

立法會

調查赤鱘角新香港國際機場自1998年7月6日 開始運作時所出現的問題的原委及有關事宜 專責委員會

第1次公開研訊的逐字紀錄本

日期： 1998年9月21日(星期一)
時間： 上午9時
地點： 立法會會議廳

出席委員

周梁淑怡議員(主席)
何鍾泰議員(副主席)
何承天議員
李永達議員
吳靄儀議員
馬逢國議員
張永森議員
陳鑑林議員
單仲偕議員
劉江華議員
劉慧卿議員

缺席委員

陸恭蕙議員
蔡素玉議員

證人

政務司司長及機場發展策劃委員會主席
陳方安生女士

陪同證人出席研訊的其他人士

民事法律專員
溫法德先生

新機場工程統籌署副署長
張寶德先生

政務司司長政務助理
梁卓文先生

主席：

在正式開始研訊前，我想向在座人士作簡短說明。赤鱘角新香港國際機場自1998年7月6日開始運作時所出現的種種問題，已引起社會各界的廣泛關注。因此，立法會在1998年7月29日議決，委任本專責委員會調查赤鱘角新香港國際機場自7月6日開始運作時所出現的問題的原委及有關事宜。本委員會在執行職務時獲授權根據《立法局(權力及特權)條例》(第382章)第9(2)條，行使該條例第9(1)條所賦予的權力。

為使專責委員會能更有效率地進行研訊，委員會已通過進行研訊的程序細則，謹請各位留意以下數點：

- (1) 整個研訊過程必須有足夠的法定人數，即連主席在內共5名委員；
- (2) 委員會已決定證人須在宣誓後才接受訊問，所以我將在研訊開始時，根據第382章第11條監誓；
- (3) 在證人回答我所提出的第1條問題後，想提問的委員請舉手示意。請注意，我們應向證人提出問題而並非發表個人意見。我將行使酌情權，決定某條問題或某項證供是否與專責委員會的調查範圍有關；
- (4) 委員可提出簡短的補充問題。補充問題應就原來問題追問更詳細答案或要求澄清證人已給予的答覆。我將酌情決定有關問題是否屬於補充問題；
- (5) 若證人反對回答問題或出示文件，委員會將根據第382章所載的程序或立法會根據該條例所通過的有關決議處理；
- (6) 非專責委員會委員的議員亦可列席研訊，但不可在席上發言。他們如想向證人提問，請以書面形式向我提出，由我決定是否發問。在本委員會進行閉門研訊或內部討論時，該等議員必須退席；及
- (7) 本委員會在完成所有研訊後，會進行討論，並會就研訊結果向立法會提交報告。在此之前，委員應避免在研訊程序以外，就研訊的資料及內容作出公開評論。

我想藉此機會提醒公眾人士及傳媒，若在研訊進程序以外披露研訊上提供的證據，將不受《立法局(權力及特權)條例》所保障，因此傳

立法會調查赤鱘角新香港國際機場自1998年7月6日
開始運作時所出現的問題的原委及有關事宜
專責委員會
Legislative Council Select Committee to inquire into the circumstances
leading to the problems surrounding the commencement of the operation of
the new Hong Kong International Airport at Chek Lap Kok
since 6 July 1998 and related issues

媒應就他們的法律責任，徵詢法律意見。

在未傳召證人政務司司長及機場發展策劃委員會主席陳方安生女士前，我想徵詢委員的意見，陳方安生女士已通知專責委員會秘書，她將帶同以下人士出席研訊：即民事法律專員溫法德先生、新機場工程統籌署副署長張寶德先生、政務司司長政務助理梁卓文先生。若委員沒有異議，我建議容許上述3名人士陪同陳方安生女士出席研訊，但他們在席上不可發言。大家是否同意？倘各位對研訊程序沒有其他意見，我宣布研訊開始，並傳召證人政務司司長及機場發展策劃委員會主席陳方安生女士。

(陳方安生女士進入會議廳，
並由溫法德先生、張寶德先生及梁卓文先生陪同)

主席：

陳方安生女士，多謝你出席今天的研訊。本專責委員會今天傳召你到本委員會席前，作證及出示與專責委員會研訊範圍有關的文據、簿冊、紀錄及文件。首先，本委員會決定所有證人均須宣誓作供，我將以專責委員會主席的身份負責為證人監誓。你可選擇以手按聖經的宗教式宣誓，或以非宗教式宣誓。請依照放在你面前的誓詞宣誓。

政務司司長及機策會主席陳方安生女士：

本人謹對全能上帝宣誓，我所作的證供，全屬真實，為事實之全部，並無虛言。

主席：

多謝你，陳方安生女士。專責委員會現在會處理1998年9月12日及1998年9月16日的兩張傳票，分別命令證人出示的文據、紀錄及文件。

首先關於1998年9月12日的傳票的附表第1部，專責委員會知悉證人已提供其中所載列的文據、紀錄及文件。

第二，關於1998年9月12日的傳票附表第2部及9月16日的傳票的附表第1部，證人認為基於公眾利益，行政會議就政策方面進行的討論，應予保密。她已透過法律代表，即民事法律專員溫法德先生，建議向專責委員會主席及副主席披露有關的文件，但主席及副主席必須把文件的內容保密。經專責委員會的同意，溫法德先生已獲安排於1998年9月19日向我及副主席出示有關的文件。溫法德先生向我們出示下列文件：機

場發展策劃委員會(下稱“機策會”)1998年1月8日特別會議紀要第2至8段、機策會1998年1月8日特別會議提及的行政會議資料文件的擬本、供行政會議於1998年1月13日的會議討論的行政會議資料文件、以及1998年1月13日行政會議就新機場啟用作出決定的行政會議紀要。經過參閱該等文件後，我和副主席均信納上述文件的實質內容，亦包含於專責委員會已取得的其他文件內。

第三，關於1998年9月16日的傳票的附表第2部第(1)段，溫法德先生已經在1998年9月19日以書面通知專責委員會秘書，機策會有關的會議紀要及文件所略去的部分，並無關於中英聯合聯絡小組中方或英方對新機場啟用日期所持的立場的任何提述，他的來信已隨立法會CB(3)296/98-99號文件交予各位委員。鑑於溫法德先生已作出確認，專責委員會暫時不會作出跟進。

第四，關於1998年9月16日的傳票的附表第2部第(2)段，溫法德先生亦已經以書面通知專責委員會秘書，其中唯一的有關文件，是機場管理局主席於1998年1月12日致當時的署理政務司司長的信件，以及隨附的每周狀況報告。機管局已向專責委員會提供該信件及有關報告。鑑於溫法德先生已作出確認，專責委員會將不再繼續跟進此事。

第五，機策會秘書曾於1998年9月18日向專責委員會秘書提供3份額外的文件，該等文件並無載列於9月12日的傳票附表的第1部。該等文件的第1份是機策會文件第34/98號，第2份是Update On New Airport Projects (as at 22/6/1998) —— 新機場工程最新資料(截至1998年6月22日)，第3份是Update On New Airport Projects (as at 30/6/1998) —— 新機場工程最新資料(截至1998年6月30日)。陳方安生女士，你現在是否正式向專責委員會出示上述3份文件作為證據？

政務司司長及機策會主席：

是，主席。

主席：

接著是有關1998年9月12日的傳票的附表第1部所載列的文據、紀錄及文件。陳方安生女士，你現在是否根據該傳票正式向專責委員會出示該等文件作為證據？

政務司司長及機策會主席：

是，主席。

主席：

我現在宣布上述3份文件及1998年9月12日的傳票的附表第1部所載列的文據、紀錄及文件，獲接納為向專責委員會出示的證據。

各位，證人要求在回答問題之前作出陳述。陳方安生女士，你現在可以開始陳述。

政務司司長及機策會主席：

請容許我作簡短的發言，解釋機場發展策劃委員會(下稱“機策會”) 在機場核心計劃中所擔當的角色，以及政府如何作出新機場啟用日期的決定。

我自1993年11月起擔任機策會的主席，機策會的其他成員包括財政司司長、經濟局局長、工務局局長、庫務局局長、運輸局局長及規劃環境地政局局長。作為監督機場核心計劃工程進度的高層組織，機策會對於各項在政策或資源方面有重大影響的事宜，都會作出整體的督導。機策會的職權範圍，是檢討新機場及有關工程(包括運輸基建)的一般進度，並解決由決策局局長轉介的各項問題。機策會定期舉行會議，很多時更會邀請政府部門、機場管理局(下稱“機管局”)和地鐵公司等負責工程項目的高層代表出席，向委員會簡報它們轄下工程項目的進展情況及提出重要的問題，以便在會上商討解決辦法。

機場核心計劃總值1,553億元，是香港政府歷來所進行規模最龐大和最複雜的基建計劃。除新機場外，該計劃還包括9個大型的建設項目，分別是機場鐵路(下稱“機鐵”)、青嶼幹線、西區海底隧道、北大嶼山快速公路、三號幹線(葵涌段及青衣段)、西九龍快速公路、西九龍填海計劃、中區填海計劃第I期和東涌發展第I期。由於機策會須監督一項規模如此龐大的計劃，因此，實在不可能顧及過於仔細或運作層面的事宜。機場及機鐵的計劃、興建及營運，是由機管局及地鐵公司根據它們各自的法例負責。機策會自從於1990年2月成立以來，已舉行189次會議，所討論有關機場核心計劃項目的文件共達499份。

我現在想扼要地講述決定機場啟用日期的過程。新機場啟用的目標日期原定於1998年4月，這個日期是在中英雙方就新機場及機鐵的融資安排達成協議後，由當時的財政司於1995年6月公布的。不過，對於這個目標日期，各有關方面都清楚明白，政府必須聯同機管局在較接近這個日期時，根據機場整體工程的進度，以及機鐵是否能提早通車，再次

確認並作出公布。關於機鐵方面，地鐵公司原本計劃於6月21日完工，不過，基於該公司過往的紀錄，大家都預期，地鐵工程的進度很可能得以提前，以配合機場在4月啟用。

由於各有關方面需要時間作好準備，完成工程，同時考慮到機管局在合約上有義務在機場啟用前90日，正式通知其業務夥伴，當局需要在機場的確實啟用日期至少3個月前公布決定。

自1997年5月起，機策會一直要求機管局就機場整體上能否在1998年4月開始運作一事提出意見。在1997年5月及6月，機管局估計機場的工程應可在1997年11月完成，而其他如裝修、電腦系統及零售業和商業運作等各方面的有關工作，亦應可在1998年1月或2月完成。

機管局在1997年10月向機策會提交了一份更全面的報告，其中附有一份經修訂的工作進度計劃。機管局代表並向機策會簡報工程進度、培訓、測試及應急計劃等各方面事宜。機管局代表在匯報時指出，香港空運貨站有限公司應有能力使其貨運設施於1998年4月底達致50%的預定貨運能力，加上另外一個經營者的貨運量，足以應付機場啟用時的貨運需求。

在交通方面，機策會曾經考慮機鐵提前通車的可行性，但地鐵公司在1997年10月清楚說明把機鐵工程的竣工日期提前至1998年4月有基本困難。我當時向地鐵公司保證，無論如何，政府決不會放棄確保機鐵運作安全可靠的原則。

機管局代表在1997年11月向機策會匯報時，對機場可在1998年4月啟用充滿信心。該局認為機場可於1998年4月1日開始運作。然而，鑑於香港空運貨站有限公司的工程進展出現延誤，該局認為4月底會是一個較為適合的日期。

對於機管局當時所持的樂觀看法，機策會成員並非完全同意。從新機場工程統籌署所作的報告中可以看到，有些工程的進展已落後於原定的進度計劃，而為系統測試、訓練和模擬運作所制訂的進度計劃亦十分緊迫。由於機鐵未能提前完成，所以機策會在同一會議席上，亦有考慮有關機場於4月啟用時其他可行的交通安排。機策會成員普遍認為，雖然該等安排在技術上是可行的，但始終或會不及機鐵那麼有效率，而且在形象上亦未能與現代化的機場相稱。

在1997年11月7日的特別會議席上，機策會關注機管局在涉及機場啟用日期的問題上，仍不斷就香港空運貨站有限公司及航班資料顯示系

統的情況，作出帶有條件的承諾。我又留意到，機管局在按照它制訂的進度計劃施工時，曾遇上困難，未能在各個關鍵日期完成有關工程。於是，我在1997年11月15日致函機管局主席，向他提出一些具體的問題，從而確定機場是否一切準備妥當。

機管局主席於1997年12月10日給我回覆，就我提出的每一條問題作出回應，並向我保證，該局就機場各方面的進度進行極之全面的檢討後，認為機場將可於4月最後一個星期中一個適當的日期啟用，並且能安全、順利和有效率地運作。

機策會於1998年1月2日舉行了一次關鍵性的會議。與會者在會議席上曾仔細比較將機場啟用日期訂於1998年4月或6月所構成的影響。經進行全面的討論後，由於機策會對應急交通安排是否足夠感到疑慮，以及不能肯定機場各項系統和香港空運貨站有限公司是否準備妥當，所以決定押後機場的啟用日期，以確保新機場在啟用首天便達到世界級水平，並且有高效率的運輸設施加以配合。

在認定4月並非機場啟用的適合日期後，機策會決定以1998年7月1日為機場開幕典禮的日期，這樣機鐵便可有更多時間準備通車，而這個日期亦可配合香港特別行政區成立一周年紀念的日期。但我們明白在開幕典禮後仍需要一段短時間，為搬遷機場行動作出準備。

在1998年1月8日的特別會議席上，機策會決定將新機場的啟用日期訂於1998年7月6日(星期一)，以便在星期日晚上，交通比較疏落的時候進行搬遷行動，而星期一的航空交通亦不會很繁忙。其後，我向行政長官匯報機策會的討論內容，並解釋把機場啟用日期由4月押後至7月的原因，行政長官對此表示支持，並同意應把該項決定及宣傳策略知會行政會議。行政會議於1月13日接納機策會建議的啟用日期，政府隨即在會後公布有關決定。

機場的開幕典禮後來改為在7月2日舉行，以避免與計劃在7月1日舉行的慶祝活動有所衝突。經小心謹慎地評估各項建造工程的進度、電腦系統及香港空運貨站有限公司等機場運作關鍵部分的準備情況，以及交通方面的安排後，政府訂於1998年7月6日啟用機場。我們清楚知道外地某些新機場在啟用時，運作上都遇到不少嚴重問題，因而引起負面的報道，所以機策會竭力避免同類問題發生。雖然政府在公布有關決定時，因機場延遲啟用而受到批評，但我們相信這是一項審慎而正確的決定。

