

立法會 *Legislative Council*

立法會 PWSC94/19-20 號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/F/2/1(13)B

立法會財務委員會轄下的工務小組委員會 第十二次會議紀要

日期：2020 年 3 月 18 日(星期三)
時間：上午 8 時 30 分
地點：立法會綜合大樓會議室 1

出席委員：盧偉國議員, SBS, MH, JP (主席)
莫乃光議員, JP (副主席)
石禮謙議員, GBS, JP
張宇人議員, GBS, JP
陳克勤議員, BBS, JP
梁美芬議員, SBS, JP
毛孟靜議員
田北辰議員, BBS, JP
易志明議員, SBS, JP
胡志偉議員, MH
馬逢國議員, SBS, JP
陳志全議員
陳恒鑾議員, BBS, JP
梁志祥議員, SBS, MH, JP
麥美娟議員, BBS, JP
張華峰議員, SBS, JP
楊岳橋議員
尹兆堅議員
何啟明議員
周浩鼎議員
柯創盛議員, MH
陳淑莊議員
許智峯議員

陸頌雄議員, JP
劉國勳議員, MH
鄭松泰議員
鄺俊宇議員
譚文豪議員
謝偉銓議員, BBS
陳凱欣議員

列席議員 : 郭家麒議員

缺席委員 : 張超雄議員
黃碧雲議員
朱凱迪議員
何君堯議員, JP
張國鈞議員, JP
鄭泳舜議員, MH, JP

出席公職人員 :

李文成先生	財經事務及庫務局 副秘書長(庫務)3
林世雄先生, JP	發展局 常任秘書長(工務)
甯漢豪女士, JP	發展局常任秘書長 (規劃及地政)
鄭美施女士, JP	環境局常任秘書長
夏鏌琪女士	財經事務及庫務局 首席助理秘書長 (庫務)(工務)
陳帆先生, JP	運輸及房屋局局長
葉李杏怡女士, JP	運輸及房屋局 副秘書長(運輸)1
麥志光先生	運輸及房屋局 首席助理秘書長(運輸)7
陳派明先生, JP	路政署署長
陳焯明先生, JP	路政署鐵路拓展處處長
梁世豪先生	路政署鐵路拓展處 總工程師(鐵路拓展)1-2

應邀出席者	： 金澤培博士 包立聲先生 周蘇鴻先生 麥兼善先生 陳霖生先生	香港鐵路有限公司 行政總裁 香港鐵路有限公司 工程總監 香港鐵路有限公司 工程處總經理 (工程建造) 香港鐵路有限公司 總經理(採購及合約) 香港鐵路有限公司 副總經理 (項目及物業傳訊)
--------------	---	---

列席秘書	： 盧慧欣女士	總議會秘書(1)2
-------------	---------	-----------

列席職員	： 周嘉榮先生 蕭靜娟女士 邱寶雯女士 盧惠銀女士	高級議會秘書(1)10 議會事務助理(1)2 議會事務助理(1)8 議會事務助理(1)9
-------------	------------------------------------	---

經辦人/部門

主席表示，是次會議上的議程有 4 份文件要討論。第 1 項是政府當局新提交的撥款建議。第 2 至 4 項是在上次會議上，尚未完成審議的撥款建議。這 4 項撥款建議涉及的撥款額，合共 127 億 4,560 萬元。他提醒委員，根據立法會《議事規則》第 83A 條，委員在會議上就所討論的撥款建議發言前，須披露任何與該等建議有關的直接或間接金錢利益的性質。他亦請委員注意《議事規則》第 84 條有關在有直接金錢利益的情況下表決的規定。

總目 706－公路

PWSC(2019-20)27	61TR	沙田至中環線－鐵路 建造工程－餘下工程
	62TR	沙田至中環線－非鐵 路建造工程－餘下 工程

2. 主席表示，此項建議(即 [PWSC\(2019-20\)27](#))旨在把 61TR 號及 62TR 號工程計劃(統稱為"沙田至中環線("沙中線")主要工程")的核准工程預算費分別提高 86 億 9,680 萬元及 13 億 6,700 萬元(合共約 100 億 6,380 萬元)，即分別由 654 億 3,330 萬元增至 741 億 3,010 萬元(按付款當日價格計算)，以及由 59 億 8,310 萬元增至 73 億 5,010 萬元(按付款當日價格計算)。政府當局曾在 2020 年 3 月 3 日，就撥款建議諮詢交通事務委員會轄下的鐵路事宜小組委員會。鐵路事宜小組委員會的討論要點報告，已在會議席上提交。

