

有關廣深港高速鐵路香港段 建造工程延誤的關注事項



1. 背景

1.1 在 2014 年 4 月 15 日，運輸及房屋局(下稱"運房局")局長及香港鐵路有限公司(下稱"港鐵")管理層分別宣布廣深港高速鐵路香港段¹(下稱"高鐵")的通車時間未能如期於 2015 年完成，需延至 2017 年年底，比原訂日期推遲兩年，事件隨即引起社會極大關注。²就此，在 2014 年 6 月 25 日的立法會會議上，胡志偉議員與莫乃光議員就高鐵建造工程的延誤提交一份呈請書。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。因此，該份呈請書已按《議事規則》第 20(6)條的規定交付專責委員會(下稱"高鐵專責委員會")處理。³

1.2 在 2014 年 7 月 4 日的內務委員會會議上，議員同意成立小組委員會，負責就高鐵專責委員會的運作事宜進行籌備工作。有關工作包括就高鐵專責委員會的職權範圍(以反映呈請書的要旨)、委員人數及提名程序擬訂建議。

1.3 立法會內務委員會隨後在 2014 年 11 月 14 日舉行的會議上，建議任命 13 名議員為高鐵專責委員會的委員。⁴至於高鐵專責委員會的職權範圍，將調查高鐵建造工程延誤一事的背景及相關事宜，包括(a)政府及港鐵在高鐵工程延誤上的表現及責任；(b)政府及港鐵有否蓄意隱瞞該項工程延誤；(c)就政府日後可如何改善對新鐵路項目建造工程的監管；及(d)就政府如何加強港鐵在推展鐵路項目方面的管治相關事宜作出建議。

¹ 高鐵是高速鐵路網絡，由政府出資並委託港鐵興建的新鐵路綫項目，鐵路全長 26 公里，提供跨境的高速鐵路服務，連接香港與深圳、廣州以至中國內地。

² 在 2014 年 5 月，政府成立獨立專家小組，對現時高鐵工程管理和監督制度和做法，以及相關事宜進行檢討，查找問題及其成因。獨立專家小組的主席是夏正民法官(Mr Justice Michael Hartmann)，另有兩位成員均為海外專家，分別是來自英國的 Peter Hansford 和來自美國的 Andrew J Whittle。政府獨立專家小組預計於本年內完成檢討，並會公開報告內容。

³ 高鐵專責委員會是有權限，不能引用特權法，亦無法查閱機密文件或強制傳召證人。

⁴ 根據《議事規則》第 78(2)條，立法會主席考慮內務委員會的建議後，已於 2014 年 11 月任命專責委員會主席、副主席及委員。

1.4 為協助高鐵專責委員會討論高鐵建造工程延誤事件，本資料摘要旨在撮述社會上各界人士對該項目所提出的關注事項，以及表達的意見及論點。

2. 高鐵建造工程延誤的原因

2.1 高鐵建造工程延誤事件可追溯至 2014 年 4 月 15 日，港鐵管理層就此向公眾解釋有 3 個關鍵環節發生問題，分別是 (a)西九龍總站、(b)元朗隧道段及(c)跨境段工程的延誤。港鐵管理層表示，西九龍總站收得土地前，對位於公共運輸交匯處及城市高爾夫球會中央位置的勘探工作受到限制，未能得悉地底公共管線裝置及石層會對工程造成挑戰。此外，元朗隧道段亦因需修改臨時工程設計及施工方案出現多次延誤，加上 2014 年 3 月底的一場黑雨令鑽挖機損毀，加劇延誤情況。最後，跨境段亦因鑽挖機延遲由內地運抵至香港等原因延誤。港鐵管理層強調，在施工期間，多次以各項應對措施成功追回部分合約的進度，但亦因此令工程團隊傾向太自信地可追補工期延誤。

2.2 社會上隨後有聲音質疑港鐵管理層對工期延誤的解釋，認為鑽挖機受損不足以令建造工程大幅延誤，港鐵管理層回應時，承認鑽挖機受損非工程延誤主因，並就事件引起公眾誤會表示抱歉，而仍有其他原因令高鐵的開通日期押後至 2017 年年底。

