

立法會

Legislative Council

立法會CB(4)1036/14-15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：2015年3月23日(星期一)
時 間：上午9時30分
地 點：立法會綜合大樓會議室1

出席委員：林健鋒議員, GBS, JP(主席)
陳鑑林議員, SBS, JP
梁君彥議員, GBS, JP
黃定光議員, SBS, JP
湯家驊議員, SC
林大輝議員, SBS, JP
陳健波議員, BBS, JP
梁家騮議員
謝偉俊議員, JP
陳偉業議員
田北俊議員, GBS, JP
何俊賢議員
易志明議員
姚思榮議員
莫乃光議員, JP
陳恒鑞議員, JP
梁繼昌議員
郭榮鏗議員
張華峰議員, SBS, JP
張超雄議員
單仲偕議員, SBS, JP
葛珮帆議員, JP
鄧家彪議員, JP
蔣麗芸議員, JP

列席議員 : 李卓人議員
涂謹申議員
石禮謙議員, GBS, JP
王國興議員, BBS, MH
何秀蘭議員, JP
梁家傑議員, SC
梁國雄議員
胡志偉議員, MH
范國威議員
馬逢國議員, SBS, JP
陳家洛議員
郭家麒議員
謝偉銓議員, BBS

缺席委員 : 鍾國斌議員(副主席)

出席公職人員 : 議程第IV項

運輸及房屋局局長
張炳良教授, GBS, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
陳帥夫先生

地政總署助理署長(區域1)
鄒敏兒女士

議程第V項

運輸及房屋局

運輸及房屋局局長
張炳良教授, GBS, JP

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)
黎以德先生, JP

機場擴建統籌辦總監
邱伯衡先生, JP

民航處

民航處處長
羅崇文先生, AE, JP

民航處助理處長(航空交通管理)
李國柱先生

署理高級評估主任(1)
吳毅賢先生

應邀出席者 : 議程第V項

香港機場管理局

行政總裁
林天福先生, JP

企業發展執行總監
馮永業先生

總經理 —— 環保事務(建築工程)
李仲騰先生

列席秘書 : 總議會秘書(4)5
游德珊女士

列席職員 : 高級議會秘書(4)5
譚瑞萍女士

議會秘書(4)5
伍靄雯小姐

議會事務助理(4)5
湯諺恆女士

I. 確認通過會議紀要

(立法會CB(4)649/ —— 2015年2月2日會議
14-15號文件 的紀要)

2015年2月2日會議的紀要獲確認通過。

II. 上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(4)570/ —— 關於競爭政策諮詢
14-15(01)號文件 委員會發表
2013-2014年度工作
報告的新聞公報

立法會CB(4)605/ —— 政府當局就2013年
14-15(01)號文件 2月至2015年1月主
要石油產品進口及
零售價格圖表提供
的文件)

2. 委員察悉自上次例會後發出的上述文件。

III. 下次會議的討論事項

(立法會CB(4)650/ —— 待議事項一覽表
14-15(01)號文件

立法會CB(4)650/ —— 跟進行動一覽表)
14-15(02)號文件

3. 委員同意，在2015年4月27日(星期一)舉行的下次例會上，討論"競爭事務委員會根據《競爭條例》制定的指引及文件"和"車用燃油及家用石油氣價格"的議題。

IV. 山頂纜車營運的長遠安排

(立法會 CB(4)650/14-15(03)號文件 —— 政府當局就山頂纜車的長遠營運安排提交的文件

立法會 CB(4)650/14-15(04)號文件 —— 立法會秘書處就山頂纜車擬備的文件(背景資料簡介)

政府當局作出簡報

4. 應主席之邀請，運輸及房屋局局長向委員簡介山頂纜車營運的長遠安排。政府當局計劃於2015年5月向立法會提交修訂《山頂纜車條例》(第265章)(下稱"《條例》")的條例草案(下稱"該條例草案")，藉此就批出2016年1月1日及以後生效的山頂纜車經營權提供法律基礎。有關建議的詳情載於政府當局的文件(立法會CB(4)650/14-15(03)號文件)。委員察悉，立法會或會成立法案委員會(下稱"法案委員會")，以審議該條例草案。

討論

離場機制

5. 鑒於山頂纜車有限公司(下稱"纜車公司")為現任營辦商，擁有山頂纜車兩個總站位處的土地及其他山頂纜車運作所必需的資產，謝偉銓議員對政府當局與纜車公司商討時的議價能力，表示憂慮。運輸及房屋局局長答稱，該條例草案會設訂離場機制，在有需要時容許新的營辦商進場。倘政府與纜車公司最終未能就批出2016年起為期10年的經營權的條款達成協議，政府會在該條例草案獲通過後，根據離場機制透過招標向新的營辦商批出經營權。

6. 運輸及房屋局局長補充，在擬議的離場機制下，政府會強制要求纜車公司將總站用地及關連建築物租予新的營辦商，以及將車廂等其他資產售予該方。新的營辦商須就所租用的總站用地及關連建築物向纜車公司繳付租金，以及就獲轉讓的其他

資產向纜車公司繳付款項。如就強制出租／出售安排有任何租金／款項上的爭端，雙方須交由土地審裁處裁決或透過仲裁解決。他重申，制定強制出租／出售安排的目的，是確保在有需要的情況下，新的營辦商可順利取得營運山頂纜車所必需的資產，以及盡量減低纜車服務中斷的風險。

7. 就該條例草案的離場機制而言，陳鑑林議員、謝偉俊議員、陳家洛議員、單仲偕議員及謝偉銓議員關注到強制出租／出售安排的法律基礎。陳家洛議員詢問，強制出租／出售安排是否符合《基本法》第105條，而有關條文旨在保護私人 and 法人財產的權利，以及徵用私人 and 法人財產時被徵用財產的所有人得到補償的權利。單仲偕議員憂慮，擬議的強制出租安排將來或會遭司法覆核。

8. 運輸及房屋局局長回應時表示，立法會關注到現行《條例》只准許向相同的營辦商批出永久的經營權，擬議離場機制的立法原意就是要釋除有關疑慮。他向委員保證，有關的法例修訂建議及與《基本法》有關的影響已獲律政司妥為澄清。為了紓緩委員對於離場機制所涉及的法律問題(例如仲裁決定可能受到法律挑戰)的疑慮，運輸及房屋局局長表示，律政司的律師已準備就緒，如有需要，可以在隨後的法案委員會會議上，進一步闡釋相關法律問題。

9. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)²進一步解釋，《條例》的上一次修訂是於2013年完成，此後，政府當局曾研究山頂纜車營運的長遠安排，以及為法例修訂建議作出準備。運輸及房屋局副秘書長(運輸)²指出，律政司已研究有關強制出租總站用地及關連建築物和強制出售資產安排的條文，並確認該兩項安排均符合《基本法》。

