

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2513/11-12號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/EDEV/1

經濟發展事務委員會 會議紀要

日 期：2012年3月26日(星期一)
時 間：上午10時
地 點：立法會綜合大樓會議室3

出席委員：林健鋒議員, GBS, JP (主席)
謝偉俊議員, JP (副主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
李國寶議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP
李華明議員, SBS, JP
陳鑑林議員, SBS, JP
黃宜弘議員, GBS
劉健儀議員, GBS, JP
劉慧卿議員, JP
鄭家富議員
方剛議員, SBS, JP
梁君彥議員, GBS, JP
黃定光議員, BBS, JP
詹培忠議員
李慧琼議員, JP
陳茂波議員, MP, JP
葉偉明議員, MH
葉劉淑儀議員, GBS, JP
譚偉豪議員, JP
陳淑莊議員
陳偉業議員

缺席委員：湯家驊議員, SC
梁家騶議員

出席公職人員： 議程第IV項

商務及經濟發展局
常任秘書長(工商及旅遊)
黃灝玄先生, JP

旅遊事務專員
容偉雄先生, JP

旅遊事務副專員
羅淑佩女士, JP

旅遊事務助理專員2
馮浩賢先生

議程第V項

運輸及房屋局副秘書長(運輸)
葉李杏怡女士

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)
陳婉嫻女士

總電子工程師(技術發展)
胡志光先生

署理總警司(策劃及發展)
蔡盧有珍女士

機場區副指揮官
黃少卿女士

項目策劃及發展科高級參事
鄧以海先生

高級港口衛生主任
陳述華醫生

高級首席入境事務主任(機場)
徐德盛先生

議程第VI項

運輸及房屋局局長
鄭汝樺女士

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)
何宣威先生

運輸及房屋局副秘書長(運輸)
葉李杏怡女士

民航處處長
羅崇文先生

應邀出席者 : 議程第VI項

香港機場管理局

行政總裁
許漢忠先生

企業發展執行總監
馮永業先生

機場運行執行總監
吳自淇先生

建築工程副總監
潘嘉宏先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)6
羅英偉先生

列席職員 : 高級議會秘書(1)6
袁家寧女士

議會事務助理(1)6
粘靜萍女士

經辦人／部門

I 確認會議紀要

(立法會CB(1)1344/11 —— 2011年12月13日會議的紀要)
-12號文件

2011年12月13日會議的紀要獲確認通過。

II 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)1215/11 —— 政府當局提供有關
-12(01)號文件 2010年2月至2012年
1月主要石油產品進口及零售價格圖表
的文件)

立法會CB(1)1376/11 —— 政府當局提供有關
-12(01)號文件 遊樂船隻跨境遊試
驗計劃的文件)

2. 委員察悉自上次例會後發出的上述文件。

3. 陳淑莊議員提述有關遊樂船隻跨境遊試驗計劃的政府當局文件(立法會CB(1)1376/11-12(01)號文件)，並強調有需要提早徵詢公眾對該試驗計劃的意見，以避免引起類似過境私家車一次性特別配額試驗計劃所引起的爭議。劉慧卿議員補充說，政府當局應徵詢立法會議員的意見，並徵得他們同意才推行跨境遊試驗計劃。

4. 運輸及房屋局局長回應時表示，目前，內地與香港兩地的相關部門就跨境遊試驗計劃進行的磋商工作仍在初步階段，並僅限於雙方就技術問題進行工作層面的交流。政府當局會持續向委員匯報該計劃的進度，並會先聽取市民及事務委員會的意見才推行該計劃。委員同意按照陳鑑林議員建議的做法，待獲得政府當局進一步提供的資料後再研究該計劃。劉慧卿議員建議把此項目納入事務委員會的待議事項一覽表，以供討論。

III 下次會議討論事項

(立法會CB(1)1343/11 —— 待議事項一覽表

-12(01)號文件

立法會CB(1)1343/11 —— 跟進行動一覽表)

-12(02)號文件

5. 委員同意在事務委員會的四月例會討論"啟德發展新郵輪碼頭進展報告"

(會後補註：事務委員會在四月例會的議程其後加入"昂坪360纜車事故的跟進工作及纜車服務恢復後的情況"的項目。)

6. 委員亦察悉，李華明議員在是次會議上提交函件，要求事務委員會就青山發電有限公司可能出現的股權變動進行討論。李議員表示，上述股權變動或會造成深遠的影響，特別是對相關《管制計劃協議》的影響，因為青山發電有限公司及其股東都是《管制計劃協議》的締約方。

7. 陳鑑林議員認為，股權變動屬正常的商業決定，除非有關過程出現不合規則的異常情況，以致公眾利益可能受到影響，否則立法會和政府都不應干預這些商業決定。他進一步指出，在正常情況下，青山發電有限公司的《管制計劃協議》不會受股權變動所影響。梁君彥議員贊同陳議員的意見。梁議員指出，有關上述股權變動的磋商工作僅在進行中，故此僅作出以下要求可能已經足夠：要求政府當局說明電力公司的股權變動會否對該公司與政府當局簽訂的《管制計劃協議》造成任何影響。

8. 李華明議員認為，雖然私人公司的運作不應受政府干預，但電力公司並非純屬私人公司。他強調政府必須跟進上述青山發電有限公司可能出現股權變動的事態發展，並說明政府在此方面有否任何角色可扮演。委員贊同主席的建議，要求政府當局作出回應，說明電力公司股權變動對該公司與政府當局簽訂的《管制計劃協議》以至電費所造成的影響(如有的話)，以及政府當局有否正在對上述股權變動進行監察。

(會後補註：委員要求的資料已於2012年4月18日隨立法會CB(1)1627/11-12號文件發出。)

IV 盛事基金

(立法會CB(1)1343/11 —— 政府當局提供有關盛事基金的文件
-12(03)號文件

立法會CB(1)1343/11 —— 立法會秘書處擬備有關盛事基金的文件
-12(04)號文件 (背景資料簡介))

9. 主席申報利益，表明他是盛事基金評審委員會(下稱"評委會")主席。為免可能出現利益衝突，他邀請副主席主持此項目的討論。副主席接手主持隨後的討論。

10. 陳鑑林議員申報利益，表明他涉及2011年"香港龍獅節之健力龍獅·活力香江"和2012年"香港龍獅節"這兩項曾獲盛事基金(下稱"基金")資助的項目。

在經修訂的基金計劃下設立兩層機制

11. 商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)向委員簡介政府當局的文件(立法會CB(1)1343/11-12(03)號文件)。該文件旨在向委員匯報基金於2012年3月底期滿的情況，並尋求委員支持政府當局的建議，撥款1.5億元延長基金運作大約5年至2017年3月。委員察悉，政府當局借鑑2011年年底檢討基金的未來路向的結果和過去3年的經驗，建議把現行基金計劃修訂為兩層機制，使計劃更靈活，運作更有效益。在經修訂的基金計劃下，第一層是新設機制，目標是提供財政支援，招攬新辦或已有名氣但其主辦權屬於香港以外的私人活動管理公司或專業機構所擁有及／或由他們營運的盛事來港舉辦，而第二層則大致上是現行計劃的改良版。

