

立法會

Legislative Council

立法會 CB(4)1224/20-21 號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB4/PL/EDEV

經濟發展事務委員會 會議紀要

日期：2021 年 4 月 26 日(星期一)
時間：上午 10 時 45 分
地點：立法會綜合大樓會議室 1

出席委員：張華峰議員, SBS, JP (主席)
李慧琼議員, SBS, JP (副主席)
林健鋒議員, GBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
謝偉俊議員, JP
何俊賢議員, BBS
易志明議員, SBS, JP
姚思榮議員, BBS
葛珮帆議員, BBS, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP
鍾國斌議員
吳永嘉議員, BBS, JP
周浩鼎議員
邵家輝議員, JP
陸頌雄議員, JP
鄭松泰議員
謝偉銓議員, BBS, JP

出席公職人員：議程第 III 項

運輸及房屋局

機場擴建統籌辦總監
鄭念泰先生

首席助理秘書長(機場擴建統籌辦)
楊麗珊女士

總助理秘書長(機場擴建統籌辦)
吳偉業先生

發展局

首席助理秘書長(規劃及地政)
莊敏婷女士

民航處

民航處助理處長(機場標準)
伍子安先生

署理民航處助理處長(航空交通工程服務)
許文豪先生

地政總署

高級土地測量師(三跑道系統測量組)
譚耀明先生

海事處

署理總經理/策劃、發展協調及港口保安
何景培先生

議程第 IV 項

商務及經濟發展局

商務及經濟發展局副局長
陳百里博士, JP

旅遊事務副專員
鍾韻妮女士

旅遊事務助理專員 3
周韻琴女士

漁農自然護理署

漁農自然護理署署長
梁肇輝博士, JP

助理署長(自然護理)
陳堅峰先生

署理香港濕地公園行政總監
譚子慧博士

議程第 V 項

商務及經濟發展局

商務及經濟發展局副秘書長(工商)2
陳瑞緯先生, JP

香港天文台

香港天文台助理台長(航空氣象服務)
劉心怡女士, JP

署理高級科學主任(航空氣象數據分析組)
李子維博士

署理高級科學主任(三跑道系統項目)
謝淑媚女士

相關機構 : 議程第 III 項

香港機場管理局

三跑道項目執行總監
潘嘉宏先生

財務執行總監
李沛鏗先生

列席秘書 : 總議會秘書(4)5
陳向紅女士

列席職員 : 高級議會秘書(4)5
譚瑞萍女士

議會秘書(4)5
黃佩君女士

議會事務助理(4)5
湯諺恆女士

文書事務助理(4)5
呂麗敏小姐

經辦人/部門

I. 上次例會後發出的資料文件

(立法會 CB(4)671/
20-21(01)號文件
(只備中文本) ——— 周浩鼎議員於
2021年3月18日就
重建空郵中心發出的
函件

立法會 CB(4)689/
20-21(01)號文件 ——— 政府就2019年3月
至2021年2月主要
石油產品進口及零
售價格提供的圖表

立法會 CB(4)779/
20-21(01)號文件 ——— 政府當局就周浩鼎
議員於2021年3月
18日有關重建空郵
中心的函件及相關
討論的跟進項目發
出的補充資料)

委員察悉，自上次例會後，秘書處曾發出
上述文件。

II. 下次會議的討論事項

(立法會 CB(4)830/
20-21(01)號文件 ——— 待議事項一覽表

立法會 CB(4)830/ —— 跟進行動一覽表)
20-21(02)號文件

2. 委員同意於 2021 年 5 月 24 日(星期一)上午 10 時 45 分舉行的下次例會上，討論以下事項：

- (a) 香港迪士尼樂園度假區最新進展報告；及
- (b) 海運及空運人才培訓基金的最新運作報告。

III. 香港國際機場三跑道系統的最新發展

(立法會 CB(4)830/ —— 香港機場管理局提供的文件
20-21(03)號文件

立法會 CB(4)830/ —— 立法會秘書處擬備的
20-21(04)號文件 最新背景資料簡介)

