

政府帳目委員會
就
審計署署長
2023－2024年度
香港特別行政區政府
帳目審計結果及
第八十三號衡工量值式
審計結果報告書
提交的報告書

2025年2月

政府帳目委員會第八十三號報告書

目錄

	<u>段落</u>	<u>頁數</u>
第1部 引言		
政府帳目委員會的成立	1	1
委員會的成員	2	1
第2部 程序		
委員會的程序	1	2
委員會委員的保密承諾書	2 - 3	3
委員會的報告書	4 - 5	3
政府的回應	6	3
第3部 政府帳目委員會就審計署署長 第八十號衡工量值式審計結果 報告書提交的報告書 [政府帳目委員會第八十號 報告書]		
提交報告書	1	4
政府覆文	2 - 8	4 - 6
第4部 政府帳目委員會就審計署署長 2022-2023年度香港特別行政區 政府帳目審計結果及第八十一號 衡工量值式審計結果報告書提交 的報告書 [政府帳目委員會第八十一號 報告書]		
提交報告書	1	7
政府覆文	2 - 39	7 - 19

目錄

	<u>段落</u>	<u>頁數</u>
第5部 委員會的研究工作		
研究審計署署長報告書	1	20
會議	2 - 3	20
鳴謝	4	20
第6部 政府帳目委員會對審計署署長 2023-2024年度香港特別行政區 政府帳目審計結果報告書的觀察 所得	1	21
第7部 章節		
1. 納米及先進材料研發院		
A. 引言	1 - 14	22 - 29
B. 項目管理	15 - 26	29 - 35
C. 來自業界收入及商品化 工作	27 - 37	35 - 41
D. 行政開支及企業管治	38 - 47	41 - 46
E. 其他事宜	48 - 55	46 - 50
F. 結論及建議	56 - 58	50 - 67
2. 香港水域內避風泊位的規劃 和管理	1 - 5	68 - 71

目錄

	<u>段落</u>	<u>頁數</u>
3. 廢電器電子產品生產者責任計劃	1 - 6	72 - 76
4. 小型無人機操作的規管	1 - 6	77 - 80
5. 長者院舍照顧服務券計劃	1 - 5	81 - 84
6. 香港理工大學：大學校舍的維修保養	1 - 6	85 - 88
7. 屯門至赤鱸角連接路		
A. 引言	1 - 11	89 - 94
B. 合約A和B的管理	12 - 29	94 - 108
C. 其他合約管理事宜	30 - 42	108 - 115
D. 營運及交通管理	43 - 48	116 - 121
E. 結論及建議	49 - 51	122 - 137
8. 青年發展基金	1 - 6	138 - 141
委員會主席、副主席及各委員署名		142
審計署署長第八十三號報告書內經政府帳目委員會在報告書研議的章節		143

目錄

	<u>段落</u>	<u>頁數</u>
<u>有關第1部：“引言”的附錄</u>		
附錄1	《香港特別行政區立法會議事規則》	144 - 145
<u>有關第2部：“程序”的附錄</u>		
附錄2	1998年2月11日臨時立法會會議 上政府帳目委員會主席提交臨時 立法會的文件：《香港特別行政區 政府帳目審計工作的範圍—— “衡工量值式審計”》	146 - 148
<u>有關第5部：“委員會的研究工作”的附錄</u>		
附錄3	出席委員會聆訊的證人	149
<u>有關第7部第1章：“納米及先進材料研發院” 的附錄</u>		
附錄4	創新科技及工業局局長於2024年 12月7日公開聆訊的開場發言	150 - 151
附錄5	納米及先進材料研發院行政總裁 於2024年12月7日公開聆訊的 開場發言	152 - 153
附錄6	創新科技署署長2024年12月13日 的函件	154 - 185
附錄7	創新科技署署長2025年2月10日 的函件	186 - 188
附錄8	創新科技署署長2025年1月7日的 函件	189 - 214

目錄

	<u>段落</u>	<u>頁數</u>
附錄9 審計署署長2024年12月5日的函件		215 - 216
<u>有關第7部第2章：“香港水域內避風泊位的規劃和管理”的附錄</u>		
附錄10 海事處處長2025年1月17日的函件		217 - 229
附錄11 土木工程拓展署署長2025年1月16日的函件		230 - 231
附錄12 水務署署長2025年1月17日的函件		232 - 235
<u>有關第7部第3章：“廢電器電子產品生產者責任計劃”的附錄</u>		
附錄13 環境保護署署長2025年1月6日的函件		236 - 248
<u>有關第7部第4章：“小型無人機操作的規管”的附錄</u>		
附錄14 民航處處長2025年1月6日的函件		249 - 261
<u>有關第7部第5章：“長者院舍照顧服務券計劃”的附錄</u>		
附錄15 社會福利署署長2025年1月10日的函件		262 - 277

目錄

	<u>段落</u>	<u>頁數</u>
<u>有關第7部第6章：“香港理工大學：大學校舍的維修保養”的附錄</u>		
附錄16	香港理工大學校長2025年1月6日的函件	278 - 287
<u>有關第7部第7章：“屯門至赤鱸角連接路”的附錄</u>		
附錄17	運輸及物流局局長於2024年12月20日公開聆訊的開場發言	288 - 290
附錄18	運輸及物流局局長2025年1月8日的函件	291 - 310
附錄19	財經事務及庫務局局長和發展局局長2025年1月8日的綜合回覆	311 - 312
附錄20	財經事務及庫務局局長2025年1月22日的函件	313 - 314
附錄21	運輸及物流局局長2025年2月7日的函件	315 - 338
附錄22	發展局局長2025年1月23日的函件	339 - 340
<u>有關第7部第8章：“青年發展基金”的附錄</u>		
附錄23	民政及青年事務局局長2025年1月9日的函件	341 - 360

引言

政府帳目委員會的成立 政府帳目委員會根據《香港特別行政區立法會議事規則》第72條的規定成立，這些規定載於本報告書附錄1。

2. **委員會的成員** 立法會主席根據《立法會議事規則》第72(3)條任命下列議員為委員會成員：

主席 : 邵家輝議員, BBS, JP

副主席 : 謝偉俊議員, JP

委員 : 容海恩議員, JP
陸頌雄議員, JP
黃俊碩議員
龍漢標議員
簡慧敏議員, JP

秘書 : 陳向紅

法律顧問 : 陳以詩

程序

委員會的程序 委員會根據《立法會議事規則》第72條決定的行事方式及程序如下：

- (a) 根據《立法會議事規則》第72條被傳召出席委員會會議的官員，通常應為審計署署長在其報告書裏提及的收支總目的管制人員；如果所研究的事宜影響超過一個收支總目，或涉及政策或原則問題，則應傳召政府的有關政策局局長或其他適當人員。到委員會席前應訊，應是被傳召官員的個人責任。雖然他可以由屬員陪同出席，協助解釋細節，但委員會要求提出的資料、紀錄或文件，均應由他單獨負責；
- (b) 如果審計署署長的政府帳目審計結果報告書所提及的任何事項與政府補助機構的事務有關，則到委員會席前應訊的人士通常應為管制補助費撥款的人員。如委員會認為傳召有關補助機構的代表有助審議，則委員會亦可傳召該代表出席；
- (c) 管制人員或其他人士向委員會提供資料或解釋時，委員會會要求審計署署長和財經事務及庫務局局長協助；
- (d) 委員會在報告書內提及不屬於政府及補助機構的任何人士或機構前，須先行聽取這些人士或機構的陳詞；
- (e) 委員會通常不應單憑審計署署長報告書所述而就某一事項提出建議；
- (f) 委員會不應容許管制人員以書面作證，但作為親身到委員會席前應訊的附加資料，則屬例外；及
- (g) 委員會應不時與審計署署長進行非正式磋商，向署長建議甚麼地方可進行有收穫的衡工量值研究。

程序

2. **委員會委員的保密承諾書** 為加強委員會及其工作行事持正，政府帳目委員會的委員簽署保密承諾書。委員同意，就審計署署長報告書的研究工作，他們不會披露任何關涉委員會有關程序而被列為機密的事情，這些事情包括任何向委員會提供的證據或文件，以及任何與委員會在非公開會議上所作討論或商議有關的資料。委員亦同意採取所需步驟，時刻防止這些事情向外披露，但經委員會撤銷保密限制的事情，則不受這限制。

3. 委員會委員所簽署的保密承諾書已上載至立法會網站。

4. **委員會的報告書** 本報告書對應於2024年11月27日提交立法會的下述兩份審計署署長報告書：

- 2023-2024年度香港特別行政區政府帳目審計結果報告書；及
- 第八十三號衡工量值式審計結果報告書。

審計署署長是根據1998年2月11日提交臨時立法會的《香港特別行政區政府帳目審計工作的範圍——“衡工量值式審計”》文件所列的準則及程序進行衡工量值式審計。該份文件載於附錄2。

5. 此外，本報告書記錄政府當局就委員會第八十及八十一號報告書各項建議採取行動的最新進展，以及委員會就這些已採取的行動所提出的意見。詳情載於本報告書第3及4部。

6. **政府的回應** 政府對委員會報告書的回應，載於政府覆文內。在該覆文內，政府在適當時會就委員會的結論及建議提出意見，並就委員會或審計署署長指出的不合規則事宜提出糾正方法；如有需要，更解釋政府不擬採取行動的理由。政府已表示會在委員會報告書提交立法會後3個月內，向立法會呈交有關的政府覆文。

提交報告書 審計署署長第八十號衡工量值式審計結果報告書已於2023年4月26日提交立法會。政府帳目委員會(“委員會”)撰寫的報告書(第八十號報告書)亦隨後於2023年7月12日提交立法會，因此符合《立法會議事規則》第72條的規定，在審計署署長提交報告書後3個月內，將其報告書提交立法會。

2. **政府覆文** 回應委員會第八十號報告書的政府覆文在2023年10月18日提交立法會。當局於2024年10月29日就政府覆文中有待處理的事項提交進展報告。這些事項的最新發展及委員會所作的進一步評論載於下文第3至8段。

香港設計中心

(政府帳目委員會第八十號報告書第4部第4章)

3. 委員會獲悉：

- 香港設計中心(“設計中心”)為配合創意香港在2024年6月改組為文創產業發展處(“文創處”)後的新使命和工作方向，已就優化設計創業培育計劃和時裝創業培育計劃擬定建議書。該建議書將於2025年第一季提交設計中心董事會批准，再提交管制人員(即文化體育及旅遊局常任秘書長)審批；及
- 設計中心向董事會匯報其人力資源檢討專責小組的觀察結果和建議，以應對設計中心的人力資源事宜和措施，包括員工流失率和員工空缺率偏高的問題。設計中心財務及行政總監會繼續適時跟進專責小組的建議。

4. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展，以及在可行的情況下，就有待處理的事項提供採取行動的時間表。

公共圖書館的管理

(政府帳目委員會第八十號報告書第4部第6章)

5. 委員會獲悉：

- 康樂及文化事務署計劃在智慧圖書館系統加入與館藏發展及管理相關的功能，該系統預計於2025年年底前投入服務；
- 在智慧圖書館系統投入服務後，所有圖書館將全面應用無線射頻識別技術，並增設多功能的自助服務設施，讓圖書館可以自助服務為主導的模式延長開放時間；
- 智慧圖書館系統會應用無線射頻識別技術以配合中央分揀系統和新的物流追蹤系統，全面監察服務承辦商處理已歸還圖書館資料的工作表現。有關處理已歸還圖書館資料服務的採購工作將於2025年完成；及
- 康樂及文化事務署正採取措施，在開發中的智慧圖書館系統中加入提升圖書館網站及流動應用程式的搜尋功能，並確保其符合相關政府通告和指引。

6. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展，以及在可行的情況下，就有待處理的事項提供採取行動的時間表。

地政總署向公眾提供的地圖產品及空間數據服務

(政府帳目委員會第八十號報告書第4部第7章)

7. 委員會獲悉：

- 為1:10 000地形圖推行地圖概括自動化工作流程項目預計將於2026第一季完成；

- 地政總署正計劃試行外判航空測量服務，並繼續就更換大幅面數碼航空相機系統與相關部門商討不同可行方案；
- 地政總署已發放九龍東、九龍中和離島的三維數碼地圖，並計劃於2024年年底前逐步發放其餘地區的三維數碼地圖；及
- 地政總署已完成首兩階段的三維室內地圖項目，當中涵蓋共1 250座建築物中的810座。該項目最後一個階段涵蓋餘下440座建築物的三維室內地圖，預計於2024年年底前完成。

8. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展，以及在可行的情況下，就有待處理的事項提供採取行動的時間表。

提交報告書 審計署署長2022-2023年度香港特別行政區政府帳目審計結果報告書及第八十一號衡工量值式審計結果報告書，已於2023年11月29日提交立法會。政府帳目委員會(“委員會”)撰寫的報告書(第八十一號報告書)亦隨後於2024年2月21日提交立法會，因此符合《立法會議事規則》第72條的規定，在審計署署長提交報告書後3個月內，將其報告書提交立法會。

2. **政府覆文** 回應委員會第八十一號報告書的政府覆文在2024年5月22日提交立法會。當局於2024年10月29日就政府覆文中有待處理的事項提交進展報告。這些事項的最新發展及委員會所作的進一步評論載於下文第3至39段。

簽發駕駛執照服務

(政府帳目委員會第八十一號報告書第3部第3及4段)

3. 委員會獲悉：

- 運輸署已於2024年6月起安排部分考牌主任和駕駛考試中心主任直接前往四個指定駕駛考試中心報到；及
- 在2023年實施有關增加駕駛考試數目的措施及填補考牌主任職系空缺後，運輸署正收集數據以檢視情況(包括實際的考試輪候時間)，並研究就收到非商用車輛考試申請後安排路試所需的等候日數訂定新的服務表現承諾，預計於2024年年底完成檢討。

4. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展，以及在可行的情況下，就有待處理的事項提供採取行動的時間表。

中國香港體育協會暨奧林匹克委員會

(政府帳目委員會第八十一號報告書第5部第3及4段)

5. 委員會獲悉：

- 中國香港體育協會暨奧林匹克委員會(“港協暨奧委會”)在2020年10月成立的機構管治小組已完成對所有體育總會的機構管治和運作的檢討工作，並將提出建議，改善體育總會的管治。港協暨奧委會預計於2024年內發布有關檢討報告書及守則；及
- 文化體育及旅遊局一直與建築署及港協暨奧委會就重建奧運大樓的方案緊密合作，為港協暨奧委會、其關聯公司、體育總會和體育相關組織提供辦公及活動空間。

6. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展，以及在可行的情況下，就有待處理的事項提供採取行動的時間表。

公眾泊車位的規劃、提供和管理

(政府帳目委員會第八十一號報告書第5部第8及9段)

7. 委員會獲悉，運輸及物流局/運輸署已草擬有關通告，訂明在合適的政府項目內須加設公眾泊車位，並已徵詢相關決策局/部門對擬議修訂的意見，以期敲定有關細節。

8. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展，以及在可行的情況下，就有待處理的事項提供採取行動的時間表。

監察慈善籌款活動

(政府帳目委員會第八十一號報告書第5部第10至12段)

政府對慈善機構的支援及監察

(政府帳目委員會第八十一號報告書第5部第16至18段)

9. 邵家輝議員申報，他是自由黨關懷基金審核委員會的委員，並獲若干非政府機構或商會邀請擔任非受薪名譽或非受薪榮譽顧問/成員。有關機構或商會可能曾進行籌款活動。謝偉俊議員申報，他曾參與多個慈善組織的籌款活動；他亦是一個慈善機構的創辦人。容海恩議員及簡慧敏議員申報，她們有在慈善機構擔任非受薪職務及參與籌款活動。龍漢標議員申報，他是香港家庭福利會執行委員會及救世軍社會服務顧問小組的委員。

10. 委員會獲悉，有待落實的主要事項為民政及青年事務局就法律改革委員會的建議擬訂回應，而民政及青年事務局已獲指派協調相關局/部門的意見，以回應法律改革委員會的建議。

11. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展，以及在可行的情況下，就有待處理的事項提供採取行動的時間表。

寮屋及持牌構築物的管理

(政府帳目委員會第八十一號報告書第5部第13至15段)

12. 邵家輝議員及簡慧敏議員申報他們是香港房屋委員會(“房委會”)的委員。

13. 委員會獲悉：

- 地政總署正與發展局商討已登記寮屋規範化的擬議框架。政府當局會視乎擬議規範化計劃可行性的檢視結果，考慮推行時間及安排；及

- 地政總署現正與發展局商討如何處理各種政府土地牌照的費用水平事宜。截至2024年6月底，共有14 678份有效政府土地牌照，包括住用及非住用用途。由於不少政府土地牌照持有人是基層住戶及小商戶，政府當局需考慮擬議收費調整對牌照持有人的影響及當前的經濟情況。

14. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展，以及在可行的情況下，就有待處理的事項提供採取行動的時間表。

非專營巴士及學校私家小巴服務的規管

(政府帳目委員會第八十一號報告書第5部第19及20段)

15. 委員會獲悉，運輸署已於2023年年底及2024年年初，就有關管理非專營巴士的發牌規定和規管未經批准的營運的建議諮詢相關持份者。因應持份者的意見，運輸署於2024年年中再次與非專營巴士業界會面。運輸署正跟進業界的意見和相關工作。

16. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展，以及在可行的情況下，就有待處理的事項提供採取行動的時間表。

土地註冊處的運作

(政府帳目委員會第八十一號報告書第5部第21至23段)

17. 黃俊碩議員申報，他是土地註冊處客戶聯絡小組(私營機構)委員。龍漢標議員申報，他是《土地業權條例》督導委員會委員。

18. 委員會獲悉，政府當局的目標是在2025年第一季向立法會提交修訂草案，以將土地業權註冊制度先實施於新批的

土地上。在草擬修訂草案的同時，政府當局會同步探索和研究將現有土地轉換到土地業權註冊制度的方案。

19. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展，以及在可行的情況下，就有待處理的事項提供採取行動的時間表。

地區康健中心計劃

(政府帳目委員會第八十一號報告書第5部第40及41段)

20. 委員會獲悉，政府當局會在2024年內讓公眾參閱選定的地區康健中心服務目標和達標情況。

21. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展，以及在可行的情況下，就有待處理的事項提供採取行動的時間表。

屋宇署的小型工程管理工作

(政府帳目委員會第八十一號報告書第5部第42至44段)

22. 龍漢標議員申報，他是代表地產及建造界功能界別的立法會議員，該界別內的承建商或曾進行小型工程。

23. 委員會獲悉：

- 屋宇署會善用經提升後的小型工程管理系统，以就審查時發現的違規情況編製管理報告，並監察不遵從規定的小型工程呈交文件的工作，確保適時轉介違規個案，以採取檢控行動/進行紀律處分；
- 經提升後的小型工程管理系统有助於適時處理檢核申請和監察招牌重新檢核申請的提交。屋宇署已於2024年7月完成有關處理提交招牌重新檢核指引的檢討；及

- 屋宇署正敲定《小型工程監管制度之技術指引》的修訂版，並將於2024年第四季或之前公布，當中已納入對小型適意設施檢核計劃指引的檢討。

24. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展，以及在可行的情況下，就有待處理的事項提供採取行動的時間表。

食物業處所的發牌工作

(政府帳目委員會第八十一號報告書第8部第2章)

25. 邵家輝議員申報，他獲若干非政府機構或商會邀請擔任非受薪名譽或非受薪榮譽顧問/成員，而有關機構、商會或其成員所參與的事務可能與食物業有關。他亦是代表批發及零售界功能界別的立法會議員，而該界別的成員所參與的事務可能與食物業有關。

26. 委員會獲悉：

處理新食物業牌照和許可證的申請

- 食物業牌照申請的電子轉介系統已在2024年7月實施，以縮短食物環境衛生署(“食環署”)發出轉介與接收局/部門意見之間的時間差距；
- 食環署已提升牌照管理資訊系統，該系統規定如申請人提出延長牌照申請的寬限期，必須取得部門管理人員的批准，並將申請人提供的理據記錄在該系統內。食環署會密切監察第3期牌照管理資訊系統的開發進度，該系統預期在2025年內推出；
- 就牌照管理資訊系統新增的處理受限制食物售賣許可證申請時限警示電郵功能，署方現正檢視有關測試結果；

- 消防處及屋宇署原則上同意就無牌食物業處所個案設立轉介機制。食環署正與兩個部門討論執行細節；
- 食環署已與相關部門成立工作小組，跟進處理設置露天座位許可申請方面的時限。食環署與民政事務總署已同意在處理設置露天座位許可申請時，定出標準的地區諮詢範圍；

食物業牌照和許可證的管理

- 食環署正檢視各項指引和時限，並會就尋求批准食物業牌照/許可證轉讓申請訂立提交會面結果的合適時限，預計會在2024年內更新相關指引；
- 食環署正研究改善續期程序，要求法團持牌人/持證人於申請表格中確認其公司註冊仍然有效；
- 食環署就給予紀錄良好的經營者在食物業牌照續期時可選擇較長牌照有效期的可行性諮詢業界及持份者。業界普遍認為現時的機制行之有效；
- 食環署正探討其他可行方案，加強打擊在發出暫准牌照前無牌經營食物業的行為；

其他相關事宜

- 食環署已徵詢業界對綜合食物店牌照的意見。業界普遍認為適宜保留此牌照類別；及
- 在檢視現時處理受限制食物售賣許可證申請的程序後，食環署認為現階段暫無需要將許可證納入網上查詢牌照申請進度系統。

27. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展，以及在可行的情況下，就有待處理的事項提供採取行動的時間表。

公共租住屋邨的升降機及自動梯保養和現代化工程 (政府帳目委員會第八十一號報告書第8部第3章)

28. 邵家輝議員及簡慧敏議員申報，他們是房委會委員。龍漢標議員申報，他是代表地產及建造界功能界別的立法會議員，該界別內的承建商或曾進行相關工程項目。

29. 委員會獲悉：

升降機及自動梯保養

- 房屋署會優化現有的資訊科技系統，以便監察承辦商提交季度檢查報告的情況；
- 房屋署一直運用資訊科技系統安排升降機的評估工作，並已修訂工作指引，要求負責的項目人員須在接收新交付的升降機後的3個月內將相關資料輸入系統；
- 由2024年1月起，房屋署要求分區保養辦事處/物業管理服務公司於突擊巡查報告發出後的1個月內交回完成通知書。統括服務小組會監察完成通知書的回覆情況，並會適時發出催辦電郵或信件；
- 升降機巡查小組已更新程序手冊，清楚列明發出催辦信給未曾回覆的分區保養辦事處/物業管理服務小組的時限及新流程；
- 房屋署已修訂指引，為項目人員就檢查升降機主要項目的保養次數是否符合保養時間表上的規定提供更清晰的指導；
- 房屋署已為轄下所有升降機及自動梯啟用數碼工作日誌。房屋署會於承辦商及項目人員熟習數碼工作日誌的操作後，逐步停用紙本工作日誌；

- 房屋署已檢視現時用以監察升降機及自動梯承辦商工作表現的三層機制。自2024年4月起，統括服務小組與分區保養辦事處/物業管理服務公司經協調後，會安排突擊巡查和半年評估同時進行，以減少升降機暫停服務的次數。突擊巡查的結果已納入半年評估內；
- 房屋署已作出特別安排，保留從其他升降機現代化工程拆卸下來並且狀況良好的舊款電動發動機，作為應對替換零件缺貨的應急措施。房屋署亦會在中央系統備存所保留的電動發動機紀錄；
- 房屋署正檢視現行屋宇裝備保養工作表現評分制下的評分機制，並會徵詢升降機業界的意見。該諮詢暨檢討預計將於2024年年底完成；

升降機現代化計劃

- 房屋署已清楚記錄升降機現代化工程技術評審委員會在升降機現代化計劃下訂定升降機更換工程優先次序的理據；
- 房屋署就商場A消防安全改善工程的建議書獲得批准後，便會在進行消防安全改善工程時，同步分階段展開局部升降機現代化工程。其中一部升降機預計將於2026年第一季或之前完工，另一部則將於2026-2027年度或之前完工；
- 房屋署揀選了兩個屋邨，為其進行升降機現代化計劃下的升降機局部現代化工程。就第一個屋邨進行工程的標書於2024年8月批出，而第二個屋邨的升降機局部現代化工程相關採購工作正在進行中，預計標書將於2025年第一季批出；
- 房屋署已優化現有的資訊科技系統。該系統會自動發送提示電郵，提醒負責人員有需要對服務年期達25年或以上的升降機進行評估，並適時提交報告；

- 房屋署將會進一步與電梯業協會商討，檢視升降機現代化工程的項目管理、工作程序、業界的承受能力等，冀能在不影響安全的情況下加快推行升降機現代化工程；及
- 房屋署已要求升降機及自動梯承辦商在取得准用證後的兩周內恢復升降機服務，並修訂合約文件範本中相關的合約條款，以盡快恢復升降機服務。

30. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展，以及在可行的情況下，就有待處理的事項提供採取行動的時間表。

在公共租住屋邨提供無障礙設施

(政府帳目委員會第八十一號報告書第8部第4章)

31. 邵家輝議員及簡慧敏議員申報，他們是房委會委員。龍漢標議員申報，他是代表地產及建造界功能界別的立法會議員，該界別內的承建商或曾進行相關工程項目。

32. 委員會獲悉：

- 房屋署一直密切監察無障礙主任提交定期檢查結果的情況，並已糾正審計署指出的損毀和偏離指引的情況。房屋署亦已於2024年3月完善檢查清單，以便無障礙主任記錄有關設施的情況；
- 房屋署現正檢視調適工程的申請程序，以盡可能縮短處理時間；
- 截至2024年2月底，房屋署已經與全數42個租置計劃、可租可買計劃和居者有其屋計劃下屋邨的法團商討，並取得當中32個法團就安裝火警視像警報系統的書面同意。房屋署會繼續遊說餘下的10個法團；

- 為進一步推廣為有聽障租戶的公屋單位安裝火警視像警報系統，房屋署會將此議題列為與為殘疾人士提供服務的相關非政府機構舉行的會議中的常規議程之一；
- 有關在加裝升降機計劃下推行的兩個加裝升降機建議，第一個建議的詳細可行性研究預計於2025年第一季完成。另一個建議正等候業權共有人同意，其詳細可行性研究預計於2025年第四季完成；及
- 有關尚未完成的3個加建升降機工程項目，其中一部升降機已於2023年完成並開放予公眾使用，而餘下的兩個升降機工程項目已於2024年年中重新展開有關工程，預計分別於2025年第三季及2026年第一季竣工。

33. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展，以及在可行的情況下，就有待處理的事項提供採取行動的時間表。

食物業處所的規管工作

(政府帳目委員會第八十一號報告書第8部第6章)

34. 邵家輝議員申報，他獲若干非政府機構或商會邀請擔任非受薪名譽或非受薪榮譽顧問/成員，而有關機構、商會或其成員所參與的事務可能與食物業有關。他亦是代表批發及零售界功能界別的立法會議員，而該界別的成員所參與的事務可能與食物業有關。

35. 委員會獲悉：

- 食環署正開發第3期牌照管理資訊系統，新功能包括適時提醒相關人員進行巡查。第3期牌照管理資訊系統亦會加入相關記錄功能，以提升紀錄的準確度及完整性。新系統預期在2025年內推出；

- 食環署已更新相關工作指引，清楚訂明對新領許可證的食物業處所進行首次巡查的時限。食環署正檢視巡查持牌食物業處所服務承諾的匯報基礎；
- 食環署正檢視如何規管食物業的具體建議，並會在適當時候徵詢業界意見；
- 食環署正為無牌食物業處所建立獨立的管理資訊系統，用以記錄及匯報無牌食物業處所的執管工作。新系統預期在2025年內推出；
- 食環署已更新工作指引，確保所有分區環境衛生辦事處採用一致的基準擬備地區行動計劃，並備存區內正受監察的無牌食物業處所的完整名單；及
- 環境及生態局會與食環署就其他地區的做法和經驗進行調研，並會留意公眾對狗隻進入食肆的意見，以考慮有否需要檢視現時做法和法例。

36. 委員會希望政府當局繼續向其報告此事的最新發展，以及在可行的情況下，就有待處理的事項提供採取行動的時間表。

香港中文大學：由外間機構營運的校園設施

(政府帳目委員會第八十一號報告書第8部第8章)

37. 邵家輝議員申報，他是自由黨的成員，並獲若干非政府機構或商會邀請擔任非受薪名譽或非受薪榮譽顧問/成員。有關機構或商會可能曾參與香港中文大學的事務。

38. 委員會獲悉：

- 在審計署指出沒有所須許可證而售賣受限制食物的18間餐廳中，4間餐廳已即時停止售賣受限制食物，12間餐廳已取得相關許可證，其餘2間餐廳已申請相關受限制食物許可證，正在等待申請結果；及

- 香港中文大學已聘請承辦商，為5個設施安裝視像火警警報器及加設無障礙通道。相關工程正在進行中，目標在2024年內完成。

39. 委員會希望香港中文大學繼續向其報告此事的最新發展，以及在可行的情況下，就有待處理的事項提供採取行動的時間表。

研究在2024年11月27日提交立法會的審計署署長報告書 按照以往的做法，委員會認為不必深入調查審計署署長報告書所提出的每個事項，並選出了審計署署長第八十三號報告書第1章“納米及先進材料研發院”及第7章“屯門至赤鱸角連接路”作詳細調查。委員會亦已就審計署署長第八十三號報告書其他章節中提出的若干事宜向政府當局索取並獲得資料。政府當局的回應已納入本報告書內。

2. **會議** 委員會先後就本報告書所涵蓋的各個議題召開了5次會議和4次公開聆訊。在公開聆訊中，委員會聆聽了17名證人，包括2名局長及3名部門首長的證供。證人名單載於本報告書附錄3。出席委員會聆訊的證人所作的證供，以及委員會根據這些證供及研究相關議題後所作出的具體結論及建議，載於本報告書第7部第1章及第7章。

3. 委員會公開聆訊的現場及過去的網上廣播已上載至立法會網站。

4. **鳴謝** 委員會衷心感謝所有應邀出席公開聆訊作證的人士，他們都採取合作的態度；以及所有向委員會提供詳細資料，以助委員會審議審計署署長第八十三號報告書的政策局/部門/機構。同時，委員會感謝財經事務及庫務局局長、委員會法律顧問和秘書，他們一直從旁給予協助，提供有建設性的意見。此外，審計署署長在編寫其報告書時，採用了客觀而專業的手法，而署長及其屬下人員更在整個研議期間為委員會提供不少協助，委員會亦在此一併致謝。

政府帳目委員會對審計署署長2023-2024年度
香港特別行政區政府帳目審計結果報告書的觀察所得

委員會察悉審計署署長2023-2024年度香港特別行政區政府帳目審計結果報告書的內容。

A. 引言

審計署就納米及先進材料研發院(“研發院”)進行審查，範圍涵蓋項目管理、來自業界收入及商品化工作、行政開支及企業管治等。

背景

2. 研發院在2006年4月成立，為一所納米技術和先進材料的研發中心。研發院以擔保有限公司的形式成立，由其主辦院校(即香港科技大學(“科大”))全資擁有。研發院的營運成本由創新科技署(“創科署”)管理的創新及科技基金(“基金”)撥款資助。政府、科大及研發院簽訂的《資助協議》訂明三方對基金撥款應用於研發院的營運及其他相關事宜的共識。創科署監察研發院的營運及表現，定期向立法會提交研發院的進度報告。截至2024年7月31日，立法會財務委員會(“財委會”)就研發院批准的撥款總承擔額為15.153億元。基金的撥款承擔額將支持研發院的營運，由2006年4月1日至2028年3月31日，為期22年。在2019-2020至2023-2024年度期間，研發院的每年收入和開支介乎2.268億元至2.902億元。

公開聆訊

3. 委員會於2024年12月7日及14日舉行了兩次公開聆訊，以聽取證供。**創新科技及工業局局長孫東教授與納米及先進材料研發院行政總裁馮振宇先生**在首次公開聆訊上的開場發言載於**附錄4及5**。委員會知悉，馮振宇先生於2024年9月2日就任納米及先進材料研發院行政總裁，並自他上任後積極跟進審計署署長第八十三號報告書(“該審計報告”)提出的建議。

資助機制

4. 就該審計報告第1.6段提到的於2006年5月生效的《資助協議》，委員會要求政府當局闡述當中訂明政府、科大及研發院三方的責任、分工和達至的共識為何，並解釋為何安排基金

納米及先進材料研發院

的撥款承擔額支持研發院的營運長達22年。**創新科技署署長李國彬先生**在公開聆訊上，以及在其2024年12月13日的函件(附錄6)中解釋：

- 《資助協議》下政府、科大及研發院三方的責任及分工概括如下：
 - (a) 研發院須按其科技發展綱領負責推動和統籌應用研發，並推進科研的技術轉移和成果商品化。研發院並須按《資助協議》的條款運作，包括每年須向創新科技署署長提交經其董事局審查及通過的年度計劃(如年度預算、主要活動、表現目標等)、季度報告(臚列每季主要活動和現金流的情況)、年度報告(匯報整個財政年度的營運情況，包括表現目標的表現及實際財政情況)，以及經審計帳目；及
 - (b) 科大現時主要為研發院提供行政上的支援(如招標及採購、員工及物業保險、資訊科技系統等)；而政府則通過基金撥款資助研發院的營運開支，並透過審批研發院的年度計劃與預算、季度報告/年度報告及經審計帳目，監察研發院的營運情況及表現；及
- 自包括研發院在內的5所研究及發展中心(“研發中心”)¹在2006年成立以來，政府持續檢視各研發中心的角色、定位及績效指標，並按業界需要及科技發展對給予它們的資源作出適切的調整。政府會適時向財委會匯報就各研發中心的表現作出的全面檢討，並尋求財委會的批准增加承擔額以延續資助各研發中心的營運。在最近的一次檢討當中，政府經審視後於2024年11月公布將合併香港應用科技研究院(“應科院”)和研發院。

¹ 5所研發中心分別為汽車科技研發中心、香港應用科技研究院(“應科院”)、香港紡織及成衣研發中心、物流及供應鏈多元技術研發中心，以及研發院。

納米及先進材料研發院

5. 就上述有關應科院將會與研發院合併一事，委員會詢問為何有此安排，以及合併對研發院的組織架構、人力資源、政府資助及開支等有何影響。**創新科技及工業局局長**在公開聆訊上解釋，以及**創新科技署署長**在其2024年12月13日的函件(附錄6)中補充，應科院和研發院分別負責推動及統籌資訊和通訊技術領域，以及納米技術和新材料領域的應用研發。兩所研發中心透過有機結合，將有助強化其應用研發互補性及產生協同效益，有力推進“新型工業化”。兩所中心合併後，通過中長期的優化整合，預期整體營運開支將有所減省。至於人手架構方面會透過職位調配及自然流失，作出合適的安排。創科署將委聘獨立顧問就合併兩所中心的過渡安排及執行方案提出建議。政府預計於2025-2026年度內開始啟動合併的過渡安排。

收入和開支

6. 就該審計報告第1.7至1.9段，委員會詢問為何在2019-2020至2023-2024年度期間，研發院的其他收入²(不包括政府撥款)由6,040萬元減少29%至4,280萬元，以及行政及營運開支由1.023億元增加約35%至1.379億元，當中開支較大的項目為何。委員會並要求研發院解釋其制訂年度預算的程序及審核過程。**創新科技署署長**、**納米及先進材料研發院行政總裁**與**納米及先進材料研發院首席營運總監姚惠嫻女士**在公開聆訊上解釋，以及**創新科技署署長**在其2024年12月13日的函件(附錄6)中補充：

- 過去數年受疫情及外圍環境影響，經濟前景不明朗，本地中小企在投資創新科技(“創科”)方面傾向持觀望態度，令其他收入略為下降。疫情過後，中小企仍然面臨不少挑戰，需時恢復業務發展及重拾投資創科的信心。研發院未來會加強商品化工作，着力提升其他收入；
- 研發院在2021-2022年度增設了一個生物保健實驗室，以開展與生物相關的研發項目，並在2022-2023

² 其他收入主要包括來自業界贊助及商品化收入。

納米及先進材料研發院

年度增設了一個電池實驗室，以開展先進電池材料相關的研發項目。相關的租金、設備和器材的費用亦隨之而有所增加。研發院的行政及營運開支中，在2023-2024年度支出較大的項目及其所佔的百分比分別為“研發費用、實驗室耗材、技術和檢測服務費”(28%)、“實驗室、辦公室設備和器材折舊”(25%)、“租金”(16%)，以及“物業管理和水電費”(9%)；及

- 研發院在制訂年度預算時會參考過去不同項目的支出情況，並收集不同分部就來年的研發方向和業務發展計劃的財務需求。年度預算經管理層討論整合後會先提交予財務及行政委員會討論審核，再經董事局通過後才提交創科署審批。創科署在審批年度預算時會考慮有關預算是否合理和切合研發院的實際需要。在整個審批過程中，創科署內部相關組別(包括財務組)會參與審視，然後向創新科技署署長提交批核建議。

7. 根據該審計報告表一，研發院在2019-2020至2023-2024年度的收入與開支相同，因為任何來自基金對項目的資助中未動用的餘額須退還予政府。委員會詢問這安排會否鼓勵研發院為避免有餘款而刻意用盡資助額，造成資源浪費。委員會並要求當局以現金收付制(“Cash basis accounting”)為計算基礎，提供研發院在2019-2020至2023-2024年度期間的收支情況(包括退還予政府的資助金額)。詳情載於創新科技署署長2025年2月10日的函件(附錄7)。

8. **創新科技署署長**在公開聆訊上，以及在其2024年12月13日的函件(附錄6)中解釋，就營運開支而言，未有動用的資助額會通過抵銷安排，在創科署向財委會申請增加承擔額以延長研發院營運期時反映。在2020年向財委會建議增加承擔額以延長研發院的營運期至2024-2025年度時，創科署便已扣減研發院預計截至2021年3月31日尚餘可用的承擔額約1,190萬元。就基金資助項目而言，研發院須先向其董事局轄下的技術委員會提交項目計劃書以供其討論及審查，並經同意後才可將有關計劃書

納米及先進材料研發院

提交創科署審批。創科署在審批申請時會考慮有關項目計劃書內各項開支需求是否合理和切合研發的實際需要，並要求研發院就已開展的項目提交進度/最終報告及經審計帳目。在項目完成後，研發院須向政府退還所有未動用的政府撥款。就此，研發院在過去5個財政年度共向政府退還了約2,190萬元，佔有關獲批項目的總資助金額約5.5%。

管治架構及監管機制

9. 就該審計報告第1.10至1.13段，委員會詢問政府、科大及研發院董事局在研發院的機構管治上分別擔當的角色和責任，以及就研發院董事局轄下的3個功能委員會(即技術委員會、財務及行政委員會和審計委員會)，當局有否評估以上監管模式的成效。**創新科技及工業局局長、創新科技署署長、創新科技署助理署長(研發中心)陳吳婷婷女士與納米及先進材料研發院主席鄭淑嫻教授**在公開聆訊上解釋，以及**創新科技署署長**在其2024年12月13日的函件(附錄6)中補充：

- 研發院董事局為研發院提供政策和策略方向，以及監督研發院的管理。董事局基本上每年最少舉行4次會議，期間如有需要會加開會議。董事局的主要職能包括：(a)督導研發院的研究方向；(b)定期監察研發院在營運及財務方面的可持續性；(c)審查和通過年度計劃、年度預算及表現目標；以及(d)審查和批核季度報告、年度報告及年度經審計帳目；
- 科大作為主辦院校，其代表為董事局成員之一。研發院亦參考科大提供的內部指引，就不同的行政及財務相關活動，制訂更詳細的內部指引；
- 政府總體從宏觀角度監察研發院的營運情況及表現，並在《資助協議》內要求研發院自行制訂《企業管治手冊》，列明研發院日常運作事宜的具體規例及指引；及
- 作為一間公司，研發院通過董事局監督其營運、研發工作與發展。董事局內的非官方董事來自不同背

納米及先進材料研發院

景，擁有不同專業知識，對董事局引領研發院研發方向和監察研發院的營運與財務安排，起重要作用。

10. 根據政府當局過去提交財委會的文件，研發院董事局轄下有一個督導委員會。委員會詢問有關該督導委員會的角色和職能，以及運作情況。**創新科技署署長**在公開聆訊上，以及在其2024年12月13日的函件(附錄6)中解釋，在2005年6月提交財委會的文件中所載的資料，為當時科大就成立研發院提交的建議書內容，當中提議研發院的董事局由科大校長及3名副校長組成。在2005年11月，負責籌備成立研發院的籌備委員會經討論後，決定將董事局的組成擴大至包括創新科技署署長、科大代表、以及來自學術院校、業界、商會及研究機構不同界別的代表，讓董事局履行建議書中督導委員會的職能。

11. 就納米及先進材料研發院行政總裁在公開聆訊上提到研發院的組織架構在2024年10月已作出調整一事，委員會要求研發院提供有關詳情，並說明相關改變如何改善研發院的營運。**納米及先進材料研發院行政總裁**在公開聆訊上解釋，以及**創新科技署署長**在其2024年12月13日的函件(附錄6)中補充，研發院的項目行政組過去由首席業務發展總監負責監督，自2024年10月起改由首席營運總監負責監督，以確保項目行政組能獨立於業務發展，專注監察項目的進度及負責相關的項目管理，致使項目能準時開始及完成，從而提高項目管理的質素。

12. 就該審計報告第1.14段，委員會詢問創科署在制訂表二中的6項表現指標時所採用的準則，以及該6項表現指標如何有效評估研發院的表現；而其他研發中心是否亦採用相同的準則訂立其適用的表現指標。**創新科技署署長**在公開聆訊上，以及在其2024年12月13日的函件(附錄6)中解釋：

- 創科署自2017-2018年度起，要求各研發中心就6項表現指標提交工作進度。該6項表現指標分別為：
(a)來自業界及其他收入水平；(b)涉及業界參與並進行中的項目數目；(c)參與進行中的項目的公司數目；(d)受惠於公營機構試用計劃的機構數目；(e)在

納米及先進材料研發院

研究人才庫計劃下聘用的研究員數目；及(f)提交及獲批的專利申請數目；及

- 自訂定上述表現指標以來，創科署已為所有研發中心就來自業界及其他收入水平訂立劃一指標。為鼓勵各研發中心與業界加強合作，創科署已把原本的30%指標，分別在2023-2024年度和2024-2025年度調高至35%和40%。至於其他表現指標，由於每所研發中心的情況不同，面對的行業狀況亦有所不同，因此難以訂立劃一指標。現時研發中心因應各自的發展重點和行業動向擬定目標的做法會較靈活地切合實際情況。

研發項目

13. 根據該審計報告第1.16段，研發項目分為基金資助項目和由業界出資不涉及基金資助的合約研究項目。基金資助項目包括平台項目、合作項目、種子項目和公營機構試用計劃項目。委員會詢問有關該審計報告第1.15段所述研發院在2019-2020至2023-2024年度期間完成的242個研發項目所屬的類別。**納米及先進材料研發院首席營運總監**在公開聆訊上告知，以及**創新科技署署長**在其2024年12月13日的函件(附錄6)中補充，該242個研發項目所屬的類別為合作項目(98個)、種子項目(43個)、平台項目(30個)、公營機構試用計劃項目(10個)，以及合約研究項目(61個)。

14. 就該審計報告第1.16段，委員會詢問政府當局會否考慮就基金資助項目，拓展與內地和海外的科研合作。**創新科技及工業局局長**與**創新科技署署長**在公開聆訊上表示，以及**創新科技署署長**在其2024年12月13日的函件(附錄6)中進一步解釋，基金資助有助提升本港製造業和服務業創科水平和促進創科發展的項目。基金下與研發相關的資助計劃的申請人須為本地科研機構、企業或工商團體等。為鼓勵本地科研機構與香港境外的科研機構合作，創科署已容許基金項目最多50%的研發工作及其相關開支在境外進行。此外，基金下的“內地與

香港聯合資助計劃”及“粵港科技合作資助計劃”均旨在支持及鼓勵香港和內地的大學、科研機構和科技企業加強科研合作。

B. 項目管理

15. 根據該審計報告第2.3段，在2019-2020至2023-2024年度期間，已開展的基金資助項目數目在以上5個年度中有4個年度未達表現目標。此外，根據該審計報告第2.5段，已完成的基金資助項目數目在上述5個年度均未達表現目標，比目標少6至32個項目不等。該審計報告第2.7(b)段亦指出，在2023-2024年度完成的46個基金資助項目中，有34個(74%)項目在項目協議訂明的目標完成日期過後才完成，平均延遲7.7個月，介乎3至18個月不等。委員會詢問為何上述目標均未能達到。創新科技署署長在其2024年12月13日的函件(附錄6)中解釋：

- 就已開展的基金資助項目數目而言，由於本地中小企近年在經濟環境不明朗的情況下，在投資創科方面傾向持觀望態度，所以會較願意支持只需贊助研發項目總成本10%的平台項目。研發院近年開展的平台項目均能達標且數目穩步增加，正反映這實際情況。研發院在2024-2025年度已開展的基金資助項目數目表現指標、已完成的基金資助項目數目的表現指標，以及平台項目在2019-2020年度至2023-2024年度的達標情況載於上述函件；
- 就已完成的基金資助項目數目而言，未達標的主要原因是由於項目延遲完成，而延遲主要是因為在研發過程中遇到未能預見的技術困難、疫情下設備/消耗品延遲付運，以及難以招聘研發人員等。為減少因未能預見的技術困難而令項目延遲，研發院已由2024年1月起要求研究人員在項目開始前對相關技術和方法進行初步研究及表徵測試，提前識別潛在的技術困難，減低項目延遲的風險並提高項目的效率。此外，項目行政組已改由首席營運總監監督，透過加強項目行政組的監管職能，強化對項目在各階段的管理；及

納米及先進材料研發院

- 創科署明白科研機構有機會因不同原因而導致項目延遲。因此，科研機構如需延長項目時間以成功開發研發成果，可向創科署提出申請。創科署會嚴格審視有關申請的理據；即使同意延長項目時間的申請，亦會督促相關科研機構盡快完成有關項目。就該審計報告第2.7(b)段所述的34個項目而言，研發院已就延長項目向創科署提交申請，並在延長的限期內完成有關項目。

16. 根據該審計報告第2.3(c)及2.5段，研發院董事局/功能委員會的會議曾討論有關已開展/已完成的基金資助項目未達目標數目的情況。委員會詢問為何研發院未有妥善記錄相關事宜。**納米及先進材料研發院主席與納米及先進材料研發院首席營運總監**在公開聆訊上回應時表示，以及**創新科技署署長**在其2024年12月13日的函件(附錄6)中解釋，研發院過往傾向就董事局/委員會的會議作扼要紀錄。研發院會採納審計署的建議，日後將妥為記錄會議的討論內容。

17. 根據該審計報告第2.12(a)段，在2023-2024年度到期提交項目完成後評估報告的47個基金資助項目中，有24個(51%)項目的報告已提交創科署，而當中2個(8%)項目的報告分別延遲4天和47天提交。至於其餘23個(49%)項目，報告尚未提交創科署。截至2024年6月30日，該等報告已逾期91天至366天(平均為226天)。委員會詢問為何上述報告延遲提交創科署；研發院以往有否設立機制或指引以監察/匯報提交這些報告的進度，以及創科署對於研發院遲交及欠交報告的情況曾否作出跟進。**納米及先進材料研發院行政總裁與納米及先進材料研發院首席營運總監**在公開聆訊上回應時表示，以及**創新科技署署長**在其2024年12月13日的函件(附錄6)中進一步解釋：

- 延遲提交項目完成後評估報告的主要原因是相關項目統籌人員需時整理相關資料；而就合作項目而言，亦需時尋求業界合作夥伴的意見。就該審計報告第2.12(a)段指出的仍未提交的23個合作項目的報告，其中21個項目的報告已提交創科署，而餘下2個

納米及先進材料研發院

項目因已擱置而無需提交報告。研發院已加強其項目行政組的問責，除了更早提醒個別項目小組按時提交報告，亦須就預期未能按時提交報告的個案通知管理層以作跟進；及

- 創科署一直定期跟進未有按時提交報告的項目，包括透過創科署基金管理系统向項目統籌人員發出到期通知。創科署亦會定期檢閱項目報告的提交情況，並輔以電話催交報告，以及規定項目統籌人員必須在開展新項目前，提交其負責的所有基金資助項目的逾期報告及/或經審計帳目，否則不能開展新項目。

18. 該審計報告第2.15(b)段提到，研發院會加強措施，評估市場需要，並透過與業界和相關部門/機構合作，構思和孵育項目意念、推廣研發院的技術，以發起值得進行的項目，亦會密切監察項目進度，確保已開展/已完成的基金資助項目達到目標數目。委員會要求研發院告知這些措施的詳情，以及預期在2024-2025年度能否達到這些表現目標。**創新科技署署長**在公開聆訊上，以及在其2024年12月13日的函件(附錄6)中表示，研發院將進行詳細的市場需求分析來確定市場趨勢和技術發展方向，並加強與業界的合作，定期舉辦研討會和相關部門/機構交流。此外，研發院會要求研究人員在項目開始前進行初步研究及表徵測試，以及定期對項目進行階段性評估，以提高項目的可行性。研發院亦會根據反饋調整項目計劃，積極尋求業界合作夥伴的意見，一起跟進須由其提交的項目評估報告。研發院希望通過這一系列新措施，盡快改善相關表現。

19. 根據該審計報告第2.17段，在2019-2020至2023-2024年度期間，已開展的合約研究項目數目在上述5個年度中有3個(60%)年度未達表現目標，但在2020-2021年度卻超逾目標達1倍。此外，已開展的合約研究項目目標數目由2022-2023年度的10個下調50%至2023-2024年度的5個，但沒有文件證據顯示大幅調整目標的原因。委員會要求研發院解釋上述情況，以及2024-2025年度的目標數目。**納米及先進材料研發院行政總裁**在公開聆訊上解釋，以及**創新科技署署長**在其2024年12月13日

納米及先進材料研發院

的函件(附錄6)中補充，中小企在過去數年經濟環境不明朗的情況下，在投資創科方面較保守，因此需要業界出資全額的合約研究項目較難開展。但在2020-2021年度，相關企業因應疫情積極尋求應用納米技術及先進材料，以提供可提升公共衛生安全及個人防護的技術方案，因而新增了7個合約研究項目，令該年度的合約研究項目的數目有所增加。在訂立2023-2024年度已開展的合約研究項目數目的表現目標時，研發院參考了2022-2023年度的實際情況。鑒於疫情過後，中小企需要更多時間來恢復其業務發展，因此研發院為2023-2024年度訂立了一個比較保守的目標，但最終能開展的項目數目超出目標，協助企業解決痛點。2024-2025年度已開展的合約研究項目數目的表現目標為8個。研發院目前已開展了6個合約研究項目，並會在未來數個月盡力達到該表現目標。

20. 根據該審計報告第2.19段，在2019-2020至2023-2024年度期間，就來自合約研究項目的收入訂定的表現目標由2019-2020年度的820萬元下調32%至2023-2024年度的560萬元。然而，上述5個年度中有4個年度的實際收入超逾目標，幅度介乎4%至88%不等。委員會詢問為何大幅下調上述項目的表現目標，是否欲藉此手段提高表現。**創新科技及工業局局長與納米及先進材料研發院行政總裁**在公開聆訊上澄清，以及**創新科技署署長**在其2024年12月13日的函件(附錄6)中進一步解釋，研發院在訂立年度目標時，綜合考慮了當時的經濟環境、市場對不同技術的需求，以及業界對開展新項目的意欲。由於近年的經濟環境仍有待改善，研發院決定調低目標。儘管如此，研發院仍然努力與業界溝通，讓企業了解繼而認同創科與研發能協助提升其競爭力，最終開展較目標為多的項目。

21. 委員會進一步詢問，研發院將如何為來自合約研究項目的收入訂定較進取的目標，會否考慮分別設定上、下限的目標，以及2024-2025年度的表現目標為何。**創新科技及工業局局長與納米及先進材料研發院行政總裁**在公開聆訊上表示，以及**創新科技署署長**在其2024年12月13日的函件(附錄6)中補充，研發院在訂立目標時會綜合考慮外在的經濟環境、市場需求、研發院的技術發展、業務發展計劃及人力資源情況。研發院會訂立一個既進取又切實可行的目標，以配合其實際能力和未來

納米及先進材料研發院

發展方向。2024-2025年度來自合約研究項目的收入表現目標為600萬元，較2023-2024年度560萬元的目標增加了7%。研發院會盡力達到該表現目標。

22. 就該審計報告第2.24段提到審計署發現研發院實驗室安全組預先在其視察報告中填寫查核程序的結果一事，委員會詢問研發院對事件的跟進及調查結果為何，以及實驗室安全組目前的人手安排是否足夠應付工作需求。**納米及先進材料研發院首席營運總監**在公開聆訊上表示，以及**創新科技署署長**在其2024年12月13日及2025年1月7日的函件(附錄6及8)中補充：

- 研發院經調查後發現，有關員工未有正確使用檢查清單及嚴格遵循實驗室安全視察的標準常規程序。研發院已對該名員工發出了書面警告，並修訂檢查清單和更新程序，包括在檢查表格中新增“檢查時間”欄位以防止預先或滯後填寫，並在每個實驗室指派安全負責人員監督日常安全管理。研發院亦按審計署的建議修訂視察報告的範本；
- 研發院已實施兩級檢查流程：(a)技術團隊每周自行檢查所屬實驗室的安全，並須向各部門負責人和實驗室安全組報告，以供覆核確認；及(b)實驗室安全組每兩個月進行檢查，報告由各部門負責人、首席技術總監及首席營運總監覆核確認。自2024年12月中起實施上述改善實驗室安全措施後，迄今未有發現違規情況；及
- 研發院實驗室安全組目前有一位高級實驗室安全經理為總負責人，另外兩位實驗室安全經理分別負責一般安全管理，以及儀器安全和化學品安全管理。人手上可以應付工作需要。

23. 根據該審計報告第2.26段，就部分實驗室安全視察所發現的違規情況，沒有文件證據顯示研發院已採取相應補救行動。此外，根據該審計報告第2.28段，沒有文件證據顯示部分實驗室安全視察報告有按要求經研發總監覆檢。委員會詢

納米及先進材料研發院

問，在7所實驗室發現的違規事項是否類似或相同，以及研發院就上述不足之處有否作出跟進，並向董事局匯報。**納米及先進材料研發院主席、納米及先進材料研發院行政總裁與納米及先進材料研發院首席營運總監**在公開聆訊上表示，以及**創新科技署署長**在其2024年12月13日及2025年1月7日的函件(附錄6及8)中補充，7所實驗室的違規事項相類似，包括實驗室整體整潔情況需要改善、進行實驗的員工未有穿戴適當的防護設備、化學品儲存和標籤不符合指引規範，以及雜物阻擋急救設備如洗眼器和緊急淋浴器等。研發院已向董事局匯報該審計報告第2.26及2.28段所提述的事宜，並已指令相關員工於視察報告內清楚記錄實驗室安全視察發現的違規情況、相應補救行動的跟進情況和完成日期，以及可予改善的項目，以供相關研發總監及首席技術總監及時覆檢和批核。研發院亦已設定時限要求相關的研發總監覆檢安全視察報告。

24. 委員會進一步詢問，研發院有否為員工制訂指引，以處理或糾正實驗室的違規情況。**納米及先進材料研發院行政總裁**在公開聆訊上表示，以及**創新科技署署長**在其2025年1月7日的函件(附錄8)中補充，研發院會定期於每季或於指引有更新時以電郵傳閱實驗室安全手冊，並於實驗室內張貼基本實驗室安全守則，以提高員工的安全意識。實驗室安全組亦會通過不定時巡視、安全培訓和安全小組會議，提醒員工遵守實驗室安全守則。

25. 根據該審計報告第2.30及2.31段，在2019-2020至2023-2024年度期間，有兩個項目(分別是“參與仍在進行的項目的公司數目”及“受惠於公營機構試用計劃的機構數目”)的表現指標，在提交立法會的文件中所匯報的數目與根據研發院證明記錄的數目有所不同。委員會詢問為何有此差異、其他研發中心是否有同樣問題，以及立法會會否因此而受到誤導。**創新科技署署長**在公開聆訊上，以及在其2024年12月13日的函件(附錄6)中解釋，各研發中心在計算有關表現指標時，是以研發項目作為基礎單位，即一間公司如同時參與多個項目，或一間機構同時受惠於多個項目，於計算表現指標時，會按其參與項目的數目來計算。創科署自2017-2018年度首次向立法會匯報以上兩項表

納米及先進材料研發院

現指標以來，一直要求各研發中心採用一致的方法計算相關數據。創科署同意審計署的建議，將會在日後提交立法會的報告中，加入表現指標的計算基礎註釋。

26. 根據該審計報告第2.33段，在研究人才庫下聘用的研究員數目由2020-2021年度的31名減少29%至2023-2024年度的22名。委員會詢問研發院有否了解箇中原因。**創新科技及工業局局長、創新科技署署長與納米及先進材料研發院首席營運總監**在公開聆訊上解釋，以及**創新科技署署長**在其2024年12月13日的函件(附錄6)中補充，在研究人才庫下聘用的研究員數目是基於能夠開展的研發項目數量。由於近年開展的項目數量有所減少，加上在招聘方面遇到挑戰，研發院將根據不同項目和市場需求，積極增加在研究人才庫下聘用的研究員數目，以滿足研發需求。

C. 來自業界收入及商品化工作

27. 根據該審計報告第3.5段，在2019-2020至2023-2024年度的5年期間，來自業界及其他收入水平在當中兩年低於研發院的目標，分別在2020-2021年度少了4.3個百分點，以及在2022-2023年度少了5.8個百分點。委員會詢問為何這兩年未能達標，以及創科署為何把來自業界及其他收入水平的目標從2019-2020至2022-2023年度的30%，上調至2023-2024年度的35%。**創新科技及工業局局長**在公開聆訊上表示，以及**創新科技署署長**在其2025年1月7日的函件(附錄8)中進一步解釋，在2020-2021年度，涉及業界贊助的合作研發項目開展數量因疫情而減少，來自業界及其他收入水平亦隨即受到影響。到了2022-2023年度，雖然疫情緩和，但整體經濟仍然不明朗，業界夥伴對投資創科傾向持觀望態度，直接影響到涉及業界贊助的合作研發項目及合約研究項目的開展數量，繼而影響了研發院的來自業界及其他收入水平。疫情後的經濟狀況轉趨穩定，政府亦希望加大力度鼓勵各研發中心與業界合作，以促進各研發中心將技術轉移至業界及把研發成果商品化，創科署因此於2023-2024年度起把來自業界及其他收入水平目標提升至35%。

納米及先進材料研發院

28. 根據該審計報告第3.6段，創科署曾向立法會工商及創新科技事務委員會表示正考慮在2024-2025年度把來自業界及其他收入水平的目標上調至40%，並會探討長遠而言可否進一步上調至50%。委員會詢問創科署有關該上調幅度的基礎。**創新科技署署長**在公開聆訊上，以及在其2025年1月7日的函件(附錄8)中解釋，創科署由2023-2024年度起把研發中心來自業界及其他收入水平目標定於35%，而所有研發中心均超越該目標。為進一步鼓勵各研發中心與業界加強合作，創科署在2024-2025年度把目標提升至40%，長遠再探討將目標提升至50%。政府在提升目標的同時，須考慮研發中心具有廣泛地向業界轉移技術的公共使命及其他客觀因素，作出適當的平衡。鑒於經濟環境在短期內仍會面臨挑戰，創科署會繼續觀察未來一年的經濟狀況，再落實進一步提升該指標的時間表。

29. 就該審計報告第3.7及3.8段，委員會詢問，創科署和研發院為何分別採用不同的計算方法匯報研發院的來自業界及其他收入水平，以致研發院年度報告與創科署提交立法會的文件所匯報的相關數字出現差異。**創新科技署署長**在公開聆訊上，以及在其2025年1月7日的函件(附錄8)中解釋，在創科署向立法會工商及創新科技事務委員會定期匯報各研發中心工作進度的文件中，包括各研發中心在來自業界及其他收入水平的數據；而研發院在其年度報告中，分開計算“來自業界收入”和“其他收入”，因而出現相關數據有差異的情況。

30. 根據該審計報告第3.14、3.17及3.18段，在2019-2020至2023-2024年度期間，研發院遞交了411項專利申請，獲批142項專利，已擱置的專利申請則有81項(即約佔兩成)。委員會要求研發院提供每種項目類別分別佔上述獲批及擱置的專利申請的百分比及相關數目，並解釋基於甚麼考慮因素為一個研發項目申請專利和決定擱置一項專利申請，而成功率會否因項目類別而有所不同。**創新科技及工業局局長、納米及先進材料研發院主席與納米及先進材料研發院行政總裁**在公開聆訊上解釋，以及**創新科技署署長**在其2025年1月7日的函件(附錄8)中補充：

納米及先進材料研發院

- 在142項獲批專利中，69項來自種子項目(49%)、39項來自平台項目(27%)、11項來自合作項目(8%)，以及23項來自小型研究項目(16%)；而在81項擱置專利申請中，其中有26項為沒有遞交標準專利申請而自動逾期的臨時專利，另有55項是擱置的標準專利申請，包括28項來自種子項目(51%)、15項來自平台項目(27%)、7項來自合作項目(13%)，以及5項來自小型研究項目(9%)；
- 在專利申請過程中，研發院一般會為研發項目申請臨時專利以獲取該專利申請的“優先權日期”，以便在接續申請標準專利而須與其他對手競爭時可擁有優先權，對獲得最終標準專利所有權至關重要。若在後續研發過程中發現臨時專利的技術不符合下列一籃子因素，研發院會選擇在逾期後不遞交標準專利申請，以有效運用資源。相關的一籃子因素包括該項專利可帶來的商品化收入、維護成本、未來可否作為研發項目的背景知識產權、研發院或市場上是否已有性質相近而技術更先進的專利、該項專利是否切合研發院的未來發展等。研發院會根據這些因素持續檢視標準專利申請，並決定是否應繼續跟進申請工作；及
- 研發院進行的種子項目、平台項目、業界贊助佔項目總成本少於50%的合作項目，以及小型研究項目對創新性要求較高，因此成功率沒有顯著差異，整體獲批率在70%以上。

31. 委員會進一步詢問，研發院在專利申請過程中遇到甚麼困難，而擱置申請會否造成資源浪費，以及有何具體措施減少擱置。**創新科技及工業局局長、納米及先進材料研發院主席與納米及先進材料研發院行政總裁**在公開聆訊上解釋，以及**創新科技署署長**在其2025年1月7日的函件(附錄8)中補充：

納米及先進材料研發院

— 研發院在申請專利時一般遇到以下困難：

- (a) 技術複雜性：高端技術通常涉及複雜的技術細節，令專利申請文件的撰寫和審查變得更加困難；
- (b) 現有技術搜索：每個專利從申請到披露需要12至24個月，因此在專利數據庫中搜索類似技術以判斷技術的創新性時，未必找到新申請的專利；及
- (c) 法律和規範變化：不同國家和地區的專利法規和審查標準可能有所不同，因而增加了高端技術專利申請的複雜性和不確定性；及

— 研發院會採取一系列的措施，促進標準專利申請獲批，包括使用指定的現有技術搜索軟件全面搜索現有技術的情況、擴大專利律師事務所數據庫並與律師密切溝通以提高專利稿件撰寫質量、以及在收到審查員意見後制訂時間表並及時回覆每個審查意見，以縮短整體審查時間。

32. 就該審計報告第3.14段，委員會詢問有關推動研發院項目成果商品化的長遠計劃。**納米及先進材料研發院行政總裁**在公開聆訊上表示，以及**創新科技署署長**在其2024年12月13日的函件(附錄6)中補充，創科署設有“創新意念·匯聚香港”網站，展示12所本港大學、公營科研機構(包括研發院)，以及28間InnoHK研發實驗室合共超過560個研發成果，提供一站式搜尋，讓市場可按需要自行設置搜尋條件，亦可經網站直接聯絡個別科研機構和大學，探討商品化的工作，推動科研成果商品化及促進對業界的技術轉移。為了推動項目成果的商品化，研發院會完善專利管理、定期進行市場需求分析、加強與大學、研究機構和企業的產學研合作、加強在本地、內地及“一帶一路”沿線國家的市場推廣和品牌建設，從而提升研發院的市場競爭力和影響力。

納米及先進材料研發院

33. 根據該審計報告第3.27至3.29段，在2019-2020至2023-2024年度期間完成的73個平台項目及種子項目，截至2024年3月31日，當中50個(68%)項目自完成以來一直沒有帶來任何特許授權費收入，其餘23個(32%)項目則帶來了720萬元特許授權費收入(平均佔項目成本7.4%)。委員會詢問為何大部分項目都未能帶來特許授權費收入或只帶來較低特許授權費收入，這是否由於研發院在市場上的推廣不足或與業界就研發產品的需求上欠缺溝通。**納米及先進材料研發院行政總裁**在公開聆訊上表示，以及**創新科技署署長**在其2025年1月7日的函件(附錄8)中進一步解釋：

- 研發院除了將其擁有的專利透過特許授權安排把技術轉移至業界外，亦會透過與業界進行合作項目及為業界進行合約研究，將技術轉移至業界。一般而言，業界若資助研發項目總成本超過50%，則可擁有由該項目產生的知識產權以直接進行商品化工作，並不會涉及特許授權安排；及
- 在50個沒有帶來任何特許授權費收入的項目中(包括30個種子項目及20個平台項目)，有16個(32%)項目(包括6個種子項目及10個平台項目)在2023-2024年度完成(即與項目完成日期相隔一年或以下時間)。此外，有30個(60%)屬具探索性的種子項目，可為與業界的進一步研發合作鋪路。種子項目往往會衍生出下游平台項目、合作項目或合約研究項目，從中可帶來商品化收入。截至2024年11月，該50個項目中已有28個項目(包括17個種子項目及11個平台項目)衍生出36個下游項目(包括24個平台項目、9個合作項目，以及3個合約研究項目及其他應用研究項目)。

34. 關於有種子項目有機會萌生新的研究項目，從而帶來商品化收入，委員會詢問過往有否成功例子。**納米及先進材料研發院行政總裁**在公開聆訊上告知，以及**創新科技署署長**在其2025年1月7日的函件(附錄8)中補充，過往的成功例子包括一個由兩個種子項目衍生與無隔膜安全電池技術有關的合作項

納米及先進材料研發院

目。除了相關業界夥伴申請機構就該合作項目提供了業界贊助外，研發院亦獲得超過15萬元的特許權使用費。另外一個有關用於口服的核殼微球的種子項目衍生一個有關具定植能力的定位傳送包裹益生菌的平台項目，研發院因此獲得超過3萬元的授權費。

35. 該審計報告第3.31及3.32段提到研發院會探討措施，以增加從平台項目及種子項目取得的特許授權費收入，並已就如何釐定特許授權費編製一般指引。委員會要求研發院提供有關詳情。**納米及先進材料研發院行政總裁**在公開聆訊上表示，以及**創新科技署署長**在其2025年1月7日的函件(附錄8)中補充：

- 研發院已採取以下措施，致力增加項目帶來的特許授權費收入：
 - (a) 加強對平台項目及種子項目的篩選，包括要求每個項目需有業界的積極參與，例如向業界提供相關的試產支援，以提升項目完成後成功產業化的機會；
 - (b) 在可行的情況下自行為項目的研發成果/原型作小批量生產，並向業界推廣，使業界加快採用相關技術；及
 - (c) 積極開展與策略合作夥伴的協作，布置專用的產品技術展示區，例如香港科學園深圳分園、南山智園深港青年創新創業基地及江門科技局展廳等，以增加技術授權及特許授權費的機會。研發院已編纂可授權技術清單的簡介，並透過商會、展覽及推介會進行宣傳。研發院亦會在大灣區內地城市、“一帶一路”國家及東南亞國家積極參與或舉辦技術專題簡介會，以促進技術的跨地域交流與合作；及
- 研發院已建立明確的指引及計算機制，根據項目的成本將其劃分為不同等級，並依據各等級制訂相應的特許授權費/特許權使用費、試用期及年度收費。

納米及先進材料研發院

上述機制亦會根據項目的預算及技術而調整特許授權費。

36. 就委員會詢問有關合作項目和合約研究項目為研發院帶來的商品化收入，**納米及先進材料研發院行政總裁**在公開聆訊上表示，以及**創新科技署署長**在其2025年1月7日的函件(附錄8)中進一步解釋，50%研發資金來自業界贊助的合作項目和100%由業界贊助的合約研究項目涉及特許權使用費分成。在有關項目完成後，會根據合約條款，按使用量或銷售額收取特許權使用費分成。

37. 根據2018年修訂的《資助協議》，研發院的商品化收入會按照創新科技署署長同意的方式使用。委員會詢問此安排的背後原因、審批機制和相關收入的用途。**創新科技署署長**在公開聆訊上，以及在其2025年1月7日的函件(附錄8)中解釋，以往研發中心須把基金資助項目所產生的收入(例如透過項目成果商品化所產生的收入)撥回基金。創科署在2018年7月經財委會同意後，讓各研發中心可保留其部分商品化收入用作進行策略性活動，例如科技發展趨勢及市場動向分析、科研基礎建設、員工發展或小型實驗項目等，藉此進一步鼓勵研發成果商品化。研發院須於每年提交策略性儲備基金的各項用途及預算的計劃書，經董事局同意後再交予創新科技署署長審批。

D. 行政開支及企業管治

38. 根據該審計報告第4.4段，有研發院員工在公幹旅程中基於個人理由延期逗留。雖然該名員工已分別取得進行公幹旅程和在延長逗留期間放取年假的批准，其後亦已支付所涉及的額外交通費用，但審計署發現，該名員工沒有就更改公幹旅程安排尋求批准，而研發院亦沒有此方面的具體指引。雖然該審計報告第4.15(b)段提到研發院會加強相關指引並列明批核人員，有委員詢問，為免產生不必要的負面觀感，研發院會否考慮設定機制不容許員工在公幹旅程中延期逗留。亦有委員認為，為挽留人才，非政府機構可以採用較通融的方法處理此類申請，前設是機構不會因此而承擔額外的費用，並確保在審批有關申

納米及先進材料研發院

請時，批核人員是完全知悉有關情況。就此，委員會要求研發院提供新指引的詳情，解釋新指引是否與政府當局的相關做法一致。

39. **創新科技及工業局局長、納米及先進材料研發院主席、納米及先進材料研發院行政總裁與納米及先進材料研發院首席營運總監**在公開聆訊上回應時表示，以及**創新科技署署長**在其2025年1月7日的函件(附錄8)中進一步解釋：

- 新指引已明確指出，員工應該避免基於個人理由而更改公幹旅程。有真正需要更改行程的員工必須在申請公幹旅程時一併提出相關申請，並承擔所涉及的額外費用。研發院將審慎考慮是否接納員工(特別是涉及主管級人員)基於個人理由更改公幹旅程的申請，並會持續檢視相關機制；及
- 公務員到香港以外地方公幹的旅程安排受《公務員事務規例》規管。公務員如欲基於個人理由更改公幹旅程安排，應事先向批核當局作出申請。有關申請須符合指定條件，包括：(a)改動無損部門原先安排公幹行程的理據；(b)任何額外的費用，須由該員工承擔；以及(c)任何節省下來的款項，不得用以補貼該員工的私人旅遊，才可獲得批准。更改旅程安排須由部門首長批核，部門首長的申請則由有關的常任秘書長批核(如沒有相關的常任秘書長則由申請人上司批核)。

40. 就該審計報告第4.7(a)及4.12(a)段指出涉及行政總裁的膳宿津貼及酬酢開支發還申領由其下屬或其本人批准的情況，委員會詢問研發院是否同意這做法缺乏制衡。**納米及先進材料研發院主席與納米及先進材料研發院行政總裁**在公開聆訊上表示，以及**創新科技署署長**在其2025年1月7日的函件(附錄8)中進一步解釋，按過往的研發院《企業管治手冊》，批核人員視乎所涉申領款額而非申領者職級而定。然而，研發院同意審計署的建議，認為過往的指引在涉及行政總裁的膳宿津貼及酬

納米及先進材料研發院

酌開支的批核機制上有改善空間。為此，研發院已於2024年10月和11月修改相關指引，規定所有涉及行政總裁的膳宿津貼及酬酢開支，必須由董事局主席批核。因應委員會的建議，研發院會就如何更好地協助董事局主席作出批核決定的準則和建議進行檢視，並會適時更新有關機制。研發院提供的新指引載於創新科技署署長的上述函件。

41. 根據該審計報告第4.7(b)(ii)段，審計署發現時任研發院行政總裁有4次公幹旅程的餐費超過應得的膳宿津貼。研發院承擔超額部分，介乎607元至4,700元不等。委員會要求研發院解釋超額原因。此外，除了該審計報告第4.15段提到的改善措施之外，即加強相關指引和向員工作出提醒，委員會詢問研發院有否其他措施確保員工理解訂立新指引背後的意義，並按照該指引行事。**納米及先進材料研發院行政總裁**在公開聆訊上解釋，以及**創新科技署署長**在其2025年1月7日的函件(附錄8)中補充，該審計報告內所提及的公幹旅程皆涉及參與大型展覽或會議，其中超額607元的公幹旅程涉及7名員工的1餐膳食安排，而超額4,700元的公幹旅程則涉及8餐膳食安排(每餐涉及5至6名員工，人均超額約105元)。餐費超額的主要原因是由於活動時間緊迫，在有限的時間及範圍內沒有較便宜的用餐選擇。研發院於2024年11月修改相關指引，完善餐費超過應得膳宿津貼的審批程序。新任的行政總裁亦於12月的全體員工大會上向所有員工闡明有關指引，責成員工遵循指引行事。

42. 根據該審計報告第4.12段，審計署審查了在2019-2020至2023-2024年度期間獲批的50宗酬酢開支發還申領，發現當中2宗(4%)申領涉及的餐費分別超過每人開支限額39元及50元。前一宗的超額申領未經行政總裁或首席營運總監批准。至於後一宗的超額申領，雖然已獲首席營運總監批准，但有關理據並沒有記錄在案。委員會詢問有關每人的酬酢開支限額、該等限額會否定期予以檢討，以及研發院對於審計署的上述發現有何跟進。**創新科技署署長**在其2025年1月7日的函件(附錄8)中解釋，該審計報告內提及的超額酬酢開支，第一宗為午餐，每人開支限額為450元；第二宗為晚餐，每人開支限額為600元。相關限額是根據科大的指引設定，亦會視乎科大的更新而對有關

納米及先進材料研發院

額度作出修訂。研發院於2024年10月修改相關指引，完善超額酬酢開支的審批程序，包括訂明涉及行政總裁的酬酢開支須由董事局主席審批，並提醒所有員工遵守酬酢開支的限額，而相關規定亦會在每季再度傳閱。研發院亦提醒所有員工，超過酬酢開支限額款項的申領要有充分理據才會獲批，而相關理據會妥為記錄。