新機場啟用日期公布後，機策會仍繼續監察新機場啟用籌備工作的整體進展情況。為確保機場運作順利和有效率，機管局共進行了5次試

立法會調查赤鱘角新香港國際機場自1998年7月6日
開始運作時所出現的問題的原委及有關事宜
專責委員會
Legislative Council Select Committee to inquire into the circumstances
leading to the problems surrounding the commencement of the operation of
the new Hong Kong International Airport at Chek Lap Kok
since 6 July 1998 and related issues

運作，其中兩次更同時有乘客和飛機參與。事實上，在1998年6月14日進行的最後一次試運作中，參與者包括12,000名扮演旅客的人士、35家航空公司、所有停機坪飛機服務機構、4架飛機，以及機場鐵路。機管局管理層曾多次向機策會保證，該局有能力如期完成航班資料顯示系統的工程。由於機策會不斷對航班資料顯示系統在機場啟用時的穩定性表示關注，我們於3月要求機管局裝設一套後備系統，並要求該局確保在使用系統方面為員工提供適當的培訓。後備系統其後亦已安裝妥當及完成測試。至於香港空運貨站有限公司方面，其高層管理人員曾表示，該公司可在新機場啟用時準備就緒，投入運作。他們從未提及有關軟件或機械系統方面的問題，只是把重點放在建造工程和臨時入伙紙的事宜上。臨時入伙紙於1998年7月3日發出。在交通安排方面，機鐵如期於6月21日通車。因此，機策會當時沒有理由相信機場不能在7月6日正式啟用。

主席，市民對新機場啟用初期未能順利運作感到關注和失望，我們亦深有同感。我並非試圖強辯，而只是希望指出下列幾點，讓大家可以從整體的角度看待此事。

首先，我們必須緊記，機場核心計劃是香港有史以來最大型的基建發展計劃，其規模非常龐大，而各項工程亦十分複雜。無論在本港或海外任何地方，均無可比擬。把赤鱘角這個偏遠島嶼建成世界級的機場，並以高效率的運輸網絡和新市鎮作為配套項目，實在是一項艱巨的任務。面對這項挑戰，政府動員了本地及海外的精英人才，並成立機策會，以便就有關機場核心計劃的重大事宜，進行整體的督導工作。在機場核心計劃的高峰期，參與這項計劃的人數超過34,000人，挖泥船佔全球同類船隻總數的75%，而所用的填海物料容量更高達每日40萬立方米。機策會於1990年成立時，赤鱘角只是一個偏遠的島嶼，出入只能靠並無定期班次的街渡或直升機。在短短8年內，這個島嶼已成為全球最先進的機場之一，由市中心乘坐機鐵或從陸路前往新機場，分別只需23分鐘和40分鐘。此外，機場島的面積差不多相等於整個九龍半島，島上的客運大樓則是世界上最龐大的建築物，而機場本身，亦是一個每天共有45,000人上班工作的地點。由10個龐大工程項目組成的機場核心計劃，已為我們提供了合共1,669公頃可供發展的土地、長達34公里的公路、第3條海底隧道，以及一個在初期可容納2萬名居民的新市鎮。除新機場外，其餘9個項目均已順利在預算費用之內，按照原定進度計劃完成啟用。

第二，7月5日至6月徹夜進行的機場遷移行動，也是一項規模龐大的工作。要把機場由啟德遷往赤鱘角，是需要政府、機管局及其業務夥伴協力進行的。搬遷行動經多個月的仔細規劃和悉心編排，配合準確的

立法會調查赤鱘角新香港國際機場自1998年7月6日
開始運作時所出現的問題的原委及有關事宜
專責委員會
Legislative Council Select Committee to inquire into the circumstances
leading to the problems surrounding the commencement of the operation of
the new Hong Kong International Airport at Chek Lap Kok
since 6 July 1998 and related issues

行動，並在各有關方面的合作和支持下進行。整項行動為期3個月，機場啟用前夕是最關鍵的時刻，當晚有超過3,300個搬運項目經海、陸、空三路遷移。最值得注意的是，在所有參與人員的全力投入，以及市民的了解和支持下，夜間搬運得以在全無事故的情況下順利完成。結果，在1998年7月6日破曉之前，所有須調動的飛機及機場運作所必須的設備，都已全部順利遷往新機場。

第三，雖然機場啟用初期曾發生一些問題，但各有關方面均已竭力解決所遇到的困難。經過各方面的努力，機場的服務水平不斷提升，在投入運作的第2個星期，服務水平已達到可接受的程度。在投入運作的第2個月月底，機場的服務水平已經可以媲美啟德機場，有些服務甚至已超越啟德機場的水平。事實上，越來越多市民對新機場提供的服務給予好評。此外，嶺南學院最近進行的一項調查顯示，在接受訪問的機場使用者當中，有85.6%表示對機場的服務感到滿意。

第四，機場的旅客及貨物流量在機場啟用初期雖然受阻，但在航空保安及空中交通安全方面，卻絕對符合國際標準。

機策會充分理解，新機場對香港的經濟十分重要，並對本港作為重要的國際及地區民航、貿易及金融中心的聲譽，影響深遠。因此，在決定新機場的啟用日期時，機策會採取了小心謹慎的做法。雖然機管局保證4月底是一個切實可行的啟用日期，但機策會認為，如將新機場啟用日期訂於7月，必可減輕各方面的壓力，讓他們有更充裕的時間作好準備，令機場得以順利啟用。

政府一直期望新機場在啟用當天會有效率地運作，可惜，事與願違。我們會與專責委員會全力合作，找出問題的原因。機策會所有討論內容均已記錄在案，有關文件亦已提交專責委員會。

我希望作這樣的總結：一直以來，政府的目標是為香港市民興建一個既安全，又有效率的一流國際機場，並在機場一切準備妥當後開始運作。我們當時相信機場可在7月6日順利投入服務，但如果在此之前有絲毫跡象顯示機場在啟用當日未能應付旅客或貨物方面的流量，政府一定會毫不猶豫地把機場的啟用日期押後。

主席：

多謝陳太。鑑於陳太的陳詞是新的證供，我們的同事沒有該等資料。各位認為是否有需要在現階段請陳太把剛才陳述的文件交給我們，讓同事可作參考；以及我們是否需要作簡短的內部討論，然後才繼續進

行研訊？各位有何意見？或者你們作決定好嗎？李永達議員。

李永達議員：

主席，我同意你剛才提出的兩點。

主席：

那麼，我們現在進行簡短的內部討論，但我希望即時取得陳太剛才陳述的文件，以作參閱。

(研訊於上午9時55分繼續)

主席：

現在各專責委員會的委員可以開始發問。請各委員舉手示意。副主席。

何鍾泰議員：

多謝主席。陳太，去年機策會已多次討論機場各類工程的進度。在1997年10月31日機策會第53/97號文件內，曾提及兩個需要特別關注的問題，即航班資料顯示系統，以及香港空運貨站公司工程進度的問題。據1998年1月8日機策會第1/98號文件，機策會決定向政府及行政會議建議，以1998年7月6日作為機場的啟用日期。其實在去年年底的機策會會議席上，曾有人指出有關儀器設施的測試工作需時9個月。當機策會在年初向行政會議作出上述建議時，測試程序尚未展開。據此推算，即使到7月6日，進行測試的時間仍不足9個月。究竟機策會當時是基於何種理由有信心並向行政會議作出上述建議呢？為何當時不提出較靈活的處理方法，就是在接近7月6日時再檢討工程的進度呢？

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

主席，首先我們當時是考慮實質的工作進展，其次是知道機管局方面已額外要求承辦商加快其工作進度，並已在這方面作出財務安排。另一方面，機策會亦考慮到機管局已對航班資料顯示系統進行5次試運

作。在該5次試運作過程中，尤其是最後的3次，航班資料顯示系統均運作良好。基於上述原因，我們認為，雖然為測試及培訓等各項工作所預留的時間較原先安排的9個月時間略為縮減，但就當時的實際情況而言，機場在7月6日正式啟用是可以接受的。

何鍾泰議員：

可否作出跟進？

主席：

簡短一點。

何鍾泰議員：

多謝主席，我想跟進一點。有關軟件及機械的測試，除進行功能測試外，還須進行加重或破壞性的測試。根據機策會的討論內容，機策會似乎是完全以機管局所給予的信心來作出決定。但據陳太剛才的陳述，如果政府認為機場啟用時，有絲毫跡象顯示會出現問題的話，他們會將該日期押後。但你向行政會議提出建議時，便沒有作出這個靈活性的決定，多謝。

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

主席，關於航班資料顯示系統的試運作，我們確是主要依賴機管局向我們匯報每次試運作的效率及結果。但新機場工程統籌署亦有另行作出獨立的評估。從該5次試運作得出的結果，雙方都認為機場在7月6日開幕是可行的。在呈交文件予行政會議時，本人並不在場，故此我亦難以就當時曾討論的問題作出回應。

主席：

劉慧卿議員。

劉慧卿議員：

多謝主席，我也想跟進副主席的問題。我想問陳太，在整件事上，

政府官員或機策會有否進行風險評估？一旦出現問題時應如何處理？雖然我們參閱過一些文件，但看不到有關的資料。究竟政府憑甚麼認為機場不能在4月開幕，而卻有信心機場可於6月底或7月初開幕？另外，你提到如果發現有問題的話，你們會毫不猶豫地把機場開幕的日期押後；但文件內清楚載述，該日期一經宣布便不可更改，因為這樣會影響香港的聲譽等。為何在今天的講辭中，你又說可以更改日期呢？多謝主席。

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

主席，劉議員提到有關航班資料顯示系統的問題。該系統在初期試運作時的確非常不穩定，所以我們與機管局進行討論時，屢次指出除綜合航班資料顯示系統外，還需要裝設一套後備系統。機管局曾向我們保證，可在3月份裝設該後備系統，其後亦有測試該後備系統。原本的系統及後備系統自6月22日起一直運作，而且效果良好。基於這一點，機策會確實看不出有任何跡象顯示原訂的啟用日期(即7月6日)是不可行的。在我致機管局主席的信件中，我確實提到若確定以4月作為啟用日期後，便不能隨意更改，因為這樣會影響香港的聲譽。我首先要強調一點，當時的目的是在訂定日期後，有關的各方面，無論是機管局、營辦商、其商業夥伴及政府各部門便必須作出承擔，為已訂定的啟用日期作好準備。如果當時有絲毫跡象顯示機場根本不可能在7月6日開幕，機場根本無法應付客運或貨運需求，作為負責任的政府，當然會重新考慮機場的啟用日期。我可以明確指出，若當時有絲毫跡象顯示會有問題，我會毫不猶豫地向行政長官提出再延遲機場啟用的日期。

劉慧卿議員：

我想跟進有關“若有絲毫問題，必會重新考慮機場開幕日期”這一點。在機場開幕前數個星期，機策會曾到機場視察，當時已發現有很多方面仍未準備就緒。後來我們知道，即使是水、電、冷氣等各方面仍未準備妥當。你現在是否想告知我們這個委員會，在機場啟用前數個星期，你們相信及已有充分的證據證明，不僅航班資料顯示系統、空運貨站及其他設施均準備就緒，其他各方面亦全部運作良好，機場可以正式啟用，但後來才發現各方面完全不能妥善運作呢？

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

在巡視期間，我們的確發現有某些工程尚未完全竣工，但機策會在決定何時啟用機場時，主要考慮最迫切需要投入服務的項目、系統及設施是否已經備妥。故此，雖然機場的其他工程尚未完成，但基於各項的測試和我們觀察所得，我們相信機場在7月6日投入服務時，其服務水準是可以接受的。當然我們亦明白，任何新機場在開始投入服務的首數天，難免會出現若干小毛病，但這種情況是可以接受。最重要是不應出現大問題，特別是涉及保安、安全及運作方面的問題。

主席：

劉江華議員。

劉江華議員：

陳太再三強調若有絲毫跡象顯示機場有未妥善之處，必定會延遲啟用日期。但在6月6日的機策會會議席上，新機場工程統籌署署長曾明確指出，空運貨站公司的工程進度遠遠落後於原定進度計劃，其英文是“HACTL were also very much behind programme”。當時距離機場開幕只有1個月的時間，對此陳太為何仍會覺得沒有絲毫跡象顯示機場開幕時會出現問題呢？

政務司司長及機策會主席：

空運貨站公司的建造工程確有延誤，但在軟件及硬件方面，確實完全沒有跡象顯示有問題。此外，在機場啟用前，有關的政府部門已簽發臨時入伙紙，加上該公司屢次向機策會及政府保證機場啟用當天，他們有能力應付預期的貨運量，因此，政府沒有充分理據再延遲機場的啟用日期。

劉江華議員：

主席，陳太並沒有回答我的問題。你如何理解那句說話。雖然當日的會議並非由你主持，是由當時的財政司司長主持。但你有否看過該份文件？請問你如何理解“very much”的字眼？

政務司司長及機策會主席：

立法會調查赤鱘角新香港國際機場自1998年7月6日

開始運作時所出現的問題的原委及有關事宜

專責委員會

Legislative Council Select Committee to inquire into the circumstances
leading to the problems surrounding the commencement of the operation of
the new Hong Kong International Airport at Chek Lap Kok
since 6 July 1998 and related issues

我有看過。

劉江華議員：

此外，你剛才說小毛病不要緊，最重要是不會出現大問題。機場啟用當日，確實出現大問題，空運貨站公司不能應付貨運的流量。請問你如何理解這事件。

主席：

劉江華議員所指的文件，是機策會6月6日的會議紀要，即我們的文件A42第5段。

劉江華議員：

謝謝。

政務司司長及機策會主席：

首先我要強調一點，我們並非希望有關公司在機場啟用當日可提供100%的貨運處理能力。他們亦屢次表示在啟用當日只可達到50%的貨運處理能力，到最後階段則表示可以達到75%的貨運處理能力。此外，有關公司的高層管理人員曾致函機策會，一再保證他們在機場啟用當日可以有效地運作。

