

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港花園道美利大廈



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
Murray Building, Garden Road,
Hong Kong

本局檔號 Our Ref.: THB (T) L 4/1/120

來函檔號 Your Ref.: CB1/PS/1/08

電話號碼：2189 2187

傳真號碼：2868 5261

香港中環昃臣道八號
立法會大樓
立法會秘書處秘書長
(經辦人：鄺慶鴻 先生)

鄺先生：

要求政府就沙中線項目

支付港鐵的間接費用事宜到立法會解釋

黃成智議員於二零一一年四月十五日致立法會交通事宜委員會鐵路事宜小組委員會的來信收悉，謹此致謝。

兩鐵合併前，鐵路項目都是以擁有權模式來推展的，並沒有政府出資但把鐵路項目主體工程委託於鐵路公司興建的先例。因此，政府在兩鐵合併前出資委託兩間鐵路公司所進行的鐵路工程皆為附加的主要基建工程，例如接駁鐵路車站的行人天橋、行人隧道、車站的公共交通交匯處及附近的道路工程等。就委託的工程政府會付予兩間

鐵路公司間接費用，以支付鐵路公司為工程進行技術研究、設計及施工階段監管工作的開支，而數目則定為工程的建造費用的 16.5%。這些附加的鐵路主要基建工程的規模遠比鐵路主體工程為小。

就這間接費用的比率，政府曾經進行詳細研究及與兩間鐵路公司作詳細討論，並在 2003 年跟它們達成共識，雙方相互對委託工程皆以 16.5%作為間接費用計算比率。

在兩鐵合併後，政府委託港鐵公司進行的鐵路主要基建工程繼續根據共識所訂的 16.5%比率計算間接費用，例如於 2010 至 2014 年政府委託港鐵公司為西港島線進行的主要基建工程(包括 2 條有蓋行人連接系統及公共交通交匯處)是以 16.5%計算須付港鐵公司的間接費用。立法會財務委員會(財委會)於 2009 年 7 月批准該主要基建工程撥款(PWSC(2009-10)51)。

政府於 2009 年得立法會財委會批准以非經常補助金資助港鐵公司興建西港島線；於 2010 年政府再得財委會撥款以服務經營權方式斥資興建廣深港高速鐵路(高鐵)香港段，並委託港鐵公司落實有關工程。在獲批的西港島線項目工程費用中 9.8%為項目管理費用，在獲批的高鐵香港段項目工程費用中則 7.38%為該費用。

在以上兩個項目中，我們都委聘了獨立顧問評估工程計劃(包括項目管理費用)的預算是否合理，之後才與港鐵公司商討，訂定適用於該工程項目的項目管理費用比

率。我們可將這兩個鐵路項目的項目管理費用調低於16.5%，主要原因是建造整個鐵路項目的工程規模遠大於只建造鐵路附加主要基建工程，鐵路公司在項目管理上享有較大的規模經濟。

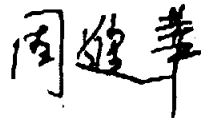
基於上述兩個鐵路項目的經驗，我們相信有空間調低委託港鐵公司興建沙中線所須的項目管理費用，但下調的幅度則須詳細研究。沙中線工程跟以上兩個鐵路項目甚為不同，例如高鐵香港段只有一個站及大部分建造工程在鄉郊地區進行；沙中線則有10個站，當中6個為轉車站，工程大部分在樓宇密集及樓齡較高的市區進行，工程複雜得多。雖然西港島線的工程也是在類似的市區環境進行，但路段相對較短，車站亦只要3個。因此沙中線的項目管理工作將會遠較以上兩個鐵路項目繁重和複雜，初步估計沙中線項目管理費用的調整空間未必及得上這兩項目。為詳細研究興建沙中線（包括鐵路主體建造工程及相關工程）的項目管理費用，我們亦會採取上述兩個鐵路項目的做法，委聘獨立顧問協助詳細審核日後港鐵公司就沙中線提出的預算費用（包括項目管理費用）是否合理。獨立工程顧問的審核報告估計須待2012年沙中線詳細設計進入最後階段後才能完成，因屆時會更詳細界定工程範圍及細節。

由於要到2012年才有獨立工程顧問的審核結果，所以政府於2011年2月得立法會財委會批准沙中線的前期工程撥款時(PWSC(2010-11)34和PWSC(2010-11)35)，我們採用了16.5%作為計算項目管理費用的基礎，但這只是暫時性安排。當顧問完成審核報告後，我們會與港鐵公司進一步商訂最後比率，並於2012年向財委會就整個項目申請沙中線餘下鐵路及非鐵路工程的撥款時，一併調整項

目管理費用比率。

謝謝黃成智議員對沙中線鐵路項目的關注。

運輸及房屋局局長

(周進華  代行)

二零一一年五月四日