

第6章

調查結果三

- A. 保安
- B. 在飛機航道範圍的噪音
- C. 香港整體的經濟損失

A. 保安

據報在機場啟用日出現的問題

6.1 在機場啟用日，曾發現有多個人擅自闖入新機場禁區。此外，亦有報道指出，在機場啟用後的3個星期內，共發生29宗非法進入機場禁區的事件，¹ 以及負責保安的機場職員並不熟習新機場的保安程序。在客運大樓內，受到保安管制的大門不能運作，有關方面需為此安排約300名保安人員駐守該等大門，管制進出禁區的事宜。

6.2 機管局表示，據報有5宗有關抵港旅客無法從受管制的大門離開登機橋，再通往客運大樓的事件。該等事件於1998年7月11日至7月23日期間發生，受影響的乘客需稍候片刻，待登機橋的大門開啟後才可通過。此外，當局亦難以確保保安通行證可及時辦妥。²

6.3 因此，專責委員會決定調查新機場的保安安排。

新機場的航空保安

6.4 根據《航空保安條例》及《香港航空保安計劃》的規定，機管局須負責制訂及實施航空保安計劃、將航空保安要求納入新機場的設計及建造工程、訂定各項限制進入機場禁區的程序，以及實施一項包括職員培訓工作在內的質素保證計劃。³

資料來源：

¹ 1998年7月31日的明報。

² 機管局於1998年7月28日就新機場調查委員會主席的信件作出的回應，第24項，第2段。

³ 供1996年6月22日討論的機策會文件第39/96號，第16(a)段。

6.5 在新機場開始運作前，民航處負責擬定新機場的運作安全及保安標準，以及監察該等標準是否獲得遵從。民航處亦負責就發出機場牌照予持牌人(即機管局)作出建議。上述安排旨在確保機場的設施，達到可供飛機安全使用的水平。為履行此項規管職能，民航處於1995年8月成立機場標準部，確保機管局遵從有關的安全及運作標準。⁴

6.6 機管局亦成立安全及保安部，負責訂定一套安全管理系統，以確保所有運作及維修系統的設計均有助於增進機場的安全及避免發生意外。安全管理系統是發出機場牌照的其中一項要求。⁵

6.7 在新機場興建期間，新機場工地範圍的一般保安事宜是由機管局屬下的保安人員管制。承建商則需承擔看管及保護各自的合約工程的具體責任，直至竣工證明書發出後的第28日後為止。根據合約條款，承建商無須就若干例外的風險所造成的損失及損壞承擔法律責任，其中包括由使用或佔用工程設施引致的損壞或由其他承建商(包括租戶所聘用的承建商)引致的損壞。⁶

資料來源：

⁴ 民航處前任處長施高理先生的證人陳述書，第2及3頁，第3g及4段。

⁵ 機策會文件第39/96號，第16(a)段。

⁶ 林中麟先生於1998年12月30日致專責委員會秘書的信件。

6.8 早在1996年12月，機策會已鑑定航空保安計劃策略為達到於4月啟用機場的目標所需處理的重要項目。然而，自1996年12月起，機管局一直報稱，由於需待政府就整體航空保安策略作出政策上的決定，制定航空保安計劃的工作出現嚴重的延誤。機管局亦需等待政府批准該局所擬訂的“提供保安服務的準則”，而在該等準則尚未通過前，機管局不能展開招聘主要職員的計劃，也不能進行甄選保安培訓專業顧問的工作。⁷

6.9 因應機統署於1997年6月提出的要求，機管局其後為機場啟用日訂定一套濃縮保安計劃。該項計劃採用非標準的做法，令投標者準備投標申請書資料的時間大為縮短。⁸

6.10 然而，在政府仍未批准新機場的保安策略之前，無法完成機場牌照所訂的保安及相關緊急安排程序。⁹

6.11 1997年11月11日，政府終於公布機管局將聯同警方及海關成立一間附屬公司，為新機場提供各項保安服務，包括租戶禁區內的保安服務。¹⁰

6.12 1997年12月31日，機管局公布正式成立一間附屬公司，名為機場保安有限公司(下稱“機場保安公司”)，為新機場提供機場保安服務。¹¹ 機管局持有機場保安公司51%的股份，而餘下49%的股份則由政府持有。機管局主席黃保欣先生亦是機場保安公司的主席。¹²

