

運輸及物流局局長林世雄接受香港文匯報專訪： 了解業界痛點 政策對症下藥



今屆香港特區政府運輸及物流局是由原運輸及房屋局分拆而來，新任運輸及物流局局長林世雄日前接受香港文匯報獨家專訪時表示，現時首要工作是全身投入與業界溝通，了解行業的痛點，從而制定政策以作出支援。他以航空業為例，指新冠疫情雖為行業帶來衝擊，但疫後倘復甦，步伐可以十分強勁，必須與業界商討應對行業反彈的準備，現階段已在加強運力及招聘人才等方面下工夫；同時他認為香港航空業在貨運方面的優勢明顯，一年貨運量達500萬公噸，更勝疫情前，故必須有足夠運力以應付需求，提升香港作為國際航空樞紐的地位。

◆香港文匯報記者 馮健文

林世雄於1983年大學畢業後，即加入香港政府任職見習土木工程師，其38年公務員生涯中，曾任土木工程拓展署署長及發展局常任秘書長（工務），至去年10月退休。暫別8個月，他在本月初重返特區政府，成為問責團隊一員，擔任運輸及物流局局長。

首要工作：與業界溝通

他對新局的工作範疇不陌生，以往的工作歷練為他現時的工作打下良好基礎。他解釋，這38年間在路政署的工作時間最長，足足27年，曾負責機場核心工程、汀九橋等工程；其後在土拓署負責新市鎮及新發展區，也需負責規劃及建造運輸網絡，工作無時無刻與交通運輸有關。至於與機場、港口、物流的接觸雖較少，但也非全無認識，如他曾處理物流業後勤支援土地的可行性研究，故對港口也有一定理解。

上任十多天，林世雄表示，現時首要工作是全身投入與運輸及物流業界溝通，因為透過交流，才可了解行業的痛點，讓特區政府可研究相關政策，向業界提供支援，「例如是否土地不足令發展遇上困難？或人手培訓方面出現問題？因現時得人才得天下，各行各業均在爭奪，如何令人才加入，相信特區政府在這方面可擔當重要角色。」

汲取歐機場經驗 作好應變準備

他以航空業為例指，雖然疫情嚴重影響客流，現時只及疫情前的十分之一，但在貨運方面卻很理想，一年貨運量達500萬公噸，比疫情前更好，故必須有足夠運力以應付需求，加上疫後的復甦可以來得很快，若不作好準備將無法應付。

他說：「早前看到一則新聞，有歐洲機場一通航即出現大混亂，我想我們必須汲取別人的經驗，如果（香港機場）回復正常航班數量時，是否可以做得好一點？不少從業員已轉職，人手難以即時百分百回復，故現時必需就這些細節與業界商討並下工夫去解決，才不致屆時『倒瀉籬蟹』。」

善用國際聯繫 協同灣區機場群發展

國家「十四五」規劃綱要明確指出，支持香港提升國際航空樞紐的地位。對此，林世雄表示香港會在此方面不斷努力。他認為區內雖有機場群，但有危亦有機，「廣東省有不少機場，但香港機場自有其優勢，就是國際聯繫比較強，故在粵港澳灣區發展規劃綱要也要求我們利用此優勢擔當與世界聯繫的角色。而香港機場亦希望與周邊機場合作，發展其他與機場有關業務如零部件製作等，以產生協同效應，帶動整個大灣區機場群的發展。」

被問到這5年任期會如何爭取市民支持，林世雄引述國家主席習近平七一重要講話所提出的要求「務實有為，不負人民」，林世雄希望自己可以做到，不辜負習主席的期望。林世雄表示，香港特區政府是行動型及實幹型的政府，會以交通基建先行，盡快提出解決方案並盡力完成。

不過，他坦言交通運輸問題難以在一夜間改善，故要多向市民解說，讓市民知道特區政府正努力朝著解決問題的方向走，讓市民可看到未來，相信他們會支持特區政府的工作。

林世雄簡歷

日期	簡歷
1983年	加入香港政府，任職見習土木工程師
1986年	出任助理工程師。曾任職多個不同工務部門和政策局，參與多項工務工程，包括橋樑、道路、鐵路和土地平整等
2016年	出任土木工程拓展署署長，負責規劃和推展各新發展區和大型基建項目
2018年10月至2021年10月	出任發展局常任秘書長（工務），負責督導工務政策和基建發展
2022年7月1日	就任運輸及物流局局長
學歷	香港大學工程學士學位
其他	香港工程師學會和土木工程師學會的資深會員

資料來源：運輸及物流局網頁
整理：香港文匯報記者 馮健文

◆運輸及物流局局長林世雄。
香港文匯報記者 攝



勇入「熱廚房」 續報效國家

香港文匯報訊（記者 馮健文）為政府服務38年的林世雄於去年10月退休，8個月後轉入「熱廚房」出任特區政府運輸及物流局局長一職。他日前接受香港文匯報專訪時形容，自己退休後仍有一些「澎湃想法」，加上以往的工作累積了不少經驗仍可應用，又遇到新一任行政長官邀請他加入管治團隊，正正是一個

