

2015年12月23日

立法會
工務小組委員會會議

廣深港高速鐵路香港段

運輸及房屋局局長開場發言

主席：

政府今年在11月30日公布了路政署聯同其監察及核證顧問對廣深港高速鐵路香港段（高鐵）的目標完工日期和委託費用預算的審核結果。其後在12月4日及14日向立法會鐵路事宜小組委員會作出詳細交代。

2. 政府和香港鐵路有限公司（港鐵公司）同意把高鐵項目的目標完工日期修訂為2018年第三季度，包括六個月的緩衝時間在

內。而委託費用則修訂為 844 億 2,000 萬元，比原先港鐵公司在 6 月 30 日提交的最新估算減少 8 億 8,000 萬元。主要的扣減，涉及調低港鐵公司的項目管理費和高鐵工程的備用資金，以及刪除第二期工程的有關費用

3. 就修訂委託費用方面，港鐵公司接受政府的要求，願意在 844 億 2,000 萬元水平「封頂」。如果將來高鐵工程的累計開支超過這個款額的話，超出的部分由港鐵公司自行承擔及支付。政府已經在 11 月 30 日與港鐵公司簽訂補充協議，但協議須於港鐵公司的股東大會上獲得通過。

4. 自高鐵項目立項以來，政府從來沒有低估高鐵工程的難度。高鐵工程龐大而且複

雜，涉及 42 個主要工程合約，是全球首個全地底的高速鐵路項目，包括高鐵的西九龍總站也是在地底建造，最底層深入地底 30 米，佔地 11 萬平方米，面積約相等於 15 個足球場。總站工程涉及異常複雜的挖掘和地底建造工序，加上發現大量已鋪設的公用設施和地下管線，承建商需花費大量時間與公用設施公司協商配合，將這些公用設施停用或者轉向。此外，由於總站工程在挖掘階段遇到不利的地質情況，例如大型孤石及參差的基岩，西九龍總站連續護土牆建造工程延誤超過一年，引起連鎖反應，令與其緊密相連的西九龍總站後續及毗鄰工程進度亦受到影響。

5. 高鐵工程另一個重大挑戰是隧道的鑽

挖工程，不同的隧道段皆遇上不同的挑戰，令工程出現延誤。在跨境段隧道方面，由於在深圳遇到複雜的地質情況和施工困難，令鑽挖機較原訂抵達香港邊境的日期延遲超過 14 個月。在市區段隧道沿線，由於發現未有記錄的樁柱及鋼塊，承建商需要進行大量灌漿及其他工程，以便移除這些樁柱及鋼塊；新界段隧道則受到高地下水位和不利的地質情況影響，須進行額外灌漿工程，以控制地下水和加固隧道周圍的土質。

6. 去年 4 月，港鐵公司首次表示高鐵項目延誤超支，引來社會極大關注。行政長官於去年 5 月成立了獨立專家小組，就高鐵工程的推展及監管作出全面檢討及提出建議。小組報告於今年(2015 年)年初公佈。政府高度

重視報告中的各項觀察和建議，運房局及路政署亦已落實有關加強工程監察和匯報方面的建議，例如加強監核顧問參與、路政署增加高鐵監察團隊的人手、要求港鐵公司加強匯報工程進展、以及運房局要求路政署每月詳細匯報進度及風險評估等。

7. 截至今年 11 月底，高鐵整體工程已完成約 75.4%，目前各個關鍵合約均按修訂目標完工日期推進。修訂工期並非毫無風險，因此港鐵公司須協調好承建商，致力確保修訂工程時間表的假設均屬可行，使建造的問題和風險均可解決和受控。

8. 政府當前的首要目標是督促港鐵公司按照修訂的委託費用上限於 2018 年盡早完

成高鐵工程，順利通車。雖然港鐵公司願意為委託費用「封頂」，但我在不同的場合已多次重申，雙方同意修訂目標完工時間和委託費用，不代表政府滿意港鐵公司作為高鐵工程「項目管理人」的表現。政府保留追究港鐵公司所保證事項和責任的全部權利。不過，為了不影響目前已經非常緊迫的施工時間表，雙方同意留待高鐵於 2018 年完工通車後才啟動相關法律程序（包括訴諸仲裁）。

