

第 4 章

香港特別行政區政府

基本工程儲備基金

政府總部

工務局

政府部門

路政署

興建卑路乍灣連接路

興建卑路乍灣連接路

目 錄

	段 數
撮要及主要審計結果	
引言	1–4
帳目審查	5
承建商對錯誤的工料清單所列價率的建議	6
標書審查	7–9
承建商的建議	10–11
向中央投標委員會提交的標書	12–14
27 個錯誤的工料清單所列價率項目的實際工料數量與清單所列 數量變更極大	15–17
審計署就承建商的建議作出的意見	18–20
審計署就承建商的建議作出的建議	21
一般工地清理的計量	22–24
計量的爭議	25–26
審計署對一般工地清理的計量的意見	27
審計署對一般工地清理的計量的建議	28
臨時填沙平台	29–31
臨時平台是否計量項目的爭議	32–33
審計署對臨時平台的意見	34
審計署對臨時平台的建議	35
打樁工程的工料清單所列數量	
打樁工程	36
打樁工程的工料清單所列價率不合理地低	37
打樁工程的工料清單所列數量的變更	38–41
審計署對打樁工程的工料清單所列數量的意見	42
審計署對打樁工程的工料清單所列數量的建議	43

目 錄 (續)

	段 數
當局的回應	44–46
附錄 A : 工料清單所列價率不合理地高的項目——實際數量和原擬價率	
附錄 B : 工料清單所列價率不合理地低的項目——如承建商的建議獲接納而應付還予政府的款額	
附錄 C : 標準計量方法第 17.8 及 17.9 段摘要及修訂	
附錄 D : 打樁工程兩個部分的實際數量	
附錄 E : 大事年表	
附錄 F : 中文版從略	

興建卑路乍灣連接路

撮要和主要審計結果

A. 引言 卑路乍灣填海工程所提供土地，是用作興建一條雙程分隔車路(卑路乍灣連接路)，以連接干諾道西與堅尼地城的士美菲路延展部分。一九九三年五月，路政署批出價值3.035億元的合約(合約)予出價最低的投標者(承建商)，以興建卑路乍灣連接路。合約工程於一九九三年五月展開，並於一九九七年一月大致竣工。施工期間，政府與承建商曾發生爭議，涉及工料清單上若干項目的估值。雙方的爭議透過仲裁解決。一九九八年六月，仲裁人裁定承建商有理。政府須支付1,360萬元予承建商以解決爭議。一九九九年五月，合約帳目最後結算為3.244億元(第1至4段)。

B. 帳目審查 審計署最近進行了一項審查，以確定引起爭議的原因，以及在日後的工程規劃及合約管理方面，是否有可汲取教訓和有可予改善的地方。審計結果概述於下文第C至E段。

C. 承建商對錯誤的工料清單所列價率的建議 承建商回覆工程師在審核標書期間的詢問時，承認其標書中有27個工料清單項目定價錯誤，這是由於編製工料清單時記載上的錯誤。這27個工料清單所列價率中，有5個不合理地高及22個不合理地低(錯誤的工料清單所列價率)。錯誤的工料清單所列價率與承建商原擬列入工料清單的價率(原擬價率)差幅極大。一九九三年一月，承建商就27個錯誤的工料清單所列價率提出建議。承建商的建議和結果如下：

——就5個不合理地高的工料清單所列價率，承建商建議，如實際工料數量超逾清單所列數量，則額外工料數量的價率可按原擬價率計算，而原擬價率較投標價率低出很多。然而，承建商的建議不獲路政署接納。最後發現，有2個工料清單所列價率不合理地高的項目的實際工料數量，較清單所列數量大出很多。鑑於工料數量增加，工程師認為工料清單所列價率不再適用，並下調工料清單所列價率。然而，承建商不同意工程師的意見，並稱應按工料清單所列價率計算。他就核證後少付的數額提出申索。其後爭議透過仲裁解決。仲裁人認為承建商有理，政府須繳付870萬元予承建商；及

——就22個不合理地低的工料清單所列價率，承建商建議，如實際的工料數量較清單所列數量低逾10%，政府會獲付還一筆按原擬價率與工料清單所列價率差額所計算的款項，上限為400萬元。然而，承建商的建議不

獲路政署接納。最後發現，20 個工料清單所列價率不合理地低的項目的實際工料數量較清單所列數量低逾 10%。如承建商的建議獲接納，應付還予政府的款項為 400 萬元 (第 9、10、15、16 及 18 段)。

D. 一般工地清理的計量 根據合約，計量一般工地清理，應按工地的總平面面積而從圖則計算出來 (即整個工地面積)，然而，工料清單所列數量只列出需要工地清理工作的某部分面積 (即部分工地)。投標者須要在工料清單上填上該等面積的價率。在合約期間，承建商使用實際面積計量一般工地清理，因此，須計量付款的總面積大幅增加。鑑於面積大幅增加，工程師認為工料清單所列價率不再適用，並下調工料清單所列價率。承建商與工程師發生爭議，承建商認為應使用工料清單所列價率，並申索經核證後少付的數額。雙方的爭議透過仲裁解決。仲裁人裁定承建商有理，政府須付款 300 萬元予承建商。一九九九年十二月，政府修訂計量方法，規定一般工地清理的價格應以一個總價項目計算 (第 27 段)。

E. 臨時填沙平台 路政署原先並沒有打算把臨時平台列為工料清單上的計量項目。然而，路政署在一九九二年十一月對標書作出兩項關於計量臨時工程的修訂。承建商聲稱，根據其中一項修訂，臨時平台應屬於須計量付款的項目。雙方的爭議透過仲裁解決，仲裁人裁定承建商有理，政府須就臨時平台支付 190 萬元予承建商。審計署認為如能透徹審核該兩項修訂，確保沒有不相符或含糊之處，便可避免發生此爭議 (第 32 至 34 段)。

F. 審計署的建議 審計署建議路政署署長應：

- (a) 如投標者提出建議以避免因錯誤的投標價率而可能引起的爭議，而其標書已獲推薦採納，嚴格審核其建議的利弊，並在批出合約前，向中央投標委員會呈交一份對有關建議的全面評核報告 (第 21 段第一分段)；
- (b) 時常嚴格審核工程項目工料數量的編算基準，確保使用正確基準計算 (第 28 段第一分段)；
- (c) 盡可能避免在招標工作展開後修訂招標文件 (第 35 段第一分段)；及
- (d) 如必須修訂招標文件，嚴格審核有關修訂，確保與其他招標條文相符，避免可能出現不相符或含糊之處 (第 35 段第二分段)。

G. 當局的回應 路政署署長大致上同意審計署所有的建議 (第 44 段)。工務局局長表示他已注意到審計署所作出的意見和建議 (第 45 段)。庫務局局長大致上同意審計署就承建商對錯誤的工料清單所列價率的建議作出的意見和建議 (第 46 段)。

引言

1. 卑路乍灣填海工程所提供土地，是用作興建一條雙程分隔車路（下稱卑路乍灣連接路），以連接干諾道西與堅尼地城的士美菲路延展部分（註 1）。填海工程亦提供土地，供堅尼地城海旁一帶的貨物裝卸活動遷移至新西區公共貨物裝卸區。卑路乍灣連接路及士美菲路延展部分為薄扶林道與干諾道西之間的車輛交通提供一條額外的行車走廊，同時亦有助改善西區的交通流量，並組成基本道路網的一部分，以紓緩西區海底隧道的交通。

2. **批准撥款** 立法會財務委員會曾三次批准撥款：

—— 一九九二年五月，財務委員會批准把“370CL —— 卑路乍灣填海計劃”及“503TH —— 卑路乍灣連接路”兩項工程提升為工務計劃甲級工程，而核准工程預算分別為 2.88 億元及 3,200 萬元；

