

立法會

Legislative Council

立法會 FC226/17-18 號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：FC/1/1(28)

立法會財務委員會 第五十八次會議紀要

日期：2017 年 7 月 7 日(星期五)
時間：下午 4 時 40 分
地點：立法會綜合大樓會議室 1

出席委員：

- 陳健波議員, GBS, JP (主席)
- 田北辰議員, BBS, JP (副主席)
- 涂謹申議員
- 梁耀忠議員
- 石禮謙議員, GBS, JP
- 張宇人議員, GBS, JP
- 李國麟議員, SBS, JP
- 林健鋒議員, GBS, JP
- 黃定光議員, GBS, JP
- 李慧琼議員, SBS, JP
- 陳克勤議員, BBS, JP
- 梁美芬議員, SBS, JP
- 黃國健議員, SBS, JP
- 葉劉淑儀議員, GBS, JP
- 謝偉俊議員, JP
- 梁國雄議員
- 毛孟靜議員
- 何俊賢議員, BBS
- 易志明議員, SBS, JP
- 胡志偉議員, MH
- 姚思榮議員, BBS
- 馬逢國議員, SBS, JP
- 莫乃光議員, JP

陳志全議員
陳恒鑾議員, JP
梁志祥議員, SBS, MH, JP
梁繼昌議員
麥美娟議員, BBS, JP
郭家麒議員
郭偉强議員, JP
郭榮鏗議員
張華峰議員, SBS, JP
張超雄議員
黃碧雲議員
葉建源議員
葛珮帆議員, BBS, JP
廖長江議員, SBS, JP
潘兆平議員, BBS, MH
蔣麗芸議員, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP
鍾國斌議員
楊岳橋議員
尹兆堅議員
朱凱迪議員
吳永嘉議員, JP
林卓廷議員
周浩鼎議員
邵家輝議員
邵家臻議員
柯創盛議員, MH
容海恩議員
陳沛然議員
陳振英議員
陳淑莊議員
許智峯議員
陸頌雄議員
劉業強議員, BBS, MH, JP
鄭松泰議員
鄭俊宇議員
譚文豪議員
羅冠聰議員
姚松炎議員
劉小麗議員

缺席委員 : 何君堯議員, JP
何啟明議員
張國鈞議員, JP
劉國勳議員, MH

[高等法院原訟法庭於 2017 年 7 月 14 日作出裁決, 宣布梁國雄、羅冠聰、姚松炎及劉小麗自 2016 年 10 月 12 日起被取消就職立法會議員的資格, 並已離任立法會議員的職位, 無權以立法會議員身分行事。]

出席公職人員 : 謝曼怡女士, JP 財經事務及庫務局
常任秘書長(庫務)
袁小惠女士, JP 財經事務及庫務局
副秘書長(庫務)1
支建宏先生 財經事務及庫務局(庫
務科)首席行政主任(G)
潘婷婷女士, JP 運輸及房屋局副秘書
長(運輸)1
鄭念泰先生 運輸及房屋局首席助
理秘書長(運輸)7
鍾錦華先生, JP 路政署署長
陳派明先生, JP 路政署鐵路拓展處處
長
袁煥國先生 路政署總工程師(鐵路
拓展)1-3

其他列席人士 : 黃唯銘博士 香港鐵路有限公司工
程總監
黃健維先生 香港鐵路有限公司總
經理(工程項目)
邱國成先生 香港鐵路有限公司經
理(估算、成本控制及
物流)
陳芳婷女士 香港鐵路有限公司高
級經理(項目及物業傳
訊)

列席秘書 : 薛鳳鳴女士 助理秘書長 1

列席職員	：	劉玉儀女士	高級議會秘書(1)7
		司徒曉宇先生	議會秘書(1)5
		林瑞萍小姐	高級議會事務助理(1)2
		胡清華先生	高級議會事務助理(1)3
		何朗瑩小姐	議會事務助理(1)6

經辦人／部門

項目1 —— FCR(2017-18)13
工務小組委員會在2017年4月20日所提出的建議

PWSC(2016-17)44
總目706 —— 公路
運輸 —— 鐵路
56TR —— 南港島線(東段) — 主要基建工程

主席提醒委員《議事規則》第83A條和第84條的規定，並申報自己為東亞銀行的獨立非執行董事。

2. 主席表示，本項目請財務委員會("財委會")批准把56TR號工程，即南港島線(東段)主要基建工程("主要基建工程")的核准工程預算費提高2億8,620萬元，即由9億2,700萬元增至12億1,320萬元(按付款當日價格計算)。工務小組委員會曾在3個會議上討論本項目達5個小時，財委會於2017年6月23日的會議上用了1小時49分鐘討論本項目。

