

文匯

重組架構不能拖 政府立會須配合

距離特區政府換屆尚有約兩個月，如何在新特首上任時實現政府架構重組，備受關注。行政長官曾蔭權昨日重申，在餘下任期一定會與候任特首梁振英全力配合，於7月1日交接前完成有關程序。事實上，重組問責架構，不僅關係新舊政府的順利交接及過渡，而且直接影響新一屆政府的有效施政。鑑於今屆立法會會期將於7月結束，如果未能在會期內完成政府架構重組的審議工作，各政策局未能如期組成，勢將影響新一份施政報告的出台及相關政策的實施。因此，新舊政府應加強合作，立法會也應積極配合，以確保於新一屆政府上任前順利完成架構重組工作。

重組政府架構須經過「四部曲」，包括報請中央，向行政會議和立法會提交建議，向行政會議和立法會提出相關法例修訂，向立法會申請加開有關職位和撥款。新任行政長官10月施政報告政策內容的制定及實施，都有賴新的政府架構提供支撐。由於現屆立法會將於9月份改選，新一屆立法會10月才會運作，如果政府架構重組的議案未能在現屆立法會任內審議通過，要待10月會期重開方能處理，這勢必對新一屆政府的有效施政帶來直接影響。

梁振英在政綱中提出改組現行政府架構，包括增設政務司副司長及財政司副司長，設立新增的文化

局、將商務及經濟發展局分拆為資訊及科技局和工商及旅遊局，並對多個政策局職能作出不同程度的調整，都是為配合未來施政而作出的制度性安排。增設兩位副司長，既可協助加強跨局政策統籌，大力推動與內地各領域的合作，亦能籌劃與香港經濟社會發展有關的政策，包括金融創新、推廣旅遊、人口政策及退休保障；開設文化局及分設「資訊及科技局」和「工商及旅遊局」，也是為落實梁振英的施政藍圖而設置。

梁振英提出的「穩中求變」施政理念以及各項政綱，得到社會各界的認同。市民期望新政府能夠盡快落實選時的政綱。目前，現屆政府正就重組架構的工作全力配合，曾特首更承諾現屆政府「會幫忙做文件、走程序」，顯示出對香港利益負責的態度，值得肯定。記得在2007年曾蔭權連任行政長官之時，為配合未來施政，提出將原來的三司十一局改組為三司十二局，部分政策局的職能亦有不少調整，當時在政府及立法會的通力合作之下，成功在上任前完成架構重組。這次政府全面交接難度較大，但為了香港的整體利益，社會各界尤其是立法會應以建設性的態度，支持按時完成政府架構的重組工作。

(相關新聞A1版)

既鼓勵重建 又兼顧收支平衡

市建局首次展開3個由舊樓業主提出申請的「需求主導」重建項目。「需求主導」的重建模式，小業主掌握更大的主動權推動重建，改善居住環境，受到大多數舊樓業主的歡迎。市建局應扮演好重建促進者的角色，鼓勵有關重建項目的所有業主參與計劃；同時，亦兼顧財政的收支平衡，實事求是地釐訂收購成本，盡可能避免做賠本買賣，確保舊區重建的可持續性。

「需求主導」是重建的新模式，一改以往由市建局主導的做法，而由業主「由下而上」主動提出重建，只要67%樓宇業主同意就可以申請，超過8成業主同意就可啟動重建。目前本港不少樓齡超過四、五十年的舊樓業復修已無補於事，重建是唯一出路。這些舊樓當中不少是面積小、單幢式的唐樓，重建的商業價值不大，私人發展商對其收購重建的興趣不大。「需求主導」為加快舊樓重建提供多一個途徑。此次重建項目是「需求主導」模式的首次運作，成功與否對

日後有借鑒作用。市建局作為推動重建的主要責任者，應該積極鼓勵、說服已申請重建的樓宇業主參與計劃，令參加重建業主的比例達到規定的要求，加快重建的進度。

「需求主導」重建模式中，有關業主同樣享有市建局一貫的賠償，包括同區7年樓齡賠償。「需求主導」模式收購成本重，重建後的商業價值未必可以彌補，隨時會出現虧損。市建局已經承認了這一點。市建局的不少重建項目都存在巨額的虧損，例如荃灣七街、觀塘市中心、旺角波鞋街重建都面臨沉重虧蝕。重建項目一再出現巨額虧損，市建局必然「失血」，無法自負盈虧，重建的可持續性成疑。因此，市建局應根據實際提供合理的賠償，減輕重建成本。同時，當局可在重建項目的地積比率上作出更大的彈性，增加可發展的樓面面積，既可善用土地資源，也可增加市建局的賣地收入，保持其財政的穩健性，令市區重建持續發展。

(相關新聞A3版)

公民黨靠害 大橋造價飆89億

官司阻遲開工一年 港接線工程費升55%



港珠澳大橋人工島提前一月完工。資料圖片



香港建造業總工會40名代表早前遊行到政府總部，指港珠澳大橋環評司法覆核影響基建工程發展，支持政府上訴。資料圖片

項目	成本升幅
工程延遲令價格飆升(過去半年)	32.7億元
投標者對工程風險的評估較預計為高	34.4億元
應急費用相應調整	6.7億元
價格調整準備金增加	14.8億元
總金額	88.6億元

