

資料文件

立法會小組委員會
跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜

跟進委員聯署函件

引言

本小組委員會兩名委員於 2017 年 6 月 4 日聯署致函委員會主席（參閱立法會 CB(4)1170/16-17(01)號文件），要求香港機場管理局（「機管局」）提供有關機管局信貸評級及三跑道系統財務安排方案的進一步資料。本文件載述有關機管局的資料。

機管局的信貸評級

2. 機管局目前的信貸評級獲標準普爾（「標普」）評為「AAA」級，與香港現時的主權評級相同。根據機管局的財務顧問香港上海滙豐銀行有限公司（「滙豐銀行」），按標普現行評級方法，只要機管局仍屬政府全資擁有，在三跑道系統財務安排基準方案¹下，預期機管局的實際信貸評級將於三跑道系統項目整個施工期間，與政府的評級相同。
3. 以上對機管局信貸評級的評估，以標普現行評級方法為基礎。滙豐銀行或機管局均不能預測標普的評級行動，或標普未來評級方法的任何變動。
4. 滙豐銀行認為，機管局能否以具競爭力成本舉債取決於多項因素，例如機管局的實際信貸評級，以及舉債時的市場氣氛等。
5. 根據《香港國際機場三跑道系統財務安排－財務顧問報告》（《2015 年滙豐銀行報告》），在三跑道系統融資方面，機管

¹機管局為三跑道系統項目制定了一套運作情況基準方案將航空交通量預測、收益、營運開支、資本開支等作為財務預測的假設。有關上述基準方案的假設的詳細資料，請參閱《香港國際機場三跑道系統財務安排－財務顧問報告》第 1.3 節。

局不需要政府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。

下行處境

6. 財務顧問於《2015年滙豐銀行報告》說明了五個假設性下行處境。這些下行處境的財務預測，是參考《2015年滙豐銀行報告》所述的財務模型而計算。考慮這些處境的目的，是測試建議的三跑道系統財務安排方案是否穩健，並確認若機管局需要額外借貸以彌補在各下行處境造成的資金缺口，仍能符合審慎財務的規定。這些假設性處境並不代表滙豐銀行預期可能出現的結果。

7. 如機管局回應委員之前的提問（參閱立法會 CB (4) 788/16-17(02)號文件）中所解釋，機管局能否以具競爭力成本舉債取決於其「實際評級」，並非「基礎評級」，而這亦完全符合市場慣例。財務顧問於《2015年滙豐銀行報告》第 6.2.7 段的結論表示，根據其財務分析，包括如徵收機場建設費等的新收益來源，預期機管局能維持穩健的實際評級，並在五個假設性下行處境下仍然能以合理條款籌借額外資金。《2015年滙豐銀行報告》並無討論五個假設性下行處境的基礎評級。按市場一貫做法，報告的研究並無就該五個假設性下行處境尋求信貸評級機構的任何信貸評級。

穆迪下調香港主權評級

8. 目前穆迪並無對機管局作出評級。根據滙豐銀行的資料，自穆迪於 2017 年 5 月 24 日下調香港主權評級後翌日的投資評級，信貸息差只收窄零至數個基點，證明穆迪的下調行動對金融市場的影響甚微。

徵詢意見

9. 請委員留意本文件載列的補充資料。

香港機場管理局
2017年6月