

To: "sc_tp_rdp@legco.gov.hk" <sc_tp_rdp@legco.gov.hk>, "sc_tp_rdp@legco.gov.hk" <sc_tp_rdp@legco.gov.hk>
From: sanching lau
Date: 10/05/2015 03:41PM
Subject: 一位市民就廣深港高速鐵路(香港段)建造工程提交的意見書

鐵路事宜小組委員會
陳恒鑽議員, JP

副題：高鐵超支是因為不斷趕工

高鐵問題從曾蔭權一意孤行，拍板西九建總站，不先行解決『一地兩檢』問題，便命中注定為政治包袱。

張炳良表示要追究港鐵責任。港鐵市值2,192億，政府持股量(股) 75.9%。作為上市公司，它可能被迫要打官司。政府在這件事上，等於自己同自己打官司，自己追究自己責任。

政府為了2017年完工這一政治任務，不斷迫港鐵公司改變工程安排(追補進度措施)

。其唯一的受益者是承建商。「至2015年3月31日，港鐵公司共接獲794宗已具有理據的申索，申索金額約為171億6000萬元，佔已批出合約總額的37.9%。」

現在，反正『一地兩檢』遙遙無期，通車後可以反而蝕本。為今之計，可考慮：慢慢做，慳著駛。

專家小組報告

2014年10月發表的獨立董事委員第二份報告中的專家報告已表明，「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。」港鐵「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」，「有67%機會超支。」

備用資金

今次之有消息透露，項目可能要超支至900億(港鐵報告在今年第二季才完成檢視)，是因為專家認為715億的「緩衝金額數額太低」，並建議「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。」

五月報告書

政府最新的報告表示，「工程時間表的計劃進度 73.7%滯後」，「整體工程的滯後情況持續惡化及已經到了十分嚴峻的階段，路政署對港鐵公司能否達到二零一七年年底通車的目標相當存疑，認為可能有進一步的延誤。」

路政署更暗示港鐵公司隱瞞事實，「結果發現港鐵公司有若干事項未有包括在該修訂委託費用預算內，又或是有些項目需要再作評估」。

後記

專家重點指出，高鐵香港段是否能於2017年開始營運，當中最迫切的問題是：

- (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）。

高鐵已成為羅生門，各方所做的無非是準備推卸責任。港鐵在未來如何與港府簽訂服務經營權協議，都無可避免地，出賣小股東的利益。

劉山青
5-10-2015