

立法會

Legislative Council

立法會 CB(4)1536/17-18 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：2018 年 4 月 23 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：林健鋒議員, GBS, JP (主席)
楊岳橋議員 (副主席)
涂謹申議員
黃定光議員, GBS, JP
李慧琼議員, SBS, JP
黃國健議員, SBS, JP
謝偉俊議員, JP
毛孟靜議員
田北辰議員, BBS, JP
何俊賢議員, BBS
易志明議員, SBS, JP
胡志偉議員, MH
姚思榮議員, BBS
莫乃光議員, JP
梁繼昌議員
麥美娟議員, BBS, JP
郭榮鏗議員
張華峰議員, SBS, JP
葛珮帆議員, BBS, JP
廖長江議員, SBS, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP
鍾國斌議員
尹兆堅議員
朱凱迪議員
吳永嘉議員, JP

何君堯議員, JP
周浩鼎議員
邵家輝議員
陳振英議員
陸頌雄議員
譚文豪議員

列席議員 : 容海恩議員

出席公職人員 : 議程第 III 項

運輸及房屋局

運輸及房屋局副秘書長(運輸)5
李頌恩女士

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)10
甄美玲女士

海事處

海事處副處長
王世發先生

助理處長(特別職務)
何永康先生

高級驗船主任(特別職務)
李榮宗先生

議程第 IV 項

運輸及房屋局

運輸及房屋局副局長
蘇偉文博士, BBS, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)4
劉家麒先生, JP

運輸及房屋局助理秘書長
(機場擴建統籌辦)A
吳偉業先生

香港機場管理局

企業發展執行總監
馮永業先生

三跑道項目執行總監
潘嘉宏先生

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
李佩君女士

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. 上次會議後發出的資料文件

(立法會 CB(4)846/ 17-18(01)號文件) —— 政府統計處就2016年3月至2018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)932/ 17-18(01)號文件) —— 郭榮鏗議員、楊岳橋議員及譚文豪議員於2018年4月6日

建議工商事務委員會與經濟發展事務委員會及財經事務委員會召開聯席會議討論有關可能發生的中美貿易戰對本港經濟帶來的影響的事宜的聯署來函(只備中文本))

委員察悉，自上次例會後，秘書處曾發出上述文件。

前往粵港澳大灣區("大灣區")進行聯席事務委員會職務訪問

2. 主席向事務委員會匯報，由經濟發展事務委員會、財經事務委員會、工商事務委員會和資訊科技及廣播事務委員會組成的訪問團已順利完成前往大灣區五市(即廣州、深圳、佛山、東莞及中山)為期3天的聯席職務訪問。透過參觀不同企業，包括高新科技和初創企業，以及與當地政府的代表會面和交流，議員加深對大灣區建設的認識。他感謝立法會秘書處付出不少努力，籌備是次職務訪問。

3. 委員察悉，是次職務訪問的報告會在適當時候提交該4個事務委員會及內務委員會("內委會")。委員亦商定徵求內委會同意優先編配辯論時段，以便在日後的立法會會議上就訪問團的報告進行辯論。

討論"運輸及房屋局就2012年10月1日南丫島附近撞船事故對海事處人員行為的調查報告"("調查報告")

4. 先前曾閱覽調查報告的涂謹申議員、毛孟靜議員和譚文豪議員察悉，政府當局已就此事作出進一步回應(該回應已於會議席上提交，其後隨立法會CB(4)968/17-18(02)號文件發給委員)，並表示強烈不滿政府當局所持的立場，即當局不會作出進一步的安排，讓立法會議員在簽署保密承諾書後

閱覽及討論部分內容被遮蓋的調查報告。他們指出，政府當局早前在 2015 年和 2017 年所作的安排，旨在便利立法會議員在本事務委員會一次或多次的閉門會議上在閱覽調查報告後討論相關事宜。鑒於調查報告檢視了若干問題，而該等問題亦應由立法會議員繼續跟進，以便監察政府當局的工作，故此他們認為政府當局應作出進一步安排，讓其他立法會議員能閱覽調查報告，並跟進調查報告所指出的相關事宜。

