

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6月向委員會匯報（立法會CB(4)710/19-20(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) 勞工供應；(c) 施工安全；(d) 環境相關事宜；及(e) 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、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，儘管面對填海工程和2019冠狀病毒病的影響所帶來的挑戰，機管局仍致力維持三跑道系統的工程進度，以期分別於2022年及2024年啟用第三條跑道和三跑道系統。

(i) 2019 冠狀病毒病對三跑道系統建造工程的影響

5. 於 2020 年 6 月，委員知悉填料供應緊拙及疫情影響為工程計劃帶來的挑戰。由於疫情持續，相關清關事宜一直影響運砂船的物流工作，以及來自廣東機製砂的付運。至於來自台灣、馬來西亞及菲律賓的填料供應，亦因當地政府針對疫情所採取的措施而受到影響。除了填料供應受阻，亦耽誤了來自內地的機械及物料供應，例如碎石、預製混凝土管道及鋼材；而水泥運送船隻的物流工作亦受阻，影響陸上深層水泥拌合工程的水泥供應。

6. 2019 冠狀病毒病疫情持續影響勞動力。基於檢疫規定，來自南韓及內地的專業工人／技術人員的人手調配工作亦受到影響。隨著內地專業工人（包括在海上工程船上作業的工人）即將於 2021 年 1 月開始回鄉休假，勞動力情況於農曆新年前後將更為緊張。由於工人需預留時間在入境內地後接受 14 天隔離檢疫，他們會較往年提前離開工作崗位。預期由內地船隻運送的建築物料如混凝土、碎石、水泥、鋼筋和鐵材將會受阻約五星期。機管局與政府合作，現正制訂多項措施，如在航運物流暫停之前物色臨時堆料區／儲存區暫存物料，以盡量減少預期的影響。

7. 由於 2020 年第四季本地確診 2019 冠狀病毒病個案數目急升，目前仍難以評估疫情對三跑道系統項目的全面影響。儘管疫情為填海工程的物料及勞工供應帶來影響，機管局會繼續緩解疫情對工程進度與交付土地予後續承建商的進展所帶來的影響。機管局將會繼續從多個來源維持填料供應及推行不同的緩解措施，預期相關工程會按既定時間表推展。

(ii) 拓地

8. 主要填海工程承建商一直使用來自廣東的訂製機製砂、台灣的疏浚物料和廣西與廣東的海砂，以及從位於將軍澳填料庫及屯門填料庫的填料篩選分類設施所取得的公眾填料，作為主要填料來源；輔以其他本地工程項目的剩餘物料，以及來自填海土地上進行的地基／地質改良工程所產生的廢棄物料。機管局履行對政府的承諾，自工程開展至 2020 年 11 月已採用了 1 950 萬噸來自填料庫的公眾填料，來年亦會繼續採用相關填料。於「T」區域（見附件二內虛線所指範圍）進行的填料鋪設工序預計將於 2020 年第四季大致完成，其後的填料需求將於 2021 年大幅減少。

9. 上述的填料供應使填料鋪設工序取得重大進展，海上深層水泥拌合工程已完成，而陸上地質改良工程亦持續於填海土地上多個工作點進行，以確保於 2020 年第四季前交付關鍵填海區域，即附件二的「T」區

域。截至 2020 年 11 月，在約 650 公頃的填海區域中，約 424 公頃已達到所需交付的水平，其中約 295 公頃已交付予後續承建商，以興建第三條跑道、滑行道、三跑道客運大樓的地基及底部結構、旅客捷運系統及高速行李處理系統隧道，以及設置建築支援設施。

