

青年新政 回應民航處對三跑道的所謂事實和誤解

早前，民航處助理處長在明報

(http://news.mingpao.com/pns/dailynews/web_tc/article/20160331/s00012/1459360231821) 公開支持三跑工程並企圖魚目混珠欺騙公眾，我們認為必須指正所謂「四個事實和誤解」的錯處。

事實一：雙跑道最高容量只可達 68 架次。

民航處不斷強調如果不興建第三條跑道，香港機場便無法處理更多航班。

然而，民航處並沒有將事實的一一列出。

現時出入香港機場的飛機有不少是載客量比較少的飛機，例如空中巴士 A320 和波音的 B737，載客量只有 150 - 200 人，至於比較大型的客機如波音的 B77W 的載客量有 340 人，而最大型的空中巴士 A380 載客量更高達 500 人。以比較繁忙和頻密的台北機場為例，每日大約有 80 班客機來往香港和台北，其中 20 班屬於載客量比較少的 B737 / A320，另外 28 班屬於載客量極高的 B77W、B744 和 A343。如果所有航班由載客量高的飛機來服務，一日 80 班來往台北的航班可能只需 50 - 60 班便足以服務所有旅客。

而且，多年前機管局為了營造香港機場航點多的假象，不斷以優惠價錢吸引航空公司開辦新航點，結果今日的香港機場竟然開辦大量往外內地二三線城市的航班，並以載客量極少的航機來飛行。因此，機管局必須重新分配航班以及懲罰載客量不足的航空公司，參考外國繁忙機場做法，將所有起飛降落時段拍賣，並將降落費用與載客量掛鉤，如果客機載客量或載貨量低於某個數值（例如 60%），機管局便要徵收懲罰性費用。這樣將可以減低大航空公司以「生人霸死地」的做法將黃金時段霸佔，到沒有客的時候再把航班取消，並可以逼令航空公司將無人坐的航班以便宜的價錢賣出。

另外，私人飛機降落費用需要大幅增加，因為香港機場的升降時段屬於珍貴的資源，一架私人飛機可能只有 2 - 10 名乘客，反觀一架比較小的客機 A320 也可以接載 160 名旅客。既然我們的跑道使用率已經接近飽和，我們應該將資源用於大眾身上並以價高者得的方式令航空公司不會浪費資源。

很明顯，容量不一定指升降的數量，我們關心的是現在的機場有沒有物盡其用，為我們帶來最大的載客量和載貨量。然而，民航處和機管局卻一直避重就輕，有如一間用單層巴士載客的巴士公司，一方面不肯轉用雙層巴士載客，另一方面天天投訴路面擠逼而需要大型土木興建新的馬路。

事實二，三：削山建議與提升跑道容量無關，港深航道衝突無中生有？

處方強調削山建議與提升跑道容量無關。但是現在機場周圍被兩座高地包括大嶼山和大帽山所限，而所有進出香港的航道都因為高山影響而需要繞道飛行。加上香港機場與澳門和深圳機場距離之近，根本沒有多餘的空域去處理更多航班。這個情況就像現在的青馬大橋鐵路部分，由於青馬大橋只有兩條路軌供東涌線和機場快線使用，並且已經成為大嶼山來往市區鐵路的樽頸。就算你在大嶼山再興建多幾條地鐵線往來市區，由於所有離開大嶼山的鐵路都必須經過青馬大橋，最後，鐵路的總班次亦不會增加。

至於港深航道衝突問題，民航處一直指出民間反對三跑組織並非專業人士，亦不明白航道之設計云云。但是，到目前為止，民航處並沒有公佈整個三跑系統的航道規劃，進場離場程序以及三跑道落成後每日可以處理航班的數量。更重要的是，民航處並沒有將三跑道系統的假設一一列出，例如，深圳和澳門機場須讓出他們的空域讓香港使用以及有可能需要削去青山。一但這些假設無法實行，三跑系統的容量將會大大減少。到時，民航處便可以輕易指出三跑道系統無法處理更多航班是因為我們對於整個計劃的錯誤假設。而且，第三跑道興建的時候，現時的北跑道亦必須關閉數年，令香港機場變成單跑道機場，載客量大減，民航處和機管局對卻這個問題避而不談。

因此，我們要求民航處和機管局向公眾公開 1) 三跑道系統的最高容量及支持的理據和假設；2) 三跑道系統的離場和進場程序設計以及 3) 興建第三條跑道時，北跑道的關閉時間及其影響。否則公眾根本沒有辦法得知整個計劃的可行性。

事實四：空域安排管理合乎基本法？

根據國際民航組織的建議，國家之間可以建立雙邊協議將部分空域交由對方管理或共享。然而，三跑道系統需要深圳和澳門機場讓出他們一直使用的空域讓香港使用。而大陸所有空域原則上屬於解放軍管理，而深圳機場亦一直計劃興建第二和第三條跑道，請問民航處如何保證深圳機場會讓出他們的空域讓香港機場的航機使用？（詳情請參閱林超英教授在 4 月 5 日之中央看三跑：可有可無 沒有前途）

民航處的所謂工作成果？

處方在文章後段舉出三個工作成果，細心一看便知道民航處多年來與珠三角航管當局的所謂合作其實是舉步維艱，大陸方面根本沒有誠意和香港合作。

文章頭兩個所謂工作成果就是在香港和廣州飛行情報區之間增加兩三個移交點，但是這些所謂移交點其實是方便大陸處理他們的航班，所有的「工作成果」對增加香港機場的的航班處理量毫無幫助。

顧問公司管理不善

民航處長期以來都聘用英國國家航空交通服務有限公司（NATS）作為他們的顧問。然而，NATS 在三跑計劃中是機場管理局的顧問，在新航空交通系統調查中作為運輸及房屋局的顧問。很明顯，如果三跑系統工程能夠啟動，NATS 很大機會在往後十多年繼續取得更多的顧問合約。而且，NATS 作為英國航空交通管理的公司，他們在 1992 年興建新的航管中心時亦向公眾保證英國倫敦飛行情報區的新航管中心可以在 1996 投入服務，但是經過連番延遲以及英國國會介入和公開批評後，他們的新航管中心在 2002 年才啟用，比原定時間遲了 6 年。而他們的新空管中心近年更事故頻頻，包括去年因為電腦問題而要將大部分空域關閉。請問我們如何可以相信一間這樣的顧問公司為香港民航處所作的所謂顧問報告呢？

民航處在三跑系統的利益衝突

最後，民航處其中一個法定功能是保障香港民航包括機場運作以及航班的安全，而民航處亦是香港機場的監管機構，負責機場簽發營運執照，以確保機場運作合符國際民航組織的規定。然而，民航處助理處長卻同一時間在媒體上發表署名文章，為機管局的三跑道計劃保駕

護航。請問民航處助理處長有沒有根據公務員事務條例規定，避免作出令公眾產生負面觀感或者令政府尷尬並損害公務員隊伍的形象？

香港航空業發展何去何從

香港機場受天然高山和空域之限制，根本無從發展。我們應該盡量善用珍貴的跑道資源，包括增加每部飛機的運載量、減少飛往載客量偏低的航點、設立對轉機旅客的特別徵費，令香港機場重新定位為區內的一流國際機場。