

立法會

Legislative Council

立法會 FC52/20-21 號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：FC/1/1(30)

立法會財務委員會 第三十一次會議紀要

日期：2020年6月5日(星期五)
時間：下午3時05分至6時58分
地點：立法會綜合大樓會議室2

出席委員：

- 陳健波議員, GBS, JP (主席)
- 陳振英議員, JP (副主席)
- 涂謹申議員
- 梁耀忠議員
- 石禮謙議員, GBS, JP
- 張宇人議員, GBS, JP
- 李國麟議員, SBS, JP
- 林健鋒議員, GBS, JP
- 黃定光議員, GBS, JP
- 李慧琼議員, SBS, JP
- 陳克勤議員, BBS, JP
- 梁美芬議員, SBS, JP
- 葉劉淑儀議員, GBS, JP
- 謝偉俊議員, JP
- 毛孟靜議員
- 田北辰議員, BBS, JP
- 何俊賢議員, BBS
- 易志明議員, SBS, JP
- 胡志偉議員, MH
- 姚思榮議員, BBS
- 馬逢國議員, SBS, JP
- 莫乃光議員, JP
- 陳志全議員

陳恒鑛議員, BBS, JP
梁繼昌議員
麥美娟議員, BBS, JP
郭家麒議員
郭偉强議員, JP
郭榮鏗議員
張超雄議員
黃碧雲議員
葉建源議員
葛珮帆議員, BBS, JP
廖長江議員, GBS, JP
潘兆平議員, BBS, MH
蔣麗芸議員, SBS, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP
鍾國斌議員
楊岳橋議員
尹兆堅議員
朱凱迪議員
吳永嘉議員, BBS, JP
何君堯議員, JP
林卓廷議員
周浩鼎議員
邵家輝議員, JP
邵家臻議員
柯創盛議員, MH
陳沛然議員
陳淑莊議員
許智峯議員
陸頌雄議員, JP
劉業強議員, BBS, MH, JP
鄭俊宇議員
譚文豪議員
鄭泳舜議員, MH, JP
謝偉銓議員, BBS
陳凱欣議員

缺席委員 : 黃國健議員, SBS, JP
梁志祥議員, SBS, MH, JP
張華峰議員, SBS, JP
容海恩議員, JP

張國鈞議員, JP
劉國勳議員, MH
鄭松泰議員

出席公職人員 : 劉震先生, JP 財經事務及庫務局副秘書長(庫務)1
鄭偉文先生 財經事務及庫務局(庫務科)首席行政主任(G)
陳帆先生, JP 運輸及房屋局局長
麥志光先生 運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)7
陳派明先生, JP 路政署署長
陳焯明先生, JP 路政署鐵路拓展處處長
梁世豪先生 路政署總工程師(鐵路拓展1-2)

其他列席人士 : 金澤培博士 香港鐵路有限公司行政總裁
包立聲先生 香港鐵路有限公司工程總監
周蘇鴻先生 香港鐵路有限公司工程處總經理(工程建造)
麥兼善先生 香港鐵路有限公司總經理(採購及合約)
陳霖生先生 香港鐵路有限公司副總經理(項目及物業傳訊)

列席秘書 : 薛鳳鳴女士 助理秘書長 1

列席職員 : 石逸琪女士 總議會秘書(1)1
林寶怡小姐 議會秘書(1)1
林瑞萍小姐 高級議會事務助理(1)2
胡清華先生 高級議會事務助理(1)3
潘耀敏小姐 議會事務助理(1)1
何朗瑩小姐 議會事務助理(1)7

副主席提醒委員《議事規則》第 83A 條和第 84 條的規定。

2. 副主席申報他是中國銀行(香港)有限公司的顧問。

項目 1 —— FCR(2020-21)16

工務小組委員會在2019年11月6日所提出的建議

PWSC(2019-20)11

總目704 —— 渠務

環境保護 —— 污水收集設施及污水處理系統

354DS —— 離島污水收集系統第2階段 —— 長洲及大澳污水收集、處理及排放改善工程

389DS —— 九龍西部及荃灣污水系統改善工程 —— 第2期

391DS —— 九龍西部及荃灣鄉村污水收集系統

214DS —— 將軍澳鄉村污水收集系統

414DS —— 地下污水渠修復工程

土木工程 —— 排水道及防止侵蝕工程

172CD —— 地下雨水渠修復工程

3. 副主席表示，這項目請本委員會通過工務小組委員會在 2019 年 11 月 6 日會議上，就 PWSC(2019-20)11 號文件所提出的建議，內容為把下述工程提升為甲級：

(a) "九龍西部及荃灣污水系統改善工程—第2期"及"將軍澳鄉村污水收集系統"；按付款當日價格計算，估計所需費用分別為 22 億 8,550 萬元及 2 億 8,950 萬元；

(b) "離島污水收集系統第2階段—長洲污水處理及排放改善工程"的部份工程，估計所需費用為26 億 690 萬元；

- (c) "九龍西部及荃灣鄉村污水收集系統—第1期"的部分工程，估計所需費用為1億410萬元；
- (d) "地下污水渠修復工程—第2階段"的部分工程，估計所需費用為3億610萬元；
- (e) "地下雨水渠修復工程—第2階段"的部分工程，估計所需費用為5億1,510萬元；及
- (f) 把上述工程計劃的餘下部分保留為乙級。

