

For information

Legislative Council Panel on Transport

**Latest Progress of
Hong Kong – Zhuhai – Macao Bridge Main Bridge**

PURPOSE

This paper updates Members on the progress of the Hong Kong – Zhuhai – Macao Bridge (HZMB) Main Bridge project.

BACKGROUND

2. In May 2009, the Finance Committee approved the funding support for the detailed design and construction of the HZMB Main Bridge. Following the State Council's formal approval of the Feasibility Study report of the HZMB project in October 2009, the construction of the Main Bridge commenced in mid-December 2009.

MANAGEMENT STRUCTURE OF THE HZMB UPON COMMENCEMENT OF CONSTRUCTION

3. The governments of Guangdong, Hong Kong Special Administrative Region (HKSAR) and Macao Special Administrative Region (Macao SAR) have been working closely to take forward the construction of the HZMB. To facilitate the works of the Main Bridge, the three governments jointly prepared an inter-governmental agreement (IGA) to specify the partnership arrangements between the three governments as well as their rights and responsibilities in respect of the construction, operation, maintenance and management of the Main Bridge. The IGA is based on the principles which the three sides have previously agreed, such as decision-making through friendly consultation as practiced by the three sides and setting the tolls as low as possible to encourage patronage. With agreement reached on its contents, the three sides signed the IGA in February 2010, which took immediate effect.

MAJOR ISSUES COVERED IN THE IGA

4. The HZMB is a mega cross-boundary project involving the governments of Guangdong, HKSAR and Macao SAR. The IGA states that the three governments will continue to follow the principles of friendly consultation, close communication and agreement by consensus in overseeing the construction, operation, maintenance and management of the HZMB. Various related issues will be handled in accordance with the respective local law (see Clause 2(1)).

5. Since the HZMB Main Bridge¹ will be located within Mainland waters, its day-to-day management has to comply with Mainland laws and regulations. Hence, the Guangdong side will be the convenor of the Joint Works Committee of the Three Governments² (the Committee) composed of representatives of the three governments, which is responsible for decision-making on major issues concerning the HZMB project. The Committee will also authorise the project legal person to be established by the three governments to implement its various policies (see Clause 3). The project legal person, which will be a non-profit-making public institution legal person, is responsible for co-ordinating the implementation of the construction, operation, maintenance and management of the Main Bridge (see Clause 4). However, the Committee will play a supervisory role over the following important matters (see Annex 1) :

- (a) basic management system and annual work plan of the project legal person;
- (b) annual budget estimate, appointment and removal of auditors, and audit checks on the income and expenditure records of the project legal person;
- (c) quality and safety of the works of the Main Bridge;
- (d) appointment and removal of key personnel and human

¹ The “HZMB Main Body” (大橋主體) referred to in the IGA is “HZMB Main Bridge” (大橋主橋).

² As far as the HKSAR Government is concerned, the representatives will mainly be from the Transport and Housing Bureau and the Highways Department.

resources arrangements of the project legal person;

- (e) toll levels and operation mode of the Main Bridge; and
- (f) tendering and contract management for the works of the Main Bridge.

6. As the HZMB is a non-profit-making infrastructure project, the toll revenue will be used for loan and interest repayment, and for meeting operating expenses. It is the consensus of three governments to determine the toll levels of the Main Bridge on the basis of encouraging patronage by setting the tolls as low as possible (see Clause 13).

7. The IGA also sets out guiding principles on other issues regarding the construction, operation, maintenance and management of the HZMB (including the opening/closure arrangements; traffic requirements; management of boundary crossing facilities; security, fire safety and emergency handling, etc.). Please refer to the Annex for the full text of the IGA (Chinese version only).

OTHER FOLLOW-UP ACTIONS

8. The three governments will finalise the details for establishing the project legal person, and set up the Committee to oversee the implementation of the HZMB project.