資料來源：

⁷ 機管局董事會文件第174/97、207/97、243/97、256/97及312/97號。

⁸ 機管局董事會文件第156/97號，第28段。

⁹ 機管局董事會文件第312/97號，第15及16段。

¹⁰ 機管局董事會文件第353/97號，第16段。

¹¹ 機管局於1997年12月31日的新聞公布。

¹² 機場保安公司總經理周富祥先生的證人陳述書，第1頁。

6.13 自機場保安公司成立後，機管局已將其保安職責轉授予該公司。該等職責包括：

- (a) 在通行證辦事處全面運作後，負責管理機場禁區通行證制度；
- (b) 與啟德的航空護衛有限公司制定合併程序，使航空護衛有限公司的員工可轉調至機場保安公司任職；
- (c) 向航空護衛有限公司的員工提供一套培訓服務；及
- (d) 訂定機場保安計劃，並以1998年1月底或之前作為備妥計劃初稿的目標。¹³

6.14 航空公司代表協會副主席施禮達先生認為，機場保安公司於1997年年底才成立，在組織上有點混亂。¹⁴ 專責委員會亦察悉，機管局項目工程總監柯家威先生在其證人陳述書中表示，由於政府很遲才決定成立機場保安公司，機管局在作出保安安排方面受到妨礙。¹⁵

6.15 1998年3月，機管局向機策會報告，機場保安公司已在政府確定機場保安服務的範圍後，完成租戶禁區保安計劃的檢討工作。機場保安公司亦已着手分階段從機管局現有的保安組接管資產保護服務。首階段的接管工作會集中在客運大樓內各主要地點。在1998年3月28日進行客運大樓第3次試行運作時，機場保安公司亦會提供全面的護衛及X光檢查服務。其後，進一步的保安检查工作將會逐步進行，以期最遲於1998年6月中設立高度保安禁區。¹⁶

資料來源：

¹³ 機管局董事會文件第20/98號，第3頁，第15段。

¹⁴ 航空公司代表協會副主席施禮達先生的證人陳述書，第5頁。

¹⁵ 項目工程總監柯家威先生的證人陳述書，第26頁，第80段。

¹⁶ 機策會文件第12/98號，第27段。

6.16 1998年4月1日，機管局發出指示，通知承建商已實施臨時保安措施，而機場管理科會透過機場保安公司，管制進出客運大樓範圍以內地點的活動。機場禁區將被劃分為多個運作區，每張機場禁區通行證只容許持證人進入指定的機場禁區。保安人員將會駐守各進出口監控點。¹⁷

6.17 1998年6月，機場保安公司完成招聘職員的工作，並聘請了1 495名來自機場護衛公司的保安人員。在機場啟用日前，該等員工曾參加在赤鱘角舉行的整套熟習課程。其後再聘請了810名保安人員，該等人員亦在機場啟用日之前完成整套機場保安培訓課程。¹⁸

6.18 1998年6月29日，民航處向機管局發出機場牌照。

6.19 機管局於1998年7月2日向機策會報告，逐步實施航空保安計劃保安措施的工作已告完成。高度保安禁區已經設立，並已發出20 500張赤鱘角永久性通行證及8 700張臨時通行證。¹⁹

6.20 在同一份報告內，機管局亦表示，“進出監控系統的穩定性已有所改善”及“將繼續進行工作，以改善進出監控卡解讀器的可靠性”。從上述說明可見，截至1998年7月2日，即機場啟用日之前4天，進出監控系統及進出監控卡解讀器均有不穩定或不可靠的情況。專責委員會察悉，根據機統署截至1998年6月30日的新機場工程最新資料所作的報告，由於持續出現軟件及配置的問題，進出監控系統的表現仍然不穩定，在多個地點均不能運作。機策會在這情況下，仍未能察覺在新機場使用該項不穩定及不可靠的保安系統所會產生的風險，實在令人遺憾，而這或許是因機策會當時聽取了以正面及樂觀的方式作出的匯報，以致受到誤導。

