

香港特別行政區立法會

調查廣深港高速鐵路 香港段建造工程延誤的 背景及原委 專責委員會報告

公開研訊的取證紀錄為報告一部分，該部分的原語逐字紀錄本只載於立法會網站(網址：www.legco.gov.hk)。

2016年7月

目錄

	頁數
第I部分 專責委員會的成立及工作	
第1章 前言	1 – 4
背景	1 – 3
專責委員會的成立	3 – 4
第2章 有關專責委員會的事宜	5 – 21
專責委員會的成員	5
專責委員會職權範圍、研究範疇及 工作計劃	5 – 8
工作方式及程序	8 – 11
專責委員會遇到的困難及限制	11 – 20
報告的表述方式	21
第II部分 調查結果	
第3章 規劃及工地勘測階段 (2000年5月至2010年1月)	22 – 41
"規劃及工地勘測階段"的主要日期	22 – 23
廣深港高速鐵路香港段的背景資料	23 – 25
工程項目的大綱	25 – 33
觀察所得	33 – 41
第4章 早期建造階段 (2010年1月至2013年4月)	42 – 63
"早期建造階段"的主要日期	42 – 43

	頁數
事情發展的時序	43 – 50
觀察所得	50 – 63
第5章 困難階段 (2013年5月至10月)	64 – 86
"困難階段"的主要日期	64 – 66
事情發展的時序	66 – 73
觀察所得	73 – 86
第6章 非常困難階段 (2013年11月至2014年4月)	87 – 109
"非常困難階段"的主要日期	87 – 88
事情發展的時序	89 – 96
觀察所得	97 – 109
第III部分 總結及建議	
<hr/>	
第7章 總結	110 – 123
第8章 建議	124 – 127
鳴謝	129
專責委員會各委員的署名	131 – 132
簡稱	135

		頁數
附錄		
附錄1	政府於2014年4月15日就"運輸及房屋局局長會見傳媒談話全文"發出的新聞公報	139 – 140
附錄2	香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")於2014年4月15日就"高鐵香港段項目修訂工程時間表"發出的新聞稿	141 – 142
附錄3	獨立董事委員會及獨立專家小組的成員名單及職權範圍	143 – 144
附錄4	胡志偉議員及莫乃光議員聯合提交的呈請書	145
附錄5	專責委員會的工作方式及程序	146 – 155
附錄6	路政署於2015年2月18日致專責委員會的書面回覆	156 – 187
附錄7	運輸及房屋局於2015年2月18日致專責委員會的書面回覆	188 – 208
附錄8	港鐵公司於2015年1月5日致專責委員會的書面回覆	209 – 212
附錄9	港鐵公司於2015年2月5日致專責委員會的書面回覆	213 – 214
附錄10	港鐵公司於2015年2月12日致專責委員會的書面回覆	215 – 216
附錄11	運輸及房屋局於2015年3月17日致專責委員會的書面回覆	217 – 219

		頁數
附錄12	運輸及房屋局於2016年1月4日致專責委員會的書面回覆	220 – 221
附錄13	港鐵公司於2015年10月16日致專責委員會的書面回覆	222
附錄14	港鐵公司於2015年12月21日致專責委員會的書面回覆	223
附錄15	運輸及房屋局於2016年1月8日致專責委員會的書面回覆	224
附錄16	調查廣深港高速鐵路香港段建造工程延誤的背景及原委專責委員會曾出席研訊的證人名單	225 – 226
附錄17	政府就廣深港高速鐵路香港段建造工程所設監察機制的流程	227
附錄18	項目監管委員會、項目統籌會議和合約檢討會議的成員名單及職權範圍	228
附錄19	港鐵公司項目監控小組的成員名單及職權範圍	229
附錄20	嘉科工程顧問有限公司於2015年12月23日致專責委員會的書面回覆	230 – 234
附錄21	路政署於2015年6月9日致專責委員會的書面回覆	235 – 239
附錄22	港鐵公司於2015年12月21日致專責委員會的書面回覆	240 – 249
附錄23	運輸及房屋局於2015年6月26日致專責委員會的書面回覆	250 – 257

		頁數
附錄24	在2014年5月5日的鐵路事宜小組委員會會議上作簡介用的投影片	258
附錄25	在2013年11月22日的鐵路事宜小組委員會會議上作簡介用的投影片	259
附錄26	運輸及房屋局於2016年1月15日致專責委員會的書面回覆	260 – 262

	頁數
書面證供／文件一覽表	
A. 政府提供的證供／文件	266
B. 港鐵公司提供的證供／文件	267
C. 嘉科工程顧問有限公司提供的證供／文件	268
D. 證人提供的證供／文件	269
E. 專責委員會曾參考的文件	270 – 272
會議紀要	275 – 316

第I部分 專責委員會的成立及工作

第1章 前言

背景

1.1 廣深港高速鐵路(下稱"高鐵")是從香港到廣州全長約140公里的高速鐵路系統，途經深圳福田、龍華和東莞虎門，亦會成為國家高速鐵路網的一部分。高鐵香港段項目(下稱"該工程項目")屬建於地下的鐵路系統，全長26公里，其走線由位於西九龍的新建總站往北面延伸，經尖沙咀、油麻地、旺角、深水埗、葵涌、荃灣、元朗，至皇崗以南的邊界地區與高鐵內地段連接。

1.2 行政長官會同行政會議於2008年4月決定採用中線方案¹建造高鐵香港段；及決定以香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")日後會獲邀根據服務經營權模式營運高鐵香港段的理解為前提，要求港鐵公司就高鐵香港段進行規劃和設計；並與港鐵公司進一步磋商高鐵香港段的推行事宜。立法會財務委員會(下稱"財委會")於2008年7月通過該工程項目的設計及工地勘測工作所需的27億8,260萬元撥款。在2008年11月24日，香港特別行政區政府(下稱"政府")與港鐵公司簽訂高鐵設計及工地勘測工作的委託協議(下稱"《第一份委託協議》")。行政長官會同行政會議於2009年10月進一步決定，港鐵公司應以日後會獲邀根據服務經營權模式營運高鐵香港段的理解為前提，就該鐵路系統開展建造、測試和試行運作的工作。

1.3 財委會於2010年1月16日批准撥款進行高鐵香港段的鐵路(550億1,750萬元)和非鐵路(118億元)兩部分的建造工程，合共668億1,750萬元。政府從這筆撥款撥出650億元予港鐵公司進行該工程項目的建造及試行運作，並保留餘下的18億1,750萬

¹ 中線方案是較短和較直接的路線方案，不會途經現時西鐵線錦上路站。請參閱政府向鐵路事宜小組委員會於2008年5月2日舉行的會議提交有關高鐵香港段的文件(立法會參考資料摘要)(檔號：THB(T)CR 1/16/581/99)附件A。

元以進行項目的監管、政府設施及其他與該工程項目相關而不屬港鐵公司負責範圍以內的工程。政府與港鐵公司於2010年1月26日簽訂高鐵建造及試行運作的委託協議(下稱"《第二份委託協議》")。《第二份委託協議》訂明，港鐵公司應盡最大努力，按照委託計劃完成或促使完成委託工作(任何調整必須在合理情況下作出，並且必須既公平又合理)，以及盡量減少委託計劃因任何修改而出現的延誤或其他後果。《第二份委託協議》顯示，該工程項目應在2015年8月完成測試及試行運作，並具備通車的條件。

1.4 該工程項目的建造工程於2010年1月底展開，目標完工日期訂為2015年8月4日。在2014年4月15日，運輸及房屋局局長張炳良教授告知公眾，政府剛收到港鐵公司的口頭通知，指高鐵香港段的建造工程未能在2015年內完成。

1.5 張炳良教授在其發言²(附錄1)表示，".....我們在去年[即2013年]11月22日向立法會鐵路事宜小組委員會匯報這項工程的進展時，當時我們是基於港鐵公司提供的進度資料，說明我們的目標是於2015年內完成高鐵香港段的工程，隨後大約需要6至9個月的時間進行必須測試和試行運作，之後便會正式通車。但是在上周末，港鐵公司主席與行政總裁通知我，表示依照港鐵公司最新掌握的施工進度，高鐵香港段的工程將會有一定的延誤，未能在2015年完成。對這個消息我是感到非常驚訝和意外，而且明顯地，我對延誤非常失望並深感關注。"

1.6 張炳良教授立即要求港鐵公司盡快提交全面評估報告並作出交代，以及盡快向公眾說明最新情況。

1.7 在同日，即2014年4月15日，港鐵公司宣布³(附錄2)，該工程項目的竣工日期將延至2016年，而高鐵香港段將於2017年投入服務。港鐵公司提出的原因包括隧道鑽挖機在暴雨中嚴重損壞、西九龍總站工地極端困難的地質情況，以及跨境段隧道穿越受保護濕地的複雜地質問題。

² 資料來源：政府於2014年4月15日就"運輸及房屋局局長會見傳媒談話全文"發出的新聞公報。

³ 資料來源：香港鐵路有限公司於2014年4月15日就"高鐵香港段項目修訂工程時間表"發出的新聞稿。

1.8 上文第1.5段及第1.7段提述的公告引起公眾廣泛關注。港鐵公司於2014年4月29日成立獨立董事委員會，全面檢討該工程項目的管理方針。政府亦於2014年5月16日成立獨立專家小組，檢討與高鐵香港段建造工程延誤(下稱"該工程延誤")有關的事宜。獨立董事委員會及獨立專家小組的成員名單及職權範圍載於**附錄3**，以供參閱。

1.9 與此同時，在2014年5月2日的立法會內務委員會會議上，部分議員建議以內務委員會的名義尋求立法會授權委任一個專責委員會，調查該工程延誤及相關事宜；並授權該專責委員會在執行其職務時行使香港法例《立法會(權力及特權)條例》(第382章)第9(1)條下的權力。經討論後，有關建議不獲內務委員會通過。在2014年5月9日，部分議員要求內務委員會就類似建議重新展開討論。經討論後，有關要求不獲支持。

1.10 在2014年5月19日的立法會鐵路事宜小組委員會會議上，胡志偉議員動議一項議案，尋求鐵路事宜小組委員會支持委任一個專責委員會，調查導致高鐵香港段工程出現延誤的原委，而該專責委員會應獲授權行使第382章第9(1)條所賦予的權力。范國威議員亦動議一項議案，要求鐵路事宜小組委員會尋求內務委員會支持成立一個專責委員會，就高鐵香港段工程延誤一事調查港鐵公司，而該專責委員會應獲授權行使第382章第9(1)條所賦予的權力。兩項議案均被否決。

1.11 在2014年6月11日的立法會會議上，范國威議員動議一項議案，要求委任一個專責委員會，調查港鐵公司有否隱瞞高鐵香港段建造工程的進度和延誤原因，以及政府和港鐵公司在高鐵香港段建造工程的監管及協調上是否出現問題；而該專責委員會在執行其職務時應根據第382章第9(2)條獲授權行使該條例第9(1)條所賦予的權力。該項議案被否決。

專責委員會的成立

1.12 在2014年6月25日的立法會會議上，胡志偉議員及莫乃光議員就該工程延誤聯合提交一份呈請書(**附錄4**)。莫乃光議員要求把呈請書交付專責委員會處理，21名議員起立支持此

項要求。按立法會《議事規則》第20(6)條的規定，該份呈請書即告交付專責委員會處理。

1.13 在2014年7月4日的內務委員會會議上，議員同意及委任小組委員會，負責就擬成立的專責委員會進行籌備工作。小組委員會於2014年11月7日向內務委員會提交報告。內務委員會察悉小組委員會就該專責委員會的職權範圍和名稱所提出的建議，並通過小組委員會就該專責委員會的委員人數及提名和選舉議員以供任命為該專責委員會委員的程序所提出的建議。

1.14 在2014年11月14日，內務委員會建議任命13名議員為調查廣深港高速鐵路香港段建造工程延誤的背景及原委專責委員會(下稱"專責委員會")的委員。該13名議員隨後即舉行閉門會議，並相互選出廖長江議員及謝偉銓議員分別擔任專責委員會的主席及副主席。在2014年11月17日，立法會主席根據《議事規則》第78(2)條，按內務委員會提出的建議任命專責委員會的主席、副主席及委員。專責委員會於2014年12月9日舉行首次會議。

第I部分 專責委員會的成立及工作

第2章 有關專責委員會的事宜

專責委員會的成員

2.1 按照內務委員會的建議，立法會主席在2014年11月17日根據立法會《議事規則》第78(2)條委任專責委員會的主席、副主席及委員。專責委員會的13名成員名單如下：

廖長江議員, SBS, JP (主席)
謝偉銓議員, BBS (副主席)
李卓人議員
陳鑑林議員, SBS, JP
毛孟靜議員
田北辰議員, BBS, JP
易志明議員, JP
胡志偉議員, MH
范國威議員
莫乃光議員, JP
陳恒鑾議員, JP
鄧家彪議員, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP

專責委員會職權範圍、研究範疇及工作計劃

2.2 專責委員會在2014年12月9日的公開會議上確認專責委員會的職權範圍，並通過其調查範圍及工作計劃。

2.3 專責委員會的職權範圍如下：

專責委員會的職權範圍(該職權範圍反映由胡志偉議員與莫乃光議員在2014年6月25日立法會會議上一同提交並根據《議事規則》第20(6)條交付該專責委員會處理的呈請書的要旨)如下——

調查政府及香港鐵路有限公司(該公司)於2014年4月宣布的廣深港高速鐵路香港段建造工程延誤一事(該工程延誤)的背景和原委及相關事宜，包括政府及該公司在該工程延誤上的表現及責任，和有否蓄意隱瞞該工程延誤；以及就政府日後可如何改善對新鐵路項目建造工程的監管及如何加強該公司在推展鐵路項目方面的管治及相關事宜作出建議。

2.4 根據專責委員會的職權範圍，專責委員會決定對該工程延誤的下列主要範疇進行調查：

- I. 政府及港鐵公司於2014年4月宣布的該工程延誤的背景和原委：
 - (a) 該工程項目的範圍及推展時間表；
 - (b) 於2014年4月宣布的該工程項目的推展進度；
 - (c) 該工程延誤的原委；
 - (d) 該工程項目的監察機制，特別是政府、港鐵公司及該工程項目的監察和核證顧問(下稱"監核顧問")三方的角色；及
 - (e) 港鐵公司為追回施工進度而採取的補救措施。
- II. 政府及港鐵公司在該工程延誤上的表現及責任：
 - (a) 有關政府與港鐵公司之間的委託協議的事宜；
 - (b) 就推展該工程項目而採用的服務經營權模式的主要詳情，包括政府及港鐵公司在委託協議下的職責和法律責任；
 - (c) 政府、港鐵公司及有關各方在監管該工程項目的推展方面的表現，以及各方之間的相互影響；及
 - (d) 政府及港鐵公司在該工程延誤上的責任。

III. 政府及港鐵公司有否蓄意隱瞞該工程延誤：

- (a) 港鐵公司就該工程項目的進度訂定的內部溝通／匯報機制；
- (b) 港鐵公司與政府之間就該工程項目進度訂定的溝通／匯報機制；
- (c) 港鐵公司與政府之間就宣布該工程延誤訂定的溝通／匯報機制；及
- (d) 政府及港鐵公司就該工程延誤向立法會交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會提供的資料是否適時及全面。

IV. 就政府日後可如何改善對新鐵路項目建造工程的監管及如何加強港鐵公司在推展鐵路項目方面的管治作出建議：

- (a) 根據上文第I至III部分所載的研究範疇的結果，就政府日後可如何改善對新鐵路項目建造工程的監管作出建議；
- (b) 根據上文第I至III部分所載的研究範疇的結果，就政府日後可如何加強港鐵公司在鐵路項目方面的管治作出建議；及
- (c) 就任何相關事宜作出建議。

2.5 專責委員會決定分以下3個階段進行其調查：

第一階段 —— 籌備工作

2.6 此階段的主要工作是制訂和決定專責委員會的工作方式及程序；商討和定出研究範疇；決定須向有關各方索取的資料及分析有關資料；確定將會邀請作供的證人；以及決定邀請證人的次序和主要取證範圍。

第二階段 —— 向證人取證及審議證據

2.7 此階段的主要工作是就研究範疇向證人取證及考慮所得證據。此階段為期多久，或會視乎研究範疇、邀請的證人數目及所涉事宜的複雜程度而有所變更。

第三階段 —— 擬備、討論及最後敲定報告

2.8 此階段的主要工作是審議所得證據；得出調查結果和作出結論；預備草擬報告；草擬報告；請可能會受報告擬稿中所作評語影響的人士／機構就報告擬稿置評；以及敲定報告內容。

2.9 由於被邀請的部分證人未能在若干日子出席研訊，專責委員會至2015年3月始能展開第二階段的工作，並於2015年12月底才告完成。第三階段的工作於2016年1月展開，並於2016年6月底完成。

工作方式及程序

2.10 專責委員會的程序受立法會《議事規則》及第382章中可予適用的相關條文所規限。專責委員會於2014年12月9日的公開會議上通過其工作方式及程序。該工作方式及程序是以過往其他專責委員會所採用的工作方式及程序為藍本，特別是調查湯顯明先生任職廉政專員期間的外訪、酬酢、餽贈及收受禮物事宜專責委員會，因為該專責委員會與本專責委員會同樣是審議根據《議事規則》第20(6)條交付其處理的事宜，而且同樣是未獲立法會授權在進行其調查期間行使第382章第9(1)條的權力。

2.11 經參考立法會過往一些專責委員會的工作方式及程序後，專責委員會就本身的工作方式及程序採用下列原則：

- (a) 有關的工作方式及程序必須公平，而且須讓人看得到是公平，尤其是對利益或名譽可能會受專責委員會的研訊程序影響的各方；
- (b) 在切實可行的範圍內，研訊程序應盡量透明；

- (c) 有關的工作方式及程序應有利於專責委員會查明與其調查有關並屬調查範圍內的事實，一如專責委員會的職權範圍所訂，而其職能不應包括對任何一方或個人的法律責任作出考慮；
- (d) 研訊程序應以恰當、公平和有效率的方式進行；及
- (e) 研訊程序的開支應維持在合理水平。

專責委員會的工作方式及程序載於**附錄5**。

專責委員會的取證過程

2.12 專責委員會的取證途徑，包括相關人士和機構回應專責委員會的要求而提供的陳述書，以及證人在公開研訊中所作的證供。專責委員會於2014年12月9日商定主要調查範圍後，制訂了一份擬從相關人士及機構索取的資料清單及一份擬邀請出席公開研訊的證人名單。專責委員會明白到，其調查範圍只限於直至2014年4月為止有關該工程延誤的背景及原委，而不包括在2014年4月以後可能出現的任何進一步延誤。

專責委員會的會議／研訊

2.13 《議事規則》第79(2)條訂明，專責委員會的會議須公開舉行，但主席根據專責委員會的任何決定而命令不公開舉行者除外。專責委員會決定，按一般規定，證人作供的過程應在公開研訊中進行，但專責委員會亦可按個別情況，決定破例處理。

2.14 為與過往其他專責委員會的做法一致，本專責委員會決定其內部討論應在閉門會議內進行。專責委員會商定，委員(包括主席及副主席)不應披露任何與閉門會議上所進行的內部討論或曾考慮文件的有關資料，且只有主席及副主席才獲授權處理傳媒就專責委員會工作提出的查詢。

2.15 在2014年12月9日至2015年2月26日期間，專責委員會舉行了3次會議，為有關調查進行籌備工作。專責委員會擬在2015年2月底展開第二階段的工作，本來亦已邀請路政署署長劉家強先生出席訂於2015年2月26日舉行的第一次公開研訊。

專責委員會先後在2015年1月15日及1月23日發出函件，分別要求劉家強先生和路政署提供資料，期限分別是2015年2月10日及2月12日。然而，立法會秘書處在農曆新年除夕(即2015年2月18日)下午較後時間才接獲他們的回覆。當初訂出劉家強先生出席第一次研訊的日期時，是基於專責委員會能在訂於2015年2月26日舉行的公開研訊之前，預早從路政署接獲所要求的資料，以便委員有合理的時間妥為審閱資料。鑒於委員沒有足夠所需的時間審議資料及為研訊作準備，2015年2月26日的第一次公開研訊須取消，最後改期至2015年3月24日舉行。

2.16 其後在2015年3月24日至12月21日期間，專責委員會舉行了11次公開研訊，研訊時數合共約33小時。在研訊之前及之後，專責委員會均有舉行內部會議，審議所接獲的資料，以及討論跟進行動。專責委員會另外舉行了15次會議，合共用了39小時，以討論所得證據，以及就報告和其他與調查有關的事宜進行商議。

調查的透明度

2.17 為讓公眾人士更易於跟隨專責委員會的研訊程序，證人所提供的陳述書，一經證人在公開研訊上正式出示，即上載至立法會網站，供公眾查閱。此外，證人如有開場發言稿，其副本亦會按要求提供予公眾人士及傳媒。專責委員會亦請該等人士留意，向他們提供陳述書或開場發言稿，目的是為了協助他們在公開研訊中了解有關程序。專責委員會提醒他們，將陳述書內容作其他用途並不受第382章所保障；他們如要這樣做，應先自行徵詢法律意見。

2.18 待此份報告發表後，視乎情況是否適當，專責委員會取得的所有文件及／或資料將會上載至立法會網站。

2.19 專責委員會向立法會提交的報告將包括取證紀錄，其形式是根據證人接受訊問的公開研訊過程錄音紀錄而製成的逐字紀錄本。為確保證人能有公平合理的機會審核其所作的口頭證供是否已被準確記錄，專責委員會把載有各證人所作口頭證供的有關部分的逐字紀錄本擬稿分別送交每位證人，讓他們有機會提出更正，但有關證人必須簽署一份承諾書，承諾不會把擬稿複印，並會在指定日期之前把擬稿交回專責委員會。

只要證人提出的更正並非對所錄證供本身的意思造成實質的改動，專責委員會均予接納。曾出席專責委員會研訊的所有12位證人均有機會閱覽各自的逐字紀錄本擬稿，並提出更正。

獨立董事委員會和獨立專家小組就該工程項目發出的報告

2.20 港鐵公司於2014年4月29日成立了由該公司的獨立非執行董事組成的獨立董事委員會，負責全面檢討該工程項目的管理方針。獨立董事委員會於2014年7月16日發表第一份報告⁴，就加強港鐵公司的制度及運作提出建議。第二份報告⁵於2014年10月28日發表，內載獨立董事委員會在兩名獨立專家的協助下，就港鐵公司的項目管理所作出的結論，以及獨立董事委員會給予港鐵公司董事局(下稱"董事局")考慮的相應建議。

2.21 行政長官於2014年5月16日委任了獨立專家小組，檢討項目管理、監察機制及其他與該工程延誤有關的事宜。據政府所述，獨立專家小組於2014年12月15日向行政長官提交報告，而該份報告⁶已於2015年1月30日公開予公眾閱覽。

2.22 專責委員會於2015年3月24日的會議上決定，委員可為調查的目的，例如為提問證人，而引述所得的材料及上述報告所提的結論。然而，專責委員會應根據所得的證據及資料作出本身的判斷。

專責委員會遇到的困難及限制

向政府及港鐵公司索取資料

2.23 在調查的初期，專責委員會曾於2014年12月致函張炳良教授，要求他和運輸及房屋局提供資料，以便專責委員會展開工作。該等資料包括曾參與該工程項目的官員名單，以及項目

⁴ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告的連結：
http://www.expressrailink.hk/pdf/tc/report/20140716_xrl_report_chi.pdf

⁵ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第二份報告的連結：
[http://www.expressrailink.hk/pdf/tc/report/2nd%20Report_CHI\(Full\).pdf](http://www.expressrailink.hk/pdf/tc/report/2nd%20Report_CHI(Full).pdf)

⁶ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告的連結：
<http://www.gov.hk/tc/theme/iep-xrl/>

監管委員會的成員名單。其後在2015年1月23日，專責委員會致函張炳良教授，要求他提供多項文件，例如政府與港鐵公司之間簽訂的委託協議、服務經營權模式的主要詳情，以及路政署和港鐵公司自2010年1月至2014年4月就高鐵香港段建造工程進度分別向運輸及房屋局提交的報告。

2.24 另一方面，專責委員會於2015年1月23日致函路政署，要求署方提供多項文件，包括路政署與嘉科工程顧問有限公司(下稱"嘉科")，即是獲委聘就高鐵香港段建造工程向路政署提供意見的監核顧問，簽訂的合約的節錄本，特別是有關服務範圍的部分；嘉科自2010年1月至2014年4月就該工程項目向路政署提交的所有進度報告；項目監管委員會的成員名單和職權範圍，及其在2010年1月至2014年4月期間舉行的44次會議的紀要和文件；以及項目統籌會議的成員名單和職權範圍，及其在2010年1月至2014年4月期間舉行的所有會議的紀要和文件。

2.25 同樣地，專責委員會曾於2014年12月致函港鐵公司，要求該公司提供資料，以配合專責委員會的工作。該等資料包括董事局成員名單、執行委員會成員名單，以及項目監控小組成員名單。

2.26 專責委員會於2015年1月23日進一步致函港鐵公司，要求該公司提供下述資料：在2010年1月至2014年4月期間向董事局提交有關該工程項目進度／延誤的所有文件；港鐵公司與合約編號810A承建商為分析該工程項目的進度及所採取的追回進度措施而於2013年4月17日舉行的工作坊的紀要；港鐵公司與政府的代表在2013年11月21日就該工程延誤舉行的會議的紀要；港鐵公司前行政總裁韋達誠先生與張炳良教授在2013年11月21日就該工程項目進行討論的電話通話的錄音或紀錄本；以及港鐵公司與主要承建商就西九龍總站及各條連接隧道簽訂的工程合約的節錄本，包括有關工程範圍及竣工日期的節錄部分。

2.27 專責委員會只能取得部分其要求的資料。有關詳情綜述於下文各段。

2.28 張炳良教授於2015年1月6日回覆專責委員會，並提供以下資料：曾參與該工程項目的官員名單、路政署鐵路拓展處的

組織圖、項目監管委員會的成員名單，以及嘉科內負責該工程項目的人員名稱。

2.29 路政署於2015年2月18日回覆專責委員會(附錄6)，並提供說明按該工程項目顧問合約的工程計劃綱要所界定，嘉科的服務範圍的資料。然而，專責委員會從覆函中知悉，關於項目監管委員會在2010年3月至2014年4月期間舉行的44次會議的紀要，以及嘉科在2010年10月至2014年4月期間擬備的每月進度報告，路政署只準備向專責委員會提供該等文件經遮蓋處理的版本，而且條件是該等文件將會以保密形式提供予專責委員會，並只供專責委員會委員在閉門研訊中使用。路政署提出的理由是該等經遮蓋處理的文件屬機密及／或商業敏感性質。如專責委員會同意有關條件，路政署便會分批向專責委員會提供所要求的文件及資料的經遮蓋處理版本。

2.30 運輸及房屋局在2015年2月18日的覆函(附錄7)中提供就推展該工程項目而採用的服務經營權模式的主要詳情。然而，關於政府與港鐵公司之間簽訂的委託協議，運輸及房屋局表示，鑒於委託協議份屬機密，而且其內容涉及商業敏感資料，因此該兩份協議須被列為機密文件，並只能以保密形式提供予專責委員會在閉門研訊中使用。

2.31 至於路政署及港鐵公司自2010年1月至2014年4月就該工程項目進度向運輸及房屋局局長分別提交的報告，運輸及房屋局回覆時表示：“港鐵公司須向[項目監管委員會]提交進度報告(監委會進度報告)，匯報高鐵香港段項目的最新進展和財務狀況。2010年2月至2014年4月期間，港鐵公司提交了51份監委會進度報告……鑒於監委會進度報告份屬機密並涉及敏感商業資料，我們會將經遮蓋處理的監委會進度報告(只有英文版)(即與存放於港鐵檔案室的監委會進度報告一樣)作為機密提供予專責委員會，供專責委員會委員在閉門研訊中使用。”至於路政署署長向運輸及房屋局局長提交的報告，專責委員會從該來函得悉，“在定期舉行的部門首長會議中，路政署署長會向運輸及房屋局局長匯報各項路政署主要工作範疇的最新情況，當中包括高鐵項目的進展。這些部門首長會議沒有正式會議紀錄。然而，路政署擬備了簡介資料，供會議進行期間討論。鑒於部門首長會議份屬機密，這些簡介資料在一般情況下只供政府內部參考。為配合專責委員會的工作，我們預備作

為機密提供簡介資料中與高鐵香港段相關部分的重點(只有英文版)，供專責委員會委員在閉門研訊中參考。”

2.32 港鐵公司於2015年1月5日回覆時提供了該公司董事局成員名單及執行委員會成員名單(附錄8)。至於項目監控小組成員名單，則只提供了各成員的職銜。對於專責委員會於2015年1月23日進一步提出的要求，港鐵公司在2015年2月5日回覆時表示(附錄9)，該公司承諾會以合作的態度配合專責委員會的工作，以便專責委員會能履行其專責的職務。然而，港鐵公司在來函表示，在向專責委員會提供文件資料及證人證供時，港鐵公司必須考慮其合約、法律及監管方面的責任，而由於港鐵公司預期專責委員會或會要求該公司提供機密或商業敏感的資料及文件，因此該公司或需要要求專責委員會不要將該等資料及文件向公眾披露，以及把該等資料及文件存放在受嚴格管制的指定地方。

2.33 繼於2015年2月5日的回覆後，港鐵公司於2015年2月12日再次致函專責委員會(附錄10)，就專責委員會提出的要求作回應。扼要而言，港鐵公司稱仍在考慮專責委員會索取在2010年1月至2014年4月期間呈交該公司董事局有關該工程項目進度／延誤的文件的要求。該覆函進一步表明，港鐵公司與合約編號810A承建商於2013年4月17日舉行的工作坊並沒有正式的紀要；至於韋達誠先生與張炳良教授的電話通話，以及在2013年11月21日舉行的會議，則沒有即時作書面紀錄。

2.34 關於港鐵公司與主要承建商就西九龍總站及各條連接隧道簽訂的工程合約的節錄本，包括有關工程範圍及竣工日期的節錄部分，港鐵公司在2015年2月12日的覆函中表示，若專責委員會同意把有關文件及其內容保密，並將有關文件妥為存放在立法會綜合大樓內的指定地方，且不會從該指定地方移走該等文件、將之複印，或向任何第三方披露，則港鐵公司會提供有關文件。此外，港鐵公司又表示，有關文件及其內容只可供專責委員會在閉門研訊中使用。

2.35 由於專責委員會沒有獲立法會授權行使第382章第9(1)條所訂的權力，因此專責委員會並無權迫使任何人士出示任何文據、簿冊、紀錄或文件。專責委員會先後在2015年2月26日及2016年1月19日討論有關方面對於專責委員會要求索取

資料所作的回應。對於專責委員會須與任何有關方面作出協議，作為有關方面向專責委員會提供資料及文件的先決條件，專責委員會認為並不恰當。雖然專責委員會可因應有關方面正式提出的要求而考慮在閉門會議上進行其研訊程序，但專責委員會並不會基於單方面聲稱某些資料屬機密或商業敏感性質，便在沒有事先審視該等聲稱為機密或商業敏感資料的情況下作出有關決定。專責委員會進一步認為，除非有強而有力的理由，否則以閉門形式與政府及港鐵公司進行事實的調查，並非理想做法。對於政府及港鐵公司要求以閉門形式進行研訊，專責委員會認為並不恰當，或至少屬過早下判斷。此舉有違專責委員會的原則，即在切實可行的範圍內，研訊程序應具透明度。專責委員會的目的並非揭露機密或商業敏感資料，而是要為延誤的原因確立事實基礎。專責委員會只會要求索取有助其調查的相關資料。

2.36 就此，專責委員會於2015年3月3日分別致函運輸及房屋局、路政署和港鐵公司表達其意見，即對於專責委員會須與運輸及房屋局／路政署／港鐵公司作出協議，作為該等機構向專責委員會提供所要求的資料及文件的先決條件，專責委員會認為並不恰當，並認為該等機構分別在來函提出舉行閉門研訊的要求屬不能接受。

2.37 此外，專責委員會在其函件中表示，專責委員會理解運輸及房屋局／路政署會關注到機密及商業敏感資料的問題，因此，在運輸及房屋局／路政署提供任何文件時，若他們提出要求，專責委員會會因應該等要求，根據其工作方式及程序，尤指第21段，決定文件是否屬機密；在此之前，專責委員會不會向傳媒及公眾發放有關文件，或將之上載至立法會網站。

2.38 因應專責委員會2015年3月3日的函件，運輸及房屋局於2015年3月17日作出回覆(附錄11)，表示“專責委員會要求提供的資料包含機密／商業敏感資料。在考慮是否提供該等資料時，政府有責任在配合專責委員會的工作和保障公眾利益之間取得平衡，這包括保留政府在日後任何申索中的權利。兩份委託協議屬合約雙方(即政府和港鐵公司)的文件，而當中涉及敏感的商業資料.....向公眾披露兩份委託協議、及／或就當中個別的條文於專責委員會的公開會議上討論，或會妨礙政府有效

地管理依然生效中的兩份委託協議，令政府在談判／解決現時和日後的申索時處於不利的位置，以及可能損害政府就日後項目的類近協議的談判的立場，繼而影響政府的競爭力和財務情況，最終損害公眾利益.....我們曾徵詢港鐵公司的意見，港鐵公司亦認同我們的意見，即只有在專責委員會同意將兩份委託協議列作機密於閉門研訊中使用的情況下，才可提供兩份委託協議予專責委員會。”儘管提出以上立場，張炳良教授其後卻在2016年1月4日披露了兩份委託協議，詳情見下文第2.43段。

2.39 因應專責委員會2015年3月3日的函件，港鐵公司於2015年3月17日回覆時表示：“.....鑒於所要求的文件[即是相關的工程合約及補充協議]屬商業敏感性質，向公眾披露該等文件可能會損害港鐵公司和政府在與第三方進行事務往來時的合法權益，因此港鐵公司重申，在該公司向專責委員會提供有關文件之前，專責委員會有必要先作出協議，承諾會根據該公司在2015年2月12日函件中所列的條件把文件保密。”

2.40 專責委員會於2015年4月24日再次致函港鐵公司，表示專責委員會對於港鐵公司的回應感到失望，並表明專責委員會是獲立法會委任就公眾關注的事宜進行調查，因此，專責委員會為其調查目的而要求取得相關資料／文件，亦是符合公眾利益的做法。若專責委員會未能預先取得該等資料／文件，便不能在獲得充分資料的情況下作出決定，而對於所要求的文件或其中任何部分是否屬機密性質，專責委員會亦無法達至任何看法。專責委員會在函中重申其在2015年3月3日致港鐵公司的函件中所表明的立場，並要求港鐵公司再次審慎考慮有關事宜，特別是根據港鐵公司2015年3月17日函件所述該公司仍在考慮中的要求，亦即提供在2010年1月至2014年4月期間向董事局呈交的所有文件。

2.41 港鐵公司在2015年5月8日回覆，表示維持其立場，在該公司向專責委員會提供有關文件之前，專責委員會有必要先作出協議，承諾會根據該公司在2015年2月12日函件中所列的條件把文件保密。港鐵公司又強調，所要求的工程合約全套副本已存放在該公司的資料室，立法會任何議員均可查閱。港鐵公司至今並沒有因應專責委員會在2015年1月23日函件中所提出的要求，提供在2010年1月至2014年4月期間向董事局呈交有關該工程項目進度／延誤的任何文件。

2.42 鑒於專責委員會必須在第五屆立法會會期中止前完成工作，因此專責委員會在2015年2月26日決定，應根據政府和港鐵公司已向其提供的資料、獨立董事委員會和獨立專家小組的報告所載的資料、現有的公開資料，以及證人在專責委員會公開研訊中所作證供，盡快展開調查。

2.43 在2015年12月21日的研訊中，張炳良教授在其開場發言的末段提到，政府會積極考慮專責委員會委員在2015年年初，就索取《第一份委託協議》及《第二份委託協議》的副本提出的要求。在2016年1月4日傍晚，運輸及房屋局把《第一份委託協議》及《第二份委託協議》的副本送交專責委員會秘書。運輸及房屋局在致專責委員會的函件(附錄12)中表示，鑒於政府和港鐵公司在2015年11月30日向公眾交代高鐵香港段的最新造價和工程進展時，已披露了相當部分的委託協議內容；經詳細考慮並與港鐵公司商討後，運輸及房屋局決定向專責委員會提供兩份委託協議的副本，以供參閱。

2.44 在2015年12月21日的公開研訊中，張炳良教授告知專責委員會，港鐵公司時任行政總裁曾於2012年7月致函給他，表示港鐵公司維持其目標，在2015年完成所有工程並使高鐵香港段能成功通車。專責委員會其後要求張炳良教授提供上述信函的副本。運輸及房屋局局長於2016年1月15日回應時表示，有關信函只供政府內部閱覽；為配合專責委員會的工作，政府預備在保密的基礎上，將該函件經遮蓋處理的副本提供予專責委員會，供專責委員會委員在閉門研訊中使用。專責委員會經討論後，於2016年1月19日決定再次致函張炳良教授，表示專責委員會理解其關注的保密問題；為此，專責委員會將會根據其工作方式及程序第21段，決定所要求的資料是否屬機密；在此之前，專責委員會不會向傳媒及公眾發放有關文件，或將之上載至立法會網站。在2016年2月3日，專責委員會接獲該封函件經遮蓋處理並以保密形式提供的副本。

有關人士／機構對被邀請到專責委員會席前應訊的回應

2.45 經考慮政府及港鐵公司所提供曾參與該工程項目的人員的資料後，專責委員會決定邀請下述人士出席專責委員會的公開研訊，就該工程延誤的原委作供，並協助專責委員會進行調查：

來自政府

- (a) 路政署署長
劉家強先生
- (b) 前路政署署長
韋志成先生
- (c) 路政署鐵路拓展處處長
陳志恩先生
- (d) 路政署鐵路拓展處副處長2
譚漢財先生
- (e) 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)
黎以德先生
- (f) 運輸及房屋局副局長
邱誠武先生
- (g) 運輸及房屋局局長
張炳良教授
- (h) 前運輸及房屋局局長
鄭汝樺女士

來自港鐵公司

- (i) 署理行政總裁
梁國權先生
- (j) 前工程總監
周大滄先生
- (k) 前行政總裁
韋達誠先生
- (l) 董事局非執行主席
錢果豐博士

來自監核顧問

(m) 嘉科工程顧問有限公司
項目總監
高桂年先生

2.46 專責委員會決定邀請上述人士分別出席研訊，並給予各人合理時間事先擬備和提交陳述書。如先前所述，由於專責委員會沒有獲立法會授權行使第382章第9(1)條所訂的權力，因此專責委員會只能邀請有關人士到席前作供，而沒有權力命令他們出席。

2.47 在2015年12月底，專責委員會決定邀請前運輸及房屋局局長鄭汝樺女士到專責委員會席前，就該工程延誤作供。

2.48 結果，第2.45段(a)至(g)所列的7名政府官員均接受邀請，到專責委員會席前作供。至於港鐵公司，雖然一名代表於2015年8月代梁國權先生(於2015年3月成為該公司行政總裁)及董事局非執行主席錢果豐博士以口頭方式表示接受邀請，港鐵公司其後通知專責委員會，周大滄先生及韋達誠先生都已離開港鐵公司或已退休。對於專責委員會的邀請，韋達誠先生以電郵回覆表示，他已向獨立董事委員會提供全面的資料。而周大滄先生亦透過港鐵公司回覆專責委員會，表示：“本人已自2014年10月退休並離開香港鐵路有限公司。本人並沒有任何相關文件、文據及紀錄可配合就高鐵進行的任何調查。禮貌上，本人不宜回來並到專責委員會席前論述過往的事件。在獨立董事委員會和獨立專家小組進行調查期間，本人已公開並坦率地向他們的專家講述情況。獨立專家小組和獨立董事委員會的報告已清楚交代各項事實，以及相關各方所作的決定和判斷。本人確實沒有任何補充，亦不希望浪費專責委員會的寶貴時間。”

2.49 鑒於上述回應，專責委員會決定邀請港鐵公司總經理——高速鐵路鄧維勇先生，以及項目經理——技術支援(時任項目經理——高速鐵路車站(監控))盧家榮先生在研訊中作供。專責委員會決定邀請盧家榮先生，是由於他之前曾擔任項目經理——高速鐵路車站(監控)，並且在2014年4月28日鐵路事宜小組委員會進行實地視察期間曾與小組委員會委員會會面，儘管

他自2015年年中已調任港鐵公司另一職位。對於該等邀請，港鐵公司回應時表示，接任蔡豐松先生出任總經理——高速鐵路的鄧維勇先生只有第二手資料；接替周大滄先生出任工程總監的黃唯銘博士，是較高級的管理層人員，應該能夠代表工程團隊。黃唯銘博士和盧家榮先生均有出席專責委員會的研訊。

2.50 錢果豐博士於2015年10月16日告知專責委員會，他未能在建議的日子，即2015年11月16日，出席研訊，並且將會經常因事離港(附錄13)。因應錢博士的回覆，專責委員會於2015年10月26日再次致函錢果豐博士，請他提出兩個在2015年11月至2016年1月之間、每段為時3小時的可行時段出席研訊。由於專責委員會沒有接獲錢果豐博士的任何回覆，專責委員會秘書遂於2015年12月3日聯絡港鐵公司。港鐵公司告知專責委員會秘書，錢果豐博士未能在2015年12月至2016年1月期間出席任何研訊。就此，專責委員會於2015年12月9日再次致函錢果豐博士，除表達失望外，亦邀請董事局提名其中一位熟識該工程項目的董事，於2016年1月份出席研訊，而日期則由雙方協定。函件亦表示，由於專責委員會即將討論所取得的證供，因此，若董事局婉拒邀請，專責委員會便須在沒有取得董事局成員任何證供的情況下作出結論。最終，港鐵公司於2015年12月21日回覆(附錄14)，表示不會提名任何董事出席專責委員會的研訊。另一方面，鄭汝樺女士亦婉拒了邀請，所提出的理由與錢果豐博士提出的相若(附錄15)。

2.51 至於路政署監核顧問嘉科的高桂年先生，專責委員會於2015年年中得悉，他已離任嘉科的項目總監。專責委員會改為邀請時任項目總監Anthony J W KING先生及項目經理吳兆祺先生出席研訊，而他們亦已應訊。

2.52 對於周大滄先生、韋達誠先生、錢果豐博士及鄭汝樺女士婉拒專責委員會的邀請，沒有到其席前作供，專責委員會表示失望。此外，董事局主席未能到專責委員會席前，從董事局的角度作供，而董事局又未有因此提名任何成員前來作供，專責委員會對此亦表示失望。曾到專責委員會席前作供的證人名單載於附錄16。

報告的表述方式

2.53 為確保有關的程序能使利益或名譽可能會受研訊影響的人士獲得公平對待，若專責委員會的報告可能會令任何一方、人士或機構的利益或名譽受影響，有關的一方、人士或機構均有機會就專責委員會報告的調查結果及觀察所得的擬稿相關部分置評。專責委員會經審慎考慮所收到的意見後，才為報告定稿。

2.54 專責委員會報告包括主體報告、書面證據及相關文件一覽表、會議紀要，以及載有公開研訊的原語逐字紀錄本的取證紀錄。主體報告共分3部分。第I部分(第1及2章)主要介紹專責委員會的成立背景，以及與專責委員會工作有關的事宜。第II部分(第3至6章)載述專責委員會就下述各項事宜取得的相關資料和證供：該工程延誤的背景和原委、政府及港鐵公司在該工程延誤上的表現及責任，以及政府及港鐵公司有否蓄意隱瞞該工程延誤的問題。該等事宜會以推展該工程項目的不同階段作表述。第III部分(第7及8章)載述報告的結論，以及專責委員會就政府日後可如何改善對新鐵路項目建造工程的監管及如何加強港鐵公司在推展鐵路項目方面的管治作出的建議。

2.55 基於環保理由，以逐字紀錄本形式製作的取證紀錄只上載於立法會網站。除印刷本外，本報告亦上載至立法會網站(網址：www.legco.gov.hk)，以供瀏覽。

第II部分 調查結果

第3章 規劃及工地勘測階段 (2000年5月至2010年1月)

3.1 本章所指的"規劃及工地勘測階段"涵蓋政府與港鐵公司在展開高鐵香港段建造工程之前，於2000年5月至2010年1月期間就該工程項目所進行的籌備工作。本章重點提述該工程項目的背景資料和大綱、政府就推展該工程項目採用的服務經營權模式、政府與港鐵公司簽訂的委託協議、該工程項目的監察機制，以及在此階段進行的工地勘測工作。此外，本章亦載述專責委員會根據從證人取得的證供及其可取得的文件所得出的觀察結果。

"規劃及工地勘測階段"的主要日期

日期	事件
2000年5月	《鐵路發展策略2000》首次建議落實高鐵香港段(前稱"區域快線")的建造。
2007年10月	行政長官在其施政報告中宣布，擬建的高鐵香港段為十大基建工程項目之一。
2008年年初	路政署轄下的鐵路拓展處委託顧問進行研究，以檢討監察機制的安排，確保港鐵公司有效推展該工程項目。
2008年7月8日	財委會批准撥款27億8,260萬元，進行該工程項目的設計和工地勘測工作。
2008年7月	路政署轄下的鐵路拓展處為該工程項目成立專責小組。

- 2008年11月24日 政府與港鐵公司就該工程項目的設計與
工地勘測工作簽訂《第一份委託協議》。
- 2010年1月16日 財委會批准撥款668億1,750萬元予該工程
項目，當中550億1,750萬元用以進行鐵路
工程，118億元則用以進行非鐵路工程。
- 2010年1月26日 政府與港鐵公司就高鐵香港段的建造、測
試及試行運作簽訂《第二份委託協議》，
目標交付日期定為2015年8月4日。

高鐵香港段的背景資料

3.2 區域快線是2000年5月公布的《鐵路發展策略2000》所建議落實的鐵路項目之一。經過一些事態發展，區域快線成為中港兩地合作開發的廣深港高速鐵路香港段。在2007年年中，九廣鐵路公司(下稱"九鐵公司")根據專用通道方案⁷向政府提交了一份廣深港高速鐵路香港段的項目建議書。

3.3 九鐵公司與地鐵有限公司於2007年12月2日合併(下稱"兩鐵合併")後，港鐵公司接手廣深港高速鐵路香港段的規劃工作，並將廣深港高速鐵路的英文簡稱從"ERL"改為"XRL"，以避免其英文簡稱與現有東鐵線在兩鐵合併後的英文簡稱重複。

3.4 高鐵香港段是2007年施政報告公布的十大基建項目之一。在2008年4月22日，行政會議決定要求港鐵公司着手進一步規劃和設計高鐵香港段。根據政府於同日提交予立法會的立法會參考資料摘要⁸，高鐵香港段的最早竣工日期為2014／2015年。

⁷ 建造一條從西九龍總站至邊界的專用路軌。

⁸ 立法會參考資料摘要，檔號：THB(T)CR 1/16/581/99。

3.5 財委會於2008年7月8日批准一筆為數27億8,260萬元(按付款當日價格計算)的撥款,用以委託港鐵公司根據《第一份委託協議》進行高鐵香港段的設計及工地勘測研究。

3.6 在行政長官會同行政會議於2009年10月20日決定由港鐵公司採用服務經營權模式來進行高鐵香港段的建造、測試及試行運作後,財委會於2010年1月16日批准撥款進行高鐵香港段鐵路(550億1,750萬元)(按付款當日價格計算)和非鐵路(118億元)(按付款當日價格計算)的建造工程,合共668億1,750萬元(按付款當日價格計算)。一如提交予財委會的有關撥款文件所示⁹,高鐵香港段的工程預計於2015年完成。

3.7 在2010年1月26日,政府與港鐵公司就高鐵香港段的建造、測試及試行運作簽訂委託協議,即《第二份委託協議》。前路政署署長韋志成先生告知專責委員會,按照港鐵公司提交的《第二份委託協議》最終草擬版本,港鐵公司預計該工程項目將於2015年6月30日移交政府。然而,由於財委會批准該工程項目的撥款申請延誤了6個星期,因此當簽訂《第二份委託協議》時,該工程項目的預計移交日期亦隨之更改為2015年8月4日。

3.8 專責委員會察悉,高鐵香港段的工程龐大而複雜,是全球首個全地下高速鐵路項目。¹⁰ 高鐵香港段建成後,會連接內地國家高速鐵路網,讓乘客以每小時高達200公里的速度,穿梭香港與內地各個城市。¹¹

3.9 專責委員會亦察悉,高鐵香港段將包括一個設於西九龍的總站,以方便乘客在城市的中心區抵港和離港。¹² 港鐵公司行政總裁梁國權先生表示,西九龍總站的挖掘工程,是本港進行規模最大、挖掘最深的挖掘工程之一。西九龍總站工程涉及建造一個4層的地下結構,最底層深入地底約30米。西九龍總站

⁹ 政府向立法會財務委員會提供的文件, PWSC(2009-10)68。

¹⁰ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告, 第2.6段。

¹¹ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告, 第1.1段。

¹² 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告, 第2.6段。

地盤佔地11公頃，面積大約相等於15個足球場。西九龍總站的主要公共空間，是設於車站入口中庭位置的大型鋼架結構。車站全建於地底，總建築樓面面積約380 000平方米，差不多是香港國際機場一號客運大樓三分之二的樓面面積。列車將在長約26公里位於地底下的平行隧道行駛，直達深圳。

該工程項目的大綱

首次採用服務經營權模式

3.10 專責委員會察悉，在2007年12月兩鐵合併之前，所有鐵路項目均採用擁有權模式的融資方式。在這方式下，兩間鐵路公司須負責鐵路的融資、設計、建造、營運及維修，而且最終擁有該鐵路。鑒於兩間鐵路公司以商業原則來營運，除非政府提供足夠的財務資助，否則有關公司不會承辦財務上不可行的鐵路項目。政府會按個別鐵路項目的情況來考慮其財務資助形式。根據擁有權模式，政府不會承擔建造工程和經營鐵路的風險。¹³

3.11 兩鐵合併後，港鐵公司獲九鐵公司批予服務經營權，以營運九鐵公司現有鐵路線及在興建中的新鐵路線。自此至今，港鐵公司須在經營權生效期間，負責營運、維修及改善九鐵公司的鐵路系統，包括重置經營權所涵蓋的資產。根據兩鐵合併時的協議，政府可以採用擁有權模式或服務經營權模式來推展不屬地鐵現有網絡自然延伸的新鐵路項目。

3.12 高鐵香港段是政府首次以服務經營權模式推展的鐵路項目。根據服務經營權模式，政府撥款建造鐵路和附屬基建，承擔該工程項目所涉及的建造和營運風險¹⁴，並最終擁有該段鐵路。根據《第二份委託協議》，港鐵公司獲政府委託進行高鐵香港段的設計、建造、測試和試行運作。據運輸及房屋局於2015年2月18日致專責委員會秘書的函件(附錄7)所述，在鐵路

¹³ 立法會參考資料摘要，檔號：THB(T)CR 1/16/581/99，第13段。

¹⁴ 政府向鐵路事宜小組委員會提供的文件，立法會CB(1)1749/07-08(01)號文件，第6段。

建成後，港鐵公司將獲批服務經營權以營運該鐵路，而政府將會相應地收取服務經營費。

3.13 專責委員會察悉，政府在2008年考慮高鐵香港段應採用擁有權或服務經營權模式時，曾考慮下列因素，而最終決定採用服務經營權模式——

- (a) 高鐵是大型跨境基建。高鐵香港段將會連接內地段，而內地段將會成為全國鐵路網的一部分，由內地當局擁有。高鐵香港段由政府擁有，有助協調和解決香港段與內地段在施工和經營期間的協調問題。
- (b) 該工程項目的財務表現，將視乎很多因素，例如票價、票價調整機制和收入分帳機制問題，需與經營內地段的公司磋商。此外，行車時段分配和跨境設施安排，亦需政府與內地當局進一步磋商。鑒於上述種種不明朗因素，在評估該工程項目的財務效益時，採用了較保守的方法，因而推算出龐大的資金差額。
- (c) 如果採用服務經營權模式，當高鐵香港段表現理想時，政府可根據收入分帳機制分享鐵路項目收入增加的好處，並在服務經營期屆滿或提早終止時收回一個可全面運作的高鐵鐵路系統。加上政府較易與內地當局建立聯繫，以商討行車時段分配和一地兩檢安排等問題，及提升該項目的長期盈利能力，因此長遠而言，採用服務經營權模式可能更符合政府的利益。

政府與港鐵公司簽訂的委託協議

3.14 專責委員會察悉，路政署曾在2008年年初委聘顧問進行研究，以檢視有關的監察機制安排，確保港鐵公司有效推展該工程項目。勞氏鐵路亞洲有限公司(下稱"勞氏")受委聘進行有關研究，而其中主要審查範圍之一是政府如以服務經營權模式

委託港鐵公司推展高鐵項目，應採用怎樣的項目管理程序。勞氏認為港鐵公司的項目管理機制眾所周知是穩妥周全的，並符合業界的最佳做法，相關程序亦定期由外間機構檢視及審查。港鐵公司曾為香港和海外承造多個高質素的鐵路項目，足以證明這些機制行之有效，而且期間亦有不斷改良。此外，勞氏認為港鐵公司及政府相關的機制大致上有許多相似之處。

引入"監核監督者"的制度

3.15 勞氏建議在承造該工程項目時應採用港鐵公司目前沿用的項目管理程序，但同時在主要監控程序中應有政府的參與，政府亦應能根據其與港鐵公司簽訂的協議，監察和核實港鐵公司的表現。上述監察和核實的角色稱為"監核監督者"。具體來說，是按照風險評估抽樣覆核港鐵公司在實施工程時是否符合工程計劃範圍及核准預算。勞氏亦建議政府資源必須有效地運用，以避免角色重疊及微觀管理工程項目。政府採納了勞氏的建議，並以此作為有關高鐵香港段的設計、工地勘測及建造的委託協議的主要根據。政府在2008年11月與港鐵公司簽訂《第一份委託協議》，而在2010年1月，政府與港鐵公司簽訂《第二份委託協議》。

3.16 正如第2章第2.43段所述，專責委員會於2016年1月4日取得《第一份委託協議》及《第二份委託協議》的副本。¹⁵ 專責委員會察悉，根據《第二份委託協議》，港鐵公司應盡最大努力，按照委託計劃完成或促使完成委託工作，但不包括指明的例外情況；以及盡量減少委託計劃因任何修改而出現的任何延誤或其他後果。¹⁶ 就此情況，港鐵公司應按照其管理系統及

¹⁵ 《第一份委託協議》及《第二份委託協議》的電子複本可透過以下連結查閱(只備英文本)：
http://www.legco.gov.hk/yr14-15/english/sc/sc_gshkerl/report/sc_gshkerl-ea1-ea2.pdf

¹⁶ 《第二份委託協議》第16.4條。《第二份委託協議》把"委託工作"一詞定義為詳載於《第二份委託協議》附錄B與指明工程和工作有關的所有工作。此外，《第二份委託協議》把"委託計劃"一詞定義為《第二份委託協議》附錄C所載用以執行委託工作的計劃，而有關計劃可按委託協議第8.2條的規定修改。

程序行事，而政府亦可委派顧問公司協助監察並核實港鐵公司有否遵行該公司在《第二份委託協議》下的責任。¹⁷ 不論何時，若港鐵公司嚴重或持續違反(或政府合理地懷疑港鐵公司嚴重或持續違反)該公司在《第二份委託協議》下的任何實質法律責任，政府有權核實港鐵公司有否遵行其在《第二份委託協議》下的責任。¹⁸

3.17 港鐵公司在行事上如有任何錯誤或遺漏，以致構成違反《第二份委託協議》和導致委託工作必須重新執行，港鐵公司在政府要求下須自費重新執行(或促使從新執行)該等委託工作，以達到令政府滿意的合理程度。¹⁹

3.18 根據政府所述，若出現延誤而該延誤的程度超越對委託計劃可更改或調整的範圍，該延誤可構成港鐵公司違反其在《第二份委託協議》下的責任，政府可就此項違反向港鐵公司追討損失。

3.19 此外，港鐵公司就數項事宜，包括有關提供項目管理服務的委託工作，向政府保證，在進行這些委託工作時，應達至一個專業而能勝任工作的工程項目管理人在合理期望下應所具備的技能和看管水平，而其角色包括統籌、行政、管理及監督設計和建造工程。若有關工程延誤包括港鐵公司違反其任何所保證的事項，政府或可因港鐵公司違反其保證而向其展開追討。²⁰

¹⁷ 《第二份委託協議》第17.10條。

¹⁸ 《第二份委託協議》第17.11條。

¹⁹ 《第二份委託協議》第5.3條。

²⁰ 《第二份委託協議》第5.1(A)及5.2條。

該工程項目的監察機制(包括政府路政署和運輸及房屋局、 港鐵公司及監核顧問所擔當的角色)

各方的角色

3.20 在服務經營權模式下，港鐵公司獲委託進行該工程項目的設計及建造。扼要而言，高鐵香港段是一項工務工程，根據路政署所述，就推展該工程項目而言，港鐵公司可被視為政府的代理人及項目管理人。港鐵公司在《第二份委託協議》下的部分責任載述於上文第3.16至3.19段。

3.21 專責委員會察悉，根據《公共財政條例》(第2章)，高鐵香港段的管制人員為路政署署長，而署長須就高鐵香港段的一切開支負責及交代。路政署在推展高鐵項目中的主要職責包括：監察高鐵香港段的整體推展，並確保該工程項目的公共撥款得以審慎使用；在外間顧問的協助下，監察和核證港鐵公司有否適當地履行委託協議的責任；以及透過與港鐵公司及其他有關部門聯絡和協調以解決銜接事宜，並就高鐵香港段的推展、試行運作和營運尋求所需的批核，促成高鐵香港段的推展。

3.22 根據張炳良教授所述，運輸及房屋局負責制訂運輸政策及對政策的落實作總體監督。一般而言，當運輸及房屋局轄下的基建項目(如該工程項目)展開時，運輸及房屋局主要集中監察實施進度，並在有需要時，在政策層面協助解決可能影響項目推展的事宜。按照政府既定的做法和分工，在運作層面的工作實施主要由相關部門負責。自2010年1月高鐵香港段建造工程展開以來，運輸及房屋局履行其就實施該工程項目的總體監督角色，包括監督整體工程計劃和項目開支。運輸及房屋局和路政署亦就與高鐵香港段相關的發展和跨境問題與內地部門保持緊密合作。

該工程項目的監察機制

3.23 政府在2010年4月藉立法會CB(1)1573/09-10(04)號文件告知鐵路事宜小組委員會政府就高鐵香港段建造工程的監察機制，以及有關定期向立法會匯報該工程項目進展的建議。

一如文件所述，路政署署長是該工程項目的管制人員，領導項目監管委員會。項目監管委員會的成員包括運輸及房屋局的代表(一般屬首席助理秘書長職級的人員)、港鐵公司的代表(包括該公司的工程總監)，以及其他人士。項目監管委員會每月舉行會議，以檢討項目的進度，以及監察有關的採購活動、招標後的成本控制和有關合約申索的調解。項目監管委員會亦會就任何影響高鐵香港段進展的事宜提供指引。港鐵公司須提供進度報告，述明該工程項目的最新進展及財務狀況。專責委員會察悉，在2014年4月中之前，項目監管委員會共舉行了44次會議。

3.24 專責委員會從同一份提交予鐵路事宜小組委員會的文件中察悉，為支持和配合項目監管委員會的工作，路政署會在港鐵公司的工作程序中引入監察點，以期及早提出值得關注的事項並予以適當處理。政府就該工程項目建造工程所設監察機制的流程載於**附錄17**。

3.25 根據劉家強先生的陳述書，除項目監管委員會外，路政署一名助理署長級人員每月亦會與港鐵公司的總經理及其項目經理舉行項目統籌會議，以監察推展該工程項目的各項工作，當中包括，但不限於，適時完成與土地相關的工作，調解第三方訴求，處理在設計、建造和環境方面對該工程項目的進度和時間表或有潛在影響的重要事宜，以及處理與其他項目的銜接事宜等。由2010年1月至2014年4月中，合共舉行了50次項目統籌會議。

3.26 另一方面，路政署一名總工程師級別的人員，每月均與港鐵公司的工地督導人員就主要的土木及機電工程舉行合約檢討會議。假若港鐵公司的承建商出現施工滯後，港鐵公司會匯報就減少滯後而正在研究的措施。截至2014年4月中，合共舉行了47次合約檢討會議。項目監管委員會、項目統籌會議和合約檢討會議的成員名單及職權範圍載於**附錄18**。

3.27 專責委員會從張炳良教授的陳述書察悉，當一項基建項目展開，運輸及房屋局主要集中監察實施進度，而運作層面的實施工作則交由相關部門負責。就高鐵項目而言，路政署在該

工程項目的設計和建造中擔當監察和核實的角色。這個監察和核實的角色被稱為"監核監督者"角色。路政署會按照風險評估，抽樣覆核港鐵公司在實施工程時是否符合工程計劃範圍及核准預算。

3.28 專責委員會亦察悉，路政署聘請了外間顧問嘉科作為監核顧問，就監察和核實的角色提供意見及協助。嘉科的監察和核實工作集中在高鐵香港段的財政、時間表、安全及工程品質方面的工作。

3.29 專責委員會曾取得政府與嘉科簽訂的顧問協議所載的工程計劃綱要副本。專責委員會察悉，嘉科的監察和核實工作主要範疇包括以下各項：

- (a) 出席每月的合約檢討會議、聯同路政署人員定期視察工地，並有系統地定期核實港鐵公司有否向政府履行在《第二份委託協議》下的責任，並按其項目管理系統推展高鐵香港段的情況；
- (b) 透過每月的報告向路政署匯報各工程合約的進度及各種潛在風險和關注事項，以及各項合約的滯後情況，並對擬議追回進度措施的適切程度提出意見；及
- (c) 透過每月與路政署舉行工作進度會議向路政署作匯報，並與路政署商討工程的重要關注事項。

3.30 專責委員會亦察悉，路政署在其鐵路拓展處內部設立專責分部，負責監察高鐵香港段的推展。此專責分部在2014年4月一共有13名土木工程師，當中包括一名總工程師作為分科主管、4名高級工程師及8名工程師。此外，部門內部亦就土木及機電工程及建築圖則方面的諮詢工作提供支援。

港鐵公司與政府之間就該工程項目進度訂定的溝通／匯報 機制

3.31 據專責委員會觀察所得，根據委託協議，港鐵公司負責全面管理該工程項目。港鐵公司在履行其責任時，須遵從其管理系統和程序，並有責任按政府的要求，提供與高鐵香港段相關事宜的資料。

3.32 正如上文第3.23段所述，路政署署長是高鐵香港段的監管人員，負責領導高層次的跨部門項目監管委員會。項目監管委員會每月與港鐵公司及相關政府部門舉行會議，以檢討項目進度，並對相關採購活動、招標後的成本控制和有關合約申索的調解進行監察。在會議上，路政署亦會將監核顧問有關進度上的意見傳達給港鐵公司。港鐵公司報告工程延誤及擬議的緩解措施後，政府會在監核顧問的協助下，提供意見予港鐵公司跟進。

3.33 港鐵公司每月與公司的總經理、項目經理及建造經理舉行內部項目匯報會議，以監察高鐵香港段的進展。路政署的代表(高級工程師級別的人員)有出席這些會議。港鐵公司亦須向路政署提交相關的資料，並會應要求向路政署及監核顧問，及／或其他政府部門就可能影響工程成本、質素或進度的事宜安排簡介會。

3.34 監核顧問除了進行定期的監察及核實工作外，亦就項目的工程總綱計劃定期進行技術核證。核證的範圍包括合約工程計劃是否足夠、工程總綱計劃的最新狀況、各項追回任何累計延誤的措施及其成效等。

3.35 根據《第二份委託協議》所訂的要求，港鐵公司每月向政府提交進度報告，當中的資料包括該工程項目的財政情況、預計支出、建造安全表現、合約的採購情況、個別合約的進度概況和其他任何重要事項等。港鐵公司亦就計劃及實際的整體進度百分比向政府作匯報，並將個別合約的滯後情況顯示於委託時間表上。就此，港鐵公司亦定期向路政署提交或匯報下列

