2016年2月26日
立法會財務委員會會議

廣深港高速鐵路香港段
運輸及房屋局局長開場發言

主席：

有關高鐵項目追加撥款的申請，若由去年12月鐵路事宜小組委員會兩次會議起計，經工務小組委員會六次會議及財務委員會（財委會）六節會議，至今已討論了共29.5小時。政府直至昨天（2月25日），應議員要求共先後向立法會提交了15份補充文件或覆函。

2. 今年1月底，高鐵項目整體工程已完成超過77%，不明朗因素已逐步消減，港鐵公司對於2018年第三季完工通車的目標抱有信

心。委託費用下的總支出預計至今年 3 月會達到 602 億元，由於須預留約 48 億元以備一旦無法取得立法會批准追加撥款而要停工、甚至終止工程合約所需的各項費用，我們已愈來愈接近要考慮是否需要暫時停工的臨界點。

3. 政府會非常慎重地與港鐵公司商討有關問題，因為一旦啟動了停工的決定，便會帶來一系列我們不希望見到的後果，包括工人停工、工期進一步延遲、承建商提出額外申索，以及港鐵公司已同意的委託費「封頂」不再適用等。

4. 我們明白，社會上對高鐵項目嚴重延誤及超支，有很大的意見。對此政府深感遺憾並向市民致歉。政府並不滿意港鐵公司作為

高鐵「項目管理人」的表現，因此會保留追究港鐵公司所保證事項和責任的全部權利，在高鐵完工通車後展開仲裁程序。

5. 政府於 2014 年委任由夏正民法官主持的獨立專家小組經檢討高鐵項目的監管制度後，批評港鐵公司在項目管理表現上的種種不足。獨立專家小組也對路政署在委託協議下按照「核實監督者」（"Check the Checker"）方式進行的監察工作，提出改善建議。政府已接納及落實新措施，包括加強監察及核證顧問的參與及對關鍵合約進行更頻密而聚焦的核証；路政署按照工程計劃主要里程碑，加強監察高鐵項目的工程進度和開支；以及要求港鐵公司加強工程匯報等。

6. 為控制開支，政府已就高鐵項目修訂委託費與港鐵公司達成以 844.2 億元「封頂」的協議。路政署不會放鬆對成本的監察，而且根據委託協議，港鐵公司必須以高鐵項目的最大利益去管理各承建商合約和處理相關申索。

7. 我們已汲取教訓，改善監管工作，並會繼續追究港鐵公司的責任。目前迫在眉睫的，是追加撥款，以避免高鐵工程「爛尾」，令社會蒙受「雙失」——既白費原來 650 億元的委託費用，更要花費至少 106 億元處理「爛尾」善後工程，並令高鐵項目原本可帶來的經濟及社會效益一掃而空。

8. 我們不能讓高鐵項目「爛尾」，也要致力確保高鐵能發揮其最大的運輸、經濟及社會

效益，在此世界進入高鐵年代，成為鞏固並提升本港競爭力和樞紐地位的策略性基建。而在「一國兩制」下實施「一地兩檢」，最能令高鐵的效益達致最大化。國際經驗(如英法或美加兩國之間)已說明「一地兩檢」是可行的。

9. 主席：過去兩個多月來，政府盡量回應議員的提問，包括工程進度及延誤超支的原因、高鐵項目的經濟效益和營運回報方面的預測等。就個別工程合約下的申索情況，由於最終涉及港鐵公司與承建商的商討，屬商業敏感資料，並為了保障公帑的利益，我們難以細分交代，但在最新呈交財委會的文件中，我們就高鐵項目 42 份主要工程合約，按超出合約價的估算的百分比作分類，向議員提供進一步資料。

10. 未來高鐵的營運，我們預計應有合理的回報。在我們上次提交財委會的補充文件[編號FC122/15-16(01)]中已指出，按項目的規劃，高鐵的營運毛利率（即以EBITDA表達的營運盈利除以營運收益），以2018年第三季通車為假設，至2021及2031年介乎42%至58%，營運不會出現虧損。當然，有關的規劃尚待與內地鐵路營運當局具體商討，以確定香港段列車的班次、收費、票務收益分帳等細節，而政府亦須與港鐵公司商定服務經營權合約的各項條款。

11. 就「一地兩檢」的實施問題，我已多次重申政府的基本觀點和保証：(一)從實現高鐵的最大效益以及便利乘客的角度考慮，實施「一地兩檢」乃最好的選擇，這也是特

區政府一直致力的目標。(二)將來落實「一地兩檢」的方案必須符合《基本法》規定及「一國兩制」的原則，這是中央政府與特區政府的共同要求。(三)由於「一地兩檢」涉及比較複雜的憲制、法律及具體操作問題，與中央相關部委進行的商討需時較長，我們須對各相關問題作深入研究，以確保最終建議的方案合乎《基本法》規定並實際可行。

12. 特區政府與中央相關部委正在着緊商討，但在短期內實在未有條件公佈有關「一地兩檢」落實安排的詳細構思。不過，我已講過，財委會現在通過高鐵項目追加撥款，不等於一併同意任何「一地兩檢」的方案，這是兩個完全不同的程序。將來有關的構思方案必定會向社會詳細交代，進行諮詢，相關安排並須由立法會通過。因此，議員將來

一定有機會全面審議政府提交的「一地兩檢」方案的。