

索引

審核二零二五至二六年度開支預算 管制人員對立法會議員補充問題的答覆

局長：運輸及物流局局長

第 13 節會議

綜合檔案名稱：TLB-2S-c1.docx

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
S-TLB001	S057	李浩然	158	(3) 海空交通及物流發展
SV-TLB001	SV036	陳恒鑌	60	(2) 區域及維修工程
SV-TLB002	SV032	楊永杰	60	(1) 基本工程
SV-TLB003	SV034	陳沛良	186	(1) 規劃及發展事宜
SV-TLB004	SV037	蘇長榮	186	(3) 區域交通及運輸服務
SV-TLB005	SV031	鄧家彪	186	(1) 規劃及發展事宜
SV-TLB006	SV033	楊永杰	186	(1) 規劃及發展事宜
SV-TLB007	SV035	張欣宇	186	(1) 規劃及發展事宜

管制人員的答覆

(問題編號：S057)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(蔡傑銘)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

局方在書面回覆當中提到的各項舉措相信會有助香港物流業轉型升級，但面對關稅戰、環球政經狀況等急速變化，請問有關當局：

- (一) 就財政和投資效益而言，政府對於推出優質物流用地項目，以及物流圈項目，從量化角度，是否有預期的賣地收入、就業和經濟外溢效應的資料？
- (二) 美國與中國持續的貿易摩擦以及高關稅政策，已經對全球供應鏈構成不確定性，對香港物流業同樣產生挑戰，有否計劃細化現有政策，以確保新推出的物流用地和物流圈規劃能夠穩固供應鏈並吸引國際企業入駐？（例如調整物流用地規劃參數及相關產業的財政補貼）
- (三) 政府當前如何在多項發展項目和緊張的財政開支之間確定物流用地的優先順序？

提問人：李浩然議員

答覆：

政府明白土地對物流業持續發展至關重要。因此，政府於2023年10月公布的《現代物流發展行動綱領》內，提出應付物流用地需求的短、中及長期措施。其中，在短、中期物流用地供應方面，政府承諾會視乎市場情況，於2024年至2027年間定期推出四幅鄰近葵青貨櫃碼頭的優質物流用地發展多層式現代高端物流設施。面對複雜多變的環球政經局勢，我們會密切留意及檢視當前的經濟狀況和市場的實際情況，審時度勢，適時推出相關物流用地，以滿足物流業發展需求。

至於長遠物流用地供應，我們會於北部都會區新發展區內預留土地發展現代物流圈，並以洪水橋／厦村新發展區的物流用地作為試點。與發展現代物流圈相關的規劃研究已於2024年開展。我們初步建議以「企業為本」為發展導向，營造優良的物流發展環境，引入錨點企業，帶動整個物流圈發展，並吸引其他配套供應鏈服務匯聚於區內，形成有機的物流生態圈。為確保現代物流圈的發展緊貼市場的變化和需求，一方面，我們正就上述的

初步建議與重點企業深入交流對接，以收集具體要求及意見，並會因應所收集的意見，進一步深化有關總體規劃，目標於2025年年內公布有關研究結果。另一方面，洪水橋／厦村新發展區第二期發展下的土地平整和基礎設施工程的撥款已於2024年5月經立法會財務委員會批准，相關工程隨即展開。根據目前計劃，物流圈用地的土地平整及基礎設施工程將會在2026年收地完成後兩年內陸續完成。我們亦會廣納業界意見，包括考慮在推出相關物流用地前，邀請業界提供發展意向書，讓我們更掌握市場脈搏，以及確保發展參數和模式反映市場所需。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：SV036)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 區域及維修工程

管制人員： 路政署署長(邱國鼎)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府當局有何措施改善高速公路路面維修工程安排(包括封閉路段的長度、時段等)，以提供足夠時間進行有關工作，從而提升高速公路路面的維修保養質素至較合理的水平？

提問人： 陳恒鑽議員

答覆：

路政署設有恆常機制為高速公路主幹道每日進行巡查，若巡查時發現或接獲公眾報告路面有損耗狀況，會適時安排合適的維修。維修的範圍視乎路面的損耗狀況而定，例如當路面出現坑洞時，路政署會按部門的服務承諾，在接獲報告後的48小時內完成這類較小規模的坑洞修葺工作。根據路政署的紀錄，在過去兩年，全部修葺路面坑洞的工程均在收到報告後的24小時內完成。同時，路政署亦會密切監察不同路段的整體狀況，並在適當時候根據道路的損耗情況、交通流量和周邊環境等因素，為有需要的路段進行較大規模且具預防性的路面重鋪工程，進一步改善路面的狀況。就維修工程的時段而言，維修團隊會盡量安排在晚間進行，務求減低工程對交通的影響。路政署在展開工程前，會先擬定周詳的計劃，積極與相關政府部門詳細協調臨時封路的安排，及爭取最長及可行的施工時段完成適當的維修工作，在提升道路安全的同時確保高速公路的運作維持暢順。

