

一名市民就廣深港高速鐵路香港段提交的意見書

致 鐵路事宜小組委員會主席 田北辰議員, BBS, JP

祀安

劉山青

9/5/2013

張炳良應否引咎辭職

廣深港高鐵路香港段原定在 2015 年 5 月全面通車，但港鐵於 2014 年 4 月 15 日表示要延遲到 2017 年底才能提供服務；運房局局長張炳良公開表示驚訝，並對自己在去年十一月二十一日傍晚舉行的緊急會議上接納了港鐵行政總裁韋達誠的說詞，不向立法會披露真相一事道歉。

高鐵路香港段工程費 680 億，與 14-15 年的預算案的基礎建設的 779 億、社會教育的 754 億和社會福利的 619 億相若，相當於財政儲備的 7550 億的 9%。

面對如此龐大的公共開支計劃的失誤，張炳良身為問責局長，應否辭職？

在回答這問題前，我們需要了解相關的五個持份者在這醜聞

上的角色。

1. 前任政府

曾蔭權一意孤行，拍板高鐵總站座落西九。2008年7月8日，財務委員會批准 52TR— 廣深港高速鐵路香港段 — 設計及地盤勘測工作，開支的 27 億 8 千萬，然而，只有 8 千萬用於地盤勘測工程，比例只有 3%，遠遠低於其他立法會工務小組相類工程所需，例如開闢地下空間、將軍澳公路網、焚化爐工程等所需，均約佔一至二成開支。

基於 2013 年 5 月的政府給立法會的高鐵第六份半年度報告中的承建商向港鐵公司的索償資料，筆者早撰文作分析：

1. 主要問題出在總站；2. 勘測數據出現問題；3. 主要事件發生在 2013 年前期。

現在，政府和港鐵和承辦商(禮頓-金門聯營)在今年 5 月 5 日給立法會的各自報告中，也反映出主要的嚴重工程延誤發生約於去年三月始。

但，曾蔭權已經著草，這一責任已無從追究。

2. 承建商

禮頓-金門聯營投得 **810A** 西九龍總站(北)和 **811B** 西九龍總站連接隧道(南)，是總站延誤的主區。兩項工程總額為 **117** 億，佔整個工程合約 **446** 億的四份之一。

大凡工程承辦商接收這麼大型地盤的首件事，就是立即自行進行一次通盤勘測和詳細設計。大約在二個月內已測知真正的地質情況，但他們都不會向委託者全面披露，以便可以『未能預知的情況』來向委託者索償。而且，只要延誤責任不在己方，越多延誤越能賺利。

這就是 **810A** 工程的實況。從地鐵公司 5 月 5 日報告附件 **12** 中反映，工程於去年 3 月尾已知延誤約一年。禮頓-金門聯營應地鐵公司的要求，在去年四月提交『追回措施』(Delay Recovery Measures programme)。其做法包括：**1.** 重新設計 **B1** 層工程；**2.** 加建大量支柱----即多了一份工程索償收益。

這本是行內慣例。在合約精神下，本無可非議，只是今次玩大咗。

由此看來，承建商只是追求暴利，屬商業行為，不是事件元凶。

3. 港鐵公司

高鐵 680 億如此龐大工程，本非港鐵公司的經常性業務，董事會主席錢果豐將工程項目交給工程團隊。錢果豐的角色相等於外交大使，其日常工作大概是飲香檳和握手。

行政總裁韋達誠的職責是監督全部港鐵事務。他在去年 11 月 21 日會議上說服張炳良留情(in good faith)，認為『追回措施』還有機會可以追回延誤。說到底，他是試圖為港鐵爭取時間。

工程團隊的總負責人是工程總監周大滄。他知道延誤，在去年四月要求承建商交出『追回措施』 -- Delay Recovery

Measures programme，在去年 3 月尾已命令工程以局部開通模式進行-----港鐵報告 52 段(D)，但港鐵在 13/9/2013 才與路政署署長商討可否接受局部通車模式。局部開通即高鐵可以運用總站的一部份，但工程並未完成。他完全清楚情況十分嚴峻。但作為工程人員，工程只要一息尚存，其最終上級(港鐵主席、行政總裁、港府)不予制止，他嘗試搶救。從這角度上看，他沒有終極責任。

總的來說，港鐵高層是官僚壞事，推卸責任，不肯為工程當

最後把關。從政府在 5 月 5 日的報告附件 G (事件時間序表) 中顯示：港鐵在 30/11/2012 已在每月的監委會例會(第 30 次會議)上承認西九總站有明顯延滯後，路政署署長在第 31 次會(25/1/2013)要求港鐵交代，港鐵答允在 2013 年三月作簡報；其後在三月拖延至四月，四月又拖延至五月才交出簡報。港鐵三度拖延已表示事態嚴重。

