

立法會

Legislative Council

立法會 CB(4)205/17-18 號文件

檔號：CB4/HS/2/16

內務委員會文件

跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜 小組委員會報告

目的

本文件旨在匯報跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會("小組委員會")的商議工作。

背景

2. 香港國際機場是由香港機場管理局("機管局")營運及維持。機管局是由政府全資擁有的法定機構，其職能、權力、職責及責任受《機場管理局條例》(第 483 章)("《機管局條例》")的條文規管。
3. 為應付未來航空交通量的增長，機管局自 2008 年起一直計劃擴建香港國際機場成為三跑道系統。機管局於 2011 年 6 月公布《香港國際機場 2030 規劃大綱》("《2030 規劃大綱》")，提出香港國際機場的未來發展方案，並進行為期 3 個月的公眾諮詢，以蒐集公眾對有關方案的意見及建議。
4. 2012 年 3 月 20 日，行政會議原則上批准機管局採納三跑道系統作為香港國際機場的未來發展方案，並以此方案作規劃用途。
5. 2012 年 8 月，機管局接獲環境保護署署長發出的環境影響評估("環評")研究概要，當中列明環評研究須予處理的環境課

題的範圍。機管局按照研究概要展開環評研究，內容涵蓋 12 個環境範疇¹，以評估三跑道系統項目可能對環境造成的影響。

6. 2014 年 4 月，機管局向環境保護署提交三跑道系統的環評報告。該報告於 2014 年 6 月至 7 月期間公開讓市民查閱。

7. 2014 年 11 月 7 日，環境保護署署長批准三跑道系統的環評報告，並發出相關的環境許可證。環境許可證內載有多項條件，涵蓋在工程項目的不同階段，機管局須就環境問題提出建議緩解措施、改善措施、進行監察及提交文件的規定。

8. 行政會議於 2015 年 3 月 17 日的會議上，肯定香港有必要推展香港國際機場的三跑道系統項目。

9. 2015 年 5 月 8 日，地政總署就擴建香港國際機場成為三跑道系統所涉及的填海工程，發出政府公告。此外，城市規劃委員會亦發出政府公告，公布修訂赤鱸角分區計劃大綱核准圖。

10. 2015 年 9 月 29 日，機管局公布三跑道系統財務安排。

11. 2016 年 4 月 26 日，行政長官會同行政會議根據《城市規劃條例》(第 131 章)，核准赤鱸角分區計劃大綱草圖，以及根據《前濱及海床(填海工程)條例》(第 127 章)批准為擴建香港國際機場成為三跑道系統而進行的擬議填海工程。

12. 2015 年 5 月 15 日，第五屆立法會在內務委員會("內委會")轄下成立小組委員會，研究香港國際機場三跑道系統的相關事宜。前小組委員會已完成工作，並已於 2016 年 6 月 17 日向內委會提交報告(立法會 CB(4)1123/15-16 號文件)。

小組委員會

13. 第六屆立法會的內委會在 2016 年 10 月 28 日的會議上通過委任小組委員會，研究及跟進與香港國際機場三跑道系統有關的事宜，包括三跑道系統的可行性、工程範圍和設計細節、財務安排、香港國際機場現時的容量、環境影響及其他相關事

¹ 12 個環境範疇包括(i)空氣質素、(ii)生命危害、(iii)噪音影響、(iv)水質、(v)污水收集及處理、(vi)廢物管理、(vii)土地污染、(viii)生態(陸地及海洋生態，包括中華白海豚)、(ix)漁業、(x)景觀及視覺、(xi)文化遺產，以及(xii)健康影響(空氣污染物排放及飛機噪音)。

宜。根據獲內委會批准的工作計劃，小組委員會的工作將集中於下列各個範疇——

- (a) 三跑道系統的工程範圍和設計細節；
- (b) 三跑道系統的經濟效益、財務安排及推行開源措施的情況；
- (c) 空域及相關海域的安排、使用及管理；
- (d) 提升香港國際機場容量的安排；
- (e) 環境影響；及
- (f) 跟進前小組委員會的報告。

小組委員會的職權範圍及委員名單分別載於**附錄 I 及 II**。

14. 小組委員會共舉行了 8 次會議。為加深了解三跑道系統項目(特別是填海工程)的施工進度，小組委員會於 2017 年 5 月 5 日前往香港國際機場進行實地視察。小組委員會亦接獲人人監機會、綠色和平、長春社、守護大嶼聯盟、綠領行動及香港海豚保育學會提交的聯署意見書[立法會 CB(4)177/16-17(01)號文件]，就三跑道系統項目涉及的多方面事宜表達關注。

申報利益

15. 林健鋒議員、何俊賢議員及易志明議員申報，他們是機管局董事會成員。

小組委員會的商議工作

16. 小組委員察悉，三跑道系統包括下列 7 項核心工程：

- (a) 在現有機場島以北填海拓地約 650 公頃。部分填海範圍位處廢置的污染泥料卸置坑之上，須採用免挖法(包括深層水泥拌合法²)以鞏固土質；

² 深層水泥拌合法是以"攪拌"方式將水泥注入海泥，形成密集的水泥柱，以鞏固海泥，改良地質，從而承托上面的填海工程。深層水泥拌合法的優點是可以防止污染物從水中釋出。

- (b) 興建第三條跑道、滑行道及停機坪；
- (c) 興建三跑道客運大樓，並在三跑道系統投入運作時提供 57 個停機位；
- (d) 擴建現有二號客運大樓及興建相關的道路網絡；
- (e) 興建新的旅客捷運系統及綜合維修車廠；
- (f) 設置新的高速行李處理系統，在三跑道客運大樓及二號客運大樓提供服務；及
- (g) 興建其他相關的機場配套基礎建設、公用設施及設備。

17. 機管局表示，在法定刊憲程序完成後，機管局已着手逐步推展項目。三跑道系統的建造工程於 2016 年 8 月 1 日啟動，預期於 2024 年完成，目標是在 2022 年啟用新跑道。

18. 在商議過程中，小組委員會聽取當局簡報與三跑道系統有關的各項事宜，包括空域管理事宜的最新發展、造價及財務安排計劃、三跑道系統的施工範圍及進度、環評報告中主要承諾的推行情況、香港國際機場的人力規劃及發展、香港國際機場的提升計劃等，小組委員會亦於其後的會議上提出並討論香港國際機場的最新人力資源調查結果。

19. 部分委員表示支持盡早落實三跑道系統計劃，因為雙跑道系統容量即將飽和，而該項目將有助加強香港作為國際航空樞紐的地位，帶來龐大經濟效益，並會為香港創造大量就業機會。然而，由於空域問題尚未解決，項目的成本效益及財務可行性成疑，加上對環境的負面影響，部分委員對項目極有保留。他們亦對項目的財務安排極為不滿，認為是繞過立法會的審批程序。小組委員會的商議工作載於下文。

香港國際機場的容量

20. 據政府當局表示，香港國際機場自 1998 年啟用以來，航空交通量大幅上升。香港國際機場於 2016 年的客運量達到 7 050 萬人次，貨運量 452 萬公噸，預料其客貨運處理量將繼續增長，至 2030 年將分別達到 1 億 230 萬人次及 890 萬公噸。為了提升香港國際機場的處理能力，機管局已推展各項發展計

