

包容·誠信·創新·奉獻

香港振華35週年慶典暨 2018新春晚會

- 香港振華35年建設發展歷史
- 港澳基礎設施互聯互通共拓大灣區新機遇
- 機場三跑道系統工程上第一個陸上開展的建設項目 -
機場北跑道跨界滑行道對開之連接滑行道項目
- 建築審裁的簡介



主辦單位：

振華工程有限公司 -《CHEC香港振華》編委會

主任：

蘇岩松

常務副主任：

余立佐

副主任：

王新明 鄭建華 張知遠 廖嘉碧

洪溢鴻 衛宇邦 張金 蘇仕龍

主編：

吳俊文

副主編：

潘玉華 劉曉燕 丁家文 錢漢雄

馬慧敏 薛家麟 盧麗英 唐瑞珊

王莉莉 何敏 王桂羽 吳林珈

責任校對：

吳俊文 潘玉華

目錄

2	■ 專題報導
	香港振華35年建設發展歷史
9	■ 業務發展
	港澳基礎設施互聯互通共拓大灣區新機遇
11	■ 項目特寫
	機場三跑道系統工程上第一個陸上開展的建設項目 -
	機場北跑道跨界滑行道對開之連接滑行道項目
14	■ 商務管理
	建築審裁的簡介
18	■ 財務管理
	淺談企業內部控制
21	■ 人力資源
	企業參與顯愛心 · 宣揚公民責任 - 香港企業公民計劃
23	■ 職安環快訊
	土木工程拓展署海堤及航道維修保養合約 -
	疏浚船隻自動識別安全系統
25	■ 船舶設備
	設備部的明天 - 船舶設備和技術的提升
28	■ 法規特寫
	引入協力廠商資助仲裁 - 香港建築業界的爭議解決現況
	即將改變 ?
30	■ 公司動向 (1)
	振翅高飛，華耀香江 - 香港振華成立35周年慶典隆重舉行
31	■ 公司動向 (2)
	- 中國港灣總經理唐橋樑到香港機場三跑、港珠澳大橋
	香港段項目調研
	- 公司中標香港綜合廢物管理設施第一期項目
32	■ 公司動向 (3)
	- 新增加的工程項目
33	■ 公司動向 (4)
	新獲頒發的獎項

- 34 ■ **公司動向 (5)**
2017年員工獎項
- 30年資深員工獎
- 20年資深員工獎
- 35 ■ **公司動向 (6)**
- 2017年企業文化宣傳及社會責任獎
- 36 ■ **公司動向 (7)**
- 2017年傑出員工獎
- 37 ■ **公司動向 (8)**
- 2017年傑出員工獎
- 員工晉升名單
- 39 ■ **公司動向 (9)**
- 港珠澳大橋香港接線高架橋段負重荷載測試順利完成
- 新圍污水處理廠參與職業安全約章簽署儀式
- 40 ■ **公司動向 (10)**
- 見習工程師歷奇體驗培訓(2017)
- 芬蘭國家技術研究中心代表團考察中國港灣
- 41 ■ **公司動向 (11)**
- 技術部與浙江大學建築工程學院交流會
- 湖北建設職業技術學院赴港考察團
- 42 ■ **公司動向 (12)**
- 皇家特許測量師學會交流會議
- 新圍污水處理廠第一期第一部分道路重置工程竣工暨開通典禮
- 建築業機械操作比賽奪佳績
- 43 ■ **CSR 新聞 (1)**
- 公司獲頒發「5+商界展關懷」標誌及「企業義工感謝狀」
- 參與利是封回收重用大行動2018
- 44 ■ **CSR 新聞 (2)**
- 冬日佛教志蓮淨園半天遊義工活動
- 參與香港花卉展 - 環保回收日
- 45 ■ **人文風采**
“人生有幾多個十年” - 三十年資深員工獲獎感受

地址 :
香港北角英皇道370-374號振華大廈19樓
電話 : 2887 8118
傳真 : 2512 0436
出版日期 : 2018年4月
網址 : www.chechk.com
電子郵件 : hr@chechk.com

封面 :
香港振華35周年慶典暨2018年新春晚會舞獅儀式
主禮嘉賓 - 中國交建副總裁孫子宇(右二)、
中國港灣董事長林懿翀(左二)、
香港振華董事長王岩(右一)，
及香港振華董事總經理蘇岩松(左一)

封底 :
香港振華管理層主持祝酒儀式

**版權所有，如需引用本刊物內容，
請與編委會聯絡。**

香港振華35年建設發展歷史

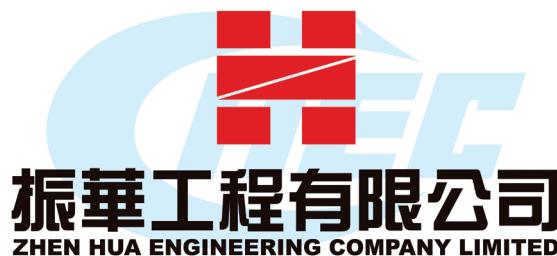
行政部 王新明、吳林珈、孫華磊

簡 介

振華工程有限公司（以下簡稱「香港振華」）是中國交通建設集團旗下中國港灣工程有限責任公司（以下簡稱「中國港灣」）在香港設立的代表公司，代表中國港灣在香港經營工程和其它業務。在建築、海港工程、道路及渠務、地盤平整及水務五個方面具有承建工程的最高資質。

主要承辦土木工程、海事、房建、地基及環保工程，兼營貿易採購和機械設備租賃等多元化業務。

35載，風雨兼程，香港振華憑藉著全體員工的辛勤努力，秉承中國港灣「感知責任、優質回報、合作共贏」的核心價值觀，踐行「包容、誠信、創新、奉獻」的企業精神，銘記「成為國際基礎設施領域一體化服務的組織者和領導者」的公司願景，從當初單一海事工程的承建商，成長為今日香港工程領域的知名品牌。



香港振華於1982年5月14日在香港成立，
至今已走過了**35**個春秋。

35年間，香港振華已在香港與海外
承建各類工程**350**多項。

香港振華大家庭現擁有約**1500**員工。

拔錨起航（1982-1992）

1982年5月14日

中國港灣工程有限責任公司在香港的代表公司——振華工程有限公司註冊成立

1982年9月30日

香港振華簽下了第一單工程項目合約——香港北角輪渡碼頭擴建工程



香港北角（東）輪渡碼頭擴建工程（1982年）

香港振華作為香港建築市場上的新軍，踏實地兢兢業業做好每一個項目。



青衣第一期填海工程（1984年）



屯門第十六區填海造地工程（1985年）



沙頭角第三期發展工程
地盤開拓、道路及渠務工程（1986年）



香港西環批發市場3,4,5號碼頭工程（1987年）



十年成長，香港振華在香港工程界嶄露頭角。

乘風踏浪（1992–2000）

1992年

先後中標東涌新市鎮發展第一期、赤臘角機場平臺工程及其他機場核心發展的工程項目。



臨機局合約201號赤臘角機場地盤平整工程
(1992年)



東涌發展第一期地盤平整工程 (1995年)

助力九七香港回歸：

香港振華負責承建的灣仔填海一期基本建設和橋樑工程，作為香港回歸交接儀式場地的一部分，亦讓香港振華有幸為這一歷史性時刻做出自己的貢獻。

開拓多元業務發展：

海事項目：



葵涌八號貨櫃碼頭工程 (1991年)

地鐵項目：



地鐵合同503C鑽孔樁分包工程和
509號合同地盤平整分包工程 (1995年)

環保項目：



大埔船灣垃圾堆填區復原工程 (1996年)

隧道項目：



東區海底隧道藍田隧道及地盤基礎
建設工程 (1999年)

1992-2000年間，香港振華乘風踏浪，逐漸在香港建築市場佔有重要一席。

砥礪前行（2000–2008）

千禧年伊始，此時的香港振華已可獨當一面承建大型施工項目。

2001年

馬鞍山高速公路建造工程-T7，首次獨立通過資格預審並且中標的最大型政府工程，當時合同額達到14億港幣。



2002年

八號幹線 - 昂船洲高架橋項目，令原本以海事工程為主的香港振華擴展升級至結構技術承建商



2003年

香港振華在中國港灣開拓海外市場的戰略指引下，紮根香港，進軍海外，積極投身東南亞、中東及南美等地，開拓海外市場。



巴拿馬巴爾博亞港貨櫃碼三期發展工程（2002年）



墨西哥液化天然氣碼頭防波堤工程（2005年）



斯里蘭卡南部快速公路工程（2005年）

2006年

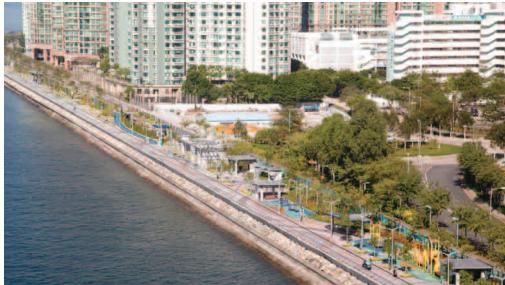
2006年-2017年間，先後中標香港處置剩餘公眾填料第一期、第二期、第四期工程，合同額累計達71億港幣。



榮耀開創（2008-2017）

2008年

承前啟後，繼往開來，擁有一支經驗豐富的國際化管理團隊的香港振華，在香港本土發揮自身優勢，進一步鞏固市場地位，在公路交通、海事工程、環保工程等領域不斷取得突破



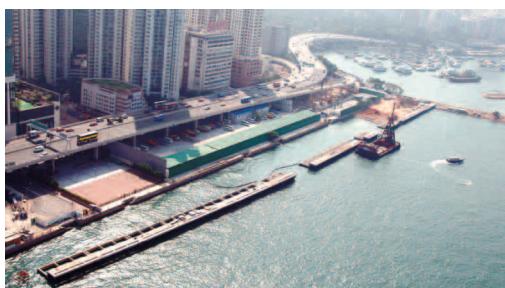
馬鞍山海濱長廊工程（2008年）



重建及改善屯門公路三聖墟段工程（2009年）



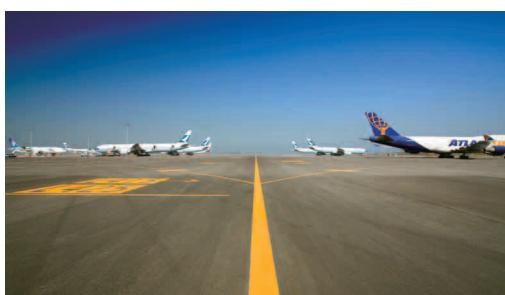
屯門公路市中心段交通改善工程設計及
建造工程（2010年）



中環-灣仔繞道北角填海工程（2010年）



將軍澳生物柴油廠工程（2012年）



機場中場停機坪建造工程（2013年）

2011年

世紀工程港珠澳大橋橫跨香港，澳門，珠海三地，是中央政府在香港特別行政區的提議下，為振興香港經濟，促進香港、澳門和珠海三地經濟互動發展而開展的重大工程。香港振華抓住歷史機遇，於2011年11月18日中標港珠澳大橋香港段系列工程的首個項目—港珠澳大橋香港口岸填海工程。



港珠澳大橋香港口岸一填海工程

榮耀開創（2008-2017）

2012年

2012年-2015年間，香港振華再接再厲，先後中標港珠澳大橋系列工程：



港珠澳大橋香港接線



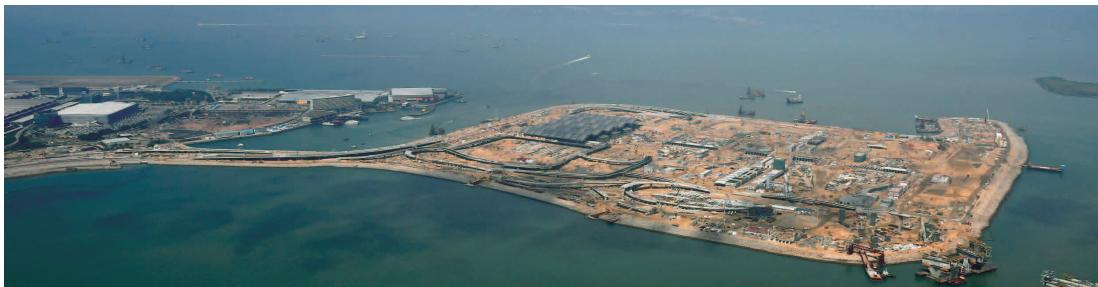
港珠澳大橋香港接線



香港口岸-基礎設施工程第1期（西面部分）段



香港口岸-車輛通關廣場，輔助建築物及設施段



港珠澳大橋香港口岸人工島全景（2017年）

2016年

香港振華響應國家號召，積極投身「一帶一路」與「粵港澳大灣區」建設。成功中標「一帶一路」另一標桿性項目 - 香港國際機場第三跑道 - 填海工程，該項目對加強香港與內地聯繫，維持香港長遠競爭力，保持香港長期繁榮有重要意義。



