

梁振英：高鐵「封頂」保障納稅人

項目對港發展具重大作用 確定完工期值社會支持



■梁振英昨日表示，政府與港鐵公司就廣深港高速鐵路香港段工程訂定新協議，為工程委託費「封頂」，並確定完工日期。新協議更能保障納稅人權益，值得市民支持。

中通社

香港文匯報訊（記者 文森、李自明）香港特區政府與地鐵公司（港鐵）就廣深港高鐵香港段工程達成新協議，並為工程項目造價「封頂」。行政長官梁振英昨日強調，高鐵對香港社會未來發展有重大作用，新協議為造價新增「封頂」條款，並確定工程完工日期，較5年前簽訂的委託協議有更明確規定，深信新協議更能保障納稅人權益，協議值得社會支持。

梁振英昨日出席行政會議前會見傳媒時指出，高鐵對香港社會未來發展有重大作用，特區政府5年前與港鐵簽訂的委託協議中訂定法律責任，當中未有對工程造價訂明「封頂」條款，但前日宣佈的新協議新增「封頂」條款，同時確定了完工日期，認為協議值得社會支持，「對特區政府來說，就完工日期和最後的工程造價都有了一個比之前所簽的協議更加明確的規定，因此，這個協議是值得大家支持的。」

若不簽協議 難訂完工期

對於外界質疑特區政府「玩弄財技」，把超支造價變相由納稅人「找數」，梁振英回應時強調，新協議更能保障納稅人權益，「對特區政府、對納稅人來講，昨日（上月30日）簽訂的協議是『封頂』的。如果不簽這協議，不知最後工

程造價是多少。因此，這協議更加能夠保障納稅人的權益，亦可以訂定最後完工的日期是何時。協議是值得大家支持的。」

張炳良：兼顧各方務實安排

運輸及房屋局局長張炳良昨日在一個電台節目上則指，新協議及派息安排屬可兼顧各方的務實安排，並非「財技」。他指出，港鐵是上市公司，要照顧整體的利益，「雖然政府是港鐵大股東，也不能壓迫小股東。」他又重申，如果立法會不批准追加撥款，政府沒有其他方案。

他又強調，待高鐵於2018年通車後，將透過法律程序向港鐵追討責任問題，並就港鐵需否作出賠償及賠償金額多少作出仲裁。政府認為，港鐵的賠償額是可以較給予港鐵的項目管理費約65億元為高，因為要視乎港鐵有何實際責任，「不應

因為管理費這個上限，便限制了港鐵公司應有的責任。」

「一地兩檢」需符基本法

對於高鐵「一地兩檢」問題，張炳良拒絕透露與內地部門商討的細節，也沒有確認是否需要釋法處理，僅稱自己並非最佳人選講述相關事宜。他又引述早前律政司司長袁國強指，任何最後得出來的安排，都要以符合基本法為依歸。

被問及如果最後要以釋法來處理問題，是否比工程爛尾、「賠了夫人又折兵」更加嚴重？張炳良指出，現時不能拒露與內地部委商討的內容，因為很多商討都是涉及很多輪且反反覆覆。現要待港府最後與中央部委商討好有關落實「一地兩檢」安排，相信屆時一定會有充分時間及資料，讓社會討論這問題。

獲撥款難度大 陳恒鏞未樂觀

香港文匯報訊（記者 文森）香港特區政府及港鐵公司就解決高鐵香港段超支提出的方案，必須獲得立法會及港鐵股東大會通過。民建聯立法會議員陳恒鏞昨日坦言，高鐵能否獲得撥款繼續工程難關重重，現時未感樂觀，他會考慮社會意向才決定是否支持。新民黨議員田北辰認為，現時最擔心是「一地兩檢」問題，相信此乃政府能否獲財委會撥款的最大「戰場」及關鍵。

本身是立法會鐵路事宜小組委員會主席的陳恒鏞表示，本周五的小組委員會會議將全程討論高鐵問題，應有充足時間讓議員討論；若時間仍不夠，會再安排召開特別會議繼續。項目現時仍要經工務小組及財委會繼續討論，陳恒鏞形容高鐵撥款能否獲批仍「難關重重」，現時未感樂觀。

