

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)3083/10-11號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/EDEV/1

經濟發展事務委員會 會議紀要

日 期：2011年7月19日(星期二)
時 間：下午1時30分
地 點：立法會會議廳

出席委員：林健鋒議員, GBS, JP (主席)
湯家驊議員, SC (副主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
李國寶議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP
李華明議員, SBS, JP
陳鑑林議員, SBS, JP
劉慧卿議員, JP
方剛議員, SBS, JP
梁君彥議員, GBS, JP
黃定光議員, BBS, JP
詹培忠議員
李慧琼議員, JP
葉偉明議員, MH
謝偉俊議員, JP
譚偉豪議員, JP
陳淑莊議員
陳偉業議員

出席議員：李永達議員
何秀蘭議員

缺席委員：劉健儀議員, GBS, JP
梁家騶議員
葉劉淑儀議員, GBS, JP

出席公職人員： 議程第III項

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生

運輸及房屋局副秘書長(運輸)
李忠善先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)
陳婉嫻女士

署理旅遊事務副專員
嚴吳志坤女士

民航處助理處長(航班事務)
林偉珊女士

民航處署理總航空交通管制主任(程序及評估)
鄭寶強先生

應邀出席者： 議程第III項

香港機場管理局

行政總裁
許漢忠先生

企業發展執行總監
馮永業先生

機場運行執行總監
伍翹楚先生

總經理 —— 機場建設規劃
林愛華女士

總經理 —— 策略規劃及發展
閻宇明女士

第一節

綠領行動

總幹事
何漢威先生

香港地球之友

高級環境事務主任
蔡家民先生

國泰航空飲食服務(香港)有限公司

行政總裁
林尹美芳女士

香港理工大學

副教授
熊永達先生

環保觸覺

主席
譚凱邦先生

環保促進會

行政總幹事
何惠萍女士

香港航空公司代表協會

副主席
吳祖獻先生

香港日本人旅客手配業社協會

永遠榮譽會長
蔡百泰先生

經濟動力

成員
黃敬博士

香港工業總會

名譽會長
孫啓烈先生

港台旅行社同業商會

理事長
解存金先生

個人身份

時事評論員
黃世澤先生

香港總商會

首席經濟師
歐大衛先生

香港外遊旅行團代理商協會

副主席
劉展強先生

香港機場地勤服務有限公司

人力資源主管
蔡玉儀女士

公民黨

副主席
黎廣德先生

香港付貨人委員會

主席
林宣武先生

香港商用航空中心有限公司

主席
苗學禮先生

自由黨青年團

主席
李梓敬先生

個人身份

東區區議會議員
邵家輝先生

關注本地經濟聯席

召集人
阮建中先生

香港英國商會

物流委員會主席
Mark MILLAR先生

國泰航空公司本地管理人員
諮詢委員會

副召集人
張健雄先生

國泰航空公司本地職員工會

主席
劉玉光先生

國泰航空公司

常務總裁
朱國樑先生

香港國際機場航空公司委員會

主席
邱應樺先生

香港貨運物流業協會

主席
徐翰恩 博士工程師

大昌 —— 港龍機場地勤設備服務
有限公司

總經理
張嘉欣女士

香港旅遊業議會

主席
胡兆英先生

香港運輸物流學會

會長
何永釗博士

Nuance-Watson (HK) Limited

財務總監
邱宇珖先生

香港旅行社協會

主席
梁耀霖先生

第二節

工程界社促會

高級副主席
嚴建平先生

香港海豚保育學會

會長
洪家耀先生

香港中國旅遊協會

常務理事兼秘書長
陳立志先生

港龍航空有限公司

總經理(航務)
申培德機長

香港工程師學會

會長
陳福祥博士工程師

香港專業及資深行政人員協會

副會長
盧偉國博士工程師

國際華商觀光協會有限公司

執行委員
胡建名先生

新加坡航空公司

公關經理
初君柱先生

香港物流協會

上屆會長
陳鏡治先生

香港航空機組人員協會

助理秘書長
John FINDLAY先生

香港物流商會

主席
羅煌楓先生

摩根大通証券(亞太)有限公司

董事總經理
劉伯偉先生

國際航空運輸協會

香港區總經理
何英慧女士

香港民用航空事業職工總會

主席
張樞宏先生

香港空運貨站職工會

主席
張漢流先生

香港機場地勤服務職工會

主席
李永富先生

香港航空貨運及速遞業工會

副主席
劉伯元先生

香港民航職工總會(HAECO)分會

主席
丁崇基先生

香港航空業總工會

副主席
黎彩萍女士

香港機場餐飲業僱員工會

主席
蔣肖蓮女士

香港中華廠商聯合會

副會長
吳永嘉先生

珀麗灣業主委員會

主席
林惠文先生

香港建造商會

副會長
鍾仕駒先生

中國飛機服務有限公司

行政總裁
張謙華博士

港龍航空空勤人員協會

主席
潘芸妮女士

佳美航空膳食香港有限公司

財務部總監
袁偉強先生

綠色一角

成員
黃鎮釗先生

香港空運貨站有限公司

企業傳訊經理
林家誼女士

恒生管理學院

副校長(研究及學術)
李天生教授

澳洲航空公司

北亞地區總經理
李成雄先生

香港集思會

機場專題研究小組成員
林光宇先生

港粵運輸司機從業員協會

副主席
趙資強先生

機場發展關注網絡

發言人
巫堃泰先生

第三節

海洋一角

成員
譚卓文先生

綠草如茵

成員
梁頌欣女士

香港民航機師總會

技術及安全委員會代表
吳俊傑先生

關注中國解放軍空軍控制全國 空域影響航空業發展聯會香港分會

主席
容樂其先生

機場空運員工協會

副福利主任
方廷浩先生

個人身份

黃宗桓先生

個人身份

黎名川先生

個人身份

蕭偉強先生

Hong Kong Airline Service
Providers Association

主席
林以樂先生

敦豪空運(香港)有限公司

海關及規管事務經理
王德光先生

國際機場協會亞太區

行業發展及政策高級經理
王信良先生

香港旅遊發展局

策略籌劃及研究高級經理
梁建恆先生

個人身份

譚名惠女士

社區發展動力培育

研究員
梁名峰先生

香港入境旅遊接待協會

副主席
陸達明先生

香港建造業總工會

秘書
馮堅礎先生

香港快運航空有限公司

行政及人力資源部總監
簡浩賢先生

香港航空有限公司

企業傳訊及市場部副總經理
陳婉筠女士

香港中華出入口商會

會董
鍾志強先生

世界自然基金會香港分會

環境保護總監
鄭力存先生

個人身份

劉沛暘先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)6
游德珊女士

列席職員 : 主管(資料研究部)
陳利華先生

研究主任5
歐陽麗紅小姐

議會秘書(1)1
叢培靈小姐

議會秘書(1)6
胡瑞勤先生

議會事務助理(1)6
粘靜萍女士

文書事務助理(1)6
李靜宜小姐

I 確認上次會議紀要

(立法會 CB(1)2710/10-11 —— 2011年5月23日會議紀要)
號文件

2011年5月23日會議的紀要獲確認通過。

II 自上次會議後發出的資料文件

(立法會 CB(1)2625/10 —— 政府統計處就2009年6月至2011年5月主要石油產品進口及零售價格提供的圖表)
-11(01)號文件

2. 委員察悉，自上次會議後秘書處已發出上述資料文件。

III 《香港國際機場2030規劃大綱》

(立法會 CB(1)2707/10 —— 政府當局提供有關機場環境影響評估中保育中華白海豚的承諾——推行情況的文件)
-11(50)號文件

立法會 CB(1)2707/10 —— 政府當局提供有關飛機噪音投訴數字(2006年至2010年)的文件
-11(51)號文件

立法會 CB(1)2364/10 —— 政府當局提供有關《香港國際機場2030規劃大綱》的文件
-11(01)號文件

立法會 IN18/10-11號文 —— 立法會秘書處資料研究部擬備有關香港及三藩市對飛機噪音的規管的文件(資料摘要)
件

立法會 CB(1)2707/10 — 立法會秘書處擬
-11(01)號文件 備有關發展香港
國際機場第三條
跑道的文件(最新
背景資料簡介)

立法會 CB(1)2754/10 — 環境保護署於
-11(01)號文件 2011年7月15日提
交的信件(只備英
文本)

立法會 CB(1)2754/10 — 運輸及房屋局於
-11(15)號文件 2011年7月15日提
交的信件

由不出席會議的團體／個別人士提交的意見書

立法會 CB(1)2707/10 — 曾夏陽先生提交的
-11(28)號文件 意見書(只備中文
本)

立法會 CB(1)2707/10 — Credit Suisse (Hong
-11(29)號文件 Kong) Limited 提
交的意見書(只備英
文本)(委員限閱文
件)

立法會 CB(1)2707/10 — 雅潔洗衣有限公
-11(30)號文件 司提交的意見書
(只備英文本)

立法會 CB(1)2707/10 — 綠色大嶼山協會提
-11(31)號文件 交的意見書(只備
英文本)

立法會 CB(1)2707/10 — 創建香港提交的
-11(32)號文件 意見書

立法會 CB(1)2707/10 — 西貢區議員邱玉
-11(33)號文件 麟先生提交的意
見書(只備中文本)

