

香港特別行政區立法會

調查廣深港高速鐵路 香港段建造工程延誤的 背景及原委 專責委員會取證紀錄

2016年7月

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報告書以印文本發表。公開研訊的取證紀錄為報告一部分，該部分的原語逐字紀錄本只載於立法會網站(網址：www.legco.gov.hk)。

公開研訊的取證紀錄

目錄

研訊	研訊日期	證人姓名
1	2015年3月24日	路政署署長 劉家強先生
2	2015年4月21日	路政署署長 劉家強先生
3	2015年4月28日	運輸及房屋局副局長 邱誠武先生
4	2015年5月26日	運輸及房屋局常任秘書長(運輸) 黎以德先生
5	2015年6月2日	前路政署署長 韋志成先生
6	2015年7月15日	香港鐵路有限公司 行政總裁 梁國權先生
7	2015年10月20日	路政署鐵路拓展處處長 陳志恩先生 路政署鐵路拓展處副處長2 譚漢財先生
8	2015年11月3日	香港鐵路有限公司 行政總裁 梁國權先生

研訊	研訊日期	證人姓名
9	2015年11月10日	嘉科工程顧問有限公司 項目總監 Mr Anthony J W KING 嘉科工程顧問有限公司 項目經理 吳兆祺先生
10	2015年12月15日	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
11	2015年12月21日	運輸及房屋局局長 張炳良教授

註： 上述職銜為各證人在出席專責委員會研訊時所擔任的職位。

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

第一次研訊的逐字紀錄本

日期： 2015年3月24日(星期二)

時間： 上午8時45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

胡志偉議員, MH

范國威議員

陳恒鑾議員, JP

鄧家彪議員, JP

盧偉國議員, BBS, MH, JP

缺席委員

莫乃光議員, JP

證人

公開研訊

路政署署長

劉家強先生, JP

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 First Hearing
held on Tuesday, 24 March 2015, at 8:45 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

Hon WU Chi-wai, MH

Hon Gary FAN Kwok-wai

Hon CHAN Han-pan, JP

Hon TANG Ka-piu, JP

Ir Dr Hon LO Wai-kwok, BBS, MH, JP

Member absent

Hon Charles Peter MOK, JP

Witness

Public hearing

Mr Peter LAU Ka-keung, JP
Director of Highways

主席：

我宣布會議開始。請劉家強先生及其陪同人員進入會議室。

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"的第一次公開研訊。

今天向專責委員會作證的證人是路政署署長劉家強先生。劉先生，歡迎。

專責委員會已經同意劉先生的要求，可以有陪同人士出席研訊。劉先生的陪同人士為：路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生；路政署鐵路拓展處副處長(2)譚漢財先生；及發展局法律諮詢部(工務)高級政府律師連國強先生，歡迎。

我想大家留意和注意的是，上述所有陪同劉先生出席的人士均不可向專責委員會發言。

胡志偉議員及莫乃光議員在2014年6月25日立法會會議上聯署提交呈請書，而立法會根據《議事規則》第20(6)條將呈請書交付專責委員會處理，本專責委員會因而成立。專責委員會的職權範圍是反映呈請書的要旨，調查政府及香港鐵路有限公司於2014年4月宣布的廣深港高速鐵路香港段建造工程延誤一事的背景、原委，以及相關事宜，包括政府及該公司在該項工程延誤上的表現及責任和有否蓄意隱瞞該工程延誤；以及就政府日後可以如何改善對新鐵路項目建造工程的監管，以及如何加強該公司在推展鐵路項目方面的管治及相關事宜作出建議。

本專責委員會沒有獲得立法會授權行使《立法會(權力及特權)條例》(第382章)第9(1)條的權力，因此證人不受到第382章賦予證人的特權所保障。

本席亦想提醒證人，在訊問過程中，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。

專責委員會本身已制訂《工作方式及程序》。我請大家留意以下幾點。第一，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，我亦想藉此機會提醒旁聽今天研訊的公眾人士及傳媒，在研訊過程以外的場合披露研訊中提供的證供，將不受第382章所保護。因此，如有需要的話，各位人士和傳媒朋友應該就他們的法律責任徵詢法律意見。

在稍後的過程，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，以及把該陳述書和文件納入為專責委員會的證據。專責委員會已經同意，為方便公眾跟隨研訊的進行，當證人確立了他提交的書面陳述書和文件作為他的證供之後，我們會將該份文件公開給公眾及傳媒。此外，專責委員會已決定，所有經專責委員會同意可公開的文件及證人的書面陳述書，將會上載至立法會網頁，供公眾查閱。

在開始研訊之前，我想提出一點，專責委員會原定於今年2月26日舉行第一次研訊。但是，政府當局未有在研訊前按專責委員會所要求的時限向其提供相關資料，結果當天的研訊需要改期至今天。

我現在宣布研訊開始。

劉先生，你曾於2015年2月18日向專責委員會秘書提供一份證人陳述書，即專責委員會文件第W1(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供？

路政署署長劉家強先生：

主席，是，確定。

主席：

為了方便列席的公眾人士及專責委員會的程序，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任何即時補充？

路政署署長劉家強先生：

主席，是，我有補充。

主席：

是。

路政署署長劉家強先生：

主席，多謝您給我機會在今天這個研訊作補充發言。廣深港高速鐵路香港段(或簡稱"高鐵")是香港一項重要的基建項目。對於高鐵的延誤，我知道公眾及立法會議員都非常關注。我與路政署同事會盡力配合專責委員會的調查工作。我相信各位議員清楚了解高鐵項目的背景，所以我不會詳細解說。不過，我想先用少許時間指出對調查有密切關係的兩點。

第一點，高鐵是根據服務經營權模式，委託港鐵公司進行設計及建造，這是第一次以服務經營權及委託建造模式推展的鐵路項目。為了這個第一次，政府在未進行委託前，已認真地考慮適當的安排。在2008年初，路政署委聘了勞氏顧問進行了研究，其中一個研究的主題是，假若政府以服務經營權模式委託港鐵公司推展高鐵項目，應該採用甚麼項目管理機制。最終的委託協議，大體上是根據勞氏的建議編寫。

第二點，路政署現行監察高鐵工程的機制，是按勞氏建議的核實監督者模式制訂，簡單來說，港鐵公司(或簡稱"港鐵")負責委聘顧問和承建商設計及建造工程，並且監督有關的設計和建造，而路政署的責任是核實港鐵這個監督者是按着項目管理機制及按委託協議的責任推展工程。

接着下來，我會說明我在這事件上的一些分析。

第一，是有關進度滯後及工程延誤方面。從推展一般工程的角度看，工序出現滯後是非常普遍的，因為有一些工序會受到不可控制或不可預計的因素影響，例如天氣或其他的地質情況，而出現滯後。如果無法追回出現的滯後，項目完工期就會出現延誤。港鐵委聘的專家有提出相同的論點，據專家對外國59項大型鐵路項目的研究，平均有七成項目會出現延誤，延誤的幅度平均為43%。路政署在2014年4月，經局長指示，進行了一項獨立的檢討／審視。報告中已列明，觀察到的、引起進度滯後的事項，主要的原因是遇到不理想或不可預測的地質情況。觀察到的事項和問題，大致上是照合港鐵獨立董事委員會

第二份報告臚列的十大重要原因。我注意到，政府獨立專家小組在報告內指出了一些體系上的問題，當中包括港鐵內部工程管理機制缺乏健全性。我們會根據第二份委託協議的條款，研究這些體系上的問題有否直接或間接造成高鐵工程出現延誤，並且採取恰當的跟進工作。

第二，是路政署的監察責任。路政署監察高鐵的責任主要有兩個部分：首先是監察和核實港鐵按項目管理機制推行工程。在這方面，路政署實施了多級的機制進行，陳述書裏面已有詳細說明；其次是，當路政署從監察工作當中留意到有進度滯後的情況，要促使港鐵盡最大的努力，研究並推行適合的措施，以追回落後的進度。我在陳述書中已說明，路政署是清楚了解高鐵工程部分工序有滯後的情況，亦有催促港鐵認真地應付。事實上，在港鐵的獨立董事委員會報告及政府獨立專家小組報告內，都沒有質疑港鐵在推動措施，設法追回進度方面的努力。在港鐵宣布高鐵項目延誤之後，我留意到，公眾及立法會對路政署的監察工作有些意見。另外，政府獨立專家小組最近公布的報告中，對路政署的工作亦有一些批評。作為路政署署長，我已經考慮了這些意見和批評，檢討路政署工作的成效。

我的結論，是我們在以下兩方面可以做得更好，有改善的空間。

第一方面，在獨立專家小組報告第4.20段指出，小組找不到證據，顯示路政署在2014年4月進行檢討前，曾經就相關方案、施工計劃及預測等事宜，作過獨立的判斷。在這方面，路政署事實上有採取積極的協調和促進措施，來紓解那些已經或者可能導致滯後的故事。其中一個例子，是與內地各相關的部委聯絡，促使在深圳皇崗那兩部隧道鑽挖機早日到達。根據我們在監察累積滯後的情況時所作的獨立判斷，我們認為，高鐵項目整體完工存在風險。所以，我們便要求了港鐵聯同其內地對口單位提交季度報告。在其他隧道工程，我的同事都有做過類似的分析和判斷，但在西九龍總站工程方面，我們的分析遇到相當大的困難。西九龍總站是一個非常龐大而複雜的建築物，牽涉高技術要求的連續隔牆；車站結構方面，有些部分是採用由上至下建造的方式，其餘的是由下至上；結構建造及連續隔牆的地基及挖掘工序，環環緊扣；結構工程完成之後，緊接的電機工程及路軌工程又可以按需要分段進行，所以做工期預測需

要考慮整體計劃及可行的追回進度措施，包括改動建造方法、調整施工程序、解決工序銜接問題等等。我們留意到，在港鐵2014年5月提交立法會的報告內曾經提到，港鐵在2013年10月要求西九龍總站的承建商研究是否可以修改施工計劃，配合車站在2015年底完成的目標。但是，承建商最終用了大概5個月，到2014年3月才正式回覆建議是不可行的。如果對工程最熟悉的承建商都需要用5個月的時間，路政署獨立地就着完工期作出預測，是會遇到相當的困難。現在回想起整個事件及當時的情況，雖然路政署為西九龍總站做獨立的預測遇到相當大的困難，但可以考慮是否適合要求監核顧問作為一個增加的任務，為西九總站作一個獨立預測，當中要考慮監核顧問有沒有足夠資料，當然亦要考慮，增加的顧問費是否用得其所。無論如何，如果當時是有作出考慮，是否適合要求監核顧問做這個獨立預測，應該是一個更好的做法。

第二方面，在獨立專家小組報告第4.11段提到，2013年7月，監核顧問估計竣工日期可能延遲差不多11個月，但無跡象顯示，路政署曾就這項資料採取行動，要求港鐵公司深入檢討高鐵香港段項目的進度。這11個月的潛在可能延遲，是反映如果港鐵不採取任何措施來追回進度將會發生的情況。事實上，路政署十分清楚當時進度滯後的情況，正如在陳述書第75段表列所述，自從在2013年1月，我們已經要求港鐵提交整體工程計劃，港鐵亦在2013年5月、8月和9月，分別向路政署提交追回進度方案及修改工程計劃的建議。此外，自從在2013年10月，路政署在每一個監委會會議上，都敦促港鐵公司提交修訂的整體工程計劃，以解決進度滯後的問題。不過，我再重新看過，在2013年7月第37次監委會的會議紀錄，這是監核顧問發表以上意見的下一場會議，會議紀錄確實沒有提到路政署有表達過關注及要求港鐵跟進，不過卻記錄了港鐵公司承諾會在2013年8月，即接着來的那個月，就整體工程計劃及西九龍總站的修訂工程計劃作出匯報。可能是因為港鐵在會中的這個承諾，我和我的同事沒有在會上重複我們的關注，引致政府獨立專家小組的誤會。無論如何，我們的跟進和紀錄的工作日後可以做得更加詳細。

剛才提到有空間改善那兩方面，其實都牽涉溝通的考慮。路政署是否可以將高鐵項目所面對的各種困難，以及我們的各種考慮，早一點與公眾分享呢？回想這次高鐵事件，我留意到，

似乎大部分的公眾對高鐵項目的難處都未能有一個清晰的了解，對高鐵工程的滯後及延誤的情況，亦有些不明白的地方，甚至有不少的誤會。我相信，如果路政署在以上的溝通工作做得更加開放和透明，這些問題是可以改善的。為此，我向公眾表示歉意。

主席，我會盡力在研訊中提供所需要的資料。

多謝主席。

主席：

謝謝。

請問劉先生，你剛才讀出的講稿，會成為這個研訊證供的一部分，你是否願意把你剛才所陳述的作為你證供的一部分？

路政署署長劉家強先生：

我願意，主席。

主席：

劉先生，路政署曾向專責委員會秘書提交了兩份文件，即專責委員會文件第G2及G5號。你現在是否正式向專責委員會出示這些文件作為證供？

路政署署長劉家強先生：

主席，是正式提交的。

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，委員只應為確立與此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。每位委員的提問時限，包括證人的回應，是10分鐘。

作為主席，就今日的研訊，我想先問第一條問題。劉先生，根據政府當局為高鐵香港段工程而設立的監察機制，你作為路政署署長，是高鐵項目監管委員會的主席，這點你是確認的。你對上需要向運輸及房屋局局長匯報，內部亦有路政署鐵路拓展處的團隊協助你。鑒於這個高鐵項目的規模，政府亦另聘有一個監察和核證顧問(M&V Consultant)，協助你定期審核受託管理高鐵工程項目的港鐵公司有沒有履行責任，以及向你報告。

請你向專責委員會簡述一下，你在過去5年就高鐵工程擔當的角色，以及按你的經驗，這個監察機制是否已有效地監察整個工程的進度？當中有何不足之處呢？你在履行你的職責時遇到甚麼困難？你可否總體上向這個委員會作出陳述？請你回答這問題。這是for the benefit of整個委員會。

如果有不明白的問題的話，請你提出。

路政署署長劉家強先生：

多謝主席。可否給我少許時間稍為整理資料，然後才回答你的問題？

主席：

好的。

路政署署長劉家強先生：

主席，我在陳述書中也曾經清楚提到整個港鐵監察的機制，而主席其實已作了一個很簡單的總結，就是在這個機制內，路政署是擔當一個"監核監督者"的角色。路政署與我們聘請的監核顧問，主要也是監察港鐵有否按着委託協議列明的責任來做工夫。在這個機制內，我的角色是監委會的主席。在陳述書中也提及，我們有3級的機制來進行監察工作，包括第一層的監委會；第二層的項目監管委員會.....項目.....監委會，以及第三層的合約.....對不起，我需要翻查中文名稱，第三層的合約檢討會議。那麼.....

主席：

Sorry，第二層是甚麼？項目.....

路政署署長劉家強先生：

項目統籌會議。第一層是監委會；第二層是項目統籌會議；第三層是合約檢討會議，有3層的架構來進行監察的機制。路政署署長，我作為路政署署長，是監委會的主席。這個監委會有港鐵的成員到來參加會議，在會議中，港鐵也有交代整個項目的進度、其他的情況，以及遇到的問題。

第二層的會議是由路政署一名助理署長擔任主席，而港鐵方面，則由港鐵的總經理和項目經理到來參加會議。主要目的是監察推展高鐵工程香港段項目的各項工作，研究如何處理所遇到的問題，以及檢視整個項目的時間表。就這個項目而言，我們的同事會了解高鐵整個項目的進度及遇到的困難。如果我們看到項目遇到困難，我們的同事也會適當地提供協助，即幫助解決一些銜接、協調的問題，目的是令高鐵這項目能更順利地進行。這是第二層的工作。

在陳述書第27段也提到，我們還有第三級的合約檢討會議，由路政署鐵路拓展處的一名總工程師作為主席，當中會就每一個主要合約的情況進行檢討，並會討論和研究措施，以減少工程滯後及追回進度。所以，路政署是在這個3級的監察機制內進行監察工作的。

我作為路政署署長，是監委會的主席，我亦有監督我的同事進行其餘兩層監察會議的工作。我亦會定期與我的團隊開會，了解整個項目所遇到的困難……

主席：

我想問一問，不好意思，打斷你。我想問，監委會、項目統籌會議及合約檢討會議這3層會議，都是每月開會一次，還是會在其他時段開會呢？

路政署署長劉家強先生：

是的，主席是正確的，都是每月開會的。

主席：

每月開會一次？

路政署署長劉家強先生：

都是每月開會一次。

所以，我們透過這3級的機制了解到高鐵整體進度、遇到的困難，以及我們需要採取的措施和協調工作，以幫助推展這項工程。我們亦了解到工程進度的情況，從而亦會催促港鐵研究和考慮一些追回進度的措施，好讓落後了的進度可以被追回。

主席：

我想問，既然你提到追回進度的措施，那麼路政署的監察角色是否包括作出獨立評估？就追回進度的措施，例如措施是否有效等方面，會否作出獨立的評估呢？

路政署署長劉家強先生：

就所有追回進度的措施，都設有機制來進行研究和批核。透過這個機制.....sorry，對不起，我先看一看資料。港鐵設有機制審批這些追回進度的建議措施，而路政署和監核顧問亦會參與審批的過程。具體來說，按照港鐵公司的項目管理制度，所有這些追回進度的建議措施，均須得到港鐵的項目管理組審批，才可以落實，而港鐵在未開會審核之前，會先把全部有關高鐵項目追回進度的措施——如果涉及造價的修訂和改動，都會在審批之前提交路政署參閱。路政署和監核顧問會就建議提出專業的意見。

主席：

是的。多謝。我所餘的時間無多，因為我只有10分鐘。你可否具體回答我，你在這段期間，即在擔當監察的角色時，遇到甚麼困難？你可否跟委員會說說？

路政署署長劉家強先生：

在擔當監察的角色時，我們都是按照這個機制來做我們的工夫。不過，我在陳述書中曾經提到，雖然我們設有監察機制，但我們未必能夠確保港鐵會將所有的資料提交給我們。事實上，根據港鐵公司的獨立董事委員會第一份報告所述——我的陳述書的第36段也有提到這一點——項目團隊曾對路政署

保留了有關項目進度的關鍵資訊。有關的報告指出，在2013年11月，工程團隊(港鐵的工程團隊)曾就項目各主要部分的累計滯後作分析，認為項目的完工期會延至2016年，但項目總監(港鐵的項目總監)當時沒有將團隊的這項嚴重關注向政府交代。多謝主席。

主席：

多謝，劉先生。

我先讀出議員的提問次序，范國威議員，接着是陳鑑林議員，謝偉銓副主席，李卓人議員，以及易志明議員，還有鄧家彪議員和胡志偉議員。

范國威議員。

范國威議員：

多謝主席，我有3項問題，我先問兩項。主席，現在運輸及房屋局、路政署和港鐵聯手以涉及商業敏感資料為理由，拒絕向我們立法會專責委員會提交完整的資料，包括兩份委託協議、獨立顧問報告和項目監管委員會會議紀錄在內的資料。我對政府和港鐵這樣的做法，感到非常憤怒。同時，這樣的做法，令人質疑政府和港鐵有所隱瞞。

主席，高鐵香港段的建造工程花了天文數字的公帑，工程每一天都在花香港人的金錢，香港市民有權監察，以及有權知道工程延誤背後的原委。我希望路政署署長作為這個項目監管委員會的主席，可以公開解釋，究竟為甚麼不能夠公開監委會的會議紀錄和獨立顧問的報告。當中涉及哪一種商業資料，令公帑的運用可以不需要受到立法會的監察？對於政府和港鐵要求我們專責委員會既要閉門研訊，又要保密，我認為是不能夠接受的，因為這樣會阻礙、妨礙我們專責委員會履行職務。這是第一個問題。

第二個問題，署長，2013年5月，傳媒報道高鐵工程會延誤一年，以及嚴重超支高達44億元。同年5月24日，在鐵路事宜小組委員會會議上，政府選擇相信港鐵的保證之前，我想問政府有否諮詢顧問公司的意見？根據政府委任的獨立專家小組報告，獨立顧問在2013年7月，即傳媒披露了延誤之後的兩個月，

已經估計高鐵完工的日期可能延遲差不多11個月，這引證了傳媒報道屬實。為甚麼政府當年、當時仍然選擇隱瞞，不肯向公眾和立法會公布這個延誤的情況？主席，兩個問題。

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

多謝主席，多謝范議員提出這個問題。我對范議員在問題中使用"聯手"一詞，我是有保留。或者讓我先回答這個問題。首先，我希望重申，政府在可行的情況下，會盡力配合專責委員會的工作，因此我們其實願意在作出少量遮蓋的情況下，向專責委員會提供其要求的資料。但是，由於我們在2015年2月18日信件中——即剛才提交的文件——所闡述的原因，我下面會再詳細解釋，我們只能在專責委員會同意將這些資料列作機密及在閉門研訊中使用的情況下，才予以提供。

專責委員會要求提供的資料，包含了機密和商業敏感的資料。在考慮是否提供這些資料時，政府有責任在配合專責委員會的工作和保障公眾利益之間取得平衡。以上提到的保障公眾利益，包括保留政府在日後任何申索中的權利。監核顧問每月提交的報告、監委會的會議紀錄和有關的文件，以及項目統籌會議的會議紀錄，都是專責委員會希望得到的文件，而這些文件都涉及敏感的商業資料。具體來說，這些文件涉及現在仍在進行中的高鐵工程合約的推展和監管細節，這些資料是需要保密的。如向公眾披露這些文件，或就當中的資料在專責委員會的公開會議上討論，可能會影響到政府和港鐵處理承建商已經提交或未提交的申索個案，令政府和港鐵在談判或解決現時和日後的申索個案時，處於不利的位置，最終會損害公眾的利益。

主席：

是的。我想打斷.....范國威議員，我會補償時間給你。請暫時停止計時。我想問一問，你的意思是不是，我們所要求的文件整份都涉及商業利益，整份都需要保密呢？包括例如劉先生的名字或路政署的地址，諸如此類.....意思是不是說整份文件都需要保密，都涉及商業敏感的資料？

路政署署長劉家強先生：

主席。主席所問的問題是問得非常好。當然不是整份，但當中有不少的資料都需要保密。

主席：

是的，明白。OK，繼續，請你繼續作答。

路政署署長劉家強先生：

是的。如果專責委員會同意將有關的文件列作機密和只在閉門研訊中使用，我們會在作出少量遮蓋的情況下，向專責委員會提供……

范國威議員：

署長，請你回答我第二項問題。第一項問題，你未能回答。我們的專責委員會是調查政府在監管港鐵進行工程時是否有失職之嫌，你不肯披露……你不肯向我們委員會披露政府如何監管港鐵推展這項工程的會議紀錄。連會議紀錄都看不到，我們如何調查呢？請你回答第二項問題，你未能回答第一項問題，你在迴避。

路政署署長劉家強先生：

主席，就着第一個問題，我想多作一些補充。

主席：

好的。

路政署署長劉家強先生：

我剛才也提到，這些會影響政府……

范國威議員：

署長你不要消耗我的時間，我的時間不是很多，你不肯回答，便不要重複，請你回答第二項問題。

主席：

或者他說……給他一個機會作補充，好嗎？

路政署署長劉家強先生：

主席，是的。

主席：

簡短地回答。

路政署署長劉家強先生：

主席，我想補充的是，這些申索往往可能涉及數億元、10億元，銀碼很大。所以，其實所損害的公眾利益都是非常大。

就着第二項問題……，2013年5月……我首先想澄清……

范國威議員：

為甚麼在7月仍要隱瞞，為甚麼在7月時不向公眾公布工程延誤的詳情？

路政署署長劉家強先生：

范議員提到11個月時……我們的顧問曾經提及已經有延後11個月的情況。我想指出，我在我的陳述書以及剛才的補充發言也有提及這個問題。事實上，我們了解，清楚了解整個高鐵項目滯後的情況。但是，滯後不等於整體項目的完工期一定都會延誤，因為2013年5月時離開完工期，即是2015年的完工期，還有兩年半的時間，而在這兩年半的時間，其實是可以發生很多事情的。最主要的是，港鐵是否努力研究和實施一些追回進度的措施，而這些追回進度的措施又是否可行，能將滯後可以紓緩呢？這是最重要的問題。

所以，當時我們的看法是，我們不能夠就着當時的進度情況而指出，2015年的完工期一定不可行。既然如此，我們認為需要給予港鐵機會，讓其繼續研究一些追回進度的措施，繼續推展工程。

范國威議員：

主席，我問第三個問題。根據署長的陳述書第75段的附表，港鐵在項目監管委員會之中所預測的滯後情況，與路政署聘請的獨立監察和核證顧問——嘉科工程顧問有限公司——所作的預測，有明顯的差別。在2013年7月18日和8月29日兩次監委會的會議上，港鐵匯報工程整體滯後7個半至8個月，但政府委任的獨立專家小組報告則揭露，獨立顧問在7月已估計高鐵完工日期可能要延誤差不多11個月。

路政署署長，閣下當時有沒有認為港鐵的估算過於樂觀？如果沒有，為甚麼？為甚麼你會容許港鐵這種過於樂觀的估算？

路政署署長劉家強先生：

主席，我想請范議員澄清他的問題，因為第75段只有數行文字，之後便是一個附表，所以其實這段落篇幅很長。我想請問范議員所指的是哪裏？

范國威議員：

我就是說第75段那個附表……

路政署署長劉家強先生：

因為……

范國威議員：

……我是說，在2013年7月18日至8月29日那兩次會議中，港鐵匯報的詳情，與獨立顧問小組披露的資料不相同。為甚麼你當時會作出這個判斷？

路政署署長劉家強先生：

對不起，范議員，7月那處是說……在第37次監委會會議中，港鐵的匯報是滯後7個月……

范國威議員：

為甚麼我會這樣問呢？接着那一段，即第76段指出，路政署獨立顧問所估算的11個月滯後，是建基於港鐵完全不採取任何

追回進度的措施而作出的。換言之，根據你們路政署當時的評估，港鐵匯報工程整體滯後7個半至8個月.....8個月.....這是否在已經採取追回進度措施之後的極限？為甚麼會有這個不同的判斷，而你選擇相信港鐵，而不是根據政府自己委任的獨立專家小組報告內的估算？

路政署署長劉家強先生：

主席，我相信這個問題其實已經回答了，因為監核顧問提出11個月的滯後，是當時工序滯後的情況。對於滯後的情況，我們是清楚了解的。最主要的問題是，能否實施一些措施追回進度。

多謝主席。

主席：

下一位是陳鑑林議員。

陳鑑林議員：

多謝主席。

主席，我想了解一下政府背後的角色，以及背景。我想問問署長，你們在2008年的時候，決定委聘勞氏作為你們的顧問，我想知道，當時你們是如何找到勞氏的？勞氏為甚麼會被你們選為顧問？以及其在編製相關建議的過程中，他們是如何考慮你們的監督者角色？

路政署署長劉家強先生：

多謝主席。多謝陳議員的問題。

議員第一個問題是，我們如何找到勞氏進行顧問研究。對不起，因為我當時不在位，所以，對於詳細的資料，我現時並不掌握。

但是，一般的做法，政府聘請顧問的一般做法，會進行公開的招聘和招標，列出顧問所需要具備的資格。例如，我相信，我相信，相關的顧問招標中也會列出，顧問必須熟識鐵路的事宜。最終被選出的勞氏，其實在這方面應該是專家。

陳議員的第二個問題是關於背後的理念，為甚麼會這樣做呢？其實陳述書也有提到背後的情況。勞氏其實當時是考慮了港鐵的情況……有幾個因素要考慮，第一，事實上，港鐵在歷史上其實推展過很多項目，在香港推展過很多項目，在外國也推展過很多項目，而這些項目都很成功，這是第一個考慮。

第二個考慮是，港鐵內部也有一個合適的項目管理機制。所以，在推行這些大型項目時有其合適的程序，而這個程序穩妥周全，亦符合業界的最佳做法。相關機制亦由外間的機構作定期檢視和審查。

所以，考慮了這些之後，其實證明了港鐵當時的機制行之有效。勞氏也看到港鐵公司與政府相關的機制有很多類似的方面，這點在陳述書第11段也有提及。所以，勞氏建議在承造高鐵項目時——這在第12段提到——採用港鐵公司沿用的項目管理機制。不過，因為是一份委託的協議，所以，勞氏建議政府代表應該在主要的監控程序參與，並且應該監察和核實高鐵項目在設計和建造過程中有關政府的利益。這個模式其實就是我剛才所提及，一個核實監督者的模式。換句話說，政府的角色，是核實港鐵公司有否按照指定的要求執行相關的程序。

多謝主席。

陳鑑林議員：

主席，為甚麼我要這樣問呢？是因為勞氏建議……以及作為一個負責任的政府，在履行其監管角色時，必須要有辨別的能力，不能夠看到顧問公司的建議，便全盤接收。

港鐵在建造、營運鐵路方面固然是相當有經驗的公司，但是，港鐵在推展自己的項目，以及受委託推展他人的項目時，做法可能完全不同。政府在監督過程中——按照剛才署長的陳述書第12段所述——建議採取的方法，是進行抽樣監督的檢查。如果是這樣的話，其實相當危險。我想知道，你是如何落實這個所謂抽樣的監督方法呢？是否按照你剛才所說的3層會議，便可以實行呢？

剛才署長亦提到，如果出現問題，他們便會進行所謂協調的工作，使工程可以暢順。我想知道，在過去……自2013年開始發

覺會有問題時，在過程中，你們曾經做過甚麼協調工作？你能否舉例？

路政署署長劉家強先生：

多謝主席。

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

多謝陳議員這個問題。

勞氏建議的模式，具體而言，是按照風險評估，抽樣覆核港鐵公司在實施工程時是否符合工程計劃的範圍及核准的預算。其實，勞氏也提出了一些建議，就是既然港鐵的項目管理機制行之有效，所以政府便不應該進行英文所說的 *micro-management*，即是很仔細地查察，以及應在運用資源方面作出一些考慮，所以才建議以抽樣覆核的模式監察港鐵的工作。

事實上，我們是通過剛才提及的3層架構來作為監察的機制。其實，除了這3層架構外，我們並非完全相信港鐵提交的資料和報告，因為我們的同事和監核顧問都會定期每月到工地進行實地視察，並會當場與港鐵工地人員溝通，了解工程進行的情況及遇到的困難。透過這些會議和工地視察，我們便能夠有一個較好的概念，知道工程進行的情況、遇到的困難，以及需要協調的地方，同時亦能夠看到滯後的情況，進而催促港鐵研究和實施追回進度的措施。

在協調方面，事實上，在陳述書也提到一些例子……讓我先翻到那一頁，然後再向大家解釋……

在陳述書第74段提到，當我們了解到內地過境段隧道的工程可能會出現滯後時，便即時與內地各相關部委聯絡，促使在皇崗的兩部隧道鑽挖機能早日到達。這是第一個例子。

第二個例子，我們在港鐵研究和實施追回進度措施的過程中，均有進行各方面的協調。簡單而言，在陳述書第64段至第68段也有提到數個例子。例如第68段提到佐敦道的一些臨時

交通管理措施，是需要作出改變的。我們的協調工作，是代港鐵聯絡有關政府部門，包括運輸署及警方，因為這些交通管理措施需要得到有關部門的同意才能推行。所以，我們的協調工作是盡快安排會議，讓港鐵能盡快將其理據向有關部門陳述，進而令港鐵知道部門的要求，以及考慮適當的措施，令這些臨時交通管理措施得以落實。這便是另一個例子，多謝主席。

陳鑑林議員：

主席，雖然我的發言時間到了，但我仍想跟進一些事情。署長剛才說的協調，我發現主要是與政府有關部門的協調。當然，這是你原有的角色。然而，我們最關心的是，當工程出現延誤時，你們有否發現在工程技術上或在工程進行過程中出現的一些問題？究竟你們在抽樣監督過程中，能否發現這些問題？你們的角色為何？因為很多時候，若按照你剛才說的例子，你們都是無能為力的。你在剛才開場聲明中表示，如果你們發現問題，在提出建議後，還要待港鐵公司的項目經理審批後才能實施。換言之，解決問題的進度和權力，實際上並不在於你作為核實監督者的身上，而是在於港鐵公司。所以，港鐵公司做也好，不做也好，其實你們的監督起不了作用。你可否解釋這方面的工作？

主席：

陳鑑林議員，為了公平起見，或者在第二輪——希望我們會有第二輪發問時間——不要緊，將來可能還有機會發問。下一位是副主席謝偉銓議員。

謝偉銓議員：

多謝主席，我相信推展和監控高鐵項目是路政署其中一項主要職責。劉署長，你作為路政署署長，我想請問你，一般而言，你平均每月花多少時間在高鐵項目上？

此外，關於陳述書第30段，你提到路政署轄下有一個專責分部。資料顯示，2014年4月有13名土木工程師，亦設有支援人員。我想知道在2014年以前，這個小組是否一開始已有這麼多人員？有否計算聘用這個小組的人員平均花費多少？此外，你也聘用了一個獨立顧問協助你監察，這裏的人手又有多少？

第二點，我想跟進陳述書第21段，當中你提到，如有需要，署長亦會向局長匯報有關高鐵在推展時所遇到的重大問題。“重大問題”的定義由誰來作出？是否閣下？過去，你曾否發現重大問題？重大問題出現了多少次？當中有多少次曾向局長匯報？內容為何？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，多謝謝議員的問題。謝議員說得對，鐵路……港鐵……尤其是高鐵，是路政署的一個重要項目。路政署負責的項目有很多，簡單而言，路政署共有4個分部，鐵路拓展處是其中之一。鐵路拓展處負責的項目不止高鐵一項，相信大家知道現時共有5個鐵路項目正同時進行中，高鐵只是其中一項。

在日常工作中，我剛才亦有提到，監委會——我身為監委會主席，所以也要處理監委會的工作，故此，每兩星期便要與同事……

謝偉銓議員：

主席，我想簡單一點，署長可否提供一個百分比？因為署長負責的事項眾多，我想知道一個百分比，你大概會花多少時間？

路政署署長劉家強先生：

主席，若簡單地即場作出評估，我估計所花的時間大概也佔了一成。因為，正如我剛才所說，路政署共有4個分部，高鐵只屬其中之一，所花的時間也大約在10%至20%之間。這是第一個問題，多謝主席。

第二個問題，是小組的人手方面。專責小組專門負責高鐵項目，其實人手是會變動的，我們會按照工程量作適當的調配。例如，2014年4月後，我們也調配了多一名高級工程師……

謝偉銓議員：

主席，我們主要討論的是2014年4月的事件。我想知道的是，之前有甚麼大變動？可否稍後提供有關資料？其實這個小組，政府當然需要花錢，例如工資各方面。我想知道政府一年大概需要花費多少。所以，就這方面，我希望他回答我剛才第二個問題，關於陳述書第21段"重大問題"的定義。

路政署署長劉家強先生：

"重大問題"在陳述書都有提及，正如剛才所說。謝議員詢問究竟是誰決定。我作為路政署署長，最終當然由我決定某件事是否屬重大的事件而須匯報局長和運房局。

我們曾上報的事件——其實剛才在陳述書也有提及——就是過境隧道段工程滯後的問題。剛才也有提過，我們要求了港鐵聯同其國內的對口單位，每3個月提交進度報告。這些進度報告亦有提交運房局，讓其知悉這個比較嚴峻的跨境隧道進度問題。多謝主席。

謝偉銓議員：

主席，我想跟進。意思即是說，由2010年至2014年4月，路政署只向局長提交過一個"重大問題"，即剛才說的進度問題。這是我從剛才的答覆所聽到的。

另外，我想跟進陳述書第28段，當中指路政署聘請了外間的顧問，就是嘉科工程顧問。剛才我們小組的議員同事亦提過，在過去，嘉科工程顧問對地鐵提交的工程進度或落後的時間，可能未必持相同意見。

署長，在過去發生這些問題時，你是否都傾向接受港鐵所提交的意見，抑或你會考慮嘉科工程顧問的意見？如果你考慮嘉科工程顧問的意見，過去在出現不同意見時，你是如何跟進，令雙方最終達成一致意見？或者就兩個不同的意見，你如何取捨？過去曾否發生這樣的情況？謝謝主席。

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，我想就剛才的問題作出補充。有關"重大事件"或"重大問題"的情況，其實我想補充，我們不是待有重大事件，才向局長或運房局報告。其實，陳述書也有提及.....

謝偉銓議員：

主席，我其實只想問重大事件而已，我不是問其他，因為我認為大家關注重大事件。

路政署署長劉家強先生：

.....主席，我都需要補充.....

主席：

劉先生，或者你集中答.....

路政署署長劉家強先生：

.....其實我們每個月都有向運房局匯報情況。就整體重大事件而言，其實，另外還有一件.....就是在2013年——其實在之前的報告都有提及——港鐵經過研究、修訂其工程計劃之後，提出了局部使用西九站的方案。這個方案其實非常重大，因為對整個計劃及完工時間都可能會有影響，所以我們也有向運房局匯報。多謝主席。

下一個問題是關於監核顧問。我相信議員提出的問題是，如果監核顧問的意見與港鐵的意見有所不同，我們會怎樣處理。其實，有兩方面，第一，我們看到，監核顧問提出的進度情況，其實大致上與港鐵提出的進度情況大同小異。所以，在進度方面，沒甚麼大的差異。但是，監核顧問也提出了很多質疑。在監核的過程中，監核顧問曾經提出不少質疑，例如進度、生產率的問題、是否真的可以追上進度，以及追回進度措施的成效問題。

就着監核顧問提出的這類質疑，我們也會去信港鐵，要求港鐵作出正式回應。如果港鐵的回應未能符合監核顧問.....即是未能令監核顧問滿意，我們會將相關事項保留在關注表內，繼續要求港鐵跟進。多謝主席。

謝偉銓議員：

主席，我可否要求署長就剛才……因為在我問及他向局長匯報有關高鐵推展所遇重大問題的情況時，剛才署長說過兩點。我可否要求他提供這方面的文件？署長在匯報方面，過去——可以說是差不多4年的時間——只匯報了兩件重大事件。

另外，就剛才所說，關於顧問與港鐵在進度或追回延誤方面持有不同的意見的情況，他可否再提供簡單的資料，即是有哪……

主席：

你是說文件還是……

謝偉銓議員：

是文件，關於這方面的文件和資料。正如署長剛才所說的事由，以及雙方持有不同意見而他會繼續跟進的事項，請他提供詳細資料。謝謝主席。

主席：

是。劉先生，可否就那兩次的重大事件提供文件？另外是謝議員所提出關於協調方面的問題，對嗎？

謝偉銓議員：

是的，即是在持有不同意見方面，你過去一定有很多案例，對嗎？

路政署署長劉家強先生：

主席，有關那兩項事件，其實陳述書都有提及。不過，如果議員覺得我們還有需要提供……

謝偉銓議員：

不是。我想知道，主席，最主要的是，署長向局長匯報，尤其是重大事件，當然是有文件的，對嗎？

主席：

他要求的，是關於該兩次事件的原始文件。

路政署署長劉家強先生：

文件方面，我們要與運房局商量，研究是否適宜提交。

主席：

是，你可以與運房局商量。但是，劉先生，你不要忘記，我們在這裏，都是嘗試保障公眾利益。

路政署署長劉家強先生：

多謝主席，知道。

主席：

下一位是李卓人議員。

李卓人議員：

第一個問題是關於文件方面。我覺得，其實你第75段已經列出監委會每一次會議的一些重點，但是，為何不可以提交監委會的所有會議紀錄給我們看呢？這是第一個問題。因為你把當中一些事項抽了出來……

主席：

或者讓他先回答。

李卓人議員：

……是的，先回答這個問題。

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

多謝主席，多謝李議員的問題。就是否可以公開文件的問題，其實在研訊最初都有提及。主席，我是否需要再.....

李卓人議員：

不是，我意思是，裏面有甚麼機密？因為裏面全部都是說.....你現在有3層架構，我們現在的問題是甚麼？3層架構，又說有一個監委會，然後有一個合約的執行會，有一個項目監督會，然後有一間顧問公司，有4種東西。但問題是，這麼多架構，最後的結果都是.....整個監察機制好像是廢的，好像是"放咗"港鐵，早知港鐵滯後，也讓其繼續滯後，好像完全無能為力。

我們想看看你們真正做了甚麼，其實是需要從監委會的文件中看到你們真正有沒有做事。所以，第一個問題是，裏面有甚麼機密呢？我想知道。

路政署署長劉家強先生：

主席.....

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

.....首先，我想指出，第75段的這個時序表，只不過是一個簡單的扼述，抽了最重要的事件作簡報而已。其實，在文件中，陳述書都有提及，主要的.....基礎是運房局在去年5月提交立法會的一份文件，當中有一份時序表。該時序表中其實已經差不多將所有監委會.....在每一次監委會會議提及的工作，已詳細列明在該時序表中，而陳述書只不過是一個sample而已.....

李卓人議員：

所以，其實這是一個sample，你當時又說有比較詳細的.....你為何不把監委會的原始文件給我們看呢？我現在就是問這個問題。我已不說剛才你提過其他不想讓我們知道的協議，或要保持機密、閉門的資料。但這個為何不能公開呢？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，我剛才已經說過，或者我再重複。專責委員會要求提供的資料，包括了一些機密、商業敏感的資料……

李卓人議員：

我問你監督委員會內有何資料不能公開？那不過是會議紀錄，那邊港鐵工程說……

主席：

監委會的紀錄有何商業秘密和機密資料？

路政署署長劉家強先生：

多謝主席。在監委會的討論中，無可避免一定會提及當中的合約情況，而這些合約現時仍然在進行中。當中也會提及索償的情況，我們對索償的態度、打算如何處理，甚至可能會提及一些金額數字。如果公開這些資料，或在專責委員會的公開會議上討論，便會讓承建商知悉，他們知悉後……很簡單地說，或者粗俗點說，我們會被對方知道"底牌"。我相信大家也明白，在處理索償、談判的過程中，最不利的情況，是被對方知道"底牌"……

李卓人議員：

主席，或許這樣吧，署長可否提供監委會所有的會議紀錄？如果是你認為跟索償有關的部分，可以先遮蓋起來，然後我們自行看一看前文後理，也可以大約知道整個監督過程。可不可以這樣做呢？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，其實我們十分願意……如果專責委員會同意將有關文件——即監委會的會議紀錄——列作機密，並只在閉門研訊中使用，我們是會同意提供的。多謝主席。

李卓人議員：

我容許你刪除你認為是機密或敏感的資料，但我們想看一看，你們與港鐵公司之間關於整個監察工程進度的會議紀錄，我們就是想做這件事。

主席，問題是第75段的資料經過剪裁，或者之前所有資料也經過剪裁，我們想看看原始的資料。不過，我們委員會可能要再討論，跟政府商討就這方面可以做到哪個地步。

我提出第二個問題，我剛才已經說過，你有3個監察機制，再加上一間顧問公司，但問題好像不在於沒有人做事、沒有人開會，而是在於劉先生你整個團隊的態度？第一，對於滯後一事，你們好像覺得十分正常，最重要的只是追回進度；第二，副主席剛才也有問及顧問公司，顧問公司在7月明明說滯後11個月，港鐵則說是7個月，但你似乎覺得差異不是太大，態度上不太覺得……認為滯後一事十分正常，因而沒有緊迫性，要確保能夠追回整個工程的進度。在追回進度方面，你經常被敷衍，因為我看到你每次也會說，請他們提供追回進度的情況，讓你檢視一下，而港鐵則回應說數個月後會作出匯報，但數個月後的匯報仍然顯示情況不妙。你們是否在態度上不夠強硬，未有強硬地要求港鐵能夠真正提交整個追回進度的實質情況呢？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

多謝主席。我在陳述書和剛才的補充發言中也有提及，其實一般工程出現滯後是非常普遍的，是非常普遍的情況。所以，主要的問題是，監督者——在這個項目上監督者是指港鐵——是否有心盡力追回滯後的進度。我剛才在簡介發言時也有提及，路政署的監察工作包括兩部分，一部分是監察港鐵按機

制而行；第二部分是，當我們留意到有進度滯後的情況時，便要促使港鐵盡最大的努力，研究和推行適合的措施，以追回落後的進度。

事實上，我們留意到，港鐵的獨立董事委員會報告和政府的獨立專家小組報告，也沒有質疑港鐵在推動措施、設法追回進度上所作的努力。事實上，陳述書也有提及，我們在很多監委會會議中，不斷催促港鐵研究和推行一些追回進度的措施，其實我們也看到港鐵實際正在做很多工夫……

李卓人議員：

但你會否覺得根本已經一直滯後？一個月、兩個月、3個月到11個月，然後港鐵又說7個月，當中已經出現差距，為何你當時不質疑港鐵？港鐵自己估計是7個月，但顧問報告估計11個月，在滯後方面，根本已經是隱瞞，你有否質疑過港鐵呢？

路政署署長劉家強先生：

主席，我們在監委會會議上，也曾質疑港鐵不斷說可以維持在2015年完工這個承諾，是否實際可行，所以，我們實際要做的工作——我們亦已做了——便是迫使港鐵提交一個經修改的工程計劃，這樣才能客觀地看到，港鐵說2015年能夠完工的工期是否實際可行。

剛才陳述書也有提及，我們留意到港鐵在2013年10月，曾經要求西九承建商研究可否修改工程計劃，以配合2015年年底完工這個要求。承建商用了5個月時間，到3月才告訴港鐵這並不可行。

我們看到，其實所需的時間十分長，而根據我們的經驗，這並不是因為承建商拖延，不交功課，因為西九是一個非常龐大和非常複雜的建造項目。陳述書也有提及為何那麼複雜，因為西九是一個地下車站，如果它是一個地下商場，就會仿如3、4個又一城那麼龐大的地下商場，所以建造過程相當複雜。我們不能單憑某個工序的進度，來判斷是否需要延期，而是要實際考慮多方的研究，包括不同工序的協調、是否可以增加人手、改變工序，才能夠作出判斷。多謝主席。

李卓人議員：

主席，我只是問多.....

主席：

Sorry，李卓人議員請等第二輪。易志明議員。

易志明議員：

多謝主席。署長，你在今早的發言稿第5頁指出，獨立專家小組報告有兩個批評，第一個在第4.20段，指出"小組找不到證據，顯示路政署在2014年4月進行檢討前，曾就相關方案、施工計劃和預測等事宜，作過獨立的判斷"。這是第一個批評。

第二個批評在第7頁，在專家小組報告第4.11段提到，"2013年7月，監核顧問估計'竣工日期可能延遲差不多11個月'，但無跡象顯示路政署曾就這項資料採取行動，要求港鐵公司深入檢討高鐵香港段項目的進度"。如果翻查你的文章第2頁，你開宗明義解釋了路政署的責任，當中指出"路政署的責任是核實港鐵這個監督者是按項目管理機制和按委託協議的責任推展工程"。你的角色只是一名auditor，只要港鐵根據這些既定機制，按時提交報告，而你又將這些事宜如實向運房局反映，你的職責似乎便告完成。那麼，我想問，第一，你是否同意專家小組這兩個批評？第二，坦白點說，我想問路政署署長，你從來有否覺得要準時完成這條鐵路是路政署的責任？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

多謝主席。其實兩個獨立專家小組的兩個批評，我在剛才的發言中已作回應。第一個回應，就作獨立判斷方面，我已指出一些獨立判斷的例子。另一個例子，我想邀請大家看看獨立專家小組報告。在獨立專家小組報告中，後部分有一個所謂"Factual Annexure"的東西。

主席：

第幾頁呢？

路政署署長劉家強先生：

第126頁，其中的第494段。第126頁的"Factual Annexure"。

主席：

是。

路政署署長劉家強先生：

請大家看看倒數第3行開始，即頁底最後的3行，其實是這樣說的，"On an ad-hoc basis, the team will perform specific reviews such as forecasting the expected completion date based on actual production rates"。所以，其實專家小組都獲得一些文件，從中看到我們這個團隊是有做一些獨立forecast，即一些預測的。所以，獨立專家小組其實都有得到這些證據，然後才作出這樣的結論。

好像我剛開始時的補充發言都有提及，我們真的有就此做一些判斷和評估。但是，西九站實在是一個非常複雜的建築物，我們不能夠憑當時所得到的資料作出獨立的判斷。所以，我們要求、催促和迫使港鐵提交修訂的工期計劃表，這樣我們才能夠判斷到完工期。

至於第二個指控.....第二個批評，就是這11個月的延遲，其實剛才我都有提及。監核顧問提出完工期延遲差不多11個月，這是指工期滯後的情況，是當時進度的情況，但不代表港鐵.....高鐵路項目一定會延遲11個月。所以，當時我們做的工作，就是繼續迫使港鐵在追回進度措施方面做工夫。

易議員提及路政署的角色好像一個auditor，這點我是不同意的.....不同意的。因為我們的角色其實已清楚寫在每年的財政預算裏的一份文件內，即一份所謂Controlling Officer's Report，管制人員報告。就着路政署.....我作為一個管制人員，都有提交文件，說明我們在數個範疇的工作及我們的責任。那份文件亦清楚提到，我們在推展高鐵路項目方面負有責任。實際上，陳述書

都有提及，而我開場的補充發言都有提及，我們除了監察港鐵跟着機制進行工作之外，其實我們都有做一些協調工夫。協調工夫方面，剛才陳鑑林議員都有問及，我都有解釋。

所以，其實我們對於高鐵是否可以如期完成，我們覺得我們有責任盡量促使項目如期完成。多謝主席。

易志明議員：

主席……署長，你否定了專家小組的兩個批評，亦確立了你們是有責任的。我想問，你今天發言稿的第4頁，指專家小組在其報告裏面指出了一些體系上的問題，當中包括港鐵的內部工程管理機制缺乏健全性。我想問，路政署本身有否曾經發現這類問題呢？如果有，何時發現，有否嘗試如何修正；如否，為甚麼？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

多謝主席。我們要求監核顧問做的其中一項工作，就是定期做一些audit，一些核證工作，核證港鐵的機制是否跟隨機制行事。監核顧問大概每半年做一次核證，而做了這麼多次之後，其實都沒有提出過一些所謂non-compliance，即並無觀察到有不合機制的情況。多謝主席。

易志明議員：

主席，這個批評的意思應該是，他們都發覺——這是專家小組說——港鐵內部工程管理機制不完善，不是說compliance的問題。因為你們是直接參與audit……監察工作，那麼有否發覺在這數年日子裏面，他們內部的管理機制確有些不完善的地方？有否察覺這樣的情況呢？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，剛才我都回答過主席的問題。我們在陳述書的第36段.....我看看有沒有看錯.....是，第36段都有提到，我們留意到港鐵公司的獨立董事委員會第一份報告說明了一個事實，即項目團隊對路政署保留了一些關鍵項目進度的信息。

很具體地說，他們的報告指出，在2013年11月，港鐵的工程團隊就項目各個主要部分的累計滯後做過分析，認為項目的完工日期會延至2016年。但是，港鐵的項目總監當時沒有將這個項目團隊最嚴重的關注向政府交代。我相信這是港鐵其中一個需要改善的地方。多謝主席。

易志明議員：

主席，我仍然覺得署長未能回答我的問題。我是問，路政署在其監管過程中有否發覺港鐵的內部管理機制出了問題？你沒有回答我這個問題。

主席：

劉先生，你是否清楚問題呢？

路政署署長劉家強先生：

清楚。我們在監察過程中沒有看到有甚麼證據.....憑我們的監察我們沒有看到證據，指出他們這些機制上的問題。多謝主席。

易志明議員：

我不是很明白，因為如果你有發覺他們這裏有問題，理論上你應該知道他們有隱瞞你，因為肯定是有些東西不夠完善才會這樣的。我的意思是，連隱瞞了你，你都不知道。

主席：

我想問.....因為我看到你們的顧問報告所作的評估，以及香港鐵路公司的內部評估，關於delay的問題相差很多個月，是大家不相稱的。顧問公司評估的delay是高很多，MTR方面則估

低很多，你收到兩方面不同而有衝突的信息資料，是如何去評估，如何做協調呢？

路政署署長劉家強先生：

主席，就進度的情況而言，其實不同的報告有少許差異，可能的原因……

主席：

其實不是少許，是頗多的。

路政署署長劉家強先生：

我想指出，其實可依數個基礎去報告進度。第一個基礎，就是以最初原定的時間表作為一個基礎來報告。原定的完工時間，根據委託協議，應是2015年8月。這是第一個基礎。

第二個基礎的報告，就是按港鐵在進行工程期間的一些修改，即經修改的目標時間表。經修改的目標時間表跟原定的時間表不同，因為一些工序的先後次序或有調整。所以，這是第二個進度指標。

我剛才說的修改進度的目標時間，是以合約來計算的。如果合約同意可作出有關修改，便可以就整個項目，改變工程時間表的基礎。所以，其實是有數種時間表提出來的，而我們的責任，是要就不同的進度資料作分析。不過，整體而言，我們了解到項目有滯後的情況，而他們也努力研究追回進度的措施，嘗試追回已滯後的進度。多謝主席。

主席：

謝謝，下一位是鄧家彪議員。

鄧家彪議員：

多謝主席。雖然10分鐘很長，但其實一直問下去，時間也是有限的。所以我第一個問題很簡短，希望你也簡短地回應。

在你今天的開場發言和發言稿中，你其實也有向公眾致歉。我想問，你在作出這次發言及撰寫這篇發言稿前，有否與局方

及法律顧問研究清楚，究竟應否說出這5個字？會否由於說出了這5個字，影響到香港政府向香港鐵路公司索償，或追究在高鐵事件中港鐵可能需要償付給特區政府的一些損失，甚至可能影響追討一般性損失的司法行動？我想問你有否諮詢過法律意見？

路政署署長劉家強先生：

多謝主席。

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

我在撰寫這份文件時，其實也有與運房局及法律顧問溝通……有溝通過。最主要的問題是，我承認我向公眾致歉，原因是我們覺得溝通工作其實可以做得好一些。因為，從現時的事件，我們看到當中存在很多誤會及不明白之處，而如果我們溝通工作做得好一些，相信這些問題或大家關注的情況是可以改善的。最主要是溝通的問題，而溝通的問題與港鐵的委託協議，其實沒有直接關係。多謝主席。

鄧家彪議員：

可是，你在當中也詳細指出，說最低限度有兩方面可作改善。這可能給予公眾一個印象，就是路政署原來有需要改善之處，原來在這件事上，路政署好像有做得不好的地方，所以便需要改善。那麼，若再拉闊一點來看，如果公眾這樣想的話，日後這件事情一旦上到法庭，法官可能也會這樣認為，即路政署在高鐵事件上可能做得不好，引致延誤和超支，所以港鐵的責任並非很大，無須賠償很多，甚至可能無須賠償。你是否同意我的說法？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，我是不同意的。在我們的文件，即在陳述書當中，亦清楚說明了港鐵的責任，即港鐵必須盡最大能力推展這項工程，並按期完成這項工程。路政署與公眾的溝通，其實不會影響港鐵做這些工夫。

議員剛才也有提及，我在發言時曾經提到可以在兩方面做得更好。我相信作為一個政府部門，是需要不斷檢討和自我監察的。如果有些事情可以做得更好，自然希望以後在同一項工作上可以作出改善，不斷完善服務。我是以這心態撰寫這份陳述書。多謝主席。

主席：

鄧家彪議員。

鄧家彪議員：

好的，我問另一方面的問題。監核顧問.....我留意到，獨立專家小組報告的第4.9段其實也頗肯定監核顧問的工作，指其已履行就高鐵香港段項目所獲授的權責。我看到，這應該是對其工作的肯定。我亦聽不到——不論是運房局、港鐵或路政署——對於監核顧問的批評。沒有批評指監核顧問有些事情做得不好，或質疑為何不把監察工作做好一點。所以，我假設大家也覺得其工作是可以接受的。

那麼，我再看一看獨立報告第4.10段。其實，當中指出，由2011年12月起(和隨後每月)，監核顧問(即嘉科)隨後每月都提出警示，指出將會有延期和延誤的可能，而且敦促要進行完整的評核。由2011年12月起，每月.....在2012年3月又有一些新看法，而在2012年5月更要求和建議進行完整的評核。當然，到了2013年7月，很多同事剛才也已經提到了。我想問，就着嘉科這一系列的報告，署長，你有否把這些報告內容如實向特區政府的運房局反映？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

多謝主席，多謝議員的問題。我在陳述書和發言中也提及，我們清楚了解……即從監核顧問的報告，亦從我們的現場視察和港鐵報告，我們清楚知道工程項目滯後的情況。監核顧問提交的報告，只是確定我們已知道的信息，所以我們的做法和責任，其實便是——我在開場發言時也有提及——促使港鐵盡其最大努力，研究和推行適合措施以追回落後進度。在這方面，我們是有下工夫的。我剛才也有提到，港鐵的獨立報告和政府的獨立報告，也沒有質疑港鐵推動措施，設法追回進度的努力。

回應議員的問題，我們並沒有把整份報告提交運房局，但會在定期報告中向運房局交代整體情況，包括遇到甚麼重大問題。多謝主席。

鄧家彪議員：

署長，你是否同意，當你決定是否把獨立監核顧問的建議或關注事項轉交予運房局時，其實已經行使了判斷。你是否同意呢？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，這當中一定會涉及作出專業判斷。正如剛才所說，就一般工程而言，尤其是土木工程及牽涉要挖掘地下的工程，出現延誤的機會其實非常大，問題在於出現延誤與可否追回進度之間的連繫為何。所以，我們便需要就此作判斷，究竟以當時的情況來看，追回進度是否完全不可行？所以當中需要作出專業的判斷。當時我們已考慮到有關情況，亦考慮了整個高鐵項目，尤其是西九站如此複雜的情況，而我們當時是未能夠作出這樣的判斷，所以亦沒有把這判斷告知運房局。多謝主席。

鄧家彪議員：

即是說，你的判斷是，由於你無法判斷港鐵所言究竟會否應驗，便判斷不把這份獨立監核顧問提出的憂慮告知運房局？這

是我聽到的意思，而其實你已作出了判斷。我亦想問一問，運房局有否主動要求——撇除2014年4月出現如此重大的社會關注事件——在這之前，運房局有否主動要求署長，說既然這是一項如此高難度的項目，會是很辛苦的，你可否給予他們更多資訊，包括嘉科的報告，讓他們也知悉此事。他們有否提出這類要求？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

多謝主席。議員剛才提到監核顧問的憂慮，我認為需要對此表示有所保留。剛才提到，監核顧問指出會有11個月的滯後。但是，監核顧問只是指出了事實，卻沒有清楚說明整項高鐵工程會有11個月的延誤。這並不是監核顧問的說法。

主席：

我想鄧議員的問題是，運房局有否主動向你提出任何關注，即是在2013年4月之前，運房局有否就工程的進度提出關注？

路政署署長劉家強先生：

即是我……

主席：

或者是關於能否在2015年通車的問題。

路政署署長劉家強先生：

根據我的記憶，運房局曾向我表達要求，表示我需向其表達……即如果出現問題時，需要向其報告。

多謝主席。

鄧家彪議員：

署長，我想……不好意思，很快而已。究竟在2014年4月之前，你有否以你的專業判斷告知局方，即使港鐵實施現時的追

回措施，其實都應該不可能令項目於2015年順利完工——莫說是通車？你曾否作過這個判斷，向運房局說過？

路政署署長劉家強先生：

主席，第一，運房局其實有代表出席監委會的會議。第二，我們其實在2013年已經與局方曾經提過，跨境隧道段工程存在風險。

我相信大家都知道，在2013年11月，港鐵曾被要求來作出交代。根據我們.....因為我們的報告，港鐵也曾被要求來交代整體的情況，尤其是跨境隧道段工程的情況。所以，我們其實有向運房局報告我們關注的事項。

主席：

是，胡志偉議員。

胡志偉議員：

多謝主席。

路政署署長有責任確保工程計劃能按財政預算準時完成，兼且達到高質素。我聽了一個早上，路政署的說法似乎一直糾纏在工程能不能夠準時完成，和那些mitigations是否可行這些考慮。但是，我似乎沒有聽到路政署署長你會就這些mitigations可能會招致的財務承擔，作出任何評估。

在你自己的陳述書也好，今天的補充發言也好，我從無看到你們在這方面的評估和估計。你是否覺得在追趕工程進度的過程中，其實是一定不會牽涉到財務承擔的變化？你們有否進行關於追趕工程進度的財務評估，以確定整體高鐵工程造价會有何調整？

我想請他首先回答這個問題，因為我還有其他問題。多謝主席。

主席：

是，劉先生。

路政署署長劉家強先生：

多謝主席。多謝胡議員的問題。

其實就我們監管的範圍而言，財務承擔都是一個重要的環節。事實上，在高鐵的專責團隊中，我們也有同事專責監管預算及資金使用的情況。

我們也留意到，其實在高鐵……當所有的主要工程合約批出後，其實所剩餘的應急費用都仍處於健康的水平。所以，我們就此繼續監察高鐵的財政使用情況。而財政使用的情況，港鐵每月都要在監委會的會議上提交……

胡志偉議員：

主席，不好意思，我想打斷署長的說話。我想問，作為一個工程部門，工程延誤、追趕……即是在我們要透過工程的方法追趕工程延誤或進度不足的問題時，一般而言，你們是否不需要考慮因為要追趕進度所招致的財務承擔？

主席：

劉先生。

胡志偉議員：

或者你是否不需要評估由於追趕工程的方式所招致的財務承擔？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，答案是否定的。我們在監管工程、推展工程當中，時間和工期兩者非常有關連，所以，兩者均需要注意。

事實上，在監察港鐵進行工程時，我們在監委會中也曾經提醒港鐵，其在推動追回進度措施時也要考慮財政方面有甚麼影響，對整體項目的資金有何影響，不只是追趕，而是也要考慮這方面。

實際上，在每一個追回進度措施的審批過程，港鐵也要向我們提交這些資料，我們亦會提供意見。

多謝主席。

胡志偉議員：

主席，我只想進一步就這一點發問。即是說，其實你一直沒有就這個部分進行任何具體的財務承擔評估，可能你只是純粹核實，我想確認這句說話而已。

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，這便需要說回整個委託協議的機制。整個委託協議是委託港鐵進行工程，而港鐵是負責設計、推動這項工程。所以，港鐵掌握了最詳細的財務情況。我們有做的工作，是按照港鐵的報告和實際進行的情況，進行監察和評估。

而在實際評估方面，我剛才也有提過，在批出所有工程合約之後，其實剩餘的應急費用，是一個很可觀的數目。我們按照應急費用的使用情況，以評估最終的費用。

胡志偉議員：

主席，不好意思，因為剛才聽署長的說法是，他一直覺得我們有很龐大的應急費用，所以不用擔心。但是，每一個追趕的做法所招致的財務承擔……其實署長說，他只能夠依賴港鐵所提供的資料。我想問，那麼你有否指示過……因為我們是 *check the checker*，有否指示過嘉科就港鐵提出的追趕措施所招致的財務承擔，進行核實程序？你有否在任何時刻，懷疑過這些追趕的方式會令整個高鐵項目總體承造價上升至超過工程預算的水平？

主席：

是，劉先生，有否責成嘉科做評估？

路政署署長劉家強先生：

主席，監核顧問，即嘉科，是要就幾方面做一些實際的監察工作，其中之一是財政方面。

我想補充一點，我們不會只是因為應急費用那麼可觀，便完全相信嘉科。剛才我也提過，在審批、批核每項追回進度措施時，關於財政狀況，以及所需要使用的資金的各方面的資料，都提交給審核的會議來討論。所以，就每一項批出的追回進度措施，我們都會知道其財務負擔會如何，及進而會如何影響應急費用。

多謝主席。

胡志偉議員：

主席，我還想問另一個部分。署長你在第2頁.....開場白的第2頁提及你核實港鐵監督的做法。其實你剛才已回應，你是透過抽樣調查大致掌握這些資料究竟是否可信。我想問，這些抽樣調查，第一，數量是怎樣；第二，你根據甚麼基礎進行抽樣調查，以及判斷這些抽樣調查所反映的究竟是事實，還是須要進一步追查的情況？譬如我們做任何sampling也好，都會憑一個基礎決定我們要如何進一步跟進。你可否說明這個部分？

此外，你可否提供你在過去那麼長時間，曾經進行的抽樣調查的範圍屬哪方面？就着這些範圍進行了的調查，有些甚麼發現？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，抽樣調查其實是按一個風險評估機制來進行，而做法是監核顧問會每半年做一次風險評估，評估整個項目中有哪些地方的風險比較大，再就風險比較大的地方，提出所需進行的監察、抽樣，以及調查行動。換言之，我們會按照所提出的風險評估結果與顧問進行研究，決定接下來的抽樣調查的方向、方法及目標。我們是這樣進行工作的。多謝主席。

主席：

好。

胡志偉議員：

主席，可否打斷一下？我其實想問一下，如果這樣的話，路政署署長可否就這部分提供一些資訊給我們呢？因為剛才牽涉到，第一，你的風險評估機制；第二，牽涉到你的抽樣調查的方法、數目和範圍，有些甚麼是.....即研究結果。這些都是很重要的資訊，反映整個監察機制是有效或無效。我不知道是否可就這部分提供資料？

路政署署長劉家強先生：

主席，是可以提供資料的。

主席：

可否提供資料？

路政署署長劉家強先生：

可以提供資料。

主席：

是，好，或者你.....遲些請你跟秘書聯絡.....

路政署署長劉家強先生：

好的，多謝主席。

主席：

.....提供這方面的資料。

胡志偉議員：

主席，還有一點，很簡單而已，其實可能你處理的會議文件牽涉到很多重大的.....商業秘密.....機密，影響索償的問題，但委託協議書的全部文字版本，其實與整個研究.....它在整個調查中，是相當關鍵的基礎文件，而這份文件只牽涉到兩個團體而

已 —— 政府和港鐵之間的協議關係。這部分是否都可以全面披露，以及提供給我們？還是一定仍然要列為機密文件？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，其實這個協議是運房局及港鐵簽訂的一份文件。我知道，專責委員會曾與運房局研究了這個問題。我相信這個答案最好還是……即繼續留待討論……即繼續看看……即由運房局的決定應怎樣做。多謝主席。

主席：

好。田北辰議員。

田北辰議員：

主席，我未試過在10分鐘提問。任何調查，如果只是好像坐在直升機看樹林一樣，我恐怕怎樣問也無法問出所以然來。我嘗試跳出飛機，下去摸一下樹葉，看一下樹葉能否反映到樹林正在患甚麼病吧。

署長，我想很簡單問一些較具體的事情。你的陳述第76段指：“自2013年1月我們已要求港鐵公司提交整體工程計劃”，OK？你有這樣的一句話；而根據獨立專家報告第4.10段，由2011年12月起，而隨後每個月，顧問都不斷就個別關鍵合約的延誤向你們提出警示，即是由2011年12月到2013年1月，你總共收過11次提示。就這11次提示而言，基本上，我按照你今日的做法估計，就好像有個病人前來問你，說：“我很不舒服，你可否看一看我？”你不是具體問一下他：“你昨晚做了些甚麼？你這陣子吃了些甚麼東西？”你只是說：“你哪裏不舒服？沒有甚麼了吧？”這樣便打發他走了。關於這11次的警示，我現在很實在地問你，顧問就個別關鍵合約的延誤，有否提起810A？有否提起810A是整個高鐵延誤的critical path？是整件事情的源頭？即關鍵環節呢？有否向你提及？

主席：

是，劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，這個……監核顧問是有提及的，我們其實一早都很清楚知道，810A西九站這份合約是一份關鍵的合約。

田北辰議員：

那便麻煩了。11次提醒你810A的關鍵環節的重要性。我想請問你，顧問說810A合約哪一方面是如此關鍵，以致影響整項工程的呢？可否與我們分享一下？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，西九站是高鐵的唯一一個車站。所以，如果不能夠完成這個車站，整條高鐵根本就不能夠開通，這是第一點；第二，西九站需要的建築時間比較長，要在港鐵預算的完工期前的最後階段，才……

田北辰議員：

署長，我想問的是，810A是一項很龐大的工程，包括興建、移除岩石，以及林林總總的工程。你有否問過顧問——11次的提示——有否問過顧問，810A哪一方面是最致命的。即是說，你在樹林看來看去，看不出甚麼，便摸一下樹木，再看不出甚麼，便又去摸一下樹葉。你不斷問顧問810A如何如何，但卻不具體地問顧問，其認為810A哪一方面是關鍵的。你這樣很難做好監察工作。你有否問顧問，810A是哪一方面出問題呢？

主席：

是。

路政署署長劉家強先生：

主席，其實我們與監核顧問是同時進行工地巡查的。所以，其實我們都很清楚當時進度滯後的情況。如果你問出了些甚麼事，第一，就是……即挖掘進度慢了，以及……

田北辰議員：

是，行了……11次提示，由2011年到2013年1月，你清楚掌握整個高鐵工程的關鍵環節是810A，而810A當中的關鍵環節就是移除岩石的問題，因為地底的花崗岩比原本探測多出很多，神仙都幫不了忙。如果是這樣的話，你曾收到11次提示，你有否要求港鐵每月提交對上一個月移除了多少立方米的岩石，以及地底還剩餘多少岩石？

路政署署長劉家強先生：

主席，這是一個非常具體的問題。但是，其實……

田北辰議員：

在這個世界……署長，在這個世界，如果不提出具體的問題，便不會得到答案，不能解決任何事情。所以，主席，我想說一說……

主席：

是。

田北辰議員：

如果說每樣事情都是具體問題，太細節了，那麼，我便不明白一個監管者……其實真的要反省一下，但不要緊，或者署長繼續說……

路政署署長劉家強先生：

主席……

田北辰議員：

你有否要求港鐵每月提交報告？

路政署署長劉家強先生：

主席，我說這個是具體問題，並不是田議員說的那個意思。其實……我們清楚了解當時的情況……即田議員關心的挖掘岩石情況。其實在2013年時，仍未認真進行挖石的程序，因為就挖掘而言，首先要挖掘面層的泥土才可以向下挖掘，亦要做好……B3層那個結構的橫向支撐，才能夠向下挖掘岩石。所以……即是……

田北辰議員：

何時？署長，何時開始挖掘？何年何月？

路政署署長劉家強先生：

挖石方面，如果是大量的挖掘，其實就剛剛在2015年3月才在B3層底下開始大量挖掘……

主席：

我想先打斷大家，我會將這個會議延長到田北辰議員問完這個問題為止。

繼續，請繼續。

田北辰議員：

你即是說2015年。不對。我們於2014年一同前往地盤視察時，他們已經說花崗岩的數量遠遠超乎想像，那才是要命的事情。那時候挖掘工作已進行了很長時間。

路政署署長劉家強先生：

是，主席。這個地盤其實非常龐大，範圍也很大。所以，剛才我說大量挖掘……主要大量的挖掘只可在剛剛才開始，但在一些邊圍的地方，已可到達石層，便可以開始挖掘了。其實，再說得具體一點，西九站北端的石層，形狀其實大約似U形……

田北辰議員：

但是，署長，你即是說2015年才開始知道有多少岩石。但是，在2014年時，你們把完工期延遲11個月至2017年。你在2014年

年初已知道是不行的，為何在2015年才掘挖呢？不是這樣的，署長.....

路政署署長劉家強先生：

主席，我剛才仍未回答完畢。就是石層的形狀呈U形，即兩邊的牆高很多，然後中間較低處有大量石頭，所以我剛才所說的大量挖掘是要在完成B3層的橫向支撐，才可挖掘B3層下面的大量石層。但這個U字的兩邊其實是在.....

田北辰議員：

你即是說，你知道整個工程的critical path是810A，而810A最重要的是移除岩石。在移除岩石方面，你從來沒問過他們究竟下面有多少岩石，更沒有問他們估計每月可移除多少立方米岩石，便相信會有11個月的滯後。這個顧問向你收取8,300萬元，告訴你可能滯後11個月，卻連岩石太多而來不及移除如此簡單的原因也說不出來，那麼我想你要看看是否需要到法庭與顧問解決這個問題。我是絕不可接受的。

路政署署長劉家強先生：

主席.....

主席：

劉先生，或許稍作補充。

路政署署長劉家強先生：

其實我補充一句而已。就11個月這個時間，其實顧問是指當時工序的滯後情況，而不是指預測會有11個月的工程延誤，這兩點是要分開處理。

田北辰議員：

你即是說，今日很確實地跟我們說，在2013年1月顧問跟你們說.....或許是7月或其他時間說會滯後.....他當時不是建基於挖掘工程延遲才計算出來，那麼真的是匪夷所思，我更不知道他的時間是如何計算的了。

我最後想問，合約內有關移除岩石的費用，是以"全包制"方式定一個數目，還是按立方米計算呢，署長？

路政署署長劉家強先生：

主席，其實實際的合約情況，是港鐵跟承建商的.....

田北辰議員：

你們跟港鐵.....你們跟承建商是按立方米計算，還是如何？如果是按立方米計算，今日的岩石數量較原本所估計高出很多，base on這個岩石數量，今日超支會是多少，你有否一個約數？

路政署署長劉家強先生：

主席，就.....

主席：

有還是沒有？有沒有一個約數？先回答這問題吧。

路政署署長劉家強先生：

主席，問題未必是完全正確的，因為首先在超支方面，不是完全因為石層多了。其實我們有文件.....

田北辰議員：

我沒有說是完全，我只是問這一點，我只是問這一塊樹葉。

主席：

田北辰議員，時間已過了，或許你留待下一次，好不好？

田北辰議員：

好的。

主席：

我們有兩位議員仍未能提出首次發問，即毛孟靜議員和盧偉國議員，我相信要等下一次。署長，我們在下次再邀請你回來協助我們進行委員會的工作。謝謝你。

路政署署長劉家強先生：

多謝主席。

主席：

今日就……今次會議結束。

(研訊於上午10時50分結束)

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

第二次研訊的逐字紀錄本

日期： 2015年4月21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
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, BBS, MH, JP

缺席委員

陳恒鑾議員, JP

證人

公開研訊

路政署署長
劉家強先生, JP

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 Second Hearing
held on Tuesday, 21 April 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
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, BBS, MH, JP

Member absent

Hon CHAN Han-pan, JP

Witness

Public hearing

Mr Peter LAU Ka-keung, JP
Director of Highways

主席：

請證人及其陪同人員進入會議室。

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"的第二次公開研訊。

今天向專責委員會作證的證人與上次相同，是路政署署長劉家強先生，歡迎。

專責委員會已經同意劉先生的要求，可以有陪同人士出席研訊。劉先生的陪同人士為路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生；路政署鐵路拓展處副處長(2)譚漢財先生；及發展局法律諮詢部(工務)高級政府律師連國強先生。

我請大家注意，上述所有陪同劉家強先生出席的人士均不可向專責委員會發言。

本席亦提醒證人，本專責委員會未獲立法會授權行使《立法會(權力及特權)條例》(第382章)第9(1)條的權力，因此證人不受第382章賦予證人的特權所保障。但是，在研訊過程中，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。但是，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》。我想大家注意以下數點。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，我亦想藉此機會提醒旁聽今天研訊的公眾人士及傳媒，在研訊過程以外的場合披露研訊中提供的證供，將不受第382章所保障。所以，如有需要的話，各位人士和傳媒應該就他們的法律責任徵詢法律意見。

在稍後的過程，我會要求證人就他曾經向專責委員會提交的文件作出確認，把文件納入為專責委員會的證據。此外，專責委員會已決定，所有經專責委員會考慮並同意公開的文件，將會上載至立法會網頁，供公眾查閱。

我現在宣布研訊正式開始。

劉先生，路政署曾向專責委員會秘書提交了一份文件，即專責委員會文件第G7號。你現在是否正式向專責委員會出示該份文件作為證據？

路政署署長劉家強先生：

主席，是確認的。

主席：

劉先生要求在研訊開始前作5分鐘的開場發言，我現在請劉先生發言。

路政署署長劉家強先生：

主席，多謝你給我機會在今天的研訊作補充發言。

在上次出席研訊時，當中就個別議員的提問，因為沒有足夠時間，所以我並未能夠清楚詳細回應。我現在提供一些補充資料。

首先，易志明議員曾經提問，路政署在監管港鐵公司的過程中是否發現港鐵公司的內部機制出現問題。我當時回應說，在路政署監核顧問的監察中，並沒有發現證據顯示港鐵公司不符合其訂立的機制。

我在此要補充一點，路政署的監核顧問是採用風險為本方式，並透過抽樣檢視風險較高的項目，進行其所需的監察和核證工作。因為並不是全面檢視港鐵公司的內部機制，即使監核顧問的監察看不到證據顯示港鐵公司不符合其訂立的機制，亦未必表示港鐵公司的內部機制沒有問題。就高鐵工程出現延誤一事，路政署會繼續按委託協議的機制，評估港鐵公司就項目推展、工程延誤和項目超支的責任，並保留一切權利向港鐵公司追究其所保證的事項和應負的合約責任。

第二，陳鑑林議員在上一次會議上曾提問，當路政署發現問題時，需要由港鐵公司審批之後才能實行，即是說解決問題的進度和權力不是在路政署作為一個核實監督者身上，而是在港

鐵公司身上。所以港鐵公司做與不做對署方起不到作用。陳議員請我解釋這點，當日我未能回應，我現在補充解釋如下。

路政署作為"核實監督者"的工作，是透過緊密的監督，責成港鐵公司須按委託協議所承擔的責任，用最大努力來推展高鐵香港段工程。若我們察悉到港鐵公司在進行受委託的工程時出現問題，路政署會適時向港鐵公司提出意見，催促港鐵公司履行其作為受委託者的責任，實施改善措施及跟進有關問題。就港鐵公司推展高鐵香港段工程的工作，路政署會提出意見或質疑，但不會亦不適宜直接指示港鐵公司如何推展工作，更不會亦不可以向與路政署沒有直接合約關係的承建商發出任何指示。

最後，田北辰議員在上次研訊中，曾提出關於合約編號810A西九站挖掘岩石的問題。當日我未能回應，我現在補充回應如下。

港鐵公司獨立董事委員會第一份報告書第4.10至4.11段已經解釋了，西九站的勘測工作共取得超過600個勘探鑽孔的資料，而當時已經知悉西九站北端有大量岩石需要挖掘。根據路政署現時的分析，當時預計的數量與現時的估計沒有很大差別，只不過由於挖掘石層的工序需時，而且要在完成B3層後才可以大量挖掘，因此亦會影響承建商希望可以縮短這個工序以追回部分滯後進度的計劃。

數據顯示，西九站北端的石層就像兩座小山，分布在近佐敦道以南的東西兩邊連續牆，由東至西的石層橫切面看起來像"U"形的山谷。雖然港鐵已經在2014年開始挖掘石層及試爆，但由於主要石層的位置是在B3樓層以下，所以大量石層的挖掘，要待B3層樓面的橫向支撐完成後，才能全面展開。而B3層樓面的橫向支撐已於2015年3月完成，所以現正大量挖掘B3層樓面以下的泥土及石層。待更多主要石層露出後，就可以全面應用爆破技術以大量移除石層。

主席，我會繼續在今次研訊中盡力提供所需資料以協助研訊。多謝主席。

主席：

謝謝劉先生。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？

路政署署長劉家強先生：

主席，是正式出示的。

主席：

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，委員只應為確立與此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，今次和上次同樣是10分鐘。

現在研訊開始。為了善用研訊時間，請委員提問時盡量精簡和具體，而證人則必須明確和切實地回應問題。

請盧偉國議員首先發言。

盧偉國議員：

多謝主席。主席，我以下提出的問題，會聚焦在劉家強先生作為路政署署長及此項目的監管委員會主席，就整個高鐵項目建造工程擔當的角色。

主席，運房局有一封回答專責委員會秘書的覆函，而這封覆函的日子是3月23日，主要是回答我們提出有關在此項目中政府人員，即主要參與的政府人員的職責的問題。覆函有一個附件，臚列了包括運房局的常秘以至署長等人員的職責。

我想將關於署長的職責，很簡單地讀一讀出來。相關的有好幾點，但我覺得有3點比較值得關注，其中一點是制訂政策和計劃方案，以規劃和實施公路和鐵路工程計劃，包括高鐵香港段工程項目及維修公路網.....

主席：

盧偉國議員提及的文件，是在我們G6的檔案內。

盧偉國議員：

是，沒錯，在G6內。策導工務計劃的公路和鐵路工程計劃，包括高鐵香港段工程項目的規劃、設計和實施，並確保工程計劃能按財政預算準時完成兼且達到高質素。另外一點我關注的是，主持高鐵香港段工程項目每月舉行的項目監管委員會會議。

我想在這裏.....署長或者可以確認一下，特別是以下字眼："確保工程計劃能夠按財政預算準時完成兼且達到高質素"。在"確保"方面，如何理解呢？因為剛才署長在今天的補充發言中特別提到，第6點提到"路政署作為核實監督者的工作"這方面的問題。究竟"核實監督者"是否能夠起到"確保工程計劃能夠按財政預算準時完成兼且達到高質素"這個目標的作用呢？

主席，其實我們在幾次會議上，從整個安排來看.....因為對政府和港鐵而言，這次可說是一種特別的合作方式。會否由於這樣，署長擔當的角色真正能夠起到甚麼作用，與我們的期望是否有所差距？這方面是我提問主要聚焦的地方。或者先請署長回應，然後我再跟進。主席。

主席：

好，謝謝。劉先生。

路政署署長劉家強先生：

多謝主席，多謝盧議員的問題。我在陳述書，其實在上次的研訊都有提過，高鐵項目其實是用一個即是.....服務經營權的模式來進行。所以，其實政府，或者盧議員是關注我的角色，在"確保"方面，最重要是訂立一個適合的機制，讓我們做到監察的角色。我們亦在整個監察過程中，按照機制作出實際努力。這兩點是最重要的。

在陳述書中其實已經提過，我們有多重的機制.....多重的監察機制。除了監委會之外，還有兩層機制幫助我們知道整體工程的進度。當了解工程進度，即我們如果了解有滯後的情況，

便會催促港鐵按委託協議履行其責任，進行一些追回進度的措施。

在落實監察機制的整個過程中，我們都有做工夫。在這個過程中，第一……即我們監察到有滯後的情況。出現滯後的情況時，我們曾催促港鐵做工作。另外，當我們知悉港鐵如果提出了一些追回進度的措施後，我們也會透過機制評估追回進度措施的成效，亦會藉有關機制表達意見，幫助港鐵落實這些措施。

我們亦做了協調方面的工作，在陳述書亦有提及。當我們知道港鐵需要作出一些轉變，因而需要其他政府部門的協調和幫助後，我們會與這些政府部門做好聯絡工夫，幫助有關部門能一起研究、改變整個計劃，令高鐵項目可以順利進行。我們利用這個制度，以及整個監察的工作……盡量確保工程計劃能夠按時、按預算完成。多謝主席。

盧偉國議員：

主席，其實剛才署長的解說，也肯定了一點。雖然職責的描述中有"確保"的字眼，但我認為所謂"確保"，是與工程直接由路政署負責，是有所不同的。因為不同的地方，正正是剛才署長重複很多次的字眼，就是一個監察的角色。當然，如果你擔當監察的角色，而本身的職責是需要"確保"的話，我覺得這可能存在一定的難度。

這個難度要靠甚麼解決呢？就是這個"確保"的機制能夠真正有效，包括港鐵公司是否在監察過程中與路政署有充分配合，以及真的提供所需的所有資料。但是，我亦留意到署長在先前提交的陳述書第36段提到，港鐵公司的獨立董事委員會的第一份報告亦曾指出，項目團隊曾經對路政署保留了有關項目進度的關鍵資訊。

就此方面，在2013年11月，港鐵公司的工程團隊曾經就項目各部分的累計滯後作出分析，並指出項目的完工期可能會延至2016年。但是，當時港鐵公司的項目總監沒有將工程團隊的嚴重關注向政府交代。

如果這方面屬實，可以證明我所關注的事項。即是說，署長似乎是通過這個監察的角色……監督的角色，達到確保工程進度

和成本的問題，但如果剛才所說的情況存在，其實就是……署長是否同意在這種情況之下，其實監察機制出現問題，或者是真的存在不足之處，但未必是制度上有不足，而是港鐵公司在執行時並沒有充分的配合。

主席：

劉先生，請作答。

路政署署長劉家強先生：

主席，在我的陳述書第36段，已經清楚提到有這樣的關注事項，而這亦是港鐵第一份報告書印證的事實。這個事實我可以確定，因為第一份報告書指出，在2013年11月，工程團隊已經作出一些預計，但卻沒有通知政府或路政署，這點是可以確定的。當時我們並不知情，多謝主席。

主席：

你還有沒有問題？

盧偉國議員：

如果主席容許的話，我想再問下去，因為……我想問一個問題。這不單是監察工程進度的問題，而是在最初訂定目標時間方面，即是說，政府和署長擔當甚麼角色的問題，以及在訂定目標時間方面，兩者究竟起了甚麼作用，因為獨立專家小組報告第6.4段很清楚指出，高鐵香港段項目的時間估計基線是不設實際。有關小組在審視後認為，港鐵公司在項目開展之初，如果曾經進行施工計劃風險評估，便可以發現根本在2015年8月的預計日期竣工，機會很低。

其實類似的結論，港鐵本身的獨立董事委員會的報告亦有類似的論述。在訂定目標日期方面，究竟……或者署長你作為監察角色，但在訂定目標日期方面，你其實有何參與，又起到甚麼作用？即是說，如果你以專業判斷……你有否在項目初期充分考慮過為項目所訂定的預計竣工日期？抑或只是靠港鐵自己判斷，署方有沒有嘗試，或不一定有能力，充分估計完工期和它造成的影響？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

多謝主席，首先我想指出，訂定完工期的工作其實是在我任外，即我任內之前已經發生。不過，我們都看到一些事實，也許我說一說我們所看到的事實。

第一，高鐵工程期比較緊迫確是事實。不過，獨立專家小組的報告並無指出，有證據顯示政府曾經迫使港鐵採用緊迫的時間表。事實上，如果回看一些歷史發展，九廣鐵路和港鐵公司在2007年6月提交了一份關於高鐵的項目建議書，內容指如果高鐵工程在2009年11月動工，項目的目標完工期可以是2015年1月。經過稍後的詳細設計後，港鐵將這個目標修訂為2015年6月。

所以，其實港鐵最初是經過研究和設計後，才提出這樣一個時間表。但是，我可以看得到，當時為了確認港鐵公司建議的項目時間表的合理性，路政署曾經要求監察和核證顧問審查這個時間表。當時顧問的審查結果是，高鐵工程的時間表緊迫，只有很少的調整空間，但沒有說過不可行。監核顧問亦提議在建造階段需要緊密地監察一系列事項，包括土壤結構的變化情況、環境限制、物流支援和承建商的經驗，務求令工程可以如期完工。所以，如果回答盧議員的問題，就是其實當時政府不是盡信港鐵的建議，而是亦有進行獨立研究以確定這個時間表應該可行。

還有一點就是，進入建造期後，我們留意到另一個事實：當港鐵為主要的土木和其他工程進行招標的時候，投標者沒有就合約工程期的可行性提出問題，因為如果投標者發覺工程期太緊迫和達不到的話，在投標時其實是可以提出意見，表示這樣的工期是不可行的。但是，我們看不到有投標者提出這樣的意見，多謝主席。

盧偉國議員：

主席，其實在獨立董事委員會第二份報告中亦提及相關重要的一點，就是施工期受到不可遇見事件的負面影響，究其原因主要不是由於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，並表示如果有較長的緩衝期，高鐵項目的工程時間表本可承受不可預見事件的影響。

其實以緩衝期解說也好，或者以目標竣工期太緊迫來解說也好，其實都是說項目的工程時間真的是預留得不足夠及不切實際。在這一方面，我剛才的問題，是想問政府和署長在訂定目標時間方面的角色。不過，主席，我想我暫時問到這裏，留待其他委員提問。稍後如有時間我再跟進這方面，好嗎？

主席：

好的，謝謝盧偉國議員。

我都想跟進盧偉國議員剛才的問題。譬如說，你們的監核顧問曾有一次提過出現11個月的滯後，而你上次作證時都說過，要視乎港鐵公司的追回進度措施是否可以追回已滯後的11個月。但是，這個滯後.....你研究DRMs，即追回進度措施的有效性時，請問監核顧問有否參與研究有關措施是否有效這個問題？

路政署署長劉家強先生：

主席，監核顧問一直有參與訂定追回進度措施方面的工作。上次我都提過設有一個機制，有一個會議批核擬實行的追回進度措施。港鐵在訂定這些措施之前都會提交文件，指出措施的詳情、有關資料及其成效，提供予路政署，而路政署會將這些文件送交監核顧問。所以，最後在會議討論期間，港鐵會收到我們和監核顧問的意見，多謝主席。

主席：

好的，謝謝。毛孟靜議員。

毛孟靜議員：

謝謝主席。就今次事件，我們要非常關注的一個角度，就是讓公眾看到究竟有沒有官官相衛的情況出現，因為說到底港鐵最大的股東就是香港政府，現在亦是由香港政府的官員來交代。我們經常聽到政府相信港鐵，又或是港鐵事實有提交文件

等等，轉來轉去兩邊走，說來說去.....現在發生了問題，所以我們才成立這個專責委員會。

我們今天的文件，即CB(4)821/14-15(01)這份文件，大家也看到，由2010年開始，他們每次開會都說這裏滯後，那裏滯後，一時說是兩星期至兩個月，一些比較小的工程，我都失笑，兩個星期至兩個月，即是兩個星期到8個星期，是4倍，你的預測跟隨便說沒兩樣。然後，一個月、3個月、7個月滯後，你一直是這麼說，去到2012年，尤其是我們第15頁那裏，說到2012年3月30日，另外有獨立專家小組報告作出批評，指那個匯報機制.....你不停地說有機制，但就因為你匯報不清晰，令到政府過度信賴港鐵公司缺乏理據的保證，其實是沒有理據的，但政府卻相信你，而政府又是你最大的股東，那真是.....我們這樣爭拗不斷，即使主席你如何.....是？

主席：

毛孟靜議員，我們不應該refer去我們的內部文件以作提問。

毛孟靜議員：

我們這份文件是不應該公開的嗎？

主席：

是。

毛孟靜議員：

我非常抱歉。那我就一般情況來問。你不停地說我們有機制、有多重的監察。但是，你何時決定這些內部的資料——港鐵又知、政府又知，政府就不停催促它，叫它追回進度等等，但有沒有效呢？終於是何時決定這些都可以公開討論一下的呢？而最終、最終，實實在在，我們的運房局局長是何時知道，最終那個甚麼2015年8月.....真的可以.....本來是通車或是開啟，是不行的。你給一個這樣的時間表，可不可以呢？又或者是最後、最大的問題，你可不可以確切在這裏說，實實在在是並沒有官官相衛的情況呢？

主席：

劉先生，請你作答。

路政署署長劉家強先生：

主席，其實我不太明白毛議員的問題，因為首先如果問局長何時知道，我不可以代局長作答……

主席：

是。

路政署署長劉家強先生：

……所以……即是我只可以……即是憑我自己的知識回答問題。我希望毛議員再說清楚，她其實想問甚麼呢？

主席：

我相信她想問的是，第一，就是是否……政府是否過度相信港鐵公司……即鐵路公司的匯報，以及它們的所謂承諾；第二，是你們有沒有官官相衛的情況出現？

毛孟靜議員：

謝謝主席。我覺得這些問題是非常之清晰的。

路政署署長劉家強先生：

主席，是，我想指出，過度信賴只是毛議員的說法而已，即沒有……完全沒有過度信賴這一個問題。在陳述書其實都說得很清楚，即我們有，即我們有憑我們的機制去迫港鐵，催促港鐵做很多工夫。對不起，讓我先翻查少許資料……事實上，在我們……在這個監察制度裏面，以及就我們做了的監察工作而言，我們不是只憑港鐵說的資料，便相信它的。港鐵其實有提供很多資料，關於……就工程進度，我們不是憑它的報告提出的意見便信賴它的，因為我們的機制，在上次研訊也有說過，我們的陳述書也說了，我們有三重機制，甚至在我們最新提供的那份文件也有提及，是我們其實有做數項工夫：第一，我們有幾重的會議，要求港鐵提交更多的資料，以及更深入的資料；第二，

我們也會與監核顧問進行工地巡視，我們實際去地盤、去工地視察工程的進行、進度，與報告的進度來作一個比較；第三，我們要求監核顧問看很多文件，也要求港鐵提供相關的文件，然後由監核顧問作出評估，看看這些文件裏面所述的工作，是否合乎港鐵應該做的；透過這麼多種工作，其實我們是要了解實際的工作.....工程的進度及滯後的情況。所以，我們不是純粹信賴港鐵的報告。多謝主席。

主席：

是否.....第二條問題，有沒有官官相衛的情況？

路政署署長劉家強先生：

我不明白官官相衛是甚麼意思。主席，政府內部都有一貫的.....或者應該這樣問，我不知道毛議員指的"官官"是政府和港鐵，還是政府內部不同的人員呢？

毛孟靜議員：

是政府和港鐵之間，我說得很清楚.....

主席：

政府.....

毛孟靜議員：

.....角色上是有少許衝突的，港鐵最大的股東不就是香港政府？

主席：

港鐵和政府。

路政署署長劉家強先生：

是，主席，剛才我說了，我們並不是完全信賴港鐵的。至於如果是港鐵.....政府是港鐵的股東所涉及的责任問題，因為我不是股東，所以我也不適宜評論。多謝主席。

主席：

是否有其他問題？

毛孟靜議員：

主席，可否問一問劉先生，再次問一問，你到底曾否向運房局局長張炳良提供過專業意見，我是在重複上次已經有人問過的問題，令到局長在出席2013年5月24日.....去年，差不多是一年前的立法會鐵路事宜小組委員會會議的時候，他仍然堅持指高鐵香港段可以在2015年完成目標？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，其實上次研訊也有提供過相關資料。事實上，在2013年年中的時候，路政署是清楚知道工程滯後的情況。我在上次研訊也有指出，2013年年中其實離開2015年的完工期還有兩年多的時間，兩年多的時間其實可以發生很多事情。事實上.....

毛孟靜議員：

主席，他真的是迴避問題，不好意思，我不是有意冒犯，就這個問題，他剛才說2013年年中，但我問的是2013年5月24日那天，你令到運房局局長當時信誓旦旦，說"冇事、冇事"，仍然是可以在2015年"搞掂"。你有否向他提供專業意見，讓局長不用在這裏發布現在回看很明顯是不正確的信息？

主席：

是，集中於5月24日那天，運房局局長出來說話之前，你有沒有提供專業意見給局長？

路政署署長劉家強先生：

主席，我首先要從整體情況.....

主席：

是。

路政署署長劉家強先生：

.....才可以落實到一個具體情況。整體情況，剛才提到，在2013年年中的時候，其實還有很長時間。實際上，在那時，我們亦正在催促港鐵落實一些追回進度的措施。另一方面，我們亦在催促港鐵訂立一個修訂的工期時間表。當時，港鐵是確定可以如期完成的，但我們也沒有相信。我們在2013年時，已要求它做一個修訂的工期時間表，以證明..... 以確定它說能夠如期完工的說法，是可以達到的。但是，2013年5月，是嗎？5月.....

毛孟靜議員：

24日。

路政署署長劉家強先生：

.....5月24日，在這個時空裏面，其實是一個很短的時間而已。所以，在，即尚在等待港鐵.....一來，港鐵未能.....未有證據證明它是真的能夠如期完成，但另一方面，在還有頗長時間，仍然有機會追回進度的情況下，當時我們亦不能夠確定港鐵一定不能夠如期完工；第二方面，實際上，我都有提供關於資金使用方面的資料給局長，因為當時的傳媒亦有提出港鐵會超支。當時我們有提供資料給他，以當時的情況來看，應急費仍然是很健康的，仍然是很健康的。所以，局長也沒有就超支方面，沒有說一定會超支。多謝主席。

毛孟靜議員：

好的。

主席：

我想跟進一個問題。在某一個時段，監核顧問告訴你有11個月的滯後，剛才我也提到這一點。我並非工程師，但在座有工程師，我亦有朋友是工程師。我想問一問，根據劉先生你的專業意見，如果at one stage有11個月的滯後的話，你要追回.....當時還剩兩年.....兩年時間也好，兩年半時間也好，但我相信當

時沒有這麼多時間。若你要追回差不多一年的滯後的話，在技術上，根據你的專業判斷，你認為這是否可行，或是否realistic的看法？

路政署署長劉家強先生：

主席，可從兩點來看。第一，根據我們的經驗，亦有一些滯後得頗厲害的工程可以追回進度並如期完工。其中一個例子是深圳灣大橋，深圳灣大橋在工期完成了約七成時，其實工程費只使用了大概五成左右……大概五成左右。然而，承建商最後採取了一些追回進度措施，工程最後也能如期完工。這是第一點。

第二點……

主席：

即是在這個項目中，根據你的專業判斷，你認為這11個月的滯後……差不多一年的滯後，你認為完工，即是如期完工的判斷，你認為如何？你當時有何看法？

路政署署長劉家強先生：

主席，就這11個月滯後的情況，這11個月其實是相對於高鐵最初的原定工程時間表。原定的工程時間表其實是在2015年8月完工。因為有滯後的情況，正如我剛才也提及，港鐵也正在制訂一些修訂工程計劃。但是，在未完成這些工程計劃前，其實它也訂立了一些所謂修訂計劃時間表。如果我可以提議……有一份文件……大家可看一看一份文件，在2014年5月，政府就港鐵的延誤提供了一份文件，在文件裏面，其實……

主席：

向誰提供文件？

路政署署長劉家強先生：

提供給立法會……

主席：

立法會……鐵路小組……

路政署署長劉家強先生：

.....鐵路事宜小組。當中有一份報告，是關於路政署因應局長的要求而進行的獨立審視，旨在研究延誤的原因。文件提供了一份監核顧問在2、3月發出的報告。從中可見.....例如合約810A，即西九的合約，如果按原定工期時間表計算，它有86個星期的延誤。然而，若按修訂時間表來看，延誤則只不過是15.6個星期。從這點可看出，港鐵和承建商都是就着整體計劃修訂工程時間表的。所以，如果我們按原定時間表來看，可能情況會比較差。但是，若它能制訂一份修訂時間表而又能夠落實，則正如剛才所指出，延誤只是十多個月，對不起是十多個星期。

主席：

其實，有很多工程都是緊接進行的，對嗎？正如你上次所說，是環環相扣的，對不對？即工程是有緊接性的，若這項工程延誤，可能會影響下一個階段，即下一階段的工程可能要等這階段完成後才能進行，是不是.....

路政署署長劉家強先生：

多謝主席。有這種情況，但這些追回進度措施.....其實，有一類的措施是按着要早完成的部分去盡早完成。譬如車站的結構，如果結構未做妥，當然做不了機電工程。但是，如果可以安排時間表，主要的房間可以盡早完成，令主要的機電設施可在這些房間內開始做，這樣就會減低延誤的影響。所以，追回進度措施也是以這方向來進行的。多謝主席。

主席：

好的，多謝劉先生。

毛孟靜議員：

主席，我可否很快地追問一句，我希望得到簡單的答案.....

主席：

Sorry，第二輪吧。毛孟靜議員，第二輪好嗎？陳鑑林議員。

陳鑑林議員：

多謝主席。主席，我會繼續跟進劉署長你在監委會內的角色，以及你如何執行職責的問題。

你是監委會的主要領導，我想知道一下，在每一次會議上，你會聽取轄下的總工程師、技術人員，甚至監核委員會監核顧問的報告，但除此之外，即你除了看文件、聽會議報告外，你還有沒有做其他事情以確保在履行職責時，不會有任何偏離或失職的地方？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，除了監委會的會議，其實，路政署也成立了一些內部會議，每兩星期我都會與鐵路拓展處的同事開會，以了解各個鐵路項目的進度和問題。所以，我不是只憑監委會的資料做我的工作。在監委會以外，我們也有做工夫，了解整體情況、遇到的問題、有甚麼協調工夫需要做、要在哪些地方監察港鐵，從而進行我的工作。多謝主席。

陳鑑林議員：

我認為，即使你是每兩星期開一次會議，你主要也是聽取他們的報告，你不是第一手接觸那些資料的人，你也是聽取報告，間接了解情況。當然，你在聽取報告後可能會提出一些意見，指導他們如何去做。但是，你在今早就我在上次會議所提出的事宜作補充回應時也有提到，你們在提出意見後，港鐵做與不做，你們也無能為力，對不對？因為你們與他們沒有直接的合約關係，你們亦不可能指示他們如何工作。所以，我想知道的是，你有沒有一種感覺，即使你們盡了很大的力量去監察整項工程，但這個監察是否形同虛設？有沒有這種感覺呢？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，首先我想澄清，陳議員指我們與港鐵沒有合約，這點我需要澄清，其實我們與港鐵是有一份委託協議的。事實上，我們都是按照委託協議，催促港鐵需要履行其責任。可以這樣說，我們催促港鐵，但港鐵未必會即時有反應，未必即時有反應。這可能有兩方面的原因，第一，它可能真的需要時間做這項工作，又或者它不太上心，未必立即去做。但是，這不代表我們催促了一次後便停止，我們會在會議上繼續催促它。如果有些事情它未能令我們感到滿意，我們會繼續催促它及令……直至我們得到滿意的答案，我們才會停止的。所以，我們會繼續催促，不會任由港鐵就這樣停下來。多謝主席。

主席：

是。

陳鑑林議員：

主席……

主席：

陳議員。

陳鑑林議員：

……署長亦在陳述書中說，除了每個月的監委會會議之外，他們也會不時往工地視察。我想知道一下，署長你有否參與這些實地的視察？你在實地視察的過程裏，如果你有參與的話，有否發現任何在報告中所提及的延誤情況？你自己有否作出任何指示來改善這些情況呢？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

主席，我也有前往工地進行實地視察，不過，在實地視察方面，其實也不容易了解整體情況，還需要從數方面一起看。第

一是他們的進度報告，第二是監核顧問給我們的意見，然後是工地視察。實際上，除了我前往工地視察之外，監核顧問其實每個月都會提供一系列的工地照片，幫助我們更好地了解工地實際的情況。多謝主席。

陳鑑林議員：

主席，說到監核顧問，我想知道一下。他是用一種所謂抽樣檢查風險較高項目的做法。究竟你在整個過程裏，有否感覺到這種行事方式未必是恰當的做法呢？因為有很多時候，延誤問題的出現，並不是由於一個原因的，當中可能會是由多種原因綜合而成的。所以，如果採用抽樣方式去進行，便很可能只看到一面，看不到另一面，這可能會影響整體工程的進展。你在整個過程裏面，有否發覺這種做法是有問題的呢？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

多謝主席。實際上，我在陳述書都有提及，我們真的明白、了解港鐵的高鐵工程出現滯後的情況。在這方面，根據我們與監核顧問進行的工地視察，以及審閱港鐵的報告及文件，其實所反映的進度與港鐵在報告所說的進度，其實沒有很大的分別。所以，純粹看進度方面或滯後情況方面，其實我們看不到有甚麼……港鐵並沒有把資料給予我們。但是，實際上，如果到了……陳述書的第36段都有提及，當到了2013年，他們其實已經作出了評估，表示如期完工有很大問題的時候，其實他們並沒有將這個信息與我們分享，在這方面是出現……

主席：

你說的是內部文件吧？

路政署署長劉家強先生：

是……

主席：

是內部評估吧？

路政署署長劉家強先生：

是內部評估。

陳鑑林議員：

主席，署長今天的補充發言的第4段都指出了，即使監核顧問的監察看不到港鐵內部有甚麼問題也好，並不表示港鐵的內部機制不存在問題。我想知道一下的就是，監核顧問是否知道港鐵內部機制的運作情況呢？為何我會這樣問呢，因為如果你不知道.....即是不能知己知彼，不能知道對方究竟在做甚麼，這很可能引致一種情況，就是港鐵給你甚麼資料，你便收取甚麼資料，你完全不會察覺它有甚麼資料是沒有全部提供給你，而你也沒有辦法在監察過程裏提出一些重要的數據或資料來進行監察的工作。所以，我想知道一下，署長你對於監核顧問的了解有多少？他們.....監核顧問對港鐵內部機制的了解又有多少呢？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

多謝主席。陳述書都提及，港鐵在項目管理方面是有一個機制，而我們的委託協議亦要求港鐵按照這個機制來進行項目監察。關於整個制度的文件.....其實我們亦取得關於這個監察機制的文件，所以我們是有整套文件，知道其機制怎樣運作的。我們的監核顧問亦獲提供這份文件，所以，我們和監核顧問都清楚了解港鐵項目管理的機制，從而我們可以憑着它的機制，抽樣拿取一些文件來作核實。多謝主席。

陳鑑林議員：

主席。

主席：

是，陳議員。

陳鑑林議員：

署長在補充發言都已指出，".....未必表示港鐵公司的內部機制沒有問題"，即是說其實你都知道港鐵的內部機制存在問題或可能存在問題。究竟你發覺存在一些甚麼問題，可否告訴我們呢？

主席：

是，劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，我在上一次的發言都提及，獨立專家小組提出港鐵可能在其機制的健全性方面有一些問題，這是獨立專家小組的意見。如果我在這裏表達意見.....主席，這不是很方便的，因為其實.....尤其文件都有提及，我們都是按照委託協議研究港鐵的責任，如果有需要，我們會進行追討的工作。如果在這裏公開討論、表達我的意見，港鐵可能拿着我的意見來作辯解，對於將來政府採取法律行動作追討時，可能會令政府處於不利的位置。所以，我不便在此表示我的意見。多謝主席。

主席：

謝偉銓議員。

謝偉銓議員：

是，多謝主席。我想跟進.....首先跟進的是上一次的一些問題。主席，劉署長在他的陳述書.....即文件編號W1(C)的第21段中指出，如果有需要，署長亦會向局長匯報有關高鐵在推展時所遇到的重大問題。在3月24日的研訊上，我曾經問劉先生"重大問題"的定義為何，以及劉先生在過去就"重大問題"向局長作出了多少次匯報。當時劉先生回覆，第一，"重大問題"的定義當然由劉先生自己決定，而在匯報方面，在2010年至2014年4月間，他只匯報了兩項重大的問題。我亦問劉先生可否提供相關的匯報及涉及文件的資料。根據劉先生在4月10日提供的資料，即文

件編號G7，我留意到，回覆內容的(b)項，與陳述書的內容是有出入的。為何呢？陳述書第21段提及"重大問題"，但劉先生似乎已改為"重大議題"，劉先生可否就字眼上的變更作出解釋或澄清。劉先生對"重大問題"及"重大議題"的理解是怎樣的呢？兩者涉及的事宜和相關的跟進行動，會否有所不同？作出字眼上的更改是否希望.....劉先生是否希望他所需要負上的責任，可因而減少呢？主席，我先問這個問題。

主席：

劉先生，請你作答。

路政署署長劉家強先生：

主席，.....sorry，對不起，我也要作出澄清。"議題"和"問題"令各位議員產生一些誤解，所以我在最新提供的文件作出了澄清。最新提供的G7文件也說明，我們跟運房局每個月也會舉行定期會議，在會議上，我會就港鐵出現的議題，大家要清楚"議題"這兩個字，其實即是報告，我們不是只有兩個問題才向運房局報告，而是.....

