

立法會

調查赤鱲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27次公開研訊的逐字紀錄本

日期： 1998年12月9日(星期三)
時間： 上午9時
地點： 立法會大樓會議室A

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
張永森議員
陸恭蕙議員
陳鑑林議員
劉江華議員
劉慧卿議員
蔡素玉議員

缺席委員

馬逢國議員
單仲偕議員

證人

財政司司長
曾蔭權先生

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

財政司司長政務助理
容偉雄先生

主席：

多謝各位出席今天舉行的專責委員會第27次研訊。

在未正式開始研訊前，我想提醒各位委員，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。

我想藉此機會再次提醒公眾人士及傳媒，若在研訊進行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。因此傳媒應就他們的法律責任，徵詢法律意見。

在未傳召證人財政司司長曾蔭權先生之前，我想徵詢委員的意見，曾先生要求帶同以下人士出席研訊：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及財政司司長政務助理容偉雄先生。

如委員沒有異議，我建議容許溫法德先生、張先生及容先生在研訊進行期間陪同曾先生，但他們不可以在席上發言或提示證人如何回答委員的問題。

如委員對研訊程序沒有其他意見，我宣布研訊開始，並傳召證人財政司司長曾蔭權先生。

(曾蔭權先生進入會議室，
並由溫法德先生、張寶德先生及容偉雄先生陪同)

曾先生，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為證人監誓。

你可選擇以手按聖經以宗教式宣誓，或以非宗教式宣誓。請依照放在你面前的誓詞宣誓。請起立。

Financial Secretary:

I, TSANG Yam-kuen, swear by Almighty God that the evidence I shall give shall be the truth, the whole truth, and nothing but the truth.

Chairman:

Please be seated. Mr TSANG, the Select Committee has agreed that you can be accompanied by Mr Ian WINGFIELD, Law Officer; Mr Peter CHEUNG, Deputy Director NAPCO; and Mr Philip YUNG, Administrative Assistant, during the hearing to assist you in the handling of documents when necessary, but they will not be allowed to address the hearing or prompt you in any way in your replies to members.

The Select Committee will now deal with the papers, records and documents that the witness has been ordered to produce by the summons dated 3 December 1998. The Select Committee notes that the witness has already provided the following documents pursuant to the summons:

1. Witness statement of Mr Donald TSANG Yam-kuen;
2. "Economic loss arising from the announced suspension of HACTL's air cargo handling services at the airport (Update upon HACTL's announcement on 15 July)" prepared by the Economic Analysis Division of Financial Services Bureau on 17 July 1998;
3. Memo dated 25 August 1998 from the Government Economist to the Secretary for Economic Services on "Economic loss arising from disruption to HACTL's air cargo handling services"; and
4. Worksheet dated 15 November 1998 prepared by the Economic Analysis Division of the Financial Services Bureau on "Impact of HACTL's suspension of service on the GDP - the extent of over-estimation of the assessment done on 16 July 1998".

Mr TSANG, are you now formally producing to the Select Committee all the documents mentioned above as evidence pursuant to the summons?

Financial Secretary:

Yes.

Chairman:

I now declare that all the documents mentioned above are admitted as evidence produced to the Select Committee.

Mr TSANG, I would now like to ask you the first question on behalf of the Committee. Could you tell this Committee what your exact role was on ADSCOM towards the last year prior to the opening of the airport?

Financial Secretary:

As Financial Secretary I was a member of ADSCOM and I contributed as far as I could to deliberations of ADSCOM.

Chairman:

You also acted as Chairman on several occasions?

Financial Secretary:

In the absence of the Chief Secretary, when I was acting Chief Secretary, I also acted as Chairman of ADSCOM when ADSCOM held its meetings.

主席：

劉慧卿議員。

劉慧卿議員：

多謝主席。首先，我想請問曾先生有關在機策會一些會議中，他曾討論機管局管理層的事情。這是我們很關心的事項，因為如果機管局管理層有問題，可能會影響他們領導整個新機場計劃。主席，我可否請曾先生翻閱某幾次會議的文件，好讓我們可以提問？那些文件載述了他所表達的意見。

請曾先生翻開第I冊，我想曾先生翻閱的第一份文件是“A7”。我們會把它拿給你，這些都是機策會的會議紀要。請替曾先生翻到“A7”。“A7”號文件是機策會1996年9月7日的會議紀要。請曾先生參閱“A7”第16和19段，第16段載述“FS”即曾先生的說話：“FS said that even though the AA Management had been telling ADSCOM that there had been some problems on the PTB works, they never revealed the seriousness or the true quantum of the

problem”。我相信曾先生在參閱上下文後也知道內容是關於工程方面。這裏給我們的印象是，你覺得他們隱瞞了某些事情。

但第19段則載述“FS said that we created AA to do some work for us; there should be a limit to the extent to which we get involved in their management. He had already spoken to the AA Chairman on recent development; the latter had assured him that things were now largely under control. FS said he would nevertheless be prepared to see CEO/AA again”。或者我先問曾先生這方面的事。你可否告訴本委員會，當時你這番說話是針對甚麼事情呢？

財政司司長：

我認為每家機構在處理很繁複的事情時，都會隱瞞自己的問題，以保障自己，這情況不單出現於“AA”。我相信每家機構、每個委員會都會這樣做。若要他們把所有問題都說出來，公諸於世，並不容易，所以在這些委員會裏，我的工作往往是需要在字裏行間留意他們想表達的意思，背後的思想又是甚麼，這樣才能夠作出我認為正確的決定。因此，剛才劉議員提及我在第16段所說的話和其他等等，都是我心裏所想的問題。

我相信當日我們所討論的是“AA”想加快興建大樓的工程，因為大樓工程地盤在交給判頭時有延誤；另外，又有工程需要更改，因為當時發覺有失誤，須與判頭作出特別協議，使工程能夠加快進行。以我所知，我們所談論的事約需18億元左右，這是大問題。當然我覺得，為整個興建機場的構思而設立的機管局，應負起與機管局有關的一切主要責任。如果決定應加快工程或減慢工程進度、對特別事情作出更多投資、控制成本，當然最主要的責任應在機管局。但我亦覺得，如有需要提醒當時的主席或當時機管局的主管，需要特別小心行事，我覺得正如你引述的第19段所述，在有需要時，我可以直接與他對話。這就是我的意思。

劉慧卿議員：

主席，我想請曾先生看看第17段，這是當時的主席陳方安生女士的說話，尤其請注意最後兩句，“She suspected that the current problems had a lot to do with the CEO/AA's management style. He should sit harder on his management. We might need to give him some form of ultimatum。”。主席，我想請問曾先生，其後你與管理層對話時，你有否向他們發出最後通牒呢？情況是否好像當時主席在會議上所表示一樣呢？

財政司司長：

我沒有使用“最後通牒”的字眼，但我覺得工程延誤了，又需要特別增加大量金錢以趕及工程的時間，心底下我在這幾方面都感到頗為不滿意。我們並不是一次、半次，而是曾多次在不同的場合，與機管局的主管商談這些問題，但我們沒用上“通牒”的字眼。而且當時機策會主席向我表達的意思：是你們不能因為“ultimatum”的字眼，就表示一定要發出最後通牒，否則便把他撤換。但大家也會記得，亦會知道，關於我們與機管局的關係，法例上已清楚寫明，我們有自己要處理的事務，他們亦有本身要做的事務。不過，如有需要，例如施行嚴厲的程序、作出紀律處分的行動，我們以前也曾這樣做。所以，在現任主管“Mr TOWNSEND”之前，我們曾採取比較嚴厲的行動。當我們認為有需要時，也會這樣做，但當時我並不覺得有這個需要。

劉慧卿議員：

你是否同意主席在第17段的說話？

財政司司長：

不知道你指的是哪句說話？

劉慧卿議員：

即問題是源於行政總監的管理方式，所以她主張他應該強硬一點，一如機管局副主席，以強硬的態度處事，否則，政府可能需要向他發出最後通牒。我相信目的是要求他打醒精神工作。

財政司司長：

我有做到。我相信陳太也明白，通常在這些情況下，我的處理手法有時還會略嫌過於強硬！

劉慧卿議員：

那麼強硬到甚麼程度呢？

財政司司長：

不過，我相信最後你所講……主席，我是否可以這樣直接回答議員

而無需透過主席？

主席：

不要緊，你直接回答議員的提問吧！

財政司司長：

我覺得我已做了自己份內的工作，亦記得機管局有其法定權力，故此我們不能太過份。我相信我已做了自己應做的事。最重要的是，今天我交給議員的文件，解釋了我們與機管局之間的關係，而我們亦不能失去方寸。

劉慧卿議員：

主席，我想請財政司司長翻閱文件“A11”，即剛才那分文件再往後翻一點。“A11”是機策會第159次會議文件，日期是1996年12月14日。請你看看第24段：“FS asked if the AA Board had been over- or under- doing things so much so that the staff morale was too low. Secretary for Economic Services believed that the Board had a legitimate cause for concern and the Management had no excuse for not delivering it”。主席，我想請問曾先生，這裏所述是甚麼意思？這裏好像是針對董事會，你覺得他們也辦事不力嗎？

財政司司長：

當然，在我們遇上事情不完全合意時，我會先想一想董事會是否已履行其份內事務。我所指的董事會，並非單指非官方同事，也包括官方同事，你也知道有些同事獲委任加入董事會。這是我們自我檢討時所發現的問題。我相信劉議員會明白，主席也會明白，這些內部文書原本只作內部討論，所以我在講話時說得很坦白、坦率。如果你從字眼上來斟酌，會覺得很有針對性、挑撥性，但其實我們只想尋求如何能達到目標，能盡快把機場建成，所以各方面的事情都要考慮，所用的字眼有時難免會頗為尖酸。

劉慧卿議員：

曾先生，我們正是為此希望請你親自解釋。其實你也認為董事會要負上責任。你的意思是董事會做得太多抑或做得太少，以致影響員工的士氣低落？

財政司司長：

我現在回想當時的意思是，如果有時應管而不管，不應管則管，便會弄致士氣低沉。這是管理層的通病。

劉慧卿議員：

我還想追問一條問題，或者其他同事也想發問。主席，剛才秘書派發了一份文件，有否也派一份給曾先生？這是機策會1997年4月12日第163次會議文件，當時曾先生是署理布政司，他是該次會議的主席。

請大家看看第14段。第14段的“Chairman”就是曾先生，“The Chairman commented that with a project of this size and given the multitude of activities involved, a convergence of activities at the end of the programme was to be expected. All parties involved should be brought together and work positively to achieving the April 1998 opening day. Now was a time for cooperation, not a time for confrontation.”。請問曾先生，這裏所述究竟是誰人與誰人在對抗呢？

財政司司長：

我希望各位議員可以了解，我也看過陳太的供詞，她也作出解釋。我們整個管理模式是機策會需要有內部對抗的聲音，由第一天起已有這個需要，藉此使我們自我警惕。為此，我們設立了新機場工程統籌署，我認為這是需要的，以作自我警惕，更加為此聘請專家出任統籌署的職位。所以在機策會會議席上，永遠有兩種聲音，這是我們的意向，而政策上亦需要有兩種聲音，在討論問題時也需要有兩種聲音。不過，有時會過份了，兩方面失了分寸，主席便需要艱難地捉摸最好的路線和方向。因此，我偶然亦會有感而發，說一句“好了、夠了”，大家說清楚便夠了。大家看到了問題，對事情的看法也可能不一致，但我們的目標是一樣的。這就是我那番說話的意思。

劉慧卿議員：

主席，請問曾先生，那時候的兩種聲音能否達到平衡呢？會否有些人太大聲，有些人卻不作聲呢？

財政司司長：

我想不會有人不作聲的。政府在進行這事情時，希望人人都有聲音，不應該不作聲的，整個香港政府和特區政府也是以這模式運作，內部討論的會議是很具對抗性的，這是事實。

劉慧卿議員：

我指的是在機管局管理層內是否達到平衡呢？即大家也有機會發言呢？對抗歸對抗，有時能聽到不同的意見是很有益的，但這種對抗會否發展到某個階段，有些人的性格特別強，令某些人沒機會發言，因而影響整個運作呢？你當時是否有這想法呢？但你仍認為能夠處理，對嗎？

財政司司長：

我指的不是機管局內的事情，而是政府在各方面籌備核心工程的事項。我覺得各方面的聲音都足夠，但亦要能夠達到持平，達到共同的目標，這是我的意思。我不是指機管局內某一個人或某一件事。

劉慧卿議員：

你是指整體來說？

財政司司長：

對，這一段所說的是整體的事情。

劉慧卿議員：

不對，以上部分一直都是談論“AA”。你看看第12、13段，這裏一直是談論“AA”。所以你接着指出所有人，包括政府各方面亦須一起合作。我不知道你是否指政府與“AA”對抗，抑或“AA”本身內部對抗，抑或政府本身內部對抗？

財政司司長：

請議員看看第12段，我已經說了“..... Government branches and departments involved urgently so that if there were any different views, these could be resolved early”。我所指的是整項工程，而不是指機管局內部有所謂對抗的情況。