12. 陳偉業議員申報利益，表明多年以前，他曾協助某機構舉辦一項獲基金資助的盛事，並表示支持把現行基金計劃改為設有兩層機制的計劃的建議。他提出以下意見，供政府當局考慮 ——

- (a) 海外的著名盛事需要經過逾百年的發展才能建立今天的名聲，因此，當局應考慮向辦得出色的本地活動提供充分的機會、時間和協助，讓這些活動發展成為盛事。當局應准許這些活動的主辦機構彈性選擇每隔2至4年，甚或隔更長的時間才續辦這些活動，而非規定每年舉行。旅遊事務署亦應協助協調本地盛事的舉行時間，使本地盛事在推動旅遊業方面發揮最大成效；
- (b) 審批基金申請的準則不應過於嚴格執行，以便本地活動有機會發展成為盛事；
- (c) 政府應充分考慮香港獨有的特色和情況，主動物色可發展成為盛事的本地活動；及
- (d) 倘若基金只贊助活動的宣傳經費，而不會撥款支付行政費用和活動開支，則部分活動主辦機構或會面對巨大的財政壓力。當局應考慮撥出基金資助款項的5-10%，以供支付行政費用。

13. 陳鑑林議員認同陳偉業議員的上述意見，但特別指出進行下述工作的困難：包括物色具潛力發展成為盛事的本地活動、爭取社會廣泛支持這些工作，以及持續每年舉辦所物色的活動等。要把本地活動發展成為盛事，是一個品牌建立的過程，當中需要很長時間和龐大資源，而且涉及與其他活動的競爭。

14. 商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)回應時表示，當局建議在第二層機制下，讓主辦活動機構在獲資助的活動有營運盈餘的情況下保留盈餘，而盈餘的用途只可作為下一年(或隨後數年)舉辦同一項活動的經費。此建議有助主辦活動機構續辦有關活動。政府當局亦一直致力物色由本地非牟利團體舉辦並可發展成為盛事的本地活動，而並非物色政府部門主辦的本地活動。

15. 陳鑑林議員強調必須在第一層盛事與第二層盛事之間取得平衡，並須確保在第一層機制下獲資助的盛事是名副其實能吸引遊客來港的盛事，以免有人批評當局使用公帑幫助私營的活動舉辦機構賺錢，但卻因而犧牲本地非牟利團體的利益。他特別指出本地團體在舉辦盛事時面對的困難，並促請相關政府部門不僅向本地團體提供援助，還需在對這些團體籌辦的活動施行相關法例及法定規定時作出彈性處理。商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)回應時表示，第一層與第二層盛事之間的基金撥款並無固定分配比率。當局會根據每宗申請的優劣決定是否批准撥款。

發展盛事以吸引遊客

16. 劉健儀議員引述例子，闡釋國際盛事應該是能有效吸引遊客專程來港參與其中的活動。她指出，以往在基金計劃下舉辦的盛事甚少能吸引遊客，即使辦得較成功的"香港龍舟嘉年華"，所吸引的遊客亦為數甚少。因此，她認為基金計劃的表現未如理想，她並表示，要為香港發展一項名副其實的盛事，在物色具潛力的盛事、包裝及宣傳，以至確保提供充足的支援服務及設施(例如住宿)等方面，均須作出更大努力。

17. 商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)回應時表示，讓本地文化活動發展成為盛事需要時間，而"香港龍舟嘉年華"的規模和名聲實際上已逐漸增大，慢慢成為香港活動年曆中的焦點活動。他進一步解釋，事實上，政府當局已採取主動，與香港旅遊發展局(下稱"旅發局")合作，積極協助本地活動發展成為盛事，而並非只等待接受基金申請書。政府當局亦透過香港旅遊業議會邀請旅遊業界人士組織特色旅行團，以配合有關盛事。

18. 劉健儀議員建議評委會亦應透過旅發局的全球辦事處及海外的旅遊發展組織，加強推廣工作，以期物色具有潛質的本地活動發展成為盛事。商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)回應時表示，當局已在進行這方面的工作，不過，在物色可

予發展的活動時，當局須顧及甚麼旅客組別可能會對有關活動感興趣。

19. 副主席贊同委員的上述意見，並作出以下補充 ——

- (a) 大部分城市只有一項名副其實的盛事，而香港實際上亦已有真正屬於自己的盛事(例如香港國際七人欖球賽)，儘管這些盛事並非由基金資助；
- (b) "香港龍舟嘉年華"具有發展成為真正盛事的潛力，因為此活動除具有本地文化特色、競爭元素，以及每年可在香港舉行的潛力外，還可善用景色優美的維多利亞港。評委會應考慮應該把更多精力用於推廣數項此類辦得出色的活動，還是應繼續物色更多可予發展的新活動；
- (c) 基金進度報告所提出的建議(例如應資助可吸引國際傳媒報道的盛事，以及與旅遊業界更緊密合作)可以接受。評委會應更着力推行這些建議；及
- (d) 為了盡量善用現有資源，某些盛事可每隔數年舉行，而非每年舉行。

20. 葉劉淑儀議員認同委員的意見，認為須確保香港的盛事在國際上極具吸引力，她並指出，只有香港國際七人欖球賽能符合此準則，使香港揚名海外。她認為集中資源僅發展數項能為香港創造正面品牌效應的活動會更值得。

21. 商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)備悉委員的上述意見，以作考慮，並表示希望在基金計劃下新設的第一層機制能吸引享譽國際的盛事來港舉辦。

第一層機制

監控工作

22. 據李華明議員觀察所得，以往參與盛事的人士大多為香港市民，而非遊客。他特別強調須為在第一層機制下受資助的私人公司定下表現指標，例如受吸引參與有關盛事的遊客數目。

23. 商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)回應時表示，按照現時的一般準則，一項盛事涉及的參與者、觀眾及記者的總數應最少達一萬人。雖然現時的規則並無指明涉及的遊客數目，但具有悠久歷史的盛事能吸引遊客(具體數字可參閱立法會CB(1)1343/11-12(03)號文件附件D)。政府當局會促請評委會考慮把"受吸引來港的遊客數目"列為其中一項在第一層機制下批准資助的準則，以確保基金能確實鞏固香港作為亞洲盛事之都的形象。

24. 劉慧卿議員認為，為確保評委會挑選主辦機構時保持公正，不會考慮主辦機構的政治背景，評委會的組成、透明度及問責性很重要。商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)回應時表示，基金已運作3年，期間並沒有引起這方面的關注。此外，評委會雖然會負責審議申請，但基金的管制人員，即商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)會負責批准申請。

25. 李華明議員詢問現時用以監察基金資助的盛事(特別是在第一層機制下私人活動管理公司所舉辦的盛事)開支的人力資源(特別是具備相關專門知識的人士)為何。依他之見，當局應確保基金撥款涉及的龐大公帑運用得宜。劉慧卿議員特別提述維港巨星匯；維港巨星匯曾成為傳媒作出許多負面報道的題材，使公眾關注有關活動的組織、成本效益和財政安排。她促請政府當局從籌辦上述活動所犯的錯誤中汲取教訓，確保在嘗試善用商業經營者在籌辦盛事方面的專長的同時，亦應努力釋除公眾對浪費公帑及可能造成"官商勾結"的疑慮。