展望未來

2017年11月22日

香港振華中標「綜合廢物管理設施第一期項目」。合同金額達到314億港元，工期為80個月，運營期為15年。該項目模式為「設計-施工-運營（DBO）」，是中國港灣截至目前中標合同額最大的項目。是香港振華在建造管理模式上的實踐創新，是中國港灣向環保民生等新領域進軍的重大戰略成果。



香港綜合廢物管理設施第一期項目

不要人誇顏色好，只留清氣滿香江。香港振華作為中國港灣發展中心，利用根植香港35年的豐富經驗，在工程、投資、貿易、金融服務方面為中國交建、中國港灣搭建有效的支撐平台，為「一帶一路」建設和「粵港澳大灣區」發展做出貢獻。



港澳基礎設施互聯互通共拓大灣區新機遇

文：新華社



香港與澳門日前共同簽署了《香港特別行政區與澳門特別行政區關於建立更緊密經貿關係的安排》（簡稱《港澳CEPA》），雙方同意港澳與廣東省共同推進粵港澳大灣區建設，並將其確定為未來的合作重點。此間觀察人士認為，港澳和珠三角城市的港口、機場、鐵路和公路等基建項目的對接規劃和建設，將促進各種要素在大灣區內更自由流動，有利於現有產業集群轉型升級。

「香港服務」、「廣東製造」和「澳門娛樂」的結合，是大灣區最大的競爭優勢之一。以跨境基建的重點工程——港珠澳大橋為例，大橋飛跨珠江口，連接香港、澳門、珠海，將打造大珠江三角洲3小時經濟圈。在《內地與香港關於建立更緊密關係的安排》（CEPA）和《港澳CEPA》提供的有利政策環境下，港珠澳大橋將進一步促進大灣區區域經濟整合和一體化發展。

中國港灣工程有限責任公司是港珠澳大橋的參建單位之一，主要參與建設香港和澳門段的工程。公司董事長林懿翀告訴記者，預計2017年年底，港珠澳大橋能夠達到通車條件。未來要探索如何把港澳的企業結合起來，從資源整合、融資和設計施工上根據各地的特點，在商業模式上有所突破、有所創新，實現多贏的效果。

「將來還可以通過香港這個平臺，把國際上好的資源、先進的項目管理理念以及技術帶到大灣區。」林懿翀說。

事實上，作為中國經濟最發達的地區之一，港珠澳大橋的建設將有利于大珠江三角洲地區航道、港口和道路的統一規劃，加強城市之間經濟、制度、信息等資源的共享，加快大珠三角地區自由經濟貿易區的建設。

港珠澳大橋島隧工程設計總負責人劉曉東表示，港珠澳大橋等基礎設施建設，將推動大珠三角地區成為世界最具活力的經濟區域之一。

不僅如此，一係列基礎設施項目的建設與對接在推動區域經濟整合的同時，也使當地經濟資源的配置格局發生重大調整，使香港、澳門和廣東三個經濟體間的生產要素價值差距縮小，帶動大灣區的產業結構升級以及香港地區產業價值鏈的延長。

港珠澳大橋建成後將進一步鞏固香港的貿易中心和物流樞紐地位，屆時珠三角西岸及以西的貨物就可通過大橋便捷地運抵香港機場或貨櫃碼頭出口，使香港能夠總攬粵東粵西貨物，有效地擴大了香港機場和貨櫃碼頭的腹地。與此同時，香港四大支柱行業中的旅遊、金融和商業服務也將從中得益。

對澳門而言，港珠澳大橋不僅會為澳門帶來更多的旅遊客流，同時也很有可能拉動一向較為薄弱的澳門加工業，提高其在GDP中所佔的比重。

除了港珠澳大橋，粵港澳大灣區作為一個經濟整體集中了大珠三角地區主要的機場群和港口群，空運

及海運的貨物處理量不但領先全國，也在全球領先；珠三角還擁有以大灣區為中心的放射狀鐵路和高速公路幹網，擁有內外多樣交通聯動的物流優勢，為區內各城市帶來更大的發展空間。

正如香港貿發局的一項研究所指出，協調港澳和珠三角城市的港口、機場、鐵路和公路等基建項目的對接規劃和建設，將促進產業集群轉型升級和培養新的產業集群茁壯成長的生態環境，吸引更多海內外投資者和商貿活動在大灣區內集聚。

不過，也有專家提醒，應注意到大灣區內有香港、澳門、廣州、深圳和珠海五個機場，香港、廣州和深圳亦各自擁有其國際港口群，彼此間如何協調形成合理錯位發展和互補合作，從而加強大灣區整體的競爭力，則有賴於各參與成員的溝通與合作。

憑借香港、深圳和廣州的機場和港口的服務網絡和效率優勢，加上粵港兩地海關和港口的緊密合作，粵港澳大灣區在未來連接全球主要區域供應鏈和服務中國連接亞洲的區域供應鏈發展中，將可維持物流樞紐的地位和競爭力。

機場三跑道系統工程上第一個陸上開展的建設項目- 機場北跑道跨界滑行道對開之連接滑行道項目

文：業務發展部機場北跑道跨界滑行道對開之連接滑行道項目部 林浩倫 杜啟禧 張雋謙



一、項目簡介

CHEC309項目(機場管理局合約編號3301)- 是在三跑道系統(3RS)工程開展後，第一個於陸上進行建設的工程項目，也是第一個須在運作中的北跑道附近進行的三跑道系統項目。由於工作範圍非常接近跑道，因此相關工程只能在指定零晨時間，在北跑道停止運作期間進行。

本工程興建範圍包括建造兩條連接將來第三跑道的滑行道及相關導航燈系統；在新建滑行道下擴建現有供水系統及為將來三跑道建造新的供水系統；新建雨水渠工程；以及地下電纜和通信設備管道的建造及鋪設工程。

二、項目在施工過程面對的挑戰，可以分為既有已知的限制和進行施工時所面對的困難兩部份：

機場禁區(Airside)內工作之限制

I. 禁區進出及駕駛

根據香港法例第494A章《航空保安規例》，任何人士或車輛，如無有效通行證而進入機場禁區，或在機場禁區內逗留，即屬違法。所以我們必須事先申請機場通行證(俗稱禁區證)，並在指定的機場禁區進出口給保安人員及海關關員查閱，才可進入。如因工作關係只需作短期逗留，可申請訪客通行證(俗稱臨時證)進入禁區，唯每月只可申請一次及最長7天，持證人須時刻由具「E」字批註的禁區證持有人引領，不得擅自離開。



另外，飛行區對大部分人士而言是個獨特及陌生的環境，如須於飛行區內駕駛，持禁區證者要先通過筆試考核，獲得「D」字批註後才可在機場禁區內駕駛。車輛亦須獲發機場禁區車輛牌照（俗稱黃頂）或機場禁區車輛通行證（俗稱黃證），方可在禁區內行駛。但持黃證車輛均不得在機場禁區內擅自行駛，車輛必須由黃頂車護送，黃證車輛須緊隨其後並全程留在車隊之中。

II. 飛機活動區域 (Aircraft Movement Area)

飛機引擎噴出的強大氣流稱為噴流，由於運轉中的引擎可將物件噴至驚人的高度及距離，瞬間將物件摧毀，所以當駕駛時遇到正在移動的飛機時，司機應盡量避開，並必須讓路予正在滑行的飛機或拖曳中的飛機。司機僅可於飛機離開超過100米後方可繼續前進，以避開噴流。在飛機活動區工作時，必須配備適當的通訊工具，例如手提電話或集群流動無線電通話系統，開工前必須聯絡停機坪控制中心以獲得批准。由於環境特殊，開工時應時刻留意飛機的活動情況並作好準備，可於需要時隨時離開工地。

III. 外來物損壞飛機 (Foreign Object Damage - FOD)

FOD 對航空安全可構成重大威脅，包括飛機受損及人命傷亡。曾於2000年一架客機在巴黎機場起飛時，因為一件金屬零件遺留在跑道上，遭飛機機輪輾過導致油缸爆裂並造成火警，事件造成共113人死亡。

外來物可以是任何物料，以及大小或顏色不同的物件。外來物一般源自：

- ◆ 飛機及引擎的緊固件（例如：螺帽、螺栓、墊圈）
- ◆ 飛機零件（例如：燃油箱蓋、金屬片、輪胎碎片）
- ◆ 塑膠袋及包裹貨物用的膠紙
- ◆ 機械工具
- ◆ 建築廢料（例如：木塊、石塊、金屬件）
- ◆ 停機坪物品（例如：源自飛機膳食及空運貨板的紙張及塑膠碎片行李箱部件；以及停機坪設備的碎件）

三、項目施工面臨的挑戰

I. 深夜工作時限

機場管理局會為跑道及有關設施進行定期維修及保養的工作，因此每週都有跑道關閉時間表。北跑道關閉時間通常為每週四晚：週三，週四，週六和週日。在開始任何工作前，有關工作必須通過機場部門的申請和批准航行通告 (NOTAM) 申請。任何進出北跑道及附近的工作區域，進出的路線必須提交及獲得有關部門批准才可使用，以避免在維修期間對飛機的移動造成滋擾。

航行通告 (NOTAM) 的工作時間通常為02:00am至07:00am。我們必須分秒必爭，在有限的五個小時內把計劃的工作完成。

由於跑道關閉時間表會不時變化，因此，我們必須迅速地應對這個不斷變化的跑道關閉時間表，不時更新規劃中的工作及作出適當的安排。當涉及到惡劣天氣時，我們更需要在計劃夜間工作時，仔細考慮每週的天氣情況及發展，作出合時適切的應變。

II. 鄰近北跑道工作

由於大部分工程都在靠近運作中的北跑道兩旁進行，因此，每個施工階段的工作都必須經過精心策劃，以確保工程按時完成。在每晚工作完成後，必須將工地恢復到原來狀態，並交回機場管理局作為飛機升降之使用。

III. 不可預見的地下設施

地下公用設施對這個項目來說是一個相當大的挑戰。由於香港國際機場已運作十多年，地下的公用設施也不斷增加。當中由於工地範圍比較廣，也涉及到機場的系統及敏感區域，因此自項目開始以來，我們的團隊努力不懈地進行現場勘察和地下探測工作，確保所有地下公用設施得到適當的保護，使機場的運作不受任何影響。

四、結語

「時間」就是這個工程項目的關鍵！每項工程活動都必須事先經過細心規劃並分成不同階段在NOTAM進行，每次預定的階段都必須在當日NOTAM內完成，並須將該施工區域回復到「原本」狀態，為使不影響北跑道及機場的正常運作。另外，因應機場飛行區內不同部門所訂立的施工限制及約束，對我們每次進出施工區域和施工方法上均構成了重大挑戰。

正因這些挑戰，令我們的團隊變得更加茁壯地成長，當完成一個滿有挑戰的晚上，都能感受到莫大的成功感。未來，我們的團隊會繼續努力，期待著更多的挑戰！

建築審裁的簡介

文：商務部 朱奇杰、連武生、雷啟賢

建築審裁(Construction Adjudication)一詞早在二十世紀七十年代後期的英國就開始在建築行業作為解決爭議的一種形式而使用。它是其中一個簡單，快捷和有約束性的排解糾紛的程序。與其它「替代性爭端解決方式」(Alternative Dispute Resolution)(ADR)相比，建築審裁(Construction Adjudication)主要以其約束力和法定效力來和其他替代性糾紛排解方案區分。締約雙方不能將法定的審裁條款(Adjudication Clauses)排除在其合同中，必須將法定的「審裁」條款納入其中。(Parties cannot contract out of the statutory obligation to include an Act-compliant Adjudication clause in their contract.)這種解決爭議的形式，旨在滿足快速，相對便宜的需要，裁決者的決定可以立即執行，對當事人具有約束力，只有在項目完成後才能通過仲裁或訴訟來撤銷。

