

此乃翻譯本，僅作參考，如有歧義，一切以英文原文為準。



國際機場協會 (ACI) 亞太區

對於香港國際機場 2030 規劃大綱的觀點

「ACI 支持香港國際機場擴建成為三跑道系統」

此報告由國際機場協會 (ACI) 亞太區辦事處遞交至香港特別行政區立法會，旨在提供經濟發展事務委員會將於 2011 年 7 月 19 日舉行的會議中，進行對香港國際機場 2030 規劃大綱的檢討。

關於國際機場協會 (ACI)

ACI 成立於 1991 年，為全球唯一的世界性機場協會。ACI 為非營利組織，其主要目的在促進機場利益及推廣專業且卓越的機場管理和運行。作為世界各地機場的發言人，ACI 代表其於世界各地運行超過 1650 座機場集體會員的立場。

ACI 亞太區為五個 ACI 地區之一，以香港為根據地，並代表其於亞太地區運行超過 480 座機場的 95 個會員的利益。該區域跨越中東、前獨聯體國家、印巴次大陸、東北亞與東南亞、大洋洲以及太平洋群島和夏威夷。

我們的觀點

多年以來，ACI 不斷強調世界各地的機場皆需要擴建新容量，以滿足在未來數十年中預期將不斷增長的全球運輸量。機場擁塞將危害機場作為經濟增長火車頭，以及支撐全球旅遊業、貿易以及資金流動的關鍵角色。

一直以來，ACI 讚揚某些政府透過新基礎建設計劃勇於開創新格局的決策。針對香港國際機場 2030 規劃大綱，ACI 基於此計劃對於香港和區域長期社經發展的重要性，支持在香港國際機場內擴建三跑道系統。如果要強化機場作為主要航空客運樞紐的角色，並鞏固其目前國際航空貨運噸位世界第一的機場地位，此次擴建勢在必行。

我們期許能以下列觀點來支持香港國際機場擴建為三跑道系統的發展方案：

1. 滿足預期將不斷增長的全球運輸量

根據 ACI 在 2011 年所出版的 *2009 – 2029 ACI 全球運輸量預測 (ACI Global Traffic Forecast 2009 – 2029)*，亞太區預計將出現極大的運輸量增長，為區域內的機場帶來挑戰。全球客運量將在 2029 年達到 110 億，且在未來 20 年間每年客運量將增長 4.1%。亞太區的總客運量預計將增長近 4 倍，從 2009 年的 12 億乘客增長為 2029 年的超過 40 億乘客。在未來 20 年間，亞太區將產生近 50% 的新全球客運量需求。

ACI 相信對亞太區的機場而言，迅速回應預期將增加的運輸量需求是極為重要的。機場必須考慮運輸量預測，並與地方當局和利益相關者共同檢討其發展計劃，以確保其設施容量足以滿足未來需求。

2. 增加機場收益

當航空運輸量增加，機場收益亦隨之增加。如今，非航空業務收益在機場收益中佔了極大部分。根據 2010 年的 *ACI 機場經濟調查*，非航空業務收益平均而言佔了世界各地機場 46% 的收益，對應的數字在香港等地的機場可能高達 60%。雖然航空運行仍為每座機場的核心業務，但機場收入在依賴航空業務收益方面的比重已日漸降低，反而由機場旅客及其周邊商業活動中逐漸衍生更多收益。容量增加的機場因而可產生極大的收益，並反饋地方經濟及創造新的就業機會。

3. 對地方經濟與就業的貢獻

機場在地方經濟的發展中扮演了重要角色，因為機場為其所服務社群的重要資產。機場可以改善城市的經濟 (財務、貿易物流及旅遊業)，社會得以充分發展其經濟潛力並確保穩定成長，以及支撐長遠商業發展與就業。

根據 ACI 的調查結果，全球約有 400 萬名受僱於機場內工作的員工。在 2010 年，世界各地的機場為超過 50 億的乘客提供服務。根據 ACI 的統計，機場內平均每增加 100 萬名乘客，預估會創造 1,000 個新的工作機會，而貨運活動增加亦將為就業產生相應的有利影響。

4. 克服跑道容量不足的問題

跑道容量不足的機場不得不拒絕某些航空公司或乘客的需求，或只可以為其提供不便利的時段。日本成田機場及倫敦希思羅機場相當一段時間以來都有著類似的情況。當機場所剩不多的時段被佔用，航空公司只有減少或取消獲利較少的航線班次，重新分配資源。如調配飛機機群及組員至獲利較多的航線。這對一個作為交通樞紐的機場其競爭力以及作為交通服務消費者的旅客其選擇性而言是不利的。

擁塞的跑道系統是空運延誤的主要原因之一，並可能嚴重影響區域性空運系統。各位可能還記得去年冬天歐洲與北美的惡劣天氣導致某些極為擁塞的機場發生嚴重的航班延誤。如果香港國際機場的跑道容量短缺，在惡劣天氣下亦會造成相似的影響。

5. 維持香港國際機場的競爭優勢

具備極有效率的運輸系統，會增進社會及經濟發展的機會，因而有利於旅遊業、貿易以及資金流動。反之，如果運輸系統容量不足，則將喪失社經發展的機會。根據香港國際機場現有雙跑道系統的檢測，香港國際機場的容量預計將於 2020 年左右達到飽和，比原定預測提早約 20 年達到飽和。如果我們查看本區域中的其他國家，會看到他們建立新基礎建設的積極策略，特別是在杜拜與阿布達比，他們致力於將自己定位為未來連接歐洲與太平洋區域的樞紐。如果香港不立即採取行動來增加容量，則將削弱香港作為世界領先航空樞紐之一的競爭優勢。

結論

機場發展需要耗費相當長時間來處理容量問題，為了維持在世界舞台上的競爭力，當局須有遠見並做長期規劃。ACI 鼓勵其機場成員增進航空系統的發展，並立即採取行動，果斷地迎向未來的挑戰。如有延遲，將對國家經濟與社會造成不利影響。作為代表全球 95% 機場的世界性機場協會，ACI 支持機場以負責與持續發展的態度，來維持並發展安全、可靠且務實的航空平台。香港所提出的第三條跑道發展方案，正是 ACI 所支持的果斷決定。ACI 相信此計劃可使香港與國際航空服務的殷切需求 (特別是長途航班) 同步接軌，鞏固香港國際機場相較於其他鄰近國家機場的區域競爭優勢。該計劃不僅將維持香港國際機場作為重要的中國國際門戶的角色，更將會是區域成長的主要催化劑。

ACI 完全支持「香港國際機場擴建為三跑道系統」的發展方案，我們有信心此規劃大綱已充分考量各個關鍵層面，包括對整體香港社會的經濟利益、社會發展以及環境影響等。

- 結束 -