26. 商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)回應時表示，在審批基金申請時，有關當局通常會考慮日後用於行政、宣傳和其他方面的開支。政

府當局是在研究了過往的經驗後才建議引入第一層機制。評委會在審議第一層盛事時，會嚴格遵守一般通則，即政府給予一項盛事的財政總資助(包括基金的撥款)上限為盛事整體開支的一半。儘管基金計劃將擴大至涵蓋牟利機構，但計劃下設立的嚴格管制及監察機制將會確保公帑運用得宜。舉例而言，當局會為評審申請的工作定下參加人數及宣傳方面的目標。作為一項財務管制措施，基金撥款亦將分期發放。撥款一經批予某項盛事，評委會秘書處便會與主辦機構保持緊密聯繫，跟進整項盛事的策劃和推展。評委會成員及秘書處人員亦會進行實地視察和參加有關的工作會議，以及在現場觀察參加人數和收集參加者的意見，並妥善記錄觀察結果。活動完結後，主辦機構須如期提交事後評核報告、宣傳報告、調查報告及經審計帳目。主辦機構必須圓滿完成活動和提交所有相關報告及帳目，並獲評委會及有關管制人員信納後，才獲發餘下撥款。倘若申請表上載列的開支項目與實際的開支項目不相符或獲資助的盛事未能達致所承諾的目標及成效，評委會可決定不發放餘下撥款。

27. 劉慧卿議員強調必須在確保公帑運用得宜與避免施加過多限制之間取得平衡，以免可協助吸引享譽國際的盛事來港舉辦的私人活動管理公司不願申請第一層機制下的撥款。商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)回應時表示，在舉行有關盛事前，政府當局會與私人活動管理公司簽訂協議。有關協議會詳細訂明主辦機構和其他融資單位的權利和義務，以及各方參與的具體內容。過去3年，在與成功申請基金資助的活動主辦機構合作和監察其工作方面，政府當局都沒有遇上任何重大問題。

吸引盛事來港舉辦的能力

28. 陳淑莊議員指出，在主辦爵士音樂節等非常大型的活動方面，本地非牟利團體可能缺乏經驗和能力，她因而認為或有需要在基金計劃下引入第一層機制，以吸引有下述條件的盛事來港舉辦：包含國際元素及涉及海外參與者，能吸引遊客專程來港參與，以及參與人數(包括參與者、觀眾和記者等人士)至少達一萬人。不過，她指出，鑒於面對來自其他主要城市的競爭，單憑在第一層機制下向具名氣的

盛事撥款，實在很難吸引這些盛事來港舉辦。她因而詢問當局現時是否具備相關專門人才，以助吸引盛事來港舉辦。

29. 商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)回應時表示，政府當局明白推行第一層機制的困難，但考慮到基金計劃旨在舉辦真正能吸引遊客來港的盛事，故此認為此項新措施值得嘗試。

第二層機制

對特定盛事的資助

30. 李華明議員詢問，"香港龍獅節"在2012年再度向基金尋求資助時，為何沒有按照以往的做法縮減其撥款額，而且該活動在2012年的參與人數較2011年少。

31. 旅遊事務專員回應時表示，有關當局會審慎及公平地審批基金計劃的所有撥款申請。從立法會CB(1)1343/11-12(03)號文件附件D可得知，縮減撥款額的做法一直應用於其他再次成功申請的項目，把其撥款額縮減約20%。"香港龍獅節"在2012年的撥款較在2011年多，是因為與"2011香港龍獅節"相比，"2012香港龍獅節"的形式和場地不同，其預算亦大得多。雖然評委會已就"2012香港龍獅節"批准140萬元撥款，但最終的撥款額，仍須經評委會審核該活動的經審計帳目後才能確定。

值得資助的活動類別

32. 陳淑莊議員察悉，當局建議改善現行基金計劃，在第二層機制下，准許主辦活動機構保留營運盈餘，就此，她詢問當局如何監察相關帳目，以及主辦活動機構可否在再次就有關項目成功申請資助前，運用有關的營運盈餘來為下一年或隨後數年舉辦的同一項活動進行籌備工作。商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)回應時表示，若評委會同意主辦活動機構保留有關的營運盈餘，而該營運盈餘的用途只限於作為下一年(或隨後數年)舉辦同一項活動的經費，則除非有關的主辦活動機構決定中止舉辦該等活動，否則無須退還有關的營運盈餘。

33. 陳淑莊議員察悉，第二層機制的目標，是向本地非牟利機構提供撥款資助，以舉辦能展現傳統中國文化和本土文化特色的活動及其他項目。就此，她指出，在林村舉行的香港許願節等活動可能不符合盛事的資格，因為這些活動未必能吸引內地遊客專程來港參與其中，她又詢問該等活動是否應由民政事務局所管理的其他基金資助，而非由盛事基金贊助。

34. 商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)回應時表示，當局認為基金有需要提供撥款資助，協助本地非牟利團體繼續致力舉辦具潛力終有一天能發展成為本港盛事的活動，特別是能展現傳統中國文化和本土文化特色的活動，使該等活動隨着時間過去能吸引遊客專程來港參與該等活動。評委會在決定是否支持一項活動時，會充分考慮該活動是否具有上述潛力。若活動不符合獲取基金資助的資格，活動主辦機構可向其他政策局／部門尋求撥款。

35. 劉慧卿議員表示支持在第二層機制下優化現行基金計劃，加強對本地活動的支援，以期使這些活動發展成為盛事。不過，由於明白到把本地活動發展成為盛事需要龐大資源，她建議應把資源集中運用在推廣海外遊客有基本認識的本地節慶活動，例如"香港龍舟嘉年華"。她亦認為，香港國際馬拉松具備潛力，可在第二層機制下發展成為一項包含多樣活動並能牽動全城參與的盛事。商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)備悉其意見，以作考慮。

總結

36. 副主席總結時表示，事務委員會支持基金在經修訂計劃下延長營運期約5年至2017年3月的撥款建議，並贊成把該撥款建議提交財務委員會(下稱"財委會")考慮。不過，事務委員會亦認為評委會需要

(a) 集中資源資助名副其實的盛事；

(b) 吸引更多海外遊客專程來港參與這些盛事；及

(c) 儘管當局建議在現行基金計劃下設立第一層機制，以吸引享譽國際但可能由私人活動管理公司所擁有及／或營辦的盛事在香港舉辦，但評委會仍需要取得平衡，以確保公帑得以審慎使用。

政府當局 37. 劉慧卿議員補充說，政府當局應在向財委會提交的有關撥款建議中列出委員在是次會議席上提出的所有主要意見及建議，以及當局就該等意見及建議所作的回應。

V 與香港國際機場中場範圍發展計劃有關的政府設施裝置工程

(立法會CB(1)1343/11 —— 政府當局提供有關與香港國際機場中場範圍發展計劃有關的政府設施裝置工程的文件)

