

參考資料

2021年4月26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

繼香港機場管理局（「機管局」）於2020年12月向委員會匯報（立法會CB(4)333/20/21(01)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) 啟用第三條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。

三跑道系統項目工程的最新進展

(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，建造第三條跑道、滑行道及停機坪、T2客運廊（前稱三跑道客運大樓），擴建現有二號客運大樓，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的設計布局載於附件一。

4. 如下文所詳述，儘管面對三跑道系統項目內各個工程環節和2019冠狀病毒病影響所帶來的挑戰，機管局仍致力維持三跑道系統項目建造工程的進度，以期於2022年啟用第三條跑道及2024年啟用三跑道系統。

(i) 2019 冠狀病毒病對三跑道系統工程的影響

5. 於 2020 年 12 月，委員知悉 2019 冠狀病毒病疫情對三跑道系統工程的影響，而相關影響於 2021 年第一季度仍然持續。於 2021 年第一季度共有 23 名涉及三跑道系統項目的工人確診 2019 冠狀病毒病，當中 14 名工人涉及與工程進度非常關鍵的跑道飛行區地面燈號工程，而相關工程已隨即停工 14 天至 2021 年 2 月中。政府於 2021 年 1 月 30 日引用《預防及控制疾病（對若干人士強制檢測）規例》（第 599J 章）發出強制檢測公告，要求在 2021 年 1 月 17 日至 30 日期間，曾在合約編號 3303（第三條跑道及相關工程）及合約編號 3206（主要填海工程）工地工作或曾身處該工地超過兩小時的合共超過 3 300 名員工及工人，須於 2021 年 2 月 2 日或之前接受檢測。同樣地，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）在錄得一宗確診個案後，相關工程亦隨即停工 14 天，政府亦於 2021 年 3 月 8 日發出另一強制檢測公告，要求在 2021 年 2 月 22 日至 3 月 7 日期間曾在該工地工作或曾身處該工地超過兩小時的合共超過 360 名員工及工人，須於 2021 年 3 月 9 日或之前接受檢測。兩輪強制檢測已於指定日期前完成，並無進一步發現新增確診個案。

6. 為保障在三跑道系統項目工地內的員工及工人的健康和 safety，機管局已加強針對 2019 冠狀病毒病的檢測措施。機管局已實施自願檢測計劃，鼓勵所有三跑道系統項目的工人及員工於相關計劃下每兩星期接受檢測。截至 2021 年 3 月底，機管局已聯同衛生署或該局委聘的政府認可檢測化驗所，進行了六輪檢測，收集了超過 25 000 個檢測樣本。自 2021 年 2 月 9 日起，所有進入三跑道系統項目工地的工人及員工，均須持有於 14 天內發出的 2019 冠狀病毒病陰性檢測結果。登上前往三跑道系統項目填海區工地的船隻的所有工人及員工，均需出示有效的 2019 冠狀病毒病陰性檢測結果的電話短訊。

7. 除了有關 2019 冠狀病毒病陰性檢測結果的要求外，三跑道系統項目的所有工地亦實施額外防疫措施。例如，所有工人登船前往填海區工地前必須檢測體溫，在船上時則須時刻佩戴口罩，並嚴禁飲食。機管局及承建商亦派員在碼頭及船上密切監察工人遵守規定的情況。此外，承建商須定期巡查工地範圍，確保工人在工地按要求佩戴口罩及保持社交距離，並安排工人分開時段進行午膳，

及提供更多通風良好的休息地方，工人於工地午膳期間亦須遵守保持社交距離的規定。

8. 2019 冠狀病毒病亦於 2021 年第一季度為其他工程環節的物料供應鏈帶來挑戰，特別是在農曆新年前後的五個星期內，來自內地的水泥及其他建築物料供應受對海員的相關檢疫規定所影響。部分內地工人亦於 1 月份已提早返回內地度過農曆新年假期，並須完成檢疫規定後，才可於 2021 年 3 月回港復工。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，當中包括在三跑道系統項目的填海區工地上儲備碎石，以盡量維持跑道建造工程；利用一幅本地工地提早儲備建築物料以支援其他工程環節，及調動資源配合延長工時以提高生產力。

9. 然而，2019 冠狀病毒病的影響持續，或會在可見將來繼續影響工程進度，尤其會令工程有再度受阻／停工的風險。儘管疫情持續帶來重大影響，機管局及其承建商正實施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。截至 2021 年 3 月，滯後時間仍維持在 2020 年 12 月向委員所匯報的約八個星期。為確保三跑道系統建造工程按既定時間表進行，機管局會繼續實施不同措施，包括分階段交付工地範圍／安排後續承建商提早進場、調動額外資源以配合延長工時、利用延長的飛行通報期間提高工程生產力、重新調整施工優先次序，以在 2021 年第四季度完結前優先完成跑道及滑行道所有關鍵的瀝青鋪設工程。總括而言，機管局預計第三條跑道和三跑道系統將按其目標分別於 2022 年及 2024 年啟用。

## (ii) 拓地

10. 至今，填海工程的填料鋪設工序取得重大進展，海上深層水泥拌合工程已於 2020 年完成，第三條跑道運作時所須的「T」區域<sup>1</sup>（參見附件二）內的陸上地質改良工程亦已大致完成。截至 2021 年 3 月，在約 650 公頃的填海區域中，約 512 公頃的範圍已鋪設達到所需交付的水平，當中約 460 公頃的範圍已交付予後續承建商。