就FCR(2020-21)16進行表決

4. 下午3時07分，副主席把FCR(2020-21)16號文件付諸表決。副主席宣布，在席並參與表決的委員過半數贊成此項目，此項目獲得通過。

項目 2 —— FCR(2020-21)11

工務小組委員會在2020年5月11日所提出的建議

PWSC(2019-20)27

總目706 —— 公路

運輸 —— 鐵路

61TR —— 沙田至中環線 —— 鐵路建造工程
— 餘下工程

62TR —— 沙田至中環線 —— 非鐵路建造工程
— 餘下工程

5. 副主席表示，本項目請財務委員會("財委會")通過工務小組委員會在2020年5月11日會議上，就PWSC(2019-20)27號文件所提的建議，內容為：

- (a) 把61TR號工程計劃的核准工程預算費提高86億9,680萬元，即由654億3,330萬元增至741億3,010萬元(按付款當日價格計算)；及

- (b) 把 62TR 號工程計劃的核准工程預算費提高 13 億 6,700 萬元，即由 59 億 8,310 萬元增至 73 億 5,010 萬元(按付款當日價格計算)。

6. 應副主席邀請，運輸及房屋局局長("運房局局長")向委員闡述有關提高61TR號及62TR號工程計劃(統稱為"沙田至中環線("沙中線")主要工程")的核准工程預算費合共約100億6,380萬元，以繼續推展沙中線餘下工程的原因，以及若財委會未能在本立法年度內通過額外撥款所帶來的影響。

7. 會議在下午 5 時 01 分暫停，並在下午 5 時 11 分恢復。主席主持會議。主席申報他是立橋保險集團控股有限公司執行董事及行政總裁。

沙中線整體工程造价

8. 楊岳橋議員詢問，沙中線及由香港鐵路有限公司("港鐵公司")營運的其他鐵路線造價，路線長度及平均每公里造價的資料。

9. 港鐵公司行政總裁答稱，荃灣線、觀塘線和港島線於1979年至1985年間完工，當年的造價跟現在的造價難以直接比較。

10. 政府回應指：

- (a) 每條鐵路線的情況都不一樣，未必能直接比較，但委員可參考近年完成的多條鐵路線造價；
- (b) 沙中線全長 17 公里，如獲批准增加核准工程預算費，造價大約 907 億元，平均每公里造價約 53 億元；
- (c) 西港島線全長 3 公里，造價大約 185 億元，平均每公里造價約 62 億元；
- (d) 觀塘線延線全長 2.6 公里，造價大約 72 億元，平均每公里造價約 28 億元；及

- (e) 南港島線全長 7 公里，造價大約 169 億元，平均每公里造價約 24 億元，但這鐵路線採用較短列車行走。

11. 楊岳橋議員對於鐵路項目建造成本越來越高昂表達關注。毛孟靜議員詢問，政府是否急於推行一些大型基建項目，所以才推展沙中線工程。

12. 運房局局長回應時表示：

- (a) 在世界的大都會當中，香港在很多方面都排於前列，包括居住成本、工資、建造成本；
- (b) 本地多條鐵路線由於路經地區的地質、列車大小、列車車卡數目、工程複雜程度等各方面都不盡相同，所以很難單以平均每公里的造價作一致比較；及
- (c) 沙中線工程是香港鐵路發展的策略性項目，不但連接新界東北和新界西北，亦將鐵路南北貫通直達港島區。

13. 朱凱迪議員察悉，港鐵公司於2017年要求將委託費用上調至873億2,800萬元，及後於2020年2月修訂至829億9,930萬元。朱議員要求當局按61TR及62TR號工程計劃下的工程，列出所減省的43億2,870萬元委託費用的分布，他亦詢問，所減省的委託費是否由港鐵公司自行負擔。

14. 路政署署長回應時表示：

- (a) 委託費金額下調的主要原因是部分工程合約在過去數年完成結算，某些風險已不存在，因此能下調部分撥備；
- (b) 按 61TR 及 62TR 號工程計劃列出所減省的委託費用分布將在會議後補充；及

- (c) 2017 年時所作的估算是建基於當時掌握的資料，正如現時申請額外撥款也是以現時的資料為基礎。

[會後補註：政府當局提交的補充資料已於 2020 年 6 月 12 日經立法會 FC217/19-20(01) 號文件送交委員。]

15. 郭家麒議員認為，沙中線項目出現超支、延誤和施工質量等問題，是因為港鐵公司的監督工作嚴重不足，港鐵公司的管理層和運房局局長都應負上責任。邵家臻議員表示，既然港鐵公司的項目管理工作表現未如理想，政府可否向港鐵公司取回已支付的項目管理費。

16. 運房局局長回應時表示，整項沙中線工程的項目管理費約79億元，政府會就調查沙中線紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程("紅磡站擴建部分建造工程")的調查委員會("調查委員會")的發現，檢視港鐵公司在推展項目時是否有失誤而導致政府蒙受損失，如有足夠證據，政府會按委託協議跟進。

