



HONG KONG PROFESSIONALS AND SENIOR EXECUTIVES ASSOCIATION

香港專業及資深行政人員協會

「香港國際機場 2030 規劃大綱」 意見書

2011 年 8 月

香港銅鑼灣渣甸街 54 號富盛商業大廈 90 室
Unit C, 9/F, Prosperous Commercial Building, 54 Jardine's Bazaar, Causeway Bay, Hong Kong
Tel: 3620 2918 Fax: 3620 3106 Email: office@hkpasea.org Website: www.hkpasea.org



香港專業及資深行政人員協會

「香港國際機場 2030 規劃大綱」意見書

「香港國際機場2030規劃大綱」意見書

前言

機場管理局公布了《香港國際機場2030規劃大綱》，就香港國際機場未來20年的發展策略諮詢公眾，本會對此十分關注及重視。

香港國際機場自1998年啟用後，迅速發展成為全球最成功的國際航空樞紐之一，至去年底機場的年客運量達5,090萬人次，年貨運量為410萬公噸。然而，機場現正面臨升降量瓶頸問題，按目前增長率推算，機場將於2018年飽和。本會多年前已關注到有關情況，分別於去年底發表的「『十二五』時期香港在國家經濟發展中的地位和作用」建議書及今年初發表的「2011-12年度財政預算案」建議書，提出支持香港國際機場盡快興建第三條跑道的建議。本會認為興建第三條跑道，將提升機場容量，應付不斷上升的需求，維持香港的國際競爭力。

本會經濟事務委員會與社會事務委員會深入研究有關諮詢的內容，並收集會員的意見及建議，完成意見書。本會就幾個範疇提出多項建議，包括環境影響評估、投資風險評估、成本與工程施工控制、機場設施與其他交通網絡的配合措施、擴建工程對現有設施的影響，以及要確保香港國際機場在鄰近機場間的價格競爭優勢等。同時，本會亦就機管局的諮詢工作提出意見，期望機管局能順利推動第三條跑道的擴建工程，配合香港未來發展。



1. 環境影響評估方面

本會建議機管局必須注意環保工作及環評研究工作，確保工程順利展開，避免重蹈港珠澳大橋香港接線被迫停工的覆轍。

港珠澳大橋香港接線工程被迫延後，源於一名東涌居民反對工程，並提出司法覆核。其中提出工程的環評報告未有按法定環評要求評估空氣質素，而作出錯誤總結，結果有關意見獲法庭接納。判詞提到環保署一方只評估興建大橋時，對空氣質素的影響，卻未有計算沒有工程下的環境情況，故未能比較分析將來對有關地方的環境影響，違反《環境影響評估條例》的宗旨。

本會理解在目前的初步階段，機管局實在未能正式啟動法定的環評程序，但吸取上述事件的經驗，務必盡快並全面地評估工程對環境的影響，除了研究興建第三條跑道的環境影響，亦要評估未有工程下的環境情況，並妥善研究可行的緩解與補償措施，以減低工程的影響。

此外，值得注意的是，社會上亦有不少市民、環保團體及專家批評《香港國際機場2030規劃大綱》諮詢文件及技術報告中的初步環境影響評估並不全面，包括噪音影響評估只引用1998年的過時數據、機場公佈處理污水等資料不足、空氣質素影響評估欠嚴謹等。本會建議香港機場管理局以最近期的數據及資料作出更詳細、全面、具體的評估，甚至利用國際指標進行深入研究，為市民提供更詳盡的分析，以顯示香港機場管理局對推動環保工作的決心及努力，加強社會對機場擴建工程的信心。



2. 投資風險評估方面

近年內地出現製造業北移趨勢，根據中國綜合開發研究院於2010年12月公佈的一項調查顯示，珠三角企業因區內房地產價格及租金昂貴、人工成本高昂等原因陸續外遷。接受有關調查訪問的約1,000家珠三角企業中，有6成企業由珠三角遷往廣東省東西兩翼及北部山區，8.1%則遷往江西省，亦有5%企業甚至遷往越南和印度。少部份企業選擇由珠三角遷往廣西、浙江、湖南，以至湖北、江蘇、安徽等地。調查指內地有十八個工業行業已出現企業轉移情況。