謝偉銓議員：

主席，我想說的是"重大"。問題當然十分多，劉先生作為署長，我不相信要向局長，要局長留意他負責的每件事情。我覺得，會否是你認為重大的問題，才會向局長反映？

路政署署長劉家強先生：

主席，其實在這些定期會議中，已經有報告高鐵工程的整體情況，因為當中涉及一些議題或重大議題，我們曾經數次提出。作為一個例子，在一些定期會議之外，我們特別安排港鐵向局方作出匯報，令局方更為清楚問題。這些做法有時候是有需要的，因為在我們的匯報當中，未必能夠十分詳細地向局方說清楚問題。在指出問題後，我們便會安排港鐵作出專項匯報，令所有事實也能夠在局方面前呈現，令他們更加明白問題。多謝主席。

主席：

我想確認一點，或者先暫停計時。我想確認一點，聽了你剛才的答案，根據你的理解，"重大議題"和"重大問題"是同一回事，對嗎？我這樣理解你的理解，是否正確？

路政署署長劉家強先生：

沒錯。

主席：

請繼續。

謝偉銓議員：

多謝主席，換言之，我可否這樣理解，署長認為所有事均屬重大，所以一般的事也匯報給局長，而沒有.....例如最後到了4月12日、13日，港鐵行政總裁和主席分別致電給局長，表示不可能在2015年8月通車，你連這些也不視為重大問題，只是跟普通的一樣。過去這麼多年來，你在路政署作為監管高鐵的總負責人，你覺得所有事也可說是重大議題或問題，但同樣地，會否所有事也不重要呢？多謝主席。

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

其實我不太明白謝議員的問題，可否再說一次？

謝偉銓議員：

你說所有議題也是重大問題，而每次開會也有局長或局方負責人出席，所以過去沒有就任何你覺得重大的問題，向局長匯報。

路政署署長劉家強先生：

主席，首先，我沒有說過，我認為所有議題也是重大問題。或許讓我澄清，我想指出，我們有定期向局方匯報，在匯報當

中，也涉及一些比較重要的問題，不是普通的進度等問題，當中也會指出一些問題，讓局方了解。這不代表我認為所有議題也是重大議題，只是在匯報當中，除了匯報一般情況外，我們已經匯報了一些重大議題，多謝主席。

謝偉銓議員：

主席，我可否要求劉先生.....我上次也曾要求他就這些他認為重大的問題或重大議題提交有關文件。

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，我們就每個月與運房局舉行的會議，也會提供一份文件給運房局。我知道專責委員會正要求局方提供有關文件，據我了解，局方就此有些意見。我相信專責委員會將與局方跟進關於提供文件的問題。

謝偉銓議員：

主席，我想澄清一下，因為我專注的是重大議題，即正如署長所說的，而不是一般問題。就這方面，我相信是由署長提交的。你是否覺得向專責委員會提供這方面的原始文件會有困難？

路政署署長劉家強先生：

主席，運房局對這方面有些意見，因為這些屬內部文件。據我了解，運房局暫時未同意提供這些內部文件予專責委員會。我相信留待專責委員會與局方跟進，比我在此作出表示為好。多謝主席。

主席：

我想問你一個比較.....或者先暫停計時。我想問一個比較直接的問題，你向局長提供有關重大議題的匯報，有否涉及商業秘密？這是你自己作出的匯報，你應該清楚吧？

路政署署長劉家強先生：

在匯報當中，一定會涉及我們對港鐵的意見，一些關於合約完工期的資料……

主席：

我只是問重大議題的匯報，而不是一般的匯報。就重大議題方面的匯報，有否涉及商業秘密在內？

路政署署長劉家強先生：

主席，這要個別來看。如果是關於重大議題，我們在提交的G7文件中，也有兩個例子，便是高鐵跨境段隧道出現滯後的情況，我們曾向局方匯報，並且安排了一個專項會議，把事實好好地告知局方，這是其中一個我們在定期會議文件中向局方提交重大議題的例子。

主席：

但相信你向局長匯報的內容，不會細緻到包括承建商索償或可能索償等這些細微的事情，對嗎？

路政署署長劉家強先生：

這項跨境段工程，其實也有牽涉一些承建商的問題。我相信大家也記得，這個工程進度出現了延誤，當中出現了甚麼問題。

主席：

繼續。

謝偉銓議員：

多謝主席。另外，我想問劉先生，上次研訊時也有提及，在監核過程中，監核顧問曾經提出不少質疑，例如是否可以追回進度，以及追回進度措施的成效等問題。就此，政府會去信港鐵要求作出回應，並且提及，如果監核顧問不滿意港鐵的回應，政府便會把相關事項保留在關注表內。在上次研訊時，曾經要求劉先生提供相關資料，包括劉先生提及的關注表，我想問一

問劉先生，或請他澄清一下，所提及的關注表是否即是文件編號G7中(c)項提及的項目風險列表？

路政署署長劉家強先生：

主席，並不是。

謝偉銓議員：

那麼可否補充提交這個關注表給我們呢？

路政署署長劉家強先生：

主席，這個我們要再作研究。我暫時的想法是，因為這些關注表其實牽涉高鐵不同合約的情況，我們要詳細研究當中有沒有一些機密或敏感的資料。我暫時的想法是，並不適宜作公開討論。

多謝主席。

謝偉銓議員：

主席，到現在仍然不可以提供關注表。那麼，我也想跟進一下，問題加入關注表之後，你一般是怎樣跟進？

路政署署長劉家強先生：

主席，我們在會議上，也會就着關注表繼續催促港鐵做其要做的事。其實，在今天研訊較早的時間，我也有提過，若未令我們滿意……未給予我們一個滿意的答案，我們便會把事項一直放在關注表內，並會繼續跟進，直至港鐵給予一個滿意的答案為止。我們就是這樣跟進。

謝偉銓議員：

主席，即是可否這樣理解，其實署方或署長都是坐着等待而已？

路政署署長劉家強先生：

主席，剛才也提過，其實……一來，我們利用我們的監察機制，了解整體的情況，在有需要時，譬如就追回進度措施等，我們都會催促港鐵做這些工夫。

事實上，若港鐵做不到這些工夫，其實我們也不只是白等。在2013年，當我們覺得有關進度的確有很大疑問時，其實我們也催促港鐵提交修訂的工期時間表，讓我們能確實看到，如期完工這種說法是否合理並有理據支持。

多謝主席。

謝偉銓議員：

主席，我也想再問一問劉署長，如在工程的進度出現問題，而監核顧問或署方持有不同的意見，劉先生作為技術部門的首長，他會不會向運房局提供自己或署方的專業判斷和評估意見？除了只是去信港鐵要求作出回應之外，劉先生或署方有沒有採取一些積極的措施，主動尋找或探討工程延誤的原因和相關問題？

路政署署長劉家強先生：

主席，可否要求謝議員重複他開首的部分？

主席：

第一部分……

路政署署長劉家強先生：

有兩個……有一些差別，是指甚麼差別？

謝偉銓議員：

在工程進度或其他工程上的問題持有不同意見。

路政署署長劉家強先生：

主席，多謝謝議員的澄清。剛才我也提過，在工程進度方面，監核顧問在工作中所看到的事，以及其報告的進度，其實與港

鐵提供的報告所表述的相關進度，大致上一樣，在那方面沒有很大的偏差，所以，就那方面沒有這樣實質的問題出現。

謝偉銓議員：

其他問題呢？

路政署署長劉家強先生：

請問其他甚麼問題呢？

謝偉銓議員：

譬如你對於追回進度等都持有不同的意見。

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

請問謝議員在哪方面看到有不同意見呢？

謝偉銓議員：

即是說，對於追回滯後，你們察覺不到有任何意見，你向來都.....即是署方和監核顧問，以及港鐵，其實對工程進度或追回工程進度的情況，大家意見都是相若，是不是這個意思？

路政署署長劉家強先生：

剛才說過，在進度方面，它們所報告的情況都差不多，所以那方面沒有甚麼大的問題。至於追回進度措施方面，在訂定時，監核顧問有提供意見，我們也有提供意見。但是，當追回進度措施落實之後，其實這項追回進度措施便成為整體工程的一部分，並會與其他工程一併納入整個監核工作之下，以審視其進度，以及如果有滯後的話，便審視滯後的情況。

所以，我不明白謝議員的問題重點。

謝偉銓議員：

我問題的重點由你自己去演繹吧，劉先生。你給我的答覆，即是說，署方和你們的顧問與港鐵就高鐵的進度或一些追回滯後的措施等，基本上沒有不同的意見。這是我剛才所理解的。

主席，我想再問一問，劉先生……

路政署署長劉家強先生：

對不起，主席，我想澄清，不能說"沒有不同意見"，因為剛才也提過，追回進度措施是由港鐵負責制訂，在制訂後會將意見……不，將整個計劃提出來，供路政署和監核顧問研究及提供意見。如果我們有向其提出意見，即代表實際上我們的看法與港鐵原先的建議不盡相同，否則，我們也不需要向其提出意見。所以，就那方面會有一些差別。

但是，我們或監核顧問提出的意見，大部分都會獲港鐵採納。如果覺得不適合，它也會作一些討論，研究甚麼是最好的方法。所以，我們確實有出現不同意見的地方，但是，正如我剛才所說，它會作一些研究，或在有需要時作出修訂。多謝主席。

謝偉銓議員：

主席，此外，剛才劉署長說，在2013年5月，他也曾提過，雖然工程有滯後，但是，因為距離原本計劃通車的日期2015年8月還有一段時間，所以，他覺得並非不可能追回這些滯後的時間。我想問劉署長，直到何時，你才認為就這個工程，是沒有辦法追回完工日期而要延後呢？然後，你何時才把你們的看法向局長匯報呢？

路政署署長劉家強先生：

主席，就在進度方面，其實不如我由較早時間說起，這樣可以解釋得清楚一點。在2013年年初，其實我們已經看到工程延誤……即是滯後的情況……是頗為嚴重。所以，當時我們亦有懷疑，究竟能否追得上進度。如果大家翻看我們之前提供的文件，關於我們有很多個監委會會議，當中討論過甚麼，其實在2013年1月，我們已經催促港鐵提交修訂的工期時間表……

主席：

我想你直接點回答副主席的問題，好嗎？因為他只是問你最早何時知道沒有辦法追回進度，即是追上target date。你最早是何時知道，以及你何時向局長匯報。我想你直接點回答，好嗎？

路政署署長劉家強先生：

直至港鐵宣布時，我們才可以肯定……才可以肯定它未能追回進度。多謝主席。

主席：

OK。你和局長是同一時間知道，是不是？我的理解對不對？即港鐵公布了，你才知道，是不是？

路政署署長劉家強先生：

同一時間。

主席：

是同一時間？

路政署署長劉家強先生：

同一時間。

主席：

是的。我們現在有10分鐘的休息。或許我讀一讀以下已報名提問的委員：田北辰議員、李卓人議員和莫乃光議員，以及毛孟靜議員是第二輪……是嗎？你是否會提問？

毛孟靜議員：

我未……你意思是，我剛才這樣說，對嗎？

主席：

你剛才問……

毛孟靜議員：

好的，好的，那就是了。我以為我未曾舉手你便理解為我要提問。多謝，是的。

主席：

第一輪的……即今個會議第一輪的，還有胡志偉議員。謝謝。

11時……

秘書：

11時正。

主席：

我們11時正返回這裏，好嗎？稍作休息。

(研訊於上午10時50分暫停)

(研訊於上午11時02分恢復進行)

主席：

我們可以繼續研訊。下一位是田北辰議員。

田北辰議員：

多謝主席。很抱歉，我剛才遲了進來，所以我不太清楚，我們每人是有15分鐘抑或10分鐘？

主席：

10分鐘，可是……

田北辰議員：

不過你……

主席：

……如果時間不夠，可以等第二輪。

田北辰議員：

好的，不過你管得很鬆，好像每人也有10多分鐘。

主席：

不是的，我們是有另一些安排的。

田北辰議員：

OK，好的。

主席：

也許讓我向你解釋吧，田北辰議員，我們這裏有些是主問委員，如果是主問委員，我便有酌情權讓他們可以多說一點，讓當中有連貫性。

田北辰議員：

好的，好的，總之我有10分鐘，對嗎？主席，眾所周知，高鐵延誤達兩年，當中的主因便是九龍站的挖石工程，我在上次也是有提及過的。我現時便想與大家分享一下，在文件當中有一個表¹，主席，我相信你也看過，署長，你們也是很熟悉的，各位議員也很熟悉這個表。在這個表中，很清楚顯示出整個九龍站被分為南部與北部，南部的工程稱為810B，而北部的工程則稱為810A。北部的工程分為兩項，藍色部分稱為由下至上，而黃色的部分則稱為由上至下，我便是想重溫一下當中的歷史背景。

¹ 秘書處會後補註：即香港鐵路有限公司就廣深港高速鐵路香港段工程的最新進展向立法會鐵路事宜小組委員會提交的文件[立法會CB(4)611/14-15(02)號文件第4頁]

當年，在2013年11月22日來到立法會解釋時，說法是這樣的：西九龍總站車站主體的挖掘工程已完成超過60%，其中車站內最南的結構已到B4層，這便是810B的部分；而北面的車站部分，則已挖掘至車站最低層，即地下B4層，其實所指的便是圖表中藍色的部分。即港鐵公司(港鐵)上次在11月份來到立法會時，是解釋了黃色和藍色以外的部分，是沒有框的，這個部分便稱為南部工程，即是810B，這個部分已經挖掘至B4層，由B4層再興建上去的。主席，你也知道建築是很快的，副主席也很熟悉，只是當中的挖掘需時，但建築其實是很快速的。

之後，在港鐵來到立法會時，港鐵提到810A藍色這部分已去到B4層，大家聽到後，即使我不是專家，我也是會相信的，因為如果是由下至上，挖掘到B4層，那麼便一定沒有問題，在建築工程方面，兩年時間怎會興建不到呢？所以，當時我們也較為相信可以在2015年完工，當時是2013年11月，OK？

可是，最有趣的是，810A還有一個黃色部分，是在今天出事了，死因就是這個黃色部分，便是810A中由上至下的工程。這個由上至下的工程，在當年的文件中竟然完全沒有提及到。署長，我翻查在2013年11月提交立法會的文件，當中是完全沒有提及這個黃色部分，眾所周知，當中是有10萬立方米的花崗岩埋藏在下面，卻連挖掘也未曾開始，而且是完全沒有提及的。

署長，在這種情況下，你支持港鐵的說法，認為在2015年可以完工，那麼我的問題很簡單，港鐵在該年11月時，應該沒有告訴你有關黃色這個由上至下部分的進度，對嗎？

那麼，如果港鐵完全沒有提過的話，所以你的文件便沒有提及。即是說，港鐵與政府告訴全香港市民，指這項工程可以如期完成，但其中最具挑戰性的部分，卻完全沒有提及，當沒有這回事。我便想問一問署長，你今天回頭看來，是否認為港鐵當時是在刻意隱瞞呢？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，我沒有這份文件在手，但如果像田議員所形容般，我相信當時我們可能是沒有全面地形容整個進度的情況。事實上，高鐵北端810A這份合約，其實有部分已經去到B4層，有部分，正如田議員所說般，在由上至下的中間部分已經去到B4層，如果可以全面形容整體進度，應該是會更好的。多謝主席。

田北辰議員：

嘩，署長，很抱歉，我本來是很溫和地向你提問，但你現時有黃色格和藍色格，與我們會面時，你卻只提及藍色格，我已經指出了這一點，你無須再重複我的說話。藍色部分是由下至上的，已挖掘至B4層，便一定可以控制到時間。可是，黃色那個由上至下的部分，卻連挖掘也未開始，而在港鐵向你提交的文件中，是完全沒有提及有10萬立方米的花崗岩在內。署長，是花崗岩，你應該知道花崗岩是甚麼吧？這是絕不簡單的，對嗎？

我現在的問題是，你覺得他們有否刻意隱瞞呢？你可否回答我這個問題？

路政署署長劉家強先生：

主席。

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

我認為要翻看當時所有文件後，我才可以……

田北辰議員：

當時的文件，我剛才已經讀出了，就是完全沒有提及由上至下那個部分，亦沒有提及下面有多少岩石。

路政署署長劉家強先生：

主席，如果我憑現時的資料作判斷，我認為對港鐵是不公平的。因為實際上，當時除了向立法會提交的文件外，可能還會有其他文件，能更佳地形容當時的情況。其實，當時的情況究竟是怎樣呢？我相信如果要我作出判斷，我需要翻看其他文件和當時的資料後，才可以作出判斷。

田北辰議員：

署長……

主席：

也許先把計時器停一停，我想問一問，你可否確認在你提交予立法會鐵路小組的文件中，是沒有提及到在黃色這部分中，會有10萬平方米的花崗岩在底下？

路政署署長劉家強先生：

主席，我並沒有文件在手，所以變相……

主席：

好的，即是你無法確認，我明白，OK。

田北辰議員：

主席，不要緊，由我回答吧，是肯定沒有的。署長，你剛才給予我們的答案，是說你到今天仍然不可以判斷它有否刻意隱瞞。那麼，我便再重複，如果你回去翻看提交予立法會的文件中，翻看你在6月30日與港鐵開會的紀錄，而事實證明港鐵完全沒有提及黃色由上至下的部分，假設情況如此，你會否覺得它是有刻意隱瞞呢？

路政署署長劉家強先生：

主席，我剛才在研訊之前也提及過，政府現時也是按照委託協議，研究港鐵在協議中的責任，以及研究它有否做足其應有的責任。如果我們看到有問題，我們是會按照委託協議進行追討的。

田北辰議員：

好的，可以了，明白。

路政署署長劉家強先生：

所以，如果現時我表達了意見，便會影響我們將來的追討行動。

田北辰議員：

是的，署長，多謝你，最低限度你也回應了我的問題。即是說，要你今天判斷它當時有否刻意隱瞞，你覺得現時是不方便表態的，是嗎？那麼，最低限度你也有回應了我的問題，我也是可以接受的。

接着，署長，我便想問一問有關你責任的問題。你知道由始至終，在批出合約時，在黃色格內是有很多花崗岩，你是知道的。那麼，你是否知道有10萬立方米呢？

路政署署長劉家強先生：

主席……

田北辰議員：

你監管了這項工程那麼久，到2013年11月，大家也知道港鐵知悉下面有多少岩石。那麼，你又是否知道呢？

路政署署長劉家強先生：

主席。

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

關於西九站北端的岩石量，我們其實是知道的，港鐵也知道，其實我們也是知道的……

田北辰議員：

你是知道有10萬立方米以上的花崗岩，你一直是知道的。那麼，如果你知道的話，你在2013年11月出席立法會會議，完全沒有提及10萬立方米，亦不知道速度會怎樣。但是，你今天卻告訴我們，你們路政署一直知道有10萬立方米。這事件真是頗為嚴重。何來監管的角色？我一直以為你不知道。因為我時常覺得，港鐵牽着你的鼻子走，你一直不知道其細節，它對你說："行、行、行，石是有的，但不是很難處理"，你便完全相信它。

你今日說你一直知道有10萬立方米，但在11月的會議上卻完全沒有提及此事，還堅定地告訴全香港人你做得到。何解呢？你有甚麼客觀基礎認為做得到呢？

主席：

是，劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，首先，就岩石數量的問題，我須要澄清一下。港鐵在5月提交的文件內作出一個補充，說明那裏大概有7萬多、8萬立方米的岩石。他們是知道有這個數量.....

主席：

這是在何時發生？

路政署署長劉家強先生：

這是在2014年5月.....

田北辰議員：

主席，我是問2013年。正正要命的問題是，事件在2014年被揭穿，all hell breaks loose，所有事情被揭破，但是，路政署監管港鐵，基本上的死線是直至2013年11月。到了2013年11月，如果政府說他們知道下面有7萬、10萬立方米，而提交的文件並無提到，而他們又堅定地說那些石能夠被清除得到，那我覺得這事情真是頗有問題。

主席：

劉先生，可否解釋一下？

路政署署長劉家強先生：

主席，在2013年的時候，其實我們都有與港鐵商討如何加快移除石層的方法。當時，港鐵都有提出追回進度措施，即是用爆石的方法，有提出過及討論過這件事的。但是，這些措施是需要港鐵去落實，所以當時我們知道.....

田北辰議員：

署長，讓我先明白一下。你在2013年出席立法會會議的時候，就藍色那部分，你很大聲說："挖掘到B4層了，所以由下而上，你信我吧"。但是，黃色那部分，你今日告訴我們，你和港鐵都知道有7萬多、10萬立方米，但你當時完全沒有提及，而又竟然相信港鐵。這個所謂"由上而下"是未開工的，當時好像還未開工，卻竟然可以神奇地在幾個月、一年內完成？這個是你作為監管者的看法嗎？

主席：

或者簡潔一點回答。

路政署署長劉家強先生：

主席，剛才我都提過，我們是知道有岩石這個問題，亦正在與港鐵商討，亦知道他們在研究用爆石的方法，加快移除的進度。事實上，這個都是最終落實到.....

田北辰議員：

為何你的文件沒有提及？在11月的文件中，完全沒有提及這方面，完全沒有提及，卻要我們信你做不到，因為你已經挖掘到B4層，即是很明.....黃色那部分，你那時都未曾挖掘。

主席：

你為何沒有提及？

路政署署長劉家強先生：

主席，如果那時資料不齊，我覺得我們是需要改善的。不過，正如剛才所說，我們是知道，亦正與港鐵商討一些追回進度的措施。多謝主席。

主席：

是，下一位是李卓人議員。

李卓人議員：

主席，我跟進剛才謝偉銓議員最後的問題，亦是主席最後的問題。你說，其實最後你覺得是延誤的時候，是港鐵公布的時候，或者可否具體說是何時，即是哪份報告、哪一日，你覺得港鐵的報告："終於在港鐵自己公布之下，我覺得是延誤了"，你指這是何時？請先澄清一下。

路政署署長劉家強先生：

主席，其實那些日子，我不是記得很清楚，但是.....

李卓人議員：

是哪份報告呢？

路政署署長劉家強先生：

.....但是，港鐵和局長是在4月某個星期.....

李卓人議員：

即是水浸之後，2014年.....

路政署署長劉家強先生：

.....水浸之後，是.....

李卓人議員：

.....4月。

路政署署長劉家強先生：

.....是，之後向公眾作出了公布。事實上，在我們之前提交的文件亦有提及，就是在之前的星期六，港鐵公司行政總裁致電電局長，在同一日亦有港鐵的職員致電通知我同一個消息。

主席：

大約在4月12、13日，對嗎？

路政署署長劉家強先生：

4月12日的周末，即是4月12日。

李卓人議員：

我覺得問題就是在這裏，在整件事本身，我一直聽你說，你是一個很關鍵的人物，因為你監察着顧問，有一位顧問專責監察風險，你和他，你又是監察委員會的主席，你一個月與他開會一次，然後你看到報告，由2013年開始，一直滯後，有時滯後8個月、滯後11個月。但是，你一直的判斷，我覺得很奇怪，你從來沒有以自己作為監察機構或署長的身份，專業地作出一個判斷，說："不行，你現時滯後已經一年"。因為你上次至今日都是說："我早知道是滯後，但我覺得可以追回"。11個月，剛才主席問，11個月，你也覺得可以追回？

你又好像覺得，港鐵說可以便可以，原來現在是否.....我想問的問題就是，其實你擔當監察的角色，是很容易的，港鐵說甚麼就是甚麼。港鐵說可以追回，你就說可以追回；港鐵說不可以追回，你就說不可以追回。我想問你自己的判斷在哪裏？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

主席，作為一個監察的角色，其實都要從另外一方面來看。假設港鐵對我們說它現在要延遲，我是否便要立即相信它，並說"你會遲，我向公眾公布"呢？所以，其實.....

李卓人議員：

你就是信了它，在2014年3月你便信了它。

路政署署長劉家強先生：

2014年.....

李卓人議員：

.....2014年4月它公布說會遲了，你就相信它，但你之前自己由始至終都相信它。其實，我不太明白你剛才說："難道它說會遲，我就相信它嗎？"事實上，它說會遲的時候，你便相信它。

路政署署長劉家強先生：

主席，我想指出，我們需要一些客觀的事實，才可以幫助我們確定那個真是事實。它告訴我會遲，我也不會即刻相信它會遲。它告訴我不會遲，我亦不會相信它一定不會遲。所以，我們其實在做工夫，要求它提交一個修訂的時間表，即是以整體、整個布局來作一個評估，即是確認給我們看，它的時間表真是確實可行的.....

李卓人議員：

但是你.....

路政署署長劉家強先生：

.....都要有客觀的證據，我們才能作出判斷。

李卓人議員：

你說要客觀證據，我現在希望你回頭看看，你自己去回想，其實它一直有向你報告，一直有說如何追回進度。其實你現在看回，你是否一直覺得你當時的判斷，追回進度是OK的，是可以做得到的？但是，你自己回看，其實你的判斷本身會否有錯誤呢？其實當時判斷說可以追回，最後證實不可以，你覺得錯在誰人身上呢？你自己的判斷是否有問題呢？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

主席，剛才我也提過，我們要有一些確實的資料，才可以確定港鐵給我們的資料一定是屬實。事實上，我們都不斷做監察，監察有關進度滯後的情況，在獲取所有資料後，一併做判斷。

李卓人議員：

你現在即是說，你一直都覺得港鐵有向你報告，而你一直都信納。然後，到了2015年，當它說會遲的那時候，你亦都信納。你是否一直信納其追回時間表，你覺得是OK的，你信納它可以追回，所以你一直沒有alert到或沒有向公眾公布，甚至沒有向立法會公布？你一直覺得是接納的，對嗎？你沒有一刻說不接納？

路政署署長劉家強先生：

主席，在接納當中，其實不是全部接納。我剛才都提過，我們在它提交資料後，我們都有一些質疑，亦要求它提供更加確實的資料，去證明它所說的話如所承諾一樣。

其實我們留意到，港鐵公司的內部文件及所提交的文件均提及，港鐵曾經在2013年11月要求承建商就局部啟用的方案制訂最終的修訂時間表，報告亦已指出，承建商花了5個月的時間才完成檢視工作，然後在2014年3月告訴港鐵這個時間表是不可行的。

我在第一次研訊的開場發言時都有提及，我們當時沒有資料，如果我們要自己做這樣的判斷或評估，是非常困難的。基於九龍站.....西九站是一個非常龐大的工程，所以我們自行做這樣的評估是非常困難的。

我在開場發言中亦有提及，其實當時如果我再重溫當時的情況，是可以考慮要求監核顧問作一個獨立的評估，雖然不知道他是否一定可以完成，或是否有足夠的資料，但當時其實沒有

作出這方面的考慮。我在上次的發言亦有提及，我們可以在這方面做得更好。多謝主席。

李卓人議員：

但是，其實你說到這一點，在11月的時候你是否應該要亮起紅燈，認為未能追回進度，工程會延誤。為甚麼你要等到.....好像剛才所說，在2014年4月13日聽完港鐵的說話，最後才表示算了，沒有辦法，始終也要"認衰"？

其實你們當時也不同意局部通車方案，如果你不同意局部通車方案，但又給予承建商5個月時間研究局部通車方案，我不知道剛才可有聽錯，你剛才是這樣說的，港鐵花了5個月時間研究局部通車方案。但你當時已表示不同意，卻又要求港鐵.....如果你根本不同意，港鐵研究局部通車方案又有何意思？所以，我想先弄清楚這一點。

路政署署長劉家強先生：

主席，或者我要澄清，所謂"局部"，其實應該很準確地說，是一個局部使用的方案，局部使用九龍站。當時港鐵的建議是，最初開通時應該有10條軌道開通，而局部使用方案只是開通6條軌道，但可以全面提供服務。當時，政府沒有同意這個方案，但不表示政府反對這個方案。我們不同意，是因為港鐵仍未提交足夠的資料，所以我們需要港鐵提供足夠資料後再作研究。因此，如果依照我們的理解，畢竟那份是港鐵的報告，如果依照我們的理解，港鐵要求其承建商提交的是局部使用九龍站的方案。

李卓人議員：

但是你不同意.....然而，你又表示這不代表反對，我不知道你是甚麼立場。這樣你做甚麼監察機構？你.....別人花了5個月的時間做一件你尚未同意的東西，但你又很曖昧地表示不反對，究竟你是甚麼立場？

路政署署長劉家強先生：

主席，對於西九站這個如此龐大的建築，我們不可以在一兩天之間便作出修改的建議。所以，我們便要求港鐵做好修改的建議，再提供予政府作決定，研究是否可以採納。

我想回答李議員較早前的問題，我想引述局長其實曾就這方面回答過，有疑中留情的情況，即懷疑港鐵做不到，但我們當時又沒有足夠的資料指出他們一定做不到，而實際上，在11月，港鐵也要求多給予6個月的時間，即在之前的文件其實都有引述，港鐵要求多給予6個月的時間，便可以更好地掌握工期。其實，我們在這6個月不斷催迫港鐵必須制訂修改的工期時間表，向我們證明其是否一定可以做到或做不到。多謝主席。

李卓人議員：

主席，最後我想問，我不明白你的角色是甚麼？如果這樣說，整個監察制度根本是不需要的。因為你也是等待港鐵提交報告，然後港鐵每次提交報告，你都是"疑中留情"的話，即是"情"就全部留了，但完全沒有監察，是否這樣呢？

主席：

是的，署長。

路政署署長劉家強先生：

主席，有關我們監察的角色，其實在上一次研訊提供的陳述書已清楚說明。我們是要憑着多重的監察機制，確保港鐵按委託協議中的責任進行這項工程，如果遇有滯後的情況，我們會催迫港鐵按其責任來推行追回進度的措施。多謝主席。

主席：

我想.....劉先生，我都想跟進一下這個問題，從你的證供中我了解到，根據協議，你是.....政府是through你，是有一個監察的角色，需要監察工程的進度。但是，現在你告訴我們很多事情，指你們沒有足夠的資料作評估，甚至港鐵沒有提供很多資料，而你須責成港鐵做一個新的計劃書給你們看，但港鐵卻遲遲沒有提交。甚至你要求說明那些DRMs是否可行，承建商也要

5個月才能答覆你這是不可行的。政府是締約方.....政府都是一個締約方，在合約上有監管的角色，為甚麼你會如此困難才能取得足夠的資料，以作你的評估和監察呢？

路政署署長劉家強先生：

多謝主席。首先要澄清兩點，主席剛才提到港鐵沒有提交所需資料給我們，這點要澄清。我其實在文件第36段中提及，港鐵在其報告提及，他們做了一些評估，但沒有把這些評估的結果告訴我們.....

主席：

劉先生，其實我不是說那件事。我說的是，你沒有足夠的資料來作評估，而港鐵自己可以作出評估，港鐵肯定是有足夠的資料作出評估。那麼你沒有足夠的資料，你不懂得向港鐵索取嗎？你是締約方，有監管的角色。你明白我說甚麼嗎？

即我不只是說那一方面的事，即是說，普遍而言，你要求港鐵提交計劃書，港鐵遲遲未提交；你想做獨立評估，資料卻不足夠，所以要問港鐵索取計劃書，但港鐵又遲遲不提交計劃書，變成了你完全未能發揮你的監察功能，即在合約上你監察的權利，是不是呢？

路政署署長劉家強先生：

主席，答案為不是的。為甚麼我們未能作出評估呢？因為在制訂修改工期時間表時，其實一般工程亦是如此，很多時候都會牽涉承建商在合約中的責任，究竟出現滯後的情況，其實是承建商的責任，或是例如港鐵有些資料沒有提供，這樣的責任呢？

很多時候要澄清這些責任誰屬的問題，要澄清究竟由誰負責追回進度。所以，在這些討論中會牽涉合約管理的詳細資料，亦要跟承建商商討其責任問題，如果不能夠釐清這些責任，便做不到一個合理的工期時間表，即使做到，可能全部均由我們負責，但當然我們不想這樣。我們當然認為，如果承建商有責任追回進度，則部分追回進度措施該由承建商負責斥資進行.....

主席：

我說的不是責任的問題，而是索取資料的問題。你與港鐵公司有合約，港鐵公司與承建商有合約，你要索取資料，可以經港鐵公司索取，以履行你的監察功能，對嗎？你是可以做到的，因為即使港鐵公司手邊沒有，也可以取得這類資料，因為它是承辦商，是嗎？

路政署署長劉家強先生：

主席……

主席：

是承建商。

路政署署長劉家強先生：

主席，如果我們需要資料，我們一定可以去問港鐵。但是，剛才我想指出的是，在制訂這類修訂工期時間表不是純粹我們取得一些資料就可以做得到，因為這牽涉港鐵與承建商在合約的責任問題。如果有一些延誤屬承建商的責任，在制訂工期時間表時，一部分的工夫其實需要有關承建商承擔。事實上，很多工程也是這樣的，就是在討論責任問題時，會牽涉比較長的時間，因為承建商通常不會承認其有責任，變成如果要制訂這些時間表，一定會牽涉承建商與港鐵在合約中的責任問題，需要有很多資料、很多分析才可做到，這不是我們索取資料便可做到，因為整個過程需要港鐵與承建商作一個商討。

主席：

下一位，莫乃光議員。

莫乃光議員：

是，主席。主席，謝謝。我連提問都滯後了。我見到，一直以來，運房局向立法會提供的資料裏面，都提到整個港鐵匯報工程滯後的情況，其實原來由頭開始至2013年以後，其實基本上好像每次都是在說滯後的。這情況由2010年剛剛開始這個項目，可能只是小小的滯後，那些招標等等，滯後一個月，那些小小的項目，一直就這樣，越滯越多，都數不清有多少次了。

感覺上，其實普通人來看，當然，大家也知道，這類項目管理出現一些滯後或超支的問題，都是很常見的。劉先生，你剛才也說了這一點，其實這是很常見，經常會出現的。但是，這當然亦不是必然的。然而，在態度上，我見到你們一直好像比較集中於能否追回進度這方面，這可能是很正面的態度，但其實在不同的項目管理工作都見到很多相類的情況。當然，剛才你都有說過一、兩個能追回進度的例子，但在這個情況下，大家看到，就像你在開頭那幾分鐘輸了一球，接着一直這樣，越輸越多，其實大致上來說一直都是追不回的。我想問的是，第一，其實在你，或整個政府，或者你自己，就你處理的態度或處理的文化而言，你是給港鐵所謂**benefit of the doubt**，即疑中留情，不知道中文是否這個意思；還是作最壞的打算，從而將公眾利益，最壞的打算即是滯後可能追不回，而其實我們見到，我相信多數都是追不回的，而以最大的公眾利益來考慮，就是在很多的情況下都是真的追不回的。政府若果想追回進度，這點我們可以理解。再者，第一，就是剛才提到的心態或態度問題，其實有沒有考慮到，如果追不回的時候影響會更大，不論是各方面的影響，而不是以採取比較寬鬆的態度來處理，同時有沒有評估能否追回的可能性，因為你純粹說它說會盡力去做，那你有沒有評估它，即**counter-propose**那方面的可能性呢？以及如果追不回，有沒有應變措施呢？即在整個過程中，因為剛才聽見大家說，就是一直說不行的話便需要監察，繼續監察，令人感覺好像有點是不了了之，即繼續這樣下去，那個監察表可能就越來越長。或者先讓他作答。

主席：

好。劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，我相信最大的公眾利益，就是高鐵能如期完工，這是無可置疑的。所以，其實我們的工作，即我們的心態都是盡量去迫港鐵，如果有滯後，就想辦法追回，我們不是這麼容易就接納它說"懶懶閒"地就這樣不追了，滯後了也就這樣算了。我們的心態並不是這樣的。所以，我相信我在陳述書和研訊的資料都提供了，其實我們有催促港鐵盡其最大能力去追回進度。事

實上，政府獨立報告……專家小組報告都曾指出，港鐵是很努力地去做這些追回進度的措施。

莫乃光議員：

我想問，你其實……它提出了一些建議措施，顧問可能也作了評核，但其實我們亦都見到顧問估計滯後的時間通常跟港鐵的不同，有時候又好像長很多。在這樣的情況下，其實你們有否真的進行一些評估，即使港鐵盡全力也好，如果覺得未必追得到，那麼就contingency應變措施而言，其實政府當局一方會否在任何階段作出一些考慮，而不只是要求港鐵盡力，便說這是最大的公眾利益。這點我們當然知道，但有時候是追也追不回的。其實，政府會否到了某個階段便真的要決定真的不行呢？還是你仍一直相信他們能夠妥善解決呢？

路政署署長劉家強先生：

主席，最後這個問題，莫議員這個問題，剛才都提過了，即我們不是盡信港鐵，我們都有催促其提供一些客觀的資料。從有否應變方案的角度來想，其實如果港鐵做一個修改工期時間表……其實是一個……如果是延遲之後，這個修訂工期時間表就是一個最佳的應變方案。所謂應變方案，就是說，如果真的做不到，則在甚麼時間盡早可以完成，我相信這是大家都想達到的目的。所以，我們催促它做一個修訂時間表，其實目的有兩方面：第一，是證實它是否真的可以如期完工，如果是不行的，修訂時間表就會顯示它可以在甚麼時間完成，我們都會，如果它交給我們的話，好像現在港鐵提交了修改時間表給我們，我們會與它認真研究，然後看看它是否真的做到最好……這樣的方向。所以，其實我們確曾針對這方面做工夫。多謝主席。

莫乃光議員：

主席，如果出現這些問題時拖延了很長時間……當然可能是港鐵亦拖延了很長時間才向你提供修訂時間表，當中監核顧問亦可能提供了一些意見，但始終推來推去之餘，最後都是停在港鐵方面，而我們看到的客觀事實就是一直無法追回，亦出現到現時最後的情況。你剛才亦提到，到了2013年，你才開始懷疑港鐵是做不到的，其實這令人覺得你並沒有辦法作出一個很肯定的確定，其實真是無法追回，令人覺得你是一個遲的時間

才開始懷疑，卻仍不是十分肯定。我想問的是，現在客觀回看，就整個過程來說，其實你覺得這情況是否在於整個制度的問題，以致這類項目.....政府要不就難於監管，要不就是這個制度易於被好像港鐵這類不單純是承辦商的機構.....即這個制度易於被它manipulate，繼而出現這種情況？正如你所說，你沒有辦法幫他們完成工作，告訴他們應該怎樣做，最後還得依賴他們的說法。整個制度是否出現了權力或決定上的不平衡，導致現時出現這種情況？你認為，在檢討後，最大的問題是甚麼？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

主席，我相信沒有制度是完美的，每個制度都有其缺陷或缺欠之處。現時的制度建基於港鐵有能力做好這項工程，亦建基於存在某種程度上的信任。其實，委託協議，英文是Entrustment Agreement，當中有"trust"這字眼。所以，要建基於對港鐵有一定程度的信任。然而，我們亦並非單純地信任港鐵，正如我在陳述書中提到，我們有一系列、多層的監管機制，確保港鐵按照委託協議的責任進行項目。但是，正如我剛才所說，沒有制度是完美的，如果港鐵在履行責任方面出現了問題，我們設有監察措施，至於能否全面看見問題所在，相信未必能夠做到。多謝主席。

莫乃光議員：

主席，我只想說一句，不會妨礙大家太多時間，因為追問下去也是一樣。不過，我覺得話雖如此，但我觀察所得，整件事似乎會令人覺得政府.....我不想說政府無能，而是整個制度好像令你被港鐵牽着鼻子走，而港鐵在這個entrustment中，監核顧問好像發揮了某些作用，但在制度中，其意見似乎未完全即時獲得採納，繼而令問題繼續惡化。我只想指出這一點，多謝主席。

主席：

謝謝。下一位是胡志偉議員。

胡志偉議員：

多謝主席。今天整個早上，署長都把自己形容像孤軍作戰一樣。然而，我想在這裏請公眾或署長確認一下，其實你並非孤軍作戰，因為立法會每年批了約1億3,000多萬元，成立了一隊由1名總工程師，4至5名高級工程師，以及8至9名工程師組成的專責小組協助你監察整項港鐵工程。

我想問一問，當你開始在監察委員會報告上看見工程有所滯後時，在看見這些資料後，你有否指示你的專責隊伍，就港鐵所提交的工程滯後情況、追趕的想法進行深入研究，了解所有滯後措施，其實在技術上、工程上或客觀條件上是否真的能夠貫徹執行？我想問一問，你有否指示你轄下的專責工程隊伍協助你提供這些資料？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，如果你要我說在某時某刻是否做過，或在何年何月作出過指示，我說不出來。因為，其實這也是我們工作的一部分，我們的工作就是監察他們，監察他們所提供的資料是否合理和有效。正如我剛才提到，我們內部每兩星期會舉行一次會議，討論數個鐵路項目，包括高鐵，亦討論了有關項目滯後的情況，以及討論了我們需要確保措施有效，是可以追回進度的。這些都是有討論的。

胡志偉議員：

主席，即是說.....不如這樣吧，署長你可否說一說，其實你與你轄下的專責隊伍的工作關係如何？專責隊伍有否向你提供任何報告，顯示港鐵所提交的修補措施或追趕措施，在他們眼中其實有很大的疑慮？有否收過此類報告？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

主席，正如我剛才也有提到，在我們一貫的會議上也會作出討論，我們都會討論，例如港鐵做了甚麼，有些地方可能不太有效，有些則比較有效。這些都會在我們的定期會議中商討。我須依靠我的團隊實施多層的監察制度，我也不想再重複，因為我們有幾層的會議，所以不只是靠我一個人把事情做完。多謝主席。

胡志偉議員：

主席，我要問的問題是，你有沒有收過你轄下團隊的這些報告？因為你一定不是把會議上的三言兩語變成考慮基礎，而是要求你的團隊協助你，可能是審視，或是他們主動發現了問題，向你提交報告，你才可作進一步的判斷。不是這樣一回事。你可否說一說你們之間的工作形態為何？

路政署署長劉家強先生：

或者這樣說吧，我們每兩星期舉行的會議.....時間是每兩星期舉行一次，我的同事會.....

胡志偉議員：

主席，我想打斷署長這部分的發言，因為我們針對的是高鐵，然而署長經常說的兩星期會議是一個"大雜燴"，這個"大雜燴"包括了其他各種不同的鐵路線。

路政署署長劉家強先生：

主席，這也是我要說的，因為高鐵是其中之一，所以在這些會議上亦會討論高鐵的情況。說到工作關係，同事會有一個簡單的update，即關於高鐵項目的最新情況，我們會就這方面作出討論。所以，胡議員所說的報告，很可能是一些口頭報告，若需要我翻查出來，我未必能做到。但是，在這些會議上，我們會就此作出討論。多謝主席。

主席：

這些會議是否有紀錄？

路政署署長劉家強先生：

會議沒有紀錄，只會提交一些update。

胡志偉議員：

主席，我想了解一下，根據協議書或協定，其實政府是有權取得高鐵工程期間的任何資料。我想問一問，你是否在索取資料方面遇到困難，即向港鐵要求索取資料時被拒絕？

路政署署長劉家強先生：

主席，有時候港鐵未必會即時把資料給我們，但我們最終都能獲取大部分資料。事實上，我們在文件中也有提及，我們有要求監核顧問就數百份文件作出檢討，確定港鐵的責任。

胡志偉議員：

主席，我想繼續追問，雖然署長在監督委員會的工作上，看見工程的滯後情況一直累積，但你卻仍然只依賴港鐵提交的追趕措施，希望能夠完成工作。對於這些追趕措施，你有否指示你的工作團隊去審查、審議這些追趕措施的成效和工程成本？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

主席，我剛才也有提到，其實追回進度措施在制訂時是經過審批的。在審批過程中，港鐵會提供文件和一切資料，我們也會將這些建議交給監核顧問，我們亦會提供意見，監核顧問也會提供意見，這其實是一個常設機制。至於施行這些追回進度措施後，其實我剛才也曾提過，便會變成整個工程的一部分，所以亦會受整個工程的監察機制監察，這樣無需特別指示，因為其實有常設的機制，慣常的做法也是如此。

主席：

我想或許暫停計時。我想胡志偉議員的問題並非是說.....你現在所說追回進度的措施須經你們審批。

路政署署長劉家強先生：

是的。

主席：

在這個審批的過程，審批的參與者有港鐵公司、署方及顧問，是嗎？

路政署署長劉家強先生：

是的。

主席：

大家聯同一起商討，你又可以提供意見。我想胡志偉議員所問的，就是你有沒有責成你的團隊或顧問公司去進行一個全面的獨立評估，而不只是與它坐下來一起討論。說的是究竟有沒有全面獨立的評估措施的成效有多大。是不是這個意思呢？

胡志偉議員：

是的。

路政署署長劉家強先生：

所以，主席，其實我剛才把情況分開來說，即施行前和施行後。追回進度措施未施行前，那便是一項建議。就這些建議而言，其實根據我們的常設機制，我們也一定會考慮這些追回進度措施的建議實際是否有效，然後提出意見，再由港鐵將之優化或作出修改等，這是之前的事情。所以，一定要有這樣的機制來做這方面的工夫。在施行後，便變成了工程的一部分。根本所有工程也設有監察機制，亦會根據監察機制一起受到監察的。

胡志偉議員：

主席，我想再繼續追問的是，在監委會的會議上，一直也顯示工程滯後的情況越演越烈。監委會有運房局的代表，據我理解是這樣的一回事。你可否說一說該名運房局的代表其實是哪一位，以及他在監委會上看到這些滯後的情況，他是否有責任

向運房局局長匯報滯後的情況，讓其知悉工程滯後的情況？而如果出現滯後的情況，在向運房局局長表達工程滯後的情況一事上，署長有何角色？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

主席，我相信運房局其實已提供了一份文件，說明他們不同的同事在高鐵項目中的角色，也有一位同事，其實不是一位，由於這項工程需時長，所以也牽涉數位同事曾出席監委會的會議，一起參加會議。至於他們的責任，我不是局方，所以我不能回應。

至於胡議員最後的問題，當然我們有責任，如果看到高鐵進度的情況，當然有責任向局方反映和報告。我剛才也曾提過，我們每月也有會議，在會議上也會有一些討論。

謝謝主席。

胡志偉議員：

主席，可否請署長……既然署長剛才提到他有向局方提供這些報告，這些報告是否也可供我們審閱的文件呢？這是第一點。第二點，是否可以確認每次進行監委會會議，運房局代表也在席？

主席：

署長，可否回答這個問題？

路政署署長劉家強先生：

主席，他們可能間中會有一兩次會議未能出席，我也記得有人並非出席所有會議，可能是間中有一個或兩個人。在提供文件方面，我相信我們在這個研訊的前期也曾提過，因為這牽涉我們向局方提交的內部文件，現時專責委員會正與局方商討可否向專責委員會提交這些文件。據我理解，暫時局方未能同意，

因此我認為留待專責委員會與局方繼續跟進，是比較適合的做法。

謝謝主席。

胡志偉議員：

主席，可否再追問，署長在向局方反映在監委會上所看到的現象的做法，其實是否依賴兩個途徑？即第一，他主動向局方提交文件報告；第二，依賴運房局本身的代表在會議上出現，聆聽會議期間所得的資訊。是不是這樣的呢？

路政署署長劉家強先生：

兩個都是可能的途徑。多謝主席。

胡志偉議員：

你剛才提到，就監委會的會議而言，運房局代表並沒有出席部分會議，是缺席的，你會否因為他們沒有出席，而需要在那些會議場合特別制訂一些專責報告提交予運房局呢？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

我們沒有專責報告，但我剛才也提過在每月會議上的討論。

多謝主席。

胡志偉議員：

可否簡單提供一項資訊，就是運房局代表沒有出席哪次會議，即他們缺席的情況？

路政署署長劉家強先生：

主席，現時不能提供，因為需要翻查所有會議的.....

胡志偉議員：

是否可以提供？

主席：

可否在稍後以書面提供？

路政署署長劉家強先生：

我們再以書面提供，主席。

多謝主席。

胡志偉議員：

主席，我暫時問到這裏。

主席：

我們現在開始第二輪提問，毛孟靜議員，仍是10分鐘。

毛孟靜議員：

主席，我想我們或者可以詳細地考慮一下時間方面的問題，因為聽了整個早上，無論是誰問，答案基本上也是差不多。無論是主席或副主席，又或是正式提問或跟進問題，整個早上的答案均非常類似，只是提出了新的形容詞而已，譬如"疑中留情"。我覺得如果是這樣的話，我們這次研訊或純粹.....這不是審訊，其意義真的不大。因為我自己聽後的感覺，即使是抽離，好像署長很愛說的客觀判斷，作為一個市民，純粹以客觀判斷，感覺是首先覺得署長有少許淒涼，他一個人就這個如此龐大的高鐵延誤的問題，這真的是一個mammoth出錯的問題，要他一個人完全承擔，由9時說到現在，不同的人提出問題，他也是回答類似的答案。

第二點，純粹是一個市民的感覺，即政府一直是"hea"着相信港鐵，又或邊相信邊"hea"着推行整個高鐵項目。你"疑中留情"，大家也能理解，我們做人永遠也要為別人留有餘地，而不是每有出錯便一棒把人打死。但是，你現在已"疑"了很久，亦"留情"留了很久，而明顯"情"較"疑"多，一直給港鐵情面。如果這

方面不行的話，便姑且繼續進行；如限期出錯的話，便作出修訂。署長剛才回答其中一個問題時，更直接說總之如果限期出錯便作出修訂，在修訂後便是最佳方案了。正如莫乃光剛才的問題，港鐵一直所說的話，政府均暫且相信，然後順便催促一下，要求港鐵快些追回，一直暫且相信，如果真的不行，便又在其他地方開會，又再說一輪，然後又說不行，便又要暫且相信。一直在"疑中留情"，一直留待港鐵自己支持不住，出來說不行了，等到延誤至如此地步，政府才說其也知悉出現如此的延誤，謹此向公眾宣布。

當然，就整件事，人人也可以"馬後砲"，即事後孔明，說本應要怎樣做。這當然是很容易說的事情，但回想過去兩三年管理層的問題，剛才都有提到，你不是孤軍作戰。實在是，你一時說："我們有多重機制，我們是做確實、核實的監察者"；但另一方面又說："它這樣說，我暫且相信，再看看情況"。

一直到現在，立法會要開這個專責委員會，整個星期二的早上，我們重重複複的問題，重重複複的答案，究竟要如何問你，我想不到可以如何繼續問你。唯一我自己看到的是，如果要問署長個人，你覺得你個人方面，有沒有甚麼方面可以做得更好？而在你說的重重、多重監察機制當中，有甚麼部分可以做得更好？這是問題一。

問題二，我想跟進主席剛才說的，你明知已經有11個月的延誤，還以為追得到，認為這不是一個很重要的資料。在這一刻，在這個關鍵位，你會不會承認政府，我不可以問你，你是否承認有錯，明白這裏是有問題，你是否承認在這裏出了一點差池，或者你早點在報告裏說明會比較好一點，早點告訴大家。這是我第二個問題。有沒有不覺意地有隱瞞之嫌呢？我的用字是 *inadvertent*，不覺意。

而我第三個問題，亦是剛才田北辰議員問的。說到底，你們明知西九站的北端，無論是7萬，抑或是10萬立方米的花崗岩，你一直說有互相信任，*entrustment*，你用*trust*這個字，但*trust*這個字，是我負託你做一件事，當中當然有基本的信任。但是，它現在辜負了你。我們一直問你，資料從何而來？它有沒有試過不提供資料？你差不多全部都答，大多數資料都取得。有沒有試過不提供資料？這需要回去找找。我真的不知道怎樣問下去。

但最緊要的是，花崗岩10萬，或者7萬、8萬立方米的問題，你沒有寫入文件裏，資料上你沒有提到。你不停說，你信港鐵知道需要改善這裏、改善那裏。舉例來說，一個人出了很大問題，差不多犯法，而你是社工，一直安撫他的時候疑中留情，但你也得在其他層面alert，有人用alert這個字，告訴其他涉事人物，例如他的爸爸媽媽、父母、親戚、朋友，讓他們知道當事人可能出了問題。你是不是應該作少許公開呢？不是向全世界公開，而是相關的人便應該.....而不是完全隻字不提，只說我們有互相信任等。

主席：

毛議員，或許先讓他回答，好嗎？劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，第一個問題是，哪方面可以做得更好。我在上次研訊的開場發言已提過兩點，我相信不需要再重複這兩點，我覺得這兩點是可以做得更好。

至於剛才田議員提到，我們提供的文件不夠詳細，如果我們正如田北辰議員所形容般，沒有提供足夠資料，我就覺得這一點，以後我們可以做得更好。這便回應了.....

毛孟靜議員：

我不是純粹問是否可以做得更好，而是有沒有隱瞞的成分呢？

路政署署長劉家強先生：

主席，我會回答這個問題。

主席：

她問的是，有沒有在不覺意的情況下隱瞞？

路政署署長劉家強先生：

首先，我想說的是，一定沒有隱瞞的情況，我們.....

毛孟靜議員：

不論覺意抑或不覺意的隱瞞都沒有？

路政署署長劉家強先生：

我們在2014年4月之前，曾7次出席立法會鐵路事宜小組委員會會議，亦提交過7份報告。其實回看整段時間，港鐵仍然維持2015年完工的目標。所以，我們是按實際的情況報告。

不過，我想指出，在2013年11月.....2013年11月，即最後一次會議，當有議員詢問的時候，其實我都提出了，會議紀錄是這樣記錄："除了跨境段外，高鐵餘下的香港段部分建造工程亦落後於時間表，政府當局因而採取了不同措施，務求追上工程時間表"。所以，當時所說的是反映當時的事實，多謝主席。

毛孟靜議員：

主席，這是一個不夠誠實的答案，你亦說當時仍然堅持2015年8月這個目標是可以達到，是按實際情況匯報。但是，實際情況就是，你已經知道，這裏有數以噸計的花崗岩，爆石要多少時間呢？你明知這個問題很大，你仍然堅持說："問題不是很大，實際情況沒有甚麼問題，我們繼續堅持這個目標是可以達到的，我們不會宣布延遲"。這樣就是不盡不實。

主席：

你這個不是問題，這個可能是你的結論，將來我們再討論這個問題，好嗎，毛議員？

毛孟靜議員：

嗯。

主席：

其實我忘記了我未用我的時間，也許我只問一條簡單的問題。我看到署長，你在上次和今次所給予的證供及提供的陳述書，都對這個獨立.....sorry，這個INED.....

路政署署長劉家強先生：

獨立專家小組。

主席：

.....獨立董事的這兩份報告.....

路政署署長劉家強先生：

是。

主席：

.....和專家小組的報告作出了一些回應。我想問你，在你的回應方面，你會不會對這3份報告有甚麼加或減的回應呢？即除了你之前提過的之外。

路政署署長劉家強先生：

主席，多謝主席，也許我再加多一點，我們會詳細研究港鐵的獨立專家報告和政府的報告，因為當中可能會提出一些論點。我們會跟着這些論點，看看港鐵在委託協議所承擔的責任方面，有沒有做足其工夫。如有需要，我們會進行追討工作，多謝主席。

主席：

嗯，這個我明白。但是，對這3份報告，除了你現在已作出的回應，你沒有其他回應，對嗎？

路政署署長劉家強先生：

是，沒有。

主席，因為我們在陳述書中對政府專家小組的報告，已很詳細地交代了我們的回應。

主席：

好的，謝謝。下一位是謝偉銓議員，第二輪。

謝偉銓議員：

多謝主席，署長，你在首次的研訊中提及，一般工程延誤，尤其是土木工程，以及一些涉及挖掘地下的工程，出現延誤的機會其實非常大。你亦說高鐵香港段，包括西九總站和其他沿線的建造工程，都相當複雜。

我想問你，你應該是在2010年9月接任路政署署長，之後你有沒有考慮或曾經檢視整個高鐵香港段的地質勘探工作是否有不妥？如果有，或者沒有，你有否採取任何後續的行動？如果你有，有否採取後續行動？如果沒有，為甚麼呢？

路政署署長劉家強先生：

主席，一般而言，我們進行工程，如果要取得有關地質的資料，都會事先或在工程進行期間抽取。如果要進行檢視，便要再進行多一些、新一輪的探土，才可以有資料進行檢視。

根據我的了解，其實港鐵在未進行工程之前，已經做了大量的探土工作。我在文件也提過，其實已鑽挖超過600個探孔。在工程進行期間，港鐵也有按工程計劃的要求，在確實的、更實質的位置做一些確定的探土工作。我理解到，其實整個機制並沒有問題。如果只是憑我自己，並不可以進行探土，因為這要在工程中進行，而當時所有工地已全交給承建商。所以，我並沒有如謝議員所說，進一步做一些獨立的探土工作。

謝偉銓議員：

當然，主席，我問署長進行探土，這是一件事。另外，剛才你說之前已經鑽挖了600個探孔，那麼你過去有沒有檢視過這是否足夠？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

如果你是說在2010年的時候，那我並沒有作過這樣的檢視。其實……我們整個團隊不只靠我一個人，雖然剛才有議員說我孤軍作戰，我的團隊其實是知道整個情況的。

多謝主席。

謝偉銓議員：

那麼是不是即是……主席，我想問一下……

主席：

是。

謝偉銓議員：

其實，工程在繼續進行的時候，其實之後也有檢視過，一些探土工作可能並不足夠，有需要再多做一些探土工作？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

我不太明白這個……

謝偉銓議員：

因為你說2010年的時候，你覺得是沒有需要。

路政署署長劉家強先生：

主席，因為謝議員開始時是問我，當我接任時有沒有做……

謝偉銓議員：

是。

路政署署長劉家強先生：

……所以，我便說2010年。

謝偉銓議員：

不，我現在便追問你，是不是之後又有？

路政署署長劉家強先生：

之後其實都是在工程繼續進行.....在工程內、在合約內，我們知道其實都會進行一些探土。其實到承建商接收工地時，往往都需要做一些實質的探土。因為當時其實已經把土地交給承建商，所以承建商有責任弄清楚究竟地下的情況是怎樣，進而可以採用一些更適合的儀器或機械，進行打樁和連續牆等工程。

謝偉銓議員：

即是說，其實，署長你主要說，承建商須根據合同履行當做的事，其實署方沒有就探土的資料，檢視過是否足夠，或要求進行額外的探土？

路政署署長劉家強先生：

主席，如果是要檢視，都是在合約之前作檢視，在規劃的時間作檢視。

謝偉銓議員：

即是有檢視，在規劃之前？

路政署署長劉家強先生：

這個.....如果謝議員想要詳細的資料，我相信要稍後提供。

謝偉銓議員：

此外，主席，我想問署長，因為路政署就高鐵這個項目的監督角色其實是非常重要的。我想問一下，署長閣下履行有關職責已有一段時間，你自己覺得有沒有地方，可能有同事也問過，我想你具體的說說，有沒有地方可以.....或者有做得不好的地方，或者就你履行職責方面，你對自己的評價是怎樣呢？

此外，你就整個團隊，在過去數年，即到2014年4月為止，有沒有做過一些衡工量值的估量呢？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

請問估量甚麼？

謝偉銓議員：

衡工量值。

路政署署長劉家強先生：

不，即是估量……

謝偉銓議員：

即是你們的團隊在這方面是否稱職呢？

路政署署長劉家強先生：

OK，即是關於我團隊的問題。就……

謝偉銓議員：

第一個……還有你自己個人，我也有問。

路政署署長劉家強先生：

主席，其實剛才也回答過這個問題。在我第一次研訊的開場發言中，我也提過有數點、數方面是可以做得更好。我今天也說了一點，我們提交予鐵路事宜小組委員會的報告如果不夠詳細，這是我們可以做得更好的地方。

事實上，在這些做得未夠好的地方，或者我們可以做得更好的地方，我也有責任。例如上一次提過，有一方面可以做得更好的是，我們應該考慮，雖然我們做不到西九站的評估，我們其實可以考慮一下是否適宜指示監核顧問，作為附加任務來作這個評估或這個判斷。當時我們沒有做到，我們的團隊當然沒有提出，但是，我自己亦未有想到。所以，其實這亦牽涉整個團隊，我也不可以推卸責任指團隊沒有告訴我，因為我自己有一個領導的責任。如果我們未有想到，我自己也未有想到，都是一個……這方面是可以做得更好的。

在溝通方面，我亦有指導的責任，如果我們的溝通做得不好，我其實也牽涉其中。

在衡工量值方面，我們當然有，政府的僱員每年也有衡工量值的考勤報告。

多謝主席。

謝偉銓議員：

主席，我想再問署長，剛才就整件事件，當然，剛才署長也說，有些地方現在看來可能做得不足夠，或者應該可以做得好一點。我想問署長，因為你其中一個職責，就是確保工程按計劃準時完成，就這方面，你認為你自己有沒有失職？應該負上多少責任？

路政署署長劉家強先生：

主席，就着"確保"這工作，其實都是一個目標，其實是一個目標。其實在之前我也有提過，就是我們是憑我們的機制來做這件事。我在上一次研訊提到有做得更好的空間，但我不認為，我或路政署有失職的地方，因為要看清楚一些事實。

在我發言時其實已經提到，我第一次的發言已經提到，就是工程延誤的主要原因是遇到一些不可以控制或不可以預計的因素或情況，例如地質和天氣等等。根據委託協議，港鐵負責建造高鐵，路政署的責任是監察和核證。路政署已經按委託協議的機制，進行監察和核證的工作，我們從無阻礙港鐵的建造工作，所以，不可能引致工程延誤。

路政署具體的監察工作，正如我的陳述書或發言也提過，可以分為兩部分：第一部分便是監察和核證港鐵，有否按項目管理機制推展工程。就這方面，路政署實施了多級的機制；監核顧問也進行了多次的核證工作，但也沒有看到有不符合的地方。當路政署發現滯後情況時，我們亦曾催促港鐵盡最大努力，研究和推行適合的措施，以追回落後的進度。所以，就這方面，路政署是有做到的。

政府委託的獨立專家小組報告表示，認同港鐵有制訂和實施追回進度的措施，在這方面有積極紓緩合約的延誤。所以，就這方面，我們也有努力催促港鐵的工作。

路政署在高鐵工程的另一角色，是負責跟其他政府部門協調，以及解決高鐵施工期間與其他工程出現的問題。就這方面，陳述書也有提出數個例子，所以，這方面我們是有做到的。多謝主席。

主席：

最後一位，胡志偉議員。

胡志偉議員：

多謝主席，我有兩個問題。第一，我想問，運房局向立法會提交了7份報告，講述高鐵的工程進度，我想問一問，如何編製這些報告？是否由署長匯集一些資料之後，交給運房局作為正式文件提交立法會，還是由運房局自行編製的？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

關於報告，首先我們要求港鐵就進度提交資料，然後我們利用這些資料完成提交予鐵路事宜小組委員會的報告。

胡志偉議員：

主席，我留意到監委會的一些工程進度資料的描述，較我們從鐵路事宜小組委員會所接獲的報告，嚴峻得多，例如滯後情況，監委會的報告寫得比較仔細。我想問，署長，你是否想告訴我，其實你沒有倚賴監委會的報告，匯集後交給運房局，成為文件，提交立法會，而是由港鐵按照自己的工程進度，描述實際情況後，交予運房局，再交給我們審閱？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

主席，監委會報告裏面的資料其實也要經過消化，才適宜作為整體的報告，加入鐵路事宜小組委員會的報告文件。所以，我們要看整體情況，未必會利用監委會每一份報告的資料。我們最主要是把整體情況說出來……

胡志偉議員：

主席，可否請署長說清楚，你是利用監委會的報告作為寫文件的基礎和原始材料，還是由港鐵另外提供一份準備要寫給立法會的文件，作為一個原始資料？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

我們是根據港鐵另外提供的一些資料，而不是根據監委會的報告。

胡志偉議員：

換言之，提交立法會的文件，其實是由港鐵撰寫，再提交運房局，然後交由立法會審閱？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

它是有這樣的參與。多謝主席。

主席：

我想問，署長本身有否參與撰寫這份由運房局提交立法會鐵路事宜小組委員會的報告？署長有否參與？

路政署署長劉家強先生：

文件是提供給我們的團隊來做，視乎情況，在有需要時，我也會參與編寫。

主席：

即是運房局找你，你便會幫忙撰寫？

路政署署長劉家強先生：

不是這樣子的，或者我說好一點，文件是由我們提交給運房局，是我們提交的文件，我們有需要負責。大部分資料和制訂編寫，也由我的團隊負責，在適當時候，我亦會參與，看看他們撰寫的報告是否適合。

胡志偉議員：

主席，我想我的問題是，撰寫這份文件的基礎、原始資料來自哪裏？因為如果來自……

主席：

他已經回答你，是港鐵公司。

胡志偉議員：

是港鐵？我想確認這一點，是港鐵提供原始……簡單而言，是港鐵撰寫skeleton，寫好文件，然後由你的同事參與撰寫工作，最後交回運房局，我想問主次問題而已。

路政署署長劉家強先生：

主席，我在第一次回應時已經說過，我是根據港鐵提供的資料來撰寫。

胡志偉議員：

即是跟監委會的資料不一定完全一致？可否這樣說？

主席：

據常理來看，兩份不同文件，應該是不一致的。

胡志偉議員：

我知道不一致，但我是問裏面的內容和基本資料。

路政署署長劉家強先生：

基本資料.....

胡志偉議員：

換言之，監委會的資料，會否被港鐵撰寫報告的時候剔除，然後當局又不會補充資料，我的意思便是這樣。

路政署署長劉家強先生：

不如這樣說吧，主席，鐵路事宜小組委員會的文件所說的是6個月的情況，因為我們每6個月提交一次，所以說的是6個月的情況，但監委會文件說的是每一個月的情况，情况其實已經不一樣。所以，我們是根據當時6個月的情況而作出一個整體報告。主席，情况便是這樣。

胡志偉議員：

OK，其實我問這個問題，是因為監委會的報告，有一個頗為清楚的趨勢，便是工程滯後的情況，是每個月一直累積下去的，如果說是6個月的狀態，我想問署長，既然每個月的監委會報告已經指出工程滯後一直累積增加，你為何覺得在6個月的報告中，無需要向立法會.....或在半年報告中作任何顯示？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

主席，我們的報告是講述當時的整體狀況，胡議員指出的滯後問題，我們是知道的。我剛才較早發言時也想指出，其實自從2013年看到情況後，我們已迫使港鐵做工夫，港鐵也在5月的時候，前來向我們交代一些追回進度的措施。在我們追迫港鐵的同時，也看到港鐵有做工夫，嘗試追回進度。所以，我們便按照所有情形，作出6個月的報告。

主席：

但你是否同意，你一直催促港鐵公司的同時，滯後的情況也呈現越來越差的趨勢？

路政署署長劉家強先生：

主席，但是在同一時間，我們看到港鐵正在做工夫。如果可以的話，讓我較詳細回應這一點。在2013年1月，我們開始催促港鐵修訂工期時間表。其實港鐵曾經在5月前來向我們交代隧道出現問題，並且即時提出一個意見，便是多購買一部安裝路軌的機械，因而可以把安裝路軌的時間縮短。所以，港鐵是有正面處理滯後的問題。

至於西九站，港鐵承諾會繼續研究，事實上，它亦在8、9月間前來向我們交代局部使用西九站的方案。我們可以看到.....當時我們手邊沒有全面的資料，要求港鐵落實這個方案.....不是落實，是先作檢討，然後再告訴我們評估結果。但是，我們可以看到，這是一個追回進度的方向，因為港鐵建議提早完成的6條路軌，就是在站的中間。我剛才亦提及，西九站北端的石層呈一個"U"形，所以中間要挖掘的石層數量少得多，可以提早完成。如果港鐵可以作出安排，提早完成挖掘，提早鋪設那6條路軌，這個站便可以局部開通。所以，我們亦看到.....

胡志偉議員：

主席，他的答案好像重複了。

路政署署長劉家強先生：

是的，主席，但我想指出，其實他們有就延誤正面地想出一些辦法，我們亦看到他們正想出正面的辦法。

主席：

是。

胡志偉議員：

主席，我想繼續跟進的是，我們留意到在監委會會議經常出現的詞彙，就是港鐵已經告訴政府.....告訴署長你，有些追回進

度的安排。我想問一下，在這些會議上，是否有就這些追回進度的措施作詳細的討論和論述？有沒有紀錄？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

主席，監委會的會議已經很詳細記錄了當時的討論。事實上，未必全部追回進度的措施都會在監委會會議上討論，因為我們有數級機制，我們有數級機制，有一個是項目統籌會議、合約檢討會議，在當中亦有討論每一份合約滯後的情況及追回進度的……

主席：

……即是那3層其中一層會有討論，是否這個意思？

路政署署長劉家強先生：

沒錯，多謝主席。

胡志偉議員：

這些討論是否會有紀錄？

主席：

有否紀錄？署長。

路政署署長劉家強先生：

有一個會議沒有紀錄，沒有紀錄...是根本沒有紀錄，合約檢討會議是不作會議紀錄的，主席。

主席：

是，但應該不會在那個層次討論那些追回進度的措施，是嗎？

路政署署長劉家強先生：

主席，都會的，因為合約檢討會議是就每一份合約的滯後情況和……

主席：

是。

路政署署長劉家強先生：

……一些問題作出討論。所以……

主席：

好，明白。

路政署署長劉家強先生：

……追回進度措施可能都牽涉每一份合約的事。

主席：

是。

胡志偉議員：

主席，可否多追問一點……

主席：

是。

胡志偉議員：

……就這些追回進度的措施——因為署長你不會出席每一個會議——你是用一個甚麼機制來掌握每一項追回進度的措施？

路政署署長劉家強先生：

主席，剛才我都提過，我們的追回進度措施是有一個審核的機制，而我們有參與這個審核機制，我們都有讓監核顧問進行檢視及提出意見。在這個過程中，我們會了解到他們想提出一

些甚麼意見。如果是一些非常大型的建議，它亦會特別前來向我們詳細交代。正如我剛才提過，在2013年5月，他們因應隧道段有些滯後，便建議多買一套鋪設路軌的儀器或機械，就此，其實他們有親自前來向我們交代。

胡志偉議員：

2013年之前呢？

路政署署長劉家強先生：

2013年交代……2013年之前的，其實就會在我們一貫的審核會議中審核每一個……這根本是常設的機制……

胡志偉議員：

主席，我想問清楚，署長是否告訴我們，你會有渠道、有紀錄，可看到每一個追回進度的措施其實是甚麼一回事？

主席：

OK，署長。

路政署署長劉家強先生：

主席，我本人不可能就每個措施都詳細理解，但是，我整個團隊則會看到每一個措施，因為在審核機制中，會就每一個措施提交文件，以便在審核機制中予以審議。所以，我們整個團隊對每一個都有認識的。多謝主席。

主席：

即未必是你本人去做，但你轄下的工程小組會幫你做這工作？

路政署署長劉家強先生：

是，主席，對的。

主席：

是，好。多謝劉先生你今天及上次來這裏協助我們的工作，如果有需要的話，專責委員會會再邀請你出席研訊，現在你可以退席了。謝謝。

專責委員會下次研訊會在4月28日上午9時15分，都是在這個會議室舉行。請委員到會議室4繼續專責委員會的閉門會議。謝謝。

(研訊於下午12時35分結束)

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

第三次研訊的逐字紀錄本

日期： 2015年4月28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

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

證人

公開研訊

運輸及房屋局副局長

邱誠武先生, JP

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 Third Hearing
held on Tuesday, 28 April 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

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-kiwok, BBS, MH, JP

Witness

Public hearing

Mr YAU Shing-mu, JP

Under Secretary for Transport and Housing

主席：

會議開始。

我們請證人進來，謝謝。

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"的第三次公開研訊。

今天向專責委員會作證的證人是運輸及房屋局副局長邱誠武先生。

專責委員會已同意邱先生的要求，可有陪同人士出席研訊。邱先生的陪同人士為發展局法律諮詢部(工務)助理法律顧問(工務)李淑嫻女士；以及運輸及房屋局助理秘書長(運輸)3A 冼熙朗先生。請大家注意，上述所有陪同邱誠武先生出席的人士均不可向專責委員會發言。

本席想提醒證人，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。在研訊過程中，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》。我請大家注意以下幾點。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朋友，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。因此，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。

在稍後的程序中，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。此外，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，會上載至立法會網頁，供公眾查閱。

我現在宣布研訊開始。

邱先生，在我們提問前，你希望能有10分鐘時間作出補充陳述，是不是？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

是的，不錯，主席。

主席：

請你開始。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，鐵路拓展是運輸及房屋局眾多政策範圍之一，鐵路拓展既有現時正在建造的，亦有規劃中的(例如《鐵路發展策略2014》當中的7個建議項目)。高鐵是本屆政府承接上屆政府落實施工的5條鐵路之一。

對已經開展的鐵路項目，局方的職責在於：盡力確保項目能夠如期完成，不會超出核准工程預算，以及符合施工質素的要求；並定期向立法會匯報施工進度。高鐵項目並不例外。

運輸及房屋局局內的分工，各司其職。局長負責局方的總體領導，常任秘書長(簡稱"常秘")和副局長分別協助局長工作；常任秘書長主要在政策和資源上協助，而副局長則側重在爭取各持份者和社會輿論支持局方決策，與立法會、持份者，也包括與公眾進行溝通方面的工作。局內有責任層級，設有專職同事統籌鐵路建設，更有專職同事負責高鐵項目。日常的監督則有賴路政署的專業工作和意見。路政署設有分科，專門負責高鐵項目。

局長和副局長之間沒有區分專屬範疇，一般情況下共同參與決策會議，視乎需要，亦會有例外。副局長通常接受局長指派的工作，例如出席立法會會議；又在局長不在港或放假期間，以署理局長的身份履行職責。在上屆政府期內，我本人於2008年8月至2012年6月底期間就任副局長一職，我在2008年8月加入運房局時，高鐵項目的規劃工作已經接近完成，而本人的公務員同事正準備為高鐵項目的建造工程尋求立法會撥款。我在上

屆政府擔任副局長期間，參與了爭取社會各界支持高鐵項目的工作。為此，在2009年期間，我出席了不同的活動和會議，並且接受不同傳媒訪問。本人亦向立法會鐵路事宜小組委員會、工務小組委員會和財務委員會簡介高鐵項目，並且在政府就高鐵項目建造工程向立法會申請撥款時，參與游說立法會議員支持有關項目。

運輸及房屋局局長一向重視施政公開，接受市民和傳媒監督，並且讓立法會和市民知悉和討論有關施政或重大工程的事宜。

當年高鐵在爭議聲中獲得立法會的撥款，局方明白這個項目是大眾十分關注的事項，故此，同樣一直注視其推進狀況和可能需要政府處理的課題。

任何大型工程的施工，儘管初期的計劃周詳，但經常會有變化，而施工時間亦因施工環境有異，與原定時間表有出入，或快或慢。受着周遭環境的影響，滯後的，需要追回；初期順利的，亦有機會墮後。工程的施行是講求科學的，不能夠漠視客觀因素。

根據路政署的專業經驗，建設工程在不同階段或個別環節可能傳出一些滯後的消息。不過，在2012年下半年，根據路政署的匯報，局方注意到跨境隧道的鑽挖進度，較原訂時間出現相當程度的滯後，亦馬上要求署方跟港鐵公司商量跟進，設法恢復進度。

局方的着眼處是較為宏觀的，着眼點是審視重大的施工環節，或個別合約的滯後會否關鍵地影響整個工程的進度，導致拖累了工期而無法在預定的2015年內完成工程。

我本人在2013年11月下旬第一次聽到來自港鐵方面的消息，指工程有可能沒法在2015年年底完成。局長、局內的同事和我本人的取態都是一樣的，就是若港鐵未能夠按計劃在2015年完工，就必須盡快向公眾及立法會交代，並解釋原因，因為2009年年底至2010年1月期間政府向立法會申請撥款時，是表明工程將會在2015年完成。然而，港鐵在2013年11月向局方強調，工程仍然可以在2015年年底完成。

至於出席於2013年11月22日立法會鐵路事宜小組委員會之前與港鐵的溝通和內容，局長及路政署署長均已於去年5月的鐵路事宜小組委員會會議上詳細交代，並且附以文件詳細地報告。從這些交代和事實顯示，局方並無蓄意隱瞞立法會，或與港鐵的所謂“合謀隱瞞”。

本人確實得悉港鐵沒有辦法在原定時間表(即2015年內)完成工程，是在2014年4月12日，即是當時的港鐵行政總裁致電局長告之有關的事情的那天，正在外地的局長即時轉告了同事和我，並且要求局方掌握實情。局長在接着的星期一上班之後便馬上與港鐵開會，隨後決定於翌日公布情況。

局長在上述兩件事情的處理上，除參考了港鐵提供的資料和意見外，亦與局內及路政署負責的同事充分討論。在重要的資訊上適時向公眾及立法會交代，一直都是決策的重要考慮。

由於高鐵是第一個以服務經營權模式推展的鐵路項目，工程監督的方法亦不是沿用過往的方法，因工程實際進度與當初的計劃出現較大落差，政府為要明白根本原因和由來，吸收經驗和教訓，讓政府、立法會及公眾更深入知悉情況，特首於去年5月中旬委任了一個獨立專家小組，由夏正民法官當主席，而其餘兩名成員分別來自英國和美國，具有相關資深經驗的工程專家。就港鐵公司在項目管理制度和方式，以至政府與港鐵公司兩方面的項目監察機制和互相銜接方面事宜作出全面檢視，查看是否存在任何固有、人為及其他相關的問題，以及問題的成因和嚴重程度，提出其觀察和改善建議。這個小組的調查報告在今年1月底公布，局方及路政署正在仔細研究調查報告內的改善建議的可行性，以及跟進工作。

主席，我簡單的報告，向你解釋了。

主席：

多謝，邱先生。

邱先生，你曾經於2015年4月17日向專責委員會秘書提供了一份證人陳述書，即專責委員會文件第W4(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呢？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

是，主席。

主席：

以及你剛才這份講稿，是否將它呈給專責委員會作為你的證據的一部分？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

可以的，主席……

主席：

是。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

……不過，我留意到，可能裏面有一些標點符號未必完全準確，我提一提而已。

主席：

不要緊，我們最重要是取內容而不是斟酌文法。

為了方便列席的公眾人士，以及跟隨專責委員會的程序，我們會應他們的要求，將閣下的陳述書及剛才的講稿向他們公開。還有沒有其他補充？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，暫時沒有補充。

主席：

邱先生，運輸及房屋局曾經向專責委員會秘書提交了4份文件，即專責委員會文件第G1、G3、G4及G6號，你現在是否正式向專責委員會出示這4份文件作為證據？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，你提出的number，可否讓我……

主席：

是G1.....

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

是。

主席：

.....G3、G4及G6，是你們的局向專責委員會秘書提供的文件。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

是，主席，是可以的。

主席：

好。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，委員只應為確立與此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。我會決定某些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，每名委員的提問時間，包括證人回應是10分鐘。

就今天的研訊，我想先向邱先生提出第一條問題。邱先生，根據閣下提交的陳述書第9至12段及第34至36段，以及你剛才在你的陳述中亦曾提過，閣下在2008年8月至2012年6月出任運輸及房屋局副局長，以及在2012年9月起出任同一個職位至今。你現行的職責是包括：聽取路政署署長在部門首長會議中對高鐵項目表達的關注；審閱其提交有關高鐵項目的報告，以及向立法會尋求高鐵項目的撥款支持，並向立法會議員解釋有關高鐵項目的進度及財務狀況。我請你向專責委員會解釋一下，你在過去7年如何履行以上職責，以及曾否就項目的整體計劃提出過任何質疑？

邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，我本人參與運輸及房屋局的工作，當中鐵路是我們主要的部分。有關鐵路的範疇，特別在一些已經施工的鐵路，譬如高鐵項目，我們的工作主要分為兩個範疇。在政策層面範疇，正如我剛才發言所說，局方關注整個項目的進.....

主席：

邱先生，我不是說局方，而是說你本人以運房局副局長的身份，在過去7年如何履行以上職責，以及對整體計劃有沒有提過任何質疑？是你個人.....當然不是你個人，即是你以副局長的身份回答這個問題，不是代表局方回答問題。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

我明白，主席，我正想說此事。所以，局方有舉行由局長主持的定期會議，一方面是我們自己局方本身的會議，另外亦有與路政署舉行的會議，分別就鐵路拓展項目，包括高鐵項目，定期聽取同事的匯報。在通常情況之下，我都會出席這些會議。在聽取了匯報後，局長會根據其本身的判斷作出一些指示。

你剛才的具體問題是，譬如我個人有否參與該些會議。我是有的。另外，就高鐵本身的進程，我曾表示關注其進度能否緊貼原定計劃。一個比較明顯的例子就是，在2013年5月的時候，我們察覺到有傳媒報道指出高鐵項目有可能出現延誤，而所說延誤的日子相當多，差不多超過1年，是有這樣的報道。因此，在有關會議上，我們都有表示，或我個人都有表示關心，同樣地局長一樣表示關心，所以促請署方詳細掌握有關情況，並且敦促港鐵公司設法恢復有關的進度。

這是關於.....因為你剛才的問題關於兩個部分，這個部分是關於已經開展的項目，即是關於本屆政府的任期。你也問到2008年到2012期間的上屆政府。在上屆政府任期內，基本上我都有參與由局長主持的類似定期會議。除此之外，具體來說，局長指派我處理菜園村的收地問題，與有關同事負責和村民討論，我是有參與這方面的工作。就收地的進程來說，其實過程當中所花的時間較預期長，在當時而言，我們當然擔心這會否

對開展接下來的工程造成影響。不過，到後來工程實際展開的時候，收地的問題其實沒有在我們稱之為關鍵的環節出現。

主席：

是，問題的第二部分就是，你以副局長的身份，曾否就這個項目的整體計劃提出任何質疑？無論在甚麼會議上也好，或是甚麼場合也好。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，我想剛才一個很具體的例子，即是說因為當我們聽到或看到有關報道指出某一節的工程延誤可能令到是……

主席：

邱先生，你經常說我們，我說的是你自己本人有沒有。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

有的，有提到，我剛才說的是，當我看到有關報道的時候，其實我都有提出相關的報道有多真確，以及究竟有否辦法追回，有否方法追上進度。

主席：

是，你是根據傳媒報道才知道出現滯後和可能會延誤的情況，是嗎？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

除了傳媒的報道，當然，我剛才都說過，在我們的定期會議或在我有份出席的定期工作匯報會議上，署方都有向局方報告某些段落和環節相對原本時間表出現滯後。譬如我剛才在開場的時候都提過，在2012年下半年左右，署方向我們交代跨境段隧道的進展較為緩慢，我們……或我在聽到他們的報告後，同樣覺得要加緊追趕，而事實上，署方亦因應我們在會議的討論，促請有關方面，特別是港鐵，設法追回有關的進度。

主席：

是。我想問一問，你剛才說你自己有提出質疑，可否與我分享一下你對這個項目的質疑是甚麼？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

我最主要指出的是，既然一些資料顯示有相當時間的滯後，這些資料包括例如路政署掌握的情況或傳媒的報道，我同樣地質疑的地方，究竟是否能夠依期在2015年內完成整項建設。我們局方的焦點不是個別項目和環節，而是這些個別環節會否拖累到整個項目的工程出現延誤。我們或我個人的看法都是這樣的，就是個別項目如有延誤，能夠設法追回當然好，但如果真的因為一些客觀因素而追不回，我們便需要向公眾和立法會交代。原因是甚麼呢？因為我們當年向立法會申請撥款的時候，即是2009年年底至2010年1月期間，我們向立法會申請撥款的時候，政府清楚說明這個項目的完工時間是在2015年內。我們覺得，既然已向公眾這樣說，如有任何與這個時間表不符的情況，便應該如實地向公眾交代箇中原因，令公眾明白。

主席：

是，謝謝邱先生。毛孟靜議員。

毛孟靜議員：

謝謝主席。我一直聽副局長的回答，感到很奇怪。你早在2013年5月，便透過傳媒察覺到，即傳媒報道說有滯後，甚至會延遲一年。你是已經知道的了，但你回答主席的提問時，卻只說當時表示過一些關心，剛才你補充時仍然說，你的質疑都是同樣的，便是可否依期在2015年完工。"表示一些關心"和"質疑"兩者差別很大。說的是2013年5月，你已經透過傳媒察覺到有一件這樣的事，但你之前說在2013年11月下旬，即11月22日，你確切知悉有滯後、延誤。由你透過報章看到有這樣的事，到你正式知道有這樣的事，相隔了6個月，而到真真正正前來立法會承認真的不行了、是滯後，是在去年2014年4月12日，再多隔5個月，即前後幾乎一年的時間，這便真的要質疑.....是我們要質疑你，當中涉及11個多月的時間，你給人的感覺就是大家互相包庇、隱瞞。主席一直問你，你個人的身份及你的role究竟如何？

你剛才似乎很強調你比較着重公關、對外的的工作，包括菜園村方面，當然你都有提到。但是，說到底，11個多月當中的時差，你個人會怎樣解釋呢？這是我的第一個問題。

第二個問題，大家都知道工程延誤、滯後，令整個項目的花費現時一直上升。今早第一件事，我看到報章頭版頭條亦都有報道，說當初的650億元，你們也曾說過，現時會增加至715億元，更說會再升至850億元。這個金額現在又是透過傳媒報道出來，你怎樣評論呢？

主席：

邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，其實我想指出在去年.....不是去年，我說的是再前一年，即2013年。我剛才回答你的問題時說，在2013年5月的時候，我們留意到傳媒的報道，當中特別提到西九龍站項目可能會延遲，報道並指出這是來自承建商的資料，亦提到可能是大角咀附近樁柱的問題。這種情況與我們通過路政署所一直掌握的資料.....正如剛才我回答你的問題時說，我們看到比較關鍵的其實反而是跨境隧道的部分。因此，路政署向我們匯報，他們透過傳媒報道知悉當時其實可能出現了一些情況，但這些情況並不涉及關鍵的環節，而我們當時看到和一直關心的關鍵環節，反而是跨境隧道。所以，我們同樣地要求港鐵，不論是跨境隧道，還是西九龍站地盤，都要設法解決，而我們尤其要求港鐵提出一些方法追回進度。港鐵亦是這樣向路政署交代，指他們需要時間，使用其他方法追回進度。我們相信路政署一直在做他們的工作，一直有監督、敦促港鐵公司提供有效方法來追回進度。這些是需要時間的，我們也明白需要時間，這便可以解釋，在5月的時候，我們關心的重點。然後到11月的時候，我們所得知的重點，其實，情況不是完全一樣。到11月的時候，當然，當時也提到，有跨境隧道的狀況，也提到西鐵.....應該說是西九龍站本身的情況，當時提到有可能，當時仍然未確實，只是有可能，無法在2015年完工。

我想解釋，除了我們要敦促或關注，路政署和港鐵是需要時間，設法尋找一些方法，因為現在說的是利用一些工程的具體

方法來解決或追回滯後狀況。我覺得我們需要給時間予進行建設的同事來做這方面的工作。

主席：

第二條問題.....

毛孟靜議員：

主席，我仍然要追問，在去年6月11日，張炳良局長已經公開說西鐵柯士甸站的地質報告，說得粗鄙一點，當時也有報章頭條說是"賴地硬"。地質的問題，好像花崗岩那樣的地質，是一早已經知道的。在我記憶之中，早在1997年的時候，已曾經進行其他這類型的地質勘探，這些你是一早知道的。現在延誤的最大問題是鑽探方面，如何爆破，我們上次一直問路政署，也是這方面的問題。

由2008年至2010年，港鐵足足提交了600個鑽探資料報告給你們，所以你們一直是知道的。如果你說沒有故意隱瞞，倒過來說，又是否過分信賴港鐵呢？因為直至去年，傳媒大肆報道延誤，你卻說資料來自承建商，跟政府無關，但承建商的問題，港鐵是知道的，港鐵應該匯報給路政署，路政署亦應該向你們匯報。但是，在2013年6月或稍後的時候，你們仍然不承認有這樣的延誤，也沒有公開任何這方面的資料。為何由頭至尾，給人這麼差勁的感覺呢？這便是為何我們現在要成立專責委員會，問清楚事件的來龍去脈。

主席：

邱先生，是否過度信任？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，從政府過往委託港鐵進行的眾多鐵路建設工程，可見港鐵本身的表現和成績。我們覺得港鐵作為本地的鐵路建設公司，不但是香港過往的業績，在海外方面也相當有成就，而這些成就，也得到其他地區的認許，並且向他們批出一些建造合約。所以，我們覺得根據過往的經驗，我們對港鐵有信心。有關剛才.....

毛孟靜議員：

那麼，主席，再也不需要繼續說了，因為不外乎是比較公關的官腔。我想他回答我之前的問題，現時最新的估價……

主席：

超支方面……

毛孟靜議員：

是的，整個高鐵項目的價錢是否最少達到850億元呢？

主席：

我認為毛議員的問題似乎不屬於我們的研訊範圍……

毛孟靜議員：

但因為我們主要是專責研究滯後的原因，諸如此類，而價錢是因為滯後而發生的，很明顯，延誤會……

主席：

但到4月時，他們已經說超支715億元。

毛孟靜議員：

對了，現在達到850億元……

主席：

我知道，但那是之後的事情嘛。

毛孟靜議員：

為何現在不能評論呢？

主席：

好，你可否回答她？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，當港鐵公司去年向政府提出要將整項工程的建設費用調升至715億元時，其實政府不是馬上接受這個數目，因為我們也要看看它如何完成接下來的工作、施工計劃，因為這個計劃也會影響有關的建造成本。所以，在這個過程中，路政署聯同本身的監核顧問，一直共同研究有關的工程計劃和涉及的款項。路政署作出研究後也指出，如果要跟着這個時間表，便要滿足相當的條件，這些條件包括：合約承建商要盡最大努力推展工程，而數個關鍵合約本身的生產量能夠持續達標，甚至也包括港鐵公司接下來要履行的責任，包括在測試上、安全上符合有關監管部門的標準，即是要做好這一連串工作，才能夠按其建議在2017年內完成。但是，如果這些工作出現任何差池，是否能夠真正在這個時間達標呢？而且是否用建議的成本，便可以做得到呢？其實，路政署曾提供相關資料或提問，要求港鐵公司再次確實究竟如何去做。港鐵公司在接獲路政署這方面的要求後，其實已進行最新的評估。在上一次，即3月的時候，立法會鐵路事宜小組……

毛孟靜議員：

救命……

主席：

邱先生，你可否盡快、簡短一點回答？盡快簡短地回答這個問題。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

OK。在鐵路事宜小組委員會會議中，港鐵公司亦已經向議員交代，他們會在第二個季度，就這個評估向大家交代，這個評估包括其完工實際最新估算的時間和有關成本。

主席：

多謝邱先生。我想提醒各位委員，我們的職權範圍和研訊範圍……

毛孟靜議員：

只是提問一下而已，關乎公眾利益……

主席：

……涵蓋直至去年4月所發生的延誤事件。希望大家發問時，留意我們的職權範圍。

莫乃光議員。

莫乃光議員：

多謝主席。邱副局長，在你的發言稿第10段提及，在2013年11月下旬第一次聽到來自港鐵的消息，指工程有可能沒法在2015年年底完成。但是，同一段中間，你說自己和局長也相當緊張，接着最後一句你又說："然而，港鐵在2013年11月向局方強調，工程仍然可以在2015年年底完成"。我看到這一段似乎前後有點矛盾；當然，"工程有可能沒法在2015年年底完成"，即是也可能有機會完成，可能兩句也不算是矛盾。但你在同一段這樣說，其實你想告訴我們甚麼呢？你當時得到的信息，你想告訴我們哪一個比較強呢？如果我跟大家說，可能可行也可能不可行，當然兩者也有可能。但你當時的意思，是否告訴我們，2013年11月你得到的消息，主要來說，"實際上工程可能沒法在2015年完成"這個信息比較強呢？另外，你在第10段的第一行說，"11月下旬第一次聽到"，而最後一句則是，"11月向局方強調"，究竟說的是兩個不同信息，還是同一個信息呢？請邱副局長回答。

主席：

邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，關於莫議員的問題，我相信，如果單純從我這段發言，他可能會得到他剛才的印象。不過，可能我在這裏表述得不夠好。我主要是想說，其實我覺得最重要的是甚麼呢？我們在11月聽到港鐵方面有消息指出，有關的工程，即整個高鐵工程，有可能無法在2015年年底完成的情況，有關中間的各種細節，其

實我們在去年，即2014年5月5日的鐵路事宜小組委員會會議中，已提交一份很詳細的報告文件，當時很清楚講述究竟在那數天裏得到的信息是如何。我在這裏只是利用比較撮要的方式，把我們得到的情況交代出來。

即是說，在最初期間，我們聽到這個可能的信息，所以馬上跟港鐵公司召開會議，而那次會議是在鐵路事宜小組委員會11月22日會議的前一天晚上，當時我們進行了很詳細的討論，這次討論的紀要，其實在有關的文件中是有的。在紀要中可以看到，我們覺得，如果港鐵真的知道，或他們確實不能夠在2015年完成項目，我們便認為應該在第二天的立法會鐵路事宜小組委員會會議中向大家交代、向公眾交代。這就是我們的取態。

當然，在當日，我指的是11月21日的會議中，鐵路公司本身的高層人員，包括其工程總監、當時的行政總裁，強調他們有辦法可以追回進度，尤其是在北面的跨境隧道，工程如果進入香港範圍，他們有條件作出更好的評估。所以，他們希望有多些時間作評估。根據當時的判斷，我們認為是有一個可能性，而我們不敢排除這個可能性，並且在這方面，我亦有諮詢路政署的同事，他們認為是有這個可能性的，不敢排除。這樣的話，在這種情況下，我們認為在第二天於立法會交代時，我們應該採用較為審慎的方式來作交代。我相信我這一段的文字.....

莫乃光議員：

好的，明白，謝謝邱先生解釋了這個情況。但是，其實在2013年11月之前，路政署也匯報過工程在其他各個部分中出現的一些滯後情況。所以，在當時來說，你綜合了在2013年之前的一段時間所發生的一些滯後的情況後，當時你再獲得這信息時，當然你不能排除仍然可以追回進度的可能性，你們在當時有否作任何評估，其實追回進度的機會有多大呢？或會否覺得追回進度的機會比較少？因為你也知道，其實工程的進度一直滯後，很多時候情況只會越來越嚴重，這樣要追回進度便越來越困難。當時你們有否就這方面作出考慮？還是這純粹是一個或然率的可能性？這樣便永遠有追回的可能，即使落後10球也可能在最後兩分鐘追回失球並勝出球賽。你們當時有否評估實際的可能性？還是理論上的可能性？

主席：

邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

是的。主席，就莫議員的問題，我們在討論中，是有考慮到究竟它真能做到的可能性有多大，我們是有討論這方面的。當中港鐵公司向我們表達了很強烈的意見，指出如果我們在接下來的立法會鐵路事宜小組委員會會議，即11月22日的會議，馬上指出無法在2015年年底完工的話，港鐵公司認為對承建商而言，會令他們減少動力。港鐵公司很清楚地強烈表示這點，因此，港鐵公司相信如果他們還有方法追趕進度的話，港鐵公司強烈建議給予他們時間進行這部分的工作。

我們局方方面，尤其是我和局長亦聽到，並諮詢了我們路政部門的專業意見，他們認為這可能性是存在的，亦不能夠排除能追趕的可能性，因此，正如我剛才所說，我們決定採用比較謹慎的方式來交代這方面的工程進度，即是說，我們不"一口地"肯定，"講盡"說2015年是不能夠完工。我們的表述是，在2015年的時候，港鐵公司能夠完成本身的主要工程，並且需要一些測試的時間，包括測試運行的6至9個月時間。我們當時也是如此向立法會的鐵路事宜小組委員會交代。

莫乃光議員：

謝謝，邱先生。你亦都解釋了你當時的思維如何，可能因為港鐵提供的資料、意見表示，這樣做反而可能令承建商沒有誘因追回進度等等。就這個意見，當然我們可能同意，可能不同意。但是，在事後一直以來的發展，你會否覺得，其實當時都信錯了它？即當時的這種想法，它在當時當然可以這樣想，但接下來，大家也看到發展下去是如何。你事後回看，會否覺得，或許不要說整個過程，我相信很多不同的決定，港鐵向你提供的資料或路政署提供的資料，接着局方便採取甚麼行動，疑中留情也好。然而，只是說這一次，特別是這一次，它提供一個資料是，"如果你這樣做，只會令承建商更不去做事，更不可能追回進度，給我們機會追回進度吧"。你事後回看，你會認為其實早點向公眾披露這件事，或是當時你依照港鐵公司所說，給予他們機會，但結果都是未能追回進度，其實你事後評估，將

來有這種情況的話，應該如何做才是最好？即使不說將來，將來不屬於我們的職責範圍，只是說今次，你回看當時的決定，其實你覺得有沒有可以做得更好的地方？謝謝。

主席：

邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，就莫議員的問題，我相信，談及現時審視當天的考慮究竟是否完全周全，我可以說，我們會嘗試在這次的經驗中汲取教訓。不過，你剛才指出的一點，亦正是為甚麼政府要委任由夏正民法官主持的獨立專家小組負責找出原因，究竟當中發生了甚麼事。我認為這方面是重要的，而有關的報告亦指出，港鐵本身向局方或甚至其內部的高層，其實在發放資料方面並不理想。即是說，對於工程隊伍實際情況的掌握，港鐵本身的高層或政府，其實都並不掌握。坦白說，對於這方面，我們對這種狀況並不滿意，即以我個人，因你問我個人，我認為這是不理想的，亦因為如此……

莫乃光議員：

你說港鐵高層都不掌握那些資料？你認為，不只是你……

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

你看到在港鐵……我們的獨立專家小組中……

主席：

他說在發放資料方面，不是……

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

他們在交代資料方面，即是說他們掌握的工程進度，以及他們向上層或港府路政署作出的報告，其實並非完全反映情況，或他們有些計劃亦未必完全讓政府知道……

莫乃光議員：

不是的。主席，我想我可能不太清楚……

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

.....我想說.....

莫乃光議員：

.....不好意思，我想澄清一下，你即是說，港鐵內部，甚至連自己的高層，整間港鐵不告訴政府是一回事，但連港鐵自己的高層都未能掌握某些事情，這是你的意思嗎？

主席：

是否這種情況？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，是的。我想說的是，有關這方面.....所以，調查出來的情況在獨立專家小組的報告中有提及。如果議員想知道，我可以翻閱有關的部分讓議員參考這個環節。就這個環節，根據獨立專家小組的發現，我們亦認為在這方面並不理想，亦感到不滿意。亦由於這個原因，在4月之後，即去年4月之後，我們知道延誤的消息發布後，政府作為大股東，覺得需要行使大股東本身的責任，履行其責任。因此，對港鐵本身的管治，尤其是在董事局與其管理人員之間的關係，要如何處理或改進，這亦是局方提出的要求及要落實的地方。

主席：

謝謝。就莫乃光議員的問題，我也有一個問題想跟進一下。在你們開會的時候，我相信經過長期的工程滯後，你們的信心亦不大。但是，港鐵本身曾說，要給它時間做評估，才可以作出比較清楚的工程完工或進度評估。

若是如此，你們向立法會鐵路事宜小組委員會交代時，仍然維持於2015年通車的說法。較好的做法會否是告知立法會鐵路事宜小組委員會，工程有嚴重的滯後，可能會影響到2015年通車，但港鐵公司仍有信心追回滯後工程的進度。這樣會否好一點？比較之下，你也是在說出事實而已。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，對於你剛才的建議，我相信在較早之前，局長在向議會的一些發言中，也有就這個建議作出回應。如果在事後回看，我們在這方面可以汲取甚麼教訓或經驗呢？

我們覺得，在向立法會交代鐵路進展時，一旦港鐵的看法與政府有所不同，如果我們能夠將不同之處比較清楚地向議會交代，我們認為可能令議會更能掌握情況。事後回看，我們覺得這會好一點。所以，亦因為這樣，在4月之後，我們修改了向立法會匯報的制度。過往一貫沿用的做法是，港鐵和政府的報告，基本上是以一個報告向大家交代。但是，在那次之後，即延誤事件公布之後，我們覺得這個匯報的制度需要改變，即是說，港鐵可以提交本身的評估，而政府亦應該有其本身的評估。在與公眾的溝通、與議員的溝通方面，這的確是較好、較為可取的做法。

主席：

范國威議員。

范國威議員：

謝謝主席。今日運房局副局長邱誠武先生到來發言，我認為是次公開研訊中證供的第9段至第11段，即是第9、10及11段，是最關鍵，亦是非常重要的，我更認為與2013年下旬或中旬發生的事實不符。所以，我想向副局長提問。

路政署署長劉家強先生在上月出席我們專責委員會3月24日的公開研訊，當時我詢問他，為何政府不公開嘉科工程顧問於2013年7月對高鐵工程將會有11個月延後的評估。當時劉家強署長回應說，他認為工程滯後不等於延誤，亦相信當時港鐵仍有時間追回進度。

我想問副局長，你當時是否很清楚知道署長的判斷、處理，以及同意他的判斷和處理，所以在2013年11月22日的立法會鐵路事宜小組委員會會議上，決定不匯報滯後的情況？

我認為，運房局當日其實是隱瞞公眾和立法會，不單止隱瞞高鐵極有可能無法在2015年如期通車，亦隱瞞了工程滯後的實

際情況。否則，既然政府認為滯後不等於延誤，為何政府一直隱瞞工程滯後的詳情，包括，正如我問過署長，嘉科工程顧問有關高鐵工程將會有11個月延後的評估？

主席：

邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，我們從工程界或路政署方面理解到，工程進度很多時和原本設計的時間表並不完全吻合，有時會快些，有時會慢些，有時會有滯後。就一些滯後，他們說通過一些追補的措施或一些緩解的措施，可以在時間上追回。所以，這些滯後未必影響整體建設項目的完工時間。但是，如果有些我們視之為"關鍵"的環節出現滯後的話，即使未必一定很龐大，但由於它們處於"關鍵"的位置，其滯後可能會令整個項目陷入"不可追回"的延誤。

因此，在過往一段日子，即是說，在我的表述中，在11月之前，我們是聽到有不同環節出現一些滯後，譬如我剛才提過，有些邊境隧道出現滯後，而即使在境內，一些環節也進度緩慢，出現滯後，但當中有些環節，譬如好像境內某些隧道環節，通過一些追趕措施，是的確能夠追回時間的。

因此，我們得依賴專業部門的判斷，究竟在哪些情況下，覺得可以追回，而哪些情況下，我們覺得是.....

主席：

你所說的專業部門是指路政署嗎？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

沒錯，主席。專業部門.....

范國威議員：

你認為嘉科工程顧問不專業嗎？所以，它提供的意見、它提供的資料.....它是說整項工程延後11個月，不是好像副局長剛才所說，只是個別"骨節眼"的工程。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，我們可以這樣說，如果回答范議員的問題，譬如他剛才指出在7月的時候，我們一直從路政署所掌握的進度，有關各種落後於時間表的環節，他們相信通過很多方式，是有機會追回的，但當時未必完全確定能否一定追回，所以需要一段時間向港鐵方面了解，究竟如果要追回的話，要提出甚麼具體措施去追……

范國威議員：

明白，好。主席，我問得很具體，副局長，第二及第三個問題，根據路政署署長早前給我們委員會的陳述書，第82段是這樣說：2013年11月21日，在港鐵和政府舉行的緊急會議中，港鐵曾經要求政府多給其6個月時間，才能夠判斷高鐵項目可否在2015年完工。

副局長，你的陳述書並沒有相關的描述，為何會有這個出入呢？

副局長，你的陳述書第28段反覆指出，不是你閣下，你指整個運房局在緊急會議中，多番質疑港鐵不可能令高鐵如期在2015年通車。"雖然港鐵不能夠交出我認為有任何信服力的答案，但是運房局最後都是選擇相信港鐵"。你也說出原因。原因是，如果宣布高鐵工程延誤，正如你剛才所說，會令到港鐵不能夠再促使、驅使承建商趕工。這個就是你說的原因。

我想問，究竟當時參與會議的官員中，由哪一位作出最終的決定？是局長、副局長閣下、還是路政署署長，接納港鐵這個說法，而決定不在翌日，即11月22日，來立法會鐵路事宜小組委員會公布高鐵工程延誤的情況呢？請清楚回答，不要只回答是局方決定，我想知道是誰做這個決定。而做了這個決定，到底你是掌握甚麼具體的資料，用以判斷高鐵工程可以在2015年通車？我問的是那一刻，而不是問你事後。

主席：

邱先生。是誰做決定及基於甚麼資料？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，有關那天的討論或會議的內容，我相信在我們有關的文件中已經交代了，而當時有出席這個會議，即11月21日……

范國威議員：

局長，請你先回答我，為何會有出入，在你的陳述書中，並沒有提及一些署長曾提及的資料。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席……

范國威議員：

那個緊急會議是很關鍵的，即2013年11月21日。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，我相信我們認為最詳細的交代，是在2014年，即在去年5月時，我們已經詳細地把會議的紀要記錄在提交的文件內，我認為這是最詳細的了。我們每位同事來到這裏，他們交代的重點和側重點或有不同，但當中主要的詳細內容，如果大家想看看當中發生了甚麼事情，其實有關文件，即5月5日提交鐵路事宜小組委員會的文件中的紀錄，便是相當詳細的。

至於議員想再進一步詢問當時究竟由誰人決定，當天參與會議的，我本人有出席，而當時負責主持會議的是常任秘書長(運輸)黎先生，以及路政署署長亦在席，也有我們局內的其他同事。我們在聽完港鐵公司本身的陳辭後，路政署的同事，包括署長，亦表達了他們的意見。

最終，我們認為應採用我剛才講述的交代方法，即是說，我們不把2015年不能完工的情況馬上說出來，而是交代主要工程項目完工，但仍然需要時間進行測試和試運行。我們採用這個方式向議會交代，因為覺得這較為完整，並能兼顧到兩種可能性。這並非個人的決定，我們亦有把這看法向局長作出報告，而局長也同意這做法。

范國威議員：

你們是在作出這決定後，在會後向局長報告，對嗎？即是在鐵路事宜小組委員會開會前向局長匯報？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，我們是在開完會後，把一切討論向局長匯報。

范國威議員：

即是在會議上，是副局長閣下與路政署署長兩位共同作出這項決定？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

不止我們兩位，而是政府的同事一起作出討論。

范國威議員：

OK，好的。那麼，在事後回看，你是否認為，當時這個等到2014年5月才披露的判斷，是備受質疑的處理方法，即不在2013年11月22日披露工程有長時間延誤的決定，在判斷上是有偏差，或並非正確的決定呢？

主席：

邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，如果你要我在現時回看，我相信我同樣也要考慮一點，即是如果我們當時在2013年11月22日，在立法會馬上把這個不能完工的情況說出來，是否真的可能正如港鐵公司本身所說出的情況，在本來有機會可以追上的情況下，因為承建商知道在時間上已經給予他們更多空間，於是他們在很多其他環節中，便不會以本身的速度前進呢？我認為到今天仍然不能排除這可能性，因為就着這一點，工程界也告訴我們，是可能會有這情況發生的。

所以，我不敢說在今天回看，當時的決定是錯誤的，我認為我不能夠在此這樣說。我只能夠說，回答主席剛才的問題，我

只能夠在立法會的交代上，如果有些交代方法可以表述得更好，例如把政府本身的評估與港鐵本身的評估能夠更好地向議員交代，這便可能會較好一些。

范國威議員：

副局長，但在2013年5月有兩個傳媒披露……

主席：

范國威議員。

范國威議員：

……2013年7月……

主席：

范國威議員。

范國威議員：

……有顧問公司向你們提資料，而2013年11月……

主席：

范國威議員。

范國威議員：

……港鐵要求6個月時間……

主席：

范國威議員，你的時間已過，第二輪吧，謝謝。其實，你剛才提到的問題，即是能夠如期完工及不能夠如期完工，兩者其實也不是當時一個好準確的說法。其實是有一個中間點的，對嗎？就是說出真相，表示可能會無法完工，亦可能會完工，但就有信心爭取完工，是否這樣？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，我記得我在11月22日向立法會交代時，我們有提到，我們認為主要的基建項目是可以在2015年年底完成的。可是，在完成後，除了基建項目外，我們本身的車組是需要進行測試和試運行，而這亦需要6至9個月的時間，我們當時是有這樣說的。我記得，當時議會也明白這個時序上的信息。

主席：

好的，謝謝。陳恒鑞議員。

陳恒鑞議員：

多謝主席。副局長，你由上屆工作至今屆，我看過整個運房局的架構，基本上，由上屆至今屆，只有你一人是一直在領導層中跟進這事件。所以，按道理，你應該最清楚當中的情況。那麼，你認為你是否掌握港鐵整件工程的情況呢？你在當中又充當了甚麼角色？你是一名領導者、執行者、公關、聽筒、傳話員，還是其他呢？副局長，可否說一說？

主席：

邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，陳議員這個問題亦都涉及我工作內的多個範圍。我有參與由局長主持的政策會議，聽取部門或負責不同項目的同事的報告。而在高鐵中，有專責同事負責監察、監督與分管鐵路的環節，他們亦會在我有份參與的定期會議中，向局方，包括局長作出報告，所以我也知道和掌握一些進度。

正如我在剛才開場時所說，局方是從較宏觀的層次來看整體進度。具體而言，日常的監督情況是按照我們的分工，由署方，即路政署負責。所以，我們聽取了他們的匯報，即不同環節的進度為何，哪些環節可能與原本的時間出現滯後，這些我們也有聽取。一般而言，我們也會關心這些滯後對整體工程會否構成延誤，或會否出現超支狀況。很多時候，這也是我們會問到的事情。

在2013年，到年中時候，甚至當有報道出現時，我們同樣有詢問這些問題.....

