



## 1. 引言

1.1 位於赤鱸角的香港國際機場於 1998 年 7 月啟用。在機場啟用初期，只有第一條跑道(即南跑道)運作。一年後，第二條跑道(即北跑道)投入運作。在 1999 至 2014 年間，香港國際機場的飛機起降量增長 134%，達至 391 000 架次。目前，香港國際機場是全球最繁忙的貨運機場，亦是全球其中一個最繁忙的國際客運機場。

1.2 為維持香港國際機場作為國際及區域航空樞紐的領導地位，香港機場管理局(下稱"機場管理局")每 5 年會擬定一個 20 年的規劃大綱，為香港國際機場的發展提供指引。機場管理局至今已公布 3 個規劃大綱，分別為 2001 年的《2020 年發展藍圖》、2006 年的《香港國際機場 2025》及 2011 年的《香港國際機場 2030 規劃大綱》(下稱"《2030 規劃大綱》")。最新的《2030 規劃大綱》就香港國際機場未來的擴展，勾劃了兩個發展方案。其一是維持現有雙跑道系統，並優化機場設施，以應付直至 2020 年的航空交通需求。其二是將香港國際機場擴建成為三跑道系統，以應付直至 2030 年及其後的需求，此項目會涉及填海造地約 650 公頃。

1.3 機場管理局在 2011 年 6 月至 9 月期間進行公眾諮詢，蒐集公眾對《2030 規劃大綱》的意見。約四分之三的回應者支持將香港國際機場擴建成為三跑道系統的建議。2011 年 12 月，機場管理局向政府建議採納三跑道系統，其後獲行政會議原則上批准採納此方案作規劃用途。

1.4 經濟發展事務委員會與環境事務委員會曾於 2014 年 9 月 30 日及 2014 年 10 月 7 日舉行兩次聯席會議，聽取公眾對三跑道系統計劃的意見。經濟發展事務委員會將於 2015 年 3 月 23 日舉行會議，進一步討論與三跑道項目相關的事宜。本資料摘要旨在從航空交通

量增長、航機採用、跑道容量、空域限制及機場改善措施幾方面，闡述香港國際機場自 1998 年啟用至今的發展情況，並重點概述社會人士對落實三跑道系統計劃的主要關注及意見。

## 2. 航空交通量增長

2.1 香港國際機場自 1998 年 7 月啟用以來，在航空交通量方面有明顯增長。在 1998 至 2014 年間，旅客人數每年平均增長 5.1%，達至約 6 300 萬人次。同期，航空貨運量每年平均增長 6.4%，達至 440 萬公噸(表 1)。反映這期間客運量及貨物吞吐量的增長，飛機起降量由 1998 年的 163 200 架次大幅飆升至 2014 年的 391 000 架次。

表 1 — 客運量、貨運量及飛機起降架次，1998-2014

年份	客運量 <sup>(1)</sup> (千人次)	貨物吞吐量 <sup>(2)</sup> (千公噸)	飛機起降 架次 <sup>(3)</sup>
1998	28 631	1 629	163 200
1999	30 394	1 974	167 400
2000	33 374	2 241	181 900
2001	33 065	2 074	196 800
2002	34 313	2 479	206 700
2003	27 433	2 642	187 500
2004	37 142	3 094	237 300
2005	40 740	3 402	263 500
2006	44 443	3 580	280 000
2007	47 783	3 742	295 000
2008	48 585	3 627	301 000
2009	46 167	3 347	279 000
2010	50 923	4 128	307 000
2011	53 904	3 938	334 000
2012	56 467	4 025	352 000
2013	59 903	4 127	372 000
2014 <sup>(4)</sup>	63 343	4 376	391 000

