

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2082/01-02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28日(星期四)  
時 間：下午4時30分  
地 點：立法會會議廳

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  
黃成智議員  
劉炳章議員

缺席委員：劉千石議員, JP

其他出席議員：朱幼麟議員, JP  
李家祥議員, JP  
陳婉嫻議員, JP  
呂明華議員, JP  
葉國謙議員, JP

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

九廣鐵路公司公司秘書兼首席法律顧問  
范義明先生

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** : 助理法律顧問3  
馮秀娟小姐

高級主任(1)5  
歐詠琴女士

---

經辦人／部門

**I. 通過會議紀要及續議事項**

(立法會CB(1)1022/01-02號文件 —— 2001年12月6日會議的紀要)

2001年12月6日會議的紀要獲得確認通過。

2. 主席表示，她已按照委員於2001年12月6日會議上所作決定致函運輸局局長(立法會CB(1)620/01-02(01)

號文件)，轉達委員對沙田至中環線招標安排及評審兩間鐵路公司所提交標書的意見。

## II. 西鐵工程計劃的最新情況 —— 合約管理

- (立法會CB(1)1197/01-02(01)號文件 —— 小組委員會秘書  
2002年2月23日  
跟進劉江華議員  
有關九廣鐵路公  
司原始文件的要  
求而向政府當局  
發出的函件；
- 立法會CB(1)1197/01-02(02)號文件 —— 九廣鐵路公司就  
劉江華議員的要  
求作出的回覆；
- 立法會CB(1)1197/01-02(03)號文件 —— 鄭家富議員2002  
年2月26日致九  
廣鐵路公司主席  
的函件；
- 立法會CB(1)1197/01-02(04)號文件 —— 九廣鐵路公司就  
鄭家富議員的函  
件作出的回覆；
- 立法會CB(1)1197/01-02(05)號文件 —— 有關“九廣鐵路  
公司的合約策  
略”的資料文  
件；
- 立法會CB(1)1138/01-02(01)號文件 —— 九廣鐵路公司提  
交的資料文件；
- 立法會CB(1)1138/01-02(02)號文件 —— 行政長官辦公室  
就劉慧卿議員的  
函件作出的回  
覆；
- 立法會CB(1)1140/01-02(01)及  
(02)號文件 —— 劉慧卿議員致香  
港特別行政區行  
政長官有關西鐵  
工程計劃合約  
DB1500 的 函  
件；及
- 立法會CB(1)987/01-02(01)號文件 —— 政府當局提交的  
資料文件)

3. 主席提請委員注意上述和九廣鐵路公司(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項西鐵合約與承建商訂立的27份補充協議有關的文件。她特別請委員注意立法會CB(1)1138/01-02(01)號文件，當中載述

九鐵公司就委員於2002年2月4日上次會議席上提出的問題及關注事項所作出的回應。她亦請委員注意鄭家富議員提出的問題，以及九鐵公司作出的回覆(有關文件已分別隨立法會CB(1)1197/01-02(03)及(04)號文件發出)。

4. 主席表示九鐵公司要求先就3項問題向委員發言，然後才繼續進行討論。委員對此並無提出反對。

#### 提供九鐵公司的原始文件

5. 九鐵公司主席田北辰先生表示，九鐵公司已成立一個由他擔任主席的督導委員會，負責監察及指導畢馬威會計師事務所(下稱“畢馬威”)就九鐵公司處理西鐵合約DB-1500，以及其餘26份補充協議的標書評審制度及合約表現監察制度所進行的調查。

6. 關於劉江華議員提出的要求(見立法會CB(1)1197/01-02(01)號文件)，九鐵公司主席表示，在小組委員會上次會議席上，他曾答允提供下列九鐵公司文件，供委員參閱：

- (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。

然而，根據他其後獲得的法律意見，向小組委員會提供此等原始文件並非恰當之舉。委員要求取得的部分文件屬管理局及招標委員會文件，該等文件均為商業敏感資料。公開該等文件不僅有損九鐵公司以公平及公正的方式訂立合約的能力，同時亦違反了一般合約條款及補充協議所載的保密條款。委員要求取得的合約文件同樣亦受到相同的保密條款所規限。此外，在研究是否提供文件時亦須考慮可能引致訴訟的情況。因此，他對於未能向委員提供此等文件衷心表示歉意。