38. 主席恢復主持會議，並申報利益，表明他是香港機場管理局(下稱"機管局")董事會成員，亦是一家或會參與相關工程的建築公司的董事。

39. 陳鑑林議員申報利益，表明他是機管局董事會成員。

40. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)向委員簡介40110號工程計劃："香港國際機場飛行區中場範圍發展計劃裝置相關的政府設施工程"。政府擬把此項計劃提升為甲級。機管局現正於香港國際機場(下稱"香港機場")進行飛行區中場範圍發展計劃，提高處理量，以應付航空交通需求量預期的增長。

撥款事宜

41. 劉慧卿議員從運輸及房屋局副秘書長(運輸)的上述簡介察悉，中場範圍發展計劃已於2011年第四季展開。就此，她詢問當局何時獲得有關的

撥款批准。運輸及房屋局副秘書長(運輸)回應時表示，飛行區中場範圍是指位於香港機場現有兩條跑道之間的地區，而機管局是以其資源進行該項涉及興建機場中場客運廊及設立20個停機位的擴展工程。因此，機管局在無須尋求政府撥款的情況下已展開該項擴展工程。然而，為了應付香港機場隨發展計劃而提升的處理量，相關政府部門(例如香港海關、入境事務處、衛生署、民航處及香港警務處)須在新建的機場中場客運廊和現有的一號客運大樓內提供額外設施和服務。因此，當局藉此文件就擬增設的政府設施的設計和裝置工程(例如為香港海關設立一間獨立的行李檢查室、為香港警務處設立一間會面室／行動候命室、為衛生署設立一個衛生站等)尋求撥款。

42. 李華明議員詢問，機管局及政府如何決定在涉及香港機場的項目中，哪些項目應由政府撥款進行，哪些項目應由香港機場自資推展。運輸及房屋局副秘書長(運輸)回應時表示，根據《機場管理局條例》(第483章)，機管局負責營運、發展和維持香港機場，因此屬機場設施的機場中場客運廊、旅客捷運系統及增設的跨場滑行道全部由機管局負責興建。現時的撥款建議只涵蓋與飛行區中場範圍發展計劃相關的政府設施，例如為香港海關而設的行李檢查室及旅客搜查室、為入境事務處而設的等候室及設備室等。

43. 李華明議員查詢上述撥款原則會否亦適用於第三條跑道的建造工程，運輸及房屋局副秘書長(運輸)回應時解釋，此原則適用於所有類似的工務工程。不過，第三條跑道的融資安排仍未能確定，須待有關方面提供第三條跑道的工程計劃預算，而有關的預算又將取決於有關的關注問題(特別是環境方面的關注問題)如何解決，以及跑道的最終設計。

在設施當值所需的額外人手

44. 葉劉淑儀議員要求政府當局提供與飛行區中場範圍發展計劃相關的政府設施的經常開支詳情，特別是為確保有充足人手在該等設施當值而引致的額外開支。運輸及房屋局副秘書長(運輸)回應

時表示，現時的撥款建議僅涵蓋機場中場客運廊和一號客運大樓內政府設施的設計和裝置工程所引致的非經常開支。不過，為了就飛行區中場範圍發展計劃於2015年年底完工作準備，有關部門已積極檢討需否增加人手，並會在政府資源分配工作下就所需撥款提出申請。根據現時的估計，雖然該發展計劃主要導致衛生署、民航處和香港警務處需要增加設備，但香港海關和入境事務處亦須增加相對較多的人手，以應付因該發展計劃而增加的客量，特別是入境事務處更可能須增加約100名員工。不過，與該發展計劃有關的員工開支增幅會少於1億元。應委員要求，運輸及房屋局副秘書長(運輸)同意在日後提交工務小組委員會的相關撥款建議中提供資料，說明有關的每年經常開支(當中涵蓋所須增加的員工開支)。

進行飛行區中場範圍發展計劃的理據

45. 劉慧卿議員詢問此撥款建議所涵蓋的各項工程與建議興建的第三條跑道有何關係，以及假若第三條跑道的建造工程不上馬，撥款建議所述的各項工程是否無需進行。運輸及房屋局副秘書長(運輸)回應時表示，即使第三條跑道不會建造，在此撥款建議下計劃興建的設施仍須興建，因為它們屬飛行區中場範圍發展計劃相關設施，而該發展計劃推行的目的，是提高香港機場的處理量，以應付2020年的航空交通需求。

46. 劉慧卿議員詢問，假若第三條跑道不會建造，則上述提高香港機場處理量的理據是否足以支持興建此撥款建議所述的設施。運輸及房屋局副秘書長(運輸)解釋，香港機場在2011年處理的客貨量已達至2013年的預期客貨量。航空交通需求的增長迅速，該等設施不會浪費。

香港機場其他設施的使用情況

47. 副主席特別指出，香港機場現有的二號客運大樓使用率甚低，並關注到機場中場客運廊的計劃用途或會影響二號客運大樓。運輸及房屋局副秘書長(運輸)回應時表示，兩座客運大樓的用途並不相同。機場中場客運廊設有20個停機位，以方便旅

客上機，但二號客運大樓則不設停機位，因為該大樓主要是為離境旅客辦理登機手續的設施，並不附設登機閘或入境設施。因此，機場中場客運廊的建造工程對二號客運大樓使用率的影響甚微。

48. 李華明議員認為，由於一號及二號客運大樓均設置清關及出入境檢查設施，而二號客運大樓的使用率又偏低，因此，與其按現時所建議把機場中場客運廊連接至一號客運大樓西大堂，倒不如以旅客捷運系統把機場中場客運廊連接至二號客運大樓，讓旅客使用二號客運大樓的設施，從而盡量減少在機場中場客運廊設置設施的需要。

49. 香港海關項目策劃及發展科高級參事回應時表示，香港海關在二號客運大樓的工作相對較為簡單，因為二號客運大樓只為離境旅客提供服務，而離境旅客的行李保安檢查工作由機場保安有限公司處理，香港海關只須抽查可疑旅客。因此，調配至二號客運大樓的香港海關人員及設備數目甚少，有別於機場中場客運廊所需的人手及設備數目，因為機場中場客運廊將設有一個獨立的行李處理系統，用以處理轉機行李。此外，由於機場中場客運廊屬獨立運作的設施，與一號及二號客運大樓分別相距2公里，故此亦須確保機場中場客運廊配備足夠設備，讓香港海關的人員能在該處進行所需的觀察、檢查和搜尋工作。

50. 副主席詢問，機場飛行區中場範圍發展計劃會否使到二號客運大樓完全不再有需要。香港海關項目策劃及發展科高級參事回應時重申，一如上文所述，二號客運大樓與機場中場客運廊的用途並不相同，前者主要為離境旅客提供服務，而後者的服務對象則是入境及轉機旅客。

51. 副主席察悉，當局會以旅客捷運系統把機場中場客運廊連接至一號客運大樓西大堂，就此，他關注到更多旅客將會導引往一號客運大樓，使原本旅客量已很大的一號客運大樓的旅客負荷量進一步增加。因此，他要求當局提供資料，說明上述可能產生的影響，以及當局會採取甚麼紓緩措施，使一號客運大樓能繼續順利運作。運輸及房屋局副秘書長(運輸)確認他觀察所得的情況，並且表示，由於

