第 5 章

財經事務及庫務局
政府物流服務署

政府物流服務署管理政府車隊的工作

香港審計署
二零二一年三月三十一日

這項審查工作是根據政府帳目委員會主席在 1998 年 2 月 11 日提交臨時立法會的一套準則進行。這套準則由政府帳目委員會及審計署署長雙方議定，並已為香港特別行政區政府接納。

《審計署署長第七十六號報告書》共有 7 章，全部載於審計署網頁 (網址：https://www.aud.gov.hk)。

香港
灣仔
告士打道 7 號
入境事務大樓 26 樓
審計署

電話：(852) 2829 4210
傳真：(852) 2824 2087
電郵：enquiry@aud.gov.hk

政府物流服務署管理政府車隊的工作

目　錄

	段數
摘要	
第 1 部分：引言	1.1 – 1.7
審查工作	1.8
政府的整體回應	1.9
鳴謝	1.10
第 2 部分：監察政府車隊	2.1
部門運輸管理檢討	2.2 – 2.6
審計署的建議	2.7
政府的回應	2.8
部門車輛的使用情況	2.9 – 2.16
審計署的建議	2.17
政府的回應	2.18
運輸服務小組	2.19 – 2.24
審計署的建議	2.25
政府的回應	2.26
以合約形式租用商營車輛	2.27 – 2.31
審計署的建議	2.32
政府的回應	2.33
第 3 部分：採購車輛	3.1
審核增添及更換車輛的要求	3.2 – 3.12
審計署的建議	3.13
政府的回應	3.14
採購一般用途車輛	3.15 – 3.23
審計署的建議	3.24
政府的回應	3.25

段數

第 4 部分：其他相關事宜 4.1

使用電動車輛 4.2 – 4.6
審計署的建議 4.7
政府的回應 4.8
為政府司機提供訓練 4.9 – 4.14
審計署的建議 4.15
政府的回應 4.16
政府司機的工作時數 4.17 – 4.20
審計署的建議 4.21
政府的回應 4.22

附錄 頁數

A： 政府物流服務署：組織圖 (摘要) (2020 年 12 月 31 日) 55

政府物流服務署管理政府車隊的工作

摘要

1. 政府物流服務署 (物流署) 承諾為各政府決策局及部門 (決策局／部門) 在運輸和車輛管理方面提供專業、具成本效益和適時的物流支援服務。物流署管理政府車隊的主要工作範疇是：(a) 就如何維持車隊的有效運作及管理，向決策局／部門提供意見；(b) 審核增添及更換車輛的要求；(c) 推行環保措施，以配合政府的環保政策；(d) 鼓勵以電動車輛取代到期更換的車輛；(e) 運作轄下的運輸服務小組；及 (f) 確保政府司機維持高水準的駕駛技術及注重道路安全。2020–21 年度，物流署管理政府車隊工作的修訂全年預算開支為 1.616 億元，當中 8,000 萬元 (50%) 用於增添及更換一般用途車輛的採購。截至 2020 年 12 月 31 日，政府車隊有 6 705 輛車。審計署最近就物流署管理政府車隊的工作展開審查，以期找出可予改善之處。

監察政府車隊

2. ***完成部門運輸管理檢討需時甚久*** 為持續提升政府車隊的整體效率和成本效益，物流署會定期進行部門運輸管理檢討，從運作需要角度出發，為獲分配政府車輛的決策局／部門審視其車隊規模、車輛組合和使用是否合適。每項檢討完成後，物流署會向相關決策局／部門發出載有建議和意見的報告。截至 2020 年 12 月 31 日，在物流署自 2015 年起計劃展開的 10 項部門運輸管理檢討當中，有 8 項已經完成，餘下 2 項 (分別於 2020 年 3 和 11 月展開) 則仍在進行。在 8 項已完成的檢討中，物流署需時甚久 (介乎 15.9 至 36.1 個月) 才完成其中 7 項 (87.5%)(第 2.2 及 2.4 段)。

3. ***部門車輛的使用情況*** 為進行監察，決策局／部門須就獲分配的車輛向物流署提交車輛使用情況每月報表。決策局／部門提交的所有每月報表，均會輸入運輸管理資訊系統 (資訊系統) 作各項管理用途 (例如評估增添及更換車輛的需要，以及監察政府車隊的表現)。為協助決策局／部門監察其車隊，物流署會藉資訊系統每半年一次編制有關車輛使用的異常情況報告。某車輛如在異常情況報告涵蓋的 6 個月期間，行車里數較政府車隊中同類車輛正常行車里數低至少 30%，以及每月平均閒置日數為 6 天或以上，會被納入報告。對於有車輛被納入異常情況報告的決策局／部門，物流署會向其發出相關報告的摘要，並要求對方審慎檢討該等車輛的使用情況 (第 2.9 及 2.10 段)。審計署的審查發現下列可予改善之處：

(a) ***需要加強車輛使用情況每月報表的管理*** 儘管不設限期，但計及收集車輛記錄／行車記錄簿和輸入數據所需的時間，決策局／部門通常獲准在 2 個月內提交車輛使用情況每月報表。在截至 2020 年 10 月的車輛使用情況每月報表當中，有 1 077 個記項 (涉及兩個決策局／部門) 於 2021 年 1 月尚未提交，而尚未提交的記項的最長逾期時間為 58 個月。審計署抽查了已輸入資訊系統的 2019 年車輛使用情況每月報表所載數據，發現有些個案宜由物流署作進一步調查 (例如在 5 381 宗個案中，相關決策局／部門報稱某些車輛曾經使用但其燃料／電力用量為零)(第 2.11 及 2.12 段)；及

(b) ***需要改善監察車輛使用情況的工作*** 審計署審查了物流署編制的 6 份涵蓋 2017 年 6 月 1 日至 2020 年 5 月 31 日 3 年期間的異常情況報告，發現以下情況：

(i) ***向決策局／部門發出異常情況報告摘要需時甚久*** 計及決策局／部門需時提交車輛使用情況每月報表及提交報表或有延誤，物流署的慣常做法是在匯報期後 4 個月 (或在下次匯報期完結前 2 個月) 才向相關決策局／部門發出異常情況報告的摘要；

(ii) ***被納入異常情況報告的車輛數目大增*** 被納入異常情況報告的車輛數目由 2018 年 3 月報告 (涵蓋 2017 年 6 月 1 日至 2017 年 11 月 30 日期間) 的 198 輛減至 2019 年 9 月報告 (涵蓋 2018 年 12 月 1 日至 2019 年 5 月 31 日期間) 的 126 輛，減少了 72 輛 (36%)；其後大幅增至 2020 年 9 月報告 (涵蓋 2019 年 12 月 1 日至 2020 年 5 月 31 日期間) 的 299 輛，增加了 173 輛 (137%)；及

(iii) ***有車輛屢被納入異常情況報告*** 在涵蓋 2017 年 6 月 1 日至 2020 年 5 月 31 日 3 年期間的 6 份異常情況報告中，有 60 輛車被納入 4 份或以上的報告 (第 2.14 段)。

4. ***需要改善管制人員報告中服務表現目標的匯報*** 物流署轄下的運輸服務小組備有數類車輛，為沒有或不足夠部門車輛的決策局／部門提供支援和運輸服務。截至 2020 年 12 月 31 日，該小組共有 48 輛車，計有 25 輛汽車、13 輛客貨車和 10 輛巴士。物流署在管制人員報告中就該小組的資源使用訂明兩項服務表現目標，即每天司機的出勤率和每天車輛的使用率。2015 至 2020 年期間，物流署完全達致上述兩項服務表現目標。該小組的車輛使用率和司機出勤率是基於半天預約時段計算所得。換言之，如某司機或某車輛在上午或下午獲編配出勤或被使用一段時間，則不論該段時間長短，該司機或該車輛均視為整個上午或下午出勤或使用，管制人員報

告中也會據之匯報服務表現。物流署需要考慮在管制人員報告中匯報計算基準，以提高匯報服務表現的透明度和問責性 (第 2.19 及 2.21 至 2.23 段)。

5. ***需要加強配額制度的管理*** 物流署負責管理常用車輛的定期租賃合約，以切合決策局／部門的運作需要。截至 2020 年 12 月 31 日，所批出的定期合約有 14 份。為確保決策局／部門所使用的服務不會超出合約規定，物流署實施了配額制度。根據配額制度，物流署會按決策局／部門原先預算的使用需求分配部門配額，以便執行每份合約。除非事先獲得物流署批核，否則決策局／部門按合約使用的車輛租賃服務不得超過物流署所分配的部門配額。曾按定期合約取得服務的決策局／部門，應於下一個月向物流署提交每月報表，說明在相關合約下的實際服務使用量 (第 2.28 及 2.29 段)。審計署的審查發現：

(a) ***大量有關實際服務使用量的每月報表逾期未交*** 根據資訊系統的記錄，截至 2020 年 11 月 30 日，有 988 份有關定期合約下實際服務使用量的每月報表 (涵蓋 2020 年 1 至 10 月期間) 逾期未交 (涉及 34 個決策局／部門)；及

(b) ***決策局／部門不按配額制度使用服務*** 根據該 14 份定期合約下的實際服務使用量，截至 2020 年 11 月 30 日，有些沒有或已用完部門配額的決策局／部門在未獲物流署事先批核的情況下使用服務 (第 2.30 段)。

採購車輛

6. ***審核增添及更換車輛的要求*** 就一般用途車輛而言，物流署負責審視決策局／部門所提交的增添及更換車輛要求，以考慮採購需要和緩急次序，並按物流署整體撥款下的可用撥款統籌車輛採購 (第 3.2 段)。審計署的審查發現下列可予改善之處：

(a) ***大量編外車輛的累計保留時間超過一年*** 編外車輛是被更換的車輛，已屆經濟年限但仍保留作提供有時限的服務，以配合決策局／部門的運作需要。由於不在編制之內，相關車輛達到特定保留目的後便應淘汰。物流署指引訂明，除非情況極為特殊，否則編外車輛不應續用超過一年。審計署抽查了物流署 2016 至 2020 年期間批准的涉及保留 566 輛編外車輛的要求，發現其中 206 輛編外車輛 (36%) 的累計保留時間超過一年 (介乎 12.1 至 70.7 個月)(第 3.5 及 3.6 段)；及

(b) ***需要考慮改善用於評估更換電動車輛的經濟年限模式*** 物流署主要根據經濟年限模式來評估車輛是否到期更換，當中會考慮累計維修保養費用、車齡、行車里數和更換費用。物流署表示，電動車輛的資本成本和運作成本有別於傳統車輛，現行的經濟年限模式未必適用於決定電動車輛的更換周期。隨着採購電動車輛的新規定 (即採購不超過 5 個座位的私家車時，除非有充分理據並獲決策局／部門首長或高層首長級人員批准，否則應該購買電動車輛) 於 2021 年上半年實施，政府車隊內的電動車輛數目在未來幾年或會增加。此外，經改良的資訊系統已於 2020 年啟用，自此系統收集到更多種類的電動車輛運作數據 (例如電池的健康狀況和停用率)，以供分析之用。物流署應收集更多有關電動車輛的運作數據，並考慮進行研究，以改善用於評估更換電動車輛的經濟年限模式 (第 3.4、3.10、3.12 及 4.5 段)。

7. ***採購一般用途車輛*** 2015–16 至 2019–20 年度期間，物流署耗資 7.122 億元 (由 2019–20 年度的 9,300 萬元至 2017–18 年度的 1.91 億元不等) 為政府車隊採購一般用途車輛。2016 至 2020 年期間，物流署分別完成 8 項報價工作和 34 項招標工作，並批出 48 份總值 6.153 億元的合約，以採購逾 2 000 輛一般用途車輛 (第 3.15 段)。審計署的審查發現下列可予改善之處：

(a) ***完成車輛採購需時甚久*** 審計署經抽查後發現，在某些個案中，物流署需時甚久 (即由批准增添／更換車輛要求當日起計至承辦商把車輛交付相關決策局／部門為止) 才能完成車輛採購以供決策局／部門使用，詳情如下：

(i) 報價／招標工作於 2016 至 2019 年期間進行並已交付的 51 輛車當中，有 22 輛 (43%) 的採購程序歷時超過 3 年才能完成；及

(ii) 於 2016 至 2018 年期間獲物流署批准但截至 2020 年 12 月 31 日承辦商仍未交付車輛的 96 項增添／更換車輛要求當中，有 5 項 (5%) 獲物流署批准已逾 3 年 (第 3.18 段)；及

(b) ***需要改善制訂用戶要求的工作*** 物流署會在審核增添／更換車輛的要求時，向相關決策局／部門收集資料，從而制訂用戶要求。及後，該署會與該等決策局／部門磋商，以便就報價／招標工作擬訂技術規格。審計署抽查了 2016 至 2020 年期間進行的 31 項招標工作，發現物流署在 2 項工作所採購的車輛未能完全符合用戶要求。舉例而言，在 2016 年 9 月完成的招標工作中採購供決策局／部門首長使用的大型房車，其行車穩定性備受部分決策局／部門關注 (第 3.21 及 3.22 段)。

其他相關事宜

8. ***政府車隊中電動車輛數目減少*** 審計署審查了 2016 至 2020 年期間政府車隊中電動車輛的數目，留意到政府使用電動車輛的比率仍然偏低，在政府車輛中只佔不足 4% (介乎 2020 年的 2.5% 至 2017 及 2018 年的 3.9%)。尤須注意的是，電動車輛的數目由 2016 年 12 月 31 日的 249 輛減至 2020 年 12 月 31 日的 169 輛，減少了 80 輛 (32%)。物流署需要留意在採購政府車輛的新規定下 (見第 6(b) 段)，決策局／部門以電動車輛作為增添／更換車輛的情況。物流署也應繼續研究市場上有否供應完全符合決策局／部門運作需要的合適電動車輛 (第 4.3 及 4.6 段)。

9. ***為政府司機提供訓練*** 物流署負責通過訓練和考核，確保政府司機 (即貴賓車司機、特級司機、汽車司機和其他因運作需要而駕駛政府車輛的政府僱員) 維持高水平的駕駛技術及注重道路安全 (第 4.9 段)。審計署的審查發現下列可予改善之處：

