

立法會 跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會
聽取各界對香港國際機場三跑道系統項目的意見
2016年5月3日



書面意見

林鴻達 – 時事評論員 / 獨立政策研究員

Jacky Lim - Commentator / Independent Policy Researcher

本人現就 2016 年 5 月 3 日立法會跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會議，向委員會提交書面意見。

1. 摘錄本人以往發表過與三跑、機管局、民航處有關的文章

2013-6-20 《蘋果日報》

機管局的管理和誠信危機

林潤達 時事評論員

機管局近月連番爆出醜聞，尤其是「批租事件」竟可以不斷更改招標評分制度，甚至許漢忠運用酌情權實在有利益輸送之嫌，廉潔該考慮介入調查。回顧這些醜聞，從四月初登機橋倒塌之後有人向電台「告狀」指事件可能涉及維修保養不當，日前又爆出耗千萬買入會導致安全風險的國產機坪巴士，都是來自機場內部向通報傳媒「解密」。因機場是一個封閉區域而公眾未必知曉太多，由此可以推斷，機管局潛藏不少運作和管理問題。醜聞可會陸續有來越多越臭，真的要拭目以待。機場保安公司行政總裁周富祥涉貪被捕，反映了某些管理人員可能出現品格問題。因周氏所擔任的職位涉及嚴謹的機場保安水平，機場未有發生嚴重保安事件，港人該謝天謝地。

相信不少人發現到機場內大多商店都是的所謂名店，無法排除「為人民服務」的想法；對應着市民在友儕間有時會談論到在機場「搵食」（找尋合適食店）困難；赤鱗角又遠離市區，不及昔日啟德機場所在地的九龍城容易得到生活支援；影響航班服務的因素眾多，機管局在旅客服務設施和店舖租務方面更該為應付突發事情作足夠準備。這就反映了「批租事件」除了有濫權貪瀆之嫌，機管局更有盲目追求租金收入未有做好照顧旅客候機需要的可能。

至於國產機場巴士一事，如果「掉頭」衍生安全風險屬實的話，許漢忠或負責採購的人員就犯了「安全是航空運作必須嚴守的第一戒條」之罪，是「罪該萬死」的！安全風險存在也去採購不合用的設備，實在無法不讓人再次聯想到涉貪之嫌；或是相反地，作

訂購決定的人根本就沒有足夠專業水平，那就請立職離任機管局職務，免得製造下一個危機。就是機員一個小小錯誤也得提交報告，甚至回想 98 年啟用頭幾天的亂局，機管局該盡快向公眾交代。

這些事件除了反映目前機管局的營運和管理混亂之外，「解密」過程更似乎同時反映出機管局有誠信問題。機管局正在推動不少計劃，例如備受爭議的第三條跑道計劃，在過去的所謂諮詢過程中，只顧吹噓第三條跑道會帶來無限希望，可是不需要公開披露的資料，例如顧問報告當時卻一直採取拖字訣，或是迴避中國空域限制影響計劃成效的質疑等等；甚至環評報告現在還未完成就嚷着要急於上馬。另一方面，機管局近年不斷表示航班需求大增，可是增加的新航線絕大多數都是飛往中國二、三線城市，例如

鹽城、淮安、太原、麗江、離廈門高崎機場僅一小時多車程的晉江、距離新的潮汕機場僅兩小時車程的梅縣等等；而且，增加的航班，即使是現有的航線如上海、北京等又大多是採用 A320、波音 737 等小型客機。機管局是否刻意製造航班需求數據為三跑計劃「抬轎」，將近期的報道再作綜合實在無法排除這些疑慮。

回到現在，香港國際機場可謂已被弄得一團糟，機管局該先清理這大片疑雲。或者從公眾角度，由於近期的「爆料」已讓市民對許漢忠為首的機管局管理層失去信心，機管局該先將機場的運作和管理返回正轨才好作發展打算。機管局作為法定機構，特區政府有必要嚴正處理這些「解密」事件，如有人要承擔責任，甚至刑事罪責絕不能姑息。