7. 九鐵公司主席明白委員對此事深感關注，並向委員保證他已要求九鐵公司行政總裁詳細審閱委員要求取得的所有文件，並會應委員的提問證實委員要求獲得的一切有關資料，確已如實及準確地從此等文件中摘錄出來，並轉載於立法會CB(1)1138/01-02(01)號文件中問

題(a)、(e)、(f)及(g)的有關答覆。該等原始文件亦已提交畢馬威，並可由畢馬威證實所摘錄出來的資料與原始資料是否一致。如委員對九鐵公司的答覆未盡滿意，該公司可將原始文件提交獨立的外聘核數師核實。

8. 儘管九鐵公司作出上述解釋，但劉江華議員重申其要求該公司提供有關的原始文件，以協助委員瞭解此事。他認為為了把資料保密，此等文件所載的一切商業敏感資料均可在提交委員參閱前刪除。

9. 然而，何鍾泰議員認為，鑒於可能引致法律後果，此事應審慎處理。因此，他接納九鐵公司主席建議採取的做法。朱幼麟議員亦認為，如委員對九鐵公司的答覆不感滿意，可在稍後階段跟進劉議員的要求。張宇人議員對此亦有同感，並對九鐵公司主席與委員合作的誠意表示讚賞。石禮謙議員亦表示，他接納九鐵公司經其管理局通過後作出的答覆。鑒於委員在席上表達上述意見，主席表示小組委員會不會堅持要求九鐵公司在現階段提供有關的原始文件。

#### 九鐵公司的合約策略

10. 九鐵公司行政總裁楊啟彥先生向委員簡述九鐵公司的合約策略，詳情載於立法會CB(1)1197/01-02(05)號文件。他表示，九鐵公司的合約策略是以香港及國際最佳做法為基礎，特別是地鐵有限公司及機場核心工程計劃所採取的慣例，同時亦顧及下列報告書所載的調查結果及建議：

- (a) Michael LATHAM爵士於1994年提交的《建業隊伍》報告書(由英國政府委託進行)；
- (b) John EGAN爵士於1998年提交的《建業再思》報告書(由英國政府委託進行)；及
- (c) 由唐英年先生出任主席的建造業檢討委員會於2001年1月提交的《建業圖新》報告書(由香港特別行政區行政長官委託進行)(下稱“唐英年報告書”)。

11. 九鐵公司行政總裁引述此等報告書所提出的各項建議，並強調在合約DB-1500的事態發展過程中，九鐵公司就甄選承建商、風險分擔及解決糾紛所作出的決定，一直均遵照該公司的合約策略進行，而有關策略正是以此等權威報告書所載的原則與概念為方針。

### 甄選承建商

12. 在甄選承建商方面，九鐵公司行政總裁表示，一如唐英年報告書所述，“以工務工程項目來說，只要有關承建商符合所有其他技術規定，……通常會把合約批予出價最低的承建商”(第5.29段)。因此，經該公司的技術及財務評審小組仔細研究後，遂把合約DB-1500批予提交投標價最低的合資格標書的西門子。

13. 儘管九鐵公司作出上述解釋，何鍾泰議員質疑西門子有否就其違約分判商光學網絡有限公司(下稱“光學網絡”)過往的工作表現，向九鐵公司作出適當知會。

14. 九鐵公司新鐵路工程高級總監詹伯樂先生回應時表示，在2000年年底委任專業分判商，被認為是彌補工程延誤的積極做法。光學網絡顯示其有能力進行有關工作，並達致工程師感到滿意的水平。在2001年間，光學網絡的表現持續受到監察。九鐵公司、西門子及光學網絡曾進行多次會議及視像會議。然而，到了2001年7／8月間，光學網絡與西門子之間的商業問題顯然令工程進度受阻。儘管九鐵公司管理層已作出多番努力，彌補延誤的承諾並沒有兌現，而軟件設計的延誤情況已達到非常嚴重的地步。除非迅速採取積極行動，否則西鐵的預定通車日期將需延遲。儘管當時的情況如此惡劣，但九鐵公司新鐵路工程高級總監強調，該公司並沒有充分理據重新簽訂合約，而且當時作出改善的可能性仍然存在，且亦有時間讓西門子實現彌補延誤的承諾。

