

2015年12月4日  
立法會  
鐵路事宜小組委員會會議

廣深港高速鐵路香港段

運輸及房屋局局長開場發言

主席：

今次會議非常重要。我們知道議員十分關注廣深港高速鐵路香港段（高鐵）的工程滯後及超支狀況。

大家會記得，香港鐵路有限公司（港鐵公司）於今年六月三十日向政府提交有關高鐵工程的最新檢視結果，將目標完工日期再推遲至二零一八年第三季，當中包括六個月的緩衝期；又將委託費用預算再修訂為853億元，當中包括21億元備用資金。

過去數個月，路政署聯同其監察及核證顧問，嚴謹及仔細地審核港鐵公司的施工進展和修訂委託費用估算，在今年十月完成初步審核後，要求港鐵公司提交進一步的資料和說明。經路政署聯同其監察及核證顧問再次審核後，雙方同意，確定高鐵的目標完工日期修訂為二零一八年第三季度，包括六個月的緩衝時間在內。而修訂的委託費用則定為844億2,000萬元，比原先港鐵公司六月底的估算減少8億8,000萬元。主要的扣減，涉及調低項目管理費和備用資金，及刪除第二期月台工程的有關費用。審核詳情見今天會議文件附件一及二。

導致項目開支增加的主要因素包括：(一)不利的地質情況影響到西九龍總站及連接隧道的連續護土牆建造工程、隧道鑽挖及鑽爆工程；(二)由於西九龍總站工程遇到不利地質的情況，其後不同合約的工程（例如其後的機電工程）亦受到連鎖影響；(三)在施工期間改變設計以配合工地的實際情況和多项未能預見的困難；(四)以及價格飆升、項目管理費和保險費用的增加等。詳情可參考今天會議文件附件三及四。

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」。即是說，如果將來高鐵工程的累計開支超過 844 億 2,000 萬元的話，超出的費用由港鐵公司自行承擔及支付。

這個安排涉及雙方須簽訂補充協議，協議已於星期一（十一月三十日）簽訂，並須於港鐵公司的股東大會上通過。政府雖然是港鐵公司的最大股東，但因屬於關連交易利益的一方，故不會參加股東大會討論及投票。

與此同時，港鐵公司董事局提出計劃派發特別股息。如計劃在股東大會上獲得通過，由於政府是港鐵公司的大股東，庫房將會有約 195 億 1,000 萬元的進帳。

就高鐵項目超支，政府現按既定程序向立法會申請追加撥款，以增加（一）高鐵項目的委託費用上限，由 650 億元至 844 億 2,000 萬元，即增加 194 億 2,000 萬元；以及（二）政府的相關開支由 18 億 1,750 萬元至 20 億元，即增加 1 億 8,250 萬元。總增加數額為 196 億 250 萬元。

政府和港鐵公司同意修改目標完工時間和委託費用，並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。政府已外聘御用大律師

跟進港鐵公司的責任問題，並已要求港鐵公司解釋在一些工程合約項目上，作為「項目管理人」的表現。政府保留向港鐵公司追究所保證事項和責任的全部權利。

就此，政府與港鐵公司雙方存在分歧，不排除要透過法律程序去解決，例如根據委託協議訴諸仲裁。不過，為了不影響當前已非常緊迫的施工時間表，雙方同意留待工程於二零一八年完工通車後才啟動相關的程序。

自從我們星期一作出公布後，社會上有一些疑問，在此我想就幾方面作出進一步說明。

首先，超支問題。政府一直以來就解決這個問題有幾點基本立場：(一) 高鐵項目委託費須要「封頂」，港鐵公司要盡最大努力控制開支、完成工程；(二) 超支不能只由納稅人來承擔；(三) 政府要追究港鐵公司在項目管理表現方面應負的責任。

目前，政府跟港鐵公司經多輪認真和積極的磋商所達成的補充協議，上述三點都有涵蓋。在未有放棄透過法律程序解決責任問題之同時，有進一步協議比沒有好，有「封頂」比沒有「封頂」好，有港鐵公司特別派息對推動解決當前局面比沒有好。當然，無論如何，我們都不能繞過立法會按既定程序的審議。港鐵公司所接受的「封頂」安排和所建議的特別派息，均須其獨立股東通過，政府儘管是大股東，但是不能投票。所有都在陽光下進行，充分體現必要的問責。