機場中場客運廊將不會設有辦理登機手續及出入境檢查設施，使用機場中場客運廊的旅客將難免要使用一號或二號客運大樓的設施。現時的撥款建議已顧及為準備機場中場客運廊落成啟用導致旅客量增加而須增設的設施。

環境方面的關注問題

52. 劉慧卿議員察悉，飛行區中場範圍發展計劃的公眾諮詢由機管局進行，為此，她很希望有關當局能確保公眾諮詢已全面透徹地進行，並確保所有持份者已獲得諮詢，使各方面的問題(包括對環境可能造成的影響)均已經過探討。運輸及房屋局副秘書長(運輸)回應時表示，由於有關工程範圍細小，無須進行填海工程，因此或無需進行大規模的公眾諮詢。儘管如此，該發展計劃仍會符合相關的法定環境規定。劉議員察悉政府當局的回應後，促請當局確實遵守該等規定，並視乎需要提供機會讓公眾表達對該發展計劃的意見。

旅客在出入境檢查櫃檯的等候時間

53. 劉慧卿議員察悉，入境事務處會因飛行區中場範圍發展計劃而須增加約100名員工的人手，就此，她詢問，增加的人手會否有助處理針對邊境管制站的旅客在出入境檢查櫃檯的等候時間甚長而提出的投訴。主席補充說，有很多投訴針對旅客辦理出入境檢查手續的時間。

54. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)回應時表示，當局希望上述增加的人手有助處理出入境檢查工作，再加上停機位的增加(以方便旅客登機和下機)，日後旅客在香港機場的整體等候時間應會縮短。應主席要求，她承諾向相關部門轉達上述投訴，以便有關部門跟進，並於適當時候匯報有關的進展。高級首席入境事務主任(機場)補充說，機場中場客運廊只提供抽查旅客的設備，而不會附設出入境檢查櫃檯，因為據機管局估計，一號客運大樓已設置充足的出入境檢查櫃檯，應付直至2020年的空運需求，儘管並非所有這些櫃檯於任何時候均有人當值。按計劃，在擬增加的119名入境事務處人員中，57名人員將調派至一號客運大樓的出入境

政府當局

檢查櫃檯當值，以應付預料會因機場飛行區中場範圍發展計劃而有所增加的乘客人數。其他人員則將會調派至入境事務處於香港機場的特別職務隊執行職務。

總結

55. 主席表示支持機場飛行區中場範圍發展計劃，以提供更多停機位應付航機升降量增加的情況，從而維持香港機場作為國際航空中心的競爭力。他認為，當局亦應增加人力資源，以配合上述發展，他在總結時表示，事務委員會支持現時的撥款建議，以及贊成把該撥款建議提交工務小組委員會考慮。

VI 《香港國際機場2030規劃大綱》

(檔案編號：THB(T) —— 運輸及房屋局提交
CR 3/930/08 有關《香港國際機場
2030規劃大綱》的立
法會參考資料摘要

立法會 CB(1)1368/11 —— 政府當局提交有關
-12(01)號文件 運輸及房屋局有關
成立機場擴建工程
統籌辦公室的人員
編制建議的文件

立法會 CB(1)1368/11 —— 立法會秘書處擬備
-12(02)號文件 有關發展香港國際
機場第三條跑道的
文件(背景資料簡介)

立法會 CB(1)1308/11 —— 《2011年香港飛航(費
-12號文件 用)(修訂)規例》及
《2011年民航(飛機噪
音)(證明)(修訂)規
例》小組委員會就減
低飛機噪音轉介處
理的事宜

立法會 CB(1)1423/11 —— 香港機場管理局提
-12(01)號文件(於會議 供的電腦投影片簡
上提交，其後於2012 介資料)
年3月26日發出)

56. 運輸及房屋局局長向委員簡報下列事宜：行政會議批准機管局採納擴建成為三跑道系統，作為香港國際機場的未來發展方案，並以這個方案作規劃用途；以及當局建議在運輸及房屋局轄下成立機場擴建工程統籌辦公室(下稱"統籌辦")，開設三個首長級編外職位，負責協調和督導機管局開展《香港國際機場2030規劃大綱》(下稱"《2030規劃大綱》")的前期工作(下稱"人員編制建議")。機管局行政總裁及機管局建築工程副總監其後借助電腦投影片，向委員簡述機管局採納三階段程序推展三跑道系統的工程計劃、第三條跑道項目範圍及相關環境影響評估(下稱"環評")的程序及涵蓋的元素。

有關成立統籌辦的人員編制建議

所需的專才

57. 李華明議員察悉，在最初數年，與三跑道方案有關的規劃工作主要包括法定環評，就此，他詢問政府將3個職位(即1名首席政府工程師、1名首長級丙級政務官和1名總政府工程師)組合一起的擬議安排是否最能確保主事人員具備處理環評事宜的相關專門知識及經驗。他指出該3個職位最大可能是由借調的政府人員出任，並因為運輸及房屋局經已人手短缺而質疑此安排是否可取。

58. 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)回應時表示，工程師(特別是首席政府工程師)具備處理環評研究工作的經驗。而且，除環評研究外，上述3個職位亦負責整體上監督及監察三跑道方案的發展。這些職位的工作包括多個方面，例如詳細設計(進行詳細設計工作時需要與有關各方緊密聯繫和作出協調，以避免對海洋生態、飛機航道及航機升降活動造成負面影響)；在機場擴建工程進行初期，建立相關質量保證制度(包括採購制度)，以確保工程的財務、質量及方案範疇都符合要求；以及監察相關工程，確保各項耗費數以億元計公帑進行的工程的質素和進度令人滿意。因此，工程師最適合出任該等職位，而他們會由運輸及房屋局以外的政策局／部門調派到統籌辦。

59. 何鍾泰議員申報利益，表明他是機管局董事會成員，他贊同運輸及房屋局常任秘書長(運輸)的意見，認為工程師最適合出任該等職位，因為部分工程師實際上專門從事環評工作。梁君彥議員亦表示支持上述人員編制建議。

60. 陳偉業議員認為，該3個職位應全部由專業人員出任，而非安排其中一個職位由首長級丙級政務官出任，因為在推展如此重要和具敏感性的工程計劃時，實有需要委聘遵守規則的專業人員，而非委聘為求達致政治目的而可能樂於彈性處理有關事宜的政務官。運輸及房屋局局長回應時表示，除須確保符合有關標準和準則外，亦須向為密切監察工程計劃的推行而成立的高層次督導委員會提供秘書處支援服務。因此，有關當局已建議由具備不同專門知識的人員出任該3個職位。運輸及房屋局局長進一步澄清，有關的環評研究將交由機管局而非統籌辦進行。統籌辦只會負責協調及監察環評程序，並提供所需的支援服務。

