

參考資料

2021 年 10 月 27 日

立法會經濟發展事務委員會

香港國際機場三跑道系統的最新發展

目的

繼 2021 年 4 月向委員會匯報（立法會 CB(4)830/20-21(03)號文件）後，本文件旨在提供有關三跑道系統項目的最新發展情況。

背景

2. 本文件載列三跑道系統項目的整體進度及個別重要範疇的進展：(a) 建造工程；(b) 啟用第三跑道所需的籌備工作；(c) 勞工供應；(d) 施工安全；(e) 環境相關事宜；及 (f) 財務安排。

三跑道系統工程的最新進展

(a) 建造工程

3. 香港國際機場三跑道系統的建造工程涵蓋不同部分，包括填海拓地約 650 公頃，擴建現有二號客運大樓，建造第三跑道、滑行道、停機坪及 T2 客運廊，興建新的旅客捷運系統及高速行李處理系統，改建現有北跑道，以及建造機場配套基礎建設、公共設施及設備（三跑道系統項目工程範圍載於附件一）。

4. 如下文所詳述，儘管面對三跑道系統項目各個工程環節帶來的挑戰和 2019 冠狀病毒病的影響，香港機場管理局（「機管局」）仍致力維持三跑道系統建造工程的進度。第三跑道路面鋪設工程已於今年較早前竣工，並於 2021 年 9 月初舉行了竣工典禮，標誌着此重要的里程碑。整體而言，為確保三跑道系統建造工程按既定時間表進行，機管局會繼續推行各種有效措施，例如為不同承建商安排分階段交付／提早進駐工地、為

延長工時調配額外資源，以及重整施工次序以優先完成關鍵工程。機管局維持於 2022 年啟用第三跑道及於 2024 年完成三跑道系統項目的目標。

(i) 2019 冠狀病毒病對三跑道系統工程的影響

5. 於2021年4月的匯報中，委員獲悉2019冠狀病毒病疫情對三跑道系統工程的影響。來到了2021年第三季，相關影響仍然持續。在機管局及其承建商的共同努力下，自2021年3月中以來，三跑道系統項目並沒有錄得新增2019冠狀病毒病確診個案。即使如此，為保障三跑道系統項目的工人及員工的健康和安全，機管局繼續於所有工程環節推行嚴謹的檢測及核實措施，當中包括維持要求所有工人及員工於登上前往三跑道系統工地的船隻前，須出示2019冠狀病毒病陰性檢測結果及量度體溫。截至2021年9月底，工人及員工已合共接受超過8萬次檢測。最後一輪由機管局聘用的檢測機構提供的每兩周檢測安排已於2021年9月24日至30日完成。此後，未接種疫苗的工人及員工須每兩星期自行安排進行病毒檢測，以符合進入工地的檢測規定。

6. 機管局繼續推動三跑道系統工地的工人及員工接種2019冠狀病毒病疫苗以提升接種比率。截至2021年9月底，超過 70% 的項目人員已完成接種疫苗¹，並因而獲豁免進入三跑道系統工地前的檢測要求。此外，早前於2021年4月匯報的多項加強預防措施依然繼續實施。

7. 鑑於香港境外的不同物料供應來源地區的檢疫規定，以及相關封鎖及限制措施，2019冠狀病毒病疫情持續對三跑道系統項目的供應鏈帶來挑戰。機管局已實施多項應對措施，減少疫情對建造工程進度的影響，當中包括預先在工地範圍內及工地以外的策略性地點儲備碎石以支援關鍵工程，委託當地專家及第三方見證人在香港境外進行廠房驗收測試，以確保在工地以外進行的工程符合機管局的規格及相關法定要求，以及預先安排特別空運貨機運送重要設備或物料，以切合交付時間表。然而，持續的疫情或會在可見將來對工程進度繼續帶來更多挑戰。

(ii) 拓地

8. 至今，填海工程已大致完成，大部份填海範圍已交付予後續承建商，填料用量亦已大幅減少。展望將來，除了環繞現有北跑道西端範圍的填鋪工序需待現有北跑道按計劃於2022年關閉後才由後續的飛行區工

