

# 立法會

## 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

---

---

### 第五次研訊的逐字紀錄本

日期： 2015年6月2日(星期二)

時間： 上午9時15分

地點： 立法會綜合大樓會議室3

---

---

### **出席委員**

廖長江議員, SBS, JP (主席)

謝偉銓議員, BBS (副主席)

陳鑑林議員, SBS, JP

毛孟靜議員

易志明議員

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, BBS, MH, JP

### **其他出席議員**

石禮謙議員, GBS, JP

### **缺席委員**

李卓人議員

田北辰議員, BBS, JP

### **證人**

公開研訊

前路政署署長

韋志成先生

**Legislative Council**

**Select Committee to Inquire into the Background of  
and Reasons for the Delay of the Construction of  
the Hong Kong section of the  
Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link**

---

---

Verbatim Transcript of the Fifth Hearing  
held on Tuesday, 2 June 2015, at 9:15 am  
in Conference Room 3 of the Legislative Council Complex

---

---

**Members present**

Hon Martin LIAO Cheung-kong, SBS, JP (Chairman)  
Hon Tony TSE Wai-chuen, BBS (Deputy Chairman)  
Hon CHAN Kam-lam, SBS, JP  
Hon Claudia MO  
Hon Frankie YICK Chi-ming  
Hon WU Chi-wai, MH  
Hon Gary FAN Kwok-wai  
Hon Charles Peter MOK, JP  
Hon CHAN Han-pan, JP  
Hon TANG Ka-piu, JP  
Ir Dr Hon LO Wai-kwok, BBS, MH, JP

**Member attending**

Hon Abraham SHEK Lai-him, GBS, JP

**Members absent**

Hon LEE Cheuk-yan  
Hon Michael TIEN Puk-sun, BBS, JP

**Witness**

*Public hearing*

Mr WAI Chi-sing  
Former Director of Highways

**主席：**

時間到了，人又齊了，會議開始。

請證人及陪同人士進場。

首先歡迎各位出席"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"的第五次公開會議。

今天向專責委員會作證的證人是前路政署署長韋志成先生。

專責委員會已同意韋先生的要求，可有陪同人士出席研訊。韋先生的陪同人士為路政署總工程師／鐵路拓展2-3陳彩偉先生；以及發展局助理法律顧問(工務)李淑嫻女士。

請大家注意，上述所有陪同韋志成先生出席的人士均不可向專責委員會發言。

我想提醒證人，本委員會沒有獲立法會授權行使《立法會(權力及特權)條例》(第382章)第9(1)條的權力，所以證人不受第382章賦予證人的特權所保障。在訊問過程中，根據第382章第18條的規定，對專責委員會提出在研訊主題上具關鍵性的問題，蓄意給予虛假的回答，或向專責委員會提交虛假、失實、捏造或捏改的文件，而意圖欺騙專責委員會，即屬犯罪。但我相信證人會真誠地協助委員會的工作。

專責委員會已制訂本身的《工作方式及程序》。我請大家留意以下幾點。首先，第382章所訂的議員特權，只適用於研訊的過程。所有議員，包括非專責委員會委員的議員，都應該避免在研訊過程以外場合發表與研訊有關的意見。另外，我想藉此機會提醒旁聽今天研訊的公眾人士及傳媒，在研訊過程以外場合披露研訊中提供的證供，將不受第382章所保護。所以，如有需要，各位人士和傳媒朋友應就他們的法律責任徵詢法律意見。

在稍後的過程中，我會要求證人就他曾經向專責委員會提交的書面陳述書和文件作出確認，把陳述書和文件納入為專責委員會的證據。另外，專責委員會已決定，所有經專責委員會考慮並同意可公開的文件，上載至立法會網頁，供公眾查閱。

我現在宣布研訊開始。

韋先生，你曾於2015年5月8日向專責委員會秘書提供一份證人陳述書的中、英文版，即專責委員會文件第W6(C)號。你現在是否正式向專責委員會出示該份證人陳述書作為證據？

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，正式同意出示。

**主席：**

是的。

為方便列席的公眾人士和傳媒跟隨專責委員會的程序，我會應他們的要求將閣下的陳述書向他們公開。你對你的陳述書有沒有即時補充，韋先生？

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，我沒有口頭補充。我只想提一提，我在過去兩星期因氣管有一點敏感，說話時不大暢順，希望主席和議員理解。多謝主席。

**主席：**

不要緊，暫時來說，我們都聽得很清楚你的說話。

有委員建議你可以靠近麥克風說話，又或把麥克風移近你本人。

**前路政署署長韋志成先生：**

OK。

**主席：**

好的。我想提醒各位委員，根據專責委員會《工作方式及程序》第15段，在公開研訊中，委員只應為確立與是次研訊有關的事實而提問。委員不應在公開研訊中發表意見或作出陳述。我會決定某條問題或某項證據是否與專責委員會的職權範圍有關，以及是否屬於研訊範圍。我作為主席亦有酌情權，決定某條問題是否屬於跟進問題，以及應否容許委員提出該問

題。另外，每名委員的提問時限，包括證人回應，一般為10分鐘。

就今天的研訊，我想先問韋先生第一條問題。韋先生，根據政府提供的G1號文件，閣下由2008年4月至2010年6月擔任路政署署長，是高鐵項目監管委員會的主席，對上要向運輸及房屋局局長匯報，路政署內部又有鐵路拓展處的團隊幫助，而鑒於高鐵項目的規模，政府亦聘請外間的監察和核證顧問，協助你定期審核受託管理高鐵工程項目的港鐵公司有否履行責任，並向你報告。請你向專責委員會簡述你擔任路政署署長期間，就高鐵工程項目的參與，包括在2010年1月26日政府與港鐵公司簽署《第二份委託協議》之前和之後的參與。韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，作為路政署署長，我當然要負責鐵路的規劃，包括高鐵項目。我於在任期間，曾參與的事項，包括首先與港鐵商討我們如何推展這個項目，包括設計、土地勘測、草擬有關委託協議文本，同時要協助完成有關的法定程序。

剛才主席也曾提到，當我們決定找港鐵公司替我們進行設計、土地勘測和建造時，我們亦聘請有關的監察和核證顧問。我們亦與內地研究，究竟如何營運高鐵，不同的模式也有考慮，包括“一地兩檢”有何可行安排等。到我離任前，高鐵項目剛剛動工。我亦有參與剛才主席提到的整個監察系統，我個人參與了兩個監察會議，而在我離任前，那個監督委員會開了4次會議，我自己參與了兩次。

這是我簡單地說出我參與高鐵的工作。多謝主席。

**主席：**

是，韋先生，鑒於高鐵工程非常浩大，當你們訂立在2015年8月通車的目標時，政府之前有否作出獨立評估，看看這是否可行的目標呢？我這樣說的原因是，由特首委任的獨立專家小組委員會所提交的報告曾經指出，你們當時設定這個目標似乎過於樂觀，你是否同意當時是過於樂觀呢？

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，根據我們當時所掌握的資料，我覺得那個時間表是有根據和合理的。請容許我交代少許當時的歷史背景資料。在2004年，國務院批准了中國首個《中長期鐵路網規劃》，當時內地希望可以完成12 000公里的客運專線。至2008年，鐵路部公布了一個調整方案，是《中長期鐵路網規劃》的調整方案，把客運專線網絡由12 000公里增至16 000公里。當時的規劃是希望在2015-2016年間完成高鐵網絡，這亦是後來我們經常提到的"四縱四橫"16 000公里的網絡。所以，便提出了2015-2016年這個大體的規劃時間表。

事實上，香港很早期已經開始規劃一條當時稱為區域快線的鐵路，在我們發表的《鐵路發展策略2000》報告中，提出了希望這條區域快線可在2009年年底動工，在2015年1月，即2015年年初可以完成，後來我們將區域快線稱為高鐵香港段。當時是配合內地的高鐵網絡的規劃。

當兩鐵合併後，港鐵重新檢視這個區域快線計劃，在進行深入的研究和設計後，將完工時間由2015年1月推遲至2015年6月，意思即是給予較長的時間。政府亦找了獨立顧問檢視這個工作時間表是否可行。當時我們的獨立顧問給予的意見是，時間是緊迫，不過是可行的。

當我們跟港鐵簽訂，或者草擬該份委託協議書的最後文本時，完工日期仍然是2015年6月。但是，由於撥款延遲了6個星期，我們並沒有要求港鐵維持在2015年6月完工這個時間表，我們給予港鐵多6個星期。所以，在最後簽訂的委託協議書中的完工時間，是2015年8月。

所以，回看當時我們掌握的資料和理據，要配合內地的高鐵網絡竣工，2015年8月是一個合理的時間表。至於是否真的可行，我們可以從事後招標的過程和標價，得到一些啟示。

在我離任之前，有11個項目已經招標。根據路政署同事給我的資料，當所有標書批出後，在招標過程中並沒有承建商提出這個完工期不能達到，亦沒有要求延期。

一般來說，如果工程期緊迫，承建商會在標價反映這一點，因為他們要投入更多資源。根據路政署同事給我的資料，當所

有工程合約批出後，其實現任路政署署長在研訊中都有提及，仍然還有一筆數目相當大的工程應急費用，意思即是承建商看過合約裏面的資料，完成獨立評估之後，他們覺得這個工期是可行的，亦可以按我們原來預算的價錢完成。所以，根據這些資料，我的分析是，我覺得當時訂立的工期是有根據和合理的。

**主席：**

也許我這樣說，看看你是否同意。2015年8月這個目標，是可行的、可以做到的。現在大家都知道做不到，而做不到是因為其他因素，不是由於這個目標訂得太早，是不是這樣？你是否同意這個說法？

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，我剛才說，在我離任的時候，只有小部分工程合約進行了招標。至於項目發展到今時今日，為甚麼會出現延誤和超出原來預算？我掌握的具體資料的確很少。所以，根據我掌握的資料，我的確覺得今天的延誤和超出預算，未必與當時訂立的工期有直接關係。

**主席：**

即你是同意的，對嗎？是因為其他因素，而不是目標訂得太早的問題，是嗎？

**前路政署署長韋志成先生：**

根據我掌握的資料是這樣。

**主席：**

謝謝。下一位是盧偉國議員。

**盧偉國議員：**

多謝主席。主席，其他獨立小組已就高鐵延誤的問題進行調查，亦發表了報告。其中獨立專家小組報告提到，在項目發展之初沒有制訂任何整體的推展策略文件，述明雙方即港鐵和政府的責任、職務、角色和職責，架構安排亦沒有界定相關準則以衡量任何一方的表現。是有這樣的字眼的。

獨立專家小組報告亦指出，高鐵香港段項目的時間估計基線不切實際，該小組審視後認為，如港鐵公司在項目開展之初曾經進行施工計劃風險評估，便會發現在2015年8月的預計日期完工，機會很低。

另外，獨立董事委員會的報告亦指出，施工期受到不可預見事件的負面影響，究其原因，主要不是工程或項目管理上的缺失，而是關鍵合約方面缺乏足夠的緩衝期，若果有較長的緩衝期，高鐵項目的工程時間表本來可以承受不可預見事件的影響。

韋先生在2008年4月至2010年6月擔任路政署署長，在他任職期間，其實正正是政府與港鐵簽訂合約，以服務經營權模式推展高鐵項目。所以，就上述數項意見，即剛才引述的獨立專家小組和獨立董事委員會的意見，我不知道韋先生會如何回應。

此外，我亦想問，訂定合約時，當然相當關鍵的就是完工日期。韋先生作為當時的路政署署長，可以說是政府團隊中，最有資格以技術工程角度來判斷合約所訂的目標是否合理，究竟是很緊迫但有機會做到，抑或是為了追回一直延誤了的時間，而訂立不大實際可行的目標？我首先問這幾個問題，多謝主席。

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

是，主席，其實我剛才已詳細解釋我們訂立這個完工期的理據。由2009年11月至2015年8月，其實有差不多70個月的時間，當時除了獨立顧問作出評估之外，我們的團隊，路政署的團隊在評估後，其實亦覺得有足夠的時間。但是，我自己有這樣的看法，我們不應該只看完工期。當時的評估是整體項目的完工期，整個項目最後分成40多份不同合約，每份合約均有開工期。我自己掌握的資料，正如剛才所說，我離任之前只批出了11份合約。

