

資料文件

立法會
跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會

跟進於 2017 年 2 月 7 日會議上提出的事宜及委員的聯署函件

引言

於 2017 年 2 月 7 日的小組委員會會議上，委員就香港機場管理局（「機管局」）三跑道系統造價及財務安排方案的立法會 CB(4)491/16-17(01)號文件進行討論，要求機管局就若干事宜提供補充資料。此外，部分委員於 2017 年 2 月 13 日向本小組委員會主席發出聯署函件（參見立法會 CB(4)560/16-17(01)號文件），要求機管局提供額外資料。本文件載述有關資料。

跟進於 2017 年 2 月 7 日會議上提出的事宜

2. 委員於 2017 年 2 月 7 日的會議上要求機管局提供下列補充資料：

- (a) 與政府工務計劃項目類似的三跑道系統項目十年現金流數字「便覽」；
- (b) 有關（其中包括）機管局為三跑道系統項目提供資金的財務安排所涉及的司法覆核個案判決及訴訟編號；
- (c) 近期按付款當日價格計算的調整指數呈下降趨勢，對三跑道系統項目收益及建築成本變動進行的敏感度測試結果的影響；
- (d) 機管局就三跑道系統項目所採用的建築工程合約模式，以及採用該種合約模式的理由；及
- (e) 機管局就香港國際機場客運量年度增幅的最新預測。

3. 在 2017 年 2 月 7 日的會議上，機管局解釋已委聘香港上海滙豐銀行有限公司（「滙豐銀行」）為其財務顧問，就三跑道系統項目的詳細融資方案進行研究，預期有關研究將於 2017 年年中完成。機管局亦正為香港國際機場的下一份規劃大綱，即《香港國際機場 2035 規劃大綱》更新其航空交通量預測，預計將於 2018 年有結果。因此，機管局須待該等研究報告完成後，並且在取得所需的資料時，方可就上文第 2(a)及(e)段所述要求作出具體回應。

4. 至於上文第 2(c)段的要求，機管局已分別在 2016 年 12 月 5 日及 2017 年 2 月 7 日的會議上解釋，三跑道系統項目的詳細融資方案將就項目集資所需融資工具給予詳盡建議，包括分階段的融資時間、融資規模及還款期等範疇，以符合項目的最大利益。基於 2015 年滙豐銀行報告已說明機管局應付不同下行處境的能力，故此目前的研究將不會就下行處境再作進一步敏感度分析。至於三跑道系統項目的建築成本方面，值得注意的是，整個項目施工期約為八年，而在這段期間，多項因素將有可能出現變化，包括以付款當日價格計算的調整指數。作為規劃參考用途，機管局會繼續以建築成本 1,415 億元作為參考成本價格，並致力按時及按預算成本完成項目。

5. 下文第 6 至 7 段載列第 2(b)及(d)段要求的資料。

(a) 司法覆核個案的判決及訴訟編號

6. 機管局於 2017 年 2 月 7 日的會議上，告知本小組委員會，高等法院於 2016 年 3 月對三宗司法覆核個案（即 HCAL 99/2015、HCAL 102/2015 及 HCAL 104/2015）作出判決，確認《機場管理局條例》（第 483 章）賦予機管局權力收取機場建設費。有關判決書全文可於以下連結瀏覽：
http://legalref.judiciary.gov.hk/lrs/common/search/search_result_detail_frame.jsp?DIS=103172&QS=%2B&TP=JU。

(b) 三跑道系統項目的建築工程合約模式

7. 自 1990 年代興建赤鱸角機場以來，機管局已為機場基建工程制定一套完善的合約條款應用於各項機場項目，而這些合約條款行之有效。就三跑道系統項目而言，機管局委聘的獨立合約顧問確認現時的合約模式仍然適合三跑道系統項目。儘管如此，機管局日後會研究在適當時候應用新工程合約模式的可能性。