委聘外來專家處理環評工作

61. 劉慧卿議員詢問，政府當局如何確保日後獲調派出任該3個職位中的其中兩個職位的工程師具備相關背景及充足經驗，能夠處理環評事宜。依她之見，為加強公眾對環評程序的信心，政府當局應提供詳細資料，說明該兩名工程師具備甚麼相關訓練及經驗，以及當局有何措施確保機管局會委聘全球公認的專家進行有關的環評工作。運輸及房屋局局長回應時表示，機管局已承諾委聘經驗豐富的環評專家進行有關的環評研究。不過，這些專家不會直接在擬議統籌辦工作，因為統籌辦一如路政署轄下的鐵路拓展處，主要負責進行協調工作及督導機管局推展《2030規劃大綱》的工作。

《2030規劃大綱》的公眾諮詢

有關公眾諮詢的批評

62. 陳淑莊議員要求政府當局就某些環保團體的投訴作出回應。這些團體投訴《2030規劃大綱》

的公眾諮詢沒有以公正無私及可信的方式進行，許多填寫問卷的人士都是在香港機場獲邀填寫問卷。

63. 機管局行政總裁回應時表示，機管局已採取多項措施，確保《2030規劃大綱》的諮詢詳盡透徹。首先，《2030規劃大綱》的諮詢文件已提供所有相關的詳細資料。其次，機管局在諮詢期內曾舉辦200場簡介會，蒐集環保團體、政黨、地區組織、區議會及來自不同界別的學者和專家的意見。第三，為確保整理市民意見的過程公正無私，機管局委聘了香港大學社會科學研究中心獨立整理和分析收集所得的意見及作出報告。機管局是根據就所接獲的合共24 242份問卷而作的量化分析得出下列結論：回應者普遍認同香港機場十分重要；接近八成的回應者表示同意機管局應該及早決定如何進一步發展機場；以及明顯較多人認為三跑道方案較可取。

64. 劉慧卿議員詢問，政府當局是否察悉以下針對《2030規劃大綱》的公眾諮詢的批評，她並強調當局須處理有關投訴 ——

- (a) 有關《2030規劃大綱》的問卷設計流於一面倒，只側重好處，而沒有說明計劃成本及影響；
- (b) 填寫問卷的人士一般都是在香港機場獲邀填寫問卷；
- (c) 由有利益衝突的機管局進行諮詢並非可取的做法；及
- (d) 諮詢在2011年6月至9月進行，但就可供選擇的兩個發展方案進行適當評估而須參考的重要資料卻要到2011年8月中才獲得，這些資料包括關於該等方案分別對環境可能造成的影響及可行的緩解措施的詳情。

副主席補充，環保觸角亦曾批評當局沒有適時提供充足資料，以便公眾獲得所需資料，就方案進行討論。

秉持公正的措施

65. 運輸及房屋局局長回應時表示，香港大學社會科學研究中心實際上曾跟進整個諮詢過程，以確保諮詢以公正無私的方式進行。她亦澄清，問卷有要求回應者在考慮環境影響後才提供意見。機管局企業發展執行總監向委員保證，有關諮詢已經以最公開和公平公正的方式進行，這可從下述措施得以證明——

- (a) 有關問卷是由機管局和香港大學社會科學研究中心一起設計的。問卷列有兩個建議方案供回應者表明其整體取向，以及其在考慮了有關因素後的取向。即使回應者已分別獨立考慮了環境影響和建築成本的因素，但仍有較多人認為三跑道方案較二跑道方案可取；
- (b) 機管局提供的諮詢文件共分4個等級，各級文件在資料詳盡程度方面均有差別。機管局最初提供的文件包括《2030規劃大綱》摘要(12頁)、《2030規劃大綱》(60頁)及技術報告(250頁)，其後再提供所有相關的諮詢報告。機管局提供的文件應足以讓回應者在公眾諮詢期內獲得所需的資料以作出回應；及
- (c) 關於有人聲稱填寫問卷的人士大多是在香港機場獲邀填寫問卷，此說法並不正確。事實上，大部分問卷是由回應者透過不同渠道(例如在《2030規劃大綱》展覽、諮詢論壇、持份者會議舉行期間提交及以電郵方式提交)直接交回予香港大學社會科學研究中心的。部分回應者曾使用專為該問卷調查而設的聯線服務完成問卷。在所接獲的近3萬份回應中，只有約1萬2 500份是在香港機場收集。根據香港大學社會科學研究中心的意見，在該等1萬2 500份問券中，約有5 600份漏報回

應者的居住地區。考慮到這些問卷可能是由海外旅客填寫，香港大學社會科學研究中心在整理分析所得意見並在主要報告作出匯報時，已剔除這些回應。整體上支持三跑道方案的73%回應者中並不包括該批回應者。

66. 方剛議員申報利益，表明他曾在機管局工作，並曾參與《2030規劃大綱》的制訂工作。他指出，機管局確實已非常詳盡透徹地進行有關的公眾諮詢。儘管逾八成回應者支持三跑道方案，但政府當局仍應當充分顧及社會上對環境影響的關注，這方面的關注或會影響該方案的推展進度。何鍾泰議員也認為就《2030規劃大綱》進行的公眾參與活動令人滿意，他並表示，這是他親眼見過的公眾諮詢中最詳盡徹底的一次。

日後就三跑道方案進行的諮詢

67. 李華明議員熱切期望當局能確保如人員編制建議所述，開設統籌辦的3個職位會有助當局在就第三方案進行為期兩年的環評工作的整個過程中，保持與持份者定期溝通，而且在該過程中，不僅諮詢支持第三方案者，亦會諮詢所有相關各方。

68. 機管局行政總裁回應時表示，根據《2030規劃大綱》的初步環境評估，三跑道方案難免會造成各種影響環境的問題。因此，機管局必須再進行環評，以確定有關工程如何影響環境及應採取甚麼緩解和補救措施。鑒於公眾廣泛關注此方面的問題，機管局亦會確保在進行相關環評程序期間，能妥善進行公眾參與活動，公眾諮詢詳盡透徹，並會與各環保團體、政黨及學者繼續溝通。機管局已在制訂這方面的方案，並會就這些方案與政府討論。除上述諮詢工作外，在環評程序進行期間，市民亦有兩次機會(即為期14天供公眾查閱工程項目簡介的時間內，以及為期30天供公眾查閱環評報告的時間內)表達意見。

69. 鑒於整個社會將會因三跑道方案對經濟的影響而受影響，陳淑莊議員詢問，除法定環評程序外，當局會否提供其他渠道，供市民參與有關三跑

道方案的討論。她亦詢問，如有需要，該方案可否真的可以擱置；若可以，作出此決定的相關準則為何。運輸及房屋局局長回應時表示，除非相關環評報告已獲批准，而當局又提供所需撥款，最後有關計劃更獲市民支持，否則當局不會批准落實此項重要的大型工程計劃。機管局在落實推行有系統前，會以詳盡徹底的方式諮詢所有持份者(包括市民)，並歡迎委員就最佳的諮詢方法表達意見。