在主要的合約中，有沒有一些合約的開工期比原來的開工期遲呢？這些資料我掌握不到。所以，我覺得我們詳細分析的時候，不應該只看完工期，還要看合約的開工期。如果開工期遲

了，而完工期又沒有調整的話，剛才提到的緩衝期自然就會少了。多謝主席。

另一個問題是關於監管表現方面。其實，過去的研訊已詳細討論現時監察和核實港鐵的機制，我想在此很籠統地總結一下。大致上可以分為4個部分。第一個部分是政府內部有一個4層機制，第一層是針對個別合約出現的問題的合約檢討會議；上一層就是項目統籌會議，這個會議除了針對個別項目外，亦一併看看項目與項目之間需要作甚麼協調工作；再高一層就是監管委員會，這是由署長負責主持的，而監管委員會當然是看整個項目所有的重要問題；再上一層就是我們向局長的匯報，這便是在政府內部的系統。就這個部分，我們邀請港鐵進入我們的系統，提供資料，讓我們做監察工作。

第二個部分，是我們進入港鐵系統裏面。在其招標過程、項目匯報會議、成本控制，以及工程監管等不同環節，我們也有人員參與，此舉的目的，是讓我們進入其系統取得資料。

第三個部分，就是找獨立的顧問工程師提供獨立意見。

最後一個部分，就是現場視察。

這4個部分其實是相輔相成的，在不同部分取得的資料可以互相印證。所以，監察工作其實已經非常全面和緊密。

至於我們如何運用這個系統，因為系統本身是死的，人是生的，如何運用這個系統，以及如何靈活運用取得的資料，最重要的就是問題出現時如何解決，這些才是我們要着眼的地方。多謝主席。

**主席：**

很同意你的說法，"系統是死的，人是生的"，其實很多事情也要視乎人如何去做。

盧偉國議員。

**盧偉國議員：**

是，主席。既然提到委聘顧問公司協助監察，我也想問一問，路政署鐵路拓展處在2008年年初委聘勞氏鐵路亞洲有限公司，

簡稱"勞氏"，檢視有關的監察機制安排，勞氏建議政府就高鐵香港段項目的設計和建造，以監察和核證的模式進行相關監察工作。就透過核實監督者的方式進行監察而言，第一，是如何決定採納勞氏這個建議；再進一步，當時選擇委聘勞氏而不是其他公司進行檢視有關監察機制安排，當時是如何作出決定？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

是，主席。其實，我們是根據委聘顧問的一般程序，來委聘勞氏的。政府內部訂有《物料供應及採購規例》，發展局亦有技術通告。我們首先物色一些符合我們最低資格要求的顧問公司，邀請他們投標，然後按其投標的技術評分和財務評分，提交予工程及有關顧問公司遴選委員會審批。我們是經過這種程序聘請勞氏。事實上，勞氏本身是鐵路項目的專家，我們也看到勞氏具備鐵路方面的豐富經驗，所以我們最後選擇了勞氏擔任顧問。多謝主席。

**主席：**

是，盧偉國議員。

**盧偉國議員：**

主席，我想進一步追問，核實監督者其實是按照風險評估來抽樣覆核，看看在施工過程中是否符合計劃和預算等等。如果我的理解沒錯，這即是說，其實也是採用抽樣覆核的做法。這方面會否形成漏洞呢？

另外一個問題是，我想韋先生進一步解釋一下，其實在整個監督過程中存在重要的三方，就是路政署、監核顧問和港鐵公司本身。在這個過程中，他們的合作關係和擔當的角色為何？會否形成"幾個和尚無水食"，中間出現一些"甩漏"的情況呢？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，我剛才已詳細解釋過，我們整個監察系統分為4個部分。所以，獨立顧問取回來的資料其實與另外3個部分是可以互相印證的。獨立顧問用抽樣的方法，當然，既然我們已委託港鐵做項目管理工作，便不會成立另外一組與港鐵同樣大小的項目管理團隊來監察港鐵公司做事。通常是採用抽樣式的風險管理模式。如何抽樣呢？就是所有合約，剛才我提過整個項目分為40多份合約，每份合約也會抽樣，但是對於一些關鍵、複雜而重要的合約，抽樣的頻率會高一點，而針對個別合約的關鍵工序，抽樣的頻率同樣亦會高一點。所以，抽樣的範圍其實是覆蓋所有合約及所有重要工序的。

剛才盧議員提到，究竟幾方面的分工是怎樣呢？權責分工是非常重要的。如果分工模糊的話，只會令推展項目的工作更加不暢順。很清楚的是，港鐵是負責項目管理工作，路政署或政府是擔當我在文件中提到的監察和核證角色，我們不是做項目管理的，而顧問則給我們獨立意見。我們的分工就是這樣。多謝主席。

**盧偉國議員：**

主席，我暫時沒有進一步提問。

**主席：**

是。我想跟進一下，就是剛才你說其實不應該只看完工期，開工期也要看。開工期都是由工程人員控制的，是嗎？是受他們控制的？如果按你這樣說，開工期也要看的話，聽你這麼說，完工期是完全沒有意思的，是嗎？

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，我要強調的是，我離任時只是剛剛開工，而剩下來，我離任之後的那些工程合約的安排，我的確沒有掌握具體資料。我剛才只是說出我們要考慮的其中一個因素。

**主席：**

是。

**前路政署署長韋志成先生：**

就是原本假設一個合約定了開工期和完工期，而因為其他因素令合約的開工期延後，但又不調整完工期的話，我們只有兩個方法，一是要求承建商……

**主席：**

追回。

**前路政署署長韋志成先生：**

……不是追回，而是在投標時，承建商必須知道自己在較短的時間內完成工作，因此要投放多些資源。

**主席：**

是。

**前路政署署長韋志成先生：**

第二個做法，當然就是調整完工期。

**主席：**

是。

**前路政署署長韋志成先生：**

所以，這個是我們，如果真的需要進一步看一下延誤的原因時，我只不過提出這是可能需要考慮的因素。

**主席：**

明白。好，下一位是謝偉銓副主席。

**謝偉銓議員：**

是，多謝主席。主席，韋先生在其陳述書中不只一次提及，《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的工作，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。而韋先生的陳述書第7段至第10段亦提及，高鐵工程在2010年1月下旬開始施工，至2010年

6月，即過了大概5個月，便已經發現工程的個別合約出現滯後，而整體實質進度為1.3%；施工短短5個月，進度便已經較原來計劃的1.7%出現滯後。

主席，我想問一問，韋先生作為前路政署署長，對於港鐵公司在推展高鐵香港段項目時，一開始已經出現滯後，他是否認為，港鐵已按委託協議所訂，盡了最大努力呢？如果是，我想問韋先生，他基於甚麼原因有這樣的看法？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，在該5個月期間，正如我剛才提及，監委會召開了4次會議，第一次並非由我主持，第二、第三次由我主持，到6月的那一次會議，由於我已經離任，所以6月的會議，我無法主持。

在那數次會議中，以我個人評估，港鐵的確已盡了最大努力推展有關項目。根據我的個人經驗，一般的大型工程合約，在起動期內，很多時由於要開始聘請團隊，團隊也剛剛"埋班"，會出現種種問題，造成起動時有少許延誤。文件提及，原本計劃是完工1.7%，但只完成1.3%。其實整體來說，有關延誤十分輕微。在工期內其實有充足時間，讓港鐵做一些追回措施。多謝主席。

**謝偉銓議員：**

主席，我想問一問，韋先生剛才表示，他認為港鐵在那段時間已經盡了最大努力。他是基於甚麼理由作出這個結論呢？

**前路政署署長韋志成先生：**

首先，我列出的11份合約，基本上也是按時批出的。在評估過程中，我亦覺得港鐵團隊運用了其專業的技术評估來完成有關工作。多謝主席。

**主席：**

副主席。

**謝偉銓議員：**

主席，另外，對很多人而言，"須盡最大努力"可能會讓人感到，第一，定義是甚麼呢？第二，會否讓人感到，一開始已覺得很難做到，所以才要求付出很大的努力，感覺好像時間表根本是不可行的呢？我想問一問韋先生的看法。

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，時間表是否可行，其實我已經詳細交代了。雖然今次這份協議名為"委託協議"，但我們之所以採用"委託協議"這字眼，是由於在政府與港鐵之間的"operation agreement"，即營運協議中，有提及這個字眼，所以我們才用了"委託協議"。

但是，其實協議的性質，跟我們聘請其他顧問替我們進行項目管理的性質差不多。當我們聘請其他顧問替我們推展其他大型項目時，我們基本上也是要求我們的顧問公司盡其最大努力、專業和誠信，來完成合約。另外，假如他們有些錯失，導致需要重新執行某些項目和工序，便需要由顧問公司自費再次執行有關項目。當然，假如他們有錯失，導致政府有損失，我們也保留追究的權利。

所以，這是一般的安排，不論是這份委託協議或是其他聘請顧問的協議，我們也是使用這種方法來聘請的。不過，正如我剛才提到，由於這是一個十分龐大的項目，所以我們特別為這個項目增加了一項包括4個部分的監察安排，而我剛才已經提及了。多謝主席。

**主席：**

副主席。

**謝偉銓議員：**

主席，其實我希望看看韋先生能否說一說，他就"須盡最大努力"方面所得出的結論，即港鐵已經盡了努力的結論，是否基於客觀因素而作出的呢？可以跟我們分享一下嗎？基於一些客

觀因素，令韋先生得出一個結論，就是港鐵已經盡了最大努力。可否就這方面分享一下？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，正如我剛才所說，我在2010年離任時，只批出了11份合約。即是說，我對港鐵表現的評估只能局限於這11份合約。

副主席提出的問題，似乎是想我就港鐵在整個項目的表現作出一個判斷，我對此的確辦不到。多謝主席。

**謝偉銓議員：**

主席，根據韋先生剛才的說法，截至2010年6月，他也覺得，雖然出現滯後，預計完成的部分是1.7%，而實際完成的只是1.3%，當然，計劃才剛開始，百分比其實也是應該考慮的。就這方面，韋先生剛才說，他覺得港鐵已經盡了最大努力追回，就這方面，他是否有一些客觀的考慮因素？

**前路政署署長韋志成先生：**

我不是說港鐵盡了最大努力追回，我是說港鐵盡了最大努力管理項目。由2007年10月行政長官宣布高鐵是十大建設工程、基建工程，至我離任的這段時間，我們跟港鐵互相合作，其實做了很多工夫，包括我們的《第一份委託協議》，港鐵須協助我們設計、進行土地勘察，然後進入第二份協議，開始進行建造。在這段時間，我覺得港鐵已經運用其專業態度來處理。多謝主席。

**主席：**

副主席。

**謝偉銓議員：**

多謝主席。我想再澄清一點。即是說，根據韋先生的專業知識和經驗，高鐵工程只是開展了5個月，整體進度已經出現滯後，當然，剛才如果我沒有理解錯誤，你可能覺得這些滯後情

況不算嚴重，是可以接受的。你當時是否完全不擔心或懷疑有關滯後可能會進一步惡化，而導致日後整體工程進度無法追回？

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，正如我剛才提及，在一個大型項目的起動期出現零點幾個percent的分別，其實並不嚴重。港鐵有充足的時間，可以在合約之後的日子追回。就我們在文件所提的那些延誤，依我們當時的判斷，港鐵有提出一些追回工序的措施，而我們也有參與，特別是在跨境項目之中，政府也有參與跟內地的商討。所以，根據當時掌握的資料，當時我們覺得是有條件可以追回的。多謝主席。

**謝偉銓議員：**

主席，我想再作跟進。根據韋先生的陳述書第15段，路政署署長會按需要向運輸及房屋局局長匯報任何與推展高鐵項目相關的重要事宜，而路政署及／或港鐵公司也會不時因應運房局的要求，就有關高鐵項目的重要事項，向局方進行匯報。我想問韋先生，何謂"重要事宜"或"重要事項"呢？在韋先生擔任路政署署長期間，有否向時任局長鄭汝樺女士匯報任何與推展高鐵項目相關的重要事宜？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，我們所謂的"重要事宜"，並非針對個別合約的技術事項。我剛才提及的4個部分監察安排，其中在政府的部分，在我主持的監委會，是有局方代表出席。就我們是否有需要將某件事向局長匯報，其實在監委會內是有討論的。如果討論的結果是，我們應該向局長匯報，我們便會在恆常的會議中向局長匯報。多謝主席。

**謝偉銓議員：**

主席，我想跟進一下，就韋先生記憶所及，在那段時間他有沒有真的向局長匯報一些重要事宜呢？

**前路政署署長韋志成先生：**

我手頭上沒有那些資料，我要回去翻查資料，才知道有沒有……

**主席：**

記憶中有沒有？

**前路政署署長韋志成先生：**

記憶中，我一定有向局長匯報工程進展的情況。

**謝偉銓議員：**

主席，當然，剛才韋先生都說過，如果是重要事宜，會向局長匯報。但我想問，除了向局長匯報之外，如果真的有重要事宜，一般來說，作為路政署署長及監委會主席，韋先生有否就這些重要事宜，與部門的同事作出主動跟進？如果有，一般來說，哪些同事會和你一同跟進呢？謝謝主席。

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

我們肯定會主動跟進。在文件中提到，我們特別為高鐵成立了一個團隊，我和該團隊會一同主動跟進重要事宜。

**謝偉銓議員：**

主席，或者可否請韋先生因應重要事宜翻查一些紀錄，然後再提供予委員會參考？

**主席：**

你可否與局方聯繫，翻查你向局長匯報的重要事宜，是哪幾項及何時，然後呈交予專責委員會？

**前路政署署長韋志成先生：**

可以。不過，主席，我想強調，雖然我們用了"重要"這個字眼，我們不會特別將某件事定性為重要還是不重要.....

