

立法會

Legislative Council

立法會CB(3) 810/17-18號文件

檔 號： CB(3)/M/MM

電 話： 3919 3300

日 期： 2018年7月6日

發文者： 立法會秘書

受文者： 立法會全體議員

2018年7月11日的立法會會議

就“重整港鐵公司管治”議案 提出的修正案

繼於2018年6月28日發出的立法會CB(3) 768/17-18號文件，有4位議員(陸頌雄議員、陳恒鏞議員、林卓廷議員及郭家麒議員)已分別作出預告，會分別就田北辰議員“重整港鐵公司管治”的議案動議修正案。按照立法會主席指示，議員各自提出的修正案將會按所交來的原有措辭印載。

2. 立法會主席會命令就上述議案及4項修正案進行合併辯論。為協助議員就有關的議案及修正案進行辯論，本人現列出以下程序，供議員在辯論時遵循：

- (a) 立法會主席請田北辰議員發言及動議他的議案；
- (b) 立法會主席就田北辰議員的議案提出待議議題；
- (c) 立法會主席請有意動議修正案的4位議員按以下次序發言，但在此階段不得動議修正案：
 - (i) 陸頌雄議員；
 - (ii) 陳恒鏞議員；

(iii) 郭家麒議員；及

(iv) 林卓廷議員；

(d) 立法會主席請官員發言；

(e) 立法會主席邀請其他議員發言；

(f) 立法會主席批准田北辰議員就各項修正案第二次發言；

(g) 立法會主席再次請官員發言；

(h) 按照《議事規則》第34(5)條，立法會主席決定請該4位議員依上文(c)段所載的次序分別動議修正案。立法會主席請陸頌雄議員就議案動議修正案，並隨即就陸頌雄議員的修正案提出待議及待決議題，付諸表決；

(i) 在表決完畢陸頌雄議員的修正案後，立法會主席會處理其餘3項修正案；及

(j) 在處理完畢所有修正案後，立法會主席會請田北辰議員發言答辯。接着，立法會主席會就田北辰議員的議案或其經修正的議案(視乎情況而定)提出待決議題，付諸表決。

3. 原議案措辭及修正案的標明文本載於**附錄**，方便議員參照。

立法會秘書

(衛碧瑤代行)

連附件

2018年7月11日的立法會會議 “重整港鐵公司管治”議案辯論

1. 田北辰議員的原議案

香港鐵路有限公司(下稱‘港鐵公司’)為香港興建及營運11條鐵路，而未來將有7個新鐵路項目極有機會交由港鐵公司負責；香港市民在交通上極為依賴鐵路系統，但近年社會對港鐵公司的服務質素、企業管治及工程監管方面都持極大意見；香港特區政府為港鐵公司的大股東，有重大責任監管港鐵公司，為市民提供最優質和安全的鐵路服務及基建；就此，本會促請特區政府採取下列措施重整港鐵公司管治，以挽回公眾對港鐵公司的信心：

- (一) 成立獨立鐵路拓展署——鑒於現時由規劃到興建一條鐵路，涉及多個政府部門，包括機電工程署、土木工程拓展署、屋宇署及路政署等，以致政出多門，效率不彰；另外，由於路政署亦負責全港所有道路、隧道及大橋等工程，使其難以分身，引致監管鐵路方面出現問題；故此，特區政府應成立獨立鐵路拓展署專責鐵路工程，並直接向運輸及房屋局局長負責；
- (二) 同步規劃新發展區及其鐵路配套——過往規劃部分新發展區時，因特區政府未有同時考慮交通配套，令區內出現嚴重交通問題，特區政府於是再急就章興建鐵路，引致工程質素下降；故此，新發展區和鐵路配套應同步規劃，以避免因趕工而影響鐵路項目的質素；
- (三) 督促港鐵公司定期檢討其更新信號系統的投資策略——港鐵列車服務過去多次嚴重延誤皆因信號系統老舊所致，故此，港鐵公司應定期提升信號系統至最新版本，而非以成本為最大考慮因素而拒絕提升信號系統，從而確保為乘客提供穩定及可靠的公共交通服務；
- (四) 理順港鐵公司主席和行政總裁的委任——為應對可預見的鐵路項目，港鐵公司主席和行政總裁兩位最高負責人的其中一位應具備工程背景，以便在最高層面監察工程進度；
- (五) 監督港鐵公司檢討內部招標制度的準則——在制訂其內部招標制度的準則時，港鐵公司應研究依從特區政府的招標