—— 一九九三年五月，財務委員會批准增加“370CL —— 卑路乍灣填海計劃”的核准工程預算，由 2.88 億元增加 6,100 萬元至 3.49 億元，主要由於投標價格較高，以及包括一個臨時地區休憩地；及

—— 一九九六年十一月，財務委員會批准進一步增加“370CL —— 卑路乍灣填海計劃”的核准工程預算，由 3.49 億元增加 4,700 萬元至 3.96 億元，主要由於價格波動，以及為臨時地區休憩地提供額外和改良的設施。

3. **批出合約** 在工程顧問的協助下，路政署負責卑路乍灣填海計劃及卑路乍灣連接路的工程。一九九三年五月，路政署批出價值 3.035 億元的合約（下稱合約）予出價最低的投標者（下稱承建商），以進行卑路乍灣填海及卑路乍灣連接路的工程。工程顧問亦擔任合約的工程師（下稱工程師）。合約工程包括：

—— 填平卑路乍灣介乎石塘咀與堅尼地城之間面積 10.3 公頃的前濱及海床；

—— 興建卑路乍灣連接路；

—— 興建一條 936 米長的海堤；及

—— 興建新西區公共貨物裝卸區。

合約工程於一九九三年五月展開，並於一九九七年一月大致竣工。一九九五年九月，路政署把部分填海土地移交西區海底隧道專營公司，使專營公司可完成連接通往西區海底隧道的道路。一九九九年五月，合約帳目最後結算為 3.244 億元。中間內頁圖一展示卑路乍灣連接路的位置，中間內頁照片一則展示卑路乍灣連接路的概覽。

註 1：士美菲路延展部分是士美菲路由堅尼地城伸延至薄扶林道的一段延展部分。

4. **與承建商的爭議** 施工期間，政府與承建商曾發生爭議，涉及對工料清單(註2)上部分錯誤定價項目的重新定價、須計量付款的一般工地清理面積及一項臨時工程項目的估值。上述爭議透過仲裁解決。一九九八年六月，仲裁人裁定承建商有理。政府須支付1,360萬元予承建商以解決爭議(註3)，數目如下：

與承建商的爭議	付予承建商 的金額 (百萬元)
對工料清單所列價率錯誤項目的重新定價	8.7
須計量付款的一般工地清理面積	3.0
一項臨時工程項目的估值	1.9
總計	<u>13.6</u>

帳目審查

5. 審計署最近進行了一項審查，以確定：

- 引起有關工料清單所列價率、須計量付款的一般工地清理面積及一項臨時工程項目的估值等爭議的原因；及
- 在日後的工程規劃及合約管理方面，是否有可汲取教訓和有可予改善的地方。

承建商對錯誤的工料清單所列價率的建議

6. 在招標階段，工程師注意到承建商的標書中有多個工料清單所列價率看來不合理地高或低，或看來與工料清單中類似項目的價率不相符。承建商回覆工程師的詢問時，承認有27個工料清單所列價率不合理地高或低，這是由於編製工料清單時記載上的錯誤。承建商提出一項對該27個工料清單所列價率的建議，不過，該建議不獲接納。有關標書審查、承建商的建議和一項對過高價率的爭議詳情，載於下文第7至17段。

註2：合約的工料清單部分是一份項目清單，列出將會進行的工程詳情及估計所需工料數量。投標者必須就工料清單上每個項目定價，按需要計算每個項目的價格總和、每一頁的價格總和及整項工程的價格總和。工料清單可用來比較投標者的投標價，提供評估工程價值的方法，並作為評估工程更改時價格的基礎。

註3：政府與承建商亦曾就合約內若干工程的估值發生另一次爭議。政府及承建商最初同意透過調解解決爭議。調解人建議政府應付予承建商2,370萬元，另附加利息。政府拒絕調解人這項建議。其後，同一仲裁人裁定政府有理，爭議得以解決。

標書審查

7. 根據一九九二年九月的工務局科技通函第 27/92 號 (註 4)，按量數付款工程合約標書的審查和向中央投標委員會(註 5) 呈交標書評審報告的程序包括以下所述：

- (a) 查核所有標書中的數字計算；
- (b) 標書中的價率是不可更改，總投標價須在下述情況下才可調整：
 - (i) 每個項目的價格總和及每頁的價格總和所出現的錯誤須予更正，更正後的數額須轉計至工料清單摘要；
 - (ii) 如有每個項目的價格總和，但在數量旁並無註明價率，則總和除以數量所得之數會當作工料清單價率；及
 - (iii) 如沒有每個項目的價格總和，亦無在任何項目或數量旁註明價率，則工料清單價率會當作零；
- (c) 應經常以其他方法查核不切實際的工料清單價格或價率；
- (d) 更正錯誤和審查工料清單價率後，被委派的工程師應：
 - (i) 以書面通知各有關投標者任何定價過高或過低的工料清單項目；及
 - (ii) 要求各投標者以書面確定願意繼續投標或希望撤回標書 (註 6)；及
- (e) 投標者就更改原來建議或撤回投標而發出的所有書信，應呈交中央投標委員會。

8. **承建商對不合理的工料清單所列價率的解釋** 按照工務局科技通函第 27/92 號的規定，工程師審查承建商標書中的工料清單所列價率，並更正有關錯誤，包括每個項目的價格總和及每一頁的價格總和所出現的錯誤。工程師審查工料清單所列價率時，認為有 144 個價率看來不合理地高或低，或看來與其他類似項目的價率不相符。一九九三年一月，工程師要求承建商解釋該等工料清單所列價率不合理的原因。

9. 為此，承建商在兩封信中解釋工料清單所列價率不合理的原因，這兩封信其後成為合約一部分。承建商解釋的原因如下：

註 4：在評核承建商的標書時，工務局科技通函第 27/92 號仍是有效的。一九九八年十一月，該通函由現時仍然有效的工務局科技通函第 24/98 號取代。

註 5：中央投標委員會由庫務局局長出任主席，成員包括政府物料供應處處長、工務局局長或其代表、律政司一名成員和一名庫務局副局長。中央投標委員會負責就接納標書事宜向庫務局局長作出推薦。

註 6：這個程序已在一九九八年十一月由現時仍然有效的工務局科技通函第 24/98 號修訂。新程序規定，如果投標者決定不繼續投標，則當局應就可能的補救方法諮詢法律意見。

- 27 個不合理的工料清單所列價率是由於編製工料清單時記載上的錯誤 (下稱錯誤的工料清單所列價率)。在這 27 個不合理的工料清單所列價率中，承建商承認其中 5 個不合理地高，其餘 22 個則不合理地低；
- 承建商認為其他 117 個 (即 144 減 27) 工料清單所列價率是根據分判商的報價、土地狀況、施工時間和商業理由估計，所以不同意這些價率不合理，只有一個除外 (註 7)；及
- 承建商確定同意接納更正後的總投標價 3.035 億元。

承建商的建議

10. 承建商在一九九三年一月十四日致工程師的信件中，進一步解釋 27 個錯誤的工料清單所列價率。承建商提交這 27 個工料清單所列價率的細目，據他表示，他原擬把該等價率 (下稱原擬價率) 列入標書。原擬價率與標書中的價率差幅極大 (詳情見附錄 A 及 B)。根據工務局科技通函第 27/92 號，標書中的價率是不可更改的 (見上文第 7(b) 段)。不過，承建商在同一信件中向工程師提出建議，說明在什麼情況下，原擬價率適用於該 27 個工料清單項目的工料數量變更 (詳情見下文第 15 及 16 段)。