43. 根據該審計報告第4.12(c)段，在審計署審查的上述50宗酬酢開支發還申領中，8宗(16%)申領的酬酢開支涉及組別總監職級以下的員工，但未獲組別總監或以上職級人員事先批准。相關的事後批准在酬酢開支產生後1至37天取得。委員會詢問研發院為何相關員工沒有取得事先批准，以及有否就事後批准設立時限。**創新科技署署長**在其2025年1月7日的函件(附錄8)中解釋，就上述8宗酬酢開支發還申領，相關員工在事前已向上一級作出口頭匯報，並在事後獲得正式批准。研發院並已於2024年10月修訂相關指引，明確規定所有酬酢開支必須事先獲得批准。在特殊情況下，如未能及時取得正式事先批准，則須盡快取得事後批准，而所有給予的批准及事後批准的理據會妥為記錄。

44. 根據該審計報告第4.12(d)段，在審計署審查的上述50宗酬酢開支發還申領中，1宗(2%)申領所涉及的活動中參與的研發院員工人數遠多於受款待的賓客，當中包括8名研發院員工和2名賓客。然而，上述安排的理據並沒有在申領表格上提供。委員會要求研發院解釋上述事宜，以及如何跟進審計署的發現。**創新科技署署長**在其2025年1月7日的函件(附錄8)解釋，該次酬酢涉及款待兩位業界合作夥伴，由於討論涉及多個項目的合作及商品化宣傳計劃，故研發院有8位員工參與，包括行政總裁、首席總監、相關領域的技術經理及市場經理。研發院已於2024年10月修訂相關指引，訂明研發院員工與受款待賓客的合理人數比例，並須把涉及特殊情況的理據記錄在案。

45. 根據該審計報告第4.17(a)、4.21及4.22段，按照研發院的《企業管治手冊》，其技術委員會轄下的小組委員會一般須每

納米及先進材料研發院

周舉行會議一次。然而，審計署發現沒有文件證據顯示小組委員會在2019至2023年期間舉行過任何會議，而實際上小組委員會改以電郵傳閱方式討論和通過議程項目。委員會詢問研發院是否認為該小組委員會可在無需召開會議的情況下妥善履行職務，以及《企業管治手冊》內訂明的相關行事方式是否已不合時宜，需要予以修訂。**納米及先進材料研發院行政總裁與納米及先進材料研發院首席營運總監**在公開聆訊上表示，以及**創新科技署署長**在其2025年1月7日的函件(附錄8)中進一步解釋，小組委員會以電郵傳閱方式討論並通過的議程項目，包括項目完成後的經審計帳目及與項目相關的更改要求(如項目延長、項目交付條件調整等)。自2024年11月起，研發院已恢復每周進行恆常會議，討論並通過相關議程項目。研發院將檢討這些安排，並在必要時考慮適切修訂《企業管治手冊》。

46. 就該審計報告第4.19段指出有3名董事局非官方成員已連續服務超過6年的情況，根據政府公布的《受資助機構企業管治指引》中提出的良好企業管治方法，非官方成員一般不會在同一個諮詢或法定組織獲委任超過6年，以確保成員有健康的人事更替。創新科技署署長在該審計報告第4.34段的回應中表示，研發院董事局並非政府諮詢或法定組織，因此“6年限制”並不適用。委員會詢問政府當局是否認為目前研發院董事局成員的更替情況理想。**創新科技及工業局局長**在公開聆訊上解釋，以及**創新科技署署長**在其2025年1月7日的函件(附錄8)中補充，雖然“6年限制”並不適用於研發院董事局，創科署在委任研發院的非官方董事局成員時仍會盡量參考上述的委任原則。研發院的董事局不但要監管研發院的日常營運及財務狀況、審核各類型的報告、審批研發院的研發項目，還要為研發院整體的研發方向及研發成果的商業化提供指引。因此，創科署一直恪守“用人唯才”的原則，考慮有關人選的相關專業知識及經驗是否切合研發院未來發展的核心方向。若建議繼續委任已任職超過6年的董事，亦會列明考慮因素和理據。

47. 就該審計報告第4.25、4.27及4.29段指出有關研發院在利益申報事宜上出現的可予改善之處，研發院表示會就此加強監察。委員會要求研發院提供改善措施的具體詳情。**納米及先進**

納米及先進材料研發院

材料研發院行政總裁與納米及先進材料研發院首席營運總監在公開聆訊上告知，以及**創新科技署署長**在其2025年1月7日的函件(附錄8)中補充，研發院將持續加強提醒董事局或委員會成員在因個人或工作身份如需要申報利益，必須在會議上進行申報；同時會詳細記錄會議上的利益申報，以及成員是否繼續留在席上或參與表決相關事宜。

E. 其他事宜

48. 根據該審計報告第5.7段，審計署審查了在2019-2020至2023-2024年度期間的20宗招聘個案。在其中10宗(50%)招聘個案，有遴選小組成員申報與應徵者有私人或工作關係，但相關成員仍繼續留任遴選小組，而且沒有文件證據顯示遴選小組對相關成員應否繼續留任或退出遴選小組有何決定。委員會要求研發院提供有關詳情。**納米及先進材料研發院行政總裁**在公開聆訊上解釋，以及**創新科技署署長**在其2025年1月7日的函件(附錄8)中補充，當中的申報主要涉及工作關係，例如應徵者是研發院其他職位的現有員工、前研發院同事、前研發院暑期實習生等。

49. 根據該審計報告第5.9段，在2019-2020至2023-2024年度期間，研發院的平均員工流失率為22.8%。研發院行政總裁在公開聆訊上表示，九成離職員工為研發員工。委員會詢問員工離職的原因、挽留員工的措施、研發人員流失率高會否影響研發工作，以及上述情況是否與研究人才庫下聘用的研究員數目減少有關。**創新科技署署長**、**納米及先進材料研發院主席**、**納米及先進材料研發院行政總裁**與**納米及先進材料研發院首席營運總監**在公開聆訊上表示，以及**創新科技署署長**在其2025年1月7日的函件(附錄8)中進一步解釋，員工離職的原因主要包括轉換工作方向、升學、離開香港和家庭原因等。員工流失對研發院的運作會有一定程度的影響。為了挽留員工，研發院採取了多項措施，包括設立特別獎金，表揚在國際科研比賽中獲得傑出表現的研發團隊。此外，研發院實施研究卓越獎金，將部分研究成果商品化的收入以獎金方式發放給相關研發團隊。研發院並推出了在職兼讀博士課程，全額資助有潛質的

納米及先進材料研發院

合資格同事兼讀博士課程。根據該計劃獲得補助金的工作人員必須履行兩年服務期的服務承諾。研發院亦會透過不同的招聘途徑、適時檢討薪酬福利等去吸納人才，並加強溝通和進行人手調配。研發院在研究人才庫下聘用研究員時會考慮包括申請者所畢業的院校排名、職位所需年資和技能等因素。研發院亦可運用基金在研發項目下的資助來聘用適合的研究人員。

50. 就該審計報告第5.12段，委員會要求政府當局說明研發院行政總裁的薪酬調整機制，尤其當中與表現評級掛鈎的部分，以及提供過往行政總裁獲發放此部分的酬金的百分比。委員會並詢問政府當局及研發院董事局是否認為研發院現行的薪酬制度能提供足夠誘因提升管理層的工作表現。**創新科技及工業局局長、創新科技署署長、納米及先進材料研發院主席與納米及先進材料研發院首席營運總監**在公開聆訊上解釋，以及**創新科技署署長**在其2024年12月13日的函件(附錄6)中補充：

- 研發院行政總裁的薪酬由兩個部分組成：(a)固定的基本薪金；及(b)浮動的、與表現掛鈎的酬金。基本薪金方面，根據行政總裁的合約，此部分的薪酬在合約期內不變。在續約或新訂合約時，所有合約條款都會重新考慮，其中基本薪金的訂定會參考公務員及研發院其他員工的薪金調整幅度，以及創科署轄下其他研發中心的行政總裁的薪酬組合；如屬續約，則有關人員過往表現也是考慮範疇之一。根據《資助協議》，行政總裁的聘用及其服務條件需要得到董事局及創新科技署署長的批准；及
- 至於與表現掛鈎的酬金方面，經董事局通過確立的行政總裁年度績效考核和發放與表現掛鈎酬金的機制訂明，在決定酬金幅度時須檢視有關人員的表現，以及考慮其他由董事局認為適合採納的因素。當有關人員完成一年的合約任期後，一個由董事局主席、各功能委員會主席，以及創科署代表組成的評核委員會，會從4大範疇對有關人員的表現作出全面評核，包括：(a)領導才能、(b)個人效能、(c)管理能力；

納米及先進材料研發院

及(d)專業知識及人脈網絡，並向董事局報告評核結果和建議發放與表現掛鈎的酬金幅度。最終發放的酬金幅度須經董事局決議通過，並得到創新科技署署長的批准。向行政總裁發放與表現掛鈎的酬金在最近5年的幅度均為基本薪金的25%。

51. 根據該審計報告第5.12至5.14段，雖然研發院董事局於2024年批准更新員工表現評級的整體分布，但在2019-2020至2023-2024年度期間，表現評級“B”的實際分布仍高於董事局批准的整體分布。根據該審計報告第5.14段表二十四，在2023-2024年度，員工表現評級“A”及“B”的實際分布更超過80%。鑒於是次審計署的審查工作發現研發院在日常運作中有多項不足之處，委員會關注到以上的表現評級分析是否反映研發院在評核員工表現時過於寬鬆。**納米及先進材料研發院行政總裁**在公開聆訊上表示，以及**創新科技署署長**在其2025年1月7日的函件(附錄8)中補充，董事局所建議的員工表現評級的整體分布是給研發院作為參考，而研發院就多項工作表現指標評核員工的表現，按照員工的實際表現給予評級。如超出建議的整體分布，研發院會向董事局報告，解釋原因，以獲得董事局的同意。研發院會持續檢視及優化現有的表現評級機制。

52. 根據該審計報告第5.17段，截至2024年6月30日，研發院尚未聘得於2022-2023年度新增的首席科學總監一職。委員會要求研發院解釋為何該職位懸空超過兩年，是否遇到招聘困難或該職位已無運作需要。**納米及先進材料研發院行政總裁**在公開聆訊上表示，以及**創新科技署署長**在其2025年1月7日的函件(附錄8)中補充，研發院於2022-2023年度新增4個首席總監的職位，當中設首席科學總監一職是為了應對研發院較長遠的技術方向及發展。基於成本效益及觀望研發院的發展，相關工作在過去兩年多由其他首席總監分擔。研發院財務及行政委員會於2024年11月7日的會議中再次討論有關事宜。鑒於研發院將與應科院合併，首席科學總監一職的招聘安排將暫時擱置。

納米及先進材料研發院

53. 根據該審計報告第5.25及5.26段，在2019-2020至2023-2024年度期間，與宣傳活動相關的4項表現目標中，有3項(75%)表現目標未能達到。委員會要求研發院解釋相關表現目標未能達到的原因，以及有何措施以達至相關的表現目標。**創新科技署署長**在公開聆訊上，以及在其2025年1月7日的函件(附錄8)中表示，在2019-2020至2023-2024年度期間，不少原定舉行或參與的展覽會/研討會等宣傳活動，因受到疫情影響而須延期或取消，網站訪客的數目也因此受到影響，以致未能達到表現目標。研發院會根據整體技術研發及業務發展的策略，以及考慮資源和時間，訂立明確進取而可行的目標。研發院會按計劃進行宣傳活動，並在有需要時調整策略和調配資源。研發院亦會增加與相關行業協會、商會或其他企業及機構合作，舉辦行業展覽會、研討會及其他宣傳活動，並會優化網站內容、結構及搜索引擎等，以提升整體流量及參與度。

54. 就該審計報告第5.32段和審計署署長在其2024年12月5日的函件中提供的資料(附錄9)，委員會要求政府當局解釋為何在2019-2020至2023-2024年度期間，就5所研發中心的營運開支佔研發項目成本的比率而言，以研發院偏高(在以上5個年度中有3個年度屬最高)。**創新科技署署長**在公開聆訊上，以及在其2024年12月13日的函件(附錄6)中解釋，研發院在2021-2022年度增設了一個生物保健實驗室，並在2022-2023年度增設了一個電池實驗室。相關的租金、設備和器材費用亦隨之而有所增加。政府就各研發中心在未來3個財政年度的營運開支採取“零增長”的原則，即未來3個財政年度每年平均的營運開支以2024-2025年度的水平為上限，以進一步管控其營運開支並鼓勵各研發中心增加來自業界及其他收入。

55. 根據該審計報告第5.34段，在2020-2021至2022-2023年度期間，研發院對香港本地生產總值的貢獻由2020-2021年度的15.31億元下降至2022-2023年度的10.92億元，減幅為29%。在5所研發中心中，研發院在該段期間對本地生產總值的貢獻呈最大減幅。委員會詢問創科署有否了解箇中原因，以及有否制訂策略增強研發院對本地生產總值的貢獻。**創新科技署署長**在公開聆訊上，以及在其2025年1月7日的函件(附錄8)中告知，

納米及先進材料研發院

在疫情期間，部分研發中心(包括研發院)的工作重點轉為進行較為上游的科研項目或為政府部門提供與抗疫有關的技術支援，因此研發中心帶來的整體經濟效益有所下降。儘管研發院在2020-2021至2022-2023年度對本地生產總值的貢獻有所下降，研發院在這3年間仍有一定相當的貢獻(超過39億元)。創科署會繼續定期檢討，以評估包括研發院在內的所有研發中心對本地生產總值的貢獻及其他表現，並聯同研發院董事局敦促研發院尋找更多與業界合作的機會，把技術轉移給業界應用和進行商品化，帶動經濟增長和增加本地生產總值。

F. 結論及建議

整體意見

56. 委員會：

— 強調：

- (a) 創科是激活香港高質量發展的重要引擎，為對接國家十四五規劃下支持香港發展成為國際創科中心的目標，政府未來應加大力度發展創科，為經濟發展提供可持續的動力；
- (b) 在香港正面對巨額財赤須節流控制開支的情況下，如何善用公共資源使其發揮最大效果，是關鍵重點。雖然政府已於2024年11月公布將合併應科院和研發院，委員會期望是次研究該審計報告中的觀察和建議可成為前車之鑒，並輻射至將合併的新研發機構，以及其他受基金資助的研發中心，甚至所有受資助機構；及
- (c) 政府除了應設立有效的監管機制，監察受資助機構的運作和業績外，亦應不時檢討及優化機構的企業管治，確保此類機構具有明確清晰的問責制度和監控行政開支的指引，以防止引起

納米及先進材料研發院

任何實際、潛在或觀感上的權力濫用或利益衝突。此舉可提升機構的良好管治和公信力，並符合公眾對善用公共資源的期望；

項目管理

- 知悉研發院所研發的項目分為“基金資助項目”及“合約研究項目”兩大類。前者包括由業界贊助佔項目總成本最少10%的平台項目、業界贊助佔項目總成本最少30%的合作項目，以及無須業界贊助的種子項目及公營機構試用計劃項目。“合約研究項目”是由業界出資的項目，不涉及基金資助；

基金資助項目

- 對基金資助項目在2019-2020至2023-2024年度期間的以下情況深表關注：
 - (a) 就已開展的項目數目而言，以上5年中有4年未達表現目標。該4年每年平均比目標少8個項目；及
 - (b) 就已完成的項目數目而言，以上5年中每年都未達表現目標，每年平均比目標少17個項目；
- 知悉：
 - (a) 研發院已開展的項目數目未達標是由於本地中小企近年在經濟環境不明朗的情況下，在投資創科方面傾向持觀望態度，所以會較願意支持當中只需贊助研發項目總成本10%的平台項目；
 - (b) 研發院已完成的項目數目未達標的主要原因是項目延遲完成，包括研發過程中遇到技術困難、疫情下設備/消耗品延遲付運，以及難以招聘研發人員等；及

納米及先進材料研發院

- (c) 研發院已要求研究人員在項目開始前對相關技術進行初步研究及表徵測試，提前識別潛在的技術困難，減低項目延遲的風險；此外，項目行政組已改由首席營運總監監督，研發院亦透過加強項目行政組的監管職能，強化對項目開展、進行直至完結各階段的管理；

— 對以下情況深表關注：

- (a) 在2023-2024年度完成的46個項目中：

- 1個(2%)項目較項目協議訂明的目標開展日期延遲6個月開展；
- 34個(74%)項目在項目協議訂明的目標完成日期過後才完成，平均延遲7.7個月；及
- 18個(39%)項目的最終報告平均延遲13天提交創科署；及

- (b) 在2023-2024年度到期提交項目完成後評估報告的47個項目中，24個(51%)項目的評估報告已提交創科署，當中2個(8%)項目的報告分別延遲4天和47天提交。其餘23個(49%)項目的報告尚未提交創科署；

— 知悉：

- (a) 研發院已就上述34個在協議訂明的目標完成日期後才完成的項目，向創科署提出延期申請，並在延長的限期內完成有關項目；
- (b) 延遲提交項目完成後評估報告的主要原因是相關項目統籌人需時整理相關資料以完成報告，而就合作項目而言，亦需時尋求業界合作夥伴的意見。就上述23個仍未提交評估報告的項目，其中21個已提交報告，而餘下2個項目因已擱置而無需提交報告；

納米及先進材料研發院

- (c) 研發院已加強項目行政組的問責，除了更早提醒個別項目小組按時提交報告，亦須就預期未能按時提交報告的個案通知管理層以作跟進；及
 - (d) 創科署一直有對未能按時提交報告的項目作定期跟進，並規定項目統籌人員必須在開展新項目前提交其負責的所有基金資助項目的逾期報告，否則不能開展新項目；
- 就截至2024年3月31日，在2019-2020至2023-2024年度期間完成的73個平台項目及種子項目的以下情況表示極度關注和不滿：
- (a) 50個(68%)項目自完成以來一直沒有帶來任何特許授權費收入；
 - (b) 其餘23個(32%)項目帶來了720萬元特許授權費收入。該23個項目的特許授權費收入佔項目成本的百分比平均為7.4%；及
 - (c) 研發院沒有指引載列釐定特許授權費的理據；
- 知悉：
- (a) 上述50個沒有帶來任何特許授權費收入的項目中(包括30個種子項目及20個平台項目)，有16個(32%)項目在2023-2024年度完成(即與項目完成日期相隔一年或以下時間)；有30個(60%)項目屬具探索性的種子項目，可為與業界的進一步研發合作鋪路；
 - (b) 截至2024年11月，上述50個沒有帶來任何特許授權費收入的項目中，已有28個項目衍生出36個下游項目；及
 - (c) 研發院已採取措施，致力增加項目帶來的特許授權費收入，並已建立明確的指引及計算機制，

納米及先進材料研發院

制訂相應的特許授權費/特許權使用費、試用期及年度收費；

合約研究項目

— 對合約研究項目在2019-2020至2023-2024年度期間的以下情況深表關注：

- (a) 就已開展的項目數目而言，以上5年中有3年未達表現目標。該3年每年平均比目標少2.3個項目；
- (b) 已開展的項目目標數目由2022-2023年度的10個下跌50%至2023-2024年度的5個，沒有文件證據顯示大幅調整表現目標的理據；及
- (c) 來自項目的目標收入由2019-2020年度的820萬元下調至2023-2024年度的560萬元，下調幅度為32%。該5年中有4年的實際收入超逾目標收入，超逾幅度介乎4%至88%不等；

— 知悉：

- (a) 中小企在過去數年經濟環境不明朗的情況下，在投資創科方面較保守，因此需要業界全額出資的項目較難開展。但在2020-2021年度，有企業因應疫情尋求應用納米技術及先進材料，以提供可提升公共衛生安全及個人防護的技術方案，因而新增了7個合約研究項目，令該年度的項目數目有所增加；
- (b) 鑒於疫情過後，中小企需要更多時間來恢復其業務發展，因此研發院為2023-2024年度訂立了一個比較保守的目標，但最終能開展的項目數目超出目標；及
- (c) 在訂立目標時，研發院會綜合考慮外在的經濟環境、市場需求、研究院的技術發展、業務發展計劃以及人力資源情況。研發院訂定2024-2025

納米及先進材料研發院

年度來自合約研究項目的收入表現目標為600萬元，較2023-2024年度560萬元的目標增加了7%；

— 強烈促請研發院：

- (a) 考慮因應研發院實際能力，為其所有開展和完成的項目及來自項目的收入訂立較進取又切實可行的上、下限目標，以配合未來發展方向；及
- (b) 透過與業界和相關機構(包括非本地機構)的溝通協作，發起值得進行和合作的項目，並密切監察項目的進度，確保已開展和完成的項目數目及來自項目的收入達標；

成本效益

— 知悉：

- (a) 研發院的收入包括政府撥款及其他收入。後者主要來自業界贊助及商品化收入(例如來自合約研究項目的收入、特許授權費及分成費用)；
- (b) 在2019-2020至2023-2024年度期間，政府撥款每年介乎1.664億元至2.474億元，以支持研發院的營運及基金資助項目的開支；其他收入每年介乎4,280萬元至6,040萬元；及
- (c) 在2019-2020至2023-2024年度期間，研發院的開支與收入相同，每年介乎2.268億元至2.902億元。據研發院解釋，收入與開支相同是因為任何來自基金對項目的資助中未動用的餘額須退還予政府。就基金資助項目而言，研發院在過去5個財政年度共向政府退還了約2,190萬元，佔有關獲批項目的總資助金額約5.5%；

— 對以下情況深表關注：

(a) 在2019-2020至2023-2024年度期間：

- 研發院的行政及營運開支由2019-2020年度的1.023億元增加至2023-2024年度的1.379億元，增幅為35%；
- 研發院的營運開支由2019-2020年度的7,870萬元增加至2023-2024年度的1.159億元，增幅為47%；而營運開支佔研發項目成本的比率由2019-2020年度的66%增加至2023-2024年度的74%；
- 研發院的其他收入(不包括政府撥款)由2019-2020年度的6,040萬元減少至2023-2024年度的4,280萬元，減幅為29%；
- 研發院的業界贊助³由2019-2020年度的30.8%減少至2023-2024年度的22.5%。業界贊助在該5年中有4年未達表現目標；及
- 研發院來自業界及其他收入水平⁴呈下跌趨勢，由2019-2020年度的47%下跌至2022-2023年度的35%。2023-2024年度來自業界及其他收入水平則回升至46%。儘管該5年的水平均達到創科署的目標，但其中2年(即2020-2021年度及2022-2023年度)低於研發院的目標；⁵

³ 業界贊助的計算方法，是把承諾的業界贊助額除以獲批的項目開支。

⁴ 來自業界及其他收入水平的計算方法：(承諾的業界贊助額+承諾的其他來源財務贊助額+商品化及其他收入)÷創科署批准項目的項目開支×100%。創科署自2017-2018年度起把有關目標定為30%，其後在2023-2024年度上調至35%。

⁵ 研發院亦自行訂定每年目標，而且高於創科署的目標。

納米及先進材料研發院

- (b) 在2022-2023及2023-2024年度，研發院來自業界及其他收入的實際水平在5所研發中心中為最低；及
- (c) 在2020-2021至2022-2023年度期間，研發院對香港本地生產總值的貢獻由2020-2021年度的15.31億元下降至2022-2023年度的10.92億元，減幅為29%；

— 知悉：

- (a) 研發院的行政及營運開支包括部分與研發相關的費用，例如實驗室租金和設備、技術和檢測服務費等。研發院在2021-2022年度增設了一個生物保健實驗室，並在2022-2023年度增設了一個電池實驗室，以開展有關的研發項目。相關的租金、設備和器材的費用亦隨之而增加；
- (b) 在2020-2021年度，涉及業界贊助的合作研發項目開展數量因疫情而減少。到了2022-2023年度，雖然疫情緩和，但整體經濟仍然不明朗，業界對投資創科傾向持觀望態度，直接影響到涉及業界贊助的項目的開展數量，繼而影響了研發院的來自業界及其他收入水平；
- (c) 為進一步鼓勵各研發中心與業界加強合作，創科署在2024-2025年度把來自業界及其他收入水平目標由35%提升至40%，長遠再探討將目標提升至50%；
- (d) 以往研發中心須把基金資助項目所產生的收入撥回基金。為鼓勵研發中心把該些項目的研發成果商品化，創科署在2018年7月起讓各研發中心可保留其部分商品化收入用作進行策略性活動(例如科技發展趨勢及市場動向分析、科研基礎建設和員工發展等)；及

納米及先進材料研發院

- (e) 在疫情期間，部分研發中心(包括研發院)的工作重點轉為進行較為上游的科研項目或為政府部門提供與抗疫有關的技術支援，因此帶來的整體經濟效益有所下降；

— 促請：

- (a) 研發院在疫情後加強業界贊助及商品化工作，着力提升其他收入；
- (b) 研發院考慮在符合相關會計準則的前提下把增設新實驗室的開支記錄為固定資產，並將這些資產在未來的會計期內逐步攤銷或折舊，以更準確反映財務狀況；及
- (c) 政府當局檢視現時任何來自基金而未動用的資助餘額須退還政府的做法，會否間接鼓勵研發中心為避免有餘款而刻意用盡資助額，造成浪費；

行政開支及企業管治

公幹旅程

— 對以下情況感到驚訝及深切關注：

- (a) 在審計署所審查的研發院在2019-2020至2023-2024年度期間進行的20次離港公幹旅程中：
- 有9次(45%)公幹旅程的旅程安排曾作更改。在該9次公幹旅程中，同一員工基於個人理由延期逗留。當中有3次(33%)公幹旅程的交通費用超額。相關員工雖已償還超額的交通費用，但研發院需就其中2次先支付有關費用；及

納米及先進材料研發院

- 就上述9次公幹旅程，雖然相關員工已分別取得進行公幹旅程和在延長逗留期間放取年假的批准，但沒有就更更改公幹旅程安排尋求批准。研發院的指引中沒有訂明此類更改公幹旅程安排需要批准，亦沒有訂明相關的批核人員；及
- (b) 在審計署所審查的研發院在2019-2020至2023-2024年度期間進行的30次公幹旅程的膳宿津貼申領中，研發院在涉及行政總裁申領膳宿津貼方面的指引有可予改善之處。研發院的指引沒有訂明涉及行政總裁的膳宿津貼申領的批核人員。實際情況是此類申領由首席技術總監批准。此外，涉及行政總裁的膳宿津貼申領中超過應得津貼的額外餐費或住宿費，只須取得行政總裁或其指定人員的特別批准。實際情況是此類申領的批准由行政總裁本人給予；

酬酢開支

- 就審計署在審查2019-2020至2023-2024年度期間獲批的50宗酬酢開支發還申領時發現的以下情況表示極度關注：
- (a) 研發院的指引沒有訂明涉及行政總裁的酬酢開支發還申領的批核人員。實際情況是該等申領由首席營運總監或首席技術總監批准；
 - (b) 2宗(4%)申領涉及的餐費分別超過每人開支限額39元及50元。前一宗的申領未經批准，而後一宗的申領則沒有記錄批准的理據；
 - (c) 8宗(16%)申領涉及組別總監職級以下的員工，但未獲組別總監或以上職級人員事先批准。相關的事後批准在酬酢開支產生後1至37天取得(平均為18天)；及

納米及先進材料研發院

- (d) 1宗(2%)申領涉及的活動中參與的員工遠多於受款待的賓客(員工8人和賓客2人)。相關的申領表格上並沒有提供此安排的理據；

— 知悉：

- (a) 研發院是根據經董事局批核的《企業管治手冊》處理有關行政開支的審批及監管。相關指引是參考主辦院校科大的做法而訂定，之後有按需要優化及更新。就該審計報告內列出多項行政開支安排，研發院同意當時的程序和安排都有不足和可改善的空間；
- (b) 研發院已修改有關指引，列明更改公幹旅程安排及申領相關開支的審批安排和程序。研發院會定期傳閱指引，提醒所有員工遵守；及
- (c) 新指引明確規定：
- 員工應該避免基於個人理由而更改公幹旅程。有真正需要更改行程的員工必須在申請公幹旅程時一併提出相關申請，並承擔所涉及的額外費用。研發院將審慎考慮是否接納員工(特別是涉及主管級人員)的申請，並會持續檢視相關機制；
 - 所有涉及行政總裁的更改公幹旅程安排及申領開支(包括膳宿津貼及酬酢開支)，必須由董事局主席批核。研發院會就如何更好地協助董事局主席作出批核決定進行檢視，並會適時更新有關機制；
 - 所有酬酢開支必須事先獲得批准。超過酬酢開支限額款項的申領要有充分理據才會獲批，而相關理據會妥為記錄。在特殊情況下，如未能及時取得正式事先批准，則須盡快取得事後批准，而所有給予的批准理據會妥為記錄；及

納米及先進材料研發院

- 研發院員工與受款待賓客的合理人數比例，並須把涉及特殊情況的理據記錄在案；

— 強烈促請：

- (a) 鑒於研發院行政總裁為機構最高管理者並直接向董事局負責，當決策涉及行政總裁的自身利益時，即使指引中沒有明確訂明，亦應交由更高層次的董事局或其他獨立委員會處理；
- (b) 主管級人員應以身作則，樹立榜樣，在涉及實際、潛在或觀感上的自身利益衝突時，應主動迴避作出自我批核，同時亦應避免交由其下屬作出審批，以確保公平公正；
- (c) 主管級人員應持續優化和檢討涉及行政開支的指引，避免任何引起利益衝突的行為；及
- (d) 研發院除定期傳閱指引外，亦應透過高層人員的講解，強化員工對指引的認識，避免違規行為；

實驗室安全

— 對以下情況深表關注，並認為不可接受：

- (a) 2024年5月，審計署隨同實驗室安全組前往兩所實驗室進行實驗室安全視察，觀察到以下不足之處：
 - 就兩所實驗室中的一所而進行的視察，實驗室安全組在一份視察報告預先填寫查核程序的結果，甚至早於視察進行前已填寫；及
 - 視察報告所列的一些查核程序並無在視察中涵蓋；

納米及先進材料研發院

- (b) 在2019-2020至2023-2024年度期間進行的120次實驗室安全視察中，有62次(52%)視察發現一項或以上違規情況。就當中15次(24%)發現違規情況的視察而言，並沒有文件證據顯示已採取補救行動；及
- (c) 在2022年8月至2024年3月期間擬備的40份實驗室安全視察報告中，截至2024年6月30日，沒有文件證據顯示當中3份(8%)視察報告經研發總監覆檢；

— 知悉：

- (a) 研發院經調查後發現，有關員工未有正確使用檢查清單及嚴格遵循實驗室安全視察的標準常規程序。研發院已對該名員工發出了書面警告，並修訂檢查清單和更新程序，以防止預先或滯後填寫；
- (b) 研發院已指令員工將實驗室安全視察發現的違規情況、相應補救行動的跟進情況和完成日期，以及可予改善的項目，清楚記錄於視察報告內，以供覆檢和批核；及
- (c) 研發院會定期傳閱實驗室安全手冊，並於實驗室內張貼安全守則，以提高員工的安全意識，亦會通過不定時巡視、安全培訓和安全小組會議，提醒員工遵守安全守則；及

- 強烈促請研發院除制訂嚴謹的設備檢查和管理制度、明確的安全標示和操作流程，以及應急措施外，亦應透過巡查、宣傳和教育，提高實驗室使用者的安全意識，營造重視安全的氛圍，保障員工和環境的安全。

具體意見

57. 委員會：

表現指標

— 對以下情況深表關注：

- (a) 在2019-2020至2023-2024年度期間，有兩個表現指標(分別是“參與仍在進行的項目的公司數目”及“受惠於公營機構試用計劃的機構數目”)在提交立法會的文件中所匯報的數目與根據研發院證明紀錄的數目有所不同；
- (b) 在2020-2021至2023-2024年度期間，在研究人才庫下聘用的研究員數目由2020-2021年度的31名減少29%至2023-2024年度的22名；
- (c) 在研發院為2019-2020至2023-2024年度期間完成的89個項目遞交的294項專利申請中，截至2024年3月31日，87項(30%)專利申請的結果已決定。該87項專利申請中有33項(38%)已擱置，涉及25個項目；及
- (d) 於2024年3月31日，89個項目中只有25個(28%)獲批專利，而在2019-2020至2023-2024年度期間的待批專利數目呈上升趨勢，由2020年3月31日的77項大幅上升108%至2024年3月31日的160項；

— 知悉：

- (a) 各研發中心在計算上述兩個表現指標時，是以“研發項目”作為基礎單位，即一間公司如同時參與多個項目，或一間機構同時受惠於多個項目，於計算表現指標時，會按其參與或受惠的項目

納米及先進材料研發院

數目來計算。創科署將會在日後提交立法會的報告中，加入表現指標的計算基礎註釋；

- (b) 在研究人才庫下聘用的研究員數目是基於能夠開展的研發項目數量，由於近年來開展的項目數量有所減少，加上在招聘方面遇到挑戰，研發院將根據不同項目和市場需求，積極增加在研究人才庫下聘用的研究員數目，以滿足研發需求；
 - (c) 在專利申請過程中，研發院一般會為研發項目申請臨時專利以獲取該專利申請的“優先權日期”，以便在接續申請標準專利而須與其他對手競爭時可擁有優先權，這對獲得最終標準專利所有權至關重要。若在後續研發過程中發現臨時專利的技術不符合一籃子因素(例如該項專利可帶來的商品化收入及維護成本等)，研發院會選擇在逾期後不遞交標準專利申請，以有效運用資源；及
 - (d) 研發院會採取一系列的措施，促進標準專利申請獲批，包括使用指定的現有技術搜索軟件全面搜索現有技術情況、擴大專利律師事務所數據庫並與律師密切溝通，以提高專利稿件撰寫質量、以及在收到審查員意見後，制訂時間表並及時回覆每個審查意見，以縮短整體審查時間；
- 認為專利申請具有先申請先得的原則，因此及早和分階段申請並持續進行評估，確實非常重要。尤其是在競爭激烈的創科領域，及早申請可確保技術成果的優先權。然而，在申請專利的過程中，應採取適當措施，以提高標準專利申請的成功率及減少不必要的延誤和擱置；

企業管治

— 對以下情況深表關注：

- (a) 在2019至2023年期間服務研發院董事局的23名非官方成員中，有3名(13%)成員在董事局已連續(或將連續)服務超過6年，年期介乎8至14年不等；
- (b) 沒有文件證據顯示研發院技術委員會轄下小組委員會在2019至2023年期間舉行過任何會議，實際上只是以電郵傳閱方式討論和通過議程項目，有違研發院的《企業管治手冊》訂明每周舉行會議的規定；及
- (c) 研發院董事局成員的利益申報有可改善之處：
 - 在2019至2023年期間15項須在成員首次獲委任時作出的利益申報(即第一層利益申報)當中，有2項(13%)分別在相關成員首次獲委任日期後的1天及15天才作出；
 - 就在2019至2023年期間舉行的董事局會議而言，部分董事局成員沒有在有關會議討論相關項目前作出申報(即第二層利益申報)；及
 - 在2019至2023年期間舉行的20次董事局會議中的8次(40%)當中，成員就討論事宜作出了合共10項利益申報。相關會議紀錄沒有記錄主席或董事局對當中5項(50%)申報有何決定；

— 知悉：

- (a) 研發院董事局並非政府諮詢或法定組織，因此《受資助機構企業管治指引》訂明的“6年限制”並不適用。然而，創科署在委任研發院的非官方

納米及先進材料研發院

董事局成員時會盡量參考上述指引的委任原則；

- (b) 研發院技術委員會轄下小組委員會為確保效率，曾以電郵傳閱的方式，討論和通過其職權範圍內的議程項目。為遵照《企業管治手冊》所載的指引，研發院已編排每周舉行會議，以檢視和通過相關議程項目；及
- (c) 研發院將持續加強提醒董事局或委員會成員在因個人或工作身份如需要申報利益，必須在會議上進行申報；同時會詳細記錄會議上的利益申報及相關事宜；

— 強調：

- (a) 董事局和其轄下的功能委員會是研發院企業管治的核心，負責制訂研發院的戰略和監督管理層的運作，而管理層則負責執行董事局的決定，並向董事局匯報。研發院應確保相關會議紀錄(包括董事局成員的利益申報及就有關申報而作的決定)準確全面並妥善存檔，為後續的跟進工作提供依據；及
- (b) 研發院應遵守《企業管治手冊》訂明的舉行會議規定，並適時作出檢討及修訂；

其他事宜

— 對以下情況表示關注：

- (a) 在審計署所審查於2019-2020至2023-2024年度期間的20宗研發院招聘個案中，就10宗(50%)招聘個案而言，沒有文件證據顯示遴選小組對申報與應徵者有私人或工作關係的成員應否繼續留任或退出遴選小組有何決定；

納米及先進材料研發院

(b) 在2019-2020至2023-2024年度期間，研發院每年平均有57名員工離職，介乎47至70名員工不等。平均員工流失率為22.8%。員工流失率介乎18.4%至27.0%不等；及

(c) 在2019-2020至2023-2024年度整段期間，員工表現評級的實際分布與董事局已批准的整體分布出現偏差；

— 建議研發院：

(a) 建立一個有效的員工表現評級制度，評核員工表現，並採取措施，盡可能確保表現評級的實際分布符合已批准的整體分布；及

(b) 除基本工資外，在向員工發放與表現掛鈎的酬金時，須制訂清晰和可量化的評核指標，提升員工表現，推動機構發展；及

— 知悉創新科技署署長和納米及先進材料研發院行政總裁同意所有載於該審計報告的建議。

跟進行動

58. 委員會希望政府當局繼續向其報告落實委員會及審計署各項建議的進展。

香港水域內避風泊位的規劃和管理

審計署就海事處、土木工程拓展署(“土拓署”)及水務署對香港水域內避風泊位的規劃和管理進行審查。

2. 為保障船隻和船上人員安全，政府當局一直致力確保香港水域內有足夠的避風泊位，供本地船隻在颱風襲港期間或惡劣天氣情況下暫避。截至2024年6月30日，香港有14個避風塘和18個避風碇泊處分布各區，分別提供合共421.6公頃和184.2公頃的避風泊位。海事處會在香港水域內進行日常巡邏，確保航道和避風塘內的通航區暢通無阻，船隻停泊安全有序且符合現行的海事法例。相關政府部門(包括土拓署和水務署)提供配套設施和服務，以切合在避風塘和避風碇泊處內停泊的船隻的需要。

3. 委員會知悉審計署的以下審查結果：

避風泊位的規劃和設置

- 海事處大約每隔5年進行“避風塘面積需求評估”。最新一輪涵蓋2022年至2035年期間的評估預測，就全港整體而言，本地船隻避風泊位的供應將足以應付直至2035年的需求。在預測避風泊位需求時，已考慮遊樂船隻數量的預測增長等因素。就設置避風泊位的項目而言，倘若任何正在進行/規劃的項目未能在2035年前完成，避風泊位的供應或會不足以應付預測的需求；
- 根據《商船(本地船隻)(避風塘)規例》(第548E章)，海事處會就每個避風塘擬備劃有通航區的圖則，並提供該等圖則的副本供公眾查閱。然而，法例沒有就避風碇泊處訂立類似的要求；
- 海事處訂有指定範圍供私人繫泊，並就在該範圍內指明位置敷設私人繫泊設備發出允許。海事處表示，未經相關私人繫泊允許擁有人的同意，其他船隻不得使用已編配的私人繫泊位置。截至2024年6月30日，香港水域內共有43個私人繫泊設備區，涉及1 978宗

香港水域內避風泊位的規劃和管理

私人繫泊允許。由於私人繫泊設備區的面積和界線未有公開，公眾難以區分對外開放的泊位和只限私人使用的泊位；

- 2023年6月，喜靈洲獲避風塘安裝臨時波浪監測站，進行為期1年的波浪監測工作，以監測於2023年3月裝設的浮動防波堤消減波浪的表現。海事處決定延長波浪監測站的運作至2024年10月。有關浮動防波堤消減波浪表現的最終評估報告預計於2024年年底前完成；
- 海事處不時進行海道測量(一般每隔48個月進行一次)，評估避風塘和避風碇泊處的水深，以確保船隻的航行安全。截至2024年6月30日，有4個(佔14個的29%)避風塘和8個(佔18個的44%)避風碇泊處的最新一輪海道測量均在逾48個月前(即2020年6月30日前)進行。海事處需時逾270天才完成1個避風塘和5個避風碇泊處的最新一輪海道測量；
- 根據消防處在2022年4月底進行的檢視，所有隔火通道水深應不少於4.5米。由於香港仔南避風塘的隔火通道部分範圍水深少於3.5米，海事處於2023年5月建議土拓署進行維護性疏浚。根據截至2024年4月的疏浚時間表和海事處與土拓署舉行會議的紀要，維護性疏浚工作暫定於2026年4月展開。為了提高避風泊位的消防安全水平，海事處需要與相關持份者合作，以盡量便利在香港仔南避風塘進行疏浚工作，使該避風塘符合隔火通道的水深要求；

避風泊位的管理

- 《商船(本地船隻)條例》(第548章)訂明，每艘本地船隻均須領有證明書及牌照/已獲給予閑置船隻允許書。審計署於2024年6月和7月在7個避風塘和1個避風碇泊處進行實地視察，抽樣檢查停泊在內的770艘本地船隻，並發現：(a)有67艘(9%)本地船隻並未領有有效運作牌照/閑置允許書，當中有43艘本地

香港水域內避風泊位的規劃和管理

船隻未獲發所需的驗船證明書；及(b)有29艘(佔67艘的43%)本地船隻的運作牌照/閑置允許書的有效期已屆滿超過1年；

- 根據海事處截至2024年6月30日的本地船隻資料庫，在27 155艘領有證明書的本地船隻當中，有6 500艘(24%)本地船隻的運作牌照/閑置允許書有效期已屆滿。審計署留意到，海事處的牌照及關務組就有效期屆滿超過兩個月的運作牌照/閑置允許書向船東發送有效期屆滿通知書後，並沒有採取進一步跟進行動。海事處需要加強工作以確保船東適時為運作牌照/閑置允許書續期；
- 2021年1月至2024年6月期間，海事處曾移走28艘沉船，所招致的開支為110萬元，當中17艘沉船的擁有權未能確定，其餘11艘的擁有權則可予追查。根據第548章，海事處可向船東追討已採取或安排採取的任何行動的費用(包括海事處因此而招致的所有墊付費用及其他開支)作為民事債項。不過，截至2024年8月，海事處仍未向該11名船東發出繳款通知書，要求他們償還移走沉船的費用，合共448,500元；
- 審計署選取了土瓜灣避風塘作審查，並留意到海事處於2018年9月發現船隻A為沉船。海事處發出了115份移走通知書，指示涉事船東浮起和移走船隻A。海事處在2021年就沒有遵從已發出的移走通知書而對涉事船東提出1宗檢控，該船東被定罪及判罰款2,500元。海事處表示，為顧及航行安全，海事處在2022年2月至2023年9月期間發出19份指示通知書(而非移走通知書)，指示涉事船東浮起該船隻，從而決定所需採取的跟進行動。在該段期間，海事處就沒有遵從已發出的指示通知書而對涉事船東提出16宗檢控。然而，由於15宗檢控的傳票未能送達船東以致船東缺席有關聆訊，所以僅有1宗檢控成功，而該船東被判罰款10,000元。在2023年10月1日至2024年6月30日期間，海事處未有再向船隻A的船東發出移走/指示通知書；

配套設施和服務

- 根據《水務設施規例》(第102A章)，供水往本地船隻和非本地船隻或在該等船隻上使用時，作船舶用途的淡水每立方米的收費分別為4.58元和10.93元。顧客在船舶食水售賣機購買食水前，須在售賣機輸入擁有權證明書號碼。審計署分析了從售賣機摘錄的2024年7月銷售紀錄，發現在320宗交易中，有109宗(34%)的擁有權證明書號碼與海事處截至2024年6月的本地船隻名單中所記錄的並不相符；
- 擬向船隻出售或要約出售來自水務設施的食水的供水船船東必須獲得水務署的許可。根據海事處的紀錄，截至2024年6月30日，在18艘持牌供水船中，有6艘沒有獲得有關的水務署許可。審計署留意到：
(a)經核對相關銷售紀錄後，發現在該6艘其船東沒有獲得水務署許可的供水船中，有2艘曾於2024年7月從屯門食水售賣站取得3 218立方米的食水；及(b)在12份已發出的許可中，有5份許可的持有人與海事處記錄的相關供水船船東並不相符；及
- 審計署留意到，海上垃圾清潔服務承辦商每月向海事處提交黑點報告。審計署分析了2022年10月(即合約開始生效之時)至2024年6月期間共21個月的黑點報告，發現當中11個避風塘和6個避風碇泊處內的黑點，平均清潔水平被評為不滿意的月份數目介乎3至21個月。其中香港仔避風塘內的黑點的平均清潔水平在全數21個月內均被評為不滿意。

4. 委員會並無就此事舉行公開聆訊，但要求政府當局就審計署提出的事宜作出書面回應。**海事處處長、土木工程拓展署署長及水務署署長**的回覆載於**附錄10至12**。

5. 委員會希望政府當局繼續向其報告落實審計署各項建議的進展。

廢電器電子產品生產者責任計劃

審計署就環境及生態局和環境保護署(“環保署”)管理廢電器電子產品生產者責任計劃(“廢電器計劃”)和監察廢電器電子產品處理及回收設施(即WEEE•PARK)的設計、建造和營運的工作進行審查。

2. 邵家輝議員申報，他獲若干非政府機構或商會邀請擔任非受薪名譽或非受薪榮譽顧問/成員，而有關機構、商會或其成員所參與的事務可能與廢電器計劃有關。他亦是代表批發及零售界功能界別的立法會議員，而該界別的成員所參與的事務可能與廢電器計劃有關。

3. 廢電器計劃自2018年8月1日起分階段實施，初期涵蓋8種受管制電器，其後在2024年7月1日起擴大涵蓋範圍至新增的2種受管制電器。2015年3月，環保署就發展WEEE•PARK向承辦商A批出一份設計、建造及營運合約。營運階段於2017年10月21日和2018年3月8日分期展開。截至2024年3月，工程計劃開支總額為4億5,510萬元，而營運費用總額為12億5,600萬元。

4. 委員會知悉審計署的以下審查結果：

廢電器計劃的管理

— 在2020年10月至2024年3月期間，環保署收到95宗登記成為受管制電器的登記供應商的申請。根據環保署於2020年10月發出的指引，環保署應在申請文件齊備起計10個工作天內完成對有關申請的核對和審批工作。審計署留意到，截至2024年3月，在收到的95宗申請中，4宗被環保署拒絕，當中有2宗(4宗的50%)在文件齊備後需時16和26個工作天完成處理(平均為21個工作天)；

— 《產品環保責任條例》(第603章)訂明，任何人在業務過程中製造或進口受管制電器以供在香港分發，不論所涉的是否網上銷售平台，均須遵行廢電器計劃的規管措施，而過去有一宗成功的檢控個案，被定罪

廢電器電子產品生產者責任計劃

的是一個跨境進口受管制電器的網上銷售平台。環保署需要加強宣傳關於供應商經跨境和海外網上銷售平台在香港分發受管制電器須履行第603章所訂明的責任；

- 電器廢物處置牌照持牌人應按電器廢物處置牌照條款及條件向環保署提交季度和年度報告。截至2024年3月：(a)在電器廢物處置牌照持牌人到期須提交的331份季度報告和87份年度報告中，分別有82份(25%)季度報告和25份(29%)年度報告沒有在到期日前提交；及(b)環保署沒有就電器廢物處置牌照持牌人逾期提交季度和年度報告的跟進程序制訂指引；
- 根據環保署2023年11月的指引，該署會按每24至36個月的目標周期對所有受管制電器的登記供應商進行巡查。截至2024年3月：(a)在208個受管制電器的登記供應商中，22個(11%)的巡查頻次並未達標(即每36個月最少1次)，而就同一供應商進行任何兩次相連巡查之間相隔的時間則介乎36.3個月至5年不等(平均為3.5年)；及(b)7個(208個的3%)供應商的最後一次巡查是在36.1個月至3.7年(平均為3.3年)前進行；
- 對受管制電器的銷售商進行巡查會採用風險為本的原則。在2018年8月至2024年3月期間，在獲批註除舊服務方案的3 617個銷售商中，2 022個(56%)未被巡查，而1 595個(44%)的巡查次數介乎1至19次不等(平均為1.7次)。雖然不少受管制電器的銷售商從未被環保署巡查，但也有部分被巡查多次。沒有文件紀錄顯示揀選受管制電器的銷售商進行巡查的理據；

WEEE•PARK的設計、建造和營運

- 在2017年10月至2023年10月期間，儘管WEEE•PARK處理的受管制廢電器電子產品的實際數量低於其整

廢電器電子產品生產者責任計劃

體設計處理量，但所處理的受管制廢電器電子產品組合則嚴重傾向洗衣機和電冰箱。為提高一條處理線的處理量，顧問Y於2019年1月在合約A下發出一份僱主更改(定價為350萬元)，進行相關改裝工程。儘管環保署在2010年代初曾進行多次諮詢、營商環境影響評估、可行性研究等，但該署卻沒有特別就評估WEEE•PARK的使用需求進行諮詢，從而就WEEE•PARK將會處理的受管制廢電器電子產品的總量和組合，作出更準確的估算；

- WEEE•PARK的設計和建造工程於2015年4月開展，而經修訂的完工日期為2017年7月19日。工程的主要部分逾期93天(即由2017年7月20日至2017年10月20日)完成，原因是向有關當局取得公用設施和法定牌照的許可時有所延遲。基於類似原因，工程再逾期138天(即由2017年10月21日至2018年3月7日)才大致完成。環保署需要採取措施，確保設施按時啟用，特別是涉及有關當局審批公用設施和法定牌照的工程項目；
- 根據合約A，承辦商A獲支付的每月營運費用，是按當月受管制廢電器電子產品的實際處理量計算。在2017年10月至2024年3月期間，電冰箱和洗衣機的每年平均處理量分別出現32%和80%的不足情況。承辦商A接獲指示，須提升WEEE•PARK就洗衣機和電冰箱的處理量(在2018年10月至2024年3月期間所涉及的額外營運費用為1億6,530萬元)。環保署需要探討重新設計WEEE•PARK的可行性，以使其處理量能配合按受管制廢電器電子產品細分類別的組合；
- 承辦商A沒有就需要進行頻繁維修保養和長時間修理的設施和設備的故障事故，定期編製維修保養工作和跟進行動的詳細紀錄，亦沒有在每月和每年的營運報告中匯報有關資料；

廢電器電子產品生產者責任計劃

- 在2017年10月至2024年3月期間，承辦商A在18份表現評核報告中，有14份(78%)的工地意外紀錄部分的評級為“欠佳”，涉及43宗非致命工傷意外。儘管承辦商A自2020年11月起推行僱員發展計劃以改善職業安全 and 健康，WEEE•PARK的工地和職業安全水平仍未見顯著改善。在43宗意外中，25宗(58%)是在僱員發展計劃推行後發生；
- 承辦商A在所收集的第1類別的受管制廢電器電子產品中，應按其4個細分類別(即空調機、電冰箱、電視機和洗衣機)分揀可復修的產品，並進行修理，然後捐贈非政府機構，以惠贈弱勢家庭。在2017年10月至2023年10月期間，已修理的空調機和電冰箱在4個營運年度的實際數量均低於其類別的目標數量，前者的不足之數由9至167件不等(即7%至91%)，後者的不足之數則由102至258件不等(即16%至40%)；

其他相關事宜

- 截至2024年3月，在受管制電器的登記供應商於2020年10月至2024年3月期間到期提交的2 997份申報和719份審計報告中，有341份(11%)申報和145份(20%)審計報告逾期提交。環境保護署署長回應時表示，環保署會提升電腦系統，以便利受管制電器的登記供應商提交申報和審計報告，並會加強個案監察方面的管理監控，以追蹤個案的處理時間；及
- 自2018年8月實施廢電器計劃以來，環保署分別在2022年5月和2024年5月就廢電器計劃下受管制電器的循環再造徵費進行兩次成本檢討，並決定不調整徵費水平。然而，2018-2019至2028-2029年度期間的整體收回成本比率由105.2%(2022年5月的預測)跌至99.8%(2024年5月的預測)。環保署需要密切監察廢電器計劃收回成本的情況，並按情況採取行動，以期達致收回全部成本。

廢電器電子產品生產者責任計劃

5. 委員會並無就此事舉行公開聆訊，但要求政府當局就審計署提出的事宜作出書面回應。**環境保護署署長**的回覆載於附錄13。

6. 委員會希望政府當局繼續向其報告落實審計署各項建議的進展。

小型無人機操作的規管

審計署就民航處對小型無人機操作的規管進行審查。

2. 根據民航處的資料，小型無人機(較常稱為“航拍機”)被界定為重量為25公斤或以下的無人機。小型無人機在本地及全球日趨普及，為配合小型無人機的應用和發展，同時保障航空和公眾安全，政府在《民航條例》(第448章)下訂立《小型無人機令》(第448G章)，這項附屬法例於2022年6月1日生效。

3. 根據《小型無人機令》，小型無人機分為3類，即甲一類小型無人機(重量不超過250克)、甲二類小型無人機(重量在250克以上但不超過7公斤)及乙類小型無人機(重量在7公斤以上但不超過25公斤)。此外，小型無人機操作分為兩類，分別為標準操作(即符合民航處所訂的適用操作規定的甲一類及甲二類小型無人機操作)及進階操作(例如乙類小型無人機操作)。進行標準操作無須事先獲得民航處許可，進行進階操作則須事先獲得民航處許可。

4. 委員會知悉審計署的以下審查結果：

- 在民航處管理的註冊系統下，甲二類操作和進階操作的小型無人機和遙控駕駛員均須註冊。截至2024年6月30日，註冊小型無人機有24 070架，註冊遙控駕駛員有25 721名。在註冊過程中，遙控駕駛員註冊人須閱覽安全資訊和小型無人機的安全操作知識，以提高他們的安全意識。此外，進階操作的遙控駕駛員須自費接受獲批准的小型無人機訓練機構所舉辦的進階訓練和評核，除非他們可證明自己能以其他方式符合資格。截至2024年6月30日，共有8個獲批准的小型無人機訓練機構可提供進階訓練和評核；
- 為準備實施《小型無人機令》，各項以大眾為對象的宣傳活動亦陸續展開，務求向公眾發布該項新命令。民航處亦於2022年3月至5月期間為業界舉行大型簡介會，對象包括現有及有興趣的小型無人機營

小型無人機操作的規管

運人、專業團體、小型無人機協會等，以及政府政策局和部門；

註冊、訓練及評核規定

- 根據民航處的指引，若小型無人機電子平台(“SUA一站通”)帳戶持有人申請刪除其帳戶，則除非民航處已從任何先前的溝通得知原因，否則民航處會聯絡帳戶持有人，以確定其是否有意刪除帳戶。民航處的指引並無提及如何處理已刪除的SUA一站通帳戶所持有的有效註冊小型無人機。截至2024年6月30日，有30架有效註冊小型無人機由22個已刪除帳戶持有。若某個在SUA一站通的帳戶已刪除，該個已刪除帳戶所持有的有效註冊小型無人機可能不再有負責人；
- 民航處人員每天會檢查小型無人機新註冊申請清單，以找出任何異常數據(例如不合理的重量)，而有異常數據的申請不應繼續處理。審計署審查了在SUA一站通內甲二類小型無人機首5個最常見型號的6 030架(25%)註冊小型無人機，發現有一些民航處或須作進一步調查的異常數據；
- 截至2024年6月30日，除了8個獲批准的小型無人機訓練機構外，有1個獲批准的小型無人機訓練機構已獲民航處原則上批准提供訓練課程。在2022年6月1日至2024年6月30日期間獲批的10宗申請(涉及6個獲批准的小型無人機訓練機構所提交的6宗首次申請及4宗續期申請)中，首次申請和續期申請的評核有可予改善之處，當中的缺失包括相關獲批准的小型無人機訓練機構的導師及實習評核員的經驗和資歷未經核實、在申請中沒有訂明每份理論知識試卷的試題數目，以及報告程序和事故處理的審核指引文件有不足之處。然而，沒有文件證據顯示民航處在給予相關獲批准的小型無人機訓練機構批准前，曾向這些機構作出跟進；

小型無人機操作的規管

進階操作許可及保險規定

- 根據民航處的紀錄，有94個民航處就首次申請及續期申請批出的進階操作許可已於2024年6月30日或之前到期。在這94宗個案中，部分個案未有在其進階操作許可有效期內獲至少進行一次預定監管審查：(a)有9宗(10%)個案從沒有獲進行預定監管審查，但有2宗個案的進階操作許可其後獲民航處續期。這違反了民航處的指引，即只有在過去12個月曾進行預定監管審查的情況下，進階操作許可才會獲續期；以及(b)在11宗(12%)個案中，預定監管審查並非在相關有效期內進行，而是在其進階操作許可到期後才進行，相隔的時間介乎2至43天；
- 根據民航處的指引，進階操作許可持有人應至少每6個月進行一次涵蓋操作各方面的自我評估，以辨識未妥善執行或須作進一步改善的任何內部缺失及程序。自我評估紀錄須在預定監管審查及進階操作許可續期申請時接受民航處檢查。審計署抽查了10宗個案進行的預定監管審查，發現在6宗(60%)個案中，沒有文件證據顯示民航處人員曾檢查自我評估紀錄；以及在1宗(10%)個案中，有關進階操作許可持有人理應在進階操作許可的一年有效期內進行兩次自我評估，但民航處人員只檢查了其中一次的自我評估紀錄；
- 根據民航處的指引，就涵蓋指定時間段的進階操作許可而言，進階操作許可持有人可在現有進階操作許可到期日至少30個曆日前(即提交續期申請的指定日期)，提交有關進階操作許可的續期申請。截至2024年6月30日，在民航處批准的79宗進階操作許可續期申請中，有47宗(59%)個案的上一次進階操作許可到期日與獲續期進階操作許可生效日相隔1至270天；
- 在制定《小型無人機令》時，民航處採取分階段的方式，施加有關身體受傷及/或死亡的第三者責任強

小型無人機操作的規管

制保險規定。第一階段為進階操作的強制保險，在《小型無人機令》生效時(即2022年6月1日)隨即實施。至於有關甲二類操作的強制保險的第二階段，小型無人機操作人及保險市場在提供足夠的第三者保險產品選擇方面，尚未準備就緒；

其他相關事宜

- 截至2024年6月30日，有13宗涉嫌違反《小型無人機令》的個案已完成處理，有25宗個案的調查工作則正在進行。在該25宗個案中，有14宗(56%)個案由民航處接獲作處理起計已超過180天。在8宗(57%)個案中，相關主要進度指標顯示，民航處在收集有關資料和證據後，需時超過3個月(介乎108至165天)才進行下一步跟進行動；及
- 不時有傳媒報道旅客違反《小型無人機令》。此外，據民航處表示，在截至2024年6月30日民航處所處理涉嫌違反《小型無人機令》的38宗個案中，13宗(34%)個案涉及旅客，這顯示旅客未必十分了解《小型無人機令》的規定。

5. 委員會並無就此事舉行公開聆訊，但要求政府當局就審計署提出的事宜作出書面回應。**民航處處長**的回覆載於附錄14。

6. 委員會希望政府當局繼續向其報告落實審計署各項建議的進展。

長者院舍照顧服務券計劃

審計署就社會福利署(“社署”)推出的長者院舍照顧服務券計劃(“院舍券計劃”)進行審查。

2. 院舍券計劃採用“錢跟人走”及“能者多付”的原則，為長者提供更大的靈活性，讓他們可自由選擇及轉換入住參與院舍券計劃的安老院(即認可服務機構)，並讓負擔能力較低的長者獲得較多資助。由院舍券計劃自2017年推出至2023-2024年度，院舍券津貼的總額約為24億2,440萬元。

3. 委員會知悉審計署的以下審查結果：

院舍券的行政事宜

- 截至2024年3月，在已發放的7 110張院舍券中，3 110張(44%)院舍券已被註銷，而4 000張(56%)院舍券維持有效。社署表示，就該3 110張被註銷的院舍券而言，長者退出院舍券計劃的主要原因是離世(73%)；
- 院舍券於何時使用由院舍券持有人決定。只要已發放的院舍券數目較名額多，便有機會超出院舍券的獲撥資源；
- 社署在完成處理院舍券申請方面，並沒有指定時限。就2022-2023年度及2023-2024年度所接獲的5 704宗申請而言，審計署留意到，截至2024年3月31日：
 - (a) 3 179宗(56%)申請已完成處理並已發放院舍券。申請日期與院舍券發放日期之間相隔的時間介乎同日至約7個月不等；
 - (b) 330宗(6%)申請正在處理中。申請日期與2024年3月31日之間相隔的時間介乎3天至約5個月不等；及
 - (c) 2 195宗(38%)申請在完成處理後沒有發放院舍券，包括1 882宗(86%)被撤回的申請、94宗(4%)

長者院舍照顧服務券計劃

被拒絕的申請，以及219宗(10%)申請人離世的申請。就該2 195宗申請而言，申請日期與完成處理日期之間相隔的時間介乎同日至約9個月不等；

- 根據社署指引，社署人員須於為申請人完成服務簡介後7個工作天內聯絡負責工作員，以取得有效的安老服務統一評估機制評估結果。然而，社署沒有備存服務簡介時間及首次聯絡負責工作員日期的現成資料；
- 審計署審視了5 992張試用期已屆滿的院舍券的紀錄，並留意到：(a)就當中12張院舍券而言，院舍券持有人繼續參加還是退出院舍券計劃的決定仍未被記錄於院舍券系統中；及(b)就當中228張院舍券而言，院舍券持有人的決定有被記錄於院舍券系統中，而繼續參加或退出的日期為試用期屆滿後的1天至約9個月；
- 根據社署指引，如院舍券連續3個月未被使用，即會失效。截至2024年3月31日，在4 000名院舍券持有人中，17名院舍券持有人已離開認可服務機構92天至約2.6年。雖然有關院舍券已因連續3個月以上未被使用而失效，但仍未被註銷；
- 認可服務機構向院舍券持有人收取的床位費，涵蓋院舍券服務的費用及升級寢室的額外付款費用(如適用)。院舍券面值每年調整，而認可服務機構須回覆社署其院舍券服務費用會否相應調整。至於由2024年4月起生效的院舍券面值調整，雖然截至2024年8月並沒有社署審視費用的文件紀錄，但經審計署審查的全部15間認可服務機構(包括11間沒有回覆社署的認可服務機構)皆按照自2024年4月起生效的更新院舍券面值獲發還服務津貼；
- 審計署審視了10間合約院舍收取的額外附屬服務費用，並留意到這些院舍的額外附屬服務與其他類別的認可服務機構(例如私營院舍)提供的額外服務、

長者院舍照顧服務券計劃

消耗品項目和附帶收費項目相似。在一般情況下，該等費用由院舍券持有人支付(而他們可自行選擇是否購買該等項目/服務)，但合約院舍所提供的額外附屬服務做法則有所不同，不論院舍券持有人意願為何，該等服務均由政府全額或部分資助。此外，不同合約院舍就部分類似的額外附屬服務所收取費用的水平有頗大差異；

- 認可服務機構須向社署提交收費項目表和價目表，以供審核。在審計署審查的15間認可服務機構中，就類似的額外服務、消耗品項目和附帶收費項目而言，各間認可服務機構的經審視費用存在差異。至於這15間認可服務機構提交的最新收費項目表，社署沒有就其中7間(47%)認可服務機構備存其審視紀錄；

監察認可服務機構

- 審計署審視了30名院舍券持有人由2023年4月至2024年3月期間的相關紀錄，發現：(a)在6宗個案中，有消耗品項目被多收費用(總額為2,703元)；(b)在4宗個案中，未有在價目表上列出的消耗品項目被收費(總額為34,225元)，而相關理據沒有記錄在案；及(c)在兩宗個案中，領取照顧補助金津貼的院舍券持有人被收取應由政府繳付的照顧補助項目費用(總額為1,155元)。在2023年10月至2024年3月期間，有7宗個案涉及未有向領取紙尿片照顧補助金津貼的院舍券持有人提供每日規定數量的尿片，而相關理據沒有記錄在案；
- 審計署審視了3間認可服務機構在2024年3月的員工值勤紀錄，並留意到兩間認可服務機構部分類別員工的值勤不足率介乎1%至14%不等，不符合服務協議所訂值勤率須達100%的要求；
- 截至2024年3月，在203間認可服務機構中，社署對59間認可服務機構進行的服務監察探訪已逾期。審計署於2024年6月和7月隨同社署到5間認可服務機構進行5次服務監察探訪暨實地督導檢查，並留意

長者院舍照顧服務券計劃

到在其中一次探訪中，社署人員未能發現不符合服務協議的情況(例如多收消耗品項目費用和附帶收費)；

其他相關事宜

- 2023年7月至2024年5月期間，在認可服務機構提交的2 155份每月申請發還款項表格中，有559份(26%)表格延遲提交。就當中625份(29%)表格而言，認可服務機構須重新提交申請發還款項表格；
- 社署表示，每月申請發還款項表格需要數度提交/重新提交由多個原因所致，包括認可服務機構出現技術問題。社署表示，已就使用長者服務券資訊系統向認可服務機構提供使用手冊、訓練和影片示範，以利便發還款項的過程；
- 2024年3月至5月期間，206間認可服務機構透過長者服務券資訊系統更新空置床位資料的紀錄共有607項。審計署留意到，148項(24%)紀錄按時更新，但其餘459項(76%)紀錄則並非按規定於每月最後一天更新；及
- 截至2024年3月，在203間認可服務機構中，90間(44%)可提供予院舍券持有人入住的空置床位百分比為10%或以下。由2024年6月11日起，院舍券的數目增加了1 000張，但截至2024年8月，可供院舍券持有人入住的床位數目只增加了668個(與2024年3月的數字相比)。

4. 委員會並無就此事舉行公開聆訊，但要求政府當局就審計署提出的事宜作出書面回應。**社會福利署署長**的回覆載於附錄15。

5. 委員會希望政府當局繼續向其報告落實審計署各項建議的進展。

審計署就香港理工大學(“理大”)的大學校舍維修保養工作進行審查。

2. 邵家輝議員申報，他是自由黨的成員，並獲若干非政府機構或商會邀請擔任非受薪名譽或非受薪榮譽顧問/成員。有關機構或商會可能曾參與理大的事務。龍漢標議員申報，他是代表地產及建造界功能界別的立法會議員，該界別內的承建商或曾進行相關工程項目。

3. 理大的主校園佔地102 300平方米，校舍內設有多項設施。在2022-2023年度，理大的大學校舍維修保養開支為1億4,680萬元。在2019-2020年度至2022-2023年度期間，校園修復和保安加強工作的開支為2億3,580萬元。

4. 委員會知悉審計署以下審查結果：

定期維修

- 在2022-2023年度和2023-2024年度，理大內74部升降機中的69部(93%)，發生事故總數為413宗，以及全部10部自動梯，發生事故總數為134宗，兩者涉及的總停機時數分別為2 523小時和648小時；
- 在2022-2023至2023-2024年度期間，其中一間承辦商有一個月的升降機服務可用率未能符合不低於98.5%的規定，但理大沒有向該名承辦商發出警告信；
- 在2022年7月至2024年3月期間建立並已完成的903份一般施工令中，488份(54%)違反理大的規定，在獲得組別主管批准前1至214天(平均為9天)已經展開工程；
- 就於2022年7月至2024年3月期間建立的1 054份施工令，當中的1 042份施工令，由完工日期起計，用了介乎0至652天(平均為70天)才發出完工證明書；

香港理工大學：大學校舍的維修保養

- 審計署審查了30份在2024年4月1日仍然生效的服務合約進行實地視察的紀錄，發現實地視察的模式、次數、時間和記錄視察結果的方式並不一致。理大《運作手冊》並沒有指明實地視察的模式、次數、時間和範圍，以及規定記錄結果；

按用家要求的維修及其他維修保養工作

- 在2021-2022年度至2023-2024年度已完成的80 997份按用家要求的故障維修工作單中，只有720份(0.9%)進行了抽查。進行有關抽查的工作單所佔百分比由2021-2022年度的1.9%下降至2023-2024年度的0.7%。抽查所涵蓋的工作類別介乎2022-2023年度的1個至2021-2022年度的9個。在該段期間進行的所有抽查結果均沒有記錄在案；
- 審計署審查了在2021-2022年度至2023-2024年度建立並已完成的76 625份故障維修工作單和2 676份緊急維修工作單，發現有6 080份(8%)故障維修工作單和19份(1%)緊急維修工作單未能達到處理服務要求方面的服務承諾；
- 由2021年5月至2024年5月，就2 342項要求擬備成本估算，其中有1 163項(50%)工料測量顧問的擬備成本估算工作有所延誤。在擬備成本估算工作有所延遲的要求中，緊急要求佔最高百分比。在471項緊急要求中，有309項(66%)要求的擬備成本估算工作有所延誤(平均為16個工作天)；
- 就工料測量顧問在2021年5月至2024年5月期間處理付款申請的工作而言，在1 954宗已完成的付款申請中，有1 950宗(99%)申請的處理工作有所延誤，延誤時間介乎3至634個工作天(平均為117個工作天)；
- 審計署檢視了工料測量顧問在2021年5月至2024年5月共36個月期間呈交進度報告的紀錄，發現在該36個月中，有27個月(75%)並沒有顧問呈交進度報告的紀錄，有違合約規定；

採購服務

- 審計署檢視了在2019-2020年度至2023-2024年度期間就維修保養服務合約進行的60次招標工作，並發現在25次(41%)招標工作中：(a)在8次招標工作中，每次僅收到1份標書；以及(b)在17次招標工作中，每次共收到2份標書；
- 就上述60次招標工作，在52次招標工作中，均有向未能中標者發出通知。就這52次招標工作中的44次(85%)招標工作，沒有在接納中標標書後適時向未能中標者發出通知，平均延誤時間為257天；
- 就上述60次招標工作，審計署發現在當中7次(12%)招標工作中，每個標書評審小組各有1名成員(共涉及3名職員)的聲明及承諾書未能找到；
- 審計署就2019-2020年度至2023-2024年度期間進行的4次維修保養定期合約招標工作，檢視獲邀就加入投標者名單表達意願的承辦商回應，並發現：(a)在該4次招標工作中，每次均有65%至84%(平均為76%)的受邀承辦商沒有回應，或表示無意加入投標者名單；以及(b)理大沒有就沒有回應或表示無意加入的受邀承辦商作出跟進，以了解背後原因；

校園修復和保安加強工作及其他事宜

- 截至2024年9月，理大只限學生、教職員及獲授權人士進入校園。校園使用者須在校園主要出入口的閘機上以通行證或通行碼核實身份；
- 理大的指引沒有訂明在哪些情況下須向在健康及安全方面的表現不可接受的承辦商發出書面警告。在2019-2020年度至2023-2024年度期間，在一些情況下，發出書面警告的準則並不一致；
- 審計署審查了2019-2020年度至2023-2024年度期間參與維修保養工作的設施及可持續校園處職員的

香港理工大學：大學校舍的維修保養

訓練紀錄，並留意到每年未達到年度訓練要求的職員所佔百分比介乎43%(2020-2021年度)至96%(2019-2020年度)；及

- 審計署審查了2019-2020年度至2023-2024年度期間關於大學校舍維修保養的全部14宗意外紀錄。這些意外分別涉及3名校園使用者、7名承辦商人員和4名設施及可持續校園處職員。雖然意外中各人傷勢輕微，但審計署留意到在上述14宗意外中，有10宗(71%)的意外報告表格是在有關意外發生後超過72小時才呈交健康及安全事務處，有違《健康、安全與環境管理手冊》的規定。

5. 委員會並無就此事舉行公開聆訊，但要求理大就審計署提出的事宜作出書面回應。**香港理工大學校長**的回覆載於附錄16。

6. 委員會希望理大繼續向其報告落實審計署各項建議的進展。

屯門至赤鱸角連接路

A. 引言

審計署就屯門至赤鱸角連接路建造工程(“屯赤工程計劃”)的推行和屯門至赤鱸角連接路的交通管理進行審查。

2. 龍漢標議員申報，他是代表地產及建造界功能界別的立法會議員，該界別內的承建商或曾進行相關工程項目。

背景

3. 立法會財務委員會於2011年11月和2013年6月就屯赤工程計劃批出合共467.08億元撥款。路政署是負責推行屯赤工程計劃的承建部門。2011年11月，屯赤工程計劃的設計及建造工程監督工作的顧問合約批予顧問X；另有8份相互關連的工程合約(即合約A至H)在2013年6月至2022年6月期間批出。屯赤工程計劃於2013年6月展開，截至2024年12月大致完成。運輸及物流局估計屯赤工程計劃的總開支將維持於約422億元，即約為核准工程預算467.08億元的90%。

4. 屯門至赤鱸角連接路是連接新界西北至北大嶼山、香港國際機場及港珠澳大橋的策略性通道。屯門至赤鱸角連接路包括南面連接路(主要為北大嶼山與香港口岸(填海興建的人工島)之間的海上高架道路)和北面連接路(主要為屯門-赤鱸角隧道)。整條屯門至赤鱸角連接路於2020年12月全面通車。運輸署在2020年9月透過公開招標向營辦商A批出屯門-赤鱸角隧道首份管理、營運及維修保養協議，為期4年，由2020年12月27日起至2024年12月26日止，定額管理費為2.986億元。

公開聆訊

5. 委員會分別於2024年12月20日及2025年1月10日舉行了兩次公開聆訊，以聽取證供。**運輸及物流局局長陳美寶女士**在首次公開聆訊上的開場發言載於**附錄17**。

屯門至赤鱸角連接路

合約開支

6. 根據審計署署長第八十三號報告書(“該審計報告”)第1.6段，路政署於2011年11月就屯赤工程計劃的設計及建造工程監督工作向顧問X批出顧問合約。截至2024年8月，已向顧問X支付的顧問費為2.536億元。委員會要求路政署告知如何估算此項顧問費用。**路政署署長邱國鼎先生**在公開聆訊上解釋，以及**運輸及物流局局長**在其2025年1月8日的函件(附錄18)補充，屯赤工程計劃的顧問費用主要是基於該工程計劃的規模、複雜性，以及預計完成相關設計及合約管理工作所需的專業及技術人員的工作月數所估算。立法會財務委員會在2011年及2013年就屯赤工程計劃批出的撥款中，有關設計及合約管理的顧問費用分別為6,150萬元(按2011年9月價格計算)及9,050萬元(按2012年9月價格計算)。上述費用若按付款當日價格計算即分別約為7,090萬元及1.22億元，共1.93億元。截至2024年12月，路政署已支付的顧問費用為2.536億元。有關金額並不包括駐工地人員的管理費用及薪酬，以及環境監察辦事處及獨立環境查核人服務的費用。已支付的設計及合約管理顧問費用實際上較原先估算為高，主要原因是由於與港珠澳大橋香港口岸填海工程配合事宜而產生的額外參考設計及詳細設計所引致。

7. 就該審計報告第1.8段表三有關屯赤工程計劃下的8份工程合約的開支，委員會要求政府當局解釋如何釐訂工務工程合約中的價格變動調整撥備和應急費用，並關注價格變動調整撥備會否在工程費用和應急費用不敷應用時被用作填補工程項目中因顧問發出的更改令或承建商的申索而引致的額外開支。**運輸及物流局局長、路政署署長與財經事務及庫務局副秘書長(庫務)3羅中女士**在公開聆訊上回應時表示，以及**財經事務及庫務局局長**在其2025年1月8日及22日的回覆(附錄19及20)中進一步解釋：

