

(中文譯本)

二零一五年六月
資料文件

**立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會**

**廣深港高速鐵路香港段
最新的目標完工日期和造價估算**

引言

香港鐵路有限公司 (下稱「港鐵公司」) 已於 2015 年 6 月 30 日將廣深港高速鐵路香港段 (下稱「高鐵香港段」) 工程項目最新的目標完工日期和造價估算提交予政府。本文件旨在向委員匯報有關的評估結果。

2. 高鐵香港段是一條連接香港、深圳、東莞和廣州的高速鐵路，並會成為國家高速鐵路網絡的一部分。立法會財務委員會在 2010 年 1 月 16 日批准撥款 668 億 1,750 萬港元 (按付款當日價格計算)，作為高鐵香港段建造工程之用。政府根據 2010 年 1 月 26 日簽署的建造及投入服務委託協議 (下稱「委託協議」)，從這筆撥款撥出 650 億港元予港鐵公司進行建造、測試及試行運作高鐵香港段，並保留餘下的 18 億 1,750 萬港元以應付項目之監管、政府設施及其他與高鐵香港段工程相關而非由港鐵公司負責的工程。有關款額由政府控制和管理。高鐵香港段的建造工程於 2010 年 1 月底展開，預計 2015 年竣工。

3. 按照委託協議，港鐵公司會以項目管理人的身份，負責高鐵香港段的設計、建造、測試及通車試行，港鐵公司亦需要根據委託協議，按照公司項目綜合管理系統和程序，應用在項目管理及採購等各方面推展項目。42 項主要工程合約¹連同其他合約已批予承辦商，使項目得以推展。作為項目管理人，港鐵公司負責監管各工程合約的推展，嚴密監察和控制成本。縱然各工程合約承建商的表現各有不同，港鐵公司會繼續與承建商及其分判商通力合作，以定出最有利於項目成本及推展的方案為目標，解決各項技術及商業上的事宜。

4. 按照委託協議，港鐵公司最近已完成評估，並已將高鐵香港段工程新修訂的目標完工日期及造價估算提交予政府。我們明白政府需時審視相關的資料。

5. 經政府同意，港鐵公司向委員提供有關新修訂目標完工日期及造價估算的資料。

¹合約金額超過 5 千萬港元。

行政摘要

6. 按照最新的評估，高鐵香港段工程最新的目標完工日期為**2018年第三季**，當中包括六個月的緩衝時間。而包括21億港元備用資金在內的修訂造價估算則為**853億港元**。在此必須強調的是，現階段港鐵公司所作的任何最新估算修訂，都是根據現時公司手上現存的最新資料，而其中包括現時工程項目所存在及有待解決的風險和不確定因素，例如有關「一地兩檢」的實際安排。

7. 為配合修訂的目標完工日期及造價估算，港鐵公司須確保以完成高鐵香港段工程項目的最大利益為前提，繼續與承建商攜手處理和確定各項解決方案，而在這一方面，取得作為項目擁有人的政府的支持固然是不可或缺；而在實行此等方案前，取得項目擁有人的同意，確保工程項目繼續有足夠資金推展，直至項目完工，亦是十分關鍵。

最新的目標完工日期

8. 自2014年4月修訂目標完工日期後，高鐵香港段已取得一定的進展。截至2015年3月底，項目整體工程完成68.7%（相對於2014年3月底的56%），而全長26公里的隧道挖掘工程亦已貫通超過90%。儘管如此，當中三份工程合約（合約編號824，826及810A）的進度尤其是較工程時間表落後。有關建造工程的整體進展及滯後項目載於附件一。

9. 高鐵香港段自工程展開以來一直面對嚴峻挑戰，根據最新的目標完工日期，持續令工程滯後的主要原因是：

- a. 不可預期的工地狀況，例如不利的地質情況、於地

- 底遇到障礙物，以及複雜的地下管線遷移工作；
- b. 與隧道鑽挖機相關的挑戰；
- c. 工程前期緊縮的準備時間及設計修訂；及
- d. 生產效率遜於預期及勞工短缺問題。

