

參考資料

2025 年 3 月 24 日

立法會經濟發展事務委員會

香港國際機場三跑道系統啟用

目的

本文件旨在提供有關香港國際機場於 2024 年 11 月 28 日啟用三跑道系統及其後機場的運作情況。

啟用三跑道系統

2. 經歷八年的建造工程，三跑道系統已於 2024 年 11 月 28 日正式啟用，標誌着香港航空發展的重要里程碑。超過 200 名嘉賓出席啟用典禮，共同見證香港國際機場三條跑道首次同步運作的歷史時刻。當中，三間本地航空公司的飛機分別同時於南跑道及中跑道起飛，以及於北跑道降落。於重新配置的中跑道首航的專機，載有逾 180 名乘客，包括來自機場鄰近地區的青年、議員、以及參與三跑道系統項目的香港機場管理局（「機管局」）團隊成員等。

3. 此外，「香港國際機場・渣打香港馬拉松：三跑道系統十公里國際賽」於 2024 年 11 月 17 日舉行，讓社會各界一同慶祝啟用在即的三跑道系統。當日約有 11 000 名參賽者在中跑道參與跑步比賽。賽事吸引本地及國際頂尖選手參與，其他參賽者包括機場員工、社會各界領袖以及公眾人士。

4. 自三跑道系統啟用以來，香港國際機場在包括聖誕及農曆新年兩個旅遊高峰期在內的期間，一直運作暢順。2024 年 12 月，即三跑道系統投入運作後的首個整月，香港國際機場共錄得飛機起降量達 33 550 架次，按年上升 12.5%，於個別日子甚至超越疫情前的水平。於農曆新年假期期間，香港國際機場於高峰日每天處理的客運量約 20 萬人次，回復至疫情前的水平。

三跑道系統客運設施

5. 隨着三跑道系統投入運作，機管局正與業務夥伴密鑼緊鼓展開籌備工作，按客運需求分階段啟用新的客運設施。當中，在機管局成立的專責小組的指導及監督下，相關政府部門、航空公司、客運服務代理及其他相關持份者正全力準備，以達成於 2025 年年底起分階段啟用擴建的二號客運大樓的目標。機管局正為旅客登記設施、旅客捷運系統、行李處理系統等制訂全面的熟習、培訓及演習計劃，並將安排演練以練習及測試緊急應變計劃。

6. 作為三跑道系統項目首個啟用的客運設施，供遊客及本地旅遊車使用的二號客運大樓旅遊車候車大堂計劃於 2025 年第四季啟用。這將騰出現時一號停車場旅遊車停候區的空間供需求日益增長的私家車使用，從而紓緩一號客運大樓於繁忙時段的交通負荷。機管局將於下一階段啟用二號客運大樓的旅客離境設施，包括二號客運大樓的離境大堂及相關設備，而其餘的設施亦會相繼啟用。機管局會透過專責小組及其他相關平台，繼續與相關政府部門及機場持份者緊密合作，為新客運設施制訂啟用時間及計劃。

7. 為籌備香港國際機場客運設施及其他相關發展的啟用，以下的法例須相應地作出技術性修訂—

- i. 《道路交通（交通管制）（指定禁區及限制區）公告》（第 374U 章）下的禁區及限制區將以附屬法例形式作出更新，以反映連接二號客運大樓的新建 / 改建高架橋及道路所產生的道路變動；
- ii. 《道路交通（車輛登記及領牌）規例》（第 374E 章）將以附屬法例形式進行修訂，以修改新界的士的許可營業範圍，以便新界的士使用一號停車場旁的的士預約區¹。這項安排是為讓機管局落實其建議，將現時新界及大嶼山預約的士²的上客區由一號客運大樓接機大堂外的的士站遷往的士預約區，以便在的士站增設一列市區的士候客處，以應對三跑道系統投入運作後，市民和旅客對市區的士服務日益增長的需求；

¹ 建議修訂讓新界的士可進出下列道路：

- (i) 暢順路；
- (ii) 連接暢連路與暢順路的迴旋處，以及機場南交匯處之間的一段暢連路東行；及
- (iii) 連接暢航路與暢順路之間的一段暢連路北行，不包括通往二號檢查閘的連接路。

² 由於大嶼山的士可在赤鱗角及大嶼山的所有道路上營運，因此無須修訂法例。

- iii. 《港珠澳大橋香港口岸及香港連接路禁區（准許進入）公告》（第 245M 章）將以附屬法例形式進行修訂，以配合航天走廊的運作。由機管局發展的自動駕駛運輸系統將於航天走廊接載乘客來往機場島及港珠澳大橋香港口岸；及
- iv. 《機場管理局條例》（第 483 章）下的機場區地圖及限制區地圖將以附屬法例形式進行修訂，以反映支援三跑道系統客運設施運作及機場城市發展所需的變動。

8. 隨着三跑道系統啟用，機場擴建工程統籌辦公室將會自 2025 年 4 月 1 日起解散。機管局會與運輸及物流局相關的政策分部協作，繼續推展上述工作。

財務安排

9. 三跑道系統在 1,415 億港元的預算內完成及啟用。機管局已完成三跑道系統項目的外部融資。2025 年 1 月，機管局成功發行約 70 億美元等值的多幣多期公開機構債券，旨在再融資、為包括非三跑道系統工程及內地投資在內的資本開支提供資金，以及用作一般企業用途。是次首次發行多幣債券是機管局的一個重要里程碑，令機管局資金來源更多元化，同時迎合全球廣大投資者的需求。截至 2025 年 3 月，機管局估計總淨借貸³維持在 1,300 億港元以下，整體借貸成本約每年 3.5 厘，保持穩健並維持在機管局及其財務顧問評估的可承受債務水準範圍之內。標普全球評級亦於 2024 年 12 月再次確認機管局的信貸評級為「AA+」。隨著香港國際機場航空交通量全面復蘇，以及資本開支在三跑道系統啟用後減少，機管局預計其淨借貸會漸趨穩定並在中期逐步下降。

展望未來

10. 隨着三跑道系統啟用，香港國際機場運力已大幅提升，進一步鞏固其作為全球其中一個最大型及最重要航空樞紐的地位。我們將會適時向委員會匯報機場城市發展的相關事宜。

³ 即外部融資總額（包括作為權益入賬的 116 億港元等值（或 15 億美元）的永續資本證券）減去現金結餘的淨借貸金額。

徵求意見

11. 請各委員參閱上述各項。

香港機場管理局

2025 年 3 月