17. 謝偉銓議員認為，沙中線工程項目規模龐大，推展期間會遇上不少變數，因修改設計或工程延誤而增加費用在所難免。謝偉銓議員指出，這次額外撥款申請反映沙中線項目超支的風險完全由政府承擔，港鐵公司作為項目管理人似乎沒有承擔超支的風險。

18. 田北辰議員察悉，現時政府就沙中線申請100億元額外撥款並非紅磡站擴建部分施工問題所引致。他認為，現時因不可預計的情況而要申請額外撥款，而當局亦已盡量把額外撥款申請的金額壓縮至他認為可以接受的水平，所以他支持這項撥款申請。然而，田北辰議員詢問，港鐵公司可否將涉及紅磡站擴建工程的7億元項目管理費扣除。

19. 港鐵公司行政總裁回應時表示，港鐵公司收取的項目管理費是實際開支，並沒有從中得到利潤，港鐵公司亦已就跟進紅磡站擴建部分建造工程事宜預留20億元。

20. 梁耀忠議員質疑，即使沙中線項目部分超支涉及不可預計的情況，但政府對項目監管不足，為何超支最終要由市民負責。

21. 路政署署長答稱，工程費用增加涉及多方面的原因，其中包括增購列車以回應市民的交通需求，提供關懷大使服務以回應社區對交通改道的意見和居民的實際需要等。

22. 陳沛然議員和張超雄議員都關注，這次是否最後一次為沙中線申請追加撥款。張超雄議員表示，港鐵公司曾召開股東大會作出決議為廣深港高速鐵路("高鐵")香港段工程項目"封頂"。張議員詢問，如果沙中線再出現超支，港鐵公司可否自行承擔。政府當局會否為沙中線工程的開支"封頂"和可否提供理由說明為何要支持這次額外撥款申請。

23. 運房局局長回應時表示：

- (a) 當高鐵路項目作出"封頂"的決定有其考慮因素；
- (b) 討論文件已解釋這次額外撥款申請的理由，例如宋王臺額外考古工作佔約 30 億元，應對工地限制施行的額外措施佔約 40 億元，因應持份者和鐵路營運者的意見和要求而作出的修訂佔約 22 億元等；
- (c) 如是次撥款申請獲批，提高的核准工程預算費足以應付沙中線項目的餘下工程；及
- (d) 作為公職人員，只能按事實作出陳述。由於去年的社會事件及今年發生的疫情在事前都無法預計，所以現在亦無法作出保證，排除任何不再申請額外撥款的可能性。

24. 許智峯議員，梁耀忠議員和張超雄議員表示，無論是迪士尼樂園或海洋公園的財務問題，還是沙中線工程等多項撥款申請，政府每次都是要求以公帑去處理，如不獲撥款就會帶來嚴重後果，令議員不得不通過撥款，他們關注這樣的申請撥款方式已經成為常態，張超雄議員更形容申請撥款方式近乎綁架勒索。

25. 運房局局長回應時澄清：

- (a) 申請額外撥款的理由已在文件中詳細交代，涉及的支出都是在項目推展過程前未能預計而有實際需要的費用；
- (b) 如未能成功獲批撥款，沙中線項目需於最早今年 10 月暫停，在取得額外撥款之前，相關工程將無限期延遲。暫停沙中線工程亦涉及各種防護工作及額外支出，確實款額要視乎復工前所進行的保護工程以及重新招標的結果等而定；及
- (c) 由於政府須要按合約履行責任，所以在文件中將事實陳述出來供委員考慮。不獲撥款帶來的後果和涉及的金額可能會令人驚訝，但陳述事實的目的並不是要作任何要脅。

26. 陸頌雄議員關注顧問公司在整個工程項目中的功能和角色，以及顧問公司有否誘因協助政府減省建造成本。鄭泳舜議員表示，期望這次撥款通過後政府和港鐵公司都能改善監督工作和控制工程開支。

27. 路政署署長答稱：

- (a) 在設計階段，港鐵公司聘請顧問進行規劃及設計，政府亦聘請顧問檢視造價是否合理；及
- (b) 在施工階段，港鐵公司聘請顧問協助推展工程，例如因應情況改動設計，政府

則聘請監察和核證顧問("監核顧問")協助路政署監察港鐵公司的工作。

28. 運房局局長的回應指，政府會盡力進行有效監督，確保工程項目的施工質量和安全。

沙中線工程進度

29. 謝偉銓議員對沙中線項目的施工進度有否受到新型冠狀病毒病的疫情影響表達關注。

30. 港鐵公司行政總裁回應時表示：

(a) 沙中線工程的總體進度為 93%，其中屯馬線大圍至紅磡段已完成超過 99% 工程，東鐵線過海段(即紅磡至金鐘段)工程進度則為 85%；及

(b) 今年初因應新型冠狀病毒病疫情的情況，工程物料的供應曾受到影響，外地及本地的檢疫安排亦令人手及海外工程專家的工作受到限制，為了克服困難，已採取一系列措施，例如運用本地資源物色其他物料供應商，影響暫時已受控制。

31. 陳凱欣議員，田北辰議員和陳沛然議員關注，沙中線的通車日期會否再度有延誤，陳沛然議員查詢，沙中線的延誤是否與立法會拉布有關。

32. 運房局局長答稱，沙中線工程延誤與立法會審議項目的進度沒有直接關係，並重申會盡全力推展工程，按現時掌握的工程進度，有信心屯馬線全線在 2021 年第三季開通，而東鐵線過海段則於 2022 年第一季開通。