11. **承建商的建議不獲接納** 一九九三年一月二十六日，工程師通知路政署有關承建商就 27 個錯誤的工料清單所列價率提出的建議。然而，由於路政署不接納該項建議，因此建議並未列入合約內。

向中央投標委員會提交的標書

12. 一九九三年二月四日，路政署建議接納承建商提交索價 3.035 億元的標書，該份亦是索價最低的標書。一九九三年二月十一日，庫務局局長依據中央投標委員會的建議，批准向承建商批出合約。

13. **中央投標委員會未獲告知承建商的建議** 路政署在向中央投標委員會提交的標書評審報告內，並無一併提交承建商在一九九三年一月十四日發出有關錯誤的工料清單所列價率的信件 (見下文第 15 及 16 段)。因此，中央投標委員會並不知悉承建商的建議。

14. **工料清單所列價率不合理地高的項目因工料數量變更帶來的財政影響** 路政署在向中央投標委員會提交的標書評審報告內亦提到，就 43 個工料清單所列價率不合理地高的項目 (註 8) 而言，工程師已分析過工料數量變更帶來的財政影響。分析顯示：

註 7： 承建商承認其中一個項目的價率出錯，然而，承建商認為涉及的工料數量並不重大。

註 8： 正如上文第 8 段所述，工程師審核承建商標書的工料清單所列價率時，認為有 144 個項目的工料清單所列價率看來不合理地高或低，或看來與類似項目的價率不相符。工程師從中揀選 43 個項目進行財政分析。

- 工料清單項目的工料數量增減 10%，付予承建商的款項便會相應增加或減少 450 萬元；及
- 工料清單項目的工料數量增加的可能性並不高於減少的可能性。

27 個錯誤的工料清單所列價率項目的實際工料數量與清單所列數量變更極大

15. 如上文第 10 段所述，承建商在一九九三年一月十四日提出建議，說明在什麼情況下，原擬價率適用於 27 個錯誤的工料清單所列價率項目的工料數量變更。27 個工料清單項目中，其中 5 個項目的工料清單所列價率不合理地高。就這 5 個項目，承建商建議，如實際工料數量超逾工料清單所列數量，則額外工料的價率可按原擬價率計算。原擬價率較工料清單所列價率低出很多。然而，承建商的建議不獲路政署接納。最後發現，上述 5 個項目中有 2 項（即項目 5.1.44 及 5.2.14——見附錄 A）的實際工料數量較工料清單所列數量多出很多。鑑於工料數量增加，工程師援引合約條文，就工料清單項目重新定價（註 9），並以原擬價率（較工料清單所列價率低出很多）計算額外工料數量的價率。然而，承建商辯稱工料清單所列價率是合約價率，應用作計算額外工料數量的價值。他就核證後少付的數額提出申索。其後爭議透過仲裁解決。一九九八年六月，仲裁人裁定承建商有理，仲裁人指出，應以工料清單所列價率計算額外工料的價值。他認為工料數量增加並沒有導致工料清單所列價率不合理，因此，並無理由進行重新定價。結果，政府須繳付 870 萬元（註 10）予承建商來解決爭議。仲裁人認為理想的做法是應在訂定合約前，協議定出一個價率，在工料數量變更時使用。

16. 27 個項目中，有 22 個的工料清單所列價率不合理地低。就這 22 個項目，承建商建議，如實際工料數量較工料清單所列數量低逾 10%，政府會獲付還一筆按一條公式計算的款項，上限為 400 萬元。此舉的目的是，如該等工料的實際數量較工料清單所列數量為少時，可對政府未能就全數的工料清單所列數量享有工料清單所列價率低廉的好處，作出部分補償。承建商建議的公式如下：

$$\text{付還款項} = (\text{原擬價率} - \text{投標價率}) \times 0.75 \times (\text{工料清單所列數量的 90\%} - \text{實際工料數量})$$

註 9：根據合約，如就某項目所施行的工程的實際數量大幅多於或少於工料清單所列的數量，而工程師認為該等增加或減少令有關價率或項目變得不合理，則工程師必須根據工料清單所列價率，就該項目的價率釐定合適的增加或減少，並應通知承建商。

註 10：仲裁人裁定的款額計算方法如下：

$$\begin{aligned} & \text{核證後少付的數額} + \text{利息} + \text{價格波動} \\ &= 610 \text{ 萬元} + 210 \text{ 萬元} + 50 \text{ 萬元} \\ &= \underline{\underline{870 \text{ 萬元}}} \end{aligned}$$

然而，路政署亦不接納承建商的建議。最後發現，22 個項目中有 20 個的實際工料數量較工料清單所列數量低逾10% (詳情見附錄B)。如承建商的建議獲接納，付還予政府的款項應為 400 萬元。

17. *工務局法律諮詢部對合約有關重新定價的條文的評論* 一九九九年四月，路政署對合約內有關重新定價的條文表示關注。該署就其他國家的標準合約格式，如何處理因工料數量大幅改動而須修訂合約價率的問題，徵詢工務局法律諮詢部的意見。一九九九年五月，法律諮詢部告知路政署：

- 合約內有關重新定價的條文與英國土木工程師學會發出的《合約條款》其中一項條款十分接近；
- 有關重新定價的條款經常引起誤會，使人以為如工料數量變更，便可就工料清單上錯誤定價的項目重新定價；及
- 即使工料清單所列價率如何不合理，合約各方亦須遵照該價率辦理，除非他們已商定價率的變更。

審計署就承建商的建議作出的意見

18. 如上文第 9 及10 段所述，在承建商的標書中，有27個工料清單所列價率錯誤的項目 (5 個價率高及 22 個價率低)，其價率與原擬價率相差甚大。一九九三年一月十四日，承建商就錯誤的工料清單所列價率曾提交一項建議 (見上文第15 及 16 段)。要緊記的是，向中央投標委員會推薦採納的承建商標書的投標價為最低，即使承建商的建議獲採納，亦不會損害其他投標者的利益，更不會影響投標結果的公平性，所有投標者仍然在公平情況下競投。審計署認為，路政署原應採取更積極的行動去嚴格地審核承建商的建議，包括就建議的利弊及為使建議具有合約約束力而需要採取的行動向律政司尋求法律意見。

19. 就此而言，政府的工務工程採購政策是尋求具競爭力的投標，並選取最具經濟效益的投標。須要注意的是，政府在一九九七年十二月頒布了《物料供應及採購規例》來取代《物料供應規例》。《物料供應及採購規例》就部門評審投標時所須考慮的因素提供更多指引。有關投標者在截標後提交調低投標書價格的建議事宜，規例第 370(d) 條規定：

“ 除因計算上出錯而需作出更正外，部門不得在開標後及評審期間，接受投標者更改投標價。評審投標時，評審委員會只可根據最初的投標價 (已因應計算錯誤而調整) 去釐定投標書的價格評級。唯有在投標書已獲推薦採納的情況下，調低該份投標書價格的建議才會獲得考慮。” (審計署所強調的重點)

現今，如投標書已獲推薦採納，則工務部門必須考慮投標者在截標後提交調低該份投標書價格的建議。

20. 如上文第 13 段所述，中央投標委員會並不知悉承建商的建議。為使中央投標委員會能在獲得充足的資料下作出決定，審計署認為中央投標委員會應獲告知有關承建商的建議的資料。

