

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

第十次研訊的逐字紀錄本

日期： 2015年12月15日(星期二)
時間： 上午9時30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)
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
鄧家彪議員, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP

缺席委員

陳恒鑾議員, JP

證人

公開研訊

香港鐵路有限公司工程總監
黃唯銘博士

香港鐵路有限公司項目經理 —— 技術支援
盧家榮先生

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 Tenth Hearing
held on Tuesday, 15 December 2015, at 9:30 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 LEE Cheuk-yan
Hon CHAN Kam-lam, SBS, JP
Hon Claudia MO
Hon Michael TIEN Puk-sun, BBS, JP
Hon Frankie YICK Chi-ming, JP
Hon WU Chi-wai, MH
Hon Gary FAN Kwok-wai
Hon Charles Peter MOK, JP
Hon TANG Ka-piu, JP
Ir Dr Hon LO Wai-kwok, SBS, MH, JP

Member absent

Hon CHAN Han-pan, JP

Witnesses

Public hearing

Dr Philco WONG Nai-keung
Projects Director, MTR Corporation Limited

Mr Mark LOMAS
Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited

主席：

請證人進入會議室。

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"的第十次公開研訊。

今日向專責委員會作證的證人是香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士，以及香港鐵路有限公司項目經理——技術支援盧家榮先生。

專責委員會已經同意黃博士及盧先生的要求，可以有陪同人士出席研訊。黃博士及盧先生的陪同人士是金杜律師事務所顧問、香港鐵路有限公司外聘法律顧問炳辰先生；第二位是香港鐵路有限公司首席法律顧問包偉明先生；第三位是香港鐵路有限公司副總經理——項目及物業傳訊蘇雯潔女士；第四位是港鐵公司首席公司事務顧問王美琪女士；以及香港鐵路有限公司協調經理——高速鐵路吳嘉華先生。請大家注意，上述陪同人士不可以向專責委員會發言。

本席提醒證人，本專責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。我相信證人會真誠地協助委員會的工作。

專責委員會已經制訂本身的《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的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日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章所保障。所以，如有需要，各位人士及傳媒應該就其法律責任徵詢法律意見。

在稍後的過程中，我會要求證人就其曾經向專責委員會提交的陳述書作出確認，將陳述書納入為專責委員會的證據，並

上載至立法會網頁，供公眾查閱。現在時間到了，並有足夠的法定人數，我宣布研訊開始。

首先，我想澄清一點。黃唯銘博士，你曾於2015年11月18日向專責委員會秘書提交一份證人陳述書的英文版本，以及於2015年11月20日提交該份陳述書的中文版本，即專責委員會文件第W15(C)號。黃博士，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？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

是的，主席。

主席：

我想問，你於證人陳述書英文版本內的英文簽署是 Philco WONG Nai-keung，中文版本則是黃唯銘博士，兩者是否為同一個人？你能否確認這一點？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

沒錯，是正確的。

主席：

OK。另外，我想澄清的是，Mr LOMAS，你並沒有向專責委員會提交任何證人陳述書，是嗎？

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

That is correct.

主席：

可否提供原因？

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

We decided that the statement made by Dr Philco WONG would suffice for the both of us.

主席：

你的意思是否將那份證人陳述書作為你們兩人共同的證人陳述書呢？

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

I cannot remember the wording of the witness statement but I have nothing to add to the witness statement made by Dr WONG.

主席：

OK，即現在你是確認Dr Philco WONG那份陳述書的內容，是嗎？是否同意？

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

Yes, I ... sorry, yes, I agree with the content.

主席：

OK，好的，謝謝。黃唯銘博士，你曾於2015年11月向我們提供一份證人陳述書，現在你正式提交其成為本委員會的證據的一部分。為方便列席的公眾人士及傳媒跟隨專責委員會的程序，我們會應他們的要求將閣下的陳述書向他們公開。你對剛才提交的陳述書有沒有即時補充？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

有的，主席。

主席：

你可否現在開始補充？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，我想補充以下的發言內容。

主席，各位委員，多謝各位讓我先作一次簡單的發言。

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。

現時，整項工程已經完成超過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線貫通，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的工程。

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的進度已漸上軌道，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。

西九龍總站的設計，採用了綠色及以人為本兩大元素，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主要的綠色公共空間，同時亦為公眾提供另一個休憩的好去處。相信大家理解，要將一個如此龐大的車站設於地底，是非常複雜的工程，技術要求亦相當高。

除了西九龍總站設於地底外，整個高鐵香港段走線全長26公里，是以隧道方式在地底深層建造。採用全部地下走線的方式有助減輕對環境的影響。此外，西九龍屬於已發展的區域，所以施工時亦已考慮盡量減低對社區、交通或現有基建及樓宇的影響。

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。工程團隊本着迎難而上的精神，去跨越障礙，令項目得以推展。正如行政總裁梁先生於陳述書中所述，高鐵工程延誤的原因有多方面的，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，以及勞工短缺的情況等等。

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

5項正進行的新鐵路線平均欠缺大約20%的勞工。隨着工程進入設備安裝和完工階段，對專業技術人員及熟練勞工如機電專才的需求將會進一步增加，這方面的工人在香港市場十分缺乏，問題預期會繼續持續，這些挑戰仍然需要克服。

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，並與承建商在項目延誤下實施一些適當的緩解措施。在項目初期，工程團隊已實施一系列緩解及追回進度的措施。我試舉一兩個例子說說有關情況。

有關南昌地基移除或重置工程，合約編號802，出現21個月的滯後，原因是需要移除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，所以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、增加所需要的機械設備，工程團隊最後成功追回合約編號802原訂的時間表。

有關西九龍總站連接隧道南面的工程，合約編號811B，因為佐敦道地下進行的部分西九龍總站連續擋土牆的建造工程可能出現6個月的滯後，我們在臨時交通管理計劃中額外增加多一個階段，將佐敦道南移，令西九龍總站北餘下的連續擋土牆的建造工程依期展開。

在西九龍總站的工程合約中，合約編號810A可以說是西九龍總站工程最具挑戰的部分，其中建造總站北面的結構，須採用由上而下的逆作法建造。由於銜接合約編號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，增加工人及機組的數目。

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了港鐵公司的合約管理表現。工程團隊一直以來都按着合約要求，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，我們會與承建商一直保持良好的合作關係。雙方都有着共同目標，竭盡所能，克服挑戰，去完成高鐵項目。現時，所有承建商都緊守崗位，繼續為完成這項工程而努力。

就着委員會調查有關2014年4月宣布延誤的背景及原因，我會盡力配合委員會的工作，回答各位的提問。多謝主席及各位委員。

主席：

多謝你，黃博士。我想問一問，你現在是否正式向專責委員會出示你的開場發言稿作為證據？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

是的，主席。

主席：

好的。我提醒各位委員，根據專責委員會《工作方式及程序》第15段，在公開研訊中，委員只應為確立與專責委員會的調查相關、並屬調查範圍內的事實而提問。委員不應該在研訊中發表意見或作出陳述。我會根據《工作方式及程序》第16(e)段，決定某條問題或某項證據是否與專責委員會的職權範圍所載的調查相關、並屬調查範圍內。而根據《工作方式及程序》第16(f)段，委員可以提出簡短的跟進問題，以圍繞原來問題追問更詳細的答案，或要求澄清所給予的答案。而我作為主席有酌情權，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是10分鐘，連問連答，包括證人的回應，委員可以選擇向一位或兩位證人提問。

就今天的研訊，我會先向兩位證人提出問題。根據黃唯銘博士的陳述書第3至5段，黃博士於2011年11月起擔任港鐵公司沙田至中環線的總經理，以及於2014年10月被委任為工程總監，接替退任工程總監周大滄先生的職務，向行政總裁、執行委員會及董事局負責交付高鐵項目及港鐵公司的其他鐵路項目。

黃博士，請你向專責委員會描述你作為現任工程總監，你認為除了你剛才於開場發言所陳述的情況外，高鐵香港段建造工程為何會出現如此嚴重的延誤？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，多謝你的提問。其實每一個大型基建項目都有不同的特性。高鐵項目的總站建造於繁忙的市區，周圍都有主要幹道及建築物，而且總站的設計屬於地下車站的設計，該地下車站的設計其實使工程十分困難。當時我們設計總站的建築及其他相關施工情況，是以港鐵公司以往的經驗作為設計基礎，完成設計後，然後開始施工。但施工時發現許多不能預測的情況，包括地下層對於施工不利的因素，這是不可預測……

主席：

我想問一問，你認為地底下有8萬立方米的花崗岩，是否屬不可預測的因素？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

地下的情況，譬如剛才主席所述8萬立方米的花崗岩或其他地下不可預見的因素，是延長工程時間的一個主要因素。

主席：

我的問題是，你是否認為那些花崗岩是不可預見的因素？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

我們進行勘探時，只能獲取勘探所在位置的地質情況，而於施工期間，開挖或建造樁柱時發現情況與勘探有差別，這對於工地施工是十分不利的。

主席：

即答案是不能預測，是否這個意思？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

勘探並不能預測到全部實質的地下情況。

主席：

好，請繼續。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

除了對施工不利的地質因素外，由於整個項目包括了不同的合約，如果有一份合約受到不可預見的不利因素影響，可能會導致工程滯後，這即是說，可能會令其他相關合約進駐工地的時間有所改變，對工程進展產生很大的影響。再者，大家也知道西九龍總站位處一個填海地區，以往多年經過多次不同的填海工程，填海期間鋪設了很多不同的公共管線管道。我們進駐該工地後，發覺公共管線的位置十分複雜，使我們眾多工程受到嚴重的影響。第三，我們施工後，於設計階段，外在環境出現很大的變化，包括勞工供應緊張，令施工所需的勞工供應亦相當緊張，該情況對整體施工進度造成很大的影響。

主席：

根據黃博士的陳述書第7段，盧家榮先生於2011年7月加入港鐵公司。在2013年4月至2015年8月期間，盧先生為項目經理——高速鐵路車站(控制)，向總經理——高速鐵路車站負責，其職責為協調西九龍總站建造工程的多個項目管理功能。盧先生，請你向專責委員會簡述一下，高鐵香港段工程項目在截至2014年4月為止，曾遇見甚麼困難？以及為何會出現嚴重的延誤？

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

Thank you, Mr Chairman. Dr WONG has already spoken about some of the causes of delay on the contract. For me, I can tell you a little bit more, perhaps, in detail about the delays at the WKT¹ site during that period.

As an example, Dr WONG spoke about utilities. There are quite a lot of utilities around the site. It is a very old district and there are some utilities of varying ages, conditions, joint locations, and it is not until we open the ground up that we actually know what we are dealing with.

One specific example I can give is, along the south edge of Jordan Road, there was a power cable and we needed to be able to move the power cables out of the way so that we could finish the diaphragm walls. Now, these power cables were so tight. They did not have enough slack in them

¹ 秘書處補註：WKT詳寫為"West Kowloon Terminus"，即"西九龍總站"。

for us to be able to pull them to one side. So, part of our delay there was due to our having to excavate below a live carriageway, which took a lot of time to get permission to do so, to enable us to free up enough slack so we could pull the cable out of the way and then excavate and build half a diaphragm wall panel. We were then able to slew it back in the opposite direction and build the other half of the diaphragm wall panel before we put the cable back where it belonged and backfilled the road.

Now, there are a lot of examples of that sort, of the conditions that cause delay to the West Kowloon Terminus.

主席：

但這些是否在工程過程中經常會遇到的情況？譬如說地底下有電纜，這是一般工程都會遇到的情況，為何在西九龍總站的工程會特別困難？

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

If I can just expand a little bit, the West Kowloon Terminus is being built within that 11-hectare site. As Dr WONG has spoken about it, it is formed from a very complex series of reclamations over a good number of years. It is almost 700 metres long from the start of the structure under 811B, north of Jordan Road, down to the south of Jordan Road and all the way down to the diaphragm wall near Victoria Harbour. We are constructing right next to Victoria Harbour. At that point, we are about 193 metres wide and we are about 30 metres deep.

Now, the complexity of the site across that area means that we get a lot of different construction challenges that will occur. That includes the utilities around the sites in the existing roads and footpaths that we have to keep live during the period of construction, and we then have to reinstate, once we have finished construction, into the roads and the footpaths that we are building. So they, as a general term, are common construction problems. But it is such a large site and such a complex project, and there are so many of them that they will cause problems.

