

財 經 事 務 及 庫 務 局

香港金鐘添美道二號
政府總部二十四樓



**FINANCIAL SERVICES AND
THE TREASURY BUREAU**
24/F, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue, Admiralty,
Hong Kong

傳真號碼 Fax No. : 2530 5921

電話號碼 Tel. No. : 2810 2668

本函檔號 Our Ref. : (68) in TsyB LT 00/700-3/10

來函檔號 Your Ref. :

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
人事編制小組委員會秘書
司徒少華女士

司徒女士：

**2015 年 6 月 29 日
人事編制小組委員會會議**

人事編制小組委員會訂於 2015 年 6 月 29 日舉行會議，現就議程作出預告。會議議程包括下列兩個先前會議中止討論的項目：

- (a) EC(2015-16)1 號文件 — 建議在運輸及房屋局運輸科機場擴建工程統籌辦公室(下稱「機場擴建統籌辦」)開設 3 個編外職位，即 1 個首席政府工程師(首長級薪級第 3 點)職位、1 個首長級丙級政務官(首長級薪級第 2 點)職位，以及 1 個總工程師(首長級薪級第 1 點)職位，由財務委員會批准當日起，為期約 3 年，至 2018 年 3 月 31 日，以統領機場擴建統籌辦，督導和協調推展三跑道系統計劃的相關工作。

(b) EC(2014-15)21 號文件 — 建議保留路政署鐵路拓展處 1 個總工程師(首長級薪級第 1 點)編外職位，由 2015 年 7 月 7 日或財務委員會批准當日起(以較後的日期為準)，為期最長 4 年 6 個月，以繼續提供專責支援，並監察香港鐵路有限公司完成廣深港高速鐵路香港段工程項目。

2. EC(2015-16)1 及 EC(2014-15)21 號文件先後在本年 5 月 27 日及 6 月 10 日的人事編制小組委員會會議上中止討論。鑑於有關職位的重要性和迫切性，政府認為有需要在本年 6 月 29 日，即在夏季休會前的最後一次小組委員會會議上，恢復討論該兩個項目。有關重新提交該兩個項目的詳情及理據，載於附件(1)及(2)。

3. 以上安排，煩請轉達人事編制小組委員會主席。有勞之處，謹致謝意。

財經事務及庫務局局長

(支建宏代行)

2015 年 6 月 19 日

附件(1)

EC(2015-16)1 – 建議由財務委員會批准當日起，在運輸及房屋局運輸科機場擴建工程統籌辦公室(機場擴建統籌辦)開設三個編外職位，即一個首席政府工程師職位(首長級薪級第3點)、一個首長級丙級政務官職位(首長級薪級第2點)和一個總工程師職位(首長級薪級第1點)，任期約為三年，至2018年3月31日，以統領機場擴建統籌辦，督導和協調推展三跑道系統計劃的相關工作。

下文各段闡述上述擬議職位的重要性和迫切性。

2. 自行政會議在三月十七日肯定有必要落實三跑道系統計劃後，香港機場管理局（機管局）作為項目倡議者正積極推展三跑道系統計劃的落實，並已隨即展開下一階段的工作，包括於二零一五年五月八日按《前濱及海床（填海工程）條例》（第127章）和《城市規劃條例》（第131章），展開法定刊憲程序；根據三跑道系統計劃環境許可證中的規定，在展開相關建造工程前，制定相關的緩解措施和保育計劃；以及檢討三跑道系統計劃的財務安排方案，以期減低機場建設費的水平。鑑於三跑道系統計劃的龐大規模和成本，政府有必要藉成立專責的機場擴建工程統籌辦公室（機場擴建統籌辦）以確保能密切和妥為監察機管局的工作。這項安排亦與公眾和立法會對大型公共基建項目的期望一致。