10. 港鐵公司於 2014 年 4 月將高鐵香港段的目標完工日期修訂至 2017 年底。

11. 儘管港鐵公司及承建商於過去 12 個月已成功克服不少困難，但隨著工程推展至新階段，項目亦遇到新挑戰，高鐵香港段的目標完工日期因而需由 2017 年年底修訂至 2018 年第三季。

12. 兩個主要原因是：（一）西九龍總站入口結構的建造工程複雜，需要更多時間進行，有關工程亦已成為高鐵香港段竣工的關鍵環節；及（二）為應付未來不可預期的情況而預留六個月的緩衝時間。

最新的造價估算

13. 工程於 2010 年展開時，原訂的造價估算為 650 億港元。因應新修訂的目標完工日期，高鐵香港段的造價估算修訂為 853 億港元，當中包括 832 億港元的新修訂工程費用，以及 21 億港元的備用資金。

14. 工程費用需增至 832 億港元，主要是因為三項因素：
- a. 工程時間表延長：工期延長不但令工人、項目管理、工地基本營運及保險等相關成本相應增加，亦需要指示執行追回落後進度措施及保障措施，以確保工程的進度符合工程時間表。此外，工程時間表延長，亦令一些相關

連的建造工程需要重新編排，導致成本上升；

- b. 需修訂/未包括的項目：因應各種未能預見的情況而令作業範圍或施工需要作出改動而衍生的費用；及
- c. 額外工程費用：自工程展開以來，基本開支持續顯著上升，特別是工資及物料價格。

15. 港鐵公司於 2014 年 7 月提交了 715.2 億港元經修訂的中期造價估算。新修訂的 853 億港元的造價估算是以工程開展以來已出現的情況，以及直至 2018 年第三季尚未出現的情況而進行重新評估的結果。兩者之間的差別主要因為下列因素：

- a. 工期進一步延長：額外經營和相關成本；
- b. 2014 年中期造價估算需修訂/未包括的項目 - 施工程序的相應改動；
- c. 額外工程費用：對較高的基本開支有進一步的掌握和較全面的理解；及
- d. 備用資金：增加成本控制的把握。

最新修訂的目標完工日期

16. 高鐵香港段原訂目標完工日期為 2015 年。港鐵公司於 2014 年 4 月公佈了高鐵香港段因持續面對的工程挑戰，目標完工日期需修訂至 2017 年底。有關的工程挑戰包括，但不限於：

- a. 不可預期的工地狀況，例如不利的地質情況、於地底遇到障礙物，以及複雜的地下管線遷移工作；
- b. 與隧道鑽挖機相關的挑戰；
- c. 工程前期緊縮的準備時間及設計修訂；及
- d. 生產效率遜於預期及勞工短缺問題。

17. 上列引致工程延誤的因素，亦已由港鐵公司董事局成立的獨立董事委員會於 2014 年 7 月委任的獨立專家核實確認。

18. 自 2014 年 4 月公佈高鐵香港段以 2017 年為目標完工日期的工程時間表後，港鐵公司、工程承建商及其他合作夥伴一直努力不懈地處理持續及新的挑戰。儘管部份困難已經克服，上述不少的挑戰仍然持續。有關的情況見文件第 19 至 25 段。

不可預期的工地狀況

19. 牛潭尾至大江埔段隧道（合約編號 824）高於預期的地下水問題，特別是 2014 年 6 月至 10 月期間的情況，雖然其後已有所改善，惟隧道於 2015 年 3 月貫通時，與 2017 年為目標完工的進度已累計延後超過 2 個月。

20. 跨境段隧道（合約編號 826）方面，雖然隧道鑽挖機已安全離開米埔高風險的溶洞區，但按 2017 年完工的時間表，此工序所用時間比預期長。而近期隧道鑽挖機遇到沖積土底層黏土成份較重的泥質，亦繼續影響鑽挖工程的進度，預計

