



DRAGONAIR
港龍航空

World's Best Regional Airline 2011 - Skytrax
Skytrax 2011 全球最佳區域航空公司

港龍航空有限公司 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

香港的成功故事 — 還可持續多久？

香港國際機場自一九九八年建成以來，一直令香港蜚聲國際，亦為本地航空業奠定穩固基礎，使之於「四大經濟支柱」產業中 — 金融服務、商貿與物流、專業服務及旅遊業，扮演著舉足輕重的角色。

亞太區內經濟起飛，尤以中國內地增長強勁，令多個航空樞紐得以迅速發展壯大。香港必須制訂長遠策略，務求於競爭中穩佔優勢和應付未來需求。香港國際機場行將飽和，實有逼切需要提升處理容量。港龍航空相信，興建第三跑道是確保機場可提升長遠競爭力的唯一可行方案。

亞洲空運蓬勃增長

國際航空運輸協會(國際航協)指出，航空業發展正逐步向東轉移，二零一零年全球航空業的利潤，約有一半來自亞洲，預計於二零一四年，亞太區將會取代北美成為航空業的最主要市場，而中國正位處於這高速增長市場的核心。國際航協的數據顯示，於二零一四年，全球旅客增長約達八億人次，四分之一的增幅源於中國大陸，當中包括內陸及國際航班的旅客。

與此同時，其他地區的航空公司正不斷競逐及擴大它們於亞洲市場的版圖，策略包括拓展飛往亞太地區的航點及加密航班班次，與及加強跟亞洲區航空公司的合作。香港若要維持亞洲領先的國際航空樞紐地位，興建第三跑道是香港賴以保持競爭優勢的關鍵。

珠三角的激烈競爭

珠江三角洲區內的多個機場正不斷擴展，廣州白雲國際機場的跑道數目會由兩條增加至五條，深圳機場的第二跑道將於今年內落成，現正規劃第三跑道。有謂，珠三角區內機場的擴建規劃已經足以應付日後區內的需求與增長，但中國民用航空局及國際航協均預期，有關擴展至二零二零年已不足以應付空運需求增長，更遑論至二零三零年的增長。於二零二零年，旅客人次預計會突破二億三千三百萬，但機場的容量只能應付二億旅客的需求。至二零三零年，旅客人次與機場容量的差距，將擴大至一億四千

七百萬。如果香港國際機場仍然維持現有規模，將會流失這群旅客，而其他珠三角地區的機場，甚至珠三角地區以外的機場，勢將吸納這批客源，長遠而言，香港作為航空樞紐的地位及競爭力將岌岌可危。

緊密的國際連繫

香港能發展為主要航空樞紐，實歸功於其優越的地理位置，不論航點抑或航班，均緊密地與世界聯繫，此乃其中一個致勝關鍵。香港現有航班飛達全球大約一百六十個航點，其中約有四十五個位於內地，由此可見，香港作為中國通往世界門戶以及其作為客流與物流中心之重要角色及地位，及其對本地經濟產生的莫大裨益。

反觀珠三角區內其他機場，深圳機場提供大約三十二條國際航線，而作為中國境內三大機場之一的廣州白雲國際機場，現時有大約一百條國際航線。縱然香港國際機場現時仍享領導地位，但我們不能漠視廣州及深圳正急起直追。在二零零五至二零一零年間，廣州及深圳機場的國際航點，分別增加三成四及一倍，廣州白雲國際機場更已訂下目標，要於二零一五年前把國際航點增至一百二十個。

雙機場方案並不可行

隨著區內競爭日益加劇，香港需要維持並強化其競爭優勢，以期與世界接軌、把握客運增長的機遇，與及在激烈競爭中保持競爭力。有指，香港可妥善利用深圳機場的容量，而毋須興建第三跑道。然而，這並非可行之法。第一，如上文所述，深圳機場仍要面對容量不足的問題。第二，世界已有多個例子證明雙機場的概念並不可行，旅客不會願意在下機後，長途跋涉轉乘火車往另一個機場接駁航班，旅客所需要的是同一機場的航班接駁服務。第三，興建基建和相關設施連接香港機場及深圳機場，成本未必低於興建第三跑道，而興建第三跑道相對可為香港帶來更多直接得益。

論點澄清

港龍航空全力支持香港國際機場興建第三跑道，以應付未來數年不斷增加的空運需求。第三跑道對協助香港維持其競爭優勢極為重要，亦有利於繼續為旅客提供國際航班服務，而且頻繁的航班班次正好符合商務旅客的要求。興建第三跑道可帶來的經濟和社會效益，實在不容忽視。我們希望藉此機會澄清現時有關第三跑道的幾個謬誤。

1. 地勢

有指第三跑道與大帽山連成直線，地勢或會阻礙航機降落。然而，第三跑道建議興建的位置，比現時兩條跑道更靠西面，因此大帽山的山勢並不會影響航機降落第三跑道。

2. 氣象環境

建議興建第三跑道的位置，不應與惡劣天氣，諸如風切變的形成等，扯上直接關係。第三跑道受天氣影響的情況，不會比現時兩條跑道為大。事實上，由於第三跑道較現時兩條跑道遠離大嶼山的山脈，受風切變及氣流的影響將會更低。

3. 空域管制

有說香港不需要第三跑道，因為重組珠三角的空域管制後，將會有效解決機場容量問題，不過這並非實情。跑道每小時可處理的航機升降數量有上限，這是控制航機之間的流量問題，與空域無關。第三跑道無可取替，是因為香港國際機場每小時可處理的航機數量將會於二零一五年飽和，即使新的航空交通控制系統亦只能輕微提升流量，無助於根治容量飽和的問題。

雖說建造新跑道是唯一有效增加香港國際機場容量的可行方法，但若要充分發揮第三跑道的功用，誠然重整空域管制是不可或缺的。過去七年，有關方面一直就珠三角區內的空域問題進行研究和商討，預計新的空域管制框架將於二零一五至二零二零年之間推出，時間上較第三跑道的預定落成日期為早。簡而言之，單靠改善空域管制，並不能大幅提升現有兩條跑道的容量，不過改善空域管制計劃，將令第三跑道運作得以更有效發揮。

4. 噪音

第三跑道不會加劇噪音對附近居民的滋擾。因新引進的衛星導航系統可提升航機飛行的準確性，令航機升降時遠離住宅，和有效減少夜間飛行時的噪音水平。加上新一代的航機，例如空中巴士 A350 及波音 B787，將被廣泛使用，新型號的航機於飛行時發出的聲響較舊式航機寧靜，將能進一步減輕整體的噪音問題。

總結

亞太區擁有龐大的市場潛力，客運及貨運的需求日增。香港必須坐言起行，透過興建第三跑道增加機場容量。最重要的是，香港國際機場需要與時並進，緊貼航空業的增長勢頭，並著手行動吸納未被滿足的航運需求，這不單對本地航空業界有利，亦有益於香港整體經濟發展。如果失諸交臂，香港將失去其作為區內航空樞紐的重要地位，區內其他蠢蠢欲動的競爭對手將會迎頭趕上。

港龍航空有限公司
2011年7月