路政署現正研究針對部分高齡路段的延長封閉維修方案，以進行更全面的道路整修工程。以龍翔道為例，其混凝土路面歷經長期使用已出現多處損壞。惟由於混凝土路面修復需封閉道路數日以待材料固化，在缺乏相容的替代路線下為有關路段進行徹底翻修會為其附近的交通造成嚴重影響，因此路政署目前僅能為有關路段採取臨時修補措施。有鑒於此，路政署正計

劃配合中九龍幹線通車後的交通分流效應，把握龍翔道車流量預期降低的時機，全面將龍翔道的混凝土路面更換為瀝青路面。此項安排不僅能顯著提升未來的維修效率，更能改善行車舒適性。雖然延長封路可能對公眾造成短暫不便，但長遠而言，此舉能從根本提升道路品質，實為更具永續性的改善方案。目前路政署已啟動跨部門協商程序，與運輸署、警務處等相關單位共商具體實施方案的細節。

此外，自2025年4月1日起，路政署已全面採用在抗變形、抗老化及抗疲勞方面的表現均優於傳統瀝青的高改性瀝青物料作鋪路之用。尤其在高速公路路面的維修工程中，路政署會採用透水性高的高改性瀝青多孔摩擦層物料，協助路面雨水迅速排走，大大減低車輛因路面濕滑而引致交通意外的機會。另外，此物料亦可減低車輪輾過路面時發出的噪音，令道路環境更寧靜。路政署會持續研發及引入更耐用的瀝青物料作鋪路之用，在提升路面質素並減少維修頻率的同時，為駕駛者締造更好的駕駛環境。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：SV032)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程

管制人員： 路政署署長(邱國鼎)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就個別承建商表現欠佳，導致“人人暢道通行”計劃工程項目出現延誤，政府當局會否考慮將現時在工程合約中訂明在完成合約後才發還承建商的保留金，由工程費用的1.25%增加至10%，以減少工程項目延期的情況？

提問人：楊永杰議員

答覆：

按現行工務工程的採購政策，為保障政府的權益，政府會在工程合約中訂明，於支付給承建商的工程費用中扣除百分之一至二點五的款項作為保留金(視乎工程合約金額)，而保留金會留待承建商完成合約後才發還。如承建商未能如期按合約完成工程，政府會按合約機制從保留金中扣除適當的款項以填補損失；若有不足，政府會向承建商追討差額。

為減少工程項目出現延誤，工務工程合約設有條款保障政府的權益。如工程延誤是由承建商引致，承建商需向政府支付違約償金。此外，承建商的相關表現亦會在其季度評核報告中反映，該評核制度有助政府在有需要時採取適當的規管行動，包括暫停其投標資格或從相關承建商名冊除名，而承建商的表現評分亦會影響其日後中標機會。這些措施比增加工程合約的保留金對減少工程項目出現延誤更為有效。事實上，增加工程合約的保留金會加重承建商的財政負擔，最終可能導致合約價格上升。我們認為現時的保留金水平已能有效保障政府的權益。

此外，路政署亦會積極採用不同的措施，嚴格監督工程項目的進度，例如向因表現未如理想而影響工程進度的承建商發出警告信並敦促承建商盡快調配資源、聯同承建商研究重訂施工程序和其他追回落後進度措施等，確保承建商履行所有合約的責任，務求工程能按時完成。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：SV034)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就“運輸業輸入勞工計劃”，請政府當局解釋沒有備存輸入司機涉及交通違例及交通意外的數據的原因。

提問人：陳沛良議員

答覆：

一如本地公共小巴／客車司機，輸入司機的表現受營辦商監管。營辦商有責任按運輸署的規定提供適當及妥善的服務，包括監察所有受聘司機的駕駛及服務表現。如涉及交通意外事件，運輸署會要求涉事營辦商提交調查報告及敦促營辦商加強司機管理，並會按調查結果向營辦商採取合適的跟進行動。

與此同時，運輸署會在恆常監管服務工作中，透過實地視察了解司機(包括本地及輸入司機)的表現，確保司機駕駛及服務表現能符合要求。如發現有不妥善的地方，運輸署會向相關營辦商跟進。我們觀察到輸入司機能提供高水平的服務。