委員聯署函件內提出的其他事宜

8. 委員亦要求機管局就滙豐銀行分別於 2011 年及 2015 年編製的兩份報告（參見立法會 CB(4)560/16-17(01)號文件）內所討論的機管局信貸評級，提供更多有關資料。
9. 在作詳細回覆前，機管局認為先對滙豐銀行發表上述兩份報告的背景及目的作出闡釋，有助了解背景。
10. 《香港國際機場 2030 規劃大綱財務可行性評估 — 財務顧問報告》（一般稱為《2011 年滙豐銀行報告》）是為《香港國際機場 2030 規劃大綱》而編製。有關研究按照機管局當時，即 2011 年的財務狀況，亦即未有考慮任何額外收益來源及／或借貸下，比較雙跑道系統及三跑道系統兩種方案相對的財務可行性，從而計算兩種方案的資金缺口，以便考慮應採用雙跑道系統或三跑道系統方案。
11. 至於《香港國際機場三跑道系統財務安排 — 財務顧問報告》（一般稱為《2015 年滙豐銀行報告》），是在確認三跑道系統為香港國際機場的發展方案後編製。研究的主要目的是為推行三跑道系統項目制定可行的財務安排方案。此研究更新了三跑道系統的造價、機場因應航空交通量更新預測的營運盈餘，以及如徵收機場建設費等的新收益來源。報告建議的財務安排方案已包括建議債務／借貸水平，並考慮機管局的股息政策。總括而言，研究就建議的財務安排方案是否穩健且符合《機場管理局條例》的規定提供了專業意見。
12. 滙豐銀行的《2011 年報告》及《2015 年報告》均對五個下行處境進行敏感度分析，但兩者的目的各異。《2011 年報告》分析機管局信貸評級的潛在影響，以闡述機管局在兩個發展方案（即雙跑道系統及三跑道系統）下進行額外借貸的各種限制。另一方面，《2015 年報告》進行的敏感度分析，則旨在確認建議的三跑道系統財務安排方案是否穩健。
13. 闡釋了上述問題的背景後，機管局現就立法會 CB(4)560/16/17(01)號文件第 1 至 4 條問題作以下的綜合回應。

(a) 按財務安排基準方案，機管局的信貸評級的可能變化（問題 1）

14. 機管局的「個別基礎信貸評級」是指標準普爾（「標普」）對機管局業務及財務狀況給予的評級；而「實際信貸評級」則反映標普將個別基礎信貸評級結合其對香港政府全資擁有機管局的影響評估綜合得出的看法。發行人能否以具競爭力成本舉債取決於實際評級，而非個別基礎評級。

15. 機管局的實際評級與現時獲標普評為 AAA 級的香港主權評級相同。機管局的財務顧問認為，基於實際信貸評級反映政府全資擁有機管局，預期在財務安排基準方案下，機管局於三跑道系統項目整個施工期間的實際評級將維持與香港的主權評級相同。簡而言之，儘管政府不需要向機管局提供任何形式的財務擔保，預期機管局穩健的實際評級將有利其以合理條款籌集所需資金。

(b) 在下行處境下機管局維持投資級別的理據（問題 2 及 3）

16. 上文對(a)段的回覆解釋了機管局擁有穩健信貸評級的基礎。正如機管局財務顧問於《2015 年報告》中所述，他們以機管局擁有穩健信貸評級為依據，認為即使機管局在非常嚴峻的假設性下行處境下仍能以合理條款籌借額外資金，並且能維持穩健的實際評級。

17. 鑑於機管局是否能以具競爭力條款舉債的最終決定因素是其穩健的實際評級，因此《2015 年報告》沒有重新討論機管局在五個假設性下行處境下的個別基礎評級，故報告內無提供相關資料。

18. 如機管局需要額外借貸，以彌補在五個下行處境下的資金缺口，機管局則會在金融市場尋找各種第三方融資工具，例如商業銀行貸款、機構債券及零售債券等等，並且不需要政府提供任何形式的財務擔保。

(c) 提供詳細融資方案的研究（問題 4）

19. 正如上文第 3 段所述，詳細融資方案研究預期於 2017 年年中完成。研究完成後，財務顧問會向機管局董事會提交報告，就三跑道系統項目提供資金的合適財務工具給予建議，包括分階段的融資時間、融資規模及還款期等。在考慮所有相關因素後，董事會將決定機管局會否接納財務顧問的全部或部分建議。在充分考慮小組委員會的要求及報告內資料的商業敏感性質後，董事會將決定發布報告的最合適安排。

徵詢意見

20. 請委員留意本文件載列的補充資料。

香港機場管理局
2017 年 3 月