

二零一五年十二月  
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

項目的經濟效益，以及暫停與終止工程所招致的費用

引言

回應議員在立法會鐵路事宜小組委員會(下稱「委員會」)在 2015 年 12 月 4 日會議上的要求，本文件就廣深港高速鐵路(下稱「高鐵」)香港段的經濟效益，以及暫停與終止工程所招致的費用，提供補充資料。

經濟效益

2. 一般而言，評估交通基建的**直接**經濟效益是指該基建為乘客所節省的行程時間、其他公共交通工具所節省的運作成本和交通意外得以減少的價值。就高鐵而言，大部份(90%以上)的直接經濟效益是來自乘客所節省時間的價值。政府於 2009 年 11 月提交予委員會的文件(CB(1)503/09-10(02))中載述，以 50 年營運期及基本情況計算，高鐵為乘客節省的時間所帶來的效益約為 870 億元(以 4%折現率至 2009 年的價格計算)，而由此而估算的經濟內部回報率約為 6%。

3. 在短時間內，我們根據上述於 2009 年 11 月提交委員會的文件中採用的運輸模型，輸入最新的數據(例如人口及生產總值增長率)來再作估算。以 50 年營運期計算，高鐵為乘客節省的時間所帶來的效益估算約為 900 億元(以 4%折現率至 2015 年的價格計算)，經濟內部回報率約為 4%。經濟內部回報率比較 2009 年的數字(6%)有所下調，主要原因是高鐵建造費用增加，以及珠江三角洲的人口增長及經濟增長放緩所致。然而，值得注意的是，純以上述得出的經濟內部回報率

評估高鐵帶來的效益只是非常片面及保守的估算，因為這並未有計及其他鉅大但難以簡單及即時可以量化的間接經濟及社會效益。

4. 這些由高鐵帶來的間接或不能被簡單及即時可以量化的正面影響已在 2009 年 11 月提交予委員會的文件中詳細闡述。這些觀點到今天仍然適用，包括：

- (a) 通過接駁全國的高速鐵路網，改善與內地城市的交通便利性；
- (b) 衍生 / 新增客流；
- (c) 促進珠三角地區市場一體、市場互補；
- (d) 在工程建造、鐵路運作及其他間接行業創造就業；
- (e) 促進服務業的發展；
- (f) 有助發展旅遊業；
- (g) 交通資源重置的效益；
- (h) 環境效益；以及
- (i) 更優質的交通服務。

5. 高鐵帶來最大的效益是連接香港與許多不同的內地省市，促進香港及內地更緊密的經濟聯繫、擴大香港與內地腹地的協作，以及強化香港作為國家南大門的策略性地位。

## 暫停與終止工程所招致的費用

### 短期暫停 / 終止工程

6. 正如我們於本年 11 月 30 日提交予委員會的立法會文件編號 CB(4)280/15-16(02)中所闡明，暫停甚至終止高鐵工程合約會招致額外的項目支出，包括：

- (a) 支付承建商的申索；
- (b) 工程暫停期間保留地盤必要的員工和機器，為尚未完成的工程安排定期保養及檢查等費用；
- (c) 保護尚未完成的工程、隧道及工地的保安工作，以及處理各

項臨時交通管理計劃和監督地下水的情況，以策安全；以及  
(d) 終止員工聘用合約、取消工程分判合約、租用協議的賠償、  
停用機器等所招致的費用。

7. 假如立法會財務委員會未能於 2016 年 2 月底前批出追加款項，作為負責任的項目管理人，香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)或有需要發出暫停工程通知，以確保費用總額(包括暫停工程所涉的費用)不會超出政府的撥款額，即 650 億。港鐵公司評估暫停工程所涉的費用約為每月 2.33 億元。若此，由 2016 年 2 月底起，我們本應用於建造高鐵的費用，將用作暫停工程的支出。港鐵公司與承建商簽訂的高鐵工程合約容許工程暫停最長 180 日(約為 6 個月)。如果高鐵工程合約最後終止，將牽涉另外一筆約 34 億元款額，用以支付工程終止費用包括支付過去申索的費用及保護工程的費用。這些額外費用的總額約為 48 億元(即 2 億 3 千 3 百萬元 x 6 個月+34 億元)。路政署的監察及核證顧問(下稱「監核顧問」)認為港鐵公司有關額外費用的評估合理。此外，港鐵公司指出就暫停或終止工程，承建商對於已完成工程部分可獲發放的費用的看法，可能會與港鐵公司有所不同，因而引發很多爭議，最終導致更高的額外費用。這方面監核顧問表示認同。

### 終止工程後恢復動工

8. 倘若目前高鐵的工程合約終止，可能需要兩至三年時間才能重新招標，邀請新的承建商完成餘下的工程。在這段期間，仍然需要對尚未完成的工程提供最少程度的保護。在這情況下，港鐵公司(假設港鐵公司仍然出任項目管理人)須安排新的承建商完成餘下工程。屆時勞工和物料價格可能上升，亦會導致工程價格可能進一步增加。再者，由於新承建商需要在未完成的工程上進行工作，增加了工程的難度及風險，工程的投標報價很大可能因此而大幅增加。再加上覆核設計、工程管理、保險和在等候復工期間，保養現有工程所需要的額外費用，監核顧問估計重新啟動工程至完成工程的費用可能高達 282 億元。再加上暫停 / 終止合約時所需要的 48 億元的費用(按照上文第 7 段所述)，在這情況下的費用共約為 330 億元。

## 全面放棄高鐵項目

9. 若全面放棄高鐵項目，高鐵工程的設計及未完成的工程將會**全部報廢**。值得注意的是按照上文第 7 段所述的 48 億元額外支出，是假設高鐵合約暫停或終止後，最終高鐵工程會在 2 至 3 年內恢復，所以只對尚未完成的工程作最少程度的保護，例如對工程進行臨時加固；而部份未完成的工程仍然由臨時支架所承托，而臨時道路亦會維持現狀，不會即時重置。

10. 但是倘若全面放棄高鐵項目，**650 億元的委託費用將會白費**。政府更需要繼續完成大部份餘下的工程，包括餘下一小段的鐵路隧道、西九龍總站大部份的土木及結構工程，包括大樓內挖掘工程、結構柱、地台和上蓋的建造，以及西九龍總站一帶的永久道路網絡，包括連翔道及柯士甸道的行車隧道和佐敦道一帶的道路網等，以確保市民的安全，以及在交通上對市民不會造成長期的不便。監核顧問估計完成這些必要的工程，所需費用將不少於 **106 億元**。再者，政府亦需要繼續保養這些工程，直至能確定新的用途為止。粗略估計，保養費每年需要 **1 億元**。這些款項亦需要另外向立法會申請額外撥款。加上白費了的 650 億元委託費用(當中已包括暫停 / 終止合約所需的 48 億元的費用(按照上文第 7 段所述))，在這情況下的總費用約為 **756 億元**。

11. 高鐵項目現時已完成約 75%。而項目涉及多個工程合約，終止合約亦會導致失業問題。放棄高鐵項目會令大量工程白費，造成不必要的社會資源浪費及招致數百億元的額外支出。此外，上文第 3 及 4 段所述的高鐵帶來的種種效益亦會失去，這無疑會減低香港的競爭力及發展潛力。因此我們務必要積極，盡最大努力按修訂時間表完成餘下的工程，使高鐵項目能為香港所帶來的鉅大效益得以體現，促進香港的發展及進步。

運輸及房屋局

路政署

二零一五年十二月