3. 在所需的首長級人員支援下，機場擴建統籌辦將與機管局緊密合作，確保三跑道系統計劃順利落實，並遵從相關的法定要求，及奉行節約按預算推展。如沒有所需的首長級人員支援，機場擴建統籌辦將無法有效及妥善地履行其職責。此外，擬議的首長級人員對機場擴建統籌辦能有效地與相關的政府決策局／部門進行所需的聯絡和協調工作，以協助機管局完成上述各項職務（例如履行環境許可證中的規定，完成法定刊憲程序等），以能按時如期落實三跑道系統計劃尤其重要。此外，為配合監管三跑道系統計劃落實工作的立法會小組委員會成立，擬議的機場擴建統籌辦首長級人員，須就小組委員會的運作／事務提供所需支援和意見。

4. 基於上述原因，我們有迫切需要於人事編制小組委員會盡快恢復討論上述項目，以期盡量減少機管局在有限的政府監督和支援下推展與三跑道系統相關的工作所造成的不理想情況。

5. 對於議員分別在 2015 年 5 月 12 日及 27 日的會議中就三跑道系統計劃所提出的主要關注事項，現謹回應如下：

(a) 珠江三角洲（珠三角）地區空域管理

國家民航局、香港民航處及澳門民航局於 2004 年組成「珠三角地區空中交通管理規劃與實施專題工作組」(三方工作組)，並於 2007 年制訂《珠三角地區空中交通管理規劃與實施方案 (2.0 版本)》(《方案》)，明確規劃在 2020 年前的短、中及長期優化目標和措施，以應付珠三角地區對航空服務需求的持續增長。《方案》已充分顧及各項運作需要，包括香港國際機場三跑道系統的運作需要。民航處將會繼續與國家民航局和澳門民航局就落實《方案》中的措施和相關技術細節進行磋商。運房局早前於 2015 年 6 月 5 日就同一事宜向人事編制小組委員會所作的回覆載於附錄，以供參考；

(b) 三跑道系統的財務安排和相關的經濟影響

根據機管局的建議，機管局將會利用內部資金（包括提高收入）、向外借貸和向機場使用者徵收費用（包括調整航空公司須繳付的機場收費，以及向離境的本地及外國乘客徵收機場建設費），以支付發展三跑道系統計劃。此項建議是建基於用者「共同承擔」的原則，相比於動用政府一般收入直接斥資興建較為公平。根據機管局建議的財務安排，政府無須作出任何撥款或注資，也無須為任何貸款提供擔保。

因應政府和公眾的意見，機管局現正檢視其擬議的機場建設費的收費水平，以期減輕對航空乘客的負擔。機管局將會在完成檢討後公布結果。

值得提出的是，根據機管局的資料，與現有的雙跑道系統相比，三跑道系統可在 2012 年至 2061 年的 50 年間為香港額外帶來 4,550 億元（按 2012 年的價格計算）的經濟利益。

(c) 立法會的監察

雖然機管局會透過自行融資以推展三跑道系統計劃，但政府及機管局均認同有需要讓立法會及公眾監察該計劃的落實情況。政府及機管局已承諾定期向立法會匯報有關計劃的進展，並會成立一個包括主要持份者的高層次諮詢委員會，讓他們就與推展三跑道系統相關的事宜向政府提供意見。我們亦會全力配合立法會為監察三跑道系統落實情況而成立的小組委員會的工作。

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)CR2/952/12

來函檔號 Your Ref. CB1/F/3/6

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
(經辦人: 江健偉先生)

江先生:

2015 年 5 月 27 日人事編制小組委員會會議的跟進事項

5 月 28 日致財經事務及庫務局的信函已轉達運輸及房屋局跟進。就來信中所列有關上述會議的跟進事項，本人現獲授權回覆如下。

為應付區內持續增長的航空交通服務需求，及配合區內經濟不斷發展，國家民航局、香港民航處及澳門民航局於 2004 年組成「珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施專題工作組」(三方工作組)，制訂措施改善珠三角地區的空域結構和空管安排，以優化空域使用和提升安全。

三方工作組經過 10 多次不同會議，於 2007 年共同制訂了《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案 (2.0 版本)》(《方