註：(1) 客運量包括在香港出發、結束旅程、轉機及過境的旅客。轉機及過境的旅客作兩次計算。

(2) 貨物吞吐量包括進口、出口及轉口貨物。轉口貨物作兩次計算。

(3) 飛機起降架次包括國際民航客運、貨運及非收入用途航班(例如私人飛機航班)。軍用及本地航班不計算在內。

(4) 2014 年的數字為臨時數字。

資料來源：Airport Authority。

## 交通需求量預測

2.2 2009年，機場管理局委託國際航空運輸協會(International Air Transport Association)<sup>1</sup>就香港國際機場直至2030年的長期航空交通需求進行研究，為制訂《2030規劃大綱》作準備。研究工作於2010年完成，但由於隨後航空交通需求增長迅速，令該項研究低估了未來需求量。舉例而言，基準預測在2015年增至5 700萬人次的旅客數目，在2012年經已達到，較預計時間早了3年。為此，國際航空運輸協會在考慮香港的最新經濟表現及其他因素後，於2012年修訂其交通需求量預測(表2)。

表2 — 交通需求量預測

預測年份	客運量 (百萬人次)		貨物吞吐量 (百萬公噸)		飛機起降架次	
	原預測	更新預測	原預測	更新預測	原預測	更新預測
2015	57	-	4.4	-	347 100	-
2020	68	70	5.6	5.8	421 200	420 000
2025	82	86	7.2	7.3	508 700	505 000
2030	97	102	8.9	8.9	601 970	607 000

資料來源：International Air Transport Association (2010) 及 Airport Authority (2014b)。

## 3. 機場航點網絡及機種組合

3.1 香港國際機場於1998年啟用時，由約60家航空公司提供航班服務，飛往120個航點。現時，有超過100家航空公司的航班往來香港國際機場與全球180個航點(包括44個內地城市)。航空公司的數目以至服務航點對在機場使用的航機機種組合會有影響，而採用座位較多的寬體飛機以增加載客量，被認為是提高機場效率的方法之一。

3.2 在舊啟德機場，寬體飛機佔絕大多數(超過80%)。但自香港國際機場於1998年啟用以來，航空公司越來越多採用少於200個座位的窄體飛機，特別是用於營辦尚未成熟的航線。根據機場管理局的資料，在2012年，使用香港國際機場的飛機中，約36.7%為窄體飛機，63.3%為寬體飛機。<sup>2</sup>

<sup>1</sup> 國際航空運輸協會是航空公司的同業協會，代表全球約250家航空公司或航空運輸總量的84%。該協會為航空業提供顧問、培訓及商業智能等一系列服務。

<sup>2</sup> 資料研究組曾致函機場管理局，要求提供就香港國際機場自1998年啟用以來在該機場升降的寬體飛機及窄體飛機比例的資料。截至本資料摘要的刊發日期為止，機場管理局尚未作出回覆。

3.3 有意見認為，應鼓勵航空公司在香港國際機場多些採用寬體飛機，以提高機場的效率。但機場管理局回應時表示，採用哪些航機機種組合，是航空公司根據市場需求作出的商業決定，該局無權亦無意干預航空公司所採用的航機機種。<sup>3</sup>

## 4. 跑道容量

4.1 根據國際民用航空組織(International Civil Aviation Organization)<sup>4</sup>的定義，跑道容量是航空當局認為能夠安全操作的航班升降數目，一般以每小時飛機升降數目作表示。跑道容量受各種因素影響，例如飛機之間的標準間距、周邊空域、運作環境、機場基建及機種組合等。<sup>5</sup>

4.2 香港國際機場現時的雙跑道系統採用分隔起降模式運作，南跑道用作航機起飛，北跑道用作降落。<sup>6</sup> 1990 年代初期，當香港國際機場的興建工程尚在規劃階段時，政府委託進行兩項顧問研究，分別是《新機場總綱計劃研究》和《空域設計研究》，以確定機場發展的需求及相關事宜(包括最高處理能力)。香港國際機場啟用後，政府於 2007 年委託進行另一項跑道容量研究，以確定容量受限制的種種原因，並就進一步提升跑道容量提出建議。