劉慧卿議員：

主席，請問曾先生是否知悉，機管局管理層的內部是否有問題呢？

財政司司長：

我認為委員會的責任就是要找出這個問題的答案。

劉慧卿議員：

不是，我所指的是管理方面有否在搞對抗？

財政司司長：

管理方面在搞對抗？當時我的想法不是這樣。

劉慧卿議員：

主席，或者請曾先生……

主席：

“Sorry”，劉慧卿議員，請再發問你的問題，你並非指這段的內容，對嗎？

劉慧卿議員：

對，是就整體而言。主席，你再問吧！

主席：

她剛才問的是一般問題。你作為機策會的一份子，又能一直緊貼地跟進各事項，各方面亦有向你提交報告，你對整件事亦監察得很清楚，你認為管理層方面有否不協調呢？我相信劉慧卿議員的問題是這個意思。

劉慧卿議員：

是，多謝主席。

主席：

她不是指這一段，而是你是否看到上層、高層的管理有不協調的情況？

財政司司長：

每一件事完成後是否都能如自己所想般滿意呢？除非由自己來做，即使由自己來做有時也未必十分滿意。以機管局這般大規模的機構來說，要求每人都同心，對每個問題、每件事都有同一看法，我相信是太強求了，亦未必是一件好事。如果你說他們內部完全不協調，我相信一定不可以這樣說。但對某件事，對各方面是否人人完全同意一心呢？是否有同一意見呢？一定不是的。還有，內部是否有些人性格較剛強、有些則較懦弱呢？這情況是必然的。請緊記，機管局是龐大的組織，而不是小公司。

劉慧卿議員：

所以，我們才要問，出現了那些問題，會否影響整個架構的運作？我相信大家都明白這情況是存在的，但其嚴重程度有否導致某些事情不能進行呢？

財政司司長：

我不覺得有這回事。

劉慧卿議員：

主席，我們請曾先生看看機策會文件“A18”，即1997年9月20日第170次會議的文件。請看第5段，當時曾先生亦有出席會議，但會議由陳方安生女士主持。在第5段，結尾第4行開始，即“Director of NAPCO”所說的話，“...observed that that was because the physical facilities would not be ready”，他在前面提到有些事情未完成。接着他說“AMD should be in the driving seat of the airport project at this point in time, but because of the personalities involved, it was being pushed round parameters set by the Project Division and had yet to get itself geared up. Deputy Director of NAPCO added that the CEO/AA should, but did not, quickly and firmly resolve the problem”。如果你再看同日的會議文件第21段，曾先生亦說了一些話，NAPCO亦表示會做一些事，“FS expressed his appreciation of NAPCO's effort in bringing the PD/AA on side to the commitment of opening the airport in April 1998. The Chairman followed up by saying that efforts should now be focused to support AMD/AA and to bring him on board. DCPM pointed out that the problem in AA management. AMD/AA had been subjected to one compromise after another. He needed support from AA's top management”。這是9月的事情，你有出席會議，當時有聽到這些事情。你現在告訴我們你不知道有這些內部問題？

財政司司長：

對不起，議員。我何曾告訴你我不知悉這些問題呢？

劉慧卿議員：

我的意思是你不覺得有大問題嘛！儘管有這麼多人跟你們說了！

財政司司長：

剛才我已指出，在任何組織內，總會有些人性格剛強，有些則比較懦弱，但是否他們互相之間出現問題後，對組織產生很大的問題，並造成重大影響呢？我剛才已解釋了，我不覺得有這情況。我在這方面採取的策略是，我們在管理方面可以採取很多方法，有時要責備，有時要鼓勵，有時要拉攏。我覺得在當時情況下，應對出任“AMD/AA”的那位先生給予鼓勵，即“Chern HEED”先生，希望他能辦事稱職，能盡其責任。這就是我的感覺。

但在每個環境、每個環節中，特別是現在所討論的工程，可算是全世界規模龐大的工程，總工程師在某些情況下一定會很……可能自信心很強，處事可能獨行獨斷，這情況一定會出現。凡是進行大工程，必然存在這情況。因此，遇到這情況時，便需要決定如何處理，是否應撤換他？鼓勵他？抑或在當時情況下需要責備他？協助他？抑或作出安排，使他能與其他同事合作？當時討論期間，我覺得應鼓勵其他同事，藉此與他一齊認定目標，克服困難。

主席：

曾先生，我相信劉慧卿議員剛才的問題其實很簡單。當時你看到“AA”管理層出現人事問題；第一，你是否清楚知曉這些人事問題？而你剛才答稱沒這回事，也沒有對運作構成大影響。但事實上，我們從會議紀要看得出人事關係有很大的問題，所以引起機策會的關注，連你都認為需要解決這問題。就此而言，這問題是存在的，但我們想知道其嚴重程度為何？對整個機場開幕運作的實際準備工作有沒有影響呢？根據我們觀察所得，確實有影響。

其實，我們要知道，第一，要證實你看到有這回事；第二，既然看到有這回事，你認為其嚴重程度為何？當時你又如何處理？我相信這就是我們想問的事，而不是希望你現在向議員解釋當時情況是如何，所謂“put it in context”，我相信我們不是希望聽你“put things in the context but”告

訴我們，你是否看到問題的嚴重性？實際情況是否這樣？以及你又如何處理呢？

財政司司長：

主席，我認為在文字上已清楚說明，大家亦看到了問題所在，有人較剛強，有人較沉默寡言，這問題是存在的。至於其嚴重程度是否已達到某個階段，以致須採取更激烈的行動呢？以及應如何處理呢？這又是另一回事。換言之，是否需要解僱某位人士呢？我覺得情況未至於這般嚴重。

劉慧卿議員：

主席，我建議就管理方面的顧問報告提出問題，這樣大家便可以跟進。

主席：

我想問議員是否就這一點還有其他問題。我不希望將話題轉移到顧問報告後，就結束這方面的問題。劉江華議員，李永達議員，然後是副主席。

劉江華議員：

我想跟進這一點，以及請曾先生澄清他的一番說話。你剛才提到“獨斷獨行”、“比較剛強的性格”等等，請問你是泛指一些大機構有這情況？還是直指柯家威先生的性格呢？我希望你澄清這一點。

財政司司長：

以我所知，在我負責的職務中，我見過很多大型工程，亦曾負責財政管理，又見過工程師，尤其是大工程師如何管理工程出現的各方面的抗衡，來達到最後的標準，並在最後的限期能交付工程。我們的確需要一些性格剛強的人，這一點頗為重要。我認為不單是這項工程，其他例如擴建會議展覽中心、興建醫院等等也需要，其實“OAKERVEE”先生也曾參與地下鐵路工程。我不是初次接觸這類人士，他的缺點、長處，我們是知道的。

劉江華議員：

即你剛才所使用的形容詞也可套用在柯家威先生身上，是嗎？

你覺得他獨斷獨行，當然其後可以有很多手法處理這件事。你剛才提到，你不是以解僱的方式，亦可能不責備他，而可能是鼓勵“AMD”的主管，使他能有更好的表現。後來，政府借調林中麟先生出任副行政總監。當然這次調動頗為重要，因為他是從政府借調過來的。透過這次調動，你是否覺得能對柯家威先生獨斷獨行的處事方式有所幫助？可以中和其性格，從而對推動整項工程有幫助呢？抑或是幫助“Chern HEED”即韓義德先生呢？因為他的性格較弱。

主席：

曾先生。

財政司司長：

關於柯家威先生和韓義德先生的表現，其實最主要的管理層並不在於政府，亦不在於機策會，而在於機管局董事會，我們只是從旁協助。我們借調林先生到機管局，是順應機管局主席的要求，認為這樣有助整項工程能夠準時完成。可能正如議員所說，我們亦覺得這樣可以對管理層起中和作用。

主席：

李永達議員。

李永達議員：

主席，曾先生剛才說機策會的工作是從旁協助，當然這是其功能。但我記得，曾先生說過在嚴重情況下，曾作出激烈的決定，我相信是指撤換“Richard ALLEN”的事件，即首任行政總監。本委員會所關注的，或者我所關注的，是由1996年9月起這個階段，機策會經常討論機管局管理層各總監之間的處事手法不同的問題。請問曾先生，在那個階段，機策會成員有否討論要採取最激烈的行動，即撤換工程總監？如果沒有實行，原因為何？

主席：

曾先生。

財政司司長：

在我的記憶中是沒有的，而且機策會討論關於總監的情況，跟前任總監當年的情況有所不同。以前的機構是臨機局，財政司以臨機會主席的身份直接參與，當時他的管理空間較廣闊直接，也負上更多責任。在設立機管局後，我覺得在責任上和很多情況下，跟以往不同。不過，讓我回答你的問題，我們沒有考慮要鼓勵或要求機管局考慮開除某人或作出某種事情。

李永達議員：

主席，我想問一個簡短問題。發生了這件事後，在1996年9月至同年底這段期間，曾先生在回顧那一年多時間所發生的事情，對於沒有考慮撤換工程總監一事，你覺得是否一個好的決定呢？因為到最後我們看到柯家威先生的行事方式，確實令機管局整個最高的決策階層的管理受到影響，差不多完全無法向工程部輸入任何意見。請問事後回顧……

主席：

“Sorry”，事後？即你想問曾先生現在回顧往事，所謂“hindsight”？我覺得問題不是太“relevant”。副主席。

何鍾泰議員：

多謝主席。曾先生剛才提及這項工程規模龐大，實際上機場可算是規模最大的工程。以前的臨機局由財政司直接掌管，但機管局成立後，卻不再由財政司直接掌管。換言之，你需要依賴行政總監向機策會匯報。當你知道在1996年需賠償19億元時，剛才曾先生說18億元，應更正為19億元。關於這19億元的補充合約，我相信當時你們可能已經不滿意，在很多方面也不滿意，當時已看到管理層的弱點了，我亦不再重複文件的內容，事實上所有的索償全部來自柯家威先生負責的部分。你們在看到行政總監的性格較弱時，為何當時不作較強硬的決定呢？

主席：

曾先生。

財政司司長：

我相信剛才劉議員已替我解釋了。當時機策會決定要求我轉告機管局的同事，認為在這事件上應加強管理。我認為從機策會的角度來說，這樣已經是相當嚴重的事情。最主要是彼此的關係，跟以前臨機局時代的關係有很大分別。他們當時的關係是直接的管理層，但我們卻不能直接參與這件事。當然我們對這件事感到很不高興，但我們可以做的事是有限度的，而我亦覺得我們這樣做已是相當著緊的了。

何鍾泰議員：

其次，有兩點我並不明白。第一，當借調林中麟先生出任副行政總監一職時，為何不把柯家威先生所負責的部分也納入其管轄範疇之內？“IT”即資訊科技部和柯家威先生負責的那一科，並不在林中麟先生的管轄範疇之內。你們可否發出指示，讓林中麟先生也負責管理上述兩部分，好讓多一個人監督他呢？你們既然知道行政總監性格較弱，多一個人協助監督該位性格較強的人，便可平衡管理層的運作。

財政司司長：

剛才我已指出，借調林先生到機管局，主要是回應機管局主席的要求。我們知悉他的職銜是副行政總監，但實際職務是甚麼，則由機管局內部決定；還有，我們不要忘記，當時工程仍在進行期間，若突然調動工程的分配，我相信會有很大的影響。如果我是機管局主席，也會考慮這一點。不過，最後要指出，關於工作上的安排，是由機管局主席和董事會決定的。

何鍾泰議員：

我想多問一點。曾先生，機策會從來沒有邀請機管局主席或副主席出席會議，通常或一直以來，只邀請行政總監代表整個機管局出席會議，為何會作出這樣安排呢？

財政司司長：

在我看來，這是較直接的安排。機策會所關注的並不是政策上的決定，也不是投資上有特別問題，最重要的是機管局日常工作的進度問題。我相信邀請行政總監和柯家威先生出席會議，會是較直接的做法。機管局董事會得悉我們這樣做也沒有異議。我想這是較直接的做法而已，背後沒有任何特別意思。

主席：

吳靄儀議員。

吳靄儀議員：

多謝主席。我想請問司長關於他在1998年6月14日視察新機場進度的情況。

主席：

請等一等。這是另一個“subject”。有同事仍想就“ADSCOM”方面提問。張永森議員。

張永森議員：

曾先生，如果我剛才沒聽錯，你曾提及柯家威先生有負責其他工程的經驗，你了解他的強處和弱處，並列舉地鐵工程作為例子。請問曾先生，這是你直接與柯家威先生接觸，抑或是透過甚麼渠道而能清楚了解其強處和弱處呢？

主席：

曾先生。

財政司司長：

關於柯家威先生的強處和弱處，相信在香港工程界，以及在香港政府內曾與他共事負責工務的人士都會知道，他是現時香港知名度高的工程師。工程師本身的強處和弱處不只我知道，所有行家都會知道。

張永森議員：

曾先生，既然你和其他行家都清楚知道有這情況，而在這幾年的運作期間，從你剛才作供的內容，令我有這看法，那就是你清楚知道在管理方面有些問題，特別是在工程部門方面，尤其是剛才交給你看的文件提及19億元的追加補充款項方面。你看到這項19億元的“claim”，政府亦沒有充足的時間去了解這項“claim”，政府知道後也相當驚奇，機管局董事會也覺得相當驚奇。請問曾先生，你的標準是如何釐定呢？你的標準是無須撤換管理人才，只需要加強管理，但究竟你覺得19億元是否一個小數目呢？是否基於這是個小數目，令你覺得這狀況可繼續運作，而沒作出具體改善？你覺得政府在這方面是否太軟弱呢？

