

資料文件
2016年2月16日

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
於 2016 年 1 月 5 日會議上提出的事宜

引言

於 2016 年 1 月 5 日的小組委員會會議上，委員在討論香港機場管理局（「機管局」）建議的三跑道系統項目財務安排方案（見立法會 CB(4)399/15-16(01)號文件）時，要求機管局就數項事宜提供資料。部分委員亦致函予主席要求索取補充資料。應委員要求，本文件提供有關資料。

跟進於 2016 年 1 月 5 日會議上提出的事宜

(a) 根據香港法例第 483 章《機場管理局條例》新徵收機場建設費的法律意見依據

2. 有關《機場管理局條例》賦予機管局權力徵收機場建設費的相關法律條文，已載於立法會 CB(4)399/15-16(01)號文件。由於機管局正牽涉於有關其機場建設費建議等事宜的司法覆核法律訴訟，機管局為保障其法律專業保密權，未能提供所要求的有關法律意見。待有關機場建設費的所有司法覆核訴訟結束後，機管局將可重新考慮有關要求。

(b) 三跑道系統項目的財務內部回報率、財務淨現值及加權平均資本成本

3. 委員察悉機管局已委聘香港上海滙豐銀行有限公司（「滙豐銀行」）為其財務顧問，就推行三跑道系統項目提出的財務安排方案進行研究。就滙豐銀行編製的報告，委員要求機管局提供：

- (a) 滙豐銀行如何計算得出三跑道系統項目的(i)財務內部回報率約 8%；及(ii)財務淨現值的詳細資料；
- (b) 滙豐銀行如何計算得出於 2011 年《香港國際機場 2030 規劃大綱》中的財務內部回報率 3%的詳細資料，及於 2015 年三跑道系統項目的財務內部回報率 8%的原因；及
- (c) 機管局的加權平均資本成本由 10%調整至 8%的資料。

4. 為回應上文第 3(a)及(b)段，滙豐銀行編製了一份補充說明，提供更多有關 2015 年滙豐銀行報告中三跑道系統項目的財務內部回報率及財務淨現值計算方法的資料。滙豐銀行提供的資料隨附於附件 A（此附件只有英文版）。有關 2011 年《2030 規劃大綱》中財務內部回報率 3%計算方法的詳盡說明，請參閱 2011 年滙豐銀行報告第 6.5 章，有關報告已上載至機管局 <http://info.threerunwaysystem.com/pdf/tc/HSBC.pdf>）。

5. 機管局的加權平均資本成本由 2011 年估算約 10%，減少至現時估算約 8%，反映金融市況於過去五年間的變動，包括例如持續的低息環境導致「無風險利率」估算降低，以及資本市場表現疲弱及前景被看淡，令市場分析觀察所得及採用的「市場回報率」降低。這些因素導致機管局的估算「債務成本」及「股本成本」減少，因而令估算的加權平均資本成本下降。

6. 按照附件 A所載的計算方法，三跑道系統項目的財務內部回報率約為 8%，而第 5 段所述的加權平均資本成本亦約為 8%，因此三跑道系統項目的財務淨現值被評估為接近零。

(c) 滙豐銀行評估的主要風險及可能出現的下行處境

7. 委員亦要求機管局提供：

- (a) 「2015 年滙豐銀行報告第 6.1.3 段所述有關資本開支成本估算風險仍然存在的主要風險」資料；及
- (b) 如在滙豐銀行評估的五個可能發生下行處境以外情況下出現資金短缺，機管局將會採取的措施。

8. 按 2015 年滙豐銀行報告第 6.1.3 段所載，三跑道系統項目資本成本估算相關風險已於報告第 6.1.3.1 至 6.1.3.5 段說明，並概述如下：

- (a) 拓地－涵蓋深層水泥拌合法相關技術及範圍、污染泥料卸置坑（「污泥坑」）狀況、填海工程所需填料、「投標者偏頗」；
- (b) 個別承建商工程項目合約的銜接風險；
- (c) 行李處理系統相關風險；
- (d) 備用金額減少相關風險；及
- (e) 項目範圍可能因技術改進及規例更改等而出現變動。