將令工程出現 2 個月的滯後，亦將耗盡了此關鍵合約的所有緩衝時間。

與隧道鑽挖機相關的挑戰

21. 隧道鑽挖機需進行頻繁的維修保養工作，亦令到跨境段隧道（合約編號 826）因面對上述複雜的地質問題而出現的滯後情況進一步加劇。去年，南行隧道的鑽挖機曾進行兩次重大維修保養，需時大約 4 個月修復刀盤及 1 個月維修重要組件。

生產效率遜於預期及勞工短缺問題

22. 受到建造業工人嚴重短缺及有限的工作空間影響，不同隧道段及西九龍總站工地的生產效率較以 2017 年為目標完工日期的工程時間表的預期為低。

23. 香港建造業勞工嚴重短缺的問題持續嚴重影響高鐵香港段的進度。雖然工作空間的不足對生產效率有一定影響，勞工短缺的問題仍然是生產效率遜於預期的主要因素。鋼筋屈紮工、混凝土工及電氣裝配工等工種的短缺情況尤為嚴重。事實上，各項工種的勞動力供應情況均一直未有改善。

24. 例如牛潭尾至大江埔段隧道（合約編號 824），護壁襯砌牆工程的進度受到複雜的工序調配、上文所述高於預期的地下水情況及勞工短缺影響，整體而言，以 2017 年目標完工日期計，隧道壁的工程出現 7 個月的滯後，耗盡了此關鍵部份的所有緩衝時間。

25. 截至 2015 年 3 月，西九龍總站混凝土的澆灌量仍較 2017 年目標完工日期預期低了 12%。除了工地限制，混凝土工於過去 12 個月的短缺情況亦是生產效率遜於預期的主要原因。由於此部份預留的緩衝時間已耗盡，西九龍總站的混凝土工程現滯後 1 個月。

西九龍總站入口結構

26. 在過去 12 個月，高鐵香港段亦面對一些新的挑戰，當中最嚴峻的是極其複雜的西九龍總站入口結構工程（合約編號 810A），現已成為高鐵香港段竣工的關鍵環節。

27. 於 2015 年 5 月 19 日立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會會議上（立法會文件：CB(4)954/14-15(07)），港鐵公司向委員匯報，西九龍總站鋼結構的工程極其複雜，並已出現嚴重滯後。為提高臨時鋼結構組件的生產效率，承建商已於工地外額外增設工場及增調資源。截至 2015 年 3 月底，臨時及永久鋼結構的裝嵌分別完成約 45%及 16%，較 2017 年目標完工日期所預期的 93%及 35%進度落後。