¹ 完成接種疫苗在此是指已接種第二劑疫苗至少 14 天。

程承建商完成外，主要填海工程承建商將於 2022 年第三季或之前完成填料鋪設工序的最後部分。

(iii) 飛行區工程

9. 建造工程繼續朝着2022年啟用第三跑道的目標進行，現有北跑道於第三跑道啟用後將暫時關閉，並重新配置為日後三跑道系統的中跑道。整條第三跑道路面鋪設工程於今年較早前完成，而機管局亦正全力推展滑行道的路面鋪設工序（參見附件二）。配合第三跑道運作所需的所有政府設施及附屬樓宇構築物已大致完成，相關建築及屋宇設備工程已隨後展開。主要機場及飛行區系統的安裝工作亦已在不同施工點展開，並與覆蓋範圍廣泛的輔助公用設施網絡建造工程同步進行。西行車隧道下通道段的建造工程已展開，並與毗鄰的箱形暗渠建造工程一併進行，而西行車隧道主隧道段的管樁牆安裝工程亦正進行中。第三跑道西端的跑道進場燈承托結構工程已竣工，而位於跑道東端的跑道進場燈承托結構工程預期於2021年第四季完成。整體而言，機管局繼續推展工程，目標是按計劃於2022年啟用第三跑道。

(iv) 大樓及基礎建設工程

10. 改建二號客運大樓所需的結構拆卸工程已大致完成。已暫停運作的二號客運大樓範圍內的樁柱工程正邁向最後階段。行李處理大堂及旅客捷運轉車站範圍內的大型挖掘及地庫建造工程已達到地面樓層。已完成的地基及底部結構工程的工地已分階段交付予負責擴建二號客運大樓上部結構的承建商。二號客運大樓擴建工程於其東南部分的上部結構建造工程繼續進展良好。連接擴建後的二號客運大樓及毗鄰道路網絡的高架道路樁柱工程，正在多個施工點同步推展。機管局的目標是在2024年完成擴建二號客運大樓，並提供全面的客運服務。

11. T2客運廊地基及底部結構工程合約中的鑽孔樁柱及地庫挖掘工程正全速進行中。新航空交通管制指揮塔的地基及底部結構工程已完成的部分已交付予 T2客運廊主要工程承建商以進行上部結構工程。同時，T2客運廊主要工程合約的主要分判商大部分已就位。東行車隧道北引道段的板樁工程正在進行中。新機場中央控制中心的樓宇結構工程已於2021年第二季大致完成，並已展開建築及屋宇設備工程，而位於通訊室內的系統安裝工程已經展開。至於新機場中央控制中心大堂電視幕牆的安裝工作，將於托架裝設完成後展開。機管局的目標是於2022年達至新機場中央控制中心與第三跑道一同投入運作。

12. 此外，行李處理系統的詳細設計工作已大致完成，模擬系統測試亦已於今年較早時間在工地以外的工場成功完成。與此同時，輸送帶設備正在生產中。旅客捷運系統的詳細設計工作亦已大致完成。旅客捷運系統部件正在生產中，車卡亦正組裝。位於現有機場島上的新旅客捷運系統車廠內的建造工程正在進行。旅客捷運系統及行李處理系統隧道的建造工程正在現有機場島上多個不同路段繼續進行，在運作中的機場快綫下以箱涵頂進方式進行的隧道建造工程計劃於2021年年底展開。通風大樓的樓宇結構工程已大致完成，並可展開相關的建築工程及系統安裝工作。此外，建造旅客捷運系統及行李處理系統隧道所需的樁柱及灌漿牆裝設工程亦於填海土地上繼續進行。銜接 T2 客運廊範圍附近的挖掘工程亦已展開，以準備後續的隧道建造工程。海水泵房的樁柱工程亦正同時進行。

13. 大部分於填海土地上的建築支援設施及服務，例如安全培訓中心、食堂、醫療中心、車輛維修設施等，已投入服務。位於西面輔助設施用地的臨時工地辦事處仍繼續運作，而東面輔助設施用地上的首座臨時工地辦事處亦已投入運作。此外，位於東面輔助設施用地的第二座臨時工地辦事處及一所食堂預計將於2021年第四季投入服務。整體而言，這些工地支援服務及設施將繼續支援建造三跑道系統項目。