10. 就政府當局的回應，陳家洛議員認為，政府當局應謹慎研究擬議離場機制的潛在法律問題，以免再次錯誤解讀相關條文。陳議員以昂坪360為例，該設施與山頂纜車的性質相近，政府當局可參考其規管事宜的法律基礎。單仲偕議員促請政府當局向法案委員會提供律政司法律意見的詳情。

11. 有關轉換營辦商時總站用地的處理方法，陳鑑林議員認為，與強制出租相比，強制向新的營辦商或政府出售有關土地是更好的安排。陳議員亦詢問，興建另一條山頂纜車軌道，是否解決現時問題及引入競爭的可行替代方案。

12. 運輸及房屋局局長表示，山頂纜車自1888年起一直運作。纜車公司最初興建山頂纜車的目的，是服務其位於山頂的酒店，以及提供往返有關地區的公共交通服務。現在興建另一條纜車軌道並不可行。他亦表示，強制出售總站用地將涉及龐大金額，或會對新的營辦商進場構成難以克服的障礙。

13. 謝偉俊議員認為，若政府向纜車公司購買總站用地，然後租予新的營辦商，做法更為簡單直接。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2回應時解釋，現時需要做到的，是讓新的營辦商可順利取得營運山頂纜車所必需的土地及關連建築物(以及資產)，以便在經營權需要易手時服務中斷的風險可盡量減低。就此，擬議的強制出租安排已可達致此目的。政府與纜車公司洽談2016年起生效的新經營權條款時，會商討有關細節，以盡量確保由一個營辦商過渡至另一個營辦商的安排會順暢。至於建議透過《收回土地條例》(第124章)等其他法律文據強制要求纜車公司向政府出售總站用地的做法並不可取，原因是此舉或涉及大筆公帑。若《條例》設有擬議的離場機制，反而可清楚訂明與經營權有關的強制出租／出售安排，以便在有需要時順利進行交接。

14. 就謝偉俊議員有關纜車公司兩幅總站用地的土地價值的詢問，地政總署助理署長(區域1)回應時表示，地政總署不會在毫無因由的情況下評估某一幅土地的價值。有見及此，謝偉俊議員促請政府當局制定應變措施，以應付與纜車公司商討時出現意料之外的事情。

15. 單仲偕議員認為，移交山頂纜車服務有別於專營巴士服務的情況。後者的車廠設於政府土

地，而巴士車隊亦是可產生實質收入的資產。然而，山頂纜車的兩幅總站用地由纜車公司擁有，而軌道則興建於政府土地上，因此情況較為複雜。他認為，纜車公司並沒有誘因向新的經營者出租其總站用地及關連建築物和出售其他資產。

16. 運輸及房屋局局長回應時強調，政府當局具備處理專營巴士服務等公共交通工具轉換營辦商的經驗。政府當局與纜車公司商議由該公司續辦在2016年起計為期10年的山頂纜車服務的事宜時，新協議的條款包括地價補付費用安排、經營山頂纜車的服務承諾，以及離場機制的細節安排等事宜。

17. 主席察悉，山頂纜車服務的經營權經批予後可延續10年。他認為，當局應在適當的時間批予及延續有關服務，以刺激投資意欲。運輸及房屋局局長答稱，纜車公司在獲批2016年起為期10年的經營權後，希望可於2016年向政府申請將經營權延續10年，以及提交經審議證實可行的提升計劃。

18. 謝偉俊議員詢問該條例草案不獲立法會通過的後果為何。運輸及房屋局局長答覆時解釋，纜車公司獲批的過渡經營權將於2015年12月31日自動終止。倘該條例草案屆時仍不獲通過，便會出現山頂纜車服務中斷的風險，而政府當局就需要提出另一套法例修訂建議，就向纜車公司批出一次過的過渡期經營權尋求立法會批准。

安全及服務表現

19. 王國興議員作為香港島地方選區的議員，就山頂纜車總站的排隊及候車安排表示關注。雖然政府當局認為山頂纜車的服務表現令人滿意，但王議員表示，乘客不滿該兩個總站的人龍甚長，而且須在沒有遮蔽的環境下候車良久，倘天氣惡劣更苦不甚言。主席亦指出，許多旅遊巴士在花園道總站附近停泊，該處的交通亦頗為繁忙，對附近一帶的乘客及行人構成安全問題。

20. 運輸及房屋局局長答稱，各種交通工具的安全一直是政府當局的首要關注事項。一方面，機

電工程署會繼續定期檢查山頂纜車的安全表現；另一方面，纜車公司營運山頂纜車系統的紀錄多年來一直良好，從未造成重大事故。儘管如此，政府當局知悉持份者對山頂纜車兩個總站的排隊及候車安排的不滿。纜車公司亦已向政府表示有意提升山頂纜車系統及改善現有設施。整個發展計劃耗資約6億元，當中的主要特點包括擴充翻新兩個總站，以增加可容納的候車乘客量，並提供更佳的候車環境。纜車公司的經營權獲確認延續後，該發展計劃便會立即分期施行。運輸及房屋局局長重申，政府當局與纜車公司商議續辦山頂纜車服務的事宜時，雙方會就發展計劃的可行性交換意見。

21. 有關纜車公司未來的發展計劃，姚思榮議員建議加高花園道總站的樓底高度，以容納更多候車乘客。運輸及房屋局副秘書長(運輸)²表示，纜車公司經政府相關部門協助，已採取各項措施改善排隊及候車安排。例如，若交通情況許可，纜車公司的職員會將花園道總站的人龍分流至對面馬路，即香港壁球中心附近的有蓋範圍。根據纜車公司的擬議發展計劃，花園道總站將會擴充，其月台將會向上坡方向伸延，將來室內的候車範圍會因此而大大增加。易志明議員贊同姚議員的看法，他詢問政府當局可否協助纜車公司推行臨時優化措施，在山頂總站附近的政府土地搭建一個大型帳篷，以供候車乘客遮蔭避雨。運輸及房屋局局長表示，如有需要，政府當局定會向纜車公司提供協助，以期紓緩山頂纜車總站的排隊及候車問題。

22. 主席答覆王國興議員時表示，為了加深對纜車公司現時營運及將來提升計劃的了解，事務委員會正安排實地視察，並會在適當時間告知議員有關詳情。

(會後補註：考察纜車公司花園道總站的活動已於2015年4月9日進行。)

車費規管及政策責任

23. 鑒於山頂纜車的經營權可長達20年，王國興議員認為，纜車公司訂立的車費應受到一定程度的規管，使其利潤維持在合理水平。謝偉銓議員亦詢問，離場機制會否因纜車公司訂立的車費不合理而啟動。

