

立法會經濟事務委員會

香港地球之友立場

從成本效益角度說機場第三條跑道

機場管理局目前對機場第三條跑道進行大規模洗腦式宣傳工作，並宣稱其經濟效益龐大，由 2012 年至 2061 年所累積的經濟淨現值高達 9120 億港元，並借這個龐大的經濟利益誘使公眾認同該方案。然而，香港地球之友認為這個統計片面，並沒有真真正正反映出第三條跑道的「真實價值」。

機管局在《香港國際機場 2030 規劃大綱》第 7 章中，集中比較兩個方案的成本與效益，而方案 2 的第三條跑道，在扣除建築成本之後，直接、間接及連帶效益於 2012 後的 50 年間累計達 9000 多億元 (這句不太通，請修正)。不過，這 9000 億的總經濟淨現值的龐大金額其實不過是一種掩眼法，只要將之按年分攤除開，這條跑道每年為香港帶來的經濟淨現值只是 182.4 億港元。

機管局引用的成本效益計算，片面而過份偏袒，當經濟效益中包含直接、間接及連帶貢獻的同時，成本卻只有建築成本部份，是完全不能接受。我們都知道飛機排放正是造成空氣污染的其中一個主要原因，機管局應該交待飛機排放引伸的健康成本，以釋公眾疑慮。當第三條跑道完成後，一年的升降班次最高可達 60 萬架次，比起 2008 年多了一倍，屆時，氮氧化物的排放將急升至每年 10,000 公噸，可吸入懸浮粒子亦近 50 公噸，以 2008 年的實際數字作為參考的話，則分別佔了全港排放的 12%和 2%，這裏尚未計算新增的客運及貨運也會帶來大量的交通流量，機管局卻對此視而不見，原因何在？氮氧化物和可吸入懸浮粒子對人體健康的影響相當明顯，已有不少醫生證明提出過，每立方米空氣每增加 10 微克的氮氧化物，即可增加 1%至 2%的提早死亡率，也同時可以引致各種呼吸道疾病。香港大學 2006 年的研究曾保守估算，因空氣污染造成的無形成本，竟然高達 190 億港元。¹我們自然不能將所有空氣污染都說是由飛機排放造成，但是我們卻清楚新跑道的建成，會帶來額外的社會成本，這是機管局必須在計算成本效益時包括在內的。

我們清楚飛機升降亦是碳排放的重要元凶之一，但是，目前香港的空氣污染物排放之中並不包括二氧化碳，因此我們無從得知將來因為飛機升降引致的碳排放為多少。不過，碳排放的增加，形同加劇全球氣候變化，令香港增加面對暴雨或颶

¹ <http://hedleyindex.sph.hku.hk/c/faq.php?qk=19>

風等極端天氣的風險。而這些都會為香港的經濟帶來損失。

據聯合國開發計劃署《2007/2008 年人類發展報告》中提及全球氣候災害促使保險損失，由 1970 年的 25 億美元，暴增至 2005 年近 400 億美元。²對此，我們實在不能掉以輕心，機管局實在有責任向公眾交待機場的排放，以作更清晰的估算。

接近 1500 億的投資，使用期長達 50 年，對公眾影響並非今代，還包含我們的子子孫孫，所以，這個決定必須更加慎重，輕率行事，累及後代，這絕對不是我們樂見的。香港地球之友認為，機管局應該盡快向公眾更清楚交待各項直接、間接以及連帶成本，若然還沒有進行研究，則從速行動，並延長諮詢期，讓公眾獲得最充份的資訊，作理性討論。

香港地球之友

² http://hdr.undp.org/en/media/HDR_20072008_CH_Complete.pdf 頁 76