委員對是日會議安排的意見

3. 尹兆堅議員、涂謹申議員、郭家麒議員和羅冠聰議員詢問主席有關是日內務委員會與財委會會議時間的安排，並對有關安排是否妥善，表示質疑。

4. 應主席指示，財委會秘書向委員解釋《內務守則》的相關條文和是日財委會的會議安排，包括通告的內容。主席表示，內務委員會是否於財委會完成該節會議後復會以處理尚未完成的事項是內務委員會主席的決定。主席進而表示，是日由原先編定的兩次會議減至一次會議，除了為配合內務委員會的會議安排，亦因主席認為讓委員參與為國家主席來港而設的宴會是合理的做法；會議安排與部分委員獲邀在當日傍晚參觀遼寧艦無關。

5. 黃定光議員和麥美娟議員批評部分委員發言的措辭不恰當。

主要基建工程超支分項的計算和表述

6. 朱凱迪議員質疑，政府當局稱增加向香港鐵路有限公司("港鐵公司")支付的間接費用增加了2,910萬元，只是按2010年9月價格計算，未能反映以付款當日計算，實際上支付金額。朱議員詢問，政府當局向港鐵公司支付的間接費用增加了多少。

7. 姚松炎議員察悉，據立法會PWSC178/16-17(01)號文件表述，間接費用的計算方法為工程基準費用的16.5%，與立法會FC218/16-17(01)號文件附件1中所示不符，他要求政府當局解釋。姚議員亦要求政府當局提供價格調整準備的分項數字，包括分別用於索償和變更設計所佔的金額，以協助理解間接費用運用情況。毛孟靜議員認為，政府當局在表述如何計算主要基建工程各分項超支情況時有欠清晰。

8. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1回應指，主要基建工程大部分採用目標價格合約的形式進行，即在工程中因不可預見的因素及施工期延長所引致的主要申索，皆按照承建商在施工期間的實際開支支付，亦即實報實銷，各超支分項實際支付金額載於附件1(C)欄。有關的實際開支在現實上已是付款當時的價格，當中包含固定價格(即按2010年9月價格計算為9億8,570萬元)及價格調整(即2億2,750萬元)兩部分。現實中實際支付(附件1(C)欄中以付款當日價格計算的12億1,320萬元)工程費用時，其實已包括在2011年項目撥款申請時所估計的相應價格調整準備。

[會後補註：政府當局提交的補充資料的中文本已於2017年7月13日隨立法會FC224/16-17(01)號文件發給委員。]

對主要基建工程的監督

港鐵公司與承建商的關係

9. 陳志全議員引述上市文件並表示，進行56TR號工程項下工程的承建商中，負責合約903的承建商禮頓亞洲及合約904的承建商禮頓亞洲及John Holland Party Limited，它們或它們的母公司是港鐵公司的業務伙伴；而本議程項目所涉及的超支項目正是合約903項下的工程。陳議員對這些承建商與港鐵公司有密切關係表示關注，並認為當局應質疑港鐵公司能否客觀和獨立地監督承建商進行的工程。梁耀忠議員批評，一方面政府須支付一大筆管理費用予港鐵公司代它監察外判的工程；另一方面政府又要監督港鐵公司，實在是架床疊屋，毫無效益可言。

10. 陳志全議員要求政府當局說明，現時主要基建工程的超支分項中，哪些是合約903及合約904負責的分項，以及支付超支金額需時3年的原因。陳議員引述港鐵公司與禮頓亞洲簽訂的合約903中，禮頓亞洲的責任限制包括"因延誤的原故禮頓亞洲須向本公司(即港鐵公司)支付一切損害賠償(算定損害賠償及一般損害賠償)的責任總額不應超過根據合約計算的目標成本加上費用的10%"，他詢問此責任限制曾否被啟動。

11. 香港鐵路有限公司工程總監回應如下——

- (a) 招標者與中標者往往在招標項目以外有業務合作，就主要基建工程而言，港鐵公司與承建商的關係，已在相關招標文件列明。除了在合約清楚列出承建商的工作範圍和責任限制，港鐵公司亦設有健全的監察制度，由包括港鐵專業人員及政府的監察及核證顧問組成的港鐵項目監控小組審視工程索償是否有充分理據及作出批核；