10. 機管局在 2020 年 6 月提交的文件中提到，相關的關鍵工程當時滯後六個星期；而截至 2020 年 11 月，相關的關鍵工程在 2019 冠狀病毒病疫情的持續影響下，滯後時間約為八個星期。為減低影響及維持項目進度，機管局致力為填海工程採取不同替代方案及應變計劃，包括重新調整施工次序，使後續承建商能適時進場展開於關鍵區域的工程，以及優化填海工程設計，以識別更多合適範圍以接收公眾填料。在實施這些措施後，三跑道系統建造工程預計將按既定時間表進行，以促使三跑道系統項目能於 2022 年啟用第三條跑道及於 2024 年啟用三跑道系統。

(iii) 飛行區工程

11. 在過去 12 個月，填海所得土地已陸續分階段交付予後續承建商，建造 3 800 米長、60 米闊的新跑道以及兩條平行滑行道的工程亦已展開。首階段的路面鋪設工程涉及新跑道路基的準備工作，隨後會鋪設碎石底基層及承重層。為新跑道西端的跑道進場燈而進行的海上樁柱工程亦已展開。除了相關的路面鋪設工程，飛行區地面燈號、地下設施的土木備置工程、西行車隧道及相關基礎設施工程亦正繼續進行，預計第三條跑道將於 2022 年投入運作，成為新北跑道。

(iv) 大樓及基礎建設工程

12. 與二號客運大樓擴建工程相關的地基及底部結構工程及大型挖掘工程繼續進行中。現有二號客運大樓結構的外牆及樓頂鋼桁架的拆卸工程持續進行，進展理想。二號客運大樓擴建工程的主要工程合約已於 2020 年 8 月批出，工地測量及工地勘探工作現正進行中，以配合於 2021 年第一季在現有二號客運大樓範圍內開展樁柱工程。擴建後的二號客運大樓將於 2024 年重開，提供全面的旅客服務。

13. 與三跑道客運大樓相關的地基及底部結構工程正進行鑽孔樁柱工程。三跑道客運大樓的主要工程合約已於 2020 年 11 月批出，並已啟動籌備工作。新機場中央控制中心的地基及渠務工程亦正繼續進行中，並已開始建造地面的樓板。新機場中央控制系統的設計及物料呈交工作亦正在進行。

14. 除了上述工程外，極為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。挖掘工程繼續於現有機場島上進行，以建造旅客捷運系統及高速行李處理系統隧道；同時，為填海土地上旅客捷運系統及高速行李處理系統隧道及相關工程的建造合約而進行的土地勘探工作亦按計劃推展中。

15. 有關建築支援設施及服務（如碼頭管理服務、膳食及食堂服務和醫療服務等）的大部分牌照已批出，以便建造工程在新填海土地上進行。位於西面航空輔助設施用地的臨時辦公室建造工程及臨時公用設施鋪設工程已接近完成。混凝土及瀝青配料廠將於 2021 年第一季開始運作。

16. 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。另一方面，因應預期的旅客增長受疫情影響而放緩，機管局正考慮一項具彈性的分段方案，由 2024 年起啟用部分三跑道系統的旅客設施。三跑道系統所有大樓及基礎建設工程將如期施工及完成，機管局同時亦正透過持續評估及更新旅客需求，考慮可能分階段啟用三跑道系統的旅客設施。

(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¹，進行設計及建造工程。有關民航處、香港天文台及消防處設施（「第一階段政府設施」）的撥款，已於 2018 年 7 月獲得立法會財務委員會批准。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及地基工程現正進行，民航處及香港天文台位於新填海土地上的部分設施亦正進行土地勘探工作，而新航空交通管制指揮塔的地基工程亦已展開。

18. 至於第二階段政府設施，包括海關、出入境、檢疫及港口衛生管制設施，以及警察行動基地，已於 2020 年 7 月 10 日獲得立法會財務委員會批准撥款。與第一階段政府設施的安排相若，機管局將接受政府委託負責有關設施的設計及建造工程，機管局正與建築署及有關的政府部門草擬相關的委託協議。

¹ 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

19. 機管局繼續維持工程開支於預算內。截至 2020 年 11 月，機管局批出的主要合約總值（約 921 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。機管局維持以在預算的 1 415 億港元內完成三跑道系統項目為目標。