**主席：**

明白。

**前路政署署長韋志成先生：**

.....我們是會將我們覺得需要匯報的事宜，向局長匯報。

**主席：**

明白。你匯報過的事宜就呈交吧，好嗎？謝謝。

下一位是胡志偉議員。

**胡志偉議員：**

多謝主席。根據政府的專家報告指出，其實港鐵公司在承接這個工作的時候，專家報告的第2.8、2.9、2.10及2.11段這4段，都是我相應的背景資料，當中指出幾點，一是港鐵覺得整項工程預算的應急費用，其實不是很足夠。所以，港鐵公司表示，很有可能會在最後階段向政府申請額外撥款。

在《第二份委託協議》中，亦有第三方顧問公司的報告指，港鐵公司現時接這個工作，將完工時間訂於2015年8月4日，工程的計劃是會極為緊迫，需要有異常高的生產率，才能夠完成。

在港鐵本身在當時的一些內部資料，包括奧雅納和阿特金斯在2009年的報告，也提出警告，指建造業的資源，尤其是技術工人，已經不是好像上一次建築發展蓬勃興旺的時候般供應旺盛、充裕，所以報告中亦提到和警告，市場會出現技術工人不足的問題。

這幾點都牽涉到港鐵，或者應該說，都牽涉到韋先生作為路政署署長，如何向政府提供其應該知道的全部技術資料背景。我想問，第一，韋先生是否知道、是否掌握到，剛才我所說專家報告所提的數項資料？如果你掌握到這數項資料的話，你有否從你的專業角度，向時任運房局局長鄭汝樺女士提出警號，

提醒她如果按照現時《第二份委託協議》，按照原來計劃中的完工時間表，按照原來計劃的工程金額，是會出現這些風險系數？

我想問韋先生，你是否知道有這些資料？如果你不知道，當然，作為工程部門的負責人，便有少少.....我想問，當時你如何評估整個行業內的情況，即剛才所說的幾個情況？

**主席：**

韋先生，請你作答。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，對於專家報告，由於我沒有參與，專家亦沒有詢問過我，所以我不能夠評論專家報告的結論。我只能夠根據我當時作為路政署署長掌握的資料，就剛才那3項作出判斷。在工期方面，剛才其實我已經詳細交代過，在不同的角度來看，根據當時的資料，工期是一個合理及有根據的工期。

關於應急費用，剛才我亦有間接提過，在所有合約批出之後，合約的總標價與我們的預算之間的差額，就是我們餘下的應急費用。現任路政署署長亦曾提過，所有的總標價批出之後，仍然有一個相當大數目的應急費用。即是說，承建商經過其投標過程作出了判斷，當時都認為我們的預算是應該足夠的。至於後來為何發展到今時今日超出預算，我剛才提過，我掌握的資料很少，我不能夠作出一個判斷。但是，根據當時我作為路政署署長所掌握的資料，應急費用是應該足夠的。

在人手方面，在2008年及2009年的時候，建造業議會進行了一項建造業人手影響的評估，這些資料我們是知道的。當時的結論是，整體來說，"人頭"是足夠的，不過就某一些技術工種，會出現不足夠的情況。所以，這就是為何建造業議會在過去多年來都盡量培訓出足夠的技術工人；同時，我相信議員都看到，政府亦盡了很大努力，在輸入勞工方面做工夫。多謝議員，多謝主席。

**主席：**

胡志偉議員。

**胡志偉議員：**

主席，換言之，其實韋先生並不知道港鐵內部對於整項工程的研判，而只是根據他掌握的資料作出判斷？

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，當時港鐵有向我們提出，工程比較緊迫，這些資料我們是知道的。但是，經過商討之後，大家最後同意採納委託協議書所訂的完工期。多謝主席。

**主席：**

胡志偉議員。

**胡志偉議員：**

主席，我想再詢問，關於委託協議書其中一個很大的爭議，是如果港鐵不能夠履行合約，所需要應對的索償是否有上限和封頂。

我想請問韋先生，就你理解，委託協議書的內容，其實是否有就港鐵需要承擔的工程延誤、疏忽的責任風險，訂定賠償金額上限和封頂安排？

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，我知道運房局現正就着委託協議書的內容，與秘書處進行商討。所以，就這方面，我不能夠評論。多謝主席。

**胡志偉議員：**

主席，或者讓我這樣問。署長，據你的理解，就委託協議書的內容，因為是你負責簽署，即我想是你負責提交或支援的，你在看這份文件的時候，有沒有理解到，這份委託協議書的內容，是否就着港鐵工程延誤的賠償金額有任何封頂的安排？

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，我仍是認為，運房局現正就着這份委託協議書與秘書處商討究竟應該用甚麼方式去討論，所以我仍是不想評論。多謝主席。

**胡志偉議員：**

主席，我想跟進另一些問題，不好意思。整項高鐵工程的監督系統，是依賴"check the checker"的方式，即"核實監督者"的方式進行。我想問韋先生，他認為在這種方式下，同事有或沒有掌握鐵路興建和鐵路興建工程監督的經驗，會否影響到其監督的表現呢？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，正如剛才所說，監察系統是死的，但人是生的。我們在路政署成立團隊時，當然會找一些與鐵路有關、在這方面具有經驗的同事組成團隊。當然，不是每一位同事，包括我自己在內，也是全能的。因為這個原因，我們亦找來了獨立顧問，向我們提供獨立的專業意見。正如我剛才所說，我們在監察系統安排的4個部分，會全面覆蓋政府內部或港鐵內不同的資料搜集渠道。多謝主席。

**胡志偉議員：**

換言之，監察的同事即使沒有足夠經驗，系統本身也會令他可以提供足夠資訊給局方或政府？

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，我們當時的設計是這樣的。我剛才也有提及，設有4個部分的原因，就是由於從4個部分所取得的資料，可以達到相輔相成、互相對比的效果，令我們更能充分掌握工程的不同細節。多謝主席。

**胡志偉議員：**

主席，因為專家報告其實也提出疑問，說有關的監察小組未有提供足夠預警，提醒運房局有關高鐵的延誤和滯後的情況。我想問一問，其實在設計上，是否無須就這類滯後情況作出任何預警或匯報，從而提醒純屬文職的官員，即並非專家的常秘或運房局局長呢？

**主席：**

是，韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，我不太明白……

**胡志偉議員：**

OK，我再問一次。根據專家報告顯示，路政署監督小組在監察的角色中，其實並沒有做好預警工作，亦指出路政署其實應該多做一些工作，以便及早明瞭港鐵公司追回進度的可能性，以及可能牽涉到的成本效益問題。上次研訊時，黎以德常秘多次強調自己作為通才官員，其實要依賴路政署的專家、專才提供資料。我想問，根據這個設計，當工程出現延誤及超支的可能性時，專家小組是否需要把相關的文件和信息提供給常秘或運房局，讓他們可以及早掌握形勢呢？

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，我也需要強調，我在2010年6月已經離任，所以我不能夠評論現時和同事的……

**胡志偉議員：**

知道，但我想問一問……

**前路政署署長韋志成先生：**

……表現為何。可是，在設計上，正如剛才所說，在政府內部的系統分為4層，而在第三層，即由路政署署長主持的監委會中，本身已經有運房局的代表。如果我們經過討論，發現有些事情需要向局長提出，不論是技術性的問題或其他問題，我們便會在監委會決定向局長提出。所以，在設計上，只要我們靈活運用這個系統，是不應該出現胡志偉議員剛才提到的問題。

**胡志偉議員：**

主席，即是說，如果要提出預警，其實責任就是落在第三層的監委會架構上，對嗎？

**前路政署署長韋志成先生：**

預警應該是由第一層已經開始，每一層也有其預警的作用。在合約檢討會議中，如發現合約出現問題而需要向上報告，便應該提上項目統籌會議，而如果其嚴重程度是需要由監委會處理，便會不斷向上提出。所以，每一層的有關同事其實也應該有預警的責任。多謝主席。

**胡志偉議員：**

在這個預警機制中，其實完全依賴來自人的判斷，並沒有任何指示或文件，訂明須依照指示進行判斷，對嗎？

**前路政署署長韋志成先生：**

當然是要依靠人，亦因為這個原因，我們才需要有專業工程師負責。正如我剛才所說，除了根據港鐵提交給政府系統的資料作出判斷外，我們亦會有同事進入港鐵的管理系統拿取資料，而獨立顧問亦有其獨立意見，最後亦會有現場觀察的資料。這些不同的資料可以幫助同事判斷究竟某一件事會否出現問題。多謝主席。

**胡志偉議員：**

我想再追問，很抱歉，我只多問一條。即是說，在這個系統中，其實是沒有任何恆常機制的。當然，你們是有會議和提交文件等恆常機制，但舉例而言，你們卻沒有任何恆常的抽樣檢查，以確保相應資料屬準確，以及相應資料提供的資訊是清晰的？即是說，最後的判斷，仍然是要靠會議上人與人之間，可能是專家或專業的判斷來處理，而非靠制度內的"random checking"機制？

**主席：**

韋先生，簡單回答。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，有關抽樣方面，剛才談及獨立顧問時我已經指出，獨立顧問是利用抽樣方式找尋資料。我亦多次強調，在不同部分也會有資料提出，但這些資料是死的，是需要由專業工程師分

析後才能夠得出結論。所以，我們不能夠靠一個死的機制自動提出預警。多謝主席。

**主席：**

是的，也許你排第二輪吧，好嗎？

**胡志偉議員：**

好的。

**主席：**

韋先生，我有一個跟進問題。由你主持的監察小組，當然，你們當時聘有一名監察和核證顧問，就是嘉科工程顧問，以協助你們進行監察和核證工作。可是，據我所知，在最初開始時，即在你擔任監察小組主席時，嘉科工程顧問並沒有參與當時的會議的，原因何在呢？現時在出事後，聽聞嘉科工程顧問是有加入PSC<sup>1</sup>，即監察小組的工作，但當時並沒有，我想問為甚麼呢？

**前路政署署長韋志成先生：**

根據我的記憶，就第二個監察和核證顧問，我是在離任之前啟動了聘請程序……

**主席：**

Sorry，請你再說一次。

**前路政署署長韋志成先生：**

剛才你提到的嘉科工程顧問，是在我離任前啟動聘請程序的，而在我離任後，該顧問才"上馬"。

**主席：**

Sorry，該顧問有否參與過監察小組，即所謂PSC的會議呢？

---

<sup>1</sup> 秘書處會後補註：PSC英文長寫為"Project Supervision Committee"；中文稱為"項目監管委員會"。

**前路政署署長韋志成先生：**

在我主持的會議中，是未有這位顧問的。

**主席：**

是的，為甚麼呢？

**前路政署署長韋志成先生：**

因為只是啟動了聘請。

**主席：**

只是啟動了甚麼？

**前路政署署長韋志成先生：**

聘請。

**主席：**

那麼，在聘請後，即在該顧問運作時你已經離任了，是否這意思呢？

**前路政署署長韋志成先生：**

是的。

**主席：**

謝謝。

**胡志偉議員：**

主席，很簡單，我只問這一點，在設計上，嘉科工程顧問是否應該屬於監察小組內的當然成員呢？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