3. 應主席邀請，運輸及房屋局局長("運房局局長")向委員闡述有關提高沙中線主要工程核准工程預算費合共約 100 億 6,380 萬元的背景。路政署署長繼而以電腦投影片向委員解釋提高核准工程預算費的主要原因。香港鐵路有限公司行政總裁("港鐵公司行政總裁")向委員說明沙中線的重要性及匯報沙中線工程的進度。他表示，香港鐵路有限公司("港鐵公司")正全力推展沙中線餘下工程，並籲請委員支持提高核准工程預算費的撥款建議，以便工程能早日完成。

(會後補註：上述電腦投影片資料的電子複本([立法會 PWSC114/19-20\(01\)號文件](#))已於 2020 年 3 月 18 日以電子郵件方式送交委員。)

提高沙田至中環線主要工程核准工程預算費的建議

工程超支問題

4. 鄭俊宇議員表示反對撥款建議。他不滿沙中線工程出現超支以及沿線多個車站(如紅磡站、會展站)發生施工失誤等問題，並詢問有否政府官員須為沙中線工程超支問題負責。郭家麒議員和毛孟靜議員對工程超支問題亦表示關注。

5. 運房局局長表示，沙中線工程費用增加的主要原因，是由於出現不可預見的情況，導致有關

工程須作出相應的改動。政府及港鐵公司會致力繼續推展沙中線工程，並會汲取經驗，從而在日後進行其他鐵路工程時，能作出改善。

6. 譚文豪議員詢問，回顧沙中線工程事件，政府當局有否檢討可如何避免超支，並汲取經驗，以免其他鐵路工程重蹈覆轍。

7. 運房局局長和路政署署長答稱，政府當局在展開沙中線主要工程時，已透過 51TR 號工程計劃(沙中線—設計及地盤勘測)進行詳細的設計及地盤勘測工作，務求準確估算工程造价。然而，由於沙中線工程規模龐大、涉及大量地下挖掘及建造工程、走線途經人口密集的市區、維多利亞港及郊野公園等地區，因此上述勘測工作存在不少限制，難以預見所有情況。

8. 鄭松泰議員、陸頌雄議員、鄭俊宇議員和毛孟靜議員詢問，政府當局會否為沙中線工程的開支"封頂"。鄭議員質疑，當局是否欲留有餘地，以便日後仍可向港鐵公司支付一筆約 13 億 7,100 萬元的額外項目管理費。陸議員認為，鑒於沙中線餘下工程的預算中已預留約 17 億元的額外應急費用，政府應承諾不會再次向立法會申請額外撥款。

9. 運房局局長回應稱，政府當局根據目前已知的風險估算沙中線工程需要增加的費用，並相信在有關撥款獲批後能完成沙中線餘下工程。然而，由於新型冠狀病毒疫情的發展存在很大不確定性，對物料供應及工人復工安排構成重大挑戰，因此當局現階段難以評估疫情對沙中線工程的影響。此外，在沙中線預計於 2022 年第一季全線通車前，仍有可能出現其他不可預見的情況，因此當局現時難以承諾為沙中線工程的開支"封頂"。

10. 陳志全議員詢問，政府當局須就沙中線工程取得額外撥款的限期為何；若未能在限期前取得有關額外撥款，後果及當局的應對方案為何。

11. 運房局局長答稱，沙中線工程原來的核准工程預算費預計大約會於 2020 年 10 月用盡。若未

能在本年度立法會會期取得額外所需撥款，將會造成很大影響，包括因承建商將須停工而造成工程延誤及成本增加、影響市民出行及工人生計等。主席指出，港鐵公司行政總裁已在開場發言時指出，約 2 700 名受聘於沙中線工程的工程人員及建築工人將會因沙中線工程一旦必須停工而受到影響。