(b) 勞工供應

20. 自 2021 年起，預計工程對工人的需求量將會增加，並於 2022 /23 年度達至高峰，屆時將需要約 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。預計三跑道系統項目會陸續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。機管局會繼續與政府及有關當局保持緊密聯繫，推算本地勞工市場勞動力，以確保本地工人的就業機會。根據機管局對三跑道系統項目人力需求的評估，預料於短至中期將有充足的本地建造工人，因此無須進一步輸入勞工。儘管如此，機管局會繼續密切監察市場情況，並檢視三跑道系統項目的人力需求。

21. 機管局一直對輸入技術工人採取非常審慎的態度，並將持續加強本地招聘及培訓，以滿足未來工程的人力需求。與此同時，維持填海工程的進度亦非常重要，使項目可按照預期中的時間表為本地工人提供大量就業機會。於 2018 年 4 月，勞工處按照填海工程承建商提出的「補充勞工計劃」申請，批准輸入 518 個專門海事技術工人名額。為維持填海工程進度至 2022 年，及考慮到本地的專門填海技術工人嚴重短缺，填海工程承建商於 2020 年 1 月獲勞工處批准輸入多 200 名技術工人。

22. 機管局與其承建商繼續致力招聘本地工人，相關招聘工作已經展開，包括在報章刊登招聘廣告，並在工會會址及本地商場舉辦招聘會。繼於 2020 年 1 月 15 日在一個工會會址內舉辦招聘會後，機管局於疫情下難以在社區舉行招聘會。儘管如此，機管局於 2020 年 7 月仍在深水埗一個商場內舉辦了一場招聘會；惟另一個原訂於 2020 年 12 月在東九龍樂富舉行的招聘會受近期疫情影響，須延期至較後時間。此外，勞工處與機管局於 2020 年 11 月 12 至 13 日合辦了首個網上招聘會，提供超過 500 個機場職位，包括三跑道系統建造工程承建商的職位空缺。機管局與承建商繼續透過不同途徑招聘本地工人，並會檢視技術工人的供應是否足夠。

23. 除了持續透過不同途徑招聘本地工人，機管局亦一直與填海工程承建商及建造業議會合作，在「中級技工合作培訓計劃」下為本地工人提供海事及填海專門工種的培訓課程。至今，填海工程承建商已安排十一項涵蓋不同填海工種的課程，並已聯同建造業議會開辦其中八項課程。

(c) 施工安全

24. 機管局一直恪守最高施工安全標準。截至 2020 年 11 月，三跑道系統項目過往 12 個月的意外率²為 6.8。雖然相關意外率高於上一次進度報告呈報的數字（3.8），但依然遠較勞工處於 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，自 2020 年 11 月底以來已推出為期 12 星期的「安全激勵計劃」（“Safety Stimulation Programme”），藉以為三跑道系統項目工程加強施工安全的文化，並在機管局／承建商項目團隊的層面進一步加強施工安全責任意識。

25. 機管局及其承建商一直將施工安全放於首位。在教育及宣傳方面，機管局繼續推行「我們承諾」安全推廣活動，藉此促進承建商及工人對施工安全的警覺性，並於每季推廣新安全措施。此外，承建商亦主動在工地採取防疫措施。

(d) 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³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 年度起為 31 個項目合共提供超過 4 400 萬港元資助。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

² 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。

³ 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>

題網站⁴。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. 同時，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／或實施數項在北大嶼山水域進行的海洋生態及漁業提升措施，當中包括：

