

# 財務委員會參考文件

## 有關機場核心計劃項目 工程進展、財務安排、成本預算、撥款及 索賠情況的季度報告 (1998年10月至12月)

### 引言

附件1 本文件是向財務委員會提交的機場核心計劃項目第18份季度報  
附件2 告，載述有關1998年10月至12月期間的資料。成本報告摘要載於附  
件1，機場核心計劃索賠情況摘要則載於附件2。

2. 如委員希望我們就這份報告作更詳細的闡釋，並回答有關問題，我們當樂意作出安排。
3. 由10個項目組成的機場核心計劃大致上已告完成，而這份報告亦是有關該項計劃的最後一份季度報告。

### 新機場目前的情況

4. 在上一季內，新機場運作正常，客運服務方面亦續有改善。機場每天的客運量平均為8萬人次，而每天的貨物吞吐量則多達5 000公噸。75%的航機可按原定時間啟航或在原定時間15分鐘內起飛；90%的旅客在下機後10分鐘內便可取回行李；而98%的抵港和離港旅客則可在15分鐘內辦妥出入境手續。這些記錄均已超越啟德機場的高服務水平。

5. 雖然1998年10月15日發生電力故障，使香港空運貨站有限公司超級一號貨站的貨運服務一度中斷，以致航空貨運處理工作出現了一些延誤，但速遞中心和鮮活貨物處理中心的服務卻未有受到影響。香港空運貨站有限公司敷設了臨時電纜，以恢復超級一號貨站

的電力供應，俾能回復正常運作。到10月22日，該公司已清除積壓的貨物。自此以後，超級一號貨站一直順利運作，在1998年12月，其貨物吞吐量共達121 800公噸，即每天約4 000公噸，佔超級一號貨站貨運處理總數量的61%。有關承包商亦繼續進行餘下的小規模工程，並把出現問題的地方加以糾正。

## 機場核心計劃的成本預算和撥款情況

6. 機場核心計劃的最終成本預計仍會維持在1997年11月所公布1,553億2,200萬元的整體修訂預算內，其中政府負責的機場核心計劃工程開支淨額、機場管理局(下稱「機管局」)負責的新機場工程，以及機場鐵路(下稱「機鐵」)工程的成本，仍分別維持在496億800萬元、497億8,700萬元和340億元的預算內。

7. 至現時為止，財務委員會就政府機場核心計劃項目所批准的撥款淨額共達495億2,700萬元，佔工程預算的99.8%。截至1998年12月31日為止，政府當局已把471億9,500萬元撥作有關承擔額，佔工程預算的95%。在這筆撥款中，已動用的款項為463億6,400萬元，佔工程預算的93%。

8. 財務委員會批准為新機場提供的注資承擔額為366億4,800萬元。截至1998年12月31日為止，機管局已把465億7,900萬元撥作有關承擔額，佔工程預算的94%。在這筆撥款中，機管局已動用的款項為457億8,700萬元，佔工程預算的92%。

9. 財務委員會已批准注資237億元，供香港地下鐵路公司(下稱「地鐵公司」)建造機鐵。截至1998年12月31日為止，地鐵公司已把329億5,600萬元撥作有關承擔額，佔工程預算的96.9%。在這筆撥款中，地鐵公司已動用的款項為329億2,100萬元，佔工程預算的96.8%。

## 索賠

10. 截至1998年12月31日為止，政府、機管局和地鐵公司就152份機場核心計劃主要建造合約接獲的索賠要求共26 679宗，其中12 793

宗已獲解決，賠償額共43億2,100萬元，承建商原先提出的索賠額為155億400萬元。按照現時的評估，應急費用足以應付尚未解決的索賠要求。

-----

工務局  
新機場工程統籌署  
1999年2月

## 機場核心計劃截至 1998 年 12 月 31 日的索賠情況摘要

### 引言

建造過程所涉及的風險，在機場核心計劃建造合約中會由僱主和承建商共同承擔。因此，這些合約必須載明某些方法，讓承建商可就僱主須負責任的風險，要求取得額外款項（賠款要求）或時間（延期要求）或兩者。合約索賠是建造合約的一個正常和自然部分。