On a project of this scale and nature, these kinds of problems are inevitable and, whilst we are able to overcome many of those challenges through hard work, our job as an engineer, as we have said before, is to seek solutions to challenges as they arrive. We are able to overcome many of those challenges and Dr WONG gave a couple of very good examples of

where we have been successful in overcoming those challenges. But unfortunately, we are not able to overcome all the challenges that occur at the Terminus.

主席：

OK，謝謝。

現在到委員提問，盧偉國議員。

盧偉國議員：

多謝主席。主席，我首先繼續跟進剛才主席所提及有關前期勘探及準備工作的問題。黃唯銘博士的陳述書第30段提到，工程開展前，工地勘測工作自2008年起於不同階段在西九龍總站工地內進行，勘探鑽孔亦超過600個。但是，高鐵香港段項目的確較以往的工程龐大及複雜，而且這是全球首個基本上全在地下建造的高速鐵路項目，包括總站及鐵路線均置於地底。在此情況下，前期工作卻比一般預期短，縮短了16個月，即四成多的時間。這種情況是否不尋常？是否當時基於各種壓力之下，由於該工程延誤相當長時間才開始施工，為追回不足的時間，因而造成前期工作時間不足？請問今天兩位證人，是同意抑或是否認高鐵香港段項目計劃的前期工作不足？當然，這也許是一個時間因素，造成實際施工時出現比較嚴重的延誤。換另一角度來說，兩位是否同意，如有較充裕時間做好前期工作，後期的推展會比較順利及可以減低延誤的機會？

主席：

好，首先請黃博士，謝謝。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

多謝主席，多謝委員的提問。當時我並不在高鐵團隊內，但據我所知，當時的勘探工作其實是根據政府相關的指引進行，譬如勘探的標準，鑽探孔位置之間的距離，或者勘探的深度等。

主席：

黃博士，我相信勘探工作一定符合政府所列條件的要求，但這不是盧委員的問題，其問題是如果時間充裕一些，勘探工作方面會否做得更好？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

據我所知，當時港鐵公司明白時間比較緊迫，但進行整項勘探工作是可行的。根據我們以往推展鐵路項目的經驗，港鐵公司均可在緊迫時間內完成多項此類的工作。

主席：

是，盧先生。

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

Yes, if I may. There have been a lot of questions and the ground investigation has been the subject of much interest, so, if it would be helpful, perhaps I can talk a little bit about the ground condition itself and that might help you in your inquiry.

As I say, it is a large site, it is a very large and complex site. The site is what some would term a brownfield site. It has a variety of past uses and it has been created by this complex history of reclamations, numerous reclamations over a good number of years. And this means that there are very many different types of ground, both soil and rock, both natural and man-made, that are to be excavated to create, as the Honourable Member set out, this largely underground facility. There are also some old features, old breakwaters, old seawalls, etc., and the like, within the site, some of which are expected, some of which are not expected. There are also some other items that were not expected, such as some old, abandoned utilities that we have found.

What we have to excavate at WKT is around 3 million cubic metres of soil and rock. Now, within those 3 million cubic metres, we have three different types of marine mud that has to be dug out, that cannot be mixed. They all have to be disposed of individually. And we have many other naturally occurring soils over the top of the existing rock that need to be removed. Each of these specific different types of soils needs to be investigated quite thoroughly before it can be excavated, and it can only be

excavated through a very complex series of excavation and lateral support stages. And they themselves are engineered out of a complex arrangement of the diaphragm wall or temporary pile walls, together with either large steel struts or soil berms that hold the structure in place. This needs to be carefully evaluated at all stages to make sure that the surrounding infrastructure is not affected by settlement, and thereby allowing the construction works to proceed according to plan.

Any variation in this soil characteristic, and we are taking soil samples across this 11-hectare site. Any variation of the soil characteristics may affect the design of the excavation and lateral support plan, and may require us to redesign, re-evaluate it and, at times, to re-execute it or to change the methods or to strengthen the methods as we find these unforeseen conditions as we go.

This is all part of the complexity of the site. There is then also an incredible amount of monitoring necessary to make sure that we can carry out this work safely, and it is the hard work over a good number ...

主席：

盧先生，你可否直接回答盧委員的問題？如果時間充裕一些，勘測工作方面會否做得更好？會否減少將來工程上的困難？

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

If I may, even at the spacing that we are talking about, with the site investigation that we have got, which, as we say, is within the industry standards and follows the Geoguide norms, even with what we have, it is, at times, not possible to pick up some of the complexities of the weathering or the jointing in the rock. It is just not possible. It would be wrong of me to speculate what we might have done back at that time if we had enough time.

主席：

盧議員，回答你的問題了嗎？

盧偉國議員：

主席，我作為專業工程師也明白，其實勘探始終是勘探，是以採樣的形式進行，採樣的多寡當然影響所掌握的地質情況

的詳細程度，而且的確會有很多預計不到的情況出現，因為不可能勘探至掌握所有地質細節的地步，這點我是明白的。但問題是，獨立專家小組報告曾經有幾個段落提到，前期工作時間極其短促。或者我從另一角度問，不知兩位是否知道前期工作究竟需時多少，當時有否與政府討價還價？對於因為各種原因而要大幅壓縮前期工作的時間，當時有否討論這方面的問題？

另外，既然提到地質問題，我有一個比較具體的問題，是關於地下的岩石狀況。前路政署署長韋志成先生於今年6月2日的研訊上曾指出，在他出任署長期間，即2008年4月至2010年6月期間，已知悉西九龍總站地下有大量岩石，但並不完全掌握岩石的數量。請問黃博士、盧先生，據你們個人認知，港鐵公司於何時才確切掌握岩石的數量及狀況？有否與路政署商討如何處理有關的困難及挑戰？如果有，可否告知詳情？

多謝主席。

主席：

此問題分兩部分。第一部分，有否與政府討價還價，爭取更多時間進行前期工作？第二個問題，你們於何時知悉岩石的問題及有否與路政署商討如何處理這些問題？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，多謝這個提問。據我了解，就所需進行的勘探工作及其他前期工作而言，港鐵公司工程團隊根據以往推展鐵路工程的一貫方式及程序進行，亦綜合了不同專家及顧問的意見，做法完全符合我們的要求。關於岩石的實際情況，大家都明白，因為勘探只是從某一個距離獲知該處的情況，未到真正施工階段是不能完全掌握實質的情況的；當我們知道實質的情況，地質方面有不利施工的因素，而當時是不可預見的情況，我們的工程團隊一直都與政府部門.....

主席：

那是甚麼時候？問題是你們於甚麼時候獲知此情況。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

是在工程開展期間，據我所知，大約應該是在2011年。我們定期都有與政府商討岩石的情況，以分析解決的方法。

主席：

你是否記得是2011年年初、年中還是年底？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

據我了解，西九龍總站周邊的連續牆工程在2010年展開，如果是西九龍總站內，即剛才我們經常提及的合約編號810A，則是在2011年年底開始進場展開有關工程。

主席：

有否與路政署商討如何處理此問題？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

我們與路政署定期舉行會議，一直都有報告分析及商討所遇到的情況。

盧偉國議員：

主席，如果可以的話，我想跟進另一方面的問題。黃唯銘博士在今天會議的開場發言中提及勞工問題，我想請黃博士詳細解釋一下，在你上任負責目前的工作後，有否向上級提及勞工短缺問題的嚴重性，以及會影響完工日期？有否與上級商討有何具體方法解決此問題？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

多謝委員的提問。

主席，其實整個建造業市場的勞工情況改變了，這是一個客觀的狀況，此狀況亦持續了好幾年，由推展大型基建開始，即2010年之後已經發生，而港鐵公司亦從正面角度提出針對此問題的不同解決方案。在我上任之前或之後，其實我們都有幾個解決方案，或許讓我舉幾個例子。第一，港鐵公司與建造業議會共同舉辦招聘會，特別為我們的鐵路項目招聘一些已轉職

的工人，因為2000年年中正值工業低潮期，有些工人可能轉到餐廳工作，或任職的士司機等等。我們希望此類工人可以重新投入建造業，亦希望有新人入行。

再者，在5條新鐵路線的項目中，其中沙中線項目規定承建商必須訓練至少50個新入行工人，讓其接受在職訓練，即先聘用、後培訓，令他們考獲中工資格後繼續到我們的工地參與施工。另外，我們與勞工處及建造業議會商討一個更優化的補充勞工計劃，使該計劃可以縮短時間輸入所需的勞工到港，參與我們工地的的工作。為吸引工人入行，不論是新入行或轉職再回流的工人，港鐵公司均向其提供人壽保險計劃，即是假如工人不幸因工死亡或於工作期間因病死亡，都可獲得人壽保險的保障，務求吸引更多工人到我們的工地工作。

主席：

有否向董事局或政府方面反映勞工短缺的問題？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

我們有定期報告，在董事局也有討論……

主席：

董事局知道該問題？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

……加入人壽保險計劃。

主席：

是。

盧偉國議員：

問題暫時到此為止，主席。

主席：

下一位是副主席。

謝偉銓議員：

多謝主席。高鐵如此大型的工程，過往曾經提及會遇到很多難以預計的因素，包括剛才大家都有提及，兩位也有提及的地質、勞工方面的問題，還有地下公共管線，或需要交通改道等等。兩位在工程方面有相當經驗，請問就高鐵工程制訂工期、時間表方面，你們認為有否考慮這些因素？雖然未必能準確掌握其複雜性，但在制訂時間表方面，你們作為負責任或有經驗的工程人員，會否就這些因素在工期內預計或預留緩衝期？

主席：

請黃博士先回答，謝謝。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

多謝主席，多謝委員的提問。

在任何鐵路項目中，港鐵公司所採取的方法，不論是政府委託港鐵公司進行的工程，或是港鐵公司本身的工程，都是根據港鐵公司既定的程序及技術方法進行準備工作。在制訂工期方面，港鐵公司有自己的專業隊伍，包括具備工程施工隊伍的經驗、設計的經驗，以及制訂項目工程時間經驗的專業人士，一起制訂工期。制訂工期後我們亦會進行風險評估，包括整個鐵路項目有部分合約可能是關鍵的工程，在關鍵工程上我們會制訂相應的緩衝時間，這全部都經過既定程序才完成。備妥的項目時間表會交予獨立的顧問、專家去審視，審視完成後才將項目時間表作為招標的基本原則……

謝偉銓議員：

其實簡單而言，是否已預計有這些問題，並加上了緩衝期？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

每一個項目在風險評估中都有一個……

謝偉銓議員：

是不是？主席，我想快點得到答案。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

但是……

謝偉銓議員：

有沒有？有沒有？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

就高鐵項目而言，是有的。但我想補充，關於高鐵項目，在開始時我已說過，該項目是一個非常複雜的項目。

謝偉銓議員：

你知道複雜，那麼是否預留了較長的緩衝期？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

當時地下層有不可預見的不利因素，這是在設計及前期工作階段無法預測的。

主席：

你指的是花崗岩嗎？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

是有石層，除了花崗岩，還有不同的阻礙物或碎石。

主席：

好，盧先生。

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

Following on from what Dr WONG said, obviously, I was not around at the time that the project programme was put together. But as I understand it from the project records, we put together the construction programme with the help of our external consultant, taking into account the factors that Dr WONG has set out. And it was considered at that time that it was tight but doable, and that was the programme that we set off on.

謝偉銓議員：

即是有緩衝期，但比較緊迫，是否這樣？主席。

主席：

是不是呢？黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

大家要明白，我們是有緩衝期，但緩衝期並不足以應付對施工不利的不可預見的地質因素，當然這方面大家都已看到。

主席：

你是否認為緩衝期是緊迫的？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

就整個項目而言，這情況對於施工方面是比較緊張的。

謝偉銓議員：

主席，根據兩位的專業及經驗，對於緩衝期現在所出現的問題，請問兩位認為應該預留多少緩衝期才足夠呢？

主席：

或許請黃博士先回答。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，每一個項目都有其特性……

謝偉銓議員：

我說的是這個項目。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

這個項目的複雜程度導致在進行前期工作時，難以預測一個實際需要的緩衝期。

謝偉銓議員：

主席，盧先生可否回答？

主席：

盧先生，有否補充？

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

When we let the tenders and briefed our contractors on the programme as part of the tender, and, as I say, I was not a part of the tendering team, but I understand that, in each of the tender returns from the contractors, they also confirmed that the programme was achievable. And it is important to note that, throughout all of this, ourselves, our team, our contractors have been using their best endeavours to overcome those challenges to that programme when they arise.

