

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

陳恒鑌議員, 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。

陳恒鏞議員：

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：

陳恒鏞議員亦提出申報。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，相對性質與高鐵類近的工程，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能量化的風險評估，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：

讓我看看，讓我看看。

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，以今天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。下一位是陳恒鎮議員。

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。陳恒鑌議員。

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鎮議員時所說，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)