14. 三跑道系統涵蓋眾多部分，當中涉及環環相扣的工程和項目銜接面，是一項非常複雜的工程項目。2019 冠狀病毒病疫情、供應鏈受阻、惡劣天氣等因素所帶來的不同挑戰，都可能影響個別工程範圍的進度。然而，即使面對持續的挑戰，機管局有信心第三跑道可以按計劃於2022年啟用。機管局於2021年4月向委員匯報三跑道系統項目的進度整體滯後約八個星期。機管局透過落實多項進度監控及加強措施，得以穩定相關情況，並將繼續推展計劃，以達至於2024 年完成三跑道系統建造工程的目標。

(v) 政府設施

15. 為確保能更有效地協調及管理銜接事宜，機管局承接三跑道系統項目中與機場運作相關的關鍵政府設施²的設計及建造。當中，在西面輔助設施用地，機場北消防局（前稱「西機場禁區消防局」）主樓的上層結構工程已完成，而該消防局及淨化設施的建築及屋宇設備工程正在進

² 例如民航處的航空交通管制設施、香港天文台的航空氣象服務設施、消防處的救援及救火設施、海關、出入境、檢疫、港口衛生管制及執法設施等。

行。民航處及香港天文台已進入其位於填海土地上的設施／設備場地，如期展開系統安裝工作。與此同時，機管局亦正籌備新航空交通管制指揮塔的上層結構工程。

(vi) 工程成本

16. 機管局繼續維持工程開支於預算內。截至 2021 年 9 月，機管局批出的主要建造工程合約總值（約 958 億港元）維持在預算之內。建造工程合約的詳情載列於附件三。機管局維持其目標於預算的 1,415 億港元內完成三跑道系統項目。

(b) 啟用第三跑道所需的籌備工作

17. 除建造工程外，機管局現正與政府及機場持份者緊密合作，為 2022 年啟用第三跑道進行籌備工作。當第三跑道啟用後，現有北跑道將會關閉作重新配置。機管局正進行各項計劃，確保第三跑道及相關設施的運作於 2022 年準備就緒。

18. 新填海土地（即赤鱸角地段第 4 號）已於 2021 年 8 月 31 日根據私人協約批地方式批予機管局，為期 50 年。考慮到經擴建的機場將與第三跑道一同運作，現有機場島（即赤鱸角地段第 1 號及其增批部分餘段）的契約年期以復歸契約方式延長，並於同日生效，使其與赤鱸角地段第 4 號的契約年期一致。此外，就啟用第三跑道的立法程序，以修訂所需的限制及區域，已經以附屬法例³的方式完成，並將於 2022 年 5 月 31 日生效。

19. 機管局亦與不同持份者協作（包括相關政府部門及機場營運機構）制定機場運作準備計劃，以確保第三跑道順利啟用。另一方面，機管局與民航處正籌備於 2022 年第一季／第二季進行第三跑道的飛行校驗，以驗證有關的空中航行服務設備完全符合國際民航組織的標準。

(c) 勞工供應

20. 機管局預計 2021 年起，工程對工人的需求會開始增加，並於 2022／23 財政年度達至高峰，屆時將需要調配約 9 000 名技術工人參與主

³ 即《香港機場（障礙管制）條例》（第 301 章）下訂明的機場高度限制、《船舶及港口管制規例》（第 313A 章）下的香港國際機場進口航道區，以及《機場管理局條例》（第 483 章）下的機場區地圖及限制區地圖。

要飛行區基礎建設、隧道、客運大樓及相關系統的建造工程。三跑道系統項目將於未來數年為本地工人繼續提供更多就業機會。

21. 為滿足人力需求，儘管受疫情所限，機管局與其承建商繼續合作，致力於本地市場招聘求職人士。機管局於 2021 年 7 月在香港建造業總工會的場地舉行了一場招聘會，有多個三跑道系統項目的主要承建商參與，其後又於 2021 年 9 月底在水圍的一個購物商場舉辦了另一場更大型的招聘會，並有更多機場同業公司參與。現時，機管局未有計劃為餘下工程透過補充勞工計劃再度輸入勞工。