審計署就承建商的建議作出的建議

21. 審計署建議路政署署長應：

- 如投標者提出建議以避免因錯誤的投標價率而可能引起的爭議，而其標書已獲推薦採納，嚴格審核其建議的利弊，並在批出合約前，向中央投標委員會呈交一份對有關建議的全面評核報告。與此同時，應小心確保投標者的價格評級不會受影響，而所有投標者均繼續在公平情況下競投；及
- 為使中央投標委員會能在獲得充足的資料下作出決定，在向中央投標委員會呈交投標推薦書時，提供充足的有關資料，包括投標者就更改原來建議而發出的所有書信。

一般工地清理的計量

22. 根據合約條款，承建商負責清理所有障礙物，以便進行工程。承建商應按工程師規定或批准的範圍清理工地內“所有固定和漂浮障礙物”，並應清理海床上的障礙物。

23. **計量方法** 合約屬於按量數付款工程合約，所以需要計量實際數量以計算付款數額。根據合約，計量方法應依據名為《土木工程的標準計量方法（一九八八年版）》（標準計量方法）的文件規定，並按工料清單的特別前言修訂。上述標準計量方法應當作合約一部分來閱覽和詮釋。對於一般工地清理工作的計量，經工料清單的特別前言修訂後的標準計量方法的有關條款訂明如下：

“計量一般工地清理，應按工地的總平面面積而從圖則計算出來，毋須扣減樓宇、建築物或現有車路的面積，一般工地清理不應計量另外的工地、海上採泥區或卸泥區的面積。”（註 11）

24. **修訂工料清單所列價率** 根據修訂後的標準計量方法條款，計量一般工地清理，應按總平面面積而從圖則計算出來（即整個工地面積 177 236 平方米）。不過，工料清單所列數量（110 318 平方米）的計算基準，只將有需要工地清理的面積，才會計算作須計量付款。根據實際總平面面積而計量的須付款的工地清理總面積是 177 236 平方米，較工料

註 11：一九八八年版的標準計量方法訂明，“計量一般工地清理，應按工地的總平面面積計算。”合約闡明該條款，指定按合約圖則計算，並訂明應該或不應該計量付款的情況。一九九二年，載有該條款的新版標準計量方法公布，一九九九年十二月，該條款修訂為規定一般工地清理應列為一個總價項目計算。

清單所列面積 110 318 平方米超出 66 918 平方米 (61%)。鑑於須計量付款的面積大幅增加，工程師認為工料清單所列價率不再適用，並下調工料清單所列價率及按修訂後的價率付款。修訂後的價率和實際數量與工料清單所列的價率和數量的比較載列於下文表一：

表一

一般工地清理 —— 修訂後的價率和
實際數量與工料清單所列的價率和數量的比較

工地 清理	工料清單 所列數量 (平方米)	實際數量 (平方米)	工料清單 所列價率 (元 平方米)	工程師 修訂的價率 (元 平方米)
地面面積	5 200	14 559	60	26.05
地面面積 (不包括在內—註)	—	3 842	—	7.18 (註)
海面面積	105 118	158 835	55	46.47
總計	<u>110 318</u>	<u>177 236</u>		

資料來源：路政署的記錄

註：工料清單並無包括工程中兩工段的一般工地清理。該價率是工程師在一份修訂令中所釐定的。

計量的爭議

25. 承建商不同意工程師修訂的價率，辯稱應使用工料清單所列價率，並申索經核證後少付的數額。雙方的爭議其後透過仲裁解決。仲裁人不同意工程師就數量增加致使工料清單所列價率不合理的見解，裁定承建商有理，政府須支付 300 萬元 (註 12) 予承建商以解決爭議。

26. 除了其他事項，仲裁人還表示：

註 12：仲裁人裁定的款額計算方法如下：

$$\begin{aligned}
 & \text{經核證後少付的數額} + \text{利息} + \text{價格波動} \\
 &= 200 \text{ 萬元} + 110 \text{ 萬元} - 10 \text{ 萬元} \\
 &= \underline{\underline{300 \text{ 萬元}}}
 \end{aligned}$$

- 雙方同意在額外的面積所進行的工作性質並不繁重，需要甚少工地清理。結果，工作輕易完成，但這樣並不致使工料清單所列價率不合理；及
- 標準計量方法規定在工料清單註明每平方米價率而非一個總價計算。一般工地清理工作原可輕易列為一個總價項目計算，但事實並非如此。

審計署對一般工地清理的計量的意見

27. 審計署注意到可從這次事件中汲取教訓。根據合約，計量一般工地清理，應按工地的總平面面積而從圖則計算出來(即整個工地面積 177 236 平方米)，不過，工料清單所列數量(110 318 平方米)只列出需要工地清理工作的面積。投標者只須提交該等面積的價格，在這情況下，須計量付款的工地清理總面積便增加 66 918 平方米(61%)。如上文第25段所述，仲裁人不同意工程師能因數量增加而修訂工料清單所列價率，並稱一般工地清理工作原可列為一個總價項目計算。結果，政府須支付 300 萬元予承建商。一九九九年十二月，政府修訂標準計量方法，規定日後一般工地清理應列為一個總價項目計算。

審計署對一般工地清理的計量的建議

28. 審計署建議路政署署長應：

- 時常嚴格審核工程項目工料數量的編算基準，確保使用正確基準計算，避免因計量數量的基準不相符而引起爭議；及
- 時常充分考慮把適當的工程項目，例如一般工地清理工作，列為合約上的總價項目計算。

臨時填沙平台

29. 根據合約，臨時工程這項名稱是指所有須就建築、完成和維修工程而進行的各類臨時工程。上文第 4 段曾提及，有關方面就一項興建臨時填沙平台的臨時工程項目的估值，發生爭議。興建該臨時平台的目的是在打樁工程進行期間，為海堤西端的樁柱提供承托。海堤竣工後，臨時平台便會拆卸。中間內頁圖二顯示海堤西端的橫切面，中間內頁照片二則顯示臨時填沙平台。爭議詳情載於下文第 30 至 33 段。

30. 根據標準計量方法，各項目的工料清單所列價率應包括所有有關臨時工程的價值，除非另有註明。因此，工料清單上毋須列出臨時工程項目以供計量和付款。

31. *臨時平台不擬列作計量項目* 招標期間，工程師回應查詢，於一九九二年十一月二十日向所有投標者發出信件，通知他們臨時平台將不予計量為須付款的項目。

臨時平台是否計量項目的爭議

32. 一九九二年十一月二十七日，路政署向所有投標者發出一份標書補篇，該標書補篇包括對標準計量方法其中兩個段落的修訂，內容有關臨時工程的計量。結果發現，承建商和路政署對修訂有不同的詮釋，雙方就臨時平台是否須予計量為付款項目的問題發生爭議。爭議的要點如下：

- **標準計量方法第 17.8 段的修訂** 標準計量方法第 17.8 段經修訂後，規定須就一組新工程“臨時回填”另設工料清單項目（詳情見附錄 C）。承建商認為該項修訂，是就標準計量方法對工料清單所列價率應包括臨時工程價值的規定，作出規定的例外的明示。他辯稱臨時平台是工料清單所遺漏的項目，應另予計量並付款。他就額外費用提出申索。不過，路政署並不同意臨時平台是遺漏項目。標準計量方法第 17.9 段的修訂（詳情見下文第二分段）顯示，工料清單所列價率應包括臨時工程的價值；及
- **標準計量方法第 17.9 段的修訂** 標準計量方法第 17.9 段經修訂後，規定“用於海洋構築物及填海的填料”項目，應包括興建臨時平台而進行的回填及其後平台的清拆工程（詳情見附錄 C）。路政署的詮釋是，經修訂的標準計量方法第 17.9 段已包括臨時平台。因此，臨時平台並非遺漏項目。路政署認為一九九二年十一月二十日的信件及標準計量方法清楚說明“工料清單所列價率應包括臨時工程的費用”，即臨時平台不須計量付款。承建商對此詮釋提出爭議。