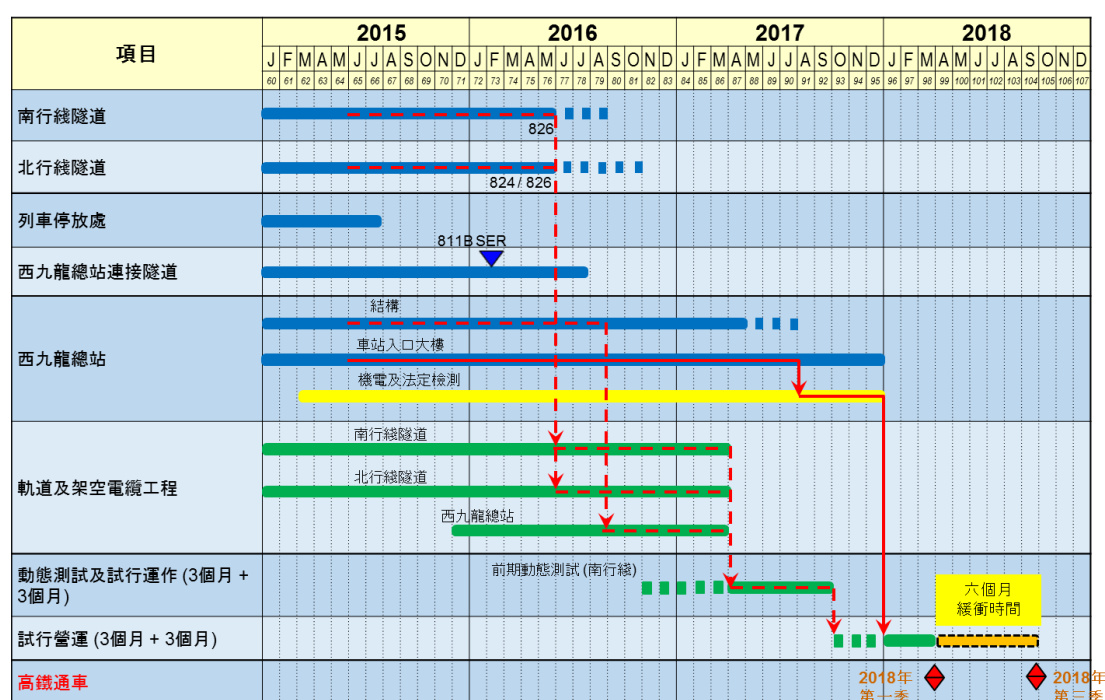
28. 就鋼結構組件裝嵌工程的延誤，港鐵公司按西九龍總站承建商提交的最新資料評估，西九龍總站入口結構部份已耗盡以 2017 年為目標完工日期的工程時間表中預留的緩衝時間，更令高鐵香港段的工程時間表延長約 2 個月。此外，經與承建商廣泛及深入討論，西九龍總站入口的鋼結構及玻璃幕牆（外牆系統工程）的施工安排正進行重新編排，以優化外牆系統工程及西九龍總站入口鋼結構工程之間各工序的銜接情況。因應此情況，承建商提交了一個新的時間表，預計工程的竣工時間將延後 3 個月。上述鋼結構組件裝嵌工程的 2 個月滯後，已耗盡以 2017 年為目標完工日期的工程時間表中預留的緩衝時間，令西九龍總站入口結構工程成為了高鐵香港段竣工的關鍵環節。而為重整外牆系統工程工序所額外延長的 3 個月工期，亦令承建商的時間表及高鐵香港段目標完工日期推延至 2018 年第一季度。然而，此時間表並未預留任何緩衝時間以應付風險及不明朗的因素。

高鐵香港段項目完工日期

29. 港鐵公司已就此最新的工程時間表進行了詳細的風險分析及

評估。鑑於此工程時間表並未預留任何緩衝時間、工程面對持續及未來潛在的挑戰（特別是西九龍總站入口結構相關工程及跨境段隧道工程），以及距離工程竣工僅有的時間，港鐵公司認為應採取一個謹慎的方案，於工程時間表內預留一些緩衝時間。這做法符合獨立董事委員會委任的獨立專家的建議，增加高鐵香港段如期竣工的把握。

30. 因此，港鐵公司通知政府高鐵香港段工程最新的目標完工日期修訂為 2018 年第三季，詳見下表：



高鐵香港段工程進度表

最新修訂的造價估算

31. 經仔細檢討及修訂目標完工日期，港鐵公司已全面覆核高鐵香港段的造價估算。最新的造價估算為 853 億港元（按付款當日價格計算），當中包括 21 億港元的備用資金，以及由下而上逐項計算而得出的 832 億港元修訂工程費用總額。

32. 由 650 億港元的預算至 853 億港元新修訂工程費用的總額的額外款項來自四大類別：

- a. 工程時間延長；
- b. 需修訂/未包括的項目；及
- c. 額外工程費用；及
- d. 備用資金

工程時間延長

33. 按新修訂的目標完工日期，高鐵香港段目標完工日期由 2015 年延至 2018 年第三季，相關工地施工的工人、機械及設備等都會帶來額外經營和相關成本。因應工期延長，亦需要指示執行措施追回落後進度，確保工程符合進度時間表。此外，工期延長亦增加項目管理和保險方面的開支。

34. 因為工地未能按期交付予後續進行裝修的承建商，需要重新調整和分拆工序來進行；地盤的施工工作有需要壓縮，結果可能因生產率下降，或需要工人加班而令成本增加。

需修訂/未包括的項目

35. 新修訂工程費用總額也包括了一些早前未計入項目的費用以及因應作業範圍或施工需要作出改動而衍生的費用，例如，西九龍總站工地就為了配合佐敦道一帶岩石挖掘工程而作相關的施工程序和設計修訂。