英國建築審裁制度的發展

在1994年英國政府針對建築業進行調查之後，建築審裁(Construction Adjudication)作為解決爭議的形式，在英國變得越來越普遍。該調查建議在英國建築業引入以下內容。

- 較公平的建築合約；
- 改進解決爭端的方案；
- 改善各個涉及施工過程的締約方之間的關係。

1994年的調查導致了1996年(Housing Grants, Construction and Regeneration Act)的立法，俗稱HGCR1996之法例當中包括：

- 取締臭名昭著的「收款才付款」(Pay when Paid)條款。在該條款下，承包商可拒絕支付予已經提供服務的合約分包商，直到自己從業主處收到相關款項才付款；

- 在所有施工合同中提供的最低付款要求；
- 提出建築審裁(Construction Adjudication)方案，爭議一出現就即時解決，無須等待項目完成後才能通過仲裁或訴訟解決爭議。

為了順應1996年的HGCR立法，英國建築業修訂了所有合同和分包合同的標準格式，以便遵守所有標準承包合同和分包合同中需包含「建築審裁」(Construction Adjudication)的要求，並引入一系列合作形式的合同，如採用知名的New Engineering Contracts(NEC)的合作方式，使項目內的所有各方都試圖通過互相信任和支持的文化把項目績效最大化，而不是通過日益複雜的合同和昂貴的訴訟補救措施來實現以下目標：

- 通過更好的風險分配和良好的合同管理來改善合同機制；
- 本著合作精神與業界合作，確保項目按時完成，符合預算和質量標準；
- 在合作框架內與各方解決問題，避免糾紛等。

通過英國建築界的應用和經驗「建築審裁」(Construction Adjudication)證明是一種相對其它解決糾紛方案較為快捷和便宜的排解糾紛的程序。

「建築審裁」(Construction Adjudication)在英國建築界現在已廣泛採用，使英國的建築仲裁案顯著減少，這也可從英國的「技術和建築法院」(Technology and Construction Cour)所處理的案件數量和爭議類型得到證明。現在這個法院所處理的很多案子都是涉及審裁員的決定(Adjudicators' decisions)而引起的。

英國「建築審裁」(Construction Adjudication)的成功，還導致了大多數英聯邦國家或與英國採用相似法律制度的國家和地區出現了相似的立法運動和

意向，儘管各自都對其「建築審裁」(Construction Adjudication) 程序和法定權力進行了一些修改以適合當地建築界獨特的需要。例如，在澳大利亞引入「建築業保障支付法」(Construction Industry Security of Payment Act)，和在新西蘭引入了「合同契約法」(Construction Contracts Act)。

香港建築審裁制度的發展

在香港，「建築審裁」(Construction Adjudication) 的適用有兩種形式：1) 合同安排，2) 法定立法。

1) 合同安排下的建築審裁

香港特別行政區政府發展局指引規定必須使用New Engineering Contracts (NEC) 作為自二零一六年起香港政府建築活動的採購模式。而New Engineering Contracts (NEC) 當中的二級選擇 (Secondary Option) 「建築審裁」(Construction Adjudication) 必須作為在New Engineering Contracts (NEC) 合約內解決爭議的首要機制。

2) 法定立法下的建築審裁

2012年，香港特別行政區政府成立了由14個行業利益相關者組成的工作小組，志在評估在香港引入與英國HGCR 1996法例類似的「付款保證」(Security of Payment) 法例，簡稱“SOP”。於二零一五年六月一日，工作小組發表諮詢文件，載列關於建議的SOP法例的主要範疇。

擬議的香港SOP立法是英國HGCR立法和澳大利亞SOP立法的混合體。SOP立法的宗旨和目標是改善承包商和各級分包商的現金流，並引入快速解決爭議的流程，以確保項目在施工期間所遇到的問題得到迅速解決，而不是像建築行業的當前文化將合同索賠留在合同末尾才去處理。香港政府已認定「建築審裁」為快捷解決爭議的方法，並透過對SOP立法予以採用。

建築審裁程序

現時香港建築審裁還沒有一套可以被視為典型的審裁程序，儘管建築界嘗試去訂立一套可共用的標準。現存較為流行的程序是來自香港仲裁學會審裁程序，在任何時候，當爭議發生，審裁就可以開始。審裁開始時，有意把爭議提交審裁的一方要通知另一方，然後是審裁員的任命。通常情況下，審裁員必須在56天內就其提交的糾紛作出裁決，除非雙方同意延長審裁期限。否則審裁員最多只可延長審裁期限28天。

審裁員有權進行自己的調查，要求有關的當事人提供有關特定主題的證據，或者在需要時召開聽證會。然而，英國的經驗顯示，在英國進行的大部分審裁案件，審裁員都是根據由爭議當事人提交的文件作出決定，不需要聽證，從而減少審裁過程中涉及的時間和成本。在大多數情況下，雙方保存的記錄質量將決定誰勝誰負。

審裁員的任命

由於審裁員是在審裁個案中決定誰勝誰負的人，因此審裁雙方選擇一個可以對自己有利從而讓自己避免敗訴的審裁員並不奇怪，以下是一個參考個案。

2012年8月，轉介方E要求對S進入審裁程序，M被任命為審裁員。2012年9月，M決定E在審裁中不成功。

2013年11月，K有限公司代表E申請了第二次審裁。K有限公司向皇家測量師學會RICS (作為提名機構) 申請委任審裁員。在提名表格中，K有限公司在回答「在這審裁中是否有任何審裁員存在利益衝突」的問題時，K列出了13個不應被任命的審裁員，其中包括先前第一次審裁的M。但是，在RICS的提名表格中已有解釋說明，在一份合同下如會進行一系列審裁，「正常的政策是提名同一審裁員，因為可能節省費用和時間」。雖然如此，RICS沒有再次委任M，而是委任B為第二次審裁的審裁員，但直至

2014年1月，RICS才將審裁員申請表格複製給S，在收到此表格後，S要求E及K有限公司就所謂的M有利益衝突作出解釋，而E沒有回應。隨後，B於第二次審裁中作出對E有利的裁決。

2014年5月，E根據審裁決定開始執行裁決程序，S以某些理由拒絕遵從。最值得留意的理由是，由於K有限公司在提交給RICS的申請中未能成功回應為何M有利益衝突而不適合被委任為審裁員，所以第二次審裁的審裁員任命是無效的。

此事要交與法庭裁決。法官認為，K有限公司在審裁申請表中所使用字眼的含義是建議RICS不要任命表中所列人仕為審裁員，因為他們有利益衝突。法官認為這個說法對於M和其他審裁候選人來說是錯誤的。法官還說，有一個非常強烈的表面證據顯示，K有限公司有意或草率地回答了RICS「關於利益衝突的問題」，從而希望某些K公司不想被任命的人被排除在外。這是對RICS的欺詐陳述，所以第二次審裁員的任命失效。

本案告訴我們，審裁員提名不當是可以作為一個反對理由，而引致其審裁無效和其決定無法執行。

挑戰審裁員的決定

一般來說，一旦審裁員作出決定，雙方都必須按照其決定行事。根據英國的法規，審裁員的決定在特定情況下可能會受到質疑。通常是因為審裁員帶有偏見或違反了公平正義的原則，以下是一個案例。

H是一個裝修工程的承包商，與P簽訂了兩棟房子的翻新合同。雙方之間出現了爭議，隨後進行了兩次審裁，都由S擔任審裁員，兩次審裁結果都對H有利。

後來在2014年8月，H公司完成並向P寄出最後結算帳(Final Account)。在收到該結算帳後，P多次致電到審裁員S的辦公室，並由S辦公室的經理R回答了電話。不幸的是，R沒有把那些電話通訊製成記錄。

其後H申請了由另一位審裁員進行的第三次審裁。再一次，第三次的結果都是對H有利。

此後P申請了第四次審裁，RICS再次任命S為審裁員。此後不久，H聘請的顧問致函S和P，詢問有關2014年8月期間S和P之間的電話通訊詳情。

S回應H的顧問，指出除了在以前的審裁中與P聯繫以外，S沒有與P聯繫，因此沒有向H的顧問提供任何交流記錄。隨後，第四次審裁完結，但這次的結果對H是不利的。

當P申請按審裁決定執行程序時，H拒絕了第四次的審裁決定。在法庭上，法官也推翻審裁決定，他認為一個有思考的觀察者會覺得S是有偏見的，所持理由是因為S根本不應該讓自己與P有任何電話通訊發生，特別是S已經在兩個獨立的審裁中擔任過審裁員。

審裁員應當公正行事，謹慎處理與任何審裁一方的當事人的接觸。法官認為，S應該清楚知道8月時的電話通訊，並應該在被問及時向H的顧問披露。畢竟，任何一個有公正思考和知情的觀察者會相信S的行為確實存在偏見。

後論 - 避免和處理建築審裁

從英國的經驗得知，自審裁立法以來，已經引起了分包商對承包商像洪水氾濫般的大量提交審裁個案，當中包括多種類型的糾紛，而最常見的是付款問題。所以在香港逐漸採用建築審裁機制時，至關重要的是所有承建商員工必須完全了解出現建築審裁的可能性和後果，並建立一個系統，使得建築審裁通過立法時，能夠快速辨識建築審裁通知，並且懂得如何處理。

對承包商而言，建築審裁很少會突然發生。幾乎在所有的情況下，契約方都會有某種形式的交流表明爭端正在出現。在這種情況下，必須充分製定和保存必要的記錄，以支持承包商在爭議中的主張。如果外部資源可能用於建築審裁，要在正式啟動程序之前通知有關方面。

在提交任何建築審裁之前，首先必須要有明確的爭議。爭議可能涉及任何事項，但最常見的爭議通常是來自承包商或分包商的索賠。

一般來說，首先應該有一個索賠要求，然後這個索賠要求被拒絕。在這一點上，可以說爭議還沒形成，因為索賠人可能接受被拒絕，只有在索賠被駁回後，索賠人再次重申他的主張，才算有爭議，並可能將其提交至建築審裁程序。爭議可以涉及索賠的全部或部分內容，或與索賠相關的任何事項。

承包商在充分研究索賠是否有任何理據之前，不要拒絕分包商的索賠。分包商帶來的大多數建築審裁都是由於他們缺乏與承包商的溝通而引起的，分包商可能沒有明確表達意見和觀點，並且沒有合理地了解承包商的回應。當分包商覺得自己得到妥善和公平的處理時，大多數都不會訴諸建築審裁。

若果承包商沒有正確地考慮自己的位置和分包商的索賠理據就拒絕分包商的索賠，分包商就會產生被不公正對待的感覺，從而導致他對承建商申請進行建築審裁，因而會產生一個可以引用的爭議個案。

請記住，沒有爭議就不能進行建築審裁。避免建築審裁的最好辦法是一旦收到分包商的投訴，立刻處理。很多時，分包商在籌備正式索賠和證明其權利方面會遇到問題，這是因為他們沒有這方面的經驗，特別是在分合約的早期階段，但這不代表他們的索賠不成立，這僅僅意味著他們沒有正確或者充分把理據表達出來。假使承包商過早關上大門拒絕分包商的索賠，這可能意味他第一次充份了解分包商的索賠是當他收到分包商建築審裁通知(Notice of Adjudication)的時候，那他就失去了寶貴的時間去充分處理分包商的索賠，從而將分包商的索賠交給一個陌生人去處理而導致他無法掌握結果。作者認為這是個雙輸的結局，應盡可能避免。

當分包商提出索賠要求，則分包商有義務去證明這索賠要求是他在合約上應有的權利，承包商應以合理和非針對性的方式向分包商明確表示，要求分包商根據分包合同提供所需的證據，為了避免不必要的

糾紛承包商應該通知分包商需要提供哪些進一步的資料才能使承包商充分地考慮分包商提出的索賠理據。

如果建築審裁無法避免時承包商必須充分準備去面對，正如前文所講述，分包商將爭議個案提交給建築審裁機構是因為審裁是一個非常快捷的過程，時間是非常重要的原素，那麼承包商應該作出安排，使負責人員盡快將所有的文件/郵件打開閱讀並處理。