主席：

我想跟進這問題，剛才陳太答覆時表示已發出入伙紙，劉江華議員的問題清楚表示發出入伙紙的目標日期應是6月20日，但實際卻要在7月3日才發出了臨時入伙紙，請陳太解釋。

政務司司長及機策會主席：

主席，或者我解釋這問題。臨時入伙紙的確是發出了，至於為何只發出臨時入伙紙而不是正式入伙紙呢？這是因為有關的幾項工程並未完成，這些工程涉及員工休憩設施及有關員工的設施，這等設施對客運及電腦操作方面完全沒有影響。因此，儘管發出臨時入伙紙的日期較預期遲，該公司仍可如期進行電腦和測試等方面的必須工作。我想強調，未完成的工程並不影響其正常的運作。

主席：

劉江華議員想繼續跟進嗎？

劉江華議員：

是，多謝主席。在6月6日之後，財政司司長曾參觀機場，政務司司長當時為何沒有出席呢？而在參觀後，發現有部分項目出現問題，其中包括貨運公司的一些工程，未知陳太在這方面有否作出瞭解。及後，財政司司長的助理曾致函機管局，詢問機管局與貨運站的合約問題；合約清楚提到貨運站只可在8月18日才能提供75%的貨運量，但完全沒有提到貨運站一定可以在7月6日提供服務。請問陳太，既然貨運站在6月6日尚有多項問題，為何你會有信心貨運站能在7月6日成功運作，而且合約亦沒有作出這方面的規範？

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

首先，我沒有在6月14日參觀空運貨站操作，是因為我當天並不在香港，仍在美國公幹。至於空運貨站的合約方面，該公司確是承諾在6月中才能達到預期貨運量的75%，但我亦要清楚指出，他們的高層人員曾屢次在口頭及書面上確實指出，該公司可在機場投入服務當天應付預期的貨量。此外，除了香港空運貨站有限公司外，亦有另一間貨運公司提供服務，在兩者的配合下，我們認為可以應付機場啟用當日的貨量。因為機場預期啟用的時間並非最繁忙的時間。

主席：

陳太剛才提到的6月中是否應該是8月中呢？

政務司司長及機策會主席：

對不起，應是8月18日。

主席：

劉江華議員。

劉江華議員：

主席，陳太可否指出他們在何時以口頭和書面承諾在7月6日能應付當天的貨運量呢？我還想請陳太回應，在貨運站公司於7月24日致黃保

欣的信件中，該公司提到政府並沒有諮詢他們，便把開幕日期定為7月6日，我請陳太對這點作出評論。

政務司司長及機策會主席：

有關空運貨站公司給我們的信件，日期是本年5月23日。

主席：

信件內容提及甚麼呢？

政務司司長及機策會主席：

高層人士保證在我們預定的啟用日期能夠應付當天的貨運量。

主席：

這封信是否證供的一部分？

劉江華議員：

我想是。

政務司司長及機策會主席：

應該是。主席，如果我們沒有呈交這封信，我們是樂意向你們呈交的。

主席：

你可否說明這封信的發信人與收信人的名稱，以及發信日期呢？

政務司司長及機策會主席：

這封信是由Anthony CHARTER致新機場工程統籌署郭先生的。他在信中特別提及當時所遇到的問題只是小問題，他有十足信心可以在預訂的啟用日期投入服務。另外還有一封信，日期是1998年6月26日，由空運貨站公司主席Peter JOHANSEN致經濟局局長，信中亦指出他們正在解決所有問題，並認為只要取得臨時入伙紙，一切應沒有問題。

主席：

信中是否有提到7月6日的日期呢？

政務司司長及機策會主席：

當時他們已經知道啟用日期是7月6日，因為我們在1月中已經公布此日期。

主席：

第二部分的問題，關於黃保欣主席沒有進行諮詢一事，即香港空運貨站有限公司指機管局沒有就啟用日期諮詢該公司。或者你再問這問題。

劉江華議員：

那份文件載於B20，這個問題可以說是事後翻舊賬。黃保欣主席致函翟達安先生後，翟達安先生在回信時提到兩點，第一，政府從來沒有就7月6日啟用機場諮詢他的意見，第二，他不明白為何不把啟用日期定於8月18日呢？因為這是合約訂明他們如期提供75%的服務的日期。

主席：

劉江華議員，我們的同事有這封信，但這是機管局主席和翟達安先生的通信，我相信陳太很難代表機管局回答這問題。不過，我想問陳太是否知道空運貨站公司與機管局之間有這個問題呢？

政務司司長及機策會主席：

我沒有看過這份文件，如果議員對這份文件有質詢，我想先看看這份文件。

劉江華議員：

可以，但信中提及政府沒有諮詢他們，身為政府的代表，我想請你對這一點作出評論。

政務司司長及機策會主席：

對於第三者所講的說話，我無法證實。但我想強調，空運貨站公司

與機管局有合約上的責任，但政府並不是合約的一方。

主席：

請問法律顧問，在這情況下，我們應如何處理這份文件呢？關於這份文件，同事想向政府詢問政府所擔當的角色，我想陳太可以回答這方面的問題。然而，由於陳太並沒有這份文件，我們可否把文件給陳太參閱？

法律顧問：

這份文件並不是這位證人提交的，而她剛才已表示並不知道這文件的存在和內容，但如果議員只是提出一般性的問題，便不需要引述這份文件，我相信議員是可以提出這樣的問題。

主席：

劉江華議員，在引述文件方面，你想陳太回答那一點呢？

劉江華議員：

好，多謝你。這只是一般性的問題，你並不需要參閱這封信。翟達安先生指出政府從來沒有就7月6日的啟用日期向他諮詢，你身為政府代表，你的看法為何？舉例而言，你可提出政府曾進行諮詢，以及諮詢日期等。

政務司司長及機策會主席：

我本人或機策會確實並沒有直接諮詢空運貨站公司。

主席：

張永森議員。

張永森議員：

陳太，你在剛才的供詞中屢次強調，如果你在7月6日前發現有絲毫跡象顯示機場啟用時會出現問題，你們一定毫不猶豫地把啟用日期押後。我想跟進的是，根據你給我們的資料，在6月兩次參觀機場期間，你們發現一連串的問題。新機場工程統籌署亦特別提及空運貨運站公司的一些工程出現延誤，這些情況對你來說是否仍不算是絲毫跡象呢？這

是第一個問題。第二個問題，你屢次強調在作出這判斷時，是依靠機管局總監與貨運站公司的保證，口頭或書面的保證，表示能夠應付。其實根據機策會的運作機制，就今天已知的機場問題來說，你認為這機制是否一個審慎和穩建的機制呢？只靠機管局總監在會議上對你們不停的作出保證，你們有否採取具體的行動來引證這些保證呢？這包括你們有否經常向機管局董事會瞭解這些問題呢？在整個過程中，在機場管理方面，機管局董事會的角色為何？在機策會的會議上，似乎很少有機管局董事會的非官方成員的參與。究竟在5月、6月這段非常重要的時間內，在決定7月6日啟用機場可否繼續進行的問題上，他們又有否參與呢，陳太？

主席：

委員提出問題時可否盡量簡短？

張永森議員：

其實這是相關的問題。

主席：

我明白，但這樣陳太很難回答。

張永森議員：

在作出這項判斷時，你們憑甚麼經驗瞭解到，以這麼大型的大廈而言，即使臨時入伙紙仍未批出，要待7月2日至3日才可發出臨時入伙紙，該大廈卻能在兩日時間內投入運作？

主席：

你指的是貨運站嗎？

張永森議員：

是，貨運站。

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

主席，我較早時已經澄清這點。我不希望議員誤會臨時入伙紙會阻礙工程，我已經強調臨時入伙紙的臨時性，純粹因為有關員工休憩和其他員工設備未能及時完工，才在這情況下發出臨時入伙紙，但這完全沒有影響其測試或電腦軟件、硬件及輸送系統方面的運作，這是我想強調的第一點。從文件中，我們知道空運貨站有限公司的確在1997年9月已經開始測試電腦軟件、硬件的系統。由這段時間直至機場啟用期間，該公司均從來未提及這方面有問題出現，這是第一點。第二點，機策會並不是單靠機管局或其他的承辦商口頭或書面上作出保證，當然機管局和地鐵公司有其法定的職責。機管局負責策劃、興建機場，並須對機場整體運作負上責任。政府透過機策會，履行統籌、協調和全面監督的職責。我們首先透過新機場工程統籌署(下稱“統籌署”)監察，統籌署聘請專業顧問(即Bechtel)協助我們一起進行監察。至於如何監察，我們有擬備定期的進度報告，而統籌署亦曾多次與機管局有關人員檢討和研究這些定期進度報告，如統籌署對某些地方不滿意或認為有需要作出澄清時，他們也會跟進。每一次機策會開會時，我們首先會聽取統籌署的匯報，然後與機管局高層的有關人員進行檢討，亦會特別留意我們關注的問題，例如航班輸送系統、有關空運貨站的運作等。基於各方面的測試及我們觀察所得的結果，再加上有關當局向我們作出的多番保證，我們認為機場在7月6日啟用時是可以合理地運作。如果我們發覺有跡象或有理據認為這些保證是虛假的，或有其他理據使我們懷疑在當時投入服務能否確實順利運作，我相信我本人一定會重新檢討啟用的日期，並作出適當的調整，以便向行政長官匯報。

主席：

陳太，剛才的問題是問及機管局董事會的角色，在決策的過程當中，尤其是後期，董事會與機策會是否有關係呢？

政務司司長及機策會主席：

我們與董事會沒有直接的關係，但當然機管局所有的行政人員須向董事會負責。而在接近原定的啟用日期，即4月時，事實上在測試和工程方面進展均未如理想，我亦親自致函董事會主席，希望董事會成員能就各方面的問題作仔細的跟進和研究，然後向機策會提供一個比較可靠的啟用日期。

主席：

張永森議員。

張永森議員：

主席，關於機管局董事會，我想請問陳太，當局委任董事會的實際功能是甚麼？在一個這麼重要的問題上，機策會基本上與機管局董事會並沒有直接的對話，董事會亦無直接參與，只是透過機管局董事會內的官員，究竟非官方的董事會成員在整個過程中有否參與決策呢？如果他們有參與決策，你們為何選擇以間接方式參與，而不是直接參與呢？特別在有需要將4月的開幕日期押後之前，你們不覺得他們的直接參與十分重要嗎？這架構是否一個形同虛設的架構呢？其實際運作是否有效呢？我想先跟進這問題，主席。

政務司司長及機策會主席：

主席，我剛才所指的間接，是指我本人沒有直接與機管局董事會經常接觸，但議員剛剛也提出，機管局董事會有5位政府成員，除此之外，亦有金融管理局的行政總裁，所以在這方面，我們是依靠政府官員在董事會每次討論時作適當的匯報。如果他們有任何問題，他們會在董事會開會時提問，而事實證明，他們亦多次就各方面提出意見。此外，他們也會向我反映，特別是在機策會會議上反映他們關注的問題，我們當然會作跟進的檢討。

主席：

何承天議員。

何承天議員：

主席，我想提出一個問題。如果我們就某方面提問後，又換了另一個問題，我們就沒法完成第一個問題的討論，所以我們應否集中於某一方面來提問呢？剛才我們問及在後期發現機場出現問題時，為何沒有決定需否押後啟用呢？現在並非討論機策會與機管局關係。

主席：

剛才張永森議員發問時曾提到在後期決定以7月6日為啟用日期上，究竟董事會的角色為何？由於此問題涉及整體的結構關係，我相信我們不會再討論這方面的事項，現在請何承天議員發問。

何承天議員：

多謝，我想問關於入伙紙的問題。剛才我們提到機策會6月6日的會

議，這是在啟用前一個月舉行的會議，亦是一個關鍵的時刻，當時新機場工程統籌署署長表示空運貨站有限公司的工程已經延遲了(behind programme)。

主席：

你是指剛才那份文件，即劉江華議員所提的文件嗎？

何承天議員：

是，原來的入伙紙應於6月20日發出，但卻未能如期發出，須改為7月3日。剛才陳太指出7月3日的臨時入伙紙並不影響其他的運作，因為只涉及職員休憩的地方，但據我理解，如臨時入伙紙未發出，表示承建商尚未離場，即建築物內仍有很多工作在進行，而截至後期，我們知道了電腦的感應器是受塵埃影響。最後在7月3日才取得臨時入伙紙，距離開幕日期只有3日，原定的6月20日已非常緊迫，現在又延遲了13日，約兩星期的時間。問題就是在6月6日召開這次會議時，距開幕約有一個月，政府方面有否考慮因有需要延遲發出入伙紙，即建築承建商仍然在地盤內工作，而須將啟用日期押後呢？我們在文件上，從來沒有發現政府在任何時期有考慮過更改開幕日期。

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

主席，我們再一次強調發出臨時入伙紙並不影響其電腦軟件、硬件的測試和員工培訓方面的工作。事實上，今時今日空運貨站仍舊只有臨時入伙紙，但現時運作暢順，這證明是完全沒有影響的。我強調，發出臨時入伙紙，純粹是因其工程方面，特別是有關員工的設備未能竣工，而這個延遲並非由政府所導致，只是他們未能妥善完成某些設備，特別是消防設備方面。因此，要待7月3日才能發出臨時入伙紙。空運貨站公司亦承認，在未批出臨時入伙紙之前，他們在軟件、硬件與運輸系統方面一直有進行操作與測試，並沒有因而受到阻礙。

主席：

李永達議員。

李永達議員：

主席，我想跟進同事剛才提出的問題，請陳太參閱我們的文件，即機策會3月21日的會議紀錄，我們的文件是A35。我主要想詢問關於在進度上是否有絲毫跡象顯示有問題這一點。陳太，參閱這份會議紀要的第5段，你的工程顧問表示，其實在測試中，航班資料顯示系統只能在一個很小的選擇性範圍內取得90%的成功率，你是否同意這個分析呢？

政務司司長及機策會主席：

我很難在這裏表示是否同意。因為這個航班資料顯示系統是一個高科技和複雜的顯示系統，我沒有這方面的專業水準，很難表示同意與否，我只留意到當時機管局表示在運作上有98%是妥當，而我們則認為是90%。機策會亦考慮到這點，在3月時已提出要求；而機管局亦已經設立後備系統，所以我們覺得即使航班資料顯示系統一旦失靈，仍有後備系統可以在某些情況下立即投入服務，而在運作後備系統時並沒有問題。這個後備系統確實已於在6月底正常運作，亦沒有出現任何問題。在5次試行運作當中，這資料顯示系統在最後3次的運作情況亦可接受，並取得良好的成績。