申報利益

3. 盧偉國議員申報，他是香港機場管理局("機管局")董事會成員。

政府當局及機管局作出簡介

4. 應主席邀請，機場擴建統籌辦總監首先介紹香港國際機場三跑道系統項目的最新發展，以及為啟用第三條跑道及三跑道系統而作出的相關附屬法例修訂。機管局三跑道項目執行總監潘嘉宏先生借助電腦投影片簡介資料，向事務委員會簡介三跑道系統項目工程的最新進展。機管局財務執行總監李沛鏗先生向事務委員會簡介三跑道系統項目的最新財務安排方案。有關詳情載於機管局的文件(立法會 CB(4)830/20-21(03)號文件)。

(會後補註：機管局提供的電腦投影片簡介資料已於 2021 年 4 月 26 日隨立法會 CB(4)894/20-21(01)號文件送交委員。)

討論

項目的進展

5. 盧偉國議員表示，市民大眾關注到三跑道系統項目的進展及相關建造工程會否延誤。從機管局播放的短片可見，三跑道系統建造工程規模非常龐大。受到填料供應緊張影響，三跑道系統項目的填海工程曾一度落後於原定時間表。不過，問題最終得以解決，機管局亦致力追上進度。他欣悉填海工程及第三條跑道已接近完成。

6. 機管局潘嘉宏先生表示，儘管面對三跑道系統項目內各個工程環節所帶來的挑戰和 2019 冠狀病毒病疫情的影響，機管局及其承建商實施了各項替代及應變措施，避免整個三跑道系統的關鍵工程進一步滯後，令滯後時間仍維持在 2020 年 12 月向事務委員會所匯報的約 8 個星期。他有信心，第三條跑道路面鋪設工程可於 2021 年年中前完成，以及整條第三條跑道及兩條平行滑行道緊接於 2021 年年底前竣工。機場擴建統籌辦總監補充，機管局亦一直維持三跑道系統建造工程的進度，以期按計劃於 2022 年啟用第三條跑道及 2024 年啟用三跑道系統。

7. 盧偉國議員認為，這個項目規模龐大，滯後 8 個星期是可以接受的。他促請機管局確保工程項目施工的質素，並建議安排議員前往工地實地視察，以更了解工程的範圍和最新發展。

8. 主席及周浩鼎議員同樣關注 2019 冠狀病毒病疫情致令三跑道系統工程出現滯後，並感謝機管局努力不懈追回進度。

財務安排及機場建設費

9. 周浩鼎議員及陸頌雄議員關注到，由於香港國際機場航空交通量銳減而少收了機場建設費，未來數年機場建設費可提供予三跑道系統項目的資金將會減少。陸議員詢問機場建設費少收的

金額及因而對三跑道系統項目財政造成的影響。周議員憶述，根據機管局財務顧問進行的顧問研究，機管局料可於 2030-2031 年度或之前償還所有融資借貸。他詢問機管局會否因為 2019 冠狀病毒病疫情持續而延長還款時間表。

10. 姚思榮議員察悉，機管局計劃於收取機場建設費的整段期間內，將收費維持於相同水平，並待與三跑道系統相關的所有債務悉數償還後，方停止收取機場建設費。鑒於香港國際機場航空交通量銳減令機管局少收了機場建設費，他詢問機管局有否計劃調整徵收機場建設費的安排。由於在 2019 冠狀病毒病疫情下，三跑道系統建造工程合約的投標價有可能低於機管局原先估計，他詢問機管局會否相應下調三跑道系統項目的預算。