制度的準則，着重參考投標者的過去表現、合作態度及問責表現等，而不應偏重價低者得的原則，以及投標者過去負責鐵路項目的次數為優先考慮因素，以免造成壟斷；

- (六) 要求港鐵公司強化工程管理通報機制——港鐵公司應建立具體而具透明度的通報準則，並在兩個層面作出改善：第一層面是要求前線工地員工必須向上級管理層匯報工地情況，包括但不限於向承建商就任何不合符圖則和施工要求的工作發出不及格通知書/報告，而第二層面就是向政府匯報所有屢犯不改、拖延解決及懷疑違反法例要求的施工問題；及
- (七) 提升港鐵公司對承建商工程監管的要求——港鐵公司應參考特區政府對工務工程監管的要求，包括考慮引入工務工程的承建商管理手冊，以對施工質素、工程進度及安全、環境保護、項目負責人的管理及態度、工程分判及採購表現等進行定期評核，以及要求駐地盤人員在場百分百監工，從而提升對鐵路項目監督的嚴謹性。

2. 經陸頌雄議員修正的議案

香港一直奉行‘鐵路優先’的運輸政策；香港鐵路有限公司(下稱‘港鐵公司’)為香港**長期壟斷本地鐵路的**興建及營運**11**條鐵路，而未來將有7個新鐵路項目極有機會交由港鐵公司負責；香港市民在交通上極為依賴鐵路系統，但近年社會對港鐵公司的服務質素、企業管治及工程監管方面都持極大意見；香港特區政府為港鐵公司的大股東，有重大責任監管港鐵公司，為市民提供最優質和安全的鐵路服務及基建；就此，本會促請特區政府採取下列措施重整港鐵公司管治，以挽回公眾對港鐵公司的信心：

- (一) 成立獨立鐵路拓展署——鑒於現時由規劃到興建一條鐵路，涉及多個政府部門，包括機電工程署、土木工程拓展署、屋宇署及路政署等，以致政出多門，效率不彰；另外，由於路政署亦負責全港所有道路、隧道及大橋等工程，使其難以分身，引致監管鐵路方面出現問題；故此，特區政府應成立獨立鐵路拓展署專責鐵路工程，並直接向運輸及房屋局局長負責；
- (二) 同步規劃新發展區及其鐵路配套——過往規劃部分新發展區時，因特區政府未有同時考慮交通配套，令區內出現嚴重交通問題，特區政府於是再急就章興建鐵路，引致工程

