

責任編輯：岑珮璇

# 郵政信箱無人用 郵資不足達四成

# 郵局八成蝕錢 涉1.2億



## 環保園首期零運作 白付3200萬營運費

【本報訊】政府為拓展香港環保工業，於二〇〇六年撥款近三億二千萬元發展屯門環保園，惟環保園遲遲仍未開始啟用。昨日審計報告批評，屯門環保園截至今年二月，所有承租商仍未能如期開始運作，比原定的〇六年年尾開始啓用延遲逾三年，期間更要繳付三千二百萬予營運公司。審計署要求當局應密切留意進度，並加快發展。

〇六年三月落實並已向立法會財務委員會撥款三億一千九百萬發展的屯門環保園，第一期預計在同年年底啓用，惟首期全部六個循環再造承租商，直至今今年二月仍未開始運作，期間環保署仍要向營運公司繳付三千二百萬營運費用。昨日公布的審計報告中揭露，第一期環保園的六幅土地上，其中一半即三幅土地需要重新招標承租；至於原定於去年底啓用的環保園第二期，基建工程於今年初仍在進行中。

審計署署長建議，環保署應留意密切環保園的營運進度以加快發展，並在招標前應該先審慎評估循環再造商對土地的需求，包括進行更多市場調查及廣泛業界諮詢；同時，環保署亦應檢討環保園能否達到廢物管理目標的成效，更特別提到環保園能否達到建立增值能力和較高檔工序的目標。鑑於第一期有租戶因出現經營困難而撤租，例如第一期環保園有再造廢棄輪胎公司因拖欠租金而終止租約，以及有租戶不熟悉有關建築物和消防要求的政府規例等問題，審計署建議環保署長應採取措施，向沒有遵守規定的環保園租戶執行租約規定，以及研究措施協助租戶解決經營上的困難。

環保署回應稱，同意審計署的建議，並預計第一期其中三個租戶，會在今年首季開始運作，但由於環保園是嶄新項目，以及市場經營環境困難，如果發現嚴重違反租約條件的情況，會採取適當措施，並會汲取經驗，在第二期環保園招租過程中，審慎評估循環再造及環保工業對土地的需要。



屯門環保園第一期發展計劃延至本年初才開始投入服務，比原訂發展計劃延遲超過三年 (本報攝)

## 運署開發系統行政混亂

【本報訊】處理車輛登記、簽發駕駛執照等相關服務的車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統，〇七年九月已轉以互聯網為基礎。審計署發現，負責規劃、監察和推行的運輸署，未有給予物流署足夠時間處理投標事宜，計劃因快變慢，令計劃延遲三十三個月。

當局在〇一年撥款一億一千萬元，引進第四代電腦系統。〇三年五月，物流署負責向承辦商批出合約。審計署發現，運輸署只給物流署二十四天時間，與獲薦投標者協商和擬備提交中央投標委員會的文件。物流署稱，沒可能在指定時間內辦理如此高價和複雜的標書；之後運輸署延長至三十一天，結果證實時間嚴重不足，物流署要用六個月時間完成「二十四天的工作」，招標過程逾期十個月，至〇三年五月才完成。

本來系統推行為〇四年底，運輸署未有因招標逾期作相應調整，系統研發由本來的二十九個月縮短為十九個月，結果承辦商五度延期，〇七年九月才「交貨」，延遲了三十三個月，接近三年。由於系統延誤，預期因更換電腦系統而節省的金額，遲了二十六個月才實現，推行期的員工工作量，亦由估計的二百八十五個人月，飆升至一千零七十九個人月，而運輸署沒有統計，系統延遲所涉的成本。

審計署建議，以後規劃大型電腦時，應先諮詢物流署意見，確保承辦商合約完成日期切實可行和申報關乎成本效益的重要資料。運輸署接納建議。

車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統，提供與車輛登記過戶、簽發駕駛執照及車輛牌照等相關服務。系統設違例駕駛扣分、考車牌排期等服務。第三代系統未能支援即時數據交換、中文輸入法、二十四小時支援牌照處理等問題，因此引進第四代系統。



電腦發牌系統原定〇四年底更新，但由於運輸署行政混亂，新系統延至〇七年九月才「交貨」 (資料圖片)

【本報訊】香港郵政慘成「蝕本貨」！審計報告揭發香港郵政財政管理不善，在一百二十五間郵政局中，逾七成出現由一萬三千元至六百八十萬元不等的營運虧損，總額近一億二千萬元。審計署預料，郵政署營運基金由〇一至一〇年度起，將連續四個年度出現營運虧損，建議郵政署檢討郵費，以及研究關閉「蝕錢」郵政局。