2.3 高鐵建造工程延誤風波繼續擴大，港鐵董事局於 2014 年 4 月底成立獨立董事委員會⁵，檢討高鐵項目延誤的背景及原因，並就日後如何以更透明及適時地就管理項目提供建議。在 2014 年 7 月，港鐵獨立董事委員會提交報告，指出延誤原因繁多，部份與整體項目有關，包括勞工短缺問題，亦有涉及不同工程合約，例如地質、高鐵建造工程項目早期階段面對的各種工地移交問題，以及發生其他不可預見的事件。

⁵ 獨立董事委員會由馬時亨出任主席，其他 5 名成員均為港鐵的獨立非執行董事，包括施文信、文禮信、陳阮德徽、石禮謙和何承天。當時社會上有聲音批評，這個獨立董事委員會，成員全是港鐵的非執行董事，而職權範圍並無涵蓋董事局是否涉及疏忽管治，亦不包括對整個港鐵架構的檢討。因此，這個獨立董事委員被質疑是港鐵「自己人查自己人」。

2.4 獨立董事委員會的報告表示，具體而言，西九龍總站的工程進展一直受到不利的地下情況、公用設施管道改道的複雜性、地盤協調問題及前線工人不足的影響。跨境隧道的工程進展則受到中國內地隧道鑽挖機工程延誤所影響。至於元朗隧道段的工程進展則因兩台隧道鑽挖機緩慢的鑽挖率而受到影響。其中一台隧道鑽挖機因水浸而損壞，拖慢了工程進度。獨立董事委員會的報告結論是，未發現項目管理過程中工程方面的任何系統性錯誤，以致未能避免延誤或更有效地處理延誤，亦未發現有任何證據顯示項目管理團隊，在日常工作中未有依循相關系統和程序。

2.5 為加強港鐵調查高鐵建造工程延誤的中立性，獨立董事委員會另外委任兩名海外專家⁶，檢視港鐵就高鐵項目所採用的項目管理系統和程序，並就此建議合適的提升措施。在 2014 年 10 月底，就工程延誤的原因，該兩名專家稽核獨立董事局委員會在首份報告中所臚列的高鐵工程延誤的原因後，舉出 10 個尤為重要的成因，分別是：(a) 施工計劃的前期階段採用快速路徑而導致未能依期動工；(b) 工地出現無法預見的狀況；(c) 隧道鑽挖機延遲從內地運抵；(d) 隧道鑽挖機的運作不可靠；(e) 工程銜接問題；(f) 西九龍總站工地施工延誤；(g) 水浸；(h) 工程效率低於預期；(i) 工程設計的變動；及(j) 香港建築業出現勞工短缺問題，激化了上述各點的影響。

意見及論點

2.6 社會上有意見認為，據高鐵建造工程延誤所公布的資料，很多事項都與港鐵管理失誤有關，例如隧道防洪不足而浸壞鑽挖機，動工前未能做好地質勘察等。至於勞工短缺問題，港鐵獨立董事委員會發表的兩份報告，均明言這個問題影響工程進度，但有傳媒揭發事實是工程設計一改再改，令不少工人為要等待設計落實而無法開工，港鐵的說法因而備受質疑。

⁶ 兩位專家分別是牛津大學大型計劃管理講座教授 Bent Flyvbjerg 和美國 University of Illinois at Urbana-Champaign 高速鐵路系統研究中心教授及主任高聰忠。

3. 高鐵的超支金額問題

3.1 高鐵的超支是社會另一個關注事項，在 2014 年 5 月，港鐵估算高鐵的工程造價為 684 億港元(包括政府支付港鐵的 45.9 億港元項目管理費)，較原定工程預算 650 億港元，超支 34 億港元，即總工程費的 5.2%；但在 2014 年 7 月，港鐵公布高鐵最新估算造價上升至 715.2 億港元，超支 65.2 億港元，約佔原定總工程費的 10%。

3.2 港鐵獨立董事委員會委任的專家則認為，高鐵的造價有 67%的可能性進一步增加，他們提交的報告解釋，獨立專家和港鐵工程團隊的估算存有差異，是因為兩方的預測方法不同，前者是基於外界觀點，包括可資比項目(即國際上不同項目的比較)和預測的備用資金使用情況；後者則是由港鐵的工程團隊推算，基於工程時間表有關的風險，再評估其量化值，並估計有 90% 機會達標。其後，港鐵的工程團隊表示會參考獨立專家的意見，在 2015 年初提供深入估算予港鐵董事局。