(a) ***需要探討舉辦網上訓練課程的可行性*** 審計署審查了 2016 至 2020 年期間物流署與駕駛有關的訓練課程和駕駛課程的學員人數，得悉學員人數由 2019 年的 1 111 名銳減至 2020 年的 473 名，減少了 638 名 (57%)。尤須注意的是，安全駕駛訓練課程的學員人數 (見 (b) 項) 由 2019 年的 157 名銳減至 2020 年的 27 名，減少了 130 名 (83%)。物流署表示，2020 年訓練課程學員人數銳減，原因是 2019 冠狀病毒疫情下提供的訓練課程有所減少。10 年來，網上訓練課程日漸普及，而由於在 2019 冠狀病毒疫情下，安排實體訓練課程有困難／限制，網上訓練課程被廣泛用以取代實體訓練課程。為評估進行網上訓練課程與實體訓練課程的優劣，物流署應考慮為特定政府司機試辦網上訓練課程 (第 4.11 及 4.12 段)；及

(b) ***需要採取措施以加強為特定政府司機提供訓練課程*** 物流署為政府司機所提供訓練課程的例子包括新入職司機職系員工訓練課程 (供所有新入職特級司機和汽車司機參加)、安全駕駛訓練課程 (供貴賓車司機、特級司機和汽車司機定期參加)，以及補修課程 (供因過失導致交通意外的司機參加)。審計署審查了截至 2020 年 12 月 31 日待邀參加新入職司機職系員工訓練課程和安全駕駛訓練課程的特定政府司機的名單，以及 2016 至 2019 年期間因人為過失而導致的交通意外，發現有些特定司機仍未獲邀參加有關課程。舉例而言，在 2016 至 2019 年期間發生的交通意外中，有 203 宗因貴賓車司機／特級司機／汽車司機的過失所致。截至 2020 年 12 月 31 日，在這 203 宗個案中，有 168 宗 (83%)(分

別是 2016 年、2017 年、2018 年及 2019 年的 45 宗、48 宗、40 宗和 35 宗)的司機仍未獲邀參加補修課程 (第 4.9、4.13 及 4.14 段)。

10. ***需要提醒決策局／部門採取措施以確保符合物流署對政府司機工作時數的規定*** 根據物流署於 2017 年 9 月發出關於政府司機工作時數的指引，持續長時間工作對政府司機的健康和士氣均有不良影響。工作時數經常過長而沒有足夠休息時間，會令司機易生與工作有關的意外。為保障司機的職業健康，並確保為車輛用戶提供安全可靠的運輸服務，物流署建議決策局／部門注意有關規定，即政府司機的工作時數 (包括午膳時間) 通常每天不應超過 14 小時，以及政府司機每 7 天期間應有 1 天休息日。審計署的審查發現不符物流署對政府司機工作時數規定的情況 (例如有 185 次 (1.6%)，運輸服務小組司機的每天工作時數超過 14 小時)(第 4.17 及 4.18 段)。

審計署的建議

11. 審計署的建議載於本審計報告書的相關部分，本摘要只列出主要建議。審計署*建議*政府物流服務署署長應：

監察政府車隊

(a) 考慮為完成部門運輸管理檢討訂定目標時間，並探討措施以加快日後進行檢討的過程 (第 2.7(a) 及 (b) 段)；

(b) 提醒決策局／部門在規定時間內提交車輛使用情況的每月報表，採取更有力的行動跟進逾期甚久的報表，並調查和修正從決策局／部門的車輛使用情況每月報表中找到的任何差異 (第 2.17(a) 及 (b) 段)；

(c) 適時發出車輛使用異常情況報告的摘要，以便決策局／部門採取跟進行動，並考慮應否為車輛屢被納入異常情況報告的決策局／部門進行深入的部門運輸管理檢討 (第 2.17(c) 及 (d) 段)；

(d) 考慮在管制人員報告中，就有關運輸服務小組資源使用情況的服務表現目標匯報計算基準 (第 2.25(a) 段)；

(e) 提醒決策局／部門適時提交有關定期合約下實際服務使用量的每月報表，並適當地提醒沒有或已用完部門配額的決策局／部門在按定期合約使用服務前，須先獲得物流署批核 (第 2.32(a) 及 (b) 段)；

採購車輛

(f) 採取措施，盡量把編外車輛的留用時間限制至在正常情況下不超過一年 (第 3.13(a) 段)；

(g) 收集更多有關電動車輛的運作數據，並考慮進行研究，以改善用於評估更換電動車輛的經濟年限模式 (第 3.13(c) 段)；

(h) 探討措施，以縮短採購車輛的時間，並在切實可行範圍內把車輛適時交予決策局／部門使用 (第 3.24(a) 段)；

(i) 繼續採取措施，以改善制訂用戶要求的工作，從而在切實可行範圍內全面符合決策局／部門的運作需要 (第 3.24(c) 段)；

其他相關事宜

(j) 留意決策局／部門在採購政府車輛的新規定下以電動車輛作為增添／更換車輛的情況，並繼續研究市場上有否供應完全符合決策局／部門運作需要的合適電動車輛 (第 4.7 段)；

(k) 考慮為特定政府司機試辦網上訓練課程，並採取措施，以加強為特定政府司機提供新入職司機職系員工訓練課程、安全駕駛訓練課程和補修課程 (第 4.15 段)；及

(l) 定期提醒決策局／部門採取適當措施，以確保符合物流署對政府司機工作時數的規定 (第 4.21 段)。

政府的回應

12. 政府物流服務署署長同意審計署的建議。

第 1 部分：引言

1.1　本部分闡述這項審查工作的背景，並概述審查目的和範圍。

背景

1.2　政府物流服務署 (物流署) 承諾為各政府決策局及部門 (決策局／部門) 提供專業、具成本效益和適時的物流支援服務，包括運輸和車輛管理，使之能為香港市民提供更優質的服務。在“車輛管理”的綱領下，物流署的宗旨是採購最物有所值的車輛以配合決策局／部門的運作需要，並為其提供車輛管理的意見和支援服務。物流署在此綱領下的主要工作範疇是：

(a) 就如何維持車隊的有效運作及管理，向決策局／部門提供意見；

(b) 審核增添及更換車輛的要求，確保有關採購符合實際需要 (註 1)；

(c) 推行環保措施，包括使用石油氣小型巴士，並探討在政府車隊內使用更多環保車輛的可行性，以配合政府的環保政策；

(d) 留意電動車輛的最新技術發展，因應市場上是否有合適型號及車輛表現是否符合決策局／部門的運作需要，鼓勵決策局／部門以電動車輛取代到期更換的車輛；

(e) 轄下的運輸服務小組為沒有或不足夠部門車輛的決策局／部門提供支援和運輸服務。物流署也安排以合約形式租用商營車輛，提供政府內欠缺的服務，或應付一些不足以支持添購政府車輛的季節性或其他短期需求；及

(f) 通過駕駛訓練和考核，確保政府司機維持高水平的駕駛技術及注重道路安全。

1.3　表一顯示 2015 至 2020 年期間管制人員報告中關於物流署管理政府車隊的服務表現指標。

註 1： *政府車輛大致分為一般用途車輛和特別用途車輛。概括而言，一般用途車輛是指定和主要用來載客及／或載貨的車輛；特別用途車輛 (例如救護車) 除可載貨外，還裝設附屬設備以執行特定工作。物流署負責為決策局／部門採購車輛 (不包括特別用途車輛)，並管理用以採購車輛的整體撥款。至於特別用途車輛，所涉費用由相關決策局／部門所管理的撥款支付。*

表一

物流署管理政府車隊的服務表現指標
(2015 至 2020 年)

服務表現指標	2015 年 (數目)	2016 年 (數目)	2017 年 (數目)	2018 年 (數目)	2019 年 (數目)	2020 年 (數目)
增添的車輛	28	30	6	26	30	49
更換的車輛	342	326	515	465	208	321
每行走 1 000 000 公里發生因人為過失而導致的交通意外	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9
在年內參加與駕駛有關的訓練課程的人員	992	983	963	955	956	362 (註)
參加駕駛課程的學員	155	153	152	154	155	111

資料來源：審計署對物流署記錄的分析

註： 物流署表示，由於 2019 冠狀病毒疫情於 2020 年年初爆發，與駕駛有關的訓練課程的數目和學員的人數大幅減少。

1.4 物流署轄下的車輛管理科 (物流署的組織圖摘要 (截至 2020 年 12 月 31 日) 載於附錄 A) 由總監 (車輛管理) 擔任主管，負責確保政府車隊的整體運作及管理是有效率的及合乎經濟原則。該科設有以下 3 個組別：

(a) ***管理組*** 管理組下設 3 個小組，分別是：

(i) ***車輛採購小組*** 該小組負責政府車隊內所有一般用途車輛的採購程序和行政工作；

(ii) ***技術支援及車輛規格小組*** 該小組負責編制車輛標準和規格，以供採購一般用途車輛之用。小組也負責研究、測試和評估市場上新推出的車輛；及

(iii) ***管理及檢討小組*** 該小組負責有關車隊管理架構、車輛數目和組合的事宜。小組也負責向決策局／部門就車隊的使用和運作提供意見，並進行部門運輸管理檢討，從運作需要角度出發，探討車隊規模、車輛組合和使用是否合適；

(b) ***行動組*** 行動組下設 3 個小組，分別是：

(i) ***職系管理小組*** 該小組主要負責管理有關貴賓車司機、特級司機和汽車司機職系的事宜，包括行為和紀律、員工關係及訓練。小組也負責籌辦員工獎勵計劃，以推廣優質車輛管理服務的精神；

(ii) ***運輸服務小組*** 該小組所運作的車隊提供車輛給決策局／部門預約使用，從而輔助部門的車隊和應付突發情況；及

(iii) ***訓練及駕駛考試小組*** 該小組負責管理有關簽發駕駛政府車輛許可證的記錄。小組也負責提供與駕駛有關的訓練課程，並為需要駕駛及操作政府車輛的政府僱員安排駕駛考試；及

(c) ***支援組*** 支援組下設兩個小組，分別是：

(i) ***車輛租賃合約小組*** 該小組負責管理和監察為決策局／部門租賃車輛以應付運輸需求的合約；及

(ii) ***車隊資訊管理小組*** 該小組負責管理運輸管理資訊系統 (資訊系統 —— 註 2)，並為內部用戶提供支援，包括監察政府車輛庫存、使用記錄和車輛維修保養記錄，以供管理分析之用。小組也負責不時檢討處理交通意外的指引和程序。

截至 2020 年 12 月 31 日，車輛管理科有 103 名人員 (包括 3 個政府車輛事務經理職位、16 個政府車輛事務主任職位、21 個貴賓車司機職位和 35 個汽車司機職位)。

財政撥款

1.5 2020–21 年度，“車輛管理”綱領下的修訂全年預算開支為 1.616 億元 (當中 8,000 萬元 (50%) 用於增添及更換一般用途車輛的採購)。

註 2： *資訊系統是電腦系統，內載車輛庫存、使用情況、停用時間、維修保養成本和交通意外統計等資料。根據《總務規例》，該系統由物流署負責維持，為政府車隊的有效管理提供所需資料。*

政府車隊

1.6 ***車輛數目和類別*** 政府車隊由分配予決策局／部門的車輛，以及物流署運輸服務小組轄下的車輛組成。政府車隊的車輛數目由 2015 年 12 月 31 日的 6 442 輛增至 2020 年 12 月 31 日的 6 705 輛，增加了 263 輛 (4%)(見表二)。在此期間，物流署運輸服務小組轄下的車輛數目不變，而決策局／部門車隊的車輛數目則由 6 394 輛稍增至 6 657 輛，增加了 263 輛 (4%)。政府車輛的例子見照片一 (a) 至 (g)。

表二

政府車隊的車輛數目
(2015 至 2020 年)

車輛類別	車輛數目						
	截至 12 月 31 日						2015 年 12 月 31 日至 2020 年 12 月 31 日期間的增減
	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年	
巴士	654	661	676	691	698	721	+67 (+10%)
汽車	1 500	1 518	1 499	1 556	1 564	1 577	+77 (+5%)
越野車	102	101	111	99	104	104	+2 (+2%)
電單車	332	327	327	305	276	268	–64 (–19%)
貨車	312	318	315	318	314	316	+4 (+1%)
客貨車	1 417	1 419	1 405	1 360	1 372	1 367	–50 (–4%)
特別用途車輛	2 125	2 148	2 220	2 233	2 276	2 352 (註)	+227 (+11%)
總計	6 442	6 492	6 553	6 562	6 604	6 705	+263 (+4%)

資料來源：審計署對物流署記錄的分析

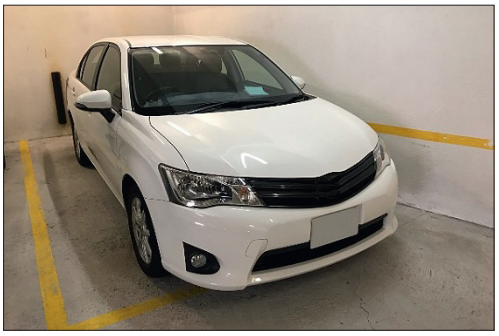
註：在 2 352 輛特別用途車輛中，分別有 1 328 輛 (56%)、494 輛 (21%) 及 219 輛 (9%) 分配予香港警務處、消防處及食物環境衞生署。

照片一 (a) 至 (g)

政府車輛的例子

(a) 巴士

(b) 汽車



(c) 越野車

(d) 電單車

照片一 (a) 至 (g)(續)

(e) 貨車

(f) 客貨車

(g) 特別用途車輛

資料來源：物流署的記錄

1.7 ***部門運輸主任*** 獲分配政府車輛的決策局／部門須指派一名部門運輸主任，擔任部門車隊的主管。部門運輸主任負責確保相關決策局／部門善用所有車輛、車輛的使用情況和潔淨，以及部門司機的紀律。