香港郵政自九五年以自負盈虧的方式運作，截至〇九年十二月三十一日，共開設一百二十五間郵政局，包括三十一間位於港島、三十七間位於九龍、四十九間在新界，以及八間在離島。為開源節流，香港郵政於〇七至〇八年度，已關閉五間虧損的郵政局，但仍有大量郵政局「流血不止」。

### 個別郵局蝕680萬

審計報告指出，在〇八至〇九年度，在一百二十五間郵政局當中，有九十七間錄得一萬三千元至六百八十萬元不等的營運虧損，佔整體的七成七，虧損總額高達一億一千七百二十萬元。在該九十七間郵政局，其中十八間收入少於五十萬元，並各錄得逾一百萬元的營運虧損，分別有七間於港島、三間在九龍、五間於新界及三間在離島。審計署建議香港郵政應審慎探討是否關閉部分收入不足的郵政局。

郵政信箱為另一個「蝕錢」服務。香港郵政在四十四間郵政局及一間派遞局，共設有四萬九千五百六十五個郵政信箱供公眾租用。在〇七至〇八年度，郵政信箱服務錄得四百萬元虧損，〇八至〇九年度虧損增至四百九十萬元，估計與出租率低下有關。報告揭露，截至十二月三十一日，近五萬個郵政信箱中，百分之六點九被丟棄，而三間設有逾二百個郵政信箱的郵政局，空置率更達一成，分別是郵政總局、土瓜灣郵政局和東九龍郵政局。審計署建議香港郵政應快採取行動「止血」，包括減少郵政信箱數目。

此外，審計署抽查近一千三百件郵件，發現百分之七點二郵費不足，不足的郵資款額高達正確郵資的三成七。審計署建議香港郵政應制訂有效制度查察，並加強宣傳，提醒公眾有責任為郵件繳付足夠郵資，以遏止郵資不足的情況。

郵政署署長回應稱，關閉部分郵政局可能會對社會



審計署報告指出，全港125間郵局當中，近八成均錄得虧損 (林雨樂攝)

造成影響，並會引起公眾強烈反應，故此須視乎有沒有其他方法為受影響地區提供郵寄服務再定奪。署長說，在本年度已減少二千八百多個郵政信箱，會繼續密切留意使用率。

### 促郵政署檢討郵費

審計署指出，香港郵政的營運成本上漲，包括員工薪酬由〇六至〇七年度的十九億元，增至〇八至〇九年度二十二億元，增幅達一成二；其次空費運用、終端費亦有明顯上調。報告稱，郵政署營運基金的回報率會在〇九至一〇年度下降至百分之三點二，料由〇一至一〇年度起，將連續四個年度出現營運虧損，幅度由七千七百萬元至一億四千萬元，累積虧損額高達四億七千萬元。審計署表示，香港郵政對上一次調整郵費是〇二年，建議檢討本港郵費，令營運基金達到固定資產平均淨值的目標回報率。

## 郵政局虧損情況

虧損額	郵政局數目	虧損總額
500萬元以上	1	680萬元
400萬元至500萬元	1	470萬元
300萬元至400萬元	1	340萬元
200萬元至300萬元	6	1300萬元
100萬元至200萬元	48	6100萬元
100萬元以下	40	2830萬元
總計	97	1.172億元

資料來源：審計署

## 香港郵政的財務表現 (2006-07至2013-14年度)

年度	收入(a) (百萬元)	運作成本(b) (百萬元)	運作盈利/(虧損) (c)=(a)-(b)(百萬元)	固定資產 平均淨值的 回報率(%)
2006-07	4,115	3,668	447	12.7%
2007-08	4,373	3,960	413	12.2%
2008-09	4,556	4,207	349	9.9%
2009-10	4,185	4,062	123	3.2%
2010-11	4,154	4,231	(77)	(2.1%)
2011-12	4,196	4,318	(122)	(3.2%)
2012-13	4,263	4,394	(131)	(3.5%)
2013-14	4,297	4,440	(143)	(3.9%)

資料來源：香港郵政的記錄

備註：2009-10至2013-14年度的數字為預算/預測數字。



郵政信箱服務使用率低，逾半成長期空置 (本報攝)