將獲諮詢的各類持份者

70. 梁君彥議員強調，當局不僅須諮詢環保團體，亦須徵詢商界、受影響居民及其他持份者的意見。他詢問政府當局和機管局計劃如何使公眾參與活動有效進行，從而順利化解分歧。他又表示透過保持規劃過程的透明度可達致上述目的。劉慧卿議員補充，在推展三跑道方案前，當局必須就公眾深切關注該方案影響環境的事宜作出回應；此外，由於意見分歧，當局亦須向不同機構蒐集意見。何鍾泰議員指出，機管局就三跑道方案進行項目規劃及向當局尋求批准有關項目為時3年；由於時間充裕，他同樣促請機管局在該段期間認真考慮每一界別的意見。

71. 運輸及房屋局局長贊同梁君彥議員的意見，並向委員保證，由於有關的環評研究涉及多方面及有需要紓減對海洋生態、空氣及噪音污染等不同方面的影響，故此，機管局除委聘國際知名的專家進行環評研究外，亦會採取各種方法，確保公眾參與活動有效進行，例如透過舉辦研討會，邀請學者探討有關課題；透過主辦居民大會，聽取居民的意見；透過保持與環保團體的溝通，瞭解他們的看法；以及透過定期向事務委員會匯報最新的情況，與事務委員會進行有關的討論。由於三跑道方案涉及填海拓地約650公頃的工程及須以最先進的技術處理污泥，機管局亦可能要求工程界提供技術意見。簡而言之，政府願意邀請各界別的持份者在不同層面參與諮詢，並會確保他們可自由表達對三跑道方案的意見。機管局行政總裁確認，鑒於三跑道方案對香港整體發展的影響，機管局在進行三跑道方案的規劃工作及落實推展該方案期間，會繼續

透過不同途徑邀請社會各界參與諮詢。他亦感謝梁君彥議員支持三跑道方案。

72. 副主席詢問，政府當局計劃如何從《2030規劃大綱》的諮詢汲取教訓，確保日後的諮詢具備透明度，把所有相關資料(敏感資料除外)公開讓市民查閱，使市民能作出客觀的評估及適時提出反對意見(如有需要)。

73. 運輸及房屋局局長回應時請委員參閱上文第65段所載機管局企業發展執行總監的回應，她並向委員保證，由於環評程序透明度高，因此有關工作會保持透明度，而工程項目簡介及有關的環評報告亦會上載至互聯網，供公眾查閱。此外，政府當局亦承諾確保機管局在落實推行三跑道方案期間繼續諮詢公眾。

持份者的具體關注事項

74. 李慧琼議員表示，由於三跑道方案有利於空運發展及維持香港作為國際航空樞紐的地位，香港民主建港協進聯盟的議員支持三跑道方案。不過，她促請機管局承諾在進行環評程序期間與相關團體直接對話，以處理下列關注事項——

- (a) 公眾對建築成本的關注：工程成本估計已約為1,300億元，而且或會因各種原因而進一步增加；
- (b) 若干尋求保護中華白海豚的團體提出的關注；
- (c) 或會因此而受噪音污染影響的居民提出的關注；及
- (d) 某些團體對碳排放量增加的關注。

75. 運輸及房屋局局長回應時表示，現時的工程成本預算已是根據現有資料所能作出的最佳估算。不過，政府當局會密切監察相關的環評結果及相關設計詳情對建築成本的影響。待上述所有詳細

資料在2014年年底備妥後，便可計算出較為精確的建築成本預算，以供制定融資安排。她再次確認，當局在環評程序進行期間會徵詢公眾和不同界別的意見。有關三跑道方案的公眾參與活動亦會妥善進行。

76. 主席贊同委員的意見，認為有必要進行全面的公眾諮詢，以處理環境方面的關注問題。政府當局及機管局表示，當局在環評程序進行期間會委聘本地及國際專家，他對此一點亦表示高興。

三跑道方案對環境的影響

77. 李華明議員察悉，政府已宣布決定更新空氣質素指標。他促請機管局遵守其較早時的承諾，在進行三跑道系統的環評研究時，會採用新的空氣質素指標作為基準，進行詳細的空氣質素影響評估，並確保第三條跑道的設計能符合上述經更新的標準。運輸及房屋局局長及機管局行政總裁確認，政府及機管局有決心採用新的空氣質素指標，並會根據這些新的空氣質素指標審批有關的環評報告。

78. 陳偉業議員詢問有關的環評工作能否妥善進行，因為有關的環境影響甚為複雜，不單涉及飛機噪音污染，還涉及空氣和水的污染，以至對中華白海豚的影響，而評估這些影響的準則卻不明確和寬鬆，特別是由於沒有特定法例規管空氣污染和飛機噪音污染，令香港機場的飛機噪音預測與機場在落成啟用後所錄得的實際噪音暴露量出現很大差距，並因而引起公眾極大的關注。他關注到，上述不明確和寬鬆的法律框架如不改良，這類錯誤或會重複；此外，儘管第三條跑道的位置會嚴重影響中華白海豚的棲息地，當局或仍會批准有關的環評報告，因此相關環評程序其實無助於阻止三跑道方案的推行。

79. 運輸及房屋局局長回應時向委員保證，鑒於有關計劃受到公眾廣泛關注，機管局已承諾根據有關的飛機噪音及海洋生態標準，以最嚴格及專業的方式進行有關的環評研究。舉例來說，機管局已

承諾在進行法定環評工作時會採用新的空氣質素指標作為基準，進行詳細的空氣質素影響評估。

噪音影響

80. 副主席重點提述多年以來一直無法獲得解決，由珀麗灣、汀九及麗城花園居民針對飛機噪音污染而作出的投訴。他關注到，涉及新飛行航道的三跑道方案或會影響更多居民，包括青龍頭和深井居民。因此，他促請政府當局制訂所需的額外緩解措施，並適時進行公眾諮詢。如有需要，當局亦應考慮就導致有關居民受到三跑道方案的影響作出賠償。他進一步詢問，倘若三跑道方案對環境的影響或反對此方案的意見達到相當程度，該方案會否仍然推行。

81. 運輸及房屋局局長回應時表示，待第三條跑道的設計容量獲確定後，當局便會因應有關的飛行航道設計、航班升降量預測、跑道的預計使用率及相關的晚間噪音紓減措施，制訂飛機噪音預測等量線。她再向委員保證，由於在三跑道方案下，在由凌晨至清晨此一較少航機升降的時段，南跑道可用作備用跑道，此安排其實有助減少飛機噪音對北大嶼山地區的影響。儘管如此，政府當局仍會作出更大努力，將香港機場的飛機噪音影響減至最少。

對海洋生物的影響

82. 葉劉淑儀議員表明新民主黨全力支持興建第三條跑道，以維持香港作為國際及區域航空中心的地位，從而吸引更多國際企業把總部遷往香港，並促進珠江三角洲地區的經濟發展。不過，她關注所需的大型填海工程對海洋生態(特別是中華白海豚)及漁場的影響，並詢問當局有否就如何紓減有關影響徵詢海豚專家的意見。