3.3 港鐵委任的專家並指出，假設高鐵項目的工程進度與過去相同，從而推測工程備用資金⁷在日後的提取速度，其結論是若目前提取備用工程資金的趨勢持續，大部分的剩餘備用資金會在 2017 年之前耗盡。若工程備用資金在高鐵項目完成前耗盡，整體造價便有可能超過現時的估算。另外，為避免項目進一步超支，港鐵和政府可參考英國的工程監管制度，建立「分層工程備用資金」的監管機制，分別由港鐵的工程團隊、港鐵管理層及政府就以下事項分別監管：(a)制定適當的激勵措施、確保項目的順利交付，及(b)避免承建商濫用索償，增加財政支出。

3.4 在 2014 年 11 月，運房局公布的最新工程進度及財務資料顯示，直至 2014 年 9 月 30 日，高鐵工程整體完成進度為 63.6%，與最新修訂時間表進度相若；工程預算仍維持在超支 65 億港元水平，以及港鐵共接獲 695 宗申索，涉及金額約 147 億 4,000 萬港元。港鐵現正與有關承建商商討申索內容及細節，就提出的申索金額進行評估。已獲解決的申索合共 130 宗，並已發放約 13 億 9,400 萬港元，佔已批出合約總額約 3.1%。同時，因應個別工程需要及個案審核和商討進度，部分個案獲發放中期申索金，總額為 13 億 3,300 萬港元。

⁷ 所需的工程備用資金，因應工程項目的具體風險和情況而制定。

3.5 對於高鐵超支一事，運房局局長曾多次表示，政府已向港鐵要求取得進一步資料，以更準確地估算超支金額，而路政署及其監核顧問正分析港鐵提交的數據，未能確定政府所作的修訂。當檢視工作完成後，政府會向立法會和公眾匯報。至於有關項目超出核准工程預算及相關的費用承擔問題，政府將按委託協議處理，並會保留一切向港鐵追究所保證事項和應負責任的權利。

意見及論點

3.6 現時高鐵的造價估算已高達 715.2 億港元，較原先預算超支 65 億港元，惹來各界批評。至於超支的金額須由政府或港鐵哪一方負責，目前未有共識，有意見認為可能要透過法庭解決。但事實是港府作為港鐵最大股東，超支無論由誰付，最終其實都是由納稅人結帳，令市民感到無奈。

3.7 另外，有關注是如若高鐵建造工程費假若須大幅超支，未來是否需要向立法會追加撥款申請，在現時政治環境下，就極具挑戰性。由於工程費用需按時支付，若資金有所不足，撥款申請未能適時處理，可能會造成資金短缺，而令工程進一步被拖延，政府和港鐵需作出評估及充份準備不同的情況。

3.8 對於高鐵的最終超支金額，社會上有不同意見。有聲音表示，港鐵工程團隊和獨立專家的估算存有差異，市民無所適從；同時，港鐵公布的資料過於簡單，未有交代超支細項，認為港鐵可能為避免公眾壓力，是有很大誘因低估延誤帶來的費用。社會上更有看法，認為高鐵的最終超支金額，可能高達 130 億港元，即工程最終造價為 780 億港元，其邏輯是以大型基建的土木工程超支三成的趨勢推算。總的來說，政府必須加強監管角色，務使港鐵認真負責，例如超支多少，必須如實向政府匯報，並公諸於眾。

4. 高鐵的通車日期及改善匯報制度的建議

4.1 在高鐵的通車日期方面，港鐵項目團隊評估高鐵有 90% 機會在 2017 年通車；不過，港鐵的獨立專家則較保守，認為只有 69% 機會能達成這個目標。獨立專家是採用由上而下的評估方法，把高鐵的工程時間表與一個包括多個同級國際項目的參考組別進行比較。獨立專家以這些項目完成最後工程量所需的時間，與高鐵的工程時間表進行基準比較，結果得出較保守的推算。

