



香港中華總商會

The Chinese General Chamber of Commerce

於香港註冊成立的擔保有限公司

Incorporated in Hong Kong and limited by guarantee

香港干諾道中24-25號香港中華總商會大廈4字樓
4/F, CGCC Building, 24-25 Connaught Road Central, Hong Kong
Tel : 2525 6385 Fax : 2845 2610
E-mail : cgcc@cgcc.org.hk Web Site : http://www.cgcc.org.hk

編號：RM(2016)4-6

郵寄及電郵 (sc_hs101_14@legco.gov.hk)

香港中區立法會道 1 號

立法會綜合大樓

立法會秘書處

跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會

敬啟者：

香港中華總商會

對香港國際機場三跑道系統項目的意見

香港國際機場在促進本港經貿與航空樞紐發展扮演著舉足輕重的角色。為應對未來經濟發展需要，本會一直支持盡快擴建機場三跑道系統，以鞏固本港航空樞紐地位和競爭力。藉 貴委員會就機場三跑道系統相關事宜聽取各界意見之際，茲將本會立場和意見重點概述如下，謹供參考。

應對航空需求增長 配合經濟新形勢發展

隨著全球民航業高速發展，香港的航空交通需求也不斷增長，機場的跑道容量亦已臨近飽和。根據機管局資料顯示，2015 年香港國際機場的航班升降量達約 40.6 萬班次，客運量超過 6,850 萬人次，總航空貨運量共 438 萬公噸。近年，國家積極推進「一帶一路」規劃發展，內地與沿線國家和地區的經貿聯繫將不斷深化，香港機場作為內地與國際聯通的重要門戶和區域交通樞紐地位也將更加突顯，吸引更多航空業務需求，也進一步加速逼近機場可承受的處理能力。

面對機場雙跑道容量即將飽和的事實，社會上有意見認為只要處理好跑道容量管理便可解決，惟當局已明確指出，受附近地勢和其他因素的影響，機場不能採用可達到更高跑道容量的獨立混合起降模式，發展三跑道系統是大幅提升跑道容量的唯一方法。

本會亦認同興建第三跑道是刻不容緩，以配合機場發展的實際需要。按機管局估算，三跑系統全面運作後，至 2030 年香港國際機場可處理的客運量及貨運量將分別是現時的一倍半及兩倍，未來 50 年將為本港帶來 4,550 億港元額外經濟效益，並創造八萬個新增職位。我們相信，三跑道系統愈快啟動，香港便可更有效抓緊航空業需求持續增長帶來的龐大機遇，推動「一帶一路」地區經貿連繫，成為區內「引進來、走出去」的主要航空樞紐。

認同「共同承擔」的融資安排

機管局提出透過發債、保留盈利及徵收機場建設費等途徑，處理籌集資金的安排。本會認同採用「共同承擔」的原則，自行透過多元方式進行項

目融資，其中向包括航空公司及離港旅客徵收費用，相對較由納稅人透過政府斥資興建更為公平合理。至於透過發債向市場集資，亦可藉此由市場評估和監察計劃的風險，符合審慎的商業理財原則。

鑑於融資方案涉及龐大金額，項目工程亦需時較長，我們期望當局能積極審視和評估發債涉及的風險和其他不確定因素，融資安排亦要定期檢討，以確保融資條款達致最大的成本效益。當局在引入機場建設收費和具體安排上，應積極與航空及旅遊業界持分者進行溝通，以達致適當的平衡。

加強珠三角航空業務合作

擴建三跑系統與珠三角空域結構和管理安排之間的協調問題，特別是三跑系統會否與區內機場的航道構成衝突和影響航空安全，亦引起了社會的疑慮。民航處指出，當局在規劃飛行程序及航道時，必定遵守國際民航組織的安全要求及規定，更會與內地民航當局進行充分商討。早年，內地及港澳三方民航局亦制訂了珠三角空管規劃與實施方案，已顧及三跑道系統的運作與及區內其他主要機場的未來發展。

月前發佈的《國務院關於深化泛珠三角區域合作的指導意見》，亦明確支持香港國際機場第三跑道建設，鞏固香港國際航空樞紐地位，並統籌泛珠三角區域空域資源管理使用，達致區內各機場皆能健康有序地發展。本會認為，特區政府應積極探討推動以港穗兩大機場為龍頭，帶動泛珠三角地區空運業務的發展，並尋求完善香港與珠三角空管協作機制，提升區域航空運輸能力，全面加強香港與珠三角航空業的合作。

總括而言，面對區域航空業的激烈競爭，以及週邊地區機場的快速發展，香港必須盡快開展三跑道系統的擴建工程，積極提升機場的航班升降容量並改善空運能力，以鞏固香港作為國際航空樞紐的地位。本會相信，機管局能有效落實環評報告內的各項措施，在兼顧本港生態環境和經濟效益平衡發展的前提下，全面強化香港國際機場作為區域經貿與航空樞紐的角色。

此致

跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會



香港中華總商會
2016年4月22日