劃，包括分別於 2015 年 2 月和 2016 年 3 月全面投入運作的西停機坪擴建計劃³及中場範圍發展計劃⁴。小組委員會知悉，部分委員關注雙跑道系統的容量限制。此外，亦有意見質疑香港國際機場是否需要有三跑道系統，尤其能否進一步擴大香港國際機場現有雙跑道系統的容量，又或提升現有設施的管理，從而無需興建三跑道系統。

21. 機管局解釋，雖然各種提升措施會使香港國際機場的旅客處理能力在中短期有所提高，但這些措施不會提高機場的整體處理能力，因為瓶頸在於機場跑道容量，現時最高容量為每小時 68 架次航機升降量。過往曾有多項研究，評估現有雙跑道系統的容量。最近期的一次在 2008 年，機管局委託英國國家航空交通服務有限公司，按照最新的航空交通管制技術和國際標準，進行"空域及跑道容量研究"。根據該研究，在完全符合國際民用航空組織("國際民航組織")⁵的安全標準/規定的情況下，雙跑道系統的實際最高容量為每小時 68 架次航機升降量。現時雙跑道系統的容量主要受兩個因素限制：(i) 航機之間需要保持距離，因為前面的航機在飛行時會產生螺旋形的不穩定氣流；及(ii) 跑道周邊地區的不同地勢。國際民航組織對兩者都有嚴格的規定和標準。故此，有必要興建第三條跑道以應付長遠的交通需求。三跑道系統的規劃目標是在系統啟用後按航空服務需求的增長，逐步達至每小時 102 架次航機升降量的最高容量。

興建三跑道客運大樓

22. 關於三跑道客運大樓的設計，小組委員會詢問，為應付未來的旅客量增長，是否必需採用機管局《2030 規劃大綱》中建議的"雙 Y 形"設計，而非現時的"單 Y 形"設計。機管局表示，

³ 項目費用超過 25 億港元的擴建西停機坪項目已於 2014 年年底完成，並於 2015 年開始全面投入運作。此項目一共新增了 28 個停機坪位，提升了維修停機坪及貨運停機坪的停泊容量。

⁴ 中場範圍位於香港國際機場的一號客運大樓以西，在現有兩條跑道之間，佔地面積共 41 萬平方米。機管局於 2015 年年底完成興建中場客運廊及其配套設施（包括 20 個飛機停泊位）。該客運廊已於 2016 年 3 月全面投入運作，處理香港國際機場每天約兩成的航機升降量，每年可把機場的容量增加約 1 000 萬人次。中場範圍發展計劃的餘下部分，將於 2020 年前分階段完成。

⁵ 國際民航組織成立於 1944 年，是聯合國屬下的專門機構，其宗旨是促進國際民用航空安全和有序的發展。該組織與各成員國及全球航空組織合作制訂國際標準和建議措施。

現時"單 Y 形"設計的三跑道客運大樓在規模及容量上類似原先建議的"雙 Y 形"設計，足以每年額外處理 3 000 萬旅客人次。

23. 為評估機管局有否低估客運量增長，部分委員要求機管局提供該局就香港國際機場客運量按年增幅所作的最新預測。機管局回應時表示，目前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》)更新其航空交通量長期預測，預計將於 2018 年有結果。

空域管理

24. 小組委員會察悉，為實現三跑道系統啟用後的容量增長，應協調珠江三角洲("珠三角")地區的空域管理，以配合新跑道的必要程序及區內其他機場預計的容量增加。然而，部分委員憂慮，若附近的珠三角地區的空域不開放予往返香港的飛機使用，將不利於實現三跑道系統的最終目標跑道容量，項目最後會淪為"大白象"工程。就此，部分委員詢問，香港國際機場在三跑道系統下每小時 102 架次的目標跑道容量是否可行及可持續，以及內地當局會否同意檢討珠三角的空域管理，以達致所預測的容量增長。

25. 政府當局表示，為配合三跑道系統的發展，必須在空域管理及相關空管程序方面相應配合，按照香港國際機場航班需求的增長，循序漸進地提升香港國際機場的處理量。香港國際機場三跑道系統的發展，一直獲得中央人民政府各級部門全力支持。而且，國務院於 2016 年 3 月 15 日發布的《國務院關於深化泛珠三角區域合作的指導意見》("《指導意見》")中，明確支持香港國際機場第三跑道建設，以鞏固香港國際航空樞紐地位，同時鼓勵香港國際機場加強與內地九省區機場的合作。《指導意見》更明確支持統籌泛珠三角區域空域資源管理及使用。最近，民航處與國家民航局空中交通管理局於 2017 年 5 月簽訂了《內地與香港民航就支持珠三角地區航行導航及空域持續發展的聯合公報》("《聯合公報》")，為未來區內的航空交通服務及空域發展進一步奠定方向。

26. 政府當局又表示，早於 2004 年，國家民航局、香港民航處及澳門民航局組成三方工作組，制訂措施改善珠三角地區的空域結構和空管安排，以優化空域使用和提升安全。三方工作組於 2007 年制訂了《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案 (2.0 版本)》("《方案》")，明確規劃將達致和實施的優化目標和措施。《方案》的整體目的，是以安全高效的方式使用

和管理珠三角地區的空域，務求為珠三角地區 5 個機場締造共贏局面。

27. 委員要求政府提供《方案》和《聯合公報》。政府當局回應時表示，整份《方案》的內容必須保密，因為這是政府與政府之間的正式文件。然而，為了平衡各方需求，三方政府一直透過發放新聞稿和《航空資料匯編》的航空圖和圖表等不同方式，公布已實行的《方案》措施，讓公眾以及航空業界知悉三方工作組的主要工作進展。政府當局亦公布了《聯合公報》的內容摘要，當中主要載述內地與香港均會全力協助推展珠三角地區五大主要機場的擴展計劃，包括循序漸進地令香港國際機場三跑道系統達至最終每小時 102 架次航機升降量的長遠目標。

28. 儘管政府當局已作出解釋，部分委員仍促請當局就披露《方案》的內容和公開達到每小時 102 架次跑道容量目標的進度指標，與三方工作組的對口單位進行商討。

29. 關於珠三角空域管理事宜的最新發展，政府當局表示，落實《方案》是一項持續進行的工作。過去數年，多項《方案》中的空域優化及相關空管措施經已實施，有助分流香港飛行情報區⁶內航班以及理順航空交通流，從而減低航班處理的複雜性，同時提升區內航機運作及航空交通管理的效率。這類措施的例子包括於珠三角地區增設移交點、新航道及外圍航道，以及調整珠海空域結構。

空域代管

30. 小組委員會察悉，由於香港國際機場及深圳機場接近飛行情報區邊界，香港與內地接連地區須實行某程度的共享空域，國際民航組織認可而稱為“空域代管”的航空交通管理安排將予採用。就此，《方案》提及統一空域規劃及“空域代管”，有關安排或會實行，以助香港國際機場在三跑道系統運作下，長遠可達到每小時 102 架次的跑道容量目標。部分委員對《方案》中關於在珠三角空域內實行共享空域，尤其在該安排下的決策過程，表示關注。