83. 運輸及房屋局局長回應時表示，機管局十分重視保護海洋生態，並會在有關的環評研究中，特別關注上述影響，以便採取具體措施，紓減有關影響或作出賠償(如適用的話)。她進一步解釋，當局需要進行大型填海工程，是因為有需要提供地方興建滑行道及設置全套機場運作及輔助設

施，以供新跑道運作。不過，當局在進行填海工程前，會採取保護中華白海豚的措施。

84. 機管局建築工程副總監確認運輸及房屋局局長的上述各點，他並補充，鑒於大型填海工程對海洋生物(特別是中華白海豚)的影響，機管局會委聘更多本地及國際專家參與。機管局亦希望透過與環評同步進行計劃設計，可找出建造第三條跑道的最佳方法，以消除上述影響。他回答葉劉淑儀議員的提問時又表示，機管局在切實可行的範圍內會盡量多聽這方面的意見，包括繼續與保護中華白海豚的團體保持聯繫，以及委聘本地及國際的海洋生態專家顧問。

撥款及融資事宜

85. 陳偉業議員關注到，從當局以往推展類似的大型工程計劃的經驗推論，當局現在匯報三跑道方案會出現約1,020億元的資金短缺(以付款當日價格計算)，到工程計劃的詳情有定案時，缺少的資金或會增至2,000億元。方剛議員對工程成本可能增加亦表關注，並指出三跑道方案涉及1,300億港元的龐大建築成本，故此認為"用者自付"的原則不應全面應用於此項工程計劃。取而代之，政府應考慮直接注資，以助落實推展該方案。

86. 運輸及房屋局局長贊同委員的意見，認為通脹或會導致成本增加，故此，須待環評程序完成後才能制訂融資安排，因為環評結果會令涉及的紓減措施及保護環境的成本更為明朗。屆時與環評程序同步制訂的相關設計詳情便可在環評結果公布後進一步作出修訂。在最後設計及透過上述方法找出的紓減環境影響所需要的更改落實後，所需的建築成本便可最後確定，以便機管局為發展三跑道系統而制訂融資安排。

87. 李慧琼議員關注到，在第三條跑道的1,362億港元建築成本中，389億港元將會用作土地開發。她促請政府當局探討有助減少有關的土地開發費用的新方法及技術，並在適當時候匯報結果。

政府當局

融資方案

88. 有關融資安排的方案，運輸及房屋局局長表示，有關方案可包括政府直接注資、機管局延遲派息予政府，以及機管局發行債券。她亦同意，在制訂融資安排時，應小心應用用者自付的原則，以免影響香港機場的競爭力。簡而言之，政府會持開放態度考慮上述所有方案，並不會預先否定任何方案。

89. 陳淑莊議員詢問當局如何制訂出把三跑道方案的資本開支按18年攤分的建議。運輸及房屋局局長回應時表示，當局是根據上述資本開支的初步估算作出上述安排的。一如上文所述，待有關當局就該工程計劃提供更多詳情時，便會調整有關安排。

經濟效益

90. 副主席表明，作為一名由旅遊界別選出的議員，他支持三跑道方案。不過，他指出，此方案將會為國泰航空帶來很大好處，並建議為公平起見，當局應促請日後在很大程度上受惠於此方案的機構(例如國泰航空)協助紓減該方案對日後深受影響的居民或地區的影響，又或致力確保該方案能令更多機構受惠，而非主要讓國泰航空受惠。

91. 運輸及房屋局局長回應時表示，香港機場對香港的經濟發展很重要。三跑道方案亦會令機場島開設更多職位，由6萬增至14萬，而這些新職位大多適合年青人。因此，只關注該方案可為個別機構帶來的利益，並根據"用者自付"的原則把若干責任施加於這些機構，未必是可取的做法。不過，雖然融資安排稍後才有定案，但政府當局對"用者自付"的原則應否及如何應用持開放態度，而在此事宜上，用者或不僅包括乘客，還可包括航空公司。

航空交通需求

92. 何鍾泰議員察悉，三跑道方案的規劃及落實需時11年，因此，直至2023年，即2030年之前僅7年，第三條跑道才建成。關於他就當局如何計劃就2030年以後的航空交通需求進行檢討及作好準備所提出的查詢，運輸及房屋局局長回應時解釋，航空

交通需求每5年進行檢討一次。她再向委員保證，隨着技術發展，香港機場在2030年的處理量或會高於現時所估計的處理量，因為飛機和航空交通管制技術不斷進步，而使用較大型的新航機亦可減少航機的升降次數。不過，政府當局非常明白機場運作可產生多項上游和下游經濟活動，故此，會繼續監察整體情況發展，確保規劃工作妥善進行，從而保持香港作為國際航空樞紐的地位，特別是香港機場是全球最繁忙的國際貨運機場；過去兩年，即使把美國國內航空貨運量一併計算，香港機場在航空貨運量上仍然能超越美國孟菲斯國際機場。

93. 民航處處長補充，民航處一直致力改善航機及航空交通管制工作。國際民用航空組織亦正在研究如何縮減着陸航機之間的最後進場間距，使航空交通管制人員可為航機編排更緊密的最後進場序列。長遠而言，此方面的發展將會令現有雙跑道系統的處理量略為提升，但雙跑道系統的處理量仍遠遠無法應付香港機場於2030年年底前的航空交通需求，因此不會排除需要進一步發展香港機場。

94. 主席認為，在三跑道方案的設計階段期間，當局應顧及情況所需，確保香港機場內部的運輸系統安裝合適標誌，有效地把香港機場的所有客運大樓、所有登機橋及停機坪設施連接一起。政府當局及機管局備悉其意見。

出入境檢查櫃檯的等候時間

95. 劉慧卿議員詢問，《2030規劃大綱》可否有助縮短在香港機場出入境檢查櫃檯的等候時間。運輸及房屋局局長回應時表示，據她瞭解，出入境檢查櫃檯的平均等候時間能符合服務承諾，但在繁忙時間，等候時間可能較長。這方面的投訴已轉交保安局處理。機管局行政總裁補充，入境事務處在此方面的服務承諾是為95%旅客在15分鐘內辦妥出入境手續。在大部分時間均可符合服務承諾，即使在繁忙時間，等候時間最長也只是30分鐘。他向委員保證，機管局、入境事務處及香港機場的所有營運者均對等候時間的問題深表關注，批准入境事務處增加人手支援肯定會有助改善情況。主席促請機管局與入境事務處合作改善現時的情況。

總結

96. 主席總結時表示，事務委員會支持三跑道方案，但希望政府當局及機管局能更妥善地進行相關的公眾諮詢及公眾參與活動，以期讓所有持份者參與諮詢。如能夠讓本港及國際專家參與諮詢過程，將更為理想。他又進一步總結，事務委員會支持人員編制建議及贊成將有關建議提交人事編制小組委員會審議。

政府當局 97. 劉慧卿議員補充，在向財委會提交的有關撥款建議中，應列出委員在是次會議上提出的所有主要意見及關注，以及政府當局對該等意見及關注所作的回應。

VII 其他事項

98. 主席提醒委員，事務委員會的四月例會將會在2012年4月23日舉行。

99. 議事完畢，會議在下午1時10分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2012年8月31日