11. 機管局李沛鏗先生解釋，機管局透過保留機管局營運盈餘、徵收機場建設費，以及在市場上借貸/集資，為三跑道系統項目提供資金。香港國際機場航空交通量銳減令機管局的營運盈餘下降和少收了機場建設費，導致這兩方面提供予三跑道系統的資金有所減少。為此，機管局已更新三跑道系統項目的財務融資計劃，在全面考慮本身的負債比率和財政狀況後，審慎增加了向外融資的比重，以為項目提供資金。與此同時，機管局亦着意將營運開支維持在低於爆發 2019 冠狀病毒病疫情前的水平。現在決定會否延長徵收機場建設費是言之過早，因為很大程度上取決於全球航空業復蘇的步伐。根據最新估算，機管局將於 2031-2032 年度或之前償還與三跑道系統相關的債務，比原先計劃遲了一年。機管局仍計劃於收取機場建設費的整段期間內，將收費維持於相同水平，並待與三跑道系統相關的所有債務悉數償還後，方停止收取機場建設費。與此同時，機管局會密切監察疫情發展，定期檢視三跑道系統的融資方案。

12. 機管局潘嘉宏先生回應時表示，一如姚思榮議員所提及，他亦察覺到去年三跑道系統項目建造工程合約的投標價有所下降。然而，通脹的壓力越來越大(尤其是銅和鋼的價格)，不容忽視。

機管局的目標仍然是於預算的 1,415 億港元內完成三跑道系統項目。

13. 周浩鼎議員察悉，根據機管局截至 2021 年 3 月的最新預測，鑒於 2019 冠狀病毒病疫情對全球航空業帶來持續影響，機管局為向三跑道系統項目提供資金而從市場集資的債務總額，將由 690 億港元增至 890 億港元。他詢問在最新財務融資計劃下，機管局支付的額外利息開支為何。

14. 機管局李沛鏗先生答稱，機管局於 2015 年推展該項目時，預計向外融資年息約 5%。在低息環境下，2020-2021 年度涉及三跑道系統項目的貸款年期不同，實際年息不一，介乎 1.6% 至 2.7%，較預期為低，不過，總利息開支未必會大幅偏離原先的融資計劃。

15. 鍾國斌議員表示，2019 年約有 5 000 萬至 7 000 萬人旅客到訪香港。他估計 2020 年至 2021 年因 2019 冠狀病毒病疫情而少收的機場建設費合共約 70 億至 80 億港元。鑒於全球航空業的乘客量未能於 3 至 4 年內回復至疫情前水平，他預計少收的機場建設費總額最終超過 200 億港元。他擔心三跑道系統的營運會為香港國際機場帶來財政負擔，並要求當局提供資料，說明機管局總收入中，客運量和貨運量的相關比重，以及客運量下降和少收機場建設費對機管局總收入造成的影響。

16. 機管局李沛鏗先生解釋，客運量大跌將會在多方面嚴重影響機管局的收益，包括航空公司繳付的着陸費、機場建設費，以及香港國際機場零售店鋪的租金收入。機管局公布了 2021-2022 年度上半年的財政狀況，當中機管局的總收益大跌超過 60%。因此，機管局更新了三跑道系統的財務融資計劃，提高了向外融資的比重，為香港國際機場的日常營運及三跑道系統項目提供資金。在 2019 冠狀病毒病疫情爆發及社會動盪前，機管局每年的計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利("EBITDA")約 120 億港元。在計入每年徵收約 30 億至 40 億港元機場建設費，機管局按經常基準計量的經調整 EBITDA 將為約 160 億港元。在 2019 冠狀病毒病疫情下，此

現金流量大幅減少。他強調，興建三跑道系統是機管局的長遠發展計劃。雖然疫情仍會在未來數年為航空業界及機管局帶來挑戰，但他相信三跑道系統將會成為可為香港經濟未來發展作出貢獻的其中一項重要建設，而相關投資長遠亦可回本。

17. 陸頌雄議員詢問機管局押後發行 50 億港元定息零售債券的情況，而發行此零售債券可讓市民參與三跑道系統項目。機管局李沛鏗先生答稱，鑒於爆發 2019 冠狀病毒病疫情，機管局將原定於 2019-2020 年度發行的港元零售債券押後。視乎市場情緒，機管局考慮於 2021-2022 年度下半年發行有關債券，以配合航空業逐步復蘇，屆時潛在投資者亦對這個行業恢復信心。