---

<sup>1</sup> 「T」區域是指附件二內紅色虛線所劃出範圍，為第三條跑道於 2022 年啟用時所需用地。

11. 約 95%的填海工程現已完成。尤為重要的是，「T」區域內的填料鋪設工序已完成，整個於 2022 年第三條跑道啟用時所需的區域亦已交付予後續承建商。於 2021 年第一季度，主要填海工程承建商一直使用主要來自廣東的訂製機製砂，以及大部分來自屯門填料庫經填料篩選分類設施的公眾填料，作為主要填料來源。截至 2021 年 3 月，工程自開展以來已採用了約 2 150 萬公噸來自填料庫的公眾填料，來年亦會繼續採用公眾填料。展望將來，預期往後的填料需求將大幅減少。主要填海工程承建商將繼續完成餘下的地質改良工程，及於 2022 年第三季度完結前完成填料鋪設工序至最後平整的水平，而位於環繞現有北跑道西端範圍的填料鋪設工序需待現有北跑道於 2022 年關閉後才能展開。

### *(iii) 飛行區工程*

12. 自「T」區域於 2021 年第一季度交付後，整條第三條跑道及部分滑行道的路面鋪設工程、飛行區地面燈號工程及公共設施裝設工程繼續按不同階段施工。跑道的路基準備工作及碎石鋪設工程大致完成。瀝青鋪設工序，即跑道的最頂層部分，現正進行鋪設測試，目標在 2021 年 6 月底完成鋪設工序。同時，西行車隧道及相關基礎設施工程亦正繼續進行。箱形暗渠建造工程亦正在進行中，目標於 2021 年 4 月完成其橫越第三條跑道的部分。另外，於第三條跑道西端的跑道進場燈海上樁柱建造工程已完成。附屬建築物工程以及公用設施裝設工程和渠務工程均繼續進行中，而三跑道系統觀測設施的上部結構已大致竣工。總括而言，機管局繼續推展建造工程，以於 2022 年啟用第三條跑道。

### *(iv) 大樓及基礎建設工程*

13. 至於二號客運大樓擴建工程相關的地基及底部結構工程，地下層挖掘工程及底部樓板建造工程繼續同時進行。已暫停運作的二號客運大樓的拆卸工程正在進行中，目標在 2021 年 4 月初完成拆除外牆及樓頂鋼桁架。已暫停運作的二號客運大樓範圍內的樁柱工程亦已經展開。在擴建二號客運大樓的上部結構合約中，連接二號客運大樓及毗鄰道路網絡的高架道路樁柱工程亦已展開。工程範圍正按計劃分階段交付予上部結構承建商，而相關工程亦已動工。改建後的二號客運大樓目標在 2024 年重開，提供全面的旅客服務。

14. T2 客運廊將於填海土地上興建，其相關的地基及底部結構工程合約正進行鑽孔樁柱工程。隨著 T2 客運廊主要工程合約於 2020 年 11 月批出後，東行車隧道北段的挖掘與側向承托工程的批核設計呈交工作一直進行中，以取得法定批准。將置於新機場中央控制中心的鋼製樓頂，現正在進行搭建前的準備工作。機場中央控制系統設計及物料批核文件的呈交工作亦正在進行中，目標在 2022 年年中啟用。

15. 除了上述工程外，專門的旅客捷運系統及高速行李處理系統的設計及建造合約亦在進行中。旅客捷運系統及行李處理系統的詳細設計已完成。系統部件及旅客捷運系統的車卡正在生產中。至於現有機場島上旅客捷運系統及行李處理系統隧道的建造工程，挖掘工程及隧道結構工程正繼續進行；填海土地上旅客捷運系統及行李處理系統隧道及相關工程的建造合約內的挖掘與側向承托工程和樁柱工程亦按計劃進行中。

16. 大部分於新填海土地上的建築支援設施及服務（如安全培訓中心、醫療中心、車輛維修設施等）已於 2021 年第一季度投入服務，位於西面輔助設施用地的工地辦事處亦已投入運作。兩間混凝土配料廠已投入運作，而兩間瀝青配料廠亦已完成組裝。整體而言，大樓及基礎建設工程繼續如期推展，以配合三跑道系統於 2024 年啟用的目標。

#### (v) 政府設施

17. 為確保能有效地協調及處理銜接事宜，機管局受政府委託，為三跑道系統項目中與機場運作相關的必要政府設施<sup>2</sup> 進行設計及建造工程。當中位於西面航空輔助設施用地的機場禁區消防局的樁柱工程，以及淨化設施的上層結構均已竣工；民航處及香港天文台位於新填海土地上部分設施的地基工程已完成，並展開上層結構工程；而新航空交通管制指揮塔的樁柱工程亦已完成。

---

<sup>2</sup> 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。

(vi) 工程成本

18. 機管局繼續維持工程開支於預算內。截至 2021 年 3 月，機管局批出的主要合約總值（約 923 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) 啟用第三條跑道所需的籌備工作**

19. 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 年啟用第三條跑道進行籌備工作，而現有北跑道隨後會關閉作重新配置。

(i) 土地行政事宜

20. 機管局於 2016 年 6 月獲批一份短期租約，為三跑道系統項目進行土地闢拓及前期建造工程。三跑道系統的新填海土地（即赤鱸角地段第 4 號）將根據私人協約批地方式批予機管局，為期 50 年。由於第三條跑道將成為擴建後機場的一部分，與現有機場島整合並一同運作，因此現有機場島上的赤鱸角地段第 1 號及其增批部分餘段的契約年期亦將會延長，使之與赤鱸角地段第 4 號的契約年期一致。機管局正與地政總署緊密合作，敲定契約條款，以期於 2021 年簽訂相關土地文件。

(ii) 附屬法例修訂

21. 為確保香港國際機場能安全和高效地運作，並且符合航空安全規定，以營運第三條跑道及三跑道系統，以下限制及區域須以附屬法例的方式予以修訂：

- (a) 《香港機場（障礙管制）條例》（第301章）訂明的機場高度限制；
- (b) 《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；及
- (c) 《機場管理局條例》（第483章）下的機場區地圖及限制區地圖。