陳恒鑌議員：

我亦想問一問這個問題。在2013年，你剛才說，在聽到報道後，你是關心的。那麼，你以甚麼行動來體現這種關心呢？你有否跟進，又或有甚麼行動，抑或有否下達任何指令調查有關事件，從而確保或確認報道究竟是否屬實？你究竟作出了甚麼指令、決定，或要求調查清楚呢？

主席：

邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，我有份參與我們局內進行的很多討論，亦有與局長作討論，但談到指令，即一些指示，譬如要求路政署掌握實情，要求路政署與港鐵商議如何設法追回進度，這些具體指示，很多時候，若來自局方最高層，當然是由局長本身作出的。但就一些日常指示而言，可能路政署署長本身也是知道及可以作出的。

陳恒鑌議員：

如此看來，根據副局長你剛才所說，以及在你陳述書第5段至第8段中，提到運房局在監察整個高鐵項目中所扮演的角色，你是否同意運房局的角色是過於被動呢？我們翻看你交給我們的文件，你說局方對於整個工程進行了概括性的監控，而在下一段，即第7段中，你提到整個路政署或監核團隊會進行一般性的監察工作，而運房局則會從政策角度，就引起公眾關注的問題進行一些建議。那麼，你是否認為整個運房局在整件事中，也是擔當一個非常非常被動的角色，因而導致整項高鐵工程延誤，而局方可能自己也不太清楚？副局長，可否回答我們？

主席：

邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，在推動鐵路建設項目時，我們要視乎鐵路推動的模式為何。一般而言，我們有兩種，一種基本上完全屬於港鐵自己的鐵路，我們稱之為以擁有權模式推進。即是說，由設計、建造、成本監控，全部都由港鐵公司自己負責。就這種環節而言，政府基本上是作出宏觀監察，即關心或關注其進度或情況為何、在遇到甚麼情況下需要向公眾交代，以及應如何交代，這是其中一種模式。

至於高鐵，這是第一次以服務經營權模式來運作。在這種模式下，擁有權屬於政府，但卻委託港鐵本身負責推動。港鐵作為項目的負責人，或者應該這樣說，在整個項目的推進或監督承建商方面，這是其最重要的工作。至於路政署負責的監督，是看看它能否按我們的委託……

陳恒鏞議員：

副局長，我要問的是，你是否同意，運輸及房屋局在整項工程中的角色是處於被動狀態呢？

主席：

副局長。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，我想嘗試解釋一下，其實政府，特別是運房局，是以一個怎樣的角色來監督項目的推進。我只是解釋，就政策局關心的層面而言，我們不是關心個別環節或個別合約，而是整個項目會否因個別環節或個別合約而出現超時或超支的問題……

陳恒鏞議員：

那麼，你認為這次的監察方式是否有效？抑或你認為，這可說是一次痛苦的經驗，效用不大，下次要再想另一種方法。副局長，可否這樣說呢？

主席：

副局長。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，我們經過這次高鐵在建造時遇到的各種問題，以及在監督時所發現的狀況，這些都是值得我們深思和研究的。若接下來政府要再用這個所謂“服務經營權”的模式來委託港鐵建造鐵路，究竟要怎樣才能做得到，或是做得好？這種經驗是非常重要的，因為接下來政府有其他鐵路項目需要進行。所以，我認為我們現在也要汲取經驗。由於這個項目尚未完成，我們認為在這個項目進行的過程中，我們要確定這種模式能否令政府更有效地監督或督導工程的進行。相反，如果一些工程在實際上碰到的技術問題有一定的客觀性或科學基礎，我們亦不能為了一定要按照某個時間表，而必然地強行犧牲一些重要因素，譬如質素、安全。我覺得這並不符合公眾利益……

陳恒鏞議員：

副局長，現在的問題是，你給了港鐵一張卡，然後讓它隨便刷卡。它刷完卡後，承諾為你建造一幢房子。待建成後，房子到處都有滲漏，問題卻始終得不到解決。然後，你表示自己只是站在遠處作宏觀監察。我想請問局方，在發現出事後，你是否覺得自己的指令能傳達給港鐵？究竟你能否指令它呢？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席……

主席：

是。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

為甚麼在去年4月，即港鐵公布了延誤後，政府表示高度關注，同時亦表示很想了解當中究竟出現了甚麼問題呢？特首委任獨立專家小組，正正是為找出當中出現了甚麼問題。這個獨立專家小組於今年1月提交了報告，報告其實指出有各種類型的狀況，以及其觀察，並就如何更好地監控工程提出了很多好建議。我們很需要這方面的意見或建議，以便我們在使用相類似的模式時……

陳恒鑌議員：

你是否同意他們就你之前沒有做好的事情而提出的意見？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

獨立……

主席：

可否簡短地、直接地回答問題呢？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

好的。獨立專家小組指出一些情況，在履行合約，履行委託協議時，有些地方未必能讓到政府可以在適當時介入。他們認為，在這些環節中，如果日後需要做的話，政府其實需要在這部分作出改善。

主席：

你是否同意？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

我們認為這個意見有積極的參考價值。

主席：

好的，謝謝。鄧家彪議員。

鄧家彪議員：

多謝主席。我想問一問，立法會裏面，你的角色，正如你之前所說，局方知道高鐵是一個在爭議中處理或通過的項目，因此，在眾多的鐵路項目中，只有這個項目每半年就會以固定的格式提交報告予立法會作出討論。我想請問，這份半年一次的報告，下款是運房局，究竟由誰撰寫或由誰決定最後內容的定稿？這是第一個問題。

第二個問題，我認為整個討論最關鍵的就是11月下旬或11月，你們會否準確說明高鐵當時遇到的困難？我翻看11月

22日提交給立法會的文件，當然，文件對於"滯後"隻字不談，更不會提到延誤一事。其實，我想請問，你作為當時出席的主要負責官員，其實，你是否掌握一個最簡單的數據？那便是每個月監委會也會掌握到的原定總綱計劃進度，以及實際進度。如果翻看文件截至2013年6月30日的情況描述，其實在6月28日監委會已經開始指出，原定是61.8%的完工率，但實際卻是39.7%，這裏已有22%的滯後，而且趨勢持續擴大。到了出席立法會會議前的最近一次監委會報告，即10月底，滯後已從22%擴大至28%。我的問題很簡單，究竟你作為出席與立法會溝通的主要官員，因為你的角色是溝通，你着眼於要公眾知多一點，所以，我想請問身為副局長的你，是否知道監委會每月都會掌握這些數字？若是，在那半年的報告中，為何不提這些數字呢？可以回答一下嗎？

主席：

是的，邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，如果事後議員指出他們發現某些數據交代不太充分，我們當然覺得有些地方是可以改進的。然而，我想交代的情況是，在去年，即2013年，11月的鐵路事宜小組委員會會議上，我們的交代是截至該年的上半年為止。就這種情況而言，其實，我們認為一些綜合數據，當然這是一個參考價值，如果我們要向議員交代，我覺得，特別是在開場時，若我們能把最新情況更好地向議員交代，這是重要的。因此，當時，即11月，我們掌握的狀況，其實是比較關鍵的環節，其一是跨境隧道的進度，其二是西九總站工程的進度。我們很關心這兩項工程的情況，究竟能否按時完工。我剛才也解釋過，在事前的準備會議上，我們充分討論過，我們知道，港鐵很有信心地告訴我們，接下來的追趕工夫，可令主要項目，它也有強調，是一些主要項目，是可在2015年年底完工，以致如果有必要通車的話，其實是可以通車的。

但是，我們當時的焦點問題是，即使能做到這個部分，如果跨境隧道不行的話，其實也無法進行有關的測試和試運行。所以，我們問究竟這條隧道段是否可通車呢？而港鐵方面也清楚

地向我們交代，認為當時無法說一定可行或一定不可行，還要一些時間來掌握，特別是那隧道進入香港之後。

所以，在這個情況下，我們如何向議會交代呢？我們覺得我們已作出交代，我們說主要工程能在2015年年底完成，但我們需要6至9個月時間來進行測試和試運行。我們希望這樣能讓議會更明白實際狀態。當然，如果你說只交代這點是不足夠，還要提供更多其他資料，這可能會更好的話，我覺得我們在日後可以交代得更清楚。但是，我想說我們當時的考慮是這樣。

鄧家彪議員：

副局長，是否即是說，你自己，或可能有時是局長，在出席這些立法會會議之前，其實局方已經會為你預備了這些資料，就是究竟在數字上、百分比上，滯後的情況是如何。其實你們是掌握的，是嗎？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，我們當然掌握這方面的綜合數據。不過，我想解釋，這些綜合數據是否就是了解工程進度的最關鍵數據呢？但是，這個關鍵數據，我們在局裏面是知道的，從路政署方面。

鄧家彪議員：

但是，你們從來沒有討論這個對我來說，我不是工程界，對市民或對一般人來說如此簡單易明、能顯示整體進度的數據，因為獨立專家小組也說，你們往往以偏概全，沒有將一些整體進度顯示出來。我想多問一次，你們很明確掌握這些數據，即起碼是滯後差異的百分比，但你們局方決定不讓立法會主動知道？

主席：

邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，署方或局方均掌握了一個綜合的進度，尤其是局方。現在事後回看，我相信，如果能更好地向議員報告一些數據，是會更好，令到議員明白。我們會汲取這個意見。

鄧家彪議員：

好，我……

主席：

鄧議員。

鄧家彪議員：

……聽到他們都是覺得可以再做得好一點。

我另外想問，我留意到在你的發言稿裏面，其實有兩次提及，第一次就是第10點，"我本人是2013年11月下旬第一次聽到來自港鐵方面的消息指，工程有可能沒法在2015年底完成"；好了，第二個就是第12點，"本人確實得悉港鐵沒法在原定時間表完成"；為何會確實得知呢？就是因為港鐵致電局長。我想知道，在你的陳述裏面，你兩次感到很懷疑，以至肯定不能夠完成，都是港鐵告訴你。其實你們局方和署方是否曾經討論過，你們是不會主動作出"不能完工"的推斷？你們曾否有這樣的討論，就是局方和署方並不會做這個推斷？我也不知道是甚麼原因。否則，為何每次都是港鐵單方面告訴你們，你們才踏實，才說："真的不行了"。你們自己不會自行推斷，為甚麼？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，其實那個情況也很簡單，因為整個項目的管理是由港鐵公司負責，所以港鐵公司會掌握整個工程裏面涉及的不同合約，或不同合約的進程究竟如何，哪一些站在關鍵位置。如果由它向我們交代，假設它說："我們沒有辦法完成了"，我們當然有充足理由相信，因為是由它推動工程，如果它都說不能夠按時間完工的話，我們當然也很清楚肯定，因為它都表示做不到。但是，當然，我剛才亦提到，署方當然有透過監核顧問，監控着那些進度，亦有作出一些評估。但我覺得重要的地方是，即使署方發現可能有一些滯後，署方通過與港鐵的討論，如果港鐵表示有措施追趕到的話，我相信我們亦要讓港鐵公司做其工夫。所以，我在這裏的表述，我為何要在這裏交代，如果知道那些消息是來自港鐵方面，我們覺得我們要更加重視；而且我們總的政策是，如果我們從港鐵方面知道不能夠按時完工的情況，我們要向公眾交代。

鄧家彪議員：

是否……不好意思，即是港鐵說工程不行，你們才確認不行；如果港鐵說行，你們就沒有可能推翻這個推斷。所以，專家報告說，你們要介入，但根本不能介入，是嗎？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，其實亦不是這麼說。當然，我剛才強調的是，來自港鐵的消息是很重要的，因為它是項目的管理者和推動者。但如果我們的路政署署長得到的判斷，他根據本身的專業判斷，如果他得出的結論是，其實無論港鐵如何解說或解釋，按他的判斷，其實亦不能夠按時完工，或按某個時間完成的話，其實我們都覺得我們有責任向議會交代。

主席：

是。我想跟進一個問題，就是在2013年11月21日，本來局長打算向立法會交代2015年的問題，即是否可以完工的問題，當時港鐵公司行政總裁叫他不要這樣做，對嗎？我想問你，當局長決定不向立法會作出交代之前，他有否與你商討過？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

我們局方，包括我在內的同事有參與這個討論。

主席：

是，即當時是大家一起討論？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

有討論的。

主席：

是局長作出決定？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

總的決定是局長作出的。

主席：

是，謝謝。我們或者休息至11時10分。接着我們還有幾位議員是第一輪提問的，就是胡志偉議員、盧偉國議員、謝偉銓副主席、田北辰議員及陳鑑林議員。

(研訊於上午10時57分暫停)

(研訊於上午11時10分恢復進行)

主席：

我們繼續會議，下一位提問的議員是胡志偉議員。

胡志偉議員：

多謝主席。我首先希望當局提供一些書面資料，這是根據副局長在陳述書第8段、第12段及第16段分別指出，就一些需緊急回應、即時關注的項目，局方或會向路政署查詢值得關注的事宜，或路政署與港鐵會主動匯報資料，從而獲得相應的資料。

我想了解一下，就第8段、第12段及第16段所提的資料匯報的內容，可否以序列的形式提供給專責委員會？我希望有的內容包括日期、次數、內容、結論及跟進行動，我純粹是要求提供資料，不知局方可否提供？

主席：

邱副局長。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，議員提出這個具體的要求，或許我這樣說，我建議議員可否通過例如秘書處直接致函，向我們局方要求索取你具體想要的資料……

主席：

好。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

.....因為我知道較早前有議員也提出過類似的要求，而我們就他們的一些具體要求，提出了究竟應該怎樣處理，例如有哪些適合提供，有些可能在某些條件之下提供，有些可能並不適宜提供等。我認為具體說會比較明確一點，我建議主席是否可以這樣處理。

主席：

怎樣具體說？你現在說，是嗎？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

因為剛才.....

胡志偉議員：

我提出一個書面要求.....

主席：

他想以書面回覆.....

胡志偉議員：

.....我想就你相應的.....

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

.....是的，他提出一個書面要求，我們回去按議員的要求，看看怎樣作回應。

主席：

是，你可否把你的要求書面化.....

胡志偉議員：

可以。

主席：

.....然後我們把它交給局方，讓他們安排，好嗎？

胡志偉議員：

OK。

主席：

OK。

胡志偉議員：

如果是這樣，我想提一項類似的問題，因為剛才我看到邱副局長回覆主席的查詢時指出，你有在各個不同場合提出了質疑，即就一些港鐵的報告也好、路政署的報告進度也好，都是有些質疑的。我同樣希望你能夠說明，其實副局長你有否任何指示，指示路政署署長就你所提的質疑提供更多資料，協助你作出判斷？這是第一個問題，很簡單；第二個問題，我後來會跟進書面問題。

主席：

是。

胡志偉議員：

很簡單的回覆便可以了。

主席：

是，邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，議員的第二個問題是，我個人究竟有否向路政署署長發出指示？主席，通常我們這些.....

主席：

有否就你的質疑向.....

胡志偉議員：

是了。

主席：

.....路政署署長或路政署方面要求他們提供更多資料？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，在我們的討論或會議裏，這些意見是曾提出來的，但是，到了要求署長作出某類行動或提供某些資料時，通常是由局長擔任這角色的，具體的指示很多時候都是由局長本身發出的。

胡志偉議員：

簡單說，副局長你其實沒有作出任何指示，希望路政署能夠提供進一步資料，協助你或局方就你所提的質疑作出適切的判斷，我想確認這一點。

主席：

邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，我不敢說我在口頭上完全沒有提過，因為說的是過去一段頗長的時間。但是，我只能夠說，在一般情況之下，在這些討論裏，通常都是由局長或常秘提出來的。一般來說，大家的意見都很清楚，或大家的意見都很接近。所以.....

主席：

會否有些時候是局長或常秘不在而你是在席的呢？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

這種情況是比較少有的.....

主席：

即有時候有。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

.....是比較少有的。

主席：

好。

胡志偉議員：

OK。同樣地，我希望稍後時間與秘書商討，提出一個具體的問題陳述、臚列。

我想問一下，在陳述書附註第4段，你提到你唯一曾經以代表局長的身份出席董事會會議，就是在2013年8月22日。按照政府所提交的文件，其實在同年5月，對不起，在同年8月20日，其實港鐵的代表已經在那次董事會之前的兩天，向路政署鐵路拓展處正式建議局部啟用的方案。我想問一下副局長，你當天作為運房局的代表出席董事會會議，事前是否知悉這個信息？如果你知悉這個信息的話，為何在那個會議上，你沒有作任何跟進？如果你不知悉這個信息的話，你何時才知悉鐵路拓展處與港鐵有這樣的一個方案，局部通車的方案？

主席：

是，邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，胡議員問及我在2013年8月出席的那次港鐵公司董事會會議，當時我並未知道有一個所謂"局部通車"的方案。我事後了解，或通過文件了解，港鐵公司原來在較早時間可能曾與局方或路政署的同事討論這個問題，但是在我個人卻是未知道的。

主席：

是，即當天在董事局沒有討論這個問題？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

沒有討論這個問題，當天沒有討論這個問題。

胡志偉議員：

主席，我想問一下，副局長何時知悉這個信息，以及有否就這個信息，要求隨後出席董事局會議的政府人員，可能是局長，進一步跟進相關的事宜？因為這是工程合約上一個很重大的變化。

主席：

是，邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，正如我的文件所交代，我自己是到了11月21日，即在鐵路事宜小組委員會會議之前一日與港鐵交談時，在這個場合知道他們這個方案。我亦從我的同事知道，這個方案其實未被我們的同事接納。

胡志偉議員：

主席，我想了解一下，關於這樣一個方案的討論是否屬於重大、需要關注的事件？

主席：

邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，當然，如果港鐵本身覺得只能採用這個方案作為開始通車的營運模式的話，我當然覺得這是重要的。如果我們認為這是可行的話，我當然覺得應該讓大家知道。但是，在11月21日，我們討論的焦點是，儘管港鐵可能提出以局部方式開通西九龍站，但我們仍有另一個更大的關注，即跨境隧道究竟能否如期落成，即能夠挖通及鋪設路軌，作出試運行，然後正式開通。所以，即使西九龍站本身有局部開通的條件，是否等於

整個項目能夠如期進行呢？這其實是我們在21日討論的一個重點。

胡志偉議員：

主席，我想跟進的是，路政署署長沒有及時將這個重要的局部通車方案通知運房局，是否失職？

主席：

邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，我從事後的文件了解到，其實路政署的同事與局方有進行這方面的討論，即是有就港鐵這個建議進行討論。我想強調，只是我個人，我強調，只是我個人未知情。我相信在技術層面的討論，即是說在技術層面上，究竟這個方案是否可行或涉及的風險是怎樣，我們的同事其實可能曾與它討論，亦知道這方案可能是未完全討論完的，所以，局方或即使路政署方面，其實亦未同意或應允採用這個方式來開通。

胡志偉議員：

跟進一下，這是否即是說，路政署其實沒有責任把一些重大事故第一時間通知局方？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，我認為剛才我的解釋都指出了，其實路政署……

胡志偉議員：

或許你再補充一下，其實在哪個層面局方會掌握到這個資訊，以及這個資訊是應該透過甚麼機制向副局長或局長匯報？

主席：

邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，或者我剛才解釋……我想完成我剛才本來想說的話，就是說，其實我知道署方方面，署長有與我們局方、常秘作這方面的溝通，我只是說，在那個階段，即在21日之前那個階段，是我個人未知道而已。

主席：

有沒有問題？

胡志偉議員：

主席，我想繼續，OK？多謝你。因為我見到，在副局長的回覆裏面，其實再三強調，港鐵工程的完工日期，是預計以2015年年底作為能否順利通車完成的一個時間表。但是，按照委託協議書，其實是要在2015年8月4日完工，這個完工包括全面的通車收貨。所以，我想你確認，當你談及預計高鐵的完工日期是2015年年底時，其實這說法是否表示了政府已經接納港鐵最少有幾個月的延誤，從而影響了委託協議書的有效性，或相應地影響到追討工程延誤的損失呢？

主席：

邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，我的關心點或局長的關心點都是，因為我們曾經於申請撥款時，即追溯至2009年、2010年期間，我們申請撥款時向議會及公眾說，完工時間會是2015年。當然，當時並無一個確實的具體時間。但是，當政府要委託港鐵本身進行工程時，自然要有一個時間，即究竟要在甚麼時間要完工。這份委託協議，我們的第二份委託協議，有列出一個具體時間，就是在8月的時候，即2015年8月完成相關工程，即是已經準備就緒，具備可以通車這樣的條件。

主席：

即是根據協議，是8月通車，而不是說完成工程，是嗎？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

是具備這條件，具備這條件。當然，具備這條件.....至於具體通車，當然，這仍有討論空間。但是，我想強調，如果有任何工程不能夠在2015年之內完成的話，我覺得我們有責任向公眾和大家交代，因為我們當年向大家說了這個完工時間。所以，如果不能夠按照這個時間，便要交代。至於具體來說，究竟在2015年8月的時候，是否能夠按該委託協議完工，這涉及具體的合約處理，因為委託協議是容許，我們稱為延展完成時間的。如果雙方同意的話，這個時間是可以延展的。所以，我認為，具體操作，即"是否需要延展"這一方面的操作，應讓專業部門的同事去具體掌握。但是，我們局方的關心點，卻是能否按當時我們向公眾所交代，在2015年完成工程。

胡志偉議員：

主席，我想再跟進，不好意思，因為剛才副局長提到，委託協議書如果獲得雙方協議的話，就可以延展，即有延展安排，如果我的理解沒有錯的話。但是，當政府公開地說，政府會用2015年年底能否完成通車作為基準，這是否已經隱含着，委託協議書其實已經在雙方協議之下，延展到起碼2015年年底，我先不說那麼遠，是嗎？這是第一點。當這一個說法公開時，局方有否尋求律政司的任何意見，以了解這個公開言論對整份委託協議書裏面的條款有甚麼影響？還是只由局方自行作出判斷，公開地說，就這委託協議書，起碼政府方面都同意，可以在2015年年底完成？

主席：

你們同意2015年年底完成這項工程，即可以具備通車條件，之前有沒有徵求律政司的意見？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，到今天來說，其實政府並未同意修訂這份委託協議書的完工時間，因為我們知道，當中作出任何調整可能會有相應的法律責任，而就這方面，我們都有徵詢我們政府的法律意見。這是一個環節，但我剛才強調的那個環節是另外一件事，就是

我們如果知道工程沒有辦法在那個時間完成的話，我們是應該有責任向公眾作交代。這是另外一件事。

主席：

好。

胡志偉議員：

主席，容許我再跟進多一點……

主席：

可以。

胡志偉議員：

……多一點，很快。我看到副局長的回應，其實經常強調那個時間，譬如2015年年底要完工，但卻看不到文件顯示局方或副局長考慮到追趕工程所相應牽連的工程費用問題。我想問，你有否在任何一個位置或時段、時刻質疑過，追趕工程延誤的過程會帶來工程超支，而工程超支的評估是否副局長在整個工程中，必須考慮的重大事項之一？同時，可否告訴我，你有否在哪一個會議，就着這一點作出跟進？

主席：

是，邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，其實路政署署長向局方匯報時，都經常會討論到和涉及到那個工程時間，以及是否涉及超支，所以我們都知道箇中的關係。譬如在2013年，當傳媒報道有可能出現工期延誤時，我也提過，當時的報道主要集中在西九總站方面。其實，我們通過路政署本身掌握所得，港鐵是繼續以2015年這個時間作為完工目標，而當時他們說資金足以處理……他們當時向我們交代，如果追趕措施需要額外開支，是有足夠的應急基金……款項的。所以，就這個問題，我想說，當中是有這些討論，這兩者之間很多時都是相連的。

胡志偉議員：

即是說，局方沒有評估過，這些追趕工程所需要的資金……款項？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，我剛才不是這樣……或者可能我說得不清楚，令到議員有這個誤會。

主席：

或者你再解釋一下。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

是的。我想解釋，當我們討論工程進度的時候，或知道某些環節可能有滯後的情況而需要做一些追補或緩解措施，從而可能會涉及資源上的額外投放和開支。就這方面，路政署會要求港鐵提交進一步資料。所以，路政署在這方面是有掌握的。我剛才舉出那個例子，在5月的時候，即2013年5月，當時路政署署長在其作出的匯報中，認為港鐵公司有足夠的資源，狀況就是這樣。

主席：

你說的足夠資源會不會是在contingency fund裏面？那個額外……

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

當然，在應急費用裏面，這是其中一種資源。當然，有沒有其他資源呢？我相信這問題由路政署或港鐵回答可能會更好。不過，我們知道，應急基金……應急款項，應該稱為應急款項，其實是一個渠道，一個資金來源。

主席：

是，明白了。下一位是盧偉國議員。

盧偉國議員：

多謝主席。主席，政府就高鐵項目建造及試行運作的協議是在2010年1月26日與港鐵公司簽訂的。獨立專家小組報告對於這個項目開展之初的情況，其實是有些意見的，其中就是，我相信剛才有同事已說出類似的意見，當時制訂這協議，這份整體推展策略文件時，對於港鐵公司和政府的責任、職務、角色和職責方面，在架構安排上，並無界定相關準則以衡量任何一方的表現。即是說，我們的感覺是，似乎大家的角色都不太清晰。譬如說，究竟是誰決定在哪個時候要向公眾顯示有可能滯後、有可能超支呢？

另外，對於訂定目標時間，獨立專家小組亦有提到："如港鐵公司在項目開展之初曾經進行施工計劃風險評估，便可發現要在2015年8月的預計日期竣工，機會很低"。

在事後回看，是容易的。不過，亦令人懷疑，對於當初訂定的合約及當中的一些細則，以及最重要的目標完成日期，政府的角色究竟是怎樣？真是一個很主導性的地位，因為始終是一個相當重要的工務工程，牽涉到一個比較大的社會民生問題。究竟在這方面的訂定.....因為副局長可能是多位官員中，跟進這個項目的時間應該是比較長，包括你上一任副局長的工作及延續到今屆副局長的工作。

現在回看，其實在這方面的訂定，為何給人有一種感覺，政府處於一個如此被動的地位呢？可否先解答這點？

主席：

是，邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

我想盧議員剛才的問題有兩個部分，第一個部分，他把政府說得好像對時間的掌控有很主導的地位，要求完工時間。相反，在工程監督方面，他又說政府可能處於很被動的狀況。

盧偉國議員：

兩方面，即是說，在訂定竣工日期方面，似乎一方面主觀說"我們想要快"，但另一方面，卻可能是被動式，港鐵公司說何時就是何時。究竟是甚麼情況呢？為何正如獨立專家小組所指出，連施工計劃的風險評估都沒有做足呢？這令人懷疑。就這一方面，政府當時具體的參與究竟是怎樣？

主席：

邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，盧議員的問題，我想有一部分涉及到我上一任的期間。在上一任的期間，在制訂工程項目環節的部分，基本上我的參與是比較少。那個部分，以我所知，主要由我局的同事、專管部門的同事和署方，負責與港鐵商量制訂其工程時間表。港鐵亦請了顧問訂定時間表，具體的根據究竟是怎樣？我沒有參與其中。但是，當時我所理解的狀況其實是，社會上有相當強烈的聲音，是關於香港和內地在鐵路項目的連繫的，尤其是在高鐵方面，因為內地當時正建造很多高鐵項目，而社會亦知道內地的路段的建造時間，特別是進入深圳之後，因為我們的鐵路會連接深圳，這個部分在時間上，他們都會比我們快。

當時，社會輿論是期望政府和港鐵公司，人們知道港鐵公司會受委託做這件事，希望在時間上能夠與內地涵接得好一點，或是在時間方面，如果能夠縮短差距，便更好。我相信這是社會的期望，亦是我們在議會尋求撥款的時候，議員表達的期望。這是一個期望。但是，港鐵提出其工程計劃的時候，我相信，亦按我在事後看到的資料來說，它進行過各種評估。當然，其評估可能都認為，在工程上較為緊湊，但並非顯示做不到或完全無可能而結果不知何解作出了承諾。

我們的獨立專家小組報告亦表示，看不到任何證據或跡象顯示政府在工程時間上向港鐵公司施壓。在獨立專家小組的報告中有這樣陳述。所以，我知道，我可以理解的是，不論是港鐵公司或政府，均明白社會的訴求，希望在工程時間上能夠緊湊地進行。

盧偉國議員：

主席，似乎給人一個感覺，由於前段時間基於各種原因，工程的開展已經滯後，又要與內地的部分相配合，是否因此而訂定一個過緊的完工日期呢？我看到獨立董事委員會的報告亦指出，就是計劃中缺乏一個緩衝期的問題。

不過，我想轉換一下話題，因為剛才副局長說，他在上一屆政府時，就這方面的具體參與可能較少。但是，就今屆，特別在2013年發生的事，我想追問，因為上次署長前來講述有關監委會的工作安排時，提到監委會的會議很多時都有局方的代表參加。他說記憶中，不是每一次都有，但署方和局方在會後亦會有溝通，知道進度的情形。

在2013年8月29日監委會的第38次會議上，監委會收到港鐵公司的匯報，原定的總綱計劃進度應該是68.5%，而實際的進度是43.2%。在9月27日的第39次會議上，港鐵公司匯報，實質進度是44.4%，而原定的總綱計劃進度是71.5%。

其實，不單是這兩次會議，我記得之前在立法會相關的會議上，我們都指出，在審視其每月進度後，發覺差距似乎越來越大。雖然每次港鐵公司都說出有甚麼補救，但當實質上差距卻越來越大，故此就不能不懷疑，究竟最終的完工期是否仍然可信？

就這方面，我想副局長講述你親身的參與，我不知道你在這方面，與署方的溝通、與港鐵的溝通，你在工作範圍內做到多少？但是，你回想，其實在那段期間，即遠在2013年11月你們開始察覺到完工方面出現問題時，其實在一段時間內，已經發覺差距越來越大。其實，副局長當時是否知悉，以及究竟有沒有責成港鐵，包括署方，都要作出一個較為實質的評估呢？

主席：

是，邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，我相信，正如我之前提過，我們都明白這個項目的工程艱巨，亦因為有一定爭議性，所以我們也相當關心工程的完

工時間及其金額。我們亦有留意工程進度，我們看到初期的進度較為緩慢，尤其較關心的是跨境方面，因為跨境的地方並非純粹由香港的港鐵或港鐵的承建商負責，有些地方可能也涉及內地本身或內地的承建商等等。我們會較着緊處理這方面。

到了2013年5月，傳媒的報道倒過來把焦點放在西九龍總站這個環節上，所以我們亦因此加倍關心。我當時亦有份出席署長的匯報會議，亦清楚知道署長收到局長的指示，要與港鐵商量。在接下來的進度方面，我們也有數份關鍵合約，像我剛才所說，其實有很多份合約，當中我們特別留意到數份關鍵合約，包括剛才所說的跨境部分和在香港內的某一截隧道，即後來水浸的隧道段，以及西九龍總站合約，這數份關鍵合約的進度為何。局長亦曾多次要求署長掌握情況，以及要求他向港鐵了解，看看它究竟提出了甚麼方案以期追趕有關進度。在多次的會議上，也是這樣表示的。

主席：

是的，謝謝。

盧偉國議員：

主席，我另外也留意到，其實剛才數位同事亦曾指出，就是局部通車的可能性。我認為不論何時，署方或局方如果聽到港鐵公司提出要探討項目可否局部啟用，這其實已經是一個相當強烈的信息，指出工程會延誤。所以，我也覺得頗令人費解。在這方面已有相當強烈的信息，看到工程完工存在極高風險時，但為何局方仍然沒有大力啟動緊急溝通機制？如果當時可以早些就此達成共識，就接下來的安排，包括是否真的要承認延誤，然後何時讓公眾知悉，可能便會有較佳做法。副局長，你一直參與這個項目，如果看回頭，你會否認為在這方面，局方真的有疏忽？

主席：

邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，就盧議員的問題，我也同意一點，就是說，如果我，譬如個人來說，能夠早些知道，提出局部通車的方案是否顯示有些更嚴重的事情正在發生，回看當天，我在知悉後，也有這種感覺，因為我亦認為，局部通車方案的提出，其實顯示港鐵的工程進度真的無法做到在2015年通車，故此有需要向大家交代。當然，港鐵認為其仍然有時間追趕，而話說回來，當時除了這個環節，其實還有隧道這環節。以當時的判斷，隧道這環節是更關鍵的……

主席：

我相信不只隧道，邱先生，請你簡潔回答吧。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

我知道，是不只隧道的，但當時跨境隧道是我們的焦點。即是說，儘管當時局方或署方未接受所謂"局部開通"的方案……其實是未接受的，但我們亦指出若隧道部分未能解決，其實同樣可以使它無法按時通車。所以，如果真的是這樣，便需要向大家交代。港鐵當時向我們強調，它有信心如果跨境隧道來到香港境內，由於他們可以更好地掌握技術，亦知道香港本身的情況，至少可以告訴我們究竟可否追趕到。能否追趕到是另一回事，但至少可以告訴我們究竟是否追趕到。那麼，他們需要一些時間，而我們為了謹慎起見，便給予時間，便是這原因了。

主席：

我亦有一個跟進問題，邱先生，你本人是否知道，2013年的監核顧問報告，以及有關滯後情況的報告，是與港鐵自身報告的差距越來越多，你本人是否知道這滯後的情況？即他們評估的差距是越來越大。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

也許這樣說，路政署方面，署長……

主席：

你個人是否知道，邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

我只能夠說，我的記憶是這樣的，在我的記憶中，我從路政署方面知道，他們也知道港鐵有滯後的.....

主席：

這一點大家也清楚，我只是說監核顧問有關滯後的報告，與港鐵公司有關滯後的報告，兩者所評估的差距相當大，而且是越來越大的，這情況你是否清楚？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

我沒有仔細留意監核顧問的報告與它之間的差距，我個人是沒有仔細察覺這個環節。

主席：

明白。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

我只可以這樣說。

主席：

好的，下一位是謝偉銓副主席。

謝偉銓議員：

是的，多謝主席。邱先生，就着高鐵工程，政府當然有監察機制來監察工程的進度及費用。港鐵公司亦會向路政署署長匯報工程情況，而路政署亦會定期與運房局或向局長或邱先生你匯報有關情況。我亦看到在你今早的發言稿中，在第10段提到你本人在2013年11月下旬第一次聽到來自港鐵方面的消息，指工程可能沒法在2015年年底完成。你剛才也提到，這些消息來自港鐵，你剛才亦說，相對而言你和路政署都是相當重視的。

我想問一問，在2013年11月的時候，我相信你亦知道及察悉到，原來在2013年8月20日，港鐵公司建議了在2015年年底高鐵局部通車的方案，而當你參與董事會議時，即同年的8月20日，你其實是不知道的，要到3個月後你個人才知道。

我便想問，就着這情況，在11月當你知道有延誤後，你個人曾否向任何一方，包括路政署或路政署署長，港鐵或監核顧問提供建議或指示？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，關於局部開通方案，我剛才也提及，我是在11月21日，與我的同事、港鐵的同事及港鐵公司代表舉行會議其間得悉此事的。當時的討論，就是要看這個方案究竟可否解決問題，我們有討論這一點。其實，據我所知，當港鐵提出這個局部開通方案時，我的同事並沒有馬上同意或接受這個方案。我們指出，即使提出了這個方案，在整個項目中，西九龍總站當然是一個環節，但迫切的環節，我剛才說是跨境隧道。所以，在討論時大家都表示，綜合來說，如果我們不能夠做到2015年完工、開通的話，其實我們要向立法會匯報。我在當時亦有這樣的表述……

謝偉銓議員：

不是的。主席，我其實想強調，我想問邱先生，最主要的是，第一，你3個月後才知道有這回事，你個人或會認為可以接受。但是，由於你是運房局副局長，你有責任監督工程進展，而我認為有些東西其實頗重要，例如局部開通，換言之就是不行了，但你卻在3個月後才知道，這樣你也不覺得有任何不妥當的地方嗎？此外，在11月底時，亦有消息指港鐵可能無法如期完成工程，這方面你可接受嗎？消息來自港鐵，表示路政署沒有向你們匯報有機會無法在2015年年底完成，你對於這方面，其實不認為有任何問題？

主席：

邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，當我在8月出席董事局會議時，我尚未知道有這個方案，可能這個方案，我已表示我在事後透過同事或翻閱文件，知悉當時港鐵的同事跟我們署方的同事可能已經在進行討論。當然，他們討論這情況後，也解釋了這情況為甚麼可能作為應變的方式……

謝偉銓議員：

不是的。主席，我主要問邱先生的是，對於這方面，他的消息如此滯後，而他其實也沒有跟進任何事，亦不認為有任何事不妥當，對嗎？很簡單。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

其實因為這樣的，因為當我知道我的同事，我個人在工作層面上未必第一手知道，但當我知道我的同事，或我甚至知道，局長可能已察覺或知道這種情況，我便意識到我們局內是有人正在處理這問題的。當然，我聽到這消息後，我知道該件事是需要一些應變的……

謝偉銓議員：

但是，你連問題也尚未知道，又怎會知道署方正在處理問題？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

我的意思是，我在事後知道，原來這件事已經有同事正在處理或討論，對我來說，這樣較為安心，因為情況並不是我們局內完全沒有人知道，純粹要到了21日的時候，我個人才知道，我的同事才知道。我覺得，如果是這樣的話，便一定是太遲了，這樣我也不會感到舒服，但我事後知道原來只是我個人未掌握而已，我的同事已正跟他們討論這狀況。就這方面來說，我認為既然同事正在處理問題，這樣至少局方是有所掌握的。

主席：

即你認為，你3個月滯後才知道是不理想的，對嗎？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

這是在我個人來說。

主席：

這不單是個人問題。作為運房局的問責官員之一，你覺得這情況理想嗎？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，應該這樣說，如果我們的同事已正在討論這問題，因為這個層次，我認為可以這樣說，若同事已在討論這問題，我相信我們要先讓技術部門的同事就這個問題進行討論、提出看法，然後我們才能夠作出判斷。當然你可以說，直至21日，當我準備出席立法會會議前才知道，在我個人而言，當然會感到不舒服。我自己有這種看法。但是，局內已有人正處理這個問題。

謝偉銓議員：

多謝主席。此外，根據邱先生你在陳述書第12段指出："運房局作為政策局，有賴路政署提供有關推展高鐵項目方面的技術性意見"。我想問一下，我相信路政署在2014年4月，即港鐵和政府宣布高鐵工程不能夠如期在2015年預定的時間完成和通車前，路政署有不時提交或提供一些技術方面的意見，包括一些工程出現滯後，然後如何追回滯後的方案。我相信這些也是有的，對嗎？

主席：

是的，邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，很多時候的情況是，署方會匯報工程的進度，亦會告訴我們在哪些環節出現跟預定工期的時間偏差，或哪些地方有滯後。通常來說，如果有滯後的話，署長都會要求港鐵想方法，針對這些滯後作出改進、追回或緩解等等。有時候，他們亦會告訴我們，已向港鐵提出這類要求，已發出了指示，說明究竟具體用了甚麼方法、情況為何，是增加人手、增加機器或增加改變的工作方法，或他們稱為的增加工作點work front，或添置新的機器，例如隧道鑽挖機.....

謝偉銓議員：

主席，我明白了，最主要是他們有方案，因為我想跟進一些問題。就港鐵提交有關滯後情況的做法和方案，署方也有提供意見，表示是否同意或是否認同，其實這裏也有，邱先生，根

據你的陳述書第19段和第20段，當中均有提及，署方對於追回進度措施的成效是無異議的，即路政署也是這樣。

主席，我其實想跟進第6段而已。陳述書第6段提及，"如有需要，署長會向局長匯報項目推展時遇到的重大事宜"。我之前都有問過，但現在出現很多不同的版本，何謂"重大事宜"？有時候稱"重大問題"，有時候稱"重大議題"。此外，在邱先生今早的書面發言中亦提及，第9段亦有提及"重大的施工環節"。其實，我的理解是，因為之前的路政署劉署長亦說過，其實基本上"重大事宜"、"重大議題"的解釋是一樣。

我也想問一問，現時出現數種不同的詞彙，我想問邱先生，對於數個不同的詞彙，據你的理解，這些詞彙的含義是否一致？

主席：

詞彙的意思是否一樣？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

我相信路政署署長可憑他本身的專業判斷，決定哪些地方需要向局方匯報。我認為他隨時可以憑其本身經驗判斷而提出。除此之外，我們也聽取例如署長的報告或從其他的途徑，例如剛才一個很明顯的例子，便是從報章的報道。這報章報道引述承建商一些資料，顯示有工程可能出現延誤。局方也覺得如此，因為它不是純粹在說某一段的合約，而是說影響整個工期……

謝偉銓議員：

主席，其實我想討論的，是署長就重大問題或重大議題等，向運房局作出的匯報。我不是說運房局在報章看到甚麼報道，因為其實我認為，他說過路政署是主要提供技術意見的部門，我想說的是重大的，或你現在說的重大施工環節。其實問題是在2014年4月前，即由2010年到2014年4月期間，路政署有否就這些重大，或你說的重大施工環節向運房局提交報告？如果有，有多少次、有多少件呢？

主席：

副局長。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

就議員提問如此具體的數字，我現時沒有這材料。我要……

主席：

提供書面答覆，好嗎？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

對了，我要回去看看究竟我們有多少相關的文字記載。

謝偉銓議員：

主席，我還想跟進一下。邱誠武先生的陳述書第6段指出，運房局對高鐵項目的工程進度進行概括性的監控。"概括性的監控"是甚麼意思呢？是否好像邱先生今早的發言要點第9段所載，"局方着眼處是較宏觀的，着眼點是審視重大的施工環節或個別合約的滯後是否關鍵地影響整體工程進展"。這是否概括性的監控呢？

主席：

邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，誠然，"概括性"這個中文字眼是否一個好的翻譯呢？陳述書的英文版是用"general monitoring"，如果單看這個中文詞彙，未必能夠立刻明白，但我在口頭補充時已經交代，局方和署方的着重點不同。我們關心的，是整項工程，因為我們覺得需要向公眾交代整項工程的進度或金額，當中可能涉及一些問題，不能純粹讓鐵路公司自行處理，又或當中有些地方，在施工期間會影響其他的公眾利益。我們局方會較多考慮這些地方，即從比較宏觀角度來看，而重點不是個別工程的進度、時間或是否增加某些開支或減少某些設施等。所以，我們的重點是考慮整體進度、完工時間和核准工程費用的部分，以確保質量和能夠如期完成。這是我們所謂"宏觀的監控"，就是這種意思。我相信，中文的"概括性監控"和英文的"general monitoring"，就是這樣的意思。

謝偉銓議員：

主席，我想就此跟進一下。雖然邱先生已經表示，局方只是負責概括性監控，但事實上，政府和港鐵公司組成的監委會是由路政署署長主持的，我們應該如何理解運房局和路政署在高鐵項目工程上所擔當的監察角色呢？究竟整個監察機制，是由運房局主導抑或由路政署或路政署署長主導呢？邱先生。

主席：

邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，我相信在我們現時安排之下，我剛才提到，局方和署方其實各有不同的分工和着重點。局方依賴署方在具體項目上發揮的監督作用，監督一方面包括監察進度，而"督"本身也包括督責的工作，如出現滯後便要追回等。署方要就這方面向局方提供專業意見，作為宏觀的參考。我剛才提到，局方需要宏觀的參考，來決定例如在甚麼情況下，我們要進一步向議會交代進度，或有哪些地方需要尋求其他部門共同處理等等。分工便是如此。所以，我強調這是分工的問題。

主席：

其實，這是否不是分工的問題，邱先生？最終運房局也要負責的，因為它向立法會申請撥款，也要向公眾交代。我覺得，未必一定由於有分工，運房局便不用負責微觀工作，由路政署"搞掂"便可，運房局只負責宏觀的工作。我覺得不是這樣的，政府便是政府，對嗎？你認為是否應該有這樣的分工或分擔責任的措施？我覺得你似乎認為微觀的工作跟運房局無關，技術上的問題又與運房局無關。是否應該這樣理解呢？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

如果主席得到這樣的印象，可能是我剛才講述得不夠好。我不是說跟我們無關，我的意思是，有些細微環節，如果沒有好好處理，其實可以變得嚴重，或變成工程進度的關鍵位，影響額外的開支或影響本身的工程進度，這些也是有關係的。所以，我們也要求路政署及時、適當地向局方報告。

你剛才說得對，由於局方負責向議會和公眾交代，特別是問責官員有責任接受公眾的問責，所以最終的問責，也會是在局長或我作為副局長的身上。我可以說，我們在這些地方一定是責無旁貸的。但是，日常監督情況，核實數據的工作，署方的確有專業同事負責，他們的人數某程度遠較局方為多，日常監控亦得助於監核顧問向他們提供資料。

主席：

明白，謝謝。下一位是田北辰議員。

田北辰議員：

主席，我做人十分公平，一視同仁。我上次問署長的問題，也想嘗試問副局長。不好意思，大家已經聽過的……

主席：

不要緊。

田北辰議員：

……會比較悶。副局長，剛才謝偉銓副主席說，局方說得清清楚楚，監管重大關鍵性環節是你們的主要職能。我剛才聽到副主席是這樣說的，這一定是真的，因為他只是唸出來，對嗎？(展示一張圖片)¹你知道，西九龍總站有3部分，有一個是南端，有一個是北站，也有一個叫中間部分和北部。你也應該知道，一條鐵路沒有站便無法通車，最簡單不過了，對嗎？所以，這個一定是關鍵性的。好了，截至2013年11月22日提交立法會的所有文件，也只是說南面和藍色格由下而上的工程，即是北面的所謂中部，這裏的岩石最少，最難處理的便是這個黃色格，即是北面。為何北面那麼難處理呢？原來地下有接近10萬立方米的花崗岩，遠遠超過這兩個部分。

我也要對你公平，上次我問署長的問題，他怎樣回應我，我覺得你也應該知道。我上次問署長，他在批出合約時，是批出

¹ 秘書處會後補註：所展示的圖片出自香港鐵路有限公司就廣深港高速鐵路香港段工程的最新進展向立法會鐵路事宜小組委員會提交的文件[立法會CB(4)611/14-15(02)號文件第4頁]

合約時，即不是2013年11月，而是之前，我問他批出合約時，是否知道在這個黃色格內有10萬立方米的花崗岩？他當時的回應是，"關於西九站北端的岩石量，我們其實是知道的，港鐵也知道的，其實我們全部也知道的"。這是他的答案。立法會的文件到了11月22日的時候，在這個歷史性的立法會鐵路事宜小組委員會會議上，他是怎樣說的呢？他說南端部分已經到了最低的B4層，而北面車站部分已經到了B4層，並正向上建造主體結構，這樣正正只交代了南面和藍色這個格，OK？完全沒有提到整個黃色部分，即是北面的北部由上而下的工程，而肯定你們知道地下有10萬立方米的花崗岩。

好了，在11月21日晚上，即之前那一晚，你們與港鐵召開歷史性、關鍵性的會議。為何我經常都要重提這個會議呢？主席，很簡單，所有這些調查，要是你們說樹林，如果你坐在直升機問他樹林的事，其實問10年也問不出所以然來，要看看究竟有否監管不力、有否刻意隱瞞，唯一方法便真的需要查看有否一棵樹完全不是那回事。這一向是我自己的做事方式。

好了，我想問，如此歷史性、關鍵性的，為何我這樣說呢？因為你一直都知道有問題的，是嗎？你們其實想在11月22日前來立法會的時候，向我們如實報案，即是說你們覺得沒甚麼信心做得到，是嗎？但是，韋達誠企圖游說你的老闆賣他那劑藥，你的老闆便向你賦予重任，依賴你查清問楚，advise他一下應否"疑中留情"。聽完韋達誠的電話之後，他依賴你在那個下午及傍晚的會議查得清清楚楚，然後給他advice，即是否應該真的接受韋達誠那劑藥，翌日前來賣給立法會鐵路事宜小組委員會。

我翻看那個會議，說來說去，運房局詢問港鐵為何認為可以在2015年完工，港鐵便說其認為可以單軌雙向行車，你們便說單軌雙向行車不符合政府要求，因此不能接受。大致上是這樣。但是，坦白說，如果連岩石也來不及清除，列車便無法進入車站，無法進入車站的話，你懶理它是單軌行車、雙軌行車，還是無軌行車，根本去不到便去不到。

我想問一問副局長，那晚的會議是如此關鍵，但提都沒有提。第一個問題是，回想過去，你是否覺得有少許負了局長所託？因為他把整個政府押在那個下午的會議上，其實你們的gut feel是嗅到"燻味"的，但韋達誠游說你的局長，動之以情，他真

的完全依靠你們，是嗎？所以，我問你，你覺得你會否負了他所託呢？因為那天整個晚上問都沒有問，你怎樣看呢？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，在當晚的討論中，我們主要討論了兩大環節，一個環節當然是討論西九龍總站的狀況，但我們事實上沒有進入很細緻的討論，涉及到剛才田議員所說那些岩石量究竟如何、是否趕得及這個環節……

田北辰議員：

對不起，副局長，署長承認了在批合約的時候，知道黃色格內地下有10萬立方米的花崗岩，如果你是在知道此事的情況下進入會議室，你會覺得此事是細節嗎？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，我想說的是，我們沒有說到一個如此細緻的環節，當時是沒有的，我們當時要做一個比較綜合的評估，究竟能否在2015年完成在西九龍總站需要完成的工作。

田北辰議員：

但是，岩石處理不到便沒有站了，你要知道可否通車，應該知道一定要有站才可以通車。如果要建一個站，地下的岩石必須處理好才可以興建車站，這是很簡單的，絕對不可能是細節，但你們那晚卻提都沒有提。

不要緊了，我想這樣問你，那晚其實除了這份文件說的東西，坦白說，你盡你能力記起，港鐵有否提出或暗示這個黃色格內地下的東西根本完全未挖掘，因為這是由上而下的，工程都未展開，所以這是一個很大的問號，它在那晚有否提及這個黃色格的事情？

主席：

副局長。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

在我的記憶裏，記不起有否如此仔細提到那個格的事情，那次討論究竟是……

主席：

有否討論過花崗岩的問題？

田北辰議員：

由上而下那部分數以萬計立方米的花崗岩，你今天認為是細節的東西，那晚有否討論過？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

當時比較多討論究竟在接下來的時間，說的是2015年……那時候是2013年11月，到2015年期間，在差不多大約兩年時間內，接下來傾注混凝土的效率、進度為何，當時比較多提及傾注混凝土的效率為何……

田北辰議員：

好，明白。既然港鐵提都沒有提，你今天回看過去，是否覺得他們刻意隱瞞？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

我相信是這樣的，在這個階段來說，我覺得我個人作任何判斷是另一件事，但正如我剛才回答另一位議員時所說，究竟我們怎樣看港鐵在這方面的表現，我在此可以引述剛才獨立專家小組報告的第3.24段，當中已經說清楚，港鐵內部對於將有關消息向上層報告及向政府報告這方面，透明度的確是不夠的。

田北辰議員：

好，明白，我最後的問題了。**The fact that**你們那晚知道地下有這麼多花崗岩，因為署長承認批出合約的時候他是知道的，**the fact that**你們整晚，不論局方、署方亦沒有問，你今天個人認為，事後回想過去，是否覺得有少許監管不足呢？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，我相信如果我們回看，究竟政府，特別是局方、署方及港鐵作為一個項目推動者這個關係，如何以服務經營權這種模式推進呢？我們認為有很大需要審視那種情況。因為我們都指出了，這個項目是首個使用這種模式的項目，而現時出現這樣的結果，如果港鐵不將所有相關情況和綜合情況向.....

田北辰議員：

但是，如果有一點.....

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

.....路政部門交代.....

田北辰議員：

.....是你批合約的時候已經知道，就不能夠推卸責任，指港鐵當晚沒有告訴你；如果批合約的時候你已經知道，署長亦承認他知道，如此關鍵的事件，因為你可能把你的老闆"擺上枱"。如此關鍵的會議，你不問，你現在回看過去，你都不覺得你們.....

主席：

田.....

田北辰議員：

.....有少許監管不力？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，我相信.....

主席：

很簡單作答吧，好嗎？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

甚麼？

主席：

簡單一點作答。

田北辰議員：

即是否覺得而已。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，我相信獨立專家顧問提出的很多觀察，很多地方是真的值得我們參考，對我們日後如何進一步推動鐵路項目，一定是很重要的參考指標。

主席：

好，謝謝，陳鑑林議員。

陳鑑林議員：

主席，我想從監管制度方面多了解一些事，其實在2013年年初，大家已經知道這件事，整個工程都可能會延誤，只不過問題是未知道其嚴重程度。其間，港鐵公司都經常與路政署溝通，而且提出了一些長短期或中短期的方案來補救。

剛才副局長說透明度不夠，很多時候未能全面掌握資料。我想知道一下，從政府較高層次的官員的角度來看，在整件事件中，你其實是否知道延誤的主要原因為何？你是透過甚麼資料、渠道得知實情呢？多謝主席。

主席：

邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，我主要獲得資料的來源，是出席由局長主持，定期聽取部門即路政署的匯報，以及我們局方內部的定期會議。由相關同事匯報，然後掌握狀況。

陳鑑林議員：

主席，副局長透過下屬給他的文件資料，得知實際的情況，但你是否知道，你能否從文件得知，究竟嚴重程度為何？因為從你提供的陳述書中的時段，我們可以看到，發覺2013年5月、11月那段時間，逐步知道問題為何。但是，似乎政府不是很清楚嚴重性，甚至路政署仍然對港鐵公司提交的資料，在"信與不信"之間給予信任，即是說，仍然相信有可能約在2015年10月可以完工。然後，根據實際情況通車、試車，年底便可以交付使用。

我想知道一下，你在那段時間內，究竟掌握的情況是有哪些呢？是否透過整個機制，你覺得"我是信任這個機制，我覺得沒有問題"？因為我想知道，在整個監管制度下，除了路政署之外，我們還有一位監核顧問。他們提供的資料，到底有否盡職做到？在整個制度下，會否有存在問題，日後有否檢討的必要呢？在這一方面，你可否給我一個答覆？

主席：

邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，我們在局內，尤其是我和局長，我們的確有賴專業部門提供的資料。我亦相信署長和他專責的同事盡職地將有關情況向局方報告，未必所有事情以文字完全報告，有些事情通過口頭報告，突出有某些環節值得關心或值得做工夫。

署長很多時都會報告，他已向港鐵公司提出了一些要求，要求他們設法提供具體方案，如何追回進度，正如我剛才說，包括隧道或西九段內的情況。他們曾提出這些，不過，特別是西九龍總站的情況，由於其範圍相當大，當中亦涉及很多合約，合約與合約之間的涵接，工期本身的配合，是較為複雜的。

很多時候，港鐵都說需要時間與承建商商討，然後才能掌握具體方法和時間，所以當路政署署長向署方²解釋延後的問題

² 邱誠武先生後來更正應為"局"方。

時，當然有說出問題的嚴重性，但同時亦說出，已經在商討方法追趕進度，通常需要時間審視或施行有關計劃或方案，然後才看到追回的情況。這種狀況一直發生，直至去到.....剛才多位議員都指出，去到11月的時候，那段時間比較關鍵或似乎有比較大的變化，不論是跨境段的隧道或西九的工地。但是，我們在聽取了港鐵本身的情況後，如果馬上向公眾指出2015年一定無法完成，便會令本來有可能完成的各個承建商的工期，都變成做不到。

當去到關鍵位時，取決於我們如何.....即我們覺得如果工程進展真是延遲但有恰當理由，便是要掌握及向公眾交代，向公眾清清楚楚交代有關狀況，不需要隱瞞。但是，如果仍有機會可以追趕多些的話，我們覺得按當時的判斷，是要給機會它追趕，但亦要向公眾和議會作一個較好的交代，令公眾明白時間上可能存在風險，即是我們是這樣處理。

陳鑑林議員：

我相信大家都會明白理解，即是說，如果真是有機會追補，當然我們要進行一些措施，讓它可以真的做得到。但問題是，現實就是你們在監管過程中，明知道有些事是做不到的。路政署署長曾經多番就港鐵提出的方案，提出不滿的意見，覺得它做了工作都未妥當。

我想知道，當時副局長是否知道，到底路政署提出的一些所謂"不滿的意見"是甚麼？你是相信港鐵，還是相信路政署呢？

主席：

邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，我相信到了2013年11月的時候，最後我們都是依賴署方給我們的看法，究竟有否一個可能性，就是如果馬上告知公眾，不能夠在2015年完工，這樣對承建商的影響會是怎樣？會否出現一個情況：所有事情都會拖長時間，抑或還有機會可以追趕到？

我們當時得到署方的意見是，覺得港鐵的擔心是存在的，它亦不能夠排除它真的不能追回關鍵合約的地方。我們是依賴這個判斷提出我們的看法。但是，署方亦告訴我，署方給它大約數個月的時間，即是去到2014年4月，港鐵要很清楚地說出，究竟它追趕方法為何。如果屆時都不能說得到，署長是要有獨立的判斷，即不是純粹所謂"依賴港鐵"所說的話。這可說是到了那個關鍵的時候，即港鐵能否於2014年4月提供令署方滿意的追趕方案。

陳鑑林議員：

副局長，是否可以這樣說：當時署長已經如實反映了實際情況，並他將不滿的地方向你們解釋，以及將那個可能會出現嚴重延誤的情況亦向局方反映，而你們又完全掌握到呢？

主席：

邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

或者在我個人而言，我相信署長已將有關的問題說出來，或者已將有關的可能性說出來，有關的風險亦已說出來。這是經過大家同事，我們署方的同事，局方的同事一起討論，結果在11月的表述應該是怎樣，或者接下來的應怎樣推進，這是大家的共同看法。

陳鑑林議員：

主席，因為在我們政府監察工程的隊伍中，都有相當多的技術官員，對工程延誤所提出的一些補救措施，其實他們都很清楚。所以，署長才會提出一些所謂不滿意的意見。在這方面而言，為甚麼當時仍然讓港鐵有一種不排除2015年會通車的可能性呢？而且到了2014年年初，當時港鐵的行政總裁仍然向局方保證，"你放心，我們一定會做得到的"。當時是基於甚麼原因，政府仍然可以信任港鐵的決定呢？

主席：

邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

在2013年11月的時候，那次的會議中，港鐵包括其工程總監或當時的行政總裁，他很強調剛才我所說的那兩個環節，一個環節是如果在2015年說不能夠完成會對其他承建商有何影響，一個環節是他們覺得還有約兩年時間，這約兩年的時間，如果能夠多給他們時間設計一些追趕的措施，譬如跨境隧道段過到香港的工程，它會有更好的判斷，如果是這樣的話，他們會有把握告訴政府，究竟他們做到還是做不到。就這一點而言，我們有賴於署方讓我們覺得這個可能性存在。我們最後是同意這樣的結論。

但是，到稍後，你說到了2014年之後，是否單憑行政總裁的保證，我們便完全相信呢？其實署方也好，或者局方也好，都不再是完全依賴，我們其實過往也不是完全依賴，不過問題是對他說話的分量，我們覺得在之後應更加小心，更要依賴路政署方面的評估，告訴我們究竟它真的做到還是做不到。我相信在11月之後，其實我們一定是加強了警惕，亦是為甚麼要看它能否在4月交出一個追補方案，便是這樣子。

陳鑑林議員：

主席，在署長提出一些不滿意的意見後，你是否覺得署方或者政府在這方面的監察能力似乎很弱？在委託協議中，監察的角色其實是否起不到作用呢？是不是好像是……

主席：

鄧議員，請你可不可以留步？我們不夠quorum。

陳鑑林議員：

……我們原本有職責，但又形同虛設呢？你有沒有這種感覺呢？

主席：

邱先生。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主席，我相信一個那麼大規模、複雜的項目，監督的工作亦不容易做，其實真的依賴港鐵本身在項目推展方面，能否盡到最大努力，是不是很專業、很盡責，以及有能力地履行其在委託協議中的工作。

當然，現在事後回看，特別是經過獨立的專家小組找出來的狀況，發覺其實他們未能夠好好將有關情況，特別是工程進度的狀況，向他們公司管理層或政府充分交代，或者向公司或政府部門提供更準確的判斷。這份報告得出這樣的結果，當然，在我個人而言，我也會覺得不滿意這樣的現況出現。

主席：

是，好，謝謝。鄧家彪議員，你是不是有第二輪？我可以給你5分鐘，如果你是有問題的話，OK。

或者我最後一個問題，問一問邱先生，便是你和局長兩人，局長是港鐵公司董事局的當然成員，你是後補成員，我想請問你和局長兩人之間，參與港鐵公司董事局的工作，是你出席多還是局長出席多呢？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

主要是局長出席的，因為他是正式的……

主席：

我說的是次數，實質上，我不是說……實質上他是當然成員，當然應該是他出席……

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

是、是。

主席：

……我說的是出席次數，是你多還是局長多？

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

是他居多。因為主席你也認識局長，局長很多時候都是親力親為的人……

主席：

是。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

……他覺得職責所在，他會出席的……

主席：

是。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

……他盡可能都會出席的。

主席：

是，明白。好，多謝邱先生，如果有需要的話，專責委員會會再次邀請你出席研訊。很多謝你今天出席協助我們的工作，現在你可以退席了，謝謝。

專責委員會下一次研訊是5月26日上午9時15分，在會議室3進行。Sorry，我在宣布閉門會議結束之前，剛才……sorry，公開聆訊結束之前，剛才田北辰議員refer過一張這樣的圖，我相信你未有的，對嗎？是，或者我們提供一份給邱先生，為了公平起見，即是他問過你的問題，它變了是我們證據的一部分，我應該提供一個copy給你。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

謝謝主席。

秘書：

主席，我可不可以補充一句，其實這張圖來自一份立法會文件，即CB(4)611/14-15(02)文件的第4頁。

主席：

OK，或者我也給你一份，好嗎？讓你參考。

運輸及房屋局副局長邱誠武先生：

謝謝主席。

(研訊於下午12時35分結束)

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

第四次研訊的逐字紀錄本

日期： 2015年5月26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)
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
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

證人

公開研訊

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)
黎以德先生, JP

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 Fourth Hearing
held on Tuesday, 26 May 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 LEE Cheuk-yan

Hon CHAN Kam-lam, SBS, JP

Hon Claudia MO

Hon Michael TIEN Puk-sun, BBS, JP

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

Witness

Public hearing

Mr Joseph LAI Yee-tak, JP

Permanent Secretary for Transport and Housing (Transport)

主席：

現在宣布開會，請我們今天的證人黎以德先生進入會議室。

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"的第四次研訊。

今天向專責委員會作證的證人是運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生。

專責委員會亦同意黎先生的要求，可有陪同人士出席研訊。黎先生的陪同人士為發展局助理法律顧問(工務)李淑嫻女士；以及運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)王明慧女士。

請大家注意，上述所有陪同黎先生出席這次研訊的人士，均不可向專責委員會發言。

我想提醒證人，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。在研訊過程中，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。第一，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次研訊的公眾人士或傳媒，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，各位人士和傳媒應就他們的法律責任徵詢法律意見。

在稍後的程序中，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開場發言稿作出確認，把它們納入為本專責委員會的證據。另外，專責委員會已決定，將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。

在研訊開始前，我想提出一點，就今天的研訊，證人的陳述書的中文版本在限期過後才提交專責委員會。我再次慎重提醒

有關證人，為了讓專責委員會委員在研訊前有足夠的準備時間，日後請務必按專責委員會所要求的時限提交文件。

我現在宣布研訊開始。

黎先生，早晨。你曾於2015年5月14日向專責委員會秘書提供一份證人陳述書的英文版本，以及在2015年5月20日提交該份陳述書的中文版本，即專責委員會文件第W7(C)號。你現在是否正式向專責委員會確認及出示該份證人陳述書作為證據？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，我確認。主席，容許我補充一句。在提交中文版本後，我發覺當中約兩三處地方有打字上的錯誤，即typo error。主席，如果你容許的話，我會在事後向秘書處補充那些更正的地方。

主席：

好的，關於這件事，你直接與委員會秘書聯絡，好嗎？

為方便公眾人士和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，如果他們有所要求的話。你對你的陳述書有沒有即時補充？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，如果你容許的話，我希望在此就我的陳述書作一次簡單的補充。

主席：

可以。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，各位委員，廣深港高速鐵路香港段，所謂"高鐵"，是政府首次以服務經營權模式推展的鐵路項目。政府委託港鐵公司進行高鐵香港段的設計、建造、測試及試行運作。在2008年年初，路政署委聘顧問勞氏鐵路亞洲有限公司，檢視有關的監察機制安排。路政署現行監察高鐵工程的機制，是按勞氏建議的監察和核實模式制訂。這個監察和核實的角色，實際上是所

謂"核實監督者"，英文即"check the checker"。所謂"監督者"，我們在此所指的是港鐵公司。路政署核證港鐵公司有否履行與政府簽訂委託協議下的責任，並按其項目管理系統推展高鐵項目的情況。

我於2012年5月底就任運輸及房屋局常任秘書長(運輸)，我的主要職責，是為運輸及房屋局局長就與陸路交通、航空交通、航運，以及港口及物流發展相關的事宜，提供政策意見和協助；督導和在政策層面監督各執行部門，包括路政署等相關部門，以期各項議定的政策和工作計劃能夠適時並有效地推行。另外，我的職責亦包括擔任運房局運輸科開支總目的管制人員，並管理運輸科屬下的人手資源。

高鐵項目是運房局政策範疇下眾多工作的其中一項，就落實高鐵項目而言，根據政府內部慣常的分工，運房局主要是針對建造工程及營運安排作出總體監督，或英文所謂"general oversight"，主要集中監察整體實施進度，並在有需要時，在政策層面協助調解可能影響項目推展的事宜。對於可能引起公眾和傳媒關注的事項，局方會從政策角度提供建議或意見。

運房局是透過多個渠道，對高鐵項目進行總體的監督，例如，局方的代表參與由路政署署長主持、政府與港鐵公司之間每月舉行的監委會會議。另外，路政署署長在定期舉行有關路政署的工作的部門首長會議中，向局方匯報項目進展。當運房局察覺需要關注的事項，我們會向路政署查詢，並要求路政署提供資料，或在有需要時要求路政署，甚或港鐵公司代表出席會議作出簡報。如有需要，署長亦會向局長匯報項目推展時遇到的重大事宜。我本人不時從運房局和路政署的同事，得悉高鐵項目進度的最新資料。我曾就工程的進度向局方和署方的同事提出意見，我亦曾召開與港鐵公司和路政署的會議。

至於日常在專業和技術層面對工程進度等的監察和與港鐵公司的聯繫，則由路政署負責。事實上，由於運房局人員的背景大多屬通才人員，加上部門之間的分工，當他們進行高鐵項目的監督工作時，很大程度是需要倚重路政署和港鐵公司就工程、項目管理和其他技術事宜的專業判斷及建議。

主席，我相信大家特別關注的是，政府在2013年11月22日向立法會鐵路事宜小組委員會匯報高鐵項目工程進度之前，政府

和港鐵公司之間的討論。相關的過程，我在向專責委員會提交的書面陳述已經詳細交代，現時在此不再重複，但我希望簡單說明，在2013年11月21日政府和港鐵公司的會議上，政府的基本考慮。第一，2015年通車是一個重要政策和規劃目標，我們自應盡力達成這個目標，不過，工程是龐大而複雜的，縱使計劃周詳，但如果因為種種工程上不能夠克服的困難，令滯後的進度不能追回而要把目標往後延，這亦是要面對的現實。但是，假如出現這種情況，我們必須及早向立法會及公眾匯報。

第二個考慮點是，在那天的會議上，港鐵公司多番表示有信心在2015年通車，即使面對政府代表的多番詢問，他們的信心亦未出現動搖。我當天召開會議，是基於政府和港鐵公司的商談是在真誠的基礎上進行。真誠，即英文的good faith。我認為港鐵公司應該具備所需的專業工程和項目管理能力及經驗，向政府提供合適的建議，同時，港鐵公司亦應該為出席該次會議，在事前做了充分的準備，充分掌握所有最新的實際及預計的施工情況。事實上，路政署署長及其同事根據當時掌握的資料，在會議上亦未能完全排除2015年通車的可能性。港鐵公司在會議上亦表明，倘若在當時的階段便貿然接受2015年通車目標有變，就會令他們無法繼續驅使承建商趕工，這樣的話，2015年便真的變成沒有可能通車了。政府當時的判斷是，這種說法不能說是不合理的。

運房局在2013年11月22日立法會鐵路事宜小組委員會會議上的表述，是反映了運房局、路政署及港鐵公司對工程進度的看法，當中絕無隱瞞立法會或公眾的意圖。事實上，如果當天政府信納沒可能在2015年通車，我們當時的處理手法就會完全不同。在2013年11月21日的會議上，我們向港鐵公司清晰表明，若果數月後發現追回進度的情況未如理想，港鐵公司必須盡快向政府報告，並且向公眾和立法會匯報。

主席，政府對於高鐵延誤一事高度關注，在去年即2014年5月，行政長官因應高鐵的工程延誤成立獨立專家小組。有關報告已經在今年即2015年1月公布，報告就高鐵香港段的推展所作的檢討及提出建議，以改善高鐵香港段及日後新鐵路項目的推展和監察的制度、程序及常規。我們對報告中的各項觀察和建議高度重視，亦聯同路政署積極跟進報告的建議，並且與港鐵公司和相關各方商討落實有關建議的安排。多謝主席。

主席：

是。黎先生，你是否正式向專責委員會出示你剛才讀出的開場發言稿，作為你證據的一部分？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

是的，主席。

主席：

是。你確認那份證據的內容是真確的？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

是，主席。

主席：

OK。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，委員只應為確立與此次研訊有關的事實而提問，以及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。每名委員的提問時間，包括證人回應是10分鐘。

就今天的研訊，我想先問黎先生一條問題。黎先生，根據你的證人陳述書第17段，你自2012年5月至今出任運輸及房屋局常任秘書長職位，你現時的職責包括督導和在政策層面監督各執行部門，包括民航處、路政署、海事處、運輸署等，以期能夠適時及有效地推進各項議定的政策和工作計劃。請你向專責委員會簡述你在過去3年出任常任秘書長(運輸)期間，就高鐵工程項目有何種程度及性質的參與，以及就這項目履行職責期間，有否遇上任何困難，以致妨礙你和運房局執行職責？請你回答一下這個問題。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

好的，多謝主席的問題。主席，正如在剛才的開場說明，我已簡單介紹，根據政府一般慣常的分工，政策局和執行部門之

間是有一定的分工。就推展高鐵項目，在2010年年初獲得立法會撥款之後，多年來實務和專業方面的推展工作，主要是由路政署同事負責，他們負責監督或監察在整個項目，港鐵是如何推展。但是，路政署和運房局之間亦有緊密的聯繫，運房局亦有透過不同的渠道監察工程的進展.....

主席：

黎先生，關於監察的制度、機制，這是第四次研訊，我們已經聽了很多，我們已很清楚機制運作方面的事宜。如果你是說一般的情況，我相信便不需要再說了。我想問的問題，就是你在出任常任秘書長(運輸)期間，在高鐵工程項目有甚麼程度.....你作為秘書長，有何種程度及性質的參與，以及有否遇到甚麼困難，以致妨礙你作為秘書長或你的政策局執行監察高鐵的職責。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

多謝主席的問題。我剛才其實都說及這一點了。我的參與是有數個層面的。第一，路政署定時與局長舉行會議，基本上是每月一次。我基本上全部都有出席這些會議，亦有聽取路政署的匯報，並在適當時候作出提議、指示。此外，當我發覺有某些關節位需要我親自關心、親自處理時，我亦有召開會議，例如我在書面陳述已經向大家交代了，在2013年7月及2013年11月，曾有兩次因為同事給我的報告，令我覺得進度，特別是跨境隧道的進度，出現比較重要或嚴重的問題，因而親自召開會議，要求路政署和港鐵公司的同事向我匯報。在此之前，在2012年下半年，我也曾就跨境隧道方面，由於我看到當時的情況似乎不太理想，在鑽挖方面，內地段出現一些問題，因此我便給予路政署署長一些意見，希望他和內地有關部門加緊聯繫，看看如何令承建商盡快趕工。所以，在個人的參與方面，除了出席有關會議，聽取有關報告外，在有需要的時候，我也有向局方或署方的同事提出意見，甚至是自行召開會議。多謝主席。

主席：

你在執行方面有沒有遇到任何困難呢？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，至於困難方面，如果主席容許我這樣說，是很難"抽空"來看的，必須看看整個高鐵項目的架構和分工。正如主席剛才所說，委員也很清楚，在今次的委託協議下，大家是有分工的，而在分工之後，路政署和政府的監察和監管責任，其實便是監管港鐵方面的工作，這便正如勞氏顧問當天所說，是採用"check the checker"的方法來進行。當然，當中也有一個重要的出發點，便是基於港鐵在以往眾多工程項目、鐵路項目的表現，我們當天有信心，港鐵憑着其經驗、質素和管理制度，是有辦法建好這條鐵路的。

主席：

我想就你剛才的發言稿提一條問題。你在第7段提到，2015年通車是一個重要的政策和規劃目標。不過，工程龐大而複雜，如果真的追不上，把目標往後延也是需要面對的現實。但是，在這種情況下，便必須，你使用的字眼是"必須"，及早向立法會和公眾匯報。OK，這是沒有問題的。

你在第8段最後部分說，港鐵公司在會議上表明，如果現階段貿然接受2015年通車的目標有變，他們便很難驅使承建商趕工，那麼2015年便真的沒有可能通車了。你覺得兩者之間是否有衝突？一方面說要按捺着，不要說出來，因為恐怕承建商會失去拼勁，所以不說出來，但另一方面，你又說如果出現這種情況，便應該及早.....必須及早向立法會和公眾匯報。兩者之間存在衝突，你最後是否聽取了港鐵公司的意見而把事情掩蓋，沒有說出來，因為害怕影響承建商的拼勁，所以沒有及早向立法會匯報？兩者之間是否存在衝突？你是否在兩者之間選了其一呢？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，絕對沒有衝突，也沒有矛盾。實際上，主席，如果大家翻閱我的陳述書第9段，我已經指出，如果當時政府信納無可能在2015年通車，我們的處理手法便會完全不同。所以，其實由始至終，運房局的立場也是相當一致的，便是如果2015年真的不能夠通車，我們便要盡快向立法會和公眾通報。在2013年11月21日當天的會議上，我們反覆追問港鐵公司，2015年其實

是否有可能通車，他們當天在會議上不斷給予我們的信息，是仍然有機會做得到，並要求我們多給予6個月時間，讓他們盡快追回進度。他們當天向我們提出的重點是，如果我們在2015年10.....對不起，如果在2013年11月，便立即公布有可能趕不上，是有可能趕不上，而不是趕不上，是有可能趕不上，承建商一旦聽到，便會說，既然如此，他們便可"放軟手腳"，也不用趕了，因為港鐵公司已說了有可能趕不上，可能會有一個新日期，也可能不會有新日期，但反正也是趕不上，所以便不用趕了。一旦"放軟手腳"，便會變成所謂"自我成真的預言"。所以，其實在11月21日的會議上，我們收到的信息是，還有機會趕得及的，只要多給予港鐵公司6個月時間，港鐵公司在6個月之後再告訴我們，實際上是否真的趕得上。

主席：

黎先生，在這方面，真正決定在2015年通車的目標能否達到的有關資訊，即技術上的判斷，其實只是來自港鐵公司，你們是沒有能力作出獨立判斷。我這樣說是否正確？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

港鐵公司.....

主席：

即是你一定要聽港鐵公司說，你不可能獨立判斷究竟能否通車。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

港鐵公司作為項目管理人，即project manager，當然.....

主席：

我的問題很簡單，是否只有港鐵公司才能夠作出這樣的判斷，而你是做不到的？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，請容許我先說完，因為也是很簡單的。當然，第一手資料在港鐵公司手上，但作出這個決定時，路政署的同事當天

同樣在場，而路政署的同事作為專業職系的同事，他們當天也表明，他們不能完全否定，根據他們掌握的資料，他們不能完全否定，2015年仍然有機會通車的可能性。

主席：

OK，路政署有不同的說法，不過不要緊。下一位是盧偉國議員。

盧偉國議員：

多謝主席。主席，我接着提出的問題，是延續主席剛才提問的方向，因為主席所問的，也正是我所關心的，即黎以德先生作為運房局常任秘書長(運輸)，在高鐵香港段建造工程方面所擔當的角色。我特別留意到，今天黎先生陳述書的第7段和第8段，當中特別提及2013年11月21日的會議，而第8段說："我當日召開會議"，很清晰說明會議是由黎先生召開的。其實我想以此作為一個例子，一方面讓黎先生解釋一下他當時召開會議的考量，另一方面，會議究竟是在局長的指示下召開，還是你作為常秘，正如你剛才所說，覺得可能出現延誤的情況，因此特別安排政府和港鐵雙方在特別會議上，就工程進度進行特別深入的探討呢？我只是再次覆述，抑或是在局長的指示下，召開這個會議？

讓我再進一步提問，局方與署方就高鐵工程監督方面的分工，黎先生在陳述書中已經作出詳細闡述。正如主席所說，其實我們也聽過很多次，大致上知道分工的情況。但是，在局內的分工又如何？因為運房局有局長、副局長、黎先生是作為專責運輸的常秘，亦有一位專責同事協助副秘書長監察高鐵項目。當然，我亦想知道副秘書長在這個項目的角色。就這幾位同事、幾個職位，即是局長、副局長、黎先生你本人和你的副秘書長，以及另外協助副秘書長的同事，其實幾位之間的分工是如何的呢？或者我再提出另一個問題，因為黎先生已詳細解釋了你的職權範圍，其實你要督導，以及在政策層面監督多個執行部門，有民航、路政、海事和運輸。你的工作範圍這麼闊，其實就高鐵工程項目你能夠投入的時間有多少，而你的工作時間分配究竟又如何呢？這裏有好幾個問題，希望給予黎先生多一些時間解答。

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

多謝主席，多謝盧議員這個問題。剛才盧議員問，2013年11月21日的會議是否由我召開？我確認是由我召開的。在書面陳述中，我也有向大家交代，這是因為當天早上，時任的港鐵公司行政總裁韋達誠先生與局長以電話交談時，就着究竟2015年能否完工通車，他表達了不同的看法。簡單而言，他認為是有機會做到的。所以，在當天早上局長指示我，須於即日內和港鐵公司召開會議，弄清楚情況，因為鐵路事宜小組委員會在22日便要開會。有關會議的背景就是如此。

盧偉國議員：

對不起，如果我理解正確，即是由你召開，但都是在局長的授意之下召開，是嗎？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

這次會議確是如此。主席，請你容許我多說一點。其實，話說回頭，我在書面陳述已有提及，在2013年11月8日，我主動召開會議了解工程的進度，而根據會議結果，我覺得工程非常不可能在2015年之內完成和通車。所以，我就此向局長作出了口頭報告，之後大概在11月20日，路政署同事為局長召開會議，會上亦達成同樣的結論。所以，直到21日早上韋達誠先生和局長進行該次電話交談之前，我們局方的研判，是認為在2015年之內通車根本相當困難。但是，因為該次電話交談，局長認為，而我當然亦同意，有需要盡快與港鐵公司弄清楚事實，以及他們最新的研判。

主席：

我想問一問，當時是否已經提出了局部通車的方案？在我記憶中，是2013年11月的時候。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

是已經提出，主席。就所謂"局部通車"，其實一個較好的描述，應是局部開放西九總站通車，因為所謂"通車"，其實是全面通車，即是在第一天需要應付的所有服務，都能夠全面提供。不過西九總站內的配套措施，卻未能夠在第一天通車時便全部完成。這是港鐵所說的"局部通車"，英文是"partial opening"。

主席：

Partial opening。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

所說的"opening"是總站的開放，不是服務的開放。多謝主席。

主席：

盧偉國議員。

盧偉國議員：

或者請黎先生繼續回答。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

回答其他的問題，好。主席，就着我們比較高層同事在局內的分工，對於局內包括運輸科方面的工作，局長當然有整體的總領導責任。副局長，一般來說，主要負責政治上的工作，即是和政黨的聯繫、和立法會議員的聯繫、和區議會的聯繫，以及在其他重大的政策項目上和一些重要持份者的聯繫。當然，他亦參與我們就着高鐵或其他政策事件的討論，亦都有提出意見。我作為常秘的工作，我在文件中已作介紹，除非盧議員再有其他問題……

盧偉國議員：

不需要再回答。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

至於我屬下的6位副秘書長或等同副秘書長職級的同事，其中有一位專責所有重大的工務工程項目，英文是PWP Items，主要由該位副秘書長負責和統領。高鐵項目與其他鐵路項目一樣，亦由他負責。就我處理工務工程項目的政策、資源調配，以至如何處理政策層面上的問題等範疇，他是我主要的副手。

盧偉國議員：

剛才我亦有問到，就你自己的整體工作而言，其實高鐵佔你的工作比重大概有多少？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，其實很難以一個很科學化的百分比說出。但可以說的是，高鐵在我們主管的工務工程項目當中，是一個很重要的項目，但至於我所投入的時間的具體百分比，實在難以提供一個簡單的數字。

盧偉國議員：

好，明白。主席，雖然超過了少許時間，請容許我再進一步提問。在監委會方面，其實可否解釋清楚一點。在一般情況之下，當監委會開會的時候，剛才提及的幾位同事，包括你自己、你的副秘書長或協助秘書長工作的同事，究竟誰人會被委派出席呢？你自己參與的次數大致上有多少次？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，我相信盧議員指的是路政署署長……

盧偉國議員：

是，路政署署長主持的那一個……

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

路政署署長主持的那個監委會，Project Supervision Committee。局方是有代表參與，通常是一位首席助理秘書長或一位助理秘書長。據我所知，多年來，亦有一些情況是首席助

理秘書長和助理秘書長兩個層級的同事都有出席，有時要視乎工作的安排。

主席：

盧偉國議員。

盧偉國議員：

你有否參與監委會每月的例行會議？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，因為監委會會議討論的事情，都是比較技術性和細節性，常任秘書長一般沒有參與。

盧偉國議員：

明白。一般你沒有參與。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

是。

盧偉國議員：

OK。主席，我的問題先到此為止。

主席：

謝偉銓副主席。

謝偉銓議員：

多謝主席。根據黎先生在陳述書第30段提到："直至2014年4月初，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，工程時間表仍可通過實施緩解或追回進度措施趕上"。我想問黎先生，在這段時間，即由你在2012年5月底出任這個職位時，港鐵是否曾經多次就高鐵通車的日期，即如期在2015年通車的日期，作出保證呢？這保證是以甚麼方法作出呢？就這方面，又作出了多少次保證呢？

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，承剛才盧議員提出的問題，路政署和港鐵公司每個月也會在署長層面舉行監督委員會會議，而在監督委員會會議上，他們會就着技術問題和工程進度，在議程上進行討論。據我的理解，其實一直以來，不論是在這些會議上，抑或是港鐵公司與我們的同事，包括與我本人，舉行的會議也好，他們一方面提出工程的困難和挑戰，但同時亦有提出他們進行了甚麼補救措施來追回進度。基本上，正如我在書面陳述所說，他們始終對2014年可以通車的目標……

謝偉銓議員：

是2015年。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

對不起，是2015年可以通車的目標，他們從沒有動搖，仍很清楚地告訴我們，仍然維持這個目標，直至2013年11月也是如此。之後，他們與署長，我相信署長亦已向大家交代了，在往後數個月的會議中，港鐵仍然維持2015年通車的目標。

謝偉銓議員：

主席，我另外想問一問黎先生，剛才也提到，在港鐵每次作出保證時，我相信署方也認為這些追回措施是可行的。那麼，我想問秘書長，你是在何時開始產生懷疑，對這些保證感到懷疑？你會否認為，在整個事件中，政府是過於相信港鐵呢？謝謝。

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，我相信可以從數方面回答這個問題。一方面，當日政府委託港鐵擔任項目管理人，以委託協議的形式推展這項工程，當然當中會有一定程度的信任。我記得署長在這個委員會的會議上亦曾告訴大家，委託的英文是"entrustment"，而"entrustment"當中有"trust"，即信任的含意，當中是有一定信任成分。可是，我亦不認為路政署的同事會因此而完全依賴或盲目依賴港鐵提供的資料。我相信，他們作為受過專業訓練及具有專業知識的同事，在衡量工程的進度等方面時，除了掌握港鐵公司提供的資料和他們自己掌握到的資料外，亦會研究他們的核實監督顧問，即M&V consultant所提供的資料。我知道路政署的同事每個月亦有到工地巡視，從中掌握相關資料。所以，不可以說港鐵公司掌握了所有資料，令路政署一定要聽從其說話，我相信問題並非如此。

謝偉銓議員：

主席，我想跟進。每次也不會完全聽從。那我便想問秘書長黎先生，你本人在你的陳述書提到，在某段時間你開始對2015年完工抱有懷疑。那麼，當你對於在2015年完工的保證產生懷疑時，你有否指示署方或其他同事作出主動跟進和了解？謝謝主席。

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，我在陳述書中亦向大家交代了，其實我在2013年7月主動召開了一次會議，請港鐵公司向我解釋和介紹工程的最新進度。在該次會議上，我亦要求港鐵公司必須掌握進度和加快工程進度，但與此同時，如果其認為工程已不能如期完工，便應該盡快通知政府。

在早前回答主席的問題時，我亦向大家報告了，在2012年下半年，當我們察覺到跨境隧道的進度似乎相當緩慢，較預期緩慢很多時，我亦指示了路政署署長必須加緊與內地有關部委聯繫，看看內地一方和港方能如何共同令承建商加快工程進展，

讓大家可以更掌握進度。路政署署長在這方面亦相當努力，與內地一方進行了很多工夫，結果、成果便是，港鐵公司及港鐵公司在內地的夥伴公司，由2012年年底起，每3個月便須擬備一份季度報告，讓香港方面和內地方面對826號合約的進度可以掌握得更好，這也是路政署在監察這項工程多年來所做到的眾多工作之一。

當然，署長的書面陳述亦已經向大家詳細介紹，在處理追回落後進度的措施，即delay recovery measures方面，署方做了甚麼工夫，以審視及令這些措施得以適時和盡快進行。就此已向大家交代了。

謝偉銓議員：

主席，我想問一問黎先生。簡單一點，縱然你在2013年7月時開始懷疑2015年通車的目標可否達到，但聽到路政署的報告後，你是否便不再懷疑了？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，在2013年7月，剛才也提到，我對港鐵的要求是要其掌握工程的進度，以及如果發覺真的無法如期通車便要盡快向政府作出通告。至於之後2013年11月8日、11月21日那兩次會議的情況，剛才我向大家……

謝偉銓議員：

我想問你是否不再懷疑了，即是信納港鐵的解釋了？直至2013年11月，你又開始懷疑了，是嗎？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，我絕對不是這樣的意思，其實在我的心目中，在2013年7月會議之後，疑問是仍然存在的，是未有解決的。

謝偉銓議員：

主席，我想再跟進一點。在2013年11月21日，運房局局長接到港鐵時任行政總裁韋達誠先生的電話，而雖然在這之前本來有建議提出，在11月22日鐵路事宜小組委員會會議，公開高鐵項目可能延誤的事實，但接過電話之後，剛才黎秘書長亦提及，

其中一點是港鐵說，如果當時這麼早就放棄，便可能無法增加對承建商的壓力，令其追回進度。

我想問常秘，就增加壓力追回進度這一點，局方或你有否指示有關人員作出評估，即使能夠追回進度，又或不能夠追回進度，之後會面對甚麼問題，例如加時工作的費用會否增加、會否有索償等？有否作出跟進呢？謝謝主席。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，在2013年11月21日當日，大家商討後的結果是，我們多給港鐵公司6個月時間，看看能否追回進度。當然，如果要追回進度……當然，我們當日沒有說得這麼詳細。但是，根據整個委託協議的做法，當然，如果港鐵公司要採取追回落後進度的措施，就當中是否需要支付額外的費用，而如果需要的話，這些費用又是多少，以及究竟整個工作的時間表是如何，其實我們一直預期，港鐵公司須採用恆常的機制，在項目監督委員會中，向路政署作出清楚的交代，而其後實際的發展是，在2013年11月之後的數個月，在監督委員會發生的事情，我知道路政署署長已經向這個委員會作出清楚的解釋。多謝主席。

謝偉銓議員：

主席，即是說其實……不好意思，我想問完這一條問題。我想問清楚的是，常秘，你有否指示就這一點作出跟進？之後路政署署長有否向你匯報？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，我想弄清楚這個問題，我想問謝議員，你說的指示，是否關於研究額外開支……

謝偉銓議員：

因為追回，要追回……

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

明白。

謝偉銓議員：

.....你說增加壓力，你信納了港鐵時任行政總裁的意見，所以你不是在2013年11月22日鐵路事宜小組委員會會議上公布高鐵可能延誤的事宜。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，我沒有特別給指示予路政署，因為在恆常機制下，追回落後進度的措施，包括這些措施所帶來的財政影響應該如何研究、如何處理，在恆常機制裏已經有很清楚的規範。所以，就如何進行跟進的工作、後續的工作，應該不需要常秘再向部門作出特別指示。

謝偉銓議員：

主席，我想問最後這條問題，謝謝主席。根據黎先生的陳述書第27段所述，"由於運房局人員的背景大多屬通才人員，當他們進行高鐵項目的監督工作時，有需要倚重路政署和港鐵公司就工程、項目管理和其他技術事宜的判斷和建議"。所以，我想問的是，運房局有多少名專職人員負責監督高鐵項目？當中有多少人具備監察鐵路工程項目的經驗？

此外，第二個問題，我想問黎先生，你認為負責監督的運房局人員不具備鐵路工程的相關專業資格或經驗，對於有效監督會否造成影響？你會否覺得這種安排是有問題呢？謝謝。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

好，主席，謝議員這個問題，我會這樣回答。第一，在高鐵項目的工程上，有參與或有責任處理這個項目的同事，在局方來說，我的理解，其實不是我的理解，事實是，沒有一位同事是屬於工程師職系的，而都是.....在局長及副局長的層面是屬於政治委任的，其他的同事，好像我和其他同事，都是屬於政務職系的。但是，根據政府在局和署之間的分工，我不覺得這會特別影響我們處理這件事，因為根據分工，部門應該提供，亦實際上有提供工程專業上所需的支持，大家是有分工的。多謝主席。

謝偉銓議員：

沒有跟進了，謝謝。

主席：

我想跟進這條問題。在2013年4月22日鐵路事宜小組委員會會議上，據報道，最初局長打算向鐵路事宜小組委員會匯報可能出現延誤，但聽說經過韋達誠先生的一個電話，局長便改變主意。我想問，局長作出這個決定之前有否諮詢你呢？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，容許我澄清一點，剛才主席你提到4月22日，我相信你說的是11月22日的會議吧？

主席：

11月22日，sorry，是的。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

那個決定是局長諮詢有關同事之後作出的。

主席：

是。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

這亦是基於11月21日我和韋達誠先生的會議之後，我向他作出的匯報，再作出的一個決定。

主席：

我想繼續這個問題。即是說，你是知道局長決定不向鐵路事宜小組委員會匯報可能出現延誤情況的？你是知道的？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

是。

主席：

OK。我想問你，在2013年7月的時候，你說你有懷疑、有保留，而這個保留一直沒有消失，到11月的時候，你仍然有這樣的保留。到11月的時候，我們看到的是甚麼呢？第一，M&V consultant說有些工程有11個月的滯後，OK？第二，亦很清楚在西九龍總站下方有大量花崗岩。我想問在這樣的情況之下，只有一年多或兩年的時間，最多是兩年的時間，要追回11個月的滯後，處理大量花崗岩，你覺得韋達誠先生給局長的意見，你們有多相信這樣的承諾呢？無論是專才也好，通才也好，我相信也需要有少許common sense的，對嗎？你們是否完全相信韋達誠先生所作出可在2015年通車的承諾？在2013年年底的時候，他們更提出一個你所說的"partial opening"。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，在2013年11月21日的會議上，我作為會議參與者收到來自港鐵的信息，是多給他們6個月檢視這件事，他們有信心、有機會能夠通車。他們沒有說百分之一百能夠如期通車，但他們說有信心做到這件事，也希望多給予6個月時間，讓大家追回進度，情況就是這樣。

主席：

好的，胡志偉議員。

胡志偉議員：

多謝主席。我想就第27段提問。據我的理解，運房局的同事是通才，不是專才。所以，最重要的角度是從政策層面來判斷，究竟整件高鐵事件，不論是延誤、超支或工程進度，關鍵就是這兩點：時間，即工程能否準時完成，以及成本。我想問一問，剛才聽秘書長說，他似乎一直只是注視時間的問題，即是能否如期完工，但他卻因為覺得有正常的監管機制，所以便沒有向路政署或港鐵追問，究竟會否因為追趕完工時間而產生工程費用上升的問題。他不曾追問這方面，我只是想確認這一點。

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，就胡議員的問題，我回答兩點。第一，根據我的記憶，直至2013年11月，當然這是根據我們收回來的資料，項目是能夠準時和在不超支的情況下完成的。這是第一點。第二，任何追回落後進度的措施，當然一定會有財政上的影響，可以是大，可以是小，而過往推展項目這麼多年，也曾實施多項追回落後進度的措施。實施這些項目時應該怎樣做、成效如何或預期成效如何，以至額外的開支是多少，均是根據一個十分清楚的程序，一個港鐵和路政署也十分熟習的程序，來處理和討論。所以，因應2013年11月21日的會議之後，港鐵要求我們給予6個月時間追回進度，我作為常秘，我預期港鐵公司作為我們的項目管理人，以及路政署作為我們實際的執行部門，他們應該會根據已有機制來商定落實甚麼措施。這是第一點。第二，如果有額外的財政影響，金額應該是多少？我們當天沒有觸及這個層面的討論，這是事實。

胡志偉議員：

主席，我只是想確認一點。秘書長是否說，他一直沒有懷疑過，這些追趕進度的補救措施會招致工程超支，或他是否說沒有任何跡象和得到的信息，顯示這些工程最終會出現超支？我想確認一點，他從來不曾懷疑？

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，我……

胡志偉議員：

很簡單地回答。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

我並沒有這樣說過，也並沒有這樣暗示。我剛才只不過是說，根據我的記憶，直至2013年11月，我們得到來自九鐵的信

息，我說的是在會議之前，工程是可以如期完成的，而且沒有超支……

主席：

你說的是地鐵，不是九鐵。

胡志偉議員：

港鐵。

主席：

是，港鐵。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

港鐵，對不起。

胡志偉議員：

主席，我想請教秘書長。一項這麼龐大的工程，你可能一直也知道，我相信你是可以掌握到相關資料的，例如M&V說，工程已經較預期進度落後8個月或11個月，你是掌握到這資料的，是嗎？我想確認這一點。如果你能夠掌握這些資料，根據你的常識，我不敢說專業了，這麼大面積的追趕工程能不牽涉，或你不會懷疑當中會引致成本上升的問題嗎？

主席：

在兩年之內追11個月，黎先生，成本會否上升？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，我希望剛才沒有給予大家一個印象，便是我認為2013年11月之後的追趕措施，一定不會超支。我不希望給大家這個印象，因為我剛才提過，在21日的會議上，我們不曾探究這方面。當天討論的重點是，究竟能否或是否有機會如期在2015年通車，這是重點。往後的工作，應該是由港鐵公司和署方共同研究。如果真的要追回，港鐵公司要提出一些具體方案，如何追趕、需要多少錢。但是，過往不論在這個委員會或立法會其他事務委員會的討論，大家也知道，其實這始終不曾發生，

因為直至2014年4月中，港鐵也不曾向路政署交代一個整全的方案。

胡志偉議員：

主席，我想再追問，因為其實在政府提交予鐵路事宜小組委員會的文件指出，已經有百多億元的索償案件有待處理。我想問秘書長，一個工程有百多宗索償個案，你有否分析和研究這與追趕工程有何關係？或你有否就這一部分，指示路政署提供進一步資料，讓你可以掌握形勢？

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，根據我當時掌握的資料，主席，因為我們正在談及多個不同的時空，如果是說直至2013年11月初，因為在2013年11月底之後，其實也發生很多不同事情。

胡志偉議員：

明白。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

但是，如果說到2013年11月初，根據我掌握的資料，工程應該可以所謂"within budget"，即是在核准的預算之內完成。當然，我們知道有一些索償申請，而索償方面，港鐵和路政署之間已經有很清楚的機制，以十分專業的方法來處理。就這方面，我當然要信納港鐵公司和路政署工作時，會以專業的方式來處理，但正如我所說，直至2013年11月初，我並沒有收到信息指工程會超支。

胡志偉議員：

主席，我想確認一點。常秘在處理眾多工務工程的過程中，一般而言，當他發覺600多億元的工程項目有20%的索償金額放在檯上，而工程仍然有一段很長距離才能夠完成，從常識而言，即一般而言，他會否覺得沒有需要跟進和進一步了解這些索償

的內容、目的或原因？即他是否認為這並非他責任內的事情呢？

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，在局方而言，除了關注工程能否準時完成外，我們當然也很關心工程能否在核准的預算內完成。正如我剛才所說，我們一直收到的信息，也是說當然會有索償個案，但亦有完備的方法來……

胡志偉議員：

主席，我一直是追問秘書長有否……第一，他有否責任去追問原委……

主席：

這是否你的責任……

胡志偉議員：

……以及他有否作出任何指示要了解原委呢？因為當中的索償金額，達到工程開支的五分之一。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席……

主席：

在你的職能中，你有否這個責任？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

當然，我作為常任秘書長，我有責任確保或盡量確保項目不會超支，而如果會超支，我亦需要盡量及盡早知道。

胡志偉議員：

主席，工程進行了大約一半有多的時間，已經有接近五分之一的索償金額，在常秘的判斷中，他在政策方向上是否需要警惕，或是否應將之視為一個警號呢？

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，就索償而言，現時仍有很多索償個案正在處理，主席和各位委員……

胡志偉議員：

主席，這我是了解的。我只是想追問他的責任問題，以及他的工作是否需要了解索償的性質和原委，以及其與整項高鐵工程的關係。我只是想問這一點。

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席……

主席：

你是否明白問題？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

是的，請容許我回答。其實我是會回答這問題的。由於很多索償仍在處理中，所以請容許我不能說得太深入。但是，我仍會盡量回答胡議員這項問題。索償的金額是一回事，但我們透過既有機制會批出多少金額，又是另一回事。很多工務工程項目的索償百分比其實並不是太高的，並不是太高的，但當我談及這件事情時我要相當小心，我只是說一般而言，我並不是評論現時仍在處理的索償。根據我的記憶，就這些索償我們付出

了多少，有多少仍然未支付等，其實每次我們提交進度報告予鐵路事宜小組委員會時，也有交代。其實，這也是想讓大家知道，亦讓政府知道，究竟我們正在說的是怎麼一回事。當然，我作為常秘，或我們局方的同事，始終也提到兩個責任，第一，就是基本上最好不要超支，而如果真的看到有超支的可能性，當然要盡快處理，亦要盡快向立法會作出交代。但是，到2013年11月初，我們仍看不到有信息說會超支。

主席：

胡志偉議員。

胡志偉議員：

我其實想常秘為我們作一個紀錄。他在第27段亦提到，當運房局"identifies issues of concerns"，即當局看到一些問題時，便會去問港鐵。我想他為我整理一份表格，說明就着2010年展開的高鐵工程，運房局就整項工程的進度曾經提及的關注項目，以及相應的對策。我想他就此向我提交一份表格，他無須回答，不知是否可以呢？

主席：

可否提供一份表格.....

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

好的，主席，我們.....

主席：

.....是你們提及過的建議。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

我們盡量提供，我的意思是，我會盡量把我現時找到的資料提供予胡議員和委員會。

主席：

好的，你事後補交給秘書吧，好嗎？謝謝。

胡志偉議員：

主席，我想再作出跟進，可以嗎？

主席：

好的。

胡志偉議員：

不好意思，我說了很久。主席，我想了解一下，邱副局長在2013年8月22日出席了港鐵董事局的會議，而在他出席這個會議前，秘書長你有否提醒、提點過副局長，指當時整個高鐵項目出現了你所懷疑的延誤，而令邱副局長在該次會議上應該向董事局提出相應的質疑呢？我想問你有否盡此責任，或這究竟是否你的責任，要在邱副局長出席董事局會議前，向他提供相關的資訊呢？

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，就我的記憶，我本人並沒有，但一般而言，在局長或副局長出席港鐵董事局的會議前，我們的同事應該會有適當的準備，但這些準備的內容，我今天便沒有記憶了。

胡志偉議員：

主席，我想澄清，秘書長你剛才提到對高鐵工程延誤的問題有懷疑和擔心，那麼除了你之外，在整個運房局中，還有哪位同事知悉呢？再者，如果你不去做，哪一位同事在prepare文件期間會提點邱副局長在出席這次會議時，需要就高鐵可能會延誤的問題提出質疑呢？

主席：

黎先生，有沒有人會prep邱副局長出席這董事局會議呢？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，請給我少許時間。

主席，我剛才提到，不論是局長或副局長，在他們出席港鐵的董事局會議前，同事應該會為他們準備一些文書。至於在2013年8月，即胡議員提及的會議上，同事具體上是如何為副局長的出席作出準備，我現時手上確實沒有相關資料。

胡志偉議員：

主席，我剛才的問題是，除了秘書長有此懷疑外，在運房局中，還有哪些同事與他抱有相同看法的呢？可否提供？

主席：

有否其他同事與你同樣抱有懷疑、保留？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

局長、局長，我難以代表其他.....對不起，是主席，我難以代表其他同事表示他們有否懷疑，但我相信一個客觀的事實是，在2013年7月的會議上，有關我給予港鐵的指示，局內的同事也是知道的。

胡志偉議員：

主席，也許這樣吧，可否提供2013年7月份會議的出席名單，以及2013年8月22日，即副局長在前往董事局會議前所收到由局方準備的文書，即文件呢？因為一定有為副局長準備有關文件。我想取得這兩份文件，然後再作進一步跟進。

主席：

黎先生，兩份文件。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

好的，主席，我們回去研究這兩件事。

主席：

秘書會再與你跟進這個問題，謝謝。

現在我想說，現時收到黑色暴雨警告，根據我們的《內務守則》第28(d)條，我作為主席要決定應否繼續或結束會議。我建議繼續會議。理由是，第一，不想麻煩黎先生再來一次，而且我們無論如何也暫無法離開。我建議我們繼續會議。好嗎？

那麼請下一位，范國威議員。

范國威議員：

謝謝主席，我有5條問題，我嘗試每兩分鐘問完一條。

常任秘書長黎先生今天到來，我的問題是關於陳述書第51至54段。在2013年11月21日，你收到局長的指示，就應否向立法會鐵路事宜小組委員會報告高鐵香港段延遲通車一事，即日與港鐵召開會議。你在第54段特別寫得非常清楚，指當天的會議，是基於政府和港鐵公司的商談在"真誠"的基礎上進行。我留意到，這段陳述中"真誠"二字刻意加上引號，說法並非如你剛才發言陳述般，以英文重複一次。我想問黎秘書長，你用這個引號的原因是否想說反話？有沒有特別意思？你是否想暗示，你今天回看港鐵在當天的會議上有欠真誠，有事情和資料隱瞞政府，以致你在交給我們的陳述書中會如此演繹"真誠"二字？

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，其實並沒有這個意思。我們把這兩個字放在引號內，是因為我先以英文起草，用了"good faith"這個字眼。"Good faith"這英文大家會明白，至於"真誠"，以我當時的意會，是較硬譯出來的中文。其實，主席，我在開場時說有兩三處地方想更正的，這就是其中一處。我們應在其後用英文括着"good faith"，因為我恐怕大家可能不太明白是甚麼意思，但絕對沒有剛才范議員所指的意思……

主席：

范國威議員，下一條問題。

范國威議員：

好的。

我想繼續問第二條問題，就是第54段說，黎秘書長在同一時間亦預期港鐵公司應該完全明白，明知不可為而不及早向社會交代的後果。我想問黎先生，你上述對港鐵公司的期望，是否運房局決定在2013年11月22日鐵路事宜小組委員會會議中，不公開高鐵通車有所延誤所考慮的因素？你認為港鐵公司的表現是否不符合你在第54段所說的期望？

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，我……

范國威議員：

明知不可為而不及早向社會交代的後果。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，我在2013年11月21日與韋達誠先生及其港鐵同事召開會議時，其中一個很基本的假設就是，大家都要明白，在大家盡力做之餘，如果事情明顯真的沒有可能在2015年做好，而大家又不盡早向社會公布的話，後果會如何。原因是，港鐵公司處理那麼多工程項目，與社會民生如此息息相關，亦與立法會有多年打交道的經驗，不應該不知道就這件事要開誠布公的重要性，即是如果真的不能在2015年完成，便應要向大家交代的重要性。事實上，我們在那個會議上，即11月21日的會議上，亦曾多番提醒港鐵公司。這是當天商討的一個很重要的假設，又或可說是一個很重要的基礎。

但是，正如我向大家所報告，在我的陳述書內亦向大家說過，港鐵當天表示仍然覺得有機會能做得到，希望我們多給半年時間去追趕。這就是他們經過我們幾番的提示後，給我們的清晰及未曾動搖的信息。

范國威議員：

我不知道黎秘書長的演繹，又或是我所理解他剛才的演繹，是否就是說，他認為港鐵並不符合他的期望。

我想問第三條問題，我恐怕我不夠時間。陳述書第37段指，路政署在2013年3月收到港鐵及高鐵內地段的擁有人，就跨境隧道進度的首份報告，匯報兩部隧道鑽挖機，正處於約10至11個月的滯後。不足兩個月後，即2013年5月，香港有兩個主要傳媒揭發高鐵工程要延誤一年。為何運房局當時不向公眾公開這項跨境隧道進度的報告，承認有10至11個月的滯後。當時傳媒報道高鐵工程延誤一年的原因，是源於西九龍總站的工程，而不是運房局之前一直關注的跨境隧道工程的滯後。我想問運房局，我想問黎秘書長，在2013年5月傳媒揭發和報道時，你們是否首次知道西九龍總站的工程亦同時面臨滯後的情況？再者，根據港鐵在2013年5月8日提交予政府的資料，西九龍總站工程當時是處於多少個月的滯後呢？

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，西九總站所遇到的問題，政府，包括局方和署方，當然一直都知道所遇到的難題……

范國威議員：

但是否在2013年5月首次知道？你說的"一直"是甚麼意思？請問你們最早是在何時知道？這是我的問題。

主席：

在何時首次知道？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，如果說整個運房局是在何時知道，我相信在工作層面的同事是知道的，因為他們與路政署的接觸較多。但是，問題是，主席及各位議員，這並非工程落後的問題，而最重要的考慮，對我們來說，對路政署專業的同事來說，其實是能否追回進度。面對滯後，如果甚麼也不做，任由其繼續如此，以這樣的人手.....

范國威議員：

黎秘書長，我問得很具體，我問得非常具體，我亦懇請你具體地回答。因為政府一直說、一直理解，之前的關注是跨境隧道工程，接着到了2013年5月，西九龍總站工程延誤的事實就浮面了，所以我才問你這個問題。

再者，為何不在2013年5月公開跨境隧道的進度也有延誤或滯後10至11個月呢？

我是問得非常具體的，主席。

主席：

我想讓他逐條回答吧。

范國威議員：

好的，好的。

主席：

請問黎先生，你是何時開始知道西九龍總.....

范國威議員：

你不能夠用最終.....

主席：

Sorry。你是何時開始知道西九龍總站亦有滯後的情況？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，其實在局方的工作層面，在2013年5月，范議員剛才所提的新聞報道之前，我們當然亦已知道。但是，我們收到的信息一向都是，有滯後，但可以追回。到2013年5月報章報道後，我們再了解情況，仍然說有滯後，但可以採用不同追回滯後的措施追回……

范國威議員：

主席，黎秘書長正重複……

主席：

我聽到他的答案就是5月第一次知道西九龍……

范國威議員：

5月第一次知道，黎秘書長，是不是？是不是2013年5月？

主席：

局方第一次知道是5月。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，我相信我剛才說的是，2013年之前局方在工作層面上已知道工程不順利，有滯後，但是……

主席：

你說的是西九龍還是……

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

西九。

主席：

西九。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

范議員是問我西九……

主席：

2013年之前。

范國威議員：

是，OK。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

但是有追回落後的措施能加以處理。

范國威議員：

你剛才為何不直接回答我？為何在2013年5月不公布跨境隧道進度報告？當時已有10至11個月的滯後。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，我分開兩點回答。第一，當日的判斷，或者應該這樣說，我們收到的信息是，有機會追回，有機會追回，這是第一點。第二點，其實對於立法會，特別是鐵路事宜小組委員會，我們可以怎樣更好和更詳細向大家交代工程進度呢？大家都知道，我們其實汲取了今次的經驗，在現時的安排下，我們提供予鐵路事宜小組委員會的文件，第一，由每6個月變為每3個月，是頻密了。另外，提供的資料亦會更加詳細，希望大家能夠盡早得悉，看到一些問題，即使我們或港鐵公司覺得仍可以憑追回落後的措施追回，我們現在也會盡早和盡量詳細向大家交代，這是我們汲取了的其中一個教訓。

主席：

好，謝謝黎先生。我們現時有一個小休，好嗎？大約15分鐘，我們15分鐘後再回來。我想讀出下一節發問的議員，第一是易志明議員、陳鑑林議員和毛孟靜議員。我們11時許再回來。若時間許可的話，我會安排第二輪。

(研訊於上午10時47分暫停)

(研訊於上午11時恢復進行)

主席：

我們繼續研訊。下一位是易志明議員。

易志明議員：

謝謝主席。我稍後問的問題，有部分秘書長可能之前已回答了，我想盡量扼要。

我的理解是，局方的角色是從一個比較宏觀的角度來檢視進度及有否超支，至於其他關於工程的細節，剛才你也解釋了，由於你們屬於政務職系，所以這會交由路政署跟進。我這樣的理解是正確的吧？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

正確。

易志明議員：

OK。我想問的是，你從來有否質疑會出現這樣嚴重的滯後？你剛才說了，你是有這疑問的，亦因此在2013年7月期間召開會議了解及跟進事情。我想問一下，你是有質疑的，剛才你都說了，在2013年11月的會議之後，你仍有質疑，但你又無從提出一些進一步的質疑。我想問，其實你是否在等待數個可能會確認滯後的團體，先讓港鐵確認自己追不到，又或是等待你的技術部門，即路政署確認及告訴局方港鐵追趕不到，又或是由監察者勞氏來提出比較確定的信息，你們才信納港鐵真的追趕不到呢？可否先回答這點？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

好的。

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

多謝主席。在2013年11月21日的會議上，我們與港鐵都同意多給港鐵6個月時間，看看港鐵能否追得上。在某程度上，你可以說，我們要看看6個月之內港鐵是否能夠拿出一些實質的理據，告訴我們及路政署，港鐵追得到還是追不到。我亦期望在6個月之後或到了6個月，路政署會從專業角度提供一個意見給我們，究竟港鐵是追得到還是追不到。但是，正如我們之前也向大家交代了，事情的發展結果是，就能否追到進度這回事，由於2014年3月底那場天雨，可以說在某方面把這個原先的想法改寫了。

主席：

易志明議員。

易志明議員：

我想秘書長已確認，其實你是在等待一些專業部門，就港鐵是否真的追得到，給予你們比較確實的信息。剛才主席其實也問及這一點了。在2013年11月的時候，當你們召開會議之前，其實已經知道他們曾向你提出局部通車的方案。這已是一個很清晰的信息。假設我承辦一份合約，我也不會貿然提出所謂替代方案。我當然是認為我可能、有很大機會做不到，才提出這樣的方案。其實，這個信息已很強烈。為何你們當時還認為他們有能力追到呢？尤其剛才主席都提到，當時勞氏已經指出有11個月的滯後，再多給6個月，剩下來可以追的時間便越來越短了。你們憑甚麼會覺得，港鐵真的有能力追得到呢？

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，或許我分開數點回答。第一點，到了2013年11月的時候，局方關注的重點仍是跨境隧道。第二，所謂局部開放西九

的方案，第一，當天我們沒有否決，但我們亦沒有贊成。我們的問題是，如果隧道無法開通，即使西九總站可以局部開放，其實作用也不大，幫不上忙，所以，當天的側重點是在跨境隧道。反過來，退一步來說，現在事後回想，不論西九是局部開放也好，全部開放也好，就當天的認知、我們的認知，其實對事情並沒有幫助，但卻起碼提供了一個信息。我不知這個信息是對還是錯，但信息是，其實西九總站是可以使用的，在第一日，稱為"Day-1 operation"，即通車首日，它可以提供所需要提供的列車服務。

主席：

我想問一問，對不起，易志明議員，或許先把計時器暫停一會。我想問，西九站下方7萬至10萬立方米的花崗岩，如果要處理的話，需要多少時間來處理？你個人是否知道？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，我現在沒有這些資料。當時或在那個時段，港鐵公司給我們的信息是，可以透過多開一些所謂"火頭"，英文稱為"work front"，調派多些人，加強其production rate，即工作率，是可以追回的。

主席：

要多久才能夠追回？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席.....