- (a) 為三跑道系統填海工程而進行的改善生態環境海堤設計工作已完成，而首批環保海堤塊亦已完成預製，並安裝在垂直海堤的兩處地方。有關設計結合表面粗糙的海堤混凝土塊及垂直海堤塊，能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，在環保海堤塊中錄得相對較高的固著生物（例如藤壺及貽貝）的覆蓋率；
- (b) 機管局繼續為試行敷設人工魚礁進行準備工作，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）的鄰近水域敷設人工魚礁的成效。敷設人工魚礁試驗計劃已根據《前濱及海床（填海工程）條例》（第127章）於2020年12月11日刊憲。待完成有關的法定授權程序後，敷設人工魚礁試驗計劃將於2021年上半年展開；及
- (c) 首輪放養魚苗的試行工作已於2019年第二及第三季進行。在8 300條放養幼魚苗中約有200條附有標記，以便進行為期六個月的放養後聲學監測。監測結果有助規劃下一輪放養魚苗工作，以及評估在擬議的北大嶼海岸公園放養魚苗的成效。

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」）。機管局已就擬議的海岸公園的設計及管理計劃，諮詢多個不同持份者，如相關政策局／政府部門、三跑道系統項目的專業人員聯絡小組及社區聯絡小組⁵、海事處轄下的諮詢

⁴ 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>

⁵ 機管局於香港國際機場鄰近區域，包括離島、葵青、沙田、荃灣及屯門成立了五個社區聯絡小組。

委員會、海底公用設施擁有人／營運商、渡輪服務營運商、離島區議會及屯門區議會、漁業界、環保團體、學者、生態旅遊營運商。機管局分別於 2020 年 7 月及 9 月諮詢海岸公園委員會及環境諮詢委員會，而兩個委員會均對指定擬議的海岸公園表示支持。機管局繼而於 2020 年 10 月諮詢郊野公園及海岸公園委員會，並獲得委員會原則上支持指定擬議海岸公園的建議。漁農自然護理署將根據《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。

30. 此外，三跑道系統項目繼續在環保樓宇設計及可持續建築方面精益求精。於 2020 年 11 月，機管局在建造業議會可持續建築大獎頒獎典禮上，獲得機構類別（項目擁有人）銀獎，以及業界從業員類別（施工管理人）卓越獎，以表揚其在三跑道系統項目深層水泥拌合工程中的卓越管理表現。

31. 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。下一輪專業人員聯絡小組及社區聯絡小組會議計劃於 2021 年第一季進行，但須視乎疫情而定。

(e) 財務安排

32. 在上一次向本委員會報告中，委員知悉機管局原訂於 2020 年 2 月向散戶投資者發行 50 億港元的三年期固定票面利率零售債券，但因 2019 冠狀病毒病爆發而延後進行。委員亦知悉航空業深受影響，機管局為支持香港國際機場的業務夥伴，已提供數輪援助措施。

(i) 2020/21 年度財務狀況最新資料

33. 2020 年 6 月，機管局與 21 家本地及國際銀行安排一項 350 億港元的五年期銀行貸款。該筆銀行貸款原定籌集 200 億港元，其後擴大至 350 億港元，這顯示銀行界對機管局充滿信心，並支持香港國際機場的長遠發展。該筆銀行貸款包括兩個部分，分別是 175 億港元定期貸款，以及 175 億港元循環貸款。這項貸款的整體定價為按照香港銀行同業拆息加 82 個基點，是自 2019 冠狀病毒病爆發以來，同年期銀行貸款交易中的最低利率水平。該筆貸款的定期部分已按照機管局的對沖政策由浮動利率轉為固定利率。

34. 除了這筆貨款融資外，直至 2020 年 11 月，機管局根據其中期債券發行計劃，透過私人配售方式向機構投資者發行 82 億港元債券，年期為五至十年，利率為 1.6%至 2.3%。

(ii) 融資路線圖

35. 香港國際機場的財務業績取決於機場的航空交通量，而機場航空交通量飽受疫情重創，機管局現正審視及更新三跑道系統的財務安排。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三跑道系統項目的資金可能會減少。因此，機管局的借貸總額，預計會由原先財務安排的 690 億港元增加至 880 億港元（見附件四），為建造工程提供資金，營運盈餘預計會由原先財務安排的 470 億港元減至 270 億港元，而機場建設費收入預計約為 260 億港元⁶。