網上版網址：<http://hk.apple.nextmedia.com/news/art/20130620/18305269>

2013-8-1 《蘋果日報》

毋須興建第三條跑道

林潤達 時事評論員

沉寂了一段時間第三條跑道（下稱「三跑」）的所謂諮詢工作最近重新展開，機管局將在這個周末舉行公眾論壇。

這個充滿爭議的基建計劃，一直以來公眾較熟悉的反對聲音僅集中於海豚保育等環保議題，因而認定環保人士「阻礙香港發展」而支持這個計劃。正如筆者早前提過，這不過是政府以編造「環保與發展對立」的慣性輿論戰術而已。事實上，反對聲音不只環保理由，更重要的是，反對者不否定提升機場效率和促進經濟發展的需要，只是質疑三跑是否唯一方法。

其中一類的質疑集中於航空技術理據。早前《信報》有過兩篇評論，其中一篇是擁有飛機工程師執照的鄭經翰先生撰寫，兩篇都指出大陸的空域限制將導致「三跑」物無所用。筆者曾經從事旅遊業近十年而接觸過一些航空知識，嘗試以較簡淺的方式作具體說明。

首先，飛機升空後不是任意飛翔，而是以我們聽聞期間常聽到的「北緯、東經」經緯線作座標穩定航路，猶如一條看不見的火車路軌。大陸的空域限制，或所謂「空牆」，是一項可謂針對香港的飛行規定，

飛機從香港起飛進入大陸空域之前必須爬升至不低於 15,700 呎；相反準備降落香港時也要保持這個高度離開大陸空域。可是飛機爬升或下降不能急如升降機，於是進出大陸空域的航班都必須繞過本港南面、可達空離機場以南逾 40 海里（即近 80 公里）的南中國海一帶上空進行升降程序，但就與往來日韓台灣、以至東南亞和澳洲的航班「爭路」。從民航處香港航空資料查詢網站（網址：<http://www.hkate.gov.hk>）會找到這些資料，並且發現所有升降程序確要在本港南邊進行，額外增加了近 20 分鐘飛行時間，並因此要消耗更多燃油和衍生廢氣等環保問題。「空牆」影響的航班不只往返中國，更有直飛往中東、歐洲及北美東岸的班機。即使「空牆」仍然存在的話，就算興建十條跑道也因為要在本港南面升降，而「路軌」難以再增加，結果都變成廢物。航空資料對公眾而

言可能是比較艱澀，於是也成為機管局以為只要避而不談就能蒙混過關，誤導市民以為第三條跑道有助機場發展的手法。

從中央圖書館找到當年臨時機場管理局顧問報告等資料，載有機場雙跑道設計的最高升降量為每小時 82 班，但必須修訂升降程序、提升導航系統軟件、平整大嶼山東北山頭降低高度等工作。可是政府多年來都沒有進行，甚至有報指指民航處購買了一副充滿程式錯誤的導航系統。這些歷史資料更反映目前最少七對升降跑道，相信是因為「空牆」和沒有進行剛提及的工作而沒有或無法採用；可是機管局在所謂的諮詢期間向公眾述說着「現時雙跑道上限只能達至 68 班」，是否在編造謊言留給公眾判斷。

7 月 4 日晚上理工大學一場有關三跑的論壇上，馮永業對於要求負責管理大陸空域的解放軍解除「空牆」

限制也繼續說着會積極爭取。但是已經「爭取」了五年還未有解決，那為何要把這 1300 億公帑與解放軍「豪賭」呢！值得一提的是，「翻順」了的澳門已沒有「空牆」。

除了「空牆」之外，大陸的空域限制還有所謂「流量管制」導致往來中國的航線經常延誤。除了影響航空公司和機場日常運作之外，近期發生多宗中國籍旅客與地勤人員衝突甚至襲擊事件，空域限制也算得上是遠因。但如筆者早前一篇文章所指，近年增加的航班、航線絕大多數是往返中國的；甚至翻看昔日資料，部份往來上海、北京的航班由原來的採用廣體客機（即 A330、777）改為 A320、737 等小型客機，然後在其前後僅約一小時加開航班。機管局一邊廂說飽和，另一邊廂放任航空公司「加班」，實在難以排除編造數據為三跑計劃「抬轎」的疑慮。09 年至今的實際客運量增長都遠於所謂諮詢期間的預測，而且本港以至國際金融分析都指中國經濟增長放緩甚至有硬着陆衰退的可能。