22. 上述修訂建議暫訂於 2021 年第二季刊登憲報，並提交立法會進行先訂立後審議的程序。有關修訂須於 2022 年 5 月 31 日生效，務求讓機管局在 2022 年啟用第三條跑道前，有充裕時間與機場持份者在第三條跑道附近的模擬真實運作環境下，安排所需的培訓、熟習環境及運作演習。上述修訂建議詳情分別載於附件四至六。

### (c) 勞工供應

23. 自 2021 年起，預計工程對工人的需求開始增加，並於 2022/23 財政年度達至高峰，屆時將需要調配約 9 000 名技術工人參與主要飛行區基礎建設、隧道及客運大樓的建造工程。三跑道系統項目已為本地工人提供就業機會，並將於未來數年繼續帶來更多工作機會。為滿足龐大的人力需求，機管局將與其承建商持續增聘本地工人。儘管在 2019 冠狀病毒病疫情的各種限制下，機管局已採取額外措施積極與求職人士聯繫，包括在報章刊登更多招聘廣告，及在工會場所及購物中心舉辦招聘會。受 2019 冠狀病毒病疫情影響，機管局在社區舉辦更多招聘會時遇到困難。儘管如此，勞工處及機管局於 2020 年 11 月 12 至 13 日一同舉辦首個網上招聘會，提供超過 500 個機場職位，當中包括三跑道系統項目承建商所提供的空缺。此外，機管局亦與承建商合作，於 2020 年 7 月及 2021 年 3 月分別在深水埗及樂富的購物中心舉辦了兩場招聘會，並將於 2021 年下半年在屯門舉辦另一場招聘會，以吸納更多合適的求職人士。機管局會繼續與其承建商透過不同方式招聘本地工人。

### (d) 施工安全

24. 機管局一直恪守最高的施工安全標準。截至 2021 年 3 月，三跑道系統項目過往 12 個月的意外率<sup>3</sup>為 6.8，與上一次進度報告呈報的數字相同，遠較勞工處於 2019 年公布的香港建造業每一千名工人意外率 29.0 為低。機管局致力提升對施工安全的承諾，繼續透過為期 12 星期的「安全激勵計劃」，藉以提升三跑道系統項目承建商員工及工人於工作間管理、吊運、高空工作及人機介面四方面的施工安全文化。

---

<sup>3</sup> 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。

25. 隨着三跑道系統的工程性質由海上工程轉變至陸上工程，當中的安全風險情況亦隨之改變。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。機管局亦定期為「臨時工程安全管理」及「工程電力安全系統」舉行內部安全工作坊。

### (e) 環境相關事宜

26. 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<sup>4</sup>供公眾閱覽。自三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。

27. 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，兩個基金自 2017/18 財政年度起為 31 個項目合共提供超過 4,400 萬港元資助。2021/22 財政年度的最新一輪計劃共吸引 31 個改善海洋生態基金及漁業提升基金的申請，相關申請正進行審核。有關這兩個基金下獲資助項目詳情（包括已完成項目的報告）已載列於專題網站<sup>5</sup>。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。

28. 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，當中包括裝設環保海堤塊，以吸引表棲生物群在該處生長，令微生境更多樣化。於 2020 年第四季進行的首次後期監察中，安裝在兩處垂直海堤的環保海堤塊中錄得相對較高的固著生物（例如藤壺及貽貝）覆蓋率。而在斜面海堤安裝環保海堤塊的工程亦正在進行中。此外，在機場島西面試行敷設人工魚礁的工作將於 2021 年上半

<sup>4</sup> 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>

<sup>5</sup> 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>



年展開，藉此評估在擬議的北大嶼海岸公園（前稱三跑道系統海岸公園）敷設人工魚礁的成效。

29. 按照獲批准的三跑道系統環境影響評估報告建議，當三跑道系統項目於 2024 年投入運作前，將在北大嶼山水域指定一個面積約 2 400 公頃的新海岸公園（即「北大嶼海岸公園」）。機管局已在過去數年，就指定擬議海岸公園的建議，諮詢不同的持份者，並於 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）展開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。

30. 為提升透明度及積極與社區溝通，機管局繼續透過與專業人員聯絡小組及社區聯絡小組舉行會議，從而促進與持份者溝通，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 年下半年進行。

## (f) 財務安排

31. 於 2020 年 12 月上一次向本委員會呈交的報告中，委員知悉由於航空交通量銳減導致營運盈餘下降及少收了機場建設費，未來數年這兩方面可提供予三跑道系統項目的資金可能會減少。為此，機管局已重新審視及更新三跑道系統項目的財務安排（載列於附件七），當時預計債務水平總額為 880 億港元<sup>6</sup>。

### (i) 2020／21 財政年度財務狀況最新資料

32. 儘管香港國際機場的業務受到 2019 冠狀病毒病疫情的空前影響，但機管局的信貸評級仍然強健，獲標準普爾評為「AA+」級。憑藉其良好的信貸評級，以及為把握市場充裕的流動資金，機管局於 2020／21 財政年度成功進行多項融資，以用作一般企業用途及包括三跑道系統項目在內的資本開支，當中包括：

- (a) 與 21 家國際及本地銀行簽訂五年期 350 億港元銀團貸款，當中包括分別為 175 億港元的定期貸款及 175 億港元的循環貸款；

---

<sup>6</sup> 鑑於疫情對全球航空業帶來持續影響，根據機管局截至 2021 年 3 月的最新預測，估計機管局從市場籌集的資金總額將包括 890 億港元債務，以及已發行的 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）。

- (b) 15億美元或相當於116億港元的雙期永續資本證券（會計上列作權益）；
- (c) 15億美元或相當於116億港元的10年期及30年期美元機構債券；及
- (d) 根據機管局的中期債券發行計劃，透過私募方式發行82億港元機構債券。