承包商應該對所有負責接收郵件的人員（無論是在常設辦公室還是在地盤現場）進行培訓，以確保他們能夠辨認「建築審裁通知書」。但是，打開郵件的人往往是暫時的和／或初級的工作人員，他們在將郵件發至傳閱程序前，通常都不會閱讀郵件，因此不應該依賴他們。相關管理人員有責任確保重要來函（如「建築審裁通知書」）得到迅速有效的確認和處理。

收到「提交建築審裁」通知後，必須立即通知有能力處理的人。一旦審裁開始，承包商必須有一個被指定的人來處理在這個過程中出現的任何信件，只要打開郵件和／或處理接收到的傳真，就必須知道來信人是誰，以便可以根據需要而立即採取行動。這個人最有可能是駐地盤工料測量師或商務人員。

一旦收到「提交建築審裁」通知，不能置之不理。在收到通知當天必須有人可以處理。第一步應該是檢查正在尋求審裁的爭端是否確實具體存在。

如果承包商仍在尋求合理的信息來確定索賠的有效性，承包商應立即提請審裁員注意。同時應當明確理解，參與建築審裁過程不會妨礙其它還沒有明確主張的爭議。如果需要就下一步如何進行提供幫助和／或建議，承包商管理人員第一步應該是聯繫他的法律部門。

承包商不應過分針對審裁員管轄權／程序性的論點來抵抗或答辯正在進行的審裁。這樣的論點充其量只能把這個過程拖延了幾個星期，最壞的情況是承包商讓審裁被擱置一邊，使得只剩更少的時間來準備詳細的辯護。

淺談企業內部控制

文：財務部 國鵬嬌

二十世紀五十年代以後，世界競爭日益激化，促使內部控制擴大到了企業內部各個領域，人們對內部控制的認識有了極大提高，它的存在與發展是一切企業管理工作的基礎。新的《企業會計準則》要求企業加強內部控制制度的建設和實施。內部控制被廣泛地定義為由實體董事會，管理層和其他人員實施的過程。它是單位為提高會計資訊的真實性和可靠性，保證資產的安全和完整，確保有關法律法規與規章制度的貫徹執行而制定並實施的一系列控制方法、措施和程式。

本文將圍繞內部控制的組成部分及作用、不同類型的控制措施，企業財務內部控制的重要性，以及與風險管理的關係幾個方面來介紹，希望大家對內部控制有更深一步的理解和認識。

一、內部控制的主要作用

內部控制是企業控制基本工具的一部分，使公司可以在其行業中實現優勢，它的作用是幫助企業實現特定的目標。內部控制系統不完善會阻礙公司的發展。良好的企業形象是維持企業生存的基本保障，所以投資者判斷一個企業品質的好壞，不僅要看其眼前的盈利能力，更要看其可持續發展能力。而判斷可持續發展能力的一個重要標準就是企業的內部控制制度，因為企業管理當局的經營理念，風險意識，對法律的態度以及對職工的社會責任感等均濃縮於企業的內部控制概念之中。正是基於這一原因，為數不少的上市公司和非上市公司開始自覺自願地向社會披露本企業內部控制。

內部控制作為企業生產經營活動的自我調節和自我制約的內在機制，處於企業中樞神經系統的重要位置。企業規模越大，其重要性越顯著。可見，內部控制的健全、實施與否，是單位經營成敗的關鍵。因此加強和完善企業內部控制，充分發揮內部控制的作用，對增強企業市場經濟的適應能力和生存能力特別重要。

二、內部控制的五個基本要素

1. 控制環境 (Control Environment) : 為企業樹立了基調，影響了員工的控制意識。這是內部控制所有其他組成部分的基礎。其主要包括內部審計機制、權責分配、企業文化、反舞弊機制等內容。
2. 風險評估 (Risk Assessment) : 識別和分析實現目標的相關風險，為如何管理風險奠定基礎。風險評估一般須經過辨別、分析、管理、控制等過程，是內部有效控制的一個關鍵因素，也是為企業提供決策有用會計資訊的保證措施。
3. 控制措施 (Control Activities) : 是根據風險評估結果、結合風險應對策略所採取的確保企業內部控制目標得以實現的方法和手段。常見的內部控制措施包括預算管理、運營分析、績效管理和預警機制等。
4. 資訊與溝通 (Information & Communication) : 是及時、準確、完整地收集與企業經營管理相關的各種資訊，並使這些資訊以適當的方式在企業有關層級之間進行及時傳遞、有效溝通和正確應用的過程，是實施內部控制的重要條件。

5. 監督檢查 (Monitoring Activities) : 用於評估內部控制績效質量的監控流程。是企業對其內部控制制度的健全性、合理性和有效性進行監督檢查與評估，形成書面報告並作出相應處理的過程，是實施內部控制的重要保證。

綜上所述，內部控制的五個組成部分是彼此相互影響的，為有效實施內部控制創造了機會。只有有效的內部控制才能實現目標和任務的潛力。所以它應該在企業中得到很好的實施，監控和不斷更新。

三、不同類型的內部控制措施

內部控制措施是為檢測和防止欺詐或疏忽造成的損失而採取的措施，並且有一些完善的程式。一般來說內部控制有兩種類型：預防性和偵探性控制。這兩種控制對於有效的內部控制系統都是必不可少的。

1. 預防性控制：旨在防止發生錯誤或違規行為。它們是主動控制，有助於確保部門目標得到滿足。最常見的預防性控制的例子有：

- **職責分離：**不同的職責分工，減少錯誤或不當行為的風險。通常，職責分離其涉及記賬，存款，報告和審計等的責任分工，進一步的職責是分開的，任何單個員工犯下欺詐行為的機會就越小。
- **批准，授權和驗證：**管理授權員工執行某些活動並在有限的參數範圍內執行某些交易。主管的批准意味著已經驗證並確認活動或交易符合既定的政策和程式。例如，部門和職工在管理專案或業務時，需要經過授權審批，來加強內部控制。在授權時，管理人員嚴格按照規定許可權辦事，並及時對上級回饋情況，確保內控體系的有效性。

2. 偵探控制：旨在發現錯誤或違規行為後發生。偵測控制項的例子有：

- **績效評估：**管理層將當前績效資訊與預算，預測，前期或其他基準進行比較，以衡量實現目標

和目標的程度，並確定意外結果或需要跟進的異常情況。

- **對賬：**員工將不同的數據集相互關聯，識別和調查差異，並在必要時採取糾正措施。
- **實物盤存：**對於較大的項目，比如手工盤點庫存，應該不太頻繁地進行，可能每年或每季度進行一次。
- **審計：**包括會計師事務所的外部審計和庫存等資產的內部審計。

四、企業財務內部控制，風險管理與內部控制的關係

1. 風險管理與內部控制的關係

風險管理著重於識別威脅和機會，而內部控制有助於應對威脅並利用機會。正確的風險管理和內控可以幫助企業理解他們所面臨的風險，實施控制措施以應對威脅並有效實現其目標。

隨著市場經濟的發展和企業環境的變化，財務風險是難免的，它存在於財務管理工作的各個環節。因而在控制過程中，進行風險評估和管理，起到重要作用，也是完善企業內部控制的一個基本要素。例如，投資時通過企業之間聯營、多種經營及對外投資多元化等方式是分散財務風險的一種方法。另一方面，評估和改進風險管理及內部控制是許多專業會計師的核心能力之一，在企業內部，許多與其他職能部門合作設計，規劃，實施，執行和監控。此外，專業會計師經常負責提供客觀，準確和及時的資訊和分析以支援所有這些活動。所以專業會計師在確保風險管理和內部控制是企業治理體係不可分割的一部分方面發揮著主導作用。

風險管理是在風險識別和評估的基礎上，針對企業經營風險、財務風險、最後到財務報告的各個環節等進行的有目的的管理。企業內控體系的作用也是防範風險，但只有針對風險的內部控制才能有效地

提高企業集團內部的管理效率。例如，企業現金流量預算的編制是財務工作中特別重要的一環，準確的現金流量預算，可以為企業提供預警信號，使經營者能夠及早採取措施，從而對風險信號進行檢測。

因此風險管理是企業自身生存發展的需要，有完整的內部控制架構才能有效管理風險，進而使治理機構發揮功能達成企業目標。

2. 企業財務內部控制的重要性

財務內部控制是企業內部控制的重要環節，從屬於單位的治理結構、管理系統和內控系統，但又具有相對獨立性。它處於整個企業財務管理體系的核心地位，財務內部控制做得好與不好，是影響企業生存和發展的關鍵因素。所以建立與完善企業財務內部控制體系是現代企業的發展需要，對企業實現內控控制起著關鍵作用，這樣企業的相關財務資訊可以真實、準確、全面，能夠確保資產安全，提高企業的經營效率，規避風險，使企業提高經濟效益，實現發展戰略。

簡單來說，財務內控是與資金活動相關的內部控制。資金活動可以通俗理解為籌錢、花錢、管錢和掙錢四個環節，這四個部分對應的企業經營環節如下：

(1)融資(籌錢)：目標是高效率低成本籌到所需資金，財務內控設置就要圍繞這個目標。比如需要籌集的資金總額如何控制，結合成本和風險，考慮資金來源如何選擇(是選擇銀行融資，還是股權融資)等。

(2)供應(花錢)：目標是錢花得要物有所值，比如對於採購方面，財務內控重點關注的主要是採購材料的數量和價格。通常的控制程式包括：採購前要申請，然後有採購訂單與合同，驗收入庫，發票，付款審批等相關的控制單據和程式。其

關鍵點是事前有計劃，有審批，事中有監督，事後可追查，所有的單證保持內容一致，職責互相牽制。

(3)生產(管錢)：財務內控在這個環節主要是管好存貨，包括規範不同狀態(原材料，在產品，半成品，產成品)存貨的流轉手續，定期盤點，以保證資產的安全，有效和完整。

(4)銷售(掙錢)：目標是為公司最大化創造利潤。要設置產品出庫和銷售價格的控制以及應收賬款信用控制等等。

財務內部控制的建立是為促使企業的有效營運，確保各個部門都能充分發揮其職能。而在企業執行財務內部控制時，如果無法及時、準確、完整地收集到與經營相關的各種資訊，並以適當的方式在企業相關層面之間進行及時傳遞、有效溝通和正確應用，那麼企業內控制度的效果將無法實現，企業的經營管理活動也難以順利進行。此外，在財務內部控制的檢查過程中，自我評估控制和內部審計都起著至關重要的作用。

因此，財務內部控制必須有完善的內部控制做保障，從財務預算及決算、財務稽查、內部審計、考評激勵等相關制度的建立及貫徹，加強程式控制、強化薄弱環節，確保全集團圍繞確定的中心工作開展工作，保證利益最大化。

總結

公司經營的目標、內部控制環境處於不斷變化之中，其面臨的風險也在不斷變化，因此建立與完善企業內部控制體系是現代企業的發展需要。一個健全有效的內部控制系統可以保證會計資訊的真實性和準確性，確保資產的安全和完整，有效的防範企業經營風險，從而使各部門密切配合，充分發揮整體的作用，以順利達到企業的經營目標。

企業參與顯愛心・宣揚公民責任 - 香港企業公民計劃

文：人力資源部 孫家盈 鄒寶思

「香港企業公民計劃」由香港生產力促進局主辦，公民教育委員會合辦，旨在透過一系列的活動提升企業公民意識，鼓勵企業履行及推動社會責任，將企業公民理念融入其營運策略和管理措施中，並推廣至員工及其家屬、客戶、以至公眾，以促進經濟、社會、環境的可持續發展。此次活動的評選工作由專業的評審團負責，成員包括熟悉企業公民範疇的專家、生產力促進局及專業組織的代表。

嘉許計劃旨在透過向企業頒發「嘉許標誌」及「傑出企業公民獎」，表揚他們在社會責任方面的貢獻，並藉此宣揚企業公民理念，鼓勵企業關愛社區，促進經濟、社會、環境的可持續發展。

有關理念包括：



計劃將透過不同的推廣及教育活動，提升公眾特別是新一代對企業公民責任的認知及關注。重點活動包括：

- 香港企業公民嘉許計劃
- 良好社會責任推廣簡介會
- 學界徵文比賽
- 香港企業公民展覽

「香港企業公民計劃」自2010年推出以來，透過獎項、推廣活動以及傳媒報導，已成功吸引一眾企業的關注和參與。大會喜見每年參與「嘉許計劃」評選的企業數目均有所增加，並涵蓋不同規模與行

