

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1649/01-02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：2002年2月4日(星期一)

時 間：下午2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
陳國強議員
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
劉炳章議員

其他出席議員：李卓人議員
吳亮星議員, JP
涂謹申議員
陳婉嫻議員, JP
黃宏發議員, JP
劉慧卿議員, JP
李鳳英議員, JP
麥國風議員
勞永樂議員

缺席委員 : 劉千石議員, JP
黃成智議員

出席公職人員 : 運輸局

運輸局局長
吳榮奎先生

運輸局副局長
何健華先生

應邀出席者 : 九廣鐵路公司

九廣鐵路公司主席
田北辰先生

九廣鐵路公司行政總裁
楊啟彥先生

九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監
詹伯樂先生

九廣鐵路公司財務及管理高級總監
黎文熹先生

九廣鐵路公司署理鐵路系統總經理
麥錫民先生

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 法律顧問
馬耀添先生

助理秘書長1
吳文華女士

助理法律顧問3
馮秀娟小姐

高級主任(1)5
歐詠琴女士

I. 西鐵工程計劃的最新情況 —— 合約管理

(立法會CB(1)987/01-02(01)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

主席表示，鑒於九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)如何處理批予西門子有限公司(下稱“西門子”)的西鐵電訊系統合約(DB-1500)，以及就18項約值15億3,600萬元的西鐵合約與承建商訂立的27份補充協議，引起公眾廣泛關注，小組委員會於是召開是次會議，與政府當局及九鐵公司討論有關事宜。

申報利益

2. 何鍾泰議員申報利益，表示其公司為九鐵公司承建商之一，但他本人並無參與為九鐵公司進行的任何工程。據他所知，其公司並無涉及任何有關的西鐵合約。他亦申明九鐵公司新鐵路工程高級總監詹伯樂先生在約於10年前，曾為其公司的高級職員。

3. 劉炳章議員申報利益，表示其公司為九鐵公司聘請的顧問公司之一。據他所知，其公司並無涉及任何有關的西鐵合約。

運輸局局長的序言

4. 運輸局局長應主席所請，簡介政府當局提交的文件(立法會CB(1)987/01-02(01)號文件)。他表示，政府當局明白到有需要加強九鐵公司的管治架構及其管理局的職能。為此，政府當局於去年提交了《2001年九廣鐵路公司(修訂)條例草案》，將九鐵公司主席與行政總裁的職責及職能分開，以便該公司更能面對日後在擴展網絡及改善服務方面的挑戰。

5. 關於合約DB-1500，運輸局局長表示，政府當局對九鐵公司的標書評審制度及合約表現監察制度亦深表關注。鑒於此事事關重大，政府當局主動與九鐵公司的新任主席商量，並建議進行徹底調查，以便採取所需的跟進行動，加強日後工程計劃在此等方面的有關工作。管理局結果決定委任該公司的外聘核數師，調查和合約DB-1500及27份補充協議有關的事宜。

九鐵公司主席作出的聲明

6. 九鐵公司主席田北辰先生表示明白西鐵合約已引起公眾的廣泛關注，並強調作為九鐵公司的新任主席，其首要任務是確保該公司的鐵路工程計劃以有效率及符合成本效益的方式推行，以便所涉及的公帑用得其所。在此方面，他計劃對九鐵公司現時評審、批出及管理合約的機制進行全面檢討。在西門子合約事件曝光後，管理局決定接受其建議，委任九鐵公司的外聘核數師畢馬威會計師事務所，徹底調查九鐵公司就合約DB-1500所採用的標書評審制度及合約表現監察制度。調查工作預計在8個星期內完成。此外，管理局亦要求畢馬威會計師事務所就有關18項西鐵合約的27份補充協議進行調查並提交報告。

7. 九鐵公司主席向委員保證，在調查工作完成後，九鐵公司會向公眾清楚交代此事。管理局亦會仔細審閱畢馬威會計師事務所提交的報告的結果及建議，以便採取一切所需步驟，加強日後工程的合約管理工作。在此方面，他表示在有關各方通力合作之下，西鐵工程整體上取得令人滿意的進展。他希望在立法會議員及公眾繼續支持下，西鐵工程可如期在合乎預算的情況下完成。

8. 九鐵公司主席繼而提出另一個事項，並表示他在接任九鐵公司主席一職後，曾檢討該公司在2002年調高票價的需要。鑒於當前的環境有所轉變，他認為不宜在此艱難時期調高票價，九鐵公司會尋求其他方法紓緩加價的壓力。在此方面，他已着手與九鐵公司管理層進行研究。經進一步考慮後，管理層有信心可透過實施一系列削減成本措施達到節流目的。他表示，管理局會在將於2月舉行的下一次會議上討論此事。鄭家富議員及李卓人議員歡迎九鐵公司主席決定檢討是否有需要於2002年調高票價。他們並希望管理局可及早就此作出決定。