這些貸款每年的實際利息介乎1.4%至2.639%。

33. 截至2021年3月31日，以上的集資活動，令機管局在2020/21財政年度合共取得489億港元資本，以及175億港元備用承諾信貸額度。金融界及投資者反應踴躍，顯示市場有信心疫情後香港國際機場業務將會回升。

*(ii) 2021/22財政年度的財務融資計劃*

34. 為把握現時的低息環境，機管局計劃於2021/22財政年度利用以下工具進一步集資：

- (a) **美元機構債券**：機管局有意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另一批5億美元的美元機構債券。這亦配合香港特區政府的政策，發展香港成為區內的綠色及可持續金融樞紐；
- (b) **港元零售債券**：原訂於2020年2月發行，但因疫情而延期。機管局將視乎市況，考慮於2021/22財政年度下半年發行50億港元定息零售債券，以配合可能於屆時復蘇的航空交通，並讓香港市民有機會參與機場發展；及
- (c) **港元機構債券**：機管局可能透過中期債券發行計劃，發行多達100億港元的港元債券。以私募形式發行的港元機構債券是其中一種最有效及可靠的籌集資金的方法。鑒於疫情仍然持續，機管局或有需要發行這種債券，藉以取得額外資金以滿足融資需求。

這些集資計劃實行時間將取決於市況及因應航空交通復蘇步伐所影響的營商氣氛。

*(iii) 三跑道系統中期融資方案最新發展*

35. 航空業飽受疫情重創，截至 2021 年 2 月底，香港國際機場自 2020 年 4 月起的客運量及飛機起降量與同期相比分別下跌 98.7%及 67.9%，而總貨運量則相對穩定，自 2020 年 4 月起與同期相比下跌 2.6%。由於疫情繼續影響客運量，航空業復蘇步伐仍然不確定。

36. 考慮到疫苗供應及接種計劃的推行，航空業界普遍預計客運量可在三至四年內逐步回復至疫情前水平。然而，全球航空交通的復蘇步伐仍有很多不確定因素，因而會影響主要受交通量主導的營運盈餘及機場建設費為三跑道系統項目所提供的實際資金。

37. 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，包括保留其營運盈餘、徵收機場建設費，以及市場上集資。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。鑑於機管局的往績良好，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。

38. 機管局將按照其審慎理財的原則定期檢討三跑道系統項目的融資方案，並在有需要時調整，包括債務水平總額。同時，機管局將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

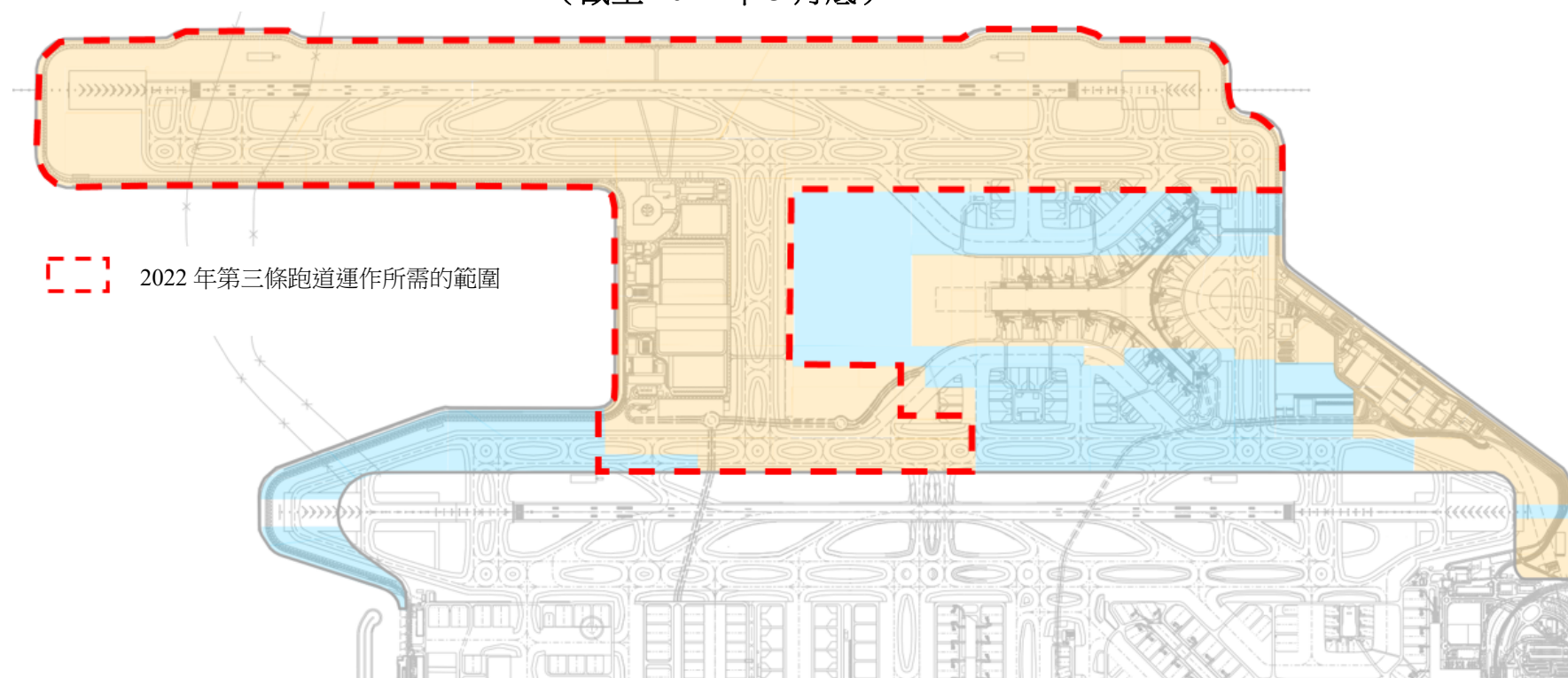
39. 請各委員參閱上述各項。

香港機場管理局  
2021 年 4 月

### 三跑道系統項目工程範圍的設計布局



### 最新的三跑道系統分階段填海計劃 (截至 2021 年 3 月底)



填海工程目標完成時間



2021 年第二季度至 2022 年第三季度



進展狀況

已完成

進行中

三跑道系統項目  
主要建造工程合約列表  
(截至2021年3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



