

二零零九年六月四日會議
資料文件

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

西港島線項目預算查核

目的

本文件向委員解釋如何查核西港島線項目的造價預算。

2. 路政署鐵路拓展處於 2008 年 9 月根據合約編號 RDO WIL 1/2007 委託獨立工程顧問（工程顧問）進行審核港鐵公司根據西港島線方案而估計的建造費用，營運和維修費用，項目管理費用，應急費用和非車費收入等。

3. 爲了查明可能影響到該項工程的施工方法和工程費用的主要限制因素，工程顧問首先需要徹底檢視港鐵公司及其顧問公司提交就項目設計方案的報告書。

4. 港鐵所採用的大部分成本數據是根據港鐵因應最近新落成的鐵路延伸項目而制定的比率，從而估計西港島線的工程造價。工程顧問進行了獨立的成本評估，發現除少數幾個項目外，主要項目的估價都在 3-5% 的合理範圍內。工程顧問在 2009 年 1 月提交的最後報告並作出以下主要結論：

(a) 建議減少港鐵公司的總體估計工程費用如下：

項目	工程顧問建議減幅
(i) 土木工程及供應合同	2.6 %
(ii) 屋宇裝備設施	0.3 %
(iii) 機電工程系統	0.3 %
(iv) 車輛	0.3 %
(v) 設計費用	0.7 %
(vi) 項目管理費	0.6 %
合計	4.8 %

- (b) 工程顧問認為土木及供應合同的估價主要區別是由於有些工程和機械項目的費用被高估，如隧道掘進機和壓縮空氣設備，儀器，清除障礙，地面凍結工程和保護資訊設施等。此外，工程顧問認為港鐵公司基於現有的資料而所假設的困難因素是沒有足夠理據支持的，應予以刪除。
- (c) 工程顧問認為港鐵公司採取了有系統的辦法來制定屋宇裝備設施的估計費用。然而，如(b)段一樣，應刪除困難因素，因此建議輕微減少估計費用。
- (d) 工程顧問認為機電工程系統的估計費用大致上是正確的。然而，建議刪除信息系統合同不可預見的條件要求，因此建議輕微減少估計費用。
- (e) 工程顧問認為設計費用和項目成本（項目管理費用）應分別輕微減少 0.7% 和 0.6 %。
- (f) 工程顧問認為未來的運作和維修費用大致上是合理的。
- (g) 工程顧問建議非車費收入應輕微增加 9 %。
- (h) 工程顧問得出結論認為，港鐵公司提 13 % 的應急費用是合理和適當的。

5. 工程顧問在報告中建議應總體減少港鐵公司 4.8 % 的估計工程費用。然而，工程顧問及港鐵公司是基於不同的假設和成本的數據庫，最後兩者所估計的工程費用有所不同是在預料之內。事實上，這類如西港島線的大規模建設項目，約 5 % 的差異可說是小的幅度。港鐵公司需要承擔的“風險”而同意一個有上限的資助金額，對於這樣一個小的差異，迫使港鐵放棄自己的專業評估而接受工程顧問的評估並不合理。此外，承建商是否按照港鐵或工程顧問的估計項目價格而提交他們的投標，其實可在即將進行的招標工作結果中知悉。根據退還機制，採用實際的合同價格，而不是估計招標價格來重新評估資助金額，不同估計價格的差異引致的問題也會因此消失。

6. 鑑於全球經濟不明朗的因素和最近原材料價格有下降趨勢的環境下，在不知道政府將會提出採用餘款退還機制的情況下，工程顧問曾建議政府應採用臨時的資助金額，並分階段支付予港鐵公司，如在詳細設計階段結束後，主要建築合同招標完成後，工程合約賬目完結後等。我們認為餘款退還機制和分階段支付資助金的建議，兩者的目標都是避免工程招標及物價上漲的風險，基本上是殊途同歸。當工程合約賬目完結而全部的實際費用得悉後，那些差額便可理順。唯因後期的金額要加上利息成分，工程顧問的分期批出資助金建議反而會使政府所需負擔的金額有所增加。因工程顧問建議的分期批出資助金會令撥款過程複雜化，而每年要和港鐵公司商議下年度資助金額，然後向工務小組/財委會申請撥款。

7. 由於工程顧問提交的報告包含一些與造價有關之敏感資料，這些均為機密資料，我們將存放該報告於立法會秘書處以供議員參閱。

8. 請委員備悉本文件的內容。

運輸及房屋局
二零零九年六月