

立法會

Legislative Council

立法會CB(3)200/14-15號文件

2014年11月28日內務委員會會議文件

定於2014年12月3日立法會會議上提出的質詢

提問者：

- (1) 梁國雄議員 (口頭答覆)
- (2) 陳恒鏞議員 (口頭答覆)
- (3) 盧偉國議員 (口頭答覆)
- (4) 鍾國斌議員 (口頭答覆) (新的質詢)
(取代其原先提出的質詢)
- (5) 何秀蘭議員 (口頭答覆)
- (6) 湯家驊議員 (口頭答覆) (新的質詢)
(林大輝議員已放棄編配給他的
質詢時段)
- (7) 謝偉銓議員 (書面答覆)
- (8) 易志明議員 (書面答覆)
- (9) 單仲偕議員 (書面答覆)
- (10) 田北俊議員 (書面答覆)
- (11) 涂謹申議員 (書面答覆)
- (12) 陳家洛議員 (書面答覆)
- (13) 胡志偉議員 (書面答覆)
- (14) 莫乃光議員 (書面答覆)
- (15) 葛珮帆議員 (書面答覆)
- (16) 梁繼昌議員 (書面答覆)
- (17) 林大輝議員 (書面答覆) (新的質詢)
(取代其原先提出的質詢)
- (18) 葛珮帆議員 (書面答覆)
- (19) 葉劉淑儀議員 (書面答覆)
- (20) 陳克勤議員 (書面答覆)
- (21) 梁國雄議員 (書面答覆)
- (22) 謝偉俊議員 (書面答覆)

註 :

NOTE :

議員將採用這種語言提出質詢

Member will ask the question in this language

上海與香港股票交易的互聯互通機制

(4) 鍾國斌議員 (口頭答覆)

上海與香港股票交易的互聯互通機制(下稱“滬港通”)已於上月17日起實施，擴大了兩地投資管道。政府期望在滬港通的帶動下，兩地資本市場會逐步融合，本港金融業亦會因此而壯大，提升香港競爭力，讓香港成為國際資金到內地投資的一個重要門戶。投資者可直接透過滬港通的平台，投資指定類別的滬港股票，而港人每日兌換人民幣上限亦已取消，便利金融交易。然而，滬港通自開通至今，使用的投資額度明顯低於市場預期，亦未能帶動港股大幅上升，投資者對南下購買港股的滬港通的反應尤其冷淡。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於有證券業人士指出，港股通首周使用的額度遠低於滬股通，是因為大型的內地機構投資者，包括公募基金、保險公司等仍在等待監管機構公布相關的投資指引，當局有否研究為何滬港通籌劃多時，該等投資者仍未準備妥當；當局有否與內地有關當局制訂機制，共同檢討滬港通對兩地證券市場的具體影響；
- (二) 當局有否評估滬港通會否造成“南水北調”的情況，即有大量原先投資於港股的資金被調往投資於滬股；若有評估，結果為何；當局會否推出更多的政策，吸引資金投資港股，例如進一步與內地相關部門合作，使更多內地的機構投資者熟悉香港證券市場，以及鼓勵和便利他們投資港股；及
- (三) 鑒於現時滬港兩地證券市場的法律及規定存有差異，當局會否向投資內地股票時遇到法律問題或爭拗的本港投資者提供協助；若會，他們可向哪個政府部門求助；當局將如何解決有關問題，以保障小投資者及進一步加強滬港證券市場的互聯互通；未來有何措施協助兩地投資者認識兩地證券市場的法律及規定？

建造中的廣深港高速鐵路香港段

(6) 湯家驊議員 (口頭答覆)

本人早於2009年本會財務委員會審批廣深港高速鐵路香港段(下稱“高鐵”)工程項目的撥款建議時指出，當局建議高鐵採用的一地兩檢安排難以實施，原因是內地執法機關按《基本法》不得在香港特別行政區(下稱“特區”)境內進行出入境管制等執法工作。《基本法》的有關條文包括第十八條，該條訂明在特區實施的全國性法律須列於附件三，而不屬於特區自治範圍的法律才可列入附件三；第二十二條則規定，中央各部門等在特區設立的一切機構及其人員均須遵守特區法律。另一方面，儘管政府在本年5月表示，高鐵工程出現延誤及超支問題，但香港鐵路有限公司(下稱“港鐵公司”)委託的海外專家最近指出，工程有三分之二機會進一步超支，而通車日期有三分之一機會進一步延誤。鑒於一地兩檢安排能否實施，以及高鐵工程超支和延誤會影響高鐵的成本效益，政府可否告知本會：