33. 陳恒鑾議員表示，當年西鐵線涉及 10 個車站的工程只需 5 年完成，現在沙中線工程進度緩慢，建議中的屯門南延線建造兩個車站更預計要 7 年才能完成，陳議員關注，鐵路工程項目施工期延長將令建造費增加。

34. 運房局局長回應時表示：

- (a) 沙中線要在高樓大廈林立的已發展地區進行工程，涉及的準備工作、安全措施、施工程序等都會較為複雜，施工期會較在新開發地區建設鐵路項目為長，各方已盡力在設計期和施工期縮短時間；及
- (b) 屯門南延線工程項目受到屯門游泳池重置影響，現時已經物色一個可能的地點作重置之用地，若游泳池要全面重置，整個工程預計需要 79 個月，若可分階段重置泳池，施工期預計可減為 68 個月。

35. 邵家臻議員對東鐵線月台幕門的安裝進度表達關注。他察悉，東鐵線月台由2013年開始已進行加固工程以便安裝月台幕門，當時預計2019年可以進行安裝。現時沙中線工程包括修改東鐵線車站月台以配合沙中線運作。就此，邵家臻議員詢問，東鐵線車站加裝月台幕門的進度能否加快。田北辰議員亦詢問，東鐵線車站月台幕門能否在2022年完成。

36. 路政署署長回應時表示，沙中線會將東鐵線延長至港島區，其中的改變是列車車卡數目將會由現時12卡車改為將來的9卡車，在過渡期內會有兩款列車在東鐵線同時行走，而兩款列車的車門位置並不相同，因此，要待改為全面使用9卡車時才可開展幕門加裝工程，否則幕門位置難以同時適用於9卡車和12卡車，現階段只能進行月台加固工程。

37. 港鐵公司行政總裁答稱，預計2022年第四季第一階段東鐵線月台幕門的安裝工程可以完成。

為車站上蓋發展進行的額外工程

38. 譚文豪議員和陳志全議員察悉，為會展站和鑽石山站車站上蓋發展進行額外工程涉及約5億8,000萬元，他們要求政府當局說明在2012年申請沙中

線主要工程撥款時，未有具體交代發展沙中線會展站及鑽石山站上蓋的原因。

39. 路政署署長回應時解釋：

- (a) 不是所有鐵路車站都是由立項開始就預定會在車站上蓋發展物業；
- (b) 由於會展站及鑽石山站上蓋發展的規劃建議於 2012 年申請沙中線主要工程撥款時仍未落實，因此當時申請撥款的工程方案並無預留工程費用以配合這兩個車站的上蓋發展；及
- (c) 具體時序為：在 2012 年 5 月政府申請沙中線主要工程撥款，到了 2014 年 7 月會展站上蓋發展的規劃建議才獲城市規劃委員會批准，所以在 2012 年申請撥款時未能確定會否有上蓋發展計劃。

40. 陳志全議員詢問：

- (a) 會展站和鑽石山站分別應該攤分多少為車站上蓋發展的額外開支，以及為會展站上蓋發展項目而進行的各項額外工程(即討論文件附件 1 第 24 段(a)至(c)項)的預算費用；
- (b) 日後是否會以公開招標進行上蓋發展；及
- (c) 政府是否可以賺回這些因上蓋發展而涉及的額外開支。

41. 運房局局長及路政署署長回應時表示：

- (a) 在 5 億 8,000 萬元開支當中，大部分由會展站的上蓋發展工程所引致；及
- (b) 沙中線整項工程以服務經營權模式進行，由政府撥款興建工程，港鐵公司受政府委託進行建造工程，所以車站上蓋

的擁有權和發展權都屬於政府，假如日後公開招標進行上蓋發展，有關的收益會歸政府所有。

調整監核顧問費用

42. 毛孟靜議員要求政府當局說明監核顧問費用增加4,400萬元的原因。

43. 路政署署長回應時表示，由於沙中線工程時間表有變動，以及為了落實調查委員會中期報告的建議，路政署加強了監核顧問的工作，相關監核顧問費用因而增加以繼續進行監察及定期審核工作。

44. 許智峯議員詢問，路政署委聘的監核顧問會否檢視工程項目中的法律責任事宜。

45. 路政署署長回應時表示，監核顧問主要是工程師和工料測量師等專業人員，他們的工作是從技術角度協助進行監察及核證工作，並檢視工程的修改是否需要和造價是否合理，他們並沒有需要提供法律顧問服務。

46. 許智峯議員察悉當局的回應並詢問，政府當局有否就政府與港鐵公司的委託協議中有關過失責任或疏忽責任的條款尋求法律意見。

47. 運房局局長回應時表示：

- (a) 推展大型項目過程至結算往往有需要尋求法律意見，尤其是涉及委託協議；
- (b) 港鐵公司受政府委託進行建造工程，如因港鐵公司的失誤造成政府損失或有違反協議內容，政府可按委託協議條款扣減有關金額，但上限不能超出項目管理費的金額；及
- (c) 政府亦有權就調查委員會的調查所得按委託協議條款追究港鐵公司。