(d) 施工安全

22. 機管局一直恪守最高的施工安全標準。截至 2021 年 9 月，三跑道系統項目在過去 12 個月的意外率⁴為 7.7，高於上一次進度報告呈報的數字，但仍然遠較勞工處於 2020 年公布的建造業每一千名工人意外率 26.1 為低。為確保施工安全及應對相關事宜，機管局與承建商繼續積極評估三跑道系統項目下各項安全措施的成效。機管局亦對飛行區工程等較關鍵的範疇多加留意，以識別潛在安全問題。同時，機管局繼續推行 2021 年第三季以「預防中暑」為主題的「我們承諾」安全計劃。

23. 隨着工程性質由海上工程轉移至陸上工程，當中的安全風險情況亦隨之改變。陸上工程的特定安全事項包括高空工作、重物吊運操作、挖掘與側向承托安裝相關的臨時工程和人機介面的安全性。為應付日益增加的臨時工程及樓宇電力安全工程，機管局已加強「臨時工程控制」及「工程電力安全系統」的安全管理工作，並推出針對質素與安全的巡查及測試計劃，確保主要安全檢查及控制重點已納入為工程控制程序的一部分。機管局亦定期舉行內部安全工作坊。

(e) 環境相關事宜

24. 機管局持續為三跑道系統項目執行環境監察及審核（「環監」）計劃，並每月匯報所有環監資料，包括監察結果、推行緩解措施的情況、任何不符合相關要求的事宜及相應跟進行動等。有關的環監資料連同按環境許可證提交的文件定稿，均載列於專題網站⁵供公眾閱覽。自三

⁴ 意外率為每年每一千名工人的須予呈報意外數字。有關數字按照勞工處採用的方法計算，並廣泛應用於香港建造業。

⁵ 有關三跑道系統環境相關事宜的專題網站：<http://env.threerunwaysystem.com/tc/index.html>

跑道系統項目建造工程展開以來，機管局一直妥善執行環監計劃及一切所需的環境緩解措施。

25. 機管局繼續履行承諾提升海洋生態及漁業資源，令項目範圍附近的海洋生態（包括中華白海豚）及漁業資源受惠。機管局於2016年年底注資合共4億港元成立改善海洋生態基金及漁業提升基金後，自2017／18財政年度起為40個項目合共提供超過5,500萬港元資助。有關獲資助項目詳情（包括已完成項目的報告）已載列於專題網站⁶。這些資助項目由大學、研究團體或漁業界組織負責管理及進行。

26. 除上述兩個基金外，機管局繼續在環境許可證要求以外探索及／或實施數項在大嶼山水域進行的海洋生態及漁業提升措施。於2021年6月及7月，機管局於香港國際機場南跑道的西面水域（鄰近擬議的北大嶼海岸公園），敷設100座人工魚礁。敷設人工魚礁為先導計劃，旨在建立微海洋生境，並評估人工魚礁對提升擬議北大嶼海岸公園及其鄰近水域的本地海洋生境及漁業資源的成效。機管局亦在新建成的第三跑道北面部分海堤的選定位置進行敷設貝殼礁先導計劃以評估其成效。該項先導計劃旨在為貝類及其他海洋生物在人工海堤上重建自然棲息地並促進其繁殖。機管局現正為上述兩項先導計劃的成效進行為期12個月的敷設後監察。至於擬議的北大嶼海岸公園，機管局於2020年10月獲得郊野公園及海岸公園委員會原則上支持。漁農自然護理署現正根據《海岸公園條例》（第476章）跟進籌備指定擬議北大嶼海岸公園的法定程序，以配合三跑道系統項目啟用。

27. 另一方面，機管局繼續在環保建築設計及可持續建築工程方面追求卓越。繼二號客運大樓擴建工程於2020年取得綠建環評暫定鉑金級⁷後，T2客運廊亦於2021年年中取得相同評級。

28. 為提升透明度及積極與社區溝通，機管局繼續透過專業人員聯絡小組及社區聯絡小組，促進與持份者溝通，以及處理與三跑道系統項目相關環境事宜的查詢與投訴。視乎疫情，下一輪專業人員聯絡小組及社區聯絡小組會議計劃於2021年年底進行。

⁶ 改善海洋生態基金網頁：<http://env.threerunwaysystem.com/tc/meef/index.html>
漁業提升基金網頁：<http://env.threerunwaysystem.com/tc/fef/index.html>

⁷ 綠建環評就建築物在規劃、設計、施工、調試、管理、運作及維修各範疇的可持續性，訂立了一套全面的表現準則，評核結果受香港綠色建築議會有限公司認可並發出認證。暫定鉑金級是項目在完成暫定評估後的最高評級。

