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

本局檔號 Our Ref. THB(T) CR 10/1016/99
來函檔號 Your Ref.

電話號碼 : 3509 8190
傳真號碼 : 2868 5261

香港
中區立法會道一號
立法會綜合大樓
立法會秘書處議會事務部
(經辦人: 鍾蕙玲女士)
(傳真 : 2978 7569)

鍾女士：

工務小組委員會
2017年4月12日會議

56TR - 南港島線(東段)－主要基建工程

補充資料

在2017年4月12日工務小組委員會會議上，姚松炎議員就編號56TR南港島線(東段)－主要基建工程的撥款申請，要求政府提供補充資料。就議員提出的問題，現回覆如下。

涉及向財務委員會申請追加撥款的工務工程項目

有關涉及向財務委員會申請追加撥款的工務工程項

目，發展局回覆如下。

「政府推行基本工程項目，均會由專業工程人員包括工程師、建築師、工料測量師和其他有關的跨界別團隊負責進行，而在大型工程項目上，一般亦會聘請專業顧問協助推行。各專業人士會運用其專業知識和經驗，按相關的指引、作業守則、法例和國際標準等等進行項目的規劃和設計，當中包括所需的地質勘探工程。過去有個別項目曾經因為地質狀況，而導致項目開支超出預算。這些超支的個案是因為遇上不可預見的情況，而並非低估地質狀況所引致的。

正如以上所述，雖然近年有一些超大型工程項目出現延誤或需要追加撥款，但事實上，基本工程計劃整體的估算和管理表現一直保持良好。回顧過去十年，財委會共批出約 650 個甲級工程項目，撥款總額約為 7,700 億元；當中約有 70 個項目需要向財委會申請追加撥款，所涉款額約為 600 億元。即約有十分之一的項目需要增加預算，而相關的金額佔撥款總額約 8%。

在這約 70 個獲財委會批准增加核准預算的項目中，只有 7 個項目[1]涉及不可預見的地質狀況，即只佔約 650 個甲級項目的約 1%，而所涉及的金額約 50 億元，即只佔撥款總額的 0.7%。由此可見，因不可預見的地質狀況而需增加核准預算費用的情況其實並不常見，而所涉及金額亦只佔總工程預算費用的一小部分。

另外，雖然個別項目因應某些情況，需要增加撥款，但以整體基本工程計劃來說，政府不單能夠在原核准預算內完成，而且還有盈餘。例如，在過去十年，共有約 850 個甲級工程項目完成最後結帳，原核准預算總額約為 2,400 億元，而結帳總開支約為 2,100 億元。雖然有個別項目需要向財委會追加撥款，但其他項目的盈餘除足以彌補超支項目的追加撥款外，

[1] 涉及不可預見的地質狀況而已經獲財委會批准追加撥款的工程項目包括:

- 元朗排水繞道
- 北區污水收集系統第1階段第2B期
- 港島中區半山及以上地區供水系統改善計劃 – 餘下工程
- 屯門公路巴士轉乘站
- 蓮塘／香園圍口岸與相關工程 – 工地平整及基礎建設工程
- 廣深港高速鐵路香港段 – 鐵路建造工程
- 廣深港高速鐵路香港段 – 非鐵路建造工程

仍有約 300 億元餘額，即最終項目的總盈餘為原核准預算的約百分之十五。整體基本工程計劃所得出的盈餘，當中亦可能包括實際地質比預期為佳的情況，但由於工程項目在設計和施工期間，均涉及複雜和眾多情況的相互影響，並不適宜將各項因數獨立分拆。」

至於運輸及房屋局近年推展與鐵路項目相關的「主要基建工程」，我們在 2017 年 4 月 12 日的工務小組委員會會議上已表示，與西港島線及觀塘線延線有關的「主要基建工程」皆在其核准預算費內完成，並沒有出現超支的情況。

延長工程合約期而引致的額外費用

就 56TR 號工程項目，有關香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)與其承建商根據合約條款而延長工程合約期的事宜，詳情請參閱**附件**。

港鐵公司是南港島線(東段)「主要基建工程」的管理人，根據路政署與港鐵公司簽署的委託協議，港鐵公司須盡最大努力，按照委託協議完成工程。而路政署亦一直密切監督港鐵公司的工作。當「主要基建工程」合約出現額外開支，港鐵公司須按照委託協議內訂定的程序通知路政署，路政署須審核有關內容，確定理據充分後，才會支付相關的支出。

建議增加的價格調整準備

就 56TR 號工程項目，政府在 2011 年擬備工程計劃預算時，是根據當時的「價格調整因數」及現金流量狀況，預留價格調整準備。根據本局於本年 1 月向工務小組委員會提交的 PWSC(2016-17)44 文件中所述的因素，令到「主要基建工程」造價增加，加上施工程序的改變，引致實際現金流量與預計不同，因此我們需要提高價格調整準備額度。

價格調整準備的最新估算已在 PWSC(2016-17)44 號文件的附件 3 內詳細列明。價格調整準備的增加主要由不利的地質情況和較預期複雜的地下管線所導致，受修改設計的影響相對較少。而由於工程已大致完成，大部分風險已反映在實際工

程開支內，因此「預計風險」的影響亦只佔少部分。價格調整的款項須在 56TR 工程項目下支付。

運輸及房屋局局長

（殷展程 殷展程 代行）

副本抄送：

路政署 （經辦人: 陳派明先生）（傳真：2714 5297）
香港鐵路有限公司（經辦人: 陳芳婷女士）（傳真：2795 9991）

2017 年 4 月 20 日

附件

南港島線（東段）的鐵路工程及「主要基建工程」在同一個合約內進行，為「目標價合約」(target cost contract)。在該合約形式下，僱主[1]會按實際的開支來支付工程費用，惟會在合約中訂明「目標價」，若最終的工程實際開支低於「目標價」，僱主可與承建商攤分當中省回的差額；反之，僱主與承建商雙方則共同承擔多出的部分。

至於申請延長合約期的規定，承建商可根據合約條款內所訂明的原因申請延長合約期及有關延長合約期而引致的開支，而港鐵公司須要審核承建商提出申請的原因及理據。若理據符合合約條款訂明的原因，而最終的工程實際開支高於「目標價」時(當中可能包括延長合約期所引致的開支)，僱主須承擔所增加的部分或全部額外開支。

港鐵公司
2017 年 4 月

[1]港鐵公司負責南港島線（東段）的鐵路工程的費用；而政府則負責南港島線（東段）的「主要基建工程」的費用。