15. 九鐵公司署理鐵路系統總經理回應何鍾泰議員的跟進問題時匯報謂，聘用3個替代專業分判商的決定是經由西門子及談判小組通過。該3個新分判商均具有在本港或國際間進行類似工程計劃的實際經驗。此外，它們均能提供經過測試的硬件及只需作最低限度調整的標準軟件。加上西門子及其專業分判商投入的額外人手及資源，13個星期的工程延誤遂得以在一段較短時間內追回。此外，在解決先前的所有申索及工程改動後，促使雙方建立更和諧的工作態度。

### 終止及重新訂立合約的方案

16. 委員普遍重申他們對九鐵公司應選擇重新訂立合約，而非與西門子進行商業和解談判的深切關注。他們認為隨着事件逐步發展，當中確有明確跡象顯示西門子應對其所犯過失負責。此情況應構成充分理由，使九鐵公司可以重新訂立合約，以及就承建商工程延誤所導致的任何損失向其提出訴訟。就此，委員認為九鐵公司

應在合約採購的法律事宜及合約管理方面尋求改善方法。

17. 何鍾泰議員指出，如替代分判商能藉着提供經過測試的硬件及標準軟件，而在一段短時間內追回13個星期的工程延誤，則西門子當初選擇光學網絡作為其專業分判商顯然是錯誤的做法。他進一步表示，在一再向西門子作出警告，以及西門子未能按照承諾彌補延誤的情況下，九鐵公司應有充分的法律理據，以西門子表現失誤為理由終止合約，而無需害怕西門子會反過來提出申索。

18. 陳偉業議員認為於2001年9月當工程延誤仍可以彌補時，九鐵公司應終止與西門子的合約，並物色其他承建商接手有關工程。如其後能追回有關的工程延誤，該公司便有充分理由就其一切損失向西門子索償，或最低限度就3個分支系統工程延誤所導致的損失索償。他亦質疑如西門子顯然未有履行其合約責任並實踐其彌補工程延誤的承諾，而九鐵公司卻不能終止與其簽訂的合約DB-1500，則該合約所訂的條款及條件是否存在若干固有的缺點。黃成智議員對此亦有同感，並認為如合約並不容許九鐵公司採取合理步驟終止及重新訂立合約，九鐵公司便須為此負責。此外，他質疑將首個主要進度日期訂於2002年3月是否有矛盾之處，因為屆時工程如有任何延誤便會無法彌補，但在此之前該公司卻不能終止合約。此情況與之前的說法剛好相反，即九鐵公司早在2001年9月已可作出確實的評估，知道工程出現嚴重的延誤，除非撤換光學網絡，否則有關的延誤將無法彌補。他提出九鐵公司在擬備合約方面可能有疏忽之處，並表示該公司應在此方面作出改善。

19. 然而，石禮謙議員認為如重新訂立合約，可能會導致其他承建商提出申索，令情況更壞。鑒於九鐵公司最重要的任務是確保西鐵如期通車，他認為該公司在行事時已顧及公眾利益，並已作出最大努力，透過與西門子談判解決問題。以規模如此龐大的工程計劃而言，該公司不可能在每當與承建商出現爭議時便訴諸訴訟解決。

20. 九鐵公司新鐵路工程高級總監回應時表示，在法律上，重新訂立合約或廢除與西門子訂立的合約，必須是先經過一連串事故，例如承建商拒絕根據合約所訂履行其責任，然後才出現的不尋常做法。然而，西門子方面從未出現此種情況，因其一直堅持本身能夠完成有關工程。然而，到了2001年9／10月，已有充分證據顯示除非採取合約條文所訂以外的若干積極行動，否則將無

法彌補工程延誤。因此，九鐵公司遂作出進行談判的決定。此外，他指出，在合約DB-1500所涉及的7個分支系統中，有4個系統的工程進展良好。一旦重新訂立合約，就該4個分支系統進行的工作將告白費。此情況可能會導致進一步的延誤，以致其他土木工程承辦商及鐵路系統承建商以工程受到阻撓為理由提出申索。九鐵公司新鐵路工程高級總監進一步表示，考慮到有關的情況，重新訂立合約無論從法律及工程管理的角度而言，均不是九鐵公司可以採取的方案。然而，他向委員保證，九鐵公司會從中汲取教訓，以免日後出現類似情況。

