

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1022/01-02號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PS/2/00/1

立法會交通事務委員會

研究和推行鐵路發展計劃有關的事宜 小組委員會會議紀要

日 期：2001年12月6日(星期四)
時 間：上午8時30分
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉健儀議員, JP (主席)
何鍾泰議員, JP
劉江華議員
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
梁富華議員, MH, JP
黃成智議員

缺席委員：陳國強議員
劉千石議員, JP
劉炳章議員

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

運輸局

運輸局首席助理局長
溫文隆先生

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級主任(1)1
鄭潔儀女士

經辦人／部門

I. 通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)402/01-02號文件 —— 2001年11月
16日會議的
紀要)

2001年11月16日會議的紀要獲得確認通過。

II. 職權範圍

(立法會CB(1)472/01-02(01)號文件 —— 小組委員
會的擬議
職權範圍)

2. 立法會CB(1)472/01-02(01)號文件所載的小組
委員會擬議職權範圍獲得通過。

III. 下次會議的討論事項

(立法會CB(1)472/01-02(02)號文件 —— 待議事項
一覽表)

3. 委員同意在下次會議討論北環線計劃。委員亦
同意，如政府當局在現階段並無任何最新資料可就該計
劃向委員作出匯報，小組委員會便會改為跟進九廣鐵路
西鐵工程計劃的最新進展。

IV. 沙田至中環線

(立法會CB(1)472/01-02(03)號文件 —— 政府當局
提交的資
料文件；及
立法會CB(1)466/01-02號文件 —— 立法會秘
書處所擬
備有關沙
田至中環
線的背景
資料簡介)

4. 運輸局首席助理局長利用投影機，向委員簡報沙田至中環線的招標程序以及評審準則，用以比較兩間鐵路公司提交的標書。他表示，評審準則分為技術及財務兩方面的事宜，兩者所佔比重完全均等。當局會分別成立兩個評審委員會，以便進行有關的評審工作。在技術評審方面，有關的評審委員會由運輸局代表擔任主席，成員包括庫務局、路政署、規劃署、地政總署、環境保護署及運輸署的代表。至於財務評審方面，有關的評審委員會則由庫務局代表領導，成員有運輸局的代表，而路政署、規劃署、地政總署及財務顧問將從旁協助。關於招標結果，他表示當局尚未作出決定。預期有關結果將於今年稍後時間或明年年初公布。

(會後補註：有關簡介資料其後已隨立法會CB(1)522/01-02號文件送交委員。)

非基本標書

5. 何鍾泰議員察悉鐵路公司提交的非基本標書並未納入評審範圍，他質疑此舉會令當局不能考慮落選公司提出的其他設計方案，但有關方案可能較中標設計更為優勝。此外，由於在初段評審工作中不會考慮非基本標書，投標公司在上述情況下擬備及提交非基本標書，將會浪費資源。主席亦詢問其他工務工程計劃有否採取類似的安排。

6. 鄭家富議員詢問，假如落選公司提交的非基本標書在服務質素方面較中標公司擬備的標書優勝，例如會在黃埔、顯徑及慈雲山增設車站，政府當局會否要求中標公司按落選公司提交的非基本標書推行有關的工程計劃。

7. 運輸局首席助理局長答稱，在若干工務工程計劃中，當局會考慮投標者提出的“其他設計”，然而，在沙田至中環線工程計劃，則不宜引用“其他設計方案”。他解釋，政府當局已就沙田至中環線擬備工程計劃綱要，訂定該工程項目的各種基本要求，使兩間鐵路公司能以相同的依據擬備其標書。雖然投標者亦可提交非基本標書，但當局會先行評審基本標書，然後才對非基本標書進行評估。此舉可確保以公正及相同的準則，甄選負責進行沙田至中環線工程計劃的公司。在選定獲批沙田至中環線工程計劃營辦權的公司後，當局才會評估該公司提交的非基本標書，並且只會在非基本標書較基本標書優勝的情況下，才會進一步考慮該份非基本標書。

8. 何鍾泰議員重申，投標公司提交的非基本標書在財務安排及技術兩方面均有可能較基本標書優勝。如不設立免受政府干預的獨立評審委員會，則最終入選的方案未必是可供選擇的最佳設計。

評審標書

9. 劉江華議員指出，市民大眾一直促請當局及早建成大圍至鑽石山線、在顯徑、慈雲山及黃埔增設車站，以及就沙田至中環線釐定較低票價。他詢問就上述因素而言，兩間鐵路公司提交的標書有何分別。