- 工務工程合約費用主要由工程建造費用、應急費用及合約價格變動調整撥備所組成。應急費用是應付未能預見的情況所引致的額外開支(例如比預期惡劣的岩土狀況、為配合地區關注而進行的額外工程

屯門至赤鱗角連接路

等變更指令所引致的費用)。項目工程團隊會因應項目的獨特性和所面對的風險,釐訂所需的應急費用。合約價格變動調整撥備則是應付合約期間工人工資及材料價格的變動,有助排除建築價格變動的不明朗因素,以減低承建商的標價中的風險成本。項目工程團隊亦會估算該工程期內每年的工程費用,按政府經濟顧問就合約期間的公營部門樓宇和建造工程產量價格的趨勢增減率所作的預測,計算該合約所需的價格變動調整撥備。然而,價格變動調整的開支則要視乎工程期內每年的實際工程費用,並根據政府統計處每月提供的工資及材料成本指數作相應調整,從而得出每年價格變動調整的實際開支;及

- 在推展工務工程項目的過程中,有可能在工程範圍內出現未能預見的情況,而這些情況所引致的額外開支一般由應急費用和節省了的建築成本來支付。管制人員只有在價格變動調整撥備有剩餘,而工程項目中又無法調撥其他額外資源時,方能動用剩餘的合約價格變動調整撥備以支付這些額外開支。在現有機制下,管制人員可在不超出核准工程預算和符合上述條件的前提下調撥資源,以應付工程中未能預見的情況。管制人員須確保妥善使用其管制內的款項,亦須顧及提供公共服務及使用公帑的經濟效益、效率及成效,以控制或監察成本開支。財經事務及庫務局認為現時的做法合理,並會聯同發展局持續檢視和加強工務工程的成本管控和監察工程開支。

8. **運輸及物流局局長**就屯赤工程計劃工程合約中的價格變動調整撥備和應急費用問題在其2025年1月8日及2月7日的函件(附錄18及21)中補充,屯赤工程計劃工程合約中的價格變動調整撥備基本是用作支付因工資及物料價格上漲而引致的額外合約開支。然而,因合約下其他開支(例如因港珠澳大橋香港口岸填海工程配合事宜而產生的額外開支及承建商的申索)超出預期,而合約中的應急費用亦不足夠的情況下,路政署才動用剩餘的價格變動調整撥備,以支付工程合約下未能預

屯門至赤鱸角連接路

見的情況所引致的額外開支。在屯赤工程計劃下的8份工程合約中，截至2024年8月，除了合約E、F及G，其他合約均有動用價格變動調整撥備以支付因未能預見的情況所引致的額外開支。詳情載於運輸及物流局局長2025年2月7日的函件。

9. 委員會進一步詢問當局有何措施優化工程費用的估算、加強成本管控和監察工務工程項目的開支。**運輸及物流局局長與財經事務及庫務局副秘書長(庫務)**³在公開聆訊上回應時表示，以及**發展局局長**在其2025年1月23日的函件(附錄22)中補充：

- 發展局於2016年成立項目成本管理辦事處，並於2019年將該辦事處升格成為項目策略及管控處(“管控處”)。管控處由項目立項開始進行審視，定期檢討和跟進，由詳細設計至申請撥款各個階段，全程監察項目的發展。工務工程自2018年開始使用項目監察系統，持續監察項目的表現並提供預測性分析，方便管理人員為正在進行的工程項目預測開支及進度表現。政府亦從2020年9月起採用同步招標的策略，即工程項目會先展開招標，以期在提交的撥款申請文件中反映回標價格，從而向立法會提供更確切的工程造價估算，減低工程超支的風險；及
- 自2017年7月起，管控處(及其前身項目成本管理辦事處)會以獨立第三方的身份審核工務工程合約涉及140萬元或以上的變更指令。工程團隊須闡述變更指令產生的原因，並分析該變更指令對工程合約的影響，包括工程費用、工期、營運費用等。管控處會以該指令是否符合成本效益為原則進行審核，並在審核後向管制人員提供獨立意見。在參考管控處的意見並確保工程項目有足夠資源支付所需費用，管制人員會決定是否發出該變更指令。

10. 根據該審計報告第1.9(d)段，路政署估計合約A至H的總開支增幅(扣除工程更改已包含的上漲成本)約為73.873億元，

屯門至赤鱸角連接路

升幅佔原訂合約總額326.913億元約22.6%。然而，工程費用在如此大額的增幅下仍未超出屯赤工程計劃的467.08億元的核准工程預算總額。委員會要求路政署解釋上述情況是否反映當時屯赤工程計劃的預算估計有欠準確。**運輸及物流局局長與路政署署長**在公開聆訊上回應時表示，以及**運輸及物流局局長**在其2025年1月8日的函件(附錄18)中進一步解釋：

- 政府於2013年向立法會財務委員會為屯赤工程計劃建造工程申請撥款時的預算是由路政署及顧問X的專業人員根據既定的程序、客觀的數據及專業的分析而制訂。路政署亦按指引設立專責委員會，負責監察及審核屯赤工程計劃的預算。由於在推展項目過程中遇到不可預見的因素，導致實際開支與預算有出入；及
- 政府已於2020年9月發出內部指引，除獲有關批核當局豁免外，政府在採購所有由基本工程儲備基金撥款支付費用的工程合約及工程相關顧問服務時，必須採用同步招標安排，即在取得撥款前或申請撥款期間展開工程招標或顧問公司的遴選工作，待取得立法會撥款後才會開展工程或顧問工作。現時，採用同步招標安排的其中一個主要目的，是在核准項目預算中盡量反映投標報價，增加核准工程預算的準確度。

11. 委員會進一步詢問，除同步招標外，當局有否採用其他措施(如利用科技)達致更準確的工程費用估算，以及如何確保所聘用的顧問公司有效評估工程費用。**運輸及物流局局長與路政署署長**在公開聆訊上告知，以及**運輸及物流局局長**在其2025年1月8日的函件(附錄18)中補充，路政署現時已規定工務工程須從項目的早期規劃及設計階段開始，廣泛採用建築信息模擬技術，並利用相關軟件協助製備工程合約的建築工料清單，以提升工料測量的準確度。路政署亦正探討採用新科技進行工地勘測，例如地球物理測量技術，以更準確地掌握地質情況及估算相關的工程費用。根據《土木工程管理手冊》的指引，顧問公司須就其擬備的建築工料清單中牽涉金額較大的分項，

屯門至赤鱸角連接路

委派該公司內另一獨立團隊的專業人員作覆核。顧問公司亦須參考發展局及路政署的合約價格數據庫，以提升費用估算的準確度。路政署亦會因應情況，抽樣檢查該些金額較大的分項，並對顧問公司的工作，包括估算成本及擬備招標文件的表現進行季度評核，相關的評核結果將會影響該公司日後投標政府顧問合約的中標機會。

B. 合約A和B的管理

12. 根據該審計報告第2.2段註12，路政署就未獲批延長合約期的27天延遲，向承建商A索取合共9,580萬元的算定損害賠償，並從支付予承建商A的款項中扣除。委員會要求路政署解釋如何計算上述賠償額。**路政署署長**在公開聆訊上告知，以及**運輸及物流局局長**在其2025年1月8日的函件(附錄18)中進一步解釋，顧問X在擬備合約A的合約條款時，已訂明相關工程不同階段及不同部分的最遲完成日期，並根據《環境、運輸及工務局技術通告(工程)第4/2003號》的指引，評估若承建商不能如期完成相關工程階段或工程部分時可能對政府造成的損失，包括額外的工程監督費用、因價格進一步上漲而引致的額外開支，以及延遲收取投資資本回報等。有關損失的金額以每日計算，並在合約內以算定損害賠償的形式訂明。根據顧問X的評估，經考慮不同的工程階段及工程部分已獲批的延長合約期後，承建商A仍須為合約A個別工程階段及工程部分的延誤負責，並支付合共9,580萬元的算定損害賠償。

13. 根據該審計報告第2.3及2.4段，路政署與承建商A發生合約爭議，當中主要涉及因香港口岸填海工程導致的延誤及食水管改移工程而引起的申索。其後，政府在合約訂明的爭議調解機制下再向承建商A額外支付一筆款項。委員會質疑，上述事件是否反映顧問X就承建商A的申索估算錯誤，並詢問有關顧問X在調解機制下的角色和責任。**路政署署長**在公開聆訊上回應時表示，以及**運輸及物流局局長**在其2025年1月8日的函件(附錄18)中進一步解釋，路政署與承建商A的合約爭議，主要涉及與香港口岸一份填海工程合約的配合事宜及食水管改移工程相關的申索等。顧問X在處理承建商A的申索時，是

屯門至赤鱗角連接路

根據承建商當時提交的資料及工地的其他紀錄而作出其認為合理的費用評估。如承建商不滿意顧問所作的最後評估，可按合約機制向政府提出爭議。在解決爭議的過程中，承建商向政府提交了額外的資料以支持其申索；而路政署亦有委聘獨立專家審核承建商提交的資料，並就相關爭議事項的理據、可能承受的仲裁或訴訟風險，以及預計的法律開支等諮詢法律意見，向批核當局建議對政府最為有利的方案。經考量上述資料及意見後，政府在合約訂明的爭議調解機制下再向承建商A額外支付一筆款項，而這並不反映顧問X未有合理評估承建商A的申索。在調解機制下，顧問會就爭議事項向政府提供事實紀錄，以協助政府的專家及法律團隊了解各爭議事項的細節。

14. 根據該審計報告第2.5段，合約B的工程於2020年6月大致完成。但截至2024年8月，合約B的帳目尚未結算。委員會詢問有關帳目在工程完結後超過4年仍未結算的原因及完成結算的預計時間，以及合約B的最終金額估算。**路政署署長**在公開聆訊上告知，以及**運輸及物流局局長**在其2025年1月8日的函件(附錄18)中補充，合約B的帳目在工程完結後超過4年仍未結算，主要是由於該審計報告在撰寫階段時，承建商B進行的隧道緊急通道艙口密封工程剛於2024年9月完成，而承建商B正進行餘下的交收程序，包括更新公用設施走廊的操作及維修作業手冊等。根據最新進度，顧問X預計可於2025年上半年向承建商B發出保養工程完工證書及完成合約結算工作。合約B的最終合約金額預計將與目前的最新合約開支(即213.7億元)相若。

15. 就該審計報告第2.7(b)段及註19提到的香港口岸海堤出現橫向移動的事件，委員會要求路政署解釋事件的起因，以及政府為何在2014年已察覺海堤移動幅度超出預期，但直至2016年才有實質跟進行動。委員會並詢問路政署事前有否就合約A及B的工程與香港口岸填海工程的交接問題作充分溝通，以及從此事件中在工務工程合約管理上汲取的經驗。**路政署署長**在公開聆訊上回應時表示，以及**運輸及物流局局長**在其2025年1月8日的函件(附錄18)中進一步解釋：

屯門至赤鱸角連接路

-
- 為了盡量減少填海對環境的影響，路政署聯同港珠澳大橋香港口岸填海工程的顧問(“填海工程顧問”)決定引入首次在香港採用的不浚挖式方法來建造海堤。與傳統的建造方法相比，新方法可以避免浚挖及傾倒大量淤泥、減少回填物料，以及降低建築期間的海上交通量及海水中的懸浮物。在設計不浚挖式填海時，填海工程顧問已考慮並預期在工程期間填海地會出現沉降及橫向移動的情況。路政署在2010年(即填海工程合約招標前)已委聘一位獨立的海外專家審視填海工程顧問的設計，而工程亦在該專家確認相關的設計恰當後才正式開展；
 - 港珠澳大橋香港口岸人工島的海堤於2014年10月出現頂部橫向移動幅度超出預期的情況。路政署已即時聯同填海工程顧問及承建商調查成因，並與顧問X在檢視上述情況對屯赤工程計劃的影響後作出跟進，包括：
 - (a) 合約A：由於填海工程的延誤，承建商A於2015年7月至2016年7月才開始分階段進入及接管工地。顧問X於2015年7月至11月發出數個更改令，指示承建商A安裝額外的監察儀器及進行土地勘測，以核實當時填海地及地下土層的實際情況，並提供所需資料讓承建商A檢視橋樑地基及結構的設計；及
 - (b) 合約B：於2015年初安排承建商B在人工島的海堤位置進行鑽探。基於鑽探的結果，兩位海外專家建議把隧道的走線降低10米以確保施工安全。顧問X於2015年9月發出相關的更改令，指示承建商B降低海底隧道的走線；
 - 由於不浚挖式海堤建造方法是首次於香港使用，而填海工程顧問及路政署委聘的海外專家當時皆未能預見海堤頂部會出現比預期大的橫向移動情況，因此顧問X是根據海堤不會大幅移動的情況下進行合約A及合約B的參考設計；及

屯門至赤鱗角連接路

- 港珠澳大橋香港口岸及屯赤工程計劃皆為複雜的大型基建，並須於緊迫的工期下完成其關鍵部分，以配合港珠澳大橋通車的目標。將來如有類似的工程，路政署會在切實可行的情況下，盡可能減少工程合約之間的介面，包括探討是否可以由同一承建商進行填海及後續工程的設計及建造等，以減少合約之間的配合問題。此外，路政署亦會採用“新工程合約”模式，透過互信與合作的合約條款，以及合約中訂明的風險預警和補償事項等機制，致力推動合約雙方建立夥伴關係，共同管理風險，以提升項目管理成效和成本效益。

16. 根據該審計報告第2.12(a)及(b)段，在合約A招標前，依照竣工紀錄，路政署預計需改移的水管長約270米。然而，在合約A展開後，考慮到工地的實際狀況，需改移的水管實際長度經量度後為422米，較預計長度加長56%。委員會要求路政署解釋為何沒有在規劃階段進行詳細工地勘測，而只根據竣工紀錄訂出合約A內的預計需改移的水管長度。**路政署署長**在公開聆訊上告知，以及**運輸及物流局局長**在其2025年1月8日的函件(附錄18)中進一步解釋，工程顧問在建議是否需要開挖探坑時，會整體考慮公用事業機構提供的竣工紀錄、施工位置附近的地下空間是否充足、開挖探坑對交通的影響，以及開挖探坑的成本效益等。工程顧問在參考設計階段一般只會建議於部分關鍵的施工位置開挖探坑以確定施工的可行性，並確保空間足以進行所需的建造工程。由於題述水管位處大嶼山的翔東路，而根據公用事業機構提供的竣工紀錄，施工位置附近的地下空間相對充足，因此顧問X認為該水管不會影響合約A施工的可行性，而未有於參考設計階段開挖探坑。隨着科技的發展，路政署正探討於將來的項目更廣泛地採用不需開挖路面的技術(例如透地雷達等)，以協助確認地下管線的實際位置及需改移的管線長度。

17. 根據該審計報告第2.14段，上述水管改移工程在2015年4月至2017年3月期間進行，但相關更改令(總金額達940萬元)直到該工程完成後於2018年7月才補發。路政署表示自2015年

屯門至赤鱸角連接路

起已一直與顧問X擬備相關更改令。委員會要求路政署解釋為何在工程展開後超過3年才能發出相關更改令，並詢問路政署有否制定機制或程序，批准在特別情況下可容許承建商在未有正式的更改令發出前便施工。**運輸及物流局局長**與**路政署署長**在公開聆訊上回應時表示，以及**運輸及物流局局長**在其2025年1月8日及2月7日的函件(附錄18及21)中進一步解釋：

- 路政署、顧問X及承建商A的代表自2014年起已於工程進度會議中多次討論改移有關水管的安排及細節，而每次會議後亦有正式發出書面的會議紀錄。當時參與會議的各方，包括路政署、駐地盤工程人員和承建商，都同意因為施工計劃非常緊迫，需要先進行更改工程，因此各持份者是充分知悉相關工程的更改及施工進度。由於水管改移工程的一些細節，包括接駁水管所需的停水及臨時供水安排等，需要按實際情況調節，因此路政署及顧問X於整項水管改移工程完成後才安排發出書面的更改令，以反映過程中所牽涉的所有變更；及
- 路政署沒有制訂機制或程序，批准在特別情況下可容許承建商在未有正式的更改令發出前便展開工程。運輸及物流局和路政署認為在未有正式的更改令發出前便施工的做法並不理想，亦非慣常做法。路政署已再次提示工程顧問及員工必須嚴格遵守有關以書面形式發出更改令的合約條款及《土木工程管理手冊》內的相關指引。此外，“新工程合約”引入的風險預警機制可鼓勵僱主代表和承建商盡早識別和提出可能對項目造成影響的潛在風險，透過合約設定的程序框架及時限，共同協商和擬定可令工程項目順利推展的最佳解決方案。

18. 委員會進一步詢問，為屯赤工程計劃進行招標時，路政署與顧問X的職責，以及當顧問X就屯赤工程計劃中的變更建議發出更改令時，路政署的考慮因素和審批程序。**路政署署長**在公開聆訊上解釋，以及**運輸及物流局局長**在其2025年1月8日的函件(附錄18)中補充，為屯赤工程計劃進行招

屯門至赤鱗角連接路

標時，顧問X主要負責按其參考設計或詳細設計，擬備各工程合約的費用估算及招標文件(包括適用的合約條款、建築規格、建築工料清單及圖則等)；而路政署則主要負責查核顧問X的上述工作、評審標書、向投標委員會建議中標的承建商，以及批出工程合約予相關承建商以展開建造工程。當顧問X認為部分工程需要因應工地的實際情況作出更改，顧問X須先估算擬議更改令的相關工程範圍和費用。如果更改令的估算費用超過一定金額，顧問X須要在發出更改令前先獲得路政署的批准。路政署的批核人員在審批時會考慮擬議更改令的理據、對工程進度的影響，以及擬議的更改方案是否符合成本效益等因素，並以書面形式記錄及通知顧問X相關的審批結果。

19. **運輸及物流局局長**在其2025年1月8日的覆函中提到，在2020年8月21日以前，30萬元以上的更改令須事先獲得相關的工務部門批准。相關限額其後分別於2020年8月及2023年10月根據發展局的指引增加至80萬元及100萬元。委員會詢問，以上調整的背後原因，以及無須事先獲得批准的更改令在發出前是否仍須向相關工務部門匯報。**路政署署長**在公開聆訊上解釋，以及**運輸及物流局局長**在其2025年2月7日的函件(附錄21)中補充：

- 在原有機制下，工程顧問可簽發30萬元或以下的更改令而無須預先向相關工務部門匯報。然而，工程顧問須就其發出的每個更改令，提交副本知會工務部門，並且在每月的進度報告中，匯報所有已發出的更改令。工務部門若有任何疑問，會即時與工程顧問作出跟進；及
- 就工務工程顧問的管理制度在2020年進行的檢討中，發展局發現授權顧問簽發更改令的門檻自1990年代制訂後，一直沒有根據各類工程投標價格走勢作出更新。因此，在考慮了建築署編制的建築工程投標價格指數、土木工程拓展署編制的土木工程指數、路政署編制的路政署建造成本指數同期升幅等因素之後，有關門檻由當時的30萬元上調至80萬元。此舉有助簡化管理流程及減少行政審批的

屯門至赤鱗角連接路

時間，令必要的工程修改或調整可適時落實，從而加速項目交付，實現政府提速、提效的理念。在及後的檢討中，上述門檻於2023年更新為100萬元。發展局並於2024年發出指引要求工務部門須於施工期間的每6個月，對無須工務部門預先審批的更改令進行不少於5%的隨機抽查，確保發出更改令的理據充足及相關的成本估算合理。

20. 根據該審計報告第2.17段，在設計階段時，承建商A指稱在向顧問X和相關持份者傳閱不同設計以徵詢意見時，由於部分持份者較預期遲作回應，以致所呈交的設計在訂明的時限過後才取得顧問X的批准。承建商A為此提出額外設計費用的申索。委員會詢問，顧問X在徵詢過程中有否擔當統籌角色，而相關持份者獲給予多少時間回覆，以及有何措施確保顧問和相關持份者就工程設計事宜按時回覆承建商。**路政署署長**在公開聆訊上告知，以及**運輸及物流局局長**在其2025年1月8日的函件(附錄18)中補充：

- 顧問X在審核承建商A的設計時，須確保有關設計符合合約A的基本技術要求，同時亦須要考慮相關持份者(包括其他政府部門及公共事業機構等)就該設計提出的意見。由於工程牽涉的設計項目眾多，部分較複雜的設計可能需要因應持份者的意見作出多次調整，才能達致一個能令各持份者均接受的方案，以致整體用於準備該設計的時間較承建商A所預期為長。就一些較複雜的設計，顧問X已聯同承建商及相關持份者舉行設計檢討會議，以提高審批的效率；
- 合約A內並沒有訂明相關持份者必須回覆承建商A的時限，但根據承建商A所擬定的項目設計計劃，預期相關持份者可於3星期內回覆首次傳閱的設計文件，並於2星期內回覆經修訂後再次傳閱的設計文件。相關持份者所需的審閱時間，除了取決於設計的複雜性，亦受其他因素(包括所提交設計的質量及相關持份者經辦人的其他工作量)所影響。由於合約A是一份“設計及建造”合約，因此承建商需承受與審批設計相關的合理風險；及

屯門至赤鱸角連接路

- 為提升日後提交及審批設計的效率，路政署正探討提升現有電子平台，讓承建商、顧問及持份者通過電子方式提交及回覆設計文件，以減少傳遞文件的時間。平台亦可設有提醒通知，定期提示相關持份者處理尚未回覆的設計，以及通知路政署和顧問及早介入複雜的個案。

21. 根據該審計報告第2.18及2.19段，在合約A展開後，承建商A發現不同打樁工程地點的實際基岩層較地質基準報告所預期的為深。在2014年2月至2015年7月期間，承建商A就打樁工程的地下狀況有偏差而產生的額外費用提出31項申索，而顧問X就這些申索，核證向承建商A額外支付5,220萬元。該審計報告第2.23(d)(ii)及2.24段提到，路政署同意在推行涉及打樁工程的工程合約時，探討利用新科技和數碼工具進行更詳細的土地勘測。委員會詢問有關的詳情及進度。**運輸及物流局局長**在其2025年2月7日的函件(附錄21)中表示，路政署日後會在推展工程項目時積極採用地球物理測量技術。該技術能探測鑽孔與鑽孔之間地質情況的變化或異常之處，從而協助工程團隊更準確地掌握地質情況及進行設計工作。

22. 根據該審計報告第2.25及2.26段，合約B要求承建商B須在屯門進行填海工程。承建商B在進行進一步的施工前土地勘測後，估算所需的石填料數量約為850 000立方米，較合約B所訂明的441 400立方米多出約90%。由於補購的石填料數量龐大，而承建商B亦需從非本地市場採購，價格遂由每立方米160元上升超過兩倍至456元。承建商B就所需的石填料數量大幅增加而引致的額外費用提出申索，顧問X核證有關金額為1.158億元。委員會要求路政署解釋為何石填料數量出現以上嚴重誤算，當中是否涉及專業失誤；而顧問X對石填料數量的估算有否在招標前再經路政署核對，以及日後有何措施確保可較準確地估算工程所需物料。此外，對於此類因金額龐大的更改令和材料價格變動而引致的額外工程開支，委員會詢問當局會否考慮設立審批機制。**運輸及物流局局長**與**路政署署長**在公開聆訊上回應時表示，以及**運輸及物流局局長**在其2025年1月8日及2月7日的函件(附錄18及21)中進一步解釋：

屯門至赤鱸角連接路

-
- 顧問X在設計階段已根據《海港工程設計手冊》的指引進行土地勘測，但獲取的地質資料未必可以全面反映整個工地的地質情況。顧問X亦已在合約B中，要求承建商B於合約開展後進行間距更密的土地勘測，以確認海堤的挖掘深度及所需的石填料數量。由於顧問X已於詳細設計階段按照《海港工程設計手冊》的指引進行一定數量的土地勘測及按勘測結果評估石填料數量，路政署認為顧問X當時的建議並不涉及專業失誤；
 - 路政署已在招標前根據《土木工程管理手冊》查核招標文件(包括圖則及建築工料清單)。根據設計階段的土地勘測資料及顧問X建議的海堤挖掘深度，路政署認為相關圖則及建築工料清單並無不妥之處。合約開展後，承建商B按合約要求進行額外的土地勘測，顧問X隨後根據最新的土地勘察資料擬定海堤的挖掘深度，而實際所需的石填料數量較招標前估算的數量為高。以上情況並非由於查核招標文件的疏漏所引致；
 - 路政署已提示員工及顧問在推展涉及填海工程的項目時，尤其在地質變化較大的區域，進行更多土地勘測，以盡可能準確地估算填海工程所需的填料數量。路政署亦會探討採用地球物理測量及聲納掃描技術，以期更具成本效益地掌握地質及海床的資訊；及
 - 有關採購石料的額外費用是由合約申索所引致，而整項屯赤工程計劃的費用並沒有因此超出項目核准預算。根據現行機制，路政署會在工務工程獲得立法會財務委員會撥款後，按《土木工程管理手冊》及其他適用的指引管理各工程合約。標準工程合約內已有相關條款及機制，處理因工程量大幅上升而可能引致的申索。

屯門至赤鱗角連接路

23. 根據該審計報告第2.26段註30，路政署在顧問X的2013年10月至12季度表現評核報告中，將其在成本估算和招標文件/圖則質素方面的表現評為“欠佳”。鑒於合約B內列出的石填料數量由顧問X作估算，委員會詢問，路政署除了在表現評核報告中反映顧問X的失職外，顧問合約有否訂立懲罰機制，例如因表現欠佳而扣減顧問費用等。**運輸及物流局局長與路政署署長**在公開聆訊上回應時表示，以及**運輸及物流局局長**在其2025年1月8日及2月7日的函件(附錄18及21)中補充：

- 儘管顧問X已根據《海港工程設計手冊》的指引進行土地勘測，並在合約B中要求承建商B進行間距更密的土地勘測以確認海堤的挖掘深度及所需的石填料數量，路政署認為顧問X可有更佳的專業判斷，及早安排更多土地勘測以更準確地評估填料數量。基於以上考慮，路政署於該季度的評核報告就顧問X在成本估算和招標文件/圖則質素方面的表現評為“欠佳”，有關評核結果將會影響顧問X在相關評核報告發出後3年內投標政府顧問合約的中標機會。除了在表現評核報告中反映顧問X的表現外，顧問合約沒有訂立其他懲罰機制，例如因表現欠佳而扣減顧問費用等；及
- 於工務工程的顧問合約中引入罰則，從而在顧問表現欠佳時扣減其費用的做法並不合適，因涉及的扣減金額不能簡單地與顧問的表現掛鉤，而必須與政府的實際損失相符；行使有關罰則亦容易引發糾紛，影響顧問合約的有效推展。顧問亦或會為此罰則而加大其標價內的風險溢價，令整體工程費用進一步上升。因此，較為合適的做法是當發現顧問在履行其責任時出現專業疏忽導致政府蒙受損失，政府會依據法律機制向顧問提出索償，而有關機制已在現行工務工程顧問合約中清楚訂明。

24. 委員會進一步詢問，顧問X在相關評核報告發出後3年內曾否參與政府顧問合約的投標及中標情況，以及有何措施令顧

屯門至赤鱸角連接路

問承擔表現欠佳的責任。**運輸及物流局局長**在其2025年2月7日的函件(附錄21)中表示：

- 工務工程顧問合約主要採用“雙信封”的評標方法，投標者須同時呈交技術建議書及價格建議書。在評核技術建議書時，工務部門會審視顧問公司的工作經驗、對工程項目的了解、投放的人力資源，以及過往表現(包括表現評核報告)等。其後在評核價格建議書時，工務部門會以招標前所估算的顧問費用為基準，審視顧問公司的投標價格是否屬於合理水平，並檢視是否與其建議投放的人力資源吻合。工務部門會按招標文件內所定下的評分比重作綜合計算，總得分最高的投標者一般會獲批合約；及
- 顧問X在該評核報告發出後3年內曾參與政府顧問合約投標，亦曾經中標；而顧問X的過往表現已反映在評標時的綜合評分中。除了在表現評核報告中反映顧問的表現外，若顧問公司提交的報告或文件未能符合顧問合約的要求，顧問將不會獲發該部分的顧問費，直至相關報告或文件被路政署所接納。

25. 委員會詢問有關當時補購石填料的採購程序、對補購價格的考慮因素，以及工務部門監察填海工程的機制和流程。**路政署署長與路政署主要工程管理處處長伍偉康先生**在公開聆訊上解釋，以及**運輸及物流局局長**在其2025年1月8日的函件(附錄18)中補充：

- 在2013年年末至2014年期間，同時有數個牽涉填海的工程(包括港珠澳大橋香港口岸、港珠澳大橋香港接線及屯赤工程計劃)正在推展，本地石材當時遂出現供不應求的情況，承建商B因此需從內地採購額外的石填料(約400 000立方米)，而運輸成本亦隨即大幅上升，承建商B因而提出申索。顧問X根據當時市場的情況及承建商的報價評估採購石料的額外費用，過程中亦有按合約的要求諮詢路政署。路政署認為顧問X就相關申索的評估合理；及

屯門至赤鱸角連接路

- 就屯赤工程計劃下的填海工程監察機制和流程，在進行填海工程前，承建商B須提交擬採用的石料供應商及石料規格等資料供顧問X審閱。在獲得顧問X的初步同意後，顧問X會聯同承建商前往有關石場視察及檢查石料，以確保石料符合合約的要求。在運送石料時，顧問X及承建商B會利用全球定位系統，監察躉船的運輸時間和路線。當石料送抵填海區後，顧問X會在卸貨前，登上躉船對石料再次進行檢查，並根據合約要求採集石料樣本，送往工務工程化驗所進行測試，以確保送抵填海區的石料符合合約要求。顧問X亦會全程監察整個卸貨過程，並與承建商B進行聯合測量，確定用於工程的石料數量，而相關測量紀錄須由顧問X和承建商B共同簽署作實，並交回路政署作紀錄。

26. 根據該審計報告第2.27至2.29段，合約B的招標文件於2012年8月傳閱至路政署內負責屯門-赤鱸角隧道土木工程維修保養的新界區辦事處時，該辦事處沒有就隧道內的隔熱層提出意見。直至合約B展開後，該辦事處才對合約B內訂明採用的噴塗式隔熱層表示關注。最終，顧問X在合約B下發出2份更改令，額外費用總額為3.287億元，以將隔熱層由噴塗式改為板材式。委員會要求路政署解釋為何該辦事處沒有及早提出意見，而所產生的額外費用是否包括移除噴塗式隔熱層。

27. **路政署署長**在公開聆訊上回應時表示，以及**運輸及物流局局長**在其2025年1月8日的函件(附錄18)中進一步解釋，路政署新界區辦事處於2012年審閱合約B的招標文件時，考慮到噴塗式及板材式隔熱層皆為可接受的設計，而噴塗式隔熱層在國內外亦有應用，因此當時並沒有提出意見。其後於2014年，內地一些使用噴塗式隔熱層的行車隧道發生火災，修復工作牽涉移除塗層、檢查結構及重新噴上隔熱層等工序，過程較預期繁複及需要長時間影響隧道的運作，以致修復成本亦較高。但板材式隔熱層的維修更為快捷，對隧道的運作及其他機電設備的影響也較小。在參考相關個案的經驗，並考慮到屯門-赤鱸角隧道是一條極為重要的策略性道路，路政署新界區辦事處於

屯門至赤鱸角連接路

2015年年底對隧道採用噴塗式隔熱層表示關注。顧問X隨後建議隧道內的隔熱層應改為板材式，令長遠的檢查保養及維修工作更有效率及符合成本效益。顧問X在獲得路政署的批准後，在2016年11月發出相關的更改令。當時承建商B尚未採購或安裝噴塗式隔熱層，因此相關的更改令並沒有引致任何不必要的額外工程。

28. 根據該審計報告第2.33段，在2021年6月28日和7月29日，屯門-赤鱸角隧道南面出入口發生嚴重水浸事故，導致隧道交通分別受阻約3小時和約1小時。該審計報告第2.42(b)(iii)及2.43段提到，路政署同意在推行隧道工程項目時，因應氣候變化繼續改善道路排水系統的設計。委員會詢問有關詳情及進度。**運輸及物流局局長**在其2025年2月7日的函件(附錄21)中告知，路政署已於2023年發布新的設計指引，列明隧道的排水系統必須具備額外的承載力以應對因極端天氣而可能出現的特大暴雨，以及預計於21世紀末的氣候變化情況。路政署員工及顧問於推展工程項目時，須遵從相關指引設計隧道的排水系統。

29. 根據該審計報告第2.36至2.40段，承建商B以一筆過1,200萬元的成本節省向政府建議在屯門-赤鱸角隧道的整段車道下建造公用設施走廊，並沿隧道車道提供45個緊急通道艙口，作為輔助疏散/救援路線。上述設施均為新設計，首次於香港的隧道使用。屯門-赤鱸角隧道在2020年12月通車後，儘管承建商B已進行修補缺漏工程，緊急通道艙口仍然重複出現故障(例如艙口井蓋意外打開)。在2023年10月，相關各方決定密封所有緊急通道艙口，有關工程其後於2024年9月完工。委員會詢問，路政署在接納承建商B的建議前曾否為上述新設計進行可行性研究，以及有否就事故進行調查；政府曾為事件以880萬元加強緊急通道艙口的監察系統，此筆費用是否應由承建商B承擔。**路政署署長**在公開聆訊上回應時表示，以及**運輸及物流局局長**在其2025年1月8日的函件(附錄18)中進一步解釋：

屯門至赤鱸角連接路

-
- 屯門至赤鱸角隧道是香港首條以隧道鑽挖機方法建造的海底隧道。與傳統的方形沉管式建造方法相比，隧道鑽挖機建造的圓形隧道於行車道下方留有額外的空間。承建商B因此於詳細設計階段，建議於行車道下方設置公用設施走廊，以善用隧道下方的空間及減少因日常檢查維修而需要封閉行車道的時間，同時承建商B亦就相關建議向政府提供一筆過1,200萬元的成本節省。因應相關建議，原計劃放在跨管通道內的部分機電設備，將改為擺放在行車道下方的公用設施走廊。由於有關變動或會輕微增加後續招標的機電工程合約的費用(例如安裝額外氣閘、風扇、消防設備及對講機等)，顧問X已審核及確認上述的成本節省足以補償政府需於後續機電工程合約安裝額外設備的費用。綜合上述考慮，政府採納承建商B建議的新設施；
 - 整項公用設施走廊的建議(包括緊急通道艙口及井蓋)是由承建商B於詳細設計階段提出，並徵詢了相關的政府部門(包括消防處及機電工程署等)，以確定該建議符合相關法例要求及技術標準。雖然這是香港首次於行車道上設置緊急通道艙口及井蓋，但類似的設計曾於德國、比利時和西班牙的行人路、單車徑和機場中應用，而且沒有出現不良的事故報告。顧問X經審視有關建議及考慮各政府部門的回應後，決定批准有關的詳細設計；
 - 路政署及顧問X在緊急通道艙口井蓋事故發生後已進行調查，結果顯示雖然緊急通道艙口井蓋本身的設計是可以承受車輛的負載，但由於在香港道路行走的重型車輛密集且行駛速度較高，導致緊急通道艙口井蓋的零件損壞或移位，甚至因負氣壓而意外打開。在緊急通道艙口井蓋事故發生後，承建商B已對所有緊急通道艙口井蓋進行修補工作及承擔有關工程的所有費用；及
 - 路政署及顧問X認為需要改善隧道及公用設施走廊內的監察設備，讓負責隧道管理及營運的人員可於

屯門至赤鱸角連接路

控制中心內，遙距監察所有緊急通道艙口井蓋的實時情況，從而作出迅速的反應。相關監察設備的改善工作完成後，已有效發揮輔助隧道管理及營運的作用，並能即時傳達緊急通道艙口井蓋的情況至控制中心。由於上述監察設備的改善工作旨在輔助隧道的管理及營運，並非修補工作的一部分，因此相關費用由路政署承擔。

C. 其他合約管理事宜

30. 根據該審計報告第3.2及3.3段，合約C的工程包括屯門至赤鱸角北面連接路收費廣場及相關工程。合約C於2014年7月展開並於2019年9月完工(見該審計報告第1.7段表二)，最終合約完成金額接近31億元。然而，《2019年施政報告》宣布豁免屯門-赤鱸角隧道收費。該隧道的收費廣場及相關設施遂即時失去用途。委員會詢問相關部分的工程所涉及的金額。**路政署署長**在公開聆訊上回應時表示，以及**運輸及物流局局長**在其2025年1月8日的函件(附錄18)中補充，該收費廣場及相關設施的工程所涉及的金額共約7,895萬元，當中約4,070萬元為拆卸工程的費用。

31. 就該審計報告第3.4及3.5段提及的合約C下的斜坡及擋土牆工程出現不可預見的不良土地狀況，委員會詢問為何實際土地狀況與設計階段所預計的狀況有如此大的分別，以及目前有否新措施或技術可增加估算的準確度。**路政署署長**在公開聆訊上解釋，以及**運輸及物流局局長**在其2025年2月7日的函件(附錄21)中補充，由於地質固有的複雜性和差異性，在施工階段遇到的實際狀況可能與設計階段所預計的地質狀況差異很大。就有關的斜坡工程，顧問X已參考過往的土地勘測資料及根據土地勘測的相關指引在擬建斜坡的範圍進行土地勘測。至於擋土牆工程，由於該擋土牆旁的龍門路為單線單程行車道，在設計階段封閉該路段進行土地勘測並不可行。因此，顧問X已在設計階段參考附近約15米外的鑽孔資料進行設計。及後，在斜坡及擋土牆建造期間發現泥縫、橫向縫、縱向縫及軟土層，實屬不可預見的情況。路政署會在推展工程項目時，積極採用地球物理測量技術以提升勘測的準確度。

屯門至赤鱗角連接路

32. 委員會進一步詢問，為何把擋土牆底部之下的現有填土換成混凝土而發出的更改令，對時間和費用的實際影響多於預計的可能延遲時間和延期完工費用(即由原本延遲3.5個月變為273天，而延期完工費用則由約1,360萬元增加至3,150萬元)。**運輸及物流局局長**在其2025年2月7日的函件(附錄21)中解釋，相關更改令引致的延誤比預期長，是因為承建商於建造擋土牆期間需花更長時間處理一組電訊公司管線。顧問X及承建商於更改令發出前曾就該組電訊管線諮詢相關的電訊公司。當時電訊公司認為該段管線可以改移，以騰出空間建造擋土牆。其後根據現場視察，電訊公司表示改移工程需時超過兩年。為免造成更大的工程延誤，承建商需額外加設臨時保護及承托，以支撐及避免損壞該組電訊管線，加上需遷就有關管線及在更狹窄的環境施工，大大影響承建商施工及挖掘的效率。因上述情況而延長的工期又橫跨雨季，令工程進一步受到影響。

33. 根據該審計報告第3.7及3.8段，合約C在2019年9月完成後，行車路段上數個排污沙井和排水渠截槽的面蓋在2021年5月至2023年2月期間移位。最終，顧問X發出3份更改令(額外費用總額定價為300萬元)，以進行改建工程，以免沙井和排水渠的面蓋移位。委員會詢問，路政署從以上事件汲取的經驗。**運輸及物流局局長**在其2025年2月7日的函件(附錄21)中解釋，上述事故是由於井蓋被較預期頻繁、高速及重型的車輛駛過所引致。路政署會探討在預期出現頻繁、高速及重型車輛的路段，將沙井面蓋由原來E600級(可承受60噸重量)，進一步提升至F900級(可承受90噸重量)。F900級面蓋一般適用於機場跑道，並配備螺絲收緊，以免面蓋移位。路政署亦已於2023年7月更新了適用於排水渠截槽的標準圖則，包括使用加厚的排水渠蓋及配備螺絲收緊，以避免面蓋移位。

34. 就該審計報告第3.10及3.11段，委員會要求路政署解釋，為何除了更改已獲批准的屯門-赤鱗角隧道內隔熱層類型的事件(見該審計報告第2.27至2.29段)，新界區辦事處又在搪瓷牆板的最終設計獲批准後，才提出意見改用較易於以人手拆除的設計，而相關的設計修改涉及發出1份定價為550萬元的更改令。**路政署署長**在公開聆訊上回應時表示，以及**運輸及物流局局長**

屯門至赤鱗角連接路

在其2025年2月7日的函件(附錄21)中進一步解釋，顧問X在2012年及2016年分別傳閱合約B及合約D的招標文件，當時並沒有指引訂明隔熱層的種類及隧道內的配件須盡量以人手拆除，以方便長遠的檢查維修。其後於相關工程合約開展後，新界區辦事處提出使用板材式隔熱層及將搪瓷板分為兩行，以提升保養工作的成本效益，避免因工程需封閉部分行車管道而影響交通。鑒於作出以上變更前相關配件並未裝設，因此沒有引致任何不必要的額外工程及支出。路政署已於2023年發布新的設計指引，要求於一般情況下須使用板材式隔熱層，以及隧道內的配件須盡量可以人手拆除，令長遠檢查保養及維修工作更有效率及符合成本效益。

35. 就該審計報告第3.13段提到有關合約D的招標文件出現資料遺漏及不一致的問題，委員會要求路政署解釋，就合約D下須建造的1條行車通道，為何合約圖則沒有訂明該行車通道的混凝土覆蓋、排水設施和相關緊急車輛通道標誌，導致事後須發出1份定價為550萬元的更改令以進行相關工程，當中是否涉及顧問X或路政署相關員工的疏忽。此外，就合約D下各份合約文件(如圖則和特別規格)之間的內容不相符而發出的10個釐清工程細節的指示(涉及額外費用合共9,260萬元)，由於顧問X負責擬備招標文件(包括建築規格及圖則等)，委員會質疑顧問X是否須就上述事件承擔責任。**路政署署長**在公開聆訊上回應時表示，以及**運輸及物流局局長**在其2025年2月7日的函件(附錄21)中進一步解釋：

- 顧問X及路政署於合約D招標前已按相關指引的要求檢查招標文件，當中涉及超過6 000頁文件及1 800張圖則。事件實屬個別疏漏，而相關更改令佔原合約金額25.9億元約0.2%，並不牽涉任何不必要的額外工程。路政署認為顧問X在擬備招標文件方面的整體表現並非不能接受；
- 就該10個釐清工程細節的指示，當中7個指示是因配合其他“設計及建造”合約的最新情況或設計標準的更新指引而須發出以釐清建造細節，涉及金額約為9,190萬元(佔項目原訂金額25.9億元約3.55%)。以上

屯門至赤鱸角連接路

有7個指示並非由於顧問X擬備招標文件的疏漏所引致；至於餘下3個指示是由於顧問X在擬備招標文件時的個別疏漏所引致，涉及金額約為70萬元(佔項目原訂金額25.9億元約0.03%)。路政署會綜合檢視顧問X的表現，並適當地反映於其最終表現評核報告中；及

- 路政署在2018年已更新了內部指引，明確要求員工審核工程顧問提交的招標文件，當中包括抽查招標文件、建築工料清單及圖則。路政署及其顧問亦已廣泛使用建築信息模擬技術製作圖紙，確保所有圖紙中的剖面圖/立面圖/平面圖/鋼筋圖等細節彼此相容，減少人為錯誤。

36. 根據該審計報告第3.16段，顧問X在合約D下分別發出兩份定價390萬元及260萬元的更改令，引入建築信息模擬技術和智能火災系統流動應用程式，以提升屯門-赤鱸角連接路的營運效率和防火安全。委員會詢問為何在工程展開後才決定採用以上技術，以及兩項技術的效益。**路政署署長**在公開聆訊上解釋，以及**運輸及物流局局長**在其2025年2月7日的函件(附錄21)中補充，相關合約在2017年招標時，建築信息模擬技術和智能火災系統流動應用程式並未普及，因此顧問X沒有於招標文件中要求承建商採用相關技術。及後因應2019年發出的新指引，路政署須為新建的道路進行道路安全審核。由於當時部分道路工程尚未完成，工程團隊建議採用建築信息模擬技術製作模擬行車片段，讓道路安全審核專家及早根據模擬影片就交通標誌及路標等提出建議。該等影片亦有助於屯門至赤鱸角連接路通車前，為公眾提供清晰的駕駛資訊，並一直載於運輸署網頁供公眾瀏覽，至今已累積超過15萬瀏覽次數。智能火災系統流動應用程式能在隧道消防裝置偵測到高溫預警或火警訊號時，自動以手機應用程式通知前線隧道人員有關火警訊號的位置，提升應對速度。由隧道人員即時跟進高溫預警訊號，有助減少因為火警訊號誤鳴令消防/救護車出勤的情況，更妥善地運用救援資源。路政署將在日後籌劃工程項目時主動將合適的新技術納入招標文件中。

屯門至赤鱗角連接路

37. 就該審計報告第3.23段提及的在合約A和B的建築工地發生的兩宗致命意外，委員會詢問為何因致命意外而向承建商B及其分判商發出的傳票在審訊後遭撤銷。就上述兩宗致命意外，承建商A及其分判商被判罪及罰款，而承建商A及B的表現評核報告在工地安全部分亦因此分別被路政署評為“極差”及“欠佳”。委員會詢問，路政署有否向兩名承建商施加其他懲罰，如禁止參與投標。**路政署署長**在公開聆訊上解釋，以及**運輸及物流局局長**在其2025年2月7日的函件(附錄21)中補充，有關向承建商B及其分判商發出的傳票，法庭經考慮個案的有關情況，在審訊後撤銷相關檢控。就承建商的安全表現，路政署在推展工務工程時會按照《建築地盤安全手冊》及相關技術通告及指引，監督和跟進工地安全事宜。若承建商的安全表現欠佳，甚至發生致命意外，路政署會依照《承建商管理手冊》及相關的技術通告處理，例如暫停其投標資格等。就承建商A的個案而言，在發生該宗致命工業意外後，承建商A在工地安全方面的表現在該季度的評核報告中被評為“極差”，而整體表現亦被評為“不合格”。但由於承建商A在緊接的季度表現(包括工地安全方面)有所改善，其整體表現被評為“合格”，按機制無須取消承建商A的投標資格。

38. 委員會留意到，根據該審計報告第3.2段註39，承建商A與承建商D為同一家公司。委員會詢問，為何承建商A因上述的致命工地意外於2016年被路政署給予“極差”的表現評級後，仍能在2018年取得合約D，而路政署在評審合約D標書時有否考慮承建商A的過往表現。**路政署署長**在公開聆訊上回應時表示，以及**運輸及物流局局長**在其2025年2月7日的函件(附錄21)中進一步解釋，政府工務工程的評標分兩個部分，首先會評核投標者的技術能力及過往表現(包括表現評核報告)，繼而會考慮投標者提出的標價。技術能力及表現與標價兩部分經綜合計算後，總得分最高的標書會被推薦採納。在保障公眾利益的前提下，工務部門亦會審視最高得分者的財務能力及其標價的合理性，以確保中標者有足夠能力按合約要求完成工程。如果有不合理低價的標書，而這些標書又獲得最高的綜合評分，相關標書亦不會被推薦採納。路政署在評審合約D的標書時已根據上述評審機制評核投標者的技術能力及過往表現和其提出的標價，而承建商A過往3年在工務工程工地安全方面的表現(包

屯門至赤鱗角連接路

括於2016年被路政署給予“極差”的表現評級)亦已反映在相關評標時的綜合評分中。除合約D外，承建商A亦有在該3年內獲批其他工務工程合約。

39. 根據該審計報告第3.24段，由各份合約的開始日期起計至2024年8月期間，合約A至F和H的建築工地發生過173宗非致命而須予呈報的意外。根據《建築地盤安全手冊》，承建商須按時向顧問X匯報須予呈報的意外並提交相關報告。然而，顧問X未有為此製備相關管理資料。委員會關注路政署如何準確掌握須予呈報的工地意外資料，以確保有效監察工地安全。**路政署署長**在公開聆訊上解釋，以及**運輸及物流局局長**在其2025年2月7日的函件(附錄21)中補充：

- 顧問X有備存各宗意外的資料，但顧問X需時翻查相關資料，以核實承建商有否根據《建築地盤安全手冊》按時呈報各宗意外。顧問X及路政署可更妥善製備管理資料，以便隨時調取相關紀錄。路政署將制訂統一式樣的電腦報表及提供指引，要求管理各工程合約的顧問備妥相關意外的管理資料，當中包括承建商呈報意外的時序，及記錄承建商有否延報意外等；及
- 根據《建築地盤安全手冊》內的指引，如路政署/顧問得知承建商有漏報/遲報意外，必須要求承建商於3個月內提供資料及意外報告表格以將意外納入統計資料之中，或提供足夠證據證明有關個案並非屬於“須予呈報”的意外而應予撤銷。否則，路政署會主動把意外個案納入統計資料之中，並按相關技術通告評核承建商的表現。

40. 根據該審計報告第3.24段，承建商A和B分別有2次和7次遲交初步意外報告，遲交日數介乎8至98天不等。委員會詢問有關詳情及跟進行動，並關注上述承建商延遲呈報工地意外的情況除了違反《建築地盤安全手冊》的規定，有否觸犯《僱員補償條例》(第282章)內有關呈報工傷的規例。**路政署署長**在公開聆訊上回應時表示，以及**運輸及物流局局長**在其2025年2月7日的函件(附錄21)中進一步解釋：

屯門至赤鱗角連接路

- 根據《僱員補償條例》第15條第(1A)款規定，如任何意外引致僱員在緊接該意外發生後，完全或部分喪失工作能力為期超過3天，僱主須在該意外發生後14天內按訂明的格式向勞工處處長發出意外通知以呈報工傷。此外，第15條第(1B)款亦訂明如僱主在第(1A)款提述的14天期間內，沒有獲通知亦沒有從其他途徑獲悉該意外的發生，則僱主須在初次獲通知或從其他途徑獲悉該意外發生後14天內，提交上述通知；
- 根據《建築地盤安全手冊》，承建商須就致命或嚴重受傷意外立即以口頭通知顧問，並必須於24小時內向顧問提交初步意外報告。就其他“須予呈報”的意外(即引致失去工作能力超過3天的意外)，承建商須於該等意外發生的7天內，向顧問呈交指定的意外報告表格。如承建商故意延誤報告意外，顧問會於承建商的季度表現評核中的相關分項反映；及
- 該9宗意外當中8宗為輕微或沒有表徵的意外，涉及滑倒、手指挫傷、腳部砸傷、腰部扭傷等事故，餘下1宗涉及建築材料從工作檯掉下導致工人受傷。承建商沒有依時向顧問呈交意外報告的主要原因是由於部分受傷工人或其僱主未有及時向承建商報告工傷，以及承建商需時核實事件是否屬實(尤其較輕微/沒有表徵)或是否屬於“須予呈報”的意外。然而，承建商向勞工處呈報該9宗工地意外的時間是符合上述《僱員補償條例》的規定。

41. 委員會進一步詢問，該審計報告第3.23段提及的致命工地意外有否延遲向勞工處呈報，以及《建築地盤安全手冊》內的規定是否完全符合相關的香港法例；除了該審計報告第3.30段所述的跟進行動之外，路政署有何措施提升工地安全(如除名機制)，加強監察承建商在工地安全方面的表現，以及確保承建商遵照相關規定按時匯報建築工地意外。**路政署署長**在公開聆訊上回應時表示，以及**運輸及物流局局長**在其2025年2月7日的函件(附錄21)中補充，《建築地盤安全手冊》內的規

屯門至赤鱗角連接路

定符合相關的香港法例，而承建商A及承建商B已根據《建築地盤安全手冊》內的規定按時呈報該審計報告第3.23段提及的致命工地意外。根據2023年7月發出的《發展局工務技術通告5/2023號》，若認可名冊內的承建商涉及嚴重事故，該承建商在相關工務工程類別的投標資格可被即時暫停。暫停投標資格的規管行動不單適用於未來的招標，也適用於承建商已投標但尚未批出的工程合約。路政署會積極利用“安全智慧工地”系統，以實時監測工地情況，提升管理效率，幫助工程團隊掌握施工情況，盡早識別潛在風險及減少意外。

42. 該審計報告第3.27段提到，在合約B的83個月合約期中，有16個月曾發生須啟動監察工地安全程序¹的情況，承建商B應就此提交報告，匯報與工地安全有關的問題範疇、為改善安全表現已/將會採取的行動，以及監察工地安全改善措施的方法。然而，承建商B在該16個月中，有3個月沒有提交報告。委員會詢問，在承建商B欠交報告的情況下，路政署如何監察/評核承建商B所推行的工地安全改善措施。**運輸及物流局局長**在其2025年2月7日的函件(附錄21)中解釋，監察工地安全程序下的2個月移動平均意外率(2MMA)及3個月移動平均意外率(3MMA)是一種警示機制，其主要目的是當意外率呈上升趨勢時，要求承建商即時檢討及採取有效措施，致力於短期內改善安全表現，從而令意外率回落。承建商B在其中3個月份沒有提交報告是因為需時調查及確認部分“須予呈報”的意外。當工人匯報或承建商完成調查後，過去某些月份的意外統計數字須上調而令意外率超標。但由於其時工地環境已轉變，而當時的2MMA和3MMA數字已經低於工程合約訂定的上限，因此承建商沒有補交報告。雖然如此，路政署和顧問X曾分別與承建商A和承建商B召開安全檢討會議，詳細回顧所有“須予呈報”的意外，並總結需要改進的安全措施及記錄於安全檢討報告中。

¹ 根據合約訂明的監察工地安全程序，當出現以下情況時，承建商須向顧問X提交報告：(a)之前2個月發生2宗或以上意外，而意外率(即每10萬工時發生須予呈報的意外數量)的2個月移動平均數高於0.6；及/或(b)之前2個月發生3宗或以上意外，而意外率的3個月移動平均數高於0.9。

D. 營運及交通管理

43. 根據該審計報告第4.2段，運輸署在2020年9月透過公開招標向營辦商A批出屯門-赤鱸角隧道首份管理、營運及維修保養協議，由2020年12月27日起至2024年12月26日止，為期4年，定額管理費為2.986億元。新一份協議於2024年9月批予相同營辦商，為期6年，定額管理費為5.536億元。換言之，平均每年管理費由上一份協議的7,465萬元上升24%至新一份協議的9,227萬元。委員會詢問以上升幅的原因、標書評審工作所採用的準則，以及營辦商A是否以最低標價投得新一份協議。**運輸署署長李頌恩女士**在公開聆訊上解釋，以及**運輸及物流局局長**在其2025年1月8日的函件(附錄18)中補充：

- 政府隧道管理、營運及維修合約的招標工作是按照政府的《物料供應及採購規例》進行，以公開招標的形式及“公開及公平競爭”為原則，並遵守招標程序及評審準則。關於屯門-赤鱸角隧道的新管理、營運及維修合約，運輸署在相關招標文件內訂明標書評審分為兩個部分，即技術評審及價格評審，分別佔總評分的70%及30%。投標評審委員會(包括運輸署及機電工程署人員)按照訂明的遴選準則和評分方法評核投標者的技術建議書，包括投標者在管理、營運及維修相關交通運輸設施等方面的能力，並就通過技術評審的投標者所提出的價格作出評審。投標評審委員會在綜合計算投標者在技術及價格兩部分所得的總評分後，向中央投標委員會推薦採納總評分最高的標書。新合約的營辦商是眾多投標者中總得分最高的投標者，而其標價屬第二低。運輸署在經中央投標委員會批准有關評審結果後批出新合約；及
- 屯門-赤鱸角隧道新一份的合約管理費上升，估計營辦商已反映這數年來營運成本上升及累積通脹等因素；加上因應港珠澳大橋、香港國際機場及東涌新市鎮的發展，屯門-赤鱸角隧道的行車量持續上升，運輸署在新一份合約新增共10名負責隧道出入口的交通管制人員和維修人員(相比首份合約的人手增

屯門至赤鱸角連接路

加7%)，以確保隧道的安全運作和營運效率。由於部分隧道設施及設備的保養維修期已完結，隧道營辦商須要在新合約期間維修或更換相關設施及設備，維修開支因此相應增加。基於上述原因，運輸署認為新合約管理費的上升幅度屬合理水平。

44. 根據該審計報告第4.5段，屯門-赤鱸角隧道自2020年12月通車至2024年6月期間，營辦商A聘請的指定職級人員的實際人數均少於管理、營運及維修保養協議訂明的人數，每月人手短缺介乎8至30名不等，佔人手編配下140名人員的6%至21%。但該審計報告第4.7段卻提到運輸署在2024年2月進行檢討後發現行車量及相關的營運和維修保養需求增加，遂在新一份於2024年12月開始的管理、營運及維修保養協議內將人手編配由140人增至150人。委員會詢問，運輸署有何措施協助並確保營辦商A能符合新一份協議的規定，並招聘到足夠的人手。**運輸署署長**在公開聆訊上回應時表示，以及**運輸及物流局局長**在其2025年2月7日的函件(附錄21)中補充：

- 營辦商舉辦了多場內部培訓課程，提升在職營運人員的能力以擔任合適的崗位。營辦商曾於2024年8月與香港專業學院合辦培訓課程，透過僱員再培訓局轄下的“先聘用・後培訓”計劃，聘用交通督導員實習生。學員在完成課程後可轉職為交通督導員，正式加入隧道管理行業。營辦商已與僱員再培訓局聯絡，商討在2025年盡快舉行下一期培訓課程。營辦商會繼續透過不同渠道進行員工招聘宣傳，包括刊登招聘廣告、透過勞工處或主要招聘媒體舉辦的公開招聘活動以吸引新人加入隧道行業。營辦商亦會透過重新調配休假人員，以填補指定職級人員的空缺；
- 運輸署適度容許營辦商先聘請部分未有1年交通管制或公共交通設施管理經驗的申請人擔任助理交通督導員，並為有關人員進行培訓。他們在完成培訓及考試及格後，可成為交通督導員。運輸署亦批准營辦商於新協議生效起，適度聘用未持有駕駛

屯門至赤鱸角連接路

執照的申請人作交通督導員，並調派至不涉及駕駛工作的崗位執勤，以吸引新人加入隧道管理行業，提高人力資源的供應和招聘效率。長遠而言，運輸署會考慮善用科技減少對人手的要求，例如研究在路旁和隧道儀器安裝感應器偵察超限車輛、隧道設備的狀況，減少人員的偵察和巡查次數。運輸署會與相關的科技公司聯絡，並考慮在隧道環境內試行；及

- 運輸署一直十分關注營辦商的人手情況。事實上，營運和維修人員的短缺比高峰時期已有顯著改善。營辦商在新協議展開時已物色/招聘到足夠人手。運輸署除敦促營辦商致力改善工作環境及待遇外，亦會繼續督促營辦商持續審視其人力資源計劃，並與營辦商共同商討應對策略，根據實際情況適時調整及採取適當措施，以確保營辦商能夠維持員工的穩定性，吸引新人加入隧道管理行業，以符合協議訂定各類員工的人手編配規定數量。

45. 就該審計報告第4.15及4.16段提到的屯門-赤鱸角隧道使用的重型救援車輛在2021年5月至2024年5月執行救援行動時出現的7次問題，委員會詢問為何在經歷多次類似問題後3年(即2024年9月)才能確定有關起因，以及相關補救措施的詳情。**運輸署署長**在公開聆訊上回應時表示，以及**運輸及物流局局長**在其2025年2月7日的函件(附錄21)中進一步解釋：

- 屯門-赤鱸角隧道全長約5公里，並深入水平面以下約60米，是現時香港最長且最深的行車隧道。隧道的深度和斜度會影響車輛的重心穩定性，特別是當事故發生於隧道坡度較陡的位置時，車輛的重心可能因重力變化而變得不穩，導致發生前輪翹起的情況。此外，被拖車輛的重量也是導致前輪翹起的重要因素。如果被拖車輛的重量超過救援車輛的設計承載範圍，將會導致救援車輛的重心偏移，進一步增加其失去穩定性的風險。機電工程署曾委派工程師進行專業技術評估，以驗證救援車輛的性能。營

屯門至赤鱗角連接路

辦商亦曾進行多次現場示範，模擬重型救援車輛在不同情況下的操作，包括拖車的穩定性、牽引力和安全性。整個過程涉及多方協調，需要時間確定問題成因和改善方案；及

- 運輸署和機電工程署現正考慮加強重型救援車輛車軸的荷載能力，並將有關車輛類型由重型車輛改裝成特別用途車輛。視乎路政署和機電工程署的意見/審批，運輸署預計改裝工程可於2025年內完成。由於重型救援車輛屬於政府車輛，有關提升其負載能力措施所涉及的相關開支會由政府承擔。由於改裝工程的詳情有待確定，故現階段未有涉及相關開支的資料。機電工程署已成立熱線，供營辦商在遇到有關情況時聯絡該署，以便盡快提供技術協助及對事件進行分析調查。

46. 委員會進一步詢問，其他隧道是否採用同款的重型救援車輛，曾否發生類似的上述問題；而運輸署有否因應不同隧道的設計及狀況，為隧道採購重型救援車輛時訂定適合的規格及要求，並進行實地測試。**運輸署署長**在公開聆訊上告知，以及**運輸及物流局局長**在其2025年2月7日的函件(附錄21)中補充，其他政府隧道現時亦有採用相同型號的重型救援車輛。根據紀錄，這些重型救援車輛在進行車輛救援行動期間並未發生類似問題。重型救援車輛的採購是按運作要求制訂，招標由政府物流署審視，以確保採購程序符合政府的物料供應及採購要求，並以公開招標形式進行。每台重型拖車上的起重機械和起重裝置，均經過註冊專業工程師的檢查、檢驗和測試，並根據《工廠及工業經營(起重機械及起重裝置)規例》(第59J章)發出證明文件。在重型救援車輛交付前，運輸署和機電工程署會為車輛進行測試和驗收，並在必要時對車輛進行適當調整，以確保車輛規格符合標書、運作需要及相關安全要求。運輸署和機電工程署日後在規劃及採購重型救援車輛時，將更着重因地制宜，制訂更切合實際環境的技術規格及要求。

屯門至赤鱸角連接路

47. 根據該審計報告第4.17段，雖然政府當局已為屯門-赤鱸角隧道的營辦商提供過高車輛偵測器，以偵測過高的車輛，但未有提供其他設備或技術，以自動偵測其他類型的超限車輛(例如過長)。在該審計報告第4.21(f)段，運輸署表示會探討進一步措施，協助屯門-赤鱸角隧道的營辦商識別駛過隧道的超限車輛。委員會詢問有關進展。**運輸署署長**在公開聆訊上告知，以及**運輸及物流局局長**在其2025年2月7日的函件(附錄21)中補充，為協助屯門-赤鱸角隧道的營辦商識別超限車輛，運輸署和機電工程署曾與相關技術公司了解，初步認為現有基礎設施上加裝偵測超高、超闊和超長的車輛大致可行，惟對偵測超重車輛需作進一步研究。運輸署和機電工程署會深入考慮在隧道環境使用有關識別技術的可行性，並進行適當的測試，務求提升隧道的安全性和營運效率。

48. 根據該審計報告第4.25段，運輸署曾在2020年9月的屯門區議會會議上表示，屯門至赤鱸角連接路通車不會對屯門區內的交通造成顯著影響。顧問X的研究亦顯示，屯門區內較為繁忙的主要路段的擠塞情況，直到2026年仍能維持在可控制的水平。但該審計報告第4.26段指出，屯門至赤鱸角連接路北面連接路在2020年12月通車後，顧問X在工程計劃下於2021年進行的交通調查顯示，屯門區內相關主要路段(包括皇珠路)的交通流量有所上升。此外，皇珠路的行車量/容車量比率自2022年起高於1.0(即表示交通開始擠塞)，並在2023年升至1.17。²委員會詢問運輸署有否就屯門區內的交通擠塞情況進行進一步研究或調查、目前皇珠路的行車量/容車量比率、以及有何措施改善屯門區內的交通擠塞情況。**運輸署署長**在公開聆訊上回應時表示，以及**運輸及物流局局長**在其2025年2月7日的函件(附錄21)中進一步解釋：

² 行車量/容車量比率是道路交通狀況的指標：(a)行車量/容車量比率等於或低於1.0，表示道路的容車量足以應付預期的行車量，而行車量/容車量比率高於1.0則表示交通開始擠塞；(b)行車量/容車量比率在1.0至1.2之間表示擠塞情況仍受控制；及(c)行車量/容車量比率高於1.2，表示擠塞情況越趨嚴重，當車輛數目進一步增加，車速會逐漸減慢。

屯門至赤鱸角連接路

-
- 顧問X在2020年就屯門區內較為繁忙的主要路段的交通情況進行評估，預計交通情況直到2026年仍能維持在可控制水平，當時運輸署同意有關評估。其後，運輸署一直監察屯門區內的交通情況。根據運輸署觀察，屯門公路(市中心段)及皇珠路一帶於平日繁忙時段有交通擠塞的情況，在2023年其行車量/容車量比率為1.17，但屯門區內的整體交通情況仍屬可控水平。至於2024年的統計數字仍在整理中。為了維持屯門區內道路的交通擠塞情況在可控水平，運輸署已制訂相應的短期交通管理措施，包括安排於鳴琴路及龍門路進行路口擴闊工程，讓往返屯門公路(虎地段)及屯門-赤鱸角隧道的車輛可以更順暢地行駛青田路、鳴琴路、青雲路及龍門路的路線，以分流屯門公路(市中心段)及皇珠路一帶的交通；
 - 政府正推展一組連接新界西北至大嶼山及市區的主要運輸基建項目，包括十一號幹線(元朗至北大嶼山段)、屯門繞道、青衣至大嶼山連接路和元朗公路(藍地至唐人新村段)擴闊工程，以應付新界西北逐步發展所產生的運輸及物流需求。政府亦計劃在屯門繞道開通前，優先在屯門區內主要道路進行擴建工程，包括擬議的龍富路連接路及海榮路連接路，以提升區內道路網絡的承受能力；及
 - 運輸署正聯同路政署研究不同方案改善區內交通擠塞的路段，包括調整皇珠路道路標記以理順皇珠路支路一帶的交通，以及推展下一階段的路口改善工程，讓往返屯門公路及屯門赤鱸角隧道的車輛可以更順暢地行駛青田路、鳴琴路、青雲路及龍門路。運輸署在制訂交通方案時會整體考慮區內未來的發展，包括各基建落實的情況，以及大欖隧道實施分時段收費後對屯門區內主要道路的影響。

E. 結論及建議

整體意見

49. 委員會：

— 強烈認為：

- (a) 在推行工程項目上，良好的成本管理可確保項目在預算範圍內準時完成，從而使公帑運用得宜，並提升項目的經濟效益；尤其政府當前面對大額財政赤字，在推展基礎建設及工務工程時更要嚴守財政紀律；
- (b) 工程顧問在協助推動項目上有着重要的角色和功能，包括提供專業技術知識、規劃和設計、風險管理，以及作為與各持份者之間的溝通橋樑等，因此，其表現將直接影響工程項目的成本效益和建造效率；及
- (c) 及時匯報工地意外有助負責的工務部門掌握工地的安全狀況及識別潛在的安全風險，從而制訂針對性的預防措施，減少意外發生，保障工人的安全；健全的工地意外匯報機制亦確保安全管理工作遵循相關法例的要求；

成本管控

- 知悉工務工程合約的費用主要是由工程建造費用、應急費用及合約價格變動調整撥備所組成。應急費用是應付未能預見的情況(如因非預期的地質狀況或額外工程而發出的更改令)所引致的額外開支，而價格變動調整撥備則是應付合約期間工人工資及材料價格的變動；

屯門至赤鱸角連接路

一 對以下情況表示極度關注：

- (a) 財經事務及庫務局和發展局均表示政府在推展工務工程項目時，根據現有機制，如合約中的應急費用和節省下來的建築成本不足以支付因未能預見的情況所引致的額外開支，在無法調撥其他額外資源的情況下及在價格變動調整撥備有剩餘時，管制人員可在不超出核准工程預算和符合上述條件的前提下，動用剩餘的價格變動調整撥備以支付該等額外開支；
- (b) 運輸及物流局表示，屯赤工程計劃合約中的價格變動調整撥備基本上用作支付因工資及物料價格上漲而引致的額外開支，但由於合約下的其他開支(例如因港珠澳大橋香港口岸填海工程配合事宜而產生的額外開支及承建商的申索)超出預期，而合約中的應急費用亦不足夠，路政署因此動用了剩餘的價格變動調整撥備，以支付該等因未能預見的情況所引致的額外開支。在屯赤工程計劃下的8份工程合約中，有5份需動用其剩餘的價格變動調整撥備；及
- (c) 屯赤工程計劃下的8份工程合約的原訂總金額為326.913億元；而運輸及物流局估計最終的工程合約總開支約為366億元，超出其原訂的工程合約總金額12%(即增加約39億元)。儘管如此，最終的工程合約總開支再加上55億元的其他開支(當中包括顧問聘請的駐工地人員費用及顧問費)後，屯赤工程計劃的總開支仍未超出立法會合共批出的467.08億元撥款；

- 一 認為雖然路政署是按照現有機制調撥工程項目中的資源，而屯赤工程計劃在應急費用的充分涵蓋下，整體而言尚未超出其核准工程預算，但事實上工程合約總開支已超出其原訂的合約總金額。從成本管理而言，情況並不理想；

屯門至赤鱸角連接路

-
- 知悉政府自2020年9月起採用同步招標的策略，即工程項目會先展開招標，以期在提交的撥款申請文件中反映回標價格，從而向立法會提供更確切的工程造价估算。發展局轄下的管控處亦自2017年7月起，以獨立第三方的身份並以成本效益為原則去審核工務工程合約中涉及140萬元或以上的變更指令，並在審核後向管制人員提供獨立意見；
 - 促請：
 - (a) 路政署及其他工務部門在推展工程項目的過程中必須關注成本控制，在資源運用上須表現克制，嚴守紀律，遵循工程項目中原訂的資源配置；及
 - (b) 財經事務及庫務局與發展局檢討現行的工程項目中資源運用的機制，探討可優化的地方，如考慮就資源使用及調配方面建立多層監督機制，增加透明度和問責性；
 - 要求：
 - (a) 運輸及物流局向委員會匯報屯赤工程計劃的最終總開支；及
 - (b) 財經事務及庫務局與發展局向委員會匯報就現行的工程項目中資源運用的機制所作的檢討結果；

顧問X的表現

- 知悉：
 - (a) 為屯赤工程計劃進行招標時，顧問X負責按設計擬備各工程合約的費用估算及招標文件(包括適用的合約條款、建築規格、建築工料清單及圖則等)；而路政署則負責查核顧問X的上述工作、評審標書、向投標委員會建議中標的

屯門至赤鱗角連接路

承建商，以及批出工程合約予相關承建商以展開建造工程；及

- (b) 在推展屯赤工程計劃的過程中，顧問X為負責監督各合約工程的工程師或監督人員。路政署作為整項工程的管理部門，負責監督合約工程的推行(例如審批重大更改，以及就合約申索的評估提供意見)和顧問X的表現；

— 對以下情況表示極度關注：

- (a) 在設計階段時，承建商A指稱在向顧問X和相關持份者傳閱不同設計以徵詢意見時，由於部分持份者較預期遲作回應，以致所呈交的設計在訂明的時限過後才取得顧問X的批准。承建商A以其呈交的不同設計均未能按時獲得回應，以及較預期為長的時間才獲得批准為理由，提出額外設計費用的申索；
- (b) 就合約A下與水管改移工程相關的更改令(有關額外費用顧問X定價為940萬)在工程於2017年竣工後超過1年(亦即工程於2015年展開後超過3年)才補發一事，雖然路政署表示當時各持份者知悉在施工計劃緊迫的情況下有需要先進行相關的更改工程，但承認該做法有欠理想。顧問X在這事件上沒有嚴格遵守有關以書面形式發出更改令的合約條款及《土木工程管理手冊》內的相關指引；
- (c) 就估算合約B下屯門填海工程所需的石填料數量嚴重失準的事件，路政署表示顧問X已按照《海港工程設計手冊》的指引進行土地勘察，並根據勘察結果評估石填料數量。因此，路政署認為顧問X當時的建議並不涉及專業失誤，但認為顧問X可有更佳的专业判斷，並在2013年10月至12月的季度評核報告中將顧問X在成本

屯門至赤鱗角連接路

估算和招標文件／圖則質素方面的表現評為“欠佳”；及

- (d) 就合約D下各份合約文件(如合約圖則和特別規格)之間的內容不相符而發出的10個釐清工程細節的指示，當中3個指示是由顧問X在擬備招標文件時的疏漏所引致，涉及金額約為70萬元；

— 強烈促請：

- (a) 運輸及物流局與發展局探討在顧問合約中適當地引入風險共擔的條款及補償事項機制，令顧問對工程的進度、成本控制和風險管理等方面負上一定的責任。路政署在推展工程項目時，如發現顧問涉及可能存在的法律責任如專業疏忽或違反合約時，應主動徵詢法律意見並考慮展開索償行動，以保障政府的權益；
- (b) 運輸及物流局與發展局探討設立明確的賞罰機制，根據顧問的表現向其提供適當的獎勵或施以懲罰，以提升顧問的表現及加強問責；及
- (c) 路政署及其他工務部門在推行工程項目時應加強對顧問表現的管理，與顧問保持緊密溝通，定期分享工程的進展和了解潛在風險，以便及時採取應變措施；

工地安全

— 對以下情況表示極度關注：

- (a) 由各份合約的開始日期起計至2024年8月期間，合約A至F和H的建築工地發生過2宗致命意外和173宗非致命而須予呈報的意外(涉及介乎4至750天不等的病假)；
- (b) 根據發展局發出的《建築地盤安全手冊》內的規定，承建商須按時向顧問X匯報須予呈報的

屯門至赤鱸角連接路

意外並提交相關報告。然而，顧問X沒有妥善製備相關管理資料，以供隨時查閱；

- (c) 就須予呈報的意外，承建商A和B分別有2次和7次遲交初步意外報告，遲交日數介乎8至98天不等；及
- (d) 合約B在83個月中有16個月曾發生須啟動監察工地安全程序³的情況，但承建商B在該16個月當中有3個月沒有向顧問X提交所需報告，以匯報與工地安全有關的問題範疇、為改善安全表現已/將會採取的行動，以及監察工地安全改善措施的方法；

— 知悉：

- (a) 根據《僱員補償條例》(第282章)第15條第(1A)款規定，如任何意外引致僱員在緊接該意外發生後，完全或部分喪失工作能力為期超過3天，僱主須在該意外發生後14天內按訂明的格式向勞工處處長發出意外通知以呈報工傷。此外，第15條第(1B)款亦訂明如僱主在第(1A)款提述的14天期間內，沒有獲通知亦沒有從其他途徑獲悉該意外的發生，則僱主須在初次獲通知或從其他途徑獲悉該意外發生後14天內，提交上述通知；
- (b) 《建築地盤安全手冊》內有關工傷呈報的規定較法定要求為高。根據《建築地盤安全手冊》，承建商須就致命或嚴重受傷意外立即以口頭通知顧問，並必須於24小時內向顧問提交初步意外報告。就其他“須予呈報”的意外(即引致

³ 根據合約訂明的監察工地安全程序，當出現以下情況時，承建商須向顧問X提交報告：(a)之前2個月發生2宗或以上意外，而意外率(即每10萬工時發生須予呈報的意外數量)的2個月移動平均數高於0.6；及/或(b)之前2個月發生3宗或以上意外，而意外率的3個月移動平均數高於0.9。

