

國泰航空公司就《香港國際機場 2030 規劃大綱》提交 立法會經濟發展事務委員會的意見書

國泰航空全力支持《香港國際機場 2030 規劃大綱》的方案二，即興建第三跑道。國泰深信，要維持本地長遠競爭力，鞏固香港的國際金融、貿易、物流、旅遊及專業服務中心地位，興建第三跑道是唯一可行的方案。該項目不但對國泰及航空業非常重要，對香港的長遠穩定及經濟持續發展更不可或缺。香港今天的成功，全賴擁有連繫全球的完善網絡，我們今後亦須致力維持這優勢，擴展航空網絡。

香港機場是國際主要航空樞紐，自 1998 年啓用以來，一直有效推動香港經濟發展。但目前機場跑道容量臨近飽和，如不興建新跑道，客運量便會流失至航線網絡日益完善的其他機場，令香港機場喪失其競爭優勢。

方案二的第三跑道由籌劃至落成，需時約十年。我們認為，香港如要受惠於大中華地區急速經濟發展所帶來的效益，有必要加快落實此項目。國泰期待社會各界就有關環境、工程以至成本效益等議題展開富建設性討論。

第三跑道帶來的經濟效益

香港是航空及商業樞紐，這兩個互惠互動的地位對推動香港成功發展非常重要。航空業對本地經濟發展貢獻良多，透過其催化作用創造 268,200 個直接、間接、衍生等職位，佔香港總勞動人口約 7.7%，帶來的經濟收益佔全港生產總值的 8.2%。由航空業所衍生的經濟收益更於十年間躍升三倍，由 1999 年的 480 億港元上升至 2008 年的 1,120 億港元。

香港中文大學的研究顯示，若充分利用第三條跑道，可為香港帶來每年港幣 370 億元的經濟收益，即每加開一班航班便能為香港經濟帶來額外 375,000 港元收益。

機管局亦預計興建第三跑道後，赤鱗角的直接職位數目到 2030 年將由目前 65,000 個上升至 141,000 個。

總部經濟

專業服務是香港經濟支柱之一，而香港航空樞紐所提供的國際網絡連繫，對於吸引外資或本地企業於本港設立辦事處非常重要。

根據政府統計處資料，於本港設立總部或辦事處的國際企業達 3,500 間，單是支援區內總部運作所招聘人數便達 14 萬。大部份企業表示本港運輸基建設施是其選址的重要考慮因素。

香港國際機場位置便利、運作效率高，屢獲殊榮。95 家航空公司在機場營運，連接全球約 160 個航點。為區內旅客提供快捷方便的服務之餘，其覆蓋全球的完善航空網絡更有利跨國企業發展。地區總部設於香港的企業當中，逾半數從事貿易、批發或零售，四份一提供專業、商貿、教育、金融或銀行服務。

區內航空業的競爭

香港國際機場啓用以來，區內航空業變化甚大，不論是航空公司，航班，甚至是機場數目都大幅增加。眾多發展迅速的航空樞紐在區內湧現，使香港面對更大的競爭。

泰國曼谷機場第三跑道計劃於 2016 年建成；新加坡當局亦計劃擴充樟宜機場，興建更多機場基礎設施；台灣政府又計劃為桃園機場有 30 年歷史的第一航廈進行翻新工程，並計劃加建第三航廈；首爾方面，仁川國際機場第二客運大樓及貨運站將分別於 2015 年前落成及完成擴充，到 2020 年便將擁有五條跑道；內地方面，廣州、上海及深圳已計劃興建第三、第四，甚至第五條跑道。

來自上述區內多個樞紐競爭越趨激烈，加上香港跑道運力受限制，要保持香港機場作為首屈一指航空樞紐地位，有賴當局果斷落實投資興建第三跑道。

目前面對的限制

香港國際機場的營運非常成功，但現時擁有的兩條跑道將於未來七至九年內達至飽和，較發展藍圖所預計的 2040 年提早了 15 至 20 年。目前香港國際機場跑道升降容量已開始出現不足的情況，每天兩條跑道的運作非常繁忙，如需運作額外航班，加插起飛及降落時間亦越趨困難。

政府計劃在 2015 年前，把香港國際機場兩條跑道的升降容量逐步提升至每小時 68 架次，有關消息令人鼓舞。然而，中文大學的研究指出，1998 至 2007 年間香港機場的交通流量每年增長 7%，縱使早前環球經濟下滑後，空運需求放緩，機場到 2018 年亦會完全飽和，並於第三跑道落成及啓用前，將會出現不敷應用的困境。

維持雙跑道系統並不能取代第三跑道

2010 年香港機場共處理 306,500 航班，相對跑道設計最高容量則只有 360,000 架次，容量快要達至飽和。機管局預期到 2030 年，空運需求將達每年 602,000 架次，屆時雙跑道系統將難以應付所需。

《香港國際機場 2030 規劃大綱》方案一，提議擴充機場客運大樓及停機坪等設施，提升機場實質最高容量至每年 420,000 架次，但這只能滿足市場的中期空運需求。