主席：

這是比較關鍵的問題，是嗎？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

當然，主席，正如剛才易議員也提及"partial opening"，即局部開通、局部開放西九的情形。我現在回想起來，當天港鐵想給我的一個信息就是，西九總站一定可以通車。縱然有一些並

非最主要的工程未完成，例如一些行人接駁天橋等，但卻仍可以通車，提供所需的列車服務。港鐵給我們的印象就是這樣。

所以，主席，就你剛才提出的問題，即能夠追到甚麼程度呢？最起碼應該做到這樣。但是，正如我剛才也提過，我們雖然沒有否決這個方案，但亦沒有同意這個方案。當時認為，如果要做，便有很多技術問題要想通、處理，但當日大家最關注的是，究竟隧道，特別是跨境隧道可否趕及通車。趕不及的話，即使西九準備得如何，都是沒有用的。

主席：

對不起，易志明議員，打斷了你。

易志明議員：

不要緊，主席，其實你這個問題都是相關的，因為田北辰議員一直都在追問同樣的問題。如此大量的花崗岩，我記得當時我曾一起前往地盤視察。你們都有一種想法，是否可以用爆破的方法呢？如果可以，程序便可以加快，因為如果仍然是靠鑽洞，然後挖一下，做到天亮也不能完成。但是，當時你們未有很確實的評估，因為那裏是密集的民居地方，爆破是否一個可行的方案，當時仍未知道。

好了，你們又提過，港鐵不斷表示，如果當時這麼快便承認會有延誤的話，便沒辦法迫使那些承辦商加快進度。我不太明白這看法。我沒有看過那份正式的委託合約，但我的理解是，一般的工程合約都有一些所謂"penalty clause"。如果閣下延誤工程的話，罰款是每天計算的。這即是說，其實動力是永遠都存在的。副主席，對嗎？所以，不是說了有機會做不到便能夠消除所有壓力。不是這樣的，因為承建商仍然要作出賠償，會損失慘重，尤其是已經出現這麼嚴重的延誤。是否這樣理解呢？

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，我的回應是，這說不定是其中一種理解方法。但是，港鐵公司當日在會議上一再提出的論據，即是說工程界有一個習慣，不知道是好的習慣還是壞的習慣，就是當他們知道沒有 **deadline**，即沒有死線的壓力時，他們的工作便會慢下來。這就是他們提出的論據。這也是一個事實。事實上，他們曾經提出這論據。

易志明議員：

OK，但你們是信納的？否則你們也不會認同吧。我想翻閱你的陳述書第12段，當中提到，根據EA2(即《第二份委託協議》)這份合約，港鐵公司應該要盡其最大努力。我想聽一聽你的個人看法，你覺得在這項目上，即在EA2這份合約上，港鐵公司是否已經盡了最大努力呢？Yes or no，這是相當簡單的。

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，恐怕我不能夠在此作出直接或公開的評論，因為大家也知道，政府已表示保留向港鐵公司追討損失和追究責任的權利。如果我在今天與大家公開討論，便可能會影響政府將來採取的任何法律行動。

但我可以說的是，大家也看到，其實由夏正民法官出任主席的獨立委員會的報告，以至港鐵公司董事局自己成立的調查小組的報告，我看到大家也準備了該兩份報告在桌上，報告都列出了一些原因，指出為何高鐵工程會有延誤，當中有很多工程上的因素。港鐵公司在自己的報告亦指出，認為在溝通上，不論是港鐵公司內部，或港鐵公司與政府之間的溝通，也都出現了問題。除了溝通問題，以及一些未可預知的因素，即工程項目經常會遇到的因素外，還有否其他因素呢？我們往後考慮如何跟進保障政府的法律權利時，一定會很小心的考慮這些因素。多謝主席。

易志明議員：

好的，主席，我可以繼續發問嗎？

主席：

可以。

易志明議員：

在第11段也提到，勞氏有其職責。他們一直有提交報告，向局方或署方解釋工程出現延誤和落後。不知道你是否方便回答，依你的個人看法，你是否認為勞氏已經盡了其應擔當的角色？

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，我相信易志明議員所說的是，港鐵公司聘請的核實和監督顧問，即M&V consultant。這間公司是Jacobs。

主席：

是的。

易志明議員：

是Jacobs，對不起。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

由於剛才所說的原因，我亦不方便在此評論太多，但我知道路政署在進行其工作、履行其責任時，除了參考Jacobs這間公司提供的意見外，亦有運用部門自己掌握得到的專業知識，作出一些判決和判斷。

主席：

是的。

易志明議員：

主席，我還有一個問題。根據原先的合約，如果我沒有記錯，是應該在2015年8月通車，後來局方開始改說成在2015年年底通車。在2013年11月的會議上，當副局長到來解釋時，他的說法又有一些取巧，他說2015年可以通車，不過仍然需要6至9個月的時間進行測試。其實，你們是否已經是疑中留情，在此留了一條尾巴。你們已經繼續質疑港鐵公司是否做得到，所以才會有此答法呢？

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，當天，即2013年11月22日，政府在鐵路事宜小組委員會會議上的說法，其實已經可以說是代表了政府，包括運房局、路政署，和港鐵數方面的看法。我始終想重新帶出一點，就是在11月22日的會議上，大家也同意，第一，多給予6個月的時間，讓港鐵嘗試追回進度，看看是否真的可以追回，因為在當中的時間，如果太早表示放棄，便會像剛才我所說，令承建商“放軟手腳”、不盡全力。我們就是基於這些考慮。可是，當然，基本點是，正如我在開場發言時所說，政府當時也不能夠完全排除在2015年有機會通車，否則我們在當天，即在22日當天，一定不會說出當天我們所說的話。

主席：

我想問一問黎先生，你剛才提及由政府委任的專家小組的報告。報告列出的findings，即事實陳述，你是沒有異議的，對嗎？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，你所說的是夏正民法官……

主席：

沒錯，是夏法官那個。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

基本上，就當中的一些事實陳述而言，我相信我們並沒有異議。

主席：

是的，謝謝。下一位是陳鑑林議員。

陳鑑林議員：

多謝主席。易志明議員剛才提到勞氏作為監管顧問時，秘書長說成是港鐵聘請的Jacobs。我想給機會秘書長作出澄清。Jacobs，即嘉科，實際上是由路政署聘請的，對嗎？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，Jacobs，即嘉科，是路政署的M&V顧問。我想補充一點，勞氏，即大家在文件開首看到的勞氏顧問，是在2008年.....

主席：

2008年。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

.....高鐵項目未開展時，路政署聘請了勞氏提出一個監管機制。

主席：

幫忙設計一個監察制度，對嗎？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

沒錯。

主席：

那麼，真正進度的監察.....

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

即跟進是……

主席：

……M&V就是由Jacobs做的。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

沒錯。是的，主席。

陳鑑林議員：

好的，主席，我主要是想澄清剛才他所提述的。那麼，勞氏當初認為港鐵公司在管理這些項目時，眾所周知是相當穩妥和周全。我想知道，秘書長會否覺得，在這段時間，我們對港鐵公司在項目管理方面的整體監察，會否因為勞氏的判斷而有所鬆懈呢？很多時候，由於覺得它一定沒有問題，所以便出現了問題。另一點，由於路政署聘請了Jacobs，它可以說是很貼身的，除了會檢視財政外，亦會留意技術、工程和進度等各方面的事情，而路政署亦有很多工程人員會共同監察。那麼，在這過程中，你會否覺得即使是我們的顧問公司，在履行職責方面，同樣也有勞氏那種"take it for granted"的思維和想法，因此在監察上出現一些疏漏呢？多謝主席。

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

多謝主席，多謝陳議員的問題。就我所掌握的情況、就我的觀察，我不認為路政署因為覺得港鐵有好的往績而放鬆其工夫，我覺得情形並非如此。但是，始終要回到一個基本的問題，便是在委託協議的安排下，路政署的角色，事實上是核實監察者，即check the checker。要路政署掌握每一項工程的細節和進度，我恐怕並不可能，也不是設計的原意。我舉一個很簡單的例子，單以人數來說，港鐵公司投放在這個項目的人數，據我理解，超過800人，路政署投放在這個項目的人手是10多人，應該不足20人……

主席：

但未加M&V consultant.....

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

未加M&V，未加M&V。M&V當然也有額外的功用，但作為一個被委託的項目管理者，港鐵所掌握的資料始終是最多、最全面、最適時的。這也不關乎他們有否將資料提交路政署，甚或M&V顧問的問題，因為根據合約，港鐵是有責任提供的。問題是，有這麼多圖則和資料，即使M&V，據我理解，應該大約有20多人，其實很難要兩組人做這件事時，在每個時刻也看得那麼深入。所以，路政署基本上是用風險管理，即risk-based的方法來處理。

當然，將來如果再出現類似的委託協議或類似安排，我們有沒有方法，令基本的格局、基本的機制做得更好、更完善呢？我同意這是需要探討的。但是，我希望當大家研究今天這件事時，特別是考慮署方的工作和責任時，希望大家要回想原先機制的設計。我覺得他們在機制的設計下已經盡力去做，至於將來如果有類似項目的話，是否有需要再把機制做好一點？我們同意要認真詳細的考慮。

主席：

陳議員。

陳鑑林議員：

主席，秘書長已經指出，要完全掌握和了解整項工程的進度，基本上是不可能的，即由外間人做這件事。但我想知道的是，在監察方面，我們的目的是要掌握和了解工程的進度和困難之處，協助港鐵公司在各方面協調工程，促使工程可加快完成。

常任秘書長在其陳述書第13段指出，港鐵公司在行事上如有任何錯誤或遺漏，以致構成違反《第二份委託協議》和導致委託工作必須重新執行，港鐵公司在政府要求下必須自費重新執行，以達致滿意。我想知道，"在政府要求下"的所謂"要求"，是

怎樣的機制？透過甚麼渠道提出這個要求？在過去的經驗中，政府有否覺得其提出的要求，曾獲港鐵履行呢？

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，第一，據我認識，政府以往不曾引用有關條文，要求港鐵自費重新執行這些委託工作，令政府合理滿意。就這項條文，據我認知，過往政府不曾運用這個權力或要求。基本的一點是，就着高鐵事件、出現延誤等，政府在法律上的權利，我們已很清楚的告訴大家，我們會完全保留權利，也完全不排除透過法律的途徑，來處理和解決這個問題。

陳鑑林議員：

主席，政府過去從來不曾提出第13段提述的那類要求，但現在問題出現了，而且問題相當大，不是工程上某個我們沒有為意的小錯誤或遺漏。現在問題這麼大，說明我們一直以來採用的監察、監督制度出現問題。對於如此龐大的錯誤，我們反而不能發現或及時要求港鐵公司做好，你覺得我們在這方面是否有問題呢？

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，由於我們將來可能會跟港鐵就這件事在法律上作出跟進，我認為我不方便現在公開評論，究竟每一項條文的含義是甚麼，或者我們為何做了甚麼、不應該做甚麼，因為我不希望影響政府將來在訴訟上或法律程序上的權益。

但是，主席，我可以說明一點，第13段所說的是，港鐵做了些錯事或沒有做一些事情，結果因為這些事情，令委託協議的工作須重新執行，英文是"as a result of which the re-execution of the Entrustment Activities is required"。所以，我請大家理解，這項條文特別是指，若有些工作要再做，在這種情況下，這項

條文便有可能適用。但是，至於日後如果我們需要跟港鐵在法律上作出跟進，這項條文或其他條文是否適用呢？如果主席容許，我在此不會公開地討論或評論。

陳鑑林議員：

主席，我當然會十分小心，不會問一些涉及法律爭議的問題，但因為秘書長在陳述書中清楚提出了這一點，我便必須了解他的意思是甚麼。我本來想問，何謂"任何錯誤或遺漏"，因為這牽涉責任的問題，可能是港鐵在技術上出現問題，可能是存在和出現其他客觀原因，導致了延誤，但亦可能是我們在監察方面出了問題，對嗎？所以我要問，到底你對"任何錯誤或遺漏"的定義是甚麼？這是我想知道的，因為正如秘書長所說，往後我們可能還有其他工程的監察工作，我們要知道怎樣才能做得更好。在這方面，必須有一個清晰的界定。我現在主要想問和了解的是，就這項工程，我們到底如何能夠做得更好？過去出現了一些問題，到底原委是甚麼？主要的原因是甚麼？我們的監察是否出現問題？抑或是由於我們與港鐵公司在這方面的理解出現了誤差？主席，剛才也提及，譬如西九總站下面有大量岩石，構成了困難，或因鑽探機、鑽挖機損壞導致延誤。但是，這情況全都早已於事前探討和了解過，我們是知道這情況的。然後，我們採用了由上而下的方式來興建車站。會否是技術上的問題？我們的監察、監督顧問是否早已aware這種問題，知道它們可能導致成本問題或延誤問題呢？我想知道的是，顧問公司所提供的意見，會否有些地方導致政府在這方面沒有察覺到需要注意的事情呢？

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，關於個別單位的表現，特別是港鐵公司或我們的M&V顧問，在何種程度上和在哪一方面的表現可能導致工程延誤呢？在多大程度上，出現延誤是由於一些不可預知的工程問題呢？主席，我仍是要這樣說，我相信我不方便在此作出太多評論，因為將來可能需要展開法律程序。但是，如果大家翻查已經公布的資料，包括路政署在去年5月向鐵路事宜小組委員會提

供的一份相當詳細的文件、由夏正民法官領導的獨立調查委員會的報告，以及港鐵公司的報告，其實這幾份報告都同樣指出，就多項工程而言，客觀上存在一些不可預知、不能預知的因素，導致工程出現困難和滯後。這些報告也解釋了為何一些追回落後的措施有效，但其他的措施卻不太有效，亦提出了在港鐵公司內部，以及港鐵公司與政府之間的溝通問題。除了以上種種，會否仍有其他溝通以外的問題呢？我們在研究如何保衛政府的法律權利時，會非常小心地看這些問題。

主席：

剛才所說的3份報告，不單提及不可預知的因素，亦有談及很多人為因素。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席……

主席：

下一位是毛孟靜議員。

毛孟靜議員：

謝謝主席。如果政府真的控告港鐵，便不單是奇特，甚至是滑稽，因為政府是港鐵最大的股東，幾乎是自己控告自己。當然，港鐵也是一間上市公司。問題是，現在是你自己提出，或者特別令我們留意到第13段的說法，當中清楚指出，如果政府合理懷疑港鐵嚴重或持續違反港鐵在委託協議下的任何實質法律責任。你確實不能夠只是說"現時不方便評論"，因為你事實上是白紙黑字地指出了這一點。何謂"合理懷疑"？現時已經出現了很多情況，而正如主席剛才所說，當中涉及人為因素。你今天在此代表政府發言，你是否看到有任何"合理懷疑"？這是我的第一個問題。

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，我.....

主席：

有沒有合理懷疑？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，我希望大家看我的書面陳述時，不要單看第13段，因為第12段、第13段、第14段和第15段等，均是關於港鐵在參與這個項目的時候，港鐵作為項目管理人所需要負上的責任。請不要單看第13段。第13段所說的，據我的認知、我的理解，是特別的情況，並不只是說港鐵有錯誤或遺漏這般簡單，而是涉及一種背後的因果關係。果是甚麼？果是構成違反協議及導致委託工作必須重新執行。所以，第13段說的，以我的認知，是特別的情況，即該項委託工作必須重新執行，這便是果，英文是"re-execution of the Entrustment Activities is required"。所以，第13段並不是說，據我理解，但凡港鐵出錯便要引用這項條文來處理。其實第12段、第14段和第15段亦有提及.....更加清楚地提及港鐵對整項工程應負的責任。多謝主席。

毛孟靜議員：

我不再grill你了。你剛才亦提到，你用的字眼是"check the checker"，但另一方面，你又指出，要掌握全部的情況是幾乎不可能的，因為路政署只有10多人，但港鐵方面的人員卻數以百計。可是，現在不是打擂台、打架，不是比拼人數。如果你要看宏觀情況，便正正要掌握全面情況，對嗎？你剛才這樣說，我覺得是自相矛盾，而整個風險管理、建造、整個機制，最初是勞氏給你們的機制。你自己也提及，你說回想起來，也認為應交代得更好。你說在2013年5月之前，已知道西九總站花崗岩的情況十分驚人。另一方面，你又堅持相信，雖然出現滯後，但卻有機會追回。你相信有機會追回，於是便姑且拖延。最終來說，會否因為你外行太過相信內行而出現問題呢？你剛才說"早知如此便應交代得更好"，聽來有點兒今次得到教訓般。現時"馬後砲"、"事後孔明"回看起來，當時要怎樣做才會做得更好？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席。

主席：

是，黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

我相信要說的，不是某單一事件、某單一環節，因為永遠也是這樣的，當我們現在掌握一些過去的事實和細節，包括一些我們當日不知道的細節，大家當然完全可以有不同的體會。實際上，如果將來有類似的委託工程，特別是如此大規模和複雜的工程，大家在互相配合、互相溝通、監管和評估方面如何可以做得好，其實是值得認真再看的。在這件事本身來說，就那兩個獨立調查委員會的報告，據我理解，在路政署和港鐵公司之間的溝通方面，包括港鐵公司向路政署提交的報告內容的詳細度，以及他們對於事情，包括進度、所遇到的困難等進行的評估，報告都是希望以一些更量化、更清楚的方式來表達。這當然都是汲取了之前的經驗，以往如果有類似的委託工程，我相信這些基本上都是必不可少的。

多謝主席。

主席：

毛議員。

毛孟靜議員：

主席，秘書長在開場發言第8段說，就當時的會議，政府與港鐵公司的商談是在"真誠"的基礎上進行，當中"真誠"二字刻意加上引號。我想問，他的意思是否.....當然政府的原意肯定是真誠的，但他是否覺得在那次會議上，那份真誠和信任已崩潰呢？

主席：

剛才范國威議員似乎已問了這個問題，是不是？

毛孟靜議員：

那麼不好意思，我聽漏了。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，如你容許的話，我多答一次。

毛孟靜議員：

或許麻煩你簡短地回答吧。

主席：

請你簡短地答。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

基本上，我在開場時已想說，現在想再加上一點。本來我是想在其後括着英文"good faith"，但為何我反而把"真誠"二字用引號括起來呢？原因是，我當時是先以英文起草的，而我不能意識到大家是否明白中文"真誠"這字眼的意思。但是，我卻漏了、忘記了以括號加入英文，反而把"真誠"二字放入引號之內。引起大家的揣測，不好意思。我並沒有說反話的意味。

主席：

毛孟靜議員。

毛孟靜議員：

好的。最後是陳述書的第10段第(iii)節，你提到，採用現在這套模式，以服務經營權的模式來推展鐵路項目，更是首次這樣做。然後說出一大堆理由。理由是在財務上更能符合政府的利益，這點也是對的。但是，在第(iii)點上，你卻隨口帶過地說，因為政府較易與大陸當局建立聯繫，商討行車時段分配，以及一地兩檢安排等問題。當然，一地兩檢與我們的會議無關，是政治的議題。但是，即使沒有花崗岩、延誤及西九總站的問題，不論如何準備就緒也是沒有用的，因為一地兩檢這個問題至今仍在爭拗。因此，不論如何準備就緒，也是無法開通的了。那

麼，可否再向我們提供多一點這方面的資料，說明當時以你的理解，有關一地兩檢的討論結果為何？

主席：

剛才毛孟靜議員所提的應是第9段，請你作答。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，就一地兩檢的安排，好像毛議員所說，據我理解並非這個委員會的重點範圍。不過，我也簡單說一說。在一地兩檢方面，特區政府與中央有關的部委現正密鑼緊鼓地進行商討。當然，當中牽涉很多複雜的法律和操作上的安排。一旦我們有較明確的處理方法，便會盡快向社會和立法會作出交代。現時正處於商討階段。

主席：

好的，謝謝。

下一位是陳恒鏞議員。

陳恒鏞議員：

多謝主席。

我想從3層監察機制方面來發問。剛才秘書長也說及"check the checker"的問題。不知道政府有否覺得整個監督的做法，就好像"隔山買牛"般，承判商其實是看到漏洞的。為甚麼呢？港鐵純粹是一個監工者，它又不是老闆，錢又不是它的，那麼它能否壓得住承辦商呢？可能港鐵的角色只是"左手交右手"，轉達金錢的申索或delay的情況等。由於很多時候工程都涉及談判或協商，在這種做法之下，秘書長是否覺得港鐵的角色是無法發揮的呢？

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，鄧議員的.....

陳恒鏞議員：

我姓陳的。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

Sorry, 陳恒鏞議員。剛才陳議員問及港鐵的角色是否無法發揮, 我的看法是這樣的, 其實港鐵公司根據委託協議, 是有很清楚的職責, 包括在我向委員會提供的文件第15段都提到, 港鐵公司在提供項目管理服務方面, 要向政府保證達至專業而能勝任的工程項目管理人, 在合理的期望下應所具備的技能和看管水平。所以, 我們對港鐵公司的要求是清楚地寫了出來, 我們都期望他們在過程中能貫徹這項要求。

陳恒鏞議員：

秘書長, 我想解釋為何我說港鐵的角色無法發揮。原因是, 承判商已知道付錢的不是港鐵, 港鐵又不是老闆, 港鐵即使發出指令, 也只是說政府說要他們這樣做。承判商說要申索, 因為delay了。那麼, 要港鐵監察得好的積極性在哪裏呢? 因為承判商要delay, 又或承判商要claim錢, 港鐵都是向政府提交報告而已, 那麼其監督或鞭策的積極性在哪裏呢, 秘書長?

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席。多謝陳議員的問題。其實, 在現行的機制下, 以及在我們向鐵路事宜小組委員會提交的文件中, 經常觸及所謂"claims", 即申索。在申索方面, 其實第一步是要港鐵負責把關, 港鐵要完全負責把關。港鐵除了確信申索有理外, 銀碼亦先要得到港鐵的同意, 然後才把申索提交予政府。所以, 在這個過程中, 港鐵有一個很清晰的項目管理人角色, 要就申索做把關的工夫。因此, 我剛才請大家參考我的書面陳述第15段, 看看港鐵要做的工夫。

另外, 如工程出現滯後, 要做一些追回滯後措施, 我們稱之為"delay recovery measures", 有些是由港鐵自己提出, 有些可

能是由承建商提出，但無論如何，這些措施都需要交回3層架構經大家審批。港鐵公司內部固然要同意，但亦要路政署審批，認為有一定效用，以及知悉有何財政影響，然後才可以進行，並不是港鐵可以單方面做的。

陳恒鏞議員：

好了。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

多謝主席。

陳恒鏞議員：

我想繼續問下去。我剛才提到"隔山買牛"的問題，政府有沒有辦法直接清楚該項工程的進度？有沒有辦法知道承建商所提出的延誤是否合理？有沒有辦法了解承建商的申索是否合理？你也只是依靠港鐵提供的資料來作判斷而已，你自己的監核工作有沒有辦法直接了解？我們整個社會在工程如此密集的情況下，承建商人手不足，政府對於我剛才提到的，你有沒有直接.....有沒有辦法？你是否有點兒"揸頸就命"，說："你們既然這樣，我又趕着2017年收工，那便快點完成吧。你要申索也算了，總之大家趕快做便可以"。秘書長，你的做法是否有點"揸頸就命"？

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，我相信不是這種情形。第一，就着申索方面，剛才我已解釋，第一，第一個責任應在港鐵，港鐵作為項目管理人，有責任審視清楚有關申索是否合理，以及金額是否合理，然後才提交予路政署，而路政署除了依靠那3層會議，其同事和監核顧問也會在日常工作中親自到地盤巡視。至於那些追回滯後的措施，其實是否一定會獲批，甚或審批時有沒有甚麼條件，或經過甚麼考慮，據我的理解，路政署署長較早前出席委員會的兩次研訊時已向大家交代，我在此不再重複。但是，他們也有把關措施，有時候他們會就着這些措施應該怎樣執行、怎樣做

得更好，或怎樣和其他部門溝通，譬如搬遷佐敦道的工作，我知道他們和運輸署一直有幫忙、一直有聯繫。以上種種工作，其實都是路政署恆常的工作，並不是被動，更加談不上是"揸頸就命"。不過，路政署和作為項目管理人的港鐵，兩者之間始終確有分工，在大、小事情，特別是小事情上，大家掌握的程度會有所不同，這亦是一個事實。

主席：

陳恒鑞議員。

陳恒鑞議員：

秘書長，剛才你所說的，仍未能解答我的一個問題，即政府如何令港鐵有積極性；積極性指的是更好地監管承判商，確切地為政府把關，因為錢又不是港鐵的、老闆又不是港鐵，港鐵只派一個人到工地、出席會議，政府又不能下指令，因為政府要透過港鐵，其實這個3層監察機制會否令政府基本上無法直接管理這項工程？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，回答陳議員的問題，當然政府或路政署並不是直接管理該項工程。我的意思是，其實直接管理人應該是項目管理人，即Project Manager，政府不會擔任Project Manager.....

主席：

Project Manager是地鐵.....港鐵公司。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

是地鐵公司.....是港鐵。政府不會做港鐵公司應做的工作，因為這是整個委託協議的精神，已把工程管理委託給港鐵執行。但是，我剛才已向大家提及，文件第12段至第15段羅列了在委託協議下港鐵公司的責任，如果港鐵公司不能好好履行這些責任，便需要承擔法律上的責任。我相信港鐵公司其實應該很清楚其責任。

主席：

下一位是李卓人議員。

李卓人議員：

主席，我相信我們要看的第一件事是《第二份委託協議》本身，因為港鐵和政府的身份很重疊，政府是港鐵的最主要股東。我們以前也指出，這種身份重疊，在一個負責監管、一個負責執行的情況下，將來會製造很多矛盾，以及令公眾提出質疑。所以就《第二份委託協議》，你剛才也提過第13段、第14段和第15段，也略為解釋了第13段，指出一定要有因果關係。我想問，因為我們真想看清楚，第14段又是何意思呢？"若出現延誤而該延誤的程度超越對委託計劃可更改或調整的範圍"。我不明白"可更改或調整的範圍"是甚麼意思。接着第15段較後部分，"若有關的工程延誤包括港鐵公司違反其任何所保證的事項，政府或可因港鐵公司違反其保證而向其展開追討"。港鐵公司保證了甚麼事項？我們又不知道。所以這個委員會.....我想問主席，其實我們也沒有第二個委託協議吧？

主席：

無。

李卓人議員：

如果沒有，我確實難以再研究這兩句是甚麼意思。現在可否向我們解釋這兩句的意思？讓我們知道在《第二份委託協議》中，這兩句意思何在？因為這兒說了等於沒說。

主席：

嗯，黎先生，因為這在你的陳述書中，我相信你需要向委員解釋這兩句的意思是甚麼。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，我會嘗試提供字面的解釋，因為實際上政府如何具體或詳細地理解這些協議的條文，包括港鐵公司如何理解，在將來會是.....我相信在任何法律程序當中，這是很基本的.....

主席：

當然，黎先生，你現在的理解只是你個人的理解，你並不代表政府或局方的理解。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

我……

李卓人議員：

主席，我可否不要他的理解？我只想知道條文是甚麼？即是"更改或調整的範圍"，另一個可能性，你是可以這樣回答的。

主席：

字面解釋，黎先生，好嗎？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

好的。主席，首先說第15段，因為李卓人議員問我第14段和第15段。第15段其實是關於一個保證，保證港鐵公司作為被委託人，所做的工作，必須是一個專業和能勝任的項目管理人在一般期望下做到的東西，即是一般的，英文是average，一般的項目管理人能夠做到的東西，而這些都是合理期望做得到的東西，不是一些不合理的要求，港鐵是應該做得到的，包括統籌、行政、管理、建造工程、監督等方面，這樣的保證均適用。如果港鐵公司做不到這些保證的事項，政府便可以就此向港鐵公司追討。主席，好像我剛才所說，如何運用這項條文，而條文又是否用得上等等，一定是我們將來考慮怎樣向港鐵追討的一個很關鍵的問題。

主席：

是。

李卓人議員：

那麼第14段所提的"更改或調整的範圍"呢？"延誤的程度超越對委託計劃可更改或調整的範圍"，即委託計劃已經給予空間調整，但範圍是怎樣的？所指為何事？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，我要重申這是我個人的理解。我個人的理解，這是我沒有徵詢法律意見的理解，如果出現延誤，而延誤是.....因為在委託協議下訂有委託計劃，英文是Entrustment Programme，簡單來說，即是2015年要完工。如果有任何延誤，第一，大家都理解，在大規模的工程，延誤不是罕見的，只要大家，即委託方、被委託方或有關的parties同意了，日子是可以改的。我相信這裏說的是，如果出現延誤，而延誤又不是在雙方同意下發生，經政府和港鐵同意而出現的都算是延誤，但那是經大家同意在委託計劃下出現的延誤，這裏說的是.....

主席：

超出了。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

沒有政府的同意或超出了的延誤。如果這樣的話，政府便可能按此向港鐵追討，這是我個人對這項條文的理解。

主席：

我想.....

李卓人議員：

Sorry，主席。

主席：

是，其實第14段是從英文翻譯過來的，閱讀英文文本可能會比較清楚。他剛才所說的是，是在大家同意之下的延誤，以及沒有雙方同意之下的延誤，分別就在這裏。我想還是再問關於延誤方面的問題，好嗎？

李卓人議員：

好的，我就問延誤方面。如果是這樣，最大問題就是這項條文本本身，你只要同意了，consent或同意了任何延誤，便undermine自己.....undermine的中文是？

主席：

削弱自己。

李卓人議員：

削弱了自己將來可以追討的機會，變成你每次同意一個延誤，政府本身的保障或將來追討的位置便會受到影響。我想問，剛才曾討論而你亦有回答過的問題，但我想補充多問一點。在2013年11月21日的會議上，你提出了.....我很擔心好像變成你們最後同意了港鐵的延誤，但其實有些東西你是不同意的，卻沒有解釋，因為你剛才說的是同意了延誤6個月，希望6個月能夠追回；第二是太早表示放棄，會令承建商"放軟手腳"；然後，第三，這句是我想問的，你好像說到不能夠完全排除可以在2015年通車，所以你便同意了。但是，當中的條文或在整個過程，你們又不是這樣說的。當中的過程是，港鐵由始.....或者不單是在那個會議之前，港鐵說在2015年可以用單軌雙向行車，但你亦一直說不接受這一點。所以，即使港鐵自己說可以通車，也只是你不會接受的通車模式，但為何你會說最後都覺得不能夠排除在2015年通車呢？因為你是不同意那個通車模式的，主席你明白我這個問題的意思.....

主席：

是。

李卓人議員：

我希望你解釋清楚，根本我不覺得你同意可在2015年通車這一點，我覺得好像是混淆了視聽。

主席：

問題是港鐵公司已經向你們提出一個"partial opening"的方案，但如果你們不接受這個方案，為何還覺得2015年仍然可以如期通車呢？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，我相信主席及李議員的問題其實是兩個問題，第一，局部開放西九站；第二，單軌但雙程行車。我先說第二點，因

為這點比較簡單。局部.....對不起，單軌雙程的方案是在當天會議上才第一次提出來的。當時港鐵為何會提出來呢？就是因為我們不斷質疑隧道能否依時完工。他們提了出來，我們已經很清楚告知他們，我們不會接受。所以，在那個會議往後的討論過程，以至後來路政署和港鐵的跟進，其實大家的基礎是一樣的，就是沒有所謂單軌雙程行車這回事，隧道應該是兩條管道同時開通。我們當天同意多給予港鐵6個月時間，看看是否能夠追回整個高鐵項目的進度，很清楚一點是，基礎是要兩條管道同時開通。這是很清楚的，並無含糊。單管雙程行車一事只說了一、兩分鐘的時間，接着已經沒有談論了。

主席：

是。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

不過，由於我們覺得大家很想知道當天其實說了甚麼，所以我們連這樣的細節也告訴大家。就是這個原因。

主席：

明白。

李卓人議員：

是的，但主席，他這樣說便出現一個問題。其實他們已經rule out了，這是很清楚的，即否定了單軌雙向行車.....

主席：

單軌雙向。

李卓人議員：

但問題便在這裏了，港鐵極其量對你說，最多可以做到這點.....

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

不是。

李卓人議員：

然後你說，我照着讀出來，或許你澄清，"運房局詢問港鐵公司為何仍認為高鐵可在2015年完工並啟用。港鐵公司表示，他們正在努力尋求解決方法，以達到目標"；港鐵相信至少可以做到這一點。其實他們怎樣說都是至少可以，即最多做到這一點，怎樣也不能convince到，我不明白為何當時可以說服你們其實是可以通車的。你們好像很隨意地便替港鐵一起隱瞞，因為港鐵自己也只是說在考慮單軌雙向行車方案而已，為何你們會覺得港鐵可以做到，而又會如此容易相信可以通車呢？我的問題便是如此。

主席：

可否簡單一點的回答？黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，就李議員的問題，因為我參加並主持了當天的會議，所以我很清楚當天發生了甚麼事。我可以很清楚對大家說，當天的一條管道、雙向行車一事，在會上提出了之後便說完了，接下來整個會議的討論，都是環繞以兩條管道通車，雙向行車的方法，而港鐵要求多給予6個月時間，就是看看在6個月之內，可否以這樣的基礎追回工程進度。主席，我很清楚這一點。

主席：

是。我想澄清一點，剛才我不是和李卓人議員同時提出問題，我是summarize李卓人議員的問題而已。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

是。

李卓人議員：

是的，主席，時間上還可否再作跟進？我只想簡短地follow up。我認為這是比較令人感到不可接受的地方。你就好像說，接下來只提了一次，然後便rule out，接着說的都是雙向行車。但問題是，所有談雙向行車的說法，即沒有單軌雙向，現時是雙向行車的說法，其實有甚麼會令你們認為港鐵公司可以做到

呢？根本別人從一開始時，便只是說自己也是想"偷雞"，而你自己又rule out了"偷雞"這種想法。接着別人便說6個月也可以追回，但你憑甚麼相信呢？

主席：

是的，黎先生，請你簡潔回答，謝謝。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，如果大家翻看我們當天擬備的.....也不是一份會議紀錄，但也是一份概述當天情況的文件，其實在第19段也提到，"港鐵公司表示，一俟跨境段隧道完工而隧道鑽挖機抵達深港邊界而開始於香港境內推進，該公司便可評估影響情況及盡快追回滯後。他們要求政府多給他們6個月的時間，才就高鐵香港段是否可以在2015年內完工作出判斷"。簡單而言，主席，這便是當天的一項考慮因素。

主席：

是的，下一位是.....第二輪問題.....田北辰議員，你有否問題要問？你是第一輪。

田北辰議員：

主席，其實我之前要問的已經問完了，似乎答案來去也是那些，但我有件事也想了解一下。其實整件事情始於2013年11月政府來到立法會那次，當時政府說了一些說話，但在之前下午的那次會議中，似乎各種跡象顯示，港鐵要求你多給予6個月時間，才可以有機會嘗試追回進度，對嗎？港鐵當時的說法是，如果要在2015年通車便沒有把握，但如果多給港鐵6個月時間，就可以"拍心口"承諾。所以，你翌日到來時，便說要多給港鐵6個月時間，這點我們是明白的。抑或當時港鐵已說得很清楚，指多給予6個月時間只是enhance他們的chance，令這件事情可以成功，而非確保成功呢？我便弄不清楚當晚的說法究竟為何。

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，也許容許我讀出一段文字，這段文字很短，就是我們有關2013年11月21日會議的基本紀錄："政府方面詢問，港鐵公司有甚麼措施可追回進度；港鐵公司是否仍以2015年完工及通車為目標。由於在完工後高鐵仍須進行測試及試運行，我們必須以確保安全為大前提下，才可讓高鐵通車。港鐵公司表示，他們會盡最大努力"，在此有一個引號的，括着英文"best endeavour"，"以達到2015年通車為目標"。所以，主席，當天.....

主席：

這是當天的紀錄？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

這是紀錄，我的印象和記憶也是這樣的，就是港鐵希望多獲給予6個月時間，以便有機會追回進度，以致盡量希望在2015年通車，但以他們的說法，這是best endeavour.....

田北辰議員：

正正就是這樣了.....

主席：

Sorry，你可否提供這份minutes作為證據？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，這是在我的書面陳述的附件2.....

主席：

附件2。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

附件2後面的附錄。

主席：

是的。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

附件2是一封信，是由運房局給立法會秘書處的，而這封信在2014年5月15日發出，當中有一個附錄，就是這次會議的紀錄。

主席：

是的。

田北辰議員：

我想理解一下，港鐵當時說的best endeavour，是指可以在2015年年底通車，抑或是多加6個月？應該是2015年年底吧？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，是2015年年底。

田北辰議員：

好的，主席，我想問一問你，如果有人告訴你，說在2015年年底盡量希望可以通車，那麼你會否"係咁易"自己主觀地多加6個月，然後便到立法會說在2016年6月或9月可以通車呢？因為，我現時覺得，當我聽到有人說會"盡量"時，其實已經會感到害怕，又或者當他說"希望"時，我也會害怕。當這兩件事情加起來，即說"盡量希望"時，我便會更加害怕。所以，我想知道，其實，基本上，港鐵所有的身體語言也是說沒有信心的，最初更開價是採用單軌雙行方式通車，一開始坐下來時，便是要求以單軌雙行方式通車，對嗎？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，是在會議途中提出的。

田北辰議員：

是的，開價是採用單軌雙行方式通車，結果談到最後，便是說雙軌雙行也可以，但只是盡量希望，因為你說no，而如果你說no，港鐵便惟有說yes，但有關條件只是說會"盡量希望"。那麼，在這大前提下，你們在翌日便自行多加6個月便可以了。我

便想問一問，這似乎並非政府的一貫作風，因為你們做事很穩妥。

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，在2013年11月22日，政府在鐵路事宜小組委員會會議上的說法，其實是既不排除在2015年真的有機會通車，同時亦給予一些空間，希望港鐵可以在接下來的6個月嘗試追回進度，達到通車的目標，這便是我們當天的說法的考慮因素。當然，主席在較早前的討論中也有提到，我亦有說過，如果在22日的會議上已經說明了不可以如期完工或不可能如期通車，港鐵的說法就是，若果這樣說的話，承建商就會"放軟手腳"、放慢步伐做事。主席，說實在的，這亦是當天我們的考慮因素。

主席：

田北辰議員，還有沒有問題？

田北辰議員：

主席，我以往也有少許鐵路經驗，很明白港鐵是處於兩難局面的。如果港鐵開誠布公，承建商就會知道可以有多一、兩年時間，結果在追回進度方面便"放軟手腳"。於是，你便提出一個時間表，企圖迫脅承建商。這做法通常是在有margin of error下使用，即是說，你判斷其實是有機會迫得到的，OK？但是要付出代價的，對嗎？你不要忘記，其實很多事情也可以用錢買回來，如果你當時多付200億元，告訴港鐵要在2015年，可能如果早些告訴他們，這也是可以做到的。那麼，我便又想問一問，你們當時向港鐵，即你們提出這個時間表，是想向其施加壓力，而在給港鐵壓力之餘，是否打算在完全不申請追加撥款，不制訂任何supplementary agreement的情況下，也可以令港鐵做得到？這是題外話，我想了解一下而已，因為在整個過程，直至今今天為止，我們從來不曾談過金錢，在這個會議上，很少談論金錢，但事實上，在興建鐵路方面，金錢發揮了很大的作用，多聘請一倍人手便可以多做很多工作.....

主席：

你可以問的，田北辰議員，這也是我們的範圍之內。

田北辰議員：

也是的？所以，我想理解一下，在整個過程中，你們說2015年、2016年，有否提及不同時間表所需要付出的代價，而屆時，因為這件事，港鐵並非按"全包制"方式行事，港鐵只是一個委託人，所有的額外支出也要政府前來立法會申請撥款。究竟你們有否談過金錢這方面？

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，在21日的會議上，未有談及金錢方面的事宜。按照既有機制，既然港鐵希望由11月開始計，多給予他們6個月時間盡量追回，當時原先打算給予他們的時間是直至2014年5月，看看能否追回。按照既有機制，如果承建商需要增加人手、添置機器等事情，當然一如田議員所說的，很有機會需要多些金錢。按照機制，要增加多少錢，第一，需要採取何種措施，第二，才說到金錢。具體而言，究竟採取何種措施以及金額為何，21日那次會議是未有深入討論的。

當時大家……最少我作為主持會議者，我的預期，我的expectation是，港鐵應該在會後擬備一份完整計劃書提交路政署，重回現有的3層機制，即港鐵和路政署的3層聯繫機制，再作討論。

田北辰議員：

主席，請容許我多說一分鐘。

主席：

你問吧。

田北辰議員：

現在越看越發覺有問題。如果是這樣，那天晚上的會議真的是嚴重缺乏專業水平。即是說，在整個過程中，我們所認知的是，一坐下來，港鐵便說採用單軌雙程行車，你們說不可以，需要雙軌雙程行車，於是港鐵便提出盡量希望可以做到，翌日你們到來便將期限增加6個月。在整個過程中，完全沒有提及金錢。你不提及金錢，這些事情根本不可能做到，甚至乎政府翌日來到立法會跟我們說的時候，政府心目中的時間表，是否基於原本的650億元制訂呢？我也想知道，如果政府完全不提及金錢，很可能港鐵屆時便會說，"是呀，雖然我應承做得到，但卻要多用200億元，政府當時沒有問，所以便沒有說，現在已經有帳單，請付款吧"。如果是這樣，政府又會怎樣做？在整個過程中，為何完全沒有問港鐵"盡量希望"追回時間是甚麼意思，是盡量希望keep to原本的budget，還是任何代價也願意付出，總之時間是最重要的呢？可否請教一下？

主席：

是，黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，我想所有事情也有一個過程，不可以說政府當天沒有考慮過金錢，或者事後沒有考慮過金錢.....

田北辰議員：

有想過？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

所以我們意識到.....

田北辰議員：

如果有想過，當晚有沒有提過"錢"這個字？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，正如我剛才所說，當天的會議，是沒有說過金錢這個問題的，因為任何工序究竟需要多少錢，應該是事後以既有機制來處理。當天開會要處理的，其實是一個更基本的問題，便是究竟2015年能否通車？實際上，如果無法在2015年通車，可能需要更多錢也說不定，不是說趕到.....

田北辰議員：

對不起，正正就是這樣，無法在2015年通車，一定會result in超支，但如果能夠在2015年通車，基於港鐵當晚所說的事情，有這麼多工作滯後，同樣需要更多金錢才能追回。我不明白的是，為何政府從來.....最少在翌日沒有在立法會提出這件事。我說完了。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，我想說的是.....

主席：

簡潔一點的回答，好嗎？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

其實無論是何種結果或情境，哪個scenario也好，金錢這個問題或潛在的額外支出，總是需要處理的。不過，當晚我們要處理的當務之急，便是如何跟立法會、社會人士說，究竟是否沒有機會在2015年通車？如果沒有機會，便要清楚的說出來；如果有機會，便要保留一種說法，令承建商仍然有動力盡量追回，就是這樣。至於金錢方面，其實是會處理的.....

田北辰議員：

主席，我只是想把我今天的看法記錄在案。當晚的會議完全沒有提及金錢，亦完全沒有提到這個時間表建基於甚麼銀碼來制訂，我認為從監管的角度來看，整個過程是不專業的。我只是想記錄在案。

主席：

好。田北辰議員先不要離開，我想你確認一下，在上次研訊中，你詢問證人時所提及的一幅圖，你引用的圖片是否CB(4)611/14-15(02)號文件的第4頁，即你現在手上拿着的那一頁？是否同一份文件？

田北辰議員：

是。

主席：

是同一份文件？OK，我只是想你確認一下，謝謝。

OK，我們有4位議員報名在第二輪發問。黎先生，我可能要耽擱你多一點點時間。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

沒有問題。

主席：

希望你下次便不用回來。或者我讀一讀名字，是胡志偉議員、范國威議員、李卓人議員和謝偉銓議員，每人3分鐘，好嗎？OK。

首先是胡志偉議員。

胡志偉議員：

多謝主席。秘書長經常解釋，在2013年11月21日當晚的會議上，最後接納將工程安排.....最後相信港鐵能在2015年完成，所以多給予港鐵6至9個月時間進行測試，原因是，如果不是這樣做，便擔心承建商會"放軟手腳"。我想問，秘書長可否詳細闡述這一點？因為承建商與港鐵之間其實也有合約關係，也訂有完工時間，完工時間也要訂在，我相信跟港鐵的委託協議書的完工、交付時間是一樣的，便是2015年8月4日。我想你澄清一下，究竟期間你們得到甚麼資訊，覺得承建商會"放軟手腳"，不履行合約上的規範？

第二，在當晚的會議上，除了秘書長或局長，我們稱之為政治任命的官員以外，其實席上有哪一位是來自專業部門、具有工程監管經驗的專業官員？他提出了甚麼意見給你？

最後，我不知道秘書長有否留意過，你轄下的工程監督隊伍，例如路政署署長，其所具備有關鐵路工程的經驗，以當時而言，也只有兩、三年經驗。多謝主席。

主席：

黎先生，你只有一分半鐘的時間作答，請你簡潔。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

好的，主席，其實我所提供的資料已載有當天會議的出席名單。簡單來說，路政署的正、副署長，另外機電工程署署長也有出席。

胡志偉議員：

行了，明白。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

當天大家提到工人或承建商會"放軟手腳"，便是說如果工程.....據我記憶，我現在的記憶是，如果公開說工程會押後，對方可能也會說，他們也可以慢慢做.....

胡志偉議員：

不是有合約關係的嗎？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

剛才大家.....主席，容許我.....田議員剛才其實也表示他明白有這個可能性。他曾參與鐵路工作，亦表示會有這個可能性。當日在場的專業同事，無論是港鐵或政府的同事，均給予我一個信息，便是在行內的確可能會出現這種情況，我也要依賴當時所收到的信息和資料。

胡志偉議員：

主席，我想澄清，如果這樣的話，是否等於港鐵那份委託協議書亦會順延？

主席：

Sorry。

胡志偉議員：

港鐵委託協議書訂明須於2015年8月4日交付。當晚的會議是否已隱含一項條款，即你和港鐵雙方已agree的安排，便是起碼延至2015年年底完工，以及6至9個月的測試？

主席：

是，黎先生，或者由你回答，我沒有看過文件。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

好的。主席，簡單的回答是，當去到一個位置，如果港鐵和政府雙方都同意有一個確實的新的日期，在法律上，如果大家已同意，大家便需要做一個variation，即大家是要作出更改的。

主席：

更改協議。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

要更改的。

主席：

下一位是范國威議員。

范國威議員：

謝謝主席。我想問一問黎秘書長，2014年4月15日港鐵舉行傳媒簡報會，港鐵以合約823A隧道鑽挖機受黑雨影響損壞為由，宣布確認高鐵工程會延誤。事後港鐵獨立董事委員會的第一份調查報告，批評港鐵當日嚴重誇大隧道鑽挖機損壞對高鐵

工程延誤的影響。我想問秘書長，在2014年4月2日舉行的項目監管委員會第44次會議上，港鐵曾否向政府匯報合約823A隧道鑽挖機受黑雨影響而損壞的情況？而運房局在港鐵傳媒簡報會後，有否審視第44次監委會會議的資料，從而判斷合約823A受水浸影響而對整體工程進度影響有多少，是否正如港鐵所說般那麼嚴重？

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

好的，主席，請給我少許時間。

主席：

是。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，就我現在掌握的資料，在2014年4月2日監委會會議上，港鐵公司曾說過823A隧道出現水浸情況，浸了隧道鑽挖機，而當時承建商，我相信是指4月2日，正評估鑽挖機的損毀程度。路政署要求港鐵公司盡快報告詳細調查結果，並且評估對工程費用和項目進度的影響。

范國威議員：

即是說，在2014年4月2日那次會議上，只說浸壞了，並沒有作出任何推斷，沒有好像4月15日那天一般，即大約13天後，宣稱很嚴重，令工程延誤，把整個工程延誤的主因理解為鑽挖機受黑雨影響。有沒有透露任何類似細節？

主席：

黎先生。

主運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，我現在能夠掌握的資料是.....我給范議員的答案是沒有。

范國威議員：

沒有？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

沒有。

范國威議員：

沒有？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

沒有。我剛才所說的，基本上是我掌握到的資料。

范國威議員：

即是說，你只知道港鐵給你的資料只是說有東西浸壞了，僅此而已，沒有其他進一步資料？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

當日路政署要求港鐵盡快做一個詳細報告，包括工程推展和工程費用方面。

范國威議員：

那份詳細報告，並沒有在2014年4月15日舉行傳媒簡報會前通知政府？沒有嗎？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，我現在掌握不到此項資料。

范國威議員：

可否事後向我們提供？可以嗎？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

可以。

主席：

或者請秘書跟進這件事。

范國威議員：

以及港鐵於何時向你們提供報告？麻煩你告訴我們。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

可以。

范國威議員：

謝謝。

主席：

下一位是李卓人議員。

李卓人議員：

主席，我再一次看完整份會議紀錄，即當日你們和港鐵召開的會議的紀錄。我看到和點算到，你們問了3次是否有信心，然後N次重申"不要高估你們克服困難的能力"、"你們有甚麼措施可以追回進度"。其實整件事，由始至終，令我感到你們根本沒有信心。港鐵的答案亦不是回答怎樣可以追回進度，只是回答了一件事，就是要向承建商施壓。所以，我自己認為，你對整件事的信心根本建基於浮沙，亦是你自己，老實說，秘書長你撫心自問，其實你們當日亦沒甚麼信心，因為你由始至終都表示你沒有信心。另一個問題，如果你否認我所說，說你確實有信心的話，我想問你，你憑甚麼？除了港鐵說了一句會盡最大努力之外，你憑甚麼會有信心？尤其是你說找了很多監察，有幾層監察，每月都與路政署開會。究竟是哪一間專業監察公司對你說："可以的、有機會的，你有信心吧"？由始至終是沒有的。

主席：

當時是否沒有信心？如果有信心，基於甚麼你會有信心？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，多謝李卓人議員的問題。當日作此判斷並不容易，因為這牽涉到很複雜的工程能否追回進度的問題。同時，我們亦考慮到，如果公開的話，雖然我今天聽到大家一些意見，會否變成"自我成真的預言"？這是重要的考慮因素。事實上，當日的情況是，港鐵公司表示會盡力去追，請我們多給予6個月時間，屆時情況便會明朗化。當然，我們不想輕易放棄這個機會，而事實上，當日政府團隊的同事亦都.....我沒有收到意見，指完全沒有這個可能性，即等於零，所以我們應該於翌日即22日，對外公開港鐵公司一定追不到進度。我收不到這樣的信息，所以在這種情況之下，大家同意多給予港鐵6個月時間嘗試追回進度。

李卓人議員：

但這樣做，即是不管港鐵說甚麼，你們也接受。你說接收不到信息指有人告訴你機會等於零，那麼他們對你說甚麼？風險評估為何？百分之九十是不可能，有沒有？你完全沒有基於任何科學專業的意見，便接受港鐵所說的事情，其實變相是與其合謀隱瞞。

主席：

是不是這種情況？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，我相信涉及到這麼複雜的工程，我們只能夠信賴專業的同事，包括港鐵和政府的同事，由於他們每天監督着工程，應該對工程的進度有最好的掌握，我們一定要假設他們已充分掌握，否則討論有關事情便可能變得不太科學。

李卓人議員：

是，但路政署署長亦沒有太大信心可以達到2015年通車。

主席：

這是comment，不是問題。最後一輪提問是副主席。

謝偉銓議員：

多謝主席。根據黎先生的陳述書第11段所載，政府代表應在主要的監控程序中參與，以及應該監察和核實高鐵項目的設計和建造中有關政府的利益，包括按照風險評估抽樣核實港鐵公司在實際施工時，有否符合工程計劃範圍和核准預算。我想問一下，由該項目開始施工至2014年4月宣布工程延誤，政府有否按規定進行風險評估？又進行了多少次風險評估？可否提供這方面的資料呢？這是第一個問題。

第二個問題，我想問一問黎先生，在何時確認工程進度已無法追回，基於甚麼得出這樣的看法呢？

謝謝主席。

主席：

黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，關於如何進行風險評估，實際上真的是較為專門和技術性的問題，恐怕我在這個會議上無法回答了……

謝偉銓議員：

即曾做過抽樣核實？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

據我理解是有的，我亦記得，如果我沒有記錯，主席，路政署署長好像亦曾向大家提供類似的資料，但如果謝議員對此有興趣，我可以回去在局方層面與路政署提交書面答覆，但恐怕我今天無法回答，因為……

謝偉銓議員：

我都是要求能在這方面可再提供資料。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

可以。

謝偉銓議員：

第二個問題。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，謝議員，我相信你的問題是，我們在何時得知工程真的……

謝偉銓議員：

我是指你本身，黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

我是在2014年4月12日、13日的周末知道，即在局長接獲韋達誠先生和錢果豐主席通知的那個周末才知道。

謝偉銓議員：

即你信納他們說法，是無法在2015年完成？到了那時，你才肯確認？即你是跟隨他們的意見？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

當時的信息是很清楚的，他們說是沒有可能追回的。

謝偉銓議員：

主席，剛才黎先生說，而他之前亦說過，他們信納港鐵就工程進度所作的保證及港鐵有信心在2015年完成。港鐵不時作出保證，但與此同時，他卻沒有要求或據我聽到，他剛才說因為要追回進度，沒有要求港鐵就不會超支方面提供保證。其實我是非常不明白的。是否不計成本，總之按計劃完成，政府便會接受？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，我想我要鄭重澄清，我從來沒有說過這種說話或類似的說話。我只是說在21日當天的會議，我們的確沒有談及可能會有多少額外支出，不是說超支，而是有多少額外支出。但是，我也說，我期望大家在會後商討追回滯後措施時，能在提出措

施之餘，更要清楚說出需要增加多少錢，以致會否出現超支。
主席，我覺得要就此再向大家清楚說一遍。

主席：

是的，謝謝。

我想跟進一個問題。你當時在2014年4月12日、13日獲悉韋達誠先生向你說沒有可能追回，無法在2015年通車。你接獲這個消息後，其實在你心裏，即你個人覺得是意料中事，還是意料之外呢？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，首先，事實上，並非韋達誠先生告知我的，是我們內部溝通……

主席：

當你接獲這個信息時……其實信息一定是來自韋達誠先生那方面。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

因為他給我們的信息是不單未能通車，而且更要延到2017年。我相信，對於我自己或局內其他同事來說，這個信息都是一個意外。

主席：

都是甚麼？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

一個意外。

主席：

意外，OK，好，謝謝。

非常多謝黎先生今天出席，協助我們委員會的工作，如果有需要的話，我們會再邀請你出席研訊，但我希望不用。現在你可以退席。再一次多謝你。

是的。

胡志偉議員：

可否讓我問一條很短的問題，真是很短的。

主席：

好的。

胡志偉議員：

我只想確認我剛才最後所問的問題。原本委託協議書所訂的完工日期是2015年8月4日，當政府在2013年11月22日公開說，工程會在2015年年底結束，再加6至9個月進行測試時，這是否意味着整個委託協議書的完工時間已延後，即雙方已作出協議？

主席：

或者黎先生回答吧。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

主席，不是，不是雙方同意把委託協議書所訂期限延後。因為其實，第一，當天不能說出究竟在何時完工，無論工程本身或通車日期均無法說明。如果能夠說明的話，我們在22日的態度，很坦白向大家說，一定會有所不同，因為並沒有隱瞞的問題。其實在協議內，如果.....當然這件事情並沒有發生，或起碼至今仍沒有發生，若果大家有新的agreement，大家同意、雙方同意新的日期為何，便需要再清楚談妥，然後再根據委託協議書的條款更改日子。

主席：

是的。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

這件事到今天都是仍未做的。

主席：

仍未有大家雙方同意的更改協議？

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

未有，無錯。

主席：

明白。OK，再次多謝你黎先生。

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德先生：

多謝主席。

主席：

下次研訊將會在6月2日上午9時15分在會議室3進行。請委員到會議室2B繼續我們的內部會議，謝謝。

(研訊於下午12時45分結束)

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，仍然是要靠在會議上人與人之間，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PSC¹，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？

¹ 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？有沒有這種情況呢？

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)

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

第六次研訊的逐字紀錄本

日期： 2015年7月15日(星期三)
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

香港鐵路有限公司行政總裁
梁國權先生

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 Sixth Hearing
held on Wednesday, 15 July 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

Witness

Public hearing

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen
Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited

主席：

我們現在請證人進場。

OK。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"的第六次公開聆訊。今天向專責委員會作證的證人是香港鐵路有限公司行政總裁梁國權先生。專責委員會已同意梁先生的要求，可有陪同人士出席研訊。梁先生的陪同人士為港鐵公司的外聘法律顧問金杜律師事務所炳辰先生；港鐵公司首席法律顧問包偉明先生；港鐵公司總經理——公司事務王美琪女士；以及港鐵公司經理——特別職務吳嘉華先生。

我請大家注意，上述所有陪同梁國權先生出席的人士均不可向專責委員會發言。

我想提醒證人，本專責委員會沒有獲得立法會授權行使《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章所保障。所以，如有需要，各位人士及傳媒朋友應就他們的法律責任徵詢法律意見。

在稍後的程序中，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。

梁先生，你曾於2015年6月29日向專責委員會秘書提供一份證人陳述書的英文版本，並在2015年7月7日提交該份陳述書的中文版本，即專責委員會文件第W9(C)號。你現在是否正式向專責委員會出示該份文件，即該份證人陳述書，作為證據？

香港鐵路有限公司行政總裁梁國權先生：

是，主席。

主席：

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。你對你的陳述書有沒有即時補充，梁先生？

香港鐵路有限公司行政總裁梁國權先生：

主席，各位議員，多謝大家給予機會讓我補充更多資料。首先，不好意思，我的中文不太好，為了可以準確表達我的意思及清楚回答大家的問題，請容許我以英文作陳述。

主席：

是，梁先生，這是沒有問題的，你可以選擇以中文，即廣東話、普通話或英語作答，我們是有即時傳譯。但由於這是公開聆訊，可能會有公眾，亦會有轉播，諸如此類，所以我會以廣東話提問，即我們的交流我會以廣東話進行，而你可以選擇用普通話、廣東話或英語作答。好嗎？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

謝謝主席。Honourable Chairman and Committee members, thank you for allowing me the opportunity to say a few words. My written statement submitted to the Select Committee covers the following areas relating to your investigation, namely, firstly, the Corporation's role and responsibilities under the Entrustment Agreements signed with the Government. Secondly, our management systems and procedures set out in the Corporation's Project Integrated Management System, or PIMS, which has successfully delivered a number of new rail projects in Hong Kong and beyond over the last 20-plus years. As you know, the Corporation is required to follow our system under the Entrustment Agreements for the

Express Rail Link Project. And, thirdly, the extensive channels of communication with the Government throughout the Express Rail Link construction and the monitoring mechanisms in place.

Before I take your questions, I would like to briefly touch on a few points. First of all, I would like to apologize that MTR did not until April of last year provide the Government, the Legislative Council and the public with an updated assessment of the completion date of the Express Rail Link Project. As a result, our announcement of the delay in April 2014 understandably caused public concern.

The question that is often asked is: why did we not provide an updated assessment at an earlier time? In April of last year, I was serving as the Corporation's Deputy CEO, primarily responsible for continuing the growth of our businesses outside of Hong Kong. But since being appointed as Acting CEO in August of last year and later as CEO in March of this year, I have spent a lot of time focusing on this important project. Having talked to our staff and outside experts in the construction industry, as well as visiting the different works sites, the answer to that question has become clearer to me. Although delays to particular contracts were well known and communicated, we were too optimistic on the overall ability to catch up with the original timetable.

As we all know, the Express Rail Link is a large and immensely complex project. It is the world's first all-underground high-speed rail project. At the terminus site in West Kowloon, in the heart of an extremely busy urban area, we are undertaking one of the largest and deepest excavations ever in Hong Kong to build a four-storey underground structure with the lowest level being located 30 metres below ground. The 11-hectare West Kowloon site area, which as mentioned in the Government's Independent Expert Panel Report, is approximately the size of 15 football fields. The main public area of the terminus incorporates a large atrium with a steel-framed Station Entrance Building. The total construction area of the station, all of which is underground, is around 380 000 square metres, almost two-thirds of the floor area of Terminal 1 at Chek Lap Kok Airport.

MTR's role in the delivery of the Express Rail Link Project is as project manager to oversee the design, construction and commissioning into service of the project. Our role and responsibility as project manager are embedded in the so-called Entrustment Agreements with the Government. There are two Entrustment Agreements, the first relates predominantly to design and site investigation whilst the second, the so-called EA2, entered into in January 2010 predominantly relates to our role to oversee the construction and

commissioning of the project including the procurement and oversight of contracts with third parties.

Under both Entrustment Agreements, which require MTR to use our project management systems, we are to carry out our services as project manager with reasonable skill and care and are to use our best endeavours to bring the project forward as well as to provide regular updates and progress reports to the Government. Under EA2, both the Entrustment Programme and the Entrustment Cost are estimates which may be subject to modifications in accordance with the contract.

Before construction commenced, site investigation works were carried out as far as possible. In particular, the site investigation that was undertaken at the West Kowloon Terminus not only complied with the Government guidelines, but also exceeded industry norm. While delays are common for complex construction projects such as the Express Rail Link, throughout the construction, we did everything we could to reduce the effects of any delay.

As highlighted by various independent experts who have looked into the Express Rail Link delay, many issues have impacted the construction programme, including challenges which were identified but proven to be much more serious than anticipated, such as unfavourable ground conditions and the acute labour shortage in the local construction industry. In addition, other key contributors of delay include issues with our Tunnel Boring Machines, the TBMs, and a fast-tracked front end preparation and late site possessions. To overcome these issues, we instructed the contractors to carry out a large number of delay recovery measures. And with good results achieved by some of these remedial measures, we became too optimistic on the overall timetable to complete the project.

Eventually, continuing delays in several critical contracts meant that the original project completion date could not be achieved. Although the challenges and delays on individual contracts were well communicated to the Government, over-optimism led to a belief that the original overall project completion date could still be met.

From the Express Rail Link events of last year and taking the recommendations of the Independent Board Committee of our Board of Directors, we have over the past year, introduced enhancements to strengthen our monitoring and reporting of the project, including the following.

Firstly, we have established the Capital Works Committee at Board level to improve monitoring of the construction of new projects and to extend

more support to the project teams. In addition, to strengthen corporate governance, the MTR Board has also established the Risk Committee. We have implemented improved internal project reporting processes and mechanisms within the project team, as well as to the Executive Committee, the Capital Works Committee, the Board and to the Government. We have also enhanced external reporting to the Legislative Council. We have established enhanced communication channels with the Government and also with senior management of key contractors. And we have reviewed the report by the Independent Expert Panel appointed by the Government and we will support the Government in any follow-up actions which they may require.

Recently, after extensive and detailed review and taking into account the IBC experts' methodology, a revised programme and cost estimate has been submitted to the Government. With the permission of the Government, we have reported the details of this review to the Legislative Council Transport Panel's Subcommittee on Matters Relating to Railways on 3rd July 2015. The project is now over 70% complete. While there are still challenges in the remaining construction works, we will, as always, continue to use our best endeavours to deliver the project according to the revised timetable.

The Corporation's project team is highly professional and experienced, and has a proven track record in the construction and commissioning of new railway projects. The hard-working women and men in the team continue to do their utmost and put in tremendous efforts to overcome challenges. We work promptly and responsibly with the project contractors in an effort to mitigate delays when they occur, looking at what is in the best interest of the project, both from the schedule and cost perspective.

Mr Chairman, I am grateful for the advice which Honourable Members of the Legislative Council and the public have given us. We will continue to work with the Government to deliver the Express Rail Link in a timely and cost-effective manner.

Thank you, Chairman and members.

主席：

梁先生，我相信我們這個委員會都很明白這是一個很龐大而複雜的基建工程。你會否將你剛才的開場發言稿出示給委員會，作為證據的一部分？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Yes, I will, Chairman.

主席：

好，梁先生。港鐵公司也曾向專責委員會秘書提交了5份文件，即專責委員會文件第MTR1、MTR2、MTR3、MTR1(C)及MTR2(C)號。你現在是否正式向專責委員會出示這些文件作為證據？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Yes, Chairman.

主席：

我提醒各位委員，根據專責委員會的《工作方式及程序》第15段，在公開研訊中，委員只應為確立與此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條問題。另外，每名委員的提問時限，包括證人的回應，都跟以往一樣是10分鐘。

就今天的研訊，我想先問梁先生第一條問題。梁先生，根據港鐵公司2014年年報及閣下的陳述書第3段及第4段，閣下於2002年2月加入港鐵公司出任財務總監，從2002年起一直出任執行總監會成員，並於2008年5月，閣下的職銜更改為財務及業務拓展總監，同時負責開拓港鐵公司在中國內地及海外的業務。在2012年7月起擔任副行政總裁及於2014年8月起擔任署理行政總裁，並於2015年3月16日起獲委任為行政總裁及董事局成員。

你可否向專責委員會簡單描述，作為港鐵高層及執行總監會成員，你認為高鐵香港段建造工程為何出現延誤？我們看過，梁先生，我跟你說，我們很詳細看過你的證人陳述書及你

剛才的開場發言稿，如果可以的話，請簡潔回答這個問題。謝謝。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you, Chairman. As Chairman had mentioned, back in ... from May 2008, I was appointed as Finance and Business Development Director of MTR, with responsibility for the financial management of the Corporation and from July 2012, I was then appointed as Deputy Chief Executive Officer, with responsibility ...

主席：

梁先生，你不需要重複我問題的內容，簡潔回答我的問題便可，謝謝。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, the reasons for the delay in the construction of the Express Rail Link are, I think, well highlighted in the various reports of our Independent Board Committee and their experts as well as in the IEP Report. These reasons were also highlighted in our paper to the Legislative Council back in May of last year as well as, more recently, early July of this year.

In summary, there are a number of factors that led to the delay. A number of these factors relate to the overall situation and circumstances affecting the whole construction industry. One of these factors, which relates to the whole construction industry, is the shortage of labour, as highlighted in the IBC Report. Overall, across our then five new rail projects, there was a shortage of roughly 20% in terms of labour.

A second factor that is highlighted in the IBC and various other reports is the difficult ground conditions. Although there was significant site investigation done prior to the commencement of construction activities, when one is working underground, there is always, unfortunately, the very, very significant probability of the ground condition being much worse than original envisaged. This happened with the Express Rail Link and it has also happened in a number of our other rail projects, as well.

A third factor that was highlighted by our IBC experts is the relatively short front-end preparation of the project.

A fourth factor that was highlighted by our IBC experts, as well as commented on by the IEP experts, is the very complicated utilities diversions, particularly in the West Kowloon Terminus site. As you know, there are myriads of utilities under Jordan Road and in that area. In the construction of that West Kowloon Terminus, the diversion of the utilities needs to be done very prudently and carefully to ensure that there is no disruption to utility services.

The lack of labour, the shortage of labour, also, was a contributing factor to a further cause, which is the low productivity rate that we saw across virtually all the contracts in the Express Rail Link Project.

主席：

我想跟進問一問，我們知道港鐵公司委任了6位獨立非執行董事組成一個調查小組，他們亦提供了，我覺得是一份報告，但它分為兩個部分。他們有兩位獨立專業人士提供協助，我相信是關於技術上的問題，是嗎？我想問一問，這兩位獨立專業人士提供的是有償服務，還是無償的義務服務？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, the two experts and their assistant, in fact, there were three experts. The two experts and their assistant, who was the third expert, were paid a fee by MTR. However, the experts were chosen by the Independent Board Committee of MTR.

主席：

明白。我想問的是，你也會同意，所有公司董事，不論是執行董事或執行董事，他們都對公司有忠誠的責任，fiduciary duty，是嗎？他們也要基於公司的最大利益行事，即act in the best interests of the company。我相信你也確認他們是有這項責任的，是嗎？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

I can confirm that, Chairman.

主席：

是，我想問一問，證人陳述書提及兩份報告，一份是剛才我說的非執行董事調查小組的報告，另外一份是由特首委任的專家小組報告。我們都知道特首委任的專家小組成員包括香港特區終審法院的非常任法官夏正民及兩位海外專家。相對之下，特首的專家小組報告比貴公司的非執行董事報告，對貴公司及政府提出的批評更為尖銳。我看見你的證人陳述書大篇幅引述貴公司的非執行董事報告，但對特首專家小組報告的內容卻並無任何引述，只是略略提及。

你可以解釋一下原因嗎？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you, Chairman. In fact, the IEP Report also has made reference, in their report, to the IBC experts and I believe that they have also noted that the recommendations from the IBC experts are very much in line with and in accordance with the IEP experts' recommendations, as well.

Chairman, we have, as members know, co-operated fully with the Government and the IEP experts in their compilation of the IEP Report. We have given our views to the Government on the IEP Report. There are areas where we take a different view from the IEP Report.

主席：

所以你較少提及你所說的IEP Report，是否這個意思？但你完全接受非執行董事的報告，即貴公司自己的內部報告你便完全接受？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, in the IEP Report, there is a Factual Annexure from PricewaterhouseCoopers. I think most of the facts in that Factual Annexure we accept as being factually correct.

主席：

明白。對於特首委任的專家小組報告的內容，我知道他們的結論conclusions，你可能會有不同意的地方，但在事實根據方

面，即 fact finding 方面，你是沒有異議？該報告在事實確認方面沒有冤枉港鐵公司，是嗎？我這樣說，對嗎？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Mr Chairman, the facts as stated in the Factual Annexure from PricewaterhouseCoopers, in my view, are factually correct. There may be different interpretation of some of those facts.

主席：

好，明白。下一位是盧偉國議員。

盧偉國議員：

多謝主席。

主席，我想問，因為高鐵香港段的獨立專家小組報告中第7.4段建議，為工程項目釐定基線參數的程序，應該包括進行定量風險分析，關於工程計劃及成本一環。就此建議我想問，港鐵公司其實有否進行任何定量風險分析，以確定工程項目各種不理想的地質情況，或其他可預計或不可預計的困難，然後考慮這些可能存在的風險如何影響工程預算、施工時間？如果曾進行分析，可否提供有關詳情？

在技術上有一些例子，譬如西九龍總站地底的情況，挖掘大量的岩石、土方，亦須使用相當大量的混凝土，也有大量用作頂部結構的鋼材等等。在此方面，其實港鐵公司有否向政府當局匯報有關的困難及挑戰？

另外，第三個問題，正如剛才梁先生回答主席的問題時，也提到這些地質情況。這些都是引致延誤的重要因素之一，在此方面是否反映工地勘察工作做得不夠全面、不夠仔細呢？

第四個問題，正如梁先生的陳述書第31段所述，高鐵項目原定的預計工期大約是5年半，即由合約開始的2010年1月26日至2015年8月4日的預算移交日期計算。此完工期是否也反映第二份獨立董事委員會報告的附錄第1.26段所述，"施工進度安排過於進取"？請梁先生先回答這幾個問題。

主席：

梁先生，請。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you, Honourable Member, for those questions.

The first question, which relates to the IEP Report and highlighted in paragraph 7.4 of the IEP Report, regarding the so-called quantitative risk assessment, I firstly say that our project team, and MTR in our projects works, we have detailed procedures in place to identify risk relating to both the project programme, the so-called schedule, as well as the project cost. This is all under our so-called PIMS project management system which, as members also know, is the system that, under the Entrustment Agreement, we have to use. Our procurement and contracts colleagues and their management and documentation, respectively, also includes significant ... also includes risk assessment.

We consider that these risk assessment, risk mitigation measures are generally fit for purpose in managing these major projects, such as the Express Rail Link. And, in fact, these risk mitigation processes have been used for a number of projects previously. We have in place a qualitative ... we had in place and continue to use a qualitative risk assessment, which is part of our overall risk assessment process.

主席：

盧偉國議員。

回答完了嗎？

盧偉國議員：

或者請梁先生繼續回答我餘下幾個問題，剛才問的幾個問題，他剛剛只回答了風險分析的部分。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, perhaps, I can answer the Honourable Member's other questions as well. The second question is with regard to reporting to the Government. As members know, there is very extensive reporting to the Government. There is a ... and the processes and the meetings are well set-

out in the various documents which are in the public domain, the Independent ... the IEP Report, the Government's IEP Report, as well as our IBC Report. The difficulties with ground conditions, the difficulties on individual contracts, the delays on individual contracts are well documented that all these are well reported to the Government in these various meetings, as both formal and ad-hoc meetings, which have been taking place throughout the period from the start of construction or from the signing of the Entrustment Agreement for the Express Rail Link.

Chairman, perhaps, I can go to the Honourable Member's third question. The third question is with regard to site investigation and the adequacy of site investigation. Chairman, as I have mentioned, we did extensive site investigation prior to the commencement of construction. The site investigations were done both at the West Kowloon Terminus as well as, to the extent possible, along the alignment of the tunnel.

I mentioned that, at the West Kowloon Terminus, we were drilling holes, bore holes, for site investigation, at a spacing of 14.4 metres apart. This spacing is in line with the relevant Government guidelines and, in fact, the spacing is much closer and, therefore, of a higher standard than the industry norm. However, as members are aware, and highlighted in both the IEP and the IBC Reports, due to vertical formation of the bedrock at the West Kowloon Terminus site, even with closely-spaced bore holes, it is still possible and likely that weak seams of rocks and subsurface boulders will be missed. Also, variable rock-head in several locations resulted in excessive rock having to be removed to meet the requirements of the rock quality for the panels on which the West Kowloon Terminus diaphragm walls were built.

I would further add, Chairman, that, in the West Kowloon Terminus site, because of constraints of the site, there were areas, and relatively sizable areas in some cases, where site investigation cannot be done. A good example of this is the area under Jordan Road. Because of the very busy traffic on Jordan Road, there was very little possibility of closing the road for site investigation. Also, at the golf course, we did ... the old golf course, we did site investigation in the car parking areas.

In addition to the site investigations that were done at the West Kowloon Terminus site, we also did quite extensive site investigation along the tunnel alignment. There is 20-odd kilometres of tunnel from West Kowloon to the border of Shenzhen. That site investigation used both drilling of holes along the alignment as well as a relatively ... a technique that is not commonly used in Hong Kong; it is a horizontal ... drilling holes would be vertical. It is a horizontal methodology whereby, using horizontal drilling, we were testing the rock formation, particularly under two mountain areas.

So, in terms of the work done on the tunnels, there were 400 bore holes drilled and, for the one kilometre of tunnels under the hills, the mountains, we did this so-called ... used this unconventional approach of horizontal and directional site investigation.

So, Chairman, that answers the third question.

The fourth question was on the original schedule. Chairman, I would firstly say that there was a significant amount of work done back in 2009, and prior to that, looking at the schedule, the timetable, to complete the project in 2015. There were many experts involved in looking at that timetable. The final conclusion was the timetable to complete in 2015 was tight but it was a doable, it was an achievable, timetable.

Thank you, Chairman.

盧偉國議員：

主席，請允許我繼續。

主席：

盧偉國議員，有沒有跟進？

盧偉國議員：

好，有一個跟進問題，然後再有一些新的問題。我認為在這方面取證是重要的。跟進問題是，剛才梁先生也說了，其實港鐵公司在此工程項目中一直沿用定量風險分析的方法，我亦問及可否提交這方面的詳情。我相信，既然你是不斷在做，要你提供全部定量風險分析的報告也是不可能的。但譬如當初最早釐定5年半合約期的時候，所做的定量風險分析為何？有否因而預留一些彈性？或者讓我們知悉這方面的詳情，可以嗎？

新的問題其實也有關連，因為剛才提到很多是前期的工作、評估等等，當然牽涉到項目計劃第一部分的協議。根據梁先生的陳述書第40及42段，以及獨立專家在第二份獨立董事委員會報告附錄第3.12及3.13段所載，相對於性質類似的工程，高鐵項目計劃的前期工作較一般預期為短，由行政會議通過支持政策，到簽署第二份委託協議，整個過程只花了21個月，較國際標準的平均37個月為短。

所以，我想問梁先生，以高鐵香港段這個項目的規模，前期工作只花了21個月，是否嚴重不足？因為此事與剛才提到的前期勘探或分析有關，時間上是否不足夠？

另外的問題是，你的陳述書第32段提到，考慮到高鐵如此複雜的工程會有延誤風險，所以在第二份委託協議並無施加須在2015年8月4日前完成高鐵項目的絕對義務。第二份委託協議有否說明，假如港鐵公司不能於2015年8月4日或之前完成高鐵項目，會有何後果或懲罰？這亦是否意味着港鐵公司在工程未開始之前已預計會有延誤，因此不能在2015年8月4日前完成此項目是屬意料之中？

主席，請梁先生回答。

主席：

梁先生，請。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you, Chairman. Thank you, Honourable Member, for those questions. On the first question, can I supplement to say that, on the schedule, on the timetable, what MTR, what we use, in terms of our risk management, before last year, before twenty ... up to 2014, would be a qualitative, not a quantitative, risk assessment from a timetable perspective. We do use quantitative assessment in terms of cost. I would just like to supplement that, Chairman.

As I mentioned, the PIM System, which incorporates this qualitative risk assessment, has been reviewed by a number of experts back in 2009. I will not repeat what the experts have said. The experts' comments, which include comments of saying that the PIMS is robust, are well documented in the IEP and the IBC Reports. So the risk management processes are embedded in the MTR processes that were reviewed back in 2009.

Chairman, perhaps, I can go to the member's second question which, once again, talks about site investigation. I would say that, as highlighted just now, there was extensive site investigation done in that preliminary period. In fact, once again, as highlighted, the site investigation was based on ... was meeting guidelines of the Government and, in fact, even at a ... even the holes were drilled closer so at a higher standard than what is the industry norm. Using the horizontal and directional site investigation for the tunnels is

something which is rather unique and not many entities would use that but we did use that for the purposes of our site investigation. So, I would say that, in terms of site investigation, there was a very significant amount of work done.

With regard to the member's third question, which is on our project management, the MTR, we take our responsibility as project manager under the Entrustment Agreement very, very seriously and the responsibility as well as the liability of the project manager, MTR, is well set out in the various public documents and, in particular, the IEP document with regard to our role and our responsibility.

So, Honourable Member, Chairman, I have not much to add beyond what is in the IEP Report on that.

主席：

OK。

盧偉國議員：

主席，讓我很快的跟進兩件事。

主席：

好。

盧偉國議員：

第一，我也聽到剛才梁先生說，或者早期曾進行一些未必是定量的風險分析，但都屬於風險分析的工作，所以我剛才問的是，這些風險分析與訂定施工完成的目標之間有何關係，可否就此提供書面解釋。我還是有這項要求。

另外要跟進的是，似乎梁先生沒有直接回答，第二份委託協議有否訂明，假如港鐵公司不能於2015年8月4日或之前完成高鐵項目，會有何後果或懲罰？他沒有直接回答這點。我不知道梁先生可否給予比較直接的答案。

主席：

梁先生，可否提供有關的書面陳述及直接回答有關後果的問題，即如果2015年8月4日之前不能完成，會有甚麼後果？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, if I may, I would just like to respond to that question. Under the Entrustment Agreement, as members are aware, both the schedule, the 2015 ... the August 2015 schedule, as well as the estimated cost, these are estimates and I would stress the word "estimates". There are provisions in the Entrustment Agreement and these provisions are well highlighted in the Government's IEP Report in the Factual Annexure. The Entrustment Agreement has provisions to amend and adjust these estimates. So, when the Entrustment Agreement was entered into in 2010, it was on the basis of MTR being a project manager with an estimated ... with an obligation to use best endeavours, as a project manager, based on an estimated timetable and an estimated cost to complete. There are provisions to adjust that.

主席：

是，我想我們清楚你的答案。梁先生，或者你可否說一說你會否提供陳述書，即盧偉國議員所要求的第一部分。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, can we go back and consult with my project colleagues on this?

主席：

是，或者你與委員會的秘書溝通一下，好嗎？

OK，謝謝。

下一位是謝偉銓副主席。

謝偉銓議員：

多謝主席。

高鐵的完工日期其實原定為2015年8月，但根據過往資料顯示，工程開始時已經出現一些延誤。根據梁先生的陳述書第122(i)段所載，除了前行政總裁韋達誠及前工程總監周大滄外，其他執行委員會的成員是於2014年4月12日才獲前工程總監告知高鐵延誤一事，而在此之前他們並不知悉項目工程時間表會延誤至2017年。就此，我想問梁先生，港鐵董事局是否同

樣在去年4月12日才知悉工程延誤？如是，是否有人延遲向董事局匯報或按當時的機制來說，其實董事局應該是不能夠知道或不會知道？第一個問題，謝謝。

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you for that question. As well highlighted in the IBC and the IEP Reports, the first time the Board of MTR knew about the delay was in April 2014, after the announcement of the delay in the public domain.

謝偉銓議員：

主席，我想跟進。

董事局其實並不清晰工程方面的延誤，是直到2014年4月12日才知悉，但根據文件表示，工程之前亦出現不少滯後。這種做法，我想問梁先生，因為根據港鐵公司及政府簽訂的委託協議，港鐵公司須盡最大努力如期完成工程，包括根據工程總造價方面盡最大努力如期完成工程。但董事局也是在工程進行了這麼多年後，才突然知悉工程一遲就會延至2017年年底才完成。我想問梁先生，以你的看法，港鐵公司是否已盡最大努力完成任務、目標？抑或是港鐵公司覺得根據委託協議，只要港鐵公司盡了努力便不需要負上責任？第一，港鐵公司有沒有盡最大努力。另外，由於港鐵公司對於工程延誤及超支不需要負上責任，所以董事局是否根本沒有決心監控整項工程的進度，而任由某些管理人員自把自為呢？謝謝。

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you, member, for that question. I will firstly say that MTR, throughout the Express Rail Link Project, we have been using our absolute best endeavours. We have done everything we possibly can for the Express Rail Link Project and continue to do so.

We have, right now, 750 very hardworking women and men who every day are working hard to deliver this project, based on the revised schedule and in the most cost-effective manner. In fact, the professionalism and the expertise of the MTR team in their approach to the Express Rail Link Project was well highlighted by both the IEP, in their report, as well as the IBC. I think our IBC experts complimented the high level of professionalism and the high level of professionalism of our colleagues overseeing the Express Rail Link Project and the fact that they were not just working hard but doing their utmost to overcome difficulties as those difficulties arise. In fact, the IEP experts, the Government's own IEP experts, commented that the MTR management of individual contracts was ... I will use the word, and this is their word "exemplary". It was exemplary.

The Express Rail Link is a very complex ... a large, complex project. I think we have highlighted the complexity a number of times throughout my introductory remarks, as well as in our written statement. Throughout that project, as I mentioned, the team were doing their utmost to catch up with delays. The individual delays of contracts need not mean an overall delay in the project. The team ... the individual delays in particular contracts were well communicated to all concerned, including the Government in the regular meetings with the Government.

At all times, the project ...

主席：

梁先生，請直接一點回答謝偉銓副主席的問題，他的問題不是說你們的team有沒有盡最大責任，而是董事局的態度是否因為他剛才所提的兩個原因，沒有認真監察工程的進度。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you for that clarification, Chairman.

主席：

是董事局。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

I would stress that the Board took their responsibility, the Government's responsibility, extremely seriously. There is regular reporting from the

Projects Director and the previous Projects Director to the Board at Board meetings where updates of the progress of the Express Rail Link were discussed. In addition, there were half-yearly updates by the then ... the former Projects Director on the progress of, amongst others, the Express Rail Link Project. And, in fact, there was well-documented, in the IBC Report, questions and comments which were made by Board members as they followed the progress of the Express Rail Link.

謝偉銓議員：

主席，我想有一件事情很清楚，便是港鐵董事局其實到了2014年4月12日才知道高鐵工程會延誤至2017年年底。另外，我想跟進問一問，很簡單，就是根據匯報機制，另外設有執行委員會。執行委員會是否只是較公眾早數天或兩三天，才知悉工程要延誤至2017年？對於工程延誤至2017年，他們其實都被蒙在鼓裏？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

With regard to the Executive Committee, as members are aware from the reports and my written statement, the Executive Committee is a committee predominantly of the Executive Directors plus one or two other members ...

謝偉銓議員：

主席，我想簡單一點。

是否真的只是較公眾早兩三天才知道高鐵工程要延誤至2017年？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

This, also, as well highlighted in the IBC Report, the answer is yes. The Executive Committee, apart from the Projects Director, only knew about the delay back in April of 2014.

謝偉銓議員：

OK，謝謝梁先生。

主席，我想跟進一下，較早前梁先生在陳述書或其開場發言中都有提及高鐵工程是複雜的。另外，我也聽到導致延誤的幾項重要因素，包括地質、需要確定或移除一些地底設施、建造業勞工短缺問題，以及最後提到有些地盤的交收出現延誤。我想問，第一，其實在制訂工程時間表或造價時，原則上都知這些問題，只不過細節可能相對不足夠。聽你剛才所說，地質方面較預期複雜。我想問，因為高鐵工程開始時，或多或少，某些合同的進度都有滯後。大家都知道，如果剛才我說的那4點會影響工程完工，甚至造價，我便想問一個問題。港鐵公司是在工程開始之前簽訂委託協議，但在動工之後，港鐵公司就此4個問題究竟採取了甚麼行動或做了些甚麼，以減少這4個問題對工程造成的影響，或令一些未知因素，包括地質問題，可以更清晰，使港鐵公司可令大家認同其已盡了最大努力符合委託協議所訂定的時間表及造價？

謝謝主席。

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Now, thank you for that question. As the Honourable Member rightly said, it is a very complex project and there was a lot of preliminary work done, including site investigation done. The Honourable Member mentioned the ground condition difficulties, the interface difficulties, as amongst the difficulties causing the delay.

I would firstly say that the team in their diligent work to overcome these difficulties and challenges, a number of so-called delay recovery measures were instructed by the team to the contractors to try to overcome these delays when they occur. The successes of these delay recovery measures ... of a number of these delay recovery measures ... are well highlighted in my written statement as well as in the public documentation. It is my belief that, because of, and as I mentioned, particularly because of the early successes of these delay recovery measures, that led the team and

individuals in the team to become optimistic and, perhaps, over-optimistic on the ability to achieve the overall programme and timetable.

謝偉銓議員：

主席，我想問一問，剛才梁先生也提及他們曾做了這些工作，他可否作出比較詳細的說明，解釋港鐵公司在這方面做過甚麼，譬如剛才說的地質問題。最初在工程勘探方面遇到一些問題，但工程進行時，他們有否就此作出補救，使他們能更清楚知悉地質問題或其他如地底設施等問題。我不知道梁先生能否在這方面向委員會詳細說明港鐵公司所採取的做法，或者是已就此方面執行的一些具體做法。謝謝主席。

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you, Chairman. In fact, there are a number of examples, both in the paper which was submitted to the Legislative Council in May of last year as well as in my written comments. I would supplement that, for instance, a number of these measures, as one of our delay recovery measures, there were so-called H-piles which were driven into the ground. Unfortunately, those H- ...

謝偉銓議員：

主席，之前已經提供的資料就不需要再提供了。如果梁先生想再作補充的話，那麼，剛才我亦問過，譬如地質情況如此重要，大家都知道存在很多未知因素，最初說局限於很多問題，可能是採樣本方面的問題，但之後有否採取一些補救措施，使大家更清晰，有信心根據委託協議完成目標？這方面有沒有做呢？如果有，可以提供資料讓委員會知悉；如果沒有，或者之前已經提供所有資料，我們也會清楚。

謝謝主席。

主席：

在這方面有沒有相關的文件可以補充？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, Honourable Member, can I consult our project team and come ... and revert to the Secretariat? There were many ...

主席：

不是說甚麼報告，而是就地質研究採取了甚麼措施，對地質方面可能會引致的延誤採取了甚麼措施，是有關這方面的文件。

下一位是.....或者你就這件事與委員會秘書聯絡，好嗎？

謝謝你。

下一位是胡志偉議員。

胡志偉議員：

多謝主席。

我想短問短答。第一，是董事局的責任。他們似乎是到了很後期才全面掌握高鐵事件的情況。我想問，如果不是以委託協議形式，因為港鐵公司做了很多鐵路工程，就其他 project 而言，是否跟高鐵項目一樣，董事局一直只大概知道 project 會否 delay，而不知道成本會否 overrun 的問題呢？我的意思是，簡單來說，關於高鐵的管理工作，港鐵董事局所得到的資訊是否與港鐵公司其他正常的 project 一樣的？

主席：

是，梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Now, thank you for that question.

Firstly, I would say that MTR treats the Express Rail Link with the equal degree of diligence and oversight as any other of MTR projects. The reporting to the Board, the reporting to the Executive Committee, uses the same process and procedures. Of course, with the so-called service concession projects, being the Express Rail Link and the Shatin to Central

Link, there were also amendments to those procedures to take account of the requirements of the Government. But the diligence, the oversight, the responsibility over the Express Rail Link Project is the same as all the other MTR projects. It was a very significant degree of oversight.

胡志偉議員：

我想澄清，在 Entrustment Agreement 中，經常採用 "delay" 一字，即 "延誤" 是經常出現的詞彙，但超出原來預計成本一事，董事局似乎不大關心。我想問，就港鐵公司的其他鐵路工程，董事局是否以同樣的態度關心工程會否延誤及超支，比重是否相同？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

I can say that the Board is given the same amount, same type, of information on all projects, be they service concession projects under Entrustment Agreements or be that projects using any other models, for instance, the South Island Line or Kwun Tong Line Extension. The information and the discussion would be at that same level.

胡志偉議員：

OK，即是說董事局就高鐵工程所做的工作，與董事局在其他鐵路工程的工作完全一樣？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

From my attendance at Board meetings, yes, it is the same degree of diligence, the same degree of reporting, the same degree of assessment.

胡志偉議員：

可否提供你們就相類似的鐵路工程的匯報資料及基礎，讓我們可以互相對照？即類似的鐵路工程及高鐵的匯報文件。

主席：

是哪方面的資料？

胡志偉議員：

剛才我說是董事局得到，因為剛才梁先生說董事局所得到的資訊是完全一樣的，無論是高鐵工程或港鐵公司自己的鐵路工程。

主席：

是，我明白。但你不會要他把以前的工程所有相關文件都呈上來吧？

胡志偉議員：

我想做參考和比較。

你可以隨便選一條鐵路線，譬如南港島線，用南港島線與高鐵作比較，港鐵董事局所得到的資訊。

主席：

好，梁先生，請回答。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, my ... can I seek a ruling from Chairman on whether the disclosure of information relating to other lines, non-Express Rail Link lines, has relevance to this committee?

主席：

是有關的，因為"原委"的相關事宜牽涉範圍可以很廣。他現在問的是，是否有同等的，在這項工程的延誤及延誤引起的超支方面，是否與其他工程獲得同等對待，他想作出比較。

是嗎？

胡志偉議員：

沒錯。

主席：

我想你不需要把文件交出來，這個問題你剛才都說過，你們用一個PIMS的system做內部管理，是嗎？你們是否同樣以PIMS的管理制度監察其他工程？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Absolutely correct, Chairman. The other projects will use PIMS and the other MTR systems. As I mentioned, with the service concession projects, the Express Rail Link and the Shatin to Central Link, the Entrustment Agreements add further requirements in terms of reporting.

主席：

胡志偉議員，我覺得如果要求提供其他工程的文件，可能超越我們的職權範圍，但我明白你的問題，你的問題本身沒有超越，但索取其他工程的文件可能超越了範圍。

胡志偉議員：

主席，我請你裁決。其實我問有關問題，是因為剛才梁先生再三強調，就高鐵及其他工程項目而言，董事局所得到的資訊完全一致。我想確認這一點而已，亦希望透過董事局一些會議文件可反映這一點。

主席：

他回答了你，即匯報那些程序，關於內部監管是用PIMS，他們所謂的P-I-M-S制度去運作，高鐵也是同樣如此運作。

胡志偉議員：

主席，其實是有分別的，因為高鐵項目是以Entrustment Agreement進行。根據Entrustment Agreement，工程超支，如果出現additional cost便由政府承擔，但如果是港鐵公司自己擁有的建造

工程，出現超支則須由董事局承擔。剛才梁先生再三強調，他得到的資訊是完全一致的。我想他確認這一點，換言之，董事局並沒有因為該份 **Entrustment Agreement** 所載，若工程超支便由政府承擔這個概念，而對管理責任有所鬆懈。

主席：

或許這樣吧，梁先生，你可否提供一份書面補充資料，就監管工程方面，將高鐵項目與其他工程，即你們自己而不是以 **entrustment** 方式進行的項目，兩者作比較，看看有何相同和不同之處，然後提供書面答覆給我們，可以嗎？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, perhaps, in answer to your ... to the Honourable Member's question, I would firstly say that, as we mentioned, the PIM System, and the MTR's other systems, is a system which has been very successful in delivering rail projects in the past. It is a system that we use for all our projects; have been using that for 20-plus years. We continue to use that for our existing projects, as Chairman rightly said.

This PIM System was further audited ... reviewed by a number of third parties, both appointed by the Government and MTR, prior to the Entrustment Agreement being entered into. And this, during the course of the Express Rail Link Project, and continuing on, this PIM System is audited by a number of parties ...

胡志偉議員：

主席，不需要這樣回答。

主席：

我知道。但如果你說要索取關於其他工程的董事局文件，我沒有權力裁決，你可以向他索取，亦不需要我裁決，他可以不提供。

胡志偉議員：

明白，因為這是 P&P.....

主席：

如果你問我是否相關，我覺得你的問題是相關的，但我相信你索取的那些文件本身不太相關。

胡志偉議員：

OK。

主席：

好嗎？

胡志偉議員：

我想他至少也要提供正式的書面文件，說清楚在 cost，即成本控制及延誤上面是完全一致的。

主席：

其實你可在陳述書說明你們 PIMS 的運作情況，即每項工程均實施這制度，雖然是同一制度，同一個程式，但可能在適用、運用方面會有所不同。如果有甚麼不同之處，或者你指明讓胡志偉議員知悉，以書面形式表示出來。你能做得到嗎？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, perhaps, I could also highlight that the PIM System, the system we use overall, is the same system. However, as members are aware, back in 2009, the Government had appointed a third party, called "Lloyd's Register", who has given some views on further oversight which the Government requires on the Express Rail Link and, subsequently, the Shatin to Central Link Project. What I am referring to is this additional oversight which is on top of what we would ourselves be doing for our own projects. So this is in addition to the systems and processes we use for our existing projects. It is all the same PIM System and processes.

主席：

胡志偉議員。

胡志偉議員：

不要緊，我想都問不到答案了。

第44段提到委託協議書所載的完工日期及工程金額都是 estimates，不是 absolute obligation，但第89段的回覆指，委託協議書 "may be modified by agreement between the Corporation and the Government, or adjusted by the Corporation in the event of delay caused by one or more delaying events specified under.....即委託.....the 2nd Entrustment Agreement"。我想弄清楚，第89段所載，Entrustment Agreement是可以 modify的，但只有兩個可能性，一是 agreed by the Corporation及 agreed by the Government，或按照委託協議書中所確認可以 delay的原因而 delay。是否這樣？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Yes, to my knowledge, and as highlighted, I think, by the IEP Report, the modification can be made either by mutual consent or by modification, by notification from MTR to the Government after certain events have occurred.

胡志偉議員：

我想確認的是，現時所有的 delay，簡單說 delay 或者 cost overrun，其實還未得到政府及港鐵公司的任何 agreement。

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you for that question. I think, firstly, I would like to comment to the Honourable Member and Chairman that MTR's objective is the same as the Government: we aim to complete this project as quickly as possible and in the most cost-effective manner. Our objective is exactly the same.

Secondly, we have only given our updated cost to complete and programme to complete, the most recent updated estimate of the cost to

complete and programme to complete, to the Government at the end of June. That was only 15 days ago, just over two weeks ago. As Mr Secretary CHEUNG has said, the Government will be reviewing both our estimated ... latest estimate of cost to complete and programme to complete and I am sure they will be coming back to us with further questions which we will, of course, answer as quickly as possible.

主席：

好，謝謝。

胡志偉議員：

主席，我只是想確認，現時所 propose 的 estimates，是否仍未得到政府的任何 agreement 或 RDO¹ 的同意，即這些 project delay 的 cost overrun 所涉及的一些工程延誤，追補工程延誤的措施所牽涉的工程成本問題。

主席：

是，梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Once again, ...

主席：

有沒有協議？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

... Chairman, in accordance with the Entrustment Agreement, we have sent in the required notices to the Government at the end of June, on the 30th of June. As highlighted and as indicated, the Government has said that they will need time to review those latest estimates.

主席：

他再次重申沒有這樣的協議，胡志偉議員。

¹ 秘書處會後補註：RDO詳寫為 Railway Development Office，即鐵路拓展處。

胡志偉議員：

OK。

主席：

OK。下一位是田北辰議員。

范國威議員：

主席，程序問題。

主席：

是。

范國威議員：

今早進入會議室3的時候，我是第一個舉手的。我想請問主席，你是否想確立或開啟可以電話預約查詢的先例？

主席：

不是開先例，如果你是說，當你舉手時會議還沒有開始，你是在9時，sorry，你大約在9時25分舉手，你一進來就舉手，我看見了，但那時候會議還沒開始。如果你從會議還沒開始時便計算，那麼田北辰議員肯定比你先。

范國威議員：

你想開啟可以電話預約查詢的先例，是否這樣？

主席：

沒有電話預約查詢……

范國威議員：

我來到這個會議，剛才向你舉手，你問我做甚麼，我很清楚向主席閣下及秘書說我想排隊發言提問……

主席：

如果是……

范國威議員：

.....我有清楚跟你說。

主席：

.....范國威議員，如果在會議還沒開始便舉手，應該未能確認，在會議開始後你舉手才計算。

范國威議員：

是。

主席：

如果你說，無論是打電話也好，舉手也好，會議未開始之前，如果要計算，應該是誰先approach秘書就誰先發言。

范國威議員：

我知道，但主席剛才你向我說是因為有議員事先已經致電秘書.....

主席：

沒錯。

范國威議員：

.....表示想提問，你以此作為理據，所以把我排在第五。

主席：

因為.....我是這樣說，你之前舉手的時候，范國威議員，那時候會議未開始，你舉手是unofficial，不是一個official的報名程序。

范國威議員：

主席，我是坐定下來，準時進入會議室。你與秘書來到前面坐下的時候，我已經嘗試舉手。

主席：

范國威議員。

范國威議員：

我亦很清楚向主席表明我想提問的意願。

主席：

范國威議員，你坐下的時候會議開始了嗎？我想問你一個問題，你先回答我。

范國威議員：

但主席你剛才冇否在開始時……

主席：

你先回答我，好嗎？

范國威議員：

剛才開始時，你有沒有叫我們舉手，表示現在排隊提問？你只是說在事先的預備會議安排了4人負責主要提問，就是你閣下、副主席、盧偉國議員及胡志偉議員。

主席：

范國威議員，我不想跟你爭辯……

范國威議員：

我也不想跟你爭辯，而是你是否想立下一個先例這樣做？如果是，我是否需在今天會後跟秘書說下一次……

主席：

田北辰議員。

范國威議員：

……我要第一個提問就可以提問？

主席：

田北辰議員。

田北辰議員：

你有權力決定如何裁決。

主席：

是。

田北辰議員：

但你不介意我，為免浪費大家的時間，主動讓范國威議員先提問嗎？

主席：

范國威議員，你先問。

田北辰議員：

你不介意吧？

鄧家彪議員：

不好意思，我只是想了解究竟次序如何，因為待會兒有小休，我想到隔壁的會議……

主席：

接着是田北辰議員，然後就輪到你。

鄧家彪議員：

OK。

范國威議員：

謝謝主席。我有7、8個問題，我想請梁國權先生也短問短答，有些問題你回答"Yes" or "No"，"是"或"不是"就可以了。

本來根據原有計劃，高鐵工程應該在3星期後便完成，但工程一再延誤超支，我認為與港鐵公司的工程管理不善絕對有關。但是，梁國權先生你向立法會提交的陳述書，其實是嘗試將港鐵公司的責任推得一乾二淨。陳述書第32段如是說，考慮到高鐵如此具挑戰性和極其複雜的工程必定有延誤的風險，所以在第二份委託協議下沒有施加須於2015年8月4日前完成高鐵項目的"絕對責任"這4個字。我想問，這是否港鐵公司自己的理解？抑或第二份委託協議書寫得很清楚，是白紙黑字的條文？

主席：

梁先生。

范國威議員：

"絕對義務"是否白紙黑字的條文？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Now, thank you for that question. Let me just respond to the Honourable Member. I think, firstly, as highlighted by both the IBC and, in fact, the IEP, the IEP commented that MTR's management of individual contracts was exemplary. The IBC also commented that the management of the Express Rail Link was undertaken in a very professional manner. With regard to the Entrustment Agreement, I would, once again, highlight that and, as highlighted in our written statement, both the cost to complete as well as the programme are estimates in the Entrustment Agreement.

范國威議員：

OK。

明白，即是沒有白紙黑字這樣寫。如果不是這樣寫的話，是否代表港鐵公司有責任按時完成工程，而不是一再延誤呢？你不應以該字詞說沒有絕對義務，暗示、明示港鐵公司沒有責任完工，這是我的批評。陳述書第40至44段指工程延誤的其中一個原因，是項目計劃緊縮前期的工作。我看到有些傳媒報道指，港鐵公司前工程總監柏立恒先生在2009年亦曾提出工程的時間太趕急，估算要在2017年才能完工，而工程費用也是高達800億元。我想請問，港鐵公司的工程團隊當年曾否確實作出這個估算？是或不是，有或沒有？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

In response to the Honourable Member, I think, MTR's responsibility as project manager are well spelt out in the Entrustment Agreement, very clearly spelt out in the Entrustment Agreement. And, of course, we take our obligations under the Entrustment Agreement ...

范國威議員：

梁先生，短問短答，我還有其他問題。到底有沒有這個估算？此估算曾否存在？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

With regard to the estimated programme to complete for 2015, once again, as I have said before, this estimate was done based on advice from external third parties as well as a lot of processes and diligence. The timetable to complete by August 2015, initially, the estimated timetable, was, as I have said before, tight but doable.

范國威議員：

我想請問，柏立恒先生於高鐵工程開始之前突然離職，在2010年2月換了由周大滄先生擔任工程總監。我想請問，柏立恒先生是否因為明知高鐵工程必然會出現超支延誤，不想成為代罪羔羊而辭職？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Honourable Member, Chairman, Mr Russell BLACK, who, as you know, worked with MTR for many years, in fact, retired at that time, retired from MTR. Mr Russell BLACK was instrumental in working with MTR and building many of our rail lines.

范國威議員：

OK。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Mr Russell BLACK retired.

范國威議員：

好，我想請問，陳述書第98段指在2010年1月至2014年4月期間，政府獨立顧問嘉科工程公司就工程項目進行了多達250次審核。根據路政署署長劉家強先生在今年6月9日提交予專責委員會的補充資料，即文件編號G9的附件二，獨立顧問曾經檢視港鐵公司的地盤勘測及岩土報告，並於2010年1月12日致函港鐵公司，就岩土報告提出3項關鍵意見，critical observation。我想請問梁先生，可否解釋獨立顧問當年提出的3項關鍵意見具體所指為何？如果你現在不能提供，可否在會後向我們提交？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, I must say that I am not a construction professional and, therefore, on these matters which pertain very much to the construction activities, I need to consult with my colleagues.

范國威議員：

OK，好。根據前路政署署長韋志成先生向委員會提交的補充資料，即文件編號G11，截至2010年6月韋志成先生離任之前，港鐵公司沒有提醒政府，移除西九龍總站基岩層的困難。這又是否代表在2010年1月26日簽署第二份委託協議書之前及之後，港鐵公司均不認為工程有可能出現不利地質情況而導致延誤及超支？亦即是就算在1月12日收到獨立顧問意見後，港鐵公司仍然沒有提醒政府，在鑽挖方面有困難。這是否屬於港鐵公司專業判斷失當？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, I would highlight, once again, that there were regular reporting to the Government that highlighted all the issues with regard to particular contracts. These were well highlighted to the Government in the regular meetings which had taken place from the signing of the Entrustment Agreements. Whatever issues, whatever delays, were being encountered in individual contracts should be well highlighted in the monthly reports which, I understand, span over 200 pages.

范國威議員：

OK。文件第59段提到工程前期工作緊縮的準備時間，導致合約編號810A、810B及811A，涉及西九龍總站的3份合約的設計需要作出修訂。我想問，該3份合約分別曾需要作出多少次設計修訂？如果今天回答不了，可否在會後向我們提供有關資料？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

You know, Chairman, once again, as members are well aware, the Express Rail Link and, in particular, the West Kowloon Terminus, is a very complicated and complex construction project. As with all these complex construction projects, it is not uncommon ... in fact, it is quite common ... for contracts to be tendered when there is a stage of maturity reached in the development of the design and that, for the Express Rail Link, including the contracts that the Honourable Member mentioned, would have been the case.

范國威議員：

但可否在會後向我們提供準確數字、更改次數？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, I would have to seek advice from my colleagues on this, if Chairman, you do not mind, and revert back to the Secretariat.

范國威議員：

OK。我第六個問題關於路政署早前提交的文件編號G2的附件1，當中提到整個西九龍總站的詳細設計工作是由2009年5月中開始，一直到2010年12月底結束。我想問，梁先生是否確認這項資料準確？如果有關資料準確，即代表花了19個半月時間進行詳細設計工作，相對一般地底建築工程而言，這樣是否也算緊縮？你如何判斷花了19個月進行詳細設計，時間是否緊縮？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Now, thank you, member, for that question. You know, I think, firstly, I would just repeat again that, in complicated project like this, it is not uncommon for contracts to be tendered after the design has reached a certain stage of maturity. I do not, personally, have information with regard to that particular design for that particular contract, Chairman.

主席：

范國威議員。

范國威議員：

最後一個技術問題。西九龍總站各項合約工程的招標和開展工程的時間，其實是有先後之分，當811A號完成招標時，其實810A號及810B號還沒開始招標。我想問，港鐵公司有關西九龍總站每個工序的編排，有否涉及因為要同步進行設計及建造工程，而導致我早前所關注需要修改設計，牽一髮而動全身？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, once again, we use our system, which is a tried and tested system, our PIM System. Our PIM System, our project management system, looks at each of the contracts, as well as the interfaces between contracts. I believe the Honourable Member is asking about the interfaces. That would be dealt with in our construction processes.

主席：

謝謝。現在我們休會10分鐘，下一節在11時15分開始，謝謝。

(研訊於上午11時03分暫停)

(研訊於上午11時16分恢復進行)

主席：

時間到，亦有足夠人數，現在開始第二節的會議。在開始之前，我想向各位委員重申，我希望各位委員能出席正式聆訊前後的內部會議，因為田北辰議員剛才提出的要求，是經過我們內部會議討論，大家同意由田北辰議員首先提問。我不想以後再有剛才的情況出現。希望各位委員能夠出席事前及事後的會議，若有意見可於當時提出。謝謝。

田北辰議員不在席，那麼先由鄧家彪議員開始。謝謝。

鄧家彪議員：

多謝主席，亦多謝港鐵公司到來作出詳盡回應。當然，我最關心的第一個問題是，我留意到今天你的發言稿較陳述書多了一詞，就是"道歉"，"apologize"。我想問這個道歉的內容及涵義。我翻看2014年5月5日當時港鐵公司最主要的3位人士，一

位是主席錢先生，他就未能妥善向公眾交待，不是，應該是就未能適時讓公眾知悉未能完工的問題致歉；韋達誠先生就未能妥善向公眾交代致歉；周大滄工程總監就判斷失誤、遲遲未能交代致歉。

這3位人士如此重要，我想問，今天梁國權先生代表港鐵公司所作的道歉，是否包含這3位人士的道歉內容呢？判斷失誤、未能妥善向公眾交代及未能適時向公眾交代。再者，你作出此道歉，背後是否承認，經分析後，原來你們真的做錯了，所以透過這次道歉，承擔責任？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you, Honourable Member, for that question.

As I indicated in my spoken remarks, on behalf of MTR, I am apologizing that MTR did not, until April of last year, provide the Government, the Legislative Council and the public with an updated assessment of the completion date of the Express Rail Link and, as a result, our announcement of the delay, in April 2014, understandably caused public concern. That is the extent of our apology, Chairman.

主席：

鄧家彪議員。

鄧家彪議員：

我想弄清楚，你的內容是這樣說的，即"did not provide"，接着"until 2014年4月"，意思就是說，其實你們對完工日期早有更新的、updated assessment。其實你們最早在何時有這個經更新的完工日期，即知道2015年8月4日不可能完工，最早在何時有這個assessment？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, once again, we only had information of the delay on the Express Rail Link in April 2014. As very clearly highlighted in the papers, both the papers in the public domain, the reports from the IBC, the IEP, as well as my written statement, it is because of over-optimism of the project team, with the view that schedules and timetables can be caught up, that led to the late ... that led ultimately to an announcement, in April, of the delay. It was the optimism and the assurances that delays can be recovered and, therefore, the overall programme can be met that led to, unfortunately, the late announcement.