5. 對於政府當局拒絕討論調查報告，周浩鼎議員表示失望。他要求政府當局就加強海上規管制度和提升海上安全的措施，提供詳細資料及明確的推行時間表。

6. 盧偉國議員認為較務實的做法是就防止日後發生同類事故及提升海上安全的措施作出跟進，而非把重點放在爭取政府當局重新開啟部分內容被遮蓋的調查報告，供立法會議員閱覽。

7. 主席表示，他會將委員的意見轉達給政府當局作進一步跟進。

(會後補註：秘書就此事向政府當局發出的函件及政府當局的回應已於 2018 年 6 月 21 日隨立法會 CB(4)1260/17-18(01)至(03)號文件送交委員。)

II. 下次會議的討論事項

(立法會 CB(4)928/ —— 待議事項一覽表
17-18(01)號文件

立法會 CB(4)928/ —— 跟進行動一覽表)
17-18(02)號文件

8. 委員同意在 2018 年 5 月 28 日上午 10 時 45 分舉行的下次例會上，討論以下項目：

(a) 支援香港國際機場三跑道系統的政府設施和設備的資源建議；及

- (b) 民航處開設兩個首長級職位以支援香港國際機場三跑道系統項目的建議。

III. 本地遊樂船隻規管制度改革

(立法會 CB(4)928/17-18(03)號文件 —— 政府當局就本地遊樂船隻規管制度改革提交的文件)

政府當局作出簡介

9. 應主席之請，運輸及房屋局副秘書長(運輸)5 借助電腦投影片簡介資料，向委員簡介有關本地遊樂船隻(即第 IV 類別船隻)規管制度改革的立法建議。有關建議的內容包括：規定長度不少於 24 米的新第 IV 類別船隻及出租以收取租金或報酬的第 IV 類別船隻均須符合新的批准圖則、檢驗及結構規定，以及優化部份第 IV 類別船隻的航行及通訊設備。立法建議的詳情載於立法會 CB(4)928/17-18(03)號文件。

(會後補註：政府當局的電腦投影片簡介資料於 2018 年 4 月 23 日隨立法會 CB(4)954/17-18(01)號文件發給委員。)

討論

有關建議

10. 涂謹申議員察悉，"總噸位在 150 以上"的第 IV 類別船隻由於船身較大，現時須符合較嚴格的批准圖則和檢驗規定。根據有關建議，"長度不少於 24 米"的船隻，均須符合不同範疇的新結構要求。他詢問當局更改現有基準的理據為何。就意見書(立法會 CB(4)966/17-18(01)號文件)指出有關建議會對遊樂船業構成影響的問題，他詢問，政府當局是否有意規定更多遊樂船隻須符合新的結構要求。

11. 海事處副處長解釋，以船隻長度來釐定遊樂船隻大小為國際上較為慣常的做法。此外，英國等各個司法管轄區均以船身長度的 24 米來界定須符合較嚴格安全規定的大型遊樂船隻。在香港，現時大部分出租以收取租金或報酬的第 IV 類別船隻的長度少於 24 米。涂謹申議員要求政府當局就建議採用新的基準來界定遊樂船隻是否屬於大型船隻，提供補充資料。

(會後補註:政府當局的回應於 2018 年 5 月 24 日隨立法會 CB(4)1124/17-18(01)號文件送交委員。)

12. 譚文豪議員支持提升海上安全的方向，但關注到現有遊樂船隻的船東在遵循新結構規定時所面對的困難。

13. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5表示，要求在擬議法例生效日期前已獲發牌的現有第 IV 類別船隻("現有第 IV 類別船隻")遵循新的結構規定並不切實可行。因此，只有在擬議法例生效後才首次獲發牌的第 IV 類別船隻，以及在生效日期前已獲發牌，但在生效日期當天或其後曾進行重大改裝的第 IV 類別船隻(統稱"新第 IV 類別船隻")須符合新的結構規定。現有第 IV 類別船隻只須增設足夠救生圈，以便船隻遇險時協助船上人士迅速逃生。