### 《新機場總綱計劃研究》

4.3 1990 年，當時的臨時機場管理局委託顧問進行《新機場總綱計劃研究》，為香港國際機場的規劃和推展工作制訂全面並符合環保要求的計劃。研究結果於 1992 年發表，當中預測香港國際機場若採用下述不同的起降模式運作，可於 2040 年達至的實際跑道容量：(a)單跑道系統；(b)採用分隔起降模式運作的雙跑道系統；及(c)採用非獨立／獨立混合起降模式運作的雙跑道系統。有關不同起降模式及預測跑道容量的說明載於表 3。

<sup>3</sup> 參閱 Airport Authority (2015)。

<sup>4</sup> 國際民用航空組織是聯合國屬下的專門機構，成立於 1944 年，其宗旨是促進國際民用航空安全和有序的發展。該組織與各成員國及全球航空組織合作制訂國際標準和推薦做法。

<sup>5</sup> 參閱 Gov.HK (2014)。

<sup>6</sup> 然而，基於運作上的原因，貨運航班及政府飛行服務隊飛機一般使用南跑道降落。

**表 3 — 採用不同起降模式運作下的跑道容量**

起降模式	估計每小時 實際容量
(a) 單跑道系統	43 架次
(b) 採用分隔起降模式運作的雙跑道系統 (即一條跑道專供航機降落，另一條專供航機起飛)	52 架次
(c) 採用混合起降模式運作的雙跑道系統 (i) 非獨立混合起降模式 —— 航機在一條跑道上起飛或降落時，必須顧及另一架在平行跑道上正在起飛或降落的航機。可出現的模式如下： <ul style="list-style-type: none"> <li>• 非獨立進場和起飛模式；</li> <li>• 獨立進場但非獨立起飛模式；及</li> <li>• 非獨立進場但獨立起飛模式。</li> </ul> (ii) 獨立混合起降模式 —— 一條跑道完全獨立運作，不會對平行跑道造成干擾。兩條跑道猶如兩個不同機場般運作	69 架次 71 架次 79 架次 86 架次

資料來源：Provisional Airport Authority Hong Kong (1992) 及 Audit Commission (2014)。

4.4 《新機場總綱計劃研究》認為，採用分隔起降模式和非獨立混合起降模式運作不會受到掣肘，但指出在採用獨立混合起降模式運作時會出現的掣肘。<sup>7</sup>

### 《空域設計研究》

4.5 基於上述研究結果，民航處在 1994 年委託顧問就香港國際機場的空域設計進行另一項研究。該項研究利用模擬空域及模擬跑道進行，得出的估計是，雙跑道系統在分隔起降模式下，最高容量為每小時 56 架次，在混合起降模式下則為每小時 63 架次。

<sup>7</sup> 在獨立起飛模式下，飛機由南跑道起飛時須使用的航道可能會受大嶼山大陰頂和花瓶頂地區的兩個山峰阻擋。在獨立進場模式下，若要進行復飛，在南跑道抵港的航機須向南轉。然而，礙於大嶼山的地形限制，飛機不能向南轉。參閱 Audit Commission (2014)。

## 2007 年的跑道及容量研究

4.6 2007 年，亦即香港國際機場啟用約 10 年後，機場管理局委託英國航空顧問「英國國家航空交通服務有限公司」(National Air Traffic Services)評估機場雙跑道系統的實際最高容量，作為制訂《2030 規劃大綱》的基礎。有關研究於 2008 年完成，範圍涵蓋分隔起降模式和混合起降模式。

### *在分隔起降模式下的實際最高容量*

4.7 根據在 2007 年進行的研究，倘若在操作及空域方面的修訂建議(包括提升基礎設施及航空交通管制系統)得以成功落實，在現時的分隔起降模式下，香港國際機場的最高跑道容量估計可增加至每小時 68 架次。以每小時 68 架次計算，估計每日的實際最高飛機起降量約為 1 200 架次，每年約為 42 萬架次。上述估算其後獲民航處核可。

### *在混合起降模式下的實際最高容量*

4.8 2007 年的研究進一步評估假若雙跑道系統由分隔起降模式改為以混合起降模式運作的情況下，可增加的跑道容量。得出的結論是，礙於環境的限制，香港國際機場的雙跑道系統只能支援非獨立混合起降模式，即在一條跑道上起飛和降落的飛機須與在另一條跑道操作的飛機互相協調。

