取临时修补措施。有鉴于此，路政署正计

划配合中九龙干线通车后的交通分流效应，把握龙翔道车流量预期降低的时机，全面将龙翔道的混凝土路面更换为沥青路面。此项安排不仅能显著提升未来的维修效率，更能改善行车舒适性。虽然延长封路可能对公众造成短暂不便，但长远而言，此举能从根本提升道路品质，实为更具永续性的改善方案。目前路政署已启动跨部门协商程序，与运输署、警务处等相关单位共商具体实施方案的细节。

此外，自2025年4月1日起，路政署已全面采用在抗变形、抗老化及抗疲劳方面的表现均优于传统沥青的高改性沥青物料作铺路之用。尤其在高速公路路面的维修工程中，路政署会采用透水性高的高改性沥青多孔摩擦层物料，协助路面雨水迅速排走，大大减低车辆因路面湿滑而引致交通意外的机会。另外，此物料亦可减低车轮辗过路面时发出的噪音，令道路环境更宁静。路政署会持续研发及引入更耐用的沥青物料作铺路之用，在提升路面质素并减少维修频率的同时，为驾驶者缔造更好的驾驶环境。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：SV032)

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：

就个别承建商表现欠佳，导致“人人畅道通行”计划工程项目出现延误，政府当局会否考虑将现时在工程合约中订明在完成合约后才发还承建商的保留金，由工程费用的1.25%增加至10%，以减少工程项目延期的情况？

提问人： 杨永杰议员

答复：

按现行工务工程的采购政策，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百分之一至二点五的款项作为保留金(视乎工程合约金额)，而保留金会留待承建商完成合约后才发还。如承建商未能如期按合约完成工程，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；若有不足，政府会向承建商追讨差额。

为减少工程项目出现延误，工务工程合约设有条款保障政府的权益。如工程延误是由承建商引致，承建商需向政府支付违约金。此外，承建商的相关表现亦会在其季度评核报告中反映，该评核制度有助政府在有需要时采取适当的规管行动，包括暂停其投标资格或从相关承建商名册除名，而承建商的表现评分亦会影响其日后中标机会。这些措施比增加工程合约的保留金对减少工程项目出现延误更为有效。事实上，增加工程合约的保留金会加重承建商的财政负担，最终可能导致合约价格上升。我们认为现时的保留金水平已能有效保障政府的权益。

此外，路政署亦会积极采用不同的措施，严格监督工程项目的进度，例如向因表现未如理想而影响工程进度的承建商发出警告信并敦促承建商尽快调配资源、联同承建商研究重订施工程序和其他追回落后进度措施等，确保承建商履行所有合约的责任，务求工程能按时完成。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：SV034)

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”，请政府当局解释没有备存输入司机涉及交通违例及交通意外的数据的原因。

提问者： 陈沛良议员

答复：

一如本地公共小巴 / 客车司机，输入司机的表现受营办商监管。营办商有责任按运输署的规定提供适当及妥善的服务，包括监察所有受聘司机的驾驶及服务表现。如涉及交通意外事件，运输署会要求涉事营办商提交调查报告及敦促营办商加强司机管理，并会按调查结果向营办商采取合适的跟进行动。

与此同时，运输署会在恒常监管服务工作中，透过实地视察了解司机(包括本地及输入司机)的表现，确保司机驾驶及服务表现能符合要求。如发现有不妥善的地方，运输署会向相关营办商跟进。我们观察到输入司机能提供高水平的服务。

现时，运输署没有规定营办商需提交其所聘用司机(包括本地及输入司机)涉及交通违例及交通意外的数据；而警方提供的交通意外数据，并没有就本地或输入司机作分类。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：SV037)