ADVICE SOUGHT

9. Members are invited to note the contents of this paper.

Transport and Housing Bureau
March 2010

港珠澳大桥建设、运营、维护和管理
三地政府协议

香港特别行政区政府

广东省人民政府

澳门特别行政区政府

前言

为促进香港特别行政区、广东省及澳门特别行政区（合称为“三地”，单独称为“各地”）之间的交流与合作，满足三地间陆路运输的要求，经中央政府批准同意，香港特别行政区政府、广东省人民政府和澳门特别行政区政府（合称为“三地政府”或“各方”）共同建造一座由位于内地水域的主体部分、香港接线及香港口岸（香港部分）、珠海接线及珠海口岸（珠海部分）及澳门接线和澳门口岸（澳门部分）组成的跨海通道，即**港珠澳大桥**（具体位置见附图）。在“一国两制”体制框架下，根据有关法律，经三地政府友好协商，签署本协议。

第一章 总 则

第一条 目标与宗旨

三地政府通过建造港珠澳大桥：

- 一、推动大珠江三角洲地区快速交通网络的形成，满足三地跨界交通需求不断增长的需要；
- 二、促进三地物流业和旅游业的快速发展；
- 三、促进三地经济持续繁荣和稳定发展，提升大珠江三角洲地区的综合竞争力。

第二条 基本原则

三地政府确认港珠澳大桥的建设、运营、维护和管理应遵循以下基本原则：

一、友好协商原则。三地政府在港珠澳大桥建设、运营、维护和管理中，本着共同协商、互利共赢的精神处理各项事务；在出现争议的情况下，相互之间通过友好协商的方式妥善处理，不得采取任何诉讼行为。

二、非营利性原则。港珠澳大桥项目属公共基础设施，项目主体部分参照内地适用法律规定的“政府还贷公路”模式进行投资建设，收费收入全部用于偿还银行贷款和满足运营维护及管理需要，不获取营利性收入。

三、适用属地法律原则。项目主体部分和各区部分（包括香港部分、珠海部分、澳门部分）的建设、运营、维护和管理按照属地原则，适用属地法律处理各项事务。珠澳口岸人工岛另有安排的除外。

四、互助义务原则。在港珠澳大桥各部分的建设、运营、维护和管理的相关事务中，三地政府之间应信息共享并相互提供必要的协助。

第二章 项目管理组织架构

第三条 三地联合工作委员会

一、三地政府共同组建港珠澳大桥三地联合工作委员会（下称**三地委**），广东省人民政府担任三地委召集人。

二、三地委由九名委员组成，三地政府各任命三名代表作为三地委的委员，其中包括一名各方的首席代表。召集方的首席代表为三地委主席。三地政府均有权更换其任命的委员（包括首席代表），但应以书面方式通知三地委的其它委员和项目法人。

三、三地委主要负责大桥项目的重大事项决策，协调与大桥项目相关的有关公共事务，对主体部分项目法人实施监管。三地委的具体职责、议事规则详见附件一及附件二。

四、三地委下设港珠澳大桥三地联合工作委员会办公室（下称三地委办公室），主要负责对项目法人提交三地委审议的事项进行初审并提出处理建议，处理三地委的日常事务工作并执行三地委交付的工作。

五、三地委办公室的工作费用纳入主体部分项目法人的年度财务预算。

第四条 项目法人

一、三地政府作为举办单位，依照内地适用法律和中央政府批复要求，在广东省珠海市注册成立港珠澳大桥管理局（下称“项目法人”）。项目法人为非营利性事业单位法人，就项目法人员工的行政组织关系由广东方根据内地法律法规及相关组织规定管理。项目法人实行企业化管理，全额自收自支。

二、项目法人负责主体部分建设、运营、维护 and 管理的组织实施工作，执行三地委的各项决策，行使除附件一所述三地委权限外其他主体部分事项的决策权并向三地委报告主体部分建设、运营、维护及管理方面的工作。