基於上述趨勢，內地政府除逐步開放北面港口方便貨物出口，亦大力發展內地各個城市的高鐵與道路網絡，積極提升廣州白雲機場、深圳寶安機場等機場的客運與貨運能力，並急速提升交通配套。

內地製造業北移趨勢，將影響香港中轉站的地位，加上內地銳意完善鐵路及道路網絡，加強各地機場的基建設施，無疑將威脅香港國際航運、物流中心的地位。本會認為機管局須小心評估投資風險，並清楚地向市民交代未來發展策略及目標。

3. 成本與工程施工控制方面

機場管理局過往的工程曾出現超支、延期、被民事索償等情況，例如早年斥10億建造的新海天碼頭，因為補救地底大範圍的垂直斷層，導致工程延期一年完成，並超支近2成；另發展局2004年資料顯示，機管局曾接到12,120宗就其批出的建造工程合約而提出的索償個案，所有個案最終均獲得解決，但索償



協議總額達56.22億元；香港國際機場建造期間亦因工程問題延期開幕啟用。本會促請機管局制定擴建工程預算時，務必小心進行風險評估及分析，避免超支、延誤與索償的情況出現。

此外，香港國際機場於1998年7月6日開幕初期，於客運服務、航空貨運服務及其他方面出現運作不暢順的情況，包括客運大樓電腦故障無法顯示航班資料、行李輸送系統故障、客運大樓多次發生供電及供水停頓、貨運服務一度接近中斷等混亂情況。本會亦促請香港機場管理局吸取有關經驗，確保擴建工程完成後，順利啟用新設施。

4. 與其他交通網絡的配合措施

本會相信香港國際機場要維持國際航空樞紐的優勢，除了擴建機場設施，應付長遠需要，亦必須接通及配合香港其他陸上交通設施及工具，包括準備興建的港珠澳大橋香港接線、廣深港高速鐵路(香港段)等，以提供更方便、快捷、直接的運輸路線，加強機場的策略價值。

第一，準備興建的港珠澳大橋香港接線連接了香港區界的港珠澳大橋主體及香港口岸，有助促進香港、澳門和珠江三角洲西岸地區的經濟發展。本會支持香港國際機場與香港口岸駁通，讓來自珠三角西岸、廣東西部和廣西等地旅客或貨運經過簡便的過關及清關手續，順利、快速的抵達機場，轉往其他國家或地區。另一方面，來自世界各地的旅客及貨物抵達香港國際機場後，亦能透過同一簡便方式過關及清關，從大橋香港接線往內地各個地區。本會相信香港國際機場與香港口岸駁通，將為機場開拓更多機會及需求，長遠而言亦會吸引來自四面八



方的投資者來港，推動香港商業、貿易、物流、旅遊等多方面發展。

以歐洲的經驗為例，歐洲空中交通樞紐之一的法蘭克福國際機場，聚集了世界各地逾100家航空公司，提供的航點之多屬歐洲數一數二，據國際機場協會《全球機場交通量報告》2008年及2009年，該機場吸引的客運量於2008年達到5,350萬人次，僅次於倫敦希斯路國際機場及巴黎夏爾戴高樂國際機場，吸引到的貨運量亦是歐洲境內排名前列位置。本會認為法蘭克福國際機場擁有強大的客運及貨運量，並非一朝一夕能夠發展而成，需要經過長時間建立，同時亦必須配合發展完善、四通八達的陸路交通網絡，才能保持航空樞紐的地位，缺一也難以成事。

法蘭克福國際機場的情況如同香港國際機場，香港機場能夠爭取得國際航空樞紐的地位，也是經過十多年艱苦經營，才有今天的優越條件，故本會深信香港機場未來若能連接即將建成的道路網，將有助提升香港機場的吸引力。