合約DB-1500

9. 九鐵公司新鐵路工程高級總監應主席所請，扼要重述九鐵公司將合約DB-1500批予西門子及其後雙方所作談判的有關事件。他按時序列舉有關的事故如下：

| 事故／日期 | 有關活動 |
|-------|-------------------|
| 預審程序 | 初步選出包括西門子在內的5間公司。 |

| 事故／日期 | 有關活動 |
|------------|---|
| 標書評審工作 | 經初步審定具投標資格的3間公司提交標書。經九鐵公司的技術及財務評審小組仔細研究後，確定其中兩份標書符合資格。由西門子提交的合資格標書的投標價最低，比投標價第二低的合資格標書低37%。儘管其投標價異常地低，但評審小組的整體意見是以西門子的規模、背景及實力而論，加上其提交的標書符合要求，實無理由不將合約批予西門子。倘不將合約批予西門子，便會違反《世界貿易組織政府採購協議》的有關規定。該等規定訂明，在審慎研究一切有關背景後，應將合約批予投標價最低的合資格標書。屆時，西門子亦可能就九鐵公司的標書評審結果提出投訴。評審小組的意見其後獲公司招標委員會支持。 |
| 批出合約 | 合約DB-1500以2億8,700萬元的價格批予西門子。 |
| 2000年間 | 西門子在開發合約中7個系統的其中3個系統的軟件方面出現延誤，該3個系統分別為廣播系統、乘客資訊顯示系統及閉路電視系統。 |
| 2000年12月 | 九鐵公司接納西門子的建議，聘請一間專業分判商承辦該3個系統的軟件開發工作。 |
| 2001年1月 | 開發軟件的工作仍出現延誤，未能如期達致有關的工作目標。鐵路系統總經理前往德國與西門子進行商討，並取得該公司就其服務表現所作出的若干承諾。 |
| 2001年5／6月間 | 西鐵總監再前往德國與西門子進行進一步的技術討論，並獲西門子承諾會採取所需的行動，雙方並商定監察西門子和其分判商工作的進一步措施。 |

| 事故／日期 | 有關活動 |
|----------|---|
| 2001年9月 | 有關專業分判商的工作仍缺乏進度。主管西門子運輸工程部門的副總裁來港與九鐵公司進行商討。九鐵公司取得其進一步作出的承諾。然而，當時頗為明顯的是，西門子及其分判商將無法達致在年終進行驗收測試的規定，因而亦未必能夠達致2002年3月這個在工程合約中屬關鍵性的首個主要進度日期。當時的情況已變得相當嚴重，以致整項西鐵工程亦有可能受到影響。 |
| 2001年11月 | 上述3個系統的主要軟件開發工程進度較預期延遲了約13個星期。雖然並無終止合約的法律根據，但九鐵公司認為倘西鐵要如期通車，便不能容許此情況繼續下去。管理局因而接受公司管理層的建議，與西門子進行商業和解談判。九鐵公司組成談判小組，前往德國與西門子管理高層進行談判。經過2001年11月23日至2001年11月27日的3天談判，雙方達成“有待批准”的協議。九鐵公司同意就工程改動、清付索償及彌補延誤的時間，向西門子支付1億元的款項。 |
| 2001年12月 | 該“有待批准”的協議獲九鐵公司管理局通過。 |

10. 委員普遍感到不滿的是，在管理局批准的補充協議下，西門子作為犯錯的一方，卻獲額外支付1億元作為賠償。他們除了認為和解方案並不合理外，更關注到在事件中合約精神被破壞，以及此事可能對投標制度造成深遠的影響。部分委員認為，既然九鐵公司會不惜代價確保西鐵工程如期完成，此事或會促使其他承建商利用有關漏洞，以低價競投合約，然後採用相同的拖延策略，意圖憑藉彌補工程延誤的措施獲取額外款項。部分其他委員認為九鐵公司管理高層應為此事負責。此外，運輸局局長及庫務局局長作為政府在九鐵公司管理局的代表，卻未能履行其監察公司事務的職責，以維護公眾

利益及確保該公司審慎使用公帑。有關的討論概述於下文各段。

11. 鑒於西門子須承擔合約訂明的責任，陳婉嫻議員認為九鐵公司應堅守立場，向西門子提出申索，使其就工程延誤負上責任。因此，她認為九鐵公司反過來就西門子所犯錯誤向其作出賠償，是頗為荒謬的做法。她強調政府在合約事宜上作出監察至為重要，並詢問政府內部有否向運輸局局長及庫務局局長提供輔助支援，例如來自建築署的技術意見，以協助他們審閱九鐵公司將予簽訂的西鐵合約。