總的來說，方案一極其量只能充當權宜之計，成本高昂，舒緩短期內的需求壓力，但長遠卻會削弱香港經濟競爭力，將優勢拱手讓人，抹殺長遠發展機會。

但如興建第三跑道，便可提升機場實質最高容量至每年 620,000 架次，足以應付 2030 年預期的 602,000 架次需求。

國泰同意規劃大綱建議，倘採納方案一成效欠理想才推行方案二，會浪費資源，因為方案二的規劃下，早前部份方案一新建的基建設施便得拆除。而且方案二延遲推行，變相機場於第三跑道建成前，便無可避免出現不敷應用的情況。

深港機場鐵路不能取代第三跑道

整體而言，國泰航空支持香港政府與珠三角鄰近城市加強合作，並加快研究及推行跨境基建項目，包括港珠澳大橋及廣深港高速鐵路等。

然而，連接深圳的機場鐵路並不能有效取代香港機場，為旅客提供往來香港及內地一二線城市的服務，旅客多選擇於同一機場轉機，因此香港機場必須強化網絡，為中轉乘客提供更佳的服務。

更何況，根據空運需求評估，本年內啓用第二跑道的深圳機場，其跑道容量亦將於 2019 年左右飽和。換而言之，香港和深圳機場將會在相約的時間面對跑道容量擠塞的問題，香港根本不能依賴深圳機場作為第三跑道，亦不存在大型基建重複浪費的問題。

快速軌道最能方便旅客前往香港或其他區內機場網絡以外的內地三線城市，同樣地亦方便內地三線城市旅客經香港機場前往國際目的地，發揮機場合作協同效用，而其更大的價值便是在香港機場及珠三角地區之間設立中途站，提供更完善的交通網絡。快速軌道能提供交通的便利，但仍不能改變香港機場急需興建第三跑道的事實。

此外，快速軌道並未能有效促進貨運發展，香港發展為貨運樞紐的成功關鍵，在於其自由港的地位，及能於同一地點有效收集世界各地的貨物，再轉運到其他目的地，但如將貨運的程式分拆於不同地點進行，將令營運模式更為複雜及增加成本，而香港作為世界第一貨運樞紐的地位亦將迅速被削弱。

分流客貨運至其他珠三角機場不能取代第三跑道

對於香港機場與其他珠三角機場合作，代替興建香港第三條跑道的建議，有關計劃存有一重要變數：香港和深圳並非位於同一行政區。香港和深圳由不同的政府管轄，從行政系統、貨幣、邊境管制、入境規定，以至航空協議，機場管理機構及持份者、指定及營運航空公司等等，均各有不同。這些不同的元素，均不可在一條法例明確規定的邊境上作簡單「兌換」。香港特別行政區的《基本法》亦明確界定了此制度上的不同。

即使《基本法》條文不構成障礙，參考其他國家的經驗，透過鐵路連接兩個城市的機場，或甚至連接同一都會區內的兩個機場，並無成功先例。例如，倫敦的希思路和蓋特威克機場並沒有連接運作，兩個機場之間的轉機流量近乎零。在加拿

大蒙特利爾，連接 Mirabel 及 Dorval 兩機場的嘗試已證明失敗，Mirabel 機場被喻為大白象。此外，在美國紐約和三藩市，當局亦未能成功增加市內各國機場之間的交通流量。

即使上述問題能一一克服，我們並不能指望其他珠三角機場能以其跑道容量，支援香港機場運作，珠三角機場彼此存在良性競爭，乘客及其他持份者亦能受惠。

加強與其他珠三角機場的合作

縱使珠三角機場彼此存在競爭，但仍可於不同的範疇上合作。國泰航空支持香港政府、民航處、機管局進一步與內地當局緊密合作，務求增加珠三角的空域容量及航運效益。為讓香港航空樞紐能有效運作，香港政府須採取與區內協調空域及航空交通管理的方針。

分流客貨運至其他珠三角機場，以取代香港興建第三跑道，實際上並不可行。香港作為國際金融中心、物流樞紐及熱門旅遊點，必須由本身的機場去滿足當地經濟發展的需求。即使與其他珠三角機場達成更緊密的合作，我們仍須正視問題，盡快解決跑道容量的限制。

鞏固香港航空樞紐地位

為了成為有效的航空樞紐，除了大型的飛機外，香港機場亦需提供小型及支線飛機的服務，方便旅客轉機前往其他地方，否則旅客便會選擇經區內其他機場轉機，削弱香港機場的航空樞紐地位。綜觀全球大型的樞紐機場（如倫敦希斯路、法蘭克福及紐約甘迺迪國際機場等）均提供全面的支線航班服務。

總結

我們需要興建第三跑道，以維護香港的最佳利益，同時所有持份者包括航空公司，亦應積極參與。香港不應因跑道基建設施的不足削弱香港機場的策略性優勢。

擴充目前雙跑道的基建設施或透過珠三角五個機場更緊密合作來疏導乘客，並非可行的方案。在世界其他城市，即使毋須過境，乘客也不會到另一機場轉機。

興建第三跑道須在經濟及社會利益與環保、工程項目及資金因素等各方面作出平衡。國泰航空歡迎機場管理局就其《香港國際機場 2030 規劃大綱》所提供的兩個方案，廣泛諮詢社會各界。

國泰航空深信，第三跑道對香港維持國際航空樞紐地位，以及本地長遠經濟發展，皆不可或缺。

國泰航空公司
2011年7月