李永達議員：

或者我從另一角度提問。我想引述這份文件較多的部分，就是3位局長，1位顧問，1位署長所述，關於航班資料顯示系統在3月21日時的狀態。第一個引述是在第5段，這位顧問提到，在測試中只是在一個很有限的範圍內成功，其中1位局長鄭其志先生亦指出，就算有後備系統，當時並未訂有一個時間表，最快也要到98年6月才有時間表；另外工務局局長表示，最重要的是這個系統與另一個系統，即共用終端設備系統的連繫，但本地並沒有這方面的專才，這是在第7段中提及的問題。到了第8段，民航處處長對機場管理局於3月仍然在測試一套複雜的系統，即有連繫性的系統表示不快。而第9段，據經濟局局長理解，這個獨立的後備系統最快要到6月底才能運作。這些全載錄於紀錄中。主席，在3月21日的會議中，除了財政司司長外，4位局長中的其中3位、當局聘用的顧問和一向率直的民航處處長都嚴肅地表達意見，就是他們對這系統的整體印象沒有信心，就算設有獨立的後備系統亦沒有信心能做到，這是否算是絲毫跡象令你覺得這套系統在6月之後仍有可能未能獨立運作呢？多謝主席。

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

主席，航班資料顯示系統在3月時測試的結果確實未如理想，但正因如此，機策會才要求機管局一定要設立一組後備系統，以便正式系統出現混亂或失靈時，能由這後備系統投入服務。而機管局亦因應我們的要求，在6月底設立了這套後備系統。在測試方面，在機場未啟用前，從多方面得到的資料，包括政府官員的觀察結果，也覺得後備系統是可以接受的，並不會嚴重影響機場啟用後的正常運作。基於這個原因，我們才認為，顯示系統就算整體系統失靈，仍可由後備系統投入服務。

李永達議員：

主席，我想跟進一點，該系統的問題並不是3月21日才討論，根據機策會的文件，在第一次決定啟用日期(即1月2日)時，官員已表示有問題，到了24日開會時亦表示有問題。我不希望逐一引述文件，這要花十多二十分鐘。以我參閱文件所得，在6月前的每一次會議上，沒有任何一位局長或處長或你所聘請的顧問，能給予一個完全沒有人懷疑、“categorical”的結論，指這個航班資料顯示系統，是能夠獨立地運作的。如果我有遺漏，或陳太有這方面的資料的話，請陳太告訴我。請問你聘請的顧問、局長或處長有否在任何一次會議上，以一個專業的部門處長或首長、顧問身份，向你表達該套系統在6月底、7月初開幕時一定能順利運作呢？多謝主席。

政務司司長及機策會主席：

主席，正因為系統在測試時出現毛病，我們確已屢次，甚至在97年也多次督促機管局須設立後備系統，但這個後備系統要到98年6月底才備妥，而運作上亦沒有問題，加上在3次測試系統正式運作時也沒有出現問題，所以我們沒有預料正式輸送系統會出現故障，但萬一出現故障，後備系統也可以投入服務。基於這兩個原因，我們才覺得在輸送資料方面不會出現問題，即使表現不是盡善盡美。

李永達議員：

主席，陳太並沒有回答我的問題，據我瞭解陳太在許多次會議中比較信任她的同事，對機管局的資料有較多疑問。我重申由1月2日決定機

場啟用日期起至6月期間的多次機策會會議中，有哪位局長、處長或顧問曾向你表示這套航班資料顯示系統完全沒有問題，而使你完全有信心接納這個意見？

政務司司長及機策會主席：

主席，我想強調，根據我提供的資料，大家可以看到有關輸送系統由6月14日開始全面運作，並且運作良好，據機管局的預測，其可靠程度達至98%，就算是根據我們的預測也有90%。事實上，該系統在機場啟用之前的多次測試都運作良好。我只能強調，根據這些理據，加上我們已設立後備系統，我們認為已足以應付提供所需的資料。

李永達議員：

主席，我多問一點便完成提問。陳太，多謝你提供資料，你指出在6月14日的測試是成功的，但以我參閱的資料所得，由97年年中開始至98年5月的整年內，該系統均出現問題，而民航處處長亦率直提出這問題。系統幸運地在6月14日測試成功，但開幕時就發生一些小問題。我們不是神或有水晶球的人，但為何在截至6月初以前的整年內，所有舉行的會議及測試中都顯示系統很有問題，而你也不認為這是很明顯的跡象，顯示系統在機場開幕運作時有很大機會表現會並不如理想呢？你何以認為可以繼續測試，且不說6月14日的測試，就是之前為何這般有信心不斷測試呢？

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

在較早時，我們對輸送系統確有很大的懷疑，我們亦很關注這問題，但最終機策會一定需要依賴當時實際試驗的實質效果，加上我們已要求，而機管局亦確保有後備系統。我們並不是憑空信任該系統，而是確實進行過測試，而最後數次測試亦顯示運作良好。基於這些原因，我很難貿然決定把機場啟用日期再押後。我一定需要有十足的理據，才可將啟用日期延遲，當時我沒有這方面的理據，當時我亦確實相信輸送系統雖然不是100%操作良好，但系統所提供的資料是可以接受。就算這個系統失靈，也有應變措施，後備系統也可以立即投入服務。

李永達議員：

還有一個很短的問題，請問陳太由97年年中至98年6月的一年內，你也認為沒有充分資料顯示這系統有很大機會不能運作。請問陳太，在每次會議有關系統的匯報結果中，系統出現問題的程度到哪一水平，你才覺得可以下結論更改日期，或是你仍然覺得可以繼續測試，直至到98年6月底、7月初，待有機會試出良好效果後便啟用。請問你根據十多次會議紀要及多次測試失敗的累積資料，你在何時才會認為有絲毫跡象，令你覺得或考慮應更改啟用的日期呢？又或者你會繼續進行測試，直至7月5日，並相信仍有機會得出良好的測試結果，所以仍以7月6日為啟用日期呢？

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

主席，我沒有其他補充了。我強調只能憑測試結果作出判斷，最後3次測試方面，系統的運作均沒有問題，因此，我可基於甚麼理由持懷疑態度呢？而且我們在討論這個問題上，不單是由我憑直覺判斷，或由同事憑直覺判斷，我們也有對系統運作方面具有專業知識的專業人士的參與，大家在討論之後，才同意輸送系統可以在7月6日正常投入服務。

主席：

陳鑑林議員。

陳鑑林議員：

雖然機策會主席陳太表示，決定7月6日機場啟用是基於這個測試報告，但我覺得機策會在98年6月曾兩次親自視察機場，並瞭解有部分設施未能完成，或未能在7月6日運作，在這兩次最後視察所發現的問題與機場在運作後出現的問題有很大差異，我想瞭解機策會這兩次視察所得的結果。當時機場所有有關部門是否已透露了其實際情況呢？機策會成員的最後結論是否低估後來出現的問題呢？

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

主席，當大家在事後看到機場運作出現了很大的問題時，大家當然可以提出當時是否低估了運作的問題。然而，我當時只可以憑親眼所見，以及透過各同事、專業顧問所提供的資料，加上足夠理據，我一定需要在某程度上依賴機管局及機鐵方面提供的資料作出最後判斷。在當時的情況，加上6月24日的親自視察，我覺得工程雖然並非100%完善備妥，但我仍然覺得7月6日投入服務亦可以提供合理、水平可以接受的服務。

陳鑑林議員：

主席，在7月6日機場正式運作時所出現的問題，正是事前機策會會議上各人所擔心的問題，即使是航班資料顯示系統也出現很大的混亂，在事後故然有很多的解釋，但這與原先的測試結果有很大的不同。主席，我想瞭解機策會是否知道，根據機管局與貨運站所簽的合約，貨運站是在8月18日才可正式運作呢？

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

我們知道這方面的資料，這是合約上訂定的日期。

主席：

吳靄儀議員。

吳靄儀議員：

多謝主席，我想知道的是當時的決定，並不是後來的決定。陳太在證供內表示，機場啟用的關鍵日期是在今年1月2日的會議上決定。根據97年11月7日的會議紀要。

主席：

第幾份呢？

吳靄儀議員：

第A25，會上曾討論有哪些地方需要關注。據第16段所載，主席即陳太本人覺得6月並不妥當，讓我把這段紀錄讀出來：“The Chairman felt that going for an April opening date was extremely risky. It was also risky as far as the June date was concerned, not to mention the additional problem of maintaining the momentum.”。這表示4月啟用已是極之冒險，就算是6月也有很大問題，亦會冒很大的風險。於是我們提到了1月2日的討論，當時大家的重點似乎只是提及究竟應該是4月啟用，還是6月啟用。到最後的第22段，陳太以主席身份總結時，似乎是說在4月啟用會有很多問題，但忽然便跳到因此會在6月啟用。

我首先讀一讀第22段，“summing up, the Chairman said whether the new airport would be ready in April remained a question mark. If opened in April, the new airport would certainly not be a world-class airport, given the various make-shift arrangements, say on the systems front. Added to that, the transport arrangements would undoubtedly be rather chaotic. If any accident of a large scale were to happen, there would be a long-lasting damage to Hong Kong's reputation. She considered that there was too much risk attached to an April opening. At the end of the day, the Government had the responsibility of making a decision which would give Hong Kong an airport of a standard that people had come to expect, supported by efficient transport arrangements. Taking all the above into account, she would recommend a June opening date to the Chief Executive”。主席，換言之，這裏整段由頭至尾，都是載述機場不能在4月啟用的原因，但似乎突然之間便決定了在6月啟用。我提出的問題是，當時機策會有甚麼憑據，令他們放心截至6月，他們可解決一切問題，因為不僅出現機鐵須在6月啟用的問題，其他很多問題都出現了，有甚麼正面的東西令機策會感到安心？多謝主席。

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

機策會在1997年11月7日開會時，的確對很多方面的工作進展都感到不滿意，但在我們由11月至1月作出判斷期間，在視察時的確看到很多工程都有很大進展。此外，在測試及培訓方面，機管局亦有進行跟進工作。基於我們觀察所得，以及機管局及空運貨站公司向我們作出的保證，我們才得出一個結論，就是機場在4月啟用所冒的風險實在太大。

原因有幾方面：首先，我們的確知道機鐵不能在4月投入服務，我們亦考慮到一個一流的國際機場，在運輸方面一定要有一個運作良好的機鐵配合，如果要依靠其他臨時的運輸安排，是不太妥當的。此外，對於航班資料顯示系統及空運貨站公司原定的工作能否在4月完成和暢順地運作，我們亦有保留。所以，基於這個原因，我才作出一個結論，而機策會成員亦同意，將啟用日期由4月延遲至6月。事實上，我們在1月作出決定時，看到工作進度及測試培訓方面都已有很大改善。

吳靄儀議員：

主席，我想比較直接地提問。很多文件都說明為何機場在4月啟用是很大的冒險，但似乎沒有甚麼文件顯示，機策會曾很深入研究和有確實的證據支持機場可在6月底或6月21日啟用。我看到有些文件提及因為機鐵的問題，5月啟用也是不可行的。但可否告知專責委員會，他們是以當中那些文件為根據？

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

主席。首先大家要知道，在4月時機管局已屢次向我們保證機場可在4月投入服務，雖然我們對機管局的信心有所保留，覺得他們過於樂觀，但我們手上並沒有充分理據，可確實證明主要系統及建設在4月可以正常運作。基於這個原因，我們才將4月的原定日期押後至6月。加上我們考慮到既然在4月時，機管局已十分有把握機場可投入服務，多給3個月時間，可以讓他們有更充分的時間做好準備，確保機場投入服務的首數天不會出現嚴重問題。

主席：

我想吳靄儀議員的問題，可能不是問為何要將4月的啟用日期押後，而是為何將啟用日期定於6月？是根據甚麼理據？因為從文件看不到到底考慮了甚麼其他因素，似乎考慮的過程是，既然不是4月啟用，便在6月吧。但到底曾否將每項環節逐項考慮及諮詢所有重要的機構，才決定6月啟用？為何不是7月、8月或5月底？為何要在6月底？在剛才吳靄儀議員提及的會議紀要中，似乎看不到決定6月啟用的原因，只看到為何決定不在4月啟用，但看不到為何決定在6月啟用，可否詳細解釋此點的論據？陳太。

立法會調查赤鱘角新香港國際機場自1998年7月6日

開始運作時所出現的問題的原委及有關事宜

專責委員會

Legislative Council Select Committee to inquire into the circumstances
leading to the problems surrounding the commencement of the operation of
the new Hong Kong International Airport at Chek Lap Kok
since 6 July 1998 and related issues

政務司司長及機策會主席：

我嘗試再詳細解釋。首先我們當然考慮到機管局對我們作出的保證，即機場4月初已經可以投入服務，但4月底會較為妥當，而在我們手上並沒有十足的理據，可斷定4月是完全不可行的。這是第一點。

第二點，為何考慮6月呢？因為我們知道按照合約規定，機鐵可在6月21日完成所有工程，正式投入服務。當然我們可以決定機場在6月21日啟用，但我們考慮到，對機鐵來說，6月21日是一個非常緊迫的時間，所以預留多一些時間給機鐵，會較為好一點。所以，基於這些原因，我們才訂出7月6日。而選擇7月6日的另一個原因，是我們希望選擇一個星期一，因為星期一的航班不是太繁忙，而且星期日交通較為疏落，在當天將機場由啟德搬遷至赤鱘角，會較為妥當。所以我們才選擇7月初的第一個星期一，即7月6日。

主席：

我想在這裏提醒其他協助證人的人士，我們委員同意他們出席，完全是為了協助證人。如果是法律顧問，可提供法律意見，而其他人士可提供文件，如果證人有需要出示文件，而他個人因為文件太多，沒法即時取出，協助證人的人士可協助提供文件，但希望他們不要在證供上幫助證人解答問題。吳靄儀議員。

吳靄儀議員：

主席，我盡量簡短。第二點表示，我們沒有十足理據證明6月不可行。但根據我一向的理解，機策會認為本身的責任相當重大，覺得要有十足理據證明可行，然後才會選擇某個日期，而不是倒過來，沒有十足理據證明不可行，便決定選擇某個日期。在這裏是否真的有些不同？陳太可否澄清？主席，我特別想請陳太參閱我們A25號文件，即我剛才提及的11月9日那裏，對不起，應是11月7日的那次會議的第3段。當時民航處處長表示對機管局有很大的懷疑。他說“DCA had no faith in the top management of AA”，即他對機管局是絕對沒有信心的。在這種情況下，是否機策會仍然是這樣，即是沒有十足理據顯示6月不可行，便唯有照樣6月啟用？