的報告及資料，在合適的情況下，有關的資料亦會交給監核顧問：

- (a) 在每月的合約檢討會議上，就個別合約的工作進度和需關注的事項所作的簡介及報告。
- (b) 在監核顧問及路政署人員進行每月的實地視察時，就個別合約的工程進度及所遇到的工地問題向監核顧問的人員及路政署人員所作的匯報。
- (c) 在項目監控小組會議上，就項目的實際／預計支出、變更、申索和其他成本改動所提交附有支持理據的每月成本報告(項目監控小組的成員名單及職權範圍請參閱**附錄19**)。
- (d) 在每月的項目統籌會議上，就主要項目進展和與其他政府部門協調等事宜所作的匯報。
- (e) 在每月的項目監管委員會會議上，就總體工程的進展及開支、個別合約的進展、擬推行的緩解或追回進度措施，以及其他需要關注的事項所提交的每月進度報告和所作的陳述。

觀察所得

有關工地勘測的問題

3.36 專責委員會察悉，據路政署和港鐵公司所述，工地出現無法預見的情況是工程延誤的主要原因之一。專責委員會因此曾研究就該工程項目所進行的工地勘測是否有不足之處，特別是在西九龍總站工地進行的工地勘測工作。

有關在西九龍總站工地進行的工地勘測工作的背景資料

3.37 根據獨立董事委員會的第一份報告²¹，西九龍總站工地的工地勘測是於2008年至2010年間分期進行。在收地前及收地後，港鐵公司於整個工地範圍內，共取得逾600個勘探鑽孔的資料，惟當中不包括前佐敦道一帶位置。勘測過程中所採用的鑽孔平均相隔14.4米，而據港鐵公司所述，這做法符合相關的政府指引，距離亦較業界慣常距離為密。然而，由於此地盤有陡直的基岩石，即使鑽孔距離已如此接近，亦可能錯過弱岩層和在地面下的孤石。

3.38 專責委員會察悉，港鐵公司在接收前城市高爾夫球會的用地之前，只在行人路和球會的停車場範圍進行工地勘測工作。直至在球會有效期獲延長的租約或牌照屆滿後收回該用地時，才在球會的其餘地方進行全面工地勘測。

3.39 此外，由於8線行車的佐敦道每日的交通非常繁忙，為免嚴重阻礙交通，港鐵公司在早期階段並沒有封路以進行工地勘測。待佐敦道最終於建造工程展開後改道，才能就佐敦道的地質資料作充分記錄。因此，在建造工程展開之前並不能掌握佐敦道的地質情況及地底鋪設的大量管線，以及這些管線如何緊密敷設及纏繞。

3.40 另一方面，根據港鐵公司於2014年5月向鐵路事宜小組委員會提交的文件²²，截至2014年3月31日，合約編號810A南端部分工地(西九龍總站)以由下而上的方法挖掘至B4樓層，而北面以由上而下建造方法興建的部分工地，則仍需移除10萬立方米的岩石，其中有78 000立方米是全新基岩，待移除後始能全面抵達B4，即地底第四層。

²¹ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.10至4.12段。

²² 香港鐵路有限公司向鐵路事宜小組委員會提供的文件，立法會CB(1)1354/13-14(01)號文件，第29段。

建造工程展開前的工地勘測工作

3.41 專責委員會認為，在財委會批准高鐵香港段建造工程的撥款及在2010年1月26日簽署《第二份委託協議》之時，工地勘測工作並未完成，原因如下：

- (a) 根據港鐵公司工程總監黃唯銘博士的陳述書，在進行工地勘測期間，有部分位置例如佐敦道、位於柯士甸道及九龍站之間的公共運輸交匯處，以及用作練習場的城市高爾夫球會中央部分，在接收工地之前無法進入。尤其是在重新接收位於城市高爾夫球會的土地前，只能在周邊及球會的停車場進行勘測。
- (b) 韋志成先生在2015年6月2日的公開研訊中告知專責委員會，2009年的工地勘測並沒有包括前城市高爾夫球會的位置，原因是政府已應高爾夫球會營運者的要求，把其運作時間延長至2009年12月。全面的工地勘測工作至2010年重新接收有關土地後才進行，勘測工作於2010年6月以後完成。²³
- (c) 至於佐敦道方面，根據港鐵公司行政總裁梁國權先生在其陳述書所述，8線行車的佐敦道每日交通十分繁忙，因此未能封路以進行工地勘測；佐敦道的地底狀況要到工程開展後將該路段遷離原有位置才可充分記錄。基於這個原因，港鐵公司未能在建造工程開展前掌握佐敦道地底下的地質情況及大量的公共管線(以及這些管線如何緊密敷設及纏繞)。

²³ 專責委員會公開研訊的取證紀錄，2015年6月2日，第25至27頁；以及立法會會議過程正式紀錄，2014年6月11日，第10870頁。運輸及房屋局局長張炳良教授在該次立法會會議上指出，政府知悉毛孟靜議員提及有關九廣鐵路公司曾於1997年在西鐵柯士甸站完成的地質報告，以及其他早期在西九龍總站(北)範圍內就一些有關項目所完成的地質報告，均已納入西九龍總站(北)810A的合約文件中，作為給予有關承建商參考的資料。

- (d) 專責委員會曾詢問運輸及房屋局，在西九龍總站的建造工程展開前，港鐵公司曾否要求政府為進行工地勘測工作而暫時封閉佐敦道。運輸及房屋局於2015年2月18日回覆(附錄7)表示，西九龍總站位於佐敦道的建造工程屬於自2010年8月動工的合約編號811B(西九龍總站連接隧道(南))範圍。根據路政署存有的紀錄，在合約開始前，有一份紀錄載有港鐵公司於2010年3月要求進行為鋪設橫過佐敦道的地下水管的探坑工程的測試，而該處是在西九龍總站範圍以外。該申請在2010年3月獲路政署批准。

專責委員會認為，儘管有需要在該工程項目展開工作前進行工地勘測，但港鐵公司並沒有盡早於城市高爾夫球會內進行全面的工地勘測，令勘測時間進一步變得緊迫，可見港鐵公司對該範圍複雜的地質情況缺乏警覺性。

建造工程展開之前是否已掌握地底情況

3.42 專責委員會認為，為工程項目進行的工地勘測高於業界標準，此舉即使不能完全消除出現無法預見的工地狀況的機會，亦理應可把機會減至最低，但現實卻並非如此。對於未有在較早階段發現西九龍總站地底有大量基岩石，以致未能及時採取適當行動，專責委員會感到遺憾。²⁴

3.43 儘管未能完成工地勘測工作，韋志成先生告知專責委員會，在高鐵香港段建造工程展開之前，在他出任路政署署長至2010年6月期間，他本人和港鐵公司均一直知悉西九龍總站的地底情況及複雜的地下管線狀況。此外，沒有紀錄顯示，在2010年6月他離任路政署署長之前，港鐵公司曾提醒路政署或他本人留意移除西九龍總站地底基層岩方面的困難有多大。至於移除基層岩的費用，韋志成先生表示該筆費用已包括在該工程項目的估價中，而相關的招標文件亦已包括移除基層岩的工程。

²⁴ 委員曾就范國威議員修訂第3.42段的建議進行表決。有關建議被否決(請參閱載於本報告的2016年6月7日會議紀要第6及7段)。

3.44 劉家強先生於2015年4月21日的公開研訊中告知專責委員會，根據路政署的評估，進行工地勘測時所預計的岩石數量與現階段的估計沒有重大差別，只是挖掘該數量的岩石需要時間。

3.45 專責委員會從港鐵公司行政總裁梁國權先生的陳述書察悉，*"由於高鐵項目涉及約25公里的地底隧道以及位於地面之下30米深的地底車站，故地質情況是項目進度的主要決定因素。不利的地質情況為延誤的一個重要原因。這些情況包括較預期為高的基岩層、弱岩層、圓石及孤石、大量積水流入，以及地下鋼障礙物的存在。許多時這些情況不能預見，不管已進行了多少廣泛的工地勘測"*。路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生的意見與上述意見相似，他向專責委員會解釋，即使進行了工地勘測，亦不可能知悉關於岩石的每一個細節。據陳志恩先生所述，就大型工程項目而言，要對地底情況作出準確的預測，實在非常困難。

3.46 梁國權先生亦在2015年7月15日的公開研訊中告知專責委員會，在建造工程開展前，其實已進行廣泛的工地勘測。然而，即使在工地勘測時所採用的鑽孔的距離非常接近，仍有機會或相當可能會錯過弱岩層和在地面下的孤石，而實際的地質情況較原先在工地勘測期間所估計的更為惡劣。

3.47 專責委員會認為很多建築工程均需要處理地下管線及地質情況的問題，並曾在研訊中詢問為何此問題在西九龍總站地盤卻特別困難。港鐵公司項目經理——技術支援盧家榮先生回應時表示，西九龍總站地盤是經過多年來進行連串極為複雜的填海工程後得來的。地盤由合約編號811B下的構築物起計，由佐敦道以北、延伸至佐敦道以南，再直至鄰近維多利亞港的連續擋土牆，全長近700米。地盤的複雜情況為建造工程帶來各種挑戰。他表示，以如此規模和性質的工程項目來說，此類問題實屬無可避免。雖然他們透過努力已成功克服很多挑戰，但可惜他們仍無法克服所有在西九龍總站遇到的挑戰。

3.48 港鐵公司工程總監黃唯銘博士亦在其陳述書告知專責委員會，雖然已知公共管線(例如供電和照明電纜)的存在並有

一定程度上的紀錄，但公共管線的設置、分布²⁵、排列、鬆緊²⁶及其連接的位置，以及各項公共服務管線之間的相互聯繫，要到進駐工地後才可穩妥地辨識。

3.49 韋志成先生及黃唯銘博士亦向專責委員會解釋，工地勘測只能提供個別鑽孔位置的地底資料。在不少個案中，地下岩石的實際分布和種類跟工地勘測所得的結果都會有差異。

3.50 專責委員會認為，鑒於在建造工程展開之前並未在前城市高爾夫球會的位置及佐敦道作全面的工地勘測，當中所涵蓋的面積相當之大，港鐵公司其實應設定較長的緩衝期，以應付因未能預計的地質情況而帶來的風險。

3.51 專責委員會認為，以2015年8月4日定為該工程項目的目標交付日期是有欠審慎的做法。鑒於工地勘測公認有其限制，港鐵公司作為項目管理人，理應預留較長的緩衝期以應付不能預見的地質情況。²⁷

政府在服務經營權模式下的新角色及《第二份委託協議》的不足

3.52 專責委員會察悉過往發展鐵路項目所採用的擁有權模式與該工程項目採用的服務經營權模式兩者之間的分別。政府就該工程項目採用服務經營權模式的原因，已載述於本章第3.13段。

3.53 據專責委員會觀察所得，在擁有權模式下，政府在監察鐵路項目的推行所擔當的角色較為被動，因為假若建造某鐵路線屬財政上不可行，政府的參與主要涉及財務方面，即向港鐵公司發放非經常補助金或批出物業發展權，以填補資金差額。其後港鐵公司便會建造該鐵路線，在建成後擁有及營運該鐵路

²⁵ "分布"一詞是指不同管線電纜捆綁在一起的方式。

²⁶ "鬆緊"一詞是指在建造工程進行期間管線可以移開的程度。

²⁷ 委員曾就范國威議員修訂第3.51段的建議進行表決。有關建議被否決(請參閱載於本報告的2016年6月7日會議紀要第12及13段)。

線，並自行承擔風險和費用。而在服務經營權模式下，政府將擁有鐵路系統、支付工程項目的費用，並承擔建造風險。²⁸

3.54 專責委員會曾研究在《第二份委託協議》下政府和港鐵公司就該工程項目的管理分別承擔的責任，詳見本章第3.14至3.30段。

3.55 據專責委員會觀察所得，從文件看來，不論是服務經營權模式、《第二份委託協議》、監察機制，還是政府與港鐵公司之間的溝通渠道，均經過精心設計，讓各持份者有指引可遵循，並在不同層面設定監察點，確保該工程項目能按預算如期竣工。韋志成先生曾在研訊中表示，*"制度是有的，但制度是死的，人是生的"*。專責委員會理解韋志成先生所言的意思是，負責監察該工程項目的政府人員並未有善用既有的制度以履行職責。²⁹

3.56 正如第3.19段所述，港鐵公司在進行委託工作時，須達至一個專業而能勝任工作的工程項目管理人在合理期望下應所具備的技能和看管水平，而其角色包括統籌、行政、管理及監督設計和建造工程。

3.57 張炳良教授於2015年12月21日的研訊中告知專責委員會，根據《第二份委託協議》，港鐵公司作為項目管理人，有責任監察和推展該工程項目。政府按照勞氏於2008年所提建議，採取"監核監督者"的間接監察和核實模式。張炳良教授亦告知專責委員會，港鐵公司除了作為監督者，其職責亦包括推展該工程項目。路政署需要港鐵公司提供資料以履行其監核監督者的角色。張炳良教授表示，港鐵公司約有750名人員參與該工程項目，相比之下，路政署和監核顧問只有大約40名人員參與有關工作。

²⁸ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，第2.3段。

²⁹ 委員曾就范國威議員修訂第3.55段的建議進行表決。有關建議被否決(請參閱載於本報告的2016年6月7日會議紀要第19及20段)。

3.58 張炳良教授向專責委員會承認，事後回看，"監核監督者"的方式確有不足之處。他亦在公開研訊中表示，如果日後再次採用服務經營權模式，有需要重新檢視委託協議的內容。

改善架構安排

3.59 專責委員會察悉，獨立專家小組建議改善服務經營權協議的架構安排。就此，制訂穩妥周全的架構安排、引入獎懲制度、容許有介入安排以讓政府可接管有關工程項目，以及進行定量風險分析以便為工程項目釐定基線參數(包括工程計劃和成本)，實在十分重要。³⁰

3.60 劉家強先生在其陳述書表示，路政署大致上會接受上述建議。路政署同意有需要改善服務經營權協議的架構安排，以及清晰訂明合約各方的責任、職務、角色和職責。路政署認為，在籌備以後另一項採用服務經營權模式的委託協議之前，有需要進行詳細研究(可能需要聘用顧問)，並參考推展該工程項目所得的經驗，以及獨立專家小組的建議和外國經驗。

3.61 專責委員會亦察悉，韋志成先生認為各持份者之間缺乏合作和互信亦可能是導致工程延誤的原因。韋志成先生建議日後的政府工程合約應強調簽署各方應有合作和互信的精神。

3.62 專責委員會認為，在服務經營權模式下，路政署或許過分信賴港鐵公司能按預算如期完成該工程項目，但港鐵公司卻可能一直認為該公司只須盡最大努力根據《第二份委託協議》完成該工程項目，而無須為工程延誤及超支承擔風險。

3.63 專責委員會認為，雖然港鐵公司獲委託進行高鐵香港段的設計、建造、測試和試行運作，並有責任交付該工程項目，但路政署理應在監察該工程項目的過程中擔當更主動和積極的角色，而不論參與該工程項目的人員數目有多少，亦不論有關角色是否清楚訂明在委託協議內。鑒於該工程項目的規模和

³⁰ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，第7.2段。

耗資均相當龐大，再加上高鐵香港段是首個以服務經營權模式推展的鐵路項目，專責委員會認為政府作為高鐵香港段的最終擁有者和公帑守護者，理應一直更密切地監察該工程項目的建造情況，並將其該工程項目擔當重要角色一事，銘念於心。

3.64 專責委員會認為，路政署在監察該工程項目的推展過程中欠缺主動，可能是因為知悉港鐵公司過往推展鐵路項目方面的良好紀錄所致。專責委員會亦懷疑，由於政府人員缺乏興建鐵路的實際經驗和專業知識，而港鐵公司則被視為是這方面的專家，這或許亦導致路政署／鐵路拓展處缺乏信心，未能在監察港鐵公司工作時承擔更主動和積極的角色。³¹

3.65 專責委員會認為，日後政府推展大型鐵路項目時，應參考在該工程項目中所得的經驗，大大改善服務經營權模式。

³¹ 委員曾就范國威議員刪除第3.64段的建議進行表決。有關建議被否決(請參閱載於本報告的2016年6月7日會議紀要第27段)。

第II部分 調查結果

第4章 早期建造階段 (2010年1月至2013年4月)

4.1 在本章中，"早期建造階段"指的是涵蓋該工程項目不同地盤在2010年1月底至2013年4月期間發生的事件、各持份者採取的相應行動，以及由此而衍生的事宜。本章概述早期建造階段的主要日期，以及主要根據獨立董事委員會的第一份報告列出事情發展的時序。本章亦載述專責委員會就《第二份委託協議》所訂的委託計劃是否時間緊迫、項目管理事宜，以及對港鐵公司企業管治所得的觀察結果。在調查過程中，專責委員會已盡最大努力查明該工程延誤的原委，並根據所得的證據及資料作出結論。

"早期建造階段"的主要日期

日期	事件
2010年1月底	該工程項目的建造工程展開。
2010年2月1日	周大滄先生獲委任為港鐵公司工程總監。
2010年5月28日	港鐵公司告知政府，跨境隧道的內地段工程將會延遲6個月。
2010年7月12日	位處前菜園村的合約編號823A獲批出。
2010年8月16日	路政署聘用嘉科作為監核顧問，以監察和核實該工程項目的成本、施工計劃、安全和質量的範疇。有關合約於2010年8月開始，並訂於2016年1月完結。
2010年9月	劉家強先生獲委任為路政署署長。

- 2011年5月 菜園村的收地工作完成。
- 2012年5月底 黎以德先生獲委任為運輸及房屋局常任秘書長(運輸)。
- 2012年7月1日 張炳良教授獲委任為運輸及房屋局局長。
- 2012年7月18日 港鐵公司時任行政總裁韋達誠先生致函張炳良教授，表示港鐵公司維持其目標，即一如計劃，將在2015年完成所有工程並讓高鐵香港段通車。
- 2013年4月17日 合約編號810A的承建商建議把西九龍總站的完工日期修訂為2016年6月，但此建議不獲工程總監接納。合約編號810A的承建商須應要求探討局部通車方案，目標是讓高鐵香港段能在2015年通車。

事情發展的時序

4.2 專責委員會在索取若干重要會議紀要／文件時遇到困難，而該等會議紀要／文件均被視為與該工程延誤的原委相關。因此，專責委員會須依賴獨立董事委員會的第一份報告中所載的一些經查明的事實，以填補高鐵香港段在2010年1月至2013年4月期間建造階段的一些事實資料。該工程項目的建造期於2010年1月底展開。根據在2010年4月28日舉行的第二次項目監管委員會會議上的匯報，隧道和機電工程細則設計進度符合預定時間，西九龍總站的打樁和地下連續擋土牆工程已加快了進度，只是土木工程設計和招標文件擬備工作稍有延誤。在2010年4月董事局會議上呈交的高鐵香港段進度報告，亦指高鐵香港段會於2015年投入服務。³²

³² 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.14段。

最早出現的延誤跡象

4.3 在2010年5月28日的第三次項目監管委員會會議上，港鐵公司向政府匯報可能出現工程延誤，即跨境隧道的內地段工程可能會延遲大約6個月，但已跟深圳當局商討緩解措施，以確保高鐵內地段可以在2015年年中之前通車試行。在2010年6月，政府向鐵路事宜小組委員會報告，該工程項目的隧道工程進度整體令人滿意，並無重大困難，西九龍總站的地基工程進度符合預定時間，當時正在敲定最終的總站大樓的詳細設計。³³

4.4 不過，自該工程項目初期開始，個別工作流程已開始出現延誤，即跨境隧道工程、根據合約編號802進行的南昌物業地基移除及重置、西九龍總站連接隧道及一些有關西九龍總站主體建築的問題。港鐵公司已把延誤向政府匯報，並承諾會採取若干緩解措施。³⁴

合約編號823A延遲收地所造成的影響

4.5 在早期階段，元朗的延遲收地問題便對合約編號823A—大江埔至謝屋村隧道的工程造成延誤。專責委員會從港鐵公司於2014年5月提交予鐵路事宜小組委員會的報告³⁵中察悉，"*合約[編號823A]位處前菜園村，基於收地問題，進駐工地的時間有所延誤。因土地業權人及其他關注團體的強烈反對，收地所需的時間大大超出原先預計，由2010年11月延至2011年5月。這亦限制了合約招標前的勘探工作和範圍*"。據提交予鐵路事宜小組委員會的第二份半年度報告所述，合約編號823A於2010年7月12日批出，而菜園村的收地工作則在2011年5月完成。

4.6 根據梁國權先生的證供，合約編號823A受菜園村收地延誤、岩頂位置高於預期、隧道鑽挖機故障及需經常維修，以及未能達致預期生產效率的因素所影響而滯後。

³³ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.15段。

³⁴ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.16段。

³⁵ 香港鐵路有限公司向鐵路事宜小組委員會提供的文件，立法會CB(1)1354/13-14(01)號文件，第36段。

4.7 雖然按原先的合約，此段隧道工程只須使用一部隧道鑽挖機，但為追回已延誤的工程，港鐵公司必須指示承建商提供第二部隧道鑽挖機。³⁶

所有隧道項目均受各宗延誤事件影響

4.8 專責委員會察悉³⁷，事實上，該工程項目全數8份主要隧道工程合約，即合約編號820—美荔道至海庭道隧道；合約編號821—美荔道至石蔭隧道；合約編號822—石蔭至八鄉隧道；合約編號823A—謝屋村至大江埔隧道；合約編號823B—石崗的列車停放處及緊急救援處；合約編號824—大江埔至牛潭尾隧道；合約編號825—牛潭尾至米埔隧道；以及合約編號826—皇崗至米埔隧道，均受多宗延誤事件所影響，而部分事件對該工程項目的進度有關鍵影響。

4.9 主要隧道工程合約出現的問題包括：

- (a) 全數8份隧道工程合約均受無法預見的地質情況影響，例如地盤岩量較預期為多、大量地下水流入、大卵石、大圓石和地底鋼鐵障礙物等。無法預見的地質情況導致各份合約工程延誤的時間不一，最長的延誤達12個月；
- (b) 因兩部來自內地的隧道鑽挖機延遲運抵香港，導致合約編號826在香港段的工程嚴重延遲達15個月方能展開，合約編號826亦因此成為3份影響該工程項目如期竣工的最關鍵合約之一；
- (c) 合約編號823A的工程一直因為遲收菜園村土地、無法預見的地質情況、兩部隧道鑽挖機故障及經常需要維修，以及未能達致預期的生產效率的因素而受延誤；及

³⁶ 香港鐵路有限公司向鐵路事宜小組委員會提供的文件，立法會CB(1)1354/13-14(01)號文件，第38段。

³⁷ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.108段。

- (d) 除了合約編號820和821，所有隧道工程合約均無法達致預期的整體生產效率，而這是導致該工程項目延誤的主要原因之一。

在西九龍總站出現的問題

4.10 專責委員會亦察悉，西九龍總站的4項土木建造工程合約，即合約編號811A — 西九龍總站連接隧道(北)；合約編號811B — 西九龍總站連接隧道(南)；合約編號810A — 西九龍總站(北)及合約編號810B — 西九龍總站(南)，全部均受多宗事件的延誤所影響，而部分事件對該工程項目的進度有關鍵影響。³⁸

4.11 該等事件包括：

- (a) 810A總站(北)及810B總站(南)內兩項前期工程地基工程(合約編號803A及803D)出現無法預見的地質情況，因而延長了建造外圍車站地下連續擋土牆的時間。這對兩項主要車站工程合約(合約編號810A及810B)的批出日期造成影響；
- (b) 810B總站(南)區曾作出多項設計改動，以配合西九文化區的最新設計。儘管已進行工地勘測，但無法預見的地質情況和後期的公用設施管線分流都影響了工程進度。這些阻滯對關鍵的810A總站(北)區的工程造成重大延誤，特別是中央核心車站結構和天幕，令工程延誤了11個月；
- (c) 在811A和811B連接隧道區，特別是811B，由於後期的管線分流、須採取措施以解決複雜的地下管線安排，以及出現更多無法預見的地質情況，工程受到重大延誤，因而延長了在3個主區順序建造地下連續擋土牆的時間。這些延誤對810A總站(北)區從上至下施工的地區的工程有重大影響，令工程延誤了15個月，直接影響該工程項目的其中一個關鍵路徑；及

³⁸ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.106段。

- (d) 810A的再度延誤由多種原因導致，包括鋼筋耦合器³⁹質量問題、西段地下連續擋土牆出現未能預計的移動、無法預計的地質情況、設計變更、天幕鋼結構質量問題，以及臨時和固定結構設計的互相依存問題。最後的3個問題導致天幕建造工程嚴重延誤。⁴⁰

時任行政總裁於2012年7月18日致函張炳良教授

4.12 儘管出現上述的挑戰，港鐵公司時任行政總裁於2012年7月18日致函張炳良教授，表示雖然面對若干挑戰，包括須完成與深圳段連接的隧道(截至2012年7月18日該隧道工程已較預期進度落後6個月)，但港鐵公司的目標依然是如期完成所有工程，令高鐵香港段得以在2015年通車。

4.13 截至2012年年底，西九龍總站的土木工程大幅延誤，內地段的隧道工程亦有延誤。⁴¹ 在項目監管委員會2013年1月25日的會議上，港鐵公司確認，截至2012年12月底，該工程項目的實際完成進度為31.4%，而原定計劃的完成進度應為46.1%。劉家強先生就該工程項目的整體總綱計劃及擬為西九龍總站採取的追回進度措施，向港鐵公司查詢。港鐵公司回應時表示，該公司正就此事擬備簡報。港鐵公司向政府表示，西九龍總站工地挖掘工程的滯後可以在2013年年中之前追回，並且正進一步研究措施以縮短合約編號826的工程(跨境隧道)所需的時間，以及加快進行其他工序，藉以追回進度，同時確保工程能在2015年完成。⁴²

4.14 專責委員會從獨立董事委員會第一份報告中察悉，在2010年至2012年期間並沒有更改預定於2015年8月通車的日期。⁴³ 專責委員會認為這是異於尋常，因為在這段期間，不同地點、不同合約的建造工程均面對重重困難。

³⁹ 耦合器用作在向結構灌入水泥前連接兩段鋼筋。

⁴⁰ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.106段。

⁴¹ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.18段。

⁴² 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.19段。

⁴³ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.16段。

工程總監於2013年3月向董事局表示進展良好

4.15 周大滄先生在2013年2月5日的審核委員會會議上簡報港鐵公司所有項目的進度時表示，西九龍總站建造工程出現"嚴重"延誤，隧道工程亦出現重大延誤。然而，他確認，儘管面臨挑戰，但工程進度依然良好，並在會議上討論了擬議的追回進度措施。其後，在2013年3月7日的董事局會議上，周大滄先生向董事局確認，就成本和時間而言，所有項目均符合原定計劃。⁴⁴

4.16 於2013年3月22日舉行的項目監管委員會會議上，港鐵公司亦就2015年8月的目標作出類似的承諾。港鐵公司當時表示，儘管內地段的隧道工程進度緩慢，但大部分工程皆會在2015年8月之前完成，以便進行測試及通車試行。截至該次項目監管委員會會議舉行之時，港鐵公司報告該工程項目的實際完成進度為34.3%，而原定計劃的預計完成進度應為51.9%。⁴⁵

工程總監被促請修訂完工日期

4.17 港鐵公司總策劃工程師於2013年3月27日向周大滄先生發出一封電郵，促請將整項工程的竣工日期修訂為2015年9月底，並將高鐵香港段的通車日期修訂為2015年12月。在2013年4月15日的董事局會議上，與會人士儘管知悉工程滯後，仍無提出高鐵香港段不會如期在2015年通車。⁴⁶

4.18 在2013年3月27日，港鐵公司與嘉科舉行工程總綱計劃審核會議，會上出示了工程總綱計劃的更新版，但嘉科並沒取得該份經更新的工程總綱計劃的副本。(附錄22)

承建商要求把完工日期修訂為2016年6月

4.19 港鐵公司的項目管理團隊在2013年4月17日與西九龍總站合約編號810A的承建商舉行工作坊，分析工程進度和追回進度措施。在會議上，承建商提出將整項建造工程的完工日期

⁴⁴ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.20及4.21段。

⁴⁵ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.22段。

⁴⁶ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.23段。

修訂為2016年6月。不過，周大滄先生拒絕將完工日期修訂為2016年，並且要求承建商跟該工程項目的工地團隊合作找出解決方法，令高鐵香港段可以按原定目標在2015年通車。⁴⁷

4.20 在2013年3月，項目管理團隊鑒於西九龍總站合約已經出現延誤而首次開始考慮局部通車方案。儘管如此，項目管理團隊在上述與合約編號810A承建商舉行的會議之後才真正就可能需要局部通車而籌備方案(下稱"局部通車方案")，並從2013年4月至6月一直着手制訂局部通車方案。該方案假設在隧道完全運作的情況下，在開始運作當天只開通6條長途軌道(原本建議開通10條軌道)。制訂及提議該方案，是以減縮項目規模，達致使高鐵香港段可如期在2015年通車的目標。⁴⁸

4.21 根據局部通車方案，部分外圍工程(例如行人天橋和行人隧道)及西九龍總站的天幕不會在2015年年底之前竣工。團隊認為這樣不會影響乘客服務的運作。局部通車方案大致上只是項目管理團隊成員才知悉，直至在2013年7月的簡報中，該方案才向港鐵公司的執行委員會披露。⁴⁹

4.22 專責委員會在調查工作的早期階段，曾於2015年1月致函港鐵公司，要求取得港鐵公司與合約編號810A承建商於2013年4月17日舉行的工作坊的紀要副本。港鐵公司回應時表示，港鐵公司並無就2013年4月17日舉行的工作坊備存正式的紀要。

4.23 在2013年4月25日的董事局會議上，周大滄先生報告指儘管計劃的工程(包括西九龍總站的挖掘工程)有點滯後，但所有工程整體上依然符合預定時間，而且就預算而言，應急費用的餘額整體上亦屬恰當。⁵⁰

⁴⁷ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.26段。

⁴⁸ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.27段。

⁴⁹ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.27及4.28段。

⁵⁰ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.29段。

路政署署長要求獲知會任何延誤情況

4.24 項目監管委員會主席，即劉家強先生，在2013年4月26日的項目監管委員會會議上表示，如果高鐵香港段延遲通車，必須盡快知會路政署。港鐵公司建議在2013年7月就西九龍總站的修訂工程計劃向路政署作簡報。在該次會議上，劉家強先生亦要求，必須充分考慮工程延長可能導致的費用與加快工程所需的費用，以及不論取向如何都應有合理的理據支持。⁵¹

4.25 在2013年4月30日，港鐵公司向項目監管委員會報告該工程項目的實際完成百分比為37.56%，而原定的完成進度應為53.87%。⁵²

4.26 運輸及房屋局曾向鐵路事宜小組委員會提交共5份半年度報告，涵蓋2010年1月16日至2012年6月30日的情況，其中第五份報告是在2012年10月提交的。據該等報告所述，港鐵公司在整段期間均維持該工程項目的目標完工日期為2015年。然而，在該5份報告中，並沒有任何一份述明該工程項目的實際進度和計劃進度。

觀察所得

委託計劃是否過於緊迫

時間表

4.27 專責委員會曾聚焦於《第二份委託協議》內就完成該工程項目所訂的委託計劃是否緊迫。專責委員會察悉獨立專家小組和獨立董事委員會的意見，並曾詢問來自政府和港鐵公司的證人的意見，以及考慮"過於緊迫"的計劃是否導致該工程延誤的其中一項因素。

⁵¹ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.30段。

⁵² 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.31段。

4.28 專責委員會從獨立專家小組報告得悉，"至於《第二份委託協議》訂有高鐵香港段項目會於2015年8月4日或之前完成並移交政府的條文，港鐵公司定出這個預計竣工日期後，曾向第三方顧問就相關時序表能否達成尋求保證。港鐵公司獲悉雖然施工計劃極為緊迫，但視乎某些主要工序，特別是總站工程的工序，如能達到異常高的生產率，工程仍可以如期完成。此外，港鐵公司已獲悉技術工人資源或會短缺的問題。"⁵³

4.29 在2015年11月3日，梁國權先生告知專責委員會，"至於時間表方面，委員諒可知悉，獨立專家小組報告亦已重點詳述，有關時間表及目標完工日期已獲多個第三方機構聯同港鐵公司一起審核和研究。一直以來，我們從第三方取得的意見是有關時間表可行但緊迫"。

4.30 劉家強先生亦在2015年4月21日的研訊中告知專責委員會，委託計劃確實相當緊迫，而政府亦已要求監核顧問檢視港鐵公司早於2007年認為可行的時間表是否仍然可行。監核顧問檢視後認為時間表相當緊迫且緩衝期時間不多，但顧問並無表示該時間表無法推行。

4.31 港鐵公司工程總監黃唯銘博士及項目經理——技術支援盧家榮先生在研訊上被問及，《第二份委託協議》中各項工程合約有否預留緩衝期，以及緩衝期是否足夠，他們在回應時確認，雖然關鍵合約設有緩衝期，但該等緩衝期不足以應付因不可預見的地質因素所引致的延誤情況。

4.32 前路政署署長韋志成先生在2015年6月2日的研訊上亦告知專責委員會，政府在設定完工日期時認為，委託計劃把目標完工日期定為2015年8月4日實屬合理。韋先生提述其路政署同事的意見時表示，承建商亦有就相關的施工計劃作評估，並認為可按原定的時間和預算完成工作。

4.33 專責委員會亦於上述研訊從韋志成先生的證供得悉，在招標過程中，並無承建商表示無法在個別合約限期前完成工作，而當所有主要工程合約批出後，該工程項目尚有相當充

⁵³ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，第3.13段。

裕的時間作緩衝之用。然而，儘管專責委員會曾作出要求，但始終未獲提供港鐵公司與其承建商所簽訂的任何工程合約。⁵⁴

合約動工日期延遲但完工日期並無改變

4.34 韋志成先生表示，政府考慮委託計劃時，該工程項目合共有超過40份工程合約，而每份合約均有其動工日期及完工日期。在從實際角度分析情況時，務必考慮的情況是，如合約的動工日期延遲，其完工日期亦應相應地推遲。倘若任何合約的動工日期延遲，但其完工日期並無推遲，預留的緩衝期便會縮短。獨立董事委員會的第一份報告⁵⁵述明，“在2010年至2012年間並沒有更改預定於2015年8月通車的日期”。

4.35 在2015年10月20日的研訊上，專責委員會從陳志恩先生的證供進一步得悉，連續擋土牆建造工程出現問題導致合約編號811B工程延誤，亦因而對合約編號810A工程的開展構成影響。陳志恩先生亦告知專責委員會，他們了解到合約編號810A的動工日期已延遲，但完工日期並無推遲。陳先生相信港鐵公司的項目管理團隊認為，該工程項目仍然可在不用把工期延長的情況及採取追回進度措施下，於2015年8月完成。

4.36 路政署鐵路拓展處副處長2 譚漢財先生亦告知專責委員會，“如遇到合約的動工日期延遲，將合約中部分工程項目安排在其他合約進行，是行業正常的做法，目的是保留合約的完工日期。我們注意到，港鐵公司費了很多工夫把合約中部分工程移至其他合約進行。在招標過程中亦可觀察得到，即使

⁵⁴ 專責委員會曾要求港鐵公司提供該公司就西九龍總站和該工程項目多條隧道與主要承建商所簽訂的工程合約的摘錄，港鐵公司於2015年2月回覆時告知專責委員會，由於有關文件屬機密或商業敏感資料，如專責委員會同意不會向公眾披露，並在嚴格監控下把文件存放在指定地點，而且不會從該地點移除或進行複印，港鐵公司才會提供有關文件。港鐵公司進一步表示，專責委員會須同意上述安排，該公司才會披露相關資料或文件；如專責委員會同意保存有關文件並將內容保密，以及只在閉門研訊時使用有關文件，港鐵公司才會提供相關工程合約的摘錄。專責委員會認為，與港鐵公司訂立協議作為該公司提供文件的前設條件，做法並不恰當，加上擬議安排不可接受，故此拒絕有關安排。

⁵⁵ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.16段。

完工日期沒有推遲，其他合約的投標者亦沒有提出無法完成工作”。

4.37 專責委員會察悉嘉科的 Anthony J W KING 先生在 2015 年 11 月 10 日的研訊上提出的意見，指“.....我們持續匯報該工程項目因各合約不同部分的工程進度落後而出現延誤的情況。若延誤的情況持續，而且又無法追回進度，該工程項目便可能無法保持其完工日期”。

4.38 專責委員會認為，由於該工程項目下所有已計劃的分項工程須於 2015 年 8 月的原定完工日期前完成，如在施工階段部分合約的動工日期延遲，將無可避免會影響到該工程項目的整體完工日期。專責委員會看不到有證據顯示，追回進度措施大致上能有效減少不斷累積的整體延誤，港鐵公司將工程從一份合約移至另一份合約的做法，只是將問題押後，並沒有減輕問題，更遑論將之解決。其他有關項目管理方面的問題將於下文各章節再作討論。

港鐵公司過於樂觀

4.39 專責委員會察悉獨立專家小組的意見⁵⁶，即“雖然港鐵公司大致上認同顧問指出的風險，但在訂立《第二份委託協議》或初期基線時，並沒有進行施工計劃風險評估或敏感度研究，以估算高鐵香港段項目能如期竣工的概率”。專責委員會察悉，獨立專家小組相信，如曾進行上述分析，分析結果應會顯示，若認為高鐵香港段可於 2015 年啟用通車，實屬過於樂觀。

4.40 此外，據專責委員會觀察所得⁵⁷，由於高鐵香港段是一個截然不同的項目類型(高速鐵路)，需要與內地鐵路融為一體(涉及跨境問題)，以及須按全新的組織架構推展(服務經營權模式)，因此相對過往的鐵路項目，該工程項目的風險狀況較高。這些因素每項都是港鐵公司“首次”面對的，因而增加了不明朗因素，亦因此提高了該工程項目的風險狀況。

⁵⁶ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，第 3.14 段。

⁵⁷ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第二份報告，附錄第 1.2 段。

4.41 專責委員會進一步察悉，獨立董事委員會的第二份報告⁵⁸認為，"國際經驗顯示，高速鐵路項目特別難以按工期和在預算成本內建成。以項目的規模和複雜程度而言，工程延誤和造價上升並非不尋常。要在全球人口最密集的其中一個城市興建這種地下項目(包括興建一個總站)，就像高鐵香港段的情況，難度自然更高"。

4.42 基於上述調查結果，專責委員會認為，港鐵公司和項目管理團隊在接納該工程項目的完工日期時，同屬過於樂觀。專責委員會認為，假如該工程項目超支的風險是由港鐵公司而非由政府承擔(《第二份委託協議》第2.3及8.1條)，港鐵公司經考慮該工程項目本身各項不明朗因素後，在同意按如此緊迫的時間表工作時或許會較為審慎。

4.43 梁國權先生在2015年11月3日的研訊上承認，"最終，多份關鍵合約持續出現延誤，意味着原定的工程項目完工日期將無法實現。儘管已清楚告知政府個別工程合約所面對的挑戰及出現延誤的情況，但港鐵公司仍因為過於樂觀而相信依然可以符合原定的整體項目完工日期。"

2015年8月4日的目標完工日期

4.44 在專責委員會看來，政府與港鐵公司對該工程項目的完工日期有不同的詮釋。專責委員會認為，當簽訂工程協議時(此情況所指的是《第二份委託協議》)，必須為委託進行的工作定下完成日期，否則根本無需談及任何延誤問題。此外，專責委員會亦察悉，《第二份委託協議》附錄C(委託計劃)曾提及"預計交付日期：15年8月4日"。

4.45 專責委員會從韋志成先生的陳述書得悉，"《第二份委託協議》訂明，港鐵公司須盡最大努力，按照委託計劃完成委託工作(然而在合理情況下可作出公平合理的調整)，如有任何修訂影響委託計劃，港鐵公司須適時與政府磋商。委託計劃顯示，高鐵項目可在2015年8月4日完成測試及試行運作，並具備通車的條件"。運輸及房屋局副局長邱誠武先生的陳述書亦

⁵⁸ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第二份報告，附錄第1.1段。

述明，"委託計劃顯示，高鐵項目將在2015年8月完成測試及試行運作，並具備通車的條件。"

4.46 然而，梁國權先生在其陳述書表示，"考慮到像高鐵這樣具挑戰性及極其複雜的工程必定有延誤的風險，故在《第二份委託協議》下，並無[向港鐵公司]施加需在2015年8月4日前完成高鐵項目的絕對義務。反而，在《第二份委託協議》下，港鐵公司需盡最大努力，根據委託計劃完成(或促使完成)高鐵項目，並減少任何延誤的影響。委託計劃可因應事變而作出修訂，包括(作為一項權利)基於承建商的延誤而導致承建商需要延長時間以履行其責任。"

4.47 張炳良教授在2015年12月21日的研訊上答覆專責委員會的提問時表示，2015年8月4日這日期是有意義的，並應視之為落實該工程項目的完工日期。張教授亦告知專責委員會，雖然難以把該日期視作不可更改的絕對日期，但港鐵公司應盡其最大努力促使完成該工程項目，原因是在簽訂《第二份委託協議》前，簽署雙方應已自行作出評估，並認為有關完工日期是可以接受的。

4.48 專責委員會認為，政府或實際上是前行政長官曾蔭權爵士領導的政府，在籌劃階段，確曾選擇依賴港鐵公司採用"監核監督者"的方式及緊縮前期工作的方法完成該工程項目。專責委員會認為，倘若"監核監督者"機制沒有效用，或看來沒有效用，而委託計劃所訂時間又過於緊迫，最終導致該工程項目出現延誤，則有關延誤或許是無可避免。因此，把所有責任歸咎於運輸及房屋局或路政署的現任官員，或會有欠公允。^{59, 60, 61}

⁵⁹ 委員曾就胡志偉議員刪除第4.48段的建議進行表決。有關建議被否決(請參閱載於本報告的2016年6月7日會議紀要第44段)。

⁶⁰ 委員曾就鄧家彪議員刪除"因此，把所有責任歸咎於運輸及房屋局或路政署的現任官員，指他們沒有做好監察該工程項目的工作，或會有欠公允。"的建議進行表決。有關建議被否決(請參閱載於本報告的2016年6月7日會議紀要第45及46段)。

⁶¹ 委員曾就范國威議員修訂第4.48段的建議進行表決。有關建議被否決(請參閱載於本報告的2016年6月7日會議紀要第47及48段)。

沒有足夠緩衝期應付不可預見的情況或事件

4.49 在2015年6月2日的研訊中，韋志成先生引述港鐵公司委聘的獨立專家的意見，指“*施工期受到不可預見事件的負面影響，究其原因，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。若有較長的緩衝期，便可令項目管理團隊更能有效處理不可預見事件的影響*”。

4.50 就此，專責委員會察悉獨立董事委員會的觀察指⁶²，與國際工程項目的基準相比，高鐵香港段項目的工程前期準備時間較正常為短。由取得行政會議的政策支持起計至簽訂工程項目協議為止，屬工程前期的準備時間，期間包括將工程方案刊憲及擬對工程方案作出的修訂刊憲。該等刊憲工作之間相隔的時間的長短，反映工程項目需要多少時間處理市民就其環境和社會影響提出的反對意見。專責委員會察悉⁶³，目前興建中的其他4個鐵路項目，由取得行政會議的政策支持起計，至簽訂工程項目協議為止，平均需要45個月時間；至於國際基準，工程前期的準備過程平均為37個月。專責委員會察悉，該工程項目的前期準備過程在22個月內完成，與本港興建中的其他4個鐵路項目平均需要的時間及國際基準相比，均遠較為短。

4.51 然而，專責委員會認為沒有證據顯示，該工程項目的前期準備時間相對較短，影響到工地勘測的工作。

4.52 正如上文第4.5段所述，菜園村的抗議活動及延遲收地問題均顯示，由於前期準備時間緊縮，以致未能及時完全解決外界持份者的反對意見。其後，由於延遲收地，合約編號823A及合約編號823B的建造工程分別延遲了225天和130天才動工。⁶⁴

4.53 專責委員會亦從獨立董事委員會的第二份報告察悉，項目管理團隊在訪問中承認，事後回看，港鐵公司其實應重新磋商通車日期，而不是只靠緊縮時間表。⁶⁵

⁶² 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第二份報告，附錄第3.12段。

⁶³ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第二份報告，附錄第3.13段。

⁶⁴ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第二份報告，附錄第3.13段。

⁶⁵ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第二份報告，附錄第3.13段。

對於工程總綱計劃的疑問

4.54 專責委員會察悉獨立專家小組所作的批評⁶⁶，“由於政府無從根據一個全面綜合並以整個項目為本的工程總綱計劃接收匯報，因此一直被蒙在鼓裏”。

4.55 扼要而言，獨立專家小組建議⁶⁷，根據最佳做法，項目管理人應設定項目監控和監督職能；制訂和備存綜合工程總綱計劃，涵蓋工程項目的整個範疇，作為進度監察和匯報基線，以及進行定量風險分析，當中涵蓋成本和施工時間風險。獨立專家小組特別建議，“綜合工程總綱計劃應顯示多項資料，包括所有重要合約、銜接、移交、合約完成、整體項目竣工和鐵路載客服務啟用日期。完成整個項目的關鍵路徑應在綜合工程總綱計劃內加以突顯。”

4.56 劉家強先生在其向專責委員會提交的陳述書表示，路政署大致上接受這建議。路政署同意綜合工程總綱計劃可以清楚顯示該工程項目的關鍵路徑中個別合約工序的滯後的影響。劉家強先生又表示，綜合工程總綱計劃有其優勢，但通過參考以合約為本的工程總綱計劃，再加上對有關工程進展情況的分析，也可以得到相同的資料。

4.57 劉家強先生表示，為了監察項目進度，港鐵公司利用一個制訂工程時間表及監察進度的軟件P6 Primavera，擬訂工程時間表，亦要求承建商使用相同的軟件制訂其合約的工程時間表，以便兼容使用。港鐵公司就該工程項目編製了包含關鍵日期的工程總綱計劃，並按這些關鍵日期管理合約。

4.58 陳志恩先生在2015年10月20日的研訊上告知專責委員會，據他所知，港鐵公司沒有制訂一個綜合工程總綱計劃，但署方知道港鐵公司其實有一個工程總綱，顯示每份個別合約的時間表。他告知專責委員會，最重要的是港鐵公司制訂了路軌相關鋪設計劃，以監察鑽挖隧道、鋪軌和機電的工程進度，而且港鐵公司的項目管理團隊把路軌相關工序妥為排

⁶⁶ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，第6.11段。

⁶⁷ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，第7.5至7.9段。

列，以盡量達成該工程項目的目標完工日期。他表示，據署方的理解，港鐵公司有利用路軌相關鋪設計劃監察該工程項目。

4.59 監核顧問嘉科的吳兆祺先生在2015年11月10日的研訊中向專責委員會表示，*"在向港鐵公司索取資料方面，我們大致上沒有遇到太大困難.....但對於整體工程總綱計劃等部分敏感文件，我們在索取即時第一手資料時或會有點困難....."*。

4.60 Anthony J W KING先生亦在同一次研訊中向專責委員會表示，*"然而，正如各位從較早的討論中所得知，我們確曾要求索取工程總綱計劃，但我們並沒有看過那份工程總綱計劃，那份工程總綱計劃沒有送交予我們。我們只是看到該文件曾在進行審核期間展示，但卻沒有送交予我們。"*

4.61 專責委員會曾以書面要求嘉科提供資料，說明截至2014年4月中，嘉科透過路政署以口頭及書面要求港鐵公司提供"工程總時間表"的次數，以及路政署所作回應或跟進行動。嘉科回應時表示(附錄20)，在2011年4月至2014年4月期間，嘉科曾透過向路政署提交的每月進度報告，最少17次要求港鐵公司提交及更新工程總綱計劃；嘉科也有在定期更新並向路政署提交的議題表中，提出類似與工程計劃相關的事項。路政署其後將這些議題表轉交港鐵公司，並要求港鐵公司對嘉科提出的事項作回應，其中包括提供經更新後的工程總綱計劃。路政署亦要求嘉科檢視港鐵公司的回應，並在有需要時作進一步的監察及核證。

4.62 專責委員會察悉，據路政署所述(附錄21)，監核顧問在檢視各類相關文件、巡視工地及審計等監察和核證工作過程中所察覺的事項，均會記錄在每月擬備的議題表上。路政署及監核顧問透過定期會議及監察機制內的其他途徑，檢閱港鐵公司的回覆及跟進有關事項，直至路政署滿意港鐵公司所提供的答覆為止。專責委員會察悉，通過上述安排，政府在一些主要及重大的議題上，包括工程進度、技術事宜、安全及質量事宜等，會適時與港鐵公司溝通並採取所需的跟進工作。然而，在2015年10月20日的研訊中，陳志恩先生告知專責委員會，就路政署提出的意見，他們並沒有在議題表上就港鐵公司沒有按路政署的意見採取相應行動作任何紀錄，而路政署將會檢討有關安排。

4.63 此外，在回應上文第4.61段所述專責委員會就“工程總時間表”提出的問題時，嘉科表示，“嘉科於2011年8月發出‘請求提供文件’後，通過路政署收到港鐵公司一份名為‘港鐵公司高鐵項目工程總時間表(2011年7月版)’。嘉科對這份工程總時間表進行了審查。嘉科在審查該工程時間表後提出了16條意見，其中包括該工程時間表不是一個綜合及經協調的時間表，而只是將各個土木工程及機電工程合約的時間表匯集”。嘉科亦告知專責委員會，嘉科於2013年4月透過“請求提供文件”的形式，要求港鐵公司提供與工程總綱計劃有關的3個工程時間表的副本。然而，港鐵公司回應嘉科時表示，由於工程總時間表尚未作最後定稿，因此不適宜提供這些工程時間表的副本。專責委員會認為，嘉科似乎是在2011年8月發出“請求提供文件”後，才透過路政署收到港鐵公司一份名為“港鐵公司高鐵項目工程總時間表(2011年7月版)”的工程計劃副本，而該份工程計劃並不是嘉科預期或獨立專家小組在其報告所提的“綜合及經協調的時間表”。

4.64 專責委員會曾於2015年11月向港鐵公司查詢該公司是否管有或掌控該工程項目的綜合工程總綱計劃；若有，港鐵公司是否有提供該綜合工程總綱計劃予政府及／或嘉科；若有，是在何時提供。

4.65 港鐵公司於2015年12月21日回覆專責委員會(附錄22)，表示港鐵公司在該工程項目建造期間制訂了綜合工程總綱計劃，並不時進行更新。此綜合工程總綱計劃是採用P6 Primavera規劃軟件，綜合個別合約承建商的施工時間表而成。覆函中亦指出，截至2014年4月30日，嘉科就項目在程序及技術上是否遵照《第二份委託協議》推行，分別進行了7次審核，均未有要求港鐵公司作跟進行動。

4.66 該函件亦確定，港鐵公司於2011年2月23日與嘉科進行第一次工程總綱計劃審核會議，在會議上曾展示更新至2011年1月31日的工程總綱計劃的副本。隨後於2011年12月1日、2012年8月24日、2013年3月27日及2013年9月25日的工程總綱計劃審核會議上，亦曾展示更新後的工程總綱計劃的副本。該函件又表示，港鐵公司應嘉科的要求，於2011年8月24日向鐵路拓展處提交了更新至2011年7月的工程總綱計劃的副本。港鐵公司在覆函中表示，在公布該工程延誤之時，港鐵公司已

制訂工程總綱計劃，當中包含的成份與獨立專家小組報告第7.6段中所指的工程總綱計劃相若。此工程總綱計劃顯示了所有主要土木工程和機電工程合約、關鍵的合約交接、個別合約的完工日期、試運行及整個項目可準備營運的日期，以及其他重要工序，例如實施臨時交通管理措施和遷移主要公共管線。

4.67 專責委員會察悉港鐵公司亦在其覆函中重申，港鐵公司已結合了國際認可及行之有效的方法，包括路軌相關鋪設計劃，預測複雜鐵路項目的竣工日期，並已按其項目綜合管理系統，運用有效的方式監察該工程項目多份合約的進度。

4.68 在2015年12月21日的研訊中，專責委員會詢問張炳良教授是否有獲提供工程總綱計劃。張教授告知專責委員會，他知道港鐵公司有一份工程總綱，但相信這並不是獨立專家小組所指的項目推展總綱策略文件。張教授又表示，獨立專家小組的建議是，應有一份文件載列衡量每一方表現的量度準則，以便在該工程項目推展過程中作為檢查和核證的依據，而這些量度準則包括切合持份者不同情況的高層次里程碑和主要的成本觸發指標。他認為獨立專家小組提及的文件，與港鐵公司正在使用的工程總綱並不相同。

4.69 基於上文第4.54至4.68段所述，專責委員會認為港鐵公司或有一份工程總綱，*"將各個土木工程及機電工程合約的時間表進行了匯集"*(見上文第4.63段)。專責委員會同意獨立專家小組的調查結果，認為港鐵公司沒有*"一個全面綜合並以整個項目為本的工程總綱計劃"*(見上文第4.54段)。結果導致*"港鐵公司遲遲未能確認和預測個別合約的延誤，加上欠缺綜合工程總綱計劃，相關各方均無法掌握哪些合約對項目竣工日期至為關鍵"*。⁶⁸

追回進度措施在緩解該工程延誤方面的成效

4.70 專責委員會曾研究港鐵公司所實施的追回進度措施在緩解該工程延誤方面的成效。專責委員會檢視了各項意見和陳述書，並在研訊中向證人提問，藉以確定追回進度措施的成效。

⁶⁸ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，第3.23段。

4.71 據劉家強先生所述，在遇到滯後的情況下，港鐵公司負責與承建商進行談判，研究如何使用追回進度措施以期追回工程進度。路政署和監核顧問會以"監核監督者"的角色，就港鐵公司提出的追回進度措施提供相關專業意見。

4.72 劉家強先生表示，如工程進展有任何滯後，路政署會要求港鐵公司考慮緩解措施以追回進度。在這過程中，港鐵公司會與承建商一同商討，就指定個別關鍵工序重訂計劃時間表，路政署亦以此修訂時間表為基礎，繼續監察工程進度。縱然個別合約出現滯後的現象，並不等於該工程項目的整體完工期一定會出現延誤。整體進度亦是一個重要的考慮。

4.73 在2015年11月3日的研訊中，梁國權先生告知專責委員會，追回進度措施是重要的工具，用以防止施工時間進一步延誤或工程進一步超支，並令個別合約重新返回原先的合約期。梁國權先生又表示，追回進度措施的成功例子為數不少。

4.74 劉家強先生表示，根據在其他大型工程的經驗，承建商可以採取緩解及追回進度措施，以追回滯後的進度，其中會考慮的是加人手、加機械和超時工作，最重要的是避免關鍵工序的滯後情況影響緊接其後工序的進行。透過將大型工序分拆及重訂工序計劃表，可以將已滯後的工序從關鍵路徑移除。

4.75 專責委員會從劉家強先生的陳述書察悉，港鐵公司採取了一些追回進度措施，以期追回工程進度。這些措施包括增加額外機械及人手、使用替代工序或工程方法(例如使用爆破方法以取代機械碎石方法)、修改設計及重訂工序計劃、重新制訂非關鍵合約的完工日期，以及通過分階段進場安排，重新制訂後期機電工程的時間表。

4.76 專責委員會從獨立專家小組報告⁶⁹察悉，獨立專家小組審視後發現一些事例，顯示追回進度措施能令該工程項目得益，例如為合約編號823A的隧道鑽挖工程添購了一台隧道鑽挖機，以及為合約編號820拆除阻礙隧道鑽挖工作的樁柱。

⁶⁹ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，第3.16至3.19段。

為合約編號823A及802實施追回進度措施的成功例子

4.77 專責委員會從劉家強先生的證供察悉追回進度措施的成功例子。合約編號823A承建商在建造隧道鑽挖機豎井期間，於2011年4月發現基岩石層高於岩土基線報告中所預期的情況，所以隧道鑽挖工程進度比預期慢，亦直接影響了其後的隧道鑽挖工程的開展。為追回落後的工程進度，港鐵公司提出多項追回進度措施，當中包括增購一台隧道鑽挖機，以便兩段隧道可同步進行挖掘。這台額外的隧道鑽挖機在2013年3月始發。在實施該等措施之後，隧道鑽挖的進度已有所改善。

4.78 專責委員會亦察悉追回進度措施的另一個成功例子。在2010年年中，承建商在移除合約編號802的樁柱時，發現樁柱並非如紀錄所顯示為垂直的，而是變形的。故此，一般的移除樁柱方法並不適用。由於已變形的樁柱與高鐵香港段走線有所抵觸，必須在隧道鑽挖機到達前完成移除工程。與承建商探討了不同方案後，港鐵公司建議採用日本的"轉動機和楔塊"方法來移除樁柱。港鐵公司於2010年12月23日向項目監控小組提交相關的追回進度措施建議文件，以供批核。路政署和監核顧問並無提出任何異議⁷⁰，而是一直監察這個替代方法的成效，並每月到需要移除樁柱的地盤作實地視察，以及定期舉行合約檢討會議向港鐵公司了解移除樁柱的進度。最終，承建商成功追回目標進度，並在隧道鑽挖機到達前完成所有移除樁柱的工程，惟隧道鑽挖機的到達時間最後亦有所延遲。

4.79 專責委員會觀察到，一如上文各段所述，起初追回進度措施確能令若干合約追回工程進度。或許因為這些成功個案，以及過往在其他鐵路項目的成功經驗，導致項目管理團隊／周大滄先生信心大增，認為可使用追回進度措施以追回滯後的工程進度。

4.80 然而，其他合約實施的追回進度措施未能取得太大成效。專責委員會察悉，獨立專家小組找到一些事例，證明港鐵公司對為達到其目的之擬議追回進度措施的可行性過於

⁷⁰ 政府向鐵路事宜小組委員會提供的文件，立法會CB(1)1422/13-14(02)號文件，第11至12段。

樂觀⁷¹。此外，專責委員會亦從嘉科的Anthony J W KING先生和吳兆祺先生所共同提交的陳述書中察悉，就2012年3月的追回進度措施而言，*"仍未有跡象顯示情況會有所改善，而按指令實施的追回進度措施及已推行的補充協議至今均未開始發揮任何實質作用"*。有關追回進度措施的成效，將於第5章進一步討論。

⁷¹ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，第3.17段。

第II部分 調查結果

第5章 困難階段 (2013年5月至10月)

5.1 在本章中，"困難階段"指的是涵蓋在2013年5月至2013年10月期間發生並據稱令該工程項目的建造工程出現困難的各種事件、因而浮現的各項問題，以及港鐵公司和政府因而採取的相應行動。本章亦載述專責委員會就勞工短缺對建造該工程項目的影響及就港鐵公司的項目管理和企業管治所得的觀察。

"困難階段"的主要日期

日期	事件
2013年5月7日	傳媒報道指該工程項目的竣工日期會延遲一年或以上。
2013年5月23日	運輸及房屋局提交涵蓋由2012年7月1日至2012年12月31日期間的第六份半年度報告，鐵路事宜小組委員會在2013年5月24日的會議上討論有關報告。在該次會議上，張炳良教授匯報，將會維持在2015年完成該工程項目的目標。
2013年6月	港鐵公司項目工程團隊首度擬備一份進度風險分析，當中顯示依據局部通車方案，高鐵香港段可如期在2015年通車。 ⁷²

⁷² 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.37及4.65段。

- 2013年7月13日 港鐵公司的項目管理團隊向港鐵公司時任行政總裁、時任副行政總裁和時任財務總監簡介局部通車方案(下稱"7月簡報會")。
- 2013年7月13日 港鐵公司時任工程總監周大滄先生重點指出，勞工短缺是影響該工程項目能否如期完工的主要挑戰之一。
- 2013年8月20日 港鐵公司向鐵路拓展處和路政署提出局部通車方案。
- 2013年8月22日 周大滄先生在董事局會議上作簡報時表示，有計劃可完成該工程項目的主要部分，令高鐵香港段可以在2015年開通。在該次董事局會議上，周大滄先生及其他曾出席7月簡報會的人士均沒有提及局部通車方案。
- 2013年7月至10月 港鐵公司的項目管理團隊研究落實局部通車方案的建議可能會牽涉的事宜，並要求承建商構思工作計劃。
- 2013年9月13日 港鐵公司的總策劃工程師向劉家強先生和鐵路拓展處作簡報，詳細地提出局部通車方案。
- 2013年10月 項目工程團隊更新了進度風險分析，該項分析顯示，合約編號826的工程進度日漸落後，即使實施局部通車方案，高鐵香港段亦不能如期在2015年12月的限期前開通，而合約編號810A的工程進度自2013年3月起一直大幅落後。
- 2013年10月22日 路政署向張炳良教授及黎以德先生匯報，跨境隧道工程出現延誤，因此港鐵公司提議採用局部通車方案，以便高鐵香港段可在2015年通車。

2013年10月29日 在項目監管委員會會議上，港鐵公司匯報，截至2013年9月底，實際進度和計劃進度的差距已達到大約25%。

事情發展的時序⁷³

傳媒就延誤一事的報道

5.2 在2013年5月初，即建造工程動工後大約3年，傳媒報道指該工程項目的竣工日期會延遲一年或以上，並估計成本超支逾40億元。這些新聞報道似乎是建基於承建商所提供的資料。當時，港鐵公司和政府駁斥傳媒的報道，堅稱該工程項目將會如期竣工，並且不會超支。⁷⁴

5.3 在2013年5月，運輸及房屋局向鐵路事宜小組委員會提交涵蓋由2012年7月1日至12月31日期間的第六份半年度報告，當中指港鐵公司曾匯報稱該工程項目的目標完工日期為2015年。鐵路事宜小組委員會在2013年5月24日的會議上討論第六份半年度報告。在該次會議上，政府表示高鐵香港段的建造工程的目标完工日期仍然是2015年，而港鐵公司有責任遵守《第二份委託協議》。

5.4 在2013年6月，港鐵公司的項目工程團隊首度擬備一份進度風險分析予部分執行委員會成員，當中顯示依據局部通車方案，高鐵香港段可如期在2015年通車。⁷⁵

5.5 項目監管委員會在2013年6月28日會議上聽取的匯報中指出，截至2013年5月底，該工程項目的實際完成進度為39.7%，而原定計劃的完成進度則為61.8%，即是整體上延誤了6至7個月。

⁷³ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.41至4.77段。

⁷⁴ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，第2.14段。

⁷⁵ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.37及4.65段。

項目管理團隊簡介局部通車方案

5.6 在2013年7月13日(星期六)，項目管理團隊向時任行政總裁、時任副行政總裁及時任財務總監作簡報(即7月簡報會)，期間匯報完成該工程項目所需的成本估計為651億元，並表示局部通車方案能使高鐵香港段如期在2015年通車。7月簡報會亦建議，目標通車日期不能定於2015年8月，而應定於2015年12月。

5.7 獨立董事委員會在其報告表示，據其了解，7月簡報會的重點是完成就該工程項目與政府議定的目標，並討論各段隧道的工程進度。有關這方面，項目管理團隊表示挖掘工程將於2014年9月之前全部完成，並於2015年3月之前移交所有隧道段以進行機電工程。項目管理團隊亦指出，列車將於2014年12月交付，屆時調車場將會備妥。而這些安排與在2015年年底展開客運服務的計劃配合一致。⁷⁶

5.8 然而，專責委員會察悉，項目管理團隊匯報西九龍總站的部分工程出現重大延誤，並提及已採取的追回進度措施，以及如何就主要機房和軌道通路釐定優先次序，以配合首日運作。首日運作將包括西九龍總站中央的6條長途軌道、鐵路設施、車站入口、海關、出入境和檢疫設施、政府用區、的士停車處、公共運輸交匯處，以及連接九龍站與柯士甸站的地面行人通道。項目管理團隊開始非正式地把對該工程項目的個別組成部分作出的變動，形容為最低營運需求，而該等變動卻不會影響該工程項目達成其整體目標。不過，於此階段，在講解工程優先次序的簡報會上所放映的大約20張投影片中，只有一張提及最低營運需求。⁷⁷