審查工作

1.8 2020 年 11 月，審計署就物流署管理政府車隊的工作展開審查，審查工作集中於以下範疇：

(a) 監察政府車隊 (第 2 部分)；

(b) 採購車輛 (第 3 部分)；及

(c) 其他相關事宜 (第 4 部分)。

審計署發現上述範疇有可予改善之處，並就相關事宜提出多項建議。

政府的整體回應

1.9 政府物流服務署署長同意審計署的建議。

鳴謝

1.10 審計署進行審查期間，政府鑑於 2019 冠狀病毒疫情，曾實施多項政府僱員特別上班安排及針對性措施，包括在家工作。在疫情下進行審查工作期間，物流署人員充分合作，審計署謹此致謝。

第 2 部分：監察政府車隊

2.1　本部分探討物流署監察政府車隊的工作，審查工作集中於下列範疇：

(a) 部門運輸管理檢討 (第 2.2 至 2.8 段)；

(b) 部門車輛的使用情況 (第 2.9 至 2.18 段)；

(c) 運輸服務小組 (第 2.19 至 2.26 段)；及

(d) 以合約形式租用商營車輛 (第 2.27 至 2.33 段)。

部門運輸管理檢討

2.2　根據《總務規例》，物流署須確保政府車隊的整體運作及管理是有效率的及合乎經濟原則。物流署表示，為持續提升政府車隊的整體效率和成本效益，會定期進行部門運輸管理檢討，從運作需要角度出發，為獲分配政府車輛的決策局／部門審視其車隊規模、車輛組合和使用是否合適。每項檢討完成後，物流署會向相關決策局／部門發出載有建議和意見的報告。

2.3　管理及檢討小組 (見第 1.4(a)(iii) 段 —— 註 3) 每年 10 ／ 11 月會揀選決策局／部門，以便翌年進行部門運輸管理檢討。揀選程序如下：

(a) ***初步篩選***　初步篩選採用以下準則：

(i) 正進行任何內部組織檢討而可能影響其運輸要求、或擬於未來 12 個月推行任何外判項目或減省成本措施的決策局／部門，不予揀選；及

(ii) 對上一次進行部門運輸管理檢討距今最少 8 年的決策局／部門，可供揀選；及

(b) ***訂定優次***　節省潛力較大的決策局／部門會獲優先考慮。為此，物流署採用評分制度來訂定優次，當中計及車隊規模、意外率、編外車輛的數目 (見第 3.5 段)、租賃開支和車輛使用率。

註 3：*物流署表示，管理及檢討小組中負責進行部門運輸管理檢討的人員只有兩名。除進行檢討外，該兩名人員也要兼顧其他重要職務 (例如每年就一般用途車輛和特別用途車輛進行審核工作期間，審核 250 至 300 個由決策局／部門提出增添及更換車輛的要求，並向決策局／部門提供意見和支援)。*

物流署表示會按手頭上的記錄 (例如決策局／部門曾經提出的增添及更換車輛的要求，以及先前與決策局／部門就運輸事宜開會時觀察所得) 作出揀選。物流署如有意在一年內進行兩項檢討，考慮到檢討的成本與效益及可用資源，應會揀選一個車隊規模較大 (即超過 30 輛車) 和一個車隊規模較小的決策局／部門。

完成部門運輸管理檢討需時甚久

2.4　　截至 2020 年 12 月 31 日，在物流署自 2015 年起計劃展開的 10 項部門運輸管理檢討當中，有 8 項已經完成，餘下 2 項 (分別於 2020 年 3 和 11 月展開) 則仍在進行。審計署留意到，物流署沒有為完成部門運輸管理檢討訂定目標時間。在 8 項已完成的檢討中，物流署需時甚久 (介乎 15.9 至 36.1 個月) 才完成其中 7 項 (87.5%)(見表三)。

表三

已完成的部門運輸管理檢討
(2020 年 12 月 31 日)

所選決策局／部門	計劃展開檢討的年份	涉及車輛數目	物流署展開檢討的日期	物流署發出最終報告的日期	所用時間(月數)
懲教署	2015	126	2014 年 12 月 15 日	2016 年 4 月 12 日	15.9
地政總署	2016	167	2015 年 12 月 11 日	2017 年 7 月 17 日	19.2
環境保護署(環保署)	2016	48	2016 年 5 月 23 日	2018 年 1 月 26 日	20.1
消防處	2017	198 (註 1)	2016 年 12 月 14 日	2019 年 12 月 18 日	36.1
漁農自然護理署	2017	48 (註 2)	2017 年 3 月 31 日	2018 年 3 月 8 日	11.2
社會福利署	2018	29	2017 年 11 月 24 日	2019 年 4 月 16 日	16.7
香港海關	2018	210	2019 年 3 月 18 日 (註 3)	2020 年 12 月 30 日	21.5
屋宇署	2018	37	2018 年 6 月 5 日	2020 年 6 月 4 日	24.0

資料來源：審計署對物流署記錄的分析

註 1：有關檢討只涵蓋該部門的一般用途車輛。

註 2：有關檢討只涵蓋該部門的電單車。

註 3：有關檢討原訂於 2018 年 4 月 17 日展開，但物流署因應香港海關的要求改期至 2019 年年初才展開檢討，原因是香港海關於 2018 年忙於為 3 個管制站 (包括港珠澳大橋、廣深港高速鐵路香港段和蓮塘／香園圍口岸) 落成啟用做準備。由於有關檢討延期，物流署於 2018 年 6 月才對屋宇署展開檢討。

2.5　審計署審查了 3 項需時最長才能完成的部門運輸管理檢討，留意到下列情況 (見表四)：

(a) *消防處*　物流署用了超過 30 個月進行檢討和發出報告擬稿以徵詢消防處的意見，而徵詢意見及報告定稿需時約 6 個月。物流署估計，消防處實施物流署的建議後，可節省約 200 萬元資本開支和 339,000 元經常開支；

(b) *香港海關*　物流署用了約 21 個月進行檢討和發出報告擬稿以徵詢香港海關的意見，而徵詢意見及報告定稿需時約 1 個月。物流署估計，香港海關實施物流署的建議後，可節省 360 萬元資本開支和 180 萬元經常開支；及

(c) *屋宇署*　物流署用了超過 21 個月進行檢討和發出報告擬稿以徵詢屋宇署的意見，而徵詢意見及報告定稿需時約 3 個月。物流署估計，屋宇署實施物流署的建議後，可節省約 225,000 元經常開支。

表四

3 項部門運輸管理檢討的分析
(2020 年 12 月 31 日)

主要階段	消防處	香港海關	屋宇署
物流署展開檢討	2016 年 12 月 14 日	2019 年 3 月 18 日 (註)	2018 年 6 月 5 日
物流署發出報告擬稿	2019 年 6 月 27 日	2020 年 12 月 2 日	2020 年 3 月 13 日
就報告擬稿向物流署提出意見	2019 年 9 月 18 日	2020 年 12 月 18 日	2020 年 5 月 28 日
物流署發出最終報告	2019 年 12 月 18 日	2020 年 12 月 30 日	2020 年 6 月 4 日

資料來源：審計署對物流署記錄的分析

註：見第 2.4 段表三註 3。

2.6 2021 年 2 月，物流署回應審計署的查詢時表示：

(a) 負責進行部門運輸管理檢討的人員只有兩名，他們除進行檢討外，也要兼顧其他重要職務 (見第 2.3 段註 3)；

(b) 完成部門運輸管理檢討所需時間不一，視乎多項因素 (例如所涉車輛數目和類別、車庫／車廠的數目，以及部門運作的複雜程度) 而定；及

(c) 完成部門運輸管理檢討需時甚久的原因如下：

(i) ***檢討範圍擴大*** 檢討範圍自 2016 年 5 月起擴大，除提供運輸服務外，還涵蓋運輸管理架構和部門慣常做法 (例如處理交通意外個案、填寫行車記錄簿、監察和調配部門運輸資源，以及監督司機工作表現)。因此，檢討所用時間雖然較長，但內容更加全面、質素更高；

(ii) ***為消防處進行的檢討*** 有關檢討於 2016 年 12 月展開，是首次為消防處進行的部門運輸管理檢討。由於涉及約 200 輛分配予各總區／分區的車輛，而其運作模式又與其他決策局／部門十分不同 (例如為指定職位提供行動人員車輛作各種用途，而前線指揮車則供作執行緊急職務)，故物流署需用更多時間了解部門運作。此外，物流署接獲消防處對報告擬稿的意見後，與該處進行了數輪商討；及

(iii) ***為香港海關和屋宇署進行的檢討*** 由於 2019 冠狀病毒疫情於 2020 年年初爆發，香港海關和屋宇署回應需時，而物流署向該兩個部門取得和釐清資料，以及與之進行商討也用了較長時間。

鑑於部分決策局／部門的部門運輸管理檢討十分複雜，並考慮到檢討可得的效益 (見第 2.2 及 2.5 段)，物流署可考慮探討措施 (例如調配額外人員)，以加快日後進行檢討的過程。

審計署的建議

2.7 **審計署*建議*政府物流服務署署長應：**

(a) **考慮為完成部門運輸管理檢討訂定目標時間；**

(b) **探討措施，以加快日後進行部門運輸管理檢討的過程；及**

(c) **考慮適當地公布部門運輸管理檢討所得經驗，以惠及其他決策局／部門。**

政府的回應

2.8 政府物流服務署署長同意審計署的建議，並表示物流署會：

(a) 根據決策局／部門的車隊規模，就完成其部門運輸管理檢討訂定目標時間；

(b) 探討加快進行部門運輸管理檢討過程的措施；及

(c) 適當地公布部門運輸管理檢討所得經驗，以惠及其他決策局／部門 (例如通過數碼政府合署)。

部門車輛的使用情況

2.9 ***車輛使用情況的每月報表*** 為進行監察，決策局／部門須就獲分配的車輛 (包括一般用途車輛和特別用途車輛) 向物流署提交車輛使用情況每月報表。在每月報表中，就每輛部門車輛都有一個記項，載有下列數據：

(a) 行車里數；

(b) 燃料／電力用量；

(c) 使用日數；

(d) 在車廠進行維修／保養的日數；

(e) 閒置日數；

(f) 未能提供司機的日數；及

(g) 休息日。

物流署表示，決策局／部門提交的所有車輛使用情況每月報表，均會輸入資訊系統作各項管理用途 (例如評估增添及更換車輛的需要，以及監察政府車隊的表現)。為跟進尚未提交的每月報表，物流署每月會向相關決策局／部門的部門運輸主任發出催辦信。

2.10 ***異常情況報告*** 為協助決策局／部門監察其車隊，物流署會藉資訊系統每半年一次編制有關車輛使用的異常情況報告。如某車輛連續 2 次 (即在 12 個月內) 被納入異常情況報告，便會被物流署視為嚴重未盡其用。符合以下準則的車輛會被納入異常情況報告：

(a) 在 6 個月期間行車里數較政府車隊中同類車輛正常行車里數低至少 30%；及

(b) 在 6 個月期間每月平均閒置日數為 6 天或以上。

對於有車輛被納入異常情況報告的決策局／部門，物流署會向其發出相關報告的摘要，並要求對方審慎檢討該等車輛的使用情況 (例如找出車輛未盡其用的原因和從速採取修正行動)。物流署表示，對於有車輛屢被納入異常情況報告的決策局／部門，物流署每年進行增添及更換車輛的審核工作時會考慮減少其車隊中同類車輛的數目，或為其進行深入的部門運輸管理檢討。

需要加強車輛使用情況每月報表的管理

2.11 ***尚未提交每月報表*** 物流署表示，儘管不設限期，但計及收集車輛記錄／行車記錄簿和輸入數據所需的時間，決策局／部門通常獲准在 2 個月內提交車輛使用情況每月報表。審計署從物流署的記錄得悉，在截至 2020 年 10 月的車輛使用情況每月報表當中，有 1 077 個記項於 2021 年 1 月尚未提交，其中 1 076 個記項涉及消防處的 310 輛車 (見表五)。計及物流署給予決策局／部門的 2 個月時間，尚未提交的記項的最長逾期時間為 58 個月。

表五

車輛使用情況每月報表中尚未提交的記項
(2021 年 1 月)

決策局／部門	截至 2020 年 12 月 31 日的車隊規模	尚未提交的記項數目	所涉車輛數目	尚未提交的記項的最長逾期時間 (註 1) (月數)
消防處 (註 2)	700	1 076	310	58
地政總署 (註 3)	167	1	1	3
總計	867	1 077	311	不適用

資料來源：審計署對物流署記錄的分析

註 1：逾期時間的計算已計及物流署給予決策局／部門的 2 個月時間。

註 2：消防處表示，已於 2021 年 3 月 15 日或之前向物流署提交所有尚未提交的記項。

註 3：地政總署表示，其總部會整理來自各辦事處共 167 輛車每月使用情況的資料，並安排把每項數據儲存並上載至資訊系統。對於有尚未提交記項的車輛，該署認為是技術錯誤，因為相關數據已經整理，只是沒有妥為上載至資訊系統。該署承諾會提醒屬下相關人員注意有關規定，日後亦會進行抽查。

2.12 ***每月報表所載數據的差異*** 審計署抽查了已輸入資訊系統的 2019 年車輛使用情況每月報表所載數據，發現有些個案宜由物流署作進一步調查 (見表六)，例如：

(a) 在 256 宗個案中，相關決策局／部門報稱某些車輛曾經使用但其行車里數為零；

(b) 在 5 381 宗個案中，相關決策局／部門報稱某些車輛曾經使用但其燃料／電力用量為零；及

(c) 在 327 宗個案中，相關決策局／部門報稱長時間未能提供司機 (一個月有 26 天或以上)。

表六

車輛使用情況每月報表中
宜作進一步調查的數據
(2019 年)

說明	個案數目
車輛在月內曾經使用但行車里數為零	256
車輛在月內曾經使用但燃料／電力用量為零	5 381
車輛在月內曾經使用但行車里數甚少 (平均每個使用日少於 1 公里)	318
長時間未能提供司機 (一個月有 26 天或以上)	327
車輛的使用率甚高 (平均每個使用日超過 1 000 公里)	9
所提交數據不齊全	18
總計	6 309

