

# 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

## 三跑道系統的造價及財務安排計劃

機場管理局

2017年2月7日



# 三跑道系統的 規模與造價



# 三跑道系統的規模相當於興建一個新機場



**三跑道  
客運大樓**及57個停機位  
樓正面積**283 000**平方米

興建面積超過280 000平方米的新客運大樓，57個停機位（廊橋：34個，橋方：23個），以及專機坪、行李工程完成區、機務路提供170個客機停機位（廊橋：112個，橋方：58個）。

## 新跑道及滑行道

**3 800米**

興建一條全長3 800米的跑道，以及滑行道，同時重新配置現有北跑道。



## 填海拓地

約**650**公頃  
採用深層水泥拌合法等  
免挖方法填海

新填地於34層岸邊利口公園或10L體育館舊址發展為中心新興人工島的碼頭。

## 完善道路網及交通設施

**建造成本：1,415億港元\***

## 新旅客捷運系統

最高車速每小時**80**公里



興建全長2 600米的旅客捷運系統，連接二號客運大樓至新客運大樓。新的旅客捷運系統由二號客運大樓前往新客運大樓需時2.5分鐘，每小時可運載最多10 800名乘客。



## 新行李處理系統

運送行李速度  
每秒**7**至**10**米



興建新的行李處理系統，連接二號客運大樓與新客運大樓。



## 擴建二號客運大樓

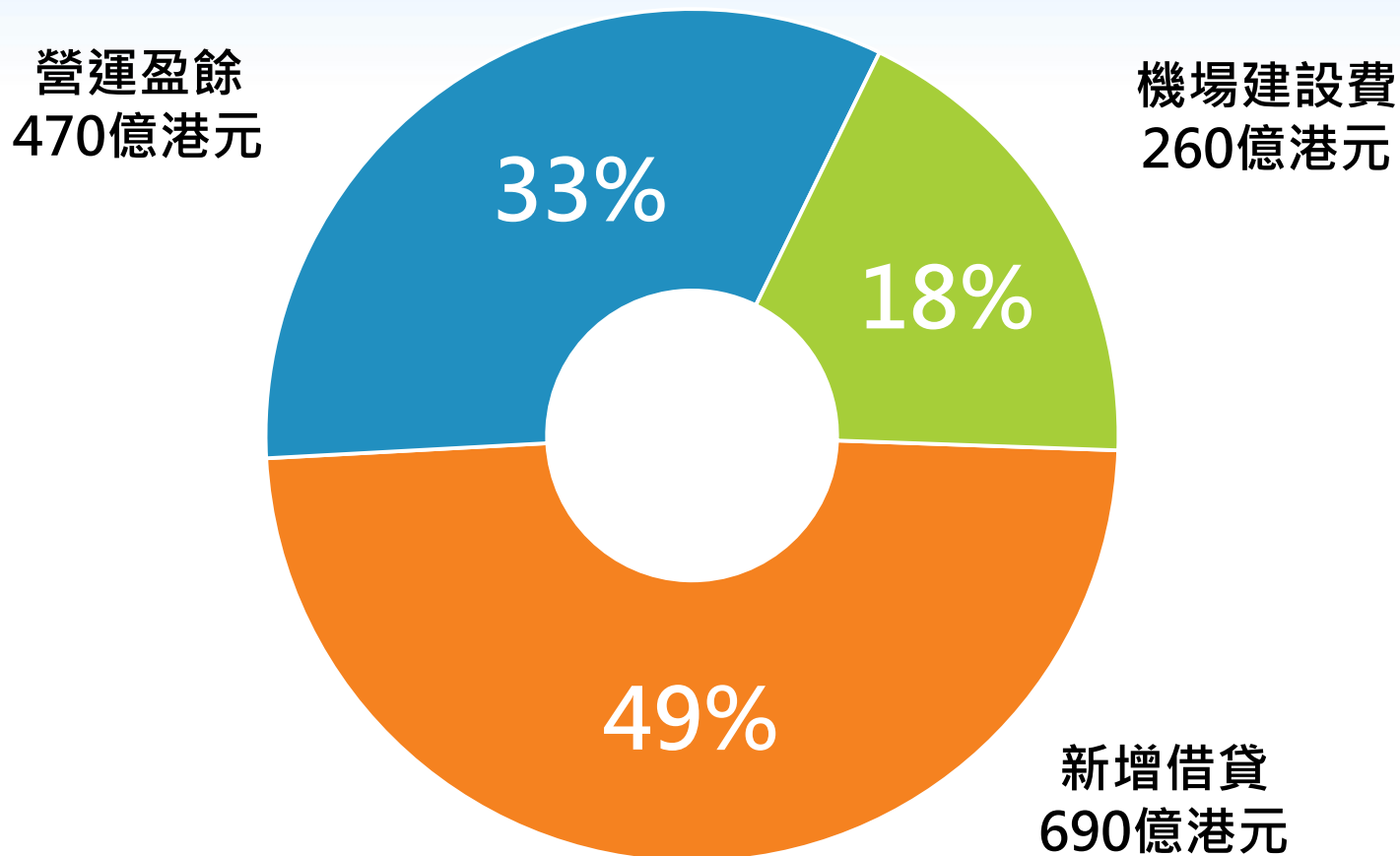
可提供出入境及全面旅客服務  
擴建後的二號客運大樓連同新客運大樓每年可處理《2030規劃大綱》預計的額外3 000萬人次客運量。



# 三跑道系統的 財務安排計劃



# 共同承擔、用者自付



**有關財務方案獲機管局財務顧問確認為務實可行**

註：

- (1) 以上數字為估算數字及以四捨五入計算；及機場建設費假設已扣除稅項。
- (2) 北商業區帶來的溢利將不會計入三跑道系統項目的融資計劃內。

# 1. 資金來源：保留營運盈餘（470億港元）

- 機管局將：

1. 自2014/15財政年度起直至預期到2024年三跑道系統投入運作期間，保留所有營運盈餘。

2. 優化多項收益來源，當中包括由2016年9月起分三年逐步調整飛機着陸費及停泊費，令該收費大致回復至2000年前的水平\*，隨後收費按通脹調整。



\*鑒於1999年發生之亞洲金融風暴，機管局自2000年1月起將飛機着陸費及停泊費調低15%，而自此，有關的機場收費一直維持於經調低後的水平。

## 2. 資金來源：引入機場建設費（260億港元）

- 機管局自2016年8月1日起透過機票向離港旅客徵收機場建設費，直至與三跑道系統相關的借貸悉數償還為止（預期為2030/31年）。

| 所有離港旅客（離境、轉機及過境） |           |       |
|------------------|-----------|-------|
| 每名離港旅客（港元）       | 頭等 / 商務客位 | 經濟客位  |
| 長途               | \$180     | \$160 |
| 短途               | \$160     | \$90* |

\*為維持香港國際機場作為樞紐機場地位的競爭力，向短途經濟客位轉機及過境旅客所收取的機場建設費為\$70港元。

- 機管局擬在整個收費期間，維持機場建設費的收費水平不變。



### 3. 資金來源：借貸（690億港元）

- 受惠於機管局極佳的信貸評級（標準普爾：AAA 級）
- 按需要分階段從市場借貸或籌集資金
- 機管局於2016年12月委聘滙豐銀行為其財務顧問，並就詳細融資方案進行研究
- 研究預期於2017年年中完成
- 探討所有融資來源，包括年期、投資者類別、貨幣及息率等
- 鼓勵公眾參與





### 3. 資金來源：借貸（690億港元）

將考慮採納的財務工具包括：

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



# 謝謝

