

「神十一」飛行任務圓滿成功意義重大

神舟十一號飛船返回艙昨日在內蒙古安全著陸，標誌著天宮二號與神舟十一號載人飛行任務圓滿成功，中國載人航天工程取得具有決定性意義的重要成果，為今後中國太空站的建造、運營奠定更加堅實的基礎，中國躋身世界航天科技強國又邁進了一步。香港不乏科技人才和成果，應該積極參與國家的科技事業，為香港開拓創新經濟創造更大的空間。

神舟十一號的太空飛行具有三大意義：一是與天宮二號成功實現對接，提供人員和物資往返運輸，為中國掌握太空站的交會對接和載人飛船返回技術奠定基礎；二是景海鵬、陳冬兩名太空人歷時33天的太空之旅，創下中國太空人在太空逗留的最長紀錄，考核太空人在生活、工作和健康的保障能力及執行任務能力，為中國太空人長期在太空站駐留做準備；三是開展航天醫學、空間科學、在軌維修等實驗，為中國利用太空站開發新科技進行大膽嘗試。神舟十一號太空飛行任務圓滿完成，新一代運載火箭「長征五號」也成功升空，廣袤的太空出現更多、更活躍的中國身影。中國的航天事業正自信十足、穩步有序地實現一個又一個的騰飛和跨越，中華民族的航天夢，在深邃的宇宙太空飛得越來越高、越來越遠。

中共中央、國務院、中央軍委在賀電中也指出，天宮二號和神舟十一號載人飛行任務首次實現了中國航天員中期在軌駐留，並開展一批體現國際科學前沿和高新技術發展方向的空間科學與應用任務，標誌著中國載人航天工程取得了新的重大進展。這是建設创新型國家和世界科技強國的最新成果，是中國人民攀登世界科技高峰的最新成就。

此次太空任務取得成功，港人與有榮焉。因為兩名太空人在天宮二號展開的一連串科學實驗，其中就有來自香港中學生的意念和設計。香港的年輕人依託國家的太空探索能力，有機會驗證自己的科技設想，實現夢想。其實，香港不乏科技人才，更有不少具世界尖端水平的科技成果。本港有大學開發的太空技術，曾被歐洲太空總署運用於在火星的探索任務。國家太空科技發展提供了難得機會，香港有技術、有人才，要運用好「一國兩制」的優勢，排除政爭干擾，主動融入國家科技發展的大潮之中，把香港的科技成果與國家日益進步的科技事業相結合，推動香港創新創意的風氣，促進香港經濟升級轉型，持續提升整體競爭力，為年輕人創造更多發展機會，也為國家和香港的繁榮發展作出更大貢獻。

切實解決大型工程超支問題

昨天有傳媒報道指港鐵沙中線可能出現高達200億元的嚴重超支，令輿論再次高度關注本港大型基建工程的超支問題。客觀而言，由於大型工程工期較長，不可控的因素較多，出現一些延誤和超支在所難免。但是，對於數額巨大的超支和數年以上的延誤，政府有關部門就必須予以高度重視並採取積極措施，有效地推動工程建設速度，盡量減少公帑的超支。同時，對於超支和延誤項目，也應該查明原因，根據合約進行有效問責。另外，還要提高工程項目的透明度，讓社會大眾了解施工的進展情況，這也是一種有效的監察。

香港近年來大型基建工程的延誤及超支屢屢發生，有些項目超支的數額更令人震驚。有傳媒報道，連番出現工程延誤的沙田至中環線，估計會錄得高達200億元的超支，令該項工程的整體造價由798億上升到接近1000億，不僅成為本港造價最高的鐵路項目，在世界上也是名列前茅。運輸及房屋局局長張炳良對此也證實由於多個因素影響，沙中線造價的確會高於原本估算，但確切數額仍要等候港鐵公司評估報告。顯然，這個項目的嚴重超支，已經是不爭的事實。平時我們運用一分一毫的公帑都要非常小心，力求少花錢、多辦事，但一個項目就大花灑地多用了200億，可以說是把許多人的努

力在一瞬間就一筆勾銷了，香港財政還有多少個200億呢？因此，許多市民聞之都非常不滿，強烈要求政府有關部門必須查明超支原因，對於失職者要進行嚴肅問責。

當然，大型工程超支的原因是非常複雜的，一方面是客觀因素影響，由於一些無法預計的情況，包括處理相關司法覆核，以及公眾諮詢期延長等因素。加上在施工過程中也有可能遇到一些事先沒有估計到的困難，如岩土情況或惡劣的天氣等等，導致工期延長，有關開支就不得不相應增加；另一方面，就是一些人為的因素，包括監管不到位，沒有及時察覺到可能超支的情況，從而未能採取有效措施，盡量減少超支及延誤。對於前者，社會大眾是理解的，但是，從過去的例子看，高鐵香港段的超支及延誤，就是有着嚴重的人為失誤因素，當局也已經作出了必要的處理。至於沙中線的嚴重超支問題，有關當局也應進行深入的調查並採取積極有效的措施，既要盡量加快工程建設的進度，有效減少超支，更要查明原因，追究責任，對失職者給予必要的處分，以扭轉這種對公帑嚴重超支漠不關心、得過且過的官僚主義作風，避免由於人為因素導致凡工程必超支、延誤的惡性循環。

