

高鐵超支203億 政府誓追責

造價貴逾三成 竣工推遲至2018年第三季

香港文匯報訊（記者 羅繼盛）港鐵昨日向政府提交廣深港高速鐵路香港段的最新資料，確認高鐵工程需要進一步延誤和超支，完工期由2017年底推遲至2018年第三季度，工程造價也由715.2億元修訂為853億元，包括21億元備用資金。最新造價較2010年原來的650億元超出達203億元，超支逾三成。運輸及房屋局局長張炳良指，路政署和顧問會嚴謹審核港鐵的評估，不會隨便接受任何修訂。他又強調，政府不能接受高鐵工程持續超支，也不能接受只由納稅人承擔損失，更明言工程的委託費用必須封頂，並會追究港鐵責任。

港鐵去年將高鐵香港段工程造价由650億元增至715.2億元，並將完工期由2015年推遲至2017年底，但政府在評估後發現有關的造價和完工期均被低估，要求港鐵在今年第二季內提交最新資料。港鐵昨日在限期最後一天，向政府提交最新造價和目標完工日期估算。

張炳良：損失不能只由納稅人承擔

港鐵昨日向特區政府提交的最新評估，高鐵香港段

的最新竣工日期進一步推遲至2018年第三季度，包括6個月的緩衝時間。至於高鐵工程的委託費用預算則升至853億元，包括832億元的新修訂工程費用，以及21億元備用資金。而最新造價較2010年1月原來的650億元高出31.23%，較港鐵去年8月所提出的修訂預算715.2億元，高出19.3%。

運輸及房屋局局長張炳良昨日收到港鐵最新評估後會見傳媒，強調特區政府高度關注高鐵香港段工程再進一步延誤和超支。路政署和監察及核證顧問會按照對政府工務工程估算的一貫做法，嚴格審視港鐵數據的基礎假設，包括21億元備用資金。他表明：「政府不會隨便接受任何修訂完工日期和費用估算。」

他續說，當局在近月來察覺到，高鐵的整體工程進度，包括一些關鍵合約，出現持續滯後，路政署署長亦曾多次就工程進度向港鐵表示非常關注，並要求港鐵採取更有效的追回滯後措施。不過，截至今年5月底，整體完成進度較今年3月底的進度有進一步滯後。

受託「工程管理人」 港鐵責無旁貸

對於工程延誤和超支的責任，張炳良指，港鐵受政府委託作為高鐵香港段的「工程管理人」，責無旁貸，有最大的責任和義務控制工程成本和管理風險，做好對其各個承建商的監督和協調，致力控制開支及盡早依期完工。政府對高鐵「在港鐵公司管理下」，嚴重偏離工程



張炳良昨日表示，政府不能接受高鐵工程持續超支，將會追究港鐵責任。劉國權 攝

立項時原定的完工時間表和委託費用預算，深表關注，並稱會嚴格審視港鐵作為「工程管理人」的表現，並考慮港鐵在工程延誤和超支上需要承擔的責任。

張炳良強調，特區政府不能接受高鐵工程持續超支，亦不能接受只由納稅人承擔因此所造成的損失，而工程最終的委託費用必須封頂。政府亦會追究港鐵公司應該承擔的責任。

政府嚴肅處理事件 盡快向公眾交代

他指，當局明白公眾對高鐵香港段延誤和超支，以及港鐵表現感到失望，首要工作是盡力控制成本，盡快完成工程。他承諾，政府會嚴肅處理事件，保障公眾的最大利益。政府會與港鐵進行實質商討，若有結

果會盡快向公眾交代。

特區政府自去年4月開始已加強了對港鐵工程，包括高鐵工程的定期審視，向立法會匯報亦由每半年一次，改為每季度一次。對於會否透過縮減車站規模控制成本，張炳良指，工程到此階段時，再作根本性改動在技術上並不可行，亦可能造成更大延誤和開支。

另外，日前有立法會議員指，港鐵曾提出高鐵造價為800億元，但港府最後採納較低的650億元，張炳良表示，在任何工程上，各方都會各自的估算，以及顧問提供建議。他指，高鐵工程在2009年醞釀和立項過程中，確有很多數字上來往，但到2009年底，政府和港鐵最後集中討論650億元，路政署的監察顧問也認為港鐵最初提出的一些成本估計比較偏高，亦提出修訂建議。