主席：

OK，副主席。

謝偉銓議員：

主席，剛才黃博士說難以預計緩衝期，但我感到很奇怪，主席，大家都知道，現在高鐵最新的時間表，如果我沒記錯，都有6個月的緩衝期，由現在至2018年都有6個月的緩衝期。既然現在能夠預計，為何黃博士剛才說預計不到？我只是問你個人意見，你認為如此複雜的工程究竟需要多少緩衝期？大家都知道整個工程的時間表原本應在2015年8月完成，現在要再延後。若緩衝期是難以預測，那又如何制訂工程時間表呢？主席。

主席：

他問的是你個人的專業意見。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

多謝主席。以我自己個人在過去三、四十年的工作經驗，就香港的項目而言，尤其是土木工程，一般而言，有簡單的，

也有複雜的。對於複雜程度，很多時候是在工程進展期間才能了解得到。當然，當工程進行至某一個階段，了解的情況便會更清楚、更明朗化，而高鐵項目也不例外。正如我剛才所說，由於這是一個地下車站，地下的地質變動可多可少。這次是一個非常大的變動，而且影響施工的不利因素也十分大。直至現在，整個高鐵項目可以說是開始明朗化，已經完工差不多75%，而且地下的不利因素亦逐漸在減少，我們的挖掘工程已完成97%，剩下的可能是結構工程及上蓋其他設備的安裝工程。當然，我們更能掌握現在的資料，因而可以更準確的決定緩衝期。

謝偉銓議員：

主席……

主席：

盧先生，有否補充？

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

No, nothing to add to what Dr WONG has said.

主席：

OK，副主席。

謝偉銓議員：

主席，如果我沒有理解錯，其實在工程剛開展時，是沒辦法預計緩衝期的，到後期情況較清楚才能估算得到。即是說，最初的緩衝期其實是沒有甚麼意義的。黃博士是否同意？

主席：

黃博士，是否同意？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，正如我剛才所回答，在一個項目的設計或前期準備階段，我們只可以利用我們已有的資料去設計該項目的時間。

緩衝期也一樣，我們只能夠利用已有的資料，如果有些資料是我們不能預見的話，這些資料便無法用於估算緩衝期。

Chairman:

Mr LOMAS.

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

Forgive me. There was no translation at that point, so I am unable to comment on what Dr WONG said. Forgive me.

Chairman:

OK. Sorry. What the vice-chairman was saying is that the buffer period. At the initial period, when you designed the buffer period, it was totally meaningless because you could not estimate accurately as to the progress of the project.

Hon Tony TSE Wai-chuen:

Chairman, and also due to the fact that at the beginning, you actually did not have accurate information of all these uncertain issues, including those I have mentioned, such as the underground condition, utility diversions, etc.

Chairman:

Yes.

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

As you say, at the start of the contract, there are a lot of unknowns associated with the ground condition which I have described. And until we get into that ground condition, the excavation, etc., and discover some of those unforeseen circumstances, it is difficult to ascertain the correct buffer. As Dr WONG has said a little earlier, excavation is now almost complete. And as we go to complete the excavation, the unforeseen risks associated with the ground condition diminish. And hence more, shall we say, accurate predictions of that buffer could be made.

Chairman:

So, what criteria do you use to decide on the buffer period?

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

I believe that there are some discussions around the Programme to Complete based on the best information we have available at the time.

Chairman:

Best information on what?

Mr Mark LOMAS, Project Manager - Technical Support, MTR Corporation Limited:

I am not personally involved in putting together the recent Programme to Complete that was put forward in June of this year. But it would include the outstanding risks, the work to complete, the issues that we are talking about, the potential labour shortages, etc.

主席：

OK，副主席。

謝偉銓議員：

多謝主席。另外我想請問兩位，由2010年高鐵工程展開至2014年4月期間，有否就工程進度向承建商發出警告信，提醒他們要依期完工？或有否採取其他措施，使承建商能夠追回進度？或有否因其表現欠佳而作出處罰？

主席：

黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

多謝主席。港鐵公司一直有既定的制度管理承建商。大家也看到，政府委聘的獨立專家小組亦肯定了港鐵公司在合約管理方面的表現。我們一直基於合約條款管理承建商，確保他們有履行合約上的責任，而且我們會一直這樣做。其實承建商與我們港鐵公司的團隊有着共同的目標，就是推展這項工程。在推展期間如果遇到挑戰，我們會共同審視緩解措施，以追回滯後的時間。

謝偉銓議員：

主席，請問他們在如此多的工程合約中，曾否發出警告信或懲罰承建商沒有依期完工？

主席：

黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

在工程管理方面，我們與承建商之間當然會有會議，商討施工情況，如果有需要，我們當然會……

謝偉銓議員：

有沒有？依你記憶所及，有沒有？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

如果有需要……因為……

主席：

是否曾經有需要？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，因為當時我並不在工程團隊中，所以我只是據我所了解的情況，如果……

謝偉銓議員：

可否提供呢，主席？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

……有需要，我們會發信給承建商，催促他們履行合約上的責任，把工程做妥。

主席：

你可否回去check一下，然後以書面回覆我們？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

可以，主席，我們以書面回覆。

主席：

好，謝謝。

謝偉銓議員：

主席，我還想多問一個問題。獨立專家小組報告第2.12段指出，關乎臨時和最終工程的總站設計曾經作出大量修改。請問黃博士，你個人認為總站設計的大量修改，是否造成工程延誤的其中一個主要原因？而於修改或同意有關修改時，是否已知悉有關修改對工程時間方面的影響？謝謝主席。

主席：

黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，多謝提問。整個高鐵工程的天幕或鋼結構，其實在設計的早期，有關的整體設計已經定案，例如其大小、高度及其他所有鋼結構的大小等。但是，由於工程施工期間出現不可預見的地質不利因素，以致一些臨時結構需要修改。何謂臨時結構？臨時結構是用於建造鋼結構，因為安裝時需要臨時結構去支撐。就此方面，請Mr Mark LOMAS補充設計上的詳細情況。

Chairman:

Mr LOMAS, please.

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

Thank you, Mr Chairman. As we have said before, it is not unusual for contracts of this size, this complexity, this nature, to be tendered out once the design has reached a certain level of maturity, and design changes during construction are to be expected. It does have design changes but I would like to highlight that some of the design changes we have set out before are minor

in nature and as a result of corrections, amendments, etc. Some of the more significant ones that you may be interested in are not, perhaps, a cause of delay themselves. But they are the design changes for the delay recovery measures designed to mitigate that delay.

Earlier, Dr WONG gave the example of Jordan Road southern flip and that, in itself, as a delay recovery measure, was a design change. It involved a lot of negotiation and discussion, a lot of options, a lot of design and a lot of redesign and new drawings. Not only did Jordan Road southern flip itself constitute a design change and mitigate the delay but also the changes to the diaphragm wall works themselves that it gave access to, there was also a design change necessary in there. So these are the sort of things where we have issued design changes that are not causes of delay but are designed to catch up delay themselves. And there are many other examples of this nature.

謝偉銓議員：

主席，因為時間問題，請黃博士直接回答，這些修改有否造成工程延誤，是否導致延誤的其中一個原因？還是這些修改根本是為了加快工程？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，有關的修改其實是一項修訂，一項設計的修訂，該設計修訂是要配合不可預見的地質改變情況，因而修訂某些臨時支撐。當然，這對工期是有影響的，但我們的工程團隊盡量採取一些緩解措施以減低影響。

謝偉銓議員：

主席，我想澄清，"影響"是否代表加長了工期？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

"影響"是使施工更困難，是加長了時間。

謝偉銓議員：

謝謝主席。

主席：

胡志偉議員。

胡志偉議員：

主席，我希望盡量短問短答。監核顧問的陳述書第96段指出，2011年6月曾經要求港鐵公司提供一份 overall Project Programme，但被港鐵公司拒絕。獨立專家小組亦指出，港鐵公司欠缺綜合工程總綱計劃，使相關各方無法掌握哪些合約對項目竣工日期至為關鍵。請問港鐵公司究竟是否有一份綜合工程總綱計劃？如果有，港鐵公司有否向路政署或監核顧問提供該總綱計劃？如果有提供，我想知道時間；如果沒有，為何沒有提供？

另外，路政署有否就此綜合工程總綱計劃，按照監核顧問的陳述書所指向港鐵公司提出要求，要求港鐵公司提供有關的綜合工程總綱計劃？

主席：

黃博士。

(主席於上午10時36分暫時離席，
副主席謝偉銓議員暫代主持會議。)

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

多謝主席。就處理或管理鐵路項目方面，港鐵公司以往所管理的項目與這次高鐵項目是沒有分別的。港鐵公司會定期制訂綜合項目整體時間表，我們簡稱為 PMP，即 project master programme。有關該綜合整體時間表，我們是利用規劃軟件 P6 Primavera，綜合眾多合約的承建商施工的時間表而制訂出來。該時間表已於2011年完成，亦與政府和政府的監察和核證顧問共同檢視，以及接受了他們部分的意見。我們亦定期審視時間表，過去多年都是每隔一段時間就作一次審視。其實我所提及的 PMP，與政府的獨立顧問所說的綜合時間表形式大致是一樣的。

再者，我想提一提，就鐵路項目而言，我們最主要的綜合時間表分4部分的工作，而這4部分的工作是鐵路項目所必需的。鐵路項目跟其他一般的基建項目如青馬大橋或大型污水處理廠未必一樣，鐵路項目最主要是需要分四大部分，第一部分需要建築一個土建，譬如隧道、車站，這是土建工程。第二，

因為要行車，所以一定要鋪設路軌，這是第二部分的工程。鋪完路軌後，要輸電及其他信號系統，或者電機工程.....

胡志偉議員：

主席，不好意思，請暫停。對不起。

副主席：

是。

胡志偉議員：

我理解你剛才所講述的內容，但其實我想問的，不論是PMP也好，或是綜合工程總綱計劃也好，你的意思是否指，監核顧問公司及路政署完全掌握該文件、該資料？或只是如你在開始時所說，在制訂過程中，雙方有協議或共同認可的方法。但往後從獨立專家小組報告顯示，政府似乎並不掌握該資料，否則報告便不會指出"欠缺綜合工程總綱計劃"，這是獨立專家小組報告第3.23段所載述，"相關各方無法掌握哪些合約對項目竣工日期至為關鍵"。請你評論這一點。

副主席：

黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

多謝議員再次提問。關於這個PMP，即是綜合時間表，其實我們於2011年2月已經與政府的監察和核證顧問一起審核我們所說的PMP，以及根據大家在會議中的討論，更新了PMP，並於當年12月及隨後其他審核會議中，提交及討論PMP。

副主席：

這是否表示，黃博士可能不認同獨立專家小組所提出關於這個問題的說法？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

所有資料我們都有紀錄。或者稍後我們可以提交給秘書處。

胡志偉議員：

主席，我想再追問一點。

副主席：

是。

胡志偉議員：

剛才黃博士所說的，跟嘉科工程顧問有限公司項目總監 Anthony J W KING先生於2015年11月10日向我們所作的回應是有出入，因為當日他於研訊中表示， "... that master programme which we saw at, sometimes, audits, when it was tabled, was never ..."，他是說 "was never released to us for reasons that MTRCL may tell you."