資料來源：審計署對物流署記錄的分析

2.13　由於用以識別未盡其用車輛的異常情況報告是基於車輛使用情況每月報表所載數據而編制，物流署須確保決策局／部門適時提交每月報表及當中數據／資料準確無誤。審計署認為，物流署需要提醒決策局／部門在規定時間內提交車輛使用情況的每月報表，並需採取更有力的行動跟進逾期甚久的報表。為確保每月報表所載數據準確無誤，物流署需要調查和修正從中找到的差異，包括第 2.12 段所述的差異。

需要改善監察車輛使用情況的工作

2.14　審計署審查了物流署編制的 6 份涵蓋 2017 年 6 月 1 日至 2020 年 5 月 31 日 3 年期間的異常情況報告，發現以下情況：

(a) ***向決策局／部門發出異常情況報告摘要需時甚久***　審計署留意到，物流署的慣常做法是在匯報期後 4 個月 (或在下次匯報期完結前 2 個月) 才向相關決策局／部門發出異常情況報告的摘要 (見第 2.10 段)。物流

署表示，採用這個做法的原因是決策局／部門需時提交車輛使用情況每月報表 (見第 2.11 段)，以及提交報表或有延誤；

(b) ***被納入異常情況報告的車輛數目大增*** 如表七所示，被納入異常情況報告的車輛數目由 2018 年 3 月報告的 198 輛減至 2019 年 9 月報告的 126 輛，減少了 72 輛 (36%)；其後大幅增至 2020 年 9 月報告的 299 輛，增加了 173 輛 (137%)；及

表七

被納入異常情況報告的車輛數目
(2017 年 6 月 1 日至 2020 年 5 月 31 日)

異常情況報告涵蓋期間	向決策局／部門發出報告摘要的月份	所涉決策局／部門數目	被納入報告的車輛數目
2017 年 6 月 1 日至 2017 年 11 月 30 日	2018 年 3 月	13	198
2017 年 12 月 1 日至 2018 年 5 月 31 日	2018 年 9 月	17	195
2018 年 6 月 1 日至 2018 年 11 月 30 日	2019 年 3 月	14	157
2018 年 12 月 1 日至 2019 年 5 月 31 日	2019 年 9 月	14	126
2019 年 6 月 1 日至 2019 年 11 月 30 日	2020 年 3 月	15	173
2019 年 12 月 1 日至 2020 年 5 月 31 日	2020 年 9 月	35	299

資料來源：審計署對物流署記錄的分析

(c) ***有車輛屢被納入異常情況報告*** 在涵蓋 2017 年 6 月 1 日至 2020 年 5 月 31 日 3 年期間的 6 份異常情況報告中，有 60 輛車被納入 4 份或以上的報告 (見表八)。

表八

屢被納入異常情況報告的車輛數目
(2017 年 6 月 1 日至 2020 年 5 月 31 日)

決策局／部門	車輛數目		
	被納入 4 份報告	被納入 5 份報告	被納入 6 份報告
民眾安全服務處	—	1	—
民航處	1	—	—
機電工程署 (機電署)	1	2	1
消防處	1	—	—
食物環境衞生署 (食環署)	1	6 (註)	1
水務署	1	—	1
香港警務處	17	9	17
總計	22	18	20
	60		

資料來源：審計署對物流署記錄的分析

註：有 1 輛車被納入涵蓋 2017 年 6 月 1 日至 2019 年 11 月 30 日期間的 5 份異常情況報告。該車也被納入隨後發出涵蓋 2019 年 12 月 1 日至 2020 年 5 月 31 日期間的異常情況報告。該報告於 2020 年 9 月發給新的用戶部門，因為該車自 2020 年 8 月起被借予該部門。

2.15 ***決策局／部門的回應*** 對於屢被納入異常情況報告的車輛 (見第 2.14(c) 段表八)，部分決策局／部門於 2021 年 2 及 3 月就車輛使用量低向審計署回應如下：

(a) ***民眾安全服務處*** 有 1 輛房車被納入 5 份異常情況報告，該車主要供有關人員處理緊急情況、進行實地行動和出席正式會議時使用。由於運作需求不穩定，該處鼓勵民眾安全服務隊隊員公幹時使用該車，以提高使用率；

(b) ***機電署*** 機電署檢討所涉車輛的使用情況後發現：

(i) 屢被納入報告 (4 份) 的 1 輛中型房車，供進行實地視察的人員使用。由於運作需求不穩定，該車改為供署內其他組別的人員共用，以提高使用率；

(ii) 屢被納入報告 (5 份) 的 2 輛車當中，1 輛是特別用途重型救援車輛，用作拖車服務。由於拖車服務需求極不穩定，該車不可能每天出動。然而，該車是九龍車廠中唯一的重型救援車輛，服務全九龍及新界東南地區，機電署必須配備該車，提供妥善迅速的車廠服務，以符合決策局／部門的運作需要及機電署的服務承諾；

(iii) 屢被納入報告 (5 份) 的另一輛車是 11 座位大型客貨車，用以接送前線人員往來不同地點進行維修保養工作。該車已到期更換，並於 2020 年 10 月被 1 輛中型客貨車取代。機電署預期新車更能配合運作需要，使用率會較高，並會繼續監察該車的使用情況；及

(iv) 屢被納入報告 (6 份) 的 1 輛特別設計車輛 (即具備車尾升降台的輕型貨車)，用於運送大型設備／器材和貨物，以切合機電署的特定運作需要，包括進行緊急行動以確保妥善、有效率和迅速地恢復相關服務。鑑於該車運作性質特別，故運作需求並不穩定。為提高使用率，該車改為供署內其他組別的人員共用；

(c) ***消防處*** 所涉的 1 輛車 (即鄉村救護車) 是緊急服務車輛。儘管該車的使用主要由情況需求主導，但為提高使用率，該處於 2020 年 11 月作出一次過安排，把該車調往另一消防局；

(d) ***食環署*** 所涉的 8 輛車均為電單車。由於使用範圍有限，其中 4 輛電單車供作備用，於署內其他車輛進行編訂維修保養和特別維修期間用作替代；2 輛供作訓練用途；1 輛獲調配以供該署轄下場地前線人員應付運輸需要。這些車輛的使用由需求主導，使用率並不穩定。餘下 1 輛狀況欠佳，到期更換。為提高使用率，2 輛電單車已作內部重行調配，另有 2 輛借予另一部門。此外，該署會把未盡其用或狀況欠佳的電單車換作其他類別的車輛，以便提供更靈活的運輸服務。該署會繼續密切監察上述電單車的調配和使用，以確保符合運作需要；及

(e) ***香港警務處*** 所涉車輛大多為特別用途車輛，具備獨特的行動或訓練功能。這些車輛的使用視乎行動和訓練情況，因此使用率變化很大，但對確保警隊的行動實力和應變準備不可或缺。這些車輛供作特別用途或具備獨特功能，一般不會調往其他小組使用。

2.16　審計署認為，物流署需向決策局／部門適時發出異常情況報告的摘要，以便該等決策局／部門採取跟進行動。至於車輛屢被納入異常情況報告的決策局／部門，物流署應考慮應否進行深入的部門運輸管理檢討。

審計署的建議

2.17　**審計署*建議*政府物流服務署署長應：**

(a) **提醒決策局／部門在規定時間內提交車輛使用情況的每月報表，並採取更有力的行動跟進逾期甚久的報表；**

(b) **調查和修正從決策局／部門的車輛使用情況每月報表中找到的任何差異，包括第 2.12 段所述的差異；**

(c) **適時向決策局／部門發出車輛使用異常情況報告的摘要，以便該等決策局／部門採取跟進行動；及**

(d) **考慮應否為車輛屢被納入異常情況報告的決策局／部門進行深入的部門運輸管理檢討。**

政府的回應

2.18　政府物流服務署署長同意審計署的建議，並表示物流署：

(a) 已提醒決策局／部門在限期前提交車輛使用情況的每月報表，並會採取更有力的行動跟進逾期甚久的報表；

(b) 已要求相關決策局／部門就從車輛使用情況每月報表中找到的任何差異，包括第 2.12 段所述的差異，提供理由和作出修正；

(c) 已就決策局／部門提交車輛使用情況的每月報表訂定限期，並會在接獲並核實決策局／部門就匯報期提交的報表後一個月內發出異常情況報告的摘要；及

(d) 已更新為決策局／部門進行部門運輸管理檢討的揀選指引。在評估應否為決策局／部門進行深入的部門運輸管理檢討時，除車隊規模、意外率和租賃開支等揀選準則外，亦會計及其是否有車輛屢被納入異常情況報告這項因素。

運輸服務小組

2.19　物流署轄下的運輸服務小組備有數類車輛，為沒有或不足夠部門車輛的決策局／部門提供支援和運輸服務。物流署表示，該小組發揮以下多項關鍵作用：

(a) 配備一些貴賓車和大型房車，以應付貴賓、太平紳士、政府高級官員 (註 4) 和高等法院或以上級別法院的法官的運輸需求；

(b) 為決策局／部門提供跨境運輸服務；及

(c) 配備規模合宜的緊急車隊，在緊急情況時提供快捷的運輸支援。

截至 2020 年 12 月 31 日，運輸服務小組共有 48 輛車，計有 25 輛汽車、13 輛客貨車和 10 輛巴士。

2.20　物流署表示，決策局／部門如欲預約運輸服務小組的車輛，須透過資訊系統進行網上預約。費用分為 3 種：

(a) ***租用車輛的費用***　收費按日計算，由車輛離開運輸服務小組起至返回該小組止；

(b) ***僱用司機的費用***　收費按小時計算，最低收費為 5 小時費用；及

(c) ***租用車輛連司機的費用***　收費按小時計算，由車輛離開運輸服務小組起至返回該小組止。

為收回全部成本 (即收費一般應訂於足以收回運輸服務小組提供服務的全部成本的水平)，物流署每年會按每個車輛類別中每輛車的預算使用時數和每名司機的預算工作時數 (包括逾時工作時數)，檢討上述 3 項費用。

需要改善管制人員報告中服務表現目標的匯報

2.21　***全面達致服務表現目標***　物流署在管制人員報告中就運輸服務小組的資源使用訂明兩項服務表現目標，即：

(a) 每天司機的出勤率；及

(b) 每天車輛的使用率。

註 4： *物流署表示，政府高級官員是指香港特別行政區行政長官、司長、局長、常任秘書長和部門首長。*

2015 至 2020 年期間，物流署完全達致上述兩項服務表現目標 (見表九)。

表九

運輸服務小組資源使用的服務表現目標
(2015 至 2020 年)

服務表現目標	目標	2015 年 (實際)	2016 年 (實際)	2017 年 (實際)	2018 年 (實際)	2019 年 (實際)	2020 年 (實際)
每天司機的出勤率	90%	96%	97%	98%	92%	95%	98%
每天車輛的使用率	88% (註)	96%	93%	92%	93%	90%	89%

資料來源：物流署的記錄

註：服務表現目標於 2015 年是 86%，自 2016 年起修訂為 88%。

2.22 ***管制人員報告所匯報使用率的計算*** 物流署表示，為在管制人員報告匯報相關資料，運輸服務小組車輛的使用率和司機的出勤率計算如下：

(a) ***每天司機的出勤率*** 出勤率計算如下：

$$\frac{\text{司機獲編配的上午及下午出勤節數}}{\text{相關期間可供編配的上午及下午出勤總節數}} \times 100\%$$

(不包括司機休息日、休假日及訓練日)

(b) ***每天車輛的使用率*** 使用率計算如下：

$$\frac{\text{車輛被使用的上午及下午節數}}{\text{相關期間車輛可供使用的上午及下午總節數}} \times 100\%$$

(不包括維修保養日、星期六、星期日及公眾假期)

換言之，如某司機或某車輛在上午或下午獲編配出勤或被使用一段時間，則不論該段時間長短，該司機或該車輛均視為整個上午或下午出勤或使用，管制人員報告中也會據之匯報服務表現。

2.23　審計署查詢會否考慮訂立新的服務表現指標，按照服務時數計算運輸服務小組車輛的使用率和司機的出勤率。物流署於 2021 年 2 月回應如下：

(a) 已仔細考慮按小時計算政府車輛使用率的可行性，認為並不可行；

(b) 按服務時數計算車輛使用率和司機出勤率並不可行，因為司機須執行若干不收費職務 (例如出勤前及／或後清潔和檢查車輛，以及出勤後在運輸服務小組候命)；

(c) 考慮到所有車輛用戶的租用或使用模式，按小時計算使用率和出勤率近乎不可行，使用率達到 100% 就更沒可能；及

(d) 運輸服務由需求主導。如決策局／部門用戶預約上午 9 時至 11 時使用服務，運輸服務小組難以安排午膳時間前的餘下時間接受另一預約。此外，物流署需為前述預約可能逾時而預留緩衝時間。

管制人員報告所匯報的運輸服務小組資源使用率偏高，而該比率是基於半天預約時段計算所得。就此，物流署需要考慮在管制人員報告中匯報第 2.22 段所述的計算基準，以提高匯報服務表現的透明度和問責性。

2.24　***實際收入低於預算收入***　審計署留意到，2018–19 及 2019–20 年度，運輸服務小組的全年實際收入只佔全年預算收入的 71.6%。相關預算收入是物流署基於運輸服務小組的資源 (即車輛和司機) 會被充分使用而得出。審計署向物流署查詢，預算收入與實際收入差別很大，是否代表運輸服務小組的資源未被充分使用。物流署於 2021 年 2 月回應時表示，上述差別由多項因素導致，包括：