9. 值得注意的是，滙豐銀行識別的風險是基於滙豐銀行與機管局及其顧問進行的盡職審查會議，以及滙豐銀行審閱機管局顧問編製的報告後得出。按滙豐銀行報告第 6.1.3 段所述，機管局顧問已嘗試以全面及專業的規劃限制風險。此外，機管局已委聘規劃、採購及風險評估顧問，進一步評估三跑道系統設計相關風險。至於所有剩餘的主要風險，機管局及其顧問將盡可能識別有效措施以作緩解，並將有關措施納入機管局現時採取的詳細設計。為緩解風險而識別的措施概要載於**附件 B**。在三跑道系統整體施工計劃中，機管局亦會審慎規劃及管理有關措施的推行情況。

10. 滙豐銀行評估的五個可能出現下行處境，純粹作敏感度測試用途，並不代表其對三跑道系統項目的預測結果。滙豐銀行訂出下行處境，旨在測試三跑道系統財務安排方案是否穩健及審慎。滙豐銀行認為，機管局將有能力取得額外借貸，以應付因而出現的資金短缺情況。

11. 機管局認為會出現較滙豐銀行所評估的五個下行處境更嚴峻的財務影響情況可能性不大。如出現這些情況，而機管局亦有理由相信可能出現資金短缺，且未能謹慎地應付該等額外債務，機管局將因應滙豐銀行的建議，重新檢視其財務方案。機管局或可開拓其他收益來源，或以其他方式進行融資。

12. 按照現時的三跑道系統財務安排方案，機管局並不需要香港特區政府向機管局提供任何形式的財務擔保或作出承諾。

委員在函件中提出的其他事宜

13. 委員亦要求機管局提供額外資料（見立法會 CB(4)445/15-16(01)、CB(4)445/15-16(02)、CB(4)445/15-16(03)及 CB(4)445/15-16(04)號文件）。除下述者外，其他事宜已於 2016 年 1 月 5 日的會議上或上文應對：

- (a) 機管局 C007-14 號合約報告副本；
- (b) 機管局就三跑道系統進行的顧問研究（包括已完成及進行中的研究）列表；
- (c) 根據《機場管理局條例》收取旅客保安費及客運大樓費的法律依據；
- (d) 推行三跑道系統項目是否需要行政會議授權／批准；
- (e) 為應付每年額外 5 000 萬人次客運量需增加的成本開支；及
- (f) 如機管局信貸評級下降對其財務安排方案的影響。

(a)及(b) 機管局 C007-14 號合約報告副本及三跑道系統相關顧問研究列表

14. 機管局《2030規劃大綱》及三跑道系統相關主要顧問及支援服務（包括已完成及進行中的服務）列表載於**附件C**（此附件只有英文版）。機管局C007-14號合約報告為立法會CB(4)273/15-16(01)號文件所述由獨立顧問Enright, Scott & Associates於2015年更新的三跑道系統經濟影響研究，而有關研究已上載至機管局網站（http://info.threerunwaysystem.com/pdf/tc/economic_impact_study_of_the_three_runway_system.pdf）。

(c) 旅客保安費及客運大樓費的法律依據

15. 《機場管理局條例》第 34(1)條述明，機管局在獲得

行政長官會同行政會議批准後，可「訂立一項或一項以上的機場收費計劃」。《機場管理局條例》第 2 條界定「機場收費」為「就飛機在機場著陸、停泊或起飛而須繳付的費用」，而客運大樓費為機場收費計劃的其中部分。

16. 《機場管理局條例》第 7(2)(i)條規定，在符合第 34 條（如適用）的規定下，機管局可釐定各項收費及費用。旅客保安費 45 元是根據《機場管理局條例》第 7(2)(i)條收取。