- 立法會 CB(1)2707/10 — 周雅詠小姐提交的意見書(只備中文本)
-11(34)號文件
- 立法會 CB(1)2707/10 — 香港飛機工程有限公司提交的意見書(只備英文本)
-11(35)號文件
- 立法會 CB(1)2707/10 — 香港中文大學楊汝萬教授提交的意見書(只備英文本)
-11(36)號文件
- 立法會 CB(1)2707/10 — 古德齊先生提交的意見書(只備中文本)
-11(37)號文件
- 立法會 CB(1)2707/10 — 徐衍彤小姐提交的意見書(只備中文本)
-11(38)號文件
- 立法會 CB(1)2707/10 — 灣仔區議員黎大偉先生提交的意見書(只備英文本)
-11(39)號文件
- 立法會 CB(1)2707/10 — 德國漢莎膳食服務(亞洲)有限公司提交的意見書(只備英文本)
-11(40)號文件
- 立法會 CB(1)2707/10 — 香港酒店業主聯會提交的意見書(只備英文本)
-11(41)號文件
- 立法會 CB(1)2707/10 — 香港工商專業聯會提交的意見書(只備英文本)
-11(42)號文件
- 立法會 CB(1)2707/10 — 天傳有限公司提交的意見書(只備英文本)
-11(43)號文件

- 立法會 CB(1)2707/10 — 香港觀鳥會有限公司提交的意見書(只備英文本)
-11(44)號文件
- 立法會 CB(1)2707/10 — 綠色和平提交的意見書(只備中文本)
-11(45)號文件
- 立法會 CB(1)2707/10 — 香港中文大學曹雯博士提交的意見書(只備英文本)
-11(46)號文件
- 立法會 CB(1)2707/10 — SSP Asia Pacific Ltd.提交的意見書(只備英文本)
-11(47)號文件
- 立法會 CB(1)2707/10 — Transition South Lantau 提交的意見書(只備英文本)
-11(48)號文件
- 立法會 CB(1)2754/10 — 東區區議員楊位醒先生提交的意見書(只備中文本)
-11(11)號文件
- 立法會 CB(1)2784/10 — 香港九龍的士貨車商會有限公司提交的意見書(只備中文本)
-11(25)號文件
(在會議上提交，其後於2011年7月21日以電郵方式發出)
- 立法會 CB(1)2784/10-11(26)號文件 — 公共專業聯盟提交的意見書
(在會議上提交，其後於2011年7月21日以電郵方式發出)
- 立法會 CB(1)2784/10-11(27)號文件 — 香港零售管理協會提交的意見書(只備英文本)
(在會議上提交，其後於2011年7月21日以電郵方式發出)

立法會 CB(1)2846/10-11(01)號文件
(在2011年8月1日發出) —— 香港英國商會提交的意見書(只備英文本)

立法會 CB(1)2861/10-11(01)號文件
(在2011年8月5日發出) —— 粵港科技促進會提交的意見書(只備中文本)

立法會 CB(1)2961/10-11(01)號文件
(在2011年8月18日發出) —— 綠色大嶼山協會提交的意見書(只備英文本)

政府當局的簡介

3. 運輸及房屋局副局長向委員簡介當局就《香港國際機場2030規劃大綱》進行的諮詢工作；《香港國際機場2030規劃大綱》介紹兩個發展方案，即加強優化現有的雙跑道系統(方案一)及擴展香港國際機場(下稱"香港機場")，增建第三條跑道(方案二)，並就這兩個方案進行公眾諮詢。簡而言之，運輸及房屋局副局長表示政府全力支持香港機場管理局(下稱"機管局")就《香港國際機場2030規劃大綱》展開的公眾諮詢；這份規劃大綱非常重要，因為機場發展將可對香港的經濟發展提供強大支援。不過，運輸及房屋局副局長強調，《香港國際機場2030規劃大綱》只是根據規劃大綱階段進行的初步研究所得結果而制訂，不能完全取代在下一階段進行更為詳細的研究工作，尤其是有關環境影響評估方面；這方面的工作將會根據現行的法律程序，並會以較為全面及詳盡的方式進行。運輸及房屋局副局長表示，政府預期機管局將會在2011年年底就未來發展路向提交建議；屆時政府將會審慎考慮其建議，以決定下一階段的工作，包括撥款安排、詳細的工程設計及法定的環境影響評估。當局亦會在下一階段處理市民就擬議的第三條跑道對環境影響所表達的關注。運輸及房屋局副局長表示，政府與機管局將繼續邀請市民及有關人士在有關程序中參與發表意見。對於出席是次會議的代表團體所發

表的意見，當局將會連同在諮詢期間所收集到的其他意見一併考慮。

團體代表陳述意見

4. 主席歡迎團體代表出席會議，並邀請他們發表意見。

第一節

綠領行動(立法會CB(1)2754/10-11(12)號文件)

5. 綠領行動總幹事何漢威先生表示該會反對興建擬議的第三條跑道。他對於擬議的填海拓地，以及《香港國際機場2030規劃大綱》沒有詳細交代第三條跑道對空氣、噪音和海洋生態尤其是中華白海豚棲息地的影響，表示深切關注。其他如大珠江三角洲地區內空域管理等問題仍然有待解決；此外，機管局亦未能提供合理論據來支持三跑道方案。

香港地球之友(立法會CB(1)2707/10-11(02)號及CB(1)2881/10-11(01)號文件)

6. 香港地球之友高級環境事務主任蔡家民先生認為，《香港國際機場2030規劃大綱》聲稱，若採用方案二，累積的經濟淨現值到了2061年時將可達到9,120億元的說法實屬誤導，因為每年的經濟淨現值平均僅為182億4,000萬元。此外，倘若興建第三條跑道，航空交通量增加，碳排放導致的死亡及天災有多少，上述大綱並未提及。此外，鑒於擬議的方案對環境有重大影響，他對環境局官員沒有出席會議感到失望。

國泰航空飲食服務(香港)有限公司(立法會CB(1)2707/10-11(03)號文件)

7. 國泰航空飲食服務(香港)有限公司行政總裁林尹美芳女士表示，本港經濟非常倚重四大支柱產業的發展；香港機場營運效率高，對於支援這些行業發展，實在極為重要。倘若沒有第三條跑道，

香港機場便會在2020年在跑道容量方面受到限制，這個情況會使航空服務營運商不大願意在本港增加投資。

香港理工大學熊永達教授(立法會CB(1)2784/10-11(01)號文件)

8. 香港理工大學副教授熊永達教授質疑政府當局及機管局欠缺誠意讓大眾參與是項諮詢，因為似乎大多數市民均沒有獲鼓勵參與有關討論。他批評當局在安排場地和邀請個人和團體出席由機管局舉辦的諮詢會時，故意方便某些特選人士。他又認為，若不興建第三條跑道，香港機場的國際空運中心的地位會被取代的說法不盡不實，因為大珠三角地區內各機場可以加強合作，互補不足。

環保觸角(立法會CB(1)2707/10-11(04)號文件)

9. 環保觸角主席譚凱邦先生大力反對興建擬議的第三條跑道，因為相關的填海拓地肯定會危害中華白海豚的棲息地。他又特別提述《香港國際機場2030規劃大綱》不夠詳盡，其中並沒有提及三跑道方案在環境方面的考慮因素，例如飛機升降數量增加所帶來的碳排放對營商和生活環境的負面影響，規劃大綱理應妥善地探討這些問題。他促請政府當局及機管局撤回諮詢文件。

香港航空公司代表協會(立法會CB(1)2707/10-11(05)號文件)

10. 香港航空公司代表協會副主席吳祖獻先生表示，鄰近機場不斷擴展規模，而香港機場的容量將在2015年至2020年之間飽和，屆時與這些機場的競爭將會更趨激烈，因此該會支持三跑道方案。該方案亦會創造大量就業機會，從而支援四大支柱產業的增長，並可促進經濟繁榮。他又指出，多年來各航空公司一直致力減低飛機的碳排放和噪音，該會相信各航空公司會繼續改善本身在環保方面的表現。他促請政府當局及機管局邀請所有持份者參與策劃過程，以確保所作決定能平衡各方的利益。

香港日本人旅客手配業協會(立法會CB(1)2784/10-11(02)號文件)

11. 香港日本人旅客手配業協會永遠榮譽會長蔡百泰先生表示，香港機場對本港經濟繁榮舉足輕重，尤以航空、物流和旅遊業為甚，因此該會支持興建第三條(或更多的)跑道。

經濟動力(立法會CB(1)2707/10-11(06)號文件)

12. 經濟動力成員黃敬博士認為，即使採用方案一，擴建目前香港機場的雙跑道系統，機場也只能應付直至2020年的航空交通需求。他指出，倘若不興建第三條跑道，香港機場與外地的航空聯繫將會隨之減弱；隨着鄰近機場不斷擴展，本港機場未能應付的航空交通量便會轉移到這些機場。他表示，第三條跑道將會帶來龐大經濟效益及就業機會，同時有助鞏固香港機場作為提供高端物流服務的空運中心的地位。他更強調，政府當局必須改善航班升降程序和運作，並應培訓業內專業人士，以應付日後的挑戰。