鄧家彪議員：

我想確認，雖然梁國權先生在事件發生後才署任行政總裁，你也在報告中說，除了周大滄先生及韋達誠先生這兩位外，其實大部分人都是在2014年4月才知道。我想再多問一次，其實是否包括韋達誠先生及周大滄先生這兩位在內，都正如你所說，是在2014年4月才確實認同或者承認，有2015年8月4日不能完工的評估？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you, Honourable Member, for that question. I really cannot speak on behalf of Mr Jay WALDER or Mr CHEW, the former CEO and the former Projects Director. However, I think, in the IBC Report ... I think it is in the first IBC Report ... there is a statement that says, after their investigation, that the executives and the Board of MTR only knew about the delay in April 2014 and I think it says that, apart from Mr T C CHEW. I think that is in the IBC Report.

鄧家彪議員：

好。

主席：

鄧家彪議員。

鄧家彪議員：

即是說，究竟何時知道呢，只有那兩位已不在任且本身不是香港居民的人士，才知道這個永恆留在他們心裏的秘密。以我所理解，這兩位離任時，其實並沒有受到港鐵公司的懲處，這點從待遇方面可反映得到。即是說，港鐵公司分析整件事情後，認為這兩位，即韋達誠先生及周大滄先生，並無需要負上任何行政或專業的責任？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, perhaps, to answer the Honourable Member's question, and this is from the IBC, our Independent Board Committee's first report, this is in paragraph 1.48 in which the Independent Board Committee, after their investigation, in their first report, says, "The CEO and other members of the executive (except the Projects Director)" ... that is referring to the former Projects Director ... "were not aware of the delay in the Project timetable to 2017 until it was presented to them by the Projects Director at the meeting on 12 April 2014".

I hope that clarifies that situation, Chairman.

鄧家彪議員：

梁國權先生，現在你既是港鐵公司的第一把手，而在事件發生後，我相信你會與公司整個團隊全盤回顧整件事情。你會如何評價，一個如此重要的資料，何時完工，能否如期完工，竟然只有兩個人知道。你如何看待、如何評價這個情況？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, perhaps, I would just reiterate the comment from the IBC and the comment is, "The CEO and other members of the executive"... the

CEO, at that time, the former CEO, is Mr Jay WALDER, so ... "The [former] CEO and other members of the executive (except the Projects Director) were not aware of the delay in the Project timetable to 2017 until it was presented to them by the former Projects Director at the meeting on 12 April 2014".

I would, once again, add that and highlight it in my spoken as well as written comments, as well as the IBC and the IEP Reports and, particularly, the IBC Report, there was over-optimism, over-optimism on the project team and members of the project team, that they would be able to deliver the project on schedule. That over-optimism, with the ...

鄧家彪議員：

你們.....

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

That over-optimism, with the benefit of hindsight, was unfounded.

鄧家彪議員：

我想問你們有否分析過，這個策略，就是說，拖延到最後一刻才公布原來不能如期完工，究竟這對整個施工是否弄巧反拙，造成進一步的延誤或超支呢？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, I would say that, once again, you know, the Express Rail Link Project is a very complex and complicated project, as has been highlighted, and the challenges are well known and have been well highlighted to the Government and others. After the events of last year, as members are aware, MTR's Board appointed the Independent Board Committee to do a complete review and analysis of the events leading to the announcement in April last year and we have, as members are also aware, followed up on the recommendations of the Independent Board Committee in their report.

主席：

鄧家彪議員。

鄧家彪議員：

最後，我想跳一跳，翻閱陳述書第178段。我想你確認，港鐵公司自2006年起已經設立了一個高鐵項目督導小組，由現任的車務總監擔任主席。10年前已經有一個小組，當時還是地鐵公司，已有一個小組，專門預備高鐵通車之前的一切安排。我想確認是否有一個這樣的小組，以及內容怎樣？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, I can confirm that we currently do have an operations group, chaired by our Operations Director, looking at the future operational issues relating to the Express Rail Link. The establishment of that group in 2006 is highlighted in paragraph 178. I would like to seek further confirmation from my colleagues and, perhaps, I could refer back to the Secretariat on that.

主席：

就此問題作書面答覆，好嗎？

下一位是田北辰議員。

田北辰議員：

主席，高鐵弄到今天如此田地，其實要追溯到2009年4月至9月期間，港鐵，當時是地鐵，不是，不是，已經是港鐵了，與政府的談判過程。我想知道，梁先生，當時你是財務總監，是嗎？所有董事局會議你都有出席，對嗎？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Correct.

田北辰議員：

當時的Projects Director是否Russell BLACK？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Correct. I believe Mr BLACK retired in early 2010.

田北辰議員：

是，他是在2010年2月離任。即2009年他就是工程總監，你就是董事局成員，對嗎？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Correct.

田北辰議員：

好。這份合約，以我所理解，當初在2009年4月，你們內部估算是980億元，這點專家都已提及了。後來又跟政府討價還價，把9部鑽挖機減至6部。現在出事，正正就是因為由9部減至6部，獨立董事委員會都說鑽挖機不夠，是嗎？那麼減、減、減，減至800億元，後來再減至650億元。以我所理解，當時Mr BLACK堅持說需要800億元，即8月份的數目，而且需要7年時間。他當時提出的原因有4個，我希望你跟我們說說，是否記得他當時說了甚麼，還是完全不記得。

第一個原因是勘探不足。當時他很清楚知道，2009年的時候，整條佐敦道沒機會勘探，整個高爾夫球場沒法碰。通常如果沒有全面勘探，他們這些進行工程的高人，便會乘以一個risk factor，例如1.3、1.4之類。OK？

第二，就是他對於未來5年，全世界這個行業的成本上漲、通漲各方面，很明顯他不像政府如此樂觀，他覺得2009年時標書進來全部低於預算，不能夠維持到2015年。

第三，他當時考慮，據我理解，也有向Board講，就是當時你們承諾政府2015年同時落成3條鐵路，開玩笑嗎？一條是跨境，兩條是境內，是吧？一年落成3條。

第四，我不知道他有否公開談及，聽說他在港鐵公司這麼久也未曾試過做委託協議。他覺得委託協議的每一樣事情都有很多red tape，甚麼都要先問政府，然後再回來。對於調配項目的款項，如果一個項目有超支，另一個沒有，也不可以將款項調來調去。當時他堅持說最少要7年，預算是800億元。

你是否記得他這個取態？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you, Honourable Member, for that question. It was many years ago. This is back in 2009, so ...

Hon Michael TIEN Puk-sun:

Only six.

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Six years.

Hon Michael TIEN Puk-sun:

It's not the last ...

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

But, Chairman, I would say that ...

Hon Michael TIEN Puk-sun:

... millennium... only six years.

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

... I do not recall these conversations or comments from Mr Russell BLACK.

田北辰議員：

你完全不記得？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

I do not recall, Chairman, these comments from Mr BLACK.

田北辰議員：

好。我想請問，你們當時接受了政府這個協議，你們知道要在2015年建成3條鐵路。你作為財務總監，為何沒有提醒董事局？你們有多久沒有興建鐵路？一年興建3條鐵路，是否有可能在5年內全部建成？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you for that question, Honourable Member. At that time, and with the successes, the previous successes, of MTR's project management and delivery of rail systems over the last 20, 30 years, there was confidence that MTR can deliver ...

田北辰議員：

OK，得。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

... those rail systems.

田北辰議員：

你們有無限的信心，好，多謝你。當時你們知道勘探不足，在2009年你們作出決定，然後來立法會的時候，佐敦道下面沒有勘探過，現在正正因為護土牆需要在那裏興建，所以便拖延了一年。你們也知道，對於高爾夫球場，你們是沒有access的，對嗎？既然勘探不足，為何當時你們會答應5年內可以做得到呢？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Now, thank you for that question.

田北辰議員：

因為接着你，對不起，接着你就說，較平時的標準超出很多，每14.4米便進行勘探。但是，整個高爾夫球場一點也沒有勘探，整條佐敦道下面一點也沒有勘探。對於興建鐵路，我也略知一二。面對這樣的地盤，要做全面勘探，就須每處都平均去勘探。如此一大幅高爾夫球場，你卻碰也沒碰，整條佐敦道下面也沒有勘探，卻只在其他一小塊地方勘探，就算你每1米去做鑽挖也沒用，是嗎？

主席：

或許你先讓他回答問題，好嗎？

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you for that question.

I think, firstly, perhaps, I could just spend a minute just going back and reviewing the process that was used to come up with the programme, the original programme to complete in 2015. As Chairman and Honourable Members are aware, there was a lot of work done and that work was also aided by a number of professional third parties in coming up with that programme. There was an agreement and, based on the work done, there was an assessment done, which was the schedule, the original programme, is doable; it may be tight but it is a doable programme. With regard to ...

田北辰議員：

主席，我時間有限，真的不好意思。我只是問他是否承認勘探不足，因為他在文件中說勘探充足。我問他整塊土地完全missed了，完全沒有勘探。他也得回答，何謂很全面的勘探？

主席：

我想他正在提供答案的背景……

田北辰議員：

主席，但也太久了，因為我只有10分鐘。

主席：

或者你簡潔回答，好嗎？

田北辰議員：

對，簡單一點吧。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you, Chairman. You know, once again, there were significant ground investigations done in the West Kowloon site.

Hon Michael TIEN Puk-sun:

How can you say it is significant when the whole golf course was missed? Please, enlighten me, ...

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

I think ...

Hon Michael TIEN Puk-sun:

... Lincoln.

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, my understanding is that, and from the records, there were significant ground investigations done and the ground investigations done are, I understand, highlighted in the various reports once ...

Hon Michael TIEN Puk-sun:

Do you know how big the golf course is?

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

... we took possession of the site.

Hon Michael TIEN Puk-sun:

Do you know how big the golf course is? And do you know how wide Jordan Road is?

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Yes, Chairman. Once again, there was, as I understand from the various reports, there were site investigations done on the golf course once ...

田北辰議員：

不要緊，梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

... we took possession of the site.

田北辰議員：

如果你堅持，你們當時真的確信650億元是合理的，而你又不記得當時Russell BLACK的忠言，後來他不想背黑鍋，所以離開了，而你也不記得他為何要離開。我想問你，如果是這樣，據現在你們的合約、你所理解的合約精神，如果證實港鐵公司管理失誤、疏忽，是否須要作出賠償？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you for that question. Firstly, we take our responsibility very seriously under the Entrustment Agreement and our responsibility and liability are well highlighted in ...

田北辰議員：

如果證實你們失職，你們是否須作出賠償，而數額超過你們的管理費？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

I would stress, Chairman and members, that our liability under the Entrustment Agreement is well highlighted. In fact, it is well highlighted in the IEP Report as well.

田北辰議員：

我不懂看 IEP Report，麻煩你今天告訴我，是否封了頂？據你的 understanding，如果證實你們失誤，是否以管理費作為封頂？還是可以向你們全數追討那200億元？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, I would also highlight for the Honourable Member that we have just submitted our latest estimate of the cost to complete and the programme to complete to the Government only just over two weeks ago. And, as I mentioned, the Government is still in the process of looking at both ...

田北辰議員：

OK，好吧，好吧。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

... the estimated cost and the programme.

田北辰議員：

最後一個問題。梁先生，你是否承認，整個過程到今日為止，港鐵公司管理嚴重疏忽及失誤？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

I do not agree with that at all, Chairman. I ...

田北辰議員：

OK，我想請問，周大滄先生臨走時發出一封內部電郵，表示"我曾多次嘗試清楚了解高鐵的一切進度和相關挑戰，但我完全失敗了"。你承認有這封電郵，是嗎？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Yes, Chairman, that was confirmed in the IBC Report as well.

田北辰議員：

這個是你的總監。既然你們唯一最清楚這項工程的人都說："我完全失敗了"，為何你今天仍可以說，你們完全沒有失職呢？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

I cannot speculate as to what was in the mind of Mr T C CHEW, our previous Projects Director, when he wrote that email nor can I ... nor do I really have the information.

田北辰議員：

當時他是否代表港鐵公司？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

At that time, Mr T C CHEW was the Projects Director of MTR.

田北辰議員：

既然他承認完全失敗，為何港鐵公司今天可以說不接受他的說法呢？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

I think ...

田北辰議員：

你們沒有人比他更熟悉這項工程。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, I would say that that is one statement taken out, and the context of that statement I have no further information. That is just a quote from an email and there may well be other information in that email. I would say, ultimately, as I have said before, that the optimism of the team and that optimism ... and Mr T C CHEW has admitted that he had been over-optimistic in delivery ... that over-optimism is what drove, unfortunately, the late announcement of the delay.

主席：

梁先生，對於田北辰議員的問題，我也有跟進。在你的陳述書第35段，你說了一句，我用英文讀出，因為我是看你的英文陳述書："The Entrustment Cost was revised downwards from the Corporation's prior estimates in 2009"。你說"revised downwards"，是政府還是你們將那個Entrustment Cost "revised downwards"？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you, Chairman. The movement of the ... in the estimates of the Entrustment of the ... at that time, estimates of the Entrustment Cost are well highlighted in the IEP, the Government's Independent Ex- ...

主席：

我現在是直接問你，不是想問IEP的成員，我就是問你，梁先生，我想問是誰將Entrustment Cost向下調，是你們、是政府，還是雙方面？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, firstly, I would say that, in terms of the estimates of the Entrustment Cost, there had been reduction in scope. As members are aware, there is a reduction in scope. The Honourable Member also talked about some of those reductions, for instance, fewer Tunnel Boring Machines. A reduction in scope will bring about a reduction in cost. So, some of these reductions in costs and, once again, well highlighted in the IEP Report, has been instigated by MTR when we went through the more detailed assessment of design and the construction, and the future construction.

主席：

即是由港鐵公司將之向下調？將工程的範圍縮窄了，或是減少了工序、器材，是嗎？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, I would say that there are instances when ... there is a case when MTR reduced the cost estimate because of reduction in scope, as Chairman had rightly said, and the last estimated cost to complete that we have, and also well highlighted in the IEP Report, was a number which the IEP Report quoted as just under \$74 billion. I think this is well highlighted in page ... or around page 62 of the IEP Report.

主席：

Thank you.

下一位是李卓人議員。

李卓人議員：

主席，聽了一個早上，聽到的好像都是推卸責任的過程。一開始梁先生說的就好像是在"賴地硬"。到底是否鑽探不足，所以評估風險不足？他又不承認。然後又推說勞工短缺，其實在設計的時候，大家都知道接下來的幾年一定勞工短缺。其實事前已知道，為何事後卻推卸責任？最後他的結論，用他的字眼就是"unfounded over-optimism"，沒有根據的過分樂觀。

我想問他，這個"沒有根據的過分樂觀"是否在兩個階段都有出現呢？第一個階段就是你們對本身的工程設計及估價是否過分樂觀？即是覺得可以在2015年完工，覺得可以用660億元便可建成，在這個階段是否已經過分樂觀呢？稍後我再談論施工階段。就這個階段，你認為，用你的字眼，是否太樂觀？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, as highlighted in the various reports with the schedule, the original schedule to complete for August 2015, and the estimated cost to complete, the estimated schedule to complete, we have already indicated that, at that time, we thought they were doable but they were very tight.

李卓人議員：

即是你們覺得可以達到，但時間表方面很緊張。但在這方面，其實你們是否風險評估不足？你現在可以"死撐"說，當時覺得能做得好，但我不知道其實當時你們真正覺得怎麼樣，有沒有討論過，有沒有人提出過，其實風險都很大，根本是很緊張，為何你又要接受呢？So tight that why are you accepting it?

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Once again, MTR, as project manager for the Express Rail Link, the ... as the project manager, we, with the assistance and the benefit of help from third parties, right from the beginning, in terms of looking at the schedule, the timetable to complete, as well as the cost to complete, MTR, as the project manager, we took the advice of these third parties, these independent third parties, in their assessments and, based on that advice, we came up with that schedule to complete, the estimated timetable of completion in August of 2015. And, once again, as highlighted in the various reports, it was a timetable that MTR felt was achievable but it was a tight timetable.

李卓人議員：

你覺得是否第三 party，third party，不管你指的是誰，是否那個 third party 誤導了你們呢？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, the third parties that I refer to are also third-party experts that have worked with MTR and our MTR project team in coming up with these estimates and, in particular, the programme to complete estimate. Working with these experts, the conclusion that we reached at MTR is that the schedule, the estimated schedule to complete, which originally was in August of 2015, is a schedule that is achievable but is tight.

李卓人議員：

好了，好吧，就當你們當時覺得可以達到這個時間表，那麼，你的 over-optimism 是指甚麼呢？是否施工開始的時候，你們的 Projects Director 在整個時間表方面過於樂觀，卻一直沒有警覺，沒有風險上的警覺，而是一直覺得可以達到 2015 年 8 月完工的時間表呢？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

As I have mentioned, Chairman and Honourable Member, the team, throughout the ... after the signing of the Entrustment Agreement and throughout the Express Rail Link construction and, even now, works very hard to mitigate risks as well as mitigate delays when they occur. As I have also mentioned in my spoken remarks, in the early stages, and even today, there have been a number of successes with the so-called delay recovery measures. These delay recovery measures are implemented to mitigate or to reduce the delays encountered. With these complex and complicated projects, of course, there will always be circumstances which could lead to delays.

The over-optimism that I was referring to is the over-optimism partially due to the success, I believe, of the initial successes with the delay recovery measures. The over-optimism, therefore, was that the delays subsequently

identified would be able to be recovered by other delay recovery measures or re-sequencing of works. The project team works extremely hard to keep the overall schedule in accordance with the timetable.

李卓人議員：

如果你這樣說的話，其實會不會就是 unfounded over-optimism？其實就是你們的 project team 失職及不夠專業呢？因為你們過於樂觀。一名專業人士評估一項工程時，不應該因為起初所謂的追回進度措施成功，其實老實說，我也看不見，因為由始至終我們看的報告，全部都是說滯後的；我不知道為何梁先生說開始時有成功追回進度，但我們看到的只是滯後。但無論你怎麼說，其實是否整個施工過程已經失去一個專業團隊應有的，對風險的評估及追回進度的可能性的評估呢？這是否失職？是否疏忽？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, I would firstly say that, and as members are aware, currently, many infrastructure projects, civil works and building works are facing delays and cost overrun, not just the Express Rail Link. These challenges are ... some of these challenges are challenges which are common across the whole construction industry.

With regard to the overall process, once again, as members are aware, the process that we use is a process that has been reviewed by a number of experts and the experts have given their very ... have given their opinions on our processes and those opinions, generally, are words like "very robust". The process that we use has continued to be audited by not just third parties, including the Government's M&V consultant, but also by ourselves.

In implementing that process, we have highly professional colleagues and these colleagues ... there are compliments from both the IBC and the IEP on the abilities as well as the professionalism of these colleagues. It is with that professionalism and that ability that these colleagues work very hard, day-in day-out, to try to recover delays when they occur. Many of these delays might not be foreseeable at the time of the inception of the project.

李卓人議員：

我覺得整個答覆是自相矛盾。他講完之後，根本不曾樂觀過，甚麼都與他們無關，人家 expert 甚麼都同意他們，然後他們又很努力。我覺得根本整個證供是自相矛盾。你到現在也不願意解說你的過分樂觀是 unfounded 這一點，根本說着說着好像變成了 founded。你可否再解釋一下，為何你說 unfounded 呢？但你把整個過程都說成好像是 founded optimism。

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Now, thank you for that question.

The project team, as highlighted, is a very professional team. We have significant expertise and significant experience. The project team, as they should, are always looking for solutions to mitigate problems, mitigate delays, particularly when those delays appear. The project team, in their professionalism, are always looking for those solutions.

The optimism and the over-optimism that I was referring to is that, with the success, the early successes, of a number of those delay recovery measures, that then led to the team believing that other measures could be implemented, which will catch up with the original schedule. Unfortunately, that was not the case, Chairman.

主席：

莫乃光議員。

Hon Charles Peter MOK:

Chairman, Mr LEONG, I have a number of factual questions to follow up and then I have a couple more general questions to ask you.

First of all, referring to your written statement, point number 69, where you said,

"Where progress of works has been delayed, the Corporation will consider mitigation measures to recover the delay. Under [your]

internal procedures, approval by the Corporation's Project Control Group is necessary before any delay mitigation or recovery measure can proceed. The Corporation will also share the more significant proposed measures with the Railway Development Office of Highways Department before they can be approved, ..."

Actually, my question is: when you do that, when you are going to propose some of these measures, do you have to get the approvals from these Government departments before you proceed or it is just a consultative thing that you have to provide certain information about the more significant measures to the RDO and the Highways Department? And do you share, also, the cost implication with these departments?

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you, Chairman.

The Honourable Member is absolutely right. There are, obviously, very regular reports to the Government and to their M&V consultant, Jacobs. With regard to delay recovery measures, these delay recovery measures are ultimately approved at our Project Control Group, PCG, where government officials are invited, particularly where they pertain to the service concession projects like the Express Rail Link. That approval, or prior to that approval, there are significant detailed papers which are available to all parties in that meeting and that paper would also include the financial aspects of any delay recovery measures.

Hon Charles Peter MOK:

OK, so you are saying that all the information about these measures and their cost implications, and so on, are shared with the Government representatives on the PCG?

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Yes, Chairman, it is my understanding that the information, the same information, is given to the Government as well as the other MTR representatives at the PCG meeting.

Hon Charles Peter MOK:

OK. My next question is on point number 72. You listed a number of measures about the delay recovery measures. You listed a number of factors, and, in your words, "These measures took a variety of forms, [and including] (as of April 2014): ..." (a) to (g). That would be seven different possible forms, including things such as "use of additional plant and labour resources", "plant modifications", blah, blah, blah. Now, my question is, can you provide us with more detailed information, maybe follow-up information in written form about the percentage and the actual cost breakdown of these different factors?

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, some of these factors are going to have, as the Honourable Member is asking for dollars and cost, there may be commercial sensitivity because it pertains to individual construction contracts. Chairman, with your indulgence, I would like to consult with my project team and then refer it back to the Secretariat.

主席：

OK。

Hon Charles Peter MOK:

OK, but what about, possibly, a breakdown or the percentage of additional labour resources, say, 10%, 20% or something like that; an indicative breakdown for us without the actual numbers, even if ...

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, I would need to consult with our project team and revert back to the Secretariat, if I may, on that.

主席：

是，如果有的話，你可以提供一個書面的答覆，好嗎？

Hon Charles Peter MOK:

OK, thank you, Chairman.

The next question I have is on point 74, where you refer to a number of these H-shaped piles at the Nam Cheong Station, that the contractor adopted a particular method and, in your words, these piles

"... appeared to have been deformed when driven into the ground some years ago [and t]here was no expectation of such piles being so deformed."

It sounded like this is something way beyond your expectation. Now, who would be responsible for something like this? Did you make any claims to the contractor for this particular situation happening in terms of, you know, damages or reworks, and so on?

主席 :

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, as highlighted ... as the Honourable Member noted in paragraph 74, with regard to Contract 802, these H-piles were driven into the ground not by any of our contractors. They had been there for some ...

Hon Charles Peter MOK:

OK.

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

... years beforehand and ...

Hon Charles Peter MOK:

OK.

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

... we obviously have to come up with delay recovery measures and remedial measures to remove them as expeditiously as possible.

Hon Charles Peter MOK:

So, they were piles ... they were from a previous project or the previous construction works of the Nam Cheong Station many years ago?

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

That is correct.

Hon Charles Peter MOK:

OK. Finally, again, I want to follow up on some of the questions that other members have also looked at, particularly, your opening statement when you referred many times to the fact that you believe the company, the Corporation, has been too optimistic or, in some other parts of your statement, you referred to "unfounded optimism", and so on. But I have to think that, for all the professionals that are driving this project, optimism is a judgement that they make and, for judgement made by these professionals, I have to think that, you know, some degree of responsibility for the professionals, they must bear some significant degree of responsibility when they make that overly optimistic judgement.

Now, you also referred, in your opening statement and in your written statement, to a number of challenges. You mentioned, today, about shortage of labour, utility diversions and a lot of engineering problems and you also said that you are undertaking one of the largest and deepest excavations ever in Hong Kong. Now, if this is such an unusual and difficult project, I believe you ... a professional would probably be expected not to be so overly optimistic because, obviously, if this is one of the hardest excavations ever done in Hong Kong, it must be something that is quite difficult to do and you would not expect a professional to act in an overly optimistic way. So, do you believe that, as a corporation and the professionals responsible in the project, they actually do have to take a significant share of responsibility for making that sort of judgement, in light of these difficult circumstances?

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Now, thank you for that question.

I think, firstly, I would stress again that both the IBC, and, I think, even the IEP Report, commented on and complimented the professionalism of the project team and its members, and all members of the project team in coming up with solutions to recover delays and to complete the project in the most cost-effective manner.

I think, secondly, as I have mentioned in both my written and verbal statements, there have been successes with a number of the so-called delay recovery measures and the re-sequencing of works. Those successes led to, I would assume, the optimism.

主席：

不是。梁先生，我想他不是問你那些DRMs有多成功，他的問題是，你們作出這樣的判斷是否有些失職？既然知道工程的難度如此高，是否有一個專業上的misjudgement，這是問題所在。

Hon Charles Peter MOK:

Yes, thank you, Chairman, for clarifying that. Yes, I know that the professional teams and the management must have great knowledge about undertaking such a project and also coming up with the best possible DRMs to try to mitigate the situation. But, sometimes, you know, the judgement, in the end, you have to make the judgement to say, like, "OK, this is unrealistic and I cannot finish the job in this period of time" or the DRMs may be unrealistic. But, apparently, this over-optimism carried on for an extended or unreasonably long time. So, I am saying that particular judgement part of it, do you believe that there is a sort of level of professional responsibility that needs to be borne by the team?

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

You know, Chairman, and I thank you ... I thank the Honourable Member for the recognition that the team is highly professional and have done their utmost ...

Hon Charles Peter MOK:

It is acknowledgement.

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

It is an acknowledgement that the team is highly professional and have done their utmost in recovering delays.

The IBC Report, in fact, the first IBC Report which was published last year, has gone into quite a bit of details with regard to the events as well as their comments on those events and the performance of individuals involved in the Express Rail Link. There is not really much more that I can add to what is already said in the IBC Report 1, which is available in the public domain.

Hon Charles Peter MOK:

OK, Chairman, one final, final short question.

Mr LEONG, I know that you became the CEO of the company in August of 2014. Looking back at the whole development, if you were the CEO ... before you actually undertook this position ... do you think there was anything which you would have done differently if you were the CEO throughout the period of time and if you could make the judgements and decisions on some of these things that were probably made before you became the CEO?

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Now, thank you for that question.

Just to supplement, I became the Acting CEO in August of 2014. I was only appointed CEO in March of this year. It is a theoretical question. I think, at this point, moving forward, our aim, our objective, is the same as the Government's objective: to deliver the project as quickly as possible and in the most cost-effective manner, Chairman and Honourable Member. And, in doing so, we have implemented a number of the measures recommended by the IBC experts. Those measures pertain to the monitoring and reporting of the project and we are working diligently to deliver the project as quickly as possible.

Thank you.

主席：

謝謝。

易志明議員。

易志明議員：

好的，謝謝主席。

剛才我聽見李卓人議員質疑，為何總裁現在於報告中歸咎於工人不足。他認為，當此項project展開的時候，其實你們應該知道香港勞工不足。我很高興聽見這些論點，因為他作為工會代表，一個主要的工會代表之一，他認同香港有勞工短缺的問題。為甚麼我會特別強調這方面呢？因為我很擔心，日後當你們確實要在總站落實進行其他E&M工程的時候，我認為你們沒有辦法聘請到足夠的工人。所以，若你們向勞僱會申請補充勞工計劃時，如果有需要，你們應該請李卓人議員幫幫忙，證實你們的確有勞工短缺的困難。

我認為這個委員會有一項重要的工作，就是調查究竟港鐵公司在此事件，即整項project中，有沒有蓄意隱瞞。我記得在2013年11月的鐵路事宜小組委員會會議上，我和盧偉國議員不斷提出質疑，高鐵項目會否因為勞工短缺而有所延誤。當時出席的港鐵公司代表說沒有問題，可以按時完成。所以，當時王國興議員高度讚揚你們，在這樣的情況下都說沒有延期。

但是，今天總裁呈交的陳述書卻多番強調勞工短缺對整個項目的影響。這便使我質疑，你們是否有所隱瞞？待我提出第二個問題，你才回答。剛才較早的時候，梁先生回答盧偉國議員的問題時表示，所有進度都有完備的文件記載，與政府亦有充分的溝通。之前我們看了很多文件，顧問一直都跟你們說，你們的延誤越拉越闊。既然這樣，我們應該.....在你的陳述書第122(i)段所述，"前行政總裁及前工程總監以外的其他執行委員會成員於2014年4月12日才獲前工程總監告知，在此之前並不知悉該項目的工程時間表延至2017年"。

我想問，應如何理解你這句話呢？董事局是否真的甚麼都不知道？但剛才你又回答說，"take it seriously"。可是，如果你將我剛才提出的第一點及第二點結合來看，便會給人一種感覺，

你們董事局要麼就是甚麼都不知道，要麼就是知道但蓄意隱瞞。我想聽聽你的解釋。

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you, Honourable Member, for that question. I would stress again that, at no time was there any thought towards withholding any information from the Government or from the Legislative Council. There was never, ever any thought or any cover-up. There was never that.

To answer the Honourable Member's question, the Executive Committee and the Board were privy to information on the Express Rail Link, like the other projects of MTR, and follow those projects, including the Express Rail Link, closely.

However, and as I have mentioned a number of times before, the over-optimism of the project team led the Executive Committee ... and the responses from the Projects Director led the Executive Committee and the Board ... to believe that the timetable for completion could still be met. So, although the Executive Committee and the Board were following the progress of this project closely, the over-optimism they heard when asking a professional whether the timetable and schedules could be met ... and the response was always to the positive until April 2014. So, therefore, up to April 2014, despite the fact that many of the Executive Committee and Board members were paying close attention to this, it was the over-optimism of individuals that led the Executive Committee and the Board to believe that the 2014 ... that the 2015 schedule can still be met.

Secondly, I would thank the Honourable Member for the advice with regard to the importation of labour. We would take the Honourable Member's advice.

易志明議員：

好的，主席，我有第二個問題。關於延誤的原因，在梁先生的陳述書有提到前期工作時間不足。按照國際慣例，這確是不足夠的。另一原因就是具挑戰性的時間表，即是說，原本計劃2015年完工，剛才田北辰議員也提到，你們內部評估就不應該預留這麼短時間。第三個原因，就是剛才田議員也有提到，

你們的內部評估或透過第三方協助，建造的成本不應該這麼低。但是最終你們接納了政府提出的第二份委託 agreement，剛才你也提到，因為 working scope 縮小了，所以造價是 650 億元。其實我想問，你們內部做了評估，就算有些許變動，這份合約奇怪的地方是，如果日後超支，而原因並非因為你們自己的行為所致，便會由政府負責；另外也不保證完工期。在政府委託的合約中，我好像沒聽過如此奇怪的 terms。即你們無須負多大的責任。

所以我真的感到很莫名其妙，當時你們有沒有跟政府極力爭取，說："不行的，錢這麼少，時間這麼短"。有沒有一些紀錄提及，由於你們已提出了，只是政府不接納，惟有最終 agree 了一份這樣的文件，就說明"我不負責了"。是否這樣？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you, Honourable Member, for that question.

Once again, MTR is the project manager in the Express Rail Link Project and the terms of the Entrustment Agreement, as I understand it, are, perhaps, not dissimilar to the terms of other types of project management agreements. Our responsibility and our liabilities are well highlighted in the IEP Report, with regard to our responsibility and liabilities in the Entrustment Agreement.

I would further add that as highlighted in the IEP and the other reports, MTR has significant incentive to deliver the project in accordance with the estimated timetable and the estimated budget and that, of course, is with regard to, firstly, the maintenance of our reputation ... this is highlighted in the report ... as well as, secondly, the Government is going to invite MTR to operate the Express Rail Link, so there is incentive for MTR to perform very diligently, which we have in the Entrustment Agreement.

I would, thirdly, add that, after the Entrustment Agreement was entered into in 2010 and after all the big contracts, the tenders, went out and the contracts were signed with the subcontractors ... and, as members are aware, there are 42 of such large contracts ... the amounts returned from those contractors were quite a bit less in dollar amount than the original estimate within the cost to complete and, as a result, as highlighted in the IEP Report, in fact, our contingency increased as a result of those tenders coming back.

易志明議員：

我沒問題了，主席。

主席：

陳鑑林議員。

陳鑑林議員：

主席，我只想作跟進及索取一些補充資料。在第二份合約，即委託協議中，港鐵公司的職責之一，是以專業的角度管理項目，另外還有很多其他責任，譬如採購方面。

但是，梁先生今天告訴我們，因為工程項目相當複雜，在第二份協議中也沒有提到所謂的完工年期，相對在之前的第一份協議，則有一個比較明確的完成日期。你提及很多延誤的原因，譬如勞工問題或是地底的岩石層，甚至菜園村收地遲了，這些都是你所說的原因。我想知道，你們發現其中一些具體的問題後，做了些甚麼？譬如勞工問題，我相信你不是在2014年4月的時候才知道，之前你們應該都知道。到底在過去的一段時間，你們做了些甚麼，以滿足在勞工方面的需求和應付人手短缺呢？這些你可否告訴我？

另外，當你們發覺工程技術上有困難的時候，你們又做了甚麼？可否告訴我，在2014年4月之前你們有沒有做過甚麼？至於2014年之後的事，我已知道了，因為你們在文件中已提及。可否告訴我這兩方面的事情？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Now, thank you for that question, Honourable Member.

In light of the labour shortage, MTR implemented a number of measures. In fact, we did quite a lot to try to reduce the impact of such labour shortage. For instance, since 2011, we have organized three job fairs for the construction industry, which drew a total of 15 000 visitors with over 12 300 job applications received.

Secondly, we have also done a lot to work with the construction industry and the various associations to attract more people into the industry by encouraging further participation in the construction industry. We have, in addition to that, implemented a number of measures actually on site. We provide life insurance for our construction workers. We also, for instance, provide some health check-ups, heart check-ups, for workers who would like to benefit from that. So, we do a lot of work to both encourage more people to join the industry as well as to ensure that workers are satisfied and happy working on our construction sites.

In addition to that, we have, for a number of times, sought to import labour through the Supplementary Labour Scheme. Unfortunately, in many cases, this importation has taken much longer than had been anticipated.

With regard to the member's second question, on what MTR did when engineering challenges and construction challenges arose, as highlighted in my written statement, when these challenges arise, the team would do their utmost to mitigate these challenges and delays by implementing delay recovery measures. The delay recovery measures, a number of these measures, have already been highlighted in my written comments.

One example that I can give as a delay recovery measure was with regard to a contract where site access was late. That contract was to build tunnels and the stabling areas around Choi Yuen Tsuen. Because of late site access, as one of the delay recovery measures, we, with the consent of the Government because, of course, all these delay recovery measures went through the Project Control Group, an extra Tunnel Boring Machine was procured to catch up with the delay because of the late site access.

陳鑑林議員：

主席。

主席：

陳鑑林議員。

陳鑑林議員：

梁先生只是解釋了，你們在勞工方面推出了一些福利措施，吸引勞工入行做這些工程，另外也透過補充勞工計劃，招募更多工人。我想知道，推出這些措施後，到底能否滿足你們在勞工方面的需求呢？如果不夠，你們還做了甚麼？這個問題已經存在，是吧？不應該成為導致工程延誤的一個理由。所以

我想知道當時你們推出這些措施後，有多大程度滿足了你們所謂的勞工需要？如果未滿足，你們又做了些甚麼？在每個月與政府溝通、聯絡的監督小組會議上，你們都有分享過你們的措施。在你們提出困難的時候，到底政府曾給予你們多少協助呢？就這方面，你們是否會有一些具體的事情告訴我們？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Now, thank you, Honourable Member, for that question.

The shortage of labour has been and remains a challenge, and a significant challenge, for this project. As was reported in May of last year ... and this is the paper that was given to the Legislative Council ... between January 2013 to April 2014 ... so that is, approximately, a 16-month period ... there was, on average, a shortage of labour of 20% in, particularly, our civil works. And there was a number quoted here.

The monthly average that was achieved, in terms of labour, was 4 894 against a plan of 6 135. That shortage of labour has continued as reported in the Subcommittee on Matters Relating to Railways in the early part of July, only less than two weeks ago. My projects colleague has also commented that this shortage has continued even today and the shortage is of a magnitude, percent-wise, not so different from that 20%.

主席：

陳鑑林議員。

陳鑑林議員：

主席，勞工短缺長期存在，這個問題應該屬於施工管理及工程項目代理人的責任，還是屬於政府的責任呢？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Now, thank you for that question.

Our contractors and subcontractors, obviously, do their utmost to secure labour and, of course, this shortage of labour, as members well recognize, is an issue, is a problem across the whole industry in Hong Kong. With regard to responsibility between various parties, I would say, at this time, Chairman, that, because responsibility also ties in with claims, and so forth, from contractors, so, at this time, given the commercial sensitivity of our discussions on claims with contractors, I am not in a position to disclose any more with regard to that.

主席：

陳鑑林議員。

陳鑑林議員：

主席，我現在不是談索償的問題，而是管理責任何在。因為港鐵公司一直強調，他們用一個所謂項目綜合管理的系統管理這些工程。以我們所理解，在這樣一個管理系統中，所有工程項目都應該得到充分的照顧及考慮。但是，現在出現的這些問題似乎超越了那個系統應該做得到的範疇。所以我想了解，梁先生作為港鐵公司的代表，在對待這份委託協議的內容時，與政府自己本身的理解是否有出入？因為在局長提供予我們的文件中，政府很清楚表示，港鐵公司在行事上，如果有任何錯失或遺漏而導致違反第二份委託協議，及導致委託工作必須重新執行，港鐵公司便負有一定的責任。

你今天只告訴我們，所有這些問題都是因為工程相當複雜，以及幾個主要的原因。這會否讓社會人士有個印象，就是你們想透過這樣的一個理由，推卸自己的責任？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Now, thank you for that question.

As I mentioned, this is an extremely ... the Express Rail Link is an extremely complex project. As members are aware, the first all-underground high-speed rail system with a station at West Kowloon, the so-called West Kowloon Terminus, of 380 000 square metres, all of which is underground.

主席：

梁先生，這些我們都知道了，或者你直接回答陳議員的問題。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Now, thank you, Chairman.

Of course, we are aware of and we understand the member's concerns on this matter. With regard to responsibility, this is a matter which is inappropriate for us to discuss right now because of the various commercial aspects. The Government, ourselves and contractors are involved in this whole project so, with regard to responsibility, this is something that, and, particularly, with regard to responsibility between ourselves and our contractors, this is something which has a commercial sensitivity to it.

主席：

好。第二輪有田北辰議員，5分鐘。

田北辰議員：

主席，我想問一問梁總監3個問題。第一個問題，現在西九龍總站的超級天幕，即Gammon及Leighton那個JV²，你們這個最新估計的853億元，是你們與他們洽談好，已經確實了一個補償的金額，還是你們自己內部的一個估算，總監？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you for that question.

Chairman, as the Honourable Member rightly highlighted, the contractor for 810A, which is part of the West Kowloon Terminus structure, is a joint venture between Leighton and Gammon. Once again, because of commercial sensitivity in our discussions with these contractors, these and other contractors, I am not in a position ...

² 秘書處會後補註：JV詳寫為Joint Venture。

田北辰議員：

不是。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

... to give any more information.

田北辰議員：

我的問題不是問你要補償多少，我的問題是，是否已達成了協議？這個絕對不可能是商業秘密。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, all I can say is ...

田北辰議員：

因為外面很多市民問我，這個853億元的數字是否可信，這都是他們委託我提問的。你們是否已達成協議？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, to address the Honourable Member's question, as I mentioned, the project currently is 70% complete and, with the estimate that we gave to the Government which we only gave them two weeks ago, the Government has indicated that they would take time to review those estimates of both cost and timetable.

田北辰議員：

但是你的答案與我的問題還是沒有關係。你們達成協議了嗎？我絕對不需要知道數額多少。究竟那是你們內部的估算還是達成的協議呢？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, to address the member's question on the appropriateness of the estimates, I think we have just given our estimates to the Government.

They will be undertaking their review. They will be, I am sure, asking their questions on those estimates but it is ...

田北辰議員：

好吧，OK，好吧，Lincoln。第二個問題吧。你曾經說過，到明年年中，如果沒有投放新的資金，很多承建商都會"捱不住"，"捱不住"的意思就是"爛尾"，對嗎？你現在有多大的信心，在明年年中之前可與政府達成協議，如何分擔200億元的超支，前來立法會申請撥款？

主席：

田北辰議員，我想問一問，你的問題與我們這個專責委員會現在所調查的範圍有甚麼關係？你可否講解一下？

田北辰議員：

關係就是，之前所做的事情會導致大家推卸責任，推卸責任，高鐵就會"爛尾"。在此階段，高鐵在甚麼情況不會"爛尾"，我認為這應該都屬於我們的調查範圍。

主席：

我認為有一點越位了，我們可否問第二條問題？

田北辰議員：

越了位。好，不要緊。主席，我想問，如果"一地兩檢"落實不了，這輛車能否開？我是否可以問呢？

主席：

你要給我解釋關係何在，看看能否令我滿意你的問題屬有關。

田北辰議員：

他的陳述書有寫"一地兩檢"。

主席：

他有寫？

田北辰議員：

有。

主席：

或者你就他陳述書所述的事情去問，好嗎？

田北辰議員：

不是。他的陳述書有寫"一地兩檢"，你想我讀出來？因為他有寫，我有權問的，是嗎？

主席：

好，你問吧。

田北辰議員：

我想問一問，如果到了2018年9月，"一地兩檢"還在醞釀中，因為又有司法、法律挑戰之類，這輛車如果一定要開，就要實行"兩地兩檢"。我的問題很簡單，其中"一地"必定是西九龍總站，另外那個地點在哪？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Now, thank you, member, for that question. As members are aware, in the West Kowloon Terminus, we have allowed space and room for ...

田北辰議員：

對不起。如果要實施"兩地兩檢"，因為如果"一地兩檢"還不行，而車又要開，另外一點在內地，你們現在應該研究過的，在哪裏呢？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, once again, we are project manager to construct the Express Rail Link and, as project manager, there has been space allowed in, room allowed in, the West Kowloon Terminus ...

田北辰議員：

內地有沒有，內地有沒有站呢？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

There has been room allowed in the West Kowloon Terminus for the construction of ...

田北辰議員：

內地有沒有站呢？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Any issues with regard to CIQ, Chairman, it is an issue for the Government. We will, of course, support them in whatever ways are necessary.

主席：

好，謝謝。

胡志偉議員，第二輪，5分鐘。

胡志偉議員：

好，多謝主席。

我看見政府也好，董事局也好，經常會收到工程的延誤、進展報告。我想問，在董事局或是政府接獲的工程延誤報告中，是否一直會收到工程造價上升的資料？是否一直會有更新的版本，知悉最新的工程造價？這些數字是否要呈交政府及董事局，作為監督高鐵工程進度的一項標準資料？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

As I mentioned, the Executive Committee and the Board of MTR are given information with regard to the Express Rail Link. I would further say that, particularly since 2014, we have also implemented a number of recommendations from our IBC experts with regard to reporting, as well as monitoring, and those measures to improve our existing reporting and monitoring mechanisms have been put into place.

胡志偉議員：

主席，意思是否說，於2014年4月份之前的報告中，工程成本的變化，其實不是報告中一個常設的標準項目？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Now, Chairman. I can say that, at the Executive Committee, there is a regular reporting of the cost of the Express Rail Link and other projects. And, in fact, this is highlighted in the independent reports as well. Up until April 2014, that reporting was showing, still, an amount of contingency for the project.

胡志偉議員：

主席，意思即是說，那些工程造價的變化，政府一直都掌握，董事局也是掌握的，不應該有突然之間的超支？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

I would say that the information that I have at hand shows that, up until the end ... up until April of 2014, there was still an amount of contingency in the Express Rail Link budget.

胡志偉議員：

主席，可否請港鐵公司解釋一下，因為在2014年4月之前都在說，剛才梁先生說有足夠的contingency去應付的。2014年之後到2015年，即使可能超越了我們調查的時間範圍，但是數字有了很大的變化，這個變化來自甚麼因素？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, as we mentioned in our paper to the Legislative Council at the end of June, there were two key factors among a number of factors that led to the increase in cost. One of those factors is what we call prolongation, which is the extension of time. At the end, back in April 2014, the Express Rail Link was still scheduled to complete on time. Prolongation and extension of time increases the cost of a project and, with that prolongation, with that extension of time, that was one of the factors. That was one of the factors that leads to the ...

胡志偉議員：

主席，是否說.....

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

... increase in cost.

胡志偉議員：

.....看之前，因為我們一直看報告，都說延誤已經超過一年的時間，當時的紀錄並沒有顯示任何工程費用的上升。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, as I have mentioned, up to April 2014, as highlighted in the independent reports, there was still a contingency in the overall project assessment and, once again, subsequent to April 2014, with the prolongation of the project now ...

胡志偉議員：

明白。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

... into the third quarter of 2018 and, related to that, the increase in construction costs, particularly labour and material, that has all led to the increase in estimated cost for the project.

胡志偉議員：

即是在2014年8月之後，剛才所說的factors才factor in?

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, as highlighted in ...

胡志偉議員：

OK，重複了，不用說了。我還想問一點。我們見到在承建商經常有，譬如禮頓 — 金門聯營、金門 — 禮頓聯營，合約編號810A就是禮頓 — 金門聯營，合約編號811B就是金門 — 禮頓聯營。我想問這樣的組合，是否等於兩張不同的contract？兩張不同的contract中間會否因為場地，即site，交場的時間引致，其實是同一間公司，只不過用兩組不同的名稱，卻出現因為交場延誤時間而影響索償的基礎？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

As the member highlighted, there are different contractors for different contracts. Those two contracts that the Honourable Member mentioned are two separate contracts. I do not have details of those contracts.

胡志偉議員：

主席，我只想他澄清。因為當contractor用禮頓 — 金門聯營及金門 — 禮頓聯營，其實很明顯是同一間公司，但在合約上是否等於兩間公司？如果是兩間公司的話，是否會因為A場與B場交接時所引致的延誤，使其中一個joint venture可以claim一些工程延誤的費用？

主席：

梁先生，你能否回答這個問題？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

As I understand it, 810A and 811B are two separate contracts. Although the joint venture contractors may be the same company but then it could well be that there are different members of that ... different company would lead a particular consortium. These are separate contracts.

胡志偉議員：

港鐵公司有沒有與這兩間公司negotiate，既然兩張合約是一個相連合約，由A然後交到B，有否與他們商談變成一張合約呢？

主席：

有沒有這種可能，梁先生？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, I do not have any knowledge of that procurement. That procurement was taken place ... the procurement of those contracts was taken place back in 2010 or 2011.

主席：

好，多謝梁先生今日出席協助我們委員會的工作。如有需要，專責委員會將再次邀請你出席研訊。現在你可以退席，謝謝。

請各位委員移步至會議室4，繼續專責委員會的閉門會議，謝謝。

(研訊於下午12時40分結束)

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

第七次研訊的逐字紀錄本

日期： 2015年10月20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

陳恒鑾議員, JP

鄧家彪議員, JP

盧偉國議員, SBS, MH, JP

證人

公開研訊

路政署鐵路拓展處處長

陳志恩先生, JP

路政署鐵路拓展處副處長2

譚漢財先生

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 Seventh Hearing
held on Tuesday, 20 October 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 CHAN Han-pan, JP

Hon TANG Ka-piu, JP

Ir Dr Hon LO Wai-kwok, SBS, MH, JP

Witnesses

Public hearing

Mr Henry CHAN Chi-yan, JP

Principal Government Engineer/Railway Development, Highways Department

Mr TAM Hon-choi

Government Engineer/Railway Development 2, Highways Department

主席：

請證人和陪同人士進入會議室，謝謝。

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"的第七次公開研訊。

今天向專責委員會作證的證人是路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生，以及路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生。歡迎。

專責委員會已經同意陳先生及譚先生的要求，可以有陪同人士出席這次研訊。陳先生及譚先生的陪同人士為路政署總工程師／鐵路拓展2-1陳彩偉先生，以及發展局法律諮詢部(工務)高級政府律師連國強先生。

我請大家注意，上述陪同陳先生及譚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章所保障。所以，如有需要，各位人士和傳媒應該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作出確認，以及把陳述書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以公開的文件，均會上載至立法會網頁，供公眾查詢。

時間到了，亦有足夠的法定人數，我現在宣布研訊正式開始。

陳志恩先生，你曾於2015年9月29日向專責委員會秘書提供一份證人陳述書，即專責委員會文件第W11(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呢？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

是。

主席：

OK。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？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

沒有。

主席：

好的。

譚漢財先生，你曾於2015年9月29日向專責委員會秘書提供一份證人陳述書，即專責委員會文件第W12(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？

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

是。

主席：

請問你有沒有即時補充？

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

沒有補充。

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，委員只應為確立與這次研訊有關的事實而提

問。委員不應該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，以及是否容許委員提出該條問題。另外，每位委員的提問時間為10分鐘，包括證人回應，委員可以選擇向一位或兩位證人提問。

就今天的研訊，我想先問陳志恩先生一條問題。

陳先生，根據閣下的陳述書第24段，你作為路政署鐵路拓展處處長，負責監察在工務計劃下鐵路建造工程的進度，協助路政署署長與運輸及房屋局聯繫，處理與高鐵項目相關的事宜，並且出席每月舉行的項目監管委員會會議。

我想問一問，我想你向專責委員會講述一下，你在履行你的職責時遇到甚麼困難？此外，我亦想問一問，按你的經驗，為高鐵項目設計的監察機制是否有效？謝謝。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

多謝主席。關於作為鐵路拓展處處長在監察高鐵這個項目時遇上的一些困難情況，我可以這樣說，因為高鐵項目是首個以服務經營權形式推展的項目，所以我們利用了一個間接的監察方式，一個監察核實者方式，即英文稱之為check the checker的方式，這是一個間接模式。

在這種情況下，監察團隊其實只是路政署鐵路拓展處中一個10多人的小隊。所以，基本上我們要倚重港鐵公司進行直接監督。他們在地盤設有地盤建造經理、地盤高級督察及地盤督察，他們的監察團隊有數百人之多。其實，在核實資料方面，我們需要倚重港鐵公司掌握的第一手資料。路政署要靠港鐵公司適時地提出報告，我們是從各種匯報方式的內容得知工程進度。當然，我們亦有外間的核實顧問協助我們，但其實中間的過程最重要是由港鐵公司在報告中適時匯報，我們從而可以向上向運輸及房屋局作出報告。

但是，如果外間的持份者覺得，這種監察形式跟我們實際推展港鐵項目所用的核實監督者方式，中間會否有任何落差呢？這是一個比較困難的地方，因為事實上，在路政署轄下只有10多人擔當監察角色。如果這種形式有任何落差，我覺得我們需要在完成整個高鐵項目後再作檢討。

主席：

是的。你剛才說，你們的角色是check the checkers的角色，即監察監察者的角色。就這個角色而言，你們覺得在執行這個制度時有沒有出現一些"甩漏"的情況？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

基本上，我們的監察制度設有3層架構，這個3層架構是指，在監察過程中.....

主席：

陳先生，你這個架構我非常清楚。但是，我想問一問，在這個check the checkers的程序、過程中，即是在check the checkers、監察監察者的程序中，有沒有"甩漏"的情況出現？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

在監察過程中，就是在那個3層核實架構中，主席，你剛才都說過知道這是包括合約檢討、我們的項目統籌委員會等，但中間的過程是有Jacobs，即我們的顧問公司幫忙。在過程中，他們每個月都有做他們應有的工作，所以過程其實是暢順的，即核實過程是暢順的。

主席：

所以，你認為在這個過程中，你們之間是沒有"甩漏"的，是嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

他們，即是Jacobs，在進行顧問核實工作的過程中，其實他們每月都會重點抽樣核實港鐵公司在監察整體高鐵項目過程中有沒有因應他們所謂的PIMS，即項目綜合程序，進行監察。在每月的核實工作中，他們找不到任何不符合的地方，所以他們都覺得港鐵公司本身的系統是有足夠條件的。

主席：

是的，所以，你這個check the checkers的監察過程，差不多是全然依賴Jacobs公司去履行這職責。我這麼說對不對呢？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

這又不是一定的，因為除了Jacobs公司協助進行這項工作之外，其實每月我們的總工程師也會參與跟港鐵公司一同召開的檢討委員會，即合約檢討委員會。我們在那個過程中，已經得知每項工程合約的進度如何。我們亦有參與Jacobs一起進行地盤視察工作，可以從文件得知每月的合約進度；從檢討會議的匯報，以及每月進行工地視察，我們都知道過程進展如何，例如工程有多少滯後。如有任何滯後，我們都會要求港鐵公司就滯後的情況推行一些緩解措施，從而希望能夠追回進度。

主席：

是，好的。盧偉國議員。

盧偉國議員：

多謝主席。主席，因為有兩位證人，而對於他們在工作上如何分工，即他們在高鐵香港段的建造工程方面所擔當的角色，我是不太清楚的，所以我問的問題其實兩位都可以回答。我亦相信這樣的話，我們這個環節可能會更有效一些。

首先，第一個問題，我都想了解一下兩位過往就監察鐵路興建工作的一些經驗，所以我想請兩位解釋一下，在加入政府之前，有沒有做過與興建鐵路有關的工作？而加入政府之後，並在擔任現職之前，又有否做過與監察鐵路興建相關的工作？我相信這個問題兩位都可以作答。

第二個問題是關於當時政府當局在策劃高鐵香港段時預計的2015年8月的通車日期。不知兩位有否參與有關訂定這個日期的工作？在工作期間，兩位曾否對這個日期有所懷疑，並向上司反映這看法？請問有沒有一些質疑這個完工日期的具體紀錄？

另一個問題，就是前路政署署長韋志成先生在我們2015年6月2日的研訊曾指出，"整個項目最後分成40多份不同的合約，每份合約均有開工期.....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.....緩衝期自然就會少了"。這是引述韋先生的說法。我想問兩位，在高鐵香港段的40多份合約中，有多少份合約是未能夠如期開工？如果開工期延遲了，完工期有否因而作出過調整？如果是沒有的話，這會否是造成多份合約的工期出現滯後的原因呢？

還有一個問題，其實之前我都有提過類似的問題，我記得我個別有向不同的證人，大概有一、兩位，問過這個問題。這問題就是行政會議由通過政策支持以至簽署第二份委託協議的過程，只是用了大約21個月的時間，有批評指這樣的時間其實是比較短的；亦有引述的資料指，如按國際標準，這部分的工作可能需要平均大約37個月的時間。既然有這個情況，前期工作只花了21個月，回頭看時，這樣是否出現一個很不足的情況？或者兩位會否同意，在前期工作方面，如果當時能夠預留較充裕的時間，後期實質的推展工作就會比較順利，亦可以減低延誤的機會呢？

有好幾個問題，主席。請證人作答，多謝主席。

主席：

陳先生，譚先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

主席，我在2010年10月18日起出任鐵路拓展處處長到現在為止，之前我其實也曾在土木工程拓展署、路政署和運輸及房屋局工作過。我有超過30年的工程經驗。我曾經處理過的大型地盤，包括地盤平整、填海工程、碼頭、堆填區、填料庫、拆建物料重建設施，以及海上污染泥坑的工程……

主席：

陳先生，可否大聲一點，或者對準麥克風說話？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

……還有鐵路規劃的工作。其實，我的工程團隊包括譚先生在內，都有相當的經驗。或者我請譚先生回答他以往曾經做過一些甚麼的工程。

主席：

是，譚先生。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

主席，我是在2012年起參加高鐵這個項目，但其實之前我在土木工程拓展署也曾做過一些大型工程，雖然未必與鐵路這個名

稱有關，但我都曾參與過大型工程的管理規劃工作。我做過一些填海工程計劃，參與過北大嶼山的規劃研究，亦參與過香港迪士尼樂園的設計與興建；而港珠澳大橋的前期準備工作的規劃，我都有份參與。

主席：

是，好的。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

至於第二個問題，就是問我們兩人有否參與前期規劃工作，正如我們所說，這個工程在2010年1月簽署第二份的協議文件，之前我和譚先生都是未曾加入路政署鐵路拓展處，所以我們並沒有參與前期的規劃工作。

至於第三個問題，就是.....

盧偉國議員：

主席，不好意思，或者我補充一下，因為我那個問題是比較直指訂定2015年8月的通車日期這方面。你剛才的解釋是否指你們並沒有參與訂定這個日期的工作？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們並沒有參與訂定這個日期的工作。

主席：

是。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

至於第三個問題，就是前期規劃工作方面，一些工程的合約完工期對第二個跟續合約的工程會否產生任何問題。我可以舉一個例子，就我們所知，在合約811B的工程進行期間，例如護土牆的建造工程有所延誤，我們要做一些"功課"，即採取一些追回進度的措施，而在過程中，其實合約811B的工程都有所延誤、有所延後，因而影響了合約810A工程的開展。

當時據我們所知，在簽署合約810A時，並沒有把合約810A工程的完成日期再加以推遲。我相信這是經過港鐵公司工程項目團

隊的參與及研究後，認為在這情況下，即使不再延展任何工期，仍然可以追及2015年8月完工。我相信港鐵公司根據以往的經驗，希望能夠用一些追回進度的措施作為手段，令工程可以如他們想像般如期完成。

主席：

盧偉國議員。

盧偉國議員：

問題的最後部分，關於21個月的問題，即由行政會議通過政策支持至簽署第二份委託協議書的過程只為21個月，時間是否過短。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

就規劃的過程而言，由行政會議通過直至第二份協議簽署的過程中，是有21個月的時間，但這是否導致延誤最嚴重的原因，以致工程不能完成呢？其實，當其時政府仍然覺得港鐵公司在這方面的工作及其承諾的時間均有所保證，我們認為應該需要保留權利。所以，我認為我們不便在此作任何評論。

盧偉國議員：

主席，我要再跟進我提出的其中兩個問題。不過，我想先問譚漢財先生對於剛才的問題，他會否想作回應。

主席：

譚先生。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

是的。陳處長大致上已經清楚說明了。我唯一要補充的是，剛才提到，在面對大型工程時，工程師將工程劃分不同的合約來執行，在過程中很多時候均會有不同、不可預見的事情發生，因而要作出一些修改。回應盧議員剛才所說的問題，而陳處長剛才亦已解釋，其中一個例子，合約810A為建造西九龍總站工程，如此大型的合約便正正遇到這樣的問題。

很多時候，工程可能由於前期合約中一些工作未能完成，以致不能夠準時，即是依原本的計劃"開工"。其實，我們看到港鐵公司已做了大量工作，其中可見的工作是，他們考慮把原本合約中需要做的一部分工程，安排在另一份合約來做，從而減少這份合約所需進行的工程，希望盡可能保留工期。

由此可見，由於港鐵公司有這樣的安排，所以仍然能夠在該公司的建議工期不改變的情況下招標。在招標過程中亦可看到，投標者並沒有質疑工期的時間，即在招標過程中，並沒有投標者回來表示無法做到的情況。這是我們看見的情況。我想補充只是這點而已。

主席：

盧偉國議員。

盧偉國議員：

主席，我想跟進的問題正正是這點，就是某方面的工程會影響接續的其他一些工程的開工期，這樣工期肯定會壓縮，甚至是相當嚴重的壓縮。

我很同意兩位的基本看法，即在工程管理上，當然希望能夠想方設法追回進度。不過，在每月的例會中，我發覺那些數字，之前我也曾經指出，就是整體工程滯後的數字，不見得因為大家的努力而有所縮窄，反而與原先需要完成的百分比之間的差距似乎每月遞增。你說你看見他們盡了努力，正如你剛才也舉出了一些實質例子，如果確是可以追回一點進度，我相信大家會比較放心。但是，當你看到數字的差距似乎每月都有擴大，其實當時你們是否有對完工日期提出過質疑呢？

主席：

是的。陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

主席，我們很明白在推展大型工程的過程中，很多時候都會遇到一些不能預見的情況，但就大型管理的合約而言，我們都非常倚重港鐵公司根據他們過往的經驗，利用追回進度的措施來追回這些時間。港鐵公司在以往的鐵路工程合約中，均有非常良好

的表現，他們利用追回進度措施，相當恰當地追回很多工程的時間。

港鐵公司建議的追回進度措施均經過他們的項目管理委員會通過，在項目管理委員會，我們稱為**Project Control Group**，所提出的追回進度措施中，我們路政署的同事都會有份參與，而他們在建議任何追回進度措施前，亦會提出有關原因和預期的效益，我們有份參與並表達我們的意見。批核了追回進度措施後，這些追回進度措施便會融入在我們原先的工期中。

但是，如果說在融入工期後，新的推展情況會否有另一類不能預見的問題出現，導致原先預計的追回進度措施的效益有所減省，這是有可能的。所以，其實我們說的是，由開展追回進度措施後，我們會一直採用我們沿用的政策，即是採用合約檢討委員會、工地視察等方式，跟進他們的追回進度措施的效益。

盧偉國議員：

主席，其實我的問題是要客觀地指出，無論追回進度的一些具體舉措，在工程判斷上是否合理或應否去做，我並不是懷疑這些，而是實質成效的問題。其實，從之前一直向立法會展示的許多數字均可見到，每月進度與原先進度的差距一直增大，似乎未能從資料上看見有哪段時間是可以成功追回進度，只見距離一直增大。在這樣的情況下，其實我並非問他們是否出現過確實的質疑，即我不是對他們所做的補救方法有所懷疑，但因為在成效上看不見可以追回進度，所以問他們有否出現過這方面的質疑？

總括來說，或許我最後請兩位回應一下，就這種情況而言，政府當局與港鐵公司採用從未嘗試過的合作方式，即服務經營權的模式，可以說是雙方合作的新模式，這是否令到政府當局，特別是你們兩位和你們的團隊所做的工作，真的不能夠很有效地發揮監察的作用呢？

主席：

是的。陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

多謝主席。如果要回應盧議員剛才所有的提問，我可以引用我的署長在3月24日的研訊中，他在開場發言時曾說，這是第一次

以服務經營權的方式，以及用委託的模式推展鐵路項目。所以，政府和港鐵公司其實需要一些時間去適應這種新的方式。還有，我們是第一次用間接的方式，以核實監督者的身份來監察工務工程的推展，當中我們也發覺會有不足之處。所以，將來如果我們再使用這種方式，我覺得路政署和港鐵公司都必須檢討這種方式，研究這個核實監督者和服務經營權的方式，是否推展一些鐵路項目的最好方式，而當中的細節，我們亦必須作出檢討。

盧偉國議員：

這個環節我沒有進一步的提問。

主席：

好，副主席。

謝偉銓議員：

多謝主席。

路政署在推展高鐵項目方面，其中一個主要職責是監察高鐵項目的整體推展情況，以及確保這個項目的公共撥款可以審慎地使用。剛才說過，陳志恩先生自從2010年10月起出任鐵路拓展處處長一職，其實已經開始參與高鐵工程，亦是項目監管委員會的成員。

根據陳先生的陳述書，第40至49段提到有關高鐵項目延誤的原因，當然原因有很多，其中包括較難確定的地底環境、西九龍總站地下工程結構的複雜性、隧道鑽挖機的運作不可靠，以及承建商的資源等。

我想問一問，陳先生，你作為如此資深的工程師，亦參與了不少相關或相近的土木工程項目，對於剛才提及的一些因素，尤其是地底的地質情況、地底一些公共設施需要改道，或者因為施工時一些臨時交通改道等因素，即是我覺得，我想問一問，在推展高鐵項目時，港鐵公司除了第二份委託書之外，在2008年也有第一份委託書，也曾經受委託進行高鐵的設計和土地勘察工作。我想問，對於剛才所說的未知因素，作為一個資深工程師，你認為在考慮這些項目時，是否也應該知悉這些因素存在？我想你先簡單回答。

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

多謝主席。

就着那些未知的因素，包括地質情況，地下的utilities，即公用管線的問題，以及臨時交通改道措施的計劃，其實這些都是不確定的因素，往往對我們不同的工程，我不是說大型工程，即使在普通工程施工時亦困擾着工程師，在施工過程中遇到這些情況時都是非常棘手的。

可以舉一個例子，地下管線的問題往往是在掘開了路面，即我們所謂的"開坑"，開了一個trench出來的時候，才發現當中有一些知道的或不知道的管線。這樣會影響diversion，即改道的措施，往往會引致一個很長的時間，而相關情況更會影響臨時交通改道措施。因為我們知道，臨時交通改道措施是一個很完整的計劃，需要相關方面、相關部門鼎力襄助。如果臨時交通改道措施受影響，亦會影響大眾市民使用道路。所以，往往這些不知的因素，是非常難以估計的。

更有些情況是在地下管線揭露出來後，才發現其長度原來是很繃緊，是沒有一些虛位足以將其移到旁邊、移開數米，這樣可能變成需要進行大型改道，即是就那些公共管線進行大型改道工程。在這情況下，這些小型的不知數、不知的因素，或會引致大型的滯後或延誤，這類情況是非常困擾我們的建造工程的。

謝偉銓議員：

主席，基本上陳先生也知道這些工程，他其實一早已知道剛才所說的未知因素會影響工程進度。作為監督者，其實只不過要知道詳細資料，從而計劃將影響減至最低。就你要知道的資料而言，譬如地質方面等，路政署監督這個工程已有一段時間，有沒有敦促港鐵公司在這方面獲取多些資料，使工程的進度編排得更準確呢？

抑或好像剛才陳先生所說，要待工程開展時，譬如剛才說挖開了地下管線，然後才做呢？抑或是會預早做一些工夫？有沒有要求港鐵公司去做；如果有，做了些甚麼？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

主席，其實在地盤內，例如在地質問題上，在早期、前期的預探工程或勘察工程中，港鐵公司也做了一些工作。在整個西九龍總站地盤，即我們現時研究的西九龍總站地盤，當中有很多"打石"的問題，他們曾經在600個位置做過鑽探，平均距離是14.4米，這與土木工程拓展署土力工程處所要求的大約平均30米相比，已經比較密。所以，在過程中，我們知悉他們做了很多勘探工作，但即使進行了勘探，亦不能完全代表知悉每一塊石或每一塊岩石出現的位置是否準確。

所以，就着地質的問題或地下管線的問題，港鐵公司作為project manager，即項目的管理者，應該在工程合約的預計完工時間內包含多一些時間，以容許在遇到如此多項不能預計的事件時，也能夠及時在工程合約完工期前完工，這是比較重要的，即是要多預留一些時間。

但是，就大型工程而言，當A合約完成後，B合約要接着上場，中間的調節過程亦非常重要。如果A合約完工，連隨接着B合約的開展，這便比較困難，在這些情況下往往需要多做一些工夫。

謝偉銓議員：

主席，如果我沒有錯誤理解陳先生的意思，即他認為就港鐵公司的工程時間計劃而言，對於一些未知因素的預留時間並不足夠。陳先生，這是不是你的看法？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我是看到個別情況有這些問題出現。

謝偉銓議員：

剛才說的地質問題，便是其中最主要的？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

地質的問題是出現在西九龍總站的工程內。

謝偉銓議員：

好，主席，我接着想問的是，說到西九龍總站地下工程結構的複雜性，結構複雜性當然是與設計有關，我想問一問陳先生，作為這方面的專家，其實在設計過程中，應該很早已有設計，有關的設計是否已經預視當中的複雜性，而在施工計劃方面，你覺得港鐵公司預算的時間是否足夠？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

西九龍總站是一個非常龐大的車站，佔地11公頃，南北方超過600米，東西方由130米至200米，所以是一個非常大的工程，而且還要挖掘至地下30米。我們也知道，這項工程非常龐大和浩大。至於港鐵公司在監察設計過程中是否出現任何問題，我相信我們不便在此作出任何評論，但我們知道，西九龍總站非常複雜，尤其是在北面，需要進行一些由上而下的挖掘工程，但中間、中庭位置，卻要由下而上進行。所以，做法和建造過程也需要進行相當的研究。港鐵公司的項目團隊，已聘請設計顧問公司進行有關的設計工作。

主席：

我想副主席提出的問題是，根據你的專業判斷，在預留時間方面，港鐵公司是否已經適當地預留時間，即是已預計工程的複雜性和地質等問題，在預留時間方面，港鐵公司有沒有作出適當的預留？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

其實，這個問題是需要作出一個評論，但由於我們跟港鐵公司就西九龍總站合約的一些情況，我們覺得需要作出保留，因為我們仍然覺得需要保留權利，所以我覺得不便在這裏作出任何評論。

主席：

好，副主席。

謝偉銓議員：

是，主席。我想跟進一個問題，剛才提及工程事宜的判斷方面，路政署署長劉家強先生在今年3月24日的研訊上曾經表示，西九龍總站，正如剛才所說的，是一個非常複雜的建築物，路政署不能夠憑當時所得到的資料作出獨立判斷，所以要求、催促和迫使港鐵公司提交修訂工程計劃表，然後署方才能判斷完工期。他又表示，留意到港鐵公司的獨立董事委員會的第一份報告提及一個事實，項目團隊對路政署保留了一些關鍵項目進度的信息，而陳先生在陳述書第30段也有提及。儘管路政署按既定的匯報機制向港鐵公司要求提供資料，但在一些情況下，路政署未能適時地獲得該等資料。

因應這種情況，我想問陳先生，或譚先生也可以補充，你作為代表政府監察工程方面的一個重要機構，如果港鐵公司連資料也無法向你提供，你有否察覺到資料不足呢？似乎陳述書是有提到的，既然資料不足，又如何監察呢？你又採取了甚麼行動？除了催促之外，還可以做到甚麼呢？抑或你根本是"無牙老虎"，因此港鐵公司想怎樣做便怎樣做呢？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

主席，其實劉家強署長在其陳述書或發言時曾提及這方面，或許讓我quote獨立董事委員會的第一份報告第1.38段，當中提及工程總監未有就項目管理團隊於2013年11月所表達的高度關注事項與政府溝通，而這部分主要關乎延誤帶來的累計性影響，以及因此竣工日期應該為2016年。我想這是一份公開文件，我複述這一段，而在2013年11月，他們未能夠將原先內部估計的2016年竣工日期向我們通報。

這正正相當於我剛才所說的，這是我們第一次使用服務經營權模式來推展項目，因此我們採用了間接的監察方式，而這種間接的監察方式可能跟一般持份者所覺得的監察有所不同，這種監察方式需要依賴中間一個十分具專業性的項目團隊作出監察，而路政署鐵路拓展處則作為一個間接的監察者。謝議員提及當中要如何監察，我們只是擔當間接的角色，是否只能催促港鐵公司就任何滯後提出一些追回進度措施呢？獨立專家小組的報告亦有指

出這一點，他們提及，政府對港鐵公司的項目團隊能否作出任何監察並且提出任何介入，或有否介入的機制。這是獨立專家小組的看法，而其建議是將來如果要利用服務經營權模式來推展鐵路項目時，是否需要對介入方式作出任何檢討。我們覺得是需要檢討的。

謝偉銓議員：

主席，其實我想簡單一點。陳先生也提及在索取資料時不能適時獲得提供資料，你們在這方面做了些甚麼呢？如果你們連資料也不足夠，那又如何評估呢？希望陳先生能夠就這方面再簡單一點回答。

主席：

請簡單一點回答，陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

簡單而言，其實我們除了從港鐵公司的匯報，也透過我們的工程團隊每月跟港鐵公司舉行合約檢討委員會和工地視察，一直掌握着工程的脈搏。不過，至於能否知悉哪一天完工或是工程不能夠完成，我們則是完全依賴港鐵公司的。

主席：

胡志偉議員。

胡志偉議員：

多謝主席。首先，我想簡單確認，這兩份文件均是來自兩位自己的手筆的，對嗎？可否確認這一點？

主席：

陳先生，譚先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

是的。

胡志偉議員：

因為我留意到，這兩份文件的內容，有相當多的部分是完全一致，我甚至可以說是copy and paste的情況，是可以對照的。我想問一問，你們寫這份文件時，是否交由同一位秘書替你們處理？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們是用相同的團隊來處理這兩份文件的。

胡志偉議員：

因為你剛才說過，這兩份文件也來自你們兩位手筆，但兩份文件的內容，其實相當接近，是完全一致的，連行文內容也是一致的，我想確認這一點。

主席：

或許請你說一下，如何準備這些文件？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們是整個團隊共同完成的，然後由我們各自核實。

主席：

是。

胡志偉議員：

OK，我只是想提一提，可能公眾要留意，這兩份文件是完全一致，甚至我感覺到會否是.....

主席：

一份抄另一份.....

胡志偉議員：

一份抄另一份。這純粹是我的觀察而已。

我想問兩位，作為具備豐富大型工程管理經驗的工程師，在一個大型工程的管理工作中，你們認為如果要令工程能夠如期完成，其中的一個基本條件，是否要就整個大型工程的關鍵時序，

即是在某個時間要完成甚麼工作，是有一個milestone的要求，令你們在監管過程中有所依從。這是否一個基本的要求呢？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

就大型的建設工程而言，通常也會有一個綜合管理時間表，這是港鐵公司應該準備的，因為港鐵公司才有一個項目團隊，在時間表的製作過程中可以做到這點，這是應該由港鐵公司去做，然後再把這份文件交給我們。基本上，在委託協議的附件中也有一個完成時間表，是一個粗略的時間表，講述不同的工程、不同的工序會於何時完成，然後直至2015年8月4日，便會作為一個handing over day，即是把整條鐵路交回給政府。粗略的時間表便是這樣，但在進行一項整體工程時，港鐵公司是應該有一個綜合時間表，情況就是這樣。

胡志偉議員：

主席，我想問清楚，這個綜合時間表跟你剛才所說，即每個工程項目所謂的"里程碑"這個概念，在你們今次的高鐵監督過程中，其實是否屬於相同的東西呢？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

就着港鐵公司而言，該公司本身是有一個項目時間表的，例如每項工程當中也會有一些工序，當A工序完成後，才會進行B工序。以挖掘一條隧道為例，當隧道貫穿後，才可以建造中間的隔牆，完成中間的隔牆後再鋪設軌道或電線，這些程序是一個接一個的。所以，港鐵公司在不同的合約中，本身是會有其.....

胡志偉議員：

明白.....

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

.....建造工程時間表的.....

胡志偉議員：

.....我想問一問，當路政署收到港鐵公司這個時間表後，有否就着這時間表再訂立一些重要、關鍵的里程碑，以便在監察過程中可以有所依從，還是只是百分之一百依賴港鐵公司的報告，以此作為基礎呢？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

在過去的監察中，由於是間接監察這項高鐵工程，我們要依賴港鐵公司的團隊提交工程時間表.....

胡志偉議員：

所以.....

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

.....如果就胡議員剛才所說，是否在每項工程中都會有個別的milestone，即一個工程的特別目標或某個程序目標，其實，在港鐵公司獨立董事委員會的第二份報告書也曾提及，如要適切地監察工程，便應該就個別工程多加一些milestone或里程碑，作為監察.....

胡志偉議員：

我不是問這些，我是問路政署本身有否訂定一些里程碑，或作為自己內部一個參考、reference，以便在跟進的過程中，可以及早得到預警。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

路政署是依賴港鐵公司提交的工程時間表來進行的。

胡志偉議員：

即是路政署本身並沒有就着整項高鐵工程訂定一些重要的milestone作為參考資料，從而跟進有關進度？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們會利用港鐵公司提交的時間表，作為我們的reference和依賴。

胡志偉議員：

路政署一直依賴港鐵公司的工程進度，但你也會留意到一直有一些滯後的情況。在2013年11月時，專家報告才指出會作第一次的累計滯後分析，我便是想確認這一點。是否到2013年時，才進行第一次累計滯後分析，還是累計滯後分析其實也是監察中一個很重要的工具，從而協助政府或工程團隊監察工程進度？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

其實累計滯後分析是一直都有進行的，即是說，在每項工程中已經使用了的時間，以及在地盤中所得的效績百分比，在港鐵公司每個月所提交的工程報告中也有提及到。所以，從這兩個百分比的比較，我們便看到有滯後的情況。所以，這個分析應該是持續性進行及經常性存在，從而作出比較。

可是，如要作為一項預計，從累計性分析所得出的百分比作預測，看看工程能否在2015年完成的話，這便是港鐵公司內部自己所做的。如我們所相信，在剛才讀出第1.38段中所提及的事情，便是港鐵公司自己內部做了一些工夫，完成之後，有否把這個分析提交給我們呢？這便是2013年11月的情況。

胡志偉議員：

主席，是否確認了路政署在2013年11月之前，其實本身並沒有就着工程延誤的問題，進行內部的累計滯後分析？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

在2013年11月之前，其實我們已經相信和知道，當時有兩項工程是有較嚴重的滯後，一項是在北面的826號工程，即是由邊界把隧道挖通至米埔。在這項工程中，我們知道有嚴重滯後，而這個滯後源自兩部隧道鑽挖機從內地福田把隧道挖穿過來，然後才……

胡志偉議員：

主席，我認為這些細節已經聽過了。我想問清楚，路政署在2013年11月之前，曾否進行內部的累計滯後分析，以及把資訊匯報予運輸及房屋局。

主席：

其實陳先生可以直接點回答他的問題。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們沒有進行定量分析，但我們在質量、qualitative上，是知道滯後相當嚴重的。因此，我們在2013年11月之前，已經與內地的承建商盡力爭取，盡快把隧道鑽挖機從福田挖通至香港境內，從而由港鐵公司接收該部隧道鑽挖機。

胡志偉議員：

當時有否進行任何評估，我照用陳先生的字眼，有否從qualitative的角度評估過，按照你們的估算，究竟滯後的情況為何？然後再把信息告訴運輸及房屋局的主事官員知道？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

就着這個情況，即隧道的延誤和滯後的過程，我們是有匯報給運輸及房屋局。其實在2013年7月23日，我們邀請了港鐵公司一同向運輸及房屋局匯報這些過程。也許讓我先整理一下資料。

主席：

好的。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

主席。

主席：

是的。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

主席，我翻看我的陳述書第27頁，當時提到2013年7月23日，經運輸及房屋局的要求，路政署和港鐵公司向運輸及房屋局匯報有關高鐵香港段和跨境段的整體進度。港鐵公司預測跨境段隧道工程將於2015年3月完工，而跨境段的測試工作可於7月展開。利用餘下的6個月作為試運行和動態測試，基本上便可以在2015年12月完工，這是當時進行的估算。

胡志偉議員：

主席。

主席：

胡志偉議員。

胡志偉議員：

在2013年8月20日，港鐵公司曾經向鐵路拓展處提供一個局部通車方案，你是否知悉這件事？運輸及房屋局副局長邱誠武曾經表示，他直至11月21日與港鐵公司行政總裁會面前，也不知道這件事。那麼，如果你知道這件事，你有否向路政署署長通報？有否要求路政署署長向政策局作出匯報？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

港鐵公司提出局部使用西九龍總站作全面服務，但只是局部使用而已。港鐵公司在8月20日向路政署提出這個初步建議，但該公司其實應該是在9月8日……9月13日才正式向路政署署長作出匯報。在這個過程中，路政署署長指出，不單止西九龍總站是局部使用，其實還需要在西九龍總站附近有關的土木工程完成後，才能夠使用得到；否則，車站會變成好像在海的中心，乘客沒有辦法到達。所以，在這個過程中，有需要邀請港鐵公司回去再繼續研究。所以，其實我們並沒有接受這個局部使用的方案。

其實在2013年11月8日，港鐵公司曾經和我們一起向運輸及房屋局常任秘書長作了一次匯報，而當中亦提及有關局部使用西九

龍總站的方案。但在這幾次會議上，副局長並不在場，當時副局長並不在場。

胡志偉議員：

主席，我還想問一問，當港鐵公司提出很多追趕延誤的工作安排時，你們是否需要知悉追趕落後進度的工程安排所牽涉的工程費用。這是第一點。

第二，你們會否掌握到，這些工程改動，當中有多少是牽涉到要更改設計等這類事宜，即我們所稱的VO、variation order？你們是知道還是不知道的？如果有牽涉到的話，是否所有variation order都要得到路政署或鐵路拓展處的同事批准，才能應用？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

主席，就着各項追回進度措施的推展，港鐵公司是有責任在提出這個建議的時候，將這個建議提交予港鐵公司內部的項目監管組，即Project Control Group。正如我剛才所說，他們提出這個建議的時候都會有文件送交項目監管組，當然亦會有文件送交鐵路拓展處。我們的同事會審視那些文件，然後我們會向港鐵公司提出意見。

我們明白到，每一個鐵路項目的任何追回進度措施都可能涉及增加的支出。他們在文件中亦會提出所牽涉到的金額、資金，而我們亦明白這些金額、資金會從應急費用中作出撥備。所以，這點我們是知道的。

胡志偉議員：

我要追問的是當中牽涉的設計變動，而我翻看文件第49段，當中提及那些有關工程延誤的問題，我想查詢的是，設計變動這個部分，港鐵公司是否一定要得到路政署的批准才可以進行設計變動呢？

主席：

簡單……

胡志偉議員：

如果設計變動的話，所招致的額外開支，就是路政署或鐵路拓展處代表政府承認了這個安排是恰當的。

主席：

陳先生，請簡單回答，謝謝。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

基本上是由港鐵公司的項目總監作出批核，當中是由路政署提出意見。

胡志偉議員：

設計變動所招致的額外開支是否需要有一個撥款機制，還是只是運用原來的合約款項而制訂？如果不是的話，我們看到有很多索償其實都牽涉到設計變動所招致……

主席：

或許給他機會回答，好嗎？

胡志偉議員：

好，謝謝。

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

整體來說，如果有任何設計變動、variation order，當中是經一個項目監管組的機制去提請及撥備，這個是由港鐵公司作出的決定。

胡志偉議員：

這個決定是否等於政府都會同意，然後就可以成為追加撥款的基礎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

或者我請.....

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

或者由我補充。其實現時我們的安排是，根據委託協議，在港鐵公司負責的65 billion中有一筆應急費用，至於整個委託的精神，就是按照港鐵公司內部的機制運作，然後在適當的點中，政府作出參與及給予意見。

回應剛才胡議員這個問題，正正就是在所有項目變更中，港鐵的同事需要跟從自己的內部機制，正如剛才陳處長所說，就所有的變動、所有牽涉到要處理的索償、所有的additional cost，他們必須首先去到項目監管組，由他們的Projects Director，即項目總監，負責審批。在這個過程中，正正就是在這個機制中，我們要求港鐵公司將每一次提交予他的審批文件都呈交給路政署。路政署的同事會按着情況給予意見。在這個過程中，當他們的項目總監審批這些文件的時候，他需要考慮路政署的意見。但是，回應胡議員，很直接的回應就是，那個approval是由他們的項目總監去批的，政府是給予意見。但是，最重要的是，他們仍然都是在這65 billion裏面的應急費用內使用。在這份協議中，如果他們要超越65 billion，便需要在另一個機制下向政府申請。

主席：

明白。我還有一個問題想跟進，就是剛才胡志偉議員提過，關於追回進度措施。剛才盧偉國議員亦問過追回進度措施。你不斷提及追回進度措施，但是延誤期就不斷擴大。

我想問一問，當港鐵公司提出這些追回進度措施的時候，你們有沒有一個獨立機制，即自己評估這些追回進度措施是否真的有效，因為你們也看到這些延誤期不斷擴大。如果有的話，是由你們去做，還是由你們的顧問Jacobs公司去做呢？謝謝。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

就着追回進度措施的效益，當港鐵公司將文件提交給項目監管組時，其實是有提及追回進度措施的效益。但當.....

主席：

港鐵公司當然會提及有這種效益，否則你根本不會接受。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

沒錯。

主席：

但我想知道你會否只是聽港鐵公司說，還是你自己會作一個獨立的評估呢？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

路政署只是給予意見而已。當然，我們自己都會看過文件，以及其理由、邏輯思維是否可行，我們便給予意見。但是，到實施的時候，就要對比與地盤實際的情況，是否與當時提交的文件所描繪的情況吻合，而因此達到一些追回進度措施的效益。這方面是要作比較的。

但是，正如我剛才所說，在追回進度措施的推行過程中，是有機會遇到一些不可預見的情況，令追回進度措施的效益可能有所減省，而這個情況是不能預見的。但是，這個我們都會盡可能要看看。

主席：

好。范國威議員。

范國威議員：

主席，我有兩個問題想問陳處長，以及兩個問題問譚副處長。

不過，在未問之前，主席，我有一個程序建議，請主席審慎考慮。港鐵的主席錢果豐先生拒絕出席我們的研訊，我們這個專責調查高鐵延誤超支的委員會……

主席：

范國威議員，我們現在所說的跟……

范國威議員：

我知道。

主席：

.....證人有沒有關係？

范國威議員：

我想說，我們多次向錢果豐先生給予多個月時間，但他都拒絕出席，這是一個失職、卸責的表現。

主席：

不是，有甚麼.....

范國威議員：

我們委員會已經在數個月前收到通知，韋達誠先生不出席、周大滄先生又不出席，現在身在香港的錢果豐先生都以自己要外遊為原因而拒絕出席我們的研訊。我們要有一個清楚的立場，告訴港鐵公司他們要配合我們立法會這個.....

主席：

范國威議員，我想remind你，我們內部討論的事情不應該在我們.....

范國威議員：

但是，這是一個公.....

主席：

.....這件事亦跟這兩位證人無關。

范國威議員：

主席，這個跟我們的職能很有關，我們用了很長的時間.....

主席：

我現在想請你提問有關.....

范國威議員：

.....邀請對象出席我們的研訊。

主席：

.....向證人提出你的問題。

范國威議員：

.....我會、我會、我一定會問，但我們要有一個立場的表態，告知港鐵公司他們需要配合我們的調查。即使我們沒有《立法會(權力及特權)條例》，但他們應該尊重立法會，亦不要立了一個先例，因為自己外遊就拒絕來這裏出席我們的研訊。

主席，我想表達這個很清楚的具體建議，我們內部會議是要討論，是要處理的。

主席：

請你提出你的問題。

范國威議員：

陳處長，我想請問，你給我們的陳述書第61段表示，在2013年7月監核顧問估計高鐵的完工日期可能延遲差不多11個月之前，路政署已經清楚知道當時進度的滯後情況，所以，路政署在其後的項目監管委員會會議上要求港鐵公司在8月提交修訂的整體工程計劃。但是，我們看到得出的客觀效果是，港鐵公司一直沒有履行這個承諾，令路政署自2013年11月起，在每一次監委會會議上都要敦促、促請港鐵公司提交計劃。

你剛才多次提到，路政署在這個監委會上多次促請、敦促港鐵公司，而對於這些敦促，我想請問，你閣下認為究竟有沒有成效？因為公眾看到的、傳媒看到的、我們看到的就是，港鐵公司由始至終都沒有重視過路政署的敦促。你多次說3重監察，間接監察、直接監察、獨立專家，以及要檢討等等。如果港鐵公司沒有認真回應你們的敦促，你又作了甚麼實際行動，要求港鐵公司提交這個修訂的整體工程計劃呢？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

主席，我的陳述書第61段提及，2013年監核顧問方面，顧問曾提出竣工日期可能延遲差不多11個月，而這方面我們其實是有少許辯解的，因為這11個月的滯後在獨立專家小組的報告裏是有一些落差。在2013年7月，當時的滯後是7個月；不過，監核顧問說，如果甚麼都沒有做，一直將這個延遲順延下去，即是將落差一直擴大，竣工日期就可能滯後11個月，這點其實我們跟港鐵公司都有提及過。這裏是有少少誤解。

范國威議員：

陳處長，你是說獨立專家誤解？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

是，因為他的預測應該是7……

范國威議員：

是。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

……有7個月的落差，不過，他的預測變成了11個月……

范國威議員：

好。那麼，除了敦促之外，你們還有甚麼實際行動請港鐵公司提交這個修訂的整體工程計劃？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們是不停地敦促港鐵公司……

范國威議員：

即除了敦促之外。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

.....需要修改，其實我想請大家參閱鐵路事宜小組委員會於2014年5月5日和5月19日舉行的會議，當時港鐵公司提交了一份文件，在這份文件的第52段(j)提及，在2013年10月，港鐵公司以局部開通模式正式向西九承建商建議，要求承建商就這個目標計劃提供回應。當時是2013年10月。

主席：

范議員的意思是，除了敦促之外，政府還做了些甚麼？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們敦促他們。但是，他們一直推遲回應這份文件，即是做一個新的計劃。我們發覺在文件第52段，即是剛才所述的文件第52段(j)，他們要求合約810A的承建商就西九局部開通這個計劃作出一個承諾。然後在(w)段提到，到了2014年3月31日，西九龍總站的承建商才正式向港鐵公司匯報表示，在2013年10月提交的局部開通方案不能在2015年完成，完工日期要到2017年。即是說，最清楚地盤狀況的承建商要做出一個覆檢時間表也需要5個月，5個月的時間，即承建商要用5個月，港鐵公司則要依賴承建商提交有關情況，而路政署其實是未能作出一個如此真實的時間表的檢討。所以，我們其實是依賴港鐵公司。

范國威議員：

陳處長，你的意思即是，政府、路政署依賴港鐵公司，港鐵公司就依賴承建商，你剛才發言的內容是這樣說。我想表達的是，港鐵公司從來都不重視路政署的敦促。你在陳述書第30段甚至寫道，"向路政署隱瞞項目進度的關鍵資訊"，第30段是這樣寫的，港鐵公司就是做了這樣的事。那麼，你認為路政署和鐵路拓展處在這件事情上是否算是無計可施呢？只是讓港鐵公司又再將責任放在承建商方面。

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

這件事情是獨立董事委員會的報告書提出來，我們都是從港鐵公司這份報告書，才得知原來其內部之間有這樣的描述。

范國威議員：

那麼，你知道了之後，做過甚麼呢？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們知悉這件事……

范國威議員：

時間一秒一秒地過去。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

……我們是在2014年的獨立董事委員會報告書發表後，才知道這件事。

范國威議員：

OK，好。我另外還有兩條問題，我想問譚副處長。譚副處長，你在陳述書第27段表示，港鐵公司沒有按照既定的匯報機制向路政署提供項目進度的關鍵資訊。你認為路政署不能夠得知這些關鍵資訊，是否影響了路政署的評估，以致出現了一個情況，就是錯估工程滯後不會導致最終的延誤？是不是有一個因果關係呢？

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

范議員，其實這裏我們是說，透過港鐵公司獨立董事委員會第一份報告裏記錄的事實、反映的事實，得知就着某一些事，港鐵公司事實上沒有適時地將一些資料向我們匯報。剛才陳處長已經說過，在核實監督者這個制度之下，我們路政署只有10多人，加上監核顧問也只是20多人，而這個這麼複雜的工程……

范國威議員：

你的意思是人手不足？還是想強調……是不是人手不足？

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

不是，我是說制度上。

范國威議員：

是。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

在我們現時採納的這個制度上，港鐵公司用了900多人推行這項工程。

范國威議員：

我知道，是不是人手編制令你們人手不足？

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

所以，這個制度需要港鐵公司適時、適當地遵守的其中一個條件，是適當地將其資料匯報給我們，將準確的資料匯報給我們。

范國威議員：

是。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

但是，這個制度當然不止是，正如剛才陳處長所說，不止是單方面依賴港鐵公司給我們資料。

范國威議員：

OK。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

因為剛才我們不斷重複說……

范國威議員：

副處長，請回答我的問題。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

我們有我們的監察制度。

范國威議員：

有沒有因為它未有適時提交這些關鍵資訊給你們，而導致你們錯估延後不等於延誤、延後不會滯後，不會導致最終的延誤呢？

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

就着……

范國威議員：

是會還是不會呢？

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

就如我的陳述書第27段所說，港鐵公司是推行這個項目的管理人，他們親自推行這個項目，但都不能夠適時將這資料告訴我們。即等於剛才說，其實在2013年11月的時候，他們的工程團隊已經判斷，根據有關資料，他們的完工日期將會延至2016年。如果他們當時有告訴我們，我們會知道2015年……

范國威議員：

好。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

即盡其所能，用盡所有方法去追，應該都追不到。

范國威議員：

好。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

那麼，我們會明白。

范國威議員：

好。副處長負責主持每個月的項目統籌會議，跟港鐵公司的總經理和項目經理有聯繫，理應甚至比局長更加能夠掌握每一個工程合約的進度。

我想問譚副處長，即使港鐵公司隱瞞了這些關鍵資訊，但路政署根據自己手頭上的資料，例如個別工程合約滯後的情況，為何都不能夠較為準確地判斷工程最終會延誤完工呢？

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

范議員，劉署長曾經說過，工程的滯後不等於最終一定要延誤完工。為甚麼呢？當一些不可預見、不可預測的事情發生，需要處理，這些事情會帶來滯後，但究竟最終會否延誤，則很在乎所採用的有效措施、追回進度的有效措施.....

主席：

是。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

.....追回進度的有效措施就需要一個由.....

范國威議員：

但是，路政署自己本身都掌握個別工程合約滯後的情況。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

.....我相信，范議員，請你聽我詳細解釋一下，因為.....

范國威議員：

我知道，每一次發言你都是重複其他人說過的事情。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

.....其實事實就是這樣，因為最重要就是，當要追回進度時，就要由項目管理的港鐵公司去設計追回進度的方法，決定用甚麼方法去追回.....

主席：

是。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

.....這些進度，而在考慮這些方法時，最關鍵是要掌握第一手資料，知道整個工程的.....

范國威議員：

不是.....

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

.....詳細情況，是透過那900多人.....

范國威議員：

.....副處長，我想問路政署.....我想問路政署.....

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

.....然後.....不是.....

范國威議員：

.....主體是路政署，不是其他人.....

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

.....我.....OK。

范國威議員：

.....不是港鐵公司，不是承建商。為何你在今天出席研訊，我就是問你。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

我想指出一點，就是路政署10多人，沒有港鐵公司900多人所掌握到的詳細資料，亦沒有第一手資料，從那個角度.....承建商的力度.....

范國威議員：

那麼，究竟這是資訊不足的問題，還是人手編制的問題呢？

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

.....我覺得現時在這個制度上，當中的運作是需要由擁有第一手資料的港鐵公司作為項目管理人，將這些資訊告訴我們，作為參考.....

范國威議員：

那麼，資訊不足較為重要.....

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

.....另一方面，我們.....

范國威議員：

.....還是人手不足以審視這些資料較為重要呢？你正在交替說出兩個重點。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

.....范議員，我覺得最主要的原因，就是我們按現有制度，我們10多人，要去採用不同的方法，透過不同的會議、到地盤的監察，檢視其情況。當發生問題的時候，我們就敦促港鐵公司追回進度.....

范國威議員：

是，但你說人手不足，你暗示、明示說，在現有編制方面你們人手不足.....

主席：

范國威議員，或者給他機會回答.....

范國威議員：

好的。

主席：

.....我不想將這場答問變成一場辯論，好嗎？或者簡單一點回答，接着或者我再安排第二輪讓范議員再問。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

最主要就是，讓我詳細說明，在現有制度下，我們的角色是核實監察者。我們採用的方法就是利用我們現有的資源去監察港鐵公司。我們透過不同的地盤視察，透過不同的會議去得知；而另一方的途徑，就是要港鐵公司適時提交一些準確的資料給我們，然後互相去cross-check，檢視一下其情況。如果我們發覺有滯後，就需要港鐵根據委託協議，負起責任盡其最大力度去追回。在追回的過程中，其實路政署都會作一些協調，有些情況牽涉到不同部門，我們會協助他們去追。

我想舉一個例子。在北面，即剛才所提到的一個跨境項目中，那兩部鑽挖機由內地延遲運抵香港，其實路政署都有就此積極地配合，安排跟內地有關單位開會，敦促他們交報告，然後敦促他們想盡方法去盡快、加快.....

主席：

好的。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

.....這些一系列工夫都是路政署所做的。

主席：

好，謝謝。下一位，鄧家彪議員。

鄧家彪議員：

多謝主席。一直聽下去，我真的覺得很奇怪。素來都是兵多於將，難道你們想有900多人的團隊來監察900多人做事嗎？資料是很多，但你們具備專業和行政經驗告訴你們哪些資料最重要。

剛才胡志偉議員問得很好，而最後聽到的結果是，就追回滯後所採取的措施、或是一些分析，以及設計改動所引致的超支，原來你們只是給予意見，而不是有介入的權力。

所以，我想問，你們認為鐵路拓展處是否受顧問的影響呢？按照最初設計這個制度的勞氏所建議，當局會盡量避免插手管理高鐵事務。舉例而言，你們有否試圖直接向承建商了解工程的進度、困難，以及承建商與港鐵公司的關係？又舉例，你們有否直接以書面，包括警告信，提醒港鐵公司要依期完工，並合乎預算地完工？這兩點，你們有沒有做呢？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

主席，就鄧議員所說的事情，即是鐵路拓展處有沒有直接與承建商作任何書面上或諸如此類的溝通，我們的回應是，其實這個動作應該由港鐵公司作為項目管理團隊去做的，因為只有港鐵公司才與承建商有一個合約關係，一個是承建商，一個是業主。如果覺得承建商在地盤所做的工作、進度有問題，應該由港鐵公司敦促承建商，或者由港鐵公司提議一些追回進度的措施，交予承建商協助推行。由於我們路政署與承建商沒有任何關係，所以我們沒有渠道去作任何溝通。

主席：

但是，你可以經港鐵公司責成承建商去做的嘛！你對港鐵公司是有監督權，可以要它作一個承擔，是嗎？對不對？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們對港鐵公司有一個監察作用，我們可以敦促港鐵公司，但我們沒有需要指引港鐵公司去敦促承建商。

主席：

OK。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

港鐵公司敦促承建商，是其應該有的自然作用，因為在合約上，它與承建商有合約關係。

主席：

即你的意思是，你可以敦促港鐵公司，至於港鐵公司是否敦促承建商，則是它的事，不關你事？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

港鐵公司敦促承建商，這其實基本上是委託協議內的一個合約條款。

鄧家彪議員：

主席，我想問清楚，敦促承建商做事，這當然是港鐵公司的責任，但你們有否曾經懷疑過，正如你在開始時曾說，港鐵公司所提交的資料與承建商在前線的情況有很大的落差。所以，你不如試圖直接問一下承建商？

主席：

是，陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

簡單來說，我們沒有直接與承建商跟進這個問題，因為我們仍然覺得這應該是港鐵公司的項目團隊所要做的事。

鄧家彪議員：

那麼，你們曾否發出一些書信，言詞嚴厲地警告港鐵："你們的施工進度不理想"？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

在這個問題上，我們亦有作出一些檢討。我可以提出的是，獨立專家小組所建議的其中一個方式，就是使用服務經營權的方法去推行高鐵項目的時候，並沒有所謂量度的標準。專家小組亦看出，在委託協議沒有特訂任何量度標準，即如何界定港鐵公司作為項目團隊的表現是如何。這其實是相當於，即是說，比較之下，一個大型工程項目由路政署聘請顧問去作監察，跟港鐵公司作為一個項目團隊去監察一個項目，是有很大的分別。因為我們沒有在任何委託協議中寫下任何條文，訂明如何評核港鐵公司。

所以，在這樣的情況下，我們沒有向港鐵公司發出任何信件，就其表現作出任何評論。

鄧家彪議員：

處長，從衡量量值的角度，就着高鐵這個項目，政府或立法會已經批出一筆特別的金額，讓你們請一批團隊、工程師團隊。當然，你說區區10多人都不夠。但比起其他鐵路，這個團隊很明顯是特別為高鐵而設，而且亦再有給你們資源去聘用Jacobs。

我想問，既然在制度沒有指標，就正如前路政署署長韋志成在2015年6月2日的研訊中指出，其實制度是死的，不能夠靠一個死的機制自動提出預警；人是活的。你們有豐富行政經驗和工程專業經驗，為何你們不運用你們的專業判斷去看清楚，究竟它提交的資料是否足夠？以及究竟在預算和進度上是否合乎理想呢？為何你們不運用這方面的專業能力呢？

再具體一點問，你們作為路政署，第一個問題便是，當你們收到Jacobs的報告指出似乎不太可行，但港鐵公司又表示可行，當出現兩種說法的時候，究竟你們是否正如一直所說般，只是依賴港鐵公司，而將Jacobs的報告掉到一旁？當兩方的報告出現不同的時候，你們會怎樣看呢？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們從顧問公司提出的地盤的觀察，或者我們同時在每個月的工地視察或合約檢討委員會所得的資料，知道港鐵公司就着高鐵工程所滯後的情況之後，我們已不停敦促港鐵公司推行追回進度措施。這是關乎港鐵公司，基本上在委託協議中，都是要求港鐵公司作為一個專業及能勝任的項目管理人員，在合理期望下，所具備的技能和施工水平應該達到一定的水準。

因此，我們設計的這個制度，是建基於勞氏顧問公司所提出的建議。建立了這個制度，要求港鐵公司作為一個專業的管理團隊，就着如何推展高鐵項目作出管理。它應該對承建商有適度的監察，以及適時向我們匯報工程進度。路政署就着我們所獲得的

資料，以及附以我們在地盤工地所得的資料，適時地向運輸及房屋局作出匯報。

鄧家彪議員：

好的。我想問你們覺得自己只是擔當一個猶如messenger的角色，還是會過濾港鐵公司的資料？舉例而言，其實2013年已經開始出現一些滯後的情況，你們有否運用自己部門的專業分析，向運輸及房屋局提出質疑港鐵公司的說法？你們有否曾經這樣做呢？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們其實是配合港鐵公司的報告再加上我們的意見，向運輸及房屋局提交報告。正如我剛才所說，就着826號工程合約中有非常大的滯後，我們向運輸及房屋局，甚至聯同港鐵公司，向運輸及房屋局作出適當的匯報。例如我們在2013年7月和11月，也曾向常任秘書長匯報有關的滯後。

其實我們還有一個動作。我們的另一項工作不止是監察港鐵公司，我們其實有一個很大的作用，我們還負責協調的工作。正如我在陳述書也提及，我們的協調工作也佔相當大的部分，例如我們需要協調不同的政府部門，如何輔助港鐵公司，就着它所需要的，例如臨時交通改道計劃或.....

鄧家彪議員：

處長，我想問清楚，你曾否向運輸及房屋局提出，你也質疑港鐵公司提交的資料，認為要不是漏了提交就是提交了錯誤的資料。你們有否提出質疑港鐵公司？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們沒有向運輸及房屋局提出質疑港鐵公司漏報資料。

鄧家彪議員：

OK。好，我想問你，說了那麼長時間，你可否用一個比例說明，你們這個高鐵工程專責小組用了多少成的時間來配合港鐵公司實施高鐵工程，又用了多少成的時間來監察港鐵公司有否如期完工？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我認為，要用一個簡單的百分比來回應鄧議員的問題是比較困難，是比較困難的。因為港鐵公司，正如我們在陳述書也提及……

鄧家彪議員：

如果是困難的話，不好意思，因為時間完結，要珍惜時間，你會否覺得你們的工作是配合港鐵公司多於監察港鐵公司？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們的身份其實有數個，一個是監察港鐵公司，就着高鐵推行時的進度，我們將適當的資料，將資料適時地向運輸及房屋局作出匯報。

但是，在另一個角色中，我們亦配合港鐵公司就着推展工程期間需要一些輔助的情況，正如我剛才所說的，譬如就着臨時交通改道措施，向運輸署……

主席：

即是協調方面的工作，對嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

……協調方面，我們也有很多工作要做的。

主席：

是。好，或者我們現在有10分鐘的小休時間。

我想讀一讀，還有3位議員報了名提問，但未有機會提問，田北辰議員、毛孟靜議員和陳恒鎮議員。如果有第二輪的，請鄧家彪議員、胡志偉議員，哦，易志明議員也未問過。

OK，10分鐘，謝謝。

(研訊於上午11時9分暫停)

(研訊於上午11時20分恢復進行)

主席：

研訊繼續進行。下一位是田北辰議員，謝謝。

田北辰議員：

主席，我想整件事情有一個核心問題，便是關乎2013年11月22日，政府前來立法會所說的事情，以及半年後所發生的改變，究竟是涉及有人刻意隱瞞、有人監管不力，還是其實全部也是天意、天意、天意？即是we don't know what we don't know，基本上，我們的聆訊就是以此為主要目標。

我有兩個背景問題，想先問一問處長，第一，由2013年1月到11月，你本人到過工地多少次？

主席：

陳先生……

田北辰議員：

可否簡單說一說？

主席：

你問哪一位？處長、副處長，還是兩位也問？

田北辰議員：

陳處長，你本人到過工地多少次？九龍站。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我沒有特別記下到過多少次。

田北辰議員：

你記得你有否去過？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

去過，當然有去過。

田北辰議員：

記不起去過多少次？3次？兩次？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

比這個次數多。

田北辰議員：

不止數次？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

是不止數次。

田北辰議員：

接着，11月21日晚上的緊急會議，Jacobs是否有人出席？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

沒有。

田北辰議員：

沒有？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

沒有。

田北辰議員：

好。剛剛你解釋，你跟港鐵公司和承建商的關係，港鐵公司是checker，你是check the checker，對嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

是。

田北辰議員：

我想理解多一些，究竟你的角色是check the checker，還是trust the checker。這樣，我便可以知道你和Jacobs的關係。我所聽到的是，黎以德說運輸及房屋局是通才，全賴路政署；路政署署長又說他是通才，全賴鐵路拓展處，那麼，你之下再也沒有人可以委託，對嗎？如果你覺得你的功能是check the checker，不是trust the checker，那麼，你也要充分利用Jacobs。Jacobs之前告訴你有11個月的滯後，那麼，你當晚出席11月21日的緊急會議時，你應該是鐵路拓展處唯一的官員，對嗎？

主席：

陳先生……

田北辰議員：

你是鐵路拓展處唯一的官員，代表鐵路拓展處出席會議，對嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

還有路政署署長。

田北辰議員：

我知道，我是問鐵路拓展處。好，既然你是check the checker，你剛才也有提及，其實你很難有能力去監察究竟港鐵公司說的話是否準確，所以便聘請了顧問，那麼，為何你不帶Jacobs前往呢？因為Jacobs之前說看到種種跡象，認為會滯後11個月，但你們與

港鐵公司，即是checker，經過兩、三小時會議後，便被說服了。但是，你剛才又說自己沒有能力說明或澄清港鐵公司的事情能否做到，你可否解釋一下，為何不帶Jacobs出席會議呢？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

這是一個緊急會議，由運輸及房屋局和港鐵公司聯同召開，我們認為沒有必要帶上嘉科公司。

田北辰議員：

不好意思，主席，我要照直說，這樣聽起來真的比較難接受。處長，你承認自己沒有專業知識去逐項監察港鐵公司說其將要做的工作是否真的有能力做得到，所以委託Jacobs；未開會前，Jacobs已經說明，如果港鐵公司甚麼也不做的話，會有11個月滯後，那麼，不論怎樣看，你亦一定"捉"他一同開會，一起聽聽港鐵公司會做到些甚麼以追回那11個月的時間。為何你會覺得沒有需要？如果你覺得沒有需要，便應該有能力check港鐵公司所說的話，但你剛剛又說真的沒有這種專業水平，對嗎？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我剛才沒有說過.....

田北辰議員：

你會否承認，其實沒有帶Jacobs前往，是真的有點疏忽，無法讓其多給予一個second opinion。

我向第一位醫生求診，他叫我不要開刀，第二位醫生叫我開刀，我相信第二位而不相信第一位，那麼，我也要回去問第一位醫生，或帶他前往的，對嗎？

主席：

對。

田北辰議員：

所以這是十分奇怪。

主席：

給他機會回答。陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

就當天的會議，我們沒有提出任何指港鐵公司不可能在2015年完成工程的說法，其實我們是不排除有這個情況的，因為港鐵公司一向依賴追回進度措施的方式來追趕進度，港鐵公司作為一名合約的業主，他們知道其承建商有可能增加多少資源，以及他們作為一個項目的管理人員，有甚麼力度能夠迫使承建商更加努力地追回進度。

田北辰議員：

你今日看回頭，是否仍然覺得當時不帶上Jacobs這位專家前往，即告訴你不用開刀的第一位醫生，OK？你覺得沒有帶上他是正確的，還是你覺得是疏忽了？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

正如我的署長在3月24日或4月11日的研訊中提及，如果……

主席：

或者由你自己回答，不要引述署長的說話，好嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

是……

主席：

署長有署長的看法……

田北辰議員：

問題是你現在看回頭，有否覺得當時疏忽了這一點？只需回答有或沒有便可。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們當時沒有排除港鐵公司是可以完成……

田北辰議員：

不是，問題是你現在看回頭，有否覺得當時疏忽了這一點？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們覺得，如果看回頭，我們可能應該考慮可以要求……

田北辰議員：

Jacobs一起去……

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

Jacobs，即嘉科公司進行評估，同一個評估，是否在其有限的資料下……

田北辰議員：

但當晚的緊急會議後，第二天便要到立法會開會，當晚便要告訴老闆他第二天應該有何取態；那麼，你何來機會問Jacobs，如何看待港鐵公司當晚所說的話呢？我不太明白。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

這是事後的想想法……

田北辰議員：

OK……

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

……這是事後的想想法而已。

田北辰議員：

我再想問一問，你們基本上只是依賴過去那個會議，那麼究竟港鐵公司當時說了些甚麼，令你們跟運輸及房屋局說，覺得有信心他們可追回進度？特別是你當時應已知道有85 000立方米的花崗岩還未開始挖掘，當時是2013年11月，而要在2015年年底通車，挖掘工程最少要在半年內完成，否則如何興建一個車站呢？建站後還要試車。當時港鐵公司說了些甚麼，令你覺得即使還未開始挖掘85 000立方米的岩石，也可以在數月內處理好？

第二，是連提也沒有提及的天幕。Jacobs的顧問報告有否提到天幕呢？有沒有？因為你剛才只說隧道，但今天最"大劑"的是天幕。

主席：

或者給他機會回答，陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

就田議員所說的問題，港鐵公司表示，如果這麼早便告訴承建商2015年不能完工，延展至2016年，便沒有能力迫使承建商繼續加快、加把勁完成，恐怕承建商的力度會鬆弛下來。

田北辰議員：

所以，結果其實並不是港鐵公司成功游說你，相信其有能力追回進度，似乎當晚大家也知道追回的機會不高，但如果公布延誤便會給承建商一個藉口。你是否這個意思？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

這是港鐵公司的其中一個說法，其實從我們看來，承建商最清楚自己的資源，知道何時.....

