

立法會
發展事務委員會

項目成本管理辦事處

2016 年 3 月 15 日會議跟進工作

現應發展事務委員會於 2016 年 3 月 15 日的要求，提供補充資料如下：

- (a) 預測在未來五年公共工程的年度開支；預測在未來五年私營部門工程的年度開支；包括在這些預測中新的大型項目之詳情（如名稱，簡介等）。

政府一直與建造業議會（議會）協作編制了未來 10 年公營部門及私人項目建造工程開支的預測。根據在議會網站上發布的最新預測，在未來 5 年，每年建造工程開支將維持在大約 2 050 億元至 2 650 億元¹。細節列出如下，以供參考：

2015 - 16 至 2019 - 20 年度建造工程開支的預測

	2015 - 16	2016 - 17	2017 - 18	2018 - 19	2019 - 20
	（億元，以 2015 年 9 月價格計算）				
公營部門 ²	900 ~ 1 000	950 ~ 1 100	1 000 ~ 1 200	1 000 ~ 1 250	1 000 ~ 1 250
私人項目	1 150 ~ 1 350	1 200 ~ 1 400	1 200 ~ 1 450	1 150 ~ 1 350	1 150 ~ 1 400

2. 除了現已正在施工階段的項目，公營部門建造工程開支的預測亦涵蓋了正在規劃和設計階段中的項目。其中的一些大型項目，表列如下：

項目名稱	項目簡介
10 年醫院發展計劃	為了滿足新的需求，並改善現有服務，政府與醫院管理局合作，制定了一個整體的醫院發展計劃，將會在未來 10 年動用 2 000 億元於這計劃中。

¹ 公營部門及私人項目建造工程開支的總和

² 公營部門建造工程開支包括政府基本工程及其他由機場管理局，房屋委員會，醫院管理局及香港鐵路有限公司等推展的項目的開支

10 年公共房屋供應	為了滿足長期住房需求，政府已訂立了從 2015 - 2016 至 2024 - 2025 年度的 10 年內供應 460 000 房屋單位的目標。當中六成為公共房屋單位。
中九龍幹線	中九龍幹線全長 4.7 公里，採用雙程三線分隔車道的設計，連接西九龍的油麻地交匯處，東九龍的啟德發展區及九龍灣道路網，成為貫通中九龍的幹道。
將軍澳-藍田隧道	將軍澳-藍田隧道是一條長約 4.2 公里的雙程雙線分隔公路，以連接將軍澳和東九龍。將軍澳-藍田隧道連同啟德發展區的 T2 主幹路和中九龍幹線，將組成主要道路網中的六號幹線，以提供快捷通道連接西九龍和將軍澳。六號幹線亦有助紓緩中九龍和東九龍道路交通情況。
將軍澳海水淡化廠	將軍澳海水淡化廠採用反滲透方式，將會每日提供 135 000 立方米的食水產量，及提供為未來最終達到每日提供 270 000 立方米的食水產量的配套。
將軍澳跨灣連接路	工程範圍包括興建一條長約 1.8 公里並附設有單車徑和行人路的雙程雙線分隔車道。這條道路主要以高架橋橫跨將軍澳海灣，工程還包括建造所需的支路和路口改善工程。
鐵路發展策略 2014	《鐵路發展策略 2014》為香港鐵路網絡直至 2031 年的未來擴展制訂發展框架，並建議推展七條鐵路項目。當該七條擬建鐵路項目完成後，香港鐵路網的總長度將增長至超過 300 公里，覆蓋了約百分之七十五總人口及約百分之八十五就業機會的居住區域。

西九文化區	西九文化區將發展成為世界上最大的文化地區之一，融合藝術，教育和公共空間。
香港國際機場的三跑道系統	為了滿足未來空中交通的增長，機場管理局已計劃擴大香港國際機場成為三跑道系統，以維持香港的競爭力作為一個全球性和區域性航空樞紐，以及以滿足城市的長期的經濟和發展的需要。
搬遷沙田污水處理廠往岩洞	該項目將會搬遷現有的沙田污水處理廠往岩洞，以及拆除現有的設施。
土地供應項目	政府會推展各類土地供應計劃以容納人口增長、提升生活水平，以及促進經濟的發展。