12. 運輸局局長回應時強調，政府當局對此事極為重視。正因如此，當局一開始便聯絡九鐵公司主席，建議進行徹底的調查。待調查工作完成後，政府當局會審慎研究所有調查結果及建議，並採取所需的跟進行動。

13. 關於上述兩名公職人員在九鐵公司管理局所擔當的角色，運輸局局長解釋，運輸局局長及庫務局局長與九鐵公司管理局其他成員一樣，必須為公司的利益真誠行事。管理局的職能由全體成員共同執行。因此，運輸局局長及庫務局局長的角色和職責與其他管理局成員無異。然而，作為運輸局局長，他同時有責任確保政府與九鐵公司就推行鐵路工程計劃而簽訂的工程協議內一切條款及條件，均獲得遵循。就西鐵工程而言，此方面的工作涉及監察九鐵公司及有關政府部門在工程協議下的表現，以確保西鐵在合乎預算及所規定安全標準的情況下如期完成。因此，他強調會在兩個層面上進行管理及監察，其一是他作為管理局的成員，另一個則是作為運輸局局長。就審閱合約而言，運輸局局長表示，此事屬九鐵公司的權責，政府當局不會干預公司的日常運作。

14. 陳偉業議員對於政府當局及九鐵公司處理合約DB-1500的方式深表詫異。他認為該公司為了讓西鐵工程如期完成，在過程中犧牲了3項極其重要的原則，就是香港的尊嚴、香港投標制度的完整性及莊嚴的合約精神。因此，此事造成的不良影響，實在遠遠超出西鐵延遲啟用而可能招致的損失。陳議員亦質疑在此事上，政府最高層官員包括香港特別行政區行政長官(下稱“行政長官”)，是否已獲得適當的知會並支持九鐵公司管理局的決定。

15. 運輸局局長回應時並不同意九鐵公司會為了西鐵如期啟用而任意妄為。由於西鐵工程計劃是政府與九鐵公司雙方正式協定的，九鐵公司有責任在預算範圍內

如期完成該工程。然而，他強調，該公司只會採取合理的行動達到此目標。經審慎研究所有有關因素，包括管理層提交的資料及評估結果後，管理局在極不願意的情況下集體作出決定，同意與西門子達成商業和解是當時最可行的解決方法。經衡量所有相關情況，這個決定是合理的。政府最為關注的是，在解決和合約DB-1500有關的問題後，西鐵工程計劃的進度可以追回，並趕及在2003年如期通車。

16. 運輸局局長進一步表示，由於西鐵工程計劃已交託九鐵公司進行，有關西鐵工程計劃的一切事宜，例如招標預備工作、合約管理等，均屬九鐵公司份內權責。因此，行政長官無需參與管理局所作出的決定。

17. 關於九鐵公司提交的文件(立法會CB(1)987/01-02(01)號文件的附件)第6段所載，“九鐵願意承擔西門子因採取措施彌補工程失誤所可能引致的合理費用”，鄭家富議員深切關注到九鐵公司使用公帑，就西門子的表現失誤及商業上的錯誤判斷向其作出“賠償”。西門子不但未有因工程延誤而受罰，反而獲得額外款項作為“獎賞”。他認為九鐵公司處理合約DB-1500的方式，等於認同承建商所犯的過失。劉江華議員對此亦有同感，並認為由九鐵公司就彌補3個分支系統的延誤而支付額外款項，實在有欠公平，因為一開始便是西門子犯錯。他擔憂其他承建商會採取相同的拖延手段，以求獲得九鐵公司的賠償。在此方面，張宇人議員要求九鐵公司主席或行政總裁保證，其他西鐵工程項目不會遇到類似的問題。

18. 李卓人議員認為西門子合約事件開立了極壞的先例，並擔憂其他承建商或會蓄意拖延工程，以期藉着彌補工程延誤措施獲得額外款項。鑒於九鐵公司會不惜代價確保西鐵工程計劃如期完成，該公司在別無選擇的情況下，只好與承建商進行和解談判。陳偉業議員贊同其意見，並關注到政府當局及九鐵公司將採取何種措施，防止日後的工程計劃再出現類似事故。

19. 九鐵公司主席回應時表示，就合約DB-1500而言，他頗為肯定一開始便是西門子犯錯，而這個看法並沒有改變。對於九鐵公司向西門子支付1億元，可能會被視為等於認同該承建商的表現失誤，他雖然明白委員提出的關注，但他強調事實絕非如此。在該筆款項中，有3,500萬元是因為合理而符合合約規定的工程改動及索償而須付予承建商的款項，其餘6,500萬元則用作採取彌補工程延誤的措施，以重新訂定各個主要進度日期。雖然九鐵公司並不認同西門子的做法，但礙於當時事態緊

