

問題 (a)

九鐵於審核標書期間的工作詳情，包括在批出合約前，由技術評估小組於一九九九年十一月赴德國考察西門子後編寫的報告。

答覆

預審

根據九鐵的採購規例，此合約的招標程序由預審有意競投此合約的公司開始。預審按照經九鐵公司投標委員會通過的評審準則進行。經過預審後，公司投標委員會選出五間合資格的公司，並邀請他們參與競投合約，其中包括西門子有限公司。

2. 九鐵發出五份招標文件，經過三個月招標期後，共有三間公司於一九九九年六月二十五日截標日前遞交標書。

標書評審

技術上及合約上

3. 根據九鐵的採購規例，公司投標委員會於招標前先通過標書評審準則。公司投標委員會並任命技術及財務評估小組審核標書，加上一個由一名高級總監領導的標書審核委員會監察整個評審過程。

4. 按照公司投標委員會通過的評審計劃，技術及財務評估小組會各自同步進行審核工作。初步報告顯示三份標書整體上均符合給予投標者的指示及有關的規格。隨後，九鐵與投標者經過多次的書面答問，澄清個別問題。在回答提問的過程中，西門子及第二最低價的投標者均可完滿解答所有技術上、商業上及財務上的問題。在此階段，兩個

投標者在無線電系統、城域網(*)及閉路電視系統方面是否符合要求仍須待海外實地考察方可核證。

5. 第三間公司亦即投標價最高的投標者拒絕撤銷其投標所附帶的商業條件，並且未能顯示其建議的廣播系統的電纜符合九鐵的規格。因此，此投標者並不符合資格，並沒有獲進一步考慮。

6. 根據最後的技術評審，有關情況如下：

項目	西門子有限公司	第二最低價的合格標書
一般技術規定	合格水平	滿意水平
光纖傳送系統	合格水平	滿意水平
電話系統	滿意水平，有待制定詳細設計	合格水平，有待制定詳細設計
無線電系統	滿意水平	滿意水平
廣播系統	滿意水平，可接受的設計建議書	滿意水平，可接受的設計建議書
乘客資訊顯示系統	合格水平，需要制定內部的軟件平台	滿意水平，利用標準軟件工具
閉路電視系統	合格水平，有待制定列車及月台界面詳細設計	滿意水平，可接受的列車及月台界面建議書
城域網	合格水平	合格水平
系統總合及界面管理	滿意水平，內部資源豐富	滿意水平，主要由於系統產品供應商
項目管理方式	滿意水平，執行計劃良好	滿意水平，執行計劃良好

(*) 城域網指連繫西鐵多個電腦化鐵路營運及資訊系統的數據通訊網絡，為廣區域網絡及局部區域網絡之間的中層網絡系統。

7. 整體結果顯示此合約可批予西門子或第二最低價的投標者，兩者在技術上及合約上均完全符合給予投標者的指示及有關規格。

8. 此結論已將九鐵小組前往考察西門子及於一九九九年九月前往考察第二最低價投標者後的結果考慮在內。該等考察主要為核證兩者在無線電系統、城域網及閉路電視系統的關鍵部分的水平。考察詳情可參閱附件。

財務評審

9. 對投標者所作的詳細財務審查包括：

- (a) 檢查是否已提交所有有關定價的資料文件，及是否完全符合投標指示；
- (b) 將現金流量計算折現，以確定以現價計算的最低價標書；
- (c) 計算投標價（以美元為單位）的對沖成本及對總投標價（以港元為單位）的影響；及
- (d) 投標者的財務能力。

10. 財務評審的結果顯示西門子及第二最低價的合格的標書均為完全符合規格的建議。因此，兩者皆可能獲批予 DB-1500 合約。兩份標書的價格均遠低於九鐵招標前的估算，西門子的投標價低於九鐵招標前的估算百分之六十六，而另一投標者亦較估算低百分之四十六。

11. 定價的組成分析顯示兩個投標者整體上的項目單位成本較低，而西門子可以運用內部資源，以致得以將定價降低。另一方面，九鐵招標前的估算是採用一般的方法，根據東鐵類似項目及機場鐵路工程項目的既有價格資料而釐定。

12. 與公司招標前的估算比較的詳情於問題(b)的答覆中有進一步闡述。

批出合約

13. 總結這項評審，公司投標委員會支持批出合約予西門子有限公司，因該公司是通過預審，而標書符合有關規格的最低價投標者。此決定隨後提交九鐵管理局，管理局於一九九九年十一月二十二日批出合約。

DB-1500
實地考察行程表、清單和結果

1. 行程

有關考察於一九九九年九月十三日至二十四日期間進行，範圍包括西門子和第二最低價投標公司。行程如下：

日期	考察項目內容	投標公司	地點
99年9月13日	城域網設備操作示範	西門子和另一間投標公司	澳洲悉尼
99年9月14日	視察客戶工地 有關城域網的查詢與解答	西門子和另一間投標公司	澳洲悉尼
99年9月15日	視察無線電系統軟件分包商 視察投標公司總部 月台至列車的閉路電視系統操作示範	另一間投標公司	新加坡
99年9月17日	視察無線電系統客戶的工地	另一間投標公司	美國
99年9月20日	無線電系統操作示範 視察承建商總部	西門子	德國

日期	考察項目內容	投標公司	地點
99年9月21至22日	無線電系統操作示範和視察工廠 查詢與解答	西門子和另一間投標公司	意大利
99年9月24日	月台至列車的閉路電視系統操作示範	西門子	英國

註：另一間投標公司的投標價為第二最低。

2. 清單

考察小組須視察的範圍如下：

i. 項目管理

與主要人員會面，以及評審其項目執行方面的管理方法；

ii. 無線電系統

評審系統操作表現及設備供應情況；

iii. 閉路電視系統

對建議採用的月台至列車閉路電視系統，評審系統的配置情況及畫像的清晰程度；及

iv. 城域網

核實系統的操作表現和確認系統合乎要求。

3. 結果

有關閉路電視系統和城域網方面，考察小組確認兩間投標公司的建議均可以接受；至於無線電系統，則須以書面形式向兩間投標公司作出提問，投標公司亦須以書面形式答覆。

其後，標書評審小組授權提出有關問題，兩間投標公司亦能提供令人滿意的答覆。

問題 (b)

兩份合資格標書的投標價大幅低於九鐵本身估計的原因。

答覆

九鐵招標前的估計參考了同類鐵路工程項目的價格。有關的估計很保守，就各種設備及工程項目的成本作出個別估算，並沒包括承建商藉著大批採購或使用本身資源而可節省的開支。下表就三個投標價與九鐵招標前的估計作出比較：