他又指出，高鐵工程已完成約75%，希望大眾能客觀及理性地討論未來如何走下去。而政府向立法會申請撥款時，需交代「一地兩檢」問題，他會聽取其他議員提出的意見及了解社會意向，去決定是否支持撥款。

田北辰：「一地兩檢」是關鍵

立法會交通事務委員會主席田北辰昨日在電台節目上表明，是否支持撥款需視乎政府就「一地兩檢」的交代。他指出，明年2月政府向財委會申請追加撥款時，必須交代「一地兩檢」方案，因高鐵若無「一地兩檢」，相信會成為國際笑話，亦相信此乃否獲財委會撥款的最大「戰場」及關鍵。

田北辰表示，政府與港鐵達成的協議將高鐵香港段工程費「封頂」為844.2億元，超支近200億元，數額並非不能接受，最重要是港鐵肯承認失誤及承擔責任。至於政府與港鐵需各自承擔多少超支金額，則留待法庭判決。

他又說，政府表面上因獲派息而沒有損失，但實際上獲派的股息會撥作興建醫院或學校等用途，現時卻像變成是高鐵的「專款專用」，用作「填氹」。民主黨胡志偉亦指出，若無「一地兩檢」方案，申請追加撥款有非常大的難度，「泛民」不可能支持。



■田北辰(左)指「一地兩檢」方案是支持撥款的關鍵。右為陳恒鏞。

莫雪芝攝



■張炳良（右）及馬時亨昨日接受電台訪問。

港鐵否認玩「財技」 稱尊重仲裁決定

香港文匯報訊（記者 文森）港鐵公司願意在844.2億元水平為廣深港高鐵香港段工程費用「封頂」，現時超支的196億元又與港鐵向特區政府派發的特別股息款額相若。港鐵候任主席馬時亨否認有關安排是「財技」，形容「個數咁咁得咁巧」。他又表明，港鐵會尊重仲裁的決定，若最終認為港鐵需負擔部分超支責任，港鐵會從項目管理費中「嘔返出嚟」。

馬時亨：個數咁咁得咁巧

港鐵計劃向22萬名小股東及機構投資者派發特別股息每股4.4元，政府作為港鐵大股東，可收息約195.1億元，與超支金額196億差不多。馬時亨昨日在一個電台節目上承認，因需兼顧各方利益，故建議向小股東派發特別股息作為同意「封頂」協議的誘因，並非故意要向港府派息195.1億元，只是「個數咁咁得咁巧」。

馬時亨反問，若只是按原有協議要求政府追加撥款，再超支又沒有港鐵承諾「封頂」，「你估計在立法會通過的成數高？還是我們現在這個方案的成數高？」

他又否認此安排是「財技」，指港鐵財政穩健，6月時負債率只有9%，若小股東批准因應高鐵工程同意借錢派息，負債率雖會增至29%，但與其他

同類公司相比，港鐵負債率仍屬於低水平。

他亦認為此方案不會對公司評級造成影響，將來的融資成本也不會大增，且因方案可將股東的回報率由7%增加至8%，對運用資本更有利。

若擔超支責任 港鐵「嘔返出嚟」

對於政府表明工程完成後會以仲裁方式解決分歧，馬時亨指港鐵會尊重仲裁的決定，若最終認為港鐵需負擔部分超支責任，港鐵會從項目管理費中「嘔返出嚟」，「若費用超出管理費總額，港鐵會尋求小股東批准支付賠償，不存在港鐵『着數晒』的問題。」

大橋追加撥款審議 運房局料54.6億夠用 機管局拍心口：「三跑」不會淪「高鐵翻版」



■施工中的港珠澳大橋。

資料圖片

香港文匯報訊（記者 文森）港珠澳大橋工程障礙重重，港府昨日再向立法會工務小組申請約54.6億元追加撥款，並指若未能及時取得撥款，將對工程有嚴重影響，同時需要在合約中刪除通車初期沒有即時需要的設施，屆時「口岸運作會很有問題」。運輸及房屋局副局長邱誠武表示，若撥款獲批，看不到通車前還需再增加撥款，委員會將於下周三繼續審議有關申請。

立法會工務小組委員會昨日審議政府就港珠澳大橋填海及口岸設施工程54.6億元追加撥款的申請。若申請獲通過，工程的核准預算將由304.3億元增至358.9億元。邱誠武在會議上表示，若未能及時取得撥款，將對工程有嚴重影響。