我不記得該顧問是否當然成員，但正如我所說，系統是應該靈活運用的，當我們有需要增加或減少會員時，我們便應該憑當時的環境和條件的需要進行決定。多謝主席。

**主席：**

是的，即在開始時，你認為是無需要有嘉科工程顧問的參與？

**前路政署署長韋志成先生：**

在開始時，該顧問還未存在。

**主席：**

你覺得不需要，所以才沒有，對嗎？

**前路政署署長韋志成先生：**

不是的，我是啟動了聘請程序，是需要有一個這樣的顧問存在的。

**胡志偉議員：**

可是，在本身的設計上，該顧問不是一個當然包含在內的角色？

**主席：**

在設計上是沒有的？

**前路政署署長韋志成先生：**

我不可以說在設計上沒有，是因為當時仍未有這個顧問。到新任署長上場時，他當然完全可以請這名顧問加入會議。

**主席：**

是的，明白。下一位是范國威議員。

**范國威議員：**

謝謝主席。我不明白為何我一早回來坐着開會，舉手輪候提問，卻到第六輪才到我發問，不過不要緊。主席，我對前路政署署長韋志成先生交來給我們的陳述書感到失望，因為韋先生那份陳述書只是“搬字過紙”，抄功課般的重複現任路政署署長劉家強先生的陳述書，把自己出任路政署署長期間負責高鐵工程那部分輕輕帶過、淡化，甚至推卸當時政府在高鐵工程展開之前出現的判斷失誤、監管不力，而監管不力就放縱了港鐵在日後因為施工上的專業失準而導致高鐵工程最終出現延誤。

我認為曾經是資深政務官的韋志成先生並不會忘記，在2014年4月30日、5月1日兩份報章《蘋果日報》和《明報》，先後披露了3份西九龍總站的地質報告，分別是1997年九鐵公司興建西鐵柯士甸站的地質報告，第二份是2009年9月港鐵聘請的顧問公司在西九總站的地質報告，以及第三份，2010年9月港鐵在收回西九總站上蓋高爾夫球練習場及交通交匯處後再進一步勘探的報告。3份報告都很清楚證明，政府和港鐵早在2010年高鐵工程開始之前，即韋先生任內，已經知道西九總站地底有大量岩石存在。在2014年5月立法會辯論引用權力及特權法調查高鐵延誤原因的時候，張炳良局長亦承認了上述的地質報告早已納入西九總站810A的合約文件。但港鐵公司最終仍然一度以不可預期的地質情況作為高鐵延誤的理由。

主席，所以，我想問韋先生第一個問題，你作為當時路政署署長和項目監管委員會的主席，能否向本專責委員會確認，在你離任之前，政府和港鐵公司已經知悉上述的地質報告，並知道西九總站地底的岩層狀況？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，剛才提到那3份報告，1997年那一份應該是為區域快線所做的，是當時九鐵做的，其覆蓋的地方包括了當時區域快線的走線及車站的位置。至於2009年的報告，當時做的並不包……

**范國威議員：**

韋先生，我不想打斷你，不過，我只想簡單點，因為我有一籃子問題。

**陳鑑林議員：**

主席，我認為議員不應該在官員回答問題的時候，打斷人任何的……

**主席：**

你給機會……

**范國威議員：**

主席，他在耗用我的時間，我是問韋先生……

**主席：**

先暫停計時。

**范國威議員：**

我是問韋先生他知悉還是不知悉，不是請韋先生再重複描述那3份報告。

**主席：**

不是，我想……

**范國威議員：**

這是我的提問權利，主席。

**主席：**

如果可以的話，應該先讓證人回答，如果他真的不對題或離題的話，我會糾正他。

**范國威議員：**

好的，謝謝。

**前路政署署長韋志成先生：**

多謝主席。2009年的地質勘探並沒有包括高爾夫球場的位置，原因是高爾夫球場的場主一直希望政府能夠盡量延長其運作時間。所以，我們把高爾夫球場的運作時間延長至2009年12月。當場主交出土地之後，港鐵亦隨即在該球場進行勘探。在我離任之前，勘探尚未完成。所以，2010年的地質報告是在我離任之後才完全做完的。

不過，在我出任署長期間，我知道在那個站下面有大量岩石。所以，雖然不是完全掌握岩石數量，但我們是知道的。多謝主席。

**主席：**

范國威議員。

**范國威議員：**

OK。主席，我的第二個問題。地質情況是政府、港鐵都有掌握，根據韋先生所說，即使不是全面掌握，但是是有掌握，亦是在韋先生未離任之前已經開始在做最後第三份關於高爾夫球練習場和交通交匯處的勘察報告。那麼我想請問韋先生，港鐵公司在2009年制訂工程費用預算和工程時間表的時候，曾否向政府提出，在移除總站地盤岩層時會有難度、是會有一定難度，而在工程須在2015年完工這個時間表的制訂上，他們會有憂慮或認為時間上會有些困難？政府當初訂出高鐵在2015年通車的時候，又是否已經考慮了這些地質情況，包括地底有大量公用設施、管線這些已知的因素，可能會帶來工程上的問題？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

多謝主席。是有考慮的，因為高鐵是香港最大型的一個地底建設。無論是隧道也好，車站也好，都是在地底。地底的工程，一般來說，地下管線、石質的問題都是會出現的。所以，我們不覺得岩石是一個很難處理的問題。香港很多大型建設都需要

處理岩石的問題，最重要的是承建商使用正確的方法處理。多謝主席。

**范國威議員：**

韋先生，我剛才問港鐵當時有否表示過，即是否正如剛才你的理解般，港鐵也認為承建商是可以應付岩石的？

**主席：**

是。韋先生，港鐵當時有否把大量岩石的問題計算在內？

**前路政署署長韋志成先生：**

我並不能憑記憶即時回答港鐵有否很具體地談到岩石這個問題。但正如剛才所說，這是一個非常複雜的項目，岩石只是其中一個要處理的因素。所以，在制訂整體工程的工期時，所有這些因素都應該已計算在內。

**范國威議員：**

主席，如果韋先生現在不能即時回答，說這是一個複雜的問題，有可能需要翻查文件，他可否在會後把資料提供給我們？港鐵當時究竟有沒有就地質的情況，特別在制訂時間表和工程費用預算時作出特別處理？

主席.....

**主席：**

是，韋先生。Sorry.....

**范國威議員：**

可不可以呢？

**主席：**

如果你有相關文件的話，在翻查文件之後，請問你可否回答這個問題呢？

**前路政署署長韋志成先生：**

我要回去翻查一下文件，看看是否有這些資料。

**主席：**

是，好。

**范國威議員：**

好。主席，我第三個問題是，事到如今，韋先生你是否認為當時港鐵輕視了西九總站地質的問題，以致最終這個工程的進度追不到當初的預期？如是的話，你會否認為這是一個施工專業的失當？

**主席：**

有否輕視地質問題？

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，810A合約是在我離任之後才批出的，所以，我的確沒有參與制訂合約文件。但是，剛才議員都有提到，港鐵已把這些石質資料納入文件中，提醒投標者應該注意石質的問題，既然如此，我覺得港鐵並沒有輕視石質這個問題。多謝主席。

**主席：**

好，范國威議員。

**范國威議員：**

是，主席，我第四個問題是，我剛才留意到韋先生經常強調"監管是死的，人是生的"，我想問監管的問題。政府的獨立專家小組報告指出，路政署鐵路拓展處未有就高鐵香港段項目委託協議的監察和核證者的角色作充足準備。在項目開展之初並無制訂任何整體推展策略文件，從而可以詳細記錄運房局、路政署和港鐵公司的角色及職責。

《第二份委託協議》亦沒有就衡量港鐵公司推展項目的表現，例如控制成本、施工時間和匯報方面，訂定量度準則，以致路政署即使知道工程一再延誤，也沒有機制以表現欠佳為

由，介入工程。我想問韋先生，政府當初在制訂《第二份委託協議》時，是否過分信賴港鐵公司過往的表現而輕視了監管工程細節的重要性？既然《第二份委託協議》容許路政署委託獨立工程顧問，即是主席剛才提到的嘉科工程顧問公司，負責監督工程，為何沒有就一旦獨立顧問認為工程有問題的情況，作出清楚界定，以致獨立顧問及路政署，即使一早知道工程已經存在多達11個月的滯後，都只能夠繼續依賴港鐵片面之詞，說會準時通車、準時完工？

韋先生剛才說"監督是死的，人是生的"。現在的情況是，監督欠奉，人就活生生安坐其位，卻沒有監督。

**主席：**

韋先生，可否.....

**范國威議員：**

沒有一個監督制度存在。所以我的批評是，若這些也不算是監管不力，又該算是甚麼呢？

**主席：**

我認為意見可以自己保留着，現在是提問時間。韋先生，可否簡潔地回答？

**前路政署署長韋志成先生：**

多謝主席。我不明白為何說沒有監督，我剛才已詳細解釋了監督系統包括4部分，每部分都有其角色。我們容許及要求獨立顧問進入港鐵，不只是港鐵自己的系統，即使是其聘用的顧問、承建商和代理人，我們的獨立顧問都有權索取資料。所以，我覺得監督系統是全面的。多謝主席。

**范國威議員：**

韋先生，若是如此.....

**主席：**

范國威議員，可否留待第二輪再發問.....

**范國威議員：**

主席，剛才我計算過很多議員的發問時間，他們都有13至14分鐘，但你卻很sharp在10分鐘便截停我的發問。況且剛才還有其他議員佔用了我十多秒的時間。

**主席：**

這是因為你沒有出席我們的內部會議。我們有一個共識，便是主問委員在第一輪可以有較多的時間發問，以達致連貫性。不要緊，你再.....

**范國威議員：**

我留待第二輪再發問吧。

**主席：**

你留待第二輪再發問吧。毛孟靜議員。

**毛孟靜議員：**

多謝主席。我對韋先生的陳述書內容確實有點失望，因為基本上他說來好像沒事發生一樣，只是提供一個chronology，僅僅如此。較早前，韋先生也有提及，他在任內批出的合約就是這幾份。這似乎給人一種感覺，他當時只在意眼前的事，"煮到來就食"。但是，他同時是高鐵項目監管委員會主席，現在回想起在任期間，他會否認為情況真的正如他所說，"制度是死的，人是生的"。他說的是"制度"，"制度"當然是存在的。當時，這未必是純粹他個人的問題，但整個監察系統內的人，會不會也缺乏宏觀的看法，沒有看整體情況，總之只是逐個項目、逐份合約處理，看完後批出便算呢？是否有這種情況？這是我第一個問題。

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，我完全不同意所謂"煮到來就食"這個觀點。如果真是"煮到來就食"，我們便不需要為這個項目設計一個如此嚴謹又全面的監察系統。多謝主席。

**毛孟靜議員：**

我覺得韋先生可能有一點自相矛盾，因為你強調"制度是死的，人是生的"，但事實上，現時整個高鐵監察情況卻的確出了很大問題，所以才會舉行這些研訊。"馬後炮"來看，如今回想，以你個人或路政署當時的架構來看，有甚麼是可以做得更好的？舉行更多會議？態度取向較宏觀？還是真的有一點疏忽？你自己也承認，在你離任前或在任時，也知道西九總站的岩石問題。你說已知悉地下有岩石這個問題。但是，現在談的不是普通石頭，眾所周知，全香港人都知道，這是很難爆破的岩石，是一項非常浩大的工程。當時，你們已經知道，亦承認，並用了"複雜"這字眼。這是一個很重大、隨時會拖延整個項目的因素。然而，當你被問到，當時港鐵有否就開支和工程時間表，或有沒有出現地質問題，向你們匯報，並把這些因素計算在內，主席也有問及，而你卻竟然說不太清楚，表示要回去再看一看，事後再補回資料給我們。我覺得這樣是有問題的.....