港鐵昨日確認，高鐵工程造价將超支203億元，完工期也將推遲至2018年第三季度。圖為高鐵西九龍站工地。資料圖片

港鐵：造價「日後有何轉變難講」



港鐵行政總裁梁國權。羅繼盛 攝

香港文匯報訊（記者 羅繼盛）港鐵昨日終向政府提交最新高鐵工程造价估算和完工日期。港鐵行政總裁梁國權表示，估算上升主要由於工程時間延長令開支上升、原造價未包括額外工程、以及建造成本有顯著上升。而西九龍總站大樓入口的鋼結構和幕牆的建造工程比預期慢，加上6個月的緩衝期，亦令完工期進一步延後。港鐵消息則指，現時工程已使用約450億元，若工程不獲新增撥款，資金將於2017年前用盡。

現有撥款2017年前用盡

港鐵行政總裁梁國權昨日傍晚向傳媒表示，港鐵所作的最新造價估算，已考慮自高鐵工程開展首日以來的成本因素，並按最新資料估算出來。梁國權又指，造價上升是由於工程時間延長，令相關基本開支上升；原本的造價未有包括一些未能遇見地質情況所需的額外工程；以及工程的建造成本有顯著上升，包括人工、物價等。

西九龍總站大樓入口的鋼結構和幕牆的建造工程比預期慢，加上6個月的緩衝期，則令工程完工期要進一步延遲。梁國權表示，有關的估算需要政府的同意和批准，相信政府需要時間去閱覽，港鐵會盡力配合政府的檢討工作。

港鐵消息指，最新造價估算是現時最準確，但「日後有什麼轉變就難講」，例如現時有10%的跨境隧道要面對黏土等複雜土質，西九龍總站地底仍有5萬立方米的岩石需要移除。

港鐵消息又透露，現時高鐵香港段工程已使用約450億元，但工程倘不獲增撥款項，資金將於2017年前用盡。港鐵會與承建商合作推動工程，但需要政府、即「項目擁有人」批准及提供相應資金。

來自港鐵的消息未肯回應工程超支金額應由哪方承擔，稱現時應先讓政府審視報告，但強調港鐵與政府的目標均一致，雙方都希望盡快完成高鐵工程，並要將高鐵開支降至最低。

多項施工延誤增成本

港鐵在提交立法會文件補充，最新估算亦包括現時工程項目所存在及有待解決的風險和不確定因素，例如有關「一地兩檢」的實際安排。港鐵在文件中亦指，西九龍總站入口結構工程極其複雜，鋼結構及玻璃幕牆的施工安排需重新編排，預計完工日期將延後5個月。而西九龍總站混凝土的澆灌量仍較2017年目標完工日期預期低了12%，工程現滯後1個月。

牛潭尾至大江埔段隧道建造工程，則面對較高於預期的地下水問題，雖隧道於今年3月貫通，但其完工進度已累計延後超過2個月，隧道壁的工程更出現7個月滯後。而跨境段隧道方面，雖然隧道鑽挖機已安全離開米埔高風險的溶洞區，但所用時間亦比預期長，加上近期又遇到黏土泥質，預計將令工程出現2個月的滯後。

立法會鐵路事宜小組將於本周五舉行會議討論高鐵最新評估，政府已要求港鐵行政總裁和工程總監出席會議作交代。

民建聯：工程應設「封頂價」

香港文匯報訊（記者 鄭治祖，實習記者 楊詠彤、林嘉敏）香港特區政府昨日公布，港鐵估算高鐵工程造价升至853億元，超支三成。民建聯立法會議員陳恒鑽昨日表示，高鐵造價應該封頂，他又要求當局清楚向公眾解釋及交代，倘港鐵不同意設下「封頂價」會否任由工程「爛尾」。民主黨立法會議員胡志偉就借機要求立法會運用「權力及特權法」，調查超支事件。

不認同停建 務求盡快通車

民建聯對高鐵超支感到驚訝和失望，並認為港鐵公司必須為高鐵工程造价大幅超支和延誤負上最大責任，並要求當局徹查高鐵超支真相，及向公眾作出詳細交代；嚴格監控工程成本，並為高鐵工程釐定最終的合理造價（即「封頂」）；完善現行相關監督機制，確保工程可以在合理時間和封頂價內妥善完工。