24. 運輸及房屋局局長解釋，山頂纜車的車費自1980年代起不受規管，因為山頂纜車已成為旅遊及消閒設施，不再是公共交通工具。根據現行的公共運輸政策，即使非專營巴士服務的車費亦不受規管。政府當局認為，山頂纜車的車費較適合由市場力量決定。運輸及房屋局局長指出，就經營權所須繳付的地價補付金額，是根據山頂纜車業務過往所得利潤等因素估算。儘管如此，法案委員會的委員或會邀請纜車公司在隨後的會議上進一步討論有關事宜。

25. 鄧家彪議員察悉，纜車公司已於2013年向政府繳付2,500萬元地價補付費用，將其經營權延續兩年。他詢問釐定地價補付費用金額的機制為何，例如地價補付費用會否定期檢討。鄧議員亦認為，政府當局應提供更多相關數字，例如纜車公司的利潤、該公司過去數年須向政府繳付的地價補付費用，以及山頂纜車為香港帶來的經濟效益等，以便委員評估批出經營權予纜車公司的建議。

26. 運輸及房屋局局長答覆時表示，過往纜車公司須按十足市值繳付一筆過不得退還的地價補付費用，然後其經營權才生效。政府當局(包括地政總署)正檢討以往一次過收取地價補付費用的做法，並會委任一名財務顧問，就日後收取地價補付費用的最佳方法提供意見。

27. 鄧家彪議員促請纜車公司讓長者及殘疾人士免費乘坐纜車。運輸及房屋局局長承諾向纜車公司反映鄧議員的意見，並相信纜車公司已留意到社會上的意見。

28. 姚思榮議員認為，由於山頂纜車已由公共交通工具演變成旅遊設施，乘客中遊客佔99%，因

此政府當局應藉此機會，將負責監察其營運的政策局由運輸及房屋局改為商務及經濟發展局，不應再有延誤。運輸及房屋局局長答覆時表示，相關的政策局／部門已就內部交接安排作出準備，並會待條例草案內"局長"的定義由"運輸及房屋局局長"改為"商務及經濟發展局局長"獲通過後，立即進行有關行動。

總結

29. 主席總結時表示，委員支持政府當局推展法例修訂的工作，以及與纜車公司商議續辦在2016年1月1日起計為期10年的山頂纜車服務的事宜。

V. 香港國際機場三跑道系統的最新進展

(立法會CB(4)650/14-15(05)號文件) —— 政府當局就香港國際機場三跑道系統發展的最新情況提交的文件

立法會CB(4)650/14-15(06)號文件 —— 立法會秘書處就香港國際機場三跑道系統的發展擬備的文件(背景資料簡介)

立法會IN06/14-15號文件 —— 立法會秘書處資料研究組就"香港國際機場的發展"擬備的資料摘要

立法會CRM563/14-15(01)號文件 —— 以電郵方式送交立法會秘書處的1 027份內容相若及均有關三跑道系統發展的意見書樣本(僅限委員參閱)

檔號：THB(T) CR2/ —— 有關香港國際機場
582/08 三跑道系統的立法
會參考資料摘要)

30. 由於政府當局沒有按時提交討論文件，主席就此項目應予討論或自議程中剔除徵詢委員的意見。委員同意應按原定安排討論此項目。

申報利益

31. 主席申報，他是行政會議成員兼香港機場管理局(下稱"機管局")董事會成員。易志明議員和陳鑑林議員亦申報，他們是機管局董事會成員。

政府當局和香港機場管理局作出簡報

32. 應主席的邀請，運輸及房屋局局長向委員簡報三跑道系統計劃的最新發展情況。有鑒於政府已經肯定香港國際機場有需要發展三跑道系統計劃，運輸及房屋局局長亦尋求委員支持延續運輸及房屋局轄下機場擴建工程統籌辦公室(下稱"機場擴建統籌辦")的3個首長級編外職位。

(會後補註：運輸及房屋局局長的發言稿(只備中文本)已於2015年3月24日隨立法會CB(4)692/14-15(01)號文件發給所有立法會議員。)

33. 機管局行政總裁林天福先生透過電腦投影片，向委員指出有需要發展三跑道系統計劃，並概述此計劃的主要工程和融資安排。

(會後補註：機管局提供的電腦投影片簡介資料(只備中文本)已於2015年3月23日隨立法會CB(4)694/14-15號文件發給所有立法會議員。)

討論

是否有需要發展三跑道系統

34. 田北俊議員轉達自由黨的意見：鑒於雙跑道系統的容量快將飽和，加上三跑道系統計劃會為香港額外帶來4,550億元的龐大經濟利益，該黨支持三跑道系統計劃。

35. 易志明議員和姚思榮議員分別轉達運輸及物流業和旅遊業對三跑道系統計劃的支持。易議員認為，三跑道系統計劃可讓香港建立優勢，搶佔世界各地市場轉向亞洲地區和內地電子商貿迅速發展所帶來的經濟利益。姚思榮議員認為，三跑道系統計劃可為旅遊業創造大量就業機會。

36. 葛珮帆議員和張華峰議員對三跑道系統計劃表示支持，因為此計劃可鞏固香港的競爭力，並支持各行業持續發展，從而避免香港在地區性競爭中落後於其他競爭對手。陳健波議員認為，此計劃對香港的發展至為重要。他憶述，當年反對赤鱗角香港國際機場建造工程的意見甚多，如當時捨棄建造香港國際機場，後果實在不堪設想。

37. 范國威議員表示，新民主同盟反對三跑道系統計劃，因為"空域限制"問題仍未解決，且此計劃的建議融資安排是試圖繞過立法會。

38. 梁家傑議員轉達公民黨對三跑道系統計劃的反對意見，原因包括：機管局繞過立法會就三跑道系統計劃作出須予進一步檢討的融資安排，這樣削弱了立法會對審批此計劃所肩負的憲制權責；當局未有全面回應環境影響方面的關注；儘管政府當局與有關各方在2007年制訂《珠江三角洲地區(下稱"珠三角")空中交通管理規劃與實施方案(2.0版本)》(下稱"2007年《珠三角空管方案》")，但政府當局能否透過《珠三角空管方案》明確規劃的措施解決可供使用的珠三角空域問題仍是未知之數。陳偉業議員亦反對興建三跑道系統。

39. 有見於廣州、深圳、珠海以至澳門正擴建／已擴建各自機場，以吸納航空交通量的增長，張超雄議員質疑是否有需要發展三跑道系統計劃。據他了解，廣州白雲機場第三條跑道因其成本效益甚低而淪為"大白象"。范國威議員亦察悉，廣州白雲機場在建成第三條跑道後，由於空域擠塞，其飛機起降量每天只增加10架次，少於預期所增加的航空交通量的三分之一。

