

香港文匯報訊（記者 馮健文）廣深港高鐵香港段工程超支及延誤早成定局。香港特區政府及港鐵昨日公佈，高鐵香港段最新造價為844.2億元，政府需向立法會申請追加196億元額外撥款；港鐵同意造價封頂，若最終造價超支，將由港鐵承擔，完工日期則維持在2018年第三季。港鐵將就此安排向股東包括政府派發特別股息。運輸及房屋局局長張炳良指出，新方案需分別經立法會及港鐵股東大會通過，並無Plan B（第二方案），若工程暫停，額外成本高達48億元。最終停工或爛尾，香港會「賠了夫人又折兵」，蒙受嚴重損失。



香港文匯報記者 劉國權 攝

高鐵事件簿

2010年4月	高鐵香港段動工，定於2015年竣工及通車，造價650億港元。
2013年2月	港府研究如何處理「一地兩檢」的方案及法律問題。
2013年5月上旬	港府與港鐵均否認高鐵工程超支44億元、延遲1年通車的報道。
2013年5月下旬	運房局提交立法會的報告披露，截至2012年底，高鐵承建商提出申索達318宗、逾36億元，但相信工程可如期於2015年竣工。
2013年6月	立法會議員視察西九總站時，港鐵指2015年可完工。
2014年4月中旬	港鐵首次宣佈高鐵工程延誤，主要工程延至2016年完工，通車時間亦要順延至2017年。
2014年4月下旬	立法會議員視察西九龍總站地盤，發現工程進度與該會2013年底收到的資料有出入，懷疑有人虛報資料或隱瞞工程進度。
2014年5月	張炳良在立法會上就事件道歉，指2013年11月港鐵相信可追回工程進度。
2014年7月	獨立董事委員會發表報告，點名批評工程總監周大澹及行政總裁韋達誠「判斷力欠佳」。
2015年3月上旬	運房局及港鐵向立法會提交的文件顯示，截至2014年12月底，高鐵工程完成約66.3%，較已修訂預期進度69.5%落後。
2015年4月	運輸及房屋局副局長邱誠武在立法會專責委員會上供稱，沒有蓄意隱瞞工程延誤問題。
2015年5月	港府文件披露，高鐵工程再現5%滯後，負責監工的路政署明言有可能進一步延誤通車日期。
2015年6月	港鐵向港府提交的報告指出，工程造價飆升至853億元，較原預算增三成；通車日期由預算2017年底再延至2018年第3季。
2015年11月30日	港府公佈將工程造價844.2億元封頂，如再有超支由港鐵負責。

■資料來源：綜合資料

■製表：本報記者 翁麗娜

申請追加196億 暫停需賠48億 爛尾更巨

高鐵844億封頂 港鐵超支須飛

港鐵今年於6月向政府提交的高鐵工程進展，已將目標完工日期由2017年底推遲至2018年第三季，並將造價預算修訂為853億元。政府經5個月審核施工進展及修訂的造價預算後，再與港鐵商討如何解決超支問題，雙方終達成協議，昨日舉行聯合記者會公佈結果。

張炳良在記者會上指出，政府及港鐵同意將高鐵的完工日期修訂為2018年第三季，包括6個月緩衝期。工程費用為844.2億元，較港鐵6月時估算的853億元減少8.8億元，主要的扣減涉及調低項目管理費與備用資金，以及刪除第二期月台共5條路軌的工程費用。港鐵亦願意在844.2億元的水平上封頂，即高鐵累計開支最後若超過此數，超支部分需由港鐵承擔。

由於844.2億元的造價，仍較一開始向立法會申請的650億元撥款超支近200億元，加上政府

審核工程等相關開支已由18.2億元增至20億元，張炳良指出，政府需按既定程序，向立法會申請追加撥款196億元。當局將於本周五向立法會鐵路事宜小組委員會交代詳情，再向工務小組委員會及財委會申請追加撥款，並詳盡回應議員提問，期望明年2月底前獲批撥款。

工程費用明年中用盡

張炳良說，港鐵董事局計劃派發特別股息，由於政府是港鐵大股東，如計劃獲港鐵股東大會通過，庫房將有約195.1億元收益，數額與政府向立法會申請追加的撥款額相若。

被問及新方案需經立法會及港鐵股東大會通過，若未獲通過還有沒有後着？張炳良回應說，並沒有Plan A或Plan B的說法，因撥予港鐵的工程費用將於明年中用盡，必須向立法會