案》)，明確規劃在 2020 年前的短、中及長期優化目標和措施，並同意藉統一規劃、統一標準、統一程序，善用珠三角空域資源，以支持區內民航業的持續發展。《方案》內的空管安排和措施均充分考慮了區內各大機場的實際運作需要，包括香港國際機場將來三跑道系統的運作需要，並在制訂時經內地、香港及澳門三方技術人員利用先進的評估技術進行分析研究，及吸納了三方空管專家的意見，是一個實際可行、互利共贏的方案。

自《方案》於 2007 年制訂至今，內地、香港及澳門三方共召開了二十多次不同層面會議，新近一次會議於本年 5 月舉行。《方案》內部分改善航空交通管理的措施已得到落實，包括新增珠三角外圍航道、增設空管移交點及調整珠海空域結構等，提升了航機於區內運作及航空交通管理的效率。

至於有關議員對「空牆」的關注，我們必須再一次指出空域與空域之間實際上並不存在「牆壁」式的分隔。坊間所謂「空牆」，泛指空域之間的分界，確切其實是「空管移交點」。為確保位於毗連空域內的航機能同時安全有效地運作，航機須遵照指定高度及飛越特定的地理位置才可由一個空管單位移交至另一個空管單位，從而避免航機之間出現衝突。這種「空管移交點」安排，旨在保障飛行安全，亦是世界各地如倫敦、紐約等繁忙機場慣常採用的措施，有關安排與跑道容量無關。

由於深圳機場與香港機場鄰近，而且分別由內地及香港兩個不同空管單位管理，因此當航機由香港國際機場起飛，須要在指定的 15 700 英呎移交高度進入內地空域，而來自內地的航機則須於 19 000 英呎以上的移交高度進入香港空域。經雙方空管單位協商後，自 2005 年起已於指定晚間非繁忙時段(即凌晨一時至早上七時)將進入內地空域的「空管移交點」高度降至 12 800 英呎。

有關推進《方案》的工作由民航處執行及跟進，民航處將繼續透過三方工作組平台，與國家民航局及澳門民航局商討落實《方案》內的措施及相關的技術細節。民航處亦會繼續就「空管移交點」方面與內地空管部門緊密聯繫。運輸及房屋局在政策層面督導民航處的工作，而機場擴建統籌辦公室將繼續就當中與推展三跑道系統計劃有關的事宜提出分析和相關意見。

運輸及房屋局局長

(黃雅萍 黃雅萍 代行)

二零一五年六月五日

附件(2)

建議保留路政署鐵路拓展處 1 個總工程師(首長級薪級第 1 點)編外職位，由 2015 年 7 月 7 日或財務委員會批准當日起(以較後的日期為準)，為期最長 4 年 6 個月，以繼續提供專責支援，並監察香港鐵路有限公司完成廣深港高速鐵路香港段工程項目

以下段落將詳述所建議職位的重要及迫切性。

2. 廣深港高速鐵路香港段(下稱「高鐵香港段」)為香港的重要跨境運輸基建項目。政府委託香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)進行高鐵香港段建造工程。工程於 2010 年 1 月動工。
3. 2014 年 5 月，港鐵公司提出的新的通車目標為 2017 年年底。路政署繼續根據這個目標，密切監察高鐵項目餘下工程的進度。在最近數月，路政署對工程持續滯後及港鐵公司能否按修定時間表完成項目，表達嚴正關切。路政署並敦促港鐵公司加強措施，以期追回滯後的情況。政府在最近提交立法會鐵路事宜小組委員會(下稱「小組委員會」)於 2015 年 5 月 19 日討論的工程進展及財務狀況季度報告(立法會文件編號 CB(4)954/14-15(07))匯報了對進度的嚴正關注。
4. 政府目前最重要的工作是全力推展並盡快完成整個高鐵項目工程。高鐵項目的修訂工程時間表(正被港鐵公司檢視)極富挑戰性。我們認為有必要保留總工程師／鐵路拓展 2-3 這個職位，以繼續監督高鐵香港段工程項目的實施、通行及合約結算工作。為確保高鐵香港段項目在修訂工程時間表內順利落實，總工程師/鐵路拓展 2-3 需要進行緊密的監察工作，並負責所有專業、技術、合約，及交接方面的事宜，管理與港鐵公司簽訂的委託協議及相關的顧問事宜，監督港鐵公司依時落實項目和處理財務控制方面的事宜。總工程師/鐵路拓展 2-3 亦需要向運輸及房屋局就監督高鐵香港段工程項目提供專業意見及支援。