(iii) 2021/22年度詳細財務融資計劃

36. 機管局計劃於 2021/22 年度利用下列工具以滿足財務需要：

- a) 美元永續債券：向機構投資者籌集15億美元。根據債券結構，債券不設法定到期日，而機管局作為發行人將有權按照其指定贖回日，贖回債券。如果機管局決定在指定日期不行使贖回權，將重設利息，利息將據此而增加。永續債券是一種混合式資金，根據會計標準預期將入賬列作股本，但從法律及評級角度看則視作借貸。在現時業務前景不明朗下，這債券結構能讓機管局在管理槓桿比率及到期債務組合上享有極大靈活性，同時亦可吸納不同範疇和背景的債券投資者；
- b) 美元機構債券：向機構投資者集資20億美元。美元機構債券市場龐大，資金充足。為把握市場需求，在現時的低息環境，機管局擬發行兩期美元債券，年期為10年及15年（或更長）。機管局亦計劃在 2021/22年下半年，按照可持續融資框架，以綠色債券方式發行美元機構債券；
- c) 港元零售債券：原訂於2020年2月發行，但因疫情而延期，現時計劃的發行時間為2021年下半年，預計屆時可配合航空交通復蘇。債券條款大致上依照已獲批的框架推出。至於會否發行零售債券，仍將取決於市況及航空交通復蘇步伐；

⁶ 儘管受到疫情影響，但機管局仍然計劃於收取機場建設費的整段期間內，將收費維持於相同水平，並待三跑道系統的相關的所有債務悉數償還後，方停止收取機場建設費。

- d) 港元私募債券：機管局可能透過中期債券發行計劃，發行年期最高為十年，金額最多達100億港元的私人配售債券。港元私募債券是其中一種最有效及可靠的集資方法。鑒於疫情，機管局或有需要發行這種債券，藉以提供額外資金及滿足融資需求。

(iv) 時間表

37. 雖然上文提及的融資計劃屬 2021／22 年的財政年度，因應現時市場資金充沛適宜籌集資金，為增強機管局的資金儲備，機管局近期已開始實行相關計劃。於 2020 年 12 月初，機管局趁市況利好發行兩期永續債券，包括(i) 5.5 年不可贖回 7.5 億美元永續資本證券及 (ii) 7.5 年不可贖回 7.5 億美元永續資本證券。此交易為全球首次由機場在公開市場發行的美元高級永續資本證券。環球投資界對是次發行反應踴躍，顯示市場有信心疫情後香港國際機場業務將會回升。在進行這項融資後，機管局將於 2021 年上半年向機構投資者發行定期美元債券。若市況許可，機管局計劃於 2021 年下半年發行港元零售債券，並準備其後推出綠色債券。此外，如機管局發現有任何資金需求，將會通過中期債券發行計劃在整個年度內發行私募債券。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。