資料來源：

¹⁷ 機管局項目經理徐景祥先生於1998年4月1日致衛安有限公司的信件。

¹⁸ 機管局董事會文件，第44至46段。

¹⁹ 機策會文件第36/98號，第16段。

6.21 在機場啟用日，進出監控系統在多個保安管制地點均不能運作，以致需調派保安人員駐守該等地點。

進出監控系統

6.22 進出監控系統，連同閉路電視系統的作用是監察保安警鐘、管制進出大樓及飛行區的活動，以及簽發進出監控卡／通行證。在客運大樓內，是透過對進出大門及走火通道的管制，達到保安的目的。至於客運大樓以外的地方，位於飛行區的邊界圍欄是由微波偵察系統所監察。²⁰ 進出監控系統的設計、安裝及測調工作均由項目工程科負責，而機場管理科則透過機場保安公司負責該系統的運作。²¹

6.23 衛安獲委聘為製訂進出監控系統的主要承建商，而次承建商則為CEM。機管局項目工程總監表示，由於安全及保安對機場運作至為重要，他已安排每星期與該兩個承建商舉行電話會議，以期在進出監控系統的整個製訂過程中均可監察其進度²²。

6.24 機管局表示，作為一項應變計劃，在設計進出監控系統時，他們已安排把工作站連接到出入口監控裝置的網絡。該等裝置安裝於客運大樓及其他建築物的不同地點。由於個別的出入口監控裝置已備存所有經批准的通行證持有人的資料，倘若輸入端的設備發生故障，該等裝置將以獨立形式運作。倘某個出入口監控裝置發生故障，最多只有12扇門會受到影響，而保安人員會迅速被調派往有關地點，以人手操作受影響的大門。當系統進行測試時，保安人員會長期駐守有關地點。²³

資料來源：

²⁰ 1997年10月27日發出的“機場系統－系統整合/培訓及應變計劃”，第4.7段。

²¹ 韋柏思先生代表柯家威先生於1998年10月29日發出的信件，第8段。

²² 機管局項目工程總監柯家威先生的證人陳述書，第79段。

²³ 機管局於1998年7月28日就新機場調查委員會主席的信件作出的回應，第24項，第5段。

6.25 機管局項目工程總監柯家威先生表示，在安裝進出監控系統後，機管局已多次向所有承建商的職員說明，為着正確使用保安系統，必須嚴守紀律。即使如此，仍有大門被毀壞或強行打開，經常因而觸動警鐘。因此，機管局往往需要專注於修理故障方面，很難妥為進行測試整個系統的工作。²⁴

6.26 機管局行政總監董誠亨博士亦向專責委員會證實，機場租戶裝修合約的工人大量湧入是問題的癥結所在。該等工人並不熟悉客運大樓的工作環境，往往欠缺遵守紀律的精神。工人為方便進出，便強行打開或毀壞大門，大量保安大門因而遭受破壞，令進出監控系統的測試工作嚴重受阻。²⁵

6.27 機場保安公司及警方已採取相應措施，防止上述蓄意破壞事件發生，確保客運大樓的保安工作得以妥善進行。有關措施包括調派保安人員駐守客運大樓，避免該處的設備受到進一步毀壞或惡意破壞。²⁶ 機管局曾在1998年6月24日的機場運作就緒狀況報告中，向機策會匯報上述情況。在1998年6月至機場啟用日期間，機管局管理層亦在提交予機管局董事會的每周報告中，匯報蓄意破壞大門及干擾進出監控系統的事件。²⁷

6.28 關於破壞所造成的影響，機管局副行政總監林中麟先生表示，承建商聘請的工人及其他在客運大樓工作的人士的惡意破壞行為，是導致工程延誤，令進出監控系統不能在機場啟用日之前竣工的主要原因之一。鑑於進出監控系統受到破壞，警鐘響起的次數遠遠超乎系統的設計容量，測調過程因而受阻。²⁸