嘉許計劃共設有四個組別，包括：



業的企業。於過去數年，參與「嘉許計劃」的數目每年均錄得不少於15%的增長，而於2016年，參與計劃的單位更較2015年上升逾24%。過去8年來，「香港傑出企業公民獎」吸引逾800支隊伍參加，當中46間企業更連續參加5年或以上。



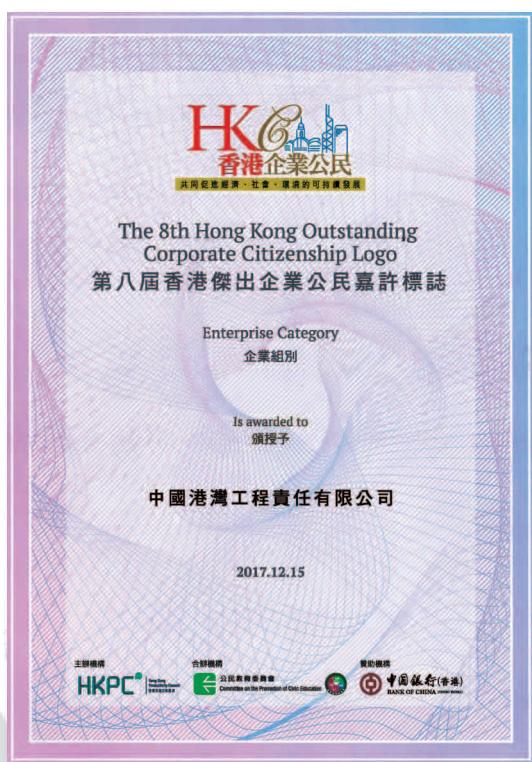


中國港灣獲頒發「第八屆香港傑出企業公民獎」企業組別嘉許標誌

企業是建構可持續發展社會的重要力量，我司在經營業務的同時，不忘回饋社會，心繫社區，積極推動及參與促進社區和諧及發展的活動，確保我們的社區投資能為社會帶來長遠、持續及正面的影響。

中國港灣自2010年推行企業社會責任政策以來，一直積極參與對外社會服務工作，2017年是我司連續第六年獲得香港社會服務聯會頒發「商界展關懷5+」標誌之外，於2017年亦成功獲香港生產力促進局頒發「香港傑出企業公民獎」企業組別嘉許標誌，以表揚我司對關懷社區，關懷員工及關懷環境三大範疇的承擔及持續實踐良好企業公民精神等工作的肯定。

我司致力成為良好企業公民。為提升實踐成效，令更多有需要人士受惠，在推動可持續發展方面，除善用業務資源，我司會從以下三大範疇推展不同項目，實行多軌並行，全方位履行企業社會責任。



香港傑出企業公民獎證書

1) 關愛員工

我司秉承以人為本的原則，在推動企業關愛文化及關懷員工措施方面不遺餘力，一直致力為員工提供優質的工作環境、全面的職業發展支持和生活關愛。公司會繼續提供豐富的培訓機會，助員工發展事業；設立制度保障職業安全，打造無障礙及平等機會工作間；假期政策及福利獎賞優於法例要求，配合員工需要；更會積極推行家庭友善僱傭措施，提倡工作與生活平衡的方案，加強員工的凝聚力。

2) 環境可持續發展

我司重視可持續發展概念，在不斷開拓新領域的同時，亦希望與社區共同成長。從建築施工及辦公室日常運作全面提高環境保護表現，同時積極響應政府和行業的綠色倡議，將可持續性融入我們的業務運作，目標是盡量減少在營運過程中留下的環境足印，務求令業績更佳的同時能減低對環境的影響。

3) 社區關懷

為深入社區支援弱勢社群，並鼓勵員工參與義務工作，我司早已召集各部門員工成立義工隊。我司會繼續聯同業務夥伴、社福機構及學校進行商、社、校的跨界合作，籌辦各類社區公益推廣及教育活動，希望透過企業社會投資來履行「取諸社會，回饋社會」的企業公民責任，協力創建和諧共融社區。

企業公民責任的觀念在社會上逐漸普及，企業亦愈來愈重視實踐社會責任。我司冀望在未來的日子，以更多的實例向各成員及大眾闡述企業公民責任之理念，以及宣揚「尊重與包容」、「負責」及「關愛」的信息。我司將繼續透過參與社區服務活動提升企業公民意識，履行及推動社會責任，將企業公民理念融入營運策略和管理措施中，以實踐關愛員工，支持環保，以及回饋社會，為締造和諧美好的香港作出貢獻及努力。

土木工程拓展署海堤及航道維修保養合約 - 疏浚船隻自動識別安全系統

文：質量安全監督部 陳池光



疏浚船在維多利亞港航南航道進行疏浚工程

土木工程拓展署海堤及航道維修保養合約（合約編號：CV/2016/01），主要負責保養及維修香港港口區內外的海堤、梯台及其它海洋構築物/設施、紅磡海底隧道及東區海底隧道的護層維修、政府/公共碼頭、專營及持牌渡輪碼頭、渡輪碼頭及直升機停機坪維修及港內水域航道維護；其中航道維護是合約工程內最重要的部份，而疏浚工程船隻是從事航道維護的主要工具，於港內水域航道進行工程。疏浚工程進行時疏浚船（即夾躉）經常須要停泊於海港繁忙航道內或附近水域。因為要確保在這繁忙航道內或附近水域安全地進行工程，公司的疏浚船決定安裝一套提昇海事安全的船隻自動識別系統。

船隻自動識別系統（Automatic Identification System，簡稱AIS），由海岸基站設施和船載設備共同組成，是一種新型的集網路技術、現代通訊技術、電腦技術、電子資訊顯示技術為一體的數碼船隻助航系統

設備。這自動識別系統誕生於二十世紀九十年代，由艦船、飛機之識別器發展而成。船隻自動識別系統配合全球定位系統（GPS）發送船隻航行資訊（例如船隻位置、船名、航向、航速等）予其他船隻及海



船隻自動識別系統全套裝置



疏浚船上安裝了船隻自動識別系統及天線

岸基站接收站（例如海事處船隻航行監察中心），船隻裝設了這系統能讓其它同樣裝設有這系統的船隻檢測到其航行情況，在有需要時可及早作出適當的航行決定而避免碰撞。此外，裝設了自動識別系統的船隻如遇到緊急情況，其所在位置和身分更容易獲得確定，有助海事處及有關救援部門有效調配救援隊伍作出相應安排，讓救援行動可以迅速進行。

疏浚船安裝了這套安全系統後，航道往來高速客輪、貨輪及其它船隻可以在系統上清楚識別疏浚船所在位置，疏浚船亦可監測附近往來的船隻，這樣可及早作出適當的航行或移船決定，至今沒有發生過任何船隻碰撞的意外。

频率范围	156.025MHz ~ 162.025MHz
信道带宽	25kHz
调制方式	GMSK / FM
调制速率	9,600 bps
AIS发射信道	1
AIS接收信道	2个（含A、B信道）
A信道频率	CH87B(161.975MHz)
B信道频率	CH88B(162.025MHz)
发射功率	2 W
接收灵敏度	< -107 dBm @ 误码率<20%
GPS 接收类型	22 个追踪/ 66个频道接收，支持 WAAS/EGNOS/MSAS/GAGAN
接收频率	L1 (1575.42 MHz)
首次定位时间	小于39秒(冷启动)
追踪速率	999 海里/小时
坐标系统	WGS-84

船隻自動識別系統規格參數

設備部的明天 - 船舶設備和技術的提升

文：設備部 劉志強

前言

2018年，為了應付新項目的施工需要，設備部在船舶LED照明系統、船舶太陽能充電系統、智能遠程監控系統，及設備部模型箱試驗等幾方面都踏出電子化技術和環保領域的一步。現在就簡單介紹一下設備部在這幾方面的成績：

(一) 船舶LED照明系統

現今社會上都講求環保和高新科技，設備部現在也吹起這股風氣，我們在很多船舶照明已經轉用LED (Light-Emitting Diode) 燈做照明，以往因為海上工作不能間斷照明而採用了高用電量的大太陽燈做照明，而不用省電的泛光金鹵燈，因泛光金鹵燈斷電熄滅後必須要五至十分鐘才能再恢復發光，令到整條船進入漆黑一片狀況中，對正在工作中的船員構成很大的危險，現在改用了LED燈，光源不斷，即開即亮，而且節省超過五成電量和在工作上更加安全。LED燈的壽命比其他照明長，不怕振動，維護簡單，現時設備部大部分船舶已經安裝了LED燈，效果令人滿意。



電控搖擺左右上下LED搜索射燈，可照射至50米遠。



拖輪全船甲板上照明是用採用高亮度LED燈

(二) 船舶太陽能充電系統

由於泥駁船上未有發電機，都是要靠近其他船時接駁電後才可以充電，對工作帶來很多不方便，為解決這一問題，我們正在其中一艘泥駁上安裝了一套太陽能充電系統，可以不斷地為環保機電池充電和部份照明。這套充電系統現時仍在試驗階段，但效果顯著，因此準備在其他泥駁上安裝比較大型的太陽能充電系統，並改用大能量鋰電池。新款鋰電池技術發展得十分成熟，已經非常安全，電池短路時也不會發生爆炸，只要做好充放電保護系統，短路問題便可解決。鋰電池循環充放電使用次數也比以前多，充放電次數有些可以高達20,000次，壽命比常用的鉛酸電池長五倍以上。充電時間更快，最快可以在幾分鐘內充電達到九成電量，加上改用LED燈照明，可以解決泥駁上缺電問題。



太陽能充電控制器，可以顯示充電電流，電池電壓和放電電流。



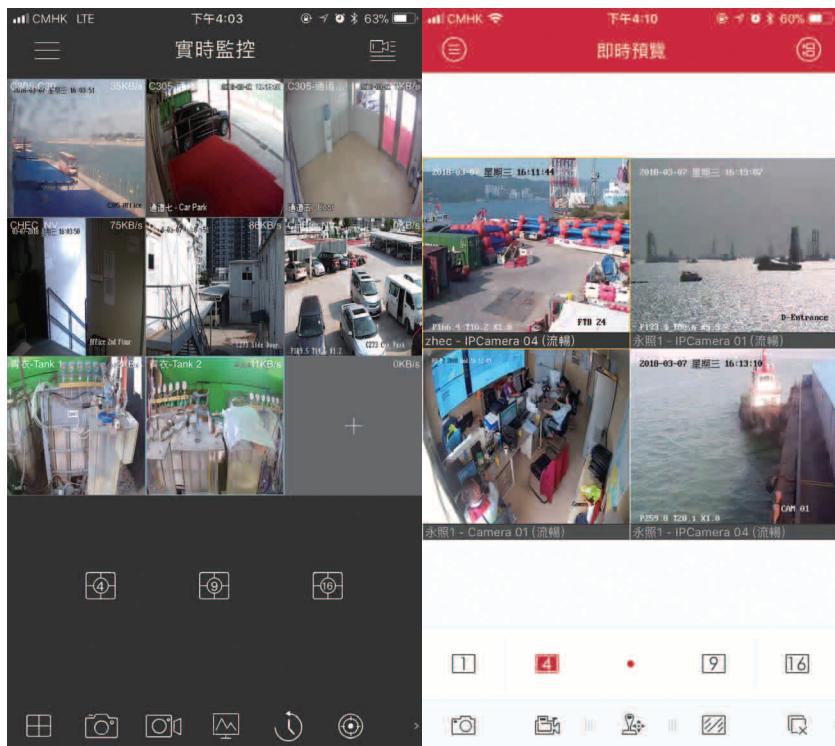
泥船採用了太陽能充電，太陽能板安裝在船舶的頂部，易於吸收太陽能

(三) 智能遠程監控系統

智能遠程監控系統可以監控不同地盤操作和保安工作。只要一部手機在手，每個安裝了監控系統的地盤都一目了然。例如，在港珠澳大橋人工島施工進度剛開始有砂露出水面時，我部在人工島上已經安裝了八套閉路電視系統，基本上把整個人工島覆蓋，其中有些更利用太陽能系統供電，全由WIFI把所有閉路電視影像傳送回項目部寫字樓，其中七個攝像頭是可以360度旋轉、高低和20倍放大，可把500米遠的影像放在眼前，可以在任何時間都監察到現場環境，令到管理地盤十分方便，更可以此監察施工進度。現時機場三跑工程地盤已經安裝閉路電視系統，可以看到三跑項目施工的情況。我部計劃在拖輪上安裝一套閉路電視系統，可以監察船隻走過的海上路線情況。