急，九鐵公司可說是束手無策。在沒有更理想解決方法的情況下，公司只好與西門子進行和解談判，以確保西鐵工程的時間安排不會受到任何影響。在此方面，他表示該文件中文本內“彌補工程失誤……所引政的合理費用”的用詞，或許未能向委員傳遞正確的信息。

20. 九鐵公司行政總裁楊啟彥先生補充時表示，根據九鐵公司的計算，公司須支付6,500萬元以追回13個星期工程延誤的時間。據其所知，西門子方面須額外付出1億3,100萬元，更換表現未如理想的專業分判商及增撥資源以完成有關工作。因此，談判小組已堅持其立場，就是九鐵公司不會就西門子商業上的錯誤判斷而導致的後果作出賠償。他進一步表示，西鐵工程正步入後期施工階段，有超過90%的土木工程已告完成。由於大部分尚未完成的工程均與鐵路系統有關，他認為在該工程餘下施工期內發生類似問題，以致須與承建商訂立額外補充協議的可能性並不大。

擬備合約及標書評審

21. 何鍾泰議員認為既然在標書評審過程中，只有兩個投標者獲評定能以完全符合九鐵公司所訂要求的方式進行及完成該工程，九鐵公司理應將合約分拆為較小的工程項目，並另行招標，讓更多公司能參與競投。

22. 九鐵公司新鐵路工程高級總監回應時解釋，就鐵路工程而言，系統之間的整合往往會產生最大問題，所造成工程延誤的風險亦最大。就這份合約而言，所涉及的7個系統均與通訊有關，其中多個系統之間需要互通。因此，公司在擬備合約的階段決定，此等系統將包括在一份合約內，以便中標者以主要承建商的身份負責該7個系統的整合及管理。九鐵公司署理鐵路系統總經理麥錫民先生補充時匯報，總監控系統已分拆為另一合約。如合約DB-1500下的7個系統進一步分拆為較小的合約，界面管理的風險會大增。

23. 鑒於只有兩份在技術上符合資格的標書，加上該兩份標書的投標價出現重大差距，何鍾泰議員認為九鐵公司在批出合約DB-1500時理應加倍審慎。因此，他質疑九鐵公司在仍有存疑的情況下仍舊將合約批予西門子的判斷是否有誤，尤其是當時顯然有其他方案可供選擇。劉江華議員贊同其意見，並質疑九鐵公司高層管理人員作出西門子能按投標價完成有關工程的結論，是否犯有任何錯誤。

24. 九鐵公司行政總裁回應時強調，批出合約DB-1500的程序，已嚴格遵循九鐵公司的內部採購規則。當中亦訂明評審投標價異常地低的標書的指引。公司招標委員會的結論其後並提交管理局審批，然後才將合約批予西門子。

25. 九鐵公司新鐵路工程高級總監補充，在批出合約時，技術評估小組曾非常仔細地分析西門子及投標價屬第二最低的承建商所提出的建議，包括曾進行多次考察，以確保投標公司完全知悉並有能力達到既定規格。當時得出的結論是，西門子完全理解該合約的技術規定。儘管其投標價比另一公司低很多，但西門子已保證會動用一切所需資源進行該工程。基本上，根據九鐵公司必須遵守的世界貿易組織(下稱“世貿”)規則，可供選擇的方案並不多，故九鐵公司只好將合約批予投標價最低的西門子。在此方面，九鐵公司行政總裁表示，在標書評審階段中進行的各方面工作，均會在畢馬威會計師事務所的報告中作出清楚交代。就此，劉江華議員要求九鐵公司向委員提交技術評估小組在批出合約前，於1999年11月往德國考察後擬備的報告。九鐵公司新鐵路工程高級總監答允向委員提供九鐵公司在標書評審期間所進行工作詳情的補充資料，以及劉議員要求的報告。

九鐵公司

26. 關於委員就有關的世貿規則所提出的查詢，九鐵公司行政總裁回應時解釋，根據《世界貿易組織政府採購協議》(下稱“《世貿政府採購協議》”)第XIII條，九鐵公司此類機構必須將合約批予投標價最低的合資格投標者。如合約DB-1500未有批予投標價最低的合資格投標者，西門子將有權提出九鐵公司違反《世貿政府採購協議》的申訴，並可因而提出投標投訴。如此類投訴在香港提出，有關個案將會由特別組成的投訴審裁委員會聆訊。

27. 何鍾泰議員表示，該世貿規則非硬性規定須將合約批予投標價最低的標書，青馬大橋工程即為一例。九鐵公司行政總裁回應時表示，青馬大橋工程的投標價最低標書並不符合該工程的投標要求。