資料來源：

²⁴ 機管局項目工程總監柯家威先生的證人陳述書，第82段。

²⁵ 機管局行政總監董誠亨博士於1998年12月1日致專責委員會秘書的信件，第2頁。

²⁶ 機策會文件第34/98號，第8段。

²⁷ 機場工程重要工作時間表的每周情況報告第25、26、27及28號。

²⁸ 機管局署理行政總監林中麟先生於1998年12月30日致專責委員會秘書的信件，第3頁。

6.29 作為進出監控系統使用者之一，機場保安公司總經理周富祥先生指出，由於進出監控系統出現問題，該公司需額外聘請約300名臨時保安人員，駐守進出監控系統所管制的保安大門。由於有問題的大門很可能引致保安危機，該公司必須投入大量管理資源，鑑別出有問題的大門，然後需調派足夠的保安人員往有關地點，以人手操作該等有問題的大門。此外，進出監控系統發生故障，亦導致部分通行證持有人在進入機場時遇到問題。²⁹

6.30 所有承建商已於1998年4月透過簡報會及文件，獲悉關於“臨時保安措施／客運大樓進出安排”，包括有關大樓的進出口、工地通行證、設備及其他程序的詳情；但在1998年6月至機場啟用日期間，蓄意破壞及干擾進出監控系統的情況依然存在。

6.31 上文各段顯示進出監控系統所受到的持續干擾，導致該系統沒有進行徹底的測試及試行運作。雖然機管局曾向機策會表示，在機場試行運作中所鑑別的進出監控系統軟件問題已獲解決，以及利用搖控方式操縱門鎖的安排正逐步實施，³⁰ 機管局項目工程總監柯家威先生承認，在機場試行運作中，僅使用了2 000多張通行證測試進出監控系統。當該系統全面運作後，由於約有40 000張通行證同時下載予該系統處理，所以便發生了在機場啟用日所遇到的問題。上述情況揭露了軟件的部分隱藏問題。³¹

6.32 機管局項目工程總監柯家威先生聲稱，由於政府很遲才決定成立機場保安公司，機管局在作出保安安排方面受到妨礙。然而，既然保安人員的招聘及培訓工作大部分已於機場啟用日之前完成，專責委員會找不到任何證據支持他的說法。

資料來源：

²⁹ 機場保安公司總經理周富祥先生於1998年11月27日致專責委員會秘書的信件，第7頁。

³⁰ 機策會文件第34/98號，第8段。

³¹ 柯家威先生的證人陳述書，第83段。

6.33 此外，機管局機電工程項目經理徐景祥先生曾於1998年10月29日告知新機場調查委員會，受進出監控系統管制的一些大門發生故障，但其中多項故障是在機場啟用後才被發現。當進出監控系統承建商衛安在大門安裝該系統時，可能會出現沒有電力供應、關門裝置失靈、或沒有界面接口點供他們進行終止程序等情況。³² 因此，承建商的工人毀壞受到進出監控系統管制的大門的事件，顯然並非導致該系統在機場啟用日出現問題的唯一原因。導致機場啟用日所出現的問題的另一個原因，就是有關方面沒有制訂妥善的驗收程序，確保衛安到場安裝進出監控系統前，所有大門已符合可予接受的標準，這情況使該系統的安裝工程出現延誤。因此，專責委員會堅信，機管局項目工程科應就機場啟用日保安系統出現的問題負責。

6.34 專責委員會亦認為，雖然政府在決定整體機場保安策略上有所延誤，使機管局感到憂慮，因而阻延了新機場的保安及緊急程序的擬備工作，但保安人員的招聘及培訓工作已在機場啟用日之前完成。根據各方向專責委員會提交的證據，進出監控系統發生故障是由於測試不足及未有按實際使用量進行試行運作所致。然而，由於以下各種原因，機管局未能徹底測試進出監控系統：

- (a) 由於一些受到保安管制的大門出現故障，以致衛安未能迅速安裝進出監控系統；及
- (b) 進出監控系統安裝後，經常受到承建商的工人的干擾。

專責委員會認為，上述情況反映出機管局項目工程總監在控制工程方面表現欠佳。

資料來源：

³² 新機場調查委員會1998年10月29日研訊過程的取證紀錄，第138至142頁。

B. 在飛機航道範圍的噪音

引言

6.35 自新機場啟用後不久，當局已接獲多宗由住在新機場飛機航道範圍下的居民提出的投訴，表示受到飛機噪音的滋擾。因此，專責委員會決定應同時調查接獲多宗投訴的原因為何，以及研究可否減低有關的噪音所造成的滋擾。