33. **臨時平台的爭議透過仲裁解決** 有關臨時平台是否計量項目的爭議終透過仲裁解決。仲裁人裁定承建商有理。政府須就臨時平台支付 190 萬元（註 13）予承建商。仲裁人認為：

- 根據合約規定，如標準計量方法與標準計量方法的修訂兩者出現不相符之處，則應以修訂內容為準。不過，仲裁人認為兩項修訂明顯有不相符或含糊之處。這是因為其中一項修訂規定須提供臨時回填的工料清單項目；但另一項修訂則規定“用於海洋構築物及填海的填料”應包括臨時平台及在其後平台的清拆。他發現一九九二年十一月二十日的信件對解決兩項修訂含糊之處無大作用，因為信件是在標準計量方法修訂前一星期發出的；及
- 衡量過兩項修訂後，他認為客觀而言，有關方面的原意是臨時平台應屬計量項目。

註 13：仲裁人裁定的款額計算方法如下：

$$\begin{aligned} & \text{經核證後少付的數額} + \text{利息} + \text{價格波動} \\ &= 130 \text{ 萬元} + 40 \text{ 萬元} + 20 \text{ 萬元} \\ &= \underline{\underline{190 \text{ 萬元}}} \end{aligned}$$

審計署對臨時平台的意見

34. 路政署原先並沒有打算把臨時平台列為工料清單上的計量項目。然而，標準計量方法的兩項修訂，令承建商和路政署對臨時平台是否須予計量為付款項目的問題，作出不同的詮釋(見上文第 32 段)。仲裁人發現標準計量方法的兩項修訂明顯有不相符或含糊之處，他認為臨時平台應為計量項目。政府須就臨時平台支付 190 萬元予承建商。審計署認為如能透徹審核標準計量方法的兩項修訂，確保沒有不相符或含糊之處，便可避免發生爭議。在這方面，審計署注意到路政署在向投標者發出修訂前，就標書補篇所載的部分修訂，曾徵詢律政司意見。然而，路政署並無就標準計量方法的兩項修訂，徵詢法律意見。

審計署對臨時平台的建議

35. 審計署建議路政署署長應：

- 盡可能避免在招標工作展開後修訂招標文件；
- 如必須修訂招標文件，嚴格審核有關修訂，確保與其他招標條文相符，避免可能出現不相符或含糊之處；及
- 如有需要，考慮在招標工作結束前就招標文件的修訂徵詢法律意見。

打樁工程的工料清單所列數量

打樁工程

36. 如上文第 3 段所述，合約項下的工程包括興建一個海堤。海堤西端包括一個由部分鑽孔樁支撐的“鋼筋混凝土緩衝平台”。鑽孔樁由兩部分組成——樁身及“樁身永久內層的加護處理”(下稱樁身內層——註 14)。在編製打樁工程的工料清單所列數量時，工程師已考慮樁柱長度會視乎實際土地狀況而定。根據設計，當局估計樁柱平均長度為 30 米。基於此樁柱平均長度，打樁工程的估計工料數量，按兩種長度劃分如下：

- 長度介乎 25/30 米的樁柱 對於長度逾 25 米但不超逾 30 米的鑽孔樁，樁身及樁身內層的工料清單所列數量為 420 米；及

註 14：內層是對樁身的保護承托，以防止不穩定的泥土在挖掘時崩塌。永久內層的“加護處理”包括以下：

- 結構裝配工程；
- 保護層或表面防護處理；及
- 處理、護面及裝配工程。

— 長度介乎 30/35 米的樁柱 對於長度逾 30 米但不超逾 35 米的鑽孔樁，樁身及樁身內層的工料清單所列數量亦為 420 米。

在這項工程中，所有打樁工程均沒有使用長度介乎 25/30 米的樁柱，所有樁柱長度均介乎 30/35 米或以上。詳情見下文第 37 至 41 段。

打樁工程的工料清單所列價率不合理地低

37. 在評核承建商的標書時，對於使用長度介乎 30/35 米的樁柱的打樁工程，工程師認為兩個項目的價率均合理。但是，對於使用長度介乎 25/30 米的樁柱的打樁工程，工程師認為兩個項目的工料清單所列價率不合理地低。下文表二顯示工料清單所列價率與原擬價率的比較：

表二

打樁工程的工料清單所列價率與原擬價率的比較

工料清單 項目	詳情	工料清單 所列數量 (米) (a)	工料清單 所列 (投標) 價率 (元 / 米) (b)	原擬價率 (元 / 米) (c)	原擬價率 除工料 清單價率 (d) = (c) / (b)
------------	----	----------------------------	---	------------------------	--

樁身

6.3.15	長度介乎 25/30 米的樁身	420	100	10,000	100 倍
6.3.16	長度介乎 30/35 米的樁身	420	10,000 (註)	不適用	

樁身內層

6.3.18	長度介乎 25/30 米的樁身內層	420	80	8,000	100 倍
6.3.19	長度介乎 30/35 米的樁身內層	420	8,000 (註)	不適用	

資料來源：路政署的記錄

註：工程師認為這些項目的工料清單所列價率合理。

打樁工程的工料清單所列數量的變更

38. 如上文表二顯示，對於使用長度介乎 25/30 米的樁柱的打樁工程，兩個項目 (即項目 6.3.15 及 6.3.18) 的原擬價率為工料清單所列價率的 100 倍。由於工料清單所列價率非