額外工程費用

36. 工資和物料的費用的增長是構成項目額外工程成本的主要一環。

37. 香港現時大量建造工程的開展，建造業成本直接受到影響，令到整體建造業面對的勞工短缺問題更為嚴峻。

38. 在估算工程造价為 650 億港元之時，按政府預測 2009 年至 2013 年期間公營樓宇及建造工程產量每年的價格趨勢變化率為 2%，2014 年以後按年為 3%。然而 2009 年以後，政府每年的價格趨勢增長率都顯示更高的幅度，自 2009 年至 2014 年，分別為 3.1%、2.9%、5.9%、6.8%、5.1%及 4.9%。

39. 建築署的建築工程投標價格指數於 2009 年與 2014 年期間增幅為 53.84%。另外，反映私營建造業市場的威寧謝投標價格指數及利比投標價格指數同期的增幅分別為 48.23%及 48.64%。

建造工程 投標價格指數	2009 年 第 4 季 (1)	2014 年 第 4 季 (2)	期間增幅 % (3) = (2)/(1)
建築署建築工程 投標價格指數	1,107	1,703	53.84%
威寧謝建造業工程 投標價格指數	1,273	1,887	48.23%
利比建造業工程 投標價格指數	1,655	2,460	48.64%

40. 此情況亦與政府統計處綜合工資（土木工程合約）及綜合工資（樓宇建造合約）於 2009 年底至 2015 年初期間分別上升 48.04%及 58.56%的情況相若。

工資指數	指數（2003 年 4 月=100）		
	2009 年 12 月	2015 年 2 月	期間增幅 %
綜合工資 （土木工程合約）	94.5	139.9	48.04%
綜合工資 （建造合約）	86.4	137.0	58.56%

資料來源：政府統計處

41. 在 2009 年至 2015 年同期期間，一些與鐵路工程直接相關的工種工資大幅上升。根據政府統計處的數據，混凝土工、鋼筋屈紮工、焊接工及木工的每日平均工資在期間上升 96.84%，67.76%，61.11%，及 87.72% (參閱附件二)。

42. 部份工種的工資遠較政府公佈的每日平均工資為高的情況並不罕見。其中由承建商提供的工資紀錄顯示項目中的機械操作員、巨型鑽挖機操作員和電氣裝配工的工資，較統計處公布的每日平均工資高出達 90%。

43. 隨著工程進入設備安裝和竣工階段，對專業技術人員及熟練勞工如機電專才等的需求將會進一步增加，這方面的工人在香港市場十分短缺，問題預期會進一步惡化。

44. 隨着工程的進展以及對工程有更多更詳細的資料，有助掌握和了解承建商和相關分判商在過去和預期會出現延誤的情況下，所面對和承擔較高的基本開支情況。

45. 新修訂的工程造價估算已考慮了承建商因工程延誤，以及按合約條款需由項目擁有人負責的部份，例如有關不可預期的地質情況等相關費用。

46. 面對挑戰，港鐵公司會繼續按既定程序控制成本，亦會謹慎處理承建商每一項要求增加工程費用的申請，並要求承建商必須提供充足支持的理據及資料。

備用資金

47. 鑒於持續挑戰和風險，預留 21 億港元備用資金會令成本控制更有把握，也可以兼顧因為過去及未來可能出現的風險而衍生的費用。這做法符合獨立專家的建議。

2014 年 7 月中期造價估算與 2015 年 6 月修訂造價估算比較

48. 如上文所述，港鐵公司於 2014 年 7 月提交了 715.2 億港元的中期造價估算。其後，港鐵公司考慮到以下因素，就工程費用進行了全面檢討。

- a. 工期進一步延長；
- b. 2014 年中期造價估算需修訂/未包括的項目；
- c. 對較高的工程基本開支有進一步的掌握和較全面的理解；及
- d. 備用資金