**主席：**

毛議員，你可以提出你的問題嗎？

**毛孟靜議員：**

我的問題是，為何會發生以上情況？明知有這些問題，你亦承認是複雜的。但是，對於港鐵當時有否將這些因素納入時間表和開支的預計中，你卻表示不太清楚，要回去翻查文件。聽起來，這是不能接受的。

**主席：**

韋先生，你有甚麼回應？

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，我想澄清一點。我知道有岩石，港鐵亦知道有岩石，在我們訂定工期時，也有考慮岩石的因素。不過，剛才有議員問，港鐵有否特別針對岩石的問題而向路政署提出關注，就這一點，我需要回去翻查資料才知道。但在制訂工期上，我們不只考慮岩石這個問題，正如剛才所說，這個項目是非常複雜的，我們考慮了很多其他問題，才制訂工期。多謝主席。

**主席：**

毛議員。

**毛孟靜議員：**

主席，我要追問一下。你仍然要翻查資料才知道你在任期間，港鐵有否將西九總站這個既複雜又重大、要移除岩石的問題納入開支和時間表內。這是否有塞責之嫌？

**主席：**

毛議員，我猜他是不想單憑記憶回答你的問題，我猜他是這個意思，所以他要翻查資料。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，我想再澄清一點。我們有將岩石這個因素納入工期和費用的考慮內。不過，剛才有議員問到，港鐵有否特別將岩石這個問題作為其認為難以處理的問題向我們提出，就這一點，憑記憶，我不記得。多謝主席。

**主席：**

毛議員。

**毛孟靜議員：**

這不就是我要問的問題嗎？會否可以做得好一點……

**主席：**

政府有將岩石問題視作考慮因素，但至於港鐵有否將這個因素納入其考慮之列，他需要翻查資料，因為若只憑記憶，是回答不了這個問題的。

**毛孟靜議員：**

但是，當……

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，對不起，我想再說得清楚一點。港鐵也有把岩石這個問題納入費用之內。不過，剛才另一位議員問到，港鐵有否特別針對岩石的問題向政府提出，因為有岩石而令工期難以完成。對於港鐵有否向政府提出這一點，我不記得了。

**主席：**

我說的也是工期問題，不是開支問題。

**毛孟靜議員：**

我要再澄清一句，韋先生現時是說，港鐵當年確實有把西九總站的地質問題納入費用或開支中，對吧？時間表反而就不太有關，這是可以確切……

**前路政署署長韋志成先生：**

時間表也是有的，我還未說得很清楚……

**毛孟靜議員：**

現在又說有了？剛才不是說要翻查資料嗎？

**前路政署署長韋志成先生：**

剛才有議員問及，在納入其中之後，但其實不只岩石，即使是地下管線、其他物料、標準等等，這些問題全都納入考慮之列。但是，港鐵有否特別針對岩石的問題而告訴政府由於岩石的問題而令工期可能做不到，就這一點，我無法記得有否提及到。

**毛孟靜議員：**

我開始有少許混淆，因為剛才一開始我的問題是很清楚的。我重申，也不浪費大家的時間，明明我的問題一直都是一樣的。韋先生初時表示不清楚，要翻查資料，現在又確切地表示，有把這因素納入開支及時間表內，完全不用翻查資料，現在說是知道的、是有的，對吧？現在是確認，對吧？我沒有聽錯吧？

**主席：**

以你的證供來說，港鐵是有的。根據你的證供，是有的。

**前路政署署長韋志成先生：**

有的。

**毛孟靜議員：**

有，這就行了。我聽見你三番四次表示，"港鐵須盡最大的努力"。這些字眼真的好像學校評分般，說學生須盡最大的努力，但說到底，在合理的情況下可以作出公平合理的調整。常人不免擔心說了等於沒說。說要盡力，但是，如果有甚麼天災人禍不相干的，卻盡量可以爭拗說是合理情況，即是沒有事。現在又回想，我意思是"with hindsight"，你現在回頭看，這類合約上的字眼是否多餘？其實都是虛詞而已？

**主席：**

是否虛詞呢？

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，正如我剛才所說，這份委託協議的基本要求，與我們聘請顧問替我們做項目管理的要求是差不多，沒有甚麼大的分別。所謂在合理的情況下，其實毛議員也提到，真的有天災的話，我們亦不可能要求港鐵承擔一些其不能夠承擔的風險。所以，在某些情況下，如果真的需要調整費用或工期，在這份委託協議內，是容許港鐵做這些調整的。多謝主席。

**毛孟靜議員：**

但是，當然，主席，天災人禍。天災方面，天要下雨，這些是不能計算。但是，所有天災在工程上也應該有所謂"plan B"，B計劃，視乎事前的應變是否做得好。但是，我們現在針對的很明顯是，有沒有人禍，人禍的問題。

我仍然要問最初的問題。前署長，你現在回想，有甚麼真的可以做得更好？有沒有可能，因為你就一些事情做得沒有那麼好，而留下一個稍為混亂的路政署，在高鐵項目的範圍上，令你的繼任人面對一個根本不可能的任務？有沒這種情況呢？

**主席：**

回想起來，有甚麼事情可以做得更好呢？韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，回想起來，我真的不知道有甚麼事情可以做得更好。我已詳細交代我怎樣制訂工期，亦講述預算費用，以及實際招標後的比較，亦有足夠的應急費用。我亦設計了一個全面的監察機制、監察系統。我暫時不覺得我有甚麼錯失而令現任署長接了一個亂局。多謝主席。

**主席：**

我想毛議員的意思不是問有甚麼錯失，而是回想起來，你認為有甚麼不足，有甚麼可以做得更好？

**前路政署署長韋志成先生：**

如果真的要我回答這個問題，我出任發展局常秘時，極力推動互助合作的精神，所以，現時發展局轄下部門開始採用的合約條款，都是建基於互助合作精神。當時，假使我們能夠加一些互助合作的元素，當問題出現時，大家真的能夠同心協力解決問題的話，可能會有較好的效果。多謝主席。

**主席：**

謝謝。鄧家彪議員。

**鄧家彪議員：**

多謝主席。韋先生，之後你加入發展局，作為一個專業出身的人士，入職政府，又加入了發展局。我早前留意到《明報》有則報道的分析，指出運房局的系統和發展局的系統在處理工程上，在架構上有所不同。當中指出，發展局會有一個獨立委託的工料測量顧問，避免實施工程的承建商在工料測量甚至在價錢的推算上自把自為。但是，運房局的系統則沒有這一套做法。因為韋先生在這兩個系統都有工作經驗，請問《明報》所說的是否實情呢？這亦是否高鐵出現超支、成為無底深潭的一個可能原因？這是第一個問題。

第二個問題，當你出任路政署署長期間，我留意到其實路政署很多時，現任署長也好，你本人也好，都說高鐵是第一個由政府擁有、以服務經營權模式推展的鐵路項目。如果是這樣，你們本身也有鐵路拓展處，或路政署本身也負責新鐵路的興建或監督。但是，就着這項第一個以此模式推展的項目，你們會否有些新的構思，而這個新構思不單是署方決定，甚至你們會與局方決定，一起商討？這個構思是怎樣得來？純粹是路政署自己作出專業決定後便去做，還是局方的參與很大？甚至不只是局方，可能是特首也有指示給你們，因為這是十大項目之一。

只是這兩個問題，謝謝。

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，第一個問題，關於《明報》的報道，我個人沒有看過那則報道。但是，無論是發展局轄下的工程，還是其他局轄下的工程，基本上都是根據我們發展局發出的技術通告來辦事的；如果與採購有關，除了我們的技術通告，我剛才亦提到，庫務局有一份《物料供應及採購規例》，都是需要依從。所以，剛才提到獨立測量師的安排，並不是我們的標準安排。

至於第一次採用服務經營權模式，這不是署方的決定，而是局方和行政長官會同行政會議的決定。不過，作了這個決定後，由於這是第一次，所以我剛才也數次強調，雖然這份委託協議

和我們其他一般委託顧問公司進行項目管理協議的性質差不多，但是，我們特別設計了一個監管的機制，就是我剛才提到那4層的監管機制，令這個複雜的項目可以更暢順地推展。多謝主席。

**主席：**

鄧議員。

**鄧家彪議員：**

所以，似乎得出的效果是，監管機制好像發揮不到作用。即使察覺問題，亦不能給予政府或港鐵任何重要的參考，令他們作出調整。所以，我想知道，你們作為專業部門，當時決定採用這個模式時，其實有沒有選擇呢？即是說，你們作為專業部門，是提供"4個餐"予局方及行政長官會同行政會議選擇，還是你們其實只提供一個監管模式，說只有這一個，要便要，修改便修改，不要便不要？我想知道當時是怎樣。

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，行政長官會同行政會議決定了用服務經營權這個模式後，監管機制是我們路政署和局方一起參與制訂的。在文件的第11段，我們也提到我們特別找了勞氏顧問，當時勞氏顧問進入港鐵的項目管理系統進行檢視，檢視之後，作出了文件所提的監察和核證方法，同時亦提出我剛才提到的監察系統。我們考慮之後，也接納了這個監察安排。多謝主席。

**鄧家彪議員：**

即是說，當時你們只是委託了勞氏這間顧問公司，顧問作出這項建議，你們便採納，而你們其實並沒有同時自己研究另一套監管制度，或找另一間顧問公司多提供一個方案，然後自己作決定？只是委託勞氏，勞氏只得一項建議，而你們全盤接收，是不是這樣子呢？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，其實我們基本上只有兩個選擇而已，第一，用我們政府的系統；第二，便是用港鐵的系統。但是，如果用港鐵的系統，究竟我們能否有足夠的監察呢？這便是我們的重點。

如果要港鐵公司用我們政府的系統，反而可能會令港鐵在推展這個項目時不太暢順，因為港鐵不熟習我們政府的系統。勞氏顧問比較過我們的系統和港鐵的系統之後，發覺在重要環節上，基本上大家都是一樣的，所以建議還是採用港鐵的項目管理系統，不過加插了不同的監察環節。多謝主席。

**主席：**

鄧家彪議員，我想現在有一個小休，15分鐘的小休。然後，你回來再提問，不好意思。

**鄧家彪議員：**

好的，好的。

**主席：**

我們在10時45分小休，直至11時，然後我們再繼續這個會議。謝謝。

**(研訊於上午10時45分暫停)**

**(研訊於上午11時恢復進行)**

**主席：**

我們繼續會議。鄧家彪議員。

**鄧家彪議員：**

多謝主席。我得再組織一下。讓我回到當時的情景，高鐵項目有數點令社會很關注。第一是其爭議性；第二是工程的複雜性；第三是鐵路本身的性質屬高鐵，即高速鐵路，在香港根本未出現過；第四是日後這鐵路的管理或經營模式亦會不同。基於這4點，在你處理的眾多工務中，高鐵可以說是既複雜亦是前所未有的項目，我是這樣理解的。當行政會議"拍板"表示要推展，你們便委託勞氏，而勞氏顧問公司便向你們提供一個方案，你們接納這個方案，然後高鐵項目日後就這樣發展下去。事實是否這樣呢？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

勞氏當時只是協助我們作監察這部分而已。當時路政署有考慮到，正如我剛才所說的兩個方案，一個是由路政署自行聘請顧問推展這項目，第二個是委託港鐵推行。我剛才提及，我們想了解，假使我們讓港鐵來做，究竟我們應該採用港鐵自己內部的項目管理系統，還是要求港鐵採用香港政府一直使用的管理系統。

當然，每個方案各有其好處和壞處。如採用港府一直使用的管理系統，即是說港鐵要學習我們的系統並作出改變。在考慮這兩個方案的好處和壞處時，我們特別聘請勞氏進入港鐵的系統看看，究竟他們的系統和我們的系統有何分別；如果採用他們的系統的話，我們需要進行甚麼監察工作。勞氏便是協助我們做這項工作，最後建議我們採用監察和核證的模式。

**鄧家彪議員：**

OK。即是在選擇方面，並非由路政署自己選擇承建商，而是委託港鐵，不過委託港鐵之外，其實也有選擇，即究竟是沿用港鐵一直採用的開展工程模式，還是用政府自己的模式。你們在作出這個決定前諮詢勞氏，或委託勞氏，聽取這個獨立顧問的意見。勞氏就此提供一些附加的建議，便是核實監督者之類的概念，形成今天這種監管架構，是這樣子嗎？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，我們不是想聽取勞氏的意見。我們特別要求勞氏進入港鐵的管理系統，看看港鐵的管理系統如何運作，以及跟我們港府一直使用的系統有何分別，然後再提出有何監察的方法、方案，可供我們使用。

**鄧家彪議員：**

我想問，在規劃整項如此重要的前期監管架構方面，其實政府是否已經等於委託前署長韋先生你，全權負責作出決定呢？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，我認為在政府的運作中，不會特別委託一個人負責，政府的運作是一個團隊。接獲勞氏的建議後，我們亦有跟局方商討，究竟我們是否採納這個監察系統。最後，路政署決定採納這系統。

**主席：**

是的。第一輪發問環節，暫時來說，尚有易志明議員未提問。如果沒有其他的話，我便會開始第二輪的發問環節，而在第二輪，第一位提問的是范國威議員。

易志明議員。

**易志明議員：**

多謝主席。主席，如果我提出的問題有何不恰當，請你阻止我。我有數項問題，不過官方也可不正式作答。第一個問題是，在你的陳述書第6段提到，《第二份委託協議》訂明，港鐵公司須盡最大努力。這方面存有法律含義；接着第4行述明，港鐵公司須適時與政府磋商。我想問韋先生，你認為當時，在這個過

程中，你個人認為港鐵是否盡了最大努力，以及是否適時與政府磋商呢？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，正如我有提及過，我在任期間，即我離任前.....

