

加強高官問責 實現良政善治

日前，行政長官李家超接受媒體訪問時透露，正審視建立「高層政府官員責任制」，強化政府部門主管、高級公務員的領導作用，並與現有制度結合，以提升政府治理水平。本屆特區政府努力建立以結果為目標的治理文化，治理水平明顯提升。香港進入由治及興新階段，社會各界、廣大市民對發展經濟民生、為民謀福祉的期望更殷切，對管治團隊增強治理效能要求更高。高層公務員和問責官員都是管治團隊的中堅力量，都需要加強問責，樹立公務員敢於擔當、善作善成的新風尚，高效精準執行施政政策，開創香港良政善治新局面。

早前，李家超接受香港文匯報專訪時表示，他上任以來改變了政府文化，令大家以結果為目標，整體施政步伐加快。的確，上任三年來，李家超從體系建設入手，注重頂層設計統籌，強化公務員管理制度，公務員的施政表現發生可喜變化，例如在應對超強颱風、世紀暴雨襲港，乃至動員5萬名公務員參與啟德主場館測試，公務員都齊心合力作出應變，治理水平不斷改進、提升，獲得社會各界的充分肯定，展示了管治思維、制度設定的創新突破，優化公務員管理、強化政府統籌功能成績有目共睹。

香港已全面落實了「愛國者治港」，進入由治及興的新階段，全港上下一心一意謀發展，特區政府施政受到的政治化干擾大大減少，發展經濟、改善民生的社會環境大為改善。但也要看到，當前外部不確定性因素增加，本港如何發揮好內聯外通優勢、增強發展動能，是擺在特區政府面前的現實課題；加快北區發展、推進新型工業化、落實「無處不旅遊」規劃，以及「告別

劊房」、破解土地房屋深層矛盾，都需要特區政府、管治團隊盡快做出實實在在的政績，讓市民分享到更多守正創新、務實有為的施政成果。

完善治理體系、提高治理能力、增強治理效能，是把香港特別行政區建設好、發展好的迫切需要。引領推動香港向前發展，落實提升施政效率的改革，需要「能做事、做成事」的政府，公務員團隊和問責班子是分工合作、優勢互補的整體，必須攜手同進、迎難而上。尤其是高層公務員，長期接觸不同層面的行政工作，熟悉各種規章制度，在政府架構和運作中一直扮演重要角色，具備超卓的執行力和豐富的行政經驗，更要進一步發揮高層公務員的施政骨幹作用，增強公務員團隊的凝聚力、向心力，持續提升推行政策的執行力。

施政成效的好壞直接影響到政府形象和市民對施政的信心，雖然公務員聘任制度與問責官員不同，但是竭盡所能、履職盡責的要求是相同的，問責制也要涵蓋公務員團隊，尤其負有部門領導責任的高層公務員，若部門管理工作做得不到位，甚至重複發生嚴重的失職問題，高層公務員亦需要問責。

設立賞罰分明的問責機制，更有效管理公務員團隊，不僅要改變不做不錯、少做錯錯的頑疾，更要促使公務員摒棄「舒適圈」心態，貫徹以結果為目標的施政理念，精簡繁冗程序，以時不我待的迫切感、責任心，確保施政政策暢順高效落實，增強香港發展動能，造福廣大市民。

文匯社評

WEN WEI EDITORIAL

完善旅遊配套 廣吸八方來客

香港獲選為「最具潛力的穆斯林友善旅遊目的地」，這一殊榮標誌着香港在旅遊業界的國際地位進一步提升，顯示香港在積極開拓多元化旅遊市場方面取得卓越成就。香港既要做到「無處不旅遊」，亦要做到盡可能豐富旅客的來源，廣吸八方來客。特區政府和旅遊業界須完善穆斯林旅遊的相關配套，做好相關品質認證和宣傳推廣工作，鼓勵更多企業參與，打造穆斯林旅遊成為香港旅遊業的新增長點。

在專門從事清真旅遊研究的國際權威機構「新月評等」（CrescentRating）每年一度的評選中，香港憑藉其卓越的旅遊配套和服務，成功躋身全球穆斯林旅遊目的地前列，多間香港的酒店、景點及會展場所亦分別獲得不同獎項。根據「全球穆斯林旅遊指數」，香港在非伊斯蘭合作組織成員旅遊目的地中排名第三，並在首設的「穆斯林友善無障礙旅遊目的地」中排名第一，在「穆斯林女性友好目的地」中亦排名第二。這一系列數據反映出香港旅遊業界在完善軟硬配套方面的努力已見成效。

近年，特區政府和旅遊業界積極響應全球穆斯林旅遊市場的快速增長，推出了一系列措施提升穆斯林旅客服務。例如九龍香格里拉酒店是第一家獲得5級穆斯林友善住宿認證的香港酒店，其致力於提供包容的環境，確保穆斯林友好的住宿及餐飲體驗，實踐了多樣性和文化和諧。昂坪360在昂坪市集設立男女祈禱室，並提供