	建造工程合約	工程合約批出日期	合約費用（港元）
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
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－物料測試實驗室	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
		<b>總計：</b>	<b>92,349,844,191</b>

根據《香港機場(障礙管制)條例》（第 301 章）  
的法例修訂建議以更新機場高度限制

背景

《香港機場(障礙管制)條例》（第 301 章）其中訂明，為了保障飛機安全，可以對建築物的高度作出限制。現時的高度限制，是因應香港國際機場雙跑道系統運作需要，在 1997 年根據第 301 章第 3(1AA)條和第 3(1A)條訂下。此等高度限制一般稱為機場高度限制。

修訂建議

2. 隨著香港國際機場將發展成為三跑道系統，民航處一直與香港機場管理局（下稱「機管局」）緊密合作，因應三跑道系統空域保護要求的轉變，訂立新的機場高度限制以控制建築物高度。

3. 民航處和機管局亦根據最新的國際航空標準，全盤檢視空域保護要求，所參考的標準包括國際民用航空組織為了確保航機和空中航行服務設備運作不受干擾所訂定的最新標準。

4. 機場高度限制對境內不同地區設立特定高度上限（以主水平基準以上若干米表述），有關限制標示於一系列圖則，而圖則會按照第 301 章的要求公開並存放於土地註冊處。為提供簡單參考，**附件四附錄**的參考圖將擬議的新機場高度限制歸納為數個組別概括顯示。與現時機場高度限制相比，香港國際機場附近的某些區域（主要是被海面覆蓋的區域或崎嶇山區）將受到較嚴格的限制，以保障香港國際機場在三跑道系統下的運作；餘下地區的限制會放寬。另外有部分區域，大多為香港東部被海面覆蓋的區域或郊野公園，並未被現時的機場高度限制涵蓋，但在最新的要求下，這些區域亦將會納入擬議新機場高度限制的覆蓋範圍內。