(a) 物流署計算全年預算收入時所採用的假設，並不適用於所有車輛用戶的租用或使用模式；

(b) 無法預計司機放取長病假；及

(c) 基於無法預知情況 (例如新聘司機沒有報到或候補名單提早用盡等)，未能及時填補若干司機職位空缺。

為改善財政管理，物流署需在計及上述因素後更準確地預計運輸服務小組的全年收入。

審計署的建議

2.25 **審計署*建議*政府物流服務署署長應：**

(a) **考慮在管制人員報告中，就有關運輸服務小組資源使用情況的服務表現目標匯報計算基準；及**

(b) **在計及第 2.24 段所述因素後更準確地預計運輸服務小組的全年收入。**

政府的回應

2.26 政府物流服務署署長同意審計署的建議，並表示物流署會：

(a) 考慮在管制人員報告中載述運輸服務小組資源使用的相關服務表現目標的計算基準；及

(b) 計及第 2.24 段所述因素，以期更準確地預計全年收入。

以合約形式租用商營車輛

2.27 根據《總務規例》，只有在沒有合適的部門車輛或物流署的運輸服務時，才可租用商營車輛出勤及往返住所與辦公室 (後者須獲核准)。決策局／部門在租用商營車輛前，必須徵求物流署批准 (註 5)，但運輸服務小組沒有提供的車輛類別則除外，而在此情況下租用商營車輛的批核權已轉授予管制人員。

註 5： *根據 2020 年 12 月發出的物流署通告，決策局／部門須透過資訊系統向運輸服務小組查詢預約。如該小組備有所需類別的車輛但全部相關車輛已被預約，決策局／部門便可從該系統取得租用商營車輛的批准編號。*

2.28　物流署負責管理常用車輛的定期租賃合約 (物流署定期合約)，以切合決策局／部門的運作需要。截至 2020 年 12 月 31 日，所批出的物流署定期合約有 14 份 (見表十)。物流署表示，如物流署定期合約可提供所需的車輛類別，決策局／部門應按該等合約使用服務。為確保決策局／部門所使用的服務不會超出合約規定 (註 6)，物流署實施了配額制度，詳情如下：

(a) 會按決策局／部門原先預算的使用需求分配部門配額，以便執行每份合約；

(b) 決策局／部門如未提交使用需求預算以取得部門配額但欲使用合約下的服務，或需調整物流署所分配的部門配額，均須事先獲得物流署批核；及

(c) 除非事先獲得物流署批核，否則決策局／部門按合約使用的車輛租賃服務不得超過物流署所分配的部門配額。

為監察承辦商的表現，決策局／部門應把任何關乎承辦商表現欠佳的投訴通知物流署，並應物流署的要求每年就承辦商的整體表現提供意見。

註 6：*物流署表示，應從車輛租賃合約生效起密切監察其使用量，因為無論如何合約下的使用量均不得超過相關招標委員會原先批准的合約價值。如預計原先獲批的合約價值可能不足以應付合約期屆滿前的預計使用量，物流署會徵求批准以更改合約 (即根據《物料供應及採購規例》提高合約價值)，或按情況安排提早更新合約，確保服務連續不斷，以配合決策局／部門的運作需要。*

表十

物流署定期合約
(2020 年 12 月 31 日)

車輛類別	合約數目	涵蓋期間	預計 合約價值 (百萬元)
房車	2	2020 年 4 月 1 日 至 2023 年 3 月 31 日	3.6
多用途汽車 (自駕)	4	2019 年 1 月 1 日 至 2021 年 12 月 31 日	52.7
輕型貨車	4	2019 年 4 月 1 日 至 2021 年 3 月 31 日	55.9
巴士	1	2020 年 4 月 1 日 至 2023 年 3 月 31 日	52.3
貨車	3	2018 年 11 月 1 日 至 2021 年 10 月 31 日	37.3
總計	14	不適用	201.8

資料來源：物流署的記錄

2.29　決策局／部門可於一般辦公時間內，於需用服務日期前至少 1 天，向物流署定期合約承辦商預訂服務並以書面確認。曾經使用承辦商運輸服務的人員，應在每次行程結束後在記錄表上記錄所需資料並予簽署。承辦商每月會把發票發給相關決策局／部門供其付款。根據物流署的指引，曾經按物流署定期合約取得服務的決策局／部門，應向物流署提交以下資料：

(a) 於下一個月 15 日或之前提交報表，說明在相關合約下的實際服務使用量；

(b) 如決策局／部門在上月未能向承辦商預約或訂車要求不獲接受，則須在每月報表中說明訂車要求不獲接受的次數；

(c) 決策局／部門為監察承辦商表現而進行的突擊巡查次數及在突擊巡查中發現的違規情況 (註 7)；及

(d) 車輛租賃合約的定期評估表格。

決策局／部門如安排了其他車輛租賃服務，應於下一個月 15 日或之前向物流署提交每月報表，說明各類車輛的總租賃量。

需要加強配額制度的管理

2.30 審計署審查了物流署管理配額制度的工作，發現以下事宜：

(a) ***大量有關實際服務使用量的每月報表逾期未交*** 根據資訊系統的記錄，截至 2020 年 11 月 30 日，有 988 份有關物流署定期合約下實際服務使用量的每月報表 (涵蓋 2020 年 1 至 10 月期間) 逾期未交 (涉及 34 個決策局／部門)；及

(b) ***決策局／部門不按配額制度使用服務*** 根據該 14 份物流署定期合約下的實際服務使用量，截至 2020 年 11 月 30 日，有些決策局／部門在未獲物流署事先批核的情況下使用服務，詳情如下：

(i) 在 40 宗個案中，相關決策局／部門使用的服務 (涉及 27 個決策局／部門) 超過從物流署分配所得的部門配額；及

(ii) 在 61 宗個案中，未獲物流署分配部門配額的決策局／部門 (涉及 33 個決策局／部門) 使用定期合約下的服務。

為加強管理配額制度，物流署應提醒決策局／部門適時提交有關實際服務使用量的每月報表，並適當地提醒沒有或已用完部門配額的決策局／部門在按物流署定期合約使用服務前，須先獲得物流署批核。

註 7： *根據物流署要求，決策局／部門應定期進行突擊巡查，以有效監察承辦商的表現，並確保最終用戶妥善使用有關服務。如發現違規情況，決策局／部門應聯絡相關承辦商作出修正，並向物流署匯報有關事件。*

需要改善為監察承辦商表現所作的突擊巡查

2.31　物流署定期進行突擊巡查 (註 8)，以查核承辦商的車輛和司機在提供車輛租賃服務時有否遵從合約條款及細則 (註 9)。根據物流署有關進行突擊巡查的指引，在 14 份物流署定期合約中，每份合約至少須每 3 個月作 1 次突擊巡查。進行巡查工作時，應參考合約價值、所需車輛數目和投訴記錄而優先處理主要合約。審計署審查了截至 2020 年 11 月就 14 份物流署定期合約所作全部突擊巡查的報告，留意到以下事宜：

(a) ***突擊巡查並非至少每 3 個月進行 1 次***　在 14 份物流署定期合約中，其中 12 份 (86%) 共有 25 次突擊巡查並非至少每 3 個月進行 1 次，與上次巡查之間相隔 3.5 至 11 個月不等；及

(b) ***沒有優先處理主要合約***　物流署表示，針對 14 份物流署定期合約的承辦商的投訴數目甚少。審計署留意到，進行巡查時沒有優先處理預計合約價值較高的主要合約，有違物流署指引，例如：

(i) 就提供多用途汽車 (自駕) 以供租賃的定期合約而言，預計合約價值為 300 萬元的合約每季平均進行 0.65 次突擊巡查，但預計合約價值為 2,450 萬元的合約每季平均只進行 0.52 次突擊巡查；及

(ii) 就提供輕型貨車以供租賃的定期合約而言，預計合約價值為 890 萬元的合約每季平均進行 1.5 次突擊巡查，但預計合約價值為 1,750 萬元的合約每季平均只進行 1.35 次突擊巡查。

為加強監察承辦商的表現，物流署應採取措施，以確保有關進行突擊巡查的指引獲得遵從 (即每份合約至少每 3 個月進行 1 次突擊巡查和優先就主要合約進行巡查)。

註 8：*每次巡查時，物流署會隨機抽選某份合約的某個用戶決策局／部門，並要求承辦商提供未來 4 周的預約清單。承辦商和用戶決策局／部門事前皆不知道物流署會就哪項預約進行巡查。*

註 9：*根據物流署指引，突擊巡查涵蓋的事項包括但不限於：(a) 承辦商用以提供服務的車輛是否在核准名單內；(b) 車輛的清潔／整潔狀況；(c) 提供服務的車輛的牌照是否有效；(d) 承辦商的司機和決策局／部門的使用者是否準時；(e) 司機的衣着；(f) 與使用輕型貨車有關的貨物元素；(g) 巴士的後泊裝置是否正常運作；及 (h) 所租賃的密斗貨車有否提供兩名工人。*

審計署的建議

2.32 審計署*建議*政府物流服務署署長應：

(a) 提醒決策局／部門適時提交有關實際服務使用量的每月報表；

(b) 適當地提醒沒有或已用完部門配額的決策局／部門在按物流署定期合約使用服務前須先獲得物流署批核；及

(c) 採取措施，以確保有關進行突擊巡查的指引獲得遵從 (即每份合約至少每 3 個月進行 1 次突擊巡查和優先就主要合約進行巡查)。

政府的回應

2.33 政府物流服務署署長同意審計署的建議，並表示：

(a) 物流署已更頻密地向決策局／部門傳閱有關的物流署通告，由每半年增加至每季傳閱 1 次，並強調必須：

(i) 適時提交有關實際服務使用量的每月報表；及

(ii) 從物流署定期合約取得額外服務前先獲得物流署批核；

(b) 對於逾期甚久的報表，除經由資訊系統向相關決策局／部門自動發出催辦通知外，也會發出催辦信；及

(c) 已檢討和更新巡查表。物流署會恪守指引中有關進行突擊巡查所訂的巡查次數，並會優先就主要合約進行巡查。

第 3 部分：採購車輛

3.1　本部分探討物流署採購車輛的工作，審查工作集中於下列範疇：

(a) 審核增添及更換車輛的要求 (第 3.2 至 3.14 段)；及

(b) 採購一般用途車輛 (第 3.15 至 3.25 段)。

審核增添及更換車輛的要求

3.2　物流署負責採購政府車輛的程序、管理及統籌工作，詳情如下：

(a) ***一般用途車輛*** 物流署負責審視決策局／部門所提交的增添及更換車輛要求，以考慮採購需要和緩急次序，並按物流署整體撥款下的可用撥款統籌車輛採購；及

(b) ***特別用途車輛*** 決策局／部門向物流署提交增添及更換車輛的要求以尋求技術支援。物流署負責將其建議交予相關決策局考慮。

增添車輛要求的審核指引

3.3　決策局／部門可隨時向物流署提交增添車輛的要求。根據物流署指引，審批增添車輛的要求時，主要考慮以下因素：

(a) 導致運輸需求有所增加的情況；

(b) 服務承諾有所更改，以致需要加強運輸支援；

(c) 決策局／部門 (尤其相關組別／單位／分部內) 現有車輛的使用情況；

(d) 其他可行方法 (例如向物流署運輸服務小組租用車輛)；及

(e) 申請被拒對運作效率的影響。

更換車輛要求的審核指引

3.4 ***審核更換車輛的要求*** 物流署每年進行審核以檢視是否需要更換政府車輛，並向決策局／部門發出暫定車輛更換表 (註 10)，列明未來兩個財政年度內到期更換的車輛 (註 11)。相關決策局／部門如認為需要更換車輛，應提交所需資料供物流署審核。根據物流署指引，審批更換車輛的要求時，主要考慮以下因素：

(a) 擬更換車輛的使用情況；

(b) 決策局／部門 (尤其相關組別／單位／分部內) 所有車輛的使用情況；

(c) 是否有司機；

(d) 是否繼續需要有關車輛；及

(e) 對運作效率的影響。

一般而言，如決策局／部門某受審查車輛或任何其他類型相若的車輛被發現未盡其用 (例如屢被納入異常情況報告 (見第 2.10 段))，更換車輛的要求未必會獲批准。

3.5 ***審核編外車輛的要求*** 編外車輛是被更換的車輛，已屆經濟年限但仍保留作提供有時限的服務，以配合決策局／部門的運作需要 (註 12)。由於不在編制之內，相關車輛達到特定保留目的後便應淘汰。根據物流署指引：

(a) 編外車輛是已屆經濟年限的被更換車輛，故須小心處理，以確保續用有關車輛不會對政府構成危險或財政負擔。因此，審批編外車輛的要求時，需要採取多項保障措施，包括：

(i) 機電署須核實有關編外車輛適宜在道路上行駛；

(ii) 用戶局／部門須確定使用已屆經濟年限的車輛所得運作效益／所涉運作需要大於所致財政成本；及

註 10： *決策局／部門也可隨時聯絡物流署，就不在更換表上的車輛提出更換要求，例子包括提早報廢或狀況欠佳的車輛。*

註 11： *物流署表示，主要根據經濟年限模式來評估車輛是否到期更換，當中會考慮累計維修保養費用、車齡、行車里數和更換費用。如經濟年限模式並不適用，車輛便須交由機電署檢查以評估更換時間。*

註 12： *根據物流署指引，編外車輛可供短期使用，以作臨時安排或其他許可用途 (例如替換提早報廢的車輛或在未購得車輛時應付新設服務的運輸需求)。*

(iii) 除非情況極為特殊，否則編外車輛不應續用超過一年；

(b) 如某編外車輛續用超過一年後仍有運作需要，則應物色另一車輛以作替換，除非沒有其他合適車輛可供替換或如此替換不符成本效益；及

(c) 物流署人員審核編外車輛要求時所採用的標準，與審核增添車輛要求的標準相同，以確保達致相關目的，包括現有部門車隊整體已盡其用及再無剩餘能力吸納額外運輸需求。

需要加強控制編外車輛留用的情況

3.6 ***大量編外車輛的累計保留時間超過一年*** 物流署指引訂明，除非情況極為特殊，否則編外車輛不應續用超過一年 (見第 3.5(a)(iii) 段)。然而，審計署抽查了物流署 2016 至 2020 年期間批准的涉及保留 566 輛編外車輛的要求，發現其中 206 輛編外車輛 (36%) 的累計保留時間超過一年 (介乎 12.1 至 70.7 個月)(見表十一)。

表十一

累計保留時間超過一年的編外車輛
(2016 至 2020 年)