香港工業總會(立法會CB(1)2784/10-11(03)號文件)

13. 香港工業總會名譽會長孫啟烈先生表示支持興建第三條跑道，因為此舉可使香港機場能夠應付直至2030年甚至以後的交通需求，不受限制，並可滿足珠江三角洲(下稱"珠三角")地區在運送高價值貨品方面的需求。興建第三條跑道後，便無需讓飛機在夜間採用南跑道升降，從而減少對東涌各住宅區的噪音滋擾。

時事評論員黃世澤先生

14. 黃世澤先生表示，鑒於航空業對本港經濟十分重要，他不反對進一步擴建香港機場。不過，他強調，在進行任何進一步的擴建計劃，當局應該致力增加民航處的人手和改進運作效率，並且解決珠三角空域使用的問題。他建議，與其開展興建第三條跑道的建議，不如在大嶼山南部興建第二個機

場，因為他認為此建議會對中華白海豚及珠三角空域造成最少影響。

香港總商會(立法會CB(1)2754/10-11(02)號文件)

15. 香港總商會首席經濟師歐大衛先生表示，該會相信第三條跑道對本港未來是十分重要的投資。不過，當局似乎沒有就珠三角地區內及珠三角地區與其他地區的交通連繫提供公開的全面計劃，該會對此表示關注。此外，鑒於本港未來十年將會進行多項規模龐大的基建項目工程，屆時是否有足夠人手和技術，實在值得關注。在環保問題方面，香港總商會贊成參照世界衛生組織較為嚴謹的指引，制訂預期空氣質素指標。

香港機場地勤服務有限公司(立法會CB(1)2707/10-11(14)號文件)

16. 香港機場地勤服務有限公司人力資源主管蔡玉儀女士表示，該公司全力支持三跑道方案，因為此方案會對航空業帶來正面影響，並會提供大量就業機會。她指出香港機場容量已逐漸接近飽和，對運作安全和飛機航班編排會有負面影響。第三條跑道可應付客運量和貨運量大幅增長，並能加強香港機場作為航空及物流中心的競爭力。

公民黨(立法會CB(1)2784/10-11(04)號文件)

17. 公民黨副主席黎廣德先生認為，政府當局及機管局提供有關《香港國際機場2030規劃大綱》的資料並不足夠，當中部分資料更可能有誤導成份。參照世界銀行和歐洲聯盟(下稱"歐盟")對評估基建項目的指引，計算經濟淨現值時，應該扣除界外成本(例如把有關工程對社會、健康和環境的影響換算為貨幣單位)；而規劃大綱內兩個發展方案計算經濟淨現值時，並無考慮此等界外成本，只量度直接、間接及連帶經濟貢獻。他引述希思羅機場的例子，指由於興建第三條跑道的界外成本超出該項目的經濟價值50億英鎊，有關建議被視為不可行。他進一步指出，是次的諮詢工作其實應由政府當局負責進行，因為香港機場的發展規劃同時涉及其他重

要政策議題，例如香港機場與深圳機場之間互補雙方發展的鐵路網。

香港付貨人委員會(立法會CB(1)2707/10-11(07)號及CB(1)2784/10-11(05)號文件)

18. 香港付貨人委員會主席林宣武先生要求當局加快興建第三條跑道，以便付貨人配合世界貿易持續擴充及日益繁榮的走勢。他表示香港機場提供可靠服務，而且清關工作具效率，在珠三角地區向來享有競爭優勢；香港機場必須致力提升其處理客貨運的能力，否則如各航空公司航班在繁忙時段未能在港升降，便會被迫在鄰近地區與香港競爭的機場另尋出路。鑒於預計航空貨運在未來20年每年平均增長5.6%，而且珠三角地區的增長率會更高，他認為香港應該抓緊機會擴充機場基建設施，以滿足日後需求。

香港商用航空中心有限公司(立法會CB(1)2754/10-11(03)號文件)

19. 香港商用航空中心有限公司主席苗學禮先生表示該公司全力支持興建第三條跑道。他指出香港機場在空域方面的限制影響了該公司的擴展計劃，他促請機管局運用發展第三條跑道帶來的機會，合理調整現有的機場設施。

自由黨青年團(立法會CB(1)2784/10-11(06)號文件)

20. 自由黨青年團主席李梓敬先生對年青人失業率高企表示關注，他促請政府當局加快進行興建第三條跑道的項目，因為該項工程將可帶來大量就業機會；這些職位所需技術和教育程度相對較低。他又認為新跑道可以令與航空有關的行業大大受惠，促進經濟發展，因此他反對為取代興建第三條跑道而加強與大珠三角區各機場合作的建議。

東區區議會議員邵家輝先生(立法會CB(1)2784/10-11(07)號文件)

21. 東區區議會議員邵家輝先生表示支持按標準長度3 800米興建第三條跑道。有市民提議興建

較短的跑道，他認為此舉節省金額微不足道，但卻會限制香港機場處理日漸上升的客貨運需求的能力。他又反對為取代興建第三條跑道而加強與深圳寶安機場合作的建議。

關注本地經濟聯席(立法會CB(1)2784/10-11(08)號文件)

22. 關注本地經濟聯席召集人阮建中先生表示三跑道方案較為可取，因為雙跑道方案將會無法應付2020年後的交通需求。此外，新跑道亦會為低技術和教育程度工人帶來大量就業機會。他察悉並關注到珠三角地區各機場已計劃擴建，並認為維持香港機場國際空運中心的地位，對於本地主要產業(包括金融服務業、旅遊業和物流業)的可持續發展十分重要。

香港英國商會(立法會CB(1)2846/10-11(01)號文件)

23. 香港英國商會物流委員會主席 Mark MILLAR先生要求當局緊急批准進行三跑道方案，使香港在航空、商業、貿易和物流業界中繼續保持其領導全球的角色。此外，營運第三條跑道可以為機場初級員工提供直接就業的機會，有助滿足體力勞動和低技術工人的就業需要。

國泰航空公司本地管理人員諮詢委員會(立法會CB(1)2707/10-11(08)號文件)

24. 國泰航空公司本地管理人員諮詢委員會副召集人張健雄先生表示，雙跑道方案僅能應付短期的交通需求，因此該委員會全力支持興建第三條跑道。他重點提述珠三角地區各機場已計劃進行擴建，並強調第三條跑道對維持香港機場作為國際航空中心的競爭優勢，實屬非常重要。

國泰航空公司本地職員工會(立法會CB(1)2707/10-11(09)號文件)

25. 國泰航空公司本地職員工會主席劉玉光先生表示雙跑道方案僅能應付短期內的交通需求，該工會全力支持興建第三條跑道。他指出珠三角地區各機場均已計劃進行擴建，並強調有必要興建第三條跑道，藉以維持香港機場作為國際航空中心的競爭優勢。

國泰航空公司(下稱"國泰")(立法會CB(1)2707/10-11(10)號文件)

26. 國泰航空公司常務總裁朱國樑先生表示，國泰支持三跑道方案。鑒於紐約、倫敦和東京的失敗經驗，他不贊成加強與大珠三角地區各機場合作，以取代興建第三條跑道的需要。他又認為與深圳寶安機場合作的建議並不可行，因為該機場容量亦會在十年後飽和。他承認第三條跑道會影響環境，並指出國泰聯同航空業界制訂實際承諾和措施，減少碳排放和飛機噪音。航空業界藉着引入較新型、更具能源效益的飛機，承諾至2020年時保持碳排放穩定；而2050年的排放量會較2005年減半。至於飛機噪音，他表示將於2020年引入的較新型飛機，可較現時使用的飛機減少25%噪音。

香港國際機場航空公司委員會(立法會CB(1)2707/10-11(11)號文件)

27. 香港國際機場航空公司委員會主席邱應樺先生指出，面對珠三角地區各機場均進行擴建，本港必須興建第三條跑道，以捍衛香港機場作為國際航空中心的地位，因此該會支持三跑道方案。他認為雙跑道方案不可取，因為兩條跑道以最高容量運作，航空交通管制延誤會日益普遍，而遇到如惡劣天氣擾亂正常航班運作時，將須更長時間回復正常。如不興建第三條跑道，香港機場應付不尋常情況及阻礙而不損失客貨量的能力將會削弱，而乘客或會轉向珠三角地區的其他機場。他促請政府當局和機管局採納社會上各持份者對這項工程在環境影響、融資安排和人力招募所發表的意見。

香港貨運物流業協會(立法會CB(1)2707/10-11(12)號文件)

28. 香港貨運物流業協會主席徐翰恩博士工程師表示全力支持興建第三條跑道，以配合日後航空客貨運量的增長。由於第三條跑道的最高容量可能在2030年後不久達到飽和，他促請政府當局為第四條跑道進行可行性研究，並且就配合香港機場日後發展的基建發展提出政府當局的計劃。香港機場也應該提供空運和物流設施，以按照"國家十二五規劃"支援香港發展成為高價值貨物存貨管理中心的建議。在不久的將來，本港或會實施對客機和貨機進行全面檢測，香港機場亦應就此措施預先就所需設施和空間進行規劃。

大昌——港龍機場地勤設備服務有限公司(立法會CB(1)2754/10-11(13)號文件)