請問你的意思是否說，每一次都是把文件呈在桌面，然後大家一起討論。但這裏說的是 "never released to" 他們，換言之，據我所理解，其實嘉科工程顧問有限公司從來沒取得一份 copy 可以回去慢慢研究。可能最初與你們有協議的安排、同意的安排，但隨後的跟進，每一次只能於 table 上見到該文件。我想確認這一點。

另外，你可否回應，如果是這樣，嘉科工程顧問有限公司項目總監 Anthony J W KING 是否說謊或說錯了？

副主席：

黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

對於嘉科顧問所陳述的情況，我不給予意見。但根據我們的紀錄，我們於2011年因應路政署要求，將PMP的副本交予路政署。

副主席：

好，胡議員。

胡志偉議員：

主席，我需要澄清。第一，獨立專家小組報告很清楚指出，問題是因為欠缺該綜合工程總綱計劃，除非你認為該綜合工程總綱計劃與你所謂的PMP是兩回事，否則，情況便應如獨立專家小組報告所描述般。現在你的說法是，路政署有取得該總綱計劃，嘉科工程顧問有限公司也有，因此他們未能將綜合工程總綱計劃作為研判工程延誤和超支問題的基本文件，其實是他們失職，是否這個意思？

副主席：

黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，根據港鐵公司的紀錄，在2011年已經制訂好PMP。其實這個PMP與獨立專家小組報告第7.6段所述的總綱計劃相若，當然，名稱有所不同。所以剛才我解釋，鐵路項目有四大原則，剛才我已說了三大原則。根據我們的紀錄，這個PMP已於2011年制訂，並提交予路政署。

胡志偉議員：

主席，不如這樣……

副主席：

胡議員。

胡志偉議員：

關於PMP的問題，請港鐵公司擬備一個詳細列表，講述於甚麼場合提供這個PMP。你剛才說，每一次會議都有文件，其中一部分就是PMP。請你擬備一個詳細列表，詳述哪一個會議提供了該文件，當時有哪個部門出席該會議，使我們可以追查究竟政府對該PMP掌握了多少，嘉科公司又掌握了多少。

副主席：

黃博士，可以嗎？剛才你說可以提供資料。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

可以，我們可以提供給秘書處。

副主席：

好，胡志偉議員。

胡志偉議員：

多謝主席。我還想問，當政府委任的監核顧問向港鐵公司索取有關資料時，港鐵公司是否會應要求將資料百分之百提供予監核顧問？還是，因為他們實際上是代表路政署的，你們會否倒過來，要求路政署代表嘉科工程顧問有限公司提出要求，才會提供資料？簡單來說，就是直接與間接的問題。

副主席：

黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

我們與監核顧問的接觸，都是經由路政署安排，例如我們所提交的文件都是交給路政署，再由路政署交給監核顧問。

副主席：

胡志偉議員。

胡志偉議員：

在此過程中會否作任何篩選？即是當他們索取有關資料時，港鐵公司有否作出任何篩選？

副主席：

黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

據我了解，我們所有資料都儲存於電腦的檔案中，監核顧問可以隨時從我們的電腦資料檔案中取閱。

胡志偉議員：

即是說，監核顧問可以隨時進入你們的工程進度電腦系統，去閱讀、查詢一些相關的工程進展資料？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

我們除了把所有的工程資料存放於電腦外，另外所有詳細資料都有副本交予路政署。至於路政署如何處理文件，則是他們與監核顧問之間的事。

胡志偉議員：

主席，既然如此說，我想請港鐵公司列出另外一張清單。剛才你說所有相關文件都有副本交予路政署，但這與我們一直的理解有出入，因為我們一直的理解是，嘉科公司及路政署都說在索取有關文件時，最起碼有 **time delay**。希望你列出清單，說明每一個會議上你們所提交的文件，以及交予路政署的相應副本。我們需要 **check** 清楚。可以嗎？

(主席恢復主持研訊。)

主席：

黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

可以的，主席，我們會提交給秘書處。

主席：

謝謝。

胡志偉議員：

我還想問，你會否確認剛才你所說，當路政署或顧問公司要求港鐵公司提供資料時，其實沒有任何 **time delay**？因為你剛才說，即時可以在系統內找到所有相關資料。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，關於議員的提問，其實就進度或工程的事情，我們與路政署一向有定期會議，讓大家討論及商量。當然，監核顧問或路政署要求的某些資料可能需要時間準備，而時間的多少，大家的看法可能不同。

胡志偉議員：

可否告知整理文件資料一般所需的時間？

主席：

這會否 depend on，即取決於所問的問題？

胡志偉議員：

不，我理解……

主席：

他已經答應提供補充文件。

胡志偉議員：

好，謝謝主席。

主席：

我認為不需要在此追問，到時你再看看他們的書面回覆，好嗎？

胡志偉議員：

不要緊，待我查閱他稍後補充的資料再打算。

主席，我想跟進另一個問題。鐵路拓展處處長陳志恩先生於陳述書第57段提及，"直至2014年4月，縱使工程遇到多項挑戰，港鐵公司仍向政府多次保證2015年完工的目標是可以達到的"。但黃博士在陳述書第43至69段卻說，西九龍總站的主要土木工程合約及8份主要隧道工程合約皆出現延誤，遷移公共管線亦極具挑戰性及耗時。既然港鐵公司知道香港段工程遇到如

此多挑戰及困難，為何到2014年4月，港鐵公司仍然向政府當局表示可以如期完成工程？

第二，過去自2011年開始，我們有鐵路事宜小組委員會的每半年工程匯報。對於遇到如此多困難，我們從所有工程匯報中卻從未見有片言隻語，講述工程遇到正如黃博士於其陳述書第43至69段所描述的困難。既然有如此大困難，為何你們不在半年度匯報中顯示？

主席：

黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，多謝提問。整個高鐵項目，正如我開始時所述，有很多不同的挑戰，而我已經陳述了這些挑戰。我們工程隊伍遇到挑戰時，當然要去解決問題，解決問題亦都相應設計出緩解措施，盡量追回滯後的時間。所有追回進度及其他所需的緩解措施，據我了解，我們於進度報告中已按實際情況匯報。這些緩解措施是經過我們的監控小組審批及政府共同參與。當然，緩解措施制訂後，我們都會納入合約工程內，成為其中一部分，由我們的團隊繼續監察。

胡志偉議員：

主席，不好意思，其實我追問的問題是，在2010年1月至2013年6月期間，總共提交了7份半年度報告。按照黃博士所說，情況如此嚴峻，如此困難，而實際上也是真的，因為我們看到日程表，延誤的日子是一直累積起來，越來越多，越來越長。然而，黃博士所說的現象，其實在2010年1月至2013年6月期間的7份半年度報告，卻完全沒有提及此等風險管理及可能碰到的困難，這是否一個合理的匯報形式？

而且第28段，黃博士你自己說，"自工程展開以來，西九龍總站的建造工程一直面對着嚴峻的挑戰及延誤"。這是一個相當明確的困難的指示。換言之，一方面你覺得很困難，另一方面實質上一直累積產生延誤情況。當然，你在當中做了很多補救工作，但始終有困難，因為累積的延誤越來越長。為何不

需要寫？因為港鐵公司不寫？還是政府覺得知道，但不需要寫？

主席：

或許先讓他回答。

剛才你在委員會舉證時提出有很多困難，勞工短缺、地質問題，諸如此類。為何不在半年度報告中提出此等困難？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，多謝提問。據我了解，獨立董事委員會都認為港鐵公司及政府部門的代表於工程延誤一事上，全力配合、通力合作，並根據委託協議適時及如實地向政府匯報。路政署鐵路拓展處、運輸及房屋局，政府部門的代表都獲賦予權限，可全面審閱由工程部，即我們的工程部，所制訂的相關文件，以及討論有關項目進度及成本等等的會議文件。獨立董事委員會認為，港鐵公司及相關持份者匯報的渠道符合《第二份委託協議》。

胡志偉議員：

主席，只是一個問題，那份……

主席：

他沒有回答你的問題。

胡志偉議員：

沒有回答問題，那我再這樣問吧，該些半年度報告是否由港鐵公司擬備？港鐵公司所擬備的報告有否載述黃博士所說的困難及風險？

主席：

該些半年度報告是否由港鐵公司擬備，或由港鐵公司參與草擬該些半年度報告？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，據我了解，該些報告應該是提交予鐵路事宜小組委員會的。該些報告其實由政府的相關部門，即鐵路拓展處，與港鐵公司共同擬備。

主席：

港鐵公司有參與？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

有參與。

主席：

草擬這些報告？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

是，如果所指的是鐵路事宜小組委員會那些報告。

主席：

是。

胡志偉議員：

OK，沒有問題。

主席：

下一位是陳鑑林議員。

陳鑑林議員：

關於剛才的問題，在過去港鐵公司提交給政府的報告中，並沒有提述你們最後於2014年提出延誤的主要原因及困難，你們是否有意隱瞞事實？給予公眾工程順利進行的印象，使政府對該工程進度的認知被誤導？

主席：

黃博士，謝謝。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

多謝主席。港鐵公司並無意圖不報告項目進度的資料，更無意圖隱瞞任何進度的情況。獨立董事委員會的報告及獨立專家小組都不認為工程團隊、港鐵公司或政府曾經作出任何形式的隱瞞。

陳鑑林議員：

主席，我想問一問，剛才都回答過的關於勞工短缺的問題。證人提及他們有提出補充勞工的申請，甚至提供培訓。我想知道，到底有關申請是由港鐵公司還是承建商提出？你們申請了多少勞工以補充人手不足，而政府又批准了多少？從何處引進合適的勞工？

主席：

黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

多謝主席及委員的提問。補充勞工計劃的申請人是承建商，由我們協助申請的工作。他們申請的時候，在審批過程中，勞工處都會向我們詢問所補充的工人會從事哪些項目及工種。到目前為止，我們申請了數量相若的勞工，包括隧道工人，當中應該有兩批，第一批有300人，已經完成工作並離開，第二批則有200人；亦有鋪設路軌的工人，大約50多名，以及一些機電工人，特別是安裝電梯的勞工，大約有40多名。透過補充勞工計劃申請工人來港協助我們。勞工的來源多數在內地，也有部分來自台灣。

主席：

我想跟進一下，你們做了多少次這種招聘？舉辦了多少次這種招聘大會？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

以我記憶大約3次左右。

主席：

甚麼年份，記得嗎？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

從2012年開始直至去年，即2014年。

主席：

是，好的。

陳鑑林議員：

主席，既然證人說他們申請了相若數量的補充勞工，而且是從2012年開始，為何還出現所謂的人手短缺問題？還有，你們一直強調人手短缺20%，這是一個相當重要的數字。可否告知我們，你們是否低估了人手需求？實際上所需的人手應更多。否則，你們申請補充勞工，政府沒有阻攔，亦無延誤要求，為何仍然出現20%的短缺？

主席：

是，黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，或許我回答議員的問題時應該要清楚一點。剛才我所說的隧道工人，即第一批300名，第二批200名。其實，當中包括過境隧道，過境隧道由內地的承建商興建，是從深圳至香港，並非從香港興建過去，所以一定會用內地勞工，但由於隧道進入香港範圍，因此必須申請補充勞工計劃。如果撇除合約內的隧道工人，我們所能申請的數目或承建商可以引進的數目並不算多，現在我們已經有5 000多名工人，但補充勞工只有大約150名。

就第二個問題，勞工短缺的緊張情況，整個大氣候而言，其實於施工前，我們都預測不到此情況會一直嚴峻，因為很多

大型工程的時間延長了，使勞工短缺的情況集中於某一時段，在預測項目時間表時並不能預測此情況。當然，我們仍然繼續與承建商透過補充勞工計劃，盡量申請更多工人到地盤工作。

陳鑑林議員：

主席。

主席：

陳鑑林議員。

陳鑑林議員：

主席，雖然勞工供應短缺是大氣候，但問題是，你們現在仍然能夠申請足夠的勞工，你們申請多少他們便給多少，閣下的陳述書第56段亦提及"熟練工人及前線監督人員嚴重短缺"。在此情況下，你們已申請補充勞工，短缺情況不是應該紓緩了嗎？應該是紓緩了吧。所以，你說"導致或促使多份合約在生產率上未能達標"，從外人看來，這一點並不是充分的理由，我懷疑是否有其他原因，你可以解釋嗎？

主席：

是，黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，我有一些比較近期的數據。其實，我們確實欠缺所需要的工人、真正的工人。以上幾個月為例，高鐵項目短缺的人數大約是6%至8%，即300多人。委員要明白的是，勞工計劃申請需時，從申請到批准可能需要6至8個月的時間，對配合我們的施工會產生問題，所以在現階段勞工短缺的情況仍然影響工程。

主席：

陳鑑林議員。

陳鑑林議員：

主席，可否解釋一下申請需時問題出現在何處？是政府、勞工處，抑或是政策設下的關卡，或是甚麼原因？

主席：

是，黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，申請程序需要按既定的時間，分階段進行。如果詳細一點來說，譬如我們需要某一種勞工，首先要申請，然後在本地嘗試招聘，如果無法招聘，再核實所需輸入工種的工資及其他安排，程序涉及相當的時間。我們在去年已經和勞工處優化計劃，令某些程序盡量簡短，但亦需要一段時間，最後還要經過香港入境方面的程序。