圖一

卑路乍灣連接路的位置



- 填海土地
- 卑路乍灣連接路

資料來源：路政署的記錄

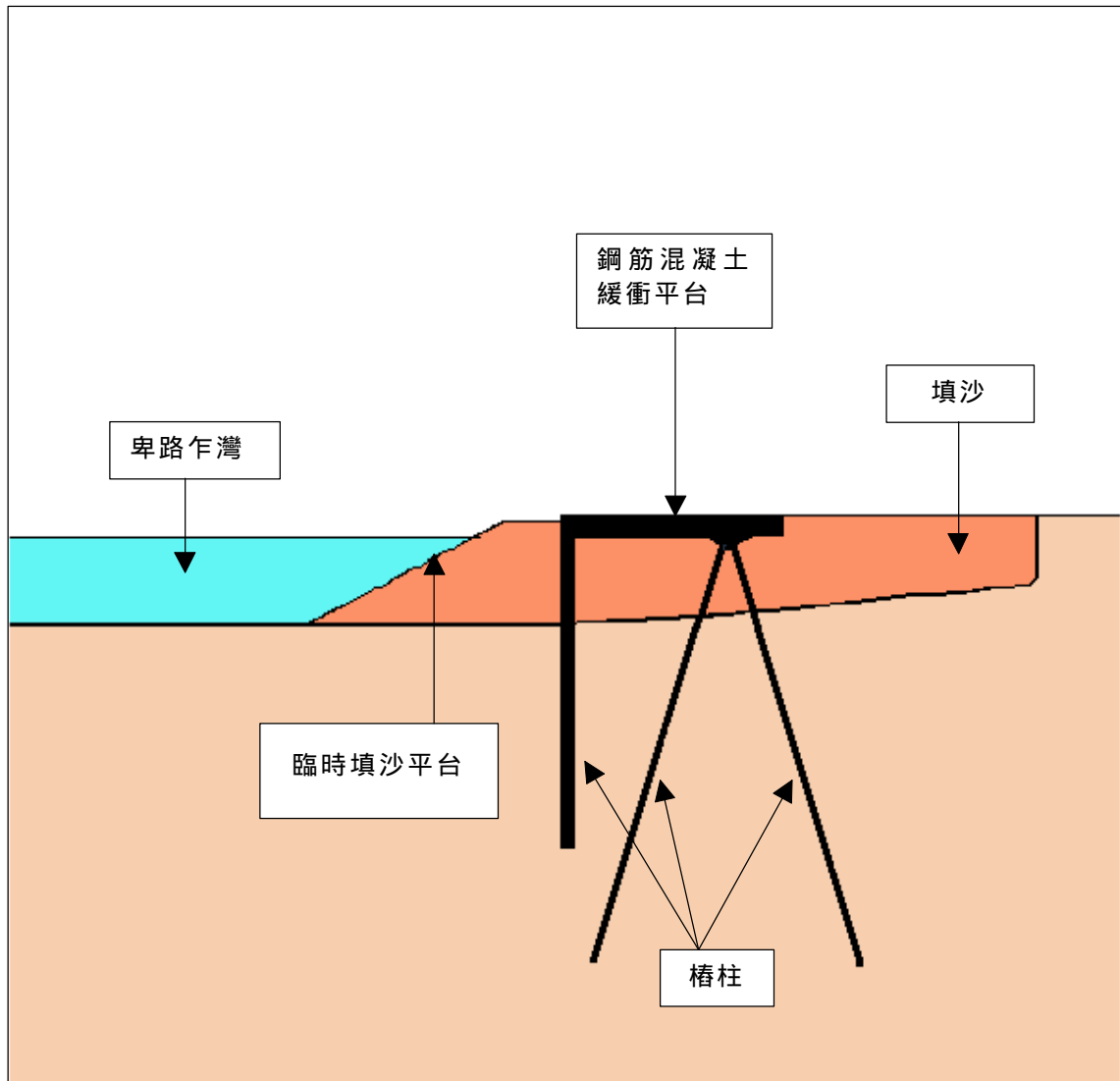
照片一
卑路乍灣連接路的概覽



資料來源：路政署的記錄（一九九七年二月拍攝的照片）

圖 二

海堤西端的橫切面



資料來源：路政署的記錄

照片二

臨時填沙平台



資料來源：路政署的記錄(一九九六年八月拍攝的照片)

常低，工程師重新檢討此等項目的工料數量是否合理。在完成標書評審報告的過程中，工程師在一九九三年一月二十八日通知路政署樁柱長度極有可能是介乎 30/35 米。

39. 就打樁工程而言，一九九三年二月呈交中央投標委員會的標書評審報告列明：

- 承建商就兩個樁柱長度範圍的打樁工程所填報的價率明顯不同(見上文表二)。如果樁柱長度介乎同一範圍內，打樁工程的費用會增加或減少 600 萬元；
- 最後採用的樁柱長度會視乎實際土地狀況而定，根據設計，樁柱需要有一定的長度，而按設計假定的顯示，平均長度是 30 米。然而，樁柱長度很有可能會增加；及
- 考慮到採用長度介乎 30/35 米樁柱的打樁工程的數量增加可能導致費用增加 600 萬元，經調整的總投標價將為 3.095 億元(即總投標價 3.035 億元另加增加的費用 600 萬元)。經調整的總投標價仍是所有標書中最低的投標價。

40. **打樁工程的實際數量** 在長度介乎 25/30 米樁柱的打樁工程的兩個項目(即項目 6.3.15 及 6.3.18)的實際工料數量最終同樣是零。沒有打樁工程按不合理地低的打樁工程投標價率計算。由於全部樁柱的長度均介乎 30/35 米及 35/40 米，打樁工程的費用均按樁柱長度介乎 30/35 米的價率計算。工程師認為該等價率合理(詳情見附錄 D)。

41. **合約顧問的意見** 一九九六年十月，路政署的合約顧問就工料清單所列價率不合理地低的項目提出以下意見：

- 由於工料清單項目 6.3.15 的實際工料數量是零，政府不會再因工料清單所列價率不合理地低而獲益。合約中沒有任何條文可使政府獲得任何賠償；及
- 結果對政府並不太公平。雖然政府及承建商均注意到標書中錯誤的工料清單所列價率，但是雙方卻仍簽訂合約。由於雙方簽訂的按量數付款工程合約內包含錯誤的工料清單所列價率，因此雙方均承擔很大的風險。如果這些項目的工料數量最後發現並不正確，則一方會受損而另一方會得益。財政後果可能很重大。

審計署對打樁工程的工料清單所列數量的意見

42. 如上文第36段所述，樁柱長度介乎 25/30 米和 30/35 米的打樁工程，工料清單所列數量估計各為 420 米。承建商在標書中，就兩種深度的打樁工程所填報的工料清單價率差異甚大。鑑於價率不規則，工程師於是審查工料清單所列數量是否合理。審查顯示樁柱的長度最後極有可能全部介乎 30/35 米。結果一如所料，並無樁柱的長度介乎 25/30 米，政府未能從不合理地低的投標價率中得益。審計署認為可以從中汲取教訓。審計署亦認為，如果錯誤的工料清單所列價率項目的工料數量最後是不準確的，又如果這些項目的實際數量計入工程內，便可能產生重大財政後果。

審計署對打樁工程的工料清單所列數量的建議

43. 為避免錯誤的工料清單所列價率項目的工料數量不準確而導致不良財政後果，審計署建議路政署署長應時常嚴格審核地底工程項目的工料數量是否合理，例如打樁工程等，從而確保估計的工料數量合理。

當局的回應

44. 路政署署長大致上同意審計署所有的建議，並且表示：

承建商對錯誤的工料清單所列價率的建議

- (a) 同意審計署的建議，認為應該嚴格審核投標者提出的建議的利弊，特別是現時的《物料供應及採購規例》對這方面已有明確的指引；
- (b) 同意審計署的建議，認為為使中央投標委員會能在獲得充足的資料下作出決定，在向中央投標委員會呈交投標推薦書時，應提供充足的有關資料，包括投標者就更更改原來的建議而發出的所有書信；
- (c) 在一九九二年十二月和一九九三年一月評估標書時，《物料供應規例》對於處理截標後的建議的規定並非很明確。由於承建商早前的信件已解答工程師提出的詢問，故此認為如果不再跟進承建商的建議，承建商一九九三年一月十四日的信件應毋須隨附於標書評審報告；
- (d) 工料清單所列數量的大幅變更，可以根據合約的重新定價規定處理，在評審標書時，並不清楚根據合約或是根據承建商的建議處理這些變更較為有利；
- (e) 如未經進一步澄清，不應接納承建商的建議。如果建議值得考慮，雙方應進一步商討，重新草擬建議條件。如果卑路乍灣連接路工程計劃的若干部分延遲完成，政府須向西區海底隧道專營公司賠款，所以政府務要依時完成這工程計劃。如果路政署與承建商開始商討其建議，這個計劃的進度可能會延長；

一般工地清理的計量

- (f) 同意審計署的建議，認為應該時常嚴格審核工程項目工料數量的編算基準，確保使用正確基準計算，避免因計量數量的基準不相符而引起爭議，並且應該時常充分考慮把適當的工程項目，例如一般工地清理工作，列為合約上的總價項目計算；

臨時填沙平台

- (g) 同意審計署的建議，認為應該盡可能避免在招標工作展開後修訂招標文件，如必須修訂招標文件，應嚴格審核有關修訂，確保與其他招標條文相符，避

免可能出現不相符或含糊之處；如有需要，應考慮在招標工作結束前就招標文件的修訂徵詢法律意見；及

打樁工程的工料清單所列數量

- (h) 同意審計署的建議，認為為避免錯誤的工料清單所列價率項目的工料數量不準確而導致不良財政後果，應該時常嚴格審核地底工程項目的工料數量是否合理，例如打樁工程等，從而確保估計的數量合理。