三、项目法人设一名局长、三名副局长及一名总工程师。局长和总工程师由三地委三方代表各自推荐人选并由广东方提名，副局长由三方各提名一名。局长、副局长和总工程师经三地委审议通过后办理聘任手续。局长、副局长和总工程师不兼任三地委委员，局长、副局长和总工程师不可相互兼任，其他高级管理人员职务可由副局长兼任。局长为项目法人的法定代表人。

四、在发生重大质量、安全、消防、卫生防疫、自然灾害等紧急事件时，局长可作出临时决定，采取紧急措施予以处理，并及时报告三地委。

第三章 项目资金

第五条 主体部分建设资金

一、工程可行性研究报告对主体部分工程投资的估算约为人民币 376 亿元（主体部分工程总投资最终以交通运输部批复的概算为准）。项目资本金为人民币 157.3 亿元，其中：内地出资人民币 70 亿元，香港特别行政区政府出资人民币 67.5 亿元，澳门特别行政区政府出资人民币 19.8 亿元。资本金以外部分建设资金由项目法人根据内地适用法律向内地、香港特别行政区、澳门特别行政区金融机构举借商业贷款解决。如建设成本超工程估算，项目法人应根据内地适用法律向内地、香港特别行政区、澳门特别行政区金融机构举借商业贷款。

二、项目资本金中的人民币 10 亿元作为项目法人设立时的开办资金，其中：香港特别行政区政府认缴人民币 5.02 亿元；广东省人民政府认缴人民币 3.51 亿元；澳门特别行政区政府认缴人民币 1.47 亿元。三地政府于项目法人设立前以货币形式一次性缴付所认缴的开办资金，以供项目法人验资及申请设立登记。

三、除开办资金以外，三地政府应根据项目融资条款要求和项目建设进度，及时拨付剩余项目资本金。

第六条 主体部分运营资金

一、主体部分运营资金来源于项目收入(包括但不限于通行费、服务设施经营或广告经营所得收益等)、金融机构贷款（如需）。

二、运营期间项目收入仅用于偿还项目法人的贷款本金、利息和支付运营开支。如项目收入不足以偿还贷款本金、利息和/或支付运营开支的，项目法人根据内地适用法律向内地、香港特别行政区、澳门特别行政区金融机构举借商业贷款、按本协议申请延长车辆通行费收费期限、申请调整车辆通行费收费标准、申请调整车辆通行政策或采取其他灵活的融资方式解决。

第七条 各区部分建设和运营资金

香港部分、珠海部分和澳门部分的建设和运营所需资金分别由香港特别行政区政府、广东省人民政府和澳门特别行政区政府各自负责筹措。

第四章 项目建设

第八条 建设规模和建设模式

一、港珠澳大桥建设内容包括大桥主体工程和三地口岸、连接线工程。其中大桥主体工程东自粤港分界线起，西至珠海/澳门口岸人工岛止，长约 29.6 公里，大桥采用桥隧组合方案，设计速度 100 公里/小时，双向六车道，桥面宽度 33.1 米。

二、大桥主体工程由三地政府共同建设，三地口岸、连接线工程由三地政府各自组织建设。三地委负责各部分工程之间的衔接、协调工作，并促使各部分工程同步建成投入使用。

第九条 标准和规范

一、港珠澳大桥的设计使用年限为 120 年。

二、主体部分设计和施工的规范、质量与技术标准应符合内地适用法律及工可报告有关规定，并应以“就高不就低”的原则，适当吸纳香港及澳门合适的相关规范、质量与技术标准，形成适用于本项目的规范、质量与技术标准。

三、各区部分设计和施工的规范、质量与技术标准在符合各地适用法律的前提下，应与主体部分相衔接。

第十条 招标及施工

一、港珠澳大桥主体部分工程的设计、咨询、施工、监理等均通过公开招标的方式确定承包单位，招标工作按照内地适用法律进行。各区部分工程的招标事宜由三地政府按照各地适用法律进行。