主席：

曾先生。

財政司司長：

首先，我先說說數目問題，據我們所知，當機策會在考慮時，數額是18億元，但經談判後最後是19億元，所以這並不是我錯你對的問題。第二，我要再重申、再重複、再強調一次，機管局內每個人的表現是否令該人應加以保留，抑或應鼓勵他、懲罰他、或把他革職，這完全是機管局和董事會的責任，不是政府的責任。在機策會內，我們不能說要解僱某人，我相信這些話是不恰當的。18億元或19億元當然是一筆巨額款項，因此才會不單在機管局內討論這件事，我們在機策會內亦要審慎處理這問題和正視這情況，希望盡量了解發生這件事的原因。

我們了解就任何大工程來說，有些事情是令到在工程方面需要做特別工夫，處理補充協議，所謂“Supplemental Agreement”，這不是不可以發生的，是可以發生的，可以理性來解釋的。特別是這項龐大的工程，在時間迫促，交付地盤時出現延誤，原因是中英雙方要研究問題，拖慢了進度。這件事是否因某人失誤所致呢？抑或工程方面已存在先天性的缺陷，導致產生這些後果？這是沒辦法可以在那段時間確定的。但無可否認18億、19億元確是很龐大的數目，所以在考慮時才要經過這般審慎的程序。

張永森議員：

曾先生，根據你給我們的證供，一方面你說不要直接參與“AA”的管理，因為它是獨立運作的機構；另一方面，你卻看到很多令人擔心的事情，包括大家從文件“A7”得悉要發出“ultimatum”一事。你亦有與總監直接對話，機管局管理層的行政總監亦有參加“ADSCOM”的會議。矛盾之處在於運作上，政府是股東，機場管理局一班董事負責執行，但股東與董事根本沒有直接溝通。請問這種模式是否正常運作的模式呢？

一方面，你強調政府不應直接參與、不應干預，因為這是他們管理層的事；另一方面，你卻直接與他們舉行會議跟進事項，架空了董事，只有管理層參與你們“ADSCOM”的會議。其實在這種運作模式裏，你們有否有直接參與呢？答案是有，你們亦有直接的對話。當你們看到問題，即這般龐大的工程追加項目時，你們認為政府所採取的行動有否令情況改善呢？抑或所採取的行動不當，因而種下機場開幕時出現混亂的最大成因呢？

主席：

曾先生。

財政司司長：

我不覺得我們同意……即我們沒有完全反對機管局增加他們的撥款，以18億、19億元進行另外的協議。如果為了這決定而使機場延誤，我覺得太牽強了。做這件事只會幫助工程準時完成，而不是延誤工程。關於議員剛才所指的問題，現時公共管理很複雜，是一門大的學問。為何我在開始時就向各位清楚說明此事呢？目的是要指出，管理層是分開幾個等級的，有些是直接參與，例如我本身曾負責的工程；有些則完全沒有參與，例如西隧；有些是在中段才參與，例如機管局的情況；永遠都會有灰色地帶。這麼龐大的工程，不能一人獨力處理，需要很多人通力合作，要以不同的模式來處理，而我們亦以長遠利益來決定不同的管理模式。

還有一件事情，我希望議員明白，我們完全沒架空機管局董事會。我、陳方安生女士和行政長官，都不斷與機管局董事會，特別是黃保欣先生保持聯絡，經常商談、聚會，這些情況經常出現。換言之，黃保欣先生很清楚我們心中的想法。但我們要記得，正如剛才議員所說，我們是股東身份。請試想想，你以股東身份參與一間公司的管理，又能達到甚麼地步呢？我覺得應該是有限度的。

主席：

吳靄儀議員，你是否詢問這方面的問題？

吳靄儀議員：

主席，不是，我已經說了。當你覺得是適當時候，我會提出問題。

主席：

何承天議員。

何承天議員：

我想詢問關於機策會的職責和責任，也就是關於9月7日“ADSCOM”的會議中討論19億元追加數目一事。這筆款項十分龐大，在當日的機策會會議席上，“D/NAPCO”在形容整件事的過程時表示，管理層在6月時(會議日期是在9月)隨意提出，原文是“casual way in June”。在7月中，機管局主席與副主席乘坐直升機視察時，管理層又在直升機內表示“bounce off”，“bounce this on the Chairman”，即又跟他談一談。直至8月才有詳細資料，而當時機管局主席正在往北京途中，以上所述是文件這一段的內容。到9月的機策會會議時，才正式通知機策會這事件。剛才劉慧卿等議員指出，機策會主席陳方安生女士要求管理層“sit harder on management”。當時的庫務局局長也表示，在機場管理局成立時，立法局的“sentiment”，是希望政府“should continue to very closely monitor the AA...”。我說了這樣多東西，現在想問財政司司長，當發生如此嚴重的事情時，你認為機策會應採取甚麼行動？只是簡單地向主席報告還是應採取更徹底的行動呢？現在看來，管理層的架構存在重大問題。他們在有事發生時不會匯報或很遲才匯報。甚至管理層亦不會把問題向董事會主席、副主席匯報。看回當天的紀錄，財政司司長，你自己說“we created the AA to do some work for us. There should be limit to the extent to which we get involved in their management. He had already spoken to the AA Chairman on recent development”。你剛才亦講述這點，你認為管理工作是他們的職責。請問在機策會方面，若遇到這樣大的問題，而你覺得是結構上的問題，他們在多個月前已知道需要如此大筆的追加撥款，但竟然沒有提及，你認為在這種情況下，機策會所要承擔的責任有多大？

主席：

曾先生。

財政司司長：

我已多次重申，機策會是不能直接參與機管局的內部管理工作。關於我們所擔當的角色，其實政府為了機場工程採取了非常獨特的制度，成立了機策會，舉行了180至200次會議。這樣的方式及工程是前所未見的，即使當年興建地鐵時亦沒有採用這樣的方式。我認為，如此程度的參與已屬過高。有人說，我們應考慮這樣的情況，就是若我們作更大程度的參與，便可能影響其高級管理人員，令他們不會盡全力。若我們完全不管，讓他們自行管理，效果或會更好。有這樣的想法，亦非完全沒有理據。所以我們凡事必須小心考慮，以確定最恰當的處理方法。機管局內的某些情況確令我們非常擔心，由始至終均非常擔心，並密切關注事態發展，每件事情均詳細考慮。但在追加撥款方面，若總工程並沒有因而超支，我們可否把工程停頓呢？他們並沒有要求增加撥款，因可以

在工程的後備基金中撥出這筆款項。我們應否就此事要求主席開除負責的人員。這將會產生問題。我們並不是說這事情不重要，而是十分重要。我要就此補充，董事會說我們架空，根本沒有這回事。各位均知道，董事會內有很多公務員，他們是我們的同事，他們一定會在董事會內表達我們的心聲。但最後還是要問自己，我們與機管局的關係是怎樣？我們可否收回他們的全部工作，完全不理會他們在處理甚麼事情？不論有甚麼大小事情發生我們均應介入處理？當有大事情發生時，我們應看看機管局的處理方法是否恰當，或我們是否需要取締這個制度及重新開始；影響機場的進度是怎樣。這些全部需要考慮，不能有事情發生時，便方寸大亂，完全不理會過往的安排，把事情由開始做起，開除全部其他人員。我認為這未必是最好的方法，但我認為我們參與的力量和程度已很足夠，在某些情況下的參與更是十分深入。

主席：

何承天議員。

何承天議員：

主席。我所詢問的是一件當時發生的特別事故，我並非建議或詢問為何不參與每件事情，我們亦明白和清楚聽到財政司司長所說，機策會不是每樣事情均可以參與或管理，因為這是機管局的工作和責任。我希望了解清楚的是，你當時有否覺得他們的結構存有問題，管理層是否有問題，特別在出現這樣大的問題後亦不向他們的董事會作報告。你是否覺得有問題？若有問題，機策會在這種情況下應該或可以做些甚麼？抑或這是否屬機管局的責任，這些問題應由他們妥善處理？這樣的話，機策會的作用是甚麼？

主席：

曾先生。

財政司司長：

很清楚的，當時的管理層並非完美，是有漏洞及弱點的，但問題是如何處理。剛才我已講述，亦無需要再重複。機策會是統籌機場的核心工程，包括10項工程的機構，現時討論的是工程的一部分，所以機策會的責任有些是直接參與，例如興建橋樑、道路、進行填海及發展新市鎮等，這全部是機策會處理的10項工程的組成部分，而機管局只是負責該10項工程的其中一部分。

主席：

蔡素玉議員。

蔡素玉議員：

我想跟進剛才財政司司長提及的機策會與機管局董事會的關係。在文件中可清楚看到管理層存有問題，亦說機管局是獨立運作的。這令我感到十分奇怪，為何當時機策會沒有把已察覺到的問題，即就管理層出現問題的情況，邀請機管局董事會的成員進行討論？

主席：

蔡素玉議員，請就某些你認為他們沒有處理的事發問。

蔡素玉議員：

請問司長為何你們當時沒有正式向機管局的董事會提出這個問題？你們有沒有舉行正式會議，就他們管理層出現的問題與他們作正式的商討？

主席：

曾先生。

財政司司長：

主席，我再講一次，機管局董事會內有我們的同事，他們也很高級，包括庫務局局長、經濟局局長、工務局局長，加上新機場工程統籌署署長。此外，任志剛先生有時亦在場。換句話說，機管局的董事會和機策會在溝通方面完全沒有問題。關於這件事，就我記憶所及，在另一次特別會議上，並不是在機策會的場合，我自己亦圍繞著管理上的問題，與主席及副主席舉行會議，討論如何作出改善。同一時間亦曾就18億、19億元的工程進行討論。我認為我們在這方面已盡全力。我認為機管局有其法定的工作範圍，而機策會在處理這些事情上已盡全力。

主席：

立法會調查赤鱲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

希望各位能作簡單的發問和答覆，剛才蔡素玉議員基本上是詢問你有沒有這樣的會議，實際上你的答覆是沒有，只是透過在機管局董事會出任董事的政府官員...是否這樣？我希望答案盡量簡短。蔡素玉議員，你的問題是.....

蔡素玉議員：

主席，我想跟進的是，曾先生，就幾位出席機策會會議的政府官員同時是機管局董事會成員，你認為他們能否發揮溝通作用？

主席：

曾先生。

財政司司長：

可以。

主席：

劉慧卿議員。

劉慧卿議員：

主席，剛才曾先生指機管局董事會存在應做不做，不應做卻做的情況，我想就此提問。你是否認為董事會在監督機管局管理層方面是應做不做，反而只着眼於處理一些瑣碎的事情？請參看文件A7所記錄的會議，你表示你曾向機管局董事會主席提及此事，你曾向他講述甚麼？你是否對他們的表現感到失望，因他們未能妥善監督機管局的管理層。

主席：

曾先生。

財政司司長：

我要向劉議員澄清，我並非說他應做不做，不應做卻做，我是擔心他們出現應做不做，不應做卻做的情況。當時我沒有證據證明他是做了或還沒有做。我確曾多次向黃保欣先生和機管局內不是我們的同事的成員提出該局在管理方面的問題，這是事實。

劉慧卿議員：

提出了甚麼？這是我們希望聽取的。

財政司司長：

我是說要他們改善管理的問題，特別針對他們有些員工的性格如果過份剛強，應否對他們加強管理；有些性格較弱，是否要加強？就是這樣。

劉慧卿議員：

主席，我想詢問曾先生，後來的發展情況是否令他失望？因他們未能發揮作為一個董事會的應有作用。

主席：

曾先生。

財政司司長：

現時來說，過後……

劉慧卿議員：

不是，機策會當時一直注視著事態發展，我不想將會議紀要逐次唸出來，因為每次均有提及，並非現時才留意到。由於你與黃保欣先生或盧重興先生已講述了那麼多次，但情況依然不變，你會否感到失望？

財政司司長：

我認為，用“失望”一詞來形容過於嚴重了。

劉慧卿議員：

你會怎樣形容？

財政司司長：

我認為某些方面需要更加努力。

劉慧卿議員：

主席，我最後想就顧問報告提問，因為機場管理局自行編製了一份顧問報告。我想請問曾先生，你們有沒有參與其中？或與黃保欣先生或其他人說，這份報告應集中在某些方面，因為你們希望有某些方面的改革？

財政司司長：

我不知道你所指的是哪一份報告。

劉慧卿議員：

“Booz-Allen”那一份。你是否不知道有這份報告？

財政司司長：

我知道，但你只是說顧問報告，在機管局的過程中，有無數的顧問報告...