屯門至赤鱸角連接路

失去工作能力超過3天的意外), 承建商須於該等意外發生的7天內, 向顧問呈交指定的意外報告表格。如承建商故意延誤報告意外, 顧問會於承建商的季度表現評核中反映;

(c) 承建商A及承建商B已根據《建築地盤安全手冊》內的規定按時呈報上述2宗致命工地意外; 及

(d) 上述9宗沒有依時向顧問X呈報的工地意外, 承建商向勞工處呈報有關意外的時間符合《僱員補償條例》第15條第(1A)款或第15條第(1B)款的規定, 而這9宗工地意外, 8宗為輕微或沒有表徵的意外, 涉及滑倒、手指挫傷、腳部砸傷、腰部扭傷等事故, 餘下1宗涉及建築材料從工作檯掉下導致工人受傷;

— 重申雖然工傷呈報的法定責任在於受傷工人的僱主, 但路政署作為屯赤工程計劃的管理部門, 有責任責成工程顧問監督承建商須按照《建築地盤安全手冊》的規定呈報工地意外, 並確保所訂立的匯報機制獲切實遵從, 有效保障工人的生命安全和健康; 及

— 知悉:

(a) 路政署將制訂統一式樣的電腦報表及提供指引, 要求管理各工程合約的顧問備妥相關意外的管理資料, 當中包括承建商呈報意外的時序, 及記錄承建商有否延報意外等;

(b) 路政署會積極利用“安全智慧工地”系統, 實時監測工地情況, 協助工程團隊掌握施工情況, 以盡早識別潛在風險及減少意外; 及

(c) 路政署署長同意載於該審計報告第3.29段的審計署建議。

具體意見

50. 委員會：

合約之間的配合

- 表示極度關注：由於路政署另一份工程合約下的香港口岸填海工程有所延遲，加上香港口岸的海堤出現橫向移動，承建商A和B因而無法按計劃進行合約A和B的後續工程，導致大幅工程更改(涉及79.37億元的額外費用總額)、以及產生10.064億元的延期完工費用和工程受阻費用，並須按合約A和B批出延長合約期(分別為779天和475天)；
- 促請路政署：
 - (a) 將來進行類似的工程時，在切實可行的情況下盡量減少不同工程合約之間的銜接問題，包括探討是否可以由同一承建商進行填海及後續工程的設計及建造等；及
 - (b) 探討在工務工程合約中採用承建商早期參與模式，促使承建商在工程項目的設計及工地勘察階段加入，以便及早識別項目中的潛在風險和問題，從而避免工程項目出現延誤或超支；
- 知悉：
 - (a) 路政署會採用“新工程合約”模式，在合約中引入風險預警和補償事項等機制，推動合約各方建立夥伴關係，共同管理風險，以提升項目管理成效和成本效益；及
 - (b) 路政署署長同意載於該審計報告第2.10段的審計署建議；

屯門至赤鱗角連接路

施工前的工地勘查

— 對以下情況表示極度關注和不滿：

- (a) 在合約A招標前，依照竣工紀錄，路政署預計需改移的水管長約270米。然而，在合約A展開後，考慮到工地的實際狀況，需改移的水管實際長度經量度後為422米，較預計長度加長56%；
- (b) 合約A下不同打樁工程地點的實際基岩層較地質基準報告所預期的為深，因而須改變建造方法，建造較長的樁柱。當局須為承建商A就此而提出的31項申索額外支付5,220萬元；
- (c) 經承建商B在施工前的進一步土地勘測後發現，合約B下的填海工程估計所需的石填料數量約為850 000立方米，較合約B原先訂明的數量441 400立方米多出約90%。由於本地石材當時出現供不應求的情況，承建商B需從內地採購額外的石填料，運輸成本亦隨之大幅上升，而額外採購的石填料價格亦由當初合約B所訂明的每立方米160元上升至456元，導致當局須為承建商B就此而提出的申索額外支付1.158億元；及
- (d) 儘管已於設計階段進行合約前土地勘測，但合約C下的一項斜坡建造工程在展開後出現不可預見的不良土地狀況，導致顧問X須發出一份定價為1.769億元的更改令，以指示承建商C進行額外土地勘測、按經修訂設計建造斜坡及採取追回進度措施；合約C下的另一項擋土牆建造工程亦在展開後出現預計之外的土地狀況，導致顧問X須發出1份定價為2,110萬元的更改令，以處理相關問題；

屯門至赤鱗角連接路

— 強烈要求路政署：

- (a) 積極探討具成本效益及成熟的新技術，以便在推展工程項目的早期階段更準確地掌握地質狀況，減低因預期之外的土地狀況所引致的額外開支；及
- (b) 如在工程項目進行中需補購一定數量的建築材料(如上述的石填料一事)，研究就此設立公開招標機制，確保採購程序符合公平、開放及透明的原則；

— 知悉：

- (a) 路政署現時已規定工務工程須從項目的早期規劃及設計階段開始，廣泛採用建築信息模擬技術以提升工料測量的準確度，並探討採用新科技(如地球物理測量技術)進行工地勘測，以更準確地掌握地質情況及估算相關的工程費用；及
- (b) 路政署署長同意載於該審計報告第2.23、2.42及3.18段的相關審計署建議；

標書評審機制

— 知悉：

- (a) 工務工程顧問合約主要採用“雙信封”的評標方法，投標者須同時呈交技術建議書及價格建議書。在評核技術建議書時，工務部門會審視顧問公司的工作經驗、對工程項目的理解、投放的人力資源，以及過往表現(包括表現評核報告)等。其後在評核價格建議書時，工務部門會以招標前所估算的顧問費用為基準，審視顧問公司的投標價格是否屬於合理水平，以及檢視是否與其建議投放的人力資源吻合。工務部門

屯門至赤鱸角連接路

會按招標文件內所定下的評分比重作綜合計算，總得分最高的投標者一般會獲批合約；及

- (b) 政府工務工程的評標分兩個部分，分別是投標者的技術能力及過往表現(包括表現評核報告)，以及其提出的標價。技術能力及表現與標價兩部分經綜合計算後，總得分最高的標書會被推薦採納。工務部門亦會審視最高得分者的財務能力及其標價的合理性，以確保中標者有足夠能力按合約要求完成工程。如果有不合理低價的標書，而這些標書又獲得最高的綜合評分，相關標書亦不會被推薦採納；

一 對以下情況表示極度關注：

- (a) 路政署在2013年10至12月的季度評核報告中將顧問X在成本估算和招標文件/圖則質素方面的表現評為“欠佳”，而路政署表示該評核結果將會影響顧問X在相關評核報告發出後3年內投標政府顧問合約的中標機會。然而，顧問X在該評核報告發出後3年內曾參與政府顧問合約投標，亦曾經中標；而路政署表示顧問X的過往表現已反映在評標時的綜合評分中；及
- (b) 屯赤工程計劃下的承建商A與承建商D為同一家公司。承建商A曾因一宗致命工地意外於2016年3月至5月的表現評核報告中有關工地安全部分被路政署給予“極差”的表現評級，但其後仍能在2018年(相隔2年)取得合約D。路政署表示，在發生該宗致命工地意外後，承建商A在工地安全方面的表現在該季度的評核報告中被評為“極差”，而整體表現被評為“不合格”。但由於承建商A在緊接的季度表現(包括工地安全方面)有所改善，其整體表現被評為“合格”，按機制無須取消承建商A的投標資格。路政署表示在評審合約D的標書時已根據政府工務工程的評標機制評核投標者的技術能力、過往表現和

屯門至赤鱸角連接路

標價，而承建商A過往3年在工地安全方面的表現(包括於2016年被路政署給予“極差”的表現評級)亦已反映在評標時的綜合評分中。除合約D外，承建商A在該3年內亦獲批其他工務工程合約；

- 知悉根據2023年7月發展局發出的《發展局工務技術通告5/2023號》，若認可名冊內的承建商涉及嚴重事故，該承建商在相關工務工程類別的投標資格可被即時暫停；
- 強烈認為當局有必要檢討現行工務工程的評標機制，提高對投標者過往表現的評分比重，並考慮加入“黑名單”機制，以加強阻嚇力及促使行業提升其服務質素；

新設計及物料的應用

- 對以下情況表示極度關注：
 - (a) 承建商B建議在屯門-赤鱸角隧道的整段車道下建造公用設施走廊，並沿隧道車道提供45個緊急通道艙口，作為輔助疏散/救援路線。承建商B並為此向政府提供一筆過1,200萬的成本節省。上述設施均為新設計，首次於香港的隧道使用。隧道在2020年12月通車後，儘管承建商B已進行修補缺漏工程(涉及的開支由承建商B承擔)，緊急通道艙口仍然重複出現故障(即艙口井蓋意外打開)，當局更為此以880萬元加強對緊急通道艙口井蓋狀況的監察系統。在2023年10月，相關各方最終決定密封所有緊急通道艙口；
 - (b) 負責隧道土木工程維修保養的單位(即路政署新界區辦事處)在2012年審閱招標文件時沒有就隧道內使用的噴塗式隔熱層提出意見。直到合約B展開後，該辦事處在2015年對合約B訂明的噴塗式隔熱層表示關注，導致最終須發出2份更

屯門至赤鱸角連接路

改令(總額為3.287億元)，以便進行將隔熱層改為板材式的相關工程，長遠為運作及維修保養帶來裨益；

- (c) 2016年4月，路政署新界區辦事處在規劃階段對於屯門-赤鱸角隧道的搪瓷牆板的參考設計並無意見。設計最終在2019年3月獲得批准後，該辦事處在同月對設計提出意見，導致在合約D下須發出1份定價為550萬元的更改令，以改為採用較便於維修保養的設計；及
- (d) 合約D展開後分別透過兩份定價為390萬元及260萬元的更改令，引入建築信息模擬技術和智能火災系統流動應用程式，以提升屯門-赤鱸角連接路的營運效率和防火安全；

— 強烈建議路政署：

- (a) 日後應就擬採用的新設計和物料進行充足的可行性研究、風險評估和實地測試，以減低出現問題的機會；及
- (b) 加強內部的溝通和協作，提醒相關單位在選擇設計和物料時充分考慮日後維修保養的需要，並盡早就採用新設計或物料的建議提出意見，以便將合適的新方案納入招標文件中；

— 知悉路政署署長同意載於該審計報告第2.42及3.18段的相關審計署建議；

其他合約管理事宜

— 對以下情況表示極度關注和不滿：

- (a) 2021年6月至7月期間，屯門-赤鱸角隧道南面出入口兩度發生嚴重水浸事故，導致隧道交通分別受阻約3小時和約1小時。顧問X就此發出

屯門至赤鱸角連接路

1份定價640萬元的更改令，為已竣工的集水溝建造額外U形排水渠；

- (b) 顧問X估計在合約C下為替換擋土牆底部之下的軟物質而發出的更改令可能導致延遲3.5個月完工和產生延期完工費用1,360萬元，但發出該更改令最終對時間和費用的實際影響為延長合約期273天(即大概9個月)和額外支付延期完工費用3,150萬元；
- (c) 合約C完成後，排污沙井和排水渠截槽的面蓋在2021年5月至2023年2月期間移位。為免影響道路安全，有3份更改令(定價為300萬元)須發出，以進行相關改建工程；及
- (d) 合約D要求建造的行車通道的部分工程項目沒有訂明在合約內，導致顧問X須發出1份定價為550萬元的更改令以進行有關工程；而由於合約D下的各份合約文件(例如各份合約圖則之間，或特別規格與合約圖則之間)的內容不相符，顧問X亦須發出10個指示以釐清工程細節，引致產生9,260萬元的額外費用；

- 強烈促請路政署汲取相關經驗，加強工程合約的管理，並積極利用科技，協助員工核實招標文件；
- 知悉路政署署長同意載於該審計報告第2.42及3.18段的相關審計署建議；

隧道營運及交通管理

- 對以下情況深表關注：

- (a) 屯門-赤鱸角隧道自2020年12月通車至2024年6月期間，營辦商A聘請的指定職級人員的實際人數均少於管理、營運及維修保養協議訂明的人數，每月人手短缺介乎8至30名不等，佔人手編配下140名人員的6%至21%。但運輸署在

屯門至赤鱸角連接路

2024年2月進行檢討後發現行車量及相關的營運和維修保養需求增加，遂在新一份於2024年12月開始的管理、營運及維修保養協議內將人手編配由140人增至150人；

- (b) 屯門-赤鱸角隧道使用的重型救援車輛在2021年5月至2024年5月執行救援行動時共出現7次問題，但運輸署與機電工程署和重型救援車輛的製造商直到2024年9月(即問題首次發生後3年)才能確定有關問題的背後原因，並正在探討可行的改善措施；
- (c) 除了過高車輛偵測器外，運輸署沒有向營辦商A提供其他設備或技術，以自動偵測其他類型的超限車輛(例如過長或過闊的車輛)；及
- (d) 隨着屯門至赤鱸角連接路北面連接路於2020年12月全面通車，皇珠路(即屯門區內相關主要路段之一)的行車量/容車量比率自2022年起高於1.0(即表示交通開始擠塞)，並在2023年上升至1.17；⁴

— 建議：

- (a) 運輸署適時採取措施協助營辦商A能按管理、營運及維修保養協議的規定聘請足夠的人手，確保隧道的運作不受影響；
- (b) 運輸署與機電工程署為隧道採購重型救援車輛時，須因應不同隧道的設計及狀況訂定適合的規格及要求，並進行實地測試；及

⁴ 行車量/容車量比率是道路交通狀況的指標：(a)行車量/容車量比率等於或低於1.0，表示道路的容車量足以應付預期的行車量，而行車量/容車量比率高於1.0則表示交通開始擠塞；(b)行車量/容車量比率在1.0至1.2之間表示擠塞情況仍受控制；及(c)行車量/容車量比率高於1.2，表示擠塞情況越趨嚴重，當車輛數目進一步增加，車速會逐漸減慢。

屯門至赤鱸角連接路

- (c) 運輸署應密切留意屯門至赤鱸角連接路北面連接路通車後對屯門區內交通的影響，並積極研究改善交通情況的措施；

— 知悉：

- (a) 運輸署署長同意載於該審計報告第4.19及4.28段的審計署建議；
- (b) 機電工程署署長同意載於該審計報告第4.19(e)段的審計署建議；及
- (c) 路政署署長同意載於該審計報告第4.20段的審計署建議；及

— 強烈要求運輸署適時匯報：

- (a) 有關改裝重型救援車輛工程的詳情及相關開支；
- (b) 2024年皇珠路的行車量/容車量比率；及
- (c) 分流屯門公路及皇珠路一帶的交通的具體措施和道路工程的實施時間表，以及其他相關改善方案的最新進展。

跟進行動

51. 委員會希望政府當局繼續向其報告落實委員會及審計署各項建議的進展。

青年發展基金

審計署就青年發展基金下各項資助計劃的推行情況進行審查。

2. 香港特別行政區行政長官在2015年施政報告中，宣布成立3億元的青年發展基金，資助當時的計劃未能涵蓋的創新青年發展活動，作為加強支援青年的其中一項措施，包括以資金配對的形式，支持非政府機構協助青年人創業。青年發展基金透過與非政府機構合作，推出了多項推動青年發展的資助計劃，包括粵港澳大灣區青年創業資助計劃（“創業計劃”）、粵港澳大灣區創新創業基地體驗資助計劃（“體驗計劃”）、青年歷奇訓練活動資助計劃和青年正向思維活動資助計劃。

3. 截至2024年6月30日，青年發展基金的核准承擔總額為9億元，在各項資助計劃下已核准和已發放的總額分別共2億4,460萬元和1億6,680萬元。民政及青年事務局（“民青局”）負責青年發展工作（包括青年發展基金）方面的執行事宜。

4. 委員會知悉審計署以下審查結果：

創業資助計劃

- 青年發展基金通過創業配對基金和創業計劃，為青年提供創業支援。兩項計劃均為青年創業者提供資本資助，後者更為他們提供較多創業支援及孵化服務；
- 在該兩項計劃下，非政府機構可申請營運項目。非政府機構申請者須提供計劃書，當中詳列項目的宗旨和預期成效、青年創業申請者的甄選和評審程序、預計獲選的青年創業申請者數目及相關預算，以及階段成果等，供民青局審核，並由青年發展委員會（“青發會”）審議和通過。青年發展基金和計劃行動小組轄下成立了一個評審小組，負責評審撥款計劃書，並就計劃書提出建議。評審小組選出非政府營運機構後，民青局會與每間機構簽訂撥款協議；

青年發展基金

- 創業配對基金接獲的申請有33份，有9間(27%)非政府機構獲選為營運機構，獲批撥款總額為2,430萬元。至於第一輪創業計劃(2021年2月至2024年6月)，接獲的申請有33份，當中有16間(48%)非政府機構獲選為營運機構，獲批撥款總額為1億3,680萬元；
- 民青局作為青發會及青年發展基金和計劃行動小組的秘書處，曾匯報兩項計劃的推行進度，但並無定期編製和匯報青年創業申請者的錄取比率的統計數字；截至2024年6月，民青局並無備存和匯報在兩項計劃下成立的初創企業的存活率統計數字；

創業計劃

- 16間非政府營運機構共接獲的2 805份申請中，只有217名(8%)青年創業申請者獲選得到資本資助及相關服務；
- 審計署審查了兩個非政府營運機構在第一輪創業計劃下項目的推行情況，發現其中一個營運機構(營運機構A)沒有在青年創業申請者的甄選過程中，妥善備存申報利益衝突的文件紀錄(包括來自外間機構的評審小組成員)；
- 根據民青局的指引，非政府營運機構須與每名獲選的青年創業申請者簽訂協議，有關協議必須加入局方與非政府營運機構簽訂的撥款協議中的“適用條款及條件”。然而，民青局並無指明哪些條款及條件為“適用”。審計署審查了16間非政府營運機構與獲選青年創業申請者簽訂的協議，發現所加入的條款及條件並不一致；
- 根據撥款協議，倘若創業支援及孵化服務下的項目/活動的涵蓋範圍/規模與撥款計劃書相比有所縮減，有關資助會按比例削減或降至政府認為適當的金額。然而，雖然有部分項目/活動的受惠人數低於預期，但民青局仍向相關非政府營運機構發放有關服務部分的終期撥款，而不作任何調整；

- 在2021年2月至2024年6月期間，16間非政府營運機構都有延遲提交報告。在2024年6月30日或之前到期應提交的報告有158份，當中有86份(54%)報告延遲提交，延遲時間介乎4天至27個月不等(平均為6個月)；

體驗計劃

- 2021年2月，民青局與15間非政府營運機構簽訂撥款協議，以推行第一輪體驗計劃的18個項目，目標參加人數為767人。截至2023年8月，體驗項目數目及參加人數較所訂目標分別少6個(33%)項目及466人(61%)，原因是有3間非政府營運機構退出、3個項目被取消，以及部分非政府營運機構招募的參加人數較預期少。民青局表示，數字出現差距主要是2019冠狀病毒病疫情所致；
- 非政府營運機構須負責招募申請者參加項目/活動。根據營運機構C的撥款計劃書，該機構須透過不同宣傳渠道公開招募參加者，包括在各大專院校安排8場路演。審計署留意到，營運機構C只為4所大專院校各舉辦1場路演，合共4場；
- 非政府營運機構須向民青局提交有關項目的參加者名單。有關資料有助查核參加者的資格，以確定他們從未參加其他非政府營運機構在體驗計劃下舉辦的項目。審計署留意到，在營運機構C某個項目的45名參加者中，營運機構C向民青局提交的名單上有5名(11%)參加者的資料與其紀錄不符，而在其向民青局提交的活動後評核問卷中亦發現同樣的差異；
- 在2021年2月至2023年8月期間，非政府營運機構有延遲提交活動及總結報告及經審計的財務報表的情況(日數介乎10至113天不等)。遲交活動及總結報告的非政府營運機構有8間，遲交經審計的財務報表的非政府營運機構有12間，但民青局只向7間(58%)非政府營運機構發出逾期提交報告的催辦通知。此外，催辦通知並沒有適時發出，即在到期提交報告之後1至86天(平均為39天)才發出催辦通知；

青年發展基金

其他青年發展計劃

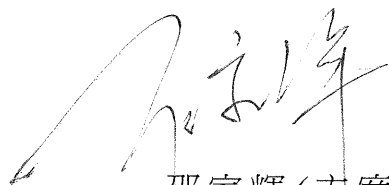
- 審計署審查發現，截至2024年6月30日(有關計劃已運作1年)：(a)就青年歷奇訓練活動資助計劃而言，實際參加人數介乎目標人數15%至55%，在4間非政府營運機構中，有3間所達到的人數少於目標人數一半；及(b)就青年正向思維活動資助計劃而言，實際參加人數介乎目標人數17%至84%，在7間非政府營運機構中，有4間所達到的人數少於目標人數一半；
- 關於青年戶外歷奇訓練活動試行計劃，民青局要求相關的非政府營運機構採購外聘的顧問服務，以檢視該計劃的成效。審計署審查有關採購過程的紀錄，留意到在評審標書期間，該非政府營運機構對中標者的投標價作出改動，但沒有文件記錄作出有關修訂的理由，而其他3名投標者的投標價沒有經過修訂；及

其他相關事宜

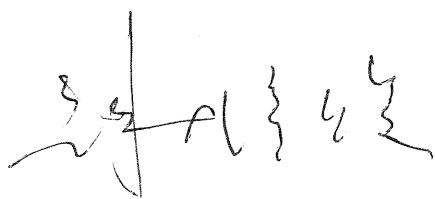
- 自2016年青年發展基金成立以來，青發會及轄下相關行動小組一直監察青年發展基金下的資助計劃及項目的推行情況。審計署留意到，自2018年4月青發會成立至2024年7月，民青局僅有一次向青發會匯報青年發展基金的整體使用情況，且從未曾匯報基金的預計使用情況。

5. 委員會並無就此事舉行公開聆訊，但要求政府當局就審計署所提出的事宜作出書面回應。**民政及青年事務局局長**的回覆載於附錄23。

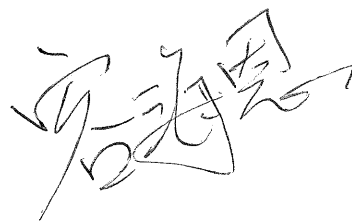
6. 委員會希望政府當局繼續向其報告落實審計署各項建議的進展。



邵家輝(主席)



謝偉俊(副主席)



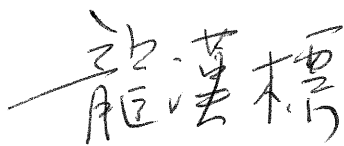
容海恩



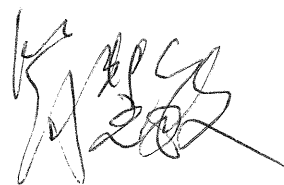
陸頌雄



黃俊碩



龍漢標



簡慧敏

2025年2月12日

審計署署長第八十三號報告書內
經政府帳目委員會在報告書研議的章節

審計署署長 第八十三號報告書		政府帳目委員會 第八十三號報告書	
章節	項目	章節	
1	納米及先進材料研 發院	1	
2	香港水域內避風泊位 的規劃和管理	2	
3	廢電器電子產品生產 者責任計劃	3	
4	小型無人機操作的 規管	4	
5	長者院舍照顧服務券 計劃	5	
6	香港理工大學：大學 校舍的維修保養	6	
7	屯門至赤鱸角連接路	7	
8	青年發展基金	8	

《香港特別行政區立法會議事規則》

72. 政府帳目委員會

(1) 立法會設有一個名為政府帳目委員會的常設委員會，負責研究審計署署長就以下各事宜提交的報告——

- (a) 政府的帳目；
- (b) 委員會認為須提交立法會省覽的其他帳目；及
- (c) 委員會認為與審計署署長履行職責或行使職權有關的事宜。

(2) 委員會亦須研究由審計署署長就其審計(衡工量值審計)工作而提交立法會省覽的報告。在該報告中，審計署署長就政府部門、憑藉任何條例審計署署長職權範圍所及的公共團體或組織或接受公帑補助的組織是否符合經濟原則及是否講求效率與效用，進行審計。

(3) 委員會由一名主席、副主席及5名委員組成，全部均須為立法會主席按內務委員會決定的選舉程序任命的議員。
(2005年第214號法律公告；2017年第186號法律公告)

(3A) 委員會的會議法定人數為主席加上兩名委員。
(2005年第214號法律公告)

(3B) 如主席及副主席暫時缺席，委員會可在其缺席期間另選一委員代行主席之職。
(2005年第214號法律公告)

(3C) 所有在委員會內討論的事宜，須以參與表決的委員贊成者及反對者的過半數決定。主席或主持會議的任何其他委員不得參與表決，但如其他委員贊成者及反對者數目相等，則在此情況下他須作決定性表決。
(2005年第214號法律公告)

(4) 第(1)及(2)款所述的報告，一經提交立法會省覽，即當作已由立法會交付委員會研究。

(5) 除主席另有命令外，委員會根據第(8)款邀請任何人士列席的會議，新聞界及公眾人士得准進入會場旁聽。

(6) 委員會須在主席決定的日期、時間及地點舉行會議。會議的書面預告須在會議日期最少5整天前發給各委員及任何獲邀列席的人士；但主席可視個別情況指示給予較短時間的預告。
(2017年第186號法律公告)

(7) (由2005年第214號法律公告廢除)

(8) 主席或委員會可邀請任何官員，或報告所指帳目所屬或與之有關的非政府團體或組織的成員或僱員，提供委員會在履行其職責時可能需要的資料，或作出解釋，或出示紀錄或文件；委員會亦可就該等資料、解釋、紀錄或文件邀請其他人士提供協助。

(9) 委員會須於審計署署長將政府帳目的審計報告提交立法會省覽之日起3個月內(或根據《核數條例》(第122章)第12條決定的較長時間內)就該審計署署長的報告提交報告。

(10) 委員會須於審計署署長將第(2)款所述的報告提交立法會省覽之日起3個月內(或立法會決定的較長時間內)，就審計署署長的報告提交報告。

(11) 除本議事規則另有規定外，委員會的行事方式及程序，由委員會自行決定。

**1998年2月11日臨時立法會會議上
政府帳目委員會主席提交臨時立法會的文件：
《香港特別行政區政府帳目審計工作的範圍——"衡工量值式審計"》**

工作範圍

1. 審計署署長可就任何決策局、部門、機構、其他公眾團體、公共機構或受審核機構在履行其職務時所遵守的經濟原則、取得的效率和效益進行調查。
2. "受審核機構"一詞包括 ——
 - (i) 審計署署長可根據任何有關條例所賦權力對其帳目加以審核的任何人士、法人團體或其他團體；
 - (ii) 過半數收入來自公帑的機構(但署長亦可根據補助條件中的一項協議對少過半數收入來自公帑的機構進行類似審核)；及
 - (iii) 行政長官為公眾利益計而根據《核數條例》(第122章)第15條的規定以書面授權署長對其帳目及紀錄進行審核的機構。
3. 上述工作範圍的定義，不應闡釋為給予審計署署長權利，使其可對審核中的任何決策局、部門、機構、其他公眾團體、公共機構或受審核機構的政策目標的優劣加以質詢，而依照下列準則，亦不得質詢求得此等政策目標的方法，但署長可對達到此等目標所用方法的經濟原則、效率和效益提出質詢。

準則

4. 審計署署長向立法會提交報告時，應享有很大自由。他可以促請立法會注意他在核數過程中所發現的任何情況，並指出所牽涉的財政問題。按照準則訂定的範圍，審計署署長不會評論行政會議及立法會的決策，但可指出此等決策對公帑的影響。

5. 審計署署長在審查政策目標如何執行的過程中，如有理由相信有關人員在制訂政策目標和作出決定時，可能缺乏足夠、有關和可靠的財政及其他資料作為制訂政策目標或作出決定的根據，而一些重要的基本假設亦可能不夠明確，他都可以進行調查，證實他的想法是否正確。調查結果如顯示他的想法正確，他便應把有關事項提交立法會，由政府帳目委員會提出進一步質詢。由於進行此類調查的程序，可能涉及審查政策目標的制訂方法，審計署署長向立法會作出報告時，不應對有關事項下任何判斷，而只應條陳事實，由政府帳目委員會根據此等事實提出質詢。

6. 審計署署長亦可 ——

- (i) 查核有關方面在釐定政策目標及作出決策時，是否有適當的權力；
- (ii) 查核有關方面有否作出令人滿意的安排，以期探討、揀選和評估其他推行政策的辦法；
- (iii) 查核既定的政策目標是否已明確界定；其後就推行政策所作的決定，是否符合核准的目標並由適當階層的人員運用適當權力作出；向執行人員發出的指示，又是否符合核准的政策目標和決定，並為有關人員清楚了解；
- (iv) 查核各項不同的政策目標，以及所選用的推行辦法，是否有衝突或可能有衝突；
- (v) 查核有關方面在將政策目標演繹為行動目標和成效標準方面，進展和效用如何；查核有關方面有否考慮其他服務水平成本及其他有關的因素，以及在成本變動時加以檢討；及
- (vi) 有權行使《核數條例》(第122章)第9條所授予的權力。

程序

7. 審計署署長須將其"衡工量值式審計"研究的結果，每年向立法會報告兩次。第一份報告書須於每個財政年度完結後7個月內，或行政長官另行規定的較長期間內，呈交立法會主席。報告書須在一個月內，或立法會主席另行規定的較長期間內，提交立法會。第二份報告書最遲須於每年4月7日或行政長官另行規定的日期之前，提交立法會主席，並且最遲須於4月30日或立法會主席另行規定的日期之前，提交立法會。

8. 審計署署長的報告書提交立法會後，須交付政府帳目委員會研究。政府帳目委員會研究審計署署長的報告書時，須依循立法會的《議事規則》。

9. 政府就本委員會報告書所提事項擬採取的行動，將在政府覆文內加以評論，政府覆文須在本委員會報告書提交立法會後3個月內，提交該會。

10. 本文所提及的立法會，在臨時立法會存在期間指臨時立法會。

**出席委員會聆訊的證人
(按出席次序排列)**

孫東教授	創新科技及工業局局長
李國彬先生	創新科技署署長
陳吳婷婷女士	創新科技署助理署長(研發中心)
鄭淑嫻教授	納米及先進材料研發院主席
馮振宇先生	納米及先進材料研發院行政總裁
姚惠嫻女士	納米及先進材料研發院首席營運總監
陳美寶女士	運輸及物流局局長
黃珮玟女士	運輸及物流局副秘書長1
鄭思翎女士	運輸及物流局首席助理秘書長2
林玉婷女士	運輸及物流局首席助理秘書長5
邱國鼎先生	路政署署長
伍偉康先生	路政署主要工程管理處處長
鍾志仁先生	路政署總工程師6/主要工程
黃智銳先生	路政署高級工程師2/北都公路
李頌恩女士	運輸署署長
岑蕙琳女士	運輸署總工程師/交通工程(新界西)
何均衡先生	運輸署首席運輸主任/管理

註：以上所列的職銜為各證人在出席委員會公開聆訊時的職銜。

立法會政府帳目委員會(公開聆訊)

2024 年 12 月 7 日(星期六)

《審計署署長第八十三號報告書》

第 1 章：納米及先進材料研發院

創新科技及工業局局長開場發言

主席：

首先，我感謝審計署署長就納米及先進材料研發院（NAMI）編寫了審計報告，就 NAMI 的營運、管治及運作提出意見及建議。有關意見及建議有助 NAMI 改善其研發項目的管理、加強推動與提升來自業界收入及商品化相關工作、優化行政開支及企業管治的行政安排，讓 NAMI 的營運更有效率和效益。政府與 NAMI 同意報告中全部的建議。

NAMI 是一所非牟利公司，於 2006 年成立，由主辦機構香港科技大學擁有。NAMI 專注於由市場主導的納米技術和先進材料研發工作，近年更加大力度在低碳材料、新一代建築材料、先進電池技術等具前膽性的研發領域發展，從而推動本港經濟增長和可持續發展，配合香港發展新質生產力。

政府資助 NAMI 主要的營運及研發開支，NAMI 董事局負責監督 NAMI 的營運及發展方向。NAMI 須向創新科技署(創科署)提交經其董事局審批的年度計劃和報告、財務預算和經審核帳目、季度報告，以及各項表現指標，讓創科署總體從宏觀角度監察 NAMI 的營運情況及表現，並定期向立法會工商及創新科技事務委員會報告。

NAMI 在過去十多年，一直致力凝聚「政產學研」力量，推動應用研發工作，肩負向業界進行技術轉移的公眾使命，支援業界落實科研成果商品化。NAMI 涉及業界參與的研發項目，數目是眾研發中心之首，合作伙伴包括香港中小企，以至內地大企業；NAMI 應用研發成果落地，香港房屋協會採用以 NAMI 研發的超輕高強混凝土技術，結合混合式組裝合成建築技術，在沙田乙明邨興建長者屋便是一個實例；NAMI 的研發成果受國際肯定，迄今獲獎超過 150 項，包括知名的愛迪生獎、全球百大科技研發獎等。對於 NAMI 這些工作，我們是肯定的。

NAMI 受政府資助，因此我們理解公眾對 NAMI 如何使用公帑及是否有效運用資源以實踐使命很關注。政府也很重視這份審計報告。NAMI 作為一間公司，日常運作按其《企業管治指引》來處理，但《指引》有不足及應改善之處，就應該改；NAMI 要加大力度進行應用研發、推動技術轉移、促進科研成果商品化，政府要加強督促，NAMI 董事局也要更嚴緊監督。我知道 NAMI 已落實報告中大部份的建議，政府亦會敦促 NAMI 積極跟進餘下的建議。我們亦會持續加強監察 NAMI 的運作，確保公帑運用得宜。

最後，為了落實《香港創新科技發展藍圖》提出的發展路徑，加快發展新質生產力，政府要深化改革香港公共科研機構的佈局。我們已公布將合併應用科技研究院和 NAMI，強化它們的應用研發互補和產生協同效益。在過程中理順相關安排時，也必參考這份審計報告中的有關建議。

我們和 NAMI 同事稍後樂意回答委員的提問。謝謝主席。

（約 980 字）

納米及先進材料研發院行政總裁
馮振宇先生
2024 年 12 月 7 日於立法會政府帳目委員會
開場發言

主席：

- 首先我代表納米及先進材料研發院，再次感謝審計署審計 NAMI 的工作。我們已跟進大部份的建議，餘下的建議亦會在今個財政年內完成。

(1) 關於項目管理方面：

- NAMI 一直以來專注進行納米技術和先進材料相關的應用研發工作，通過技術轉移支援不同行業升級轉型，研發成果應用落地。但研發工作由啟動到完成，以致成功與否，受多種技術因素影響，不完全能掌握。但我們已自 10 月起調整項目管理安排，加強項目行政組角色，積極管理和與研發團隊跟進項目進度，每周向我及首席總監匯報，以期及早發現問題並處理。
- 我們已進一步加強向本地業界介紹 NAMI 技術優勢，希望增加業界參與研發信心，增加開展項目和業界收入機會。
- 我們已加強實驗室安全監管，包括增加不定時突擊檢查次數，並定期向相關員工傳閱安全守則。

(2) 關於來自業界收入及商品化工作方面

- NAMI 積極透過展覽、路演等推廣，爭取更多業界合作研發項目；將利用深圳科技園作展銷據點，開拓大灣區及其他內地城市合作；推出不同授權模式，彈性支援不同業界夥伴，提高研究成果轉移收益。
- NAMI 作為公共研發中心，肩負廣泛地向業界轉移技術的公共使命，所以要在增加來自業界收入的同時取得平衡。

(3) 關於行政開支及企業管治方面：

- NAMI 根據經董事局批核的企業管治手冊處理有關行政開支的審批及監管。包括公幹旅程安排及酬酢開支在內的具體指引，當初是參考主辦院校香港科技大學訂定，之後有按需要優化及更新。
- 審計報告內列出多項行政開支安排，包括不少媒體報導的公幹機票住宿開支審批，雖然相關同事有按當時的內部指引安排去處理，但我們同意審計署建議，當時的程序和安排都有不足和可改善空間。
- 我們已按審計建議修改指引，包括列明申領相關開支、更改公幹旅程安排等的審批安排與程序，涉及行政總裁的相關安排需由董事局主席批核。我們會定期傳閱指引，提醒所有員工遵守。

(4) 有關其他事宜

- 在納米技術和先進材料這較具前瞻性的科技領域推動科研，招攬挽留研發人才、提升實驗室設備，尤為重要。過去幾年NAMI在這方面有較大投入，因此營運開支亦有所增加。我們會繼續秉持審慎理財原則，並努力爭取更多業界資助研發，以期更有效率和效益進行研發，提升NAMI工作對本地生產總值的貢獻。
- NAMI 在不同管理層面有不少進步的空間，這次審計報告的結果推動我們不斷改進。NAMI 會努力作出改善，提質提量，紮實支持香港發展成為國際創科中心。
- 歡迎主席及各位議員稍後就 NAMI 提出寶貴意見。多謝。

- 完 -

香港特別行政區政府創新科技署
Innovation and Technology Commission
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region

來函檔號：CB3/PAC/R83

香港中區立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
立法會政府帳目委員會秘書
陳向紅女士

陳女士：

政府帳目委員會
研究審計署署長第八十三號報告書第 1 章
納米及先進材料研發院

謝謝你於 2024 年 12 月 10 日致創新科技及工業局局長的來函，要求當局統籌政府和納米及先進材料研發院(研發院)就標題審計報告提供資料，本署獲授權回覆。

本署及研發院就來函提出事宜的回覆，載於附件。其中，由於《資助協議》(即附錄一至三)屬合約文件及《企業管治手冊》(即附錄六至七)載有研發院內部運作(包括招聘及採購事宜)的指引，該等五份文件僅供政府帳目委員會內部參考。

至於「第 1 部分：引言」問題(b)(iv)有關以現金收付制為計算基礎提供研發院在 2019-2020 至 2023-2024 年度期間的收支情況，因需諮詢有關政策局／部門以核實有關數據，未能在本次回覆一併提交。本署正聯同研發院跟進並會盡快提供相關資料。

創新科技署署長

( 代行)

副本送：創新科技及工業局局長
財經事務及庫務局局長
審計署署長
納米及先進材料研發院主席
納米及先進材料研發院行政總裁

2024 年 12 月 13 日

第 1 部分：引言

(a)	(i)	<p>政府於 2006 年與主辦院校香港科技大學(科大)及納米及先進材料研發院(研發院)就三方的責任及分工達成共識，並簽訂《資助協議》。《資助協議》下三方的責任及分工概括如下：</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 研發院須按其科技發展綱領負責推動和統籌應用研發，並推進科研的技術轉移和成果商品化。研發院需按《資助協議》的條款運作，包括在每個財政年度開始前須向創新科技署(創科署)署長提交經其董事局審查及通過的年度計劃(如年度預算、主要活動(包括研發及技術轉移計劃)、以及表現目標等)，以供審批。在每個財政年度期間，研發院須向創科署署長提交經其董事局審查及通過的季度報告，臚列每季主要活動和現金流的情況。就每個財政年度最後一個季度的報告(即年度報告)，研發院須匯報整個財政年度的營運情況(包括表現目標表現及實際財政情況)。研發院亦須向創科署署長提交經其董事局審查及通過的經審計帳目。 ➤ 科大為研發院的主辦院校，全資擁有研發院。科大現時主要為研發院提供行政上的支援(如招標及採購、員工及物業保險、資訊科技系統等)。 ➤ 政府通過創新及科技基金(基金)撥款資助研發院的營運開支，並透過審批研發院的年度計劃與預算、季度報告／年度報告及經審計帳目，監察研發院的營運情況及表現。
-----	-----	--

	(ii)&(iii)	<p>自各研究及發展(研發)中心(包括研發院)在 2006 年成立以來，政府持續檢視各研發中心的角色、定位、績效指標，以及給予它們資源，並按業界需要及科技發展作出適切調整。政府一直定期向立法會工商及創新科技事務委員會提交各研發中心的進度報告，並分別在 2009 年、2012 年、2015 年、2020 年及 2024 年向立法會財務委員會(財委會)匯報就各研發中心的表現作出的全面檢討，以及尋求財委會的批准增加承擔額以延續資助研發中心的營運。</p> <p>在最近的一次檢討當中，政府審視了各公共科研機構的定位和重點範疇，以及香港未來重點發展的科技領域。為持續支持香港的新能源和汽車相關技術與其他行業的發展，政府於 2024 年 6 月公布將自 2025 年 4 月起將汽車科技研發中心併入香港生產力促進局，並於同年 11 月公布將合併香港應用科技研究院(應科院)和研發院。此外，政府在全面考慮了政府的財政狀況和推動創新及科技(創科)發展的需要，建議各研發中心在未來 3 個財政年度就營運開支方面採取「零增長」的原則，即未來 3 個財政年度每年平均的營運開支以 2024-25 年度的水平為上限，以管控其營運開支並鼓勵各研發中心增加來自業界及其他收入，確保政府有限的資源用得其所。</p> <p>至於有關《資助協議》的修訂，在財委會於 2005 年批准設立承擔額以成立研發院及支持首 5 年的營運期(即 2006-07 至 2010-11 年度)後，政府、科大及研發院三方於 2006 年簽訂首份為期 5 年的《資助協議》(見<u>附錄一</u>)，其後在下列日期作出修訂，包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 在財委會於 2009 年及 2012 年分別批准增加承擔額以延長研發院的營運至 2013-14 年度及 2016-17 年度後，《資助協議》因而
--	------------	--

*** 委員會秘書附註：附錄一並無在此隨附。**

		<p>分別在 2011 年及 2012 年作出延長協議時效修訂；</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 2013 年作出的修訂，主要包括把《資助協議》硬性規定的協議完結日期安排改為開放式，並就政府資助、研發院的表現指標等加強監管(見<u>附錄二</u>)；以及 ➤ 在 2018 年獲財委會同意各研發中心可保留其部份商品化收入用作進行策略性活動的安排後，作出相關修訂(見<u>附錄三</u>)。
	(iv)	<p>研發院表示，研發院在 2006 年成立時訂立首份《公司章程》(見<u>附錄四</u>)，只在 2008 年進行過一次修訂(見<u>附錄五</u>)，修訂內容為將書面決議人數由全體董事改為三分之二的董事人數。</p> <p>此外，研發院在 2006 年成立時亦訂立了首份《企業管治手冊》(見<u>附錄六</u>)，其後在下列年份作出修訂，主要內容包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 2007 年：加入須遵守科大採購政策的規定； ➤ 2009 年：加入審計委員會的設立及闡明其職權範圍，和闡明財務及行政委員會的職權範圍、組成及會議要求； ➤ 2010 年：加入廉政公署建議的董事行為守則及收受禮物的批准權限； ➤ 2012 年：修訂人力資源支出的批准權限； ➤ 2014 年：修訂營運資金、項目資金及行政經費的支出批准權限； ➤ 2019 年：對職位設置、董事及員工的廉潔要求、營運支出及採購合同的批准權限進行修訂；以及 ➤ 2022 年：更新營運資金、項目資金及行政經費的支出批准權限的相關人員。 <p>最新版本的《企業管治手冊》見<u>附錄七</u>。</p> <p>研發院每次修訂《企業管治手冊》的內容都會在董事局及其轄下的財務及行政委員會的</p>

*** 委員會秘書附註：附錄二至七並無在此隨附。**

		會議上討論，並須得到董事局通過才可正式生效。
	(v)	<p>在 2005 年 6 月提交財委會的文件中 (FCR(2005-06)21 附件 1)所載的資料，為當時主辦院校科大就成立研發院提交的建議書內容，而當時提議研發院的董事局僅由科大校長及 3 名副校長組成。</p> <p>其後在 2005 年 11 月，負責籌備成立研發院的籌備委員會經討論後，決定將董事局的組成擴大至包括創科署署長、科大代表、以及來自學術院校、業界、商會及研究機構不同界別的代表，讓董事局履行建議書中督導委員會的職能。</p>
	(vi)	研發院表示，其項目行政組過去由首席業務發展總監負責監督，自 2024 年 10 月起改為由首席營運總監負責監督，以確保項目行政組能獨立於業務發展，專注監察項目的進度及負責相關的項目管理，致使項目能準時開始及完成，從而提高項目管理的質素。研發院最新的組織架構圖見 <u>附錄八</u> 。
	(vii)	應科院和研發院分別負責推動及統籌資訊及通訊技術領域和納米技術及新材料領域的應用研發。兩所研發中心透過有機結合，將有助強化它們的應用研發互補性及產生協同效益，從而提升進行高增值研發工作的能力，增強對產業發展的支持，有力推進「新型工業化」。兩所中心合併後，通過中長期的優化整合，預期整體營運開支將有所減省。至於人手架構方面，會透過職位調配及自然流失作出合適的安排。創科署將委聘獨立顧問就合併兩所中心的過渡安排及執行方案提出建議。政府預計於 2025-26 年度內開始啟動合併的過渡安排。

(b)	(i)	<p>研發院表示，在制定年度預算時會參考過去不同項目的支出情況，並收集不同分部就來年的研發方向和業務發展計劃的財務需求，經管理層討論整合後，會先提交予財務及行政委員會討論審核，再交予董事局審查。經董事局通過的年度預算，才會提交創科署審批。</p> <p>創科署在審批年度預算時會考慮有關預算是否合理和切合研發院的實際需要，如有個別開支項目與過往年份存在較大的差距，創科署會要求研發院解釋，以助審批工作。整個審批過程，創科署內部相關組別(包括財務組)會參與審視，然後向創科署署長提交批核建議。</p>
	(ii)	<p>研發院表示，其行政及營運開支包括與研發相關的費用，例如實驗室租金、實驗室耗材、技術和檢測服務費等。研發院在 2021-22 年度增設了一個生物保健實驗室，以開展與生物相關的研發項目，並在 2022-23 年度增設了一個電池實驗室，以開展先進電池材料相關的研發項目。相關的租金、設備和器材的費用亦隨之而有所增加。2019-20 至 2023-24 年度每年開支較大的項目及其所佔的金額和百分比見<u>附錄九</u>。</p>
	(iii)	<p>研發院表示，過去數年受疫情及外圍環境影響，經濟前景不明朗，本地中小企在投資創科方面傾向持觀望態度，令其他收入略為下降。疫情過後，中小企仍然面臨諸多挑戰，需時恢復業務發展及重拾投資創科的信心。研發院未來會加強商品化工作，著力提升其他收入。</p>
	(v)	<p>就營運開支而言，正如上文(b)(i)的答覆所述，創科署在審批研發院的年度預算時會考慮有關預算是否合理和切合研發院的實際需要。未有動用的資助額，會通過抵銷安排，</p>

		<p>在創新署向財委會申請增加承擔額以延長研發院營運期時反映。在 2020 年向財委會建議增加承擔額以延長研發院的營運期至 2024-25 年度時，創科署便已扣減研發院預計截至 2021 年 3 月 31 日尚餘可用承擔額約 1,190 萬元(見立法會財務委員會文件(FCR(2020-21)1))。</p> <p>就基金資助項目而言，研發院須先向其董事局轄下的技術委員會提交項目計劃書以供其討論及審查，在經技術委員會同意後，才可將有關計劃書提交創科署審批。創科署在審批申請時，會考慮有關項目計劃書內各項開支需求是否合理和切合研發的實際需要。創科署亦要求研發院就已開展項目提交進度／最終報告及經審計帳目，以審核項目有否達成項目成果及開支情況。在項目完成後，研發院須向政府退還所有未用的政府撥款。事實上，研發院在過去 5 個財政年度共向政府退還了約 2,190 萬元，佔有關獲批項目的總資助金額約 5.5%。</p>
(c)	(i)&(ii)	<p>研發院董事局為研發院提供政策和策略方向，以及監督研發院的管理。董事局基本上每年最少舉行 4 次會議，期間如有需要，會加開會議。董事局的主要職能包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) 督導研發院的研究方向； (b) 定期監察研發院在營運及財務方面的可持續性； (c) 審查和通過年度計劃、年度預算及表現目標；以及 (d) 審查和批核季度報告、年度報告及年度經審計帳目。 <p>研發院董事局轄下設有三個功能委員會，分別是技術委員會、財務及行政委員會和審計委員會。各委員會的主要職能及運作情況如下：</p>

	<p>(a) 技術委員會：負責就研發院的科技發展綱領及研究計劃向董事局提出建議，並審查研發院的研發項目申請及監督研發進度及成果商品化的工作。基本上每年最少舉行 5 次會議。</p> <p>(b) 財務及行政委員會：負責監督研發院營運的財務和行政安排，包括協助董事會制定和審查財務、會計、行政和人力資源政策和程序，審查預計和 實際營運開支，以及就研發院業務計劃和活動的財務影響提供意見等。基本上每年最少舉行 4 次會議。</p> <p>(c) 審計委員會：負責審查項目管理、業務、財務和營運的內部控制／風險管理政策和程序；確保研發院遵守相關法例／規則、會計實務及會計準則等。基本上每年最少舉行 1 次會議。</p> <p>科大作為主辦院校，其代表為董事局成員之一。研發院亦參考主辦院校提供的內部指引，就不同的行政及財務相關活動，制定更詳細的內部指引。</p> <p>政府總體從宏觀角度監察研發院的營運情況及表現，並在《資助協議》內要求研發院自行制定《企業管治手冊》，列明研發院日常運作事宜的具體規例及指引。</p> <p>作為一間公司，研發院通過董事局監督其營運、研發工作與發展。董事局內的非官方董事來自不同背景，擁有不同專業知識，對董事局引領研發院研發方向和監察研發院的營運與財務安排，起重要作用。</p>
(iii)	<p>在審計署於 2024 年 4 月確定將對研發院進行審計至審計報告在 11 月 27 日公佈，研發院和創科署均積極配合審計署的工作。有關重點內容的時序表見<u>附錄十</u>。</p>

(d)		<p>政府資助公營研發中心，由研發中心作為統籌應用研究和推動技術轉移至業界的平台，協助業界提升科技水平、推動公營機構試用本地科技產品和服務、孕育科研人才及鞏固與推進本地科研團隊的實力。創科署自2017-18年度起，要求各研發中心就下列6項表現指標(即審計報告中表二所列指標)提交工作進度，以監察及評估各研發中心是否切實履行上述各使命和量度研發中心的工作進度與表現：</p> <p>(1) 來自業界及其他收入水平； (2) 涉及業界參與並進行中的項目數目； (3) 參與進行中的項目的公司數目； (4) 受惠於公營機構試用計劃的機構數目； (5) 在研究人才庫計劃下聘用的研究員數目； 及 (6) 提交及獲批的專利申請數目。</p> <p>自2017-18年度訂定上述表現指標以來，創科署已為所有研發中心就來自業界及其他收入水平訂立劃一指標。為鼓勵各研發中心與業界加強合作，創科署已把原30%指標，分別在2023-24年度和2024-25年度調高至35%和40%。至於其他表現指標，由於每所研發中心的情況不同(如規模、科技範疇、工作重點等)，面對的行業狀況亦有所不同，因此難以訂立劃一指標。現時研發中心因應各自的發展重點和行業動向擬定目標，較靈活切合實際情況。但我們會持續與各研發中心探討不同方法，以優化監察研發中心表現的效能。</p>
(e)		<p>審計報告第 1.15 段所述研發院在 2019-20 至 2020-21 年度完成的 242 個研發項目所屬類別載於附錄十一。</p>
(f)		<p>基金資助有助提升本港製造業和服務業創科水平和促進創科發展的項目。基金下與研發相關的資助計劃的申請人須為本地科研機</p>

		<p>構、企業或工商團體等。為鼓勵本地科研機構與香港境外的科研機構合作，創科署已容許基金項目最多 50% 的研發工作及其相關開支在境外進行。此外，基金下的「內地與香港聯合資助計劃」及「粵港科技合作資助計劃」均旨在支持及鼓勵香港和內地的大學、科研機構和科技企業加強科研合作。</p>
--	--	--

第 2 部分：項目管理

<p>(g), (h)&(i)</p>	<p>研發院表示，就已開展的基金資助項目數目而言，正如上文(b)(iii)的答覆所述，本地中小企近年在經濟環境不明朗的情況下，在投資創科方面傾向持觀望態度，較願意支持只需贊助研發項目總成本 10%的平台項目。事實上，研發院近年開展的平台項目均能達標且數目穩步增加，正反映這實際情況。</p> <p>就已完成的基金資助項目數目而言，未達標的主要原因是因為項目延遲完成，而延遲完成的主要原因是由於在研發過程中遇到未能預見的技術困難、受疫情影響設備／消耗品延遲付運以及難以招聘研發人員等。</p> <p>為減少因未能預見的技術困難而令項目延遲，研發院已由 2024 年 1 月起要求研究人員在項目開始前對相關技術和方法進行初步研究及表徵測試，提前識別潛在的技術困難，減低項目延遲的風險並提高項目的效率。此外，除了上文(a)(vi)的答覆所述，項目行政組已改由首席營運總監監督外，研發院亦透過加強項目行政組的監管職能，強化對項目開展、進行直至完結各階段的管理。</p> <p>創科署按基金資助規定要求獲資助的科研機構(包括研發院)須按其項目計劃書中列明的時間表完成項目。唯創科署明白科研機構有機會因不同原因而導致項目延遲，因此科研機構如需延長項目時間以成功開發研發成果，可向創科署提出申請。創科署會嚴格審視有關申請的理據；即使同意延長項目時間的申請，亦會督促相關科研機構盡快完成有關項目。就審計報告第 2.7(b)段所述的 34 個項目而言，研發院已就延長項目向創科署提交申請並在延長的限期內完成有關項目。</p> <p>至於有關董事局／委員會的會議討論記錄，研發院表示過往傾向扼要記錄會議內容。研</p>
-----------------------------	---

		<p>發院會採納審計建議，日後將妥為記錄會議討論內容。</p> <p>研發院在 2024-25 年度已開展的基金資助項目數目表現指標(包括合作項目、種子項目、公營機構試用計劃項目及平台項目)及已完成的基金資助項目數目的表現指標、以及在 2019-20 年度至 2023-24 年度已開展的平台項目數目載於附錄十二。</p>
(j)	(i)	研發院解釋，延遲提交項目完成後評估報告的主要原因是相關項目統籌人需時整理相關資料以完成報告，而就合作項目而言，亦需時尋求業界合作夥伴的意見。就審計報告第 2.12(a)段所提到的 23 個合作項目的報告，研發院已就其中 21 個項目向創科署提交項目完成後評估報告，而餘下 2 個項目因已擱置而不須提交項目完成後評估報告。
	(ii)	研發院表示，過往項目行政組負責提醒個別項目小組在指定日期前遞交報告，並協助他們解決可能導致未能按時提交報告的問題。研發院已加強項目行政組的問責，除了更早提醒個別項目小組按時提交報告，亦需就預期未能按時提交報告的個案通知管理層以作跟進。
	(iii)	創科署一直有對未有按時提交報告的項目作出定期跟進，包括透過創科署基金管理系统向項目統籌人發出到期通知。此外，創科署亦會定期檢閱項目報告的提交情況，並輔以電話催交報告。除了上述的監察措施外，創科署亦規定項目統籌人必須在開展新項目前提交其負責所有基金資助項目的逾期報告及／或經審計帳目，否則不能開展新項目。
(k)		研發院表示，將進行詳細的市場需求分析來確定市場趨勢和技術發展方向，並加強與業界的合作，定期舉辦研討會和相關部門／機

		構交流。此外，研發院將建立嚴格的項目監察機制，密切監控項目進度，及時解決項目中出現的問題，確保項目按計劃完成，並要求研究人員在項目開始前進行初步研究及表徵測試，提高項目的可行性、減少風險。研發院會建立定期評估機制，對項目進行階段性評估，及時發現和解決問題，並根據反饋調整項目計劃，積極尋求業界合作夥伴的意見，並與其合作跟進須由其提交的項目評估報告。研發院希望通過這一系列新措施，盡快改善相關表現。
(l)	(i)	研發院表示，正如上文(b)(iii)的答覆所述，中小企在過去數年經濟環境不明朗的情況下，在投資創科方面較保守，因此需要業界出資全額的合約研究項目較難開展。
	(ii)	研發院表示，在 2020-21 年度，因應疫情，相關企業積極尋求應用納米技術及先進材料以提供可提升公共衛生安全及個人防護的技術方案，新增了 7 個合約研究項目，以致該年度的合約研究項目的數目有所增加。
	(iii)	研發院表示，在訂立 2023-24 年度的目標時，參考了 2022-23 年度項目的實際情況。鑒於疫情過後，經濟環境仍需要一段時間才能恢復，中小企仍然面對不少挑戰，需要更多時間來恢復其業務發展，因此研發院一開始訂立了一個比較保守的目標，但最終能開展的項目數目超出目標，協助企業解決痛點。
	(iv)	研發院表示，在 2024-25 年度，研發院就已開展的合約研究項目數目的表現目標為 8 個。目前研發院已開展了 6 個合約研究項目，研發院會在未來數個月盡力達到該表現目標。
(m)		研發院解釋指在訂立年度目標時，綜合考慮了當時的經濟環境、市場對不同技術的需求，以及業界對開展新項目的意欲。由於近年的

		經濟環境仍有待改善，研發院決定調低目標。然而，儘管面對挑戰，研發院仍然努力與業界溝通，讓企業了解繼而認同創科與研發能協助提升其競爭力，最終開展較目標為多的項目。
(n)		<p>研發院解釋指在訂立目標時，會綜合考慮外在的經濟環境、市場需求、研發院的技術發展、業務發展計劃以及人力資源情況。研發院會訂立一個既進取又切實可行的目標，配合研發院的實際能力和未來發展方向。</p> <p>研發院訂定 2024-25 年度來自合約研究項目的收入表現目標為 600 萬元，較 2023-24 年度的 560 萬元目標增加了 7%。研發院會在未來數個月盡力達到表現目標。</p>
(o)	(i)	研發院表示管理層已經在事後調查原因。有關員工未有正確使用檢查清單及嚴格遵循進行實驗室安全視察的標準常規程序。管理層同意審計署的建議需要改善實驗室安全視察安排，修訂有關報告的範本，以及加強視察實驗室安全的措施，並已經對該名員工發出了書面警告。
	(ii)	研發院表示實驗室安全組目前有一位高級實驗室安全經理為總負責人，另外兩位實驗室安全經理，分別負責一般安全管理及儀器安全及化學品安全管理，目前可以應付工作需要。
	(iii)	研發院表示已修訂檢查清單和更新程序，包括在檢查表格中新增「檢查時間」欄位以防止預先或滯後填寫，並在每個實驗室指派安全負責人監督日常安全管理。研發院已實施兩級檢查流程：(一)技術團隊每周自行檢查所屬實驗室的安全，並須向各部門負責人和實驗室安全組報告，以供覆核確認；(二)實驗室安

		全組每兩個月進行檢查，報告由各部門負責人、首席技術總監及首席營運總監覆核確認。
	(iv)	研發院提供的視察報告樣本載於附錄 <u>十三</u> 。
(p)	(i)	研發院表示，已指令相關員工將實驗室安全視察發現的違規情況、相應補救行動的跟進情況及完成日期，清楚記錄於視察報告內。研發院亦已設定時限要求相關的研發總監覆檢安全視察報告。
	(ii)	研發院表示，已向董事局匯報審計報告第 2.26 段及 2.28 段的有關情況，並已指令相關員工記錄實驗室安全視察期間發現的所有違規情況的補救行動及可予改善的項目，以供相關研發總監及首席技術總監及時覆檢和批核。
(q)		<p>各研發中心(包括研發院)在計算有關「參與仍在進行的項目的公司數目」及「受惠於公營機構試用計劃的機構數目」的表現指標時，是以研發項目作為基礎單位，即一間公司如同時參與多個項目，或一間機構同時受惠於多個項目，於計算表現指標時，會按其參與項目的數目來計算。</p> <p>創科署自 2017-18 年度首次向立法會匯報有關「參與仍在進行的項目的公司數目」及「受惠於公營機構試用計劃的機構數目」的表現指標以來，一直要求各研發中心採用一致的方法計算相關數據。創科署同意審計署的建議，將會在日後提交給立法會的報告中，加入表現指標的計算基礎註釋，避免引起任何誤解。</p>
(r)		研發院表示在研究人才庫下聘用的研究員數目是基於能夠開展的研發項目數量。由於近年來開展的項目數量有所減少，加上在招聘方面遇到挑戰，研發院將根據不同項目和市

		場需求，積極增加在研究人才庫下聘用的研究員數目，以滿足研發需求。
--	--	----------------------------------

第 3 部分：來自業界收入及商品化工作

(s)	<p>研發院表示來自業界及其他收入水平由 2019-20 年度的 47% 下跌至 2022-23 年度的 35%，主要是因為疫情對香港經濟造成嚴重衝擊，影響了研發成果商品化的進展和收入，並反映於 2022-23 年度的相關表現指標。疫情過後，中小企仍然面對不少挑戰，需要更多時間來恢復其業務發展。隨著疫情逐漸受控，香港經濟在 2023-24 年度開始復甦，研發院亦積極舉辦不同研討會和參加展覽會，推廣研發院的技術和加強與內地業界的合作。隨著市場需求回升，研發院的業界收入水平亦有所上升。過去多年，研發院亦一直能夠達到創科署就來自業界及其他收入水平所訂立的表現指標。</p>
(t)	<p>科研成果的資訊暢達，有助提升市場對研發的了解與認識，對促成科研成果轉化和商品化起積極作用。創科署設有「創新意念·匯聚香港」網站，展示 12 所本港大學、公營科研機構(包括研發院)，及 28 間 InnoHK 研發實驗室合共超過 560 個的研發成果，提供一站式搜尋，讓市場可按需要自行設置搜尋條件，亦可經網站直接聯絡個別科研機構和大學，探討商品化的工作，推動科研成果商品化及促進對業界的技術轉移。</p> <p>為了推動研發院項目成果的商品化，研發院表示會完善專利管理、定期進行市場需求分析、加強與大學、研究機構和企業的產學研合作、加強在本地、內地及「一帶一路」沿線國家的市場推廣和品牌建設，以及持續改進，來促進技術創新與市場需求的有機結合，從而提升研發院的市場競爭力和影響力。</p>

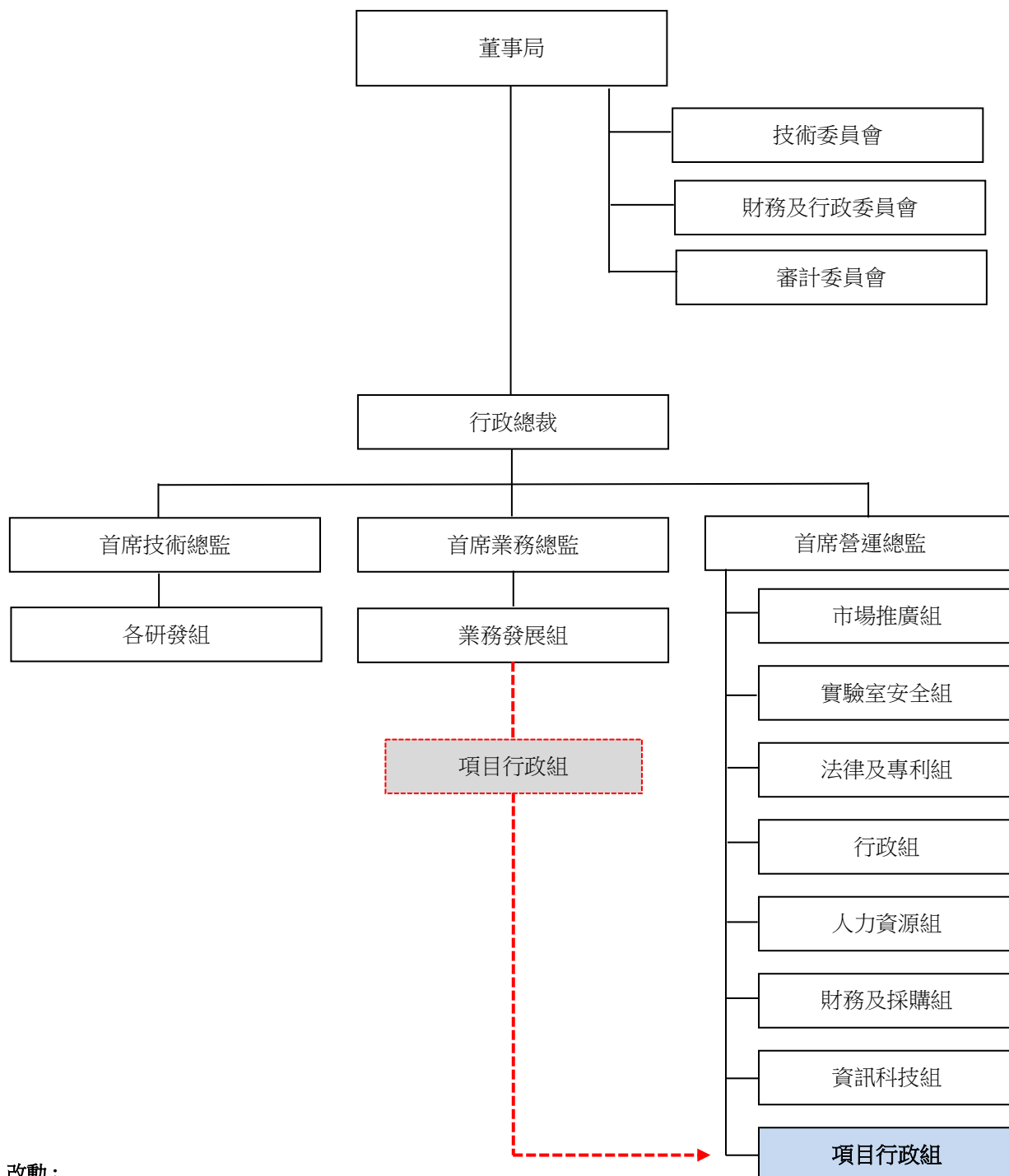
第 5 部分：其他事宜

(u)	<p>研發院行政總裁的薪酬由兩個部份組成：(i)固定的基本薪金和(ii)浮動的、與表現掛鉤的酬金。基本薪金方面，根據行政總裁的合約，此部份的薪酬在合約期內(一般為期兩年)不變。在續約或新訂合約時，所有合約條款都會重新考慮，其中基本薪金的訂定會參考公務員及研發院其他員工的薪金調整幅度，以及創科署轄下其他研發中心的行政總裁的薪酬組合；如屬續約，則有關人員過往表現也是考慮範疇之一。根據《資助協議》，行政總裁的聘用及其服務條件需要得到董事局及創科署署長的批准。</p> <p>至於與表現掛鉤的酬金方面，有關行政總裁年度績效考核和發放與表現掛鉤酬金的機制與具體安排，經董事局通過確立。該機制訂明在決定酬金幅度時，須檢視有關人員的表現，以及考慮其他由董事局認為適合採納的因素。在具體安排上，當有關人員完成一年的合約任期後，一個由董事局主席、各功能委員會主席，以及創科署代表組成的評核委員會，會從四大範疇對有關人員的表現作出全面評核，包括(i)領導才能、(ii)個人效能、(iii)管理能力；及(iv)專業知識及人脈網絡，並向董事局報告評核結果和建議發放與表現掛鉤的酬金幅度。最終發放的酬金幅度，須經董事局決議通過，並得到創科署署長的批准。向行政總裁發放與表現掛鉤酬金的安排，一直按董事局通過的機制具體執行，最近五年的酬金幅度均為基本薪金的 25%。</p>
(v)	<p>政府一直按審慎理財原則投放資源推動香港創科發展，並管控研發中心的營運開支，確保政府有限的資源用得其所。正如研發院在上文(b)(ii)的答覆所述，研發院在 2021-22 年度增設了一個生物保健實驗室，以開展與生物相關的研發項目，並在 2022-23 年度增設了一個電池實驗室，以開展先進電池材料相關的研發項目。相關的租金、設備和器材的費用亦隨之而有所增加。</p> <p>政府在全面考慮了政府的財政狀況和推動創科發展的需要，已就各研發中心在未來 3 個財政年度就營運開</p>

	<p>支方面採取「零增長」的原則，即未來 3 個財政年度每年平均的營運開支以 2024-25 年度的水平為上限，以進一步管控其營運開支並鼓勵各研發中心增加來自業界及其他收入。</p>
--	---

納米及先進材料研發院

組織架構圖



改動：

項目行政組過去由首席業務發展總監負責監督，自2024年10月起改為由首席營運總監負責監督，以確保項目行政組能獨立於業務發展，專注監察項目的進度及負責相關的項目管理，致使項目能準時開始及完成，從而提高項目管理的質素。

研發院在 2019-20 至 2023-24 年度每年開支較大的項目及
其所佔的金額和百分比

	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24
項目	(百萬元)				
研發費用、實驗室耗材、 技術和檢測服務費	28.1 (27%)	30.1 (29%)	36.1 (31%)	38.2 (29%)	38.8 (28%)
實驗室、辦公室設備、 器材折舊	30.2 (30%)	29.8 (29%)	31.8 (27%)	32.8 (25%)	34.8 (25%)
租金	14.7 (14%)	14.5 (14%)	18.5 (16%)	22.3 (17%)	22.7 (16%)
物業管理和水電費	9.6 (9%)	9.6 (9%)	10.5 (9%)	12.0 (9%)	12.6 (9%)

研發院、創科署與審計署就審計工作展開的重點內容時序表

日期	跟進工作
2024 年 4 月 11 日	審計署向研發院與創科署發出展開審計工作的通告
2024 年 4 月 29 日至 10 月 7 日	審計署在研發院查閱文件
2024 年 5 月 9 日	審計署、研發院及創科署進行審計工作的啟動會議
2024 年 6 月 5 至 11 日	審計署在創科署查閱文件
2024 年 6 月至 9 月	研發院和創科署就審計署提出的不同範圍的問題提供回應及相關文件，並通過電話、電郵進行溝通討論
2024 年 8 月 20 日	研發院和創科署與審計署會面，就審計署的初步意見作出討論
2024 年 9 月 2 日	審計署向研發院與創科署發送審計報告的初步草擬稿
2024 年 9 月 9 日	審計署向研發院與創科署發送修訂的審計報告初步草擬稿
2024 年 9 月 30 日	研發院和創科署向審計署提交對初步草擬稿的初步意見及三方召開最後會議
2024 年 10 月 5 日	研發院向董事局主席和 3 個功能委員會主席就審計報告初步草擬稿內容作出詳細報告並徵詢他們對研發院建議回應的意見
2024 年 10 月 7 日	審計署將報告的正式草擬稿發送予研發院及創科署，並要求提交正式回應
2024 年 10 月 15 日	研發院向全董事局成員報告審計報告正式草擬稿的內容，並就研發院的回應徵詢董事局意見及同意
2024 年 10 月 18 日	研發院和創科署向審計署提交報告的正式回應
2024 年 11 月 27 日	審計署正式公佈審計報告

2019-20 至 2023-24 年度已完成的研發項目

項目類別	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	過去 5 個 財政年度 總計
合作項目	25	22	13	12	26	98
種子項目	10	6	15	5	7	43
平台項目	4	1	6	7	12	30
公營機構試用 計劃項目	1	3	3	2	1	10
合約研究項目	15	12	19	8	7	61
總計	55	44	56	34	53	242

2024-25 年度已開展的基金資助項目數目表現目標

	2024-25 年度開展目標數量
合作項目	14
種子項目	15
公營機構試用計劃項目	5
平台項目	17
總計：	51

2024-25 年度已完成的基金資助項目數目表現目標

	2024-25 年度已完成的基金資助項目數目表現目標
總計：	58

2019-20 至 2023-24 年度已開展的平台項目表現目標與實際數目

	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24
目標 (a)	5	8	10	15	16
實際 (b)	6	12	12	15	16
不足／(超額)	(1)	(4)	(2)	0	0
(c) = (a) – (b)	(20%)	(50%)	(20%)	(0%)	(0%)

Appendix 1. List used during the inspection on 30 May, 2024

<u>General Safety Issues</u>										
	Item	Y	N	N / A	Details	Remedial Actions	Responsible Party	Target Completion Date	Person to Follow-up	Actual Completion Date
1	Safe access provided and maintained for all workplaces	✓								
2	Equipment and materials are properly arranged	✓								
3	Circulating areas are free from obstructions	✓								
4	Work area is generally clean and in good structural condition	✓								
5	Sufficient lighting and ventilation are provided in all workplaces	✓								
6	Suitable PPE are provided and staff dress properly	✓								
<u>Chemicals: Inventory, Storage, and Handling</u>										
7	Chemicals are stored and segregated properly	✓								
8	Chemicals are labeled properly especially those on bench top	✓								
9	All chemicals are in the inventory list and are within expiry date	✓								
10	MSDS binder is properly maintained	✓								
<u>Hazardous Waste Disposal</u>										

*委員會秘書附註：本文件只備英文本。

	Item	Y	N	N / A	Details	Remedial Actions	Responsible Party	Target Completion Date	Person to Follow-up	Actual Completion Date
11	Chemical waste containers are properly labeled (chemical names) and capped	✓								
12	Secondary containment used for waste container	✓								
13	Chemical waste log sheet is filled out properly	✓								
14	Broken glasses and empty chemical glass bottles are disposed of properly	✓								
<u>Biological Safety</u>										
15	Biohazardous agents are stored properly			✓						
16	Biohazard symbols are posted on all equipment, such as refrigerator, centrifuge, incubator etc.			✓						
17	Autoclave is inspected annually			✓						
18	Biological waste containers are stored and labeled properly			✓						
<u>Fume Hoods, Laminar Flow Cabinet and Biological Safety Cabinet</u>										
19	Hoods are free of all unnecessary items	✓								
20	Annual certification label is posted	✓								
21	Ventilation is sufficient	✓								
22	Front sash is at appropriate level	✓								
23	Airflow indicator functions properly	✓								

<u>Spill Control Kits</u>										
24	Control kits are placed	✓								
25	Kits are properly labeled and accessible	✓								
<u>Safety Showers/Eyewash Stations</u>										
	Item	Y	N	N / A	Details	Remedial Actions	Responsible Party	Target Completion Date	Person to Follow-up	Actual Completion Date
26	Safety showers and eyewashes are inspected annually	✓								
27	Safety showers and eyewashes are easily accessible and free from obstruction	✓								
<u>Emergency Procedures</u>										
28	Fire Extinguishers are stored properly and free from obstruction	✓								
29	Fire sprinkler or other fire facilities are free from obstruction	✓								
30	Inspection tag is in valid period	✓								
31	Emergency notification procedure and updated contact are posted	✓								
32	Emergency procedures and updated fire escape route are posted	✓								
33	Emergency ventilation switches are free from obstruction and function properly	✓								
34	Exit sign is readily visible/illuminated	✓								
<u>Personal Protective Equipment</u>										

[illegible]

Appendix

	*Name of Chemical	Approved quantity	Checked quantity
1	Sodium hydride --> "Sodium hydride, 60 % dispersion in mineral oil"	3 kg	
2	Potassium tert-butoxide --> Potassium tert-butoxide solution (in THF)	2 L	