項目	西門子有限公司 (%)	第二最低價的合資格標書 (%)	第三最低價但不合資格的標書 (%)
項目管理及一般規定	-28	-5	+280
系統工程	-78	-61	+55
光纖傳送系統	-75	-65	-51
電話系統	-75	-68	+75
無線電系統	-65	-37	-43
廣播系統	-52	-43	+44
乘客資訊顯示系統	-49	-19	-18
閉路電視系統	-39	-42	-1
城域網	-67	-24	-40
列車設備	-91	-82	-100
安裝工程及局部驗收測試	-64	+1	+67
系統測試及運作	-58	-78	-63
訓練及支援	-84	-87	-60
零件及特別工具撥備款項	-70	-50	-48
總計	-66	-46	-8

2. 九鐵從以上的比較得出下列結論：

- (a) 西門子及第二最低價的投標者所訂的標價均大幅低於九鐵招標前的估計，而西門子在人力資源、無線電、乘客資訊顯示系統及城域網方面均較為進取。
- (b) 雖然第三最低價的投標者在總投標價上與九鐵的估算相若，但按項目逐一比較，其價格與九鐵的預測相差極大。

3. 在此情況下，根據九鐵的採購規例，評審小組必須份外小心。有關的規例載列如下：

「各部門在向投標委員會建議接納某份標書時，須緊記物有所值的原則，亦須留意合資格投標者會否在某些情況下，可能表現欠佳或不履行合約，例如合資格標書訂出的價格與其他標書或近期相類合約或同類貨品或工程的現行市價相比，屬不切實際的低價。提交投標委員會的報告應強調有關情況。」

4. 為此，評審小組曾向西門子提出一些具體的問題，探討西門子履行合約及依期竣工的能力。

5. 其中特別探討各系統的安裝工程的資源，以確定西門子是否了解投標的要求。西門子在答覆中作出澄清，並提供實證來證明其對有關規定的了解，而最重要的，是西門子作出承諾，會提供一切所須的資源，履行合約的責任。至於其他分支系統，評審小組要求澄清一些似乎被少報的數量問題，以確定西門子是否了解投標的規定。西門子為此提交澄清書，就各項查詢提供實證。

6. 評審小組相信西門子完全明白合約對該公司的要求，可以完全按照九鐵的規格全面履行合約及完成工程。評審小組問西門子：「你能否證明你能夠以總投標價履行合約及完成這些（標價過低的）項目？」西門子作出明確而肯定的答覆，並提

出證明。在此情況下，評審小組的結論是西門子的投標可以接受，縱使其投標價低廉，小組遂向公司投標委員會匯報所有評審結果。

問題 (c)

世界貿易組織的政府採購協議內有關批約予投標價最低的合資格投標者的詳情。

答覆

合約 DB-1500 的招標受到世界貿易組織的政府採購協議的規範。

2. 世界貿易組織的政府採購協議內有關的條文載於第十三條第 4 節中：

- (a) 一項投標必須於開啓標書時，已符合招標通告或招標文件內列出的基本要求，並由符合參予競投條件的供應商提交，方可獲考慮。招標者若收到投標價較其他標書異常低的投標，可向投標者查詢，確保投標者符合參予競投條件，並有能力履行合約內的條款。
- (b) 招標者除爲了顧及公眾利益決定不批出合約者外，必須批出合約予被認爲能夠全面履行合約而投標價爲最低的投標者；或以招標通告或招標文件所列出的評審準則而言，爲最佳投標的投標者。有關投標者的標書可以提供本身產品或服務或來自其他方面的產品或服務。
- (c) 合約的批出必須遵照招標文件內訂明的準則及基本要求而進行。

3. 招標通告及提供予投標者的資料內列出必須遵從的合約評審準則及基本要求，其中包括以下例子：

- (a) 評審準則需包括所購項目「使用期」的成本；鐵路車輛便是一個例子；
- (b) 如投標者按投標規定作出融資的建議，則其融資成本會按現價淨值評審；
- (c) 部分合約的評審基準可能會同時包括技術及財務兩方面的評分，例如百分之七十的評審比重為投標者的技術建議評分，百分之三十則為財務建議的評分。

4. 合約包括七個分支系統，系統內的設備使用可靠和行之有效的科技，基於這個原因，DB-1500的招標並不包括任何上述的評審基準或要求。

5. 上述的世界貿易組織的政府採購協議條文明確訂定在下列情況下，所有機構（包括九鐵）必須把合約批予投標價最低的合資格投標者：

- (a) 投標符合招標文件列出的要求；
- (b) 若投標價較其他標書異常地低，但在進行適當的查詢後，認為投標者可以履行合約內的條款；及
- (c) 在考慮過招標文件所列出的要求後，並無任何其他理由（對九鐵有利者）把合約批予其他投標者。

九鐵認為西門子的投標完全符合要求，以及有能力履行合約內的條款，且其他標書並沒有提供其他有利條件，因此唯一的選擇是將合約批予西門子。

6. 若在上述的情況下不把合約批予投標價最低的合資格投標者，西門子有權指控九鐵違反世界貿易組織的政府採購協議，並可以根據該協議第二十條向九鐵作出投訴。若此類投訴在香港提出，有關個案將會由一個特別組成的投訴審裁委員會聆訊。該委員會有權終止採購程序、修正違反協議的程序或擬定賠償。

7. 世界貿易組織的政府採購協議第二十條的有關條文如下：

2. 每方（指各個別政府）須提供平等、適時、具透明度及有效的程序，使供應商在其參與或當參與在其的採購過程中，認為有違反協議的情況下，作出投訴。

6. 投訴須由法庭或一個公正獨立的審裁組織聆訊。審裁組織必須為於採購的結果上並無權益者，其成員在受任期間須不受外界影響。若審裁組織並非法庭，則須受司法覆核或以下程序所規限：

- (a) 在發表意見或達成決定前須聆聽有關人士的理據；
- (b) 有關人士可派代表及由他人陪同出席；
- (c) 有關人士可參與所有聆訊程序；
- (d) 程序可公開進行；
- (e) 意見或決定須以書面形式發出，並附有聲明，闡述作出有關意見或決定的理據；
- (f) 可以有證人作證；
- (g) 有關文件須向審裁組織披露。

7. 投訴的程序須包括以下三點：

- (a) 快速的臨時措施，修正違反協議的程序，並維持商機。此類措施有可能引致

終止採購程序；然而，程序上可以作出規限，使決定應否作出此等措施之前，可考慮及有關利益（包括公眾利益）會否受到重大不利影響。倘出現此情況，須以書面解釋不採取有關措施的合理原因；