新機場的環境影響評估

6.36 經選定赤鱘角新機場的地點及訂定飛機航道的路線後，臨機局便聘請顧問，就新機場運作時所引致的噪音，進行環境影響評估。顧問按照國際標準，作出飛機噪音預測(下稱“NEF”)。以一般用語解釋，“NEF”是量度噪音水平的單位，所顯示的是由多項因素綜合計算所得的數值，包括飛機在飛行時所產生的噪音水平，以及飛機在一段期間內的飛行次數及時間。“NEF”的數值越高，噪音所造成的影響越為嚴重。顧問根據此等“NEF”的數值制訂等量線，以顯示位於新機場附近的各個地區如何受到飛機噪音所影響。當局最後以“NEF25”等量線為標準，以決定應在哪些地區採取減低噪音的措施³³。專責委員會察悉，其他地方的機場大部分均採用“NEF30”等量線為標準，此項標準不及以“NEF25”等量線為標準般嚴格。

6.37 對於應否為在“NEF25”等量線範圍以外的地區採取措施，以減輕飛機噪音所造成的影響，受聘向臨機局提供意見的顧問並沒有就此提供任何意見。事實上，顧問曾經表示，在“NEF25”等量線範圍以外的地區，將不會出現任何問題³⁴。首席環境保護主任陳錦新先生在研訊上

資料來源：

³³ 專責委員會1998年12月19日第31次公開研訊的取證紀錄，第4頁。

³⁴ 專責委員會1998年12月19日第31次公開研訊的取證紀錄，第20頁。

重申，新機場的規劃是按照國際標準進行。他堅稱就消減噪音的措施而言，政府無需特別關注“NEF25”等量線範圍外的地區的情況³⁵。

6.38 飛機航道的設計曾於1994年作出修訂。此外，民航處亦參照環境保護署(下稱“環保署”)的意見更改了跑道的設計，以期盡量縮窄在“NEF25”等量線內的範圍³⁶。

6.39 上文提及的環境影響評估曾於1997至98年度作出修訂，而最新的評估結果顯示，除少數位於大嶼山的村落(主要是沙螺灣)外，其他所有易受噪音影響的土地發展均在“NEF25”等量線範圍外。

有關飛機噪音的投訴

6.40 由機場啟用日至1998年10月底為止，政府共接獲936宗有關飛機噪音滋擾的投訴。大部分的投訴是由沙田、葵涌、青衣及港島的居民提出。出乎意料的是，此等地區均在“NEF25”等量線範圍外。民航處處長林光宇先生在研訊席上亦坦白承認，雖然他已預期在機場啟用後，居於“NEF25”等量線範圍外的市民會作出若干負面的反應，但民航處接獲此等市民就有關飛機噪音提出投訴的數目之多，實在令他感到意外。由於民航處預期或會接獲投訴，因此該處早已在飛機航道範圍下裝置了飛機噪音及航跡監察系統，藉此監察飛機的噪音水平³⁷。此等監察儀器所收集的數據，將會用作評估噪音對受影響居民所造成的影響。

資料來源：

³⁵ 專責委員會1998年12月19日第31次公開研訊的取證紀錄，第22頁。

³⁶ 專責委員會1998年12月19日第31次公開研訊的取證紀錄，第24頁。

³⁷ 專責委員會1998年12月19日第31次公開研訊的取證紀錄，第14頁。

6.41 根據民航處量度所得的數據，飛機在此等地區的上空飛過時所錄得的“某一刻”噪音水平，是介乎65至72分貝之間。如果粗略地將此等噪音度數轉為“NEF”數值，沙田的噪音水平是“NEF14”、葵涌是“NEF17”，而馬灣則是“NEF19”，此3個地區的噪音水平均在“NEF25”之下³⁸。

6.42 專責委員會察悉，在距離正在行駛的巴士或重型貨車10或20米的地點，所錄得的噪音水平約為73或74分貝³⁹；而在飛機飛過時所錄得的度數則介乎65至72分貝。在作出上述比較時，專責委員會完全理解計算“NEF”的方法與量度“某一刻”噪音水平的方法的分別；但委員會認為，此項比較可合理地顯示住在新機場飛機航道範圍下的居民所感受到的噪音滋擾。