工程費用增加的原因

12. 周浩鼎議員和譚文豪議員同意沙中線工程費用增加涉及一些不可預見的情況(如宋皇臺站工地的額外考古工作)，但是，他們卻質疑為何當局在最初估算沙中線工程造價時，未有計及一些本應可以預計的情況，例如須因應安全及技術要求隨時間不斷提升，以及須把屯馬線的列車由 7 卡改為 8 卡以提升運載力等所涉及的工程費用。

13. 港鐵公司工程總監解釋，由於沙中線工程施工期長約 10 年，港鐵公司只能預見部分而非全部因應安全及技術要求提升而涉及的費用。新增的安全及技術要求(例如引入新的車務安全及消防要求、更改有關泥塵及噪音控制的規定，以及改善自動扶梯的設計)能惠及市民，但工程費用會因而增加。路政署署長表示，鐵路工程項目開支一般均包括購買列車的費用，因應市民對鐵路服務的需求，政府當局決定把屯馬線的列車由 7 卡改為 8 卡以及早提高載客量。

14. 就應對沙中線宋皇臺站工地的額外考古工作所引致的約 29 億 9,360 萬元額外費用，毛孟靜議員要求政府當局提供補充資料，列出有關額外費用的分項數字。

15. 主席表示，根據討論文件，有關宋皇臺站的最終考古報告已於 2017 年 6 月提交予古物古蹟辦事處，而該報告已詳列上述考古工作的資料。路政署署長回應稱，政府當局已就宋皇臺站工地的考古工作定期作向鐵路事宜小組委員會作出匯報，並曾提供文件說明上述考古工作和相關車站設計及建造方法的改動對沙中線工程開支的影響

([立法會 CB\(1\)241/14-15\(07\)號文件](#))。政府當局會在會議後提供毛議員要求的補充資料。

(會後補註：政府當局的補充資料已於2020年3月24日隨[立法會 PWSC118/19-20\(01\)號文件](#)送交委員。)

16. 楊岳橋議員指出，政府當局在沙中線主要工程動工前，已透過 51TR 號工程計劃進行相關的設計及地盤勘測工作，當中的地盤勘測費用為 5,080 萬元(按 2007 年 9 月價格計算)。然而，在施工期間，實際地質情況與勘測階段的評估結果卻出現差異。就此，楊議員詢問，當局有否就承建商於施工前進行的地盤勘測工程的準確性訂下客觀標準。毛孟靜議員亦關注到，施工前的地盤勘測工作有否妥善進行，以避免施工期間出現超支。

17. 運房局局長和路政署署長表示，由於有關地質的資料(如石層深度、土質情況)十分廣泛，難有單一標準來衡量地盤勘測結果是否準確。再者，沙中線的地質勘測工作面對不少限制，例如在勘測階段部分工地仍有不少原有設施(如前灣仔北公共運輸交匯處)尚未拆卸，因此工程人員只能有限度進行地質勘測。由於港鐵公司是根據勘測階段的評估結果，制訂地質基準報告以納入招標文件內供投標者參考，若實際地質情況有差異，工程費用便會相應調整。有關做法行之有效，亦較在招標文件內列明由投標者承擔地質風險為佳，後者只會促使投標者會把風險溢價計入工程費用中，推高工程投標價。

18. 陸頌雄議員察悉，擬議增加的工程費用包括一筆約 4,400 萬元支付予監察及核證顧問("監核顧問")的費用。他認為由監核顧問協助路政署監察沙中線工程的機制架床疊屋。因此，陸議員要求路政署加強其監察角色，以取代監核顧問的工作，從而省卻有關費用。

19. 運房局局長答稱，因應沙中線項目紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查委員會中期報

告的建議，路政署加強了監核顧問的工作，因而招致額外費用。

20. 胡志偉議員表示，鑒於沙中線工程完工可期，政府當局應可大致預見沙中線工程可能出現的風險。就此，他詢問尚有哪些會導致工程費用進一步上升的因素，以及預留約 17 億元的額外應急費用預計的具體用途和佔餘下工程費用的百分比。胡議員和陸頌雄議員又問及，當局可如何避免需要動用該筆額外應急費用。謝偉銓議員亦關注到，當局是否已打算動用該筆款項。