以上種種理據都在說明，第三條跑道是絕對沒有需要。

網上版網址：<http://hk.apple.nextmedia.com/news/art/20130801/18358724>

即時新聞

2013年08月02日

請選擇

【網上論壇】岑兆華勿再支吾以對 (時事評論員 林鴻達)

5,247

建立時間 (HKT): 0802 18:57



70



0



70



70

A A

現今資訊流通，不少航空技術知識資料不再是甚麼秘密。(資料圖片)



民航處助理處長岑兆華於今日《蘋果日報》撰文，回應筆者昨天質疑第三條跑道計劃的理據。可是閱畢全文，岑先生的所謂數據只在嘗試掩過一些事實；並意圖以所謂崇高專業身份建立的盲目權威壓倒筆者的論點，但是只在繼續迴避以確切資料搜集人士作出的質疑，本人表示遺憾之餘，順帶表示無法接受這種只在極權國度才會出現的手段。

岑先生提及「空牆」在是一般高流量機場都要採用的程序，以保障在周邊空域運作的飛機。然而，岑某並未有提及深圳機場接近香港邊境的進場及離場航道，與香港航機進入中國空域的其中一個位於羅湖上空、名為BEKOL的交接點

全文網址：<http://hk.apple.nextmedia.com/realtime/news/20130802/51611668>

林鴻達 Jacky Lim 網誌 | 三跑唔一定要起，機場都可以發展



© 2014-8-12 20:40

圖字體：A A A

環諮會今日開始審議機管局提交的三跑環評報告，如果通過的話下一步就係公佈融資安排，會用公帑、發債、增加機場稅，其實都係打緊市民同遊客荷包。

剩係「白海豚會識得自己搬竇而到時又會識得游返嚟」呢個論點，就知份報告內容到底有幾偏頗，甚至失實。

三跑計劃由三年前提出到今日，機管局都意圖或企圖引導輿論，指反對聲音不過是關注海豚生態，然後就框畫出呢班人「阻住機場同經濟發展」嚟誘使市民支持機管局。但是包括近期頻頻發聲的譚凱邦、林超英，機場發展關注網絡、地球之友，還有小弟等人和組織，三年以來都只係提出以下質疑：

全文網址：<http://www.post852.com/?p=38459>

2. 三跑計劃疑團全沒有清楚解說

第 1. 節列出的文章，不單是予委員知悉本人發表過的言論，了解本人對三跑計劃的立場，更是陳明三跑計劃自 2011 年提出以來，機管局、民航處以至特區政府，還未有就大量的疑團、問題作出清楚解說，包括：

2.1 要使兩條跑道原來設計最高升降容量可達至每小時 82 – 86 班機得到落實，涉及的工作項目：

- 2.1.1 適時更新導航系統。但被傳媒揭發「雷神」系統錯漏百出，可導致安全風險，至今仍未使用；
- 2.1.2 修訂升降程序，配合更新導航系統，使兩條跑道可實施平行運作，即兩條跑道均可用作起飛及著陸；
- 2.1.3 平整大嶼山東北面的大陰頂及花瓶頂，降低山脊高度約 20 米。使 07R (即南跑道向青衣方向) 起飛的飛機提早約 10 秒右轉達至「爬升航道清空」而縮短 07R 起飛間距，提高起飛架次；
- 2.1.4 配合更新導航系統，容許配備 RNP 系統的飛機可因應控制塔指示採用新的 25L/25R (即從青衣方向降落) 著陸程序，使能實施平行進場 (Parallel Approach) 安排，加密降落間距，提高降落架次。另因為能實施從汲水門上空的進場航道，減低荃灣、青衣及馬灣的飛機噪音問題；
- 2.1.5 因中國解放軍空軍實施的進出中國空域高度不能低於 4800m (15,700ft) 的要求，導致：
 - 2.1.5.1 07L (即北跑道向青衣方向)起飛的有兩條偏北向爬升航道，及 25R(即北跑道向大澳方向)起飛的兩條偏北向爬升航道，未能使用，導致未能提前「爬升航道清空」而加密起飛架次；
 - 2.1.5.2 07L(即從大澳方向降落北跑道) 著陸最少一條從珠江口進場航道未能使用，導致來自中國空域 R473 航道降落香港的飛機需飛至香港南面上空的進場點 (例如 SIERA - 21°59'12"N, 113°33'12"E, CANTO - 21°39'03"N, 113°42'25E) 進行降落程序，未能提前清空著陸航道以能加密降落間距，提高降落架次。而且會與來自馬尼拉、台灣飛行情報區進入降落香港的飛機「爭路」，造成空中「塞機」，進一步壓低著陸架次容量。