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

我想不是因為我們隨便決定了7月6日便一意孤行。事實上，我們曾觀察各項工程的進展和各項測試及試驗運作的效果，並基於這些測試的效果，特別是輸送系統方面的測試效果，證實運作方面沒有問題，而且亦有一個後備系統，我們才認為7月6日投入服務是可以接受的。

主席：

吳靄儀議員。

吳靄儀議員：

主席，可否請陳太說說在1997年11月7日至1998年1月2日之間，她所指的是甚麼測試？

政務司司長及機策會主席：

1月時有一個測試。我主要考慮到各項工程的進展，因為在97年下半年，我們對於工程的進展，有很大的懷疑，因為工程的進度未如理想。而機管局本身訂下的完工日期，亦在多種情況下，未能如期達到。基於這個原因，雖然我在11月時曾致函機管局主席，而他的覆函亦表示機場可在4月投入服務，但我們覺得既然在未來的幾個月，還有些測試需要做，以及在進行測試後，才能作出結論，決定結果是否可以接受，所以我們延遲至1月才最後決定啟用的日期。

主席：

吳靄儀議員。

吳靄儀議員：

主席，事實上在1月2日之後，已沒有新的資料，因為在1月8日的會議席上，機策會已決定將此事向行政會議提出，所以基本上，在1月2日已作出決定。

政務司司長及機策會主席：

但我想強調，雖然在1月2日已決定機場在7月6日投入服務，但如在7月6日前，已有跡象顯示貨運方面或客運方面不能應付，作為一個負責任的政府，我們一定會重新考慮啟用的日期，因為我們有啟德機場，就

算延遲，都不會做成很大問題。當然我們亦考慮到不能輕易更改啟用日期，但若有理據證明7月6日不可行，我本人不會堅持一定要在7月6日投入服務，因為始終我們最關注的，是鑑於其他新機場啟用時的結果，我們不希望我們的新機場在投入服務的初期，遭遇同樣的命運。我們希望新機場首天投入服務，在運作、保安及安全方面，都可以達到國際一流機場的水平。

主席：

副主席。

何鍾泰議員：

主席，我想跟進我之前所提的問題當中的兩點。第一，本來政府有機會避免啟用時出現的尷尬，因為在7月6日啟用前機策會的最後一次會議中，可看到有關航班資料顯示系統及空運貨站公司方面的問題。關於航班資料顯示系統的準備測試，紀要所載的不是測試，根據會議紀要第5段，系統在6月22日開始已經運作，但沒有提及運作是否完善，剛才陳太說6月14日已開始測試，我相信機策會所聘用的專家顧問，可以告知陳太，系統或機械一定要有一個試用期及測試期，“testing”，“commissioning”。現在在文件中，我們看不到分別在何處，但亦知道如果在6月22日才開始試用這個系統，其實只有2星期的試用期，那怎可以說有足夠的試用或測試？甚至我剛才提到的功能測試，或加重破壞性測試，根本是做不到的。

另一方面，空運貨站公司取得臨時入伙紙，只是表明政府有關部門滿意消防及供水等等問題，與機策會一直關注，以及最重要的空運貨站公司運作的軟件系統是毫無關係的。在這方面，為何根據今年7月4日會議紀要第23段，機策會只簡單地聽機管局行政總監說空運貨站公司在7月3日已取得臨時入伙紙，便已足夠，沒有繼續追問究竟還有何其他問題？

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

主席。我想強調一點，有關空運貨站公司的電腦操作測試方面，機策會一直沒有得悉有任何跡象，顯示在電腦軟件硬件操作測試方面出現問題，我們一直關注空運貨站公司大樓建造工程的進度。我想再強調，

臨時入伙紙是基於某些工程設備未能做妥才發出的，而這張臨時入伙紙並沒有阻礙空運貨站公司在操作電腦方面進行任何測試及培訓。

何鍾泰議員：

尚未回答第一點，有關航班資料顯示系統的問題。

政務司司長及機策會主席：

航班資料顯示系統方面，我剛才已提及進行了5次測試運作，而最後的3次在運作方面都是滿意的。

何鍾泰議員：

剛才所說的，我不再重覆了，即測試方面的問題是時間太短了。另外後備系統方面，只是在6月30日僅半天時間內，得到35個航空公司的協助，試了半天，結果就算是滿意，時間是太短及次數太少。事實上，最後後備系統根本不能運作及啟用，所以才引致7月6日機場啟用出現很大的混亂。

另一點，關於空運貨站公司方面，陳太曾否詢問他們在7月6日那天是否可以運作？因為大家知道，就算是一間發電廠，大樓建成了，未必等如該發電廠可以發電，這是兩回事。大家看到的文件，似乎沒有特別說到關鍵在何處。如果不明白的話，如果機策會沒有足夠資料的話，是否會發信給空運貨站公司，詢問他們是否有信心作出保證？

政務司司長及機策會主席：

主席，有關空運貨站公司在7月6日是否可以正常投入服務，機策會的確屢次接到空運貨站公司高層人士的保證，7月6日是沒有問題的。首先財政司司長在6月14日的確親自去到空運貨站公司視察，而高層人員，特別是Mr CHARTER，向財政司司長保證在7月6日投入服務是毫無問題的，而我本人雖然沒有在6月24日，親自到空運貨站公司視察，但我亦有向機管局高層人員詢問這方面的問題。因為我們一直關注兩件事，第一，空運貨站公司設備。第二，航班資料顯示系統，在這方面我們都得到保證，機場在7月6日啟用是沒有問題的。

何鍾泰議員：

主席，我想跟進一點，就是空運貨站公司所謂的保證，是否只是口

頭保證，沒有任何文件保證？

政務司司長及機策會主席：

不是的，他們有書面的保證，我剛才亦已提及。

主席：

我想補充一個問題，因為我們公眾看到空運貨站公司最近在調查委員會作供時有一些報告說，機管局方面沒有給予他們機會，做任何所謂“full trial”，即連同飛機及客運站一同進行的測試。

另外，我們亦聽到他們後來大混亂的原因，是因為塵埃令感應器全部失靈，其實在7月6日啟用前已經有這些跡象及問題，而他們亦沒有實質的測試，機策會是否知道貨運站方面沒有這些測試？沒有客運大樓相同的測試？以及根本他們已經有很多問題，加上臨時入伙紙引致其他的問題，令他們在7月6日開始運作時有不妥當的地方，機策會是否知道這些資料？因為鑑於副主席所說，空運貨站公司只憑一兩句話已交代了空運貨站的情況，只說出了入伙紙。關於空運貨站當時的混亂情況問題，其實機策會是否不知道？

主席：

主席。機策會知道自從1997年9月開始，空運貨站公司已經對他們的電腦軟件及硬件方面進行測試，亦在員工方面做培訓。當然我們沒有逐一跟進，這是機管局與空運貨站公司兩方面應承擔的責任，但我們屢次得到機管局及空運貨站公司保證7月6日投入服務是完全沒有問題的，而在這段很長的時間內，空運貨站公司從來沒有提及在軟件、硬件和電腦操作方面有任何問題。

主席：

陳太是否可以證實，你們根本不知道空運貨站有否進行任何相等於客運大樓曾進行的一些試行運作，所謂“full trial”？

政務司司長及機策會主席：

我知道9月開始做測試，至於測試的規模，在這裏我無法自行作結論。這方面委員會應向機管局查詢。

主席：

但剛才陳太說，機策會有本身的顧問，而對各個不同項目的進度，你們會有跟進，而且我們從會議紀要看到，你們對每一項目，特別是有問題的那些，一直進行內部討論並且跟進，即空運貨站公司的問題亦一直有跟進，亦有表明這是重要問題之一，為何到最後，就在最混亂及最有問題的地方，反而你們的顧問沒有告知機策會這裏有很大的問題根本並未處理妥當？由原定6月20日出入伙紙，延至7月3日才發出臨時入伙紙，而且空運貨站裏面的東西根本沒有進行全面的測試，或連同飛機的測試，有關方面有否告知機策會這些情況？而機策會又是否有這些資料，知道那裏可能出現大問題？

政務司司長及機策會主席：

主席。首先關於空運貨站公司的工程進度方面，我們統籌署定期接到機管局呈交的進度報告書，而統籌署亦不時親自視察工程進度。但主要因為我們與空運貨運公司在合約方面，沒有一個直接的關係，所以我們在很大程度上，要透過機管局監察空運貨站公司工程的進度。

何鍾泰議員：

很簡單的補充一點，今晨陳太說了兩次空運貨站公司在去年9月開始測試他們的軟件及硬件。我相信如果大家對技術方面有些認識，都不會同意當時開始的測試是一個全面整體測試，因為寫軟件要逐部寫，之後逐個階段測試，然後才在某一階段整體測試，即我剛才提及的功能測試及破壞性測試。我相信機策會的職責範圍是應瞭解工程的進度，機策會應利用本身的顧問及新機場工程統籌署的知識，作多方面的瞭解，而不是到了7月4日最後一次會議了，只是簡單一句提到7月3日已取得臨時入伙紙便了事，為何那時不再進一步跟進？多謝。

政務司司長及機策會主席：

主席，我可否再一次強調，希望議員不要將重點放在臨時入伙紙的問題上，因我已屢次強調，發出臨時入伙紙並沒有阻礙電腦軟件及硬件的操作測試，完全沒有影響這個系統的操作，這是第一點。第二點，電腦軟件及硬件系統，大致上跟空運貨站公司以往在啟德所用的系統大同小異。而且加上空運貨站公司是世界首屈一指、最高效率的空運貨站公司，基於這些原因，在沒有充分理據下，政府不會懷疑空運貨站公司在7月6日投入服務時，會出現這麼大的故障。

主席：

現在我們的同事想作第二輪發問，但亦有一位同事未曾發問，我先讓他發問。單仲偕議員。

單仲偕議員：

主席，我想跟進空運貨站公司的問題。在1月8日機策會其中一份文件中，即特別會議紀要第18段中，即大家手上的文件編號A31，屢次顯示政府或機管局向空運貨站公司“press”，這是你們用的字眼，即施壓。那裏大致上載述在去年12月底，空運貨站公司才被施壓，要他們加快進度，文件隨後的部分提及新機場工程統籌署明白到機管局行政總監亦向空運貨站公司發信，要求他“press ahead with acceleration proposals”。第19段是這樣寫的：“The Financial Secretary was prepared to call relevant persons and to press them to ensure, as they had publicly stated, that HACTL would deliver 75% of the designed cargo handling capacity by airport opening”。我想問，根據第18及第19兩段的陳述，政府向空運貨站公司作出了甚麼具體的施壓工作？會否因為這些具體施壓的工作，空運貨站公司被要求向你們屢次提供書面的保證？

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

主席，我覺得用施壓這個措辭不是太適當，事實上我們一直都非常關注空運貨站公司的工程進度，並加以跟進，亦屢次透過政府官員與空運貨站公司高層人員商討，以瞭解他們在竣工方面有何問題。如有問題，可立即與他們解決。所以我們一直仔細地跟進他們的工作進度，知道他們已作出了準備及決定，要求承建商加快工程的進度，當時亦達到了加快工程進度的目的，所以他們才有信心並屢次確保在機場啟用當天，在貨運方面不會有問題。

主席：

劉江華議員。對不起，單仲偕議員想跟進。

單仲偕議員：

主席，我想強調並跟進一點，究竟政府在第18及19段這兩段中，向空運貨運站公司“press”，這裏用“press”這個字，我不懂它的用法，也可能譯錯，究竟“press”包括甚麼具體內容？

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

我想“press”這個字是指無論財政司司長、我本人，或是其他局長都屢次與空運貨站公司高層人員商討和要求他們加快工程的進度。

主席：

劉江華議員。

劉江華議員：

主席。剛才陳太回答有否直接諮詢翟達安先生開幕日期的問題時，她說沒有直接諮詢，但一些會議紀要顯示，陳太曾做過一些直接的討論及諮詢。究竟兩者中何者才是事實？

主席：

可否說出在文件的哪處？

劉江華議員：

A21號文件，97年10月13日，裏面是這樣說的：“The Chairman's assessment, from her discussion with Anthony CHARTER, was that HACTL would work in earnest to meet the airport opening date once it was announced”。這裏直接與他討論了開幕的日期。何者是事實？

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

主席。我可以再一次強調，我本人沒有直接知會空運貨站公司有關啟用的日期，但在1月時，尤其是在決定4月不可行後，空運貨站公司亦認為4月不啟用是一個合理的決定。我本人在7月6日未公布之前，加上公布當日我也不在本港，故我沒有向空運貨站公司作直接諮詢。當然在某些場合，我遇到空運貨站公司高層人員，會提及這個熱門話題，想了解他們工作進度如何。

劉江華議員：

主席，我想指出在第2段，他用了“from her discussion with Anthony CHARTER”，即很明顯有討論。

主席：

對不起，我或者想澄清，這是97年10月13日的紀要，當時並未決定啟用日期，啟用日期是在1月8日才決定。其實這裏說的啟用日期並不是指7月6日。

劉江華議員：

主席，我完全明白，但我跟著想問的是之前陳太曾與他商談4月是否可行，但在決定後，為何沒有與空運貨站公司有直接聯絡？之前有直接聯絡，為何之後卻沒有？

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

在1月2日未決定機場啟用日期時，我的確曾在不同場合，遇到空運貨站公司高層人員，有提及他們工作的進度。在那時候仍未作出一個最後的決定，大家仍是朝著4月這個目標啟用日期，進行他們的工作。而作出決定及公布後，那時空運貨站公司已經清楚知道，啟用日期是定在7月6日。在宣布這個決定後，空運貨站公司屢次都向政府及機策會保證在7月6日投入服務，在處理貨運方面是沒有問題的。

劉江華議員：

主席，在1月2日的會議上，政府知悉機管局要“加碼”，即由2億加至8億，即多付6億以加快工程的進度，特別是針對空貨運站公司方面，而且亦有提到此事有高層的介入。我想請問陳太是否應這樣理解，即多給6億元，就可以達致7月的啟用日期，以及你有否直接介入這事件？