質素下降；故此，新發展區和鐵路配套應同步規劃，以避免因趕工而影響鐵路項目的質素；

- (三) 督促港鐵公司定期**每年**檢討其更新信號系統的投資策略——港鐵列車服務過去多次嚴重延誤皆因信號系統老舊所致，故此，港鐵公司應定期提升信號系統至最新版本，而非以成本為最大考慮因素而拒絕提升信號系統，從而確保為乘客提供穩定及可靠的公共交通服務；
- (四) 理順港鐵公司主席和行政總裁的委任**並引入懲罰機制**——為應對可預見的鐵路項目，港鐵公司主席和行政總裁兩位最高負責人的其中一位應具備工程背景，以便在最高層面監察工程進度；**此外，港鐵公司主席、行政總裁及其他管理層的花紅及袍金，須按重大鐵路服務失誤次數進行扣減；**
- (五) 監督港鐵公司檢討內部招標制度的準則——在制訂其內部招標制度的準則時，港鐵公司應研究依從特區政府的招標制度的準則，**着重投標者的服務質素，當中包括**參考投標者的過去表現、合作態度及問責表現等，而不應偏重價低者得的原則，以及投標者過去負責鐵路項目的次數為優先考慮因素，以免造成壟斷；
- (六) 要求港鐵公司強化工程管理通報機制——港鐵公司應建立具體而具透明度的通報準則，並在兩個層面作出改善：第一層面是要求前線工地員工必須向上級管理層匯報工地情況，包括但不限於向承建商就任何不合符圖則和施工要求的工作發出不及格通知書/報告，**以及要求在每個‘關鍵檢查點’前所處理的工程糾正工作須有書面紀錄；**而第二層面就是向政府匯報所有屢犯不改、拖延解決及懷疑違反法例要求的施工問題；及
- (七) 提升港鐵公司對承建商工程監管的要求——港鐵公司應參考特區政府對工務工程監管的要求，包括考慮引入工務工程的承建商管理手冊，以對施工質素、工程進度及安全、環境保護、項目負責人的管理及態度、工程分判及採購表現等進行定期評核，以及要求駐地盤人員在場百分百監工，從而提升對鐵路項目監督的嚴謹性；
- (八) **檢討現時鐵路項目融資的方式，包括‘擁有權模式’及‘服務經營權模式’，以減少鐵路項目出現延誤、超支或造假等問題；及**

- (九) **檢討路政署在監管鐵路項目的角色及其外聘‘監察及核證顧問’的制度，以提升協助監察鐵路項目的成效。**

註：陸頌雄議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

3. 經陳恒鏞議員修正的議案

現時香港的11條鐵路均由香港鐵路有限公司(下稱‘港鐵公司’)為香港興建及營運11條鐵路，而未來將有7個新鐵路項目極有機會交由港鐵公司負責；香港市民在交通上極為依賴鐵路系統，但近年社會對港鐵公司的服務質素、企業管治及工程監管方面都持極大意見，例如近期港鐵公司被揭發連串鐵路建造工程質量事故；香港特區政府為港鐵公司的大股東，有重大責任監管港鐵公司，為市民提供最優質和安全的鐵路服務及基建；就此，本會促請特區政府採取下列措施重整港鐵公司管治，以改善其服務和企業形象，並挽回公眾對港鐵公司的信心：

- (一) **要求港鐵公司就鐵路建造工程質量事故問責——根據港鐵公司與特區政府簽訂的服務經營權協議，港鐵公司獲支付項目管理費，負責工程管理及監察的工作，但港鐵公司就監督鐵路建造工程及通報事故的表現差劣，未能符合公眾期望；港鐵公司在有關事故中責無旁貸，須承擔有關錯失，包括減收項目管理費及扣減管理層薪酬和獎金；**
- (一)(二) **成立獨立鐵路拓展署——鑒於現時由規劃到興建一條鐵路，涉及多個政府部門，包括機電工程署、土木工程拓展署、屋宇署及路政署等，以致政出多門，效率不彰；另外，由於路政署亦負責全港所有道路、隧道及大橋等工程，使其難以分身，引致監管鐵路方面出現問題；故此，特區政府應成立獨立鐵路拓展署專責鐵路工程，並直接向運輸及房屋局局長負責，以更有效規劃香港鐵路發展藍圖，進行前瞻性策略性研究，以及協調相關部門，從而推動各鐵路項目的落實；**
- (二)(三) **同步規劃新發展區及其鐵路配套——過往規劃部分新發展區時，因特區政府未有同時考慮交通配套，令區內出現嚴重交通問題，特區政府於是再急就章興建鐵路，引致工程質素下降；故此，新發展區和鐵路配套應同步規劃，以避免因趕工而影響鐵路項目的質素；**