但機管局、民航處、特區政府一直沒有妥善處理，或極其量在不能提出實質證據之下吹噓「只要三跑計劃落實就會解決」

綜合起來，就是「無需興建第三條跑道都能增加航班容量」，或「現有兩條跑道最高容量還未有用盡」的說法，機管局、民航處、特區政府都未能作合理辯證、解說，甚至是反駁。

2.2 第三條跑道達至聲稱最高容量達每小時 102 班機，存在多個疑問：

- 2.2.1 因機管局、民航處、特區政府均未能提出證據，清楚而肯定中國解放軍空軍實施的進出中國空域高度不能低於 4800m (15,700ft) 的要求會得到解決，因此新跑道 (07L / 25R) 如 2.1.5 所述的問題未能解決，達至最高升降容量能力；
- 2.2.2 機管局、民航處自 2011 年以來常強調的「兩海湮距離」在三條跑道的情況依然存在，言下之意即是三條跑道無法實施平行進場或起飛。同樣地達至最高升降容量能力之說成疑；
- 2.2.3 機管局、民航處亦表明，中跑道(07C / 25C)，即現有的北跑道與新跑道 (07L / 25R) 僅會採取一升一降的措施。連同南跑道 (07R / 25L) 的運作安排，連同 2.2.1 所述的情況，經計算最高升降容量只達 92 班機，比兩條跑道而將 2.1.1. – 2.1.5 所述的問題解決只多出每小時 6 至 10 班機；
- 2.2.4 機管局、民航處、特區政府多番強調「只要三跑計劃落實就會解決空域問題」，但空域問題涉及到中國解放軍空軍，涉及一國兩制的「國防」事務，機管局、民航處、特區政府可有足夠法理權力與軍方處理，完全成疑；
- 2.2.5 或是機管局、民航處、特區政府之所以對「只要三跑計劃落實就會解決空域問題」之言卻拿不出任何實質證據，或支吾以對的說著有機密內容，是否意味著三跑計劃涉及中央政府一些對香港的政治盤算，絕對不能不使人懷疑。

綜合以上，既然兩條跑道的最高容量未有用盡只因機管局、民航處、特區政府有工作未做，而要完成該等工作（除了中國解放軍空軍實施的進出中國空域高度不能低於 4800m (15,700ft) 的要求）要耗用的成本遠低於三跑計劃；或相反地三跑計劃充斥大量疑團，又即使完成興建，比兩條跑道的最高容量只多約一成。因此本人堅持五年來的立場——與其花更多的錢興建三跑，不如花較少的錢進行提升兩條跑道容量的工作。

3. 機場管理亂七八糟，機管局、民航處誠信破產

機場的醜聞，豈止「雷神」導航系統、機管局前任行政總裁許漢忠商舖招標擅改標書內容條款這類「高層次」的事件外，「低層次」的醜聞也是罄竹難書。

經傳媒披露的，計有以下的報導：

2014-7-11 《蘋果日報》

幫越航安排靚開口 換取友人免付千元 為慳行李費機管局高層涉賄賂

【本報訊】機場管理局接連爆出醜聞，《蘋果》取得多封由機管局飛行區運作總經理馬耀文發出的電郵，顯示他私下為航空公司安排較便利的開口，以換取航空公司豁免其友人的行李超重收費。廉署前調查主任、民主黨總幹事林卓廷指，若資料屬實，馬已違反《防止賄賂條例》。機管局表示已成立由其他部門主管組成的小組展開調查。