田北辰議員：

當晚他說了些甚麼，令你覺得85 000立方米的花崗岩可以在半年內妥善處理，他說了甚麼？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我的記憶是當晚沒有提及過花崗岩。

田北辰議員：

連花崗岩也沒有提過，天幕也沒有提過，但這兩件事便是今天"攞命"的事項，而不是那條隧道，對嗎，處長？這樣，你是否認為Jacobs做得極之不好，完全沒有向你提出有這兩件事。

主席：

處長。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

Jacobs有提及過鋼結構和岩石的情況，但基本上最主要的是，我們要信賴專業的港鐵公司項目團隊有能力推展這項工程。就着他們所說，我們不知道港鐵公司和承建商之間過往的密切關係，他們知道承建商有多少resources，有多少資源可以投入這個.....

田北辰議員：

當時尚未開始興建天幕，對嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

當時尚未。

田北辰議員：

還未開始嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

尚未。

田北辰議員：

整晚"天幕"這兩個字沒有出現過嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

據我記憶，未有提及過。

田北辰議員：

現在今天最棘手的地方，即據我所理解，至今仍未解決的事項，當晚竟然完全沒有提及過。這樣，你是否認為港鐵公司真的刻意隱瞞呢？Jacobs有否提過天幕？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

Jacobs有提及過，但我相信天幕現時的問題，可能是因為事情及後的發展出現了更大的變數所致。

田北辰議員：

不是的。當時尚未開始興建天幕，你們又沒有提問。Jacobs亦沒有提出"如果在2013年11月天幕也尚未開始釘第一口釘，要2015年年底完成，這樣是否天方夜譚"。Jacobs的說法是甚麼？11個月的滯後，應該是說這方面，對嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

Jacobs提出的11個月滯後，是根據他們當時於2013年7月在地盤所見到的，以及合約檢討會議中所得出來的資料，而知道當時有7個月的滯後。

田北辰議員：

Jacobs向你提交的報告一直沒有提及過天幕嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

他有提及過。然後，他用7個月去.....向上.....

田北辰議員：

如果他有提及過，而你參與會議時，整晚都沒有說過天幕，為甚麼你會相信港鐵公司呢？

主席：

田議員，或許你給予他機會回答。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

Jacobs，即嘉科公司，有提及過天幕。但是，基本上最主要的是，天幕的建造工程發展至現在，發覺在製造的過程中，即 fabrication，以及在安裝時發現有滯後，這是事後的發展。在我記憶中，在2013年11月的會議上是沒有提及天幕的。

田北辰議員：

沒有提及。OK。好的，可以了。謝謝。

主席：

好的，下一輪。謝謝。毛孟靜議員。

毛孟靜議員：

多謝主席。不論閱讀文件或聆聽他們的講話，基本上有兩個結論，就是"賴"兩件事，或不用"賴"這個字，用"歸咎"。首先是港鐵公司，他們用的字眼比較客氣，說是保留了一些資料、一些資訊，這即是隱瞞。及至一些情況，相對路政署，港鐵公司甚至是"賴皮"的姿態，是的，跟它說了，無論如何敦促，都是沒有事發生的，是否這樣呢？

而第二個歸咎的原因是制度上的缺陷，對嗎？你只可以給予意見或提出意見而已，敦促是無效的，而別人又不把事情告訴你，會否有這樣的情況？我這樣的解讀是否錯誤？陳先生。

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

主席，回應一下毛議員所說的話。有些關鍵資料被保留，這也是我們從獨立董事報告中得知的。所以，這種說法應該留待你們大家作決定。至於……

主席：

它當時不提交那些資料，但有否交代保留的原因？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我不揣測港鐵公司.....

主席：

不是的，它有否向你們交代過原因？沒有嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們也是在2014年才知道這件事情。

主席：

我知.....當時知道後，你們問它當時為甚麼不提交資料，那麼它有否交代過原因？為甚麼不及時提交？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

在我知道的過程中，是沒有的。

主席：

沒有交代過，OK，sorry，繼續，請你繼續作答。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

第二就是，事實上，就推展高鐵工程來說，這是第一次用服務經營權模式，所以，我們知道應該如何利用委託協議，以及在委託協議下如何監察這個項目管理者，也是我們認為有需要檢討的問題。因此，我們當時一早聘請的勞氏顧問公司，其建議是設立監察制度。制度訂定後，就採用間接監察，核實監督者的方式，而路政署鐵路拓展處只是透過小組成員，按照勞氏提出的機制作出監察，這應該是，制度已經訂定，若說如果將來以服務經營權方式推展另外一些新的鐵路項目，有否需要對核實監督者的方式作出檢討的話，我們是可以接受的。

主席：

好的。毛孟靜議員。

毛孟靜議員：

在2013年時，港鐵公司提出局部開放的念頭，但在半年後，承建商表示西九龍總站方面是不行的。我沒有任何指責的意思，今天大家都是來這裏交換一些資訊，主要是我們向你提問。你剛才表示港鐵公司問承建商可否局部開放或通車，而承建商表示不可以。你們不會直接找承建商是因為沒有合約的關係，但主席已經問了他，指你是再上一層的監察者，你怎可能說："我叫了它問的，它再問承建商，而它沒有得到答案或問遲了，就與我無關"。

這個過程出現了很大的問題，你不可以隨便說，我坐在這裏，或剛才有人提問用的字眼，我是配合而已，我這個監察的角色純粹是間接的。但是，你不可以說，因純粹間接的關係，我就真的完全不用肩負任何大的職責，總之知道多少事情，便說兩句話，敦促一下，給予一些意見。在這方面，你們是否真的粗疏了呢？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

主席，回應毛議員的問題。其實我們也看到，我們當初設計這套監察制度會否有問題，我們也應該要作出檢討。但是，你說應否就監察港鐵公司作出任何評論，或進行任何方式的監察，正如我剛才所說，獨立專家小組已提及，就着監察的過程，我們有否就監察港鐵公司訂定量度標準。由於是間接性質，是否需要訂定一些量度標準以便對港鐵公司進行監察？獨立專家小組提出過名為綜合推展文件，Overall Development Strategy Statement，這項建議我們是接納的。我們認為如果未來採用服務經營權的方式推展任何新工程，須考慮是否需要就這方面擬備一份綜合文件，寫下雙方的責任，雙方的量度條件如何，要這樣做才行。

毛孟靜議員：

你現在也認為應該需要量度的條件。我也同意，你去了多少次工地，並不是量度整個監察過程的付出或有多努力。主席，這些是"無解"的，即等於在立法會參與了多少次會議，是否代表是最勤力的議員呢？說這些話是廢話。

但是，過程當中量度的情況，整個高鐵項目是由路政署作為管制人員的，而你作為路政署鐵路拓展處處長，路政署署長在精神上和身份上，也一定要看着高鐵項目，他最終也是要負責的。可是，假設以常人常理來考慮，若我是署長，而你是負責鐵路方面的，我會信任你。可是，你們現時有這種說法，會否是整個路政署管制人員的身份出了很大失誤呢？可是，我不會問你是否認錯，並非這個問題。但你說到了量度，如果以100分來計算，在整個高鐵項目的監察過程中，路政署轄下的鐵路拓展處，你們是說純粹提供意見，是給予、提出和敦促的，那麼你們在監察上的weighting，即重量和百分比有沒有三成呢？

主席：

有沒有三成？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

要回應毛議員這個問題是相當困難的，若要用一個單一數字代表監察的重量，我認為會較為困難，而且我亦覺得這並非很適宜。

毛孟靜議員：

可是，你個人總會有感覺，每個人在做一些事情時，自己知道是在扮演一個甚麼角色，有多少份量，例如沒有人理會我，便是10%也沒有；又或是若我們的比重很重要，路政署是會負責超過五成，因為我們代表政府監察整個龐大的項目，這個項目確實是monumental的，便不可以說自己不知道，總之有事情便出來說兩句，是不可以這樣的。那麼，最低限度會否有超過一半呢？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我仍然要這樣回答，便是不適宜作一個很簡單的數字上的回應。

毛孟靜議員：

好的，那麼最後一條問題。陳先生剛才也有提到，項目中有很多不可預見的情況，而眾所周知，就是西九龍總站的地質問題，確實是即使非專業人員看到此情況，我也同意是相當不可預見的。你會否說這甚至不是現任政府的問題，而是上一任政府的問題，是"上馬"快了，所以未做好地質報告呢？如果叫你批評上任政府，我亦理解這是有難度的，我並非叫你去批評，我只是問你是否同意有這個看法，而最終西九龍總站的地質，現時便是在"賴地硬"，是硬得很厲害，要進行爆破等，令人相當頭痛。那麼，這是否一個天災呢？

主席：

你認為前期勘察是否已做足了工夫，然後這個項目才"上馬"呢？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

就着西九龍總站內的勘察情況，前期的勘探工作，我們看到，正如我剛才所說，它是取了600個鑽探孔，所以對地質是相當知情的。不過，那麼大的地盤，如果地質情況會有不同的演變，而事實上，一項大型工程，我們以往進行一些不同的工程時，也知道想作出準確預測是非常困難的。

主席：

是的，明白。下一位，陳恒鏞議員。

陳恒鏞議員：

多謝主席。主席，對於上一節有人在我們的會議上講述哪些人不出席，或哪些人不想來，其實我擔心有關委員向今天的證人傳遞了一些怎樣的信息，或向之後可能出席我們這個會議的證人傳遞了甚麼信息。主席，我希望記錄在案，稍後再嚴肅處理這種做法。

主席：

是的。

陳恒鏞議員：

剛才之前兩位在回答我們委員的提問時，提到其實你們處方只有很少人，而港鐵公司則有很多人。那麼，會否覺得他們有很多人，而你們只有很少人，在監察時會有些無力感，甚至港鐵公司提交資料給你們時會有拖延或不齊全等情況？又會否覺得因為有這種感覺，而產生一些無力感，令到你們有時想向港鐵公司提出索取資料，或想監察港鐵公司時，也會出現一些困難呢？

主席：

陳先生。

陳恒鏞議員：

也許兩位……

主席：

陳先生，接着是譚先生作答，好嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

回應陳議員所說的"人多人少"及究竟有否產生無力感的問題，其實港鐵公司作為一個項目團隊，監察如此大型的工程，當中有超過40份大型合約，當然他們在地盤的工程人員，或是在寫字樓的backup、技術支援相當多，有900人之多。可是，路政署鐵路拓展處的10多人小隊，我不評論是人多或人少，其實應該說回頭，是有關於機制的設立。當初我們設立這個間接的監察制度，機制的設立已經有了定案，而且亦有把它寫在委託協議中，作為間接的監察。至於會否產生無力感，我們不認為是有的。

主席：

可是，你與港鐵公司是直接監察，而非間接監察，我說得對嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

沒錯。

主席：

OK。

陳恒鏞議員：

或者其實你有否感到被忽視呢？有無力感呢？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們是不可以這樣說的，因為……

陳恒鏞議員：

因為你問他們拿取資料，他們不給你，又在拖延你，是嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

其實在這個過程中，如果我們向港鐵公司提出要求資料，港鐵公司也是相當歡迎的，也會盡力合作向我們提供資料。我剛才提到，在獨立董事報告第1.38段中所提到的過程，只是我看到的內部文件，是他們自己公開提到有關的過程。所以，並不表示路政署向港鐵公司索取資料，但港鐵公司卻沒有理會。

陳恒鏞議員：

其實你有一個監核顧問，那麼他日常與你們的溝通如何，相隔多久才舉行一次會議？在這項工程中，你們只有很少人，那麼你認為監核顧問能否掌握整個工程的進度呢？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

其實，在這個恆常的運作中，監核顧問的人員與我們路政署的同事每月也會進行地盤視察。在這個過程中，他們已經得知很多地盤進度，我看到，在與他們一起到地盤視察時，他們也有很多人員記錄下當時工程的進度如何，例如是否開始鋪設混凝土或扎鐵等，會有這些實地視察報告提交上去。此外，監核顧問和我們的同事也會出席合約檢討會議，聽取港鐵公司的地盤主理人員對各自工程作出的匯報。那麼，接下來在每個月，我們也會與監核顧問有一次檢討報告，大家也是會開會的。最後，他會向路政署提交一份報告。所以，監核顧問的運作是對的，亦符合我們的要求。

陳恒鏞議員：

也許我換句話說，你認為監核顧問是完全掌握整件事情的進度，即是政府也清楚有關工程會有延誤，可否這樣說？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

監核顧問就着他在地盤的觀察，以及合約檢討會議中所得的資料，從而制訂他的報告，然後再交給我們。所以，可以看得出他是知道工程進度的。我們亦經由監核顧問提供的資料，再加上我們在項目監察委員會上所得到的匯報，知道港鐵公司在高鐵工程的推展的過程中遇到了很嚴重的滯後，這情況我們是知道的。可是，我們悉力要求港鐵公司推行追回進度措施，就着工程完成的時間表，希望能夠配合得到。

陳恒鏞議員：

但在今早我們其他委員問你們的時候，都說到有關追回進度的進展非常緩慢，而且是沒甚麼進展，更有進一步滯後。這一方面，監核顧問的評估是怎樣呢？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

監核顧問的評估是知道進度有滯後。其實，正如我剛才所說，當追回進度措施推出之後，就會變成整體工作時間表的一部分，變成時間表的一部分。至於說會否在追回進度措施推出之後，有其他不能預見的事情，令追回進度措施引致工程計劃繼續延誤，這都是有可能的。

陳恒鏞議員：

我的意思是問，你的監核顧問發現追回進度措施起不到作用，甚至乎遇到不可能預計的因素，然後監核顧問有否發現，推行追回進度措施時又再進一步遇到不可預計的因素？即是不可預計之上再加不可預計的情況。這個說法我覺得未必行得通。是否應該再解釋清楚一點，你們的監核顧問，在推行追回進度措施時，有否發覺這些追回進度措施有問題而告訴它，這些措施是沒用的，或者是進度根本是非常滯後或不理想呢？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

監核顧問在每月與我們開完會之後，會提交一份關注表，即是說如果他發現地盤有些工程進度仍然有問題，需要加以處理的話，他都會將這個事項提交給我們。我們亦會與港鐵公司跟進關注表所列的事項。所以，如果在追回進度措施推出之後，仍然發覺有些情況可能未如理想，我們會繼續跟進事情，與港鐵公司繼續跟進。

陳恒鑌議員：

經過你的跟進，有沒有發現有所改善呢？

主席：

陳先生。

陳恒鑌議員：

或者情況改善令你往後向你們的局長提出一些建議，甚至乎有關進度也會受到影響？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

其實在個別情況下，我們都聽到港鐵公司在這個會議上匯報指出，有時候個別說是有所進步的，即承建商的進度是有所提升的。這種情況是有的。

陳恒鑌議員：

是。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我剛才……

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

我想補充一點，其實在政府委聘的獨立專家小組，其報告第3.16段都說到，它承認港鐵公司落力推行那些追回進度措施，以及部分追回進度措施是有效益的。

事實上，這個如此複雜的工程，推行了很多追回進度措施，不是所有追回進度措施都沒有效益的。舉一個例子，合約編號823A便採用多買一部鑽挖機的追回進度措施，確實對挖掘隧道工程有幫助。就合約編號802而言，在南昌地盤移除樁柱的事件中，所採用的追回進度措施，確實在該工序追回了很多滯後的進度。

問題是還有很多追回進度措施，是否每項追回進度措施均能發揮效用；而這些追回進度措施執行了之後，就成為整個工序的一部分。整體來說，就是這樣的情況。

主席：

是。

陳恒鏞議員：

主席，我想問多一句。

主席：

是。

陳恒鏞議員：

在你發現它追回進度時，其實那時已經延遲了11個月，你認為它能追回進度，即是就你的專業評估，你評估它追回進度，是可以追回11個月，令到在2013年5月24日鐵路事宜小組委員會會議上，局長向鐵路事宜小組委員會表示2015年仍然可以完工。你是否因為相信可以追回11個月的進度，還是你的評估出了問題？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

就着陳議員所說，鐵路事宜小組委員會在2013年5月24日開會的時候，當時尚未出現7個月或11個月的進度誤差。我所知道的是，如果說到11個月，就是在獨立專家小組報告第4.11段提及，當時嘉科顧問公司看到有7個月的落後，認為如果不做任何事，就會有11個月的滯後，而當時是2013年7月。在局長出席2013年5月24日的會議時，當時未出現7個月滯後或11個月滯後的問題。

陳恒鑽議員：

我想知道，局長前來立法會鐵路事宜小組委員會說明之前，你們預計是否可以追回滯後進度呢？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

當時是2013年5月，距離完工，即2015年年底，還有兩年多的時間。我們聽到港鐵公司說明後，仍然覺得他們可以追到，我們在做完本身工作的情況下，並無提出任何異議。

陳恒鑽議員：

你們的監核顧問有沒有給你們甚麼意見？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我請譚先生回應。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

或許我在這裏補充一點，其實在(註：2013年)5月7日於報章公布工程延誤的時候，無論路政署或運輸及房屋局都比較關注。在5月8日，港鐵公司前來向我們路政署，當時監核顧問也在場，它前來對我們說最主要工程出現滯後，提出一些追回進度的方案，因為它看到當時，正如剛才我們所說，北面隧道的鑽挖機由內地運來香港的時間會延遲，而西九龍方面亦有延遲。它預計鋪路軌的工程會受到阻礙，所以在5月8日對我們說，建議額外購買多一部機器，加速鋪路軌的工作。它對我們說了這件事。我們的監核顧問也在場，都同意這是追回進度的有效方法，並無反對。

主席：

是。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

所以，之後港鐵公司將我們沒有反對的意見，提交給他們的項目監管組，在這份合約之下購買這部機器。就當時的判斷，我們覺得在2013年5月時我們判斷，根據港鐵公司所提出追回進度的方法，在當時來說，是可以追回滯後進度的。

主席：

你覺得兩年可以追7個月？

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

當時來說，應該沒有7個月，剛才提到7個月滯後的時候，是說2013年7月，現在我們是說2013年5月。

陳恒鑌議員：

我的意思是，你們的監核顧問都告訴你們是可以追得到的？

主席：

以一半來計算，兩年追回3個半月，可不可以呢？

Anyway，不要緊，回答陳議員的問題吧。

陳恒鑌議員：

你們的監核顧問告訴你們是可以追得到的？

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

監核顧問沒有說這句說話，但對於港鐵公司所建議追回進度的方案，他沒有反對，認為這是可行的方案。

主席：

是。

陳恒鏞議員：

OK。

主席：

下一位是易志明議員。

易志明議員：

謝謝主席。就陳處長的陳述書第38段，我想問清楚這件事。這裏你說到："當考慮應否進行追回進度措施的時候，港鐵公司是會全面檢視，實行有關措施會否比容許個別合約延期更有成本效益。港鐵公司亦會尋求加快後續機電工程合約的機會"。

這裏是否表示如果延期是會更具成本效益的話，港鐵公司是會選擇由它延誤，然後希望後面的合約追回。如果是這樣，而你們署方是知道的話，會有甚麼措施？你們會同意還是不同意呢？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

其實港鐵公司因應工程滯後建議了不少追回進度措施，但是，我們亦有不斷提醒港鐵公司，推行一些追回進度措施，盡量將滯後拉回來，但如果拉不到的話，我們在管理、監察、其他工程合約都有這樣的做法，就是當發覺有滯後，便會有稱之為延後的做法，即是把工程的完工期延後。

工程延後的時候，亦會有所謂"延後的費用"，我們稱之為prolongation cost，即是說承建商可能對政府索償。所以，我們要求港鐵公司研究一下，如果把工程的完工日期推後，所引致的任何金錢上的償索，與使用一些支出來推展一些追回進度措施，兩者在金錢上的比較，其實可能有一個比較.....

易志明議員：

明白，那麼你們處方.....

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

.....所以，我們不停提醒港鐵公司.....

易志明議員：

.....處方曾否不同意一些工程延後呢？有否嘗試提出你們的異議？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

依我的記憶，我們沒有覺得港鐵公司嘗試把完工時間推遲。在早前的過程中，他們都是盡量用追回進度措施作為一個手段，希望能夠追及工期。

易志明議員：

OK，我的問題是，你們從來沒有提出過反對？那40張合約中任何一張的延遲，是因為成本考慮的問題，而你們從沒有反對過？抑或根本你無從反對呢？因為細節根本不是你執行的。

主席：

是，陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

這正如我剛才所提及，獨立專家小組的報告提出，在推展高鐵項目時採用服務經營權和間接監察的方式，而在這情況下，是沒有介入機制的。即是它看得出，為何我們沒有指出港鐵公司這是不行的，沒有實行一些介入。我們其實內部也有檢討，根本我們是採用間接的管理方式，採用check the checker，我們與港鐵公司是沒有介入的機制.....

易志明議員：

好.....

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

.....因為介入的話，會引致責任不清，而責任應該在項目管理者身上，即是港鐵公司。

易志明議員：

OK，處長，你的解釋給我的感覺是，可能在過程中，你們也對於他們的建議有一些質疑，你也想提出一些反建議，不過，礙於機制，根本你無從參與，是否這樣說？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

因為介入機制在現時的制度中，是沒有寫下來.....

易志明議員：

OK，行，清楚。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

.....是沒有寫下來，因為中間會引致責任不清的問題。

易志明議員：

明白。主席，我不打算再重複今早其他同事的問題.....

主席：

是。

易志明議員：

.....不過，我想說出我今早聽了兩個多小時之後的一些觀感或觀察，看看兩位處長是否同意。似乎整件事，現時出現的第一個問題是，你的陳述書第50段提到的勞氏的建議，因為它最初表示港鐵公司非常有經驗，內部管理機制非常完善，所以建議政府採用所謂核實監察者的角色便可以，而無須直接參與。

又由於政府現時採用所謂服務經營權的模式，這個是一個全新的機制，由於當中並沒有一些權責，賦予路政署或鐵路拓展處可以有比較細節的介入，所以，你們真的純粹是一個監察者而已。

最奇怪的地方是，剛才處長你也再提出，你們從來也不知道被人蒙在鼓中，直至你們看到獨立董事委員會報告所指出的資料，這是我所得的感覺。在2014年4月之前，你們也從來不察覺被人欺騙，有很多事根本沒有提交給你。

所以，其實，主席如果你記得，在很早期的研訊時，我也問過路政署署長，究竟路政署從來有否覺得，高鐵項目能夠按時在合預算範圍內完成是其責任。署長當時回答是，是他的責任，因為他是主管人員。但是，回看一直以來大家的提問和回答，以及在文件看到，似乎制度根本不容許他這樣做，即是他何來可以說"我有責任"呢？我不太明白這個矛盾點，可否解釋一下？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

其實在制度的設立上，這是一個核實監察者的制度。我們也要重複一句，其實我相信在設立這個制度之前，由於覺得是一個新嘗試，需要一個新的制度，所以聘請了顧問公司。而顧問公司勞氏建議了這個核實監察者，盡量避免資源的重疊，所以把工程委託給港鐵公司。

由於信賴港鐵公司以往的經驗，在處理以往的鐵路項目也有好的成績，加上看到其內部整個推展鐵路項目系統中所謂的"PIMS"，即是項目推展的系統也不錯，所以才建議政府採用這個方式。

但是，如果將來推展項目時有需要採用這個服務經營權模式，我們相信應該汲取這次經驗，作出檢討。

易志明議員：

處長，剛才你已說過，如果這個項目是由路政署做，監察方法便不是這樣，你剛才已說了一次。主席，現時聽起來，似乎錯就是錯在制度上，而港鐵公司亦沒有盡其責任，盡量將資料透露出來。聽起來給我的感覺是這樣，責任便在港鐵公司上，對嗎？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我想另外還有一個觀察，我們一般是依賴港鐵公司提交工作時間表、其進度比較，看看能否順時完成，而路政署的同事會提出意見。但是，很多時候，在有延誤、有滯後的情況下，如果港鐵公司推展追回進度措施，在甚麼情況下可以追回呢？不同的工程師有不同的看法，即是港鐵公司項目團隊的看法，與我們的看法可能不時也有點不同，但其實大家都是專業工程師。所以，在這個情況下，我們是不適宜評論港鐵公司，我們只是把我們的意見提交給港鐵公司。這是整個制度的情況。

易志明議員：

明白了，即是現時是制度出錯，不是人為出錯。

好，我有個問題，我在另外一份文件看到，港鐵公司在整個過程中，並沒有提供所謂的master plan或master schedule，而是把工程分為40件不同的工程。所以，情況其實非常複雜，你們也不知道，即看不到critical path，這是某一份報告也提到的。

你作為監察者，我認為做工程最基本的應該是看這一點，對嗎？你怎可能沒有master schedule，以便看到critical path呢？哪裏有滯後、哪些落後了才需要緊張呢？原來並沒有。那麼你作為監察者，你自己在day 1也不發覺沒有這件事，你覺得你是否失職呢？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

就着推展這個工程而言，應該有工程的總綱，master plan，即工程的時間表；在時間表內應該看到關鍵路徑，critical path，critical path。

但是，獨立專家小組所建議或提出其觀察所得的是，港鐵公司欠缺integrated master plan，即是綜合的時間表。把港鐵公司推行的高鐵項目中，那數十頁工程的事項全部賦予在一個電腦的時

間表的制訂方面，integrated，而在這些integrated programme中便能夠看到關鍵路徑。它指出如果中間有任何延誤、滯後，只要把工序改動，便能夠看到，經過關鍵路徑之後，最後的完成時間有否超越2015年年底，這個便是它提出的問題。

以我所知道，港鐵公司沒有制訂一個綜合的工程總綱，但是，我們知道港鐵公司其實有一個工程總綱，有一個master plan，然後賦予每個工程合約內，也有很多本身的時間表。

最重要的是有一個名為"TRIP"的programme，即是Track Related Installation Programme，這是時間表或鋪軌的時間表。是有一個表，能看出整個路段中哪項工程先做、哪項工程後做、哪項工程要繼續做，包括鑽挖隧道、鋪軌、電網等，所以是有個programme的，是有時間表的。我們亦知道，我們能看出在哪種情況下，為何關鍵路徑會突出、超出了某個時間限制。這點我們也是知道的，只不過在過程中，當出現某些延誤、滯後的情況，港鐵公司便說，原來在2015年也無法完成。因此，中間的過程是有這個時間表存在的。

易志明議員：

只是多說一句，主席。

主席：

好的。

易志明議員：

即是處長並不同意獨立專家小組所說，沒有master plan，看不到critical path，which你又說看得到。不過.....

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

不是.....

易志明議員：

.....只是欠了"integrated"一字而已。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

是真的沒有integrated programme，但是.....

易志明議員：

那麼其實你說有一個master schedule，那當然是integrated，不可能是獨立一件一件的。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

但卻有賦予在另外一個programme可以看到。

主席：

補充問題。你剛才提到的服務經營權，關於這個服務經營權的條款，港鐵公司和政府之間仍未有任何決定，是嗎？即仍未有協議提出來？即現在……

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

不是太明……

主席：

……港鐵公司替你監察這項工程，將來它可獲服務營運權，那麼這項服務營運權內的條款是仍未有決定的，是嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

暫時未有。

主席：

謝謝。李卓人議員。

李卓人議員：

首先跟進剛才的一個問題。其實在整個過程中，你們好像是嚴重地後知後覺，好像要等到港鐵公司本身說已滯後得最後無法追上進度，你們才說"原來追不上"。剛才易志明議員說的可能都是制度的問題，我覺得制度是有問題，但在整個過程中，無論是你們的危機意識或監察意識，都好像很薄弱。好像港鐵公司說甚麼，你便相信甚麼；尤其最重要的一點，便是港鐵說可以追回進度，你們好像是完全相信。

那麼我的問題就是，情況是否真的如此呢？可能不是，可能你們內部一看便知不妥，但卻不便說出來，免得大家害怕會出現公關危機。我想問清楚，從一個專業工程師的角度，你剛才極強調這點，你們的危機意識或滯後意識是不是真的薄弱到一個地步，就是等到港鐵公司告知你們追不上了，你們才知悉追不上？還是之前內部或監察機構跟大家一起討論時說，看來已不行了？可否就這方面告知我們實際真正的情況為何？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

好的，主席，回應李議員的問題，議員提到，港鐵公司說甚麼我們便相信甚麼，其實這並非實際情況。其實我們就這項工程，聽到港鐵公司在每個月的監委會會議上的報告，知道出現滯後。所以現在我們使出的招數，可以這樣說，就是敦促它盡量追回進度，以及向我們提交新的時間表，是新的時間表，所以這些是我們的判斷。我們覺得，如果它不行的話，便要向我們提交時間表。但是，就港鐵公司所說，表示可以追上的，那麼我們是否完全相信呢？這基本上是一種判斷。它可能作出新的時間表，它的看法是，**project**推展下去，是可以完成的，而我們對推展可能有少許不同的見解，但各個專業工程師都會有不同的看法。

但是，有一點是我們欠缺的，就是與承建商的合約之間，港鐵公司是業主，承建商就是承建商，他們之間才有合約關係，只可由港鐵公司驅使承建商做好其工作。再者，在追回進度措施或在以往的情況下，港鐵公司迫使承建商做事，是要視乎港鐵公司看到承建商有甚麼資源。即是說，如果承建商根本也是“死下死下”，港鐵公司便應要做一些工夫，要麼更換承建商，要麼迫使它做事。再者，承建商配合的態度也是很重要，它是否真的想配合港鐵公司追回進度呢？又或承建商會否配合港鐵公司，表示倒不如不做了，寧願把進度慢下來，留待以索償的方式進行？這是港鐵公司才能拿捏的。在路政署鐵路拓展處內，我們這個小組是無法拿捏的，這是我們欠缺的條件，所以我們並沒有條件說，港鐵公司一定無法做到這項工程，所以是沒有條件.....

李卓人議員：

是的，你沒有這樣的條件，但你剛才卻好像說，你又未必完全相信它，你們也懷疑是否可行；不過大家是專業工程師，你有你的一套，我有我的一套，又覺得自己似乎有所欠缺，所以不能介入。但是，即使你有所欠缺而不能介入業主與承建商之中，為何你不能介入至一個位，就是跟港鐵公司表明，因為它也是監察承建商，你們覺得它根本沒有可能做到這個進度，說明在哪裏出現問題而根本無法追上。既然你們有不同意見，那麼有沒有表達你們的不同意見呢？別人說一套，你們自己覺得不行而有另一套，難道你們連表達也沒有表達，或者連大家商議可能這樣做會較好，或是你們有另一項建議。是不是連這種大家商議的過程也沒有？有沒有？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

在過程中，在監委會上曾商談過這些過程，即是港鐵公司匯報表示會盡可能採取追回進度措施，看看每月的進度有否改善、有否滯後、有否再度緩慢下來等，這些它是有說過的。其實我們也曾向港鐵公司表示，它應盡可能重新……即我們懷疑它是否真的做到，請它提交時間表，要重新釐定工序，即是說在時間表內會否縮短某些工序，哪個工序由非關鍵路徑變成關鍵路徑的工序，這是需要它提出時間表的。所以我們曾向港鐵公司提出意見，我們是有要求的，是有要求的。

所以在2013年11月以後，我們不斷要求港鐵公司提交新的時間表，我不是預計它把該時間表修訂至把完工時間推遲至2016或2017年，但我們希望它能配合自己的說法，就是在中間的進度中，是否可以把某些工序compress壓縮，至令每一條關鍵路徑都能達致最後完工時間是2015年。所以我們是曾經要求港鐵公司做這些工夫的。

李卓人議員：

好的，你有要求它做這些工夫，那麼你們剛才好像說到你們是隱惡揚善，你說港鐵公司也做了某些工作，譬如購買多一部鑽挖機，這是你剛才也曾說過。

其實你們有沒有一個表，或者有沒有文件，說明港鐵公司在你們提出意見後而做的事情，另外一些事情，是你們提出意見後，它卻完全沒有做。有沒有這個表？又或在你們自己內部檢討時，發現其實港鐵公司本身並沒有做到某些已承諾的事情？

有一些已承諾的事情，可能是它做不到的，但有一些則是沒有做過的。有沒有這樣呢？你們有沒有這種內部文件？因為我們想知道一點，其實今天整個研訊一直都是希望知道，究竟是否制度的問題，還是根本整個港鐵公司本身的執行問題呢？是監察的問題，還是執行問題？我們經常也要考慮這點。你一開始回答主席時，主席問有沒有"甩漏"，你便說很順利。但一路聽下來，又並非很順利，根本有很多"甩漏"。我不知道你是否想回頭再回答主席第一個問題，究竟有否"甩漏"，因為你說到與港鐵公司其實有些不同意見。

我先回頭問剛才一個具體事實的問題，然後你才回答我監察制度有否"甩漏"的問題。具體事實的問題是，你們曾否向港鐵公司提出一些意見而港鐵公司不理睬你們，然後有些意見，當然是你剛才說它理睬了你、跟進了，就這方面，你們怎樣回應？然後接下來再回答，整個監察制度是這個樣子，請你最後再說一次有否"甩漏"。

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

主席，就李議員所問的問題，我簡單說一句，我們向港鐵公司提出的意見，其實它有否接納，當中有否記錄，我們並沒有一個列表。我可以這樣說，我們內部並沒有一個列表列出我們曾經向港鐵公司提出甚麼意見而哪一項是它不接納的，我們沒有這樣的.....

主席：

你提出意見之後，有否跟進這些意見？我想他.....

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們就時間表提出的意見，通常是透過其項目監管組，Project Control Group，即是說，若有些改動或有些追回進度的措施令時

間表可以改善，都是透過PCG項目監管組提交文件。這些文件及我們提供的意見，當然我們是有記錄的，這些當然是有記錄的。

李卓人議員：

但為何你沒有一直監察着，在提供了意見後，公司說如何跟進，你剛才說文件是齊備的，但是你最後沒有做一件事。聽你這樣說，你最後就是沒有做一件事，便是提供了意見又說所謂跟進了，但結果是怎樣，你卻沒有一個總的檢討或總的列表，說明究竟對方有否跟進你提出的事項。是否沒有呢？好像說到是沒有的。

我覺得你也有問題，監察者跟進的情況如何，原來沒有一個最後的結論，然後可能你可以說，被事件的發展已經蓋過了，已經不relevant了。我不知情況是否這樣，你每次提供的意見，到了最後都沒有一個清楚的統計和檢討。

但是，主席，我希望他回答了這個問題之後，能回答你最初的問題，好像是有很多"甩漏"的。

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

就這個問題，我再說說，項目監管會，即PCG，Project Control Group，是有文件的。他們是否接受我們，這是有會議紀錄，是港鐵公司的會議紀錄。但是，就會否繼續跟進.....(收音不清)跟進問題之後，我們是有一個關注表，我們把有關問題放進關注表，而關注表是一直存在的，即是說，我們會與港鐵公司一直研究，哪個問題是我們所關注，是有一直繼續跟進的，直至我們覺得滿意為止。所以，我們對於這個問題是有跟進的。

我剛才回答李議員時說，沒有把文件寫下來，意思就是，沒有一份特別的文件，列明我們個別提出而它沒有接納的意見，我是沒有這樣.....

李卓人議員：

就是這個問題了。既然你們最後沒有這份文件，但主席，起碼我覺得可以做到一點，你們內部其實可以做到一點，就是你自

已有一些意見、一些跟進，然後有一個關注表。最後它是否做到關注表所列的事項，理應你們自己可以列出來看。

剛才你們只是隱惡揚善，說它做到些甚麼，但你完全沒有回答究竟它沒有做到些甚麼，是完全沒有的。那麼，可否給我們這個委員會一份很清楚的文件，列明有甚麼意見是它沒有做到的，是你關注的事情而它是根本沒有跟進的，有沒有呢？

主席：

是，陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

關注表我們是有的，但若是特別說明我們提供了哪些意見而它沒有跟進的，這個我們便沒有了。或許就李議員這個意見，我們會回去作出檢討。

李卓人議員：

那是否"甩漏"呢？這方面的監察制度是"甩漏"的，根本關注了之後便沒有跟進，亦沒有向港鐵公司施壓，要求它真的跟進你們的意見。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

這要看看大家對"甩漏"一詞是怎樣演繹。我們對於港鐵公司要跟進的事情，我們在關注表是一直有跟進的。

主席：

是，好。第二輪，每位5分鐘，只有兩位在第二輪發問，分別是鄧家彪議員和胡志偉議員。但因為時間問題，我會頗嚴格執行那5分鐘的時限。鄧家彪議員先發問。

鄧家彪議員：

OK。當然，數小時都在說有否"甩漏"、是否做到監察的本份還是配合，但是，在對答的內容中，我聽到你們同意、承認，港鐵公司並沒有把最關鍵的資料全部交給你們，我一直都聽到這一點。我留意到你們的陳述書，返回最基本你們對於協議的看法，就是第10點，港鐵公司在行事上如有任何錯誤或遺漏，以致構成

違反《第二份委託協議》，港鐵公司便要負責，甚至須自費做一些工夫，即妥為推展工程。我想問，在第10點所說如此重要的內容上，就這個遺漏，你們曾否審視，港鐵公司遺漏一些應該交給你們而沒有交的文件，究竟是否構成了違反《第二份委託協議》內的要求呢？謝謝。

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

對於任何錯誤或遺漏引致的任何損失，港鐵公司應該自行負責，因為這是陳述書所述的。其實委託協議都是這樣寫的，港鐵公司應該做到一個competent、能幹的管核人員。至於說它有否遺漏，這種情況我應該不作任何評論，因為我們應該對港鐵公司所做的事情仍然保留一個權利，如果有需要時便作出申索。

鄧家彪議員：

即是說，你們在過去數年的工作裏，你們有否貫徹第10點所說，時刻警惕港鐵公司有否遺漏提交重要文件？你們會否做這項工作？時刻在做這項工作？還是至2014年4月"爆鑊"了，你們有全盤去看有否遺漏？還是到了今天，你們都沒有？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

如果由我自己演繹"時刻"一詞，其實我們在說，我們的PSC監管委員會，即我們每個月都會與港鐵公司開會，檢討報告，看看他們的進度如何。我們有任何特別的事情，都會在這個由署長主持的會議上處理。所以，我們是有做到這個動作的。

鄧家彪議員：

雖然你們都同意，港鐵公司把一些事情收起來，沒有把最重要的文件全盤交給你們，但你們不會檢視一下，究竟它把甚麼事情收起來，以及有否違反委託協議，你們並無做這個檢視。

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

就着一個如此大型的鐵路項目，有超過40份以上重大的合約，當中事實上真是有很多、很多、很多文件。若問路政署是否可以全部檢視他們的所有文件，然後說已作出了這樣的決定、說港鐵公司對文件有所遺漏，我想這在實際上是做不到的，應該是做不到的……

鄧家彪議員：

那麼……

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

……所以，我剛才指出，港鐵公司有部分意見並沒有向我們詳盡交代，這些都是例子，而這都是從港鐵公司於5月5日提交予鐵路事宜小組委員會那份文件，我才看到出來。

鄧家彪議員：

既然他們自己都承認了，你們有否做一個全盤的檢視？否則你怎樣處理政府與港鐵公司之間，究竟有否違反協議？這是追究責任的一個重大問題。你們現時有否做這樣的預備呢？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

對此，我們會回去再檢討一下。

主席：

好，下一位是胡志偉議員。

胡志偉議員：

多謝主席。根據委託協議書，其實政府是有權向港鐵公司索取一切所需的資料，以供路政署進行監察工作。我想問一下，路政署有否盡力去取得所有這些工程資料，協助進行監察工作呢？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

主席，我相信，在協議內，如果說是可以向港鐵公司索取一切資料，我相信這是一個比較概括性的詞語。即是說，可能是有些不同的文件，我們都希望在有需要時，能夠向港鐵公司索取。例如，我們看到，監核顧問在地盤的檢視或審核的過程中，需要向港鐵公司索取一些資料。這個制度，我們是有的，我們會適時向港鐵公司要求索取一些資料，作為審核之用。在不同的合約中有各自的審核，我們的審核包括安全……

胡志偉議員：

換言之，路政署沒有試過向它索取資料卻索取不到任何資料？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

基本上是我們向它索取的，基本上它都願意給我們。

胡志偉議員：

但是，如果你不問的話，它就不會給你，它不會主動提供……

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

那要視乎哪類資料，我們都要知道……

胡志偉議員：

OK。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

……哪類資料是對事情、對監管合約、對監察制度有用的，我們才會向港鐵公司提出。例如，我剛才所說，做審核的過程中，這些是必然的。

胡志偉議員：

因為這都是根據路政署署長在較早前所說，單憑當時得到的資料，他不能夠獨立判斷西九龍總站是否能夠符合原來的工程目標。因此，我們當然會理解為，路政署署長就這方面的考慮，他應該會想過，其實如果有較多資訊，有些恰當資訊的話，就應該

做到評估了，這是我理解這一段文字的意思。但很自然，路政署署長沒有向港鐵公司要求更多的資訊，令他無法作這個判斷。我不知道你如何看我這個理解呢？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我這麼說吧，正如我剛才所說，究竟是港鐵公司不能夠讓我們有多些資料，以判斷工程是否能夠在2015年完成呢？那就視乎港鐵公司對承建商所知的有多少。譬如承建商的態度、承建商的資源、承建商是如何配合港鐵公司，這些是未必拿到的資料。所以，我們覺得這個資料是港鐵公司才有的，但你說港鐵公司是否有.....

胡志偉議員：

即這類資料，其實你們就沒有問過港鐵公司索取，用以協助你作判斷？因為我相信承建商的態度很顯然一定影響到工程的進度。

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

或者就着這點，我相信在陳述書中大家都看到，在2013年年底時，在每一次的監委會會議上，其實署長都已經不斷要求港鐵公司將那個修訂時間表交給我們。其實這項最首先、最基要的資料，都要等他們提供。從那個時間表，大家看到比較長.....跟着以後.....港鐵公司自己的獨立報告書中也提到，其實它原來在2013年10月問承建商，究竟那個局部方案是否可行。那個承建商也要用5個月時間，到2014年2月才能回答。正正就是在那段時間.....

胡志偉議員：

明白。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

.....其實我們署長正正就是將一些很關鍵需要的資料.....正在問港鐵公司，港鐵公司需要這麼長時間，正正因為.....

胡志偉議員：

明白。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

.....那個工程如此複雜，連那個承建商都需要這麼長時間。所以，我們首先要索取這些資料，然後若這些資料足夠作判斷，我們就判斷，如果我們認為.....

胡志偉議員：

OK，行。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

.....要再多些資料，正如剛才所說，承建商的力度，各方面的事情，我們都可以問.....

胡志偉議員：

好。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

.....它都會給我們。

胡志偉議員：

行，明白。主席，我想問另一部分關於更改設計的安排。我想問一下，大型工程如果有更改設計的話，是否需要得到路政署的批准，才能夠執行更改設計的安排，以及更改設計所牽涉的工程費用，就大型工程來說，是否一般都會由政府預算中承擔，而如果不夠的話，是要追加撥款，而這個是得到政府同意的？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

就這個大型工程，如果涉及更改設計，當然，按我們以往的經驗，更改設計當然屬於業主的責任，就應該由業主負責，即是說，由.....

主席：

即是你們負責。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

.....如果是港鐵公司，就是港鐵公司負責，但是.....

主席：

業主？港鐵公司不是業主啊，對嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

.....或者要弄清這個身份.....即以往一個工程合約，就是由一個業主和一個承建商的比較，現在因為這個比較特別的情況，就是由港鐵公司批出合約.....

主席：

港鐵公司代表業主，是嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

.....是，港鐵公司代表業主。應該由承建商.....由我們負責.....應該這麼說.....應該這麼說。但是.....但是.....要修改設計時，所涉及的金額等，都會經過項目管制組批核，而在批核的時候，它要將文件交付路政署，以供提出意見。我們會特別留意在這些情況之下，視乎涉及的金額有否超越應急金額，即是說，不要超出contingency，那就應該是港鐵公司有權利做這個動作。

主席：

是，好。

胡志偉議員：

主席，只是兩項資料而已。第一項，這些更改設計的項目及工程金額，不知可否提供給我們作為資料？

主席：

是。

胡志偉議員：

第二，我想確認，因為處長一直說，有關港鐵公司的更改設計，他們只是給予意見。沒有反對，是否等於同意？即不反對，是否在工程行內等於同意呢？我想弄清楚這個概念而已。

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

主席，就胡議員提出的要求，關於要求文件提到金額的問題，或者我想請問一下主席，這個委員會是研究工程延誤和背景，與金額是否有關係？

主席：

現在有兩個概念：一個就是去年4月的事，一個就是到現在的事。但是，如果是因為去年4月的延誤而引致金錢上有分別的話，譬如追回進度措施，則都是屬於這個委員會的範疇；但如果是之後，就不屬於這個委員會的範疇。我相信胡志偉議員正在說的，是4月那時的延誤出現的情況。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

如果是這樣，就着胡議員的建議或要求，我們可以回去再研究如何提交。至於"不反對"是否等於"同意"呢，我相信要視乎在不同的情況作出不同的演繹。

主席：

Sorry，請再說一次，我不是太明白。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

胡議員的問題是問"不反對"是否等同"同意"？

主席：

是。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我覺得，這要視乎如何演繹這個"不反對"。我們不反對它做，它便繼續做，我指的是港鐵公司。

主席：

是。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

即我們是負責給意見的。

主席：

是，我不會要求你再回答你的演繹是甚麼，因為這都牽涉到一些法律問題。

OK，我相信今天暫時就到此為止。多謝陳先生和譚先生出席今次我們的聆訊。如果有需要的話，我希望不需要，但如果有需要的話，我們會再邀請你出席研訊。暫時來說，你們可以退席了。多謝。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

多謝。

主席：

我想請委員到會議室4繼續進行我們的閉門會議，謝謝。

(研訊於下午12時38分結束)

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

第八次研訊的逐字紀錄本

日期： 2015年11月3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)
李卓人議員
陳鑑林議員, SBS, JP
毛孟靜議員
田北辰議員, BBS, JP
易志明議員, JP
胡志偉議員, MH
范國威議員
莫乃光議員, JP
陳恒鑾議員, JP
鄧家彪議員, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP

缺席委員

謝偉銓議員, BBS (副主席)

證人

公開研訊

香港鐵路有限公司行政總裁
梁國權先生

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 Eighth Hearing
held on Tuesday, 3 November 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 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 CHAN Han-pan, JP
Hon TANG Ka-piu, JP
Ir Dr Hon LO Wai-kwok, SBS, MH, JP

Member absent

Hon Tony TSE Wai-chuen, BBS (Deputy Chairman)

Witness

Public hearing

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen
Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited

主席：

時間到了，人又齊了，我們的會議開始。請梁國權先生及其陪同人士進入會議室，謝謝。

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"的第八次公開研訊。

今日向專責委員會作證的證人是香港鐵路有限公司行政總裁梁國權先生。梁先生，多謝你再次出席我們的會議，協助我們的工作。

專責委員會已經同意梁先生的要求，可以有陪同人士出席研訊。梁先生的陪同人士是金杜律師事務所合夥人、港鐵公司外聘法律顧問炳辰先生 Mr David BATESON；還有港鐵公司首席法律顧問包偉明先生；港鐵公司首席公司事務顧問王美琪女士；以及港鐵公司協調經理——高速鐵路吳嘉華先生。

我請陪同人士注意，上述所有陪同梁先生出席的人士均不可以向專責委員會發言。

本人提醒證人，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，因此證人不受第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、捏造或者捏改的文件，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。

專責委員會已經制訂本身的《工作方式及程序》，本席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，在研訊過程以外的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，各位人士及傳媒朋友應該就其法律責任徵詢法律意見。

在稍後的過程中，本席會要求證人就其曾經向專責委員會提交的文件作出確認，將文件納入為專責委員會的證據。另

外，專責委員會已經決定，所有經專責委員會考慮並同意可以公開的文件，會上載至立法會網頁，供公眾查閱。現在時間到了，並有足夠的法定人數，我宣布研訊正式開始。

梁國權先生，港鐵公司曾於2015年8月14日向專責委員會秘書提供一份文件，即專責委員會文件第MTR4號，你現在是否正式向專責委員會出示該份文件為證據？

香港鐵路有限公司行政總裁梁國權先生：

是。

主席：

梁先生，我聽秘書說，你要求在研訊開始之前作開場發言，是嗎？

香港鐵路有限公司行政總裁梁國權先生：

是的。

主席：

請開始，謝謝。

香港鐵路有限公司行政總裁梁國權先生：

多謝主席。

主席，各位委員，上次向各位交代之後，知道委員還有事情想了解，我會盡力回答大家的提問，不過不好意思，大家都知道我的中文不太好，為了可以準確表達我的意思，就像上次一樣，我繼續用英文回答。

主席：

梁先生，這是你的權利，其實你的中文都講得很好。

香港鐵路有限公司行政總裁梁國權先生：

多謝主席。

主席：

我想問一問，你是否不介意我用中文，因為我一直都用中文。

香港鐵路有限公司行政總裁梁國權先生：

我不介意，主席。主席，我還想以英文陳述一些內容，可不可以講一講？

主席：

當然可以。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Honourable Chairman and Committee members, thank you for giving me the opportunity to provide information to the Select Committee on the Express Rail Link project. I would start off with an update on progress of the project.

Subsequent to the Select Committee hearing on 15 July, we have provided supplementary information requested by the Select Committee to the best of our ability. To address members' concerns, the supplementary information covers a wide range of issues, including project management and monitoring, as well as details of the delay recovery measures.

With the continuous efforts of our project team, I am pleased to report to members that as of today, the overall completion progress of the Express Rail Link project is 74%. We have made significant progress in a number of key areas. The 25-kilometre twin track underground tunnels are over 99% bored through with only approximately 100 metres left to go. It is expected that full tunnel breakthrough will be achieved before the end of the year. The structural works for all 14 buildings in Shek Kong Stabling Sidings and Emergency Rescue Siding have been completed and the architectural builder's works are progressing steadily.

Progress has also been made at the West Kowloon Terminus. By adopting blasting in parallel with mechanical methods, the overall excavation of the terminus is 95% complete, whilst 63% of the concrete structure has been cast. The pace of steelwork fabrication and erection has also been improving. For the rooftop structures, fabrication of all temporary steel has been completed, while fabrication of the permanent steel is 61% complete.

The on-site erection of both is now well underway.

The electrical and mechanical, or E&M, works are also making good progress with overall completion at 50%. About 75% of the track areas are available for overhead line installation and track-laying with half the tracks now laid. At West Kowloon Terminus, E&M contractors now have access to about 95 000 square metres of work space and building services installation has commenced in the platform areas on level B4.

As you are aware, the Express Rail Link is a large, complex and challenging project. It is the world's first all-underground high-speed railway project, which includes a fully underground terminus in the heart of the city at West Kowloon. The West Kowloon Terminus site occupies 11 hectares of reclaimed land. It is bounded by Kowloon Station to the west, Austin Station to the east and the West Kowloon Cultural District to the south. The terminus is the largest deep excavation undertaking ever carried out in Hong Kong. The presence of operating railway lines, high-rise buildings and busy main roads nearby adds to the complexity of the engineering challenges.

The project also involves 25 kilometres of twin track underground tunnels connecting West Kowloon Terminus with the boundary between Hong Kong and Shenzhen. The degree of engineering difficulty is significant.

As previously reported, the key causes of the delay in the construction of the Express Rail Link include tunnel boring machine issues, the fast-tracked front end of the project and late site possessions. Furthermore, unfavourable ground conditions, such as higher-than-expected rock head levels, weak seams and the presence of cobbles and boulders, have also been a significant cause of delay.

At the same time, overall labour shortage of about 20% has significantly impacted the five railway projects which were being constructed concurrently, including the Express Rail Link. Since the commencement of construction, work sites have experienced difficulties in filling vacancies across all skill sets. As mentioned in the Second Report by the Independent Board Committee, a shortage of workers and supervisors has posed significant challenges to the construction programme of the Express Rail Link.

Despite these challenges, we have taken our role and responsibility as the project manager very seriously. The Corporation has all along acted in accordance with the Entrustment Agreements, which require us to oversee the design, construction and commissioning of the project. To this end, we have used our best endeavours to bring the project forward and, at the same time, provide regular updates and progress reports to the Government, as well as to

the Legislative Council Subcommittee on Matters Relating to Railways.

While there are still challenges in the remaining construction works, as the project manager, we continue to use our best endeavours to deliver the project according to the revised timetable. We have submitted the latest estimates of the cost-to-complete and programme-to-complete to the Government at the end of June. The Government has since requested additional information which we have provided accordingly.

Please be assured that the Corporation and the Government share the same objective of delivering the project as quickly as possible in the most cost-effective manner. Although the project may not have progressed as originally planned, more than 7 000 women and men are working hard day and night to push it forward. The MTR Corporation remains fully focused on the important task of delivering a world-class high-speed rail to support Hong Kong's continual development and growth.

Thank you very much, Chairman and members.

主席：

Yes, Mr Leung, thank you. Do you formally ... 對不起。梁先生，現在你是否正式向專責委員會出示你的開場發言稿作為證據？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Yes, Chairman.

主席：

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於調查範圍內的事實而提問。委員不應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，某些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。根據《工作方式及程序》第16(f)段，委員可提出簡短的跟進問題，並圍繞原來問題追問更詳細答案，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，包括證人的回應。委員可以選擇向一位或兩位證人提問，但很明顯，我們只有一

位證人出席這次研訊。

現在，研訊正式開始。為了善用研訊的時間，請委員的提問盡量精簡和具體，而證人應該明確、到題地切實回應，大家不要浪費時間。現在開始提問，提問連回答共10分鐘。

盧偉國議員。

盧偉國議員：

多謝主席。主席，我有好幾個問題。第一個問題，我想就高鐵香港段工程早期估算的費用作出提問。主席，我想透過你問梁先生，根據廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告的資料，當中提及在2009年4月8日港鐵公司就高鐵香港段工程項目的委託費用估算是950億元，但在2010年1月16日該工程項目的委託費用估算修訂為650億元，兩者差距非常大。所以，主席，我想知道梁先生可否在今天的會議解釋一下，為何在這麼短的時間內，即2009年4月8日至2010年1月16日期間，估算會有如此大的減幅，即減少了300億元？是否第二份委託協議書中關於風險釐定的問題令港鐵公司敢於作出如此取進的估算，因而與第一次估算有如此大的差距，抑或有其他原因呢？請先回答此問題。

主席：

我想問一問盧偉國議員，你所說的工程造價估算與風險評估是否有關？

盧偉國議員：

我想問呢，當然，梁先生可以就其所知解釋該差距，不過我想依循的其中一個方向，便是這樣訂定會否太進取？而採取如此進取的方法，是否與大家合作推展此項目，承擔風險的方式有關？或者我再問第二個有關風險的問題，就是梁先生作為港鐵公司的前財務總監，對於港鐵公司以服務經營權模式建造高鐵香港段的項目，即由港鐵公司管理鐵路的建造，政府支付鐵路的建造管理費用，其實曾否分析這方面的風險狀況？就這種新的合作模式的風險而言，其實他當時有否作出任何估算？

主席：

梁先生，請你嘗試回答。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you, Honourable Member, for that question.

Firstly, on the cost estimate, as members are aware, there were many experts involved, at the initial stages in 2008 and 2009 and 2010, in advising on different aspects of cost, experts that were appointed by the Government and ourselves. The migration of the cost estimates are well highlighted in the IEP report. In fact, it is on page 61 of their report. As the Honourable Member mentioned, back in April of 2009, there was a very initial estimate that was close to HK\$95 billion.

However, as well, also highlighted in the IEP report, from April to September of 2009, there were reductions in scope of the project. As members are aware, reduction in scope would also bring about reduction in cost and cost estimate. The reduction in scope, which is highlighted on page 62 of the Government's IEP report, includes the reduction in the number of tunnel boring machines from nine to six; it includes the deletion of Platform Screen Doors; it includes a change of the Vent Building to an Emergency Access Point. These reductions in scope allow for a reduction of that cost estimate down to \$73.9 billion, as highlighted in the IEP report.

At the same time, the Government had their own independent assessment of costs. They had Jacobs, as I understand, being their adviser on the cost-to-complete.

What I would further like to highlight, and this is well highlighted in the IEP report as well, is that, subsequent to the tendering of all contracts, in fact, the contracts came in at a much lower amount than the original estimate, and this is highlighted in paragraph 331. Indeed, regarding the 49 contracts that were investigated and reviewed by the IEP, those 49 contracts came in at an amount of \$13.7 billion below the original estimates that were done back in 2009 and early 2010.

Thank you, Chairman.

主席：

盧偉國議員。

盧偉國議員：

主席，似乎梁先生的答案沒有提到因為風險承擔方面有所不同而令估算有如此進取的情況。梁先生也說了，實際上收到的投標價格也真的符合他們下調後的估算……

主席：

他說工程範圍也減少了。

盧偉國議員：

另一方面，內容方面也有所不同。我想進一步提問，如果回頭看，當時是否因為估算內容方面有所調整，所以得出比較客觀的估算。實際上，據梁先生剛才所述，投標所得的價格似乎也印證了估算沒有很大的落差。但是，今天的超支情況真的很嚴重，是否顯示在項目管理方面，特別是成本方面，出現了甚麼問題，以致今天有如此大的升幅呢？

主席：

盧偉國議員，我相信今日超支的問題並不是我們委員會要調查的範圍，如果你所說的超支是因為去年4月的延誤而產生的，你可以作出提問，但之後累積到今天為止的超支，則不屬於我們的調查範圍。

盧偉國議員：

不如我改用另一個較具體的方式來提問。目前，在香港段工程的40多份合約中，有多少份合約未能如期開工？如果未能如期開工，可能完工日期也需要相應調整，這會否成為多份合約滯後的原因呢？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Honourable Member, thank you for that question.

Firstly, as members are aware, the Express Rail Link is a very large and

very complex project, as we have highlighted before. Difficulties encountered during construction would be inevitable for a project of this nature; and, of course, when the project team comes across these difficulties, they do their utmost to overcome delays. There are a number of, many, interfaces between contracts in the Express Rail Link. Some of these interfaces are well highlighted in the IEP and the IBC reports. These interfaces may result in certain contracts being, perhaps, slightly later tendered out than originally estimated; but the team, as always, in their professional manner, would use their utmost to catch up the original schedule by using delay recovery measures and other measures.

主席：

盧議員。

盧偉國議員：

主席，我想進一步提問，就是牽涉到延誤的問題。我相信都要看風險管理工作是否足夠。風險管理往往有兩種模式，其一是所謂定性的風險管理模式，另一是定量的風險管理模式。就這方面，根據港鐵公司提供的文件，港鐵公司以往採用定性的模式，包括高鐵香港段都是採用定性模式進行施工方面的風險管理工作。梁先生會否再檢視，在定性及定量風險管理模式之間所作的選擇是否恰當？如果你回頭看，採用一些定量的方式對於風險方面，即管理延誤的工作，是否會有所幫助呢？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Now, thank you, Honourable Member, for that question.

The Honourable Member is absolutely correct to say that, generally, there are two ways of assessing risk: one is a qualitative approach and the other is a quantitative approach. In terms of looking at schedule risk and timetable risk, MTR has, historically, used a qualitative approach. This approach is in line with our project management systems. Now, this project management system is a system that was reviewed by a number of experts back in 2008 and 2009. In fact, those experts, both employed by the Government and MTR, have noted the robustness and the good control and

excellence of the project management system which uses a qualitative assessment approach for programme.

I would also add, as highlighted in my written response to a similar question from the last Select Committee meeting, that, from a cost-to-complete perspective, we do use a quantitative approach. So we have, historically, used a qualitative approach, in line with our project management systems, for schedule, for timetable; and a quantitative approach for costs.

主席：

盧偉國議員。

盧偉國議員：

是。高層工程管理的人手是否足夠，對於這個項目的管理工作亦相當重要，因為除了高鐵香港段外，同一時間還有好幾個大型鐵路項目正在進行，而港鐵公司是由一個工程總監負責這5個興建中的鐵路項目的；即使具體負責的人員會有變動，但實際上都是由一個工程總監負責這幾個同時進行的鐵路項目。其實，這樣的工作量會否太重？回頭看時，是否有其他管理上的安排可令高鐵香港段的監督進度工作及風險管理工作做得更細緻，避免出現太多的延誤？

主席：

在工程方面，當時有沒有足夠的專業支援？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Now, I thank you for that question.

We, the MTR, have a very professional project management team. In fact, today, that team has around 3 000 colleagues. Each of the projects that we are undertaking is controlled and managed by a separate team, so there is a separate project manager for each of the new rail projects, including the Express Rail Link. Those project managers, of course, report to the Projects Director. I truly believe that we have not just a very professional and highly-qualified project management team in our projects division, but they are industrious and they seek solutions to issues when they arise. And it is a very professional team.

Thank you, Chairman.

主席：

Yes, I think the question ... sorry. 問題是在於 were they adequate?

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, in assessing the project management systems, I think the IBC has also looked at this matter and commented that the project management team is highly professional and has done its best to catch up with schedule delays whenever those issues arose.

主席：

是。回答了你的問題嗎，盧偉國議員？

盧偉國議員：

回答了。主席，在這個環節，我想問最後一個問題，因為我剛才所問的都是從港鐵公司管理層的角度看風險管理、項目進度及延誤的問題。從另一個層面而言，就是承建商方面，根據梁先生的經驗，你覺得現在負責高鐵項目的承建商是否真的很配合推動高鐵項目？另一方面，就監督與推行項目方面而言，港鐵公司的管理工作又是否做得足夠？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Now, thank you for that question.

We share the same objective as the contractors. The contractors have the same objective to complete the project, complete this project as quickly as possible. There is, as highlighted in the IBC report, very good and significant project management over these contractors. So, the contractors and ourselves have and share the same objective.

盧偉國議員：

好，主席，這個環節我暫時提問至此，謝謝。

主席：

好。易志明議員。

易志明議員：

謝謝主席。

在此首先感謝梁先生再次出席我們的研訊。第一個問題。我們翻閱港鐵公司獨立董事委員會的第一份報告，當中提到"項目團隊對路政署保留了一些關鍵的項目進度的訊息"；而路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生在其陳述書中表示，"儘管路政署按既定的匯報機制向港鐵公司要求提供資料，但是在有些情況之下，路政署不能夠適時地獲得這些資料"。我有下列5個問題。第一，對於獨立董事委員會第一份報告的相關內容及路政署陳先生指出港鐵公司有關的問題，我想聽聽梁先生對這些說法的回應，此其一。第二，為甚麼會發生這些問題呢？當中是否有港鐵人員的做法不妥當，甚至有過失呢？第三，就獨立董事委員會第一份報告所指，項目團隊對路政署保留了一些關鍵項目進度的訊息，你可否向我們交代一下，當中涉及甚麼關鍵項目和甚麼訊息？第四，你會否認為港鐵公司沒有適當及適時地向路政署提供項目的相關資料，原因是港鐵公司內部其實已經認為無法追回進度，但又不想這麼快便公開，因而故意採取下策？如果港鐵公司沒有出現這些問題，又為何有所隱瞞呢？第五，亦即最後一個問題，在高鐵項目延誤的問題上，你會否認同港鐵公司與政府之間的溝通及合作足夠，而目前的延誤是與政府無關？

謝謝主席。

主席：

梁先生，5條問題。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you, Honourable Member.

Firstly, I would start by saying that there was full disclosure of all information to the Government, the Railway Development Office and other departments. This is well highlighted, I believe, both in the IBC and the IEP

reports. And I also believe that, when Mr K K LAU and Mr Henry CHAN were giving evidence, they also said that whenever the Railway Development Office asked for information or documents from MTR, MTR would provide the information or documents to them. This full disclosure is, I believe, well communicated or well highlighted in the reports by the Independent Board Committee of MTR, as well as the Independent Expert Panel from the Government. I think the IBC report goes on, in the same report that the Honourable Member mentioned, to say that the Government, RDO and MTR worked in a collaborative and co-operative manner.

I understand, and it is highlighted in the first IBC report, that the information which Mr K K LAU and Mr Henry CHAN were referring to may be information relating to events in November of 2013. Not forgetting, at that period, our Projects Director and our project team were still trying to get further information from the contractor of one key project, which was contract number 810A, to understand in full the timetable for their activities. Without having that understanding and that information from the contractor, it is very difficult to, and it would be inappropriate to speculate at that time. So I believe that the project team, at that time, was really waiting for the final timetable from the 810A contractor, which was only available in early 2014.

So, in summary, Chairman, my view is that, and this view is supported by the IBC and the IEP reports, there was disclosure in accordance with the Entrustment Agreement. The disclosure was in a timely manner, and there was adequate disclosure.

主席：

易志明議員。

易志明議員：

主席，我聽到梁先生的說法，你歸咎於一個特別項目，因為沒有一個充足的評估，所以你們 withhold 了一些 information。但如果你們告訴我你們與政府合作無間，我又不覺為甚麼不可以把這些問題拿出來說清楚以避免誤會，因為現在有兩項 accusations 指你們沒有提供足夠資料，予人蓄意隱瞞的感覺。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you, Honourable Member.

Firstly, I would say that at no time was there any intent or any thinking

of hiding or withholding any information from any parties. There was significant disclosure of information as well as many, many meetings between the Government, representatives of the Government, MTR, as well as the so-called M&V consultant, Jacobs. As members are aware, Jacobs had undertaken over 250 audits in that period, so there was constant exchange of information as well as disclosure.

As I mentioned, and as highlighted in the IBC report, a collaborative and co-operative manner was taken in the discussions between the Government and MTR to resolve the problems that were coming up in the project. So, this was working together to resolve the problems coming up.

We take our responsibility very seriously under the Entrustment Agreement and we have acted, I believe, in accordance with our obligations under the Entrustment Agreement. Once again, the matter, which Honourable Member mentioned, relating to November 2013 was at a time when we, or MTR, as highlighted in the IBC report, were still awaiting a schedule, a timetable, from the 810A contractor to see whether this so-called minimum operating approach was feasible or not.

Thank you, Chairman.

易志明議員：

主席，我聽見梁先生說覺得他們沒有蓄意隱瞞，這即是回答了我第一組的問題。

主席：

是的。

易志明議員：

我第二個問題其實跟這種疑慮相關。有批評指，儘管我們知道這是一個很複雜的項目，但卻沒有所謂的 *integrated master plan*。這個項目分拆成 40 多份合約，既有開工期，亦有個別的完工期，然而，有些延誤導致部分後續的項目延遲開工，但又沒有修訂完工期。由於政府或監管部門沒有所謂的 *master plan*，看不到所謂的 *critical path* 影響至甚麼程度，這個項目的管理工作本身已經存在問題。但是，我們在上一次的研訊中聽到有些說法，指其實港鐵公司內部有一個所謂的 *master plan*，只是沒有拿出來與政府分享而已。

我聽見是這樣，如果我聽錯了，主席，你可以修正。

主席：

是的。

易志明議員：

我想問，既然你已具備，為甚麼不跟政府相關的監管部門分享，讓大家可以溝通得更好？這樣是否蓄意隱瞞？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you, Honourable Member, for that question.

Firstly, as the Honourable Member has mentioned, there is such an integrated master plan and that integrated master plan is updated on a periodic basis, and also updated using the so-called P6 Primavera software format. This is in accordance with the MTR project management approach. On the member's question on reporting to the Government, there was, as I mentioned, and continues to be, very regular reporting to the Government. In fact, among the monthly reports or the reports going to the Government, many of them stretch over 200 pages. There was a lot of information in those reports.

主席：

我想問一問，就你所說的integrated master plan，當然一個這麼大的工程會涉及很多不同的範疇，是否一百件東西全部都有integrated master plan？如果有的話，是否只有港鐵公司知悉這個integrated master plan，政府知不知道這個integrated master plan呢？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, firstly, to confirm, there is this integrated master programme and, in fact, in addition to the integrated master programme, we have this thing called "Track Related Installation Programme" which also supplements the integrated master programme to look at, amongst other things, the installation of electrical and mechanical systems once or at the time the civil

works are completed.

Once again, as I mentioned, there was regular reporting to the Government and that included over 200 pages of reports on contracts as well as on cost and other aspects. Those reports were very much made on a very regular basis.

主席：

我想我不是說 reporting 的問題，如果你有這樣一個 plan，一個 physical 的東西，是存在的，那麼政府是否有這個 integrated master programme，這是否已經整個給了政府？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, I am not in a position to answer that question. I will have to revert to you on that. What we are very clear of is the reporting on the regular basis that has been given to the Government, this 200-plus-page report which looks at and talks about the overall programme, individual contracts, as well as the cost aspects.

主席：

我想你在 check 清楚之後回來告訴我。原因何在呢？因為 reporting 是 reporting，如果整個計劃是共用的話，政府又有否這個計劃？你是否全盤交給政府？即我不說 reporting 那部分，reporting 那部分是你做了之後，根據你的 plan 向政府報告，但政府本身手上有沒有那個計劃來看你的報告呢，這也是很重要的，我想你 check 完之後回來告訴我，好嗎？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Can I revert, Chairman?

主席：

是，謝謝你。

易志明議員：

謝謝主席，我還有一個問題想問。

梁先生你今天的發言稿第9段，其實你第一次出席研訊時，你的文件都有強調勞工短缺所產生的問題。我在此再次說，如果盧偉國議員也許記得，在2013年11月的事務委員會會議上¹，我們曾質疑你們有沒有面對勞工短缺的問題，因為這問題很可能是導致延誤的其中一個主要因素。但是，你們當時出席的同事再次強調，你們不受勞工短缺的影響。我還記得當王國興議員準備離開會議室時，他說非常讚賞港鐵公司能夠在如此困難的環境下做到，他甚至封你們為典範。現在，我一而再、再而三地在不同的文件看到港鐵公司開始提出勞工短缺對你們的影響。那麼，當時是否有所隱瞞呢？為甚麼當時你們不肯在席上承認你們是受影響呢？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you, Honourable Member, for that question.

I was not at the particular meeting that the Honourable Member mentioned. However, the shortage of labour is a situation, as highlighted by a number of parties, that prevalent across the whole construction industry. In fact, I think, in the IEP report, there is a comment with regard to the labour situation and that comment is that, even back in July 2013, the President of the Hong Kong Construction Association has identified in a survey of his organization that a vacancy rate, a shortage rate, of 15% is prevalent across the industry, which equates, at that time, to 10 000 workers. So I would say that the shortage of labour is an issue that has impacted both the programme as well as, importantly, the cost of the Express Rail Link.

Once again, there is never any intent to withhold any information from anyone. I think this labour shortage situation is well-known in the market.

We have, as a result of this labour shortage situation, done quite a bit to try to encourage more workers to either join the industry or to encourage workers to come back into the industry. These include participation in job fairs, working with relevant government bureaux, enhancing the on-site situation for our construction colleagues, which have covered aspects like life insurance being provided, health checks, etc. So, we have done what we can to try to encourage more people to come into the construction workforce.

¹ 秘書處補註：有關會議是由交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會所舉行。

易志明議員：

主席，我當然明白梁先生說甚麼，我們因為覺得當時勞工短缺問題可能會產生影響，所以我和盧偉國議員才會再三提出這個問題。但是在2013年11月，你們都不想admit承認你們受影響，是否因為你們擔心議員追問會否因此而出現延誤。當然，問你是不對的，因為不是你出席該會議。其實你們是想避開這個問題，但到了2014年終於"爆煲"。為甚麼不早點承認有此問題呢？多謝主席。

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Now, thank you again for that question.

I think we have actually been quite open about the shortage of labour and the impact of labour shortage on the projects, including the Express Rail Link. In fact, I have in front of me a letter of 22 January 2014 from the Transport and Housing Bureau to the Secretary General of the Legislative Council Secretariat. This must be in reference to the meeting on 22 November 2013.

In the annex to that letter, it is noted that, and I quote, "While the XRL project requires around 10 000 construction workers and technical professional staff, contractors have so far employed around 8 500." And it gives a breakdown of the shortage of 1 500. So I think there has been regular and full disclosure of the challenges which we were facing in labour shortage.

We have done and we do what we can to overcome those challenges, Chairman, and I have mentioned some of the items that we have taken to try to overcome those challenges.

主席：

好，謝謝。下一位是田北辰議員。

田北辰議員：

主席。我主要跟進上一次我和梁先生的對話，一段為時

12分鐘，另一段為時5分鐘，但問來問去都問不出甚麼，因為梁先生很棒，很懂得回答問題。不過，這次我真的要認真弄清楚。我上次想知道，港鐵公司在2009年跟政府達成協議，要在5年之內以600多億建成這條高鐵，這是否太樂觀？當時梁先生三番四次說，經過計算，是doable，doable。接着，我問當時你們其實明知勘探不足，既然知道勘探不足，怎麼可以樂觀地說，在5年內建成一條600多億的鐵路是doable呢？當時梁先生的答案是："There was a lot of work done and that work was also aided by a number of professional third parties in coming up with that programme. There was an agreement and, based on the work done, there was an assessment done, which was the schedule, the original programme", blah, blah, blah, blah, blah. OK.

好了，在陳述書第46段你也提到，在西九龍總站的工地勘測，平均每14.4米就有一個鑽孔，這個是符合標準的。但我所問的是，你與政府在2009年同意這個時間表及這筆建築費，在2010年來立法會申請撥款時，其實整條佐敦道及整個高爾夫球場完全沒有勘探過。根據我的紀錄，你是在2010年3月在高爾夫球場進行每隔14.4米的勘探，當時已經獲立法會通過撥款。問題是，為何港鐵公司可以如此厲害，在進行勘探之前便已知道勘探的結果？事實上，由始至終佐敦道都沒有進行勘探，因為封路很麻煩。結果就是今天我們所知的，全因為護土牆需要修建在佐敦道下面，才可以挖掘那些花崗岩，而那個護土牆的工程已延遲了一年。那麼，你當時在2009年、2010年年初是完全沒有進行過這兩方面的勘探，但竟然說這些事情已做足了。這些事情做足，是在撥款之後才發生的事，我現在問的是，當時與政府協議2015年通車，費用達660多億、670億元，那時候完全沒有這些資料，但梁總裁你卻三番四次說"there was a lot of work done"。可是，這些work done，was after the agreement between you and the Government on the time frame ...

主席：

田北辰議員。

田北辰議員：

... and the expenses。是。

主席：

你一是用中文，或者用英文，否則很難記載你的發言。

田北辰議員：

你想我用一種語言，是嗎？

主席：

是的，盡量。

田北辰議員：

因為我認為如果用雙語，我比較容易表達。

主席：

是。

田北辰議員：

不過沒問題，我猜梁總裁能聽得明白。

主席：

盡量吧，好嗎？

田北辰議員：

好的，好的。是，梁總裁。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Now, ...

田北辰議員：

我始終要弄清楚這件事。

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Now, thank you, Honourable Member, for that question.

As the Honourable Member mentioned, there was a lot of work done before the signing of the Entrustment Agreement and there were a number of experts and third parties involved, both from the Government as well as from ourselves. There was significant site investigation done prior to signing the so-called EA2. As the Honourable Member mentioned, however, at Jordan Road, we could not do site investigation there because of the volume of traffic and it was inappropriate to close the road to do site investigation. On the golf driving range, the golf driving range in West Kowloon, as the Honourable Member mentioned, there was site investigation done after we took possession of the site.

With large, complicated projects like the Express Rail Link, there is a lot of work that needs to be done in the initial stages and there is, in the assessment of the cost-to-complete, a contingency. There are matters which would always impact the project that would not be known at the beginning of the project. The contingency is there to take care and address those issues.

I would highlight once again that, after the tender contracts came back, and this is well highlighted in the IEP report, because of the lower tender prices, the amount of contingency actually increased very significantly. So, the use of the contingency is to allow for unknown factors which may not have been known at the time of entering into the project agreement.

I would further add, in terms of the granite, that the presence of the granite is known. It is just the formation of that granite that was, perhaps, less certain and the issue was that the granite can be removed. It is a question of time to remove it.

田北辰議員：

主席，這個正正就是問題所在。據梁先生所說，他明知道當時勘探不足的程度是，整條佐敦道，即整個護土牆的位置，完全沒有進行勘探，以及整個高爾夫球練習場也沒有進行勘探。我猜大家都知道那個場地有多大，正正佔了今天西九龍總站的大部分。在2010年前來立法會申請撥款時，如此關鍵的護土牆的位置及整個高爾夫球場均沒有進行過勘探。梁先生說，金額的預算較寬鬆，他認為如果真的有意想不到的事情發生，可以用金錢解救。但時間呢，梁先生？時間是用錢買不到的。

那麼時間方面怎麼辦呢？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Firstly, Chairman, perhaps, I could just comment on the site investigation. There was significant site investigation done and, as I had mentioned last time, the site investigation was in line with government guidelines and, in fact, of a higher standard, or more ...

田北辰議員：

但是，梁先生，不好意思，你正在重複。你之前已經承認，最重要的兩項勘探是在2010年3月之後才進行的，而佐敦道根本從來沒有勘探過。你剛才只不過回答說，金額預算方面很寬鬆，認為就算有意想不到的事情出現，都能夠補救。但是現在我問的是時間，時間是買不回來的。5年的時間，你怎麼可能估計到，85 000立方米的花崗岩全部在佐敦道下面，要挖掘得如此辛苦，是嗎？那時候你是否真的太樂觀？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, so, with the adequate site investigations that were done for the project, with regard to the timetable, as members are aware and well highlighted in the IEP report, there were a number of third parties that reviewed and looked at the timetable and the programme-to-complete together with MTR. And, all along, the views that we have from the third parties are that the timetable is doable but tight.

田北辰議員：

現在說的是在2010年前來立法會申請撥款，梁先生，不是說幾年後的事。那時候如此大範圍的地方沒有進行勘探，你憑甚麼竟然可以"拍心口"說5年內交貨？你是否承認當時非常粗疏？不是你，不是你本人，OK？整個港鐵公司高層、主席、董事局是否非常粗疏？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you, Honourable Member, for that question.

Once again, it is my view, and from all the reports that we have seen, that adequate site investigation had been done. That is ...

田北辰議員：

你怎麼可以說這句話呢？你剛剛才承認，在2010年1月前來立法會申請撥款時，上述那兩個地方完全沒有進行過勘探。你現在怎麼可以說，你覺得是adequate呢？

主席：

或者給機會梁先生回答。

他的意思是，你在這麼重要的位置沒有進行勘探，怎麼可以承諾說5年內可以完成這項工程？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

I thank you for that question, Chairman.

Not forgetting that the site investigation, and I apologize if I am repeating myself here, the site investigation was of a standard that met government guidelines and a higher standard than across the construction industry. The West Kowloon Terminus is 11 hectares, and the Jordan Road area is but one part of that, and I believe a relatively ...

田北辰議員：

高爾夫球場有多大？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

... part of that. I do not have, Chairman, the ...

田北辰議員：

至少都有幾公頃。

主席：

田北辰議員

田北辰議員：

主席。

主席：

..... 或者給他機會回答，好嗎？

田北辰議員：

主席，他沒有這個資料。我只是想說一句。

主席：

不是，OK，他若果沒有資料，他會告訴我

田北辰議員：

主席，我只想說一句，好嗎？

主席：

是，好。

田北辰議員：

我覺得我是實事求是。

主席：

這是你的comment，是嗎？

田北辰議員：

是我的comment，我是跟你說的，主席。我覺得我是實事求是，將當時的情況提出來。

主席：

是。

田北辰議員：

但是，我覺得我聽到的回應完全是避而不答，避而不答，重複一樣不合邏輯的事情。說真的，我其實真的很失望。

主席：

好。

田北辰議員：

他何不直接承認當時沒有看到這個問題，是有所疏忽了。其實是很簡單的。

主席：

是。

田北辰議員：

但是他一直說當時有這些資料。其實當時並沒有，是事後才有。我的問題是，當時憑甚麼承諾5年內能做得到。

主席：

是，明白。

田北辰議員：

對不對，主席？

主席：

是的，大家得到他的答案了。至於他的答案是否足夠……

田北辰議員：

但是你覺得他有沒有回答呢？

主席：

我們會再作評估，看看他的答案是否足夠，好嗎？OK。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, perhaps, ...

主席：

是。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

... I could also respond ...

主席：

梁先生，給你一個機會，你有補充，是嗎？

香港鐵路有限公司行政總裁梁國權先生：

是的，謝謝主席。

主席：

是，OK，請說。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Firstly, the West Kowloon Terminus is a very large, 11 hectares, site. There were 400 bore ... 600 bore holes drilled for site investigation on that site, spaced 14.4 metres apart. I would also say that, in the Jordan Road area, we have available existing data of the utilities situation under Jordan Road, so, when the agreement, the second Entrustment Agreement, was signed with the Government, we did have existing data with regard to the utilities situation under Jordan Road as well as the site investigations we had done.

主席：

是。

田北辰議員：

那麼高爾夫球場呢？你說不出有多大，但那11公頃之中，高爾夫球場至少佔數公頃吧，是嗎？那算不算大呢？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, I thank you for that question.

The golf driving range is, of course, in two components: there is a driveway with a parking lot and there is the driving range itself. As I understand, from the various reports, there was site investigation done in the driveway and the parking lot, although, of course, we were not able to close the driving range ...

主席：

好，謝謝。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

... before taking ...

主席：

如果你再有問題，第二輪吧，田北辰議員。

我也想跟進關於這個勘探的問題。因為路政署的陳志恩先生曾經指出，導致高鐵項目的延誤有很多原因，其中一個是涉及工程工地的勘測及項目設計。我想問一問，在工地勘測方面，港鐵公司投放了多少資源，包括人手及費用？你有沒有一個粗略的估計，梁先生？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, I do not have that information on hand and, perhaps, I can respond ...

主席：

你之後提供給我們，好嗎？

第二個問題是，會否有一個可能性，就是在工地的勘測方面有疏忽，或是勘測的深度及涵蓋面不足夠，所以變成不少範疇的估算及預算出現較大的偏差？會否有這樣的情況出現呢，梁先生？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, my understanding is, and this is also in the various reports by the IBC and the IEP, my understanding is that there was adequate site investigation done which includes the depth of the various holes in the bore holes drilled. Those bore holes are drilled 14.4 metres apart. There could be undulation of rocks or different core stones between those 14.4 metres. So, there was significant site investigation done, which is in accordance with government's guidelines and even of a higher standard than those used in the industry.

主席：

OK。如果沒有疏忽及不足的話，你對這個不可預知及難以預測的因素和情況，應該都會有比較好的掌握。那麼，你有沒有因應這些問題，制訂一些工程的緩衝期呢？如果有，為甚麼還會出現這麼多的延誤？你明白我的問題嗎？我的問題就是，如果較為掌握那些難以預測的情況，你都會對其有一個基本的掌握，那麼你有沒有運用一些手段，作出一些工程的緩衝期，以致不會出現這麼多的延誤？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

I think, Chairman, as I mentioned, although the ground investigation done is in line with government guidelines and higher than industry standards, with bore holes being 14.4 metres apart, there is, unfortunately, each time when issues with rocks would be missed, that is just because of the rock formation. I think, on the schedule, there was a lot of work done with regard to the original schedule and the programme-to-complete. And, once again, with the information at hand, the experts were of the view that the programme-to-complete, with the knowledge of the site conditions, was adequate, was doable but tight.

主席：

All right, OK. 毛孟靜議員。

Hon Claudia MO:

Thank you.

Mr LEONG, in your opening statement, you said the overall completion progress of the project is now, as of today, 74%, i.e. just under three quarters of completion. Now, this figure is hardly impressive, I would say. And you did mention, towards the end of your statement, that there are still challenges in the remaining construction works. I just wonder what might be the largest challenge remaining. Question 1, that is.

And my question number 2 is, you keep, well, we keep getting allegations, if not accusations, that the MTR had withheld information from the Government, in particular, the Highways Department, and you kept telling us previously that "No, no, no, whatever information they needed, we would have disclosed". But the problem is, we don't know what we don't know. I mean, one cannot ask questions when one doesn't know what to ask, right?

So, on this information disclosure business, would you say, would you acknowledge that the MTR had behaved somewhat improperly, if not dishonestly? Question number 2.

And my third question is, previously, you have also acknowledged that, when it comes to risk management, you use qualitative assessment for timetables, and so on, measuring what you call "robustness"; and then, of course, you use quantitative assessment for costs and things. Would you now, with hindsight, acknowledge that there were so many incompatibilities between the two, and your overly optimistic approach in the qualitative assessment has ultimately led to your quantitative wrong assessments, right?

Three questions for the time being, thank you.

主席：

是，梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Now, thank you, Honourable Member, for those questions.

Firstly, on the challenges which the project continues to face, as the Honourable Member rightly mentioned, the project is 74% complete. The tunnel sections between the West Kowloon Terminus and the border with Shenzhen are now over 99% dug through, excavated. We have only just

around a hundred metres of tunnel left to go out of a 25-plus kilometres twin track, twin bore tunnel.

On the challenges which the project will continue to face, once again, the shortage of labour, particularly in the so-called electrical/mechanical, the E&M, phase that the project is coming into, this will be a challenge. Then, of course, we will have our measures to try to overcome that particular challenge.

Secondly, the erection and construction of the so-called Station Entrance Building which incorporates the atrium and roof of the structure, that will also be a challenge for the project.

And thirdly, the productivity rate in physical building of the structure, I have mentioned that there has been reasonable progress in terms of the physical building of the structure, but that structure still needs to be completed.

So those are some of the challenges going forward with regard to this particular project.

The second question, on information, once again, there was significant information and an amount of information provided to the Government. This is well highlighted in the IEP report, as well as the IBC report. There was not just information provided. There were very regular meetings between government officials and ourselves. On top of that, as highlighted in the IEP and the IBC reports, the Government has the M&V consultant, Jacobs, who was also looking at this whole project. And in fact, as I have mentioned before, during this period, the M&V consultant had themselves undertaken 250 audits. Their findings were reported to the Government and there would be follow-on and follow-up of such findings.

I think the third question really comes back to risk management, the qualitative and the quantitative assessments. The qualitative assessment is a methodology that has worked very well in the past. It has delivered a number ... all our previous rail projects. It is a part of the project management systems which we have to follow under the Entrustment Agreements.

The project management systems, as members are aware, were reviewed prior to the Government and MTR entering into the second Entrustment Agreement. And, in fact, the various reviews come up with words such as "robust", "good control", "best of breed" and internal assessments that would suggest that it is of a very high standard. It is based on that that I understand the Government entered into the second Entrustment

Agreement with the governance and processes that were also put into place.

So the qualitative assessment is an assessment which, firstly, has worked well in the past. Secondly, it is part of the processes that we have had and that we are supposed to follow. And thirdly, part of the processes that had been reviewed prior to entering into the Entrustment Agreements and had been well-commented on and, in fact, had been complimented by the experts involved.

Hon Claudia MO:

Chairman, Mr Chairman, can I understand that Mr LEONG has practically and categorically denied any improper or dishonest conduct when it comes to information disclosure?

Chairman:

I think ...

Hon Claudia MO:

Is that what you are saying?

主席 :

你是否這樣的意思，梁先生？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, I would say that at no time was there any intent, any intent on the part of MTR, to hide or withhold any information. The information as requested was provided. There was a collaborative, co-operative working environment between government departments and ourselves. Those are well borne out in the IBC and the IEP reports.

主席 :

是。

Hon Claudia MO:

OK.

主席：

他說沒有這樣的意圖，毛孟靜議員。

Hon Claudia MO:

Right. My very last question. There is no point to ask Mr LEONG whether there is any negligence on the part of himself or the MTR, right? That is, well, a futile question. But, again, with hindsight, you did say the MTR had behaved somewhat overly optimistic over the entirety of the project, something to that effect. What could have done better or how you could have done better in any way, in what areas, or on what fronts, speaking as of today?

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

And I thank you for that question, Honourable Member.

As I mentioned at the last meeting, the over-optimism of the project team led to MTR reporting late the delay. The over-optimism did not lead to the delay. It was the over-optimism that led to the late reporting of the delay. The causes of the delay are well highlighted in the various reports and I will not go into that again.

Hon Claudia MO:

With due respect, isn't that just a word game?

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Honourable Member, the work MTR has done, in answer to your question, is, from the reports of the Independent Board Committee, there were a number of recommendations made by the Independent Board Committee. MTR has followed those recommendations and implemented virtually all of the recommendations. Those recommendations, once again, well highlighted in the reports, include first, the establishment of a Capital Works Committee. The Capital Works Committee has now been operating for a number of months. Secondly, they include enhancements to the reporting mechanism. Those enhancements include the use of so-called traffic lights as well as the

use of milestones. Those have all been incorporated in our processes.

Hon Claudia MO:

I rest. I rest.

主席：

Thank you. 下一位是范國威議員。

范國威議員：

謝謝主席。

我想問梁國權先生，關於在上一次的研訊中，你很清楚地拒絕承認港鐵公司在高鐵工程超支延誤一事上有任何隱瞞。你表示沒有隱瞞，更表示委託協議沒有施加所謂"絕對的義務"，要求港鐵公司在2015年8月之前完成工程，以及設定工程費用的上限。但是，梁國權先生，你在上次研訊中回答我的問題時說得很清楚，沒有"絕對義務"這個說法，並不是委託協議書內白紙黑字的條文。換言之，這個是你口講，這個說法是你單方面的理解，OK？

所以我想問，既然港鐵公司認為委託協議內的完工時間可以修訂，沒有梁先生所說的"絕對義務"，按時完成工作，主席，我第一個問題就是，為甚麼上一任的行政總裁韋達誠先生會在2013年11月與運輸及房屋局舉行的緊急會議上，要求政府不要向立法會的鐵路事宜小組委員會報告通車日期有所延誤，以及反對政府將工程延誤原原本本向公眾交代？

第二，當時你們的反對理據是，因為設定了港鐵公司要在2015年，即今年，通車這個死線deadline，便可以向承建商施壓趕工。如果梁先生說沒有絕對義務要在2015年8月之前完工，那麼港鐵公司為何不惜要提高成本，寧願支付更多金錢也要達致2015年通車的目標呢？你是否在說或者間接承認，港鐵公司有責任按時完工呢？主席，這是我第一個問題。

主席：

梁先生，請你回答。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you, Chairman, for that question.

I think, first and foremost, MTR will take our responsibility under the Entrustment very, very seriously, and we take all steps to ensure that we meet our obligation under the Entrustment Agreement. As I mentioned last time, and, I think, it is well highlighted in the IEP report, the Independent Expert Panel report which is commissioned by the Government. It is well highlighted in the Factual Annexure by PricewaterhouseCoopers on the basis that the timetable-to-complete as well as the cost-to-complete are estimates in the Entrustment Agreement and subject to change. In fact, the IEP report very clearly sets out what the mechanisms are to adjust the timetable. In the interests of time, Chairman, I will not read out the relevant paragraph.

Honourable member mentioned the meeting in November of 2013. I was not personally at that meeting, so I do not know what was said at that meeting. All I have is from our IBC report which has interviewed a number of people who were present at that meeting. As I understand, at that particular meeting, in November 2013, with the previous CEO, the comment from the IBC report or the comment in the IBC report was that the previous Projects Director and the previous CEO were of the view that, to keep pressure on the contractors, it is important to keep to that 2015 opening date. That is in accordance with the IBC report. Because I was not at that meeting, I really cannot comment otherwise on what they have said.

主席：

是。

范國威議員：

主席，問題不是你當時是否在會議上，而是港鐵公司的行為證明了，客觀上你們有責任按時完工，客觀上證明了這一點。

主席：

梁先生。

范國威議員：

主席，我第二個問題就是

主席：

Sorry，或者先讓他回答，好嗎？

范國威議員：

好的。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

As I have mentioned, and this is well highlighted in the IEP report, under the Entrustment Agreement, MTR, we, have to use our best endeavours, which we have, under the Entrustment Agreement. The timetable and the cost-to-complete are estimates which are subject to adjustments in accordance with that Entrustment Agreement.

主席：

是，謝謝。

范國威議員：

主席，他已經在重複他的答案了。

主席，我第二個問題就是，10月20日鐵路拓展處處長及副處長出席我們的研訊，期間引用了港鐵公司獨立董事委員會的報告，表示港鐵公司的項目團隊向路政署隱瞞了，是隱瞞了項目進度的關鍵資訊，即項目團隊在2013年11月的分析結果，就是工程完工的日期會延誤至2016年。鐵路拓展處更在研訊中清楚指出港鐵公司隱瞞關鍵資訊，因而導致政府作出"工程滯後不等於最終是延誤"這個錯誤的判斷。

所以，梁國權先生，你會否同意，港鐵公司在項目進度方面有誤導路政署？你早前在陳述書第130段表示，港鐵公司從來沒有蓄意隱瞞重要的資料。你如何回應鐵路拓展處這個如此嚴重的指控，指你們隱瞞了項目進度的關鍵資訊。你如何回應當天政府部門代表在研訊中所說的話？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

I thank you for the question, Honourable Member.

Firstly, as I have highlighted, there was, at all times, full disclosure of information to the Government and the various departments of the Government. There were regular meetings, significant number of regular meetings, as well as the Government's so-called M&V consultant, Jacobs, were also auditing and doing a significant body of work based on the information and in addition to the information which we have given.

This disclosure of information and following the requirements under the Entrustment Agreement, I believe, are well highlighted in both the IBC and the IEP reports. Once again, I understand that the statement which Mr K K LAU and Mr Henry CHAN made was referring to an event back in November of 2013. As I have responded to another Honourable Member's question on this particular matter, at that time, the project team was still awaiting a programme from the contractors, which was the 810A contractor, on whether the Minimum Operating Requirement, the so-called MOR, was achievable or not. This request for a programme from the contractor 810A, as I understand it, was also a request from the various members of the Government. So, at that time in November 2013, about the event that has been highlighted, the project team was still awaiting for a programme from the contractor to see whether the programme or the programme-to-complete can be achieved or not.

范國威議員：

主席，我是問他的問題，問他的責任，問他有沒有隱瞞資料。他現在又將責任推卸給承建商，說當時在等那些資訊。

主席，我的時間不多，我想問第三個問題，也是上次研訊中提到的。由於工程前期工作的準備時間緊絀，導致合約編號810A、810B及811A三項涉及西九龍總站的合約需要作出設計修訂。你在會後透過書面回答本會時，以為免影響與承建商之間的談判為理由，拒絕披露就這三份合約所作修訂的次數及內容，而只是引述獨立專家小組報告所指，810A合約截至2013年6月已經作出13 513次修訂，涉及改正錯別字、釐清差異，以及提供額外資料的細微修改。

我想問梁國權先生，你用甚麼準則去定義，去define這一萬幾千次的修訂只是細微的修改呢？例如，是以進度影響作為準則，或是以工程成本作為準則呢？我的質疑、我的疑問就是，積少成多，聚沙成塔，這13 000多項細微的更改是否最終導致更多重大的改動而使工程延誤，或者政府口中所說的"滯後"，變成無可挽回，結果使你們過去所推行的很多追回進度措

施都不能夠追回進度呢？

是13 513次，主席。

主席：

是，梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Now, thank you for that question.

As highlighted in the IEP report, this is in paragraph 104 of the IEP report. That report does highlight that, as by June 2013, there were 13 513 revised drawings. As also highlighted in the IEP report and in our response to a similar question last time, a number, many, of these amendments in drawings would be of a minor nature. I would, firstly, perhaps, also say that it is not uncommon for tenders for contracts to be tendered once they have reached a certain maturity in design. In the case of 810A, the contract that the Honourable Member mentioned, that particular contract had reached a maturity of design that allowed it to be tendered.

It is also not uncommon, in these very complicated projects, for there to be design adjustments, design adjustments after the contract has been tendered out. The Honourable Member mentioned about 13 513 drawings, which were part of these design adjustments. A number of these design adjustments would have been relatively minor in nature. Some of these design adjustments related to the construction difficulties which were being faced, for instance, the ground conditions. As highlighted in paragraph 104 of the IEP report, some of these revised drawings would be additional H-piles. Additional H-piles were required because of the difficult ground conditions and, particularly, as they pertained, in one case, to a diaphragm wall on the western part of the West Kowloon site.

A third cause of the design changes could be changes requested by third parties.

So there are a number of causes for these design changes. I would, however, say that many of these design changes, once again, were of a minor nature. A number of these design changes were the result of difficulties encountered during construction. And thirdly, some of these design changes were also the result of third parties' requests.

Thank you, Chairman.

主席：

我猜議員的問題是，因為數量這麼多，累積起來會否成為延誤的一個很大的原因呢？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

I would say that in a number of cases, the design changes were of a minor nature. Other changes were the result of construction difficulties. The construction difficulties may have caused the delays or changes in schedule. But those construction difficulties then resulted and required different and amended or adjusted designs. And, thirdly, there could have been design changes from third parties.

So, it is actually a complicated interaction and interplay of many factors when one looks at these design changes as well as the difficulties encountered in construction.

主席：

或者我再跟進多一條問題。現在我們都知道，港鐵公司前任行政總裁曾經在2013年11月跟局長說過一番話，就是他堅持不讓局長向立法會鐵路事宜小組委員會及公眾開誠布公，表示可能會有所延誤，目的就是為了向承建商施加壓力。對於這個做法，即不向立法會鐵路事宜小組委員會開誠布公，你作為港鐵公司的高層人員，是否認同呢？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, firstly, I would say that at no time was there ever any intention to withhold any information from the Government or the Legislative Council. Once again, I was not at that meeting held in November 2013.

主席：

我只是問你這個做法。我知道你當時不在場，先前我已聽見你的答案，也知道你是不知情。但是現在回頭看，你會否認同這個做法呢？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, my response would be that it is never and would never be MTR's intention to withhold any information from the Government or the Legislative Council.

主席：

是，好的，謝謝。

或者我們現在有一個短暫的15分鐘的小休，接着還有兩位已報名而還未發問的委員，就是李卓人議員及鄧家彪議員。謝謝，15分鐘。

(研訊於上午10時58分暫停)

(研訊於上午11時17分恢復進行)

主席：

我宣布研訊繼續進行，下一位提問的是李卓人議員。

李卓人議員：

多謝主席。首先，剛才主席你也問了一個問題，他說稍後會回答，即關於所謂integrated master plan的問題，我只是希望他稍後答覆時也回答一下，如果他們已給了那當然沒有問題，但我們一直收到的訊息都是路政署沒有這個master plan，路政署沒有master plan，可能是因為沒有獲提供，等他回去check。但是，第一，路政署有沒有問他們，或者Jacobs有否問他們取這個integrated master plan？

主席：

是。

李卓人議員：

可能他現在也回答不了，因為他要回去看。

主席：

是的，應該是。

李卓人議員：

希望他作補充時同時補充這一點。

主席：

好。梁先生，你可否補充這點？即是如果沒有提供給政府的話，他們曾否要求你們提供？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Yes, we will check and revert, Chairman.

主席：

好，謝謝。

李卓人議員：

好，多謝主席。接着我想問的是，今天的證供第6、7段已很清楚表示，其實整個工程環境是充滿挑戰，複雜性亦是很significant，即很厲害、很重要。現在說到好像很困難，但當時他們接到這份協議時，當然，他剛才回答的方法是提到第三者都說是"doable but tight"，如果我是接到有關協議的人，作為港鐵公司一方，要是對我自己的機構負責任，便應該爭取較寬鬆的時間表，或者較寬鬆的價格。但是，好像港鐵公司甚麼都"拍心口"答應。我想問一個問題，那麼到底是港鐵公司自己當時的工程團隊或前總裁自視過高，甚麼都"拍心口"，或是有另一種可能性，即有兩種可能性。其一就是雖然是很緊絀且具挑戰性，總之他們覺得能夠搞定，一種可能性是這樣。第二種可能性，就是政府跟他們"拍膊頭"，說"無論如何都要按這個時間表完成，你盡量做吧，如何困難你都要做，到不行的時候，做不來的時候，大家看看政府如何承擔有關延誤"。到底當時接到有關協議的情況是怎樣，是他們自視過高，還是政府向他們施壓也好、哄他們也好，叫他們按照時間表做？情況是否像所謂的政府面子工程多一點呢？我想問他們，到底當時接到有關協議，做Entrustment委託協議的時候，究竟是哪一種情況？

主席：

你說的是哪方面？工程完工時間還是

李卓人議員：

兩方面，時間與金錢。

主席：

時間與金錢，是的。

李卓人議員：

時間與金錢都是，因為他剛才也回答指他們加大了應急費用。

主席：

是。

李卓人議員：

但是第三個party都說時間"tight"，說明了是"tight"。

主席：

是。

李卓人議員：

如果我是受委託一方，當然希望寬鬆些，除非他們自視過高，或是

主席：

是，我明白。

李卓人議員：

..... 其實是政府給壓力。

主席：

明白。

李卓人議員：

即兩種可能性。

主席：

關於工程開支及時間表的問題，是港鐵公司過分自信，還是受到壓力才作出這樣的安排？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you, Chairman and Honourable Member, for that question.

As we have mentioned, there was a significant amount of work done prior to entering into the second Entrustment Agreement, and there were a number of third parties involved. Those third parties also looked at, amongst other things, the timetable as well as the cost. At the end of the day, there was a conclusion, at that time, that the timetable was doable but tight.

I would highlight for members a particular paragraph in the IEP report. This is the Government's IEP report. This is paragraph 254 on page 65. And, to answer the Honourable Member's question, if Chairman would indulge me, I would quote that paragraph. This is from the PricewaterhouseCoopers' Factual Annexure to the IEP report which, in paragraph 254, said, and I quote: "We have not had sight of any evidence during this study that indicates Government put pressure on MTRCL to tighten the delivery schedule prior to EA2, although we understand from MTRCL that Government was keen to complete the Hong Kong Section as early as possible and discussions were held between Railway Development Office and MTRCL on this topic." The timetable, as highlighted, was, at that time, seemed to be doable but tight.

李卓人議員：

這樣即變成是並非政府給予壓力，那麼會不會，因為你們曾經說過，其實工程團隊是否自視過高呢？根本時間是這麼緊絀，然後現時你又在第6、7段說到是如此困難。是否由於你們判斷的時候輕率，沒有正視困難，並且自視過高，使你們覺得就這個時間表及金額而言，有關的協議可以接受呢？

主席：

是否因為自視過高才作出 "doable but tight" 這樣的評估呢？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Honourable Member, Chairman, I would, once again, this is quoted from the Government's own IEP report. In paragraph 255, they go on to say that and this is factually that MTR had sought assurances from our design consultants on the achievability of the timetable, the timeline in 2009, during both the "Preliminary design" as well as the "Detailed design" stages. It is understood, from these studies, that the consultants were asked by MTR to develop construction programmes for the contracts; and advise on the construction methodologies.

I would further respond to the member's question on the basis that the challenges that we have mentioned, a number of these challenges pertain across the industry. Some of these challenges were recognized at the beginning. Highlighted in both the IBC and the IEP reports were comments, back in 2009, of the potential of not being able to get sufficient labour. However, as we went through the construction phase, the extent of these challenges was much more than that had originally been anticipated.

An example of that is, as highlighted in the IBC report, when, at the beginning, back in 2009, using government indices, looking at construction cost, there was an assumption that labour costs would only be increasing at around 2% or 3%, construction costs at 2% or 3% per annum. In fact, over that same period of time, construction costs were increasing significantly more than that and, in some cases, double-digit per annum. So, the issues, some of the challenges were recognized at the beginning; however, the extent and magnitude of those challenges continued to develop over the course of the project and were an industry-wide situation.

主席：

梁先生，我想跟進以下問題，就是如此龐大和複雜的工程，如果你最初評估是 "doable but tight" 的話，其實本身已經是，即工程會有很多預計不到的情況，如此龐大的一項工程，你一開始便估計是 "doable but tight"，這估計本身是否已太過樂觀？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, of course, in addition to the consultants that were working on this project, the contractors that were tendering the various contracts were also, at that time, of the view that the timetable, the programme, was achievable.

I would, however, highlight that, obviously, this is now with the benefit of hindsight, the IBC report noted that, and I quote, "The negative impact of unforeseen events on the schedule was not so much caused by any flaw in engineering or project management as by a lack of adequate schedule contingency." This is actually one of the conclusions from the IBC report.

主席：

OK，李卓人議員。

李卓人議員：

但如果按剛才所說，即最後那句，其實IBC report說你 lack of schedule，最後的字是甚麼？我聽不到，lack of schedule

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, "lack of adequate schedule contingency" was their comment.

李卓人議員：

好了，如果說到最後，即不是最初的問題，而是中間"lack of schedule contingency"，即你的應變能力或者應變時間

主席：

即時間的緩衝，是這個意思嗎？

李卓人議員：

是的，緩衝時間不夠。等如當初說很 tight，schedule 的 contingency 當然不夠。其實回顧整件事情，這一句會不會反過來證明整個時間表 tight 到一個地步，根本無法應急。如此龐大的工程，你們不可能不給予寬鬆的時間作應急之用。我反過來問，為何當時你們不爭取一個不這麼 tight，不這麼緊絀，有多

些，用你的字眼是"schedule contingency"，應急時間表的方法去做，即開始的時候要求政府給予多一點時間呢？

主席：

為何不要求一個"doable but not so tight"的時間表？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Now, thank you, Honourable Member and Chairman, for that question.

If one looks back at the previous successes of the MTR projects, MTR has, over the last 30-odd years, successfully delivered our projects on time and on budget using the systems and processes which we use also for the Express Rail Link, with certain adjustments. It is based on the previous successes that I believe led the team and all of us to believe that, despite the fact that the schedule was doable but tight, it was doable.

李卓人議員：

總括而言，即過去的成功使他們麻木。多謝主席。

主席：

下一位，鄧家彪議員。

鄧家彪議員：

多謝主席，因為今天有幾個會議同時舉行，所以我不肯定我問的問題會否與其他委員的有重複。

主席：

好。

鄧家彪議員：

我想就兩方面來說，就整件事情，數個檢討報告均指出一些問題，譬如我引述運輸及房屋局副局長邱誠武先生在2015年4月28日的研訊中曾經講過："對於工程隊伍實際情況的掌握，港鐵公司本身的高層或者政府其實都不掌握，他們在交代資料方面，即他們掌握的工程進度以及他們向上層或港府、路政署作出的報告，其實並非完全反映情況，或者他們有一些計劃也

未必完全讓政府知道”。另外，由特首委任並由法官擔任主席的專家小組的報告也有類似的描述，即是經了解後，甚至引述當時的工程總監周大滄先生的說法，都說是完全失敗的，不能掌握情況。所以，我想問梁先生兩個問題，據你了解，在整個架構中，究竟哪個職位最能夠掌握高鐵項目的進度？即是在正式披露所謂的延誤之前及之後有沒有不同？第二，就我剛才引述邱誠武副局長所陳述，即港鐵公司不完全讓政府當局知道，是否希望隱瞞工程的實際進度？你如何看待這兩個問題？謝謝。

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, once again, there is never, there is always been full disclosure of information to the Government and the various departments of the Government, and at no time was there ever any intent, nor would there ever be any intent, to withhold any information. I think the comment from Mr YAU Shing-mu, when he appeared in front of the Select Committee, also refers to the IBC report and that same question which was answered by or asked to Mr K K LAU and Mr Henry CHAN. This was in November 2013 when the project was obviously still ongoing, and this was during a period when MTR was seeking from the contractor of a very important contract, 810A, the schedule to complete under this Minimum Operating Requirement approach. And until we have, until MTR has that information, it is very difficult to confirm or come up with final comments on the schedule. So, at that time in November 2013, which, I believe, is what Mr YAU Shing-mu was referring to, MTR and our project team were still awaiting the response from the contractor of 810A on the programme.

With regard to the Honourable Member's second question, as members are aware, and highlighted in our various reports, we have a clear process and system in place in terms of our project management of the Express Rail Link. We have regular reporting to the Government as well as other entities. Of course, with the benefit of hindsight, the IBC report has come up with some recommendations in terms of enhancement to our system and we have implemented those recommendations. As I have mentioned before, those recommendations include the establishment of a Capital Works Committee, which is now well-established and operating, as well as enhancement to the reporting structure which would include the use of so-called traffic lights as well as milestones. So these enhancements have already been implemented.

Thank you, Chairman.

鄧家彪議員：

我想繼續問剛才的問題，即是說起碼我要劃一條線，就是你們的董事局自己也有一個檢討委員會，並且作出一些建議，我就用你們這條線作準則。在進行檢討之前，最熟知這個工程進度的會是港鐵公司負責哪些職務的人，會否就是周大滄總監？或者連他自己都不知道自己是掌握得最清楚的人？在檢討之後，究竟應該是哪位同事或哪個小組最熟知這個工程進度呢？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

As we have highlighted in our responses to the Select Committee, the way MTR operates like many companies, the Board is overall responsible for the activities of MTR but delegates the management of day-to-day business to the executive. The executive, furthermore, has particular directors that look at particular aspects of the business. One of those aspects, of course, is, importantly, the project aspects of the business. Within the project team, there are many colleagues. There are 3 000 colleagues in the project team and the structure and reporting of that project team, I understand, have been in the various reports and have been reported to the Select Committee.