累計保留時間	車輛數目
>1 至 2 年	136
>2 至 3 年	55
>3 至 4 年	11
>4 年	4
總計	206

資料來源：審計署對物流署記錄的分析

附註：累計保留時間最長的車輛已保留約 6 年。

3.7 *沒有文件證據顯示審核編外車輛要求時已考慮現有部門車隊的整體使用情況* 審計署審查了物流署於 2019 年批准的涉及保留 153 輛編外車輛 (由 20 個決策局／部門提交) 的要求，發現其中 8 個決策局／部門的現有部門車隊整體而言或未盡其用 (物流署計算所得 2018 年平均使用率 (註 13) 介乎 82% 至 90%)(見表十二)，但物流署仍批准這些決策局／部門提出的涉及保留 54 輛編外車輛的全部要求，而且沒有文件證據顯示物流署在批准相關要求前已考慮其部門車隊的整體使用情況。

表十二

8 個決策局／部門獲批准的編外車輛要求
(2019 年)

決策局／部門	截至 2019 年 12 月 31 日的車隊規模	2018 年平均使用率	2019 年獲批准的編外車輛數目
通訊事務管理局辦公室	21	82%	2
香港電台	24	82%	1
機電署	207	83%	9
漁農自然護理署	212	84%	6
環保署	47	86%	2
地政總署	166	88%	9
衞生署	57	88%	5
食環署	725	90%	20
		總計	54

資料來源：審計署對物流署記錄的分析

3.8 2021 年 2 月，物流署告知審計署：

(a) 2016 至 2020 年期間，決策局／部門平均每年保留 133 輛編外車輛，在政府車隊車輛總數中只佔 2%；

註 13： *物流署表示，審核 2019 年編外車輛的要求時參考了 2018 年使用情況的資料。*

(b) 截至 2019 年 12 月 31 日，政府車隊有 105 輛編外車輛，其中 39 輛用來替換提早報廢的車輛，另外 26 輛用來應付已獲批增添車輛未交付期間的運輸需求，其餘 40 輛則用來配合決策局／部門的臨時或緊急運作需要 (例如執行有關 2019 冠狀病毒疫情的工作)。物流署一般會按個別情況審核編外車輛的要求，包括車輛的使用情況；

(c) 根據資訊系統編制異常情況報告所採用的其中一項準則，如車輛平均每月閒置 6 天或以上，會被視為未盡其用 (見第 2.10(b) 段)。表十二所示 8 個決策局／部門的車輛平均使用率均高於 77% (就 6 天工作周而言，在 26 天內閒置不多於 6 天) 或 73% (就 5 天工作周而言，在 22 天內閒置不多於 6 天)，故屬可予接受；及

(d) 如部門車隊再無剩餘能力吸納額外運輸需求，會被視為已盡其用。舉例而言，如剩餘能力為 20% 而額外需求為 100%，物流署仍會考慮批准有關要求，因為剩餘能力不足以吸納額外運輸需求。就某些用途而言，不論車輛使用情況為何，相關車輛的多寡有一定標準。總括而言，重要的不只是使用率，還須考慮以現有車輛吸納額外運輸需求的可行性。

3.9 編外車輛是已屆經濟年限的被更換車輛，長期留用並不理想，因為維修保養費用較高。物流署需要採取措施，盡量把編外車輛 (該等車輛已到期退役) 的留用時間限制至在正常情況下不超過一年。為確保審批編外車輛的要求前已妥為考慮現有部門車隊的整體使用情況，物流署應提醒屬下人員備存有關考慮部門車隊整體使用情況的適當記錄。

需要考慮改善用於評估更換電動車輛的經濟年限模式

3.10 物流署表示，主要根據經濟年限模式評估車輛是否到期更換 (見第 3.4 段註 11)。審計署得悉，前財政科 (現為財經事務及庫務局) 於 1987 年的研究中建議採用經濟年限模式來決定是否更換車輛。物流署完成所有政府車輛的經濟年限分析後，自 2000 年起採用經濟年限模式。

3.11 審計署留意到，近年多項研究建議採用綜合模式來評估更換車輛的最佳時間，考慮因素包括燃料費用 (例如技術進步令較新類型的車輛提升燃料效益)、保費及過時風險；在現行用於評估更換車輛的經濟年限模式下，這些因素皆不在考慮之列。2021 年 2 月，就審計署詢問物流署曾否檢討經濟年限模式，物流署回應如下：

(a) 物流署曾於 2009 和 2015 年檢討經濟年限模式，涵蓋多項參數，包括停用成本和燃料費用；及

(b) 該 2 次檢討的結果顯示，停用成本和燃料費用不應納入經濟年限模式的評估之中。與維修保養費用相比，停用成本微不足道。至於燃料費用，燃料消耗率與車齡或行車里數之間的關聯並不顯著。此外，車輛耗用率的變化，也視乎使用模式及為車輛提供的維修保養服務而定。因此，物流署不建議把上述 2 項因素計入經濟年限模式。

3.12 物流署表示，電動車輛的資本成本和運作成本有別於傳統車輛 (註 14)，現行的經濟年限模式未必適用於決定電動車輛的更換周期。隨着政府就電動車輛的採購工作制訂新要求 (見第4.5段)，政府車隊內的電動車輛數目在未來幾年或會增加，加上經改良的資訊系統已於 2020 年啟用，自此系統收集到更多種類的電動車輛運作數據 (例如電池的健康狀況和停用率)，以供分析之用，因此審計署認為，物流署應收集更多有關電動車輛的運作數據，並考慮進行研究，以改善用於評估更換電動車輛的經濟年限模式。

審計署的建議

3.13 **審計署*建議*政府物流服務署署長應：**

(a) **採取措施，盡量把編外車輛的留用時間限制至在正常情況下不超過一年；**

(b) **提醒屬下人員備存有關審批編外車輛要求前已考慮部門車隊整體使用情況的適當記錄；及**

(c) **收集更多有關電動車輛的運作數據，並考慮進行研究，以改善用於評估更換電動車輛的經濟年限模式。**

註 14： *物流署表示，與傳統車輛相比，電動車輛的資本成本較高但運作成本較低。*

政府的回應

3.14 政府物流服務署署長同意審計署的建議，並表示物流署會：

(a) 加緊控制編外車輛的留用情況，只會在非常特殊的情況下批准編外車輛使用超過一年；

(b) 已提醒屬下人員備存有關審批編外車輛要求前已考慮部門車隊整體使用情況的適當記錄；及

(c) 已開始收集電動車輛的運作數據，例如所用電池的健康狀況。物流署於未來數年收集到更多有關電動車輛的數據後，便會考慮進行研究，以改善用於評估電動車輛更換需要的經濟年限模式。

採購一般用途車輛

3.15 2015–16 至 2019–20 年度期間，物流署耗資 7.122 億元 (由 2019–20 年度的 9,300 萬元至 2017–18 年度的 1.91 億元不等) 為政府車隊採購一般用途車輛 (見第 1.2(b) 段註 1)。2016 至 2020 年期間，物流署分別完成 8 項報價工作和 34 項招標工作 (註 15)，並批出 48 份總值 6.153 億元的合約，以採購逾 2 000 輛一般用途車輛。

3.16 就以報價／招標方式進行採購而言，物流署會先按相關決策局／部門提出的用戶要求，調查市場上可供選擇的車輛型號，然後把經整合的用戶要求和市場調查的結果交予機電署，由其制訂技術規格。物流署會根據機電署的意見擬備報價／招標文件，以安排報價／招標工作。

3.17 物流署表示，一般會藉招標工作採購多輛不同類別的車輛供多個決策局／部門使用。物流署已制定並定期更新車輛採購時間表，以便進行招標。每年的車輛採購時間表會送交機電署及物流署採購科傳閱，以作參考。物流署向中標者批出合約後，便會訂購所需車輛和訂明目標交付日期。機電署會在承辦商交付車輛時進行實地驗收測試。如合約訂明車輛須予改裝，則會在交予機電署驗收前完成改裝。

註 15： *根據《物料供應及採購規例》，如車輛價值不超過 140 萬元，應以報價方式進行採購；如車輛價值超過 140 萬元，則應以招標方式進行採購。*

完成車輛採購需時甚久

3.18　審計署經抽查後發現，在某些個案中，物流署需時甚久 (即由批准增添／更換車輛要求當日起計至承辦商把車輛交付相關決策局／部門為止) 才能完成車輛採購以供決策局／部門使用，詳情如下：

(a) 報價／招標工作於 2016 至 2019 年期間進行並已交付的 51 輛車當中，有 22 輛 (43%) 的採購程序歷時超過 3 年才能完成 (見表十三)；及

表十三

51 輛車完成採購程序的時間
(2016 至 2019 年)

所用時間	車輛數目
≤ 1 年	2 (4%)
>1 至 2 年	3 (6%)
>2 至 3 年	24 (47%)
>3 至 4 年	22 (43%)
總計	51 (100%)

資料來源：審計署對物流署記錄的分析

(b) 於 2016 至 2018 年期間獲物流署批准但截至 2020 年 12 月 31 日承辦商仍未交付車輛的 96 項增添／更換車輛要求當中，有 5 項 (5%) 獲物流署批准已逾 3 年 (見表十四)。

表十四

96 輛未交付的增添／更換車輛
自申請獲批准後已過時間
(2020 年 12 月 31 日)

已過時間	車輛數目
>1 至 2 年	78 (81%)
>2 至 3 年	13 (14%)
>3 至 4 年	5 (5%)
總計	96 (100%)

資料來源：審計署對物流署記錄的分析

3.19 2021 年 2 月，物流署告知審計署：

(a) 近來採購所需時間增加，主要因為供應商提出較長的車輛交付期。根據最近中標的標書，電單車和汽車的交付期為 9 個月，大型車輛 (例如客貨車、巴士和貨車) 的交付期則介乎 15 至 17 個月；

(b) 在大部分情況下，標書中可供選擇的型號不多。為免影響招標的競爭，物流署規定的交付期不會短於市場調查所得準供應商提出的交付期；

(c) 招標前工作 (例如進行市場調查、釐清用戶要求、制訂技術規格和擬備招標文件) 需時長短取決於多項因素，例如擬採購車種、車輛設計的複雜程度、額外功能要求、有否適合的車輛型號可供選擇，以及供應商回覆的時間。近年招標前工作需時較長，原因是政府於 2018 年檢討了招標承投供應貨品的標準條款及條件並推行支持創新的採購政策，以及 2020 年爆發 2019 冠狀病毒疫情；

(d) 鑑於進行招標前工作和供應商交付車輛需時，由審批更換車輛要求至交付車輛大約需時 22 至 33 個月；及

(e) 物流署預計採購需時，故已採用經濟年限模式來推算未來兩個財政年度內須予更換的車輛，以便提早約 30 個月開始審核更換車輛的要求。

3.20 增添及更換車輛的要求須有充分理據支持，物流署才會批准採購 (見第 3.3 及 3.4 段)。採購程序需時及車輛延遲交付，必然影響相關決策局／部門的運作。尤須

注意的是，續用已屆經濟年限的到期更換車輛，或對政府構成財政負擔 (見第 3.5(a) 段)。審計署認為，物流署需要探討措施，以縮短採購車輛的時間，並在切實可行範圍內把車輛適時交予決策局／部門使用。物流署應定期向相關決策局／部門說明車輛採購的最新進展，方便該等決策局／部門規劃資源以應付運輸需求。

需要改善制訂用戶要求的工作

3.21　物流署會在審核增添／更換車輛的要求時，向相關決策局／部門收集資料，從而制訂用戶要求。及後，該署會與該等決策局／部門磋商，以便就報價／招標工作擬訂技術規格。

3.22　審計署抽查了 2016 至 2020 年期間進行的 31 項招標工作，發現物流署在 2 項工作所採購的車輛未能完全符合用戶要求：

(a) 關於在 2016 年 9 月完成的招標工作中採購供決策局／部門首長使用的大型房車，其行車穩定性備受部分決策局／部門關注；及

(b) 關於在 2018 年 6 月完成的招標工作所採購的石油氣小巴，部分決策局／部門對以下事宜表示關注：

(i) 車身太長導致難以停泊和操控；及

(ii) 上斜時引擎乏力。

審計署留意到，物流署其後再度採購大型房車和石油氣小巴時，已因應相關決策局／部門提出的上述關注而修訂技術規格。

3.23　物流署於 2021 年 2 月告知審計署，自 2018 年年底開始進行用戶滿意度調查，通過回應表收集用戶局／部門對新購車輛的意見。審計署認為，物流署需要繼續採取措施，以改善制訂用戶要求的工作 (例如把技術規格加入報價／招標文件前先徵詢相關決策局／部門的意見，以及對用戶滿意度調查收集所得的意見作出回應)，從而在切實可行範圍內全面符合決策局／部門的運作需要。

審計署的建議

3.24 審計署*建議*政府物流服務署署長應：

(a) 探討措施，以縮短採購車輛的時間，並在切實可行範圍內把車輛適時交予決策局／部門使用；

(b) 定期向相關決策局／部門說明車輛採購的最新進展，方便該等決策局／部門規劃資源以應付運輸需求；及

(c) 繼續採取措施，以改善制訂用戶要求的工作，從而在切實可行範圍內全面符合決策局／部門的運作需要。

政府的回應

3.25 政府物流服務署署長同意審計署的建議，並表示：

(a) 物流署會在切實可行範圍內縮減招標工作所容許的車輛交付時間，也會根據車輛交付時間提早開始審視更換車輛的要求，以便適時交付新購車輛；

(b) 根據現行做法，物流署會先通知相關決策局／部門，然後才為其增添／更換車輛下訂單。為方便該等決策局／部門規劃資源以應付運輸需求，物流署會及早告知最新情況，分別會在招標時及為其增添／更換車輛下訂單時，提供車輛採購進度和車輛交付時間表的更新資料；及