3	Boron tribromide	1 L	
4	Trifluoroacetic acid	3 L	
5	Nitromethane	3 L	
6	1,2-Dibromoethane	1 L	
7	Hydrazine, anhydrous	5 kg	
8	Epibromohydrin	1 L	
9	METHYL ORTHOSILICATE	10 kg	
10	Methyl iodide	3 L	
11	n-Octylamine, 99+%	2 kg	
12	Lithium nitride	1 kg	
13	Divinyl sulfone	2 kg	
14	Lithium hexafluorophosphate	5 kg	
15	Terephthaloyl chloride, 99+%	2 kg	
16	Iodoacetic acid	2 kg	
17	Potassium tert-butoxide	2 kg	
18	2,2'-Azobis(2-methylpropionitrile)	5 kg	
19	2,2'-Azobis(2,4-dimethylvaleronitrile)	2 kg	
20	Methanesulphonyl chloride	1 L	
21	Tributylphosphine	1 L	
22	4,4'-Methylenebis(cyclohexylamine)	5 kg	
23	Trifluoroacetic anhydride	3 L	
24	Trimethylsilylcyanide	5L	
25	3-(Triethoxysilyl)propyl isocyanate	1 L	
26	Sulfur monochloride	1 L (1.69 kg)	
27	Trimethylaluminium	1 L	
28	n-Butyllithium solution (2.5 M in hexanes)	3 L	

29	Methylolithium solution (1.6 M in diethyl ether)	1 L	
30	Lithium aluminium hydride solution in THF	1 L	
31	1-Hydroxybenzotriazole monohydrate	1 kg	
32	Acryloyl chloride	3 L	
33	1,3-Cyclohexanebis(methylamine), mixture of isomers	2 kg	
34	Oxalyl chloride	3 L	
35	1,1,1,3,3,3-Hexafluoro-2-propanol	10 L	
36	BORON TRIFLUORIDE DIETHYL ETHERATE	2 kg	
37	Acetone	40 L	
38	Ethanol	40 L	
39	Isopropanol	40 L	
40	Methanol	40 L	

來函檔號：CB3/PAC/R83

香港中區立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
立法會政府帳目委員會秘書
陳向紅女士

陳女士：

政府帳目委員會
研究審計署署長第八十三號報告書第 1 章
納米及先進材料研發院

有關政府帳目委員會於 2024 年 12 月 10 日致創新科技及工業局局長的來函中，「第 1 部分：引言」問題(b)(iv)有關以現金收付制為計算基礎提供納米及先進材料研發院在 2019-2020 至 2023-2024 年度期間的收支情況，本署經諮詢有關政策局／部門，回覆載於附件。

創新科技署署長

( 代行)

副本送：創新科技及工業局局長
財經事務及庫務局局長
審計署署長
納米及先進材料研發院主席
納米及先進材料研發院行政總裁

2025 年 2 月 10 日

**納米及先進材料研發院在 2019-2020 至 2023-2024 年度期間
以現金收付制為計算基礎的收支情況**

	2019-20 年度	2020-21 年度	2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度
	(百萬元)				
收入					
與營運開支相關的收入(註一)	80.4	79.1	96	109	117.7
與研發項目相關的收入(註二)	158.9	167.6	179.1	174.6	181.1
其他收入(註三)	16.4	19.6	17.7	15.7	15.9
總計	255.7	266.3	292.8	299.3	314.7
開支					
營運開支(註一)	78.7	79.8	96	108.6	115.9
研發項目開支(註二)	120	128.9	146.3	146.9	156.2
與研發項目相關的行政開支	12.5	13.2	11.4	11.9	12.3
其他開支(註三)	14.9	15.9	14.5	15	15.4
總計	226.1	237.8	268.2	282.4	299.8
納米及先進材料研發院退還予 政府的未使用資助金額 (註四)	6.5	9.3	3.1	4.9	6.5

註一：為應付預期的現金流量需求，創新科技署(創科署)在檢視納米及先進材料研發院(研發院)的季度報告後，每季度預先向研發院發放下一個季度用於營運開支的資助金額。由於研發院實際支付營運開支與創科署發放資助金額的時間不同，故會出現與營運開支相關的年度收入與開支不完全等同的情況。總體而言，發放予研發院用於支付營運開支的資助金額不會超過立法會財務委員會(財委會)所批准的承擔額；而未有動用的承擔額，會通過抵銷安排，在創科署向財委會申請增加承擔額以延長研發院營運期時反映，如於 2020 年為研發院增加承擔額前已抵銷當時尚餘可用的承擔額，詳情可參考 FCR(2020-21)1。

註二：包括政府及業界就研發項目所提供的資助及贊助。就創新及科技基金資助的研發項目而言，按現時資助發放安排，會按個別項目的長度(一般可達 2-3 年)、進程、預計現金流量需求等，預先分期發放資助金額以應付研發開支；而每期發放的資助金額，未必在同一財政年度內用罄，故會出現收入大於支出的情況。

註三：包括與特許授權費／特許權使用費、合約項目、研究人才庫、策略性儲備基金等相關的收入和開支。

註四：研發院須向政府退還未使用的資助金額，當中包括研發項目完成後未使用的資助金額、研究人才庫下未使用的資助金額等。

來函檔號：CB3/PAC/R83

香港中區立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
立法會政府帳目委員會秘書
陳向紅女士

陳女士：

政府帳目委員會
研究審計署署長第八十三號報告書第 1 章
納米及先進材料研發院

謝謝你於 2024 年 12 月 19 日致創新科技及工業局局長的來函，要求當局統籌政府和納米及先進材料研發院(研發院)就標題審計報告提供資料，本署獲授權回覆。

本署及研發院就來函提出事宜的回覆，載於附件。其中，由於附錄一至三載有研發院內部運作的指引(包括特許授權費收費方式及採購事宜)及商業資料(包括特許權使用費分成)，該等三份文件僅供政府帳目委員會內部參考。

創新科技署署長

( 代行)

副本送：創新科技及工業局局長
財經事務及庫務局局長
審計署署長
納米及先進材料研發院主席
納米及先進材料研發院行政總裁

2025 年 1 月 7 日

第 2 部分：項目管理

(a)	(i)	納米及先進材料研發院(研發院)表示，在其 7 所實驗室中發現的違規事項相類似，包括實驗室整體整潔情況需要改善、進行實驗的員工未穿戴適當的防護設備、化學品儲存和標籤不符合指引規範，以及雜物阻擋急救設備如洗眼器和緊急淋浴器等。
	(ii)	研發院表示，研發院已修訂安排避免違規情況發生，包括定期於每季或於指引有更新時會通過電郵傳閱實驗室安全手冊，並於實驗室內張貼基本實驗室安全守則，以提高員工的安全意識。實驗室安全組亦通過每天不定時巡視、為新人職員工及每兩個月為相關員工提供安全培訓、以及每兩個月與各實驗室負責人舉行安全小組會議，提醒員工遵守實驗室安全守則。
(b)	(i)	研發院表示，已參考麻省理工學院及中國科學院有關實驗室環境、健康與安全的守則，實施了兩級檢查流程：第一級由相關實驗室技術團隊負責人自行每周進行安全檢查、報告及跟進情況，並經技術團隊各部門負責人和實驗室安全組覆核確認；第二級由實驗室安全組每兩個月進行檢查，檢查程序由實驗室技術團隊負責人覆核，檢查報告及跟進情況交首席技術總監及首席營運總監覆核確認。實驗室安全組在完成安全視察後，如發現違規情況，相關的實驗室負責人必須詳細記錄就違規事項的補救或改善的措施，同時附上照片，以確保已妥善跟進，並交予研發總監及首席技術總監簽核。實驗室安全組亦會在每日巡查中再次確認這些違規事項已被糾正。
	(ii)	研發院表示，自 2024 年 12 月中起已實施上述改善實驗室安全的措施，迄今未有發現違規情況。研發院會持續檢視有關安排，確保實驗室妥善運作，保障員工安全。

第 3 部分：來自業界收入及商品化工作

(c)	<p>研發院表示，2020-21 年度，新型冠狀病毒病爆發，涉及業界贊助的合作研發項目開展數量受到疫情影響而減少，「來自業界及其他收入水平」因而受到影響。及至到 2022-23 年度，雖然疫情緩和，但整體經濟仍然不明朗，業界夥伴對投資創新科技傾向持觀望態度，直接影響到涉及業界贊助的合作研發項目及合約研究項目的開展數量，繼而影響了研發院「來自業界及其他收入水平」。</p> <p>有鑑於疫情過後的經濟狀況轉趨穩定，政府亦希望加大力度鼓勵各研發中心與業界合作，以促進各研發中心將技術轉移至業界及把研發成果商品化，創科署於 2023-24 年度起把「來自業界的收入水平目標」提升至 35%。</p>
(d)	<p>創新科技署(創科署)由 2023-24 年度起把研發中心「來自業界及其他收入水平」目標定於 35%。所有研發中心在 2023-24 年度均超越 35% 的目標。為進一步鼓勵各研發中心與業界加強合作，創科署在 2024-25 年度把目標提升至 40%，長遠再探討將目標提升至 50%。政府在提升目標以鼓勵研發中心與業界加強合作的同時，須考慮研發中心具有廣泛地向業界轉移技術的公共使命及其他客觀因素(如整體經濟情況)，作出適當的平衡。有鑑於經濟環境在短期內仍會面臨挑戰，創科署會繼續觀察未來一年的經濟狀況，再落實進一步提升該指標的時間表。與此同時，創科署會繼續鼓勵研發院與業界加強合作，以達到有關表現目標。</p>
(e)	<p>創科署向立法會工商及創新科技事務委員會定期匯報各研發中心工作進度的文件中，包括各研發中心在「來自業界及其他收入水平」的數據。而研發院在其年度報告中，則把「來自業界收入」和「其他收入」，分開計算，因而出現審計報告中提及的兩份文件，不同數據的情況。</p>

(f)	(i)	<p>研發院表示，審計報告中臚列有關專利的數據涵蓋了種子項目、平台項目、業界贊助佔項目總成本少於 50%的合作項目，以及研發院內部用於初期可行性研究的小型研究項目。</p> <p>在 142 個獲批專利中，69 個來自種子項目(49%)，39 個來自平台項目(27%)，11 個來自合作項目(8%)，23 個來自小型研究項目(16%)。</p> <p>在 81 個擱置專利申請中，其中有 26 個為沒有遞交標準專利申請而自動逾期的臨時專利，另有 55 個是擱置的標準專利申請，包括 28 個來自種子項目(51%)，15 個來自平台項目(27%)，7 個來自合作項目(13%)，5 個來自小型研究項目(9%)。</p>
	(ii) & (iii)	<p>研發院表示，在專利申請過程中，研發院一般會為研發項目申請臨時專利以獲取該專利申請的「優先權日期」。如擁有「優先權日期」，在接續申請標準專利而須與其他欲註冊相同技術的對手競爭時，將擁有優先權這有利條件，對獲得最終標準專利所有權，至關重要。若在後續研發過程中發現臨時專利的技術不符合下列一籃子因素，研發院會選擇在逾期後不遞交標準專利申請，以有效運用資源。相關的一籃子因素包括該項專利可帶來的商品化收入、維護成本、未來可否作為研發項目的背景知識產權、研發院或市場上是否已有性質相近而技術更先進的專利、該項專利是否切合研發院的未來發展等。在標準專利的申請過程中，研發院會根據這些因素持續檢視申請，並決定是否應繼續跟進申請工作。</p> <p>研發院進行的種子項目、平台項目、業界贊助佔項目總成本少於 50%的合作項目，以及小型研究項目對創新性要求較高，因此成功率沒有顯著差異，整體獲批率在 70% 以上。</p> <p>研發院表示在申請專利時一般遇到以下困難：</p> <p>➤ 技術複雜性：高端技術通常涉及複雜的技術細節，令專利申請文件的撰寫和審查變得更加困</p>

		<p>難。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 現有技術搜索：每個專利從申請到披露需要 12-24 個月，因此在專利數據庫中搜索類似技術以判斷技術的創新性時，新申請的專利未必會被搜索到。 ➤ 法律和規範變化：不同國家和地區的專利法規和審查標準可能有所不同，這增加了高端技術專利申請的複雜性和不確定性。 <p>研發院會採取一系列的措施，促進標準專利申請獲批，包括使用指定的現有技術搜索軟件全面搜索現有技術情況、擴大專利律師事務所數據庫並與律師密切溝通，以提高專利稿件撰寫質量、以及在收到審查員意見後，制訂時間表並及時回覆每個審查意見，以縮短整體審查時間。</p>
(g)	(i)	<p>研發院表示除了將其擁有的專利透過特許授權安排技術轉移至業界外，亦會透過與業界進行合作項目及為業界進行合約研究，將技術轉移至業界。一般而言，業界若資助研發項目總成本超過 50%，則可擁有由該項目產生的知識產權以直接進行商品化工作，並不會涉及特許授權安排。</p> <p>在 50 個沒有帶來任何特許授權費收入的項目中(包括 30 個種子項目及 20 個平台項目)，有 16 個項目(32%；包括 6 個種子項目及 10 個平台項目)在 2023-24 年度完成(即與項目完成日期相隔 1 年或以下時間)。此外，有 30 個(60%)屬具探索性的種子項目，可為與業界的進一步研發合作鋪路。種子項目往往會衍生出下游平台項目、合作項目或合約研究項目，從中可帶來商品化收入。</p> <p>截至 2024 年 11 月，50 個項目中已有 28 個項目(包括 17 個種子項目及 11 個平台項目)衍生出 36 個項目(包括 24 個平台項目、9 個合作項目及 3 個合約研究項目及其他應用研究項目)。</p>

	<p>(ii) 研發院表示，過往的成功例子包括一個由兩個種子項目衍生與無隔膜安全電池技術有關的合作項目。除了相關業界夥伴申請機構就該合作項目提供了業界贊助外，研發院亦獲得超過 15 萬元的特許權使用費。</p> <p>另外一個有關用於口服的核-殼微球的種子項目衍生一個有關具定植能力的定位傳送包裹益生菌的平台項目，研發院亦獲得超過 3 萬元的授權費。</p>
	<p>(iii) 研發院表示已採取以下措施，致力增加項目帶來的特許授權費收入：</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 加強對平台項目及種子項目的篩選，包括要求每個項目需有業界的積極參與，例如向業界提供相關的試產支援，以提升項目完成後成功產業化的機會，並增加特許授權費的收入。 ➤ 研發院在可行的情況下，會自行為項目的研發成果/原型作小批量生產，以向業界推廣之用，藉此加速業界對相關技術的採用。 ➤ 研發院積極開展與策略合作夥伴的協作，佈置專用的產品技術展示區，例如香港科學園深圳分園、南山智園深港青年創新創業基地及江門科技局展廳等，以增加技術授權及特許授權費的機會。此外，研發院已編纂可授權技術清單的簡介，並透過商會、展覽及推介會進行宣傳。研發院還會在大灣區內地城市、一帶一路國家及東南亞國家積極參與或舉辦技術專題簡介會，以促進技術的跨地域交流與合作。
	<p>(iv) 研發院表示，已建立明確的指引及計算機制，根據項目的成本將其劃分為不同等級，並依據各等級制定相應的特許授權費／特許權使用費、試用期及年度收費(見<u>附錄一</u>)。</p> <p>上述條款亦會根據項目的預算及技術方面的數量，調整特許授權費。</p>

***委員會秘書附註：附錄一並無在此隨附。**

	(v)	研發院表示，涉及 50%研發資金是來自業界贊助的合作項目和 100%由業界贊助的合約研究，一般不涉及特許授權費，而是涉及特許權使用費分成。在合作項目或合約研究項目完成後，根據合約條款，按使用量或銷售額收取特許權使用費分成，2019-20 至 2023-24 年度的相關分成見 <u>附錄二</u> 。
(h)		以往研發中心須把「創新及科技基金」(「基金」)資助項目所產生的收入(例如透過項目成果商品化所產生的收入)撥回「基金」。為鼓勵研發中心把該些項目的研發成果商品化，創科署在 2018 年 7 月經立法會財務委員會同意後，讓各研發中心可保留其部份商品化收入用作進行策略性活動，例如科技發展趨勢及市場動向分析、科研基礎建設、員工發展或小型實驗項目等，藉此進一步鼓勵研發成果商品化。研發院須於每年提交一份詳細臚列策略性儲備基金的各項用途及預算的計劃書，經董事局同意後再交予創科署署長審批。

***委員會秘書附註：附錄二並無在此隨附。**

第 4 部分：行政開支及企業管治

(i)	(i)	研發院表示，在新的指引中已明確指出，員工應該避免基於個人理由而更改公幹旅程。有真正需要更改行程的員工必須在申請公幹旅程時一併提出相關申請，並承擔所涉及的額外費用。
	(ii)	研發院表示，將審慎考慮是否接納員工(特別是涉及主管級人員)基於個人理由更改公幹旅程的申請。研發院亦會持續檢視相關機制，以確保其合理性和透明度。
	(iii)	經諮詢公務員事務局，公務員到香港以外地方公幹的旅程安排受《公務員事務規例》規管。公務員如欲基於個人理由更改公幹旅程安排，應事先向批核當局作出申請。有關申請須符合指定條件，包括(a)改動無損部門原先安排公幹行程的理據；(b)任何額外的費用，須由該員工承擔；以及(c)任何節省下來的款項，不得用以補貼該員工的私人旅遊，才可獲得批准。更改旅程安排須由部門首長批核，部門首長的申請則由有關的常任秘書長批核(如沒有相關的常任秘書長則由申請人上司批核)。
(j)	(i), (ii) & (iii)	研發院表示，按過往的《企業管治手冊》所載，批核人員視乎所涉申領款額而非申領者職級而定，詳情見 <u>附錄三</u> 。然而研發院同意審計署的建議，認為過往的指引在涉及行政總裁的膳宿津貼及酬酢開支的批核機制上有改善空間。為此，研發院已於 2024 年 10 月和 11 月修改相關具體指引，規定所有涉及行政總裁的膳宿津貼及酬酢開支，必須由董事局主席批核，相關指引見 <u>附錄四及五</u> 。研發院正就如何更好協助董事局主席作出批核決定的準則和建議進行檢視，並會適時更新有關機制。
(k)		研發院表示，審計報告中列舉超額 607 元的公幹旅程涉及 7 名員工的 1 餐膳食安排，而超額 4,700 元的公幹旅程則涉及 8 餐膳食安排(每餐涉及 5

***委員會秘書附註：附錄三並無在此隨附。**

	<p>至 6 名員工，人均超額約 105 元)。報告內所提及的公幹旅程皆涉及參與大型展覽或會議，導致餐費超額的主要原因是由於活動時間緊迫，在有限的時間及範圍內沒有較便宜的用餐選擇。</p> <p>研發院於 2024 年 11 月修改相關指引，完善餐費超過應得膳宿津貼的審批程序。行政總裁亦於 12 月的全體員工大會上向所有員工闡明有關指引，責成員工遵循指引行事，確保公帑使用得宜。</p>
(l)	<p>研發院表示，報告內提及的超額酬酢開支，第一宗為午餐，每人開支限額為 450 元。第二宗為晚餐，每人開支限額為 600 元。相關限額是根據主辦院校香港科技大學(科大)的指引設定，亦會視乎科大更新而對有關額度作出修訂。研發院於 2024 年 10 月修改相關指引，完善超額酬酢開支的審批程序，包括訂明涉及行政總裁的酬酢開支須要由董事局主席審批，並提醒所有員工遵守酬酢開支的限額，而相關規定亦會在每季再度傳閱。研發院亦提醒所有員工，要有充分理據才會批准超過酬酢開支限額款項的申領，而相關的理據會妥為記錄。</p>
(m)	<p>研發院表示，涉及的 8 宗酬酢開支發還申領，相關員工在事前已向上級作出口頭匯報，並在事後獲得正式批准。研發院同意上述處理有改善空間，已於 2024 年 10 月修訂相關指引，明確規定所有酬酢開支必須事先獲得批准。在特殊情況下，如未能及時取得正式事先批准，則須盡快取得事後批准，而所有給予的批准及事後批准的理據會妥為記錄。</p>
(n)	<p>研發院表示，該次酬酢涉及款待兩位業界合作夥伴，由於討論涉及多個項目的合作及商品化宣傳計劃，故研發院有 8 位員工參與，包括行政總裁、首席總監、相關領域的技術經理及市場經理。對於酬酢開支發還申請人未有提供相關理據，研發院同意該處理有改善空間，並於 2024 年 10 月修訂相關指引，訂明研發院員工與受款待賓客的合</p>

	理人數比例，並須把涉及特殊情況的理據記錄在案。
(o)	研發院表示，小組委員會以電郵傳閱方式討論並通過議程項目，包括項目完成後的審計報告及與項目相關的更改要求(如項目延長、項目交付條件調整等)。自 2024 年 11 月起，研發院已恢復每週進行恆常會議，討論並通過相關議程項目。研發院將檢討這些安排，並在必要時考慮適切修訂《企業管治手冊》。
(p)	研發院董事局並非政府諮詢及法定組織，因此「六年限制」並不適用。然而，創科署在委任研發院的非官方董事局成員時仍會盡量參考上述的委任原則。研發院的董事局不但要監管研發院的日常營運及財務狀況、審核各類型的報告、審批研發院的研發項目，還要為研發院整體的研發方向及研發成果的商業化提供指引。因此，創科署一直恪守「用人唯才」的原則，考慮有關人選的相關專業知識及經驗是否切合研發院未來發展的核心方向；若建議繼續委任已任職超過六年的董事，亦會列明考慮因素和理據。
(q)	研發院表示，研發院將持續加強提醒董事局或委員會成員在因個人或工作身份如需要申報利益，必須在會議上進行申報；同時會完善記錄制度，詳細記錄會議上的利益申報及成員是否繼續留在席上或參與表決相關事宜。

第 5 部分：其他事宜

(r)		研發院表示，有關個案主要涉及工作關係，例如應徵者是研發院其他職位的現有員工、前研發院同事、前研發院暑期實習生等。該 10 宗招聘個案中的遴選小組成員所申報的資料詳情見 <u>附錄六</u> 。
(s)	(i)	研發院於 2019-20 至 2023-24 年度期間離職的研發人員數目及其所佔百分比見 <u>附錄七</u> 。
	(ii)	<p>研發院表示，員工離職的原因主要包括轉換工作方向、升學、離開香港和家庭原因等。</p> <p>為了挽留員工，研發院採取了多項措施。包括設立特別獎金，表揚在國際科研比賽中獲得傑出表現的研發團隊。另外，研發院實施研究卓越獎金，將部分研究成果商品化的收入以獎金方式發放給相關研發團隊。研發院還推出了在職兼讀博士課程，全額資助有潛質的合資格同事兼讀博士課程。根據該計劃獲得補助金的工作人員必須履行 2 年服務期的服務承諾。服務期從收到最後一次學費報銷或畢業時開始，以較晚者為準。</p>
	(iii)	研發院表示，員工流失對研發院的運作會有一定程度的影響，為了減少人員流失對研發工作的影響，除(s)(ii)回覆所列措施外，研發院亦會透過不同的招聘途徑、適時檢討薪酬福利等去吸納人才，並加強溝通和進行人手調配。
	(iv)	研發院表示，在考慮是否在研究人才庫下聘用研究員時，會考慮包括申請者的所畢業院校排名、職位所需年資和技能等因素進行評估。此外，研發院亦可運用「基金」在研發項目下的資助來聘用適合的研究人員。
(t)		研發院表示，董事局所建議的員工表現評級的整體分布是給研發院作為參考，而研發院就多項工作表現指標評核員工的表現，按照員工的實際表現給予評級；如超出建議的整體分布，研發院會向董事局報告，解釋原因，以獲得董事局的同意。

	研發院會持續檢視及優化現有的表現評級機制。
(u)	研發院表示，於 2022-23 年度新增 4 個首席總監的職位，當中設首席科學總監一職，是應對研發院較長遠的技術方向及發展。基於成本效益及觀望研發院的發展，過去兩年多相關工作由其他首席總監分擔。研發院財務及行政委員會於 2024 年 11 月 7 日的會議中再次討論有關事宜，有鑑於研發院將與香港應用科技研究院合併，首席科學總監一職的招聘安排將暫時擱置。
(v)	<p>研發院表示，在 2019-20 至 2023-24 年度期間(特別是 2020-2023 年間)，不少原定舉行或參與的展覽會/研討會等宣傳活動，因受到疫情影響而須延期或取消，網站訪客的數目因此也受到影響，以致未能達到表現目標。</p> <p>研發院會根據整體技術研發及業務發展的策略，考慮資源和時間，訂立明確進取而可行的目標。按計劃進行宣傳活動，有需要時調整策略，調配資源。研發院亦會增加與相關行業協會、商會或其他企業及機構合作，舉行行業展覽會，研討會及其他宣傳活動。並會優化網站內容，結構及搜索引擎等，提升整體流量及參與度。</p>
(w)	研發院表示，其行政及營運開支包括部份與研發相關的費用，例如實驗室租金和設備、技術和檢測服務費等。研發院在 2021-22 年度增設了一個生物保健實驗室，以開展與生物相關的研發項目，並在 2022-23 年度增設了一個電池實驗室，以開展先進電池材料相關的研發項目。相關的租金、設備和器材的費用亦隨之而有所增加。
(x)	過去幾年，整體經濟環境受疫情嚴重影響，本地經濟仍需要更多時間去恢復。疫情期間，部分研發中心(包括研發院)的工作重點轉為進行較為上游的科研項目或為政府部門提供與抗疫有關的技術支援，因此研發中心帶來的整體經濟效益有所下降。儘管研發院在 2020-21 至 2022-23 年度

	<p>對本地生產總值的貢獻有所下降，研發院在這 3 年間仍有一定相當的貢獻(超過 39 億元)。創科署會繼續定期檢討，以評估包括研發院在內的所有研發中心對本地生產總值的貢獻及其他表現，並聯同研發院董事局敦促研發院尋找更多與業界合作的機會，把技術轉移給業界應用和進行商品化，帶動經濟增長和增加本地生產總值。</p>
--	--

NANO AND ADVANCED MATERIALS INSITUTE LIMITED

Financial Circular No. 2/2024 **Regulations on Provision of Meals to Guests and Staff**

The Guiding Principles

1. Staff members should exercise prudent judgement and economy when entertaining guest(s) for official purposes in order to avoid any public perception of extravagance. The following guiding principles on the hosting of official meals should be closely adhered to:

- (a) Official meals should only be provided with good cause.
- (b) Frequency – Official entertainment should only be carried out on a need basis. Repeated provision of official meals for the same group of guests within a short period of time should be avoided.
- (c) Number of staff members – The number of staff members who attend to assist the host should be kept to the minimum.
- (d) Scale and format – When deciding the format, place, and scale of entertainment, the objective of the event, status of the principal guest(s) and the standard of entertainment appropriate to the occasion should be taken into account. As a rule of thumb, lavish official meals must be avoided.

Coverage

2. This Financial Circular covers dollar limits of meal costs for entertaining external guests, recruitment, and working meals.

Regulations

3. The meal cost limits set out below should be inclusive of all expenses incurred on food and beverages consumed on the occasion, service charges and tips. The costs of food and beverages that are separately procured and provided for consumption at the same official meal should also be taken into account in the overall expenditure. Staff members claiming

***委員會秘書附註：本文件只備英文本。**

reimbursement of meal costs should provide details of any food and beverages that are separately purchased for consumption at the same event.

Provision of Meals to Non-Staff Members

Entertaining external guests

4. A maximum meal cost per head of **\$600** is set **for dinner, \$450 for lunch and \$200 for breakfast** for entertaining external guests. Exceptional approval from Chief Executive Officer /Chief Operating Officer should be obtained if the meal cost exceeds the limit (CEO's claim would be subject to approval by Chairman of the Board).

5. This dollar limit is not applicable to banquets/dinners/lunches organized for the participants of workshops/conferences/corporate programs financed by registration/program fees.

6. All claims for meal costs for entertaining external guests are restricted to Section Directors and above, and those with **prior** approval from Section Directors or above. Such claims should be supported by receipts and details regarding the purpose of the entertainment and participants.

7. There ought to be a reasonable ratio of NAMI staff to guests on all occasions of entertaining external guests, which normally should be **2:1**. Full justifications should be given for exceptional cases. It must be emphasized that successful reimbursement of unreasonable claims is not guaranteed.

8. For staff members attending meals for entertaining external guests, their capacity should be consistent with or related to their roles and posts.

Recruitment meals

9. For recruitment meal costs incurred locally, the maximum reimbursable amount for each person is the same as that for entertaining external guests as per paragraph 4 above.

10. For recruitment meal costs incurred overseas, the maximum reimbursable amount for each person is the same as that for local recruitment meal OR 1.5 times of the relevant applicable subsistence allowance rate for each meal during overseas business travel, whichever is higher.

Provision of Meals to Staff Members

Working meals

11. Working meals without involving external guests may be claimed by staff members, for example, attend an exhibition counter with insufficient time for or not given a meal break, attend meeting/activities required by NAMI during a normal meal time, etc. The maximum **working meal** cost per head is **\$100**. Meals for general staff gathering purposes cannot be claimed as working meals.

Reimbursement Procedures

12. To claim reimbursement of the meal costs incurred, supporting documents (official receipt(s), name of participants and their titles, information about the event, any food and beverages that are separately purchased for consumption at the same event, etc.), should be provided.

Exception

13. Any exception to the above rules would require the approval of Chief Executive Officer/Chief Operating Officer.

NANO AND ADVANCED MATERIALS INSITUTE LIMITED

Financial Circular No. 1/2024 (revised) **Travelling outside Hong Kong on Business**

NAMI will fund the necessary expenses incurred by staff for business travel in the performance of their duties of employment or travel by any eligible non-staff to or from the place they are required to attend as part of NAMI business.

Travel Authorization

2. For any business travel outside Hong Kong, prior approval from Sector Head and Chief Executive Officer (CEO) / Chief Operating Officer (COO) as appropriate should be sought for the whole trip period from date of departure to date of return, with details of the business travel itinerary (CEO's business travel and related claims would be subject to approval by Chairman of the Board). Staff should submit application for business travel through the Human Resource Management System, and if approval through the System may not be granted before commencement of the business travel, prior approval by email is needed. The number of staff travelling on the same business purpose should be restricted as appropriate.

3. Approval from Sector Head and CEO / COO is required for any revised itinerary from the approved ones. Staff should avoid modification of business travel arrangements for personal reasons, and prior approval is necessary.

Expenses

4. Where NAMI business is undertaken wholly or partly outside Hong Kong, NAMI will fund the cost of round-trip travel between Hong Kong and the destination where the business duties would be carried out (including local transportation costs between home/place of residence and airport/train or ferry station, if deemed necessary). Claims for relevant expenses should be supported by official receipts and any other supporting documents. These include boarding pass for air travel and hotel bills for accommodation showing the identity of the staff and the period, etc.

5. Other claims which are deemed necessary and appropriate including normal meal costs and travelling expenses for business journeys incurred during the period of business travel are allowed and should be supported by official receipts and any other relevant documents.

***委員會秘書附註：本文件只備英文本。**

6. NAMI will also fund identifiable expenses as follows within city or between cities upon production of relevant receipts.

- Airport tax
- Taxi/coach fare to/from airport
- Official telephone/internet charges
- Car hire charges (including parking, fuel costs, tunnel tolls, insurance, etc.)
- Foreign currency charges & exchange difference on actual rate from system exchange rate
- Entry visa fees

CEO / COO shall determine if any expense not being specifically mentioned above should be separately reimbursed.

7. NAMI will also provide subsistence allowance & hotel accommodation for approved duty/business trip outside Hong Kong.

Air Travel

8. NAMI has appointed designated travel agents for air travel arrangement services to staff for NAMI approved business travels. The following rules should be observed:

Travel arrangements through NAMI appointed travel agents

NAMI shall settle all “business related” travelling costs directly with the appointed travel agents (but not other outside travel agents). “Business related” cost is the airfare for itinerary solely for business related destination(s) and period(s) and in the flight class that the staff is entitled.

- Other “non-business related” travelling costs (excess of the actual costs over the “business related” costs) shall be borne and settled by staff.
- Staff should not pay for the “business related” travelling costs to the appointed travel agents and claim reimbursement.

Travel arrangements NOT through NAMI appointed travel agents

- Under exceptional circumstance and with approval from CEO / COO, staff may make travel arrangements through outside agents or purchase online and provide the official receipt and other supporting documents (e.g. air-ticket stubs) to claim reimbursement.

- If there is any “non-business related” element in the receipts, staff should obtain quotation from one of the appointed travel agents to ascertain the “business related” costs for comparison. Only the lower of the actual costs or the quoted price will be reimbursed.

9. If staff purchases an ineligible higher class air ticket or the air ticket involves both business and personal stay/stop-over, the “business related” costs will be ascertained by a contemporaneous quotation:

- obtained from one of the appointed travel agents;
- for itinerary solely for business related destination(s)/period(s);
- for same airline as the actual air-ticket; and
- for same flight class as the actual air-ticket, or the class that the staff is entitled, whichever is lower.

10. If sponsorship for airfare is provided by external organization, the maximum amount that can be charged to NAMI funding (or the reimbursable amount) should be the airfare of the entitled class of ticket minus the sponsorship amount. Staff are not allowed to use sponsorship money to top up to an ineligible higher class of air tickets, unless it is specifically stated in writing that the sponsorship can be used to pay for the excess cost of airfare above the NAMI normal allowable entitlement amount.

11. Maximum eligibility for different classes of air ticket for NAMI staff is as follows:

Business class

- CEO
- Staff at the rank of Chief Officer for long-haul flights where the flying time exceeds 5 hours (excluding transit time).

Upgradable economy class

- Staff below the rank of Chief Officer for long-haul flights where the flying time exceeds 5 hours (excluding transit time). The upgradable economy class means the cheapest upgradable economy class permitting mileage upgrade to business class.

Flexible economy class

- All staff except for those stated above.
- Allow flexible economy travel that provides the required flexibility for making

changes to the itinerary with expectation that staff will choose the lowest cost option.

- Flexible economy class is not the same as Premium economy class.

12. The air ticket will be issued in the name of the staff on business travel. Provision of air passage to approved visiting personnel outside Hong Kong normally follows that which is applicable to general NAMI staff as set out above. “Trading down” of travel tickets, i.e. travelling by a lower class in order to claim an extra ticket for staff’s family member or guest, will not be permitted.

13. For a candidate coming to Hong Kong to attend an interview, the eligibility for the different classes of air ticket will be the same as that which is applicable to NAMI staff, i.e. depending on the position for which the candidate is interviewed.

Rail/Ferry Fares

14. Travel by standard class should be the default in most instances. Staff on business travel to Mainland China or Macau should buy train tickets or ferry tickets themselves and obtain reimbursement after completing the trip, with an acceptable official receipt, ticket stubs, etc.

15. Staff may apply for upgrade of the class of travel due to special needs if well justified. Approval from CEO / COO is required for the upgrade.

Car Hire

16. NAMI will fund identifiable travelling expenses within city or between cities only for business journeys. It includes car hire charges (including fuel costs and insurance), taxi fares, coach fares and expenses for other appropriate mode of transportation which will be reimbursed, based on actual cost, including trips to/from the airports.

17. Car hire for cross region travel between Hong Kong and China; within city or between cities of designated country, which is well justified for business purposes, are allowed. Proposed driving route, quotation of car hire and the estimated related cost should be reviewed and approved by CEO / COO before commencement of the trip.

Travel Insurance

18. When travelling abroad on NAMI business, staff with place of departure from Hong

Kong will be covered by NAMI's group travel insurance policy. For place of departure outside Hong Kong, staff are required to purchase appropriate travel insurance by themselves and claim reimbursement.

Subsistence Allowance

19. A staff member travelling outside Hong Kong on official duties is paid a daily subsistence allowance on the basis of number of nights outside Hong Kong. For claims of the subsistence allowance for accommodation, receipt(s) from hotel/guest house is needed to support the claim (Note). Staff may also claim subsistence allowance for overnight stay solely for transit purpose if no other alternative travelling arrangement is available which can avoid such overnight stay and fit the staff's business schedule. Moreover, subsistence allowance may also be claimed for the "bridge period" between two separate business events within the same trip, if it can be proven that the alternative of arranging separate trips is less cost effective and the bridge period is less than 5 nights. In this case the subsistence allowance rate applicable will be the lower of the two subsistence allowance rates for locations before and after the bridge period. All personal and private travelling expenses will not be reimbursed.

20. The nights away from Hong Kong should be analyzed in the travel application as (i) business night (including the night before or after which business duty will be carried out if justified), (ii) non-business night on weekend/public holiday in-between the duty period, (iii) overnight stay with accommodation for transit only, (iv) overnight travel on plane/train, or (v) night on personal leave day. Staff should also indicate for which nights subsistence allowance will be claimed.

21. 60% of the subsistence allowance is deemed to cover accommodation, 5% for breakfast, 10% for lunch, 15% for dinner, and 10% for other minor out-of-pocket expenses. Prior approval from CEO / COO is required for hotel accommodation expenses exceeding 60% of normal subsistence allowance rate under special circumstance. This may include a staff member attending events and staying in designated event hotels (conference/event details showing the names of the designated hotels are required).

22. Approval from CEO / COO is required for staff claiming extra meal costs in addition to the entitled subsistence allowance. Such claim should be well justified and supported by original receipts. Only actual costs incurred will be reimbursed if exceptional approval is granted.

23. In the event that any of the expenses set out above are paid through other means such as out of the registration fee for a conference or meals paid out of official entertainment account, separate claim for the corresponding subsistence allowance as stated in para. 21 will not be allowed.

24. Hotel accommodation-related taxes are not included in the subsistence allowance rates for the United States of America (USA) destinations. The taxes paid during duty visits in the USA shall be reimbursed on an “actual-expenses” basis. To facilitate the reimbursement arrangement, breakdown of hotel accommodation-related taxes should be shown on the hotel bill and/or receipt. This arrangement is not applicable to non-USA destinations as the subsistence allowance rates have already taken into account the hotel accommodation-related taxes to be incurred.

25. If a staff member stays with friends, relatives or stays in his/her own house, or cannot provide any hotel receipt (Note), the 60% subsistence allowance for accommodation will not be allowed.

26. The rates of daily subsistence allowance for duty outside Hong Kong are set out in Appendix. The daily rates of subsistence allowance, accountable or non-accountable, which are set out in the currencies of the countries to be visited are converted into and paid in Hong Kong dollars on a reimbursement basis.

27. As soon as the business trip is completed, a staff member has to set out the amount of claims (which may be at or lower than the standard rates of subsistence allowance) and the budget line charging account in the relevant reimbursement claim form, and forwarded to the Administration Unit as early as possible, together with the used ticket stub(s), the hotel receipt(s) and receipt(s) for other necessary expenses.

28. When a staff member buys the foreign currency, the actual exchange rate may be higher or lower than the book rate used. In the event that the actual exchange rate is higher than the book rate, staff member could claim reimbursement on the basis of the actual Hong Kong dollars required for the actual amount of foreign currency exchanged. The claim has to be supported by the relevant bank exchange memo. Where the actual exchange rate is lower than the book rate, the actual reimbursement will be made on this actual rate.

For one day business trip (non-air)

- Prior approval from Sector Head should be sought for any claim for taxi fare from home

(Hong Kong/Mainland China)/office to the borders/High Speed Rail Station/train station, and vice versa.

- Meal costs (lunch or dinner) are not reimbursable except for occasional working meals (i.e. performing official duties during a normal meal time), and the reimbursable amount is capped at the prevailing rate of working meal, which is HKD 100.

Note

A valid receipt should contain the following minimum information:

- (i) Name of the claimant,
- (ii) Check-in and check-out dates; and
- (iii) Room charge(s) paid by the claimant (that is, a direct actual payment of room charge(s). The settlement of room charges through the redemption of coupons, bonus points, purchased points or other kinds of rewards are not considered as “paid” and will not be reimbursed.)

Nov 2024

遴選小組申報與應徵者有私人或工作關係的個案

	應徵職位	遴選小組成員	關係
1	首席業務總監	董事會主席、財務及行政委員會主席、技術委員會主席、創新科技署助理署長、行政總裁	研發院現有員工
2	首席技術總監	董事會主席、財務及行政委員會主席、技術委員會主席、審計委員會主席、創新科技署科學顧問、行政總裁	研發院現有員工
3	業務發展經理	首席業務總監、首席營運總監、研發總監	研發總監曾面試候選人
4	資深工程師	高級技術經理、技術經理	前研發院員工
5	資深工程師	研發總監、資深技術經理、技術經理	在之前的研討會上認識
6	工程師	研發總監、資深技術經理、資深工程師	同學
7	工程師	研發總監、資深技術經理、資深工程師	研發院的授權公司員工
8	見習工程師	高級技術經理、技術經理	前研發院暑期實習生
9	資深工程師	研發總監、資深技術經理	前同事
10	資深工程師	研發總監、資深技術經理、技術經理	前同事

2019-20 至 2023-24 年度離職的研發人員數量

	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24
離職的研發 人員數量	47	53	58	48	40
佔研發人員 百分比	25.9%	27.6%	28.6%	24.2%	20.8%



審計署
香港
金鐘道66號
金鐘道政府合署高座
六樓

Audit Commission
6th Floor
High Block
Queensway Government Offices
66 Queensway, Hong Kong

圖文傳真 Facsimile : 2824 2087

電話 Telephone : 2867 3488

本署檔號 Our Ref.: UB/BAR/PAC/83

來函檔號 Your Ref.: CB3/PAC/R83

香港中區
立法會道1號
立法會綜合大樓
立法會
政府帳目委員會秘書
陳向紅女士

陳女士：

政府帳目委員會
審議《審計署署長第八十三號報告書》第1章
納米及先進材料研發院

謝謝你於二零二四年十二月四日就題述事宜來信。

----- 現應要求付上2019-20至2023-24年度期間創新科技署轄下全部5所研究及發展(研發)中心的營運開支佔研發項目成本的比率分析列表(見附錄)，以供參考。

審計署署長

(溫雪芬  代行)

二零二四年十二月五日

5所研發中心營運開支佔研發項目成本的比率
(2019-20至2023-24年度)

研發中心		2019-20 年度	2020-21 年度	2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度
汽車科技研發中心	營運開支 (百萬元) (a)	20.6	19.7	23.8	26.8	29.4
	研發項目成本 (百萬元) (b)	48.7	49.9	77.9	70.9	79.7
	比率 (%) (c)=(a)÷(b)×100%	42%	39%	31%	38%	37%
香港應用科技研究院	營運開支 (百萬元) (d)	170.2	174.0	181.8	186.5	202.1
	研發項目成本 (百萬元) (e)	358.6	333.2	298.7	284.6	318.4
	比率 (%) (f)=(d)÷(e)×100%	47%	52%	61%	66%	63%
香港紡織及成衣研發中心	營運開支 (百萬元) (g)	39.2	42.2	41.2	47.3	54.2
	研發項目成本 (百萬元) (h)	82.2	59.2	68.8	67.5	72.9
	比率 (%) (i)=(g)÷(h)×100%	48%	71%	60%	70%	74%
物流及供應鏈多元技術研發中心	營運開支 (百萬元) (j)	42.5	45.6	66.6	52.7	70.8
	研發項目成本 (百萬元) (k)	96.7	86.7	112.4	145.4	171.5
	比率 (%) (l)=(j)÷(k)×100%	44%	53%	59%	36%	41%
納米及先進材料研發院	營運開支 (百萬元) (m)	78.7	79.8	96.0	108.6	115.9
	研發項目成本 (百萬元) (n)	120.0	128.9	146.3	146.9	156.2
	比率 (%) (o)=(m)÷(n)×100%	66%	62%	66%	74%	74%

資料來源：審計署對創新科技署記錄的分析

海 事 處

香港統一碼頭道 38 號
海港政府大樓

香港郵政總局信箱 4155 號



MARINE DEPARTMENT

HARBOUR BUILDING
38 PIER ROAD
HONG KONG

G.P.O. BOX 4155
HONG KONG

網站 WEB SITE: <http://www.mardep.gov.hk>
本處檔號 OUR REF.: MD-PD&PS-F01-080-01A-039
電話號碼 TEL. NO.: 2852 4403
傳真號碼 FAX NO.: 3101 0914

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會政府帳目委員會
(經辦人：陳向紅女士)

陳女士：

政府帳目委員會
研究審計署署長第八十三號報告書第 2 章
香港水域內避風泊位的規劃和管理

2024 年 12 月 18 日來函收悉。本處回覆政府帳目委員會的提問載於附件，敬希備悉。

海事處處長

(羅立強



代行)

連附件

副本送：運輸及物流局局長 (電郵：stlooffice@tlb.gov.hk)
土木工程拓展署署長(電郵：michaelfong@cedd.gov.hk)
水務署署長(電郵：roger_yl_wong@wsd.gov.hk)
財經事務及庫務局局長 (電郵: sfst@fstb.gov.hk)
審計署署長 (電郵: ncylam@aud.gov.hk)

2025 年 1 月 17 日

政府帳目委員會
《審計署署長第八十三號報告書》第 2 章
香港水域內避風泊位的規劃和管理

(I) 海事處就提問的回應

第 2 部分：避風泊位的規劃和設置

- 1) 根據審計署署長第八十三號報告書(“審計報告”)第2.5段，預測避風泊位需求增加主要是由於預計遊樂船隻數量上升。2021年，遊樂船隻的實際需求為240.3公頃(佔總需求42%)，而2035年遊樂船隻的需求預測會增至311.1公頃(佔總需求47%)。請提供由2015年至2024年有關遊樂船隻的預測及實際需求，以及對於2035年遊樂船隻的需求預測的理據。

答：政府的既定政策是在全港範圍內提供避風泊位，並以整體方法評估避風泊位面積的供求。最新一輪的全港性評估《2022至2035年避風塘面積需求評估》在 2020年8月至2022年12月，分兩個階段進行。

第一個階段在2020年8月展開，海事處委託私人統計調查公司透過電話訪問和問卷方式向本地領牌船隻就避風安排作出統計調查，為隨後第二個階段進行避風泊位面積需求評估時提供有關船隻需要在香港水域內避風的估算。

海事處於2021年6月委託香港理工大學物流及航運學系(“理大”)進行第二階段工作，就2022年至2035年本地船隻避風泊位面積預測供求作出評估。理大在評估遊樂船隻避風泊位面積需求時以有關船隻數目的預期變化、在第一階段得出有關船隻需要在香港水域內避風的估算，及其所需平均避風泊位面積計算。在這次評估中，理大透過航拍方法計算所需平均避風泊位面積。另外，在有關船隻數目的預期變化方面，開敞式遊樂船隻數量在2021年顯著增加，理大認為這可能歸因於香港人在2019冠狀病毒病疫情期間受到有關的旅行限制不能外遊，轉為購買這類價格相對較容易負擔的遊樂船隻。因此，在對該類船隻數量的預測中，以2021年的數據作為異常數值處理。而有關遊樂船隻的預測及實際需求則載於附錄。

- 2) 根據審計報告第2.11段，審計署認為，為提供有關避風碇泊處面積和界線的資料，海事處需要在其網站發布避風碇泊處的布局圖則供公眾查閱。請告知：

- (a) 審計報告第 2.18(c) 段提到，海事處計劃在 2025 年進行下一輪“避風塘面積需求評估”工作時，一併全面檢討18個避風碇泊處的情況，並會在檢討後更新避風碇泊處的布局圖則，上載到海事處網站供公眾查閱。就此，海事處是否指該處現時並沒有避風碇泊處的布局圖則；如是，為何一直沒有備存；如否，為何不盡快上載至網站；及；
- (b) 如果要在2025年進行下一輪“避風塘面積需求評估”工作後才公布圖則讓公眾查閱，估計最快何時才能上載至網站？

答： 避風碇泊處一般來說位於海灣內，受周邊的天然地理環境和/或已存在的人工建築物保護而形成的遮蔽水域，適合船隻在惡劣天氣期間暫避以抵禦風浪。海事處在進行上一輪《避風塘面積需求評估》(2022-2035)時已初步檢視避風碇泊處，並已在2022年8月更新《避風塘及避風碇泊處位置圖》，隨後上載至海事處網頁供公眾參閱。該位置圖顯示每個避風碇泊處和避風塘的位置資料。就有關顯示每個避風碇泊處界線的布局圖則，因部分避風碇泊處成立久遠，相關布局圖則以舊海圖基準格式繪製，需時重新測繪和更新。海事處計劃在2025年進行新一輪《避風塘面積需求評估》時，將會一併檢視全香港現有的18個避風碇泊處，並會製作和更新相關布局圖則，預計於2027年年底或2028年年初完成，屆時會將每個避風碇泊處的布局圖則上載至海事處網頁供公眾查閱。

- 3) 根據審計報告第2.12段，海事處就本地船隻訂有指定範圍供私人繫泊，並就在該範圍內指明位置敷設私人繫泊設備發出允許。截至2024年6月30日，香港水域內共有43個私人繫泊設備區，涉及1 978宗私人繫泊允許，當中1 789宗(90%)位於避風塘和避風碇泊處。請海事處提供在過去3年：

- (a) 收到申請敷設私人繫泊設備及發出允許的個案數字；

答： 由2021年7月1日至2024年6月30日，海事處共收到86宗關於敷設私人繫泊設備的申請。就該86宗申請，本處共發出80個敷設許可。

- (b) 收到的有關未經相關私人繫泊允許擁有人同意，而有其他船隻使用已編配的私人繫泊位置的投訴個案數字；及

答： 根據海事處的記錄，由2021年7月1日至2024年6月30日，本處共收到10宗關於未獲得私人繫泊許可的擁有人同意而使用已編配的私人繫泊位置的投訴。

(c) 收到上述投訴後所需的最短、最長及平均處理時間。

答： 海事處收到上述投訴後，隨即作出處理。根據本處的紀錄，處理有關個案最短所需時間為1日、最長為75日及平均處理時間為13日；而八成個案於10日或以內完成處理。當中需時75天處理的個案，是由於有關投訴源於船隻非法佔用的私人繫泊設備位於淺水區，海事處需另行再安排吃水較淺的特別船隻到現場進行調查，和按既定程序安排承辦商進行後續工作。

4) 根據審計報告第2.17及2.18段，審計署建議海事處發布避風泊位內私人繫泊設備區的資料(例如面積和界線)，惟海事處回覆指，暫時只會探討有關建議。請海事處告知未能落實審計署建議的理由。

答： 審計署署長第83號報告書第2章第2.13段表示，在部分避風塘和避風碇泊處內設有私人繫泊設備區，公眾難以區分對外開放的泊位和只限私人使用的泊位。針對此情況，審計報告2.17(d)段建議在海事處網站發布避風泊位內私人繫泊設備區的資料。

海事處在香港水域內設立多個私人繫泊設備區供獲授權敷設私人繫泊設備的擁有人敷設其私人繫泊設備，部分私人繫泊設備區設在避風塘和避風碇泊處內。私人繫泊設備包括浮在水面的繫泊浮泡，以便船隻繫泊。繫泊浮泡一般塗上在視覺上容易視察的顏色，例如白色或其他引人注目的顏色，以便船長航行時容易察覺從而與該浮泡保持安全距離，避免發生碰撞意外或誤入私人繫泊設備區。

私人繫泊設備區通常有序排列多個私人繫泊設備，形成一個鮮明區域。在一般情況下，船長可在現場識別私人繫泊設備區。為進一步有效協助船長識別私人繫泊設備區及回應審計報告相關內容，海事處正積極準備於2025年第三季度將私人繫泊設備區的一般資料(包括面積和界線)上載至海事處網頁供公眾參閱。本處同時會探討更有效和更符合船隻日常實際操作的方案，如將私人繫泊設備區界線直接顯示在海圖上，以便船隻安全航行。

5) 根據審計報告2.21段，有關浮動防波堤消減波浪表現的最終評估報告預計於2024年年底或之前完成。請告知有關報告是否已經完成及將於何時公布；當局會否有計劃將浮動防坡堤引入到其他地方(例如避風碇泊處)；如會，詳情為何；如否，原因為何？

答： 土木工程拓展署就於喜靈洲避風塘裝設浮動防波堤消減波浪的表現已於2024年12月中旬向海事處提交其顧問公司的初步報告，並在2025年1月2日安排簡報會由其顧問公司向海事處講解報告內容，報告指出浮動防波堤消減波浪的表現理想，預計最終報告將於2025年第一季度完成。本處樂意與相關部門探討將浮動防波堤引入到其他避風塘或避風碇泊處的必要性及可行性。

6) 根據審計報告第 2.35段，海事處表示一般每隔48個月為避風塘和避風碇泊處進行海道測量。但審計署發現，截至2024年6月30日，有2個避風碇泊處的最新一輪測量已是在104個月前進行。請告知為何該兩個避風碇泊處(西貢及斬竹灣)經歷超過8年仍未進行測量？

答： 海事處海道測量部會根據工作量及工作優先次序安排海道測量工作。由於西貢及斬竹灣避風碇泊處並不處於過去幾年需要更新的海圖範圍之內，故此它們的水文測量更新相隔時間比較長。海道測量部會檢討工作優先次序，以確保這兩個避風碇泊處在未來可以於合理的時間內安排水文測量及在2025年內，安排進行一次更新測量工作。

7) 根據審計報告第 2.36段表五，有23%避風泊位需時逾270天才完成最新一輪的海道測量。在審計報告第 2.37段中，海事處解釋，完成測量所需的時間取決於專用的3艘海道測量船的可供使用情況、天氣，以及在處理和檢查數據過程中發現的數據異常。請海事處告知：

(a) 是否有內部指引訂明特定海道的目標測量時間；如是，請提供各避風泊位的目標測量時間；如否，會否計劃訂立相關目標時間；及

答： 海道測量工作的進度，牽涉多個內在及環境影響、資源的運用及其他突發測量要求因素。為確保在合理的時間內完成避風塘和避風碇泊處的測量工作，海事處海道測量部將會採取下列措施：

短期措施:

海事處海道測量部將透過優化設備和人力的分配來實施強化資源規劃，並定期進行審查以對應變化和突發測量工作的需求。測量安排將會把季候風季節納入緩衝期，特別是在香港東北水域出現惡劣海況之前完成該區海道測量工作，並鼓勵技術人員在數據處理初始階段遇到潛在數據問題時及時諮詢主管，以協助數據問題能盡早被發現及解決，

此措施將會於2025年1月開始推行。

長期措施：

海事處海道測量部將於2025年第一季度內建立一個結構化的培訓計劃，以培養技術人員在及早識別數據異常情況方面的專業知識，從而提高測量效率。海事處海道測量部亦將於2025年第二季度內實施避風碇泊處測量的時間間隔框架，以確保定期及時更新水深資料。實施六個月後，海事處海道測量部將徹底審查這些措施，以評估其有效性，並根據營運回饋和績效指標進行必要的調整。

- (b) 現時3艘海道測量船的工作量情況如何；每年運作日數及每日運作時數為何；有否探討現時其他地區是否有採用新科技進行海道測量，以提升效率？

答： 跟據過往一年紀錄(即2023年7月至2024年6月)，3艘海道測量船的總運作日數為303日，每個工作日的運作時數大約為9小時，包括開船前及開船後的安全檢查、水文測量系統的檢查、往返工作地點的航程及3-4小時採集水文測量數據的時間。

海事處海道測量部會不時探討海道測量的新科技及留意其他地區的海道測量發展。海道測量部正在採購一艘搭載多波束測深儀的小型無人船，用於進行淺水區海道測量，預計2025年年初投入服務。這一艘搭載多波束測深儀的小型無人船，會更適合用於避風塘和避風碇泊處的海道測量，從而提升測量的效率。

- 8) 根據審計報告第2.40段，請海事處告知？

- (a) 於2023年5月建議土木工程拓展署在香港仔南避風塘進行維護性疏浚後，與土拓處開了多少次會議，以決定維護性疏浚工作暫定於2026年4月展開；曾否採取任何措施，以盡量提早工程的開展時間；如有，詳情為何；如否，原因為何；及

答： 海事處於2023年5月建議土木工程拓展署在香港仔南避風塘進行維護性疏浚工程，之後與土拓署再次舉行了兩次會議。海事處考慮到開展工程的關鍵在於遷移受影響船隻的進度，而鑒於受影響船隻以及相關持份者眾多，預計遷移工作需時頗長，故初步暫定於2026年4月開展相關維護性疏浚工作以預留足夠時間完成準備工作。但若遷移工作可順利進行，維護性疏浚工程的開展亦會相應提前。

鑒於遷移工作的難度及所需時間會受所影響船隻的數目多寡影響，海事處現正與土拓署進行商討，以審視能否採用其他方法，例如利用較小型的疏浚設備，以減少所需的工作區域面積及受影響的船隻數目。

- (b) 根據海事處與土拓處的會議紀要，能否於**2026年4月**展開上述維護性疏浚，須視乎籌備工作是否已告完成，以及船隻從擬議疏浚範圍暫時遷離的情況。就此，海事處將會採取甚麼措施，以確保相關工作能夠按時展開並完成？

答：海事處將會採取下列措施，以確保相關工作能夠按實際需要而按時展開。

短期措施：

1. 海事處正與土木工程拓展署緊密合作，研究是否可以採用其他方法，以減少受擬議疏浚工程所影響的船隻數量。例如，利用較小型的疏浚設備以減少所需的工作區域面積。
2. 海事處亦會與消防處商討，考慮在香港仔南避風塘安排防火演練，以評估例如使用無人船等新技術和消防戰術的有效性，進一步審視有否因應大型消防船隻的航行而須進行維護性疏浚工程的即時需要。

長期措施：

香港仔南避風塘的擴建將提供額外的船隻停泊空間。海事處將與相關持份者緊密合作，臨時遷移受影響船隻至擴建區域，以便進行在香港仔南避風塘內的維護性疏浚工程。

第 3 部分：避風泊位的管理

- 9) 根據審計報告第3.3段表六，海事處在**2021至2023年**就“沒有為領有證明書的本地船隻領牌”的罪行提出**1 144宗**檢控。請告知干犯上述罪行的最低及最高刑罰。

答：干犯上述罪行的成功檢控個案的最低及最高刑罰分別為罰款600元及25,000元。

10) 根據審計報告第3.5段，按照《海港巡邏組檢控指引》，當巡邏人員偵查到任何未領有有效運作牌照的本地船隻時，如蒐集所得證據充分，便須對船東、其代理人和船長提出檢控。請解釋何謂“蒐集所得證據充分”。

答：就此項檢控而言，“蒐集所得證據充分”是指巡邏人員在現場檢查涉嫌違規船隻及核對其牌照紀錄後，初步確認其未領有有效運作牌照，而其船東、代理人和船長亦無合理辯解，便須對他們提出檢控，當中蒐集的證據包括(但不限於)：巡邏人員在現場對涉嫌船隻所拍攝的照片和位置草圖、船隻相關牌照及證明書的影印本；部門就該船隻所曾簽發的相關牌照及證明書的紀錄列印本所作出的核對等證據。根據部門紀錄，超過百分之九十八的個案是基於充分的證據而提出檢控。

11) 根據審計報告第3.6段，審計署在海事處人員陪同下到訪7個避風塘和1個避風碇泊處，並透過拍攝照片抽樣檢查停泊在內的770艘本地船隻，發現有67艘(9%)本地船隻並未領有有效運作牌照/閑置允許書，有29艘(佔67艘的43%)本地船隻的運作牌照/閑置允許書的有效期已屆滿超過1年。海事處在2024年9月回應審計署查詢時表示，就該29艘牌照的有效期已屆滿超過1年的本地船隻，該處在2023年對其中5艘(17%)船隻的船東就牌照有效期已屆滿提出檢控。請海事處告知：

(a) 檢控結果如何；該5艘船隻的船東有否被判處刑罰；如有，詳情為何；如否，原因為何；及

答：該5艘船隻的個案均成功檢控，其船東皆被判處罰款(最低為1,000元及最高為6,200元)。

(b) 有否了解該5艘船隻的船東遭檢控將近一年但仍然未申領牌照的原因為何；是否海事處的執法力度不足及相關罰則欠缺阻嚇力？

答：根據紀錄，當中兩艘船隻現已領有有效閑置允許書。而船東未有申領牌照有很多原因，現時未有證據顯示有關船東不申領牌照是因為海事處的執法力度不足及相關罰則欠缺阻嚇力所致。而且根據相關條例(即《商船(本地船隻)條例》(第548章)第13條)一經定罪，最高罰款為25,000元及監禁一年。此外，本處除執行日常執法行動外，亦會按行動緩急及資源安排特別行動，以打擊未領有有效運作牌照/閑置允許書的船隻。

- 12) 根據審計報告第3.9段，牌照及關務組就有效期屆滿超過兩個月的本地船隻運作牌照/閑置允許書向船東發送有效期屆滿通知書後，並沒有採取進一步跟進行動(例如發送催辦信)；而在審計報告第3.13段的政府回應中，海事處處長同意加大力度就有效期屆滿的運作牌照/閑置允許書與船東跟進，並視乎情況採取檢控行動。請海事處告知，除了再發信通知及催促有關船東外，是否有任何更有效的方法，使船東加緊處理牌照續期的事宜？

答：就6,500艘運作牌照/閑置允許書有效期屆滿的本地船隻，海事處已開始聯絡上述船隻船東，提醒他們須為船隻牌照續期，或取消已拆毀或永久離開香港的船隻的擁有權證明書。此外，海事處亦注意到部分船隻牌照過期的船東可能已經去世(若為個人)或已經解散(若為公司)，海事處正諮詢法律意見，以探討進一步的跟進行動。除此之外，本處日後除執行日常執法行動外，亦會按行動緩急及資源安排特別行動，以打擊未領有有效運作牌照/閑置允許書的船隻。

此外，為進一步跟進有關情況，海事處計劃於2025年第3季完成提升電子系統¹，於運作牌照有效期屆滿前兩個月和屆滿後兩個月，透過電子系統自動向船東發出提示電郵，提醒船東加緊處理牌照續期的事宜。

- 13) 根據審計報告第3.16段，按照《商船(本地船隻)條例》(第548章)，海事處可向船東追討已採取或安排採取的任何行動的費用(包括海事處因此而招致的所有墊付費用及其他開支)作為民事債項。不過，審計署留意到，截至2024年8月，海事處仍未發出繳款通知書，要求11名船東償還移走沉船的費用，涉款合共448,500元。請海事處告知：

- (a) 在過去10年共移走多少艘沉船；當中有多少艘船隻未能確定其擁有權；涉及的總開支有多少；及

答：根據紀錄，過去10年(即2015年1月1日至2024年12月23日)在避風塘及避風碇泊處共移走192艘沉船，涉及的總開支約4,583,700元，當中有77艘未能確定其擁有權。

- (b) 在過去10年就移走沉船，一共向相關船東發出多少張繳款通知書；涉及的款項及最終成功追討的款項。

¹ 海事處於2024年7月5日正式推行電子證書，船東為其船隻續領運作牌照時必須提供有效的電郵地址，以作接收電子證書之用。

答： 根據紀錄，一般船隻在打撈後均已解體至難以辨認身份，如向船東發出繳款通知書以追討打撈費用，當中可能涉及與船東就確認船隻身份發生爭議及牽涉法律責任問題，因此海事處在過去難以向沉船船東發出繳款通知書。儘管如此，本處已通知相關人員日後發現沉船時探討利用最新儀器，如水底探測攝影機，在打撈前拍攝可識別船隻身份的照片。在打撈過程中，相關人員亦會多加留意船身特徵如擁有權證明書號碼等，盡量從不同角度拍攝更多照片，以確定船隻身份。

- 14) 根據審計報告第3.19段，船隻A在2018年9月被發現為沉船後，海事處向該船東發出多次移走通知書及作出檢控。在2022年2月至2023年9月期間提出的16宗檢控中，由於傳票未能送達該船東，以致僅有1宗成功檢控；而在2023年10月1日至2024年6月30日期間，海事處未有再向該船東發出移走/指示通知書。請海事處告知為何這麼多年仍然不主動處理該船隻，以及計劃何時移走該船隻？

答： 原則上，打撈或移走沉船是船東的責任。為確保船東履行其責任，海事處會按照既定程序發出移除通知書，指示船東將沉船浮起或移走。若船東無法履行上述責任，海事處才考慮安排打撈服務。由於每艘沉船的情況各有不同，如船隻大小、位置、船隻周邊的海上情況等，整個過程需一定時間處理。海事處會按情況優先處理危及航行安全的沉船，並會在處理沉船期間，在沉船位置放置“緊急沉船標誌浮標”，方便航海人士識別新的沉船障礙物位置。然而，由於法庭傳票多次未能送達船隻A的船東，海事處認為需以檢控以外的方式達致移走船隻A的目的，因此海事處於2023年7月已計劃分階段就土瓜灣避風塘內的沉船(當中包括船隻A)一併安排打撈、移走及處置服務。其中首階段的打撈行動已於2024年12月2日展開。而下一階段，計劃將於下一個財政年度展開相關招標打撈工作。

第 4 部分：配套設施和服務

- 15) 根據審計報告第4.17段，審計署分析了從船舶食水售賣機摘錄的2024年7月銷售紀錄，發現在320宗交易中，有109宗(34%)的擁有權證明書號碼與海事處截至2024年6月的本地船隻名單中所記錄的並不相符。請海事處告知，當初設計有關船舶食水售賣機時，是否有考慮到須要核實輸入有效的擁有權證明書號碼才能發售；如有，為何出現紀錄不符的情況；如否，為何要求顧客輸入有關號碼？

答： 水務署在諮詢海事處意見後，會就此問題提供答覆。

16) 根據審計報告第4.19及4.20段，海事處截至2024年6月30日的紀錄顯示共有18艘持牌供水船，但水務署只能檢索到當中的12艘供水船船東的出售食水許可紀錄。水務署表示，其餘6艘供水船船東並沒有獲得有關的許可。請水務署及海事處解釋/告知：

- (a) 為何水務署發給持牌供水船船東的售賣食水許可紀錄與海事處的供水船牌照紀錄不符；水務署及海事處有否就相關紀錄設立通報機制；如有，為何發生上述紀錄不符的情況；如否，如何對供水船隻售賣食水的事宜作出有效的監管；
- (b) 鑒於水務署的許可沒有訂明有效期，會否造成監管上的漏洞；及
- (c) 水務處有否作出任何行動調查該6艘船隻的船東是否在未獲得許可下向其他船隻出售食水；如有，調查詳情為何；對違規的船東有何跟進行動；如否，如何確保該6艘持牌供水船在其船東沒有水務處的許可下所售賣的食水合符標準？

答：水務署在諮詢海事處意見後，會就此問題提供答覆。

17) 根據審計報告第4.23至4.25段，香港仔避風塘內的黑點的平均清潔水平在21個月內每月均被評為不滿意。請海事處告知：

- (a) 有關的承辦商以往曾否成功投得海上垃圾清潔及處置服務合約；如是，其過往表現如何；

答：審計報告第4.25段引述的「黑點位置報告」是由海事處收集和清理海上垃圾的承辦商（承辦商）每月自行擬備的參考文件，而參考文件內的評估結果純粹是供其安排每日海上清潔服務資源時的參考。承辦商收集和清理海上垃圾服務時間由每天上午8時至下午6時，全年無休。該參考文件內的潔淨程度，是由承辦商在每日的海上清潔服務開始前，對該區海面的潔淨程度所作出評估，目的是為了安排相應的海上清潔工作，包括調動適當人手和船隻，以及向其員工指出垃圾積聚的位置等。至於海面潔淨程度被承辦商評為「不滿意」的主要原因，是由海上垃圾在承辦商服務時間以外積聚所致。承辦商會在服務時間內收集和清理海上垃圾，以保持海面潔淨。為免日後引起誤解，承辦商已修訂有關參考文件。根據海事處紀錄，該承辦商亦是上一份海上垃圾清理及處置服務合約的中標者，其過往服務表現符合合約要求。

- (b) 除了在會議上提醒承辦商加強某些特定位置的垃圾清理工作，是否有採取其他措施確保海上垃圾及時得到清理，例如跟隨承辦商進行相關工作以作監察；如有，詳情為何；如否，原因為何；及

答： 為確保能適時清理海上垃圾，海事處已指示承辦商記錄其員工到達現場時間、開始及完成清潔工作時的海上潔淨情況等，以監察承辦商的服務表現是否符合合約要求。本處近月亦要求承辦商提供其工作船隻的航行軌跡紀錄，以監察承辦商確保清潔服務要求即時及準確地獲得處理。

(c) 相關承辦商的附屬公司同時亦投得另一份海上油污及海上有毒和有害物質泄漏事故清潔服務合約。該公司的服務表現如何。

答： 根據海事處紀錄，海上油污及海上有毒和有害物質泄漏事故清潔服務合約的承辦商過往服務表現符合合約要求。

遊樂船隻避風泊位面積的需求
Demand of Sheltered Space for Pleasure Vessels

公頃
Hectares

年份 Year	需求 Demand	
	實際 Actual	預測 Projection
2015	194.1 (-)	
2016	199.8 (+3.0%)	
2017	205.2 (+2.7%)	
2018	209.6 (+2.1%)	
2019	211.9 (+1.1%)	
2020	223.2 (+5.3%)	
2021	240.3 (+7.6%)	
2022	252.4 (+5.0%)	236.6 (-)
2023	255.9 (+1.4%)	242.4 (+2.5%)
2024	251.5 (-1.7%)	248.2 (+2.4%)
2025		253.9 (+2.3%)
2026		259.6 (+2.3%)
2027		265.3 (+2.2%)
2028		271.1 (+2.2%)
2029		276.8 (+2.1%)
2030		282.5 (+2.1%)
2031		288.2 (+2.0%)
2032		294.0 (+2.0%)
2033		299.7 (+1.9%)
2034		305.4 (+1.9%)
2035		311.1 (+1.9%)

註： 數字指年底的情況，並根據《2022 至 2035 年避風塘面積需求評估》所採用的方法編制。括號內數字表示與對上一年同期比較的變動百分率，並以未經進位數字計算。

Note: Figures refer to year-end position and are compiled according to the methodology adopted in the "Assessment of Typhoon Shelter Space Requirements 2022-2035". Figures in brackets refer to percentage changes over the same period in preceding year and are derived from unrounded figures.



土木工程拓展署

Civil Engineering and
Development Department

Web site 網址 : <http://www.cedd.gov.hk>
E-mail 電子郵件 : louiectlau@cedd.gov.hk
Telephone 電話 : (852) 2762 5006
Facsimile 傳真 : (852) 2711 9630
Our ref 本署檔號 : () in PW-65-33110-AR001 C
Your ref 來函檔號 : CB3/PAC/R83

香港九龍公主道 101 號
土木工程拓展署大樓
Civil Engineering and
Development Building,
101 Princess Margaret Road,
Kowloon, Hong Kong

急件 (經電郵): hhchan@legco.gov.hk

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會秘書
陳向紅女士

陳女士:

政府帳目委員會

研究審計署署長第八十三號報告書第 2 章

香港水域內避風泊位的規劃和管理

謝謝秘書處 2024 年 12 月 18 日的來信。信中要求的回應和資料現載於附件。

土木工程拓展署署長

(劉鎮達先生



代行)

2025 年 1 月 16 日

副本送 運輸及物流局局長 (電郵: stloffice@tlb.gov.hk)
海事處處長 (電郵: dmooffice@mardep.gov.hk)
水務署署長 (電郵: roger_yl_wong@wsd.gov.hk)
財經事務及庫務局局長 (電郵: sfst@fstb.gov.hk)
審計署署長 (電郵: ncylam@aud.gov.hk)

政府帳目委員會

研究審計署署長第八十三號報告書第2章

香港水域內避風泊位的規劃和管理

(II) 土木工程拓展署回應的問題

第2部分：避風泊位的規劃和設置

- 1) 根據審計署署長第八十三號報告書第2.28段，土木工程拓展署(“土拓署”)計劃在2025年採購市場上最新的技術 — 多波束迴聲測深儀，就2個處於淺水位置的防波堤進行水下檢查。請告知有關新技術的預計開支為何，以及是否只適用於該2個處於淺水位置的防波堤；如新技術只適用於2個防波堤，土拓署會否考慮採用其他方式進行水下檢查？

土木工程拓展署的回應：

新技術的預計開支為 270 萬元，這筆開支將用於購置、安裝、測試和優化相關設備。新技術下的小型遙控測量船除了適用於該 2 個處於淺水位置的防波堤外，亦適用於檢查另外 38 個處於淺水位置共約 14 公里的海堤。



水務署
Water Supplies Department

香港灣仔告士打道七號入境事務大樓
Immigration Tower, 7 Gloucester Road, Hong Kong.