劉慧卿議員：

我們討論的是管理層的顧問報告。

財政司司長：

我知道“Booz-Allen”完成了一個顧問報告，該報告探討如何把當時屬工程公司管理模式的機管局轉變成一間正常運作的機場操作模式的機構。我知道這件事，該報告亦提及機構應如何更改及更改的過程，目標並非針對工程進行時，應作怎樣的改善。這是我所知道該份顧問報告的主要目標。

劉慧卿議員：

我們詢問的是，剛才我們曾提及的多個會議舉行的期間，同時是編製顧問報告的期間，所以你們會否認為既然會擬備報告，就應在報告中針對某些事，因為其最終建議是.....

主席：

相信劉慧卿議員剛才詢問的問題，曾先生未答覆的部分是政府有否正式參與顧問報告的編製過程。有沒有？

財政司司長：

沒有直接參與。但我們有政府的同事參與董事會的工作，當然間接有參與這件事。剛才我已經講述，這份顧問報告是針對怎樣將整個機管局從一個階段過渡到第二個階段。

主席：

我們知道有關目標。吳靄儀議員。

吳靄儀議員：

主席。我想詢問司長的是關於1998年6月14日視察新機場進度的情況。司長在6月6日的機策會會議，相信是你主持的……

主席：

第幾冊？

吳靄儀議員：

主席，是文件A42。或請司長翻閱文件A42。

財政司司長：

好的。多謝。

吳靄儀議員：

主席，該次會議的主席是曾蔭權先生。我的問題是，6月14日前往新機場視察是否源起於這次會議？其實我的問題是，你是否因當時對機場的進度有很多疑問，所以要前往視察。請司長首先參閱第5段，該處敍述“D,NAPCO pointed out that HACTL were also very much behind programme...”，第6段敍述“SES was worried about the progress made for the Aerodrome Licence”，第7段敍述對冷氣系統的關注，然後至第8段“the Chairman directed that a visit to the Airport Railway and the new airport should be organized for the evening of 14 June. He wanted to see the problem areas.”。司長是否同意，這些就是該日視察新機場的背景？

財政司司長：

最主要是因為自己對這件事情跟進了那麼久，開幕時間亦快將來臨，尚有一些細節的事情未完善，此外亦有很強烈的好奇心，覺得應該前往視察，我是自己主動認為需要前往機場視察。

吳靄儀議員：

主席。請司長參看第16段的情況，是說“the Chairman observed that the new airport should have been ready by April”的一段。其中敘述了司長希望一併視察貨運站的情況，特別在最後的一行，“...to see how ready they were for the opening. He wanted to see that everything worked smoothly and efficiently”，情況是這樣。

財政司司長：

是的。

吳靄儀議員：

所以是否貨運站亦是要注意的地方？

財政司司長：

貨運站是機管局專營權的一部分，據我所知，工程進度較預期緩慢，我希望能透過機管局前往看看，當然這不屬我們的管轄範圍，只是我當時出於好奇，想看看情況是怎樣。

吳靄儀議員：

主席。究竟當時司長是純粹出於好奇而進行視察，還是當時確實存有很多的疑問，令他自己覺得有需要前往視察？當時已十分接近機場開幕日期，由於他緊張、關心此事，所以要前往視察。

財政司司長：

我當然十分關心。另外，各位均知道，貨運站內有些政府的設施，我是十分關心該等設施能否完善操作。基於這個原因，我要前往視察。

吳靄儀議員：

主席。除了政府設施外，當時對於整個貨運是否能夠準備就緒亦是整體的關注點。

主席：

曾先生。

財政司司長：

我由始至終均十分關注這項工程的各個環節，這是我們關注環節的一部份。

吳靄儀議員：

好的。主席，我希望請司長參看同一冊的文件A44，請司長確認這是否在視察後作出的一個簡短的紀錄。

財政司司長：

是的，沒有錯。我們每次實地視察後，一般是有簡短的紀錄。

吳靄儀議員：

主席。我希望司長親自對我們口述，當時視察時看到的情況是怎樣。因剛才你提及自己很關注工程的進度，對有些地方感到緊張，並聽到很多問題，所以前往視察，當時視察的觀感是怎樣？你得到甚麼結論？我需要向司長順帶一提，就是在專責委員會的研訊過程中，有兩位證人曾講述當天視察的情況。先讓我提供資料的來源，一位是出席9月28日的研訊的新機場工程統籌署署長郭先生，有關資料載於第62頁至64頁。另一位是出席9月29日的研訊的證人，空運貨站公司的翟達安先生，有關資料載於在第13頁至14頁。司長可在稍後時間參閱該等資料。現時我這樣詢問，司長可就你記憶所及，說出當時你視察的情況是怎樣。特別關於進度方面見到一些甚麼，你有哪些滿意或不滿意的地方？多謝主席。

主席：

曾先生。

財政司司長：

剛才我已約略看過這份簡單的紀要，內容已差不多概括了我全部的感受，我無需要再講述。當我進入大堂，已覺得曾進行清理工作，但有些運輸系統尚未妥善，例如巴士接駁。清理外面地盤的工作亦不太理想。廁所的運作亦不太好。這些是很細節的事。到客運大樓時，很高興聽到各人均報告表示很有信心，特別是“Mr CHARTER”，他表示工作量可以達到75%，……

主席：

貨運量。

財政司司長：

……貨運量可以達到75%。另外機場的同事，特別是“Mr TOWNSEND”，剛好當天上午進行了測試，測試十分成功。因此他們所講述的是十分積極的一面。我亦見到一些令人不滿的情況，在會議紀要內亦有載述，我尤其不滿和令我不快的一點是，到達貨運站時，我們的海關在貨運站內有一間辦公室，辦公室內安裝了一部“X”光機，用作檢查貨物中有沒有違禁物品，但我的海關同事說，那間辦公室尚未安裝冷氣，亦未安裝門鎖。因為有關的器材十分昂貴，需要遮蓋和派員看守，所以沒有冷氣及門鎖便不能使用。我對此事十分不滿，認為應盡快處理，希望“Mr CHARTER”盡快協助我們處理。當時我確實感到氣憤。我想看看工程合約內有否提及這一點，因為這令我們未能進行測試。我對此事感到不快。而且他們又說未有入伙紙，我知悉沒有入伙紙的原因是未有測試防火的灑水系統。當然這與任何政府部門沒有關係，只是灑水系統未能妥善安裝，如何能發入伙紙，但那時我對“Mr CHARTER”說，若有問題便立即通知我，希望他盡快做妥灑水系統，使消防處盡快前往視察和盡快發出入伙紙。當天我主要是不滿這幾點。

吳靄儀議員：

主席。當天司長是怒形於色的，並且兩位證人先後提及司長說需要看合約內容，甚至提到賠償的問題。當時的處理方法的目的是要向他們施加壓力，令他們緊張起來，還是你確實不清楚合約內容和有問題出現？

主席：

曾先生。

財政司司長：

當天，我確實應到氣憤，剛才我亦提到其中的原因，就是海關的辦公室出現問題。我亦很想知道條款的內容，同事對我說，條款訂明，若他們可於8月前完成工程，合約沒有關於罰款或賠款的條文。

吳靄儀議員：

主席。實際上那份合約，對曾先生而言是否那樣陌生？若看2月12日機委會的會議紀要，實際已有提述這事，是在文件A33，請司長看看。

主席：

第幾段？

吳靄儀議員：

對不起，主席。在第26段。當時曾先生以財政司司長的身份詢問，“FS asked if there was any penalty provision”，主席，我不知道應否繼續讀下去，還是等待曾先生與張先生討論後才繼續？

財政司司長：

吳議員，這件事可分兩部分來說。第一部分是，我很早就知道空運貨站公司若不能在8月前完工，我們不可採取法律行動加以懲罰，但政府在貨運站內的設施則是另一個問題。貨運站內的設施是有不同的安排，是我們委托他們處理的，要求他們在7月開幕啟用之前要移交給我們，這方面有不同的處理方法。貨運站整體當然是沒有問題，若能在8月前完工，我們便不能採取懲罰行動，但若是我們委托他們處理的設施在機場開幕時仍未能交給我們，這是需要另作處理。合約文件是指明分開處理的。

吳靄儀議員：

主席。司長似乎在緊接2月12日之後，已有翻看合約，為何他在6月14日又要求翻閱該合約？相信他是在空運貨站公司職員面前大聲提出這個要求，很多人都應該聽到。為何他好像一時已看過合約及知悉其內容，一時又要當場提出詢問？

主席：

曾先生。

財政司司長：

剛才我所說的是兩樣不同的事項，其一是一般性條款，其二是特別條款。我很想看看委托處理政府設施的條款，特別是關於委托工程及設施及貨運站本身的法律責任是甚麼？我很想了解這些方面的事，喚醒我的記憶，我是想知道這方面的事。

吳靄儀議員：

是純粹喚醒記憶？主席，請司長參閱“Anthony CHARTER”於9月29日出席專責委員會研訊的紀錄。9月29日的證供，第13頁……

主席：

第7行。

吳靄儀議員：

是，在第7行開端，劉江華議員問及6月14日的觀察，跟著是“Mr CHARTER”的答覆，司長可以看“Mr CHARTER”答覆的……

財政司司長：

對不起，在哪一處？

主席：

等一等。

吳靄儀議員：

第13頁。

主席：

9月29日的紀錄。

財政司司長：

對不起，這些不是。

主席：

等一等。

吳靄儀議員：

主席。若有需要，另外有.....

主席：

等一會。

吳靄儀議員：

主席，可否給司長一份.....

主席：

吳靄儀議員。

吳靄儀議員：

我亦很明白張寶德先生希望盡量協助，但若我們直接詢問司長會較好，若張先生希望日後提交口供，我們可另外邀請張先生到來。司長是否已有該份紀錄？第13頁。

主席：

曾先生有沒有，是否已看到。

財政司司長：

但我們的法律顧問沒有這份文件。

溫法德先生

“...hasn't got that document”。

主席：

“I know. I am just asking him...”

吳靄儀議員：

“Madam Chairman, I wonder if Mr WINGFIELD can share with the Financial Secretary”。

溫法德先生

“It's all right. I am just explaining that it was not because we ...”

主席：

“I know”。曾先生可否與溫法德先生看看該份.....

財政司司長：

“Mr CHEUNG is trying to help me to find the papers in fact”。

主席：

“OK”。

吳靄儀議員：

我特別指的關於第27行，我可讀一讀，“Mr Bill SCOTT came up to me a moment later and said: ‘Mr Donald TSANG is rather upset and he is talking about looking at the contract to see what liquidated damages apply.’ So the party walked out of there. I bumped into Mr Dick SIEGEL who was part of the party and I said ‘Dick’, whom I have known for many years, ‘Dick, please explain to Mr Donald TSANG that this is being done on a best endeavor basis and our contractual date is 18 August.’ And he promised he would tell him and certainly I heard him speak to Mr Donald TSANG as he climbed back into the minibus”。司長，在我們聽證供時，我不可以代表其他同事講，但確實給人的印象是，你當時是有一些威脅性的行動，即是說，現時工程的進度遠較預期落後，需要研究可否追討賠償。而你更大聲說出這番話，當時你是否有這樣的意思？

主席：

曾先生。

財政司司長：

我首先認為用“威脅性”這個字有問題。若當時我大聲說話，“Mr CHARTER”亦會聽到，因我們是站在很接近的位置。……

吳靄儀議員：

主席。對不起，因我不想浪費司長的時間……

財政司司長：

我需要很清楚地解釋這個問題……

吳靄儀議員：

請等一等……

主席：

請等一等。

吳靄儀議員：

實際上我不是對司長提出任何指責，旨在澄清事情，司長只需要講述當時的情況是怎樣便可以。

主席：

曾先生。

財政司司長：

好的。我清清楚楚講述當時的情況，很詳細解釋給主席聽，好嗎？當時，我們全部站在一起，在一間十分細小的房間，若我很大聲講說話時，“Mr CHARTER”亦應可聽到，剛好“Bill SCOTT”及林中麟先生站在我與其他同事的旁邊，他剛可以聽到，所以議員剛才形容的大聲說話是有點不準確，不然當時房內全部人亦應聽到。那房間細小至如這個框框一樣，所以若當時“Mr CHARTER”聽不到時，我可保證說話不是很大聲。第二點要說的是，我相信“Mr CHARTER”誤會了我的用意，我所說的是香港政府建築署與空運貨站公司的不同的合約，合約是說明如何能準時

交出委托他們承造的工程，工程可否準時完成，我所說的是這些事，不是說整個貨運站應何時交給政府，我當時是知道，若工程在8月後仍未完成，才可根據有關條款索償。

吳靄儀議員：

主席。那是說司長當時特別關心及想參閱的合約只是關於政府工程的部分。是否這樣？

財政司司長：

若你看第29行，“Mr CHARTER”講述的亦是“contract, not the franchise”。

吳靄儀議員：

主席。不是。希望司長清楚說明，因與接著的問題是有關的。是否純粹關於政府工程部分的進度，而非關於整個貨運大樓及運作的進度？

主席：

曾先生。

財政司司長：

沒有錯，那天令我苦惱的便是這樣東西。

吳靄儀議員：

主席。因我想知道當時貨運對於機場是否準備就緒是一個很重要的問題，若司長當時是那樣關心，以及進度令他如此不滿，我們便需進行探討，當時為何沒有再次檢討機場是否準備就緒這個問題。或者司長可否說出他當時對整個貨運進度的印象是怎樣？

