

參考資料

立法會小組委員會
跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜

引言

本文件闡述香港機場管理局（「機管局」）就何俊仁議員 2015 年 11 月 9 日來函中，與機管局相關事宜的回應。

(a) 「An Update of Airport Master Plan 2030 Economic Impact Study for the Hong Kong International Airport Enright, Scott & Associates Ltd」（「ESA」）報告中三跑道系統的資本／建築成本

2. ESA 報告中所述的第二個情況¹，即估算建築成本為 1,547.26 億港元（按 2012 年付款當日價格計算）包括以下項目²－

(a) 約 289.08 億港元以提供中場設施，以及提升雙跑道系統容量的一般改善工程，包括中場範圍發展計劃（即第一期、第二期及餘下用地的發展）、旅客捷運系統車廠地下結構物、一號客運大樓附屬大樓、多式聯運中轉客運大樓、新的西停機坪、多層停車場，以及北商業區土地供應等；

(b) 第三條跑道備置工程約 48.2 億港元；及

¹ ESA 報告分析了三個投資情況。第二個情況是指在現況下（即於 2012 年已承諾為 2012 年至 2015 年期間所進行的增加機場容量項目及相關維修投資），為提升香港國際機場雙跑道系統容量而作出的投資，興建第三條跑道的投資，以及為維持原有和新增跑道容量的相關維修投資（請參閱 2015 年 ESA 報告第 2.2.2 段（只備英文版本）
http://info.threerunwaysystem.com/pdf/en/economic_impact_study_of_the_three_runway_system.pdf）。

² 請參閱 2015 年 ESA 報告第 8.2 節。數字以四捨五入計算，相加起來未必與總數相符。

(c) 三跑道系統主要建築工程約 1,209.97 億港元。

3. 比較 ESA 報告作出的估算及機管局對三跑道系統建築成本的估算（即約 1,415 億港元），只有上文第(c)項為相關。ESA 報告所估算的建築成本（即 1,209.97 億港元），是按經濟影響模型（即以本地生產總值平減物價指數³為基準計算）評估，並為 2012 年的價格。至於機管局的評估（即約 1,415 億港元），則以政府價格調整因素為基準，按付款當日價格計算。

(b) 投標價格調整

4. 根據 2015 年 12 月提交予本委員會的立法會文件 CB(4)420/15-16(01)所載，三跑道系統項目的建築成本（按付款當日價格的計算），是按政府於 2014 年 3 月發佈的財務委員會工務小組委員會參考文件(2013-14)15 所列的價格調整因素制定。價格調整因素假設公營部門樓宇和建造工程產量的價格在 2014 年至 2018 年每年上升 6%；在 2019 年至 2021 年每年上升 5%；以及在 2022 年至 2024 年每年上升 4.5%。據我們了解，所有其他公共工程項目均採用相同計算方法。機管局並沒有更改有關投標價格指數。

(c) ESA 報告所指的維修投資

5. 維修投資是指為維持資產處於良好運作狀態所涉及的費用。在 ESA 報告中，維修投資是指就香港國際機場現有兩條跑道（估算為 503.1 億港元），以及第三條跑道於投入運作後，以維持其處於良好運作狀態所涉及的費用（估算為 456.32 億港元）。

(d) 莫特麥克唐納有限公司的報告

6. 何俊仁議員在其來函中所引述的莫特麥克唐納報告，相信是指莫特麥克唐納於 2012 年 5 月完成的「擴建香港國際機場成為三跑道系統工程項目簡介」。機管局應要求提供的資料載列如下：

³ 本地生產總值平減物價指數一種計及通脹的經濟指標，計算方法為將以現價計算所得價格，轉換為固定價格的本地生產總值（資料來源：investopedia.com）。

- (a) 由展開填海工程日期起計，三跑道系統的工程將需時約八年完成；
- (b) 按付款當日價格計算，三跑道系統項目的建築成本（包括項目應急費用）估算為 1,415 億港元；及
- (c) 按付款當日價格計算的估算，是按政府於 2014 年 3 月發表的財務委員會工務小組委員會參考文件(2013-14)15 所列的價格調整因素所制定。

英國國家航空交通服務有限公司的空域及跑道容量研究

(i) 跑道調移

7. 根據英國國家航空交通服務有限公司於 2008 年完成的第二期研究報告所指，第三條跑道須設於現時北跑道以西約 1 000 米至 1 500 米，以符合超障安全規定。

8. 機管局其後於 2008 年至 2009 年期間委聘顧問進行研究，以詳細評估機場的布局方案。有關研究最終確認第三條跑道將須設於現有北跑道以西約 1 140 米的位置。此為第三條跑道最理想的排列方案，有助停機坪運作達到最高效率，亦同時可將位於污染泥料卸置坑上的填海面積減至最少。我們並不知悉何俊仁議員在其來函中所述跑道調移 1 525 米的建議，亦沒有就此進行任何研究。

(ii) 提供電子文本

9. 為編製《香港國際機場 2030 規劃大綱》（「2030 規劃大綱」），英國國家航空交通服務有限公司為機管局編撰《空域及跑道容量分析－最終報告》。有關報告的電子文本（只備英文版本）已上載至機管局三跑道系統的專題網站（http://www.threerunwaysystem.com/tc/Information/Consultancy_reports.aspx）。隨該報告附有的光碟載有商業資料或數據，故不便公開。

(e) 三跑道系統以外的其他發展

10. 機管局每五年檢討及更新一次 20 年規劃大綱，為香港國際機場的未來發展制訂策略性方向。在草擬《2030 規劃大綱》時，擴建機場成為三跑道系統被視為足以應付香港至 2030 年的航空交通需求。機管局現正着手擬訂《香港國際機場 2035 規劃大綱》，並將在研究過程中審視機場至 2035 年的發展需要。

香港機場管理局
2016 年 7 月