

完工延期3年 造價升194億

高鐵香港段844億封頂

【香港商報訊】記者林駿強報道：廣深港高速鐵路的工程狀況引起各界關注。昨日下午，港府及港鐵舉行記者會作最新交代。運輸及房屋局局長張炳良指出，政府及港鐵都同意把高鐵目標完工日期修訂為2018年第三季度，修訂的委託費用為844.2億港元，雙方並同意在這數額「封頂」，如高鐵累計開支超過此數額，超出部分由港鐵承擔。這一方案跟原先的預計相比，工程完工推遲3年多，工程造價提高了194.2億元。

超出「封頂」由港鐵承擔

廣深港高速鐵路香港段於2010年4月正式動工，原預計於2015年竣工及通車。

張炳良在記者會上表示，政府及港鐵雙方都同意把高鐵的目標完工日期修訂為2018年第三季度，包括6個月緩衝時間在內；修訂的委託費用為844.2億港元，比原先港鐵公司估算的減少8.8億元。他解釋說，主要扣減了涉及調低項目管理費及備用資金，以及刪除第2期月台工程的有關費用。

張炳良指，就修訂委託費用方面，港鐵公司接受政府的要求，願意在844.2億元「封頂」：「即是說如果將來高鐵工程的累計開支超過844.2億元的話，超出的部分由港鐵公司自行承擔及支付。」他表示，這一安排涉及雙方簽訂補充委託協議，需要在港鐵股東大會上通過；而政府雖是港鐵最大股東，但因屬於關連交易利益的一方，故不可參加股東大會討論及投票。

港鐵擬派特別股息 政府入帳195億

張炳良稱，政府與港鐵就高鐵超支作多輪磋商，港鐵董事局提出派發特別股息，如計劃獲股東大會通過，將可成事。港鐵主席錢果豐補充說，公司會分2期向所有股東派發每股合共4.4港元的特別股息，即預計於2016年下半年和2017年下半年等額派發，特別股息合共約257.6億港元。由於政府是港鐵大股東，按政府現時持股量，庫房將會約有195.1億元的進帳；其餘股東將會獲得62.5億元特別股息。

港府追加撥款須立會批准

【香港商報訊】記者林駿強報道：高鐵工程最新情況昨日揭盅。據消息人士透露，政府若就高鐵項目追加撥款，必須向立法會申請，即使港鐵希望自行承擔超支金額也不例外；如果立法會拒絕批出撥款，政府亦無他法。此外，如果港鐵股東大會不通過有關補充委託協議，「封頂」安排及港鐵派發特別股息將不能生效。消息人士稱，政府及港鐵暫不會啓動訴訟，因當前最重要是集中精力做好高鐵工程。

股東會若否決 封頂安排失效

消息人士指出，高鐵項目相關撥款，政府必須向

立法會申請，即使港鐵希望自行承擔超支金額亦不例外。該人士直言指，如果立法會拒絕批出追加撥款，政府沒有他法。

該人士續稱，世界各地的大型工程大多數存在超支，問題是超支多少。

港鐵收852宗承建商中索

他指，如果港鐵股東大會不通過有關補充委託協議，政府仍會向立法會申請追加撥款，不過有關的「封頂」安排及特別股息將不能生效。該人士點出，期望盡快完成高鐵工程，並指過往港鐵的工程「從未試過埋咗到尾」。

消息人士透露，截至今年9月底，港鐵收到852宗承建商中索，提出的索價金額為260.1億元，其中130宗已經解決，並已發放14.17億元。該人士指，現時政府及港鐵雙方都不會啓動任何訴訟，因目前最重要是集中精力做好高鐵工程。

另有消息人士指，港鐵公司的獨立董事委員會將於明年1月向獨立股東發通告解釋財務安排，預計特別股東大會將於明年2月舉行，而舉行日期將早過立法會財委會批出撥款。該人士亦稱，根據委託協議，現時沒有任何法律依據要港鐵支付超支費用；惟因應工程進度及考慮到公眾質疑，港鐵同意工程費用封頂。

非常不平等，認為以後不應再以委託協議方式興建鐵路。

立場一向為反而反的交通事務委員會委員之一的工黨李卓人稱，港鐵向政府派特別股息以補足高鐵工程超支，是變相由政府承擔超支，加上有關股息分兩年派發，即使由政府先預支款項，亦會「蝕息」，擔心港鐵會以加票價補回超支金額。

另一委員反對派民主黨胡志偉亦批評稱，港鐵利用財技派特別股息予政府是「左袋交右袋」，同時亦利誘小股東。他認為港府擬向立法會申請追加撥款，是在未知責任誰屬的情況下已認輸，促請當局提供詳細資料，釐清最終造價，同時確保不會放棄追究責任。

張炳良續指，政府會按既定程序，就高鐵項目超支向立法會申請追加撥款，將高鐵項目委託費用上限從650億元調至844.2億元，即增加194.2億元。他亦稱，政府相關開支由18.175億元增至20億元，增加了1.825億元，總增加數額為196.25億元。

冀明年2月底獲批追加撥款

張炳良表示，政府會於本周五向立法會鐵路事宜小組委員會會議交代詳情，隨後向立法會工務小組委員會及財務委員會申請追加撥款，屆時政府及港鐵會盡量回應議員各方面提問及提供所需資料，期望明年2月底前得到財委會批准。