財政司司長：

當時我看到的是機器已完成安裝，“Mr CHARTER”亦特意帶領我利用升降機在貨運箱間往來，證明貨運站的操作已準備得不錯，他這樣做，是要我記起3年前，我曾在啟德機場相同的貨運站內，看同樣的設計和示範。在這樣的情況下，加上他給我的口頭承諾，說在7月6日啟用時他們可達到的處理量為75%，這已超出我們的要求。他們沒有對我說有技術上的困難，當然他說尚有很多細節事情需要處理，如入伙紙的問

題等。

吳靄儀議員：

入伙紙好像不是細節。主席，當時司長十分關心的另外一點是航機資料顯示系統，他在多次會議上均對此表示關注。當天視察時，除了機管局的高層人員曾與司長對話外，有沒有實質的事情可印證該設施的進度和情況？

財政司司長：

是否現時不再討論貨運站，已進入討論另一事項？

吳靄儀議員：

同一次測試，有否看到任何與“FIDS”進度有關的事項？

財政司司長：

主席。現時我們是否討論“FIDS”的問題？

吳靄儀議員：

是討論視察情況。

主席：

我們想了解當日視察時，你觀察整個機場各方面的進度，以及想到機場將於7月6日啟用，當時你有何觀感？

吳靄儀議員：

主席。可否參閱文件A44第2頁，在開始的第1項目敘述了“Project Manager - E&M Works undertook to ensure installation of FIDS monitors, lighting, panels by 26 June”，這可否喚起司長的記憶，當時有否看到甚麼實質的事項，即除了在會議上聽取的事項，看到了甚麼實質的事項？

財政司司長：

當時告示板顯示了航班的資料，並正不停地進行測試。他們還告訴

我，當天上午已完成了大規模的測試，並十分成功，但又表示有些熒幕失靈，但我知道是有龐大數目的“monitors”，不是少數目。他表示擔憂線路可能出問題，特別是剛清理完天花垃圾，有可能在清理過程中，令到一些線路鬆脫，引致一些告示板運作不良的情況。在這種情況下，我說他們應盡快處理此事，我所說的就是此事。在“FIDS”方面，他說的是整體情況很好，只是有一些“monitors”失靈。

吳靄儀議員：

可否補充當時負責向司長講解的是機管局內哪些人員？不知司長可否憶述？

財政司司長：

當時有“TOWNSEND”，“OAKERVEE”，“Kiron CHATTERJEE”，全部有關的主管均在場。

吳靄儀議員：

是特別針對這個航班資料顯示系統的那一位。

財政司司長：

當時是“Kiron CHATTERJEE”。

吳靄儀議員：

好的。多謝主席。

主席：

我想“sidetrack”一點有關FIDS的問題，因為根據機策會6月6日的會議紀要所載，你曾詢問關於“stand-by FIDS”，當時是副署長曾要求機管局在當晚示範“stand-by FIDS”。請問司長當晚有否示範“stand-by FIDS”？

財政司司長：

沒有。因為“stand-by FIDS”需要時間，他帶領我到一間房間參觀，並解釋“stand-by FIDS”的排列和位置，說明操作基本上與啟德機場的相同，“stand-by FIDS”需要較多人手的操作。我相信在操作方面是沒有問題的，而我是一直知道這個後備設施需要45分鐘便可以運作，所以我認為不一

定要等候45分鐘來觀看示範。

主席：

問題純粹是因為在6月6日的會議，你們副署長提出要求，但當時有關方面敘述了“stand-by FIDS”的情況，解釋了“stand-by FIDS”的事情。我想問你當晚有否觀看示範？

財政司司長：

當晚沒有。我們有參觀操作的儀器板，但沒有正式的運作示範。因當時正進行操作，當時FIDS的數碼是全部顯示出來。

主席：

另外我想補充一點是，請參閱文件B17.....

吳靄儀議員：

主席。或在未參閱文件前，司長剛才說他是一直知道需要45分鐘，究竟“一直”是表示他始於何時知道的？

財政司司長：

在我作實地視察前已知道。

吳靄儀議員：

是何時？

財政司司長：

當天是6月14日。

吳靄儀議員：

在6月14日時你已知道，但你何時才是第一次知道需要45分鐘？因這問題對我來說是有些重要性。

財政司司長：

我們在整個1998年，包括今年的4、5、6月討論這個後備系統時，

已討論這個問題，不單是這個會議，在機策會的幾個會議中均有進行這方面的討論。

主席：

請曾先生參閱第II冊文件B17，內有“Anthony CHARTER”給“Mr YUNG”的覆函，提及“HACTL”的“franchise”的問題，“... last night's visit to HACTL, the Acting Chief Executive asked about the contractual position between the AA and HACTL. In fact, this is very clear...”，接著講述的是“HACTL”是否可以在合約上是怎樣載述。因為這裏強調的是“HACTL has agreed to use its best endeavor to meet the opening day set by the Government and so on and so forth...”。首先要詢問的是，這裏的紀錄與曾先生剛才講述的似乎有點分別，似乎當時問的是關於HACTL整體的合約情況，而不是純粹關於政府的設施，或是海關。曾先生可否澄清這情況是怎樣？

財政司司長：

該封信是“Clinton LEEKS”寫給我的，不是“Mr CHARTER”。他誤解了我的用意，剛才我亦講過。

主席：

“Clinton LEEKS”誤解了你的用意。

財政司司長：

是的。我所指的並不是這件事。我重申，令我氣惱的是海關的問題。

主席：

劉江華議員。

劉江華議員：

主席。我相信還需要作一些澄清，雖然曾先生說別人誤解了他的用意，但兩位證人到來，其中一位是施高理先生.....

財政司司長：

那一位先生？

劉江華議員：

民航處處長施高理先生。當他作證時說，你們曾就合約的問題商談。其後翟達安先生有話對你說，但他沒有直接向你說，而是在你即將上車時，透過施高理先生向你傳話，意思是合約只是訂明他們只會盡力而為，並表明8月18日才是合約所訂的日期。其後你迅速透過你的政務助理取到該份合約並細閱，這是第二天的事。但今天你卻對我們說，你在當天實際上是集中講述政府設施，這似乎與上述證供有不融合之處。

主席：

曾先生。

財政司司長：

那不是第二天。我當晚已看了合約……

劉江華議員：

是很快。

財政司司長：

當晚我已看了合約。我剛才是說有人誤解了我的用意，我所談論的並不是貨運站的問題。“Anthony CHARTER”已向我明確表示，貨運站沒有任何問題，他認為自己是全世界最頂尖的專家。在這種情況下，我又怎能繼續追問下去呢？我所擔憂的是我的同事在操作方面所遇到的困難，我是針對這一點。

劉江華議員：

你當晚已向你的同事發出了指示，要求取得該份合約。請問你是找哪一位同事，及當時你的指示是怎樣？你的同事要求機管局向你提供哪份合約？

財政司司長：

當時我想看看該合約有關的條款，機管局把合約給我。但最主要的

問題是，據我所知，在我參觀完畢後，我獲提供該份合約的當天，問題已獲得解決，已安裝了門鎖及冷氣。因此，不必繼續跟進此事。情況便是如此。所以我再沒有追問合約的內容是甚麼。

劉江華議員：

曾先生，你未有答覆我的問題。當晚你發出甚麼指示，你希望獲得哪份合約。事實上，機管局其後所給你的合約完全沒有提及政府的設施，該份只是關於整體貨運站的合約。

財政司司長：

這可能是因我當時憤怒而沒有表達清楚，而同事又將錯誤的文件交給我所致。我事後曾作解釋，鑑於此事已予解決，我沒有再作追究。問題可能在於我沒有清楚說明，因我當時只表示需要參閱合約，但卻沒有指明是專營權合約抑或是其他合約。

劉江華議員：

你當晚有否與“Philip YUNG”提及此事？

財政司司長：

我當晚曾於一間細小的房間中與很多人談及此事，其中包括機管局的同事及我的助理容偉雄先生。

劉江華議員：

我知道，但我仍未獲悉所需的資料。當晚你很憤怒，故立即發出指示，要求容偉雄先生拿取合約，但卻沒有指明是政府設施的合約。結果，他誤會了你的意思，把整份貨運站合約拿來。情況是否如此？請你證實此事。

財政司司長：

對於我所提出的任何要求，容偉雄先生必定會即時跟進。此事並非個別的指令。當時我提出要求後，“Mr Clinton LEEKS”很快便找到有關文件交予容先生，再由他轉交給我，因凡交予我的文件，必須先經容先生翻閱，才准許我參閱。(眾笑)

劉江華議員：

主席，此處又有少許出入。據他剛才所述，是於當晚發出指示的。

財政司司長：

是。

劉江華議員：

但你剛才又稱，他們比較精明，即時便取出有關合約。究竟實際的情況為何？

財政司司長：

兩者均一樣。對不起，當場即指當晚。

劉江華議員：

是。

財政司司長：

當場即指當晚。

劉江華議員：

是。你並非指事後，而是指即場？

財政司司長：

對不起，或許我說得不太清楚。

劉江華議員：

不要緊。主席，我仍想跟進一項關於當晚的事。

主席：

“I am just reminding Members, in the interest of time, I really think that we should keep it fairly succinct because we have another area to move to.”

劉慧卿議員：

我想跟進一封信件。即文件D17。

主席：

請你盡快提出。

劉慧卿議員：

你有否回覆此封信件？即主席剛才提及的D17，“Mr Clinton LEEKS”交給容先生的信件。若有回覆此封信件，請你清楚說明。信中問及：“你是否需要此份協議？此份協議相當冗長，若真的有此需要，便將文件交給你”。你有否回覆此封信件？若有，你可於覆函中表明有關文件弄錯了，其實你並不需要這份文件。

主席：

你有否回覆此封信件？

財政司司長：

據我所知，應沒有作出回覆。我不知容偉雄先生有否回覆，但我則沒有要求回覆。

何鍾泰議員：

我只想簡單地就一點提問。曾蔭權先生，據你剛才所述，當時曾見過“Mr CHARTER”，他向你表示信心達75%。你說他是世界上著名的專家。不過，政府既是倚靠“NAPCO”監察整個工程項目，他們有向你們呈交“Sit-Rep”報告，而6月20日及6月27日兩份報告亦清楚指出“HACTL”於6月底的“capacity”只能達致60%至65%，為何你竟相信“Mr CHARTER”而不接受“NAPCO”所呈交的報告？與此同時，在接着的機策會會議席上，即使已經是7月4日，會議紀要仍僅載有一行文字，表示他們已於7月3日取得臨時入伙紙。60%與75%相差達15%，這是非常嚴重的差別，為何不就此差別進行討論？

財政司司長：

雖然65%與75%相差甚遠，但我們所需的是50%。換言之，65%與75%並非問題的關鍵所在。

何鍾泰議員：

你認為這不重要，但於機策會會議席上進行討論時，你至少應問及為何會有如此差別。這是否表示你根本沒有理會“NAPCO”所呈交的報告？

財政司司長：

當然不是。我只是向你解釋“NAPCO”的作用。主席，希望你能同情問題的所在。我曾多次提及，我們的工作模式是需要“NAPCO”經常提出反意見，每項事情以挑剔的方法來衡量。這是我們作出決定所採取的策略的一部分。每次開會時，主席均須採取平衡、持平的做法。這是我們的策略，決策過程正是如此，希望議員能夠明白。

何鍾泰議員：

曾蔭權先生，你表示曾收集兩方面的意見。當你發現雙方的意見不同，並在公認為相當重要的貨運上有重大的差別時，為何於機策會上不作討論？希望你解釋此點。

財政司司長：

我只想指出，實際所需是50%。因此，一方面告知你可達致75%；另一方面說有65%，這些比率的差異其實已不再重要。

主席：

曾蔭權先生，我仍想就你當晚的觀察多提一條問題。曾有停機坪服務公司代表向我們表示，他們於機場啟用當日將貨物推近“HACTL”時，發現地盤根本尚未準備就緒。但據你剛才所述，情況並非如此。他們陪同你進行視察時，一切已準備就緒。你似乎並不關心其他事項，只是擔心政府方面的工程尚未完成。據你觀察所得，有關工程是否已準備就緒，抑或你亦認為已完全沒有問題，並可於啟用當日運作？

財政司司長：

主席，我想就貨運站的問題多作解釋。當日我親身視察完畢後，表示工程妥善的是指客運大樓而非貨運站。貨運站內的……

主席：

你並非指貨運站。

財政司司長：

據我觀察所得，貨運站的機器裝置相當完善，工作人員已準備就緒，機件亦可暢順操作。然而，我並非這方面的專家。我們知悉貨運站的工程落後於原定的計劃，但我們仍須考慮很多因素。第一，貨運站擁有機場機管局所批出的專營權。換言之，我們的關係相當間接，故此在告知他們應做些甚麼時，必須非常謹慎。事實上，我們參與管理的程度相當有限。此外，貨運站本身對此項工作經驗豐富，並且是世界上首屈一指的公司。赤鱲角機場的工作模式其實與啟德機場的差不多，只是規模稍大而已。

