



立法會小組委員會  
跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜

三跑道系統計劃的財務安排方案

2016年1月5日

# 香港國際機場有迫切需要擴建成為三跑道系統



新客運廊及57個停機位  
樓面面積約283,000平方米



新旅客捷運系統

最高車速每小時80公里



新跑道

← 3,800米



填海拓地

650公頃

採用深層水泥拌合法等  
免挖方法填海

新行李處理系統

運送行李速度  
每小時25至36公里



擴建二號客運大樓

可提供出入境及全面旅客服務



完善道路網及交通設施







# 「共同承擔、用者自付」原則

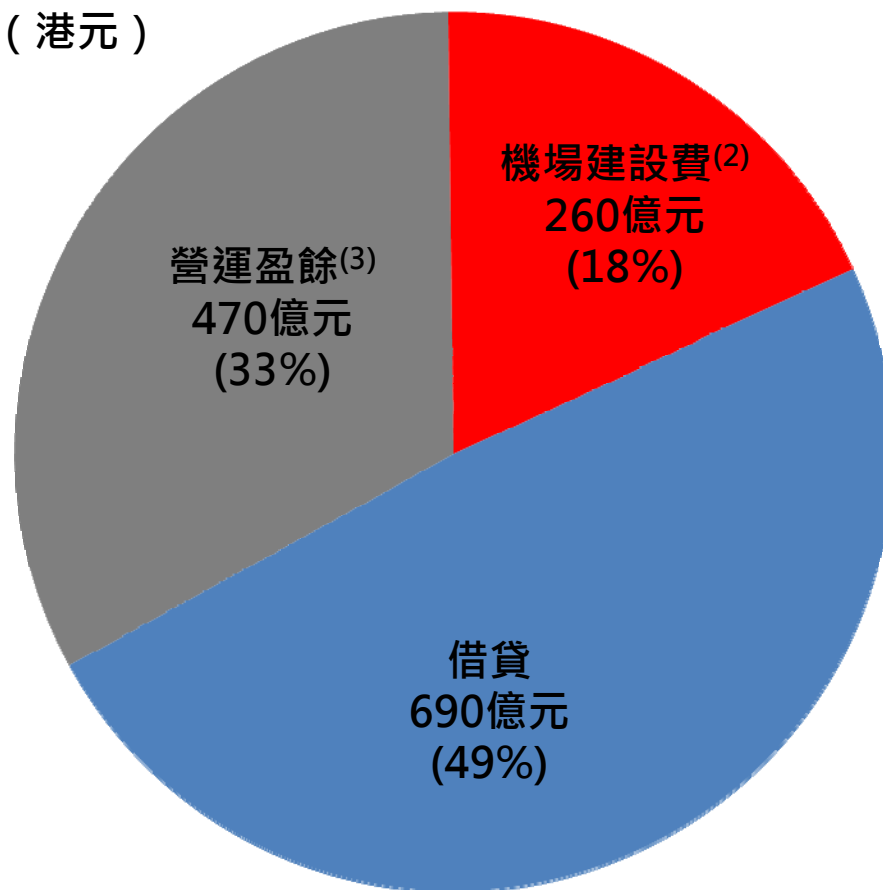
主要從三方面集資：

1. 營運盈餘（經檢討及調整現有費用及收費後）；
2. 引入新的機場建設費；及
3. 憑藉機管局的財政實力及信貸評級，在市場上向第三方借貸



# 財務安排

( 港元 )



註：  
(1)以四捨五入計算  
(2)扣除稅項  
(3)已計入來自機場收費的收益



# 1. 資金來源：營運盈餘（470億港元）

主要參數	假設
航空交通量增長	國際航空運輸協會 (IATA) 的航空交通量預測
消費物價指數	每年3%
機場收費	由2016/17財政年度起將回復至2000年水平，之後增幅則與通脹掛鈎。
零售業務收益	與客運量增長及消費物價指數的升幅掛鈎。
營運開支	增幅與消費物價指數 / 航空交通量預測 / 新設施 / 三跑道系統下的新運作情況掛鈎。
新資本開支（非三跑）及重置資本開支	機管局將於期內繼續投資「非三跑」資本開支及重置資本開支合共超過400億港元，直至三跑道系統落成為止。