14. 易志明議員轉達業界的關注，即擬議法例對新第 IV 類別船隻施加的新結構規定(包括水密性、穩定性及防火結構等方面的規定)過於苛刻。鑒於要符合該等規定會招致高昂的建造成本，他認同有關意見書所提出的顧慮，即遊樂船業的可持續發展或會遭到扼殺。

15. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5解釋，海事處自 2016 年 9 月起一直就建議的改革諮詢本地船舶業。政府當局與業界討論在《工作守則——第 IV 類別船隻安全標準》("工作守則")中擬加入的具體規定仍在進行中。政府當局會考慮業界的意見，然後才敲定有關規定的細節。

16. 譚文豪議員察悉，根據有關建議，若干第 IV 類別船隻在船上須最少有一名船員持有資格證書，以使用甚高頻無線電話。他關注到該項規定如何得以落實。

17. 何俊賢議員強烈反對有關建議。考慮到第 I 類別船隻的船員在甚高頻無線電話考試的合格率不足一成，他認為規定第 IV 類別船隻的船員須參加甚高頻無線電話考試並不切實可行。他促請政府當局檢討現時甚高頻無線電話考試的模式。易志明議員亦提出類似的關注。

18. 容海恩議員指出，現時遊樂船業的運作相當暢順和安全，但此項改革將嚴重影響業界運作，因此她質疑改革的必要性，特別是某些相關船員不諳英語，因而他們可能難以參加以英語進行的甚高頻無線電話考試。

19. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5解釋，政府當局明白業界對甚高頻無線電話考試有所顧慮。海事處一直與通訊事務管理局辦公室合作，檢討甚高頻無線電話考試的模式。有關建議的生效日期，將會在政府考慮以往通過甚高頻無線電話考試的人數後才作決定。海事處副處長補充，有見近年其他司法管轄區均提升有關遊樂船隻的安全要求，香港必須加強規管第 IV 類別船隻。

20. 為方便委員考慮此項立法建議，何俊賢議員要求政府當局提供因推行此項立法建議而受到影響的本地遊樂船隻及從事遊樂船行業的人士(包括該等人士的僱員)的數目。

(會後補註:政府當局的回應於 2018 年 5 月 24 日隨立法會 CB(4)1124/17-18(01)號文件送交委員。)

諮詢工作及未來路向

21. 吳永嘉議員關注到，有關建議對大型遊樂船隻的擁有人或偶爾將船隻出租以收取租金或報

酬的船東所帶來的影響。他詢問，除業界外，政府當局有否諮詢遊樂船隻的擁有人。

22. 海事處副處長表示，處方自 2016 年 9 月起就改革建議進行了數輪諮詢，諮詢對象包括私人遊艇停泊處的營運商、觀光船的代表和私人船隻的擁有人。他們普遍支持改善海上安全的目標及擬議的修訂。

23. 姚思榮議員認為，雖然有需要提升海上安全，但有關建議會令遊樂船業的運作產生重大轉變，甚或扼殺其可持續發展的機會。針對意見書提出強烈的反對意見，他對諮詢工作的範圍及成效表示懷疑，並建議政府當局暫緩有關建議，以便政府當局可與持份者作進一步商討。

24. 海事處副處長答稱，在諮詢期間，處方曾多次會晤不同持份者，包括本地船隻諮詢委員會及其轄下小組委員會。根據先前就有關改革達成的共識，處方現正就工作守則的修訂細節諮詢業界。

25. 易志明議員強調，在海事處諮詢業界的整個過程中，他完全掌握箇中情況，雙方除了定出提升海上安全作為共同目標外，並沒有就改革的細節達成共識。他促請政府當局暫緩有關建議，並與業界作進一步商討，然後再重新提交有關建議。

26. 何俊賢議員表示，對於政府當局未有充分諮詢業界便計劃在 2018-2019 立法年度內向立法會提交有關建議，他感到失望。他理解到業界並不支持有關建議，並認為業界一直遵循相關的海上安全標準。如要改善海上安全，政府當局應首先完善海事處的內部管治，而非對業界施加限制。