徵求意見

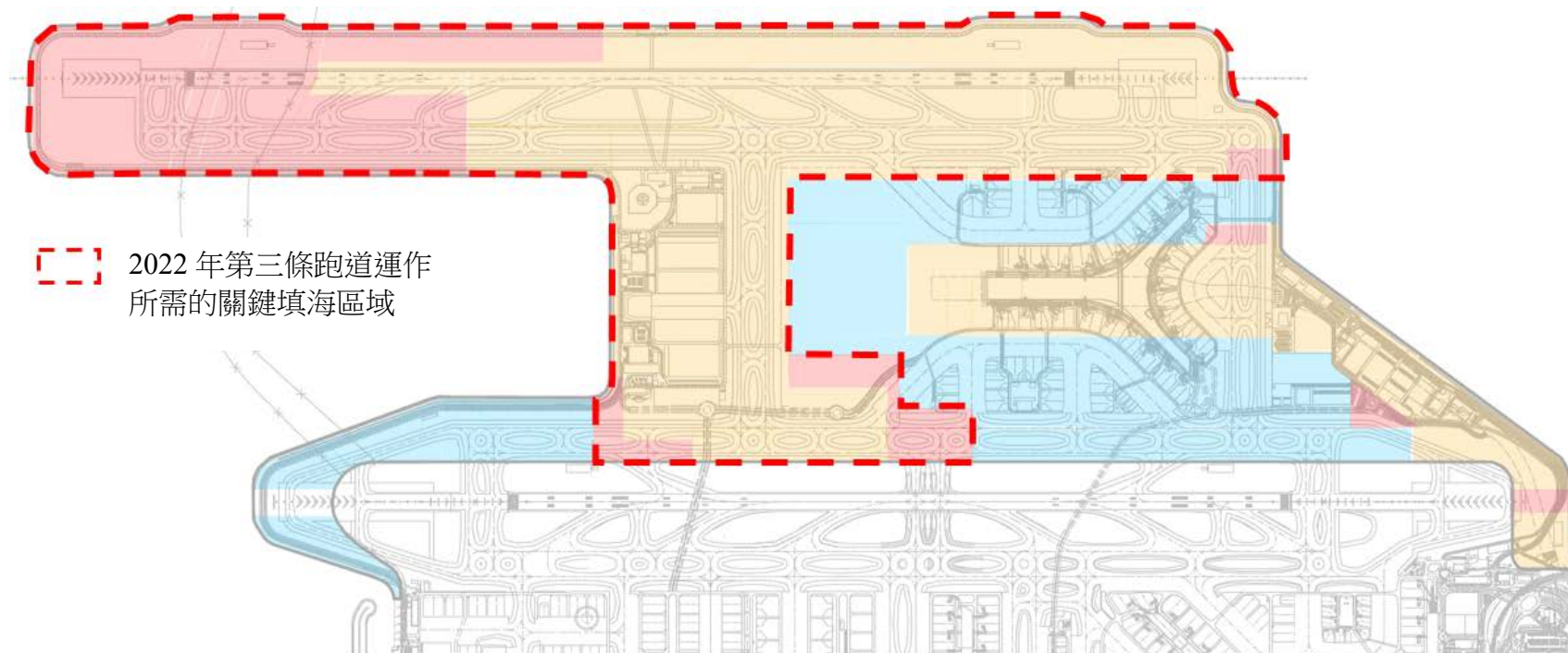
38. 請各委員參閱上述各項。


香港機場管理局
2020 年 12 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 2020 年 11 月底)



 2022 年第三條跑道運作
所需的關鍵填海區域

填海工程目標完成時間



2020 年第四季

2021/22 年度

進展狀況

已完成

正在分階段交付作後續工程

進行中

三跑道系統項目
主要建造工程合約列表
(截至 2020 年 11 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
			\$92,115,143,641

最新三跑道系統財務計劃的參考執行時間表
(截至 2020 年 11 月)

	已執行交易	2021/22財政年度 短期交易	2022/23財政年度 中期交易	2023/24財政年度	2024/25財政年度 總值 (原先計劃)
機構債券 (包括綠色、 永續債券模式)	美元	10年期 40億港元	7年至15年期以上 220至250億港元	5年至10年 100億至130億港元	360億至420億港元 (220億至320億)
	港元	5年至10年 50億港元		最長達10年期 50億至100億港元	100億至150億港元 (70至100億)
零售債券		3年期 50億港元			50億港元 (50億)
商業銀行貸款	5年期 175億港元		最長達5年期 150億至180億港元		320億至360億港元 (200至300億)
總值	265億港元	270億至330億港元	300億至390億港元		830億至980億港元 (550億至770億)
銀行循環貸款			最長達5年期 最高達180億		估計總值 883億港元

主要變動：

1. 總融資額由550億至770億港元增加至830億至980億港元
2. 於2020年12月初完成發行永續債券
3. 發行長期債券 (15年期以上)