第二，預計2015年下半年通車的廣深港高速鐵路(香港段)總站將設於西九龍，連接港鐵九龍站及柯士甸站，分別能接駁港鐵東涌線、機場快線、西鐵線等，未來將接合香港國際機場。本會建議香港國際機場與廣深港高速鐵路在硬件上配合，為航空公司與高鐵建立方便旅客的平台，如於高鐵站設立登機櫃位等，將有望吸引更多內地主要或二、三線城市旅客或投資者利用高鐵來港旅遊或經商，並經香港國際機場往來世界各地，高鐵與機場互相配合將可互補長短，達到相輔相承的效果。



5. 擴建工程對現有設施的影響方面

若興建第三條跑道的建議獲得通過，按照諮詢文件所述，機場將會展開大量擴建或改建工程，如改建/擴建二號客運大樓、擴建道路網及公眾區交通設施。本會建議機場進行擴建工程前，全面評估工程對現有設施及服務的影響，並提供補救及紓緩措施，以減輕工程對現有服務及旅客的影響。

6. 確保香港國際機場在鄰近機場間的價格競爭優勢

諮詢文件中提到不少區內機場已制定了提升設施的計劃，包括深圳寶安機場計劃把跑道數目由今年的兩條增至三條、上海浦東機場的跑道數目亦會由目前的三條增至五條。本會認為若香港國際機場在興建第三條跑道後，須確保機場收費方面具有競爭力，才能保持優勢。

7. 就諮詢的推廣工作的建議

A. 簡介曾考慮的不同設計方案

《香港國際機場2030規劃大綱》展開公眾諮詢後，引起社會很大爭議，包括諮詢文件中提出的兩個發展方案，事實上只有一個方案，便是方案2—興建第三條跑道；亦有意見批評諮詢文件建議的第三條跑道設計，影響環境，建議把大綱中建議的標準跑道改為短跑道，以減低填海面積。

本會建議機管局把技術報告中的15個建設第三條跑道的設計方案抽出，製作一本小冊子，向公眾解釋機管



局提出現有第三跑道設計的源由、過往曾考慮的設計方案，讓公眾明白機管局提出方案二時，已詳細考慮了航空管制、升降效率、旅客舒適等多項因素，相信此舉有助釋除公眾疑慮。

B. 詳細解釋機場的長遠規劃的策略及檢討工作

《香港國際機場2030規劃大綱》提到1992年的《新機場總綱計劃》實際上是高估了香港國際機場現有兩條跑道達到設計容量的年期，而今兩條跑道較預計提早20多年達到飽和，急需盡快興建第三條跑道，以應付不斷上升的需求，才能維持香港的競爭優勢。

本會認為香港國際機場支撐著香港金融、貿易及物流、旅遊，以及工業支援及專業服務業等四大支柱產業的持續發展，掌握著香港經濟命脈，因此機場的發展對香港可說是牽一髮動全身。本會促請機管局為機場訂定未來發展規劃大綱時，必須廣泛、全面且嚴謹地作出評估，增加透明度，向公眾作出保證的同時，亦要準備彈性的應對方案，如落實興建第三條跑道後，亦要預期未來三條跑道飽和時的應對措施，即是必須準備了興建第四條跑道的可行方案等。

局方必須避免作出嚴重錯估形勢的決定，否則要將過往努力的成果推倒重來，只會令市民失望，日後將難以取得市民支持機場未來的發展計劃，甚至隨時引發市民利用司法覆核，阻止機場的發展。而德國法蘭克福機場的新跑道便因一宗司法覆核而受到拖延。



本會亦建議局方除了就機場的長遠規劃策略諮詢公眾，亦必須與相關範疇的專家加強合作，如民航處專家，或邀請不同範疇的專業人士就方案二的工程成立小組，提供工程、規劃、管理、評估、物流等專業意見，為機場有關工程及未來規劃與發展出謀獻策，讓機場落實興建第三條跑道，實現預期可達的容量，應付直至2030年甚至其後的需求量，真正做到諮詢文件中的「今天同策劃 明天見成果」的效果。