27. 盧偉國議員認為，2012 年發生南丫島事故後，公眾普遍支持提升海上安全。他支持政府當局就規管本地遊樂船隻提出的大方向。他建議，政府當局可與遊樂船業作進一步商討，以擬訂改革細則，從而確保有關建議得以順利落實。

28. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5 回應時表示，政府當局目前提出的建議，旨在維護公眾利益和提升海上安全，而業界亦認同此等目標。當局在制訂有關建議時已顧及業界的意見。舉例而言，擬議改革措施並非要對現有 9 900 艘遊樂船隻施加更嚴格的規定，而是從公共安全的角度，主要針對出租作收取租金或報酬之用的遊樂船隻及高載客量的遊樂船隻(因而使該等船隻較令人關注)而制訂。此外，現時已出租作收取租金或報酬之用的第 IV 類別船隻會獲得 12 個月寬限期，以便有關經營者向海事處尋求批准繼續經營其業務。海事處會透過一個專責工作小組繼續就工作守則諮詢業界。該工作小組會在日後的討論中考慮委員的意見。

議案

29. 易志明議員動議以下議案，議案獲何俊賢議員、姚思榮議員、葛珮帆議員、吳永嘉議員、陳振英議員及容海恩議員附議：

"有鑒於政府對本地遊樂船隻規管制度有關建議過於嚴苛，現行的遊樂船業無法依循，扼殺行業的生存空間；考慮到業界對建議有強烈反彈，本會要求運輸及房屋局先行暫緩建議，並盡快與本地遊樂船業就規管事宜會面商討後，再提交有關建議予事務委員會討論。"

30. 主席裁定，該項議案與委員正在討論的議程項目直接相關。委員同意在會議席上處理該項議案。

31. 主席將議案付諸表決。大部分參與表決的委員表決贊成該議案。主席宣布議案獲得通過。

(會後補註：政府當局就該議案作出的回應已於 2018 年 5 月 24 日隨立法會 CB(4)1124/17-18(01)號文件發給委員。)

IV. 香港國際機場三跑道系統發展的最新情況

(立法會 CB(4)928/17-18(04)號文件) —— 香港機場管理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)928/17-18(05)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)

申報利益

32. 主席、何俊賢議員和易志明議員申報，他們是香港機場管理局("機管局")董事會成員。

政府當局及機管局作出簡報

33. 應主席之請，運輸及房屋局副局長向委員簡報香港國際機場三跑道系統發展的最新情況。機管局三跑道項目執行總監潘嘉宏先生借助電腦投影片，向事務委員會進一步簡報最新情況的詳情。簡報詳情載於機管局提供的文件(立法會 CB(4)928/17-18(04)號文件)。

(會後補註：機管局提供的電腦投影片簡介資料已於 2018 年 4 月 23 日隨立法會 CB(4)954/17-18(02)號文件送交委員。)

討論

三跑道系統項目的成本及時間表

34. 何俊賢議員察悉，機管局已為三跑道系統項目批出多份合約。他詢問，該等合約的價格是否均在預算之內。他亦要求當局就三跑道系統工程所採用的建築材料的價格提供資料，並詢問會否因建材價格上升而導致超支。

35. 陳振英議員察悉，三跑道系統項目包括擴建旅客捷運系統及興建新的高速行李處理系統。他詢問，該兩項系統的設計及建設合約的價格是否在預算之內，以及該兩項系統會否如期建成。

36. 機管局潘嘉宏先生表示，到目前為止，機管局已批出 14 份主要合約，包括旅客捷運系統及高速行李處理系統的合約。上述合約全部均在合乎機管局預算的情況下如期批出。該 1,415 億元的預算已計及通脹。

37. 為方便委員作出監察，譚文豪議員要求政府當局提供機管局就三跑道系統項目批出的主要合約的資料，包括已批出合約的價格及執行時間表與原本估算造價及時間的對比。

(會後補註：政府當局的書面回應已於 2018 年 5 月 24 日隨立法會 CB(4)1126/17-18(01)號文件送交委員。)