2. 自機場核心計劃展開以來，政府已致力訂立制度，俾能及早確定合約索賠要求。同樣地，我們亦已設立機制，以便早日處理索賠事件，並盡量避免出現合約索賠演變為正式合約爭議的情況。

### 記錄中有關機場核心計劃的索賠總數

#### 附錄

3. 如附錄所示，截至 1998 年 12 月 31 日為止，政府、機場管理局（機管局）和地鐵公司（以下統稱為工程代理）共批出 152 份機場核心計劃主要建造合約，已批出的合約總值達 892 億 9,100 萬元。我們並未把西區海底隧道合約包括在內，因為所有關於該份合約的索賠要求均由該專營機構負責。

4. 自機場核心計劃展開以來，工程代理記錄中有關已批出合約的索賠個案共 26 679 宗，其中 12 793 宗已透過賠款或因承建商撤回索賠要求而獲得解決，仍未解決的索賠要求則尚有 13 886 宗。

### 解決索賠要求

5. 工程代理曾向承建商付出 43 億 2,100 萬元，以解決上述 12 793 宗索賠要求，而承建商最初提出的索賠額則為 155 億 400 萬元。

## 尚未解決的索賠要求

6. 截至 1998 年 12 月底為止，就基本工程儲備基金工程項目提出而尚未解決的索賠要求共 1 918 宗，所涉及的索賠總額為 29 億 4,700 萬元，而估計就這些尚未解決的索賠要求或須支付的賠償額為 7 億 2,400 萬元。

7. 截至 1998 年 12 月 31 日為止，機管局共批出 49 份主要建造合約，已記錄的索賠要求有 12 060 宗，其中 8 121 宗尚未解決。承建商就這些尚未解決的索賠要求提出的索賠總額達 104 億 2,100 萬元，而機管局估計或須支付的賠償額則為 33 億 2,300 萬元。

8. 至於地鐵公司方面，截至 1998 年 12 月底為止，已批出的機鐵合約數目仍為 31 份，已記錄的索賠要求共有 8 672 宗，其中 4 825 宗已獲解決。承建商就 3 847 宗尚未解決的索賠要求提出的索賠額為 37 億 4,000 萬元，而地鐵公司估計或須支付的賠償額則為 16 億 6,100 萬元。

9. 總括而言，在 13 886 宗尚未解決的索賠要求中，12 130 宗為賠款或賠款及延期要求。截至 12 月底為止，承建商就這些要求索賠 171 億 800 萬元，而工程代理則估計可能須就這些索賠要求賠償 57 億 800 萬元。