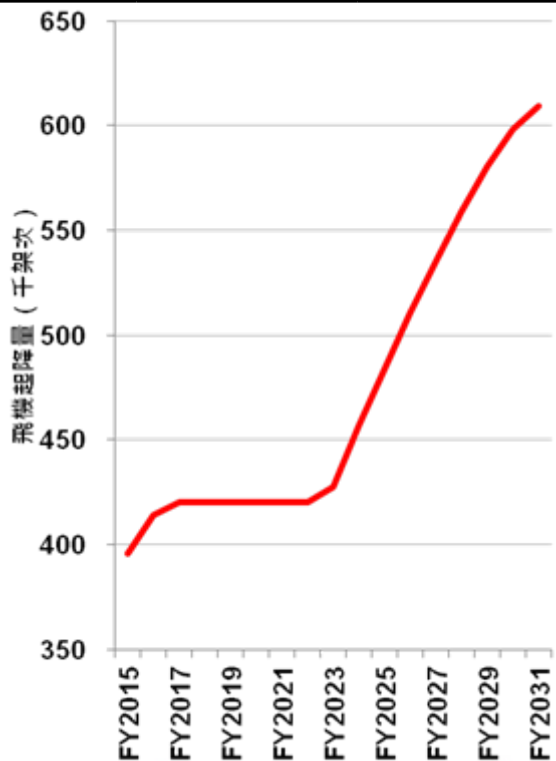
註：2014/15至2018/19財政年度按照機管局五年計劃。



# 航空交通量增長預測

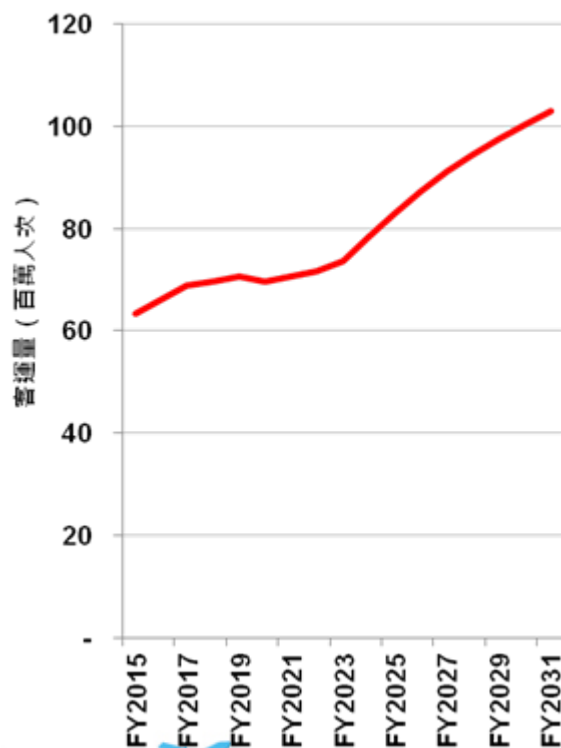
## 飛機起降量

複合年增長率	三跑啟用前	三跑啟用後
飛機起降量	1.0%	4.5%



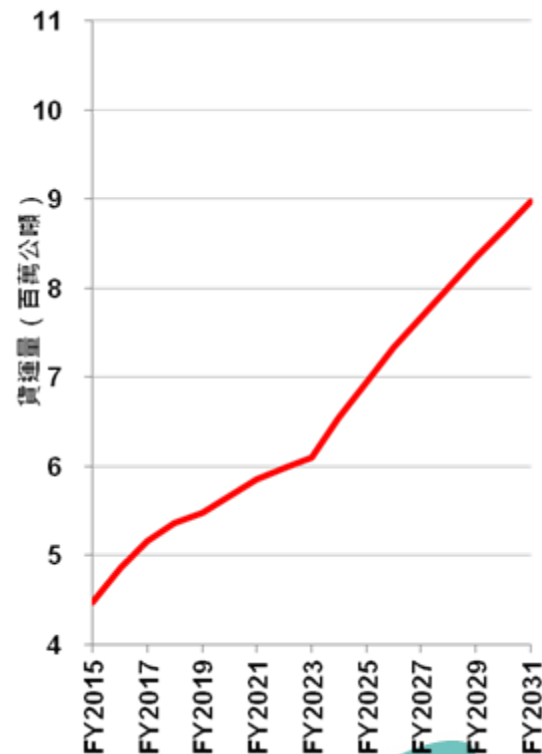
## 客運量

複合年增長率	三跑啟用前	三跑啟用後
客運量	1.9%	4.3%



## 貨運量

複合年增長率	三跑啟用前	三跑啟用後
貨運量	3.9%	4.9%



註：

三跑啟用前：2014/15至2022/23財政年度

三跑啟用後：2022/23至2030/31財政年度



# 1. 資金來源：營運盈餘（470億港元）

主要參數	假設
航空交通量增長	國際航空運輸協會 (IATA) 的航空交通量預測
消費物價指數	每年3%
機場收費	由2016/17財政年度起將回復至2000年水平，之後增幅則與通脹掛鈎。
零售業務收益	與客運量增長及消費物價指數的升幅掛鈎。
營運開支	增幅與消費物價指數 / 航空交通量預測 / 新設施 / 三跑道系統下的新運作情況掛鈎。
新資本開支（非三跑）及重置資本開支	機管局將於期內繼續投資「非三跑」資本開支及重置資本開支合共超過400億港元，直至三跑道系統落成為止。

註：2014/15至2018/19財政年度按照機管局五年計劃。







### 3. 資金來源：借貸（690億港元）

- 視乎在不同階段的三跑道系統資本開支計劃，分階段進行借貸
- 受惠於機管局極佳的信貸評級（AAA級）
- 探討所有融資來源，包括年期、投資者基礎、貨幣及利率等
- 鼓勵公眾參與
- 假設借貸成本於整個期間劃一年息率為5厘



### 3. 資金來源：借貸（690億港元）

- 發行債券：
  - 向機構投資者發行債券
  - 伊斯蘭債券
  - 零售債券
- 銀行借貸：
  - 銀行貸款及循環貸款
  - 銀團或雙邊貸款



# 風險管理

## 周詳評估，找出潛在風險，並擬定避免 / 緩解及應變方案

- 全面事前地質勘探 – 已在超過600個勘測點進行勘探，掌握地質資料，減少施工進行期間的風險。