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：

请政府当局提供往来西九文化区的公共交通(包括专营巴士及专线小巴)路线、班次及载客量资料。

提问人： 苏长荣议员

答复：

现时共有7条专营巴士路线及5条专线小巴路线提供经由港九多区及新界的将军澳区往返西九文化区的服务。有关的路线、班次及乘客量资料载于附件。

运输署会继续透过实地调查等不同渠道检视各条路线，并适时调整服务班次以及路线。

往来西九文化区的专营巴士及专线小巴路线资料

路线	起迄点	服务日子及时间	班次 (分钟)	实地调查期间的乘客量 (注1)
专营巴士路线				
九巴 第296D号	九龙站 - 尚德	每日早上5时50分 至凌晨12时	20-30	207
城巴 过海路线 第973号	尖沙咀(么地道) - 赤柱	逢星期六、日及公 众假期早上7时至 晚上9时	30-60	116
九巴 第W4号	高铁(西九龙站) - 香港故宫文 化博物馆(循环 线)	逢星期六、日及 公众假期早上8时 至晚上8时30分	15-20	35
九巴 第HK1号	天星渡轮码头 - 黄大仙(循环 线)	星期一至五, 每日 早上10时至晚上6 时; 逢星期六、日及公 众假期早上10时至 晚上8时	30	26 (注2)
城巴 过海路线 第H1S号	中环 - 博物馆 道(循环线)	每日早上11时45分 至下午5时45分	30	(注3)
城巴 过海路线 第H2号	尖沙咀 - 中环 (循环线)	每日下午12时30 分至晚上7时30分	60	355
城巴 过海路线 第H2K号	中环 - 博物馆 道(循环线)	每日晚上7时至晚 上10时	30-60	80 (注4)

路线	起迄点	服务日子及时间	班次 (分钟)	实地调查期间的 乘客量 (注1)
专线小巴路线(注5)				
第CX1号	柯士甸站 - 香港故宫文化博物馆(循环线)	每日早上9时至晚上8时30分	10	232
第26号	九龙站 - 土瓜湾	每日早上6时至晚上11时30分	8-12	179
第74号	九龙站 - 旺角	每日早上6时15分至晚上11时30分	10-12	188
第74S号	九龙站 - 何文田山道	每日早上7时至晚上10时	12-20	136
第77M号	九龙站 - 尖沙咀东	每日早上9时30分至晚上7时(星期五除外, 当天服务时间由早上9时30分至晚上10时30分)	10-12	164

注1: 有关乘客量是基于运输署在2024年11月2日下午4时至7时所进行的实地调查。乘客量会因应各条路线的班次、行经地点、票价等因素而有所差异。

注2: 九巴第HK1号路线于去年九月底才投入服务, 营运时间尚短, 乘客量的变化仍有待观察。运输署会密切留意各条路线的营运情况, 并与营办商保持沟通。

注3: 由于城巴过海路线第H1S号刚于今年3月17日才投入服务, 因此运输署现时未有相关资料。

注4: 调查当日只记录首两班车的数数据。

注5: 专线小巴营办商会因应需求而灵活增加班次以加强服务。一般而言, 候车乘客可登上首辆或随后到站的小巴。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号: SV031)

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:

(a) 政府当局有否就专营巴士脱班率订立硬指标?

(b) 虽然专营巴士脱班率在过去5年有所下降, 但运输署接获有关专营巴士营办商服务水准及服务质量的投诉数字仍持续上升, 原因为何?

提问人: 邓家彪议员

答复:

(a) 巴士脱班是指专营巴士营办商(营办商)没有开出订定班次, 而「脱班率」是以「脱班」的班次占一个时段内服务详情表订定班次总数的百分比计算。由于巴士脱班的成因众多(包括营办商难以控制的情况, 例如恶劣天气或突发路面情况等), 因此运输署没有就专营巴士「脱班率」订立硬指标。