40. 張超雄議員要求政府當局公布所有關於三跑道系統的顧問報告及內部研究(包括相關數字)，以顯示從地區性競爭的角度考慮，此計劃確有需要，且符合成本效益。運輸及房屋局局長回應時表示，當《香港國際機場2030規劃大綱》(下稱"《2030規劃大綱》")在2011年發表時，當局曾就香港國際機場的發展方案進行廣泛的公眾諮詢和討論。他補充，《2030規劃大綱》亦表明，即使把珠三角區內所有機場的擴建計劃考慮在內，區內仍有大量航空交通服務的需求未獲滿足。因此珠三角區內機場的發展並非一個零和遊戲。

41. 李卓人議員質疑是否有需要發展三跑道系統，因為隨着廣深港高速鐵路香港段(下稱"高鐵香港段")及港珠澳大橋建造工程落實推行，政府已令香港國際機場的旅客流失至鄰近機場，興建三跑道系統會影響香港國際機場作為區內航空樞紐的整體策略規劃和發展。郭家麒議員和馬逢國議員贊同此看法。馬議員認為，短途旅客可能選擇在晚上乘坐高鐵前往內地目的地，這情況或會令香港國際機場的飛機起降量下降。

42. 運輸及房屋局局長憶述，在1990年代初，社會上曾就是否有需要興建赤鱘角香港國際機場進行類似討論，並指出假若香港國際機場未能於1998年落成啟用，香港未必能達到現有的競爭力水平。他繼而表示，機管局就香港國際機場航空交通需求預測而研究三跑道系統計劃時，已考慮到高鐵香港段及港珠澳大橋的啟用，實際上會擴大香港國際機場的客源區域，並有助吸引更多來自鄰近地方的飛機乘客及空運貨物流向香港國際機場。機管局行政總裁林天福先生補充，香港國際機場在過去

3年共增設了33條新航線，其中只有3條屬內地航線，這一點有助顯示三跑道系統計劃的推行並非純粹為了服務內地市場。

43. 梁君彥議員關注到，如不及時興建第三條跑道，日後在雙跑道系統的容量達致飽和時，航機便會改道飛往鄰近機場，以致削弱香港國際機場作為航空樞紐的地位。他詢問，當局估計這種情況會對香港造成多少經濟損失。

44. 運輸及房屋局局長表示，如沒有三跑道系統，香港國際機場雙跑道的容量會限制該機場在航機起降量和新的航班目的地等方面的發展，以致香港整體失去重大經濟利益，而且香港作為國際商貿中心和航空樞紐的整體競爭力也將大受損害。

珠三角空域的使用

45. 梁君彥議員指出，公眾人士非常關注三跑道系統計劃會否淪為"大白象"工程，並促請政府當局清楚解釋，三跑道系統如不受珠三角地區空域的使用限制影響，其最高容量可否達致每小時102架次飛機升降量。蔣麗芸議員持類似看法。

46. 運輸及房屋局局長解釋，根據先前的顧問研究，現有雙跑道系統的最高容量確認為每小時68架次飛機起降量。儘管香港空域尚未充分使用，但如不興建另一條跑道，跑道容量則難以進一步提升。他補充，假如能夠全面落實2007年《珠三角空管方案》，三跑道系統每小時可處理的飛機起降量最終將達102架次(即每年620 000架次)。

47. 運輸及房屋局局長進一步表示，中國民用航空局、香港民航處及澳門民航局組成三方工作組，於2007年商定《珠三角空管方案》，以改善珠三角地區的空域結構和航空交通管制(下稱"空管")安排，以優化空域使用和提升珠三角地區5個機場的安全。《珠三角空管方案》明確規劃在2020年前達到和實施的短、中及長期優化目標和措施。

48. 范國威議員重點指出，前運輸及房屋局局長曾鄭重保證會在高鐵香港段實施"一地兩檢"的擬

議安排，但此事仍在研究中。他質疑，政府是否有能力就珠三角地區空域的使用與內地當局達成共識。張華峰議員提出類似質疑，恐怕此計劃可能與高鐵香港段工程一樣，淪為另一項"大白象"工程。

49. 運輸及房屋局局長表示，他確信三方工作組在中國民用航空局的統籌下將會實施和達到2007年《珠三角空管方案》所訂的措施和目標。運輸及房屋局局長表示，他理解公眾人士對珠三角空域的使用的關注，但他強調，如要待《珠三角空管方案》所訂的所有目標和措施在2020年或之前達到和實施後，方推展三跑道系統計劃，這對香港而言不切實際，也無好處。至於高鐵香港段的情況，運輸及房屋局局長表示，內地與香港有關當局正緊密合作，務求在高鐵香港段落實"一地兩檢"安排。

50. 郭家麒議員請委員注意，1992年公布的《新機場總綱計劃》(下稱"《1992年總綱計劃》")所提述的6條離港航道中，3條北面航道礙於空域限制而未能獲適當使用。他表示，若政府當局能馬上實施解除空域限制的措施，以恢復3條北面航道的正常功能，當局便可將雙跑道系統的最高容量提升至每小時80多架次飛機起降量(或每年500 000架次飛機起降量)，而無須再浪費金錢去建造三跑道系統。

51. 運輸及房屋局局長解釋，《1992年總綱計劃》是臨時機場管理局在1990年代初委託專家就香港國際機場進行的一項初步研究。有關專家未有考慮香港國際機場的地理位置、四周地勢，以及其他限制跑道容量的因素。他補充，若要把雙跑道系統下每小時68架次飛機起降量提升至三跑道系統下102架次，當中主要涉及香港本身空域的使用，以及按2007年《珠三角空管方案》重新安排珠三角空域的使用。

政府當局

52. 黃定光議員對海外機場以雙跑道系統運作下的跑道容量和安全事宜，表示關注。運輸及房屋局局長回應時解釋，一個機場的跑道容量由多項因素決定，包括地理位置及四周地勢。鑒於世界各地機場面對的情況和限制不盡相同，即使擁有的跑道數目相同，其跑道容量也各異。運輸及房屋局局長

同意提供有關以雙跑道系統運作的海外機場每小時飛機起降架次的資料。

53. 胡志偉議員察悉，《2030規劃大綱》列明3項影響香港國際機場跑道容量的因素，即機場四周地勢的限制、空域的擠塞和管理問題，以及機場的機隊組合。他詢問，上述因素所佔的比重分別為何。民航處處長回應時表示，地勢限制這因素是局限香港國際機場雙跑道系統容量的關鍵因素。