- (b) 就投訴的合理性進行評估及作出決定；
- (c) 修正違反協議的程序或賠償損失或損毀（賠償可以籌備標書或提出反對的成本為限）。

問題(d)

公司內部和外界的法律意見均認為九鐵應將合約 **DB-1500** 批予出價最低的合資格投標者，亦即西門子，縱使其投標價遠較九鐵估計的成本為低。

答覆

西門子的標書於一九九九年十一月三日連同所有其他競投 **DB-1500** 合約的標書一併由公司投標委員會處理。公司投標委員會於一九九九年十一月二十二日向九鐵管理局作出推薦建議。

2. 九鐵的公司秘書為公司投標委員會成員之一，他身兼公司首席法律顧問，為九鐵內最資深的律政人員。

3. 在投標委員會考慮建議將合約 **DB-1500** 批予西門子之時，首席法律顧問曾指出按照世界貿易組織政府採購協議的第十三條及公司採購規則，九鐵並無法律理據不把合約批予出價最低的承建商。理由為：

- (a) 在參與競投前，西門子已通過投標預審程序，顯示該公司擁有技術專才及經驗，亦具備財務能力；
- (b) 西門子的標書完全符合招標文件內列明的所有合約、技術及財務上的要求；
- (c) 縱使西門子的投標價遠較九鐵招標前的估計為低，評審小組核證後認為其投標符合規格、在技術上可行，兼具備足夠的資源來完成合約。

首席法律顧問認為就當時情況而言，若不把合約批予西門子便會構成違反世界貿易組織政府採購協議第十三條的規定，西門子可根據該協議第二十條的投標投訴程序提出投訴。

4. 由於法律觀點明確，所以九鐵在考慮西門子的投標時，認為無需尋求外界法律意見。不過，於事件公開後，九鐵亦有尋求外界法律意見。結果顯示外界法律意見同意九鐵首席法律顧問的見解，認為九鐵除了接納西門子的投標，別無其他選擇。有關的外界法律意見副本見載附件。

問題 (d) 附件

孖士打律師行二月十九日

致九廣鐵路公司函件

(以下為承件之中譯本

文中如有歧義，以英文原文為準)

敬啟者：

DB-1500 合約—世界貿易組織政府採購協議第十三條

有關上述事項以及九鐵於一九九九年決定將 DB-1500 合約批予西門子有限公司一事，本行曾於二月十四日（星期四）及二月十五日（星期五）與 貴公司范義明先生進行討論，而二月十八日亦接獲 貴公司傳真。

世界貿易組織政府採購協議（下稱《政府採購協議》）第十七條 2(h)（根據一份與香港特區政府簽訂的協議，九鐵須遵從政府採購協議）訂明提供予供應商的招標文件須包括：

「(h) 審批合約的準則，包括任何與投標價無關的考慮因素；以及評審投標價考慮的各個成本項目。」

DB-1500 合約的招標文件第七部份「投標者指引」列明九鐵在標書評審過程中所採用的評審程序的細則；該指引亦包括下列規則：

- (a) 「1.1 標書將按已提交的標書內容評審」；
- (b) 「1.2 遴選過程將分別考慮技術、商業、品質管理和財務準則。評審過程可能須要投標者提供進一步資料闡明」；
- (c) 「1.3 技術評審將考慮投標者是否達致規格要求的表現和功能，以及投標者是否有能力達致工程的要求」；
- (d) 「2.2 須考慮的技術因素為：
 - (a) 標書是否遵照技術和合約要求；……
 - (b) 詳細評審表格 T.1 內的技術建議一須符合特別規格內的表現要求。」

政府採購協議第十三條第 4 節有關批出合約的條文如下：

「4.(a)一項投標必須於開啓標書時，已符合招標通告或招標文件內列出的基本要求，並由符合參與競投條件的供應商提交，方可獲考慮。招標者若收到投標價較其他標書異常低的投標，可向投標者查詢，確保投標者符合參與競投條件，並有能力履行合約內的條款。」

(b) 招標者除爲了顧及公眾利益決定否批出合約者外，必須批出合約予被認爲能夠全面履行合約而投標價爲最低的投標者；或以招標通告或招標文件所列出的評審準則而言，爲最佳投標的投標者。有關投標者的標書，可以提供本身的產品或服務，或提供來自其他方面的產品或服務」。

本行獲悉九鐵認爲西門子有限公司提交的標書，完全符合 DB-1500 合約招標文件所列明的合約、技術及財務要求。由於西門子的投標價較其他標書爲低，九鐵爲符合政府採購協議第十三條 4(a)的要旨，向西門子作出多項查詢，確保其符合參與投標條件，以及有能力履行合約條款。本行亦獲悉九鐵根據招標文件所列的標書評審準則評審各份標書時，認爲並無其他標書在合約、技術或財務方面較西門子提交的標書更佳。

根據政府採購協第十三條 4(b)的條文，以及根據規定，九鐵必須將 DB-1500 合約批予出價最低的投標者或九鐵認最爲佳的投標者；在此情況下，本行認爲如果九鐵不將 DB-1500 合約批予最低標價的西門子（同時又無其他標書較西門子的標書更佳），則西門子可以基於九鐵違返政府採購協議條款，按照香港特區政府根據政府採購協議第二十條而制訂的投訴程，投訴九鐵將合約判給另一投標商。

相信本行給多的上述意見，足供 貴公司目前之用。
倘有其他問題，請再與本行聯絡。

此致

九廣鐵路公司

孖士打律師行

二零零二年二月十九日

問題 (e)

於二零零一年九月提交九鐵管理局以解決此問題的兩項建議及授權談判小組不能動用超過九千八百萬元款項的文件。

答覆

背景

在制定提交九鐵管理局的兩項建議時，九鐵管理層已考慮批出合約後發生的事件。這些事件為建議提供有用的背景資料。

2. 在七個系統之中，三個大致進展良好，包括光纖傳送系統、城域網及電話系統。另外四個系統則遇到問題，其中包括無線電系統、廣播系統、乘客資訊顯示系統及閉路電視系統。

3. 在二零零零年底，香港警察決定將其無線電系統由模擬改為數碼制式。這項改變使合約須要作出改動，改動通知於二零零一年初發出。此項改動令無線電系統的設計工作即時阻延兩個月，當時，有關設計整體上已較預定時間落後四個星期。通過管理層的行動及重新訂定時間表，最後將修改設計引致的延誤減至最少。然而，西門子以此機會作為提出約一億五千八百萬元的賠償申索（包括無線電系統的四千萬元）及要求將完工日期推遲一百六十天。