21. 運房局局長和路政署署長回應稱，政府當局須在沙中線工程費用中預留一筆約 17 億元的額外應急費用，以應付不可預見的情況(如是次新型冠狀病毒疫情)及就有理據的申索或須向承建商支付較預期高的金額。有關額外應急費用約佔餘下工程費用的 10%，與一般工務工程的有關比率相若。當局會盡力避免動用該筆款項。至於其他現時可預見的情況，當局已把有關情況可能招致的額外開支包括在建議增加的核准工程預算費中。

22. 胡志偉議員要求政府當局及港鐵公司須就沙中線工程承建商的申索個案，在不影響日後處理該等個案的前提下提供進一步資料：例如至今收到的申索個案總數、按申索原因分類的個案數目及涉及的金額，以及已獲處理的個案數目及已發放的金額，而有關申索個案所涉及的金額(包括已發放和尚未發放的金額)，是否已計入當局現時就沙中線工程建議增加的核准預算費中。

23. 運房局局長答稱，由於港鐵公司正處理該等申索，因此不適宜披露個別個案的資料。政府當局在 2020 年 2 月向鐵路事宜小組委員會提交的文件([立法會 CB\(4\)322/19-20\(03\)號文件](#))已載列了有關申索的概要，並會考慮在不影響日後處理該等個案的前提下提供進一步資料。

(會後補註：政府當局經諮詢港鐵公司後提供的補充資料已於 2020 年 3 月 24 日隨

[立法會 PWSC118/19-20\(01\)號文件](#)送交委員。)

部分增加的工程費用被抵銷的原因

24. 楊岳橋議員察悉，按照沙中線主要工程合約實際價格與最初預算的淨差額的分賬安排及其他節省項目，共可節省約 3 億 1,530 萬元的工程開支，他詢問有關詳情。鑒於近期 780CL 號工程計劃(元朗橫洲公營房屋發展之工地平整及基礎設施工程)因回標報價較原來預算低，令工程費用可由原來估算的 23 億 9,020 萬元下調至 18 億 20 萬元(即較先前估算減少約 5 億 9,000 萬元)，楊議員續問當局能否進一步減省沙中線的工程開支。

25. 路政署署長解釋，根據實際的招標結果，沙中線主要工程的整體工程合約價格低於港鐵公司 2012 年的估算，淨節省共 2 億 8,900 萬元，有關合約價格反映了當時的市場情況。此外，由於有部分工程無需展開，工程開支因而減少約 2,630 萬元。兩者合計節省約 3 億 1,530 萬元。

26. 楊岳橋議員問及，沙中線工程原有應急費用的支用情況。路政署署長答稱，政府當局於 2012 年向立法會申請沙中線主要工程撥款時，已預留一筆合共約 63 億 9,970 萬元的應急費用，而有關費用會全數用作支付沙中線工程的額外開支。

港鐵公司提出的額外項目管理費

27. 陳恒鎮議員支持政府當局不向港鐵公司支付額外項目管理費，以節省公帑。然而，他關注到，當局認為無需支付港鐵公司該筆款項的理據是否充分。陳恒鎮議員、陳淑莊議員和田北辰議員指出，港鐵公司就沙中線工程展開了多項額外工作，例如為了預留彈性予會展站上蓋發展會議設施而進行的額外工程，以及為了應對工地限制而採取的額外措施。他們詢問，有關額外工作是否應被視為對載於港鐵公司與政府所簽訂的沙中線工程委託協議內的主要工程範圍/委託工作/委託計劃出現

了重大修改；若是，當局是否須向港鐵公司支付約13億7,100萬元的額外項目管理費。

28. 陸頌雄議員關注到，政府當局會否向港鐵公司支付部分額外項目管理費，以解決有關爭議。郭家麒議員和毛孟靜議員認為，政府作為港鐵公司的大股東，額外項目管理費不論由當局或港鐵公司負責，最終仍由公帑負擔。