(f) 財務安排

29. 機管局於 2021 年 4 月向本事務委員會提交的文件中，報告由於疫情持續對香港國際機場業務構成前所未有的影響，未來數年機場營運盈餘及機場建設費可提供予三跑道系統項目的資金會減少。雖然機管局會繼續從三個資金來源為三跑道系統項目提供融資，即保留其營運盈餘、徵收機場建設費，以及在市場集資，但鑑於航空交通量銳減及收益下降，根據機管局於 2021 年 3 月的最新估算，從市場籌集的資金總額預計為 (i) 890 億港元的債務；以及 (ii) 已發行的 15 億美元（或相當於 116 億港元）的永續資本證券（會計上列作權益）。

(i) 機管局 2020/21 財政年度財務狀況

30. 機管局的財務表現很大程度上取決於香港國際機場的航空交通量。因疫情而對抵港的非本地居民實施的旅遊禁令、檢疫令及限制，導致對航空旅遊的需求下跌。在 2020/21 財政年度，香港國際機場處理 80 萬人次的客運量及 127 760 架次的飛機起降量，分別按年下降 98.6% 及 66.2%。不過，貨運及航空郵件業務依然強勁，貨運量只輕微減少 2.0% 至 460 萬公噸。機管局已向機場同業數度提供合共 47 億港元的紓緩措施。因此，機管局於 2020/21 財政年度錄得虧損淨額為 44 億港元，於 2021 年 3 月 31 日的淨負債額為 70 億港元，與其他國際樞紐機場比較，仍屬一個舒適的水平。機管局的信貸評級仍然強健，獲得標準普爾評為「AA+」級。

(ii) 擬於未來12個月發行債券

31. 2019 冠狀病毒病變種病毒急速播散，觸發世界各地實施新旅遊限制，阻礙旅遊業及航空業復蘇的步伐。航空業界普遍預計客運量將經過三至四年才逐步回復至疫情前水平。因此，主要受交通量主導的機管局營運盈餘及機場建設費，可為三跑道系統項目提供的實際資金，仍存在很多不確定性。

32. 至於從市場籌集的資金，機管局重新審視各種金融工具，以便更有效把握現時低息環境，在疫情及地緣政治局勢未明朗下，應付融資需求，並維持債務水平總額於 890 億港元。機管局計劃於未來 12 個月利用以下工具進一步集資（參見附件四）：

- (a) **美元機構債券：**機管局有意發行最高達40億美元的長期美元機構債券，包括在可持續融資框架下，以綠色債券或可持續發展

債券方式發行。發行綠色債券或可持續發展債券不但可配合政府發展香港成為區內的國際綠色及可持續金融樞紐的政策，亦顯示機管局致力成為全球其中一個最環保的機場的決心，以及進一步擴大其投資者基礎；

- (b) **港元零售債券**：原訂於2020年2月發行，但因2019 冠狀病毒病爆發而延期。機管局將視乎市況，考慮於2022年發行50億港元定息零售債券，以配合疫情消退後香港國際機場客運量的復蘇步伐，並讓香港市民有機會參與三跑道系統項目；及
- (c) **港元機構債券**：以私募配售形式發行的港元機構債券是其中一種最有效及可靠的集資方法。如環球機構債券市場情況不理想，或將有需要發行多達150億港元的港元機構債券，以籌集額外流動資金以滿足融資需求。

33. 儘管預計槓桿比率上升，根據機管局與其財務顧問的討論，預期機管局能夠維持其投資級別信貸評級。鑑於機管局往績良好，加上最近於 2020／21 財政年度的集資活動中投資者反應踴躍，機管局有信心能夠繼續借助其良好的信貸狀況，以合理成本從市場籌集資金。機管局無須政府提供任何形式的財務擔保以為三跑道系統項目融資。

34. 機管局將按需要調整三跑道系統項目的融資方案，並在市況容許下執行融資方案。至於實際融資時間，須視乎計及營運與資本開支後的現金流水平和市況而定。機管局相信航空業及航空交通將會隨着疫情退卻而逐步復蘇。機管局會保持警惕，按照審慎商業原則嚴格控制成本，同時繼續推展各個發展項目，以維持及鞏固香港國際機場作為國際航空樞紐的地位。

