

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重點(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重點。

項目(d)

運輸及房屋局和港鐵公司 2013 年 11 月 21 日的會議的討論重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匯報，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 -