(c) 物流署會繼續就所購車輛收集用戶意見，把技術規格加入報價／招標文件前會先徵詢相關決策局／部門的意見，以期在切實可行範圍內全面符合其運作需要。

第 4 部分：其他相關事宜

4.1　本部分審視政府車隊管理的其他相關事宜，審查工作集中於下列範疇：

(a)　使用電動車輛 (第 4.2 至 4.8 段)；

(b)　為政府司機提供訓練 (第 4.9 至 4.16 段)；及

(c)　政府司機的工作時數 (第 4.17 至 4.22 段)。

使用電動車輛

4.2　為配合政府藉使用低污染燃料以減少空氣污染物排放的工作，香港特別行政區行政長官在 2009–10 年度《施政報告》中宣布推廣使用電動車輛。財政司司長在 2011–12 年度《財政預算案》中表示，政府車隊於 2011–12 及 2012–13 兩個財政年度更換車輛時會視乎市場上合適車款的供應和部門運作需要，優先選購電動車輛。在此背景下，物流署負責留意電動車輛的最新技術發展，並鼓勵以電動車輛取代到期更換的車輛 (見第 1.2(d) 段)。

政府車隊中電動車輛的比率仍然偏低

4.3　***政府車隊中電動車輛數目減少***　審計署審查了 2016 至 2020 年期間政府車隊中電動車輛的數目，留意到政府使用電動車輛的比率仍然偏低，在政府車輛中只佔不足 4% (介乎 2020 年的 2.5% 至 2017 及 2018 年的 3.9%)。尤須注意的是，電動車輛的數目由 2016 年 12 月 31 日的 249 輛減至 2020 年 12 月 31 日的 169 輛，減少了 80 輛 (32%)(見表十五)。

表十五

政府車隊的車輛數目
(2016 至 2020 年)

截至 12 月 31 日	電動車輛數目	非電動車輛數目	總計
2016 年	249 (3.8%)	6 243 (96.2%)	6 492 (100%)
2017 年	254 (3.9%)	6 299 (96.1%)	6 553 (100%)
2018 年	253 (3.9%)	6 309 (96.1%)	6 562 (100%)
2019 年	227 (3.4%)	6 377 (96.6%)	6 604 (100%)
2020 年	169 (2.5%) (註)	6 536 (97.5%)	6 705 (100%)

資料來源：審計署對物流署記錄的分析

註：該 169 輛電動車輛是 133 輛汽車、23 輛中小型客貨車和 13 輛電單車。

物流署表示，2020 年政府車隊中電動車輛數目有所減少，主要因為某部門以非電動車輛取代大約 40 輛電動電單車，詳情如下：

(a) 該部門於 2016 及 2018 年發生涉及 2 輛電動電單車的火警；

(b) 火警令該部門對電動電單車的電池安全產生疑慮，關注日後應否使用電動電單車；及

(c) 結果以非電動車輛取代了一批已屆經濟年限的電動電單車。

4.4 ***物流署致力鼓勵使用電動車輛*** 物流署表示：

(a) 為鼓勵使用電動車輛，物流署在每年的車輛審核工作中要求決策局／部門交代拒用電動汽車或電動中型客貨車的原因。決策局／部門在回應時反映，電動車輛未能符合運作需要，涉及多項疑慮，例如其泊車處及／或工作地點欠缺充電設施、充電時間過長、載荷和車斗大小有限，以及不適用於執行颱風值勤職務和緊急職務；及

(b) 為協助環保署制訂推動更廣泛使用電動車輛的計劃，物流署一直與該署保持緊密聯繫，並告知該署政府車隊採購和使用電動車輛的最新發

展。舉例而言，物流署曾告知對方更換車輛電池和零件需時甚久，以及在泊車處設置中速充電設施的要求等。

4.5 ***採購政府車輛的新規定*** 環保署表示，政府一直推動更廣泛使用電動車輛以取代傳統車輛，並致力帶頭改用電動車輛。環保署也留意到，電動私家車的技術近年突飛猛進，市場上推出更多續航里程長且充電時間更短的電動私家車型號。審計署留意到，環保署已計劃更新政府採購清單所列產品的環保規格，供決策局／部門於 2021 年第一季實施。尤須注意的是，如採購不超過 5 個座位的私家車時，除非有充分理據並獲決策局／部門首長或高層首長級人員批准，否則應該購買電動車輛。

4.6 審計署認為，物流署需要留意在第 4.5 段所述採購政府車輛的新規定下，決策局／部門以電動車輛作為增添／更換車輛的情況。物流署也應繼續研究市場上有否供應完全符合決策局／部門運作需要的合適電動車輛。

審計署的建議

4.7 **審計署*建議*政府物流服務署署長應：**

(a) **留意在第 4.5 段所述採購政府車輛的新規定下，決策局／部門以電動車輛作為增添／更換車輛的情況；及**

(b) **繼續研究市場上有否供應完全符合決策局／部門運作需要的合適電動車輛。**

政府的回應

4.8 政府物流服務署署同意審計署的建議，並表示物流署：

(a) 一直與環保署保持緊密聯絡，並告知該署政府車隊採購和使用電動車輛的最新發展，以便該署制訂推動更廣泛使用電動車輛的策略。物流署會留意在第 4.5 段所述採購政府車輛的新規定下，決策局／部門以電動車輛作為增添／更換車輛的情況；及

(b) 會繼續向決策局／部門收集其不同運作需要的資料，研究市場上有否供應完全符合決策局／部門運作需要的合適電動車輛型號，並把有關資料交予決策局／部門考慮。

為政府司機提供訓練

4.9　物流署負責通過訓練和考核，確保政府司機 (即貴賓車司機、特級司機、汽車司機和其他因運作需要而駕駛政府車輛的政府僱員) 維持高水平的駕駛技術及注重道路安全 (註 16)。物流署提供的課程如下：

(a) ***與駕駛有關的訓練課程***　課程包括：

(i) ***新入職司機職系員工訓練課程***　該課程講授政府司機的職責、物流署的組織架構和職位調派政策、《公務員事務規例》、交通規則、如何處理涉及政府車輛的交通意外、防貪行為及環保政策。所有新入職的特級司機和汽車司機均會獲邀參加該課程 (註 17)；

(ii) ***安全駕駛訓練課程***　該課程包括理論和實習單元，旨在加強司機對職業安全與健康、安全／警覺駕駛、交通規則和環保概念的認識。所有貴賓車司機、特級司機和汽車司機都應定期參加該課程。物流署會邀請對上一次參加距今已有 5 年或以上的司機再次報讀該課程；

(iii) ***補修課程***　該課程是實習課程，專為涉及交通意外的司機而設。課程旨在讓司機對交通意外的性質加深了解，以及培養專業和安全的駕駛態度，從而避免再次發生同類意外。物流署如認為某政府司機有訓練需要 (註 18)，便會聯絡該司機所屬的決策局／部門，以安排該司機參加專設補修課程；及

(iv) ***其他與駕駛有關的訓練課程***　所有政府司機均可參加這些課程，例子包括複修課程 (註 19)、跨境司機訓練課程，以及介紹新購置車輛的各項訓練課程；

註 16：*物流署表示，會在有需要時為基於運作需要而須取得駕駛政府車輛許可證以駕駛政府車輛的政府僱員 (貴賓車司機、特級司機和汽車司機除外) 安排駕駛考試。*

註 17：*物流署表示，由於貴賓車司機通過內部招聘方式招聘，故他們不會獲邀參加此入職課程，而會獲邀參加另一專設入職課程，主要講授接待乘客的禮儀。*

註 18：*物流署表示，一般而言，司機如因過失而導致交通意外，便被視為有訓練需要而應參加補修課程。物流署會分析交通事故的成因，以確定司機的訓練需要。*

註 19：*物流署表示，複修課程為期 1 天，因應決策局／部門的要求而安排，旨在令政府司機重新掌握和改善駕駛技術和駕駛態度。*

(b) ***駕駛課程*** 物流署表示，這些實習課程主要為貴賓車司機、特級司機和汽車司機以外的政府司機而設。學員須通過考核，才合資格駕駛政府車輛以應付運作需要；及

(c) ***其他訓練課程*** 這些課程為貴賓車司機、特級司機和汽車司機而設，例子包括職業英語課程、新入職貴賓車司機訓練課程 (見第 4.9(a)(i) 段註 17)，以及職業安全與健康訓練工作坊。

4.10 2021 年 1 月，物流署告知審計署：

(a) 沒有為貴賓車司機、特級司機和汽車司機制訂訓練要求 (即物流署不會指定他們須在特定時限內參加某類訓練課程)，原因如下：

(i) 要求貴賓車司機、特級司機和汽車司機完全遵守嚴格的訓練規定並不切實可行，因為要由相關決策局／部門視乎公務需要而決定是否讓他們參加訓練課程；及

(ii) 由於教學資源有限，物流署需要靈活提供訓練課程。與駕駛有關的訓練課程和駕駛課程主要由訓練及駕駛考試小組的 3 名教學人員提供，他們負責為不少準學員 (即約 2 300 名貴賓車司機、特級司機和汽車司機，以及數百名其他政府司機) 提供訓練課程，以及執行其他職務 (例如擔任招聘駕駛考試的主考人員)；及

(b) 至於已獲邀請但其後沒有參加訓練課程的貴賓車司機、特級司機和汽車司機 (見第 4.9(a) 段)，物流署會與相關決策局／部門跟進，重新安排訓練課程。

需要探討舉辦網上訓練課程的可行性

4.11 審計署審查了 2016 至 2020 年期間物流署與駕駛有關的訓練課程和駕駛課程的學員人數，得悉學員人數由 2019 年的 1 111 名銳減至 2020 年的 473 名，減少了 638 名 (57%)(見表十六)。尤須注意的是，安全駕駛訓練課程的學員人數由 2019 年的 157 名銳減至 2020 年的 27 名，減少了 130 名 (83%)。物流署表示，2020 年訓練課程學員人數銳減，原因是 2019 冠狀病毒疫情下提供的訓練課程有所減少。

表十六

與駕駛有關的訓練課程和駕駛課程的學員人數
(2016 至 2020 年)

年份	學員人數					
	與駕駛有關的訓練課程				駕駛課程	總計
	新入職司機職系員工訓練課程	安全駕駛訓練課程	補修課程 (註 2)	其他與駕駛有關的訓練課程		
2016	162 (註 1)	200	64	557	153	1 136
2017	129	68	36	730	152	1 115
2018	173 (註 1)	212	39	531	154	1 109
2019	56	157	71	672	155	1 111
2020	78	27	123	134	111	473

資料來源：審計署對物流署記錄的分析

註 1：2016 年及 2018 年的人數分別包括 12 名和 13 名參加新入職貴賓車司機訓練課程的學員 (見第 4.9(c) 段)。

註 2：物流署表示，因應 2019 冠狀病毒疫情爆發期間需要保持社交距離，該署暫停了大部分涉及大批學員的訓練課程，反而集中舉辦涉及較少學員的訓練課程，例如通常每個課程有兩名學員的補修課程。因此，與往年相比，2020 年補修課程的學員人數銳增。

4.12　審計署詢問物流署有否安排網上訓練課程以輔助實體訓練課程，物流署於 2021 年 1 月回應時告知審計署：

(a) 貴賓車司機、特級司機和汽車司機通常不獲提供電腦設備及上網服務；及

(b) 該署認為，面授的教學和分享模式深受歡迎，網上教學模式或令訓練課程的教學成效大打折扣。

審計署留意到，10 年來網上訓練課程日漸普及，而由於在 2019 冠狀病毒疫情下，安排實體訓練課程有困難／限制，網上訓練課程被廣泛用以取代實體訓練課程。為評估進行網上訓練課程與實體訓練課程的優劣，物流署應考慮為特定政府司機試辦網上訓練課程，以便找出有哪些與駕駛有關的訓練課程可有效率地以網上模式舉辦。

需要採取措施以加強為特定政府司機提供訓練課程

4.13　審計署審查了截至 2020 年 12 月 31 日待邀參加新入職司機職系員工訓練課程和安全駕駛訓練課程的特定政府司機的名單 (註 20)，發現下列問題：

(a) ***新入職司機職系員工訓練課程***　45 名新入職特級司機和 60 名新入職汽車司機仍未獲邀參加該課程。在這 105 名司機中，有 1 名、8 名和 96 名分別於 2018 年、2019 年及 2020 年上任；及

(b) ***安全駕駛訓練課程***　在 93 名貴賓車司機、242 名特級司機和 1 993 名汽車司機中：

(i) 3 名 (3%) 貴賓車司機、1 名 (0.4%) 特級司機和 58 名 (3%) 汽車司機於 5 至 9 年前入職且從未參加該安全駕駛訓練課程，他們仍未獲邀參加該課程；及

(ii) 14 名 (15%) 貴賓車司機、8 名 (3%) 特級司機和 229 名 (11%) 汽車司機對上一次參加課程距今已有 5 至 7 年，他們未再獲邀參加該課程。

4.14　至於補修課程，審計署審查了 2016 至 2019 年期間因人為過失而導致的交通意外，留意到下列問題：

(a) ***為貴賓車司機、特級司機和汽車司機而設的補修課程***　在 2016 至 2019 年期間發生的交通意外中，有 203 宗因貴賓車司機／特級司機／汽車司機的過失所致。截至 2020 年 12 月 31 日，在這 203 宗個案中，有 168 宗 (83%)(分別是 2016 年、2017 年、2018 年及 2019 年的 45 宗、48 宗、40 宗和 35 宗) 的司機仍未獲邀參加補修課程。物流署表示，在

註 20：*物流署表示，將於 6 年內退休的員工不會獲邀參加安全駕駛訓練課程。*

這 168 宗個案中，有 124 宗涉及食環署的司機，因此由食環署負責為其司機提供補修課程 (註 21)；及

(b) ***為其他政府司機而設的補修課程*** 在 2016 至 2019 年期間發生的交通意外中，有140宗因政府司機過失所致。物流署表示，在這140宗個案中，有 10 宗的司機參加了物流署安排的補修課程，而餘下 130 宗的司機將分別參加物流署 (68 宗) 和相關決策局／部門 (62 宗) 安排的補修課程。

