

立法會

Legislative Council

立法會 ESC107/17-18 號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/F/3/2

財務委員會轄下的人事編制小組委員會 第十二次會議紀要

日期：2018年2月5日(星期一)
時間：下午2時30分
地點：立法會綜合大樓會議室3

出席委員：葉劉淑儀議員, GBS, JP (主席)
楊岳橋議員(副主席)
涂謹申議員
梁耀忠議員
石禮謙議員, GBS, JP
黃定光議員, GBS, JP
梁美芬議員, SBS, JP
黃國健議員, SBS, JP
胡志偉議員, MH
莫乃光議員, JP
陳志全議員
郭家麒議員
郭偉強議員, JP
張超雄議員
葉建源議員
葛珮帆議員, BBS, JP
廖長江議員, SBS, JP
潘兆平議員, BBS, MH
蔣麗芸議員, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP
鍾國斌議員
朱凱迪議員
何啟明議員

邵家輝議員
邵家臻議員
陳沛然議員
陳振英議員
鄭俊宇議員

缺席委員 : 何俊賢議員, BBS
周浩鼎議員
容海恩議員
譚文豪議員

出席公職人員 : 袁小惠女士, JP 財經事務及庫務局副秘書長(庫務)1
麥德偉先生, JP 公務員事務局副秘書長 1
潘婷婷女士, JP 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
鍾瑞琦女士 運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5
鍾錦華先生, JP 路政署署長
盧國華先生, JP 路政署主要工程管理處處長
黎以德先生, JP 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)
劉家麒先生, JP 運輸及房屋局副秘書長(運輸)4
鄭念泰先生 運輸及房屋局運輸科機場擴建統籌辦總監

列席秘書 : 司徒少華女士 總議會秘書(1)4

列席職員 : 王詠國先生 議會秘書(1)4
張雪嫻女士 高級議會事務助理(1)1
何朗瑩小姐 議會事務助理(1)6
張婉霞女士 議會事務助理(1)9

主席請委員參閱 ECI(2017-18)15 號資料文件，該文件載列自 2002 年以來獲批准的首長級編制變動的最新資料，以及議程上 5 個項目所載變動對首長級編制的影響。她繼而提醒委員，根據《議事規則》第 83A 條，委員在會議上就所討論的任何項目發言之前，應披露與該等項目有關的直接或間接金錢利益的性質。她亦請委員注意《議事規則》第 84 條有關在有直接金錢利益的情況下不得表決的規定。

EC(2017-18)15 建議在路政署保留 3 個編外職位，即 1 個首席政府工程師職位(首長級薪級第 3 點)，由 2018 年 1 月 1 日或財務委員會批准當日起生效(以較遲者為準)，至 2020 年 12 月 31 日止，以及 2 個總工程師職位(首長級薪級第 1 點)，由 2018 年 1 月 1 日或財務委員會批准當日起生效(以較遲者為準)，至 2019 年 12 月 31 日止；以及延長重行調配 1 個總工程師常額職位(首長級薪級第 1 點)，由 2018 年 1 月 1 日或財務委員會批准當日起生效(以較遲者為準)，至 2020 年 12 月 31 日止，以繼續提供首長級人員的專責支援，負責推展屯門至赤鱸角連接路、屯門西繞道和完成港珠澳大橋香港段的餘下工程

2. 主席表示，這項人事編制建議是在路政署保留 3 個編外職位，即 1 個首席政府工程師職位(首長級薪級第 3 點)，由 2018 年 1 月 1 日或財委會批准當日起生效(以較遲者為準)，至 2020 年 12 月 31 日止，以及 2 個總工程師職位(首長級薪級第 1 點)，由 2018 年 1 月 1 日或財委會批准當日起生效(以較遲者為準)，至 2019 年 12 月 31 日止；以及延長重行調配 1 個總工程師常額職位(首長級薪級第 1 點)，由 2018 年 1 月 1 日或財委會批准當日起生效(以較遲者為準)，至

2020年12月31日止，以繼續提供首長級人員的專責支援，負責推展屯門至赤鱸角連接路、屯門西繞道和完成港珠澳大橋香港段的餘下工程。她指出，2018年1月29日的會議尚未完成討論此項目，今天會議繼續討論。