⁶ 全球空域劃分為不同飛行情報區，基於安全理由，每個飛行情報區會由一個指定的民航當局負責提供航空交通管制服務，使在世界各地飛行的航機能夠獲得有關服務。

31. 政府當局表示，相關民航當局仍負責為各自所屬的飛行情報區作出決策。此外，《方案》內的航空交通管理優化措施和目標，並無涉及重新分配由國際民航組織訂明的民航空域。換言之，在落實《方案》時，無需因此而改變香港與內地之間的飛行情報區界線。民航處於落實《方案》的過程中，將繼續確保所作安排符合《基本法》相關條文及國際民航組織的相關規定。

32. 委員詢問在"空域代管"安排下，香港和內地的相關空管單位會在何等位置就飛機作空管移交。政府當局表示，空管單位在決定某飛機的空管移交位置時，航空交通管理效率會是其主要考慮因素之一。有關"空域代管"安排的資料將於實行前提供予使用者。該等資料將按照國際民航組織的相關要求發布，此做法與其他航空資料的發布方法一致。

"空牆"限制

33. 部分委員認為，空域的使用對三跑道系統在啟用後達到每小時 102 架次的最高容量至為關鍵。由於香港國際機場毗鄰深圳機場，由香港國際機場起飛的航機如需使用內地空域，必須到達 15 700 英呎⁷的指定高度才可移交至內地當局。來自內地的航機進入香港空域時，情況亦一樣，它們須沿南向航線飛行，才可降落香港國際機場。此高度要求形成香港與深圳空域之間的"空牆"。

34. 一名委員指出，為了符合此高度要求，由香港國際機場起飛的北行航機須在香港空域內盤旋以攀升至 15 700 英呎以上的高度，方可越過"空牆"進入內地空域。此高度要求不但延長航程時間，使現有的雙跑道系統難以優化其運作效率，而且浪費大量燃油。有意見認為，除非"空牆"限制的問題得到解決，否則三跑道系統能否有效提升香港國際機場跑道容量至每小時 102 架次的最高目標容量，仍然成疑。為了解"空牆"問題對跑道容量的影響，該名委員強烈建議政府當局就此事宜委託顧問進行研究。

35. 政府當局解釋，為確保位於毗連空域內的航機能同時安全有效地運作，所有航機須到達某個指定高度及地理位置才可由一個空管單位移交至另一個空管單位，讓不同航機在毗連空域可維持在不同的高度安全飛行。這項"空管移交點"安排，旨在

⁷ 自 2005 年起，晚間非繁忙時段(即晚上 11 時至翌日早上 7 時)的移交高度已降至 12 800 英呎。

保障飛行安全，亦是世界各地繁忙機場慣常採用的措施。至於跑道容量，包括香港國際機場現有雙跑道系統的容量，則受航機升降之間基於安全所需的時間分隔及距離所決定，與上述空管安排並無關係。三跑道系統容量達至每小時 102 架次的最終目標，是建基於各項空域優化措施的落實而訂定，並不單單以飛行路線和方向為基礎。

費用及財務安排

36. 機管局表示，估計三跑道系統的建造費用按付款當日價格計算約為 1,415 億元，其中約 4 成將用於填海拓地。三跑道系統的財務安排以"共同承擔及用者自付"原則為基礎。機管局按其財務顧問香港上海滙豐銀行有限公司("滙豐銀行")的建議，從以下 3 方面的資金來源為三跑道系統項目提供融資：

- (a) 保留機管局的營運盈餘(\$470 億元)；
- (b) 開徵新的機場建設費(\$260 億元)；及
- (c) 在市場上借貸/集資(\$690 億元)。

上述(a)及(b)項所產生的收入將為三跑道系統項目提供約 51% 的所需資金，其餘 49% 的資金則會透過(c)項所述的方式於市場上籌集。

37. 小組委員會在商議過程中曾研究個別資金來源的詳情、三跑道系統項目整體上的財務可行性及持續性，以及機管局建議的財務安排方案的相關法律及財務風險。此外，小組委員會亦曾討論一旦出現超支情況，機管局及政府有何責任、相應的財務安排及相關監察制度。

三跑道系統項目的財務可行性及持續性

38. 部分委員認為，三跑道系統的建造費用高昂，而且可能會因金融市場的不確定因素、利率上升及建造工程延誤而面對超支風險，更遑論若空域問題無法解決，可能會影響三跑道系統的經濟效益。他們亦認為，三跑道系統項目財務安排的"共同承擔及用者自付"原則有誤導之嫌。在現時的財務安排下，機管局保留所有應付予政府的可分派溢利，該筆款項屬於公帑。至於向離境旅客徵收的機場建設費，其實是稅項的一種。故此，三跑道系統的建造費用實際上是由政府及公眾承擔，而這筆款項其實可用於其他用途。此外，他們深切關注到，由於機管局

由政府全資擁有，若三跑道系統項目出現超支問題，最終須由政府承擔額外的費用。部分委員認為，由於機管局的三跑道系統財務安排建議繞過立法會的審批程序，該項安排或違反《基本法》第七十三條，該條訂明立法會職權之一是批准稅收和公共開支。

39. 關於機管局就三跑道系統項目提出的財務安排建議的可行性，機管局表示曾於 2015 年委聘滙豐銀行就項目的財務安排方案進行可行性研究("2015 年的研究")。2015 年的研究確認機管局將有能力取得額外借貸，以應付因超支而出現的資金短缺情況。滙豐銀行在研究中進行了不同情況下的風險評估，並就 5 個"假設性下行處境"⁸進行分析，以測試三跑道系統財務安排方案是否穩健審慎，以及評估機管局是否有能力管理這些情景的影響。經審慎評估，滙豐銀行的結論是機管局有能力為三跑道系統所需資金向外借貸，整體財務安排屬務實可行。滙豐銀行認為假如出現上述的下行處境，機管局仍然可以在維持投資級別的情況下，透過額外借貸去解決資金缺口，應付工程所需開支。政府的獨立財務顧問亦同意滙豐銀行的結論。此外，機管局強調，滙豐銀行所假設的下行處境，純粹作為敏感度測試之用，並不代表其對三跑道系統計劃的實際預測。

40. 就三跑道系統的財務安排方案，政府當局表示，機管局作為三跑道系統項目的倡議者，擬定了項目的財務安排並向政府提交建議。根據其建議，機管局將透過運用內部資金、從市場借貸及向用者收費，三管齊下共同承擔為三跑道系統項目進行融資。這樣的做法，相比於動用政府庫房收入由一般納稅人支付興建費用較為公平。而建議的財務安排無須政府撥款或注資，或為貸款提供擔保。《基本法》第七十三條訂明立法會的職權包括批准稅收和公共開支。由於機管局建議的融資安排並不涉及稅收或公共開支，因此《基本法》第七十三條的規定並不適用。

41. 關於機管局提出保留其營運盈餘的建議，機管局解釋，《機管局條例》第 26 條訂明，機管局"可"宣布派發股息予政府。機管局董事局在決定於個別財政年度宣派股息與否及宣派的股息金額(如有)時，會考慮機管局當時的營運及財務需要。有關安排不涉及政府"豁免"或"免除"機管局股息。

⁸ 5 個假設性下行處境包括：(i) 機管局整體收益減少 15%；(ii) 三跑道系統建造費用超支 20%；(iii) 三跑道系統建造費用超支 50%；(iv) 出現單一負面影響事件，如類似於 2003 年爆發嚴重急性呼吸系統綜合症(俗稱 "SARS")而引致旅客量及航班升降量減少；或(v) 借貸成本上升 2%。