九鐵公司

28. 因應委員的要求，九鐵公司新鐵路工程高級總監答允就下述事項提供更多資料：

- (a) 《世貿政府採購協議》中關於須將合約批予投標價最低的合資格投標者的有關規則的詳情；及

- (b) 即使投標價遠低於公司的估計成本，九鐵公司仍須將合約DB-1500批予西門子(即投標價最低的合資格投標者)，九鐵公司就此問題所獲得的內部或外界法律意見。

合約條款及條件

29. 何鍾泰議員認為九鐵公司理應重新就合約進行招標，而非與西門子進行商業和解談判。在此方面，他表示深切關注合約DB-1500並無訂定任何條文，賦權九鐵公司在承建商未能達致主要進度日期或里程碑時就合約重新進行招標。李卓人議員對此亦有同感，並認為管理層在擬備合約時，應有責任維護公司的最佳利益。

30. 石禮謙議員提述“鐵路為先”的概念。根據該概念，鐵路運作在任何情況下均不會因為建造工程而受阻。他表示，九鐵公司所簽訂西鐵合約的條款及條件，應充分保障公司採取行動以達致西鐵如期通車的權利，包括終止合約並重新進行招標，以及向未能履行合約責任的承建商索償的權利。九鐵公司財務及管理高級總監黎文熹先生回應時表示，“鐵路為先”的概念只適用於可能影響現有鐵路運作的工程計劃。

31. 九鐵公司新鐵路工程高級總監回應時表示，九鐵公司在有關過程中已考慮可否重新進行招標。然而，根據公司所得的法律意見，西門子未能達致若干里程碑並未構成違反合約的行為。儘管工程出現13個星期延誤，但西門子仍在嘗試作出努力，而2002年3月的首個主要進度日期理論上仍是可達致的。因此，從法律角度而言，九鐵公司在當時尚未有理據就合約重新進行招標。重新進行招標即表示九鐵公司是違反合約，以致西門子有理由向公司採取法律行動。

32. 九鐵公司行政總裁亦證實公司管理層曾研究重新進行招標的可能性。由於西門子就合約其餘4個系統取得令人滿意的進展，無論是公司內部或以外提出的法律意見均認為公司並無充分理據就合約重新進行招標。在此情況下，公司經考慮眾多相關因素後，才決定與西門子進行談判。首先，如不採取任何行動以扭轉有關情況，西鐵的啟用日期將出現延誤，以致公司收入出現重大虧損。其次，由於各份西鐵合約互有關連，電訊系統合約如出現任何延誤，將可能導致其他承建商提出索償。經仔細討論後，管理局決定與西門子進行和解談判。

33. 九鐵公司新鐵路工程高級總監進一步解釋，按照一般做法，九鐵公司的合約會在兩方面作出管制。首先，在合約內會訂明不同的里程碑，以控制向承建商支付的款項。每項合約會分階段訂出不同的里程碑。在整個施工期內，公司會仔細監察每個里程碑的進度，以確保公司支付的款項不會超出當時已完成工程的合約價值。第二，在合約內亦會訂明主要進度日期，這些日期屬工程計劃在時間上必須達致的規定，即在某日期前必須完成若干數量的工作。如承建商未能達到某個主要進度日期，公司即會就該主要進度日期獲得算定損害賠償。九鐵公司署理鐵路系統總經理補充，合約DB-1500內同時訂有里程碑及主要進度日期。由於西門子未能達致若干里程碑，公司已相應地暫停支付有關款項。

合約管理

34. 何鍾泰議員察悉當事件於2001年11月出現重大問題時，該工程已延誤達13個星期。就此，他質疑九鐵公司在過程中有否以應有的謹慎態度管理該合約。他認為如九鐵公司及早發現工程出現延誤，並向西門子發出正式警告，雙方可提早展開談判，從而防止情況惡化，並演變成對整項西鐵工程可能構成威脅的危機。

35. 為防止同類事件再次發生，劉慧卿議員認為九鐵公司在監察承建商工作進度方面應提高警覺。在此方面，公司或須徹底檢討其合約的條款及條件，特別是關於里程碑及主要進度日期的規定，以及公司在承建商表現未如理想時重新進行招標的權利。九鐵公司主席回應時表示，他會因應畢馬威會計師事務所的調查結果及建議，進一步考慮劉議員的意見。