(d) 行政會議批准推行三跑道系統項目

17. 基於機管局在《2030 規劃大綱》提出的建議，行政會議於 2012 年 3 月原則上批准機管局採納擴建香港國際機場成為三跑道系統的方案，作為機場的未來發展規劃方向，並批准機管局進行與發展三跑道系統相關的規劃工作。機管局於 2015 年 1 月完成規劃工作，並向政府提交建議以供考慮。於 2015 年 3 月，行政會議肯定機場擴建成為三跑道系統的需要。

18. 雖然推行三跑道系統項目無須獲得行政會議批准，擬議填海及相關分區土地用途則分別由《前濱及海床（填海工程）條例（第 127 章）》和《城市規劃條例（第 131 章）》規管。地政總署及城市規劃委員會現正進行有關法定程序，並會於適當時候尋求行政會議就三跑道系統的擬議填海及相關分區土地用途的授權。

(e) 為應付額外 5 000 萬人次客運量而增加成本開支

19. 按付款當日價格計算的三跑道系統項目總估算建造費用 1,415 億元，是用於應付每年額外客運量 3 000 萬人次。機管局就機場發展制定 20 年的規劃大綱，並每五年更新一次。有關是否需要或在何時再提高機場容量，以應付規劃的額外 5 000 萬人次客運量，及當中所涉及的開支，機管局將於現正進行中的下一份機場規劃大綱（即《香港國際機場 2035 規劃大綱》），進一步研究。

如機管局信貸評級下降對其財務安排方案的影響

20. 基於標準普爾預期機管局仍然繼續由香港特區政府全資擁有，現時機管局獲標準普爾給予「AAA」整體信貸評級。

21. 按 2015 年滙豐銀行報告第 6.2.7 段所述，滙豐銀行指出在報告所考慮的五個下行處境下，機管局的財務比率將維持在或接近符合投資級別相關評級的水平。滙豐銀行預期，機管局可在市場上以合理條款，在所考慮的五個處境下額外籌措所需資金。

徵詢意見

22. 請委員留意本文件載列的額外資料。

香港機場管理局
2016 年 2 月

滙豐銀行編製的三跑道系統財務內部回報率及財務淨現值補充說明

1. Introduction and background

This paper has been prepared by HSBC at the request of AAHK in addition to the report prepared by HSBC titled “3RS consultancy study, Financial arrangement for 3-Runway System (“3RS”) at HKIA – Financial advisor report” dated September 2015.

In 2009, the Airport Authority Hong Kong (“AAHK”) engaged The Hongkong and Shanghai Banking Corporation Limited (“HSBC”) to act as financial advisor for the financial feasibility assessment of the Hong Kong International Airport (“Airport”) Master Plan 2030 (“MP2030”). A report was published on 31 May 2011 which set out the findings of the assessment (“MP2030 Report”).

The financial feasibility assessment showed that the standalone financial internal rate of return (“IRR”) of the proposed 3RS was around 3% (pre tax). The financial IRR calculation did not take into account any economic benefit to be brought by the 3RS project as this was outside the scope of HSBC’s financial feasibility assessment. The low financial IRR at that time led to the conclusion that the 3RS does not generate a commercial rate of return on a standalone basis and would only be justifiable if the project delivers substantial economic benefits to Hong Kong in addition to the financial returns generated for the AAHK.

A public consultation on MP2030 was then conducted. Based on feedback from the public consultation and recommendations of AAHK in March 2012, the Executive Council (“ExCo”) gave its in-principle approval for AAHK to proceed with planning related to the development of a 3RS system at the Airport. AAHK was asked to proceed with (i) the Environmental Impact Assessment (“EIA”); (ii) financial arrangement proposal; and (iii) associated design details.

Since then, the scheme design for construction of the 3RS project has been developed. The traffic projections were reviewed and updated by International Air Transport Association Consulting (“IATA Consulting”) in 2012.