4.9 然而，該項研究估計，即使採用非獨立混合起降模式，每條跑道可達至的實際最高容量僅為每小時 34 架次，兩條跑道的合計容量則為每小時 68 架次。換言之，採用非獨立混合起降模式運作不會提升整體跑道容量。<sup>8</sup>

## 雙跑道系統容量的上升趨勢

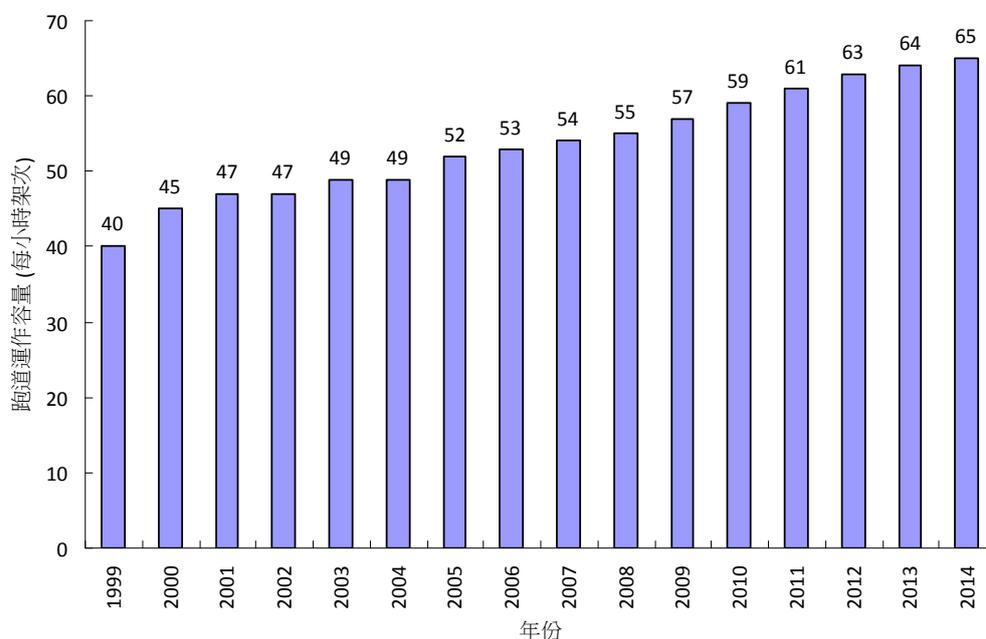
4.10 目前，香港國際機場的兩條跑道一般以分隔起降模式運作。根據民航處的資料，香港國際機場南北兩條跑道自 1999 年開始運作後，雙跑道系統的容量持續上升(圖 1)，由 1999 年的 40 架次增加至 2014 年的 65 架次。跑道系統容量上升是由於飛行程序及運作有所改善、航空交通管制人手增加、優化空域結構的安排及基礎設施提升等因素。民航處公布計劃在 2015 年將跑道的

---

<sup>8</sup> 參閱 Airport Authority (2011a)。

實際最高容量增加至每小時 68 架次。根據此跑道容量，機場跑道每年可處理的客運量為 7 400 萬人次，貨運量為 600 萬公噸。

圖 1 — 雙跑道系統的容量



資料來源：Civil Aviation Department 及 Financial Secretary's Office。

## 5. 空域限制

5.1 香港空域的使用情況不僅受環境限制，還受其他因素例如位於珠江三角洲("珠三角")地區的機場<sup>9</sup>的位置及其跑道方向所影響。由於香港國際機場毗鄰深圳機場，由香港國際機場起飛的航機在使用珠三角空域時必須到達 15 700 英尺的指定高度才可進入內地空域。此高度要求就是所謂的"空牆"<sup>10</sup>。根據機場管理局的資料，現時約有 23%往來香港國際機場的航機使用珠三角空域。