尽管如此, 运输署一直透过不同方式, 包括审核及检视营办商的营运资料及数据、进行实地调查及分析乘客对巴士脱班的建议和投诉等, 密切监察专营巴士服务的稳定性。运输署亦按照现行严谨而公平的机制, 严肃检视和跟进巴士脱班成因, 例如要求营办商把脱班成因作详细分类, 以及向营办商发出提示信、劝谕信和警告信等, 并针对成因应对处理。有关工作不会只在「脱班率」达到某一水平才启动。过去5年, 专营巴士营办商的整体「脱班率」由2020年的6.3%减低至2024年的2.5%。

(b) 营办商的服务水准及服务质量的投诉数字受多项因素影响。一如既往, 运输署会按既定机制处理接获的投诉个案。

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。另外，营办商亦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服务不稳定的情况。

运输署会继续相关的工作，并推动营办商持续改善服务，以满足乘客的出行需要。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：SV033)

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：

为更有效打击不当占用路旁收费表停车位，政府当局会否考虑调高停车位的收费，例如由现时按每15分钟或每30分钟作单位及划一收费率，改为按时数递增收费率，例如按2元的次方累增计算(以每15分钟作单位为例，首15分钟2元，第4个15分钟收费16元，如此类推)？

提问人： 杨永杰议员

答复：

政府在路旁设立停车位是为回应驾驶者的短期泊车需求，而这些停车位一般会竖立收费表(俗称咪表)收取费用，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。我们正研究调整停车收费表收费的具体建议和时间表，将会于4月咨询立法会交通事务委员会。

关于按时数递增收费的建议，政府会适时评估可行性，包括实际运作模式、咪表系统的技术配套等。与此同时，运输署会继续透过后台电脑系统综合咪表停车位的占用和付费状况，识别未缴费而被占用的泊车位，与警务处分享有关资讯，以便利执法。此外，运输署会持续检视各区的泊车需求及咪表泊车位的使用情况，适当地调整个别地点咪表泊车位的「最长泊车时间」及每节收费，以便加快咪表泊车位的流转和更有效地管理交通。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：SV035)

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：

政府当局在书面答复中表示，在2020至2024年期间，香港铁路有限公司(“港铁公司”)每季度的“乘客车程准时程度”均达99.8%至100%，该指标是统计按照原定车程时间5分钟以内完成的乘客车程比例，并可反映因铁路服务延误而被影响的乘客车程比例。然而港铁公司未能提供在上述期间延误超过5分钟以上的列车班次数量及受影响乘客人数的数字。鉴于这些数字与计算“乘客车程准时程度”有关，港铁公司理应有统计及备存该等资料。请政府当局与港铁公司跟进提供上述数字；如港铁公司仍未能提供或没有备存有关数字，请说明原因。

提问人：张欣宇议员

答复：

就有关港铁公司各铁路线服务延误超过5分钟或以上的列车班次数量及受影响乘客人数，有关资料基本上已反映在「列车服务准时程度」以及「乘客车程准时程度」的指标中。两项指标分别统计在港铁铁路网络下准时完成的车次比例及乘客车程比例，指标数字愈高，代表因服务延误而延长了的车次及乘客数目车程愈少。

在统计港铁网络「列车服务准时程度」以及「乘客车程准时程度」指标时，港铁公司已在运算上分别计及由其控制范围内的因素引起，并导致未能按照编定班次行走的车次数字及受5分钟或以上服务延误事故影响的乘客人数，以反映因铁路服务延误而被影响的车次及乘客车程比例。

在2020至2024年期间，港铁重铁网络每年运作超过160万至180万班列车，平均每日接载约350万至500万人次乘客(注1)，当中列车按照编定班次行走及乘客车程准时程度分别达99.6%至100%及99.8%至100%。如果以2024年99.9%的乘客车程准时程度计算，换言之，乘客每乘搭逾1 000次列车，才有

可能遇到1次列车未能按照原定车程时间5分钟以内(即延误超过5分钟或以上)完成车程。

注1：受新冠疫情影响，港铁于2020年平均每日接载约350万人次乘客。

— 完 —