21. 關於委員就九鐵公司合約中有關終止合約的條款及條件所提出的關注，九鐵公司公司秘書兼首席法律顧問范義明先生回應時解釋，事實上，所有九鐵公司合約均會就終止合約訂有清楚而明確的條文。然而，在終止合約時必須按照一套程序行事，因為在任何合約下，終止合約均是一項困難的決定。根據九鐵公司的程序，工程師須按照該公司的鐵路運作系統一般合約條款(下稱“一般條款”)第46條，向承建商發出通知，表明其認為有關的工程進度過於緩慢，而承建商倘若要達致各個主要進度日期，便須急起直追。即使只是考慮有可能終止合約，此步驟仍屬先決條件。

22. 九鐵公司公司秘書兼首席法律顧問進一步表示，就合約DB-1500而言，工程師曾先後於2001年1月及8月向西門子發出兩份上述的通知。然而，在達到根據一般條款第74條終止合約的階段前，工程師必須確定其能否根據一般條款第46條向承建商發出證明書。他必須考慮承建商當時的狀況，以及承建商是否有可能提出有關延長施工期限的申索。當時，承建商確實於2001年11月提出此等申索，而該等申索不能置之不理。此外，2002年3月的首個主要進度日期尚未到期。理論上，西門子尚有時間追回有關的工程延誤。在此類性質的合約中，承建商突然察覺工程出現延誤，繼而投入大量資源作出補救，殊非罕見的情況。因此，工程師要面對一個兩難困境。首先，他需要考慮可能提出的延長施工期限申索。其次，他亦知道承建商仍有可能達到在大約4至5個月後才到期的主要進度日期。因此，工程師不能發出證明書。九鐵公司公司秘書兼首席法律顧問表示，由於沒有此份證明書，該公司當時不可能重新訂立合約。

23. 主席認為在事後看來，如在合約中就7個分支系統各自訂定不同的里程碑，或許會有幫助。如承建商不能達到任何一個里程碑，九鐵公司將有權終止合約。如合約中訂有該項權力，情況可能會有所不同。九鐵公司新鐵路工程高級總監回應時表示，該公司已在每一系統



的不同成本項目訂下不同的里程碑，但首個主要進度日期在2002年3月才到期。屆時，情況勢必無法挽回。九鐵公司主席察悉委員就當中所涉及的法律問題提出的意見及關注事項，並表示畢馬威進行的調查將同時涵蓋此方面的事宜。

24. 何鍾泰議員詢問如重新訂立合約，4個正如期取得進度的分支系統的情況將如何。九鐵公司新鐵路工程高級總監回應時表示，該4個分支系統要在整個工程結束時才能完成。在此之前，該等系統仍屬西門子的知識財產，如終止有關合約，九鐵公司將不能使用該等系統。他進一步解釋，如合約所涉及的是土木或結構工程，則有可能在重新訂立合約時接管部分已完成的工程。但就涉及高科技的工程而言，替代承建商頗難接管並繼續進行該4個局部完成的分支系統的工程。

25. 九鐵公司署理鐵路系統總經理補充時表示，該4個分支系統的最後設計工作當時剛告完成，並進入在工場進行生產的階段。在此情況下，九鐵公司可接管的實質部分並不多。他進一步表示，該4個分支系統的工程費用是根據中期付款時間表按月支付。該公司已根據合約所訂的里程碑監察工程進度。

26. 在此情況下，何議員認為對於涉及高科技項目的合約，應特別注意承建商倘未能如期完成工程時所涉及的額外風險及財務影響。否則，任何已付款的局部完成工程均可能遭白白浪費，因為其他承建商不可能中途介入並接手有關工程。主席亦認為可能需要就此種性質的合約的付款事宜訂定額外保障措施。

27. 劉炳章議員表示，招標文件所載的技術規格應留有若干程度的彈性，以便承建商可以其他同等的系統作為取代。九鐵公司署理鐵路系統總經理回應時表示，這正是該公司所採取的做法。採用設計連施工合約可提供彈性，容讓不同承建商設計及發展其本身的系統，以符合所需的服務表現規格。

28. 劉炳章議員認為，當通過預審的5間公司中只有3間提交標書時，九鐵公司便應及早採取行動，在切實可行的情況下將合約分拆為較小的工程項目，並就此另行招標，讓更多公司參與競投。因此，他籲請九鐵公司檢討有關情況，以便日後遇有類似情況時可考慮採取不同的做法。