⁷⁶ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.41及4.42段。

⁷⁷ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.43段。

符合首日開通營運規定的局部通車方案

5.9 對於負責簡報的團隊人員和與會的3位執行委員會委員來說，局部通車方案的吸引之處，在於港鐵公司可按其與政府議定的首日開通營運規定，提供有限度的客運服務。⁷⁸

5.10 周大滄先生所作的簡報亦重點指出，勞工短缺是導致港鐵公司無法按照原定時間表完成該工程項目的主要挑戰之一。⁷⁹

5.11 專責委員會從獨立董事委員會的第一份報告中察悉，港鐵公司在2013年7月23日向運輸及房屋局作工程進度簡報時，對政府表示高鐵香港段的收費服務預定於2015年12月開始運作。運輸及房屋局提醒港鐵公司應盡其所能，在原定的時間和預算內交付該工程項目。⁸⁰

5.12 在2013年7月25日的執行委員會全體會議上，周大滄先生特別指出，根據2013年6月的項目成本報告，該工程項目超出了當時的預計預算。他表示會在2013年8月向執行委員會匯報該工程項目的最新進展，隨後會向鐵路拓展處提交文件。該次會議由時任副行政總裁主持(因時任行政總裁未有出席)。在該次於2013年7月25日舉行的執行委員會會議上，顯然沒有人提及局部通車方案或有關2013年7月13日的會議。⁸¹

5.13 在隨後一周，於2013年7月31日由時任副行政總裁(因時任行政總裁未有出席)主持的執行委員會會議上，周大滄先生匯報時表示，港鐵公司正在推展的數個項目仍然因勞工短缺問題受到嚴重影響，而該工程項目依然面對挑戰，但成本一直沒有超出預算，而且會趕及在預定的日期通車。此次匯報與周大滄先生前一周有關超出預計預算的匯報顯然互相矛盾，但似乎與會者並沒有就此提出意見。⁸²

⁷⁸ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.44段。

⁷⁹ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.46段。

⁸⁰ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.47段。

⁸¹ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.48段。

⁸² 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.49段。

5.14 在2013年8月14日的審核委員會會議上，周大滄先生匯報時表示，儘管仍有多項挑戰有待克服，而且需要採取追回進度措施，但該工程項目在時間和預算上均符合預期。⁸³

政府首次獲悉局部通車方案

5.15 政府在2013年8月20日首次獲悉局部通車方案。當時，港鐵公司向鐵路拓展處和路政署提議，高鐵香港段在2015年年底之前採用局部通車方案，並開放6個長途月台／軌道提供服務，而其餘的工程則會於2016年年中完成。⁸⁴

董事局會議上並無匯報局部通車方案

5.16 專責委員會察悉，周大滄先生在2013年8月22日的董事局會議上簡報，他相信有計劃可完成該工程項目的主要部分，令高鐵香港段可在2015年開通，同時不超出預算，但一些非主要工程可能須於日後方能完成。他解釋時表示，已經採取多項措施以控制成本和管理工程，包括批出固定價格的工程合約，並確保所有合約平均而言可有80%所需的勞工人數。不過，在此次會議上，周大滄先生或曾出席2013年7月13日會議的與會人士，均沒有提及局部通車方案。⁸⁵

5.17 專責委員會亦從獨立專家小組報告中察悉⁸⁶，在2013年8月22日的董事局會議上，周大滄先生被獨立非執行董事質詢該工程項目的進度時答稱，該工程項目會如期交付，並按預算完成。

5.18 專責委員會從同一次董事局會議進一步察悉，其中一名獨立非執行董事強調良好項目管理的重要性，因可藉此找出問題，並在適當時機向政府匯報，特別是因為任何額外的撥款均須經立法會批核。對於此觀點，周大滄先生或其他曾出席2013年7月13日會議的人士均沒有作回應。⁸⁷

⁸³ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.50段。

⁸⁴ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.51段。

⁸⁵ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.52段。

⁸⁶ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，附件3第176段。

⁸⁷ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.53段。

5.19 在2013年8月29日的項目監管委員會會議上，劉家強先生表示關注該工程項目的實際進度和計劃進度之間的差距，特別是西九龍總站工程的進度。⁸⁸

5.20 在同日舉行的執行委員會會議上，總經理——高速鐵路隧道提交報告，該報告題為"2013年7月項目進度報告"。該報告指出，港鐵公司5個正在推展的項目均普遍面對勞工短缺的問題。平均來說，所有工程合約均出現20%的勞工短缺。⁸⁹

挑戰日益增加

5.21 在2013年9月13日，港鐵公司的總策劃工程師向劉家強先生和鐵路拓展處作簡報(有關內容跟7月簡報會的內容大致相同)，更詳細地提出局部通車方案，並以2015年12月為目標通車日期。鐵路拓展處十分關注局部通車方案所涉及的餘下工程，但並未有向港鐵公司提出任何明確反對。路政署沒有表示贊同局部通車方案，只要求港鐵公司提供進一步資料，以便向運輸及房屋局匯報。⁹⁰

5.22 儘管周大滄先生在2013年7月25日的執行委員會會議上承諾於2013年8月向執行委員會匯報該工程項目的最新情況，但事實上，項目管理團隊在2013年9月19日的執行委員會會議上(因時任行政總裁不在，該次會議由副行政總裁主持)，才就該工程項目的計劃和預測的完成費用作另一次簡報。該次簡報包括有關局部通車方案的描述，以及提述2015年12月為目標通車日期，以及估計成本為651億元。⁹¹

5.23 專責委員會察悉，項目管理團隊在簡報中向執行委員會解釋，合約編號810A、810B和811B出現的嚴重延誤，將會令工程無法按原本計劃在2015年5月竣工。如果採用局部通車方案，則可於2015年12月通車。有關項目計劃進度和時間表的制訂，是建基於生產力和效益得以改善的假設，才可把所發現

⁸⁸ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.54段。

⁸⁹ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.55段。

⁹⁰ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.56段。

⁹¹ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.57段。

的主要挑戰的影響減至最低。項目管理團隊警告，在生產力沒有改善的情況下，他們預期工程會進一步出現延誤。⁹²

5.24 在2013年9月19日的會議上，港鐵公司的公司事務部被要求根據該工程項目的最新進度和項目管理團隊的簡報內容，擬備"回應口徑"。但並無證據顯示此事項已記入執行委員會的會議續議事項，亦無證據顯示副行政總裁曾在隨後的會議或其他場合作出跟進。⁹³

5.25 在2013年7月至10月期間，該工程項目的延誤情況持續惡化。在周大滄先生與總策劃工程師於2013年10月11日的一封電郵通信中，周大滄先生表達關注，指高鐵香港段在2015年年底通車已是"近乎不可能"。⁹⁴

張炳良教授獲悉局部通車方案

5.26 專責委員會察悉，在2013年10月22日，運輸及房屋局的專職團隊根據就高鐵香港段的跨境隧道段建造工程進度編製的第三份季度報告，向張炳良教授和黎以德先生報告跨境隧道工程持續出現延誤。專職團隊亦匯報港鐵公司最近向路政署建議高鐵香港段採用的局部通車方案(即在2015年年底開通時會有6條軌道可供使用)，在2016年年中將會有多4條軌道投入服務，以及西九龍總站及跨境隧道是該工程項目完工的關鍵，若任何一項工程項目出現進一步延誤，高鐵香港段的目標通車日期或會受到威脅。多項緩解措施獲納入考慮之列。鑒於有關的事態發展，黎以德先生對高鐵香港段未能於2015年投入服務顯得非常憂慮，因此要求港鐵公司和路政署詳細匯報該工程項目的最新進展。

5.27 在2013年10月24日的執行委員會會議上，周大滄先生在陳述2013年9月的項目進度報告時強調，出現嚴重項目延誤的是合約編號810A、810B、811B及高鐵內地段。根據最新預測，內地方面的第一部隧道鑽挖機要在2013年11月底才可抵達深圳邊境，這對在2015年完成該工程項目的整體時間表，將會

⁹² 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.58段。

⁹³ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.59段。

⁹⁴ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.60段。

構成重大影響。周大滄先生亦察悉，運輸及房屋局已獲悉工程延誤一事，並會就最新進度聽取進一步簡報。至於西九龍總站的追回進度計劃，匯報指基於無法預見的複雜情況，因而直至當時仍有問題尚待克服。⁹⁵

5.28 港鐵公司於2013年7月底已開始就局部通車方案所需的設施，跟西九龍總站的承建商和機電工程專家商討。在2013年7月至10月期間，港鐵公司的工地團隊(連同機電工程團隊)一直致力確定西九龍總站施工計劃的關鍵部分，以便決定局部通車方案所需的設施。⁹⁶

5.29 在2013年10月，港鐵公司向承建商發出增補機電的要求，以及一套顯示局部通車方案所需的行人天橋和其他設施的圖則。港鐵公司還要求承建商據此制訂一份計劃。⁹⁷

實際進度較計劃進度落後25%

5.30 在2013年10月29日的項目監管委員會會議上，港鐵公司匯報時表示，截至2013年9月底，該工程項目的實際進度與計劃進度的差距已達25%左右。根據路政署提供的資料⁹⁸，有關差距為28.3%。港鐵公司作進一步匯報時表示，該工程項目的整體進度落後約9個月，而跨境隧道工程則落後11個月。⁹⁹ 獨立專家小組調查後確認，該工程項目的整體進度落後約9個月，跨境隧道工程則落後11個月。¹⁰⁰

5.31 在2013年10月，項目工程團隊更新了於2013年6月首次擬備的進度風險分析。有關分析顯示，合約編號826的工程進度日漸落後，該工程項目將不能如期在2015年12月的限期前實施局部通車，原因是內地段遲了3個月才能接駁至香港。進度

⁹⁵ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.62段。

⁹⁶ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.63段。

⁹⁷ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.63段。

⁹⁸ 政府於2014年5月向鐵路事宜小組委員會提供的文件，立法會CB(1)1328/13-14(03)號文件。

⁹⁹ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.64段。

¹⁰⁰ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，附件3第189段。

風險分析亦顯示，合約編號810A的工程進度自2013年3月以來一直大幅落後。¹⁰¹

5.32 專責委員會察悉¹⁰²，在2013年10月29日舉行的項目監管委員會會議上，劉家強先生要求港鐵公司就擬議的局部通車安排的路線圖提供資料，以便當局監察實際進度。在2013年11月舉行的下一次項目監管委員會會議上，港鐵公司總經理——高速鐵路回應時表示，“項目管理團隊已就擬議的局部通車目標制訂路線圖，當中定下目標日期，所有土木工程和機電工程須於2015年6月或之前完成，以便進行測試及試行運作。”

觀察所得

港鐵公司的項目管理及企業管治

在2014年4月中之前一直沒有向董事局匯報局部通車方案

5.33 正如第4章第4.20段所述，港鐵公司的項目管理團隊鑒於西九龍總站合約已經出現延誤，因而在2013年3月開始考慮局部通車方案。在2013年4月17日的工作坊之後，合約編號810A的承建商被要求就局部通車方案展開工作。根據該方案，西九龍總站只會開通6個長途月台／軌道，而相關隧道則可全面運作。制訂和提出局部通車方案作為解決方案，是以減縮項目規模，使高鐵香港段能如期在2015年內通車。¹⁰³ 從有需要制訂這個局部通車方案推斷，當時該工程項目的整體延誤情況已非常嚴重。然而，最終構想的局部通車方案只限於執行委員會知悉，直至2014年4月中之前，一直沒有就此方案向董事局匯報。

¹⁰¹ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.65段。

¹⁰² 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，附件3第190段。

¹⁰³ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.27段。

5.34 專責委員會贊同獨立董事委員會的意見¹⁰⁴，認為在《第二份委託協議》下，局部通車方案屬不能單方面強行要求政府接受的解決方案。若實施局部通車方案，會對該工程項目的施工計劃帶來重大變動，因此有需要取得政府的同意。獨立董事委員會認為，執行委員會未有向董事局匯報局部通車方案，反映港鐵公司時任工程總監周大滄先生與時任行政總裁韋達誠先生判斷力欠佳。專責委員會認為這亦反映執行委員會的整體判斷力欠佳。

5.35 由於周大滄先生及韋達誠先生均婉拒專責委員會的邀請出席研訊，專責委員會因而沒有機會就相關的關注事項向他們提出查詢。

5.36 專責委員會認為，除了周大滄先生、韋達誠先生及執行委員會判斷力欠佳外，董事局對港鐵公司事務的管治亦有欠理想。專責委員會察悉¹⁰⁵，港鐵公司於2014年4月15日宣布高鐵香港段的通車日期由原先預計的2015年推遲至2017年，而董事局只是在2014年4月16日的董事局特別會議上首次獲告知延誤一事及其原因，與此同時，董事局及其主席亦是首次獲悉局部通車方案。從上述事情的發展可反映出港鐵公司的管治情況，甚或揭示港鐵公司欠缺有效管治。從企業管治角度而言，專責委員會就此情況感到震驚。

5.37 專責委員會觀察到¹⁰⁶，董事局授權執行委員會處理港鐵公司內若干事宜，無須提交予董事局審批。專責委員會認為，缺乏妥善及有效的機制及制度責成執行委員會向董事局作匯報的授權安排並不恰當。

5.38 關於執行委員會與周大滄先生和韋達誠先生之間的內部溝通，專責委員會從獨立專家小組的報告中察悉，“至2011年

¹⁰⁴ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第1.31及1.32段。專責委員會留意到《第二份委託協議》第8.1條。專責委員會亦留意到《第二份委託協議》第8.2條訂明，在指明情況下港鐵公司有權調整《第二份委託協議》附錄C(委託計劃)。

¹⁰⁵ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第1.29段。

¹⁰⁶ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第1.40至1.47段。

10月，執行委員會的報告已不再量化整體工程項目的延誤情況，而只是作出概括的陳述。¹⁰⁷

5.39 專責委員會從獨立專家小組的報告中進一步察悉¹⁰⁸，"經檢視執行委員會的每月進度會議紀錄後，發現就該工程項目進行的討論有限。此外，在我們[獨立專家小組]檢視的17份執行委員會報告中，'需要採取執行工作的事宜'一欄一直都是空白的。獨立專家小組在2014年8月15日與工程總監舉行的會議上，從工程總監與行政總裁／執行委員會的溝通中察悉以下事項：

'周先生承認，較早時原本有3、4次機會可向行政總裁表明無法在2015年內完工，但他最後還是留待以書面方式，在每月的進度報告中於施工計劃內闡述工程項目的情況。'

'他認為已有明確跡象顯示該工程項目所遇到的種種困難，至於應提出甚麼問題，則應由高層行政人員決定'。"

周大滄先生的自信阻礙了坦誠的溝通

5.40 專責委員會察悉，周大滄先生於2013年8月22日和12月10日的董事局會議上被獨立非執行董事問及該工程項目的進度時，一直回應指該工程項目會按照預算如期完成。¹⁰⁹他從未表示過各項合約延誤(包括合約編號810A及826)的累積影響會導致該工程項目無法按原定的時間表完工。他也沒有完整及如實地向時任行政總裁、執行委員會、審核委員會及董事局匯報項目管理團隊就如期交付該工程項目所提出的關注。

5.41 專責委員會贊同獨立董事委員會的意見，認為周大滄先生應更全面、開誠布公和毫不保留地回應董事局成員提出的問題及關注事宜。

5.42 韋達誠先生曾向獨立董事委員會表示¹¹⁰，除與項目管理團隊成員於執行委員會多次會議上會面之外，他也經常與周大滄

¹⁰⁷ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，附件3第170段。

¹⁰⁸ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，附件3第171至173段。

¹⁰⁹ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第1.42段。

¹¹⁰ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第1.43段。

先生個別會面，一起檢討該工程項目的情況，而在這些會議上，周大滄先生向他保證，儘管遇到延誤，該工程項目仍然可以按局部通車模式，在2015年年底完工，他亦接納並真誠信賴此保證。假如韋達誠先生向獨立董事委員會所言屬實，專責委員會認為韋達誠先生的判斷甚有問題。根據第5.39段，周大滄先生曾在執行委員會的每月進度報告內闡述該工程項目的情況，該些報告明確顯示該工程項目所遇到的種種困難，因此，韋達誠先生理應對該工程項目的進度情況有相當了解。專責委員會認為，韋達誠先生身為港鐵公司執行部門的領導者，不可能只曾依賴周大滄先生作出的保證，而從不提出質疑，亦不理會當時缺乏妥當、可信和可予核實的證據，證明問題如何得以控制。正如周大滄先生向獨立專家小組表述，對於應提出甚麼問題，這應由(包括韋達誠先生在內的)高層行政人員決定。韋達誠先生應就該等保證提出獨立的查詢和質疑，並要求對方作出澄清和提供佐證。

5.43 根據獨立董事委員會的第一份報告¹¹¹，當周大滄先生被問及為何不匯報項目管理團隊的關注時，他表示仍在等待西九龍總站的承建商對局部通車方案的回應，他相信仍有時間以追回進度措施去有效地緩解延誤。但不幸地，獨立董事委員會亦發現，項目管理團隊內就誰應負責溝通的問題採取"從屬指令"的處事方式，以致忠告及適切的關注沒有開誠布公地及自由地表達，以釐正或質疑周大滄先生堅稱高鐵香港段能於2015年實現通車的論調，這樣或導致審核委員會及董事局未能知悉項目的進度，以致未能在有關過程中定期作出適切的查詢。

5.44 專責委員會察悉¹¹²，時任行政總裁向獨立董事委員會聲稱他主要依賴周大滄先生提供的資料及意見。鑒於時任行政總裁對該工程項目持續延誤一事知情，而且該工程項目對政府及公眾而言尤為重要，獨立董事委員會認為時任行政總裁在監督該工程項目整體進度一事上應作出更慎重的判斷。專責委員會認為，港鐵公司在推展如此大規模的項目時竟然只依賴時任行政總裁和執行委員會，而時任行政總裁和執行委員會數

¹¹¹ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第1.45段。

¹¹² 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第1.46及1.47段。

年來又似乎只是純粹依賴周大滄先生提供的意見，實在難以置信。因此，在現實中，該工程項目的重要決定似乎實際上都是由一個人作出，至少在施工時間及成本方面如是。

5.45 就這方面，專責委員會察悉¹¹³獨立專家小組的意見指，港鐵公司的工程項目架構安排欠缺了常見於其他大型基本工程項目的獨立項目監控職能，而發揮這項職能的單位通常稱為施工計劃管理辦公室。獨立專家小組認為，儘管在技術事宜上，高鐵香港段項目管理團隊內的經理之間溝通良好，但他們未能在每月提交予執行委員會的項目進度報告或提交予路政署的項目監管委員會報告中，清楚交代整個項目的延誤和預測竣工日期。

5.46 對於周大滄先生未能妥為向董事局匯報該工程項目的進度及挑戰，專責委員會感到震驚及難以接受。專責委員會從獨立董事委員會的第一份報告察悉，董事局(包括主席在內)於2014年4月16日的董事局特別會議上首次獲告知有關該工程項目完工日期推遲至2017年一事及其原因。與此同時，董事局亦是首次獲悉局部通車方案。¹¹⁴專責委員會認為，董事局理應對該工程項目的進度有更認真和更警覺的關注，尤其是在傳媒於2013年5月報道西九龍總站可能出現工程延誤及超支的問題後，董事局理應向時任行政總裁、執行委員會及工程處提出更多疑問。有鑒於上述情況，專責委員會認為董事局未有恰當地履行其對該工程項目的監督職能。

成立工程委員會

5.47 正如第2章所述，對於董事局非執行主席錢果豐博士婉拒專責委員會的邀請出席研訊並作供，專責委員會感到失望。有鑒於此，專責委員會其後決定把邀請對象的範圍擴闊至董事局內任何一位熟識該工程項目的成員，以董事局的角度出席作供。遺憾地，董事局亦婉拒了有關邀請。

¹¹³ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，第3.9至3.11段。

¹¹⁴ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第1.29段。

5.48 專責委員會從獨立董事委員會的第一份報告察悉¹¹⁵，“董事局應成立工程委員會，以監察任何涉及設計及／或建造的重大工程項目，至於重大工程項目的定義則由董事局釐定”。獨立董事委員會提出這項建議，似乎意味着港鐵公司事後回顧，過往確有不足之處，而有關在董事局之下成立工程委員會的建議，實屬日後的補救措施。專責委員會亦察悉，工程委員會須按季向董事局匯報相關項目的進度及有關預算。依獨立董事委員會之見，工程委員會的角色並不是管理項目，而是就有關項目的進度為董事局進行監察及檢討。

5.49 專責委員會察悉，獨立董事委員會已檢討執行委員會日後向董事局及審核委員會進行項目匯報的形式及內容，以確保董事局在推展中的項目上獲得清晰和全面的資料，並獲悉每個項目所遇到的嚴峻挑戰和有關的財務情況報告。

5.50 港鐵公司是一間每日為超過500萬乘客人次提供鐵路服務的上市公司¹¹⁶，在建造鐵路方面擁有豐富經驗，又獲委託興建全球首個地下高速鐵路項目，但卻似乎只有周大滄先生一人對該工程項目有全盤的掌握，因而董事局和高級管理層只得依賴周先生對該工程項目的進展的看法，專責委員會認為這情況實在難以接受，並認為在這方面缺乏有效的制衡安排。因此，專責委員會認為必須批評董事局未有盡力及有效地監督執行委員會和高級管理層按《第二份委託協議》推展該工程項目。

港鐵公司的項目管理

5.51 專責委員會察悉，獨立專家小組批評港鐵公司的項目管理有欠穩妥周全¹¹⁷。專責委員會曾探討此議題。

5.52 根據港鐵公司行政總裁梁國權先生的證供，港鐵公司的項目管理系統及程序載於港鐵公司的項目綜合管理系統和採購及合約程序文件內。這些文件涵蓋所有項目交付範疇，包括施工計劃管理、設計管理、施工管理、安全管理、環境管理、成本管理、採購、合約管理及呈報。在安全、質量及風險和資

¹¹⁵ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第6.5及6.6段。

¹¹⁶ 資料來源：<http://www.mtr.com.hk/ch/corporate/investor/patronage.php>

¹¹⁷ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，第6.1段。

產管理方面，都是按認可的國際標準以及國際認可的良好作業模式來設計和操作。

5.53 梁國權先生在其提交予專責委員會的陳述書中亦指出，在2010年1月至2014年4月期間，嘉科共進行了250多次審核。嘉科的審核報告沒有揭露重大缺陷問題，而只是提出一些觀察結果，例如可以作出改善的地方(主要是關於安全報告中一些幸未發生的事項)，以及就已採取改進行動的施工方法更新由承建商提交的資料。

5.54 此外，梁國權先生亦在其提交予專責委員會的陳述書中引述獨立董事委員會的第一份報告第5.3段，當中提到獨立董事委員會“並未發現項目管理過程中工程方面的任何系統性錯誤，以致未能避免[工程項目]延誤或更有效地處理延誤。”

5.55 然而，根據獨立專家小組所述，當工程項目內的銜接不太複雜時，港鐵公司的項目管理系統和常規曾應付裕如，但在該工程項目上卻受到嚴峻考驗。究其原因，主要是合約之間的銜接十分複雜，而且毗連合約出現多番延誤。

溝通渠道未能發揮足夠效用

5.56 專責委員會察悉獨立專家小組的意見指¹¹⁸，“儘管在技術事宜上高鐵香港段項目管理團隊內的經理之間溝通良好，但他們未能在每月(提交港鐵公司執行委員會的)項目進度報告或(提交路政署的)項目監管委員會報告中，清楚交代整個項目的延誤和預測竣工日期。結果使得依賴工程總監[周大滄先生]的判斷以衡量預計項目竣工日期有多大可能達成。”

5.57 專責委員會又從張炳良教授的陳述書中察悉，根據港鐵公司於2014年5月向鐵路事宜小組委員會所提交的文件及獨立董事委員會的第二份報告，港鐵公司並沒有向項目監管委員會提供就該工程項目全盤進度所作的準確預測，因而令項目監管委員會無法就該工程項目的關鍵延誤作出適時的決定。

¹¹⁸ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，第3.9至3.11段。

5.58 邱誠武先生在2015年4月28日的研訊中告知專責委員會，即使港鐵公司的高級管理層亦未能掌握該工程項目的準確情況，而港鐵公司亦沒有向政府披露所有必要的資訊，包括該工程項目的進度。

5.59 對於港鐵公司的高級管理層及董事局是否有盡最大努力去監察和監督該工程項目，專責委員會有所保留。專責委員會認為港鐵公司的高級管理層及董事局應在較高層面協調該工程項目的各個部分，並在不同階段就該工程項目的進度妥為查詢，而不應單單依賴由周大滄先生領導的項目管理團隊所作的匯報和保證。

在若干地盤實施的追回進度措施成效不彰

5.60 專責委員會在第4章曾研究港鐵公司所實施的追回進度措施在緩解工程延誤方面的成效。正如第4章第4.77及4.78段所載，專責委員會察悉為合約編號823A及802實施追回進度措施的成功例子。專責委員會察悉，所實施的追回進度措施起初能令若干合約追回進度，這些成功個案加上過往的成功經驗，或許令項目管理團隊和周大滄先生信心大增，認為可透過實施追回進度措施追回該工程項目累積的滯後。

5.61 專責委員會從劉家強先生的證供察悉，西九龍總站連接隧道(南)合約編號811B原先計劃在完成佐敦道北面的地下連續擋土牆後，會將佐敦道向北移，然後繼續完成位於佐敦道位置的地下連續擋土牆。然而，由於在建造佐敦道北面地下連續擋土牆時遇到不利的地質情況，包括大型孤石羣等，令有關工程出現滯後。如果不採取追回進度措施，佐敦道北移將會由原先計劃的2011年12月延遲至2012年7月才可以實行，令工程延誤約8個月。

5.62 有鑒於此，港鐵公司於2011年9月29日及10月6日向項目監控小組提交追回進度措施方案，建議把佐敦道向南移，讓承建商可提早取得原先佐敦道大部分位置來建造地下連續擋土牆，亦可同時繼續進行佐敦道北面仍未完成的連續擋土牆建造工程。路政署就擬議的追回進度措施提出意見，特別是對其成效提出關注，並要求港鐵公司進一步評估有關措施對鄰近的建造工地可能造成的影響。

5.63 自項目監管委員會於2011年9月舉行的會議後，路政署對臨時交通管理措施的落實情況提出關注，並要求港鐵公司定期匯報有關的進展。自臨時交通管理措施在2012年2月實施以來，路政署和監核顧問定時巡視地盤以跟進有關措施的執行進度。當時的打算是把西九龍總站北面的地下連續擋土牆的建造工程提前大約6個月開始。

5.64 專責委員會從劉家強先生的證供察悉，不利的地質情況其後進一步影響工程合約編號811B和工程合約編號810A(西九龍總站(北))的大部分挖掘工程的進度，令該兩份合約的工程整體滯後情況繼續累積。港鐵公司隨後提出了其他緩解措施，以期解決問題。

5.65 專責委員會認為，不利的地質情況減低了所實施的追回進度措施的成效。專責委員會察悉，獨立專家小組找到一些事例，證明港鐵公司對擬議追回進度措施的可行性過於樂觀。獨立專家小組特別指出，在尚未確定有關措施是否可行前，局部通車方案便已假設這些措施會帶來預期的省時效益。¹¹⁹此外，專責委員會察悉獨立專家小組的意見指，儘管港鐵公司倚重於追回進度措施，以把該工程項目整體地推回原定的施工計劃，但獨立專家小組找不到證據，證明港鐵公司設有任何程序去量度追回進度措施的效益。¹²⁰

5.66 此外，Anthony J W KING先生在2015年11月10日的研訊中告知專責委員會，他們在若干階段曾匯報指，儘管實施了追回進度措施，但該工程項目的進度仍然滯後。Anthony J W KING先生又表示：“.....我們透過我們的每月報告、每月會議，以及我們的檢討報告，向路政署作匯報；我們既有匯報滯後情況，亦有匯報滯後趨勢正在加劇，其後還進行了一些評估，研究該等滯後情況會如何影響工程項目的完工日期”。

5.67 專責委員會察悉，Anthony J W KING先生和吳兆祺先生在共同提交的陳述書中，曾就2012年3月所實施的追回進度措施指出，“仍未有跡象顯示情況會有所改善，而按指令實施的

¹¹⁹ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，第3.17段。

¹²⁰ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，第3.18段。

追回進度措施及已推行的補充協議至今均未開始發揮任何實質作用”。

5.68 專責委員會從獨立專家小組¹²¹察悉，嘉科在提交路政署的每月報告中，已匯報個別建造合約的延誤，並預計相關延誤對該工程項目整體施工計劃的影響。由2011年12月起(及隨後每一個月)，嘉科不斷向路政署提出警示，指個別建造合約的延誤可能會危及該工程項目的整體竣工日期。自2012年5月開始，嘉科建議港鐵公司應“就該工程項目的整體施工計劃和延誤現況進行完整的評核”。

5.69 專責委員會觀察到，當該工程項目遇到挑戰時，港鐵公司會透過追回進度措施致力加快工程進度。然而，據專責委員會的觀察，根據在2010年6月至2014年4月期間提交予項目監管委員會的報告，儘管已實施各項追回進度措施，仍有跡象顯示該工程項目的實際進度跟計劃進度的差距越來越大。從第6章第6.46段所載圖表可以看到，在2011年、2012年、2013年及2014年每年的1月，實際進度跟計劃進度的差距分別為0.9%、4.9%、14.7%及30.7%。基於這些數據，專責委員會認為所實施的追回進度措施未能令工程追回落後的時間，亦不能縮窄實際進度與計劃進度之間不斷擴大的差距，而進度差距不斷擴大似乎已成為整項工程的趨勢。

5.70 專責委員會從獨立董事委員會的第二份報告¹²²察悉，在面見中，“項目管理團隊承認，事後回看，[港鐵公司]其實應重新磋商通車日期，而不是依靠壓縮施工時間表”。專責委員會亦從同一份報告察悉，“儘管建議的追回進度措施是出於真誠而作出，目標亦很清晰，就是要追回滯後的進度，令該工程項目能在2015年完工，但事後回看，再考慮到其他延誤事件所產生的持續影響，所實施的追回進度措施其實並不足以令該工程項目能在2015年完工。”專責委員會贊同此觀點。

¹²¹ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，第4.10段。

¹²² 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第二份報告，附錄第3.13及3.30段。

勞工短缺是否導致該工程項目出現延誤

5.71 專責委員會曾研究勞工短缺是否導致該工程項目出現延誤的問題。港鐵公司及劉家強先生均聲稱，勞工短缺是導致該工程項目出現延誤的原因之一。

5.72 專責委員會從獨立專家小組報告中察悉¹²³，港鐵公司早前已預見，該工程項目的人手需求預期會在2013年達至高峰，大概需要11 000人，當中包括9 200名建築工人及1 800名技術和專業人員。周大滄先生亦在2010年7月9日向董事局匯報，人手招聘情況大致令人滿意，聘請高級人員亦沒有問題，但本地建築工人的供應日後可能會有問題。然而，港鐵公司提交予鐵路事宜小組委員會涵蓋2010年6月至2012年6月的半年度報告指出，在報告涵蓋的期間內，該工程項目的技術和專業人員數目似乎能達到預定水平，但報告亦顯示2011年6月及2012年6月的建築工人數目，分別較預定水平低7.7%及13%。

5.73 獨立專家小組報告¹²⁴又認為，*"該工程項目和現時本港鐵路網絡的擴展工作，皆因技術工人短缺而受到制肘，而在該工程項目開展之初，港鐵公司便已知悉有此問題。"* 專責委員會亦從獨立專家小組報告中察悉，獨立專家小組引述奧雅納和阿特金斯在2009年的報告所作的警告，指*"建造資源，尤其是技術工人.....已不再像上一次基建發展蓬勃興旺時那般供應充裕"*。

5.74 在2013年7月，周大滄先生向時任行政總裁、副行政總裁及財務總監簡報局部通車方案時，曾重點指出勞工短缺是影響港鐵公司能否按照原定時間表完成該工程項目的主要挑戰之一。¹²⁵ 劉家強先生亦表示，勞工短缺是導致該工程項目延誤的其中一個原因。

5.75 梁國權先生在其提交予專責委員會的陳述書中表示，*"勞工嚴重短缺的問題嚴重影響高鐵項目的進度。這是香港建造業共同面對的問題，並影響香港所有的工程項目。"*

¹²³ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，附件3第293至296段。

¹²⁴ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，第2.11段。

¹²⁵ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.46段。

雖然港鐵公司已意識到有關情況對工程所帶來的挑戰，但由早期訂定工程時間表至今，其對工程影響的挑戰一直大於預期”。

5.76 梁國權先生表示，為紓解勞工短缺的問題，港鐵公司已推出多項緩解措施，例如：

- (a) 與政府及建造業議會積極就改善補充勞工計劃及建造業相關培訓計劃進行溝通；
- (b) 舉辦職業博覽會；
- (c) 改善工地環境(例如為承建商的建造工人提供人壽保險保障、提供免費的健康檢查服務)；及
- (d) 在工程合約中加入更多關於安全及福利事宜、僱用學徒及剛畢業的工程師，以及培訓等要求。

5.77 梁國權先生表示，儘管已採取這些措施，勞工短缺問題仍嚴重影響大量第三方合約。在2013年1月至2014年4月期間，按該工程項目的土木工程承建商的匯報，每月平均欠缺約20%的勞工(相對於原先計劃應有的6 135名勞工，每月實際平均只有4 894名勞工)。梁國權先生告知專責委員會，短缺問題在熟練工人、專門的隧道工人及前線監督人員方面尤為嚴重。根據承建商的報告，個別工種在過去一年更出現平均超過60%的勞工短缺。

5.78 港鐵公司工程總監黃唯銘博士表示，“熟練工人及前線監督人員嚴重短缺，也導致或促使多份合約在生產率上未能達標。”黃唯銘博士亦在2015年12月15日的研訊中告知專責委員會，“在最近幾個月，該工程項目欠缺6%至8%的工人，即約300人。由於透過補充勞工計劃申請輸入勞工，大概需要6至8個月的時間，過程冗長，未能與我們的施工計劃配合，所以在現階段(即2015年12月)勞工短缺情況仍然影響工程”。

5.79 黃唯銘博士在研訊中進一步解釋，港鐵公司申請輸入勞工需要經過一系列的程序。舉例而言，他們須先行嘗試在本地勞工市場招聘工人，如果無法物色合適的工人，便須在提出申請時向勞工處提交所需工人數目、所屬工種、工資水平及其他安排等資料。

5.80 在研訊中被問及路政署有否在這方面提供協助時，黃博士表示，路政署曾在透過補充勞工計劃輸入工人方面提供協助，因此所需的相關時間有所縮短。然而，他表示仍需約5至6個月的時間才可成功輸入工人，而每宗申請個案的情況亦不盡相同。

5.81 在周大滄先生依期(聯同鐵路拓展處人員)與勞工處會晤之前不久，總策劃工程師在2013年12月6日發出的電郵中就勞工短缺表達其下述的關注：¹²⁶

- (a) 工人因為年齡問題而缺乏生產力；
- (b) 缺乏前線監督；
- (c) 缺乏新血或持續加入的工人人數不足，難以維持熟練工人的核心團隊；及
- (d) 缺乏技術工人和從事技術工作的一般工人。

5.82 專責委員會亦觀察到，港鐵公司及政府已嘗試合作解決有關問題，但所提出的解決方案似乎不夠及時，未能提升工地的生產力，而追回進度迫切所需的正是提升生產力。專責委員會認為，由於部分工種的勞工短缺情況嚴重，加上建造業工人老化的問題，港鐵公司提出的部分追回進度措施，例如增加人手，不大可能奏效。

5.83 專責委員會認為，假如港鐵公司與政府早在2009年，即簽訂《第二份委託協議》之前，便已預見勞工短缺的情況，理應及早採取措施以解決問題，例如加強本地工人的培訓以增加熟練工人的供應，並在有需要時精簡補充勞工計劃所需的程序，加快輸入勞工以應付該工程項目的人手需求。由於政府可透過建造業工人註冊制度了解人手供應的整體情況，在未能預見人手供應問題會對該工程項目的建造工程造成影響一事上，政府應較港鐵公司負上更大責任，尤其是政府決定在同時推展5項鐵路項目，而全部項目的建造工程都在2009年至2012年期間展開，並於2014年至2020年期間竣工。

¹²⁶ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.87段。

5.84 專責委員會認為，政府日後推展大型基建項目時，必須更仔細地考慮人力資源的因素，尤其是要維持熟練和經驗豐富的工人核心團隊及前線監督人員，並且需要制訂有效的措施，以確保在項目推行期間的人手供應保持穩定。

第II部 調查結果

第6章 非常困難階段 (2013年11月至2014年4月)

6.1 在本章中，"非常困難階段"是指在2013年11月至2014年4月，即政府和港鐵公司宣布該工程延誤的月份，期間出現的各種事件。本章亦載述專責委員會就該工程延誤的成因，以及就政府和港鐵公司在監察和推展該工程項目時在各方面有何不足之處所得的觀察。

"非常困難階段"的主要日期

日期	事件
2013年11月7日	港鐵公司時任工程總監周大滄先生致函項目管理團隊的總經理，提出若團隊對能否使項目於2015年12月之前投入服務存在嚴重懷疑，他想計劃先知會董事局和執行委員會。
2013年11月8日	項目管理團隊就局部通車事宜向運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生、運輸及房屋局副秘書長(運輸)1 潘婷婷女士、路政署署長劉家強先生及鐵路拓展處作簡報。運輸及房屋局提出關注並指出若測試工作按建議要待2015年10月方能展開，高鐵香港段便不大可能於2015年年底投入服務。
2013年11月20日	路政署向張炳良教授匯報，由於跨境隧道工程延誤，高鐵香港段可能須在2015年後才提供客運服務。

- 2013年11月21日 韋達誠先生致電張炳良教授，表示不同意把無法達到在2015年完工的目標一事告知鐵路事宜小組委員會。
- 2013年11月21日 張炳良教授指示即日召開緊急會議，與會各方包括運輸及房屋局(由黎以德先生率領)、邱誠武先生、路政署及港鐵公司(由時任行政總裁率領)。
- 2013年11月22日 政府在鐵路事宜小組委員會會議上表示，根據港鐵公司最新估算，高鐵香港段的主要工程可於2015年內完成，之後進行測試和試行運作，一般需時6至9個月。
- 2013年12月19日 港鐵公司總策劃經理向該工程項目的總經理提交最新的進度風險分析報告，並將副本送交周大滄先生，報告中指出即使採用局部通車方式，西九龍總站也無法在2015年內啟用，並表示要在2016年5月才能啟用。
- 2014年3月7日 項目管理團隊向周大滄先生作進度簡報，團隊利用投影片展示整體進度的展望，將鐵路竣工的目標月份定為2017年1月，並將通車的目標月份定為2017年4月。
- 2014年3月30日 出現雨勢異常大的黑色暴雨，致令元朗隧道嚴重水浸。
- 2014年4月15日 張炳良教授向公眾公布剛收到港鐵公司的口頭通知，指高鐵香港段將會延期完工。港鐵公司隨後舉行記者會，公布高鐵香港段的完工時間將延後至2016年，並於2017年投入服務。

事情發展的時序

該工程項目於2015年8月竣工的目標難以實現或無法實現

6.2 專責委員會從獨立董事委員會第一份報告中¹²⁷察悉，自2013年11月開始，該工程項目訂於2015年8月竣工的目標已變得非常難(如非無法)實現，這從港鐵公司以下的內部通訊可見一斑：

- (a) 在2013年11月7日，時任工程總監周大滄先生致函項目管理團隊的總經理指：“每份工程合約的數字和工程完成進度依然令人嚴重關注。我相信你們有追回落後進度的措施，確保可以追回在7月向行政總裁承諾我們在2015年12月之前能達到的首日通車的最低營運需要。如果我們現在對能否履行此承諾存在嚴重懷疑，我想確定我們應該計劃盡快先知會董事局和執行委員會……”。¹²⁸
- (b) 在2013年11月11日，周大滄先生寫道：“繼我上次[於11月7日]發送的電郵之後，我曾多次嘗試更清楚瞭解高鐵香港段的一切工程進度和相關挑戰。但我完全失敗了。我們已於7月向公司的行政總裁和行政人員陳述，指我們可以在2015年12月之前完成。另外，亦於上週五向運輸及房屋局常任秘書長(運輸)作出相類的簡報。正如你所知，我們很多預定目標和生產率都無法實現，我們的成本／應急費用壓力不斷增加……”。¹²⁹
- (c) 在2013年11月14日，總策劃工程師在其向工程總監發出的備忘錄中確認，即使採用局部通車的方式運作，高鐵香港段的通車日期也可能會延誤至約2016年4月或5月。總策劃工程師在電郵中表示：“我們如要在2016年中向公眾以最低營運需求

¹²⁷ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.66、4.71及4.72段。

¹²⁸ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.66段。

¹²⁹ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.71段。

營運，則工程合約編號810A的進度需得到重大突破，及在2016年的時限內完成所有外部工程。”¹³⁰

政府曾打算公開工程延誤一事

6.3 2013年11月8日，路政署(由劉家強先生代表)及港鐵公司(由周大滄先生代表)向黎以德先生和運輸及房屋局其他人員匯報該工程項目的最新情況。港鐵公司在會上匯報高鐵香港段包括西九龍總站及合約編號826(香港／深圳邊界至米埔)隧道工程的建造進度。港鐵公司在會上指西九龍總站將於2015年12月局部投入服務，並解釋即使在這過渡期間只有6條軌道運作，仍足以應付開通初期的需求。至於合約編號826隧道工程，則要到2015年10月才完成，而高鐵的測試工作(一般需時3個月)只能於2015年10月開始。由於需要另外3個月進行試行運作，2015年年底通車的目標或會受到影響。

6.4 黎以德先生告知專責委員會，港鐵公司是在該次會議首次正式向運輸及房屋局提出局部通車方案。儘管隧道工程進度落後，港鐵公司在該次會議上仍然堅稱高鐵香港段可在局部通車的情況下於2015年投入服務。黎以德先生告知專責委員會，由於他認為政府部門，包括路政署和運輸署，需要研究該建議是否可行，他並沒有確認政府是否接受擬議的局部通車方案。鑒於隧道工程進度緩慢依然是主要障礙，他進一步質疑局部通車的建議能否及如何幫助解決問題。港鐵公司被提醒，若高鐵香港段的測試工作要待2015年10月方能展開，高鐵香港段便不大可能在2015年年底前通車。若然如此，必須盡快向公眾公布有關情況。

6.5 劉家強先生在2013年11月20日向張炳良教授作出類近的簡報。張炳良教授在其陳述書告知專責委員會，由於高鐵香港段具爭議性，他認為若有可能無法達到2015年通車的目標，政府需要坦白交代。基於對當時工程進度的評估，他打算在2013年11月22日舉行的鐵路事宜小組委員會會議上說明高鐵香港段可能在2015年之後方能投入服務，並解釋工程進度的最新情況和所遇到的實際困難。

¹³⁰ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.72段。

2013年11月21日(即2013年11月22日鐵路事宜小組委員會會議舉行前一天)的電話通話

6.6 專責委員會察悉，韋達誠先生在翌日(即2013年11月21日)早上與張炳良教授通電話，表示他不同意把無法達到在2015年通車的目標一事告知鐵路事宜小組委員會。據獨立董事委員會第一份報告第4.78段所述，韋達誠先生表達了港鐵公司的顧慮，即公布延誤可能會削弱港鐵公司催逼承建商加快進度以如期完工的影響力。專責委員會從張炳良教授的陳述書中察悉，他在回覆時告知韋達誠先生，有關決定是在考慮過周大滄先生就高鐵香港段工程進度的意見後作出。韋達誠先生經諮詢周大滄先生後，再次致電張炳良教授，並強調所有必要工程仍可以完成，使高鐵香港段在2015年年底投入服務。

在2013年11月21日黃昏召開的緊急會議

6.7 張炳良教授告知專責委員會，鑒於上一段所述的電話通話內容，他要求黎以德先生在同日，即2013年11月21日，與港鐵公司召開緊急會議。

6.8 專責委員會察悉，出席2013年11月21日會議的有黎以德先生、邱誠武先生、劉家強先生、陳志恩先生(鐵路拓展處處長)，以及其他3名政府代表。港鐵公司的代表包括韋達誠先生、周大滄先生、車務總監金澤培博士、前任總經理——高速鐵路蔡豐松先生及另外一名代表。嘉科並無出席該次會議。

6.9 專責委員會察悉，港鐵公司在會上強調，維持在2015年完工這項目標至為重要，否則該公司將無法向承建商施壓，要求他們如期完成該工程項目。港鐵公司在會上表示，高鐵香港段仍有可能在2015年內完工並投入服務。運輸及房屋局指出，根據港鐵公司早前所作的匯報，高鐵香港段的西九龍總站和跨境隧道工程均遇到困難。運輸及房屋局質疑，即使西九龍總站採用局部通車模式，倘合約編號826的隧道工程不能及早完成，高鐵香港段仍不能開通¹³¹。運輸及房屋局質疑港鐵公司為何仍認為高鐵香港段可在2015年完工並啟用。港鐵

¹³¹ 該工程項目的工程分為兩大類，分別為明挖回填方法建造的西九龍總站及其連接隧道，以及26公里長的隧道段。

公司回應時表示正努力尋求解決方法以達到此項目標，並相信至少可以用單軌雙向行車¹³²。經闡釋後，港鐵公司獲告知單軌雙向行車不符合政府的要求，是不能接受的。運輸及房屋局重申，儘管局方理解港鐵公司須繼續以2015年完工這個目標來向承建商施壓，要求他們趕工，惟政府需要的是與現實情況相符的評估，如不能達到在2015年完工的目標，必須即時告知公眾。運輸及房屋局表示，按照港鐵公司提供的最新資料，高鐵香港段須待2015年10月才可展開測試工作，並質疑高鐵香港段怎樣能夠如期在2015年啟用。局方留意到，跨境隧道工程進度落後，將會阻延香港境內的隧道工程，成為港鐵公司推展工程項目時的挑戰。港鐵公司回應時表示，一俟內地段的跨境隧道完工並開始於香港境內推進，該公司便可評估其影響。

6.10 運輸及房屋局提醒港鐵公司不要高估其克服挑戰的能力。就此，周大滄先生表示，若不能採用單軌方案，港鐵公司會研究以其他方法(例如採用多一部隧道鑽挖機)追回進度。儘管他有信心可以在未來兩年內做到這點，但他表示，在香港方面的跨境隧道工程展開6個月後，港鐵公司可以更清晰地匯報工程的情況。¹³³

6.11 港鐵公司要求政府給予其6個月時間，以判斷高鐵香港段可否在2015年內竣工。與會者經相當討論後最後同意，儘管在當時的階段仍應維持2015年完工的目標，但在翌日舉行的鐵路事宜小組委員會會議上，政府與港鐵公司必須坦誠說明該工程項目面對的困難。與此同時，政府指示港鐵公司須提供清晰的計劃，說明可如何達到目標。

2013年11月22日舉行的鐵路事宜小組委員會會議

6.12 在2013年11月22日的鐵路事宜小組委員會會議上，率領政府團隊的邱誠武先生闡明，根據港鐵公司的最新評估，高鐵香港段的主要工程可在2015年內完成，並在工程完成後進行測試和試行運作。邱誠武先生在回答鐵路事宜小組委員會主席的提問時表示，測試和試行運作一般需時6至9個月。待相關政府

¹³² 單軌雙向行車指在一條隧道內北行及南行列車輪流在西九龍總站及內地邊境運行。

¹³³ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.81段。

部門審批測試鐵路服務的安全和可靠程度的結果後，高鐵香港段才可投入服務。

6.13 根據政府提交予鐵路事宜小組委員會的第七份半年度報告，政府表示“我們會繼續監察工程的進展，以確保工程符合批准的預算、質素優良，並能如期完成。”¹³⁴

2013年12月10日舉行的董事局會議

6.14 專責委員會察悉，在鐵路事宜小組委員會於2013年11月22日舉行會議後，董事局在2013年12月10日召開會議。董事局非執行董事張炳良教授表示，由於測試和試行運作需時6個月，因此高鐵香港段的實際通車日期會視乎建造工程的竣工日期而定。周大滄先生匯報了新鐵路項目的半年最新情況，當中包括該工程項目的最新進度。他概括指出，港鐵公司已採取所需的緩解措施以管理項目工程，並會在工程出現延誤時採取追回進度方案。專責委員會從獨立專家小組¹³⁵察悉，董事局其他成員曾就該工程項目費用和進度向周大滄先生提問，而周大滄先生確認“高鐵項目工程會於2015年年底完成。”

6.15 董事局亦曾就預算(包括申索管理)提問，以及討論了工程的竣工事宜¹³⁶。周大滄先生回應一位獨立非執行董事的直接提問時確認，該工程項目會在2015年年底之前完成。在場的其他執行委員會委員或任何知悉局部通車方案的其他人士並無就周大滄先生所作的回覆提出質疑或作補充，或向董事局提及局部通車方案。另一名獨立非執行董事¹³⁷亦因應上述內容強調，若有任何發展會使該工程項目的預算受到影響，必須通報立法會。

¹³⁴ 政府向鐵路事宜小組委員會提供的文件，立法會CB(1)81/13-14(01)號文件。

¹³⁵ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，附件3第177段。

¹³⁶ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.89及4.90段。

¹³⁷ 石禮謙先生。

周大滄先生得悉即使採用局部通車方案，西九龍總站亦無法在2015年內啟用

6.16 專責委員會察悉，總策劃工程師在2013年12月19日向該工程項目的總經理提交最新的進度風險分析報告，並將副本送交周大滄先生，報告中指出即使採用局部通車方式，西九龍總站也無法在2015年內啟用，並表示要在2016年5月才能啟用。截至2013年12月底，該工程項目錄得實際完成進度為51.34%，而原有計劃的預定完成進度則為81.41%。¹³⁸

6.17 在2014年2月19日，港鐵公司的項目管理團隊收到合約編號810A的承建商就港鐵公司於2013年10月向其提出的局部通車方案所作的非正式及不完整的回應。該回應指出，根據承建商的計算，即使港鐵公司採用局部通車建議，軌道工程也要在2016年6月才能完成。¹³⁹

6.18 項目管理團隊在2014年3月7日向周大滄先生作進度簡報時，把通車日期進一步修訂為2017年中。團隊利用投影片展示整體進度的展望，將鐵路竣工的目標月份定為2017年1月，並將通車的目標月份定為2017年4月。¹⁴⁰

6.19 然而，在2014年1月至3月期間舉行的鐵路拓展處／路政署協調會議上，港鐵公司堅稱目標仍是於2015年完成該工程項目。¹⁴¹

2014年3月底的兩宗大事

6.20 2014年3月底發生兩宗事件。第一宗事件是2014年3月30日晚上的一場黑色暴雨及所造成的後果。第二宗事件是合約編號810A的承建商在2014年3月31日就西九龍總站的建造進度作出的正式簡報。¹⁴²

¹³⁸ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.91段。

¹³⁹ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.96段。

¹⁴⁰ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.99段。

¹⁴¹ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.92及4.100段。

¹⁴² 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.102段。

6.21 在2014年3月31日，合約編號810A的承建商就局部通車方案向港鐵公司作簡報，表示在2015年12月至2016年期間未能進入工地鋪設軌道，而且合約編號810A範圍的工程要待2017年才能完成。因此，就支持局部通車方案的關鍵環節而言，至少有一個環節並不可行。周大滄先生表示應該摒棄局部通車方案，並重新評估該工程項目整體竣工的預定時間表。

該工程項目在2014年4月的實施進度

6.22 在項目監管委員會於2014年4月2日舉行的第44次會議上，港鐵公司匯報整體實質進度為54.8%，原訂計劃的預定進度則為85.5%。主席(劉家強先生)在會上關注工程進度顯著落後的情況，並詢問是否仍可達到在2015年竣工的目標。港鐵公司答稱，該公司正檢討項目交付的整體情況，並會在2014年5月向劉家強先生作出簡報。¹⁴³

6.23 專責委員會察悉，港鐵公司在2014年4月2日的會議上報告，大江埔至謝屋村隧道發生嚴重水浸事故，導致一台隧道鑽挖機被淹浸。港鐵公司指承建商正在評估鑽挖機的損壞程度，如果仍可修理，便會使用一切現有零件以更換損壞零件。港鐵公司亦正與承建商研究應急計劃的可行性。主席要求港鐵公司調查事故和評估事故對工程的相關費用及時間表的影響，並詳細報告有關結果。

公布該工程延誤

6.24 張炳良教授告知專責委員會，於2014年4月12日他不在香港時，韋達誠先生於大約中午時分致電他，表示高鐵香港段只能在2016年年底完成，更須延至2017年才能通車，但進一步的細節仍有待核實。據張炳良教授所述，由於在2013年11月21日的會議上港鐵公司仍預計高鐵香港段會在2015年通車，所以他對新的通車日期跟原定目標相差兩年的消息感到很震驚。他在結束電話通話後馬上聯絡下屬，運輸及房屋局副秘書長(運輸)潘婷婷女士告知張炳良教授，周大滄先生曾在同日下午致電劉家強先生和她本人，她也是剛從周大滄先生得

¹⁴³ 政府向鐵路事宜小組委員會提供的文件，立法會CB(1)1328/13-14(03)號文件，附件G。

知同一消息。張炳良教授要求她與劉家強先生聯絡，索取更多資料。

6.25 2014年4月13日早上，港鐵公司時任主席錢果豐博士就延誤一事致電張炳良教授。他們二人均同意，政府和港鐵公司應盡快向公眾公布此事。他們亦同意在張炳良教授於2014年4月14日返回工作崗位時召開緊急會議。

6.26 在2014年4月14日，運輸及房屋局在該局召開緊急會議，其中部分與會者包括錢果豐博士、韋達誠先生及周大滄先生。張炳良教授着令港鐵公司就工程進度提交全面評估報告，包括就工程的重大延誤提供具體而完滿的解釋。他亦責成劉家強先生向其提交一份獨立審視及評估高鐵香港段建造工程進度的報告，包括評估工程出現重大延誤的原因。¹⁴⁴雙方於會議上商定，張炳良教授和港鐵公司須於翌日告知公眾，並在鐵路事宜小組委員會原定於2014年5月2日舉行的會議上作報告，以交代有關情況。

6.27 張炳良教授在2014年4月15日經傳媒公布，他剛收到港鐵公司的口頭通知指高鐵香港段將會延期完工。他已要求港鐵公司提交全面評估報告，同時亦責成劉家強先生就工程進度進行獨立審視和評估。隨後，港鐵公司舉行記者會，說明高鐵香港段的完工時間將延後至2016年，並於2017年投入服務。政府和港鐵公司的新聞公報和新聞稿的文本，分別載於**附錄1及附錄2**。

6.28 其後，鐵路事宜小組委員會於2014年5月5日及5月19日舉行兩次會議討論有關事宜，並在2014年4月28日前往西九龍總站實地視察。政府亦已向鐵路事宜小組委員會提交文件¹⁴⁵，述明截至2014年3月底該工程項目的最新情況。

¹⁴⁴ 路政署的檢討報告夾附於政府就2014年5月5日的會議向鐵路事宜小組委員會提供的文件(立法會CB(1)1328/13-14(03)號文件)附件C。

¹⁴⁵ 政府向鐵路事宜小組委員會提供的文件，立法會CB(1)1328/13-14(03)號文件。

觀察所得

港鐵公司沒有向政府全面匯報該工程項目的進度

6.29 正如上文第6.2段所述，專責委員會觀察到，港鐵公司在2013年11月的內部溝通顯示，即使以局部通車模式營運高鐵香港段，按目標在2015年8月完成該工程項目已無法實現。然而，港鐵公司於2013年11月21日向政府保證，仍然可以完成所有必需工程，使高鐵香港段能在2015年年底開始營運。

6.30 張炳良教授在其陳述書中告知專責委員會，"現在事後，從港鐵公司於2014年5月向鐵路[事宜]小組[委員會]提交的文件及其獨立董事委員會於2014年10月發表的報告中得知：

- (i) 早於2013年2月，港鐵公司工程總監已提及西九龍總站建造工程出現關鍵性延誤；
- (ii) 雖然出現延誤，但是港鐵公司卻一直表示有信心工程可按目標完工日期及預算完工；
- (iii) 在[路政署]署長擔任主席的[項目]監[管]委[員]會上，港鐵公司並沒有提供就工程全盤進度的準確預測，令[項目]監[管]委[員]會無法就高鐵項目的關鍵延誤作出適時的決定；
- (iv) 至2013年12月時，港鐵公司管理層已清楚知道西九龍總站，即使以局部開通模式，也無法於2016年5月前完工，但管理層並沒有告知政府；及
- (v) 自2013年12月起，港鐵公司管理層已開始設想因高鐵延誤引致在不同年份通車的不同處境，以及對成本的影響，但卻一直沒有告知政府。這並非根據委託協議，政府所期望港鐵公司應有的可信、坦誠與及時溝通的作為。"

6.31 專責委員會察悉，獨立董事委員會的第一份報告¹⁴⁶亦有類似的觀察，該報告指出，周大滄先生未有就項目管理團隊於2013年11月所表達的高度關注事項與政府溝通。該等事項包括對該工程項目主要部分延誤帶來的累積影響，以及竣工日期因此應改為2016年。獨立董事委員會相信，雖然政府確實可以取得大量有關各合約延誤的資料，但政府應就該工程項目能否按其整體時間表完工獲得更全面的評估。獨立董事委員會亦認為，周大滄先生應當向政府匯報項目管理團隊成員就累計延誤對該工程項目關鍵路徑的影響所作的客觀且更具分析力的評估。

6.32 專責委員會從獨立專家小組報告中察悉¹⁴⁷，“我們[獨立專家小組]並沒有取得任何合約檢討會議的紀要。就合約檢討會議擬備的簡報包括個別合約的量化滯後情況(以周計)。在我們[獨立專家小組]檢視過的簡報中，並沒有匯報該工程項目的整體滯後情況。在2010年6月至2013年8月期間所作的簡報中，包括了多個劃有‘現在時間線’的柱形圖表，而在這些圖表上所列的‘預計移交日期’或‘高鐵通車’日期維持為2015年8月。自2013年9月起，有關簡報再沒有出現柱形圖表。”

6.33 專責委員會認為，港鐵公司及其項目管理團隊應當就該工程項目的實際進度適時而妥善地向政府作出匯報，讓政府可及早作出其判斷和及早處理相關問題。另一方面，專責委員會亦認為，路政署未有適當及專業地履行在該工程項目的監察角色，其表現實在未如理想。此議題將會在第6.54段再予探討。

政府所作判斷

政府與港鐵公司在2013年11月21日舉行的緊急會議

6.34 據專責委員會觀察所得，自2013年11月起，運輸及房屋局開始越來越關注是否能實現2015年8月完工的目標，並意識到該工程項目能在2015年8月完工的機會極低。因此，運輸及房屋局曾打算在訂於2013年11月22日舉行的鐵路事宜小組委

¹⁴⁶ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第1.38及5.41段。

¹⁴⁷ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，附件3第192段。

員會會議上匯報該工程延誤。然而，韋達誠先生與張炳良教授在2013年11月21日的電話通話，以及政府與港鐵公司隨後在同一日舉行的會議，令運輸及房屋局改變主意。

6.35 專責委員會曾探討政府在2013年11月21日所作的判斷是否明智。鑒於在2013年11月21日所發生的多項事件攸關重要，專責委員會曾要求運輸及房屋局和港鐵公司提供韋達誠先生與張炳良教授之間在該日的電話通話的錄音或紀錄本，以及提供在該日舉行的會議的紀錄。張炳良教授回應時表示(附錄7)，該次電話通話並沒有錄音或紀錄，而當時所談及的內容，已根據其回憶，載述於政府向鐵路事宜小組委員會提交的文件(立法會CB(1)1328/13-14(03)號文件)。港鐵公司亦表示(附錄10)，該公司並沒有就該次通話進行錄音或同時備存書面紀錄。

6.36 至於在2013年11月21日舉行的會議的紀錄，張炳良教授告知專責委員會(附錄7)，該次會議的討論要點已經載列於政府在2014年5月15日向鐵路事宜小組委員會所作的回覆(立法會CB(1)1422/13-14(04)號文件)；關於該次會議，運輸及房屋局沒有其他紀錄。港鐵公司告知專責委員會(附錄10)，該公司沒有就該次會議同時備存書面紀錄。

6.37 黎以德先生在公開研訊中告知專責委員會，他於2013年11月21日召開的會議，是基於政府和港鐵公司的商談是在"真誠"的基礎上進行。港鐵公司理應具備專業工程及項目管理的專長和能力，為政府提供合適的意見。同時，港鐵公司理應已為出席會議作充分準備，並充分掌握所有最新的情況。他亦預期港鐵公司應該完全明白，假如明知高鐵香港段不可能在目標日期通車卻不及早向社會交代的後果。

6.38 黎以德先生指出，在2013年11月21日會議上，政府的基本考慮有兩點，分別是：

- (a) 雖然高鐵香港段在2015年通車是一個重要的政策和規劃目標，及政府應該盡力達成這個目標，但是政府亦要面對因為種種技術上不能克服的困難而引致不能追回的延誤。若出現不能追回的延誤，政府必須及早通知立法會和公眾；及

- (b) 在該次會議上，港鐵公司時任行政總裁和時任工程總監多番向政府保證高鐵香港段可在2015年通車，即使面對政府多番詢問及質疑，他們的堅持亦未有所改變。劉家強先生及其同事根據當時掌握的資料，也不能完全排除高鐵香港段能夠在2015年通車的可能性。港鐵公司在會議上更表明，倘若在當時階段貿然表示2015年通車的目標有變，便會令港鐵公司無法驅使承建商為該工程項目趕工，那麼高鐵香港段便真的沒可能在2015年通車。政府代表當時的判斷是，港鐵公司的說法不能說不合理。

6.39 黎以德先生進一步告知專責委員會，會議席上的政府人員決定把疑點利益歸於港鐵公司，但港鐵公司須向政府提供清晰的計劃，說明如何可達到在2015年通車的目標。

6.40 張炳良教授告知專責委員會，根據黎以德先生及劉家強先生的判斷，他向邱誠武先生作出指示，表明政府不應向鐵路事宜小組委員會匯報指高鐵香港段能夠在2015年通車，而應該表述為高鐵香港段建造工程能在“2015年內完工，再加6至9個月的測試和試運行”。

2013年11月22日的鐵路事宜小組委員會會議

6.41 專責委員會曾按其職權範圍所述，探討政府及／或港鐵公司在2013年11月22日的鐵路事宜小組委員會會議上有否蓄意隱瞞該工程延誤。專責委員會察悉，邱誠武先生在該次鐵路事宜小組委員會會議上所作的表述，與張炳良教授向其所作的指示相符。

6.42 據張炳良教授所述，政府在2013年11月22日鐵路事宜小組委員會會議上所作的表述，反映了運輸及房屋局(與路政署)和港鐵公司各自對工程進度的看法。特別是運輸及房屋局希望透露一個訊息，就是主要工程應可在2015年內完成，但通車時間未能確定，而這表述也顧及港鐵公司提出不放棄2015年年底的完工目標的考慮，以便港鐵公司可督促承建商加大力度趕工，讓港鐵公司有機會追回工程的進度。