29. 大昌——港龍機場地勤設備服務有限公司總經理張家欣女士表示由於雙跑道方案無法應付長期的航空交通需求，該公司大力支持興建第三條跑道。第三條跑道亦會提供大量就業機會，令本港經濟受惠，並可加強香港機場支援經濟支柱的能力。

香港旅遊業議會

30. 香港旅遊業議會主席胡兆英先生認為本港有強烈而迫切的需要興建第三條跑道。他指出旅遊業對相關行業如零售、酒店、餐飲及運輸的發展相當重要，強調有必要興建第三條跑道，以維持旅遊業發展。第三條跑道將可使香港機場能夠應付直至2030年甚或其後的交通需求，不受限制，有利加強香港在舉辦會議及展覽活動方面受歡迎城市的地位。他進一步指出，倘若直航香港的航班數目因為容量飽和而受到限制，香港將會失去受歡迎旅遊點的吸引力。

香港運輸物流學會

31. 香港運輸物流學會會長何永釗博士表示支持興建第三條跑道，以提升香港機場應付日後挑戰的能力。除了考慮興建第三條跑道，他亦促請政府當局考慮是否需要興建更多跑道、就配合香港機場日後發展提供運輸基礎設施、為物流業界提供援助，並且解決珠三角地區空域和環境保護等問題。

Nuance-Watson (HK) Limited(立法會CB(1)2707/10-11(13)號文件)

32. Nuance-Watson (HK) Limited財務總監邱宇珖先生表示全力支持興建第三條跑道，以鞏固香港作為國際航空中心及進出內地的客貨運門戶的地位。他表示第三條跑道有助本港旅遊業和物流業發展。他並要求政府當局及機管局在推展擴建項目時，在機場發展和環境保護之間取得平衡。

香港旅行社協會(立法會CB(1)2820/10-11(03)號文件)

33. 香港旅行社協會主席梁耀林先生表示支持興建如機管局所建議長度的第三條跑道。隨着新遊輪碼頭及廣深港高速鐵路香港段即將投入服務，訪港旅客數目亦會增加，第三條跑道將可配合這方面的增長。訪港旅客增加，可以刺激旅遊業相關行業的增長，並可促進政府制訂更佳政策。他又要求政府當局和機管局解決空域問題，並且與環保團體合作，以期盡量增加第三條跑道帶來的效益。

港台旅行社同業商會(立法會CB(1)2820/10-11(01)號文件)

34. 港台旅行社同業商會理事長解存金先生表示支持擴建香港機場，藉興建第三條跑道來應付航空服務需求增加，使香港機場在面對大珠三角地區各機場擴建的同時，仍然可以保持優勢。

香港外遊旅行團代理商協會(立法會CB(1)2820/10-11(02)號文件)

35. 香港外遊旅行團代理商協會副主席劉展強先生表示全力支持興建第三條跑道，他認為第三條跑道不僅使香港機場足以應付直至2030年的交通需求，還可以提升航空連繫及形象，從而吸引外商在港投資。香港機場擴展容量能提供更多直航班機前往不同的旅遊目的地，使港人享有更多旅遊選擇。他進而重點提述鄰近機場的發展計劃，並提出警告，倘若香港機場第三條跑道未能適時投入服務，其競爭力會逐漸受到削弱。

環保促進會(立法會CB(1)2707/10-11(49)號文件)

36. 環保促進會行政總幹事何惠萍女士表示有必要興建第三條跑道，以滿足香港機場日後的運作需要。可是，政府當局應該在落實有關工程項目時，在基建發展和環境保護之間取得平衡，在可行範圍內盡量使用環保科技和物料。既然興建第三條跑道是為了使下一代的未來更趨美好，她提議政府當局和機管局積極鼓勵學生討論這個工程項目。她進一步指出，可以在香港機場展出推行這個項目時的生態保育資料(例如保護中華白海豚棲息地)，以收教育之效。

37. 政府當局及機管局的回應，以及議員的討論載於第93至117段。

第二節

工程界社促會(立法會CB(1)2707/10-11(15)號文件)

38. 工程界社促會高級副主席嚴建平先生認為必須擴建香港機場，以應付日漸增加的服務需求，以及保持作為國際航空中心的競爭力。他支持興建第三條跑道，同時認為第三條跑道僅能應付至2030年或其後數年的不受限制的交通需求，因此規劃大綱應該尋求滿足直至2040年的交通需求方案。鑒於機場島地理方面的限制，該處將無法興建第四條跑

道，他建議政府當局和機管局在第三條跑道開始啟用後，開始為第二個機場進行規劃。

香港海豚保育學會(立法會CB(1)2707/10-11(16)號文件)

39. 香港海豚保育學會會長洪家耀先生批評機管局未有妥善回應該會對第三條跑道所表達的關注。他預料三跑道方案的環境影響評估報告不大可能獲得通過，因而促請機管局發放第三條跑道初步環境影響評估的完整報告，並且即時，而非在法定環境影響評估進行時才處理該方案的影響，以方便公眾人士早日討論未來路向。

香港中國旅遊協會(立法會CB(1)2754/10-11(04)號文件)

40. 香港中國旅遊協會常務理事兼秘書長陳立志先生認為評審三跑道方案時，應該考慮各個因素，例如財務可行性、就業機會、經濟效益及亞太區內航空業競爭的情況。他又籲請各方人士就各個發展方案進行理性的討論。

港龍航空有限公司(立法會CB(1)2784/10-11(09)號及CB(1)2784/10-11(10)號文件)

41. 港龍航空有限公司總經理(航務)申培德機長表示全力支持興建第三條跑道。他認為大珠三角地區若干機場的存在，並不是容許香港機場停滯不前、放棄保持香港競爭優勢的原因。他又談及公眾對地形限制、氣象情況及空域的關注，詳細內容載於港龍的意見書。

香港工程師學會(立法會CB(1)2784/10-11(11)號文件)

42. 香港工程師學會會長陳福祥博士工程師支持三跑道方案，認為該方案可促進香港機場及香港經濟的較長期增長。鑒於有社會人士對第三條跑道的環境影響深表關注，他建議機管局提供相應的補充資料，確保該方案所引致在環境及生態方面損害程度，是在可以控制和合理的範圍內。他表示其學

會認為當局應該探討在這個工程項目中採用尖端先進的工程技術，以期進行工程時能達致最佳效率，同時又可減少對環境的影響。鑒於目前公眾正就有關議題進行熱烈討論，他認為當局可以向市民發放更多有關民航的知識。

香港專業及資深行政人員協會

43. 香港專業及資深行政人員協會副會長盧偉國 工程師認為雙跑道方案只能採用作中期措施，而第三條跑道會較能應付日後航空交通的需要，以及提升香港的競爭力。他建議機管局就興建第三條跑道提供較詳盡的環境影響評估資料、訂定審慎的融資安排、發放15個經審議的不同跑道排列方案的詳情、量化該跑道對其他行業帶來的益處、評估該工程對機場目前設施和服務的影響並建議補救措施，以及確保香港機場徵收的各種費用具競爭力。

國際華商觀光協會有限公司

44. 國際華商觀光協會有限公司執行委員胡建名先生支持興建第三條跑道及有關輔助設施，不過他指出建設這些設施，只應對環境造成輕微的影響。他促請當局迅速落實該工程項目，稍有延誤會進一步推高建造成本。

新加坡航空公司(下稱"新航")(立法會CB(1)2820/10-11(04)號文件)

45. 新航公關經理初君柱先生表示，新航預料客運量和貨物吞吐量均會繼續增長，而內地各機場發展急速，故此該公司支持三跑道方案。他亦促請機管局處理公眾對第三條跑道的環境影響的關注。

香港物流協會(立法會CB(1)2820/10-11(05)號文件)

46. 香港物流協會上屆會長陳鏡治先生表示該會最近進行一項調查，對象主要是物流業從業人員和客戶，受訪者中89%支持興建第三條跑道，以提升香港機場作為航空中心的競爭力，並且支援物流

業增長。鑒於調查顯示的結果及從業內收到的正面回應，該會支持三跑道方案。

香港航空機組人員協會(立法會CB(1)2707/10-11(17)號文件)

47. 香港航空機組人員協會助理秘書長 John FINDLAY 先生表示該會支持興建第三條跑道，因為該項工程對就業機會、旅遊業發展、商業投資及經濟繁榮均有裨益。他指出國泰多年來增聘職員和增購飛機，倘若香港機場達到飽和，國泰及航空業的發展均會受阻。

香港物流商會(立法會CB(1)2820/10-11(06)號文件)

48. 香港物流商會主席羅焯楓先生表示必須迅速落實三跑道方案，以配合"國家十二五規劃"支援香港發展成為高價值貨物存貨管理中心兼亞太區分銷中心的建議。他認為多個相關行業，包括建築、物流、旅遊和零售，均會因興建第三條跑道而受惠。他相信日後引入科技先進的飛機，飛機噪音和碳排放會大大減少。

摩根大通證券(亞太)有限公司(立法會CB(1)2707/10-11(18)號文件)

49. 摩根大通證券(亞太)有限公司董事總經理劉伯偉先生表示支持興建第三條跑道。他認為香港機場是國際航空中心，吸引了跨國公司在香港設立亞洲總部。第三條跑道除了創造大量就業機會而惠及就業人口和刺激經濟增長之外，更能維護香港作為航空中心及金融中心的地位。