個好時機，讓他可以繼續服務社會報效國家。

林世雄說，去年10月退休時自己的想法是隨遇而安，因作為一個剛退休的首長級公務員，日後再擔任任何工作都必須好好選擇，並非所有工作均適合，要經詳細考慮才可決定。今次加入特區管治團隊是一個很好的機會，讓他再次發揮。他提

到，以往在政府工作時，每天都有壓力，故早已習慣，現在當然也沒有問題。

他坦言，重返政府工作也有一點小遺憾，就是未能與太太一起前往新西蘭、探望因疫情關係已有兩年多沒有見面的女兒。但無論如何，他今次的決定已獲得家人全力支持，太太也完全理解。他笑言：「要佢（太太）點頭先至得！」

港鐵票價機制爭議 暫不預設立場

香港文匯報訊（記者 馮健文）交通運輸服務與市民的日常生活息息相關，運輸及物流局局長林世雄日前接受香港文匯報訪問時表明，香港將繼續以鐵路為公共運輸系統的骨幹，將來一些不屬地鐵自然延伸的新鐵路發展項目，如連接香港洪水橋至深圳前海的港深西部鐵路，未必會由港鐵公司負責，但現時未有定案。他又對巴士繁忙時間脫班情況及提升的士服務質素表示關注，希望這兩方面能有改善。

港鐵是港人最常用的公共交通工具，但其票價「可加可減」調整機制一直備受爭議。被問及對機制有何意見，林世雄表示，自己在現階段不會預設立場，「因為5年進行一次的票價機制檢討將於今年下半年展開，會諮詢立法會、相關團體和公眾的意見，如果我有立場，諮詢就會很明顯不到位，因此我會以開放態度，先聆聽各方意見。預計檢討會於明年上半年完成。」

新鐵路項目未必由港鐵負責

林世雄表示，由於香港地少人多，正正發揮鐵路的集體運輸功能，實難想像如果沒有鐵路，香港的交通問題可如何處理，因此本地運輸仍然會以鐵路為骨幹，特區政府會繼續有序地推展其他鐵路項目。

不過，他並不認為日後的鐵路工程項目會全由港鐵公司壟斷。他解釋，2007年時制定的兩鐵合併方案已清楚列明，如新項目屬於現有網絡的自然延伸，會交由港鐵公司負責，例如屯門南延線，

由屯門站再取兩個站至海邊，就屬於自然延伸；若有新的鐵路項目，與現有路線沒有連接，特區政府是可採用其他方式如公開招標，交由其他公司負責，例如連接香港洪水橋至深圳前海的港深西部鐵路，就未必會由港鐵公司建造或營運。他指項目仍在前期研究階段，此方面問題會待下階段才處理，現時未有定案。

至於交通運輸服務，他表示了解到有市民對巴士在繁忙時間出現脫班情況有意見，故會研究是否有方法改善，但他指脫班也有可能是因路面擠塞所致，故近年特區政府及公交營辦商積極推動實時到站資訊，以提升乘客體驗。另外，的士的服務質素如司機服務態度等，也望能有所提升，但就需時間跟進。



◆林世雄表示，港鐵票價機制爭議暫不預設立場。圖為港鐵自動售票機。 中通社

政策支援海運業 冀吸引外企留港

香港文匯報訊（記者 馮健文）國家「十四五」規劃綱要明確指出，支持香港提升國際航運中心的地位。運輸及物流局局長林世雄日前接受香港文匯報專訪時指出，香港要鞏固和提升此地位，不單止要努力爭取增加貨運量，也要將香港發展成為貨運服務的集中地，包括提供高增值的海運服務，如船隻註冊、買賣、保險或法律服務等。他表示，會與業界探討，特區政府可如何在政策上支持行業朝着此方向發展。

香港曾是世界貨櫃吞吐量最大的港口，但近年已被內地港口如上海、寧波、深圳、廣州、青島、天津及外國港口如新加坡等超越。林世

雄被問到香港在海運方面是否已難復當年之勇時表示，香港的海運在量方面仍排名第九，香港運貨的價格難與珠三角的港口比較，因成本有所不同，而現時香港的貨運量有六成屬轉口，故香港固然要努力爭取更多貨運量，也要具備潛力發展成為貨運服務的集中地。

林世雄解釋，海運的發展不應只靠貨櫃箱數量的增加，「因為（貨櫃箱）一來一往，就完了！所以我們是希望外地的企業可以留下來，搞生意，做買賣，處理融資，使用我們的保險或法律服務。如果可在貨櫃量方面增加，再加上全面提供這一系列服務，香港依然可以保持國際航運中心的地位。」他表示，會與業界探討特區政府可如何提供支援。

◆林世雄表示會繼續保持香港港口效率高、聯繫性強和覆蓋面廣的優勢。
運輸及物流局供圖