**主席：**

韋先生，你可否把麥克風移近你？謝謝。

**前路政署署長韋志成先生：**

正如我剛才提及，我在任期間，即2010年6月之前，我的評估是，港鐵有盡其努力，以及在適合的時候向政府提出問題，希望得以解決。多謝主席。

**易志明議員：**

OK。你的答案是肯定有的。好的，在陳述書第16段，你寫道："由於高鐵是一個快速完成項目"，這種寫法很少見。我留意到之前有一些報道指，可能當初的評估過於樂觀，所以導致今時今日的情況；其實延誤並非沒有理由，因為2015年根本無法完成工程。你是否同意這種說法？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，其實我在研訊開始時已經交代了我們如何決定這個項目的工期。正如我剛才所說，我回顧我當時掌握的資料，我們認為當時訂定的工期是有根據和合理的。

**主席：**

是的。

**易志明議員：**

OK。

**主席：**

易志明議員。

**易志明議員：**

好的。我第四個問題是，其實鄧家彪議員剛才亦有類似的說法。有關這份委託合約，你們當時聘請勞氏，但勞氏認為港鐵公司的項目管理機制眾所周知是穩妥周全的，並符合業界的最佳做法。這會否構成日後官員在質疑港鐵的工作時會這樣想："港鐵所做的工作是最好的，是全行公認的，亦輸出了大量技術到外國。我們並非每天真的"落手"做工程，憑甚麼質疑港鐵"？會否產生這樣的問題呢？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，我難以為日後的官員作出這種判斷。不過，當時勞氏履行這份顧問合約時，港鐵在香港建造業界中的確有其專業水平，這是大家都認同的。多謝主席。

**易志明議員：**

或許我用另一角度來看，都是同一問題："由於港鐵公認是最好的，這樣我也無謂質疑港鐵，讓港鐵處理便可"。會否這樣呢？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，最低限度，以我在任期間，雖然我們認為，我們並沒有提到港鐵是最好的，我們認為港鐵是高質素的公司，但我們亦沒有隨便放手讓港鐵做，亦因為這原因，我們才設計了我剛

才多次提及的4層監管架構，希望我們有足夠的監管能力。多謝主席。

**主席：**

易志明議員。

**易志明議員：**

在陳述書第30段提到，港鐵公司在行事上如有任何錯誤或遺漏，以致構成違反這項協議，港鐵公司在政府要求下必須自費重新執行。在你負責的時段，有否發生過這種情況？即你們發覺港鐵公司有些事遺漏了或做錯了，而要求港鐵自費補救。

**主席：**

韋先生，你在任期間，有否出現自費執行的情況？

**前路政署署長韋志成先生：**

在我任內並沒有出現這種情況。

**易志明議員：**

OK。根據第31段所述，若出現延誤而該延誤的程度，超越對這項委託計劃可更改或調整的範圍……其實現在，即在後期，是否已經出現這情況？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，對於我離任後所發生的事，我難以作出判斷。今時今日出現的延誤和超越預算，是否已經超越當時的範圍，對此我無法作出判斷。多謝主席。

**主席：**

大家都知道工程現時無法在目標日期完成，這點我想全香港都知道。你認為，這是否超出你當時預算範圍呢？

**前路政署署長韋志成先生：**

現在跟我當時所訂定的工期和預算的確有分別。但是，究竟是否超出第31段所述的預算範圍，我一定要知道延誤的原因和超出預算的原因，才能知道究竟是否超出該範圍。

**主席：**

易志明議員。

**易志明議員：**

主席，在第33段提到，"根據《公共財政條例》，高鐵項目的管制人員為署長，對高鐵的一切開支，須予負責及交代"。我不是太理解當中的意義，因為當時勞氏建議你們採用核實監督者的角色而已，驟耳聽來，好像將整個責任給了港鐵，要港鐵承擔責任，按時做好其工作。但是，這裏又說，最終要承擔的是署長。其實究竟是誰負責呢？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

根據《公共財政條例》，當然是署長。港鐵負責的，是替我們執行項目管理。今時今日所出現的情況，超出預算和延誤，究竟是甚麼原因造成這個情況？要知道原因之後，才知道究竟誰需要負責。

**主席：**

易志明議員。

**易志明議員：**

OK。但是，最終.....最終，OK，即你們現在還不知道，仍在研究責任誰屬。應該這樣說，對嗎？

**前路政署署長韋志成先生：**

是。

**易志明議員：**

OK，清楚。謝謝主席，我到此為止。

**主席：**

謝謝。第一輪的發問已經完結。第二輪的發問，第一位是范國威議員

**范國威議員：**

多謝主席，我想再問韋先生。韋先生，你剛才多次發言，即使我們的同事沒有問，你都強調自己沒有錯誤。你強調在工程施工的過程中，港鐵和政府互相合作，同心協力。有議員問到工程延誤，你根據你的理解，你說你在位或在任時，這個工期是合理的。我又問到有沒有出現監管不力的情況，你多次強調，一次又一次的說，多層監管是足夠的。主席剛才亦問你，全香港的人都知道，現在的客觀效果是，工程有延誤，這跟你當初的預期有沒有超出預算，你卻顧左右而言他，即問非所答，說你要明白箇中原因，你沒有回答。客觀上就是超出預期，我不知道為甚麼你會這樣回答問題。

我想再問一次。港鐵是基於不可預期的地質情況作為高鐵工程延誤其中一個很重要的理由，即現在西九總站的地盤仍然是一個大窿，港鐵以此作為一個很重要、很重要的延誤理由。我在剛才問你的問題時已陳述了政府、港鐵在1997年的地質報告，以及2009年的地質報告和2010年的進一步勘察之後的報告。這些是預知的，是在工程展開之前已經知道的。那麼，為甚麼你還說，你仍然不認為這是一個專業上的判斷失誤呢？明明是預知的，工程展開之前，已做了3份勘察報告。你只是提到最後一份，即高爾夫球練習場和交通交匯處的進一步勘探，是在你離任之前未全部完成，但是知悉的。港鐵及後說不可預知，為甚麼你會作出這個判斷呢？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，港鐵說不可預知，我當然不能夠代港鐵回答這個問題……

**主席：**

但是，你認為這一句是對或錯？

**前路政署署長韋志成先生：**

我不知道是對或錯，原因就是，就這3份報告，我們一般做工程，有經驗的工程師都會知道，做地質報告，我們是用"探窿"的方法，即我們只知道某一點的地質問題。

當挖掘出來之後，舉例來說，我們做地質報告的時候發覺岩石量是10萬立方米，究竟這10萬立方米的分布跟地質報告的資料所預測的分布有沒有分別呢？很多時都會有分別，原因就是，在地質報告中，我們只是取定點的資料。現在挖掘出來的石質，岩石的分布如何，我掌握不到這些資料。所以，我不能夠評論，究竟港鐵說不可預期，所指的是哪方面的不可預期，是指分布不可預期，還是岩石量等，多謝主席。

**主席：**

但你可以確認，這些地質報告，港鐵是預知的，對嗎？

**前路政署署長韋志成先生：**

其中一些地質報告是由港鐵做的，范國威議員已說得很清楚。1997年那份，是當時九鐵做的。

**主席：**

簡單地答，即是知道。

**前路政署署長韋志成先生：**

應該知道。

**主席：**

范國威議員。

**范國威議員：**

謝謝主席，我很驚訝韋先生說不知道對或錯。我想問監管的問題，剛才韋先生沒有回答我。主席，我問完這條問題，還有第三條問題，便完成了我的提問。

明明政府獨立專家小組說，這個高鐵工程項目開展之初，沒有任何整體推展策略文件，所以不能夠詳細記錄運房局、路政署、港鐵公司的角色和職責。《第二份委託協議》亦沒有衡量港鐵公司推展項目的表現。我的理解是，在監管上，當有獨立顧問說港鐵工程有11個月的滯後，有11個月的滯後，你們也不能夠介入，或者沒有採取適當的監管措施，令港鐵公司提高警覺。為甚麼你還說，還多次強調，多層監管是足夠，沒有錯誤呢？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，我的確不能夠評論出現這個11個月延誤的時候所發生的情況，因為我當時不在任，多謝主席。

**范國威議員：**

我想你評論，政府自己的獨立專家小組報告指出，路政署鐵路拓展處未有就高鐵香港段委託協議的監察和核證者的角色作充足準備。這個你是可以判斷或評論的。政府自己的獨立專家小組指出，原因就是沒有整體推展策略文件。你如何評論呢？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，我亦沒有參與政府的獨立專家小組報告。但是，如果要我評論的話，當時制訂這個如此全面的監察機制、監察系統，如果能夠靈活運用的話，我覺得已經足以做到監察的工作。多謝主席。

**主席：**

范國威議員。

**范國威議員：**

主席，我接着問的是總站大樓的設計。政府在2010年7月向鐵路事宜小組委員會匯報高鐵工程的進度，當時西九總站的地基工程，仍然是如期進行，只是等待敲定這個總站大樓最後的詳細設計。當時的大樓設計仍未敲定。我想請問韋先生，就"一地兩檢"而設的出入境櫃位的設計，在你離開，即離任路政署署長之前，政府是否已經有就大樓設計的定案設了一個時限，以免因大樓設計一而再、再而三的更改而影響西九總站的進度？

**主席：**

有關的設計是否阻延了西九總站的工程進度？

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，正如范國威議員所說，這個設計在我離任後仍在進行。但是，至於"一地兩檢"與設計的關係，其實"一地兩檢"所需要的地方，一定多於"兩地兩檢"。所以，我們的設計只要是以"一地兩檢"作為基礎的話，單是"一地兩檢"這個因素，不應該影響到這個設計的進度。

設計有延誤，或者進度有問題，可能是因為其他因素也不定，這個我無法判斷。多謝主席。

**主席：**

范國威議員。

**范國威議員：**

韋先生，你剛才沒有回答，請問在你離任之前，不論有"一地兩檢"也好，沒有"一地兩檢"也好，政府並沒有就這個大樓的設計定案設一個時限，是沒有這個做法，對嗎？

**前路政署署長韋志成先生：**

在我離任之前，據我所知，是沒有這個做法。多謝主席。

**主席：**

范國威議員。

**范國威議員：**

主席，我最後一個問題是關於應急費用，因為我認為政府當初在預計完工時間和工程費用時，是過分樂觀，或者低估了岩石地質問題複雜性所帶來的難度。得出的客觀效果，會令當時向立法會申請的撥款，特別是應急費用的金額較低，以致工程開展之後，日後只能夠透過追加撥款來處理。我想請問韋先生，你是否認同這客觀效果的存在？當初因為對工程的完工日期樂觀，所以施工的金額，即沒有假設會有大額超支，所以來到我們立法會申請撥款時的金額仍是當初那個金額。

**主席：**

是，韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，如何訂定工期方面，我其實都詳細交代，說了幾次。至於應急費用，我剛才也有提到，我離任之前，批出了11份合約，那11份合約批出的標價及我們的預算，平均來說是低了9%；待所有土木工程合約批出後，根據路政署同事給我的資料，標價較我們的預算低了10多個percent；直到所有土木工程和機電合約批出後，總標價較我們的預算低了差不多20%。所以，如果單從這些數字，我們可以看到，當時預算的應急費用其實在當時掌握的資料來說是合理的。至於為何發展到今時今日預算會超出這麼多，我的確沒有足夠具體資料來回答這個問題。多謝主席。

**主席：**

是，好。下一位是鄧家彪議員。

**鄧家彪議員：**

多謝主席。我在這個環節也會繼續提問剛才的問題。其實都是探索而已，因為我理解到，當時署長處理的這個項目，不論在政治爭議、工程複雜程度及服務經營權模式等方面，即涉及

與港鐵的關係方面，我自己覺得，換轉我是你，我也覺得這是前所未有、最困難的項目。我想問韋先生，你作為路政署署長，其實除了這個項目外，在你任職署長時，曾經處理哪些重要的工程項目或路政項目？你可否說一下？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