張炳良更強調，政府及港鐵同意修改目標完工日期及委託費用，並不代表政府滿意港鐵作為高鐵工程「項目管理人」的表現。他指，政府改外聘御用大律師跟進港鐵責任問題，並要求港鐵解釋在一些工程合約項目上，履行「項目管理人」職責的表現。他明言，「政府保留向港鐵公司追究所保證事項和責任的全部權利」，並承認政府及港鐵雙方就此存在分歧，不排除最後要透過法律程序解決，如根據委託協議訴諸仲裁；但現時為了不影響緊迫的施工時間表，雙方同意待工程於2018年完工通車後才啓動相關程序。

高鐵事件簿

時間	事件
2000年	港府於《鐵路發展策略2000》規劃提出興建高鐵香港段（初期稱「區域快線」）
2008年4月	批准由港鐵公司進行高鐵香港段項目規劃和設計
2009年10月20日	行政長官會同行政會議批准高鐵香港段方案及修訂方案
2010年1月16日	立法會財務委員會通過撥款興建高鐵香港段
2010年1月底	高鐵香港段項目展開
2011年8月10日	隧道鑽挖工程開始
2014年4月15日	港鐵宣布因黑雨影響，原定2015年完工的高鐵將延誤至少9個月至2016年，通車時間延至2017年
2014年5月	港府委任法官夏正民擔任調查高鐵延誤的獨立專家小組主席
2014年7月	港鐵董事局獨立調查委員會公布首份調查報告將事件定性為通報失效，時任行政總裁韋達誠及時任工程總監周大滄相繼離任
2015年6月	港鐵提交最新報告，估計完工日期推遲至2018年第3季，造價將升至853億元
2015年11月30日	港府與港鐵同意委託費於844.2億元封頂，預計2018年第3季完工

各方回應

港鐵派息補超支或增風險

【香港商報訊】高鐵香港段工程費用一再超支。昨日，政府與港鐵宣布同意工程費用以844.2億港元封頂，港鐵擬向股東派發特別股息，作為大股東的港府將收取約195億元股息，相當於超支費用。有學者形容有關做法是「無辦法中的辦法」，坦言政府雖承擔超支，帳面上無需從庫房額外支錢。不過，有立法會議員批評港鐵以派發特別股息辦法是「耍財技」。

學者：派息屬技術性安排

浸會大學財務及決策學系副教授麥萃才指出，政府收取特別股息以解決高鐵工程超支，是「無辦法中的辦法」，屬技術性安排。他解釋說，小股東雖

然獲得特別息，但日後面對的股本風險會增加，如果港鐵日後營運高鐵項目收益，不足以償還債務的本金和利息，可能會影響股東利益；另外，是次政府雖然「承擔」了超支的支出，但在帳面上無需從庫房額外支錢解決問題。

議員：憂加票價補超支金額

立法會交通事務委員會主席田北辰表示，港鐵計劃向股東派發特別股息是「耍財技」，實際上要政府承擔190多億元的超支費用，港鐵則無需擔責，可收到全部管理費。他續指，最新的封頂價達844億元，相信港鐵已「計得好盡」，應不用承擔任何費用。他批評政府與港鐵之間的高鐵委託協議

的確，高鐵項目的當務之急，乃是確保項目早日竣工，以至要設法追回進度，不能再拖延下去了。經過多月商討，港府與港鐵一致達成財務共識，就是為掃清行政上的不明朗因素邁出重要一步。事實上，高鐵工程過去遇上不少技術阻滯，由隧道鑽挖困難，到總站興建不順，以至受累惡劣天氣等等，相關不可預知問題無疑都嚴重耽誤了工程進度；所幸，現時整體工程已完成接近75%，表明絕大部分障礙均已跨過。不過，當中又有否涉及人為因素，港鐵本身需否為工程延誤員上若干責任？對於這些問題，理所當然必須嚴肅調查，追究到底，但可肯定的是決非當前急務。因為，如果高鐵通車因此而一拖再拖，所有人肯定都是輸家、沒有

高鐵當務之急是追回進度

贏家；反過來說，押後追討則大概沒有什麼重大損失可言，箇中涉及的緩急輕重問題無疑清晰不過。如果政治化處理事件，無論是於不適宜的時候堅持要萬事停下來問責，抑或是為反而反地阻撓立法會追加撥款，都顯然不是具建設性的做法。

無可否定，高鐵有利香港未來發展，可以加強香港與內地的人員交流和經貿合作，對經濟和社會必然帶來正面效益。尤其是國家銳意加快改革開放步伐，由人民幣國際化，到「一帶一路」戰略構想，以至日前《CEPA服務貿易協議》簽署生效，加上「十三五」規劃建議提出深化兩地合作並提升香港在國家經濟發展和對外開放中的地位和功能，凡此種種政策推進，都勢為香港帶來非常龐大的發展機

遇。高鐵作為將香港更好地與內地連繫一起的重要基建，對港意義重大，實應全力掃清任何可能出現的障礙，好讓高鐵順利建成，盡快通車，實無理由貿然叫停以至任其爛尾，也莫說這可能令庫房承受違約索償的風險。

高鐵再也拖不起了！不管是技術困難，還是人為錯失，甚而是政治化阻撓，高鐵都應掃清障礙全速推進，爭取真正正的香港速度。港府和港鐵的新財務安排，已力求回應各個方面的訴求與疑慮；接下來，還望立法會能以實事求是的態度，支持通過相關追加撥款，千萬不要令高鐵一拖再拖，否則肯定無法實現2018年通車的目標！

香港商報評論員 李哲