為機場同業提供的紓緩措施

18. 姚思榮議員注意到，機管局為機場同業提供的紓緩措施，即為航空業提供的各項費用減免已延長至 2021 年 5 月。鑒於有關紓緩措施的限期即將屆滿，他詢問政府當局及機管局會否制訂進一步的紓緩措施，為機場同業提供所需援助，以助業界渡過難關。

19. 機場擴建統籌辦總監答稱，政府當局了解航空業面對的困難，並會與機管局緊密合作，以決定會否為機場同業提供進一步的紓緩措施。機管局李沛鏗先生表示，鑒於航空業持續受 2019 冠狀病毒病疫情影響，機管局為機場同業提供的紓緩措施已推行了超過 1 年。機管局會因應香港國際機場航空交通和業務的復蘇情況，不時調整有關措施。

勞工供應及施工安全

20. 謝偉銓議員及陸頌雄議員關注 2019 冠狀病毒病疫情造成建造業的失業問題，並注意到機管局過往曾輸入熟練技工以應付三跑道系統項目的人手需求。他們促請機管局優先僱用本地勞工，以助紓緩本港的失業問題。謝議員亦問及機管局與其他機構合辦招聘會的成效、三跑道系統項目本地

熟練技工短缺的情況，以及為填補該項目技工不足而僱用輸入勞工的數目。

21. 陸頌雄議員建議，當機管局察覺到三跑道系統項目將需要某些技能的工人時，便應預先培訓本地工人，而不應輸入勞工。在 2019 冠狀病毒疫情陰霾下，他亦認為輸入勞工可能會對香港公共衛生構成風險。

22. 機管局潘嘉宏先生強調，機管局一直以來的政策是優先聘用本地工人。然而機管局曾在三跑道系統項目推展初期，透過補充勞工計劃輸入熟練技工以應對本港在專門的填海及海事相關工程特別出現勞工短缺的情況。為接觸本地求職者，機管局曾與其他機構合辦招聘會，包括在 2019 冠狀病毒病疫情下舉辦網上招聘會，並已安排在本年較後時間，在情況許可下於屯門舉辦另一次招聘會。此外，機管局亦與建造業議會緊密合作，為本地工人提供特定培訓課程和學徒計劃，以應付 2022-2023 年度的龐大勞工需求。機管局亦與工會合作，向工會會員發送有關職位空缺的資訊。

23. 謝偉銓議員不滿三跑道系統項目最新呈報過往 12 個月的意外率為 6.8。他表示，雖然該數字與 2020 年 12 月上一份進度報告呈報的數字相同，但卻高於 2019 年的數字。他促請機管局留意施工安全，因為未來 2 年將是三跑道系統項目建造工程高峰期。

24. 機管局潘嘉宏先生回應時表示，機管局一直恪守最高的施工安全標準。雖然三跑道系統項目的意外率遠較勞工處公布 2019 年建造業整體意外率 29.0 為低，但他強調在施工安全比率方面，應做到精益求精。機管局與其承建商緊密合作，積極就施工安全的需要作出反應，並攜手為三跑道系統項目各層員工及工人推行多項施工安全計劃，例如推出為期 12 星期的“安全激勵計劃”，藉以提升項目的施工安全文化和承擔，並在工地添置多項安全設施。

總結

25. 主席要求政府當局及機管局備悉委員在會議席上提出的意見和關注事項。他總結時表示，事務委員會不反對政府當局提出的附屬法例修訂，以及把有關修訂提交立法會按先訂立後審議的程序處理。

IV. 提升香港濕地公園設施

(立法會 CB(4)830/20-21(05)號文件 —— 政府當局提交的文件)

政府當局作出簡介

26. 應主席邀請，商務及經濟發展局副局長 ("商經局副局長")向委員簡介當局為提升香港濕地公園("濕地公園")設施，加強其作為生態旅遊景點的吸引力而提出的 1 億 3,500 萬元撥款建議("該建議")。署理香港濕地公園行政總監借助電腦投影片簡介資料，進一步介紹該建議。有關該建議的詳情載於政府當局的文件(立法會 CB(4)830/20-21(05)號文件)。