4. 至於其他三個分支系統，即廣播系統、乘客資訊顯示系統及閉路電視系統，承建商於二零零零年底建議將硬件供應分判予光學網絡有限公司之餘，亦將軟件供應分判予該公司。此項改動是因應九鐵工程師為彌補工程延誤而向西門子施加壓力所作出，當時西門子未能找到分支系統所須的足

夠內部軟件資源而引致設計延誤。委任分判商在當時情況是一個有利的做法，可以彌補延誤的時間。分判商亦向工程師展示有能力達到要求並完成工作的能力。然而，西門子與光學網絡的關係並非如預期所料，相信這是由於兩者之間存在商業糾紛。最後，彌補延誤的承諾並無兌現，而軟件設計延誤的情況達至若不採取任何行動，西鐵的通車日期須延遲最少四個月。假如不採取任何積極的方法糾正這種情況，相關的車站土木工程及其他鐵路系統工程亦要延遲竣工。政府規定，在車站及西鐵總部大樓運作前，必須先完成廣播系統，包括與消防警報系統及升降機內閉路電視的聯繫。此外，此一合約的延誤亦會引致其他受影響的土木工程及系統承建商提出多項索償。

5. 在並無任何顯著改善的情況下，工程師於二零零一年一月向承建商發出工程進度書，要求承建商提供彌補工程延誤的計劃。在同一月份，九鐵高級管理層一位成員亦親赴德國西門子審核有關進度及商討彌補延誤的行動計劃。然而，彌補延誤的行動亦進展緩慢，於二零零一年三月底，有關軟件開發的延誤期已達八個星期。在二零零一年三月底，九鐵與西門子高級管理人員於香港舉行跟進會議，並對西門子缺乏進度及未能遵從彌補延誤計劃表示失望。在會議上，西門子承諾會在隨後數月作出顯著進展。與此同時，西門子為其隊伍注入額外資源，確保光纖傳送系統、城域網及電話系統有良好進展。

6. 二零零一年五月，由於廣播系統、乘客資訊顯示系統及閉路電視系統三個分支系統並無進展，九鐵透過西鐵總監往德國西門子之時，再次向該公司的高層人員提出九鐵對西門子缺乏進度的關注。西門子亦再次承諾解決彌補延誤的問題，並提出進一步彌補延誤行動的建議。其後九鐵亦每星期與西門子與光學網絡的高層人員舉行電話會議以監控有關工程的進度。西門子委任了一位新的項目總監以糾正有問題的三個分支系統（廣播系

統、乘客資訊顯示系統及閉路電視系統)。然而，每星期的電話會議明顯顯示光學網絡與西門子之間的商業糾紛妨礙工程的進度。

7. 爲了確保光學網絡與西門子之間的商業糾紛不會影響工程的進度，公司的高層人員在二零零一年七月與光學網絡於英國的辦事處，以及與西門子於德國的辦事處舉行進一步的跟進會議。

8. 由於不斷的延誤，工程師於二零零一年八月向西門子發出第二封工程進度書。二零零一年九月，九鐵與西門子的高層人員在香港舉行進一步會議，並由九鐵高級總監主持。在會議上，西門子表示會將該公司的軟件資源注入光學網絡，以彌補延誤。

9. 至二零零一年十月，仍無改善的跡象，而軟件設計的延誤已達至十個星期，西門子亦沒有向光學網絡提供承諾的額外資源。九鐵在香港再與西門子舉行會議，顯示除非迅速採取積極行動，否則光學網絡不能彌補三個分支系統的延誤，而工程延誤亦會繼續惡化。

10. 這時候，九鐵的高級管理層已達成多個重要結論，概列如下：

- (a) 西門子與光學網絡之間的分判安排明顯不可行；
- (b) 西門子管理人員的關注集中於申索時間及金錢方面的額外賠償，遠多於這三個重要分支系統的進度；
- (c) 雖然九鐵管理層已作出努力，基於合約條款的游說，並不能使進度加快；

- (d) 西門子項目管理人員未能履行此合約及完成這三個重要分支系統；
- (e) 這三個重要分支系統的延誤將使西鐵預定的通車日期延遲，原因已在第 4 節闡述；
- (f) 這三個重要分支系統的延誤及合約整體的延誤已開始對西鐵土木工程及車站設備工程的完工日期造成重大影響。土木工程承建商有責任於二零零一年九月開始讓西門子進場安裝電訊設備，但明顯地該等設備並未能準時提供；

11. 爲了確保西鐵能夠如期通車，必須在此時作出果斷行動。九鐵可用以下方案：

- (a) 不採取任何行動，冒著承受進一步延誤的風險及透過合約內有關調解糾紛的條文解決索償問題；
- (b) 終止合約及再次招標；或
- (c) 解決所有尚存的申索及工程改動問題，及通過補充協議制定有效的彌補延誤計劃。

不採取任何行動，冒著承受進一步延誤的風險及通過仲裁解決索償問題

12. 九鐵管理層目睹西門子及光學網絡重覆的失誤及未能完成三個重要分支系統，故認爲若容許合約繼續偏離時間表，西鐵通車日期可能延遲最少四個月。因此延誤而引致的損失可達六億六千萬港元。

	<u>百萬港元</u>
(a) 收益損失	500
(b) 土木工程承建商的申索	126
(c) 鐵路系統承建商的申索	7
(d) 仲裁費用	<u>28</u>
九鐵四個月的延誤成本	<u>661</u>

終止合約及再次招標

13. 此合約於二零零一年十一月的情況為七個分支系統之中，四個正取得進展，其中包括光纖傳送系統、城域網、無線電及電話系統。考慮到此四個分支系統將被其他鐵路操作系統，如列車控制及信號系統、總監控系統、自動收費系統及公司資訊科技系統大量應用，假若終止合約，則會造成多項延誤，整體上令西鐵通車日期延遲。此外，九鐵首席法律顧問向九鐵管理層表示九鐵並無理據可以合法地終止合約。如採取行動終止合約，西門子可就利潤損失及其他費用提出訴訟。

13. 更重要的是，終止合約的必然結果將是通過預審及公開招標，再訂定另一份合約。即使樂觀假定九鐵可順利接管已支付西門子進行的工程部分，此舉亦會令西鐵通車延遲最少十四個月。因此延誤而引致的損失可達二十億港元。

	<u>百萬港元</u>
(a) 收益損失	1,750
(b) 土木工程承建商的申索	243
(c) 鐵路系統承建商的申索	25
(d) 仲裁費用	<u>28</u>
九鐵十四個月的延誤成本	<u>2,046</u>