29. 港鐵公司行政總裁解釋，若就載於沙中線工程委託協議內的主要工程範圍/委託工作/委託計劃出現了重大修改，政府當局須與港鐵公司進行磋商，以商定因上述修改而招致的相關費用(包括項目管理費)的增減。運房局局長表示，當局認為港鐵公司提出增加其項目管理費的理據並不充分，因為委託協議內的主要工程範圍/委託工作/委託計劃未有重大修改，當局因此不同意支付有關費用。

30. 陳淑莊議員要求當局及港鐵公司交代，該筆款項最終會由哪方負責、有關磋商的進展及預計可於何時解決有關爭議。

31. 田北辰議員表示，若政府當局拒絕就沙中線工程向港鐵公司支付額外項目管理費，港鐵公司的收入及可派發的股息將會減少。再者，就同樣出現超支問題的廣深港高速鐵路("高鐵")香港段建造工程，港鐵公司亦能收取全數的額外項目管理費。因此，他預計港鐵公司的獨立股東不會同意當局是次不支付額外項目管理費的決定。田議員詢問，港鐵公司會否透過舉行特別股東大會、派發特別股息等方法，爭取獨立股東支持當局及港鐵公司就額外項目管理費爭議所提出的解決方案。他又憂慮，若港鐵公司堅持收取該筆額外項目管理費，當局日後仍須就有關費用向立法會申請撥款。

32. 陸頌雄議員亦建議，港鐵公司可仿效處理高鐵香港段建造工程超支情況的做法，透過派發特別股息，以補償作為港鐵公司大股東的政府為沙中線工程超支而須支付的額外工程費用。鄭松泰議員詢問，港鐵公司會否在即將舉行的周年股東大會討論有關額外項目管理費的議題。

33. 謝偉銓議員關注到，若政府當局最終無需動用為沙中線餘下工程預留的約 17 億元的額外應急費用，當局會否把有關款項撥作支付港鐵公司額外項目管理費而無需向立法會申請相關撥款。陳恒鑌議員詢問，當局如何避免就額外項目管理費的爭議與港鐵公司對簿公堂，以及一旦雙方對簿公堂而政府敗訴時，當局是否須再次向立法會申請撥款。

34. 運房局局長答稱，政府當局會根據沙中線工程委託協議，並本着誠意的態度及以事實為基礎的方式，就沙中線工程的主要工程範圍/委託工作/委託計劃是否出現了重大修改一事上，與港鐵公司以磋商的方法解決有關額外項目管理費的問題，相信雙方最後的理解會一致，因此有信心可以圓滿解決有關的爭拗。當局亦不會把建議預留的額外應急費用用於支付港鐵公司額外項目管理費。而港鐵公司為上市公司，有關派發股息或作出其他特別安排的決定，須獲其董事局或股東大會同意。

35. 港鐵公司行政總裁補充，由於港鐵公司與政府當局就沙中線工程是否出現了重大修改一事上有不同理解，港鐵公司會根據沙中線工程委託協議處理有關爭議。基於解決有關爭議的過程可能需時甚久，港鐵公司會暫時支付該筆額外項目管理費，以期早日完成沙中線工程，而是次撥款建議亦不包括該筆款項。

紅磡站擴建工程及相關事件

36. 郭家麒議員詢問，紅磡站擴建工程及相關事件約 20 億元的額外開支最終會由政府抑或港鐵公司負責；若由港鐵公司負責，對市民及股東有何影響。他又問及，港鐵公司對涉事的承建商禮頓建築(亞洲)有限公司("禮頓")採取了甚麼行動，以及港鐵公司管理層會否為此事承擔責任。港鐵公司行政總裁表示，港鐵公司會根據工程合約條款向禮頓追討該筆額外開支。

37. 陳淑莊議員留意到，根據政府當局在 2019 年 12 月向鐵路事宜小組委員會提交的文件([立法會 CB\(4\)153/19-20\(03\)號文件](#))，當局及港鐵公司就長遠監察紅磡站擴建部分結構安全的安排說法不一，前者表示港鐵公司會制訂長遠監察以及有關措施的細節，並將提交予政府部門審批，而後者則表示港鐵公司會考慮長遠監察計劃。她要求當局及港鐵公司澄清有關監察安排。