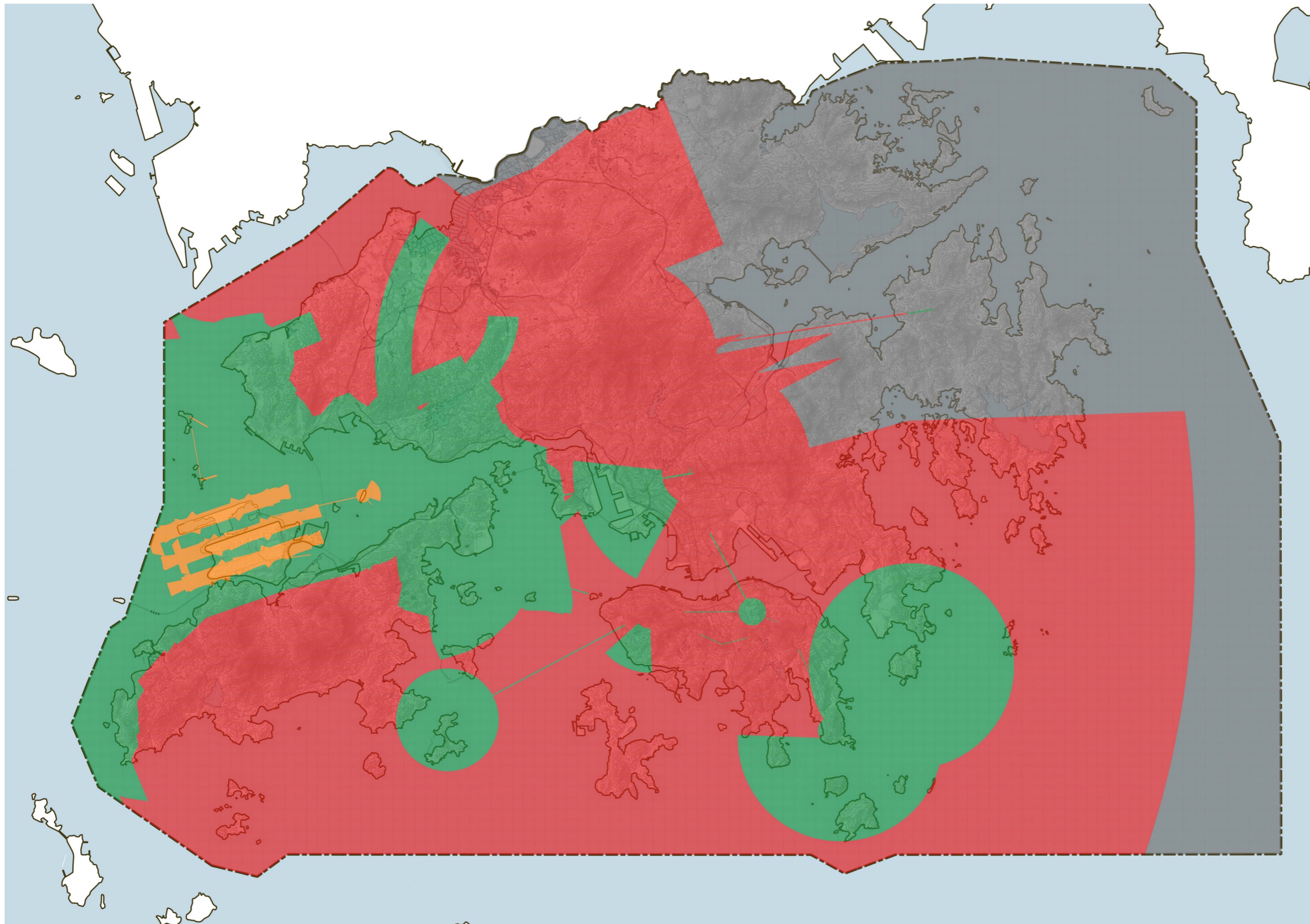


5. 一如以往，擬議的新機場高度限制將不適用於在新機場高度限制生效前，按獲批建築圖則已建立或將建立的建築物。無論如何，民航處自 2014 年起已根據當時已知的新機場高度限制，適時對接獲的私人發展或政府建築物建築圖則提供意見，以期保障飛機的安全。

發展局  
民航處  
2021 年 4 月

Indicative Plan (參考圖)  
New Airport Height Restrictions  
新機場高度限制

Appendix to Annex D  
(附件四 附錄)



New AHR (metres above Hong Kong Principal Datum, mPD)

新機場高度限制  
(香港主水平基準,米)

-   $\geq 1000$
-  450 to (至)  $< 1000$
-  50 to (至)  $< 450$
-   $< 50$

This draft may be subject to refinement

此擬本可能再作修訂

《船舶及港口管制規例》（第 313 章，附屬法例 A）附表 5  
的法例修訂建議

香港國際機場進口航道區第三及第七區

背景

為了確保航機和空中航行服務設備運作不受干擾，香港國際機場附近的船隻活動必須受到管制。因此，機場附近的部分水域被指定為香港國際機場進口航道區，除經海事處處長允許外，任何船隻或超過指定高度的船隻均不得進入或通過香港國際機場進口航道區。目前，根據《船舶及港口管制規例》（第 313A 章）附表 5 指定的香港國際機場進口航道區有八個，並各有不同限制<sup>1</sup>。海事處處長可根據第 313A 章第 72（1）條賦予的權力修訂附表 5。

修訂建議

2. 在香港國際機場擴建成三跑道系統後，位於機場北面的現有香港國際機場進口航道區第三及第七區內部分水域將不再存在。此外，為配合第三條跑道啟用，第 313A 章附表 5 內的香港國際機場進口航道區第三及第七區的界線亦須要相應擴展，以維持上文所述的安全要求。顯示香港國際機場進口航道區的擴展界線<sup>2</sup>的示意圖載於附件五附錄。