電子郵件
e-mail

wsdinfo@wsd.gov.hk

電話
Telephone

2829 4355

圖文傳真
Facsimile

2824 0578

檔號
Reference

(7) in WSD/GRG 4-35/4/6/24 Pt. 1

香港中區
立法會道1號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會秘書
陳向紅女士

陳女士：

政府帳目委員會
研究審計署署長第八十三號報告書第2章
香港水域內避風泊位的規劃和管理

謝謝您於2024年12月18日致本署有關審計署署長第八十三號報告書第2章的信函。

就信中夾附有關水務署需作回應的第(III)部份以及第(I)部份第15條的提問，現隨函附上本署的回應，以供參閱。

水務署署長

(李冠忠



代行)

連附件

2025 年 1 月 17 日

副本送： 發展局局長
財經事務及庫務局局長
審計署署長



政府帳目委員會

研究審計署署長第八十三號報告書第 2 章 香港水域內避風泊位的規劃和管理

第(III)部：水務署回應的問題

第 4 部份：配套設施和服務

1) 根據審計署署長第八十三號報告書第 4.19 及 4.20 段，海事處截至 2024 年 6 月 30 日的紀錄顯示共有 18 艘持牌供水船，但水務署只能檢索到當中的 12 艘供水船船東的出售食水許可紀錄。水務署表示，其餘 6 艘供水船船東並沒有獲得有關的許可。請水務署及海事處解釋 / 告知：

(a) 為何水務署發給持牌供水船船東的售賣食水許可紀錄與海事處的供水船牌照紀錄不符；水務署及海事處有否就相關紀錄設立通報機制；如有，為何發生上述紀錄不符的情況；如否，如何對供水船隻售賣食水的事宜作出有效的監管；

(b) 鑒於水務署的許可沒有訂明有效期，會否造成監管上的漏洞；及

(c) 水務署有否作出任何行動調查該 6 艘船隻的船東是否在未獲得許可下向其他船隻出售食水；如有，調查詳情為何；對違規的船東有何跟進行動；如否，如何確保該 6 艘持牌供水船在其船東沒有水務署的許可下所售賣的食水合符標準？

(a)&(b) 持牌供水船船東如欲從事售賣食水的業務，必須為旗下每一艘參與該業務的持牌供水船獨立向本署提交申請有關許可。經過審核後，本署會為每艘持牌供水船向船東發

出售賣食水書面許可。若供水船並不參與售賣食水的業務，例如僅用於為其轄下船隊補給食水，則船東無需為該供水船向本署申請有關許可。因此，本署發給持牌供水船船東的售賣食水許可數量可能與海事處紀錄中的供水船牌照數量不相符。

若供水船的持牌人有任何變動(如船隻轉售或轉贈)或供水船牌照失效，則該供水船所獲得的售賣食水許可將自動失效。然而，本署及海事處沒有就供水船的牌照紀錄設立通報機制。自 **2024** 年 **11** 月起，本署和海事處已就供水船牌照和船東資料方面加強合作，建立了監察和通報機制。海事處會定期向本署提供供水船牌照和船東紀錄，以便監察供水船的持牌人及牌照狀況有否變更。此外，本署據悉供水船向海事處申請新牌照或每年續牌時，需附上衛生署檢查船上貯水器皿的證明，以確保有關船隻符合相關衛生要求。因此，雖然有關售賣食水的書面許可沒有訂明有效期，但並不會造成監管上的漏洞。

(c) 本署已於 **2024** 年 **10** 月展開調查。現在已完成其中 **2** 艘船隻的調查。本署與該 **2** 艘船隻的船東分別進行會面時，獲悉他們沒有向其他船隻出售食水，船東亦就此作出相關的聲明。本署綜合了會面結果及所掌握的資料後，認為沒有足夠證據顯示該 **2** 艘供水船涉及未獲得許可下向其他船隻出售食水。本署正在聯絡另外 **4** 艘供水船的船東，調查他們有否向其他船隻出售食水。在完成調查後，本署若發現有證據顯示有人在未獲得許可下向其他船隻出售食水，涉嫌違反水務設施規例，本署會徵詢法律意見並獲其同意下，依法作出檢控。由於本地船隻可以自由從食水售賣站和售賣機購買水，到目前為止，本署尚未觀察到任何未經許可向船舶出售水的情況。

第(I)部：

第 4 部份：配套設施和服務

- 15) 根據審計報告第 4.17 段，審計署分析了從船舶食水售賣機摘錄的 2024 年 7 月銷售紀錄，發現在 320 宗交易中，有 109 宗 (34%) 的擁有權證明書號碼與海事處截至 2024 年 6 月的本地船隻名單中所記錄的並不相符。請海事處告知，當初設計有關船舶食水售賣機時，是否有考慮到須要核實輸入有效的擁有權證明書號碼才能發售；如有，為何出現紀錄不符的情況；如否，為何要求顧客輸入有關號碼？

有關的船舶食水售賣機是由水務署設計的。水務署於屯門避風塘增設「船舶食水售賣機」(售賣機)的目的是為本地船隻提供 24 小時自動售賣食水服務作試行營運。根據《商船(本地船隻)(避風塘)規例》(第 548E 章)，所有本地船隻均可以進入和停泊在避風塘，亦有權使用售賣機購買食水。在這項試行設計中，輸入的擁有權證明書號碼將顯示於交易摘要上，以方便作業人員備存有關交易紀錄及向所屬公司報告。

水務署正就售賣機的試行情況進行全面檢視，包括評估使用售賣機的便利性、檢討記錄船舶許可證號碼的目的以及確保輸入正確的船舶許可證號碼的必要性，以確定售賣機的設計是否符合本地船隻用戶的要求，並按需要作出優化措施。初步意見顯示作業人員反映正在試行的售賣機的證明書號碼輸入程序較為複雜，對大多數作業人員而言，此程序並非必要。因此，水務署計劃改進售賣機的介面，只需使用人士聲明所購食水是供本地船隻使用，即可進行購買。然而，亦有作業人員建議將輸入證明書號碼設為選項，以便有需要人士備存有關交易紀錄及向所屬公司報告。水務署預計有關措施將於 2025 年第一季落實。

本署檔案
OUR REF : EP CR 80/Audit/2/2 (2024)
來函檔案
YOUR REF : CB3/PAC/R83
電話
TEL NO : (852) 3150 8183
圖文傳真
FAX NO : (852) 3121 5752
網址
HOMEPAGE : <http://www.epd.gov.hk/>

**Environmental Protection Department
Waste Management Division**
21/F, High Block,
Queensway Government Offices,
No. 66 Queensway, Hong Kong



環境保護署
廢物管理科
香港金鐘道 66 號
金鐘道政府合署
高座 21 樓

電郵

(hhchan@legco.gov.hk, kmho@legco.gov.hk, pkwlai@legco.gov.hk)

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會政府帳目委員會秘書
陳向紅女士

陳女士：

政府帳目委員會
審計署署長第八十三號報告書第 3 章
廢電器電子產品生產者責任計劃

閣下於 2024 年 12 月 17 日致環境保護署署長的來函，要求就題述報告提供資料。
本署擬備了詳細回覆供政府帳目委員會參考。請參閱隨函附件。

環境保護署署長

(黃智華



代行)

副本送 環境及生態局局長 (電郵：see@eeb.gov.hk)
環境保護署署長 (電郵：dep@epd.gov.hk)
財經事務及庫務局局長 (電郵：sfst@fstb.gov.hk)
審計署署長 (電郵：ncylam@aud.gov.hk)

連附件

2025 年 1 月 6 日

審計署署長第八十三號報告書第 3 章
廢電器電子產品生產者責任計劃

環境保護署就政府帳目委員會提問的回應

第 2 部分：廢電器電子產品生產者責任計劃的管理

- 1) 審計署署長第八十三號報告書(“審計報告”)第 2.4(b)段提到，在 2020 年 10 月至 2024 年 3 月期間，環境保護署(“環保署”)收到 95 宗登記成為受管制電器的登記供應商的申請，在這些申請中，4 宗被環保署拒絕，而當中有 2 宗在文件齊備後需時 16 和 26 個工作天才完成處理。請問環保署：
- (a) 根據時間承諾，該署應在申請文件齊備起計 10 個工作天內完成處理有關申請。為甚麼被拒絕的 2 宗申請在文件齊備後仍需時 16 和 26 個工作天才完成處理；
 - (b) 在文件齊備的情況下仍拒絕有關申請的理由是甚麼；及
 - (c) 有沒有採取措施便利申請人完成有關申請；如有，詳情為何；如否，原因為何？

(a)–(b) 就有關 2 宗被拒絕的申請，申請人提交的證明文件顯示其電器並不屬於受管制電器，環保署就此聯絡申請人，而申請人表示會提供進一步資料。惟環保署於限期前仍未收到申請人提供的補充資料，及後再次聯絡申請人並通知有關拒絕接受申請的理由（原因：其電器並不屬於受管制電器）。由於包括了等候申請人回覆的時間（分別為 14 日及 25 日），2 宗申請所需的處理時間較一般申請長。

(c) 環保署設立了廢電器電子產品生產者責任計劃的專題網頁，於網頁詳細列出申請登記成為受管制電器的登記供應商所需的文件和資料，並提供《供應商的指引》及《供應商的資料小冊子》，簡介計劃下的相關法定要求及申請相關資訊，便利申請人完成有關申請。申請人可選擇以傳統紙本申請表作出有關申請，亦可使用更快捷便利的電子系統「受管制電器資訊管理系統」遞交申請表。如申請人有任何查詢，可透過環保署的查詢熱線、「受管制電器資訊管理系統」的技術支援熱線，或以電郵等提出以尋求協助。

2) 審計報告第 2.4(b)段提到，在 2020 年 10 月至 2024 年 3 月期間，環保署收到 95 宗登記成為受管制電器的登記供應商的申請，在這些申請中，24 宗被申請人撤回，約佔申請的 25%。請問環保署：

- (a) 為甚麼會有這麼高比例(25%)的申請被撤回；
- (b) 有沒有評估這些申請在未被撤回之前，部門用了多少資源去處理有關申請；及
- (c) 有沒有採取措施減少撤回申請的情況；如有，詳情為何；如否，原因為何？

(a) 環保署在收到登記成為受管制電器的登記供應商的申請後，會就每宗申請按指引查核和確認資料，按照指引規定審慎及適時跟進，申請人在審批期間可以自行撤回其申請或經環保署與申請人確認後撤回其申請。就 24 宗撤回的申請個案中，撤回申請的原因包括申請有誤、電器被確認不屬於受管制電器或申請者不屬於供應商身份（即該公司沒有從事分發業務）。

(b)–(c) 環保署就每宗申請積極與申請人跟進，以確保申請人了解計劃內容，讓申請人充分了解相關法定要求及申請相關資訊，惟職員日常所處理的個案及查詢種類繁多，環保署沒有處理撤回個案所需的資源資料。另外，環保署透過不同途徑推廣計劃及申請資訊，包括計劃網頁及當中的「常見問題」，亦有透過商會發放最新有關計劃的詳情，加上環保署的查詢熱線，已大大減少錯誤遞交申請的情況。

3) 審計報告第 2.5 段提到，審計署認為，環保署需要採取措施，確保按訂明的時間承諾，按時完成處理所收到的除舊服務方案批註的申請和登記成為受管制電器的登記供應商的申請。審計報告第 2.15(a)段提到，環保署會採取措施，加強監察對所收到的申請的處理情況，並採取務實的工作安排推進申請過程。就此，請環保署說明採取了甚麼具體措施和工作安排。

環保署已落實審計署的各項建議，確保按訂明的時間承諾及目標，按時完成各項申請，包括：

- 進一步提升行政管理，定期向上級匯報處理時間及進度，加強監察；
- 檢視並更新內部指引，以確保按指定的時限及目標處理申請；及
- 更新電子資訊管理系統，以提醒職員跟進處理中的申請。

在 2024 年第四季，所有申請於訂明的時間承諾內完成處理程序，環保署會繼續監察個案處理的情況，以實踐服務承諾的表現。

4) 審計報告第 2.14(d)段提到，審計署建議環保署署長應就供應商經跨境和海外網上銷售平台在香港分發受管制電器須履行《產品環保責任條例》(第 603 章)所訂明的責任加強宣傳。審計報告第 2.15(d)段提到，環保署會落實上述建議。請問環保署：

(a) 採取了甚麼具體措施以加強宣傳；及

(b) 有沒有評估加強宣傳後的成效；如有，詳情為何；如否，原因為何？

(a) 環保署已於 2024 年 12 月中起透過網上銷售平台向消費者宣傳廢電器電子產品生產者責任計劃下除舊服務的安排，同時經平台向其商戶發佈及宣傳供應商及銷售商在香港分發受管制電器的法定責任。

(b) 由於宣傳工作剛開始，現時未有足夠資料評估成效。環保署會定期監察供應商及銷售商的循規情況，並會加強有關方面的巡查工作和評估成效。

5) 審計報告第 2.18 段提到，審計署留意到，截至 2024 年 3 月，在電器廢物處置牌照持牌人到期須提交的 331 份季度報告和 87 份年度報告中，分別有 82 份(25%)季度報告和 25 份(29%)年度報告沒有在到期日前提交。審計報告第 2.19 段提到，環保署沒有就電器廢物處置牌照持牌人逾期提交季度和年度報告的跟進程序制定指引，但已就 4 份逾期未交的年度報告發出警告信。然而，根據審計報告第 2.17 段註 16，《產品環保責任條例》訂明，任何人違反電器廢物處置牌照的任何條款及條件，即屬犯罪，可被判處罰款和監禁。請問環保署：

(a) 有沒有牌照持牌人因逾期提交季度和年度報告而被檢控；如有，詳情為何；如否，原因為何；及

(b) 審計報告第 2.21 段提到環保署於 2024 年 9 月更新的指引有沒有涵蓋在甚麼情況下才會考慮提出檢控；如有，詳情為何；如否，原因為何？

(a) 截至 2024 年 9 月，沒有牌照持牌人因逾期提交季度和年度報告而被檢控，原因如下：

環保署執法人員在決定是否對違規個案採取檢控行動時，會考慮個案的所有因素及情況，包括有關違規事件的嚴重程度（即對環境造成的污染情況）、蒐集所得的證據是否充分、違規人士的違法紀錄及檢控是否符合公眾利益等。季度/年度報告主要蒐集處置電器廢物的方法和數量，以監察持牌人的表現。逾期未交季度/年度報告並不涉及非法處置廢物，對環境沒有造成污染，環保署一般不會採取即時檢控行動，而是向持牌人發出提醒通知或警告信。持牌人一般在收到提示或警告後都會提交相關報告。

就報告中電器廢物處置設施持牌人逾期提交季度和年度報告的情況，環保署已向有關個案的持牌人跟進和了解情況。環保署了解到逾期提交報告的主要原因是由於 2019 冠狀病毒病疫情期間，處置設施的日常營運受到影響，令提交季度和年度報告的時間有所延誤。環保署理解回收行業在疫情打擊下所承受的壓力，認為在沒有造成環境污染的情況下，宜就持牌人逾期提交季度和年度報告的情況作彈性處理。其他逾期提交的原因包括提交報告到期日為公眾假期令持牌人提交季度/年度報告的時間有數天的輕微延誤、處置設施在報告期間已停止營運，以及截至有關報告曆年完結時處置設施仍未開始營運等。

(b) 為確保電器廢物處置設施持牌人按時提交季度和年度報告，環保署已於 2024 年 9 月更新內部指引，訂明環保署人員於每個季度和每個年度的最後一天提醒持牌人提交報告。此外，更新後的內部指引亦有制定程序，就逾期提交季度/年度報告的個案採取不同的跟進行動，包括向在到期日未提交報告的持牌人發出提醒通知，及向逾期一個月後還未提交報告的持牌人發出警告信。如持牌人於到期日後三個月依然未提交報告，環保署人員會考慮個案的實際情況，採取執法行動。環保署亦已安排內部培訓，協助員工了解及遵從更新後的指引。

6) 審計報告第 2.30 及 2.31 段提到，在 2018 年 8 月至 2024 年 3 月期間，環保署就受管制電器的登記供應商進行了 682 次巡查。根據環保署 2023 年 11 月修訂的指引，該署會按每 24 至 36 個月的目標周期就所有受管制電器的登記供應商進行巡查。審計署留意到，截至 2024 年 3 月，在 208 個受管制電器的登記供應商中，22 個的巡查頻次並未達標，7 個供應商的最後一次巡查是在 36.1 個月至 3.7 年前進行。請問環保署：

- (a) 為甚麼有 22 個登記供應商的巡查頻次並未達標；及**
- (b) 會採取甚麼具體措施以改善巡查頻次？**

(a) 環保署的執法工作指引訂明署方會「按每 24 至 36 個月的目標周期就所有受管制電器的新登記供應商進行實地巡查」，22 個的巡查在超過 36 個月以上才完成主要受新型冠狀病毒疫情影响。就上述 22 宗個案中，20 宗個案在 2018 年 8 月 1 日計劃實施後至 2024 年 3 月，已進行了 2 至 4 次的實地巡查。除了對供應商進行實地巡查外，環保署會定期審核供應商繳交的季度申報及年度審計報告，亦會以電話及電郵定期跟進及監察供應商的循規情況，作為規管措施之一，惟有關規管工作的數字並未有計算在內。

(b) 就審計署的建議，環保署已審視人手編配，檢視並更新相關執法工作指引，以確保按照指引的時間及目標向登記供應商進行巡查。

7) 審計報告第 2.32 段提到，環保署採用風險為本的原則就受管制電器的銷售商進行巡查。審計署留意到，在 2018 年 8 月至 2024 年 3 月期間，在 3617 個獲批註除舊服務方案的受管制電器的銷售商中，2022 個(56%)未被巡查，而 1595 個(44%)的巡查次數則介乎 1 至 19 次不等。不少受管制電器的銷售商從未被環保署巡查，但同時亦有部分被巡查多次。然而，環保署沒有文件記錄顯示揀選該些受管制電器的銷售商進行巡查的理據。請問環保署：

- (a) 為甚麼未被巡查的銷售商比例高達 56%；
- (b) 為甚麼會有銷售商在不足 6 年期間被巡查達 19 次之多；
- (c) 為甚麼沒有文件記錄顯示揀選銷售商進行巡查的理據；及
- (d) 即使已採用風險為本的原則進行巡查，公眾會否仍然認為有關安排厚此薄彼？

(a) 由於銷售商數目眾多，考慮到執法工作及/或非執法工作的資源分配下，環保署會按風險為本方式作出巡查，其優次原則包括投訴個案、情報分析、銷售商過去違規情況、是否連鎖式銷售商、銷售商售賣電器種類、地理區域等。

(b) 在計劃推行初期，除了對公眾及相關持份者的宣傳及教育工作外，環保署亦加強對銷售商進行巡查。由於某些銷售商以連鎖店舖形式，及/或以不同店舖名稱營運，故個別銷售商的巡查數字會比其他銷售商為多。此外，就同時售賣非受管制電器的銷售商而言，環保署亦需要進行多次巡查，以成功訪問有購買受管制電器的顧客的方式，才能查明銷售商在計劃下銷售受管制電器的循規情況。

(c) 環保署一直以風險為本方式對銷售商作出巡查，按相關執法工作指引中的原則揀選銷售商，並跟從既定程序及指引執行職務。環保署已按審計署建議，明確地在巡查報告上記錄選擇有關銷售商和收集商的理由。

(d) 考慮到執法及/或非執法工作的資源分配下，最有效的做法仍然是按風險為本方式作出巡查，包括處理投訴個案、按情報分析進行調查、安排特別執法行動等。

8) 審計報告第 2.39(b)段提到，環保署會在受管制電器的銷售商的巡查報告中，記錄對有關巡查個案的揀選準則，例如是根據情報展開巡查或跟進投訴個案等。請問環保署：

- (a) 這項措施是否已經落實；如否，原因為何；何時才會落實；及
- (b) 是否會制定目標巡查頻次；如有，詳情為何；如否，原因為何？

(a) 環保署已經落實是項措施，並已計劃將其納入更新的電子系統中，以加強管理及督導的工作。

(b) 如上述問答(7)所提及，考慮到執法及/或非執法工作的資源分配下，最有效的做法仍然是按風險為本方式作出巡查。

第 3 部分：廢電器電子產品處理及回收設施的設計、建造和營運

9) 審計報告第 3.4 及 3.5 段提到，審計署發現，在 2017 年 10 月至 2023 年 10 月期間，儘管 WEEE·PARK 就受管制廢電器電子產品的實際處理量低於其整體設計處理量，但所處理受管制廢電器電子產品的組合則嚴重傾向洗衣機和電冰箱。為提高一條處理線的處理量，顧問 Y 於 2019 年 1 月在合約 A 下發出一份定價為 350 萬元的僱主更改，指示承辦商 A 進行相關改裝工程。審計署留意到，儘管環保署在 2010 年代初曾進行多次諮詢、營商環境影響評估、可行性研究和調查，但卻沒有特別就評估 WEEE·PARK 的使用需求進行諮詢，從而就 WEEE·PARK 在處理受管制廢電器電子產品的總量和組合方面作出更準確的估算。請問環保署：

- (a) 為甚麼在 2010 年代初沒有就評估 WEEE·PARK 的使用需求進行諮詢；及
- (b) 在 2024 年 7 月 1 日起擴大受管制電器涵蓋範圍至包括獨立式乾衣機和抽濕機之前(審計報告第 1.5 段)，有沒有進行市場調查和諮詢，以期更準確評估新增處理量需求；如有，詳情為何；如否，原因為何？

(a) 環保署於 2010 年代初曾與多方持份者進行多次諮詢、營商環境影響評估、可行性研究和調查，內容主要包括銷售商的責任、處理電器廢物發牌規定、進出口許可證管制，以及設立 WEEE·PARK 以支援廢電器電子產品生產者責任計劃和處理約一半在香港產生的受管制廢電器電子產品。雖然沒有就評估各種不同受管制廢電器電子產品於 WEEE·PARK 的使用需求進行諮詢，但環保署在 2014 年委託顧問進行一項針對性研究，以推算 2014-2019 年間在香港產生的廢電器電子產品(包括受管制廢電器電子產品及其他廢電器電子產品)的數量。環保署認為該研究結果為當時所能掌握到的最新和最準確數據，故接受承辦商 A 以該研究結果為依據制定合約 A 的設計處理量。但在計劃實施後，因為高昂的運輸成本和低

回收價值，WEEE·PARK 所收到的受管制廢電器電子產品以洗衣機及電冰箱為大多數，令 WEEE·PARK 的處理能力有所偏差。因環保署在過往的推算研究對比現實情況存在偏差，及實際產生的受管制廢電器電子產品數量存在不確定性。環保署同意審計署建議，會在考慮增加新類型的受管制廢電器電子產品時，進行更全面的市場調查和諮詢持份者，以期更準確估算處理量需求。

(b) 政府一直與商會及業界保持緊密聯繫，聽取對計劃實施後的意見。在籌備及草擬擴大受管制電器涵蓋範圍的法例時，自 2022 年起每年定期諮詢商會及業界，並收集各方意見。市民亦不時向環保署表達期望擴大受管制電器涵蓋範圍，並提供上門收集大型的受管制電器(例如洗衣機及電冰箱)的服務。有關修訂建議內容是考慮到上述業界及市民對計劃實施後的意見、過去六年推行計劃的實際經驗、有關電器之循環再用及棄置在堆填區的情況、各樣電器的市場調查(包括銷售情況及預測)，以及循環再造技術發展等因素整體檢視後的結果。

10) 審計報告第 3.8 及 3.9 段提到，WEEE·PARK 的設計和建造工程於 2015 年 4 月開展，而經修訂的建造工程完工日期為 2017 年 7 月 19 日。審計署留意到工程的主要部分逾期 93 天完成，原因是向有關當局取得相關公用設施和法定牌照的許可時有所延遲，及後工程再逾期 138 天才大致完成正式啟用，原因同樣是因為向有關當局取得公用設施和法定牌照的許可時有所延遲。審計署認為，在推行涉及建造設施的工程項目時，環保署需要採取措施，確保設施按時啟用，特別是涉及有關當局審批公用設施和法定牌照的工程項目。審計報告第 3.14(b)段提到，環保署日後與承辦商接洽時，會確保預留充足時間以供公用設施和法定牌照的審批之用，以期確保設施按時啟用。請問環保署：

- (a) 由於審批公用設施和法定牌照的申請並非在環保署的職權範圍以內，環保署會採取甚麼措施，以確保能夠預留充足時間供公用設施和法定牌照的審批之用；及**
- (b) 如果預留時間過於寬鬆，恐怕會偏離提速提效的原則。如何可在預留充足時間方面掌握平衡？**

(a)–(b) 環保署在日後推行涉及建造設施的工程項目時，會在招標文件詳細列明所有必要的公用設施和法定牌照的相關申請及要求，並在制訂工程合約的完工期限時預留相關政府部門及機構的審批時間，讓承辦商有充足時間作出申請及取得相關牌照或許可。環保署亦會在工程展開後，盡早與該工程所需牌照的相關政府部門及機構溝通，以期更確切了解有關的流程及所需時間，用以審視承辦商所提交工程時間表的合理性，並對工程時間表作出適當調整，以應對潛在的延誤。而在審批期間，環保署會主動與相關政府部門及機構溝通以了解審批進度及監督承

辦商必須盡早提交所需文件，以期確保設施能按時啓用，以達到預留充足時間審批公用設施和法定牌照的同時，避免時間過於寬鬆。

- 11) 審計報告第 3.15 段提到，根據合約 A，承辦商 A 獲支付的每月營運費用，是按當月受管制廢電器電子產品的實際處理量計算，並根據合約 A 訂明的收費率確定和釐定營運費用的款額。審計報告第 3.16 段表三提到，審計署分析了在 2017 年 10 月至 2024 年 3 月期間受管制廢電器電子產品的處理量，留意到電冰箱和洗衣機的每年平均處理量分別有 32% 和 80% 的不足。審計報告第 3.17(a) 段提到，就處理超出相關細分類別特定的設計處理量的洗衣機和電冰箱，承辦商 A 獲支付額外營運費用。在 2018 年 10 月至 2024 年 3 月期間，所涉及的額外營運費用為 1.653 億元，佔承辦商 A 所得的營運費用總額 12.56 億元的 13%。就此，審計報告第 3.24(c) 段提到，審計署建議環保署署長應探討重新設計 WEEE·PARK 的可行性，以使其處理量能配合按受管制廢電器電子產品細分類別的組合。審計報告第 3.25(c) 段提到，環保署會在下一份涉及基本工程的延續合約中考慮上述建議。就此，請問環保署在探討重新設計 WEEE·PARK 的可行性方面有沒有最新進展；如有，詳情為何；如否，原因為何？

現時 WEEE·PARK 的運作經調整後，處理量足以處理其在本地每月所接收的受管制廢電器電子產品，在未來數年至現時合約完結前暫時未有重新設計 WEEE·PARK 的需要。為 WEEE·PARK 下一份涉及基本工程的延續合約進行招標時，環保署會委聘工程顧問進行可行性研究，包括探討重新設計 WEEE·PARK 的可行性，並按研究結果將相關要求加入合約條款。

- 12) 審計報告第 3.28 段提到，審計署留意到，承辦商 A 沒有就需要進行頻繁維修保養和長時間修理的設施和設備的故障事故，定期編製維修保養工作和跟進行動的詳細紀錄，並在每月和每年的營運報告中匯報有關資料。審計報告第 3.30(b) 段提到，審計署認為，環保署需要採取措施，確保承辦商 A 就上述事項備存紀錄和在營運報告中作出匯報。審計報告第 3.35(c) 段提到，環保署署長表示承辦商 A 須即時向環保署通報任何可能會影響 WEEE·PARK 正常運作的維修保養工作，並在每月報告中匯報有關工作，環保署亦會繼續加強監察可能會導致設施運作嚴重受阻並影響 WEEE·PARK 的處理量的維修保養工作，並要求承辦商 A 在每月和每年的營運報告詳細記錄該等工作。就此，請問環保署除了要求承辦商 A 如上述按時匯報和記錄維修保養工作之外，有沒有採取其他措施加強監察承辦商 A 的維修保養工作紀錄；如有，詳情為何；如否，原因為何？

環保署已要求承辦商 A 按時匯報和記錄維修保養工作，並現已於每月營運報告中匯報相關維修保養的詳細記錄。此外，環保署職員每天均會於廠房進行巡查，以監察 WEEE·PARK 的設施和設備的運作狀況；環保署亦會在每月與承辦商 A 的進度會議上，與承辦商 A 討論進行中或已完成的重大維修保養工作，及計劃進行或會影響正常運作的重大維修保養的安排，以確保受管制廢電器電子產品的處理工序運作暢順。

- 13) 審計報告第 3.32 段提到，WEEE·PARK 自 2017 年 10 月啓用至 2024 年 3 月為止，承辦商 A 在 18 份表現評核報告中，14 份的工地意外紀錄部分的評級為“欠佳”，涉及 43 宗非致命工傷意外。審計署留意到，儘管承辦商 A 自 2020 年 11 月起推行僱員發展計劃以改善職業安全 and 健康，WEEE·PARK 的工地和職業安全仍未見顯著改善，在 43 宗意外中，25 宗是在僱員發展計劃推行後發生。審計報告第 3.35(d)段提到，環保署署長表示，該署一直並會繼續致力提醒承辦商 A 提升 WEEE·PARK 的工地和職業安全。請問環保署：
- (a) 除了提醒承辦商 A 之外，採取了甚麼具體措施確保承辦商 A 提升工地和職業安全；及
 - (b) 有關措施的成效如何？

(a) – (b) 環保署要求承辦商 A 按時匯報及提交意外調查報告，透過分析意外成因及提出改善措施，包括提供更合適的個人防護裝備、改善工作流程及環境，以避免同類事件再次發生。此外，環保署在每月的進度會議上與承辦商 A 就每一宗意外事件作詳細討論及檢討，確保改善措施已妥善執行。自 2022 年起，承辦商 A 推行了各項改善職業安全 and 健康的計劃，包括於 2022 年聘請外部顧問審視 WEEE·PARK 的工地和職業安全管理，並於 2023 年按顧問建議，為所有員工設定工作與安全相關的培訓目標及安全守則，並按目標及守則加強員工培訓以提高其安全意識，增加安全委員會會議的頻次以加強監察執行措施的成效，亦將安全績效納入監督者和管理者的工作指標。有關措施已見成效，2023 及 2024 年涉及僱員喪失工作能力（為期三天或以上）的意外宗數，對比 2022 年已有所減少。環保署會定期檢討措施的成效，以期提升 WEEE·PARK 的工地和職業安全。

14) 審計報告第 3.44 至 3.45 段提到，根據合約 A，承辦商 A 在所收集的第 1 類別的受管制廢電器電子產品中，應按其 4 個細分類別(即空調機、電冰箱、電視機和洗衣機)分揀可復修的產品，並將之修理，然後通過本地的註冊社會工作者網絡捐贈予非政府機構，以惠贈弱勢家庭。審計報告第 3.45 段和表四的資料顯示，審計署審視了由 2017 年 10 月至 2023 年 10 月的 6 個營運年度已修理作捐贈用途的產品數量，發現若干細分類別的已修理產品數量低於其類別的目標，當中，已修理的空調機和電冰箱有 4 個營運年度的實際數量均低於其類別的目標數量，電冰箱更是較目標低 16%至 40%不等。請問環保署：

- (a) 承辦商 A 在修理空調機和電冰箱方面未能達到目標數量的原因；及
- (b) 會採取甚麼措施鼓勵承辦商 A 在修理空調機和電冰箱方面盡可能達到目標數量？

(a)–(b) 根據合約 A 要求，各營運年度修理及捐贈已修理產品的目標是以整體數量計算，承辦商 A 在過去的每個營運年度的整體修理及捐贈數量均符合合約要求，達到相關營運年度的整體目標。個別細分類別的已修理產品的實際捐贈數量與所訂下的目標數量有所偏差，主要是受一些外在因素影響，包括市民對各個細分類別的已修理產品的需求、申請狀況、承辦商 A 從市民收集到的受管制廢電器電子產品的狀態及其適合修理作捐贈用途的數量，以及能否與受助者的要求作出適合配對（例如電器尺寸、種類和功能是否符合受助者使用或家居環境）等。儘管如此，環保署會檢視有關需求的趨勢，盡量按市場需求，在合約 A 餘下的營運年度，調整並訂定各個細分類別的已修理產品的目標數量。

15) 審計報告第 3.49(c)段提到，環保署署長表示，環保署會更全面檢視已修理產品需求的趨勢，盡量按市場需求，就合約 A 餘下營運年度的各個細分類別的已修理產品數量，訂定切實可行的目標。請問環保署：環保署署長的回應是否反映過去 6 個年度所定的目標並非切實可行？

環保署為合約 A 過去的每個營運年度的修理及捐贈已修理產品的目標是以整體數量計算，承辦商 A 在過去的每個營運年度的整體修理及捐贈數量均符合合約要求，因此，整體的修理及捐贈目標是切實可行的。然而，若以個別細分類別的已修理產品的實際捐贈數量與其目標作比較，兩者存在偏差。有見及此，在合約 A 餘下的營運年度，環保署會每年檢視有關需求的趨勢，調整及訂定個別細分類別的已修理產品的目標數量。

第 4 部分：其他相關事宜

16) 審計報告第 4.18 段提到，環保署會提升電腦系統，以便利受管制電器的登記供應商提交申報和審計報告，並會加強個案監察方面的管理監控，以追蹤個案的處理時間。請環保署說明：

- (a) 電腦系統在提升前和提升後在功能上的不同或改善之處；
- (b) 提升電腦系統涉及的預算和實際開支；及
- (c) 提升電腦系統的時間表。

(a) 計劃的電腦系統自 2018 年起已開始運作，提升電腦系統後，將會優化現有及增加更多便捷的功能，包括自動提醒供應商於限期內提交相關申報和審計報告、便捷查閱過往申報、初步資料核對及警示等，亦會探討與「智方便」系統連接的可行性等，以迎合登記供應商對更穩定、安全及高效服務的期望。另外，電腦系統增加內部管理功能，包括處理數據及追蹤個案跟進程序、即時管理報告、新數據庫關聯索引技術等，以加強管理及督導的工作。

(b) – (c) 提升電腦系統合約的籌備工作已經展開，預計會在 2025 年中批出，目標在 24 個月內完成系統提升。因電腦系統提升工作仍在籌備階段，所以暫時沒有預算開支數字。

17) 審計報告第 4.21 段提到，自 2018 年 8 月實施廢電器電子產品生產者責任計劃(下稱“該計劃”)以來，環保署分別在 2022 年 5 月和 2024 年 5 月就該計劃下受管制電器的循環再造徵費進行兩次成本檢討，並決定對有關徵費水平不予調整。但審計署留意到，根據 2024 年 5 月的成本檢討預測，2024-2025 至 2028-2029 年度的收回成本比率將呈下跌趨勢，由 2024-2025 年度的 96.2% 跌至 2028-29 年度的 89.5%。請問環保署：

- (a) 如何回應 2024 年 5 月的成本檢討預測所指收回成本比率將呈下跌趨勢；及
- (b) 為甚麼環保署署長在審計報告第 4.29(a)段仍表示，該計劃的收入與開支大致相符？

(a) 在廢電器電子產品生產者責任計劃下，受管制電器的循環再造徵費是按照「污染者自付」的原則，以及參考 WEEE·PARK 的建造成本和 10 年合約期的營運開支，以及生產者責任計劃的其他人手及行政開支制訂，目標是以 10 年期計算最終悉數收回成本。

由於已登記供應商向環保署繳付循環再造徵費與其處理相關廢棄「四電一腦」的

時間上後者存在滯後情況，加上收回成本比率亦受各項因素如通脹率、處理不同類別受管制電器的比率、受管制電器銷售量的變化等影響，因此，在 2024-2025 至 2028-2029 年度期間逐年的預測收回成本比率將顯得較為波動，或會呈下跌趨勢，但以 10 年期計算，計劃預計最終可收回整體成本。

(b) 根據環保署最近一次完成的收費檢討，10 年期間（即由 2018-19 年至 2028-29 年止）整體收回成本比率是 99.8%，接近收回全部成本的水平。換句話說，該計劃的收入與開支大致相符。



香港特別行政區政府
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region

香港大嶼山香港國際機場
東輝路1號民航處總部
Civil Aviation Department Headquarters
1 Tung Fai Road, Hong Kong International Airport,
Lantau, Hong Kong

電話 Tel: (852) 2910 6196
圖文傳真 Fax: (852) 2326 3654
檔案編號 Our ref:
來函編號 Your ref: UI/CAV/VFM/3-1

附錄14

傳真及電郵

香港中區立法會道1號
立法會綜合大樓
立法會
政府帳目委員會秘書
陳向紅女士

陳女士：

政府帳目委員會
審計署署長第八十三號報告書第4章
小型無人機操作的規管

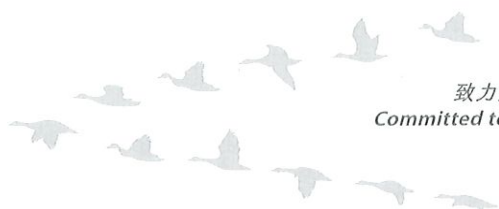
就閣下於2024年12月17日（檔號：CB3/PAC/R83）
的來函，經諮詢運輸及物流局後，我們的回覆現載於附錄。

民航處處長

（伍子安 伍子安 代行）

副本送： 運輸及物流局局長（電郵：stlooffice@tlb.gov.hk）
財經事務及庫務局局長（電郵：sfst@fstb.gov.hk）
審計署署長（電郵：ncylam@aud.gov.hk）

2025年1月6日



致力於安全、有效率及可持續發展的航空運輸系統
Committed to a Safe, Efficient and Sustainable Air Transport System

審計署署長第八十三號報告書第4章
“小型無人機操作的規管”
提問及要求資料

第1部分：引言

- 1) 根據審計署署長第八十三號報告書(“審計報告”)第1.5(a)段，截至2024年6月30日，有效註冊的小型無人機為24,070架，請分別列出小型無人機註冊人當中屬於：(i)年滿18歲的自然人；(ii)法人團體；以及(iii)非法團的團體的數目。

截至2024年6月30日，有效註冊的小型無人機為24,070架，當中屬於年滿18歲的自然人有20,670架；屬於法人團體有2,896架；以及非法團的團體有504架。

- 2) 根據審計報告第1.5(a)及1.5(b)段，進階操作的遙控駕駛員須接受獲批准的小型無人機訓練機構所舉辦的進階訓練和評核，除非他們可證明自己能以其他方式符合資格。就此，請告知：
 - (a) “其他方式”所指的是哪些方式；
 - (b) 目前25,721名註冊遙控駕駛員中：(i)透過獲批准的小型無人機訓練機構完成進階訓練和通過評核，而向民航處申請編配進階等級的遙控駕駛員的數目；及(ii)以其他方式取得進階等級的遙控駕駛員的數目；
 - (c) 可進行甲二類操作和進階操作的遙控駕駛員數目分別為何；及
 - (d) 自《小型無人機令》生效以來，每年申請以及獲批編配進階等級的遙控駕駛員的數目，以及拒絕相關申請的數目及原因分別為何？

(a) “其他方式”所指的方式包括：

- (i) 除接受獲批准的小型無人機訓練機構所舉辦的進階訓練和評核外，為便利資深遙控駕駛員和已在其他司法管轄區通過類似培訓和考核的人士，民航處會為能夠提供能力證明和擁有相關經驗證明（如有關證

書、其他司法管轄區發出的資歷和民航處認可的操作無人機的記錄等)的人士編配「進階等級」。

- (ii) 此外，為協助業界過渡至《小型無人機令》，在2023年11月30日之前，資深遙控駕駛員若能夠證明具有在某機構中與小型無人機工作相關的操作經驗，並持有相關記錄，亦可向民航處申請編配進階等級。

(b) 目前25,721名註冊遙控駕駛員中：(i) 透過獲批准的小型無人機訓練機構完成進階訓練和通過評核，而向民航處申請編配進階等級的遙控駕駛員的數目為1,712人；及(ii) 以其他方式取得進階等級的遙控駕駛員的數目為635人。

(c) 可進行甲二類操作和進階操作的遙控駕駛員數目分別為25,721人和2,347人。

(d) 自《小型無人機令》於2022年6月1日生效以來，申請以及獲批編配進階等級的遙控駕駛員的數目為1,100人(2022年6月至12月)，822人(2023年) 和425人(2024年上半年)，民航處至今沒有拒絕任何編配進階等級的申請。

- 3) 根據審計報告第1.7(b)段，就《小型無人機令》於2022年12月全面生效後所展開的宣傳工作，請告知：
 - (a) 每年進行的宣傳工作的數量、內容和形式；
 - (b) 每項宣傳工作的受惠人數；及
 - (c) 每項宣傳工作所涉及的開支。

為準備實施《小型無人機令》，民航處透過一系列有關小型無人機的公眾宣傳工作，加強市民對《小型無人機令》的認識及加強操作小型無人機的安全意識，包括透過公共交通工具宣傳、播放電視宣傳短片、播放網上宣傳短片、在《小型無人機令》指定的限制飛行區懸掛橫額、在熱門旅遊景點派發宣傳單張(包括宣傳品)、進行網上宣傳，以及為不同界別的持份者舉辦簡介會。《小型無人機令》於2022年12月全面生效後，宣傳工作繼續進行。詳情如下(截至2024年12月)：

	安排及受惠人數 (如適用)	開支(港元)
公共交通工具	在巴士內外、巴士候車亭及電車候車亭展示廣告，自2022年12月，為期6至8星期	120萬 (一次性)
電視宣傳短片	自2022年5月	56萬5千 (一次性)
網上宣傳短片	自2022年6月	
橫額	全港多個位置	15萬1千 (一次性)
宣傳單張(包括宣傳品)	共17次，向近4,000人派出	
網上宣傳	於網上展示電子橫額(註)	9萬5千 (註)
為不同界別的持份者舉辦簡介會	共18次(包括參予展覽和開放日等)	沒有涉及任何額外開支

註：根據合約要求，電子橫額須錄得最少9萬點擊次數。

- 4) 根據審計報告第1.7(c)段，民航處曾於2022年3月至5月期間就《小型無人機令》進行大型簡介會。就此，請告知：
- (a) 舉辦簡介會的場次總數；
 - (b) 每場簡介會參與的人數和團體數目；及
 - (c) 每場簡介會所涉及的開支。

民航處於2022年3月至5月期間向業界及政府部門舉行總共兩場線上簡介會。2022年3月18日的簡介會主要對象為無人機業界，約有100個機構的約230人員出席。2022年5月13日的簡介會主要對象為政府部門，約有30個政府部門的約390人員出席。兩場簡介會均沒有涉及任何開支。

第2部分：註冊、訓練及評核規定

- 5) 根據審計報告第2.3段，請告知現成小型無人機和私人製造的小型無人機的註冊數目分別為何。

截至2024年6月30日，現成小型無人機的註冊數目為22,100架；私人製造的小型無人機的註冊數目為1,970架。

- 6) 根據審計報告第2.4(b) 段，請告知民航處決定撤銷上載貼有註冊標籤的相關小型無人機照片的規定的原因，包括民航處內部檢討所考慮的因素的詳情。

2023年8月起，民航處進行內部檢討。內部檢討考慮了多方面的因素後，決定於2024年5月31日起撤銷上載貼有註冊標籤的相關小型無人機照片的規定，包括：

(a) 法律方面：根據《小型無人機令》第11(1)(b) 條，小型無人機的標籤需展示在小型無人機的外表面上及屬清晰可見，小型無人機才可被操作進行飛行。為確保該規定獲得遵行，民航處認為透過其他方式進行抽查更為有效（例如在就進階操作許可持有人及獲批准的小型無人機訓練機構進行審查時，以及飛行演示進行期間，進行抽查）。

(b) 從監察小型無人機操作期間實施標籤規定的成效所取得的經驗：根據負責監察小型無人機運作的民航處人員的觀察，標籤規定已大致獲得遵行。

(c) 公眾對遵守標籤規定的意見：根據負責監察小型無人機運作的民航處人員的觀察，自《小型無人機令》於2022年12月全面實施以來，標籤規定已推行超過兩年。公眾對標籤規定的認知已不斷提高。

- 7) 根據審計報告第2.5至2.6段，若SUA一站通帳戶持有人申請刪除其帳戶，則除非民航處已從任何先前的溝通得知原因，否則民航處會以電話或任何其他適當方式聯絡帳戶持有人，以確定其是否有意刪除帳戶。截至2024年6月30日，就22個已刪除的SUA一站通帳戶，請告知民航處：

- (a) 透過先前溝通得知帳戶持有人將會刪除帳戶所涉及的數目；
(b) 透過電話聯絡帳戶持有人以確定其有意刪除帳戶

- 戶所及的數目；
- (c) 透過其他適當方式聯絡帳戶持有人所涉及的數目，以及“以其他適當方式”是指哪些方式；及
 - (d) 在未能聯絡帳戶持有人的情況下，民航處對於已刪除SUA一站通帳戶但未有註銷小型無人機註冊的個案的處理方法為何？

截至2024年6月30日，就22個已刪除的SUA一站通帳戶，其中14個屬於內部模擬或測試帳戶，餘下8個為公眾所持有的帳戶。

就8個為公眾所持有的帳戶，其中2個帳戶持有人透過電話告知民航處有意刪除其帳戶；民航處人員隨後向該2名帳戶持有人發出電郵，記錄其意向，以及通知其帳戶已被永久刪除。

餘下6個帳戶持有人所提交的文件存在缺漏。民航處人員向該6名帳戶持有人發出電郵，要求提供進一步資料。該6名帳戶持有人沒有回覆。於是，民航處人員再一次發出電郵，要求申請人於限期前提供進一步資料，否則其申請將被視為撤回。由於該6名帳戶持有人沒有於限期前回覆，民航處人員透過電郵通知該6名帳戶持有人，其帳戶將被永久刪除。

(a) 透過先前的溝通 (即於民航處以電話或任何其他適當方式聯絡帳戶持有人前) 得知帳戶持有人將會刪除帳戶的數目為零。

(b) 透過電話聯絡帳戶持有人以確定其有意刪除帳戶所涉及的數目為二。

(c) 透過”其他適當方式”聯絡帳戶持有人所涉及的數目為六。”其他適當方式”包括以電郵方式聯絡。

(d) 由於SUA一站通帳戶持有人無法自行刪除其SUA一站通帳戶，SUA一站通帳戶持有人必須先聯絡民航處人員，告知其意向，民航處人員會一併處理SUA一站通帳戶以及取消該帳戶上的所有小型無人機及 / 或遙控駕駛員的註冊申請。

- 8) 根據審計報告第2.9(a)及2.9(b)段，就SUA一站通數據庫內的異常數據，請告知：

- (a) 就25架重量與小型無人機型號不符卻被不正確記錄為甲二類小型無人機，該等小型無人機有否曾向民航處申請進行進階操作，如有，詳情為何；及
- (b) 就序號重複的130架註冊小型無人機，所涉及的序號數目、各個序號重複的次數，以及所涉及的註冊人數目。

(a) 就所審查的6,030架註冊小型無人機，25架 (0.4%) 被不正確記錄為甲二類小型無人機。根據《小型無人機令》第3條，於小型無人機在某次飛行期間的所有時間，在釐定某小型無人機的重量時，裝設在該小型無人機、由該小型無人機運載或附連於該小型無人機的每一件物品須計算在內。因此，小型無人機的重量是指小型無人機在某次飛行期間的重量，而非SUA一站通所記錄祇供一般參考之用的小型無人機重量。此外，如操作甲一或甲二類小型無人機並超出標準操作規定，或使用乙類無人機，均為進階操作並要事先獲得民航處許可。在向民航處提交進階操作許可的申請時，申請人須提交擬使用的小型無人機列表，列表須包括小型無人機型號及重量。民航處於審批過程中會檢視所提交的小型無人機列表，若發現資料錯誤，會要求申請人更正。

(b) 就所審查的6,030架註冊小型無人機，130架 (2.2%) 的序號在SUA一站通內有重複記錄。就序號重複的130架註冊小型無人機，涉及42個序號數目以及涉及129位註冊人。就42個序號重複的次數，請參閱下表：

序號編號 (共涉及42個序號數目)	重複次數
1-7, 13-15, 18-23, 25, 27-34, 36-39, 42 (共30個序號)	2
8-9, 12, 16, 35 (共5個序號)	3
10, 41 (共2個序號)	4
11 (共1個序號)	10
17 (共1個序號)	7

24, 26 (共2個序號)	8
40 (共1個序號)	14

民航處現正接洽相關註冊人，以處理序號重複。

- 9) 根據審計報告第2.22至2.23段，根據《小型無人機令》，相關的認可訓練課程須包括理論知識教授、理論知識考試、實習訓練和實習評核4個部分，而目前共有8所訓練機構和團體已獲批准提供相關進階訓練課程。就此，請告知：
- (a) 民航處就上述4個部分訓練課程所要求的課堂時數；及
 - (b) 8所獲批准的訓練機構和團體分別就上述4個部分所提供的實際課堂時數，以及訓練課程的費用。

(a) 獲批准的訓練機構須提供最少二十小時的理論知識教授，最少一小時的理論知識考試，以及最少四小時的實習訓練。雖然民航處沒有就實習評核訂立最低時數要求，但是訓練機構須向民航處申請，以獲得批准進行實習評核。

(b) 獲批准的訓練機構現時分別提供二十至二十二小時的理論知識教授，一小時的理論知識考試，以及四至十二小時的實習訓練。實習評核方面，獲批准的訓練機構現時安排每位學員約30分鐘至60分鐘的實習評核。因應個別獲批准的訓練機構的課程結構，提供訓練的時數可能有所不同。訓練課程的費用為港幣約3千元至1萬1千元不等。

- 10) 根據審計報告第2.27(b)段，就6宗未有提供導師及實習評核員的履歷證明文件的申請，請告知：
- (a) 民航處就這6宗個案所作出的跟進工作詳情；及
 - (b) 會否全面調查涉事的小型無人機訓練機構所提交的文件是否涉及虛假履歷，如有，詳情為何；如否，原因為何？

民航處已要求相關的小型無人機訓練機構提交進一步資料，亦再次審視導師及實習評核員履歷所提供的文件，並未發現有可疑之處。如發現可疑履歷，

民航處會進一步要求相關機構提供證明文件。

- 11) 根據審計報告第2.27(c)段，請告知目前8所獲批准的進階訓練機構和團體所提供的理論知識試卷的試題數目及每條試題的作答時限。

八所獲批准的訓練機構所提供的理論知識試卷的試題數目為48條，每條試題的作答時限為75秒。

- 12) 根據審計報告第2.27(d)段，就報告程序及事故處理不全的4宗申請，請告知民航處的跟進工作詳情，以及對涉事的小型無人機訓練機構的懲處。

就報告程序及事故處理不全的4宗申請，涉及共兩間獲批准的小型無人機訓練機構。民航處已在其後的審計過程或會面中，要求該兩間機構跟進，作為持續改進過程的其中一部分。

第3部分：進階操作許可及保險規定

- 13) 根據審計報告第3.8及3.9段，就進階操作許可續期事宜，部分個案未能在進階操作許可有效期內至少接受一次預定監管審查，民航處解釋當中有個案涉及單一次夜間操作，因此預定監管審查並不適用，以及在續期前進行了其他監察方法等情況。就此，請告知：

- (a) 民航處決定是否會為個案進行預定監管審查的準則；
- (b) 民航處有何計劃為所有進階操作許可持有人進行預定監管審查；及
- (c) 鑑於民航處解釋目前“進階操作許可持有人於進階操作許可有效期內，須至少接受一次民航處的預定監管審查”的指引不適用於部分個案，民航處有否計劃更新指引，列明有關指引的適用情況，如有，情況為何；如否，原因為何？

(a) 民航處以風險為本模式，為個案進行預定監管審查。如果申請個案涉及單一次夜間操作，申請人須就該夜間操作申請取得民航處許可，並須於申請時向民航處提交詳細資料，包括遙控駕駛員等級、飛行路線、就第三者責任（身體受傷及 / 或死亡）

投保的保險單、安全風險評估及風險緩減措施等。民航處會因應所得資料，審批該夜間操作申請。由於此類單次申請不涉及續期，民航處的預定監管審查並不適用於此類單次申請。一般而言，民航處的預定監管審查適用於民航處簽發的長期許可。

(b) 民航處在每年年初制定來年的預定監管審查計劃，以確保進階操作許可持有人持續遵守進階操作許可條件。民航處以風險為本模式，編排進階操作許可持有人審查的先後次序和時間表。

(c) 民航處正檢討內部程序。內部程序將落實在進階操作許可持有人提交續期申請的指定日期前向其發出提示的做法，確保所有進階操作許可持有人在續期前接受審查外，亦將列明若出現特別情況時的處理（包括運作因素（例如未能安排飛行操作或進階操作許可持有人未能出席））。

- 14) 根據審計報告第3.12段，民航處人員沒有檢查進階操作許可持有人的自我評估記錄的原因。

民航處的預定監管審查計劃確保進階操作許可持有人持續遵守進階操作許可條件。自《小型無人機令》於2022年12月全面實施以來，民航處已進行逾百次預定監管審查。在預定監管審查工作中，民航處會檢查進階操作許可持有人的自我評估記錄。根據審計報告，在6宗個案中，沒有文件證明顯示民航處人員曾檢查自我評估記錄。同時，檢查安排並沒有在當時的民航處檢查清單內反映。就此，民航處已更新有關清單，並將有關自我評估記錄列為其中一個檢查項目，以確保民航處人員在預定審查工作中檢查自我評估記錄。

- 15) 根據審計報告第3.15至3.17段，鑑於部分個案的上一次進階操作許可到期日與獲續期進階操作許可生效日相隔逾90日，但仍獲續期，而民航處的指引是要求現有進階操作許可到期日至少30個曆日前提交續期申請。民航處有否計劃更新指引，以及為相隔日數設定上限，處理因逾期需重新申請的個案，避免續期相隔日數過長的情況，如有，情況為何；如否，原因為何？

據民航處了解，進階操作許可持有人是否提交續期

申請，或許會取決於進階操作許可持有人的業務需要和商業決定。民航處本著合作伙伴精神，即使因各種原因進階操作許可持有人不在30天前提交申請（包括運作因素（例如未能安排飛行操作或進階操作許可持有人未能出席）），民航處亦會協助處理有關申請。

此外，民航處將落實在進階操作許可持有人提交續期申請的指定日期前向其發出提示的做法。而為避免續期相隔日數過長，民航處將提交續期申請的指定限期定為進階操作許可到期後6個月內。過期逾6個月的進階操作許可不得續期。

- 16) 根據審計報告第3.22至3.26段，請告知保險業界在為甲二類操作提供第三者保險產品選擇的落實時間表，以及《小型無人機令》生效至今已逾2年相關事宜仍未準備就緒的原因。

2023年3月，民航處委託一所機構調查有關公眾在香港使用小型無人機的情況，當中包括收集公眾在不同方面的意見（例如對市場供應第三者保險產品的意見及對該等產品可接受的保費水平的意見），以檢討保險規定。調查反映小型無人機操作人，以及保險市場在為甲二類操作提供足夠的第三者保險產品選擇方面，尚未準備就緒。

據民航處了解，保險業界普遍對小型無人機市場的發展潛力持正面態度，但由於小型無人機仍屬頗新的產物，業界一般認為若要推出相關的新保險產品，則需要更多時間掌握關於在香港使用小型無人機的資料／統計數字，以計算有關產品的收費及提供更多合適甲二類操作的產品。現時，兩家保險公司在香港提供合適甲二類操作的產品。

經諮詢運輸及物流局後，民航處將於2025年年初再次進行調查，以評估市場是否已為實施甲二類操作的保險規定作好準備。在過程中，民航處會繼續與保險業界保持聯繫，分享有關註冊小型無人機、註冊遙控駕駛員、獲批准的小型無人機訓練機構等與小型無人機有關的資料，聯同保險業界監察市場的準備情況。

第4部分：其他相關事宜

- 17) 根據審計報告第4.7(b)段，請告知民航處認為就涉嫌違規個案的調查作書面記錄並不切實可行的原因。

就涉嫌違規個案，民航處於調查個案期間，會為有關個案的所有重要資料和證據（如證據收集和處理、與警隊作個案轉介的溝通等）存檔。

另外，在調查個案期間，民航處人員可能會進行內部討論，但因應資源的考慮，民航處無法就所有內部討論作書面記錄。然而，民航處人員會集中資源統整對個案的仔細分析及適度總結內部討論的內容，以書面向上級報告，有關報告會成為相關調查的書面記錄。

- 18) 根據審計報告第4.16至4.18段，就針對旅客進行的宣傳和教育工作，請告知：
- (a) 每年進行的宣傳工作的數量、內容和形式；
 - (b) 每項宣傳工作的受惠人數及開支；及
 - (c) 有否計劃進一步加強旅客對《小型無人機令》的認識，以避免旅客違反有關法例？如有，詳情為何；如否，原因為何？

自《小型無人機令》於2022年12月全面實施以來，民航處一直致力進行以旅客為對象的宣傳工作，透過在熱門旅遊景點（包括香港國際機場、羅湖港鐵站、香港西九龍高鐵站、山頂、維多利亞港、欣澳港鐵站、海洋公園港鐵站及昂坪纜車站等）派發宣傳單張（包括宣傳品），加強旅客對《小型無人機令》的認識及加強操作小型無人機的安全意識。為進一步擴大受惠人數，民航處自2024年10月起，進行網上宣傳（包括本地及內地網站），進一步加強公眾及旅客對《小型無人機令》的認識。詳情如下（截至2024年12月）：

	安排及受惠人數（如適用）	開支（港元）
橫額	全港多個位置	15萬1千 （一次性）
宣傳單張（包括宣傳品）	共17次，向近4,000人派出	

網上宣傳	於網上展示電子橫額 (註)	9萬5千 (註)
------	-----------------	---------------

註：根據合約要求，電子橫額須錄得最少9萬點擊次數。

來函檔號 : CB3/PAC/R83
本署檔號 : 0004-0035-0030-0040-1-P002
電話號碼 : 28925151
傳真號碼 : 28380757

經電郵發送 : hhchan@legco.gov.hk
kmho@legco.gov.hk
pkwlai@legco.gov.hk

香港中區
立法會道1號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會秘書
陳向紅女士

陳女士：

政府帳目委員會
研究審計署署長第八十三號報告書第5章
長者院舍照顧服務券計劃

就政府帳目委員會2024年12月18日來函有關長者院舍照顧服務券計劃的提問，現附上相關資料及回應，請詳見附件（中、英文版本）。

社會福利署署長

(甄麗明



代行)

2025年1月10日

連附件

副本致：勞工及福利局局長(電郵：slwo@lwb.gov.hk)
財經事務及庫務局局長(電郵：sfst@fstb.gov.hk)
審計署署長(電郵：ncylam@aud.gov.hk)

政府帳目委員會就
審計署署長第八十三號報告書第5章
“長者院舍照顧服務券計劃”提出提問及要求資料
社會福利署回應

第 1 部分：引言

- (1) 根據審計署署長第八十三號報告書（“審計報告”）第 1.17 段，請告知涉及“長者院舍照顧服務券計劃”（“院舍券”）計劃行政事宜的 33 人員的職級及薪酬。

2024 年 3 月底，涉及「院舍券」計劃行政事宜的人員共有 33 名，其職級及薪酬列表如下：

職級	按薪級中點的 年薪 (\$)	人數
高級社會工作主任	1,290,180	1
社會工作主任	1,038,900	3
助理社會工作主任	688,680	16
社會工作助理	429,300	1
二級社會保障主任	521,520	1
社會保障助理	349,440	3
二級行政主任	573,540	2
助理文書主任	309,780	3
文書助理	241,980	3

第 2 部分：長者院舍照顧服務券的行政事宜

- (2) 根據審計報告第 2.4 段，在 2017 年 3 月至 2024 年 3 月，在已發放的 7110 張院舍券中，共有 3 110 張被註銷，當中 2 258 張（即 73%）的註銷原因為長者離世。請社會福利署（“社署”）告知有何計劃縮短輪候護理安老院宿位和護養院宿位的時間？

審計報告所提及 2 258 張院舍券因長者離世而被註銷，有關長者離世前已使用院舍券接受資助院舍照顧服務，或已獲發院舍券準備入住安老院，而非在離世時正在輪候資助院舍服務。事實上，院舍券採用「錢跟人走」和「能者多付」的模式，為申請資助安老宿位的長者提供多

一個選擇，讓長者不必輪候，即可自行選擇入住參與院舍券計劃的院舍（即認可服務機構）。長者一直對院舍券計劃反應正面，使用院舍券的長者人數由 2021 年 10 月底約 2 200 人增加至 2024 年 11 月底約 4 600 人，增幅超過一倍。

政府正加大力度增加院舍照顧服務名額，透過推行院舍券和推展新的合約院舍項目等措施，目標是在 2027 年底前增加約 6 200 個資助安老院舍照顧服務名額。此外，政府在 2023 年 6 月優化「鼓勵在新私人發展物業內提供安老院舍院址計劃」，增加發展商在與政府進行土地交易時可獲豁免地價的合資格安老院舍數目和總樓面面積，並寬免該等樓面計入整個項目的原總樓面面積內。再者，政府持續擴展和優化「廣東院舍照顧服務計劃」，為合資格的長者提供多一個選擇。經安老服務統一評估（統評機制）評估為需要長期院舍照顧服務，不必輪候即可申請參加該計劃，在廣東省接受資助院舍照顧服務。

- (3) 就審計報告第 2.8 段，社署有否計劃鼓勵院舍券持有人在院舍券發放後，盡快使用院舍券；如有，詳情為何；如否，原因為何？

社署院舍照顧服務券辦事處（“院舍券辦事處”）會為每名申請人詳細介紹服務，並為每名院舍券持有人提供個案支援服務，協助院舍券持有人選擇合適的院舍，以及在他們入住安老院後繼續提供支援。與此同時，社署須尊重院舍券持有人的選擇，如果長者在獲發院舍券後未能決定是否入住安老院，社署會按需要為他們提供居家安老相關的支援。

- (4) 就審計報告第 2.10 段有關 2022-2023 和 2023-2024 年度所接獲的 5 704 宗院舍券申請，請社署提供：

(a) 就 3 179 宗已完成處理並已發放院舍券的申請個案，請以院舍券申請日期和發放日期之間相隔的時間(介乎同日至 1 個星期、1 個星期以上至 1 個月、1 個月以上至 3 個月、3 個月以上至 5 個月、5 個月以上至 8 個月)分項列出個案數字；

(b) 就 2 195 宗已完成處理而沒有發放院舍券的申請個案，請以院舍券申請日期和發放日期之間相隔的時間(介乎同日至 1 個星期、1 個星期以上至 1 個月、1 個月以上至 3 個月、3 個月以上至 5 個月、5 個月以上至 9 個月)分項列出個案數字；及

(c) 94 宗申請被拒的原因。

(a)及(b) 院舍券辦事處在收到申請後從安排服務簡介至發放院舍券，一般需時約八星期完成審批及發出院舍券。社署經審視申請時間較長的個案後，發現申請時間較長的原因如下：（一）因申請人沒有有效的統評機制評估結果（即原有評估結果已超過一年），故需要等待申請人再次進行統評機制評估；（二）申請人家人對是否參與院舍券計劃持不同意見，需要時間達成共識；（三）申請人在中央輪候冊獲納入長期護理資助宿位的候配名單，申請人及／或家屬表示需要時間於資助宿位和院舍券服務之間作出選擇；及（四）個案社工多次嘗試聯絡申請人或家人不果。無論如何，在處理申請期間，院舍券辦事處職員會一直跟進申請人的狀況，並在完成有關申請後即時發出院舍券。

就有關2022-2023和2023-2024年度接獲的5 704宗院舍券申請，處理申請時間表列如下：

3 179宗已發出院舍券個案

院舍券申請日期和發放日期之間相隔的時間	個案數字
同日至 1 個星期	22
1 個星期以上至 1 個月	1157
1 個月以上至 3 個月	1829
3 個月以上至 5 個月	156
5 個月以上至 8 個月	15

2 195宗沒有發出院舍券的個案

院舍券申請日期和完成處理相隔的時間	個案數字
同日至 1 個星期	263
1 個星期以上至 1 個月	911
1 個月以上至 3 個月	823
3 個月以上至 5 個月	166
5 個月以上至 8 個月	32

(c) 94 宗被拒的申請當中，84 宗經評估為不適合護理安老院服務，其餘 10 宗的申請人則並非在中央輪候冊上輪候護理安老宿位或護養院宿位的長者。

(5) 根據審計報告第 2.11 段，社署需要在完成服務簡介後 7 個工作天內聯絡負責工作人員。請告知，在 2022-2023 至 2023-2024 年度接獲的 5 704 宗院舍券申請中，社署：

(a) 在規定的 7 個工作天內曾首次嘗試聯絡負責工作人員的個案數字；及

(b) 沒有在規定的 7 個工作天內曾首次嘗試聯絡負責工作人員的個案數字及其原因。

(a) 及 (b) 社署院舍券辦事處在收到申請表後，會以信函或電子郵件通知申請人／其家屬，以及其負責工作人員，並聯絡申請人／其家屬作服務簡介。院舍券辦事處在完成服務簡介後 7 個工作天內會聯絡負責工作人員，以索取院舍券申請人的統評機制評估結果報告。如申請人的評估報告已失效（即超過一年），負責工作人員需安排重新評估。由於過往服務簡介後 7 個工作天內聯絡負責工作人員記錄存於申請人的個別檔案內，院舍券辦事處沒有備存經整合的相關數字。為優化及加快院舍券申請流程，自 2024 年 8 月起，院舍券辦事處可直接於長期護理服務編配系統中下載申請人的有效統評機制評估結果，而不需聯絡負責工作人員以獲取有關資料。

(6) 根據審計報告第 2.13 及 2.14 段，就 228 張院舍券在試用期屆滿後有紀錄顯示持有人決定繼續參加或退出院舍券計劃的個案中，最長的個案於試用期屆滿後 9 個月才有決定紀錄，並獲社署處理。就此，請社署告知有否計劃就院舍券持有人在試用期內曾使用院舍券服務，但在試用期屆滿後沒有繼續使用，亦沒有回覆是否繼續參加院舍券計劃的情況設下期限，把該等個案視為退出院舍券計劃；如有，詳情為何；如否，社署如何確保院舍券持有人適時利用該券？

在現行機制下，如在院舍券試用期限屆滿後沒有收到院舍券持有人的回覆，不論在試用期內曾否使用院舍券服務，院舍券辦事處均會聯絡院舍券持有人或其家人，以確認其決定。就院舍券在試用期完結後未被記錄註銷一事，本署已按審計報告建議制定機制及措施。若院舍券持有人於試用期內曾使用院舍券，但於試用期屆滿時並沒有繼續使

用，亦未有回覆是否繼續參加計劃，院舍券辦事處職員會於試用期屆滿後 1 星期內發信通知院舍券持有人及/或其家人，有關院舍券將於試用期屆滿 3 星期後註銷。除上述改善措施外，院舍券辦事處亦會向同事適時發出跟進通知及更新院舍券系統記錄通知等，提醒他們採取所需的跟進步驟。

- (7) 就審計報告第 2.14(a)段，請社署告知沒有把 12 名院舍券持有人繼續參加計劃與否的決定記錄於院舍券系統中的原因。

根據記錄，該 12 名院舍券持有人中，6 名從沒有使用院舍券服務、2 名院舍券持有人在試用期間已離開院舍，轉由家庭傭工照顧，另外 4 名於試用期屆滿繼續於同一認可服務機構內接受服務。就院舍券辦事處職員在跟進後只在院舍券持有人檔案內作記錄而未有即時更新系統資料，院舍券辦事處已加強督導，並透過員工分享會、個別督導環節及加強院舍券辦事處的行政支援，嚴格執行有關指引所列明如何處理試用期屆滿的院舍券個案。

- (8) 就審計報告第 2.17 及 2.18 段，請告知為何有 17 名院舍券持有人已離開參加院舍券計劃的安老院(“認可服務機構”)逾 3 個月，但社署截至 2024 年 3 月 31 日仍未按指引註銷有關院舍券？

該 17 名院舍券持有人離開認可服務機構當天，本署對院舍發放的資助已同日終止。我們認同院舍券辦事處職員沒有按指引註銷已失效的院舍券，或會影響整體可發出的院舍券數目，因此社署已按審計報告建議，在相關指引清晰訂明處理時限，包括要求職員以短信/電郵/信函聯絡於試用期後連續兩個月沒有使用院舍券的院舍券持有人，提示他們如連續三個月沒有使用院舍券，在沒有特別情況獲酌情考慮下，有關院舍券會被註銷。院舍券辦事處職員會於院舍券持有人連續三個月沒有使用院舍券後的三個工作天內註銷該院舍券。就一些特別情況，如該院舍券持有人連續三個月沒有使用院舍券，而院舍券辦事處獲通知該院舍券持有人已身亡，院舍券辦事處職員會在與入境署確認其死亡記錄後註銷該院舍券。院舍券辦事處亦已於員工分享會及於系統設置提示，提醒院舍券辦事處職員須按時註銷院舍券。將來在優化系統時亦會加入自動註銷失效院舍券的功能。

- (9) 就審計報告第 2.29 及 2.30 段有關認可服務機構的服務收費，請告知：

- (a) 自院舍券計劃推出以來，社署每年與認可服務機構就其服務價格、收費項目等商討的次數；
- (b) 認可服務機構在與社署商討後更新收費項目的次數，以及其修訂金額詳情；及
- (c) 鑒於社署表示長者資訊網所示的價目表僅供參考，請告知實際價目與長者資訊網所示價目的差異，以及金額相差的原因。

(a)&(b) 院舍券面值所涵蓋的「標準服務」，包括住宿於共住的房間；每日最少 3 餐，另加小食；基本及特別護理；職員全日 24 小時當值；個人照顧服務；每星期 2 次以個人或小組形式進行的復康運動；註冊醫生定期探訪；定期的社交康樂活動；洗衣服務；以及社會工作服務和基本醫療照顧服務（只適用於護養院宿位的院舍券持有人）。根據《服務協議》，社署擁有絕對酌情權不時調整院舍券面值，並以書面方式宣布。

至於「標準服務」以外個別院舍供院舍券持有人選擇的收費項目，認可服務機構如要作出任何變動，須根據《服務協議》於實施日期前至少 30 天以書面通知政府代表、院舍券持有人及其家屬。院舍券辦事處職員收到調整價格通知後，必須以電話或電郵確認，並作審視，以保障院舍券持有人選擇自費項目的權益。在審視過程中，院舍券辦事處職員會以新舊價格，以及其他認可服務機構提供相類同的項目或服務作對比，有需要時與認可服務機構就價格／項目的合理性作商討及要求修訂。如發現該認可服務機構擬收取院舍券已涵蓋「標準服務」或消耗品時，院舍券辦事處會要求移除相關項目。

就審計署建議，社署院舍券辦事處同意須因應類似項目的價格水平差異的情況，適當地記錄各認可服務機構就相關項目的分別，以作參考；以及加強檢查各認可服務機構的收費表，確保上載的收費資料準確，並有列明院舍券持有人有權選擇或不選擇該些服務。

(c)如上所述，認可服務機構的費用及收費如有任何變動，認可服務機構須於實施日期前至少 30 天以書面通知政府代表。院舍券辦事處需時審視有關項目，並在有需要時向認可服務機構索取與新收費項目相關的進一步資料，其後才會把新的收費表上載至長者資訊網。

(10) 根據審計報告第 2.31 段，有認可服務機構延遲或沒有就 2024 年院舍

券面值的調整作出回覆。就此，請告知／解釋：

- (a) 對於 11 間在 2024 年 8 月仍沒有回覆的認可服務機構，社署有否採取任何跟進行動；如有，詳情為何；如否，原因為何；
- (b) 有否計劃要求認可服務機構必須於長者資訊網更新床位費；如有，詳情為何；如否，原因為何；及
- (c) 為何沒有紀錄顯示社署曾審視認可服務機構因應院舍券面值調整而更新的費用，但社署仍按照新調整的院舍券面值向 15 間認可服務機構發還院舍券服務津貼。

(a) 就 2024 年 8 月仍沒有回覆的 11 間認可服務機構，院舍券辦事處已個別聯絡它們，確認它們知悉有關院舍券面值的調整。

(b) 當院舍券面值調整後，院舍券辦事處除聯絡各認可服務機構外，亦會同時要求各認可服務機構提交在新財政年度的費用說明，讓院舍券辦事處上載至長者資訊網。

(c) 根據《服務協議》，社署可不時調整院舍券面值。社署每年 4 月 1 日會參考「改善買位計劃」下甲一級宿位的買位價格（買位價格是參考「綜合消費物價指數」的變動），統一調整院舍券面值。社署除了發信通知院舍券持有人外，亦會致函知會各認可服務機構。一般而言，認可服務機構會跟隨院舍券面值調整資助院舍服務的收費，但亦可容許採用彈性措施，包括維持低於新院舍券面值的收費，或選擇較後日期才作出調整。如要選擇彈性措施，必須在信件附上的回條上列明。如沒有收到認可服務機構修改收費安排的回條，院舍券辦事處職員會在聯絡各認可服務機構確認他們知悉有關調整，並隨院舍券面值的調整金額及生效日期發放院舍券津貼。

- (11) 就審計報告第 2.36(b)段，請告知曾否有院舍券持有人選擇不接受合約院舍提供的額外附屬服務，但仍有繳付有關服務費用的個案；如有，請提供相關個案數字及所涉金額。

院舍券持有人如選擇入住有提供額外附屬服務的合約院舍，該合約院舍須向院舍券持有人及其家屬介紹額外附屬服務的內容，院舍券持有人或其家屬也須簽署協議同意接受該項額外附屬服務。根據社署記錄，沒有院舍券使用者不接受所住合約院舍的額外附屬服務。

(12) 就審計報告第 2.39 及 2.40 段有關合約院舍的額外附屬服務收費，請社署告知：

- (a) 有否計劃加強審視和監管合約院舍的額外附屬服務收費水平，以減少不同院舍的收費差異；如有，詳情為何；如否，原因為何；及
- (b) 有否計劃對該等收取錯誤額外附屬服務費用的院舍施加罰則；如有，詳情為何；如否，社署如何確保院舍不會濫收費用？

- (a) 額外附屬服務只適用於非資助宿位價格水平較院舍券面值為低的合約院舍，這些服務的收費水平不會使院舍券持有人超出院舍券面值，因此也不會增加政府的財政支出。由於額外附屬服務屬院舍券計劃下的服務，因此認可服務機構須把有關項目及其價錢交社署審視。院舍券辦事處已制定標準化流程，包括在審視認可服務機構提交的收費表時，參考其舊價目表及其他院舍同類的收費，以考慮收費是否合理和符合計劃適用的服務範疇。如有需要，院舍券辦事處會與相關認可服務機構磋商並要求修訂。
- (b) 社署已推行措施，確保認可服務機構根據額外附屬服務表，向院舍券持有人收取額外附屬服務費用。院舍券辦事處職員到認可服務機構進行突擊服務監察探訪時，會檢查提供額外附屬服務的記錄；如發現有額外附屬服務提供不足的情況，會提議相關認可服務機構與受影響的院舍券使用者／親屬商討補償方案（例如提供補償服務）。如院舍券使用者／親屬接納補償方案，認可服務機構便須根據協定的時間表落實補償方案，並向院舍券辦事處提供相關記錄，以供查核。如最終雙方未能就補償方案達成共識，或基於某些原因落實補償方案並不可行（例如相關院舍券使用者已離院或離世），認可服務機構須按情況向政府及／院舍券使用者／親屬退款。社署院舍券辦事處已按審計署的建議，在指引內訂明審視額外附屬服務費用的機制和處理收費不正確個案的安排；並會加強審視認可服務機構收取額外附屬服務費用的情況。

第 3 部分：監察認可服務機構

(13) 就審計報告第 3.15 至 3.19 段，請社署告知：

- (a) 有否對該等多收消耗品項目費用的認可服務機構採取監察行動和作出懲處；如有，詳情為何；如否，原因為何；
- (b) 有否對該等向院舍券持有人就沒有列於價目表上的消耗品項目收取費用的認可服務機構採取監察行動和作出懲處；如有，詳情為何；如否，原因為何；及
- (c) 有否對該等未有提供規定數量的消耗品的認可服務機構採取監察行動和作出懲處；如有，詳情為何；如否，原因為何？

- (a) 社署已即時聯絡該等多收消耗品項目費用的認可服務機構，要求在限定時間內向院舍券持有人或其家屬退回多收費用。有關認可服務機構亦已於限期內退回多收費用。

為進一步加強監察認可服務機構的收費，社署除繼續突擊探訪認可服務機構及隨機抽查院舍券使用者的收費單據及相關文件外，亦已加強抽樣訪問服務使用者或其家人。如發現認可服務機構違規收費，社署會要求退還相關款項。院舍券辦事處亦會按現行機制提出改善建議或作出懲處（例如暫停接收新院舍券住客 6 個月）。此外，社署亦以舉辦年度分享會、發出通函等方式，加強認可服務機構對收費相關條文的認識，並分享良好做法，以改善認可服務機構的服務質素。

- (b) 審計報告發現有認可服務機構就沒有列於價目表上的消耗品項目收取費用。經本署了解及已向審計署澄清，出現上述情況是由於該院舍券持有人的主診醫生處方某該指定品牌的特別營養飲品，而該飲品並不在服務機構的消耗品價目表內；至於個案中紙尿片的每月費用則是由於該院舍券持有人的使用量偏高（即每日多於 8 片），該認可服務機構因應家屬要求及基於其家庭困難而向該院舍券持有人提供消耗品項目。這些特別或個人化的項目不會列於價目表上。縱然如此，社署已提醒有關認可服務機構須清楚記錄所提供特別或個人化項目的原因、具體項目和收費安排。

社署在院舍券計劃的文件中已清楚訂明各項收費的原則及相關條件，認可服務機構亦必須嚴格按照《安老院實務守則》有關安老院收費指引的要求處理收費事宜。

- (c) 為確保符合資格領取照顧補助金津貼的院舍券持有人獲提供規定數量的紙尿片，社署已敦促認可服務機構必須記錄相關院舍券

持有人每天的紙尿片使用量。若個別院舍券持有人因特別情況以致使用紙尿片的數量未達每日至少 6 片的規定，認可服務機構必須記錄原因（例如在報告中第 3.18 段所述的個案中，院舍正為有關院友進行如廁訓練而減少紙尿片用量）。社署已修訂有關服務監察探訪的相關指引，以確保妥善涵蓋所有主要服務規定（例如提供規定數量的紙尿片）。若認可服務機構未能於監察探訪時提供有關記錄，社署會採取適當的跟進行動或懲處。

