

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref. THB(T) CR 17/1016/99
來函檔號 Your Ref.

電話號碼 : 3509 8190
傳真號碼 : 2868 5261

香港
中區立法會道一號
立法會綜合大樓
立法會秘書處議會事務部
(經辦人: 薛鳳鳴女士)
(傳真 : 2978 7569)

薛女士 :

財務委員會
2017 年 7 月 7 日會議

56TR—南港島線(東段)—主要基建工程

補充資料

在 2017 年 7 月 7 日財務委員會會議上，有委員要求政府/香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)就編號 56TR 南港島線(東段)—主要基建工程的撥款申請，提供補充資料。就議員提出的問題，現回覆如下：

有關設計變更及申索的分項數字

應議員要求，我們將至目前為止有關設計變更及申索的分項估算列於附件一。

絕大部分南港島線(東段)「主要基建工程」採用了目標價格合約的形式進行，港鐵公司須根據合約支付承建商在施工期間的實際開支(包括設計變更方面的支出)，亦即實報實銷。至於申索方面，當港鐵公司收到承建商按合約條款提出的申索後，會根據合約、承建商提交的申索理據及相關的文件記錄等檢視該等申索的合理性，以評估有關額外開支的金額是否可以接受。路政署亦會嚴謹審核每宗申索個案，確定理據充分後，才會支付相關的支出。

觀塘線延線「主要基建工程」

有議員問及當局如何處理港鐵公司觀塘線延線項目的相關基建工程的超支，令致該基建工程項目最終在核准預算內完成；及說明本項目的超支情況能否按相同方式處理。

就政府委託港鐵公司進行的觀塘線延線「主要基建工程」，政府曾於2015年8月向立法會鐵路事宜小組委員會報告，港鐵公司初步估計「主要基建工程」建造費用可能出現超支約7千5百萬元。當時觀塘線延線「主要基建工程」的建造尚未完成，而港鐵公司就承建商可能提出的申索及最終的建造費用作出估算。

觀塘線延線「主要基建工程」的建造於2016年9月大致完成。到2016年第三季，港鐵公司完成

檢視承建商的申索，基於部分申索個案，其具理據的申索金額較預期為低；加上承建商未能就部分申索個案提供足夠理據，港鐵公司最終需支付的申索金額比預期減少，因此觀塘線延線「主要基建工程」的建造費用能維持在核准預算內。經過路政署的嚴謹審核後，我們在 2016 年 11 月提交予立法會鐵路事宜小組委員會的季度報告中報告上述結果。

承建商是基於個別工程項目的情況及理據按合約條款提出申索。在收到承建商的申索後，港鐵公司會根據合約條款、承建商提交的申索理據及相關的文件記錄等檢視該等申索的合理性，以評估有關額外開支的金額是否可以接受。路政署亦會嚴謹審核每宗申索個案，確定理據充分後，才會支付相關的支出。不同工程項目的申索個案並不能直接作比較。南港島線(東段)「主要基建工程」的最新預算費是根據路政署嚴謹審核港鐵公司提供的資料及預算而作出的。

向港鐵公司支付的間接費用及其表述方式

在 2011 年就 56TR 工程項目的撥款申請文件中(見立法會 PWSC(2010-11)33 號文件第十六段)，政府已經清楚表明委託港鐵公司進行南港島線(東段)「主要基建工程」，使「主要基建工程」與鐵路項目的工程有更妥善的協調，並確保「主要基建工程」與南港島線(東段)項目的工程同步完成。政府在上述文件第十七段的第(h)項亦已清楚交代須向港鐵公司支付間接費用(即設計及管理費用)，款額為工程基準費用的 16.5%，當時估計以 2010 年 9 月價格計算的設計及管理費用為 1 億 760 萬元。

由於不利的地質情況、較預期複雜的地下管線以及修訂設計以配合工地的實際情況等因素，因此工程基準費用有所增加。根據委託協議，政府須按最新工程基準費用的 16.5%，向港鐵公司支付估計共 1 億 3,670 萬元(按 2010 年 9 月價格計算)，即 1 億 6,710 萬元(以付款當日價格計算)的設計及管理費用，該款額亦已載於 7 月 7 日提交立法會的 FC218/16-17(01)號文件附件一的第(h)項。

在南港島線(東段)「主要基建工程」追加撥款申請文件中，根據政府一貫的做法，我們採用最新的公營部門樓宇和建造工程產量價格的趨勢增減率，把實際及估計未來的現金流轉換成固定價格，即 2010 年 9 月價格計算，務求令原來及最新的各分項數字能有一個對等的比較，以便議員審閱。以此換算方法，支付港鐵公司的設計及管理費用為 1 億 3,670 萬元(按 2010 年 9 月價格計算)，較原來預算 1 億 760 萬元(按 2010 年 9 月價格計算)增加 2,910 萬元(按 2010 年 9 月價格計算)，詳情請參閱是次於 2017 年 1 月提交立法會的追加撥款申請文件(立法會 PWSC(2016-17)44 號)附件 4 的第(h)項。而議員在 7 月 7 日會議尾聲時提及的 PWSC178/16-17(01) 號文件中的 2,910 萬元，我們在該補充文件提及的 2,910 萬元是以 2010 年 9 月價格計算，與在 PWSC(2016-17)44 號文件的附件 4 第(h)項是一致的。

南港島線(東段)項目的預期資本回報

就議員要求提供有關南港島線(東段)項目的預期

資本回報的補充資料，並不屬於是次撥款申請的範圍。然而，港鐵公司就有關提問有以下回應：

根據 2000 年地鐵公司首次公開招股時，政府在公開招股章程向投資者確認，港鐵公司的預期資本回報，為該公司的加權平均資本成本(即 Weighted Average Cost of Capital, 簡稱 WACC) 加 1%至 3%。

一般來說，商業機構的 WACC 是內部投資回報的商業敏感財務資料，會因應各種原因，例如公司的內部財務狀況、公司向市場借貸的成本及投資策略等，而有所變動。

港鐵公司作為上市公司，不時就投資項目與外間進行商業談判，披露 WACC 會影響港鐵公司日後的商業項目談判，令港鐵公司承受較高的投資風險及面對不利談判處境；其次，披露 WACC 亦有機會令公司的借貸成本增加，因為借貸銀行將參考有關 WACC 的資料以釐定公司的借貸利率，令公司與銀行商討借貸利率時處於不利位置。

運輸及房屋局局長

(殷展程  代行)

副本抄送：

路政署 (經辦人：陳派明先生) (傳真：2714 5297)
香港鐵路有限公司 (經辦人：陳芳婷女士) (傳真：2795 9991)

2017 年 7 月 13 日

56TR 號南港島線(東段)－主要基建工程

各分項至目前為止的設計變更與申索估算的比較

	(I) 設計變更 的預算費	(II) 申索的 預算費	(I) + (II) 總額
	(按付款當日 價格計算)	(按付款當日 價格計算)	(按付款當日 價格計算)
	(百萬元)	(百萬元)	(百萬元)
(a) 黃竹坑站底層的公共運輸交匯處	14.8	2.3	17.1
(b) 改善黃竹坑站附近的現有道路網絡	1.4	51.4	52.8
(c) 修建現有黃竹坑明渠	1.0	107.1	108.1
(d) 連接黃竹坑工業區的行人天橋	5.3	14.4	19.7
(e) 連接鴨脷洲邨的行人天橋	3.5	0.7	4.2
(f) 行人通道	9.2	8.8	18.0
(g) 改善鴨脷洲徑及鴨脷洲橋道交界處	7.7	2.9	10.6