申請追加撥款，「如屆時未獲撥款，就要停工，這是現實。」

他明言，香港絕不能半途而廢，必須盡早將高鐵建好，因高鐵若停工甚至爛尾，只會「賠了夫人又折兵」，影響極嚴重，因承建商可根據合約向政府索償，與工程有關的各項聘用合約、工程分判合約等亦會中止，政府同樣需賠償。按估算，暫停工程帶來的直接額外成本可高達約48億元，若停工的成本將更高。

重啓工程涉額外支出

張炳良進一步指出，如在停工後重新啟動工程並安排新承建商進場，亦涉及額外費用，且很大機會因材料價格及工人薪酬上漲而增加。若高鐵爛尾，政府又須向立法會申請額外撥款，以妥善結束項目及向承建商賠償，相關費用數以十億元計。停工所帶來的間接成本同樣不菲，例如延遲西九龍總站上蓋的發展，以及失去高鐵通車原本可帶來的效益等。

根據最新統計，截至9月底，高鐵承建商已提出852宗申索，涉款260.1億元，其中130宗已解決，共發放14.71億元賠償；未完全解決個案又已發出的中期賠償金額約40億元。

政府消息人士補充說，即使港鐵股東大會否決封頂及派發特別股息，政府仍會向立法會申請追加撥款，但將沒有封頂安排。雖然現有撥款於明年中才用盡，但因需較早確定撥款安排，故盼於明年2月底前獲批准撥款。

港鐵管理費用收63億

消息人士又說，港鐵派發特別股息與政府爭取立法會撥款並無關係，因就算政府獲發特別股息也屬庫房所有，高鐵工程費用仍需按程序向立法會申請追加。至於「一地兩檢」，目標依然是在高鐵通車時一併實施。至於政府給予港鐵的管理費用，經修訂為63.44億元，較原本預算新增17.5億元，政府已扣減1.5億元。消息人士表示，即使政府不滿意港鐵表現，但根據協議也不能扣起全部管理費用，只能日後循法律途徑追討。



■廣深港高鐵西九龍總站地盤（10月底拍攝）。 資料圖片

港鐵特別息4.4元 庫房填平超支

香港文匯報訊（記者 鄭敏敏）廣深港高鐵香港段的最新預算造價為844.2億元，較原訂造價的650億元增加194.2億元。港府昨日與港鐵簽訂協議，將高鐵造價封頂。港鐵則計劃分兩期派發每股4.4元的特別股息，每次每股派2.2元，由於政府是港鐵的大股東，將獲派195.1億元特別股息，與額外的工程費用相若。港鐵主席錢果豐昨日強調，派發特別股息能提升港鐵資本效益，派息後財政仍然維持穩健。

錢果豐表示，政府與港鐵目標一致，均希望盡快完成高鐵項目，雙方經過認真及積極的磋商才有今天的成果。他又指出，協議是務實可行的方案，並考慮了各方面的利益，為工程提供清晰路向。他續說，不可預見的地質情況、勞工短缺及複雜的地下管線遷移令高鐵工程面對挑戰。他又指出，沒有法律基礎要求港鐵要承擔超支金額，但港鐵願意承擔額外費用，是反映了港鐵對社會的承擔。

截至今年10月底，整體高鐵工程進度已完成74.6%，隧道挖掘工程已完成99.7%，西九龍總站已完成62.5%。錢果豐指出，項目的最新估算造價是經港鐵獨立專家、政府及政府顧問審視，有信心可在最新造價下完成項目。

指借債派息 增資本效益

港鐵又計劃於2016年下半年及2017年下半年向所有股東派發特別股息，每次每股派2.2元，合共約257.6億元，但要先獲獨立股東批准。錢果豐指出，港鐵將以借貸或融資以派發特別股息，強調派發特別股息並非運用財技，當務之急是以務實態度完成高鐵項目。他又重申，派息有