29. 九鐵公司主席回應時表示，該公司明白委員對於批出相關系統的單一合約所提出的關注事項。然而，合約DB-1500的問題是部分分支系統進展順利，而其他系統則嚴重延誤，因而在合約管理工作中有關評估延誤情況及終止合約的能力方面增添困難，因為個別系統出現的問題並不能獨立處理。在此情況下，九鐵公司須一如問題(e)的答覆第11段中所載採取果斷行動，以確保西鐵能如期通車。他補充，鑒於所涉及的問題相當複雜，實不可能輕易得出解決方法。待畢馬威的調查工作有結果後，他將與九鐵公司管理層更詳細跟進有關事宜。其中一個方法是將相關系統分拆成不同的合約，以便可分開處理個別系統出現的任何延誤。劉江華議員告誡謂，在此方面須同時考慮有關系統整合時的額外風險。九鐵公司行政總裁贊同劉議員的意見。

### 風險分擔

30. 九鐵公司行政總裁向委員闡述九鐵公司在分擔風險方面的合約策略時表示，該公司所選擇的合約形式已嘗試在公司與承建商承擔的風險之間取得平衡。此原則亦已在唐英年報告書中反映出來。該報告書指出，“雖然風險責任分擔可在合約內訂明，但如承建商嚴重失責，委託人仍須承擔風險。因此，從合約雙方的利益着眼，我們應採用公平分擔風險責任的合約”(第5.55段)。

31. 譚耀宗議員擔憂，鑒於九鐵公司最為關注的是確保鐵路工程計劃如期完成，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。他認為九鐵公司應從是次事件汲取教訓，防止日後的工程計劃發生類似問題。鄭家富議員對此同感關注，並強烈認為應檢討現時以整筆付款合約形式進行工程計劃招標的制度。加上算定損害賠償的上限只訂為合約金額的10%，此安排顯然未能對不負責任的承建商產生阻嚇作用。他籲請運輸局局長向工務局局長轉達其建議，以供考慮。

32. 九鐵公司主席回應時表示，一般而言，從常理判斷，他會接受應將合約批予投標價最低的合資格投標者，而有關合約應確保該公司與承建商公平承擔相若的風險。此做法與由承建商承擔所有風險的做法相反，後者只會導致沉重的保險開支，到頭來反而轉嫁到僱主身上。如承建商就額外時間及開支提出申索，該公司會按照個別情況審慎評估此等申索。承建商如違反合約，將須以算定損害賠償的方式繳付罰款，就九鐵公司合約而言，賠償額將以合約款額的10%為上限。關於此項機制，

九鐵公司主席進一步表示，如有關合約對鐵路能否如期通車有關鍵性影響，而時間又不足以採取彌補工程延誤的措施，此機制未必有效。他以合約DB-1500為例，表示雖然該合約只屬較小型工程，僅約值2億8,000萬元，但工程如出現延誤，將對整項西鐵工程計劃間接地造成嚴重的影響，進而對該公司構成重大的財務影響。然而，合約金額10%的算定損害賠償顯然不足以彌補可能引致的損失。在此情況下，該公司的處境非常困難。其中一個方案是取消算定損害賠償的規定，使承建商須就一般損害承擔法律責任，從而加重其在履行合約責任方面的壓力。此做法的明顯缺點是屆時只會有很少承建商願意參與競投，因為所涉及的風險甚高，尤其是與預期的收入相比之下。

33. 為避免再次發生類似事件，九鐵公司主席認為顯然有需要為此類小型但關鍵性的工程計劃訂定額外保障措施。其初步意見是為此類工程計劃設定較早的完工日期，為該公司留有採取補救行動的餘地。為此，在合約內應訂定更多里程碑，使公司能盡早終止合約，並聘請其他承建商接手進行工程。他向委員保證，作為公司主席，他會檢討有關情況，並找出解決此事所揭露種種問題的方法。

#### 糾紛的處理

34. 九鐵公司行政總裁表示，雖然工程受到延誤的3個分支系統的首個主要進度日期為2002年3月，但該公司已遵照其合約策略，以談判方式鼓勵雙方及早達成有效的解決方法。在3個新的專業分判商取代光學網絡後，有關合約其實在某個程度上已局部重新訂立。在沒有給予西門子任何理由控告九鐵公司終止合約的情況下，是次事件已獲得解決。