主席：

曾蔭權先生，我明白你對他們的看法。我純粹詢問你當晚觀察貨運站的情況。如你剛才解釋，我們知悉你關注各政府部門，例如海關的運作。據你觀察所得，除海關外，當時的情況是否令你很有信心，認為貨運站於啟用時可全面準備就緒？有證人指稱情況並非如此。該處如地盤般，情況非常混亂。你當時的評估為何？

財政司司長：

我承認自己在視察地盤方面的經驗不多，但每次大型工程完結前一星期，我必定會親自前往視察。例如會展中心的延展工程，我亦是於7月1日開幕前10天才前往視察的。當時地盤非常混亂，情況令人震驚，但這並非代表不能成事。我從中體會到香港的工程師非常能幹，能迅速完成最後清理場地的工作。因此，我們不應單憑觀感上的凌亂，便貿然認為不能成事。在視察機場時，我發覺貨運站四周確實一片混亂，但最重要的是“Mr CHARTER”向我作出的報告及提出的問題。他只表示尚未取得入伙紙。我剛才已就此作出解釋，現在不再重複。

主席：

李永達議員，你是否想就此提問？請盡快並盡量簡短。

李永達議員：

據你所述，地盤雖然非常凌亂，但你相信他們可迅速清理妥當，此點並不稀奇。最重要的是機策會對工程及系統測試曾訂下目標時間“milestone”，不知你是否同意？你所視察的是建築工程，建築物建成便可使用。曾蔭權先生，你於視察前是否記得，機策會曾就系統的測試及建立訂下時間表？就此，我不想你翻查太多資料。舉例而言，這些系統測試須於機場啟用前6個星期全部完成。你是否記得有關資料？

主席：

曾蔭權先生。

財政司司長：

我知悉系統測試有一定的需要，並曾於機場進行多次測試。

李永達議員：

倘你已忘記，請參閱我此處的文件A20，內容相當簡短。有關1997年9月20日的會議，文件第9段載明，此目標時間表是由機策會自行擬定的，所用的字眼為“Integrated system fully tested and commissioned”。第一，第9段載明“minimum critical requirements”，即最低的標準要求；第二，系統須全部測試及“commissioned”，即可以操作。財政司司長，你於6月14日巡視機場時，距離機場的啟用日期尚有大約3個星期，你當時是否知悉，並非所有系統工程均已進行測試及可以使用？如你所述，客運站的“FIDS”系統仍不斷進行測試。你巡視機場時，會否記着系統必須於機場啟用前6個星期竣工？當時僅餘3個星期，但系統仍未妥當，你是否知悉此點？

主席：

曾蔭權先生。

財政司司長：

你所指的是1997年的工作進度表，而現時所討論的是1998年的情況。當我們決定機場啟用的日期後，機管局已重新安排測試及訓練方面所需的時間。部分同步進行，部分則加快進行。因此，實際的時間表與最初訂定的有所分別。我現在不記得兩者相異之處，況且機策會一直有跟進此事。我亦知悉電子系統方面的測試一直不很順利，尤以“FIDS”為然。我於6月14日親自進行實地視察時，知悉他們正在進行測試，並不

感到詫異。我重申，據他們報告，6月14日的測試十分成功。

李永達議員：

主席，我想跟進的問題是如何更改時間表。邏輯上，延遲機場的啟用日期後，測試理應更早完成，測試的次數亦應更多，但事實卻不然。簡單而言，他們延遲測試，甚至在你最後一次前往視察時仍未完成。問題是，你在視察時已知悉此情況。鑑於測試正在進行，你有否要求他們於測試完畢後將資料呈交予機策會的同事，看看測試是否成功？據我翻查資料所得，在6月6日的會議後，到了7月才再舉行會議。機策會似乎並沒有於6月第3及第4個星期舉行會議。為何你可如此放心？

財政司司長：

剛才所說的並非放心與否的問題，機策會於每次會議席上均有討論及檢討此問題。回頭想想，究竟測試及管理工作是機策會的職責，抑或是機管局的職責？

李永達議員：

主席，我同意這是機管局的職責。但曾蔭權先生應該知悉，機場的啟用日期是由機策會決定的。陳方安生女士亦表示，倘有絲毫跡象令她沒有信心，亦會將啟用日期押後。因此，我們的問題是，倘未能取得測試結果，使你有充分信心，為何堅持要於7月6日啟用機場？若指自己信心十足，認為測試結果無須理會，是否有過份樂觀之嫌？沒有舉行會議並不要緊，但直至6月第3或第4個星期，為何仍不要求再觀察有關測試結果？直至7月4日，江澤民主席及美國總統克林頓已蒞臨本港，機場的啟用日期根本無法再作更改。你們為何於最後兩星期仍不堅持參閱有關報告？

財政司司長：

對不起，有一件事我曾多次提及。6月14日進行實地視察當日，他們剛於上午完成一項大型測試，並隨即告知我有關測試相當成功。

李永達議員：

曾蔭權先生，我的要求並非如此。

財政司司長：

不知你的要求為何？

李永達議員：

你知悉航班資料顯示系統問題的嚴重性；時間表變得相當緊迫；系統操作亦不穩定，這些事實已無須再作爭辯。我的問題是，你於6月14日到實地視察時，測試正在進行，你當然無可能要求他們於深夜呈交報告，但直至6月第3個星期，即6月中旬，甚至第4個星期，即6月下旬，為何仍不要求他們再呈交報告？

財政司司長：

議員，我剛才已解釋過多次，他們於6月14日當日已即時向我報告，表示一切測試成功。

主席：

曾蔭權先生，你是否指管理層向你報告，測試結果非常滿意，你獲悉後，便接納測試結果真的非常滿意？

財政司司長：

說來有點兒戲，但情況確實如此。當然……

主席：

換言之，你並無科學化地考慮他們到底測試了甚麼項目及其滿意程度？

李永達議員：

簡單而言，此結果是機場管理局高級人員向你呈交的。你有否指示顧問公司“CSE”就有關測試再作研究？

主席：

不是“CSE”，是“NAPCO”、“CPM”。

李永達議員：

“CPM”有否就測試滿意程度再作研究，看看結果是否符合以科學及客觀標準所訂定的滿意程度？

主席：

曾蔭權先生。

財政司司長：

當晚我偕同新機場工程統籌署的同事及“Bechtel”的專家進行視察。他們對有關情況較為清楚。若有任何問題，他們必定會向我報告。倘他們認為機管局的職員所提供的報告並不太妥善，會即時向我報告。

李永達議員：

你有否指示“CPM”前往視察？

財政司司長：

我不需要作出指示。制度上並非每個程序均須逐步作出指示，只有在特別情況下才有此需要。

主席：

曾蔭權先生已答稱“沒有”。劉慧卿議員。

劉慧卿議員：

曾蔭權先生，據你所述，當晚視察時，部分工程尚未完竣，但你表示香港的工程師非常能幹，機場啟用時一切便自然會準備就緒，並指出最重要的是“Mr CHARTER”向你報告的問題所在。那麼，進行實地視察有何作用？是否“Mr CHARTER”到你辦公室報告便可？你於實地視察時發現工程尚未完成，但卻有信心機場啟用時會弄妥。實地視察究竟有何效用？

主席：

曾蔭權先生。

財政司司長：

倘我不到實地視察，便不會知道入境事務處大堂及寫字樓出現問題，指部分操作尚未完善；不會知悉海關發生問題，並當場作出追究；亦不會獲悉“Mr Anthony CHARTER”尚未收到入伙紙，以及如何能予以協助。在如此緊迫的情況下，對於這些細節問題，倘有一位高層人員親自到場視察，相信會有一定的幫助。因為員工均會緊張起來，從速整理各項細節。我不僅親自到實地視察，亦鼓勵陳方安生女士於稍後再作視察，加強向工作人員施加壓力，務求於機場啟用當日一切能準備就緒。

劉慧卿議員：

主席，我想問曾蔭權先生。由於你當時並不太放心，故鼓勵陳太於稍後再進行實地視察，向工作人員施加壓力，促使他們從速工作。你是否有這樣的心態？

主席：

曾蔭權先生。

財政司司長：

我當時並不擔心不能成事，只是擔心能否妥善完成。我知悉此類大型工程必定會有不善之處，只是程度不同而已。我們當然希望問題不大，但可惜後來所出現的問題卻遠較預期嚴重。

主席：

吳靄儀議員。

吳靄儀議員：

財政司司長，你或許應該知道，6月14日的測試絕對稱不上十分成功，故我們才追問此事。各項問題，包括沒有冷氣等問題，在所有文件中均有記錄，無須你親自到實地視察，機策會亦完全知悉。我先前提出的首個問題是，你當時表示憤怒是否有施加壓力的作用？抑或有其內在含意？據我們所知，實際情況是你最終是怒氣沖沖的上車，連“Mr CHARTER”也要即時派人開解你。其實是次視察的主要作用，是否以此方式來表示高層相當關注此事，向他們施加壓力？若否，我認為此舉十分兒戲。根據機策會會議紀要所載，政府一直對“FIDS”的進度非常關注，並存有很大疑問；對“HACTL”貨運亦相當擔心。但進行實地視察時，當此兩個大型項目的兩位高層人員向你稍作解釋後，你便欣然接受，而令你動氣之處卻是較細微的部分。主席，我對此極不明白。不知財政司

司長認為是否需要解釋？倘認為已解釋多次並無須再作補充，我亦不堅持財政司司長一定要作解釋。

主席：

曾蔭權先生。

財政司司長：

沒有補充。

主席：

沒有補充。副主席。

何鍾泰議員：

主席，我想就上述一點提問。曾蔭權先生，你剛才指“HACTL”是專家，故你完全相信他們。至於“FIDS”方面，你是否認為不太重要？我們先前曾參閱文件A33，即1998年2月14日的會議紀要，當中載述“The FS believed that technically the system was not that complicated”。我相信曾蔭權先生並非系統方面的專家，為何竟表示很有信心？你對此是否一直掉以輕心？即使到實地視察，看到有資料顯示便接受系統妥當？

主席：

曾蔭權先生。

財政司司長：

我當然並非這方面的專家，儘管我對電腦甚感興趣，應用亦有多年。我認為就理性而論，機場的工程確實相當複雜，但技術方面的問題並非無法解決。我知悉其他機場亦曾處理類似的事件，而工程判頭亦應具備這方面的經驗。我絕不相信此為不可克服的問題。事實上，現時情況已有所改善。我亦非掉以輕心。整個機策會的討論，一直圍繞着幾個大問題，此為其一。希望各位議員不要指稱我們對此掉以輕心。

何鍾泰議員：

我們剛才提及貨運極之重要。雖然你對他們非常信任，但結果仍有問題出現。系統其實亦相當重要。最初已明確指出，此兩項工程對整個

機場的運作至為重要，但你卻指這並非重要的事項。我們從專家及證人所作的證供得悉，其實這是相當複雜的，甚至連“Mr SIEGEL”亦表示此為非常複雜的事項。為何你當時於機策會會議席上會有這樣的言論？這會否影響其他委員，令他們以為此事不太重要？導致其後於參閱報告時大家的看法有所不同？

財政司司長：

你從何處得悉我認為此事不重要？

何鍾泰議員：

你指“system”不是太複雜。

財政司司長：

剛才指“system”，希望你……

何鍾泰議員：

“Technically”並非太複雜，但我認為“technically”很複雜。

主席：

讓曾蔭權先生回答。

財政司司長：

“It is technologically the system.....”，“technologically”，換言之，有關的技術並非複雜，其他機場亦有應用。我並非指“technically”不複雜，希望你明白我所指的意思。若果這是全新的技術，全世界均沒有的話，情況則不同。倘世界上有此種技術，情況便不太複雜，當然可以實行。但實行的過程中或許會經過很多艱苦。我重申，在機策會考慮的問題當中，“FIDS”是我們最關注的項目，亦是最重要的項目。

何鍾泰議員：

曾蔭權先生，你是否知悉機場設有10個系統，需要應用一個組合“integrated system”？複雜就在於此。其他機場亦未必有此設施。

主席：

副主席，曾蔭權先生對此有其個人見解，其觀點已反映於紀錄中，我認為現在不應就此爭議。他已清楚回答你剛才的提問，說明“technologically”科技上的意思為何，他並非不重視該問題。李永達議員。

李永達議員：

我想澄清曾蔭權先生在回覆我的詢問時所提供之資料的準確程度。

主席：

“OK”。

李永達議員：

曾蔭權先生，請你參閱文件A45-1。據你剛才回覆，當晚已有人向你報告測試成功。請參閱文件……

財政司司長：

對不起，我找不到有關文件，請問是A……

李永達議員：

文件A45-1，“ADSCOM Paper No.34-98”，對不起，是第I冊。曾蔭權先生，你找到嗎？

主席：

這是6月22日的“AOR Status Report”。

財政司司長：

主席，我已找到。

主席：

哪一段？

李永達議員：

曾蔭權先生，請參閱第3段，你視察當晚確實是他們測試的首天，

但他們的測試是由6月14日進行至6月20日。你是否知悉測試為期1個星期？

財政司司長：

據我所知，他們並非僅進行1日測試。我到實地視察時，他們每日均有進行測試，直至機場啟用當日為止。

李永達議員：

你剛才答覆於當晚到實地視察時，有人向你報告測試十分成功。是誰向你報告的？

財政司司長：

我剛才已經回答，據我記憶所及，應是“Mr Kiron CHATTERJEE”。他告訴我成功率及可靠率超過98%。

李永達議員：

無論成功率為何，現在不作辯論。據此文件所述，於6月14日至6月20日期間曾進行1個星期的測試，接着指“98.7% available”。當“Mr CHATTERJEE”向你報告時，身邊的同事有否提醒你測試為期1個星期？