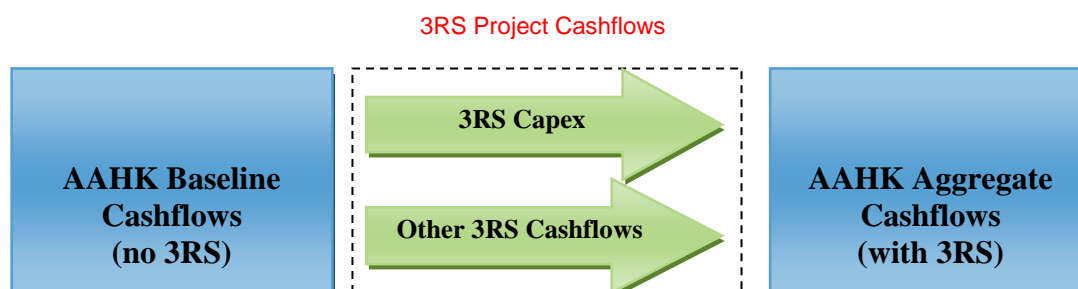
In 2013, AAHK engaged HSBC to act in the role of financial advisor to prepare the financial arrangement plan of expanding the Airport into a 3RS system based on updated traffic projections and capital expenditure estimates. This paper presents the current estimates of Financial IRR based on the latest financial projections and financial arrangement plan, and highlight key points to note when comparing these estimates with those presented in our MP2030 Report.

2. Notes on Calculation Methodology

Financial IRR

The Financial IRR is calculated as the discount rate which when used to discount both the positive and negative future cashflows arising from the 3RS project (the “3RS Project Cashflows”) results in the sum of future cashflows equaling zero. 3RS Project Cashflows are calculated as:

- i) Total cashflows generated by AAHK as a whole assuming that the 3RS is developed, less
- ii) Total cashflows generated by AAHK as a whole, under a baseline scenario assuming that 3RS is not developed (in this scenario it is assumed that (i) no 3RS capex is incurred and (ii) traffic is constrained at two-runway capacity as estimated by IATA and (ii) other consequential changes in cashflow projections)



Financial Net Present Value

The financial NPV of the 3RS project is calculated by discounting 3RS Project Cashflows and presented as Chart 1 based on a range of discount rates. The discount factor used in financial NPV calculation should be an appropriate discount rate for the risk profile of the project, and is a key variable in the financial NPV calculation. A company’s weighted average cost of capital (“WACC”) is often used as the discount rate in the financial NPV calculation.

3RS Project Cashflows are the project cashflows after tax but before financing.

3. Latest Financial IRR Calculation

The 3RS capex is currently estimated at HKD141.5bn, which will increase the capacity of the Airport from 420,000 ATMs per annum to 620,000 ATMs per annum and bring in incremental revenues and incur additional operating expenses, taxes (with traffic capped at 103 million passengers per annum in FY2030/31).

3RS incremental cashflows are calculated relative to a two-runway baseline case (with traffic capped at 77 million passengers per annum in FY2030/31).

The Financial IRR of 3RS also includes a terminal value in 2047 based on 15x FY 2046/47 EBITDA multiple.

The aggregate incremental cashflows arising from undertaking the 3RS project through to 2046/47 are as follows:

In HKDbn

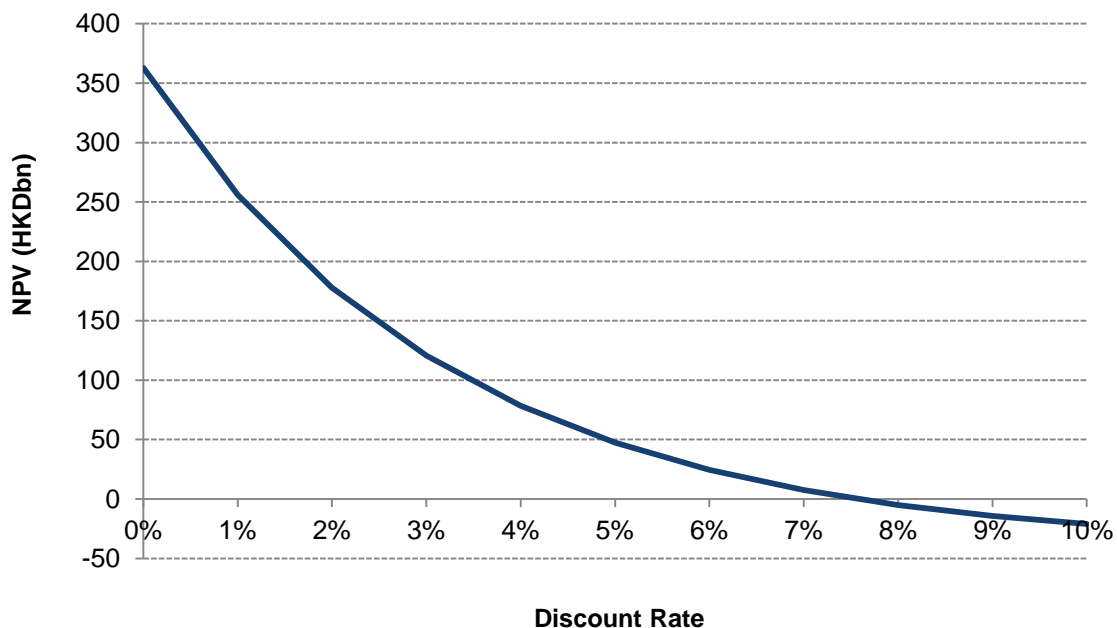
Revenues	422.0
Operating Costs and Replacement Capex	(148.5)
Taxation and change in Working Capital	(31.9)
3RS Capex	(141.5)
Net Cashflow	100.1
Terminal Value	262.9
Financial IRR (approximately)	8%

The latest Financial IRR of the 3RS project is approximately 8% (post tax) on standalone basis before taking into account any economic benefit.

4. Estimation of Financial NPV

The financial NPV of the incremental cashflows arising from undertaking the 3RS project is illustrated below:

Chart 1 – Financial NPV at Different Discount Rates



AAHK has estimated that its WACC is approximately 8% based on internal assessment. According to this approximately 8% discount rate, the financial NPV of 3RS project is close to zero.

5. Key Differences in calculation of current Financial IRR compared to MP2030 Report

The MP2030 Report was a financial feasibility assessment where the financial IRR (excluding economic benefit) of both a 2RS and 3RS scenarios were analyzed. To achieve a fair comparison of the 2RS and 3RS scenarios at that time, financial IRR for both scenarios were computed based on incremental cash flows compared to a status quo scenario with capex limited to completion of the Phase 1 Midfield development in FY 2016 and traffic capped at the FY2016 traffic forecast upon completion of Phase 1 Midfield development (based on projections prepared in 2010).

In the current Financial IRR estimate, the baseline is updated in light of HKIA's development in recent years. The incremental cash flows of the 3RS project are calculated by comparison with a two-runway baseline case with capex including completion of the Midfield development and traffic capped at 77 million passengers per annum in FY2030/31 (i.e. constrained at two-runway capacity based on projections prepared in 2014).

The financial IRR of the 3RS project in MP2030 Report (2011) was computed based on pre-tax incremental cash flows because the source of funding was yet concluded and a financial plan was yet to be developed, while the Financial IRR under the 3RS financial arrangement study in this paper is based on post-tax incremental cash flows based on the current proposed financial arrangement plan.

Other assumptions in respect of costs and revenues have been updated in preparing the current projections used to prepare the financial arrangement plan report compared to those used in the MP2030 report.

