

二〇一五年十一月三日

跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會會議：

香港國際機場三跑道系統：概覽、需要與迫切性及最新進展

運輸及房屋局局長開場發言

主席：

香港國際機場乃全球最繁忙的貨運機場和全球第三大國際客運機場。去年，客運量突破 6 300 萬人次，貨運量則達 438 萬公噸，較二〇一三年上升約百分之六；去年全年航班數目超過 39 萬架次，較二〇一三年上升百分之五。而今年（二〇一五年）首九個月的航班數目已超越 30 萬架次及旅客人數超過 5 100 萬人，較去年同期分別上升了百分之四及百分之八。

這些數字顯示香港國際機場的空中交通量越來越多，按此升勢，雙跑道系統預計最快於明年或後年便會飽和。事實上，目前雙跑道系統於繁忙時間的升降量已達每小時 68 架次，即其最高升降容量。區內其他國際機場，特別是新加坡樟宜機場、韓國仁川機場、台北桃園機場、上海浦東機場，以至珠三角的廣州白雲機場和深圳寶安機場等，均在積極進行擴建計劃。面對競爭，香港若不欲放棄得來不易的航空樞紐地位，削弱整體經濟競爭力，我們便必須早日興建第三跑道。

根據顧問評估，三跑道系統於二〇一二年至二〇六一年的 50 年間可為香港帶來 4,550 億元額外經濟得益及八萬個額外的直接和間接及連帶就業機會。隨雙跑道系統快將飽和，若我們未能盡快落實三跑道系統以提供所需的容量，機場所能提供的班次便不能應付新增需求。再者，航空公司亦可能將難以開辦新航線，只集中發展利潤較豐厚的航線，而部分航空公司也有可能轉往其他機場營運，如此則市民對航班及航點的選擇必然會減少。在航班升降時段受限下，新興的廉價航空亦會較難爭取到新的班次，致其服務範圍無法進一步擴展。總括而言，沒有三跑，將會大大影響香港市民及旅客將來出行的便利。

自二〇〇八年起，機管局就機場擴建已委託專業顧問進行了多項評估及研究，並在規劃三跑道系統的過程中廣泛諮詢了社會各界持份者及公 的意見。二〇一一年，由香港大學社會科學研究中心進行的民意調查結果顯示明顯有較多人認為三跑道方案比較可取。行政長官會同行政會議於今年三月在考慮了機管局的建議，包括三跑道的設計細節、環境影響評估的結果以及財務安排方案後，肯定香港有必要興建三跑道系統，以維持香港作為國際及區域航空樞紐的競爭力，配合香港

長遠的經濟和發展需要；並要求機管局積極探討有利於早日推展三跑道系統計劃的方法。

就進度而言，機管局已全面展開相關規劃工作，包括工程的詳細設計及其他必須的前期工程及法定刊憲程序。自獲得環保署署長於去年十一月發出環境許可證後，機管局一直積極履行在環評報告中的承諾，以及環境許可證中所開列的條件。機管局承諾做到「邊建設邊保育」，並會在稍後的會議上向議員交代有關環保的事宜。

主席，三跑道系統並不只是興建多一條跑道，主要工程其實包括在現時機場島北面填海拓地約 650 公頃（相當於現時機場島之一半面積）、興建第三條跑道及相關的客運大樓、飛行區及停機坪設施、新的旅客捷運系統及行李處理系統、擴建現時的二號客運大樓，以及全面提升現有機場設施等。當中規模差不多等同興建一個新機場。

按機管局的評估，三跑道系統造價按付款當日價格計算，共約 1,415 億元。機管局會以「共同承擔」的原則應付融資需要，這比起動用政府庫房由所有納稅人負擔更為公平及合理。融資來源包括：（一）憑藉機管局極佳的信貸評級（即 AAA 級）向市場舉債、（二）運用機管局的營運收費與溢利，以及（三）向旅客徵收機場建設費。

鑑於政府及市民對機場建設費建議水平的關注，機管局經諮詢業界及向旅客進行意見調查後，決定把機場建設費大幅調低，按旅程長短及機艙等級向不同類別的旅客徵收不同費用，大部分離境旅客只須繳付每人 90 元或以下。機管局將會繼續敲定財務計劃細節及進行融資策略的工作。

三跑道系統的規模及工程浩大，造價亦高，我們明白議員及市民對此十分關注，我們亦認同三跑道系統的推展，須受到社會大眾及立法會的監察，汲取各持份者的意見。故此，政府及機管局樂意定期向立法會匯報及解釋三跑道系統計劃的各項細節及進度。另外，政府亦已於今年八月成立了航空發展與機場三跑道系統諮詢委員會，讓相關持份者及專業組織的代表，在多方面向政府提供意見，並協助監察三跑道系統的推展。委員會於九月召開首次會議，第二次會議將於今個月底召開。

主席，現在透過你請機管局行政總裁林天福先生及他的同事就三跑道系統計劃的最新進展向議員作綜合交代。

完