安裝在人工島上的攝像頭，內置太陽能發電、電池和WIFI等設備，白天太陽能可以給電池充電，充滿一次電可以給設備連續使用3-5天





在手機上可以實時監控不同施工地點的情況

(四) 設備部模型箱試驗

設備部也與項目部合作，先用一些模型箱試驗，做一些膨潤土處理，這個試驗可以加快排水速度，令工程進度可以加快完成。我們有自己開發的軟件和硬件，並使用感應器來收集和處理數據，計劃將來可以自己做一些專用的感應器、設備和儀器，進行更多的實驗研究。



與項目部合作使用模型箱來做膨潤土試驗。

總結

設備部除了上述有關LED照明系統、船舶太陽能充電系統、智能遠程監控系統，及設備部模型箱試驗等幾方面的技術提升外，我們將來會建造多艘先進拖輪，並會開發及添置更多高科技電子設備，使同事更有效地控制船泊上的各式各樣的機器設備及保護設備，及加強對設備的管理，減少設備的損耗，為公司帶來效益，這一切都是設備部的明天。

引入協力廠商資助仲裁 - 香港建築業界的爭議解決現況即將改變？

文：法律顧問 丁家文

「協力廠商資助」於訴訟而言一般是指協力廠商出資者將會支付受資助與訟人在訴訟或仲裁程式中的法律費用，以求獲取法庭或仲裁員判決金額的某個百分比或所判的其他經濟得益作回報。如受資助的訴訟或仲裁沒有取得成功，出資者則不會收取任何費用或要求退還已付費用。

香港法律沿襲普通法體系，當中已有若七百年歷史的「助訟」及「包攬訴訟」古老法則一直禁止協力廠商資助在訴訟中進行。「助訟」意思是任何人士給予與訟其中一方協助或鼓勵，而該人士於該訴訟中不涉任何利益，亦不具備任何法律承認的理由讓他介入該訴訟。而「包攬訴訟」則屬助訟的其中一種，意指任何人向與訟其中一方提供資助，以換取受資助人承諾於獲勝訴後與之分享其中部分所判決的經濟得益。

對於究竟協力廠商資助能否合法地使用於仲裁程式，在香港法律下則沒有一個的明確定論。在 Cannonway Consultants Ltd v Kenworth Engineering Limited [1995] 1 HKC 179 一案中，Kaplan 法官曾主張把包攬訴訟法則的應用範疇由公開的司法程式公義延伸至屬私人事項並藉由協議進行的仲裁程式並不恰當。然而，終審法院於 Unruh v Seeberger [2007] 10 HKCFAR 31 一案中則再將問題懸空。該案裁定協力廠商資助訴訟依然屬刑事罪行，必須禁止，但澄清下列三種情況屬例外：

1. 協力廠商對訴訟結果享有合法權益；
2. 若非得到協力廠商資助，該與訟方將無法尋求公義；及
3. 被認可的雜項類別法律程式（包括破產及清盤等訴訟）。

香港作為世界其中一個主要仲裁中心，而對於協力廠商資助仲裁的情況依然是這樣不明確，實在很不理想。相對而言，全球所有主要仲裁中心現時大都允許協力廠商資助仲裁，而新加坡亦已在2017年1月通過修例允許協力廠商資助仲裁。

在香港方面，法律改革委員會轄下的協力廠商資助仲裁小組委員會早於2013年6月成立。經過數年對各主要仲裁中心情況的研究以及進行諮詢後，委員會的「最終報告書」終在去年底正式出爐，發表了一系列建議。

首先，委員會建議修訂現行仲裁條例，以明確指出助訟及包攬訴訟之普通法法則將不再適用於受協力廠商資助的在《仲裁條例》下進行的仲裁及相關法律程式。委員會亦建議提供法律服務的人士不應被允許直接或間接提供協力廠商資助，以免律師在為客戶提供意見時產生利益衝突。

至於規管方面，委員會建議在為期三年的首階段期內，採用輕力度的規管方式，謹以制定「實務守則」指引資助行為的標準。委員會指出，有關守則內容必須相當清晰，並需涵蓋專業操守標準以及財務標準。

最終報告書亦提及有關作出披露的重要性。委員會指出如雙方就出資事宜簽訂了協議，受資助方必須向仲裁另一方以及仲裁機構提交書面通知，詳述已訂立協議的事實以及第三者資助方的身份。這將有助將出現利益衝突的情況減至最低，並增強資助活動的透明度。

有關訟費命令方面，委員會並未建議仲裁員應有針對第三者資助方作出不利訟費命令或訟費保證的權力。因這涉及在無須將第三者資助方加入仲裁的情況下，賦予仲裁員判定第三者資助方不利訟費令權力的法律問題。另一方面，委員會也認為就目前而言，仲裁員可根據仲裁條例賦予的權力命令仲裁任何一方提供訟費保證已能提供相當保障。然而，委員會認為應在守則實施後的首階段期內再度審視作出這項安排實際性。

最後，委員會亦建議應考慮同時就《調解條例》作出相應修訂。

允許協力廠商資助仲裁後會否為建築業界的爭議解決現況帶來改變？香港現行建築合同一般都會有多層次爭議解決條款，當中最終都會選擇仲裁。出現協力廠商提供資助估計會使沒有財力或現金流不足的分包商獲得所需幫助，使得他們足以向財力較大的總承建商進行漫長索償。另一方面，仲裁各方亦可不必獨自承擔進行仲裁的全部費用，訟費風險可望減低。這些皆可能會使仲裁個案於建築業界增加。

對於如何避免協力廠商資助被濫用，因而引發大量無謂仲裁個案，對協力廠商資助機構的監管將至關重要。在這方面，委員會建議將來的「實務守則」應規定協力廠商資助機構應在資助協議中作以下安排：

- 採取合理步驟，確保受資助方在簽訂協議之前已有有關協議條款取得獨立法律意見；
- 在資助協議中詳述及解釋有關協議的特點與風險，包括資本充足要求、潛在利益衝突、控制權以及不利訟費命令法律責任等事項。

故此，正確理解及熟知將來的「實務守則」對建築業界迎接協力廠商資助仲裁的來臨實為關鍵。這將有助維持整體協力廠商資助機構的質素。擁有優質出資者參與的仲裁過程將有助索償管理，減少無理纏擾或壓迫性程式，促使仲裁過程更有效率地進行。

振翅高飛，華耀香江 - 香港振華成立35周年慶典隆重舉行

1月12日晚，香港振華公司隆重舉行成立35周年慶典暨2018年新春晚會。中國交建副總裁兼總工程師孫子宇，中國港灣董事長林懿翀，公司副總經理劉寶河、梁桁，香港振華公司董事長王岩，中國港灣副總經濟師關巍，香港振華公司董事總經理蘇岩松出席慶典晚會。香港路政署、機場管理局等業主單位和眾多合作夥伴、兄弟單位代表，以及香港振華員工共800餘人參加晚會。

與會領導和嘉賓共同開啟了以「振翅高飛，華耀香江」為主題的慶典晚會。晚會播放了《香港振華35周年回顧》紀錄片，通過大量歷史素材，回顧了香港振華35年來的創業歷程，展現「紮根香港，建設為民」所取得的成績。晚會還播放了採訪8位在香港振華工作超過30年的員工視頻專輯，他們用樸實的話語回顧了在香港振華的工作經歷和感受，真情流露出對這個大家庭未來的美好期待，現場很多同事深受感動，熱淚盈眶。王岩為這8名員工頒發30年資深員工獎，孫子宇、林懿翀分別與他們握手致意，感謝他們的辛勤付出，並祝願他們新年快樂，闔家幸福。

蘇岩松在致詞中歡迎領導和嘉賓的蒞臨，對集團總部、公司總部多年來的正確領導和深切關心表示感謝，對振華全體員工致以新春的問候。

林懿翀在致辭中充分肯定了香港振華為香港基礎設施領域發展做出的貢獻，對35年來一代代兢兢業

業、戮力同心的香港振華員工表示慰問，祝福香港振華生日快樂，希望香港振華擁抱新時代、展現新作為，為公司發展再添佳績。

孫子宇在致辭中高度評價了香港振華為香港繁榮穩定做出的努力，對香港振華多年來根植香港為中國交建海外事業提供支持表示感謝，同時勉勵香港振華全體員工不忘初心，砥礪前行，繼續積極投身香港建設，為粵港澳大灣區的發展和國家「一帶一路」戰略佈局貢獻自己的力量。

慶典晚會上，香港振華內派青年員工和各項目部表演了精心準備的各類精彩節目，氣氛高潮迭起。出席晚會的嘉賓與廣大振華員工互致問候，暢想未來。晚會在全場大合唱《獅子山下》中進入尾聲，孫子宇、林懿翀攜全體嘉賓登上舞臺，與參演人員親切握手問候並共同高歌。現場員工自發打開了手機燈光，隨著歌聲搖曳，照亮了整個大廳，預示著照亮香港振華、中國港灣、中國交建更加美好的未來。



中國港灣總經理唐橋樑到香港機場三跑、港珠澳大橋香港段項目調研

3月9日，公司總經理唐橋樑帶隊赴香港機場三跑項目和港珠澳大橋香港段項目調研指導工作。公司副總經理梁桁，總經理助理、香港振華董事長王岩，副總師、香港振華董事總經理蘇岩松等陪同調研。唐橋樑一行首先來到香港機場三跑項目現場辦公室聽取有關施工進展、工作計劃等匯報，並針對項目管理關係調整後的目標管理、近期重點工作提出了相關要求：一是作為集團高度重視的大型項目，要理順管理關係，明確主體責任和職責分工；二要加強扁平化管理，精簡優化管理層級，提高工作效率；三要堅持問題導向，充分研討現有問題，制定切實解決辦法，推進現場施工進度；四要進一步加強財務共用中心平臺建設，推進業務財務一體化。

隨後，唐橋樑一行來到港珠澳大橋香港段在建的中庭、西橋項目視察。在聽取了項目進展匯報後，他來到施工現場實地考察，並做出相關指導。他對項



中國港灣總經理唐橋樑（右五）及公司管理層到港珠澳大橋項目現場考察

目部目前取得的成績和工程進展表示肯定，並對項目管理團隊的努力與付出表示感謝，同時希望項目部再接再厲，繼續做好收尾工作和結算索賠工作，將該系列項目做成公司的精品項目。

公司中標香港綜合廢物管理設施第一期項目

去年11月22日，公司中標香港綜合廢物處理設施第一期項目。項目類型為設計 - 施工 - 運營項目（DBO），合同金額約314億港元，工期80個月，運營期15年。

項目主要工作內容是在香港石鼓洲附近海域填海16公頃並在人工島上興建城市固體垃圾焚燒處理發電設施。項目設計每日垃圾處理量達3,000噸，年發電量約4.8億度，可供10萬戶家庭使用。該項目是香港第一個垃圾焚燒處理的環保項目，採用世界領先技術，實現了公司在環保民生領域的歷史性突破。



項目模擬圖

香港綜合廢物處理設施第一期項目是公司截至目前中標合同額最大的現匯項目，是公司繼馬來西亞東海岸鐵路項目、香港機場三跑道項目、港珠澳大橋澳門口岸項目之後，又共建「一帶一路」的重大標桿性項目，是公司在設計-施工-運營模式上的創新實踐，也是公司向環保民生等新領域進軍的戰略成果。

新增加的工程項目

項目編號：CHEC312

項目名稱：綜合廢物管理設施第1期（合約編號：EP/SP/66/12）

業主名稱：環境保護署

工程內容：合約範圍包括設計、建造、營運及維修「綜合廢物管理設施第1期」。「綜合廢物管理設施第1期」將位於毗鄰石鼓洲的人工島，以活動爐排焚化技術處理每日3,000噸的都市固體廢物。合約範圍亦包括設計、建造及維修該人工島。是項合約營運期從完成「綜合廢物管理設施第1期」的測試及試運行起計算，為期15年。

合同總額：HK\$31,398,112,026

合同動工日期：2017年12月15日

合同完工日期：2024年7月17日



項目編號：CHEC313

項目名稱：將軍澳藍田隧道 - P2/D4 馬路渠務以及行人天橋工程（NE/2017/02）

業主名稱：土木工程拓展署

工程內容：1) 道路工程 (Road Work)