現時，運輸署沒有規定營辦商需提交其所聘用司機(包括本地及輸入司機)涉及交通違例及交通意外的數據；而警方提供的交通意外數據，並沒有就本地或輸入司機作分類。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：SV037)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

請政府當局提供往來西九文化區的公共交通(包括專營巴士及專線小巴)路線、班次及載客量資料。

提問人：蘇長榮議員

答覆：

現時共有7條專營巴士路線及5條專線小巴路線提供經由港九多區及新界的將軍澳區往返西九文化區的服務。有關的路線、班次及乘客量資料載於附件。

運輸署會繼續透過實地調查等不同渠道檢視各條路線，並適時調整服務班次以及路線。

往來西九文化區的專營巴士及專線小巴路線資料

路線	起迄點	服務日子及時間	班次 (分鐘)	實地調查期間 的乘客量 (註1)
專營巴士路線				
九巴 第296D號	九龍站 - 尚德	每日早上5時50分 至凌晨12時	20-30	207
城巴 過海路線 第973號	尖沙咀(麼地道) - 赤柱	逢星期六、日及公 眾假期早上7時至 晚上9時	30-60	116
九巴 第W4號	高鐵(西九龍站) - 香港故宮文 化博物館(循環 線)	逢星期六、日及 公眾假期早上8時 至晚上8時30分	15-20	35
九巴 第HK1號	天星渡輪碼頭 - 黃大仙(循環 線)	星期一至五，每日 早上10時至晚上6 時； 逢星期六、日及公 眾假期早上10時至 晚上8時	30	26 (註2)
城巴 過海路線 第H1S號	中環 - 博物館 道(循環線)	每日早上11時45分 至下午5時45分	30	(註3)
城巴 過海路線 第H2號	尖沙咀 - 中環 (循環線)	每日下午12時30 分至晚上7時30分	60	355
城巴 過海路線 第H2K號	中環 - 博物館 道(循環線)	每日晚上7時至晚 上10時	30-60	80 (註4)

路線	起迄點	服務日子及時間	班次 (分鐘)	實地調查期間 的乘客量 (註1)
專線小巴路線(註5)				
第CX1號	柯士甸站 - 香港故宮文化博 物館(循環線)	每日早上9時至晚 上8時30分	10	232
第26號	九龍站 - 土瓜 灣	每日早上6時至晚 上11時30分	8-12	179
第74號	九龍站 - 旺角	每日早上6時15分 至晚上11時30分	10-12	188
第74S號	九龍站 - 何文 田山道	每日早上7時至晚 上10時	12-20	136
第77M號	九龍站 - 尖沙 咀東	每日早上9時30分 至晚上7時(星期五 除外，當天服務時 間由早上9時30分 至晚上10時30分)	10-12	164

註1： 有關乘客量是基於運輸署在2024年11月2日下午4時至7時所進行的實地調查。乘客量會因應各條路線的班次、行經地點、票價等因素而有所差異。

註2： 九巴第HK1號路線於去年九月底才投入服務，營運時間尚短，乘客量的變化仍有待觀察。運輸署會密切留意各條路線的營運情況，並與營辦商保持溝通。

註3： 由於城巴過海路線第H1S號剛於今年3月17日才投入服務，因此運輸署現時未有相關資料。

註4： 調查當日只記錄首兩班車的數據。

註5： 專線小巴營辦商會因應需求而靈活增加班次以加強服務。一般而言，候車乘客可登上首輛或隨後到站的小巴。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：SV031)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

- (a) 政府當局有否就專營巴士脫班率訂立硬指標？
- (b) 雖然專營巴士脫班率在過去5年有所下降，但運輸署接獲有關專營巴士營辦商服務水準及服務質量的投訴數字仍持續上升，原因為何？

提問人：鄧家彪議員

答覆：

- (a) 巴士脫班是指專營巴士營辦商(營辦商)沒有開出訂定班次，而「脫班率」是以「脫班」的班次佔一個時段內服務詳情表訂定班次總數的百分比計算。由於巴士脫班的成因眾多(包括營辦商難以控制的情況，例如惡劣天氣或突發路面情況等)，因此運輸署沒有就專營巴士「脫班率」訂立硬指標。

儘管如此，運輸署一直透過不同方式，包括審核及檢視營辦商的營運資料及數據、進行實地調查及分析乘客對巴士脫班的建議和投訴等，密切監察專營巴士服務的穩定性。運輸署亦按照現行嚴謹而公平的機制，嚴肅檢視和跟進巴士脫班成因，例如要求營辦商把脫班成因作詳細分類，以及向營辦商發出提示信、勸諭信和警告信等，並針對成因應對處理。有關工作不會只在「脫班率」達到某一水平才啟動。過去5年，專營巴士營辦商的整體「脫班率」由2020年的6.3%減低至2024年的2.5%。