38. 關於委員就三跑道系統項目的完工日期所提出的查詢，機管局企業發展執行總監馮永業先生表示，三跑道系統項目的建造工程正如期進行。新的第三條跑道將於 2022 年落成，之後便需關閉並重新配置現有北跑道。三跑道系統一向以於 2024 年年底全面投入運作為目標。機管局潘嘉宏先生補充，整個三跑道系統項目的施工期預計約為 8 年。

39. 盧偉國議員欣悉飛機燃料管道改道工程及深層水泥拌合工程大致完成。他詢問經改道的管道何時啟用。他察悉，三跑道系統的鋪設填料工程將於 2018 年 5 月展開。他促請機管局考慮增加使用源自公眾填料庫的填料，以紓緩公眾填料庫滿溢的問題。

40. 機管局潘嘉宏先生表示，一條管道的接駁工程經已完成，另一條則現正進行測試。該兩條管道將於 2018 年夏天啟用，屆時將會停用舊管道。在填料的使用方面，他向委員保證，機管局正致力盡量使用公眾填料。

41. 盧偉國議員認為，公眾會歡迎當局就三跑道系統建造工程提供更多有關技術及生態方面的資料。因此，他建議機管局考慮在香港國際機場的公眾地方展示該等資料。機管局馮永業先生答稱，機管局會考慮盧議員的建議。

財務安排及發行債券

42. 陳振英議員察悉，根據機管局的三跑道系統項目詳細融資方案，機管局將自 2018-2019 年度起發行 5 億美元(或 40 億港元等值)的 10 年期美元債券及 50 億港元的 3 年期零售債券。就此，他詢問相關融資活動的進展情況。

43. 機管局馮永業先生表示，機管局有充裕的流動現金應付年內所有經常營運開支及資本開支。他向委員保證，機管局有充分時間按計劃作出所需的融資安排。機管局已就短期融資活動開展籌備工作，包括與金融機構展開對話。

44. 陳振英議員認為，近期利率上升，這在很大程度上會影響發行債券的借貸成本。就此，他詢問利率上升是否在機管局的預期範圍內。

45. 機管局馮永業先生表示，在三跑道系統的融資模式中，已設有一項措施，就是借貸成本於整個三跑道系統施工期間劃一年息率為 5 厘。他有信心機管局的財務安排能應付日後利率變動的情況。

46. 朱凱迪議員察悉，機管局正為短期融資活動作準備，包括自 2018-2019 年度起發行債券。他詢問公布相關具體安排的時間表。

47. 機管局馮永業先生表示，機管局計劃在 2018 年年底及/或 2019 年年初開始發行債券。發行債券的籌備工作(例如與有關的金融機構展開對話)正在進行中。他補充，港元零售債券在三跑道系統項目詳細融資方案的短期融資階段中將予發行，而相關文件在適當時候將予公開。應譚文豪議員的要求，他答允提供三跑道系統項目詳細融資方案的最新參考執行時間表。

(會後補註：政府當局的書面回應已於 2018 年 5 月 24 日隨立法會 CB(4)1126/17-18(01)號文件送交委員。)

48. 朱凱迪議員關注即將發表的《香港國際機場 2035 規劃大綱》("《2035 規劃大綱》")的內容。他詢問，《2035 規劃大綱》會否涉及新的擴建計劃；若會，相關的費用會否影響在三跑道系統項目詳細融資方案第一階段的債券發行。鑒於三跑道系統並非減碳基礎設施，他亦詢問三跑道系統項目為何能符合發行綠色債券的要求。

49. 機管局馮永業先生表示，機管局計劃在 2018 年年底公布《2035 規劃大綱》，概述香港國際機場至 2035 年的發展。預料隨着三跑道系統在 2023-2024 年度啟用後，機管局的財務情況會有所改善，而其預期的債務水平在 2030 至 2035 年期間將會大幅下降。在 2024 年後推展的未來發展項目不大可能會影響三跑道系統的融資安排。他亦指出，三跑道系統項目下設有大量環保設施，例如三跑道客運大樓的設計。他有信心該等投資項目會符合發行綠色債券的國際要求。