15. 除非別無更佳選擇，否則管理高層顯然不希望採用讓合約繼續飄浮或中止合約重新招標這兩個方法。除了在商業及法律上不智，這兩個方案將會導致西鐵延期通車。

兩個建議

16. 九鐵於二零零一年九月並無向管理局提交任何有關西門子的文件。管理局於二零零一年十一月十九日考慮有關與西門子展開有待批准談判的見議。

17. 當時，管理局發覺此合約已嚴重延誤，以及此等延誤對西鐵能否按時竣工的影響。管理局獲悉九鐵管理層達成的結論－就是嘗試與西門子達成商業和解，此見議是能夠維護九鐵利益而又能夠解決問題的最佳方法。管理局並獲悉九鐵管理層擬派遣一談判小組到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) 撤換有關的西門子副總裁，以免其對合約DB-1500產生任何影響；
- (b) 由西門子委任一名項目總監及一組項目管理人員，專責完成電訊系統的工作，以便西鐵可以如期通車；
- (c) 解決當時所有尚存的申索及工程改動問題；
- (d) 協定所須的延誤彌補措施，及重新訂定工程進度的主要日期，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。

18. 管理局獲悉此等談判會引發西門子是否有權申索、因工程改動及延誤彌補措施而獲得補償的問題，但談判小組會堅守基本原則，就是此等談判並非讓西門子可以因其投標價過低而補償其損失。管理局知悉有關原則，亦了解是次談判的金額上限為九千八百萬元，分為下列部分：

	<u>百萬元</u>
申索及工程改動	35.05
延誤彌補措施	<u>62.95</u>
	98.00

19. 隨著談判完成後，一份文件於二零零一年十二月十七日提交管理局，建議與西門子訂立價值一億元的補充協議，詳情於問題(f)及(g)中列載。

問題 (f) 和 (g)

談判小組於二零零一年十一月最後一次前往德國後呈交的備忘錄。

呈交九鐵管理局要求批出額外一億港元的報告。

答覆

談判小組從德國回來後，就談判結果以管理局文件方式草擬一份報告。公司投標委員會審議該份報告後，贊同「有待批准」的談判結果，並同意呈交相關文件予管理局考慮。

2. 管理局於二零零一年十二月十七日會上考慮是否同意與西門子談判後達成的「有待批准」協議。以下各段為談判要點和結果的摘要。

3. 談判於二零零一年十一月二十三日至二零零一年十一月二十七日在德國進行。談判涉及的首要事項是如何解決廣播系統、乘客資訊顯示系統和閉路電視系統軟件開發工程的延誤。西門子將這些工程判予專業公司—**Optical Network Limited** (光學網絡有限公司)。其後西門子建議聘用三個不同的專業分判商取代光學網絡有限公司，分別為：

- (a) 廣播系統由曾替東鐵從事類似工程的 **AV Digital** 負責，該公司交工準時，工程令人滿意；
- (b) 乘客資訊顯示系統由 **Roctec Technology** 負責，該公司曾替地鐵有限公司從事類似工程，現為地鐵將軍澳支綫的其中一間分判商；

- (c) 閉路電線系統由 COE 負責，該公司曾在香港承接工程，在外國亦曾負責大型閉路電視項目。

談判小組認為上述分判商以前承接的系統均運作良好，只須稍加調節，即可符合西鐵第一期要求的規格。AV Digital 和 COE 曾向小組作出簡介，小組對兩間公司均印象良好。小組的結論是，西門子的建議是最佳的解決辦法。

4. 小組亦於談判第一、二天餘下的時間解決數個技術問題，特別是有關工程進度和資源方面的問題。其中一個較重要的事項是西門子同意撤換一位與事件有關的副總裁，並確立權責清晰的從屬問責制度和工程管理隊伍。

5. 第三天的談判涉及合約和商業方面的問題，雙方發現在期望和立場上存有重大分歧。九鐵的合約估值為三億二千一百八十一萬，其中包括西門子原來的投標價二億八千六百七十六萬，另加工程師估計由於工程改動及索償而需支付的三千五百零五萬元；相對於西門子「公開帳簿」的預期成本五億六千萬，兩者的差額為二億三千八百萬元。

6. 西門子已理解到當日的投標價不合理地低，其「公開帳簿」的成本計算，已包括出價過低所招致的利潤損失和開支，以及終止與光學網絡有限公司的合約所涉及的成本估計。談判小組清楚向西門子表明，這些項目的支出由西門子全部負責，九鐵絕不會補償西門子因商業上錯誤判斷而招致的損失。小組表示九鐵只準備接受符合合約規定的工程改動的索償要求，以及已經提出的索償申請（三千五百零五萬元）；這些索償必須經由工程師確認或發出指令。

7. 由於雙方未能就彌補工程時間延誤達成共識，談判於第三天陷入僵局。第四天，重開談判前，談判小組向當時的九鐵主席匯報情況。主席認同小組前一天採取的立場，但授權小組將公司願意支付的金額提高至一億元，條件是必須達成所有目標。西門子最後接受九鐵提出的一億元金額。爲了確保西門子履行責任，談判小組訂出時間表支付該筆一億元的款項，付款條件是西門子必須如期達致所有已訂立的里程。

8. 管理局於二零零一年十二月十七日批准九鐵與西門子訂立補充協議，以支付所有工程改動、索償以及彌補工程時間延誤的開支。

問題 (h)

九鐵釐訂算定損害賠償時考慮的因素，以及提供文件支持九鐵的觀點，即行內慣例是將算定損害賠償定為投標價的一成。

答覆

首先解答問題的第二部分，九鐵適用於建築合約的主要合約條款是於一九九七年九月十八日由管理局的西鐵督導委員會通過。九鐵管理局在一九九七年十一月十七日的會議上，得悉西鐵督導委員會通過，由簽訂西鐵建築合約的各方分攤商業及建築風險，包括把算定損害賠償的上限設定為投標價的一成。

2. 制訂算定損害賠償的法律理據廣為人知，簡而言之，算定損害賠償乃損失的真實估計，能否證明該項損失，或有否造成損失並非關鍵所在。

3. 可是，算定損害賠償的優點及缺點卻較鮮為人知。從僱主的角度來看，倘若承建商違反合約，只要證明算定損害賠償的特定比率相等於或少於僱主的「真實估計」損失，則僱主毋須確定有所損失，便能向承建商收取算定損害賠償。從承建商的角度來看，在合約中訂明算定損害賠償，便可以由合約一開始即確定，一旦逾期竣工承建商所須承擔的責任，並可將有關風險的成本計算入投標價內。

4. 雖然在建築合約中可以訂明未經算定損害（或一般）賠償，但通常只在僱主無法決定算定損害賠償時才會使用這種方式。承建商一般反對採納未經算定損害賠償，因為他們無法評估風險，以致未能在標書內作出適當安排。