助提升港鐵的資本效益，對港鐵公司的資產負債表、未來投資項目能力及漸進式派息不會有影響，相信不會影響公司的信貸評級，亦不是為了取悅股東而派息。

港鐵在港交所發出的通告顯示，港鐵派息後，淨負債權益比率將由9.1%增加至29%，債務及負債比率仍屬可控制水平。港鐵消息人士說，明年1月港鐵的獨立董事委員會將向獨立股東發通告，解釋特別股息安排，而特別股東大會將於明年2月1日舉行，相信會早過立法會財委會批出撥款。

消息人士又稱，政府得到的195.1億元股息與追加撥款的數額相若，只是巧合，並非用來「包裝」港鐵支付的超支費用，並強調政府獲得的股息是納入公帑，要再經立法會審批才可使用，「如明年的股東大會不通過派息的建議，政府需尋求其他方法獲得資金。」不過，消息人士又明言，如果只向立法會申請追加撥款而無提出特別股息的方案，相信獲立法會通過的機會更低。

消息人士表示，港鐵不會揣測派息建議能否通過，但強調若高鐵項目「爛尾」，對港鐵及香港形象均有影響，相信小股東會考慮公司的長遠利益。

明言責任上限 賠盡管理費

另外，政府與港鐵的協議中列明，政府保留權力就額外工程費用與港鐵透過仲裁形式解決責任問題。港鐵消息人士稱，如港鐵被裁定要承擔超支的責任，最多會承擔管理費，如港鐵要賠償超過管理費，將召開特別股東大會，由股東決定是否需要賠償。

御用大狀跟進港鐵責任

香港文匯報訊（記者 馮健文）雖然香港特區政府同意修改廣深港高鐵香港段的通車日期與造價，但官員表明，此舉不代表政府滿意港鐵的表現，並承認與港鐵存在分歧，已外聘御用大律師跟進港鐵的責任問題，但為了不影響工程進度，政府及港鐵雙方同意，留待工程於2018年通車後才啟動相關法律程序。

運輸及房屋局局長張炳良昨日在記者會上特別強調，政府接納高鐵的最新造價及目標完工日期，卻並不代表政府滿意港鐵作為高鐵工程的管理人之表現。他表示，政府已外聘御用大律師跟進港鐵的責任問題，並已要求港鐵解釋在一些工程合約項目上，作為項目管理人所履行責任的表現。政府保留向港鐵追究所保證事項與責任的全部權利。

港府通車後啓動法律程序

他明確指出，政府與港鐵雙方存在分歧，不排除最後需透過法律程序解決，例如根據委託協議訴諸仲裁。不過，為了不影響當前非常緊迫的施工時間表，雙方同意留待工程於2018年完工通車後，才啟動相關程序。

田二少：港府耗不起 港鐵不上身

香港文匯報訊（記者 文森）對於政府與港鐵同意就高鐵香港段工程費用封頂，而港鐵計劃向股東派發特別股息，新民主黨副主席、立法會鐵路事宜小組委員會主席田北辰形容這是「玩財技」，實際上是要政府一力承擔195億元超支，港鐵卻坐收全部管理費。他批評當初以委託協議讓港鐵承擔工程，對政府極不公平，港鐵毋須承擔責任，認為將來不可能再透過委託協議興建鐵路。

對於844億元的封頂價，田北辰認為港鐵已「計得好盡」，最終應不用承擔任何費用，完

全「功成身退」。他又指出，即使政府循法律途徑向港鐵追討，可能需要一段長時間，若用完備用撥款，承建商可能醞釀離場，屆時再繼續工程也需要過百億元。他坦言，政府「實在無時間與港鐵再拖下去」，亦不可能使工程最終「爛尾」收場。

麥萃才：收息填氹是無奈

浸會大學財務及決策學系副教授麥萃才表示，政府收取特別股息以解決高鐵工程超支，屬「無辦法中的辦法」的技術性安排。他解釋指出，小

股東雖獲派息，但日後面對的股本風險會增加，如港鐵日後營運高鐵項目收益不足以償還債務的本金及利息，可能會影響股東利益；而政府雖然承擔超支的支出，但毋須在庫房「額外用錢」解決問題。恒生管理學院商學院院長蘇偉文認為，政府「一邊收息，一邊界錢」，等於由政府一力承擔超支費用。

立法會主席曾鈺成被問到議會會否再出現拉布以致拖延撥款時表示，不適宜作出評論。他又認為，立法會內不同議員對事件可能有不同看法，會按一般程序處理，由議員決定如何處理。