36. 九鐵公司新鐵路工程高級總監回應時強調，該公司一直有監察合約DB-1500的進度。首個警號早於2001年1月，當公司向西門子發出正式警告函件時已告響起。當時，軟件開發工作已延誤約6個星期。公司和西門子作出安排，除硬件供應合約外同時將軟件供應合約分判予光學網絡有限公司(下稱“光學網絡”)，以期追回應有進度。然而，西門子與光學網絡的關係並非如預期所料。其後，公司發現在整個過程中，西門子方面負責有關合約的人員並沒有將西門子與光學網絡之間出現的問題詳細知會九鐵公司的管理層。因此，九鐵公司與西門子談判時，堅持西門子須撤換該名人員及改變監管制度，以便在西門子與九鐵公司之間設立更直接的溝通渠道。

37. 九鐵公司主席補充，此類談判通常頗為棘手。每當公司向西門子提出有關事宜，西門子往往會作出若干承諾和提出有關證明，且於其後完成部分工作，但西門子及其分判商最終無法追回工程延誤的時間。雖然九鐵公司主席承認西門子的國際地位或許在某程度上令其所作承諾更為可信，但他表示在審閱有關文件後，他認為九鐵公司應可對西門子採取更強硬的行動。基於此等原因，九鐵公司會研究可否設立更早的警報系統，以便日後作出更佳管制，例如當承建商未能達致若干里程碑／主要進度日期時，公司可重新簽訂有關合約；這方面亦是畢馬威會計師事務所所作審查的目標之一。

38. 涂謹申議員對於九鐵公司管理局在過程中獲提供何種資料感到關注，特別是有關所涉及財務影響的資料。何鍾泰議員亦詢問公司有否按月作出任何評估，以確定西門子的延誤對其他西鐵合約可能造成的後果。九鐵公司新鐵路工程高級總監回應時表示，公司雖沒有作出任何整體評估，但卻曾進行風險評估以確定西鐵工程所受到的影響。

談判

39. 鄭家富議員提述九鐵公司曾三度派代表前往德國與西門子進行商討，並表示公司可能一開始便過於忍讓，以致在與西門子進行談判時處於非常不利的位置。涂謹申議員亦指出，九鐵公司雖極之希望將西鐵工程的進度納回正軌，但如西門子不能如期完成有關的系統工程，其聲譽及在香港競投其他工程的機會亦會受到影響。因此，九鐵公司應有充分理據與西門子討價還價。就此，他詢問九鐵公司當時有否充分評估雙方所持的談判籌碼。張宇人議員表示，他接受九鐵公司與西門子達成和解是一項商業決定。

40. 九鐵公司主席回應時表示，委員所提出的問題均是合理的關注，他本人亦有相同疑問。在此方面，他希望畢馬威會計師事務所的調查，能查明所有此等與西門子合約及其和解有關並顯而易見的問題，例如談判小組於2001年11月前往德國時所採取的立場，以及談判小組當時是否已採取適當的行動及作出正確的決定。儘管如此，他表示在此類具爭議性的談判中，雙方無疑會小心衡量當前形勢，並採取相應的行動。據他所知，在與西門子進行的最後一輪談判中，雙方確曾進行激烈的討論。雖然只有談判小組的成員才確實知道在整個過程中曾考慮何種因素，但據其瞭解，如期完成西鐵工程是他們最重要的考慮點。因此，只要符合整項工程的預算，談判小組會願意考慮任何在談判上限內的建議。

41. 九鐵公司新鐵路工程高級總監補充時表示，唐英年先生有關建造業的報告中，曾論及關於承建商就額外支出及施工時間提出申索的問題。該報告指出，此類申索在涉及複雜界面問題的鐵路工程中特別常見，並建議如出現無可避免的爭議，便應嘗試以不同方法(如談判、調解及仲裁)盡快解決有關問題。因此，九鐵公司所採取的做法實與唐英年先生報告所載一致。

損害賠償及和解

42. 對於九鐵公司主席以誠懇及務實的態度與委員進行坦誠公開的討論，涂謹申議員表示欣賞。鑒於西門子的投標價遠低於第二份合資格標書的投標價，他詢問10%的算定損害賠償是否足以彌補在承建商表現未如理想時可能導致的損失。在此方面，石禮謙議員詢問西門子的投標價與九鐵公司的招標前預算有多大差距。

43. 九鐵公司新鐵路工程高級總監回應時表示，公司所作的內部預算遠高於兩份投標價最低的合資格標書。西門子的投標價比第二最低投標價的合資格標書低出37%，而該投標價僅為九鐵公司本身所作預算的60%。出現如此重大差距的原因，已在標書評審過程中作出深入研究。為方便委員瞭解有關情況，九鐵公司新鐵路工程高級總監答允於會後以書面提供補充資料。