因應持份者及鐵路營運者的意見及要求而作出的修訂

48. 譚文豪議員察悉，在61TR號工程計劃當中因應持份者的意見及要求而作出的修訂引致超過22億元額外開支，他要求政府當局解釋當中的細節。

49. 路政署署長回應時表示：

- (a) 因應持份者及鐵路營運者的意見及要求而作出的修訂包括多方面的措施；
- (b) 其中包括提早把屯馬線 7 卡列車改為 8 卡列車，並添置更多列車，以在屯馬線未開通前，亦能提升西鐵線的服務以回應乘客的需要；及
- (c) 為了配合車站建造工程，要在馬頭圍道路路面實施大規模臨時交通管理措施，港鐵公司要加派關懷大使及交通督導員協助居民(尤其是長者)適應馬頭圍道一帶的交通及行人路改道。

50. 港鐵公司工程處總經理(工程建造)補充，港鐵公司招請了數十名關懷大使，在整個交通改道期間為居民提供協助。

51. 譚文豪議員察悉當局和港鐵公司的回應，並認為當中有些設施並非持份者及鐵路營運者的意見及要求，例如優化車站內設施，售票系統和客戶服務設施等，應該是港鐵公司本身有責任提供的設施。就此，譚文豪議員要求當局以書面提交該22億元額外開支的分項資料，包括安排額外的關懷大使實地協助居民適應交通及行人路改道的所需人手、開支和工時等。

[會後補註：政府當局提交的補充資料已於2020年6月12日經立法會 FC217/19-20(01)號文件送交委員。]

警官會所重置工程及警察體育遊樂會改善工程

52. 朱凱迪議員察悉，沙中線工程包括重置銅鑼灣警官會所及改善界限街警察體育遊樂會，兩者合約總值分別超過6億5,000萬元及大約3億元。朱凱迪議員要求當局說明，2012年申請沙中線工程項目撥款時有關工程的預算及事後增加的費用。

53. 路政署署長回應時表示：

- (a) 2012年申請撥款的文件中已交代了"其他政府設施"的預算，文件亦已說明當中包括警官會所重置工程及警察體育遊樂會改善工程；
- (b) 按付款當日價格計算，警官會所重置工程的分項估算約為4億元，而警察體育遊樂會的優化工程的分項估算約為2億1,000萬元；及
- (c) 兩者的實際回標價格合共約9億5,000萬元，較2012年兩者的原分項估算合共增加了3億多元，差額主要反映市場價格與原估算的差別，當中不涉及額外工程或原工程內容的變更。

54. 朱凱迪議員在會議上展示兩幅圖片，並表示據《蘋果日報》的報道，該些圖片為警官會所的重建圖則。朱議員請政府當局說明，當局於2012年申請撥款時，當局是否已備有警官會所的重建圖則，而有關圖則與《蘋果日報》所報道的是否一致；以及會上展示的兩幅圖片的製作日期(如由當局擬備的話)。

55. 路政署署長回應時表示，政府未能即時確定有關兩張圖片是否由當局擬備，但會於會後提交書面回覆。

[會後補註：政府當局提交的補充資料已於2020年6月12日經立法會FC217/19-20(01)號文件送交委員。]

56. 郭家麒議員認為，以9億元重置警官會所及改善警察體育遊樂會費用高昂，郭議員要求當局提供近年落成的公務員會所/遊樂會設施的工程費用資料，與重置警官會所以及優化警察體育遊樂會的工程費用作比較。
57. 運房局局長表示，委員的提問超越了這個議程項目的範圍，政府現在沒有這方面的資料。
- 政府當局 58. 財經事務及庫務局副秘書長(庫務)1回應時表示，政府暫時沒有相關資料，會在會議後提交補充資料供委員參考。他補充，每項公務員會所/遊樂會設施落成年份和服務目標都不同，即使有這方面的資料也未必可以直接作比較。

承建商的申索

59. 謝偉銓議員要求港鐵公司書面交代所收到承建商的申索個案數目和涉及金額的最新進展。
60. 港鐵公司總經理(採購及合約)初步回應時表示，港鐵公司一直有處理承建商根據合約條款提交的申索申請，已接獲的大約1000宗申索涉及金額接近80億元，其中約300宗已獲解決。

[會後補註：港鐵公司經政府當局提交的補充資料已於 2020 年 6 月 12 日經立法會 FC217/19-20(01)號文件送交委員。]

61. 胡志偉議員詢問，現時仍未解決的申索申請所涉及的金額是否已包括在這次的額外撥款申請之內，還是要由應急費用處理。
62. 路政署署長答稱，在這次撥款申請中估計增加的工程費用已按現時掌握的資料考慮已接獲而仍未解決的申索申請，而不是計入應急費用之內。

應急費用

63. 陳沛然議員表示，沙中線工程項目原本的核准預算費中已設有應急費用，他詢問政府當局為何仍需要提出這次額外撥款申請。

64. 運房局局長回應時解釋：

- (a) 大型工程項目的預算一般都設有應急費用，大約是工程預算的 10% 至 15%，一般情況下應急費用是足以應付額外開支；
- (b) 今次項目涉及的情況較特殊，正如文件中已載述的多項理由，例如宋王臺站的古蹟保育、會展站車站上蓋加強結構、前灣仔游泳池位置未能進行勘探而發現與預期不同的地質，以及灣仔填海工程範圍內發現大型金屬物件等，都是無法預料的情況，原本的核准預算費中約 58 億應急費用已經全數用作支付部分上述額外成本；及
- (c) 現建議在 61TR 及 62TR 號工程計劃下預留一筆總數約 17 億元作為額外應急費用，亦即相等於餘下工程預算約 10%。

