

(中文譯本)

**立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會**

**推展廣深港高速鐵路香港段的
建議安排**

目的

香港鐵路有限公司 (下稱「港鐵公司」) 及香港特別行政區政府 (下稱「政府」) 就推展廣深港高速鐵路香港段 (下稱「高鐵香港段」) 工程項目的建議安排，包括如何處理項目所需的額外費用，已達成協議 (高鐵香港段協議)。作為項目管理人，港鐵公司按政府要求向委員會就有關的建議安排提供資料。

背景

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。

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以推展項目。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，港鐵公司會繼續與各承建商通力合作，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. 誠如 2015 年 7 月港鐵公司向立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會匯報（文件編號 CB(4)1228/14-15(01)），港鐵公司已於 2015 年 6 月 30 日，向政府提交就高鐵香港段項目目標完工日期及造價估算的修訂評估，預計高鐵香港段項目修訂的目標完工日期為 2018 年第三季，當中包括 6 個月緩衝時間。而修訂的造價估算為 853 億港元，當中包括 21 億港元備用資金。

5. 截至 2015 年 9 月 30 日，已批出合約的累計支出為 499 億元。高鐵項目的財務狀況詳載於附件一。

造價估算及目標完工日期的審核工作

6. 就港鐵公司有關項目的造價估算及目標完工日期的修訂評估，政府向港鐵公司索取額外資料，並已聯同其顧問完成詳細的審核工作。基於有關審核結果，政府及港鐵公司雙方同意將項目的最新造價估算由 853 億港元調低 8 億 8,000 萬港元至 844 億 2,000 萬港元。調整的三個主要原因為：

¹合約金額超過 5,000 萬港元。

		修訂 造價估算 (30/06/2015) (百萬元)	調低 (百萬元)	最新 造價估算* (30/11/2015) (百萬元)
(a)	備用資金**	2,100	150	1,950
(b)	額外項目管理費用	1,940	186#	1,754
(c)	因應未來客運量需要， 額外鋪設五條的路軌 (第二期月台工程)##	544	544	0
	總數		880	

* 最新造價估算為 844 億 2,000 萬港元

**包括小數其他項目

#當中有 3,600 萬港元是與第二期月台工程相關

請參閱文件第 9 段

7. 備用資金 - 自 2015 年 6 月 30 日港鐵公司向政府提交修訂造價估算後，過去數個月工程獲得推展，截至 2015 年 10 月 31 日，整體工程已完成 74.6%，經商討後，政府及港鐵公司同意調低工程項目備用資金金額及調整小數其他項目，淨額減少 1 億 5,000 萬港元。

8. 額外項目管理費用 - 港鐵公司於 2015 年 6 月 30 日向政府提交的評估，是逐一審視工程每一部分、由下而上方式而得出的評估，而政府的顧問是以由上而下方式去估算。雙方最終達成共識，同意將額外項目管理費用調低 1 億 8,600 萬港元，其中包括與第二期月台工程相關的 3,600 萬港元。

9. 第二期月台工程 - 按計劃，西九龍總站的路軌將分兩階段交付，首階段需交付十條路軌以配合初期的營運要求，而餘下五條路軌的相關工程（第二期月台工程）則視乎通車後客運量的需求而確定。由於第二期月台工程的具體時間存在不少的

不確定因素，政府及港鐵公司同意剔除第二期月台工程的相關工程，造價估算因此減少 5 億 4,400 萬港元。在此必須指出，除第二期月台工程所涉及的五條路軌的鋪設工程外，所有土木工程會按雙方同意的目標完工日期及造價估算而進行。

10. 截至 2015 年 10 月底，高鐵香港段工程項目的隧道挖掘工程已完成 99.7%，項目最關鍵及複雜的西九龍總站完成 62.5%，而整體工程亦已完成 74.6%。港鐵公司的獨立專家已就 844 億 2,000 萬港元的最新造價估算進行審視，而政府及其顧問亦已進行詳細分析評估。因此，港鐵公司有信心能按 844 億 2,000 萬港元的最新造價估算竣工。我們仍然以 2018 年第三季開始商業營運為目標。