國際航空運輸協會(立法會CB(1)2754/10-11(14)號文件)

50. 國際航空運輸協會香港區總經理何英慧女士表示該會全力支持興建第三條跑道，因為這樣做才可應付長遠的需求增長。她認為即使大珠三角地區各機場均進行長期發展，到了2030年，仍然會出現容量不足的情況，因此香港必須加建一條跑道。

她察悉航空業目前僱用250 000人，佔香港本地生產總值8%，倘若香港機場處理客貨運的容量不足，將會影響香港的經濟。她亦促請機管局設法減少因為第三條跑道的運作而帶來的噪音和碳排放。

香港民用航空事業職工總會(立法會CB(1)2784/10-11(12)號文件)

51. 香港民用航空事業職工總會主席張樞宏先生表示該會支持三跑道方案，因為這樣做才可以應付航空服務的需求增長，並保持香港機場作為航空中心的競爭力。他指出現時香港機場的機場飛行區中場範圍非常擠迫，影響航班運作，甚至影響工作人員的職業健康和 safety。他轉達地勤人員對不良工作環境的關注，並轉達他們對迅速落實三跑道方案的支持，以改善工作環境。

香港空運貨站職工會(立法會CB(1)2784/10-11(13)號文件)

52. 香港空運貨站職工會主席張漢流先生要求迅速落實三跑道工程項目。他轉達地勤人員對機場飛行區中場範圍繁忙擠迫的工作環境的關注，並轉達他們要求興建第三條跑道，以改善工作環境。他亦促請政府當局及機管局在擴建機場時須顧及保護環境。

香港機場地勤服務職工會(立法會CB(1)2784/10-11(14)號文件)

53. 香港機場地勤服務職工會主席李永富先生表示支持三跑道方案。他察悉機場飛行區中場範圍繁忙，地勤工作容量和設施已經達到飽和，地勤人員工作時壓力極大。他認為興建第三條跑道及改善輔助設施後，裝卸貨物的時間可以較為充裕，環境也會較好，可以為工作人員提供較佳和較安全的工作環境。

香港航空貨運及速遞業工會(立法會CB(1)2784/10-11(15)號文件)

54. 香港航空貨運及速遞業工會副主席劉伯元先生支持三跑道方案。他察悉客貨運量正不斷增加，香港機場正接近飽和，他認為香港機場必須適時擴建，使其在面對大珠三角各機場不斷擴充的情況下，仍能保持其作為航空中心的競爭力。

香港民航職工總會 HAECO 分會(立法會 CB(1)2784/10-11(16)號文件)

55. 香港民航職工總會 HAECO 分會主席丁崇基先生支持三跑道方案。他指出香港機場設施日漸老化，可供飛機維修保養的地方有限，興建第三條跑道可改善維修保養設施的質素，也可改善相關員工的工作環境和僱用條款，有助吸引投資者投資飛機維修保養業務。

香港航空業總工會(立法會CB(1)2784/10-11(17)號文件)

56. 香港航空業總工會副主席黎彩萍女士表示支持興建第三條跑道。她認為，提高香港機場的容量，可以大大促進旅遊業和物流業的發展。她建議機管局把握擴建機會，改善機場員工的工作環境，以便吸引更多人加入航空業。

香港機場餐飲業僱員工會(立法會CB(1)2784/10-11(18)號文件)

57. 香港機場餐飲業僱員工會主席蔣肖蓮女士支持三跑道方案。她認為第三條跑道可令餐飲業的發展受惠，並使香港"美食天堂"的聲譽更上一層樓。她促請機管局把握擴建機會，改善機場的工作環境，以吸引更多年青人加入航空業。

香港中華廠商聯合會(立法會CB(1)2707/10-11(26)號文件)

58. 香港中華廠商聯合會副會長吳永嘉先生促請當局興建第三條跑道，以支持一向倚賴香港機場的航空連繫的四大支柱產業。他認為提升雙跑道系統只是浪費資源之舉，因為這樣做並未能滿足航空交通的長遠需求。他並認為邀請私人發展商參與興建輔助設施以擴闊工程項目的資金來源，是有利的做法。

珀麗灣業主委員會(立法會CB(1)2707/10-11(19)號文件)

59. 珀麗灣業主委員會主席林惠文先生察悉，馬灣受飛機噪音滋擾達80分貝或以上的次數，由1999年的1宗，增至自2007年起每年超過300宗。他批評民航處沒有提供馬灣航機噪音預測等量線的最新資料、設置妥善的航機噪音監察機制及制訂控制飛機噪音的罰則。他表示倘若政府當局未能提出減少飛機噪音的相應措施，珀麗灣業主委員會將會反對興建第三條跑道。

香港建造商會(立法會CB(1)2754/10-11(05)號文件)

60. 香港建造商會副會長鍾仕駒先生表示大力支持興建第三條跑道，他認為與其僅將香港定位為包括中轉客貨服務的航空中心，不如將其定位為主要是進行商業活動和投資的地點，如此一來，第三條跑道可以帶來更強大的經濟淨現值。

中國飛機服務有限公司(立法會CB(1)2754/10-11(06)號文件)

61. 中國飛機服務有限公司行政總裁張謙華博士支持三跑道方案，因為這個方案會創造大量就業機會，以及為經濟帶來長期利益。他察悉，倘若不興建第三條跑道，香港的航空連繫會受限制，而其作為航空中心的競爭力也會受到影響，還會進一步限制四大支柱產業的增長，而且香港作為國際金融、貿易及航運中心的地位亦會同樣受到限制。

港龍航空空勤人員協會(立法會CB(1)2846/10-11(02)號文件)

62. 港龍航空空勤人員協會主席潘芸妮女士認為推展三跑道方案前，必須妥善處理若干關注事項，包括本地勞工優先就業、保護環境和生態、盡量運用現有跑道和有關基建處理客貨的能力，以及解決珠三角空域使用的問題。

佳美航空膳食香港有限公司(立法會CB(1)2820/10-11(07)號文件)

63. 佳美航空膳食香港有限公司財務部總監袁偉強先生表示三跑道方案較為可取，因其產生較大經濟效益和較多就業機會。他並促請政府當局和機管局在選擇了某方案後，進一步考慮日後有否需要興建更多跑道。

綠色一角

64. 綠色一角成員黃鎮釗先生表示，鑒於碳排放和各種污染物的排放均會增加，他反對興建第三條跑道。香港機場附近地形及珠三角空域使用造成的限制，使第三條跑道未必能像預期般物盡其用，因此他質疑第三條跑道的經濟效益。他又批評政府當局沒有發放馬灣及屯門碼頭的航機噪音預測等量線，而這兩個地區均會受嚴重的飛機噪音滋擾。

香港空運貨站有限公司(立法會CB(1)2707/10-11(20)號及CB(1)2784/10-11(19)號文件)

65. 香港空運貨站有限公司企業傳訊經理林家誼女士表示全力支持興建第三條跑道，因為倘若香港機場不適時擴建以應付與日俱增的需求，香港的整體競爭力便會受影響。她認為加強與大珠三角各機場合作以取代興建第三條跑道的建議並不可行，因為這些機場同樣面對容量不足的問題。

恒生管理學院(立法會CB(1)2707/10-11(21)號文件)

66. 恒生管理學院副校長(研究及學術)李天生教授強調，航空業的前途取決於機場的容量。他指出香港機場容量達到極限時，各家航空公司將會被迫只保留利潤較高的航線，限制了乘客和貨運代理人可以作出的選擇。香港機場如以最高容量來運作，遇到意外事件時將難以有效地作出處理。他認為香港機場的處理容量加大後，航空公司可以營運新興市場的直航班機，從而令他們受惠；另一方面，又可以吸引更多旅客選擇在珠三角各機場乘搭內陸機，香港機場將可與珠三角各機場締造雙贏局面。

澳洲航空公司(下稱"澳航")

67. 澳航北亞地區總經理李成雄先生表示全力支持興建第三條跑道。在1995年，因為當時的啟德機場容量有限，澳航選擇了新加坡作為其營運澳洲與英國之間航班的樞紐；目前新加坡機場處理往來這些地方的航班數量較香港機場多出五倍。他進一步指出在香港機場升降的航班，60%由外國航空公司營運，倘若香港機場容量飽和，這些航空公司及日後新營運商可能會轉向亞太區其他不受容量限制的機場，以便取得較佳時段。

香港集思會(立法會CB(1)2707/10-11(22)號文件)

68. 香港集思會機場專題研究小組成員林光宇先生要求加速興建第三條跑道。他察悉第三條跑道將是香港一項重要基建項目，他建議政府為該工程項目提供財務支援，並為解決與珠三角空域相關的問題而加強與內地當局溝通。他又促請機管局制訂財務安排，避免興建香港機場及二號客運大樓時的超支情況再度出現。機管局又應該為三跑道方案進行環境影響評估工作，以釋除公眾的疑慮。他提及英國國家航空交通服務有限公司曾進行的一項調查，該調查原本發現到2015年時，香港機場跑道的實際最高容量為每小時74升降架次，他要求政府當局澄清為何當局公佈的有關數字為68架次。他又認為三跑道系統可支援跑道實際最高容量為每小時