49. 首先，目標完工日期由 2017 年底延長 9 個月至 2018 年第三季。

50. 第二，最新的造價估算亦包括一些於 2014 年中期造價估算中未包括的項目，例如西九龍總站的車站主要設施、站內間格及個別營運裝置等的相關費用。

51. 第三，隨著整體工程已完成七成，工程上有更詳細的資料可供更確切的分析和評估，港鐵公司對各承建商和相關分判商較高的基本開支有進一步的掌握和較全面的理解，能夠就過去及預期可能出現延誤的情況作出相應的考慮。港鐵公司也因而能更準確與承建商釐清就上述情況各方需負的責任問題，從而能與承建商協力採取對項目最有利的做法，以確保項目的推展。

52. 最後，因應餘下工期潛在的風險，預留 21 億港元的備用資金有助增加高鐵香港段成本控制的把握。這做法由獨立董事委員會委任的獨立專家建議，亦是國際建造業慣常的做法。

總結

53. 按照委託協議，港鐵公司負責高鐵香港段的規劃、設計、建造、測試及試運行。

54. 港鐵公司已根據委託協議，於 2015 年 6 月 30 日將最新的目標完工日期和造價估算提交予政府。

55. 港鐵公司會積極配合政府，提供所需的額外資料，協助政府審視最新的目標完工日期和造價計算。

56. 港鐵公司會繼續密切監察及控制工程成本，並將香港此項重要的鐵路基建按照修訂後的時間表完成。

香港鐵路有限公司

二零一五年六月

附件一

建造工程的進展撮錄

I. 2014年4月以來的主要工程進展

美荔道至海庭道隧道 (合約編號 820)

- 整段美荔道 (美孚) 至海庭道 (西九龍) 隧道 (合約編號 820) 的建造工程已全部完成，並於2015年3月開始進行最後一段、即海庭道回收豎井的回填工序。

謝屋村至石蔭段隧道 (合約編號 822)

- 已完成軌道鋪設工程，現正進行其他相關工程。

大江埔至謝屋村段隧道 (合約編號 823A)

- 於2014年7月初重新啓動因水浸而損壞的隧道鑽挖機，較預計復修時間早6個月。
- 合約編號823A的兩部隧道鑽挖機已分別於2014年10月及11月重新啓動北行綫隧道鑽挖工程。汲取鑽挖南行綫隧道時的經驗，兩部隧道鑽挖機都經過改良，並重新組裝及開始鑽挖北行綫隧道，兩部隧道鑽挖機的進度均有所改善。

石崗列車停放處及緊急救援處 (合約編號 823B)

- 石崗列車停放處的十四座建築物的結構工程已全部完成，並正進行機電設備安裝。

牛潭尾至大江埔段隧道 (合約編號 824)

- 南行綫及北行綫隧道已分別於2015年1月及3月貫通。

米埔至牛潭尾一段 (合約編號 825)

- 北行綫隧道已於2014年11月貫通，南北行隧道之間的連接通道及隧道兩側的行人通道等相關建造工程的進度理想。

跨境段隧道 (合約編號 826)

- 負責北行綫及南行綫隧道的兩部隧道鑽挖機已分別於2014年12月及2015年3月離開米埔的溶洞區，鑽挖進度分別為58%及36%。

西九龍總站 (合約編號 810A)

- 在總站北面關鍵範圍內的地庫B3層橫向永久支撐工程已於2015年3月20日完成，讓工程可繼續推展爆破及挖掘工程，是工程其中一項重要里程碑。
- 柯士甸道西與佐敦道交界一段連翔道北行綫已於2015年4月1日封閉，亦有助進一步確定連翔道地下車道工程的建造時間表。

II. 滯後部份

牛潭尾至大江埔段隧道 (合約編號 824)

- 隧道護壁襯砌牆工程累計滯後7個月。

跨境段隧道 (合約編號 826)

- 預計隧道鑽挖工程進一步滯後2個月。

西九龍總站 (合約編號 810A)