5.2 有意見關注到，該項高度要求令航班飛行時間延長，亦使香港國際機場現有的雙跑道系統未能達致最大效益，因而影響航班升降量。據政府表示，這項以高度分隔空域的安排旨在確保飛行安全，亦是世界各地繁忙機場(例如倫敦及紐約的機場)慣常採用的航空交通管理安排，因此與跑道容量無關。反而，跑道容量受制於

<sup>9</sup> 珠三角地區設有香港國際機場及其他 4 大機場：廣州白雲國際機場、澳門國際機場、深圳寶安國際機場及珠海機場。

<sup>10</sup> 此高度要求亦適用於由內地進入香港空域的航機。自 2005 年起，兩地已於指定晚間非繁忙時段(即晚上 11 時至翌日早上 7 時)將移交高度由 15 700 英尺降至 12 800 英尺。

飛機在跑道接連起降時機與機之間所需保持的空間距離及時間間距。此外，由於香港國際機場的跑道及"空牆"之間需要約 10 分鐘飛行距離，故此跑道運作不會因實施上述高度要求而受到影響。<sup>11</sup>

5.3 為了應付珠三角機場的航空交通增長及改善可供珠三角機場使用的珠三角空域，民航處自 2004 年起開始與中國民用航空局 (Civil Aviation Administration of China) 和澳門民航局 (Macao Civil Aviation Authority) 合作，制訂了優化珠三角地區空域結構的發展方案，並在 2020 年前分三階段逐步調整。發展方案涵蓋多項措施，包括優化空域設計、改善飛行高度層分配、統一度量衡單位、劃一航空交通管制程序，以及增設民用航道等。

## 6. 機場改善工程

6.1 多年來，香港國際機場曾進行下文所述的大型改善工程，擴建及提升機場設施，以應付日益增加的交通需求。

### 客運大樓

6.2 在 2006 至 2010 年間，一號客運大樓進行擴建和改善工程，工程費用為 15 億港元。擴建工程包括：擴闊中央客運廊區域、提升行李處理系統容量，以及增設保安檢查通道和入境櫃位。此外，斥資 28 億港元興建的二號客運大樓(包括兩座辦公大樓)，在 2007 年投入運作。

### 飛行區設施

6.3 香港國際機場的飛行區設施改善工程耗資 30 億港元。工程項目於 2010 年竣工，當中包括興建北衛星客運廊及 10 個附設登機橋的窄體飛機專用停機位、提升停機位設施，以及重鋪跑道及滑行道道面。此外，亦加建 10 個貨運停機位，並擴闊滑行道側安全道，以配合 A380 巨型客機的運作。

### 跨境渡輪碼頭

6.4 機場管理局耗資 10 億港元，在機場島東端建造永久的跨境渡輪碼頭，即海天客運碼頭<sup>12</sup>。海天客運碼頭於 2010 年投入服務，

<sup>11</sup> 參閱 Airport Authority (2014d)。

<sup>12</sup> 一個規模較小的臨時海天客運碼頭在 2003 年起投入服務，一直運作至永久碼頭在 2010 年啟用為止。

接載旅客來往珠三角口岸與香港國際機場。海天客運碼頭除設有航空公司登記櫃位及保安檢查通道外，亦設置了旅客捷運系統 (Automated People Mover system)，以連接機場客運大樓。海天客運碼頭每年可處理的最高旅客量為 800 萬人次。在海天客運碼頭中轉的海外旅客及珠三角居民，無須在香港國際機場辦理出入境及清關手續。

## 中場範圍發展計劃及西停機坪擴建工程

6.5 機場管理局在 2011 年展開中場範圍第一期發展計劃。中場範圍位於一號客運大樓以西，在現時的兩條跑道中間(參閱圖 2)。第一期發展計劃包括興建一座每年可處理 1 000 萬旅客人次的客運廊，以及增建 20 個停機位及其他設施。第一期發展計劃預計在 2015 年年底前完工，能夠應付預期至 2020 年的航空交通需求。第二期及餘下的中場範圍發展計劃目前仍在規劃階段。