The Projects Director, ultimately, is responsible to the executive and to the Board and, through that, to the Board looking at the progress of all the projects that MTR is undertaking. As I have mentioned, now, with the enhanced structure we have in addition, the Board has set up the Capital Works Committee that would also have reports from the Projects Director and the projects division.

主席：

鄧議員。

鄧家彪議員：

總監，我想問，在未加強該架構之前是否存在一些問題，即負責高鐵工程的同事把所有資訊藏起來，連你及董事局都不知道？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

As I mentioned, the way MTR, the way the governance of the company operates, the individual directors are responsible for their particular areas and the individual directors report on a regular basis to the executive of MTR, and the executive, in turn, reports to the Board. That is the method of reporting. I would highlight, and this is highlighted in the IBC report, that perhaps because of the over-optimism of the Projects Director and the project team, it was not until April, until April of 2014, that the delay of the Express Rail Link beyond 2015 was reported to the Executive Committee and to the Government.

主席：

董事局也是在那時候才知道的，是嗎？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

That is absolutely correct, Chairman, that it was only in April of 2014.

主席：

是，鄧家彪議員。

鄧家彪議員：

一方面是你們的架構中那些溝通或協作關係有一些缺失，另一方面就是在這個架構中有責任與相關政府部門即路政署去溝通的，這兩方面我們都會特別着重去看，尤其是上周我們邀請了鐵路拓展處處長陳志恩先生出席研訊。我再引述他的說法，不論在陳述書，還是在研訊的過程中，他也是這樣說："在有些情況下，路政署未能適時獲得該等資料，港鐵公司的獨立董事委員會第一份報告更引證一件事實，就是項目團隊曾對路政署保留了有關項目進度的關鍵資訊"。總監，我想了解，你是否同意陳志恩處長的說法，以及你如何看待何謂關鍵資訊？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you for that question.

The Honourable Member mentioned the comments from the IBC report, and the IBC report did note that in November, there were certain voices from the project, within the project team that was questioning the doability of the 2015 schedule. But as I have mentioned before, at that time, that is in November 2013, at that time, we, MTR, and the project team, as I understand it, were still getting from the contractor, the 810A contractor, a programme. Without that programme, it is very difficult to assess the effectiveness of the overall programme to complete the project. So, at that time, and I think the comment from Mr Henry CHAN was relating to that particular period when the project team was still trying to get a final programme from the 810A contractor.

鄧家彪議員：

最後想補充一點，我們的感覺是，不知道其他委員是否同意，陳志恩處長所描述的是，他想取得一些關鍵資料，其實有些資料真的很關鍵，譬如有關工程改動的資料，他經常覺得港鐵公司沒有提供全部資料，或者他都會想是否還有更多資料。這不是說單一事件或者單一場合，而是他的一個普遍經驗，我聽到的情況是這樣。所以，我想問總監，你是否同意有這種普遍情況？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Honourable Member, Chairman, as I have mentioned and as highlighted in the various reports, we have provided information as required by the Government. There was significant, very significant, dialogue, interchange, discussions, meetings, with the Government and members of the Government throughout the process. And as we have also mentioned, the Government has appointed their M&V consultant, Jacobs, to review and audit the work which MTR has done. So there was a significant exchange of information during all this period.

As I commented earlier, the IBC report also noted that the Government and MTR were working in a collaborative and co-operative manner.

主席：

如果聽你這樣說，梁先生，因為我們大家這個委員會都聽過，政府方面的人員都頗為強調，不是強調，而是提及，港鐵公司沒有提供所有足夠或全部資料，以便他們作出有效的評估。現在你說你完全沒有隱瞞，或者溝通得十分暢順，這便變成政府的說法有一點隱瞞，是否有點不太誠實呢？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, I cannot comment on other people's comments. However, what I would like to do is, once again, to quote from the IBC report. The IBC had reviewed and investigated this matter at length, including their independent experts, and if Chairman would indulge me, just very quickly, ...

主席：

好。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

... the IBC, in their report, and this is in paragraph 1.37 of the first IBC report, on page 13 it says: "Delays against the Project programme have been reported on a timely basis and accurately to Government in accordance with the terms of the Entrustment Agreement."

In fact, further on, on page 83, paragraph 5.32 of the first IBC report, it sets out to say that, "The IBC does not find any attempt by the project team or the Corporation to cover-up or hide the delays being experienced in the various Project contracts."

Thank you, Chairman.

主席：

好。鄧家彪議員，還有問題嗎？

胡志偉議員。

胡志偉議員：

多謝主席。我的提問可能已有些同事提出過，不過我嘗試

再問。我想問，獨立專家小組報告第6.11段指出，"由於政府無從根據一個全面綜合並以整個項目為本的工程總綱計劃接收匯報，因此一直被蒙在鼓裏"。報告第6.18段也指出，"匯報不清晰的問題，更引致政府過度信賴港鐵公司缺乏理據的保證，誤以為追回進度措施確有成效，可令高鐵香港段項目如期竣工"。

我想問梁先生或者港鐵公司，對獨立專家小組這個評價，你是否同意，以及你對該評價有何回應？這是第一點，或者先回答這點，好嗎？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Yes, once again, Chairman, in terms of disclosure of information, I think we have discussed that already. There is a significant amount of discussions, disclosure, as well as meetings with the Government and government officials, as well as through the so-called M&V consultant, Jacobs, in their audit and review of the status of the project and the progress of the project. And, once again, and as the Honourable Member had mentioned, in terms of the master programme, our IBC experts and ourselves would say that there are master programmes which are updated on a periodic basis using this P6 Primavera software, which is a requirement under our project management processes.

胡志偉議員：

主席，其實我的問題是，你是否同意專家小組這個評價？你可以只回答同意或者不同意。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

I think, Chairman, we, MTR, had co-operated significantly with the IEP and their experts. In general, we agree with the factual findings of the IEP which are highlighted in the appendix to the IEP report. There are certain aspects of the recommendations and the comments from the IEP which we take a different view on.

胡志偉議員：

OK。政府為整項工程委任了Jacobs作為監核顧問公司，它當然可以向港鐵公司索取資料。我想問港鐵公司是否百分之一百向監核顧問公司提供所有Jacobs要求的資料，有沒有作任何篩選？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

To my knowledge, Chairman, to my knowledge, all the information, and this is to my knowledge, all the information that has been requested by the Government and their M&V consultant has been provided accordingly. That is my knowledge and understanding from reviewing all the various reports that have been made available to the public.

胡志偉議員：

即是說，如果我們日後傳召嘉科到來，跟它討論的話，說不定可能會得出一幅不同的圖像，是否這樣的意思？因為你說是"to your knowledge"。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, as the Honourable Member and as you are aware, I was not directly involved in the project team at that time, so my knowledge is from what is available, including the information available in the public domain, which would suggest that all information had been provided.

主席：

胡志偉議員，我認為我們不要估計將來。

胡志偉議員：

明白，多謝。

主席：

好嗎？

胡志偉議員：

不要緊，主席。其實我想問另一部分，因為梁先生過去是港鐵公司的財務總監。根據陳述書的第6段，"高鐵香港段是首個以服務經營權模式建造的香港鐵路項目"。我想問，你作為前財務總監，有沒有就此部分進行分析，即是就以這個全新的模式建造高鐵香港段，進行財務分析、風險評估，以及提供了甚麼資料給港鐵公司？你當時作為財務總監，就此工程提交了甚麼分析報告？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, there are very clear processes in place at MTR to assess projects and to monitor projects as they develop. Not forgetting that under the Entrustment Agreement, we are to use our project management systems and processes, which include, amongst others, the PIMS as well as our financial controls, our procurement processes. These processes have been reviewed and audited by a number of third parties and those reviews and audits commend the effectiveness of that process. As I have said previously, at MTR, we use the same process and procedures for all our projects, be they service concession projects like this Express Rail Link or be they ownership projects like the South Island Line (East). We use the same process in all our assessment. That same process would be in accordance with our project management, our financial management, our procurement, etc.

胡志偉議員：

主席，我其實是想直接問財務總監，即當時他作為財務總監，有沒有作過風險評估並把報告交予董事局。

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you, member, for that question.

Yes, there was, of course, significant review of the Entrustment Agreement and the Board, as highlighted in the IEP report, also discussed the Entrustment Agreement. At that point in time, back in 2009, I and others were of the view that the Entrustment Agreement had a reasonable sharing of risk and reward between MTR as the project manager and the Government as the owner of the project.

胡志偉議員：

主席，我可否向前財務總監，即梁先生，索取當時這份風險及財務分析報告？因為我相信這是很重要的參考資料，顯示港鐵公司從甚麼角度考慮這是一個 "doable but tight" 的 project。

主席：

是，梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Once again, the "doable but tight" in terms of timetable, that was based on a significant amount of work also done with and by third parties looking at the timetable, and it is based on that that the conclusion or the recommendation of "doable but tight" arose. There was, as I have mentioned and highlighted in the IEP report, discussion by the MTR Board on the Entrustment Agreement also looks at the risk of the Entrustment Agreement.

胡志偉議員：

不好意思，我聽不清楚，是否可以提供

主席：

你說 "doable but tight"，你是說時間表嗎？

胡志偉議員：

不是。

主席：

你現在說財務安排的話，即風險評估的話，我想問一問，與我們現在調查的範圍哪一部分有關？

胡志偉議員：

主席，我相信要這樣看，就着那份 *Entrustment Agreement*，其實大家都有討論這個 "doable but tight" 的概念，而且也涉及我們需要處理的那個會否超支的問題。在 *Entrustment Agreement* 中，有一項很重要的條款，就是如果有需要的話，政府會承擔額外的開支。我想知道當時對於這份 *Entrustment Agreement* 內這些條款的整體風險，其實他作為財務總監是如何評估的？他認為承接這項政府 project 對於作為上市公司的港鐵公司會帶來甚麼風險，同時應如何平衡有關的風險？當時他的看法是怎樣的？我是從這個角度去看。

主席：

你的意思是延誤引起的超支

胡志偉議員：

當然。

主席：

..... 在評估內，是否這個意思？

胡志偉議員：

是，沒錯。

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, as I mentioned, there is a due process in place to review all our projects, including, importantly, the Express Rail Link. And, as I mentioned, there were a number of discussions with the Government that ultimately resulted in the programme-to-complete and the cost-to-complete. Both the Government and ourselves had appointed third parties to look at these matters. So, the risk assessment of the overall project was an ongoing matter that over the course of the period prior to the signing of the *Entrustment Agreement*.

胡志偉議員：

換言之，梁先生是不可以提供他當時所作的這個 risk assessment report？

主席：

他的意思是這樣。

胡志偉議員：

OK，明白。前路政署署長韋志成先生在我們6月2日的研訊中指出，整個項目有40多份不同的合約，當我們考慮這些詳細分析時，除了應該要看完工期外，還要看開工期。如果開工期遲了，完工期又沒有調整，緩衝期自然就少了。

我想問，在高鐵現在這40多份的合約中，有多少份合約是未能夠如期開工？若果開工期延遲了，港鐵公司有沒有跟這些承建商就完工期作出相應的調整？如果沒有，又會否成為多份合約工期出現滯後的原因？甚至是一些 claims 的基礎呢？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you, Honourable Member, for that question.

As members are aware, the Express Rail Link is a highly complicated project with a number of the construction contracts that are interlinked. One contract could have an impact on another contract. Highlighted in the various reports is the comment that, in particular, one contract, contract 810A, was tendered out late, or later than originally proposed or originally anticipated.

Also highlighted in the IEP report and the IBC report is that, when the contract was tendered out, the contractors, in fact, there were a number of contractors tendering for that contract. The contractors were of the view that the timetable was doable despite the fact that the completion date, as the Honourable Member said, the completion date was not shifted back, so there was a compression of timetable to achieve the same completion date. When

those contracts were, or that particular contract was, tendered out, the contractors were of the view that the shorter timetable was doable.

胡志偉議員：

主席，我想多問兩個問題。

主席：

我想問一問，梁先生，或者你回答問題時，最好回答自己的問題，回答自己所知道的，不需要引述太多報告，因為我們想獲得的是你的答案，而不是報告內的答案。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Hmm.

主席：

好嗎？謝謝。

胡志偉議員：

多謝主席。我認為其實這是很重要的一點，因為我一直聽到的都是梁先生引述報告的答案。我不知道其實梁先生所知道的有多具體，或者他只是一部錄音機，複述報告的內容。

我有兩點要提問。第一點就是，剛才我問到，梁先生也提到，合約與合約之間有很多interlinks，關於這些interlinks，在現時我們所見到的是超支、延誤，我想說的是超支那部分，因為延誤引至超支的問題，而這會否是構成承建商索償的其中一個很重要的元素？這是第一點。

第二點就是，我們也曾問路政署關於港鐵公司追趕落後進度的問題。為了追趕延誤的工作時間，港鐵公司有時會透過改動設計來追趕，而路政署的說法是，對於這些改動、延誤，他們只是comment，不是審批。

我想問梁先生，你如何理解路政署comments on港鐵公司就高鐵工程所提交的一些更改設計的要求？當你只是得到所謂comments的時候，在你們眼中這是否便等同、等於政府已經approve有關安排？一個正常的approval程序應該是怎樣？請你解

釋一下。

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Now, thank you for that question.

We have at MTR a very clear and time-tried system in assessing claims as well as discussions with contractors on claims. Because of the commercial sensitivity relating to claims, I am, at this time, not able to comment more with regard to claims or individual claims.

The Honourable Member also asked a question with regard to delay recovery measures, the so-called "DRMs". Once again, there is a clear process in place and that is highlighted in the reports. The process ultimately would have those DRMs, the delay recover measures, going for approval in what we call the Project Control Group, "PCG". This PCG, Project Control Group, is an internal MTR group that assesses, amongst other things, changes, DRMs, as well as claims. Government officials are invited and do sit as observers in the PCG when matters relating to the Express Rail Link and the Shatin to Central Link, the so-called entrustment projects, are being discussed, and government members are invited to comment on matters relating to those projects at the PCG.

胡志偉議員：

我想澄清，是否說，如果在PCG內的government officials沒有反對delay recovery measures的話，就等於這是政府同意的安排？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, as members are aware, under the Entrustment Agreement, MTR has to use our processes as adjusted in terms of governance and communication with the Government. Very clearly, one of those processes also highlighted in the Entrustment Agreements would be MTR's assessment of claims as well as matters like delay recovery measures. The Government

and government members have access to all the relevant PCG papers, the papers that discuss and talk about either the Express Rail Link or the Shatin to Central Link. And at the PCG meetings, they are invited, relating to those matters, to give their views.

胡志偉議員：

在 PCG meetings 中，政府是否會知悉這些 DRM 會 induce 的 cost？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

As I understand, regarding these PCG papers relating to the delay recovery measures, in addition to the discussion on the effectiveness of the measures and the technical aspects of the measures, these papers will include the financial impact of these delay recovery measures, as I understand it.

胡志偉議員：

主席，因為過程中都牽涉很多這些 DRMs，但在我們的調查過程中，似乎政府一直都不太 aware 當中 involve 的 cost。但剛才梁先生說，每一個 DRM 的 measure 都會 involve cost implications。我想看看梁先生有沒有辦法可以提供這方面的證明給我們，即是在這些 PCG meetings 中，就高鐵的承建過程中，是會把所有關於 DRM measures 的 cost implications 的文件呈交給政府知悉。

主席：

他有沒有這樣做？

胡志偉議員：

有沒有這樣做？

主席：

是，梁先生。

胡志偉議員：

他說有做，但我想問有沒有證據可以給我們而已。

主席：

他所說的便是證據。

胡志偉議員：

OK。

主席：

你有沒有這樣做，梁先生？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, once again, the ...

主席：

即是由延誤引發出來的DRM所涉及的開支，那些超出正常開支的款項，有沒有向政府報告？有否就每一部分，每一個DRM作出報告？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, once again, the financial aspects are timing aspects and the criticality of DRMs are all set out in the PCG papers which are made available to the Government. These papers are then discussed at the particular PCG meetings on all those aspects and, of course, government officials are invited to comment on these delay recovery measures.

胡志偉議員：

主席，這些DRM measures會involve cost implications，我想問在制度中有沒有一些警號？我理解之前一直所說的是，因為這些DRM會用contingency，所以不用很擔心。但是，其實在整個監管制度的設計中，有沒有任何警報系統，使政府可知道現在採取的DRM已經消耗了整個高鐵工程多少的contingency？

主席：

你明白問題嗎？Contingency即是有

香港鐵路有限公司行政總裁梁國權先生：

明白。

主席：

…… 削減的話，有沒有定期向政府報告這方面的事情？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, in the regular, I believe, monthly reporting to the Government, there is, in the papers, not just the technical aspects of the Express Rail Link being discussed but also the financial aspects. The financial aspects would look at the contingency remaining for the whole project. That is provided in the monthly reports, the 200-plus-page report which is given to the Government, I believe, in advance of their PSC² meetings.

胡志偉議員：

主席，可否請梁先生提供一份在 typical 的 PCG meeting 上應該有的文件及 minutes 作為參考？

主席：

是，梁先生可以提供嗎？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, can I come back to the Secretariat on that?

主席：

好。我有一個跟進的問題。從2010年高鐵工程開展一直到2014年4月期間，有沒有就這個工程進度的事情向承建商發出任何信件，包括警告信之類，提醒他們須如期完成工序呢？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, as I mentioned, I myself was not personally involved at that

² 秘書處補註：PSC詳寫為"Project Supervision Committee"，即"項目監管委員會"。

time, ...

主席：

是。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

... and so, therefore, the information that we had or that was available would be the information from the various reports. I understand that the contractors and MTR have the same objective of completing the project as quickly as possible and the contractors and MTR were always looking to come up with solutions, the delay recovery measures to come, to try to catch up with time.

主席：

其實我的問題很 specific，從 2010 年開展這個工程一直到 2014 年期間，有沒有向承建商發出信件，包括警告信，提出時間的問題，即是要 keep 時間、timetable 的問題？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, I do not have that information. I need to revert ...

主席：

你回來...

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

... to the Secretariat.

主席：

你之後答覆我，好嗎？

香港鐵路有限公司行政總裁梁國權先生：

好的。

主席：

謝謝。另外一項問題是有關大江埔，這是我代表副主席問的，因為他不在香港。關於大江埔至謝屋村隧道工程，有關的工程合約有沒有要求承建商要做好防洪閘？如果有的話，承建商有沒有履行相關的要求，以及港鐵公司如何監管合約工程？謝謝。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, I am not an engineering expert. My project colleagues will be appearing before the Select Committee in about a month's time and I would have, if chairman would indulge me, I would have them respond to that particular question.

主席：

或者在他們前來之前，你可否以書面回答我這方面的問題，好嗎？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Yes.

主席：

謝謝你。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Yes, Chairman.

主席：

陳恒鏞議員。

陳恒鏞議員：

多謝主席。在較早前，即上一次的研訊中，閣下表示港鐵公司團隊對於追回進度是過分樂觀。那麼，你覺得這過分樂觀及專業判斷有甚麼分別呢？另外，你覺得港鐵公司在推展這項

工程方面，除了上述所謂的過分樂觀之外，還有沒有其他不足的地方呢？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Now, thank you for that question.

Once again, the over-optimism, unfortunately, led to a late reporting of the delay. The optimism, over-optimism, really is with hindsight. I think, at any point in time, the project team was working very professionally to try to catch up with schedules. This is a comment which, to quote from the IEP report again, says that our contract management was "exemplary". The project team always, and even today, would do their utmost to catch up with schedules and to come up with solutions to catch up with the schedules. I think, ultimately, the success of some of those earlier solutions and delay recovery measures may, with hindsight, have led to the over-optimism of the team and the previous Projects Director.

All throughout the process, the MTR project team has remained, in my view, very professional. They have done whatever they can to catch up time, they have worked hard, and they have done everything possible to reach the objective of delivery based on a schedule and in the most cost-effective manner.

主席：

陳恒鏞議員。

陳恒鏞議員：

OK。或者我這樣問，港鐵公司在發現有延誤的情況後，有沒有嘗試向承建商施加壓力？你們施壓的方法是怎樣的？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Regarding the contractors, the contractors and ourselves have the same objective. We work with the contractors and, of course, that working with the contractors, at one point in time, would be giving them pressure, other

points in time, collaborating, but it is working with the contractors to deliver the project based on a schedule and in the most cost-effective manner. It is working with the contractors on issues like delay recovery measures that had allowed the project earlier on to mitigate some of the delays which could have arisen because of the construction difficulties.

陳恒鑠議員：

OK。另外我想問，我知道你不是 technical 方面的朋友，但我也想知道一下，港鐵公司在甚麼時候知道地底下的情況出現問題，即比較難挖掘，或者下面的岩石很多？你們在甚麼時候知道？有沒有即時通知政府各方面的問題？是在甚麼時候通知的？

主席：

陳恒鑠議員，你指的是哪個位置的地底下？

陳恒鑠議員：

西九龍總站的地底下。謝謝。

主席：

是，梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

As I understand it and as the Honourable Member mentioned, I am not the construction expert but, as I understand it from the various reports, the issue of ground conditions arose, actually, at quite an early stage in the construction process. And based on all the reports available, the issues were reported in the various reports to the Government and made available to the M&V consultant.

陳恒鑠議員：

好了，既然你知道西九龍總站地底下的岩石難於爆破，你也採取了追回進度措施，你認為這些追回進度措施有沒有發揮作用？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, as I mentioned, the difficulties or the construction difficulties and the ground conditions were known with site investigation, as well as after the construction commenced. However, the situation with, for instance, the site conditions or the ground conditions, was worse than one had anticipated during the site investigation. The project team is a very professional project team. When they come up with these problems, they come up with solutions to address the problems. So, as highlighted in the response to the Select Committee, in August of this year, there were a number of instances, where ... on the West Kowloon Terminus site, because of difficult ground conditions, there were delay recovery measures implemented. A number of those delay recovery measures were successful after implementation.

主席：

陳恒鏞議員。

陳恒鏞議員：

既然你說你們的 team 很專業，我想問一問，按照路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生在10月20日研訊上表示，811B號合約的工程因為護土牆的建造工程有所延誤，因而影響了810A工程合約的展開；但是在810A工程合約簽署的時候，港鐵公司並沒有將810A合約完工的日期適當地延後。為何會這樣呢？另外，你是否很相信，你們不推後810A的完工日期，是因為可透過你們很專業的追回進度措施，追回有關的延誤呢？或是基本上你們看錯了？或有甚麼任何原因？可否講解一下？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Now, I thank you for that question.

As mentioned, the 810A contract was tendered out later than originally anticipated and part of that was due to some delays in 810B contract. When 810A was tendered out, there were a number of tenderers. The tenderers

were very well aware of the programme-to-complete, in particular, the 810A contract, and the tenderers were of the view that the programme was achievable. So, it was not just MTR's view but the tenderers who were tendering for those contracts were tendering on the basis of that particular timetable.

陳恒鏞議員：

即是你們相信他們覺得有可能做到？還是按你們的專業判斷，這樣批出這項工程，即使之前的工程沒完成，延誤了後面的工程，你們的判斷都是認為可以在不延後工期的情況下將此工程批出去？你們純粹是相信那個 contractor 的時間表，是嗎？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

We were of the view that the 810A contract, in this particular case, can be achieved or can be completed in that shortened timeframe and the tenderers, not just the successful tenderer but all the tenderers that were tendering for this particular contract, were also of the view that the timetable, as I understand, that the timetable was achievable.

主席：

是。

陳恒鏞議員：

我

主席：

Sorry，不好意思，陳議員。我想問一問，在那些 tenderers 入標的時候，他們是否知道地下環境如此複雜，還是他們只是基於你們的勘測報告去投標，根本就不知道原來有 8 萬多立方米花崗岩埋藏在地下？會否有這種情況？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, thank you for that question.

As members are aware, MTR, we are to use our processes, including our conditions of contract. Our conditions of contract would have certain

risk being retained by the owner of the project and certain risk passed on to the contractor, in this case, for 810A. The contractors for 810A would be given the ground investigations and ground report from the investigations that have been done previously and they would tender based on that ground investigations and that ground report.

主席：

那個 ground report 是你們公司做的，是嗎？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

This is the site investigation report, Chairman. If the ground conditions are shown to be worse than that base case report which they tender on, then the risk rests with the owner of the project. This is the MTR's standard contract terms.

主席：

是。

陳恒鏞議員：

主席，我想多問

主席：

不好意思，陳議員。

陳恒鏞議員：

我想多問一條問題，是關乎港鐵公司很相信那些追回進度的措施。按照你的評估，你們的追回進度措施大概有幾多 percent 是發揮了作用？還是那些追回進度的措施基本上都是會再延後，或是會使工程延誤呢？你是基於往績相信你們的追回進度措施，還是你純粹是相信你的工程隊伍呢？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you, member, for that question.

I do not have and it is very difficult to assess the DRMs in that way. Whenever a delaying issue or an issue arises, the project team, in their professional manner, would look at methodologies to overcome those issues. The important thing is to stop any further delay, for instance, in the programme or further cost overruns. The important thing is to move a particular contract back into the original contract duration, and these DRMs, many of these DRMs, were done for exactly that purpose. Some of these DRMs were quite significant. For instance, in 810A, there was the shifting of Jordan Road southwards as one of the temporary traffic measures before shifted northwards. That was one of the delay recovery measures because of the difficult ground conditions that led to the difficulties on the retaining wall that was being built in that area.

There are many other examples of successful DRMs.

陳恒鏞議員：

雖然有些地方是成功，可以做到，但是也有不少 可是你又沒有數據。那麼你是憑甚麼相信你的DRM不會影響進度，進而影響完工日期？你有沒有曾經想過，其實你的DRM推行下去，會產生問題而引致影響完工日期？港鐵公司有沒有想過，即在2014年之前，有沒有想過會有delay的情況？

主席：

問題很清楚，梁先生，簡短回答，謝謝。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, now, thank you for that question.

As I mentioned to members and as highlighted in the reports, prior to April 2014, the executive of MTR, except the then Projects Director, and the Board of MTR were not aware of the delay beyond 2015.

主席：

好，第二輪，提問連回答5分鐘。盧偉國議員。

盧偉國議員：

多謝主席。主席，我想問梁先生，梁先生在先前7月15日的研訊中表示，2015年8月4日是高鐵香港段項目移交的預算日期，但是他也強調，這只是一個預算。在他的陳述書第32段，或者我讀出來，其實他有些字眼是這樣說："在第二份委託協議下，並無施加需在2015年8月4日前完成高鐵項目的絕對義務。反而，在第二份委託協議下"，他的字眼就是："港鐵公司需盡最大努力，根據委託計劃完成或促使完成高鐵項目，並減少任何延誤的影響。委託計劃可因應事變而作出修訂，包括(作為一項權利)基於承建商的延誤而導致承建商需要延長時間以履行其責任"。

我想問一問梁先生，這一個理解是否港鐵公司本身單方面的理解，還是港鐵公司與政府都有的共同理解？也就是說，是否雙方都覺得這是一個預算而已？究竟是如何釐定責任的呢？

主席：

是，問題清楚。你們與政府有共識，這只是一個預算？還是怎樣？謝謝。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, the Government's own IEP report also sets out very clearly the responsibility of the various parties, including MTR and the Government under the Entrustment Agreement. And it also sets out with regard to the timetable and the cost-to-complete, the methodologies and the mechanisms under which these timetable and the cost-to-complete can be adjusted. And therefore, the August 2015 original programme-to-complete is, as highlighted in the various reports, an estimate that can be subject to change. This is well highlighted in the Government's own IEP report, Chairman.

主席：

是。

盧偉國議員：

主席，我沒有進一步提問。

主席：

胡志偉議員。

胡志偉議員：

多謝主席，我有兩條問題。第一，我想問，因為今天梁先生的回應說得很清楚，他說勞工短缺對於5條鐵路計劃都很大的影響，包括高鐵項目。但是，我們看到的結果卻有點不同，在這5條鐵路當中，高鐵出現嚴重的延誤，甚至超支驚人。其他的項目即使有延誤，也不是延誤太長的時間。我想問，在推展這5條鐵路時遇到人手短缺的問題，是用甚麼方法去克服困難，以致其他鐵路線可以如期或只是延誤短時間就完工，並且是 *within budget* 之內完成？偏偏就是高鐵不行，這是第一點。

第二點，其實在上一次我曾提一個問題，因為梁先生一直強調，在過往的會議，不論是政府也好，Executive Committee也好，其實都掌握整個工程造价的改變，連任何追趕落後、追趕延誤的措施所牽涉的相關成本都知道，只是在2014年4月公布高鐵超支之前，他們一直都認為應急的費用足以應付。我今天仍然想追問這一點，即中間的變化來得如此急，由本來足夠變成在2014年4月之後突然不足夠，這個是不是一個突如其來的訊息，還是其實之前已經有一些跡象，而這些跡象在政府的資料裏是可以掌握的？

主席：

梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, firstly, I would highlight that, in fact, unfortunately, all our existing rail projects are and have suffered some degree of delay. Apart from the Express Rail Link, some of those have been not insignificant. As members are aware, the Kwun Tong Line Extension and the South Island Line (East), which are currently projects ongoing, have also suffered delays and have also suffered from some of the common issues and common problems across the industry, which include the shortage of labour. We have disclosed and announced the latest estimates of the cost-to-complete and the programme-to-complete for those other ownership projects. And I think

members would find that, in terms of the cost-to-complete, there has also been, unfortunately, some increases in costs which are of a magnitude that may not be dissimilar to the increases that we are talking about for the Express Rail Link. So, there have been some costs and programme implications because of the common issues that pertain to the construction industry here in Hong Kong.

I would, secondly, add that the Express Rail Link itself is, as members are aware, a very complicated project. It is the first all-underground high-speed rail project in the world, I believe, and the West Kowloon Terminus, it expands on a floor plate of 11 hectares. We have, I believe, a construction floor area of 380 000 square metres. It is a very, very large project which adds to the complexity.

As for the member's second question with regard to the increase in costs situation for the Express Rail Link, as highlighted in the various reports and confirmed in all our reporting, up until March 2014, the Express Rail Link budget was still showing a contingency amount. In fact, up until March 2014, the amount of contingency shown was around HK\$3.75 billion. That was on the basis of the project being able to meet its original timetable. In April of 2014, a month after that, as members are aware, the executive of MTR, apart from the Projects Director, and Board of MTR were made aware of the delay in the schedule. As a result of that, our team was asked to do an assessment of the cost-to-complete. A delay is going to increase costs. So, therefore, up until March of 2014, the budget was still showing a contingency based on the old timetable to complete in August 2015. With the delay, that delay would increase costs and, therefore, it is because of that delay which has increased the cost of the Express Rail Link beyond the original budget.

主席：

是，好。或者最後一個問題由我問一問梁先生。根據我的理解，一般的工程都有一個期限，過了期限就可能會有罰則，諸如此類。現在聽梁先生剛才給我們的證供，2015年8月這個期限其實只是一個預測，在機制上是可以更改這個期限。我這樣理解對不對，其實這個工程是沒有期限，只有一個預測，即是工程在甚麼時候完成便在甚麼時候完成，這就是期限。是否應該這樣理解？是否應該這樣理解呢？梁先生。

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Thank you, Chairman.

Under the Entrustment Agreement, which is well highlighted in the IEP report, it does note that the programme-to-complete is an estimate that is subject to and that can be changed under certain circumstances.

主席：

是，我不管那個 report，我的問題是向你問的，不是問 Panel。我的問題是，我這樣理解對不對，這個工程合約根本沒有期限，甚麼時候完成便甚麼時候完成，因為這只是一個預測而已？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, we always use our best endeavours to complete the project as quickly as possible under the Entrustment Agreement but the Entrustment Agreement itself has the programme-to-complete as an estimate that is and can be subject to change.

主席：

是，你要盡最大的努力去完成這項工程，但是你甚麼時候完成就是甚麼時候完成工程了，沒有一個期限，是嗎？即是你到2020年、2028年完成都可以，是嗎？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, you know, once again, the programme in the Entrustment Agreement is an estimate and that estimate is subject to adjustments under certain circumstances. We, as the project manager, always use our best endeavours to complete the project in a shorter time as possible.

主席：

是，但沒有一個期限，是否這個意思？我的理解對不對？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

The estimated programme under the Entrustment Agreement is subject to adjustments in accordance with the Entrustment Agreement, Chairman.

主席：

所以我問你，是不是那個Entrustment Agreement內沒有一個期限？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

Chairman, the Entrustment Agreement requires MTR to use its best endeavours to ... in our project management and the ...

主席：

不是，梁先生，問題是，不論有沒有期限，你都要use best endeavours，要盡最大的努力。我的問題很簡單，也很specific，其實這個Entrustment Agreement內是不是沒有一個期限？

Mr Lincoln LEONG Kwok-kuen, Chief Executive Officer, MTR Corporation Limited:

As I think, under the IEP report, it very clearly sets out that there are mechanisms to amend the Entrustment programme and those mechanisms are very clear, Chairman.

主席：

OK，OK。如果沒有其他問題的話，會議結束。梁先生，多謝你，如果有需要的話，我希望沒有需要，專責委員會將再次邀請你出席研訊。現在你可以退席，再次多謝你出席這次研訊。

香港鐵路有限公司行政總裁梁國權先生：

謝謝主席。

(研訊於下午12時30分結束)

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

第九次研訊的逐字紀錄本

日期： 2015年11月10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
陳恒鏞議員, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP

其他出席議員

石禮謙議員, GBS, JP

缺席委員

鄧家彪議員, JP

證人

公開研訊

嘉科工程顧問有限公司項目總監
Anthony J W KING 先生

嘉科工程顧問有限公司項目經理
吳兆祺先生

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 Ninth Hearing
held on Tuesday, 10 November 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 CHAN Han-pan, JP
Ir Dr Hon LO Wai-kwok, SBS, MH, JP

Member attending

Hon Abraham SHEK Lai-him, GBS, JP

Member absent

Hon TANG Ka-piu, JP

Witnesses

Public hearing

Mr Anthony J W KING
Project Director, Jacobs China Limited

Mr William NG
Project Manager, Jacobs China Limited

主席：

請證人及陪同人士進場，謝謝。

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"的第九次公開研訊。

今日向專責委員會作證的證人是嘉科工程顧問有限公司項目總監 **Anthony John William KING** 先生，以及嘉科工程顧問有限公司項目經理吳兆祺先生。歡迎兩位。

專責委員會已經同意 **Mr KING** 及吳先生的要求，可有陪同人士出席研訊。**Mr KING** 及吳先生的陪同人士是嘉科工程顧問有限公司的集團高級律師 **Ms Jennifer KERKIN**。我請大家注意，上述陪同 **Mr KING** 及吳先生出席的人士均不可向專責委員會發言。

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，因此證人不受第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人士，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，各位人士及傳媒朋友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。

Anthony KING先生及吳兆祺先生，你們曾於2015年10月20日向專責委員會秘書共同提交一份證人陳述書，即專責委員會文件第W13(C)號。Anthony KING先生，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？

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Yes.

主席：

吳兆祺先生，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？

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

Yes.

主席：

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。你們對剛才提交的陳述書有否即時的補充？

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

No.

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

No, Chairman.

主席：

OK，好。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、並屬調查範圍內的事宜。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，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，我先向兩位證人提出第一條問題。根據兩位的陳述書第13段，貴公司受聘於路政署，出任路政署的監察和核證顧問，即M&V consultant，以協助該署就高鐵香港段項目進行監察和核證的工作。陳述書第3、4段表示，你們兩位自2009年起正式參與高鐵香港段項目的工作。請兩位向專責委員會簡述，你們以及貴公司自2009年起就高鐵香港段項目的參與，謝謝。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Thank you, Mr Chairman. We started, in 2009, on the first stage of the M&V, which was the design and investigation stage, and we were engaged by the Highways Department to assist them in their monitoring and verification role. We put together a team to look at the quality/safety programme and cost issues around the project through the design period and carried out a number of reviews of design documents, preliminary design and detailed design. We carried out some reviews of some tender documents. We carried out audits on the work of the design consultants working with MTRCL. We were carrying out work with the Buildings Department where we had a team seconded to look at the designs submitted by MTRCL for the project.

主席：

Sorry, Mr KING，打斷你一會兒，你剛才說的team，編制有多大？

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

The establishment of our team was about 22 full-time equivalents, which means that we had some people full-time and some people not full-time but 22 full-time equivalents, and we had access to about 30 experts on specific subjects within a normal high-speed rail project.

主席：

好，請你繼續。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

OK. And the key to our work was that this is a very large project and there is an enormous amount of documents and information, and so we could only approach this by sampling the documents. We did this by carrying out a simple risk analysis of where the risks were likely to occur in the project, and based on that risk analysis which we carried out jointly with the Highways Department we were able to focus on the key areas where risks might occur.

The work that we did was all reported to the Highways Department in written reports on the documents we reviewed, by monthly report to the Highways Department and by presentation to the Highways Department where we explained and discussed with them the issues that were occurring.

In 2010, we were further asked to assist the Highways Department in the construction stage, which is the stage that we are working on now, and we went forward with a similar-sized team. But instead of them all being design-based, we have a monitoring team on-site. We have continued with our work for the Buildings Department. We are continuing to review documents but they are largely documents generated by the construction contracts. And again, we review documents and pass comments in writing to the Highways Department. And we have a small team on-site who is monitoring the site works. They, with the Highways Department, visit sites once a month to look at specific things facilitated by MTRCL. We are continuing to carry out audits of MTRCL construction management teams at the working level for each of the key contracts, and we are working on specific items that arise from time to time. And, as well as that side which dealt with the programme and the quality and safety issues and construction issues, we have a team involved in the finances of the project, assisting the Highways Department on a monthly basis and determining the build-up of costs as submitted by MTRCL.

主席：

你可否說一下，從2009年到現在你個人的參與情況如何？
謝謝。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Well, in 2009, I was not in Hong Kong. I visited Hong Kong on a monthly basis. And my main responsibility was for the audits but, as Deputy Project Director then, I was also responsible, with the Project Director and the

other Deputy Project Director and the Project Manager, for helping to guide the team in the areas we should look at and how we should respond to Highways Department's requirements. That has continued from 2009 up until 2015 where, due to various circumstances, I became Project Director and, since then, since April of this year, I have been in Hong Kong full-time during the build-up to the current situation on-site.

主席：

吳先生，是否有補充？

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

OK, thank you, Chairman. I am not going to repeat what Mr KING has mentioned about our role, our scope of work and how we carry out our work, but as far as myself is concerned, I have been involved in the XRL project since 2009 and being the Project Manager for the monitoring and verification consultancy services. And up till now, I am still the Project Manager for the Construction Phase M&V works.

主席：

是哪一個 phase？

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

The M&V, the second phase of the monitoring and verification. We call it "M&V2". The first phase is on the design and investigation phase, and we call it "M&V1". As Mr KING just mentioned, in 2010, we were engaged in the second phase, which was monitoring the construction works. We call it in simple term, we call it "M&V2", "MV2". OK. So, I have been engaged as the Project Manager since 2009 and up till now, I am still the Project Manager for the M&V works.

I am the key point of contact between our company and our client, the Highways Department; and my main responsibility is to manage and coordinate the works of our Project Team to ensure adequate resources and also appropriate resources are deployed onto the project at appropriate time, so as to make sure that we have a quality deliverable to our client.

主席：

兩位可否跟委員會闡述，你們在工作上曾否遇到特別大的困難？無論是個人方面也好，貴公司方面也好。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

I do not think we have met any difficulties, based on our expectation and our client's expectation of what we are required to do.

主席：

是完全沒有 difficulties，完全沒有遇到困難，是嗎？

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

In carrying out our services, no difficulties, no personal difficulties. As you can see from our statement, at some stages, information was hard to obtain from MTRCL but no difficulties with MTRCL in terms of the work we had to do, for example, our audits on-site, our site visits and the monthly progress meetings that we held with MTRCL contract managers.

主席：

是，吳先生。

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

Well, generally, we did not have too much difficulty in our works. Occasionally, we might have some difficulty in getting information from MTRCL because we had a system of requesting document from MTRCL via the SharePoint system, which was established at the commencement of our work, and we made our request for the documents and MTRCL would generally forward all these documents to us. Sometimes, it might take a little bit longer than expected but we did receive the document. But for some of the sensitive documents like the overall master programme, we might have difficulty obtaining that instantly first-hand information, so that is why, strictly speaking, in terms of difficulty, this might be one of the areas that we are facing with some sort of ...

主席：

可否與我們分享是哪一類型的資訊及文件

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

In particular, information related to the overall master programme because we kept asking for updating of the overall master programme. We did receive construction or contract programme for individual contracts, so we

had knowledge of the progress of each individual contract and how the delay of each individual contract was impacting on the overall master interdependency, adjacent contractor works or adjacent contract. That is the information that we sometimes might not be able to have the first-hand information.

主席：

OK，盧偉國議員。

盧偉國議員：

多謝主席。我首先跟進嘉科公司及港鐵公司就監督這項工程時在溝通上的問題。正如剛才主席提問的方向一樣，其實吳先生剛才亦提到 project programme 的問題，而陳述書第96段亦提到，在2011年6月嘉科公司曾經要求港鐵公司提供 overall project programme，但當時港鐵公司未能提供。這是否獨立專家小組報告第3.16段所指的綜合工程總綱計劃，即 integrated master programme？Overall project programme 是否等於 integrated master programme？港鐵公司於事後有否補充這方面的資料？

另一個也是相關的問題，同樣是溝通的問題。陳述書第136段提及，在2013年9月，港鐵公司向路政署及嘉科公司提出局部通車方案。貴公司是否在此時才首次知道局部通車的方案？路政署有否就局部通車方案的可能性諮詢兩位呢？

主席：

Mr KING，吳先生。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

In answer to the first question, the project master programme and the integrated master programme are the same thing. And in terms of the MOR¹, we had one presentation and that was the first time that Jacobs had knowledge that there was an MOR proposal on the table. I cannot say any more because, after that date, we had no direct involvement in the MOR.

主席：

吳先生。

¹ 秘書處補註：MOR詳寫為"Minimum Operating Requirements"。

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

The presentation, Chairman, the presentation to us was on, if I remember correctly, August 2013. Is that right?

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Yes.

主席：

OK.

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

So that was the first time we were aware of the MOR.

主席：

OK。

盧偉國議員：

我想跟進的是，你們沒有再就MOR，即局部通車方案，作出任何跟進或討論，對嗎？

主席：

有請兩位。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

We had no further formal discussions on MOR with our client or with MTRCL.

主席：

OK。

盧偉國議員：

OK。主席，我想進一步問，前路政署署長韋志成先生於2015年6月2日的研訊指出，整個項目最後分成40多份不同的合約，每份合約都有開工期。韋志成先生表示，"我覺得我們詳

細分析時不應只看完工期，更要看合約的開工期，如果開工期延遲，而完工期沒有作出調整，緩衝期自然就少了”。不知道兩位是否認為港鐵公司沒有調整延期批出的工程合約的完工期，是造成多份合約工期滯後的原因？

主席：

有請兩位。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

The most significant delay to award was contract 810A in WKT² and that was finally awarded three months late, and we reported that to our client at the time as being a risk.

盧偉國議員：

我想跟進

主席：

Sorry，吳先生有沒有補充？

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

No, Chairman.

盧偉國議員：

你們提出了問題，但港鐵公司是否沒有對此作出任何回應或調整？

Chairman:

Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

We raised that issue in our monthly report to our client. In the vast quantity of other reports that went through to MTRCL and this is not the fact that I know. This issue was probably raised, but we certainly raised the issue of a delayed award of 810A a number of times in the run-up to the award of

² 秘書處補註：WKT詳寫為"West Kowloon Terminus"。

that contract because it was clearly the largest and most difficult contract and it was awarded last.

主席：

盧偉國議員。

盧偉國議員：

好，主席，我想繼續提問。陳述書第33段提到，貴公司會利用港鐵公司的項目綜合管理系統，即PIMS，檢視高鐵香港段項目的相關文件以作監察。韋志成先生在2015年6月2日的研訊亦有作補充，指監核顧問，即嘉科工程顧問有限公司，可以直接進入港鐵公司的系統，從而得知承建商的資料，包括承建商向港鐵公司提交的信件，但不包括附件。如果監核顧問認為此等附件的內容有助其進行監察工作，便可以透過恆常機制向港鐵公司索取承建商的相關附件。請問兩位，當你們的團隊進入港鐵公司的項目綜合管理系統時，即進入PIMS時，有否受到港鐵公司任何的限制？

Chairman:

Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Just a clarification. The PIMS is MTRCL's project management system. It is their procedures in carrying out their construction management and we have access to the PIMS and to the revisions to the PIMS for our work to date. In fact, we reviewed the PIMS at the start of our assignment and we review each of the PIMS as they are updated by MTRCL as they move forward.

主席：

吳先生。

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

Regarding the access into the system to obtain the information, I think Mr LO is probably referring to the SharePoint system that was set up at the start of our project. Well, we do have access to the system to obtain or to view the documents, whether online or to request for the documents. As I

mentioned just now, we would make the request based on our risk analysis and risk items, classify what sort of documents we would like to review, and then send our request to MTRCL via our client, and then we would get the documents afterwards.

盧偉國議員：

主席，我想進一步提問。路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生於本年10月20日的研訊曾指出，港鐵公司並沒有制訂一個綜合工程總綱，但我們知道其實港鐵公司有一個工程總綱，master plan，並賦予每份工程合約各自不同的時間表。請問兩位對此有何看法？港鐵公司是否欠缺一個綜合的工程總綱計劃，以致各方無法掌握哪些合約對於項目的竣工日期至為關鍵？

主席：

有請兩位，首先是Mr KING，謝謝。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

I think, in terms of "master plan", you are referring to the master programme which is the timeline for the project. MTRCL did have a master programme. They had contract master programmes for every contract which, under the terms of the contracts, were the programmes that were used in contractual terms. That was converted into a project master programme which also included the interface between the contracts and through to the testing and commissioning, which was not necessarily contract-based.

MTRCL certainly had that and, to our knowledge, they used that in terms of planning the works that were to come. But that master programme which we saw at, sometimes, audits, when it was tabled, was never released to us for reasons that MTRCL may tell you. But the point about the master programme was that its criticality is based on the critical path to completion and not necessarily the progress.

主席：

吳先生。

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

Chairman, no more supplement.

主席：

OK，盧偉國議員。

盧偉國議員：

貴公司在這個項目中擔任如此重要的工作，但卻似乎未能掌握工程總綱計劃，這樣會否影響你們執行合約所訂的職務？

Chairman:

Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

We requested the master programme because it would have assisted us in our work as it would have assisted our client, the Highways Department; but MTRCL was very transparent in their reporting of progress and target dates and very transparent in their reporting of contract target dates. And, while it may have affected our ability to understand when the completion date was, as it was shifting, it did not prevent us from reporting on a regular basis that the project was late, that the delays were mounting, and that the delays were eventually going to affect the completion date of the project.

盧偉國議員：

主席，綜合剛才對於幾個問題的回應，請問兩位證人會否感覺在工作上出現"只見樹木，不見森林"的狀況？即你們只掌握個別細節，但卻看不到整體計劃。是否有這樣的感覺？

Chairman:

Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Do you think you could ask that question again? Sorry, I ...

Ir Dr Hon LO Wai-kwok:

我再重複一遍，或許我用英文陳述。From the response to the few questions that have been asked, I have an impression that in your carrying out of your work, it seems that you can see the trees but are unable to see the

whole forest. That means you may have the details about individual projects or individual programmes, but the overall plan is not what you can master.

Chairman:

What the Honourable W K LO is saying is that, while you have appraised all the minute details of the development of the project, you have missed the overall progress, the overall plan, of the project, especially, I think, with regard to completion.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Thank you, Chairman. With respect, our role was to have a higher level view, and from very early on in the project, we had an overview of the programme and that is why we reported consistently that the project was in delay due to the various component delays of the various contracts. And if the delays continued and were not recovered, there was going to be a risk to the end date of the project. And that reporting was consistent. As we moved into, I believe, 2012, we then made our own simple analysis of what the delays meant in terms of completion date and, again, that was reported to the Highways Department on a regular basis.

主席：

吳先生，可否補充？

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

As Mr KING just said, well, we have gathered information on all the progress of individual contracts, and from information that we received, we made our simple analysis. As we have said, we are only on a high level, we do not have all the necessary information to carry out a detailed independent assessment of the likely completion day. We could only do whatever we could basing on the information that we had in hand. With a simple estimation or analysis, we came up with a project delay as early as in 2012 and then we made our report to our client, the Highways Department. I think, overall, we do not see there is any problem with our work as far as the detail of the project or even as an overall view of the overall situation of the project is concerned.

盧偉國議員：

主席，可否再

主席：

好，最後一條問題。

盧偉國議員：

最後一條問題，好的。請問兩位在提出報告、指出問題後，有否覺得港鐵公司及路政署重視並確實跟進這些問題？雙方有否就你們的意見或所指出的延誤情況進行應有的跟進工作？

主席：

是，Mr KING。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Just one point of clarification. Our relationship was with the Highways Department. We were assisting them in their M&V works. We had no direct relationship with MTRCL except at audits but no other direct relationship with MTRCL at all. We operated at what has been called the third tier of the three tiers of M&V, and we were reporting to our client on a regular basis and we attended briefing meetings with MTRCL on the construction progress of contracts. As well as the extracts from the reports that we have in our statement, we also presented our findings on a monthly basis to RDO³ and they took them forward. But in what form they took them forward and how those were discussed, we have no knowledge, no factual knowledge.

主席：

好，謝謝。下一位，胡志偉議員。

盧偉國議員：

吳先生有沒有補充？

主席：

吳先生，剛才的問題有沒有補充？

³ 秘書處補註：RDO詳寫為"Railways Development Office"。

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

No, Chairman.

主席：

胡志偉議員。

胡志偉議員：

多謝主席。剛才聽了Jacobs兩位同事的回應，我希望弄清楚一點。Jacobs有權力、有渠道可以直接取得所有想知道的工程細節，是因為你們能夠接觸到PIMS，即進入PIMS。PIMS是否能夠讓你們取得所有工程的細節資料，卻不能取得 master programme？因此，你們只能 access 工程 piecemeal 的處境，卻不能得知 overall pictures，因為你們無法掌握 critical path to completion。我希望 confirm，對於剛才所聆聽的部分，我有否錯誤理解盧議員提問的內容。請先 confirm 這一點。

主席：

問題是，你們是否只知道個別工程合約的情況，卻未能掌握總體的情況，而這是因為沒有 master plan，即是綜合工程進度表？謝謝。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Thank you, Chairman. Just again, one clarification. The PIMS is a process for managing projects. The access to the documents was through a document management system called SharePoint and it was through SharePoint that we could access documents that were on SharePoint, by requesting through the Highways Department to MTRCL, and we requested the documents that we needed. And there were thousands of documents on SharePoint. We had to be selective and so we selected documents to assist us in the work that we were doing, and we did not get ...

主席：

我猜 Mr KING 不太明白這個問題。或許我協助胡志偉議員將問題 break down，你有沒有港鐵公司的綜合工程進度表，即 master plan、master programme？

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

We did not receive a copy of the master programme in the period leading up until April 2014.

Chairman:

"200-" what?

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

2014.

Chairman:

2014。

胡志偉議員：

即是你於2014年後才取得 master programme？

主席：

是，他回答了你的問題，他沒有。

胡志偉議員：

請兩位解釋一下，因為剛才我聽 Mr KING 說，你們不掌握 critical path to completion。可否告知我們，critical path to completion 對你們就整項工程進度的評估有何影響？

Chairman:

Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

We did not see MTRCL's project master programme given to us as a whole document that we could review. It was tabled at various audits and so we could discuss it. We could ascertain what the critical path was, what the final contracts to be finished were, and what the elements of the final contracts that were to be finished that would impact on the opening of the railway and the opening of WKT were. But what we could not do was ascertain the impacts of the changing delays to the project in the changing to the critical path.

And again, we reported that when we were reporting on the progress that was declared by MTRCL and that we had observed ourselves that, while the reporting method that was being used for reporting delays was fine and it was accurate, the criticality of the critical path was the important thing.

胡志偉議員：

請問 Mr KING，你們有否因為無法取得 critical path 進行 independent assessment，而將此要求告知你們的 client，即 Highways Department，是否曾經 through Highways Department 要求 MTRCL 提供 master programme 或 critical path

主席：

你們有否透過路政署，即你們的 client，要求港鐵公司提供 master programme?

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

We did.

主席：

OK。甚麼時候向路政署提出此要求？就說第一次吧。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

It was certainly in the very early days of the project. In fact, there is a paragraph in our report which specifically refers to the master programme. I cannot find it at the moment.

胡志偉議員：

主席，可否這樣？因為這個都

主席：

或許請你們於稍後以書面方式提供給我們，說明你們於何時第一次向路政署提出 master programme 的要求，好嗎？

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Yes.

胡志偉議員：

主席，我希望要求多些資料，不止第一次。

主席：

好。

胡志偉議員：

因為他們可能重複又重複地向Highways Department作出要求。但我們所聽到的，似乎直至2014年4月之後，Jacobs才掌握到master programme。所以我希望知道由Jacobs takes up此job開始，其on and on requests for該master programme的情況。

主席：

Sorry，你要求的是甚麼？

胡志偉議員：

即master programme。因為每一次他們都可能因為得不到該master programme而影響他們對整個工程進度的評估。

主席：

是的，當然。

胡志偉議員：

然後他們自然會要求Highways Department

主席：

要求提供該programme。

胡志偉議員：

..... 提供該文件。Highways Department可能有處理或沒有處理，但總會有feedback，我想看到這個responding的過程。

主席：

是。Mr KING和吳先生，你們能否提供這麼多年以來有關就取得港鐵公司的master programme向你們的client路政署提出的所有要求，以及路政署的回應，如果有的話？你們可否提供這些資料？謝謝。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Mr Chairman, our reports and the work that we do are the property of the Highways Department and, therefore, any release of the documentation will have to come through them.

主席：

是，或者你問問他們，好嗎？如果

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Certainly.

主席：

..... 他們不允許你提供的話，你再回覆我們，好嗎？

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Yes, Chairman.

主席：

好嗎？謝謝。

胡志偉議員：

OK。主席，我想跟進的第二個部分是，我相信site visits是整個監督工作中頗重要的部分。根據文件指出，所有site visits都須arranged或assisted by MTRCL。問題一，site visit是否每次都有specific purpose？也許不一定每一次，是否經常會有specific purpose，為了一個specific question而進行site visit？進行site visit時是否必須事先與Highways Department溝通，inform、fully inform、fully brief Highways Department有何specific的問題，希望透過site visit可以find out？而進行site visit時，由於需要request MTRCL提供assistance，以

便進行 site visit，你們是否需要將 visit 的 purpose inform MTRCL 才可以進行？完成 site visit 後，是否會有 full report、full findings 以 inform Highways Department，告知其你們有何 comments，覺得應該如何處理你們所希望能夠處理到的，即有關該 specific purpose 的事宜？

主席：

你可否重複你的問題？簡潔地重複問題，因為連我也不太明白你的問題。

胡志偉議員：

OK。其實我的問題是一連串的。或許我一步一步來，好嗎？主席，不好意思。

主席：

好，好。

胡志偉議員：

是否每一次的 site visit 都是 with specific purpose 的？Say "Yes" or "No" 就可以。

主席：

是，Mr KING。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Chairman, I will just have to explain the protocols behind the site visit.

主席：

好。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

At the beginning of our work, the Highways Department and MTRCL had agreed the protocols. One of the issues was that our work should not interrupt or interfere too much with MTRCL's work and site teams, which is reasonable. And therefore, it was agreed that, on a monthly basis, we could visit the sites that we selected and which we agreed with the Highways

Department beforehand because they had a team of engineers themselves that were monitoring each of the sites. We then put together a programme of visits. We would not visit every site every month. We would visit the sites where we knew there were things of interest and issues that we had seen in MTRCL reports and we knew about. We were specific about the site visits and, within the site visits, we told MTRCL what we would like to see in the site visits. And during the site visits, we talked to MTRCL's site teams on-site. On some, we were given a briefing, before we went out to the site, on the progress and what would be seen that day. And at the end of each site visit, we prepared a report for the Highways Department which they would keep on record.

胡志偉議員：

OK。其實 Mr KING 已回答我的 concern。如果這樣，請 Mr KING 說明，因為聽起來就是，每一次 site visit 其實是為了一些 Jacobs 有興趣的內容及題目。我不知道是否可以將 site visit 每一次的 specific 內容，得出的 findings 和 report，以及 Highways Department 的反應，提供一個 summary 給我們，作為一項資料？

主席：

你是說審核 audit 過程的資料？

Hon WU Chi-wai:

No, I am talking about the site visit.

主席：

是。

胡志偉議員：

剛才 Mr KING 說，每一個 site visit 都要 look into something of interest to monitoring 或者

主席：

OK。

胡志偉議員：

..... 他所看的工作。

主席：

是，Mr KING和吳先生，可否提供這些資料？

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Chairman, similar to my previous answer, all those reports were produced in confidence for our client and it would be up to our client to release them.

主席：

或者像上次一樣，你向路政署說明專責委員會有此要求，如果它不同意你提供有關資料，你再書面回覆我們，好嗎？謝謝。

胡志偉議員：

主席，我還想問Jacobs在Project Control Group的情況，因為這牽涉到MTRCL提供一些追趕落後的工序時，即所謂

主席：

DRM。

胡志偉議員：

..... delay catch-up remedies。我想問Jacobs在此Group中的角色。

主席：

有關港鐵公司提出的delay recovery measures，你們有否參與此程序？謝謝。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

We were involved in the process for delay recovery measures in that we reviewed the PCG papers that were submitted to the PCG meetings and made comments to the Highways Department on those papers. We did not attend the PCG meetings ourselves.

主席：

胡志偉議員。

胡志偉議員：

OK。Highways Department是否在2012年才開始receive貴公司指出，MTRCL所作的delay recovery measures是沒有甚麼實際成效的？我希望confirm那個date。

Chairman:

Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

I think, as a preamble to that, all of the delay recovery measures that were proposed were, at the time, proposed in good faith as being items that would improve the out-turn of the project. We reported at certain stages that, despite the implementation of delay recovery measures, the programmes were still slipping.

主席：

是。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Were still slipping.

主席：

剛才那條問題，你是否已回答完畢？

胡志偉議員：

主席，因為他們的statement是這樣說的，於2012年他們指出，delay recovery measures的實際成效存疑。我便希望問清楚，Highways Department是否在那時才第一次知道此信息，以及Highways Department的反應。

Chairman:

Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Yes, I am just thinking. I do not know whether that was the first time the Highways Department In this statement, that was the first time we reported it. We probably reported it at other times. The fact that although there had been delay recovery measures implemented, the programme was still slipping.

主席：

是。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Now, whether that statement was specifically to a specific delay recovery measure or whether it was a generality of the programme slipping even though delay recovery measures had been implemented, I cannot say for a fact.

主席：

我想跟進同一方向的問題。我們都清楚Jacobs於2012年已向路政署提出有滯後的情況開始出現，一直到2013年年底，如果不做點工夫，就應該會出現滯後11個月的情況。其實它從開始就一直用很多DRMs嘗試挽救情況，但一直不成功。當你見到滯後的情況越來越大，你有否向路政署給予任何意見？你見到滯後情況由一開始時很小，慢慢越來越大，你與路政署方面是如何處理呢？

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Chairman, our role was to observe, to review and to report. And we reported to the Highways Department through our monthly reports, at monthly meetings and through our review reports; and we reported the delays, the escalating delays, and then some assessments of what those delays would mean for the end date of the project. As I said, we operated directly with the Highways Department. Any discussions that the Highways Department had with others I have no knowledge of.

主席：

以你的專業意見，因為工程完工的目標日期應該是2015年8月，而當時是2013年，根據你們的報告，應該有11個月的滯

後情況。由2013年11月至2015年8月期間，要追回11個月的滯後情況，以你的專業判斷，以Jacobs的專業判斷，這是否一個可行的做法？

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

With respect, Chairman, I am not sure I am here to give an expert opinion. At the time that the delays were occurring, we reported the delays, we quantified the delays, and we pointed out that, if the delays were not resolved, what the impact would be on the completion date.

主席：

好，明白。那麼我 withdraw 我的問題。

胡志偉議員，對不起，打斷了你的問題。

胡志偉議員：

主席，我一直還未聽到答案，我想知道當嘉科 report 該 delay 的情況時，Highways Department 的 response to 嘉科，以及有否給予嘉科任何 instructions 去跟進此事？

Chairman:

Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

We were in dialogue with the Highways Department at the meetings; we discussed the seriousness of the delay; and we continued doing the work that we had been doing to look at the key critical activities and to continue reporting to the Highways Department.

Hon WU Chi-wai:

So you did not receive any comments or instructions from the Highways Department on the delay of the project?

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

There were plenty of discussions and comments by the Highways Department. The whole Project Team was concerned about the delay but I do not recall, personally, whether we received a written instruction to do

something. But the Highways Department, we and MTRCL were fully aware that there were delays.

主席：

好。下一位是田北辰議員。

Hon Michael TIEN Puk-sun:

Mr KING, the contract that you were awarded by the Government was close to a hundred million dollars?

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Sorry?

Hon Michael TIEN Puk-sun:

The contract that the Government awarded you, was it close to a hundred million Hong Kong dollars?

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Eighty-five million.

Hon Michael TIEN Puk-sun:

OK, close to a hundred million, 85; and that is all taxpayers' money. The nature of the contract that you signed with the Government, I am getting very curious now, was it basically to answer each and every question that the Government asks; and if they do not ask, you do not volunteer? Or was there a general spirit to ensure that the contract was completed on time and that there was no cost overrun? How would you conceive of the nature of that HK\$85 million contract?

Chairman:

Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

I am not sure exactly what your question is. Are you ...

Hon Michael TIEN Puk-sun:

What is the purpose of that contract?

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

That ...

Hon Michael TIEN Puk-sun:

... that the Government awarded you?

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

MTRCL was, if I can put it into context, MTRCL was awarded the job of delivering the XRL project because of its track record and history of delivering similar projects. It was done under a new form of contract for Hong Kong, a so-called "concession" arrangement, with an Entrustment Agreement, and we ...

Hon Michael TIEN Puk-sun:

That we all know.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Yes.

Hon Michael TIEN Puk-sun:

My question is the contract the Government awarded you.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

And the Government was ...

Hon Michael TIEN Puk-sun:

What were you supposed to do?

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

The Government was carrying out M&V services and we were assisting the Government in carrying out those services to review the work of MTRCL, to assess whether they were delivering the project in accordance with their processes and they were complying with good practice in safety and quality and ...

Hon Michael TIEN Puk-sun:

OK, so strictly giving advice, not to use your best endeavour to advise the Government to work with MTRCL to make sure that the project was completed on time, right? There is a big difference.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

I am sure that ...

Hon Michael TIEN Puk-sun:

One is simply to give advice ...

主席 :

Sorry, 田北辰議員, 你可以讓他回答嗎? 你已提出問題。

Please answer the question, Mr KING.

Hon Michael TIEN Puk-sun:

The spirit. I am asking about your understanding of the spirit of the contract.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

The spirit of the contract was us working with the Highways Department whose main endeavour was to ensure that the project was delivered on time, but the delivery of the project was in the hands of MTRCL.

Hon Michael TIEN Puk-sun:

Great, great, great. So your understanding is that the spirit of the contract is to work with MTRCL through the Government to ensure that the project was completed on time. OK, now, if that is the case, then I would like to know, the first time you attended the so-called PSC⁴ meeting was in February 2015, correct?

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Correct.

⁴ 秘書處補註: PSC詳寫為 "Project Supervision Committee", 即 "項目監督委員會"。

Hon Michael TIEN Puk-sun:

Prior to that, you had never attended the PSC meeting which was actually very, very crucial because that is a direct interaction between the Government and MTRCL where everything and anything would be asked and answered. OK. So my question then becomes, you signed a contract worth \$85 million taxpayers' money with the Government and you knew perfectly well that your main job was to help ensure that it is completed on time, but you were not even invited to the PSC meeting until all hell broke loose in 2014. Do you accept that? Did you fight for attendance at these meetings? Did you actually ever tell the Government that, "Well, if we are not allowed to attend these meetings, there is no way I can do my job. You know, I have to resign from my contract"? Do you feel that attending these meetings is critical for you to really understand this whole thing rather than keep reading papers and papers and charts and charts?

主席 :

是，Mr KING，請你回答，你覺得出席這些會議是否重要？即不止是看文件，而是直接出席會議，對你的工作是否很重要？

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

The protocols and the methodology under which we carried out our work were as directed by our client. Our client required us to support them in the work that we did and we were not invited to the PSC meetings.

Hon Michael TIEN Puk-sun:

Did you ask to be invited?

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

I do not recall. I was not here all of the time.

主席 :

吳先生，你們有否曾經提出要求？

田北辰議員 :

你們公司收取了8,500萬納稅人的錢的contract

主席：

Sorry，田北辰議員，或許先讓吳先生回答。

田北辰議員：

主席，我想先問完我的問題，好嗎？現在是我提問，OK？

主席：

OK。

田北辰議員：

你收取了8,500萬納稅人的錢，你承認主要的精神是盡你所能，使這項目能夠如期完成。他們卻沒有邀請你出席此會議，那麼你有否強烈要求？

主席：

吳先生。

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

Chairman, I need to clarify one point because our main role is to monitor, carry out the M&V services to ensure that MTRCL is carrying out its work in accordance with its project management system and in accordance with the Entrustment Agreements. We are not obliged to ... for the problem that arises during the course of the construction that causes the delay. As far as I recall, the protocol for our monitoring system was set up at the start of our services and we were directed by our client to carry out the works in accordance with the brief that we were given.

田北辰議員：

主席，時間有限。我的問題很簡單，你有否強烈要求，有還是沒有？

主席：

有沒有要求？吳先生，請簡潔地回答。

田北辰議員：

如此簡單的問題。

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

We do not recall we have made such a request for attending the PSC but we can check but I cannot recall.

田北辰議員：

吓？吳先生，你是否在告訴我，你接受了一個這樣的合約，你也明白你主要的目的、使命，是要使其盡量能夠如期完工。但如此重要的會議，因為你是透過這些會議才知道港鐵公司的DRM是有效還是無效，又或是有沒有DRM，甚至可於會上詢問critical path。即使你沒有master project programme，都可以在PSC詢問critical path，是嗎？但直到2015年2月，你從來沒有出席，那你如何能履行你的職責？你的advice全部是based on港鐵公司所告知你的情況。你的責任是要在PSC質疑港鐵公司。為何你會忘記有否要求出席該會議？

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

Chairman, well, we have this three-tier system. The protocol set up with this three-tier system, we were directed by our client. Well, because at each tier, we have different people and we are assisting the Highways Department in the M&V works; and then our client, they also have a team of professional engineers who would also be sitting in this second level and the third highest level meetings up to the directors' level. So all our reporting was all in accordance with what we were asked to do and we ...

Hon Michael TIEN Puk-sun:

OK, all you were asked to do ...

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

... understood that the client or the engineers from the Highways Department would also bring forward our comment or our concern to the second level or even to the highest level meetings, to MTRCL and try to get the things resolved.

田北辰議員：

簡單來說，你忘記你有否要求出席該會議，是嗎？你忘記了？

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

Yes, we were never asked to attend this PSC meeting.

田北辰議員：

No，我的問題不是問它有否邀請你，我的問題是你與政府簽了合約，除了商業考慮，你也有責任吧，這是公帑。你看不過去也應該發聲。它沒有邀請你，如果它甚麼文件都不提交給你，你是否甚麼也不問？不會這樣吧？

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

Of course not.

田北辰議員：

對了。竟然整個過程，8,500萬公帑的合約，你開聲要求說："路政署，如果你真的希望我能夠幫助你，我必需出席此會議提出問題，否則，我會讓港鐵公司及文件牽着鼻子走。如果它一直只是說'相信我吧，相信我吧'，我也只能相信"。只要你出席，你就會知道DRM是否可行。為何你連問都不問呢？

既然你承認你忘記有沒有問，今天你回頭看來，是否覺得你們失職？

主席：

Mr KING或吳先生。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Sorry, what was the question again?

田北辰議員：

吳先生，你不能回答我嗎？我不想再翻譯，其實我可以用英文提問。吳先生，你能否回答，你覺得你們有否失職？

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

I do not think we have. Well, we followed all what we were asked to do, and I do not think we have made any mistake as far as we are concerned.

田北辰議員：

你原本說希望盡你所能使工程完成，但最重要的會議你卻沒有出席，因為人家沒有邀請你。你連自己有否提出要求都忘記了，而你身為一個顧問，我也不禁要質疑你的專業了，因為這些是公帑，對嗎？

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Can ... may ...

Hon Michael TIEN Puk-sun:

Yes, please, Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

I understand that. May I just answer that? MTRCL was required to ensure the project was delivered. The Highways Department was monitoring what they were doing, but the responsibility for delivering the project was MTRCL and we were assisting the Highways Department. The Highways Department set out certain protocols. Some agreed with MTRCL about meetings and site visits and various other things. We followed those protocols and we reported consistently from the information we had about the status of the project, what was happening on the project and the delays and the consequence of the delays. And so, it is absolutely clear to everybody our view on the state of the project from 2011 up until 2014.

Hon Michael TIEN Puk-sun:

In November of 2013, all right, one month before December when you declared that projects 810A and B were 53 weeks behind. In November of 2013, did you still believe that any kind of DRM could salvage the situation?

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

MTRCL was reporting that, despite the delays, they could recover.

Hon Michael TIEN Puk-sun:

I see. And you tend to give them the benefit of the doubt, just like the Government?

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

We were not in a position to give them the benefit of the doubt. We reported what we saw and what we read in the reports, and made our assessments and reported to the Government.

Hon Michael TIEN Puk-sun:

In your report to the Government in November of 2013, was that you did not believe it could be completed on time, or that subject to the effectiveness of the DRM, it could be completed on time? What exactly was your advice to the Government in November of 2013? Because even that meeting, you were not there?

主席：

田北辰議員，或許先讓他回答。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

No, we have subsequently seen the events that led up to the last quarter of 2013. We were not at any of those meetings. We were not appraised of any of those meetings. We were continuing with our work on-site in monitoring the contract programmes and the work that was being done on-site.

主席：

或者請等下一輪吧，田北辰議員。

其實田北辰議員提出了一個比較重要的問題，我也希望藉此機會替專責委員會澄清一個問題，就是有關你們的工作的。在此之前我聽到你們是一個 monitoring and verification consultant，我特別強調 "consultant"，即顧問，以及你們有職責確保工程如期、於目標完工時間內完成。但剛才你回答田北辰議員的問題時，似乎說你的角色是完全被動的，你只是被踢一腳便動一動，再踢一腳又動一動，是一個完全被動的角色，而不是扮演主動的角色。你完全不會給予任何意見。路政署吩咐你做甚麼，你便做甚麼；吩咐你做 audit，你便做 audit；吩咐你做 A，你便做 A；

吩咐你做B，你便做B；卻完全不會主動向你的client路政署提供專業意見。我這樣理解是否正確？究竟哪一個才是呢？最初你說要確保、協助路政署確保此目標完工時間，以及擔當一個consultant的角色，但現在根據你回答田北辰議員的問題，你卻不是擔當consultant的角色，只是一個mechanic的角色。請Mr KING及吳先生回答此問題，我想弄清楚你們的role究竟是甚麼。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Chairman, the responsibility ... and excuse me if I go back over this. The responsibility for delivering the project on time was with MTRCL. The Highways Department was monitoring their work and we were assisting them in the monitoring. We reported exactly what we had seen by reviews and site visits and we gave advice in our reporting and at our progress meetings about the status of the project and what would happen if the project continued in the path that it was going. And so it was not a passive role. It was proactive in terms of finding the information, sorting the information and presenting it to our client.

主席：

吳先生。

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

I think there is no more supplement.

田北辰議員：

主席，他連會議都沒有出席，又有何資格說他提供了意見呢？

主席：

他沒有出席，他說他沒有出席該些會議，甚至可能沒有要求出席該些會議。

范國威議員。

范國威議員：

謝謝主席。嘉科工程顧問雖然是政府聘請的獨立顧問公司，但我看到你們過去提出很多建議，似乎都沒有獲得政府及港鐵公司的重視，因此我們才質疑監察機制是否發揮作用。

主席，我有4個問題要向顧問公司提出。根據路政署署長劉家強先生於6月9日提交予專責委員會的補充資料，即文件編號G9附件2，獨立顧問曾經檢視過港鐵公司的地盤勘測及岩土報告，亦於2010年1月12日去信港鐵公司，就岩土報告提出3個關鍵的意見。請問顧問公司，你們提出這3個關鍵意見到底所指為何？而這3個關鍵的意見，根據你們的理解，是否構成日後工程延誤的因素？港鐵公司與政府有否正視你們這3個的意見？

Chairman:

Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Sorry, could you repeat the document number?

范國威議員：

好，是文件編號G9附件2，路政署署長劉家強先生於6月9日提交予立法會專責委員會的補充資料，是關於地盤勘測及岩土的報告。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

I am not sure if we have got that with us. Thank you.

主席：

"William Ng"是吳先生，是嗎？

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

Sorry?

主席：

請問 "William Ng" 是你本人嗎？

嘉科工程顧問有限公司項目經理吳兆祺先生：

是。

主席：

這是你於2010年1月12日給路政署的一封信。

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

Yes.

主席：

是英文的。

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

Yes. Yes, we have the letter here.

范國威議員：

你們所說的 critical observations。

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

Sorry, Mr FAN, can you repeat the paragraph that you are referring to?

范國威議員：

主要是2010年1月12日的信件，是你們寫給港鐵公司的。

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

Yes, I have got that letter here.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

No, it is to the Highways Department.

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

Our letter is to the Highways Department.

范國威議員：

你們是否說，就檢視港鐵公司的地盤勘測及岩土報告有3個關鍵的意見？

主席：

請問你們找到該封信件嗎？

范國威議員：

主席，是否要容後 因為我們還有第二節，或許我先問其他問題。

主席：

是，或許先問其他問題吧。

范國威議員：

是的，我不想妨礙各位。

主席：

是的。

范國威議員：

第二個問題就是，路政署署長於上次出席研訊時表示，路政署於監核港鐵公司的工程進度時，一直有一個判斷，就是工程滯後不等於最終會有延誤。我當然不認同此判斷。顧問公司於2013年7月已經估計，高鐵的完工日期可能會延遲差不多整整11個月，而顧問公司在陳述書第92段附表內亦指出，在2013年7月的每月進度報告中，你們確實有向路政署提出延誤11個月的估算，但路政署署長在出席我們的研訊時卻表示，獨立顧問，即你們，這11個月的估算是建基於一個基礎。這個基礎是甚麼呢？就是如果港鐵公司完全不採取任何追回進度措施，才會有這11個月的估算。路政署當時做了甚麼呢？就是

選擇信任港鐵公司，因此沒有聽取你們獨立顧問所提出的警告或溫馨提示。

請問顧問公司，你們到底是否認同路政署署長的看法？當時你們提出11個月的延遲，其實是否有考慮到港鐵公司採取追回進度措施的影響？

Chairman:

Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

The 11-month delay was our assessment based on the information we had from MTRCL which we reported to the Highways Department, and that was a raw calculation based on the situation at the time. It did not consider the impact of any future DRMs or any DRMs that were in the pipeline. It was a straight interpolation of the current delay to the end of the project.

范國威議員：

明白，好。主席，我第三個問題就是，港鐵公司行政總裁在上一次研訊中承認，工程的前期工作準備時間緊絀，令3份合約，即810A、810B及811A，3份涉及西九龍總站的合約須作出多次的修訂。修訂的次數對我來說是多得驚人，810A合約直至2013年6月，即幾年前，已經有13 513次的修訂。根據顧問公司所掌握的資料，這些合約的修訂到底能否避免？例如，如果港鐵公司有合理時間做前期的準備工作，是否有機會不需要出現如此多數量的合約修訂？而此等修訂對高鐵工程的進度，是否真如港鐵公司多次所強調，只是一些細微的修訂，並不會因為該等修訂而使工程出現延誤？

Chairman:

Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

I am not sure if I can answer that question, except to say that on major construction projects, most drawings get revised a number of times from preliminary design through detailed design, and then when you get to site and

site conditions are understood. Apart from that, I cannot answer the specific question that you raise.

主席：

吳先生有否補充？

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

No, Chairman.

范國威議員：

根據你們的專業判斷和過往的經驗，我說的是810A、810B及811A。港鐵公司不願意透露當中的細節。我只是說其中一份合約於兩年前的年中時已經有13 000次的修訂，這是否常態，是否正常？我們知道會有修訂，但次數多得驚人，3份合約的其中一份，在兩年前已經有13 000次的修訂。

主席：

Mr KING或吳先生請回答。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Apart from what I said in my earlier answer, I cannot make a judgement on those 13 000 revisions.

范國威議員：

你能否評論，如此多次數的修訂有機會導致工程延誤或滯後？你能作出判斷嗎？

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

I cannot make ... I am not sure I am here to make judgements. All I can say is ...

主席：

Sorry，不如這樣問，你是否知道有如此多次修訂，13 000多次修訂，當時你是否知道它們的存在？

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

I cannot say. We did know that there were an enormous number of drawings on this contract, WKT, and that those drawings were being revised as the work progressed in the early stages. I cannot make a comment on that number.

主席：

不，我並不是要求你去評論這事，我問你是否知道該等修訂的存在，13 000多次的修訂？

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Personally, I cannot say that I was aware of the 13 000 revisions.

主席：

吳先生呢？

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

Well, we knew there were changes in the design during the construction stage but we did not know the ...

Chairman:

Sorry, my question was specific.

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

We did not know the exact number of 13 000 ...

Chairman:

Were you aware or were you not aware?

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

Well, we did not know ... we were not aware of the 13 000 numbers.

主席：

OK。

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

But we were only aware of these changes, there were these changes ...

主席：

好，他們並不知道有該等修訂。

范國威議員：

明白，多謝主席的協助。

就剛才我的第一條問題，可否請他們在第二輪再回答？因為他們要翻查文件，關於那3個 critical observations，可以嗎？

主席：

Mr KING或吳先生。

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

We only have the letter quoting that we have made three critical observations in our review but we do not have the attachment to the letter. That is why we have no knowledge of which three critical observations that we made, at the moment, so we have to ...

范國威議員：

主席，讓我找出來給他們吧。

主席：

好。

范國威議員：

在第二輪的時候。

主席：

好。你剛才的問題是否需要跟進？

范國威議員：

需要，我就是說能否在第二節跟進？

主席：

在第二節跟進。OK，我們小休10分鐘，好嗎？直至11時15分。

(研訊於上午11時02分暫停)

(研訊於上午11時15分恢復進行)

主席：

會議現在繼續。因為陳鑑林議員及易志明議員均不在場，毛孟靜議員，你可以發問。

Hon Claudia MO:

OK. It is quite a pity to hear them, Mr Chairman, reply often starting with the sentences like "I am not sure", "I cannot say" and "I cannot comment". Of course, they are not speaking under oath but it does give the impression that the entire project, as far as consultancy is concerned, has gone down the drain. As you were saying, they are supposed to be doing verification and monitoring. They are supposed to play an active role and they are independent, right? And the word "Entrustment" contains the word "trust". They keep saying, "MTRCL was in charge and the Highways Department was supposed to be monitoring", so what is their contribution? It sounds like zero.

Now, my question is, first of all, would you acknowledge the fact that, right from the start, you actually realized this completion deadline set for August 2015, now past, was not feasible at all and you took up the job anyway, thinking that it is surely easy? Question 1.

And my question number 2 is, you also said you just followed protocols and methodology set up right at the start; but then, you seem to be taking, as Mr Chairman was putting it most rightly, that you are being very passive. If you are not invited to go to any important meetings, "Well, so be it; it does not

matter", right? Would you not say that you have failed basically your responsibility? That is my question number 2.

And my third, if not last, question is, you did warn MTRCL or the Government, even, well, about the entire project, that there might be, there could be, an 11-month delay. Now, that is almost a year's delay, right? But then, the Highways Department decided not to listen to you. And again, once again, your attitude seemed to be one of, "Well, too bad". And you did reply earlier that, "Oh, it is just a very raw calculation." You took a lot of responsibility over this project to actively consult and advise, and you did advise at the end; but then, you did not get listened to and you did not find that a huge problem. So, ultimately, the last question is, would you say you have behaved in any way improperly, if not unethically? Thank you.

主席：

毛孟靜議員，你剛才說證人不是宣誓作供。其實是否宣誓都不重要，因為條例已說明，如果存心瞞騙專責委員會即屬犯罪。請就3條問題作答。Mr KING, please.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

OK, I will deal with the questions as I have got them here, if I may.

We came onto this project in the early days before the construction programme was determined, and during the course of our work in the design stage, we carried out a review of the construction programme and said it was extremely tight and difficult and any delays in the early months would be detrimental to the completion date. So we had no knowledge of the construction programme before we started, and during the course of our early work, we understood what the construction programme was.

The protocols were set up, first of all, between MTRCL and the Highways Department, and we were assisting the Highways Department in the work that they were doing. We were doing a specific area of work such as site monitoring and verification. And while there was a lot of work to be done in many areas, I do not think that we ever failed in our responsibility to review what was available and to report competently to our client on what we found.

And the last point I have got is about "behaved improperly". Certainly not. At no time did we behave improperly because we reported consistently what we found truthfully, we made assessments of what the implications of

what we found were, and our client has always accepted the work that we have done and has generally given us extremely good feedback from the work we have provided.

主席：

吳先生有否補充？

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

No, Chairman.

主席：

毛孟靜議員。

Hon Claudia MO:

I need to follow this up. Now, you said you did issue reports and warnings. But when your advice and recommendations were not heeded at all, did you make any noise in your feedback, did you protest, did you tell them "No, no, no, this is simply not right. You have to listen to us"? Did you make any protest at all, any single one?

Chairman:

Mr KING, please.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

We reported consistently, as I have said. We do not know specifically how our reports and views were taken forward in other forums that we did not attend. And we reiterated that advice on a regular basis, both in writing and at presentations to our client, and so I am sure that there was no doubt that everybody knew our views on what was going on inside the project.

Hon Claudia MO:

Mr Chairman, that was effectively saying that Jacobs simply did not follow up on what happens to their recommendations and projects. Is that what is being said here?

Chairman:

Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Sorry, Chairman.

Chairman:

It is OK. Take your time.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

That is simply not the case. All of our work was reviewing, reporting and following up. In fact, the letter that we were just passed before the break, that we wrote to the Highways Department about the review we had done on the geotechnical, was a reiteration of findings that we had found in a previous report to raise the issue in a letter to our client. So I do not think I can accept that we failed in our responsibility because ...

Hon Claudia MO:

Well, in which case, Mr Chairman, now that we have got this sheet of paper right in front of us, Mr NG, who signed it, should just tell us what the three rather important critical observations which were contained are.

主席：

所謂的3項critical observations是甚麼，吳先生？這封信是你寫的，可否向我們說一說此問題？

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

Well, the letter was in 2010 and there is no attachment with the letter in front of me. I cannot recall what I have said in the letter about the three critical issues that mentioned ...

主席：

是。

Hon Claudia MO:

Now, Mr Chairman, obviously, one more time the answer started with "I cannot recall." Well, this is not good enough, do you not think? Right? So ...

主席：

他不記得就是不記得，我也沒辦法。

Hon Claudia MO:

I know. I mean, like the earlier allegations about the changes, the answer was, the reply to that question was, "We knew about the changes but we were not aware of the 13 000 numbers." So ...

主席：

毛孟靜議員，如果他說不記得就真的不記得。最重要的是，如果他沒有向我們說謊的話，他不記得，我們也沒辦法。是嗎？

Hon Claudia MO:

Well, once again, we don't know what we don't know.

主席：

OK。好，下一位是陳鑑林議員。

陳鑑林議員：

主席，如果吳先生忘記一些事情的話，為了我們專責委員會能取得資料作證，我希望吳先生回去翻查資料，然後再回覆我們。好嗎？

主席：

是，吳先生，可以嗎？

陳鑑林議員：

因為專責委員會想知道當時你們如何協助政府監察工程。希望你回去查查資料，好嗎？

主席：

是，吳先生。

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

I can go back and check with our client whether we can release that information to the Select Committee.

主席：

如果他們不允許的話，你也要書面通知我們。好嗎？謝謝。

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

OK. I can report back to you.

陳鑑林議員：

OK。主席，我想問一問，剛才我留意兩位證人的作供，第一位證人說最初簽署合約時，他並不是長時間在香港關注此項工作，他是visiting的。請問你何時開始長時間在香港參與此項合約工作？這是第一點。第二點，你說有20多位同事full-time一起工作，其中也有part-time，即兼職的。請問有多少兼職員工，他們兼職的時間是多久，佔原有工作時間的比例為何？可否告知我們？

主席：

Mr KING及吳先生，請回答問題。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

First of all, on my own account, I started working on the project in August 2009. My role then was basically on the audits. I spent approximately half of my time in Hong Kong during that first year. When I had other responsibilities back in the UK, but much of the time in the UK, because of the intensity of this project, I spent working on this project.

We had a full team, a Project Director, a Deputy Project Director, a Project Manager and various other people who were fully employed on the project all of the time. I have no reason to believe that me not being here full-time had any detrimental effect on our services. I think Mr NG can probably answer the other question about the resources.

主席：

Yes, 吳先生。

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

OK. We report that we have about 20 to 22 people full-time equivalent working on the project but, in overall term, we have over 30 people altogether, with some working part-time. The number of people varies in various stages of the project. There will not be a definitive number at any point of time, I mean the number varies. Sometimes we may have 40 or 50; and sometimes we may have only 20-something. That depends on the situation that arises during the course of our consultancy that requires some expert advice or requires some more visits or some more reviews, then we will deploy more people to carry out our works.

Chairman:

Yes.

陳鑑林議員：

主席，我想請問Mr KING，你只有一半的時間參與這項工程的監察工作，而且並非經常在香港。你是透過何種渠道去了解整個工程的進度？在英國期間，你如何協助整個項目團隊的同事進行工作？

Chairman:

Yes, Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

We had a full team in Hong Kong. We had a full team on-site. I had full access to all of the project reports from MTRCL and any other documents; and I was able to keep track of the progress and the issues either by email communication or by telephone conversations. We had a project meeting once every week and once every two weeks to discuss the work that was coming because the situation was changing, and I felt at no time was I not au fait with what was going on in the work that we were doing. I, clearly, was not familiar with all of the details of the work because everybody was doing their own job, but I am very confident that that situation had no detrimental effect on the services we provided.

Chairman:

Sorry, Mr KING, were you the head of the team at the time?

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

No.

Chairman:

"No". OK.

陳鑑林議員 :

主席

主席 :

陳鑑林議員。

陳鑑林議員 :

我想再跟進一下，他整個Project Team有所謂的四大任務，
即有4隊人員。我想知道上述20多名人員是如何分工？另外，
兼職員工主要負責甚麼項目？由於他們不是全職工作，他們是
如何履行職務的？

主席 :

Mr KING及吳先生。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

I think the word "part-time" is probably a misnomer. We have a pool of staff and whenever they were required to work on the project, they worked on the project. That required some of them to work part-time but it did not mean that they were restricted from working. It meant that, when they were not working on this project or were not needed for this project, they could do other things. We also had a team of people who were full-time, who were monitoring the project on a full-time basis, our so-called "core" team. But, for example, when we had to review a specific structural issue, our Senior Structural Engineer would carry out the review or would allocate it to somebody who was able to do the review, and they would do the review and that may be the only work they needed to do, that week, on that project. And

that is why, and it is the nature of these very, very large projects with a diverse range of expertise, which means that you have to have all the resources available but those resources need not be available full-time because they need to come in and focus on a particular event or a particular subject at any moment in time.

主席：

吳先生。

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

No more supplement, Chairman.

陳鑑林議員：

主席，我為甚麼這樣問呢？主要是因為政府聘請顧問公司時，差不多把你們視為政府在監察此項目的重要成員之一，如果有些人是兼職員工，有些人不是全部時間專注這份工作，我們便會懷疑到底你們能否做好工作。特別是你們分成4個 teams，當中可能有兼職員工，甚至全部兼職員工都做某一個項目，我們如何相信你真的可以盡全力做好你的工作？因此，吳先生能否說明上述 20 多名人員如何分工，就 Monitoring Team、Review Team、Verification Team，還有負責 Financial Monitoring 這 4 部分的工作方面，你能否告知我們人手編配如何？

另外，剛才吳先生及 Mr KING 曾經提過，他們只是就所獲取的文件作出簡單分析，然後告知政府。請問甚麼是"簡單分析"？

主席：

是，Mr KING。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

I think I used the word "simple analysis" in terms of estimating the potential delays to the contract based on the progress reports. The advice we provided when we were reporting on the documents produced by MTRCL was not simple. Some of the work that we did was very complex. And, again, I come back to the point that using part-time people was because the work that they were doing on a very diverse range of technical subjects was

only required at certain times and was not full-time. Therefore, I think that we did not set out to put a part-time team in. We set out to put a professional team in. Some of them contributed to the project on a period which was less than a full working week or full working month because some of the inputs were very, very specialist. This was a high-speed railway with technology and issues that were complex, and so some of the specialists we put into the team, we brought in for a specific subject at a specific time.

主席：

吳先生，有否補充？

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

Well, in fact, well, actually, we got this core team and well, we have all the necessary resources input into the core team as and when required to carry out our services to the project. And under this core team, the four big tasks that we are required to do, we have these core team people looking after each of these tasks and they would be carrying out their respective tasks, spending whatever time that would require them to work on the task, so there is no problem with the resources that we have on the job.

主席：

好。

陳鑑林議員：

主席，他尚未回答甚麼是"簡單分析"？

主席：

是，你可否簡潔地回答此問題，甚麼是"簡單分析"？簡單回答何謂"簡單分析"。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

What can I say except ...

陳鑑林議員：

主席，讓我幫一幫他吧，看他能否從另一方面去思考。在合約中，政府如何要求你提供專業意見，有否寫明須進行"簡單分析"？或要求你就各項進展提供專業意見？可能是要詳盡的，

或是簡單的，可能只需寫幾個字或 "Yes" or "No" 便行。你如何履行合約要求你所做的事情？如果你說是很簡單的分析，用以提供予政府開會及了解，那麼你所看過的東西是否足以協助政府監察此項工程？你剛才也說此項工程是相當複雜的工程。

主席：

是。Mr KING，請簡潔回答，謝謝。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

I think the word "simple analysis", with respect, is being taken out of context. It purely refers to the judgement that we made on the impact of the delays being reported on the programme and how that would convert into a potential delay to the completion date. The rest of the work we did required, in some cases, very complex review. And remember we were not designing, we were not checking, we were reviewing MTRCL to see whether they had gone through their processes in the correct manner in the design and construction of the project.

陳鑑林議員：

好，謝謝。

主席：

下一位是易志明議員。

易志明議員：

謝謝主席。我有一連串的小問題想了解一下。你們的文件第10段下半部提到，你們的工作是provide一個 "reasonable assurance that the MTRCL's obligations stated in the Construction Phase EA had been properly fulfilled by the MTRCL"。請問你們做了這麼久，以你們的專業意見，覺得MTRCL有否properly fulfilled their obligations so far?

Chairman:

OK. Mr KING, please.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

As I have said, the project and the data and documentation on the project are enormous. We had to do our work by sampling the documents that MTRCL produced, by sampling the work on-site and by auditing. And at contract level, at the delivery of the project, we have seen that MTRCL has delivered the project in accordance with their requirements ...

易志明議員：

OK。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

... set out in their PIMS.

易志明議員：

你的答覆是正面的，即他們已 fulfil 其 obligations。

第二個問題，你們在第24段提到，"The team has no formal direct interface with the MTRCL except at audit sessions"。其實你們是否與路政署鐵路拓展處一樣，都是接收一些，怎麼說呢，因為你們沒有直接聯繫，也是接收二手資料。是否這樣？

主席：

是，Mr KING。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Apart from the contract review meetings on a monthly basis when each of the contract managers presented on the current status of their contracts, at the audits and at the site visits, all of the other information we got was from reports prepared by MTRCL.

易志明議員：

OK。這牽涉到第92段，當中你們提到"progress reporting was generally based on information provided by MTRCL who reported against approved project ..."，即所有的事情也是取決於MTRCL提供甚麼給你們，你們在這裏是說"generally based"的，OK？即是通常你們依靠他們提供的資料，當然你們也有做 site visits 等工作，也有看

資料。雖然你們在獲取資料後沒獲邀參與第90段提述的PSC meeting，但你們會負責為Director of Highways擬備briefing notes。其實，他收到的信息跟你們收到的信息差不多，不過可能你們多做了一點分析。

請問在過往的這段日子，你們向Director of Highways提供briefing notes時，他曾否給予意見或者不同意你們的分析，要求你們修改briefing notes呢？

Chairman:

Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Our briefing notes were based on our reporting, based on the information that we received, and to my knowledge, the Director of Highways did not disagree or object to our briefing notes.

Hon Frankie YICK Chi-ming:

Not even a single query?

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

The team and I were not directly responsible for this briefing note process. The team that was supporting the Director of Highways may have had a discussion with our site monitoring team leader to ask for clarification or for any specific issues but not any major query, as far as I am aware.

易志明議員：

OK。我是否可以，這只是我的個人觀感，Director of Highways是否變成一個postman，當收到你的notes就向局長交代這樣那樣的事情。他的角色就是如此嗎？你可以不回答這個問題，這純屬個人觀感而已。

主席：

是。

易志明議員：

OK。接着我想問一問第45段下的第ii點，當中提到你們一直監察工程有否延誤。你們怎樣監察呢？就是"against the overall XRL project programme"，這也是我們經常問的，究竟有否一個所謂綜合的"integrated master plan such that people can see the critical path"。但大家一直看到的情況是，MTRCL不肯提供資料，連Highways Department也說他們沒有，是吧？你們又憑甚麼在此看到slippage呢？你們開始時說過，在最早期開會時出現過，thereafter就沒有收過任何update，所以你們憑甚麼來說？你們後面的報告有多處指"在甚麼時候出了一個報告說它遲了3個月，而這樣就遲了6個月，該要做些工夫了"。你們憑甚麼作此判斷呢？

Chairman:

Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

We made those reports based on information provided by MTRCL, validated by our visits to sites where you could see the progress in broad terms, validated by information we were able to gather from the audits that we did on the contracts, and based on a judgement in terms of, certainly, in terms of forecasting the impact of the delays on the completion date. The MTRCL project report reported for every contract accurately the delays and reported on the project the progress that had been achieved, and we used that to prepare reports for our client.

Hon Frankie YICK Chi-ming:

OK. That is your own expectation or estimation?

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

That is my understanding, yes.

易志明議員：

OK。好，我留意到你們在第70段的用語是"[what] Jacobs considers is an extremely tight overall project programme"。即是from你們的專業意見，就2015年8月這個時間，當你們開始接此項目時都覺得完成的機會偏低，是嗎？是否有這種感覺？既然你們都

說這個project的時間緊絀，當時你們是否擔心？不如我這樣問吧，有否擔心根本無法完成？

Chairman:

Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Yes, we reported, when we reviewed the preliminary project programme, that the project was quite tight and the caveats to that report. That was our view and that was the review of other professionals that were working on the job, including MTRCL and external professionals. And, because of the tightness of the project, as soon as we started reporting and saw the slippage, we reported immediately that the slippage could have an impact on the completion date because it was a very tight programme.

易志明議員：

OK。意思即是你們也有憂慮，所以你們早在剛開始工作時便提出這個問題。OK，另外一點，亦是最後的問題。在Progress Reporting下的第92段臚列了很多資料，看完後我發覺你們都盡了力搜集資料，一直提醒Highways Department有問題存在，工程一直出現延誤，而且情況越來越嚴重。但是，Highways Department好像沒有做過甚麼，剛才我的同事亦提問過，你們好像並不察覺他們有迫使MTRCL提供進一步資料，諸如此類。

請問作為一間負責任的公司，在過程中你們會否覺得很失望？你們不斷提出專業的意見，但你們的client好像無能為力，有否想過"不蹉這渾水了，還是不做比較好"？有否這樣想過？

Chairman:

Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

We reported and we reported consistently and our client was fully aware of what we reported. I cannot comment on what our client did with our reports because we were not at the meetings, the high-level meetings where this was discussed. Were we disappointed? It is always disappointing if you are involved in something which is a problem; but

construction, I am afraid, is like that sometimes. And, so, at my age, I have seen a lot of disappointments ...

易志明議員：

OK。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

... in terms of projects that could go wrong.

易志明議員：

明白，其實你已回答我的問題，即你們公司或負責的同事在整個過程中都感覺到失望，有一種無能為力的感覺。

Chairman:

So were you implying, Mr KING, that your younger colleagues were more disappointed than you, usually ...

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

No. Maybe I should rephrase what I said. We were not disappointed as a company and we endeavoured to work to the best of our ability to make sure we were reporting correctly, make sure we gave our client all of the information he needed to discuss with MTRCL the delays that were occurring. Our team has always been very enthusiastic about this project. As I have said, I am talking personally here, it is always disappointing to be involved in a project which does not go completely correctly.

主席：

Yes. Thank you.

副主席。

謝偉銓議員：

多謝主席。根據兩位在陳述書第13段所述，貴公司受聘於路政署，出任該署的監察及核證顧問，協助路政署就高鐵香港段項目進行監察及核證的工作。剛才很多委員都表達了對於你們的角色、進行了甚麼工作的看法。就此角色而言，關於最早期所謂的項目總工程進度計劃，即 master programme，剛才

Mr KING表示，開始時都認為其實該工程進度計劃很緊張，但我相信你們當時都同意，並非不可能於2015年8月完工。這個評估就像之前，包括港鐵公司行政總裁梁國權先生亦提過，大型工程有許多難以預測的因素。其實有些因素是已知道的，只不過不清楚具體程度，包括地質、地下管線、需要改道，工程進行時的交通改道，甚至人手問題等。其實我相信，或者你們都認為，你們顧問看最初的工程進度計劃時都知道一些問題。最早期你們覺得該計劃應該有可能按目標完成。你們是在甚麼時間第一次發覺其實已經落後了？

這是第一個問題。

Chairman:

Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Yes, we reported, during 2009 and early 2010, as part of our M&V work on the design stage, that the construction period was tight but achievable, and ... I cannot remember the words but ... then gave some caveats about what would need to happen for it to be achieved. Some months later, it became clear that 810A, WKT contract 810A, the major contract in the terminal, was not awarded on time and was going to be awarded late. It was eventually awarded three months late and we reported, as soon as that happened, we reported that the impact of not awarding contract 810A in accordance with its original schedule, without changing the completion date, was a risk to the completion date of the project.

謝偉銓議員：

主席，我想知道剛才Mr KING所說的是多少個月？現在記得嗎？其實是否可能一開始是幾個月，你剛才所說的幾個月，會否是3、4個月的時間，便已經發覺有滯後？

Chairman:

Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

I cannot be specific but, as soon as we understood, and this may have been a very short, this may have been some time in 2010 that the WKT

contract 810A was going to be awarded late. Then we warned that that delay, without shifting the end date, was going to ... could be an issue on the completion date of the project.

主席：

吳先生，能否協助回答副主席這個問題？

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

Because our appointment was a few months after the XRL construction project started, as soon as we were on board on the Construction Phase M&V works, we already noted some delays in some of the construction contracts. That is the earliest date that we noted some delays, but we also understood that, well, MTRCL, at that moment, was trying to, well, consider some delay recovery measures and discussing with the contractor to try to catch up these delays so that we would keep our monitoring service and so forth.

主席：

是。

謝偉銓議員：

主席，即是說，其實一開始，合約一開始，嘉科公司已經發覺高鐵的進度有延誤。兩位的陳述書第92段指出，貴公司早於2011年5月已經告知路政署，竣工的日期可能會受到影響。剛才吳先生也說過，其實一開始就發覺有滯後。路政署知道你們的意見之後，對你們的意見是否有回應？還是你們提交了便算，對於他們是否有回應，你們全不理會？

Chairman:

Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Yes, you are referring to paragraph 92 and the extract from our monthly progress reports for May, June and July 2011 which we reported to our client. Our client did not report directly back to us or respond directly back to us in writing. At the meeting we held, we would normally discuss it but I cannot recall what the discussions were about that particular issue.

謝偉銓議員：

主席，其實作為一個顧問，負責協助路政署監察該項工程，當然要提出意見。我覺得一個負責的顧問，對於僱主，即路政署，有否回應其意見或有否作出跟進，我相信作為顧問都會關注。

我也看到第92段提及，2012年3月貴公司開始強烈建議港鐵公司，就高鐵香港段項目的整體工程計劃及延誤的現況進行完整的評核。你們知否路政署何時正式就貴公司有關建議作出回應及跟進？路政署有否要求港鐵公司於設定的時限內提交項目的完整評核呢？

Chairman:

Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

As well as the progress report which we are quoting from here, which was discussed with the Highways Department, we also had an issue list which contained all of our comments from the various activities that we were doing, and that was passed to MTRCL through the Highways Department. We sent that to the Highways Department, and they sent to MTRCL.

謝偉銓議員：

主席，我希望就嘉科工程顧問有限公司提出的意見多了解一些。按剛才所說，路政署將你們的意見提交給港鐵公司，但對於港鐵公司有否作出跟進，其實你們並不知道，是嗎？

Chairman:

Mr KING, please.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Generally, MTRCL would reply to our comments if there was a substantive issue in them or, if there was not a substantive issue, they would acknowledge and say that they would take them into account.

謝偉銓議員：

主席，我想問，既然你們有強烈的要求，你們會否認為這是比較重大的，正如剛才所說般。就這方面，港鐵公司有否作出回應？

Chairman:

Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

I cannot recall. I do not have that list in front of me.

謝偉銓議員：

主席，可否事後補充？

主席：

好。

謝偉銓議員：

因為好多事情都說不記得，但其實這是重大的，因為你強烈要求，你希望協助路政署進行監核，以確保有關的高鐵工程可以如期完成。我覺得這個是很重要的，主席。

主席：

是。可否事後補充資料，Mr KING？在這方面補充資料，好嗎？

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Certainly, Chairman.

謝偉銓議員：

另外，主席，我想跟進第92段，因為第92段提到，其實於2014年3月，貴公司為路政署署長出席的項目監管委員會會議預備的文件中，表示高鐵的整體進度約為53.22%，但按原定計劃應該是83.42%，這大概相當於滯後11個月。

請問兩位，會否認為路政署在當時2014年3月應該作出獨立判斷，或者要求顧問公司就你們對該項工程進度滯後的判斷提交意見，評估高鐵項目預期在2015年完工的目標是否能達到？大家都知道，我感覺或者看文件亦都認為，至2014年3月，路政署就整個高鐵項目的進度，或能否於2015年完工，似乎都有信心。請問兩位，對於路政署當時就高鐵的進度延誤能否追回方面仍如此有信心，你們認為他們是否過份樂觀？

Chairman:

Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

In March 2014, from my understanding and now having reviewed other documents, the Highways Department and MTRCL were fully aware of this type of delay. In fact, the mere introduction of the Minimum Operating Requirements back in the middle of 2013 indicated that MTRCL was then thinking the project could not be completed until 2016. So it was clear, and in documentation I have seen since, that MTRCL was very aware of the delay and the Highways Department was very aware and, I understand, was pressing MTRCL very hard for a new programme to complete at this time.

謝偉銓議員：

主席，其實我的問題是，大家都知道有延誤，但仍覺得他們有能力追回延誤，令高鐵可以按計劃如期完工。在此方面，我第一個問題就是，路政署對於這個構想是否過份樂觀？或者路政署是否過份信賴港鐵公司可以追回進度？

Chairman:

Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

I cannot speak for the Highways Department but as I have said, it was clear to MTRCL that the project could not be completed within 2015. In various pieces of information I have seen, since MTRCL was looking at a revised completion date at that time, and the Highways Department was very aware of it, and in the discussions that were taking place, the discussions were already talking about completion in 2016.

謝偉銓議員：

主席，我想澄清

主席：

吳先生，有否補充？

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

No. No, Chairman.

謝偉銓議員：

主席，我想澄清，剛才 Mr KING 提及，於 2014 年 3 月其實港鐵公司及路政署都發覺有滯後，而他們亦認為無法達到 2015 年 8 月完工的目標。剛才 Mr KING 表示，他們正在做一個新的計劃。據你所知，是否如此？

Chairman:

Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Mr Chairman, the information I am giving you is retrospective and from looking at some other documents that have been made available to us as part of this inquiry.

主席：

Sorry, Mr KING, 你的意思是否指，對於港鐵公司提出一個 "limited opening" 的建議，當時你們公司並不知情，是嗎？你們是事後才知？

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

No, we were aware of the proposal for the Minimum Operating Requirements in August 2013 when we attended a presentation with the Highways Department given by MTRCL on the concept of Minimum Operating Requirements which, I believe, MTRCL themselves had developed.

主席：

是。這是何時的事情？

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

That was August 2013.

主席：

OK，副主席。

OK，下一位是莫乃光議員。

Hon Charles Peter MOK:

謝謝主席。Mr KING and Mr NG, you have consistently ... you said, earlier in your statement, or actually, in your testimony, that you believe that you have consistently reported the risk of delay. So a question that I have, the first question, would be: do you believe that you have been listened to with all the information? Well, for example, in the written statement that you have provided to us, in the table, it has a long list of key points from your reports, including some of them that I would consider to be opinions, for example, you know, you are saying that, you know, if this trend continues, you believed that certain completion dates would be delayed by so much time. But some of those are actually quite concrete recommendations. For example, in July 2012, you recommended that MTRCL should undertake a complete appraisal of the overall project programme, and so on and so on. So, do you believe that given that you have provided a lot of opinions about the delays and also quite a number of specific recommendations, do you have an assessment of how many of these recommendations have been followed?

Chairman:

Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

I personally do not have an assessment of how the things we reported were taken forward at the higher level with MTRCL.

主席：

你們公司有否作出這樣的評估？剛才你說你個人沒有做，那麼你們公司有否這樣做？

Hon Charles Peter MOK:

Yes, as a company, have you made any of this sort of assessment about the recommendations and whether or not they are being followed by MTRCL or even the Government?

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Sorry, can you repeat that? I slightly ...

Hon Charles Peter MOK:

Well, I believe you ...

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

... missed the first ...

Hon Charles Peter MOK:

Yes, I believe you, sorry, we might have crossed between what I am saying and the interpretation. What I meant and what the Chairman helped me clarify was: you did say earlier that, personally, you did not believe that, you did not have such an assessment about whether or not these recommendations are being followed. But, as the company, as the Project Manager, overall, in addition to you yourself as a person, have you, as a group or as Jacobs, made any such assessment of whether these recommendations are being followed?

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

As a company and in this assignment, retrospectively, we know what happened; but at the time, we had no knowledge of the way the information we provided was taken forward to MTRCL.

主席：

當時貴公司並不知道有否作出跟進？即對於港鐵公司有否作出跟進，當時貴公司並不知道？對於你們的建議有否予以跟進，當時貴公司並不知道，是嗎？

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Well, as a comment on that, MTRCL was continuously taking action in terms of reassessing programmes and trying to recover delays to the critical contracts. We knew that was happening all the time because MTRCL reported it. Unfortunately, as can be seen from their project reports, the delays did not get better, or the delays got worse and were not necessarily recovered.

Hon Charles Peter MOK:

OK, Chairman. So, actually, that means that, at the time, as the project was continuing, you did not have the up-to-the-minute or up-to-date information about whether your recommendations were followed right away, right? That was what you were saying?

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

We reported to the Highways Department ...

Hon Charles Peter MOK:

Right.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

... and we reported retrospectively on information that we received in monthly reports or information we gleaned from site.

Hon Charles Peter MOK:

No, ...

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

We had no knowledge of any action taken by the Highways Department, responded to by MTRCL, that showed that MTRCL was changing ...

Hon Charles Peter MOK:

OK, but did you not just earlier say that, retrospectively, if you look back now to some of these things that happened a few years ago, you might have an idea about whether these recommendations had been followed at the time. You could have an assessment today about some of these earlier actions, or your earlier recommendations, whether or not they were followed.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Yes, and our specific words were not necessarily used but in general, we have seen evidence that the Highways Department raised these issues, and certainly the issue of the programme, with MTRCL.

Hon Charles Peter MOK:

You would not have a list of these recommendations at an earlier date and, after quite a few years' time, in your knowledge, in your judgement, whether or not these recommendations had been followed or not? Would you be able to have ...

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

We do not have such a list.

Hon Charles Peter MOK:

OK. Now, earlier, I think some of the other members also questioned your work and your role as being a little bit passive because you were making recommendations and it is really up to the Highways Department whether or not they take it up and what they do with MTRCL. Do you believe that, as a professional firm working on projects like this, this is the normal practice that your professional responsibility has been fulfilled by doing what you have done?

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

In this particular role, where we had no executive responsibility for the delivery of the project, which was all with MTRCL, our role was to examine selected documents and report to our client on what we found and, as well as on programmes that covered a whole range of issues, from safety to quality to cost and lots of other things. And we reported on everything that we found during the course of the documents, the site visits and audits, and on other information that we were able to gather.

Hon Charles Peter MOK:

So you do not believe that there would be anything in your capacity that you could have done more to escalate or push harder to, hope to, possibly minimize some of the delays or make sure that your recommendations are being followed, heeded?

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Well, we ...