徵求意見

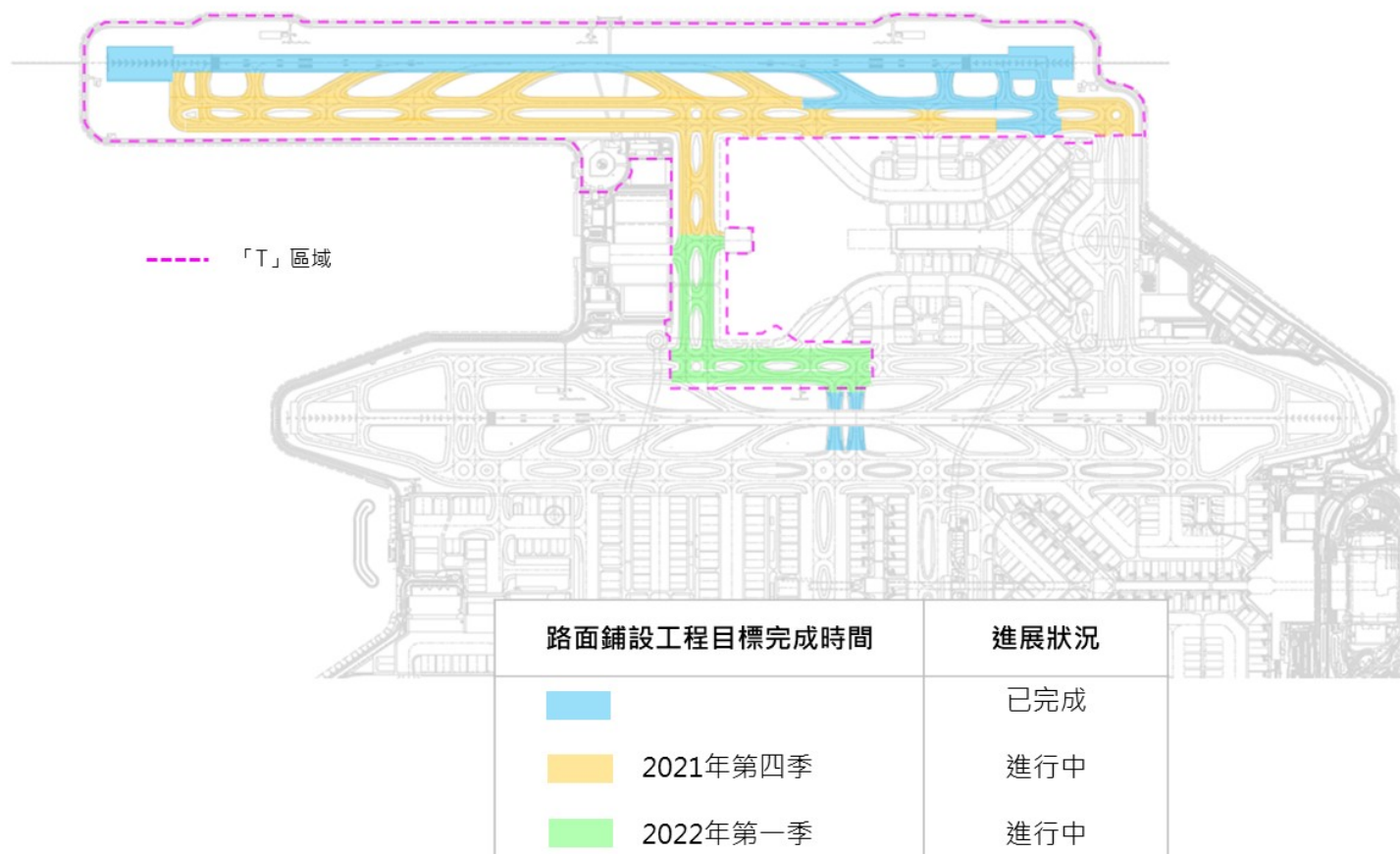
35. 請各委員參閱上述各項。

香港機場管理局
2021 年 10 月

三跑道系統項目工程範圍



路面鋪設工程計劃



註：「T」區域為第三跑道於 2022 年啟用時所需範圍。

**三跑道系統項目
主要建造工程合約列表
(截至2021年9月)**

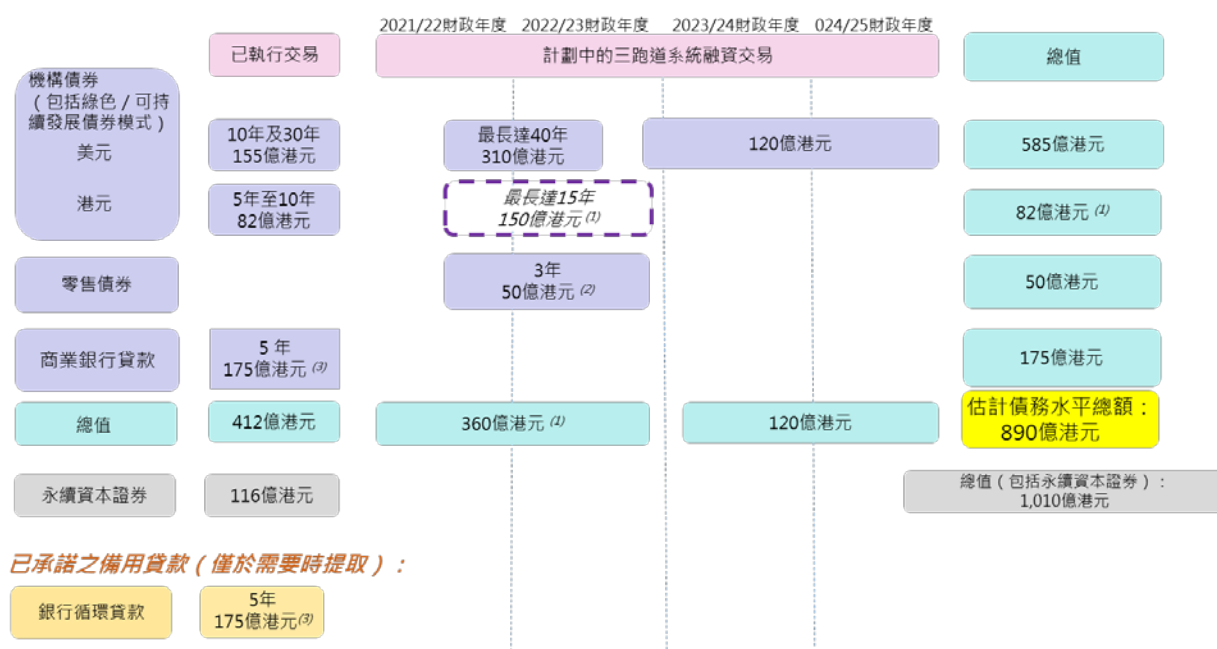
	建造工程合約	工程合約批出日期	合約費用 (港元)
1.	合約編號：P560(R) 航空燃油管道改道工程	2015 年 7 月 29 日	1,289,000,000
2.	合約編號：3201 深層水泥拌合工程 (組合一)	2016 年 7 月 28 日	3,686,890,096
3.	合約編號：3202 深層水泥拌合工程 (組合二)	2016 年 7 月 28 日	2,813,918,000
4.	合約編號：3203 深層水泥拌合工程 (組合三)	2016 年 7 月 28 日	2,120,914,933
5.	合約編號：3204 深層水泥拌合工程 (組合四)	2016 年 7 月 28 日	1,800,000,000
6.	合約編號：3205 深層水泥拌合工程 (低淨空高度)	2016 年 9 月 27 日	3,314,806,000
7.	合約編號：3206 主要填海工程	2016 年 9 月 27 日	15,263,960,097
8.	合約編號：3602 現有旅客捷運系統更新工程	2017 年 3 月 30 日	843,430,000