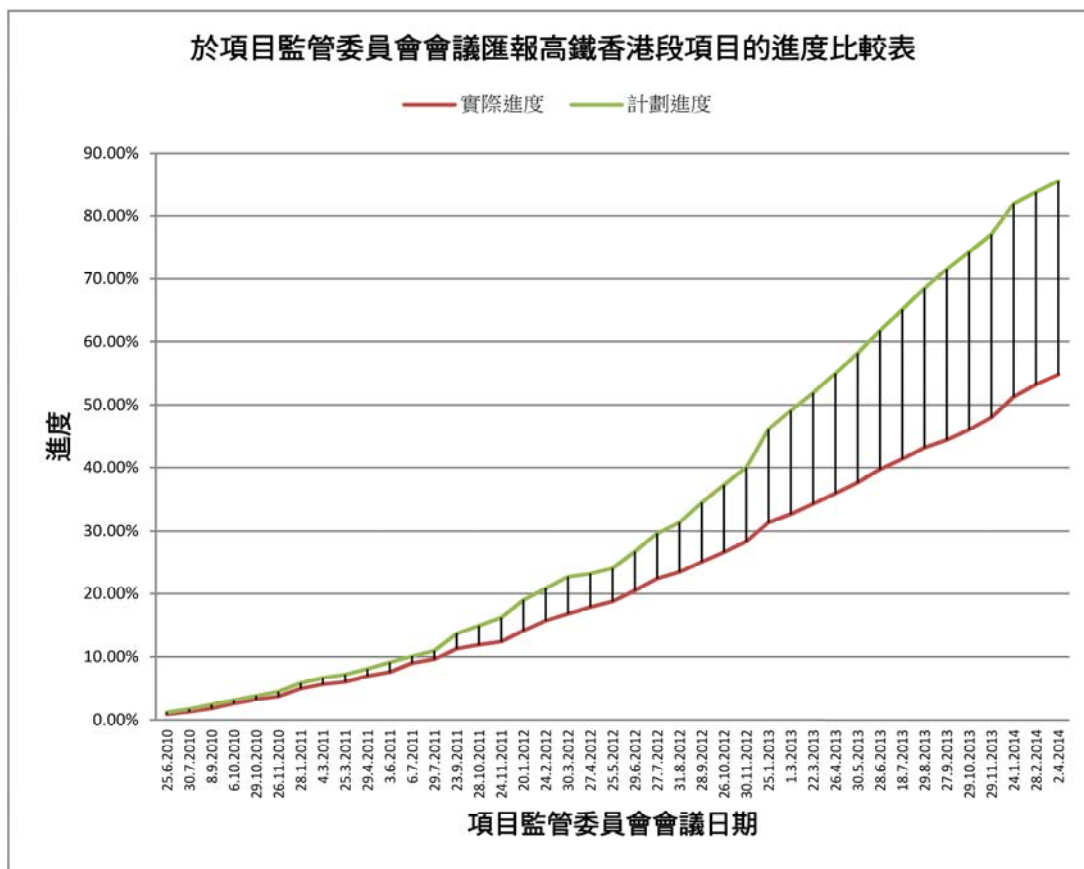
6.43 然而，張炳良教授在其證供中承認，事後回看，運輸及房屋局和路政署過去對港鐵公司過分信任；此外，政府其實應在2013年11月的鐵路事宜小組委員會會議上，把政府與港鐵公司在看法上的分歧告知公眾。

6.44 專責委員會曾查詢政府於2013年11月21日的會議之後，有否在翌日出席鐵路事宜小組委員會會議之前先徵詢嘉科的意見。張炳良教授回覆表示沒有。專責委員會認為運輸及房屋局／路政署在推展該工程項目時，應當更善用監核顧問，就該工程項目可否準時交付提供獨立而客觀的評估及意見。

6.45 專責委員會明白，在建造行業內，目標完工日期一旦推後，承建商可能會失去追趕目標的動力，這現象並不罕見。然而，專責委員會認為，當沒有可能或接近沒有可能達到該工程項目的目標完工日期時，便應該告知公眾，而所有相關各方理應更務實地接受現實，並及早制訂應變計劃和修訂時間表。

6.46 專責委員會察悉，港鐵公司曾在項目監管委員會的每月會議上，定期匯報該工程項目的實際進度百分比與計劃進度的比較，但鐵路事宜小組委員會是在2014年5月5日的會議上，即已經公布該工程延誤後，才首次獲悉該等數據¹⁴⁸。專責委員會利用政府在2014年5月提供予鐵路事宜小組委員會的文件所載的該等百分比數據，編製出以下圖表。

¹⁴⁸ 政府向鐵路事宜小組委員會提供的文件，立法會CB(1)1328/13-14(03)號文件，附件G。



6.47 從上圖可見，即使已經實施追回進度措施，但該工程項目的實際進度與計劃進度之間的差距自2013年1月以來卻持續擴大。另一方面，正如本報告第5章所述，嘉科自2011年12月起已多次就工程延誤及追回進度措施成效不彰而提出警示¹⁴⁹。有鑒於此，專責委員會難以理解政府為何仍會接受港鐵公司一再保證，信納滯後時間能夠追回，即使這保證與每月港鐵公司向項目監管委員會提供的數據不符，亦與嘉科的評估和意見相沖。事實上，數據顯示自2011年年底起，該工程項目已出現累積滯後，可是政府在2013年11月21日的會議上仍然選擇把“疑點利益”歸於港鐵公司。有說運輸及房屋局的人員大部分是經培訓的通才，但專責委員會認為，此因素不能令政府免除責任，因為這是政府選擇採用的公務員制度。即使是通才，也能夠採用各種普遍的管理工具，例如“按例外管理的原則”或“按成果管理的原則”，確保其判斷是基於已有的主要表現指標。專責委員會認為，政府並未作好充分準備，在新的服務經營權模式下履行其角色，而且在監察該工程項目的過程中，

¹⁴⁹ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，第4.10段。

實際上可能仍受舊有的擁有權模式所影響(參閱本報告第3章第3.10至3.13段)。

6.48 專責委員會認為，當局部通車方案在2013年8月及9月向政府提出時，政府便應該警覺到該工程延誤的嚴重程度，並應告知鐵路事宜小組委員會出現延誤的可能，因為即使在當時來說，能追回進度的機會似乎已相當渺茫。

路政署的表現及判斷

6.49 正如本報告第5.32及6.4段所述，專責委員會認為運輸及房屋局和路政署均曾就該工程項目的進度向港鐵公司提出質疑。港鐵公司則不斷向政府作出保證，表示個別合約的延誤可藉追回進度措施補回，原定的目標竣工日期仍可達成。¹⁵⁰ 在2014年4月之前，路政署對此答覆並無異議。

6.50 專責委員會亦察悉獨立專家小組就路政署的表現所提出的以下意見¹⁵¹：

- (a) "2013年7月，監核顧問估計'竣工日期可能延遲差不多11個月'(即延至2016年7月)，但無跡象顯示路政署曾就這項資料採取行動，要求港鐵公司深入檢討高鐵香港段項目的進度。"
- (b) "路政署原可做得更多，要求港鐵公司定期提供最新資料：i) 對整體項目竣工程度的預測；和 ii) 追回進度措施的成效，以確認港鐵公司的保證可信。路政署卻沒有這樣做。"
- (c) "[獨立專家]小組找不到證據，顯示路政署於2014年4月進行檢討前，曾就相關方案、施工計劃和預測等事宜，作過獨立的判斷。"

6.51 劉家強先生在其陳述書中告知專責委員會，上文第6.50段所述的"可能延遲"是指假如港鐵公司不採取任何措施

¹⁵⁰ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，第4.18段。

¹⁵¹ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，第4.11、4.19及4.20段。

來追回進度將會發生的情況。事實上，路政署當時十分清楚進度滯後的情況，並且在2013年1月已要求港鐵公司提交整體工程計劃。港鐵公司於2013年5月匯報其修訂工程總綱計劃，並同時提議一項追回進度措施以加快路軌工程。據劉家強先生所述，在2013年7月第37次項目監管委員會會議的紀要上，記錄了港鐵公司在路政署的要求下承諾於2013年8月就整體工程計劃及西九龍總站的修訂工程總綱計劃作匯報。自2013年11月的鐵路事宜小組委員會會議後，路政署在每一次的項目監管委員會會議上都敦促港鐵公司提交經修訂的整體工程總綱計劃以解決進度滯後問題。專責委員會察悉，路政署應該是因應嘉科的要求而向港鐵公司索取工程總綱計劃及經修訂的工程總綱計劃，但結果似乎卻是徒然。

6.52 劉家強先生在公開研訊中進一步告知專責委員會，由於西九龍總站的建造工程非常複雜，路政署不能就應否接納港鐵公司的再三保證自行作出判斷。因此，路政署敦促港鐵公司提交經修訂的工程總綱計劃，以便路政署就該工程項目的完工日期作評估。

6.53 劉家強先生在其提交予專責委員會的陳述書中表示，事後回看，路政署當時應考慮是否適合要求嘉科就西九龍總站的完工日期進行獨立評估。但如上文第6.50(a)段所述，嘉科似乎已初步估計竣工日期可能延遲至2016年7月，並向路政署作出提示，但未獲跟進。

6.54 專責委員會認為，路政署就評估該工程項目的完工日期所採取的做法極為不理想。雖然路政署的表現或許因《第二份委託協議》所訂的角色而受規限，但政府確實未有善用嘉科作為該工程項目監核顧問的職能。對於路政署以人手資源有限為藉口，表示在履行監察角色上署方人手資源未及港鐵公司，專責委員會認為不能接受。呈交予路政署的資料很多時都顯示建造工程進度已是嚴重滯後。專責委員會贊同上文第6.50段所載的獨立專家小組意見，認為路政署原可做得更多，例如要求港鐵公司定期提供對整體項目竣工程度的預測和追回進度措施的成效的最新資料，以確認港鐵公司的保證可信。

水浸是導致該工程延誤的原因之一

6.55 專責委員會察悉，根據劉家強先生在其陳述書所匯報，以及根據獨立董事委員會的第二份報告所述，2014年3月30日晚上那場黑色暴雨所引致的水浸，是導致該工程延誤的原因之一。¹⁵² 港鐵公司於2014年4月15日宣布該工程延誤時，有關的新聞稿(附錄2)首段指出：“因隧道鑽挖機在暴雨中嚴重損壞，影響了高鐵香港段的工程進度。加上早前各種不可預見的情況，高鐵工程的竣工時間，將延至2016年，配合全線測試及試運行後，高鐵香港段可於2017年投入服務”。港鐵公司當時是以此向公眾交代工程延誤的主要原因。

6.56 專責委員會曾詢問港鐵公司有否要求合約編號823A(謝屋村至大江埔段隧道工程)的承建商在工地採取防洪措施；以及政府有否評估隧道鑽挖機損壞一事對該工程項目進度的影響。

6.57 港鐵公司回應專責委員會(附錄22)時表示，工地的防洪計劃會因應個別施工階段而不斷有所修訂。合約編號823A工地的防洪計劃早於2014年3月30日晚上的黑色暴雨前已經實施。防洪計劃的原則是於明挖回填隧道周邊地面建設堤圍，防止洪水流入隧道。工地範圍內設有排水系統及多層防洪措施，於過往颱風及暴雨期間亦一直發揮作用。2014年3月30日的水浸，是因為按相關政府要求建造的斜坡未能承受異常的暴雨而被沖毀，堵塞了排水系統，而洪水帶來的沉積物亦沖毀附近部分地面堤圍，令雨水流入隧道。

6.58 劉家強先生亦在其陳述書中表示，由於設在隧道鑽挖機所在的豎井的緊急水泵出現故障，令水浸情況更加嚴重。受事故影響，相關隧道的挖掘工序因而暫停。

6.59 專責委員會察悉獨立董事委員會在其報告中表示¹⁵³，“新聞稿無論在語調或內容方面皆嚴重誇大合約編號823A隧道鑽挖機因水浸受到損壞對該項目工程計劃的影響”。專責委員會曾詢問黎以德先生，在2014年4月2日舉行的第44次

¹⁵² 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第二份報告，附錄第1.3段。

¹⁵³ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第5.62(E)段。

項目監管委員會會議上，港鐵公司有否匯報隧道鑽挖機的損壞，以及損壞一事如何影響工程的進度。

6.60 黎以德先生告知專責委員會(附錄23)，在2014年4月2日舉行的第44次項目監管委員會會議上，港鐵公司匯報有一台隧道鑽挖機因水浸而損壞。承建商正在評估鑽挖機的損壞程度，如果鑽挖機仍可修理，便會使用一切現有零件以更換損壞零件。港鐵公司在會上又表示，他們正安排措施以減少滯後。在該次會議上，主席劉家強先生要求港鐵公司在詳細調查事故和評估事故對工程的相關費用及時間表的影響後，向項目監管委員會匯報有關結果。港鐵公司於2014年5月5日提交水浸事故的初步調查報告，並於2014年6月5日提交最終報告，當中就路政署提出的問題提供解釋。

6.61 據黃唯銘博士的陳述書所述，由於北面下行隧道內的隧道鑽挖機因水浸而嚴重損壞，鑽挖機內逾2 000個(主要為電氣及電子)組件需要更換。原先估計需在2014年12月才可修復鑽挖機及進行測試，並全面恢復運作，但由於承建商借用剛完成鑽挖的另一部隧道鑽挖機的組件重新組裝，令受損的鑽挖機最終可於2014年7月恢復運作，比原先的預計提前了數個月。

6.62 專責委員會察悉，港鐵公司在2014年4月中向公眾宣布該工程延誤之前，並沒有告知政府就水浸事故對該工程延誤的影響所作的評估。此外，在2014年4月2日舉行的項目監管委員會會議上，港鐵公司並沒有提及隧道鑽挖機損壞一事會對該工程延誤造成影響。

6.63 專責委員會察悉，合約編號823A(謝屋村至大江埔段隧道工程)的工地有實施防洪措施。不幸地，2014年3月30日晚上那場暴雨異常之大，導致隧道鑽挖機損壞，無法追趕進度。專責委員會認為隧道鑽挖機因水浸損壞，確實是該工程延誤的原因之一，而且屬於港鐵公司控制範圍以外。然而，專責委員會亦察悉，在2014年3月30日的黑色暴雨之前，周大滄先生其實已經知道，該工程項目在2015年8月完工的目標已經無可能達到(見本報告第6.16及6.18段)。因此，專責委員會贊同獨立董事委員會的意見，認為港鐵公司於2014年4月15日的新聞稿誇大了隧道鑽挖機因2014年3月30日的水浸受到損壞而對該工程項目計劃的影響。

政府及港鐵公司就該工程項目的進度向鐵路事宜小組委員會所作的匯報是否全面及適時

6.64 專責委員會察悉，鐵路事宜小組委員會於2010年4月16日的會議上商定，政府會每隔6個月向鐵路事宜小組委員會提交報告，涵蓋該工程項目的進展和財政狀況。首份報告涵蓋2010年1月16日(即財委會通過高鐵香港段項目撥款當日)至2010年6月30日期間的情況。至於其後的半年度報告，則涵蓋之後每年分別截至該年6月30日和12月31日為止期間該工程項目的進展。¹⁵⁴ 專責委員會察悉，截至2014年4月，政府共提交了7份半年度進度報告予鐵路事宜小組委員會。

6.65 專責委員會進一步察悉，進度報告的範圍除了載述工程的施工進度外，還涵蓋該工程項目的一些主要範疇，例如在施工前的預備工作、申索情況、協調事宜，以及該工程項目所創造的就業機會等。

6.66 專責委員會察悉第一份半年度報告載述，"截至2010年6月30日為止.....工程沒有超支或受延誤的徵象"¹⁵⁵，除此份報告外，其餘6份半年度報告完全沒有提及該工程項目有否出現任何超支或延誤情況。此外，該7份半年度報告雖有描述該工程項目部分主要合約的進度，但並沒有載述該工程項目的實際整體進度與計劃進度的比較。然而，專責委員會從2014年5月提交予鐵路事宜小組委員會的一份報告中察悉，港鐵公司向劉家強先生擔任主席的項目監管委員會每月所作的報告，一直有定期匯報有關資料。

6.67 此外，正如本報告第5.68段所述，自2011年12月起，嘉科已多次就工程延誤向路政署提出警示¹⁵⁶。劉家強先生亦告知專責委員會，路政署充分了解工程滯後的情況。然而，專責委員會察悉，鐵路事宜小組委員會委員並不知悉整體施工進度的累積滯後情況已越來越嚴重。

¹⁵⁴ 政府向鐵路事宜小組委員會提供的文件，立法會CB(1)1573/09-10(04)號文件。

¹⁵⁵ 政府向鐵路事宜小組委員會提供的文件，立法會CB(1)2290/09-10(01)號文件。

¹⁵⁶ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，第4.10段。

6.68 專責委員會認為，政府及港鐵公司並沒有向鐵路事宜小組委員會充分匯報該工程項目的進度詳情，包括本報告第6.46段所提及的數據資料，讓小組委員會完全掌握該工程項目的實際情況和進度。此外，在2014年4月之前，政府及港鐵公司就關於該工程項目的匯報似乎只報喜不報憂。在西九龍總站的建造工程進度便是明顯的例子。

6.69 在2013年11月22日鐵路事宜小組委員會會議上簡報的截至2013年6月30日為止的第七份半年度報告¹⁵⁷的附件一匯報，西九龍總站建造工程的進展如下：“西九龍總站主體結構，由上而下興建的地底車站混凝土結構正於柯士甸道以南進行。其中車站最南端部分結構工程已到達最底層的地下B4層(共4層，B1至B4層)；而北面車站部分已挖掘至車站最底層即地下B4層，並正向上建造主體結構部分。”

6.70 然而，港鐵公司於2014年5月(亦即宣布該工程延誤之後)向鐵路事宜小組委員會提交，以供於2014年5月5日的會議上作討論的另一份文件¹⁵⁸則匯報指，“合約編號810A有一部分工地以由下而上的建造方法挖掘至總站結構B4樓層，而北面以由上而下建造方法興建的部分仍需移除100 000立方米的岩石，其中有78 000立方米是全新基岩，移除後始全面抵達B4水平。”[粗體為本文所加，以示強調]

6.71 專責委員會察悉，就西九龍總站同一範圍言而，於2013年11月22日的鐵路事宜小組委員會會議上簡報的第七份半年度報告指出，“而北面車站部分已挖掘至車站最底層即地下B4層”；但另一份於2014年5月提交鐵路事宜小組委員會的文件卻提及，“而北面以由上而下建造方法興建的部分仍需移除100 000立方米的岩石，其中有78 000立方米是全新基岩，移除後始全面抵達B4水平”。很明顯，在2013年11月提交鐵路事宜小組委員會的第七份半年度報告中，並沒有匯報以由上而下建造方法興建的部分需移除大約78 000立方米全新基岩。

¹⁵⁷ 政府向鐵路事宜小組委員會提供的文件，立法會CB(1)81/13-14(01)號文件。

¹⁵⁸ 香港鐵路有限公司向鐵路事宜小組委員會提供的文件，立法會CB(1)1354/13-14(01)號文件。

6.72 專責委員會進一步觀察到，在2014年5月5日的鐵路事宜小組委員會會議上作簡介用的投影片(附錄24)，既顯示工地分為不同部分，即西九龍總站(主要工地)、西九龍總站(北)及西九龍總站(南)，亦闡述各個部分所採用的建造方法及分別的工程進度。投影片清楚顯示，西九龍總站(北)北面由上而下建造的範圍只挖掘至B1/B2層。相比之下，在2013年11月22日鐵路事宜小組委員會會議上作簡介用的投影片(附錄25)，則沒有載述任何有關詳情。在2013年11月22日會議上作簡介用的投影片，由於沒有提及西九龍總站(北)北面由上而下建造的部分的詳情，因而會令人誤以為整個西九龍總站(北)均採用由下而上的建造方法。據專責委員會一名委員指出，在2013年11月22日向鐵路事宜小組委員會簡介的報告及投影片誤導了小組委員會的部分委員。

6.73 此外，專責委員會所得的印象是，提交予鐵路事宜小組委員會的半年度報告中就該工程項目進度所用的措辭，較提交予項目監管委員會的每月報告所用的措辭為溫和。專責委員會曾查詢，提交予鐵路事宜小組委員會的半年度報告是如何擬備的。劉家強先生回應表示，路政署須先"消化"港鐵公司擬備的報告，然後撰寫半年度報告並提交予運輸及房屋局，然後局方再將報告提交予鐵路事宜小組委員會。此外，鐵路事宜小組委員會是每隔6個月收到該工程項目的進度報告，而項目監管委員會則是每月收到報告。因此，兩者描述的情況未必相同。

6.74 張炳良教授亦告知專責委員會(附錄26)，港鐵公司作為項目管理人，負責草擬半年進度報告的原稿。路政署收到港鐵公司的進度報告擬稿後，會核實其報告內容是否正確，並會就報告原稿作校對，例如修改錯字、修正語法，以及修正文章脈絡，使之更易於閱讀和理解。基本上，港鐵公司草擬進度文本的所有重點內容均會保留，而對擬稿的任何修改均會先給予港鐵公司審視，經港鐵公司同意後，政府才會以政府及港鐵公司共同名義將報告提交鐵路事宜小組委員會。專責委員會認為，港鐵公司提交予路政署的報告因經"消化"，以致可能無法向鐵路事宜小組委員會全面反映情況。

第III部分 總結及建議

第7章 總結

7.1 在本章中，專責委員會闡述根據其職權範圍(本報告第2章第2.3段載列)進行調查的結果及總結。

7.2 專責委員會的主要焦點是因應運輸及房屋局和港鐵公司於2014年4月宣布的工程延誤，就下述3個重點範疇進行調查：

- I. 該工程延誤的背景和原委；
- II. 政府及港鐵公司在該工程延誤上的表現及責任；及
- III. 政府及港鐵公司有否蓄意隱瞞該工程延誤。

專責委員會的限制

7.3 專責委員會在此強調，正如本報告第2章第2.23至2.52段所述，專責委員會在向運輸及房屋局、路政署和港鐵公司索取資料時遇到困難，調查工作因而受到阻礙。由於專責委員會沒有獲授權行使《立法會(權力及特權)條例》(第382章)第9(1)條所訂的權力，因此只能根據運輸及房屋局、路政署和港鐵公司提供的有限度資料、獨立董事委員會和獨立專家小組的報告所載的資料、相關的公開資料，以及各證人在專責委員會公開研訊中所作的證供，展開其調查工作。(第2.42段)

7.4 專責委員會察悉高鐵香港段的工程龐大而複雜，是全球首個全地下高速鐵路項目。鐵路全長26公里，並需要與內地的鐵路系統銜接。西九龍總站的挖掘工程亦是本港其中一個規模最大、挖掘最深的挖掘工程。此外，高鐵香港段是政府首次以服務經營權模式推展的鐵路項目。上述所有因素均會增加該工程項目的風險狀況。(第4.40段)考慮到有關的風險狀況，專責委員會認為相關的政府政策局／部門和港鐵公司理應在推展

該工程項目的各個階段更為審慎和警覺，但可惜的是，相關的政府政策局／部門和港鐵公司在這方面均有不足。

在服務經營權模式下的《第二份委託協議》的不足

7.5 專責委員會察悉，在服務經營權模式下，港鐵公司獲委託進行該工程項目的設計及建造。政府按照勞氏於2008年所提建議，採取"監核監督者"的間接監察和核實模式。專責委員會察悉，港鐵公司的角色並不止是監督者，而且還是項目管理人，在監察和交付該工程項目方面擔當關鍵角色。此外，港鐵公司亦是該工程項目中各份工程合約的簽署方。張炳良教授向專責委員會承認，事後回看，"監核監督者"的方式確有不足之處。他亦在專責委員會的公開研訊中表示，假如日後再採用服務經營權模式，有需要重新檢視委託協議的內容。(第3.58段)

7.6 據專責委員會觀察所得，在其他鐵路項目採用的擁有權模式之下，政府所擔當的角色一直較為被動；相比之下，根據就該工程項目採用的服務經營權模式，政府將擁有鐵路系統、並須支付該工程項目的費用，以及承擔建造風險。(第3.53段) 據專責委員會的進一步觀察，至少從文件看來，不論是服務經營權模式、《第二份委託協議》、監察機制，還是政府與港鐵公司之間的溝通機制，其設計是要讓各持份者有指引可遵循，並在不同層面設定監察點，確保該工程項目按預算如期竣工。路政署和運輸及房屋局同獲委託負責監察該工程項目至完成階段，雖然後者的監察職責較少，但兩者似乎均未有善用制度及已有的資源以履行其職責。(第3.55段)

7.7 專責委員會認為，在服務經營權模式下，路政署或許過分信賴港鐵公司能如期完成該工程項目，而港鐵公司卻可能認為該公司只須盡最大努力按《第二份委託協議》的條款完成該工程項目，而無須承擔與建造工程有關的任何風險，特別是工程延誤及超支風險。(第3.62段) 專責委員會認為，這情況可能是由於欠缺一份正如獨立專家小組提議的項目推展總綱策略文件¹⁵⁹，清楚訂明所有相關各方的責任、職務和角色，而且沒有指標可客觀地評估和量度港鐵公司在推展該工程項目的過程中履行職務和責任方面的表現。

¹⁵⁹ 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，第7.2段。

7.8 專責委員會認為，雖然港鐵公司獲委託進行高鐵香港段的設計、建造、測試和試行運作，並有責任按《第二份委託協議》交付該工程項目，但路政署理應在監察和核實港鐵公司在該工程項目的表現時擔當更主動的角色，不論參與該工程項目的署方人員數目有多少，亦不論這個角色是否已清楚訂明在委託協議內。政府是高鐵香港段的擁有者，以及是用以推展該工程項目的公帑守護者，亦是日後經營權的批出者。鑒於該工程項目的規模和耗資均相當龐大，再加上高鐵香港段是政府首個試驗以服務經營權模式推展的鐵路項目，路政署在該工程項目的推展期間，在外聘顧問嘉科的協助下，可以亦理應在沒有違反《第二份委託協議》的情況下，擔當更主動、積極和警覺的角色。依專責委員會之見，路政署是政府的第一道防線，是負責監核監督者(即港鐵公司)的監督者(即政府)，理應更認真地擔當其主導的角色，而非唯命是從。有鑒於這個角色，路政署和運輸及房屋局實在不應過分或過度信賴港鐵公司，因為在"監核監督者"的模式下，港鐵公司理應受路政署和運輸及房屋局所監督。(第3.63段)

7.9 專責委員會認為，路政署在監察該工程項目的推展過程中欠缺主動，而且過分信賴港鐵公司，這可能是因為受到港鐵公司過往在推展鐵路項目方面的良好紀錄所影響。此外，路政署／鐵路拓展署本身缺乏興建鐵路系統的實際經驗及專業技能，或許亦導致其職員缺乏信心，未能在監察港鐵公司表現時承擔更主動和積極的角色。陳志恩先生在研訊中曾指出，由於各份工程合約是由港鐵公司與承建商簽訂，政府難以介入管理承建商。專責委員會認為他錯失重點。重點並不在於介入管理承建商，而是有效監察和核實港鐵公司的工作及表現，因為這是政府的責任。(第3.64段) 專責委員會認為，上述因素結合起來，大大削弱了政府在該工程項目的"監核監督者"角色，使其未能發揮應有的作用。¹⁶⁰

¹⁶⁰ 委員曾就范國威議員修訂第7.9段的建議進行表決。有關建議被否決(請參閱載於本報告的2016年6月10日會議紀要第67及68段)。

委託計劃不切實際

7.10 專責委員會認為，政府及港鐵公司一直知道，委託計劃的時間表以2015年8月為目標完工日期，實在緊迫，而即使在2010年1月26日簽訂《第二份委託協議》之前，他們都已知道時間緊迫(第4.27至4.33段)。儘管如此，目標完工日期仍是定於2015年8月4日。

7.11 另一方面，專責委員會認為，在財委會批准高鐵香港段建造工程的撥款及在《第二份委託協議》簽署之時，工地勘測工作尚未完成，因為在前城市高爾夫球會的位置及在佐敦道均未能進行全面的工地勘測。(第3.41段) 儘管如此，專責委員會認為，在2010年6月之前，政府和港鐵公司已知悉西九龍總站地盤的地底情況及複雜的地下管線狀況。(第3.43段)

7.12 專責委員會認為，為該工程項目制訂緊迫的時限並非明智的做法。鑒於工地勘測已公認有其限制，港鐵公司理應預留較長的緩衝期以應付不能預見的地質情況。(第3.51段) 專責委員會亦認為，港鐵公司接納該目標完工日期，實屬過於樂觀。專責委員會認為，倘若港鐵公司在別的安排下須承擔成本增加的風險，港鐵公司經考慮各項不明朗因素後，在同意按如此緊迫的時間表工作時或許會較為審慎。(第4.42段)^{161, 162}

7.13 港鐵公司行政總裁梁國權先生在其陳述書告知專責委員會，*"考慮到像高鐵這樣具挑戰性及極其複雜的工程必定有延誤的風險，故在《第二份委託協議》下，並無[向港鐵公司]*

¹⁶¹ 委員曾就李卓人議員修訂第7.12段的建議進行表決。李卓人議員、毛孟靜議員、胡志偉議員、范國威議員及莫乃光議員表決贊成；謝偉銓議員、陳鑑林議員、田北辰議員、易志明議員、陳恒鎮議員及盧偉國議員表決反對。有關建議被否決(請參閱載於本報告的2016年6月10日會議紀要第73至75段)。

¹⁶² 委員曾就范國威議員修訂第7.12段的建議進行表決。李卓人議員、毛孟靜議員、胡志偉議員、范國威議員及莫乃光議員表決贊成；謝偉銓議員、陳鑑林議員、易志明議員、陳恒鎮議員及盧偉國議員表決反對；田北辰議員棄權。鑒於贊成者及反對者數目相等，主席按專責委員會的工作方式及程序第8段，行使其決定性表決權，表決反對。有關建議被否決(請參閱載於本報告的2016年6月10日會議紀要第76至78段)。

施加需在2015年8月4日前完成高鐵項目的絕對義務。”(第4.46段)專責委員會對此至少可以說是感到驚訝。專責委員會雖認同建造工程項目出現延誤並不罕見，但專責委員會認為，協議一經簽訂，便應盡可能恪守協議所訂的目標完工日期；否則合約訂明的目標完工日期便毫無意義和價值。

7.14 專責委員會認為，政府在當時的籌劃階段，選擇了依賴港鐵公司在2015年8月的時限之前交付該工程項目。專責委員會認為，鑒於存在眾多不明朗因素，加上委託計劃所訂的時間又過於緊迫，延誤幾乎是無可避免的情況。(第4.48段)儘管如此，專責委員會認為路政署和運輸及房屋局在履行其職責推展該工程項目上均有不足之處。^{163, 164}

政府的不足

政府所作判斷

7.15 專責委員會察悉，運輸及房屋局原先打算在訂於2013年11月22日舉行的鐵路事宜小組委員會會議上匯報該工程延誤。然而，韋達誠先生與張炳良教授在2013年11月21日的電話通話，以及運輸及房屋局／路政署與港鐵公司隨後在同一日舉行會議後，改變了以上的想法。(第6.34段)黎以德先生告知專責委員會，在2013年11月21日的會議上，政府人員決定把疑點利益歸於港鐵公司。(第6.39段)最後，邱誠武先生在張炳良教授的指示下，在2013年11月22日鐵路事宜小組委員會的會議上作匯報時，以小心的措辭表述，高鐵香港段建造工程能在“2015年內完工，再加6至9個月的測試和試運行”。(第6.40段)

¹⁶³ 委員曾就毛孟靜議員修訂第7.14段的建議進行表決。李卓人議員、毛孟靜議員、胡志偉議員、范國威議員及莫乃光議員表決贊成；謝偉銓議員、陳鑑林議員、田北辰議員、易志明議員、陳恒鑾議員及盧偉國議員表決反對。有關建議被否決(請參閱載於本報告的2016年6月10日會議紀要第81至83段)。

¹⁶⁴ 委員曾就胡志偉議員修訂第7.14段的建議進行表決。李卓人議員、毛孟靜議員、胡志偉議員、范國威議員及莫乃光議員表決贊成；謝偉銓議員、陳鑑林議員、田北辰議員、易志明議員、陳恒鑾議員及盧偉國議員表決反對。有關建議被否決(請參閱載於本報告的2016年6月10日會議紀要第84至86段)。

7.16 根據張炳良教授所述，政府在2013年11月22日鐵路事宜小組委員會會議上所作的表述，反映了運輸及房屋局(與路政署)和港鐵公司各自對工程進度的看法。特別是運輸及房屋局希望透露一個訊息，就是主要工程應可在2015年內完成，但通車時間未能確定。這表述也顧及港鐵公司提出不放棄2015年年底的完工目標以便港鐵公司可督促承建商加大力度趕工的考慮，讓港鐵公司有機會追回工程的進度。(第6.42段)

7.17 然而，張炳良教授在其證供中承認，事後回看，運輸及房屋局和路政署過去對港鐵公司過分信任。專責委員會贊同張教授的意見指，政府應當在2013年11月22日的鐵路事宜小組委員會會議上，把政府與港鐵公司就延誤一事在看法上的分歧告知小組委員會。(第6.43段)^{165, 166, 167}

7.18 專責委員會認為，在建造業來說，目標完工日期一經推遲，承建商便可能會失去追趕目標的動力。專責委員會認為，當該工程項目的目標完工日期已變得沒有可能或近乎沒有可能達到，公眾便應該有權盡早知悉真實情況，而不應為了利便營商而犧牲公眾知情權。相關各方理應準備好接受現實，並及早制訂應變計劃和修訂時間表。(第6.45段)

¹⁶⁵ 委員曾就毛孟靜議員修訂第7.17段的建議進行表決。李卓人議員、毛孟靜議員、胡志偉議員、范國威議員及莫乃光議員表決贊成；陳鑑林議員、田北辰議員、易志明議員、陳恒鑾議員、鄧家彪議員及盧偉國議員表決反對。有關建議被否決(請參閱載於本報告的2016年6月10日會議紀要第95至97段)。

¹⁶⁶ 委員曾就范國威議員修訂第7.17段的建議進行表決。李卓人議員、毛孟靜議員、胡志偉議員、范國威議員及莫乃光議員表決贊成；陳鑑林議員、田北辰議員、易志明議員、陳恒鑾議員、鄧家彪議員及盧偉國議員表決反對。有關建議被否決(請參閱載於本報告的2016年6月10日會議紀要第98及99段)。

¹⁶⁷ 委員曾就李卓人議員修訂第7.17段的建議進行表決。李卓人議員、毛孟靜議員、胡志偉議員、范國威議員及莫乃光議員表決贊成；陳鑑林議員、田北辰議員、易志明議員、陳恒鑾議員、鄧家彪議員及盧偉國議員表決反對。有關建議被否決(請參閱載於本報告的2016年6月10日會議紀要第100至102段)。

政府在監察該工程項目方面的表現

7.19 專責委員會察悉，港鐵公司每月在項目監管委員會的會議上匯報該工程項目的實際進度百分比與計劃進度的比較。(第6.46段)自2013年1月以來，即使已經實施追回進度措施，該工程項目的計劃進度與實際進度之間的差距卻越來越大。另一方面，嘉科已多次就2011年12月以來的持續滯後情況及追回進度措施成效不彰而提出警示。有鑒於此，專責委員會難以理解，雖然港鐵公司自2011年年底起已一直在處理，但累積延誤卻越趨嚴重的情況下，政府為何仍會接納港鐵公司一再作出的保證。(第6.47段)政府把"疑點利益"歸於港鐵公司的做法，在其情感上或許可以理解，但是否明智則值得質疑。¹⁶⁸

7.20 專責委員會認為，雖然運輸及房屋局的人員大部分是經培訓的通才，但他們仍應該採用各種普遍的管理工具，例如"按例外管理的原則"或"按成果管理的原則"，確保其判斷是基於主要表現指標及已有的資料。(第6.47段)

7.21 專責委員會認為運輸及房屋局和路政署均曾就該工程項目的進度向港鐵公司提出質疑。港鐵公司在回應時則例行地向政府保證，個別合約的延誤可藉追回進度措施補回，原定的項目竣工日期則仍維持不變。(第6.49段)專責委員會認為，路政署就評估該工程項目完工日期所採取的做法極不理想。雖然按《第二份委託協議》所訂，路政署的角色或許只限於監察和核證，但路政署確實未有在該工程項目中善用其監核顧問嘉科，雖然嘉科曾一再提出警示，但結果似乎也是徒然，顯示路政署對港鐵公司不合理地信任。(第6.44及6.54段)對於路政署堅稱，與港鐵公司相比，署方的人手有限，專責委員會認為這純屬藉口。呈交予路政署的資料很多時都顯示建造工程進度嚴重滯後。根據獨立專家小組的事實判斷，專責委員會贊同獨立專家小組的意見，認為路政署原可更加努力要求港鐵

¹⁶⁸ 委員曾就范國威議員修訂第7.19段的建議進行表決。范國威議員表決贊成；謝偉銓議員、陳鑑林議員、易志明議員、鄧家彪議員及盧偉國議員表決反對。有關建議被否決(請參閱載於本報告的2016年6月14日會議紀要第3至5段)。

公司定期提供最新資料，說明對整體項目竣工程度的預測及追回進度措施的成效，以確認港鐵公司的意見可信。(第6.54段)¹⁶⁹

7.22 專責委員會亦認為嘉科在向港鐵公司索取工程總綱計劃時遇到困難。(第4.59及4.60段) 專責委員會察悉，2011年4月至2014年4月期間，嘉科曾透過向路政署提交的每月進度報告，最少17次要求港鐵公司提交工程總綱計劃。雖然路政署確有透過議題表向港鐵公司提出嘉科的要求，但路政署並未有認真及有效地跟進有關事宜。路政署理應就港鐵公司有否按嘉科的要求提供工程總綱計劃一事，更努力地跟進。(詳情載於本報告第4章第4.61至4.63段。)

7.23 因應專責委員會一名委員提出的查詢，張炳良教授在作供時確認，他贊同獨立董事委員會報告及獨立專家小組報告所載的內容。該名委員亦就獨立專家小組報告向黃唯銘博士提出類似的問題，黃唯銘博士回應時表示，就綜合工程總綱計劃而言，港鐵公司所持意見與獨立專家小組的意見不同，他又認為獨立專家小組報告有若干部分與獨立董事委員會提交的報告相似。黃博士亦確認，港鐵公司贊同獨立專家小組報告所載的事實。

港鐵公司的不足

港鐵公司在項目管理方面的不足

7.24 專責委員會察悉，建造業的一貫做法是為大規模而複雜的基建項目備存綜合工程總綱計劃，以顯示整個工程完工的關鍵路徑。專責委員會進一步察悉，對於港鐵公司是否有一個綜合工程總綱計劃涵蓋該工程項目的整個範疇，作為進度監察和匯報基線，港鐵公司、政府和嘉科各有不同見解。(第4.54至4.68段) 專責委員會找不到證據顯示港鐵公司有“一個全面綜合並以整個項目為本的工程總綱計劃”，但有一些證據顯示，有一份工程總綱存在，而該份工程總綱“將各個土木工程及機

¹⁶⁹ 委員曾就范國威議員修訂第7.21段的建議進行表決。范國威議員及鄧家彪議員表決贊成；謝偉銓議員、陳鑑林議員、田北辰議員、易志明議員及盧偉國議員表決反對。有關建議被否決(請參閱載於本報告的2016年6月14日會議紀要第10至12段)。

電工程合約的時間表進行了匯總”。專責委員會同意獨立專家小組的觀察結果，認為由於欠缺綜合工程總綱計劃，導致港鐵公司遲遲未能確認和預測個別合約的延誤，以及有關的延誤對整體目標完工日期的影響。(第4.69段)

7.25 專責委員會察悉，在2013年8月22日和12月10日的董事局會議上，港鐵公司時任工程總監周大滄先生被一些獨立非執行董事問及該工程項目的進度時，一直回應指該工程項目會按照預算如期完成。¹⁷⁰他沒有向董事局披露，各項合約延誤的累積影響會導致該工程項目無法按預期的時間表完工，或至少令該時間表變得不切實際。除此之外，他也沒有完整及如實地向時任行政總裁、執行委員會、審核委員會或董事局匯報項目管理團隊就交付該工程項目所提出的關注。(第5.40段)

7.26 專責委員會察悉，韋達誠先生告知獨立董事委員會，周大滄先生向他保證，儘管遇到延誤，該工程項目仍然可以按局部通車模式，在2015年年底完工，而韋達誠先生接納並信賴此保證。依專責委員會之見，韋達誠先生此判斷甚有問題。專責委員會認為，他身為港鐵公司執行部門的領導人，不可能只曾依賴周大滄先生作出的保證，而從不提出質疑，亦不理會當時缺乏可信和可予核實的證據，證明可有效地緩解該工程延誤。韋達誠先生本身應就該等保證提出查詢和質疑，以及要求對方作出澄清和提供確證，並應該以行政總裁的身份，對有關情況作出本身的判斷。(第5.42段)

7.27 專責委員會又認為，港鐵公司在推展如此大規模且耗時數年的項目時，竟然只依賴時任行政總裁和執行委員會，而行政總裁和執行委員會又純粹依賴周大滄先生提供的資料及意見，實在難以置信。因此，在現實中，該工程項目建造工序的各項重要決定似乎實際上都是由一個人作出，至少在施工時間及成本方面是如此。(第5.44段)¹⁷¹

¹⁷⁰ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第1.42段。

¹⁷¹ 委員曾就范國威議員修訂本段的建議進行表決。毛孟靜議員、田北辰議員及范國威議員表決贊成；謝偉銓議員、陳鑑林議員、易志明議員及盧偉國議員表決反對；陳恒鑾議員棄權。有關建議被否決(請參閱載於本報告的2016年6月14日會議紀要第29至31段)。

部分追回進度措施成效不彰

7.28 據專責委員會的觀察，當該工程項目出現滯後時，港鐵公司會透過追回進度措施努力加快工程進度。然而，專責委員會亦觀察到，根據在2010年6月至2014年4月期間提交予項目監管委員會的定期報告顯示，儘管已實施追回進度措施，仍有跡象顯示該工程項目的實際進度跟計劃進度的差距越來越大。(第5.69段) 鑒於部分工種的勞工短缺情況嚴重，加上建造業工人老化的問題，專責委員會認為港鐵公司提出的"增加人手"建議，作為追回進度措施之一，應該難以取得成效。(第5.82段)

7.29 專責委員會認為，港鐵公司與政府早在2009年，即簽訂《第二份委託協議》之前，便應預見建造過程中會出現勞工嚴重短缺的情況，並應及早採取措施以處理問題，例如加強本地工人的培訓以增加熟練工人的供應，並在有需要時精簡補充勞工計劃所需的正規程序，加快輸入勞工以應付該工程項目的人力需求。由於政府可透過建造業工人註冊制度了解人手供應的整體情況，並有參與本港所有大型基建工程，在未能預見人手嚴重短缺問題會對高鐵香港段的建造工程造成影響一事上，政府應較港鐵公司負上更大責任，尤其是政府決定同時推展5個鐵路項目，而全部項目的建造工程均於2009年至2012年期間展開，並於2014年至2020年期間竣工。(第5.83段)

港鐵公司沒有向政府全面匯報該工程項目的進度

7.30 對於港鐵公司沒有向政府全面匯報該工程項目的進度，專責委員會認為不能接受。舉例而言，張炳良教授在其陳述書中告知專責委員會，"現在事後，從港鐵公司於2014年5月向鐵路[事宜]小組[委員會]提交的文件及其獨立董事委員會於2014年10月發表的報告中得知：.....至2013年12月時，港鐵公司管理層已清楚知道西九龍總站，即使以局部開通模式，也無法於2016年5月前完工，但管理層並沒有告知政府；以及自2013年12月起，港鐵公司管理層已開始設想因高鐵延誤引致在不同年份通車的不同處境，以及對成本的影響，但卻一直沒有告知政府....."。(第6.30段)

7.31 專責委員會認為，倘若項目管理團隊及／或周大滄先生有就該工程項目的實際進度向政府作出妥善而適時的匯報，情況可能會有不同，因為政府或能夠及早就如何繼續推展該工程項目作出更佳的判斷。(第6.33段)

港鐵公司的企業管治

7.32 專責委員會察悉，港鐵公司項目管理團隊在2013年3月開始考慮局部通車方案。提出及制訂該方案是作為解決方案，以減縮項目規模，使高鐵香港段能如期在2015年通車。¹⁷²從這個局部通車方案可推斷，項目管理團隊早於2013年3月已認真關注該工程項目的整體延誤情況。然而，局部通車方案只限於執行委員會討論，直至一年多之後，即2014年4月中，此方案才提請董事局注意。(第5.33段)專責委員會認為，執行委員會須向董事局負責，但執行委員會未有適時向董事局匯報局部通車方案，這反映執行委員會的整體判斷力欠佳。(第5.34段)

7.33 專責委員會亦認為，就該工程項目的管理而言，董事局對港鐵公司事務方面的管治有欠理想。專責委員會察悉，董事局是在2014年4月16日的董事局特別會議上首次獲告知延誤一事及其原因。專責委員會又察悉，當時董事局，包括主席在內，才首次獲悉該局部通車方案。由此可見，港鐵公司在管治方面所花的工夫究竟有多少，甚或是否欠缺管治。專責委員會認為，從企業管治角度而言，此情況令人震驚。(第5.36段)

7.34 專責委員會觀察到¹⁷³，董事局委託執行委員會處理港鐵公司若干事宜，且無須提交予董事局審批。專責委員會認為，並無制訂妥善的機制規定執行委員會向董事局作匯報的委託安排，實屬不能接受。(第5.37段)此安排欠缺妥善的制衡。

7.35 港鐵公司作為一間上市公司，是本港提供鐵路服務的唯一機構，每日為超過500萬乘客人次提供鐵路服務¹⁷⁴，並在本港及其他地方擁有建造鐵路方面的豐富經驗，獲委託興建全球

¹⁷² 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第4.27段。

¹⁷³ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第1.40至1.47段。

¹⁷⁴ 資料來源：<http://www.mtr.com.hk/ch/corporate/investor/patronage.php>

首個地下高速鐵路項目，但在港鐵公司之內，卻似乎只有前工程總監周大滄先生一人對該工程項目的進度有全盤的掌握，而董事局和高級管理層亦只靠賴周先生對該工程項目進展的評估，專責委員會認為這情況實在難以接受，並認為在這方面缺乏有效的制衡安排。(第5.50段)此外，專責委員會察悉，韋達誠先生當時身為執行委員會成員兼董事局成員，理應完全掌握該工程項目的嚴重延誤情況，但在2013年12月10日的董事局會議上，當他被董事局成員問及該工程項目的進度時，他似乎沒有完整及如實地向董事局作匯報。(第6.14及6.15段)

7.36 專責委員會認為必須批評董事局未能有效地監督執行委員會和高級管理層按《第二份委託協議》推展該工程項目。(第5.50段)專責委員會認為港鐵公司的董事局及高級管理層應在較高層面協調該工程項目的各個範疇，並在不同階段就該工程項目的進度作出充分查詢，而不應單單依賴由周大滄先生領導的項目管理團隊所作的匯報和保證。(第5.59段)

有否蓄意隱瞞該工程延誤

7.37 專責委員會認為，大規模建造工程項目出現延誤情況並不罕見。然而，考慮到該工程項目是由公帑撥款進行，當該工程項目已難以在目標完工日期竣工，假如有關各方卻仍蓄意隱瞞該工程延誤，則是嚴重問題(請同時參閱第7.18段)。

7.38 在考慮政府及港鐵公司有否蓄意隱瞞該工程延誤的問題時，專責委員會曾仔細考究在其職權範圍內"deliberate(蓄意)"一詞的含意，並同意該詞應按一般字典意思理解為"intentional, done on purpose (有意、為達目的而作出)"¹⁷⁵。專責委員會在本報告採納了此一理解。

7.39 第6.68段提及，專責委員會認為，路政署和運輸及房屋局未有向鐵路事宜小組委員會詳盡匯報有關該工程延誤的資料，亦沒有經鐵路事宜小組委員會向公眾作匯報。舉例而言，在半年度進度報告中，鐵路事宜小組委員會並沒有獲告知情況越趨惡化，以及整體施工進度的累積滯後情況已越來越嚴

¹⁷⁵ "Deliberate(蓄意)"一詞的英文含意參照 Shorter Oxford English Dictionary Sixth Edition 2007。

重(第6.67段)。正如上文第6.69至6.72段所述，西九龍總站的進度，特別是該處有大量岩石尚待移除一事，並沒有向鐵路事宜小組委員會匯報，誤導了該小組委員會在2014年4月之前以為該工程項目能按目標在2015年內完成。

7.40 專責委員會一致認為，在2014年4月之前，路政署／運輸及房屋局和港鐵公司均沒有向鐵路事宜小組委員會和公眾披露該工程延誤。運輸及房屋局在2014年4月之前向鐵路事宜小組委員會提交的各份半年度報告，即是由運輸及房屋局／路政署和港鐵公司共同擬備的報告，明顯沒有提及該工程延誤及表明有關延誤的資料。在2014年4月之前，亦沒有就該工程延誤向公眾作公布。

7.41 專責委員會認為，當有跡象顯示有關的延誤或會令2015年的目標完工日期難以實現，運輸及房屋局／路政署和港鐵公司便應該公布該工程延誤。專責委員會認為，適當的公布時機可能是2013年8月／9月當港鐵公司向鐵路拓展處和路政署署長簡報局部通車方案之時。(第5.21段)若當時有作公布，該工程延誤未必會引發如此重大的公眾關注和憂慮。^{176, 177}

7.42 專責委員會部分委員認為，雖然運輸及房屋局／路政署和港鐵公司確實沒有作出披露，但他們在2014年4月之前沒有向鐵路事宜小組委員會提供有關延誤的重要資料一事，並不一定代表他們蓄意隱瞞該工程延誤。這些委員認為，沒有證據或沒有足夠證據可作出結論，指運輸及房屋局／路政署和港鐵公司曾蓄意隱瞞該工程延誤。

¹⁷⁶ 委員曾就范國威議員修訂本段的建議進行表決。李卓人議員及范國威議員表決贊成；陳鑑林議員、易志明議員、陳恒鎮議員、鄧家彪議員及盧偉國議員表決反對；謝偉銓議員棄權。有關建議被否決(請參閱載於本報告的2016年6月14日會議紀要第38至40段)。

¹⁷⁷ 委員曾就陳鑑林議員修訂本段的建議進行表決。陳鑑林議員及易志明議員表決贊成；李卓人議員、范國威議員及鄧家彪議員表決反對；謝偉銓議員、陳恒鎮議員及盧偉國議員棄權。有關建議被否決(請參閱載於本報告的2016年6月14日會議紀要第44至46段)。

7.43 專責委員會部分委員認為，從港鐵公司周大滄先生及韋達誠先生的行徑，加上向鐵路事宜小組委員會提交的報告中選擇性地陳述資料，可以推斷港鐵公司和運輸及房屋局／路政署在某程度上有蓄意隱瞞該工程延誤。

7.44 經商議後，專責委員會大部分委員認為，基於本報告第4.17、4.19、4.20、4.23、4.24、5.6、5.12、5.14、5.16、5.17、5.18、5.19、5.25、5.31、5.32、5.33、5.34、5.38、5.39、5.40、5.41、5.42、5.57、6.2、6.4、6.5、6.6、6.9、6.14、6.15、6.16、6.17、6.18、6.19、6.29、6.30、6.31、6.32、6.34、6.37、6.39、7.25及7.35段所述，周大滄先生及韋達誠先生有蓄意隱瞞該工程延誤。依大部分委員之見，港鐵公司須為其高層管理人員蓄意隱瞞的行為負責，即為周大滄先生及韋達誠先生的行徑負責。¹⁷⁸

7.45 經商議後，專責委員會大部分委員認為，運輸及房屋局、路政署或其任何人員均沒有蓄意隱瞞該工程延誤。¹⁷⁹

¹⁷⁸ 委員曾就范國威議員修訂本段的建議進行表決。范國威議員及鄧家彪議員表決贊成；謝偉銓議員、陳鑑林議員、易志明議員、陳恒鑾議員及盧偉國議員表決反對。有關建議被否決(請參閱載於本報告的2016年6月14日會議紀要第55至57段)。

¹⁷⁹ 委員曾就范國威議員修訂本段的建議進行表決。李卓人議員及范國威議員表決贊成；謝偉銓議員、陳鑑林議員、陳恒鑾議員、鄧家彪議員及盧偉國議員表決反對。有關建議被否決(請參閱載於本報告的2016年6月14日會議紀要第59至61段)。

第III部分 結論及建議

第8章 建議

8.1 專責委員會根據其在第3至7章所載的調查結果及結論，就政府日後可如何改善對鐵路項目建造工程的監管及加強港鐵公司在推展鐵路項目方面的監控機制，提出下述建議。

建議1：改善服務經營權模式下的架構安排

8.2 專責委員會認為，雖然港鐵公司獲委託進行高鐵香港段的設計、建造、測試和試行運作，以及交付該工程項目，但路政署作為履行政府職責的專業部門，理應在監察該工程項目的過程中擔當更主動和積極的角色，盡力確保該工程項目如期完成及公共開支用得其所。專責委員會建議，倘若日後再次採用服務經營權模式推展大型鐵路項目，政府有需要對該模式進行重大及全面的檢討，而檢討工作既要從總體角度出發，亦要詳盡細緻。為使公眾利益得到更妥善保障、公帑更用得其所，政府作為有關項目的最終擁有者，必須擔當更主動和積極的角色，在專業和獨立意見的協助下，更密切地監察項目的推行情況。(第3.62、3.63、7.7及7.8段)¹⁸⁰

8.3 政府選擇採用服務經營權模式，或許有其充分理據，特別是用於一些不具備足夠商業效益但合乎公眾利益而推行的項目。然而，政府應詳細檢討及研究方法以改善服務經營權模式的運作機制，當中包括為進行有效監察和核證工作而設立所需的架構安排、清楚界定相關各方的角色與責任、制訂量度表現的客觀標準及介入和替代方法等事宜。舉例而言，為有效進行監察和核證工作，政府應明確要求項目管理人制訂和備存適當的管理工具，例如設有特定里程碑的綜合工程總綱計劃，作為利便監察的基線。

¹⁸⁰ 委員曾就毛孟靜議員修訂第8.2段的建議進行表決。毛孟靜議員表決贊成；陳鑑林議員、易志明議員及陳恒鑞議員表決反對。有關建議被否決(請參閱載於本報告的2016年6月14日會議紀要第64至66段)。

建議2：改善港鐵公司的企業管治

8.4 專責委員會認為，董事局對該公司事務的管治有欠理想。(第5.36、5.37、7.33及7.34段) 專責委員會察悉，事實上政府是港鐵公司的大股東，而港鐵公司是本港最重要的公共交通服務營辦商之一，在鐵路運輸方面實際上佔有壟斷地位，而鐵路運輸與本港很多市民的生活又息息相關。

8.5 專責委員會察悉，獨立董事委員會在第一份報告提出的其中一項建議，是董事局應成立工程委員會，以便日後監察任何涉及設計及建造的大型工程項目，至於大型工程項目的定義則由董事局按其涉及的資本釐定。專責委員會支持此項建議，並樂見港鐵公司已於2014年8月在其董事局之下增設了工程委員會及風險委員會兩個新委員會，以便更深入及聚焦地監察高鐵香港段項目的施工進度和港鐵公司的整體風險管理。此外，專責委員會歡迎政府在2015年施政報告中公布的措施，即在發展鐵路的同時，政府會加強對港鐵公司的監管，確保港鐵公司會維持整體高水平的企業管治。

8.6 專責委員會建議港鐵公司本身亦理應確保能夠維持高水平的企業管治，使其企業管治可以與具備如此規模和名聲的公司相稱。港鐵公司在日後推展鐵路項目時，應制訂適當而有效的內部機制，以便將在施工中的鐵路項目的重要事宜提請有關各方注意，包括項目管理團隊；行政總裁；工程委員會、風險委員會及審核委員會等相關監督委員會；以及最後是董事局本身。港鐵公司亦應確保，對於有關公眾利益及／或需由公帑撥款或以公共資源進行的工程項目的重要事宜，應適時、全面及如實地向政府匯報。

建議3：加強與立法會及公眾的溝通

8.7 專責委員會認為，在2014年4月之前的7份半年度報告所提供的資料不夠全面、精確或適時，因而未能向鐵路事宜小組委員會全面反映該工程項目的進度。專責委員會認為，運輸及房屋局和港鐵公司理應以更具透明度的方式，更全面和更適時地向立法會匯報各鐵路項目的進度，以期讓立法會議員知悉鐵路建造工程的最新情況及進度。

8.8 政府亦應以更具透明度的方式與公眾溝通，以便及早回應公眾的任何關注事宜。¹⁸¹

8.9 專責委員會察悉，運輸及房屋局已加強向鐵路事宜小組委員會匯報該工程項目的最新進展。自2014年第四季起，運輸及房屋局就該工程項目的進展和財務狀況向鐵路事宜小組委員會提交的報告，已由每半年呈交一次改為每季度呈交。此外，這些季度報告亦夾附港鐵公司就該工程項目的進度報告。專責委員會建議政府應在其他鐵路項目採取同樣的匯報安排，以利便立法會更好地履行其角色及職能。

建議4：在政府工程合約強調簽署各方應有合作和互信的精神

8.10 專責委員會察悉，按《第二份委託協議》所規定，港鐵公司應當向政府提供與該工程項目有關的所有必需資料，例如財務狀況和開支預測。然而，專責委員會觀察到，路政署及嘉科在向港鐵公司索取資料時均遇到困難，即使多次提出要求，也是不得要領。舉例而言，港鐵公司並沒有向項目監管委員會提供就該工程項目全盤進度的準確預測。此外，嘉科在這方面亦遇到困難，未能適時取得第一手資料及部分文件。(第4.59及6.30(iii)段)

8.11 就此，專責委員會贊同前路政署署長韋志成先生的意見，即各持份者之間缺乏合作和互信可能是導致該工程延誤的原因之一。專責委員會建議日後的政府合約應強調簽署各方應有合作和互信的精神。(第3.61段)

¹⁸¹ 委員曾就毛孟靜議員修訂本段的建議進行表決。毛孟靜議員、范國威議員及陳恒鑾議員表決贊成；謝偉銓議員、陳鑑林議員及易志明議員表決反對。鑒於贊成者及反對者數目相等，主席按專責委員會的工作方式及程序第8段，行使其決定性表決權，表決反對。有關建議被否決(請參閱載於本報告的2016年6月14日會議紀要第73至75段)。

建議5：招聘專業人員／專家及在政府內培訓專業人員

8.12 專責委員會認為，政府人員缺乏推展鐵路項目的實際經驗，或許影響了路政署／鐵路拓展處人員在履行其對港鐵公司工作的監察角色的信心。專責委員會建議，在日後推展鐵路項目時，政府應考慮招聘在建造鐵路方面的本地和海外專業人員及專家，以協助其進行監察工作。(第3.64及7.9段)

8.13 鑒於政府內可能缺乏具備建造鐵路經驗的人員，專責委員會亦建議政府考慮在其內部培訓專業人員，透過借調職員或"旋轉門"的安排，吸引人才，讓他們汲取經驗和知識，以提升政府在監察鐵路項目方面的能力。

建議6：確保在日後鐵路項目推展期間人手供應保持穩定

8.14 正如本報告第5.83及7.28段觀察所得，勞工短缺是導致該工程項目出現延誤的原因之一。

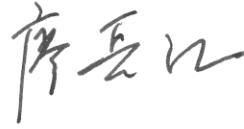
8.15 專責委員會建議政府應嘗試均衡和有序地推展鐵路項目及其他大型工務工程的時間表，避免在短時間內同時推行多項大型工程項目。政府日後應加強協調，確保本港建造業的勞工供應能大致上配合大型工務工程對勞工的需求，同時又密切留意私營市場的需求情況。

8.16 專責委員會亦建議政府日後推展新鐵路項目時，應仔細和全面考慮推展各個項目所需的人力資源，尤其是要維持有足夠的熟練和富經驗的工人核心團隊及前線監督人員的供應。政府亦應制訂有效措施，以確保在建造項目施工期間，公、私營市場的勞工供應均保持穩定。(第5.84段)

鳴謝

調查廣深港高速鐵路香港段建造工程延誤的背景及原委專責委員會謹向所有曾出席專責委員會研訊作證的證人致謝。在專責委員會工作期間，立法會秘書處職員對委員會的支援及協助，委員會在此一併致謝。

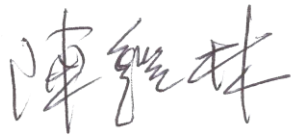
簽署報告的專責委員會委員



廖長江(主席)



謝偉銓(副主席)



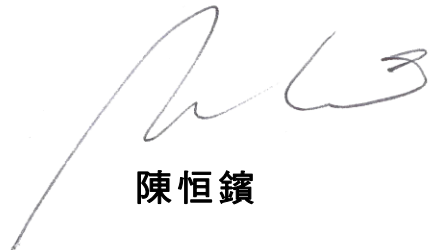
陳鑑林



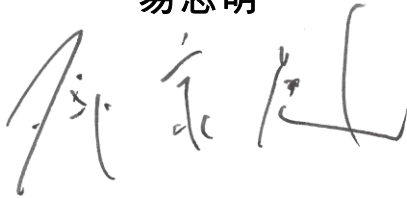
田北辰



易志明



陳恒鏞



鄧家彪



盧偉國

未有簽署報告的專責委員會委員

李卓人

毛孟靜

胡志偉

范國威

莫乃光

簡 稱

簡稱

7月簡報會	香港鐵路有限公司的項目管理團隊於2013年7月13日就局部通車方案向該公司時任行政總裁、時任副行政總裁和時任財務總監作出的簡報
九鐵公司	九廣鐵路公司
局部通車方案	香港鐵路有限公司的項目管理團隊在2013年3月與合約編號810A承建商舉行會議後就可能需要局部通車而籌備的方案
兩鐵合併	九廣鐵路公司與地鐵有限公司於2007年12月2日合併
政府	香港特別行政區政府
財委會	立法會財務委員會
高鐵	廣深港高速鐵路
《第一份委託協議》	高鐵設計及工地勘測工作的委託協議
《第二份委託協議》	高鐵建造及試行運作的委託協議
專責委員會	調查廣深港高速鐵路香港段建造工程延誤的背景及原委專責委員會
勞氏	勞氏鐵路亞洲有限公司
港鐵公司	香港鐵路有限公司
該工程延誤	廣深港高速鐵路香港段建造工程延誤
該工程項目	廣深港高速鐵路香港段項目
董事局	香港鐵路有限公司董事局
嘉科	嘉科工程顧問有限公司
監核顧問	監察和核證顧問

附 錄

新聞公報

運輸及房屋局局長會見傳媒談話全文

以下是運輸及房屋局局長張炳良教授今日（四月十五日）在添馬政府總部西翼大堂，就廣深港高速鐵路香港段工程會見傳媒的談話全文：

各位好。大家都知道政府委託港鐵公司進行廣深港高速鐵路香港段的工程，即簡稱高鐵香港段。這項工程於二〇一〇年一月動工。我們在去年十一月二十二日向立法會鐵路事宜小組委員會匯報這項工程的進展時，當時我們是基於港鐵公司提供的進度資料，說明我們的目標是於二〇一五年內完成高鐵香港段的工程，隨後大約需要六至九個月的時間進行必須測試和試行運作，之後便會正式通車。

但是在上周末，港鐵公司主席與行政總裁通知我，表示依照港鐵公司最新掌握的施工進度，高鐵香港段的工程將會有一定的延誤，未能在二〇一五年完成。

對這個消息我是感到非常驚訝和意外。我已要求港鐵公司盡快就工程進度向政府提交全面評估的報告，並盡快向公眾交代最新的情況。我知道港鐵公司於今日稍後會舉行記者會。

此外，我亦已責成路政署署長就高鐵工程進度作出獨立的審視和評估，向我提交報告。

我們與港鐵公司會在下一個月，即五月二日的立法會鐵路事宜小組委員會（會議）上交代詳情。

記者：造價方面，（工程）延遲會令造價相差多少？其實延遲的消息一早已經有，為何你會對這消息感到驚訝？

運輸及房屋局局長：這個（工程）延遲消息是在剛過去的周末，即數天前我才收到。我自己所以感到非常驚訝，因為直至去年（年）底為止，我們收到港鐵的定期報告，當時港鐵給我們的分析，對工程進展的評估，是在二〇一五年內完成有關的工程，然後當然有一段時間，即六至九個月，作為測試和試運行，跟着便會通車。現在我獲知道的延誤，是令到有關工程是不可以在二〇一五年完成。當然細節方面，（工程）具體延遲多久、不同導致延誤的成因等等，港鐵需要向我詳盡解釋，我要求他們盡快向我提交全面的評估，我們亦會在下月初的立法會鐵路事宜小組委員會作出詳細的交代。

（請同時參閱談話全文的英文部分。）

完

2014年4月15日（星期二）
香港時間16時11分

Press Releases

Transcript of remarks by STH

Following is the transcript of remarks by the Secretary for Transport and Housing, Professor Anthony Cheung Bing-leung, at a media session today (April 15) on the construction works of the Hong Kong section of the Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link at the West Wing lobby, Central Government Offices, Tamar:

Secretary for Transport and Housing: You are aware that the Government has entrusted the construction of the Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link Hong Kong Section to the Mass Transit (Railway) (MTR) Corporation Limited. The construction work started in January 2010. Late last year on November 22, when the Government made its regular report on the express rail project to the railways subcommittee (Subcommittee on Matters Relating to Railways) of the LegCo (Legislative Council), based on the information supplied by the Corporation, we informed the LegCo that our objective remained to have the construction works completed in 2015. Following which there will be a period of six to nine months for testing and trial runs. And after that, of course, the rail service will be commissioned. However, over the last weekend, I was informed by the Chairman and the Chief Executive Officer of the MTR Corporation that based on the latest assessment of the progress of the construction works, the project will be subject to some delay. And it will not be possible for the works to be completed in 2015.