54. 葛珮帆議員詢問，在三跑道系統落成使用前，有何方法維持香港國際機場的競爭力。機管局行政總裁林天福先生表示，鑒於雙跑道系統容量提早飽和的情況已迫在眉睫(較《2030規劃大綱》的最初預測提早數年)，機管局一直實施多項改善和擴建機場各項設施的計劃，例如耗資25億元，進行剛於2014年完工的西面停機坪擴建計劃，以增加機場停機位的數目，以及耗資100億元在機場進行預計於2015年完工的中場範圍發展計劃，以便機場每年可以額外處理1 000萬名旅客。機管局亦計劃提升和擴建現有一號客運大樓，以應付在此期間不斷增長的客貨運需求。林先生補充，機管局亦會與民航處探討如何在雙跑道系統下，提高現時每小時68架次的飛機起降量，例如鼓勵航空公司使用較寧靜的飛機在晚間提供航班服務，儘管飛機的起降量在晚間有限制。

55. 胡志偉議員詢問，既然政府當局已確定落實推展三跑道系統計劃，中國民用航空局及三方工作組可否提前實施2007年《珠三角空管方案》下的措施，使雙跑道系統的容量得以及早提升。陳家洛議員質疑，在三跑道系統落成啟用之時，空域限制問題未必獲得解決。

56. 民航處處長表示，即使珠三角空域限制的問題獲得解決，雙跑道系統容量也不會因而有很大的增幅，原因是四周地勢仍是限制雙跑道系統容量的主要因素。運輸及房屋局局長補充，機管局在2008年委託英國國家航空交通服務有限公司(該公司為英國的航空交通顧問)，全面評估雙跑道系統在不同可行運作模式下的實際最高容量。經考慮香港

國際機場的地理位置及四周地勢後，英國國家航空交通服務有限公司確認，香港國際機場雙跑道系統的實際最高容量為每小時68架次飛機起降量。雖然增加使用廣體飛機會提高香港國際機場處理的客貨量，但香港國際機場如沒有第三條跑道，便無法提升其飛機起降量。主席詢問，在三跑道系統落成啟用後，預計該系統何時才會達致每小時102架次的飛機起降量。機管局行政總裁林天福先生回答時表示，隨着需求增加，三跑道系統將會在2032年前逐步實現最高容量的目標。

57. 易志明議員要求政府當局找出一個較佳的方法，消除社會人士和議員對"空牆"限制問題的疑慮。民航處處長解釋，"空牆"，即"空管移交點"，應更準確地形容為香港及內地空管單位之間的空管安排，訂明往來香港與內地的飛機須於15 700呎的最低高度及在甚麼地點，方可由一個空管單位移交至另一空管單位，目的是提高空管工作的效率。他強調，這安排與跑道容量無關。跑道容量取決於飛機在跑道接連起降時飛機與飛機之間所需保持的時間差距及空間距離。民航處處長補充，2007年《珠三角空管方案》是為珠三角區內航空交通達致"統一規劃、統一標準、統一程序"的目標而制訂。在此方案下，由數年前起，在晚上非繁忙時間(即凌晨1時至早上7時)，空域移交的規定高度已由15 700呎降低／放寬至12 800呎。民航處會繼續研究把空域移交高度降低的適用時段延長的可行性。根據2007年《珠三角空管方案》，空域設計時，是假設已有三跑道系統，而屆時"空牆"的概念將不復存在。

58. 單仲偕議員察悉，香港國際機場北面的空域與深圳機場的空域重疊，因而令香港國際機場的飛機起降量減少。他質疑，深圳當局會否及何時(如會的話)開放其空域供香港使用，使三跑道系統可實現最高容量的預期目標。

59. 民航處處長表示，2007年《珠三角空管方案》下的部分短期措施已經落實(例如在香港和內地空域之間增設空管移交點，以及在珠三角區域增設新的外圍航線)，而三方工作組的各方已就實施情況聯合或獨立地在報章上發表聲明。民航處一直與內

地當局保持聯繫，磋商如何推展上述的長期措施，例如如何落實在2007年《珠三角空管方案》下商定的空域結構及運作準則及程序方面的管理。他補充，根據三方工作組的三方(包括深圳當局的參與)先前聯合進行的快速模擬的測試嚴謹評估，民航處有信心，基於三方工作組所訂的"統一規劃、統一標準、統一程序"的原則，三跑道系統的目標容量得以實現。

60. 鄧家彪議員指出，在聽聞前政府署長們所表達的意見及關注後，公眾人士對三跑道系統的容量深表關注。范國威議員察悉，運輸及房屋局局長認為，該等前政府署長未必掌握所需的詳細資料而作出評論。范議員邀請現任民航處處長與該等前政府署長就此計劃的技術層面事宜，進行公開討論。

61. 梁家傑議員詢問，香港及內地空管單位之間就飛越香港飛行情報區往來香港與內地的飛機由一個空管單位移交至另一空管單位的安排有否違反《基本法》第一百三十條。第一百三十條的內容如下——

香港特別行政區自行負責民用航空的日常業務和技術管理，包括機場管理，在香港特別行政區飛行情報區內提供空中交通服務，和履行國際民用航空組織的區域性航行規劃程序所規定的其他職責。

62. 民航處處長指出，由國際民航組織為提供航空交通服務而指配的香港飛行情報區，其覆蓋範圍超越香港領地，覆蓋總面積為 276 000 平方公里，覆蓋範圍延伸至南中國海上空 600 公里、香港以東 400 公里、香港以西 400 公里，以及超越香港與內地之間的水域界線。有關各方會以靈活方式，按照"一國兩制"的原則及國際民航組織的條文，管理珠三角地區空域。當航機遇上意料之外的情況(例如惡劣天氣)，內地與香港的空管單位會互相溝通和協調。在有需要時，會讓有關飛機在彼此的空域運作，以確保飛行安全。他補充，在 2007 年《珠三角空管方案》下，三方同意不就各自空域訂立具體而清晰的"界線"，而是透過更佳的協調，採取共用珠

政府當局

三角地區空域的概念，以期為珠三角區內所有機場帶來最大的效益。民航處處長回應梁家傑議員的進一步提問時承諾，會就空域管理安排是否符合《基本法》第一百三十條，尋求法律意見。

香港國際機場及珠三角區內機場

63. 姚思榮議員詢問有關香港國際機場與珠三角區內其他機場的合作情況。主席和姚思榮議員轉達公眾人士的關注，指深圳機場基於空域限制的考慮反對香港興建三跑道系統。張華峰議員提及，傳媒報道深圳會在三跑道系統使用珠三角空域上給予所需的合作。

64. 運輸及房屋局局長表示，機管局除了參與珠海機場的管理工作，亦與深圳機場簽署雙方合作諒解備忘錄，使雙方能夠推行方便旅客的措施。他認為自己不宜就有關的傳媒報道作出評論。他補充，為落實三方工作組所制訂的2007年《珠三角空管方案》，三方會繼續緊密合作，尋求技術解決方案，務求善用珠三角空域，以滿足各方的運作需要，從而達致互利共贏的局面。他強調，2007年《珠三角空管方案》並非純粹為香港而制訂。