5. 就回應 5 月 27 日人事編制小組委員會上的提問，我們列出以下例子以闡述總工程師/鐵路拓展 2-3 在過去數年怎樣通過專責分部和監察及核證顧問(下稱「監核顧問」)的協助，去監察高鐵香港段的進度：

- (i) 在 2011 年，檢討及與港鐵公司跟進有關使用新的建造技術以有效地移除在南昌站鄰近的樁柱，讓隧道鑽挖機可以依時展開隧道挖掘工作；
- (ii) 在 2011/2012 年，檢討及與港鐵公司跟進在佐敦道一帶實施的臨時交通安排，以追回在西九龍總站北面的地下連續護土牆建設工程六個月的進度；及
- (iii) 協助及促進港鐵公司及其承建商獲取所需的爆破牌照，彼能於西九龍總站工地進行爆破，改善西九龍總站石層挖掘的進度。

6. 若這項人事建議不能於 2015 年 7 月 6 日或之前獲得財務委員會的批准，總工程師/鐵路拓展 2-3 這一職位將於該日期後取消。路政署將無法有效監察港鐵公司建造高鐵香港段工程及保障政府作為項目擁有人的利益。這會對落實高鐵項目帶來重大的影響。

7. 根據以上各點，我們認為有迫切需要盡快恢復這個項目在人事編制小組委員會的討論，以繼續提供專責支援及監督高鐵香港段工程項目的落成，確保高鐵香港段項目在修訂工程時間表內順利落實。

8. 下文將回應委員在 5 月 27 日及 6 月 10 日會議上，提出有關高鐵香港段的主要關注事項：

(a) 高鐵香港段的工程時間表及造價估算

根據港鐵公司報告，截至 2015 年 3 月底，高鐵香港段的整體完成進度為 68.7%，較港鐵公司修訂工程時間表的計劃進度 73.7% 滯後。正如我們於上述提交小組委員會的高鐵香港段季度報告(立法會文件編號 CB(4)954/14-15(07))中表示，整體工程的滯後情況持續惡化及已經到了十分嚴峻的階段。路政署對於高鐵能否達到 2017 年年底通車的目標相當存疑，認為可能有進一步的延誤。

在 2014 年 7 月 24 日，政府收到港鐵公司的信函，告知有關高鐵香港段修訂的項目委託費用估算為 715.2 億元。路政署在監核顧問的協助下，基於港鐵公司提供的資料，完成了對港鐵公司的修訂委託費用預算的評估，結果發現港鐵公司有若干事項未有包括在該修訂委託費用預算內，又或是有些項目需要再作評估，以確保風險撥備充足。有鑑於此，署方和監核顧問認為港鐵公司建議的修訂委託費用預算，作為制訂預算作用而言，傾向低估。署方亦察悉港鐵公司獨立董事委員會的專家在該委員會第二份檢討報告中也有類近結論。署方已於 2014 年 11 月要求港鐵公司因應其獨立董事委員會的報告及署方的評估，再次檢視修訂委託費用的預算，並交代如何理順在修訂委託費用預算內的若干事項。

港鐵公司正在重新檢視修訂工程時間表及委託費用的預算，預計 2015 年第二季完成檢視。而港鐵公司已表示委託費用預算「有可能顯著上升」。政府非常關注港鐵公司就高鐵工程委託費用的最新估算；在正式收到港鐵公司有關檢視結果後，會進行嚴謹及仔細的審核。