- 截至2015年3月，西九龍總站之混凝土澆灌量仍較2017年工程時間表預期落後12%，抵銷了此合約的大部分緩衝時間，混凝土結構工程現已較2017年工程時間表所預計的延誤1個月。
- 總站入口結構的預計完工日期將延後5個月。

附件二

由主要承建商填報有關從事公營建築工程的工人的每日平均工資

工種	9/2009 (\$/日)	2/2010 (\$/日)	2/2011 (\$/日)	2/2012 (\$/日)	2/2013 (\$/日)	2/2014 (\$/日)	2/2015 (\$/日)
混凝土工	941.3	937.0	923.2	1,078.2	1,346.8	1,509.0	1,871.7
砌磚工	856.0	921.3	843.2	894.7	946.5	958.4	1,209.1
地渠工	864.1	859.8	897.4	982.9	1,149.5	1,158.2	1,409.6
砌石工	845.0	853.2	832.6	919.3	1,011.8	1,207.7	1,261.0
鋼筋屈紮工	1,115.1	1,118.3	1,188.0	1,288.2	1,484.4	1,621.5	1,870.7
金屬工	822.5	803.9	831.4	854.0	928.4	978.4	1,098.1
普通焊接工	811.0	817.3	854.6	925.9	1,052.5	1,234.1	1,306.6
結構鋼架工	902.5	973.9	1,025.7	1,151.3	1,324.8	1,419.0	1,500.0
結構鋼材焊接工	783.2	910.1	894.4	1,048.8	1,297.3	1,448.4	1,427.3
索具工(叻架) / 金屬模板裝嵌工	782.4	815.7	840.4	942.3	1,111.0	1,451.8	1,481.6
木模板工	1,003.5	1,004.1	1,012.3	1,131.2	1,392.6	1,595.5	1,883.8
細木工	842.8	861.1	885.8	896.5	964.1	938.9	1,062.4
水喉工	848.4	849.9	871.8	903.2	970.8	971.0	1,142.7
建造機械技工	723.8	755.8	788.7	909.7	1,042.8	1,105.9	1,136.8
機械設備操作工 (負荷物移動機械)	736.3	738.5	750.2	803.1	897.5	948.2	1,061.5
重型車輛駕駛員	586.8	594.6	615.7	670.1	725.4	752.4	791.9
鑽破工	787.3	792.3	786.0	841.9	1,135.1	1,484.1	1,480.5
瀝青工(道路建造)	709.5	690.8	691.0	745.3	743.8	801.6	872.2
竹棚工	1,030.7	1,044.7	1,089.9	1,139.3	1,296.6	1,487.0	1,640.5
潛水員	1,678.4	1,623.7	1,745.6	1,792.5	1,964.7	2,224.7	2,185.4
批盪工	854.6	861.4	884.2	955.3	1,071.3	1,046.1	1,260.5
玻璃工	835.3	839.4	906.3	923.7	1,072.1	917.1	1,405.6
髹漆及裝飾工	771.1	772.8	785.6	806.3	882.2	852.2	996.8
平水工	696.8	721.4	773.8	846.6	1,040.0	1,143.8	1,367.4
雲石工	914.3	961.6	841.7	797.9	1,245.1	1,020.8	1,175.2
電氣裝配工(包括 電工)	713.8	700.4	701.6	735.4	783.5	844.6	935.8

機械打磨裝配工	658.8	628.1	609.4	643.8	729.3	741.1	801.3
空調製冷設備技 工	592.9	599.2	696.1	609.3	694.2	703.9	794.5
消防設備技工	731.3	706.9	769.6	698.7	783.7	842.1	1,137.3
升降機及自動梯 技工	757.5	648.1	711.4	603.2	659.0	665.7	738.1
屋宇設備保養技 工	696.8	678.5	632.2	674.2	828.4	686.5	708.0
強電流電纜接駁 工	700.0	400.0	851.3	989.8	1,266.7	1,010.0	1,010.0
普通工人及雜工	566.4	577.7	605.1	619.1	701.2	753.0	867.4

資料來源：政府統計處