65. 馬逢國議員詢問，在2020年後的珠三角空域安排上，政府當局預計可能會出現甚麼困難。運輸及房屋局局長表示，2007年《珠三角空管方案》明確規劃在2020年前達到和實施的短、中及長期優化目標和措施，而該等措施將會繼續在2020年以後滿足需求。

披露2007年《珠三角空管方案》

66. 鄧家彪議員詢問，鑒於行政長官會同行政會議已通過推行三跑道系統計劃，政府當局會否披露更多關於2007年《珠三角空管方案》落實進度及三方工作組工作的資料。梁繼昌議員促請政府當局提供更多細節，說明該方案下的措施由現在至2020年的推行進程。陳家洛議員及蔣麗芸議員提出同樣關注。

67. 運輸及房屋局局長解釋，政府當局難以披露2007年《珠三角空管方案》的內容，因為當中含有大量涉及三方工作組各方的機密及高度敏感的資料。他察悉，公眾很關注三跑道系統工程計劃，而且非常希望知道更多有關2007年《珠三角空管方案》的內容，因此他承諾會探討在適當時間向公眾披露更多資料的可行性。他強調，2007年《珠三角空管方案》是由三方工作組在中國民用航空局的領導下制訂，旨在優化珠三角地區空域的使用，並釐清空域的整體安排。他向委員保證，在通過落實該方案前，有關方面已討論多時及進行多次快速模擬測試。

68. 單仲偕議員要求政府當局考慮與中央政府就2007年《珠三角空管方案》作出聯合公布，並對三跑道系統計劃表示支持。陳恒鑞議員提出類似要求。他們認為，市民對於機場以三跑道系統運作下能否達到最高容量(即每小時102架次的飛機起降量)的目標深表關注，而此舉有助釋除公眾的疑慮。

69. 運輸及房屋局局長強調，部分中央政府官員，包括中國民用航空局局長李家祥先生，已表示全力支持推行三跑道系統，以鞏固香港作為國際航空樞紐的地位。運輸及房屋局局長補充，三方會繼續召開會議，進一步討論落實該方案下的措施。

三跑道系統的最新設計

70. 黃定光議員察悉並關注到，三跑道系統的最新設計與2011年公布的《2030規劃大綱》內所述的設計有所不同：新跑道客運廊的設計由"雙Y形"改為"單Y形"，停機位會因而減少46%，僅得57個。

71. 機管局行政總裁林天福先生解釋，《2030規劃大綱》訂立的目標之一，是香港國際機場每年可額外應付3 000萬名旅客，而新跑道客運廊的最新"單Y形"設計可助達致這目標。他強調，"單Y形"設計的客運廊規模不比之前的"雙Y形"設計小。

72. 運輸及房屋局局長答覆主席的查詢時解釋，停機位的數量不會影響跑道的容量(即實際上每小時最高的飛機起降量)。跑道的容量取決於一系列

的因素，包括地理位置、四周地勢，以及飛機在跑道接連起降時飛機與飛機之間所需保持的時間差距及空間距離。至於過夜的停機安排，機管局行政總裁林天福先生表示，雖然香港國際機場的停泊時段不斷增加，但這安排只會提高跑道效率，而不會提高跑道容量。

73. 馬逢國議員表示，他從其他機場的擴建工程察悉，增建第三條跑道可令飛機起降量上升約30%至40%，並非機管局現時提出的50%。機管局行政總裁林天福先生解釋，三跑道系統每小時102架次的目標起降量是經進行多次模擬後的評估結果，較每小時68架次增加50%。

74. 鑒於擬議興建的第三條跑道會與現有的兩條跑道平行排列，馬逢國議員關注到，在其中一條跑道上起飛或降落的飛機或會飛越其他跑道，因此影響三跑道系統的效率。機管局行政總裁林天福先生解釋，在三跑道系統下處於中間的跑道將會延長，以便在首尾兩端提供環繞的飛機滑行道，令飛機可越過中間的跑道。

75. 陳偉業議員關注到，第三條跑道只可處理從西面降落的飛機，因此，他認為其功能僅得正常跑道的四分之一。運輸及房屋局局長對此看法不表認同。

工程費用及財務安排

76. 委員察悉，按付款當日價格計算，三跑道系統計劃的資本投資金額約為1,415億元。機管局將一方面減低建設成本，另一方面則採納"共同承擔"的原則盡量增加收入，藉此自行為工程計劃融資。增加收入的措施包括由2014-2015年度至2023-2024年度暫停派發股息10年、上調機場收費(包括向航空公司徵收的着陸費、停泊費及客運大樓費)及向每名離境旅客收取機場建設費180元(過境旅客可獲豁免)等。

77. 王國興議員及葛珮帆議員認為，三跑道系統應盡快推行，避免建築成本因工程進一步延誤而上漲。王國興議員詢問此工程計劃會否受拉布影

響，運輸及房屋局局長回應時表示，他同意雖然機管局自行融資的建議不需立法會就三跑道的資本開支作出撥款批准，但政府會就多項令三跑道系統能有效率及暢順運作的新政府設施，例如新空管指揮塔、消防局、警署、新增的出入境及海關設施等，在適當時候向立法會尋求撥款批准。

78. 蔣麗芸議員及郭家麒議員關注到，三跑道系統計劃的造價高達"天價"1,415億元。郭家麒議員指出，據他了解，廣州白雲機場的第三條跑道耗資僅約100億元，而深圳機場增建客運大樓及跑道的成本則為200億元。

79. 蔣麗芸議員關注到有關的財務負擔會由納稅人承擔，運輸及房屋局局長回應時表示，由於機管局的收入一向穩健，預計在未來數年亦會繼續增長，因此，機管局以保留賺取的利潤及向市場舉債為該計劃自行融資的建議，是合理和切實可行。按"共同承擔"的原則，三跑道系統的工程費用會由香港國際機場的使用者一同分擔，這個做法較動用政府一般收入直接斥資興建更為公平。

80. 范國威議員認為，根據所謂的"共同承擔"原則，三跑道系統計劃的成本實際上是由政府及市民大眾承擔，因為機管局會停止向政府派發股息(於2014年達53億元)達10年，並會向經香港國際機場離境的旅客收取機場建設費。

81. 姚思榮議員欣悉，政府當局及機管局已同意採納旅遊業的意見，降低擬議的機場建設費水平，以期令香港國際機場在鄰近的對手間保持競爭力。就調整機場收費約15%的建議，他要求機管局分階段推行有關安排。他亦要求政府當局制訂機制，控制機場建設費及機場收費的調整事宜。