二、港珠澳大桥主体部分工程的施工按照适用属地法律原则，由内地有关主管部门负责监管。各部分工程在施工中若需跨界作业，三地政府在依照各地法律的情况下，应尽量给予便利安排。

第十一条 工期与验收

一、港珠澳大桥主体部分的建设工期以国家交通运输部批准的工期为准。

二、三地政府应按照同步建成原则商定并监督主体部分和各区部分的建设工期，确保主体部分和各区部分依照各区适用法律分别及联合（如需）完成测试，各区部分工程完工后依照各地适用法律由三地政府各自验收。

第五章 项目运营和管理

第十二条 运营

一、主体部分和各区部分完工并完成各地适用法律所要求的测试、调试和交工验收，具备试运营条件后，由三地委签发主体部分的试运营证书，主体部分进入试运营阶段。

二、主体部分试运营期由三地政府另行商定，但最长不得超过三年。试运营期届满，且主体部分和各区部分均依照各地适用法律完成竣工验收后，港珠澳大桥进入正式运营阶段。

第十三条 车辆通行费

一、在运营期间（含试运营期），项目法人依内地适用法律及本协议对使用主体部分的车辆收取车辆通行费，用于偿还贷款本息及支付运营开支。项目还清贷款后的运营、管理、养护等费用问题，三地政府另进行专题研究，提出解决方案上报中央政府批准。

二、车辆通行费的收费标准和收费期限经三地委审议同意后，由项目法人按程序报内地有关主管部门批准。

三、项目法人和三地委在确定和调整通行费收费标准时，应考虑以下因素：

- (1) 港珠澳大桥属公共基础设施；
- (2) 车辆通行费用于偿还贷款本息及满足主体部分运营、维护和管理费用；
- (3) 港珠澳大桥车流量及车主的承受能力；
- (4) 在可行的情况下，尽量降低收费以增加车流量。

四、项目法人开设车辆通行费收费专用账户，由三地委对账户进行监管。

第十四条 维护

项目法人负责运营期间（含试运营期）主体部分的养护和维修，三地政府负责运营期间（含试运营期）各区部分的养护和维修。各有关方面应确保港珠澳大桥各部分处于良好状态，以保证港珠澳大桥持续运营。

第十五条 开放及关闭

一、为对主体部分或各区部分进行常规检查和维修，项目法人和各区部分管理机构应分别制定主体部分和各区部分的定期关闭检修计划，并严格按照该计划执行。

二、主体部分及各区部分原则上均应保持 24 小时开放通行，三地政府应根据实际情况定期商讨实行 24 小时通关的最合适的日期。如主体部分或各区部分有安全、交通事故、紧急抢修等紧急需要的，项目法人或各区部分管理机构可关闭或局部关闭主体部分或其各区部分，禁止公众使用。

三、如非紧急情况，项目法人须在关闭主体部分前至少一个月书面通知三地委和三地政府有关主管部门；各区部分管理机构须在关闭其管理部分前至少一个月书面通知项目法人、其他区部分管理机构及三地政府有关主管部门。三地政府有关主管部门应协助项目法人和各区部分管理机构向公众发出公告，详细说明关闭的原因和预计持续的关闭时间。

第十六条 权益转让

一、权益转让指车辆收费权、服务设施经营权或广告经营权的转让。

二、非经三地政府协商一致签订书面协议并依照内地适用法律完成必要程序，主体部分车辆收费权不得转让，并不得以出租、发包、托管、设定担保等方式进行处置，但为本协议履行之目的而设定担保的除外。

三、项目法人为履行本协议之目的，可以转让或处置主体部分服务设施经营权及/或主体部分广告经营权。转让或处置安排应事先列入项目法人年度工作计划，经三地委审议批准后依照内地适用法律办理。