4.2 獨立專家並建議港鐵應盡快確認海關、出入境及檢疫設施在西九龍總站的共用位置，及與政府簽訂服務經營權協議。獨立專家認為，施工期受到不可預見事件的負面影響，是因為關鍵合約方面缺乏足夠的緩衝期，不在於工程或項目管理上的缺失，亦無證據顯示項目管理團隊不遵守管理程序，獨立專家認為港鐵獨立董事委員會的匯報並無不實之處。

4.3 另外，獨立專家建議港鐵改善匯報制度及訂立關鍵里程碑⁸，確保出現延誤後能盡快追補，其建議是透過量身制定交通燈號準則，項目的紅色燈號需要連帶一個清晰的行動計劃，當中訂明清晰的問責及時限，務使把項目進度納回正軌。獨立專家還建議港鐵設立獨立渠道或加強項目稽核，使有關事宜可上報高級管理層，這可透過擴大項目稽核的職權範圍，以及為需要上報的事宜提供指引。

4.4 至於高鐵建造工程的匯報，自從出現延誤事件後，現時運房局已安排每季把高鐵和另外四條興建中鐵路項目(包括西港島線、南港島線(東段)、觀塘線延線和沙田至中環線)的進度及所遇到困難，或影響成本的資料公開。

⁸ 獨立專家建議的關鍵里程碑共分為 22 個，其中包括(a)完成鑽爆挖掘工程(2014 年 12 月完工)，(b)完成車站中央的穩定系統及車站南面的穩定系統(2015 年 4 月)，(c)完成主綫北行隧道的路軌鋪設(2016 年 11 月)，(d)完成西九龍總站路軌鋪設(2017 年 1 月)，(e)完成與內地的綜合測試及調試(2017 年 5 月)及(f)開始試驗運行(2017 年 8 月)。

意見及論點

4.5 在高鐵建造工程延誤方面，有意見表示，現時港鐵主導整項工程，所有工程合約均是由港鐵與承建商簽署，故路政署難以監管，只能倚靠港鐵提供信息。當上世紀 90 年代港府興建赤鱘角新機場時，特別成立新機場工程統籌署，由港府作主導統籌及協調所有工程事宜，這做法應較穩妥。

4.6 港鐵的工程團隊和獨立專家就高鐵通車日期的估算不同，社會應當如何閱讀這些數字感到迷惘。就此，政府有責任加強對完工日期的嚴密監管，當其關鍵里程碑完成機率下跌某個百分點時，例如 5%，港鐵董事局須全盤掌握情況，而政府也應要瞭如指掌，這樣才可以施加壓力要求港鐵採取補救措施。

5. 政府及港鐵有否蓄意隱瞞高鐵建造工程延誤

5.1 當運房局與港鐵宣布高鐵的通車時間延至 2017 年之前，有傳媒已引述消息及內部文件，指稱高鐵工程出現延誤，但港鐵主席及運房局局長均予以否認。報導引用港鐵文件顯示，由 2012 年下半年起，高鐵工程延誤開始惡化，2013 年 5 月的工程進度，較原定計劃落後 20 個百分點；在 2014 年 4 月，實際延誤已達 29 個百分點，相當於 11 個月。當時已有工程師指出，超過 20 個百分點的工程延誤，即使大幅增加人手，也不可能追回進度。

5.2 繼而在 2014 年 5 月 5 日，運房局和路政署官員、港鐵主席及港鐵管理層出席鐵路事宜小組委員會。會上運房局局長表示，當局曾打算在 2013 年 11 月 22 日的小組委員會會議上，公布高鐵可能在 2015 年後才可投入服務，但當時的港鐵行政總裁韋達誠⁹在 2013 年 11 月 21 日致電運房局局長，表示不同意向小組委員會匯報高鐵建造工程延誤事宜，並強調高鐵仍可在 2015 年年底投入服務。

⁹ 韋達誠已於 2014 年 8 月離任港鐵行政總裁一職。

5.3 運房局、路政署和港鐵在 2013 年 11 月 21 日傍晚舉行緊急會議。運房局在會議上質疑，既然高鐵項目須待 2015 年 10 月才可展開測試，為何港鐵仍認為高鐵項目可在 2015 年完工並啟用。與會者討論後同意，儘管應在現階段維持 2015 年完工的目標，但政府當局及港鐵不應在 2013 年 11 月 22 日的小組委員會會議上隱瞞高鐵項目面對的難題。