- (b) 高鐵專責團隊人員年齡分布如下(以 2015 年 6 月 15 日計算)：

年齡組別	團隊人員數目
25 – 30	1
31 – 35	1
36 – 40	3
41 – 45	4
46 – 50	2
51 – 55	3
56 – 60	1
總數	15

以上團隊成員的正常退休年齡為 60 歲。

(c) 對於獨立專家小組建議的初步回應

附錄 1 獨立專家小組的報告已經公布。路政署對報告中的建議及觀察作出了初步回應，詳載於附錄 1。

(d) 政府的加強工作

政府已加強向小組委員會匯報高鐵香港段最新進度。我們已將向小組委員會提交的高鐵香港段進度及財務報告，由半年度改為季度提交。我們亦出席小組委員會會議匯報高鐵香港段進度，包括 2014 年 11 月，2015 年 1 月及 3 月的會議。我們在 2015 年 5 月向小組委員會提交了最新的季度報告(立法會文件編號 CB(4)954/14-15(07))，並出席了 2015 年 5 月 19 日舉行的會議。我們並將出席 2015 年 7 月 3 日的小組委員會會議，匯報高鐵香港段的最新發展。

附錄 2

此外，路政署亦實施了其他加強措施，撮要於附錄 2。

(e) 在高鐵西九龍總站設置「一地兩檢」的邊界管制設施

在高鐵西九龍實施「一地兩檢」安排的首要考慮，是如何在現時的憲制及法律框架下，讓內地人員在該站執行內地的出入境及清關程序和相關內地法律。律政司司長現正帶領運輸及房屋局、相關政策局和部門積極研究所涉事宜，並與內地有關當局進行磋商。鑑於工作性質複雜，考量和審視相關事宜需時，所以有關工作仍在進行。我們務求在高鐵香港段通車時，於西九龍總站實施「一地兩檢」安排。

就獨立專家小組的建議及觀察的初步回應

行政長官於 2014 年 5 月委任獨立專家小組調查高鐵項目的延誤。獨立專家小組於 2014 年 12 月向行政長官提交了《廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告》。政府已將全份報告公開。該報告作了若干項建議。路政署對這些建議的初步回應如下。

建議 1：改善服務經營權協議的架構安排 – 當中包括設立健全的架構安排、引進獎懲機制、容許介入安排讓政府可以接管工程項目、及進行定量風險分析以釐定工程計劃和成本的基準參數。

初步回應：

2. 路政署大致上接受這個建議。路政署同意有需要改善服務經營權協議的架構安排及清晰訂明合約各方的責任、職務、角色和職責。我們認為在籌備以後另一項採用服務經營權模式的委託協議前，需要研究高鐵項目工程的經驗，獨立專家小組的建議及當時的外國經驗。這可能需要聘用顧問來進行這方面的研究。

3. 政府與港鐵公司簽訂《委託協議》，委託該公司進行高鐵的建造和試行運作。《委託協議》中的相關條款，政府主要跟隨勞氏鐵路亞洲有限公司(下稱「勞氏」)報告的建議而撰寫。勞氏為路政署於2008年初委聘檢視有關監察機制安排的顧問，以確保港鐵公司有效推展高鐵項目。尤其是根據《委託協議》，港鐵公司履行有關項目規劃及建造的職務和責任時，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。港鐵公司須盡最大努力完成委託工作，減少延誤以及按照港鐵公司本身的管理系統及程序工作。

4. 就補救和介入機制，根據《委託協議》，如果港鐵嚴重違反它在協議下所須履行的責任，政府有權終止協議。

5. 路政署認同在委託協議中引入適當的獎勵及懲罰安排，能夠更好地推動被委託方去履行委托協議的責任要求。這安排應該是上文提及將會作的研究中的其中一個課題。

建議 2：推展複雜的工程項目時採用國際認可的最佳做法 – 包括設定項目監控和監督職能、制訂和備存綜合工程總綱計劃、不斷進行涵蓋成本和施工時間風險的定量風險評估及對照最新的綜合工程總綱計劃來展示追回進度措施的預期影響