合同總額：HK\$195,329,157

2) 渠務工程 (Drainage Work)

合同動工日期：2017年11月30日

3) 水務工程 (Water Main)

合同完工日期：2020年11月29日

4) 行人橋 (Foot Bridge)

5) 綠化工程 (Landscape)



新獲頒發的獎項

去年9月26日，港珠澳大橋香港口岸 - 基礎設施工程第一期（西面部分）(HY/2013/02)項目部在由建造業議會舉辦的第23屆公德地盤嘉許計劃頒獎典禮中，獲頒發公德地盤優異獎及傑出環境管理優異獎。此外，該項目的地盤監督陳有成及分判商工人張漢玉亦分別獲得模範前線工地監工獎及模範工友獎。



CHEC302新圍污水處理廠改善工程項目部 (DC/2013/10) 在渠務處舉辦的工地整潔獎勵計劃 (2017) 獲頒發優異獎。此外，CHEC302項目部設計團隊參加由燈塔建築協會舉辦的第三屆國際安全設計比賽中榮獲獎項。



CHEC308 CV/2015/07 - 處理剩餘公眾填料 (2016–2018)項目部在2017年第四季的工程評核報告中取得良好成績。業務發展部總經理張知遠 (左一) 向有關項目部代表頒發嘉許證書。



CHEC275 HY/2011/09 - 港珠澳大橋香港接線項目部在2018年第一季的工程評核報告中取得優良成績。總經理辦公室副總經理江和明 (左) 向有關項目部代表頒發嘉許證書。

2017年員工獎項

30年資深員工獎（至2017年12月31日止）

中文姓名	職位	部門/項目部	入職日期
劉榮輝	副總經理(部門)	業務發展部	1987年10月1日
廖嘉碧	總經理(部門)	財務部	1987年7月16日
梁滿堂	地盤監督	業務發展部	1985年2月7日
謝遂平	地盤監督	業務發展部	1987年3月1日
陳燕平	測量經理	業務發展部	1987年6月17日
黎樹穩	船主(拖輪)	設備部	1986年3月14日
趙屬民	電氣工程師	設備部	1987年8月17日
譚兆祥	船主(拖輪)	設備部	1987年9月10日



20年資深員工獎（至2017年12月31日止）

中文姓名	職位	部門/項目部	入職日期
劉啟雲	項目工程師	業務發展部	1997年10月2日
蘇書樂	助理品質保證經理	質量安全監督部	1997年8月1日
溫哲	高級測量師	業務發展部	1997年6月25日



2017年企業文化宣傳及社會責任獎

姓名	職位	部門/項目部	姓名	職位	部門/項目部
陳小慧	項目高級行政主任	CHEC300	陳偉邦	項目環境經理	CHEC300
周愛珠	高級秘書	工程部	潘華才	助理項目經理	CHEC275
鄧燕兒	項目行政主任	CHEC300	戴芳妮	高級工程師	CHEC275
杜遠錦	高級秘書(地盤)	CHEC304	王詠心	環境主任	CHEC275
盧曉兒	助理工料測量師	CHEC300	鄒寶思	人力資源助理	人力資源部
彭慧珊	助理工料測量師	CHEC300			



姓名	職位	部門/項目部	姓名	職位	部門/項目部
劉敏珊	助理承建商勞工主任	CHEC300	周昭珊	項目行政主任	CHEC275
潘玉華	助理人力資源主任	人力資源部	鄭佩琪	高級工程師	CHEC275
沈志雲	高級採購主任	CHEC300	吳俊文	副總經理	人力資源部
余淑華	地盤文員	CHEC300	陳美儀	項目高級行政主任	CHEC298
程杏茵	項目助理行政主任	CHEC298	賴子軒	工程師	CHEC305
趙珮珊	採購主任	CHEC305	伍卓如	高級文件控制員	CHEC298



2017年傑出員工獎

姓名	職位	部門/項目部
劉傳基	設計經理	CHEC302
陳燦演	副地盤經理	CHEC302
劉俊釗	副地盤經理	CHEC313
溫哲	高級測量師	CHEC298
鍾國豪	項目經理	CHEC303
鄺德添	助理項目經理	CHEC305
黃來有	助理設備總監	CHEC305
馬慧敏	高級行政主任	業務發展部

姓名	職位	部門/項目部
馮孟輝	助理項目經理	業務發展部
李珏琳	工程師	業務發展部
莫繼武	副項目經理	CHEC304
潘永安	助理項目經理	CHEC308
余少玲	項目行政經理	CHEC308
鄺慶麟	副投標經理	業務發展部
謝國雄	高級提案經理	業務發展部



姓名	職位	部門/項目部
薛家麟	高級資訊系統主任	工程部
李建德	高級地盤經理	CHEC275
鍾家濠	工程師	CHEC275
伍家文	地盤經理	CHEC275
徐得志	設備主管	CHEC89

姓名	職位	部門/項目部
黃貝兒	高級承建商勞工主任	CHEC300
陳展文	工程師	CHEC300
樊幘妍	項目工程師	CHEC300
鄭燕君	測量師	CHEC300
葉文俊	CAD 測量師	CHEC300



2017年傑出員工獎

姓名	職位	部門/項目部
劉曉燕	行政秘書	行政部
陳秀娥	高級行政主任	行政部
雷啟賢	項目工料測量師	CHEC275
潘樹燊	工料測量師	CHEC275
李佳晨	會計師	財務部

姓名	職位	部門/項目部
余敏華	人力資料主任	人力資源部
林劍輝	管工	設備部
劉志強	電氣工程師	設備部
ALFONSO DANILO Y.	品質保證經理	質量安全監督部
張健民	助理安全經理	質量安全監督部



員工晉升名單

姓名	新職位	部門 / 項目部	晉升日期
李健恒	助理項目經理	CHEC275	2017年9月1日
黎浩然	助理工程師	CHEC305	2017年9月1日
胡凱傑	助理工程師	CHEC305	2017年9月1日
陳偉超	工目	CHEC298	2017年10月1日
江浩海	助理管工	CHEC298	2017年10月1日
藍梅香	工目	CHEC298	2017年10月1日
李焯宏	助理管工	CHEC298	2017年10月1日
李鎮浩	管工	CHEC300	2017年11月1日
陳朗基	工料測量經理	CHEC273	2018年1月1日
陳俊傑	項目經理	CHEC275	2018年1月1日
陳啟泰	項目工程師	CHEC275	2018年1月1日
陳錦鳴	項目經理	CHEC275	2018年1月1日
譚煒杰	項目工程師	CHEC275	2018年1月1日
楊國鋒	項目經理	CHEC275	2018年1月1日
曾原斌	項目工程師	CHEC298	2018年1月1日
莊志榮	助理工料測量經理	CHEC298	2018年1月1日
周皓明	高級管工	CHEC298	2018年1月1日
馮卓威	副地盤經理	CHEC298	2018年1月1日
梁志傑	高級地盤經理	CHEC298	2018年1月1日
雷適熙	高級管工	CHEC298	2018年1月1日
MACASAET JERRIC OLAN	高級品質保証工程師	CHEC298	2018年1月1日
伍卓如	高級文件控制員	CHEC298	2018年1月1日
蘇揚彥	測量工目	CHEC298	2018年1月1日
徐雅思	項目工料測量師	CHEC298	2018年1月1日

員工晉升名單

姓名	新職位	部門 / 項目部	晉升日期
黃進然	測量師	CHEC298	2018年1月1日
翟牛	總管工	CHEC300	2018年1月1日
陳志榮	項目工程師	CHEC300	2018年1月1日
陳斯流	副地盤經理	CHEC300	2018年1月1日
鄭少俊	管工	CHEC300	2018年1月1日
朱奇杰	助理合約經理	CHEC300	2018年1月1日
樊幑妍	項目工程師	CHEC300	2018年1月1日
李淑施	承建商勞工主任	CHEC300	2018年1月1日
陸世揚	助理項目經理	CHEC300	2018年1月1日
文德正	工料測量師	CHEC300	2018年1月1日
譚家存	副地盤經理	CHEC300	2018年1月1日
鄧燕兒	項目行政主任	CHEC300	2018年1月1日
黃錦銘	副地盤經理	CHEC300	2018年1月1日
黃思耀	副項目經理	CHEC300	2018年1月1日
袁仲揚	高級地盤經理	CHEC300	2018年1月1日
陳佩英	項目經理	CHEC302	2018年1月1日
陳燦演	副地盤經理	CHEC302	2018年1月1日
初佳源	項目工程師	CHEC302	2018年1月1日
郭倩儀	項目行政經理	CHEC302	2018年1月1日
蘇詠豪	項目工程師	CHEC302	2018年1月1日
黃詠聰	助理管工	CHEC302	2018年1月1日
邱彥棋	高級工程師	CHEC302	2018年1月1日
鍾國豪	項目經理	CHEC303	2018年1月1日
李子光	地盤經理	CHEC304	2018年1月1日
陳信恩	品質控制工程師	CHEC305	2018年1月1日
張宇軒	助理總管工	CHEC305	2018年1月1日
鄺德添	助理項目經理	CHEC305	2018年1月1日
賴子軒	工程師	CHEC305	2018年1月1日
羅偉民	助理總管工	CHEC305	2018年1月1日
梁滿堂	地盤監督	CHEC305	2018年1月1日
梁斯樂	高級測量師	CHEC305	2018年1月1日
盧志燊	工程師	CHEC305	2018年1月1日
彭靜韻	安全主任	CHEC305	2018年1月1日
RODRIGUEZ RODRIGO JR. SABACO	助理品質保証經理	CHEC305	2018年1月1日
岑振彭	助理總管工	CHEC305	2018年1月1日
譚偉謙	助理管工	CHEC305	2018年1月1日
王章彬	環保主任	CHEC305	2018年1月1日
黃裕恒	助理管工	CHEC305	2018年1月1日
任韋賢	項目工程師	CHEC305	2018年1月1日
黃青山	高級地盤經理	CHEC306	2018年1月1日
陳偉綸	副地盤經理	CHEC308	2018年1月1日
何志宇	高級安全主任	CHEC308	2018年1月1日
余少玲	項目行政經理	CHEC308	2018年1月1日
馮孟輝	副項目經理	業務發展部	2018年1月1日
鄺慶麟	副投標經理	業務發展部	2018年1月1日
謝國雄	高級提案經理	業務發展部	2018年1月1日
丁家文	高級法律顧問	商務部	2018年1月1日
黃婉珊	秘書	商務部	2018年1月1日
李佳晨	會計師	財務部	2018年1月1日
吳有雄	高級管工	設備部	2018年1月1日

港珠澳大橋香港接線高架橋段 負重荷載測試順利完成

在港珠澳大橋香港接線項目部高架橋段進行的負重荷載測試及有關分析工作順利完成。高架橋段的負重荷載測試從2017年10月中開始進行，測試全部19座橋樑共230座橋跨，分析結果顯示接線的橋樑全部符合設計承載能力的嚴格要求。路政署署長鍾錦華於本年1月11日親臨工地，見證最後一座橋跨上的負重荷載測試，並聽取測試人員匯報。鍾錦華感謝測試人員日夜繼夜為每一座橋跨安排及進行測試，使所有橋跨的測試工作順利於約三個月時間內完成。



路政署署長鍾錦華（左二）聽取測試人員匯報香港接線高架橋段最後一座橋跨的負重荷載測試方法

新圍污水處理廠參與職業安全約章簽署儀式

2月2日，為增強分判商職業安全意識，規範施工現場施工操作安全，新圍污水處理廠項目部參與承建商分判商-職業安全約章簽署儀式，安樂-得利滿-中國港灣聯營項目董事陳海明，總經理辦公室副總經理羅思雄與力毅工程有限公司、利記機械工程有限公司等代表共同簽署。並邀請渠務署助理署長周國銘，艾奕康有限公司項目董事陳英健，為本次簽署活動作現場見證。此次活動得到了業主及顧問公司的高度重視，並希望各分判商能夠文明安全施工，共同努力促進項目的順利實施。



總經理辦公室副總經理羅思雄（左一）參與安全約章簽署儀式

見習工程師歷奇體驗培訓 (2017)