Hon Charles Peter MOK:

Were heeded.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Yes, we were reporting on delays as they were occurring. MTRCL was running the project, overviewing and supervising it. Ours were reporting ... our role was to report on what was happening and give a view on the results of that, but we had no role in being able to change things and so we specifically were offline, if you can put it like that. That was our role.

Hon Charles Peter MOK:

OK. A different question now. Do you think that there was any information that was being withheld from you by MTRCL, or even the Government, in helping you make the right assessment at the time? Any such suspicions or observation of things or information that you could not get or hard to get at the time when you were doing all these assessments and audits?

Chairman:

Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

We had access to all of the documents that were on the SharePoint document management system.

Hon Charles Peter MOK:

Right.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

And not all of the documents were on that system because it was an open system and some of them were clearly confidential and we requested documents and, in general terms, they were always provided. We have got instances where some programme information was not provided because it was deemed not to be ready or for some other reasons. In general terms, in

audits, we were given all of the information that was required; and, on-site, in general terms, we were given open access to whatever we wanted to see. I do not believe ...

Hon Charles Peter MOK:

OK. So, you do not believe that any information was withheld or hard to get. Any information that you asked for, you pretty much got them?

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Yes, anything that we could see. But as you see from earlier discussions, we did ask for a project master programme and we did not see that project master programme. It was not delivered to us. We saw it on the table at audits but it was not delivered to us.

Hon Charles Peter MOK:

OK. Chairman, should I wait for the ... should I continue or not? Because ...

主席 :

最後一個問題，好嗎？

Hon Charles Peter MOK:

OK. OK, one final question. From your experience of dealing with projects of a similar nature, is this the most complex or intensive or, in terms of scale, the biggest type of project that you have handled? Have you handled other high-speed rail projects elsewhere in the world yourself, the two of you personally, or other members?

Chairman:

Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Talking personally, I have been involved in a high-speed rail project in the UK, including the terminal stations. Our site monitoring team, the two people who have been leading our site monitoring were both involved in the Taiwan high-speed rail for long periods during its construction. And this is a complex project largely because the terminal is underground and it is got an international border and Customs and Immigration and all, and so it is a very,

very large building and there are a lot of passengers to be processed. So, it is a complex project. But is it the most complex project in the world? That is difficult to say.

主席：

第二輪，范國威議員，提問連回答5分鐘。

范國威議員：

多謝主席，謝謝。其實我剩下兩條問題。第一題剛才主席提問過，其他同事亦曾經提過，就是我多次查詢你們在2010年1月12日的文件，你們表示根據記憶所及，因為現在沒有附件，不能即時回答我們。所以請顧問公司事後提供資料給專責委員會，好嗎？關於3個關鍵的觀察，critical observations，好嗎？可否在此承諾？

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

Have we the report? We will check with our client, the Highways Department, to see whether we could release this report to the Select Committee.

范國威議員：

我不是要整份report，我只需要、我想知道的，是該3個observations，好嗎？以及你會否認為該3個observations，即重要的觀察，與工程延誤有關，是構成工程延誤的因素。好嗎？

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

Yes. Yes, certainly.

范國威議員：

好，好。主席，我最後一個問題就是想問顧問公司

主席：

Sorry，我想說，如果它不允許的話，你也要書面通知我們，好嗎？

范國威議員：

謝謝主席。最後一個問題就是，港鐵公司行政總裁梁國權先生早前於陳述書中曾經提及，委託協議內的完工時間是可以修訂的，所以他表示，港鐵公司是沒有絕對義務去按時完成工程。我想請問，根據顧問公司一直以來的工作及對監察工程的理解，到底2015年8月的完工期是否確實如梁國權先生所說，並不是deadline，是可以修改的？如果可以修改的話，顧問公司在過去如此長的時間，有否曾經向政府或港鐵公司提出建議，用多些時間做前期工作，以減低港鐵公司所遇到的種種困難，特別是其後於岩土鑽挖工程方面的困難？你們有還是沒有提出這類建議？

主席：

是。Mr KING。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Well, I am not a lawyer, so I cannot comment on the interpretation of the Entrustment Agreement. But, if the project is going to be delayed, then there surely must be a mechanism whereby the Entrustment Programme can be changed.

主席：

或許我這樣問你，Mr KING，2015年8月的目標期限，以你的理解，這是甚麼日期？

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

It is the completion date for the commissioning and handover of the project after construction, after testing, after trial running.

主席：

OK。下一位是胡志偉議員，你是否舉手發言？

胡志偉議員：

多謝主席，我有一個簡單的跟進問題。因為今天Mr KING的statement提及許多關於delay，即他是aware有delay的情況。請問

Jacobs在此過程中有否留意到cost overrun的情況？你們從何時開始將cost overrun的情況report給Highways Department，而Highways Department的反應如何？

主席：

Mr KING，就胡志偉議員關於cost overrun的問題，你只需要回答在去年4月之前由於延誤而引致的cost overrun。你可以就此回答。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

I was not specifically responsible for the work we were doing on costs. Where we were, we were assisting the Highways Department to review the payment requests from MTRCL and the valuations on the contract, and not aware of the discussions that took place within that team. It is true that, within our team, the work we did on the costs was extremely confidential for obvious reasons, because it involved lots of commercial issues and that was kept very, very confidential within our team, specifically to our cost team, and to the other Deputy Project Director who led that part of the work. But it was inevitable that, with a programme delay, there was going to be a cost increase.

胡志偉議員：

主席，我想跟進，因為有很多delay recovery measures都會牽涉到cost implication，即成本會有變化。是否當Jacobs要處理這些事宜時，港鐵公司並不需要提供成本的資料給你們參考，而只是提供資料給Highways Department去了解cost的變化情況？

主席：

當然就着滯後的情況，Mr KING，他們提出了許多DRMs，而這些DRMs是需要成本的。請問你們有否參與成本變化的工作？謝謝。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

All of the DRMs that were submitted to the PCG included an element of what it would cost or an estimate of what they would cost, and that was what was submitted to the PCG meeting. The PCG meeting, Project Control Group, is a meeting designed to control the project and specifically the costs.

Those additional costs, within our Cost Monitoring Team, were assessed against the project contingency that was allowed, and the rundown of the contingency was one of the jobs that our Project Team dealing with the financial issues reported to our client. But our Financial Team was working in an integrated way with the RDO team. It was a joint team.

So, sorry, in summary, the PCG papers indicated the costs of the delay recovery measures and the costs of those delay recovery measures would eventually feed into the project cost and would be dealt with, at that stage, by the contingencies.

胡志偉議員：

可否說說，Highways Department何時掌握到cost overrun，即是超過contingency可應付的數目？Highways Department有否要求你們協助、assist他們去研究港鐵公司所提交的DRMs中財務承擔的情況？

主席：

去年4月之前引致的延誤所涉及的DRMs而引致的超支問題，是否已超出你們預設的contingency fund？你先回答此問題。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

I cannot specifically answer that question but, from recollection, the cost overrun from DRMs and other factors prior to April last year, there was sufficient contingency to hold them.

主席：

OK。我猜他

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

And what ... sorry, what RDO or the Highways Department did about the actual potential cost overrun I do not have any knowledge of.

主席：

OK。副主席，你有跟進問題？

謝偉銓議員：

是，多謝主席。高鐵項目到目前為止，無論就何時完工及其造價，其實大家都不能夠肯定，也沒有人能夠肯定某些數字。當然，我想問嘉科工程顧問有限公司，就現在高鐵項目的模式，其監控、核實及責任的安排上，過去有否就此方面向路政署提供意見，或提供譬如程序上或溝通上需要改善的建議？如果沒有，請問兩位，以兩位的經驗，你們認為採用該模式是否一個好的做法？以你們的個人經驗，是否認為有某些地方應該可以做得好一點，或有所改善？

謝謝主席。

Chairman:

Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Well, I will answer that by saying, first of all, this was the first concession-type project, the first project with an Entrustment Agreement and the first project where the Government was funding the project and had to carry out an M&V role. Whether there are lessons to be learned, I am sure that there will be some discussions later on about any amendments that should be made in other projects. Aside from that, this role and concession projects, there are a number of models where the relationships are different, where the M&V consultant may have a different role, a different set of responsibilities; and, in that discussion, it may be wise for those to be investigated, to be looked at.

主席：

好。

謝偉銓議員：

主席。我想問一問，是否可以說，其實嘉科公司，當然，這可能並非他們的責任，對於制度、程序上，他們過去都沒有向路政署提供改善的建議？

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

We were engaged to do a task which was specified, which fitted within the Highways Department's own role and fitted within the profile of the contract and we made changes to what we did: we changed the frequency of audit, we changed the depth of the audits that we did, and we changed various things to get more information and to focus on the critical issues, the risk issues, within the project.

主席：

是。

謝偉銓議員：

主席，不好意思，我只想澄清。按剛才所說，其實就程序或溝通方面，過去都有作出調整。路政署有跟進嘉科工程顧問有限公司這方面的建議，亦有接納建議，是嗎？

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

In terms of the things that we did, and it was largely based on the strategic risk assessment that we did jointly with the Highways Department. We agreed that there were some areas where we could reinforce the work that we were doing, but it was reinforcing our existing work in the existing role.

主席：

好，OK。胡志偉議員，最後一條。

胡志偉議員：

我只想問，嘉科公司有否懷疑過DRMs會引致超支？有否提醒過路政署，而路政署有否要求你們review DRMs的cost？

Chairman:

Mr KING.

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Yes, as I said, all of the DRMs were submitted through the PCG, Project Control Group, and were preceded by a PCG paper which set out,

from MTRCL managers to the PCG committee, what the purpose of the DRM was and what the cost was.

主席：

我知道，Mr KING，我猜胡志偉議員的問題並非如此，因為你現在所說的文件是由港鐵公司呈交有關DRMs的文件。胡志偉議員問你的問題是，路政署有否就該超支的情況，要求你們公司重新評估超支的問題？

這是否你的問題？

胡志偉議員：

是，對。以及嘉科公司曾否懷疑過這些數字？

主席：

因為你會做一個獨立的評估。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Do you want to ... you answer it.

主席：

吳先生。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Sorry. Yes, Mr NG.

主席：

吳先生。

Mr William NG, Project Manager, Jacobs China Limited:

Not before April 2014. The Highways Department did not ask us to carry out a detailed assessment of the overrun of the project.

主席：

OK。他已回答你的問題。

Hon WU Chi-wai:

Thank you.

主席：

OK。非常多謝Mr KING及吳先生。如果有需要的話，我希望不需要，專責委員會會再次邀請兩位出席研訊。現在你們可以退席，多謝你們的出席。

Mr Anthony J W KING, Project Director, Jacobs China Limited:

Thank you, Chairman.

(研訊於下午12時36分結束)

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？

而且在第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)

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

第十一次研訊的逐字紀錄本

日期： 2015年12月21日(星期一)
時間： 下午2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)
李卓人議員
毛孟靜議員
胡志偉議員, MH
莫乃光議員, JP
陳恒鏞議員, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP

其他出席議員

石禮謙議員, GBS, JP

缺席委員

陳鑑林議員, SBS, JP
田北辰議員, BBS, JP
易志明議員, JP
范國威議員
鄧家彪議員, JP

證人

公開研訊

運輸及房屋局局長
張炳良教授, GBS, JP

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 Eleventh Hearing
held on Monday, 21 December 2015, at 2:15 pm
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 Claudia MO
Hon WU Chi-wai, MH
Hon Charles Peter MOK, JP
Hon CHAN Han-pan, JP
Ir Dr Hon LO Wai-kwok, SBS, MH, JP

Member attending

Hon Abraham SHEK Lai-him, GBS, JP

Members absent

Hon CHAN Kam-lam, SBS, JP
Hon Michael TIEN Puk-sun, BBS, JP
Hon Frankie YICK Chi-ming, JP
Hon Gary FAN Kwok-wai
Hon TANG Ka-piu, JP

Witness

Public hearing

Professor Anthony CHEUNG, GBS, JP
Secretary for Transport and Housing

主席：

現在正式開會，盧偉國議員你是否……

盧偉國議員：

主席，我有一個可能牽涉到是否需要作申報的問題，不如我在此說一下，因為在之前多個會議上，我都沒察覺到可能有需要作申報的情況。我不太肯定，不過簡單說，就是在地鐵公司上市的時間，即大約在2000年的時候，我都有與很多市民般入紙申請，並獲分配很少數量，但一直都是放在一旁，我亦已委託了經紀將之出售，我相信有關轉讓會在一、兩天內正式完成。不過，日後我們正式草擬報告時，可能真的有需要作表決。雖然我不認為這算是個人利益，因為這與相當部分的香港市民利益都是一樣，有不少如此的小股東。不過，為了避免日後在工作上有任何爭議，我已經委託經紀將之出售。

主席：

明白，好，秘書記錄在案，好嗎？

是，是。

陳恒鑌議員：

主席，我也需要申報，本人同為港鐵公司小股東，我亦正輪候出售，謝謝。

主席：

陳恒鑌議員亦提出申報。有沒有其他？

莫乃光議員：

主席，我申報我不是股東。

主席：

OK，我們現在請證人進來。

首先我們歡迎各位出席"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"的第十一次公開研訊。

今天向專責委員會作證的證人是運輸及房屋局局長張炳良教授。

專責委員會已經同意張教授的要求，可有陪同人士出席研訊。張教授的陪同人士是運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)3王明慧女士，以及發展局法律諮詢部(工務)助理法律顧問(工務)李淑嫻女士。請大家注意，上述陪同張教授出席的人士不可向專責委員會發言。

我亦藉此機會提醒證人，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。但我絕對相信證人會真誠地協助委員會的工作。

專責委員會亦已制訂本身的《工作方式及程序》。我請大家注意以下幾點。第一，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章所保障。所以，如有需要的話，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作出確認，把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，Sorry，我們尚欠一位，所以還要等一等，謝謝。

OK，現在時間到了，並有足夠的法定人數，我現在宣布研訊開始。

張教授，你曾於2015年12月8日向專責委員會秘書提交一份證人陳述書的中英文版本，即專責委員會文件第W16(C)號。張教授，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？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

是的，主席。

主席：

好，謝謝。為方便列席的公眾人士和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？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，我稍後會作口頭說明。

主席：

好，或許現在請你開始口頭陳述，好嗎？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

好。主席、各位委員，多謝你們讓我在今天的研訊中，先作簡短發言。

根據立法會秘書處的文件，專責委員會的職權範圍是調查政府及香港鐵路有限公司，下稱"港鐵公司"，於2014年4月宣布的廣深港高速鐵路香港段，下稱"高鐵"，建造工程延誤一事的背景和原委及相關事宜；以及就政府日後可如何改善對新鐵路項目建造工程的監管及如何加強該公司在推展鐵路項目方面的管治及相關事宜作出建議。我應要求按照這範圍於今年12月8日向專責委員會提交書面陳述書，現在作簡單的口頭說明。

我於2012年7月1日獲委任為運輸及房屋局，簡稱"運房局"局長。由於高鐵項目為一項重要的跨境運輸基建，所以我自上任初期已加以注意。在2012年7月18日，時任港鐵公司行政總裁韋達誠先生致函給我，指港鐵公司會一如計劃，維持在2015年完成所有工程並讓高鐵通車的目標。韋達誠先生在信中特別指出，跨境段隧道是其中一項需要克服的挑戰，以達致2015年高鐵通車的目標。因此我理解到跨境段隧道鑽挖工程的滯後乃高鐵工程需關注的主要事項。信中並無提及西九龍總站的工程。

在2013年5月7日，有傳媒報道，我這兒引述，"西九龍總站設計出事，嚴重超支，高鐵延誤一年"，引述完畢，並稱超支達44億

港元。政府當日基於港鐵公司當時提供的資料回應傳媒查詢時表示，高鐵的目標完工日期維持於2015年。但是，鑒於事件引起的關注，我認為事情不能就此了結，而須向路政署及港鐵公司索取更多資料。運房局和路政署要求港鐵公司審視最新情況，以於2013年5月24日舉行的立法會鐵路事宜小組委員會，下稱"鐵路小組"會議上，就有關聲稱延誤及申索的情況作匯報。我亦決定親自與署長一同出席該會議。在翌日，即5月8日，港鐵公司向路政署簡報了高鐵項目工程的進展，特別指出邊境至米埔隧道，即合約826，以及西九龍總站合約有滯後情況，並表示這會引致路軌相關工程的推遲。

鑒於港鐵公司向政府保證高鐵的目標完工日期維持於2015年，並按路政署給予的專業意見，我在2013年5月24日舉行的鐵路小組會議上表示，在工程的某一階段期間稍有滯後並不足為奇，而西九龍總站是一個建在地面以下約26米深的地下車站，工程非常複雜，需要各方面周密的協調；港鐵公司與承建商會一起致力制訂可行的施工措施，以追回工程時間表，使不致影響高鐵的工期。在該會議後，路政署一直提醒港鐵公司，若滯後情況會導致項目未能在2015年目標日期完工，必須盡早通知路政署，港鐵公司承諾會這樣做，並表示會繼續密切監察情況。運房局及路政署，並沒有低估因跨境段隧道及西九龍總站工程的滯後，導致高鐵工程延誤的風險。

主席，在提交專責委員會的書面陳述書中，我已詳細交代政府於2013年11月22日向立法會鐵路小組匯報高鐵項目工程進度前，政府與港鐵公司之間的相關討論，在此我不再詳述。我要指出的是，路政署署長於2013年11月20日向我作出簡報，指由於邊境至米埔隧道，即合約826，及西九龍總站合約的滯後情況，高鐵工程於2015年年底通車的目標或因而受到影響。鑒於高鐵的爭議性，我認為假如2015年通車的目標有可能不能達到的話，政府需要坦白交代。基於當時對工程進度的評估，我打算局方在2013年11月22日舉行的鐵路小組會議上，說明高鐵要在2015年後才可投入服務的可能性，並解釋工程進度的最新情況和所遇到的實際困難。

在2013年11月21日早上，港鐵公司時任行政總裁韋達誠先生致電給我，表示不同意在11月22日會議向鐵路小組報告2015年通車有所延遲。我告知他，我的決定是考慮到其工程總監周大滄先生就高鐵工程進度的意見。韋達誠先生諮詢其工程總監後，再次致電給我，並強調所有必要工程仍有可能完成，使高鐵可在2015

年年底投入服務。我不擬輕率處事，遂指示常任秘書長(運輸)黎以德先生在當天即2013年11月21日與港鐵公司召開緊急會議。

在該次會議上，政府方面的基本考慮有兩點。第一，2015年通車是一個重要的政策和規劃目標，我們自應盡力達成目標，不過，倘若因為種種工程上不能克服的困難要把目標往後推延而不能追回，我們必須及早向立法會和公眾交代。第二，港鐵公司行政總裁和工程總監在該會議上，多番表示有信心在2015年通車。他們更在會上表明，倘若在現階段貿然表示2015年通車目標推遲，便會令港鐵公司無法再驅使承建商趕工，那麼2015年便真的沒可能通車了。政府代表當時的判斷是，這說法不能說毫無道理；而路政署署長及其同事根據當時掌握的資料，在會上也不能完全排除2015年通車的可能性。港鐵公司要求多給予6個月時間去評估追回進度的情況。最後，會上決定對港鐵公司所謂“疑中留情”，英文是給予它“benefit of the doubt”。政府要求港鐵公司提供一份清晰的路線圖，展示如何能達致2015年通車的目標。當日會議上的討論要點，已詳列於政府當局2014年5月15日致鐵路小組的回覆的附錄中，亦夾附於我書面陳述書的附件2和運房局2015年2月18日致專責委員會的信函。

在2013年11月22日的立法會鐵路小組會議上，運房局副局長邱誠武先生表示，高鐵項目的主要工程應可在2015年內完成，之後需時6至9個月，進行測試和試運行，檢驗批准後才可通車。這個表述如實反映了當時運房局、路政署和港鐵公司對工程進度的看法，絕無隱瞞事實的意圖。倘若當時政府已確定高鐵不可能在2015年通車，我們的表述會完全不同。

在2013年11月22日的鐵路小組會議後，路政署一直向港鐵公司表達對高鐵項目進度較原定時間表滯後的關注，並要求港鐵公司提交追回工程進度措施的詳情。運房局亦繼續與路政署保持緊密聯繫，監察高鐵的進度。但是，在這段期間一直至2014年4月，每當運房局和路政署向港鐵公司查問時，港鐵公司均重申維持2015年年底作為目標完工的日期。

在2014年4月12日，當天是星期六，我在海外收到港鐵公司時任行政總裁韋達誠先生的來電，告知高鐵項目工程只能在2016年年底完成，更須延至2017年才能通車，但進一步的細節仍有待核實。我對港鐵公司這個消息感到驚訝，原因是在2013年11月21日的會議上，即約5個月前，港鐵公司仍預計高鐵可在2015年通

車，並其後一直向運房局及路政署重申維持2015年年底作為目標完工日期，但現在卻把通車日期推遲兩年。

高鐵是政府首次以"服務經營權"模式推展的鐵路項目，即政府出資，由港鐵公司以受託形式負責設計和建造，及將來以經營權去營運。今次推展高鐵的經驗，顯示了以"服務經營權"模式推展鐵路項目的一些問題，為我們帶來了深刻的教訓。

政府去年委任獨立專家小組就高鐵項目工程的推展作出全面的檢視，今年年初即1月30日公布小組的報告，當中提出一系列的建議，以期改善高鐵、以至日後新鐵路項目的推展及監察的制度、程序和常規，特別提到改善工程進度匯報和政府為基建項目安排作外間審視以加強監察。我們已落實把向立法會鐵路小組的定期匯報，由每半年改為每季度，並加強監察及核證顧問，下稱"監核顧問"的參與。

我在2014年5月5日出席立法會鐵路小組會議及往後的一些場合曾表示，事後回看，運房局和路政署方面過去對於港鐵公司過分信任；及政府方面或應把與港鐵公司於2013年11月對高鐵工程進展看法的分歧告之立法會。正如我在2014年5月19日出席鐵路小組會議時所說，作為局長，我在處理高鐵事宜上，一直秉持尊重和信任專業的原則；運房局過去提交立法會的所有進度報告，也是基於路政署的專業匯報和判斷，從不會政治凌駕專業。

就社會上有質疑政府監察高鐵項目工程力度不足，我要指出，在委託協議下，港鐵公司作為"項目管理人"有最大的工程監管責任，它才是項目的監督者。早於2008年，勞氏鐵路亞洲有限公司作為顧問，建議路政署就高鐵項目的設計和建造採用"核實監督者"，英文是"check the checker"的間接方式，去核實港鐵公司是否有按指定要求執行相關的工程管理和監督程序。路政署在核實工程的進度及開支方面，往往需要倚重港鐵公司提供資料，事後回看，當中確有不足之處。而且路政署及其監核顧問在監察核證高鐵項目方面的全職人員，只有約40名左右。而港鐵公司的有關工程管理團隊則有近750人。

主席，政府對高鐵延誤一事高度關注。我在上月即11月30日公布就港鐵公司最新的目標完工日期和委託費用預算的審核結果。我要特別強調，雖然政府和港鐵公司同意修改目標完工時間和委託費用，但是並不代表政府滿意港鐵公司作為高鐵"項目管理人"的表現。政府已外聘御用大律師跟進港鐵公司的責任問題，並

且已要求港鐵公司解釋在一些工程合約項目上，作為"項目管理人"所履行的表現。政府保留向港鐵公司追究所保證事項和責任的全部權利。

主席，在以往的專責委員會的研訊上，有委員要求查閱政府與港鐵公司之間的委託協議。我明白委員對委託協議內容的關注。由於委託協議也包含一些具商業敏感性的內容，故政府作為契約方必須十分審慎處理，不能隨便公開。不過，我會積極考慮委員的要求，並在與港鐵公司商討合適的委託協議查閱方式後，盡快告知各委員。

主席，我謹此陳辭。

主席：

多謝張教授。張教授，你現在是否正式向專責委員會出示你那份開場發言稿作為證據的一部分？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

是的，我願意。

主席：

好的，謝謝。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、並必須為屬於調查範圍內的事實而提問。委員不應該在該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。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為10分鐘，包括證人的回應。

就今天的研訊，我會先問張教授第一條問題。張教授，根據閣下的陳述書第17段，你自2012年7月至今出任運輸及房屋局局長的職位，你現行的職責，包括就運輸及房屋局管轄範圍內的政策及建議，爭取公眾和立法會的支持；以及監督運輸及房屋局轄下執行部門所提供的服務。我想請你向專責委員會簡述一下，你在

過去3年多出任局長期間，就高鐵工程項目有何種程度及性質的參與？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，就高鐵項目方面，我在2012年7月出任局長後，也知道這是個具爭議的項目，而當時我以為爭議之處在於將來通車後要落實一地兩檢的安排，所以我們的注意力也是在此處。可是，正如我在口頭說明時也有強調，在2012年7月時，我收到當時港鐵公司的行政總裁韋達誠先生給我的函件，他提到跨境隧道出現了困難。所以，在2012年年底及2013年10月，當我有機會到北京外訪時，也藉機會在2012年年底與當時的國家鐵道部反映，以及在2013年10月向鐵路局反映，因為當時鐵道部已經改組了，與他們的負責人表示香港方面關注跨境隧道的進展，因為當中最主要的延誤，是由於深圳方面，當隧道工程推展向邊界時，工程出現延誤。可是，一直至2014年，當整件事情披露出來是有延誤時，我們當時也不知道原來西九龍總站延誤的問題那麼嚴重。

主席：

是的，我在你的證人陳述書中看到，一直至去年4月前，你似乎一直也以為是跨境段的問題最大，反而沒有多大留意西九龍總站方面的延誤，是否這樣？我這樣說是否正確？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

大抵上，應該是在2013年10月左右，我局內的同事知道港鐵公司有提出究竟將來西九龍總站可否採用某種局部通車的安排，當時亦有提及西九龍總站在工程上面對的挑戰。在2013年5月，當媒體報道關於西九龍總站的問題時，正如我在開場發言所說，我亦覺察到我們是需要特別注意的。可是，當時得回來的信息，就是由於西九龍總站是一個深入地下的車站，所以工程上會出現挑戰，而這差不多是一早已經預算到會有的問題，並且亦有些追回工程進度的措施，港鐵公司會與承建商商討落實。所以，當時從運輸及房屋局的角度而言，我們一直顧慮究竟高鐵能否在2015年內完工通車，而在開始時我們一直以為最大的挑戰是來自跨境隧道工程。

主席：

好的，謝謝。我想再問一問，亦想局長向我們澄清一下的，就是有關港鐵公司有沒有 **project master plan**，即工程總綱的問題。根據獨立專家小組的 **finding**，即第3.23段指出，"小組亦發現，港鐵公司遲遲不確認和預測個別合約的延誤，加上欠缺綜合工程總綱計劃，相關各方無法掌握哪些合約對項目竣工日期至為關鍵"。對於這一點，獨立專家小組和前來立法會作供的政府官員都表示欠缺了綜合工程總綱計劃，但港鐵公司的證人作供時卻否認此事，**in fact**他們對獨立專家小組報告唯一否認的地方便是這一段。

我想問清楚局長，你認為港鐵公司去年，即2014年4月前，有沒有一份綜合工程總綱計劃？若有，你有否看過，以及何時看過？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

我知道港鐵公司有一份 **master plan**，即工程總綱，但我相信這並不是獨立專家小組心目中提到的項目推展總綱的策略文件。獨立專家小組提到的文件，英文是 **master delivery strategy document**，重點在於如何在 **delivery** 上做出成果。所以，它會提到是否需要清楚界定或量化的指標等等。獨立專家小組心目中希望做到的，與港鐵公司一直用以作為工程規劃的總綱未必一樣。

主席：

好的，明白。此外，我還有一個問題，就是關於你一直說政府的責任是 **check the checker**，根據 **Lloyd's** 的 **recommendation**，即建議，用 **check the checker** 的 **approach** 去做這件事。但是，其實你是否同意政府的參與不單是 **check the checker** 的角色，因為最終來說，鐵路屬於政府，政府是代公眾持有公共鐵路的，這變成 **ownership** 其實在政府，所以其參與程度應該比 **check the checker** 的角色更吃重。會否這樣呢？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，我需要分兩方面回答。最初，勞氏鐵路亞洲有限公司作為政府的顧問向路政署提出建議，以 **check the checker**，即核實監督者角色的方式時，他們是有基本考慮的。

第一，他們認為港鐵公司的往績一直以來都很好，在工程項目推展方面都能如期完工，成本控制方面亦做得不錯。同時，他

們認為港鐵公司的工程管理制度與政府的大致相若。為了避免監管工程的資源重複或重疊，他們認為路政署作為政府方面的代表，而政府也是這個項目的業主，所以他們覺得監管可以採用一個比較間接的方式、核實的方式，即稱為 **check the checker** 的方式。正因如此，路政署負責高鐵項目監督方面的人員，包括監核顧問的人數並不多。剛才我在開場發言中也有提到這點。所以，一直假設港鐵公司既然有相當良好的工程管理和監管制度，過去亦行之有效，正是以此為基礎並制訂有關規定，而委託協議亦是以此為基礎。

至於第二個層次，我也看過政府委任的獨立專家小組的報告和建議，他們覺得，可能我們需要再檢視委託項目，政府會採用何種架構去監管。獨立專家小組亦指出，在目前委託協議的安排下，路政署較難介入一些具體工程合約的事項。

主席：

我只是覺得，譬如我要興建一間房屋，我委託測量師謝偉銓議員協助我監管工程進度和承建商，即假設我沒空.....

運輸及房屋局局長張炳良教授：

是的。

主席：

我不會只看看謝偉銓議員有沒有負責，因為那間房屋建成後歸我所有，我會擔心興建得怎樣，所以我的 **role** 並不單是看看謝偉銓議員有沒有盡責，而且也要看看整個工程，究竟是否做得妥當。你明白我的意思嗎？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

我明白。

主席：

是 **ownership** 的 **concern**。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

的確，項目擁有權屬於政府，所以政府有利益在其中。如果事後回看，可能我們應該以一個比過去更進取的方式。當然，以往簽訂的委託協議中有關路政署的角色，可能亦是基於最早期對 check the checker 的角色的假設。所以，內容或許未必最能讓路政署發揮更大的角色。

主席：

謝謝。下一位是盧偉國議員。

盧偉國議員：

多謝主席。主席，根據獨立專家小組報告附件3第233段至第239段指出，在2009年4月，港鐵公司就高鐵項目的工程費用原本估算為947億元。其後，在2009年9月，將估算減為739億元，原因是刪減部分項目，其中一項是將隧道鑽挖機由9部減至6部。後來，經過多番討論，最後向立法會申請的工程費用數額為668億元。然而，後來為追回落後的進度，港鐵公司與承建商在合約編號823A增加了一部隧道鑽挖機作為緩減措施，以追回整個隧道合約的落後進度和建造時間。

我想問一問，張教授對前段時間工程估計金額上的變化是否有掌握？當年，政府當局是否真的為了得到撥款而盡可能尋求較低的估算？今天，據我們所見，除了延誤之外，金額亦要增加。另一個較具體的問題是，不知張教授是否知道高鐵項目實際用了多少部隧道鑽挖機？多謝主席。

主席：

局長。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，具體工程上的細節，恐怕我不是太適合去評論。在高鐵工程項目的立項過程中，當時，究竟政府與港鐵公司的具體商討，當時我還未出任局長，所以我不清楚細節，我知道的只是在文獻上看見的，包括政府所委任的獨立專家小組報告所展示的。

我從報告中知道，港鐵公司內部對項目的成本估算在不同時期都有所不同。同樣，在政府方面，路政署的監核顧問也有不同

的評估。在獨立專家小組的文件中，應該是有關問題的附錄第62頁，我看的是英文版本第238段也有提及兩個不同的估算，視乎備用費用究竟是多少，備用費用即是contingency，究竟是15%抑或10%，如果是15%，估算是672億元；如果是10%，則是645億元。所以，可以看到當時政府的專家或港鐵公司對成本的估算有不同的看法。雖然中間有來來往往的討論，但總之最後港鐵公司接受了政府當時向立法會相關委員會提出的預算。

獨立專家小組報告也在我剛才引述的附件第254段提到，我用英文引述："We have not had sight of any evidence during this study that indicates Government put pressure on MTRCL to tighten the delivery schedule prior to EA2 ...", EA2便是委託協議。所以，在整個過程中，港鐵公司按照其對工程，無論是工期的預算或費用的預算，也十分有意識地作出其董事局的決定，而當時作有關決定的董事局會議，我翻查資料，政府的董事是沒有參與的。

主席：

盧偉國議員。

盧偉國議員：

主席，我剛才問的是有關造價方面的問題，接着想問關於完工時間的估算問題。

現在我們也知道，根據港鐵公司的最新評估，高鐵香港段工程的目標完工日期延遲至2018年第三季，比原先預算的2015年延長3年。其實，教授會否認同，當初擬訂高鐵香港段項目的時間表，政府和港鐵公司也有錯誤的估算呢？

主席：

是，教授。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，因為我當時沒有參與有關的討論或決定，但翻閱一些相關文獻資料，當時即使是港鐵公司，因為他們接受了這樣的委託，按這樣的日期完工，他們當時認為這個工期是緊張的，但卻可以做得到，或正如英文所說的"tight but doable"，就是這樣子。

另外，港鐵公司當時招標，主要工程合約的投標者並沒有對這個工期有任何異議，即沒有表示這個工期不可行。我所掌握的情況便是這樣。

主席：

盧偉國議員。

盧偉國議員：

主席，對於完工期的理解，我留意到港鐵公司行政總裁梁國權先生在2015年7月15日的研訊中曾經表示，2015年8月4日是高鐵香港段項目的預算移交日，當時他再三強調，這只是一個預算。此外，根據梁先生在陳述書第32段指出，考慮到像高鐵那麼具挑戰性和極為複雜的工程一定有延誤的風險，所以在《第二份委託協議》下，並無施加需要在2015年8月4日前完成高鐵項目的絕對義務。

主席，我想問張教授，對於2015年8月4日完工目標的看法和理解，其實也有文字紀錄，是否只是港鐵公司一廂情願，抑或是港鐵公司和政府當局也有這樣的共識？

主席：

是，教授。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

委託協議提到2015年8月的完工日期，當然，因為這是一份委託協議，這個日期最後一定是經雙方商討後所得的結果，也是港鐵公司認為可以接受、可以做得到的日期。但是，正如所有的重大工程，當然我們不可以非科學地，說定下一個日期後一定不能改動，因為實際在推展工程時，有時會遇到工程上種種不可預見的問題，包括地質問題或其他因素，天氣有時也是一個因素。所以，在簽訂委託協議時，當然不會說所謂的絕對，即不能偏離某個日期，如果有好的理由，雙方應該按照推展工程的合理方式來考慮。委託協議也相當強調，港鐵公司應該付出最大的努力去推展工程。

主席：

所以，不是好像有些人所說的，2015年的日期是完全沒有意義的，只是拿出來供大家……即是有意義的……

運輸及房屋局局長張炳良教授：

是有意義的。

主席：

大家也要盡量在該日期前完成，大家也要盡最大的努力，是否這個意思？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，日期是有意義的，因為這是經過雙方估算，無論是時間或工程費用方面的估算結果，港鐵公司也是以這個日期招標，承建商亦是按這個完工日期來投標的。所以，對工程推展和合約管理方面，是有實質的意義。

主席：

盧偉國議員。

盧偉國議員：

主席，對於2015年8月4日的估算移交日是絕對義務，抑或是絕對死線，我也同意有時候是很難就此區分定義。不過，有十分重要實質意義的問題，便是假如2015年8月4日的完工日期無法達到，究竟港鐵公司有何責任？我想這方面的意義可能比較大，不如我從這個角度去問，根據委託協議，若完工日期無法達到的話，究竟港鐵公司有何責任？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，政府過去經常說，政府會根據委託協議去跟進和追究港鐵公司要保證的事項和責任。當然，具體要視乎他們有否盡最大的努力推展工程，包括工程的工期和工程費用的成本控制等等，恕我不能在此說得更具體一點，即不是說無需跟從協議所訂的日期，否則日期便沒有意思了，這是有一定作用的。

主席：

盧偉國議員。

盧偉國議員：

主席，另一方面，我想問前期準備工作的問題。其實我曾經向幾位證人提出類似的問題，我覺得這個問題也是重要的，因為獨立專家在第二份獨立董事委員會報告附錄的第3.12段和第3.13段曾經指出，相對性質與高鐵類似的工程，項目計劃的前期工作較一般預期為短，由行政會議通過政策支持到簽署《第二份委託協議》的過程，只是用了21個月，大幅短於國際標準的平均37個月。

主席，我想問張教授，就高鐵香港段項目的規模和複雜性而言，前期工作只是用了大約21個月，會否認為嚴重不足？運輸及房屋局曾否就前期工作的時間問題提出關注？或者有否作出任何工期上的修訂？

主席：

是，教授。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，這些是建造工程方面一些十分具體的評估；當然，從運輸及房屋局的角度，雖然我當時不是局長，但我現在處理時，也盡量尊重工程專業方面的判斷，而我覺得所謂預備期的長短，亦很視乎我們所說的，工程具體的複雜性或挑戰性。在制訂計劃時，無論是港鐵公司也好，或是路政署也好，如果他們覺得需要提供較多時間才是合理的話，我相信雙方都需要這樣做。

盧偉國議員：

主席，我想問關於在工程開展後，張教授在運輸及房屋局就高鐵香港段建造工程進度的工作上，有關他的參與和指示的問題。當然，正如教授所指出，政府亦有監察高鐵香港段工程的團隊。當然，相對進行整項工程工作的港鐵公司團隊，人數是較少，但畢竟都是相當重要的監察工作，並要向局方匯報。因此我想問，路政署有否向運輸及房屋局或張教授本人匯報過港鐵公司在遵照委託協議方面的情況，又或是匯報他們在溝通上有沒有遇到阻

滯？在這個過程中，教授有沒有曾經親身主動參與監管高鐵項目，亦作過任何重要指示或提供一些重要意見呢？

主席：

教授。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，或者我分兩個時期，一個時期是由我上任後，2012年7月，直至2014年4月，即由港鐵公司告訴我有延誤，以及之後的階段。如果是前期，正如我所說，最初無論是港鐵公司或我的同事所提醒我，在工程方面，最大的挑戰是來自跨境隧道。當時為何會是一個挑戰呢？因為在內地的隧道鑽挖工程來到香港與深圳的邊界時，該項工程滯後超過11個月。如果一直滯後而不能追回的話，這的確會影響到通車的時間。所以我在2012年12月和2013年10月有機會到北京與有關部門會面時，我亦提出我們的關注，而內地有關部門亦很重視我們這項關注。

至2013年10月，運輸及房屋局的同事亦透過路政署得悉，無論是跨境隧道工程或是西九龍總站工程，均出現延誤。事實上，在2013年5月，應該是5月7日，當一份報章報道這件事情時，當時我即時所作的回應，是以港鐵公司透過路政署給我們的即時意見作根據。但是，我亦覺得我們不能忽視，所以我在內部指示同事要更專心去查看究竟事情是怎樣，我亦要求港鐵公司提供多一些匯報，說明究竟實情如何、遇到甚麼挑戰、甚麼地方需要我們介入。

但是，至2013年11月，我剛才提及那次與港鐵公司召開的關鍵性會議，在會上港鐵公司仍然堅持，他們當時認為不應貿然說推遲，因為如果宣布推遲的話，便會影響驅使承建商趕工的成效。當時他們要求多給6個月時間，以評估追回進度的工作。再者，他們說2013年年底距離目標通車時間還有兩年，在工程上，兩年可以追回很多進度。因此可見，當時無論是運輸及房屋局或路政署，都開始很緊張。儘管我們答應多給他們幾個月，也不斷追問他們。

至於我自己，過去路政署大約每個月便會跟我舉行部門首長會議，Heads of Department meeting，主要是由署長和其首長級同事，以及我們局內高層和由我自己主持。在這個會議上，所有有關路政署的工作都須匯報，包括重要的基建工程。

在事後，即經過2014年4月的事故，除了約每月一次的一般性會議外，我要求額外多開一種會議，主要是討論所有重大的基建工程，無論是鐵路或公路，都希望能重點地檢視；另外亦要求路政署進行較量化的風險評估，包括紅綠燈的表示等等。

我剛才亦提到，提交立法會的報告改為每季度。另外，如果委員同屬鐵路事宜小組委員會委員的話，都會留意到，由2014年下半年開始，我們就每一個工程、項目提交鐵路事宜小組委員會的所有報告都有兩份，一份是港鐵公司的報告，一份是運輸及房屋局加路政署的報告。以往是一份，現在分為兩份。

主席：

好的，謝謝。

盧偉國議員：

主席，我的問題暫時到此。

主席：

副主席。

謝偉銓議員：

多謝主席。

主席，張教授在他的陳述書第18段表示，由於高鐵的核准撥款一直備受爭議，所以張教授在上任時便開始注意到，有需要按計劃準時完成高鐵項目，並把開支控制在預算之內。

剛才高教授亦說了一些做法，其實我想針對，由高教授上任，即2012年7月1日，張教授，對不起，由張教授於2012年7月1日上任起，直至2014年4月期間，其實有否採取任何具體措施，使你更能掌握得到，務求這項工程項目能按原定計劃的時間表，以及在預算內完成，即在銀碼造價等方面做了甚麼？除了你剛才已提出的那些，包括對深圳段隧道等表示關注，或是到內地開會時提出，還有沒有其他呢？

主席：

教授。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

按照路政署同事的專業意見，一項大型工程可能由很多合約組成，即使不同合約有延誤和滯後，但不一定等於工程會出現延誤，而是要視乎有關合約是否在關鍵的路徑內。所以直至2013年下半年，據我理解，較為關鍵性的合約就是跨境隧道工程，以及在後期才知道的西九龍總站。但是，西九龍總站的複雜情況，可以這樣說，今天我們知道這是最嚴重的延誤原因，但在2013年下半年仍未到如此的情況。你可以想像一下，在2013年11月22日，鐵路事宜小組委員會會議之前的一晚，即運輸及房屋局與港鐵公司.....

主席：

21日。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

.....召開緊急會議，是21日晚，當時港鐵公司表示，假如跨境隧道能趕及過境，香港方面就可以追趕了，這在我們的會議內容撮要都有提及。而且，當時很視乎究竟跨境隧道在2015年哪個月份能過境，令港方可以追趕。甚至當時港鐵公司提出所謂2015年局部通車的計劃，即是說西九龍總站已準備好，有條件通車。當時並沒有提到好像今天般的情況，我們現在看到，原來影響是那麼大。

所以，可以這樣說，我們一直把焦點放在這兩方面，亦嘗試去解決，但我們一直抱着一個原則，假如真是有些工程上不能克服的因素，我們就要盡快將問題向社會、向立法會說明、交代。但是，在2013年11月的會議上，當港鐵公司提出，假如在那時就貿然地說不能追回進度，需要修改完工期，他們擔心會影響承建商的進度。就這一點，我們聽到一些工程界的朋友也說，這都是重要的，因為給承建商所訂的完工期是會有影響。因此，我們覺得亦不能排除這有一定的道理，所以最後，你可以說，當時在立法會鐵路事宜小組委員會所表述的，是嘗試包含兩方面看法的一種表述。

謝偉銓議員：

主席，其實我希望張教授能比較針對，因為你很關注這個項目，你上任以來都很關注，其實除了剛才你所說，即所做的事情

外，有沒有其他的措施呢？譬如說，你有否要求路政署更加詳細或更頻密地就工程向你報告，尤其是你所說影響完工期的那方面，有沒有做到這些呢？因為你其實很關注。你關注是一回事，但有沒有推行一些具體措施，令你更加掌握工程的情況呢？有沒有呢？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

就這方面，我剛才回答另一位委員時也提到，在2013年5月，當有報章提到西九龍總站會有延誤及很多索償的時候，我將西九龍總站列為一個我們要特別關心的問題。但在那時，無論是港鐵公司或甚至路政署，都仍未將這個問題特別提出來詳細討論。當時我特別要求運輸及房屋局的同事更深入了解清楚那件事。事後在5月的時候，路政署及港鐵公司亦有向運輸及房屋局提交分析、匯報。

可以這樣說，我不是採取日常微觀管理的方式，因為在運輸及房屋局和路政署都有分工，局長亦不是動輒要求同事每天要作出報告。不過，當時我是很有意識地知道，問題不應該被輕視。至2013年11月20日左右，我們決定當時要向立法會鐵路事宜小組委員會說明高鐵項目的通車日期有延誤的可能性，而這個決定是由我作出的。

謝偉銓議員：

好，主席。在張教授的陳述書或剛才的開場發言，張教授也有提到，事後回看，可能是運輸及房屋局和路政署對港鐵公司過分信任。你在開場發言提到，其實你上任運輸及房屋局局長後沒多久，就是在2012年7月18日，時任港鐵公司行政總裁韋達誠先生給了你一封信，表示港鐵公司會按計劃維持在2015年完成所有工程，令高鐵能在目標時間通車。請問除了這封信之外，港鐵公司管理層，包括時任行政總裁，還有沒有就完工目標不變一事，向你提供一些書面上的承諾？你又可否將之提交給專責委員會呢？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，剛才我提及在2012年7月的信，我估計是當時港鐵公司行政總裁鑒於我剛上任，所以致信給局長，亦告訴我工程的情況，表示目標完工時間不變，可以做得到。事實上，無論是高鐵項目的監委會，即由路政署署長主持的監委會，或是港鐵公司管理層給港鐵公司董事局，因為我也是董事局成員，每一次，即是直至

2014年4月為止，每一次的回覆，都是說"on time"、"within budget"，即是說，如期及在預算之內。所以，雖然我們.....當然，在2013年11月之後，正如我剛才的發言也好，或在陳述書提到也好，路政署一直追問港鐵公司，究竟有沒有一個路線圖，以及具體情況如何。但是，如果我們現在回看.....

謝偉銓議員：

主席，其實我想局長.....因為時間有限，我不想再拖，已辭任的行政總裁韋達誠先生曾以書面表達，那麼，除了那封信外，之後還有沒有呢？又可否提交給專責委員會呢？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，我只能說，之後港鐵公司每一次與路政署署長開會，被問及這件事的時候，他們都是說，仍然維持2015年這個完工時間。

謝偉銓議員：

是否除了那封信外，就沒有了？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

沒有特別通知我，因為他們亦無需要每一個月特別給我一封信，說明現在維持這個時間，因為正常來說，港鐵公司與政府的接觸就是透過監委會。

謝偉銓議員：

主席，不知道張教授可否提供那封信呢？即是2012年7月18日那封信？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

讓我看，讓我看。

謝偉銓議員：

主席，剛才張教授也說過，張教授身為運輸及房屋局局長，同時亦是港鐵公司董事局成員，我相信董事局亦應該很關注高鐵工程的進展和工程費用。剛才聽張教授說，在這些董事局會議上，我相信港鐵公司的工程團隊會提交工程進度、實質進展及計劃時

間。由局長上任後至2013年年底，其實我們所得悉的，就是延誤的時間似乎越來越長。在這方面來說，剛才教授亦有提及。我想知道，在董事局會議上，教授看到港鐵公司的工程報告，與路政署向你所報告的，兩者是否一致呢？我相信董事局成員會很關注工程進展及工程費用的問題。以你記憶所及，有沒有董事局成員詢問這方面？港鐵公司管理層又是否正如剛才局長所說，回覆表示按目標如期完工，亦有信心不會超支呢？

主席：

教授。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，如果是關於港鐵公司董事局的任何內容，我是不適宜回答的，而是應該由港鐵公司董事局委派代表來回答有關問題。但是，我剛才為何可以說，每一次在董事局會議上都是說"on time"、"within budget"呢？因為在港鐵公司獨立董事委員會已公開發表的報告內，有確定這一點，即是說，一直至2014年4月，管理層向董事局匯報時，都仍然維持完工日期是可以按照計劃落實，以及成本沒有超出預算。事實上，在港鐵公司與路政署署長舉行的監委會會議上，直至2014年4月，都沒有提到更改完工時間，這個就是我……

主席：

是，這個可能是真確，但我們上次聽到現任工程總監說，其實延誤的情況是一直都有定期報告給董事局。這種說法是對或錯？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

的確，主席……

主席：

當然，target completion date沒有改變，但延誤程度一直也有報告，對嗎？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，的確，延誤的程度，政府方面，路政署是知道的。為何至2013年11月……

主席：

不，他說的是董事局。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

我不適宜評論董事局，因為我的身份，我今天不應該代表董事局。這方面可以請董事局再委派……

主席：

是，這點明白的，教授，謝謝。

謝偉銓議員：

主席，我不知道張教授可否回答，我剛才問的是一個很簡單的問題，他身為董事局成員，亦是運輸及房屋局局長，我只是問，關於這個項目，他所得的信息是否一致？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席……

謝偉銓議員：

在路政署所得的和在董事局……

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，當然我有兩個角色，一個是董事局的成員，另一方面，我是運輸及房屋局局長。港鐵公司與政府，不止是大股東，而是與政府之間一些合約，雙方有既定的渠道來溝通，即有溝通渠道。就高鐵工程而言，那便是監委會，即是路政署署長主持的監委會。

主席：

是。

謝偉銓議員：

其實，主席，我只是問他能不能回答是不是一致，或者他不方便回答。就他對事件的理解，我不知道他能否分裂自己，分開這些是在董事局得到的消息，那些是路政署同事給他的。我只是問兩者會否不相同，是否一致而已。其實他也可以說不能回答。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，我以為我已經回答了。因為我說，我在董事局內得到的信息是如期完工，即是2015年的時間不用改變，沒有成本超支的問題，是within budget的。同樣，港鐵公司與路政署在過去的會議上的接觸，亦沒有改動這些事情，沒有提出會有延期或超支。延期的問題反而是政府在2013年11月，我們覺得挑戰會否很大，但是，當時港鐵公司仍然維持2015年內可以完工通車。

主席：

但是，如果他們堅持能在2015年通車，這與他們當時的partial opening的建議，是否有點矛盾呢？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

其實這也不是矛盾的，為甚麼呢？當時的會議並沒有詳細討論這個問題，因為政府，第一，已經不同意，應該這樣說，當港鐵公司在2013年，應該是9月，向路政署署長提出時，路政署署長問及有關細節是怎樣……

主席：

當時未匯報給你，在11月才匯報給你，對嗎？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

我未知道的，我未知道的，我到11月才知道。但是，路政署署長已經問及究竟細節是怎樣，要求他們提交出來。在2013年11月的會議上，比較關心的問題是跨境隧道是否能及時過境，有關延誤如何解決，因為當時政府方面的同事覺得，如果跨境隧道很遲才鑽挖到香港這邊，客觀上很難做到2015年年底完成測試、試運行，所以，對2015年年底通車便構成風險了。情況便是這樣。

主席：

對不起，我妨礙了你一些提問時間。

謝偉銓議員：

不要緊。主席，我想問最後一個問題。在教授的陳述書第62段，你羅列出共有5點，最主要有5點。請問就這5點，截至2014年4月，當中你提及關於這方面的資料，你其實當時是不知悉的，被蒙在鼓裏的？

主席：

教授。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

在我的陳述書第62段所載述的，是根據港鐵公司事後的獨立董事委員會報告，以及港鐵公司在2014年5月就整個高鐵延誤情況提交予鐵路事宜小組委員會的報告中得悉。

的確，直至2014年4月，我們並不知道原來港鐵公司的管理層在2013年年底已經認為工程會有延誤，甚至有提到，這可以翻看我的陳述書，當中第62(iv)段提到，至2013年12月，港鐵公司管理層已清楚知道西九龍總站，即使以局部開通模式，也無法於2016年5月前完工。這一點我是引述自港鐵公司自己所作的報告，而這個信息是我們不知道的。

謝偉銓議員：

OK。主席，我想澄清一點。剛才教授說"我們不知道"，其實是你不知道，還是.....

運輸及房屋局局長張炳良教授：

我的同事也不知道。

謝偉銓議員：

.....你知道你的同事，即是包括路政署所有的同事都是不知道，沒有一個人知道？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

路政署也不知道。

謝偉銓議員：

這一點你可以非常肯定地說？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

因為我問過我的同事是否知道。

謝偉銓議員：

OK，謝謝主席。

主席：

是，我想問一個跟進問題。教授，根據Jacobs的報告，大約在2013年11月，已經大約有11個月的延誤，差不多整整一年。我知道局長不是專業工程師出身，但工程要在2015年8月竣工，對嗎？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

是。

主席：

在這短短的時間，由2013年11月至2015年8月期間，要追回11個月的進度。我想問局長，你是否完全信賴港鐵公司和路政署的專業意見？即是你完全沒有作出，亦很難作出.....運輸及房屋局內有否作出獨立的評估？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

運輸及房屋局的同事不是工程方面的專才，所以都是依賴路政署內部和監核顧問在工程方面的專才。他們的角色是check the checker，以核實港鐵公司的工作。嘉科工程顧問有限公司，即Jacobs的報告只是交給路政署署長，我不會直接收到的。但是，路政署署長會定期就工程的進展向我作出綜合的匯報，當中如果有個別項目，無論是高鐵或其他項目，如果有特別的問題，他會提出來。

至於我的態度，正如我剛才在開場發言也提到，我一定尊重專業判斷。我知道工程有不同合約出現延誤，正如在2013年5月，當報章報道指西九龍總站有延誤，我也有提出問題，我問報章所評估的會否發生。但是，當時路政署的同事表示，很多合約有延誤並不奇怪，有滯後並不奇怪，滯後不等於延誤……

主席：

滯後。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

……最終整個工程項目有否延誤，很視乎多個因素，包括某份合約是否屬關鍵性合約，以及追回進度的措施是否有效，有些可以透過追回進度或緩解措施處理得到，或增加器械或人手等。就當時而言，路政署的判斷是，距離2015年的完工時間還有兩年多時間，所以，很多工程其實是可以追回的。

主席：

沒有兩年多，其實只得一年多而已，2013年11月……

運輸及房屋局局長張炳良教授：

有一年多，對不起，一年多時間。

主席：

OK，謝謝教授。下一位是胡志偉議員。

胡志偉議員：

多謝主席。我想大家都明白，運輸及房屋局的同事不是專才，而是通才。但是，傳媒在2013年5月報道高鐵的建造工程有延誤，無論是5月24日或11月22日，其實有兩次機會讓局長掌握更多事實。但是，在這兩次會議上，均指出工程應該可以如期竣工，亦不會有超支的問題。

我想問，第一，其實當時路政署給你的專業意見是甚麼？請具體說明。第二，局長曾否有任何時刻懷疑過路政署所聲稱的專業判斷，有可能需要更深入的研究，看看成效是否可行，然後作

出新的指示，要求路政署進行跟進的工作？請問你有否作過這些分析和指示？

主席：

教授。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，在2013年5月7日，有報章報道西九龍總站設計出事，嚴重超支，高鐵延誤一年。就當日的報道，如果我沒記錯，當日早上我曾作出回應。是怎樣呢？因為當日早上我主持一項活動，媒體在我主持活動之後"扑咪"。當時我的同事，運輸及房屋局的同事問路政署，路政署基於港鐵公司即時給他們的回覆，表示工程本身仍然可以如期完工，不會超支。

但是，我剛才也說過，當我即時表達了這樣的回應，我在回應中都有提到，這是按照港鐵公司告訴我們的情況。但是，我自己也指示同事，我們不要這樣便算，我覺得我們需要了解更多實際的進展情況。所以，之後路政署有匯報，加上港鐵公司，有向我的同事匯報。我亦特意要求路政署署長，為5月24日的鐵路事宜小組委員會會議準備一份補充文件，因為在5月24日的會議議程上，本來已經有一項關於高鐵的半年度匯報，已經有一份文件。我再要求另一份補充文件，針對報章所報道關於索償、西九龍總站的情況。所以，你可以說當時來說，我自己自覺這可能是我們需要特別注意的地方。

胡志偉議員：

主席，可否請局長說說，其實局長是否一直知道累積延誤的情況，譬如至2013年的時候，11個月的延誤時間，是否都是你掌握的事情？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

你所說的2013年是指哪方面.....

胡志偉議員：

即是一直根據我們的checklist，是有一個時間、時序.....

主席：

他在說Jacobs的那些報告。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

我沒有收到Jacobs的報告，我當時沒有收到Jacobs那些報告。

胡志偉議員：

局長，其實你有否留意到，在高鐵工程中延誤的時間是一直累積上去？或者路政署曾否通知你，不論做了多少補救的工作，現時累積延誤的時間一直加上去？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，路政署和我定期舉行會議的時候，是會簡述工程的進展情況。所以，那些滯後，概括來說，我是知道的，亦會詢問路政署："那些滯後如何處理呢？我們是否可能如期完工呢？"

正如我剛才回答謝偉銓議員時所說，路政署早期的判斷是，還有一段工程時間，往往在這些時候，工程項目可以追趕得到。至2013年10月，運輸及房屋局的同事開始覺得延誤一直累積下來，特別是跨境隧道工程的延誤，令我們關注最後會否影響到通車的時間？因為隧道挖通至西九龍總站之後，不是就此完結，即使可以通車，還需要測試及試運行。這方面需要6至9個月.....

胡志偉議員：

明白。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

.....所以，當時來說，我和同事開會時作了一個判斷，我覺得這個風險，應該向立法會匯報。但是，事後與港鐵公司舉行會議的情況，當然我們在報告中都有解釋過。

胡志偉議員：

主席，局長是否即是說，其實一直都沒有擔心工程會有延誤和超支的問題，直至2014年4月12日，你接到港鐵公司的通知，你終於知道工程有延誤，所以你才感到驚訝？這是你當時向傳媒公開表達的一個感覺。是否這個意思呢？

主席：

教授。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

我感到驚訝，正如我在發言中所說。當然，在2013年11月，運輸及房屋局的同事覺得跨境隧道工程的延誤對通車時間而言是一個風險。我原本亦決定在11月的鐵路事宜小組委員會會議上，將這個風險說清楚。但當時與港鐵公司舉行會議，政府方面的團隊，包括我的常任秘書長、路政署署長等等，他們都覺得，當時港鐵公司說，不要在當刻貿然宣布延遲，應該多給6個月時間，讓他們評估追回進度的工作。我們覺得，即是最後討論完之後覺得，同意讓他們這樣做。

我的決定是基於出席會議的同事，即是包括我的常任秘書長及副局長，反映會議的討論及雙方最後的共識，然後由我作出。但是，我告訴副局長，我們向立法會表述時，不要說在2015年內一定能夠通車。所以，我們的表述是，2015年內完工再加6至9個月的測試和試運行……

主席：

你是說11月的時候？

胡志偉議員：

主席，局長既然這麼有準備的話，當時回應媒體表達驚訝，就是不準……

運輸及房屋局局長張炳良教授：

讓我繼續說下去，我想解說我為何驚訝。我驚訝，就正如我剛才的開場發言所說，在2013年11月港鐵公司說他們仍然追得到，當然，他們說多給6個月時間去評估追回進度的措施。至2014年4月，即相隔5個月之後，他們所告訴我的，不是說工程趕不到，要到2016年才通車，而是告訴我要兩年後才能通車。因為他們告訴我，2016年只是完工，2017年才能夠通車。這個兩年的差距，對我來說是一個驚訝。

胡志偉議員：

換言之，在局長早前一直監察着高鐵的進度期間，其實從來沒有懷疑過，究竟港鐵公司是否能夠真的如其所聲稱，保證如期完工。你沒有懷疑過？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

其實，你可以這樣說。至2013年10月、11月的時候，我們覺得不能在2015年年底通車的風險是存在的，我們亦交代過為何當時在11月的鐵路事宜小組委員會會議上，我們的表述正如我們所作的一樣。但是，從那時開始，最低限度我自己和我的同事，都有個考慮，就是2015年年底通車，是有風險的。不過，按當時我們這個評估，並無預期通車日期會延至2017年。

主席：

他們有否說明是2017年年初還是年底？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

他們在電話沒有說明，但在事後他們提交給立法會的文件中，當然有說明。

胡志偉議員：

局長，因為根據委託協議，工程完工的時間，理論上是2015年8月，而不是較後的時間。但是，無論他們最初所說的，2015年可以完工，再加上6至9個月時間做測試，或者往後的其他變化也好，其實都是遠離了委託協議書上的時間表。如果這樣說，即是局長一直沒有將委託協議所聲稱要交貨的時間，放在整條死線的最高位置上？

主席：

教授。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

也不可以這樣說。為甚麼呢？因為委託協議書訂了2015年8月是完工日期。但正如我剛才回答盧偉國議員時所說，如果雙方都有好的理由，即是檢視工程實際的情況，認為該日期需要調整，

則可根據委託協議書，是可以調整的。但是，在2013年11月，我們並未有具體的資料，說明究竟完工期是怎樣。

胡志偉議員：

局長，問題是，你一直告訴大家，可能是2013年11月之後，才開始覺得完工期是有很高的風險，這是我recap你的說話。在2013年之前，其實你大致上沒有怎麼懷疑過完工期，沒有懷疑能否達致委託協議所訂，在2015年8月可以交貨。即使港鐵公司與政府有任何協商，去確認完工期是否會延誤，但我認為雙方應在更早的時間便展開協商，去檢視這個延誤的問題是否在合約上屬於許可的事情。你認為是否需要考慮這方面呢？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，如果從簽訂委託協議雙方的利益角度而言，政府當然盡量要求港鐵公司按完工日期來所謂完工，即deliver。如果港鐵公司不認為有必要修改這個日期，仍然覺得可以deliver得到的時候，反過來政府亦不應該在沒有全面資料的情況下便說："不如這樣吧，我放寬一點，我讓你遲些完工"。因為遲些完工，第一，對政府的利益來說.....

胡志偉議員：

主席，我沒有說過要放寬、遲些完工，不過我的問題是，你曾否懷疑能不能完工？但是，據理解，在2013年11月之前，你從來沒有懷疑過這方面，因此亦沒有指示路政署作進一步細緻的跟進，甚至尋問所謂追趕落後的工序是否有成效。是否這樣呢？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

並不是這樣。何解呢？我們每次開會得知有滯後的時候，路政署都說正在與港鐵公司跟進關於追趕工程滯後措施方面的進展。

胡志偉議員：

路政署說正在跟進的時候，局長作為政策統籌的一個環節，負責監察工程進度的問題，你曾否在任何時刻懷疑路政署所謂的跟進，其實不能為你提供足夠的資料，用以判斷最終高鐵是否能夠如期及在合約所訂成本之內完成呢？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

可以這樣說，我們一直都是，而這當然要倚賴路政署作出專業上的判斷。署方認為究竟合約的進度到了甚麼臨界點，無論用甚麼追回進度的措施都追不上了，這是署方要作出的判斷。但是，你可以說，我們對項目本身能否在2015年完工通車這個目標，當中的風險是怎樣評估，其實都是按工程的累進滯後作出的。至2013年10月左右，我們應該是基於路政署及港鐵公司包括其工程總監的一些匯報，我們開始比較關注風險。

胡志偉議員：

局長，我明白。你會否認為，路政署其實沒有做好這項工作？該署應該為局長嚴格提供充分的資訊，以便作出政治判斷，跟進高鐵工程，無論是在工程時間表和工程造價方面，會否出現進一步的延誤和造價上升的問題，特別是在2013年5月之後已經有媒體報道。作為一位政治局長，一位政治問責局長，"空穴來風，定必有因"這個如此簡單的道理，我相信你都會明白。你會否評價一下，路政署署長在監管的工作上，至2013年11月之前，是否能為運輸及房屋局提供足夠的資訊，讓你作出充分的判斷？

主席：

教授。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，在當時我沒有任何原因懷疑路政署署長的專業判斷或匯報，因為他說出來亦的確，我從一個所謂layman，一個非專業人士的角度，我都明白高鐵項目有40多份合約，有些合約的時間可能很關鍵，有些沒那麼關鍵，以及亦視乎究竟滯後的原因是甚麼，有些滯後是可以追趕得到的，有些可能是追趕不到的，因此我都明白，不是一滯後便等於一定延期通車。不過，正如我開場發言或我的陳述書也有提及，如果我們事後回看，我認為無論是運輸及房屋局或路政署，可能過去都是過分信任了港鐵公司。

主席：

是，明白。

胡志偉議員：

局長，你在最後結語部分提出5點問題，其中一點其實是很關鍵的，就是在2013年2月，港鐵公司工程總監提及西九龍總站出現關鍵性的延誤。這可能是來自港鐵公司董事局報告內的一項資訊。其實路政署是否知悉及掌握這項資訊？而路政署有否作過任何分析，並交付運輸及房屋局作進一步了解？

主席：

教授。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，在我的陳述書第62段(i)所提到，在2013年2月，港鐵公司工程總監已提及西九龍總站建造工程出現關鍵性延誤。這裏說的是在2013年年初的時候，起碼我自己所意識，當時那個關鍵性延誤就是指跨境隧道工程；在當時，西九龍總站並未在我所謂的雷達內，在我本人來說，這是到2013年5月……

主席：

報道。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

……當有報道的時候，我也正如胡志偉議員所說，因為我比較留意、比較關注政治的事宜，我也覺得，即使沒有如報道般誇張，容或有誇張，但這都可能是一個我們需要留意的問題，所以當時我亦指示我局的同事要認真去了解情況。

胡志偉議員：

局長的意思是否指，就第62段(i)所述的關鍵性延誤，當時你的理解是指跨境隧道的問題，亦是路政署一直work on的一個關鍵性延誤的部分，而不是你在此所說的西九龍總站建造工程的一些關鍵性延誤問題？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，我這裏的行文其實是說，我是事後才知道的。我事後根據港鐵公司在2014年的文件，我才知道原來港鐵公司在2013年2月的時候已經提及這方面，而當時政府是不知道的。

胡志偉議員：

路政署是否知道？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

據我所了解，路政署都不知道有這麼嚴重的延誤。

胡志偉議員：

即路政署所知道的關鍵性延誤，只是指跨境隧道工程？

主席：

最後一條好嗎？最後一條。

胡志偉議員：

OK，OK。主席，我還想問一點，在文件第62段(iii)提到，在署長擔任主席的監委會上，港鐵公司並沒有提供就工程全盤進度的準確預測。這個我當然亦理解為是你在專家報告內的一項觀察。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

是，是。

胡志偉議員：

但我想問的是，你覺得署長在擔任監委會主席這個工作崗位上，他得不到或他不尋求得到一個準確的工程進度預測，這是否他失職呢？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，這個就……

胡志偉議員：

或許應該這樣問，他應否尋找一個準確的預測？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

我相信署長作為監委會的主席，他應該要了解港鐵公司在不同項目的部分、不同主要的工程究竟進展如何，如果有滯後的時候，有甚麼措施正在推行，會否影響到整體項目的施工期。事實上，我們一直要求港鐵公司，但這可能是2013年11月之後，應該是2013年5月之後，應該是說報章報道了西九龍總站有問題之後，其實我們已經要求港鐵公司，如果有任何發展令他們評估2015年不能夠完工通車的話，便要知會政府。

主席：

是，好，謝謝。

胡志偉議員：

主席，最終一條問題。主席，路政署署長作為運輸及房屋局轄下一名直接的行政官員，協助你去監察高鐵的進度，他不能夠為你在監委會這個層面上尋找準確的工程進度預測，你是否覺得他沒有做好監委會主席這項工作？

主席：

有否這樣覺得呢？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，我當時沒有原因懷疑他向我所作的報告。

主席：

好。

胡志偉議員：

如果他做不好這項工作，是否便會令到你整個判斷出現錯誤？

主席：

他說感覺不到署長沒有做好這項工作。

胡志偉議員：

不是，我只是想問一點，技術上而已。

主席：

你現在提出的是一個假設性的問題，是嗎？

胡志偉議員：

是的，技術問題而已。如果監委會主席不能為你提供足夠資訊、代表政府進行技術工作的話，你是否就不會得到足夠的資訊來作出判斷？

主席：

教授，你是否願意回答這個假設性的問題？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，我不回答這個假設性的問題，不過，當然，正如我一般而言，我一定要倚賴專業的意見來監督這項工作。

主席：

好的，我有一項跟進的問題，是關於你的開場發言第9段。邱誠武副局長在2013年11月22日立法會鐵路事宜小組委員會會議上作出了一個很技術性、很技巧的表述，他說："高鐵項目的主要工程應可在2015年內完成，之後需時6至9個月，進行測試和試運行，檢驗批准後才可通車"。就着這句而言，我想請教授印證一下，所謂的"主要工程"其實是代表全部工程，因為要在完成後才可以進行測試和試運行。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

是的，這裏所.....

主席：

那麼，其實"主要工程"就是代表全部.....

運輸及房屋局局長張炳良教授：

是的，正確，這裏所指的主要工程，也是一些能夠令高鐵具備開……

主席：

通車條件。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

……通車條件所需的工程。

主席：

是的，明白，OK。或許我們現在小休10分鐘，好嗎？接下來再繼續。

(研訊於下午3時57分暫停)

(研訊於下午4時11分恢復進行)

主席：

研訊繼續，下一位是莫乃光議員。

莫乃光議員：

多謝主席。局長剛才在開場發言中也提到，這次經驗是深刻的教訓。我便想集中在這部分去發問，這是有關接下來政府就推行鐵路項目工程的監管工作，以及對於港鐵公司作為主要鐵路營運者，甚至建築者，在推展項目方面的管治問題。第一，我相信很多議員之前也曾問過，而我們在委員會也經常提到服務經營權這種模式，我不再重複它是甚麼，大家也知道了。那麼經歷你說的教訓和經驗後，在現階段，你可否說出這模式本身是否出現問題，是否利多於弊或弊多於利，你是怎樣看的呢？

主席：

是的，教授。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，如果從概念而言，服務經營權模式和擁有權模式，也有其不同的所謂好處或弊端。過去的擁有權模式，是指當鐵路興建後交給港鐵公司作為鐵路資產，政府不能夠從營運鐵路分到所謂的紅利。可是，如果使用服務經營權模式，由於港鐵公司只是負責設計和建造，當建成後擁有權便會交回政府，然後政府再給予該公司經營權。

那麼，當中有些想法，就是這樣會否令項目管理人在施工監察等缺乏足夠的誘因呢？雖然，在我們與港鐵公司簽訂的委託協議中說得很清楚，港鐵公司須以該公司建造其他項目一樣的準則和努力去推展高鐵項目，但不管如何，政府所委任的獨立專家小組亦提到，政府需要再思考服務經營權的模式，所以我們需要再看一看。此外，有關委託協議所訂的安排，因為高鐵項目是首次使用委託協議形式的項目，所以我們事後當然也需要再看一看，如果將來有需要再使用委託協議形式時，委託協議的內容究竟是否需予改善。

莫乃光議員：

即是你會再看一看，現時是未知道的？有可能是整個模式的問題，有可能是委託協議的問題，但現時未能決定？

主席：

教授。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，我所謂再看一看，當然，如果一個具體的鐵路項目需要使用某模式，到了某些地方需要修改時，我們當然要去做。可是，就目前而言，起碼我們也是接受獨立專家小組的觀察，亦即是說，在現有的委託協議中，路政署是整個項目最後的監督者，因為如果是一個工務項目，該署便是管制人員，但現時的委託協議確實令政府，即路政署方面，較不容易去介入更具體的工程內容和合約等。

莫乃光議員：

主席，因為這個問題也是重要的，就是根據2015年施政報告，政府接下來還會在2031年前推行去年公布的《鐵路發展策略2014》

內多項新鐵路方案。所以，這亦不是我們可以先放下再慢慢想的一件事情。不論你剛才是基於甚麼模式作決定，最終也是要有決定的，譬如當接下來再批出新項目時，是否還會用服務經營權模式推展？如果不是，又或者如果是，究竟有何改善呢？其實也是要很快作出決定的，主席。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，對的，如果我們將來提出新的鐵路項目，當然要清楚說出，不論選擇甚麼模式，也是要說出究竟能否解決，舉例就是現時這個服務經營權模式所帶來的問題。可是，話說回來，當年我們或政府長期也使用擁有權模式，但當中最大的爭議，就是成本估算，為何在此會有爭議呢？因為就鐵路項目而言，當港鐵公司從營商回報率角度認為不可行時，政府便要補貼，不論是以現金補貼或上蓋發展權的方式，也會有爭議之處。所以，我相信當時轉用服務經營權模式，也是考慮到以往社會上對原有擁有權模式的爭議，但不管怎樣，今次高鐵所謂的經驗，我相信是對政府在考慮日後其他項目使用甚麼模式時，一定起了很重要的參考作用。

主席：

是的。

莫乃光議員：

主席，這樣聽下來，好像是我們一起汲取這次經驗，但代價卻是頗大的。我想再問一問，回顧今次事件的經驗，政府會否認為應該加強鐵路項目的監管制度？在整件事情上，整體而言，究竟有何方法，譬如更適時或更好地採取一些應變措施，甚至可否有一個方案，在某些適合的階段，去接管某些推展中的工程項目，以今次的經驗或將來的做法而言，這會否是一些可行的options呢？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，整體而言，我同意日後如對類似項目進行監管時，需要有一個較為進取的監管安排，包括正如獨立專家小組的建議般，要有一個整體的計劃，當中亦會訂下不同的里程碑，有較清晰界定的指標。不過，如果像莫議員所說，由政府接管一些項目，其實這是相當複雜的，因為合約本身並非由政府與承建商簽訂，所以也談不上接管，而且通常在進行任何工程時，若說到要中止合約，其實也要面對很多後果，例如中止合約後如何"執手尾"，是

否需要重新招標，以及屆時的價格和成本如何處理等，這牽涉很多問題，並不是簡單的事情。

莫乃光議員：

主席，我想繼續追問，經過整件事的教訓，當中有否一件或多於一件事，局長認為"早知道當時便這樣做，就會較為好"？你是否想到有甚麼地方，即現時回顧後，你會認為"當時應該這樣做"，你可否想到是否有這些地方呢？

主席：

教授。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，我不知道以另一種方式去做，是否就一定沒有爭議。正如我在開場發言也提到，事後回看，在2013年11月，如果當時政府不接受港鐵公司提出的考慮，便在立法會宣布我們認為高鐵不可能在2015年通車，但這樣可能亦會帶來承建商的一些反應，即正如港鐵公司所說，或會有趕工方面的問題等，我不知道結果會是怎樣。當時我個人直至港鐵公司提出反對意見前，我們其實也是預備了會在立法會提出這項意見。正如我在開場發言中所說，也許我們當時提出來會較好一點。

主席：

我想問一問，現時事情發展成這樣，我指2014年4月之前的事情，究竟是制度問題較多，抑或人為問題較多呢？局長可否回答我們？為何我會這樣問呢？因為，不管你們的制度多麼無懈可擊，如果有人存心不完全坦白，在這樣的情況下，不論你的制度有多好，也會由於人為問題而拖累了整個工程的進度。我想問一問局長，你可否告訴我們，你認為這是制度問題較多，抑或是人為問題較多呢？即是up to 2014年4月的時候。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，我們覺得有人為因素，起碼我個人這樣認為。當然，制度亦非盡善盡美，獨立專家小組也指出，制度方面或者有可以做得更好的地方。但是，如果當時港鐵公司的管理層能比較坦誠地與我們溝通，正如我在開場發言提到，在2013年12月，即11月底舉行會議後，在12月的時候，我們是在看完港鐵公司董事局獨

立董事委員會報告才知道，他們的管理層已開始設想因高鐵延誤引致不同年份通車的不同處境。如果他們當時已有這樣的預期，當時就跟政府溝通，可能政府覺得要提早向公眾說明，便不需要引起不必要的猜想，指我們有所隱瞞。

當然，若工程真的因為一些不能控制、不能預計的因素而導致滯後，這些是大家需要面對的，但起碼避免了一些不必要的估計。

主席：

明白。莫乃光議員。

莫乃光議員：

主席，我嘗試提問最後一部分，好嗎？

主席：

好的。

莫乃光議員：

我覺得主席剛才的問題很好，就是即使有很好的制度，如果有些人為因素處理得不好，結果當然會出現問題。但是，倒過來，我們現在也在質疑制度。我感到可怕的是，屆時大家把責任全推在制度問題上，而不是人為錯誤。所以，我想這也是委員會現時一直面對的困難，我也覺得即使制度有問題，我們也要問，最初為何訂定這樣的制度，甚至是一直落實制度以來，有否好好檢測以完善制度？因為我剛才一直聆聽，由局長的開場發言至之後回應委員的一些問題，也令我們覺得，其實有很多事情，局長在2014年4月之前是不知道的，而且你剛才也提及，如果港鐵公司比較坦誠，這也是你剛才說的，我覺得似乎有很多問題.....雖然局長沒有正式說明，其實也覺得港鐵公司要負上很大的責任。

我翻看文件，並且一直聆聽答問，有關延誤這件事上，的確很多問題是政府當局，甚至可能我們問港鐵公司高層，他們也表示不知道，之後說好像是屬下沒有告知。所以，局長，甚至邱誠武副局長在4月28日出席我們的研訊時亦表示，對於掌握工程隊伍的實際情況，港鐵公司高層或政府也不太清楚，並不掌握，而交代資料方面，即是他們掌握的工程進度，以至他們向上層或政府、路政署作出的報告，其實也並非完全反映情況。似乎我們已經多

次重複這些問題，是否真的可以說是監察和匯報上有漏洞呢？如果有，很大程度又未必跟我們剛才說的服務經營權的制度問題有關，因為不管是何種經營權或外判制度，如果是監督和匯報上出現漏洞，不管用甚麼方式批出合約也是"死"的。局長，你是否認為最主要的問題出在這方面？將來如何防止這些情況出現呢？

主席：

是，局長。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，起碼我個人認為，我剛才說過，所謂人為方面的情況，以制度本身而言，正如我在這一節最早時所說的，如果我們現在重新使用服務經營權的方式來做，起碼委託協議的內容，假設我繼續當局長，我相信有些地方需要重新檢視。

莫乃光議員：

即是委託協議方面可以有些改善空間。但是，你好像未回答我，有關項目的監察和向上匯報方面的漏洞，有甚麼地方需要處理？因為就現時這個項目，假設你們又前來向立法會申請撥款，繼續開展工程，如果沒有針對性解決問題，這些問題也可以延續下去。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，在我自己.....

主席：

即是在現有合約的基礎上，應該怎樣做？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

在現有合約的基礎上，我們無法改動委託協議.....

莫乃光議員：

對。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

除了最近.....

莫乃光議員：

但這些匯報其實未必.....

運輸及房屋局局長張炳良教授：

我們跟港鐵公司簽署了補充協議，所謂將委託費"封頂"的安排。但是，在現有架構中，我們能夠做的也會嘗試去做，譬如我們要每一個季度前來立法會匯報。不要看輕這種匯報，起碼最少有一個機會，不單是政府方面，因為我們要準備文件，港鐵公司要比較頻密地作出評估，而且立法會也可以進行質詢。再者，我要求每個月舉行一次定期會議，只是討論主要的交通基建工程.....

主席：

請問這些定期會議有甚麼人參與？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

這是由我主持的，也有路政署署長及其主要的副手，還有.....

主席：

是否有港鐵公司？

莫乃光議員：

對，港鐵公司那邊.....

運輸及房屋局局長張炳良教授：

沒有，只是我們政府這邊。這樣亦有助加強匯報和監察，但無論如何，如果是以委託的形式，即是仍然委託港鐵公司擔任項目管理人的話，我們當然期望項目管理人要盡最大的責任，即如果政府路政署用幾百人的團隊去監察他們幾百人的團隊，其實這是費時失事的。但是，我覺得起碼我們對工程界也有要求，他們全部是專業的，應該有專業的操守、專業的判斷。

莫乃光議員：

主席，我先讓其他委員繼續提問。

主席：

好，謝謝。毛孟靜議員。

毛孟靜議員：

謝謝主席。張炳良局長作為問責高官，高鐵項目現時出現重大的延誤，甚至是"爛攤子"的情況，在技術上張教授是真正要負責的，你是最高負責人。但是，今天的公開研訊給人一種感覺，便是有角色衝突，甚至他剛才使用的字眼是"分裂"，差不多是角色分裂的。

局長一方面是運輸及房屋局局長，另一方面，你坐在港鐵公司董事局席上，除非你說自己在港鐵公司董事局的名銜是虛銜，只是掛名而已，又或者你根本沒有開會，因為現時純粹看事情的發生，是奇怪的。

在2012年，局長初上任，你說不熟悉高鐵的工程，大家是理解的，超過一年後的2013年11月22日，你決定相信港鐵公司管理層的說話，到半年後，港鐵公司再告訴你不行了，你便覺得十分驚訝。但問題是，你決定相信港鐵公司，到後來覺得驚訝，便是2013年12月，現在說港鐵公司董事局當時已經全部知道這個重大的延誤……

運輸及房屋局局長張炳良教授：

對不起，當年未知道。

毛孟靜議員：

在2013年時我知道你未知道，是港鐵公司董事局……

運輸及房屋局局長張炳良教授：

董事局也不知道。

毛孟靜議員：

我剛才聽到你說董事局……

運輸及房屋局局長張炳良教授：

我是說管理層.....

毛孟靜議員：

但管理層一直定期向董事局匯報的吧？而你坐在董事局會議席上.....

主席：

這個我們暫時未知道，應該是上次工程總監說定時向董事局匯報關於滯後的問題。

毛孟靜議員：

對了，你坐在董事局會議席上，仍然堅持自己不知道，而你也不適合評論自己在港鐵公司董事局的角色，那麼現在真的無話可說了。

主席：

或者先讓教授回答這個問題。

毛孟靜議員：

我未問.....

主席：

我知道，關於角色衝突的問題，你是否已經.....

毛孟靜議員：

其實我的感覺是.....我的問題是.....我的感覺是令人覺得，現時張教授坐在最高的位置上，卻跟他無關.....

主席：

我想我們已經了解你的問題.....

毛孟靜議員：

我的印象是，如果說到問責，你會否希望讓人覺得你的責任是"零"的，不需要負任何責任，是不是這樣呢？

主席：

我想教授先回答一個問題，你身為運輸及房屋局局長，代表政府一方，但你亦是港鐵公司董事局成員，那你對港鐵公司有一個忠誠責任，fiduciary duty。在這方面，你如何reconcile這兩個角色？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，我一定要澄清剛才毛孟靜議員所引述的說話。我的陳述書第62(v)段所述，自2013年12月起，港鐵公司管理層已經開始設想種種不同的處境，當時並未有知會董事局。為何我會在這裏說呢？雖然我的角色並不是代表董事局說，因為這個在港鐵公司董事局獨立董事委員會報告已經說得很清楚，是直至2014年4月董事局才知道，所以我是很清楚.....為何我可以代表，但我的確是有兩個角色的，因為我是港鐵公司董事局成員，原因是運輸及房屋局局長就是成員，不是張炳良是成員，是運輸及房屋局局長，這是規定了的，我來到就一定要坐在那裏，但我亦明白，我在董事局內有所謂忠誠的角色，fiduciary duty是一定有的，所以我要兼顧兩方面。如果在董事局內談到一些由於政府是大股東而可能引起的衝突，我就要避席；或者是由於政府作為工程委託人，譬如就高鐵項目而言，政府是委託人，港鐵公司則是受委託人，如果當中有些甚麼利益上的問題，我要申報的，甚至有些時候我要退出討論，而實際上這種情況亦曾發生。

毛孟靜議員：

主席，我想立此存照。基本上，我們現在的認知，即是在2013年12月，港鐵公司管理層完全知道有關這些重大延誤的事情，但事情發生時卻完全與港鐵公司董事局割切，這裏有關的資料指在席的董事局成員，包括張局長在內，是不知悉的，這個我一定要弄得很清楚，你的理解是否這樣呢？

主席：

是，教授。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

是。

毛孟靜議員：

完全是，是嗎？好，另外，看畢你的陳述書及剛才的開場發言稿，另一個感覺，就是即使你沒有用那些字眼，但基本上是怪責港鐵公司前管理層，即韋達誠先生、周大滄先生等人，他們要不是對工程過分樂觀，就是有心隱瞞。總之，這兩位高層人員現在都已離開了，即政府錯信了他們，現在就聘請海外御用大律師來追究。市民的感覺是，港鐵公司的最大股東又是香港政府，現在你這樣，是否基本上整件事就沒得怪責的了，那兩位主要人員，我用這些字眼，我是用引號的，我未必是這個意思，"the main culprits"，即所謂的"罪魁禍首"。予人這種感覺，是因為你這麼寫，你這樣陳述，指這兩個人做得不對，是否整件事已告一段落呢？遲些由法庭來判斷吧，但其實法庭是否判斷，政府和港鐵公司之間的關係是眾所周知的，是否這樣呢？即根據你的形容，這件事基本上已告一段落？

主席：

是否告一段落呢？教授。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，我完全沒有說到這件事已告一段落。我亦說得很清楚，政府會跟進和追究港鐵公司在推展高鐵項目所應保證的事項，以及所應要承擔的責任.....

毛孟靜議員：

港鐵公司最大的股東就是香港政府。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

對不起，毛議員.....

毛孟靜議員：

不要緊，我明白你的意思，算了吧。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，我要說……

主席：

是，請你作答。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

港鐵公司是上市公司，政府儘管是大股東，但大股東的利益是不可以凌駕港鐵公司小股東的利益，所以在港鐵公司內，不會存在政府說怎樣便怎樣，因為這會違反上市公司的規定。如果政府這樣做，是會受到證監會追究。

毛孟靜議員：

這亦證明了現在這樣的架構是一個最大的怪胎。高鐵不單是政府的資產，也是全香港人的資產，但你又要"睇住"港鐵公司本身小股東的利益，你將一小撮香港人相對於一大撮香港人，不要緊，日後再討論這個吧。

我另外亦想問，局長對專業信任的態度。當然，我都理解，局長是教授、文化人、學者出身，你對工程的認識一定不是像那些專業人士一樣，但局長也曾說，一開始時你覺得高鐵最大的問題都是一地兩檢而已，即那些政治考慮因素等。當然，你也不是法律專才，法律也不是你的專長，如果今時今日有人對你說，用你的字眼，一地兩檢雖然是"tight"，但仍然……

主席：

是甚麼？

毛孟靜議員：

是 doable，是 "tight and doable"，那你會否一樣信服呢？

主席：

他只說工程是 "tight and doable"。

毛孟靜議員：

我知道，但你對他們牽涉的官員、工作人員那種專業的信任，工程人員對你說"tight but doable"，你信他們，那麼一地兩檢在法律方面是"tight but doable"，你是否照樣相信呢？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，首先，一地兩檢應該不是這個委員會的職責範圍。

毛孟靜議員：

我知道，但我是想看局長對專業的信任度有多大？

主席：

我認為你問他的專業信任度，不用問一地兩檢，因為一地兩檢並不屬於這個委員會的調查範圍之內。

毛孟靜議員：

我知道，我不是調查一地兩檢，我是看一下局長如何對待一些專業人員對他所說的話，即你決定相信就相信，是嗎？因為港鐵公司一定有很多圖表、很多數字，不是就這樣來跟局長說："行了，我們雖然很緊湊，你信我吧"。局長便選擇相信，他們當然有些東西擺出來，你才相信的。

主席：

是，或許這樣吧。教授，你如何決定你對那些專業方面人員的信任度呢？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，或者我想說回我在甚麼範疇內說"tight and doable"。

主席：

是。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

我當時是在回答一位委員，不知道是謝偉銓議員或哪位……

主席：

是，關於工程……

運輸及房屋局局長張炳良教授：

問到當年立項的時候，是否那些前期工程不夠時間，我就引述指我聽聞港鐵公司曾提到儘管是 tight but doable，我不是在說當時我聽他們說，因為在2009年、2010年時我仍未是局長，但當時定下的時間表，據我理解，是港鐵公司都接受，是做得到的。

主席：

是，明白。

毛孟靜議員：

你這樣是回答了我嗎？

主席：

不，她想問一問你，你用甚麼 criteria……

毛孟靜議員：

對啊。

主席：

你要考慮些甚麼情況，決定是否接受那些專業人員給你的意見呢？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

在專業意見方面，當然，最終如果我是決策者，當然，專業都是一種重要的判斷，但最終如果我是決策者，我定了的時候，一定是由我來承擔責任，等於在這個委員會，如果有些甚麼法律問題，可能法律顧問給主席的意見都是專業的意見，我們不能夠質疑，除非有很好的理由，否則我們不能夠質疑專業意見是基於一個可能是很不適當的原因而提出來的。

主席：

是，好。

毛孟靜議員：

嗯，好。主席，我還有一個跟進問題，亦是我最後的問題，就是我們想查閱政府與港鐵公司之間的委託協議內容。局長說他會跟港鐵公司方面商討一下合適的查閱方式等。這方面我亦有少許擔心，當然我理解會有一些商業秘密，諸如此類，但以港鐵公司與政府之間的關係，會否讓市民覺得，第一，你是與虎謀皮，全部是你自己說了而已，或者港鐵公司說這個不准就不准了，又或者純粹是大家"拍膊頭"，左手與右手握手，是"圍威喂"。你如何向我們澄清這方面的疑慮呢？第二，關於時間表，你預計何時可以拿到出來呢？

主席：

Sorry, 你可否重新問一問？你的問題是跟那個委託協議有甚麼關係？即信不信任？

毛孟靜議員：

不是，我不是再說信任的問題，你沒有聽到。我是說最後的問題是，今天局長開場發言中最後那段說，有委員要求查閱政府與港鐵公司之間的委託協議。他表示會與港鐵公司商討如何合適地披露，因為當中會含有一些商業的秘密或不應為人知的事。

我現在是擔心市民、外界、新聞界會覺得，雙方這邊廂說："法庭見，有事就在那裏說"，那邊廂又私下商討有甚麼可以公諸於世。這會否給人一種感覺，第一，政府是多餘的，港鐵公司肯定會表示甚麼也不能公開，根本是與虎謀皮；又或是第二，你們自己"圍威喂"，大家商量好，無謂的、無傷大雅的事才拿出來。會否是這樣呢？你如何釋除公眾在這方面的疑慮？

第二，你的時間表是怎樣？何時會有委託協議的內容可以讓我們查閱或完全公開披露？

主席：

是，時間表，局長。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，我不會到這個委員會任期屆滿時也不拿出來的。我會盡快，當然，這需要我們與港鐵公司商討。

毛孟靜議員：

時間已很趕急了！以我的記憶，我們只會多開一次會議而已。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

因為這份委託協議是雙方的協議，當然我們要互相商討。但是，剛才毛議員所提到的顧慮，我相信最好的釋疑方式，便是看看我們公開些甚麼。

毛孟靜議員：

即是說，屆時才算吧。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

但是，我們也要說，在委託協議中有些是商業敏感的資料，如果影響到我們與承建商，或港鐵公司與承建商在談判上有關申索的事宜，我們要很小心。

毛孟靜議員：

你主要是考慮到申索的部分，對嗎？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

商業性的事宜……

毛孟靜議員：

主要是……

運輸及房屋局局長張炳良教授：

……商業性的事宜。

毛孟靜議員：

好。

主席：

好，謝謝。下一位是陳恒鏞議員。

陳恒鏞議員：

多謝主席。局長在書面聲明及發言的內容也提及，當你知道報道指有延誤，你已經指示路政署收集資料。我想問，在傳媒報道、披露後，當時你除了指示路政署收集資料外，還有否親自與韋達誠先生或周大滄先生通電話？如果有，當中說了一些甚麼內容呢？

主席：

局長。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，當時我並未有直接與韋達誠先生或周大滄先生對話。但是，在2013年5月7日，有一份報章報道了這件事，正如我剛才在上一節亦說過，儘管根據港鐵公司透過路政署提供予運輸及房屋局的資料，當時他們仍然認為完工時間不受影響或不會出現超支情況，但我自己覺得，既然有這樣的報道，以及有關報道亦引起媒體上相當關注，所以我要求運輸及房屋局的同事要深入了解事情。

在過程中，一方面，港鐵公司有向運輸及房屋局同事匯報情況，另一方面，為了準備2013年5月24日的鐵路事宜小組委員會會議，有一個預會舉行了，我有參與，港鐵公司亦應該有參與，並有向我們匯報當時的情況。

陳恒鏞議員：

局長，可否這樣說，在這一天，即是在2013年5月的傳媒報道之前，你並未曾聽過高鐵會延誤的。可否這樣說？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

應該這樣說……

主席：

西九龍總站。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

報道所指西九龍總站出現延誤一年，這不是在我的雷達內。雖然高鐵工程的不同合約有滯後，這是我們知悉的，正如我剛才在上一節所說，路政署的分析是，不同工程、任何工程在早期有個別合約有滯後，並不奇怪，因為可以追回的，而且亦視乎造成滯後的真正原因是甚麼。當時，在2013年5月之前，我一直認為最應該關注的是跨境隧道的工程進展。

主席：

對不起，我補回時間給你，陳議員。

我想問一問，當然，在2013年5月的報道是有關西九龍總站，但是，之後大家知道，該處地下好像是有10萬立方米的花崗岩。這個消息你是何時得知呢？局長。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

當時也未知道，最低限度我自己……

主席：

是，你自己。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

……在2013年5月的時候，我不……

主席：

當時未知？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

……我不覺察到岩石是一個主要問題。那是挑戰，但不是導致工程滯後的問題。當時評估的滯後，亦沒有後期所評估的那麼嚴重。

主席：

Sorry，你當時已經知道地下有10萬立方米的花崗岩？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

我不記得我當時是否知悉這件事。

主席：

你不知道你當時是否知悉，OK。那麼，你是否記得你何時得知這個信息？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

以我記憶所及，到2014年4月……

主席：

2014年。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

……即當時"爆"出來的時候……

主席：

你才知道？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

……大家去看，而當時的文獻亦提到這個……

主席：

花崗岩。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

……岩石的問題。但是，我在2013年5月當時收到的報告究竟有沒有提及，我不敢肯定。

主席：

是，好。陳恒鑞議員。

陳恒鏞議員：

局長，在你的認知當中，路政署團隊所收集的資料，他們向你所反映的，與你現時看到的是否一樣？還是當時他們在收集資料上是有遺漏呢？

主席：

教授。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

我不知如何作比較，為甚麼呢？在路政署署長直至2014年4月之前與我舉行的會議，他有報告出現滯後，特別是在2013年11月22日之後，因為當時我們已經覺得通車是一個風險，儘管港鐵公司希望多給6個月時間評估追回進度措施，我們一直催促港鐵公司提供路線圖，要確定清楚究竟能否追回等事宜。所以，就此而言，我是知道有風險存在的。

主席：

是，陳恒鏞議員。

陳恒鏞議員：

局長，即是說，你認為路政署從2013年5月之後的報告，已掌握到延誤的情況。究竟在2013年5月之前，你認為他們掌握有關工程的情況是否準確或可信呢？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

對路政署的報告，我並沒有用月份作劃界。但是，正如我較早前回答其他委員時所說，一直以來，沒有特別原因令我懷疑路政署署長去淡化任何事情。但是，當然，我自己直接較為關注整個工程通車方面的風險，是在2013年11月，即是那個會議之前的情況。

陳恒鏞議員：

局長，請問路政署署長過去是如何向你匯報呢？是巨細無遺地向你匯報、重點匯報，還是有其他方法向你匯報呢？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

應該說是重點匯報，因為直至我們在2014年4月起舉行另外的專題會議去討論重大基建工程之前，以往的匯報是在定期會議上，即我與所有部門首長，不單是路政署署長，其他部門的首長也會定期一個月或兩個月，視乎哪個部門，舉行定期會議。

在會議上，路政署會就其部門的所有工作向我匯報，不止匯報鐵路工程，也可能是公路，可能是一些"人人暢道通行"計劃的工程也會匯報，所以是重點匯報。

陳恒鑌議員：

局長，因為你在2013年5月之後，已經警覺到有關延誤的問題，然後你指令路政署多收集資料。但是，在2014年4月12日，你接到港鐵公司行政總裁的電話告知會出現延誤時，你表示驚訝。你的驚訝是因為你以為可以解決，結果解決不到？還是你首次知道真的解決不到呢？你當時感到驚訝，是甚麼意思呢？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

其實驚訝不是那個原因，我剛才嘗試回答另一位委員時已經解釋過。

首先，在2013年5月，當時有報章指西九龍總站出現問題，我當時並未說，我認為該處會引起嚴重的延誤。據我剛才所說，由當時開始，我認為不應該不跟進這件事，因為我們要掌握究竟西九龍總站的情況是如何。所以，當時並未知道有很大的延誤，而直至2013年11月21日，當運輸及房屋局、路政署的同事與港鐵公司召開緊急會議的時候，當時的重點認為，造成通車風險最大的因素仍然是跨境隧道工程，因為港鐵公司當時仍然說，有把握西九龍總站能夠具備條件在2015年年底通車。西九龍總站是複雜的，這在2013年5月之後，我們都留意到。但是，當時不覺察到這是一個很嚴重的因素。

至於我說驚訝，我所驚訝的，不是對"遲"本身，而是在2013年11月底的時候，當時港鐵公司仍然認為可以做得到，在2015年年底完工通車。當然，他們說需要時間再去評估追回進度措施的情況。但是，5個月之後，在2014年4月，韋達誠先生在電話上跟我說，不單止遲，而是遲得很厲害，完工是2016年，通車是2017年。我對如此大的落差感到驚訝。

主席：

陳恒鑞議員。

陳恒鑞議員：

局長，過去其實你有幾次機會向鐵路事宜小組委員會表達有關延誤的事實，甚至乎通車日期會一再押後。但是，你沒有這樣做，而你的文件亦顯示，你相信韋達誠先生的說法，如果公布了會延遲通車，便會失去驅使工程公司趕工的權柄。你是否覺得你在配合港鐵公司向公眾說謊話呢？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

絕對不是。我已解釋過，在我的書面陳述也好，在我的開場發言也好，都解釋了在2013年11月的會議上究竟發生甚麼事。當然，這次會議不是我親自主持。但是，我接受同事在會議後向我作出的建議。在會議上，運輸及房屋局加上路政署，可以說，對於能否在2015年年底完工通車，我們有比較大的顧慮，這主要是基於我們對當時跨境隧道工程的進展而言。港鐵公司認為，一旦隧道工程能夠過境，港方便可以有辦法追趕。當時最大的分歧在此。

雙方有很強烈的分歧，而港鐵公司認為，如果當時政府一定要公布延遲的話，會影響到他們驅使承建商趕工的成效。熟識工程的人士都會知道，這未嘗不是道理。所以，當時在會議上，路政署及其專業的同事認為，他們的判斷認為，是有這個可能性的。所以，最後達成了這個共識之後，我的常任秘書長加上副局長向我報告，最後我同意在翌日早上的鐵路事宜小組委員會會議上，如實反映這個情況，情況就是，工程本身可以在2015年內完工，當時的判斷是這樣。但是，之後就需要6至9個月的測試和試運行。

主席：

陳恒鑞議員，OK。

第二輪，副主席，4分鐘，好嗎？

謝偉銓議員：

好的，多謝主席。有一點我想澄清，因為大家都很關注，運輸及房屋局是通才，而很多關於高鐵工程方面的專業和技術的問

題，很依賴路政署署長及其同事。可不可以說，在2013年5月之前，路政署向你定期匯報關於高鐵進度的時候，除了一些合約或一些工程方面有滯後之外，其實路政署署長從來沒有警示過，2015年8月這個目標，即完成工程的目標，他認為是做不到？這是第一點。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，如果我憑記憶，直至2013年上半年，應該這樣說，我從路政署所了解，是有警示的，就是跨境隧道工程的滯後。當時說已經有11個月的滯後，主要是內地部分的工程滯後。如果不能追回這個滯後的話，會影響通車時間表，這點我是知道的。所以，這正是為何我在北京的時候，特別跟內地相關單位表達對這個工程進度的關注。

謝偉銓議員：

主席，我其實想澄清，路政署署長給你的意見，其實都覺得仍然有機會在2015年8月完成這個工程項目？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

可以這樣說，因為他也有追問，即要求港鐵公司提供最新的評估。

謝偉銓議員：

主席，那麼，我想跟進。直至2013年11月，即後來向鐵路事宜小組委員會匯報的時候，可不可以這樣說，其實路政署署長都認同，2015年8月這個目標完成日期是沒有辦法達到，所以才加入"2015年工程完成，但測試需要另外6至9個月"這個表述？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

正如我剛才回答陳恒鑾議員時所說，在2013年11月21日的會議上，政府的代表，即包括路政署的同事，包括署長，對跨境工程的進展有關注。為甚麼呢？因為如果追不回滯後的話，如果再加6至9個月，按數字計算，一定不可能在2015年年底通車。數字上這是很清楚的。

但是，港鐵公司認為，關鍵在於內地部分的工程，即隧道工程，何時過境，一旦可以過境，他們認為憑香港追趕工程的能力，可以追得到。的確，假如跨境工程能夠在2015年早段完成的話，

即使再加6至9個月，或者這6至9個月會否有壓縮空間等，他們覺得可以趕及在2015年年底完工通車。

謝偉銓議員：

局長，那麼，其實路政署署長當時是否都信心不大？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

不是，正如我在陳述書所說，在會議上路政署署長及其同事亦不能完全排除追回進度的可能性。

謝偉銓議員：

主席，我另外想問，就獨立專家小組和港鐵公司獨立董事委員會提交的報告，局長是否認同當中的所有內容？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

我認同。

謝偉銓議員：

主席，可否多給我一分鐘時間，我只想多問一個問題。

主席：

可以、可以。

謝偉銓議員：

在局長陳述書第49段，剛才經常提到的就是，在2013年11月20日基於對工程進度的評估，你打算在2013年11月22日舉行的鐵路事宜小組委員會會議上，說明高鐵在2015年後才可投入服務的可能性，以及你打算解釋工程進度的最新情況和遇到的困難。

就此，我想問一問，港鐵公司的時任工程總監，當時有否給你甚麼意見，而你個人當時的理解是，高鐵會不會如你剛才所說，不會延誤，有機會追回進度呢？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

情況就正如我們過去在鐵路事宜小組委員會所解釋，在2013年10月20日，路政署署長向我作出簡報之前，其實港鐵公司

當時的工程總監及其同事有向常任秘書長作匯報，因為當時我們局方是關注工程的進度。按照當時周大滄先生向我同事所述，我們所得的印象，我們局方的研判是，不能在2015年年底通車的風險，是需要關注的。所以，在2013年10月20日，署長向我再作出如此的簡報。我們的同事亦和我分享了對進度的關注。我認為，如果存在2015年年底時無法通車的可能性，我們應該及早告知立法會。

謝偉銓議員：

主席，我想問，局長在鐵路事宜小組委員會匯報時，因此就提出了要在2015年完成，但是需要另外6至9個月進行測試？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

不是。在2013年11月20日，即是我們同事還未與港鐵公司韋達誠先生等人召開緊急會議之前，局方原定在2013年11月22日的會議上告知鐵路事宜小組委員會，高鐵有可能會在2015年後才投入服務，有這個可能性，亦說明困難、挑戰所在。

主席：

其實22日當日都可以這樣說，其實……

運輸及房屋局局長張炳良教授：

本來是打算這樣說……

主席：

……邱誠武副局長是可以這樣說的。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

……是，本來打算這樣說，但是正正因為以往我們的操作，政府的同事通常會與港鐵公司溝通，商討如何向鐵路事宜小組委員會匯報。

主席：

你剛才的說法較為直接，而邱誠武副局長的說法就比較有技巧，即是根據邱誠武副局長的說法，道理上，在2015年通車都可以。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

但是邱副局長的說法其實是，因為在2013年11月21日晚的緊急會議，雙方，即政府和港鐵公司方面，在判斷上有不同意見。最後，即是你可以說，這是糅合了雙方看法的一個說法……

主席：

即是這個版本是3方面都同意的，是否這個意思？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

嗯，嗯。

謝偉銓議員：

主席，最後我想問局長，當時據你自己的個人理解，高鐵會否延誤呢？如果會延誤，延誤多久？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

當時，如果你說在2013年11月20日，當署長向我匯報時，當時我打算告知立法會將會有所延誤。當時我以為，最壞的情況是在2016年內通車。

主席：

好，下一位是胡志偉議員。

胡志偉議員：

多謝主席。在我們的研訊過程中，前路政署署長韋志成先生曾經說過，現時這個監察的制度並沒有問題，有問題的是人的問題。據我理解，他的意思是說，如果負責監察的同事是經驗足夠的話，就能夠在監察制度中抽絲剝繭。如果不足夠的話，就正如現時文件所述的現象，只能夠看到很表面的處境，可能只見樹木而不見森林。

我想請問局長有否留意到，整個專責監察高鐵的隊伍，在監察如此大規模鐵路工程的營造方面，所擁有的經驗是非常有限。你有否留意到這情況而令你有何擔心，擔心因為經驗不足的問題，會削弱了你掌握通盤局面的能力？

主席：

教授。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

到今天我都不能夠說，路政署的同事未能履行其監督這項鐵路工程的工作。當然，就鐵路工程，可以說有其專門性，但亦有其工程方面的普遍性。即使我們聘請一些海外專家，不論是獨立專家小組或其他譬如港鐵公司的獨立董事委員會所聘的，不一定是營造鐵路工程的，亦可以是土木工程等等。所以，我不會因此就質疑他們的……

胡志偉議員：

我不是質疑，我是問局長，有否擔心過他們經驗不足的問題，而你作為一個通才，是應該要更加主動去問問題。因為大家都明白，你和我都可能不懂，大家都是靠問問題去掌握通盤的局面。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

是，我是這樣看，我們作為非專業，有時問問題也是好的。因為我們不明白，變相他們便要解釋多一點，這是有幫助的。這亦是為何我在2014年4月之後，強化了定期會議，專門就這些基建工程問得仔細一點，以及報告會更加全面一點。

但無論如何，我們也要看到一個現實，在香港來說，很多鐵路方面的工程專家，可以說其實都在港鐵公司內，這是一個行業或界別內的實際情況。

胡志偉議員：

主席，局長都是偏離了。其實我只想問局長，你有否擔心過你的同事不夠經驗？剛才局長都答了，你在2014年4月之後才加強查詢，去補充自己作為一個通才，在掌握上，其實往往都需要透過多些查詢，才能夠掌握到整個局面。

你是否同意這個說法？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

我不是這樣說。我只是說，在2014年4月之後，我增加了一個會議，但是其實，就運輸及房屋局而言，我的同事也好，我也好，第一，我們在2013年年初開始已經知道跨境隧道是一個問題，都有跟進。然後至2013年5月之後，我們起碼亦認為對於西九龍總站，我們都需要了解多一點。

胡志偉議員：

局長，不知道你可否提供，你剛才說大致上可能沒甚麼分別，那麼你可否提供一些資料，說明你在2013年或2014年4月之前，運輸及房屋局所作過的查詢、提問的內容是甚麼，比較2014年4月之後，局長說加強了，我想知道加強了多少。這是第一點。

第二點，我想問你另一部分，即是剛才的那點我希望提供資料。第二部分就是，由2010年1月至2013年6月之間，有7份半年度報告。據我們的理解，報告的第一稿都由港鐵公司提供，亦都是由港鐵公司編製的。在這7份報告中，其實我們看不到有臚列任何一些不利工程推展的內容。

我想問一下，會否在港鐵公司交給你們的報告上，其實已經臚列了，不過大家最後認同了都是不需要，因為他們都表示工程能夠如期完工，所以最後交給鐵路事宜小組委員會的文件就說，工程能夠如期完工，能按工程合約費用完成；還是港鐵公司根本不在提交給你們的稿上，其實沒有任何標示，顯示工程進度的難度、困難何在？

主席：

教授。

運輸及房屋局局長張炳良教授：

主席，我手上沒有那7份報告，究竟當時港鐵公司的草稿是怎樣。當然，胡議員的觀察是對的，即是說早期的報告，那7份報告，都是由運輸及房屋局、路政署聯同港鐵公司擬備的。不過，初稿一定是來自港鐵公司。如果港鐵公司提出一些重大問題，我看不到運輸及房屋局有甚麼理由不說出來。

但無論如何，至2014年4月之後，我決定，第一，將報告的頻率由每半年增加至每一季；第二，在提交報告方面，港鐵公司的

那份報告是"原汁原味"的，另外，政府，無論是運輸及房屋局加上路政署，都是有另一份報告。這份報告會載述路政署的觀察或對一些風險的評估。

主席：

胡志偉議員。

胡志偉議員：

局長，你可否說明，那7份報告是否港鐵公司"原汁原味"的報告，還是你們加工後的報告？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

這個我們要回去查看，但我相信一般來說，我們的做法就是，港鐵公司提交報告，因為始終這個高鐵項目.....

主席：

不如不要說一般做法。你check清楚之後，書面答覆我們，好嗎？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

我去查看一下。

主席：

OK。最後一條問題，我想問一問局長，就是在2013年11月的時候當然有滯後的情況，而其實最大的兩個問題，就是工程合約編號826，關於跨境隧道的問題，以及合約編號810A，就是西鐵站的問題.....

運輸及房屋局局長張炳良教授：

西九。

主席：

西九龍總站的問題。其實，是否可以這樣說，如果要在2015年8月或2015年年底之前完工的話，就一定要追回這兩個工程的滯後問題，兩者是缺一不可的，對嗎？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

對的，但為何缺一不可呢？第一，那個站本身要具備條件，即月台、軌道要完成。第二，如果軌道未完成，即使月台做好了也沒用。

主席：

是沒用，因不能行車。

好，明白，OK。你沒有問題吧？OK。

今天非常多謝局長出席研訊，以及協助我們專責委員會的工作。我相信應該沒有需要請局長再次到立法會參加研訊。如果有需要的話，我們再請局長回來，好嗎？

運輸及房屋局局長張炳良教授：

好的。

主席：

我宣布專責委員會進行內部會議，在會議室4進行。局長現在可以退席了，謝謝。

(研訊於下午5時11分結束)