陳鑑林議員：

主席，證人說是去年才與政府有關部門優化程序，為何不是在2012年或2014年之前便提出優化程序？以前有否提過？或政府仍然堅持他們的做法？

主席：

我也想知道原因，黃博士，可否回答一下？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，據我了解，其實我們一直都有和政府相關部門商討這個情況，但由於有不同的持份者，各持份者可能意見不一，所以一直在商討，到了去年，即2014年年初，程序已開始優化。

主席：

路政署不是有責任協助你們進行優化工作嗎？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

路政署一直協助我們與其他政府部門及持份者聯絡。

主席：

但協調工作完全無效？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

有效。正如我所講，在2014年，港鐵公司申請輸入勞工的補充勞工計劃已經優化，時間已經縮短。

主席：

但在2012年已經開始勞工短缺，但到了2014年才有優化程序，整個機制是否失效？路政署所擔任的角色，與各政府部門協調的角色是否失效？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

據我的記憶及了解，當時除了補充勞工計劃，還有其他政府相關部門，譬如建造業議會，大家都有不同的方法去處理勞工緊張的情況，所以大家都做了很多工作。

主席：

陳鑑林議員。

陳鑑林議員：

主席，我想最後問一句，優化計劃之後，現在你們每項申請需時多久？

主席：

是，黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

每一個個案未必相同，大約是5至6個月。

陳鑑林議員：

主席，我們只是想知道優化之前與之後的情況。

主席：

是，謝謝。現在小休10分鐘，11時15分再繼續。下一位應該是范國威議員。謝謝。

(研訊於上午11時06分暫停)

(研訊於上午11時18分恢復進行)

主席：

時間到，亦有足夠法定人數，我們繼續研訊。下一位是范國威議員。

范國威議員：

主席，我有3個問題，一個是問盧家榮先生，另外兩個是問黃博士，黃唯銘先生。

主席：

好。

范國威議員：

第一個問題，盧先生，根據陳述書第7段，閣下於2013年4月起擔任項目經理，負責協調高鐵西九龍總站建造工程有關建造、銜接、風險管理等等的工作。根據港鐵公司獨立董事委員會報告所述，港鐵公司高鐵工程項目管理團隊曾於2013年11月向工程總監確認，高鐵的完工日期會延遲至2016年。

請問盧先生，就上述確認，你作為項目經理有否參與其中？如果沒有，為甚麼？如果有，根據鐵路拓展處副處長譚漢財先生於今年10月出席立法會的研訊期間，曾指出當時港鐵公司向路政署隱瞞了"完工日期延至2016年"此關鍵資訊，導致政府作出一個錯誤決定，就是"工程滯後不等於最終延誤"。盧家榮先生，你作為項目管理團隊的一員，究竟當時你做了甚麼？有否盡力游說、說服時任工程總監周大滄先生應該如

實向政府、立法會及公眾匯報"完工日期延至2016年"此關鍵資訊？

Chairman:

Mr LOMAS.

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

Forgive me. I was waiting for the interpretation to come through. Mr Chairman, thank you for the question.

The events really started in April 2013 as stated, when our 810A contractor presented a delay recovery measures programme which, as it has been widely reported at the time, showed a mid-2016 completion date. It has also been widely reported that the then Projects Director did not accept that, and we, at the project team and the contractor were then tasked with going away to find solutions to mitigate that delay. As also highlighted in many reports, during the summer of 2013, the work on identifying the potential delay recovery measures was going on in parallel with the partial opening proposal. The events leading up to the November 2013 discussions, I think, have been well documented in the project history and covered in the first IBC report and then recently appended to the CEO's written statement. And, at the time, the project team was focused on mitigating the delay that we were expecting at that time.

范國威議員：

主席，我並不是問整個 team，而是閣下當時是否參與其中及做了甚麼。但你只是重複我們已知的事實。我問的是閣下。

主席：

請直接回答，Mr LOMAS。另外，可否大聲一點？委員聽不到。

范國威議員：

不是 team，不是團隊。

主席：

有些委員聽不到你的答案，請大聲一點回答，謝謝。

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

My role, my responsibility, at the time, was to look after a few of the contracts on the West Kowloon Terminus and report the progress and the delays on the West Kowloon Terminus. And, as said, our reports, through the monthly progress meetings, were open, honest and transparent about the delays that were appearing at that time.

范國威議員：

即是當時你有嘗試跟周大滄先生說，應該向政府交代此資訊？

主席：

我猜他的意思是，他有交代，但周大滄先生不接受。

你剛才的答案是否這個意思？

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

I am not able to speak on what Mr CHEW did or did not report to the Government. My role, as I say, was to report through. I did not have a direct reporting line to the then Projects Director. My role was to report through the WKT contracts as part of the normal XRL monthly progress reporting both internally and to the Government and other parties.

范國威議員：

請問作為項目經理，你如何估量當時的工程總監周大滄先生為何不接受你的意見，然後向政府隱瞞或不交代此關鍵資訊呢？按你估計。

主席：

盧先生。

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

As I say, I should not be able to make a guess on why the Projects Director, the former Projects Director at that time, did or did not report onwards the information. We were reporting, as I say, on a monthly basis, being very open and very honest about the delays to the project, and were very focused on trying to mitigate those delays.

范國威議員：

明白。

主席：

你剛才……

范國威議員：

主席，我要爭取時間，因為我只剩下4分半鐘。我想問黃博士。因為陳述書第5段表示，閣下於2014年10月接任工程總監，在此之前並無參與高鐵項目的管理；但黃先生於陳述書第91段信誓旦旦說，"並未發現港鐵公司有任何員工，在任何情況下對政府、立法會或公眾蓄意保留或隱瞞有關項目延誤的重要資料"。請問黃唯銘先生，既然閣下有一段時間並無參與高鐵項目的管理，你根據甚麼事實基礎作出你於陳述書第91段的陳述？

主席：

黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

多謝主席及委員的提問。我於2011年開始擔任沙中線總經理，每星期我們各位總經理都會與工程總監舉行會議，討論各項目的進度及遇到的情況。在會上我大致知道高鐵項目的進度、所遇到的困難，亦知道工程團隊盡力想辦法追回進度。在整個定期會議過程，我明白工程團隊一直盡最大的努力去解決工地上所遇到的挑戰，因此從會議中我了解到他們並沒有隱瞞進度方面的情況。

范國威議員：

黃先生，你說的是2014年10月你接任之後所舉行的多次會議，而你選擇相信港鐵公司的團隊向你匯報、交代的資料並無隱瞞？因為你並沒有參與之前的會議，你所說的會議是否指2014年10月之後的會議？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

我所說的會議是自2011年我開始擔任沙中線總經理時的會議，當時的工程總監每星期都會與我們舉行會議，負責不同項目的總經理都會在會議上向工程總監匯報，所以我亦聽到其他工程總經理所有的匯報。

范國威議員：

換言之，在同一個會議，同一個場合，你們一併處理或交代不同時段的工作，既有討論沙中線，亦有討論高鐵項目，是嗎？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

是，這是正確的。

范國威議員：

明白。主席，接着我再想請問黃先生關於沙中線有否類同的情況，因為你曾擔任沙中線工程的總經理。沙中線與高鐵同樣出現了相類似的問題，就是前期勘探不足，因而導致發現地質問題、工程延誤等技術問題。港鐵公司一直以此作為辯解，解釋為何會延誤。請問黃先生，閣下認為兩項工程，即沙中線及高鐵，超支、延誤的原因，是否有眾多相同之處或只是小部分相同？你是否認同港鐵公司因為同一時間要負責多項鐵路基建工程，引致該等工程都出現前期勘探不足，而成為工程延誤的普遍通病，或導致出現延誤的關鍵技術問題、技術關口？

主席：

黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，港鐵公司的工程，不論是港鐵公司自己負責的工程，還是沙中線或高鐵項目的工程，我們都是用同一套管理模式、系統及既定的程序進行項目管理。關於勘探的情況，之前我也解釋過勘探的工作。如有需要，我可以再講解一次。我們是根據政府相關指引進行勘探，勘探時獲得的資料與實際環境有出入，這是無可避免的，因為此種資料只能顯示某個勘探點的資料。我們根據勘探點的資料，量度、預計地下質量的情況。如果施工期間有偏差，這是可能會發生的。

范國威議員：

黃先生，請問資料的偏差，有否因為港鐵公司作為一間機構，同期負責這些項目，使你們有兼顧不及的情況，因而出現偏差或有出入的情況增多？我想問這個問題。可否直接回答有或沒有？如果你不認同我的質疑，你是否認為即使同時做10條或5條鐵路的基建工程，你們完全根據既有的程序、法定程序去做，都能夠處理得到？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

我們的前期工作，全部都是根據我們的工程技術及既有的指引進行勘探工作。勘探工作完成後，會交予獨立專業的顧問公司作整體分析，然後才能成為工程設計的基本資料。

范國威議員：

你如何解釋，由2010年開始施工的高鐵，5年後仍未能處理這些地質問題，這些因為勘探不足而衍生的地質問題？是5年啊！

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

高鐵項目，特別是西九龍總站是一個地下鐵路車站，整項工程都需要挖掘大量泥土，以及周圍有不同的垂直間牆，所以如果地質有不可預見而對施工不利的因素，是會發生的。

范國威議員：

黃先生，挖掘了5年啊！你應該在5年內完工，應該在2015年8月完工。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

在這個.....

范國威議員：

你的工程由開始到完工，根據原有安排，你們都處理不了應該於前期勘探時便處理好的技術問題，即使所有事情都是根據既定程序進行，即使你們的專業團隊根據法定的程序去處理。

主席：

簡單回答，黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，其實在工程方面的情況，我可以用我自己少許的經驗來解釋。香港的地質情況其實比其他地方複雜很多、很多。不同的地方有不同的情況，預計的情況會因應周圍的情況而有所不同。今次的高鐵總站是一個地下車站，關於勘探，我們之前都說過，我們鑽了600個孔，平均距離是14.4米，這是根據政府的規定或專業人士認為是一個可以做得到的勘探工作。但所有地層內不利的因素，是在開挖的情況下才能知道和了解，了解後，我們的工程隊伍很努力去尋求一些緩解措施，以期令工程能追回滯後的時間。

主席：

我有一個跟進問題。范國威議員，請你等第二輪，好嗎？

跟進問題就是，你剛才說你於2011年開始已經參與項目總經理與工程總監的會議，你根據當時的匯報知道有延誤的情況，不過認為團隊沒有刻意隱瞞。但大家都清楚知道，延誤的情況並沒有向立法會鐵路事宜小組委員會報告。我希望比較specific的問，有否定期向港鐵公司董事局匯報延誤的情況？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，多謝你的問題。我們的工程隊伍按每一個既定時間都有提交報告予不同的……董事局或者我們自己的……

主席：

定期是指相隔多久一次？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

據我了解，因為我擔任工程總監才一年，每年董事局舉行的會議可能是8次，可能是10次，每次董事局會議之前都會有定期的報告呈上，所以一定會有……

主席：

所以董事局會知道延誤的情況，是嗎？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

董事局所收到的報告，確實將地盤的進度情況或正在施行的紓緩措施，或其他施工因素都有向董事局匯報。

主席：

我的問題很specific，董事局是知道延誤的情況，是嗎？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，因為當時我並非身在董事局會議中，沒有參與任何討論，所以……

主席：

但是你說有定期向董事局匯報關於延誤的情況。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

我們已將報告交給董事局。當然，正如獨立董事委員會所述，此匯報機制可能有加強的空間。

(會後補註：在研訊後，立法會秘書處於2016年1月6日收到香港鐵路有限公司的函件，表示希望就主席的提問，作以下的澄清——

"就主席提問有關董事局是否於2014年4月前知悉高鐵延誤一事(逐字記錄擬稿第49頁)，我們希望澄清：公司的執行委員會成員(除了時任工程總監)和董事局在2014年4月前並不知悉延誤一事。港鐵公司行政總裁於專責委員會研訊上作供時亦已說明此事。")

主席：

明白。下一位是易志明議員。

易志明議員：

謝謝主席，我有幾個簡單的問題。

黃博士，你開始時說工程有高度困難；當然，聽了很多證人的陳述後，我們都相信港鐵公司很努力去完成該項目。然而，你作為一個專業的工程人員，請問你曾否懷疑過原有的完工時間表是不切實際的情況？

主席：

是，黃博士。

易志明議員：

按你個人專業的判斷。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，根據我在建築業內的經驗，每個大型項目制訂的完工時間表都是基於當時所知道的資料，包括當時建築業的環境，或者是我們根據指引勘測所得到的資料而制訂。我相信高鐵項目的複雜性及要求肯定十分高，所制訂的時間表當然比較緊張。但據我了解，當時所制訂的時間表是經過不同的獨立專家審視，而獨立專家亦是專業的工程師，他們審視後認為有關時間表可行。加上在招標期間，有經驗的承建商亦表示可以按

照該時間表完工。按照眾多專業人士所作的判斷，當時我覺得此時間表應該可行，但當然時間比較緊張。

主席：

易志明議員。

易志明議員：

主席，我的問題其實很簡單，我是問黃博士根據個人的專業評論，認為究竟可行性有多高？但黃博士只回答，很多專業人士都說可行，但你都明白不容易。其實你並沒有回答我的問題，你個人曾否懷疑過原定的完工日期的可行性？不過你應該不會再回答我，不要緊。

第二個問題，你於開場發言中頗為強調勞工短缺的嚴重性。我想問你或盧先生，在這期間曾否提醒你們的上司有關此問題所帶來的影響，會否影響完工日期的延誤。這幾年間，曾否因為此問題提醒過你們的上司？

Chairman:

Mr LOMAS.