- (b) 除"連接鴨脷洲邨的行人天橋"和"改善鴨脷洲徑及鴨脷洲橋道交界處"為合約 904 的工程，其餘分項為合約 903 的工程。由於大部分主要基建工程為目標價格合約下的工程，需容許分判商時間整理及提交其實際增加支出資料，方可計算出超支的實際支出；及
- (c) 合約 903 為目標價格合約，工程中因不可預見的因素及施工期延長所引致的主要申索皆按照承建商在施工期間的實際開支支付，亦即實報實銷。如工程延誤的責任屬於承建商一方，則承建商須向港鐵公司支付一切損害賠償(算定損害賠償及一般損害賠償)的責任總額不應超過根據合約計算的目標成本加上費用合共總和的 10%。

與土質勘探相關的超支問題

12. 陳志全議員和劉小麗議員詢問，港鐵公司決定不在黃竹坑明渠內進行土質勘探，有否先徵詢政府當局意見，及後因發現不利土質而延誤工程，責任誰屬。毛孟靜議員詢問，不理想的地質情況和地下管線分布是否構成"Force majeure"的理由以進行申索。

13. 對港鐵公司稱進行探井工作時無可避免受到一定限制，梁耀忠議員認為，港鐵公司未能符合與政府簽訂的委託協議("委託協議")中的要求，即工程需按專業工程師的合理期望的標準推展。

14. 政府當局及港鐵公司回應如下 ——

- (a) 香港鐵路有限公司總經理(工程項目)答稱，港鐵公司曾就於黃竹坑明渠進行土質勘探與渠務署聯絡，得悉署方要求在進行有關工程時不應減低明渠的排洪能力。港鐵公司考慮到若要進行有關勘探工作便需要等待雨季結束後才能進行，以致要押後主要基建工程招標及批出標書的時間，最終會延遲主要基建

工程完成的時間，影響到市民在使用南港島線(東段)通車初期的便利。因此，港鐵公司沒有在明渠內進行土質勘探；

- (b) 路政署署長回應，根據委託協議，港鐵公司獲委託進行主要基本工程的設計及建造，而港鐵公司需為其就該等工程所作的決定負責。按照委託協議的安排，若港鐵公司就主要基建工程所作的決定可能會增加政府開支，則港鐵公司有責任就其作出決定前通知政府並徵詢意見。若港鐵公司違反委託協議，政府可因港鐵公司違反委託協議而向其追討損失；
- (c) 此外，探井的問題與工程範圍、環境、路面交通情況、土地使用狀況及工程的時間表等因素乃客觀限制。而且，為符合委託協議的標準，港鐵公司曾向各公用事業機構及相關政府部門索取工地範圍內可能受工程影響的地下公共設施的資料。港鐵公司亦曾在可行的情況下，嘗試以探洞方法核實有關地下公用設施的資料和位置的準確度。截至目前為止，政府沒有發現港鐵公司沒有遵守委託協議；
- (d) 香港鐵路有限公司總經理(工程項目)補充，港鐵公司在設計階段已根據由土力工程處出版的《岩土指南》("《指南》")進行土質勘探，而且鑽孔勘探的總數已超越《指南》的建議，惟明渠下的孤石分布難以預測；及
- (e) 香港鐵路有限公司工程總監表示，不利的地質因素或地下管線的情況並不構成以"Force majeure"為申索的理據。

15. 張超雄議員與主席對政府當局日後將如何避免基礎設施工程因發現地下管線比預期複雜而引起延誤或超支表達關注。張超雄議員認為，應急費用理應用於處理這些較預期複雜的情況引致的額外開支，質疑政府當局尚要申請追加撥款的理據。

16. 路政署署長回應稱，由於在一些早期發展的地區，由公用事業機構和相關政府部門提供的地下公用設施的紀錄與現場實況不符的情況確有出現，以致地下管線較預期複雜。當局自 2004 年 4 月實施"挖掘准許證"管理制度後，訂明在完成地下設施工程後，挖掘工程倡議人須按"挖掘准許證"條款的要求，確認有關地下設施深度和路線的紀錄，並在路政署署長要求下，向路政署提交有關紀錄。政府當局期望"挖掘准許證"管理制度會減少類似的情況出現。他表示，原核准預算中的應急費用不敷應付實際施工後出現的不利地質情況和地下管線較預期複雜而招致的額外工程開支。