(會後補註：政府當局提供的電腦投影片簡介資料已於 2021 年 4 月 26 日隨立法會 CB(4)894/20-21(02)號文件送交委員。)

討論

該建議

27. 林健鋒議員表示支持該建議，認為有助加強濕地公園的旅遊吸引力，並保存其珍貴的生態資源。他認為濕地公園是具吸引力的景點。他注意到提升設施的工作將於 2021 年至 2024 年進行，鑒於提升工作涉及的改善項目不多，他詢問為何需要如此長時間才能完成。他亦詢問政府有否計劃檢視本港指定"濕地緩衝區"的整體政策，並建議政府探討能否放寬相關發展限制。

28. 漁農自然護理署署長 ("漁護署署長") 表示，提升濕地公園設施的工作將於 2021 年第四季展開，以期於 2022 年第三季至 2024 年第四季分階段完成。在最初階段，政府當局會小心檢視項目的範圍及諮詢不同的使用者，而重新設計和製作相關展品亦需時。在提升設施期間，濕地公園將分階段關閉展覽廊以更換展品及訪客設施，同時維持公園正常開放，以盡量減低對訪客的影響。因此，各展覽廊的提升工作將會分階段逐一進行和完成。

29. 漁護署署長 補充，現時當局有既定指引，訂明"濕地緩衝區"內土地的規劃和用途。劃定"濕地緩衝區"是為了緩衝發展對"濕地保育區"內濕地的負面干擾，但並非禁止發展。只要就有關發展進行的生態影響評估報告證明在"濕地緩衝區"的發展不會對"濕地保育區"的環境造成影響，有關的新發展/重建計劃或會獲得批准。

30. 周浩鼎議員 表示，濕地公園是重要的生態旅遊景點，園內設施經多年運作已經老化，因此，政府當局擬提升濕地公園是可以理解的。有見項目包括更新及設計主題展覽廊的設施及常設展覽內容，以及改善訪客設施，他要求當局按該建議下各類項目提供分項資料，特別是會否涉及大額顧問費用。

31. 漁護署署長 解釋，擬議 1 億 3,500 萬元撥款將用於 4 大方面，包括約 1,000 萬元用於設計和籌備工作；2,700 萬元用於新展品和訪客設施的原型製作；8,600 萬元用於製作和生產展品、內部裝修、管理及安裝展品和訪客設施；以及 1,200 萬元用於保養和應急。

32. 姚思榮議員 認為，濕地公園雖然是香港獨一無二的景點，但每天訪客人數不多，可見公園隨時間過去已慢慢失去吸引力。為增加濕地公園的吸引力，他表示支持該建議，並詢問在該建議下，有多少新的休閒和互動元素，以及預期可提高的旅客接待量、旅遊巴士泊車位數目和整體旅客數目等等。姚議員 亦關注到，當局有否預留撥款，供不時更替展品，以長遠保持濕地公園的吸引力。

33. 漁護署署長答稱，濕地公園的展覽及訪客設施已有接近 15 年歷史，當中不乏出現老化跡象，很多替換構件已難於購置而不能復修，故此需要提升。提升濕地公園料可吸引更多訪客，但室內最多可接待的訪客數目仍維持於 3 500 人，濕地公園亦已設有機制，控制訪客數目。另外，由於找不到額外地方擴展停車場，旅遊巴士泊位數目維持為 10 個。

34. 助理署長(自然護理)補充，濕地公園目前有 792 項展品。在推行該建議後，展品數目將增至 871 項，更新後的展品將會加入可更新的空間。這些展品會按主題在不同的展覽廊展示，並會採用數碼藝術。在提升工作完成後，政府當局會在資源許可的情況下，不斷更新或更替展品，並加入季節性元素，以保持濕地公園對訪客的新鮮感，維持競爭力。然而，濕地公園日後也許難免要進一步提升，以期緊貼科技進展。