9.	合約編號：3301 跨越北跑道滑行道工程	2017 年 4 月 3 日	356,277,178
10.	合約編號：3501 天線設備區及污水泵房	2017 年 6 月 9 日	67,628,000
11.	合約編號：3601 新旅客捷運系統 (三跑道客運大樓綫)	2017 年 6 月 13 日	1,668,324,457
12.	合約編號：3801 現有機場島的旅客捷運系統及行李處理系統隧道工程	2017 年 6 月 14 日	2,370,896,942
13.	合約編號：3503 二號客運大樓地基及底部構造工程	2017 年 11 月 28 日	2,435,123,581
14.	合約編號：3603 三跑道系統行李處理系統工程	2017 年 11 月 28 日	3,076,491,885
15.	合約編號：3402 新機場中央控制中心前期工程	2018 年 10 月 30 日	59,151,346
16.	合約編號：3302 東行車隧道前期工程	2018 年 11 月 28 日	682,000,000
17.	合約編號：3303 第三條跑道及相關工程	2019 年 4 月 8 日	6,273,725,171
18.	合約編號：3305 飛行區地面燈號系統工程	2019 年 8 月 1 日	835,760,167
19.	合約編號：3403 新機場中央控制中心－建築及土木工程	2019 年 8 月 9 日	440,698,000
20.	合約編號：3404 機場中央控制系統	2019 年 8 月 9 日	172,345,000