5. 九鐵的合約把算定損害賠償的上限設定為投標價一成是有先例可循，政府的機場核心計劃合約、機場管理局以及地鐵有限公司的合約，均將算定損害賠償上限設定為一成。

6. 關於問題的第一部分，即九鐵釐訂一份合約的算定損害賠償時考慮的因素，釐訂算定損害賠償的方法建基於該概念背後的法律原則。如上所述，有關的原則是，算定損害賠償是在承建商一旦違約，僱主預期會蒙受的損失，有關的損失金額必須為雙方同意的真實估計數目。一般只在建築工程整體或局部延期竣工時，始會索取算定損害賠償。

7. 在決定算定損害賠償的金額時，九鐵遵守建築業慣例及法律要求而作出以下考慮：

- (a) 承建商的延誤是否對竣工有「關鍵」影響，因而延遲西鐵整體或局部通車的日期，招致損失。
- (b) 有關的延誤會否妨礙其他西鐵承建商依期完工，因而導致該等承建商有權因為終止及／或延長合約及逾期完工而索取金錢賠償。
- (c) 倘若承建商的延誤引致西鐵延遲通車，九鐵因有關延誤所導致金錢損失，即損失車費收入和損失固定營運開支、額外的融資費用，及延長項目管理和合約管理的支出。

問題 (i)

最初與西門子簽訂的合約和補充協議內有關算定損害賠償的規定。

答覆

有關算定損害賠償的合約條文載於九鐵的鐵路運作系統一般合約條款第 48.1 至 48.9 節。這些條文訂明必須遵守的程序，以便在能夠索取算定損害賠償的情況下，可以按合約合法地索取算定損害賠償，同時，條文亦訂出九鐵有權獲得的任何算定損害賠償的計算方法。

2. 一般條款的摘錄如下：

48.2 投標表格附件一就每個工程進度主要日期訂出僱主可能蒙受損害而預先作出真實估計的金額（以每日計算），當工程或局部工程在指定日期未能基本上完成，或達致指定階段時，上述金額便成為算定損害賠償額而非罰款。

48.3 承建商認同算定損害賠償額是由僱主估算，金額按照承建商未能達致相關主要進度日期所引致損失而計算；這個估計無關乎承建商因未能達致任何其他主要進度日期而引致的任何損失，凡屬此等損失均獨立估計。因此，個別主要進度日期的算定損害賠償可以同時出現。

48.4 如承建商未能按主要進度日期達致指定階段或未能基本上完成全部或局部工程時，承建商須向僱主繳付算定損害賠償，該賠償將按 48.2 節提及的方法計算（或根據 48.5 節發出的任何證書而削

減金額)，直至該工程或局部工程基本上完成或達致指定階段。

48.6 有關工程、局部工程或指定階段出現延誤而引致的算定損害賠償總額，不能超出投標表格附件一所列的金額。

48.9 根據 48 節而作出的任何算定損害賠償不能免除承建商任何法律義務或責任（包括但不限於將工程全部完成），唯一例外是對未能基本上完成的工程、局部工程，或未能達致指定階段所作出的延誤賠償。

3. 算定損害賠償的計算方法載於投標表格附表一，並按未能達致主要進度日期每日延誤的數額計算。詳情如下：

延誤的算定損害賠償
(一般條款第 48.2 節)

主要進度日期一：	每日延誤為	92,000 港元
主要進度日期二：	每日延誤為	92,000 港元
主要進度日期三：	每日延誤為	92,000 港元
主要進度日期四：	每日延誤為	92,000 港元
主要進度日期五：	每日延誤為	95,000 港元
主要進度日期六：	每日延誤為	98,000 港元
主要進度日期七：	每日延誤為	105,000 港元
主要進度日期八：	每日延誤為	89,000 港元
主要進度日期九：	每日延誤為	105,000 港元

4. 第 48.6 節提及的總數上限亦載於投標表格附件一，該附件列明

延誤算定損害賠償的限額
(一般條款第 48.6 節)

投標價總值的百分之十(10%)。

5. 補充協議保留原來合約內所有有關算定損害賠償的一般條文。

問題 (j)

有關九鐵可否就西鐵延遲通車導致例如車資收入損失，向西門子提出索償的法律立場。

答覆

根據普通法，由於西門子未能履行任何合約條款導致九鐵蒙受損失或損害，九鐵可以向西門子提出索償。索償分為兩種：經過事先評估的「算定損害賠償」；和未經事先評估的「未經算定損害賠償」。

2. 關於算定損害賠償的問題已於問題(h)解答。假如雙方已事先就某一個項目的算定損害賠償達成協議，則清白的一方不能夠申索未經算定的損害賠償。因此，如果雙方已就涉及時間延誤的算定損害賠償達成協議，則僱主不能基於時間延誤的原因而向承建商申索未經算定的損害賠償；這情況在建造行業和涉及系統的合約中極為普遍（包括九鐵的合約）。

3. 不過，如果違約項目並非涉及時間延誤，例如，假若西門子因疏忽引致九鐵蒙受損失（包括車資方面的損失而引致利潤虧損），則九鐵可申索未經算定的損害賠償。

4. 有關未經算定損害賠償的「律例」已存在大約一百五十年，只是細節方面可能有所變更。基本上，在能夠以金錢補償的範圍內，清白的一方所獲得的補償只限於回復至原來的狀況，就如同從未發生違約事件一樣，惟必須能夠確立實際的損失，以及清白的一方已採取所有合理步驟以紓緩或減低損失。

5. 根據普通法，九鐵原本可以按照合約內賠償項目提出一般索償，正如每張合約提供算定損害賠償。但由於合約已為延遲完工訂下算定損害賠償項目，因此九鐵不能就延遲通車提出一般索償。

問題(k)

二十七份補充協議的詳細清單，包括原來合約總值；補充協議價值與原來合約總值的比對；以及九鐵管理局批准該等補充協議的理據。

答覆

附表詳列九鐵曾訂立補充協議的合約、補充協議的價值、有關合約的總投標價，以及補充協議所涉及的補償金額理據分類。

補償金額的理據分類

2. 各項補償金額的理據臚列如下：

彌補工程延誤

3. 當個別承建商有充足理據要求延長施工期限，公司可能會要求承建商增加資源以彌補延誤的時間，令工程進度可符合原先訂定的時間表。所有涉及這些彌補工程延誤所需支付的金額以及付款的時間，必須由公司與承建商共同訂定。透過這個機制，公司可免卻工程上的延誤，令西鐵竣工日期得以維持於二零零三年年底。