九鐵公司

44. 為避免再次發生同類事件，涂議員建議九鐵公司研究在投標價特別低的情況下，有關的世貿規則會否容許提高算定損害賠償額，藉此更充分保障公司的利益。

45. 九鐵公司新鐵路工程高級總監就釐定工程計劃的算定損害賠償的一般準則作出說明時表示，訂定10%的上限差不多是本港的慣常做法，而且亦與政府部門及類似機構如地鐵有限公司的做法一致。算定損害賠償是根據標準程式就實際可能出現的損失作出的預先估計；若公司單方面提高算定損害賠償，便會違反合約精神。即使在合約內設定較高的算定損害賠償上限，亦有可能令有意投標的承建商卻步。即使他們投標，投標價亦會極高，以彌補所需承擔的額外風險。如九鐵公司在收到標書後更改算定損害賠償上限，承建商亦有權修訂其投標價。此舉可能導致沒有任何標書可供評審。

46. 然而，石禮謙議員並不同意10%的算定損害賠償上限是建造業的慣常做法。相反，在釐定算定損害賠償的水平時，應確保該數額足以令承建商按照計劃完成

九鐵公司 工程。在此方面，他要求九鐵公司向委員提供資料，說明公司在訂定算定損害賠償時所考慮的因素，以及提供文件支持九鐵公司認為將算定損害賠償訂於投標價10%的水平是慣常做法的觀點。

47. 張宇人議員詢問九鐵公司能否就西鐵延期啟用所蒙受的一切損失，例如在收入方面的損失，向西門子提出其他索償。九鐵公司行政總裁答稱，就合約DB-1500而言，除10%的算定損害賠償外，公司還持有承建商應可收取的履約保證金及保留金(分別為投標價的10%)。九鐵公司新鐵路工程高級總監補充時表示，如西鐵因承建商違反其合約責任而延遲通車，此事視乎有關情況可能屬於違約行為，公司或可就其一切直接損失追討一般損害賠償。應委員要求，九鐵公司新鐵路工程高級總監答允提供補充資料，說明公司在此方面的法律立場，以及與西門子簽訂的原有合約及補充協議的有關係文，特別是關於算定損害賠償的條文。

九鐵公司

(會後補註：九鐵公司其後表示，承建商應可收取的履約保證金額應為投標價的20%，而非會議席上所述的10%。)

48. 劉炳章議員認為在有關情況下，九鐵公司訂立補充協議或許是可接受的做法。然而，他關注到補充協議內有否訂定任何保障措施，確保西門子履行其合約責任。在此方面，他詢問補充協議內是否訂有條文，將西門子履行此合約的表現與該公司在西鐵工程其他合約的表現掛鉤，以便西門子一旦在履行此補充協議方面表現失誤，九鐵公司可暫停支付其他合約的款項。

49. 九鐵公司新鐵路工程高級總監回答時向委員保證，根據公司與西門子訂立的補充協議，有關西門子表現方面的規定已訂得非常詳盡，以便可據之密切監察其工作進度。此外，作為該協議的一部分，西門子已檢討其香港公司的整體組織架構。因此，西門子迄今一直按照補充協議所訂履行其責任。就西門子合約而言，西鐵如期通車應不受任何影響。

50. 何鍾泰議員察悉13個星期的工程延誤，在有關補充協議簽訂後僅兩個月內便可追回。他關注到此情況或許顯示，西門子當初在未向九鐵公司取得賠償的情況下根本不願就工程延誤作出補救。九鐵公司新鐵路工程高級總監回應時解釋，經雙方達成協議後，表現未如理想的專業分判商已由3個獨立的專業分判商取代。與之前發展一套軟件以聯繫3個系統的硬件的做法不同，新的專

業分判商可提供經過測試的硬件及只需要最低限度調整的標準軟件。西門子繼而可開發一套簡單的軟件，將有關系統連結起來，因而可以在一段較短時間內就工程延誤作出彌補。

調查

51. 關於畢馬威會計師事務所作為九鐵公司外聘核數師的身份，以及九鐵公司行政總裁在整個事件中的角色出現衝突，鄭家富議員擔憂當中涉及的利益衝突或會損害調查工作的完整性及中立性。在此方面，他籲請九鐵公司主席考慮成立獨立小組進行調查，並在完成調查工作前暫停九鐵公司現任行政總裁的職務。鄭議員進一步表示，如發現有任何嚴重的管理失當，九鐵公司行政總裁須承擔個人責任並被革職。然而，石禮謙議員指出，推行西鐵工程計劃並非九鐵公司行政總裁的唯一職責。他亦負責東鐵及輕鐵的營運，而該兩條鐵路均為乘客提供高質素的服務。因此，他不同意純粹因為西鐵事件而暫停九鐵公司行政總裁的職務。