第六章 公共事务管理

第十七条 通行规则

一、使用主体部分的车辆一律右侧通行，各区部分的通行规则应与主体部分通行规则相适应。

二、香港特别行政区政府、澳门特别行政区政府应在各自负责的香港部分和澳门部分内分别为通行车辆提供转换通行方向的交通设施及信息提示。

三、三地政府及项目法人对港珠澳大桥通行车辆的交通信息实行共享。

第十八条 边境口岸管理

一、港珠澳大桥口岸实行“三地三检”，即三地政府分别在其各区部分建设独立的口岸设施，并依照各地适用法律分别对进出口岸的旅客、车辆和货物进行出入境查验。

二、三地政府应为港珠澳大桥的维护和管理人员提供出入境查验便利。

第十九条 保安、消防及突发事件

三地政府有关主管部门会同项目法人就港珠澳大桥建设及运营期间可能发生的安全、交通事故、紧急抢修、消防、卫生防疫、自然灾害等突发事件进行充分研究，制定应急预案。

第七章 其他事项

第二十条 争议解决

本协议执行过程中产生的任何分歧或争议应通过三地委协商解决。若三地委无法达成一致意见，由各方首席代表分别上报各方政府，三地政府应就分歧或争议进行友好协商；若三地政府之间无法达成一致意见，任一地政府可将争议提交港珠澳大桥专责小组决定。三地政府之间、项目法人与任何一方政府之间不得在任何区域启动任何诉讼程序。

第二十一条 签署与生效

- 一、本协议经三地政府代表签署后生效，并抄送港珠澳大桥专责小组壹份备案。
- 二、本协议以中文书就，一式捌份。三地政府各持壹份，项目法人保存肆份备案。

第二十二条 补充协议

本协议未尽事宜，由三地政府另行协商，签订补充协议。

附件一 三地委的职能和权限

三地委按三地政府协议规定承担以下职能：

1. 协调职能

推动三地政府在港珠澳大桥涉及公共事务管理方面的协调与合作，包括但不限于：

- (a) 协调同步建成主体部分和各区部分的工程及在工程建设方面的衔接；
- (b) 协调三地政府制定和执行港珠澳大桥跨界通行政策、日常的港珠澳大桥跨界运营和管理联动机制及突发危害事件时的应急预案；
- (c) 协调各方所共同关注的各公共管理事项。

2. 监督职能

对项目法人在建设、运营、维护和管理过程中的行为进行监督，包括但不限于以下各项：

- (1) 一般事务及工作计划
 - (a) 审议批准项目法人的基本管理制度；
 - (b) 审议批准项目法人的年度工作计划、年度工作报告和其它三地委要求的工程进展报告；
 - (c) 审议项目法人提出的有关项目法人合并、分立、解散事宜的建议，并将审议通过的建议报三地政府最终决定；
- (2) 财务及相关事宜
 - (a) 审议批准项目法人的年度财务预算、决算方案及弥补亏损方案；
 - (b) 决定项目法人聘任、续聘、不续聘或解聘项目法人年度外部审计的会计师事务所；
 - (c) 审核项目法人的财政收支记录；
- (3) 工程及技术事务
 - (a) 审议项目法人提交的主体部分在建设和运营方面的质量保证制度和健康、安全、环境管理制度；
 - (b) 审议确认主体部分的交工验收及竣工结算报告；
- (4) 人事管理事务
 - (a) 审核项目法人人员的聘用程序、编制、薪酬水平、福利和奖惩及信息披露制度；
 - (b) 审议批准聘任、续聘或者解聘项目法人局长、副局长、总工程师等和其它由