專責委員會聘請專家顧問

6.43 自機場啟用以來，飛機噪音滋擾一直受到多方面的投訴。為評估民航處所採取的措施是否足以消滅飛機噪音滋擾，專責委員會要求兩名來自國際航空協會的專家顧問提供意見，說明現時飛機航道的設計能否達致盡量減低飛機航道範圍的噪音滋擾的目的，以及可否採取任何措施減低此等噪音滋擾。除了向委員會提交報告外，兩名專家顧問亦被傳召到專責委員會席前作證。

資料來源：

³⁸ 專責委員會1998年12月19日第31次公開研訊的取證紀錄，第6頁。

³⁹ 專責委員會1998年12月19日第31次公開研訊的取證紀錄，第11頁。

就影響公眾事宜作出的考慮

6.44 其中一名專家顧問，國際航空協會環境專責小組主席William BOURKE先生表示，過去5年，世界其他地區的機場主管當局在擬備新機場(尤其是大型機場及位置接近城市及市區的機場)的總體計劃時，均會向可能受飛機噪音影響的公眾人士展開諮詢，這已成為**普遍的做法**⁴⁰。該等諮詢工作的目的，是讓公眾意識到他們可能會受到飛機噪音所影響⁴¹，他明白完成該等諮詢後，不一定有可能更改飛機航道⁴²，但至少位處重要的“NEF”等量線以外的公眾人士，將會事先獲警告他們可能會受到飛機噪音所影響。根據他的經驗，位處重要的“NEF”等量線地區以外的人士，確實會難以接受飛機噪音⁴³。

6.45 在此方面，令專責委員會感到失望的是環保署的專業人員沒有依循世界其他地區的最新做法，因而未能向民航處提出忠告，提醒該處有需要對可能受到飛機噪音影響的居民進行諮詢。環保署堅持在進行新機場的規劃時，只需符合國際標準已屬足夠，此項堅持不但清楚顯示該署的職員未能正確估計居民對機場噪音所持的負面看法，亦反映出他們固執的態度。雖然民航處在管理機場方面有豐富的經驗，但在決定新機場的飛機航道時，並沒有充分注意到需要減低飛機噪音的水平，因此亦應受到批評。

資料來源：

⁴⁰ 專責委員會1998年12月19日第31次公開研訊的取證紀錄，第55頁。

⁴¹ 專責委員會1998年12月19日第31次公開研訊的取證紀錄，第54頁。

⁴² 專責委員會1998年12月19日第31次公開研訊的取證紀錄，第56頁。

⁴³ 專責委員會1998年12月19日第31次公開研訊的取證紀錄，第59頁。

減低在“NEF”等量線範圍外的噪音影響的紓緩措施

6.46 兩名專家顧問察悉，自1994年起，以及在新機場啟用前，民航處曾對臨機局聘用的顧問所設計的飛機航道作出重大的修改。自新機場啟用後，民航處一直均有在每日不同的時間採用不同的飛機航道，以減少飛機在住宅區上空飛過的次數。該兩名專家顧問確認，上述安排已取得成效並符合國際間採用的最佳做法。

6.47 專家顧問瞭解到，民航處需要權衡航空業與公眾人士兩者的利益；而民航處在推行任何進一步的紓緩措施，以盡量減低較遠地區的飛機噪音前，必須就噪音對受影響地區所造成的影響收集更多資料，以便向業界證明，實施該等進一步的措施是正確的決定。全球其他地區大部分都採用這樣的處理方式，而根據專家顧問的意見，民航處與其他機場的規管機構比較，並非特別保守⁴⁴。

6.48 專責委員會察悉在新機場啟用後，民航處已竭盡所能改善飛機航道，以減低在飛機航道範圍下的噪音，專責委員會對此感到滿意，但質疑民航處為何沒有更迅速理解到飛機噪音對從未受過這種噪音滋擾的人士所會產生的影響。該等人士可能一向居住於寧靜的環境，而且一直獲得告知新機場是位於偏遠的地方。倘民航處曾提高其警覺性，在機場啟用日之前便修改飛機航道，而並非在機場啟用後才採取此項行動，當局接獲的投訴數目可能得以減少。