65. 胡志偉議員表示，鑒於沙中線工程進度已達九成完工，餘下工程面對的變數應該會較少。就此，胡議員詢問，尚有哪些因素會導致工程費用進一步上升，以及預留約 17 億元的額外應急費用預計的具體用途。

66. 路政署署長回應時表示：

- (a) 雖然沙中線的東西線工程已完成 99%，但南北線過海段在灣仔北仍有土木工程進行中，然後尚有敷設路軌工程，以及信號系統工程等，施工過程仍可能面對不可預見的情況，即使完成工

程，在日後作結算時亦可能須向承建商支付較預期高的申索金額；

- (b) 政府已把現時可預見的情況和可能招致的額外開支包括在建議增加的核准工程預算費之中；及
- (c) 預留一筆約 17 億元的額外應急費用，約佔餘下工程費用的 10%，該百分比與一般工務工程的有關比率相若，這筆應急費用現時並沒有具體指明用途。

向受工程影響的居民提供協助和補償

67. 梁美芬議員、陳凱欣議員和黃碧雲議員關注，懷疑受到沙中線工程影響，土瓜灣區很多住戶的樓宇出現裂紋。據她們理解，政府當局曾表示在撇除法律責任下會協助居民修復樓宇。就此，她們詢問修復樓宇的進展和會否向受影響居民提供現金賠償。

68. 港鐵公司行政總裁及港鐵公司副總經理(項目及物業傳訊)回應時表示，在撇除法律責任的情況下，港鐵公司在2019年初推出社區關懷計劃，為沙中線工程沿線可能受工程影響的居民資助修復受損樓宇，至2019年底已經資助大約200戶居民為住宅內的牆壁作出維修，而這項港鐵公司的善意安排並不會影響有關居民日後追究責任和賠償的權利。

69. 梁美芬議員、陳凱欣議員和黃碧雲議員都認為，港鐵公司應該為沙中線工程施工期間對九龍城區的居民和商戶帶來的影響承擔責任，應該在通車時為乘客提供大幅票價優惠，黃議員亦希望沙中線沿線各站能夠設立“港鐵特惠站”。

70. 運房局局長答稱，在屯馬線一期開通時，多間公共交通營辦商已提供多種票價優惠安排予居民和乘客，預期日後沙中線全線開通時亦會以同樣態度處理，至於優惠的細節仍有待與港鐵公司商討。

71. 港鐵公司行政總裁回應時表示，每逢有新鐵路線開通，港鐵公司都會為乘客提供多種票價優惠，

預期屯馬線在2021年第三季開通時，都會考慮提供特別優惠。此外，由2020年7月1日開始，港鐵公司將會為所有乘客提供額外20%車費優惠。

72. 陳恒鑾議員認為，西鐵線現時的票價偏高，為了減輕市民的負擔，他要求政府當局藉著屯馬線開通檢討票價結構。

73. 運房局局長回應時解釋：

- (a) 東鐵線和西鐵線的鐵路由九廣鐵路公司擁有，港鐵公司是透過服務經營權營運鐵路服務，當中部分收益歸九廣鐵路公司所有，因此，港鐵公司在制定和檢討屯馬線票價時亦要與九廣鐵路公司商討；
- (b) 東鐵線有跨境服務收費支持，而東鐵線和西鐵線的票價結構亦有分別；及
- (c) 政府會要求港鐵公司考慮在新鐵路線開通時檢視其票價結構。

紅磡站擴建部分建造工程及相關事件的責任

74. 就沙中線紅磡站擴建部分建造工程出現質量和監察問題的責任，鄭俊宇議員、邵家臻議員、毛孟靜議員和郭家麒議員都表達關注。鄭議員和邵議員詢問，政府當局和港鐵公司中誰會為事件負責，毛議員和郭議員詢問運房局局長會否為事件負責而辭職，毛議員亦詢問政府會否控告港鐵公司。

75. 運房局局長回應時表示：

- (a) 調查委員會在其最終報告已清楚載述紅磡站擴建部分建造工程的時序，由2013年開始施工直至2016年年底竣工，現屆政府於2018年始獲悉事件，當年的負責人員已經離任；

- (b) 自己有作為現屆政府政治問責官員應有的責任。現時的首要工作是繼續完成沙中線餘下工程，和帶領政府團隊嚴肅跟進調查委員會的各項建議；
- (c) 參考調查委員會兩份報告的建議，政府內部已進行系統性檢討，初步亦看不到有任何個別政府人員需要就事件負責；
- (d) 調查委員會在中期報告中提出 58 項關於促進公眾安全和保證工程質量方面的建議，大致涉及 6 個範疇：
 - (i) 促進公眾安全；
 - (ii) 提升領導勝任及管治能力；
 - (iii) 促進協作文化；
 - (iv) 修訂合約及商業事項安排；
 - (v) 理順及釐清規定和要求；及
 - (vi) 檢視監察及核證安排；
- (e) 政府已委任一個獨立審計小組，就調查委員會中期報告建議措施的實施進度作出審計，在 58 項建議中部分已經完成，有多項已經全面實行；及
- (f) 至於追究港鐵公司方面，政府會按調查委員會最終報告的調查所得作出跟進，如有需要，政府會按委託協議嚴肅追究。