不過，民建聯不認同叫停高鐵工程，因高鐵工程經已大致完成七成，且高鐵也是香港市民所期待，當局應迫使港鐵公司確保工程如期和如願落

成，包括處理好「一地兩檢」、總站設計等問題，政府與港鐵公司應盡快跟進處理，及把握時間和確保工程進度合理，務求高鐵可盡快通車。

陳恒鑽：政府更嚴格監督

陳恒鑽昨日指出，特區政府必須改變監督模式，不能再處於被動狀態。是次特區政府擺出一副強硬姿態，誓向港鐵追究責任，令人擔心一旦特區政府與港鐵對簿公堂，只會令工程無了期拖延，故希望當局能夠為高鐵訂下「封頂價」，及向公眾清楚交代。

盧偉國：公布通車時間表

經民聯立法會議員盧偉國對高鐵工程超支表示失望。不過，廣深港高鐵是內地香港兩地交流聯繫的重要橋樑，帶來的經濟效益是毋庸置疑的，故特區政府的當務之急是要和港鐵合作，盡快落成通車，更絕不能任由項目「爛尾」，政府和港鐵必須向市民清楚交代一個具體及切實可行的時間表，讓市民對高鐵項目、政府及港鐵重拾信心，並盡一切努力讓項目盡快落成通車。

韋達誠離職 額外袋1570萬

港鐵於2014年8月修訂高鐵工程造价為715.2

億元，並將通車調整為2017年年底。不過，路政署與監察顧問檢視評估後發現港鐵有若干事項未有包括在最新委託費用預算內，又或是有些項目需要再作評估，要求港鐵於2015年第二季完成檢視並向當局提交最新資料。

田北辰：800億造價作底線

新民黨副主席田北辰則認為，高鐵造價應該以800億元作為底線。相信港鐵公司有能力承擔這個數目，而對於港鐵終於願意延遲通車，換取較低造價，他為此感到高興。

胡志偉則稱，他計劃於本周五的立法會內務委員會上，動議討論是否引用特權法，調查高鐵香港段建造工程延誤事件。他稱，雖然立法會已成立專責委員會跟進，但委員會未有特權法的權力，以致特區政府和港鐵屢次以涉及機密和敏感資料為由拒絕提供關鍵資料，若引用特權法，就可讓委員會能夠全面調查和追究責任，及讓公眾與立法會財務委員會清楚判斷是否應為工程提供追加撥款。

「新民主同盟」議員范國威則稱，運房局應立刻重新進行營運可行性評估，審視工程成本大增下高鐵的經濟效益，以決定是否需要停工「止蝕」。他又認為港鐵須為工程超支費用負責，而運輸及房屋局局長張炳良則要負上政治責任。

另外，高鐵工程亦令港鐵高層帶來「震動」，當中港鐵工程總監周大滄在去年4月爆出高鐵風波後，宣布在去年10月28日退休。而行政總裁韋達誠亦先在2014年5月股東會上宣布於2015年約滿不再續約，但在港鐵獨立董事委員會調查報告點名批評韋達誠判斷力欠佳後，同日宣布提早於8月離任，但他離職卻獲額外發放1,570萬元。

香港文匯報記者 羅繼盛

費用飆完又飆



廣深港高速鐵路香港段近年都被工程延誤和超支問題所籠罩。廣深港高鐵全長約140公里，由香港出發，途經深圳福田、龍華和東莞虎門，連接廣州南站。而廣深港高鐵香港段，全程建於地底。

行政會議於2009年10月決定要求港鐵根據服務經營權模式進行高鐵香港段的建造、測試及試行運作。而立法會財委會於2010年1月16日批准669億港元高鐵撥款。政府於10日後與港鐵公司簽訂委託協議，並撥出650億元予港鐵進行高

工期一誤再誤

鐵工程，工程亦於2010年1月底展開，原訂於2015年竣工。

不過，高鐵建造期間多次傳出工程超支和延誤的消息，但港鐵對外多次堅稱可如期完工，至去年一場「黑雨」浸壞巨型鑽挖機，令港鐵不得不承認工程無法按原目目標於2015年完成，其後被公開港鐵內部以及向政府溝通的，再揭發西九龍總站等多項工程早已出現延誤。

韋達誠離職 額外袋1570萬

港鐵於2014年8月修訂高鐵工程造价為715.2