整體工程進度

3. 朱凱迪議員引述政府當局提供的補充文件(立法會ESC78/17-18(01)號文件)指出，政府於2015年在聽取了獨立專家的意見後，採納了負責屯門至赤鱸角連接路北面連接路工程承建商的建議，把連接路海底隧道段的走線降低約10米，避免穿過港珠澳大橋香港口岸人工島填海海堤下的碎石樁底層，以減低工程風險。他要求政府當局解釋為何在2015年以前沒有發現原訂走線設計的問題，以致工程因需改動走線而延誤及超支。他建議政府用圖表解釋走線的技術事宜及要求政府公開相關的獨立專家報告。

[會後補註：政府當局提交的補充資料已於2018年4月4日隨立法會ESC109/17-18(01)號文件送交委員。]

4. 路政署署長表示，根據屯門至赤鱸角連接路北面連接路的工程合約，承建商需負責海底隧道段的設計及建造工程。路政署已在工程展開前把相關的岩土勘測資料，以及填海的設計提供予承建商。由於承建商設計隧道走線時，人工島的填海工程仍未完成，因此承建商當時未能掌握該處海床於填海後的實際情況。在2015年根據當時最新的工地勘測資料評估建造風險時，承建商評估工程風險太高，因而建議將海底隧道走線降低10米，以避免穿過碎石樁，從而確保隧道鑽挖機能安全運作，此方案亦是獨立專家於其報告內建議的唯一技術可行的建造方法。

5. 陳志全議員指出，屯門至赤鱸角連接路海底隧道段於工程期間曾出現大規模滲水，他認為情況不能接受，並要求政府解釋會如何跟進隧道滲水

問題，以及現時的港珠澳大橋香港工程管理處("大橋工程管理處")是否需要就事件負責。

6. 路政署署長表示，海底隧道工程承建商於鑽挖一條連接兩條主隧道管道的緊急通道時，曾出現滲水情況，而當時該緊急通道並未進行永久防水工程。就此，承建商已於短時間內完成處理滲水問題，亦汲取經驗改善臨時防水工程，其後承建商鑽挖其他類似的通道時，已再沒有出現滲水情況。他補充，由於緊急通道的設計及建造工程均由承建商負責，而承建商已於短時間內解決滲水問題，大橋工程管理處不需要為事件負責。

7. 陳志全議員及張超雄議員指出，海底隧道工程曾出現滲水事故，隧道走線亦因未能估算人工島沉降情況而需要更改，反映大橋工程管理處沒有妥善監督工程。他們要求政府解釋路政署人員如何監督工程的進行。

8. 路政署署長解釋，路政署委聘的工程顧問會監督承建商進行日常工程的情況，而路政署的工程師則負責監察工程的整體施工情況及進度。當工程因出現未能預計的情況而需作重大改動時(例如改動隧道走線)，路政署會聘請獨立專家評估情況，路政署人員會按專家提出的意見，考慮承建商提出合適的修訂工程方案。

9. 朱凱迪議員指出，傳媒曾多次引述工程顧問的資料，指港珠澳大橋香港口岸人工島持續出現沉降及飄移情況，他關注這些問題會令工程進一步延誤及超支。就此，他認為政府當局應公開人工島的沉降及飄移數據，以及評估人工島未來可能繼續出現飄移的機會。他指出這些工作應由有關編外職位人員負責。

10. 路政署署長指出，一般而言，填海土地於工程完成後出現沉降屬正常現象，而沉降速度將會隨著填海物料壓實海床而逐步減慢，整體沉降速度一般為50年內沉降約500毫米。就香港口岸人工島的沉降情況而言，現時填海工程已完成超過一年，而兩個鋼圓筒沉降約有130毫米至170毫米，顧問公

司認為此沉降情況屬可接受水平。他補充，傳媒報道的資料並非屬實，路政署亦已於回應傳媒報道時公開有關人工島沉降的數據。至於政府委聘的獨立專家報告，他表示由於承建商已提出申索申請，政府需小心考慮應否於現階段公開有關報告。