他又指，有關項目已於今年1月獲交

通事務委員會通過，而當局在6月首次向工務小組申請追加撥款，但因有議員提出中止討論的動議，以致拖延至今。

已含應付預計風險開支

他補充指，追加撥款主要是由於上蓋工程的回標價格較預期高，重申工程延遲完工對核准預算並無影響，而申請所追加款額也沒有因此增加，現時申請的額外撥款已包括需要應付預計的風險開支。

若短期無撥款 或刪口岸設施

路政署署長劉家強表示，若不能在短時間內取得撥款，便需要在合約中刪除通車初期沒有即時需要的設施，例如一些檢查亭的數量要減少至只能勉強應付通車初期需要，使用量稍有

增長都會不勝負荷，「可能減至停車場也沒有。」

他表示，此舉會導致整個口岸只能勉強運作，情況將非常不理想，「口岸運作會很有問題，路政署亦會無法應付可能出現的新風險。」

測量及都市規劃界議員謝偉銓認為政府應該一早知道導致工程延誤的因素，如不穩定的物料供應、短缺勞工及環保規定等，不知道追加數目是否「埋得到單」。金融服務界立法會議員張華峰建議考慮仿照高鐵做法，將預算「封頂」，令政府不用再向立法會申請追加撥款。

邱誠武回應指大橋工程管理及拓造方法與高鐵不同，又指若今次追加撥款獲批，看不到通車前還需再增加撥款。



■立法會工務小組審議港珠澳大橋填海及口岸設施。

莫雪芝攝

香港文匯報訊（記者 文森）廣深港高鐵香港段工程大幅超支，惹來滿城風雨，另一項即將上馬的大型基建項目、機場第三條跑道擴建造價同樣大增67%，目前估算需耗資1,415億元興建，同樣引起不少爭議。多名議員昨日在立法會一個會議上質疑「三跑」工程會變成「高鐵翻版」，浪費納稅人金錢。機場管理局表示，工程預算經過多重獨立顧問確定，有信心預算屬合理。

立法會跟進香港國際機場第三跑道系統相關事宜小組委員會，昨展開會討論「三跑」的工程範圍及造價問題。由於根據最新估算，「三跑」造價已由原來的845億元大幅增至1,415億元，當中單是填海工程已佔去562億元，啟用8年的二號客運大樓亦需花費165億元擴建，多名議員均擔心工程最後會如高鐵一樣大幅超支，變成「高鐵翻版」。

建築、測量及都市規劃界議員謝偉銓質疑用什麼措施及安排，以防止類似高鐵超支的情況發生。新民黨田北辰指香港已蹉跎很多歲月，不應再拖慢基建發展，錯失提升競爭力及生產力的機會。旅遊界姚思榮亦指本港旅遊業已不能再受折騰，呼籲議員從香港經濟旅遊發展的角度考慮。

另有議員指出，目前建造業人手及物料短缺，加上政府仍未解決空域限制問題，因此應該押後「三跑」工程，否則多個工程同時進行，只會搶高造價；工程超支亦需納稅人承擔，擔心納稅人的錢如「倒落鹹水海」。

邱誠武：融資不同 獨立顧問預算

運輸及房屋局副局長邱誠武回應指出，「三



■立法會昨日討論「三跑」的工程範圍及造價問題。

莫雪芝攝

跑」融資安排與港鐵參與高鐵工程的模式不同，機管局基於本身財政狀況融資及動用本身資金，有市場力量控制好工序及成本，當局亦已下設小組及外聘顧問進行監督工作。

機管局行政總裁林天福則表示，明白社會關注大型工程出現超支情況，強調「三跑」造價預算經過多重獨立顧問確定，有信心預算屬合理，「我們現時需要做的，是做好前期各種風險管理，將超支風險減到最低。」

擬聘顧問公司監察施工進度

另外，機管局計劃聘請顧問公司監察整體施工进度，特別是有關控制成本及工程質量，預計首份合約在明年展開，估計費用逾1億元。公黨郭家麒最後提要求押後「三跑」工程的無約束力議案，議案最終在5票贊成、13票反對下遭否決。