- (一) 有何具體方法解決一地兩檢安排在特區實施的法律問題；該項工作現時的進展，以及預計何時解決該問題；有否評估在高鐵通車後但一地兩檢安排未能實施的情況下，高鐵乘客需要在邊境下車辦理出入境手續後再上車，會否降低高鐵行駛速度，甚至跟直通車相距不遠，以致高鐵未能達到原先預期的成本效益；如評估結果為否，理據為何；
- (二) 鑒於高鐵在通車時可能無法落實一地兩檢安排，以致在特區境內只能以普通速度行駛，政府有否計劃一旦確定該情況會出現時，推行可減低高鐵興建成本的方案；如有，方案為何；如否，原因為何；及
- (三) 鑒於上述專家建議，港鐵公司每6個月重新評估造價一次、制訂以概率為基礎的關鍵績效指標，以及規定當工程項目如期完工或達致其預測造價的概率下降百分之五或以上時，即須向工程委員會匯報，當局會否要求港鐵公司落實該等建議；如否，原因為何；高鐵進一步超支的金額將由哪方承擔；如由港鐵公司承擔，當局如何確保港鐵公司不會透過增加票價或其他方式將有關支出轉嫁市民？

大型基建工程項目的超支及延誤情況

(17) 林大輝議員 (書面答覆)

據報，近月有多項大型基建工程項目相繼出現嚴重超支及延誤的情況，包括港珠澳大橋相關的本地工程、廣深港高速鐵路香港段、鐵路沙田至中環綫及南港島綫、蓮塘／香園圍口岸與相關工程、西九文化區等。工程費用超支的金額由數十億至過百億元不等。有市民質疑當局控制工務工程項目開支和進度的能力，並憂慮規劃中的工務工程項目，包括啟德體育園區及香港國際機場三跑道系統計劃（“機場第三條跑道工程”），可能亦會出現超支和延誤的情況。就此，政府可否告知本會：

- (一) 上述工程項目每項的(i)最新的造價估算、(ii)最新預計的完工日期、(iii)預計超支金額、(iv)預計需向立法會申請追加撥款的金額，以及(v)向本會財務委員會提交追加撥款申請的日期(以表列出)；
- (二) 有否評估上述工程項目出現超支及延誤情況的原因，以及當中有否涉及政府官員在人事、財政、行政和決策方面的失誤；如有，哪些政府官員須為此負責，以及會否要求有關官員為工程項目出現超支和延誤情況引咎辭職；如不會要求，原因為何；
- (三) 有否檢討現行估算工程開支和監控工程開支及進度的機制，以期減少出現超支和延誤的情況；如有檢討，詳情為何；如否，原因為何；
- (四) 有否因應上述工程項目出現超支的問題，加強工程項目的風險管理工作，以及引入分擔超支／攤分節省工程費用的機制；如有，詳情為何；如否，原因為何；
- (五) 有否評估上述工程項目的延誤，對香港的經濟和民生、香港與內地的交流合作、香港的國際形象、市民對政府管治能力的信心，以及立法會對政府控制工務工程開支的信心有何影響；如有評估，結果為何；如否，原因為何；
- (六) 鑒於上述工程項目部分為跨境設施，是否知悉有關的延誤對內地造成的經濟損失和民生影響；有否評估有關的延誤會否影響中央政府對香港特別行政區政府的辦事和管治能力的信心；如有評估，結果為何；如否，原因為何；

- (七) 有否研究令上述工程項目追回進度的方法；如有，該等方法的詳情及所涉額外開支為何；如否，原因為何；
- (八) 除上述工程項目外，已確定會出現超支或延誤情況的工務工程項目及其詳情(包括最新的造價估算、超支金額和延誤情況等)為何；
- (九) 現時規劃中的啟德體育園區的最新造價估算和預計完工時間；有否檢討該工程項目的籌劃工作並採取措施，確保不會出現超支或延誤的情況；如有檢討及採取措施，詳情為何；如否，原因為何；
- (十) 機場第三條跑道工程的最新造價估算和預計完工日期為何；有何可行的措施確保不會出現超支和延誤的情況；會否制訂在出現超支情況時採用的財務後備方案，以便可無需向本會財務委員會申請追加撥款下完成工程；
- (十一) 會採取甚麼具體措施，防止籌劃中的工務工程項目出現超支和延誤的情況；
- (十二) 有否評估各個建造業工種在未來5年的人手供應能否應付籌劃中的工務工程項目的人手需求；如有評估，詳情為何；如否，原因為何；及
- (十三) 會否再次檢討輸入建造業工人的政策，以期輸入足夠的建造業工人應付大型基建工程項目的人手需求，並藉以降低建築成本；如會，詳情為何，如否，原因為何？