

香港中區立法會道 1 號
立法會綜合大樓
跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會主席
梁君彥議員, GBS, JP

立法會 CB(4)445/15-16(04)號文件
(只備中文本)

梁主席：

關於三跑道系統計劃的財務安排方案之疑問

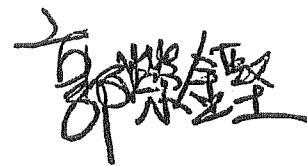
本小組委員會早前要求機場管理局（下稱機管局）提交由財務顧問匯豐銀行撰寫的三跑道系統計劃的最新評估報告（下稱 2015 年報告），有關報告至 2015 年 12 月 21 日終於公開，本人閱讀後對報告存有很多疑問，盼機管局能解答：

1. 2015 年報告與 2011 年機管局委託匯豐銀行撰寫的評估報告（下稱 2011 年報告）的內容詳細度相差甚遠，由 88 頁大幅縮減至 40 頁，原因為何？兩份報告的主要分別為何？請詳細以列表方式列出；
2. (a) 2011 年報告中，三跑道系統項目的內部回報率(Internal Rate of Return, IRR) 為 3%，而 2015 年報告則是 8%。請問當中落差的各項明細為何？
(b) 若上述 5%的落差包括了機場建設費、機場著陸費及營運收益。本人認為機場建設費並非三跑的效益，而且 2011 年報告中之 IRR3%也沒有將機場建設費計算在內。為直接與 2011 年的數字作比較，請機管局提供剔除機場建設費後的 IRR，或其他可直接比較的指數；
3. 2011 年報告有提到，若負債比率達 4-5x，即使機管局的表現極理想，債務評級頂多只達 BBB（P.79）；2015 年報告則指出了五個假設性處境以測試財務安排是否穩健（P.30），當中最低的負債比率都已經達至 4.7x，惟報告並沒有債務評級的評估。事實上，現時機管局的債務評級為 AAA，其中一個主因是基於它現在的債項少，即若興建三跑道系統而大幅舉債，對債務評級有一定影響。如果債務評級被調低，對機管局融資計劃有甚麼影響？

就此，本人促請機管局於會上提供上述問題之書面回覆，供本小組委員會參閱，以便在日後會議作進一步跟進。

敬祈應允，順頌

公祺



郭榮鏗
委員會副主席

二零一六年一月五日