政務司司長及機策會主席：

主席。要增加多少金額才可以加快工程的進度，我手頭上沒有資

料，但我可以認同的是，空運貨站公司就工程方面的確在財政上有作出額外的安排以加快進度。

主席：

陳太可以翻閱機策會1月2日的會議紀要，第3段載述這情況及有關問題。A29號文件。

政務司司長及機策會主席：

主席，我在看這文件。至於額外賠償多少金額來加快工程進度，政府沒有直接參與其中，這是機管局與空運貨站公司雙方面大家同意所作出的決定，而且是由機管局董事會批准。

主席：

劉慧卿議員。對不起，劉江華議員好像還有些事情要跟進，請簡短些。

劉江華議員：

陳太三番四次說空運貨站公司保證7月6日是可行的日期，並提及一份98年6月15日機管局寫給財政司司長行政助理的文件，當然你亦曾經看過這份文件，但當中沒有說到保證，只是說盡力而為。你覺得口頭保證重要，抑或是白紙黑字寫明只是盡力而為重要呢？你的判斷是甚麼？即口頭上有作出保證，但實際上文件中並沒有作出保證，只是說盡力而為。而現在的情況是，他盡力而為亦不能做到。這樣來說，在判斷上是否有些疏忽呢？

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

主席，我承認我們在合約上沒有作出這項承擔，只是在口頭上作出保證。但當時既然他們在口頭上作出保證，我們沒有任何理由懷疑在機場啟用時，空運貨站公司不能夠在貨運方面如常運作，特別是在過往19年，他們在啟德機場經營的表現非常良好，所以沒有理由懷疑他們在電腦或其他運作方面會出現問題。至於為何機場啟用初期，空運方面會出現完全癱瘓的情況，我亦不能作一個判斷，因為這樣做對任何人士來說

都不公平，本專責委員會及獨立調查委員會要自行找出原因，然後才作出判斷。

劉江華議員：

既然你這樣重視航班資料顯示系統的測試，為何卻不重視空運貨站電腦的測試呢？你一直說由於他們沒有告訴你他們遇到問題，所以便一直以為他們是沒有問題的。但既然兩個測試都同樣重要，為何你會有雙重標準呢？

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

主席，我剛才說過，這個電腦系統基本上與以前在啟德所用的系統大同小異。由於他們已操作了這個系統這麼多年，且有非常良好的表現，因此如果沒有理據顯示在電腦軟件及硬件上會有問題的情況下，我實在不能作出結論，認為這個空運貨站不能應付預期的貨量。

劉江華議員：

主席，我有簡短的提問。你是否覺得機策會在這點上有疏忽呢？

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

主席，我很難接受在這方面有疏忽。我已經說過，我們要考慮多方面的視察和空運貨站公司本身作出的保證。此外，他們是一間專營公司，為了本身的商業利益，他們也會確保在機場投入服務時，可以如期應付貨量方面的需求。

主席：

陳太，剛才我們看到7月4日的紀錄中，兩行文字便說了當時空運貨站的情況。你亦聲稱要依靠機管局向你提交的報告。然而，從很多會議紀要可以知道，機策會對機管局高層的信心根本非常薄弱。對於他們所

說的事宜，你們會透過各種不同的渠道去證實是否真確或可信。我剛才所說的是否事實，即基本上機策會對機管局高層的信心是非常薄弱的？

政務司司長及機策會主席：

主席，我可以這樣說，對於某些事情的進展，以及機管局高層的信心，我們的確有時是太樂觀。但我們不要忘記，機管局所負責的工程是非常龐大及複雜。在最初的階段，他們當然要集中精神，將客運大樓建好，然後進行與內部各項措施、設備及系統等等有關的工程。整個計劃共有逾千項的工程。在測試方面，雖然我們多番督促，但我亦承認如果能預留較充裕的時間進行某些測試，情況會更理想。雖然時間較預期為短，但直至機場啟用當天，我們仍然認為是可以接受的。至於運作方面，我們認為機場在落成啟用後不會出現嚴重的問題，因此才決定機場在7月6日投入服務。

主席：

即相對而言，無可否認，你們將注意力集中在客運大樓方面，即使是很細微的東西亦會察覺到。但貨運大樓方面，你剛才回答我們的同事時提到，雖然你們在過程中也很關注這方面的事宜，但卻依賴機管局對你們的報告。相對而言，你們是否較為忽略貨運大樓的情況呢？貨運大樓所佔的比重是否低了一些？你們是否低估了貨運大樓對整個機場啟用時，可能產生的負面影響？

政務司司長及機策會主席：

主席，我可以這樣說，當然事發後，我們作了這樣的一個觀察。即是說，如果當時空運貨站公司向我們表示在電腦軟件及硬件測試或運作方面有任何問題，現在經事後反省，我們當然會更加留意及親身觀察究竟在運作方面是否可以有所改善。然而，如果沒有任何理據顯示這方面會出現問題，負責這項工程及測試的空運貨站公司並沒有向我們表示有任何問題，而機管局也沒有向我們表示有任何問題，政府不能無中生有地作出一個結論，認為機場投入服務時一定會有些地方出錯。我們一直注意及關注的，而機管局及空運貨站公司本身所關注的，就是空運貨站公司大樓的工程進度。

主席：

陳太，你剛才所說的，似乎和我們從紀要所得悉的情況有些不相符，因為96、97及98年的紀要均顯示貨運大樓是你們關注的其中一個重

大問題，貨運大樓的工程一直不斷有所延誤。

政務司司長及機策會主席：

我也是這樣說，我也是這樣說，主席。我說我們關注的是貨運大樓的工程進展。

主席：

但工程不單是指工程本身的問題，整個工程有連帶的關係。其實我們想問的是，你是否著重監察客運大樓，卻不太著重監察貨運大樓，以致忽略了一些可以預計的情況，或忽略了啟用日期對貨運大樓可造成重大的影響？

政務司司長及機策會主席：

主席，我很難接受有忽略，因為我們當時的確考慮到空運貨站公司以往在操作方面的良好表現，而他們的電腦系統亦與在啟德時所用的系統大同小異，所以我們沒有理由懷疑搬至新機場後，這方面會出現問題。

主席：

馬逢國議員未曾發問，我讓他先發問。

馬逢國議員：

多謝主席。陳太，我參閱有關文件後，發覺機策會與機管局兩位主席只有3次的書信往來。請問除了這3封信件外，在1997年年初至98年機場啟用之前的期間，陳太你有否與機管局主席或副主席，就新機場工程的進展或啟用日期等事宜進行任何討論？

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

主席，我確實經常與機管局董事會主席商討機場工程的進度，尤其想了解機管局董事會在這方面有沒有任何問題，或者與政府各部門之間能否協調。我們非常關注各有關方面能否協調，這一點是關鍵所在。如

果與政府部門出現協調或溝通的問題，我都希望親自了解，以便即時尋求解決辦法，所以我經常與機管局主席會面商討。我曾與機管局主席特別就啟用日期應該定於4月抑或7月進行討論。當然，機管局的高層人員須向董事會負責，而董事會與機管局有法定的職責，政府不可過份干預機管局如何履行職責。若有任何跡象顯示某些工程、測試、培訓或運作方面出現問題，政府當然會第一時間透過機管局董事會內的政府官員代表，或新機場工程統籌署提出有關問題，以便第一時間進行商討，尋求解決辦法。

馬逢國議員：

我想就機場啟用日期提出具體的問題。機管局曾表示可考慮將啟用日期定於4月，但政府最後將日期定於7月。在這過程中大概進行了多少次討論？每次討論的時間有多久？內容大概為何？所得的反應為何？

政務司司長及機策會主席：

主席，我不能清楚記得討論的次數，只記得在接到董事會主席給我的來信後，特別是機管局保證機場可在4月啟用，我確曾與主席再商討。當時我向主席表示，政府留意到機管局對機場可於4月投入服務有十足信心，但我向他強調，政府非常希望新機場將會是一個一流的國際機場。鑑於機鐵在6月21日才可投入服務，如果在運輸方面須另作安排，特別是需要臨時加派巴士或的士等往來新機場，我認為這項應變運輸安排並不妥善。所以我向機管局主席強調，政府事後決定將新機場的啟用日期延遲至7月6日，主要是考慮整體的安排是否妥善才作決定。

馬逢國議員：

在討論過程中，有否討論空運貨站公司的狀況？

政務司司長及機策會主席：

據我記憶所及，沒有特別討論空運貨站公司各方面的問題。事實上，當時也沒有很嚴重的問題需要親自向主席提出。

馬逢國議員：

請問這類會面的討論約有多少次？

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

我不能清楚記得有多少次。因為有些以口頭形式進行的討論是沒有記錄在案的。

主席：

劉慧卿議員。

劉慧卿議員：

多謝主席。我希望稍後可跟進這問題，因為機管局與機策會之間有些不同意見。不過，我想跟進陳太剛才的發言，就是在1月2日這個關鍵性的會議席上，決定延遲啟用日期。在這個會議席上，政府的官員包括工務局局長、新機場工程統籌署署長，都告知陳太(即機策會主席)，若各方面都能將工作完全備妥，機場在4月啟用是可行的。經濟局局長亦表示，若每項事情都可順利進行，便沒有問題，不過他對機管局所進行的工作信心不大。但陳太在總結時卻表示，並非單單以工程作衡量，還須考慮整體的準備是否完善，包括各系統及各專營權的營運商。主席，我想問陳太一個很重要的問題，當時你隨意選擇兩個日期，即4月或6月。6月這個日期很明顯是與機鐵的通車日期有關，如果4月不可行便定於6月啟用。除了考慮機鐵可於6月投入服務外，你剛才亦提及各系統及各專營權，請問當時你為何有信心認為各方面均已準備就緒，令人感到你並非給機鐵的通車日期牽著鼻子走？我們各位委員並不信服你們當時有足夠的證據，顯示6月底或7月初是一個有科學根據的日期，顯示除機鐵已準備就緒外，其他方面的工程亦已備妥，抑或當時你認為其實各項工程都已備妥，只不過是等待機鐵工程竣工而矣。我記得文件內引述了陳太向機管局說的一句話：“不要將工程建築於一個希望之上”。這是否表示你希望其他各項工程都備妥呢？

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

主席，首先我要承認，政府並無科學根據肯定新機場一定可在7月6日啟用。政府當時作出這個決定，是衡量各方面的工作進度、測試、培

訓等，然後得出一個平衡的結論，認為7月6日是可接受及可行的啟用日期。政府亦考慮到，既然機管局、董事會及其高層管理人員，都對4月投入服務極具信心，若延遲3個月，則應該更有信心，而各方面亦有更充裕的時間作好準備，將機場第一日投入服務可能出現的各種問題減至最少。

劉慧卿議員：

主席，我感到有點詫異，這項工程的規模如此龐大，為何陳太及所有機策會的成員均不以科學根據來作決定？相信你們是有些科學根據，證實4月不能啟用，因為你們知道有很多方面仍未妥善。不過，當你隨意選擇以6月作為啟用日期時，似乎沒有任何根據。請問你的決定是否正如你自己所說，“建築於希望之上”呢？我相信香港市民都期望這個重要的委員會作出決定時，會首先觀察各項工程的時間表，在證實全部都可妥當後，才決定將日期定於6月底。我希望陳太解釋，在1月2日的會議席上，你和你的同事除了認為機鐵可在6月底投入服務之外，還有甚麼因素，令你們認為其他的專營權及各方面的系統都會準備就緒，可以啟用新機場？

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

主席，我表示沒有百分百的科學理據，但我們會視乎工程的進度報告才作決定，我們有定期的資料進度報告。第一，無論是透過機管局或新機場工程統籌署，都有切實考慮這些進度報告的內容。第二，我們亦有參考統籌署及統籌署內的專業顧問所提供的各項進度報告，然後作出結論，認為7月6日是一個可行及可接受的啟用日期。

劉慧卿議員：

主席，統籌署及工務局局長均表示，新機場可以在4月啟用。陳太，如果你確實根據上述的報告作出決定，你當時大可宣布啟用日期為4月。請你告知委員會，當時你有甚麼其他的資料，令你不相信工務局局長及統籌署的意見？

政務司司長及機策會主席：

主席，不能說我不相信。只不過套用一句英語“I have a gut feeling”，特別是在雙方關注的問題上可能要冒險，而我覺得當時犯不著冒險。既然我們一貫的目標是要求新機場一開始投入服務時，就能夠成為一個一流的國際機場，不論在運作、保安及安全各方面都可以達到國際水平，所以我覺得在4月啟用的確是有些冒險。至於我當時是否能提出十足的理據，我承認當時沒有十足的理據。不過我是憑直覺，所聽到各方面的報告，以及機管局歷年的表現，才作出這個決定。當時我們亦受到責備為何要押後啟用日期。

劉慧卿議員：

主席，相信很多人都認為政務司司長的直覺是對的。不過，我們希望官員在處事時，能夠有依據作出決定，較憑著直覺處事為佳。我想再問，你的直覺這樣好，在6月下旬時，你的直覺又如何？尤其當你巡視時發覺各方面仍未妥善，你當時的直覺是否認為到了7月各方面都不會有問題？機場在7月啟用後，發生嚴重問題，你當時的心情是怎樣？有沒有想過政府被蒙騙？多項工程原來未能完工？

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

主席，我不能說自己的直覺非常好。我只不過認為當時有責任作出判斷，平衡各方面的考慮因素。根據手頭所得的工作進度、測試及運作方面的結果，本人確信，當機場在7月6日投入服務時，儘管並非盡善盡美，但仍是接受的。我亦考慮到已經將4月的啟用日期延遲至7月，機管局已經認為在進帳方面有所損失，當然這不是最重要的考慮因素，但我們也要兼顧這一點。況且我們亦希望新機場準備妥當後，便應該盡快進行搬遷工作，因為多年來啟德機場已對該區附近的市民造成諸多不便，令他們受到噪音滋擾。基於各項原因，我一貫的政策是，當我們認為新機場的工作進度妥善，各項措施和系統在運作方面沒有大問題時，便應該盡快將新機場落成和啟用。

劉慧卿議員：

主席，她沒有回應我的問題。當你看到新機場在7月6日啟用時天下大亂，你身為機策會主席，當時的心情是怎樣？

政務司司長及機策會主席：

當時我的心情當然是非常非常沉重，亦感到非常非常失望。因為我們正想避免出現的嚴重問題，確確實實在7月6日啟用時出現。至於為何會發生這些事故，為何會導致輸送系統和空運貨站服務癱瘓，相信有待獨立的調查委員會及本專責委員會負責跟進和作出結論。