I have to say I was totally caught by surprise by such information, and obviously I felt very disappointed and deeply concerned about the delay. So I've asked the Corporation to provide me with a full assessment report on the progress of the construction work as soon as possible. The Corporation is also asked to explain the situation to the public as soon as possible.

I understand that the Corporation will be holding a media conference this afternoon. Separately, I've asked the Director of Highways to conduct an independent review and assessment of the project progress. We are aiming to make a report to the railways subcommittee of the LegCo at its meeting early next month on May 2.

Reporter: Any legal consequences for the MTRCL? Is it going to cost much more?

Secretary for Transport and Housing: At the moment I'm still awaiting a full assessment report from the MTR Corporation. Of course various questions will be asked including the question that you've raised. But at this stage I don't think I can be more specific on the matter. I understand the Corporation will be holding a press conference later on to explain the situation.

(Please also refer to the Chinese portion of the transcript.)

Ends/Tuesday, April 15, 2014

Issued at HKT 16:40



新聞稿

Press Release

編號零二九/一四 二零一四年四月十五日

高鐵香港段項目修訂工程時間表

因隧道鑽挖機在暴雨中嚴重損壞，影響了高鐵香港段的工程進度。加上早前各種不可預見的情況，高鐵工程的竣工時間，將延至 2016 年，配合全綫測試及試運行後，高鐵香港段可於 2017 年投入服務。

港鐵工程總監周大滄先生指出：「高鐵香港段是一項非常複雜的大型工程，建造工程任務極為艱巨。自項目開展以來，我們持續面對各項挑戰，對我們的工程進度造成一定壓力。我們一直專注建造工程，以調整工程設計和修正施工工序來追補時間，但以鑽挖機在目前狀況，工程將難以於 2015 年完成。」

在 2014 年 3 月 30 日的一場黑雨中，暴雨將泥土和碎石沖入工地，淤塞地面去水渠，雨水從位於元朗連接七星崗和大江埔的隧道進入，再流入隧道鑽挖機施工的隧道。

清理工地後，港鐵工程隊伍、承建商和隧道鑽挖機生產商詳細檢查及評估該部隧道鑽挖機的損壞程度，結果顯示鑽挖機若要重新操作，需要進行大型維修及全面更換精密的電子零件。目前港鐵正進行進一步的研究，探討應否修復該鑽挖機或採取其他鑽挖方法，以完成鑽挖餘下的隧道段落。預計該段隧道的工程會出現達九個月的延誤。

高鐵項目另外兩個關鍵位置亦正面對極嚴峻的挑戰，其中一個是西九龍總站工地極端困難的地質情況。總站地底的岩石層比原來預期更高水平，因而需要更多時間進行挖掘。挖掘進度亦因遇上孤石受阻，大量未有記錄的公共管綫也需先遷移，才能繼續進行挖掘。

(轉下頁)

第二個關鍵位置是跨境段隧道穿越受保護濕地的複雜地質。此地帶存著不少溶洞，但由於未能作深入勘探，隧道鑽挖工作需要謹慎進行，以處理可能遇上的困難。

周先生補充說：「高鐵工程是一項極大的挑戰。地質情況困難、不可預期的障礙和黑色暴雨，都影響了我們的進度。我們致力盡早完成工程工的同時，在工地管理和工人的安全方面上，亦需嚴格堅守港鐵『安全第一』的原則。」

「綜觀以上種種，我們需要為高鐵香港段工程項目訂立新時間表，主要工程將於 2016 年完成，經測試及試運行以確保列車運行安全後，高鐵香港段將於 2017 年投入服務。政府把此項目委託港鐵公司去興建，我們抱歉需要修訂工程的時間表。工程團隊會努力完成此項目，進一步鞏固香港的交通網絡。」

(完)

**獨立董事委員會及獨立專家小組的
成員名單及職權範圍**

	獨立董事委員會¹	獨立專家小組²
委任方	香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")	政府
成立日期	2014年4月29日	2014年5月16日
主席	馬時亨教授	夏正民法官
成員	陳阮德徽博士 何承天先生 文禮信先生 石禮謙先生 施文信先生 - 另委任兩名獨立專家協助	Peter HANSFORD 博士 Andrew J WHITTLE 教授
職權範圍	(a) 對修訂廣深港高速鐵路香港段項目(下稱"該工程項目")時間表的背景和原因進行檢討；及 (b) 對港鐵公司如何以具透明度及適時的態度根據港鐵公司在委託協議下所列承諾完成該工程項目，提出前瞻性意見。	(a) 檢討港鐵公司在落實該工程項目方面的項目管理、監察和成本控制機制，包括港鐵公司的相關制度、程序、常規和運作模式； (b) 檢討政府對港鐵公司推展該工程項目所採用的監察機制，包括港鐵公司與路政署之間的協調、路政署推展該工程項目所採用的監察制度、程序、常規和運作模式，以至運輸及房屋局的監督角色和相關運作模式；及 (c) 檢視在推展和監察項目

¹ 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第1.1、1.2和1.4段及附錄一。

² 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告，第1.5至1.7段。

	獨立董事委員會¹	獨立專家小組²
		<p>方面是否存在任何體制和其他問題，並在適當情況下就上述制度、程序和常規提出改善建議。</p>

呈
香港特別行政區
立法會主席及全體議員

(只備中文本)
(in Chinese only)

呈請書
(根據議事規則第 20 條提交)

今年四月，政府及香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)宣佈廣深港高速鐵路(“高鐵”)香港段未能如期於 2015 年完成及通車。其後政府及港鐵公司披露的資料顯示，港鐵公司及政府早於去年已得悉高鐵香港段或未能如期完工，然而從未向公眾及立法會交代。資料亦顯示，政府有關部門對港鐵公司的監督及港鐵公司的內部管治及工程監督存有漏洞。由於當初政府向立法會申請撥款近 670 億元進行高鐵工程，故此立法會有必要跟進事件，追究相關政府官員及港鐵在高鐵香港段工程延誤一事中的責任，並保障公帑運用。

儘管政府已宣佈成立三人的獨立專家小組，而港鐵亦委任一個由獨立非執行董事組成的委員會，以檢討有關事件。然而，政府已表明獨立專家小組不會追究相關官員或港鐵責任。而港鐵基於本身利益，亦令公眾難以信任港鐵提交的報告能夠全面反映事件，從而無法讓公眾了解政府部門及港鐵公司在事件中應承擔的責任。

因此，我們懇請各位議員支持此呈請書，以確保公帑用得其所，讓公眾了解高鐵工程延誤上所出現的問題的原委及有關事宜，包括運輸及房屋局、路政署及其他政府部門在高鐵香港段工程延誤一事中有否妥善履行監督責任、有否蓄意隱瞞公眾或涉及其他瀆職行為，以及港鐵在高鐵工程延誤一事上的失責行為及責任，並根據調查的結果，就日後政府監管新鐵路項目的興建及如何加強對港鐵的管治及有關事宜作出建議。

呈請人：胡志偉 莫乃光 李卓人 何秀蘭 張國柱 張超雄 梁耀忠
葉建源 梁繼昌 梁家傑 湯家驊 毛孟靜 郭家麒 陳家洛
郭榮鏗 馮檢基 劉慧卿 何俊仁 涂謹申 單仲偕 黃碧雲
李國麟 范國威

2014 年 6 月 18 日

立法會

Legislative Council

專責委員會(4)(XRL)文件編號：L3

檔 號：CB4/SC/13

調查廣深港高速鐵路香港段建造工程延誤的 背景及原委專責委員會

專責委員會的工作方式及程序

專責委員會的程序受立法會《議事規則》及《立法會(權力及特權)條例》(第382章)中可予適用的相關條文所規限。基於運作需要，並為確保行事公正，專責委員會已制訂及確立本身的工作方式及程序，詳情載於下文各段。該套工作方式及程序包括那些沒有在《議事規則》及第382章中明文訂定的工作方式及程序。

2. 專責委員會的職權範圍如下：

專責委員會的職權範圍(該職權範圍反映由胡志偉議員與莫乃光議員在2014年6月25日立法會會議上一同提交並根據《議事規則》第20(6)條交付該專責委員會處理的呈請書的要旨)如下——

調查政府及香港鐵路有限公司("該公司")於2014年4月宣布的廣深港高速鐵路香港段建造工程延誤一事("該工程延誤")的背景和原委及相關事宜，包括政府及該公司在該工程延誤上的表現及責任，和有否蓄意隱瞞該工程延誤；以及就政府日後可如何改善對新鐵路項目建造工程的監管及如何加強該公司在推展鐵路項目方面的管治及相關事宜作出建議。

原則

3. 專責委員會在制訂本身的工作方式及程序時，曾參考過往的專責委員會及進行調查的委員會所沿用的工作方式及程序。專責委員會現採用下列原則：

- (a) 有關的工作方式及程序必須公平，而且須讓人看得到是公平，尤其是對利益或名譽可能會受專責委員會的研訊程序影響的各方；
- (b) 在切實可行的範圍內，研訊程序應盡量透明；
- (c) 有關的工作方式及程序應有利於專責委員會查明與其調查有關並屬調查範圍內的事實，一如專責委員會的職權範圍所訂，其職能並不包括對任何一方或個人的法律責任作出裁決；
- (d) 專責委員會應以恰當、公平和有效率的方式進行研訊程序；及
- (e) 研訊程序的開支應維持在合理水平。

工作方式及程序

任期

4. 根據《議事規則》第78(4)及(5)條，專責委員會須在向立法會作出報告後或在第五屆立法會完結時解散。專責委員會如認為未能在第五屆立法會會期中止前完成研究有關事宜，須如實向立法會報告。

主席之職

5. 專責委員會所有會議及研訊均由主席主持；在主席缺席期間，則由副主席主持。根據《議事規則》第79(3)條，如主席及副主席均暫時缺席，專責委員會可在他們缺席期間另選一名委員代行主席之職。

會議法定人數

6. 《議事規則》第78(3)條訂明，專責委員會的會議法定人數為委員人數(主席除外)的三分之一(整數後的分數不計)。在出現不足會議法定人數的情況時，如有專責委員會委員提請主席注意當時出席會議的委員不足法定人數，主席即須指示傳召委員到場。15分鐘後，如仍不足法定人數，主席即須結束會議或研訊。

表決

7. 由專責委員會決定的事宜，須由出席而又參與表決的委員贊成者及反對者的過半數決定。表決以舉手方式進行。就決定表決結果而言，棄權票無須計算。

8. 根據《議事規則》第79(5)、79(6)及79A(1)條，專責委員會進行點名表決時，須由秘書逐一詢問各委員作何表決，並予以記錄。主席或主持會議的委員均不得參與表決，但如其他委員贊成者及反對者數目相等，則主席或該名主持會議的委員有權作決定性表決，惟該項表決權的行使不得使待決議題獲得過半數贊成票而得以通過。

獲取證供

9. 專責委員會可邀請任何人或團體出席研訊以口頭作證。專責委員會亦可要求任何人或團體提供書面證據，或任何人或團體向專責委員會出示指定的文據、簿冊、紀錄或文件。

10. 任何人如到專責委員會席前作證或出示指定的文據、簿冊、紀錄或文件，並不享有第382章第14(1)條賦予證人的特權。

會議的進行

一般原則

11. 根據《議事規則》第79(1)條，專責委員會只限於商議立法會所交付的事宜。考慮到上文第2段所載的職權範圍，專責委員會的工作須集中在立法會CB(4)216/14-15(02)號文件所建議的研究範疇，惟研究範疇其後或會在有需要時作出修訂。

12. 專責委員會的會議編排通常預先商定，但主席有權決定會議的議程，並可藉更改會議日期、時間和地點(包括在立法會綜合大樓以外的地點)而改變會議編排。秘書會將會議議程或主席決定的任何改動通知專責委員會各委員。

13. 根據《議事規則》第79(2)條，專責委員會的會議須公開舉行，但主席根據專責委員會的任何決定命令不公開舉行者除外。

訊問證人的研訊

14. 訊問證人的過程通常會公開進行，但專責委員會亦可按個別情況，決定以非公開形式進行研訊。

15. 在公開研訊中，委員只應為確立與專責委員會的調查相關並屬調查範圍內的事實而提問。委員不應在該等研訊中發表意見或作出陳述。

16. 公開研訊一般會以下述方式進行：

- (a) 每次公開研訊開始時，主席會提醒公眾人士及傳媒，在專責委員會研訊過程以外場合發放或披露研訊上提供的證據，並不受第382章所保障。傳媒應就其法律責任徵詢法律意見；
- (b) 在訊問證人前，主席會在適當情況下提醒證人 ——
 - (i) 證人並不享有第382章第14(1)條賦予證人的特權；及
 - (ii) 任何人在訊問過程中，對專責委員會提出在研訊主題上具關鍵性的問題，蓄意給予虛假的回答，或向專責委員會提交虛假、失實、捏造或捏改的文件，而意圖欺騙專責委員會，即屬犯罪；
- (c) 專責委員會根據研訊中提出的問題及提供的證據確立有關事實。一般而言，主席會先作介紹，然後向證人提出一條適當的開場問題，讓證人有機會陳述其情況；
- (d) 委員如欲提問，應先舉手示意，並在主席召喚時發問。主席會確保委員盡量享有同等機會提問，以及研訊以有系統和公平的方式進行；
- (e) 主席會決定某條問題或某項證據是否與專責委員會的職權範圍所載的調查相關並屬調查範圍內；
- (f) 委員可提出簡短的跟進問題，以圍繞原來問題追問更詳細答案，或要求澄清所給予的答案。主席有酌

情權，可決定某條問題是否屬於跟進問題，以及應否容許委員提出該問題；及

- (g) 第382章所訂的議員特權，只適用於研訊的情況。所有議員，包括非專責委員會委員的議員，均應避免在專責委員會研訊過程以外場合發表與研訊有關的意見。任何委員均不應把證人在閉門研訊所作的證供或提供的證據公開。

17. 除專責委員會另有決定外，到專責委員會席前的證人可獲准由其他人士陪同，以協助有關證人，而這些陪同人士可包括法律顧問。然而，該等陪同人士不可向專責委員會發言。

為免任何人在待決法律程序中的利益可能受到妨害而採取的措施

18. 根據《議事規則》第41(2)條，議員在發言時不得以立法會主席或全體委員會主席認為可能對案件有妨害的方式，提述尚待法庭判決的案件。此條文的規定憑藉《議事規則》第43條適用於專責委員會的研訊程序。

19. 倘若與專責委員會調查主題有關的事宜涉及待決法律程序，專責委員會會採取下列措施，以免任何人在待決法律程序中的利益可能受到妨害：

- (a) 專責委員會會要求律政司把有關刑事法律程序(如有的話)的發展情況告知專責委員會；
- (b) 主席會向每名證人解釋，專責委員會的職能並非就任何一方或個人的法律責任作出裁決。主席並會向證人述明，倘若主席認為任何對尚待法庭判決的案件的提述可能會妨害有關的法律程序，他有權禁止作出該提述；
- (c) 若專責委員會應證人申請或主動認為有需要及有理據，專責委員會可決定舉行閉門研訊，向證人取證；
- (d) 專責委員會如認為有需要，會向律政司提供其調查結果及觀察所得的擬稿，並要求律政司就擬稿內容會否妨害待決的刑事法律程序(如有的話)置評；及

- (e) 專責委員會報告不應載有任何可能會妨害設有陪審團的待決審訊的資料。

20. 就待決的民事法律程序而言，除上文第19段所述任何適用的措施外，下列原則亦會適用：

- (a) 如提述法庭待決的事宜可能會妨害法庭的判決，則應避免提述該等事宜；
- (b) (a)項所指的提述包括對該等事宜作出的評論、調查及結論；
- (c) (a)項所指的待決事宜包括已提交適當文件展開訴訟的事宜；及
- (d) 在專責委員會的研訊程序中如含有以明示或默示方式作出預先判斷的元素，可能在下列兩種情況下產生(a)項所指的妨害——
 - (i) 有關提述可能妨礙法庭或司法審裁處達致正確結論或導致法庭或司法審裁處達致其他的結論；及
 - (ii) 不論法庭或司法審裁處在作出結論時是否受到影響，有關提述所產生的效果可能等同侵奪法庭或司法審裁處的司法職能。

處理將文件列為機密文件的要求

21. 如證人要求將某些資料或文件列作機密，專責委員會須慎重考慮個別個案的情況及所提供的理據。

處理載於機密文件或在閉門研訊中取得的資料

22. 為了對曾向專責委員會提供機密文件的人士公平，若此等文件所載資料是在公開研訊中使用，資料來源將不會予以披露，除非是為了公平對待證人或為令證人理解問題。

23. 若舉行閉門研訊向證人取證，而該證人是待決法律程序的一方，則在該等閉門研訊中取得的資料應小心審慎地使用；若專責委員會決定將提供該等資料的證人身份保密，則委員不得披露該證人的身份。

24. 專責委員會如擬在其報告內提述在閉門研訊中取得的資料，應向有關證人提供報告相關部分的節錄擬稿，以供置評。專責委員會審慎考慮所收回的意見後，方會為其報告定稿。

25. 在閉門研訊中以口頭證據方式取得或以文件方式提供的任何資料，任何人均不得披露。

內部討論

26. 在符合《議事規則》第79(2)條的規定下，專責委員會可舉行閉門會議，討論程序事宜、其工作進展、研訊的支援安排、所取得的證據、專責委員會報告的擬稿，以及任何其他與專責委員會的工作有關的事宜。委員(包括主席及副主席)不應披露任何與此等會議上所進行的內部討論或曾考慮的文件有關的資料。只有專責委員會主席或副主席才獲授權處理傳媒的查詢。

文件的處理

27. 所有呈交予專責委員會的文件，均須按類別將每份文件逐頁編號。除非經專責委員會同意而另有指示，專責委員會每名委員均會獲發每份向專責委員會出示的文件。若某份文件被歸類為機密文件，委員不得將該份文件複印，不論是複印全部或部分。

利益的披露

28. 關於議員金錢利益的《議事規則》第83A及84條，將適用於專責委員會的會議程序。

29. 此外，委員在若干情況下或擬申報非金錢利益。在此種情況下，委員應以書面向主席申報該等利益。在適當情況下，主席可在專責委員會的公開會議或研訊席上，公布個別委員如此申報的利益性質。

非專責委員會委員的議員的參與

30. 非專責委員會委員的議員可列席公開會議或研訊，惟不可在該等會議或研訊席上發言。非專責委員會委員的議員如欲向證人提問，應在不影響會議或研訊進行的情況下，把問題寫下並交予主席，主席會決定會否由主席提出該等問題。

31. 非專責委員會委員的議員不得出席專責委員會的閉門會議或研訊。

專責委員會的會議紀要

32. 專責委員會所有研訊及會議的過程均會錄音。公眾人士可在繳付費用後，取得公開研訊及會議的聲音紀錄。

33. 每次訊問證人的研訊須備存取證紀錄，一般是以逐字紀錄本的形式擬備。紀錄本擬稿的相關部分須先送交作證人士或團體審閱及核正(如有的話)，然後才納入取證紀錄內，但有關人士或團體須簽署一份承諾書，承諾不會把擬稿複印，並會在指定日期之前把擬稿交回專責委員會。**附件**所載適用於證人的程序，亦適用於並非作供證人但要求索取證供紀錄本的人士或團體。任何人士均可在繳付費用後，取得經核正的公開研訊紀錄本。

34. 至於閉門研訊，任何人士(包括有關證人在內)均不會獲提供紀錄本。然而，所有證人會獲提供證供紀錄本擬稿的相關部分，以供審閱及核正。他們所須簽署的承諾書包括一項額外規定，訂明不得洩露有關紀錄本擬稿的任何部分。

35. 至於沒有外界人士出席的會議，有關的會議紀要通常以簡要方式撰寫，記錄專責委員會的決定、所需採取的跟進行動、程序事宜及委員的利益申報。如專責委員會作出指示，可擬備該等會議的逐字紀錄。

專責委員會的報告

36. 專責委員會的報告擬稿由專責委員會在閉門會議上審議。根據《議事規則》第79(9)條，專責委員會的會議紀要記錄專責委員會審議報告的全部過程，以及對該報告的每一項建議修正案。如專責委員會曾進行點名表決，會議紀要須予以記錄，並列出參與表決及放棄表決的委員的姓名。

37. 為確保有關的程序能使利益或名譽可能會受研訊影響的人士獲得公平對待，以及讓人看得到該等人士均獲得公平對待，若專責委員會擬在其報告內對任何一方、人士或機構作出負面評語，有關的一方、人士或機構會有機會就專責委員會報告的調查結果及觀察所得的擬稿相關部分置評。專責委員會審慎考慮所收回的意見後，方會為其報告定稿。

38. 根據《議事規則》第79(10)條，專責委員會主席須將專責委員會的報告，附同專責委員會的會議紀要，如曾取得證據，亦須附同取證紀錄，提交立法會省覽。

證據的過早發表

39. 根據《議事規則》第81條，在專責委員會將其報告提交立法會前，專責委員會委員或任何人士不得發表專責委員會所取得的證據或所收到的文件，但在公開會議或研訊中所取得的證據或所收到的文件除外。專責委員會任何委員如不遵從此項條文的規定，可由立法會藉訓誡或譴責的議案加以處分。

立法會秘書處
議會事務部4
2014年12月9日

證供紀錄本的提供

下列程序適用於調查廣深港高速鐵路香港段建造工程延誤的背景及原委專責委員會提供證供紀錄本的事宜 ——

- (a) 專責委員會如認為適合，可批准應證人及準證人的要求，向其提供在公開程序中所得證供的紀錄本；
- (b) 如向證人或準證人提供在公開程序中所得證供的紀錄本，必須清楚述明該等紀錄本仍未發表及／或有待核正；及
- (c) 證人或準證人獲提供在公開程序中所得證供的仍未發表及／或有待核正的紀錄本，須受下列條件規限：他們不得把該等紀錄本作公開用途；不得直接引述該等紀錄本的內容；以及不得以妨害專責委員會或其他人權益的方式使用該等紀錄本。

Urgent by hand

路政署
鐵路拓展處

香港九龍何文田忠孝街八十八號
何文田政府合署一樓
網址: <http://www.hyd.gov.hk>



**HIGHWAYS DEPARTMENT
RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE**

1st FLOOR, HO MAN TIN GOVERNMENT OFFICES
88 CHUNG HAU STREET, HOMANTIN, KOWLOON, HONG KONG
Web site : <http://www.hyd.gov.hk>

本署檔案 Our Ref. : () in HYD RDO 16-3/17/25 C
來函檔號 Your Ref. : CB4/SC/13
電話 Tel. : 2762 4000
圖文傳真 Fax : 2714 8176

18 February 2015

Ms Sophie Lau
Clerk to Select Committee
Legislative Council Secretariat
Legislative Council Complex
1 Legislative Council Road
Central, Hong Kong

Dear Ms Lau,

**Select Committee to Inquire into the Background of and Reasons for
the Delay of the Construction of the Hong Kong section of
the Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong**

Express Rail Link (XRL)

Request for Information

Thank you for your letter of 23 January 2015 to the Director of Highways requesting a list of documents as set out in the Appendix to the said letter. We apologize for not being able to provide the requested information by 12 February 2015. I have been authorized to reply as follows.

Please rest assured that Highways Department (HyD) will cooperate with the Select Committee in this inquiry. It is also noted that unless reasons are specified for the Select Committee's consideration, the requested documents will be made available upon the request of the media and the public and be placed onto the website of Legislative Council. They may also be included in the Select Committee's report.



Regarding your request for the XRL-related documents, my responses are as follows : -

- (a) **Extract of the contract, in particular the scope of service, signed between HyD and Jacobs China Limited (“M&V consultant”) in respect of the construction of the XRL**

The scope of the service of the M&V consultant as defined in the Project Brief of the Consultancy Agreement is enclosed herewith.

- (b) **Jacobs Progress Reports (October 2010 to April 2014 - each with 3 volumes)**

Please be informed that there are a total of 43 sets of monthly Progress Report prepared by Jacobs China Limited from its first submission in October 2010 up to April 2014, each set consists of three volumes. For Volume 1 and Volume 2 of the Progress Reports, given the contents of these reports may contain some commercially sensitive information, we can only provide the Select Committee with the redacted versions of these documents.

Further, as only minimal redactions have been made in order to maintain their readability, given the confidential and/or commercially sensitive nature of these documents (despite the minimal redaction), we request that these documents be provided to the Select Committee in confidence for use by the Select Committee members at closed hearings only.

Subject to your agreement to our request, we will provide a set of Volume 1 and Volume 2 of the April 2014 report to you within two working days from the receipt of your agreement. For the rest of these documents (from October 2010 to March 2014), as we need more time to go through each report and to redact the relevant parts of the report, we will provide these documents to you in batches with the last batch by May 2015.

For Volume 3 of the Progress Reports, as they contain the project expenditure, financial / Cash Flow status and Claims

matters, which are commercially sensitive information, we are not able to provide them to the Select Committee.

(c) Project Supervision Committee (PSC) - Membership, Terms of Reference, Minutes and Papers of meetings

We enclose the Membership and Terms of Reference of the PSC as requested.

Please be informed that there are a total of 44 sets of the PSC minutes with the first meeting held in March 2010 up to April 2014, and the minutes of a special meeting held in mid-April 2014. There are a total of 9 sets of PSC papers. Due to the confidential and/or commercially sensitive nature of these documents, we can only provide the Select Committee with redacted versions of these documents.

Further, as only minimal redactions have been made in order to maintain their readability, given the confidential and/or commercially sensitive nature of these documents (despite the minimal redaction), we request that these PSC minutes and papers be provided to Select Committee in confidence for use by the Select Committee members at closed hearings only.

Subject to your agreement to our request, we will provide all the minutes of PSC meetings (March 2010 to April 2014), and the minutes of the special meeting held in mid-April 2014 within two working days from the receipt of your agreement.

For the PSC papers, as we need more time to go through each paper and to redact the relevant parts of the paper, subject to your agreement to our request, we will provide these documents to you in batches with the last batch by April 2015.

(d) Project Coordination Meetings - Membership, Terms of Reference and Minutes of meetings

We have reviewed our records and note that there was no "Membership" and "Terms of Reference" of the Project Coordination meetings, as these meetings had started off as

informal working group meetings as early as in late 2007. The purpose of the Project Coordination meetings is to monitor various activities for the delivery of the XRL project including, but not limited to, timely completion of land matters, resolution of third party requests, key issues on the design, construction, environmental matters that may have potential impact on the progress and programme of the XRL project as well as interfacing issues with other projects.

Please be informed that there are a total of 51 sets of the minutes of Project Coordination meetings for the period from January 2010 to May 2014. Given the minutes of Project Coordination meetings may contain some commercially sensitive and/or confidential information, we can only provide the Select Committee with redacted versions of these documents. Further, we request that the documents be given the same confidential treatment as the PSC minutes and papers as mentioned in (c) above.

Subject to your agreement to our request, we will provide the minutes of Project Coordination meetings held in May 2014, as the meeting originally scheduled for April 2014 was cancelled, within one week from the receipt of your agreement. For the rest of the minutes, as we need more time to go through each minutes and to redact the relevant parts of the minutes, we will provide these documents to you in batches with the last batch by May 2015.

Please kindly take note that there are no papers submitted for the Project Coordination meetings.

I should be most grateful if you would confirm your agreement to our request for item (b), item (c) and item (d) as mentioned above. Subject to your confirmation, we would provide you with the documents per the prescribed timing accordingly. Please note that only English version of all your requested documents are available.

Yours sincerely,



(Henry CHAN)

Principal Government Engineer/Railway Development
Railway Development Office
Highways Department

Encls. (hardcopy and softcopy in CD-Rom)

cc Secretary for Transport Housing (Attn. : Mr Jackson Sin) – w/encls.

Project Supervision Committee (PSC)
for Hong Kong section of Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong
Express Rail Link (XRL)

Membership

- Chairman: Director of Highways
- Members: Transport and Housing Bureau
Deputy Secretary for Transport & Housing (Transport)1 or representative
- Railway Development Office (RDO), HyD
Principal Government Engineer/Railway Development
Government Engineer/Railway Development 2
Chief Engineer/Railway Development 2-3
- MTRCL
Projects Director
General Manager – XRL
General Manager – XRL Civil Construction
Programming Manager - XRL
- Ad hoc Members: Representative(s) of other relevant Government departments (on need basis)
- Secretary: Senior Engineer/XRL(3), RDO, HyD

Terms of Reference

- (a) To review the progress and programme of project activities including design, construction and commissioning;
- (b) To review overall project expenditure and cashflow, including the Project Control Total;
- (c) To review project procurement activities;
- (d) To monitor post tender award cost control;
- (e) To monitor resolution of contractual claims and proposed commercial settlements; and
- (f) To discuss any key issues relating to the project.

Agreement No. CE 8/2010 (HY)

**Hong Kong section of
Guangzhou – Shenzhen - Hong Kong Express Rail Link (XRL)
Monitoring and Verification for
Construction, Testing and Commissioning Phase
– Investigation**

Brief

註：基於環保理由，隨文只夾附綱要1至25頁。(只備英文本)

Agreement No. CE 8/2010 (HY)

**Hong Kong section of Guangzhou – Shenzhen - Hong Kong Express Rail Link (XRL)
Monitoring and Verification for Construction, Testing and Commissioning Phase –
Investigation**

Brief

Table of Contents

1. Introduction
2. Description of the Project
3. Objectives of the Assignment
4. Descriptions of the Assignment
5. Deliverables
6. Services to be Provided by the Consultants
7. Response to Queries
8. Programme of Implementation
9. Progress Reports
10. Financial Management
11. Standards and Specifications
12. Variations and Other Commitments (Not used)
13. Director's Representative
14. Control of the Project and Assignment
15. Information and Facilities Provided by the Employer
16. Consultant's Office and Staffing
17. Specialist and Sub-consultant Services
18. Surveys
19. Insurance

Appendices

- | | |
|--------------|--|
| Appendix A - | Guangzhou – Shenzhen – Hong Kong Express Rail Link Alignment Plan |
| Appendix B - | Express Rail Link Alignment Plan |
| Appendix C - | Express Rail Link Longitudinal Section |
| Appendix D - | Express Rail Link West Kowloon Terminus |
| Appendix E - | West Kowloon Terminus – Typical Cross Section |
| Appendix F - | List of Non-railway Works |
| Appendix G - | Main Key Features of the XRL Construction Phase Entrustment Agreement |
| Appendix H - | XRL Entrustment Programme |
| Appendix I - | XRL Summary Design Programme |
| Appendix J - | XRL Contracts Tender Issue and Award Cascade |
| Appendix K - | Scope of Works under the Independent Review of the E&M Systems of the XRL for the Construction Design, Testing and Commissioning Consultancy |
| Appendix L - | Minimum Frequency of Verification Audit |
| Appendix M - | Minimum Manpower Requirement for the Building Submission Review & Compliance Team |
| Appendix N - | Minimum Qualifications and Experience of Staff for the Building Submission Review & Compliance Team |

Agreement No. CE 8/2010 (HY)

**Hong Kong section of Guangzhou – Shenzhen - Hong Kong Express Rail Link (XRL)
Monitoring and Verification for Construction, Testing and Commissioning Phase –
Investigation**

Brief

1. Introduction

- 1.1 This Brief is to be read in conjunction with the Memorandum of Agreement, General Conditions of Employment of Engineering and Associated Consultants for an Investigation Assignment (1997 Edition) (hereafter called the “General Conditions of Employment”), Special Conditions of Employment, Schedule of Fees, and any other detailed instructions issued by the Director’s Representative.

2. Description of the Project

Background of XRL

- 2.1 In the Railway Development Strategy 2000 promulgated in May 2000, the Regional Express Line (REL) is one of the railway projects recommended for implementation. Following some developments, the REL became the Hong Kong section of the Guangzhou – Shenzhen – Hong Kong Express Rail Link (ERL) jointly pursued by the Mainland and Hong Kong. In middle of 2007, the Kowloon-Canton Railway Corporation (KCRC) submitted to Government a project proposal on the Hong Kong section of the ERL on the basis of the Dedicated Corridor Option.
- 2.2 Following the rail merger with the KCRC on 2 December 2007, the MTR Corporation Limited (MTRCL) took over the planning of the ERL. Since then, the acronym for the project has been changed from “ERL” to “XRL” to avoid duplication with the use of the acronym “ERL” for the existing East Rail Line after the rail merger. For the avoidance of doubt, the XRL means the Hong Kong section of the Guangzhou – Shenzhen – Hong Kong Express Rail Link in the context of this Assignment unless otherwise specified.
- 2.3 The XRL is one of the ten major infrastructure projects announced in the 2007 Policy Address. On 22 April 2008, the Executive Council decided that the MTRCL would be asked to proceed with the further planning and design of the XRL. The design work of the XRL then proceeded. On 28 November 2008, the XRL scheme was gazetted under the Railways Ordinance (Cap. 519). Finally, the Chief Executive-in-Council authorized the XRL scheme on 20 October 2009. Following the approval of the funding application of the railway and non-railway works of the project in January 2010, construction of this \$67-billion project commenced in January 2010 for completion in 2015.

General features of XRL

- 2.4 The XRL is a 26-kilometre (km) long underground rail corridor. It will run from the terminus in West Kowloon, going north passing Yau Tsim Mong, Sham Shui Po, Kwai Tsing, Tsuen Wan, Yuen Long to the boundary south of Huanggang, where it will connect to the Mainland section of the Express Rail Link seamlessly for through train services. Boundary control facilities (BCF) of Hong Kong will be provided at the West

Kowloon Terminus (WKT). Moreover, space has been reserved inside WKT for accommodating future Mainland's BCF under the co-location scenario. Along the whole tunnel alignment, there will be eight ventilation buildings and one emergency access point. An emergency rescue station (ERS) and stabling sidings (SSS) will be located at Shek Kong of Yuen Long. The XRL is designed for a maximum train speed of 200kph.

- 2.5 The Mainland section of the Express Rail Link runs for a further 116 km from the boundary to Guangzhou, with new stations at Futian, Longhua, Humen and Shibi serving the trains to/from Hong Kong. Apart from shuttle services between Hong Kong and Shenzhen, Dongguan and Guangzhou, the XRL would also operate direct high-speed train services to other Mainland major cities outside Pearl River Delta area, such as Beijing and Shanghai through connections with the future national high-speed railways which have been designed up to a maximum speed of 350 kph. The Mainland section of the Express Rail Link from Shibi to Futian is scheduled for completion in 2012 while the cross-boundary section from Futian to the boundary will be constructed to a programme that would tie in with that of the XRL. The alignments of the Express Rail Link and XRL are shown in **Appendix A** and **Appendix B** respectively. The longitudinal section of the XRL is shown in **Appendix C**.
- 2.6 Having a size of over 10 hectare in area, the WKT is an underground station located immediately north of the proposed West Kowloon Cultural District (WKCD) between the Airport Railway Kowloon Station to the west and the Austin Station to the east. Future private development is also being planned for at top of the WKT. When completed, the WKT is likely to be the world's largest and deepest underground railway station. Being the southernmost terminus of the national high-speed passenger rail network, the WKT will be developed as a gateway to the Mainland, with distinctive architecture, landmark features and user-friendly layout. The plan and typical cross section of WKT are shown in **Appendix D** and **Appendix E** respectively.
- 2.7 The XRL tunnel configuration will vary depending upon the geological conditions and method of construction. Tunnel boring machine (TBM) tunnels will adopt a twin cell tunnel configuration with interconnecting cross passages. Drill & blast and cut & cover tunnels will adopt a single tunnel with a central partition wall to divide the tunnel into two cells.
- 2.8 The Hong Kong section of the Express Rail Link, or XRL, is intended to mean the part of the Express Rail Link south of the boundary at Shenzhen River. For the purpose of construction administration, agreement has been reached with the Mainland authorities/parties that the cross-boundary section of the Express Rail Line tunnel will be driven continuously from a shaft at Huanggang Park, a place at about 2km north of the boundary, by TBM to Mai Po shaft/ventilation building. For the avoidance of doubt, the scope of this Assignment will also include the section of tunnel between Huanggang Park of the Mainland side and the boundary.
- 2.9 Apart from the above railway works, the project also includes non-railway works which comprise essential public infrastructure works (EPIW), reprovisioning, remedial and improvement works (RRIW), property development enabling works at WKT and other works to be entrusted from other parties to the project. Details of the non-railway works are listed in **Appendix F**.

Mode of Implementation of XRL

- 2.10 The XRL is the first railway project implemented under the concession approach in Hong Kong after the rail merger. Under this approach, Government will fund the project and the MTRCL will be granted a concession agreement to operate the completed railway. The design and construction of the project has been entrusted to the MTRCL. In gist, the XRL is a public works project and the MTRCL could be regarded as the Government's agent and project manager for the delivery of the project.
- 2.11 In November 2008, Government and the MTRCL entered into an entrustment agreement for the design and site investigation phase of the XRL (design phase EA), which covers, among others, the preliminary and detailed design of the project works, site investigation and invitation and assessment of tenders for the construction contracts and contracts for the procurement of goods relating to the project. On 26 January 2010, the construction and commissioning phase entrustment agreement (construction phase EA) was executed between Government and the MTRCL.
- 2.12 One of the major considerations behind the entrustment of the design and construction of the project to the MTRCL is to fully utilise the expertise and experience of the MTRCL in managing large-scale railway projects. Thus, the XRL will be implemented by using MTRCL's internal systems for project management and control. That is to say, the MTRCL will carry out or procure to carry out the design and construction works using its own system. Under the provisions of the XRL design and construction phase EAs, the XRL shall be designed, constructed, procured and delivered to standards and/or specifications which are consistent with and not materially in excess of those applicable to relevant elements of comparable completed railway projects in Hong Kong and the Mainland and to reflect the long distance, intercity and high-speed nature of the project. Main key features of the XRL construction phase EA in relation to this Assignment are shown in **Appendix G** for reference.
- 2.13 Being a public works project, the XRL is exempted from the Buildings Ordinance (BO). This is unlike other previous railway projects undertaken by railway corporations, for example, Tseung Kwan O Line or Kowloon Southern Link etc., in which the building submissions and control of these projects were subject to the approval of the Building Authority under the BO and other related ordinance(s). In order to achieve the same level of standards and requirements applicable to other railway projects, the building submissions and control will be conducted in substantially the same manner and extent as in other railway projects implemented under ownership approach. For WKT, since there will be topside private development, arrangements have been made so that the building submissions and control in relation to WKT and the property enabling works will be subject to BO. As for the rest of XRL works (excluding EPIW, RRIW and other works entrusted to this project), the building submissions in respect of the XRL would be submitted by the MTRCL or its consultants/contractors/agents to the Highways Department for vetting and approval to meet the requirements and standards equivalent to those stipulated under the BO.

Programme of XRL

- 2.14 The XRL entrustment programme is shown in **Appendix H**. As at end of April 2010, the majority of the detailed design for civil and structural works has been completed and some of the major tunnel and WKT contracts were either awarded or being tendered. The rest of the civil works design is anticipated to be completed by mid or late 2010 to ensure that all the civil contracts would be let out for tender in late 2010/early 2011. As for the

systemwide electrical and mechanical (E&M) and rolling stock contracts, the detailed design is now in full gear for issuance of tender document in late 2010/early 2011. In summary, packages of construction and supply contracts would be awarded in a progressive manner to suit the project programme. The XRL Summary Design Programme and the Contracts Tender Issue and Award Cascade are shown in **Appendix I** and **Appendix J** respectively.

- 2.15 The MTRCL has employed consultancies or utilised in-house design resources for the detailed design of the project including tender preparation and assessment. Construction project administration and site supervision will generally be carried out by MTRCL's in-house resources.
- 2.16 Railway Development Office (RDO) of the Highways Department is tasked with the overall administration of the XRL. There is a need to monitor and verify the MTRCL's work (including submissions by its consultants, agents, contractors and suppliers to MTRCL) in the XRL to ensure that the MTRCL's work is in compliance with the provisions of the XRL design phase EA and construction phase EA and has achieved value for money so as to meet the public aspiration. In particular, the RDO has a duty to the public to closely monitor the project cost and expenditure to ensure that public funds are justifiably used.

3. Objectives of the Assignment

- 3.1 The overall objective of the Assignment is to provide monitoring and verification services in relation to the work undertaken by the MTRCL (including submissions by its consultants, contractors or agent to MTRCL) during the construction, testing and commissioning phase of the project so as to provide assurance that the MTRCL's obligations stated in the XRL construction phase EA have been properly fulfilled. The monitoring and verification shall focus on cost, programme, safety and quality of the XRL project.
- 3.2 Provision of professional services to the Highways Department in respect of the assessment of building submissions and compliance with the building safety standards.

4. Description of the Assignment

- 4.1 The Assignment shall include but not be limited to the following:

(a) a review of the documents relating to the following:-

- (i) post contract award design changes, including Contractor's alternative designs and the corresponding engineer's detailed designs;
- (ii) detailed designs of the permanent works under design-and-built contract forms, but excluding those works listed in **Appendix K**;
- (iii) construction programmes;
- (iv) testing, commissioning and system acceptance plans;
- (v) services standards and operation-related proposals;
- (vi) method statements and proposals bearing major implications and significance to the project in terms of cost, programme, safety and quality;

- (vii) issues arising from submissions for Station and Transport Integration Committee (STIC), Trackside Safety and Security Committee (TSSC) and Safety and Security Co-ordinating Committee (SSCC);
 - (viii) project finance including reports/information on contract expenditure/forecast, contract commercial issues;
 - (ix) safety plans; and
 - (x) other key documents relating to the XRL works.
- (b) carrying out monitoring on MTRCL's works through a review of the concerned project documents and necessary site inspection and identification of and providing advice on key issues bearing significant cost, programme, safety and quality implications to the project;
- (c) carrying out verification by conducting audits (including process and/or technical audits) to the activities/processes undertaken by the MTRCL, reporting and the necessary follow-up work;
- (d) provision of professional services on the assessment of building submissions and compliance with the building safety standards.
- 4.2 Notwithstanding Clause 4.1 above, the Consultants shall not be required to carry out any detailed checking of proposals or site supervision of the works.
- 4.3 The XRL is anticipated to be commissioned in August 2015. This Assignment shall cover the entire entrustment activities.
- 4.4 Notwithstanding Clause 4.3 above, during the course of the Assignment, the Director's Representative has or will also engage other consultants to undertake the following:
- (a) monitoring and verification for design and site investigation phase of the XRL;
 - (b) an independent design review of the Electrical and Mechanical (E&M) systems of the XRL for the design phase; and
 - (c) an independent review of the E&M systems of the XRL for the construction design, testing and commissioning
- the Director's Representative may also engage other consultants to undertake other tasks relating to the XRL. The division of responsibilities of the Consultants under this Assignment and other consultants for the above tasks shall be described in fuller details in Clause 6 below.
- 4.5 The Consultants shall keep confidential the findings of the monitoring and verification activities unless otherwise agreed by the Director's Representative. The Consultants and their sub-consultants may be required to enter into confidentiality agreements with the MTRCL if so requested.
- 4.6 The Consultants shall carry out the monitoring and verification activities with due regard to minimising disruption to the construction, testing and commissioning activities of the XRL.

5. Deliverables

5.1 The Consultants shall produce and submit the documents outlined below to the Director's Representative. The Consultants shall also be responsible for circulating the documents directly to relevant parties as directed by the Director's Representative. Unless otherwise agreed by the Director's Representative, the documents shall be submitted according to the submission schedule as specified below.

Item No.	Deliverables	Reference Clause	Max. no. of hard copies	Submission Schedule (Due Dates)
1	Draft Inception Report	6.7.1	6	Within 3 weeks from commencement of Assignment
2	Inception Report	6.7.1	6	Within 2 weeks from issuance of comments on the Draft Inception Report
3	Programme	8	6	Refer to Clause 8
4	Summary Report on MTRCL's Project Management Systems and Procedures	6.2.1	6	Within 8 weeks from commencement of Assignment
5	Summary Report on contract documents	6.2.1	6	Within 4 weeks upon availability of relevant document/information
6	Draft Monitoring Plan	6.7.2	6	Within 4 weeks from commencement of Assignment
7	Monitoring Plan	6.7.2	6	Within 2 weeks from issuance of comments on the Draft Monitoring Plan
8	Draft Verification Plan	6.7.3	6	Within 4 weeks from commencement of Assignment
9	Verification Plan	6.7.3	6	Within 2 weeks from issuance of comments on the Draft Verification Plan
10	Audit Plan	6.7.4	6	Within 1 month before conducting of each audit session
11	Audit Report	6.7.5	6	Within 2 weeks after completion of each audit session
12	Review Reports	6.2.2	6	Within 3 weeks upon availability of relevant document/information
13	Monthly Progress	9.2	6	Within 1 week from

Item No.	Deliverables	Reference Clause	Max. no. of hard copies	Submission Schedule (Due Dates)
	Report			start of each reporting month
14	Draft Six-monthly Interim Report and Draft Executive Summary of Annual Interim Report on Monitoring and Verification	6.5	6	Within 2 weeks after completion of the reporting period
15	Annual Six-monthly Report and Executive Summary of Annual Interim Report on Monitoring and Verification	6.5	6	Within 2 weeks from the comments given to the draft report in item 14
16	Draft Final Report and Draft Executive Summary of Final Report on Monitoring and Verification	6.5	6	Within 12 weeks after a date to be agreed with the Director's Representative which shall not be later than the completion date of the last construction contract for the project
17	Final Report and Executive Summary of Final Report on Monitoring and Verification	6.5	6	Within 2 weeks from issuance of comments on the draft report in item 16

- 5.2 The Consultants shall seek the prior agreement of the Director's Representative on the format of all Deliverables listed in Clause 5 of this Brief. To enable the Director's Representative to give comments, the submissions of Deliverables shall be in two stages, i.e. draft and final stages, unless otherwise agreed by the Director's Representative.
- 5.3 The Consultants shall provide any other reports, papers, submissions, programmes, certificates, plans, drawings and any other documents in connection with the Assignment and as required by the Director's Representative.
- 5.4 Reports shall be in A4 size and accompanying drawings should be in convenient sizes but not exceeding A3 size unless otherwise approved by the Director's Representative. The final or agreed version of all Deliverables shall be accompanied by a digital copy. The digital copy shall be saved in a convenient medium, such as compact disc or DVD disc with a clear label indicating the contents of the discs, the date of production of the compact/DVD discs, agreement number, title of the Assignment and name of the Consultants, and be kept in a protective pocket attached to the hard copy delivered. Upon the request of the Director's Representative, the Consultants shall also provide a digital copy of the draft version of the deliverables.

5.5 Unless otherwise agreed by the Director's Representative, the digital copies of the Deliverables shall be as follows :-

- (a) written documents shall be in Microsoft Word 2000 format;
- (b) spreadsheets and/or powerpoint shall be in Microsoft Excel 2000 format or Microsoft Office or other compatible software approved by the Director's Representative;
- (c) CAD drawings shall be prepared conforming to the CAD Standard for Works Projects version 1.02.00 (or later versions as agreed between the Employer and the Consultants from time to time) as posted on the Development Bureau's web site <http://www.devb-wb.gov.hk/index.aspx>;
- (d) programmes shall be in SureTrak Project Manager 3.0 format or other format agreed by the Director's Representative; and
- (e) photographs, illustrations, portraits, documents provided by others and documents involving signatures such as Design Certificates shall be scanned and saved in TIFF, GIF, JPEG, bitmap or Acrobat format.

The Consultants shall further provide 1 additional digital copy of the deliverables in Adobe PDF format printable without loss of data or change in appearance as compared with the corresponding hardcopy.

5.6 The submitted Deliverables shall become the property of the Employer. The Consultants shall draw to the Employer's attention any Deliverables that are under licence and any pre-existing copyright or patent on any Deliverables and any other restriction whatsoever affecting the Employer's use of the same. The Consultants, if required by the Director's Representative, shall establish the existence of any licence, copyright, patent or restriction.

5.7 The Consultants shall adopt the following green measures in preparing the deliverables required above:

- (a) deliverables shall be printed on recycled paper. Recycled paper with no less than 50% recycled materials and not exceeding 80 gsm shall be used as a general rule. The logo of recycled paper shall be printed in a prominent area of the report;
- (b) documents other than deliverables should preferably be printed on recycled paper;
- (c) bleached papers shall not be used if possible;
- (d) unnecessary or excessive use of plastic laminates, glossy covers or double covers shall be avoided as far as possible. Use of recyclable non-glossy art board paper as document covers shall be encouraged;
- (e) deliverables shall be of single line spacing on both sides of the paper;
- (f) Excessive white space around the borders and in between the paragraphs of all documents prepared by the Consultants shall be avoided. A margin of 2 cm shall be sufficient;
- (g) excessive use of blank papers shall be avoided as far as possible; and
- (h) number of pages can be reduced by reducing the font size. For example, "Times New Roman" or "CG Times" of font size 12 or 10 shall be used in balancing

legibility and the waste reduction objective. The appearance and readability of the document can be improved by using two columns where the font size used is ≤ 12 points.

- 5.8 Soft copies of the reports, presentation materials and any supporting notes, photographs and charts shall be submitted to the Director's Representative at the same time as submission of the deliverables.

6. Services to be provided by the Consultants

6.1 General

- 6.1.1 The services to be provided by the Consultants shall be as defined in the General Conditions of Employment and Special Conditions of Employment, and as amplified, extended, supplemented and set out in the Brief.
- 6.1.2 The Consultants shall consult, liaise and correspond direct with project stakeholders including but not limited to the MTRCL, other Government departments and authorities, other public and private organisations and their agencies/consultants on matters related to the project with the prior consent of the Director's Representative. However, the Consultants are not expected to consult, liaise and correspond with MTRCL's consultants, contractors or agents without the consent of the Director's Representative and the MTRCL. The Consultants shall copy relevant correspondence relating to these consultation, liaison and co-ordination to the Director's Representative.
- 6.1.3 The Consultants shall co-ordinate all work as detailed in the Brief and take the lead in liaising with relevant parties for the purpose of completing this Assignment.
- 6.1.4 The Consultants shall arrange and attend meetings with the Director's Representative at monthly or other agreed intervals to review the Consultants' services and progress and to receive guidance and instructions from the Director's Representative. Upon request from the Director's Representative, the Consultants shall attend meetings with the MTRCL.
- 6.1.5 The Consultants shall discuss all preliminary findings and present all draft reports to the Director's Representative before finalising reports or issuing such reports to parties other than the Director's Representative.
- 6.1.6 The Consultants and/or its sub-consultants shall have extensive and relevant international experience in high-speed rail projects and in the provision of monitoring and verification services. The Consultants shall have suitably qualified (academically and professionally) senior and key staff. The Consultants will report to the Director's Representative and be independent of the main detailed design consultants or consultants engaged by the contractors/suppliers of the XRL project.
- 6.1.7 The main roles of the Consultants is to appraise, monitor and audit the activities/processes of the MTRCL, and verify that these activities/processes are carried out in accordance with the MTRCL's management and control procedures and in compliance with the design or construction phase EA, and that value for money is achieved through procedures that are complied with. Hence, the Consultants shall be proactive, working closely with the

Director's Representative and the MTRCL and timely adjust its work plan to suit the progress and programme of the XRL works.

6.1.8 The XRL project team of the MTRCL will be residing in the MTR's Kam Tin Building and the site offices distributed along the XRL alignment. The Consultants' right of access to the project areas and construction sites shall be subjected to the giving of reasonable advance notice to and with the prior agreement of the Director's Representative and MTRCL. The Consultants shall not give instructions to MTRCL, its consultants or contractors or interfere with the works of the MTRCL, its consultants or contractors.

6.1.9 For the avoidance of doubt, the Consultants' monitoring and verification shall cover all the work carried out by the MTRCL during the construction, testing and commissioning phase, including the E&M systems, unless otherwise stipulated in this Brief. The monitoring and verification should be undertaken in parallel with the MTRCL's construction, testing and commissioning programme and in a manner which will minimise any delay or interruption to the project activities.

6.1.10 Upon the instructions of the Director's Representative, the Consultants shall carry out detailed assessments of claims and/or act as expert witnesses on matters relating to the XRL. Such services may be carried out during the entrustment activities or within a reasonable period after completion of the entrustment activities. Such services shall be paid for as Additional Services based on time charge.

6.1.11 The Consultants shall take cognizance of the following consultancies engaged/to be engaged by the Director's Representative during the course of the Assignment:

(a) Monitoring and Verification for the Design and Site Investigation Phase

The objective of this consultancy is to provide monitoring and verification services in relation to the work undertaken by the MTRCL during the design and site investigation phase of the project so as to provide assurance that the MTRCL's obligations stated in the XRL design and site investigation phase EA have been properly fulfilled. The consultancy also included the provision of professional services in respect of the assessment of building submissions to the Highways Department.

(b) Independent Review on the Detailed Design of XRL E&M Systems

The objective of the consultancy is to conduct an independent review on the detailed design and tender specifications for the XRL E&M systems (including railway systems, permanent-way, rolling stocks and other E&M systems), so as to ensure proper design, proper choice of equipment, and interoperability between the Hong Kong and Mainland Sections. The review/checking would be conducted with focus on a set of detailed review objectives specific to E&M design, and would include examination of common design aspects across the major E&M systems in an integrated manner. Prior to this consultancy, a design review agent was engaged to conduct independent review on the preliminary design for the XRL E&M systems.

The Consultants shall note that at the time of award of this Assignment, the review work for the schemes of the E&M systems is still on-going, and review work for the tender specifications has just commenced.

(c) Independent Review of the E&M systems of the XRL for the Construction Design, Testing and Commissioning

The objective of this consultancy is to conduct an independent review on the equipment suppliers' and contractors' detailed design and testing & commissioning procedures/results, in relation to the E&M works undertaken by the MTRCL during the construction, testing and commissioning phase of the project.

A list of the E&M works to be included in the consultancy for the Independent Review of the E&M systems of the XRL for the Construction Design, Testing and Commissioning is shown in **Appendix K**. For the avoidance of doubt, construction design, testing and commissioning review of those works not listed in **Appendix K** shall be covered by this Assignment.

The monitoring and verification of the construction, testing and commissioning of the E&M systems shall be carried out under this Assignment with due regard to the review work on the construction design, testing and commissioning to be undertaken under the consultancy for the Independent Review of the E&M systems of the XRL for the Construction Design, Testing and Commissioning.

The Consultants shall note that at the time of award of this Assignment, the consultancy for the Independent Review of the E&M systems of the XRL for the Construction Design, Testing and Commissioning has not yet commenced.

The Consultants of this Assignment shall liaise closely with all the consultants engaged or to be engaged by the Director's Representative throughout the course of the Assignment.

6.1.12 The XRL will become part of the Mainland's high-speed rail network and therefore the XRL works shall be so designed, constructed and maintained to meet the interface and interoperability requirements with the Mainland section of the Express Rail Link as well as the entire national high-speed rail network to ensure satisfactory through running. The Consultants shall be required to review Chinese technical documents provided by the Mainland design institutes and authorities/agencies in the course of the Assignment, and be capable of applying such Mainland standards and practices in the review concerning interface designs and interoperability. The Consultants shall also be required to prepare specific technical documents/comments in Chinese as and when required. The Consultants shall have members who are able to communicate in fluent Putonghua and are familiar with Mainland practices for efficient liaison and discussions with Mainland design institutes and authorities/agencies.

6.1.13 Not used

6.1.14 The Consultants shall provide presentation of work done and findings upon request by the Director's Representative.

6.1.15 The Consultants shall at their own cost print all necessary documents received in the form of soft copy for carrying out their duties under the Assignment.

6.1.16 In delivering the Services to this Assignment, the Consultants shall take into account the following operational scenarios into consideration:

- (a) the likelihood of the operation mode of the entire Express Rail Link upon completion, including cooperation via agreement (similar to how the East Rail through trains are being operated) or in a joint ventured mode between Hong Kong and Mainland operators; and
- (b) the possibility of introducing BCF co-location at WKT at the beginning of or after the commercial operation of the XRL or any other possible mode of BCF scenario as advised by the Director's Representative from time to time.

6.2 Review Reports

6.2.1 The Consultants shall carry out the following :

- (a) acquaint themselves with the MTRCL project management system and procedures (including the MTRCL's quality and internal audit systems);
- (b) acquaint themselves with the contract documents for all construction and procurement activities ;
- (c) prepare and submit to the Director's Representative summary reports of the above activities.

6.2.2 Upon the review of the reports/information listed in Clause 4.1(a), the Consultants shall provide a report on the review findings for each of the report/information reviewed. Such report shall include any major observations or comments on the report, identify any major risks to the cost, programme, safety and quality of the project, recommendations on the course of action to be taken to minimize the risk or address the issues.

6.2.3 As the XRL will be carried out in a fast-track manner, Consultants shall bear in mind that the Director's Representative may request the Consultants to provide comments on document review at a timeframe shorter than those allowed for in Clause 5.1. Consultants shall co-operate with such requests from the Director's Representative.

6.2.4 In the review of the construction, testing and commissioning plans and proposals, the Consultants shall take due consideration of the fact that the Mainland section of the Express Rail Link from Shibi to Futian would be completed and put into commercial operation ahead of the XRL completion date.

6.2.5 The Consultants shall be proactive throughout the course of the Assignment. Where necessary, the Consultants shall identify any additional information/documents from the MTRCL or other related parties through the Director's Representative to facilitate their work in this Assignment.

6.3 Monitoring

- 6.3.1 The Consultants shall develop a comprehensive Monitoring Plan for the monitoring work covering the various aspects of the works throughout the construction, testing and monitoring phases of the project. The Monitoring Plan shall include document review, site inspection together with other necessary processes or means to ensure that the objectives of the Assignment would be satisfactorily met. The Consultants shall review regularly and as necessary the Monitoring Plan during the course of the Assignment and advise the Director's Representative of any necessary adjustments.
- 6.3.2 In view of the intensity and tight programme of the construction works, the Consultants shall set up and maintain a Monitoring Team (MT) led by a professional staff (at least Corporate Member of the HKIE or equivalent with a minimum of 12 years relevant post-qualification experience) throughout the course of the Assignment and comprises at least one Quantity Surveyor (at least Corporate Member of the Hong Kong Institute of Surveyors or equivalent with a minimum of 5 years relevant post-qualification experience) and one Chinese Liaison Officer (with at least 3 years working experience in Mainland inter-city railway projects, preferably with the Ministry of Railways, and speaks fluent Putonghua). The set up and logistic arrangements of the MT shall be detailed in the monitoring plan. The MT shall work and liaise closely with the Director's Representative and the MTRCL and other concerned parties. The full MT shall be set up within 2 months from the date of commencement of the Assignment.
- 6.3.3 The Monitoring Team and the Building Submission Review & Compliance team (BSRC) as stipulated in Clause 6.6 shall maintain close liaison in carrying out their respective duties. The MT shall supplement the BSRC's duties such that there is no gap between their respective duties.
- 6.3.4 The Consultants shall, on risk basis with focus on cost, programme, safety and quality aspects, carry out, but without limitation to, the following:
- (a) monitor and check on a quarterly basis the cost related processes which include payments, claims, variations and commercial settlements and identify any significant changes of costing which would affect the total project cost estimate; monitor and check payments to MTRCL, MTRCL's consultants, contractors and agents;
 - (b) monitor and keep track of, on a monthly basis, the overall project expenditures and expenditure for individual contracts, breaking down into railway and non-railway works, in a format to be agreed with the Director's Representative;
 - (c) monitor and keep track of, on a monthly basis, variation orders, claims and commercial settlements, in a format to be agreed with the Director's Representative;
 - (d) monitor and comment on a quarterly basis the progress of works against the progress reports and project programmes; advise any slippages and other relevant implications if any;
 - (e) review and comment on major changes of Engineer's design, contractors' alternative designs, major temporary works, waste management, environmental, blasting and spoil disposal plan ;

- (f) review and comment on method statements, proposals and any relevant documents which are of project-wide significance or are of significant public concerns ;
- (g) monitor the quality of works, including conducting site inspections to assess the quality of materials and workmanship against standards as stipulated in the construction phase EA;
- (h) monitor the setup and records of site monitoring regime including existing ground movements, existing buildings, water levels etc;
- (i) assess building submissions and the compliance with the building safety standards of the project;
- (j) provide 2 sets of monthly progress photographs of the XRL; the monthly progress photographs shall be taken and processed by a professional photographer, in 8R size and submitted in albums with a minimum of 30 numbers per month. The content of the progress photographs and submission format are to be agreed with the Director's Representative;
- (k) assist in the updating and maintenance of a web page for the project maintained by Highways Department on a monthly basis;
- (l) monitor the public's opinion on the XRL as expressed in various major websites in the internet, including social networking websites, microblogs, blogs and forums. The Consultants shall prepare and submit to the Director's Representative the records of these public opinions on a bi-weekly basis.
- (m) assist in the project handover processes of the railway works from the MTRCL to Government include the checking of relevant documentation and attending and recording key issues of the joint inspections and handing over meetings.
- (n) assist in liaising with the Highways Department, the MTRCL and Mainland Authorities, including but not limited to the Ministry of Railways, on the future operation of the XRL under a joint venture or other possible arrangements.

6.3.5 Upon the reasonable requests of the Director's Representative, the Consultants shall be required to attend various ad-hoc or regular meetings including project presentations. The Consultants shall review the output of the meeting and identify any high risk elements of activities and processes for further examination or verification works.

6.3.6 The site walks or inspections undertaken by the Consultants are limited to the works sites or areas within the territory of Hong Kong. Should the Consultants require inspection of any works outside the territory of Hong Kong upon the request of the Director's Representative, the Consultants shall be paid for under the Additional Services based on time charge. For the avoidance of doubt, the Consultants shall provide the general personal protective equipment including helmets, safety boots and reflective jackets etc. for the staff involved on site at their own cost. The Consultants shall also bear the cost of all the training and necessary certification, for example training for entering confined space, required for their staff to perform their duties on site.

6.3.7 Upon the directions of the Director's Representative, the Consultants shall be required to witness the site testing and commissioning activities undertaken by the MTRCL, its contractors, suppliers or agents during the system integration test and trial operation stage. The Consultants shall provide reports on such tests and activities to the Director's Representative.

6.4 Verification

6.4.1 Verification shall comprise process and technical compliance audits (hereinafter refer to as verification audit) to be carried out by the Consultant to ensure that the processes taken by the MTRCL comply with:

- (a) MTRCL's internal management control and procedures; and
- (b) the requirements and standards stipulated in the design and construction phase EAs.

The Consultants may use risk based approach to identify high risk areas for forward planning of verification audits. The Consultants may include other verification methods in addition to verification audits to ensure the accomplishment of the objectives of the Assignment on verification.

6.4.2 The Consultants shall produce a Verification Plan for the project according to the contents mentioned in Clause 6.7.3 within 4 weeks of the commencement of the Assignment. The Consultants shall take cognizance of the programmes and staging of works in formulating the Verification Plan. The Consultants shall review regularly and as necessary the Verification Plan during the course of the Assignment and advise the Director's Representative of any necessary adjustments.

6.4.3 The Consultants shall, for each verification audit session, liaise with the MTRCL and to agree with them on the audit arrangements. The Consultants shall submit a verification audit plan to the Director's Representative and to notify the MTRCL one month before carrying out of the relevant audit. During the auditing period, the Consultants shall submit a daily report of the audit to the Director's Representative. Within two weeks from the completion of the audit session, the Consultants shall submit an audit report showing the details and findings/results to the Director's Representative.

6.4.4 The Consultants shall carry out verification audits in sessions for each of the construction contracts at a minimum frequency as listed in **Appendix L**, with the first to be carried out no later than 6 months after the commencement of the Assignment. The extent and scope of the verification audits shall provide reasonable assurance that the works of the MTRCL comply with the required project scope, standards/specifications, MTRCL's procedures and/or relevant Government's procedures as stipulated in the XRL design and construction Phase EAs.