- (三)(四) 督促港鐵公司定期檢討其更新信號系統的投資策略 **及提升車站設施**——港鐵列車服務過去多次嚴重延誤皆因信號系統老舊所致，故此，港鐵公司應定期提升信號系統至最新版本，而非以成本為最大考慮因素而拒絕提升信號系統，從而確保為乘客提供穩定及可靠的公共交通服務，**以及定期改善車站設施**；
- (四) ~~理順港鐵公司主席和行政總裁的委任——為應對可預見的鐵路項目，港鐵公司主席和行政總裁兩位最高負責人的其中一位應具備工程背景，以便在最高層面監察工程進度；~~
- (五) 監督港鐵公司檢討內部招標制度的準則——在制訂其內部招標制度的準則時，港鐵公司應研究依從特區政府的招標制度的準則，着重參考投標者的過去表現、合作態度及問責表現等，而不應偏重價低者得的原則，以及投標者過去負責鐵路項目的次數為優先考慮因素，以免造成壟斷；
- (六) 要求港鐵公司強化工程管理通報機制——港鐵公司應建立具體而具透明度的通報準則，並在兩個層面作出改善：第一層面是要求前線工地員工必須向上級管理層匯報工地情況，包括但不限於向承建商就任何不合符圖則和施工要求的工作發出不及格通知書/報告，而第二層面就是向政府匯報所有屢犯不改、拖延解決及懷疑違反法例要求的施工問題；及
- (七) 提升港鐵公司對承建商工程監管的要求——港鐵公司應參考特區政府對工務工程監管的要求，包括考慮引入工務工程的承建商管理手冊，以對施工質素、工程進度及安全、環境保護、項目負責人的管理及態度、工程分判及採購表現等進行定期評核，以及要求駐地盤人員在場百分百監工，從而提升對鐵路項目監督的嚴謹性；**及**
- (八) **加強港鐵公司的企業社會責任——雖然近年鐵路服務發生多宗嚴重延誤事故，但港鐵公司在豐厚的盈利下仍加票價，而提出的票價優惠也不足，令社會不滿；故此，特區政府應加強督促港鐵公司改善其服務質素，並要求港鐵公司主動調低票價和提供更多票價優惠，以及將‘盈利指數’加入現行港鐵票價調整方程式中，以致力回饋社會和建立正面形象。**

註：陳恒鑾議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

4. 經郭家麒議員修正的議案

香港鐵路網絡發達；香港鐵路有限公司(下稱‘港鐵公司’)為香港興建及營運11條鐵路，而未來將有7個新鐵路項目極有機會交由港鐵公司負責；**由於香港特區政府奉行鐵路為主、巴士為輔的運輸政策，故**香港市民在交通上極為依賴鐵路系統，但近年社會對港鐵公司的**票價**、服務質素、企業管治及工程監管方面都持極大意見；香港特區政府為港鐵公司的大股東，有重大責任監管港鐵公司，為市民提供最優質和安全的鐵路服務及基建，**同時亦有責任讓市民可以在合理的票價下使用鐵路服務**；就此，本會促請特區政府採取下列措施重整港鐵公司管治，以挽回公眾對港鐵公司的信心：

~~(一)——成立獨立鐵路拓展署——鑒於現時由規劃到興建一條鐵路，涉及多個政府部門，包括機電工程署、土木工程拓展署、屋宇署及路政署等，以致政出多門，效率不彰；另外，由於路政署亦負責全港所有道路、隧道及大橋等工程，使其難以分身，引致監管鐵路方面出現問題；故此，特區政府應成立獨立鐵路拓展署專責鐵路工程，並直接向運輸及房屋局局長負責；~~

(一) **改革路政署轄下的鐵路拓展處——特區政府應盡快落實2014年《廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告》中的建議，加強鐵路拓展處作為項目委託人的角色，包括加強其監察及核證的職能，以及設立機制讓特區政府介入處理鐵路工程問題；**