難以預知的地質問題或其他情況

4. 九廣路公司制定合約的策略是以公平為原則，亦即將風險平均由公司及承建商承擔。當承建商因一些非其所能控制的情況，導致工程未能依既定時間表進行及/或涉及額外支出，承建商有權提出索償；但有關索償必須有充足理據支持。如果合約沒有包括這項條款，則承建商基於需要承擔所有風險的理由，便會將投標價格大幅提高。可能導致額

外時間或工作的例子包括：難以預知的施工情況或人爲障礙；以及因第三者，如政府部門、公共機構或其他承建商引致的工程改動或延誤。

重新估量

5. 當個別項目的實質工程範圍難以在招標階段確實釐定時，西鐵的合約便會包括重新估量的條款。類似難以事先釐定的工程範圍包括：樁柱的最終深度受實際的地質狀況影響；建造路堤時所需的堆填物料量；以及鞏固結構所需的物料量等。在這些情況下，雙方便會在項目完成後，按照合約上所訂明的單價，重新估量該項工作的實際價值。

管理局審批的理據及價值摘要

6. 雖然工程師可按照合約，就涉及申索及工程改動有關的事宜作出決定；不過，在某些情況下，爲免索償演變成爲法律糾紛，以及在急需彌補工程延誤時，及時達成一個全面及最終的和解方案，對立約雙方都有利。原因是補充協議：

- (a) 可以阻止懸而未決的問題繼續積壓及惡化下去，對整個工程造成損害；
- (b) 一方面讓九鐵可以確定工程進度及成本，另一方面保持合約內的罰則（例如算定損害賠償）的效力；
- (c) 避免在合約完成後需支付昂貴的訴訟費用。

在法律上，修改合約條款必須得到立約各方同意，而行業內的慣常做法是以補充協議的方式進行，因此，西鐵工程亦採用這個方式。

7. 九鐵管理局在審批補充協議時，認為較可取的做法是迅速解決糾紛，以及彌補工程延誤以確保工程能依期進行。尤需指出，在這情況下，訂立這些協議免除了承建商申索高達四十二億五千萬元賠償的風險，而現時工程亦大致上按已訂定的時間表進行。

8. 根據程序，金額超過五千萬元的補充協議必須得到管理局批准。倘若有關的協議涉及五千萬元或以下的金額，管理局已授權行政總裁處理。

西鐵第一期補充協議
截至二零零二年一月三十一日

編號	土木工程／鐵路系統	合約編號	合約內容 (承建商)	補充協議編號	授權人	總投標價 (百萬元)	補充協議價值 (百萬元) (A+B+C)	補充協議價值詳細清單 (百萬元)		
								彌補工程延誤 (A)	難以預知的地質問題和其他情況 (B)	重新估量 (C)
1	土木	CC-201	錦上路至天水圍高架橋 前田—俊和聯營	1	MB	1,212.94	42.00	42.00	0.00	0.00
2	土木	CC-201	錦上路至天水圍高架橋 前田—俊和聯營	2	MB	同上	188.10	0.00	115.10	73.00
3	土木	CC-202	元朗及朗屏站 艾銘—香港建設聯營	1	MB	1,761.57	89.20	29.50	59.70	0.00
4(*)	土木	CC-203	天水圍站 俊和—藤田—恒利聯營	1	DP	1,125.64	0.00	0.00	0.00	0.00
5	土木	CC-203	天水圍站 俊和—藤田—恒利聯營	2	MB	同上	62.00	13.30	48.70	0.00
6	土木	CC-211	天水圍至兆康高架橋 前田—俊和聯營	1	MB	904.46	42.00	42.00	0.00	0.00
7	土木	CC-211	天水圍至兆康高架橋 前田—俊和聯營	2	MB	同上	69.90	0.00	62.00	7.90
8	土木	CC-212	兆康站 HK-ACE JV	1	MB	1,385.74	175.00	117.00	58.00	0.00
9	土木	CC-213	屯門站 HK-ACE JV	1	MB	1,352.69	255.00	174.00	81.00	0.00
10	土木	CC-300	荃灣站 五洋基利聯營	1	MB	1,778.79	11.40	0.00	11.40	0.00
11	土木	CC-402	南昌站 Balfour Beatty-Zen Pacific JV	1	MB	2,237.81	150.00	35.00	102.70	12.30
12	土木	CC-403	美孚至南昌隧道 中建—亞太聯營	1	MB	651.04	1.00	1.00	0.00	0.00
13	土木	CC-403	美孚至南昌隧道 中建—亞太聯營	2	DP	同上	4.70	0.00	4.70	0.00
14	土木	CC-404	美孚站 Kier-Zen Pacific JV	1	MB	1,242.87	103.00	55.00	48.00	0.00
15	土木	CC-601	八鄉維修中心 亞太—中建—鶴記聯營	1	DP	948.35	43.30	2.80	39.60	0.90
16	土木	CC-602	錦上路站 力豪有限公司	1	MB	494.66	0.50	0.00	0.50	0.00
17	土木	CC-602	錦上路站 力豪有限公司	2	DP	同上	1.90	0.00	0.00	1.90
18	土木	CC-602	錦上路站 力豪有限公司	3	MB	同上	2.90	2.90	0.00	0.00
19	土木	CC-602	錦上路站 力豪有限公司	4	DP	同上	47.80	0.00	47.80	0.00
20	土木	CC-604	車廠大樓 高捷達—中國港灣聯營	1	DP	693.00	42.00	0.00	37.00	5.00
21	土木	DB-320	葵青隧道 寶嘉—亞太聯營	1	DP	1,903.38	24.50	16.50	8.00	0.00
22	土木	DB-350	大欖隧道 西松—寶嘉聯營	1	MB	1,789.79	6.70	0.00	6.70	0.00
23	土木	DB-350	大欖隧道 西松—寶嘉聯營	2	DP	同上	8.10	8.10	0.00	0.00

編號	土木工程／鐵路系統	合約編號	合約內容 (承建商)	補充協議編號	授權人	總投標價 (百萬元)	補充協議價值 (百萬元) (A+B+C)	補充協議價值詳細清單 (百萬元)		
								彌補工程延誤 (A)	難以預知的地質問題和其他情況 (B)	重新估量 (C)
24	鐵路系統	CC-1820	北段路軌 <i>Chun Wo-Henryvicy-China Railway Construction Corporation-Queensland Rail JV</i>	1	MB	430.61	35.20	27.00	0.00	8.20
25	鐵路系統	DB-1500	電訊系統 <i>西門子有限公司</i>	1	MB	286.76	100.00	65.00	35.00	
26	鐵路系統	DB-1700	月台幕門 <i>Nissho Iwai-Nabco Consortium</i>	1	DP	180.76	27.30	0.00	0.00	27.30
27	鐵路系統	SI-1120	扶手電梯 <i>Constructions Industrielles De La Mediterranee</i>	1	MB	255.03	3.20	0.00	0.00	3.20
					合計	20,635.89	1,536.70	631.10	765.90	139.70