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

As part of the monthly progress reporting, the labour figures, both planned and actual, are reported in the XRL monthly progress reports and the labour shortage is discussed at those meetings. And therefore, you know, the ongoing labour shortage and the situation throughout the projects have been known about and have been reported on. But, again, it is important, also, to talk about what we have done to try and mitigate those labour shortages and that is also reported on in the monthly progress reports.

易志明議員：

我們亦看到報告，知道你們曾向上級報告此情況，因為你們的總裁的陳述書亦提到確曾對你們產生影響。我的問題是，除了報告提及有勞工短缺的問題，你們有否特別向管理層提出勞工短缺的問題會導致工程延誤？

Chairman:

Mr LOMAS.

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

I cannot recall if I have put the discussions in those exact terms but there are minutes available of the meetings. As we have said before, it is an industry-wide problem, and it is widely known about. We report the actual labour figures against the planned labour figures on a monthly basis. There are discussions at the monthly progress meetings and it would have been discussed at some, if not all, of those meetings.

易志明議員：

OK，明白，現在你沒有辦法 recall。不要緊，我希望透過主席，港鐵公司可回去查閱你們的 minutes，看看曾否於報告中提醒管理層，勞工短缺問題會引致或有可能引致工程延誤，有否這樣的證據；如果可以，事後補充就行。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，我可以補充一下。

主席：

是。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

關於剛才我回答勞工短缺的情況，其實在我們施工期間，建造業的勞工情況開始緊張，在項目總經理與工程總監的定期匯報中都有商量解決有關問題。正如我剛才所述，在工人福利方面，即替工人購買特別保險使其在工地上可以受到保障，港鐵公司是行內第一或第二間這樣做的公司。我們已經積極參與紓緩勞工短缺的情況，希望吸引已轉職的工人回流。我們在這方面做了很多工作。

主席：

勞工短缺是你們預期之內或之外？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

我相信，在項目開始施工前，即2009年、2010年，整個社會氣候開始轉變，轉變的情況可能有幾個因素導致。正如我剛才所述，有些工程時間延長，使高峰點重疊的情況比較嚴重……

主席：

因為你們同時開展幾項工程……

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

有些工程是同時開始，有些則開始後時間延長了。

主席：

是。

易志明議員：

主席，剛才我聽見盧先生說，當然，在報告中你們會說需要多少工人，現在欠缺多少工人。但作為管理層有時未必掌握這些數據的真實意義，我們也收很多這樣的報告，假如只說不夠人手，便只是不夠人手而已。問題是你們有否 alert 你們的管理層，指"這個問題嚴重，會影響我們的完工期"。其實我是想追問這個問題，你們是否真的提醒過管理層，你回去查看資料後再提交給我們。

其實田北辰議員一直很關注……

主席：

你們可否查閱資料再提供給我們？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，我們會回去看看情況，然後決定如何回應秘書處。

主席：

謝謝。

易志明議員：

主席，不需要查看全部，只要有任何一張文件提及已提醒過管理層會有影響就行了，有證據而已。

田北辰議員一直關注的問題，黃博士在陳述書31至35段亦有提及，其實你已清楚說明當時因為高爾夫球場的關係，你們不能進入中間部分進行探測，請問後來發現很多大型的孤石、孤石群，是否就在該範圍內？我想確認一下。

主席：

是，黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，當時我沒有直接參與高鐵工程。就高爾夫球場的探測工作，其實我們在某一個時段進入高爾夫球場便盡快完成探測工作，所以在高爾夫球場亦進行了探測工作，但每一個探測孔的位置都有距離，以致最後開挖時發覺有偏差的情況。

易志明議員：

但你之前的文件說，其實孔與孔之間的距離是14點幾米，但現在那塊岩石的位置，我也去看過，範圍很大，如果每個孔的距離真的是14.4米，理論上一定能發現。我看到你在第31段也提及，"尤其是在進駐城市高爾夫球會場地前，只能在場地周邊及練習場的停車場進行勘測"，即是中間一大片範圍你無法探測。當你們進場後，做了多少工作？其實我想問是否就是這個位置，我想再次確認。

主席：

我也想問這問題，易志明議員。黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，14.4米是平均距離，不代表每一個孔都是14.4米。第二，就算是14.4米，在該孔的位置探測出來的資料未必代表周邊範圍的資料，也要等實際開挖情況才可以知道。

易志明議員：

明白、明白，不過我仍然想再追問同樣的問題。現在發現有一大塊花崗岩的位置，是否就是球場中間部分你們事前沒有探測的位置？答"是"或"不是"便可。

主席：

黃博士，是或不是？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

高爾夫球場的涵蓋面很大，其中一部分有石層，資料顯示不同的位置也有。

主席：

高爾夫球場涵蓋了花崗岩的位置？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

是，涵蓋了，很大的。

易志明議員：

OK，是這個位置。主席，我可否繼續問？

主席：

當然。

易志明議員：

我還有兩條問題。根據路政署及政府顧問公司的陳述，他們提及曾不斷向路政署提示工程延誤越來越嚴重。請問你們，尤其是作為較前線的朋友，一直以來，路政署有否就準時完工的可能性向你們提出質疑？

主席：

是，黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，因為當時我並不在工程團隊中，我不清楚他們的會議內容，但我在自己部門的一般通訊了解到，我們的工程團隊與路政署有定期會議，亦有定期討論工程遇到的挑戰及所需的緩解措施，當時我們的工程團隊經分析這些緩解措施後交給工程監控小組批核……

主席：

你所說的緩解措施，其實是否就是其他人所說的追回進度措施？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

是，就是追回進度措施。

主席：

OK。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

這個追回進度措施，監控小組中有政府代表一起決定推行緩解措施，而緩解措施的工程亦成為某一個合約工程的一部分，我們與路政署及工程團隊一直監察整個工程的進度。

主席：

是。

易志明議員：

主席，我聽到黃博士所講，這只是一個過程。

主席：

是。

易志明議員：

我的問題是，當路政署收到顧問公司告知其工程一直持續延誤，情況越來越嚴重，有否曾經質疑過港鐵公司"究竟能否如期完成？"我只想問這麼簡單的問題。

主席：

黃博士，請簡潔回答。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

是，主席。每項工程的挑戰最需要的是解決問題的方案，一直以來，我們的工程團隊都會去解決問題，以及遇到的挑戰，盡量去追回時間，希望能夠達到完成工程的目的。

主席：

是。

易志明議員：

主席，最後一條問題。第89段你quote了一些之前的報告，"港鐵公司高級管理層於2014年4月知悉高鐵項目的延誤"，這予人的感覺是，在2014年4月之前港鐵公司高層並不知情。你是否同意這是事實？為何我如此問呢？因為剛才我問你的問題是，政府路政署的顧問不斷提醒其情況越來越惡化，我問署方有否質疑過你們，你並沒有正式回答我的問題。我視你為知情，如果你知情，我不明白為何管理層不知情，其實這等同剛才主席所問的最後一個問題。

主席：

黃博士，為何高層管理層不知道？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，其實獨立董事委員會的報告中曾提及，他們確認港鐵公司匯報項目的進度及預算過程中已具備透明度及準確，當然，他們承認匯報機制有進步的空間。

主席：

即是有"甩漏"。

易志明議員：

主席，我可否理解為也有些少責任？

主席：

應該是這樣。

易志明議員：

多謝主席。

主席：

下一位是毛孟靜議員。

Hon Claudia MO:

謝謝主席。I have a very quick question for Mr LOMAS.

Could you confirm what you said just now that you had no direct reporting line or communication line to Mr CHEW Tai-chong? But then, as far as you know, the fact is that reports on works delays have been duly handed over to the board on a monthly basis. Is that what, exactly, you said?

Chairman:

Mr LOMAS.

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

If I might clarify, I did not actually mention any reporting to the board because that was not a part of my role. What I said was that, as part of my role looking after some of the contract reporting on the XRL project, mainly at WKT, I would contribute to the progress reporting in which we would report the progress, the delays, the challenges and the delay recovery measures that were in place. The reporting that I was involved in would get collated as part of the formal ...

Hon Claudia MO:

"Collated".

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

... monthly XRL progress reports at which that would be discussed and those reports were then reported onwards. But, as I say, I did not have a direct reporting line there.

毛孟靜議員：

OK. Yes, OK.

接着我要問黃先生。首先，我很想跟進港鐵公司經常提及的勞工嚴重短缺問題。很多人以為所說的純粹是地盤工人，但事實上，你們說的是專業技術人員及熟練勞工，包括機電專才等等。在此方面，你自己也說，香港市場勞工供應非常短缺，又說預期問題會進一步延續，會更惡劣，這些挑戰仍有待克服。但勞工問題並非一朝一夕，過去10年，甚至20年，直至現在，大家都知道並看到，香港勞工市場的供應量，由始至終，現在才說勞工嚴重短缺等等的問題。從專業上，你覺得你在這方面的判斷，當初的懷疑態度是否不足夠？對公帑的使用或工程進度，這是否公道呢？

主席：

黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，多謝委員的提問。關於勞工市場，我們於制訂項目時，工程團隊已基於當時勞工市場的環境因素作相當的評估，但施工以後，勞工市場及整體外在的客觀環境改變得很快，使勞工短缺的情況持續。當然，我們做項目管理，遇到困難時一定要想辦法解決，譬如過往我們已因應情況舉行數次招聘會，希望吸引已轉職的工人重新入行；另外增加勞工福利，包括保險等。再者，我們於某些新合約中要求承建商培訓新人入行。希望這些措施可以陸續緩解現時勞工供應緊張的情況。

毛孟靜議員：

最重要是，港鐵公司一直予人的印象，就是認為工程滯後是常態，當然會有不可預見的情況使工程滯後，但不等如項目會延誤。最終，現在我們要召開此類會議，就是因為工程延誤得非常"離譜"。港鐵公司的整個管理層是否有問題？去年夏天，港鐵公司本身的獨立董事委員會調查報告亦提及，譬如周大滄先生當時涉嫌或好像是並未如實通報延誤情況。不過，現在周先生已離開港鐵公司。你們給香港人的印象是，當時你們是自己人查自己人，是有人隱瞞的。

黃先生你堅決表示，沒有人在任何情況下有隱瞞。但自從該調查報告公布之後，你亦看到社會上有很多評論，有說將韋達誠先生、周大滄先生用以"祭旗"。亦有英文評論提出類似中文所形容的"棄車保帥"等等。對於這類指控，不是指控，對於這些批評，黃先生，你作為現任工程總監，如何回應？

主席：

黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

多謝主席。正如我剛才所匯報，獨立董事委員會報告及獨立專家小組報告都不認為工程團隊、港鐵公司或政府有作出任何形式的隱瞞。我們推展每一項工程都一樣，我們遇到挑戰，而這些挑戰也十分困難，我們要解決這些挑戰。一直以來，我們相應推行了很多追回施工進度等措施，也很努力去辦，希望追回滯後的時間。當然，到2014年我們發覺追回進度的措施未能達到目的，我們已即時向公眾匯報工程進度的最新修訂時間。

主席：

毛孟靜議員。

毛孟靜議員：

主席，我並不是問他的團隊有多合作，或有多努力。我是指坊間，尤其是新聞界的評論，這些是很嚴重的評論，指港鐵公司"棄車保帥"，指名道姓，這不是我個人所述。這些評論指

韋達誠先生、周大滄先生等被迫離開，為的是要保存現在這個團隊。你們實實在在未有如實報告延誤，這與有否隱瞞比較，兩者的界線是可以慢慢討論的。你對這些說法有何回應？現在被點出名字，是否真的有"棄車保帥"的情況出現？

主席：

毛孟靜議員，暫時我看不到這與我們的調查工作的relevance。我們現在是調查延誤的原委，以及政府和港鐵公司有否隱瞞。

毛孟靜議員：

那就是嘛。

主席：

但"棄車保帥"是否relevant？暫時我看不到。

毛孟靜議員：

那麼，港鐵公司自己的調查報告也說，周大滄先生未有如實報告延誤的情況。這是很重要的.....