102升降架次的估計不切實際。

港粵運輸司機從業員協會

69. 港粵運輸司機從業員協會副主席趙資強先生表示支持興建第三條跑道。他指出自2006年起，每年使用皇崗管制站及落馬洲管制站運送貨物的過境貨櫃車約500萬架次，當中約70%和30%貨物分別運送到貨櫃碼頭和香港機場，以作進一步處理。不過，2011年首四個月的情況逆轉，約70%貨物運送到香港機場，導致香港機場的處理容量更加受壓，一個貨櫃箱的處理時間由以往的半小時至一小時，增至現在的二至三小時。他又認為超級一號貨站容量不足，貨櫃車必須付款使用附近的機場空運中心有限公司和亞洲空運服務有限公司提供的停車設施，因而增加了業界的經營成本。有見及此，他促請當局加速興建第三條跑道，以減低香港機場處理貨物的時間及降低業界的經營成本。

機場發展關注網絡(立法會CB(1)2707/10-11(23)號及CB(1)2784/10-11(20)號文件)

70. 機場發展關注網絡發言人巫堃泰先生強烈反對興建第三條跑道。鑒於珠三角空域的限制及民航處目前使用的航空導航系統效率欠佳，他質疑第三條跑道能否有效提高香港機場的容量。

71. 政府當局及機管局的回應，以及議員的討論載於第93至117段。

第三節

海洋一角

72. 海洋一角成員譚卓文先生反對三跑道方案。除指出建築和填海拓地活動肯定會對中華白海豚的棲息地構成影響，他認為因第三條跑道的運作而令飛機噪音和污染物排放有所增加，也會對香港機場鄰近的住宅區造成負面影響。他認為不應損害居民健康以作興建第三條跑道的代價，並建議政府當局改為投資改善空氣質素的項目，以促進旅遊業增長。

綠草如茵

73. 綠草如茵成員梁頌恩女士反對興建第三條跑道，因為該方案不單會損害中華白海豚棲息地及令香港黃金海岸和屯門碼頭的噪音滋擾問題加劇，而且還會因飛機升降次數增多而令污染物排放增加，從而危害公眾健康。

香港民航機師總會(立法會CB(1)2754/10-11(07)號文件)

74. 香港民航機師總會技術及安全委員會代表吳俊傑先生表示支持三跑道方案，但他促請當局善用香港機場附近的空域，以盡量利用跑道新增的最大容量，從而使香港機場採用較為環保和安全的航班新程序。

關注中國解放軍空軍控制全國空域影響航空業發展聯會香港分會(立法會CB(1)2707/10-11(24)號文件)

75. 關注中國解放軍空軍控制全國空域影響航空業發展聯會香港分會主席容樂其先生對內地空域的使用表示關注。

機場空運員工協會(立法會CB(1)2784/10-11(21)號文件)

76. 機場空運員工協會副福利主任方廷浩先生表示支持興建第三條跑道。他特別提述機場員工面對擠迫的工作環境及低薪酬的困難，並促請機管局改善配套設施，在興建第三條跑道的同時，改善工作環境，並實施措施，確保機場員工享有公平的薪酬福利條件。

黃宗桓先生

77. 黃宗桓先生表示反對興建第三條跑道，因為他認為《香港國際機場2030規劃大綱》並未就第三條跑道對環境(尤其是對中華白海豚及居民)的影響，釋除公眾人士的疑慮。他亦批評政府未能有效

解決空氣污染的問題，因而影響了市民的生活質素及打擊跨國公司來港投資的意欲。

黎名川先生

78. 黎名川先生表示反對三跑道方案。除了關注到《香港國際機場2030規劃大綱》沒有足夠篇幅探討三跑道方案在保護環境的問題外，他亦批評機管局未有把與第三條跑道的興建及運作有關的炭排放情況讓公眾全面知悉。

蕭偉強先生(立法會CB(1)2707/10-11(25)號文件)

79. 蕭偉強先生對三跑道方案須動用龐大的資本投資表示深切關注；他認為須動用的資金相當於本港在2011年3月時四份之一的財政儲備，也是整個香港政府在2010年近半年的財政支出。他亦認為只根據2008年至2010年的機場交通量來推算未來20年的交通量不切實際。他進而批評機管局未能發展原來規劃中在機場島上預留的土地，現在反而致力爭取實行將會對環境帶來負面影響的三跑道方案。

*Hong Kong Airline Service Providers Association
(立法會CB(1)2784/10-11(22)號文件)*

80. Hong Kong Airline Service Providers Association 主席林以樂先生表示，該會及其屬下會員公司均支持三跑道方案，因為香港機場即使採用雙跑道方案，其交通容量短期內亦會變得十分緊絀。他察悉香港機場各方面的運作均十分擠迫和緊絀，因此他認為及時地推展三跑道工程，將可配合工業增長及令本港經濟受惠。

*敦豪空運(香港)有限公司(立法會CB(1)2754/10-11
(08)號文件)*

81. 敦豪空運(香港)有限公司海關及規管事務經理王德光先生重點提述，該公司為了配合全球快遞服務的增長，現正於上海建設該公司的北亞樞紐中心。他進而強調香港有必要興建第三條跑道，以滿足香港日後在貨物處理量方面的需要，並可維持香港的經濟競爭力。

國際機場協會亞太區(立法會CB(1)2707/10-11(27)號文件)

82. 國際機場協會亞太區行業發展及政策高級經理王信良先生表示，第三條跑道對香港及亞太區均屬一項十分重要的基建項目，並可以維持香港作為亞太區首屈一指航空樞紐的地位。他察悉航空旅客人數預料在未來20年會增加一倍，而亞太區其他機場均積極進取地進行擴建工程，他認為第三條跑道在令香港機場維持其競爭力方面非常重要。他亦認為，香港機場作為亞太區的航空樞紐，其航空交通量緊絀不但妨礙航空公司擴展其航線網絡及引致航班延誤，而且更會妨礙亞太區各國的經濟發展。

香港旅遊發展局(下稱"旅發局")(立法會CB(1)2784/10-11(23)號文件)

83. 旅發局策略籌劃及研究高級經理梁建恆先生表示，三跑道方案將可令香港機場能夠應付直至2030年或以後不斷增長的需求，並有助香港維持其航空聯繫，繼續現時作為國際商業及航空樞紐和首選旅遊目的地的優勢。在考慮香港機場的未來發展時，他表示旅發局認為維持可持續性實屬重要，而且有需要把社會上不同持份者的關注納入考慮之列。

譚名惠女士

84. 譚名惠女士質疑是否有需要興建第三條跑道。她並呼籲在進行經濟發展的同時，必須保護環境。

社區發展動力培育

85. 社區發展動力培育研究員梁名峰先生認為《香港國際機場2030規劃大綱》的內容並不全面，因為該份規劃大綱並沒有提供更多可行的方案及相關詳情，以方便公眾進行討論。第三條跑道可能無法達致原擬取得的效果，因為香港機場現時面對的航空量限制，主要是由珠三角空域的限制及民航處現

時採用效率欠佳的航空導航系統所引致。他進一步解釋，只要解除空域的限制，便可以增加飛機航道的數目，從而可以加強香港機場的航班處理量；而採用以全球定位系統為基礎的RNP系統，取代民航處現時使用的ILS系統，亦可增加飛機升降的數目，而且更可減少受飛機噪音影響的地區範圍。因此，他要求當局在考慮三跑道方案前，先解決上述兩項問題。

香港入境旅遊接待協會

86. 香港入境旅遊接待協會副主席陸達明先生察悉並關注到珠三角地區各機場均進行擴建，因此他認為有必要興建第三條跑道，以維持香港作為航空樞紐的競爭力。他強調適時擴展香港機場實屬重要，因為航空交通處理量一旦出現限制，就好像把商業機會拱手讓予和香港機場競爭的機場，並會對本港的物流業、航空業、旅遊業及貿易帶來影響。

香港建造業總工會(立法會CB(1)2820/10-11(08)號文件)

87. 香港建造業總工會秘書馮堅礎先生表示支持三跑道方案，因為此方案可以為勞工及低技術工人帶來大量就業機會。他亦促請政府當局及機管局進行法定的環境影響評估，以回應公眾對此項工程計劃的環境影響的關注。此項工程應盡快開展，以免建造費用進一步上升。

香港快運航空有限公司(立法會CB(1)2754/10-11(09)號文件)

88. 香港快運航空有限公司行政及人力資源部總監簡浩賢先生呼籲當局盡快興建第三條跑道，以應付不斷飆升的航空客貨運量，並優化香港機場的運作。他察悉並關注到香港機場越來越擠迫的情況，而且指出採用窄體飛機的航空公司已獲安排停泊其飛機在較遠離客運大樓的位置，此舉會迫使過境的旅客改為使用其他鄰近的機場。他認為第三條跑道亦會為教育水平較高的人士提供就業機會，從而吸引更多人材加入航空業。

香港航空有限公司(立法會CB(1)2754/10-11(09)號文件)