35. 然而，陳偉業議員認為有關問題並非透過談判，而是藉着賠償才得以解決。黃成智議員不滿九鐵公司行政總裁聲稱有關問題是透過談判獲得解決，藉以淡化九鐵公司管理層在擬備合約及合約管理方面所犯的錯誤。朱幼麟議員亦質疑該公司所採取的消極做法。他認為由於顯然是西門子犯錯，九鐵公司應對西門子採取法律行動，以追討損失。何鍾泰議員表示，九鐵公司派遣談判小組前往德國與西門子進行合約及商業談判的決定，並不符合業界的慣常做法。此舉可能會令該公司在談判期間處於非常不利的位置。

36. 九鐵公司公司秘書兼首席法律顧問回應時解釋，在2001年9月的關鍵時刻，該公司正面對非常嚴重的問題。時間愈來愈緊迫，該公司如不採取積極的行動，將須承受嚴重的後果，而且當時亦有可能引致仲裁的延長施工期限申索需要解決。因此，該公司不能確定能否向西門子採取法律行動以追討任何款項，因為即使是西門子實際上有否犯錯亦未有定論。他進一步表示，在普通法中，僱主有責任和義務減輕其因為承建商犯錯而可能蒙受的任何損失。因此，九鐵公司必須竭盡所能將有關損失減至最低。否則，如有關事宜交由仲裁處理，該公司可能會被質疑為何未有這樣做。

### 9,800萬元的談判上限

37. 九鐵公司新鐵路工程高級總監表示，考慮到合約DB-1500的工程已嚴重延誤，加上此等延誤會為西鐵能否如期完工帶來風險，九鐵公司管理層得出的結論是，嘗試與西門子達成商業和解，將是維護公司利益和解決有關問題的最佳方法。為此，管理層建議派遣談判小組前往德國與西門子高層管理人員進行談判。該小組會盡力達致以下目的：

- (a) 撤換西門子一名高層人士，使之不可對合約DB-1500產生任何影響；
- (b) 由西門子委任一名項目總監及一個項目管理小組，專責完成所有電訊系統工程，以便西鐵能如期通車；
- (c) 解決當時所有尚存的申索及工程改動問題；及
- (d) 就所需的延誤彌補措施達成協定，以便達到各個重新訂定的主要進度日期，並根據協定的延誤彌補時間表調整算定損害賠償及中期付款日期。

九鐵公司管理局於2001年11月19日審議及察悉與西門子訂立以9,800萬元為上限的“有待批准”談判的建議。

38. 九鐵公司新鐵路工程高級總監繼而提述在會議席上提交，有關“DB-1500補充協議的9,800萬元談判上限組成”的資料便覽，並闡述在合約DB-1500的補充協議中達致和解的下列3個項目：

	百萬元
(a) 申索和改動的價值	35.05
(b) 解決爭議中的申索所需的款額 估計	29.90
(c) 彌補3個分支系統延誤的費用	33.80
合計	98.75 =====

關於(a)項，九鐵公司新鐵路工程高級總監解釋，3,505萬元是談判小組起程往德國前與工程師算定的款額。此款額由工程師釐定，主要包括西門子根據合約所訂有權獲支付的改動及某些申索項目款額。在談判期間亦須解決另外兩項重要事宜，它們分別是若干涉及龐大款額的爭議中的申索，以及彌補3個分支系統延誤的費用。此兩個項目的詳細計算方法載於該資料便覽附件A及B。

(會後補註：上述資料便覽其後已隨立法會CB(1)1209/01-02(01)號文件送交委員。)

39. 九鐵公司行政總裁回應劉江華議員時證實，該9,800萬元談判上限由九鐵公司新鐵路工程高級總監及其同事小心訂定。管理層並無考慮任何其他金額。

#### 解決爭議中的申索所需的款額估計

40. 劉江華議員提述工程師就解決爭議中的申索所需支付的款額所作出的估計(470萬元)，與西門子申索的款額(1億4,600萬元)出現重大差距，並質疑該公司如何得出2,990萬元的和解金額。何鍾泰議員對此亦同感關注，並認為任何超逾工程師所作原有評估的款項，實際上均是支付予西門子的特惠款項。

41. 九鐵公司新鐵路工程高級總監回應時解釋，在談判期間，談判小組須同時考慮西門子提出申索的款額，以及根據合約解決爭議可能導致的款額。儘管工程師已評估爭議中的申索的個別項目的價值，但如承建商的論據在解決糾紛的過程中獲得支持，該公司亦有可能需要支付另一數額的款項。然而，視乎承建商所提論點的理據，每一申索項目的處理方式稍有不同。