第二，假如政府這次跟港鐵公司進一步的協議，得不到公司股東大會通過，「封頂」與特別派息之建議就告失效；但我們仍要尋求立法會就超支

追加撥款，這個是不變的。立法會若不通過追加撥款，就等於高鐵項目不能建下去，須要停工甚或「爛尾」，這樣協議也一樣無效，因為已經沒有實質意義了。

停工或爛尾的後果是極為嚴重的，對社會是「多輸」的選項：

對政府來說，如果高鐵因未能於明年上半年內追加撥款而被迫停工的話，承建商便可根據工程合約向政府索償。與工程有關的各項聘用合約、工程分判合約，以及辦公室、儲存庫等租務合約亦會因而中止，政府同樣需要就此作出賠償。此外，在未獲得撥款或完全取消項目前，必須保存工地及諸如西九龍總站的站口和行車隧道等未完成的各項建築，以及相關的機電工程，並需繼續維持臨時交通管制措施和監察地下水的情況，以保證工地的安全。凡此種種均涉及以十億元計的巨大費用。按估算，單是暫停工程而帶來的直接額外成本已高達半百億元；若長時間停工，有關成本便會更高。

對整個社會來說，如果高鐵工程「爛尾」，政府仍須向立法會申請額外撥款，以妥善結束項目和向承建商賠償，相關費用亦數以十億元計。以上還沒有計算停工而帶來的間接損失，例如延遲西九龍總站上蓋物業的發展、延遲把目前由工程佔用的西九龍文化區發展用地移交西九龍文化區管理局，以及失去高鐵通車原本可帶來的效益等。

高鐵項目整體工程已經完成近 75%，再過兩年多就會有一條高速舒適的鐵路，連接全國各大城市，大大加強香港的對外交通聯繫，提高香港的整體競爭力。在這接近收割時刻，儘管工程過去的延誤及成本上漲，的確令人感到無奈失望，但若我們現在半途而廢，豈不是賠了夫人又折兵？變

成「多失」之局？

第三，有意見針對政府推遲「第二期月台」工程，以為是港鐵公司於二零一三年八、九月提出、但不被政府接納的「局部通車」方案的翻版；這絕對不是。事實上，高鐵西九龍總站在最初設計階段時，根據當年的乘客量預算，已經認為十條路軌（六條給予長途列車及四條給予短途列車）已足夠應付高鐵通車初期時的客運量需求。其餘五條路軌（三條長途、兩條短途），即所謂第二期月台工程，會視乎日後客運量的增幅來決定興建的時間表。這裏必須澄清的是：第二期月台工程的硬件部分，即月台本身，我們現在會繼續興建。

留待將來興建的部分，是指鋪設路軌及其他機電工程。而這些機電工程一旦落成，會牽涉不少保養及維修費用。為免浪費資源，我們認為現階段應該集中精力，完成通車關鍵的第一期月台，即十條路軌的部分。

最後，「一地兩檢」的問題。實行「一地兩檢」可以讓高鐵發揮最大的效益，但是有議員及社會人士關注「一地兩檢」是否能夠落實。正如律政司司長與我多番公開強調，政府一直積極與中央相關部委研究商討如何於高鐵通車時，在西九龍總站落實「一地兩檢」。這裏既涉及法律原則的考慮，也涉及具體操作細節的理順。我們預料雙方仍要為此進行多輪討論。政府會確保有關安排運作暢順有效，而任何違反《基本法》與「一國兩制」精神的方案均不會被考慮。

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，希望獲得本小組委員會的支持，讓我們可以跟着在月內向工務小組委員會尋求支持，並在明年一月向財務委

員會申請撥款，早日取到批准以完成高鐵工程，順利通車。政府與港鐵公司會全力配合立法會的審議。

港鐵公司主席及行政總裁會作簡單發言，然後我們會接受議員的提問。多謝主席。