	建造工程合約	工程合約批出日期	合約費用（港元）
21.	合約編號：3721 建築支援基礎建設工程	2019 年 8 月 16 日	488,477,541
22.	合約編號：3713 三跑道客運大樓及基礎建設工地勘測工程	2019 年 9 月 25 日	127,388,888
23.	合約編號：3306 配合臨時雙跑道系統及三跑道系統的監察設施 控制系統	2019 年 10 月 21 日	767,210,058
24.	合約編號：3722A 西面輔助設施用地－工地辦事處	2019 年 12 月 13 日	103,929,300
25.	合約編號：3722B 西面輔助設施用地－餐飲中心、安全培訓中心 及醫療中心	2019 年 12 月 13 日	59,988,000
26.	合約編號：3722C 西面輔助設施用地－物料測試實驗所	2019 年 12 月 13 日	64,064,500
27.	合約編號：3722D 西面輔助設施用地－避風中心、車輛維修設施 及燃料儲存設施	2020 年 1 月 30 日	74,557,290
28.	合約編號：3405 三跑道客運大樓地基及底部構造工程	2020 年 2 月 6 日	4,639,777,000
29.	合約編號：3307 消防培訓設施	2020 年 3 月 23 日	301,450,000
30.	合約編號：3802 旅客捷運系統及行李處理系統隧道及相關工程	2020 年 5 月 25 日	7,202,948,752
31.	合約編號：3508 二號客運大樓擴建工程	2020 年 8 月 5 日	12,886,000,000
32.	合約編號：3726 建築支援設施維修服務	2020 年 8 月 4 日	37,217,240
33.	合約編號：3308 外物來探測系統	2020 年 10 月 23 日	179,055,829
34.	合約編號：3408 三跑道客運大樓及停機坪工程	2020 年 11 月 3 日	15,611,738,390
35.	合約編號：3723A 東面輔助設施用地－工地辦事處及污水處理設 施	2021 年 1 月 21 日	177,391,520
36.	合約編號：3723B 東面輔助設施用地－餐飲中心及中央供電大樓	2021 年 1 月 21 日	57,309,030
37.	合約編號：3310 北跑道改建工程	2021 年 6 月 1 日	5,205,384,620
		總計：	97,555,228,811

註：

合約 3503、3508 及 3310 的合約費用包含三跑道系統及非三跑道系統的合約費用，而合約 3306 的合約費用全部由非三跑道系統的預算支付。總主要工程合約費用在減除非三跑道系統相關工程部分後，金額為 95,784,771,337 港元。

三跑道系統財務計劃



(2021年9月更新)

註：

1. 若美元機構債券市場不樂觀，則會發行達150億港元的港元機構債券，主要用作後備融資渠道。由於此為後備計劃，故此替代融資來源並無計入總值一欄。
2. 原訂於2020年2月發行的零售債券暫時延至2022年，以配合屆時的航空交通復蘇步伐。
3. 與最近於2021年4月向本事務委員會作出的報告比較，基於機管局2020年6月與21家國際及本地銀行簽訂的350億港元五年期銀團貸款已佔相當大部分的信貸額度，預期未來將主要向債券市場融資，而非向銀行貸款。在這些貸款當中，175億港元定期貸款已悉數提取，而另外175億港元的循環貸款部分仍未使用，用作機管局的備用貸款，在有需要時提供流動資金。
4. 數字以四捨五入計算。