5.4 在 2013 年 11 月 22 日的鐵路事宜小組委員會會議上，政府當局表示，根據港鐵的最新評估，高鐵項目的主要工程可在 2015 年內完成，然後進行測試和試行運作，需時 6 至 9 個月。隨後在 2014 年 3 月 18 日舉行的項目統籌會議上¹⁰，港鐵指出，雖然工程持續滯後，但高鐵項目的目標完工日期仍是 2015 年。

5.5 在 2014 年 4 月 12 及 13 日，當時的港鐵行政總裁和港鐵主席分別致電運房局局長，表示高鐵項目未能在 2015 年完工。運房局局長表示，鑒於港鐵曾屢次向運房局和路政署不同層面保證，縱然進度落後，仍可透過採取緩減影響措施及追回進度的措施以達至 2015 年完工的目標，並對工程未能在 2015 年完工的消息感到驚訝。同時，運房局局長著令港鐵提交全面評估報告，闡述高鐵工程進度和出現重大延誤的原因，同時責成路政署署長就此事提交獨立檢討報告。運房局局長解釋，事後回看，政府當局不應過份相信港鐵能追回落後的工程進度，他就判斷失誤向公眾及立法會道歉，重申是對港鐵疑中留情，認為應給予港鐵追趕進度的機會。

5.6 港鐵主席表示，未能適時讓公眾知悉工程項目所面對的挑戰，以及該等挑戰對項目完工日期造成的影響致歉。當時的行政總裁則解釋，港鐵為何沒有及早在不同階段讓公眾知悉高鐵工程延誤的影響，他認為在承認工程會延誤前，應先盡全力處理工程項目的問題。港鐵在探討所有可行辦法及替代方案後，才於 2014 年 4 月確定高鐵工程無法達到原訂在 2015 年完工的目標。

¹⁰ 這是路政署與港鐵為討論涉及按預算如期完成高鐵項目事宜，而定期舉行的會議。

5.7 當時的工程總監周大滄¹¹也發表聲明，雖然在 2013 年 10 月至 2014 年 3 月期間，他有機會就高鐵工程完工時間可能延誤一事及早與港鐵行政總裁及董事局、立法會或政府溝通，但他沒有這樣做，因為他深信港鐵的工程團隊及項目承建商能夠追回已延誤的工程，並維持 2015 年完工的目標。他就判斷失誤，未有即時交代高鐵項目延誤一事，而導致港鐵公信力受損致歉。

5.8 另外，港鐵成立的獨立董事委員會在 2014 年 7 月初發表報告，表示相信在高鐵建造項目的整個過程中，項目管理團隊的成員已與政府代表全力配合及合作。該項目工期的延誤已根據委託協議條款適時及如實地向政府匯報。獨立董事委員會未曾發現，項目管理團隊或港鐵試圖隱瞞或掩飾各項目合約遇到的延誤。該報告將延誤的主要責任歸咎於當時的工程總監，指他一直堅稱高鐵可如期通車，犯了嚴重觀念錯誤，而他的下屬亦未開誠布公，導致工程總監沒有向董事會及當時的行政總裁反映問題，報告並批評當時的行政總裁欠缺判斷力，不應完全依賴工程總監，而應保持專業懷疑態度。報告建議港鐵應加強項目匯報，檢討傳訊策略，與公眾雙向交流。

意見及論點

5.9 就政府及港鐵有否蓄意隱瞞高鐵建造工程延誤一事，社會上存有不同的聲音。有意見認為政府及港鐵遲遲未向公眾交代有關事宜，反映雙方都有誠信問題，事態嚴重。同時，有意見認為，政府是港鐵的大股東，已有 3 名政府官員(分別是運房局局長、財經事務及庫務局局長、運輸署署長)在董事局內，負責監察港鐵運作，運房局局長把高鐵項目出現延誤歸咎於港鐵的項目管理團隊，是推卸責任的表現；鑒於是次事件已削弱運房局局長的公信力，要求他因此辭職。

5.10 至於持相反意見的論點是，相信運房局和港鐵管理層均沒有刻意隱瞞工程進度落後，但批評港鐵管理層對追回工程過度自信，認為運房局局長若即時公布事實，就不會對公眾帶來衝擊。再者，運房局局長沒有動機協助港鐵隱瞞延誤，但問題是錯誤相信了港鐵，理應向公眾道歉但無須下台。