高鐵香港段協議

11. 高鐵香港段工程項目對香港非常重要，方便的交通會為市民和社會帶來直接效益，並會促進貿易、專業服務和其他經濟活動。緊密的連繫，尤其是基建設施提供的接駁，是促進經濟增長及發展的重要因素之一，香港如果不適時提升基礎設施，長遠來說競爭能力將被削弱。

12. 高鐵香港段是港鐵公司一項非常重要的工程項目。港鐵公司在香港，以至海外不少鐵路項目的建設及營運上，都取得佳績。作為高鐵的項目管理人，港鐵公司定當全力推展高鐵香港段工程項目。此外，港鐵公司承擔高鐵香港段工程項目管理的工作，定當全力推展高鐵項目，按理解將被邀請以特許經營方式營運高鐵。

13. 因此，一個能解決額外工程費用以繼續推展高鐵項目的方案，為公眾及港鐵公司都會帶來裨益。經詳細磋商，政府及港鐵公司於 2015 年 11 月 30 日就推展高鐵香港段工程項目（包括所需的額外費用的建議安排）簽署高鐵香港段協議。

14. 高鐵香港段協議內的建議安排包括下列各項：

- (i) 政府承擔和支付不高於 844 億 2,000 萬港元的工程費用（由原先 650 億港元的造價估算增加最多 194 億 2,000 萬港元（額外工程費用））；
- (ii) 若工程費用超出 844 億 2,000 萬港元，港鐵公司將承擔和支付進一步的工程費用（如有），但不包括於高鐵香港段協議內訂明的少數個別情況所涉及的額外開支；
- (iii) 港鐵公司將會向所有股東派發每股合共 4.4 港元的特別股息，分兩期等額派發（即每次每股派發 2.2 港元）。預期分別於 2016 年下半年及 2017 年下半年派發（特別股息合共大約 257 億 6,000 萬港元）；
- (iv) 除了反映上述建議所需的相應修訂外，早前政府與港鐵公司就有關高鐵項目所簽訂的高鐵香港段委託協議內的其他條款，維持不變；及
- (v) 政府保留權利，就額外工程費用與港鐵公司透過仲裁解決港鐵責任問題（如有）。相關的仲裁只會在高鐵香港段項目投入服務後才展開。

（高鐵香港段協議的主要條款摘要載於附件二。）

15. 落實高鐵香港段協議下的建議安排取決於：（i）政府向立法會申請額外的工程費用獲得批准，及（ii）於港鐵公司在 2016 年 2 月 1 日左右舉行的股東特別大會中取得獨立股東的批准。若未能於 2016 年 9 月 30 日前符合有關的條件，建議將會告吹。（若委託協議於更早時間被終止，有關的期限亦將會提前實施。）

16. 高鐵香港段協議的建議安排是為高鐵香港段項目具體情況而專門釐訂的方案，並不能作為其他工程項目的先例或預期的處理方法。

17. 雖然高鐵香港段工程項目的目標完工日期及造價估算因早前公佈的原因而有所改動，政府與港鐵公司仍然目標一致，就是繼續推展和完成高鐵項目。我們相信高鐵香港段協議內所包含的建議安排，為繼續推展及完成高鐵香港段工程項目提供了一個務實和可行的解決方案。協議的主要建議安排，包括港鐵公司承擔超過 844 億 2,000 萬港元的進一步工程費用（如有），以及向所有股東派發特別股息（而政府收取的股息總額與現時 194 億 2,000 萬港元的額外工程費用的金額相若）是重要的元素，希望使各方能夠凝聚共識去解決當務之急。如文件第 15 段中所述，高鐵香港段協議需獲得港鐵獨立股東及立法會批准，方能生效。

18. 發放特別股息的安排將令所有港鐵公司的股東受惠。現時港鐵公司擁有穩健的財務狀況。發放特別股息後，公司仍然可以維持健康的財務狀況，讓我們可以繼續維持推行及尋求新的資本投資項目，及繼續漸進派息政策的方針。