資料來源：運輸及房屋局
製表：香港文匯報記者 聶曉輝

香港文匯報訊(記者 文森) 公民黨涉嫌煽動東涌居民對港珠澳大橋環評報告提出司法覆核，導致大橋工程延誤至少9個月(見另稿)。運輸及房屋局文件顯示，官司導致「流標」，並令工程造價進一步上揚，經詳細估價後，單是香港接線的工程費，已由原先估算的161.8億元，大幅增至250.4億元，升幅高達54.8%；香港接線及口岸的總工程造價亦上漲至最少490億元。一場不必要的官司，令香港庫房至少蒸發88.6億元。

港珠澳大橋香港段工程隨着港府在司法覆核案中上訴得直後，相關工程於去年底重新「上馬」，但仍難逃工程費上漲的宿命。運輸及房屋局昨日提交立法會的文件顯示，由於大橋香港接線工程(未包括口岸)的核准預算不足以支付工程費用，路政署署長建議將核准費用預算由161.8億元提高至250.4億元，增加逾88.6億元。當局指出，如撥款申請獲立法會財委會批准，將盡快批出工程計劃的兩份設計及建造合約，以期在2016年年底前落成香港接線，配合港珠澳大橋通車。

文件解釋，環評官司引致投標報價

過高，當局遂加入舒緩投資者風險的措施，以及重新招標，但總標價仍較預算高。

加人加班壓縮時間

同時，香港口岸及屯門至赤鱗角連接路前期工程，較原定時間延遲差不多1年才開展，原來的施工程序已不能讓工程如期完成，必須採取額外措施，透過加人、加班及增加工程設施壓縮工程時間表，才可趕及2016年完工。

改用價昂技術趕工

當局指出，由於工程價格在過去半

年不斷上升，及投標者對香港接線工程風險所作的評估較預期為高，使標價高於預算，也顯示延遲動工對工程時間表及造價的影響進一步浮現，並較預期嚴重，文件指出，由於要趕及於2016年落成，承建商要採用更高昂的施工技術，例如其中一條建於機鐵下方的隧道，要改用小型鑽挖機，而一台鑽挖機價值2億元，且內地及澳門都有相關工程，扯高鋼材價格。

隧道造價升幅逾倍

另一方面，部分工人工資提升，據今年初部分道路工程合約的數據顯示，香港接線所需的工種工人，工資

增幅達16%。當局估計，單是延遲招標導致的價格上升，已令工程造價提高32.7億元；而投標者對工程風險的評估，亦大幅增加34.4億元。文件亦顯示，在各細項當中，從粵港分界線至機場島之間一條約7.2公里長的海上高架橋，工程計劃預算由當初核准的60億元增至最新預算的100億元，大幅增加近70%；大橋的隧道建造工程造價更由14.7億元升至33.2億元，升幅逾倍。

當局重申，港珠澳大橋能促進香港、澳門及珠三角西部的經濟進一步發展，並可大幅減省陸路客運及貨運的成本及時間。

藉着大橋的聯繫，珠三角西部會納入香港方圓3小時車程可達的範圍內，令珠三角西部更能吸引外來投資，有助改善工業結構，並可加速珠三角與鄰近省份的經濟融合，提高相對於東盟國家及長江三角洲等其他經濟區域的競爭力。

倘2016年通車 促港珠澳經濟

香港文匯報訊(記者 文森) 港珠澳大橋工程如火如荼，人工島主體島壘結構工程歷時7個月後，已於去年底完工，並於本月初就主體橋樑工程鋼箱項目批出工程合約，預期趕及2016年通車。政府預期大橋落成後，將可促進香港、澳門和珠江三角洲西部經濟發展，並縮減陸路客運和貨運成本和時間。

島隧沉管預製工序上月展開

港珠澳大橋是集橋樑、人工島、隧道一體化的工程，包括興建長約29.6公里、採用橋隧結構的雙線三線分層車道，在海中建設東西兩個人工島，及長約6.7公里海底隧道，壽命長達120年，可

「訟棍」玩嘢禍港 政界促公開道歉

香港文匯報訊(記者 鄭治祖) 受到公民黨被指一手挑起港珠澳大橋環評案，結果令大橋造價大幅增88億元，「你(公民黨)玩嘢，我(全港市民)買單」。立法會各主要政黨均指，該筆「超支」款項足夠興建1,500個公屋單位，並批評公民黨損人不利己，無端端浪費納稅人公帑，要求該黨公開向市民道歉。

譚耀宗：夠起千五公屋

民建聯主席譚耀宗昨日接受查詢時表示，有關訴訟令港珠澳大橋的造價大增，實在「太過冤枉」，「88億元粗略估計，可以興建1,500個公屋單位，有些政黨(公民黨)做嘢咁嘅事(司法覆核)，實在有責任應該向市民交代」。