主席：

你有何回應？

毛孟靜議員：

現在周大滄先生離開了，使人引申認為是"棄車保帥"。我看不到為何這是irrelevant。

主席：

調查報告說周大滄先生有所隱瞞。毛孟靜議員，你說的是哪一份調查報告？

毛孟靜議員：

應該是去年夏天7月的時候，是港鐵公司獨立董事委員會的報告，應該是馬時亨先生，現在候任主席所作的調查。

主席：

你對該報告內的指控有何回應？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，我不能評論委員提出有某些文章或其他人的意見，但……

主席：

這不是其他人的意見，是你們公司獨立董事委員會的報告，黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

但據我了解，就剛才所說的"棄車保帥"的字眼，我只能說，前任工程總監周大滄先生是因為私人理由提早退休。

主席：

毛孟靜議員，我猜他不會回答你的問題。有沒有其他問題？

毛孟靜議員：

只剩很少時間，不要緊，下一輪吧。

主席：

好，田北辰議員。Sorry，不好意思，鄧家彪議員。先請鄧家彪議員。

鄧家彪議員：

多謝主席。因為今天有很多會議，我要走來走去，所以沒聽到剛才各委員的提問，不知會否重複。如果有所重複，請指正，好嗎？否則會浪費時間。

我想簡單提問，這是實際負責工程的團隊。請問兩位，尤其是Philco，港鐵公司作為高鐵香港段的項目管理人，經過撰寫如此多份報告，如此多事件後，你們也看到前任人員的得失。

你們認為港鐵公司作為高鐵香港段的項目管理人，有何地方可以做得更好？以及你們自己覺得過去有甚麼做得不好？可否先說一說？

主席：

黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，多謝委員的提問。港鐵公司如我之前所匯報，不論項目是港鐵公司自己的項目或是政府委任港鐵公司做工程管理的項目，都是根據港鐵公司行之有效的相同制度及程序，做工程監察及管理的工作。在整個監察管理的過程中，我們都使用項目綜合管理系統做管理工作，令項目能夠達到完工的目標。當然，獨立董事委員會的報告提出了可以改進的地方，第一是匯報機制，指我們可以加強。第二，報告認為可以成立工程委員會，直接向董事會報告，定期召開會議，與我們商討每個項目的進度或其他發生的事情；如有需要，亦會向工程團隊直接提出任何所需的方案，去改善或追回進度。這些都是獨立董事委員會所提出、我們已跟進的事項。

鄧家彪議員：

你覺得過去有甚麼做得不好呢？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

大家看到其實工程團隊一直都很努力，高鐵項目亦是一個異常複雜的項目，因為西九龍總站是一個地下車站，所需的挖掘工程及其他不可預見的，譬如阻礙物等等，增加了工程的困難，加上建造業的外在因素……

主席：

黃博士，請你直接回答。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

可以。

主席：

我不想打斷你，黃博士，請你直接回應，有沒有你認為做得不夠好，或者不好的地方？可否說出來？如果沒有就說沒有。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

我覺得我們的工程團隊已盡最大的努力去克服這些挑戰，主席。

鄧家彪議員：

聽不到你說你覺得港鐵公司過去的表现有甚麼不好。

我想問一個具體的例子。大家都非常關注究竟2013年、2014年期間匯報進度的情況。明明政府想公布，你們卻不讓其公布，當時你們的理由是"我們要維持2015年的完工目標，是很重要的，所以我們不可以於2013年11月公布會延遲，因為方便我們向承建商施壓"。這是你們的基本判斷。請問你作為現任負責人，亦是一個資深的工程專家，這種處理方法是對還是不對？

主席：

是，黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，委員，或者容許我以個人在業界的經驗來說說。其實每個項目在挑戰及困難方面都有其獨特性。我們工程團隊中每位工程師，包括工程總監或者管理層人員，均要面對這些問題及必須解決問題。在研究解決方案時，其實每個人可能都有不同的想法，最重要是配合當時實際環境的需要，如何解決問題。若是工程遇到挑戰延期，便要追回進度。當時的決定是專業上的決定，不能說是對或錯，即使第三者於事後回看，也不能充分了解當時的情況。據我所知，工程團隊已於當時盡了最大的努力，盡量挽回當時滯後的時間，有很多措施可證明追回了很多不同方面的進度。

鄧家彪議員：

黃博士，即是說，從專業角度，假設時間回到兩年前，你們仍會作出這個選擇，就是在2013年年底時仍然請求政府暫不公布真實進度，以向承建商施壓？如果當時你是工程總監，你也會這樣做？因為這是專業基礎的判斷。

主席：

黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，我不能夠在此問題上發表我自己個人的意見，但我可以有一個看法，就是當時工程團隊所做的措施，可能其他人看來是覺得他們過分自信或過分樂觀，但所謂的自信或樂觀並不是引致項目延誤的原因，只是可能影響我們當時匯報的時間。

主席：

OK，鄧家彪議員。

鄧家彪議員：

我真的想理解，究竟你們如何處理與政府及承建商的關係，一切基於因為你們.....我所聽到的是，你們想趕上工程，所以暫時不想披露。是否一直以來的互動都是如此？因為只要你們不披露最重要的事情，就能掌握節奏、釋放不同的壓力，無論是給承建商，甚至是政府、公眾的壓力。你們的做事風格是否一向如此？是否也是專業的基礎？

主席：

黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，據我了解，當時我們的工程團隊及承建商都很努力，盡量依照原本的完工日期去執行所有的方案或施工，以達到目標。

鄧家彪議員：

總之事後回看，你們都覺得，藉暫不公布以向承建商施壓的決定並不是錯的？是否這樣，該決定不是錯的？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，我不能就委員的說法給予意見。

鄧家彪議員：

明白，不是個人對錯的問題，而是專業判斷的問題，即醫生開錯藥，可能是基於斷錯症，但其實很難說他斷錯症，可能只是看不出更深入的問題。你歸咎於專業問題或者專業判斷，而不是誠信問題？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，我只可以重複，我們的工程團隊向來都很努力，盡量將工程項目盡早完成，以達到項目的進度目標。

主席：

我想沒有人質疑團隊的努力，但鄧家彪議員想問的是，你意思是否說這是專業問題，不是誠信問題？對嗎？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，我不明白專業問題與委員所說的有何相關？

主席：

我不想替你解釋，或許你解釋給他聽。

鄧家彪議員：

因為如果是誠信問題，就是企業管治，尤其是主要負責人如何看待一些公共原則，開誠布公。如果是專業問題，我們就要考慮，工程界處理重大基建項目時，是否在向外發布，專業行為或專業文化等方面出現問題。我即時的回應是有分別的，但當然，無論你現在不回答或者不能給予意見，我們都會記錄在案，我們會有我們的看法。

我想問一句，你的陳述書第28段說"自工程展開以來，西九龍總站的建造工程一直面對着嚴峻的挑戰及延誤"。但其實在過去，即2010年1月至2013年6月期間的7份半年度報告中，對於西九龍總站所面對的挑戰及延誤隻字不提，而你自己的陳述書回顧過去，卻指出一直都面對嚴峻的挑戰。究竟"一直"是否指其實"一直都滯後"呢？還是之前你們因為關心隧道打通的問題，把西九龍總站先擱在一旁，過分自信、樂觀地認為總會搞定。我想弄清楚這一點，因為我們剛剛到過西九龍總站視察，很有感覺，所以想弄清楚。

主席：

是，黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

其實在項目中，不論是隧道或總站，處理的方法都一樣。如果我們遇到不同的挑戰，對施工不利而不可預見的因素，我們的處理方法都一樣，便是與承建商一起專注解決進度的問題。

主席：

下一位是田北辰議員。

田北辰議員：

主席，這裏有兩份圖，是否可以影印給我們的同事？另外也請港鐵公司在席的各方亦看看這兩份圖，好嗎？可否先不要計時，主席？先派發好圖片。

主席：

好，田北辰議員。

田北辰議員：

主席，我認為你要作裁決，是否待我開始說話才計時？我現在只是派發文件。好嗎？

主席：

好，現在開始計時。

田北辰議員：

主席，這裏有兩份圖，有港鐵公司的圖章，即是港鐵公司提供的。一份的日期是2013年11月，另一份是2014年5月。在2013年11月前來立法會，當時就是這份圖²，文件是這樣載述：“而北面車站部分已挖掘至車站最低層即地下B4層，並正向上建造主體結構部分”。即這是由下而上的，予人的印象是，在2013年11月整個北面地盤都是由下而上，並且已經挖掘至B4層了。直覺上，既然是由下而上，又已經挖掘至B4層，應該已經克服所有挖掘的問題，剩下的只是在上面建築而已，而在上面建築的時間，應該很容易預計的，是嗎？如果你還沒挖掘，這才是估計不到的，因不知道還有多少東西要挖掘。這就是當時呈上來的資料。

Just want to say hi, Mr LOMAS. We met, I think, last year, 28 April. You were the one who received us on-site, right? So, for the remainder of this session, I have to speak in Chinese. You have to rely on translation. I hope you will understand.

當日我們在2014年4月28日到達的時候，盧先生接待我們，一進去便發現“嚇死人”，因為原來B4層仍在挖掘中。我們看完之後，其後有另一份文件³，在2014年5月提交的文件就是另外這份圖，當中表示，原來北面還有一部分是由上而下，當時的說法就是，北面地盤要由上而下建造甚麼、甚麼、甚麼，需要移除10萬立方米的岩石，諸如此類。

我想先問黃博士，2013年11月這份圖是你們提供的，當時政府也可能只得這些資料，拿着就這麼多的資料，又憑着你們所說的，表示當時正向上挖掘至B4層，即由下而上，那麼應該很容易吧，政府也會覺得你們能追回進度。可能韋達誠先生也是拿着這些資料去游說張炳良教授，而張炳良教授聽了也覺得

² 秘書處會後補註：出自香港鐵路有限公司向立法會鐵路事宜小組委員會提交的文件[立法會CB(1)392/13-14(02)號文件第12頁]

³ 秘書處會後補註：出自香港鐵路有限公司向立法會鐵路事宜小組委員會提交的文件[立法會CB(1)1379/13-14(01)號文件第3頁]

有可能，因為這份圖是如此說，整個北面地盤都是由下而上挖掘至B4層，所以便相信你們能追回進度，應該沒有甚麼問題。

請問黃博士，當時港鐵公司提交文件，不論是提交予立法會也好，或提交予政府也好，為何不提交2014年5月的那份圖，解釋清楚，其實2013年11月在北面其中由上而下的一段，根本只挖掘至B2，而下面還有10萬立方米的東西未解決。

如以當時的去石率計，絕對無可能在2015年可以通車。請問為何當時你不遞交那份文件，解釋清楚北面原來有兩段呢？而真正的挑戰是由上而下，下面有10萬立方米的花崗岩。可否解釋一下？

主席：

黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，多謝委員的提問。據我了解，其實所有工程進度的報告都有定期提交予政府路政署，而且政府路政署亦與我們做地盤的.....

田北辰議員：

黃博士，可否直接回應我的問題？2013年11月港鐵公司應該知道，北面地盤並非如你們呈交的那份圖那般簡單，並不是全部都是由下而上挖掘至第4層，有一段是由上而下，根本還未到第4層。為何當時你們不提交那份圖給我們？

主席：

黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，因為當時我不在該工程團隊，所以.....