記者：袁祐恩

馬耀文負責統籌整個機場的飛行區，飛機停放及停機位編配均由他監管。有員工向本報提供馬耀文與越南航空公司職員 Mr. Thang 的電郵對話。該批電郵最早於 6 月 6 日發出，馬以公司電郵向 Thang 提及希望為友人豁免 10 公斤額外行李重量收費，請對方幫忙。Thang 隨即答允，但同時提出要求，指 6 月 18 日有審計員來港審查航班，需馬協助安排使用 20 號開口。信末不忘提及「我承諾若將來你對越南航空有任何需要，我們均樂意協助。」馬於五日後，即 6 月 11 日，將附有相關要求的電郵轉寄姓楊下屬著其盡力安排。

每年訓員工須有操守

20 號開口位於機場 1 號客運大樓，是最接近離境大堂的開口之一，相對便利。另據越南航空公司，飛東南亞區行李超重每公斤收費 10 至 30 美元（78 至 234 港元），即馬的要求涉 780 至 2,340 港元。

揭發電郵者署名「關注機管局的現任和已離職的基層機場員工」，同時附上投訴信，已轉交予機管局董事局。本報電郵向馬耀文查詢，他稱會由公司公關部門回覆。機管局發言人上月底回覆稱，董事會已於上月中將有關匿名信件交管理層及職附跟進，管理層已成立由其他部門主管組成的小組調查。該批員工在投訴信中質疑，馬

以權謀私，安排開口的做法未有按機管局公司職員手冊及工作程序。員工又稱，馬每年度初均會訓示員工必須有良好工作操守，不可藉工作關係收取及尋求間接或直接的任何形式利益，但如今卻利用高層身份與航空公司互換利益，非常諷刺，「誰知道在此事被揭發之前，他可有經常以自己的職位在機場不斷謀取或接受了無數次的各種更大利益輸送？」

馬耀文於政德年代已加入航空界，轉投機管局前曾在美國航空界服務 30 年，包括擔任聯合航空香港區總經理及「星空聯盟」督導委員會主席。機管局董事會成員、立會議員何俊仁指，一般而言匿名信件會按程序交內部審計，如有需要會向董事會報告，現階段不便評論。

機管局是公營機構，僱員亦屬公職人員。廉署前調查主任林卓廷表示，馬耀文或已觸犯《防賄條例》第 4 條，他解釋，行李超重需付額外附加費，「本身要界若干金錢，嘛家唔使使，即係慳錢咗，呢個已經係利益」。他指即使馬沒立即答允在安排開口上予以方便，亦有收受利益嫌疑，「未必即刻要求你唯職務上提供任何方便，但係 keep 住界甜頭，到日後你嘅工作難免會受到影響」。馬先要求對方提供利益，當對方提出要求時他又即時答允，「一個咁嘅利益交換，已經有好強嘅理由證明其中有賄賂行為」。



機管局飛行區運作總經理馬耀文

馬耀文發電郵提出要求

From: Tin gic
To: Henry Y M Ma
Ngay:
Date: Ngo Duc Thang-HK
Chu de: Hello Mr. Thang
Dear Mr. Thang,
I am Henry Ma of Airport Authority, are you still in HK?
(I need to get 10 KGs of excess baggage for my friend, can you help?)
Best regards/Henry

馬向越航的 Mr. Thang 提出希望為友人豁免 10 公斤額外行李重量收費，請對方幫忙。



越南航空公司與馬耀文私下協商以安排較便利的開口，換取豁免馬的友人行李超重收費。

越航職員答應及請求協助

From: Ngo Duc Thang-hk
Sent: Friday, June 06, 2014 10:39 PM
To: Henry Y M Ma
Subject: TL: Re: TL: Hello Mr. Thang
Dear Mr. Henry
You welcome any time. Please send me the detail of your friend I will take care.
By the way, I also need your assistance that on June 18, 2014 we have Skytrax auditor to come to HK to audit our airline. I would like to book the gate 20 for our flight VN592/18Jun.
I do promise that whenever you have any request from VN, it is our pleasure to serve you.
Brgds,
ND Thang