¹¹ 周大滄已於 2014 年 10 月提早退休，離開港鐵。

5.11 在監察高鐵工程方面，社會上確有不少批評聲音。政府其實已設立了一個項目監管委員會，成員包括路政署署長、運房局和港鐵管理層，並須每月向運房局局長提交報告，但在高鐵建造工程延誤事件中，項目監管委員會為何未能發揮應有作用，是否因為路政署及相關部門人手不足，未能準確掌握形勢，評定港鐵管理層在不同階段建議的追回進度措施的可行性及成效，向政府提供精準意見。

5.12 至於港鐵的獨立董事委員會，社會上有聲音批評委員會發表的報告是否有足夠的獨立性及公平性，指已離職的工程總監成為替罪羔羊，而對港鐵董事局應負的責任，有開脫之嫌，加上該報告所建議的亡羊補牢措施，着眼於強化工程監管，卻未觸及港鐵整體管治的深層次問題。

6. 政府加強對港鐵的整體管治

6.1 發生高鐵工程嚴重超支及延誤風波後，運房局局長在 2014 年 5 月表示，政府有計劃委任多 3 名獨立非執行董事及 1 名政府官員進入港鐵董事局。繼而在 2014 年 10 月，港鐵董事局宣布委任 3 名獨立非執行董事，計有關育材、李李嘉麗及鄧國斌，他們來自不同專業界別，包括工程、會計、審計及公共行政，港鐵董事局期望新成員能強化港鐵的管治和運作。與此同時，由行政長官依據香港法例第 556 章《香港鐵路條例》第 8 條，委任了發展局常任秘書長(工務)韋志成為港鐵非執行董事。

6.2 港鐵董事局並在 2014 年 8 月成立兩個新委員會，包括工程委員會及風險委員會。工程委員會主要監察任何涉及設計或建造、而資金額超越董事局所定之某個金額的工程項目，並從施工計劃及成本角度，向董事局匯報進度。風險委員會則監察港鐵的風險結構及審議公司主要風險，以及企業管理架構及成效。港府回應稱，歡迎有關委員會的成立，新委員會有助深入及聚焦地監督港鐵工務工程進度，以及港鐵的全面風險管理。

意見及論點

6.3 有意見認為，政府過去一直以港鐵為上市公司，絕少干預其內部運作。從資料可見，港鐵董事局成員歷年來甚少出現更替。政府作為港鐵最大股東，改善港鐵的企業管治質素乃責無旁貸，並應施壓扣減支付予港鐵行政總裁及工程總監的約滿酬金，而港鐵則應保留向他們提出申索的權利。

6.4 就港鐵董事局成立兩個新委員會，有意見認為暫時未知這兩個委員會是否有成效，但港鐵董事局每月才開會一次，董事參與決策和管治程度成疑，建議長遠政府應將董事局專業化，分拆母公司與不同子公司，由子公司專責不同範疇的管治，分別負責建造、營運和維修、地產，而每間子公司的行政總裁加入母公司的董事局，方便管理整體業務。

7. 政府如何加強港鐵在推展新鐵路項目方面的管治

7.1 政府在 2014 年 9 月發表《鐵路發展策略 2014》，建議在 2018 年至 2026 年期間推展共 7 個新鐵路方案¹²，涉及的投資總額為 1,100 億港元。

意見及論點

7.2 市民大多歡迎擴建鐵路網絡的計劃，但有擔心政府的建議是否過於進取，而鐵路業界又能否管理好這些項目，避免再度出現延誤及超支等問題。同時，港鐵興建中的鐵路工程也出現延誤及超支情況，難免令公眾質疑港鐵能否同時承建未來 7 個新鐵路項目，運房局局長曾表示現時未有定案，會考慮服務穩定性及協同效應等。但有報導，港鐵作為本港唯一鐵路經營者，政府興建每一個鐵路項目前均要先諮詢港鐵意見，除非港鐵主動放棄，否則港鐵獨攬似成定局。再者，政府如要找港鐵以外的公司施工甚至營運新線，須考慮工程水平、控制系統能否銜接等問題，可能性似乎也不大，鐵路服務更形壟斷。