6.6 此外，機場管理局於 2012 年展開西面停機坪擴建工程。西面停機坪位於機場西面，鄰近中場範圍(參閱圖 2)。估計工程項目費用達 25 億港元，工程範圍包括增建 28 個停機位，以及興建行車隧道，將西面停機坪接連至南面貨物區。有關擴建工程已經完成，並準備投入運作。

圖 2 — 中場範圍發展計劃及西停機坪擴建工程



資料來源：Airport Authority。

## 航空交通管制系統

6.7 2007 年，政府獲立法會批准撥款 15.7 億港元，用以更換民航處的航空交通管制系統，藉以提升航空交通管制處理能力。新系統原定預計在 2012 年開始啟用，但在推行上出現了延誤。估計新系統在 2016 年上半年才能全面投入運作。<sup>13</sup>

## 7. 三跑道系統計劃

7.1 三跑道工程項目涉及下述多項主要工程：(a)開拓約 650 公頃土地，(b)興建第三條跑道和相關客運廊，(c)興建停機坪、滑行道和提供相關設備及設施的用地，(d)擴建現有二號客運大樓，(e)興建新旅客捷運系統和維修車廠，及(f)裝設新的行李處理系統。

7.2 第三條跑道的位置為現時兩條跑道以北的地方，與現有跑道平行排列(參閱圖 3)。三跑道工程項目須進行拓地工程，以闢拓土地。機場管理局預計三跑道系統可支援每小時 102 升降架次的實際最高跑道容量(表 4)，即每天最多處理 1 800 架次及每年最多 620 000 架次。

表 4 — 三跑道系統的總容量

跑道	建議運作安排	最高容量 (飛機起降架次)
第三條跑道	降落	每小時 33 架次
第二條跑道 (北跑道)	起飛	每小時 35 架次
第一條跑道 (南跑道)	降落和起飛	每小時 34 架次
		每小時 102 架次

資料來源：Airport Authority (2011a)。

<sup>13</sup> 參閱 Audit Commission (2014) 及 public hearing of the Panel on Public Accounts Committee of the Legislative Council (2015)。

圖 3 — 三跑道系統的機場布局規劃



註：◻ 機場擴建計劃的建議填海範圍。

資料來源：Airport Authority。

### 主要關注及意見

7.3 隨著珠三角機場的競爭日趨激烈，預期三跑道系統計劃將有助提升香港的競爭力。根據《2030 規劃大綱》的預測，到 2030 年，三跑道系統計劃將可為香港本地生產總值貢獻 1,670 億港元。然而，社會上對於落實三跑道系統計劃所引起的環境問題、興建項目是否物有所值<sup>14</sup>，以至工程方面，均有激烈的討論。就工程方面，主要的討論包括珠三角地區的空域限制，以及能否使用成本較低的替代方案以提高現行雙跑道系統容量。

#### 珠三角地區的空域限制

7.4 部分持份者及關注團體指出，在建議的第三條跑道方案下，航機在復飛<sup>15</sup>時採用的航線可能與深圳機場的某些航線重疊。因此，為避免航線衝突，以及為符合國際安全標準，第三條跑道將不能支援某些飛程序。此情況可能會導致第三條跑道的使用量受限制，並反過來影響計劃的成本效益。

<sup>14</sup> 根據《2030 規劃大綱》，三跑道系統計劃的成本預計為 1,362 億港元(按付款當日價格計算)。

<sup>15</sup> 復飛是在某些情況下(例如當駕駛員認為飛機以標準程序進場或著陸並不安全時)採取的程序。

7.5 政府表示，本港民航處、中國民用航空局和澳門民航局一直合作，重新設計空域結構，以滿足珠三角區內機場的擴建需要。<sup>16</sup> 他們已制訂方案，當中包含短期、中期及長期的改善目標和措施，並預期在 2020 年前將會落實。然而，有關改善計劃的細節，以及實現三跑道系統最高容量的目標計劃的公開資料卻不多。