- 實而不華設計 – 確保設計符合用途及物有所值，並避免不切實際或不必要的建設。
- 周詳前期設計 – 仔細設計，確認工程項目範圍。避免邊建邊改，以管控施工期間的設計及工程變動風險，影響效率。
- 反覆測試 填海技術 – 已進行三輪深層水泥拌合法技術測試。
- 合理預算、多重審查， 管控財務風險 – 項目預算經由機管局工程團隊覆檢, 獨立財務顧問審核財務方案, 進行風險測試，確認可行。相關報告亦已呈交政府。



# 財務壓力測試

- 財務顧問已就下行情況，進行壓力測試，包括：
  - (i) 收益不足
  - (ii) 超支
  - (iii) 借貸成本上升
- 結論：
  - (i) 整體財務安排務實可行。
  - (ii) 在測試的下行風險中，機管局仍有能力進一步借貸，以應付之後出現的資金短缺問題。





# 三跑道系統的效益數據

- 為香港帶來的整體經濟貢獻: 與雙跑道系統相比，三跑道系統將會於50年年期內為香港整體帶來額外4,550億元（按2012年價格計算）經濟效益，及80,000個直接、間接/連帶的新增就業職位。
- 財務內部回報率: 根據財務顧問報告，三跑道的財務內部回報為8%。

(機管局現時的加權平均資本成本(WACC) 約為8%)



# 謝謝



# 2011年及2015年的研究各有不同目的



# 2011年及2015年的研究各有不同目的

	《2030規劃大綱》 財務可行性研究	三跑道系統財務安排研究
報告日期	2011年	2015年
研究目的	雙跑道系統及三跑道系統兩個發展方案的財務可行性評估	三跑道系統的財務安排方案
研究範圍	<p>評估雙跑道系統及三跑道系統的財務可行性，例如內部回報率、淨現值及加權平均資本成本評估等。</p> <p>釐定資金短缺差額（但並非資金來源）。</p>	釐定資金短缺金額，並詳細探討資金來源（包括更新內部回報率）。
結論	<p>資金短缺差額。</p> <p>並未就資金來源作出結論。</p> <p>新增對外借貸為其中一個可能的資金來源。</p>	<p>資金來源包括保留營運盈餘、徵收機場建設費及對外借貸。</p> <p>若出現機管局財務顧問測試的下行情況，機管局仍可籌集額外資金，以應付可能出現的資金短缺問題。</p>