42. 一名委員提述《機管局條例》第 20(2)(a)(ii)條，當中訂明".....管理局不能(完全或局部)償付債項.....政府須付給管理局一筆款項，其款額須等於管理局.....合理地招致的開支(包括任何損失)的款項。" 該委員詢問，一旦三跑道系統項目出現超支情況，政府會否憑藉該條文為該項目注資。政府當局解釋，政府只會在有關損失是因行政長官會同行政會議的決定而招致及涉及公眾利益時，才向機管局提供財務支持。由於三跑道系統項目並非行政長官會同行政會議依據《機管局條例》第 20(1)(a)條指示機管局推展的項目，有關條文將不會適用。

43. 至於徵收機場建設費的法律依據，小組委員會獲告知《機管局條例》賦權機管局徵收機場建設費。高等法院於 2016 年 3 月就 3 宗司法覆核案件作出的裁決，進一步確認機管局獲《機管局條例》賦權收取機場建設費。由 2016 年 8 月 1 日起，機管局透過航空公司發出的機票向香港國際機場的離港旅客徵收機場建設費，直至三跑道系統的相關借貸悉數償還為止(預期在 2030-2031 財政年度)。按機管局的意向，在整個收費期內，機場建設費的收費水平將會維持不變。

44. 有意見認為，由於航空公司所發機票的票價已包含機場建設費，因此旅行代理商在替航空公司收取機場建設費時，或須承擔以信用卡付款的相關費用。在收取機場建設費的事宜上，機管局應在旅行代理商與航空公司之間擔當居間調停的角色。機管局表示，旅行代理商與航空公司之間存在商業關係，該局不適宜干預。不過，機管局會向航空公司轉達旅行代理商對收取機場建設費的顧慮。

成本控制機制

45. 部分委員關注到，機管局如何令三跑道系統項目得以在預計時間及預算內完成。一名委員擔心，針對三跑道系統項目而提出的司法覆核案件會對該項目的整體成本及完工時間表造成影響。政府當局表示，由於三跑道系統項目的投資規模和建設成本龐大，加上有關工程甚為複雜，當局已要求機管局盡早作出妥善規劃及落實成本控制機制。為確保三跑道系統項目在預計時間及預算內完成，機管局已制訂全面的風險管理措施，包括：

- (a) 採用實而不華設計，確保符合用途及物有所值，並避免奢華或不必要的建設；

- (b) 採取周詳的前期設計，確認工程項目範圍，以管控施工期間任何的設計及工程變動風險；
- (c) 進行全面地質勘探，務求更充分掌握地質狀況，將施工風險減至最低；
- (d) 透過反覆測試，包括已進行 3 輪深層水泥拌合法技術測試，確保填海技術的可行性；及
- (e) 審慎管控財務風險，包括委任一名獨立的工料測量顧問，就成本計算及估算進行獨立評估。

46. 政府當局亦表示，已在運輸及房屋局轄下成立機場擴建工程統籌辦公室，負責監察及統籌有關三跑道系統項目的事宜。政府當局亦成立了由財政司司長主持的高層次三跑道系統督導委員會，負責督導三跑道系統項目的推展和實施及提供相關意見。機管局在三跑道系統方面所做的工作，將會繼續受到機管局董事局(成員包括政府官員及政府委任董事)所監察。

三跑道系統項目的詳細融資方案

47. 機管局在 2017 年 9 月發表滙豐銀行提交的三跑道系統項目詳細融資研究報告。該局委任滙豐銀行分析不同債務結構、辨識適合的融資工具，以及就融資的時機、規模、年期等向機管局提供建議，使機管局能以最理想的方式為三跑道系統項目融資。小組委員會聽取了有關三跑道系統項目詳細融資研究的簡報。

48. 據滙豐銀行表示，隨着世界各主要經濟體在 2008-2009 年度金融危機爆發期間及其後的時間實施量化寬鬆貨幣政策，近年均有大量資金流入債務市場，包括預計會成為機管局主要融資來源的香港銀行貸款市場及國際債券市場。雖然有關當局預期將逐步縮減量化寬鬆規模，而全球不同地區亦出現政局不明朗情況，但債務市場依然維持開放及穩健。在這個背景下，滙豐銀行預期 2017 年債務市場交易量將超越 2016 年的水平。滙豐銀行基於以下兩個主要考慮因素，有信心機管局能夠以具競爭力的條款籌集最多 690 億元的所需資金。首先，整個債務市場的融資能力遠超機管局的資金需求。其次，機管局一貫根據《機管局條例》中的審慎商業原則營運，過去為機場營運借貸融資，並透過多種融資途徑取得資金的往績理想，包括銀行貸款市場及債券市場。滙豐銀行認為基於機管局穩健的財政能

力，並由政府全資擁有，加上其極佳的信貸評級，機管局在可見將來仍能順利地在債務市場上集資。

49. 基於現行假設和對目前市場狀況的評估，滙豐銀行建議機管局在接近需要集資的時間，進行舉債籌資活動，並按以下原則規範融資工具的挑選及組合：

- (a) 債券應佔詳細融資方案的重要部分。機管局應考慮在詳細融資方案初期發行長期美元債券(例如 10 年)，以設定較有利的基準利率，以便進行隨後的借貸活動；
- (b) 於融資初段發行零售債券，讓公眾參與並分享從三跑道系統項目中獲得的投資回報；
- (c) 維持銀行循環貸款，以應對突如其來的流動資金需求；及
- (d) 於三跑道系統項目工程後段發行年期較短的美元、港元或其他外幣債券(5 至 7 年期)及港元銀行貸款(最長為 5 年期)。

詳細融資方案概要及執行時間表的示意圖載於**附錄 III**。

50. 小組委員會關注到融資方案的財務風險評估，以及日後三跑道系統項目一旦出現超支或回報未達預期目標時，會對機管局承擔的債務有何影響。小組委員會詢問，政府有否評估機管局未能償還債務的情況可能會引致的財務及法律後果，以及政府會否協助機管局償還債務。鑒於機管局建議的新增借貸佔三跑道系統總工程項目建造費用近半，部分委員強烈促請政府當局委任獨立顧問檢視詳細融資方案。

51. 政府當局表示，機管局曾多次公開承諾，在三跑道系統項目的融資中，政府無須為機管局提供資助或擔保。政府亦沒有計劃為三跑道系統項目的超支情況作出承擔。有別於 2015 年的研究(該項研究旨在確定機管局為三跑道系統項目所作的財務安排建議的可行性)，有關三跑道系統項目詳細融資方案的研究只聚焦於市場舉債的詳細方案。因此，政府認為無需委任獨立顧問檢視機管局的詳細融資方案。

52. 部分委員關注到，標準普爾最近將香港信貸評級由 "AAA" 級下調至 "AA+" 級，會否影響機管局的借貸成本，繼而影

響三跑道系統項目的借貸成本。機管局表示，滙豐銀行認為，對於標準普爾最近下調香港及機管局的信貸評級，市場仍保持平靜。滙豐銀行的結論認為三跑道系統項目的整體財務安排務實可行，而若出現所述的 5 個下行處境，機管局仍然可以在維持投資級別的情況下進行額外借貸。

53. 儘管政府當局及機管局已作出解釋，數名委員仍然不服機管局能自行為三跑道系統項目融資。他們要求政府當局/機管局定期就三跑道系統項目的進度(包括財務安排)提供最新資料，以便立法會進行監察。