未來路向

19. 高鐵香港段協議是政府與港鐵公司經過積極磋商而達致的共識，已考慮各方利益，為繼續推展及完成高鐵香港段工程項目提供了清晰的路向。高鐵香港段協議需在港鐵公司的股東特別大會中取得獨立股東批准，及政府取得立法會批准額外撥款，方能生效。

20. 港鐵公司會一如以往，繼續盡最大的努力，並與承建商緊密合作，按最新的目標完工日期及造價估算完成此項目。

21. 我們需要在 2016 年 7 月或之前取得額外撥款以繼續進行高鐵項目。假如情況顯示沒有額外撥款，政府可指示港鐵公司預先向承建商發出工程暫停通知，以確保費用總額不會超出政府原先的撥

款額。按照目前的現金流預測，有關的情況可能於 2016 年 7 月之前出現。

22. 根據現時的委託協議及當中的爭議解決機制，政府保留權利，就額外工程費用與港鐵公司透過仲裁解決港鐵責任問題（如有）。相關的仲裁只會在高鐵香港段項目投入服務後才展開。若仲裁人最終裁定港鐵公司就項目額外工程費用所需承擔的費用超過委託協議中訂明的上限，港鐵公司將召開另一次股東特別大會尋求獨立股東通過如何處理超越上限的費用。

香港鐵路有限公司

二零一五年十一月

附件一 - 項目的財務開支

截至 2015 年 9 月 30 日的開支報告

表 1 – 開支狀況

	批出的合約總值 (百萬元)	批出的合約累計開支 總額 (百萬元)
鐵路隧道	22,470.7	27,138.3
西九龍 總站	14,595.8	16,350.5
機電工程	8,166.1	6,407.0
合計	45,232.6	49,895.8

表 2 – 已具有理據的申索情況

	已獲解決的申索			尚未解決的申索		
	宗數	申索金額* (百萬元)	發放金額 (百萬元)	宗數	申索金額* (百萬元)	中期 發放金額 (百萬元)
鐵路 隧道	82	2,324	1,284	366	9,328	1,822
西九龍 總站	46	247	187	290	11,188	2,044
機電 工程	2	0	0	66	3,124	136
合計	130	2,571	1,471	722	23,640	4,002

*承建商於申索書上清楚列明之金額。

2. 截至 2015 年 9 月 30 日，港鐵公司共接獲 852 宗已具有理據的申索，申索金額約為 262 億 1,000 萬元，佔已批出合約總額的 57.9%。港鐵公司正與有關承建商商討申索內容及細節，就提出的申索金額進行詳細評估。港鐵公司會謹慎處理每一宗申索，而承建商亦必須提供充足理據及資料。截至 2015 年 9 月 30 日為止，已獲解決的申索共 130 宗，並已發放約 14 億 7,100 萬元，佔已批出合約總額約 3.25%。因應個別工程的需要及個案的審核和商討進度，部分個案獲發放中期金額合共約 40 億 200 萬元。

附件二 - 高鐵香港段協議的主要條款

高鐵香港段協議概要

A. 承擔目前超支

政府須承擔和支付目前超支金額。

B. 承擔進一步超支

本公司須承擔和支付進一步超支金額（如有）。本公司毋須承擔和支付在下列所述的進一步超支的相關部分：

- (i) 因任何在簽訂高鐵香港段協議後所制定或作出的任何條例或附屬法例的任何改變而直接影響高鐵項目及／或委託活動而導致進一步超支；或
- (ii) (a)因本公司遵照由政府所發出指示本公司開始暫停第三方合同的書面通知而直接或間接產生的任何費用或開支（包括直接或間接因暫停及／或其後重啟有關的第三方合同而產生的費用及／或開支，包括但不限於有關任何級別的次承判商、供應商及工人的任何額外費用及開支）；或(b)因發生不可抗力事件而產生的；或(c)因暫停或終止第二份委託協議而產生的（下段所允許的情況除外）。

於本公司承擔和支付進一步超支的期間，政府不得暫停或終止高鐵項目及／或第二份委託協議，除非因本公司違反第二份委託協議，且在政府根據第二份委託協議行事的前題下，則作別論。

