

致：立法會經濟發展事務委員會

經濟動力對《香港國際機場 2030 規劃大綱》的意見

1. 香港國際機場去年超越美國的孟菲斯國際機場，成為全球最繁忙貨運機場，亦是全球第三大最繁忙的客運國際機場，對維持香港作為全球航空樞紐的地位，有舉足輕重的作用，亦是帶動經濟發展不可或缺的動力。
2. 對於機場管理局於《香港國際機場二〇三〇規劃大綱》提出的兩個擴展方案，經濟動力支持方案二，即興建第三條跑道，詳細理據如下：

支持增建第三條跑道

- a. 香港機場面對飽和
3. 隨著內地與亞太地區的市場高速發展，加上全球貿易一體化趨勢，國際間對航空客貨運的需求有增無減，香港的地利位置，有助本地機場吸引新增的航空需求。
4. 不過，現時機場的雙跑道受附近的地形所限，即使提升現有設施與系統，只可把升降量增至最多每小時 68 架次，即達每年 42 萬架次，按機管局的預測，將會於 2019 至 2022 年達至飽和。航線與航班無法增長，將無法應付不斷增長的需求，當局預計，2030 年航班需求約為每年 60 萬架次，若不增建新跑道，香港機場每年將流失最多 18 萬架次的升降量。根據中文大學航空政策研究中心於 07 年發表的研究指，每一額外航班能為本港帶來 45 萬元的收益，按此推算，若不建第三跑道，本港將失去逾 800 億元的經濟收益。
5. 此外，機場的跑道與設施不敷應用，勢將影響其服務質素，亦會減少旅客的選擇，對香港機場的信譽造成嚴重影響。
6. 雖然方案一的雙跑道方案，造價及對環境的影響均會較少，但只能應付至二〇二〇年的需求，當提升現有跑道的工程落成不出數年，機場容量將再次面臨飽和，因此，興建第三條跑道是不二之選。

b. 鄰近機場擴展與競爭

7. 香港鄰近的機場，包括廣州白雲機場、上海浦東機場、深圳寶安機場及南韓仁川機場均正積極計畫增建跑道，將來會擁有 3 至 5 條跑道；北京正計畫建第二個大型國際機場，台灣桃園機場亦將擴建第三旅客航廈及第三跑道。
8. 若香港機場在 2020 年便飽和，不少航空公司將會選擇轉用其他機場，流失的航線及客貨運流量將難以挽回，香港的國際航班減少，亦有損航空網絡的競爭力。因此，香港必須鞏固及強化國際航線網絡和全球連接性的優勢，否則日後面對其他鄰近機場的競爭，本港航空的競爭力將不進則退。
9. 英國希斯路機場的經驗值得我們為鑑，該機場在 1990 年代的航點數目為歐洲之冠，但多年來因未有擴建而陷於飽和，排名去年已降至第 7 位，希斯路服務英國國內機場的航點亦由 21 個減至 7 個，較荷蘭阿姆斯特丹及法國巴黎的國際機場更少。

c. 機場帶來經濟效益

10. 機管局預計，第三條跑道的經濟淨值超過 9000 億元，帶來逾 30 萬個直接與間接的職位，但第三條跑道對經濟發展的戰略意義，相信不止此數。
11. 國家「十二五」規劃明確指出，會支持香港鞏固及提升航運中心的地位，香港若要發展為區域供應鏈的樞紐，機場將是核心所在，以提供客流與物流的高端服務。英國商會於 09 年的研究便發現，樞紐機場所帶來的宏觀經濟效益，較高鐵可高出 2 至 5 倍¹。
12. 此外，航空運輸可帶動貿易、物流、金融、專業服務、旅遊、高端製造等多個產業發展，這些產業主要從事國際性商業活動，極需要便捷的運輸系統配合，使人流、物流能通達全球，因此，香港國際機場的客貨運量必須追上國際發展趨勢，否則將有礙相關產業的發展。

¹ 英國商會 2009 年 7 月發表的研究“Economic Impacts of Hub Airports”，有關數字為倫敦希斯路機場擴建新跑道的經濟效益，預算在 60 年內，每年平均帶來 200 億英鎊效益，較高鐵估計 38 至 100 億英鎊的效益為高

空域限制與空管能力

13. 有意見提出，受內地空域規管的影響，即使增建第三條跑道，亦會限制航班升降的容量，並因此質疑新跑道的效用。
14. 若受到空域限制，將令第三跑道的容量及效益未能全面發揮，但不能因而放棄擴展計劃。新跑道由規劃至落成需時逾 10 年，加上內地多個城市亦正積極擴建其機場，相信內地未來將逐步開放空域限制。我們促請港府把握時間，與國家民用航空局及澳門民航局加緊溝通，在新跑道啓用前，協商放寬空域限制。
15. 除了硬件設施，航空管制人員及系統等軟件配套不可忽視，政府已撥款 15.65 億元，在 2012 年底前更換空管系統，提升本港空管處理能力，處理量可達現有系統的兩倍，機管局預測，可應付至 2025 年達 49 萬架次的飛機升降量。
16. 然而，當局預計第三跑道至 2030 年能應付 62 萬架次的航班升降，較空管系統的容量超出約 13 萬架次，我們促請政府及早規劃，進一步提升空管人員的培訓及系統設備，以免空管能力與第三跑道的容量出現嚴重落差，影響新跑道的效益。

減低對環境的影響

17. 興建第三條跑道將要填海達 650 公頃，對海洋生態及附近海域棲息的中華白海豚均有影響。我們支持機管局採取「深層水泥拌合」填海法，以免干擾海床的污泥，雖然這令填海工程費用增加 90 億元，已佔整體工程開支逾一成，但有助盡量減低對海洋生態的污染。
18. 此外，增建新跑道將增加航班升降，長遠亦可能加劇機場附件地區的空氣及噪音污染。我們期望機管局進行全面的環境評估，認真研究工程對附近環境及居民的影響，盡力採取可行的方法，把新跑道對環境與民居的影響減至最低，在基建發展與環境保育間取得平衡。

經濟動力
2011 年 7 月 8 日