38. 港鐵公司行政總裁回應稱，港鐵公司會設立長遠監察計劃，並正考慮應採用哪種監測技術，以持續監察紅磡站擴建部分的結構安全。

沙田至中環線建造工程時間表及範圍

39. 陳志全議員詢問，當局原先就沙中線工程所承諾的完成日期為何，以及沙中線紅磡至金鐘段能否如期於 2022 年第一季通車。陳議員又不滿政府當局把沙中線工程延誤歸咎於近月的社會事件，並要求當局交代被破壞的東鐵線及其後的復修工作如何影響沙中線工程的進度。

40. 運房局局長答稱，政府當局及港鐵公司在出席立法會相關委員會的會議時，就沙中線工程於不同時期所出現的延誤清楚交代其原因(包括近月上述破壞對沙中線南北走廊工程進度的影響)，這並非推卸責任。

41. 郭家麒議員質疑，沙中線工程為何包括重置銅鑼灣避風塘側的警隊設施及改善界限街的警察體育遊樂會。他又問及，該等重置及改善工程的最終費用及有否超支。鄭俊宇議員亦不滿，政府當局使用公帑重置銅鑼灣避風塘側的原警官會所及採購會所內各種設備。

42. 路政署署長回應稱，政府當局須重置受沙中線工程影響的設施，當中包括銅鑼灣避風塘側的原警官會所，並使有關設施在重置後維持相若的服務水平。該原址重置工程和在界限街警察體育遊樂會進行改善工程以作補償的詳情已載於當局在 2012 年 4 月就沙中線工程撥款申請向工務小組

委員會提交的文件([PWSC\(2012-13\)2](#))內。港鐵公司已把該重置工程連同其他鐵路工程一併以合約編號 1128(即銅鑼灣避風塘至金鐘站鐵路隧道建造工程)批出，整項合約總值約 52 億元，而重置原警官會所部分的工程費用約 6 億多元。

向立法會提供所需資料

43. 石禮謙議員表示，他是立法會政府帳目委員會的主席。石議員和陳淑莊議員詢問，政府當局會否根據高鐵香港段工程及沙中線工程委託協議的條款，在政府帳目委員會的要求下，向該委員會提供與上述兩項鐵路工程有關的資料，以及上述委託協議內有關當局監督港鐵公司進行鐵路工程的安排為何。

44. 運房局局長確認，政府當局會配合政府帳目委員會的要求，提供相關資料。

向乘客及商戶提供車費及租金減免

45. 石禮謙議員和陳恒鎮議員促請政府當局要求港鐵公司在疫情期間向乘客及商戶提供車費及租金/物業管理經理人酬金減免。石議員認為有關減幅應為 20%至 30%，並維持至今年年底。陸頌雄議員建議，當局要求港鐵公司把從沙中線工程追加撥款所得的大部分款項，通過車費減免的方式回饋市民。主席亦呼籲當局及港鐵公司在疫情期間推出惠民措施。

46. 運房局局長表示，因應目前的疫情及經濟環境，港鐵公司已宣布車費今年內維持不變及減免商戶的租金。政府當局會鼓勵港鐵公司在顧及股東利益及企業社會責任等因素後推出更多利民紓困的措施。港鐵公司行政總裁補充，港鐵公司本着"同心抗疫、一路同行"的理念，減免中小型租戶 2020 年 2 月及 3 月一半的租金及按個別情況為大型租戶提供支援。港鐵公司亦已投放大量資源，保持乘車環境清潔及保障員工健康。然而，港鐵公司須承擔鐵路日常營運的開支及作出資本投資，在疫情期間也蒙受不少經濟損失。此外，港鐵公司作出任

經辦人/部門

何重大決定時，須平衡各方(包括企業、股東、乘客及社會)的利益。

[在上午 10 時 28 分，主席指示稍為延長會議時間，以便委員完成提問。]

47. 主席表示，小組委員會將於下次會議繼續討論此項目。會議於上午 10 時 32 分結束。

立法會秘書處

議會事務部 1

2020 年 5 月 26 日