倘本公司知悉委託費用將超過 844.2 億港元，本公司須盡最大努力促使有關第三方同意：

- (a) 有關第三方不會要求強制執行其在平邊契據下的權利，以向政府收取進一步超支中的委託費用金額（如有）；及
- (b) 有關第三方將要求本公司支付進一步超支中的任何委託費用金額。

儘管上文 B.(a)及(b)項有所規定，倘政府被要求及確實向第三方支付進一步超支中的委託費用金額，本公司須於合理可行情況下盡快就政府所支付的金額（不包括上文 B.(i)或(ii)項所指的任何金額）向政府作出彌償，條件是政府已按照平邊契據及第二份委託協議支付有關金額。

C. 特別股息

本公司須支付每股股份合共 4.40 港元的特別股息作為中期股息。

特別股息須分兩期等額支付：

- (i) 第一期特別股息將於由董事局決定且本公司按照《上市規則》公佈的日期（於完

成後的合理期間內的某個日子）支付予於由董事局決定且本公司按照《上市規則》公佈的日期當日名列股東名冊的股東；及

- (ii) 第二期特別股息將於由董事局決定且本公司按照《上市規則》公佈的日期（上文 C(i)項所述第一期特別股息支付後約 12 個月）支付予於由董事局決定且本公司按照《上市規則》公佈的日期當日名列股東名冊的股東。

D. 股東特別大會

本公司須召開股東特別大會以獲取獨立股東批准。

E. 超支仲裁

政府保留根據第二份委託協議的仲裁條文就第一份委託協議及第二份委託協議下本公司對目前超支的責任（如有）問題（包括政府可能提出的有關責任上限的有效性問題）提出仲裁的權利，惟任何該等仲裁將於高鐵香港段開始商業營運後方會進行，及毋須事先轉介高級行政人員委員會或進行調解（如第二份委託協議所述）。

F. 責任上限

倘仲裁員並無裁定責任上限為無效及裁定若非因責任上限本公司根據第一份委託協議及第二份委託協議就目前超支的責任將超出責任上限，則本公司須：

- (i) 承擔政府應獲得的金額，最多以責任上限為限；
- (ii) 尋求獨立股東批准本公司承擔超出責任；及
- (iii) 在取得上文 F.(ii)項所述的獨立股東批准後，向政府支付超出責任的金額。

G. 條件

- (i) 有關安排（包括支付特別股息）的落實取決於在最後完成日期前：

- (a) 獲得獨立股東批准；及
- (b) 獲得立法會批准，

並於上述條件滿足後生效。

- (ii) 倘：
 - (a) 並無執行政府及本公司滿意的其他解決方案（如第二份委託協議中所述）；及
 - (b) 政府決定有必要按照有關第三方合同的條款開始暫停一份或多份第三方合同，使委託費用不會超出 650 億港元，

則政府可透過書面通知指示本公司展開上文 G.(ii)項所述的暫停程序，本公司將於合理可

行情況下盡快遵行有關指示。

- (iii) 倘因本公司遵行上述的政府書面通知而直接或間接產生任何額外費用或開支（包括因暫停及／或其後重啟相關第三方合同而直接或間接產生的費用及／或開支，包括但不限於有關任何級別的次承判商、供應商及工作人員的任何額外費用及開支），政府須承擔及支付有關費用及開支（而本公司概無責任承擔和支付任何有關費用及開支）。
- (iv) 除非本公司接獲政府書面通知，否則本公司不得為了確保委託費用不會超出 650 億港元而開始暫停任何第三方合同（並須於有關情況下繼續執行第三方合同）。
- (v) 本公司由於或就上文 G(ii)及(iv)項而產生對政府的責任須受限於責任上限。