54. 部分委員對發行零售債券表示歡迎，並促請機管局為三跑道系統項目在市場上借貸融資時，撥出較大部分的借貸以零售債券形式取得，讓更多市民參與三跑道系統項目。他們指出，儲蓄存款戶的存款息率甚低，倘若機管局以相等於或接近借貸成本的息率發行零售債券，此舉將會受公眾歡迎。他們亦曾建議機管局增加發行綠色債券。綠色債券的原意是為對環境及/或氣候帶來裨益的項目集資。

55. 機管局表示，由於與零售債券相關的利息成本遠高於銀行借貸及機構債券相關的利息成本，滙豐銀行建議，零售債券應佔整體融資的較小比例。然而，機管局可視乎市場反應及實際的借貸成本，在較後階段因應需要檢視零售債券的發行規模。由於綠色債券市場近年增長迅速，機管局亦會探討在市場上發售綠色債券的可行性，以期向市場展示其環保成就，並吸引日益關注環境事宜的投資者。

北商業區的發展

56. 政府於 2016 年 9 月批准把機場北商業區("北商業區")的用地從原有的機場地契分割出來，並以一份新的 50 年地契處理該用地及以象徵式地價批出該用地予機管局，以支持機管局在機場島東北一隅發展北商業區。小組委員會曾研究政府批出北商業區用地予機管局作商業發展的理據。部分委員認為，此項批地安排變相同協助機管局為三跑道系統項目融資，而且機管局從事發展北商業區的工作或會偏離該局管理香港國際機場的主要宗旨，並導致機管局與私營機構之間出現不公平競爭。

57. 政府當局表示，根據有關土地契約訂明的條款，機管局可進行與機場相關的發展(包括酒店、寫字樓、零售和其他商業用途)及機場支援發展。北商業區屬香港國際機場地段及增批部分的土地。此安排可讓機管局在使用北商業區的建築樓面面積

方面更具靈活性，亦令該發展項目在市場上更具吸引力。北商業區將會發展成為首個匯聚零售、餐飲和娛樂的專區，以提高香港國際機場作為全球航空樞紐的吸引力和競爭力，並能促進旅遊，以及創造更多商機和就業機會。北商業區的發展對大嶼山的經濟及社會發展具重大策略價值，預期是促進港珠澳大橋"橋頭經濟"的重要一環。

58. 機管局亦澄清，北商業區發展項目所得利潤將不會用作三跑道系統項目財務安排中的任何費用。機管局是政府全資擁有的法定機構，負責管理香港國際機場及發展機場相關活動。機管局受法律約束而須根據審慎商業原則經營。政府已要求機管局在訂定處置北商業區用地的招標條件、考慮標書，以及與私人發展商簽訂商業協議時，把有關土地的十足市值的因素計算在內。

三跑道系統建造工程的進度

59. 機管局曾就三跑道系統建造工程的進度，向小組委員會作出簡報。在拓地方面，委員察悉，三跑道系統項目的其中一個主要部分是在現有機場島以北填海拓地約 650 公頃。部分填海範圍位處廢置的污染泥料卸置坑之上，須採用免挖法(包括深層水泥拌合法)以鞏固土質。填海工程的所有設計已大致完成並獲屋宇署批准。機管局已批出填海及相關地質改良工程的所有主要工程合約，包括 5 份深層水泥拌合法合約及 1 份主要的填海合約。

三跑道系統填海工程所使用的填料

60. 小組委員會察悉，三跑道系統項目下進行的填海工程會使用來自珠三角地區的海砂。然而，據報有關的承包商未能採購足夠的海砂，因而改用機製砂(即以機械打碎碎石而成的砂粒)進行填海工程。有環保團體指出，機製砂所含有的大量非常微細石粉難以沉降，因此會長期懸浮在海中，對填海區一帶水域帶來不可接受的污染。

61. 小組委員會曾審視機管局有否批准承包商改用機製砂進行填海工程，以及現時三跑道系統填海工程使用的海砂及其他填料各自的來源地。小組委員會亦曾審視相關工程及安排對環境的即時及潛在影響。由於採購三跑道系統項目的填海物料與工程成本、填海質量及環境影響關係密切，小組委員會在 2017 年 4 月 11 日的會議上通過一項議案，要求機管局提供有關其承包商所有採購及訂購填料的數量及價格的詳細資料。

62. 關於有匿名信指稱三跑道系統項目的部分承包商未能採購足夠的海砂，因而改用機製砂進行填海工程，機管局回應時表示，有關指稱並無事實根據。雖然機管局並無指定三跑道系統填海工程所用填料的來源，但所有填料必須符合相關工程合約所列規格及三跑道系統項目環境許可證所列的嚴格規定，以緩解施工期間可能對水質造成的影響。機管局就該環境許可證條件，於合約列明顆粒大小的特定規定。一般來說，符合要求的填海填料有三類，即海砂、機製砂及其他來自香港工地的合適填料。截至 2017 年 4 月底，三跑道系統填海工程已使用約 200 萬立方米的填料，當中約 23 000 立方米為從越南進口的海砂、20 000 立方米為來自香港工地的合適填料，其餘則為從珠三角地區石礦場進口的機製砂。

63. 機管局進一步表示，即使填料採購工作實際上由機管局的承包商負責，但機管局實施嚴格規定，以確保填料符合環境許可證所列要求。如承包商進口填海用砂進行填海工程，他們必須遵從規管沙粒進口的《沙粒條例》(第 147 章)所列規定。就承包商所用的機製砂，機管局要求其承包商提交砂來源的建議，包括提供相關採礦許可證、營業執照及測試報告等資料。承包商亦須向各政府部門提交相關資料，以確定所進口的機製砂並不受香港法例第 147 章所規管。當符合一切規定後，機管局將對承包商的砂來源建議發出不反對證明書。截至 2017 年 4 月，機管局並無對其承包商採購機製砂一事提出反對。

64. 關於對三跑道系統填海工程所用填料的監察，機管局表示，所有運送填料的躉船均須配備自動識別系統，即船上自動獨立追蹤系統。機管局會密切監督躉船由填料來源地運往香港的航程。每艘運砂躉船抵港時，承包商須出示相關文件(如託運單、進口/出口貨物單等)供機管局檢查。機管局會從每艘躉船抽取填料樣本。收集所得的樣本會送交香港實驗所認可計劃下認可的實驗所進行測試。由填海工程於 2016 年 11 月展開至 2017 年 4 月底，機管局共測試了 916 個從運砂躉船抽取的填料樣本。所有樣本均通過測試。

65. 部分委員對三跑道系統建造工程合約未經立法會批准而批出，持強烈意見。他們要求機管局提供已批出合約的資料(包括填料的價格)，以便委員監察三跑道系統項目的費用。機管局表示，承包商按照機管局於合約所訂明的要求物色填料來源及採購填料屬其商業決定。機管局沒有關於其承包商所採購不同填料的物料價格及數量的資料，亦沒有規定其承包商須告知機

管局填料供應商的名稱。機管局與承包商訂立的填海工程合約載有填料成本資料，屬商業文件，不能予以披露。除基於機管局與其承包商之間的商業機密外，填料成本資料亦包含承包商與其分包商之間的商業協議，因此機管局不能透露填料成本資料。不過，涉及的成本屬機管局估算範圍內。