10. 工程代理現時的評估顯示，在機場核心計劃項目的修訂預算中，應急費用足以應付上述索賠要求，而餘額亦可應付餘下工程因變動和更改指示而引致的開支。

11. 當局亦會留意延期要求的情況，原因是當承建商取得延期許可之後，一旦承建商真的未能如期竣工，僱主向其徵收協定違約金的權利將會受到影響。

12. 簡單來說，我們有信心，在機場核心計劃整體預算中，有足夠預留款項可供應付整個計劃的索賠要求。

-----

**截至1998年12月31日**  
**有關機場核心計劃預算、撥款、承擔款額、開支和進展的摘要報告**  
**(以百萬港元為單位，並按付款當日價格計算)**

機場核心計劃項目	1992年	1994年	1995年	1996年	1997年	至今獲財務委員會 批准的撥款(1)		至今已為合約 承擔的款項		至今已實際 動用的款項	
	4月的預算	1月的預算	10月的預算	10月的預算	11月的預算	6	7=6/5	8	9=8/5	10	11=10/5
新機場的政府設施	4,829	5,539	5,539	5,539	5,051	5,051	100%	4,172	83%	3,746	74%
北大嶼山快速公路	8,102	7,572	7,568	7,568	7,568	7,549	100%	7,410	98%	7,403	98%
東涌發展第I期	3,027	2,556	2,822	2,822	2,495	2,488	100%	2,396	96%	2,331	93%
青嶼幹線	17,155	14,167	14,167	13,767	13,660	13,647	100%	13,056	96%	13,054	96%
三號幹線	8,918	6,004	6,007	5,107	4,804	4,805	100%	4,697	98%	4,681	97%
西九龍填海計劃	12,587	12,798	12,793	12,191	11,699	11,676	100%	11,497	98%	11,309	97%
西九龍快速公路	3,383	2,767	2,738	2,738	2,738	2,738	100%	2,645	97%	2,645	97%
中區填海計劃第I期	2,827	2,694	3,233	3,291	3,291	3,291	100%	3,213	98%	3,027	92%
公用設施及其他	3,260	3,117	3,250	3,152	3,044	3,004	99%	2,791	92%	2,787	92%
政府機場核心計劃項目開支總額，包括可就機鐵和機場工程獲付還的款項	64,088	57,214	58,117	56,175	54,350	54,249	100%	51,877	95%	50,983	94%
減去以下工程的調整額：											
可獲付還費用的機鐵工程	(4,029)	(4,759)	(5,408)	(5,271)	(4,524)	(4,504)	100%	(4,482)	99%	(4,419)	98%
可獲付還費用的機場工程	0	0	(254)	(254)	(218)	(218)	100%	(200)	92%	(200)	92%
收回付還款項後，基本工程儲備基金內的政府機場核心計劃項目開支淨額	60,059	52,455	52,455	50,650	49,608	49,527	100%	47,195	95%	46,364	93%
赤鱘角新機場 — 與機管局有關的項目	48,178	49,787	49,787	49,787	49,787	36,648 (2)	74%	46,579	94%	45,787	92%
機場鐵路	33,500	34,000	34,000	34,000	34,000	23,700 (2)	70%	32,956	97%	32,921	97%
資本投資基金內用於機鐵與機場的政府開支總額						60,348		79,535		78,708	
政府用於機場核心計劃的開支總額						109,875		126,730		125,072	
赤鱘角新機場 — 專營權	15,493	15,400	15,400	15,400	15,400						
西區海底隧道	6,500	6,527	6,527	6,527	6,527						
機場核心計劃開支總額	163,730	158,169	158,169	156,364	155,322						

附註：

- (1) 包括財務委員會批准由基本工程儲備基金或資本投資基金撥款進行的顧問合約、工程合約與土地徵用的費用（連應急費用在內）。
- (2) 相等於由資本投資基金撥予機場鐵路及機場工程的注資承擔額的100%，超出獲批注資額的款項由地鐵公司和機管局的貸款計劃承擔。

**機場核心計劃合約索賠情況**  
(截至1998年12月31日)

機場核心計劃項目	已批出的主要建造合約 <sup>(1)</sup>			已發出通知的 索賠要求 數目	已獲解決的索賠要求			尚未解決的索賠要求		
	數目	已批出 合約價值 (百萬元)	已完成的工程 <sup>(2)</sup> (百萬元)		數目	最初提出的 索賠額 (百萬元)	已支付的賠償額 (百萬元)	數目 <sup>(4)</sup>	索賠額 (百萬元)	估計或須支 付的賠償額 <sup>(5)</sup> (百萬元)
基本工程儲備基金 工程項目	72	37,393	40,165	5 947	4 029	8,184	1,399	1 918	2,947	724
機管局 - 赤鱗角新機場	49	34,142	36,508	12 060	3 939	3,301	1,262	8 121 <sup>(3)</sup>	10,421	3,323
地鐵公司 - 機場鐵路	31	17,756	23,678	8 672	4 825	4,019	1,660	3 847	3,740	1,661
合計	152	89,291	100,351	26 679	12 793	15,504	4,321	13 886	17,108	5,708

註： <sup>(1)</sup> 不包括非建造合約，例如設計、供應和設備合約。

<sup>(2)</sup> 已完成工程的價值可能因合約變動和支付了補充協議中涉及的費用而超出已批出合約價值。

<sup>(3)</sup> 在這8 121宗已發出通知但尚未解決的索賠要求中，有4 194宗現正視作更改指示個案來進行評估。

<sup>(4)</sup> 包括遭駁回的索賠要求。

<sup>(5)</sup> 包括中期賠款。