6.4.5 The Consultants shall propose the construction contracts and items of works to be audited on the basis of risk in safety, quality of works, cost implications or programme delay etc., using their railway expertise and experience. The Consultants shall detail how the risk assessment would be taken. The audits shall cover a spectrum of the aspects of

construction processes including but not be limited to alternative or contractor's design, temporary works, materials, construction processes, and workmanship.

6.4.6 In amplification of Clause 6.4.5 above, the Consultants shall carry out verification by auditing each of the following financial processes. The verification audits shall provide assurance of the compliance by the MTRCL with the XRL construction phase EA, and the payments are fair charges under the XRL construction phase EA.

- (a) Payments to MTRCL's consultants/contractors/agents under MTRCL's contracts;
- (b) Changes, modifications and variations with cost implication;
- (c) Claims; and
- (d) Commercial settlements.

6.4.7 The Consultant shall take cognizance that MTRCL may engage independent safety auditors to carry out safety audits of the project. Notwithstanding the carrying out of such audits, the Consultant shall carry out verification audits on the overall safety regime of the project to provide assurance that the project is implemented on a safe manner.

6.4.8 At any time the MTRCL, or Government reasonably suspects that the MTRCL, is in material or persistent breach of any of their material obligations under the XRL construction phase EA, Government shall be entitled to carry out further verification to verify the MTRCL's compliance with their obligations. Upon the instruction of the Director's Representative, the Consultants shall carry out such verification audit. The Consultants shall propose the methodology and criteria for such verification audit work for the agreement of the Director's Representative. Such additional verification audit as mentioned in this Clause shall be paid for as additional Services based on time charges.

6.5 Interim and Final Reports on Monitoring and Verification

6.5.1 The Consultants shall produce six-monthly Interim Reports and an executive summary of the six-monthly Interim Report making reference to all monitoring and verification work done on the project activities. The Interim Reports shall be a summary of the monitoring and verification work done in the reporting period to demonstrate the compliance by the MTRCL to the requirements in the XRL construction phase EA during the period concerned. The first six-monthly Interim Reports shall cover the period from the commencement of the Assignment up to 31 December 2010. Subsequent six-monthly reports shall then report the work done for the subsequent period ending 30 June and 31 December respectively. The last six-monthly report will cover the period when the last audit is carried out.

6.5.2 The Consultants shall produce a Final Report and an executive summary of the Final Report making reference to all monitoring and verification work done during the course of the Assignment. The Final Report shall be a summary of the entire monitoring and verification work to demonstrate the compliance by the MTRCL to the requirements in the XRL construction and commissioning Phase EA.

6.5.3 The Interim and Final Reports on monitoring and verification shall consist of but not limited to the following:-

- (a) an overview of the XRL project works focusing on cost, programme, safety and quality;
 - (b) an overview of the works carried out by the Consultant;
 - (c) a summary of the observation and findings of the Assignment; and
 - (d) a brief evaluation on the works of the Assignment in respect of the achievement of the Assignment objectives
- 6.5.4 The executive summaries to the Interim and Final Reports on monitoring and verification shall be in both English and Chinese and shall consist of but not limited to the following:-
- (a) general description of the service provided by the Consultant; and
 - (b) the methodology and key observations and findings of the Assignment and any suggestions/recommendations.
- 6.5.5 Consultants' attention is drawn to the likelihood of making availability of the Interim and Final Reports on monitoring and verification and their executive summaries to the public including the Legislative Council and/or its Public Accounts Committee.
- 6.6 Provision of professional services on assessment of building submissions and compliance with the building safety standards**
- 6.6.1 The Consultants shall provide assessments on the building submissions submitted by the MTRCL and/or its consultants/agents, and provide input on compliance with the building safety standards in respect of the XRL to the Director's Representative. In view of the intensity and urgency of these submissions and compliance check, the Consultants shall set up a dedicated Building Submission Review & Compliance (BSRC) team comprising the minimum manpower requirement as shown in **Appendix M**. The BSRC team shall work and liaise closely with the Monitoring Team, the Director's Representative and other relevant Government departments including Buildings Department, Geotechnical Engineering Office and Fire Services Department. The BSRC team shall be set up within 2 months from the date of commencement of the Assignment.
- 6.6.2 The Consultants shall submit a building submission review and assessment procedure, and a checking procedure on assessing the compliance with the building safety standards within 3 weeks from the date of commencement of the Assignment for the approval of the Director's Representative. Consultants' attention is drawn to the particularly tight programme in the project programme and thus only a minimum period for review and assessment, and compliance check could be allowed for in the review processes. The Consultants shall review and assess the building submissions and check compliance with the building safety standards in accordance with the agreed procedures. Furthermore, in view of the possible safety-related emergencies affecting the safety of private buildings/structures and the public, round-the-clock consultancy services may be required.
- 6.6.3 The scope of the services on assessing the building submissions shall include, but not be limited to, the following:
- (a) examine building plans and proposals to a safety standard not inferior to that required under the BO and related Regulations;

- (b) examine structural plans and proposals, method statement in accordance with the standards not inferior to that required under the BO and related Regulations, and carry out any related actions such as recommending the acceptance of the submissions and conditions to be imposed, if any, for commencement of works, related site inspections, witnessing related site testing etc.; and
- (c) identify the deficiencies, if any, from the submissions by the MTRCL and/or its consultants/agents and provide necessary advice.

6.6.4 The scope of the services on checking the compliance with building safety standards include, but not limited to, the following:

- (a) examine proposals on precautionary and protective measures and check on site the safety installation of the measures;
- (b) examine the temporary and permanent drainage systems and monitor the drainage tests conducted on site;
- (c) examine documents relating to impact on existing buildings/structures and assess results, if any, such as condition surveys and monitoring reports submitted by MTRCL;
- (d) assist in attending inspections and recommend follow-up actions on safety-related emergencies relating to XRL construction sites and adjacent existing buildings/structures, and provide structural and geotechnical comments on the remedial/rectification measures, if any, carried out by MTRCL;
- (e) assist in attending complaints about defects of adjacent private buildings caused by the works of XRL or not, and recommend follow-up actions, if any, to the Director's Representative and to advise on the monitoring of rectification works carried out by MTRCL;
- (f) conduct audit and surprise checks to construction sites on aspects of the structural safety and integrity of foundation, tunnel, superstructure and etc. for safety assurance and for compliance with the building safety standards, and examine the remedial proposals submitted by MTRCL if contravention is detected;
- (g) carry out site inspections to identify irregularities, contraventions or non-compliance with the building safety standards; and
- (h) check the compliance of the completed works to ensure the standards achieved do not inferior to the requirements of BO and allied regulations.

6.6.5 The professional and technical supporting members of the dedicated BSRC team shall be conversant to the provisions of the BO and shall meet the minimum qualifications and experience or equivalent, as shown in **Appendix N**. The Consultants shall submit the proposed qualifications and experience of the professional and technical members of the team for the approval of the Director's Representative.

6.6.6 The Consultants are required to work closely with the Director's Representative, the MTRCL and other relevant government departments. Upon the request of the Director's Representative, the Consultants shall coordinate the comments of other government departments on building submissions for the attention of the Director's Representative. Where necessary, the Consultants shall attend meetings with the Director's Representative, the MTRCL and/or other relevant government departments to discuss the building submissions.

6.7 Requirements of Deliverables

6.7.1 Inception Report

The Consultants shall prepare an Inception Report showing the plan to complete the tasks. The Inception Report shall consist of but not be limited to the following:

- (a) the Consultants' understanding and appreciation of the objectives of the Assignment ;
- (b) the proposed approach and methodology for meeting the objectives of the Assignment including breakdown of tasks, description of these tasks and the key issues involved;
- (c) a programme containing all activities and tasks, key dates, schedule of submission of Deliverables and meetings; and
- (d) organisation of the Consultants' project team and curricula vitae of the key project team members, including the auditors of the Consultants.

6.7.2 Monitoring Plan

The Consultants shall describe clearly the methodology and resources to be deployed for the monitoring activities and the programme to be followed. The Consultants shall show clearly in the Plan how the objectives of the Assignment in respect of monitoring could be achieved.

6.7.3 Verification Plan

The Consultants shall describe clearly the methodology and resources to be deployed for the verification activities and the programme to be followed. The Consultants shall show clearly in the Plan how the objectives of the Assignment in respect of verification could be achieved. The Consultants may include other verification methods in addition to verification audits to ensure the accomplishment of the objectives of the Assignment on verification.

6.7.4 Audit Plans

The Consultants shall prepare an Audit Plan for each of the verification audit sessions. The Audit Plan shall include but not be limited to the following:

- (a) scope of audit, audit checklist and anticipated stages of works at which audits would be carried out;
- (b) rationale in the selection of the construction contracts and item of works for auditing;
- (c) detailed proposal on the approach and methodology for carrying out the audits;
- (d) the composition and name(s) of the audit team;
- (e) proposal on the number, schedule and places of audits and staff and manpower resources to be deployed for the audit; and

- (f) a review of the last audit report, if any, on similar aspect of audit.

6.7.5 Audit Reports

The Consultants shall prepare an Audit Report after completing each audit session. The Consultants shall propose the format and content of an Audit Report for the agreement with Director's Representative. The Audit Report shall include but not limited to the following:-

- (a) description of the scope of the audit, dates of audit, personnel involved and brief notes on meetings or interviews held;
- (b) list of documents reviewed; findings and observations of previous audits, if applicable; and
- (c) report on observations and findings in the audit on the aspects of safety, quality, cost and programme;
- (d) comments on the compliance with the XRL construction phase EA by the MTRCL;
- (e) duly completed audit checklists used, if applicable, and;
- (f) recommendations on the necessary follow-up actions to the observations and findings of the audits. The Consultants shall provide sufficient details for implementing the recommendations.

7. **Response to Queries**

- 7.1 The Consultants shall respond to queries under Clause 20 of the General Conditions of Employment raised prior to a date 3 months after the final submission of the Deliverables required under the Agreement. Such dates shall be confirmed in writing to the Consultants by the Director's Representative.

8. **Programme of Implementation**

- 8.1 The due date for commencement of the Agreement is 16 August 2010.

- 8.2 Pursuant to Clause 26(B) of the general Conditions of Employment, the Consultants shall submit the draft programme and revised draft programmes and the Director's Representative shall agree, or instruct, within the following periods:

Submission of the draft programme : Within 3 weeks of the commencement of the Assignment

Agreement of the draft programme : Within 4 weeks from receipt of the draft programme or instruction for submission of the revised draft programme

Submission of revised draft programme : Within 2 weeks from the instruction of the Director's Representative

- 8.3 The draft and revised programmes shall detail the activities to be carried out and their inter-relationships, target/key dates for particular tasks and decision dates that may be required for the uninterrupted progress of the Assignment. The Consultants shall discuss

with the Director's representative during the above periods to agree the timing of submission of reports, other documents and plans for each of the main elements of the Assignment, for inclusion in the draft programme and revised draft programme.

- 8.4 The target/key dates referred to in Clause 8.3 of this Brief shall include, but not be limited to, the date of submission of deliverables as stated in Clause 5 of the Brief.
- 8.5 The Consultants shall make every endeavour to ensure that the Assignment is carried out in accordance with the Programme and shall submit regular reviews as part of the progress reports referred to in Clause 9 of this Brief.

9. Progress Reports

9.1 The Consultants shall submit to the Director's Representative progress reports at monthly intervals on all aspects of the Services referred to in Clause 6 of this Brief. The format of the report is to be agreed with the Director's Representative.

9.2 The Monthly Progress Reports shall include but not be limited to the following:

- (a) progress achieved in the month and a list of those parts of the Services the execution of which is behind the Programme together with proposals to expedite progress, so as to complete the work on time.;
- (b) summary of activities carried out and summary of observation and findings in the last reporting period;
- (c) work schedule for the following month;
- (d) resource availability and deployment in the month;
- (e) resource availability and proposed deployment for the following month;
- (f) key issues for comment, discussion, for the Director's Representative's immediate attention with recommendations; and
- (g) updated expenditure forecasts in accordance with Clause 10 of this Brief.

9.3 The Consultants shall attend progress meetings with the Director's Representative at monthly or at agreed intervals. In the meeting, the Consultants shall report the progress of the Assignment and receive instructions, guidance from the Director's Representative.

10. Financial Management

10.1 At monthly intervals or at such other intervals as the Director's Representative may require, the Consultants shall submit a report on the current and forecast expenditure on the Assignment and the fees due to the Consultants, in a form to be agreed by the Director's Representative. The monthly financial reports shall be submitted together with the progress reports.

11. Standards and Specifications

- 11.1 In undertaking the assessment activities, the Consultants shall specify clearly which standards and specifications are being used as the basis of assessment and benchmarking for acceptability. The Consultants shall define in the early stages of the project the basic criteria which shall be derived from a combination of the following source, depending upon the nature of the area being assessed.
- (a) HKSAR or Mainland Government requirements;
 - (b) XRL specific requirements;
 - (c) Reference system (if applicable);
 - (d) The railway experience and good engineering practice of the MTRCL and its consultants/agents;
 - (e) Industry standards (where applicable); and
 - (f) International codes and standards (where applicable).
- 11.2 The specific details of the standards and specifications to be used by the Consultants shall be included in the Verification Plan.
- 11.3 In addition, the Consultants shall adopt such technical & design standards and specifications as are in current use by the Government or, if non-existent, British Standards Codes of Practice and Specifications. Should instances arise for which suitable standards or specifications do not exist or for which the current standards or specifications appear to require modifications or if by the adoption of current standards the Consultants would incur additional expenses not within reasonable contemplation, the Consultants shall submit recommendations on appropriate alternatives to the Director's Representative for agreement.
- 11.4 The Consultants shall comply with HyD's management policies and objectives in conformance with the standards of ISO 9001:2000 and ISO 14001: 2004.

12. Variations and Other Commitments

Not used.

13. Director's Representative

- 13.1 The Director's Representative as defined in the General Conditions of Employment shall be the Principal Government Engineer/Railway Development (PGE/RD) of the Highways Department or such other person as may be authorised by the Director in writing and notified to the Consultants. The Director's Representative may delegate any of the powers and functions vested in him to other officers. In this regard, the Government Engineer/Railway Development(2) of the Highways Department (GE/RD(2)) is responsible for the day-to-day management of the Assignment. If the Consultants are dissatisfied with a decision or instruction of any such officer the matter shall be referred to the Director's Representative for a ruling.
- 13.2 During the course of the Agreement, the Consultants shall report direct to the Director's Representative via GE/RD(2) and all work shall be submitted to him.

14. Control of the Project and Assignment

- 14.1 In amplification of Clause 13 of the General Conditions of Employment, the Consultants will be required to attend, in connection with the project, Legislative Council, District Councils and other public committees or public consultation bodies as required by the Director's Representative. In this connection, the Consultants shall be required to attend a maximum of five numbers of these external meetings. Additional attendances of these external meetings beyond the maximum number stated above shall be paid for as Additional Services based on time charges. The above meetings will be in addition to the meetings, which are not regarded as external and shall also form part of the Services for this Assignment, with the Director's Representative, the MTRCL or its consultants, relevant Government bureaux/departments, other consultants and other parties who may be affected by the project.

15. Information and Facilities Provided by the Employer

- 15.1 All available information relevant to the Assignment will be provided to the Consultants and shall be used exclusively for the purpose of executing the Assignment. The Consultants shall indicate for guidance those documents which they currently hold and those of which a copy may be needed, should the Assignment be awarded to them. A copy of each of the documents indicated as needed will be supplied free of charge by the Director's Representative on request from the Consultants, except those currently available from the Sales section of the Information Services Department. In the case of plans and drawings, one print of each plan or drawing shall be provided free of charge if requested by the Consultants.

16. Consultants' Office and Staffing

- 16.1 The Consultants shall maintain for the duration of this Agreement an office in Hong Kong under the control of the Project Director of the Consultants who shall be responsible for the Assignment. He shall have adequate authority and sufficient professional, technical and administrative support staff in all relevant disciplines to ensure progress to the satisfaction of the Director's Representative.
- 16.2 The Consultants shall also maintain for the duration of this Agreement office(s) for the Monitoring Team and Building Submission Review & Compliance Team at a location, close to the project area, to be approved by the Director's Representative.
- 16.3 The Consultants shall provide the staff and manpower input in accordance with the Technical Proposal which was submitted with the Consultants' tender for this Assignment. The Director's Representative shall have the right to check the time-log record of the Consultants' staff deployed for the Assignment.
- 16.4 If the Director's Representative considers that the performance of the Consultants is not satisfactory due to inadequate staffing and manpower input allocated to this Assignment, the Consultants shall, upon the request of the Director's Representative, forthwith submit to the Director's Representative the time-log record of the staff deployed for the

Assignment for the Director's Representative to check against the Technical Proposal.

- 16.5 The Consultants' failure to adhere to their staffing proposal, in particular the employment of core personnel of the Consultants and their sub-consultants, thus causing an adverse impact on the performance of the Services, shall be duly reflected in the Employer's performance report on the Consultants.
- 16.6 If the Consultants are unable to maintain any of the core personnel specified in the Technical Proposal, the Consultants shall as soon as possible report this to the Director's Representative and propose, for the Director's Representative's approval, a revised personnel arrangement which is equivalent to or better than the existing personnel arrangement in terms of qualifications, experience and competence.

17. Specialist and Sub-consultant Services

- 17.1 The Consultants shall provide all specialist and sub-consultant services required for the satisfactory completion of the Assignment. No additional fees or expenses for the provision of such services rendered locally or overseas shall be payable by the Employer except as otherwise provided for in the Schedule of Fees.
- 17.2 Without derogating from the generality of clauses 38(i) of the General Conditions of Employment, the Consultant shall, upon the award of this Agreement and save as otherwise agreed by the Director's Representative, appoint the sub-consultants as proposed in their Technical Proposal for the Assignment. The Director's Representative shall have the right to check the sub-consultancy agreements. If the Director's Representative considers that the performance of the Consultants is not satisfactory due to inadequate staffing and manpower input allocated to the Assignment, the Consultants shall, upon the request of the Director's Representative, forthwith submit to the Director's Representative a certified copy of any or all of the sub-consultancy agreements.

18. Surveys

Not used.

19. Insurance

- 19.1 The amount of insurance cover to be maintained in accordance with Clause SCE13 of the Special Conditions of Employment shall be twice the lump sum fee for this Assignment, subject to a maximum of HONG KONG Dollars 75,000,000 and a minimum of HONG KONG Dollars 5,000,000.

- End -

政府總部
運輸及房屋局
運輸科



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch

香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼

East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref. THB(T)1/16/581/99

電話 Tel.: 3509 8173

來函檔號 Your Ref. CB4/SC/13

電話 Tel.: 2136 8016

香港立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
專責委員會秘書
劉素儀女士

(傳真號碼： 2978 7569)

劉女士：

**調查廣深港高速鐵路香港段建造工程延誤的
背景及原委專責委員會(「專責委員會」)**

要求提供資料

感謝 貴處於 2015 年 1 月 23 日致函運輸及房屋局局長，我現獲授權回覆如下。

項目(a)

2010 年 1 月 26 日，政府與香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)簽訂委託協議，委託港鐵公司進行廣深港高速鐵路香港段(下稱「高鐵香港段」)項目的建造及試行運作(下稱「第二份委託協議」)。於較早的 2008 年 11 月 24 日，政府與港鐵公司簽訂委託協議，委託港鐵公司進行高鐵香港段項目的設計及地盤勘察工作(下稱「第一份委託協議」)。

鑑於第一及第二份委託協議份屬機密，而其內容涉及

敏感商業資料，該兩份文件只供政府和港鐵公司(即第一及第二份委託協議的合約雙方)內部參考之用。為配合專責委員會的工作，並在取得港鐵公司同意披露第一及第二份委託協議的情況下，我們預備將第一及第二份委託協議(只有英文版)(其中非常少量的部分被遮蓋)在保持機密的基礎上提供予專責委員會，即將第一及第二份委託協議列為機密文件，並作為機密提供予專責委員會委員在閉門研訊中使用。我們注意到專責委員會的工作方式和程序中，在閉門研訊中以口頭證據方式取得或以文件方式提供的任何資料，專責委員會不得披露。如專責委員會同意上述安排，我們會另行向專責委員會提供第一及第二份委託協議的副本各一份。

項目(b)

2007年12月兩鐵合併前，所有鐵路項目均採用「擁有權」模式的融資方式。在這方式下，鐵路公司須負責鐵路的融資、設計、建造、營運及維修，而且最終擁有該鐵路。鑑於兩間鐵路公司以商業原則來營運，除非得到政府某種形式的財務資助，否則它們不會承辦財務上不可行的鐵路項目。政府是按個別鐵路項目的情況來考慮其財務資助形式的。

自兩鐵合併後，港鐵公司獲九廣鐵路有限公司(下稱「九鐵公司」)批予服務經營權，以營運九鐵公司現有鐵路線及正在興建的新鐵路線。現在，港鐵公司須在經營權生效期間，負責營運、維修及改善九鐵系統，包括重置經營權所涵蓋的資產。港鐵公司除負責其鐵路網絡的營運安排外，還要管理九鐵網絡，以及須為整個鐵路網絡的服務表現負責。服務經營權屆滿或終止時，根據2007年8月9日港鐵公司和九鐵公司簽訂的服務經營權協議條文，港鐵公司須把符合當時營運標準的鐵路系統歸還予九鐵公司。換句話說，九鐵公司並沒有向港鐵公司出售其鐵路系統，而港鐵公司亦沒有取得九鐵公司的鐵路資產(除部分低價項目，如：後備零件及消耗品)。

根據兩鐵合併時的協議，政府可以採用「擁有權」模式或「服務經營權」模式來推展個別不屬地鐵網絡自然延伸的新鐵路項目。

高鐵香港段是政府首次以「服務經營權」模式推展的鐵路項目。根據「服務經營權」模式，政府會撥款建造鐵路和附屬基建，並最終擁有該段鐵路。港鐵公司獲政府委託進行高鐵香港段的設計、建造、測試和試行運作。鐵路建成後，港鐵公司將獲批服務經營權以營運該鐵路，而政府將會收取服務經營費。視乎政府和港鐵公司之間就服務經營權條文的協議，在把高鐵香港段營運的服務經營權批予港鐵公司時，政府擬訂下的其中一項條件，是在根據《香港鐵路條例》(第556章)第4條批予港鐵公司的專營權屆滿或提早終止時，港鐵公司將需要把高鐵香港段鐵路及資產歸還政府。

在2008年考慮高鐵香港段應採用「擁有權」或「服務經營權」模式時，政府考慮了下列因素，並且最終決定採用「服務經營權」模式推行高鐵香港段：

- (i) 高鐵是大型跨境基建。高鐵香港段將會連接內地段，而內地段將會成為全國鐵路網的一部分，由內地當局擁有。高鐵香港段由香港特區政府擁有，有助協調和解決香港段與內地段在施工和經營期間的協調問題，當中包括為確保兩個鐵路系統在運作上互相配合而採用的標準、行車時段的分配，以及消防和緊急疏散安排等。
- (ii) 高鐵的財務表現，視乎很多因素，例如票價、票價調整機制和收入分帳機制等問題，需要與經營內地段的公司磋商。另外，行車時段分配和跨境設施安排，亦需香港特區政府與內地當局進一步磋商。鑑於上述種種因素，在評估該項目的財務效益時，採用了較保守的方法，因而推算出龐大的資金差額。
- (iii) 如果採用服務經營權模式，當項目表現理想時，政府可根據收入分帳機制分享鐵路項目收入增加的好處，並在服務經營期屆滿或提早終止時收回一個可全面運作的香港段鐵路系統。而且，政府較容易與內地當局建立聯繫，商討行車時段分配和「一地兩檢」安排等問題，以提升該項目的長期盈利能力。因此長遠而言，採用「服務經營權」模式在財務上可能更符合

政府的利益。

第二份委託協議訂明，港鐵公司須盡最大努力，按照委託計劃完成或促使完成委託工作；以及盡量減少委託計劃因任何修改而出現的任何延誤或其他後果。就此情況，港鐵公司的運作須按照其管理系統及程序，政府亦可委派合適的顧問公司核實港鐵公司有否遵行該公司在第二份委託協議下的責任。不論何時若港鐵公司嚴重或持續違反(或政府合理地懷疑港鐵公司嚴重或持續違反)該公司在第二份委託協議下的任何實質法律責任，政府有權核實港鐵公司有否遵行該公司在第二份委託協議下的責任。

港鐵公司在行事上如有任何錯誤或遺漏，以致構成違反第二份委託協議和導致委託工作必須重新執行，港鐵公司在政府要求下必須自費重新執行(或促使從新執行)該等委託工作，達到令政府合理滿意的程度。

若出現延誤而該延誤的程度超越對委託計劃可更改或調整的範圍，該延誤可構成港鐵公司違反其在第二份委託協議下的責任，而政府可就此項違反向港鐵追討一般性損失。

此外，港鐵公司就數項事宜，包括委託工作有關提供項目管理服務，向政府保證，這些委託工作的進行，應達至一個專業而能勝任的工程項目管理人員在合理的期望下應所具備的技能和看管水平，而其角色包括統籌、行政、管理及監督設計和建造工程。若有關的工程延誤包括港鐵公司違反其任何所保證的事項，政府或可因港鐵公司違反其保證而向其展開追討。

當局於2008至2009年期間向立法會提交的文件載有以「服務經營權」推展高鐵香港段的相關內容，即：

- (i) 就立法會鐵路事宜小組委員會(下稱「小組委員會」)2008年5月2日會議，政府當局就廣深港高速鐵路香港段提供的文件(立法會參考資料摘要)；
- (ii) 2008年5月政府當局就廣深港高速鐵路香港段提供的文件(跟進文件)(立法會文件編號：CB(1)1749/07-08(01))；及

- (iii) 就小組委員會 2009 年 10 月 22 日會議，政府當局提供有關廣深港高速鐵路香港段撥款安排和特設安置方案的文件(立法會參考資料摘要)。

項目(c)

政府和港鐵公司每月舉行項目監管委員會(下稱「監委會」)會議，由路政署署長主持。監委會的現行成員名單，載於附件 A。港鐵公司須向監委會提交進度報告(下稱「監委會進度報告」)，匯報高鐵香港段項目的最新進展和財務狀況。2010 年 2 月至 2014 年 4 月期間，港鐵公司提交了 51 份監委會進度報告。經過因應敏感商業資料而進行的所需遮蓋處理，這些監委會進度報告存放於港鐵公司的高鐵香港段項目文件檔案室(下稱「港鐵檔案室」)。鑑於監委會進度報告份屬機密並涉及敏感商業資料，我們會將經遮蓋處理的監委會進度報告(只有英文版)(即與存放於港鐵檔案室的監委會進度報告一樣)作為機密提供予專責委員會，供專責委員會委員在閉門研訊中使用。如專責委員會同意我們的建議安排，我們會另行向專責委員會提供該些監委會進度報告。

在定期舉行的部門首長會議中，路政署署長會向運輸及房屋局局長匯報各項路政署主要工作範籌的最新情況，當中包括高鐵項目的進展。這些部門首長會議沒有正式會議記錄。然而，路政署擬備了簡介資料，供會議進行期間討論。鑑於部門首長會議份屬機密，這些簡介資料在一般情況下只供政府內部參考。為配合專責委員會的工作，我們預備作為機密提供簡介資料中與高鐵香港段相關部分的要點(只有英文版)，供專責委員會委員在閉門研訊中參考。如專責委員會同意我們的建議安排，我們會另行向專責委員會提供該份要點。

項目(d)

運輸及房屋局和港鐵公司 2013 年 11 月 21 日的會議的討論要點已經詳列於政府當局 2014 年 5 月 15 日致小組委員會的回覆(立法會文件編號：CB(1)1422/13-14(04))的附錄中，亦於本函附件 B提供。就該次會議，運輸及房屋局沒有其他記錄。

項目(e)

2013年11月21日港鐵公司前行政總裁韋達誠先生和運輸及房屋局局長張炳良教授之間的電話通話，並沒有通話錄音或記錄。基於運輸及房屋局局長的回憶，該次電話通話所談及的內容，已載於政府當局向小組委員會提交的文件內(立法會文件編號：CB(1)1328/13-14(03))。相關資料亦載於本函附件B運輸及房屋局的回覆的附錄第2段。運輸及房屋局局長的一貫做法，是不會就來電或任何與來電者的電話交談作任何錄音。

項目(f)

西九龍總站位於佐敦道的建造工程，屬自2010年8月動工的合約811B範圍。根據路政署存有的記錄，在合約開始前，有一份記錄載有港鐵公司於2010年3月要求進行為鋪設橫過廣東道與D1A路之間一段佐敦道的地下水管的探坑工程，而該處是在西九龍總站的範圍外。該申請在2010年3月得到路政署批准。

資料的披露

我們注意到貴處2015年1月23日來函表示，我們提供的資料將會提供予傳媒或公眾(如收到要求)和上載至立法會的網頁，以及可能包含於專責委員會的報告中。請留意以上段落提及的資料只是為了協助專責委員會就高鐵香港段項目延誤的調查而向專責委員會提供。項目(a)及(c)所述文件載有敏感商業資料。因此，敬請專責委員會能夠確認同意我們上述的建議安排。如專責委員會作出確認，我們會相應向專責委員會提供文件。

運輸及房屋局局長

(洗熙朗



代行)

2015年2月18日

副本傳真

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生
(傳真號碼：2714 5297)

廣深港高速鐵路香港段(高鐵香港段)
項目監管委員會

現行成員名單
(截至 2015 年 1 月 2 日)

路政署

路政署署長 (主席)
路政署鐵路拓展處處長
路政署鐵路拓展處副處長 2
總工程師/鐵路拓展 2-3
高級工程師/廣深港高速(3) (秘書)

運輸及房屋局

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)3
運輸及房屋局助理秘書長(運輸)3A

香港鐵路有限公司

工程總監
總經理-高速鐵路
總經理-高速鐵路機電工程
策劃經理-高速鐵路

政府總部
運輸及房屋局

運輸科

香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch

East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref. THB(T)CR 1/16/581/99

來函檔號 Your Ref.

香港立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處秘書長
(經辦人：劉素儀女士)

(傳真號碼： 2978 7569)

劉女士：

要求政府向鐵路事宜小組委員會提交
二零一三年十一月二十一日政府官員與港鐵公司代表
會議紀錄

貴處於二零一四年五月八日轉交涂謹申議員二零一四年五月七日給立法會鐵路事宜小組委員會主席的信函，我現獲授權回覆。

本局就二零一三年十一月二十一日與港鐵公司代表進行會議的討論要點詳見附錄。討論要點為政府一方就會議撰寫的紀錄，未有徵詢港鐵公司的意見。

在當日會議中，與會者詳細及反覆討論高鐵香港段能否在二零一五年完工及投入服務的可能性。問題關鍵在於 826 號合約下的跨境隧道工程的進度評估，而非西九龍總站工程。

港鐵公司曾在二零一三年八月及九月向路政署報告，以探討高鐵香港段項目可否「局部啟用」。在「局部

啟用」的情境下，西九龍總站主要的鐵路設備以及十五條路軌中有六條應準備好提供客運服務，以滿足高鐵香港段開通初期的客運量。由於當時港鐵公司未能提供足夠資料，證明「局部啟用」方案的可行性，路政署未有同意該方案，並要求港鐵公司提交更多資料，以便向運輸及房屋局提交報告。在十一月二十一日會議上，政府質疑即使西九龍總站採用港鐵公司建議的「局部啟用」模式，倘若隧道工程不能及早完成，高鐵香港段仍不能開通。港鐵公司表示，根據他們過往建造多條鐵路線的成功經驗，他們有信心可追回滯後的情況。

當日，政府的基本考慮有兩點。第一，二零一五年通車是一個重要政策及規劃目標，我們自應盡力達成目標，不過，倘若因為種種工程上不能克服的困難而要把目標往後推，我們必須及早通知立法會和公眾。第二，在會上，港鐵公司的行政總裁和工程總監多番表示有信心在二零一五年通車，即使面對政府代表方面的多番詢問，他們的信心亦未有改變。而事實上，根據當時掌握的資料，路政署署長及其同事在會上也不能完全排除二零一五年通車的可能性。港鐵公司在會上更表明，倘若在現階段便貿然表示二零一五年通車目標有變，便會令他們無法再驅使承建商趕工，那麼二零一五年便真的沒可能通車了。政府當時的判斷是，這說法不無道理，我們應設法避免出現「自我成真的預言」(self-fulfilling prophecy)。

至於為何在翌日(十一月二十二日)的立法會鐵路事宜小組委員會會議上沒有提及西九龍總站「局部啟用」的安排，原因是政府當時尚未同意接納該安排。我們認為港鐵公司尚未就這方面提供足夠資料，證明方案的可行性。更重要的是，根據我們當時的評估，問題關鍵在於 826 號合約下的跨境隧道工程的進度評估，若果隧道工程未能完成，即使西九龍總站的工程能及時完成也是徒然。故此，我們的着眼點放在隧道工程的完工日期。當日政府確實不能完全排除工程在二零一五年內完成的可能性。

因此，政府在十一月二十二日立法會鐵路事宜小組委員會會議上的表述為，「根據港鐵公司的最新評估，高鐵項目的主要工程應可在二零一五年內完成，而在工程完成後，進行測試和試行運作，一般需時六至九個月。高鐵香港段須待相關政府部門審批測試結果後才可開通，以確保鐵路服務安全可靠。」這個表述是反映了運房局(包括路政署)及港鐵公司各自對工程進度的看法。特別從運房局的角度而言，我們希望透露一個訊息，是主要工程應可在二零一五年完成，但通車時間未能確定，當中也照顧了有關督促承建商繼續趕工的考慮，希望給予港鐵公司機會，追回工程的進度。我們亦向港鐵公司清晰表明，若數個月後發覺追回進度的情況未如理想，我們必須盡快向公眾公布。會後一段時間內，路政署一直要求港鐵公司提交追回工程進度的措施詳情，以確定通車目標須否修改。

運輸及房屋局局長

(王明慧



代行)

連附件

2014年5月15日

副本送：

路政署劉家強署長

(傳真:2714 8176)

廣深港高速鐵路香港段

二零一三年十一月二十一日會議

出席名單

政府代表

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生

運輸及房屋局副局長邱誠武先生

路政署署長劉家強先生

機電工程署署長陳帆先生

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1 潘婷婷女士

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)3 王明慧女士

港鐵公司代表

行政總裁韋達誠先生

工程總監周大滄先生

車務總監金澤培先生

總經理－高速鐵路蔡豐松先生

副總經理－項目及物業傳訊蘇雯潔女士

1. 政府方面表示，路政署和港鐵公司在二零一三年十一月八日向運輸及房屋局匯報高鐵香港段，包括西九龍總站及 826 號合約隧道工作的建造進度。在該次會議上，港鐵公司表示西九龍總站可於二零一五年十二月「局部啟用」（即西九龍總站主要的鐵路設備以及十五條路軌中有六條應準備好提供客運服務，以滿足高鐵香港段開通初期的客運量）。826 號合約隧道工程要到二零一五年十月才完成，高鐵香港段的測試（一般需時三個月）只能於二零一五年十月開始。由於需要另外至少三個月進行試行運作，二零一五年底啟用的目標或因而受到影響。二零一三年十一月二十日，路政署向運輸及房屋局局長作出類近簡報。基於對工程進度的評估，運輸及房屋局考慮在二零一三年十一月二十二日舉行的立法會鐵路事宜小組委員會會議上說明「高鐵香港段在二零一五年後才可投入服務的可能性」。
2. 在當天（十一月二十一日）早上，港鐵公司行政總裁致電運輸及房屋局局長，表示高鐵香港段所有工程仍可完成而高鐵可在二零一五年年底投

入服務，行政總裁不同意在十一月二十二日向鐵路事宜小組委員會報告二零一五年完工有所延遲。局長回應行政總裁，謂港鐵公司工程總監曾告知政府有關工程的滯後情況。行政總裁表示他會向工程總監了解。港鐵公司行政總裁隨後再致電給局長，說其工程總監已向他確定情況，強調高鐵仍可於二零一五年年底投入服務；局長表示不接受就此定論，並指示運輸及房屋局常任秘書長（運輸）當天與港鐵公司行政總裁及其同事須緊急開會，弄清最新情況。

3. 政府方面表示希望在是次會議上，港鐵公司能確認就高鐵香港段完工及通車日期的最新評估。若果二零一五年未能完工及通車，我們有責任盡早向公眾交代。
4. 港鐵公司表示，二零一五年開通日期依然可以達到，所有承建商皆以此為目標。
5. 政府方面表示，他們相信港鐵公司有完成工程。但政府預期立法會鐵路事宜小組委員會會追

問高鐵香港段能否在二零一五年內完工及通車。政府方面表示，根據港鐵公司在過去一段時間向政府的滙報，儘管西九龍總站可在二零一五年底局部使用，826號合約下的跨境隧道工程嚴重滯後乃為他們最關注的問題。假若高鐵的測試和試運行要到二零一五年十月才可進行，政府方面質疑港鐵公司可否在三個月內完成所有所需工序。若高鐵香港段真的會有延誤，我們不能迴避這問題，並須盡快公布這消息。

6. 政府方面表示，我們可以向公眾說明由於工程非常複雜，加上測試及試運行，預期高鐵香港段將有延誤。我們期望工程可在二零一五年內完成。至於通車日期，雖然我們在現階段不排除二零一五年的可能性，但較現實的目標為二零一六年內。政府方面詢問港鐵公司是否仍有信心在二零一五年內完成高鐵香港段工程。
7. 港鐵公司說，現在有兩個日期為關鍵，分別為完工日期及通車日期。港鐵公司認為二零一五年完工及通車仍有可能。

8. 政府方面說，若果高鐵香港段工程能在二零一五年上半年完工，那麼我們仍可以說高鐵香港段可在二零一五年通車。

9. 港鐵公司表示，他們確實一直說二零一五年內可以完工。在二零一三年十一月八日向運房局匯報時，他們是說二零一五年的通車日期可能受影響。他們當時的估計，是假設了承建商未能完全追回進度，但是他們正在努力尋求解決方法，以達到二零一五年通車的目標。他們表示，相信在二零一五年至少可以用單軌雙向行車(單軌雙向行車是指在一條隧道內北行及南行列車輪流在西九龍總站及內地境運行)。由於通車初期高鐵的班次並非很頻密，他們認為這安排應屬可行。另外，他們解釋港鐵公司早前給予政府的資料原本是用來給予內地相關單位，希望藉此令他們加快內地段的隧道工程。

10. 政府方面表示，相信雙方皆以真誠的態度(acting in good faith)處理問題。有見及實際的情況，我們應即時告知公眾高鐵香港段二零一五年或許未能投入服務，縱使我們不能完全排除在二零一

五年投入服務的可能性。

11. 港鐵公司表示，當第一部跨境隧道鑽挖機進入香港境之後，他們對後續的工程將有更好的把握。在完成一條路軌後，他們可以用該路軌作試運行。港鐵公司說任何工程都會遇到挑戰，這些挑戰皆可以克服。港鐵公司認為高鐵工程亦然，在這方面跟其他工程沒有不同。他們看不到在當時更改二零一五年的目標對工程進度有甚麼好處。根據港鐵公司過往建造多條鐵路線的成功經驗，以及香港的“can-do spirit”，他們有信心可追回滯後的情況。港鐵公司表示，高鐵工程早前亦遇到一些滯後情況，但後來亦可追回進度。
12. 政府方面質疑單軌雙向行車並不符合政府的要求，表明有關建議不能接受。政府方面認為若要用單軌雙向行車的方案才可達到二零一五年通車的目標，那麼我們必須要向外公布。
13. 港鐵公司表示，雙軌雙向行車依然是他們的目標，單軌雙向行車只是他們估計在最差的情境下的後備方案。他們需要多六個月的時間，才可確

實評估能否追回滯後情況。

14. 政府方面詢問港鐵公司，他們是否有信心第二部跨境隧道鑽挖機可以在二零一五年初來到香港境內及高鐵香港段工程可以在二零一五年內完成。
15. 港鐵公司表示，他們並不低估工程的困難。他們會繼續要求承建商加快進度。他們認為在翌日(十一月二十二日)向立法會鐵路事宜小組委員會公布改變高鐵通車日期，實在言之尚早。
16. 政府方面表示，在過去一年內，港鐵公司每季度皆有就跨境段隧道工程提交報告，當中可見工程持續有滯後。根據最新一份報告，隧道工程要到二零一五年十月才完成。政府方面詢問港鐵公司為何仍有信心可追回整項工程的進度。
17. 港鐵公司表示，他們須要維持二零一五年的目標，才可向承建商繼續「施壓」。一旦公開表示通車時間可能延後至二零一六年，這消息便會成為一個所謂“自我成真的預言”(self-fulfilling

prophecy)。要工程達致原先定下的完工目標，最好的方法是繼續令承建商全力向前推進。

18. 政府方面詢問港鐵公司，他們給承建商的目標為何。港鐵公司表示，他們一直告知承建商高鐵香港段要在二零一五年底提供客運服務。
19. 政府方面表示，跨境隧道工程出現阻滯，將會阻延香港段的隧道工程，對港鐵公司造成困難。港鐵公司表示，一俟跨境段隧道完工而隧道鑽挖機抵達深港邊界而開始於香港境內推進，該公司便可評估影響情況及盡快追回滯後。他們要求政府多給他們六個月的時間，才就高鐵香港段是否可以在二零一五年內完工作出判斷。
20. 政府方面提醒港鐵公司不要高估他們克服困難的能力。港鐵公司表示，雖然跨境隧道工程可能有滯後，但西九龍總站可在二零一五年底前啟用。
21. 港鐵公司表示，目前(即二零一三年十一月)距離原先訂下的目標還有兩年的時間，若現階段便放

棄目標，以大型工程而言是很罕有的。若放棄目標，承建商便沒有動力如期完工，此舉無助工程團隊管理工程。

22. 政府方面詢問，港鐵公司有什麼措施可追回進度；港鐵公司是否仍以二零一五年完工及通車為目標。由於在完工後高鐵仍須進行測試及試運行，我們必須以確保安全為大前提下，才可讓高鐵通車。港鐵公司表示，他們會盡最大努力(best endeavour)，以達到二零一五年通車為目標。

23. 政府方面詢問，基於目前的評估，可否表明高鐵香港段可望於二零一五年內完工。港鐵公司表示，可以強調港鐵公司會盡最大努力，尋求達到二零一五年的目標。港鐵公司亦指出，香港境內的測試可分段進行。政府方面表示，跨境的測試須待全段完工才可進行。

24. 政府方面再次詢問港鐵公司，是否有信心在二零一五年底通車。港鐵公司表示，距離二零一五年尚有兩年時間，他們相信可追回進度。政府方面詢問這是否表示港鐵公司早前(即十一月八

日)的資料過份悲觀。港鐵公司表示，該資料原
先是用來要求內地相關單位加緊追回滯後的工
程進度。

25. 港鐵公司亦表示，他們一直有向路政署報告，高
鐵香港段工程有遇到挑戰。政府方面表示，知悉
工程不同合約有滯後的情況，港鐵公司亦有採取
方案追回進度；但同時，政府過去亦有提醒港鐵
公司，任何追回進度措施不可令整個高鐵項目超
支。政府提醒港鐵公司，一旦他們確定高鐵香港
段未能如期完工，港鐵公司必須立刻通知政府。

26. 最後，雙方與會者同意，向立法會鐵路事宜小組
委員會報告高鐵香港段的主要工程可於二零一
五年內完成，完工後需要進行測試及試運行，一
般需要六至九個月。另外，雙方同意，若被追問
工程在二零一五年什麼月份完成，可以指出具體
時間未能確定，但會盡力在二零一五年內完成工
程。若有追問是否要到二零一六年才通車，我們
應承諾在六個月後，當有更確實的估計時，再向
小組委員會報告。

- 完 -

中文譯本

來函檔號：CB4/SC/13

電郵及送遞函件：
ssylau@legco.gov.hk

香港立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
調查廣深港高速鐵路香港段建造工程延誤的背景及原委專責委員會
(經辦人：劉素儀)

劉女士：

**調查廣深港高速鐵路香港段建造工程
延誤的背景及原委專責委員會**

專責委員會於十二月十八日的來信收悉。應委員會要求，現謹提供相關資料的中、英文本如附。

其中提供的項目監控小組（下稱「小組」）成員資料並非公開資料，為保障小組個別成員的個人資料私隱，港鐵公司認為現階段不宜提供或公開個別成員的姓名，故提供了其職銜。

倘若專責委員會日後需要索取小組個別成員的資料或證供，港鐵公司樂意在適當時候再作探討。

小組因應審議中的工程項目，在各會議中包涵不同成員，現提供的名單是參與討論廣深港高速鐵路香港段建造工程相關事宜（下稱「高鐵」）。二零一四年十二月開始，小組隔週分別舉行兩個與高鐵相關的會議，分別是討論與高鐵及觀塘綫延綫事宜（總經理－觀塘綫延綫亦是成員之一）的內部會議，和另一個只討論高鐵事宜的會議，政府路政署鐵路拓展處的代表亦獲邀出席，同類與高鐵相關的會議自二零零九年一月經已展開。

法律總監及公司秘書

馬琳

二零一五年一月五日

副本送：港鐵公司董事局錢果豐主席 (傳真：2596 0245)

附件：成員資料表

GM/JB/mt

附件

Members of the Corporation's Board 董事局成員	
Non-Executive Directors 非執行董事	
Name in English	Name in Chinese
Dr. Raymond Ch'ien Kuo-fung (Chairman)	錢果豐博士 (主席)
Professor Chan Ka-keung, Ceajer (Secretary for Financial Services and the Treasury)	陳家強教授 (財經事務及庫務局局長)
Professor Anthony Cheung Bing-leung (Secretary for Transport and Housing)	張炳良教授 (運輸及房屋局局長)
Wai Chi-sing (Permanent Secretary for Development (Works))	韋志成 (發展局常任秘書長(工務))
Ingrid Yeung Ho Poi-yan (Commissioner for Transport)	楊何蓓茵 (運輸署署長)
Independent Non-Executive Directors 獨立非執行董事	
Name in English	Name in Chinese
Pamela Chan Wong Shui	陳黃穗
Dr. Dorothy Chan Yuen Tak-fai	陳阮德徽博士
Vincent Cheng Hoi-chuen	鄭海泉
Christine Fang Meng-sang	方敏生
Edward Ho Sing-tin	何承天
Kwan Yuk-choi	關育材
Lucia Li Li Ka-lai	李李嘉麗
Professor Frederick Ma Si-hang	馬時亨教授
Alasdair George Morrison	文禮信
Ng Leung-sing	吳亮星
Abraham Shek Lai-him	石禮謙
T. Brian Stevenson	施文信
Benjamin Tang Kwok-bun	鄧國斌

Members of the Corporation's Executive Committee 執行總監會成員			
Name in English	Name in Chinese	Title in English	Title in Chinese
Lincoln Leong Kwok-kuen	梁國權	Acting Chief Executive Officer	署理行政總裁
Morris Cheung Siu-wa	張少華	Human Resources Director	人力資源總監
Jacob Kam Chak-pui	金澤培	Operations Director	車務總監
Stephen Law Cheuk-kin	羅卓堅	Finance Director	財務總監
Gillian Elizabeth Meller	馬琳	Legal Director and Secretary	法律總監及公司秘書
David Tang Chi-fai	鄧智輝	Property Director	物業總監
Philco Wong Nai-keung	黃唯銘	Projects Director	工程總監
Jeny Yeung Mei-chun	楊美珍	Commercial Director	商務總監
Wong May-kay	王美琪	General Manager-Corporate Relations	公司事務總經理

Members of the Corporation's Project Control Group 項目監控小組成員	
Title in English	Title in Chinese
Projects Director (Chairman)	工程總監 (主席)
Operations Director	車務總監
Finance Director	財務總監
General Manager - Procurement & Contracts	總經理-採購及合約
General Manager – XRL	總經理-高速鐵路
General Manager - XRL E&M	總經理-高速鐵路機電工程
General Manager – Projects Management Office	總經理-工程管理辦公室
Head of Project Engineering	工程技術總管
Head of Property Project	物業工程主管
Financial Controller – Projects	副總經理-財務控制
Chief Programming Engineer	總策劃工程師

MTR Corporation Limited
香港鐵路有限公司
www.mtr.com.hk



Direct Line : (852) 2993 3551
Fax : (852) 2993 3379

February 5, 2015

Ms Sophie Lau
Clerk to Select Committee
Legislative Council Complex
1 Legislative Council Road
Central
Hong Kong

By hand and by fax (2978 7569)

Dear Ms. Lau

Select Committee to inquire into the Background of and Reasons for the Delay of the Construction of the Hong Kong section of the Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link (“Select Committee”)

Request for information dated 23rd January 2015 – Supply of documentary information by MTR Corporation Limited (“the Corporation”)

We refer to your letter dated 23rd January 2015.

The Corporation is committed to working with the Select Committee in a cooperative manner to enable the Select Committee to perform the functions for which it has been established.

In providing documentary information (and in due course witness evidence) to the Select Committee, the Corporation is bound to take account of the following considerations in particular:

- (i) Contractual obligations – the Corporation has entered into numerous contracts with Government and third parties in relation to the construction of the Express Rail Link. Pursuant to these contracts, the Corporation is bound by certain contractual confidentiality provisions;
- (ii) Commercially sensitive information – certain documentation contains commercially sensitive information, the disclosure of which may prejudice the Corporation’s and Government’s legal and commercial position vis-a-vis third parties, in particular contractors working on the project;
- (iii) Legal and regulatory obligations – as a listed company, the Corporation is subject to obligations concerning the disclosure of information under the Rules Governing the Listing of Securities on the Stock Exchange of Hong Kong Limited and the Securities and Futures Ordinance.

The Corporation notes the procedure established by the Select Committee for the handling of material provided to it, in particular information or documents classified as confidential under paragraphs 21 and 22 of the Practice and Procedure of the Select Committee



Direct Line : (852) 2993 3551
Fax : (852) 2993 3379

- 2 -

(Appendix to LC Paper No. CB(4)216/14-15(01)) ("the Practice and Procedure") . The Corporation intends to rely on the protection afforded by the Practice and Procedure in so far as may be appropriate in all the circumstances.

The Corporation anticipates that there may be certain information or documents requested by the Select Committee during the course of its inquiry in respect of which, owing to particular confidentiality or commercial sensitivity concerns, it may be necessary for the Corporation to request that such information or documents should not be disclosed to the public and should be kept under strict control in a designated location (such as a room in the Legislative Council Building) and not removed from that room or photocopied. We understand that such practices were adopted by the Select Committee on Building Problems of Public Housing Units which operated between 2001 and 2004. The consent of the Select Committee to this treatment will then be required before the relevant information or documents may be disclosed.

The Corporation would like to assure the Select Committee that this approach is only intended to be adopted in circumstances where the Corporation considers that the interests, rights and obligations of itself, the Government or relevant third parties will be materially affected in the event of public disclosure of particular information or documents, primarily taking into account the considerations outlined at (i) to (iii) above.

The Corporation also reserves the right to redact information from any documents supplied to the Select Committee, whether on an open or confidential basis, based upon the same considerations.

We look forward to receiving the Select Committee's comments, if any.
The contents of this letter and any subsequent correspondence concerning the same subject-matter are confidential and shall not be disclosed to any third party.

Yours sincerely
For and on behalf of MTR Corporation Limited

A handwritten signature in black ink that reads "Gill Meller". The signature is written in a cursive style.

Gill Meller
Legal Director & Secretary

feb05.ltr1.15.doc

MTR Corporation Limited
香港鐵路有限公司
www.mtr.com.hk



Direct Line : (852) 2993 3551
Fax : (852) 2993 3379

February 12, 2015

Ms Sophie Lau
Clerk to Select Committee
Legislative Council Complex
1 Legislative Council Road
Central
Hong Kong

By hand and by e-mail (ssylau@legco.gov.hk)

Dear Ms. Lau

Select Committee to inquire into the Background of and Reasons for the Delay of the Construction of the Hong Kong section of the Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link ("Select Committee")
Request for information

We write further to your letter dated 23rd January 2015 and our letter dated 5th February 2015. The responses in the lettered paragraphs below relate to the requests contained in the equivalent paragraphs in the Appendix to your letter dated 23rd January 2015.

- (a) The Corporation is currently considering the Select Committee's request.
- (b) No formal minutes of the 17th April 2013 workshop were taken by the Corporation.
- (c) No contemporaneous written records of this meeting were prepared by the Corporation.
- (d) No recording or contemporaneous written records of this conversation were prepared by the Corporation.
- (e) Extracts from the relevant works contracts and supplemental agreements, where applicable, will be provided if the Select Committee agree to keep the documents and their contents confidential upon the following terms:
 - (i) The documents may be reviewed by members of the Select Committee for the purpose of obtaining information relevant to its major areas of study.
 - (ii) Members of the Select Committee may discuss or enter into written communications with each other concerning the documents, and may make notes of their contents, provided that all such discussions, communications and notes are made on a confidential basis and not disclosed to any third party.
 - (iii) The documents and their contents must be kept secure in a designated location within the Legislative Council Building and not removed from that location, photocopied nor disclosed to any third party.



Direct Line : (852) 2993 3551
Fax : (852) 2993 3379

- 2 -

- (iv) The documents and their contents may only be used in closed hearings only, and may not be referred to by members of the Select Committee during the questioning of witnesses in open hearings or in its report, except with the Corporation's prior written consent. In this regard, the Corporation intends to work constructively with the Select Committee to ensure that its consent will only be withheld in circumstances where the interests, rights and obligations of the Corporation, the Government or relevant third parties, taking into account the considerations referred to in our letter dated 5th February 2015, would be materially affected.

Kindly note that the documents concerned were prepared only in English and that certain financial information contained in them and not relevant to the request will be redacted.

We look forward to receiving the Select Committee's reply to the above.

Yours sincerely
For and on behalf of MTR Corporation Limited

A handwritten signature in black ink that reads "Gill Meller". The signature is written in a cursive style with a small flourish at the end.

Gill Meller
Legal Director & Secretary

Feb12.15.ltr1.doc

政府總部
運輸及房屋局
運輸科



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch

香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼

East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref. THB(T)1/16/581/99

電話 Tel.: 3509 8163

來函檔號 Your Ref.

傳真 Fax : 2136 8016

香港立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
專責委員會秘書
劉素儀女士

(傳真號碼： 2978 7569)

劉女士：

**調查廣深港高速鐵路香港段建造工程延誤的
背景及原委專責委員會(「專責委員會」)**

要求提供資料

感謝 貴處於 2015 年 3 月 3 日致函運輸及房屋局，要求我們提供 貴處 2015 年 1 月 23 日來函的附錄中項目(a)及(c)的資料。項目(a)是關於政府與香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)簽訂的兩份委託協議。項目(c)是關於路政署和港鐵公司自 2010 年 1 月至 2014 年 4 月向運輸及房屋局就廣深港高速鐵路香港段(下稱「高鐵香港段」)工程進度而提交的報告。正如我們 2015 年 2 月 18 日的信函所述，項目(c)包括由港鐵公司向項目監管委員會(由路政署署長主持並有一名運輸及房屋局的代表出席)提交的報告(下稱「監委會報告」)，以及由路政署為與運輸及房屋局局長舉行的部門首長會議而提交的簡介資料(下稱「首長會議簡介資料」)。

我們注意到 貴處 2015 年 3 月 3 日的來函表示，專責委員會已於其 2015 年 2 月 26 日的會議，就我們 2015 年 2 月 18 日的信函作出考慮。我們得悉，縱然專責委員會明白我們有關機密及商業敏感資料的關注，專責委員會認為與運輸及房屋局訂下協議，並以這協議作為向專責委員會提供文件的前設條件，並不恰當。我們亦注意到，按照專責委員會的工作方式和程序，專責委員會在未就運輸及房屋局所提供的任何文件是否列作機密作出決定前，並不會向傳媒或公眾提供該等文件，亦不會將該等文件上載至立法會的網頁；而且，運輸及房屋局將會獲機會就要求將該等文件列作機密一事，向委員會作出解釋。

首先，我們希望重申，政府在可行的情況下，會盡力配合專責委員會的工作。因此，我們願意在作出少量遮蓋的情況下，向專責委員會提供所要求的資料。然而，由於我們在 2015 年 2 月 18 日的信函中所闡述的原因(並將於下文再作闡述)，我們只能在專責委員會同意將資料列作機密於閉門研訊中使用的情況下，提供資料。

專責委員會要求提供的資料包含機密/商業敏感資料。在考慮是否提供該等資料時，政府有責任在配合專責委員會的工作和保障公眾利益之間取得平衡，這包括保留政府在日後任何申索中的權利。兩份委託協議屬合約雙方(即政府和港鐵公司)的文件，而當中涉及敏感的商業資料。事實上，在政府向立法會鐵路事宜小組提供的文件(立法會 CB(1)1328/13-14(03)號文件)中，政府已撮要簡述了委託協議下的責任。向公眾披露兩份委託協議、及/或就當中個別的條文於專責委員會的公開會議上討論，或會妨礙政府有效地管理依然生效中的兩份委託協議，令政府在談判/解決現時和日後的申索時處於不利的位置，以及可能損害政府就日後項目的類近協議的談判的立場，繼而影響政府的競爭力和財務情況，最終損害公眾利益。因此，政府需要將兩份委託協議列作機密。我們曾徵詢港鐵公司的意見，港鐵公司亦認同我們的意見，即只有在專責委員會同意將兩份委託協議列作機密於閉門研訊中使用的情況下，才可提供兩份委託協議予專責委員會。

若專責委員會同意把兩份委託協議列作機密文件，並只於閉門研訊中使用，我們會與專責委員會秘書商討安排如何提供文件。

就 貴處 2015 年 1 月 23 日來函的附錄的項目(c)，我們希望專責委員會理解，監委會報告詳述如何管理每份高鐵香港段項目的合約。該些詳情須列作機密，否則或會影響政府和港鐵公司處理現時及任何將來來自或涉及承建商的申索。因此，我們要求將這些資料列作機密於閉門研訊中使用。監委會報告已存放於港鐵檔案室，若專責委員會同意將資料列作機密於閉門研訊中使用，我們預備提供副本予專責委員會，該版本跟現存放於港鐵檔案室的版本一樣，即涉及商業敏感的部份已被遮蓋。

至於首長會議簡介資料，希望專責委員會明白該些資料屬政府機密內部記錄，當中包含與評估和調查申索相關的討論。披露該些資料或會令政府在申索的談判/解決申索時處於不利位置。經平衡不同的公眾利益，包括配合專責委員會的工作以及保障政府在日後申索中的權利，我們(在 2015 年 2 月 18 日的信函中)提出，若專責委員會同意將資料列作機密於閉門研訊中作為專委委員會委員的參考，我們會向專責委員會提供一份要點

我們希望強調，政府會致力配合專責委員會的工作。然而，由於公眾利益攸關，我們需要維護資料的保密。我們期待收到專責委員會正面的回應。若得到專責委員會確認，我們會盡快向專責委員會提供文件。

運輸及房屋局局長

(王明慧女士



代行)

2015 年 3 月 17 日

副本致：
路政署署長

政府總部
運輸及房屋局

運輸科

香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch

East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

電話 Tel: 3509 8177

傳真 Fax: 2136 8016

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處秘書長
(經辦人：劉素儀女士)

劉女士：

調查廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」）
建造工程延誤的背景及原委專責委員會（「專責委員會」）

委託協議

貴處曾於 2015 年 1 月 23 日及 3 月 3 日致函運輸及房屋局局長，
要求我們提供以下文件：

- (i) 政府與香港鐵路有限公司（「港鐵公司」）於 2008 年 11 月 24 日及 2010 年 1 月 26 日簽訂的兩份委託協議；
- (ii) 港鐵公司向項目監管委員會提交的進度報告；以及
- (iii) 路政署於部門首長會議上向運輸及房屋局提供的簡介資料。

鑑於政府和港鐵公司於 2015 年 11 月 30 日向公眾交代高鐵香港段的最新造價和工程進展時，已披露了相當部分的委託協議內容，我們經詳細考慮並與港鐵公司商討後，決定向專責委員會提供兩份委託協議的副本（請見附件），以供參閱。

至於港鐵公司向項目監管委員會（「監委會」）提交的進度報告，由於份屬機密並涉及敏感商業資料，我們認為把有關報告作遮蓋處理後，以機密形式提供專責委員會於閉門研訊中省覽是恰當

的做法。另外，由於部門首長會議的簡介資料屬政府機密內部記錄，我們亦建議以機密形式提供相關資料的要點予專責委員會於閉門研訊中省覽。

如專責委員會同意我們建議的安排，我們會另行向專責委員會以上述方式提供有關資料。

運輸及房屋局局長

(陳可舒



代行)

二零一六年一月四日

附件

副本抄送： 路政署署長
港鐵公司主席
港鐵公司行政總裁

註：基於環保理由，有關的附件只提供電子複本。

MTR Corporation Limited
香港鐵路有限公司
www.mtr.com.hk



Your Ref.: CB4/SC/13

16 October 2015

Legislative Council
Legislative Council Complex,
1 Legislative Council Road,
Central,
Hong Kong

By Email (ssylau@legco.gov.hk)
and By Hand

Attention: Ms. Sophie Lau
Clerk to Select Committee

Dear Ms. Lau,

**Select Committee Inquiry - Construction of
the Hong Kong section of the Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong
Express Rail Link ("XRL")**

I refer to your letter of 4 August 2015 inviting our Chairman, Dr. Raymond Ch'ien, to attend a hearing of the Select Committee on 16 November 2015.

I regret to inform you that Dr. Ch'ien is not able to attend the Select Committee hearing on 16 November 2015 due to an important engagement outside of Hong Kong requiring his presence.

As Dr. Ch'ien will be travelling most of the time in the remainder of the year, he would like to offer to provide answers in writing to questions that the Select Committee members may have for him regarding the background of and reasons for the delay of the construction of the XRL.

Dr. Ch'ien would like to apologize for any inconvenience caused.

Yours sincerely,

A handwritten signature in black ink that reads "Gillian Meller". The signature is written in a cursive style with a period at the end.

Gillian Meller
Legal Director and Secretary

MTR Corporation Limited
香港鐵路有限公司
www.mtr.com.hk



Your Ref.: CB4/SC/13

21 December 2015

Legislative Council
Legislative Council Complex,
1 Legislative Council Road,
Central,
Hong Kong

By Email (ssylau@legco.gov.hk)
and By Hand

Attention: The Hon. Martin Liao
Chairman of Select Committee

Dear Mr. Liao,

**Select Committee Inquiry - Construction of
the Hong Kong section of the Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong
Express Rail Link ("XRL")**

I refer to your letter of 9 December 2015 addressed to our Chairman, Dr. Raymond Ch'ien.

An account of the Board's involvement in the XRL Project has been detailed in the Corporation's First Independent Board Committee Report, and the Corporation's Chief Executive Officer and Projects Director (both Directors of the Board) have already attended hearings of the Select Committee to give evidence. We believe there is nothing we can add to the investigation of the Select Committee in so far as the Board's involvement in the Project is concerned.

We therefore regret to inform you that we make no nomination of a Director to attend a Select Committee's hearing in January 2016.

Yours sincerely,

A handwritten signature in blue ink that reads "Gillian Meller".

Gillian Meller
Legal Director and Secretary

By Fax: 2543 9197

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港添馬添美道2號
政府總部東翼



**Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat**

Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref.: THB(T)CR 10/1/16/581/99
來函檔號 Your Ref.: CB4/SC/13

電話 Tel: 3509 8173
傳真 Fax: 2136 8016

Ms. Sophie LAU
Clerk to Select Committee
Legislative Council Secretariat
Legislative Council Complex
1 Legislative Council Road
Central, Hong Kong

8 January 2016

Dear Ms. LAU,

**Select Committee to Inquire into the Background of and Reasons for the Delay of
the Construction of the Hong Kong section of the
Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link (“Select Committee”)**

I refer to your invitation to former Secretary for Transport and Housing, Ms. Eva Cheng, to attend the hearing on 21 January 2016 from 8:30 am to around 10:00 am to give evidence on the matters relating to the background of and reasons for the delay of the construction of the Hong Kong section of the Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link. We have informed Ms. Cheng of the Select Committee’s invitation. She asked us to thank the Select Committee for the invitation and advise that unfortunately she would be out of town on 21 January 2016.

On the method for communication between Ms. Cheng and the Select Committee, Ms. Cheng advises that she prefers such communication to be made through this Bureau as she would always be out of town and would have difficulty in accessing emails whilst travelling.