註：

MB－九鐵管理局批准

DP－行政總裁在管理局授權下批准

* 此補充協議只涉及提前付款，並不影響合約總值

問題 (1)

畢馬威會計師事務所的職責

答覆

九鐵要求畢馬威會計師事務所就下列範圍進行調查及提出建議。

與西門子簽訂的 DB-1500 合約和二十七份補充協議的事宜：

- (a) 從行業的慣常做法及預期工程性質的角度來看，九鐵評審合約標書、監察合約的履行以及訂立補充協議的程序和做法是否恰當？
- (b) 九鐵有沒有遵循這些程序？
- (c) 九鐵有沒有詳細評審標書？
- (d) 九鐵採取哪些措施以確保承建商履行原來合約和補充協議的條款？
- (e) 九鐵曾否考慮支付超出補充協議及原本合約所涉及的金額？如果有的話，有何理據？

特別是有關與西門子簽訂 DB-1500 合約的事宜：

- (f) 在評審和接納西門子 DB-1500 合約標書的過程中，九鐵管理局獲得哪些有關資料？何時獲得這些資料？這些資料與九廣鐵路公司西鐵部職員所得的資料有何分別？
- (g) 九鐵管理局是否知悉 DB-1500 合約的投標價異常低？
- (h) 九鐵管理局是否知悉接納該份投標價異常低的標書所涉及的風險及後果？

- (i) 在接納該份投標價非常低的標書後，九鐵採取了哪些措施以確保西門子履行合約的條款？
- (j) 九鐵何時知悉西門子的表現嚴重欠佳？當時採取了哪些步驟？
- (k) 西門子在履行 DB-1500 合約上出現問題，九鐵管理局何時獲得有關資料？採取了哪些措施？有關資料與西鐵職員所得的資料有何分別？
- (l) 九鐵在作出應支付額外款項予西門子的結論前，曾經考慮哪些因素？當時，九鐵曾否充分考慮其他辦法？
- (m) 九鐵基於什麼原因決定與西門子就 DB-1500 合約訂立補充協議？有關談判和批准通過協議條款的過程是怎樣的？九鐵內部就工程及其他方面作出評估後制訂出補充條款，九鐵如何將這些條款與最終訂立的補充協議條款的分歧減至最少？九鐵何時認為與西門子訂立補充協議是恰當的做法？

除了進行調查，九鐵還成立了一個督導委員會，以確保調查能夠獨立和公正地進行。督導委員會由九鐵主席和下列四位獨立人士組成：

- 資深大律師及前立法局主席施偉賢爵士；
- 香港大學副校長及工程系教授李焯芬教授；
- 資深會計師及前香港會計師公會主席施文信先生；
- 資深工料測量師及皇家特許測量師學會香港分會前會長利偉先生。

督導委員會的職責為：

- 監察及指導畢馬威會計師事務所的調查工作；
- 確保畢馬威會計師事務所的調查範圍充份涵蓋上文所述的各項指令；
- 審閱畢馬威會計師事務所提交的報告，並向九鐵管理局建議是否採納報告或需要採取其他措施。

問題(m)和(n)

有關批予西門子的其他西鐵合約的詳情；以及

有關將東鐵支線合約批予西門子的詳情和涉及二十七份補充協議的承建商資料。

答覆

上述各問題的答案見附表。

九廣鐵路公司
西鐵第一期

獲批東鐵支線工程合約兼西鐵補充協議的承建商資料概要（立法會問題(m)和(n)）

東鐵支線			西鐵第一期		
承建商	合約編號	合約名稱 (合約價值 – 以百萬元計)	合約編號	合約名稱	補充協議總價值 (以百萬元計)
力豪有限公司 (與中國建築聯營)	TCC200	大圍至石門 (1,383.0)	CC602	錦上路站	53.1
同上	TCC300	石門至烏溪沙 (1,926.0)			
中國建築 (與力豪有限公司聯營)	TCC200	大圍至石門 (1,383.0)	CC403	美孚至南昌隧道工程 (與亞太聯營)	5.7
同上	TCC300	石門至烏溪沙 (1,926.0)	CC601	車廠土木及基建工程 (與亞太聯營)	43.3
前田建設工業株式會社	TCC400	大圍車站 (687.0)	CC201	錦上路至天水圍高架橋 (與俊和聯營)	230.1
			CC211	天水圍至兆康高架橋 (與俊和聯營)	111.0

九廣鐵路公司
西鐵第一期

獲批東鐵支線工程合約兼西鐵補充協議的承建商資料概要（立法會問題(m)和(n)）

東鐵支線			西鐵第一期		
承建商	合約編號	合約名稱 (合約價值 - 以百萬元計)	合約編號	合約名稱	補充協議總價值 (以百萬元計)
西松（與金門聯營）	HCC300	尖東車站 (1,561.0)	DB350	大欖隧道（與寶嘉聯營）	14.8
同上	HCC302	通往地鐵尖沙咀站行人隧道 (354.0)			
俊和	HCC400	紅磡總站改建工程 (118.0)	CC201	錦上路至天水圍高架橋（與前田聯營）	230.1
			CC211	天水圍至兆康高架橋（與前田聯營）	111.0
Chun Wo-Henryvicy-CRCC JV	CC1850	路軌工程 (370.0)	CC1820	北段路軌（與Queensland Rail 聯營）	35.2
西門子有限公司（與百利茂林組成財團）	DB1450	牽引動力及架空電線 (120.0)	DB1500	電訊系統	100.0
西門子有限公司	DB1552	車站及車廠通訊系統 (133.0)			

九廣鐵路公司
西鐵第一期

批予西門子的合約資料概要（立法會問題(m)和(n)）

西鐵			東鐵支線		
合約編號	合約名稱	中標公司及其公司類別 (合約價值 - 以百萬元計)	合約編號	合約名稱	中標公司及其公司類別 (合約價值 - 以百萬元計)
DB1400	牽引動力及架空電線	西門子－中信泰富財團 (137.0)	DB1450	牽引動力及架空電線	西門子 - 百利茂林財團 (120.0)
DB1500	電訊系統	西門子有限公司 (287.0)	DB1552	車站及車廠通訊系統	西門子有限公司 (133.0)
DB1510	總監控系統	西門子有限公司 (164.0)			
DB2010	輕鐵電訊系統	Siemens ONL KML Consortium (79.0)			
DB2040	輕鐵信號系統	西門子有限公司 (237.0)			