4. 政府----地政署

地政署署長是高鐵項目的監管人員，並負責領導一個項目監管委員會(監委會)。監委會每月舉行會議以檢討項目進度，並對相關採購活動、招標後的成本控制和有關合約申索的調解進行監察。監委會亦會督導影響高鐵路項目進展的事宜。這部份工作屬於財政預算案中總目 60 — 路政署，綱領(3) 鐵路發展的範疇----確保廣深港高速鐵路香港段及時於二零一五年或之前完成。但綱領 (3) 只得 1 億元開支，佔其總開支的 3%。

真正為政府在工程項目上提供技術意見的是路政署署長劉家強,JP，之下的路政署鐵路拓展處(2)處長陳志恩,JP，之下的鐵路拓展部 (3) 的路政署總工程師/陳彩偉先生和他的 12

名工程師小組。其資源與 600 億工程項目相比，極之有限。陳彩偉在每月的監委會內是否哈哈，不得而知，但路政署確實已預先警告運房局工程出現延誤至少一年。這是為什麼政府會在 21/11/2013 會議上與地鐵公司在延誤問題上無法達成共識的原因。

其理由如下：

地鐵報告附件12----

3.10 At 31 March 2013, the reported actual delay to Contract 810A was 341 days. An entitlement to 259 days Extension of Time has since been acknowledged by the Corporation for the period up to 31 March 2013. This included an entitlement to an Extension of Time against Completion Obligations in the north top-down area of 291 days.

其意思是，在去年 3 月尾，地鐵公司已同意(has since been) 承建商禮頓-金門聯營在西九龍總站(北)延遲 259 日(『追回措施』之前)。可以推斷，路政署在去年 3 月已知道這一嚴重延誤。

路政署聘請的嘉科工程顧問有限公司在第 42 份月報中已表示：在 2013 年 2 月，有 11 個工程項目滯後 6 個月；西九總

站在內的三項主要工程滯後 18 個月。

從政府在 5 月 5 日的報告附件 G (事件時間序表)中顯示：路政署從 2013 年初已開始在每月的監委會中追問西九總站的延誤。直至 28/6/2013，港鐵首次表明項目要延後六至七個月。因而，路政署已交了功課。

5. 張炳良---問責局長

張炳良是高鐵香港段代表政府的最後把關者，他本人不懂工程，本來無可厚非，但他不採納政府的專業意見(地政署)，而接受港鐵行政總裁韋達誠的保證---港鐵有能力確保高鐵可如期通車。

政府在 5 月 5 日的報告附件 G (事件時間序表)中顯示：張炳良在延誤事件上，首次現身是 2013 年 5 月再應傳媒的追訪。他在 24/5/2013 發新聞稿：

『在一般大型基建項目的建造過程中，承建商遇上比投標時預計較為困難的情況是頗為普遍的。在大型工程合約中，因種種原因遇到承建商提出申索而進行雙方商討，也時有發生。西九龍總站是一個建在地面以下約26米的地下鐵路站，

工程非常複雜，涉及的工程數目及種類繁多，需要各方面周密的協調。在工程的某一階段期間稍有滯後並不足為奇。』

第二次現身是22/10/2013，運房局首次向他匯報，以局部通車的模式，才有可能在2016年中通車。

第三次現身就是21/11/2013會議和對港鐵行政總裁韋達誠(in good faith)。

第四次現身已是2014年4月爆煲。

張炳良在21/11/2013會議上，不採納政府的內部意見，反受對方的教唆，表示其剛愎自用。

他在最關鍵的去年11月至今年4月完全沒有為此作出行政指令，表示其毫無政治智慧。

他在立法會上向公眾的道歉，也僅僅限於「疑中留情」。

葉劉淑儀對其責難的全文為：「你是學者出身，估不到你當了局長；但你未做局長前都應該知道高鐵(菜園村事件等)好麻煩。去年出了事，有無理由不立即成立專案小組，自己一個人撐晒。人講你就信？咁大個仔！」

更有甚者，運房局2014年4月報告的57段：直至港鐵公司能夠提供詳細工作計劃顯示如何能夠解決銜接問題以及預定的工作進度是否合理，路政署未能評估2016年底的完工

日期是否可以達到。

在羅生門中，每個角色都是為自身的最大利益行事。局長的責任就是代表政府，也就是代表市民監察其運作。他不勝任，因而，應該辭職。

劉山青