Yours sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Chris NG'.

(Chris NG)

for Secretary for Transport and Housing

**調查廣深港高速鐵路香港段建造工程延誤的背景及原委
專責委員會
曾出席研訊的證人名單**

<u>研訊日期</u>	<u>證人姓名</u>
2015年3月24日	路政署署長 劉家強先生
2015年4月21日	路政署署長 劉家強先生
2015年4月28日	運輸及房屋局副局長 邱誠武先生
2015年5月26日	運輸及房屋局常任秘書長(運輸) 黎以德先生
2015年6月2日	前路政署署長 韋志成先生
2015年7月15日	香港鐵路有限公司 行政總裁 梁國權先生
2015年10月20日	路政署鐵路拓展處處長 陳志恩先生
	路政署鐵路拓展處副處長2 譚漢財先生
2015年11月3日	香港鐵路有限公司 行政總裁 梁國權先生

研訊日期

證人姓名

2015年11月10日

嘉科工程顧問有限公司
項目總監
Anthony J W KING 先生

嘉科工程顧問有限公司
項目經理
吳兆祺先生

2015年12月15日

香港鐵路有限公司
工程總監
黃唯銘博士

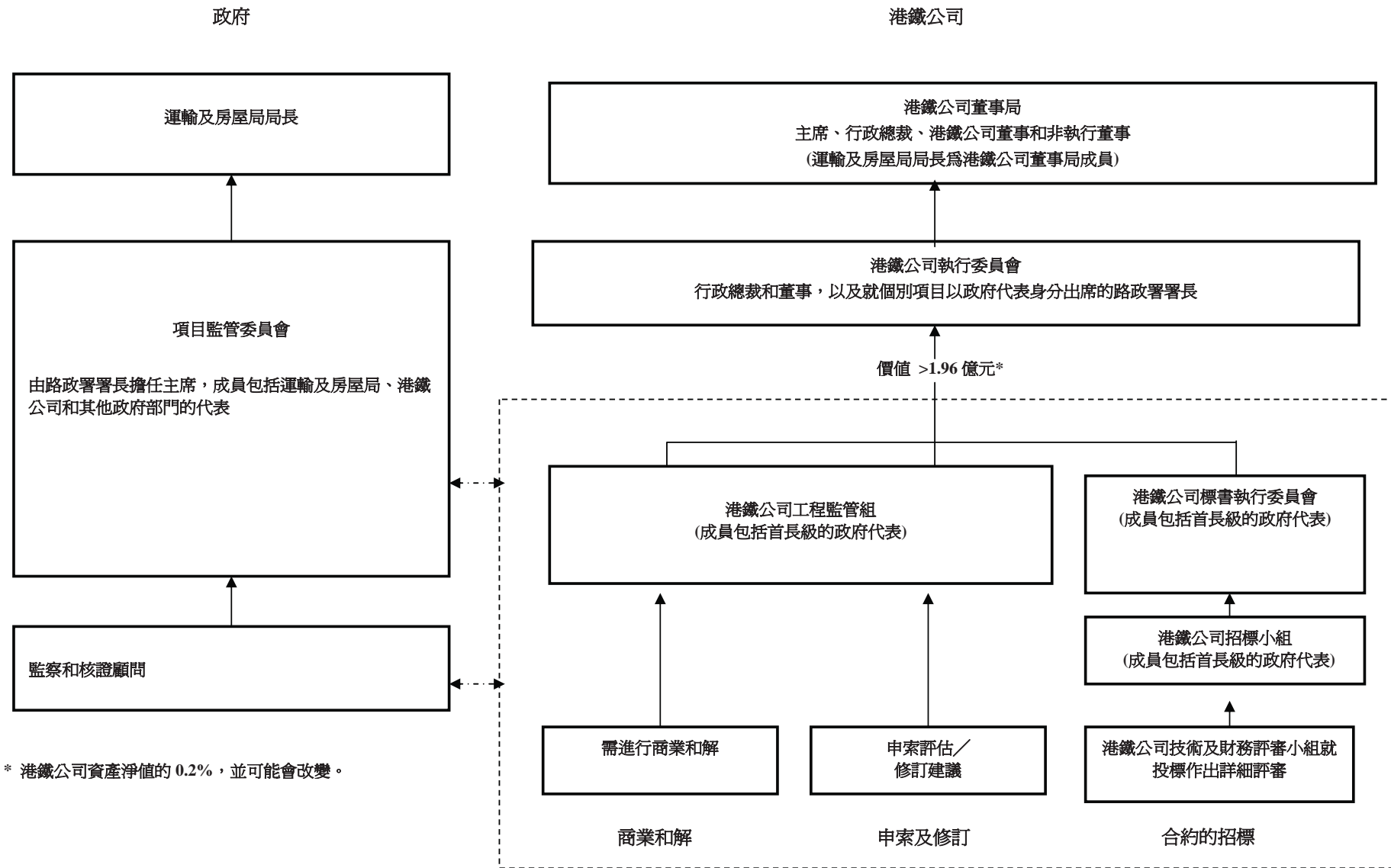
香港鐵路有限公司
項目經理 —— 技術支援
盧家榮先生

2015年12月21日

運輸及房屋局局長
張炳良教授

註：上述職銜為各證人在出席專責委員會研訊時所擔任的職位。

政府為高鐵項目香港段建造工程而設的
監察機制流程圖



* 港鐵公司資產淨值的 0.2%，並可能會改變。

資料來源：截至2010年6月30日止的首份半年度報告[立法會CB(1)2290/09-10(01)號文件](附件3)

**項目監管委員會、項目統籌會議和合約檢討會議的
成員名單及職權範圍**

	成員	職權範圍
項目監管委員會 ¹	<p><u>主席</u> 路政署署長</p> <p><u>成員</u> 運輸及房屋局 - 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1 或代表</p> <p>路政署鐵路拓展處 - 鐵路拓展處處長 - 鐵路拓展處副處長2 - 總工程師／鐵路拓展2-3</p> <p>香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司") - 工程總監 - 總經理 — 高速鐵路 - 總經理 — 高速鐵路土木工程建造 - 策劃經理 — 高速鐵路</p> <p><u>特別成員</u> 其他相關政府部門代表(按需要而定)</p> <p><u>秘書</u> 路政署鐵路拓展處高級工程師／廣深港高速(3)</p>	<p>(a) 審查項目進度及工程計劃，包括設計、建造及試行運作；</p> <p>(b) 審查整體項目開支及現金流，包括工程項目總額；</p> <p>(c) 檢討項目採購活動；</p> <p>(d) 監察招標後的成本控制；</p> <p>(e) 監察合約申索調解及建議的商業和解等方面工作；及</p> <p>(f) 討論任何與項目相關的主要事宜。</p>
項目統籌會議 ^{1, 2}	<p>項目統籌會議沒有"成員"及"職權範圍"，開始時是在2007年年底以非正式工作小組會議形式進行。路政署一名助理署長級人員，每月均與港鐵公司的總經理和項目經理舉行項目統籌會議，監察推展該工程項目的各項工作，當中包括(但不限於)適時完成與土地相關的工作，調解第三方訴求，處理在設計、建造和環境方面對該工程項目的進度和時間表或有潛在影響的事宜，以及與其他項目的銜接事宜等。</p>	
合約檢討會議 ³	<p>路政署一名總工程師級別的人員，每月均與港鐵公司的工地督導人員就主要的土木及機電工程舉行合約檢討會議。如果港鐵公司的承建商出現施工滯後，港鐵公司要在合約檢討會議上匯報正在研究的措施以減少滯後。</p>	

¹ 資料來源：路政署於2015年2月18日致專責委員會秘書的函件。

² 路政署署長劉家強先生的陳述書，第26段。

³ 路政署署長劉家強先生的陳述書，第27段。

香港鐵路有限公司項目監控小組的成員名單及職權範圍

成員	職權範圍
<p><u>主席</u> 工程總監或一位執行委員會成員</p> <p><u>成員</u> 車務總監 總經理 — 採購及合約 總經理 — 西港島線／南港島線 總經理 — 高速鐵路 總經理 — 高速鐵路隧道 總經理 — 高速鐵路車站 總經理 — 沙中線 總經理 — 觀塘線延線 總經理 — 工程管理 工程技術總管 首席土木建造工程師 物業工程主管 財務總監 — 工程</p> <p><u>秘書</u> 經理 — 項目秘書處</p> <p><u>列席</u> 採購與合約經理 — 香港工程(土木) 採購與合約經理 — 香港工程(機電) 總建築師 總機電工程師 總土木及規劃工程師 經理 — 估算、成本控制及物流 工程總監技術助理 鐵路拓展處和路政署的代表</p>	<p>(a) 在執行委員會授權下監控所有新項目(不包括香港以外)的成本，以確保項目按時和在預算範圍內完成，並達到認可的質量；</p> <p>(b) 審查、認同或以其他方式審閱文件，更改表格及F1表格，確保能對合約價值超過1,000萬港元的個別顧問合約和超過2,000萬港元的其他支出(個別合約和採購訂單)作出適時決策；</p> <p>(c) 審查和批准項目採購(合約)的策略；</p> <p>(d) 審查和批准項目計劃及其任何修訂；</p> <p>(e) 每月召開會議： - 審查、批准或以其他方式審閱每月費用報告，包括經常性支出，目前承擔開支，以及預測整個項目的資本成本和資訊並提交執行委員會； - 當成本增加趨勢變得不可接受時，修改和向執行委員會提出緩減建議供其考慮；及 - 檢討財政總監就整個項目成本提交的預算，並向執行委員會提出適當的建議，及</p> <p>(f) 收取項目風險總結報告，並檢討新項目的重大項目風險走勢。</p>

項目監控小組是香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")一個內部工作小組，項目監控小組會議每星期舉行。路政署有其代表出席項目監控小組會議。港鐵公司項目管理團隊和工程處的部分成員也需要出席項目監控小組的會議。

資料來源：獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告，第3.2至3.4段。

電郵及郵遞

MV2

參考編號：G3232/11/1814

中華人民共和國香港特別行政區立法會
立法會綜合大樓
立法會道 1 號
中區
香港

敬啟者：劉素儀女士（專責委員會秘書）

**調查廣深港高速鐵路
香港段建造工程延誤的背景 及
原委專責委員會要求提供補充文件**

我們就閣下 2015 年 11 月 13 日關於上述事項的信函(參考編號：CB7/SC/13)之附件中提出的 3 個問題所 要求提交的補充資料，回應如下：

問題 (a)

Anthony J W KING 先生與吳兆祺先生在 2015 年 11 月 10 日研訊時共同提交的書面陳述書(下稱“書面陳述書”之第 92 段中提到：嘉科工程顧問有限公司(下稱“嘉科”)在 2012 年 3 月向路政署提交的每月進度報告中，強烈建議香港鐵路有限公司(下稱“港鐵”)立即對工程總時間表及當前整個項目的延誤情況進行全面的檢討“，請提供下列資料文件：

- (i) 截至 2014 年 4 月中，嘉科通過路政署向港鐵要求(包括口頭及書面)提供工程總時間表的次數及相關日期，路政署的回應或跟進行動(如有)及日期。
1. 嘉科於 2011 年 4 月至 2014 年 4 月期間，通過向路政署提交的每月進度報告，至少 17 次建議港鐵提交或更新工程總時間表。在此期間，嘉科也對一些與工程總時間表相關的事項，包括路軌相關鋪設計劃(TRIP)及測試及試行運作計劃(T&C)提出了一些意見。
 2. 嘉科在向路政署提交的“未解決事項列表”中也提出了與工程計劃相關的事項。我們定期對這些“未解決事項列表”進行更新并提交路政署。路政署會將這些事項列表轉交港鐵，並要求港鐵對嘉科提出的意見或建議進行

回應，其中包括對工程總時間表的更新。路政署也會要求嘉科審查港鐵的回應，如有需要，會要求嘉科做進一步的監察及核證。

3. 嘉科於 2011 年 8 月發出“請求提供文件”後，通過路政署收到港鐵公司一份名為“港鐵公司高鐵項目工程總時間表(2011 年 7 月版)。嘉科對這份工程總時間表進行了審查。嘉科在審查該工程時間表後提出了 16 條意見，其中包括該工程時間表不是一個綜合及協調的時間表，而只是將各個土木工程及機電工程合約的時間表進行了匯總。
4. 嘉科於 2013 年 4 月通過“請求提供文件”的形式要求港鐵提供與工程總時間表有關的 3 個工程計劃。港鐵公司的回應是，由於工程總時間表尚未最後完成，不適宜提供這些工程計劃。
5. 嘉科也會在向項目監管委員會(PSC)的每月例會提交的簡報中提出類似與每月進度報告中所提出的意見。
6. 根據嘉科在參加每月工程進度會議中，在與路政署討論工程進度及相關情況時，所收到的回應是路政署在與港鐵公司討論時，已經考慮了嘉科的有關關注。

(ii) 請說明嘉科是否認為上述建議屬於港鐵需回應的重要事項，如是，請提供港鐵對這些建議的回應及回應的詳情(如有)。

1. 獨立專家小組在 2014 年 12 月報告的第 7.6 段中建議，港鐵應該制定及備存綜合工程總綱計劃。該報告也闡述了如何使用這份綜合總綱計劃及向政府報告的細節。據此，嘉科認為這是一個重要事項。
2. 港鐵於 2011 年 8 月提交了一份工程總時間表供嘉科審查。審查結果已在上面第(i)3 項中報告過。在進行工程進度審核時，港鐵也將這份工程總時間表納入審核。在審核期間，嘉科與港鐵討論了該工程總時間表，但是，在討論結束後，嘉科未能獲得該工程時間表的副本。
3. 港鐵持續報告已完成工程的比例，但并未參考工程總時間表中的關鍵路徑。港鐵的報告途徑有：
 - a. 報告；
 - b. 對“未解決事項列表”的回應；
 - c. 在 2013 年之前對審核的意見。

港鐵認為這些延誤是可以通過“延誤補救方案”追回進度的。

問題 (b)

Anthony J W KING 先生在研訊時引述“書面陳述書”之第 51 段中提到的, 除了別的事項之外, 嘉科在每次工地視察之前, 都會提出希望進行視察的某些工程的工地或活動, 並會提出希望視察及檢查的具體工地記錄。請提供嘉科在每次工地視察時所觀察到的具體工程及活動情況, 并提供嘉科在每次工地視察時的觀察到的情況及意見匯總表, 以及路政署所採取的跟進行動 (如有)。

1. 截至 2014 年 4 月, 嘉科聯同路政署一起對高鐵項目各個工地共進行了 611 次實地視察。截至 2014 年 4 月的工地視察行程表詳見附件。
2. 在制定每月工地視察計劃時, 嘉科都會與港鐵的有關工程合約項目團隊進行口頭溝通。嘉科會向港鐵建議嘉科及路政署所希望視察的工地及工程項目并會討論這些工地或工程項目是否具備視察條件。這種工地視察的形式通常是先由港鐵的合約管理團隊報告該工地及工程項目的情況, 然後一起對該工地的特定區域進行實地視察。在工地視察中我們會與港鐵有關人員進行溝通與互動, 實地觀察工地活動, 驗證港鐵所報告的情況, 這樣可以對工程中發現的問題有更好的了解。
3. 嘉科向路政署提交的報告是根據事實及實地視察的結果來支持從其他來源獲得的資料。

問題 (c)

嘉科在 2010 年 1 月 12 日的一封信函中通知路政署, 根據嘉科對顧問合約編號 C801 “西九龍總站土木與結構工程方案設計報告-岩土工程報告 (成果報告編號第 2.4A) 所進行的進一步審查後后提交的審查報告 (編號 G3152/213/069), 發現有 3 個重大觀察需要引起港鐵的盡早關注 (詳見附件)。請說明這 3 個嘉科認為是重大觀察的具體情況, 并澄清是否根據嘉科的意見, 這 3 個觀察事項 及/或 在觀察中提到的其他相關工程是否會導致高鐵項目的延誤。

該審查報告中提到的 3 個觀察事項是根據嘉科對 “西九龍總站土木與結構工程方案設計報告-岩土工程報告” 所做的審查后提出的。這些事項是:

- 在基礎設計中所採用的岩石承載力

“所進行的 4 個試樁結果并不能提供足夠的結論性證據來假設風化程度為 III 級或較佳岩石，及風化程度為 II 級或較佳岩石的設定允許垂直承載力均可以提高 2,500 kPa。因為現行的“基礎作業守則”中給出的設定允許垂直承載力是根據大量的經驗關聯數據分析得出的。有關顧問公司應提供向屋宇署及土力工程署諮詢後得到的該場地的特定允許承載力的證明。”

- 嵌岩隔牆的建造

“該報告建議採用隔牆用作西九龍總站地下結構的臨時及永久性側向承托。也建議隔牆用作支承結構的部分垂直荷載，因此隔牆需支承在岩石上。然而，該報告提出由於岩石承接口的建造困難，建議隔牆不嵌入岩石內。但是，報告并未對所謂的建造困難或對不採用嵌岩隔牆方案進行詳細說明與論證。”

- 基岩中存在結構性斷裂

“該報告提到由於基岩中可能存在結構性斷裂以及深風化情況，因此會導致基礎的支承面深度有較大變化。雖然報告中給出了根據鑽孔資料所推斷的岩頭等高線平面圖，但是，報告并未根據已知的地區基岩斷層情況及維港兩邊的地表特征外推來對場地的結構性斷裂進行解釋與論證。”

港鐵對這些屬於結構設計問題作了回應並解釋會採取進一步行動以確保西九龍總站的結構的完整性。以上三個事項均不屬於影響工程進度的事項。

我們希望上述資料及回應可以澄清閣下的問題。如需其他資料，請隨時與我們聯絡。

此致

嘉科工程顧問有限公司



項目經理吳兆祺謹啟

二零一五年十二月二十三日

附件：截至 2014 年 4 月的工地視察行程表

Site Visits Schedule from January 2011 - April 2014

	802	803A	803B	803C	803D	805	810A	810B	811A	811B	816A	816B	816C	816D	820	821	821 Shek Yam	822	822 Shing Mun	822 Pat Heung	823A	823B	824	825	826	826 Huangang Park	830	830 Nam Cheong	841A	845	856	847	849	Total Visited			
Jan-11	✓	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓					✓	✓		✓			✓	✓	✓	✓	✓												
Feb-11	✓	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓					✓	✓		✓			✓	✓	✓	✓	✓												
Mar-11																																					
Apr-11	✓	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓					✓	✓		✓			✓	✓	✓	✓	✓												
May-11	✓	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓					✓	✓		✓			✓	✓	✓	✓	✓												
Jun-11	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											
Jul-11	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											
Aug-11	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓										
Sep-11	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓										
Oct-11	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓										
Nov-11	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓										
Dec-11	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓										
Jan-12	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											
Feb-12	✓						✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											
Mar-12	✓						✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											
Apr-12	✓						✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											
May-12	✓						✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											
Jun-12	✓						✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											
Jul-12	✓						✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											
Aug-12	✓						✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											
Sep-12	✓						✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											
Oct-12	✓						✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											
Nov-12	✓						✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											
Dec-12	✓						✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											
Jan-13	✓						✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											
Feb-13	✓						✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											
Mar-13	✓						✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											
Apr-13	✓						✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											
May-13	✓						✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											
Jun-13	✓						✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											
Jul-13	✓						✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											
Aug-13	✓						✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											
Sep-13	✓						✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											
Oct-13	✓						✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											
Nov-13	✓						✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											
Dec-13	✓						✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											
Jan-14	✓						✓	✓	✓	✓		✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											
Feb-14	✓						✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											
Mar-14	✓						✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											
Apr-14	✓						✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											
No. of Visit	39	12	12	12	12	39	27	36	39	39	2	2	2	2	39	5	34	6	33	34	40	40	39	39	11	1	7	1	1	2	2	2	1	1	Total Visited 611		



HIGHWAYS DEPARTMENT

5TH FLOOR, HO MAN TIN GOVERNMENT OFFICES,
88 CHUNG HAU STREET, HOMANTIN, KOWLOON, HONG KONG.
WEB SITE : <http://www.hyd.gov.hk>

路政署

香港九龍何文田忠孝街88號
何文田政府合署五樓
網址 : <http://www.hyd.gov.hk>

Your Ref. 來函檔號： CB4/SC/13
Our Ref. 本署檔號： () in HyD CR 9/27
Telephone 電話： 2762 3800
Fax 圖文傳真： 2714 5216

傳真號碼： 2543 9197

香港立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
專責委員會秘書
劉素儀女士

劉女士：

**調查廣深港高速鐵路香港段建造工程延誤的
背景及原委專責委員會(「專責委員會」)
要求提供資料**

感謝 貴處於2015年5月4日的信函。我現回覆如下。

- (a) 根據路政署署長劉家強先生在2015年3月24日公開研訊中所作證供，就廣深港高速鐵路(下稱"高鐵")香港段項目而言，如監察和核證顧問(下稱"監核顧問")對於施工進度或追回進度措施的成效提出質疑，路政署會向香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")反映監核顧問的質疑，並要求港鐵公司作出回應。如港鐵公司的回應未能令監核顧問滿意，路政署會把監核顧問提出質疑的相關事項記錄在"關注表"內。請提供該等相關事項的細節及該份"關注表"副本。

我們相信 貴處在信函中所提及的「關注表」是指我們的「議題表」。監核顧問每月從進行檢視各類相關文件、巡視工地及審計的相關監察和核證工作過程中所察覺的關注事項，會記錄在「議題表」上，而路政署在檢閱監核顧問提交的「議題表」後，會轉交給港鐵公司作回應。路政署及監核顧問透過多重監察機制及與港鐵公司的定期會議檢閱港鐵公司的回覆及跟進有關事項，直至港鐵公司提供完滿答覆為止。通過上述安排，政府在一些主要及重大的議題上包括工程進度、技術、安全及質量等事宜能適時與港鐵公司溝通並採取所需的跟進工作。

由於「議題表」的部分內容包含商業敏感資料，透露有關資料或會影響政府與承建商談判/解決申索時處於不利位置，在保障公眾利益、包括配合專責委員會的工作和保留政府在日後申索中的權利之間取得平衡，我們現提供從「議題表」上抽出部分監核顧問提出的意見及港鐵公司的回覆供委員參考(於附件一)(只供英文版)。



ISO 9001:2008
Certificate No.: CC 1661



ISO 14001:2004
Certificate No.: CC 2834

- (b) 就項目監管委員會在2010年1月至2014年4月期間舉行的44次會議，列出運輸及房屋局未有代表出席的會議的日期。

由2010年1月至2014年4月期間舉行的44次項目監管委員會的會議中，運輸及房屋局的代表未有出席分別在2010年11月26日及2014年4月2日舉行的第9次及第44次的會議。

- (c) 在高鐵香港段項目所有地盤展開土木工程之前，路政署曾否審慎檢視承建商進行的地盤勘測的質素。如有，提供有關檢視的詳情；如否，解釋原因為何。

路政署委任監核顧問為高鐵工程在設計及地盤勘測階段時進行監察和核證工作。根據顧問的工作範圍摘要，監核顧問需要評估完成的地盤勘測及岩土報告。該顧問工作由2009年6月展開，監核顧問已檢視由港鐵公司提交的相關岩土工程報告及岩土基線報告。

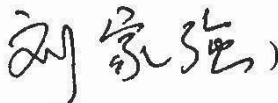
由於監核顧問提出的意見及港鐵公司的回覆可能包含商業敏感資料，透露有關資料或會影響政府與承建商談判/解決申索時處於不利位置，在保障公眾利益、包括配合專責委員會的工作和保留政府在日後申索中的權利之間取得平衡，我們現提供監核顧問就檢視岩土報告所提出的意見的覆蓋信函供委員參考(於附件二)(只供英文版)。

按港鐵公司2014年7月發表的獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告第4.11段，獨立董事委員會知悉西九龍總站北一帶根據地盤勘測工程需挖掘的基岩數量。預期挖掘工程在技術上不會特別困難，但挖掘該數量的基岩仍然需時。

最後，我們想藉此機會更正一項排字上的錯誤，涉及本人於2015年4月10日給 貴處的信函中，關於路政署人員開支的資料如下：

該信函第3段第1句應改為“按2014/15年度水平的薪級中點計算，該專責小組涉及的年度開支約為1千100萬元至1千130萬元。”

路政署署長

(劉家強 )

2015年6月9日

副本傳真

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)3 王明慧 女士
(傳真號碼: 2136 8016)

Annex 1

Sample of issues extracted from the Issue List

Contract	Observations by JCL	Response by MTRCL
824	Injection pressures of over 65 bars are proposed for pre excavation grouting, with Stop criteria set at 65 bars for 5 minutes and / or 3500 litres of grout per 20m long hole. The Specification Clause 3.23.7 limits the maximum grouting pressure for probeholes, to 20 bars. Benefits are claimed from the use of high pressure grouting, which may well be true over the majority of these tunnels, however this may not be the case in the specific vicinities of the Ngau Tam Mei shaft and the WSD Aqueduct Tunnel. This has not been addressed in this Method Statement.	The strategy report provides an overview of the grouting design and methods. More detailed method statements with regards to different sections of the works are/will be prepared. In particular there will be a separate method statement for the work in the vicinity of the WSD Aqueduct tunnel which will specify the stop criteria. The pressures in the area of the WSD aqueduct will be limited to the minimum. The grouting will commence at a lower pressure and only increased if required.
810A	Sections 3 and 4 - Serviceability: In addition to the structural capacity of the supporting elements to the traffic deck (that the report has covered), the serviceability of the deck should also be reviewed. The concern is the apparent localized movement and therefore its implications on the longitudinal alignment of the deck.	The recent daily monitoring records show that there is no significant longitudinal movement of the king posts supporting the deck.
810B	Does the proposed methodology for the construction of the seawater intake and outfall structures and modifications to the sea wall take account of the difference between the seawater level variations and the drawn down water table behind the sea wall? Are groundwater conditions being monitored at this location? What arrangements are proposed to protect the integrity of the sea wall either side of the intake and outfall during the temporary condition?	The envisaged excavation and lateral support system (ELS) has taken into account the difference between the seawater level variations and the drawn down water table behind the seawall. Standpipes and piezometers are in place in the SWIC Main Area to monitor groundwater conditions. More groundwater monitoring points will be installed around the intake / outfall culvert areas and behind the existing seawalls when the relevant site works commence. The details on the protection measures is not available at present as the construction method for the modification of existing seawall is being developed.
810A	Impact assessment: The review seemed to have focused only on the structural capacity (bending moment) of the diaphragm wall. In addition, the contractor should also review the impact of the diaphragm wall works on existing structures and facilities.	The impact of the diaphragm works on existing structures and facilities have been reviewed by the Contractor and will be updated.

List of Abbreviations:

JCL	Jacobs China Limited
MTRCL	MTR Corporation Limited
WSD	Water Supplies Department
SWIC	Sea Water Intake Culvert

Annex 2

JACOBS™

15th Floor, Cornwall House, Taikoo Place
979 King's Road, Quarry Bay
Hong Kong, China
852.2880.9788 Fax 852.2565.5561

12 January 2010

By E-mail and By Post

Highways Department
Railway Development Office
1/F, Homantin Government Offices
88 Chung Hau Street
Homantin
Kowloon

Our Ref: G3152/213/0268

For the attention of Mr. C T Chan

Dear Sirs,

**Agreement No. CE 6/2009 (HY)
XRL - Monitoring and Verification for Design and Site Investigation Phase
Review on Consultancy Agreement No. C801 Civil and Structural Scheme Design
Further review on Geotechnical Engineering Report (Deliverable No. 2.4A)**

We refer to our letter dated 1 December 2009 with our reference no. G3152/213/0199, we are pleased to submit our further review report no. G/3152/213/069 review on Consultancy Agreement No. C801 Civil and Structural Scheme Design Report Geotechnical Engineering Report (Deliverable No. 2.4A) for WKT for your reference. Please note that the MTRCL transmittal number for the report reviewed is quoted in our review report for your ease of reference.

According to our review, we have a number of additional observations made on the review and 3 of them are considered critical which need MTRCL earlier attention. The observations are marked as "Critical" in the remarks column. Therefore, we would recommend to send these observations to MTRCL for their consideration.

Please also note that this letter will supersede our letter dated 11 January 2009 with reference no. G3152/213/0261.

Should you have any queries regarding the submission, please do not hesitate to contact the undersigned.

Yours faithfully
For and on behalf of Jacobs China Limited


William Ng
Project Manager

WN/LSL/LCC/VS/vs

enc

Jacobs China Limited
嘉科工程顧問有限公司

15th Floor, Cornwall House, Taikoo Place, 979 King's Road, Quarry Bay, Hong Kong, China
香港鰂魚涌英皇道979號太古坊康和大廈15樓

\\NFJob\3152_XRL_Monitoring and Verification for Design and SI Phase\Correspondence\Letter\2010012010\0268\Further Review on C801 Civil Scheme Design Report GER ID2.4A.doc

12/01/2010

MTR Corporation Limited
香港鐵路有限公司
www.mtr.com.hk



Your Ref.: CB4/SC/13

21 December 2015

Legislative Council
Legislative Council Complex,
1 Legislative Council Road,
Central,
Hong Kong

By Email (ssylau@legco.gov.hk)
and By Hand

Attention: Ms. Sophie Lau
Clerk to Select Committee

Dear Ms. Lau,

**Select Committee Inquiry - Construction of
the Hong Kong section of the Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong
Express Rail Link**

Request for further information

Thank you for your letter to Mr. Lincoln Leong dated 6 November 2015.

As requested, please find enclosed our reply (in English with Chinese translation) to your questions.

Yours sincerely,

A handwritten signature in blue ink that reads 'Gillian Meller'.

Gillian Meller
Legal Director & Secretary

Encl.

(a) The Hong Kong Section of the Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link (“XRL”) Independent Expert Panel recommends in paragraph 7.6 of its report that the project manager (the Corporation or other entity) should develop and maintain an integrated master programme, covering the whole scope of the project, as a baseline for progress monitoring and reporting. The integrated master programme is to show, inter alia, all significant contracts, interfaces, handovers, contract completions, overall project completion and dates when the railway will enter passenger service.

Please advise whether the Corporation has in its possession or custody or under its control of the above-mentioned integrated master programme for the XRL project; if yes, whether the Corporation has provided the integrated master programme to the Government and/or its Monitoring and Verification (“M&V”) Consultant, and if so, when; if not, whether the Government or its M&V Consultant has requested the Corporation to provide them with the integrated master programme before the setting of the project completion date, and if so, when.

1. The Corporation developed and has maintained an integrated project master programme (“**PMP**”) during the construction phase of the project. The PMP was developed based on summarising individual contractors’ master programmes using P6 Primavera format planning software.
2. The Government’s Monitoring and Verification Consultant, Jacobs (China) Limited (“**Jacobs**”), carried out seven separate audits of the PMP relating to process and technical compliance under the 2nd Entrustment Agreement up to 30 April 2014 (“**PMP audits**”). None of the PMP audits necessitated any follow-up action on the part of the Corporation.
3. A copy of the PMP updated to 31 January 2011 was tabled at the first PMP Audit meeting with Jacobs on 23 February 2011. Updated copies of the PMP were tabled at subsequent PMP Audit meetings with Jacobs on 1 December 2011, 24 August 2012, 27 March 2013 and 25 September 2013.
4. Jacobs requested a copy of the PMP via the Railway Development Office (“**RDO**”) on 11 March 2011. After some consideration and a further verbal request from the RDO in or around August 2011, the Corporation provided a copy of the PMP, updated to July 2011, to the RDO on 24 August 2011.
5. The PMP developed by the Corporation and in place at the time of the announcement of the project delay included elements not materially different from the elements of the master programme referred to at paragraph 7.6 of the IEP Report. All major civil and electrical and mechanical contracts are shown, as are key interfaces and handovers, whole of the works dates for individual contracts, testing and commissioning and operational readiness dates for the overall project, and other significant activities including implementation of temporary traffic management schemes and major utility diversions.

6. The Corporation wishes to reiterate that, together with the use by the Corporation of internationally recognized and effective methodology for forecasting the completion of complex railway projects, including the Track-Related Installation Programme, the Corporation has applied effective approaches for monitoring progress across the multiple contracts under the project in accordance with the Corporation's Project Integrated Management System.

中文譯本

(如中文版本與英文版本之間有任何不一致之處，概以英文版本為準。)

1. 港鐵公司在高鐵項目建造期間制定了綜合項目整體時間表（“PMP”），並不時進行更新。此 PMP 是採用 P6 Primavera 規劃軟件，綜合個別合約承建商之施工時間表而成。
2. 截至 2014 年 4 月 30 日，政府的監察和核證顧問嘉科公司就項目在程序及技術上是否遵照第二份委託協議推行，分別進行了七次審核，均未有需要港鐵公司跟進行動之處。
3. 港鐵公司於 2011 年 2 月 23 日與嘉科公司進行第一次 PMP 審核會議，在會議上展示了更新至 2011 年 1 月 31 日的 PMP 副本。隨後於 2011 年 12 月 1 日、2012 年 8 月 24 日、2013 年 3 月 27 日及 2013 年 9 月 25 日的 PMP 審核會議上，亦展示了更新後的 PMP 副本。
4. 嘉科公司曾於 2011 年 3 月 11 日透過路政署鐵路拓展處（“鐵路拓展處”）要求 PMP 的副本。經過考慮及收到鐵路拓展處於大約 2011 年 8 月進一步的口頭要求後，港鐵公司於 2011 年 8 月 24 日向鐵路拓展處提交了更新至 2011 年 7 月的 PMP 副本。
5. 由港鐵公司制定的 PMP，亦即是去年公佈項目延誤時所使用的 PMP，當中包含的成份與獨立專家小組報告第 7.6 段中所指的總綱計劃相若。在此 PMP 中，所有主要土木工程和機電工程合約均有顯示，關鍵的合約交接、個別合約的完工日期、試運行及項目可準備營運的日期、以及其他重要工程活動包括實施臨時交通管理措施和遷移主要公共管線亦有顯示。
6. 港鐵公司希望重申，結合了國際認可及行之有效的方法（包括使用 Track-Related Installation Programme (TRIP)）預測複雜的鐵路項目之竣工日期，港鐵公司已按其項目綜合管理系統，運用有效的方式監察項目多份合約的進度。

(b) The amount of the resources used, including manpower and money, by the Corporation for conducting the site investigation, in particular the West Kowloon Terminus, for the XRL project.

1. The Corporation has detailed processes in place under its Project Integrated Management System (“**PIMS**”) for the planning and control of Ground Investigation (“**GI**”) works carried out during the design, pre-construction and construction phases of railway development projects.
2. Under the 1st Entrustment Agreement entered into with Government dated 24 November 2008 and in accordance with the PIMS, the Corporation engaged Preliminary and Detailed Design Consultants (“**Design Consultants**”) to collect and study existing GI information at and adjacent to WKT and the alignment of the XRL to the boundary with the Mainland of China.
3. The GI information was obtained from various sources, including the Geotechnical Engineering Office of the Government’s Civil Engineering and Development Department and from the Corporation’s own records. Material which became available subsequently during the design phase was also taken into consideration.
4. The Design Consultants designed GI plans after reviewing the existing GI information. The plans were then reviewed by the Corporation before onward submission to the Buildings Department for approval or information in accordance with statutory requirements.
5. Thereafter the Corporation appointed a third party contractor to perform the GI works (“**GI Contractor**”). These works were supervised by a third party consultant (“**Supervising Consultant**”), again in accordance with statutory requirements. The works included:
 - (i) digging of trial pits and utilities trenches;
 - (ii) vertical and inclined drillholes;
 - (iii) horizontal directional drillholes;
 - (iv) soil and rock laboratory testing;
 - (v) field testing for soil and rock in trial pits and drillholes; and
 - (vi) detection of foundations and other obstructions.
6. All GI works were designed and carried out according to applicable Hong Kong standards, including the Building (Construction) Regulations, Code of Practice for Site Supervision and the Guide to Site Investigation issued by the Geotechnical Engineering Office (also known as Geoguide 2).
7. Based on all existing and project-specific GI results, the Detailed Design Consultants prepared preliminary Geotechnical Engineering Reports among other reports and design recommendations.

8. Once all relevant information had been obtained, the Corporation issued a Geotechnical Baseline Report (“**GBR**”) prepared by the Detailed Design Consultants for each of the main tunnel and WKT civil engineering contracts. The Geotechnical Baselines within the GBR were made available to each contractor tendering for the relevant contracts as a contractual statement of the geotechnical and geological conditions anticipated to be encountered during construction of underground and subsurface works.
9. In particular at WKT, ground investigation was carried out in various stages starting from April 2008, initially by the GI Contractor and then under the foundation works Contracts 803A, B, C and D and Contract 811B.
10. At WKT, information from over 600 drillholes was obtained and samples collected at an average spacing of 14.4 metres, consistent with Government guidelines and representing a closer spacing than the industry norm.
11. The consent of the Government is required to release of information concerning manpower and costs relating to the contracts entered into with the GI Contractor and Supervising Consultant. The Corporation will discuss with the Government accordingly.

中文譯本

(如中文版本與英文版本之間有任何不一致之處，概以英文版本為準。)

1. 港鐵公司的項目綜合管理系統中已有詳細流程，規劃及監控在新鐵路發展項目於設計、施工前及施工階段所進行的土質勘測工作。
2. 根據與政府於 2008 年 11 月 24 日簽訂的第一份委託協議及按照港鐵公司的項目綜合管理系統，港鐵公司委聘了前期及詳細設計顧問（“設計顧問”）收集及研究當時存在於西九龍總站及其附近，以及遠至中國大陸邊界的高鐵香港段沿綫的土質勘測資料。
3. 土質勘測資料是由多方面收集而來，包括土木工程拓展署土力工程處及港鐵公司本身所擁有的紀錄，亦顧及了隨後在設計階段可取得的資料。
4. 設計顧問檢討當時存在的土質勘測資料後設計了土質勘測方案。港鐵公司在審視有關方案後，按照法定要求提交方案予屋宇署審批或參考。
5. 其後，港鐵公司委聘第三方承建商進行土質勘測工作，並按法定要求由第三方顧問監督其工作，這些工作包括：
 - (i) 挖探坑及管線溝槽；
 - (ii) 垂直及傾斜鑽孔；
 - (iii) 水平定向鑽孔；

- (iv) 土壤及岩石的實驗室測試；
 - (v) 探坑及鑽孔土壤和岩石的現場測試；及
 - (vi) 探測地基及地下障礙物。
6. 所有土質勘測工作的設計及執行，都是按適用的香港標準，包括建築物（建造）規例、地盤監督作業守則及由土力工程處所發出之 **Guide to Site Investigation**（亦稱 **Geoguide 2**）。
 7. 根據所有當時存在及特別為項目而做的土質勘測結果，詳細設計顧問撰寫了初步的土力工程報告，以及其他報告和設計建議。
 8. 當取得所有相關資料後，港鐵公司發出由詳細設計顧問為每條主要隧道及西九龍總站土木工程合約而撰寫的土力工程基準報告。該報告內之土力工程基準會給予每個有意就相關合約進行投標的承建商，以作為其中的合約表述有關進行地底及地面建造工程時可能預見的土力工程及地質情況。
 9. 尤其是在西九龍總站，土質勘測自 2008 年分不同階段進行，由土質勘測承建商開始，一直到地基工程的合約 803A、B、C 及 D，以及合約 811B。
 10. 在西九龍總站，通過超過 600 個平均距離 14.4 米的鑽孔所收集到的樣本所取得的資料，符合政府指引，密度亦較業界的慣常距離為高。
 11. 有關與土質勘測承建商及監督顧問合約相關的人力資源及成本資料，需取得政府的同意後才能公開。港鐵公司將就此與政府商議。

(c) Copies of the minutes of a typical meeting of the Project Control Group of the Corporation held before April 2014 and related paper(s) and document(s) showing the implications of the delay recovery measures on costs of the project.

Minutes and papers of the Project Control Group (“PCG”) are confidential documents containing sensitive commercial information. Copies of these documents are available in the Data Room. In response to the Select Committee’s specific request, the Corporation has prepared copies of relevant PCG minutes and papers related to delay recovery measures in the Data Room for reference by members of the Select Committee upon the terms of use of the Data Room. Alternatively, the Corporation is prepared to provide the relevant documents on a confidential basis, i.e. the relevant documents are to be provided in confidence for use by the Select Committee members at closed hearings.

中文譯本

(如中文版本與英文版本之間有任何不一致之處，概以英文版本為準。)

項目監控小組的會議記錄及文件均為載有商業敏感資料的機密文件，這些文件的副本已存放於資料室。為回應專責委員會的具體要求，港鐵公司已於資料室準備了與追回進度措施有關的項目監控小組會議記錄及文件之副本，供專責委員會各委員在遵守使用資料室守則的條款下參閱。港鐵公司亦可在基於保密原則下提供相關文件，即是以保密形式提供相關文件讓專責委員會委員在閉門研訊下使用。

(d) Whether the Corporation has issued any letter, including any warning letter, to any of its contractors from January 2010 to April 2014 reminding them of the need to complete the XRL project according to the completion date provided for in the individual contract.

1. The Corporation has detailed processes in place to monitor and report the progress and quality of railway projects. Project programme and progress of work are in particular covered in regular meetings between representatives of the Corporation and relevant contractors.
2. Weekly site meetings and monthly progress meetings are held between the Corporation and each of the XRL civil works contractors to review programme and progress. The Corporation also writes formally to any contractor as and when necessary to record delaying events, to advise the contractor to comply with its contractual responsibilities and to seek the contractor's proposals to mitigate any delay and to expedite progress.
3. As a responsible project manager, the Corporation has written to our contractors reminding them of the need to complete the XRL project according to the completion date provided for in the individual contracts. Communications between the Corporation and its contractors contain commercially sensitive information. In response to the Select Committee's specific request, the Corporation has made available a number of examples of reminder letters to contractors regarding completion progress in the Data Room for reference by members of the Select Committee upon the terms of use of the Data Room. Alternatively, the Corporation is prepared to provide the relevant documents on a confidential basis, i.e. the relevant documents are to be provided in confidence for use by the Select Committee members at closed hearings.

中文譯本

(如中文版本與英文版本之間有任何不一致之處，概以英文版本為準。)

1. 港鐵公司有詳細的程序以監管及匯報鐵路項目的進度和品質。在港鐵公司與相關承建商之代表進行的定期會議中，都有特別討論項目時間表及工程進度。
2. 港鐵公司與高鐵項目各土木工程承建商於每周的工地會議及每月的工程進度會議中，均會檢視工程時間表及進度。當有需要記錄滯後的情況時，港鐵公司亦會正式致函相關承建商，敦促承建商履行其合約責任，以及要求承建商提交緩解措施以加快進度。
3. 作為負責任的項目管理人，港鐵公司已致函提醒承建商需按個別合約的完工期完成項目。有關港鐵公司與相關承建商之間的通訊包含商業敏感資料。為回應專責委員會之具體要求，港鐵公司已將公司就竣工進度向承建商發

出的提醒函件之一些樣本存放於資料室，供專責委員會各委員在遵守使用資料室守則的條款下參閱。港鐵公司亦可在基於保密原則下提供相關文件，即是以保密形式提供相關文件讓專責委員會委員在閉門研訊下使用。

(e) Whether the Corporation has required the contractor(s) of Contract 823A (Construction of Tse Uk Tsuen to Tai Kong Po Tunnels) to provide floodgate(s) as a flood prevention measure at the work site; if yes, whether the contractor(s) concerned has/have provided the floodgate(s) as required, and how the Corporation monitors whether the contractor(s) has/have fulfilled the requirements.

Flood protection plans for XRL project work sites are constantly revised to suit each particular construction stage. The flood plan at the 823A work site prior to the black rainstorm on the night of 30 March 2014 was implemented accordingly. The principle of the flood plan was to have a surface flood wall built around the cut-and-cover tunnel to channel surface water away from the tunnel. A drainage system and multi-tier flood protection measures are in place within the site boundary and have protected the site during past periods of typhoons and rainstorms. The flood on 30 March 2014 was caused by a collapsed slope, which was built in compliance with government requirements but could not withstand the exceptionally heavy rain, blocking the site drainage system and the resultant flood damaging part of the flood wall in that area, allowing water to enter the tunnel.

中文譯本

(如中文版本與英文版本之間有任何不一致之處，概以英文版本為準。)

高鐵項目工地的防洪計劃會因應個別施工階段而有所修訂。823A 工地的防洪計劃，早於 2014 年 3 月 30 日晚的黑色暴雨前已經實施。防洪計劃的原則是於明挖回填隧道周邊地面建設堤圍，防止洪水流入隧道。工地範圍內設有臨時渠道及多層防洪措施，於過往颱風及暴雨期間亦一直發揮作用。2014 年 3 月 30 日的水浸，因為按相關政府要求建造的斜坡，未能承受異常的暴雨而被沖毀，堵塞工地渠道，而洪水帶來的沉積物亦沖毀附近部分堤圍，從而令雨水流入隧道。

政府總部
運輸及房屋局

運輸科
香港添馬添美道2號
政府總部東翼



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat

Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref. THB(T)CR 1/16/581/99
來函檔號 Your Ref. CB4/SC/13

電話 Tel : 3509 8213
傳真 Fax : 2537 4917

香港立法會道1號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
專責委員會秘書
劉素儀女士

(傳真號碼：2543 9197)

劉女士：

**調查廣深港高速鐵路香港段建造工程延誤的
背景及原委專責委員會(「專責委員會」)**

要求提供進一步資料

感謝 貴處於2015年6月9日就題述事宜來函。來函要求我和運輸及房屋局(下稱「運房局」)提供若干資料。我現回覆如下。

事項(a)

我在2015年5月26日的研訊上正式提交的陳述書(下稱「陳述書」)第27段說明，當運房局察覺值得關注的事項，便會向路政署查詢，並要求路政署提供資料，及／或在有需要時要求該署與香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)代表一同出席會議作出簡報。相關事件的例子臚列於附件1。希

望專責委員會明悉，由於在相關期間運房局、路政署和港鐵公司之間有大量的溝通，將所有相關的事件悉數列出並不可行。

事項(b)

路政署和港鐵公司向本人和其他運房局人員於 2013 年 7 月 23 日匯報廣深港高速鐵路香港段(下稱「高鐵」)和跨境段的整體進度。該 2013 年 7 月 23 日的會議的出席人員名單載於附件 2。

事項(c)

運輸及房屋局副局長邱誠武先生(下稱「副局長」)在 2015 年 4 月 28 日的研訊上正式提交的陳述書說明「正如港鐵公司獨立董事委員會就高鐵調查之第一份報告的第 4.52 段所述，在港鐵公司董事局 2013 年 8 月 22 日的會議上，時任工程總監(現已離職)作簡報時表示，他相信有計劃可完成該項目的主要部份，令高鐵可以在 2015 年開通，同時不超出財務預算，但一些非主要工程可能須於日後才能完成，不過該工程總監或其他出席會議的人士，並無提及局部通車一事。」

一般而言，在港鐵公司董事局舉行會議前，運房局的人員會就預期安排於該次港鐵公司董事局會議討論的事項，預備資料摘要(brief(s))予運輸及房屋局局長(下稱「局長」)參考(或就 2013 年 8 月 22 日的港鐵公司董事局會議而言，供副局長作為局長的替代董事出席該會議作參考)。由於高鐵並不屬港鐵公司董事局 2013 年 8 月 22 日會議的議程事項，因此運房局的人員並沒有為副局長出席該次會議而提供高鐵的資料摘要。港鐵公司董事局 2013 年 8 月 22 日會議就高鐵的討論，是在討論另一事項時的附帶討論。

事項(d)

在 2014 年 4 月 2 日舉行的第 44 次項目監管委員會(下稱「監委會」)會議上，港鐵公司報告承建商正在評估隧道鑽挖機的損壞程度，如果鑽挖機仍可修理，便會使用一切現有零件以更換損壞零件。港鐵公司並於該會議上報告，港鐵公司正安排措施以減少滯後。在該會議上，主席(即路政署署長(下稱「署長」))要求港鐵公司在詳細調查事故和評估相關費用及對工程計劃的影響後，報告調查和評估結果。港鐵公司於 2014 年 5 月 5 日提交隧道鑽挖機被淹浸一事的初步的調查報告，並於 2014 年 6 月 5 日提交最終報告，當中就路政署提出的問題作出解釋，但未有涵蓋工程時間表和費用方面的事宜。事故對工程時間表和費用的影響，另行包括在港鐵公司對項目修訂工程時間表和委託費用估算的檢視工作中。

應署長要求，港鐵公司於 2014 年 5 月提交建議的項目修訂工程時間表(即於 2017 年年底通車)，當中包括 2014 年 3 月 30 日的水浸事故的影響。港鐵公司在 2014 年 8 月 11 日公布高鐵修訂的項目委託費用估算為 715.2 億元。同日，路政署致函港鐵公司要求提供修訂的項目委託費用估算的補充資料。2014 年 8 月 22 日，港鐵公司向政府提交該修訂項目委託費用估算的詳情。路政署及其監察及核證顧問(下稱「監核顧問」)評估了港鐵公司提交的修訂工程時間表和委託費用估算，並分別於 2014 年 10 月和 11 月向港鐵公司提供意見以作跟進。

事項(e)

以風險為本的抽樣工作由路政署及其監核顧問進行，作為其日常監察高鐵項目的工作的一部分。專責委員會要求的資料，已於 2015 年 4 月 10 日署長回覆專責委員會 2015 年 3 月 27 日的要求的信函中提供。我沒有進一步的資料補充。

資料的披露

貴處 2015 年 6 月 9 日來函表示，如傳媒或公眾索取，我或運房局提供的資料可供他們使用，並上載至立法會的網頁，以及有可能納入專責委員會的報告內。敬請留意以上段落提及的資料，只是為了協助專責委員會就高鐵項目延誤的調查而向專責委員會提供的。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德



2015 年 6 月 26 日

連附件

副本致：
路政署署長

與專責委員會 2015 年 6 月 9 日來函
事項(a)相關的事例

項目	事例
1.	<p>2013 年 5 月 7 日有傳媒報道高鐵項目將延誤一年並嚴重超支(「西九總站設計出事 嚴重超支 高鐵延誤一年」)。該報道指項目的「主要延誤」的原因源於西九龍總站的建造工程，導致整個項目延誤至少一年和超支達 44 億元。政府當時(2013 年 5 月 7 日)基於港鐵公司提交的資料回應傳媒查詢時，指出高鐵的目標完工日期維持在 2015 年。運房局和路政署鑑於事件引起的關注，要求港鐵公司審視最新情況，並準備於同月 24 日舉行的立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會(下稱「鐵路小組」)會議上匯報情況。運房局、路政署和港鐵公司於 2013 年 5 月 23 日召開會議，審視項目的最新進度和財務狀況。基於港鐵公司對政府的保證，運房局向鐵路小組提交編號 CB(1)1072/12-13(03)的文件。</p>
2.	<p>2013 年 7 月，港鐵公司與高鐵內地段擁有人經路政署向運房局遞交就跨境隧道段建造工程進度而編製的第 2 份季度報告。局方專職同事呈交該報告供局長參閱。局長指示，路政署和港鐵公司繼續與內地伙伴聯繫以制訂措施紓緩滯後。</p>
3.	<p>應本人要求並經路政署安排，路政署和港鐵公司於 2013 年 7 月 23 日向本人和其他運房局人員匯報高鐵和跨境段的整體進度。根據港鐵公司，按照預測，跨境隧道的土木工程於 2015 年 3 月完工，高鐵的跨境測試工作同年 7 月展開，目標是在 2015 年 12 月通車。政府提醒港鐵公司須盡最大的努力確保項目在預算之內如期竣工。</p>
4.	<p>2013 年 10 月 22 日，根據高鐵跨境隧道段建造工程進度編製的第 3 份季度報告，運房局的專職同事向局長(以及本人)報告跨境隧道段工程繼續滯後。若果滯後不能追回，測試要在 2015 年</p>

	<p>10月才能開始，高鐵的開通日期因而受影響。專職同事亦匯報港鐵公司最近向路政署建議一個「局部啟用」的方案(即在2015年底高鐵開通時會有6條路軌供使用)，隨後在2016年年中再多4條路軌投入使用。這個建議考慮了不同合約中正進行的追回進度措施，而評估當時工程進度得出的結論。西九龍總站及跨境隧道是高鐵完工的關鍵。若任何一項進一步滯後，高鐵的通車日期將受影響。當時正研究緩解滯後的措施，包括調配不同工序和分段進行機電裝備工作。基於最新的合約索償狀況，當時的評估是項目不會超支。有見及最新發展，本人十分關注高鐵或未能於2015年投入服務的可能性，因此要求港鐵公司及路政署，就項目最新進展作出詳細匯報(見事例5)。</p>
5.	<p>應運房局要求，路政署(由署長代表)和港鐵公司(由時任工程總監代表)在2013年11月8日向本人和其他運房局人員詳細匯報高鐵項目的最新情況。港鐵公司在會上匯報高鐵工程的建造進度，包括西九龍總站及合約826隧道情況。會上，港鐵公司指西九龍總站可於2015年12月局部投入服務。港鐵公司解釋，「局部啟用」是指主要的鐵路設備以及15條路軌中有6條應準備好可供客運服務。他們解釋即使在這過渡期間只有6條路軌，亦能應付開通初期的需求。合約826隧道工程則到2015年10月才完成，高鐵的測試(一般需時3個月)只能於2015年10月開始。由於需要另外3個月試行運作，2015年底啟用的目標或因而受到影響。本人認為政府部門，包括路政署和運輸署等，需要研究建議的可行性，本人沒有向港鐵公司表示政府是否會接受局部啟用方案。鑑於緩慢的隧道工程依然是一個主要的障礙，本人進一步質疑局部啟用方案可否及如何可以幫助解決問題。港鐵公司被提醒，若高鐵的測試在2015年10月才能展開，那麼2015年底前通車的可行性很低。若屬實，必須盡快向公眾公布有關情況。鑑於高鐵有機會無法在2015年通車，局方隨後安排署長向局長匯報(見事例6)。</p>
6.	<p>運房局專職同事安排路政署於2013年11月20日向局長簡報，基本上沿用港鐵公司2013年11月8日提供的資料。基於對工</p>

	<p>程進度的評估，運房局打算在同月 22 日舉行的鐵路小組會議上說明高鐵在 2015 年後才可投入服務的可能性，並解釋工程進度的最新情況和所遇到的實際困難。</p>
7.	<p>局長指示，運房局(由本人帶領)、路政署及港鐵公司(由時任行政總裁帶領)於 2013 年 11 月 21 日傍晚舉行緊急會議。</p> <p>該次會議的討論要點已經列於本人的陳述書(專責委員會(4)(XRL)文件編號: W7(C))、副局長邱誠武先生提交的陳述書(專責委員會(4)(XRL)文件編號: W4(C))、以及政府當局 2014 年 5 月 15 日致鐵路小組的回覆(立法會文件 CB(1)1422/13-14(04)號)的附錄中。</p>

2013年7月23日
路政署鐵路拓展處和港鐵公司簡報

廣深港高速鐵路(高鐵)工程進度

出席人員名單

運輸及房屋局

黎以德先生	運輸及房屋局常任秘書長(運輸)
潘婷婷女士	運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
王明慧女士	運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)3
尹尚謙先生	運輸及房屋局助理秘書長(運輸)3D

路政署

陳志恩先生	鐵路拓展處處長
譚漢財先生	鐵路拓展處副處長(2)
陳焯明先生	總工程師/鐵路拓展 2-2
梁偉超先生	署理總工程師/鐵路拓展 2-3

香港鐵路有限公司

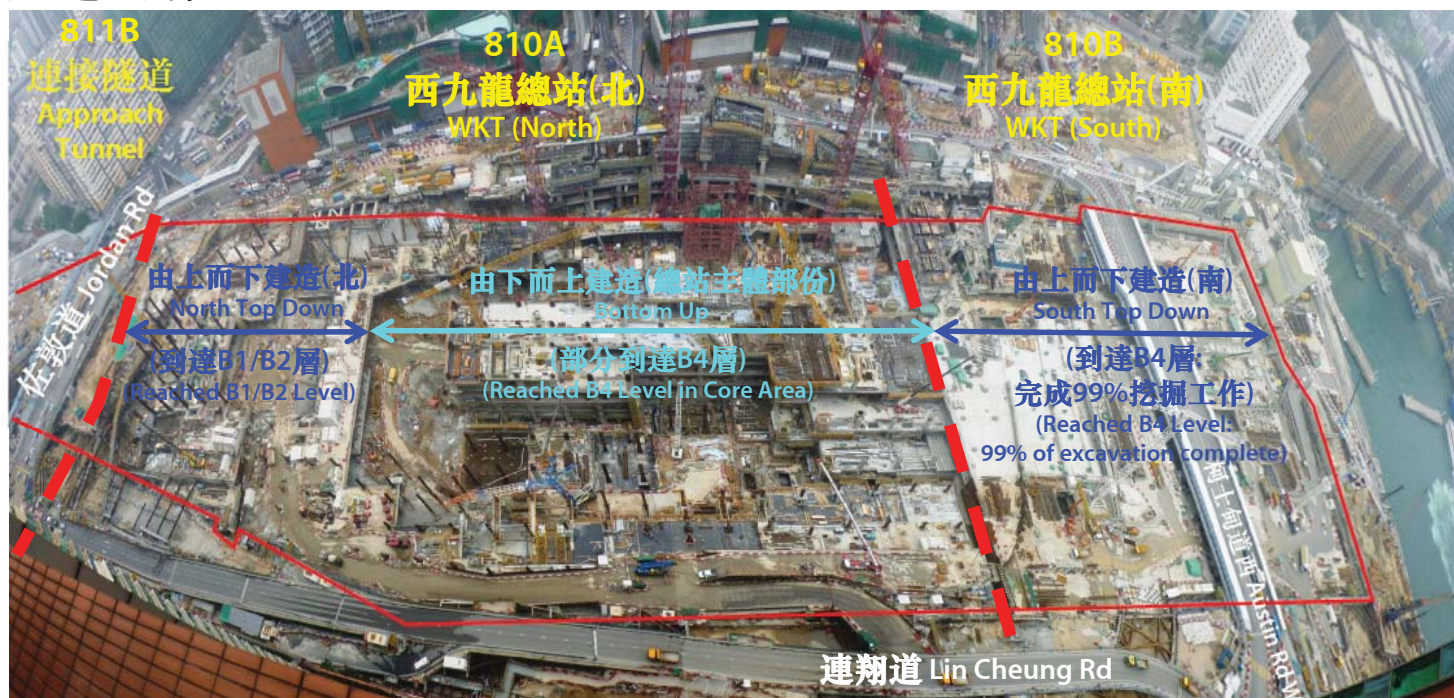
周大滄先生	工程總監
蔡豐松先生	總經理 - 高速鐵路
鄧維勇先生	總經理 - 高速鐵路隧道
陸永國先生	總經理 - 高速鐵路機電工程
陳志立先生	高級建造工程師

合約 810A- 西九龍總站(北)

Contract 810A - West Kowloon Terminus Station (North)

延誤原因 Causes of Delay

- **811B的地下連續護土牆建造工程受阻** Diaphragm Wall construction at 811B delayed by:
 - 未能預見的地質情況 Unforeseen ground conditions
 - 佐敦道底錯綜複雜的地下公共管綫 Complex underground utilities at Jordan Road
- **延遲進場** Late site possession

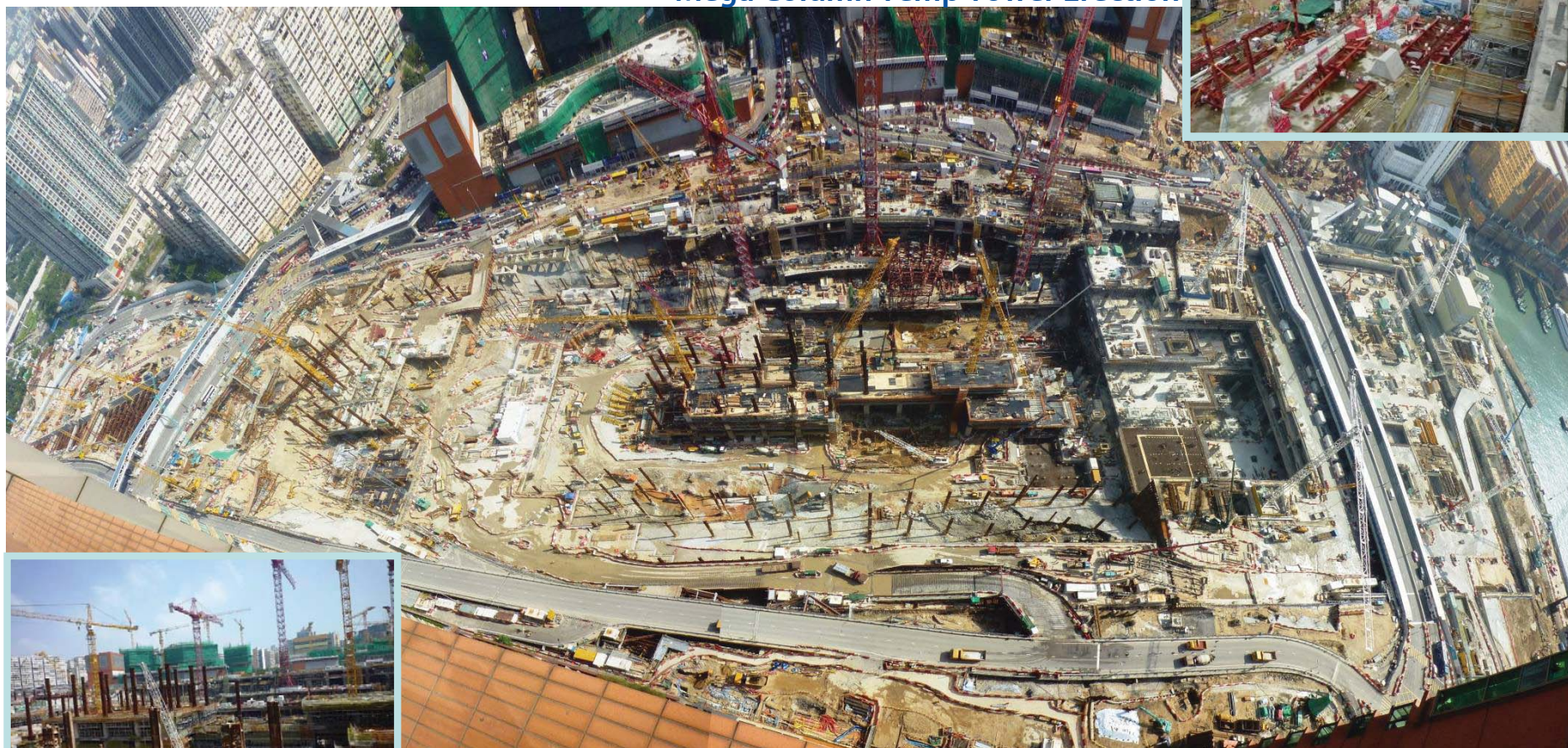


高鐵總站北（主要工地）

West Kowloon Terminus North (Core Area)

安裝主柱臨時支撐架

Mega Column Temp Tower Erection



由下而上建造總站主體

Main Station Bottom-up Construction

MTR Corporation

2013/11/22

Page 12



資料來源：香港鐵路有限公司向鐵路事宜小組委員會提供的文件，立法會CB(1)392/13-14(02)號文件

政府總部
運輸及房屋局
局長辦公室
香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼 22 樓



Office of the
Secretary for Transport and Housing
Government Secretariat
22/F., East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue, Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref. THB(T)CR 10/1/16/581/99

來函檔號 Your Ref. CB4/SC/13

香港立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
專責委員會秘書
劉素儀女士

(傳真號碼： 2543 9197)

劉女士：

調查廣深港高速鐵路香港段建造工程延誤的
背景及原委專責委員會(「專責委員會」)

要求提供進一步資料

感謝 貴處於 2015 年 12 月 23 日就題述事宜來函，要求我和運輸及房屋局(下稱「運房局」)提供若干資料。我現回覆如下。

事項(a)

專責委員會要求我提供我在書面陳述書中第 35 段提到香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)時任行政總裁於 2012 年 7 月致予我的信函。由於該信函屬政府與港鐵公司作為廣深港高速鐵路香港段(下稱「高鐵」)項目管理人的內部書信來往，一般情況下只供政府內部省覽。為配合專責委員會的工作，我們預備作為機密提供有關信函(或需把敏感資料遮蓋)，供專責委員會委員在閉門研訊中參考。如專責委員會同意我們的建議安排，我們會另行向專責委員會提供該份文件。