### *三跑道系統計劃的替代方案*

7.6 有建議認為，政府應進一步提升機場設施(例如客運大樓)，以提高機場的處理能力，以替代興建第三條跑道。但機場管理局在回應時表示，香港國際機場的瓶頸是跑道升降容量，而非地面設施。單靠擴建機場客運大樓無助解決長期的容量限制問題。

7.7 除上述意見外，亦有建議認為，政府應重新考慮在 1992 年公布的《新機場總綱計劃研究》所提出的移除地勢障礙的建議。《新機場總綱計劃研究》指出，如機場因應運作需要而須採用獨立起飛模式以提高跑道容量，有關當局應考慮在規劃期內(2005 至 2015 年)削平位於大嶼山東北方的大陰頂和花瓶頂這兩座山峰的地勢障礙。<sup>17</sup> 但機場管理局在回應時表示，《新機場總綱計劃研究》所提出的建議旨在減低飛機在平行離場情況下使用緊急航道時的爬升斜度，與提升雙跑道系統容量並不相關。

---

<sup>16</sup> 請參閱 GovHK (2015)。

<sup>17</sup> 請參閱 Provisional Airport Authority Hong Kong (1992)。

## 參考資料

1. Airport Authority. (2006) *HKIA Master Plan 2025*. Available from: [https://www.hongkongairport.com/pr\\_download/HKIA2025\\_E.pdf](https://www.hongkongairport.com/pr_download/HKIA2025_E.pdf) [Accessed March 2015].
2. Airport Authority. (2011) *The Airport Authority releases the HKIA Master Plan 2030*. Available from: [http://www.hongkongairport.com/gb/pdf/media/publication/hkia-news/hkiaNews6\\_2011.pdf](http://www.hongkongairport.com/gb/pdf/media/publication/hkia-news/hkiaNews6_2011.pdf) [Accessed March 2015].
3. Airport Authority. (2011a) *Hong Kong International Airport Master Plan 2030 Technical Report*. Available from: [http://info.threerunwaysystem.com/pdf/en/TR\\_24May\\_Eng\\_Full.pdf](http://info.threerunwaysystem.com/pdf/en/TR_24May_Eng_Full.pdf) [Accessed March 2015].
4. Airport Authority. (2011b) *Hong Kong International Airport Master Plan 2030*. Available from: [http://info.threerunwaysystem.com/pdf/en/mp2030\\_full\\_en.pdf](http://info.threerunwaysystem.com/pdf/en/mp2030_full_en.pdf) [Accessed March 2015].
5. Airport Authority. (2014a) *Annual Report 2013/14*. Available from: <http://www.hongkongairport.com/eng/business/airport-authority/publication/annual-report/annual-reports-2013-14.html> [Accessed March 2015].
6. Airport Authority. (2014b) *Expansion of Hong Kong International Airport into a Three-Runway System Environmental Impact Assessment Report – Executive Summary*. Available from: [http://www.epd.gov.hk/eia/register/report/eiareport/eia\\_2232014/html/ES\\_Rev%20C.pdf](http://www.epd.gov.hk/eia/register/report/eiareport/eia_2232014/html/ES_Rev%20C.pdf) [Accessed March 2015].
7. Airport Authority. (2014c) *Updates on the Three-Runway System Project at the Hong Kong International Airport*. Paper submitted to the Panel on Economic Development of the Legislative Council for discussion on 23 June 2014. LC Paper No. CB(1)1626/13-14(03).
8. Airport Authority. (2014d) *Joint-Panel Meetings on 30 September and 7 October 2014: Response to the list of follow-up actions*. Annex submitted to the Panel on Economic Development and Panel on Environmental Affairs. December 2014. LC Paper No. CB(4)259/14-15(02).
9. Airport Authority. (2015) Available from: <http://www.hongkongairport.com/eng/index.html> [Accessed March 2015].