運輸及房屋局

海事處

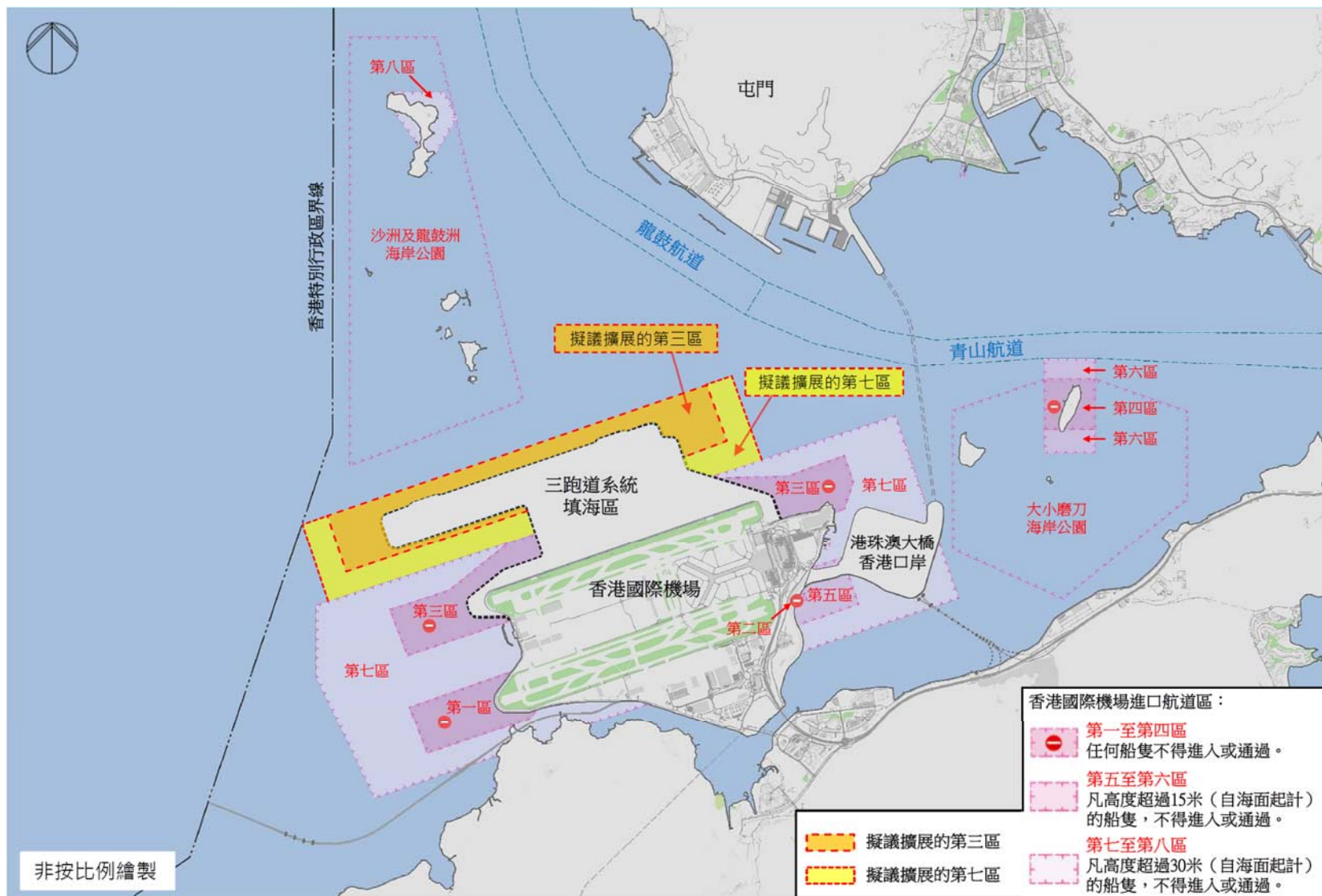
2021 年 4 月

---

<sup>1</sup> 除經海事處處長允許外，任何船隻不得進入或通過香港國際機場進口航道區第一、第二、第三或第四區；凡高度超過 15 米（自海面起計）的船隻，不得進入或通過香港國際機場進口航道區第五或第六區；凡高度超過 30 米（自海面起計）的船隻，不得進入或通過香港國際機場進口航道區第七或第八區。

<sup>2</sup> 根據《商船（本地船隻）（一般）規例》（第 548F 章）第 12 條，本地船隻的移動和航行也將受有關的香港國際機場進口航道區擴展界線約束。





《機場管理局條例（機場區地圖）令》（第 483 章，附屬法例 F）及  
《機場管理局條例（限制區地圖）令》（第 483 章，附屬法例 L）  
的法例修訂建議

背景

根據《機場管理局條例》（第 483 章）第 37 條，民航處處長在諮詢香港機場管理局（下稱「機管局」）後，可藉刊登於憲報的命令，藉提述地圖描述及劃定機場區和限制區。

2. 劃定機場區及限制區的目的是協助機管局行使《機場管理局附例》（第 483A 章），以規管香港國際機場的使用和營運及相關人士的行為，使香港國際機場運作安全和高效。機管局須提供機場區和限制區的地圖供公眾人士查閱。

修訂建議

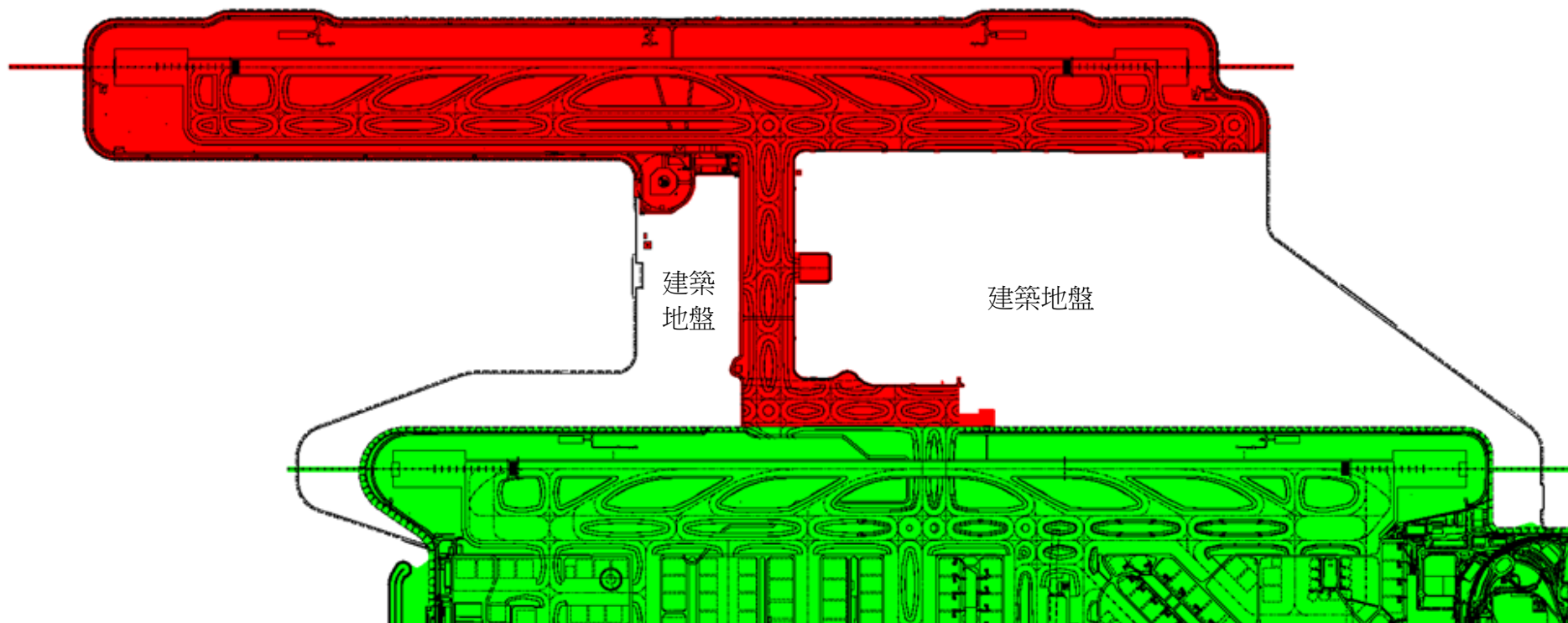
3. 第三條跑道在 2022 年啟用後，位於現有機場島北面填海土地上的第三條跑道及相關基礎設施必須與現有機場島上的基礎設施進行整合，以確保香港國際機場的整體安全和高效運作。因此，我們建議擴大機場區及限制區以涵蓋第三條跑道及相關基礎設施，並藉修訂令反映機場區地圖及限制區地圖的相關變更。擬議擴大機場區及限制區的示意圖分別載於附件六附錄一及二。