田北辰議員：

是否有事情要隱瞞，不想讓上級知道？

主席：

田北辰議員，請先讓他回答。

田北辰議員：

讓我先問完我的問題。

主席：

你未問完嗎？

田北辰議員：

我未。

主席：

OK。

田北辰議員：

我的問題是，為何當時不呈交給我們？原因其實是中層已交給上層，不過周大滄先生隱瞞了，不再上報，是嗎？稍後我也會問Mr LOMAS，不過我先問你。

主席：

黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，我已說過，當時我不在工程團隊中，但據我了解，所有的報告我們都有定期交給政府路政署，政府路政署亦有交給其監核顧問。

田北辰議員：

當時有沒有這份文件？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，當時我不在……

田北辰議員：

事後你翻查，當時有沒有……

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

當時我不在工程團隊中。

田北辰議員：

今天你翻查，當時有沒有這份文件？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，當時我不在工程團隊中，所以我不能夠回答委員的問題。

我們絕對沒有隱瞞關於進度情況的任何資料。

田北辰議員：

黃博士，這就奇怪了。你回答不了當時有否提交這份文件，因為你不在場。但你又說你們絕對沒有隱瞞，這是不可能的。我相信整個港鐵公司肯定不會上上下下全部隱瞞，但如果你說港鐵公司沒有任何一個人刻意隱瞞的話，你便應該能告訴我，當時有否遞交這份文件？如果沒有遞交，為何沒有？其實很簡單，當時若遞交這份文件的話，立法會不會相信你們，政府也不會相信你們，因為還有一段是由上而下，根本還未挖掘至B4層，其中有10萬立方米的岩石，對嗎？

主席：

黃博士，如果當時你並沒有參與，我相信你不應該如此武斷說有否隱瞞。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，我想補充，因為在我今天所有的報告中，我了解到我們的工程團隊知道有這些挑戰，當時，即2013年……

主席：

但當時你並不是工程團隊的一份子，黃博士，是嗎？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

我不是。

主席：

就是嘛。

田北辰議員：

你怎麼可以如此武斷說，港鐵公司上上下下沒有一個人刻意隱瞞呢？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，剛才我說過，我每個星期與工程總監及其他項目總經理……

主席：

但在這樣的會議裏，你不可能知道全部的，黃博士，是嗎？

田北辰議員：

不如這樣，主席。

主席：

不如這樣，我還是讓……

田北辰議員：

我們不要讓黃博士難堪。

主席：

不要緊。

(會後補註：在研訊後，立法會秘書處於2016年1月6日收到香港鐵路有限公司的函件，表示希望就田北辰議員的提問，作以下的澄清——

"就田北辰議員對港鐵公司於2013年11月22日向鐵路事宜小組委員會提交之文件(CB(1)392/13-14(02))第12頁顯示的工地狀況圖片所作出的評論(逐字記錄擬稿第68至69頁)，我們希望在此向專責委員會各委員澄清：除該圖片外，我們於同一份文件第11頁表示了'*Construction (bottom-up) [our emphasis] of B4, B3 and B2 main structure at the northern part is in progress*'('北面車站部分正向上[特此強調]進行B4，B3及B2層的主體結構工程')。我們亦已於2014年4月28日的工地參觀後馬上就細節作出澄清。雖然有部分議員可能認為顯示當時工地狀況的該圖片未能全面表達西九龍總站建造工程所有層面的細節，但我們絕無意圖誤導鐵路事宜小組委員會各委員或公眾。")

田北辰議員：

因為公眾心中有數，我覺得黃博士比較武斷。

我想問Mr LOMAS。同樣的問題，當天我們前來的時候，我馬上跟你說："為何還有一大段未挖掘至B4層？"因為2013年11月，你們說很大部分已挖掘至B4層了。翌年5月來見你，應該是4月28日，我們大家都嚇了一跳，因為有一段完全沒有動工，即北面那段。你是否記得，當時你跟我說："是的，其實下面有很多岩石不能預測得到，當年完全沒有機會勘探"。你也跟我說："在2010年才收回高爾夫球場，在此之前，北面沿佐敦道那一段是完全沒有勘探的，所以根本不知道有這麼多岩石"。你記得這段說話嗎？

Chairman:

Mr LOMAS.

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

Thank you for that question. I cannot remember verbatim what I said. I do certainly remember a site visit and I was one of the team involved in the site visit. And I remember, particularly, I stood while looking and having a discussion about the remaining rock excavation at B4.

As regards the two diagrams the Honourable Member has just tabled, I suspect that they are part of the papers presented to the Subcommittee on Matters Relating to Railways. I was not personally involved in the production of those Subcommittee reports and I was not invited to the meetings.

田北辰議員：

你當時有跟我說，至今工程進度如此緩慢，就是由於當初勘探不足，因為在2010年收回高爾夫球場之前，由上而下的那段根本沒有進行足夠的勘探。你忘記了你曾經這樣對我說？

Chairman:

Mr LOMAS.

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

I do not recall verbatim what we discussed at that time. As we have said earlier, we did site investigation in 2008 ...

田北辰議員：

OK，我可以告知主席，Mr LOMAS當時的確向我"呻"，說他們很遲才知道，後來才知道根本還沒挖掘至那個程度。當然，在2013年11月提交立法會的那份文件並不是由他負責。

我再請問Mr LOMAS，既然你忘記有否跟我說這些事情，那麼你何時知道由上而下這個工程遇到10萬立方米的岩石，會令2015年多數不能通車？

Chairman:

Mr LOMAS.

田北辰議員：

你何時知道？

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

Sorry, forgive me. I am waiting for the end of the translation there. When did we know about the rock in the north top-down area? As stated, we did some site investigation during the 1st Entrustment Agreement and we did further site investigation once we gained access to the golf club area, as you mentioned. What we were also able to do once the foundation contractors came on board, was to use the information that they were getting from the pre-drilling of their foundation locations to make a more accurate prediction of the rock under that north top-down ...

田北辰議員：

當時你也是這樣跟我說。即大部分的 accurate assessment of the rock condition是在2010年之後進行的，對嗎？

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

We did an assessment. We did an interpretation based on the information we had at the time. And then, when we got more information from the further site investigation and from the ...

田北辰議員：

我問的是，是否大部分都在2010年之後進行？還是之前？這個很關鍵。

Chairman:

Could you answer the question, please, Mr LOMAS?

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

I do not have those figures with me but they are ...

田北辰議員：

你個人何時知道有10萬立方米的岩石？你個人何時知道？

Chairman:

Mr LOMAS.

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

Certainly, when I started on the project, in ...

田北辰議員 :

何年何月？

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

... July 2011, there was always a body of rock to be excavated under the north top-down area.

田北辰議員 :

OK，即是2011年你已經知道下面有10萬立方米的岩石，是嗎？那就奇怪了，2011年你已經知道，你有否向周大滄先生匯報？

Chairman:

Mr LOMAS.

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

Not directly, as I said to ...

田北辰議員 :

那麼你向誰匯報了？

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

It was generally known within the project, within the project team. It was reported ...

田北辰議員：

整個 project team 在 2011 年已經知道有 10 萬立方米的岩石，2010 年政府前來立法會申請撥款時並不知道，對嗎？因為你們事後才發覺。你們在 2010 年收回高爾夫球場，才為這地段進行勘探，所以事後才知道，對嗎？

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

I could not comment on what that the Government did or did not know when ...

田北辰議員：

不是 Government，no, no, no, no, no。

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

Sorry, that would be ...

田北辰議員：

現在我問的是 project team。Project team 是在 2011 年之後才沿佐敦道進行了很多深入的勘探，那時才知道有如此多岩石，即之前並不知道。我的問題是，你有否向上司匯報？還是你們只是自己知道便算了？

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

The amount of rock that exists within that north top-down area, the interpretation of the rockhead profile was increased, was made better, shall we say, when we had more information and when we were able to get into the site. Certainly, it was known about when I came onto the project in 2011 and it was known that ...

田北辰議員：

這點你已經解釋過。真真正正的岩石情況，是在 2011 年你們進行深入勘探後才知道。我的問題是，當時你有否向上匯報？如果有，我便感到奇怪，為何黃博士在 2013 年 11 月前來

立法會時對此事隻字不提？直至我們到現場揭發這件事情，才於翌年發出這份新的圖。這是最關鍵的問題，關鍵在於港鐵公司上上下下，Mr LOMAS與團隊，其實都知道很難做，有很多挑戰，但是否把此事反映至某一階層時就被截住，沒有再向上匯報？

就這事情，黃博士回答不了，因為他說當時沒有 involve。

請問 Mr LOMAS，你有向上司提及地質問題複雜了很多，是嗎？

Chairman:

Mr LOMAS, did you report to your superior?

Mr Mark LOMAS, Project Manager — Technical Support, MTR Corporation Limited:

Forgive me. I am waiting for the translation to come through. The amount of rock was well-known throughout the project team. It formed part of the tender documents for the 810A tender which was issued in 2011 and it was widely known. It was not a ...

田北辰議員：

OK，明白，收到。剛才你說得很清楚，the amount of rock，複雜性，各方面的事情，是在2011年才 widely known among project group的。OK，謝謝。

主席，很簡單，即是說，他們2010年前來立法會申請撥款時說做了很多事情，又符合甚麼國際標準，但現在聽 Mr LOMAS 所說，大部分問題都是 project team 在2011年取回 site possession 才發覺的。

主席：

是。

田北辰議員：

港鐵公司竟然在之前，我記得梁總裁也曾說過，勘探絕對沒有不足。

主席：

OK，明白。

田北辰議員：

我覺得這是一個很大的問題。

主席：

好，多謝。

田北辰議員：

我今天只不過是引證project team真真正正知道此事情……

主席：

是在2011年。

田北辰議員：

時間上有很大的誤差。

主席：

是，多謝你的comment。

第一輪沒有委員要問了嗎？副主席，第二輪，3分鐘。

謝偉銓議員：

多謝主席，很快的，關於剛才勘探的問題。黃博士經常說勘探工作完全按照政府的要求去做，我想問一下，如果港鐵公司覺得按照指引做並不足夠時，會否有責任多做一點？這是第一個問題，很簡單，會否而已。另外關於獨立專家小組報告，似乎黃博士未必認同他們指出港鐵公司欠缺綜合工程總綱計劃，除此以外，就獨立專家小組報告而言，不知道黃博士還有何不認同的地方？謝謝主席。

主席：

是，黃博士。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，我再重複勘探的問題。就該工程而言，勘探工作主要是事前明白地質的情況。我已說過，每一個勘探孔只代表該位置。西九龍總站佔地11公頃，我們的勘探孔的分布平均距離是14.4米。

主席：

當時是不包括高爾夫球場。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

當時是，但後來進駐後，我們繼續做勘探工作。

主席：

是。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

總數有600個孔。

謝偉銓議員：

主席，剛才他說只是根據政府指引，符合政府的要求。我想問其實他們有否多做一些？除政府的要求外，有否多做一些？有沒有，其實答"有"或"沒有"便可。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

其實勘探孔的距離比政府所要求的更近。

謝偉銓議員：

即是有自己多做一些，是嗎？是否這樣？另外，第二個問題是獨立專家小組報告，是否還有黃博士不認同的地方？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

除了大家對於綜合工程總綱計劃的看法不同外，其實獨立專家小組報告與我們獨立董事會的報告有部分內容相若。

謝偉銓議員：

你不認同的只是那一點，其他你都認同，是嗎？

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

其他報告與.....

謝偉銓議員：

你是否認同？如果你不認同，希望你現在提出。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

我們認同他們所敘述的事實。

主席：

好，多謝黃博士。Sorry。

毛孟靜議員：

主席，可否很快地問第二輪？

主席：

很快？可以。

毛孟靜議員：

很快、很快。有關工程方面事前不可預知的情況，正如西九龍總站花崗岩的地質問題，以及沙中線項目想也想不到會發現古蹟的問題。就此類不可預見的情況，我一直很想知道，港鐵公司的黃先生請回答，你會否認為這方面是政府的責任？因為前期是政府說這個項目 doable，現在可以上馬，你們便開始施工。現在變成這樣，你會否認為政府的責任更大？

主席：

黃先生，你是否認為這方面政府的責任更大？

毛孟靜議員：

政府未弄清楚就對港鐵公司說"去做吧，是可行的"。

香港鐵路有限公司工程總監黃唯銘博士：

主席，其實港鐵公司與政府在此項目的目標是一致的，便是希望可以按時間表及造價去完成。

主席：

好，多謝黃先生及……

Hon Claudia MO:

OK. I won't keep you.

主席：

……Mr LOMAS出席今天我們的研訊，希望將來不需要再請兩位回來，但如有需要，我們都會這樣做。非常多謝兩位的出席，謝謝。

各位委員，內部會議。

(研訊於下午12時34分結束)