政府當局 82. 馬逢國議員擔心，擬議的機場建設費或會趕走香港國際機場的乘客，促使他們改用鄰近的機場。

83. 田北俊議員關注到，現時每名經香港國際機場離境的旅客須繳付飛機乘客離境稅120元，再向他們收取額外的機場建設費並不公平。運輸及房

屋局局長察悉委員的意見，並表示機管局會對收取機場建設費一事再作檢討。

財務安排的替代方案

84. 林天輝議員建議，與其收取具爭議性的機場建設費及增加機場收費，機管局或可延長暫停派發股息的時間，比方說由10年增至15年或20年，以為工程計劃融資。機管局行政總裁林天福先生指出，據機管局的財務顧問表示，有關財務安排的最大隱憂是初期的現金流量。儘管如此，林議員的建議是當局考慮的方案之一。

85. 梁繼昌議員建議，有關經借貸籌募的資金，機管局可改為發行本地債券以募集當中的大部分的資金，而餘下的部分則可透過發行伊斯蘭債券等新型債券集得，從而刺激債券市場。主席邀請機管局考慮梁議員的建議。陳健波議員亦建議當局發行類似與通脹掛鈎債券的零售債券產品，並指明利率，藉此為工程計劃融資。他認為這類產品會受市民歡迎，有關的財務成本亦較向銀行借貸低。

86. 王國興議員詢問，政府當局會否考慮為三跑道系統計劃設立一個類似強制性公積金制度下的"核心基金"。

87. 運輸及房屋局局長回應時表示，機管局一直考慮以發行債券為工程計劃融資的方案之一。機管局行政總裁林天福先生補充，機管局一直探討如何多管齊下(包括發行私人債券、本地債券及伊斯蘭債券等)為三跑道系統計劃籌募資金。機管局會進一步評估財務安排，從中計算出8年施工期期間的現金流量，並會在適當時間公布最終定案。

88. 張華峰議員詢問，政府當局會否考慮讓機管局在香港聯合交易所有限公司上市，把其私有化，以便三跑道系統工程計劃的風險由市場承擔，從而減輕公眾的疑慮。運輸及房屋局局長答覆，政府無意將機管局私有化。

工程計劃風險

89. 機管局行政總裁林天福先生回覆謝偉俊議員的查詢時表示，估計工程延誤會令建築成本每年上升約70億元。

90. 林大輝議員支持三跑道系統計劃，並認為計劃應從速推行，以期在協定的預算內及時竣工。林議員察悉，機管局承諾會承擔所有相關責任。他詢問，若工程費用超支，政府當局會否動用未來基金為工程計劃融資。

91. 機管局行政總裁林天福先生回應時表示，機管局預計工程在施工的8年間或會出現延誤，導致新跑道延期啟用及工程費用超支，因此機管局已進行風險評估及若干壓力測試，以確保在推展工程計劃方面的財政可行性，以及把成本控制在協定的預算內。

92. 郭榮鏗議員深切關注到，按付款當日價格計算，三跑道系統計劃的造價高達"天價"1,415億元，但政府當局和機管局的文件卻未有提及工程計劃的風險。他從該文件(立法會CB(4)650/14-15(05)號文件)的附件C察悉——

"政府的獨立財務顧問已審閱並評核機管局的建議.....顧問同意，機管局的建議大致合理.....顧問認為，機管局以合理條款從市場籌集足夠資金解決資金短缺的問題，應該不會有甚麼困難"

郭議員提出下述疑慮及關注事項：(a)顧問作出評核的基礎；(b)如未能從市場籌集足夠資金的後果；(c)合理條款的定義，以及政府當局最終會否需要承擔所有責任；(d)若工程計劃遇上阻滯，對債券市場的影響有多嚴重；(e)應變計劃為何；(f)若機管局未能清償債務的後果；及(g)債券最終會否需要由外匯基金吸納，使工程計劃得以繼續推行，因而令市民承擔整體責任。蔣麗芸議員認同郭榮鏗議員就機管局如未能清還債務引致的後果所表達的關注。

93. 運輸及房屋局局長表示，機管局的顧問已從不同角度評估風險。機管局行政總裁林天福先生補充，機管局委聘了財務顧問，獨立審核和確認機管局編製的財務分析和財務安排建議，包括其收入表現、信貸評級及借貸能力。他指出，將機場建設費由180元下調的建議，事實上會影響機管局的借貸能力，機管局的財務顧問會再評估有關影響及增加信貸的空間。機管局的目標是在兩個月左右完成評估。

公眾對工程計劃繞過立法會的關注

94. 陳恒鑞議員支持機管局自行為三跑道系統計劃融資的建議，因為機管局已承諾盡力管理工程項目的推行。然而，他轉述公眾對有關安排旨在繞過立法會的關注。范國威議員提出類似的關注。

95. 運輸及房屋局局長解釋，政府當局非常着重立法會的審議和角色，亦無意就三跑道系統計劃的任何事宜繞過立法會。雖然機管局提出的自行融資方案無須向立法會申請撥款，但機管局和政府當局仍會在有需要時向立法會匯報及簡介三跑道系統的最新進展情況。

96. 何秀蘭議員關注到，三跑道系統的擬議財務安排是企圖繞過立法會，對公共財政的管理立下壞先例。她亦關注到，在機管局暫停派息前，有否需要修改法例。

97. 田北俊議員關注到，機管局計劃自2014-2015年度起保留所有賺取的利潤，至2023-2024年度三跑道系統全面啟用前都不派發股息，此舉會大幅減少政府的一般收入。他重點提述，根據《基本法》第六十四條，香港特別行政區政府的徵稅和公共開支須經立法會批准，有關建議會削弱立法會監察公帑運用的權力。李卓人議員持類似意見。陳偉業議員亦詢問，機管局就三跑道系統的擬議財務安排是以甚麼授權作基礎。

98. 運輸及房屋局局長表示，他獲悉陳偉業議員亦致函財政司司長提出相同關注，他向委員保證，政府當局會在適當時候作出正式回應。至於機

管局就三跑道系統財務安排建議的合法性，他表示，根據《機場管理局條例》(第483章)，機管局獲賦權行事，使其能營運及發展香港國際機場，包括作出擴建機場所需的財務安排，以及派發或以其他方式處理股息，並給予解釋。他進一步解釋，機管局若暫停派發股息，可將當中的款項再投資，長遠可為股東帶來更多利益。他又解釋，機管局現時的財務安排建議，不須政府任何形式的擔保，因此無須立法會在這方面通過任何決議。

(會後補註：陳偉業議員的函件及政府當局的回應於2015年5月21日隨立法會CB(4)934/14-15(01)及(02)號文件送交議員參閱。)

99. 陳家洛議員察悉，機管局獲賦權自行為工程計劃融資，無須向立法會申請撥款。因此他認為，政府當局應顧及公眾利益，以審慎的態度行事。他補充，《基本法》要求政府收支平衡，不派發股息的建議或會削弱政府在有關方面的能力。