35. 鑒於濕地公園的入場收費在頗長時間內凍結於 30 元左右，加上公園最多只可接待 3 500 名訪客，何俊賢議員關注到濕地公園如何做到收支平衡。他亦要求當局提供公園預計訪客人數的資料，並詢問在提升工作完成後，會否改變入場收費。

36. 商經局副局長答稱，濕地公園過去 10 年每年接待約 30 萬至 40 萬名訪客，當中 90% 為本地訪客，其餘為外地訪客。漁護署署長補充，濕地公園自啟用以來入場收費一直為每位成人 30 元，而政府當局亦會定期檢討公園的票價水平。

37. 何俊賢議員要求政府當局在會議後提供資料，說明濕地公園於 2016 年至 2018 年期間可供出租場地的使用率，以及政府當局會否考慮在進行提升工作期間將使用率較低的場地改作其他用途，以開放更多空間予訪客使用。

(會後補註：政府當局的回應已於 2021 年 5 月 11 日隨立法會 CB(4)976/20-21(01)號文件送交委員。)

38. 謝偉銓議員表示，濕地公園已投入服務近15年，市民對提升濕地公園的工作未必會有強烈的意見。為推廣濕地公園，他認為政府當局應加強有關濕地公園的教育和保育工作，並為濕地公園清晰定位。他亦要求當局提供更多資料，說明在該建議下濕地公園包含的商業元素。另外，他詢問有關濕地公園在提升後將會增加使用科技，長遠而言會對公園的營運開支帶來甚麼影響。

39. 商經局副局長回應時表示，濕地公園定位為本地重要的濕地生態教育及綠色旅遊地點。園內的主要商業元素包括餐廳和禮品店，現由私人營辦商營運，日後亦將會沿用此安排。在資源許可情況下，政府當局會推出新的紀念品，為訪客帶來更好的體驗。而提升餐廳附近的設施，亦有助整體營造更好的氣氛。漁護署署長補充，濕地公園每年營運開支約6,600萬元，即使在該建議下加入更多的展品，濕地公園的保養維修費用料與現時水平相若。政府當局會在較後階段制訂相關預算數字。

濕地公園應用科技

40. 鑒於濕地公園珍貴的生態價值，但設施老舊，葛珮帆議員表示支持有關的提升工作。她建議濕地公園應善用資訊科技，以增加吸引力令更多旅客到訪，並同時提高訪客人數上限。舉例而言，除在濕地公園增設互動路線規劃電子亭外，政府當局亦可讓市民在到訪濕地公園前，透過網上平台規劃路線。在行程中亦可透過流動應用程式向訪客介紹各項展品的互動及季節性資訊，以豐富訪客的體驗。鑒於政府當局計劃在濕地公園推行網上購票，葛議員亦建議按不同到訪時段售票，以在設有訪客人數上限的情況下，盡量增加整體訪客人數。

41. 周浩鼎議員詢問濕地公園如何管理增加的客流量，以及會否放寬訪客人數上限。

42. 漁護署署長表示，政府當局計劃在濕地公園推行網上購票，以為本地或外地訪客提供便捷的票務服務。該系統將內置功能就每天售票數目預設合適的上限。該項目會在提升工作完成前獨立

推行。與此同時，濕地公園會繼續在有需要時(即訪客人數已達室內最高可容納的 3 500 人次)，實施訪客人數控制。

43. 署理香港濕地公園行政總監補充，為方便訪客預早規劃路線，濕地公園將在園內電子亭及網上提供互動路線規劃服務，訪客可下載已規劃路線的二維碼以在行程中使用。這項服務可讓訪客妥善安排行程，把握最佳時間參觀各個展覽廊。有關服務將在該建議下推行，並於 2024 年啟用。商經局副局長也表示，鑒於訪客流量有可能增加，政府當局亦會探討增設展覽館客流量分析系統。