11. 胡志偉議員從政府文件第9段察悉，政府將會因應港珠澳大橋香港口岸開通後的人流及車流情況，再考慮推展香港口岸第二階段工程的時間表。他查詢有關的詳情，包括政府會於何時制訂該時間表及會考慮的因素。

12. 路政署署長表示，政府將會於香港口岸開通後展開第二階段工程，以避免工程費用上升。他補充，香港口岸工程的最初設計已包括第二階段工程，政府於2015年就香港口岸工程向立法會申請追加撥款時，亦已表明會早日進行第二階段工程並向議員解釋有關安排。

13. 胡志偉議員認為，路政署署長的解釋與政府文件第9段所述不符。他要求政府提交補充文件，詳細解釋政府將於何時推展香港口岸第二階段工程及會考慮的因素。路政署署長答允提交補充資料。

[會後補註：政府當局提交的補充資料已於2018年4月4日隨立法會ESC109/17-18(01)號文件送交委員。]

工程的融資安排

14. 朱凱迪議員表示，政府一直沒有公開港珠澳大橋工程的融資細節及借貸款項數目、日後的還款安排，以及政府為應付工程超支而考慮的融資方案，令公眾難以監察。他促請政府當局向立法會公開有關資料。

15. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1表示，政府過往有向立法會匯報港珠澳大橋工程的進展及融資情況，包括工程的財務安排、香港、澳門及廣東三地政府分擔大橋建造費用的詳情、以及如何就餘下的工程費用進行融資工作。

16. 主席認為，朱凱迪議員提出的事項與這項人事編制建議並不直接相關，她建議朱議員於發展事務委員會繼續跟進有關事宜。

工業意外數字

17. 朱凱迪議員及張超雄議員指出，港珠澳大橋工程自動工以來，已發生多宗致命工業意外，但政府一直只交代香港段工程的工業意外情況，沒有提供由大橋管理局負責的港珠澳大橋主體工程曾發生的工業意外數字。他們要求政府提供香港段接線工程及大橋主體工程分別發生的致命工業意外詳情，包括事故詳情、發生意外的時間及地點、涉及的工人數目，以及涉及的工程承建商資料。

18. 路政署署長表示，據他了解，港珠澳大橋主體工程開展至今曾發生9宗致命工業意外，涉及死亡人數為9名。他答允向小組委員會提供相關的補充資料。

[會後補註：政府當局提交的補充資料已於2018年4月4日隨立法會ESC109/17-18(01)號文件送交委員。]

處理承建商的申索個案

19. 張超雄議員指出，擬議延續的3個工程師編外職位及延長重行調配職位的任期，將會於2019年或2020年結束，而主要工程管理處(專責事務)(即現時的大橋工程管理處)將需要負責處理承建商因工程遇到未能預期的情況而向政府提出的申索，他詢問這項人事編制建議是否表示港珠澳大橋工程的所有申索個案將可於2020年前獲得解決。梁耀忠議員亦查詢，假若申索個案於2020年仍未完結，政府屆時會否再延長相關的工程師職位，以繼續處理申索個案，或考慮把有關工作交由現時常額職位人員處理。

20. 路政署署長表示，這項人事編制建議涉及的工程師職位的主要職責是負責推展屯門至赤鱸

角連接路、屯門西繞道和完成港珠澳大橋香港段的餘下工程。由於部分工程預計可於2020年前完成，因此政府建議把有關職位的任期延展至2019年或2020年。政府將會於這些職位的任期將近結束時檢討職位的工作量，以決定是否需要延長職位。他補充，文件第10段已列出政府截至2017年11月收到的相關工程的申索金額。申索申請一般設有限期，但處理複雜的申索個案需要較長時間。假若職位任期完結時仍有申索個案未獲解決，政府會考慮由路政署其他常額職位人員接手處理，而不會只因需要處理申索個案而延長該些職位。

就項目進行表決

21. 主席把項目EC(2017-18)15付諸表決。應朱凱迪議員要求，主席命令進行點名表決，點名表決鐘聲響起5分鐘。9名委員表決贊成此項目，8名委員表決反對此項目，3名委員表決棄權。主席宣布小組委員會同意向財務委員會(下稱"財委會")建議批准此項目。個別委員的投票結果如下：

