

# 財務委員會參考文件

## 有關機場核心計劃項目 工程進展、財務安排、成本預算、撥款及 索賠情況的季度報告 (1998年7月至9月)

### 引言

本文件是向財務委員會提交的機場核心計劃項目第17份季度報告，載述有關1998年7月至9月期間的資料。成本報告摘要載於附件1，機場核心計劃索賠情況摘要則載於附件2。

2. 如委員希望我們就這份報告作出更詳細的闡釋，並回答有關問題，我們當樂意作出安排。

### 機場核心計劃的整體進展情況

3. 隨着位於赤鱸角的新香港國際機場於1998年7月6日啟用，整個由10個項目組成的機場核心計劃已大致完成，而機鐵機場快線亦於同日投入服務。

4. 把機場由啟德遷往赤鱸角的行動是經過周詳策劃後才進行的。整個行動為期90天，由1998年5月6日起分五個階段逐步進行，而在1998年7月5日下午5時30分至1998年7月6日上午6時30分進行的夜間搬運階段，則涉及808項車輛搬運、8項躉船搬運和29項飛機搬運，整個階段在13小時內順利完成。及至黎明時分，位於赤鱸角的機場已是設備齊全。首班抵港航機於1998年7月6日上午6時27分降落新機場，而首班離港航機則於上午7時過後不久起飛。搬遷行動最後階段的工作則於1998年7月6日機場啟用後至1998年8月5日期間進行。在該段期間，不屬於新機場首天運作所必需的物品，亦陸續運往新機場。

5. 在合約方面，已批出的機場核心計劃主要合約共有183份，分別由政府〔93份〕、機場管理局（下稱「機管局」）〔58份〕、地下鐵路公司（下稱「地鐵公司」）〔31份〕和香港西區隧道有限公司

〔 1份 〕 批出，總值964億3,200萬元。

6. 新機場啟用時，客貨運服務在運作上均出現問題。當時，雖然機場仍能安全地運作，而保安方面亦屬完善，但客貨運服務卻同告受阻。有關方面現正調查機場運作初期出現問題的原因。不過，由於機管局、有關政府部門、航空公司和停機坪飛機服務專營機構即時採取行動，客運服務在機場啟用後數天內已達到可接受水平。到1998年9月底，約80%的航班已能在預定時間起計15分鐘內起飛，而旅客則平均可在航機降落後26分鐘內取回行李。

7. 在機場啟用當天，由於香港空運貨站有限公司的超級一號貨站出現問題，導致空運貨物服務嚴重受阻。香港空運貨站有限公司在1998年7月9日宣布，除進口的鮮活貨物、進出口的新聞物資和救急用品，以及貴重貨物外，該公司須暫停處理所有空運貨物，以便清理積壓的貨物和解決所遇到的問題。該公司並實施一項分四個階段進行的恢復運作計劃，逐步改善運作情況。1998年8月24日，該公司全面恢復在赤鱗角超級一號貨站處理所有出入口空運貨物。貨運服務於1998年9月續有改善。

### 機場核心計劃的成本預算和撥款情況

8. 機場核心計劃的最終成本預計仍會維持在1997年11月所公布1,553億2,200萬元的整體修訂預算內，其中政府負責的機場核心計劃工程開支淨額、機管局負責的新機場工程，以及機場鐵路(下稱「機鐵」)工程的成本，仍分別維持在496億800萬元、497億8,700萬元和340億元的預算內。

9. 至現時為止，財務委員會就政府機場核心計劃項目所批准的撥款總額共達495億2,500萬元，佔工程預算的99.8%。截至1998年9月30日為止，政府當局已把471億500萬元撥作有關承擔額，佔工程預算的95%。在這筆撥款中，已動用的款項為460億3,600萬元，佔工程預算的93%。

10. 財務委員會批准為新機場提供的注資承擔額為366億4,800萬元。截至1998年9月30日為止，機管局已把456億5,500萬元撥作有關承擔額，佔工程預算的92%。在這筆撥款中，機管局已動用的款項為471億8,900萬元，佔工程預算的95%。

11. 財務委員會已批准注資237億元，供地鐵公司建造機鐵。截至1998年9月30日為止，地鐵公司已把325億9,400萬元撥作有關承擔額，佔工程預算的96%。在這筆撥款中，地鐵公司已動用的款項為323億7,400萬元，佔工程預算的95%。

## 索賠

12. 截至1998年9月30日為止，政府、機管局和地鐵公司就152份機場核心計劃主要建造合約接獲的索賠要求共26 421宗，其中9 853宗已獲解決，賠償額共39億9,900萬元，承建商原先提出的索賠額為135億6,400萬元。按照現時的評估，應急費用足以應付尚未解決的索賠要求，而餘額亦有適當數目，用以支付餘下合約期內因變動和更改指示而引致的開支。

-----

工務局  
新機場工程統籌署  
1998年12月