44. 商經局副局長回應葛珮帆議員有關推廣綠色旅遊的建議時表示，鑒於 2019 冠狀病毒病疫情發展，預期綠色旅遊會更受本地和外地旅客歡迎。旅遊事務署會與香港旅遊發展局合作，透過社交媒體平台等不同渠道，加強推廣本地綠色旅遊景點，包括濕地公園及鄰近的屏山文物徑、尖鼻咀及流浮山。

45. 有見濕地公園的設施已使用一段長時間，陸頌雄議員表示支持該建議。鑒於政府將會在本港發展及推動藝術科技，他要求當局就該建議所納入的藝術科技元素提供進一步資料。陸議員關注到獲選承辦商的表現，並詢問當局會在招標工作中加入哪些要求，以及會否舉辦設計比賽，確保濕地公園設施的設計和展覽內容具創意和吸引力。

46. 漁護署署長答稱，政府當局委聘的顧問在制訂初步概念設計前，已檢視現有展品和提升工作的範圍，並曾諮詢來自教育界、旅遊業及相關居民和使用者組織的不同使用者，以及參考相關海外場地。在招標工作中，政府當局會考慮投標價和創新科技的應用(包括創意和設計)等多項因素，挑選中標者。

47. 易志明議員歡迎當局採用多媒體科技使濕地公園更具吸引力。由於濕地公園遠離市區，泊車位有限，他建議政府當局透過流動應用程式，向訪客提供有關如何前往濕地公園的資訊，包括鄰

近公共屋邨可供應的泊車位數目。他亦建議在濕地公園附近增設避雨亭，方便旅客到訪公園。

48. 漁護署署長回應時同意與相關部門研究有關增設避雨亭的建議。政府當局亦會考慮在濕地公園網站提供有關附近泊車設施的資訊，以方便訪客。

總結

49. 主席總結時表示，事務委員會不反對當局將該建議提交財務委員會("財委會")。

(於下午 12 時 33 分，主席指示將會議延長 15 分鐘。)

V. 為香港國際機場現有南北跑道更換長程激光雷達系統和購買尾流湍流監測設備

(立法會 CB(4)830/20-21(06)號文件 — 政府當局提交的文件)

申報利益

50. 何俊賢議員申報，他是香港機場管理局("機管局")董事會成員。

政府當局作出簡介

51. 應主席邀請，商務及經濟發展局副秘書長(工商)2("商經局副秘書長(工商)2")向委員簡介香港天文台("天文台")提出的撥款建議，以為香港國際機場現有南、北跑道更換兩台現有的長程激光雷達系統，以及購買新的尾流湍流監測設備(統稱"天文台的建議")。天文台的建議預計涉及非經常開支 1 億 200 萬元，年度經常開支於 2023-2024 年度為 30 萬元、2024-2025 年度為 470 萬元，2025-2026 年度起則為每年 620 萬元。香港天文台助理台長(航空氣象服務)("天文台助理台長(航空氣象服務)")進一步闡釋天文台的建議，有關詳情載於政府當局的文件(立法會 CB(4)830/20-21(06)號文件)。

討論

更換長程激光雷達系統

52. 陸頌雄議員察悉，受三跑道系統建造工程影響，當局需要提早於 2024 年年底前更換現設於南、北跑道並於 2016 年年初啟用的長程激光雷達系統。他要求當局提供更多資料，以支持更換系統的建議，包括詳細說明三跑道系統工程所造成的影響及長程激光雷達系統一般的服務年期。

53. 商經局副秘書長(工商)2回應時表示，現有兩台長程激光雷達系統是用以在香港國際機場監測無雨情況下的風切變。長程激光雷達系統運作時須不斷改變其仰角並轉動，以測量沿滑翔道和附近一帶的風，一般系統的服務年期約為 10 年。然而，附近三跑道系統工地的沙塵加快了長程激光雷達系統的軸承和齒輪的損耗，對其指向精準度以至系統性能造成影響。因此，有需要在雷達系統使用約 9 年後於 2024 年年底前更換，以確保能提供優質的氣象服務。