The latest Financial IRR (approximately 8%) is higher than that under MP2030 Report (approximately 3%) principally because of changes in operating assumptions, including incremental revenue from ACF and airport charges, better traffic and financial performance of AAHK.

Disclaimer

This report has been prepared at the request of the Airport Authority Hong Kong (“AAHK”) in accordance with the service agreement (dated 5 September 2013, as amended from time to time) between The Hongkong and Shanghai Banking Corporation Limited (“HSBC”) and AAHK. This report has been issued by HSBC to AAHK only, and subject to the terms of the aforementioned service agreement. Neither the whole nor any part of the information and analysis in this report may be used or relied upon by, any other person or used for any other purpose whatsoever without HSBC’s prior written consent.

The information used in HSBC’s analysis has been obtained in part from AAHK in written form and verbal advice and/or was obtained from public sources. Neither HSBC nor any of its connected persons have independently established the accuracy or correctness of that information. Accordingly, neither HSBC nor any of its connected persons accept any liability or responsibility for the accuracy or completeness of this information and do not make any representation or warranty (express or implied) with respect to its accuracy or completeness or for any errors or misstatements, nor that the information remains unchanged after the issue of this report.

Nothing in the report is, or should be relied upon as, a promise or representation as to the future. Any statements of opinion and/or belief contained within this report are subjective statements only and no reliance should be placed on such statements of opinion and/or belief as being true or accurate. Neither HSBC nor any of its connected persons accepts any liability for any loss or damage arising as a result of any decision or investment made based on this report.

In this notice, “HSBC” means The Hongkong and Shanghai Banking Corporation Limited and “connected persons” means the shareholders, subsidiaries and affiliates of HSBC and the respective directors, officers, employees and agents of each of them.

(c) The Hongkong and Shanghai Banking Corporation Limited September 2015

可能影響三跑道系統項目建造費用的風險
已識別緩解措施概要

1. 拓地

機管局將採用免挖方法進行拓地。該方法被納入環境影響評估內，並經環保署署長批准為其中一項環保緩解措施，以減少對海洋生態造成的影響。免挖方法在方案設計期間進行研究，經專業顧問及國際專家確認符合所有相關技術及法定要求。

2. 採用深層水泥拌合技術

由於有污泥坑在三跑道系統的填海拓地範圍內，因此機管局對可行的地質改良方法，進行了大量研究及調查，確保工程對海洋生態的影響程度屬可接受。研究結果顯示，深層水泥拌合法是處理污泥坑範圍的最合適方法。這項技術雖然在香港從未被採用，但它已廣泛於世界各地使用，尤其是在日本及南韓（如日本大阪關西機場、日本東京羽田機場的部分跑道、南韓釜山港、南韓仁川 2014 年亞運帆船比賽場地）。機管局已成功進行一系列深層水泥拌合法實地測試，確保三跑道系統項目採用這個方法無論從效益、施工及環保的角度來看均可接受。此外，機管局已委聘國際深層水泥拌合專家，對最新的深層水泥拌合工程設計進行獨立覆檢，確保設計穩妥及其可建造性。

3. 深層水泥拌合設備的供應

機管局已於 2015 年完成國際市況研究，以查實深層水泥拌合機械的供應情況。研究結果顯示，可透過裝配或改裝現有機械，確保供應量充足，以符合三跑道系統填海工程的要求。機管局將就三跑道系統項目工程進行全球採購，以取得全球各地的專業技術／資源，從而盡量將設備短缺的風險及對三跑道系統項目造成的影響減至最少。

深層水泥拌合法測試亦證明，透過安裝深層水泥拌合設備，在普通船廠將一般躉船改造成深層水泥拌合法的作業躉船，只需時數個月。因此，機管局相信有需要時動用足夠數量的深層水泥拌合法的作業躉船以應付填海工程並非是不可行的。