9. 主席，有人批評高鐵是「大白象工程」。政府絕不同意。反之，高鐵是本港極具戰略價值的跨境運輸基建項目。我們在 12 月 18 日向鐵路事宜小組委員會提交的補充文件中已闡述，按照 2009 年使用的運輸模型，

輸入最新的數據，以 50 年營運期計算，單是高鐵為乘客節省的時間所直接帶來的效益估算已約為 900 億元，經濟內部回報率（即 EIRR）約為 4%，這個回報率，比《鐵路發展策略 2014》中提出的七項本地新鐵路項目的整體經濟內部回報率的 2% 為高。

10. 正如所有大型運輸基建項目一樣，按乘客節省時間計算所帶來的效益，只是評估此等項目效益的一方面。我們同時重視項目可帶來的其他經濟和社會效益，無論是可予量化或難以簡單量化的，包括所衍生的社會發展潛力、改善民生質素和提升本港整體競爭力等。高鐵項目作為快速便捷的跨境運輸基建，有助提高香港的生產力，促進商貿、就業和旅遊，更為關鍵的是強化香港作為國家

南大門的樞紐地位，有利香港在「一國兩制」下發揮更大的作用。

11. 社會上有少數聲音主張讓高鐵工程停工甚至「爛尾」。我要再一次表明，高鐵項目至今已完完成超過四分之三，在此關鍵時刻，應致力盡早完工，而非讓四分之三的工程和已作的幾百億元投資白費。若貿然停工「爛尾」，後果將會非常嚴重，絕對不能低估。

12. 首先，暫時停工甚至終止高鐵工程合約，一樣會招致額外的項目支出，包括承建商的申索。據估計單是暫停工程所涉及的費用，以六個月計約為 **48 億元**。如果終止工程，可能需要 2 至 3 年時間才能重新招標、

恢復動工，這樣會引致額外支出約 **282 億元**，即是說，完成整個高鐵項目前後共需約 **932 億元**。

13. 倘若高鐵項目「爛尾」，仍須多支出約 **106 億元**完成餘下一些必要的善後工程，即共損失約 **756 億元**。而且會全盤損失上述高鐵能帶來的直接和間接效益，可謂「賠了夫人又折兵」。目前形勢十分明顯，只有盡早按修訂的委託費用預算，早日完成高鐵工程，才是對整個社會最負責任、最有效益的選項。

14. 主席，我理解議員和市民都非常關注高鐵項目完工時，在西九龍總站能否落實「一地兩檢」的安排。事實上，只有落實「一地

兩檢」，才能夠令高鐵發揮應有的最大效益。國際上已有不同國家之間能以務實的模式作出「一地兩檢」的安排，目的都是為了促進通關便利，以方便乘客往來為先，提升相互交通聯繫的效率。從運輸規劃及乘客利益而言，高鐵「一地兩檢」乃至佳的安排。特區政府會致力一方面確保高鐵工程及早完成，另一方面會透過和中央政府及相關部委就實行「一地兩檢」所涉及的複雜法律及實際操作問題，進行深入及反覆討論去理順及解決。

15. 至於「兩地兩檢」，實際情況是，內地難以在日後香港高鐵直達的4個廣東省內的短途站及全國所有16個、以至更多城市的高鐵站，一一設立口岸來為香港實施「兩地

兩檢」，這亦會使內地段車站的站台和通道管理非常複雜，削弱高鐵的整體效益。正如律政司司長所說，政府有決心在嚴格符合《基本法》及不能破壞「一國兩制」原則的大前提下，與中央政府達成在西九龍總站落實「一地兩檢」的方案，利便市民大眾。

16. 主席，現在就解決高鐵項目超支所達成的安排，可以說是在種種限制和現實考慮下的一個務實可行的方案。我們已經獲得鐵路事宜小組委員會支持，提交給工務小組委員會審議。希望各委員可以聚焦討論文件中有關高鐵工程及費用的事宜。我們樂意回答委員的提問，期望早日獲得工務小組委員會支持，讓我們可以接著向財務委員會申請撥款批准。多謝主席。