45. 工務局局長表示他已注意到審計署所作出的意見和建議。

46. 庫務局局長大致上同意審計署就承建商對錯誤的工料清單所列價率的建議作出的意見和建議。

附錄 A
(參閱第 10 及 15 段)

工料清單所列價率不合理地高的項目——實際數量和原擬價率

工料清單項目	詳情	工料清單所列數量	實際數量	增加 / (減少) 的數量	增加 / (減少) 數量的百分比	投標價率	原擬價率	投標價率除原擬價率
		(a)	(b)	(c)=(b)–(a)	(d)=(c)/(a) × 100%	(e)	(f)	(g)=(e)/(f)
5.1.10	第 I 類深層壓實填料	64 063 m ³	50 350 m ³	(13 713 m ³)	(21%)	\$150/m ³	\$15/m ³	10 倍
5.1.44	挖掘所有物料	57 949 m ³	94 021 m ³	36 072 m ³	62%	\$117/m ³	\$17/m ³	7 倍
5.2.14	第 I 類深層壓實填料	44 970 m ³	64 059 m ³	19 089 m ³	42%	\$150/m ³	\$15/m ³	10 倍
6.4.9	挖掘岩石以外的合適物料以建造結構地基，最大深度不超過 3 米	2 460 m ³	2 399 m ³	(61 m ³)	(2%)	\$100/m ³	\$10/m ³	10 倍
7.2.64	20 × 20 毫米聚硫化物接縫密封膠	394 m	227 m	(167 m)	(42%)	\$75/m	\$7.5/m	10 倍

說明： m 代表米
m³ 代表立方米

資料來源：路政署的記錄

附錄 B
三之一
(參閱第 10 及 16 段)

工料清單所列價率不合理地低的項目——如承建商的建議獲接納而應付還予政府的款額

工料清單項目	詳情	工料清單所列數量	實際數量	增加 / (減少) 的數量	增加 / (減少) 數量的百分比	投標價率	原擬價率	原擬價率除投標價率	應付還予政府的款額 (註 1)
		(a)	(b)	(c)=(b) – (a)	(d)=(c)/(a) × 100%	(e)	(f)	(g)=(f)/(e)	(h)=[(f)–(e)] × 0.75 × [0.9 × (a)–(b)]
3.2.10	搬移設備以安裝排水豎管	3 751 件	0	(3 751 件)	(100%)	\$5/件	\$50/件	10 倍	\$113,937
3.2.11	在海泥中安裝排水豎管	31 660 m	0 m	(31 660 m)	(100%)	\$5/m	\$50/m	10 倍	\$961,673
3.2.21	擋土牆頂以上的填土而最高點不少於香港的主水平基準上 7 米	760 m ²	0 m ²	(760 m ²)	(100%)	\$25/m ²	\$250/m ²	10 倍	\$115,425
3.2.22	擋土牆頂以上的填土而最高點不少於香港的主水平基準上 9 米	1 100 m ²	0 m ²	(1 100 m ²)	(100%)	\$35/m ²	\$350/m ²	10 倍	\$233,888
6.3.10	為建造結構地基進行挖掘而最大深度逾 3 米但不超逾 6 米	1 450 m ³	886 m ³	(564 m ³)	(39%)	\$1/m ³	\$10/m ³	10 倍	\$2,828
6.3.15	長度逾 25 米但不超逾 30 米及直徑 1 500 毫米的混凝土 40D/20 級樁身	420 m	0 m	(420 m)	(100%)	\$100/m	\$10,000/m	100 倍	\$2,806,650
6.3.18	長度逾 25 米但不超逾 30 米及直徑 1500 毫米的樁身永久內層的加護處理	420 m	0 m	(420 m)	(100%)	\$80/m	\$8,000/m	100 倍	\$2,245,320
6.6.52	寬 225 毫米及備有預製混凝土蓋的 U 形排水暗渠	1 113 m	0 m	(1 113 m)	(100%)	\$36/m	\$360/m	10 倍	\$243,413
7.1.5	挖掘岩石以外的合適物料以建造結構地基，最大深度逾 3 米但不超逾 6 米	5 016 m ³	3 615 m ³	(1 401 m ³)	(28%)	\$1/m ³	\$10/m ³	10 倍	\$6,071

附錄 B
三之二
(參閱第 10 及 16 段)

工料清單項目	詳情	工料清單所列數量	實際數量	增加 / (減少) 的數量	增加 / (減少) 數量的百分比	投標價率	原擬價率	原擬價率除投標價率	應付還予政府的款額 (註 1)
		(a)	(b)	(c)=(b) – (a)	(d)=(c)/(a) × 100%	(e)	(f)	(g)= (f)/(e)	(h)=[(f)–(e)] × 0.75 × [0.9 × (a)–(b)]
7.1.5a	挖掘不合適物料以建造結構地基，最大深度逾 3 米但不超逾 6 米	300 m ³	0 m ³	(300 m ³)	(100%)	\$1/m ³	\$10/m ³	10 倍	\$1,823
7.1.7	在結構地基上澆注合適物料	2 912 m ³	976 m ³	(1 936 m ³)	(66%)	\$1/m ³	\$10/m ³	10 倍	\$11,102
7.1.11	壓實結構地基上的合適物料	2 912 m ³	976 m ³	(1 936 m ³)	(66%)	\$1/m ³	\$10/m ³	10 倍	\$11,102
7.1.15	長度逾 25 米但不超逾 30 米及直徑 400 毫米的預製混凝土垂直樁	1 022 m	439 m	(583 m)	(57%)	\$42/m	\$420/m	10 倍	\$136,307
7.1.16	長度逾 30 米但不超逾 35 米及直徑 400 毫米的預製混凝土垂直樁	1 224 m	161 m	(1 063 m)	(87%)	\$42/m	\$420/m	10 倍	\$266,660
7.1.17	長度逾 25 米但不超逾 30 米及直徑 500 毫米的預製混凝土垂直樁	290 m	105 m	(185 m)	(64%)	\$53/m	\$530/m	10 倍	\$55,809
7.1.18	長度逾 30 米但不超逾 35 米及直徑 500 毫米的預製混凝土垂直樁	374 m	0 m	(374 m)	(100%)	\$53/m	\$530/m	10 倍	\$120,419
7.1.19	打入長度逾 25 米但不超逾 30 米及直徑 400 毫米的預製混凝土垂直樁	1 022 m	517 m	(505 m)	(49%)	\$15/m	\$150/m	10 倍	\$40,784
7.1.20	打入長度逾 30 米但不超逾 35 米及直徑 400 毫米的預製混凝土垂直樁	1 224 m	348 m	(876 m)	(72%)	\$15/m	\$150/m	10 倍	\$76,302

附錄 B
三之三
(參閱第 10 及 16 段)

工料清單項目	詳情	工料清單所列數量	實際數量	增加 / (減少) 的數量	增加 / (減少) 數量的百分比	投標價率	原擬價率	原擬價率除投標價率	應付還予政府的款額 (註 1)
		(a)	(b)	(c)=(b) – (a)	(d)=(c)/(a) × 100%	(e)	(f)	(g)= (f)/(e)	(h)=[(f)–(e)] × 0.75 × [0.9 × (a)–(b)]
7.1.21	打入長度逾 25 米但不超逾 30 米及直徑 500 毫米的預製混凝土垂直樁	290 m	250 m	(40 m)	(14%)	\$17/m	\$170/m	10 倍	\$1,262
7.1.22	打入長度逾 30 米但不超逾 35 米及直徑 500 毫米的預製混凝土垂直樁	374 m	0 m	(374 m)	(100%)	\$17/m	\$170/m	10 倍	\$38,625
3.1.14	厚 1 500 毫米的排水層	4 763 m ³	4 393 m ³	(370 m ³)	(8%)	\$15/m ³	\$150/m ³	10 倍	0 (註 2)
3.1.15	第 I 類土工織物的過濾	3 175 m ²	5 190 m ²	2 015 m ²	63%	\$3/m ²	\$30/m ²	10 倍	0 (註 2)
								總計	\$7,489,400 (但上限為 400 萬元 ——註 3)