4. 污染泥料卸置坑狀況

為全面了解目前填海範圍的地質狀況，機管局已在污泥坑範圍內外進行全面的土地勘測研究（土地勘測點超過 650 個）。研究結果顯示，填海範圍的一般地質狀況包含不同厚度（平均為 15 米）的厚軟質海泥層，下面是 15 至 20 米厚的較堅硬沖積土層。約 40% 的填海範圍位於海泥層內的已廢棄污泥坑之上。至於滙豐銀行報告所提到的「最壞情況」指填海範圍內之污泥狀況惡劣而需全面灌入水泥，機管局的專業顧問估計有關情況出現的可能性極低。

為確保深層水泥拌合法在香港無論從施工及環保的角度來看均可接受，機管局進行了一系列深層水泥拌合法實地測試。機管局於 2012 年方案設計階段進行第一次深層水泥拌合法測試，確認這個方法在環境及工程方面的可行性。第二次深層水泥拌合法測試於 2015 年進行，以評估深層水泥拌合柱的工程特性，以及深層水泥拌合機械及設備的效率及成本效益。兩次測試及相關的監察與試驗結果全部證實成功。期間亦已委聘獨立稽核工程師核實深層水泥拌合法測試及有關結果。以上的一系列實地測試，加上國際深層水泥拌合專家提供的專業技術，機管局增進了不少有關方面的專業知識，從而優化在三跑道系統項目填海範圍內所需進行的深層水泥拌合工程。

5. 填海物料

機管局已對從鄰近國家及內地沿海城市採購海砂進行初步可行性研究。由於珠江三角洲毗鄰香港，運輸成本因而較低，因此預期從珠三角採購海砂最為理想。按照近期的市況研究及與內地當局磋商，機管局認為珠三角可提供充足的海砂供應。當局及機管局將繼續與內地當局就海砂供應的詳細安排進行磋商。現在進展良好。

此外，油價下跌令運輸成本大幅下降，因此機管局可以具競爭力的價格，從距離珠三角較遠地區採購海砂。

6. 投標者偏頗及備用金額減少

項目估算由方案設計顧問及獨立專業工料測量顧問共同擬備，並由機管局的管理團隊覆檢。在估算費用時，已參考相關的市場價格，並按照基本原理，從物料、人手及機械方面等訂立價格基準。造價估算及相關備用金額變動的擬定過程非常嚴謹，因此，機管局有信心預算充裕及準確。

7. 工程項目合約銜接風險

機場的建造工程非常專門獨特，不論在設計或建築上，均須對所有機場基建工程、專門系統，以至各種系統與現有機場設施的關係擁有深入認識，並須了解機場現有運作對建築工程的安排及建築施工的限制。「機管局三跑道項目處」（前稱建築工程處）負責管理三跑道系統項目，團隊自香港國際機場於 1990 年代初動工興建以來，一直參與管理機場工程項目，並累積逾 20 年經驗。該團隊內部結構緊密，由多名重要專業人員組成，並會於日後擴大其內部項目管理團隊，以應付未來的挑戰。

機管局委任獨立顧問，進一步制定詳細的項目總綱計劃、項目採購策略及項目風險管理計劃，以期就工程計劃及造價，在推進工程項目方面提供一個穩健的基礎。

8. 行李處理系統風險

除了機管局三跑道項目處內的多名專家外，機管局亦就三跑道系統行李處理系統的設計、安裝及運作委聘行李處理系統顧問，確保系統運作準備就緒。

9. 工程項目範圍變動

機管局已有一套既定的審核程序及成本監控系統，管理其工程項目設計的變動。機管局會於詳細設計階段，持續進行價值工程，以「凍結」工程項目範圍及確保工程符合成本效益及營運需要，務求三跑道工程設計能符合其用途、

達致衡工量值目標、避免奢華或不必要的設計或建築特色。獨立專業工料測量顧問將定期審查設計細節的成本，確保最終設計的造價不會超出項目預算。為確保嚴格成本監控，如合約總額有真正需要作出調整，則必需就有關需要、理據、建議變動對成本及工程計劃的整體影響作詳細評估，並按有關機制將有關建議提呈董事會以作審批。