76. 港鐵公司行政總裁答稱，港鐵公司在紅磡站擴建部分建造工程的項目管理方面有不足之處，因此會參考調查委員會報告建議的有關改善措施，包括項目管理、品質管理、現場監督、合約制度等，將會全面作出跟進。港鐵公司已經為紅磡站相關事宜預留 20 億元以作跟進。

77. 胡志偉議員表示，紅磡站擴建工程明顯在監察工作上嚴重不足，他詢問，運房局局長會否帶領港鐵公司及承建商團隊向市民認真道歉。

78. 運房局局長回應時表示：

- (a) 調查委員會最終報告已經清楚指出，港鐵項目綜合管理系統非常完備，在建造過程不同階段的關鍵檢查點必須要填報檢測表格，以證明完成檢查才可進行下一步驟，但在執行上卻出現檢測表格沒有填報或遺失，以致紀錄不全，在工地的監督工作上，港鐵公司及承建商都有不可逃避的責任，政府亦有部分責任，調查委員會報告是聚焦於制度和工序上，至現時為止，都看不到有證據指向個別公務員團隊的人員；及
- (b) 現時首要工作是全力落實調查委員會報告的建議改善措施，政府委任的獨立審計小組會在調查委員會報告發表後一年提交報告，以確保政府的跟進工作落實進度。

79. 盧偉國議員和陳凱欣議員都表示，今次沙中線工程項目的100億元額外撥款申請與紅磡站擴建部分建造工程相關事件是兩回事，委員不應將兩者混為一談。盧議員關注，若財委會未能在本立法年度內通過額外撥款，沙中線工程會於今年十月停工，將會造成極大影響，他表示支持盡快通過額外撥款申請。陳凱欣議員同意政府當局在文件中清楚交代如不獲撥款的嚴重後果，以免日後被指為隱瞞或勒索議會。

80. 石禮謙議員申報他是港鐵公司非執行董事，他認為運房局局長不應為紅磡站擴建部分建造工程相關事件辭職，反而港鐵公司董事局應為事件負責。石議員表示，他明白不獲撥款所帶來的嚴重後果，所以現時不得不支持這次額外撥款申請。他又指出，由於現時的項目管理制度出了問題，所以他認為港鐵公司應專心管理鐵路項目而非發展地產項目。

紅磡站擴建部分建造工程的跟進工作

81. 胡志偉議員表示，據他理解，沙中線和高鐵都是經委託協議進行的鐵路工程項目，政府採用對監察者進行監察的方式來監督鐵路工程。就高鐵曾出現工程延誤問題，港鐵公司董事局和立法會成立的專責委員會都曾就此分別發表報告。胡議員指出，現在紅磡站擴建部分建造工程的調查委員會報告結論與當年有關高鐵工程延誤的報告結論相當接近，但政府當局和港鐵公司似乎都沒有因應當年的報告及早作出預防，以減低推展新鐵路項目的風險。就此，胡志偉議員詢問，運房局局長在處理沙中線委託協議時有否參考該兩份高鐵報告所建議的改善措施，並應用在沙中線的監察和管理工作上。黃碧雲議員詢問，政府以委託協議進行鐵路工程是否導致工程項目出現超支、延誤和質量問題的主要因素。

82. 運房局局長回應時表示：

- (a) 無論是沙中線的立項，還是政府與港鐵公司就沙中線工程項目簽署委託協議，兩者發生的時序均早於高鐵項目出現延誤和立法會就有關延誤進行調查；
- (b) 相信當時政府已作仔細考量，才決定高鐵和沙中線採用服務經營權模式進行，現在不應因為於沙中線推展過程中出現一些問題，就否定當日採用服務經營權的決定；
- (c) 就高鐵延誤事件，政府曾作出一系列跟進工作，例如在港鐵公司董事局增加政府官員數目、改善項目督導委員會和制定整體項目時間表的安排、改善監核顧問的工作等；及
- (d) 政府已察悉在沙中線工程的實際監察工作上有所不足之處，例如監核顧問事前通知港鐵公司進行突擊檢查的時間和檢查的項目，令到突擊檢查未能發揮原有效用，政府日後會改善相關監察工作

安排。

83. 黃碧雲議員詢問，政府在調查委員會報告中汲取了甚麼經驗和教訓，如果沙中線工程項目現在才開始，運房局局長會怎樣處理。

84. 運房局局長回應時表示：

- (a) 以現時的角度回看，未必能完全掌握當日的官員就沙中線工程項目作出了甚麼考量；
- (b) 調查委員會在中期報告提出了 58 項建議，大致涉及 6 個範疇，如果今日才開始推展沙中線工程項目，相信在這 6 個範疇都會有所改善；及
- (c) 政府及港鐵公司會從這次事件汲取經驗和教訓，例如必須切實執行項目管理系統，在建造過程不同階段的關鍵檢查點必須要即時填報檢測表格和備存紀錄，港鐵公司已落實相關改善安排。另一方面，政府正研究成立一個專責的鐵路部門專門處理和監督鐵路項目規劃和推展事宜。