初步回應：

6. 路政署大致上接受這建議。路政署同意一個綜合工程總綱計劃可以清楚顯示工程項目的關鍵路徑(critical path) 中個別合約工序的滯後的影響。我們會考慮採用「綜合工程總綱計劃」以監察未來推展的複雜工程項目的進度。
7. 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，也可以得到相關的資料。為了監察項目進度，港鐵公司使用 Primavera P6 (制定工程時間表及監察進度的軟件)制定工程時間表，亦要求承建商使用相同的軟件以制定各合約的工程時間表，以便兼容使用。港鐵公司編製了包含關鍵日期的高層次項目工程總綱計劃，並管理合約以實現這些關鍵日期。這使港鐵公司可根據這些關鍵日期來管理土木工程合約及其相互的銜接事宜。
8. 路政署認為，系統性風險的分析可以相對更有系統地審視項目風險，以致對項目成本和工程計劃的影響。在未來實施複雜的工程項目時，路政署會考慮採用適合形式的風險分析及定量風險分析的形式是否更合適。
9. 實事上，香港政府的工務工程有類似的風險管理相關技術指引^[1]。環境、運輸及工務局技術指引第 6/2006 號要求在大型工程項目的早期規劃階段，開始使用「系統性風險管理」(Systematic Risk Management)的方法進行規劃，在過程中，識別相關風險對工程施工時間表的影響，並提出適合的緩解及管理措施，以期減低潛在的影響及改善項目的推展。這個「系統性風險管理」程序需在整個工程項目實施其間作定期檢視及更新。
10. 對於一般規模的工程項目，上述指引建議使用大致上定性的(largely qualitative form)風險管理。對於一些大型及複雜的工程項目，指引則建議使用(quantitative form)定量的風險管理。
11. 在高鐵工程方面，路政署知悉港鐵公司的項目綜合管理系統 (Project Integrated Management System)有機制定期進行工程計劃和成本的風險分析。就風險管理方面，港鐵公司會每月就整個項目及所有已批出合約可預見和未可預見的風險進行成本風險評估(cost risk analysis)，以得出個別合約以至整項工程的成本風險預算。

12. 路政署同意在考慮實施「追回進度措施」以追回關鍵工序的進度時，需要對照措施對關鍵路徑的影響。而綜合工程總綱計劃可以清楚顯示關鍵路線。不過，不是所有的「追回進度措施」都是針對追回關鍵工序的進度，有一些是為了處理非關鍵工序的滯後，進而避免或減少因工程延誤而需要付給承建商的相關補償費用(prolongation cost)。

建議 3：改善進度匯報 – 包括在報告上使用適當的量化準則和儀表板(dash board) 以達至清楚和容易明白，報告應切合目的

初步回應：

13. 路政署認同優化報告的設計可以令持份者，特別是管理層，能夠更容易掌握及了解工程的進度及風險。在過去數月，經與路政署商討後，港鐵公司已經在匯報中加入量化準則和簡單的紅綠燈顯示，以綠色、黃色、粉紅及紅色來顯示不同程度的進度/滯後狀況，令持份者更容易明白工程的進度。

14. 路政署已經與港鐵公司及監核顧問跟進，就港鐵公司獨立董事委員會及其獨立專家（於 2014 年 7 月和 2014 年 10 月發表的兩份報告）提出的一系列優化匯報的建議落實在高鐵工程的定期匯報內。

建議 4：即時用於高鐵香港段項目的建議 – 包括按一個綜合工程總綱計劃作匯報、定期以「定量施工時間風險分析」方法進行成本風險評估、加強監核顧問的參與

初步回應：

15. 路政署同意「綜合工程總綱計劃」(integrated master programme)可以清楚顯示工程項目的關鍵路徑(critical path)及反映某些環節出現延誤時對整個項目工期的影響。路政署會與港鐵和監核顧問研究參考「綜合工程總綱計劃」的原則以優化現時的工程監察系統；及為餘下的工程進行「定量施工時間風險分析」。