# 天橋隧道規劃欠佳再捱轟

【本報訊】審計署繼〇七年後，再點名批評運輸署、路政署和土木工程拓展署道路規劃未有三思，導致大量公帑「倒落鹹水海」。報告指出，多個「人跡罕至」的行人過路設施，包括造價三千萬元的紅磡繞道行人天橋，全長六百米長，造價三千萬元，但審計署實地視察後發現使用率低，多為緩跑及散步人士使用。

審計署再次批評本港行人天橋及隧道欠缺規劃。報告稱，在紅磡繞道連接尖東海濱長廊與紅磡的高架行人天橋，全長六百米長，造價三千萬元，但審計署實地視察後發現使用率低，多為緩跑及散步人士使用。

報告引用運輸署資料顯示，在〇九年十二月的一個星期的流量統計中，在上午七時十五分至八時十五分，僅有一百三十八人經過，當中包括一九八名緩跑人士；同期下午三時至四時，亦只有一百五十七人使用。

審計署建議，路政署和土木工程拓展署日後進行規劃基建及道路工程時，應與運輸署協調；以及研究天橋的其他用途。

報告重提「經典例子」深水埗西九長廊下一條一百五十米長行人隧道。報告指出，該行人隧道早於一九八八年以一百九十萬元落成，但一直未開給市民使用，「冰封」近二十二年，更曾有多次報告指隧道被露宿者非法佔用，以及被人非法傾倒廢物，但運輸署並無處理有關問題。審計署建議運輸署應諮詢其他相關的政府部門，檢討行人隧道的未來用途，包括可否開放給公眾使用。



此外，報告還跟進路政署《二〇一〇年檢討報告》提及的二十二條行人天橋及十七條行人隧道，發現署方並沒有擬定任何計劃，有系統地進行檢討。審計署再揭發七條行人天橋和兩條行人隧道「人跡罕至」，估計行人過路設施使用率低，與附近有地面過路處有關，質疑當初是否有需要興建上述設施。

審計署建議運輸署制定時間表，有系統地檢討設施的使用率，並建議運輸署及路政署等部門，日後進行規劃時，要加強協調。

## 使用率低的行人天橋及行人隧道

行人天橋或行人隧道	建造年份	造價
沿紅磡繞道行人天橋	1999年	3000萬元
橫貫通州街的行人隧道	1988年	196萬元
東涌西行人天橋	2000年	1.1億元
青山公路11條行人天橋	2006年	8900萬元

由尖東海濱通往紅磡的紅磡繞道天橋使用率偏低，只有緩跑及散步人士使用 (本報攝)

## 學徒督察巡查工作不達標

【本報訊】審計署批評職業訓練局和勞工及福利局，未能做好學徒監管工作，探訪學徒次數不達標，相隔時間長達四十九至三百八十七日不等。審計署抽查的一百五十分執法監察報告，發現無證據顯示高級學徒督察會經實地巡察。

學徒事務署要求各分署每名學徒督察每年巡查單位數目需達到一千一百三十個，惟審計署分析各分署學徒督察在二〇〇七至二〇〇八與二〇〇八至二〇〇九兩個年度的表現，發現葵涌分署每名學徒督察的巡查單位，

分別為一千一百二十六和一千一百零八個，而薄扶林分署的巡查單位分別為九百九十四個和一千零八十八個，均未達標。

審計署抽查三十份學徒訓練合約後發現，學徒督察例行探訪相隔時間差別甚大，每次相隔時間由四十九至三百八十七日；其中十四份合約並無按照《運作指令》規定，在合約最後一個月進行例行探訪，負責其中五份合約的學徒督察未有在評核表格上就學徒掌握的技能評級。

審計署建議職訓局改善未能達到巡查單位目標的學徒督察的表現，考慮訂定探訪相隔的最長時間及確保督察妥善填寫評核報告評核表格。職訓局回應稱，很多學徒並非受僱在港島區工作，薄扶林分署的學徒督察所需的交通時間較多，職訓局會進行重整工序研究，探討精簡學徒督察工作和改善他們工作表現的措施。職訓局表示，例行探訪一般不應相隔六個月以上，惟學徒或因工作地點時有不同，又或學徒上司在探訪當日未能與督察會面，以致未能按時探訪。

另外，審計署審查一百五十分執法監察報告，發現並無證據顯示高級學徒督察會經實地巡察。職訓局回應稱，高級學徒督察是透過致電僱主而非實地視察來監察巡查，可以遵守每二十五次執法巡查作出一次查核的規定。