為確保政府司機保持高水平的駕駛技術及注重道路安全，物流署需要採取措施，以加強為特定政府司機提供新入職司機職系員工訓練課程、安全駕駛訓練課程和補修課程。

審計署的建議

4.15 **審計署*建議*政府物流服務署署長應：**

(a) **考慮為特定政府司機試辦網上訓練課程；及**

(b) **採取措施，以加強為特定政府司機提供新入職司機職系員工訓練課程、安全駕駛訓練課程和補修課程。**

政府的回應

4.16 政府物流服務署署長同意審計署的建議，並表示：

(a) 物流署已開始探討或可採用網上模式為司機試辦的合適訓練課程；及

(b) 關於新入職司機職系員工訓練課程，物流署將探討為新入職司機安排網上訓練課程的可能性。此外，物流署會考慮重行調配資源，讓駕駛導師講授更多安全駕駛訓練課程和補修課程。

註 21： *食環署表示，由於 2019 冠狀病毒疫情於 2020 年 1 月爆發及有需要保持社交距離，因此縮減了與駕駛有關的訓練課程 (包括補修課程) 的數目和規模。截至 2021 年 3 月 15 日，食環署安排了 76 名相關司機參加內部補修課程，並會安排 27 名司機於 2021 年第三季內參加補修課程。至於餘下 21 名司機，17 名不再受僱於政府，4 名因調往其他決策局／部門而交予物流署安排補修課程。*

政府司機的工作時數

4.17　根據香港政府一站通網站 (註 22)，政府一直致力加強和推廣道路安全，特別忠告長時間在道路上駕駛的職業司機注意職業健康。物流署表示，貴賓車司機／特級司機／汽車司機的標準工作時數為每周 45 小時 (不包括午膳時間)。根據物流署於 2017 年 9 月發出關於政府司機工作時數的指引，持續長時間工作對政府司機的健康和士氣均有不良影響。工作時數經常過長而沒有足夠休息時間，會令司機易生與工作有關的意外。為保障司機的職業健康，並確保為車輛用戶提供安全可靠的運輸服務，物流署建議決策局／部門注意以下規定：

(a) 政府司機的工作時數 (包括午膳時間) 通常每天不應超過 14 小時；及

(b) 政府司機每 7 天期間應有 1 天休息日。

需要提醒決策局／部門採取措施以確保符合物流署對政府司機工作時數的規定

4.18　2021 年 1 月，物流署告知審計署，並無規定決策局／部門就有否遵守關於政府司機工作時數的兩項規定 (見第 4.17 段) 向物流署提交報表。審計署經審查後，發現不符物流署對政府司機工作時數規定的情況，詳情如下：

(a) ***運輸服務小組的司機***　截至 2020 年 10 月 31 日，運輸服務小組有 20 名貴賓車司機和 37 名汽車司機 (註 23)。審計署審查了 2020 年 1 至 10 月該小組貴賓車司機和汽車司機的每月工作記錄，發現：

(i) 有 185 次 (1.6%)，相關司機的每天工作時數超過 14 小時 (見表十七)；及

註 22：*香港政府一站通是政府的一站式入門網站，主要內容由參與決策局／部門提供，網羅公眾最常用的公共資訊和服務，方便市民獲取和使用。*

註 23：*運輸服務小組沒有特級司機。*

表十七

運輸服務小組司機工作時數的分析
(2020 年 1 至 10 月)

運輸服務小組司機	每天工作時數				
	≤ 14 小時	>14 至 16 小時	>16 至 18 小時	>18 小時	總計
	(次)				
貴賓車司機	3 965	51	22	5	4 043
汽車司機	7 593	87	13	7	7 700
總計	11 558	138	35	12 (註)	11 743
		185 (1.6%)			

資料來源：審計署對物流署記錄的分析

註：物流署表示，在工作時數最長的一次，汽車司機工作了 24 小時，涉及候命職務。當香港首宗 2019 冠狀病毒確診個案於 2020 年 1 月公布後，該汽車司機被緊急指派到運輸服務小組候命，以便在有需要時提供緊急運輸服務。

(ii) 有 392 次 (15.3%)，相關司機在每 7 天期間未獲提供 1 天休息日 (見表十八)；及

表十八

運輸服務小組司機連續工作日數的分析
(2020 年 1 至 10 月)

運輸服務小組司機	根據物流署規定獲提供休息日	連續工作而沒有任何休息日的日數			
		7 至 8 天	9 至 10 天	> 10 天	總計
	(次)				
貴賓車司機	679	117	94	30	920
汽車司機	1 498	100	30	21	1 649
總計	2 177	217	124	51 (註)	2 569
		392 (15.3%)			

資料來源：審計署對物流署記錄的分析

註：在連續工作最多日數而沒有任何休息日的兩次，兩名汽車司機連續工作了 15 天。物流署表示，由於該兩名汽車司機擁有相關的跨境駕駛執照，故被指派為高級政府官員所率領的代表團提供緊急跨境運輸服務。

(b) ***決策局／部門的政府司機*** 物流署表示，決策局／部門雖負責向司機指派任務並管理他們的逾時工作，但也獲物流署提醒，需要遵守物流署對政府司機工作時數的規定。物流署於 2019–20 年度開設 4 個貴賓車司機職系新職位，為決策局／部門提供替假服務。為評估相關成效，物流署自 2020 年 1 月起要求決策局／部門提交屬下貴賓車司機逾時工作時數的每月報表。根據決策局／部門於 2020 年提交的每月報表，物流署發現貴賓車司機 (包括運輸服務小組的貴賓車司機) 多次在一個月內逾時工作超過 150 小時 (註 24)(見表十九)。

註 24： *物流署表示，決策局／部門的貴賓車司機如在一個月內逾時工作超過 150 小時，該決策局／部門會獲提醒運輸服務小組可提供替假司機服務。*

表十九

物流署對貴賓車司機逾時工作的分析
(2020 年)

月份	分析所涉貴賓車司機人數	逾時工作的貴賓車司機人數		
		> 150 至 180 小時	> 180 小時	總計
1 月	86	7	6	13
2 月	94	4	6	10
3 月	92	7	1	8
4 月	92	3	2	5
5 月	90	6	3	9
6 月	91	7	3	10
7 月	93	5	3	8
8 月	92	4	1	5
9 月	90	7	2	9
10 月	90	4	3	7
11 月	90	4	3	7
12 月	93	4	3	7
總計	1 093	62	36	98

資料來源：物流署的記錄

4.19 2021 年 2 月，物流署告知審計署以下事宜：

(a) ***運輸服務小組司機的工作時數*** 鑑於運輸服務由需求主導，是否需要工作逾 14 小時取決於相關用戶局／部門的運作需要，特別是以下情況：

(i) ***貴賓車司機*** 運輸服務小組的貴賓車司機須為其他決策局／部門提供替假服務，其工作時數取決於車輛用戶的運作需要，故司機有時須工作逾 14 小時。雖然司機須工作逾 14 小時的情況不多(見第 4.18(a) 段表十七)，但物流署會定期提醒決策局／部門採取

適當行動，以確保運輸服務小組貴賓車司機的工作時數符合規定；及

(ii) ***汽車司機*** 2020 年 1 至 10 月期間正值 2019 冠狀病毒疫情爆發，汽車司機自 2020 年 1 月起參與提供檢疫相關運輸服務 (註 25)，因此該段期間的數字無法如實反映運輸服務小組汽車司機的正常工作時數；

(b) ***運輸服務小組司機的連續工作日數*** 運輸服務小組貴賓車司機和汽車司機的輪班模式為每周 5 天 (每周規定淨工作時數為 45 小時)，然而：

(i) ***貴賓車司機*** 為向服務於其他決策局／部門的貴賓車司機提供後備替假服務，並為高等法院或以上級別法院的法官提供運輸服務，運輸服務小組的貴賓車司機須交替地每周工作 7 天及每周工作 5 天，但無論如何 2 周內可享 3 天休息日；及

(ii) ***汽車司機*** 2020 年 1 至 10 月期間正值 2019 冠狀病毒疫情爆發，因此該段期間的數字無法如實反映運輸服務小組汽車司機的正常工作時數。該小組的汽車司機向來每周工作 5 天、每更 10 小時 (包括午膳時間)，通常每周可享 2 天休息日。然而，自 2020 年 1 月爆發 2019 冠狀病毒疫情以來，他們便須每周工作 6 天、每更 12 小時，日夜更次每月交替。司機如在一周中期換更，便有機會在 7 天期間不獲提供 1 天休息日，但無論如何 2 周內至少可享 2 天休息日；及

(c) ***決策局／部門的政府司機*** 部門首長負責司機的日常管理，有責任釐定所需的人手，以便有效率和妥善地提供部門服務，逾時工作只應在無可避免的情況下進行。部門首長也有責任確保在不影響運作需要的原則下，把逾時工作減至最少，並保證逾時工作時刻根據相關的《公務員事務規例》受到嚴格管制和適當監察。為此，物流署不宜對決策局／部門調配人手以應付運作需要施加限制，而應提醒對方採取措施，以確保符合有關政府司機工作時數的規定。

4.20 關於運輸服務小組的司機，審計署留意到，2020 年 1 至 10 月期間，該小組的汽車司機在多數情況下大致符合物流署對政府司機工作時數的規定 (即每天工作時數的規定約 99% 達標，休息日安排的規定約 91% 達標)。然而，仍有涉及汽車司

註 25： *物流署和衞生署表示，檢疫相關運輸服務包括：(a) 把受隔離者送往檢疫中心及把樣本運往化驗所，司機完成最後一次運送通知之前不能下班；(b) 在協助從武漢回港者的行動中，為衞生署提供前往機場的運輸服務，期間遇上航班延誤；及 (c) 提供跨境運輸服務。*

機長時間工作的情況 (見第 4.18 段表十七及表十八)。物流署表示，這個情況或因 2019 冠狀病毒疫情自 2020 年年初爆發後，汽車司機須參與提供檢疫相關運輸服務所致 (見第 4.19(a)(ii) 段)。為保障司機的職業健康，並確保向車輛用戶提供安全可靠的運輸服務 (見第 4.17 段)，物流署需要定期提醒決策局／部門採取適當措施，以確保符合物流署對政府司機工作時數的規定。

審計署的建議

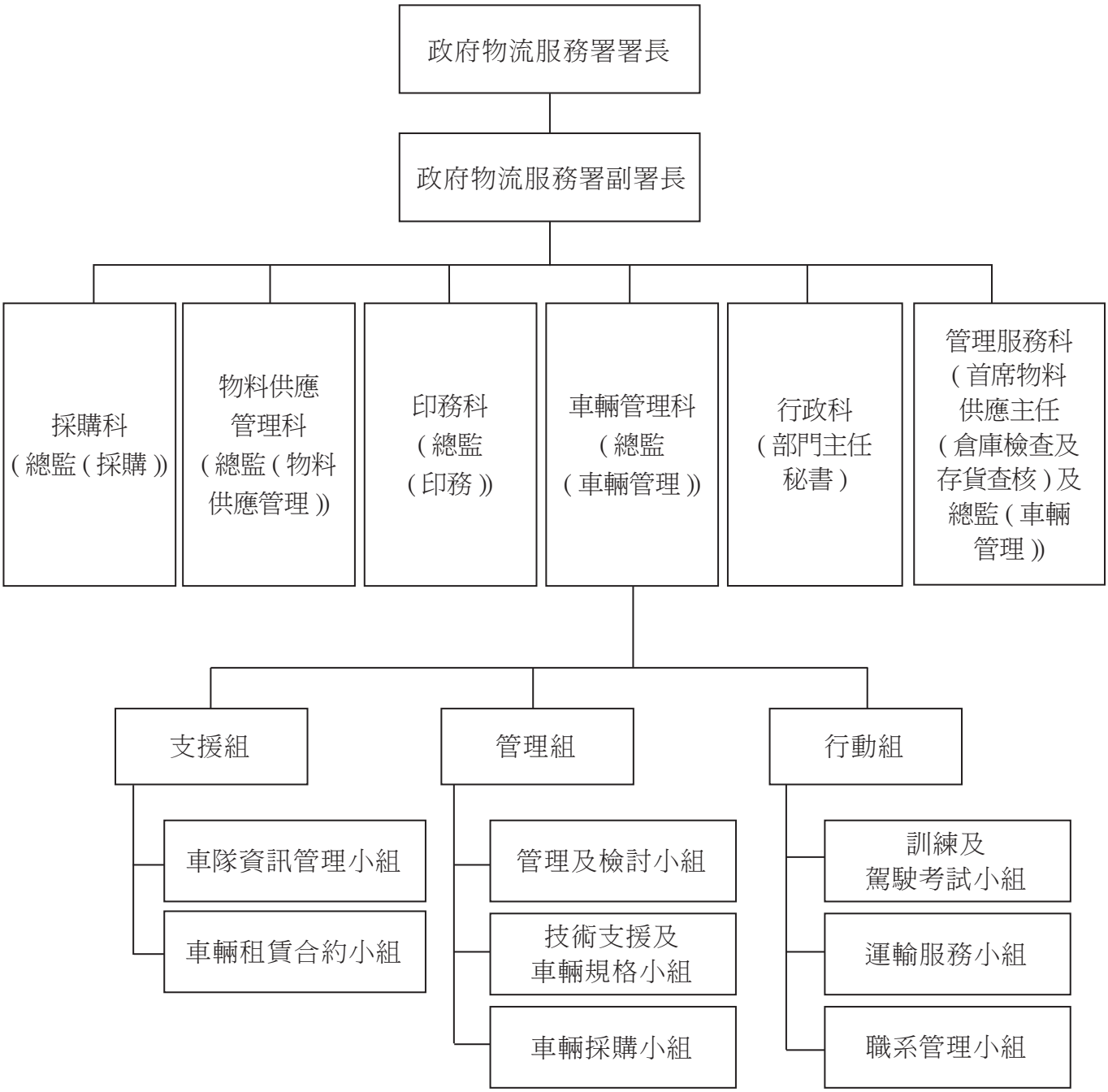
4.21 **審計署*建議*政府物流服務署署長應定期提醒決策局／部門採取適當措施，以確保符合物流署對政府司機工作時數的規定。**

政府的回應

4.22 政府物流服務署署長同意審計署的建議，並表示物流署會定期提醒決策局／部門採取適當措施，以確保符合物流署對政府司機工作時數的規定。

附錄 A
(參閱第 1.4 段)

政府物流服務署：
組織圖 (摘要)
(2020 年 12 月 31 日)



資料來源：物流署的記錄