54. 謝偉銓議員對現有長程激光雷達系統的服務年期有所縮短表示關注。他詢問天文台有否採取任何措施以減輕三跑道系統建造工程帶來的沙塵問題。即使在三跑道系統啟用後，仍可能會有相關工程，或會對在 2024 年啟用全新的長程激光雷達系統造成影響，有見及此，謝議員詢問有否方法避免新的長程激光雷達系統再次受到有關問題影響。

55. 何俊賢議員關注到，三跑道系統建造工程的沙塵對天文台在香港國際機場的其他設備帶來的整體影響。他促請政府當局研究此問題，並管理相關風險。他又要求政府當局提供資料，說明香港境外地方有否出現受沙塵暴影響而須提早更換長程激光雷達系統的情況。

56. 天文台助理台長(航空氣象服務)解釋，長程激光雷達系統加快損耗主要是受到附近三跑道

系統大型填海工程持續帶來沙塵的影響。由於設計不同，天文台在香港國際機場的其他設備並無遇到同樣問題。政府當局已採取多項補救措施，包括加強長程激光雷達系統的清潔及預防性維修。天文台助理台長(航空氣象服務)補充，過往在香港國際機場進行的建造工程(包括樓宇建造工程)均沒有對天文台設備的服務年期造成類似的影響。事實上，香港國際機場舊有長程激光雷達系統是運作了約 10 年及 14 年才更換的。政府當局將於會議後就位處香港以外其他機場需要提前更換類似激光雷達系統，提供補充資料。

(會後補註：政府當局的回應已於 2021 年 5 月 17 日隨立法會 CB(4)1000/20-21(01)號文件送交委員。)

57. 謝偉銓議員提及天文台將根據政府的"使用者自付"原則，向機管局全數收回提供的相關航空氣象服務的成本，包括天文台的建議涉及的成本。他詢問就長程激光雷達系統而言，所採用的收回成本期是按一般 10 年的服務年期，還是縮短的約 8 年至 9 年服務年期計算。

58. 陸頌雄議員詢問，政府如何計算長程激光雷達系統的收回成本期，以及如何收回有關成本。

59. 商經局副秘書長(工商)2解釋，政府當局會參考有關係統和設備各自的一般服務年期，以釐定應收回的成本，而相關成本將通過向機管局收取航空氣象服務費(適用於在香港機場升降的航機)收回。天文台助理台長(航空氣象服務)補充，根據"使用者自付"原則，由於長程激光雷達系統一般服務年期為 10 年，故政府會由有關係統啟用當年起計，除向機管局收取該等系統運作所需的經常開支外，每年亦收回系統成本的十分之一。

採購系統/設備

60. 陸頌雄議員提及美國與內地的關係及全球政局緊張，他要求提供資料，說明天文台的建議所採購的系統和設備由哪個國家製造。他關注到這些系統和設備對航空安全至為重要，在批出合約後有可能會被相關國家禁止出口。

61. 對於陸頌雄議員所提事宜，何俊賢議員同表關注。他表示除美國外，同一陣營的日本和歐洲聯盟等國家亦可能基於全球政局考慮而對任何物品實施出口限制。就此，他詢問天文台會否作出通盤考慮，如內地可供應該等系統和設備，則使用內地製造的系統和設備。他亦建議在相關招標工作中，清楚訂明因出口限制而未能付運的罰則，並採取合適的應變措施。

62. 商經局副秘書長(工商)2解釋，相關系統和設備不屬戰略物品，亦沒有特定出口限制的資料。香港國際機場的現有長程激光雷達系統由日本製造，過往無需出口或入口許可證。天文台的建議涉及的系統和設備有來自不同國家的供應商和生產商。政府當局會就天文台的建議涉及的系統和設備進行公開招標，並同時會密切留意相關國際發展，確保相關系統和設備順利付運。

總結

63. 主席總結時表示，事務委員會不反對將天文台的建議提交財委會。

VI. 其他事項

64. 議事完畢，會議於下午 1 時結束。

立法會秘書處
議會事務部 4
2021 年 7 月 9 日