穆斯林女士長袍、禮拜氈、可蘭經、祈禱珠等用品。香港會議展覽中心則在去年11月新增設了男女分隔的祈禱室，並標示朝拜方向，提供禮拜氈，方便信徒作祈禱之用。

穆斯林旅遊市場蓬勃發展，今年4月，來自海灣合作地區國家的訪港旅客人次按年增加了65%，顯示出香港在穆斯林市場上的吸引力。據推算，至2028年，全球將有2.5億穆斯林旅客，帶來高達2,250億美元的旅遊收入。據統計，香港已完成認證的餐廳數目由去年初約100間，升至現時約190間，包括高級中菜食府、地道粉麵小店，以至烘焙及手信食品等，另有超過60間酒店和景點及會展場地取得「新月評等」評級。行政長官李家超上任以來兩度率團訪問中東，宣傳香港金融、貿易等獨特優勢，尋找新商機。今後特區政府可積極向外推介香港成為穆斯林旅客的理想目的地，拓展新客源。

香港作為國際旅遊城市，需要開拓多元化客源，增強旅遊業競爭力。除了穆斯林國家，其他「一帶一路」沿線國家，以及非洲、南美洲等新興市場，亦有潛力成為未來的旅客來源地。特區政府應該帶同旅遊業界，積極到更多新興國家推廣香港旅遊，在線上線下展開宣傳攻勢，通過邀請媒體和網紅（KOL）來港體驗等方式，提升香港在旅客心目中的知名度和吸引力。香港還應該培訓更多不同文化和語種的導遊，為各地旅客提供文化深度遊服務，讓旅客體驗香港多元文化、國際都會魅力。

香港仔隧道城門隧道擬劃一加至8元

政府爭取今年度立會審議後一個月內實施 倡中九龍繞道劃一收費10元

香港特區政府建議調高香港仔隧道以及城門隧道收費，由現時所有車種全日劃一收費5元增至8元，並爭取於今個立法年度內向立法會提交附屬法例，上述兩條隧道新收費預計在立法會完成審議後一個月內實施。另外，政府建議本年底通車的中九龍繞道（油麻地段）隧道費劃一收10元，指可分流九龍東西方向約19%路面交通，有效紓緩現有主要道路擠塞情況，中九龍繞道其餘路段（九龍灣段隧道）工程明年完成，故會爭取明年中全線開通後同步開始收費。 ●香港文匯報記者 劉明

立法會交通事務委員會下周五（20日）的會議將討論有關隧道收費問題。據特區政府提交的討論文件中指出，政府遵從四大原則進行全盤的隧道及主幹道收費檢討工作，包括考慮交通管理需要、效率優先、公交優先以及用者自付原則，並權衡地理位置、服務對象、交通管理需要、營運狀況等各項因素，決定是否收費和制訂相應收費方案。

料兩隧加價對交通影響輕微

經綜合考慮上述四大原則及各條隧道及主幹道的具體情況，提出若調高香港仔隧道收費，所有車種全日劃一收費由5元調整至8元，預計對交通影響輕微，香港仔隧道的車流將略為減少，行車量/容車量比率由0.79（即車流為容量79%）微降至0.75，主要替代路線的黃泥涌峽道的行車量/容車量比率由0.78增至0.85，車流亦只是輕微增加，但道路仍有足夠容車量應付交通，預計在這情景下，每年隧道收入增加約5,000萬元至總收入1.57億元。

在城門隧道方面，文件指，若調高同樣所有車種全日劃一收費由5元增至8元，亦對交通影響輕微，城門隧道行車量/容車量比率由0.72微降至0.7，其替代路線大埔道及八號幹線車流不變，行車量/容車量比率分別維持0.86和0.84，相關路段仍有足夠容車量應付交通，預計在這情景下每年隧道收入增約4,700萬元，總收入達1.32億元。

指中九龍繞道收10元已顧及市民負擔

對中九龍繞道是否徵收隧道費及其水平，特區政府提出了不收費、固定收費17元和10元三個情景作比較。其中假設不收費，預計車流量甚高，在剛開通的明年，繁忙時段使用率即接近飽和，缺乏剩餘容量應付新

發展區人口遷入和車流增長，政府不僅未能做到用者自付，且長遠而言要持續投入龐大公帑承擔7公里長隧道的所有營運開支，並不可取。

假設劃一收費17元，文件指隧道每年收入預計約3.17億元，應為隧道費收入的最高水平，若進一步提高收費水平，累計減少的車流量將反導致整體收入下跌，且中九龍繞道明年繁忙時段行車量/容車量比率預計約0.64，未能充分發揮三條行車線的容車量，分流效果會下降至整體九龍東西方向路面交通的約16%，區內多條現有主要道路仍面對擠塞問題，故不作建議。

文件指，若所有車輛全日劃一收費10元，中九龍繞道明年繁忙時段的行車量/容車量比率預計約為0.81，可預留適量剩餘容車量應付未來車流增長，並預計可分流約19%的整體九龍東西方向路面交通，有效紓緩龍翔道、亞皆老街、加士居道天橋、觀塘繞道等現有主要道路，以及九龍城、深水埗、油尖旺區內道路的擠塞，隧道每年收入預計約2.57億元，已充分顧及市民的負擔能力。