贊成

石禮謙議員	黃定光議員
梁美芬議員	黃國健議員
葛珮帆議員	潘兆平議員
何啟明議員	邵家輝議員
陳振英議員	

(9名委員)

反對

涂謹申議員	梁耀忠議員
胡志偉議員	莫乃光議員
陳志全議員	張超雄議員
朱凱迪議員	邵家臻議員

(8名委員)

棄權

郭家麒議員	葉建源議員
楊岳橋議員	

(3名委員)

22. 胡志偉議員要求在相關的財委會會議席上分開表決此項目。

EC(2017-18)17 建議在運輸及房屋局運輸科轄下的機場擴建工程統籌辦公室保留 3 個編外職位，即 1 個首席政府工程師職位(首長級薪級第 3 點)、1 個首長級丙級政務官職位(首長級薪級第 2 點)，以及 1 個總工程師職位(首長級薪級第 1 點)，為期 7 年，由 2018 年 4 月 1 日至 2025 年 3 月 31 日，以繼續監察香港機場管理局的工作，並就落實香港國際機場三跑道系統計劃協調相關各方

23. 主席表示，這項人事編制建議是在運輸及房屋局運輸科轄下的機場擴建工程統籌辦公室("機場擴建統籌辦")保留 3 個編外職位，即 1 個首席政府工程師職位(首長級薪級第 3 點)、1 個首長級丙級政務官職位(首長級薪級第 2 點)，以及 1 個總工程師職位(首長級薪級第 1 點)，為期 7 年，由 2018 年 4 月 1 日至 2025 年 3 月 31 日，以繼續監察香港機場管理局("機管局")的工作，並就落實香港國際機場三跑道系統計劃協調相關各方。

24. 主席指出，政府當局於 2017 年 11 月 27 日就這項建議諮詢經濟發展事務委員會，委員大致支持這項建議。於討論其間，委員普遍關注三跑道系統計劃工程是否可在預計時間及預算內完成，並要求當局說明相關的監管機制。另外，有委員認為政府應因應三跑道系統計劃工程的進度，考慮重新分配機場擴建統籌辦的人力資源。

三跑道系統計劃工程的填料供應及價格

25. 郭家麒議員指出，由於三跑道系統計劃工程需要耗用大量海砂進行填海工程，他擔心假若海砂供應短缺令價格上升，將會推高整項工程的費用。他要求政府當局交代工程的最新進度，以及如何確保海砂的價格及供應穩定。張超雄議員詢問，

擬議保留的多個職位的工作目標是否包括確保工程不會出現延誤及超支。

26. 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)表示，三跑道系統計劃工程自 2016 年 8 月開展至今，並無出現延誤或超支情況，機管局亦已表示有信心可在不超支的情況下，如期於 2024 年完成整項工程。他補充，機場擴建統籌辦的其中一項主要職能是監察機管局推展及落實三跑道系統計劃工程，以確保工程不會出現延誤或超支。

27. 就填料的供應及價格情況，運輸及房屋局運輸科機場擴建統籌辦總監("機場擴建統籌辦總監")表示，三跑道系統計劃的填海工程合約已經批出，有關的合約價格已在機管局網頁上公布。填海工程主要會使用三類填料，即海砂、機製砂，以及其他來自香港工地的合適填料。承建商會透過不同渠道採購填料，以盡量降低填海工程的開支。他補充，使用本地的惰性拆建物料合乎環保原則，為更廣泛使用本地填料，機管局將會在將軍澳及屯門的填料庫設立填料篩選設施，以便篩選出合適填料用於填海工程，以及確保填料符合環境許可證的規定，盡量減少填海對水質的影響。由於涉及商業秘密，政府及機管局不會公開填海工程合約中有關海砂價格的資料。