66. 儘管機管局已作出解釋，部分委員仍然認為機管局應提供上述資料，以便委員作出監察。有建議認為，機管局應考慮安排委員在保密協議下，細閱機管局與承包商簽訂有關供應三跑道系統填海工程所用填料的填海工程合約。另有意見認為，機管局採購填料時，應考慮其來源及供應商的信譽，而非只着眼於合乎預算。機管局應提高填料採購程序的透明度。

採用的填海方法

67. 鑒於港珠澳大橋香港接線工程(亦是採用免挖式填海方法)發生填海範圍向外延伸事件，委員關注到機管局將會採用何種填海方法，以及實施何種措施以提高建造安全。機管局表示，現時有不同的免挖式填海方法，而港珠澳大橋香港接線工程採用的免挖式填海方法與三跑道系統填海工程採用的深層水泥拌合法並不相同。就三跑道系統填海工程而言，考慮到不時改變的工地狀況及要求，以及填海可能對環境造成的影響後，機管局將會採用多種免挖式方法填海。在工程進行期間，或須輕微更改地質改良方法，以配合不同的工地狀況。

68. 委員察悉三跑道系統項目涉及大範圍填海，而且有關海床的結構十分複雜。他們關注到機管局有何措施，確保三跑道系統填海工程採用的深層水泥拌合法會具成效。機管局表示，雖然深層水泥拌合法從未應用於香港的填海工程，但該填海方法已在亞洲及歐美廣泛使用。機管局在開始三跑道系統填海工程前進行了連串測試，以增強在本地使用這種填海方法在施工及環保方面的信心。有關測試及相關的監察及試驗結果已全部證實成功。三跑道系統的深層水泥拌合工程於 2016 年 8 月 1 日展開，並正如期進行。預計整項深層水泥拌合工程需時約兩年完成，並會分階段移交給後續的填海工程。

69. 有建議認為，為促進知識交流，機管局應透過香港工程師學會與本地工程師分享深層水泥拌合法的實踐經驗。

海事安全

70. 一名委員提到一艘滅火輪於 2017 年 8 月 30 日在三跑道系統項目工程範圍擱淺的事件，並對海事工程的安全表示關注。政府當局已提供書面回應，交代事件的始末。當局亦表示，機管局已根據三跑道系統項目的環境許可證，制定海上交通監察系統以管理三跑道系統項目海事工程範圍及附近的船隻活動。機管局設立海上交通控制中心，作為海上交通監察系統的一部分，以監察及追蹤指定海上交通航行路線、協調工地的指定海上進出口、監測船隻是否遵守船速限制，以及確保船隻按照良好及安全的模式在海上作業。海上交通控制中心亦是三跑道系統項目工程中，機管局與政府相關部門之間的中央聯絡點。上述事件發生後，有關當局已檢討相關程序，並已修訂有關海上交通控制中心與政府船隻之間使用無線電通訊的指引。

香港國際機場的人力規劃

71. 三跑道系統項目帶來的經濟效益之一是創造就業機會。根據機管局《2030 規劃大綱》，預計三跑道系統將創造約 123 000 個直接職位，而提升現有雙跑道系統則可提供 89 000 個直接職位。小組委員會聽取了機管局就香港國際機場的人力情況、機管局為吸引人才在香港國際機場工作所採取措施，以及 2017 年香港國際機場人力資源調查的結果等作出的簡報。據調查顯示，截至 2016 年 12 月 31 日，約有 73 000 人在香港國際機場工作。

72. 儘管委員對於以輸入勞工解決三跑道系統所導致的人手短缺問題，正反意見不一，但他們已敦促機管局制訂長遠的人力規劃和相關措施，以便利及鼓勵更多人在香港國際機場工作。

73. 小組委員會認為，位置偏遠及交通費高昂，令人不願意在香港國際機場工作，因而導致人手短缺的問題。委員敦促機管局為機場員工提供更多巴士優惠票價，並建議機管局就機場員工的交通費用進行調查，尤其是從事較低薪工作的人士。委員亦呼籲政府當局改善巴士班次，重組迂迴的機場巴士路線(尤其是晚間機場巴士路線)，以縮短乘客的交通時間。為了挽留機場員工，委員認為機管局應提供更佳的工作環境、充足的休息區、員工餐飲折扣優惠，以及採取適當措施，確保機場員工的工作安全。

74. 機管局表示會繼續致力規劃及推行措施，吸引人才在香港國際機場工作及挽留員工。這些措施包括改善交通服務、改善工作條件、提供員工優惠、提供工作保障及合理的薪酬待遇等。2017 年香港國際機場工作人力資源調查的結果顯示，香港國際機場的職位空缺情況大幅改善，空缺百分比由 2015 年的 6.6% 下降至 2017 年的 5.8%。

香港國際航空學院

75. 小組委員會歡迎香港國際航空學院("學院")的成立。學院由機管局管理，旨在培訓航空專業人才。有意見認為，機管局應廣泛宣傳學院提供的課程，積極與教育機構及航空公司研究發展航空業不同學科及不同程度的課程，並按照學員的需要提供實習機會。一名委員建議學院可考慮與相關僱主合作推行學徒訓練計劃，為有志加入航空業的年青人提供有系統的有薪在職訓練。

機場幼兒園

76. 委員普遍歡迎機管局在其家庭友善政策下成立機場幼兒園("幼兒園")。幼兒園由機管局資助，並於 2017 年 3 月投入服務，為機場員工的 3 歲以下子女提供 46 個名額。一名委員建議，機管局應考慮進一步擴大幼兒園的規模及營運時間，以及降低服務收費。機管局表示，幼兒園的永久校址將在 2019 年落成，屆時提供的名額將會增至 100 個。

航空交通管制人員

77. 鑒於香港處理的航空交通量已由 1999 年的每年 167 000 架次航機升降量，增加至 2015 年的每年 406 000 架次航機升降量(即 2.4 倍增幅)，而航空交通管制人員在同一時期只由 219 人增加至 291 人(即 33% 增幅)，有意見認為，航空交通管制人員可能有人手短缺的問題。有委員籲請政府當局制訂相應的人力規劃，以應付三跑道系統投入服務後航空交通量的增加。政府當局答覆時表示會作出適當安排以處理此事。

環境事宜

78. 機管局向小組委員會匯報其履行三跑道系統環評的主要承諾的進展情況。三跑道系統環評的其中一項主要規定，是實施全面的環境監察及審核("環監")計劃，當中包括對中華白海豚、水質、灰塵及噪音進行施工前的基線監察和施工期間的影

響監察，以及進行環境審核和檢查，以確保妥為實施所有必需的環境保護和緩解措施。為確保符合環境許可證的規定，機管局安排了一支全職駐工地的環境小組，以對中華白海豚、生態、空氣、噪音、水質等方面進行全面的環境監察及審核。此外，亦委聘了全職獨立環境查核人駐守工地，以審核、檢討及核查所有環監數據及環境許可證的提交文件。再者，機管局亦委託環保專家顧問，在協調環境許可證事宜、環評承諾及發展環境許可證所訂明的多項主要環境管理計劃和應完成的事項方面，為機管局提供支援。