10. 運輸局首席助理局長答稱，他不能披露兩間鐵路公司所提交標書的詳情，但在一般情況下，能在較短時間內完成工程的公司會獲得較高分數。關於在顯徑、慈雲山及黃埔增設車站一事，他表示該等安排乃超出基本標書的範圍。政府當局會在適當時與中標公司進一步商討此事。關於沙田至中環線的擬議票價水平，他表示，在評審過程中，這個因素所佔的比重甚高。建議就沙田至中環線收取較低票價的公司，得分會較高。

11. 鄭家富議員表示，預期大圍站將十分擠塞。在馬鞍山至大圍鐵路線(下稱“馬鞍山鐵路”)通車後，擠塞情況尤為嚴重。為紓緩此情況，有關方面應及時完成大圍至鑽石山線的工程。對於馬鞍山鐵路與大圍至鑽石山線的落成時間有所差距，鄭議員感到關注，他詢問政府當局會採取何種行動，要求中標公司加快有關工程。

12. 運輸局首席助理局長表示，政府當局瞭解委員感到關注的事項。在評審標書時，能較早完成鐵路工程的公司，將獲得較高分數。但他告知議員，建議於2008年或之前完成大圍至鑽石山線的工程，在時間上已是非常緊迫，原因是沙田至中環線工程的營辦商，必須完成所有必要程序，例如收地、環保程序及法律安排。為確保及時完成工程計劃，營辦商須盡早展開工程。

13. 鄭家富議員對政府當局的回覆感到失望，並表示鑒於大圍至鑽石山線相當重要，政府應要求中標者，務使大圍至鑽石山線的完工日期能與馬鞍山鐵路互相配合。

14. 何鍾泰議員詢問政府當局有否考慮將沙田至中環線工程計劃分拆成不同的工程項目，並將個別工程項目的發展權批予不同的鐵路公司，尤其是當兩間鐵路公司均未能符合全部或部分的招標要求時。此舉亦可能有助加快沙田至中環線不同部分的完工時間。

15. 運輸局首席助理局長表示，對於及時完成沙田至中環線工程計劃，政府也同樣感到關注。然而，倘由兩間不同的鐵路公司進行該工程計劃，將會出現工作配合方面的問題。根據《鐵路發展策略2000》，將營辦權批予單一營辦商是較為可取的做法。然而，中標者如認為合適的話，可選擇讓另一公司同時參與進行有關的工程計劃。何鍾泰議員認為只要配合得宜，即使由不同公司營辦，亦不會對公眾造成不必要的 inconvenience。

16. 鄭家富議員表示，目前，所有過海鐵路服務均由地鐵有限公司(下稱“地鐵公司”)營辦。為能引入競爭，當局應考慮讓另一鐵路公司經營第四條過海鐵路線。運輸局首席助理局長答稱，政府當局的主要考慮因素，是確保兩間鐵路公司在公平競爭的情況下競投沙田至中環線工程計劃的營辦權。為達到此目的，兩間鐵路公司將須根據工程計劃綱要所載規定提交標書，以便當局能以公平及相同的準則甄選中標公司。此舉亦符合公平競爭的原則。至於兩間鐵路公司在提供過海鐵路服務方面的競爭，運輸局首席助理局長表示，政府當局在評審過程中，並不會考慮這個因素。

17. 關於配合鄰近鐵路、方便轉車及車站地點的便捷問題，鄭家富議員認為，如將沙田至中環線工程計劃的營辦權批予九鐵公司，對於港島居民轉乘東鐵列車前往內地，將更為方便。他詢問在評審時，會否根據此因素來決定。

18. 運輸局首席助理局長答稱，在轉車方便程度、車站地點是否便捷及配合鄰近鐵路方面，兩間鐵路公司各具優點。此等問題可對乘客量及預計收入造成影響，從而影響有關鐵路線的回報率及政府所需提供的財政資助額。政府當局必須考慮所有有關因素，然後才可作出決定。

19. 石禮謙議員關注到鐵路公司在鐵路沿線進行的物業發展過多，以致對私營機構造成影響。他詢問在此方面可有作出任何限制。運輸局首席助理局長答稱，准予在鐵路車站及車廠上蓋發展物業，實際上是政府資助的一種，目的是就鐵路工程計劃的發展提供資金。一般而言，需要政府撥出較多土地的公司，得分將會較低。