50. 姚思榮議員察悉，自 2016 年 8 月起，機管局開始向香港國際機場的離境旅客徵收機場建設費。鑒於機場建設費是三跑道系統項目的主要資金來源，姚議員詢問，截至現時為止，已徵收的總額有多少，以及所收取的款額是否在機管局的預算之內。他進一步表示，香港旅遊業議會最近委聘香港理工大學就旅行代理商代機管局收取機場建設費所需的成本進行獨立研究。他建議機管局在研究報告公布後，與旅遊業界商討此事。

51. 機管局馮永業先生表示，截至 2017 年 3 月，機管局收取的機場建設費總額為 19 億 4,000 萬元。機管局即將發表的年報會提供有關的最新數字。他確認收取的款額，以及離港旅客的組合(經濟客位/商務客位旅客)均在機管局的原來預算之內。他補充，機管局對旅遊業界的意見持開放態度。

建築安全及環境保育

52. 何俊賢議員感謝機管局在就三跑道系統項目與捕魚業作出聯繫方面所付出的努力。此外，他指出，由於位於三跑道系統項目海事工程範圍附近的航道的某些航段較淺，該範圍的水域間或仍會發生涉及漁船的事故。他認為有必要向公眾提供有關意外數目的資料，以及為該等意外作出更明確的分類(特別是在傷亡原因方面)。他亦關注到該等意外會否影響相關建造工程的進度。

53. 機管局潘嘉宏先生表示，機管局曾努力與漁民團體以至其他關注團體保持聯繫。此外，他表示，機管局轄下的海上交通控制中心負責管理三跑道系統項目海事工程範圍內的所有工程。機管局會繼續監察進出該工程範圍的船隻。他表示，鑒於工程範圍附近的空間有限而且水深較淺，機管局會力求確保船隻遠離工程範圍附近的航道，並致力維持最高的建築及水上安全標準。

54. 譚文豪議員得悉，在 2018 年 3 月 21 日及 2017 年 8 月 30 日，三跑道系統項目海事工程範圍附近發生兩宗分別涉及一艘駁船和一艘滅火輪的海上事故。他因而關注到關於三跑道系統工程的海上安全，並要求政府當局提供有關上述意外的資料，特別是該等意外的成因。

55. 機管局潘嘉宏先生表示，機管局高度重視建築安全。至於發生於 2018 年 3 月 21 日的意外，他告知與會委員，一艘客船從其他工作艇接載了 37 名乘客後，撞到水中的阻塞物，繼而出現破洞及滲漏。機管局隨即實施由海上交通控制中心協調的回應機制，採取保護乘客的措施，在船隻沉沒前，把船上的 39 名乘客及兩名船員全部安全撤離涉事船隻。

56. 譚文豪議員察悉，截至 2018 年 3 月的過去 12 個月內，三跑道系統項目每年以每 1 000 名工人計的意外率為 2.1。就此，他詢問，與三跑道系統建造工程有關的意外有否涉及任何傷亡。機管局

潘嘉宏先生答稱，在該等意外中，並無造成人命傷亡。

57. 毛孟靜議員對機管局為保育海洋生態所制訂的措施表示關注。她要求政府當局就其監察和保護在香港水域出沒的中華白海豚的工作提供資料。

58. 何俊賢議員轉達公眾對三跑道系統建造工程所採取的環保措施(特別是有關保育中華白海豚和各項海洋資源的措施)的關注。

59. 機管局潘嘉宏先生向委員保證，機管局一直廣泛監察在香港水域出沒的中華白海豚。

勞工供應

60. 對於填海承包商透過"補充勞工計劃"輸入專門技術工人的申請已獲批准，陸頌雄議員表示不滿。他認為，該承包商以各種理由輸入了 518 名工人，並質疑機管局在此事上有否做好把關的角色。陸議員詢問，機管局會制訂甚麼措施，確保本地有充足的勞工進行三跑道系統建造工程，及防止其承包商濫用"補充勞工計劃"。他亦促請機管局制訂機制，確保有關的建造業工人的薪酬水平與市價看齊。