(二) 同步規劃新發展區及其鐵路配套——過往規劃部分新發展區時，因特區政府未有同時考慮交通配套，令區內出現嚴重交通問題，特區政府於是再急就章興建鐵路，引致工程質素下降**例如東涌人口至今已超過十萬人，但東涌西延線及東涌東站的工程至今仍未動工，居民需透過接駁交通工具往來東涌站；另外，九龍東的各大型發展區將相繼落成，但東九龍線工程至今亦未動工，九龍東半山居民唯有依賴現時高使用率且不方便的接駁交通工具往來鄰近的港鐵站；故此，新發展區和鐵路配套應同步規劃，以避免因趕工而影響鐵路項目的質素****區內交通設施未能配合人口發展，而對居民造成不便；此外，因應新界西人口急速上升，特區政府應立即研究興建第二條連接新界西及市區的鐵路，以解決區內公共交通不足的問題；**

- (三) 督促港鐵公司定期檢討其更新信號系統的投資策略——港鐵列車服務過去多次嚴重延誤皆**除因列車系統及其他硬件配套未能追上人口需求外，亦**因信號系統老舊所致，故此，港鐵公司應定期提升信號系統至最新版本，而非以成本為最大考慮因素而拒絕提升信號系統，從而確保為乘客提供穩定及可靠的公共交通服務；
- (四) 理順港鐵公司主席和行政總裁的委任**及責任**——為應對可預見的鐵路項目，港鐵公司主席和行政總裁兩位最高負責人的其中一位應具備工程背景，以便在最高層面監察工程進度；**此外，特區政府應為港鐵公司制訂公開透明的罰則，將港鐵公司的服務表現及工程監督質素與港鐵公司主席和行政總裁的薪酬掛鉤，令他們就鐵路系統及工程項目負上應有的責任；**
- (五) 監督港鐵公司檢討內部招標制度的準則——在制訂其內部招標制度的準則時，港鐵公司應研究依從特區政府的招標制度的準則，着重參考投標者的過去表現、合作態度及問責表現等，而不應偏重價低者得的原則，以及投標者過去負責鐵路項目的次數為優先考慮因素，以免**工程公司為求中標而將投標價降低，導致往後工程無止境的超支，以及造成壟斷；**
- (六) 要求港鐵公司強化工程管理通報機制——港鐵公司應建立具體而具透明度的通報準則，並在兩個層面作出改善：第一層面是要求前線工地員工必須向上級管理層匯報工地情況，~~包括但不限於向承建商就任何不合符圖則和施工要求的工作發出不及格通知書/報告，而第二層面就是向政府匯報所有屢犯不改、拖延解決及懷疑違反法例要求的施工問題；~~**及特區政府應盡快落實2014年《廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告》中的建議，全面整頓港鐵公司的工程管理制度及內部文化，以及全面改革工程匯報制度；**
- (七) 提升港鐵公司對承建商工程監管的要求——港鐵公司應參考特區政府對工務工程監管的要求，包括考慮引入工務工程的承建商管理手冊，以對施工質素、工程進度及安全、環境保護、項目負責人的管理及態度、工程分判及採購表現等進行定期評核，以及要求駐地盤人員在場百分百監工，從而提升對鐵路項目監督的嚴謹性；**及**

- (八) ~~研究全數回購港鐵公司餘下的股份——雖然特區政府現時持有港鐵公司75.17%股份，但港鐵公司往往為顧及其他股東的利益，而忽視鐵路為公共交通系統的骨幹、市民對票價的負擔能力及港鐵公司的社會責任；故此，特區政府應全數回購港鐵公司餘下的24.83%股份，讓特區政府及立法會一併監管港鐵公司的整體營運、未來發展、各鐵路項目及制訂合理票價。~~

註：郭家麒議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

5. 經林卓廷議員修正的議案

香港鐵路有限公司(下稱‘港鐵公司’)為香港興建及營運11條鐵路，而未來將有7個新鐵路項目極有機會交由港鐵公司負責；香港市民在交通上極為依賴鐵路系統，但近年社會對港鐵公司的服務質素、企業管治及工程監管方面都持極大意見；**近期鐵路建造工程被揭發剪短鋼筋、削薄結構牆鋼筋及沒按規定加裝工字鐵的事件，令香港市民對港鐵公司十分失望**；香港特區政府為港鐵公司的大股東，有重大責任監管港鐵公司，為市民提供最優質和安全的鐵路服務及基建；就此，本會促請特區政府採取下列措施重整港鐵公司管治，以挽回公眾對港鐵公司的信心：