彌補3個分支系統延誤的費用

42. 何鍾泰議員指出，根據建築界的慣例，承建商須就標價計算方面出現的任何錯誤負責。因此，他不同意九鐵公司應承擔50%的款項，以彌補西門子的低價標書，與西門子本應納入其標書內進行有關工程的“市場成本”之間的差額。以此種方式處理此事，對參與競投該合約的其他投標者顯然有欠公允。

43. 九鐵公司新鐵路工程高級總監雖認同該公司不應就西門子作出商業上的錯誤判斷所引致的後果向其作出賠償，但他同時解釋，該筆3,380萬元的款項並非用以彌補西門子在計算原有合約價格方面所犯的錯誤。相反，該筆款項是用以支付當時採取措施以糾正有關情況所需的費用。管理層相當清楚，在短時間內達到此目的的唯一有效方法，是支付額外款項聘請能夠進行有關工作的專業分判商。他提述附件B所載資料，並表示1億7,370萬元是該3個分支系統的市場成本，但西門子所提出的款額卻為1億610萬元，當中包括西門子原本認為可透過將部分分支系統的工作交由內部處理而節省的金錢，但此情況顯然未有出現。因此，該6,760萬元差額相等於聘用3個新分判商以取代光學網絡的成本。一如先前所作解釋，該公司顯然不會就西門子的全部損失作出賠償，因此遂建議支付該項差額的50%，亦即3,380萬元。至於分攤損失的百分比，基本上是一項判斷問題。

44. 儘管九鐵公司聲稱終止與光學網絡簽訂的合約的費用完全由西門子承擔，但劉江華議員表示，在該公司所支付的款項中，實際上有部分款項是作此用途，但該公司在交代該筆款項的計算方法時，卻將該筆全沒有理由需要支付的款項合理化。

45. 九鐵公司新鐵路工程高級總監回應時強調，該公司並沒有向西門子支付撤換光學網絡的費用。該筆款項是讓西門子聘請3個能夠完成有關工作的專業分判商，這是該公司當時相信能糾正有關情況的所需行動。然而，他承認從宏觀角度而言，該公司可被視為向西門子支付款項以解決當前的問題。可是，該公司當時並無其他選擇。他向委員保證，九鐵公司會從是次事件汲取教訓。如西門子或另一承建商提交類似的標書，該公司肯定會以是次經驗為借鑑。

46. 儘管九鐵公司已作出上述解釋，劉江華議員始終認為就彌補3個分支系統的延誤而向西門子支付任何款項，實在於理不合，因為此事是西門子犯錯在先。就此，他詢問九鐵公司行政總裁應否承擔個人責任。九鐵

公司行政總裁回應時表示，有關合約DB-1500的所有決定均為管理局作出的集體決定。作為當時的主席兼行政總裁，他會在該程度上負責。

47. 劉江華議員表示在工務工程合約中從未聽聞發生類似事件，並詢問運輸局局長以其作為監管當局的身份，在過程中有否察覺九鐵公司處理合約DB-1500的方式有任何異常之處，並在九鐵公司管理局討論有關事宜時提出任何異議。

48. 運輸局局長回應時表示，鑒於政府進行的工務工程項目眾多，難免會有部分工程涉及承建商的工作出現延誤及表現欠佳、利用談判及仲裁解決申索及爭議、終止合約等情況。然而，如西門子過往曾涉及任何嚴重違反合約責任的事故，他肯定在標書評審階段必然會就此類表現欠佳的紀錄加以提及和作出考慮。關於九鐵公司管理局作出的決定，運輸局局長報告謂，在2001年11月，管理局察悉管理層有意前往德國與西門子在“有待批准”的基礎上進行談判。在進行談判後，管理層於2001年12月17日向管理局提交一份文件，建議與西門子訂立一份價值1億元的補充協議。經審慎考慮所有有關因素後，管理局在極不願意的情況下作出一項集體決定，認同與西門子達成商業和解是當時的最佳解決方法。

### **III. 其他事項**

49. 委員同意於2002年3月4日上午8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。

50. 議事完畢，會議於下午6時45分結束。

立法會秘書處  
2002年6月26日