三地委指定的高级管理/技术人员；

(5) 车辆通行费及主体部分使用

(a) 审议确认主体部分车辆通行费的初始收费标准及其后续调整方案；

(b) 审议/审批项目法人提供主体部分车辆使用政策改变的提议及审批三地口岸间的接驳巴士安排提议，并上报三地政府考虑；

(c) 审议项目法人提出的主体部分的管理规则；

(d) 审议项目法人提出的主体部分车辆通行费收费权转让或处置之提议，并将审议通过的提议报三地政府审定；

(6) 招标及合同管理

(a) 确保项目法人有完善的招标评标程序，并就前述有关程序的实行，作定期的抽查；

(b) 审议批准预计合同单项金额高于人民币三千万元的招标和合同；

(c) 审议批准主体部分工程设计、施工方案及工期的重大变更及由此导致的单项金额超过人民币三千万元或累计金额超过人民币五亿元的工程成本调整；

(d) 未列入已获审议批准的年度财务预算方案的所有超过人民币（建设期：壹千万元、运营期：二百五十万元）的支出事项。

3. 对三地政府间的争议，按本协议规定协助港珠澳大桥专责小组履行争议解决职能。

4. 三地政府依本协议确立的原则，以书面形式共同赋予三地委的其它权利。

附件二 三地委的组成和议事规则

1. 三地委会议分为年度会议和临时会议，均由三地委召集人负责召集和主持，三地委办公室应根据三地委召集人确定的会议议程发出会议通知及组织会务。
2. 年度会议应于每一财务年度完结之后的九十天之內举行。下列情形之一发生后一个月内，应召开三地委临时会议（临时会议仅因下列情形需要召开）：
 - (a) 三地政府任何一方提议召开三地委临时会议并将书面提议送达三地委办公室；
 - (b) 三地委召集人提议召开三地委临时会议并将书面提议送达三地委办公室；
 - (c) 项目法人提议召开三地委临时会议并将书面提议送达三地委办公室；
 - (d) 港珠澳大桥专责小组提议召开三地委临时会议。
3. 三地委须在项目法人《事业单位法人证书》颁发之日起的三十个公历日内召开一次临时会议，委任局长、副局长和总工程师等高级管理人员，审议批准项目法人基本管理制度，以及其它与新设立项目法人有关的决议。
4. 出席三地委会议的委员人数须达到委员总人数的二分之一以上，并且出席委员必须包括三名首席代表或经其有效委托的代理委员。委员无法出席的，可书面委托另一委员代为出席。
5. 三地委会议所审议事项的决议须取得三名首席代表一致同意方可作出。
6. 若三地委无法作出决议的，应由三名首席代表各自报告和请示所属政府，再次就待议事项进行商议；若仍然不能达成一致意见的，即启动本协议规定的三地政府间争议解决程序。
7. 如出席三地委会议的委员与会议上需讨论的任何合同或事宜，存在任何直接或间接的利害关系，该委员须披露其利害关系的性质，且须于讨论该项披露所关乎的合同或事宜时回避（除非会议的主席准许其参与讨论该合同或事宜），并且，该委员不得就关于该合同或事宜的任何问题投票。
8. 如在三地委的会议上，任何出席的委员认为三地委即将或正在讨论的任何合同或事宜，违反或可能违反其代表的政府所维护的公共利益，或该事宜引起或可能引起与该公共利益实际或潜在冲突的情况，该委员可向与会者申明其对该事宜与该公共利益之间的关系意见。
9. 三地委可要求项目法人局长或副局长列席三地委会议，但该列席的局长或副局长不享有表决权。
10. 三地委会议的会议记录由三地委办公室记录和整理，并送达出席会议委员征求意见，经出席会议委员签名确认后由三地委办公室保管和备查。

港珠澳大桥总平面图



广东省

珠海市

澳门特别行政区

香港特别行政区

拟建的屯門至赤鱘角連接路

海中桥隧主体工程
(主体部分)

珠海接线

珠海口岸

澳门口岸

澳门特别行政区

澳门国际机场

珠

江

口

海中桥隧香港段工程
(属于香港接线)

香港口岸

香港国际机场

香港接线

大屿山

索罟群岛