100. 運輸及房屋局局長重申，政府當局及機管局一直以審慎的態度策劃工程計劃。由於機管局會發債以填補工程所需的資金缺口，因此市場可助評估三跑道系統計劃在商業經營及財務方面會否穩妥可行。

101. 郭榮鏗議員及張超雄議員促請政府當局與立法會緊密合作，以釋除議員的疑慮。郭議員建議成立小組委員會，跟進有關三跑道系統發展的事宜。運輸及房屋局局長承諾，若立法會成立小組委員會，他會與其緊密合作。

環境的關注問題

102. 陳偉業議員認為，工程計劃會為中華白海豚帶來災難性影響，中華白海豚或會因此從香港水域消失，而東涌居民亦會面對更多污染問題。

103. 何俊賢議員表示支持三跑道系統計劃，但就計劃對漁業的影響表示關注。由於計劃涉及填海及其他海事工程，漁業所受到的影響定必最為嚴

重。他重點提述，過往漁戶就海事工程造成的損失只獲發小額特惠津貼作補償，並詢問當局有何措施協助業界。

104. 機管局總經理－環保事務(建築工程)李仲騰先生表示，為了支援漁業的可持續發展，機管局建議實施提升漁業策略，並成立漁業提升基金。當局建議就工程計劃的相關海上工程展開前，應訂立提升漁業策略、相關管理安排、資助款額及資助分配機制。機管局會繼續徵詢多個持份者及漁業團體的意見，並會在制訂及實施提升漁業策略的過程中，對其有關提升漁業措施的關注事項及建議加以適當考慮。

105. 鄧家彪議員指出，香港國際機場受跑道容量所限，現時的发展已出現瓶頸，停滯不前。他認為，公眾建議削平位於大嶼山東北方的大陰頂和花瓶頂這兩座山峰的地勢障礙，做法與填海闢地同樣不環保。他又認為，按環評報告中所承諾的各項緩解措施相繼實施後，工程計劃所引起的環保問題便得以解決。

其他事項

106. 鄧家彪議員察悉，三跑道系統可創造141 000個直接職位及199 000個間接或連帶職位。他詢問，該計劃約需多少名建築工人。鑒於現時輸入外地勞工的條件較嚴格，謝偉俊議員亦詢問人力資源方面的計劃為何。

107. 機管局行政總裁林天福先生同意建築工人的問題確是該計劃的真正風險。工程前期工作是填海造地，而這些工作主要靠機器操作，直至2019年年初建造客運大樓時，人手建造將會接近高峰期，約需10 000名工人同時工作。

108. 蔣麗芸議員察悉，有兩名市民向法院申請司法覆核許可，以期推翻環境保護署署長批准環境影響評估報告及向三跑道系統計劃發出環境許可證的決定，她關注到這可能會使計劃的推展受到拖延。運輸及房屋局局長指出，倘就司法覆核的案件

有任何進一步發展(例如當法院安排聆訊)，將無可避免對三跑道系統計劃造成影響。

109. 陳鑑林議員指出，社會普遍對需要推展三跑道系統計劃已有共識，儘管有人頗關注到"空牆"的限制及珠三角空域的使用，並建議推遲該計劃直至(舉例而言)雙跑道系統達至飽和、建築成本下降及／或環境問題得到解決等。依他之見，提出關注和建議的人士缺乏評估情況的所需資料。他促請政府及機管局，加強向公眾推廣和宣傳三跑道系統，提供更多最新及詳細的資料，以提高他們對該計劃的認識。

110. 運輸及房屋局局長回應時表示，政府和機管局會就此計劃加強與公眾溝通。就此，政府當局計劃成立一個諮詢委員會，使主要的持份者監察三跑道系統計劃，包括環境影響、工程進展及經濟利益。他重點提述，根據海外經驗，政府在推出大型機場發展計劃或擴建工程項目時，要面對社會上意見分歧／公眾高度關注的情況並非不尋常。他補充，政府有責任向公眾解釋有關三跑道系統計劃所面對的困難和挑戰。

111. 何俊賢議員促請政府當局／機管局，向關注此計劃的市民提供工程造价的分項數字，以及其造價如此高昂的理據。

112. 鑒於內地旅客可能因近期發生的抗議活動而選擇不來香港，謝偉俊議員詢問，使用香港國際機場的預計旅客／過境旅客人次應否相應調整。機管局行政總裁林天福先生表示，目前使用香港國際機場的大多數乘客都是來自海外，只有約20%是來自內地，這趨勢很可能會持續。

113. 梁繼昌議員對民航處空管系統在管理三跑道系統方面的能力，表示關注。運輸及房屋局局長贊同梁議員的意見，指出空管系統對三跑道系統實施確實重要，而民航處亦正引入最新技術的新空管系統，以迎合日後航空交通的增長。梁議員亦認為，要把香港發展成為航空樞紐，必須發展其他相關產業，例如飛機經紀／租賃和維修，政府應就這

些行業提供更多資料。主席請機管局評估上述建議的可行性。

114. 主席詢問，機管局是否已物色填海工程所用的海砂的來源地，以善用匯率的優勢。機管局行林天福先生答稱，機管局亦關注需以合理價格採購海砂一事。機管局已物色了一些供應商，待計劃實施後會作進一步的商談。

郭榮鏗議員動議的議案

115. 郭榮鏗議員動議下列議案 ——

"本委員會要求在立法會成立小組委員會繼續跟進與香港國際機場三跑道系統有關事宜。"

116. 主席裁定擬議的議案與討論中的議項直接相關，委員同意該議案應在會議上處理。主席請委員就議案發表意見。

117. 就議案發言的委員，對於小組委員會應在本事務委員會轄下，抑或在兩個或以上的事務委員會轄下，還是在內務委員會轄下成立提出不同意見。

118. 主席把議案付諸表決。在席委員均投票贊成議案。由於沒有委員要求記名表決，主席宣布議案獲得通過。

(會後補注：事務委員會其後與環境事務委員會於2015年4月27日舉行聯席會議，會上發言的委員大多數都支持在內務委員會轄下委任擬議的小組委員會。內務委員會在2015年5月15日的會議上通過在其轄下委任小組委員會，並批准把小組委員會列入研究政策事宜的小組委員會輪候名單的首位。)

總結

119. 主席總結討論內容，並請政府當局和機管局察悉委員在會議席上提出的關注事項。他察悉，委員對延續運輸及房屋局轄下機場擴建統籌辦的3個首長級編外職位沒有提出反對意見。他請政府當局和機管局就會議席上所作討論而須採取的跟進行動一覽表提供書面答覆。

(會後補註：政府當局的回應於2015年4月24日隨立法會CB(4)863/14-15(01)號文件送交議員參閱。)

VII. 其他事項

120. 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
2015年6月12日