資料來源：

⁴⁴ 專責委員會1998年12月19日第31次公開研訊的取證紀錄，第64頁。

C. 香港的整體經濟損失

引言

6.49 雖然客運大樓內各項服務的運作情況在機場啟用一星期後已達到可接受的水平，但航空貨運服務在機場啟用後的數星期內，仍只能局部運作，直至1998年8月24日才達到正常水平。

政府對經濟損失程度的評估

6.50 根據空運貨站公司在1998年7月15日公布的恢復運作計劃，政府於1998年7月16日估計，由於空運貨站公司在1998年7月8日至8月底這段期間曾暫停提供航空貨運服務，而其後只能局部提供該等服務，香港將會因而損失約46.3億元的收益，相等於本地生產總值的0.35%。在1998年11月15日，政府經濟顧問把所會損失的收益金額下調為29億元，即相等於本地生產總值的0.22%⁴⁵，原因是空運貨站公司恢復航空貨運服務的速度遠較該公司先前的估計為快⁴⁶。所損失的收益總額是以下三個組成部分的經濟損失的總和，即因出口空運貨物延遲送貨而損失的收益、因進口空運貨物減低而損失的收益，以及因訂單減少而損失的收益⁴⁷。該項數字是根據在香港每天平均處理的整體進出口空運貨物量中，空運貨站公司的市場佔有率(即80%)作出的估計⁴⁸。

資料來源：

⁴⁵ “空運貨站公司暫停服務對本地生產總值的影響 — 1998年7月16日高估該項評價的程度”，經濟分析部於1998年11月15日擬備供內部參考的工作表。

⁴⁶ “空運貨站公司航空貨運服務中斷所招致的經濟損失”，政府經濟顧問於1998年8月25日致經濟局局長的便箋，第2段。

⁴⁷ “空運貨站公司暫停服務對本地生產總值的影響 — 1998年7月16日高估該項評價的程度”，經濟分析部於1998年11月15日擬備供內部參考的工作表。

⁴⁸ “空運貨站公司航空貨運服務中斷所招致的經濟損失”，政府經濟顧問於1998年8月25日致經濟局局長的便箋，第1頁備註欄。

政府對所損失的收益的評估是否準確

6.51 專責委員會察悉，不同機構曾就所損失的收益總額作出不同的評估。因此，專責委員會傳召財政司司長出席1998年12月9日的研訊，以確定政府是否以專業及審慎的方法進行評估。

6.52 財政司司長在對專責委員會作供時表示，他認為政府經濟顧問就香港所蒙受的經濟損失而進行的評估公正可靠⁴⁹，以往的成績足以證明這點。客運大樓在機場啟用日出現的混亂情況所引致的收益損失極輕(其價值未達本地生產總值小數點後兩個位)，因此，當局只評估航空貨運服務方面所損失的收益。

6.53 專責委員會亦已致函香港旅遊協會(下稱“旅協”)，查詢旅遊業有否因機場啟用日所出現的問題而損失收益。旅協發出信件向屬下所有100間會員旅行代理商及117間會員旅行團經營商進行調查。該次調查具有雙重目的，其一是確定按貨幣價值及旅客人數計算，在預訂及潛在業務方面的損失；其二是收集各成員機構對在新機場所遇到的問題的意見及評論⁵⁰。就專責委員會而言，只是有關預訂及潛在業務方面的損失數字，是與其工作有關的。

資料來源：

⁴⁹ 專責委員會1998年12月9日第27次公開研訊的取證紀錄，第65頁。

⁵⁰ “評估新國際機場開始運作時所出現的問題對香港所造成的整體經濟損失”，由香港旅遊協會研究部擬備，1999年1月7日，第2頁，第1至2段。

6.54 很可惜，該項調查的回應率甚低，旅協只收到14份回覆，回應率為6.5%。旅協向專責委員會解釋，回應率偏低的原因可能包括以下各點：旅行代理商及旅行團經營商須在短促的時間內回覆，但進行調查時適逢長假期，以及難以用確實數字反映成員機構的業務因機場啟用日出現的問題而受到的影響。由於回應率偏低，專責委員會無法根據調查所得的結果，準確評估因客運大樓在機場啟用日出現的問題而損失的收益。