

To: "sc_tp_rdp@legco.gov.hk" <sc_tp_rdp@legco.gov.hk>

From: sanching lau

Date: 17/03/2015 10:53AM

Subject: 一位市民對“獨立董事委員的第二份報告”中有關“專家小組”部份的意見書

致鐵路事宜小組委員會主席，陳恒鑌議員：

廣深港高速鐵路(香港段)

副題：專家報告直指高鐵工程“過份樂觀”

高鐵是否在715億之外再超支、可否在2017年通車引起公眾關注。獨立董事委員的第二份報告在2014年10月發表。當中的專家報告的建議遠超於此。但立法會的鐵路事宜小組委員會每兩個月才開會一次，並沒有根據專家報告的建議監察高鐵的進度。文章內的括號部份來自第二份報告書。

專家小組報告

專家小組開宗明義地指出今天的問題是前朝留下，皆因「主要不在工程或項目管理上的缺失，而是關鍵合約方面缺乏足夠的緩衝期。」

高鐵項目總監的問題是「對施工期及追補進度措施的假設過於樂觀」，因為「不管追補進度措施的成效如何，整個高鐵項目在開始動工後極難避免出現延誤。」

專家小組提醒，「高鐵香港段是否能於2017年開始營運，乃取決於(a)海關、出入境及檢疫設施在西九龍總站的共用位置，以及(b)與政府簽訂服務經營權協議（即營運高鐵香港段的列車服務協議）。」即工程以外的因素。

專家小組認為地鐵隱瞞事實(過份樂觀)的有兩點。

評估方法不同

地鐵的項目管理團隊的評估是「基於對預期生產率的預測」，它認為「高鐵項目有90%機會可如期完成，餘下10%機會延至2017年之後才能完成。」但專家小組「比較國際建造項目樣本、港鐵公司已完成的項目，以及港鐵公司正在進行的項目」，認為：「高鐵項目有69%的機會可按當前的時間表完成，餘下31%機會延至2017年之後才能完成。」即是，項目管理團隊玩數字。

做價問題

「高鐵項目整體造價的估算是由採購處編製整」，「採購處識別了與工程時間表有關的或然風險，並評估其量化值。」「根據當前的假設，採購處有90%的信心達致目前預測的整體造價中的風險評估部分。」

但問題是，當前假設無法預估未來。專家小組「由上而下的核實工作，其方法與核實工程時間表所作的基準比較非常相似。」對715億的估算，其分析是，「有67%機會超支。」

專家小組提出了幾項建議。

備用資金

「港鐵公司是利用以事件為基礎的分析來預測項目的整體成本---容易造成樂觀想法-----獨立專家建議採用過往提取備用資金的趨勢指標，來質疑和核實以事件為基礎

的整體成本預測。」專家也認為715億的「緩衝金額數額太低。」

5%延誤報告

「造價的概率所作評估下跌5%或以上，則項目管理團隊和採購處應立即向工程委員會匯報；及

工程委員會除了按季向董事局匯報有關項目的進度及各自的預算，若工程延誤導致高鐵項目未能於2017年年底前落成交付的概率增加5%或以上，則工程委員會亦應在下次董事局會議上向董事局匯報。」

匯報里程碑

有見於原有的『「項目綜合管理系統」制定的報告和稽核機制，並未能就工程出現無法補救的延誤「發出警號」』，專家小組建議設立新的「交通燈號準則和採用顯示項目達標概率的指標」。具體而言是一套「向港鐵公司董事局匯報的關鍵里程碑」和「用以監察主要里程碑的關鍵績效指標」。

在2015年3月之前，港鐵應匯報：

810A (高鐵總站)之「完成北面由上而下建造範圍內B3層的橫向支撐」；而其「關鍵績效指標」應為「混凝土澆灌進度」。

西九龍總站

專家小組特別關心西九龍總站B3層橫的向支撐工程，因為「一旦總站（北）由上而下建造範圍的B3層橫向支撐工程完成，該合約的生產力將可顯著提升。」

立法會鐵路事宜小組委員會

可是在最後的一次3月6日的會議上，港鐵只循例提交季度報告，沒有5%報告，沒有總站的B3層橫的向支撐工程的進度報告，沒有各「關鍵績效指標」報告。簡而言之，它不以專家報告的建議框架向立法會匯報。

在其2小時15分鐘的會議上，議員還有其他關注，例如「范國威議員、葛珮帆議員及鄧家彪議員就有狗隻在誤入東鐵線路軌後死亡一事發出的函件及政府當局作出的回應。」即“未雪”事件。

劉山青

17/3/2015