C. 重點推廣機場擴建對市民的益處

《香港國際機場2030規劃大綱》中，方案一(雙跑道系統)與方案二(三跑道系統)的估計投資成本按付款當日計，分別為425億元及1,362億元，方案二的造價較方案一高出達3倍多。然而，方案二的經濟貢獻只有1,670億元，較方案一的1,200億元，相差只有470億元，未如想像的可觀。再者，方案二可帶動的直接職位、間接及連帶職位分別為14.1萬個及19.9萬個，只較方案一的直接職位、間接及連帶職位均增加39%。上述投資成本與回報的比例實難以說服市民支持，方案二顯然是成本較高昂，但回報相對低。

本會明白機管局按有限的數據只能計算出直接回報，難以預測興建第三條跑道為香港帶來的整體經濟得益，但局方要取得大部份市民的支持，便必須盡量為市民分析方案二的潛在益處，包括可為香港旅遊、貿易、物流、金融、其他專業服務行業等其他行業帶來的利益；可創造的預計就業職位等，讓市民有更清晰



的概念，明白機場興建第三條跑道的真正價值及意義，自然容易說服市民支持。

總結：

《香港國際機場2030規劃大綱》中維持雙跑道系統的方案，對解決香港國際機場容量飽和的問題，只能治標不治本。方案二—興建第三條跑道是唯一可行方案，確保香港經濟持續發展，保持香港於國際間的投資吸引力，因此香港國際機場落實方案二的建議已是刻不容緩。而方案二涉及龐大投資，機管局必須取得社會共識，包括釋除公眾對有關擴建的環境影響、投資風險、工程成本預算、第三條跑道設計方案、機場未來持續發展等疑慮，亦要讓市民清晰了解機場擴建後的競爭優勢，以及對香港未來社會與經濟長遠發展的巨大利益，才能順利推行方案二的建議。



參考資料：

- 路政署網頁，港珠澳大橋香港接線：
<http://www.hyd.gov.hk/chi/major/road/projects/6787th/index.htm>
- 2009年8月7日政府新聞公報，「港珠澳大橋香港接線道路工程刊憲」：
<http://www.info.gov.hk/gia/general/200908/07/P200908060183.htm>
- 港鐵網頁，廣深港高速鐵路(香港段)：
<http://www.expressraillink.hk/tc/database/faq.html>
- 2011年4月19日星島日報報導，「環評遭老婦覆核港珠澳橋或停工」：
<http://www.singtao.com/yesterday/loc/0419ao01.html>
- 2010年12月30日文匯報報導A8，記者趙鵬飛、熊君慧、俞鯤、唐苗苗：
<http://pdf.wenweipo.com/2010/12/30/a08-1230.pdf>
- 2008年6月23日東方日報專訊，「新海天碼頭 延誤一年超支兩億」：
<http://news.sina.com.hk/cgi-bin/nw/show.cgi/4/1/1/781639/1.html>
- 2004年4月28日發展局新聞公報，「立法會十二題：機場核心計劃下各工程項目並無超支」：
http://www.devb.gov.hk/tc/publications_and_press_releases/press/t_index_id_3353.html
- 立法會文件，《立法會調查赤鱸角新香港國際機場自1998年7月6日開始運作時所出現的問題的原委及有關事宜專責委員會報告》：
<http://www.legco.gov.hk/yr98-99/chinese/sc/sc01/papers/report.htm>



香港專業及資深行政人員協會

經濟事務委員會

社會事務委員會

主席：盧偉國博士工程師, BBS, MH, JP

主席：陳紹雄工程師

副主席：林雲峯教授, JP

副主席：陳建強醫生, JP

吳長勝先生

伍翠瑤博士

孫德基博士, BBS, JP

黃偉雄先生

黃友嘉博士, JP

討論：「香港國際機場 2030 規劃大綱」小組成員

周伯展醫生

李鏡波先生

伍翠瑤博士

施家殷先生

劉勵超先生, SBS

楊位醒先生, MH

趙崇憫女士

范秉維女士

霍靄玲女士

傅廷美博士

孔美霞女士

林光宇先生, SBS

羅躍添先生

梁廣灝先生, SBS, JP

梁偉健先生

廖錦興先生

羅志聰先生

勞錦祥先生