61. 機管局潘嘉宏先生表示，機管局會盡可能安排本地勞工填補所有職位空缺。就陸頌雄議員所述的情況而言，只有在香港進行廣泛宣傳後及在所需的技能是本港當前欠缺的情況下，才會輸入勞工。為處理此問題，機管局已與建造業議會制訂海事專才培訓計劃。

62. 主席從機管局提供的文件得悉，自 2020 年起，工程對技術工人的需求將逐步增加，並於 2021-2022 年度達至最高峰，屆時需求將達約 9 000 名工人，主要涉及飛行區基建、隧道及客運大樓工程等有關工作。他認為，培訓並非一個可於短期內提供足夠工人填補全部 9 000 個職位空缺的切實可行方案，而此問題亦不能純粹透過輸入勞工得以解決。就此，他詢問機管局有何計劃，以應付

未來的勞工需求，以及勞工短缺對三跑道系統項目的進度及成本有何影響。

63. 機管局潘嘉宏先生表示，"補充勞工計劃"只容許僱主輸入具備本地市場無法提供的技能的勞工。機管局一直與政府及相關當局緊密聯繫，對本港勞工市場的承受能力作出預測，以確保熟練技術工人的供應充足。機管局亦會繼續監察本港市場的勞工供應情況。

64. 運輸及房屋局副局長表示，由於三跑道系統海上建造工程需要由擁有特別技術的人員進行，但本地勞工市場並未有這類人員供應，因此填海承包商只好輸入此類技術勞工。當局採用了"先聘用後培訓"的方式，以優先招聘本地工人。此外，為了充分利用工人從港珠澳大橋建造工程所累積的經驗及技能，港珠澳大橋工程的部分工人在完成港珠澳大橋工程後，便受聘進行三跑道系統建造工程。

香港國際機場的未來發展

65. 田北辰議員察悉，機管局一直擬備 20 年的規劃大綱，以就香港國際機場的長遠需要作出評估及規劃，並每 5 年檢討及更新一次。機管局於 2011 年公布《2030 規劃大綱》，提出在香港國際機場興建第三條跑道的方案等事宜，以應付直至 2030 年的航空交通增長。田議員亦察悉，機管局快將公布《2035 規劃大綱》。他建議，機管局現正擬備的《2035 規劃大綱》應以 25 年為基礎，直至 2040 年，而非按原計劃直至 2035 年，以便為香港國際機場制定較長遠的發展方案(例如興建一個全新的機場，而非擴建現有機場)。

66. 機管局馮永業先生表示，香港國際機場的規劃大綱通常以 20 年為基礎予以擬備，讓機管局掌握更準確的市場資訊，用以預測香港國際機場在航空交通量方面的增長情況。下一份規劃大綱(即《2035 規劃大綱》)會以同一規劃年期予以擬備。

67. 毛孟靜議員表示，第三條跑道的空域將會與深圳機場的空域重疊。如是者，即使第三條跑道投入服務，香港國際機場跑道容量的增長也可能受到限制。因此，她認為為應付未來航空交通需求的增長而興建第三條跑道，並不合乎成本效益。

68. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)4表示，根據於 2007 年制訂的《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案(2.0 版本)》，香港國際機場在三跑道系統運作下長遠可達致每小時 102 架次飛機升降量的目標最高容量。他表示，此目標維持不變。

69. 主席關注到，跑道容量可能在第三條跑道落成啟用後不久，便因航空交通需求的迅速增長而告飽和。他預見粵港澳大灣區建設將會吸引更多投資者和公司前來香港尋求商機，日後這會對香港國際機場的容量造成壓力。因此，他促請政府當局及機管局加快工作，以應付香港未來在航空交通需求方面的增長。

70. 機管局馮永業先生表示，一如《2030 規劃大綱》中所預計，在三跑道系統投入運作後，香港國際機場將能夠處理每年 620 000 架次航機升降量的實際最高容量。機管局和民航處已密切留意在航空和航空交通管理技術方面的最新發展情況，以探討有何方法可提高香港國際機場的跑道容量。

V. 其他事項

71. 議事完畢，會議於下午 12 時 33 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 4
2018 年 9 月 5 日