- (b) 就香港建築師學會 2016 年 3 月 11 日發出的意見書(立法會 CB(1)682/15-16 (01))，屋宇署本地屋宇測量師協會 2016 年 3 月 14 日發出的意見書(立法會 CB (1) 682/15-16 (02)) 和香港測量師學會 2016 年 3 月 14 日發出的意見書(立法會 CB (1) 688 /15-16 (01)) 作出書面回覆。

《2016 年施政報告》及《2016-17 年度財政預算案演詞》中宣布，發展局將會設立一個跨專業辦公室，名為項目成本管理辦事處，通過制訂成本控制及成本減省措施，以及督導和監察委託進行項目的決策局及工務部門的相關工作，好能更妥善地進行成本管理。項目成本管理辦事處將以三管齊下方式推行成本管理，即全面檢討現行的工務政策及規定；嚴格審視工程項目的造價預算；以及提高公共工程項目的項目管理水平。

2. 項目成本管理辦事處將會是一個跨專業辦公室，人手編制有 15 名人員，當中包括來自建築師、工程師及工料測量師等專業職系，以及技術和一般職系的人員。鑑於成本控制措施包括，除其他外，系統再造 (system re-engineering) 和跨專業的設計優化 (multi-disciplinary design optimization)，辦事處的主管需要是高級官員，並要有籌劃和推行大型基本工程項目，以及處理風險和成本檢視及項目管理的知識及經驗。平衡了各項要求下，我們認為辦事處需要由一名政府工程師掌管。

3. 就項目的設計而言，我們會要求相關部門以實而不華的原則，盡量減少非必要的花巧要求。這種要求不會「扼殺創意」，因簡約的設計跟美感和創意從來並沒有矛盾。標準化並不一定意味著沉悶和單調的設計，相反地，奢華並不一定有美感。事實上，我們都遇到過一些簡單和標準化，但具吸引力的現代室內設計項目。此外，我們計劃在幾類主要的政府新建樓宇，例如學校、辦公大樓、政府人員宿舍等，訂立成本指標。有關指標將以「切合實際需要」(fit for purpose) 為原則，並參考過去同類型項目的造價、最新的建築標準和要求以及市場情況。我們會要求相關的工務部門，在項目設計階段便參考這套指標，並訂出符合成本指標範圍內的設計。我們也意識到長遠維修成本的重要性，並會在設計過程中考慮到有關成本。

4. 設立專門的辦公室的建議可以有系統及全面地幫助控制工務工程的成本。從而使我們將來的工務工程有創意及美感、並能實際地發揮預設的功能。確保公帑能用得其所，並造福社會。

5. 發展局於 2016 年 4 月 12 日與香港建築師學會和香港測量師學會的代表會面，及傳達上述回應。學會亦分享了他們對成本管理的寶貴專業意見。上述兩個學會均支持設立項目成本管理辦事處，以及政府建議的措施，以解決建築成本高企的問題。我們將繼續諮詢相關的專業機構及其他持份者有關各項成本管理措施的推展。

(c) 評估公共工程項目如何因司法覆核而被推遲，以及在工程造价上的影響。

較大規模的公共工程項目，從項目開始到竣工通常需要幾年或甚至超過十年的時間。各種的挑戰也可能會出現，其中包括司法覆核，法律上的挑戰，比預期為長的諮詢期等。我們注意到，一些重大項目曾經因為司法覆核而推遲了工期。這些工期上的延遲，亦將因價格成本上升而導致了項目總成本的增加，以及由於資源閒置或工期延長而產生的額外費用。某些受到司法覆核而引致工期延遲或影響工程造价的例子如下：

項目編號 / 名稱	司法覆核的內容	時間和費用影響
5177DR – 發展綜合廢物管理 設施第一階段	在 2012 年，有四項單獨 司法覆核的申請，主要是 是挑戰發出環境許可證 的決定。	工期延遲了 30 個月和 因價格上升而令工程 費用增加了約數十億 元。
6845TH – 港珠澳大橋 香港口岸 –填海及口岸設施	挑戰環境影響評估報告 及港珠澳大橋項目的環 境許可證的合法性。	港珠澳大橋相關本地工 程的動工日期比原定計 劃延遲約一年，令工程 費用增加約 65 億元。
5258RS – 發展大埔龍尾泳灘	在 2013 年提出的司法覆 核申請，主要是挑戰發 出環境許可證的決定。	工程於 2013 年 6 月 18 日開始，但因司法覆核 而需要停工，現在復工 日期仍然未能確定。暫 時未能確定額外成本上 升的幅度。

發展局
2016 年 4 月