主席：

何承天議員。

何承天議員：

多謝主席，我的提問主要是關於機策會1月2日的會議紀要。從該份會議紀要所載，可能我與劉慧卿議員的觀點略有不同，其實有很多官員都表示是有問題存在，並非沒有問題，當然他們當時指的是4月的啟用日期。以空運貨站公司為例，當時他們的進度已有所延誤，要政府高層人員與他們商議，決定如何盡快解決問題。民航處處長亦發現有很多問題，認為有所保留，庫務局局長當時對空運貨站公司的問題亦有所保留。最終，機策會主席決定放棄4月，改為在6月啟用，這一點剛才已作出解釋。不過，該份紀要完全沒有提及曾討論6月或7月啟用是否可行，只是在紀要的首半部分或四分之一部分，載述曾討論4月啟用會有問題，或有所保留，或指機管局的紀錄不佳，以前承諾的工程亦出現延誤，不足以信賴。最後，經衡量如機鐵等其他有關方面的情況後，終於作出決定。陳太說是根據當時的資料，6月底啟用應該可行，請陳太解釋為何該份會議紀要完全沒有提及這些討論內容。

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

主席，該份會議紀要只是扼要地記錄討論內容。但我清楚記得，當時在這個特別會議席上，我們曾經很詳細地考慮，如果不在4月啟用，則應該定於何時啟用呢？我們同意，政府官員對某些方面的確有所保留。但當我們討論應選擇哪一個新的啟用日期，並作出最終決定時，大家都同意7月6日是可接受及可行的啟用日期，這些人士包括以往在某方面表示有所保留或提出關注的政府人員，所以這並非是我個人作出的決定。

何承天議員：

當發覺4月啟用是不可行時，有關方面就轉移關注機鐵的問題，既然機鐵可於6月投入服務，於是就把新機場的啟用日期定於6月，但既然不能定於4月作啟用日期，而機策會對機管局提交的資料，很多時都不信賴。機管局憑甚麼認為額外多給2至3個月的時間，便估計屆時應該沒有問題？是否相信只要機鐵開始投入服務，屆時有關的問題便會消失？這是我參閱該份紀要所得的印象。

政務司司長及機策會主席：

主席，我可否強調一點，就是我們在1月份的會議作出決定時，目的是希望機管局能夠在這方面盡早知會所有承辦商及有關的專營權公司，使他們可以有充分準備。我們在1月2日決定新機場的啟用日期後，當然不願輕易再作更改，但我再次強調，在機場未啟用之前，如果機策會有任何理由認為7月6日的啟用日期實在太早，而在各方面仍未準備就緒的情況下便投入服務的話，我們一定會重新考慮7月6日的啟用日期。

何承天議員：

主席，我想提出跟進問題。關於重新考慮這一點，請參閱文件A35及A36。A36就是1998年3月16日的《機場運作就緒狀況報告》，當中提及空運貨站公司，第9段的內容如下：新機場工程統籌署表示，“It is concerned that the delay in reaching a firm and binding agreement between HACTL and the contractor and the slippage against the new programme could affect the overall readiness of the facilities, including implementation of ACCS (Air Cargo Clearance System) in HACTL building and government airline offices fitout works and HACTL are planning to obtain the OP by 29 May”。當時的情形就是上述延誤會影響到啟用時是否已準備就緒。但根據機策會3月21日的會議，即A35文件第2段，新機場工程統籌署署長匯報有關空運貨站公司的設施時，“D/NAPCO believed that the facility would probably be all right by airport opening. HACTL has missed some of the milestone dates. However, according to the supplemental...HACTL initiated the target...”這段紀錄來自同日的文件，內容是關於機場是否可以啟用，但提交予機策會的文件與機策會當時的報告的結論並不相同：一方表示可能有很大問題，另一方則認為或許可行。

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

主席，機策會對空運貨站公司工程的進度一向非常關注。據我記憶所及，在機場的啟用日期仍未作出最後決定時，空運貨站公司遲遲不願與其承辦商訂立補充協議，以敦促他們加快工程的進度。據我記憶所及，該份要求他們加快工程進度的補充協議在4月才簽訂，所以當時(即3月份)的會議紀要只是反映當時的情況。

何承天議員：

那即是表示4月仍有問題，因為有關方面遲遲未簽補充協議以加快工程進度。那麼在1月份時，又憑甚麼判斷不會有問題呢？工務局局長在1月已指出，空運貨站公司仍未與承建商簽署補充協議以加快工程進度。雖然在1月2日已決定機場在7月啟用，但直至4月他們仍未簽約，所以我想知道當時為何斷定沒有問題？

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

主席，當時的資料顯示，雖然仍未正式簽約，但亦知道在簽約後，工程的進度的確可以令該公司在7月6日新機場啟用時，有能力應付貨運需求。不過空運貨站公司認為，在政府未公布正式啟用日期前，他們不便亦不願意與承辦商簽署這份協議。至於加快工程進度一事，多方面均顯示應該沒有問題。

主席：

李永達議員。

李永達議員：

主席，同事已就貨運方面提出很多問題，我想集中提問關於航班資料顯示系統的問題，因這個會議……

主席：

我想知在貨運方面有沒有其他提問？我建議先處理貨運方面的問

題，好嗎？我一定會讓你提問。張永森議員。

張永森議員：

主席，陳太剛才解釋，在4月時憑著他們的判斷加上她的直覺而作出決定，結果顯示你們的判斷是對的。你憑直覺認為7月6日應該沒有任何大問題，現在看來這個判斷出現了大問題，我想跟進貨運方面的問題。你不斷表示沒有任何理由懷疑空運貨站公司會出現問題，而你們的監察機制，是依賴機管局及空運貨站公司所給予的部分口頭和書面承諾。請問陳太，在你們的技術工程顧問方面，機策會有否考慮從技術層面上進行監察？我的意思是，不單憑著一個希望或信心，而是透過你們的工程顧問、新機場工程統籌署、機管局的技術顧問，印證空運貨站公司作出的承諾是務實而謹慎的。此外，據觀察所得，過去兩年貨運大樓工程經常出現延誤，直至3月，仍然未與承建商簽署補充協議以加快工程進度。請問機策會有否就該問題商討應變計劃？你們一直都假設日後不會發生問題，有信心一定會做得到。請問如果真的出現問題時，機策會有沒有一組人員，負責研究應變計劃？其實在啟用前的數個月已出現許多大小的問題，有些亦非你們能掌握到的，在這種情況下……

主席：

你的問題太長。

張永森議員：

在這種情況下，你們有否考慮應變計劃？有否進行討論？

主席：

陳太，有否就技術顧問、空運貨站公司太遲簽約及應變計劃這三方面進行討論？

政務司司長及機策會主席：

主席，有關技術方面，我想澄清一點，空運貨站公司的電腦系統及運輸系統都是由他們自己設計的，而且多年來運作一直很順利。這套電腦系統的細節屬空運貨站公司極為機密的資料，他們不願意提交這些商業資料，我們亦沒有理由要求他們這樣做，除非我們有理由懷疑他們的電腦在軟件硬件方面可能出現問題。我曾屢次強調沒有這方面的理據。這是有關技術方面的問題。

對不起，主席，第二個問題？

主席：

工程延誤？工程一向都有延誤，到3月份仍未簽訂“Supplemental Agreement”即“Acceleration Agreement”。

政務司司長及機策會主席：

主席，剛才我答覆何議員的問題時，已提供我手頭上的資料，我並無任何其他補充。

主席：

應變計劃？

政務司司長及機策會主席：

在應變計劃方面，空運貨站公司的運作一向表現良好，亦無跡象顯示電腦方面會出現故障，而且訂立應變措施相當困難。其實最好的應變措施是，如果當時知道空運貨站方面會出現極為嚴重的問題，我們當然會立刻再押後啟用日期。我已一再表明，若當時有這些跡象，我一定會向行政長官建議，將啟用日期再押後。我們不可以出現混亂的情況，因為空運對香港整體的經濟極為重要，而且影響十分深遠，我們絕對不能在這方面冒任何風險，否則，就是非常不負責任的做法。

主席：

張永森議員。

張永森議員：

主席，我想跟進。陳太，據你所知，你們的工程顧問或機管局有沒有到空運貨站公司，在不影響其商業秘密的情況下，監察其測試。

政務司司長及機策會主席：

有。

張永森議員：

測試次數為何？其運作情況如何？此外，如果在6月底時發覺貨運大樓未獲簽發入伙紙，以及在7月3日仍未取得入伙紙，機策會究竟在何時才決定會押後啟用日期？在7月6日之前任何一段時間你們認為是適當的時間公布會延遲？抑或你們不斷期望，希望最終會沒有問題？但最後又不能運作。若真的有問題時，你們會在何時決定延遲？

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

主席，關於測試方面，機管局有否派員親自監察，這方面我不清楚，也許應該問問機管局。雖然政府並無直接監察測試的結果，但不時有實地觀察工作的進度，亦有研究各方面向我們提交的定期進度報告，並與機管局商討如何跟進所發現的問題。

主席：

何鍾泰議員。

何鍾泰議員：

多謝主席。我相信陳太是非常信賴「名牌」的，這也難怪。剛才提到空運貨站公司一向運作良好，世界馳名。該公司有否告知政府，他們是否使用新的軟件？陳太說該公司沿用在啟德機場使用的軟件。究竟有沒有任何文件列明是沿用舊軟件，抑或會用新編寫的軟件？該公司會否因應機場搬遷後，將來需要應付更龐大的貨運流量，為增加效率及減少員工人數，因此編寫一套新的軟件？你是基於甚麼理由相信他們使用同一套軟件？事實上，顧問公司Bechtel也是有名氣公司，當時該公司有否告知你，這方面進度的問題會否影響機場整體的運作？在A31文件內，工務局局長在1月8日已表示，必須小心處理空運貨站公司的問題。6月30日的《機場運作就緒最後報告》，即7月6日之前的最後報告，亦只是簡單地提及有關空運貨站公司的事項，例如載述已取得臨時入伙紙、有多少間房間已移交、冷氣系統已開始運作等，但完全沒有提及及其他最重要部分是否準備就緒。請問機策會的成員當時有沒有提出質詢，並詳細討論為何該份報告只就上述事項作簡略的載述？多謝。

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

主席，我不太明白剛才何議員所指的「名牌」或不是「名牌」。對我來說，「名牌」是毫不重要的。政府在考慮某家機構的營運情況或專業水平時，必定會考慮機構以往的表現，以及其專業知識是否可靠。聘用Bechtel，是因為這家公司曾經受聘於多個國家，在機場興建方面的確經驗豐富，而且歷年來都能向政府提供良好的專業知識及意見。至於空運貨站公司，不論它是否有名氣的公司，我主要考慮的是該公司在啟德機場經營19年的經驗，該公司多年來表現一直十分良好，從未出錯，同時是世界上數一數二效率最高的空運貨站公司。這項因素我們是否應該考慮？我便認為絕對應該加以考慮。

何鍾泰議員：

我想跟進此問題。7月6日機場啟用時，空運貨站公司的運作一團糟。剛才劉慧卿議員提到，是否有科學根據以決定工程是否可以接受？其實在工程界是有辦法以科學根據，而並非憑感覺、主觀或“impression”作出決定。因為你至少有份名單可以覆檢是否一切已經備妥。我同意Bechtel是一間非常著名的公司，它應該有能力提供意見給予機策會關於如何去監察這些重要的範疇，使機策會能作出明智的決定，並選擇了7月6日作啟用日期。多謝。

主席：

陳太，有否做到這一點？

政務司司長及機策會主席：

主席，關於空運方面為何出現極嚴重的問題，甚至癱瘓，究竟哪方面出現故障？責任誰屬？我亦很難表示在這方面有否做足功夫。剛才我已解釋，我們只可從多方面考慮，例如實地的情況、以往經營的表現等。雖然工程方面未如理想，但我們已敦促該公司要加快工程進度，而該公司與承辦商亦同意加快工程進度。此外，我們經常進行監察，然後才作出決定，而並非憑空接受他們提交的資料。主要的監察工作不應該由政府負責，而應該屬機管局與空運貨站公司之間的事，由機管局負責跟進。當然，我們應肩負監督整體工程的責任，我們亦已竭盡所能，根據

手頭的資料，以及我們的專家和同事的獨立判斷，才作出決定。

主席：

吳靄儀議員。

吳靄儀議員：

我跟進何承天議員的問題，關於1月2日的會議紀要有否提及6月是否一個好的日期或可行的日期。陳太表示，雖然會議紀要並無載述這一點，但事實上當時確有討論如果不定於4月啟用，究竟應該定於何時啟用。請問當時討論的內容為何？有否另外要求你們本身的專家提供報告，提供理據以證明6月啟用是否可行？抑或當時你另有其他文件可作參考，使你們可進行討論？

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

主席，我們的主要集中討論手頭所有資料，亦有考慮新機場工程統籌署收到的各方面的進度報告。我們亦敦促機管局要特別留意航班資料顯示系統，並要督促空運貨站公司加快工程進度。經考慮上述因素，我們曾討論究竟6月是否可行。我們當時認為，既然機鐵可於6月21日投入服務，那麼應把日期定於6月21日抑或在該日期以後？最後決定把日期定於6月21日之後，使機鐵有更多時間準備，而機管局亦可在各方面作更好的準備。

吳靄儀議員：

對不起，主席，也許我的提問不清楚。當時有否討論可能6月都不可行？可能6月也很冒險？

政務司司長及機策會主席：

沒有。主席，如果當時我們認為6月也需要冒險，我們就不會決定在6月21日以後隨時都可以準備就緒。

吳靄儀議員：

主席，陳太在11月時已表示6月會相當冒險，是否後來到了那個時候，陳太認為這些風險已消失？

政務司司長及機策會主席：

據我觀察所得，在11月至1月期間，各方面的工作的確大有改善，使我們較有信心，所以我們認為在6月21日以後的啟用日期，應該大致可以接受，於是我們才決定在7月6日啟用。

主席：

我想跟進這一點。1月2日的會議紀要開始時已載述為何不能在4月啟用，到第15段，忽然提述以6月作為啟用日期，這當然是與機鐵可否投入服務有關。但由第15段至第22段，即是當主席決定6月為啟用日期，這幾段載述的討論內容，基本上是圍繞著機鐵的通車日期，圍繞著可能要向其他專營權機構或其他人士作出甚麼賠償，以及可能引致的商業責任。至於工程方面，該份紀要明顯沒有提述其他工程部分，例如沒有提及有需要關注航班資料顯示系統或空運貨站公司。我想指出剛才幾位同事都非常關注1月2日的會議紀要。陳太，有沒有補充？