52. 九鐵公司主席回應時向委員保證，調查工作的質素是其首要關注事項。他有信心畢馬威會計師事務所作為一所國際知名並熟悉商業營運的核數公司，確有能力就此事進行詳細而公正的調查。畢馬威會計師事務所作為公司的外聘核數師，對其進行調查工作更加有利，因為它可立即展開調查而無須先花時間瞭解公司的業務。他進一步表示，他另一個考慮因素是完成調查工作所需的時間。由於九鐵是香港重要的公共交通機構，每日的乘客量達100萬人次以上，他相信如能在切實可行範圍內盡快完成調查工作，對有關各方均有好處。在此方面，他要求委員相信其徹查有關事宜的意願及決心。鄭議員察悉其解釋，但卻告誡謂不可因時間上的要求而有損調查工作的完整性。

53. 九鐵公司主席進一步表示，調查工作取得成功的關鍵，在於以九鐵公司行政總裁為首的管理層是否予以充分合作。他希望調查工作可在行政總裁的支持下進行。他向委員保證，他會密切監察有關的調查工作，並會每日與調查員保持聯絡。如調查工作在任何方面受到阻礙，他會親自介入，以確保畢馬威會計師事務所獲提供所需的一切資料及協助。

54. 九鐵公司主席回應何鍾泰議員時表示，根據九鐵公司給予畢馬威會計師事務所的指示，它們會委聘具有所需專業知識的獨立專業人士協助進行調查。因應何議員的要求，九鐵公司會提交畢馬威會計師事務所所作

調查的職權範圍，供委員參考。

補充協議

55. 鑒於就西鐵工程計劃訂立的補充協議涉及額外的鉅額款項，鄭家富議員質疑運輸局局長及庫務局局長有否妥善履行其職責。在此方面，他籲請政府當局以開明態度接納公眾的批評，並從是次事件中汲取教訓，以便改善工務合約的監察及管理。此外，政府當局亦應檢討以總價合約方式就工程計劃進行招標的現行制度。

56. 李卓人議員察悉在27份補充協議中，有15份協議(包括合約DB-1500)涉及工程延誤補救措施，所涉及的支出合共為6億4,700萬元，他對此感到詫異。鄭家富議員提述一些工程界專業人士認為補充協議的價值通常不應超逾合約總值的10%，並認為如西鐵工程的補充協議數目或價值不尋常地偏高，將是值得關注的事項。何鍾泰議員表示，就建造合約訂立補充協議雖屬慣常做法，但他認為應確定該等協議是否在合理的情況下訂定。

57. 九鐵公司行政總裁回應時解釋，其他補充協議的情況與西門子合約有所不同。據他所知，公司有充分理由與承建商訂立該等補充協議，例如因為承建商有充足理據要求延長施工期限而需進行彌補工程延誤的措施、因難以預知的地質問題及其他狀況而須向承建商作出賠償或履行重新估量的條款規定。

58. 涂謹申議員詢問九鐵公司與承建商就西鐵合約如何分擔風險。九鐵公司行政總裁回應時闡述就九鐵公司合約訂立補充協議的理由。就西鐵工程而言，補充協議的總值約佔建造成本的9%，以本港一般做法及國際標準而論均屬可以接受。香港工程師學會早前亦曾提出一份支持聲明，表示以規模相若的基本工程而言，此等額外成本項目通常佔成本總額的10%。

九鐵公司 59. 應委員要求，九鐵公司同意就下述各項提供更多資料：

- (a) 該27份補充協議的詳細分項資料，包括原來合約金額、補充協議價值與原來合約金額的比對，以及九鐵公司管理局批准該等補充協議的理據；

- (b) 批予西門子的其他西鐵合約的詳情；及
- (c) 批予西門子及27份補充協議所涉及承建商的馬鞍山鐵路合約的詳情。

九鐵公司 60. 因應劉江華議員的要求，九鐵公司主席答允提供下列九鐵公司文件，以便委員進行研究：

- (a) 於2001年9月提交九鐵公司管理局以解決有關問題的兩項方案，以及授權談判小組9,800萬元談判上限的文件；
- (b) 談判小組在最後一次於2001年11月出訪德國後所提交的備忘錄；及
- (c) 提交予九鐵公司管理局以要求批准支付1億元的報告。

61. 運輸局局長回應劉慧卿議員時表示，當局仍在評審沙田至中環線的標書。當局會在落實有關決定後於適當時作出公布。然而，他強調，當局會根據公平競爭的原則以公開態度評審有關標書。在此方面，政府當局只會根據招標文件所訂要求考慮有關建議。

62. 委員同意於2002年2月28日(星期四)下午4時30分舉行另一次會議，繼續與政府當局及九鐵公司進行討論。主席提醒政府當局及九鐵公司在下次會議舉行前提交委員要求取得的資料。

II. 其他事項

63. 議事完畢，會議於下午5時45分結束。

立法會秘書處
2002年5月15日