

香港中區立法會道 1 號

立法會綜合大樓

跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會主席

梁君彥議員, GBS, JP

立法會 CB(4)694/15-16(01)號文件
(只備中文本)

梁主席：

關於三跑道系統計劃的財務安排方案之疑問

本人早前就機場管理局（下稱機管局）提交由財務顧問匯豐銀行撰寫的三跑道系統計劃的最新評估報告（下稱 2015 年報告）提出書面提問，機管局於 2016 年 2 月 16 日書面回覆（立法會 CB(4)589/15-16(01)號文件）。然而機管局迴避質詢，令人質疑三跑道系統工程的效益，以及機管局對推動工程的誠意。以下是本人閱畢回覆後更多的疑問：

1. 就機場建設費的法理依據，機管局稱因正進行司法覆核，現階段不宜公開，惟早於上兩次會議，機管局行政總裁均明確表明法律意見可以公開。若因為 JR/法律保密，行政總裁不可能不了解箇中風險，也不可能出現「會議時因忘記而隨口答應」。機管局何以反口拒絕提供法律意見文件？是否他們的律師都認為收機場建設其實有很大法律風險，所以不肯交？
2. 財務報告方面，回覆中指 2011 年報告已詳細列出 3%內部回報率 (Internal Rate of Return, IRR) 計算方法，惟與回覆附件 A 對照，則難以對比何以由 3%增加至 8%，例如當中增收機場建設費佔增加幾多 IRR？其他又佔幾多？
3. 回覆指 2011 年報告所指之 3%是稅前 IRR，而 2015 年報告的 8%則是稅後 IRR，兩者根本不能直接比較。究竟 2011 年報告所指的稅後 IRR 是多少？詳細計算方法為何？與 8% 比較，是甚麼因素導致中間差距？每個因素所佔之比例為何？
4. 2015 年報告中提到有五個下行處境，但未有表明該些處境將如何影響機管局的信貸評級。機管局僅在回覆中第 21 段表示，2015 年報告已指出機管局的財務比率「將維持在或接近符合投資級別相關評級的水平」。反觀 2011 年報告則有提供相關信貸評級參考。查所謂符合投資級別相關評級，即是 AAA、AA、AA，及 BBB。財務比率是維持在投資級別水平的意思，是否就是機管局在進行三跑方案後的仍能維

持上述幾個評級？哪個下行處境會引致哪個評級？如果是「接近」投資級別水平，則是否會降級至投機級別？

5. 若機管局因差劣的信貸評級而削弱投資者購買債券的意欲，會由誰來負責「包底」？文件更指「滙豐銀行預期，機管局可在市場上以合理條款，在所考慮的五個處境下額外籌措所需資金」，到底是如何籌措資金？若未能從市場籌到足夠資金，可有其他備用方案？

就此，本人促請機管局於會上提供上述問題之書面回覆，供本小組委員會參閱，以便在日後會議作進一步跟進。

敬祈應允，順頌

公祺



郭榮鏗
委員會副主席

二零一六年三月七日