政務司司長及機策會主席：

主席，我只可以表示這些會議紀錄只是扼要地載述當時的討論內容。如果我當時知道調查委員會將會仔細考慮這些文件，我當時會要求會議紀要的內容必須更為詳盡。

主席：

其實我們並非要求會議紀要必須很詳盡，但必須記錄一些要點及曾討論的要點。有一點可以肯定，會議紀要並無提及你們在過去多次會議席上，曾討論最令你們憂慮會出現延誤的各項因素，以及考慮6月所定的日期時的細節。委員會只可以信賴會議紀要已將要點及曾討論的要點全部撮述下來。但可以肯定的是，會議紀要沒有這方面的紀錄。李永達議員。

李永達議員：

主席，剛才很多同事已提問關於空運貨站公司的問題，我不作重

複。我提問航班資料顯示系統的問題，是因為這是在1997年年底列出的兩大問題，你們每次召開會議都討論這個問題。同事已提問有關空運貨站公司的問題。陳太答我，第一次的時候出現問題，隨後進行了3次測試，所以就有信心。請陳太參閱文件……

主席：

幾多號？

李永達議員：

98年4月1日機策會的文件，即我們的文件第A37。

主席：

A37？

李永達議員：

據文件所載，他們在開會時，先進行內部討論，由局長與主要政府官員一起討論，然後邀請機管局代表進行討論。同事參閱文件時都知道這種習慣，很多時這兩種討論的觀點都不同，相信陳太亦清楚這一點。第一，4月1日的文件第8段，機管局的代表即工程總監表示，3月28日的測試是成功的。陳太請參考文件第5段：“D/NAPCO was uneasy with the tight timetable of the standby system. The AA management aimed to have a standby system available by end June”，這是第一點，即是機管局認為沒有問題，測試亦很理想，但新機場工程統籌署署長感到很不舒服“uneasy”，他覺得在6月才有這個系統。第二次是……陳太請參閱文件……4月18日……

主席：

第幾段？

李永達議員：

4月18日，即是A40號文件第55段。第55段其實是機管局行政總監的話。該段最後一句是“The only ones which AA had not identified in a definite way were the standby for FIDS and for gate allocation”。即到了4月18日，即使他本人也開始不太有信心。至於第3號文件提到在5月22

日進行測試，他說：“也相當好”……

主席：

哪份文件？

李永達議員：

A41號。文件提到機管局在5月22日再進行了一次航班資料顯示系統的測試。第2頁第1段敘述內部討論事宜，“The Flight Information Display System was broadly alright but there were still some difficulties with individual airlines as regards SITA”，顯示你亦認為另一次的測試是成功的。最後我要引述6月6日舉行的第184次會議的紀要，即第A42號文件。這次差不多是很後期的會議。

主席：

第幾段？

李永達議員：

第1段敘述內部討論事宜。航班資料顯示系統每次都是第1段的討論內容，證明這問題很重要。“On System Integration, CPM (即工程顧問經理) reported that the Flight Information Display System and the Airport Operation Database and the interrelated systems would be undergoing reliability tests in the coming seven days”。陳太，這數次會議均提及航班資料顯示系統的測試和會議紀錄。你曾表示部分測試成功，但其實也有一些問題。依我看來，直至6月6日，你的同事和顧問其實在每一次會議中均不是很有信心。我想提出一點，除了沒有信心外，所謂的信任測試，即“reliability test”，是在6月6日之後的7天才進行。我參閱了所有文件，包括空運貨站公司的文件及現在討論的文件，得出的結論是，沒有一次或兩次會議，能持續地讓機策會主席有信心認為這系統能正常運作。在測試後，機管局說沒有問題，你的同事則說有問題。如果出現兩種意見，你以往的做法是會相信你的同事，但這次你似乎相信機管局的測試結果，認為是“alright”、“OK”的。為甚麼這次有所轉變？6月6日的會議提及還要進行另一次信任測試，你仍不擔心嗎？多謝主席。

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

主席，我想政府各官員均承認，這套航班資料顯示系統不是一個百分百可靠的顯示系統，但根據測試結果，即使我不相信機管局而相信同事的判斷，該系統最低限度也九成可靠。我剛才也多次強調，即使這系統失靈，也有後備系統可即時投入服務。這後備系統在操作上十分簡單。基於這原因，我認為既然根據最後3次的測試結果，航班資料顯示系統能可靠運作，而我也有信心，萬一出錯，後備系統也可以投入服務，提供可靠的支援，因為該系統主要是靠人手將所需資料輸入電腦，因此我們認為並沒有問題。我在這方面再沒有補充，因為我已答覆了很多次。

主席：

陳太已多次說明他們在這方面所持的觀點……李永達議員。

李永達議員：

我想問在7月6日發生事故後，陳太作出判斷的信心有否受到打擊？因為當天似乎連後備系統也未能發揮作用，甚至似乎沒有使用。

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

我已經強調沒有十足把握和百分百的信心。我只可以憑專業人士向我提供的意見，以及根據觀察有關當局，例如機管局、空運貨站公司向我們提交的屢次保證，然後才作出決定。我不可以單靠直覺，或因懷疑有關方面不能做得到而貿然建議再押後啟用日期。

主席：

單仲偕議員。

單仲偕議員：

主席，我想跟進同一問題，有關李永達議員剛才提到的兩次會議。第一次會議在4月18日舉行，你們的工程顧問經理，我想應是新機場工程統籌署的工作人員，已經表明每個系統的測試只是單一系統的測試，

“available in stand-alone mode”，或者是“manual entry available”，而不是系統與系統之間的整合測試“integrated testing”。第二次會議在6月6日舉行，這文件提到直至6月6日之後的未來7天才進行一個“interrelated systems”的“reliability test”。文件的同一段內，亦提及只有進行這項測試，才可顯示系統與系統之間的融合程度達至甚麼水平。其實到了這階段，我相信6月6日的會議已是最重要的會議，應檢討是否需要延期啟用機場。因為根據你們以往提供的資料，在7月6日機場啟用前一星期已開始搬遷行動。到了6月6日，其實新機場工程統籌署的同事已經就系統的測試水平提出警告。究竟機策會討論這問題的程度有多深入？會不會以此作為考慮或評估“system integration”有否出現問題的準則？

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

主席，我只可作簡單的補充，就是在航班資料顯示系統正式投入服務前，如果出現任何問題，我們當然會重新考慮新機場應否在7月6日啟用。在新機場啟用前，根據本署同事的報告，航班資料顯示系統經測試後能可靠運作。我再三強調，除此之外，我們當然亦考慮到有一個後備系統，萬一顯示系統失靈，我們可運用這後備系統。

主席：

何承天議員，你是不是想提問有關航班資料顯示系統？我讓你跟進。

何承天議員：

主席，我想問有關後備系統。因為其他資料顯示，7月6日當天出現那麼嚴重的問題時，航班資料顯示系統的後備系統根本用不著。我原來要問其他機構，例如機管局，但不知陳太可否就這方面作答？既然她數次強調即使這資訊系統有問題，仍有後備系統可供使用，而後備系統經測試後是並無問題。可是，在機場啟用當日，情況十分混亂，但該後備系統卻偏偏用不著，最終只好用“felt pen”將資料寫在白板上。我想當局應花了很多錢，雖然當局不能讓我們知道，但根據另外一些文件，當局應花費了2,000多萬元在這系統上。不知陳太能否回答這問題？

主席：

花了多少錢及為何……

何承天議員：

最重要是為何後備系統用不著？

主席：

為甚麼花了那麼多錢卻用不著？

政務司司長及機策會主席：

主席，據我所知，當日航班資料顯示系統失靈時，不知是基於甚麼原因，事實上機管局沒有運用後備系統。至於為甚麼，我不太清楚。我想這問題要向機管局……

主席：

事後有沒有檢討這一點？

政務司司長及機策會主席：

我們沒有作深入的檢討。

主席：

這點我們另外再跟進。劉江華議員。

劉江華議員：

主席，陳太可否坦白告知我們，你在3月、6月發覺工程進展不太順利，到7月時又知道大馬機場的同一系統不能正常運作，你是否有閃過一個念頭，認為新機場應延期啟用？

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

主席，坦白說，我真的沒有這樣想過。若我有絲毫懷疑，認為風險太大，我最低限度會要求行政長官重新考慮。但當時我的確沒有這想法。我接受機場啟用時所有設備不會百分百盡善盡美，但我認為新機場所能提供的服務，已達到可接受的水平，所以我才沒有懷疑或重新考慮是否需要再延遲啟用日期。

劉江華議員：

主席，根據文件顯示，陳太給我的感覺是，她在1月前相當重視工程的進度，因而認為新機場不可能於4月啟用，但當你定下7月6日的啟用日期後，似乎相當著重那日期，即是說，一定不能改變。我發覺有些出現問題的重要環節，在機策會會議上並沒有詳細討論。你在3月份的會議上提到，定下這日期後，若屆時機場不能啟用，香港便會“in great difficulty”，香港可能“有難”，或者有麻煩。這和你已通知中央政府，或已邀請主禮嘉賓有沒有關係？

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

主席。我可以清晰地說，在政治層面上，例如知會中央政府等，完全不牽涉在我們所作最後的考慮。我們純粹基於當時對工作進度的觀察所得及測試結果，才認為所定的啟用日期是可接受和可行的。

劉江華議員：

那你可否解釋“有難”或有麻煩是甚麼意思？

政務司司長及機策會主席：

讓我這樣解釋。既然我們已經宣布7月6日是機場啟用的日期，若要更改啟用日期，當然或多或少會影響政府的威信。不過，我想強調一點，這威信不是我們主要的考慮因素。由始至終，我們主要考慮的，是要確保機場在首日投入服務時，要在安全、保安和運作方面均能符合國際水平。這是我們由始至終的考慮事項，並沒有考慮其他任何因素。若屆時有迹象顯示有需要押後啟用機場，即使威信受到影響，作為一個負責任的政府，我們也要硬著頭皮去做，因為我們不能容許機場在未能作出

妥當的安排下啟用，特別是有關航班資料顯示系統和應付貨運方面。若在這情況下明知故犯，是非常不負責任的做法。

劉江華議員：

主席，我特別針對貨運站的問題。根據你三番四次所說，我認為你們沒有詳細審議過最主要的關鍵問題。陳太，你可否捫心自問，若再留心看看機策會的職權範圍，是否覺得機策會或你本人，對貨運站的失誤完全無須負上責任？

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

政府當然是有責任。我們在作出任何判斷時，特別是有關機場啟用日期的問題，已十分小心行事。我們考慮了多方面的實際情況，亦考慮到有關當局，特別是機管局和空運貨站公司多次對我們作出的承諾和保證。因此，我認為在這情況下，我們已非常小心行事。當然，在發生事故後也可以說，若一早預料到有問題，當時是否應採取進一步行動？這點我不否認。

劉江華議員：

你未能回答我的問題。剛才我已提到，既然你們採取了雙重標準，在這情況下，機策會是否完全無須負上責任？是抑或不是？

政務司司長及機策會主席：

主席，我不是很明白劉江華議員剛才所說的雙重標準。

劉江華議員：

我可以解釋一下。剛才曾說過你可能很著重航班資料顯示系統的測試，但卻完全沒有注意貨運站的電腦測試。這便是雙重標準。在這情況下，若研究一下機策會的職權範圍，你是否完全沒有半點責任？

主席：

陳太。

政務司司長及機策會主席：

主席，我不認同這是一個雙重標準。因為我們處事時，要視乎那系統是一個全新的系統，抑或是一個運作多年而完全沒有出現問題的系統。這正是航班資料顯示系統和空運貨站公司電腦系統的分別。所以我們有理由對航班資料顯示系統特別加倍觀察和關注。

主席：

現在已經超過12時30分約13分鐘，同事亦已差不多問完。身為主席，我想提出最後一條問題，希望陳太可以多給我一點時間。當然，我們不希望純粹以「事後孔明」的角度來看問題，而是要分析為何會發生這情況。我想問機策會，事後回看，會否得出一個結論，就是機策會對機管局管理層的信心非常薄弱，因此很多方面所做的事情是為盡量補救機管局不妥善的地方，但在某一層面上似乎出了問題，就是機管局負責管轄或統籌的一些組織，例如其“franchisee”空運貨站公司、其他“contractors”或租戶，都不是機策會可以直接管轄，而是透過機管局進行管轄或統籌。似乎正是這些方面引致多項大大小小的問題。機策會是否很著重機管局直接負責的工作範疇，例如客運大樓的各項工程及系統；但對於隔了一重的工作，則出現問題。空運貨站公司便是一個主要的例子，但亦有很多有關客運大樓的例子，我們可以從紀要中，以及從7月6日以後陸續出現的問題看到有此情況。無論大事，例如航班資料顯示系統，小事例如洗手間，均出現問題；或從旅遊業、航運業、航空公司中也可得知有關問題。他們直接的對口可能是機管局，但很多方面，例如在連繫上、統籌上、溝通上或聯絡上其實也陸續出現問題。所有問題加起來，一加一並不是等於二，一加一可能等於三、四、五，如滾球般引發其他問題。這些情況是否機策會始料不及？其實當局應該看到，既然機管局的管理層是這樣的，其他由管理層間接管轄的“parties”，在機場啟用當日，也可能會出現很多問題，令情況惡化和複雜得多。機策會是否承認出現這情況？

政務司司長及機策會主席：

主席，當然，我們對於在某些情況下對機管局的表現採取過為樂觀的態度有所保留。但我亦要承認，機管局在其他許多方面已跟進了問題，以及在工程的進展方面亦有功勞。當然就某些事宜，若政府官員與機管局或董事會持不同意見，我們有足夠的機會讓雙方一起討論及尋求解決的方法，但政府既然動用了龐大的公帑去設立機管局，同時亦有一個負責的機管局董事會，因此在很大程度上，我們不可能完全忽視他們在這方面所做的工作，或對我們所作的承諾。當然，如果有足夠的理據

立法會調查赤鱘角新香港國際機場自1998年7月6日
開始運作時所出現的問題的原委及有關事宜
專責委員會
Legislative Council Select Committee to inquire into the circumstances
leading to the problems surrounding the commencement of the operation of
the new Hong Kong International Airport at Chek Lap Kok
since 6 July 1998 and related issues

去推翻這些承諾，我們會跟進。我剛才也很詳細解釋，機策會怎樣跟進及履行我們的職責。根據我們手頭上的資料，當時的情況是透過本署監察的結果。我們已很小心行事，就當時的情況，作出一個我們認為是合理及正確的判斷。

主席：

我想今天到此為止。很多謝陳太今天出席研訊。現在請同事前往會議室C。

(研訊於下午12時45分結束)