機場三跑道系統及北商業區督導委員會

28. 朱凱迪議員從政府當局向經濟發展事務委員會提供的補充文件(立法會 CB(4)528/17-18(01)號文件)察悉，政府已成立"機場三跑道系統及北商業區督導委員會"("督導委員會")，以便在廣泛及策略層次上督導落實三跑道系統計劃。他指出，政府一直沒有向立法會交代督導委員會的工作，他要求政府當局提供補充資料，交代督導委員會的工作詳情，包括委員會成員名單、成立日期、曾討論的事項，以及曾作出的重大決定。

29. 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)及機場擴建統籌辦總監表示，督導委員會於 2014 年成立，由財政司司長擔任主席，成員包括各相關政策局及

機管局的代表。督導委員會 2014 年成立以來共舉行 5 次會議，在高層次及政策層面督導機場三跑道系統及北商業區的發展及落實工作。他們答允向小組委員會提供有關督導委員會工作的補充資料。

[會後補註：政府當局提交的補充資料已於 2018 年 3 月 21 日隨立法會 ESC94/17-18(01)號文件送交委員。]

30. 朱凱迪議員及郭家麒議員指出，機場擴建統籌辦將協助推行多項與三跑道系統計劃有關的發展項目及環境緩解措施，包括於機場北面發展新商業區，以及在機場附近水域發展海岸公園。他們查詢該兩個項目的推展情況。

31. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)⁴表示，機場北商業區的商場發展項目已於 2018 年 2 月截標，機管局正進行評標程序。就海岸公園的規劃事宜，機場擴建統籌辦總監表示，環境許可證要求機管局須在三跑道系統啟用前劃定一個面積達 2 400 公頃的海岸公園，現時正進行設計，包括研究如何確保在建設海岸公園時附近水道的交通安全。就此，機管局已於 2016 年下旬進行首論諮詢工作，聽取政策局及相關政府部門的意見。機管局亦計劃於 2018 年下旬進行第二階段諮詢。

三跑道系統計劃的財務安排

32. 張超雄議員察悉，機場擴建統籌辦將繼續就三跑道系統的詳細融資計劃向機管局提供意見和建議。他查詢機管局是否計劃改變已公布的融資方案。此外，他要求政府當局提供機管局委聘的獨立財務顧問就審核經修訂的融資安排方案的報告。

33. 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)表示，機管局的財務安排方案是透過向市場借貸及集資、保留機場營運盈餘，以及向離港旅客徵收機場建設費，以應付三跑道系統項目預算約 1,415 億元的工程開支。機管局參考了政府的建議和持份者的意見，把機場建設費水平調低，因此需要增加從市場借貸，以彌補資金差額。作為整個財務安排的一部

分，機管局委聘財務顧問，就籌集 690 億港元資金的詳細融資方案進行研究，有關研究已於 2017 年 9 月完成。在機管局實施財務安排方案的同時，機場擴建統籌辦將繼續向機管局提供意見。機場擴建統籌辦總監補充，政府曾向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提供文件解釋融資方案的細節，他答允向小組委員會提供詳細融資方案報告的主要建議。

[會後補註：政府當局提交的補充資料已於 2018 年 3 月 21 日隨立法會 ESC94/17-18(01)號文件送交委員。]

34. 朱凱迪議員指出，政府一直表明不會為三跑道系統計劃工程費用包底，但據他了解，機管局獲標準普爾給予 AA+ 信用評級的基礎是假設政府會為工程費用包底。他要求政府解釋有關事宜。

35. 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)表示，政府不會評論個別信用評級機構對機管局所作的信用評級。他指出，政府同意機管局展開三跑道系統計劃的其中一項重要考慮因素，是機管局承諾會承擔所有工程費用。他補充，獨立財務顧問對經修訂融資安排的報告亦已考慮市場可能出現下行風險，報告指出假設建築成本上升 50%，機管局仍然有能力透過借貨應付新增的開支。

香港國際機場的長遠發展

36. 郭家麒議員指出，三跑道系統能否發揮最高效益，取決於香港能否充分使用珠三角地區的空域，但政府一直沒有公布與內地有關當局就空域使用安排的商討情況。他查詢有關工作的最新進展。