Mr. Thang 答允要求（以黃色標示），並要求馬協助安排使用 20 號開口（以藍色標示）；信末提及「我承諾若將來你對越南航空有任何需要，我們均樂意協助」。

網上版網址：<http://hk.apple.nextmedia.com/news/art/20140711/18796137>

機管局買錯單頭車 2,000萬

【記者張文傑報道】本報昨天報道機管局行政總裁許漢忠疑出手更改商店中標計分方法，令出價非最高者奪得禁區內兩層高大型商舖的「肥豬肉」，機管局昨天承認已委託兩家獨立機構檢討招標程序，但強調今次招標不涉及利益輸送。許漢忠最新又添一筆涉浪費公帑的糊塗賬，知情者指機管局今年以2,000萬元購入10部國產單頭巴士，但表現不佳，令旅客候車時間大增和易生意外，結果明年要重新購入20部雙頭巴士。

委兩機構檢討招標程序

機管局發言人昨天證實，兩個於一號客運大樓禁區東大堂的商舖，面積各約為5,400平方呎，中標品牌為CHANEL(香奈兒)和ROLEX(勞力士)。招標過程中，為迎合市場趨勢及平衡商舖銷售組合，在審視標書後，調整了評核考慮因素，並經過所有相關委員會詳細討論後，作出最後決定；評審時財務回報因素佔60%，非財務因素佔40%。

發言人指，商舖招標由零售和廣告部門負責，標價不是唯一的考慮因素，有關商舖招標程序於2010年12月開始，公開招標後共有八間公司入標，其間經內部多番商討才於2011年10月批出，強調不存在任何利益輸送。不過，局方承認招標程序有改善空間，已於去年委聘兩家獨立機構，全面檢討各方面的招標程序，令整個程序更嚴謹。

須改買歐盟五型雙頭車

不過，一波未平一波又起。有知情者昨天向本報透露，許漢忠涉嫌今年3月批出2,000萬元，

引入北京民航協發機場設備有限公司10部單頭巴士，雖然這批巴士是歐盟五型，較為環保，但本港停機坪慣用的是兩邊也可以當車頭的雙頭巴士，接載完乘客後毋須掉頭便可用另一頭駛走，現改用單頭巴士會造成安全問題，而且單頭巴士載客量由110人減至80人，「又少咗一道門，上落客慢咗，乘客好多時要等多班車先上到」，結果局方要「補鑊」，現決定改為購入20部歐盟五型雙頭巴士。

現時在停機坪行走的載客巴士共29架，10部為新購入的單頭巴士。機管局未有回應是否買錯車，只表示該10部歐盟五型低排放、更加環保的單頭巴士經公開招標購入，以滿足中期航空客運增長需求，又聲稱運作三個月至今一切暢順；至於將再增購20部歐盟五型雙頭巴士，料明年可投入服務。



■國產的歐盟五型單頭巴士令旅客候車時間大大增加。讀者提供圖片

網上版網址：<http://hk.apple.nextmedia.com/news/art/20130617/18300854>

機管局又買20國產巴 貪平累旅客等車

【本報訊】機場管理局去年斥資2,000萬元，購入10輛容易因「掉頭」引起停機坪安全問題的國產單頭巴士，事後要急購入20輛全新雙頭巴士「補鑊」。本報發現，該批同樣是國產貨的新雙頭巴士，近日陸續啟用，但載客量就大幅減少逾四成，變相增加旅客候車時間。 記者：韓耀庭 鄭啟源



■機管局原本的德國製雙頭巴最多可容納147人。



■局方現轉用國產雙頭巴，但只能夠容納84人。

現時停機坪巴士車隊數目有30輛。機管局行政總裁許漢忠去年3月批出2,000萬元，購入10輛由內地「北京民航協發機場設備有限公司」生產的歐盟五型單頭巴士，原本打算逐步取代於98年開始運作的歐盟二型雙頭巴士。但因停機坪慣用的是雙頭巴士，單頭巴士接載乘客後須掉頭，易生意外，機管局事後要急購20輛歐盟五型雙頭巴士。

載客量大減43%

記者近日在機場停機坪發現，全新的雙頭巴士已陸續投入服務。據了解，機管局斥資6,000萬元，購入同是由北京民航協發生產的20輛國產雙頭巴士，平均每輛約300萬元。第一輛雙頭巴已付運並投入服務，預計本月內再有兩輛付運。