去年11月18日，我司舉辦了第三屆「見習工程師歷奇體驗培訓」。15位年青見習工程師透過參加「歷奇體驗」，了解到團體精神的重要性，令彼此合作關係得以建立及鞏固，以發揮互相支持及激勵的效果，啟發他們把在活動上建立的團隊精神實踐在工作上。此外，今次「見習工程師歷奇體驗培訓」特別加入了野戰遊戲活動(War Game)環節。這是一種模擬軍隊作戰的遊戲。透過野戰遊戲，模擬戰場上緊張刺激的氣氛，能促使參加者發揮更大的潛能，從中學會控制自己的情緒，培養群體合作精神，提高領導才能，更快適應不同環境，鍛練善用資源以及臨危不亂、隨機應變之能力。透過遊戲體驗去學習，啟發個人



潛能，不但更富趣味，亦可增進員工之間的溝通。完成整個歷奇體驗培訓後，每位見習工程師作出檢討和總結，他們都對培訓活動感到滿意，並認同為工作帶來正面影響，達到「改善溝通」、「團隊建立」及提升「解難能力」等的目標。

芬蘭國家技術研究中心代表團考察中國港灣

去年11月27日，芬蘭國家技術研究中心(VTT)代表團到公司考察。VTT是歐洲領先的研究和技術組織之一，是芬蘭就業和經濟部授權下的芬蘭創新體系的一部分。VTT利用研究和知識提供專家服務，並為私營和公共部門提供服務。VTT擁有75年的經驗，以頂級研究和科學成果支援客戶增長，並在智慧城市領域擁有廣泛的研究和創新能力，包括城市



能源，交通，建築，基礎設施，水資源管理和治理解決方案。VTT代表團成員包括業務發展經理Antti Ruuska博士、中國區經理Timo J. Hakala博士，及香港理工大學土木及環境工程系王于紅教授。首先由人力資源部總經理余立佐向VTT代表團介紹了公司在香港的經營戰略，尤其是新的IWMF項目和過去的環保項目發展，如處理剩餘公眾填料項目和生物柴油廠項目等。然後技術部總經理陳健博士介紹了我司現有項目的需求，以進行研究和技術支持。另外，Dr Timo J. Hakala 介紹了VTT的資料，並針對我們提出目前項目的問題，給我司提出一些技術解決方案作為選擇。最後由香港理工大學王教授作出總結，他認為公司與VTT應保持聯繫和對話，為日後拓展本地和海外潛在項目或課題進行創新研究。

技術部與浙江大學建築工程學院交流會

2月28日，浙江大學建築工程學院師生代表團來到公司北角總部進行參觀交流活動。代表團成員共有15人，其中除兩位帶隊老師外，其餘為浙江大學土木、水利、建築行業的優秀學生代表，以及美國土木工程師學會（ASCE）浙江大學學生分會的骨幹成員。香港振華人力資源部總經理余立佐，技術部總經理陳健博士、副總經理李超博士以及技術部相關同事參與了接待活動。首先陳健博士向師生們介紹了公司的背景和概況，重點講解了公司承建的港珠澳大橋、香港機場第三跑道、石鼓洲焚化爐等項目在建設過程中所遇到的挑戰和困難、以及設計施工工藝與流程的創新等內容。隨後，浙江大學學生代表與洪義教授也向我司介紹了ASCE浙江大學分會的發展情況，以及浙江大學建築工程學院的概括。此外，人力資源部總經理余立佐向師生們介紹了公司人力資源管理、商務發展、英國特許土木工程測量師學會等內容，並即場回答了在座學生代表的提問，使他們對香港工程界有進一步的了解。通過互相交流，師生們對我司為香港建設作出的努力與貢獻表示欽佩。最後，浙江大學分會代表與香港振華互贈紀念品並合影留念，為此次活動畫上完美句號。



湖北城市建設職業技術學院赴港考察團



人力資源部總經理余立佐（右）向湖北城市建設職業技術學院考察團代表致送紀念品

去年10月20日，由湖北城市建設職業技術學院對外交流合作處處長王彬帶隊，湖北城市建設職業技術學院相關領導組成的赴港考察團到我司進行交流活動。這次活動由香港金融管理學院舉辦，該機構是國家外國專家局認定的境外培訓機構，多年來致力為內地公務員及國企舉辦各類型的培訓和座談會。這次交流活動的目的在於考察中國港灣在香港的公司架構與運作和在建築工業化的發展應用以及建築工業化在香港的實戰應用問題。

皇家特許測量師學會交流會議

去年11月13日，皇家特許測量師學會（Royal Institution of Chartered Surveyors - RICS）高級會員發展主任蔡楚玲到公司進行交流會議，以了解我司培訓RICS會員的進度和提供相關協助。我司人力資源部總經理余立佐、商務部副總經理梁麗鈴、項目工料測量師呂鴻榮及助理工料測量師李靜宜參與交流會議。RICS成立於1868年，主要的測量專業範疇涵蓋土地和房地產等多方面的固定資產，並負責提供測量學方面的教育、制定相關的培訓標準，向不同政府和商業機構提供專業意見。RICS的亞洲區辦事處設於香港，會員超過一萬一千名測量界專業人員。



新圍污水處理廠第一期第一部分 道路重置工程竣工暨開通典禮

去年11月28日，CHEC302新圍污水處理廠項目部舉行第一部分道路重置工程竣工暨開通典禮。香港渠務署總工程師簡漢成、高級工程師何家儀、元朗區議會議員鄧家良、廈村鄉事委員會主席鄧勵東、



總經理辦公室副總經理羅思雄，監理公司AECOM代表等出席典禮。該部分工程由公司設計、施工，並提前兩個月竣工。該道路是項目主體工程實施過程中車輛通行的主要車道，也是廈村物流中心車輛分

流的主要車道。該道路的開通對主體項目的實施和當地交通疏導具有重要的意義。簡漢成在致辭中對公司提前高品質及高效率地完成該部分工程給予高度讚譽，並肯定項目部在該工程中的專業精神和工作。

建造業機械操作比賽奪佳績

1月5日，中國港灣-宏基聯隊參加「建築業機械操作比賽2017」決賽，並在履帶式起重機操作比賽中獲得季軍。建築業機械操作比賽是由建築業協會舉辦的機械操作比賽，旨在加強機械操作精英作進一步交流以及提升行業操作技術，此次活動共有6個比賽，中國港灣與宏基土力工程有限公司聯合代表隊參加履帶式起重機操作比賽，經過激烈的角逐，港灣-宏基聯隊順利進入決賽並獲得季軍。近年政府致力發展多個大型基建工程，其中經常使用機械設備操作。建造業議會希望藉此活動鼓勵機械操作從業員，作進一步交流及提升行業操作技術。



公司獲頒發「5+商界展關懷」標誌及 「企業義工感謝狀」



3月16日，我司人力資源部代表出席香港社會服務聯會舉辦的「商界展關懷 - 社區伙伴合作展 2018」，並獲頒發「5+商界展關懷」標誌。此外，我司更獲香港家庭福利會頒發「企業義工感謝狀 2017」，以表揚我司在2017年積極參與義工服務。



「5+商界展關懷」証書



「企業義工感謝狀 2017」
証書

參與利是封回收重用大行動 2018

中國港灣CHEC300港珠澳大橋中庭項目部連續第三年參與由環保團體綠領行動舉辦的「利是封回收重用大行動」。每年農曆新年，傳統習俗均會「派利是」，但香港人每年使用了3.2億個利是封，相當於砍伐16,300棵樹。因此，環保團體綠領行動舉辦「利是封回收重用大行動」，讓大家過節之餘，亦不忘保護環境。CHEC300港珠澳大橋中庭項目部已是

連續第三年參與該項活動。在2月27日，CHEC300項目部代表在利是封回收重用大行動 2018 啟動禮上，獲環境局局長黃錦星頒發活動參與獎座，承諾於公司內派發新生利是封供員工使用，及設置利是封回收箱以回收已使用利是封，達致「利利是是、封完再封」的活動主題，和減少浪費的目的。



「利是封重用大行動2018」証書



冬日佛教志蓮淨園半天遊義工活動



去年12月15日，中國港灣義工隊聯同香港家庭福利會舉辦冬日志蓮半天遊義工活動，與33位長者及其家屬到志蓮淨苑參與文化體驗活動。活動中導賞員先向大家介紹志蓮淨苑的唐代傳統建築特色，整體建築群結構對稱平衡，層次分明，賞心悅目。然後，大家前往參觀南蓮園池，長者們在園內路徑漫步遊覽，沿途樹木、石景、古建築，就如一幅幅山水卷軸展現在眼前一樣，讓長者和義工們享受一份清靜悠閒的樂趣。

參與香港花卉展 - 環保回收日

3月26日，中國港灣應「商界環保協會」的邀請，參加了康樂及文化事務署與環境保護署在香港維多利亞公園聯合舉辦的「香港花卉展 - 環保回收日」活動。我司的義工們將花卉展覽後的花朵盆栽進行分類和回收，再把已凋謝的或可再繼續栽種的花朵植物分類出來作其他用途。活動加強處理花卉展後可重用或循環再造的物料和減少廢物棄置。公司致力推動環保精神，實踐「三用原則」，即「物盡其用、廢物利用、循環再用」。



“人生有幾多個十年” - 三十年資深員工獲獎感受

文 - 業務發展部 劉榮輝

數年前有一套電視劇，主角有句對白 - “人生有幾個十年？”，一時在城中引起陣陣迴響。今天我要將這句話改成“人生有幾個三十年！”，實在人生有三個三十年已是非常難得，而在職場上要有兩個三十年，也似乎不大可能，所以一個三十年的職場生涯，服務於同一間公司，我是極其引以為傲的事情。

我在1987年10月加入香港振華，作為一個六千多萬港幣合同額的副工地代表，當時振華在香港的合同總額只有幾億元，除水工外，只做斜坡維修、道路拓展等項目，公司總部是位於西環招商局大廈的一個小小單位。隨著振華領導的高瞻遠矚，亦藉著香港政府大力投入基建，鐵路網絡、新機場玫瑰園、環保工程、主幹道建設，與內地接合的跨境交通基建等。領導們能把握機遇，不斷提升公司的規模和實力，到今日成為擁有超過一千五百名員工，在建合同額達百億，年度營業額達數十億元，在香港建築界當一個舉足輕重的角色。自己亦坐上了順風車，得到很多寶貴的經驗。公司給我很多機會，豐富了我的閱歷，擴大了自己的眼界，提升了我的管理層次和能力。

三十年來，公司經歷過七任舵手的領導，振華恆久不變的核心綱領是「以人為本」，這個信念使公司擁有一班忠誠的員工團隊，與公司一同經歷高低起伏，亦能招攬到各方人才，幫助公司不斷提升。在香港大型建造項目，公司從依附國際承建商作小

筆者(左)獲頒發30年
資深員工獎



份額的聯營方，發展到現在是聯營體的領導方，從只當建造至設計加建造、EPC，甚至向營運的版塊進發，這一切都得來不易，充分體現了公司進取、求變、求拓展的理念和決心。我與公司一起走過三十年，可以和大家分享的是，做工程不同於營運，幾乎每個項目都遇到挑戰，工期壓力，成本預算，質安環合規避免意外、業主、監理和各持分者的要求，內部人事互動等，使到項目人員疲於奔命，然而精力耗費又不一定達到預期成果。但只要大家秉持信念，沒有一個項目是完成不了，每項事情都可以用我們的智慧和實力去解決。且經一事，長一智，只要沉著面對，解決方法總比問題多。經歷越多，大家處理事情的能力就越見提升，從而有實力、有信心面對更大的挑戰。向前望，自己亦應該在適當的時間，將棒子交出，予處於第二梯隊、第三梯隊的同事一步步接班，使公司持續健康發展，你們亦是振華的未來。做到創新、與時並進、提升自我，在這競爭激烈的市場環境中不落後於人。

欣逢公司成立三十五週年，在此謹祝公司上下同心、百尺竿頭，更進一步。多謝歷屆領導給我的栽培、機會、多謝我多位直屬上司給予我的信任、推動。多謝一班和我在各項目共同奮鬥，尤其曾在海外工作的同事。有你們的貢獻公司才會一步一步提升到現在的台階。

《CHEC香港振華》徵稿工作已全面展開！

《CHEC香港振華》徵稿工作已經開始，歡迎各位同事根據欄目設置要求為我們提供稿件，

形式不拘，例如文章、攝影作品，或書畫藝術作品均可。

同事可將作品投稿來《CHEC香港振華》編委會：hr@chechk.com。

感謝您對我們工作的大力支持！