H. 第二份委託協議的修訂

將對第二份委託協議作出若干修訂，以反映高鐵香港段協議中所述的安排，包括：

- (i) 將應支付本公司的項目管理費用增加至 63.4 億港元；及
- (ii) 經修訂工程時間表。

I. 綜合條款

有關安排構成綜合條款組合的一部分。

J. 不可作為先例

高鐵香港段協議及有關安排是專為處理高鐵項目的特殊情況而設，不得作為任何其他項目的先例或預期的處理方法。

「仲裁員」	指根據第二份委託協議為超支仲裁的目的（如有）被委任的仲裁小組；
「安排」	指高鐵香港段協議內的所有安排，合共構成綜合條款組合；
「聯繫人」	具有《上市規則》給予該詞語的涵義；
「最後完成日期」	指(i)本公司可能根據第二份委託協議就終止第二份委託協議向政府發出通知的日期；及(ii)2016 年 9 月 30 日（以較早發生者為準）；
「董事局」	指本公司董事局；
「《公司條例》」	指《公司條例》（香港法例第 622 章）；
「本公司」	指香港鐵路有限公司；

「完成」	指高鐵香港段協議所載的條件按照附錄 G 節所述獲達成後，高鐵香港段協議及有關安排根據高鐵香港段協議成為無條件及生效當日；
「超支仲裁」	指為釐定本公司根據第一份委託協議及第二份委託協議就目前超支的責任（如有）而根據第二份委託協議展開的仲裁（如有）；
「目前超支」	指委託費用（最多為 844.2 億港元）超出項目控制總額的部分；
「平邊契據」	指政府於 2010 年 1 月 26 日簽署之平邊契據；
「董事」	指董事局成員；
「港元」	指香港法定貨幣；
「第一份委託協議」	指政府與本公司於 2008 年 11 月 24 日就高鐵香港段的設計、地盤勘測及採購活動而訂立的初步委託協議；
「第二份委託協議」	指政府與本公司於 2010 年 1 月 26 日就高鐵香港段的建造及通車試行而訂立的委託協議；
「股東特別大會」	指根據《上市規則》及《公司條例》召開的成員大會；
「委託活動」	具有第二份委託協議給予該詞語的涵義；
「委託費用」	指根據第二份委託協議的委託活動總費用；
「超出責任」	指由仲裁員根據超支仲裁裁定本公司就目前超支的責任（如有）超出責任上限的金額；
「高鐵」及「高鐵香港段」	指廣深港高速鐵路香港段；
「高鐵項目」	指高鐵的建造及通車試行項目；
「財政司司長法團」	指根據香港法例第 1015 章《財政司司長法團條例》成立的財政司司長法團；
「進一步超支」	指超出 844.2 億港元的委託費用（包括項目管理費用）（如有）金額；
「政府」	指香港政府；
「香港」	指香港特別行政區；
「獨立股東」	指除財政司司長法團及財政司司長法團及／或政府的任何聯繫

人以外的本公司股東；

「獨立股東批准」	指獨立股東於股東特別大會上就高鐵香港段協議及安排所給予的批准；
「立法會」	指香港立法會；
「立法會批准」	指立法會（或其相關委員會）就目前超支所需的額外資金所給予的批准，使政府能履行其於高鐵香港段協議及安排下的責任；
「責任上限」	指第二份委託協議第 4.11 條所載本公司的責任上限；
「《上市規則》」	指香港聯合交易所有限公司證券上市規則；
「項目控制總額」	指 650 億港元；
「項目管理費用」	指政府根據第二份委託協議（經高鐵香港段協議修訂）應付本公司的金額，於第二份委託協議中稱為「項目管理費用」（一如附錄 H 節所述，有關費用按照第二份委託協議增加）；
「股東名冊」	指本公司根據《公司條例》備存的股東名冊；
「經修訂工程時間表」	指本公司於 2015 年 6 月 30 日向政府匯報有關完成高鐵項目的經修訂工程時間表；
「股份」	指本公司股本中的已發行股份；
「股東」	指股份持有人；
「特別股息」	指每股股份合共 4.40 港元的特別股息；
「第三方」	具有第二份委託協議給予該詞語的涵義；
「第三方合同」	具有第二份委託協議給予該詞語的涵義；
「高鐵香港段協議」	指政府與本公司於 2015 年 11 月 30 日就高鐵香港段訂立的契據協議。