不過，記者發現國產雙頭巴的載客量大減，只可容納84人，包括78個企位及6個座位，較原本最多可容納147人的德國製雙頭巴，載客量大減43%。有地勤人員直指令旅客候車時間變相增加，「實際運作時要開多幾班

車」。

機管局證實，第二批共20輛歐盟五型雙頭巴士在今年內會陸續投入服務，其中第一輛已於上月投入服務。發言人稱當全部巴士投入服務後，預計可減排超過五成，及增加兩成接載能力。

每輛新雙頭巴士載客量為80至90人。不過，機管局只肯透露是次公開招標有兩間公司入標，拒絕交代公司名稱、中標公司及價位，又拒證實該批雙頭巴是否國產貨。發言人強調單頭巴士運作暢順，未有因「掉頭」發生過任何交通事故。

機管局過去一年負面新聞不絕，包括行政總裁許漢忠在開標後擅改計分方法，賤價出租機場超級旗艦店舖，董事局主席張建東與成員羅康瑞因興建商業城鬧不和。

機場發展關注網絡發言人巫堃泰指，局方管理混亂，缺乏問責機制，在第三跑議題上，局方也被指隱瞞技術數據，公眾難以監察。

蘋果網睇片
www.appledaily.com.hk

沒有傳媒報導的，更是不計其數。

以本人曾為赤鱸角機場地勤人員所知甚至親身經歷，機管局從管理層到一般階層的職員，均有著「機場是封閉國度，沒向外洩露是不會有人知道發生甚麼事」的處事作風。向各承辦商的職工施壓使他們噤聲，尤其是機管局仗著管有機場禁區通行證最終簽發權(即會使失去工作)，使一眾在機場工作的人受他們的淫威而屈服。

例如發生地勤車輛交通意外，動輒先威迫司機承認是其過失，不屈服的話就以可取消其禁區通行證，即迫使其僱主將之解僱作進一步威脅要其就範。

除近期行政長官家人行李風波涉及的職員被要求離職之外，本人可明確指出，上述三宗報導的「洩密者」都遭到機管局的迫害，甚至最終丟失機場的工作。

以為「山高皇帝遠」為所欲為，為求「臭屎密卮」就恃權肆意欺凌，東窗事發之後就只顧針對「告密」的。機管局如此濫權成性，他們的說話、陳述還有幾高可信性？本人認為是「0」。

4. 推銷三跑計劃，充斥語言偽術

承如第 3. 節所述，「機場是封閉國度，沒向外洩露是不會有人知道發生甚麼事」的態度，機管局、民航處在三跑計劃提出以來，盡是擺出高傲姿態面對議會、公眾、社會各界。

承如第 2 節所提出的疑團，仔細研究機管局、民航處自 2011 年以來，對有關的問題回應，全部都只是祭出其專業身份，意圖以所謂「專業」權威能自圓其說，蒙混過關。一切都只是他們認為航空技術是他們的專業，認為坊間、議會之內沒有人比他們更認識航空技術，強詞奪理砌詞狡辯。

5. 總結

撇除有社會人士、民間組織透過司法覆核對三跑計劃的「挑釁」，單純第 2. 節提及的疑問，就知三跑計劃根本毫無需要；第 3 及 4 節帶出的誠信問題，就知道機管局、民航處以至特區政府，為求硬推三跑計劃，連議會也不放在眼內。加上「既然可以花更少的錢可提升兩條跑道的容量，而不失三跑計劃的實際效果」，本人認為該立即終於第三條跑道計劃。

最後，本人必須清楚闡明：

**本人絕對認同機場需要發展，絕對需要提升機場營運能力。
但第三條跑道並不是唯一的方法，且更有可能是不符合香港社會
經濟效益的方法。**

請所有盲目支持三跑計劃的人士、機構、組織，不要再誣蔑本人和其他反對三跑計劃的團體是「阻礙香港的經濟發展」

以上為本人對是次議題向立法會交通事務委員會提交的書面意見，本人同意公開予公眾查閱，但必須同時載於會議議程網頁（網址：http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/hc/sub_com/hs101/agenda/hs10120160503.htm），視為納入會議議程的文件。

林鴻達

時事評論員/獨立政策研究員