

政府總部
運輸及房屋局

運輸科
香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch

East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

電話 Tel. No.: 3509 8182

傳真 Fax No.: 2136 8017

本局檔號 Our Ref.: THB(T)CR 34/1/4661/00

來函檔號 Your Ref.:

香港中區
立法會道1號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
(經辦人：劉素儀女士)

電郵及傳真
(電郵：ssylau@legco.gov.hk)
(傳真：2978 7569)

劉女士：

立法會交通事務委員會
2015年1月16日會議
845TH－港珠澳大橋香港口岸－填海及口岸設施

補充資料

在2015年1月16日舉行的立法會交通事務委員會會議上，有委員要求當局提供有關題述工程計劃的補充資料。我們現回覆如下：

港珠澳大橋主橋港方承擔部分

整個大橋項目可分為兩部分：(i)港珠澳大橋主橋；以及(ii)在三地各自的連接路及口岸。港珠澳大橋主橋工程處於內地水域，由港珠澳大橋管理局進行；三地的口岸及連接路則由三地政府各自負責。

根據三地政府就港珠澳大橋的建設、運營、維護和管理的協議，內地政府會為主橋項目費用分擔人民幣70億元，香港特區政府會分擔人民幣67億5,000萬元，澳門特區政府會分擔人民幣19億8,000萬元。三地總出資額為人民幣157億3,000萬元，

餘下費用會以銀行貸款的形式融資，而大橋的收費收入會用作還款。就港方分擔的部分，立法會就港珠澳大橋主橋撥款資助的核准預算費用合共為約港幣92億8,000萬元。截至2015年2月底，港方向大橋主橋項目的總注資為約港幣69億7,000萬元。

港珠澳大橋環境影響評估報告司法覆核案件開支

政府在港珠澳大橋環境影響評估報告的司法覆核案件所涉的總開支（包括政府一方所涉的訴訟費用及個案涉及的法律援助金額）約為1,049萬元。另外，因受司法覆核案件影響，港珠澳大橋相關本地工程的動工日期比原定計劃延遲約一年，令工程費用增加約65億元。

香港口岸工程價格上升原因

運輸及房屋局局長於今年1月16日向立法會交通事務委員會指出，由三地政府共同成立的三地聯合工作委員會（三地委）認為整個港珠澳大橋項目，包括主橋工程和三地的連接路及三地口岸工程，在2016年年底同步建成存在相當大的困難。三地委及大橋管理局會進一步就工期評估進行深入、客觀的分析及論證，以明確大橋的工期目標。此外，廣東省發改委主任李春洪亦於今年2月10日舉行的廣東省第十二屆人民代表大會第三次會議的記者會上表示，港珠澳大橋工程遇到了很多不可預測的困難及技術問題，現在看來，2016年底全部建成通車，困難相當大。

三地委及大橋管理局會繼續努力推展相關工程，以及克服各種工程上的困難和工期上的壓力，並在安全和質量保證的大前提下，早日完成大橋主橋及三地相關工程，使港珠澳大橋項目順利通車。

在香港本地工程方面，按照現時的進度，加上面對物料供應不穩定、勞工短缺及航空限高、環保限制等施工上的困難及挑戰，香港口岸工程以及香港接線工程應未能趕及於2016年年底完工。但就具體的預計完工日期，路政署仍在作全面評估。但無論如何，香港口岸工程仍要面對工程因2010年就環境評估報告的司法覆核案件延遲動工，以及上述種種困難及挑戰，建造工期仍然緊迫。

至於香港口岸的工程費用，由於十份工程合約中有七份已知回標價(當中六份已批出而另一份將於短期內批出)，而且這七份合約總值約佔香港口岸總工程費用的九成，因此，我們相信，現擬修訂的核准預算數額應相對準確可靠。正如在本局向交通事務委員會提交的討論文件[CB(4)270/14-15(06)號]夾附的工務小組委員會討論文件(草稿)(下稱「討論文件(草稿)」)中指出，由於這些工程合約的回標價較預計為高，我們需要增加核准預算費，以應付(i)較預計為高的上蓋設施工程造價，以及(ii)增加工程的價格調整準備兩個因素的額外開支。政府亦需要根據已訂下的合約條款，支付工程費用，因此沒有空間調整是次香港口岸工程項目要增加的核准預算費。

在本局向交通事務委員會提交的「討論文件(草稿)」的附件5中已比較了各分項工程最新預算費及核准預算費的差額，大部分分項工程的最新預算費都較核准預算費為高，詳情可參考討論文件(草稿)的附件5。

除價格調整準備外，以上分項費用增加共約49億7,130萬元，主要由於香港口岸上蓋設施¹工程合約大部份均在2013年下半年後才招標，投標價較預計為高。正如我們在討論文件(草稿)中指出，主要原因是：

- (a) 2011年年中後工程價格(包括機械，物料和勞工成本)飆升；
- (b) 投標者可能在其投標價加上額外風險溢價；以及
- (c) 投標者對本工程項目緊迫的工期有較高的風險評估。

工程價格(包括機械，物料和勞工成本)的上升，正如我們在討論文件(草稿)的第8至12段所述，主要原因是由於市場上正有多項同類型工程在同時進行。因此，市場對於香港口岸上蓋設施工程所需的同類機械、物料和勞工的需求殷切。投標者可能估計在工程進行期間，市場機械供應情況有機會進一步出現緊張，因而在投標價內預留額外成本以確保有足夠機械和設備進行工程。

¹ 上蓋設施泛指在「845TH—港珠澳大橋香港口岸—填海及口岸設施」核准工程範圍內，除填海工程以外的基建及設施。主要包括：旅檢大樓、貨物清關設施、旅客過關設施、政府部門的辦公地方和設施、運輸設施和道路網絡，以及其他相關的基建及設施等。

此外，正如討論文件（草稿）的第14段所述，由建築署編製的「建築工程投標價格指數」和「屋宇設備投標價格指數」由2011年上半年至2014年上半年平均上升約百份之26。由於屋宇設備工程大多在本工程計劃較後期才進行，投標者可能在其投標價加上額外風險溢價，以應付屋宇設備工程市場價格在未來可能作進一步攀升。

還有，正如在討論文件（草稿）的第15段所述，由於建造工期非常緊迫，投標者可能估計在遇到意料之外的延誤時或需實施額外緩解措施以追回進度，這些措施會引致額外費用。有別於其他工程項目，香港口岸屬於大型基建項目，加上非常緊迫的工期，承建商較難彈性調動工人和機械。再加上市場上工程成本的增加，投標者可能將這緊迫工期的風險成本反映在投標價中。

關於價格調整準備，正如在討論文件（草稿）的第18段所述，基於額外費用增加，以及工程計劃的最新估算現金流量及最新編訂的「價格調整因數」，和我們原先在2011年申請撥款時有所差別，我們因此需要增加22億1,370萬元的價格調整準備。

運輸及房屋局局長

（李詠彤 代行）

2015年3月11日

副本送：

路政署處長 （經辦人：周進華先生）（傳真：3188 6614）