- (b) 營辦商的服務水準及服務質量的投訴數字受多項因素影響。一如既往，運輸署會按既定機制處理接獲的投訴個案。

隨着疫情後社會復常，乘客對巴士服務的需求大增，而營辦商則普遍面對人手不足問題，有關專營巴士服務的投訴數字自2022年起有上升趨勢。因應疫情後乘客整體出行模式及需求的變化，運輸署當時已與營辦商通過既定機制檢視各區的專營巴士路線服務水平及乘客需求情況，規劃改善及重整專營巴士服務，包括調整路線的服務班次、服務時間，或重組巴士服務等。另外，營辦商亦積極採取多管齊下的方式改善專營巴士服務，並加強招聘力度及提高薪酬待遇以挽留人手，從而減少因車長不足或流失引致服務不穩定的情況。

運輸署會繼續相關的工作，並推動營辦商持續改善服務，以滿足乘客的出行需要。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：SV033)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

為更有效打擊不當佔用路旁收費錶停車位，政府當局會否考慮調高停車位的收費，例如由現時按每15分鐘或每30分鐘作單位及劃一收費率，改為按時數遞增收費率，例如按2元的次方累增計算(以每15分鐘作單位為例，首15分鐘2元，第4個15分鐘收費16元，如此類推)？

提問人： 楊永杰議員

答覆：

政府在路旁設立停車位是為回應駕駛者的短期泊車需求，而這些停車位一般會豎立收費錶(俗稱咪錶)收取費用，目的是避免停車位被長期佔用，讓更多駕駛者可使用這些停車位。現時咪錶位的最高收費定於每15分鐘2元，超過30年沒有調整。我們正研究調整停車收費錶收費的具體建議和時間表，將會於4月諮詢立法會交通事務委員會。

關於按時數遞增收費的建議，政府會適時評估可行性，包括實際運作模式、咪錶系統的技術配套等。與此同時，運輸署會繼續透過後台電腦系統綜合咪錶停車位的佔用和付費狀況，識別未繳費而被佔用的泊車位，與警務處分享有關資訊，以便利執法。此外，運輸署會持續檢視各區的泊車需求及咪錶泊車位的使用情況，適當地調整個別地點咪錶泊車位的「最長泊車時間」及每節收費，以便加快咪錶泊車位的流轉和更有效地管理交通。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：SV035)

總目： (186) 運輸署分目： (-) 沒有指定綱領： (1) 規劃及發展事宜管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)局長： 運輸及物流局局長問題：

政府當局在書面答覆中表示，在2020至2024年期間，香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)每季度的“乘客車程準時程度”均達99.8%至100%，該指標是統計按照原定車程時間5分鐘以內完成的乘客車程比例，並可反映因鐵路服務延誤而被影響的乘客車程比例。然而港鐵公司未能提供在上述期間延誤超過5分鐘以上的列車班次數量及受影響乘客人數的數字。鑒於這些數字與計算“乘客車程準時程度”有關，港鐵公司理應有統計及備存該等資料。請政府當局與港鐵公司跟進提供上述數字；如港鐵公司仍未能提供或沒有備存有關數字，請說明原因。

提問人：張欣宇議員答覆：

就有關港鐵公司各鐵路線服務延誤超過5分鐘或以上的列車班次數量及受影響乘客人數，有關資料基本上已反映在「列車服務準時程度」以及「乘客車程準時程度」的指標中。兩項指標分別統計在港鐵鐵路網絡下準時完成的車次比例及乘客車程比例，指標數字愈高，代表因服務延誤而延長了的車次及乘客數目車程愈少。

在統計港鐵網絡「列車服務準時程度」以及「乘客車程準時程度」指標時，港鐵公司已在運算上分別計及由其控制範圍內的因素引起，並導致未能按照編定班次行走的車次數字及受5分鐘或以上服務延誤事故影響的乘客人數，以反映因鐵路服務延誤而被影響的車次及乘客車程比例。

在2020至2024年期間，港鐵重鐵網絡每年運作超過160萬至180萬班列車，平均每日接載約350萬至500萬人次乘客(註1)，當中列車按照編定班次行走及乘客車程準時程度分別達99.6%至100%及99.8%至100%。如果以2024年99.9%的乘客車程準時程度計算，換言之，乘客每乘搭逾1 000次列車，才有

可能遇到1次列車未能按照原定車程時間5分鐘以內(即延誤超過5分鐘或以上)完成車程。

註1：受新冠疫情影响，港鐵於2020年平均每日接載約350萬人次乘客。

- 完 -