89. 香港航空有限公司企業傳訊及市場部副總經理陳婉筠女士表示支持三跑道方案，因為航空業作進一步增長的潛力仍然很高。她表示，鑒於航空業的商機蓬勃，香港航空有限公司已為未來投資擴充其飛機的數目。

香港中華出入口商會(立法會CB(1)2754/10-11(10)號文件)

90. 香港中華出入口商會會董鍾志強先生支持興建第三條跑道。他表示香港機場的成功，令香港可以取得亞洲金融中成的地位，亦支援了本港4大支柱行業的增長。第三條跑道將可為不同工種的建築工人創造大量就業機會。他察悉超過半數使用香港機場的旅客是過境的旅客，他提出警告，如果香港機場的處理量飽和，此等旅客將會轉而取道其他競爭對手的機場。

世界自然基金會香港分會(立法會CB(1)2784/10-11(24)號文件)

91. 世界自然基金會香港分會環境保護總監鄭力存先生表示，在興建第三條跑道的問題上，主要的考慮因素是對環境的影響及涉及的成本。世界自然基金會估計，在未來20年中，短途航班的污染物排放涉及的社會成本每年應介乎30億元至590億元之間。至於炭排放的總成本及應由誰來支付，均屬未知之數。世界自然基金會呼籲暫停進行諮詢，直至當局能提供所有成本詳情為止。

劉沛暉先生

92. 劉沛暉先生表示，他認同國家的"十二五規劃"支援香港發展成為高價值貨物存貨管理中心兼亞太區分銷中心。由於預期香港機場將逐漸步向飽和點，三跑道方案早於《2025規劃大綱》中提出，故此當局早應為有關方案進行詳細的環境影響評估

研究，以回應公眾對環境問題的關注。他亦建議政府當局及機管局參考新加坡及吉隆坡的經驗，研究在香港機場為廉價飛機提供機場設施，以滿足草根人士的運輸需要。

政府當局及機管局的回應

93. 運輸及房屋局副局長向發表意見的團體代表致謝。大部分團體代表均認同有必要擴建香港機場，興建第三條跑道，以維持香港作為區內航空樞紐的競爭力，但政府當局察悉，各界對三跑道方案有着種種關注，包括關乎珠三角空域的事宜、資本投資、撥款安排，以及對環境造成的影響(包括對中華白海豚的保育及對屯門和馬灣民居造成的噪音滋擾)。他特別指出，自香港機場啟用以來，機管局已擬訂一份20年規劃大綱，以應付機場的長遠需要，有關規劃大綱每5年進行檢討和作出修訂，政府一直有參與相關規劃，並且支持機管局進行諮詢工作；因此，對於有批評指政府未有積極參與有關過程，他並不苟同。運輸及房屋局副局長希望是次公眾諮詢可為市民提供充足資訊，讓市民能夠就機場日後發展的整體方向達成共識。目前來說，政府及機管局對選擇哪套方案仍未有定案。

94. 運輸及房屋局副局長並表示，雖然擴建計劃由機管局負責，但政府在促進航空業界發展及提供相關基建設施的工作方面也擔當着重要的角色。民航處、中國民用航空局及澳門民航局已設立常設的三方工作小組，致力改善珠三角空域的使用和協調區內航空交通的管理工作。該工作小組已就如何管理珠三角空域達成共識，確保有關空域安排能夠切合三地日後的運作需要。在工作小組攜手協力下，香港機場在2010年出現航班延誤的次數已經有所減少。不過，運輸及房屋局副局長強調，香港機場面對的主要限制並非空域問題而是容量飽和的問題，因為目前在香港機場啟航的航班當中，只有22%航班需要飛越珠三角空域。在提供基建設施方面，他表示，港珠澳大橋香港部分的連接點將位於香港機場附近，而屯門至赤鱸角連接路亦會把香港機場與屯門和新界西北連接起來，方便物流業運作。

95. 機管局行政總裁許漢忠先生表示，發表《香港國際機場2030規劃大綱》是為了諮詢市民對香港機場日後發展的意見，機管局歡迎社會上各持份者發表意見。他表示，已將一套與《香港國際機場2030規劃大綱》有關的顧問報告提交立法會，該等報告亦會存放於機管局辦事處，供市民閱覽。

96. 有關香港機場工作人員工作環境的事宜，機管局許漢忠先生表示，機管局與各相關工會一直緊密聯絡，瞭解他們對機場運作的關注事項，並盡量改善工作環境。他亦表示，由香港機場啟航的航班當中只有22%航班需要飛越珠三角空域，他認為不宜過分渲染珠三角空域對第三條跑道的效率所造成的限制。此外，他強調，香港機場採用雙跑道系統及三跑道系統的實際最高跑道容量分別是每小時68及102起降架次，此等最高跑道容量已獲英國國家航空交通服務有限公司及民航處核證。他亦澄清，《香港國際機場2030規劃大綱》所載的航空交通推算數字是以香港本地生產總值為基礎，按照簡單線性迴歸模型(simple linear regression model)計算所得。經進行測試顯示，以迴歸模型計算得出的歷史交通流量，與1993年至2008年以本地生產總值數據為基礎計算得出的實際交通流量息息相關。

97. 至於飛機噪音方面，機管局許漢忠先生表示，機管局會就此事繼續與馬灣當地居民聯絡。此外，他表示，1998年發表的飛機噪音預測等量線是以雙跑道系統的最高容量為基礎推算；不過，由於目前香港機場的運作仍然低於最高設計容量，因此他認為現時無須重新推算飛機噪音預測等量線。但他表示，航空交通管制備有常規指引，指示在入夜以後，如果風向許可，離港航班應避免向東飛而改為向南飛，務求盡可能減少對馬灣民居構成噪音滋擾。

98. 有關三跑道方案對環境造成的影響，機管局許漢忠先生表示，機管局認同方案二對環境造成的影響大於方案一，而《香港國際機場2030規劃大綱》技術報告中已經詳述相關的環境問題。他特別指出，機管局已進行初步環境影響評估，並已在《香

港國際機場2030規劃大綱》中載列有關詳情，供市民考慮。他強調，機管局十分關注工程對環境造成的影響，並會按照規定就所選定的發展方案進行法定環境影響評估。

99. 對於有意見指，《香港國際機場2030規劃大綱》聲稱按照方案二，直至2061年的經濟淨現值可達至9,120億元的說法屬誤導一事(該意見認為該數字其實只等於每年182億4,000萬元)，機管局企業發展執行總監馮永業先生作出回應時表示，為各個發展方案計算經濟淨現值的方法，並不是簡單地把50年間的淨經濟利益按年相加，而是為50年間每年的增值經濟利益作出推算，從中扣減推算的經濟成本後，才計算出每年的淨經濟利益。有關數值會再以一个適當的折現率按現值折算，再將各現值相加，才計出經濟淨現值。

100. 關於兩個發展方案在計算經濟淨現值時沒有計入界外成本一事，機管局馮永業先生解釋，為三跑道方案估算增值經濟利益時，單是計算直接利益、間接利益和衍生利益而尚未計算催化利益，已經顯示這是一項值得作出的投資。計算經濟淨現值時未有計及催化利益，是由於社會對何者才算作界外成本、何者不算仍未有一致意見，因此在計算經濟淨現值時若把界外成本一併計入的話，將會導致不必要的爭拗。他進一步表示，機管局在參考美國交通運輸研究局的做法後，才決定採用目前的模型計算經濟淨現值。

討論

三跑道方案的優點

101. 陳鑑林議員申報他是機管局董事會成員。他認同自由黨青年團的意見，認為必須推行興建第三條跑道的計劃，以維持香港經濟發展，為下一代提供就業機會。他促請政府當局及機管局主動接觸中學生和大專學生，向他們講解這項計劃的優點。港粵運輸司機從業員協會趙資強先生細述他支持興建第三條跑道的理由。他重申，香港機場超級一號貨站的處理能力已經飽和，貨櫃車需要負擔較高

開支，使用鄰近機場空運中心有限公司和亞洲空運中心有限公司所提供的設施。他擔心有關開支日後會持續上升，對物流業的競爭能力帶來負面影響。就這方面，他促請政府當局大力推動興建第三條跑道，切勿延誤。

102. 謝偉俊議員申報，他是一家旅行代理商的東主、香港旅遊業議會成員，以及數家旅行代理商的顧問及法律顧問。就香港建造商會發表意見，認為將香港定位為商業活動及投資的目的地，較將之定位為航空樞紐更為有利一事，謝議員詢問分別有多少航班及飛機乘客是以香港機場作為目的地或中轉站。國際航空運輸協會何英慧女士認為，第三條跑道有助吸引旅客以香港作為首選目的地，同時維持香港作為航班中轉樞紐的吸引力。她表示，若香港機場欠缺足夠載運能力，過境旅客或會轉為選擇使用其他位於珠三角地區、新加坡或南韓的機場。

103. 就公民黨的關注事項及機管局其後就經濟淨現值及界外成本所作出的解釋，何秀蘭議員詢問公民黨對有關解釋是否感到信服。公民黨黎廣德先生重申，機管局對第三條跑道的經濟淨現值所作出的陳述可能有誤導成分，因為世界銀行及歐盟均倡議在計算經濟淨現值時要把界外成本一併計算在內，但機管局並非這樣做。他表示，欠缺詳細和準確的資料，市民在作出相關考慮時或會受到誤導，無法對各項發展方案作出持平的評估。機管局馮永業先生解釋，雖然若干國家普遍接納在計算經濟淨現值時一併計及界外成本，但香港決定是否推行大型基建項目時並非採用相同的模型。由於美國機場數目眾多，加上各州對界外成本的計算意見不一，美國交通運輸研究局所採用的模型並沒有把界外成本計算在內，而由於此做法具有代表性，機管局亦參照了這種做法。

