

信報

編輯先生：

### 路政署澄清 高鐵開支無越權無挪用

黎廣德工程師十月五日於貴報發表「越權承擔高鐵超支 港府涉違基本法」一文，由於該文的論據基礎與事實不符，故特函澄清，以正視聽。

黎工程師的文章對高鐵工程開支提出三點指控：（一）批出的開支多於立法會批准金額，屬越權；（二）把屬鐵路工程的預算款項和非鐵路工程的款項混淆使用，乃挪用；（三）應承擔付款給承建商的金額已多於批准用款，致「冇錢又叫人開工」。

第一：在立法會的財政撥款中，高鐵香港段分別由工務計劃項目第53TR號（鐵路建造工程）和第57TR號（非鐵路建造工程）撥款承擔。細說第53TR，此屬鐵路建造工程的，包括有關隧道、總站、車站等土木工程；路軌、機電配置等機電工程；以及列車購置、應急費用等等，核准工程預算為550億1,750萬元。至於第57TR號非鐵路建造工程，則包括西九龍總站的七條行人天橋、兩條行人隧道、位於部分柯士甸道西和連翔道的地下道路系統、建造匯民路及行車路 D1A、隔音屏障、受影響政府設施的重置補救及改善工程、未來上蓋物業發展和西九文化區的備置工程、過關管制設施、其他相關的政府配套等等，核准預算為118億元。

兩範疇的工務計劃項目均各自包括支付港鐵公司的項目管理費，以及支付由政府委派負責監察和審核港鐵公司工作(包括開支)的顧問費用，總核准預算計為668億1,750萬元。

正如運輸及房屋局和路政署本年8月向立法會鐵路事宜小組委員會提交的工程進展和財務狀況季度報告中所述，截至今年6月30日，高鐵香港段各工程合約累計開支總額為467億9,400萬元，分別由上述兩項工務計劃項目支付，即53TR的393億1,100萬元和57TR的74億8,300萬元。

連同支付港鐵公司的項目管理費及支付監察及核證顧問等費用，高鐵項目的累計總開支為532億5,800萬元，完全未有超越立法會批出的668億1,750萬元的核准工程預算，不存在越權的事實。

第二：從上述532億5,800萬元開支總數，若分拆為53TR和57TR兩範疇計劃計算，分別為451億2,800萬港元和81億3,000萬元，亦未超越上述兩部分各自的核准預算，即不存在把左袋的錢挪用至右袋「出數」之情況。

第三：所有工程師都明白，承建商的申索，一日未經確實認許，一日不能計入實際開支。高鐵承建商提出申索個案的金額評估，承建商有責任提供足夠資料以支持其申索的理據，港鐵公司作為「項目管理人」在收到有關資料後，會逐一處理、分析及詳細審視，以確定申索個案是否合理和最終得直的索償金額。此外，個別申索或須以調解或仲裁方式處理，因此最終發放的金額需要較長時間釐訂。在任何審核過程完成之前，任何提及的數字都屬承建商單方面的估計，絕非項目開支。故黎工程師在文章中使用以往申索的成功率來推算日後預計申索成功的金額，視作項目開支或承擔額，乃張冠李戴，以假設和推論來指控項目費用早已耗盡，並不符今天仍有款項支付的實況。

不過，即使今天高鐵項目開支未超出核准金額，正正由於港鐵公司和政府均計及未來工程進度而預料整個項目要增加的費用，將多於立法會批出的金額，故早已表明需要尋求解決辦法，以完成此具策略重要性的基建項目。故尋求新的資金才是當前要務，倒不是像黎工程師所說「停付停工」的消極及不負責任的做法。

與此同時，港鐵公司受政府委託作為高鐵香港段的「項目管理人」，有最大的責任和義務控制工程進度和管理風險，好好監督和協調各個承建商，致力控制開支及盡早依期完工。路政署在其監察及核證顧問的協助下，會繼續通過監察機制，包括各個層面的會議和定期匯報等渠道，密切監察港鐵公司推展高鐵香港段餘下工程的成本控制和進度。

路政署署長劉家強  
二零一五年十月十三日