79. 小組委員會獲悉，對施工灰塵和噪音影響進行的監察於 2015 年 12 月開始，而隨着陸上及海上的施工活動開始，對中華白海豚及水質影響的監察亦於 2016 年 8 月展開。所有環監資訊，包括環境監察結果、環境緩解措施的執行情況、不遵從規定的事件及相應的跟進行動等，每月均會作出報告，並撮錄於每月發出的環監報告，有關報告可於機管局網頁查閱。

80. 對於公眾關注三跑道系統填海工程對填海區附近水質的影響，機管局表示，在 2016 年 12 月 1 日至 2017 年 4 月 30 日期間，機管局於施工工地附近和位於上游及下游的 22 個水質監測站取得約 2 400 個懸浮固體監測結果，當中有 62 個超標個案。環境小組及獨立環境查核人的調查結果顯示，超標個案與三跑道系統項目無關。相關懸浮固體測試的獨立實驗所報告亦載於每月的環監報告。

81. 小組委員會察悉，為減低對中華白海豚造成的聲音干擾、受傷或死亡風險、數量及使用棲息地模式的變化，機管局自 2015 年 12 月 28 日起已要求往來海天客運碼頭與珠海及澳門的高速船，須改道至沙洲及龍鼓洲海岸公園北面航行，並限制高速船駛經中華白海豚經常出沒範圍的船速不得超過 15 海浬。機管局匯報，在 2016 年 3 月至 2017 年 2 月期間，除了 3 宗個別偏離限速的個案外，改道後共有約 1 萬艘次高速船以平均 15 海浬或以下船速駛經船速限制區。出現這數宗偏離個案大致歸因於船長為安全起見而讓路予迎面而來的船隻。機管局已對相關個案採取適當跟進調查及行動，確保船隻日後能安全遵守改道安排，並符合船速限速規定。

82. 機管局按照在三跑道系統項目環評報告中所作的承諾，為了避免對中華白海豚造成傷害／噪音滋擾，就較嘈吵的海上施工活動設立海豚管制區。就此，機管局表示，截至 2017 年 4 月，只有一次因在海事施工活動周邊所設立的 250 米海豚管制

區出現中華白海豚蹤跡，以致有關的海上施工活動須暫停 30 分鐘。機管局在三跑道系統項目施工期間亦實施以下保護中華白海豚的措施：

- (a) 在中華白海豚生育高峰期，禁止海上撞擊式打樁並避免進行鑽孔打樁活動；及
- (b) 對躉船上的建築設備採取隔音措施，以盡量減低對中華白海豚造成聲音干擾。

83. 機管局為三跑道系統項目實行改善海洋生態及漁業提升策略，成立改善海洋生態基金及漁業提升基金，總預算為 4 億港元。機管局匯報，已為改善海洋生態基金及漁業提升基金各成立一個管理委員會，並成立督導委員會為兩個基金提供整體指引以營運相關基金。上述委員會由不同持份者團體組成，包括學術界、綠色團體、海豚專家及漁民等。就 2017-2018 財政年度向改善海洋生態基金提出的撥款申請已於 2017 年 1 月底截止，而向漁業提升基金提出的撥款申請則已於 2017 年 2 月底截止。兩個管理委員會負責審核及評選相關申請。據機管局匯報，2017-2018 財政年度成功獲得撥款的申請，將於 2017 年年中公布。對於有委員關注改善海洋生態基金及漁業提升基金的可持續性，機管局表示該兩個基金有注資安排，目標為賺取年度回報率 4%。為確保兩個基金均有穩定的資金供應，若投資收入與預算目標收入出現任何差額，將以專為該兩個基金而設的額外 1 億元"增補基金"補足。

飛機噪音

84. 委員關注飛機噪音，尤其是夜間產生的飛機噪音，以及三跑道系統投入運作後飛機起降量增加所產生的飛機噪音。政府當局回應時表示：

- (a) 當局會利用飛機"噪音預測 25 等量線"作評估，持續監察飛機噪音水平。環評報告亦明確要求香港國際機場對夜間航班作出管理，確保在雙跑道系統的餘下運作年期內，噪音等量線的範圍不會伸延及影響至新的易受噪音影響地方；
- (b) 當局已制訂多項措施，以緩減飛機噪音對有關居民的滋擾。例如機管局已引入飛機音量管制配額先導計劃，以期更佳地控制於晚間在香港國際機場升降的飛機的整體噪音水平，以及鼓勵航空公司採用較

靜的機種。此外，在符合可接受的運作及安全的考慮因素下，於晚上 11 時至早上 7 時期間，朝機場東北方起飛離港的班機，須使用經西博寮海峽的南行航線，以避免飛越人口稠密的地區；及

- (c) 在三跑道系統啟用後，現有的南跑道會於晚上設定為備用模式，以盡量減少飛機噪音對附近居民的影響。

其他事宜

85. 小組委員會亦藉此機會討論有關香港國際機場現行運作情況的多項事宜，詳情概述於下文。

航班延誤

86. 部分委員要求政府當局在建設三跑道系統的同時，亦應制訂措施改善航班延誤的情況。政府當局回應時表示，在 2017 年首 6 個月，在香港國際機場的 103 795 班離港航班中，共有 2 420 次航班延誤。在此期間，內地曾實行航空交通流量管理措施 262 次。去年，航班(尤其是往內地的航班)出現延誤的情況有所增加，導致延誤的多項因素包括惡劣天氣、空域限制、航空交通需求龐大、飛機技術事宜，以及於內地實行的航空交通流量管理措施等，其中許多因素超出民航處所能控制的範圍。儘管如此，提高航班正點率是三方工作組的要務之一。

香港國際機場的停車位

87. 根據三跑道系統項目，二號客運大樓在 2019 年會因擴建而關閉。委員關注到，在二號客運大樓在擴建期間，香港國際機場會失去停車位。機管局表示，現時約有 4 300 個停車位。在一號客運大樓的四號停車場擴建工程完成後可提供的 1 400 個停車位，預計可彌補因擴建二號客運大樓而失去的約 1 400 個停車位。

88. 委員亦關注香港國際機場停車場的長期停放收費近期有所增加。有委員認為，該項收費的增幅對確實有需要駕車前往機場的機場使用者造成沉重的財政負擔。機管局表示，該局鼓勵市民使用公共交通工具，為達致此目的，長期停放收費上調的百分比高於時租停放收費的增幅。機管局亦表示，香港國際機場停車場收益只佔機管局總收益的很少比例(少於 1%)。

行李運送服務

89. 部分委員關注香港國際機場把乘客行李從抵港飛機運送到行李認領大堂所需的時間，並促請機管局提升香港國際機場行李運送效率。機管局表示，該局特別重視香港國際機場的行李理處理服務，並有為行李處理服務制定服務指標。機管局有服務承諾，規定到港航機的首件及最後一件寄艙行李，必須分別於航班抵達後的 20 分鐘及 40 分鐘內送抵行李認領大堂。在 2016-2017 年度，超過 96% 的到港行李符合服務承諾。機管局在 2018 年 8 月將會推出新措施，包括採購新設備及僅委託一個承包商提供行李運送服務，以進一步提高服務效率。

大嶼山的交通基建

90. 為配合大嶼山的未來發展，包括三跑道系統的啟用、港珠澳大橋的竣工、東涌東的發展及各項大型商業發展項目等，部分委員認為，政府有迫切需要改善往返大嶼山的交通網絡，以應付額外的交通流量。除興建東涌東鐵路站外，部分委員籲請政府當局及機管局考慮提供往來東涌、香港口岸人工島及機場島之間的區域鐵路連接系統(例如單軌鐵路系統)的可行性，以方便居住在東涌的市民前往機場工作。政府當局表示，有關大嶼山的交通基建事宜需要仔細研究和全盤考慮，同時顧及多項相關因素。