你一時間要我答這個問題並不容易，不過在我過去幾十年的工程生涯中，我處理過香港5條大橋，而香港的機場核心工程，我亦有參與。所以，基本上，香港的大型工程，我也有處理過。高鐵，正如鄧議員所說的爭議性，我相信大家也可能記得，具爭議的問題，我曾經在立法會及某報章詳細交代過我對於那個爭議的意見。至於管理模式，這個不是單由署方處理的問題，必須與局方一起處理。複雜，當然是複雜，因為我剛才說過，是全港第一個全地底的大型工程，所以路政署不是處理全部問題，其實是整個團隊一起處理，而我們集中的，主要都是在工程技術及監管方面的投放。多謝主席。

**鄧家彪議員：**

所以，現在的重點是，工程技術及監管或監管工程的架構。你在剛才結尾時的答覆也清晰指出，其實都是由路政署署長決定用這個模式，可能你是在委託勞氏擔當顧問作深入研究後，才決定採用現在我們所看到的模式。我想知道，署長，其實就當時你的選擇而言，是否開天闢地都是由你或你幾位首長級同事構想，然後由你做決定呢？還是其實你是以之前一些工程經驗作為參考，告訴自己："啊，好啦，我都是繼續找單一的顧問公司，看其有甚麼建議我就採納，每次都行的，應該今次都行"。我想知道當中有否作出這種參考？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，我們所謂找單一顧問，其實是經過評選後才找到具有足夠經驗的顧問，向我們提供意見。每項工程也有其獨特之處，特別是大型複雜的工程。所以，就高鐵而言，也有其獨特之處。根據我以往的經驗、那些負責項目管理的經驗在這裏也用得着，所以我不覺得這個監察系統如此特別，出現連一般人都想不到的問題。

**鄧家彪議員：**

但可否這樣說，就起碼你所知，路政署所處理的工程，這個4層架構，即核實監督者的架構，是否第一次用呢？

**前路政署署長韋志成先生：**

沒錯，是第一次用的，主席。

**鄧家彪議員：**

OK。我想問，你第一次用，亦是你決定用的，那麼按當時的設計，譬如現在的顧問公司就是嘉科，按當時的設計，嘉科這間顧問公司是否向路政署負責的呢？

**主席：**

是，韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，是的。

**鄧家彪議員：**

好。如果是這樣的構想，譬如說，去到剛才，或者我們在多次會議上也提到，其實嘉科工程在2013年已多番明確表示滯後越來越嚴重，顧問公司應該是如實地告訴路政署。我想問，就這個架構的構思，顧問公司已經發揮了其角色，就是如實地告知政府其判斷，而當路政署聽到這間顧問公司告知政府其判斷時，就架構而言，路政署應該如何做呢？要向局方報告，還是主動找港鐵了解？原本的構思是如何的呢？抑或是，"不理會了，港鐵游說到我便行了"。

**主席：**

是，韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，我真的很難答這個問題，我根本已經離任了，況且我不能夠單是拿着一個11.....

**主席：**

說回你在任時候的情況，好嗎？

**前路政署署長韋志成先生：**

我在任的時候是，當然沒有出現這樣的情況。我在任時，正如我在文件中提到，如果出現第8段、第9段所指的延誤情況，我們當然會與自己的團隊討論究竟影響有多大，是否需要向局方報告。根據那個4層監察系統，我們會在不同層面索取資料以作最後的判斷。多謝主席。

**鄧家彪議員：**

OK。即是在你任內，雖然很短，這個4層的監管架構，你覺得是有效的？

**前路政署署長韋志成先生：**

我覺得是有效的，主席。

**鄧家彪議員：**

但是，到了現在，似乎是失效，你有沒有這個看法呢？

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，我真的回答不了究竟這個4層架構有否失效，因為系統一直存在，至於如何應用這個系統，就要看團隊如何使用。多謝主席。

**鄧家彪議員：**

好。就這方面我想問，其實現在也知道了，就是因為高鐵這個項目，鐵路拓展處有一個15人的專業團隊專責這個項目，而據我所理解，他們全部應該都是政府僱員、路政署員工。其實，這樣一個團隊有甚麼明確的職責，而在你離開路政署，由一個新的署長接手時，你當時有否清晰向他說過有關高鐵項目一些特別需要留意的事項，或者以書面方式告訴他一定要留意的地方。當時有沒有這些做法呢？謝謝。

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

這15位土木工程師的架構，其實是勞氏顧問檢視了港鐵項目管理系統，再提出監察和核證之後所作的人力評估。有關人力評估提出了要成立一個這樣的專業隊伍，我們亦因應其意見，自己做了評估後便決定成立這樣的專業隊伍。他們的責任就是，正如我剛才所說，就是負責監察和核證工作。我離任之後，這個團隊已經正在運作，所以我亦沒有特別用文字表達，要求他們關注一些甚麼特別地方，因為他們已經掌握了該工程項目的資料。

**鄧家彪議員：**

路政署其他項目曾否出現這個特別團隊？

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，很多時候，我們也會就一些大型項目成立一些特別團隊。多謝主席。

**主席：**

是，下一位是盧偉國議員。

**盧偉國議員：**

多謝主席。主席，獨立專家小組報告內有這一段，我引述："為工程項目釐定基線參數的程序中，應包括進行定量風險分析

(關於工程計劃和成本)一環。這樣可以確保工程預算和施工時間分配，包括足夠的應急費用以涵蓋如高鐵香港段等極其複雜的工程項目所涉及可預見和未可預見的風險，更加穩妥可達”。其實在今天的提問中，有不少提及未可預見的情況，特別是關於土質的情況等。

不過，既然獨立專家小組報告中也有這樣的文字，如果韋先生回想當年，他會否同意，在合約中訂定基線，即訂定具體工程計劃、成本、完工時間的過程中，其實真的沒有做足夠的定量風險分析呢？我相信，一般而言，是不會完全不考慮這方面的。如果韋先生當時也曾經考慮，具體的方法為何？因為回看今天出現的延誤和成本上升，港鐵的解釋是由於有很多未可預見的情況。在工程上，特別是如此大型的工程項目，可以預見的風險和一些未可預見的情況的確也會真的發生。

所以，獨立專家小組所說的定量風險分析，也是一般大型工程真的需要充分做好的一些準備。就這方面，我想韋先生，雖然在今天之前的答覆中，他也大致上提及，當時考慮的各方面應該足夠，但既然獨立專家小組提出如此清晰的意見，我也想請韋先生就此再向我們清楚解釋一下。

**主席：**

你在任期間，有否進行定量風險分析？如果有，由哪個部門負責？

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，是由港鐵進行的。正如我剛才提及，我們找勞氏進行的工作，主要是想比較港鐵的項目管理系統和政府的項目管理系統，究竟使用哪一個；如果用港鐵的系統，究竟需要增加甚麼監測工作。就政府而言，由90年代開始引入風險分析，2000年代時，也針對風險分析，為政府內部同事提供廣泛的訓練。勞氏比較了我們和港鐵的系統之後，港鐵同樣有一個風險分析的機制，所以我們用了港鐵，即由港鐵負責進行風險分析。多謝主席。

**盧偉國議員：**

主席，請問韋先生可否具體一點向我們解釋，例如進行風險分析時，有關地質方面，就你所知，港鐵進行了甚麼風險分析呢？所謂風險分析，當然要評估風險的可能，也會預先考慮如果出現一些不可預見的情況，有何應對方法等。譬如就地質方面而言，港鐵公司手上當然有些地質勘探資料，但正如韋先生之前所說，你得到的資料，始終是抽樣的那一點資料，未必能夠代表全部的地質情況，所以風險的確存在。

在這種情況下，評估和作出一些彈性的安排，以及問題發生時的應變措施等，當然是整個風險分析所需要做的。就以地質情況的風險分析而言，韋先生可否多提供一些資料，向我們解釋一下？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，我單憑記憶無法回答這個問題，我可能需要回去翻查資料，才能夠回答這個問題。

**主席：**

提供一個書面答覆給秘書處，好嗎？

**前路政署署長韋志成先生：**

我要回去翻查是否有這些資料才可以。

**主席：**

他說要……

**盧偉國議員：**

沒有問題，可以事後，即今日會後補充一些文字資料也好，因為我比較關心，既然獨立專家小組報告有這樣的一段文字，似乎顯示定量風險分析不足的問題是存在的。我覺得字裏行間這樣說，當然是認為有不足的，所以我覺得地質情況正是一個

很好的例子，說明這方面可能出現的問題。我期待今日會後，他可以向我們提供書面回應。多謝主席。我沒有其他進一步提問了。

**主席：**

盧議員，你想索取的是全面分析，還是只是針對地質問題的定量風險分析？

**盧偉國議員：**

其實不是全部，我剛才也說過，或者以地質作為一個例子，看看他們風險分析的工作達到甚麼程度，不是要重新審視技術報告，而是能否以此作為一個例子，說明當時進行的風險分析是否足夠，就是這樣子。

**主席：**

關於地質的風險分析。

**前路政署署長韋志成先生：**

好，我們回去翻查資料。

**主席：**

下一位是……

**盧偉國議員：**

主席，或者我再次重申，我不是真的要索取地質報告的所有細節，我只是問，可否利用地質情況，解釋和回應當年所進行的風險分析足夠與否，以致釐定基線參數時出現預算不夠的情況而已。

**主席：**

韋先生是否清楚要求？

**前路政署署長韋志成先生：**

明白。

**主席：**

謝謝。謝偉銓副主席。

**謝偉銓議員：**

多謝主席。主席，其實我是想跟進一、兩條問題而已。韋先生在2010年6月離任路政署署長，而韋先生剛才也表示，在那段時間，他已經知悉高鐵有個別工程合約出現滯後。我想問韋先生，第一，你是否記得，你何時察覺這方面的滯後呢？這方面滯後的消息或滯後情況，是來自港鐵、你的團隊，抑或是顧問嘉科呢？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

我剛才提及，當時顧問嘉科尚未上任，我只是啟動聘請顧問嘉科的程序，所以我在任時，顧問嘉科尚未提供服務。這些滯後的消息，我是在我負責的監委會，由港鐵提交的報告中得到有關資料的。多謝主席。

**謝偉銓議員：**

主席，我想問，是否2010年4月份？因為根據韋先生剛才所說，好像最後一次會議並非由他主持，4月後便是6月份的會議吧？是否記得是哪個月份呢？

**前路政署署長韋志成先生：**

如果要問月份，我真的未必記得起，但譬如在文件第9段，我們曾經提及，2010年5月份的進度報告中提及皇崗豎井的問題，照我記憶，菜園村一直也是問題，所以我相信一開始時監委會已經關注菜園村的問題。多謝主席。

**謝偉銓議員：**

主席，現在從記憶中，滯後情況可能比2010年6月份還要早出現。另外，我察覺到在2010年4月，鐵路事宜小組委員會會議上，政府當局同意，每隔6個月，就高鐵香港段建造工程的進展

和財務狀況提交報告。首份半年度報告是截至2010年6月30日為止，但是，這份首份半年度報告就高鐵工程的描述，其實是這樣說，合約符合預算，並且如期地批出。當然，剛才韋先生也說過有11份，亦說過預算和實際批出的銀碼，其實是沒有超過的，反而是較少。此外，亦有提及工程沒有超支或延誤的跡象。這份報告對於港鐵公司預計內地跨境段隧道有可能出現6個月滯後一事，卻隻字不提。

我想問韋先生，我不知道韋先生有否參與第一份半年度報告，因為報告是截至2010年6月份，其實有段時間韋先生仍然是路政署署長，我不知道韋先生有否參與。第一件事，想問問韋先生，高鐵工程其實是有滯後，但報告卻沒有提及，你覺得報告是否好像想隱瞞一些事情呢？

**主席：**

是，韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，憑我記憶，我沒有參與撰寫那份報告，因為我已經離任了。但是，我要看看有關字眼，不過聽剛才副主席所說的，我相信他說所謂的"延誤"，是整個項目沒有延誤的跡象。就個別合約而言，正如剛才所說，可能有延誤的跡象，但由於只是在起動的初期，是有很大的機會可以追回的。多謝主席。

**謝偉銓議員：**

主席，我想問一件事，或者只是假設而已。據韋先生剛才所說，對於這些大型工程，他具有經驗。其實，剛才說的第一份半年度報告，韋先生剛才說他沒有參與撰寫工作。但是，由於韋先生也知道是有滯後的，如果你有參與撰寫工作，你會否在報告內提及有關滯後呢？多謝主席。