事項(b)

在 2010 年 4 月 16 日立法會交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會會議上，委員要求當局應每隔六個月提交報告，而首份報告涵蓋了 2010 年 1 月 16 日(即立法會財務委員會通過高鐵項目撥款當日)至 6 月 30 日期間的進展。至於其後的半年報告，則涵蓋之後每年截至該年 6 月 30 日和 12 月 31 日為止期間的項目進展。在報告範圍方面，除載述高鐵項目的施工進展外，報告亦涵蓋施工前的預備工作、申索情況和協調事宜，以及高鐵項目所創造的就業機會等的主要資料。

截至 2014 年年中，當局一共提交七份高鐵項目的半年進度報告給鐵路事宜小組委員會。港鐵公司作為高鐵項目管理人，負責草擬上文所述高鐵項目的半年進度報告的原稿。路政署收到港鐵公司的進度報告後，會核實其報告內容是否正確，並會就報告原稿作校對，例如修改錯字、修正語法，以及修正文章脈絡，以便讀者更容易明白。基本上，港鐵公司草擬文本的所有要點內容均會保留，而上述的修改都會給予港鐵公司審視，經港鐵公司同意後才提交鐵路事宜小組委員會。該份報告以政府及港鐵公司共同名義發給鐵路事宜小組委員會。

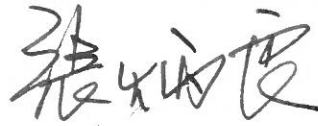
自從 2014 年第四季開始，為加強向立法會匯報高鐵項目建造工程的進展和財務狀況，我們已將高鐵項目的進展和財務狀況的報告，由每半年改為每季提交。就港鐵公司的季度進度報告，路政署的核實工作與上述半年進度報告的處理方法一致。港鐵公司會把進度報告的草擬本提交政府，政府會就草擬本提供意見，由港鐵公司決定其最終提交予立法會進度報告的內容。另外，除了港鐵公司提供的進度報告，運房局及路政署亦會另行草擬一份文件，主要評估高鐵項目各關鍵合約的工程進度及挑戰，並與港鐵公司提供的進度報告一併提交給鐵路事宜小組委員會。

資料的披露

貴處 2015 年 12 月 23 日來函表示，如傳媒或公眾索取，我或運房局提供的資料可供他們使用，並上載至立法會的網

頁，以及有可能納入專責委員會的報告內。敬請留意以上段落提及的資料，只是為了協助專責委員會就高鐵項目延誤的調查而向專責委員會提供的。項目(a)所述文件僅供政府內部省覽。因此，敬請專責委員會能夠確認同意我們上述的建議安排。如專責委員會作出確認，我們會相應向專責委員會提供文件。

運輸及房屋局局長張炳良教授



2016年1月15日

副本致：
路政署署長

書面證供／文件一覽表

書面證供／文件一覽表

- A. 政府提供的證供／文件
- B. 香港鐵路有限公司提供的證供／文件
- C. 嘉科工程顧問有限公司提供的證供／文件
- D. 證人提供的證供／文件
- E. 專責委員會曾參考的文件

A. 政府提供的證供／文件

文件	專責委員會 參考編號
1. 運輸及房屋局於2015年1月6日的回覆	G1*
2. 路政署於2015年2月18日的回覆(只備英文本)	G2
3. 運輸及房屋局於2015年2月18日的回覆	G3
4. 運輸及房屋局於2015年3月17日的回覆	G4
5. 路政署於2015年3月17日的回覆(只備英文本)	G5
6. 運輸及房屋局於2015年3月23日的回覆	G6*
7. 路政署於2015年4月10日的回覆	G7
8. 運輸及房屋局於2015年6月8日的回覆	G8
9. 路政署於2015年6月9日的回覆	G9
10. 運輸及房屋局於2015年6月26日的回覆	G10
11. 前路政署署長韋志成先生於2015年7月6日的回覆	G11
12. 路政署於2015年11月17日的回覆	G12
13. 路政署於2015年12月11日的回覆	G13
14. 運輸及房屋局於2016年1月4日的回覆	G14
15. 運輸及房屋局於2016年1月15日的回覆	G15
16. 運輸及房屋局於2016年2月3日的回覆	G1(C)*

* 不提供予公眾查閱的文件

B. 香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")提供的證供／文件

文件	專責委員會 參考編號
1. 港鐵公司於2015年1月5日的回覆	MTR1
2. 港鐵公司於2015年3月17日的回覆(只備英文本)	MTR2
3. 港鐵公司於2015年5月8日的回覆(只備英文本)	MTR3
4. 港鐵公司於2015年8月14日的回覆	MTR4
5. 港鐵公司於2015年12月21日的回覆	MTR5
6. 港鐵公司於2016年1月8日的回覆	MTR6
7. 港鐵公司於2015年2月5日的回覆(只備英文本)	MTR1(C)
8. 港鐵公司於2015年2月12日的回覆(只備英文本)	MTR2(C)

C. 嘉科工程顧問有限公司提供的證供／文件

文件	專責委員會 參考編號
1. 嘉科工程顧問有限公司於2015年12月23日的回覆	J1

D. 證人提供的證供／文件

文件	專責委員會 參考編號
1. 路政署署長劉家強先生的陳述書	W1(C)
2. 路政署署長劉家強先生的開場發言(只備中文本)	W2(C)
3. 路政署署長劉家強先生的開場發言(只備中文本)	W3(C)
4. 運輸及房屋局副局長邱誠武先生的陳述書	W4(C)
5. 運輸及房屋局副局長邱誠武先生的開場發言(只備中文本)	W5(C)
6. 前路政署署長韋志成先生的陳述書	W6(C)
7. 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生的陳述書	W7(C)
8. 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生的開場發言(只備中文本)	W8(C)
9. 香港鐵路有限公司行政總裁梁國權先生的陳述書	W9(C)
10. 香港鐵路有限公司行政總裁梁國權先生的開場發言(只備英文本)	W10(C)
11. 路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生的陳述書	W11(C)
12. 路政署鐵路拓展處副處長2 譚漢財先生的陳述書	W12(C)
13. 嘉科工程顧問有限公司項目總監 Anthony J W KING 先生及項目經理吳兆祺先生共同提交的陳述書(只備英文本)	W13(C)
14. 香港鐵路有限公司行政總裁梁國權先生的開場發言(只備英文本)	W14(C)
15. 香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士的陳述書	W15(C)
16. 運輸及房屋局局長張炳良教授的陳述書	W16(C)
17. 香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士的開場發言(只備中文本)	W17(C)
18. 運輸及房屋局局長張炳良教授的開場發言(只備中文本)	W18(C)

E. 專責委員會曾參考的文件

文件	專責委員會 參考編號
1. 主要研究範疇	L1
2. 工作計劃	L2
3. 專責委員會的工作方式及程序	L3
4. 專責委員會文件的最新索引系統	L4
5. 政府於2008年4月22日就廣深港高速鐵路香港段向立法會提交的立法會參考資料摘要 (檔號：THB(T)CR 1/16/581/99)	--
6. 政府向立法會鐵路事宜小組委員會提交的文件 (鐵路事宜小組委員會2008年5月2日會議的跟進文件) (立法會CB(1)1749/07-08(01)號文件)	--
7. 政府向立法會工務小組委員會(下稱"工務小組委員會")提交的文件(在2009年12月2日及3日的工務小組委員會會議上討論) (PWSC(2009-10)68)	--
8. 政府向工務小組委員會提交的文件(在2009年12月2日及3日的工務小組委員會會議上討論) (PWSC(2009-10)69)	--
9. 政府向立法會財務委員會提交的文件 (FCR(2009-10)44)	--
10. 政府向鐵路事宜小組委員會提交的文件(在2010年4月16日的鐵路事宜小組委員會會議上討論) (立法會CB(1)1573/09-10(04)號文件)	--
11. 政府向鐵路事宜小組委員會提交的文件(截至2010年6月30日為止的首份半年度報告)(在2010年7月6日及2010年9月20日的鐵路事宜小組委員會會議上討論) (立法會CB(1)2290/09-10(01)號文件)	--

文件	專責委員會 參考編號
12. 政府向鐵路事宜小組委員會提交的文件(截至2010年12月31日為止的第二份半年度報告)(在2011年5月20日的鐵路事宜小組委員會會議上討論) (立法會CB(1)1585/10-11(07)號文件)	--
13. 政府向鐵路事宜小組委員會提交的文件(截至2011年6月30日為止的第三份半年度報告) (立法會CB(1)3049/10-11(01)號文件)	--
14. 政府向鐵路事宜小組委員會提交的文件(截至2011年12月31日為止的第四份半年度報告) (立法會CB(1)1710/11-12(01)號文件)	--
15. 政府向鐵路事宜小組委員會提交的文件(截至2012年6月30日為止的第五份半年度報告) (立法會CB(1)24/12-13(02)號文件)	--
16. 政府向鐵路事宜小組委員會提交的文件(在2013年5月24日的鐵路事宜小組委員會會議上討論) (立法會CB(1)1072/12-13(03)號文件)	--
17. 政府向鐵路事宜小組委員會提交的文件(2012年7月1日至2012年12月31日期間的第六份半年度報告)(在2013年5月24日的鐵路事宜小組委員會會議上討論) (立法會CB(1)1108/12-13(01)號文件)	--
18. 2013年11月21日政府官員與香港鐵路有限公司代表舉行會議的紀錄 (立法會CB(1)1422/13-14(04)號文件)	--
19. 政府向鐵路事宜小組委員會提交的文件(截至2013年6月30日為止的第七份半年度報告)(在2013年11月22日的鐵路事宜小組委員會會議上討論) (立法會CB(1)81/13-14(01)號文件)	--

文件	專責委員會 參考編號
20. 政府向鐵路事宜小組委員會提交的文件(在2014年5月5日及19日的鐵路事宜小組委員會會議上討論) (立法會CB(1)1328/13-14(03)號文件)	--
21. 香港鐵路有限公司向鐵路事宜小組委員會提交的文件(在2014年5月5日及19日的鐵路事宜小組委員會會議上討論) (立法會CB(1)1354/13-14(01)號文件)	--
22. 政府向鐵路事宜小組委員會提交的文件(在2014年5月19日的鐵路事宜小組委員會會議上討論) (立法會CB(1)1422/13-14(02)號文件)	--
23. 香港鐵路有限公司向鐵路事宜小組委員會提交的文件(在2014年5月19日的鐵路事宜小組委員會會議上討論) (立法會CB(1)1438/13-14(01)號文件)	--
24. 在2013年11月22日的鐵路事宜小組委員會會議上作簡介用的電腦投影片 (立法會CB(1)392/13-14(02)號文件)	--
25. 在2014年5月5日的鐵路事宜小組委員會會議上作簡介用的電腦投影片 (立法會CB(1)1379/13-14(01)號文件)	--
26. 廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告	--
27. 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告	--
28. 獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第二份報告	--

會議紀要

檔 號：CB4/SC/13

**調查廣深港高速鐵路香港段建造工程延誤的
背景及原委專責委員會**

閉門會議紀要

日 期 : 2016年6月6日(星期一)
時 間 : 上午9時
地 點 : 立法會綜合大樓會議室4

出席委員 : 廖長江議員, SBS, JP (主席)
謝偉銓議員, BBS (副主席)
李卓人議員
陳鑑林議員, SBS, JP
毛孟靜議員
田北辰議員, BBS, JP
范國威議員
莫乃光議員, JP
陳恒鑾議員, JP
鄧家彪議員, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP

缺席委員 : 易志明議員, JP
胡志偉議員, MH

列席秘書 : 總議會秘書(4)6
劉素儀女士

列席職員 : 高級助理法律顧問2
林秉文先生

助理秘書長4
盧思源先生

助理法律顧問7
盧詠儀小姐

高級議會秘書(4)6
伍美詩女士

議會秘書(4)6
陳嘉瑩小姐

I. 審議就專責委員會報告擬稿的節錄部分接獲的意見和逐段審議及通過專責委員會報告

X X X X X X

4. 委員同意先逐段審議報告擬稿的中文本，並同時審議證人及相關各方就報告擬稿的相關章節及／或部分提出的意見。待專責委員會完成逐段審議報告擬稿的中文本後，便會審議報告擬稿的英文本。

第1章

5. 第1.1段經宣讀，並獲得通過。
6. 第1.2段經宣讀及修訂，並獲得通過。
7. 第1.3及1.4段經宣讀及修訂，並獲得通過。
8. 第1.5及1.6段經宣讀，並獲得通過。
9. 第1.7至1.10段經宣讀，並獲得通過。
10. 第1.11段經宣讀及修訂，並獲得通過。
11. 第1.12至1.14段經宣讀，並獲得通過。

第2章

12. 第2.1至2.3段經宣讀，並獲得通過。
13. 第2.4段經宣讀，並獲得通過。

14. 第2.5至2.9段經宣讀，並獲得通過。
15. 第2.10及2.11段經宣讀，並獲得通過。
16. 第2.12段經宣讀，並獲得通過。
17. 第2.13至2.15段經宣讀，並獲得通過。
18. 第2.16段經宣讀，並獲得通過，惟會作進一步更新。
19. 第2.17至2.19段經宣讀，並獲得通過。
20. 第2.20及2.21段經宣讀，並獲得通過。
21. 第2.22段經宣讀及修訂，並獲得通過。
22. 第2.23至2.26段經宣讀，並獲得通過。
23. 第2.27至2.30段經宣讀，並獲得通過。
24. 第2.31及2.32段經宣讀，並獲得通過。
25. 第2.33段經宣讀及修訂，並獲得通過。
26. 第2.34至2.37段經宣讀，並獲得通過。
27. 第2.38至2.41段經宣讀，並獲得通過。
28. 第2.42至2.44段經宣讀，並獲得通過。
29. 第2.45段經宣讀及修訂，並獲得通過。
30. 第2.46及2.47段經宣讀，並獲得通過。
31. 第2.48段經宣讀及修訂，並獲得通過。
32. 第2.49至2.52段經宣讀，並獲得通過。
33. 第2.53段經宣讀及修訂，並獲得通過。
34. 第2.54及2.55段經宣讀，並獲得通過。

第3章

35. 第3.1段經宣讀，並獲得通過。
36. 第3.2至3.4段經宣讀，並獲得通過。
37. 第3.5至3.8段經宣讀，並獲得通過。
38. 第3.9段經宣讀及修訂，並獲得通過。
39. 第3.10至3.12段經宣讀，並獲得通過。
40. 第3.13段經宣讀及修訂，並獲得通過。
41. 第3.14段經宣讀及修訂，並獲得通過。
42. 第3.15段經宣讀，並獲得通過。
43. 第3.16段經宣讀及修訂，並獲得通過。
44. 第3.17至3.19段經宣讀，並獲得通過。
45. 第3.20至3.22段經宣讀，並獲得通過。
46. 第3.23至3.26段經宣讀，並獲得通過。
47. 第3.27至3.30段經宣讀，並獲得通過。
48. 第3.31至3.35段經宣讀，並獲得通過。
49. 第3.36段經宣讀及修訂，並獲得通過。
50. 第3.37至3.40段經宣讀，並獲得通過。
51. 范國威議員就第3.41、3.42和3.51段，以及第3.41(b)段的註腳提出了一些修訂建議，其修訂建議已於會議席上提交。

(會後補註：范國威議員提出的修訂建議已於2016年6月8日隨立法會CB(4)1092/15-16(01)及(02)號文件送交委員。)

52. 范國威議員建議修訂第3.41段，以

"但路政署及港鐵公司並沒有要求盡早於城市高爾夫球場內進行全面的地底勘測，令勘測時間進一步變得緊迫。可見路政署及港鐵公司對該範圍複雜的地質情況缺乏警覺性。"

取代該段最後兩句句子。

53. 委員同意修正范國威議員的修訂，即分別在"但"和"可見"之後刪除"路政署及"；以及在"並沒有"之後刪除"要求"。此外，"地底勘測"應修訂為"工地勘測"。

54. 范國威議員亦建議修訂第3.41(b)段的註腳，加入以下內容：

"專責委員會亦察悉，運輸及房屋局局長曾經在2014年6月的立法會會議上確認，承認政府知悉九廣鐵路曾於1997年委託法國地基建公司(Bachy Soletanche Group Limited)在西九龍總站(北)現址完成的地質報告，以及其他早期在西九龍總站(北)範圍內一些有關項目所完成的地質報告，並均已納入西九龍總站(北)810A的合約文件中，作為給予有關承建商參考的資料。"

55. 委員同意修正范國威議員的修訂建議，即刪除"專責委員會亦察悉"。委員又認為范議員的修訂建議的措辭應予修正，使之與2014年6月11日立法會會議過程正式紀錄第14827頁(英文本)或第10870頁(中文本)的措辭吻合，因為在會議過程正式紀錄中並沒有提及"委託法國地基建公司(Bachy Soletanche Group Limited)"。

(會後補註：第3.41(b)段的註腳的內容為"專責委員會公開研訊的取證紀錄，2015年6月2日，第25至27頁；以及立法會會議過程正式紀錄，2014年6月11日，第10870頁。運輸及房屋局局長張炳良教授在該次立法會會議上指出，政府知悉毛孟靜議員提及有關九廣鐵路公司曾於1997年在西鐵柯士甸站完成的地質報告，以及其他早期在西九龍總站(北)範圍內就一些有關項目所完成的地質報告，均已納入西九龍總站(北)810A的合約文件中，作為給予有關承建商參考的資料。")

56. 第3.41段經宣讀及修訂，並獲得通過。

X X X X X X

立法會秘書處
議會事務部4
2016年6月29日

檔 號：CB4/SC/13

**調查廣深港高速鐵路香港段建造工程延誤的
背景及原委專責委員會**

閉門會議紀要

日 期 : 2016年6月7日(星期二)
時 間 : 上午9時
地 點 : 立法會綜合大樓會議室4

出席委員 : 廖長江議員, SBS, JP (主席)
謝偉銓議員, BBS (副主席)
李卓人議員
陳鑑林議員, SBS, JP
毛孟靜議員
田北辰議員, BBS, JP
胡志偉議員, MH
范國威議員
鄧家彪議員, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP

缺席委員 : 易志明議員, JP
莫乃光議員, JP
陳恒鑾議員, JP

列席秘書 : 總議會秘書(4)6
劉素儀女士

列席職員 : 高級助理法律顧問2
林秉文先生

助理秘書長4
盧思源先生

助理法律顧問7
盧詠儀小姐

高級議會秘書(4)6
伍美詩女士

議會秘書(4)6
陳嘉瑩小姐

I. 審議就專責委員會報告擬稿的節錄部分接獲的意見和逐段審議及通過專責委員會報告

X X X X X X

3. 專責委員會進一步審議在2016年6月6日會議上經修訂並獲得通過的第3.41段。專責委員會認為不宜再就經通過的文本作出進一步修訂。

4. 田北辰議員建議修訂第3.41段，以"但港鐵公司並沒有按城市高爾夫球會的短期租約，盡早於球會內進行全面的地底勘測，令勘測事件進一步變得緊迫。可見港鐵公司對該範圍複雜的地質情況缺乏承擔。"取代該段最後兩句句子。其修訂建議已於會議席上提交。專責委員會認為，由於田北辰議員的修訂建議是在第3.41段於2016年6月6日會議上獲得通過後才提交，因此其修訂建議不應獲受理。

(會後補註：

(a) 田北辰議員提出的修訂建議已於2016年6月8日隨立法會CB(4)1093/15-16(01)號文件送交委員。

(b) 田北辰議員於2016年6月8日要求把其修訂建議的措辭修改為"但港鐵公司並沒有按城市高爾夫球會的短期租約，盡早於球會內進行全面的地底勘測，令勘測時間進一步變得緊迫。可見港鐵公司沒有盡責任去了解該範圍的複雜地質情況。")

5. 委員繼續逐段審議專責委員會報告的中文本，並同時審議證人及相關各方就報告的相關章節及／或部分提出的意見。

第3章

6. 范國威議員建議修訂第3.42段，以"對於港鐵公司未有在較早階段製定預備方案，以應對西九龍總站地底的大量基岩石，及其他可能出現的不利地質情況，以致未能及時採取適當行動，專責委員會亦感到遺憾。" 取代該段最後3句句子。

7. 由於委員對范國威議員的建議意見分歧，主席把有關建議付諸表決。3名委員表決贊成及4名委員表決反對范國威議員的建議。主席宣布范國威議員的建議被否決。

8. 第3.42段經宣讀及作出文本修訂，並獲得通過。

9. 第3.43至3.45段經宣讀，並獲得通過。

10. 第3.46至3.48段經宣讀及修訂，並獲得通過。

11. 第3.49及3.50段經宣讀，並獲得通過。

12. 范國威議員建議以下述段落取代第3.51段：

"專責委員會認為，以2015年8月4日為該工程項目的目標完工日期是粗疏及盲目的做法。鑒於工地勘測公認有其限制，政府及港鐵公司作為監核監督者和項目管理人，理應預留較長的緩衝期以應付西九龍總站地底複雜的地質情況，而並非明知地質情況複雜，仍堅持以緊迫的工期及成本開展工程。"

13. 由於委員對范國威議員的建議意見分歧，主席把有關建議付諸表決。3名委員表決贊成及3名委員表決反對范國威議員的建議。主席繼而按專責委員會的工作方式及程序第8段，行使其決定性表決權，表決反對，並宣布范國威議員的建議被否決。

14. 第3.51段經宣讀，並獲得通過。

15. 第3.52段經宣讀，並獲得通過。

16. 第3.53段經宣讀及修訂，並獲得通過。

17. 第3.54段經宣讀，並獲得通過。

18. 田北辰議員建議修訂第3.50段，以"沒有"取代"無法"。專責委員會認為，由於田北辰議員的修訂建議是在第3.50段獲得通過後才提交，因此其修訂建議不應獲受理。

19. 范國威議員建議以下述句子取代第3.55段最後一句：

"負責監察該工程項目的政府人員並未有履行他們的職責，即善用既有的制度。"

20. 由於委員對范國威議員的建議意見分歧，主席把有關建議付諸表決。1名委員表決贊成及2名委員表決反對范國威議員的建議，1名委員棄權。主席宣布范國威議員的建議被否決。

21. 第3.55段經宣讀，並獲得通過。

22. 第3.56段經宣讀，並獲得通過。

23. 第3.57及3.58段經宣讀及修訂，並獲得通過。

24. 第3.59段經宣讀，並獲得通過。

25. 第3.60段經宣讀及修訂，並獲得通過。

26. 第3.61至3.63段經宣讀，並獲得通過。

27. 范國威議員建議刪除第3.64段。由於委員對范國威議員的建議意見分歧，主席把有關建議付諸表決。1名委員表決贊成及2名委員表決反對范國威議員的建議，1名委員棄權。主席宣布范國威議員的建議被否決。

28. 第3.64段經宣讀，並獲得通過。

29. 第3.65段經宣讀，並獲得通過。

第4章

30. 第4.1段經宣讀及修訂，並獲得通過。

31. 第4.2段經宣讀，並獲得通過。

32. 第4.3及4.4段經宣讀，並獲得通過。

33. 第4.5至4.7段經宣讀，並獲得通過。

34. 第4.8及4.9段經宣讀，並獲得通過。
35. 第4.10及4.11段經宣讀，並獲得通過。
36. 第4.12至4.14段經宣讀，並獲得通過。
37. 第4.15及4.16段經宣讀，並獲得通過。
38. 第4.17至4.23段經宣讀，並獲得通過。
39. 第4.24至4.26段經宣讀，並獲得通過。
40. 第4.27至4.33段經宣讀，並獲得通過。
41. 第4.34至4.38段經宣讀，並獲得通過。
42. 第4.39至4.43段經宣讀，並獲得通過。
43. 第4.44至4.47段經宣讀，並獲得通過。
44. 胡志偉議員建議刪除第4.48段。由於委員對胡志偉議員的建議意見分歧，主席把有關建議付諸表決。2名委員表決贊成及3名委員表決反對胡志偉議員的建議。主席宣布胡志偉議員的建議被否決。胡志偉議員要求在第4.48段加入註腳，以反映其修訂建議。委員就此表示贊同。
45. 鄧家彪議員建議修訂第4.48段，即刪除"因此，把所有責任歸咎於運輸及房屋局或路政署的現任官員，指他們沒有做好監察該工程項目的工作，或會有欠公允。"
46. 由於委員對鄧家彪議員的建議意見分歧，主席把有關建議付諸表決。1名委員表決贊成及3名委員表決反對鄧家彪議員的建議，1名委員棄權。主席宣布鄧家彪議員的建議被否決。鄧家彪議員要求在第4.48段加入註腳，以反映其修訂建議。委員就此表示贊同。
47. 范國威議員建議修訂第4.48段，以"運輸及房屋局或路政署的現任官員並沒有及早察覺'監核監督者'機制的缺陷，沒有加強對該工程項目的監察工作，反而繼續依賴港鐵公司，盲目信任港鐵公司過於樂觀的判斷，故此有關官員應該為延誤負上責任。" 取代該段最後4句句子。

48. 由於委員對范國威議員的建議意見分歧，主席把有關建議付諸表決。2名委員表決贊成及3名委員表決反對范國威議員的建議。主席宣布范國威議員的建議被否決。范國威議員要求在第4.48段加入註腳，以反映其修訂建議。委員就此表示贊同。

49. 主席建議修訂第4.48段，刪除倒數第二句，即"指他們沒有做好監察該工程項目的工作，"。由於委員對主席的建議意見分歧，主席把有關建議付諸表決。3名委員表決贊成及2名委員表決反對主席的建議。主席宣布其建議獲得通過。

50. 第4.48段經宣讀及修訂，並獲得通過。

51. 第4.49及4.50段經宣讀，並獲得通過。

52. 第4.51段經宣讀及修訂，並獲得通過。

53. 第4.52及4.53段經宣讀，並獲得通過。

X X X X X X

立法會秘書處
議會事務部4
2016年6月29日

檔 號：CB4/SC/13

**調查廣深港高速鐵路香港段建造工程延誤的
背景及原委專責委員會**

閉門會議紀要

日 期 : 2016年6月10日(星期五)
時 間 : 上午9時
地 點 : 立法會綜合大樓會議室4

出席委員 : 廖長江議員, SBS, JP (主席)
謝偉銓議員, BBS (副主席)
李卓人議員
陳鑑林議員, SBS, JP
毛孟靜議員
田北辰議員, BBS, JP
易志明議員, JP
胡志偉議員, MH
范國威議員
莫乃光議員, JP
陳恒鑾議員, JP
鄧家彪議員, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP

列席秘書 : 總議會秘書(4)6
劉素儀女士

列席職員 : 高級助理法律顧問2
林秉文先生

助理秘書長4
盧思源先生

高級議會秘書(4)6
伍美詩女士

**I. 審議就專責委員會報告擬稿的節錄部分接獲的意見和
由第4.54段逐段審議及通過專責委員會報告**

X X X X X X

2. 委員繼續逐段審議專責委員會報告的中文本，並同時審議證人及相關各方就報告的相關章節及／或部分提出的意見。

第4章

3. 第4.54至4.58段經宣讀，並獲得通過。
4. 第4.59至4.63段經宣讀，並獲得通過。
5. 第4.64至4.69段經宣讀，並獲得通過。
6. 第4.70至4.76段經宣讀，並獲得通過。
7. 第4.77至4.80段經宣讀，並獲得通過。

第5章

8. 第5.1段經宣讀，並獲得通過。
9. 第5.2至5.5段經宣讀，並獲得通過。
10. 第5.6至5.8段經宣讀，並獲得通過。
11. 第5.9至5.14段經宣讀，並獲得通過。
12. 第5.15至5.20段經宣讀，並獲得通過。
13. 第5.21至5.23段經宣讀，並獲得通過。
14. 第5.24段經宣讀及修訂，並獲得通過。

15. 第5.25段經宣讀，並獲得通過。
16. 第5.26至5.29段經宣讀，並獲得通過。
17. 第5.30至5.32段經宣讀，並獲得通過。
18. 第5.33至5.39段經宣讀，並獲得通過。
19. 第5.40至5.43段經宣讀，並獲得通過。
20. 第5.44段經宣讀及修訂，並獲得通過。
21. 第5.45至5.48段經宣讀，並獲得通過。
22. 第5.49及5.50段經宣讀及修訂，並獲得通過。
23. 第5.51至5.55段經宣讀，並獲得通過。
24. 第5.56至5.59段經宣讀，並獲得通過。
25. 第5.60及5.61段經宣讀，並獲得通過。
26. 第5.62段經宣讀及修訂，並獲得通過。
27. 第5.63至5.65段經宣讀，並獲得通過。
28. 第5.66至5.69段經宣讀，並獲得通過。
29. 第5.70至5.73段經宣讀，並獲得通過。
30. 第5.74段經宣讀，並獲得通過。
31. 第5.75段經宣讀及修訂，並獲得通過。
32. 第5.76至5.80段經宣讀，並獲得通過。
33. 第5.81至5.84段經宣讀，並獲得通過。

(會後補註：在2016年6月14日的專責委員會會議上，李卓人議員、毛孟靜議員及范國威議員表示他們不贊成第5.83段所載有關"在有需要時精簡補充勞工計劃所需的程序，加快輸入勞工以應付....."的建議。)

第6章

34. 第6.1段經宣讀及修訂，並獲得通過。
35. 第6.2段經宣讀，並獲得通過。
36. 第6.3至6.5段經宣讀，並獲得通過。
37. 第6.6至6.11段經宣讀，並獲得通過。
38. 第6.12至6.15段經宣讀，並獲得通過。
39. 第6.16至6.19段經宣讀，並獲得通過。
40. 第6.20段經宣讀及修訂，並獲得通過。
41. 第6.21至6.23段經宣讀，並獲得通過。
42. 第6.24至6.28段經宣讀，並獲得通過。
43. 第6.29至6.31段經宣讀，並獲得通過。
44. 第6.32段經宣讀及修訂，並獲得通過。
45. 第6.33段經宣讀，並獲得通過。
46. 第6.34至6.39段經宣讀，並獲得通過。
47. 第6.40段經宣讀，並獲得通過。
48. 第6.41至6.45段經宣讀，並獲得通過。
49. 第6.46段經宣讀，並獲得通過。
50. 第6.47段經宣讀及修訂，並獲得通過。
51. 第6.48段經宣讀，並獲得通過。
52. 第6.49段經宣讀及修訂，並獲得通過。
53. 第6.50至6.52段經宣讀，並獲得通過。
54. 第6.53及6.54段經宣讀及修訂，並獲得通過。

55. 第6.55至6.61段經宣讀，並獲得通過。
56. 第6.62及6.63段經宣讀，並獲得通過。
57. 第6.64至6.69段經宣讀，並獲得通過。
58. 第6.70及6.71段經宣讀，並獲得通過。
59. 第6.72段經宣讀及修訂，並獲得通過。
60. 第6.73段經宣讀，並獲得通過。
61. 第6.74段經宣讀及修訂，並獲得通過。

第7章

62. 第7.1至7.4段經宣讀，並獲得通過。
63. 第7.5段經宣讀，並獲得通過。
64. 第7.6段經宣讀及修訂，並獲得通過。
65. 第7.7段經宣讀，並獲得通過。
66. 第7.8段經宣讀，並獲得通過。
67. 范國威議員建議修訂第7.9段，以

"此外，路政署署長對工程進度一直作出錯誤的專業判斷，認為滯後不等於整體項目的完工期一定都有延誤，因而需給予港鐵機會，讓其繼續研究一些追回進度措施，繼續推展工程，這判斷導致路政署／鐵路拓展處盲目認為港鐵可追回進度，遲遲未能下定決心在監察港鐵公司表現時承擔更主動的角色。"

取代

"此外，路政署／鐵路拓展署本身缺乏興建鐵路系統的實際經驗及專業技能，或許亦導致其職員缺乏信心，未能在監察港鐵公司表現時承擔更主動和積極的角色。"

其修訂建議於會議席上提交。

(會後補註：范國威議員提出的修訂建議已於2016年6月10日隨立法會CB(4)1104/15-16(01)號文件送交委員。)

68. 由於委員對范國威議員的建議意見分歧，主席把有關建議付諸表決。5名委員表決贊成及6名委員表決反對范國威議員的建議。主席宣布范國威議員的建議被否決。

69. 第7.9段經宣讀，並獲得通過。

70. 毛孟靜議員及范國威議員要求就委員其後提出的所有修訂進行記名表決。委員就此表示贊同。

71. 第7.10及7.11段經宣讀，並獲得通過。

72. 范國威議員建議修訂第7.12段，

(a) 以

"專責委員會認為，為該工程項目制訂緊迫的時限是政府及港鐵公司的錯誤判斷，而政府及港鐵公司亦沒有在2010年工程開展之初，如實向公眾交代緊迫工期的風險，是誤導公眾錯信2015年8月是一個合理的完工期。鑒於地底勘測公認有其限制，政府及港鐵公司理應預留較長的緩衝期以應付西九龍總站地底複雜的地質情況，而並非明知地質情況複雜，仍堅持以緊迫的工期及成本開展工程。" 取代該段首4句句子；以及

(b) 以

"專責委員會亦認為，港鐵公司接納該目標完工日期，實屬不負責任。專責委員會察悉，梁國權先生於2015年7月15日出席的研訊中，有委員質疑港鐵公司前工程總監柏立恆在2009年時曾提出2015年8月的目標完工日期太趕急，估算要在2017年才能完工，而且工程費用需要800億元。但港鐵公司並不接納該估算，柏立恆因而辭職，梁國權在研訊中對該質疑不置可否。"

取代

"專責委員會亦認為，港鐵公司接納該目標完工日期，實屬過於樂觀。"

其修訂建議於會議席上提交。

(會後補註：范國威議員提出的修訂建議已於2016年6月10日隨立法會CB(4)1104/15-16(01)號文件送交委員。)

73. 李卓人議員建議修訂范國威議員的建議，刪除"，是誤導公眾錯信2015年8月是一個合理的完工期"。

74. 由於委員對李卓人議員的建議意見分歧，主席把有關建議付諸表決。

以下委員表決贊成建議：

李卓人議員、毛孟靜議員、胡志偉議員、范國威議員及莫乃光議員。
(5名委員)

以下委員表決反對建議：

謝偉銓議員、陳鑑林議員、田北辰議員、易志明議員、陳恒鎮議員及盧偉國議員。
(6名委員)

75. 主席宣布，5名委員表決贊成及6名委員表決反對李卓人議員的建議。他宣布李卓人議員的建議被否決。

76. 范國威議員建議修正其就第7.12段提出的修訂建議的最後一句，以"梁國權先生在研訊中聲稱未能記起"取代"梁國權在研訊中對該質疑不置可否"。

77. 由於委員對范國威議員的建議意見分歧，主席把有關建議付諸表決。

以下委員表決贊成建議：

李卓人議員、毛孟靜議員、胡志偉議員、范國威議員及莫乃光議員。
(5名委員)

以下委員表決反對建議：

謝偉銓議員、陳鑑林議員、易志明議員、陳恒鑽議員及盧偉國議員。

(5名委員)

以下委員棄權：

田北辰議員。

(1名委員)

78. 鑒於贊成者及反對者數目相等，主席按專責委員會的工作方式及程序第8段，行使其決定性表決權，表決反對，並宣布范國威議員的建議被否決。

79. 第7.12段經宣讀及作出文本修訂，並獲得通過。

80. 第7.13段經宣讀及修訂，並獲得通過。

81. 毛孟靜議員建議修訂第7.14段最後一句的最後部分，在"未"字後以"盡責"取代"有好好地履行其任務"。

82. 由於委員對毛孟靜議員的建議意見分歧，主席把有關建議付諸表決。

以下委員表決贊成建議：

李卓人議員、毛孟靜議員、胡志偉議員、范國威議員及莫乃光議員。

(5名委員)

以下委員表決反對建議：

謝偉銓議員、陳鑑林議員、田北辰議員、易志明議員、陳恒鑽議員及盧偉國議員。

(6名委員)

83. 主席宣布，5名委員表決贊成及6名委員表決反對毛孟靜議員的建議。他宣布毛孟靜議員的建議被否決。毛孟靜議員要求在第7.14段加入註腳，以反映其修訂建議。委員就此表示贊同。

84. 胡志偉議員建議修訂第7.14段最後一句的最後部分，在"地履行其任務"的字眼前以"盡責"取代"好好"。

85. 由於委員對胡志偉議員的建議意見分歧，主席把有關建議付諸表決。

以下委員表決贊成建議：

李卓人議員、毛孟靜議員、胡志偉議員、范國威議員及莫乃光議員。

(5名委員)

以下委員表決反對建議：

謝偉銓議員、陳鑑林議員、田北辰議員、易志明議員、陳恒鑽議員及盧偉國議員。

(6名委員)

86. 主席宣布，5名委員表決贊成及6名委員表決反對胡志偉議員的建議。他宣布胡志偉議員的建議被否決。

87. 盧偉國議員建議修訂第7.14段，以"儘管如此，專責委員會認為路政署和運輸及房屋局在履行其職責推展該工程項目上均有不足之處。"取代該段最後兩句句子。

88. 主席把盧偉國議員的建議付諸表決。11名委員表決贊成有關建議。委員同意無需要進行記名表決。主席宣布盧偉國議員的建議獲一致通過。

89. 第7.14段經宣讀及修訂，並獲得通過。

90. 范國威議員建議修訂第7.15段，以

"在2013年11月22日鐵路事宜小組委員會的會議上作匯報時，以隱晦的措辭表述，"

取代

"在2013年11月22日鐵路事宜小組委員會的會議上作匯報時，以謹慎的措辭表述，"

其建議修訂於會議席上提交。

(會後補註：范國威議員提出的修訂建議已於2016年6月10日隨立法會CB(4)1104/15-16(02)號文件送交委員。)

91. 經討論後，委員決定以 "小心" 取代 "隱晦" 。委員又同意把第7.14段之後的標題修訂為 "政府的不足" 。

92. 第7.15段經宣讀及修訂，並獲得通過。

93. 第7.16段經宣讀，並獲得通過。

94. 范國威議員建議在第7.17段之後加入以下段落：

"專責委員會認為，政府在2013年11月22日的鐵路事宜小組委員會上的說法，向委員掩蓋了部分事實，即高鐵工程或未能在2015年完工，是有意淡化運輸及房屋局對工程延誤的憂慮。運輸及房屋局縱使理解'明知不可為而不及早向社會交代的後果'，並預期港鐵會有同樣的理解(6.37段)，但張炳良局長仍然信納韋達誠的建議，甘願冒險，與港鐵公司合謀向鐵路事宜小組委員會隱瞞實際的延誤情況，張炳良局長理應承擔此風險所帶來的後果，就是即使隱瞞實際的延誤情況，但工程最終仍然超支延誤。"

其修訂建議於會議席上提交。

(會後補註：范國威議員提出的修訂建議已於2016年6月10日隨立法會CB(4)1104/15-16(02)號文件送交委員。)

95. 毛孟靜議員建議修訂范國威議員的建議，把 "甘願冒險，" 刪除，並以 "聯同港鐵公司" 取代 "與港鐵公司合謀" 。

96. 由於委員對毛孟靜議員的建議意見分歧，主席把有關建議付諸表決。

以下委員表決贊成建議：

李卓人議員、毛孟靜議員、胡志偉議員、范國威議員及莫乃光議員。

(5名委員)

以下委員表決反對建議：

陳鑑林議員、田北辰議員、易志明議員、陳恒鑾議員、鄧家彪議員及盧偉國議員。

(6名委員)

97. 主席宣布，5名委員表決贊成及6名委員表決反對毛孟靜議員的建議。他宣布毛孟靜議員的建議被否決。

98. 主席把范國威議員的原有建議付諸表決。

以下委員表決贊成建議：

李卓人議員、毛孟靜議員、胡志偉議員、范國威議員及莫乃光議員。

(5名委員)

以下委員表決反對建議：

陳鑑林議員、田北辰議員、易志明議員、陳恒鑾議員、鄧家彪議員及盧偉國議員。

(6名委員)

99. 主席宣布，5名委員表決贊成及6名委員表決反對范國威議員的建議。他宣布范國威議員的建議被否決。

100. 李卓人議員建議以下述段落取代第7.17段：

"專責委員會認為，政府在2013年11月22日的鐵路事宜小組委員會上的說法，是聯同港鐵公司向委員刻意隱瞞實際的延誤情況，委員會對此表示遺憾。張炳良局長理應承擔此風險所帶來的後果，就是即使隱瞞實際的延誤情況，但工程最終仍然超支延誤。"

其修訂建議於會議席上提交。

(會後補註：李卓人議員提出的修訂建議已於2016年6月10日隨立法會CB(4)1104/15-16(03)號文件送交委員。)

101. 由於委員對李卓人議員的建議意見分歧，主席把有關建議付諸表決。

以下委員表決贊成建議：

李卓人議員、毛孟靜議員、胡志偉議員、范國威議員及莫乃光議員。

(5名委員)

以下委員表決反對建議：

陳鑑林議員、田北辰議員、易志明議員、陳恒鑾議員、鄧家彪議員及盧偉國議員。

(6名委員)

102. 主席宣布，5名委員表決贊成及6名委員表決反對李卓人議員的建議。他宣布李卓人議員的建議被否決。

103. 第7.17及7.18段經宣讀，並獲得通過。

104. 范國威議員回應主席時表示，他要求在報告的相關段落，就其提出而經表決後被否決的所有修訂建議加入註腳。委員就此表示贊同。

X X X X X X

立法會秘書處
議會事務部4
2016年6月29日

檔 號：CB4/SC/13

**調查廣深港高速鐵路香港段建造工程延誤的
背景及原委專責委員會**

閉門會議紀要

日 期 : 2016年6月14日(星期二)
時 間 : 上午8時30分
地 點 : 立法會綜合大樓會議室4

出席委員 : 廖長江議員, SBS, JP (主席)
謝偉銓議員, BBS (副主席)
李卓人議員
陳鑑林議員, SBS, JP
毛孟靜議員
田北辰議員, BBS, JP
易志明議員, JP
范國威議員
陳恒鑾議員, JP
鄧家彪議員, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP

缺席委員 : 胡志偉議員, MH
莫乃光議員, JP

列席秘書 : 總議會秘書(4)6
劉素儀女士

列席職員 : 高級助理法律顧問2
林秉文先生

助理秘書長4
盧思源先生

助理法律顧問7
盧詠儀小姐

高級議會秘書(4)6
伍美詩女士

議會秘書(4)6
陳嘉瑩小姐

I. 審議就專責委員會報告擬稿的節錄部分接獲的意見和由第7.19段逐段審議及通過專責委員會報告

X X X X X X

2. 委員繼而由第7.19段起逐段審議專責委員會報告的中文本。委員察悉，按委員在2016年6月10日會議上所商定，會議紀要應記錄哪些委員就報告提出的修訂建議表決贊成、表決反對，以及在表決中棄權。

第7章

3. 范國威議員建議修訂第7.19段，以"政府把'疑點利益'歸於港鐵公司的做法，只是出於避免工程延誤引發公眾批評的共同憂慮，此憂慮蓋過客觀、理性的判斷，令政府錯判形勢。"取代該段最後3句句子。

4. 由於委員對范國威議員的建議意見分歧，主席把有關建議付諸表決。

以下委員表決贊成建議：

范國威議員。
(1名委員)

以下委員表決反對建議：

謝偉銓議員、陳鑑林議員、易志明議員、鄧家彪議員及盧偉國議員。
(5名委員)

5. 主席宣布，1名委員表決贊成及5名委員表決反對范國威議員的建議。他宣布范國威議員的建議被否決。

6. 委員察悉，田北辰議員曾以書面提出建議，修訂第7.19段，以"政府'疑點利益'歸於港鐵公司的做法，情感蓋過客觀、理性的判斷，令政府錯判形勢。"取代該段最後3句句子。

7. 由於在專責委員會審議第7.19段之時，田北辰議員並不在會議席上，因而未能動議其修訂建議，故此，委員同意田北辰議員的建議不應獲受理。

8. 第7.19段經宣讀，並獲得通過。

9. 第7.20段經宣讀，並獲得通過。

10. 范國威議員建議修訂第7.21段，以

"按《第二份委託協議》所訂，路政署須負上監察和核證的責任，但專責委員會認為，路政署署長對工程進度一直作出錯誤的專業判斷，認為滯後不等於整體項目的完工期一定都有延誤，盲目信任港鐵公司可以追回進度，令路政署未能履行監察的角色，而路政署確實未有在該工程項目中善用其監核顧問嘉科，因為嘉科曾一再提出警示，但基於路政署對港鐵的盲目信任，結果似乎也是徒然。"

取代

"雖然按《第二份委託協議》所訂，路政署的角色或許只限於監察和核證，但路政署確實未有在該工程項目中善用其監核顧問嘉科，因為嘉科曾一再提出警示，但結果似乎也是徒然。"

11. 由於委員對范國威議員的建議意見分歧，主席把有關建議付諸表決。

以下委員表決贊成建議：

范國威議員及鄧家彪議員。
(2名委員)

以下委員表決反對建議：

謝偉銓議員、陳鑑林議員、田北辰議員、易志明議員及盧偉國議員。

(5名委員)

12. 主席宣布，2名委員表決贊成及5名委員表決反對范國威議員的建議。他宣布范國威議員的建議被否決。

13. 田北辰議員建議修訂第7.21段，以

"雖然按《第二份委託協議》所訂，路政署的角色或許只限於監察和核證，但路政署確實未有在該工程項目中善用其監核顧問嘉科，因為嘉科曾一再提出警示，但結果似乎也是徒然，顯示路政署對港鐵不合理地信任。"

取代

"雖然按《第二份委託協議》所訂，路政署的角色或許只限於監察和核證，但路政署確實未有在該工程項目中善用其監核顧問嘉科，因為嘉科曾一再提出警示，但結果似乎也是徒然。"

14. 主席把田北辰議員的建議付諸表決。

以下委員表決贊成建議：

謝偉銓議員、陳鑑林議員、田北辰議員、易志明議員、鄧家彪議員及盧偉國議員。

(6名委員)

沒有委員表決反對建議。

以下委員棄權：

范國威議員。

(1名委員)

15. 主席宣布，6名委員表決贊成田北辰議員的建議，並沒有委員表決反對，1名委員棄權。他宣布田北辰議員的建議獲得通過。

16. 第7.21段經宣讀及修訂，並獲得通過。

17. 第7.22段經宣讀，並獲得通過。

18. 副主席建議在第7.22段之後新增以下段落，作為第7.23段：

(中文本)

"因應專責委員會一名委員提出的查詢，張炳良教授在作供時確認，他贊同獨立董事委員會報告及獨立專家小組報告所載的內容。該名委員亦就獨立專家小組報告向黃唯銘博士提出類似的問題，黃唯銘博士回應時表示，就綜合工程總綱計劃而言，港鐵公司所持意見與獨立專家小組的意見不同，他又認為獨立專家小組報告有若干部分與獨立董事委員會提交的報告相似。黃博士亦確認，港鐵公司贊同獨立專家小組報告所載的事實。"

(英文本)

"Upon enquiry made by a member of the Select Committee, Professor Anthony CHEUNG Bing-leung confirmed in evidence that he agreed with the contents of the reports submitted by IBC and IEP. On a similar question put by the same member of the Select Committee with respect to the IEP Report, Dr Philco WONG Nai-keung indicated that the view of the Corporation differed from that of IEP on the integrated master programme and commented that parts of the IEP Report were similar to the reports submitted by IBC. Dr WONG also confirmed that the Corporation agreed with the facts set out in the IEP Report."

19. 主席把副主席的建議付諸表決。

以下委員表決贊成建議：

謝偉銓議員、陳鑑林議員、田北辰議員、易志明議員、鄧家彪議員及盧偉國議員。

(6名委員)

沒有委員表決反對建議。

以下委員棄權：

李卓人議員及范國威議員。

(2名委員)

20. 主席宣布，6名委員表決贊成副主席的建議，並沒有委員表決反對，2名委員棄權。他宣布副主席的建議獲得通過。

21. 新增的第7.23段經宣讀，並獲得通過。

22. 委員察悉，新增的第7.23段會令其後的段落編號需要作出相應的更改。為利便委員審議報告擬稿的餘下段落，委員同意參照列印於報告擬稿(SCXRL/REP/F/C/D1號文件)的原有段落編號，繼續審議餘下的段落。

23. 第7.23段(最新段落編號為第7.24段)經宣讀，並獲得通過，惟該段之前的標題作出了一項修訂。

24. 第7.24段(最新段落編號為第7.25段)經宣讀，並獲得通過。

25. 主席建議修訂第7.25段(最新段落編號為第7.26段)，以"專責委員會察悉，韋達誠先生告知獨立董事委員會，周大滄先生向他保證，"取代該段首兩句句子。

26. 主席把其建議付諸表決。

以下委員表決贊成建議：

謝偉銓議員、李卓人議員、陳鑑林議員、田北辰議員、易志明議員、鄧家彪議員及盧偉國議員。

(7名委員)

沒有委員表決反對建議。

以下委員棄權：

范國威議員。

(1名委員)

27. 主席宣布，7名委員表決贊成其建議，並沒有委員表決反對，1名委員棄權。他宣布其建議獲得通過。

28. 第7.25段(最新段落編號為第7.26段)經宣讀及修訂，並獲得通過。

29. 范國威議員建議在第7.26段(最新段落編號為第7.27段)最後一句之後加入以下句子：

"專責委員會認為，港鐵公司的項目管理模式不利於政府的監核工作，是'監核監督者'方式無法發揮作用的原因之一。"

30. 由於委員對范國威議員的建議意見分歧，主席把有關建議付諸表決。

以下委員表決贊成建議：

毛孟靜議員、田北辰議員及范國威議員。
(3名委員)

以下委員表決反對建議：

謝偉銓議員、陳鑑林議員、易志明議員及盧偉國議員。
(4名委員)

以下委員棄權：

陳恒鑾議員。
(1名委員)

31. 主席宣布，3名委員表決贊成及4名委員表決反對范國威議員的建議，1名委員棄權。他宣布范國威議員的建議被否決。

32. 第7.26段(最新段落編號為第7.27段)經宣讀，並獲得通過。

33. 第7.27段(最新段落編號為第7.28段)經宣讀及修訂，並獲得通過。

34. 第7.28至7.30段(最新段落編號為第7.29至7.31段)經宣讀，並獲得通過。

35. 第7.31至7.35段(最新段落編號為第7.32至7.36段)經宣讀，並獲得通過。

36. 第7.36至7.38段(最新段落編號為第7.37至7.39段)經宣讀及修訂，並獲得通過。

37. 第7.39段(最新段落編號為第7.40段)經宣讀，並獲得通過。

38. 范國威議員建議，在原擬稿第7.40段(最新段落編號為第7.41段)保留"2013年3月"作為公布該工程延誤的適當時機。

39. 由於委員對范國威議員的建議意見分歧，主席把有關建議付諸表決。

以下委員表決贊成建議：

李卓人議員及范國威議員。
(2名委員)

以下委員表決反對建議：

陳鑑林議員、易志明議員、陳恒鑾議員、鄧家彪議員及盧偉國議員。
(5名委員)

以下委員棄權：

謝偉銓議員。
(1名委員)

40. 主席宣布，2名委員表決贊成及5名委員表決反對范國威議員的建議，1名委員棄權。他宣布范國威議員的建議被否決。

41. 主席建議在第7.40段(最新段落編號為第7.41段)的第三句之後及第四句之前加上"專責委員會認為，"。

42. 主席把其建議付諸表決。

以下委員表決贊成建議：

謝偉銓議員、陳鑑林議員、易志明議員、陳恒鑾議員、鄧家彪議員及盧偉國議員。
(6名委員)

沒有委員表決反對建議。

以下委員棄權：

李卓人議員及范國威議員。
(2名委員)

43. 主席宣布，6名委員表決贊成其建議，並沒有委員表決反對，2名委員棄權。他宣布其建議獲得通過。

44. 陳鑑林議員建議在第7.40段(最新段落編號為第7.41段)刪除"若當時有作公布，該工程延誤未必會引發如此重大的公眾關注和憂慮。"。

45. 由於委員對陳鑑林議員的建議意見分歧，主席把有關建議付諸表決。

以下委員表決贊成建議：

陳鑑林議員及易志明議員。
(2名委員)

以下委員表決反對建議：

李卓人議員、范國威議員及鄧家彪議員。
(3名委員)

以下委員棄權：

謝偉銓議員，陳恒鑾議員及盧偉國議員。
(3名委員)

46. 主席宣布，2名委員表決贊成及3名委員表決反對陳鑑林議員的建議，3名委員棄權。他宣布陳鑑林議員的建議被否決。

47. 第7.40段(最新段落編號為第7.41段)經宣讀及修訂，並獲得通過。

48. 第7.41段(最新段落編號為第7.42段)經宣讀，並獲得通過。

49. 委員察悉，列印於報告擬稿(SCXRL/REP/F/C/D1號文件)的第7.42段是秘書處因應從有關一方接獲的意見而草擬的新增段落，供委員考慮。主席表示，第7.42段擬稿所載的部分資料不夠清楚和全面，因此他建議不接納擬議第7.42段，取而代之，他建議在列印於報告擬稿(SCXRL/REP/F/C/D1號文件)的第7.44段中，在"周大滄先生及韋達誠先生....."之前加上"基於本報告第4.17、4.19、4.20、4.23、4.24、5.6、5.12、5.14、5.16、5.17、5.18、5.19、5.25、5.31、5.32、5.33、5.34、5.38、5.39、5.40、

5.41、5.42、5.57、6.2、6.4、6.5、6.6、6.9、6.14、6.15、6.16、6.17、6.18、6.19、6.29、6.30、6.31、6.32、6.34、6.37、6.39、7.24及7.34段所述，"。

(會後補註：由於其後已對段落編號作出更改，上述第7.24及7.34段應分別改為第7.25及7.35段。)

50. 由於委員對主席的建議意見分歧，主席把其建議付諸表決。

以下委員表決贊成建議：

謝偉銓議員、陳鑑林議員、易志明議員、陳恒鏞議員、鄧家彪議員及盧偉國議員。

(6名委員)

以下委員表決反對建議：

范國威議員。

(1名委員)

以下委員棄權：

李卓人議員。

(1名委員)

51. 主席宣布，6名委員表決贊成及1名委員表決反對其建議，1名委員棄權。他宣布其建議獲得通過。

52. 范國威議員建議保留第7.43段內的以下句子：

"加上港鐵公司和運輸及房屋局／路政署在其向鐵路事宜小組委員會提交的報告中選擇性地陳述資料，可以推斷港鐵公司和運輸及房屋局／路政署在某程度上有蓄意隱瞞該工程延誤。"

53. 主席把有關建議付諸表決。

以下委員表決贊成建議：

李卓人議員及范國威議員。

(2名委員)

沒有委員表決反對建議。

以下委員棄權：

謝偉銓議員、陳鑑林議員、易志明議員、陳恒鏞議員、鄧家彪議員及盧偉國議員。

(6名委員)

54. 主席宣布，2名委員表決贊成范國威議員的建議，並沒有委員表決反對，6名委員棄權。他宣布范國威議員的建議獲得通過。

55. 范國威議員建議保留第7.43及7.44段內的"、項目管理團隊、執行委員會"。

56. 由於委員對范國威議員的建議意見分歧，主席把有關建議付諸表決。

以下委員表決贊成建議：

范國威議員及鄧家彪議員。

(2名委員)

以下委員表決反對建議：

謝偉銓議員、陳鑑林議員、易志明議員、陳恒鏞議員及盧偉國議員。

(5名委員)

57. 主席宣布，2名委員表決贊成及5名委員表決反對范國威議員的建議。他宣布范國威議員的建議被否決。

58. 第7.43及7.44段經宣讀及修訂，並獲得通過。

59. 范國威議員建議在第7.45段之後加入以下段落：

"專責委員會部分委員認為，運輸及房屋局局長張炳良在2013年11月22日的鐵路事宜小組委員會會議中，信納韋達誠的建議，與港鐵公司合謀蓄意隱瞞實際的延誤情況，令工程延誤的訊息延遲了五個月才獲公開，做法違反公眾利益，亦有違公職人員的誠信，理應予以強烈譴責。"

而路政署署長劉家強不論在履行監核工程、及出席研訊的過程中，均表現出'專業傲慢'，顯然缺乏鐵路工程的專業知識不能成為劉家強失職的藉口，反之，劉家強對工程滯後對最後完工日期的影響犯下了專業判斷失誤，因而令路政署未能有效履行監核者的角色，專責委員會理應予以強烈譴責及訓斥。

專責委員會部分委員亦譴責政府及港鐵公司未有全面配合專責委員會的工作，包括未有公開兩份項目委託協議、獨立顧問的報告、以及項目監管委員會會議紀錄在內的資料，令專責委員會只能憑藉相當有限的資料展開工作，直至超支撥款提交至立法會財務委員會，政府才公開兩份項目委託協議，但專責委員會因時間關係已無法向證人提出質詢。

而個別獲邀的證人，包括前運輸及房屋局局長鄭汝樺、前港鐵主席錢果豐、前港鐵行政總裁韋達誠、前港鐵工程總監周大滄拒絕接受專責委員會出席研訊的邀請，專責委員會部分委員譴責相關人士不負責任的表現。"

60. 由於委員對范國威議員的建議意見分歧，主席把有關建議付諸表決。

以下委員表決贊成建議：

李卓人議員及范國威議員。
(2名委員)

以下委員表決反對建議：

謝偉銓議員、陳鑑林議員、陳恒鑾議員、鄧家彪議員及盧偉國議員。
(5名委員)

61. 主席宣布，2名委員表決贊成及5名委員表決反對范國威議員的建議。他宣布范國威議員的建議被否決。

62. 第7.45段經宣讀，並獲得通過。

第8章

63. 第8.1段經宣讀，並獲得通過。

64. 毛孟靜議員建議刪除第8.2段中"細緻"一詞。

65. 由於委員對毛孟靜議員的建議意見分歧，主席把有關建議付諸表決。

以下委員表決贊成建議：

毛孟靜議員。
(1名委員)

以下委員表決反對建議：

陳鑑林議員、易志明議員及陳恒鑾議員。
(3名委員)

66. 主席宣布，1名委員表決贊成及3名委員表決反對毛孟靜議員的建議。他宣布毛孟靜議員的建議被否決。

67. 第8.2段經宣讀及作出其他文本修訂，並獲得通過。

68. 第8.3段經宣讀，並獲得通過。

69. 第8.4至8.6段經宣讀，並獲得通過。

70. 委員同意刪除第8.7及8.8段，作為因應第3.41段已作的修訂而作出的相應更改。

71. 委員察悉，刪除第8.7及8.8段會令其後的段落編號需要作出相應的更改。為利便委員審議報告擬稿的餘下段落，委員同意參照列印於報告擬稿(SCXRL/REP/F/C/D1號文件)的原有段落編號，繼續審議餘下的段落。

72. 第8.9段(最新段落編號為第8.7段)經宣讀，並獲得通過。

73. 毛孟靜議員建議在第8.10段(最新段落編號為第8.8段)第一句之後加上"保障公眾知情權，"。

74. 由於委員對毛孟靜議員的建議意見分歧，主席把有關建議付諸表決。

以下委員表決贊成建議：

毛孟靜議員、范國威議員及陳恒鑽議員。
(3名委員)

以下委員表決反對建議：

謝偉銓議員、陳鑑林議員及易志明議員。
(3名委員)

75. 鑒於贊成者及反對者數目相等，主席根據專責委員會的工作方式及程序第8段，行使其決定性表決權，表決反對，並宣布毛孟靜議員的建議被否決。

76. 第8.10段(最新段落編號為第8.8段)經宣讀，並獲得通過。

77. 第8.11段(最新段落編號為第8.9段)經宣讀及修訂，並獲得通過。

78. 第8.12段(最新段落編號為第8.10段)經宣讀，並獲得通過，而該段之前的標題作出了修訂，並獲得通過。

79. 第8.13段(最新段落編號為第8.11段)經宣讀，並獲得通過。

80. 第8.14及8.15段(最新段落編號為第8.12及8.13段)經宣讀，並獲得通過。

81. 第8.16至8.18段(最新段落編號為第8.14至8.16段)經宣讀，並獲得通過。

82. 委員同意在報告的相關段落，就委員提出而經表決後被否決的所有修訂建議加入註腳，除非有關的委員提出反對。

83. 委員繼續審議報告的其他部分。

84. 目錄、簡稱一覽表、附錄及書面證供／文件一覽表經宣讀，並獲得通過。

85. 鳴謝內容經宣讀，並獲得通過。

86. 主席表示，專責委員會已完成逐段審議及通過報告的中文本。委員同意授權主席及秘書處對報告的中文本作出文本及編輯上的修訂，並對報告的英文本作出相應的修訂。

87. 委員亦同意，若經修訂的章節載有對證人或其他相關各方作出的負面評語，便應把該等章節送交他們置評，以確保程序對他們公正。

88. 李卓人議員、毛孟靜議員及范國威議員擬在2016年6月10日的會議紀要加入會後補註，提述他們不贊成第5.83段所載"在有需要時精簡補充勞工計劃所需的程序，加快輸入勞工以應付....."。委員就此表示贊同。

X X X X X X

立法會秘書處
議會事務部4
2016年6月29日

檔 號：CB4/SC/13

**調查廣深港高速鐵路香港段建造工程延誤的
背景及原委專責委員會**

閉門會議紀要

日 期 : 2016年6月27日(星期一)
時 間 : 上午9時
地 點 : 立法會綜合大樓會議室4

出席委員 : 廖長江議員, SBS, JP (主席)
謝偉銓議員, BBS (副主席)
陳鑑林議員, SBS, JP
毛孟靜議員
田北辰議員, BBS, JP
易志明議員, JP
胡志偉議員, MH
范國威議員
莫乃光議員, JP
陳恒鑾議員, JP
鄧家彪議員, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP

缺席委員 : 李卓人議員

列席秘書 : 總議會秘書(4)6
劉素儀女士

列席職員 : 高級助理法律顧問2
林秉文先生

助理秘書長4
盧思源先生

助理法律顧問7
盧詠儀小姐

高級議會秘書(4)6
伍美詩女士

議會秘書(4)6
陳嘉瑩小姐

I. 審議就專責委員會報告修訂擬稿的節錄部分接獲的意見及通過專責委員會報告

X X X X X X

2. 委員察悉，專責委員會已在2016年6月14日的會議上完成逐段審議及通過專責委員會報告的中文本。委員又察悉，對於隨立法會CB(4)1154/15-16號文件送交委員的經修訂報告擬稿的英文本，委員在2016年6月24日的限期之前並沒有提出修訂建議。

3. 委員繼而審議就專責委員會報告修訂擬稿的節錄部分接獲的意見。委員同意不會因應所接獲的意見而對報告擬稿作出修訂。委員又同意應把第4.9(d)段移至第6.1段，以對應相關的時序。委員對專責委員會報告再沒有提出進一步修訂。

4. 主席把經修訂的專責委員會報告應予採納為專責委員會報告的議題，付諸表決。

以下委員表決贊成議題：

謝偉銓議員、陳鑑林議員、田北辰議員、易志明議員、陳恒鑽議員、鄧家彪議員及盧偉國議員。
(7名委員)

以下委員表決反對議題：

范國威議員。
(1名委員)

以下委員棄權：

胡志偉議員及莫乃光議員。
(2名委員)

5. 主席宣布，7名委員表決贊成及1名委員表決反對議題，2名委員棄權。他宣布經修訂的專責委員會報告應予採納為專責委員會的報告。

6. 委員同意授權主席及秘書處在有需要時對專責委員會報告作出文本及編輯上的修訂。

小眾報告

7. 胡志偉議員及范國威議員表示，他們與專責委員會數名其他委員或會發表一份小眾報告，因為他們所持的一些意見，有別於剛獲採納的專責委員會報告內載的大多數委員的意見。

8. 胡志偉議員建議把小眾報告納入為專責委員會報告的附錄。由於委員對胡志偉議員的建議意見分歧，主席把有關建議付諸表決。沒有委員表決贊成建議，7名委員表決反對建議。主席宣布胡志偉議員的建議被否決。

X X X X X X

立法會秘書處
議會事務部4
2016年6月29日