

立法會調查高鐵工程延誤專責委員會研訊
2015年12月15日

香港鐵路有限公司工程總監
黃唯銘博士
開場發言

主席、各位委員：

多謝各位讓我先作一次簡單發言。

2. 廣深港高速鐵路香港段，或者簡稱高鐵，是香港一項重要的基建項目。對於高鐵的推展情況，我明白公眾和立法會議員都非常關注。在回應各位的提問之前，我希望簡單匯報一下項目的最新進展。

3. 現時，整項工程已經完成了超過 75%，是合乎 2018 年第三季為目標的完工進度。工程全長 26 公里的地底隧道已於上周全綫貫通，對高鐵項目而言，這是一個重要的里程碑。工程人員現正於隧道內鋪設路軌及架空電纜，並進行信號及通訊系統裝置等工程。

4. 西九龍總站方面，整體工程已完成接近 64% ，總站入口鋼結構組件的生產量及裝嵌進度已漸上軌道，臨時及永久鋼結構的裝嵌工程分別完成超過九成及超過四成。

5. 西九龍總站的設計，採用了「綠色」和「以人為本」兩大元素，一方面為旅客提供舒適的候車環境，同時也在西九龍打造一個新的地標式建築。作為全國高鐵網絡的南大門，西九龍總站佔地 11 公頃，所有月台設施均設於地底，以騰出更多地面空間。落成後，有超過 3 公頃的綠化空間，不但會是未來西九龍的主要綠色公共空間，同時亦為公眾提供另一個休憩好去處。相信大家都理解，要將一個如此龐大的車站放置地底，是非常複雜的工程，技術要求相當高。

6. 除了西九龍總站設於地底外，整個高鐵香港段走綫全長約 26 公里，亦以隧道形式在地底深層建造。全地底走綫有助減低對環境的影響。由於西九龍屬於已發展區域，所以施工時要考慮盡量減低對各社區、交通及現存基建及樓宇的影響。

7. 在施工期間，工程團隊往往遇到難以預計的困難，令原本已經相當複雜的工程變得更複雜。工程團隊本著迎難而上的精神，去跨越障礙，令項目得以推展，但正如行政總裁梁先生的陳述書所述，高鐵工程延誤的原因是多方面的，主要包括比預期更複雜的地質情況、延遲進駐工地、遷移複雜的公共管線及勞工短缺等等。

8. 香港建造業勞工嚴重短缺的問題持續影響高鐵香港段的進度。在港鐵第二份獨立董事委員會報告中亦有提及，港鐵公司五項正進行的新鐵路綫平均欠缺 20% 勞工。隨著工程進入設備安裝和竣工階段，對專業技術人員及熟練勞工如機電專才等的需求將會進一步增加，這方面的工人在香港市場十分短缺，問題預期會進一步延續，這些挑戰仍然有待克服。

9. 作為項目管理人，港鐵公司一直盡最大的努力促使項目按委託時間表完成，並與承建商合作，在項目延誤下實施適當的緩解措施。自項目初期，工程團隊已實施一系列緩解及追回進度措施。我試舉一兩個例子說說有關情況。

10. 有關南昌地基移除及重置工程，合約編號 802，出現可能長達 21 個月的滯後，原因是需要移除約 300 條已變形的工字樁，而工字樁看似在數年前鑽入地底時已變形，這情況並非可以預見，正常的拔樁方法並不適用。為此，港鐵公司與承建商特別採用了旋轉式的拔樁方法，工序極為複雜。相關的追回進度措施亦包括重組工序、額外增加機組設備，工程團隊最終成功追回原訂的時間表。

11. 有關西九龍總站連接隧道（南）工程，合約編號 811B，因應佐敦道地下進行的部分西九龍總站連續擋土牆建造工程可能出現 6 個月工程滯後，我們在臨時交通管理計劃中額外增加多一個階段，將佐敦道向南移，令西九龍總站北餘下的連續擋土牆建造工程依期展開。

12. 在西九龍總站的工程合約中，合約 810A 可以說是西九龍總站工程最具挑戰的部份，其中建造總站北面結構，須採用由上而下的逆作法建造。由於銜接合約 810B 的延誤，810A 的承建商未能進駐工地而導致延遲施工，加上不利的地質情況及相應設計的修訂等等，工程本身亦出現延誤情況。工程團隊一直與承建商緊密合作，增加工人及機組數目。

13. 港鐵公司有既定的制度去管理承建商的工作。政府委聘的獨立專家小組亦肯定港鐵公司的合約管理表現。工程團隊一直以來都按著合約要求，去監督承建商的工作，確保他們履行其合約責任，而將來團隊亦會繼續這樣做。除了監督其工作之外，我們與承建商亦一直保持良好的合作關係。雙方都有著共同目標，就是竭盡所能，克服挑戰，去完成高鐵項目。現時，所有承建商均緊守崗位，繼續為完成工程而努力。

14. 就着委員會調查有關 2014 年 4 月宣布延誤的背景和原因，我會盡力配合委員會的工作，回答各位的提問。

15. 多謝主席及各位委員。

- 完 -