- (14) 就審計報告第 3.22 段，請社署告知有否對未有按服務協議就人手短缺問題制定應變計劃的認可服務機構採取監察行動和作出懲處；如有，詳情為何；如否，原因為何？

根據《服務協議》，經營者必須制定應變計劃，以確保在緊急情況下（包括人手短缺、爆發疫症、發生火警等），又或在認可服務機構難以提供任何院舍券服務的情況下，能夠無間斷提供院舍券服務。如發現認可服務機構沒有做好應變計劃而導致未能按照《服務協議》為院舍券持有人提供服務，社署院舍券辦事處會按現行機制提出改善建議；如情況持續，便會作出懲處。

- (15) 就審計報告第 3.29 段有關社署對違反服務協議的認可服務機構發出的警告信，請社署告知：

- (a) 每年發出的警告信數目及相關認可服務機構的違規事項；
- (b) 承上，相關警告信涉及的認可服務機構數目；
- (c) 每年因接獲超過 2 封警告信而須停收院舍券持有人的認可服務機構數目；及
- (d) 承上，相關認可服務機構停收院舍券持有人的最短及最長時間。

(a)至(d) 如認可服務機構在十二個月內收到社署發出超過兩封警告信，或一封包含超過兩個警告項目的警告信，其認可服務機構的資格會被暫時終止最少六個月。如經營者就該安老院觸犯《安老院條例》第 459 章或因營辦該安老院有關的刑事罪行而被定罪，該認可服務機構的資格會被暫時終止最少三年。在暫時終止期屆滿時，該安老院必須要重新符合成為認可服務機構在往績記錄上的要求（即往績記錄上於一年內不得有超過兩封警告信或超過兩個警告項目的警告信，而有關警告通知不是在恢復「認可服務機構」資格日期前的六個月內發出，以及在三年內沒有觸犯《安老院條例》（第 459 章）或其他與經

營上述院舍有直接關係的刑事罪行而被定罪)，始可獲恢復其認可服務機構的資格。

過往被發出超過兩封警告信或牽涉超過兩個警告項目，或因刑事罪行而被定罪，而須停收院舍券持有人的認可服務機構數目如下：

年度	認可服務機構數目
2019 - 2020	1
2020 - 2021	0
2021 - 2022	1
2022 - 2023	1
2023 - 2024	5

上表相關認可服務機構停收院舍券持有人的時間由 6 個月至 3 年不等。

- (16) 就審計報告第 3.33(a)段，請社署告知為何院舍券辦事處人員在服務監察探訪暨實地督導檢查時未能發現相關認可服務機構有不符合服務協議的情況，以及有否對相關人員的疏忽作出懲處；如有，詳情為何；如否，原因為何？

社署院舍券辦事處職員在進行探訪時，會按照社署指引的規定隨機抽樣特定數目的院友付款紀錄作核對。審計報告第 3.33(a)段提及的情況是認可服務機構未有根據更新的自費項目的價目表收費。院舍券辦事處職員早在服務監察探訪前，已收到認可服務機構根據《服務協議》對調整收費項目的通知及更新的價目表，並正與其商討有關變動。在服務監察探訪當日，院舍券辦事處職員發現認可服務機構向院舍券持有人收取費用的情況混亂，使用的價目表不一致，部份項目仍按舊價目表收費，已即時指出問題，並向認可服務機構作出口頭訓示。

就審計報告提述的情況，院舍券辦事處職員已聯絡認可服務機構，要求在限定時間內向院舍券持有人或其家屬退回因處理混亂而多收之費用，認可服務機構亦已於限期內完成退款。至於認可服務機構向院舍券持有人收取一些原有價目表以外項目的費用，其實該些項目已包含在生效的更新價目表內。院舍券辦事處已聯絡相關家屬，確認家屬知悉更新價目表，亦核實曾使用相關項目。院舍券辦事處職員已再次提醒認可服務機構處理收費事宜必須遵守服務協議指引，以及確保紀

錄清楚準確。

第 4 部分：其他相關事宜

(17) 就審計報告第 4.4(a)段有關認可服務機構就院舍券津貼提交申請發還款項表格的事宜，請社署告知：

(a) 自長者服務券資訊系統(“該系統”)於 2023 年 7 月推出以來，該系統就提交上述表格自動以電郵向認可服務機構發出提示的次數；

(b) 承上，涉及的認可服務機構數目；

(c) 負責的院舍券辦事處助理社會工作主任曾直接向認可服務機構跟進提交表格事宜的次數；及

(d) 承上，需要助理社會工作主任直接跟進的認可服務機構數目。

(a) 自該系統於 2023 年 7 月推出以來，每月第 1 日均會就提交上述表格自動以電郵向認可服務機構發出提示。若認可服務機構未能按規定在每月第 10 日或之前提交上述表格，該系統會於每月第 11 日再度發出提示。資訊系統至今就提交上述表格自動以電郵向認可服務機構發出提示的次數為 4119 次，包括首次提示電郵 3340 次及第二次提示電郵 779 次。

(b) 涉及的認可服務機構數目分佈如下：

年/月	涉及的認可服務機構數目	向認可服務機構發出首次提示電郵的次數	向認可服務機構發出第二次提示電郵的次數
2023 年 8 月	143	121	77
2023 年 9 月	190	197	65
2023 年 10 月	192	194	61
2023 年 11 月	197	197	43
2023 年 12 月	196	199	40
2024 年 1 月	194	198	33
2024 年 2 月	198	202	37
2024 年 3 月	197	200	40
2024 年 4 月	196	199	51
2024 年 5 月	196	199	36
2024 年 6 月	197	200	51

2024 年 7 月	197	199	41
2024 年 8 月	200	203	33
2024 年 9 月	202	204	46
2024 年 10 月	203	206	36
2024 年 11 月	206	209	47
2024 年 12 月	210	213	42

(c)及(d) 社署沒有備存(c)項相關記錄。現時，每個認可服務機構均有一名院舍券辦事處助理社會工作主任負責聯絡協調，包括跟進該認可服務機構於系統提交發還款項的申請、檢視發還款項的院舍券持有人及金額是否正確，以及有需要時與認可服務機構職員聯絡等，直至認可服務機構獲發還款項。

(18) 根據審計報告第 4.4(b)段，社署曾向認可服務機構就使用該系統提供訓練。就此，請告知：

- (a) 自該系統於 2023 年 7 月推出以來，社署提供訓練的次數和模式；
- (b) 參與訓練的認可服務機構數目；
- (c) 接受訓練的認可服務機構人員數目；及
- (d) 提供訓練的總時數。

(a)及(b) 自該系統於 2023 年 7 月推出以來，社署共提供 4 次共 13 節的訓練和 13 天開放該系統予認可服務機構試用，詳情如下：

	舉辦日期	對象	模式	參與認可服務機構數目
1	2023 年 5 月 29 日 2023 年 5 月 30 日 2023 年 5 月 31 日 2023 年 6 月 1 日 (上午及下午，共 8 節，每節 3 小時)	所有認可服務機構同工	實體課堂，職員示範使用系統，認可服務機構同工即場試用	198
2	2023 年 6 月 16 至 28 日	所有認可服務機構同工	模擬系統開放予認可服務機構同工建立用戶並試用各項功能	不適用

3	2023 年 7 月 11 日 (上午及下午) 2023 年 7 月 12 日 (上午) (共 3 節, 每節 3 小時)	第一輪 未能參與 訓練或欲 再次參與 的認可服 務機構同 工	實體課堂, 職員示範使用系統, 認可服務機構同工即場試用	58
4	2024 年 5 月 7 日 (上午) 2024 年 5 月 8 日 (上午) (共 2 節, 每節 2 小時)	所有提供 護養院宿 位服務的 認可服務 機構同工	實體課堂, 職員示範使用系統的更新功能, 認可服務機構同工即場試用	29

(c) 曾接受訓練的認可服務機構人員總人次為 330。

(d) 提供訓練的總時數為 37 小時。

(19) 就審計報告第 4.9 段有關認可服務機構更新空置床位資料的事宜, 請告知:

(a) 自該系統於 2023 年 7 月推出以來, 社署曾以電郵提示認可服務機構在該系統更新空置床位資料的次數;

(b) 承上, 被提示的認可服務機構數目;

(c) 負責的院舍券辦事處助理社會工作主任曾直接向認可服務機構跟進空置床位的次數; 及

(d) 承上, 需要助理社會工作主任直接跟進的認可服務機構數目。

(a) 自 2023 年 7 月推出以來, 該系統每月第 25 日會以電郵提示認可服務機構更新空置床位資料。若認可服務機構未能按規定在每月最後一天在該系統更新空置床位資料, 該系統會於下一個月的第 1 日以電郵再次作出提醒。為了讓認可服務機構及早更新空置床位資料, 院舍券辦事處於 2023 年 11 月開始把再次提示的電郵提早至每月第 28 日發出。該系統曾以電郵提示認可服務機構更新空置床位資料的次數為 8267 次, 包括首次提示電郵 5326 次及第二次提示電郵 2941 次。

(b) 被提示的認可服務機構數目如下：

年/月	涉及的認可服務機構數目	向認可服務機構發出首次提示電郵的次數	向認可服務機構發出第二次提示電郵的次數
2023 年 8 月	184	296	66
2023 年 9 月	196	282	78
2023 年 10 月	198	293	7
2023 年 11 月	200	296	262
2023 年 12 月	197	297	194
2024 年 1 月	199	303	251
2024 年 2 月	198	307	238
2024 年 3 月	196	309	219
2024 年 4 月	196	308	193
2024 年 5 月	197	312	186
2024 年 6 月	199	321	164
2024 年 7 月	200	323	169
2024 年 8 月	201	326	177
2024 年 9 月	203	330	162
2024 年 10 月	204	331	184
2024 年 11 月	210	338	188
2024 年 12 月	213	354	203

(c)及(d)2023 年 7 月 1 日至 2024 年 11 月 30 期間，院舍券辦事處有關的助理社會工作主任曾向 83 間認可服務機構跟進空置床位的情況。

社會福利署

2025 年 1 月 10 日

Prof. Jin-Guang Teng

BEng, PhD, FHKEng, CorrFRSE, FHKIE, FIIFC, FASCE, BBS, JP
President

Chair Professor of Structural Engineering

Member, Chinese Academy of Sciences

Member of the 14th CPPCC National Committee

滕錦光 教授

校長

結構工程講座教授

中國科學院院士

中國人民政治協商會議第十四屆全國委員會委員

(經電郵發送：hhchan@legco.gov.hk,
kmho@legco.gov.hk 及 pkwlai@legco.gov.hk)

香港中區立法會道1號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會秘書
陳向紅女士

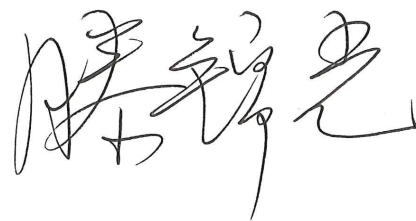
陳女士：

政府帳目委員會
研究審計署署長第八十三號報告書第6章
香港理工大學：大學校舍的維修保養

閣下於2024年12月17日就題述事宜致香港理工大學的來信收悉。現隨函附上所需資料及本校的綜合回應，以供政府帳目委員會審閱。

如有任何查詢，請與王錦賢先生，設施及可持續發展總監，聯繫 [電話：2766 7328；電郵：stephen-ky.wong@polyu.edu.hk]。

香港理工大學校長



謹覆

連附件

副本送：財經事務及庫務局局長(電郵：sfst@fstb.gov.hk)
審計署署長(電郵：ncylam@aud.gov.hk)

二零二五年一月六日

審計署署長第八十三號報告書第6章
“香港理工大學：大學校舍的維修保養”
提問及提供要求資料

第2部分：定期維修

1) 根據審計署署長第八十三號報告書（“審計報告”）第2.7段，校園內10部自動梯全部於2022-2023和2023-2024年度曾發生事故，平均每部自動梯發生13宗事故，停機65小時。請香港理工大學（“理大”）告知：

- (a) 有否就自動梯每月服務可用率對承辦商提出要求；如有，詳情為何；如否，原因為何；及
- (b) 有否採取措施降低自動梯事故率及縮短停機時間；如有，詳情為何；如否，原因為何？

回覆 1(a)：

理大與服務承辦商簽訂的自動梯保養合約規定，自動梯的每月服務可用率須維持在不低於98.5%。

回覆 1(b)：

理大已經實施多項措施以縮短停機時間，包括與承辦商的管理層就相關自動梯事故作深入檢討，改善處理機件故障問題的程序，以防止類似問題再次出現。此外，理大亦會繼續聘請獨立審計師，持續為自動梯保養工作質量作年度評估。

2) 根據審計報告第2.8段，審計署審查了升降機在2022-2023和2023-2024年度的服務可用率，發現其中一間承辦商有一個月未能符合服務可用率的規定，其負責保養的升降機的每月服務可用率為88.4%。然而，理大沒有向該名承辦商發出警告信。就此，請提供：

- (a) 理大沒有發出警告信的原因；及
- (b) 理大回應表示已採取加強措施，監察升降機承辦商的服務表現，詳情為何？

回覆 2(a)：

問題源於一名員工在審閱其中一台升降機的詳細性能報告時出現疏漏，因此沒有向該承辦商發出警告信。

回覆 2(b)：

為避免員工在監察升降機承辦商表現時出現疏漏，理大已實施以下加強措施：1) 在審視升降機性能報表過程中，重點標示事故及停機情況以作分析，並密切追蹤每台升降機的性能，以防止潛在問題發生；2) 組別主管除了每月評核各升降機服務情況外，設施及可持續校園處管理層亦會詳細審視相關報告，以確保升降機的服務可用率符合規定。

- 3) 就審計報告第2.14段有關理大向承辦商發出施工令以進行維修保養工作方面，在903份已完成的一般施工令中，有488份（54%）違反理大運作手冊的規定，在一般施工令獲批前就已展開工程，其中有72份（15%）施工令的工程更在獲得組別主管的批准時已經完工。請理大告知：

- (a) 上述工程在一般施工令獲批前已展開的原因；
- (b) 施工令的工程通常需時多久才獲得組別主管的批准；
- (c) 曾否出現已展開的工程其後不獲批准的情況；如有，詳情為何；及
- (d) 有何具體措施改善上述情況？

回覆 3(a)：

由於部分工程具有相當迫切性，書面審批程序需時，工程項目經理以較具彈性的方法，包括口頭或手機短訊，以便儘早取得組別主管的同意開展有關工程，以配合服務工作需要，並同時跟進書面程序。

回覆 3(b)：

施工令申請一般需要約15天待組別主管正式書面批准。

回覆 3(c)：

不曾發生這類情況。

回覆 3(d)：

理大已更新其《運作手冊》，允許以手機短訊或電郵作為書面憑據，批出施工令。大學亦已指示所有工程項目經理在批出一般施工令和緊急工作的工程時必須嚴格遵守既定程序。

- 4) 根據審計報告第2.18段，理大有時用了很長時間才發出完工證明書。當中的1,042份施工令由完工日期起計，用了介乎0至652天（平均為70天）才發出完工證明書。請理大告知，發出完工證明書需時過長的原因，以及就上述情況作出改善措施的詳情？

回覆 4：

完工證明書簽發延誤主要因為承辦商未能如期向理大遞交所需文件，以及工程項目經理在處理文件過程中進度滯後。

理大已實施以下改善措施：1) 工程項目經理編制及定期更新已批出施工令的清單，與承辦商訂定關鍵時間點，並每月檢視工程的進度；2) 要求工程項目經理在確認工程完成後，敦促承辦商按時遞交所需文件，並於 30 個工作天內發出完工證明書。

第3部分：按用家要求的維修及其他維修保養工作

5) 根據審計報告第3.5段，在2021-2022至2023-2024年度期間建立並已完成的按用家要求的故障維修工作單有80 997份，工作項目經理只對當中的720份（0.9%）進行了抽查，且進行抽查的工作單佔比從2021-2022年度的1.9%下降至2023-2024年度的0.7%，抽查所涵蓋的工作類別也曾經從2021-2022年度的9個下降到2022-2023年度的1個。在2021-2022至2023-2024年度期間進行的所有抽查，有關結果均沒有記錄在案。請理大告知：

- (a) 進行抽查的故障維修工作單佔比和所抽查的工作類別皆下降的原因；及
- (b) 有關結果均沒有記錄在案的原因，以及會否作出改善措施；如會，詳情為何；如否，原因為何？

回覆 5(a)：

工程項目經理會根據其專業判斷，決定該已完成工作是否需要進行隨機抽查，而每一年的抽查比例視乎個別工程的複雜程度而定。

回覆 5(b)：

對於已抽查的工作，工程項目經理會自行保留相關證明，用以記錄已完成抽查的工作。設施及可持續校園處正在優化維修工作管理系統，讓工程項目經理上傳抽查紀錄詳情。

6) 根據審計報告第3.34段，顧問就2,342項要求擬備成本估算，其中有50%估算工作有所延誤。在有所延誤的要求中，緊急要求佔最高百分比。在471項緊急要求中，有309項（66%）有所延誤，平均延誤16個工作天。請理大告知：

- (a) 估算延誤的原因；及
- (b) 有否採取行動督促顧問按時完成成本估算工作；如有，詳情為何；如否，原因為何？

回覆 6(a)：

在2021年5月至2024年5月的審計期間，工料測量行業面對人手短缺和流失率高企的情況，導致工料測量顧問擬備成本估算工作延誤。

回覆 6(b)：

理大已多次督促工料測量顧問，要求他們及時提交成本估算，並敦促其高層管理人員加快擬備成本估算工作。由於表現持續未有改善，理大於2023年8月向工料測量顧問發出警告信。

7) 根據審計報告第3.38、3.43、3.44及3.49段，在該1,954宗已完成的付款申請中，有99%申請的處理工作有所延誤，平均延誤117個工作天。顧問A與顧問B在合約屆滿後仍有大量未處理的付款申請。根據理大與顧問簽訂的合約，顧問須每月向理大呈交進度報告，進度報告須包含未能如期執行的工作部分一覽表，並建議如何加快進度。然而，審計署在檢視了36個月的進度報告紀錄後發現，其中有27個月沒有顧問呈交進度報告的紀錄。請理大告知：

- (a) 有否調查未能及時完成付款申請的原因；如有，詳情為何；如否，原因為何；及
- (b) 鑒於顧問A與顧問B在合約屆滿後仍有大量未處理的付款申請，理大需調派額外人手處理尚未完成的付款申請。理大就此有否向顧問A及顧問B採取跟進或追究行動；如有，詳情為何；如否，原因為何？

回覆 7(a)：

付款申請的延誤是由於定期合約承辦商未能如期提交所需文件，以及工料測量顧問在工作上出現積壓所致。

回覆 7(b)：

理大已向工料測量顧問發出警告，並責成他們在商定的時間內完成處理未結付款申請，通過每週與顧問召開會議來密切監察進度，並將其記錄在案。如果顧問仍無法達到要求，相關的服務費用將不會支付，或者將扣起部分款項。

第4部分：採購服務

8) 根據審計報告第4.5至4.7段及4.18段，在2019-2020至2023-2024年度期間就維修保養服務合約進行的60次公開招標中，有8次（13%）僅收到1份標書，有17次（28%）僅收到2份標書。理大校長回應表示，理大致力透過公開招標程序、於可供公眾查閱的網站刊登招標公告及利用電子投標系統，接觸更多潛在供應商，但就某些市場上供應有限的專業服務，理大預計招標回應率會較低。就此，請理大告知：

- (a) 上述措施何時開始採用，以及成效如何；
- (b) 甚麼是“市場上供應有限的專業服務”；及
- (c) 會否考慮其他方法以聯絡及邀請更多潛在供應商參與投標，提高競爭程度；如會，詳情為何；如否，原因為何？

回覆 8(a)：

理大自 2017 年起採用公開招標程序，並在可供公眾查閱的理大網站上發佈招標公告。自 2020 年起，大學逐步採用電子投標系統，而所有維修保養服務合約的採購都已採用該系統。採用電子投標系統進行公開招標不只提升了採購及招標程序的透明度，亦讓大學接觸到更多潛在供應商。自電子投標系統啟用以來，登記供應商數目增加逾 70%。

回覆 8(b)：

「市場上供應有限的專業服務」是指需要特殊技能、知識或設備的服務。這些服務通常需要由具有特定資格、經驗和授權的供應商提供，從而導致市場上的供應商數量相對較少。這類供應商包括能夠確保相容性和保修連續性的供應商，提供同一設備、系統或軟件的備件的供應商（例如：吊船維修服務），以及專業設備（例如：污水處理設施）維護服務供應商。

回覆 8(c)：

理大致力通過公平和公開的程序，鼓勵更多有意競投者參與投標。除了公開招標，大學亦將採取以下措施聯絡及邀請更多潛在供應商參與投標，提高競爭程度：1) 通過行業交流和市場調研豐富供應商資料庫；及 2) 提醒供應商定期查閱招標公告。

9) 根據審計報告第4.8段，有85%的招標工作沒有及時向未能中標者發出通知。請提供原因。

回覆 9：

招標文件中已明確列明，如投標人在標書有效期內未收到大學通知，應視其投標未被接納。因此，未中標者毋須等待大學的個別通知，也可知悉投標結果。

我們正在改善電子投標系統，以便未來適時地向未中標者發出通知。

10) 根據審計報告第4.21段，理大會發信邀請相關政府認可承辦商名單上的承辦商就加入維修保養定期合約投標者名單表達意願。審計署就2019-2020至2023-2024年度期間進行的4次維修保養定期合約招標工作，發現在該4次招標工作中，每次均有65%至84%（平均為76%）的受邀承辦商沒有回應，或表示無意加入投標者名單，而理大無就沒有回應或表示無意加入的受邀承辦商作出跟進，以找出他們無意加入投標者名單的原因。就此，請理大告知：

- (a) 較少供應商參與投標的合約服務範疇為何；及
- (b) 會否找出受邀承辦商無意加入投標者名單的原因；如會，詳情為何；如否，原因為何？

回覆 10(a)：

該兩份大學校舍維修及保養定期合約的服務範疇包括屋宇設備工程及屋宇建築工程。

回覆 10(b)：

理大將透過電郵或電話聯絡沒有回應或表示無意加入投標者名單的承辦商，以了解箇中原因。

第5部分：校園修復和保安加強工作及其他事宜

11) 根據審計報告第5.12段，截至2024年9月，理大只限學生、教職員及獲授權人士進入校園。校園使用者須在校園主要出入口的閘機上以通行證或通行碼核實身份。請理大告知：

- (a) 現時校園保安措施的開支與2019年黑暴動亂前的狀況比較如何；及
- (b) 現時校園是否容許一般市民未經預約便可參觀到訪；如是，詳細程序為何；
如否，原因為何？

回覆 11(a)：

黑暴動亂事件後，大學增聘了保安人員，以加強保安工作。在事件發生之前，相關保安人員為 104 人，現時為 128 人，增加了 24 名人員。相關的年度薪酬開支升幅為約港幣 500 萬元。

回覆 11(b)：

訪客進入校園是可以透過理大職員和學生事先於網上登記資料，並取得訪客二維碼；或在理大職員和學生陪同下於登記櫃檯進行登記手續。

現時理大約有40,000名教職員和學生。校園地少人多，空間嚴重不足，加上位處於市中心，大學有責任和有需要有效地控制和管理校園內的人流，以確保教與學、師生校園生活、學校運作及相關活動正常進行，不受影響。

12) 根據審計報告第5.30、5.35及5.36段，審計署審查了2019-2020至2023-2024年度期間參與維修保養工作的設施及可持續校園處職員的訓練紀錄，並留意到每年未達到年度訓練要求的職員所佔百分比介乎43%（2020-2021年度）至96%（2019-2020年度）；同期，關於大學校舍維修保養的意外共有14宗紀錄，分別涉及3名校園使用者、7名承辦商人員和4名設施及可持續校園處職員。就此，請理大告知：

- (a) 有何措施保障職員及承辦商人員的職業安全及健康；
- (b) 如何評估未達到年度訓練要求的職員比例偏高，跟校舍維修保養意外發生的關係；及
- (c) 鑒於理大回應表示所有個案傷者傷勢輕微，有否就各相關個案的發生原因作出跟進，以防止同類或更嚴重的意外發生；如有，詳情為何；如否，原因為何？

回覆 12(a)：

理大有多項措施保障職員及承辦商人員的職業安全及健康。當中包括：要求所有設施及持續校園處員工需參加安全培訓課程，以學習重要的職安健知識。此外，大學亦定期安排職安健常識及經驗分享會，藉此提高員工的職安健意識，並講解一旦發生意外的潛在後果，讓與會者從中汲取教訓。同時，設施及可持續校園處要求承辦商按法定要求，委聘註冊安全主任及／或安全監督員，並強制提交安全計劃。

回覆 12(b)：

由於 2019 冠狀病毒病疫情帶來的特殊情況，難以評估期間達到年度訓練要求與意外事故發生之間的關聯性。大學會繼續採取措施，以確保參與維修保養工作的設施及可持續校園處職員獲得足夠的健康和安全培訓，並達到年度培訓的要求。

回覆 12(c)：

設施及可持續校園處已與涉事校園使用者、承辦商人員或設施及可持續校園處職員溝通，檢討相關個案的成因。健康及安全事務處與設施及可持續校園處健康及安全專員亦有共同跟進相關事故，以防止類似個案再次發生。

立法會政府帳目委員會
就審計署署長第八十三號報告書進行的公開聆訊
屯門至赤鱗角連接路(第7章)

運輸及物流局局長開場發言

主席、各位委員：

我首先感謝審計署就路政署在推行及管理屯門至赤鱗角連接路的工程計劃，以及運輸署在相關路段的交通管理這兩個方面進行了全面的審計工作，並提供寶貴的意見。我亦感謝立法會政府帳目委員會，邀請本局（運輸及物流局）及兩署（路政署和運輸署）出席今日的聆訊，向委員會提供進一步證據和資料。

2. 運輸及物流局一直重視運輸基礎設施工程計劃準時交付及良好的交通管理，以加強道路連接，並提供安全、可靠而有效率的交通和運輸系統。我們接納審計報告內的所有建議，並會聯同相關部門盡快作適時的跟進及改善。

3. 屯門至赤鱗角連接路為港珠澳大橋（大橋）提供南、北雙向的連接路，包括全長五公里的屯門-赤鱗角隧道（屯赤隧道），其工程項目規模龐大而複雜，一共有八份相互關連的工程合約。現時最後兩份合約的帳目已進入結算階段，我們有信心可把實際總開支維持於約

422 億元，即佔工程計劃的核准工程預算總額 467.08 億元約 90%，整個工程項目不會超支。

4. 至於工程進度方面，正如審計報告所述，個別工程合約由於受大橋香港口岸人工島填海工程影響出現延誤，但最終達成南面連接路與大橋同步通車的目標。

5. 審計署就工程合約管理和屯赤隧道的管理、營運及維修保養提出了不少意見，容許我在此作簡短回應。

6. 首先是工程合約管理方面。就審計署提出有關優化合約管理及隧道設備的維修保養安排方面的建議，路政署會積極跟進。路政署亦會根據發展局和相關政府部門發出的指引，以及在推展工程時累積的經驗，配合創新科技的應用，持續優化工程項目管理的程序，務求提升推展工程項目的成本效益及效率。同時，路政署會繼續致力提升工地安全及加強監察，以保障所有操作和人員的安全。

7. 審計報告中特別建議路政署應在推行涉及配合工程合約的工程項目時，採取措施，改善配合工程的管理，以期盡量減低產生相互配合問題的風險。我非常同意。路政署會在日後推行工程項目時採納審計署的建議，積極採取相關措施以提升配合工程的管理。

8. 就屯赤隧道的管理、營運及維修保養方面，運輸署會持續檢視並評估營辦商的人員配置，適時要求營辦商調整其人力資源計劃，確保各級人員配置符合管理合約要求。同時，運輸署會聯同機電工程署持續檢視並按需要調整營辦商整體表現評估準則及季度報告編制流程，並改善報告提及的隧道重型救援車輛的使用。此外，運輸署會繼續探索應用新技術，協助營辦商識別超限車輛，務求在安全和效率方面有所提升。

9. 就屯門至赤鱗角連接路及屯門區內相關路段的交通管理方面，運輸署正積極持續檢視區內交通情況，並會適時實施合適、到位的交通管理措施。

10. 我非常感謝審計署署長和他的同事進行獨立而專業的衡工量值審計檢討，並提出一系列的建議。運輸及物流局會繼續在政策層面向部門提供適切的指引和督導，並密切監察各項改善措施的執行進度和情況，以確保相關建議得以有效和全面落實，務求進一步提升屯門至赤鱗角連接路的交通管理，以及日後推進及管理其他未來工程項目的合約管理質素。

11. 我們很樂意回應委員的提問。多謝主席。

中華人民共和國
香港特別行政區政府
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region
of the People's Republic of China

政府總部
運輸及物流局

香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



Transport and Logistics Bureau
Government Secretariat

East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue, Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref.: TLB CR 1/2172/2024

電話 Tel. No.: 3509 7129

來函檔號 Your Ref.: CB3/PAC/R83

傳真 Fax No.: 2136 8017

(電郵: hhchan@legco.gov.hk)

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會秘書
陳向紅女士

陳女士：

政府帳目委員會

研究審計署署長第八十三號報告書第 7 章

屯門至赤鱗角連接路

秘書處於 2024 年 12 月 24 日的來信收悉。信中要求我們就公開聆訊上所提出的相關事宜提供資料。有關資料現載於附件，供委員參閱。

運輸及物流局局長

(葉偉倫



代行)

2025 年 1 月 8 日

連附件

副本抄送：

發展局局長 (電郵：sdev@devb.gov.hk)

財經事務及庫務局局長 (電郵：sfst@fstb.gov.hk)

路政署署長 (電郵：tonyyau@hyd.gov.hk)

運輸署署長 (電郵：comr@td.gov.hk)

審計署署長 (電郵：ncylam@aud.gov.hk)

政府帳目委員會
研究審計署署長第八十三號報告書第 7 章
屯門至赤鱸角連接路

第 1 部分：引言

(a) 根據審計報告第1.6段，路政署於2011年11月就屯門至赤鱸角連接路工程計劃(“屯赤工程計劃”)的設計及建造工程監督工作向顧問X批出顧問合約，當中涉及8份工程合約(即合約A至H)。截至2024年8月，已向顧問X支付的顧問費為2.536億元，佔立法會財務委員會通過的核准顧問費用共2.864億元的88.5%(參見立法會PWSC(2011-12)32及PWSC(2013-14)3號文件)。就此，請路政署解釋/告知：

- (i) 當時如何估算顧問費用，以及最新的已支付顧問費用;
- (ii) 為何目前實際已支付的顧問費用較原先估算為少;
- (iii) 為屯赤工程計劃進行招標時，路政署與顧問X的職責分別為何; 及
- (iv) 當顧問X就屯赤工程計劃中的變更建議發出更改令時，路政署的考慮因素和審批程序為何;

(i)及(ii) 屯赤工程計劃的顧問費用主要是基於該工程計劃的規模、複雜性，以及預計完成相關設計及合約管理工作所需的專業及技術人員的工作月數所估算。立法會財務委員會在2011年及2013年就屯赤工程計劃批出的撥款中，有關設計及合約管理的顧問費用分別為6,150萬元(按2011年9月價格計算)及9,050萬元(按2012年9月價格計算)。有關費用若按付款當日價格計算即分別約為7,090萬元及1.22億元，共1.93億元¹。截至2024年12月，路政署已支付的顧問費用為2.536億元。有關金額並不包括駐工地人員的管理費用及薪酬，以及

¹ 根據有關申請撥款時立法會文件中的價格調整撥備並按比例計算。問題引述的2.864億元，當中0.615億元為2011年價格，其餘2.249億元則為2012年價格，並包括駐工地人員的管理費用，以及環境監察辦事處及獨立環境查核人服務的費用，不能與實際支付的設計及合約管理顧問費用直接比較。

環境監察辦事處及獨立環境查核人服務的費用。已支付的設計及合約管理顧問費用實際上較原先估算為高，主要原因是由於與港珠澳大橋香港口岸填海工程配合事宜而產生的額外參考設計及詳細設計所引致。

- (iii) 為屯赤工程計劃進行招標時，顧問 X 主要負責按其參考設計或詳細設計，擬備各工程合約的費用估算及招標文件(包括適用的合約條款、建築規格、建築工料清單及圖則等)；而路政署則主要負責查核顧問 X 上述的工作、評審標書、向投標委員會建議中標的承建商，以及批出工程合約予相關承建商以展開建造工程。
- (iv) 當顧問 X 認為部分工程需要因應工地的實際情況作出更改，顧問 X 須先估算擬議更改令的相關工程範圍和費用。如果更改令的估算費用超過一定金額²，顧問 X 需要在發出更改令前先獲得路政署的批准。路政署的批核人員在審批時會考慮擬議更改令的理據、對工程進度的影響，以及擬議的更改方案是否符合成本效益等因素，並以書面形式記錄及通知顧問 X 相關的審批結果。

(b) 就審計報告第1.8段表三，請解釋/闡明：

- (i) **工務工程合約中的價格變動調整撥備和應急費用是根據甚麼因素釐訂，以及其用途；及**
- (ii) **價格變動調整撥備會否在工程費用和應急費用不敷應用時被用作填補工程項目中因顧問發出的更改令或承建商的申索而引致的額外開支；如會，當局認為有關做法是否恰當；如否，有何措施優化工程費用的估算和加強成本管控；**
- (i) 路政署在推展工務工程時，會先為有關工程進行勘查研究及設計，並按該設計擬備建築工料清單，及按當時適用的價格

² 根據顧問 X 的合約條款及發展局當時適用的指引，於 2020 年 8 月 21 日以前，顧問 X 在發出 30 萬元以上的更改令前須先獲得路政署的批准。有關限額分別於 2020 年 8 月及 2023 年 10 月根據發展局的指引增加至 80 萬元及 100 萬元。

估算工程費用。同時，路政署亦會加上合理的應急費用，以支付於招標時未能預計的開支(就屯赤工程計劃，這包括因港珠澳大橋香港口岸填海工程配合事宜及疫情而產生的額外開支、合約申索等)。除此之外，路政署會根據該工程合約的預計施工時間表，推算合約期間每年的工程費用，並按政府經濟顧問就合約期間的公營部門樓宇和建造工程產量價格的趨勢增減率所作的預測，計算應包括於合約金額內的價格調整撥備。這項安排有助排除建築價格變動的不明朗因素，避免承建商於投標報價中反映不必要的風險溢價。

- (ii) 屯赤工程計劃工程合約中的價格調整撥備，基本是用於支付因工人及物料價格上漲而引致的額外合約開支。然而，因合約下其他開支(例如因港珠澳大橋香港口岸填海工程配合事宜而產生的額外開支及承建商的申索)超出預期，而合約中的應急費用亦不足夠的情況下，路政署才動用剩餘的價格調整撥備，以支付工程合約下未能預見的情況所引致的額外開支。
- (c) 根據審計報告第1.9(d)段，路政署估計合約A至H的總開支增幅(扣除工程更改已包含的上漲成本)約為73.873億元，或佔原訂合約總額326.913億元約22.6%。然而，工程費用在如此大額的增幅下仍未超出屯赤工程計劃的467.08億元的核准工程預算總額。請解釋：
- (i) 上述情況是否反映當時屯赤工程計劃的預算估計有欠準確；如是，政府目前就工程項目申請撥款時採用同步招標的做法如何有助更準確地估算工程費用；
 - (ii) 除同步招標外，有否採用其他措施(如利用科技)達致更準確的工程費用估算；及
 - (iii) 如何確保所聘用的顧問公司有效評估工程費用，使公帑用得其所；
- (i) 政府於 2013 年向立法會財務委員會為屯赤工程計劃建造工程申請撥款時的預算是由路政署及顧問 X 的專業人員，根據既定的程序、客觀的數據及專業的分析而制訂。另外，路政署內亦有按指引設有專責委員會，負責監察及審核屯赤工程

計劃的預算。由於在推展項目過程中遇到不可預見的因素，導致實際開支與預算有出入。

政府已於 2020 年 9 月發出內部指引，除獲有關批核當局豁免外，政府在採購所有由基本工程儲備基金撥款支付費用的工程合約及工程相關顧問服務時，必須採用同步招標安排，即在取得撥款前或申請撥款期間展開工程招標或顧問公司的遴選工作，待取得立法會撥款後才會開展工程或顧問工作。現時，採用同步招標安排其中一個主要目的，是在核准項目預算中盡量反映投標報價，增加核准工程預算的準確度。

- (ii) 路政署現時已規定工務工程須從項目的早期規劃及設計階段開始，廣泛採用建築信息模擬技術，並利用相關軟件協助製備工程合約的建築工料清單，以提升工料測量的準確度。此外，路政署正探討採用新科技進行工地勘測，例如地球物理測量技術，以更準確地掌握地質情況及估算相關的工程費用。
- (iii) 根據《土木工程管理手冊》³的指引，顧問公司須就其擬備的建築工料清單中牽涉金額較大的分項，委派該公司內另一獨立團隊的專業人員作覆核。此外，顧問公司亦需參考發展局及路政署的合約價格數據庫，以提升費用估算的準確度。同時，路政署亦會因應情況，就該些金額較大的分項進行抽樣檢查。此外，路政署會對顧問公司的工作，包括估算成本及擬備招標文件的表現進行季度評核，相關的評核結果將會影響該公司日後投標政府顧問合約的中標機會。

第 2 部分：合約 A 和 B 的管理

- (d) **根據審計報告第2.2段註12，路政署就未獲批延長合約期的27天延遲，向承建商A索取合共9,580萬元的算定損害賠償，並從支付予承建商A的款項中扣除。請解釋如何計算上述賠償額；**

顧問 X 在擬備合約 A 的合約條款時，已訂明相關工程不同階段及

³ 參見《土木工程管理手冊》第六章第 3.12(c)段。

不同部分的最遲完成日期，並根據《環境、運輸及工務局技術通告(工程)第 4/2003 號》的指引⁴，評估若承建商不能如期完成相關工程階段或工程部分時可能對政府造成的損失，包括額外的工程監督費用、因價格進一步上漲而引致的額外開支，以及延遲收取投資資本回報等。有關損失的金額以每日計算，並在合約內以算定損害賠償的形式訂明。

根據顧問 X 的評估，經考慮不同的工程階段及工程部分已獲批的延長合約期後，承建商 A 仍需為合約 A 個別工程階段及工程部分的延誤負責，並支付合共 9,580 萬元的算定損害賠償。

- (e) 根據審計報告第2.3及2.4段，路政署與承建商A發生合約爭議，當中主要涉及因香港口岸填海工程導致的延誤及食水管改移工程而引起的申索。其後，政府在合約訂明的爭議調解機制下再向承建商A額外支付一筆款項。上述事件是否反映顧問X就承建商A的申索估算錯誤；顧問X在調解機制下的角色和責任為何；**

路政署與承建商 A 的合約爭議，主要涉及與香港口岸一份填海工程合約的配合事宜及食水管改移工程相關的申索等。顧問 X 在處理承建商 A 的申索時，是根據承建商當時提交的資料及工地的其他記錄而作出顧問認為合理的費用評估。如承建商不滿意顧問所作的最後評估，可按合約機制向政府提出爭議。在解決爭議的過程中，承建商向政府提交了額外的資料以支持其申索；而路政署亦有委聘獨立專家審核承建商提交的資料，及就相關爭議事項的理據、可能承受的仲裁或訴訟風險，以及預計的法律開支等諮詢法律意見，並向批核當局建議對政府最為有利的方案。基於承建商向政府提交的額外資料、獨立專家審核有關資料的意見及上述考量，政府在合約訂明的爭議調解機制下再向承建商 A 額外支付一筆款項，並不反映顧問 X 未有合理評估承建商 A 的申索。

在調解機制下，顧問會就爭議事項向政府提供事實記錄，以協助政府的專家及法律團隊了解各爭議事項的細節。

⁴ 《環境、運輸及工務局技術通告(工程)第 4/2003 號》可在以下網址下載：
<https://www.devb.gov.hk/filemanager/technicalcirculars/en/upload/110/1/C-2003-04-0-1.pdf>

- (f) 根據審計報告第2.5段，合約B的工程於2020年6月大致完成。但截至2024年8月，合約B的帳目尚未結算。請路政署解釋/告知，帳目在工程完結後超過4年仍未結算的原因；預計何時完成結算，以及估計最終合約金額為何；

合約B的帳目在工程完結後超過4年仍未結算，主要是由於承建商B進行的隧道緊急通道艙口密封工程剛於2024年9月完成，而承建商B現正進行餘下的交收程序，包括更新公用設施走廊的操作及維修作業手冊等。根據現時進度，顧問X預計可於2025年上半年向承建商B發出保養工程完工證書及完成合約結算工作。而合約B的最終合約金額，預計將與目前的最新合約開支(即213.7億元)相若。

- (g) 就審計報告第2.7(b)段及註19提到的香港口岸海堤出現橫向移動的事件，請解釋：

- (i) 事件的起因，有關情況是否尋常；
- (ii) 政府在2014年已察覺海堤移動幅度超出預期，但為何直至2016年才有實質跟進行動；相關顧問及承建商在事件中的責任為何；
- (iii) 事前有否就合約A及B的工程與香港口岸填海工程的交接問題作充分溝通；顧問X在當中有否給予建議，為何顧問X未能及早就海堤可能出現的狀況作出評估；及
- (iv) 鑒於合約A及B的施工期因香港口岸填海工程的延遲及海堤移動事件而受到影響，政府從中在工務工程合約管理上汲取了甚麼經驗；

- (i) 為了盡量減少填海對環境的影響，路政署聯同港珠澳大橋香港口岸填海工程的顧問⁵(下稱“填海工程顧問”)決定引入首次在香港採用的不浚挖式方法來建造海堤。此方法不需在建造

⁵ 港珠澳大橋香港口岸人工島填海工程的顧問為另一顧問公司，並不是屯赤工程計劃下的顧問X。

海堤前浚挖海床的淤泥，而是在淤泥層中建造多支碎石樁以提升其強度和加速固結，及將一系列互相緊扣的鋼圓筒壓下海床，穿越淤泥層，並固定在下層較穩固的沖積層，構成人工島周邊的海堤。而主填海部分則會將排水帶插入淤泥層，及在新填海地上堆放填料作為預壓荷載，加速淤泥層的固結及沉降。與傳統的建造方法相比，採納這方法可以避免浚挖及傾倒大量淤泥，減少回填物料、降低建築期間的海上交通量及海水中的懸浮物。總體來說，不浚挖式的填海方法能大大減少工程對環境的影響，更符合可持續發展的原則。

在設計不浚挖式填海時，填海工程顧問已考慮並預期在工程期間填海地會出現沉降及橫向移動的情況，而構成海堤的鋼圓筒在建造期間亦會出現頂部橫移的現象。此外，路政署在2010年(即填海工程合約招標前)已委聘一位獨立的海外專家審視填海工程顧問的設計，而工程亦在該專家確認相關的設計恰當後才正式開展。

- (ii) 港珠澳大橋香港口岸人工島的海堤於2014年10月出現頂部橫向移動幅度超出預期的情況。路政署已即時聯同填海工程顧問及承建商調查成因、加強監察海堤的移動及覆檢海堤設計，以確保填海地及海堤的結構安全。

同時，路政署亦有即時聯同顧問X檢視海堤出現較大移動對屯赤工程計劃的影響，並已在可行情況下盡快跟進，包括 –

- (1) 合約A方面：由於填海工程的延誤，承建商A於2015年7月至2016年7月才開始分階段進入及接管工地。顧問X於2015年7月至11月發出數個更改令，指示承建商A安裝額外的監察儀器及進行土地勘測，以核實當時填海地及地下土層的實際情況，及提供所需資料讓承建商A檢視橋樑地基及結構的設計；及
- (2) 合約B方面：路政署及顧問X與填海工程顧問及承建商協調後，於2015年初安排承建商B在人工島的海堤位

置進行鑽探，以了解當時碎石樁的實際情況。基於鑽探的結果，兩位海外專家皆指出並沒有方法能讓隧道鑽挖機於海堤下的原訂走線安全通過，並建議把隧道的走線降低 10 米以確保施工安全。顧問 X 於 2015 年 9 月發出相關的更改令，指示承建商 B 降低海底隧道的走線。

(iii) 顧問 X 已於進行合約 A 及合約 B 的參考設計時，考慮填海工程的設計及配合事宜。由於不浚挖式海堤建造方法是首次於香港使用，而填海工程顧問及路政署委聘的海外專家當時皆未能預見海堤頂部會出現比預期大的橫向移動情況，因此顧問 X 是根據海堤不會大幅移動的情況下進行合約 A 及合約 B 的參考設計。

(iv) 港珠澳大橋香港口岸及屯赤工程計劃皆為複雜的大型基建，並須於緊迫的工期下完成其關鍵部分，以配合港珠澳大橋通車的目標。將來如有類似的工程，路政署將在切實可行的情況下，盡可能減少工程合約之間的介面，包括探討是否可以由同一承建商進行填海及後續工程的設計及建造等，以減少合約之間的配合問題。此外，路政署亦會採用「新工程合約」模式，透過互信與合作的合約條款，以及合約中訂明的風險預警和補償事項等機制，致力推動合約雙方建立互助互信的夥伴關係，共同管理風險，以提升項目管理成效和成本效益。

(h) 根據審計報告第2.12(a)及(b)段，在合約A招標前，依照竣工紀錄，路政署預計需改移的水管長約270米。然而，在合約A展開後，考慮到工地的實際狀況，需改移的水管實際長度經量度後為422米，較預計長度加長56%。請解釋為何沒有在規劃階段進行詳細工地勘測，而只根據竣工紀錄訂出合約A內的預計長度；

工程顧問於建議是否需要開挖探坑時，會整體考慮公用事業機構提供的竣工紀錄、施工位置附近的地下空間是否充足、開挖探坑對交通的影響，以及開挖探坑的成本效益等。一般而言，工程顧問在參考設計階段只會建議於部分關鍵的施工位置開挖探坑以確定施工的可行性，及確保空間足以進行所需的建造工程(例如於地

下空間十分狹窄的位置進行探坑，以確保有足夠空間建造地基或改移現有管線)。

由於題述水管位處大嶼山的翔東路，而根據公用事業機構提供的竣工紀錄，施工位置附近的地下空間相對充足，因此顧問 X 認為該水管不會影響合約 A 施工的可行性，而未有於參考設計階段開挖探坑。

隨著科技的發展，路政署正探討於將來的項目更廣泛地採用不需開挖路面的技術(例如透地雷達等)，以協助確認地下管線的實際位置及須改移的管線長度。

(i) 根據審計報告第2.14段，上述水管改移工程在2015年4月至2017年3月期間進行，但相關更改令(下稱“更改令A”)直到該工程完成後於2018年7月才補發。路政署表示自2015年起已一直與顧問X擬備更改令A。就此，請解釋：

- (i) 為何在工程展開後超過3年才能發出更改令A；
- (ii) 在更改令發出前已施工是否慣常做法；當中是否涉及員工或顧問X疏忽職守；如是，有何跟進行動；及
- (iii) 鑒於更改令A涉及的總金額達940萬元，路政署有否制定機制或程序，批准在特別情況下可容許承建商在未有正式的更改令發出前便展開工程；如有，詳情為何；如否，運輸及物流局認為更改令A的事件是否可以接受；

(i) 路政署、顧問 X 及承建商 A 的代表自 2014 年起已於工程進度會議中多次討論改移有關水管的安排及細節，而每次會議後亦有正式發出書面的會議記錄。當時參與會議的各方，包括路政署、駐地盤工程人員和承建商，都同意因為施工計劃非常緊迫，需要先進行更改工程，因此各持份者是充分知悉相關工程的更改及施工進度。由於水管改移工程的一些細節，包括接駁水管所需的停水及臨時供水安排等，需要按實際情況調節，因此路政署及顧問 X 於整項水管改移工程完成後才安排發出書面的更改令，以反映過程中所牽涉的所有變更。

- (ii) 在更改令發出前已施工並非慣常做法。路政署及顧問 X 於整項水管改移工程完成後才安排發出書面的更改令，以反映過程中所牽涉的所有變更。路政署承認有關做法並不理想，並已再次提示路政署的工程顧問及員工，必須嚴格遵守有關以書面形式發出更改令的合約條款及《土木工程管理手冊》內的相關指引⁶。
 - (iii) 路政署沒有制定機制或程序，批准在特別情況下可容許承建商在未有正式的更改令發出前便展開工程。運輸及物流局和路政署認為在未有正式的更改令發出前便展開工程的做法並不理想。路政署已再次提示路政署的工程顧問及員工，必須嚴格遵守有關以書面形式發出更改令的合約條款及《土木工程管理手冊》內的相關指引。
- (j) 根據審計報告第2.17段，在設計階段時，承建商A指稱在向顧問X和相關持份者傳閱不同設計以徵詢意見時，由於部分持份者較預期遲作回應，以致所呈交的設計在訂明的時限過後才取得顧問X的批准。承建商A為此提出額外設計費用的申索。請路政署告知，顧問X在徵詢過程中有否擔當統籌角色；相關持份者獲給予多少時間回覆，時間是否足夠；日後有何措施確保顧問和相關持份者就工程設計事宜按時回覆承建商；

顧問 X 在審核承建商 A 的設計時，需確保有關設計符合合約 A 的基本技術要求，同時亦需要考慮相關持份者(包括其他政府部門及公共事業機構等)就該設計提出的意見。由於工程牽涉的設計項目眾多，部分較複雜的設計可能需要因應持份者的意見作出多次調整，才能達致一個能令各持份者均接受的方案，令整體用於準備該設計的時間較承建商 A 所預期長。就一些較複雜的設計，顧問 X 已聯同承建商及相關持份者舉行設計檢討會議，以提高審批的效率。

合約 A 內並沒有訂明相關持份者必須回覆承建商 A 的時限，但根

⁶ 參見《土木工程管理手冊》第七章第 13.2 段。

據承建商 A 所擬定的項目設計計劃以應對緊迫的施工期，承建商 A 預期相關持份者可於三星期內回覆首次傳閱的設計文件，及於兩星期內回覆經修訂後再次傳閱的設計文件。相關持份者所需的審閱時間，除了取決於設計的複雜性，亦受其他因素(包括所提交設計的質量及相關持份者經辦人的其他工作量)所影響，因此難以一概而論。由於合約 A 是一份「設計及建造」合約，因此承建商需承受與審批設計相關的合理風險。

為提升日後提交及審批設計的效率，路政署正探討提升現有電子平台，讓承建商、顧問及持份者通過電子方式提交及回覆設計文件，以減少傳遞文件的時間。同時，平台亦可設有提醒通知，定期提示相關持份者處理尚未回覆的設計，及通知路政署及顧問及早介入複雜的個案。

- (k) 根據審計報告第2.25及2.26段，合約B要求承建商B須在屯門進行填海工程。承建商B在進行進一步的施工前土地勘測後，估算所需的石填料數量約為850 000立方米，較合約B所訂明的441 400立方米多出約90%。由於補購的石填料數量龐大，承建商B需從外地採購，價格亦隨之由每立方米160元上升超過兩倍至456元。承建商B就所需的石填料數量大幅增加而引致的額外費用提出申索，顧問X核證有關金額為1.158億元。請解釋/告知：
- (i) 為何石填料數量出現以上嚴重誤算，當中是否涉及專業失誤；
 - (ii) 日後有何措施確保可較準確地估算工程所需物料；
 - (iii) 根據註30，路政署在顧問X的2013年10月至12月季度表現評核報告中，將其在成本估算和招標文件/圖則質素方面的表現評為“欠佳”。鑒於合約B內列出的石填料數量由顧問X作估算，請路政署告知，除了在表現評核報告中反映顧問X的失職外，顧問合約有否訂立懲罰機制，例如因表現欠佳而扣減顧問費用等，如有，詳情為何；如否，如何監察顧問的表現；
 - (iv) 當時補購石填料的採購/招標程序；路政署接納如此昂貴的補購價格的考慮因素為何；
 - (v) 對於此類因金額龐大的更改令和材料價格變動而引致的額外

工程開支，當局會否考慮設立機制提交立法會審批；及
(vi) 工務部門監察填海工程的機制和流程；

- (i) 在設計階段，顧問 X 已根據「海港工程設計手冊」的指引進行土地勘測，但獲取的地質資料未必可以全面反映整個工地的地質情況。顧問 X 亦已在合約 B 中，要求承建商 B 於合約開展後進行間距更密的土地勘測，以確認海堤的挖掘深度及所需的石填料數量。由於顧問 X 已於詳細設計階段按照「海港工程設計手冊」的指引進行一定數量的土地勘測及按勘測結果評估石填料數量，路政署認為顧問 X 當時的建議並不涉及專業失誤。
- (ii) 路政署已提示員工及顧問在推展涉及填海工程的項目時，尤其在地質變化較大的區域，進行更多土地勘測，以盡可能準確地估算填海工程所需的填料數量。此外，路政署亦會探討採用地球物理測量及聲納掃描技術，以期更具成本效益地掌握地質及海床的資訊。
- (iii) 儘管顧問 X 已根據「海港工程設計手冊」的指引進行土地勘測及在合約 B 中要求承建商 B 進行間距更密的土地勘測以確認海堤的挖掘深度及所需的石填料數量，路政署認為顧問 X 可有更佳的專業判斷，及早安排更多土地勘測以更準確地評估填料數量。基於以上考慮，路政署於該季度的評核報告就顧問 X 在成本估算和招標文件／圖則質素方面的表現評為“欠佳”，有關評核結果將會影響顧問 X 在相關評核報告發出後三年內投標政府顧問合約的中標機會。除了在表現評核報告中反映顧問 X 的表現外，顧問合約沒有訂立其他懲罰機制，例如因表現欠佳而扣減顧問費用等。
- (iv) 於 2013 年末至 2014 年間，本地石材只由數個工程項目(包括廣深港高速鐵路及南港島綫工程等)供應，而同時有數個牽涉填海的工程(包括港珠澳大橋香港口岸、港珠澳大橋香港接線及屯赤工程計劃)正在推展。整體而言，本地石材當時出現供不應求的情況。因此，承建商 B 需從內地採購額外的石填料(約 400 000 立方米)。基於大幅增加的運輸距離及時間，從內

地採購石材的運輸成本亦大幅上升，承建商 B 因而提出申索。顧問 X 根據當時市場的情況及承建商的報價評估採購石料的額外費用，過程中亦有按合約的要求諮詢路政署。路政署認為顧問 X 就相關申索的評估合理。

- (v) 有關採購石料的額外費用是由合約申索所引致，而整個工程計劃的費用並沒有因此超出項目核准預算。根據現行機制，路政署會在工務工程獲得立法會財務委員會撥款後，按《土木工程管理手冊》及其他適用的指引管理各工程合約。標準工程合約內已有相關條款及機制，處理因工程量大幅上升而可能引致的申索。

- (vi) 屯赤工程計劃是按以下機制和流程監察填海工程：

- (1) 在進行填海工程前，承建商 B 須提交擬採用的石料供應商及石料規格等資料供顧問 X 審閱。在獲得顧問 X 的初步同意後，顧問 X 會聯同承建商前往有關石場視察及檢查石料，以確保石料符合合約的要求。在運送石料時，顧問 X 及承建商 B 會利用全球定位系統，監察躉船的運輸時間和路線。
- (2) 當石料送抵填海區後，顧問 X 會在卸貨前，登上躉船對石料再次進行檢查，並根據合約要求採集石料樣本，送往工務工程化驗所進行測試⁷，以確保送抵填海區的石料符合合約要求。顧問 X 亦會全程監察整個卸貨過程，及與承建商 B 進行聯合測量，確定用於工程的石料數量，而相關測量記錄須由顧問 X 和承建商 B 共同簽署作實，並交回路政署作紀錄。

- (l) 根據審計報告第2.27至2.29段，招標文件於2012年8月傳閱至路政署內負責屯門-赤鱗角隧道土木工程維修保養的新界區辦事處時，該辦事處沒有就隧道內的隔熱層提出意見。直至合約B展開後，該

⁷ 每 5,000 立方米石料須採集一個樣本。

辦事處才對合約B內訂明採用的噴塗式隔熱層表示關注。最終，顧問X在合約B下發出2份更改令，額外費用總額為3.287億元，以將隔熱層由噴塗式改為板材式。請解釋/述明，為何該辦事處沒有及早提出意見，使有關事宜得以適時考慮；是否內部出現溝通問題；所產生的額外費用是否包括移除噴塗式隔熱層，以及移除工序涉及多少金額；

路政署新界區辦事處於 2012 年審閱合約 B 的招標文件時，考慮到噴塗式及板材式隔熱層皆為可接受的設計，而噴塗式隔熱層在國內外亦有應用，因此當時並沒有提出意見。

其後於 2014 年，內地一些使用噴塗式隔熱層的行車隧道發生火災，其後的修復工作牽涉移除塗層、檢查結構及重新噴上隔熱層等工序，過程較預期繁複及需要長時間影響隧道的運作，以致修復的成本亦較高。相比之下，板材式隔熱層的維修更為快捷，對隧道的運作及其他機電設備的影響也較小。參考相關個案的經驗，並考慮到屯門至赤鱗角隧道是一條極為重要的策略性道路，路政署新界區辦事處於 2015 年年底對隧道採用噴塗式隔熱層表示關注。顧問 X 隨後建議隧道內的隔熱層應改為板材式，令長遠的檢查保養及維修工作更有效率及符合成本效益。

顧問 X 在獲得路政署的批准後，在 2016 年 11 月發出相關的更改令。當時承建商 B 尚未採購或安裝噴塗式隔熱層，因此相關的更改令並沒有引致任何額外不必要的工程。

(m) 根據審計報告第2.36至2.40段，承建商B建議在隧道的整段車道下建造公用設施走廊，並沿隧道車道提供45個緊急通道艙口，作為輔助疏散/救援路線。上述設施均為新設計，首次於香港的隧道使用。屯門-赤鱗角隧道在2020年12月通車後，儘管承建商B已進行修補缺漏工程，緊急通道艙口仍然重複出現故障(例如艙口井蓋意外打開)。在2023年10月，相關各方決定密封所有緊急通道艙口，有關工程其後於2024年9月完工。就此，請解釋/告知：

(i) 為何承建商B要以一筆過1,200萬元的成本節省吸引政府採納

其建議的新設施；

- (ii) 鑒於緊急通道艙口屬新設計，路政署在接納承建商B的建議前，曾否為此進行可行性研究；如有，詳情為何；
- (iii) 有否就事故進行調查；如有，調查結果為何；承建商B除了就事故承擔了修補缺漏工程的費用之外，是否還有其他責任須要承擔；及
- (iv) 政府曾為事件以880萬元加強緊急通道艙口的監察系統。路政署會否認為此舉得不償失；此筆費用是否應由承建商B承擔；路政署從中汲取到甚麼經驗；

- (i) 屯門至赤鱗角隧道是香港首條以隧道鑽挖機方法建造的海底隧道。與傳統的方形沉管式建造方法相比，隧道鑽挖機建造的圓形隧道於行車道下方留有額外的空間。承建商B因此於詳細設計階段，建議於行車道下方設置公用設施走廊，以善用隧道下方的空間及減少因日常檢查維修而需要封閉行車道的時間，同時承建商亦就相關建議向政府提供一筆過1,200萬元的成本節省。因應相關建議，原計劃放在跨管通道內的部分機電設備，將改為擺放在行車道下方的公用設施走廊。由於有關變動或會輕微增加後續招標的機電工程合約的費用(例如安裝額外氣閘、風扇、消防設備及對講機等)，顧問X已審核及確認上述的成本節省足以補償政府需於後續機電工程合約安裝額外設備的費用。綜合上述考慮，政府採納承建商建議的新設施。

- (ii) 整個公用設施走廊的建議(包括緊急通道艙口及井蓋)是由承建商B於詳細設計階段提出，並徵詢了相關的政府部門(包括消防處及機電工程署等)，以確定該建議符合相關法例要求及技術標準。雖然這是香港首次於行車道上設置緊急通道艙口及井蓋，但類似的設計曾於德國、比利時和西班牙的行人路、單車徑和機場中應用，而且沒有出現不良的事故報告。顧問X經審視有關建議及考慮各政府部門的回應後，決定批准有關的詳細設計。

- (iii) 路政署及顧問X在緊急通道艙口井蓋事故發生後已進行調查，結果顯示雖然緊急通道艙口井蓋本身的設計是可以承受

車輛的負載，但由於在香港道路行走的重型車輛密集且行駛速度較高，導致緊急通道艙口井蓋的零件損壞或移位，甚至因負氣壓而意外打開。

- (iv) 在緊急通道艙口井蓋事故發生後，承建商已對所有緊急通道艙口井蓋進行修補工作及承擔有關工程的所有費用。另一方面，路政署及顧問 X 認為需要改善隧道及公用設施走廊內的監察設備，讓負責隧道管理及營運的人員可於控制中心內，遙距監察所有緊急通道艙口井蓋的實時情況，從而作出迅速的反應。相關監察設備的改善工作完成後，已有效發揮輔助隧道管理及營運的作用，並能即時傳達緊急通道艙口井蓋的情況到控制中心。由於上述監察設備的改善工作旨在輔助隧道的管理及營運，並非修補工作的一部分，因此相關費用由路政署承擔。

路政署已汲取緊急通道艙口井蓋事故的經驗，並已在最新的隧道設計指引中，規定進入隧道行車道上方或下方空間的出入口，應避免設置於行車道上。

- (n) 就審計報告指出的多項合約管理的不足之處，請告知是否由於屯赤工程計劃的設計、工地勘察及前期工程部分，與後期正式進入建造工程部分是分開由顧問公司及不同承建商負責，以致有不少技術問題直到工程展開後才發現；如是，日後有何改善措施；**

審計報告中指出有關屯赤工程計劃的合約配合事宜，主要是由於港珠澳大橋香港口岸填海工程的延誤及香港口岸人工島海堤頂部出現較大橫向移動所引致，與屯赤工程計劃的不同階段由顧問公司及不同承建商負責沒有直接關係。然而，正如上文(g)(iv)項的回覆所提及，將來如有類似的工程，路政署將在切實可行的情況下，盡可能減少工程合約之間的介面，包括探討是否可以由同一承建商進行填海及後續工程的設計及建造等，以減少合約之間的配合問題。此外，路政署亦會採用「新工程合約」模式，透過互信與合作的合約條款，以及合約中訂明的風險預警和補償事項等機制，致力推動合約雙方建立互助互信的夥伴關係，共同管理風險，以

提升項目管理成效和成本效益。

第3部分：其他合約管理事宜

- (o) 根據審計報告第3.2及3.3段，合約C的工程涉及屯門至赤鱗角北面連接路收費廣場及相關工程，於2014年7月展開並於2019年9月完工(見審計報告第1.7段表二)，最終合約金額接近31億元。然而，《2019年施政報告》宣佈豁免屯門-赤鱗角隧道收費。該隧道的收費廣場及相關設施遂即時失去用途。請告知，相關部分的工程所涉及的金額；及

《2019年施政報告》宣佈豁免屯門-赤鱗角隧道收費後，該隧道的收費廣場及相關設施因而失去用途。相關部分的工程所涉及的金額共約7,895萬元，當中約4,070萬元為拆卸工程的費用。

第4部分：營運及交通管理

- (p) 根據審計報告第4.2段，在2020年9月，運輸署透過公開招標向營辦商A批出屯門-赤鱗角隧道首份管理、營運及維修保養協議，為期4年，由2020年12月27日起至2024年12月26日止，定額管理費為2.986億元。新一份協議於2024年9月批予現時的營辦商，為期6年，定額管理費為5.536億元。換言之，平均每年管理費由上一份協議的7,465萬元上升24%至新一份協議的9,227萬元。請運輸署告知，以上升幅的原因；運輸署認為是否合理；現時的營辦商是否以最低標價投得新一份協議；如否，評審標書準則為何。

政府隧道管理、營運及維修合約(「合約」)的招標工作是按照政府的《物料供應及採購規例》進行，以公開招標的形式及「公開及公平競爭」為原則，並遵守招標程序及評審準則。

關於屯門-赤鱗角隧道的新合約，運輸署在相關招標文件內訂明標書評審分為兩個部分，即技術評審及價格評審，分別佔總評分的70%及30%。投標評審委員會(包括運輸署及機電工程署人員)

按照訂明的遴選準則和評分方法評核投標者的技術建議書，包括投標者在管理、營運及維修相關交通運輸設施等方面的能力；並就通過技術評審的投標者所提出的價格作出評審。投標評審委員會在綜合計算投標者在技術及價格兩部分所得的總評分後，向中央投標委員會推薦採納總評分最高的標書。

屯門-赤鱗角隧道新一份為期 6 年的合約在 2024 年 12 月 27 日開始，新合約的平均每年管理費較首份於 2020 批出為期 4 年的合約的平均每年管理費上升約 24%。新合約管理費上升，估計營辦商已反映這數年來營運成本上升及累積通脹等因素；加上因應港珠澳大橋、香港國際機場及東涌新市鎮的發展，屯門-赤鱗角隧道的行車量持續上升，運輸署在新一份合約新增共 10 名（相比首份合約的人手增加 7%）人手負責隧道出入口的交通管制人員和維修人員，以確保隧道的安全運作和營運效率。另外，由於部分隧道設施及設備的保養維修期已完結，隧道營辦商需要在新合約期間維修或更換相關設施及設備，因此相關的維護開支相應增加。

考慮到上述原因，運輸署認為新合約管理費的上升幅度屬合理水平。新合約的營辦商是眾多投標者中總得分最高的投標者，而其標價屬第二低。運輸署在經中央投標委員會批准有關評審結果後批出新合約。

財經事務及庫務局



香港添馬添美道二號
政府總部二十四樓

**FINANCIAL SERVICES AND THE
TREASURY BUREAU**

24/F, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue, Tamar
Hong Kong

傳真號碼 Fax No. : 2147 5240
電話號碼 Tel. No. : 2810 2495
本函檔號 Our Ref. : TsyB W 00/520-1/53
來函檔號 Your Ref. : CB3/PAC/R83

(電郵：hhchan@legco.gov.hk)

香港中區
立法會道1號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會秘書
陳向紅女士

陳女士：

**政府帳目委員會
研究審計署署長第八十三號報告書第7章
屯門至赤鱗角連接路**

秘書處於2024年12月24日的來信收悉。信中要求發展局及財經事務及庫務局就審計報告第1.8段表三提供資料。經諮詢發展局，現綜合回覆如下：

一般而言，工務工程合約費用主要由工程建造費用、應急費用及合約價格調整撥備所組成。應急費用是應付未能預見的情況所引致的額外開支（例如比預期惡劣的岩土狀況、為配合地區關注而進行的額外工程等變更指令所引致的費用）。每個工程項目均有其獨特性，所面對的風險亦不盡相同，項目工程團隊會就該項目釐訂所需的應急費用。合約價格調整撥備則是應付合約期間工人工資及材料價格的變動，有助排除建築價格變動的不明朗因素，以減低承建商的標價中的風險成本。項目工程團隊亦會估算該工程期內每年的工程費用，按政府經濟顧問就合約期間的公營部門樓宇和建造工程產量價格的趨勢增減率所作的預測，計算該合約所需的價格調整撥備。然而，價格調整的開支則要視乎工程期內每年的實際工程費用，並根據政府統計

處每月提供的工資及材料成本指數做相應調整，從而得出每年價格調整的實際開支。

如前段所述，在推展工務工程項目的過程中，有可能在工程範圍內出現未能預見的情況，這些情況所引致的額外開支一般由應急費用和節省了的建築成本作支付。只有在價格調整撥備有剩餘時，而工程項目中又無法調撥其他額外資源，管制人員方能動用剩餘的合約價格調整撥備以支付這些額外開支。

政府一直致力優化工程費用的估算和加強成本管控措施。政府自2020年9月起採用同步招標的策略，即工程項目會先展開招標，以期在提交的撥款申請文件中反映回標價格，從而向立法會提供更確切的工程造價估算，減低工程超支的風險。發展局轄下項目策略及管控處亦會審核工務工程項目於施工期出現的大型變更指令，以確保該指令符合成本效益。

財經事務及庫務局局長

(賀穎君



代行)

2025年1月8日

副本抄送：

發展局局長 (電郵：sdev@devb.gov.hk)

運輸及物流局局長 (電郵：stloffice@tlb.gov.hk)

路政署署長 (電郵：tonyyau@hyd.gov.hk)

運輸署署長 (電郵：comr@td.gov.hk)

審計署署長 (電郵：ncylam@aud.gov.hk)

財經事務及庫務局



香港添馬添美道二號
政府總部二十四樓

**FINANCIAL SERVICES AND THE
TREASURY BUREAU**

24/F, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue, Tamar
Hong Kong

傳真號碼 Fax No. : 2147 5240
電話號碼 Tel. No. : 2810 2495
本函檔號 Our Ref. : TsyB W 00/520-1/53
來函檔號 Your Ref. : CB3/PAC/R83

(電郵：hhchan@legco.gov.hk)

香港中區
立法會道1號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會秘書
陳向紅女士

陳女士：

**政府帳目委員會
研究審計署署長第八十三號報告書第7章
屯門至赤鱗角連接路**

秘書處於2025年1月14日的來信收悉，本局現回覆如下：

在推展工務工程項目的過程中，有可能在工程範圍內出現未能預見的情況，這些情況所引致的額外開支一般由應急費用和節省了的建築成本支付。一般而言合約價格調整撥備是應付合約期間工人工資及材料價格的變動，有助排除建築價格變動的不明朗因素，從而減低承建商的標價中的風險成本。只有在價格調整撥備有剩餘時，而工程項目中又無法調撥其他額外資源，管制人員方能動用剩餘的合約價格調整撥備以支付在未能預見的情況所引起的額外開支。

在現有機制下，管制人員可在不超出核准工程預算和符合上述條件的前提下能調撥資源，以應付工程中未能預見的情況。管制人員須確保妥善使用其管制內的款項，亦須顧及提供公共服務及使用

公帑的經濟效益、效率及成效，以控制或監察成本開支，我們認為現時做法合理。

發展局的項目策略及管控處(管控處)亦透過推行不同措施，加強工務工程項目成本管控。管控處由項目立項開始進行審視，定期檢討和跟進，從而由詳細設計至申請撥款各個階段，全程監察項目的發展。同時，政府亦由2020年9月起採用同步招標的策略，即工程項目會先展開招標，以期在向立法會提交的撥款申請文件中反映回標價格，從而向立法會提供更確切的工程造價估算，減低工程超支的風險。

我們會聯同發展局持續檢視和加強工務工程的成本管控和監察工程開支。

財經事務及庫務局局長

(賀穎君



代行)

2025年1月22日

副本抄送：

發展局局長 (電郵：sdev@devb.gov.hk)

運輸及物流局局長 (電郵：stlooffice@tlb.gov.hk)

路政署署長 (電郵：tonyyau@hyd.gov.hk)

運輸署署長 (電郵：comr@td.gov.hk)

審計署署長 (電郵：ncylam@aud.gov.hk)

中華人民共和國
香港特別行政區政府
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region
of the People's Republic of China

政府總部
運輸及物流局

香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



Transport and Logistics Bureau
Government Secretariat

East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue, Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref.: TLB CR 1/2172/2024

電話 Tel. No.: 3509 7129

來函檔號 Your Ref.: CB3/PAC/R83

傳真 Fax No.: 2136 8017

(電郵: hhchan@legco.gov.hk)

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會秘書
陳向紅女士

陳女士：

政府帳目委員會

研究審計署署長第八十三號報告書第 7 章

屯門至赤鱗角連接路

秘書處於 2025 年 1 月 14 日的來信收悉。信中要求我們就公開聆訊上所提出的相關事宜提供資料。有關資料現載於附件，供委員參閱。

運輸及物流局局長

(葉偉倫



代行)

2025 年 2 月 7 日

連附件

副本抄送：

發展局局長 (電郵：sdev@devb.gov.hk)

財經事務及庫務局局長 (電郵：sfst@fstb.gov.hk)

路政署署長 (電郵：tonyyau@hyd.gov.hk)

運輸署署長 (電郵：comr@td.gov.hk)

審計署署長 (電郵：ncylam@aud.gov.hk)

政府帳目委員會
研究審計署署長第八十三號報告書第 7 章
屯門至赤鱸角連接路

第 1 部分：引言

(a) 根據運輸及物流局局長2025年1月8日的覆函，以及財經事務及庫務局局長與發展局局長於同日的綜合回覆，如工務工程合約中的應急費用不足以支付因未能預見的情況所引致的額外開支，在無法調撥其他額外資源的情況下，管制人員可動用剩餘的價格變動調整撥備以支付該等額外開支。就此方面，請告知/提供：

(i) 從成本管控方面，政府當局認為上述安排是否良好做法；有否措施加強監察工務工程項目的開支；及

(ii) 就審計報告第 1.8 段表三，有哪一份合約的應急費用不足以支付因未能預見的情況所引致的額外開支，而需動用價格變動調整撥備；請提供詳情(包括所涉及的額外開支項目及金額)；

(i) 在推展工務工程項目的過程中，有可能在工程範圍內出現未能預見的情況，這些情況所引致的額外開支一般由應急費用和節省了的建築成本支付。一般而言，合約價格調整撥備是應付合約期間工人工資及材料價格的變動，有助排除建築價格變動的不明朗因素，從而減低承建商的標價中的風險成本。只有在價格調整撥備有剩餘時，而工程項目中又無法調撥其他額外資源，路政署方能動用剩餘的合約價格調整撥備以支付在未能預見的情況所引起的額外開支。

在現有機制下，路政署可在不超出核准工程預算和符合上述條件的前提下能調撥資源，以應付工程中未能預見的情況。路政署須確保妥善使用其管制內的款項，亦須顧及提供公共服務及使用公帑的經濟效益、效率及成效，以控制或監察成本開支，我們認為現時做法合理。

政府一直致力加強成本管控措施。在 2016 年 6 月，發展局成立項目成本管理辦事處，推行工務工程項目的成本管理，並開始推出有助工務工程項目能如期完成，又符合成本效益的措施。到了 2019 年 4 月，發展局進一步把項目成本管理辦事處升格為項目策略及管控處，推行策略性措施，加強成本監察和項目管控的能力，並採取全面的方法，提升成本管理和工務工程項目的表現。根據現行指引，在施工期間授權發出估價逾 140 萬元的更改令前，工務部門須徵詢項目策略及管控處的意見，以確保有關更改令符合成本效益。

項目策略及管控處會由項目立項開始進行審視，並定期檢討和跟進，全程監察項目由詳細設計至申請撥款各個階段的發展，並使用項目監察系統，持續監察項目的進度及開支，並提供預警訊號，讓高層管理人員在必要時及早介入，直至項目完成。