沙中線或千億埋單 貴過高鐵

會展站延至明年7月動工「南北走廊」僅完成40%

香港文匯報訊（記者 高俊威）港鐵正密鑼緊鼓進行的沙中線工程，早已預告會因土瓜灣站考古遺址等問題出現超支。不過有消息指，沙中線最新超支金額或高達200億元，比廣深港高鐵香港段的196億元更多，令造價由之前預計的798億元，或增至達1,000億元，成為本港歷來最昂貴鐵路項目。港鐵回應時未有透露超支金額，只解釋因會展站工地延遲至明年7月移交，加上「南北走廊」工程只完成40%，因此造價估算只能於明年下半年完成。

港鐵原先預計於今年首季完成沙中線的造價估算，之後卻表示要待第二季才能完成檢討。但在3個多月前舉行的業績大會上，港鐵卻宣佈要在明年下半年才能得出較準確估算，又表明沙中線造價將「顯著上調」。

據運輸及房屋局及港鐵於9月向立法會提交的文件指出，土瓜灣地盤的考古發現，已令沙中線工程開支額外增加41億元，加上金鐘站擴建等前期工程超支13億元以上，意味超支金額最少已達54億元。

消息指港鐵內部審核出問題

惟昨日有報道引述消息指，沙中線實際超支金額，遠較以上估計嚴重，經港鐵內部初步估算，預料超支最少達200億元，而原因除了工程問題，很大程度是由於港鐵內部的審核制度出現問題，未有及時察覺工程的成本控制欠妥，到近期發現時，已難以挽救。

港鐵回應傳媒查詢時，始終未有透露超支金額，只表示在中期業績報告已指出，由於沙中線工程持續面對挑戰，因此造價估算有可能需顯著上調，以涵蓋在土瓜灣站工地一帶考古發現的額外41億元開支，以及就會展站工地延遲移交、早前未預計的會展站

上蓋相關地基工程及其他因素，例如本港建築業勞動力短缺等的額外開支。

港鐵表示，已按季向立法會匯報工程最新進度，又在較早先知會政府將進行詳細造價評估。只是由於工程複雜，以及上述不確定因素仍然存在，包括會展站工地延遲移交，預計最後一幅工地在明年7月才可移交予沙中線工程；再加上「南北走廊」工程截至9月底只完成40%，故造價估算只能於明年下半年完成，之後會正式向政府提交。

港鐵稱完善管治框架控成本

對於有意見批評政府與港鐵簽訂之建造合約有問題，港鐵指出，不論是按「擁有權」模式或「服務經營權」模式推展的鐵路項目，港鐵均十分重視鐵路項目的監管及成本控制，並擁有完善管治框架及嚴謹程序，以監管採購、合約行政事宜及成本控制。

港鐵指，在「服務經營權」模式下進行的鐵路項目包括沙中線工程，港鐵有責任採用與其他鐵路項目相同的管理系統及程序，政府及其顧問亦有一套嚴謹的監管及核證系統。而港鐵會按委託協議繼續以最大努力推展項目，盡快完成工程。



■張炳良（左）強調路政署會監管工程，並高透明度地向社會交代工程進展。梁祖彝攝

■港鐵表示造價估算有可能需顯著上調，以涵蓋各種額外開支。圖為土瓜灣站附近發現的石井。資料圖片



田二少：超支200億屬樂觀估算

香港文匯報訊（記者 高俊威）有傳港鐵沙中線或出現巨額超支，立法會鐵路事宜小組委員會主席、新民黨田北辰表示，據他了解，沙中線工程目前仍未完成收地，超支200億元可能只是樂觀估算，並不準確。委員會副主席、民建聯劉國勳則要求港鐵盡快交代沙中線的最新工程進度及超支詳情。

田北辰指出，他於4月、5月時已聽聞沙中線出現超支問題，且情況愈來愈嚴重。他估計，在超出的200億元中，其中100億元直接或間接與古蹟保育及工程有關，餘下100億元則涉及港鐵的管理問題。