- (一) ~~成立獨立鐵路拓展署~~**增加路政署人手**——鑒於現時由規劃到興建一條鐵路，涉及多個政府部門，包括機電工程署、土木工程拓展署、屋宇署及路政署等，以致政出多門，效率不彰；另外，由於路政署亦負責全港所有道路、隧道及大橋等工程，使其難以分身，引致監管鐵路方面出現問題；故此，特區政府應成立獨立鐵路拓展署專責鐵路工程，並直接向運輸及房屋局局長負責**運輸及房屋局應加強協調部門間的工作，並增加路政署專責監督鐵路工程的人手，從而加強突擊巡查，以確保有關工程按規定施工**；
- (二) ~~同步~~**及早**規劃新發展區及其**新界新市鎮**的鐵路配套——過往規劃部分新發展區時，因特區政府未有同時考慮交通配套，令區內出現嚴重交通問題，特區政府於是再急就章興建鐵路，引致工程質素下降；故此，新發展區和**新界新市鎮**的鐵路配套應**同步及早**規劃，**特別是新界連接市區的鐵路系統**，以避免因趕工而影響鐵路項目的質素；
- (三) 督促港鐵公司定期檢討其**確保**更新信號系統的投資策略——港鐵列車服務過去多次嚴重延誤皆因信號系統老舊所

致，故此，港鐵公司應定期提升信號系統至最新版本，而非以成本為最大考慮因素而拒絕提升**工程如期完成——港鐵公司將於未來數年陸續完成更換**信號系統，**特區政府必須加強監督有關工程**，從而確保**港鐵公司各路線的新信號系統可以如期啟用**，為乘客提供**更頻密的班次及更穩定及可靠的公共交通的服務**；

- (四) ~~理順港鐵公司主席和行政總裁的委任~~**要求港鐵公司委任具備工程背景的獨立非執行董事**——為應對可預見的鐵路項目，港鐵公司主席和行政總裁兩位最高負責人的其中一位應**港鐵公司應委任更多具備工程背景的人士及國際專家為獨立非執行董事**，以便**他們**在最高層面監察工程進度及質量；
- (五) 監督港鐵公司檢討內部招標制度的準則——在制訂其內部招標制度的準則時，港鐵公司應研究依從特區政府的招標制度的準則，着重參考投標者的過去表現、合作態度及問責表現等，而不應偏重價低者得的原則，以及投標者過去負責鐵路項目的次數為優先考慮因素，以免造成壟斷；**此外，工程合約應加入條款，規定承建商及分判商必須因應港鐵公司的要求，向公眾交代社會關注的工程問題**；
- (六) 要求港鐵公司強化工程管理通報機制——港鐵公司應建立具體而具透明度的通報準則，並在兩個層面作出改善：第一層面是要求前線工地員工必須向上級管理層匯報工地情況，包括但不限於向承建商就任何不合符圖則和施工要求的工作發出不及格通知書/報告，而第二層面就是向政府匯報所有屢犯不改、拖延解決及懷疑違反法例要求的施工問題，**而當工程涉及造假、公眾安全及貪腐的問題，必須向政府最高層匯報**；及
- (七) 提升港鐵公司對承建商工程監管的要求——港鐵公司應參考特區政府對工務工程監管的要求，包括考慮引入工務工程的承建商管理手冊，以對施工質素、工程進度及安全、環境保護、項目負責人的管理及態度、工程分判及採購表現等進行定期評核，以及**並**要求駐地盤人員在場百分百監工，**以及研究外國先進監管經驗，不時檢討工程監管制度**，從而提升對鐵路項目監督的嚴謹性。

註：林卓廷議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。