85. 邵家臻議員表示，希望政府當局能盡快成立獨立的鐵路部門監察鐵路項目，以避免再出現超支等問題，邵議員詢問，政府會否待成立了鐵路部門才處理現時沙中線超支問題。

86. 運房局局長回應時表示：

- (a) 政府的監督工作有改善空間，所以會嚴肅跟進調查委員會的建議，成立一個專責的鐵路部門，目標是在新鐵路項目推展之前能夠成立，以確保新鐵路項目能在既定時間以指定的預算和質量去完成；及

- (b) 如果現在不先處理沙中線額外撥款申請，而留待日後成立了鐵路部門才處理，恐怕對沙中線工程影響甚大，包括完工和開通日期都會大受影響。在獲得這次額外撥款之後，政府會全力推展沙中線餘下工程，亦會同時研究成立鐵路部門事宜。

87. 陳志全議員表示，上星期財委會討論海洋公園撥款時，政府曾表示如不獲撥款海洋公園就要倒閉，現在審議沙中線額外撥款申請，政府又表示如不獲撥款就會帶來嚴重後果，日後要付出更多費用。就此，陳志全議員詢問，如果路政署署長能早些上任，能否避免出現上述情況。

88. 路政署署長答稱，路政署在沙中線項目的角色是監察當中的監察者(即港鐵公司)，在調查委員會發表中期報告之後，政府已盡速落實一些可以即時採取的改善措施，令沙中線餘下工程不會重複犯錯，例如已經派出路政署人員常駐鐵路工程的主要工地，不僅監察港鐵公司的監督工作，亦可隨時親身視察工地施工，政府亦與港鐵公司高層商討如何在架構上加強溝通。

89. 陳恒鑾議員詢問，在紅磡站擴建部分建造工程事件之後，在港鐵公司董事局內的多名政府官員會否更積極去履行監管職能。

90. 陸頌雄議員表示，為免沙中線工程"爛尾"，相信委員都會無奈支持這次額外撥款申請，他認為政府務必設法防止類似超支事件再發生。他指出，最近政府提出以擁有權模式推展屯門南延線和東涌線延線，取代過去的服務經營權模式，是否反映服務經營權模式下港鐵公司的管理未如理想。陸議員詢問，政府有否參考商界的做法，採用一個能有效防止工程超支的模式，或由港鐵公司完全承擔工程超支的風險。

91. 運房局局長回應時表示：

- (a) 政府委派入港鐵公司董事局的非執行董事都是履行公職，會提醒港鐵公司以

服務香港為焦點，將重點放在鐵路運作服務上；及

- (b) 政府曾以不同發展模式推展鐵路項目，例如西港島線曾以補助金方式去推展，無論採用哪種發展模式，最重要是有效掌握項目成本估算，無論是資本或土地，政府團隊都要核實估算是否合理。

92. 謝偉銓議員表示，調查委員會建議政府成立獨立鐵路部門，他注意到較早前財委會亦審議機電工程署增加人手的建議。就此，謝議員詢問，涉及鐵路工程的其他政府部門會否增加人手。

93. 運房局局長回應時表示：

- (a) 現時由運房局負責整體鐵路規劃和政策，多個不同政策局/部門(例如路政署、運輸署、機電工程署、屋宇署、消防處、警務處、環境保護署等)分別負責執行其所屬政策範疇內涉及鐵路工程的工作；
- (b) 政府期望成立一個專責的鐵路部門，整合現行不同部門與鐵路項目相關的工作職能，以增加協同效應；及
- (c) 較早前財委會通過在機電工程署增加兩名總工程師職級人員，以配合部門新增的工作和措施。在研究成立一個專責鐵路部門時，會全面考慮新部門的職能、架構和人手編制。

其他關注

94. 盧偉國議員表示，沙中線只剩餘小部分工程未完成，政府當局正規劃的鐵路工程項目暫時只有東涌線延線和屯門南延線，他希望鐵路工程的相關專業人才能夠在新鐵路項目中繼續發揮所長。就此，盧議員

關注，會否出現鐵路工程項目青黃不接，導致鐵路工程的相關專業人才流失。

95. 港鐵公司行政總裁回應時表示，期望有穩定的工作量提供給鐵路工程人員，讓他們有工作和發揮的機會，為了培養鐵路工程人才，當本地鐵路項目工作量低時，工程人員亦可參與海外的鐵路項目，讓他們累積經驗，惟本港的工作始終最為重要。

傳召有關人士出席作證和提供證據

96. 下午 6 時 31 分，主席提醒委員，委員如擬根據《財務委員會會議程序》第 19 段提出議案，以傳召有關人士出席作證和提供證據，須於 6 月 8 日下午 1 時前提交，議案內要列明擬傳召有關人士的姓名，每名委員只可提交一項議案。主席表示，在收到所有議案之後，他會就有關議案是否合乎規程作出裁決，然後會安排在下次會議作合併討論和逐一表決。

97. 會議於下午 6 時 58 分結束。

立法會秘書處

2020年11月23日