¹² 分別是北環線及古洞站、屯門南延線、東九龍線、東涌西延線、洪水橋站、南港島線(西段)及北港島線。

參考資料

1. 立法會：《鐵路事宜小組委員會(會議)》，2014年，網址：http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/panels/tp/tp_rdp/general/rdp1415.htm#toptbl [於2014年12月登入]。
2. 立法會秘書處：《有關廣深港高速鐵路香港段工程最新狀況》，2014年，為2014年5月5日交通事務委員會鐵路事宜小組委員會會議文件，立法會CB(1)1328/13-14(04)號文件。
3. 立法會秘書處：《就處理2014年6月25日立法會會議上提交的呈請書的專責委員會的運作事宜進行籌備的小組委員會報告》，2014年，為2014年11月7日內務委員會會議文件，立法會CB(1)181/14-15號文件。
4. 立法會秘書處：《鐵路事宜小組委員會會議紀要》，2014年，網址：http://www.legco.gov.hk/yr13-14/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rdp20140505.pdf [於2014年12月登入]。
5. 香港交易所：《披露易：港鐵公司》，2014年，網址：http://www.hkexnews.hk/listedco/listconews/advancedsearch/search_active_main_c.aspx [於2014年12月登入]。
6. 香港鐵路有限公司：《2014中期報告：創優增值 邁步向前》，2014年8月25日，網址：<http://www.mtr.com.hk/archive/corporate/ch/investor/interim2014/CMTRIR14.pdf> [於2014年12月登入]。
7. 香港鐵路有限公司：《廣深港高速鐵路香港段：香港特別行政區政府新聞稿》，2014年，網址：http://www.expressrailink.hk/tc_text/multimedia-gallery/press-release.html [於2014年12月登入]。
8. 香港鐵路有限公司：《廣深港高速鐵路香港段：最新消息》，2014年，網址：http://www.expressrailink.hk/tc_text/home/ [於2014年12月登入]。

9. 香港鐵路有限公司：《廣深港高速鐵路香港段：港鐵公司新聞稿》，2014年，網址：http://www.expressrailink.hk/tc_text/multimedia-gallery/press-release.html [於2014年12月登入]。
10. 香港鐵路有限公司：《獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第一份報告》，2014年7月，網址：http://www.expressrailink.hk/pdf/tc/report/20140716_xrl_report_chi.pdf [於2014年12月登入]。
11. 香港鐵路有限公司：《獨立董事委員會就高鐵香港段調查之第二份報告》，2014年10月，網址：[http://www.expressrailink.hk/pdf/tc/report/2nd%20Report_CHI\(Full\).pdf](http://www.expressrailink.hk/pdf/tc/report/2nd%20Report_CHI(Full).pdf) [於2014年12月登入]。
12. 港鐵公司：《廣深港高速鐵路香港段建造工程和啟用》，2014年，為2014年5月5日交通事務委員會鐵路事宜小組委員會會議文件，立法會CB(1)1354/13-14(01)號文件。
13. 運輸及房屋局：《廣深港高速鐵路香港段工程的最新狀況》，2014年，為2014年5月5日交通事務委員會鐵路事宜小組委員會會議文件，立法會CB(1)1328/13-14(03)號文件。
14. 運輸及房屋局：《廣深港高速鐵路香港段建造工程的進展和財務狀況(截至二零一四年九月三十日為止的半年度報告)》2014年，為2014年11月24日交通事務委員會鐵路事宜小組委員會會議文件，立法會CB(1)260/14-15(04)號文件。
15. 慧科訊業有限公司：《立法會電子剪報服務》，2014年，[於2014年12月登入]。

立法會秘書處

資訊服務部

資料研究組

2014年12月2日

電話：2871 2129

資料摘要為立法會議員及其轄下委員會而編製，它們並非法律或其他專業意見，亦不應以該等資料摘要作為上述意見。資料摘要的版權由立法會行政管理委員會(下稱"行政管理委員會")所擁有。行政管理委員會准許任何人士複製資料摘要作非商業用途，惟有關複製必須準確及不會對立法會構成負面影響，並須註明出處為立法會秘書處資料研究組，而且須將一份複製文本送交立法會圖書館備存。