對香港仔隧道、城門隧道和中九龍繞道未有採用分時段收費安排，特區政府解釋三條隧道繁忙時段車流量並沒有超出容車量，因此在交通管理上無須要在繁忙時段實施分時段收費，故分析情景僅考慮採用簡單直接並適用於所有車輛的全日固定收費。

三條過海隧道新收費分流見效

至於三條過海隧道實施分時段收費至今，過海車流量穩定，其中西隧車流量升約19%至約10.4萬架次；紅隧車流量下降約9%至約9.6萬架次；東隧車流量下降約7%至7.3萬架次，反映新收費使過海交通在三條過海隧道之間更平均分布，最近季度過海交通有持續增長趨勢，但繁忙時段車流量增幅相對其他時段較低，反映新收費仍有效遏抑和分散繁忙時段的過海交通。



●香港特區政府建議調高香港仔隧道以及城門隧道收費，由現時所有車種全日劃一收費5元增至8元。圖為香港仔隧道香港仔入口。 資料圖片

中九龍繞道各收費水平與替代路線車流比較						
		預計繁忙時段行車量/容車量比率			2028/2029 年度(預算)	
情景	中九龍繞道 (油麻地段 隧道)	中九龍繞道主要替代路線			收入	支出
		龍翔道	亞皆老街	加士居道天橋		
未開通	—	1.17	1.16	1.39	—	—
零收費	0.97	0.96	0.79	1.15	—	11.2 億元
固定收費 17 元	0.64	1.03	0.87	1.31	3.17 億元	11.7 億元
固定收費 10 元	0.81	1.00	0.82	1.24	2.57 億元	11.7 億元
註：行車量/容車量比率低於1表示道路可承載預期行車量，高於1即代表交通會出現擠塞情況						
資料來源：立法會交通事務委員會討論文件						
整理：香港文匯報記者 劉明						

議員建議中九龍繞道收8元 與獅子山隧道等睇齊



●議員建議中九龍繞道隧道與其他區域隧道劃一收費8元。圖為興建中的中九龍繞道(油麻地段) 運輸及物流局Fb圖片

香港文匯報訊（記者 李千尋）九龍東立法會議員鄧家彪向香港文匯報表示，中九龍繞道（油麻地段）隧道10元收費仍有下調空間，指出現時連接新界與九龍的獅子山隧道、尖山隧道收費均為8元，而中九龍繞道作為九龍內部繞道，10元收費相對偏高，若下調至8元，不僅能與其他區域隧道收費標準一致，更可吸引更多車輛使用，進一步提升分流效果。他相信目前10元收費已覆蓋約90%的營運成本，若適度降價，車流量增加有望彌補收費單價差異，整體營運收入未必受影響。

香隧城隧30年未加 調整收費合理

鄧家彪認為，香港仔隧道及城門隧道收費30年未調整，考慮到通脹及營運成本上漲，今次收

費調整相對合理，且屬本地隧道收費的起步水平，公眾在財政及心理上接受度相對較高，但對中九龍繞道收費反應較大，除價格因素外，更在於特區政府前期規劃時未明確收費安排，且中環灣仔繞道等基建設施不收費，導致公眾對中九龍繞道收費安排產生落差。

另一位九龍東立法會議員顏汶羽指出，中九龍繞道（油麻地段）的使用者主要是新界西往返啟德、觀塘或將軍澳區的車輛，以及將軍澳往返九龍西的車輛，一般而言，愈多替代路線下，駕駛者的價格敏感度會上升，並影響分流效果，故隧道是否收費應取決於如何分流及平衡所有路線車流量。特別在非繁忙時間及假日，所有往返九龍東西的路線也不會擠塞時，若中九龍繞道油麻地隧道收費，他質疑如何達至效率優先的原則。

顏汶羽表示，現時將軍澳—藍田隧道除早上繁忙時間外，車流也非常暢順，若中九龍繞道油麻地隧道全日劃一收費，相信部分將軍澳往返九龍西的車輛過了免費的九龍灣隧道段後，經啟德行回龍翔道、亞皆老街及加士居道天橋，質疑啟德數個路口能否處理新增車流，是否能產生分流效果。

中國香港汽車會永遠榮譽會長李耀培向香港文匯報表示，中九龍繞道可縮短行車距離，繁忙時段更可節省約20分鐘車程，同時減低燃油或電力消耗，從節省的時間及能源成本來看，隧道全日劃一收費10元屬可接受水平。

被問及香港仔隧道及城門隧道收費加至8元，他認為加價幅度合理，若駕駛者為節省3元而改道，反導致其他路段擠塞而浪費時間。他希望特區政府日後制定收費政策時能提前告知公眾並徵求意見，同時考慮經濟情況，體恤市民的負擔，以作出合適調整。