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，正如我剛才所說，主要視乎那份報告的深入程度為何。如果是要看整個項目的情況，個別合約的滯後可能不需要、不會影響整個項目的滯後，所以這是一個判斷的問題，特別是在起動的初期，我覺得寫與不寫的分別不是那麼大。多謝主席。

**主席：**

在你離任之前，你是接受有延誤的情況，是嗎？

**前路政署署長韋志成先生：**

個別合約是有……

**主席：**

……個別合約有延誤的情況，對嗎？

**前路政署署長韋志成先生：**

是。

**謝偉銓議員：**

沒有跟進了，主席。

**主席：**

下一位是胡志偉議員。

**胡志偉議員：**

多謝主席。韋先生在上一節的回覆中，經常說制度是死的，人是生的。我想問，既然人是生的，他在判斷相關資料和信息時，所依賴的當然是其專業經驗，但專業經驗與曾否管理鐵路營造的經驗有沒有關係呢？可否回答這個部分？即是涉及人的問題時，人的質素，其實是否關乎他有否具備鐵路營造的經驗，曾否管理如此大型的、兩地互通的鐵路系統的經驗？還是沒有關係也可，制度本身也可以做得來的？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，我們成立專業團隊，團隊中需要有一些相關的經驗。  
多謝主席。

**胡志偉議員：**

但是，我們檢視整個專業團隊，當中接替韋先生的路政署署長，在接手之前，他其實沒有任何管理大型鐵路系統的經驗，而當時的鐵路拓展處處長亦很快便退休了。我想問，如果是這樣，在整個專業團隊中，其實最依賴的、具有專業、大型鐵路管理經驗的同事會是哪一位呢？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

是分布在團隊內的。雖然現任署長未必有直接管理鐵路項目的經驗，但他憑自己專業經驗，可以根據他的團隊提供的專業意見而作出專業判斷。多謝主席。

**胡志偉議員：**

不，剛才韋先生說，他也覺得是有關係的，即是能夠有大型鐵路工程管理經驗是對判斷有關係的。但如果看看現時我們手上……當然，我其實是問韋先生當時的團隊而已，因為後來的人事說不定有很多變化。所以，我想問當時韋先生成立團隊時，那個團隊除了你個人資歷豐富外，還有哪位同事有足夠資歷應付工作？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，除了我之外，當時整個團隊中，副署長、助理署長及個別工程師都有管理鐵路項目的經驗。

**主席：**

是，OK。

**胡志偉議員：**

主席，我想問另一點。專家報告指出，高鐵香港段的項目架構安排，沒有涵蓋量度港鐵公司就推展該項目履行職務和責任的表現機制。因為剛才韋先生說過，原本那4層架構其實已經很完整地涵蓋所有需要監督的範圍。在這個範圍內，那個監督機制其實是怎樣的呢？即是說，港鐵公司就推展該項目履行職務和責任的表現機制是怎麼一回事呢？

**主席：**

韋先生。

**胡志偉議員：**

有抑或沒有這個機制呢？

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，我們機制的設計，是直接進入港鐵的系統，參與其項目管理工作。所以，假使港鐵有表現不足的地方，基本上我們在參與的過程中便會說出來。多謝主席。

**胡志偉議員：**

那麼他參與後，以怎樣的方式匯報所看到的，然後再回到你們的系統呢？還是他觀察到的東西，會在港鐵工程推展的過程中吸納了呢？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，正如我剛才所說，在我任內的時候，港鐵的確盡了其專業責任。其實我們不需要硬性設定甚麼特別機制，如果有問題出現，在那個4層架構中，我們的同事隨時可以把問題提出來，讓大家可以跟進。多謝主席。

**胡志偉議員：**

即是說那個監督機制，監督港鐵的表現機制其實都是依賴這個4層架構？

**前路政署署長韋志成先生：**

沒錯。

**胡志偉議員：**

主席，我想再跟進，在《第二份委託協議》中，如果按照專家報告所述，或韋先生可以告訴我們，假設你看到港鐵在工程表現或成本控制方面，出現一些較你們原本預計的表現不理想的現象，你們的機制是怎樣？有否機制可以介入來推動港鐵把工程做好？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，剛才我也提過，那個監管機制有4個部分，其中一個部分是我們進入港鐵的系統，參與其招標程序會議、項目匯報會議，此外還有成本控制會議，亦有一個稱之為工程監管組。這個工程監管組主要是針對合約索償、合約修訂等事宜而設。所以，當我們進入港鐵的系統時，能夠透過這些不同的會議提出我們的意見。多謝主席。

**胡志偉議員：**

那麼，當你們的監督隊伍看到有問題時，如果港鐵不接納政府的意見，相應的協作關係是怎樣的呢？

**主席：**

是，韋先生。例如政府有沒有權介入？

**胡志偉議員：**

即是政府看到一些事，可能你的專業團隊看到一些事情發生了，希望能夠請港鐵跟進，而港鐵如果不理會，其實反應機制會是怎樣的呢？

**主席：**

你想問政府是否有權介入？

**胡志偉議員：**

是的。

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，其實我們已經介入了。我剛才已強調很多次，我們的監管系統其中一個部分，便是我們介入港鐵的項目管理系統.....

**主席：**

不，他的意思是，如果你監管、你提供了意見，但港鐵不接納的話，那麼你有何方法糾正呢？

**前路政署署長韋志成先生：**

專業意見的確經常不同。當然，這是一個假設性的問題。我自己處理的方法，就一定會是.....

**主席：**

我是說機制的問題，不是假設性，應該是在合約方面有一些預警，即如果有這種情況出現，應該有一個處理的方法，對嗎？

**前路政署署長韋志成先生：**

處理方法其實是應該經過專業商討。很多時候，很難說"我完全不理你"，我想像不到會有這種情況出現，就是港鐵完全不理會我們的意見，或我們完全不理會港鐵的意見。當有問題出現的時候，其實應該經過專業的商討去解決。多謝主席。

**胡志偉議員：**

主席，我們為何問這個問題？其實因為我們看到高鐵工程延誤，是一直累積的，由最初可能幾個星期，再到幾個月，最終去到11個月或是更長的時間。在這個過程中，我相信監察機制中的政府隊伍一定提出了很多不同意見。

但是，按照專家小組的說法，這些意見卻好像石沉大海，進入了但沒有經過任何機制反映出來，告知主事當局或運房局，工程延誤是如此嚴峻，甚至到了2014年4月的時候，當港鐵正式公布完工期可能延至2017年，運房局局長還表現出很驚訝的態度，我們才會問這個問題。所以就是說，意見是石沉大海，但現時韋先生是否在說石沉大海其實也是監管的一部分，都是機制的一部分，都是介入的一部分。我可否這樣理解呢？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，我真是很難回答一些我任外的問題。純粹翻聽現任署長的研訊，我知道他確曾提出意見，譬如要求港鐵提交一些更新的工程計劃，而港鐵也有回應。

至於為何有11個月的延誤，為何會驚訝？本人完全沒有參與，我很難評論究竟發生了甚麼事。多謝主席。

**胡志偉議員：**

或許我這樣問吧。就機制而言，假設港鐵不回應政府官員的意見，或者應該說，港鐵有否回應也好，究竟是透過甚麼機制把那些資料放回整個系統內？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，我想我都要……機制是死的，資料亦是死的，我們取得這些資料之後，如何靈活運用及分析這些資料，才是解決問題的關鍵。機制不會是十全十美的，一個機制很難處理每個問題的細節，是要由人去處理這些細節的，所以當問題出現的時候，最重要是由跟從這個機制運作的人，靈活處理這些資料，找出解決方案。多謝主席。

**胡志偉議員：**

OK。如果是人的問題，所有參與的同事，特別是專家，即是監察高鐵工程小組的同事，是否都有責任作出獨立判斷，然後將經獨立判斷的資料交給運房局或常秘呢？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，每個同事都有其責任，亦有彼此的分工，當問題出現的時候，團隊應該要為那件事負責。多謝主席。

**胡志偉議員：**

即是說，如果團隊未能向常秘或運房局提供獨立意見，就是失職？

**主席：**

韋先生。

**前路政署署長韋志成先生：**

主席，我真的很難回答這些假設性問題。假使有某個員工、某個同事沒有做到他應該做的事，這當然是失職。多謝主席。

**主席：**

我非常同意你說，制度是死的，資料亦是死的，但人是生的。如果你收到的資料是不全面或不充足的話，這會否影響你做判斷呢？

**前路政署署長韋志成先生：**

會，所以我亦有強調，我們的4層架構中，為何我們需要4個不同的部分呢？原因是我們希望透過不同渠道取得資料。若你重看那4個部分，其實有很多會議，有很多提供資料的渠道。如果這些資料互相不吻合，自然應該會起警示作用。我時常強調要靈活運用這4個部分，才能夠令我們推展的項目暢順。多謝主席。

**主席：**

但主要都是由一個單位提供資料，主要都是港鐵公司，對嗎？

**前路政署署長韋志成先生：**

不是，我剛才都有提及，在政府的4層架構的部分，是由港鐵提供資料。我們有另外一個部分，就是我們派人進入港鐵的系統內，在系統內索取資料。第三個部分，就是有獨立的顧問，我剛才亦說過，這個獨立顧問除了向港鐵索取資料，亦能夠以顧問的身份向承建商索取資料。

**主席：**

是。

**前路政署署長韋志成先生：**

最後，就是我們的實地視察，實地去視察工程實際的推展情況。若那些資料與港鐵提供的資料不同，當然我們亦都可以作出不同的判斷。多謝主席。

**主席：**

是。謝謝。

第二輪亦已經完結，第三輪有一位委員，鄧家彪議員。

**鄧家彪議員：**

很快的，可能只需3、4分鐘。我想弄清楚，因為之前我沒有問，或者同事好像也沒有問。在你離任之前，即是你在任路政署署長花大量時間處理高鐵項目，包括日後訂定及開始實施監察系統的時候，劉家強先生，即現任署長，我所理解他一直都是運輸、路政這系統的專業官員。其實，劉家強先生在你離任之前，即在你任路政署署長時，他有否參與高鐵項目？他是否你團隊的一位成員？謝謝。

**前路政署署長韋志成先生：**

當時他不是團隊的成員。

**鄧家彪議員：**

即是在你們處理，由前期第一階段勘探，或第一份協議到第二份協議的制訂過程，直至你委託勞氏進行顧問研究，再確立監管形式，然後開展工程，劉家強先生並未負責及參與高鐵項目，對嗎？

**前路政署署長韋志成先生：**

是，沒錯，事實上，我離任的時候，首先是由負責高鐵項目的其中一位副署長，暫時擔任代理署長，其後劉家強先生上任的時候，這位副署長協助劉家強先生處理高鐵項目。

**鄧家彪議員：**

這位副署長是？

**前路政署署長韋志成先生：**

溫文隆先生。

**鄧家彪議員：**

甚麼？

**前路政署署長韋志成先生：**

溫文隆先生。

**鄧家彪議員：**

溫文隆先生。所以，據我的理解，他是一位很關鍵的官員，他參與了整個高鐵項目，應該將這麼新的一個監管系統，如實告訴劉家強署長，指系統有這樣的來源，亦有這種監管原意。是否可以這樣說？

**前路政署署長韋志成先生：**

沒錯，是。

**鄧家彪議員：**

OK。

**主席：**

我想澄清韋先生剛才的答案，關於資料提交的問題，你意思是否嘉科工程顧問公司可以直接，即繞過港鐵公司，直接向承建商索取資料？你是否這個意思？

**前路政署署長韋志成先生：**

是。

(會後補註：在研訊後，立法會秘書處於2015年6月26日收到韋志成先生的函件，表示希望就對上面主席的提問的回應，作以下的澄清——

"監核顧問，即嘉科工程顧問公司，可以直接進入港鐵公司的系統知悉承建商的資料，包括承建商向港鐵公司提交的信件，但不包括其附件。如監核顧問認為該附件的內容是可以幫助其進行監察工作，便可以透過恆常機制，經港鐵公司索取承建商的相關附件。")

**主席：**

OK，謝謝。是否還有委員想發問？

OK，謝謝韋先生，多謝你出席今日的研訊，協助我們進行專責委員會的工作。如有需要，我們會再邀請你出席研訊。我希望不需要。現在你可以退席，謝謝。

**前路政署署長韋志成先生：**

多謝主席，多謝多位議員。

**主席：**

我們在會議室4舉行內部會議。

**(研訊於上午11時59分結束)**