運輸及房屋局

民航處

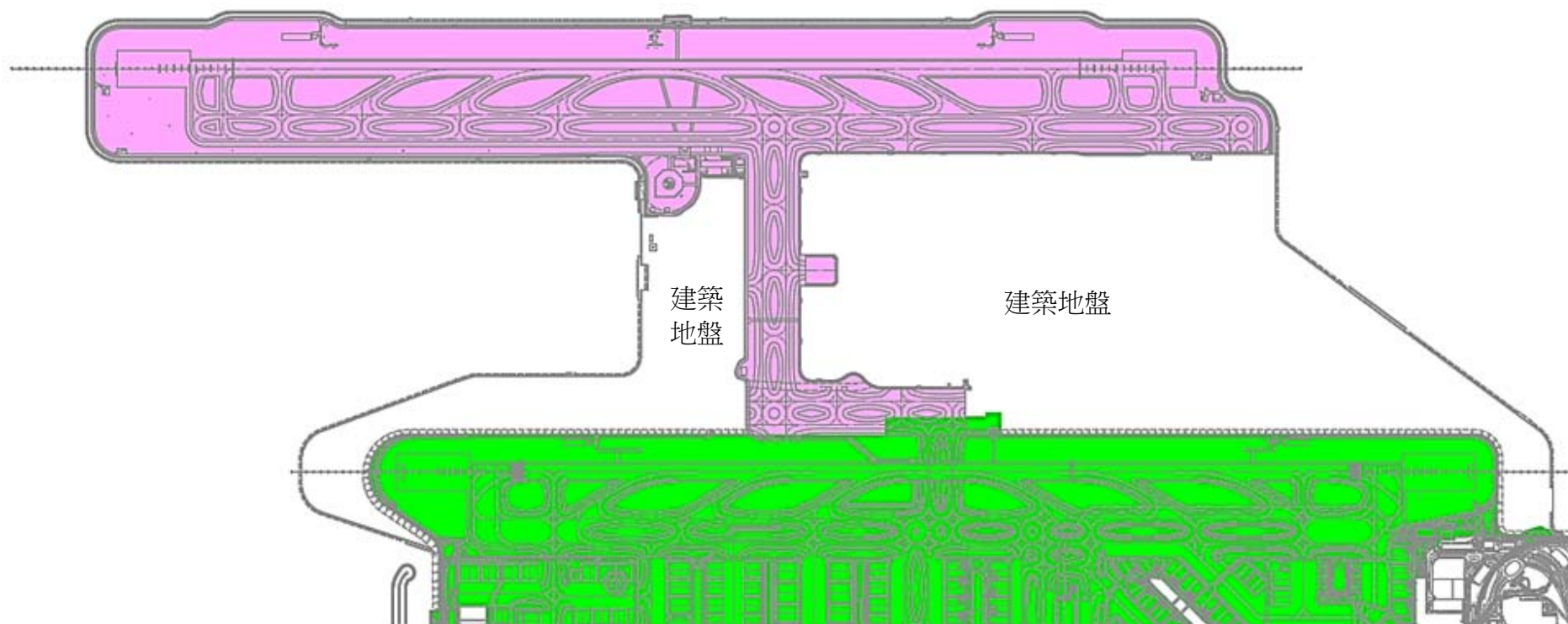
2021 年 4 月



機場區地圖的修訂建議



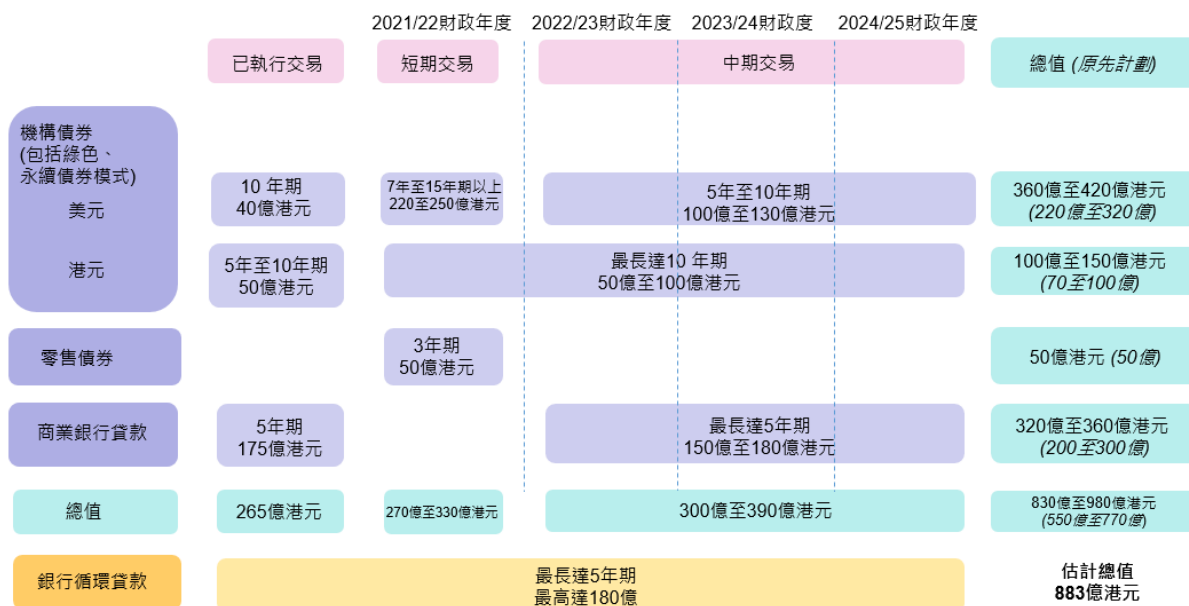
-  擬議擴大的機場區
-  現有機場區

限制區地圖的修訂建議



-  擬議擴大的限制區
-  現有限制區

最新三跑道系統財務計劃的參考執行時間表



附註：於 2020 年 11 月更新