解決超支的方法

17. 劉小麗議員指在 2015-2016 年度，觀塘線延線工程原本估算將超支約 7,500 萬元。然而，至 2016 年 9 月 30 日，政府當局則指有關建造費用可維持在 2011 年的估算之內。劉議員詢問，主要基建工程的超支能否借鑒觀塘線延線的經驗處理。

18. 路政署署長及香港鐵路有限公司高級經理(項目及物業傳訊)回應指，港鐵公司在 2015 年 8 月告知政府當局已完成觀塘線延線工程費用的檢討，其結果顯示沙田至中環線("沙中線")項目所需承擔何文田站建築費的額外開支，仍在沙中線前期工程相關預算之內。至於政府委託港鐵公司進行的觀塘線延線主要基建工程，港鐵公司已就建造費用作進一步評估，結果顯示有關建造費用可能出現劉議員所指之 7,500 萬元超支。惟經港鐵公司與有關承建商商討後，索償金額被調低，故該項目最終沒有超支。政府當局同意在會議後提供補充文件，說明當局如何處理港鐵公司觀塘線延線主要基建工程的費用，令致該基建工程項目最終在核准工程預算內完成；以及說明本項目的超支情況能否按觀塘線延線項目的方式處理。

[會後補註：政府當局提交的補充資料的中文本已於 2017 年 7 月 13 日經立法會 FC224/16-17(01)號文件發給委員。]

"鐵路加物業發展"的融資模式及財務資助

19. 楊岳橋議員指，既然在推展南港島線(東段)項目時，政府當局已採用"鐵路加物業發展"的融資模式，向港鐵公司批出鐵路上蓋物業發展權，為何沒有考慮要求港鐵公司以鐵路上蓋物業發展所得的利潤填補本項目的超支。毛孟靜議員亦提出類似疑問。

20. 陳淑莊議員認為，港鐵公司在"鐵路加物業發展"的融資模式下，取得鐵路上蓋物業發展權，而其相關的物業發展項目向政府支付的土地補價，估值亦不計及鐵路發展，預期利潤可觀，卻拒絕建設交通道路設施，以連接南港島線(東段)鐵路站及鄰近鐵路站的地區，詢問港鐵公司在"鐵路加物業發展"的融資模式下要承受的風險為何。

21. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1答稱 ——

- (a) 南港島線(東段)項目和主要基建工程是性質不同的項目；
- (b) 政府因考慮到建造南港島線(東段)項目的費用龐大，若單以車費及其他非車費的收益計算，在財政上並不可行，故以"鐵路加物業發展"的融資模式，藉著批出鐵路上蓋物業發展權予港鐵公司，以填補項目的資金差額，原則是批給港鐵公司的土地不應多於填補資金差額所需的土地。在此融資模式下，港鐵公司須承擔南港島線(東段)項目的融資、物業市場動盪、營運鐵路責任等的長遠風險，而政府則無須面對這些風險。因此，南港島線(東段)項目超支 34 億元(以付款當日價格計算)，政府亦不需要承擔相關的額外開支；及

- (c) 主要基建工程項目屬於政府工程項目，由政府負責開支，委託港鐵公司進行主要基建工程的設計及建造，確保上述的主要基建工程與南港島線(東段)的工程有更為妥善的協調，以期早日開放予公眾使用。

22. 根據"鐵路加物業發展"融資模式，港鐵公司需要就有關物業發展項目向政府支付市值地價(估值不計及鐵路發展)，張超雄議員要求當局或港鐵公司提供該市值地價與計算鐵路發展後(包括南港島線(東段)項目及主要基建工程)的市值地價，差額為多少，以及南港島線(東段)項目預期資本回報的加權平均資本成本和所加的比率分別為多少。陳淑莊議員亦詢問政府當局會否就土地補價政策進行檢討。

23. 政府當局及港鐵公司的回應如下——

- (a) 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1 回應稱，"鐵路加物業發展"的融資模式是推展南港島線(東段)項目的模式，當中的土地補價與是次撥款申請的主要基建工程並不相關；及
- (b) 香港鐵路有限公司高級經理(項目及物業傳訊)回應補充，考慮到土地補價資料屬於敏感的商业資料，故港鐵公司未能提供相關資料。

[會後補註：政府當局提交的補充資料的中文本已於 2017 年 7 月 13 日經立法會 FC224/16-17(01)號文件發給委員。]

24. 會議於下午 6 時 30 分結束。

立法會秘書處

2018 年 4 月 12 日