有關《香港國際機場 2030 規劃大綱》及三跑道系統
香港機場管理局所進行的主要顧問及支援服務列表

已完成的顧問及支援服務

	顧問及支援服務合約名稱	總顧問名稱
1.	Primary Air Traffic Forecast	IATA Consulting
2.	Airspace and Runway Capacity Analysis	NATS
3.	Initial Land Formation Engineering Evaluation	Meinhardt (Hong Kong) Limited
4.	Preliminary Engineering Feasibility and Environment Assessment Study – Comparative Environmental Assessment (this study covered the EIA study)	Mott MacDonald Hong Kong Limited
5.	Preliminary Aircraft Noise Impact Analysis	URS Corporation
6.	Preliminary Air Quality Impact Analysis	Ove Arup and Partners Hong Kong Limited
7.	Airport Master Plan 2030 – Economic Impact Study (2011)	Enright, Scott & Associates Ltd.
8.	An Update of Airport Master Plan 2030 Economic Impact Study (2015) (Note : this is AAHK's contract C007-14 referred to in paragraph 13 of the paper)	Enright, Scott & Associates Ltd.
9.	HKIA Airport Master Plan 2030 : Financial Feasibility Assessment – Financial Advisor Final Report (completed in 2011)	The Hongkong and Shanghai Banking Corporation Limited

	顧問及支援服務合約名稱	總顧問名稱
10.	3RS Consultancy Study : Financial arrangement for 3-Runway System (3RS) at HKIA – Financial Advisor Report (completed in 2015)	The Hongkong and Shanghai Banking Corporation Limited
11.	HKIA Carbon Emissions Study	Environmental Resources Management
12.	Automated People Mover Systems Review Consultancy Services	Lea Elliott Limited
13.	Third Runway Reclamation Design Consultancy Services (Scheme Design)	Atkins China Limited
14.	Third Runway Environmental Impact Assessment Review Consultancy Services	ERM-Hong Kong, Limited
15.	Third Runway Reclamation QS Consultancy Services (Scheme Design)	Langdon & Seah Hong Kong Limited
16.	Terminal 2 Expansion Design Consultancy Services (Scheme Design)	AECOM Asia Company Limited
17.	Third Runway Infrastructure and Concourse QS Consultancy Services	Langdon & Seah Hong Kong Limited
18.	Third Runway Infrastructure and Concourse Design Consultancy Services	Mott MacDonald Hong Kong Limited

進行中的顧問及支援服務

	顧問及支援服務合約名稱	總顧問名稱
1.	Third Runway Reclamation Design Consultancy Services (Detailed Design)	Atkins China Limited
2.	Third Runway Reclamation QS Consultancy Services (Detailed Design)	Langdon & Seah Hong Kong Limited
3.	Terminal 2 Expansion Design Consultancy Services (Detailed Design)	AECOM Asia Company Limited
4.	3RS Environmental Team Consultancy Services	Mott MacDonald Hong Kong Limited
5.	3RS Independent Environmental Checker Consultancy Services	AECOM Asia Company Limited
6.	3RS Environmental Permit Consultancy Services	ERM-Hong Kong, Limited
7.	Building Information Modelling Consultancy Services	AECOM Asia Company Limited
8.	Terminal 2 Expansion QS Consultancy Services	Rider Levett Bucknall Limited
9.	Automated People Mover System Design Consultancy Services	Ove Arup & Partners Hong Kong Ltd
10.	Baggage Handling System Design Consultancy Services	BNP Associates Inc
11.	Automated People Mover /Baggage Handling System Tunnels Design Consultancy Services	Mott MacDonald Hong Kong Limited
12.	North Runway Crossover Taxiway Design Consultancy Services	Atkins China Limited