91. 一名委員提到 2015 年汲水門大橋遭船碰撞，導致青馬大橋多條行車線封閉的事故，並詢問機管局有否制訂應變措施，以應付或會影響機場員工前往香港國際機場工作的不可預知事故。機管局表示，該局已有既定機制處理這種情況。

92. 小組委員會同意，有關大嶼山的交通基建事宜應由交通事務委員會作進一步跟進。

建議

93. 小組委員會促請政府當局及機管局考慮委員就所有相關事宜表達的意見及關注。由於三跑道系統項目是香港的其中一項大型基建項目，加上施工期跨越數年，小組委員會建議有關三跑道系統項目的事宜應交由立法會的相關事務委員會繼續跟進。政府當局/機管局應每半年向經濟發展事務委員會匯報三跑道系統項目的最新進展。

94. 小組委員會亦建議 ——

政府當局應：

- (a) 鑒於三跑道系統項目的規模、成本和複雜程度均前所未見，密切監察機管局推行三跑道系統項目的工作；
- (b) 考慮在聯繫相關的政府部門後披露《方案》的內容；
- (c) 考慮就香港國際機場在三跑道系統運作下達至每小時 102 架次航機升降量的目標最高容量，提供更多資料，包括相關的時間表；
- (d) 考慮委聘顧問研究"空牆"限制對香港國際機場跑道容量的影響；
- (e) 考慮委任獨立顧問檢討機管局的詳細融資方案；及
- (f) 密切監察機管局有否遵行三跑道系統項目環境許可證所訂的所有緩解措施。

機管局應：

- (a) 在三跑道系統全面投入運作前繼續提高雙跑道系統容量；
- (b) 採取一切所需的項目管理及成本控制措施，確保三跑道系統項目能在預算內如期完成；
- (c) 提高填料採購程序的透明度；
- (d) 考慮安排立法會議員在保密協議下閱覽三跑道系統建造合約；
- (e) 考慮在為三跑道系統項目在市場上借貸融資時，撥出較大部分的借貸以零售債券及綠色債券形式取得；
- (f) 向航空公司轉達旅行代理商對收取機場建設費的顧慮；

- (g) 制訂長遠的人力規劃及措施，並發展更佳的交通連接，以便利及鼓勵更多人在香港國際機場工作；
- (h) 考慮進行機場員工交通開支調查；及
- (i) 採取各種措施，以縮短行李運送時間。

立法會秘書處
議會事務部 4
2017年11月10日

**跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜
小組委員會**

職權範圍

研究及跟進與香港國際機場三跑道系統有關的事宜，包括三跑道系統的可行性、範圍和設計細節、財務安排、香港國際機場現時的容量、環境影響及其他相關事宜。

跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜
小組委員會

委員名單*

主席	黃定光議員, GBS, JP
副主席	譚文豪議員
委員	石禮謙議員, GBS, JP 林健鋒議員, GBS, JP 陳健波議員, GBS, JP 謝偉俊議員, JP 田北辰議員, BBS, JP 何俊賢議員, BBS 易志明議員, SBS, JP 姚思榮議員, BBS 郭家麒議員 郭榮鏗議員 葛珮帆議員, BBS, JP 盧偉國議員, SBS, MH, JP 朱凱迪議員 周浩鼎議員 柯創盛議員 MH 陳淑莊議員 許智峯議員 陸頌雄議員 劉國勳議員 鄭松泰議員

(合共：22 名委員)

秘書 陳向紅女士

法律顧問 盧志邦先生

* 委員名單的變更載於附錄 II 的附件。

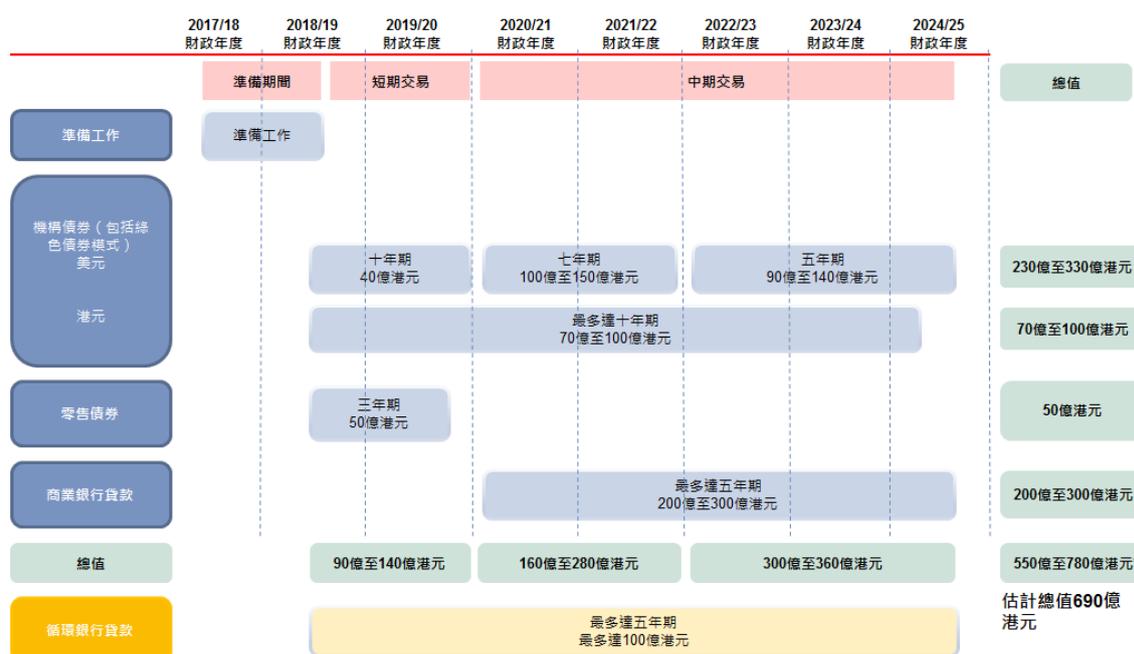
跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜
小組委員會

委員名單的變更#

委員	相關日期
梁耀忠議員	至 2017 年 9 月 20 日

[立法會議員名單的變更](http://www.legco.gov.hk/general/chinese/members/yr16-20/notes.htm)
<http://www.legco.gov.hk/general/chinese/members/yr16-20/notes.htm>

詳細融資方案及參考性執行時間表



資料來源：機管局、3RS Consultancy Study: Detailed Funding Plan for Three-runway System (3RS) at HKIA – Financial Advisor Report, HSBC (2017)

附註：

1. 循環貸款僅作提供流動資金之用，並不構成三跑道系統項目所需資金的核心部分。
2. 由於市場狀況及不同工具的條款會不時出現變化，圖中顯示每種融資工具的中期潛在發行參考規模，旨在為機管局在接近集資時優化融資工具的選擇提供彈性。
3. 為釋疑慮，預計建議融資方案內所有融資工具的債務總值不會高於三跑道系統項目所需融資。
4. 550 億至 780 億元相當於每種融資工具最低及最高金額的總和。