他又估計，現時沙中線因工程延誤超支的部分，約佔40億至50億元，不過港鐵仍未完成會展站的收地程序，加上距離完工尚有三四年，存在大量不確定性，所以超支200億元可能只是樂觀的估算，並不準確。

對於將來因港鐵內部問題出現的超支最終由誰負責，田北辰認為，這將成為政府和港鐵爭執的

重點。他期望，港鐵董事局成立監察新鐵路項目的專責小組，可對沙中線工程的超支情況起一定改善作用。

劉國勳促交代進度超支詳情

民建聯劉國勳則認為，事件反映港鐵在控制工程進度及成本，以及政府在監管方面均有不足，兩方面均應作出改善，並要求港鐵盡快交代最新的工程進度及超支詳情。

他又認為，從之前高鐵以及今次沙中線事件，可見政府和港鐵所簽訂的鐵路興建合約存在不善之處，實有需要作出檢討，以免日後重蹈覆轍。

民主黨胡志偉表示，港鐵在高鐵超支之後曾經承諾會謹慎控制開支，質疑港鐵的工程監管制度很有問題，沒有在高鐵事件中汲取教訓。他強調，沙中線早前因保育文物而超支是情有可原，今次港鐵及政府有責任向公眾交代超支原因。

張炳良：確實造價待明年公佈



對於有報道指港鐵沙中線項目或超支逾200億元，港府運輸及房屋局局長張炳良回應指，港鐵早已表明沙中線造價會較原先估計超出許多，但目前仍需待港鐵公司完成評估，才會有確切數字，因此他不會就報道所指的超支數額作出評論及揣測，但就強調路政署會監管工程，並高透明度地向社會交代工程進展。

張炳良昨日出席立法會交通事務委員會會議後，被記者問及有傳言指沙中線或超支200億元時坦言，他不知道此數據的基礎如何，故不會作出評論及揣測。

但他指出，根據今年港鐵公司股東大會發表的周年報告，已提及沙中線項目的估計費用，較原先估計超出許多，但具體程度或原因，需等待港鐵完成評估。

他透露，政府已向港鐵了解，港鐵指仍需時間詳細評估整個項目的最後費用估算，需待明年稍後時間

才能完成，只因沙中線的施工期比較長，需面對很多不同的變數。

他解釋，大家都知道沙中線造價超出原本估算，除了曾在土瓜灣站發現考古遺址，令工程整整遲了一年，致超支41億元，另外在維多利亞灣曾發現金屬物品，令灣仔北土地延遲交還，亦導致開支增加。

他續說，還有何文田站、金鐘站工程的費用壓力，以及會展站上蓋發展等，這些因素均會對工程本身費用造成影響。需待港鐵完成評估並提交予政府，惟因評估未完成，政府至今未收到報告。

路政署會監管工程

張炳良強調，路政署會對工程進行監管，政府亦有監察及核證顧問檢視港鐵提交的資料。現時政府每季會向立法會鐵路事宜小組委員會提交報告，且無論政府還是港鐵公司，都會接受議員各方面的提問，因此任何有關工程進展所遇到的困難，都會高透明度地向社會作出交代。 ■記者 高俊威

公帑補助增至4.1億 免離島渡輪大加價

辦商需大幅加價約30%。

倡發還半數新船新設備投資

為紓緩加幅，張炳良表示，政府建議繼續向營辦商提供特別協助措施，且為鼓勵營辦商引入新船或優化服務、設施或設備，建議加入新項目，即發還半數上述資本投資的折舊開支。

政府預計，下一個牌照期的特別協助措施所需款項約4.1億元，比現行牌照期約補助1.9億元，增逾一倍。

不過他直言，即使政府大幅增加補助，營辦商經營成本大幅上升，仍對票價構成壓力，加上渡輪乘客亦需適度承擔票價責任，因此政府打算批准6條航線加價平均約4%。而6條航線上次是在2014年中加價，當時加幅

約5%至6%，相隔3年，加幅亦低於同期7.4%綜合消費物價指數的估算累計增幅。

盈利超估算會與乘客對分

他又透露，下一個牌照期會沿用利潤分享機制，若營辦商錄得超出續牌時估算盈利率的盈利，營辦商會透過票價優惠，與乘客對分「額外盈利」。

委員會委員、民建聯周浩鼎認為，政府現時是直接與營運航線的船公司商討續約條件，但若是進行公開招標，並提及政府會提供補助設施及允許加價，相信或會吸引新公司投標，提升服務質素。

另一委員、來自航運交界界的自由黨黃志明指出，船公司的營運成本日益上升，建議船公司累計下來得出的盈利，可留待下次續約時回饋市民。



■易志明建議船公司累計下來得出的盈利，可留待下次續約時回饋市民。梁祖彝攝