10. Audit Commission. (2014) *Director of Audit's reports: Report No. 63*. Available from: [http://www.aud.gov.hk/eng/pubpr\\_arpt/rpt\\_63.htm](http://www.aud.gov.hk/eng/pubpr_arpt/rpt_63.htm) [Accessed March 2015].
11. Civil Aviation Department. (1994) *Chek Lap Kok Airspace Design Consultancy Final Report*. 15 December.
12. Civil Aviation Department. (2015) Available from: <http://www.cad.gov.hk/english/home.html> [Accessed March 2015].
13. Civil Aviation Department. (various years) *CAD Annual Reports*. Available from: [http://www.cad.gov.hk/english/annual\\_report.html](http://www.cad.gov.hk/english/annual_report.html) [Accessed March 2015].
14. Financial Secretary's Office. (various years) *Budget*. Available from: <http://www.budget.gov.hk/2015/eng/previous.html> [Accessed March 2015].
15. Gov.HK. (2014) *Press Releases, LCQ18: Aviation services in Hong Kong*. Available from: <http://www.info.gov.hk/gia/general/201406/25/P201406241011.htm> [Accessed March 2015].
16. GovHK. (2015) *Press Releases, LCQ3: PRD Region air traffic management*. Available from: <http://www.info.gov.hk/gia/general/201502/04/P201502040569.htm> [Accessed March 2015].
17. International Air Transport Association. (2010) *HKIA 2030 Primary Traffic Forecast*. Available from: [http://vps.hongkongairport.com/mp2030/consultancy\\_report/IATA.pdf](http://vps.hongkongairport.com/mp2030/consultancy_report/IATA.pdf) [Accessed March 2015].
18. Legislative Council Secretariat. (2011) *Information Note on the development of the third runway at Hong Kong International Airport (Chinese version only)*. LC Paper No. IN14/10-11.
19. Provisional Airport Authority Hong Kong. (1992) *New Airport Master Plan*.
20. *Public hearings of the Panel on Public Accounts Committee of the Legislative Council*. (2014) 9 and 15 December.
21. *Public hearings of the Panel on Public Accounts Committee of the Legislative Council*. (2015) 6 and 15 January.

22. The Chinese University of Hong Kong. (2010) *HKIA's Third Runway – The Key for Enhancing Hong Kong's Aviation Position – An Updated Exercise*. Available from: [http://www.bschool.cuhk.edu.hk/research/aprc/activities/files/thirdrunwayupdatedexercise\\_aug2010.pdf](http://www.bschool.cuhk.edu.hk/research/aprc/activities/files/thirdrunwayupdatedexercise_aug2010.pdf) [Accessed March 2015].
23. Transport and Housing Bureau. (2008) *Consultancy Study on Hong Kong Airspace and Runway Capacity*. Administration's paper submitted to the Panel on Economic Development of the Legislative Council for discussion on 17 March 2008. LC Paper No. CB(1)1030/07-08(05).
24. 《三跑棄移山選填海機管局疑隱瞞資料》，太陽報，2015年2月6日。
25. 《香港機場的「第三條出路」》，信報，2014年11月19日。
26. 《馮永業：與內地有方案解決航道重疊問題》，無線新聞，2015年2月7日。
27. 環保團體看第三條機場跑道：《林超英：第三跑道製造撞機死亡陷阱》，2015年，網址：[http://greenerairport.blogspot.hk/2015/01/blog-post\\_66.html](http://greenerairport.blogspot.hk/2015/01/blog-post_66.html) [於2015年3月登入]。
28. 環保團體看第三條機場跑道：《逾四成深圳航班三跑航道重疊》，2015年，網址：<http://greenerairport.blogspot.hk/2014/09/blog-post.html> [於2015年3月登入]。

---

立法會秘書處  
資訊服務部  
資料研究組  
吳穎瑜  
2015年3月17日  
電話：2871 2122

---

資料摘要為立法會議員及其轄下委員會而編製，它們並非法律或其他專業意見，亦不應以該等資料摘要作為上述意見。資料摘要的版權由立法會行政管理委員會(下稱"行政管理委員會")所擁有。行政管理委員會准許任何人士複製資料摘要作非商業用途，惟有關複製必須準確及不會對立法會構成負面影響，並須註明出處為立法會秘書處資料研究組，而且須將一份複製文本送交立法會圖書館備存。