37. 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)表示，政府與國家民航局多年來就空域使用的商討工作已取得階段性成果，包括增加香港與珠三角地區的空域管制移交點，及加強民航處與內地機場的協調機制，以提升區內航機運作及航空交通管理的效率。此外，民航處亦已與國家民航局展開“粵港澳大灣區空域類比模擬工作”，透過使用真實數據快速模擬珠

三角空域環境及空中交通情況，以評估當珠三角地區的航班增加時，空域管理及飛行程序可如何作出相應配合，提升空域的容量至除可容納香港國際機場最終達至每小時 102 班航班升降外，亦可滿足內地機場繼續擴充對空域使用的需要。他補充，政府一直透過新聞公報向公眾發布與國家民航局及澳門民航局在 2007 年簽訂的《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案(2.0 版本)》成功落實的主要措施，由於三方同意有關協議須保密，公報只會涵蓋該方案已落實的主要內容。

38. 朱凱迪議員表示，三跑道系統計劃將包括興建以單 Y 模式設計的新客運大樓及停機坪，他詢問有關設計是否可應付香港國際機場長遠的發展需要。

39. 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)表示，根據機管局現時的估算，以單 Y 模式設計的新客運大樓將可應付香港國際機場直至 2030 年的發展需要。此外，機管局正制訂《香港國際機場 2035 規劃大綱》，研究機場的長遠發展需要及有關的規劃。他答允會後補充有關機管局《香港國際機場 2035 規劃大綱》的工作計劃。

[會後補註：政府當局提交的補充資料已於 2018 年 3 月 21 日隨立法會 ESC94/17-18(01)號文件送交委員。]

40. 朱凱迪議員認為政府及機管局現時的規劃忽略了機場的長遠發展需要。他促請機管局盡快公布《香港國際機場 2035 規劃大綱》，讓公眾就機場的長遠發展方向表達意見。

延續職位的需要

41. 陳志全議員查詢把 3 個擬議職位延續至 2025 年的理據。此外，他詢問假若三跑系統計劃工程因延誤而招致工程承建商作出申索，有關索償個案是否由擬議職位人員負責處理。

42. 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)表示，政府預計三跑道系統計劃工程將可於 2024 年完成並投入運作。按目前情況估算，三跑道系統投入運作後將不需要保留這些職位，因此政府現時建議把 3 個擬議職位延續至 2025 年 3 月 31 日。他補充，機管局負責處理承建商索償的工作，當中不涉及公帑支出。

43. 就陳志全議員詢問有關延續擬議職位所涉及的薪酬開支詳情，機場擴建統籌辦總監表示，3 個職位的每年平均員工開支總額約為 870 萬元，而機場擴建統籌辦的其餘 11 個非首長級職位的每年平均員工開支總額約為 1,200 萬元。

44. 郭家麒議員認為，政府建議把 3 個擬議職位延續 7 年過長，他認為政府應把年期縮短至 3 年，當任期於 2021 年屆滿時，政府可交代這些職位的工作成效，如有需要可再向立法會建議延續職位。

45. 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)表示，三跑道系統計劃的工程具延續性，因此有必要把擬議職位的開設年期與工程完成年期一致。政府將會定期向經濟發展事務委員會匯報擬議職位的工作進度。

會議安排

46. 陳志全議員及朱凱迪議員指出，這次人事編制小組委員會會議與另外 3 個委員會會議同時進行，令委員難以兼顧。主席表示，由於小組委員會已積壓多項建議尚未處理，因此需要加開會議。

就項目進行表決

47. 主席把項目 EC(2017-18)17 付諸表決。應朱凱迪議員要求，主席命令進行點名表決，點名表決鐘聲響起 5 分鐘。5 名委員表決贊成此項目，8 名委員表決反對此項目。主席宣布小組委員會否決向財委會建議批准此項目。個別委員的表決如下：

經辦人/部門

贊成

黃定光議員
葛珮帆議員
陳振英議員
(5名委員)

梁美芬議員
潘兆平議員

反對

陳志全議員
張超雄議員
楊岳橋議員
邵家臻議員
(8名委員)

郭家麒議員
葉建源議員
朱凱迪議員
鄭俊宇議員

48. 會議於下午 4 時 32 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 1
2018 年 4 月 4 日