16. 路政署同意應該加強監核顧問的參與。事實上，路政署一直以來都有利用監核顧問提供的資料和意見，在於港鐵的各級會議上，與港鐵工程積極跟進進度和資金使用的情況。為進一步加強監核顧問的參與，路政署會安排監核顧問參與以後的項目管理委員會會議(PSC Meeting)。

建議 5：政府為基建項目安排外間審視 – 獨立諮詢小組

初步回應：

17. 對於這建議，考慮到現行工務工程推展的政策，我們需要作詳細研究。

獨立專家小組的觀察：

18. 在獨立專家小組報告第 4.11 段提到 “2013 年 7 月，監察和核證顧問估計” 竣工日期可能延遲差不多 11 個月”（即延至 2016 年 7 月），但無迹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”。這個「潛在可能延遲」是反映如果港鐵公司不採取任何措施來追回進度將會發生的情況。事實上，路政署十分清楚當時進度滯後的情況。自 2013 年 1 月路政署已要求港鐵公司提交整體工程計劃。港鐵公司於 5 月匯報其修訂工程計劃及同時提議一項進度追回措施以加快路軌工程。在 2013 年 7 月第 37 次監委會的會議記錄上(即監察和核證顧問發表以上意見的下一個會議)，記錄了港鐵公司承諾於 2013 年 8 月就整體工程計劃及西九龍總站的修訂工程計劃作出匯報(在路政署的要求下)。自 2013 年 11 月的鐵路小組會議後，路政署在每一個監委會會議上都敦促港鐵公司提交修訂的整體工程計劃以解決進度滯後問題。

19. 在獨立專家小組報告的 4.20 段指出，獨立專家小組沒有發現任何證據顯示路政署在 2014 年 4 月進行檢討之前，曾就相關方案、施工計劃和預測等事宜，作過獨立的判斷。在這方面，路政署採取積極的協調及促進措施來抒解那些已經或可能導致滯後的事故。其中一個例子為與內地各相關部委聯絡促使在皇崗的兩部隧道鑽挖機早日到達。根據路政署在監察累積滯後情況時所作的獨立評估，署方認為高鐵項目整體完工存在風險。署方於是要求港鐵公司聯同其內地對口單位提交季度報告。

附件(2)附錄 2

路政署的加強措施

加強監核顧問的參與

路政署已要求監核顧問協助審視港鐵公司建議的高鐵項目修訂的工程時間表(2017年年底)和修訂工程費用估算(715億元)。監核顧問和路政署的意見已交予港鐵公司。港鐵公司表示正在檢視修訂工程時間表及其相關風險，以及修訂工程費用估算，預計於2015年第2季完成檢視。路政署亦已擴大了監核顧問的服務，以覆蓋延長的工期。此外，自2015年2月起，監核顧問被邀請參予監委會，與港鐵公司可以有更直接的溝通。

強化高鐵監察團隊

2. 自2014年8月，一個額外的高級工程師已被調派到路政署的專責高鐵分部，以加強監察和核證工作。另外一個高級工程師，亦已從2015年4月起被調派到專責高鐵分部。這些額外的人手將會負責加強監察高鐵項目的工程計劃和成本。

要求港鐵公司加強匯報

3. 經路政署要求，港鐵公司已改善其進展報告，使不同背景的讀者對當前和預測的項目狀態更能明確了解，例如使用「紅綠燈」系統來匯報進展情況，以及工程計劃指標等。

加強向運房局匯報

4. 路政署現在每月會向運房局提交重要工程項目的進展報告(包括高鐵項目)。運房局在定期的部門首長會議上另外特設專題的會議，路政署會和局長在這專題會議上討論上述報告。該報告會以量化方式及容易明白的「紅綠燈」系統讓讀者更容易明白最新的項目狀況。該報告亦會涵蓋項目預算成本、風險及緩解措施。