

敬啟者

關於：南港島線基建工程追加撥款

(一) 地底公用設施紀錄未盡妥善責任誰屬

會議文件述及，「承建商在工程進行期間卻發現在南朗山道、香葉道、海洋公園道、警校道和黃竹坑道等道路的地底，有大量未被記錄的公用設施」。

(1) 請問該等公用設施包括甚麼？紀錄工作分別由哪個部門負責？為何紀錄失效？

(2) 及，港鐵有否核實責任？若港鐵有核實責任，則為何超支不是由港鐵承擔？

(二) 公共基建工程

此項鐵路周邊工程，雖被介定為「公共基建工程」。然而，

(1) 「公共基建工程」有否招標指引或規定？為何不經招標程序，而直接委託港鐵？

(2) 既然由港鐵任工程管理人，亦為鐵路而建，為何不一併撥入「鐵路工程」？這是港鐵與政府共同商議，抑或政府單方面的決定？若屬政府單方面的決定，將來能否考慮類似工程由港鐵一併出資及興建，興建後才交由政府管理保養？

(3) 即使為「公共基建工程」及委託港鐵管理，是項基建工程，亦是為鐵路而興建。即，此項「公共基建工程」，將對港鐵南港島線將來的業務，及港鐵的盈利有利。雖然政府為港鐵大股東，但港鐵亦有約四分之一股權為私人。

即納稅人為財務健康且有絕對市場優勢的私人企業，付出公帑協助其業務，還要反過來支付管理費予港鐵？財務上由港鐵承擔興建，豈非更合理？

(三) 物業收益未知數

按本人理解，若物業發展收益比預期高，則港鐵有賺。若主體工程開支及超支比預期嚴重，則港鐵要承擔。

若南港島線項目最終因地產市道暢旺令港鐵大賺，這 12 億周邊公共基建工程，為何不應由港鐵承擔？至少至少，政府有否考慮，不再向港鐵付出任何超支而導致之額外工程管理費？

(1) 因物業發展收益龐大，本人要求政府及港鐵承諾，於南港島線東段物業發展「埋單計數」後，向本委員會提供港鐵於南港島線東段財務安排上的盈虧整理。

(2) 請港鐵提供東涌線及將軍澳線的財務安排的盈虧整理，特別包括其物業發展利潤，讓本委員會更了解「擁有權模式」的例子。

此致

財委會工務小組委員會主席盧偉國議員

立法會議員朱凱迪謹啟

2017 年 4 月 12 日

副本抄送：運房局局長張炳良教授