黃國健：應還市民公道

工聯會議員黃國健批評，是次官司令香港「唔見咗咁多公帑」，完全是公民黨為了一黨之私，使港人承受如此大損失，公民黨實在欠市民一個公道，更甚的是該黨一直不覺得自己做錯，令人感到激憤，要求公民黨向市民道歉。

潘佩璆：經濟損失難計

工聯會議員潘佩璆亦坦言，對大橋造價「超支」感到「好無奈亦好憤怒」，並不點名指公民黨涉嫌挑起訴訟，除令大橋的造價急升外，更阻礙香港與珠三角往來，其中涉及經濟損失實難以估計，「(公民黨)若做(司法覆核)出來對自己有利還可以理解，但他們在區議會選舉中輸到一敗塗地，證明(司法覆核)是損人不利己」。

林健鋒指漠視整體利益

經濟動力議員林健鋒不點名批評，公民黨的政治動作令港珠澳大橋造價大幅上漲，浪費公帑，證明有政黨為一黨私利而漠視整體利益，並為此感到遺憾。

陳茂波：不應動輒興訟

會計界議員陳茂波認為，倘政黨有意見，應事先向立法會提出，而不應動輒興訟：「倘立法會認為訴求合理，必定會向政府施壓，當局亦不會不理，毋須每事都採取司法覆核，浪費公帑及時間。」

公民黨死撐：政府「嫁禍」

事件的始作俑者公民黨昨晚發表聲明，聲稱是次大橋工程延誤，是因為當局為「配合2009年11月發出的環境許可證要求，需就大小磨刀進行額外的海岸公園初步研究」，而令「港珠澳大橋香港口岸一勘測及初步設計工作」延期1年，並聲言「政府又再誤導香港市民，推卸港珠澳大橋工程延誤一年的責任，嫁禍大橋環評的官司」，對此「表示遺憾」。

抵禦16級颶風和8級地震。港珠澳大橋東西兩邊人工島填海及護壁工程已於去年底完工，較原定計劃提前3個月。

大橋主體橋樑工程鋼箱合約本月初批出，港珠澳大橋島隧工程沉管預製工序亦已於上月展開，需製作33段管道，每段管道重達7.4萬噸，首批兩段管節今年11月完工。港珠澳大橋管理局預料可如期於2016年通車。隨着大橋啟用，將可推進本港與珠江三角洲地區經濟互動發展和融合。

據政府預測，大橋落成後，珠江三角洲西岸地區將納入香港方圓3小時車程內可達範圍，取道大橋往來珠海與澳門貨櫃碼頭只需75分鐘，減省現時逾60%行車時間。往來珠海與香港國際機場只需45分鐘，減省目前逾80%行車時間。當局預期大橋有助珠三角西部發展，並為港商提供大量拓展內地業務商機。

大橋建成車程比較

起點及目的地	目前路程及行車時間	取道大橋路程及行車時間	路程及行車時間減幅
珠海至葵涌貨櫃碼頭	約200公里/約3.5小時	約65公里/約75分鐘	逾60%
珠海至香港國際機場	約200公里/約4小時	約40公里/約45分鐘	逾80%

資料來源：運輸及房屋局 製表：香港文匯報記者 聶曉輝

罔顧市民利益 策動覆核黑手

港珠澳大橋環評司法覆核案去年底劃上句號，但香港社會為此付出的代價難以衡量，除了大橋工程本身延誤達1年，令全港市民須額外「犧牲」數十億元計的公帑外，多項基建工程也因此案一度延誤，經濟損失慘重。但不幸中之大幸的是該案原訴人「東涌婆婆」、曾擔任公民黨義工的朱綺華在與訟敗訴後，終踢爆是「有人」叫她打官司，「我唔識得呢條橋，我點有能力」，公民黨雖再三否認是「幕後黑手」，

原訴人篤爆遭唆擺

但市民眼睛雪亮，總算認清大狀黨「禍殃殃民」的所作所為。原訴人篤爆遭唆擺，連接香港、珠海、澳門，相信是「世界最大跨海大橋」的港珠澳大橋工程，在公民黨搞出環評司法覆核案後一度停滯發展，直至去年9月底，特區政府在大橋環評司法覆核案中勝訴，在大橋內地段動工已近兩年之際，香港段總算開工有望。不過，特區運輸及房屋局局長鄭汝權當時已指出，由於主要幾

個工程都已拖了半年至8個月，未來需要趕工，加上原料價格上升，預計整項工程成本將由600億元增至665億元。

除浪費公帑外，大橋風波令人深思政客要弄政治手段，罔顧市民利益的所為。特首曾蔭權亦曾在立法會行政長官答問大會上，引述有意見指，個別政黨為一己私利濫用司法程序阻延香港發展，希望引發社會反思。但公民黨繼續無視民意，及後更掀起另一場「外傭居港權」爭議，結果，一眾「狀棍」在去年區議會選舉中被選民唾棄，慘敗收場。

香港文匯報記者 鄭治祖