財政司司長：

對不起，你的意思為何？

李永達議員：

當“Mr CHATTERJEE”向你報告，曾蔭權先生，你今晚前來巡視，測試相當成功，滿意程度達98.7%。當時，你身邊的同事，包括新機場工程統籌署的同事及其他政府官員有否提醒你，測試本身需時1個星期？

財政司司長：

我知悉他們一直會進行測試，需要測試多天。我當日知悉他們測試成功，但記不起有否提及98.7%這個數字，只知道他們曾表示測試相當成功。

李永達議員：

他們是否只用了“測試成功”的字眼，而沒有提及百分比？

財政司司長：

很成功，“very successful”，根本他們當日非常開心。

李永達議員：

你是於何時獲悉此百分比的？

財政司司長：

百分比是於其後的會議上獲悉的，文件上亦有顯示98.7%這數字。

李永達議員：

你其後似乎僅曾出席“ADSCOM”於7月4日舉行的會議。有關文件亦沒有反映於6月6日至7月4日期間曾舉行其他會議。因此，必定有人向你報告此數字。

財政司司長：

你所參閱的是否為6月24日的文件？

主席：

6月24日？

李永達議員：

所參閱的是6月22日的文件。

主席：

6月24日。

李永達議員：

不知6月24日的文件有否遺漏？我手上“ADSCOM Minutes”只有6月6日，接着的便是7月4日。

主席：

期間是否沒有舉行會議？

財政司司長：

但“paper”並非於開會前才拿出來參閱的。

李永達議員：

不要緊，我想知是否沒有舉行會議？

主席：

委員會並無會議紀要，只知你曾於6月14日到機場實地視察，而陳方安生女士則於6月24日進行實地視察。

財政司司長：

當時並無再舉行會議，但我們到機場實地視察亦算是會議。

李永達議員：

曾蔭權先生，你收到這份文件A45-1後，看見98.7%這數字，會否覺得很高興？

財政司司長：

印證了當時向我報告測試十分成功是對的。

李永達議員：

你有否嘗試詢問同事究竟98.7%的意義為何？

財政司司長：

沒有。

李永達議員：

為何沒有？

財政司司長：

以普通人而言，98.7%是一個成功率相當高的數字。依我所見，這個數字可以接納，無須過份擔心。

李永達議員：

我並非想咬文嚼字，但請參閱此寫法：“The reliability of the system as a whole has been 98.7% available”。你是否認為此句有混淆之嫌？前面指“reliability”，接着則指98.7%“available”。雖然我並非想逐字研究。但我的同事亦同意，系統直至此階段仍不穩定。你曾否逐字研究這段報告的內容？

財政司司長：

現在事後看來，此句的英文語法確實有點問題。當時“site visit”給我的印象非常清楚，測試結果相當成功。單以數字而論，我亦覺得無須過份擔心。

李永達議員：

我提出最後一條問題，你的同事有否提醒你須注意此事？

財政司司長：

當時“site visit”並無同事告訴我有關事項。

李永達議員：

我是指參閱文件後。

財政司司長：

參閱文件後，直至7月7日，當然有人告訴我，因已有問題發生。

李永達議員：

不是。曾蔭權先生，讓我問得慢一點。我的意思是收到文件後，你的同事亦有參閱，包括“NAPCO”及其他局長。他們參閱過此份文件後，有否提醒你須留意此段的意思？

財政司司長：

沒有。據我記憶所及，沒有人向我提出任何問題或指出此段有何特別的意義。

李永達議員：

謝謝。

主席：

曾蔭權先生，我想澄清一點。你剛才提及，其實6月24日算是會議；你於6月14日進行實地視察不算是會議，但陳方安生女士於6月24日作實地視察則算是“ADSCOM”會議。我看到“Notes of 185th ADSCOM meeting held on 24 June 1998”，即文件A45，“Notes of the meeting”，當時是否所有人員均在場？究竟有多少人出席該次會議？

財政司司長：

據我所知，每位可以出席的人士，當日均在場。

主席：

你是否指所有人在6月24日均在場？

財政司司長：

不是，6月24日，當時我不在港，故此我並不在場。

主席：

但其他人……

財政司司長：

據我所知，他們是在場的。

主席：

是否整個“ADSCOM”的委員均在場？

財政司司長：

6月14日的情況有少許分別，當時我須處理幾項事情，包括擔任署理行政長官，故問題會較為複雜。但當日只是“site visit”，區別就在於此。

主席：

6月24日你不在香港，但……

財政司司長：

據我記憶所及，我當時並不在港，故沒有參與“site visit”。原因相信是我不在香港。還是當日病了？

主席：

OK，劉慧卿議員。

劉慧卿議員：

主席，我想再問李永達議員剛才提及的文件A20，即1997年10月機策會的文件，關於有何標準必須達到。文中提及時間表，指當時以為機場可於4月啟用。他們又指出，此為最低及最重要的標準。曾蔭權先生，你剛才回答時亦表示知悉該時間表其後有少許差異。曾蔭權先生，差異的程度是否已偏離當時於9月所訂定的最低標準？因為很多證人曾告知委員會，這是一個妥協。其實原本多出兩個月的時間，便應該有更多時間進行測試，但時間一直非常緊迫，故很多測試已經縮減。我們亦不期望你會知悉這些細微之處。不過，宏觀來看，你當時是否一直知悉時間有所差異，並因已偏離9月所訂的時間表而作出妥協？但你仍認為可以接受，因為別無他法。

財政司司長：

是。

劉慧卿議員：

身為機策會成員，相信你絕對清楚此事。委員會從文件中並不知悉你們曾作出妥協，而標準亦已下降。若有載明，你們理應早向委員會指出。不過，藉着你今天出席委員會研訊的機會，便向你詢問。當時你應心知肚明，一直作出妥協。測試不斷縮減，直至其後部分測試根本沒有進行，尤以“integrated”測試為然，全部均沒有進行。你對此完全知悉，但卻無可奈何，認為情況仍可接受。實際的情況並非如同事剛才所述：你曾下令延遲啟用日期，並提出需要多些時間。你是否完全沒有這樣的想法？

主席：

曾蔭權先生。

財政司司長：

我們認為根本無須考慮此事。據我所知，雖然有所差別，但並沒有涉及機場的安全、順利運作及效率問題而會影響啟用日期。因此，我們認為並無此需要。

劉慧卿議員：

主席，據9月份的文件所載：“minimum critical requirements”。常人看後亦會認為這是最低的標準。請參閱文件A20第9段。

主席：

我不想花太多時間追問此事。事實上，曾蔭權先生已經回答，他認為雖然有差別，但仍可接受。

劉慧卿議員：

因此，請他澄清此句：這是否為最低的標準？若然，你亦會提出，當時指這已是最低的限度，為何現時連此標準也未能達到？

財政司司長：

希望議員在研究9月的情況時，同時參閱11月的一份文件，即機策會11月3日的資料文件，當中載明已就新出現的情況另作安排，“works

progress integrated accelerated programme”，這個新策略會影響培訓與測試的過程表。換言之，9月的過程表與此並不相同。新的工作效率需要新的工作及測試安排。

主席：

張永森議員。

張永森議員：

主席，從財政司司長的角度而言，你是否承認今次客運大樓與貨運大樓所出現的混亂情況，對香港整體的經濟，不論是實質或在聲譽上，均有重大的影響？

主席：

曾蔭權先生。

財政司司長：

此事對香港的聲譽造成重大影響確是事實，但客運大樓的混亂對經濟造成嚴重的影響，則欠證據支持。不過，此事有損本港一向的聲譽，實在是相當可惜的。這可能是我們在此問題上對自己太有信心，認為一定做得很好，而沒有參考其他機場的例子。倘我們理解每個現代化新機場於啟用時必會遇到一定的困難，“Denver”、“Kansai”、意大利、馬來西亞等地的機場均是如此。如果我們知道情況，了解到香港並非了不起，便不會如此失望。這點當然於事後才知悉。儘管如此，此事確實對本港的聲譽造成沉重的打擊。

張永森議員：

貨運大樓亦對香港的整體經濟造成巨大的實質影響，你是否同意？

財政司司長：

是，對於有關分析，議員亦應察悉對我們的經濟有何影響。

張永森議員：

財政司司長，你既然察悉此事對香港經濟有極大的影響，在統計經濟損失及影響方面，你作出預測及統計的方法為何？

主席：

即如何進行評估統計？

張永森議員：

有否評估有關的損失？

財政司司長：

我們的專家已於文件中載列所採取的方法，例如數字如何相加等，而初時的評估數字及策略亦有詳細列明。

張永森議員：

有否就客運大樓進行評估？

財政司司長：

我們亦有就客運大樓進行評估，對經濟所造成的影響很小，因對交通流量並無很大影響。

張永森議員：

據我參閱文件的紀錄，在7月17日所作的評估中，約46億港元為因貨運而造成的損失。在11月15日，你們的專家將評估修訂至29億港元。財政司司長，你認為此評估的準確程度是否很高？你對此評估是否有信心？

財政司司長：

這是政府專家的估計。

張永森議員：

你對他們是否有信心？

財政司司長：

我對同事有信心。

張永森議員：

財政司司長，評估數字由46億港元修訂至29億港元的主要原因為何？

財政司司長：

據我的同事表示，主要原因是當時所估計的運輸量較高，但現時本港的經濟已走下坡，出口數字亦已減弱。換言之，我們高估了7月份的貨運量。事實上，貨運量比原先估計有所減少。因此，我們不應將現時香港經濟受到嚴重影響的責任，推卸在貨運站發生故障的問題上，但這亦造成很大的影響。我們可以解釋，據現時最新的估計，就今年整體的經濟而言，當時的“GDP”下降0.22%。

張永森議員：

財政司司長，請參閱文件“Volume XIII N3”，這基本上是你們專家於7月17日的分析文件。

財政司司長：

是。

張永森議員：

請參閱第7段，內容主要載述有關我們在評估經濟損失時，除須考慮直接經濟損失外，亦須考慮其連鎖性的影響，而此連鎖性通常會以一個乘數效應“multiplying factor”來表示。該段載述，你們的專家說“multiplying factor of 2 is applied”，並表示“multiplying factor”是一個假設。你對此假設是否有信心？為何以“2”作為“multiplying factor”，認為這是一個適當的數字？專家有否向你解釋？

財政司司長：

這是一個合理的數字，在這方面的專家均認為在此情況下，“2”是相當合理的。以我有限的認識來說，“2”是合理的。

張永森議員：

你們於7月17日首次公布經濟損失的評估時，報章上報道，多位有聲譽的經濟分析及評估員不同意政府的估計，認為政府低估了實際的情

況。你是否記得有此情況？

財政司司長：

有，每次公布經濟評估或預測後，一定有人認為我們的評估過高，亦有人認為過低。每次必定有此情況。

張永森議員：

是否有經濟分析員同意你們所作的評估？

財政司司長：

每次均有。

張永森議員：

我是指同意，而非不同意。

主席：

今次。

張永森議員：

有關7月17日的評估，你是否記得有沒有經濟分析員同意政府所作的評估？

財政司司長：

一定會有人同意政府所作的評估。你是指報章有否報道，抑或我是否知悉？

張永森議員：

報章報道……

財政司司長：

以我多年的經驗，必定沒有報道。報章只會就政府所作的評估，報道有人認為過高，有人認為過低。這顯示全面的情況，傳媒的做法是公允的，但那些指政府的評估是正確的意見則不會報道。不過，這並非表

示沒有人支持政府的評估。

張永森議員：

倘有人同意政府的估計，我希望能看到有關資料。據財政司司長表示，通常不會有此報道。不過，我亦想舉出多個例子，指出當日有數位分析員不同意政府所作的估計。其中有4個例子，第一，據匯豐銀行經濟顧問所作的分析，影響並非在於46億港元，而是80億港元。對於本地生產總值的影響應為0.5%，而非0.35%。第二，據摩根士丹利所提供的資料，估計損失為150至200億港元，主要指出“ripple effect on the rest of the economy”是很重要。我亦想強調，間接影響是很重要的。第三，據瑞士信貸第一銀行所提供的資料，在不同層面上會造成一個乘數效應，而所帶來的損失會超逾貿易方面的損失，故認為政府低估了有關損失。最後一個是嶺南學院所作的評估。據英文報章報道，“Government's estimates were way out of the mark but I think this will have a long term effect on the economy because many of the exporters may lose their clients”，希望財政司司長對此作出評論。你們所評估的不是46億港元，據11月份最後公布的資料，損失更調低至29億港元。你認為這些評論員是否錯誤？抑或是政府所作的評估過於保守，低估了當時的情況？

