

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。