(ii) 截止 2024 年 8 月，合約 A 至 H 的價格變動調整撥備及應急費用（金額按付款當日計算）詳情如下：

合約	合約內的價格變動調整撥備	已動用的價格變動調整撥備	未動用的價格變動調整撥備	合約內的應急費用	未能預見的情況所引致的額外開支的金額	需要動用剩餘的價格變動調整撥備(是/否)	額外開支主要涉及的項目
	(I) (百萬元)	(II) (百萬元)	(III) = (I)-(II) (百萬元)	(IV) (百萬元)	(V) (百萬元)	(VI) (註 1)	(VII)
A	1,535.2	853.8	681.4	375.0	1,672.4	是	申索、更改令及解決合約爭議
B	5,079.0	1,259.1	3,819.9	1,314.0	8,348.8	是	申索及更改令

合約	合約內的價格變動調整撥備 (I) (百萬元)	已動用的價格變動調整撥備 (II) (百萬元)	未動用的價格變動調整撥備 (III) = (I)-(II) (百萬元)	合約內的應急費用 (IV) (百萬元)	未能預見的情況所引致的額外開支的金額 (V) (百萬元)	需要動用剩餘的價格變動調整撥備(是/否) (VI) (註 1)	額外開支主要涉及的項目 (VII)
C	445.0	199.5	245.5	220.0	509.1	是	申索及更改令
D	148.0	34.7	113.3	202.0	374.5	是	申索及更改令
E (註 2)	-	-	-	21.6	21.5	否	申索及更改令
F	0.2	0.7	(0.5) (註 3)	0.9	1.9	否	申索及更改令
G	3.1	1.2	2.0	3.4	3.4	否	更改令
H	4.7	0.9	3.7	6.2	16.3	是	更改令

註 1: 如(V)的金額大於(IV)而有未動用的價格變動調整撥備及工程項目中又無法調撥其他額外資源，便需要動用剩餘的合約價格變動調整撥備以支付在未能預見的情況所引起的額外開支。

註 2: 合約 E 是機電工程合約，有關合約條件並沒有包括價格變動調整撥備。

註 3: 由於合約 F 的實際價格變動調整高於合約內的價格變動調整撥備約 50 萬元，因此需要調撥工程項目中其他額外資源以支付價格變動調整撥備的增幅。

第 2 部分：合約 A 和 B 的管理

(b) 根據運輸及物流局局長2025年1月8日的覆函，就估算合約B下屯門填海工程所需的石填料數量嚴重失準的事件，路政署表示顧問X已按照《海港工程設計手冊》的指引進行土地勘察，並根據勘察結果評估石填料數量。因此，路政署認為顧問X當時的建議並不涉及專業失誤，但認為顧問X可有更佳的专业判斷，並在2013年的季

度評核報告中將顧問X在成本估算和招標文件/圖則質素方面的表現評為“欠佳”，而該評核結果將會影響顧問X在相關評核報告發出後3年內投標政府顧問合約的中標機會。就此，請告知：

- (i) 顧問X對石填料數量的估算有否在招標前再經路政署核對，當中的程序如何；
- (ii) 顧問X在相關評核報告發出後3年內曾否參與政府顧問合約的投標；如有，中標情況如何；及
- (iii) 政府當局會否考慮在顧問合約中加入罰則，例如表現欠佳會被扣減顧問費用；如否，有何措施令顧問承擔表現欠佳的責任；

(i) 路政署已在招標前根據「土木工程管理手冊」對招標文件（包括圖則及建築工料清單）進行查核。根據設計階段的土地勘測資料及顧問X建議的海堤挖掘深度，路政署於招標前的查核認為相關圖則及建築工料清單並無不妥之處。合約開展後，承建商B按合約要求進行額外的土地勘測，顧問X隨後根據最新的土地勘察資料擬定海堤的挖掘深度，而實際所需的石填料數量較招標前估算的數量為高。以上情況並非由於查核招標文件的疏漏所引致。

(ii) 工務工程顧問合約主要採用「雙信封」的評標方法，投標者須同時呈交技術建議書及價格建議書。在評核技術建議書時，工務部門會審視顧問公司的工作經驗、對工程項目的理解、投放的人力資源，以及過往表現(包括表現評核報告)等。其後在評核價格建議書時，工務部門會以招標前所估算的顧問費用為基準，審視顧問公司的投標價格是否屬於合理水平，及檢視是否與其建議投放的人力資源吻合。工務部門會按招標文件內所定下的評分比重作綜合計算，總得分最高的投標者一般會獲批合約。

在2013年10月至12月的季度表現評核報告中，顧問X在成本估算和招標文件/圖則質素方面的表現被評為“欠佳”。顧問X在該評核報告發出3年內曾參與政府顧問合約投標，亦

曾經中標。而顧問 X 過往表現已反映在相關評標時的綜合評分中。

- (iii) 除了在表現評核報告中反映顧問的表現外，若顧問公司提交的報告或文件未能符合顧問合約的要求，顧問將不會獲發該部分的顧問費直至相關報告或文件被路政署所接納。

於工務工程的顧問合約中引入罰則，從而在顧問表現欠佳時扣減其費用的做法並不合適，因涉及的扣減金額不能簡單地與顧問的表現掛鉤，而必須與政府的實際損失相符；行使有關罰則亦容易引發糾紛，影響顧問合約的有效推展。此外，顧問或會因此罰則而加大其標價內的風險溢價，令整體工程費用進一步上升。因此，較為合適的做法是當發現顧問在履行其責任時出現專業疏忽導致政府蒙受損失，政府會依據法律機制向顧問提出索償，而有關機制已在現行工務工程顧問合約中清楚訂明。

- (c) **運輸及物流局局長在其2025年1月8日的覆函中表示，政府當局認為在未有正式的更改令發出前便展開水管改移工程的做法並不理想。請告知，路政署除了再次提醒其工程顧問及員工，有否其他跟進行動；上述覆函亦提到，在2020年8月21日以前，30萬元以上的更改令須事先獲得相關的工務部門批准。相關限額其後分別於2020年8月及2023年10月根據發展局的指引增加至80萬元及100萬元。請告知，以上調整的背後原因為何，以及無須事先獲得批准的更改令在發出前是否仍須向相關工務部門匯報；**

在原有機制下，工程顧問可簽發 30 萬元或以下的更改令而無須預先向相關工務部門匯報。然而，工程顧問須就其發出的每個更改令，提交副本知會工務部門，並且在每月的進度報告中，匯報所有已發出的更改令。工務部門若有任何疑問，會即時與工程顧問作出跟進。

發展局不時會檢討工務工程顧問的管理制度。在 2020 年的檢討中，發展局發現授權顧問簽發更改令的門檻自 1990 年代制訂後，

一直沒有根據各類工程投標價格走勢作出更新。因此，在考慮了建築署編制的建築工程投標價格指數、土木工程拓展署編制的土木工程指數、路政署編制的路政署建造成本指數同期升幅等因素，有關門檻由當時的 30 萬元上調至 80 萬元。此舉有助簡化管理流程及減少行政審批的時間，令必要的工程修改或調整可適時落實，從而加速項目交付，實現政府提速、提效的理念。在及後的檢討中，上述門檻於 2023 年更新為 100 萬元。

為更有效監管工務工程顧問所簽發的更改令，發展局於 2024 年向工務部門發出指引，要求部門須於施工期間的每六個月，對毋須工務部門預先審批的更改令進行不少於百分之五的隨機抽查，確保發出更改令的理據充足及相關的成本估算合理。

除了提醒工程顧問及員工，路政署已按照發展局發出的指引，在工務工程合約更廣泛地採用「新工程合約」模式。「新工程合約」引入風險預警機制，鼓勵僱主代表和承建商盡早識別和提出可能對項目造成影響的潛在風險，以及在遇到施工困難和問題時，透過合約設定的程序框架及時限，共同協商和擬定可令工程項目順利推展的最佳解決方案。

- (d) 根據審計報告第2.18及2.19段，在合約A展開後，承建商A發現不同打樁工程地點的實際基岩層較地質基準報告所預期的為深。在2014年2月至2015年7月期間，承建商A就打樁工程的地下狀況有偏差而產生的額外費用提出31項申索，而顧問X就這些申索，核證向承建商A額外支付5,220萬元。審計報告第2.23(d)(ii)及2.24段提到，路政署同意在推行涉及打樁工程的工程合約時，探討利用新科技和數碼工具進行更詳細的土地勘測。就此，請路政署告知相關詳情及進度；**

路政署會在推展現有及將來的工程項目時積極採用地球物理測量技術。該技術能探測鑽孔與鑽孔之間地質情況的變化或異常之處，從而協助工程團隊更準確地掌握地質情況及進行設計工作。

- (e) 根據審計報告第2.33段，在2021年6月28日和7月29日，屯門-赤鱗角隧道南面出入口發生嚴重水浸事故，導致隧道交通分別受阻約3小時和約1小時。審計報告第2.42(b)(iii)及2.43段提到，路政署同意在推行隧道工程項目時，因應氣候變化繼續改善道路排水系統的設計。就此，請路政署告知相關詳情及進度；

路政署已於 2023 年發佈新的設計指引，列明隧道的排水系統必須具備額外的承載力以應對因極端天氣而可能出現的特大暴雨，以及預計於廿一世紀末的氣候變化情況。路政署員工及顧問於推展現有及將來的工程項目時，須遵從相關指引設計隧道的排水系統。

第3部分：其他合約管理事宜

- (f) 就審計報告第3.4及3.5段提及的斜坡及擋土牆工程，請解釋/告知：

- (i) 為何實際土地狀況與設計階段所預計的狀況有如此大的分別，目前有否新措施或技術可增加估算的準確度；及
 - (ii) 為何把擋土牆底部之下的現有填土換成混凝土而發出的更改令對時間和費用的實際影響(即延長合約期273天和額外支付延期完工費用3,150萬元)最終多於預計的可能延遲時間和延期完工費用(即可能延遲3.5個月和延期完工費用約1,360萬元)。在審計報告第3.18(a)(ii)及3.19段中，路政署同意在推行涉及建造斜坡和擋土牆的工程項目時，密切監察更改工程的進度，盡量減輕在時間和費用方面的影響。就此，路政署有何跟進措施；
- (i) 由於地質固有的複雜性和差異性，在施工階段遇到的實際狀況可能與設計階段所預計的地質狀況差異很大。就審計報告第 3.4(a)段提及的斜坡工程，顧問 X 已參考過往的土地勘測資料及根據土地勘測的相關指引在擬建斜坡的範圍進行土地勘測。至於審計報告第 3.4(b)及 3.5 段提及的擋土牆工程，由於該擋土牆旁的龍門路為單線單程行車道，因此在設計階段封閉該路段以便在擬建擋土牆的位置進行土地勘測，做法並不可行。有見及此，顧問 X 已在設計階段參考附近約 15 米

外的鑽孔資料進行設計。及後，在斜坡及擋土牆建造期間發現泥縫、橫向縫、縱向縫及軟土層，實屬不可預見的情況。如上文(d)項的回覆所述，路政署會在推展現有及將來的工程項目時，積極採用地球物理測量技術以提升勘測的準確度。

- (ii) 相關更改令引致的延誤比預期長，是因為承建商於建造擋土牆期間需花更長時間處理一組電訊公司管線。顧問 X 及承建商於更改令發出前曾就該組電訊管線諮詢相關的電訊公司。當時電訊公司認為該段管線可以改移，以騰出空間建造擋土牆。其後根據現場視察，電訊公司指出改移該段管線離開擋土牆工程範圍需時超過兩年。為免造成更大的工程延誤，承建商需額外加設臨時保護及承托，以支撐及避免損壞該組電訊管線，加上需遷就有關管線及在更狹窄的環境施工，大大影響承建商施工及挖掘的效率。此外，由於上述原因而延長的工期橫跨雨季，令工程進一步受惡劣天氣所影響。因此，延長合約期由原來的3.5個月增加至273天，並額外支付3,150萬元的延期完工費用。在整個建造過程，路政署及顧問 X 已密切監察更改工程的進度，以盡量減輕在時間和費用方面的影響。

- (g) 根據審計報告第3.7及3.8段，合約C在2019年9月完成後，數個排污沙井和排水渠截槽的面蓋在2021年5月至2023年2月期間移位。最終，顧問X發出3份更改令(額外費用總額定價為300萬元)，以進行改建工程，以免沙井和排水渠的面蓋移位。請路政署告知從以上事件汲取了甚麼經驗；

顧問 X 已就審計報告內提及的沙井和排水渠截槽的面蓋移位事故進行調查及分析，並指出上述事故是由於井蓋被較預期頻繁、高速及重型的車輛駛過所引致。

汲取有關經驗，路政署會探討在預期出現頻繁、高速及重型車輛的路段，將沙井面蓋由原來 E600 級¹（可承受 60 噸重量），進一

¹ E600 級沙井面蓋一般適用於巴士總站和碼頭的行車道。

步提升至 F900 級(可承受 90 噸重量)。F900 級面蓋一般適用於機場跑道，並配備螺絲收緊，以免面蓋移位。

此外，路政署亦已於 2023 年 7 月更新了適用於排水渠截槽的標準圖則，包括使用加厚的排水渠蓋及配備螺絲收緊，以免面蓋移位。

- (h) 就審計報告第3.10及3.11段，請路政署解釋，為何除了更改屯門-赤鱗角隧道內隔熱層種類的事件(見審計報告第2.27至2.29段)，新界區辦事處又在搪瓷牆板的最終設計獲批准後，才提出意見表示改用較易於以人手拆除的設計，以方便日後的維修保養工作。此修改涉及發出1份定價為550萬元的更改令。就此，路政署是否同意，如相關人員能在工程設計敲定前提出意見可避免不必要的額外支出；如是，政府當局有何措施確保工務部門不再發生類似的情況；

顧問X在2012年及2016年分別傳閱合約B及合約D的招標文件，當時並沒有指引訂明隔熱層的種類及隧道內的配件須盡量可以人手拆除，以方便長遠的檢查維修。其後於相關工程合約開展後，新界區辦事處提出使用板材式隔熱層及將搪瓷板分為兩行，以提升保養工作的成本效益，避免因工程需要而封閉部分行車管道，減少對交通的影響。以上變更並沒有引致任何額外不必要的工程，因此沒有牽涉額外支出。路政署已於2023年發佈新的設計指引，要求於一般情況下須使用板材式隔熱層，以及隧道內配件須盡量可以人手拆除，令長遠檢查保養及維修工作更有效率及符合成本效益。

- (i) 就審計報告第3.13段提到有關合約D的招標文件出現資料遺漏及不一致的問題，請解釋：

- (i) 為何就合約D下須建造的1條行車通道，路政署並沒有在合約圖則(包括合約範圍內)訂明該行車通道的混凝土覆蓋、排水設施和相關緊急車輛通道標誌，以致須發出1份定價為550萬

- 元的更改令，當中是否涉及顧問X或路政署相關員工的疏忽；
- (ii) 就合約D各份合約文件(如圖則和特別規格)之間的內容不相符而發出的10個釐清工程細節的指示(涉及額外費用合共9,260萬元)，由於顧問X負責擬備招標文件(包括建築規格及圖則等)，顧問X是否須就上述事件承擔責任；及
- (iii) 有何措施/審核機制協助員工核對招標文件；該等措施如何有效確保招標文件內的資料齊全和準確一致；

(i) 顧問X及路政署於合約D招標前已按相關指引的要求檢查招標文件，當中涉及超過6000頁文件及1800張圖則。合約D的圖則未有訂明需建造一條行車通道的混凝土覆蓋、排水設施和相關緊急車輛通道標誌，實屬個別的疏漏。其後發出的相關更改令定價為550萬元，佔原合約金額25.9億元約0.2%，而且不牽涉任何額外不必要的工程。路政署認為顧問X在擬備招標文件方面的整體表現並非不能接受。

(ii) 就該10個發出的指示，當中7個指示牽涉因配合其他「設計及建造」合約的最新情況或設計標準的更新指引而須釐清建造細節，涉及金額約為9,190萬元（佔項目原訂金額25.9億元約3.55%）。以上7個指示並非由於顧問X擬備招標文件的疏漏所引致。

餘下3個指示牽涉顧問X在擬備招標文件時的個別疏漏，涉及金額約為70萬元（佔項目原訂金額25.9億元約0.03%）。

上述10個指示所涉及的費用，實際上是由額外的工作所引致，而且沒有引致任何額外不必要的工程，因此沒有涉及額外支出。路政署會綜合檢視顧問X的表現，並適當反映於其最終表現評核報告中。

(iii) 路政署在2018年已更新了內部指引，明確要求員工審核工程顧問提交的招標文件，當中包括抽查招標文件、建築工料清單及圖則。路政署及其顧問亦已廣泛使用建築信息模擬技術製作圖紙，確保所有圖紙中的剖面圖/立面圖/平面圖/鋼筋圖等細節彼此相容，減少人為錯誤。

(j) 根據審計報告第3.16段，顧問X分別發出兩份定價390萬元及260萬元的更改令，引入建築信息模擬技術和智能火災系統流動應用程式，以提升屯門-赤鱗角連接路的營運效率和防火安全。請路政署解釋/告知：

- (i) 為何在工程展開後才決定採用以上技術；
- (ii) 審計報告第3.19(e)段提到路政署署長會持續檢討所應用的新科技。就此方面，上述兩項技術的效益如何；及
- (iii) 會否在日後籌備工程項目時更積極主動將新技術納入招標文件中；

(i) 由於相關合約在 2017 年招標時，建築信息模擬技術和智能火災系統流動應用程式並未普及，因此顧問 X 沒有於招標文件中要求承建商採用相關技術。及後因應於 2019 年發出的新指引，路政署須為新建的道路進行道路安全審核。由於當時部分道路工程尚未完成，工程團隊建議採用建築信息模擬技術製作模擬行車片段，讓道路安全審核專家及早根據模擬影片就交通標誌及路標等提出建議，以便盡早跟進。同時，有關影片亦有助於屯門至赤鱗角連接路通車前，為公眾提供清晰的駕駛資訊，方便駕駛者熟習路線及提升安全。另一方面，智能火災系統流動應用程式能在隧道消防裝置偵測到高溫預警或火警訊號時，自動以手機應用程式通知前線隧道人員有關火警訊號的位置，提升應對速度。由隧道人員即時跟進高溫預警訊號，有助減少因為火警訊號誤鳴而需要消防/救護車出勤的情況，更妥善運用救援資源。

(ii) 利用建築信息模擬技術製作的駕駛影片已協助道路安全審核專家完成相關審核及為公眾提供清晰駕駛資訊，方便駕駛者及提升安全。相關影片一直載於運輸署供公眾網頁瀏覽，至今已累積超過 15 萬瀏覽次數；而智能火災系統流動應用程式亦已於屯門-赤鱗角隧道開通時啟動。

(iii) 路政署將在日後籌劃工程項目時主動將合適的新技術納入招標文件中。

(k) 就審計報告第3.23段提及的在合約A和B的建築工地發生的兩宗致命意外，請解釋/告知：

- (i) 為何就有關的致命意外向承建商B及其分判商發出的傳票在審訊後遭撤銷；
- (ii) 就上述兩宗致命意外，承建商A及其分判商被判罪及罰款，而承建商A及B的表現評核報告亦分別被路政署給予“極差”及“欠佳”的評級。除此之外，路政署有否向兩名承建商施加其他懲罰，如禁止參與投標；如有，詳情為何(包括禁制期)；如否，原因為何；及
- (iii) 根據審計報告第3.2段註39，承建商A與承建商D為同一家公司。承建商A因上述的致命工地意外於2016年被路政署給予“極差”的表現評級，為何仍能在2018年取得合約D；路政署在評審合約D標書時有否考慮承建商A的過往表現，當中是否有違評審機制；

- (i) 法庭經考慮個案的有關情況，在審訊後撤銷相關檢控。
- (ii) 路政署在推展工務工程時，會按照《建築地盤安全手冊》及相關技術通告及指引，監督和跟進工地安全事宜。若承建商的安全表現欠佳，甚至發生致命意外，路政署會依照《承建商管理手冊》及相關的技術通告處理，例如暫停其投標資格等。承建商A在發生致命工業意外後，其工地安全方面的表現在該季度的評核報告中被評為「極差」，而整體表現亦被評為「不合格」。由於承建商A在緊接的季度表現（包括工地安全方面）有改善，整體表現亦被評為「合格」，按機制毋須取消承建商A的投標資格。
- (iii) 一般來說，政府工務工程的評標分兩個部分，首先會評核投標者的技術能力及過往表現(包括表現評核報告)，繼而會考慮投標者提出的標價。技術能力及表現與標價兩部分經綜合計算後，總得分最高的標書會被推薦採納。在保障公眾利益的前提下，工務部門亦會審視最高得分者的財務能力及其標價的合理性，以確保中標者有足夠能力按合約要求完成工程。如果有不合理低價的標書，而這些標書獲得最高的綜合評分

的話，相關標書亦不會被推薦採納。

路政署在評審合約 D 的標書時已根據上述評審機制評核投標者的技術能力及過往表現和其提出的標價，而承建商 A 過往 3 年在工務工程工地安全方面的表現(包括於 2016 年被路政署給予“極差”的表現評級)亦已反映在相關評標時的綜合評分中。除合約 D 外，承建商 A 亦有在該 3 年內獲批其他工務工程合約。

- (I) 根據審計報告第3.24段，由各份合約的開始日期起計至2024年8月期間，合約A至F和H的建築工地發生過173宗非致命而須予呈報的意外。根據《建築地盤安全手冊》承建商須按時向顧問X匯報須予呈報的意外並提交相關報告。請解釋/告知：
- (i) 為何顧問X未有就承建商呈報的意外備妥相關管理資料；路政署有否就備存該等管理資料向顧問X提供指引；如否，路政署如何準確掌握須予呈報的工地意外資料，以確保有效監察工地安全；
 - (ii) 根據《建築地盤安全手冊》，承建商須在24小時內提交初步意外報告，但承建商A和B分別有2次和7次遲交初步意外報告，遲交日數介乎8至98天不等。請路政署解釋為何有此情況發生，並在審計署查詢下才知悉有關情況；有否就此向兩名承建商施以懲罰；
 - (iii) 上述承建商延遲呈報工地意外的情況除了違反《建築地盤安全手冊》的規定，是否亦觸犯《僱員補償條例》(第282章)內有關呈報工傷的規例；如是，路政署為何容許有關情況發生；審計報告第3.23段提及的致命工地意外有否延遲呈報；《建築地盤安全手冊》內的規定是否完全符合相關的香港法例；及
 - (iv) 除了審計報告第3.30段所述的跟進行動之外，路政署有何措施提升工地安全(如除名機制)，加強監察承建商在工地安全方面的表現，以及確保承建商遵照相關規定按時匯報建築工地意外；

- (i) 顧問 X 有備存各宗意外的資料，並已就 9 宗延報意外向相關承建商發信要求跟進及作書面記錄。雖然如此，顧問 X 需時翻查資料，以核實承建商有否根據《建築地盤安全手冊》按時呈報各宗意外。然而，顧問 X 及路政署可更妥善制備管理資料，方便隨時調取有關資訊。為改善以上情況，路政署將制定統一式樣的電腦報表及提供指引，要求管理各工程合約的顧問備妥相關意外管理資料，當中包括承建商呈報意外的時序，及記錄承建商有否延報意外等，以便管理及隨時調取相關記錄。

《建築地盤安全手冊》就處理承建商延遲呈報意外提供指引。根據最新的指引，如路政署/顧問得知承建商有意外漏報/遲報，必須要求承建商於 3 個月內提供資料及意外報告表格以將意外納入統計資料之中，或提供足夠證據去證明有關個案並非屬於「須予呈報」的意外而應予撤銷。否則，路政署會主動把意外個案納入統計資料之中，並按相關技術通告評核承建商表現²。

- (ii) 根據《建築地盤安全手冊》，承建商須就致命或嚴重受傷意外立即以口頭通知顧問，並必須於 24 小時內向顧問提交初步意外報告。此外，承建商須於「須予呈報」的意外(即引致失去工作能力超過 3 天的意外)發生的 7 天內，向顧問呈交指定的意外報告表格。

如上文(1)(i)項的回覆所述，顧問已就該 9 宗延報個案向相關的承建商發信。根據承建商回覆，遲報意外主要是由於部分受傷工人或其僱主未有及時向承建商報告工傷，以及承建商需時核實事件是否屬實(尤其較輕微/沒有表徵)或是否屬於「須予呈報」的意外。

如承建商故意延誤報告意外，顧問會於承建商的季度表現評核中的相關分項反映。

² 如承建商遲報意外超過 3 個月，承建商的季度表現評核報告第 3.6 項“工地意外記錄”須評為「極差」。

- (iii) 根據《僱員補償條例》第 15 條第(1A)款規定，如任何意外引致僱員在緊接該意外發生後，完全或部分喪失工作能力為期超過 3 天，僱主須在該意外發生後 14 天內按訂明的格式向勞工處處長發出意外通知以呈報工傷。此外，第 15 條第(1B)款亦訂明如僱主在第(1A)款提述的 14 天期間內，沒有獲通知亦沒有從其他途徑獲悉該意外的發生，則僱主須在初次獲通知或從其他途徑獲悉該意外發生後 14 天內，提交上述通知³。根據記錄，就審計報告內提及 9 宗沒有依時向顧問呈報的工地意外，承建商向勞工處呈報有關意外的時間符合上述《僱員補償條例》第 15 條第(1A)款或第 15 條第(1B)款的規定，而這 9 宗工地意外，8 宗為輕微或沒有表徵的意外，涉及滑倒、手指挫傷、腳部砸傷、腰部扭傷等事故，餘下 1 宗涉及建築材料從工作檯掉下導致工人受傷。

承建商 A 及承建商 B 已根據《建築地盤安全手冊》內的規定按時呈報審計報告第 3.23 段提及的致命工地意外。

《建築地盤安全手冊》內的規定符合相關的香港法例。

- (iv) 路政署會積極利用「安全智慧工地」系統，以實時監測工地情況，提升管理效率，幫助工程團隊掌握施工情況，儘早識別潛在風險及減少意外。

根據 2023 年 7 月發出的《發展局工務技術通告 5/2023 號》，若認可名冊內的承建商涉及嚴重事故，該承建商在相關工務工程類別的投標資格可被即時暫停。暫停投標資格的規管行動不單適用於未來的招標，也適用於承建商已投標但尚未批出的工程合約。

³ 根據《僱員補償條例》第 15 條第(6)款，僱主如在無合理辯解下，不發出第(1A)或(1B)款規定的通知，即屬犯罪。

(m) 審計報告第3.27段提到，在83個月(即合約B的合約期)中，有16個月曾發生須啟動監察工地安全程序的情況，承建商B應提交報告，概述與工地安全有關的問題範疇、為改善安全表現已/將會採取的行動，以及監察工地安全改善措施的方法。然而，承建商B在該16個月中，有3個月沒有提交所需報告。在承建商B欠交報告的情況下，路政署如何監察/評核承建商B所推行的工地安全改善措施；

2個月移動平均意外率(2MMA)及3個月移動平均意外率(3MMA)是一種警示機制，其主要目的是當意外率呈上升趨勢時，要求承建商即時檢討及採取有效措施，致力於短期內改善安全表現，從而令意外率回落。

當時導致這3個月份沒有提交報告的情況，原因均是承建商需時調查及確認部分「須予呈報」的意外所致。當工人匯報或承建商完成調查後，過去某些月份的意外統計數字須上調而令意外率超標。由於當時工地環境已轉變，而當時的2MMA和3MMA數字已經低於工程合約訂定的上限，因此承建商沒有補交報告。

雖然如此，路政署和顧問X仍然分別與承建商A和承建商B於2020年6月召開安全檢討會議，詳細回顧了所有「須予呈報」的意外，並總結了需要改進的安全措施及記錄於安全檢討報告之中，以作記錄。

第4部分：營運及交通管理

(n) 根據審計報告第4.5段，屯門-赤鱗角隧道營辦商A聘請的指定職級人員的實際人數均少於管理、營運及維修保養協議訂明的人數，每月人手短缺介乎8至30名不等，佔人手編配下140名人員的6%至21%。但審計報告第4.7段卻提到運輸署在2024年2月進行檢討後發現行車量及相關的營運和維修保養需求增加，遂在新一份於2024年12月開始的管理、營運及維修保養協議內將人手編配由140人增至150人。就此，請解釋/告知：

(i) 營辦商A在上一個協議期未能符合人手編制的規定，為何仍

能取得新一份服務合約；營辦商A的投標價是否最低；運輸署在評審標書的過程中有否考慮營辦商A在上一個協議期內的表現；及

(ii) 有何措施協助並確保營辦商A能符合協議規定，招聘到足夠的人手；

(i) 政府隧道管理、營運及維修合約（「合約」）的招標工作是按照政府的《物料供應及採購規例》進行，以公開招標的形式及「公開及公平競爭」為原則，並遵守招標程序及評審準則。

關於屯門-赤鱗角隧道的新合約，運輸署在相關招標文件內訂明標書評審分為兩個部分，即技術評審及價格評審，分別佔總評分的70%及30%。投標評審委員會（包括運輸署及機電工程署人員）按照訂明的遴選準則和評分方法評核投標者的技術建議書，包括投標者在管理、營運及維修相關交通運輸設施等方面的能力及過往在管理、營運及維修保養政府隧道的表現；並就通過技術評審的投標者所提出的價格作出評審。投標評審委員會在綜合計算投標者在技術及價格兩部分所得的總評分後，向中央投標委員會推薦採納總評分最高的標書。

營辦商A是眾多投標者中總得分最高的投標者，而其標價屬第二低。運輸署在經中央投標委員會批准有關評審結果後向營辦商A批出新合約。

(ii) 運輸署一直十分關注營辦商的人手情況，並要求營辦商採取改善措施，以同時吸引新人入行和挽留現有員工。事實上，營運和維修人員的短缺比高峰時期已有顯著改善。營辦商及運輸署已採取多項改善措施，以處理人手短缺的情況。

為確保人手穩定，營辦商舉辦了多場內部培訓課程，提升在職營運人員的能力以擔任合適的崗位。另外，營辦商於2024年8月與香港專業學院合辦培訓課程(隧道交通督導知識基礎證書)，透過僱員再培訓局轄下「先聘用•後培訓」計劃，聘用

交通督導員實習生。學員在完成課程後可轉職為交通督導員，正式加入隧道管理行業。營辦商已與僱員再培訓局聯絡，商討在 2025 年盡快舉行下一期培訓課程的可行性。

營辦商亦會繼續透過不同渠道進行員工招聘宣傳，包括刊登招聘廣告、透過勞工處或主要招聘媒體舉辦的公開招聘活動以吸引新人加入隧道行業。此外，營辦商會透過重新調配休假人員，以彌補指定職級人員的空缺。

另一方面，運輸署適度容許營辦商先聘請部分未有一年交通管制或公共交通設施管理經驗的申請人擔任助理交通督導員，並為有關人員進行培訓。在完成培訓及考試合格後，成為交通督導員。運輸署亦批准營辦商於新協議生效起，適度聘用未持有駕駛執照的申請人作交通督導員，並調派至不涉及駕駛工作的崗位(如行政大樓大堂)執勤，以吸引新人加入隧道管理行業，提高人力資源的供應和招聘效率。

長遠而言，運輸署會考慮善用科技減少對人手的要求，例如研究在路旁和隧道儀器安裝感應器偵察超限車輛、隧道設備的狀況，減少人員的偵察和巡查次數。我們會與相關的科技公司聯絡，並考慮在隧道環境內試行。

營辦商及運輸署已採取多項改善措施，以處理人手短缺的情況。營辦商在新協議展開時，已物色/招聘到足夠人手。運輸署除敦促營辦商致力改善工作環境及待遇外，亦會繼續督促營辦商持續審視其人力資源計劃，並與營辦商共同商討應對策略，根據實際情況適時調整及採取適當措施，以確保營辦商能夠維持員工的穩定性，吸引新人加入隧道管理行業，以符合協議訂定各類員工的人手編配規定數量。

- (o) 就審計報告第 4.15 及 4.16 段提到的屯門-赤鱗角隧道使用的重型救援車輛在 2021 年 5 月至 2024 年 5 月執行救援行動時出現的 7 次問題，請解釋/告知：**

- (i) 運輸署與機電工程署和重型救援車輛的製造商在2024年9月確定有關問題的背後原因為何；為何在3年經歷多次類似問題後才能確定有關起因；有何改善措施；該等措施涉及多少額外開支，並由哪一方支付；相關問題現時是否已解決；
- (ii) 其他隧道是否採用同款的重型救援車輛；如是，曾否在進行救援工作時發生類似的問題；及
- (iii) 有否因應不同隧道的設計及狀況，為隧道採購重型救援車輛時訂定適合的規格及要求，並進行實地測試；

- (i) 屯門-赤鱗角隧道全長約 5 公里、深入水平面以下約 60 米，是現時香港最長且最深的行車隧道。隧道的深度和斜度會影響車輛的重心穩定性，特別是當事故發生於隧道坡度較陡的位置時，車輛的重心可能因重力變化而變得不穩，從而導致前輪翹起的情況發生。

此外，被拖車輛的重量也是導致前輪翹起的重要因素。如果被拖車輛的重量超過救援車輛的設計承載範圍，將會導致救援車輛的重心偏移，進一步增加其失去穩定性的風險。

屯門-赤鱗角隧道的設計特性和被拖車輛上負載的不確定性，是重型救援車輛出現使用問題的主要原因。有鑑於隧道的地理限制，運輸署、機電工程署及隧道營辦商需致力尋求合適的解決方案。

機電工程署曾委派工程師進行專業技術評估，以驗證救援車輛的性能。營辦商亦曾進行多次現場示範，模擬重型救援車輛在不同情況下的操作，包括拖車的穩定性、牽引力和安全性。整個過程涉及多方協調，需要時間確定問題成因和改善方案。

運輸署和機電工程署現正考慮加強重型救援車輛車軸的荷載能力，並將有關車輛類型由重型車輛改裝成特別用途車輛。視乎路政署和機電工程署的意見/審批，運輸署預計有關改裝工程可於 2025 年內完成。由於重型救援車輛屬於政府車輛，

有關提升其負載能力措施所涉及的相關開支，會由政府承擔。然而，由於有關改裝工程的詳情有待確定，故現階段未有涉及相關開支的資料。

此外，機電工程署亦已成立熱線，供營辦商在遇到有關情況時聯絡機電工程署，以便該署可盡快提供技術協助及對事件進行分析調查。如接獲報告，機電工程署會派員到場，了解及分析有關情況。

- (ii) 現時，其他政府隧道亦有採用相同型號的重型救援車輛。根據記錄，這些重型救援車輛在進行車輛救援行動期間並未發生類似的問題。
- (iii) 重型救援車輛的採購是按運作要求制定的，招標由政府物流署審視，以確保採購程序符合政府的物料供應及採購要求，採購方式亦以公開招標形式進行。每台重型拖車上的起重機械和起重裝置，均經過註冊專業工程師的檢查、檢驗和測試，並根據香港法例第 59J 章《工廠及工業經營(起重機械及起重裝置)規例》發出證明文件。

在重型救援車輛交付前，運輸署和機電工程署會為車輛進行測試和驗收，並在必要時對車輛進行適當調整(例如:調整救援車輛重心)，以確保車輛規格符合標書、運作需要及相關安全要求。

日後在規劃及採購重型救援車輛時，運輸署和機電工程署將更著重因地制宜，制定更切合實際環境的技術規格及要求。

- (p) 根據審計報告第4.17段，雖然政府當局已為屯門-赤鱗角隧道的營辦商提供過高車輛偵測器，以偵測過高的車輛，但未有提供其他設備或技術，以自動偵測其他類型的超限車輛(例如過長)。在審計報告第4.21(f)段，運輸署表示會探討進一步措施，協助屯門-赤鱗角隧道的營辦商識別駛過隧道的超限車輛。請告知進展如何；及

為協助屯門-赤鱗角隧道的營辦商識別超限車輛，運輸署和機電工程署曾與相關技術公司了解，初步認為現有基礎設施上加裝偵測超高、超闊和超長的車輛大致可行，惟對偵測超重車輛需作進一步研究。

運輸署和機電工程署會深入考慮在隧道環境使用有關識別技術的可行性，並進行適當的測試，務求提升隧道的安全性和營運效率。

(q) 根據審計報告第4.25段，運輸署曾在2020年9月的屯門區議會會議上表示，屯門至赤鱗角連接路通車不會對屯門區內的交通造成顯著影響。顧問X的研究亦顯示，屯門區內較為繁忙的主要路段的擠塞情況，直到2026年仍能維持在可控制的水平。但審計報告第4.26段指出，屯門至赤鱗角連接路北面連接路在2020年12月通車後，顧問X在工程計劃下於2021年進行的交通調查顯示，屯門區內相關主要路段(包括皇珠路)的交通流量有所上升。此外，皇珠路的行車量/容車量比率自2022年起高於1.0(即表示交通開始擠塞)，並在2023年升至1.17，就此，請解釋/告知：

- (i) 以目前屯門區內的交通擠塞情況，運輸署是否同意顧問X之前的研究結果(即有關的擠塞情況直到2026年仍能維持在可控制的水平)並不準確；如是，運輸署有否就屯門區內的交通擠塞情況進行進一步研究或調查；如有，結果為何；及
- (ii) 有何措施改善屯門區內的交通擠塞情況；該等措施是否有效；目前皇珠路的行車量/容車量比率為何。

顧問X在2020年就屯門區內較為繁忙的主要路段的交通情況進行評估，預計交通情況直到2026年仍能維持在可控制水平，當時運輸署同意有關評估。其後，運輸署一直監察屯門區內的交通情況。當中觀察到屯門公路(市中心段)及皇珠路一帶於平日繁忙時段有交通擠塞的情況。根據運輸署觀察，2023年其行車量/容車

量比率⁴為 1.17，屯門區內整體交通情況仍屬可控水平。至於 2024 年的統計數字仍在整理中。

為了維持屯門區內道路的交通擠塞情況在可控水平，運輸署已制訂相應的短期交通管理措施，包括安排於鳴琴路及龍門路進行路口擴闊工程，讓往返屯門公路（虎地段）及屯門-赤鱗角隧道的車輛可以更順暢地行駛青田路、鳴琴路、青雲路及龍門路的路線，以分流屯門公路（市中心段）及皇珠路一帶的交通。

政府正推展一組連接新界西北至大嶼山及市區的主要運輸基建項目，包括十一號幹線（元朗至北大嶼山段）、屯門繞道、青衣至大嶼山連接路和元朗公路（藍地至唐人新村段）擴闊工程，以應付新界西北逐步發展所產生的運輸及物流需求。

此外，政府計劃在屯門繞道開通前，優先在屯門區內主要道路進行擴建工程，包括擬議的龍富路連接路及海榮路連接路，以提升區內道路網絡的承受能力。

除此之外，運輸署正聯同路政署研究不同方案改善區內交通擠塞的路段，包括調整皇珠路道路標記以理順皇珠路支路一帶的交通，以及推展下一階段的路口改善工程，讓往返屯門公路及屯門赤鱗角隧道的車輛可以更順暢地行駛青田路、鳴琴路、青雲路及龍門路。運輸署在制定交通方案時，會整體考慮區內未來的發展，包括各基建落實的情況，以及大欖隧道實施分時段收費後對屯門區內主要道路的影響。

運輸署預計以上基建項目及交通措施將會改善屯門公路（市中心段）及皇珠路現時繁忙時段交通擠塞的狀況。

⁴ 行車量／容車量比率是道路交通狀況的指標：

- (1) 行車量／容車量比率等於或低於 1.0，表示道路的容車量足以應付預期的行車量，而行車量／容車量比率高於 1.0 則表示交通開始擠塞；
- (2) 行車量／容車量比率在 1.0 至 1.2 之間表示擠塞情況仍受控制；及
- (3) 行車量／容車量比率高於 1.2，表示擠塞情況愈趨嚴重，當車輛數目進一步增加，車速會逐漸減慢。

政府總部
發展局
工務科
香港添馬添美道 2 號
政府總部西翼



**Works Branch
Development Bureau
Government Secretariat**

West Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue, Tamar, Hong Kong

本局網址 Our Website: <http://www.devb.gov.hk>

本局檔號 Our Ref.: () in DEVB(PSGO)60/2

來函檔號 Your Ref.:

電話 Tel No.: 3509 8673

傳真 Fax No.: 2537 1961

電郵 E-mail: fymfung@devb.gov.hk

(電郵 : hhchan@legco.gov.hk)

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會秘書
陳向紅女士

陳女士：

**政府帳目委員會
研究審計署署長第八十三號報告書第7章
屯門至赤鱗角連接路**

秘書處於 2025 年 1 月 14 日的來信收悉，現回覆如下：

在推展工務工程項目的過程中，有可能在工程範圍內出現未能預見的情況（例如比預期惡劣的岩土狀況、為配合地區關注而進行的額外工程等），這些情況所引致的額外開支一般由應急費用和節省了的建築成本作支付。只有在價格調整撥備有剩餘時，而工程項目中又無法調撥其他額外資源，管制人員方能動用剩餘的合約價格調整撥備以支付這些額外開支。


管制人員在現有機制下，在不超出核准工程預算和符合上述條件的前提下能調撥資源，以應付工程過程中未能預見的情況。管制人員須確保妥善使用其管制內的款項，亦須顧及提供公共服務及使用公帑的經濟效益、效率及成效，以控制或監察成本開支，我們認為現時做法合理。

在加強監察工務工程項目的開支方面，發展局於二〇一六年六月成立項目成本管理辦事處(項本辦)，並於二〇一九年將辦事處升格成為項目策略及管控處(管控處)，透過推行不同措施，加強項目成本管控，以提升基建項目工程的表現。管控處由項

目立項開始進行審視，定期檢討和跟進，從而由詳細設計至申請撥款各個階段，全程監察項目的發展。工務工程自 2018 年開始使用項目監察系統，持續監察項目的表現並提供預測性分析，方便管理人員為正在進行的工程項目預測開支及進度表現。同時，政府亦從 2020 年 9 月起採用同步招標的策略，即工程項目會先展開招標，以期在提交的撥款申請文件中反映回標價格，從而向立法會提供更確切的工程造價估算，減低工程超支的風險。

與此同時，為加強施工期的管控，自 2017 年 7 月起，管控處(及其前身項本辦)會以獨立第三方的身份審核工務工程合約涉及 140 萬元或以上的變更指令。工程團隊需闡述變更指令產生的原因，並分析該變更指令對工程合約的影響，包括工程費用、工期、營運費用等。管控處會以該指令是否符合成本效益為原則進行審核，並在審核後向管制人員提供獨立意見。在參考管控處的意見並確保工程項目有足夠資源支付所需費用，管制人員會決定是否發出該變更指令。

發展局局長

(馮耀文  代行)

2025 年 1 月 23 日

副本送： 財經事務及庫務局局長 (電郵：sfst@fstb.gov.hk)
運輸及物流局局長 (電郵：stlofficet@tlb.gov.hk)
路政署署長 (電郵：tonyyau@hyd.gov.hk)
運輸署署長 (電郵：comr@td.gov.hk)
審計署署長 (電郵：ncylam@aud.gov.hk)

政府總部
民政及青年事務局

香港添馬添美道二號
政府總部西翼十二樓



**GOVERNMENT SECRETARIAT
HOME AND YOUTH AFFAIRS BUREAU**

12TH FLOOR, WEST WING,
CENTRAL GOVERNMENT OFFICES,
2 TIM MEI AVENUE,
TAMAR,
HONG KONG.

電話 TEL NO.: 3509 8118
圖文傳真 FAXLINE: 2591 6002

電郵信件

香港中區
立法會道1號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會秘書
陳向紅女士

陳女士：

**政府帳目委員會
研究審計署署長第八十三號報告書第8章
青年發展基金**

你於2024年12月18日就題述事宜致民政及青年事務局局長的來函收悉。本局的回覆載於附件，供政府帳目委員會參閱。

民政及青年事務局局長

(陳庭恩 代行)



2025年1月9日

連附件

副本抄送： 財經事務及庫務局局長
審計署署長

《審計署署長第八十三號報告書》

第 8 章：青年發展基金

提問及要求資料

第 1 部分：引言

- 1) 根據審計署署長第八十三號報告書（“審計報告”）第 1.9 段，截至 2024 年 6 月 30 日，青年發展基金的核准承擔總額為 9 億元，但在各項計劃下已核准的總額只有 2.446 億元。請告知：
 - (a) 9 億元核准承擔總額對第 1.9 段表一中列出的各項計劃的分配機制及各項計劃的分配額度；及
 - (b) 每項計劃已核准的金額佔其總分配額度的百分比。

青年發展基金於 2016 年成立，旨在與非政府機構合作，支援青年人創業及青年發展活動。多年來，青年發展基金持續為各項青年發展措施提供財政資源。截至 2024 年 6 月 30 日，青年發展基金的核准承擔總額為 9 億元，批出的撥款約 2.446 億元。

民政及青年事務局（民青局）已預留青年發展基金的大部份剩餘資金，用於在未來數年推展各項新一輪的青年發展計劃／活動，涵蓋「粵港澳大灣區青年創業資助計劃」（創業計劃）、「創新創業基地體驗資助計劃」（體驗計劃）、大灣區香港青年創新創業基地聯盟（聯盟）、「青年歷奇訓練活動資助計劃」和「青年正向思維活動資助計劃」等。舉例而言，民青局剛於 2024 年 12 月公布新一輪創業計劃及體驗計劃的項目，新批出的撥款約 1.707 億元；新一輪的「青年歷奇訓練活動資助計劃」亦已經於 2024 年 12 月推出，現正接受合資格非政府機構提交申請。

民青局會定期向青年發展委員會（青發會）報告各項青年發展計劃／活動的推展進度、分配安排及青年發展基金的財務狀況，以協助青發會監察青年發展基金的使用情況。

第 2 部分：提供資本資助的創業資助計劃

- 2) 根據審計報告第 2.4 段，在創業配對基金或粵港澳大灣區青年創業資助計劃（“創業計劃”）下，非政府機構在申請成為營運機構時須提供計劃書，當中詳列項目的宗旨和預期成效、青年創業申請者的甄選和評審程序、預計獲選的青年創業申請者數目及相關預算，以及階段成果等。請告知：

- (a) 以表列方式提供創業計劃下 16 間非政府營運機構的資本資助額及實際推行數據（如有）；

16 間非政府營運機構的資本資助額及實際推行數據如下：

非政府營運機構名稱	獲批的 資本資助額 (元)	青年創業 團隊數目
香港科技大學	5,760,000	12
明匯智庫	3,840,000	12
香港青年學生動力基金有限公司	5,760,000	12
香港大學創新及創業中心 (iDendron)	5,920,000	14
香港青年創業家總商會有限公司	5,760,000	12
香港理工大學	5,760,000	12
香港教育大學	5,760,000	12
東華三院	5,760,000	18
香港菁英會有限公司	5,760,000	12
香港新一代文化協會有限公司	5,760,000	16
九龍社團聯會	3,840,000	13
香港青年聯會有限公司	5,760,000	12
香港中文大學	5,760,000	13
保良局	6,000,000	22
香港善導會	2,400,000	13
香港青年協會	5,760,000	12
總數		217

(b) 16 間非政府營運機構對青年創業申請者的甄選和評審程序詳情及異同之處；以及當局接受各間非政府營運機構對青年創業申請者有不同甄選和評審程序的理據；及

根據創業計劃的指引，非政府營運機構須備有一套嚴謹及公平公正的機制，就青年創業申請者作出評審和甄選。有關機制應包括設立公平合理的招募程序及甄選準則，並設立評審小組進行遴選面試，小組的成員須包括擁有相關領域經驗的人士，以評審青年創業申請者的業務質素。非政府營運機構在申請創業計劃時，需在計劃書內詳列擬議的招募程序和機制、甄選青年創業申請者的準則和預計受惠青年創業申請者數量等。民青局和青發會設立的評審小組在審議非政府營運機構的資助申請時，亦已考慮有關內容作為評審準則的一部份。

在上述公平公正的原則下，個別非政府營運機構訂定的甄選和評審程序會有所不同，例如有機構選擇舉辦創業比賽，亦有機構為青年創業申請者提供創業工作坊，由導師評估及推薦合適的申請者進入下一階段遴選。至於評審準則方面，各機構一般會考慮創業團隊的背景及經驗、項目的創新及創意元素、商業模式及可持續性、財務安排及資金運用、對社會的價值等。個別機構亦額外考慮其他因素，例如與粵港澳大灣區（大灣區）發展的相關性、青年創業申請者的信貸記錄等。

成功申請參與創業資助計劃的非政府營運機構採用了不同的評審方式甄選青年創業申請者，亦有利於招募不同背景、行業和發展階段的青年創業者。在上一輪創業計劃下招募的 217 隊青年創業團隊業務涵蓋面廣，包括研發創科項目、零售、資訊科技、醫療保健、品牌設計、教育服務等。

(c) 當局有否制訂機制，讓局方可根據創業計劃的實際推行成效，檢視撥款協議（如調整非政府營運機構

的最高資助額)或終止協議；如有，詳情為何及有否切實執行；如否，原因為何？

根據民青局與非政府營運機構簽訂的撥款協議，政府在合理情況下有權下調資助額，例如機構推行的活動偏離經審批的計劃書內容、招募的青年創業團隊少於原定數目等。倘機構呈交的報告不符合有關規定，政府有權終止撥款協議。

民青局透過機構提交的報告和進度報告會議等，監察各機構推行創業計劃的實際狀況及成效。如發現與撥款協議和經審批的計劃書內容有所偏離，民青局會與機構跟進，了解機構能否提供合理解釋，並按實際情況考慮下調資助額或採取進一步行動。

- 3) 根據審計報告第 2.6 段，創業配對基金接獲的申請有 33 份，只有 9 間 (27%) 非政府機構獲選為營運機構；第一輪創業計劃 (2021 年 2 月至 2024 年 6 月) 接獲的申請有 33 份，只有 16 間 (48%) 非政府機構獲選為營運機構；民政及青年事務局 (“民青局”) 的解釋是 “由於涉及龐大的撥款金額，甄選程序相當嚴格”。請告知：

- (a) 當局有否訂定擬選任的非政府機構數目 (不考慮實際申請數目) ；
- (b) 甄選準則及流程；及
- (c) 當局有否向有意申請資助的非政府機構提供指引，以協助其符合申請資格；如有，詳情為何；如否，原因為何？

民青局在推出創業計劃時一併提供申請指引，詳述申請資格及要求、資助準則、評審程序和準則等。此外，民青局亦有舉行簡介會，邀請有意申請的機構出席及提問。在推出創業計劃時，民青局並沒有預先訂定可獲批資助的非政府營運機構數目。在評審程序方面，秘書處會檢視在截止申請日期或之前收到的每宗申請，以確定有關申請是否符合所

有的資格準則，並要求機構就其申請作出澄清，所有經確認為符合資格的申請會交予民青局和青發會設立的評審小組考慮。評審設有面試環節，合資格的申請機構必須按邀請參加面試，並於面試時向評審小組直接講解擬議資助計劃，以供評審小組考慮和評審申請。評審小組以「擇優而取」方式評審每宗申請，評審準則包括申請機構的背景和經驗、服務對象和甄選機制、項目內容、財政安排、成效指標及相關的其他因素。

4) 根據審計報告第 2.7(c)段，在創業計劃下 16 間非政府營運機構共接獲的 2805 份申請中，只有 217 名 (8%) 青年創業申請者獲選得到資本資助及相關服務。請告知：

- (a) 當局從 16 間非政府營運機構計劃書中匯總所得的預計獲選青年創業申請者數目 (不考慮實際申請數目)；
- (b) 承上題，217 名獲選的青年創業申請者佔預計獲選數目的百分比；及
- (c) 每間非政府營運機構落選的青年創業申請者數目 (按主要落選原因列出)。

根據 16 間獲批資助的非政府營運機構所提交的計劃書，預計獲選青年創業申請者數目合共 228 個。各非政府營運機構按照其擬定的評審程序甄選青年創業申請者，最終共有 217 個獲選青年創業申請者，佔原先預計數目的 95%。

每間非政府營運機構的落選青年創業申請者數目列於下表。主要的落選原因包括申請書內容不完整、商業計劃欠缺創新元素、商業可行性和市場競爭力較低、面試表現不佳、獲選的申請者退出等。

非政府營運機構	落選的青年創業申請者數目
香港科技大學	8
明匯智庫	144

香港青年學生動力基金有限公司	70
香港大學創新及創業中心(iDendron)	82
香港青年創業家總商會有限公司	236
香港理工大學	58
香港教育大學	22
東華三院	116
香港菁英會有限公司	219
香港新一代文化協會有限公司	140
九龍社團聯會	215
香港青年聯會有限公司	186
香港中文大學	31
保良局	828
香港善導會	35
香港青年協會	198
總數	2 588

5) 根據審計報告第 2.8 段，民青局並無定期編製和匯報青年創業申請者的錄取比率的統計數字。請告知：

- (a) 當局沒有定期編製和匯報相關數字的原因；及
- (b) 當局有否備存其他與創業計劃的推展情況相關的數據；如有，詳情為何；如否，原因為何及當局如何監察非政府營運機構的計劃推行成效？

根據創業計劃的指引，每個獲資助非政府營運機構的項目一般不應少於 10 隊青年創業團隊。機構在提交申請時，需在計劃書內列明擬招募的青年創業團隊數目。評審小組在審議機構的資助申請時，會考慮有關內容作為評審準則的一部份。

民青局有備存與創業計劃推展情況相關的主要數據和資料，包括非政府營運機構及個別創業團隊達成階段性指標的情況、落戶大灣區內地城市的青年創業團隊數量、青年創業團隊的反饋等，以監察機構的工作成效及表現。

6) 根據審計報告第 2.12 段，青年發展基金和計劃行動小組轄下成立的評審小組選出非政府營運機構後，民青局會與每間機構簽訂撥款協議。請告知：

- (a) 撥款協議的主要條款及對非政府營運機構的監察制度（包括終止條款）；及
- (b) 當局會否就審計署是次的審查結果檢視撥款協議的優化空間？

民青局與非政府營運機構簽訂的撥款協議載有整套批出撥款的條款及條件，並清楚列明政府與獲批資助機構之間的關係和兩者各自的義務和法律責任。撥款協議的主要條款涵蓋創業計劃的要求、監察機制（例如機構必須按撥款協議的規定提交進度報告，以及協助安排民青局和青發會的代表進行實地視察和會議等）、資助撥款的發放安排、規管法例、帳簿和記錄要求、採購規則等。

倘若民青局認為獲批資助機構在推行創業計劃的表現未如理想；或機構未能達致創業計劃預定的目標或成果；或機構違反撥款協議的任何條款或條件，民青局可向該機構採取不同的跟進行動，包括終止撥款協議、扣減撥款額、終止向獲批資助的機構發放餘下的撥款額，限時取消該獲批資助機構日後再向青年發展基金申請撥款的資格等。

民青局同意審計署提出的各項建議，並會採取適當跟進行動及改善措施，包括在推行新一輪創業計劃時檢視和優化相關撥款協議和指引。

7) 根據審計報告第 2.14(b)段，審計署曾到訪兩間非政府營運機構（營運機構 A 和營運機構 B），而該兩間機構均表示已採用申報的形式管理利益衝突；其後審計署留意到營運機構 A 沒有來自外間機構 9 名評審小組成員申報利益衝突的文件紀錄。請告知：

- (a) 當局有何措施確保非政府營運機構在甄選參加者時妥善管理申報利益衝突的事宜；及

- (b) 根據審計報告第 3.32 段，粵港澳大灣區創新創業基地體驗資助計劃（“體驗計劃”）營運機構 D 在 2024 年 8 月回應審計署的查詢時表示，評審小組成員無須申報利益衝突；青年發展基金下各項計劃的利益衝突申報規定有否分別；如有，詳情為何？

現時，青年發展基金下的計劃如有涉及非政府營運機構自行招募服務對象，我們一般會要求機構必須按嚴謹及公平公正的原則，訂定有關機制的執行細節（例如甄選方式和利益申報安排等）。

根據創業計劃的指引，機構須備有一套嚴謹及公平公正的機制，就青年創業申請者作出評審和甄選。有關機制應包括設立公平合理的招募程序及甄選準則，並設立評審小組進行遴選面試，以評審青年創業申請者的業務質素。在新一輪創業計劃下，民青局會要求機構在甄選參加者時，遵循管理利益衝突的良好做法。

- 8) 根據審計報告第 2.20 段，非政府營運機構須與每名獲選的青年創業申請者簽訂協議，有關協議必須加入局方與非政府營運機構簽訂的撥款協議中的“適用條款及條件”，但民青局並無指明哪些條款及條件為“適用”；審計署審查了 16 間非政府營運機構與獲選青年創業申請者簽訂的協議，發現所加入的條款及條件並不一致。請告知：

- (a) 當局沒有指明哪些條款及條件為“適用”的原因；及
(b) 當局會否向非政府營運機構提供更清晰的指引或範例，說明何謂“適用”的條款及條件；如會，詳情為何；如否，原因為何？

根據創業計劃的指引，獲選青年創業團隊必須與非政府營運機構簽訂一份協議，方可獲得資助，而該款協議必須包括民青局與機構簽訂的協議中列明適用的條款。在機構必須符合有關撥款協議當中所載條款及條件的前提下，機構可根據其創業項目的

特性、機構的運作情況等，自行擬定與青年創業團隊簽訂的協議內容。

在新一輪創業計劃下，民青局會向非政府營運機構提供更清晰的指引，例如透過簡介會說明何謂適用的條款及條件和提供協議範本供參考，以利便機構擬定協議。

- 9) 根據審計報告第 2.28 段，倘若創業支援及孵化服務下的項目／活動的涵蓋範圍／規模與撥款計劃書相比有所縮減，有關資助會按比例削減或降至政府認為適當的金額；但有部分項目／活動的受惠人數低於預期，而民青局仍發放有關服務部分的終期撥款，而不作任何調整。請告知：
- (a) 截至現時為止，受惠人數低於預期但終期撥款不作調整的項目數目、實際與預期受惠人數的差距（以表列方式提供）；
 - (b) 民青局的另一項解釋是“相關非政府營運機構已符合有關所需舉辦次數的項目／活動種類的目標數字”，是否意指非政府營運機構只需符合有關所需舉辦次數的項目／活動種類或受惠人數的任何一項目標數字即屬達標；及
 - (c) 當局有否在非政府營運機構項目及活動未能達標時採取措施，要求相關機構迅速糾正有關情況；如有，詳情為何；如否，原因為何？

截至現時為止，8 間非政府營運機構已完成終期撥款程序。在創業支援及孵化服務方面，8 間機構推行合共 113 個單項項目／活動，其中有 20 個項目／活動的實際受惠人數未達預期，分別涉及 4 間機構，詳情表列如下。

項目／活動	預期受惠人數	實際受惠人數	實際與預期受惠人數的差距
1	250	196	-54
2	250	167	-83
3	40 - 60	34	-6
4	40 - 60	31	-9

5	40 - 60	25	-15
6	40 - 60	35	-5
7	53	45	-8
8	36	4	-32
9	36	24	-12
10	72	14	-58
11	36	17	-19
12	48	19	-29
13	48	19	-29
14	48	19	-29
15	48	40	-8
16	80 - 120	49	-31
17	48	38	-10
18	80 - 120	60	-20
19	48	38	-10
20	48	19	-29

民青局一直監察和跟進非政府營運機構推行計劃的進度。個別項目／活動未達預期受惠人數，主要是 2019 冠狀病毒病疫情對實體項目／活動出席率帶來重大影響。雖然上述 4 間機構有個別項目／活動的受惠人數未達預期，但若計及每間機構舉辦的所有項目／活動，整體實際受惠人數均超出整體預期受惠人數，而相關項目／活動的舉辦次數亦符合有關項目／活動種類所需舉辦次數的目標數字。經考慮上述因素後，民青局並未有調整有關服務部分的終期撥款。

在新一輪創業計劃下，民青局會繼續密切監察非政府營運機構的表現和各訂明目標的達標情況，提醒機構必須按照經審批的計劃書內容推行計劃，並在有需要的情況下，向機構提供適當的指引及支援。

- 10) 根據審計報告第 2.34(b)段，在 2021 年 2 月至 2024 年 6 月期間，16 間非政府營運機構都有延遲提交報告；在 2024 年 6 月 30 日或之前到期應提交的報告有 158 份，當中有 86 份（54%）報告延遲提交，延遲時間介乎 4 天至 27 個月不等（平均為 6 個月）。請告知：

- (a) 當局容許非政府營運機構延遲提交報告的原因；

- (b) 當局有何加強措施確保非政府營運機構準時提交報告；及
- (c) 當局與非政府營運機構續約時會否考慮其過往表現（包括是否準時提交報告）；如會，詳情為何；如否，原因為何？

非政府營運機構出現延遲提交報告的情況並不理想。民青局同意審計署的建議，將會加強監察機構提交報告的情況，並就逾期提交報告的機構盡快採取跟進行動，包括發出書面催辦通知。在審議創業計劃的申請時，評審小組會考慮申請機構的往績（包括遲交報告的記錄等）作為評審準則的一部份。

- 11) 根據審計報告第 2.42 段，截至 2024 年 6 月，民青局並無備存和匯報在創業配對基金或創業計劃下成立的初創企業的存活率統計數字。請告知：

- (a) 沒有使用公司存活率評估計劃成效的原因；
- (b) 審計署建議當局考慮參考市場/國際做法（例如計算創業計劃下初創企業的存活率），適當地訂定更多績效指標；但根據審計報告第 2.44(b)段，當局並未承諾會使用公司存活率評估計劃成效，只言明會考慮編製更多管理資料；該等管理資料為何；及
- (c) 當局現時如何評估創業計劃的成效；有否對初創企業進行實地視察以了解其營運情況；如有，詳情為何；如否，原因為何？

創業計劃的目的是資助非政府營運機構推行青年創業項目，為有意在香港和大灣區內地城市創業的青年提供起動資金，同時讓青年人有機會在資助期內透過創業和經營過程，獲取寶貴的知識和經驗。不同機構的資助服務期為期 1 年至 3 年不等。

民青局透過不同渠道持續跟進項目的推行情況，包括與所有非政府營運機構（連同獲選青年創業團隊）舉行中期進度檢討會議和分享會、實地視察、出席機構和創業團隊的活動等。在監察和評估創業

計劃的工作成效及表現方面，民青局考慮的主要數據和資料包括非政府營運機構及個別創業團隊達成階段性指標的情況、落戶大灣區內地城市的青年創業團隊數量、青年創業團隊的反饋等，以監察機構的工作成效及表現。

以上一輪創業計劃為例，16間非政府營運機構合共為217隊青年創業團隊提供資本資助和創業支援服務，當中211隊（約97%）均順利在創業計劃下完成資助服務期以及所有相關的階段性指標，餘下6隊則因為獲新投資者注資或其他個人原因等而在中途退出。直到目前為止，已有70多隊創業團隊落戶大灣區內地城市。

民青局會按審計署的建議繼續檢視創業計劃主要表現指標的達標情況，並考慮編製更多管理資料，例如青年創業團隊參加計劃期間的營運狀況數據和在資助計劃完結時相關創業團隊的存活率等，向青發會匯報，以促進對計劃成效的評估。

第3部分：體驗計劃

12) 根據審計報告第3.5段表四，截至2023年8月，體驗計劃的實際參加人數為301，僅佔目標人數767的39%。請告知：

- (a) 除了疫情影響，其他導致實際參加人數不達標的因素；**
- (b) 當局有否檢視計劃成效未如預期的原因；如有，詳情為何；與計劃未能切合青年的實際期望是否相關；及**
- (c) 當局有否根據計劃成效調整計劃內容；如有，詳情為何；如否，原因為何？**

隨著2023年初恢復正常通關，民青局即時重啟所有項目，目標於2023年8月底前完成。非政府營運機構在推行項目時面對不同程度的挑戰，包括在通關初期難以招募參加者、籌備時間緊迫、機構人

手短缺問題、與雙創基地的聯繫情況及合作模式改變等。儘管如此，民青局與各機構攜手合作，在不到 6 個月的時間內完成了 12 個體驗項目，讓大約 300 名青年參加者得以受惠。

根據是次參加者意見調查，大部分參加者均認同參加體驗項目後，有助他們加深認識有關大灣區內地城市的創業環境和政策及發展的機會。青年參加者認為他們參加體驗項目後增加了認識內地的創業相關資訊，包括創業環境和政策、創業基地、發展機會、職場文化等。

經檢視上一輪計劃的推行情況和成效後，民青局在 2024 年 4 月推出的新一輪計劃當中提出多項優化措施，例如：

- (i) 計劃涵蓋的範圍由大灣區內地城市擴闊至內地各省市，進一步鼓勵青年探索內地龐大市場的創業機遇；
- (ii) 擴闊參與青年的申請資格由 18 至 35 歲至 18 至 39 歲，以鼓勵更多不同背景及年齡的青年人參與；
- (iii) 放寬體驗項目的行程日數要求，由 6 至 28 天改為 1 至 28 天，利便更多青年人參加；及
- (iv) 增加資助工作人員比例由 1：12 至 1：10，讓機構可為項目提供更佳支援等。

民青局會繼續與非政府營運機構在推行和推廣計劃時保持緊密合作。

13) 根據審計報告第 3.16(c)段，營運機構 C 只為 4 所大專院校各舉辦 1 場路演，合共 4 場，而非撥款計劃書內列明的 8 場。請告知：

- (a) 路演場數與撥款計劃書訂明的場數不符的原因；**

- (b) 撥款是否按照實際路演場次進行發放；及
- (c) 有否設立機制監察計劃的實際推行情況是否與撥款計劃書相符；如有，詳情為何；如否，原因為何？

隨著 2023 年初恢復正常通關，民青局即時重啟所有項目，目標於 2023 年 8 月底前完成，非政府營運機構在推行項目時的籌備時間較為緊迫。據民青局了解，營運機構 C 曾向 8 所大專院校申請路演場地，最終只有 4 所大專院校能夠安排場地供營運機構 C 各舉辦 1 場路演。營運機構 C 獲批的資助撥款並不包含舉辦路演的費用。

根據體驗計劃的使用撥款守則，非政府營運機構須提交活動報告、核數師報告及財務報告、活動相片、錄像及相關文件等，供民青局審核，以確保機構實際推行體驗計劃的情況與經計劃書相符。此外，民青局會抽樣揀選獲資助的體驗項目，實地視察在香港舉行的配套活動。

- 14) 根據審計報告第 3.29 段，在營運機構 C 的某個項目(共 45 名參加者)中，營運機構 C 向民青局提交的項目參加者名單上有 5 名(11%)參加者的資料(包括姓名)與其紀錄不符。請告知：

- (a) 紀錄不符的原因及該 5 名實際參加者是否從未參加其他非政府營運機構在體驗計劃下舉辦的項目；及
- (b) 當局會否研究增強相關機制的彈性，容許青年申請者在獲准參加後通過特定機制改由其他人士參加；如會，詳情為何；如否，原因為何？

據民青局了解，營運機構 C 未有清楚核對參加者名單的資料，以致向民青局提交的項目參加者名單上有 5 名參加者的資料與其紀錄不符。經確認後，該 5 名實際參加者均是合資格青年，從未參加體驗計劃下的其他項目。

體驗計劃並未有限制非政府營運機構替換青年參加者。根據體驗計劃的使用撥款守則，機構必須於體驗團出發前 3 天或之前提交參與體驗項目的合資格青年名單，供民青局存檔及查閱。如參加者有所變更，機構應盡快向民青局提交更新的名單。

15) 根據審計報告第 3.42 段，有 8 間非政府營運機構遲交活動及總結報告，12 間遲交經審計的財務報表，但民青局只向 7 間（58%）非政府營運機構發出逾期提交報告的催辦通知。此外，催辦通知在到期提交報告之後 1 至 86 天（平均為 39 天）才發出。請告知：

- (a) 當局沒有向每間逾期提交報告/財務報表的非政府營運機構發出催辦通知的原因；
- (b) 未能適時發出催辦通知的原因；及
- (c) 如非政府營運機構在收到催辦通知後仍未在限期內提交報告，當局有何跟進行動？

民青局在提交報告的限期前，曾發出電郵提醒所有非政府營運機構須在撥款協議訂明的限期內提交活動及總結報告及財務報表。就逾期提交的報告，民青局透過電郵或電話聯絡有關機構跟進，要求機構盡早提交報告。根據體驗計劃的使用撥款守則，獲資助機構如未能於指定日期前提交報告，民青局有權撤銷撥款。

非政府營運機構出現延遲提交報告的情況並不理想。民青局同意審計署的建議，將會加強監察機構提交報告的情況，並就逾期提交報告的機構盡快採取跟進行動，包括發出書面催辦通知。在審議體驗計劃的申請時，評審小組會考慮申請機構的往績（包括遲交報告的記錄等）作為評審準則的一部份。

第 4 部分：其他青年發展計劃

- 16) 根據審計報告第 4.6(a)段，截至 2024 年 6 月 30 日，青年歷奇訓練活動資助計劃實際參加人數介乎目標人數 15%至 55%，在 4 間非政府營運機構中，有 3 間所達到的人數少於目標人數一半；青年正向思維活動資助計劃實際參加人數介乎目標人數 17%至 84%，在 7 間非政府營運機構中，有 4 間所達到的人數少於目標人數一半。請告知：

- (a) 參與人數未能達標會否影響營運機構實際獲得的資助金額；

「青年正向思維活動資助計劃」資助合資格的非政府機構以不同主題舉辦項目，推廣青年的身心健康、培育青年人的正向思維和正面價值觀，讓他們成為有擔當、有理想，願意為國家、為香港未來建設的新一代。「青年歷奇訓練活動資助計劃」資助合資格的非政府機構為青年人提供有系統、具質素和規模的歷奇訓練活動。各個獲資助項目已由 2023 年夏季起陸續推展為期約兩年的相關活動。視乎獲資助項目和涉及活動的性質，在項目舉行期間的參加人數不一定平均分布。我們有信心非政府營運機構在其項目完成時應會達到預期的參加者數目。

民青局一直密切監察各項計劃的推行進度，包括舉行啟動會議、安排提交定期報告和報表、與非政府營運機構舉行跟進會議、邀請非政府營運機構在行動小組的會議上匯報項目的進度，以及進行實地視察等。根據有關撥款協議，兩項資助計劃的實際資助額視乎實際受惠青年參加者數目而定，如實際受惠青年參加者的總數少於獲資助項目上原來訂明的數目，不論實際開支如何，有關資助額或會按比例下調。民青局會繼續密切監察非政府營運機構的表現，並在有需要的情況下，向他們提供適當指引。

- (b) 當局有否檢視相關計劃內容與目標參加者的期望是否一致；如有，詳情為何；如否，原因為何；及

民青局有就相關計劃透過非政府營運機構收集青年參加者意見，例如提供評核問卷的範本，及要求機構須安排青年參加者在完成活動後填寫評核問卷，以收集青年參加者的回饋意見。我們的目標是在收集的回饋意見中，有不少於 70% 的參加者認同在參加獲資助項目後，有助他們建立正面人生觀。此外，民青局代表和青年發展委員會相關行動小組委員不時以觀察員身份出席獲資助項目下的活動，以審查獲資助項目的進展和成效，並聽取持份者的意見。

- (c) 承上題，如計劃內容不符合目標參加者的期望，當局會否對計劃內容進行適當的調整；如會，詳情為何；如否，原因為何？

首輪資助計劃自推出以來反應正面。經考慮各持份者（包括青年參加者、合作學校／機構及行動小組委員等）就首輪計劃提出的回饋意見後，民青局會適時推出優化措施，以期資助計劃能更切合持份者的需要。

- 17) 根據審計報告第 4.9 及 4.10 段，民青局要求青年戶外歷奇訓練活動試行計劃的相關非政府營運機構採購外聘的顧問服務，以檢視計劃成效。該非政府營運機構負責進行招標工作，並在評審標書期間，對中標者的投標價作出改動但沒有文件記錄作出有關修訂的理由；根據審計報告第 4.10(a)段註 36，該非政府營運機構的紀錄顯示，其他三名投標者的投標價沒有經過修訂。請告知：

- (a) 中標者是否為投標價最低者；當局有否追查中標者的投標價被改動的原因，以決定招標程序是否公允；如有，詳情為何；如否，原因為何；

根據有關非政府營運機構提供的資料，機構在截標後，就收到的標書內容（包括涵蓋服務內容／項目等）按既定程序以電郵向相關投標者要求澄清。然

而，機構沒有為此擬備會議紀錄存案。機構確認評審小組是根據經澄清後的標書內容及投標價作出評審，以及中標者為投標價最低者。

(b) 當局有否設立機制審視非政府營運機構是否依循撥款指引內的最佳採購模式；

相關撥款指引內載述有最佳採購模式的條款，以供非政府營運機構跟從。撥款指引列明若非政府營運機構未能遵照最佳採購模式，機構負責人應以書面方式向計劃專責小組說明原因。若專責小組不接納所述的原因，所批的撥款或不會發放。此外，在完成獲資助項目後，非政府營運機構須提交包括活動總結報告、由獨立執業會計師核實的收支報告、核數師報告等文件，供民青局考慮。當中，核數師報告須清楚表示「試行計劃的所有支出均屬青年發展基金和計劃專責小組撥款的涵蓋範圍，其運用符合專責小組發出的『2021-23 青年戶外歷奇訓練活動試行計劃』《舉辦活動及使用撥款守則》中的條款，以及政府不時就試行計劃所提出的指示和要求。」在上述試行計劃的相關非政府營運機構所提交的核數師報告內，核數師沒有發現相關收支報告和撥款運用有不妥之處。

(c) 當局要求非政府營運機構外聘顧問服務，以檢視該機構運行的計劃成效。就此，如何確保招標過程公平和顧問的獨立性，以及當局不自行採購外聘顧問服務的原因；及

根據撥款指引，由非政府營運機構聘請的第三方顧問，除了評估試行計劃的成效之外，亦需負責以實證為本的模式檢視訓練活動，為計劃成效收集數據，草擬活動成效評核準則、進行試行計劃檢討並向專責小組／委員會提出如何優化和全面推行戶外歷奇訓練活動的建議。機構需根據顧問研究的建議書及專責小組和政府的指示推展顧問研究、監督顧問研究的工作並定期向專責小組匯報研究進展。由於有關非政府營運機構在推行戶外歷奇訓練活

動方面具豐富經驗，由其聘用及監督顧問研究的工作，特別是如何優化和全面推行戶外歷奇訓練活動方面，會更為有效。此外，如上文(b)項所述，撥款指引內載述有最佳採購模式的條款供非政府營運機構跟從，包括要求機構負責採購物品或服務的人士和計劃負責人須申報利益，以避免任何實際或被視為可能出現的利益衝突，並確保招標過程公平和顧問的獨立性。

- (d) 除了載列於審計報告第 4.16(b)段的措施(即在定期發給非政府營運機構的提示資訊中加入有關最佳採購模式的規定，提醒機構注意和遵行)外，當局有何其他措施促使非政府營運機構遵行規定；會否研究採取強制規定；如會，詳情為何；如否，原因為何？

現行「青年正向思維活動資助計劃」和「青年歷奇訓練活動資助計劃」的申請指引列明，如獲資助機構持續或公然地不遵從撥款協議進行整個或部份獲資助項目，政府和委員會保留權利可暫停或終止對獲資助項目的資助。在審批獲資助機構日後提出的資助申請時（不論是按相關資助計劃或其他計劃），委員會亦可能考慮到獲資助機構有否妥善推行獲資助項目方面的紀錄。