說明： m 代表米
m² 代表平方米
m³ 代表立方米

資料來源：路政署的記錄

註 1： 應付還予政府的款額，是根據承建商的建議計算的（見上文第 16 段）。承建商建議，如實際工料數量較清單所列數量低逾 10%，政府獲付還一筆按一條公式計算的款項，上限為 400 萬元。建議的公式如下：

$$\text{付還款項} = (\text{原擬價率} - \text{投標價率}) \times 0.75 \times (\text{工料清單所列數量的 90\%} - \text{實際工料數量})$$

註 2： 由於實際數量沒有較清單所列數量低逾 10%，故政府不獲付還任何款項。因此，有關項目不能按註 1 所述的承建商的建議計算任何付還的款項。

註 3： 正如註 1 所述，付還予政府的款項，上限為 400 萬元。

標準計量方法第 17.8 及 17.9 段摘要及修訂

(A) 標準計量方法第 17.8 段

1. 按照以下情況提供不同項目作為海洋構築物及填海的填料：

“ 組別 (註)	特點 (註)
I	1. 沙填料 2. 毛石填料 3. 精選建築物碎料 4. 護面塊石 5. 其他規定的填料類別
II	1. 不同大小的物料
III	1. 從工地挖掘而來 2. 由承建商提供 3. 由其他方面提供 4. 由其他方面提供及放置 5. 由其他方面提供，並由承建商收集
IV	1. 不同來源或收集點
V	1. 在海堤地基內 2. 在防波堤內 3. 在其他規定的海洋構築物內 4. 在填海區內 ”

2. 工料清單的特別前言把以下新的工程組別加入標準計量方法：

“ VIA	1. 臨時填料 ”
-------	-----------

資料來源：路政署的記錄

註：根據標準計量方法，工料清單每個項目詳情均由分項組別所列的特點綜合而成，以劃分所需進行的工程，但是任何一個項目都不能包含任何一個組別內多於一項的特點。如標準計量方法沒有劃分所需進行的工程，便應透過在工料清單的特別前言中說明，適當地加以修訂。

(B) 標準計量方法第 17.9 段

1. 用作海洋構築物及填海的填料的項目包括：

- “ (a) 堆存、多重處理、運輸、存放、搗固、壓實、切屑及塑造成指定的形狀；
- (b) 物料挑選、分隔及加工；
- (c) 遵守任何有關沉積速度及方法的規定；
- (d) 基層物料的沉降及排移；
- (e) 填料的固結；
- (f) 在進行另一層回填前，先清理及處理任何不適當的覆蓋層物料或因淤塞而堆積的物料；
- (g) 採取預防措施避免損壞構築物及現有污水渠及設備；
- (h) 圍繞樁柱、基座、污水渠及設備；
- (i) 使用潛水員；及
- (j) 回填超挖造成的任何空隙或填土範圍以外的其他填土。 ”

2. 工料清單的特別前言把以下項目加入標準計量方法：

- “ (1) A 按建築程序或承建商可能採用的其他方法採用填沙方式形成臨時平台；
及
- (s) A 挖泥及清理填沙平台物料至原來海床的位置，並按規定在指定傾卸場清理物料。 ”

資料來源：路政署的記錄

附錄 D
(參閱第 40 段)

打樁工程兩個部分的實際數量

工料清單項目	詳情	工料清單所列數量 (米)	實際數量 (米)	工料清單所列價率 (元 / 米)
樁身				
6.3.15	長度介乎 25/30 米的樁身	420	0	100 (原擬價率為 10,000)
6.3.16	長度介乎 30/35 米的樁身	420	720.85	10,000 (註 1)
— (註 2)	長度介乎 35/40 米的樁身	—	212.85	10,000 (註 2)
總計		840	933.70	
樁身內層				
6.3.18	長度介乎 25/30 米的樁身內層	420	0	80 (原擬價率為 8,000)
6.3.19	長度介乎 30/35 米的樁身內層	420	548.15	8,000 (註 1)
— (註 2)	長度介乎 35/40 米的樁身內層	—	107.85	8,000 (註 2)
總計		840	656.00	

資料來源：路政署的記錄

註1：工程師認為這些項目的工料清單所列價率合理。

註2：原有工料清單並無這些項目。工程師是按長度介乎30/35米的樁柱的打樁工程的價率為這些項目的價率估值。

大事年表

日期	主要事項
一九九二年五月	財務委員會批准把“370CL——卑路乍灣填海計劃”及“503TH——卑路乍灣連接路”兩項工程提升為工務計劃甲級工程，而核准工程預算分別為 2.88 億元及 3,200 萬元。
一九九二年十一月	工程師向投標者發出信件，通知他們臨時填沙平台將不予計量為須付款的項目。
一九九二年十一月	路政署向所有投標者發出一份標書補篇，該標書補篇包括對標準計量方法其中兩個段落的修訂，內容有關臨時工程的計量。
一九九三年一月	工程師要求承建商解釋 144 個不合理的工料清單所列價率的原因。
一九九三年一月	承建商承認有 27 個項目的工料清單所列價率不合理，這是由於編製標書時記載上的錯誤，但不同意其他 117 個工料清單所列價率不合理。
一九九三年一月	承建商提出建議，說明在甚麼情況下，原擬價率適用於該 27 個錯誤的工料清單所列價率項目的工料數量變更。
一九九三年一月	工程師通知路政署有關承建商對 27 個錯誤的工料清單所列價率項目的建議。
一九九三年一月	工程師通知路政署，表示他認為鑽孔樁的長度極有可能介乎 30/35 米。
一九九三年二月	路政署建議接納索價最低的 3.035 億元標書。
一九九三年二月	庫務局局長依據中央投標委員會的建議，批准向承建商批出合約。
一九九三年五月	財務委員會批准把一個臨時地區休憩地列入 370CL 的工程，並批准將核准工程預算由 2.88 億元增加 6,100 萬元至 3.49 億元。

一九九三年五月	當局批出價值3.035億元的興建卑路乍灣連接路的合約予出價最低的投標者。合約工程隨之展開。
一九九五年九月	承建商把部分填海土地移交西區海底隧道專營公司，使專營公司可把其他道路連接通往西區海底隧道的道路。
一九九六年十月	路政署的合約顧問提出意見，表示如果錯誤的工料清單所列價率項目的工料數量最後發現並不正確，財政後果可能很重大。
一九九六年十一月	財務委員會批准請求，增加 370CL 工程的核准預算，由 3.49 億元增加 4,700 萬元至 3.96 億元。
一九九七年一月	合約工程大致竣工。
一九九七年十二月	《物料供應及採購規例》頒布，取代《物料供應規例》。規例第 370(d) 條規定唯有在投標書已獲推薦採納的情況下，調低該份投標書價格的建議才會獲得考慮。
一九九八年六月	政府與承建商的爭議透過仲裁解決。仲裁人裁定承建商有理，政府須支付 1,360 萬元予承建商以解決爭議。
一九九九年十二月	政府修訂標準計量方法，規定一般工地清理應列為工料清單上的一個總價項目計算。