20. 劉江華議員認為在現階段，兩個評審委員會的最終評分應已落實。他詢問評審委員會是否已作出最後建議，以及政府會否按照其決定行事而不作任何進一步考慮。他亦表示，假如建議就沙田至中環線訂定較低收

費水平的公司，最終未能獲得該工程計劃的發展權，政府當局必須向市民大眾作出解釋。

21. 運輸局首席助理局長答稱，政府一般會依從評審委員會的建議。假如當局的決定偏離有關建議，將須作出詳細的解釋。同樣地，政府當局也可能將沙田至中環線的發展權批予建議收取較高票價的公司。在此情況下，政府當局亦須證明本身有充分理由作出該項決定。

22. 對於政府當局拒絕向有意投標者及委員披露個別評審準則所佔的比重，石禮謙議員認為不能接受。他認為當局最初便應披露上述資料，以確保有意投標者可進行公平競爭。此外，當局拒絕披露個別投標者所獲的分數，他亦認為不能接受。

23. 主席及委員明白政府有需要把兩間鐵路公司向其提供的資料保密，儘管如此，他們仍要求政府當局概括比較個別公司就沙田至中環線建議的票價水平及完工時間。運輸局首席助理局長重申，他不能披露此等載於標書內的資料。但他表示，在工程計劃綱要中，工程計劃已訂於2008至2011年間完成，能夠於較早日期完工並收取較低票價的公司，將獲得較高分數。

評審過程的公平程度

24. 何鍾泰議員察悉政府在批出新的工程計劃合約時，並不會因為持有某公司的股份或在某公司擁有其他經濟利益而特別對待有關公司。他質疑政府如何能確保在評審過程中，堅守上述原則行事，尤其是本年度的財政預算赤字甚高，而甄選過程又缺乏透明度。

25. 運輸局首席助理局長表示，當局根據《地下鐵路條例》與地鐵公司訂立的營運協議，以及在兩間鐵路公司的工程計劃綱要內，當中均已訂明上述原則。在評審兩間鐵路公司提交的標書時，政府當局會嚴格遵守上述原則。當局會按照明確的指引進行評審，而在甄選過程中，所有紀錄均會記錄在案。由於個別準則所佔的比重，在招標前已經釐定，故並不存在於招標截止後修改甄選準則的問題。

26. 陳偉業議員特別闡述沙田至中環線招標安排的固有問題。他指出此事顯然存在利益衝突，因為政府既是地鐵公司及九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)的控股股東，亦負責裁定將沙田至中環線的發展權批予哪一間公司。整個過程均以隱閉方式進行，不僅缺乏透明度，亦不受外界監察，而且評審準則所佔的比重，並未予以披

露。政府當局採用的部分評審準則，並不符合公眾利益；舉例而言，市民大眾可能期望政府在進行鐵路發展的過程中，給予較大程度的資助，從而令日後的票價水平得以降低。然而，另一方面，政府則希望鐵路公司向其尋求較少資助。因此，最終作出的選擇，未必符合公眾的最大利益。

27. 鄭家富議員贊同陳議員的意見，並表示地鐵公司作為一間上市公司，相對於政府全資擁有的九鐵公司，在集資方面可能有較多選擇。因此，將“所需的政府資助”列為準則，藉以評定兩間鐵路公司所提交標書的優劣，是有欠公允的。陳偉業議員及鄭家富議員均要求政府當局在評審過程中剔除此項準則，以確保公平。運輸局首席助理局長解釋，此項準則相當重要，恰如一般工程合約的投標價。他亦表示，在工程計劃綱要中已清楚訂明，此項條件屬評審準則之一。

28. 何鍾泰議員亦認為有需要披露個別評審準則所佔的比重，以便有意投標者可進行公平的競爭。

29. 經商議後，委員同意由主席致函運輸局局長，轉達委員對沙田至中環線工程計劃招標安排的意見。為確保能公平地進行評審，以及最終作出的選擇能為市民大眾帶來最大利益，委員亦同意邀請政府當局在行政會議作出最後決定前，以閉門會議的方式向委員簡報該工程計劃的評審工作。

(會後補註：主席致運輸局局長的函件已於2001年12月6日發出，該函的副本亦已送交庫務局局長。)

30. 運輸局首席助理局長察悉委員的意見。

V. 其他事項

31. 議事完畢，會議於上午10時結束。

立法會秘書處
2002年2月25日