104. 就葉偉明議員對如何改善香港機場的工作環境所表示的關注，機管局許漢忠先生回應時表示，機管局會致力加強機場員工的工業安全，並會就如何擬訂有關細則繼續與相關工會進行討論。

空域事宜

105. 劉慧卿議員邀請香港集思會就項目有可能超支及就有關空域的問題作出詳細講解。香港集思會林光宇先生表示，他知道興建香港機場及二號客運大樓時均曾出現超支情況。他提到自己曾任民航處處長一職，並表示自己曾出席由民航處、中國民用航空局及澳門民航局所設立的常設三方工作小組於2004年2月25日召開的會議，親身參與有關空域事宜的討論。但他表示，鑒於近年有關工作進展緩慢，他對日後能否有效解決有關珠三角空域的事宜並未抱有太大信心。

有關環境方面的關注

106. 陳鑑林議員認為經濟發展與保護環境之間不一定互相衝突，而是可以彼此共存。他同意環保促進會的建議，認為應盡可能採用先進科技，以減輕有關工程對環境構成的影響。此外，他呼籲公眾人士進行理性討論，並促請政府當局及機管局積極回應市民對這個項目所表達的各種關注。環保觸覺譚凱邦先生認為，當局往往為了經濟發展而犧牲了保護環境。他特別提述，三跑道方案會對填海、中華白海豚棲息地及碳排放等構成重大的環境影響。黃世澤先生重申，另外興建第二個機場會對環境構成較少影響。

107. 劉慧卿議員表示，鑒於出席會議的團體代表意見不一，她關注到各界能否就發展方案達成共識。就政府當局表示在推行計劃時會在經濟發展與保護環境之間取得平衡，她邀請香港地球之友及綠領行動提出可以如何更佳地達到此一目標的建議。香港地球之友蔡家民先生回應時提到機管局曾就機場島的空氣污染指標向環保團體提供資料，他認為有關資料應向市民披露，以便他們就各項發展計劃作出考慮。他認為機管局在《香港國際機場2030規劃大綱》所提供的資料有欠全面，令市民未能掌握足夠資料作出決定。綠領行動何漢威先生認為，就三跑道方案進行法定環境影響評估之前，應先進行策略性環境影響評估，供市民參考。他認為除了諮詢商界意見，還可諮詢各地區委員會和居民

團體的意見，以便就香港機場的日後發展取得更全面均衡的意見。

108. 葉偉明議員申報，他是香港民用航空事業職工總會副秘書長。他詢問政府當局能否立即着手進行關於三跑道方案的環境影響評估，以便市民進行討論。運輸及房屋局副局長表示，進行法定環境影響評估的過程需要動用頗為大量的資源，政府當局需要審慎使用公帑，因此當局會在各界就發展方案達成共識後才進行法定環境影響評估。鑒於政府當局的回應，謝偉俊議員促請政府當局考慮是否可以在全面進行法定環境影響評估之前，在期間進行一個較為詳細的環境影響評估，以便向市民提供更多有關三跑道方案對環境造成影響的資料。

109. 就世界自然基金會呼籲中止諮詢工作，直至得出三跑道方案全面成本的詳情為止一事，劉慧卿議員詢問，可否公布有關資料，供市民檢閱。運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局及機管局均會致力提供相關資料，供市民討論。機管局許漢忠先生回覆時表示，機管局與各個環保團體一直有保持聯絡。機管局已將一套與《香港國際機場2030規劃大綱》有關的顧問報告提交立法會，亦會把該等報告存放於機管局辦事處，供市民閱覽。劉議員促請機管局與各個環保團體積極對話。

110. 劉慧卿議員認為，欠缺更詳細的環境影響評估及有關三跑道方案的其他詳細資料，市民難以進行相關討論。謝偉俊議員對此亦表關注，他促請政府當局及機管局提供最關鍵的資料，以便市民對各項發展方案作出考慮。關於機管局回應團體代表時表示，已把一套與《香港國際機場2030規劃大綱》有關的顧問報告提交立法會，亦會將該等報告存放於機管局辦事處供市民閱覽一事，劉慧卿議員促請機管局提供此等資料的電子複本，讓市民易於取閱。主席表示會在會議後與機管局跟進此事。

(會後補註：機管局於2011年8月1日向事務委員會發出函件，表示會在大約一星期內把整套顧問報告上載機管局網站。事務委員會委員已於2011年8月3日經由立法會CB(1)2856/10-11(01)號

文件獲告知此事。)

馬灣居民對飛機噪音的關注

111. 劉慧卿議員察悉珀麗灣居民對擴建計劃表示關注，她促請政府當局及機管局積極回應居民的關注事項。謝偉俊議員亦詢問有關方面曾採取甚麼具體措施，以處理馬灣居民就飛機噪音所作出的投訴。

112. 民航處助理處長(航班事務)回應時表示，政府當局一直有就噪音滋擾的事宜與珀麗灣業主委員會及其他相關團體保持聯絡。政府當局亦於2010年委託顧問進行研究，研究是否可以對航道稍為作出調整，以減少馬灣的飛機噪音。相關報告已經完成，政府當局將會繼續與各有關方面進行討論，以便落實各項建議。

113. 主席申報，他是機管局董事會成員和一家旅行代理商的非執行董事。他請珀麗灣業主委員會對政府當局的答覆作出回應。珀麗灣業主委員會林惠文先生表示，大部分於晚間由香港機場啟航的航機均會飛越馬灣上空，一直以來，馬灣居民晚上均受到嚴重的飛機噪音影響。珀麗灣業主委員會曾與政府當局詳細討論顧問報告提出的建議，並且表示不同意政府當局所提出更改航道的建議，因為有關建議只能把馬灣的飛機噪音減少數個百分點。相反，馬灣居民屬意報告提出的另一個方案。根據該方案，另一個地區因而受到嚴重噪音滋擾的次數將會增加12次，但卻可以將馬灣每年3 000多次受到嚴重噪音滋擾的次數減少40%。他促請政府當局跟進這個方案，與該個受影響的地區進行磋商。主席促請民航處考慮珀麗灣業主委員會的意見，務求找出解決方法。

內地高速鐵路網絡對航空交通需求造成的影響

114. 李華明議員詢問內地正在全力發展的高速鐵路(下稱"高鐵")網絡將會對香港機場航空交通需求帶來甚麼影響。香港旅遊業議會胡兆英先生指出，每年大約3 000萬人次的訪港旅客當中，大約

1 800萬人次的訪港旅客是來自內地以外的其他國家。雖然預計有若干數目的內地訪港旅客會利用內地的高鐵網絡而不是乘搭飛機來港，但仍然有必要確保香港機場的載運量足以應付離港旅遊的發展，以及確保香港可以成為舉辦會展旅遊活動的首選目的地。

115. 機管局馮永業先生在回應主席的關注時表示，根據已進行的需求推算，若交通時間在6個小時以內而航班線路與高鐵路線重疊，則高鐵有可能對香港與短途內地目的地的航班構成若干競爭。不過，這些地區性的路線合共只佔2010年香港機場旅客流量大約3%。他亦補充，歐洲和日本的經驗清楚顯示，儘管高鐵或會在短期內對短途及與高鐵線路重疊的航班線路構成負面影響，但由於市民旅遊的意欲會有所提高，因此中長遠來說，無論是鐵路市場或航空市場整體上均會出現增長。

日後工作路向

116. 主席總結時表示，雖然有市民支持興建第三條跑道，認為此舉會帶來長遠的經濟利益，以及在不同階層創造就業機會，但亦有市民對第三條跑道的社會成本及對環境造成的影響表示關注。他促請政府當局及機管局考慮委員及團體代表所表達的意見，並就諮詢期間收集所得的意見作出詳細回應。

政府當局／
機管局

117. 劉慧卿議員促請政府當局及機管局就會議席上所收集到的意見作出書面回應。她詢問日後的工作路向為何。機管局許漢忠先生指出是次諮詢將會在2011年9月2日結束，他並表示已委託香港大學社會科學研究中心以獨立的方式收集和整理市民大眾對各項發展方案的意見，相關報告預計將於2011年10月底前提交機管局。屆時機管局董事會將會研究有關報告，然後再向政府提交建議。運輸及房屋局副局長補充，政府預計機管局將會在2011年年底就日後的工作路向向其提交建議，以決定下一階段的工作。因應劉慧卿議員及主席要求就所選定的發展方案再次向事務委員會作出簡報，運輸及房屋局副局長答應會與主席

政府當局

聯絡，以便作出相關安排。

IV 其他事項

118. 主席向出席2010-2011年度立法會期最後一次事務委員會會議的委員及政府當局代表致謝，並感謝大家在過往會議上作出的貢獻。

119. 議事完畢，會議在晚上7時50分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2011年10月7日