

勿阻基建工程窒礙香港發展

工程界社促會義務秘書李炳權工程師

立法會財委會近年批出新工程項目撥款從 2011/2012 年度的 1,600 億元，到 2012/2013 年度的 909 億元，至 2013/2014 年更降至 36 億元。過去兩年受「拉布」影響，批出的新工程項目跌至新低點，這是今屆立法會的「新景象」。今年度 2014/2015 年剛開始，部分立法會議員已說明會採取不合作行動，提出大量動議，務求不通過他們認為富爭議性的項目；有些議員更歪理連篇，說「拉布」可以使政府重新規劃項目時間表，不至於工作量太多、太集中。

世界經濟論壇發表的全球競爭力報告，把基礎建設定為反映每個國家或地區競爭力的第二條支柱，並指出廣泛而有效的基建對保證經濟有效運作至為關鍵，發展完備的交通和通訊基建網路，是經濟活動和服務核心的先決條件。香港從七十年代發展到今天，完善的基建是發展不可多得元素之一；過去三年，香港在全球競爭力報告中的基礎建設部分維持全球首位，這是由於香港特區政府一直致力投資發展基礎建設，以提升社會整體運作效率及維持香港的長遠競爭力。

多項基建 須早上馬

據了解，今年度的基礎建設項目須向立法會財委會申請撥款的主要包括擴建三個堆填區及興建焚化爐、土地供應、口岸基建及相關設施。眾所周知，處理廢物須要多管齊下，包括源頭減廢、回收再用、處理基建等，擴建堆填區和興建焚化爐必須盡早上馬，否則每天收集的垃圾沒法處理。

此外，隨著生活環境改善和經濟發展的需求，我們須要增加土地興建房屋、辦公樓、社區設施；除了徵收和整合土地外，還須要填海提供土地，因為從研究、規劃、諮詢、設計及建造，往往需時超過十五年才能得出可供使用的土地，現在的可用土地不足，對於增加土地供應的相關工程應該盡早展開。同時，口岸基建和相關設施不但便利市民和貨物往來香港與珠三角各地，更可推動香港的經濟發展，促進改善香港市民的生活水平。

最近有報導指一些大型基建超支和延誤，並作出很多不同層面的批評；但有些評論並不合理，反而顯示評論者對基建工程應有的流程不了解和對實施的步驟不熟悉。因應工程的複雜程度和建造期對市民帶來的影響，一般基建工程項目均需要三年或以上的施工期，確保對市民的日常生活影響減至最少。

由於工程施工期長，承建商的建造費用均會因應物價指數升跌而調整，這是一種對合約雙方承擔風險較為公平的方法。制訂工程項目預算時，均會包括預測未來物價的升降，但這只是預算而已，沒有專家可以準確預測未來數年的物價升降幅度。

最近討論的基建項目，多是在 2009 至 2010 年經濟低迷期間招標興建的，及後香港經濟好轉，物價上升幅度並非工程項目申請撥款時已可預測；有些項目面對司法覆核、撥款延遲或徵收土地延誤，以致完工期也受拖延，建造費用上升是必然的。

此外，有些工程須用上新的建造方法以減低對環境的影響，所需的相關費用和時間也不一定能夠於預算時便可準確計算出來，這類工程項目延誤和超出預算是可以理解的。

例如中環一灣仔繞道是解決港島北部東西走向交通擠塞問題的基建，可完善港島幹道欠缺的一段，早於九十年代已開始研究和規劃，但受到保護維港人士反對，經過多番爭論和論證，工程最終裁定具有凌駕性需要，而且所需的填海面積已屬最少，項目終於可以動工；可是工程展開後，一些人反對清拆皇后碼頭，工程一度須一度拖延。這項方便市民生活的基建，遭一些反對者阻撓大約十年，希望立法會財委會能夠通過額外撥款，讓中環一灣仔繞道得以順利完工，早日紓緩港島北的交通擠塞問題。

時間成本 難作預料

也有評論認為勘探不足，導致工程展開後要更改施工方法或增加成本和時間。一般工程項目會於研究和設計階段進行初步勘探，以便深入了解地質情況和現有的地下設施。但是勘探要因應實際情況進行，例如不可能把一些繁忙道路（如佐敦道）封閉以方便勘探。高鐵西九龍站施工展開後，須騰出地方把佐敦道向北臨時改道，以興建穿過佐敦道地下的西九龍站。開挖時發現佐敦道下的石層比預算為高，而且非常堅硬，由於地質情況變化萬千而不規則。須要增加成本和時間清除岩石，所以不能說為施工前勘探不足。

香港的發展，一直有賴及時興建必需的基建項目，將來同樣需要基建設施，為市民帶來便捷的交通設施和促進發展。我們沒有興建所謂的「大白象」，所有基建都是必需的，就像 2003 年西鐵通車時有人批評太少人使用，但是西鐵確實為新界西北部的市民與九龍和其他地區增強聯繫，提供便捷的交通工具和促進經濟發展。到今天，我們要求港鐵加密班次和增加列車車卡，以增載入客量。

我懇請立法會議員和反對者不要阻擾基建項目的推展，不要成為阻礙香港發展的千古罪人。

(1,882 字)