主席：

曾蔭權先生。

財政司司長：

我相信當時政府的專家所作的評估是錯誤的，但出錯的地方總比你剛才所舉的4個例子為少。凡屬此類評估，經濟學家與統計學家的觀點必定有所不同，但最終以誰作準才是問題所在。據你剛才所述，政府的專家評估過低。事實上，大家與我們的專家均認為先前所作的評估過高。換言之，剛才所舉的例子比政府的專家出錯更大。議員或許可詢問剛才列舉的4位專家，現時的情況為何？

張永森議員：

財政司司長，請參閱文件第8段，即剛才提及的文件N3第8段的例子。據政府專家表示，主要是有關“cutback in overseas orders”，亦有提及“Allowing for certain time lag between placing orders and actual delivery, it is very crudely assumed that the cutback in overseas order thus entailed will, in the coming months, lead to a reduction in airborne export equivalent to 20% of normal monthly level”。

張永森議員：

我想集中討論“very crudely assumed”。財政司司長，你是否知悉此“assumption”是一個非常粗略的假設？

財政司司長：

知道。

張永森議員：

你的信心建基於一個非常粗略的假設，就第8段所述的海外訂單的損失及剛才所提及的乘數效應“2”而言，你有否以科學基準，認為計算所得的數字可使你對評估更具信心？

財政司司長：

這個評估由我們的經濟專家進行。根據以往的紀錄，他所作評估的可靠性很高。雖然只有很少時間，但他卻可以清楚說明所採用的是哪些假設，所以我相信他的評估是很公平的。我們亦不能要求他用很嚴謹的方法進行評估，但我相信他的做法是科學化的。他也有說明自己可能有錯，而他的的確確是高估了，因為後來他計算出關於貿易方面的影響數字較小。換言之，他在提供後來計算所得的結果時，亦表明以前已曾提醒我們。這點是事實。

主席：

我想就此查詢一點，其他估計是否整體評估？因為我們現在看的並非整體資料，只是貨運方面的情況，我們並沒有客運方面的資料，何以如此？到底是政府沒有作這方面的評估，還是沒有向我們提供有關的資料？

財政司司長：

我們曾作出簡略的估計，發現客運所受的影響很輕微，因為機場未曾發生航班暫停的情況，亦沒有發生特別大的問題，乘客流量並沒有減少。我相信在機場發生問題的兩個星期內，客運方面即使有受到影響，也只是很輕微的影響，而沒有出現大問題。因此，在這種情況下，我們沒有作出特別的統計。

主席：

是完全沒有統計，還是有作出統計，不過認為影響不大而沒有理會？若有的話，最好能夠向我們提供有關資料，可以嗎？

財政司司長：

我們曾加以考慮，但認為不需要作統計，因為我們沒有要求遊客或商人不要來港，他們仍有繼續來港。

主席：

有沒有嘗試向航空公司方面作出了解？有沒有嘗試就客運方面作出評估？還是只因看見航班沒有停止，所以估計影響也不會很大？

財政司司長：

我有和航空公司討論，他們並沒有要求任何人不要來港。

主席：

不是來不來港的問題。例如說訪客少了，原因可能是“cancellation”，也可能是“delay”等等，這情況可能導致客運量減少。他們可能根本沒有“book”機位，因為那一段時間比較混亂，他們便不來港。你們有沒有就此作出研究？若有，可否向我們提供有關資料？

財政司司長：

主席，我們認為沒有需要進行研究。我可以告訴你，當時的客運交通流量是正常的。

主席：

假若如此，是否代表你的評估不夠全面？不管影響如何輕微，你根本沒有就此作出研究，便似乎已經得出結論，是嗎？

財政司司長：

我們現在所說的是當時3、4天的情況。現在所作的經濟評估的準確性，以至任何最優秀的經濟評估的準確性，皆在於能否取得“GDP”的第2個有效數字，即“2 significant figures”。在這種情況下，既然影響如此輕

微，航班繼續操作如常，又沒有要求任何人不要來港，而且經濟未受到重大影響，我們認為實在沒有需要單獨對客運方面有否造成心理上的影響進行評估，所以便沒有這樣做。

張永森議員：

主席，我剛才在開始詢問司長的時候，其實亦是查詢客運和貨運方面的問題。

劉慧卿議員：

主席，可否先跟進第8段？

張永森議員：

我也是跟進此點。

主席：

請張永森議員先發問。

張永森議員：

既然認為有重要的經濟損失，那麼政府其實以甚麼態度作出評估？從政府提供給我們的資料顯示，當局一方面對進行貨運方面的評估的專家有信心，縱使在第8段內已清楚說明，其實專家對自己並沒有信心，因為他是基於非常粗略的假設作出評估。另一方面，司長剛才亦說，“我曾簡略估計客運方面的情況，並認為不需要作出評估”，“簡略”這兩個字是司長所用的。基本上對於一個這麼重要的問題，政府究竟如何向市民作出清楚的解釋及交代，表明現時所用的評估方式是一個科學化、有效和審慎的做法？如要證明民航方面的損失只是相當輕微，甚至沒有損失(而這點我是不同意的)，你如何證明根本不需要進行客運方面的評估？假如當日一直出現航班延誤的情況，或者導致航機轉飛往其他地方，會否造成間接而不是直接的經濟影響？若整體評估內沒有對民航損失作出評估，所依據的基礎是否僅在於你曾作出簡略估計而認為不需要作出評估，而這已經符合政府本身的標準？

主席：

你的問題很長。曾先生。

財政司司長：

主席，他用很長的字眼提出你剛才的問題。我已經回答了這個問題。

主席：

你可否簡略回答這個問題？

張永森議員：

我再簡略問一次。

主席：

不用了，你已經問了。

財政司司長：

我想再聽一次。

張永森議員：

你們有沒有訂定一些標準，足以顯示你們進行的評估是經過審慎考慮而作出的整體評估？

財政司司長：

當香港有大事發生時，例如出現失去“MFN”等情況時，我們會很快、很迅速地進行經濟評估。我們一定要接受在進行這些評估時，必然會採用很多假設，有些是很勇敢的假設，有些則是很保守的假設，但最重要的是這是否專業的做法。我認為我的同事所採取的是很專業的做法，在這種情況下作出的評估的可靠性已屬可以接納。至於第二點，我剛才曾經解釋，我們可以作出客運方面的評估，但我亦知道我們能達到多大的準確程度。為了令這些經濟評估真正有用，一定要取得兩個“significant figures”的數字，即是小數點後兩個有效數字的百分比。在這種情況下，我們認為並且也曾和經濟專家討論，大家均同意在這種情況下沒有需要作這方面的評估，因為正如我剛才所說，可能的確曾引致航班延誤的情況及心理上的影響，但有關數字是否真的如此重大，以致可以量化或計算出來，我相信這是有點過於強求。我希望議員無需只採納我們的專家的意見，也可以尋求其他專家的意見，以討論這個問題。因

為我們經常說，經濟評估不是一項絕對的學問，而是需要很多知識和參考市場的市值情況，以及基於香港社會的情況和市民的心理反應作出一系列假設。所以，若委員會就此事對我們的專家有疑問，也許可以請其他專家進行評估。

主席：

曾先生，你們的專家也承認他們的假設頗為粗略，尤其是在那些所謂比較間接的“ripple effect”方面，在這方面你們似乎和專家持不同的意見。我們可否查問一下，你們的專家是基於甚麼“factor”、甚麼因素決定採用那些所謂粗略的假設？他們很“honest”、很誠實地告訴我們，那些假設只是很粗略的估計。你可否向議員提供更多資料，說明他到底基於甚麼準則決定採用那些粗略的假設？例如“multiplying factor of 2”是基於哪些粗略的假設得出的？還有，他表示“local demand for affected airborne imports”需要“cutback”，減幅是15%、0.06%，這些所謂粗略的估計是基於哪些考慮因素作出的？這最低限度可讓我們有比較深入的了解。可否向我們提供一些補充資料？

財政司司長：

可以，我與他商量一下，看看是否可以提供更多更充分的資料。不過，我希望各位對我們的專家有疑問時，亦可以物色其他專家研究這個問題。我們不是專有的……

主席：

我相信議員很清楚他們可選擇這樣做。劉慧卿議員。

劉慧卿議員：

多謝主席。我想跟進曾先生剛才提供的文件的第8段。撰寫那份文件的日期是7月17日，現在回望從前，當時專家曾作出預測，表示最初那個月會下跌20%，這百分比會一直減少，跌幅是15%、10%、5%，再過一段日子便會恢復正常。剛才曾先生也提到，實際情況比預期更佳。相信現在一定有確實的數字，請問你現在有沒有這方面的資料，讓我們可以知道情況其實好轉了多少？

財政司司長：

在我提供的文件內有一份“worksheet”，是在文件的最後部分。

劉慧卿議員：

我看過那份文件，但它好像沒有按月列出有關的數字。我相信曾先生所說的是文件N5的“worksheet”，但那份文件沒有按月列出有關的數字，只是列出綜合的數字。我們知道百分比是少了，但剛才所提文件的第8段則清楚列明，是20%、15%、10%及5%。這份“worksheet”列出的資料應該是把某些數字綜合起來所得的結果，你可否同時提供那些數字？

財政司司長：

我可以提供文字上的資料給你。

劉慧卿議員：

那麼我們可以立即知道專家所作預測的誤差或正確程度，然後可以再問其他專家。這是7月的數字，現在你提供的是11月15日的數字，但卻是綜合的資料。你向我們提供有關數字後，我們對照一下便可知道每一個月相差多少，從而知道專家所作估計的準確性。可以嗎？

財政司司長：

他可能不是按月作出估計，說不定是採用不同標準作出估計。但無論如何，我會提供補充資料，好嗎？

劉慧卿議員：

主席，現有的這份“worksheet”主要和空運貨站有關。

財政司司長：

是。

劉慧卿議員：

但若參閱第8段，其中所說的亦只是涉及空運貨站，還是指香港所有出口空運？

財政司司長：

空運。

劉慧卿議員：

出口？空運貨站雖然負責大部分出口空運，但並非全部由它負責，所以.....

財政司司長：

差不多是.....

主席：

八成。

劉慧卿議員：

八成。第8段說的是100%的情況，“worksheet”所說的則只有八成。

主席：

對，“worksheet”所說的只是“HACTL”的情況。

劉慧卿議員：

那你可否同時提供其餘的資料，雖然.....

主席：

這些資料可以在這研訊後補給我們.....

財政司司長：

對不起。後來所說的也是全部的影響。

劉慧卿議員：

雖然名稱是“Impact of HACTL’s suspension of service on the GDP”.....

財政司司長：

是。當然是指影響香港的全部。

主席：

它是影響香港的全部，但不是全部影響香港。即.....

劉慧卿議員：

主席，你這番話真是可圈可點，請你解釋一下。

主席：

影響香港的全部也只是指作為“HACTL”那一“part”而已，但還有其他處理空運貨物的公司。“HACTL”始終只佔八成，對不對？

財政司司長：

不錯。若參閱我提供給議員並由經濟局局長撰寫的文件，他在8月25日那份文件的註腳說明，是根據80%，即“HACTL”所負責的80%貨運量作出估計。

主席：

那份文件是N4。

財政司司長：

不錯，文件的註腳已有說明。

劉慧卿議員：

主席，我再澄清一遍。這裏所說的是全香港的經濟表現，但僅基於“HACTL”負責的八成空運。

財政司司長：

是，以該八成空運造成的損害作出的估計。

劉慧卿議員：

即“HACTL”造成的損害，但從香港整體蒙受的影響來看。

財政司司長：

不錯。

劉慧卿議員：

你可否補交有關的數字？

財政司司長：

不是補交數字，是提供補充資料給你們。

劉慧卿議員：

好的，謝謝。

主席：

張永森議員。

張永森議員：

我也想具體跟進主席剛才提出的要求，希望司長稍後可提交一些有關“ripple effect”的間接影響的補充資料。我想更具體一點，因為我發現你的文件並沒有列舉例子，詳細說明一些大家都很關心的出入口方面的情況。有關的情況是由於“HACTL”出現延誤，因而影響原料和配料的入口，進而對香港的製造業造成影響。因為製造業需要這些原料和配料，它們可能因為沒有這些原料和配料而遭到拖誤。這種影響會大至在所謂的“multiplying effect”中，對製造、運輸、儲存、甚至通訊和財務各方面均造成影響。這些影響其實是經濟評估上一些基本的因素。我們希望司長能承諾提供一些更詳細的資料，說明如何評估這些間接影響。假如“multiplying effect”是2、3或4，乘出來的整體經濟損失數字會以倍數增長，所以我希望司長亦能承諾告訴我們，你們以甚麼邏輯決定“multiplying effect”的基數？為何選擇2，而不是1.5？為何不選擇3，而決定選2？

主席：

我相信我們已經提出了這個問題，希望司長能盡量向我們提供補充資料。還有沒有其他關於經濟方面的問題？還有沒有其他任何問題？“OK”。我相信今天的研訊已告一段落。但是，曾先生，請你注意，如專責委員會認為有需要請你進一步作供，你必須再次出席研訊。現在你

立法會調查赤鱲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

可以退席，謝謝。

財政司司長：

謝謝。

[研訊於上午11時35分結束]

074/ts981209.doc/man