

對於香港國際機場 2030 規劃大綱的疑慮與建議

香港機場管理局（下稱機管局）最近就香港國際機場未來發展提出了擴展香港國際機場方案的諮詢文件；我們現提出以下疑問：

- （一） 機管局現提出兩個發展方案；但為何於諮詢會內不斷數落‘方案一’的不足，硬銷‘方案二’的好處。而於本年初公布的 2011 - 2012 政府財政預算案內，財政司長已就第三條機場跑道提出建議。機管局是否已內定方案二為最終方案？那諮詢的意義何在？
- （二） 就機管局網頁查得機管局於 2010 年度；首半年的收入為 20 億港元。現提出的 1,362 億發展方案將無法以其每年營餘支付；無可避免將需由全港納稅人代為承擔（而於規劃大綱內，機管局亦明確表示 經借貸融資後，仍有 1020 億港元資金短缺）。但截至 2011 年 3 月的政府財政報告顯示；本港財政儲備為 5,916 億港元。以此單一發展項目虛耗本港四份之一的財政儲備，是否值得？
- （三） 香港政府去年的財政支出約為 3,035 億港元。機管局的第三條跑道發展方案已需動用港府近半年的財政支出，是否過份？
- （四） 於二十年前（即 1991 年），港英政府動用 1,553 億港元發展玫瑰園計劃；包括：整個機場發展，鐵路網絡，北大嶼山公路，三號幹線，連接大嶼山及青衣的青馬大橋及吸水門大橋，西九填海，中區填海，西九龍快速公路，西區海底隧道，及北大嶼山新市鎮；統稱‘十大千億基建’。雖然事隔二十年，但我們真的不能理解為何只是擴建一條機場跑道，已需要動用令 當年中方官員暴跳如雷的天文數字。是過去的十數年間，本港的通漲到達了穿梭機升空的年代（但記憶所及，本港於此十數年間，經歷了金融風暴，沙士，及全球金融海嘯；高通漲年代只於近兩年間重臨），還是提出方案的機管局 獅子開大口？
- （五） 機管局估算如推行方案二（即興建第三條跑道），將可為本港機場額外提供直接職位（如：航空公司、航空貨運、航膳、飛機維修、管理及營運；以及於機場內之餐飲、酒店及會展業等等）79,000 個（由 2008 年 62,000 個 增加至 2030 年 141,000 個）；職位增長達 127%。如此龐大的人手增長，是否加多一條跑道便能吸納。提出者有沒有考量近年私人機構及政府部門所提倡的資源增值、精簡人手的營運模式。企業會否願意配合 並增聘大量人手？或只是機管局一廂情願？
- （六） 機管局所提出的至 2061 年經濟淨現值估計為 9,120 億 更令人摸不著頭腦。於 2010 年度，本地生產總值為 17,350 億。再者，跟據機管局所提供的數字，2008 年度，香港航空業的經濟貢獻為 780 億港元，佔本地生產總值 4.6%。小小的一條飛機跑道，怎麼可能令本港經濟翻一翻。以”經濟淨現值” 這一涵蓋廣泛的經濟學名詞推算 五十年後的經濟價值，我們想以本港每年平均的經濟增長，若干年後也不只此數。那究竟這 9,120 億 是如何計算出來的？是否如 規劃大綱 (P.197) 所示，只需將 2016 年度的估算值直線延伸就能得出此數。

- (七) 機管局所提出的第三條機場跑道只屬於降落模式跑道；此設計是要避免與深圳機場的降落航道發生衝突所造成的危險。一千三百多億的機場跑道只可降落而不可起飛；是否值得？
- (八) 過去的機場發展藍圖內，已預留大片土地以作日後發展之用。當年並預計能應付香港未來四十年之航空運輸業之需求。但為何只是短短的 13 年時間（香港國際機場於 1998 年啓用），便捨棄原本可用於持續發展的預留地。而動用過千億元大興土木，破壞環境。
- (九) 於規劃大綱中 (P.70, 71, 89, 90) 提供的客運量、貨運量及飛機起降量 預測圖表只以 08 - 10 年度的實際數字為依據，無限及直線延伸至 20 年後；並以約 3 - 4% 年增長率複合計算。以短短三年數字推算二十年後的經濟環境，是否草率？而且，於大綱中 (P.19 & 20) 亦另有圖表顯示 此等數字於 2005 - 2008 年漸趨平穩並有橫行跡象；並於 2009 - 2010 年有輕微下降趨勢。機管局於大綱內的圖表是否希望避重就輕，蒙混過關。
- (十) 大綱中企圖淡化 高鐵網絡發展、海峽兩岸直航、內地持續開放市場 致使轉口貨運萎縮、內地機場的競爭、內地人力市場及營商環境的優化 等等。但以上各項的總和 將嚴重影響本港機場客貨運之需求。
- (十一) 於過去十數年間，飛機嘈音為青山公路沿岸一帶（包括深井、青龍頭、馬灣）居民帶來嚴重滋擾。但機管局及民航處一直逃避有關問題；更拒絕向居民提供每五年必須進行的環境評估報告。是否因為青山公路沿岸一帶已超越國際民航要求的 NEF 25 標準，所以有關部門不敢正視嘈音問題。依照大綱 (P.239) 航道圖示，新建議將使晚間及凌晨時份 降落航道集中於青山公路沿岸，起飛航道集中於馬灣上空。這將大大加劇青龍頭及馬灣 一帶的嘈音水平，並將高嘈範圍擴散至 大小欖及荃灣市區。為何於諮詢會中，機管局代表一直逃避嘈音問題？

其實，於大綱中 (P.194) 提及如推行方案一，客運量將可增加至 7000 多萬人次 (2010 年為 4000 多萬人次)，而貨運量將增加至 600 多萬公噸 (2010 年為 300 多萬公噸)；事實上已可對應‘過去的機場發展藍圖內’所提出的 40 年需求並可持續發展的目標。

為著善用資源，審慎理財，持續發展及保護環境等原則。我們建議於原機場跑道及客運大樓等位置擴建機場（即方案一）。因此方案能：

- (一) 合理地運用土地及財政資源；
- (二) 減少對環境造成無可挽救的破壞；
- (三) 即時提供大量建造業職位；

多出的資源並可發展其他基建項目的鄰近建設。如於高鐵總站、港珠澳大橋 附近興建會展中心，酒店，購物飲食及旅遊熱點，吸引國內商務及私人旅客來港消費。並加快興建公共房屋，解決港人住屋問題；長遠規劃土地供應，控制租金及樓價於合理水平，改善營商環境，吸引外來投資。

最後，我們強烈要求機管局及民航處立即交代飛機嘈音數據，並提出有效的減嘈方案；以減低飛機嘈音為青山公路沿岸及馬灣所帶有的影響。

珀麗灣飛機嘈音關注小組

二零一一年七月

註：

- (一) 香港國際機場 2030 規劃大綱技術報告
- (二) 政府統計處網頁
- (三) 香港金融管理局網頁
- (四) 2011 - 2012 年度政府財政預算案