



應該盡快興建機場第三條跑道

香港中華出入口商會

研究指出，香港機場現有兩條跑道將於 2020 年飽和。機管局拋出《香港國際機場 2030 規劃大綱》，提出兩種解決方案以諮詢公眾意見，即：提升現有跑道容量的「雙跑道系統」（方案一）、及增加興建第三條跑道的「三跑道系統」（方案二）。

毋庸置疑，機場容量問題亟待解決。方案二雖造價較低、對環境影響不大，但相應地成效亦非常有限，機管局表示根據方案二提升現有設施後，也僅能滿足直至 2020 年前後的航空交通需求，並不能解決長遠發展所需。因此，本會支持盡快興建第三條跑道，以保持領先的空運能力，否則香港的航空樞紐地位勢將被其它城市取代。

航空業的發展對維持香港的國際都會地位舉足輕重。今天，國際商業活動大都集中在航空連繫廣闊的樞紐，香港國際機場維繫著香港的環球連繫，促進了人流及貨物往來，這對於香港的亞洲金融中心角色及四大經濟支柱產業發展（金融、貿易及物流、旅遊，以及工商業支援及專業服務業）至關重要。政府統計 2008 年，按增加價值額計算，香港航空業的經濟貢獻達 780 億港元，佔本地生產總值 4.6%；而受到其支援的四大經濟支柱產業，於 2008 年合共佔香港本地生產總值 57%。

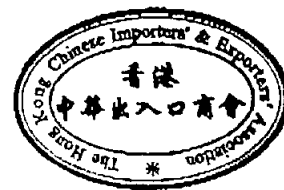
航空市場在未來 20 年將繼續蓬勃增長。波音公司及空中巴士公司的交通量預測顯示，在未來 20 年，全球的客運量和貨運量將各以每年約 5% 的幅度增長。此外，隨著經濟不斷增長，內地人民的旅遊

意欲及負擔能力正迅速提高，機管局引述世界旅遊組織預測，指內地
在 2015 年將成為全球第四大旅遊客源市場及最大國內遊客市場。機
管局提供的數字更表明：到了 2030 年，大珠三角地區航空市場的年
客運量將增至 3.87 億人次，需求遠遠超過區內所有五個主要機場（香
港國際機場、廣州白雲國際機場、深圳寶安國際機場、澳門國際機場
及珠海機場）的容量總和。

面對如此龐大的客源市場，鄰近城市的機場已在積極擴建及加快
發展中，以應付航空需求的持續增長。目前，白雲機場的國際航線已
達到 100 條，相信未來仍會繼續增加，並逐步發展轉乘體系；而深圳
機場也在建設可供 A380 起降的跑道。香港若不能盡快著手興建新跑
道以解決容量瓶頸，將坐視航空交通量流向其他機場，白白錯失發展
良機。香港無論在貨櫃碼頭還是郵輪碼頭，都讓機會被周邊地區後來
居上，相信大家都不愿看到香港機場重蹈覆轍。

本會亦留意到意見擔心第三條跑道建成後，屆時是否會有足夠的
航空交通量。香港機場擁有健全的國際航線網絡，服務完善並屢獲全
球最佳機場的殊榮，相信對中轉客源有相當吸引力。因此，建議機場
應進一步加強客運方面的國際網絡，同時爭取增加內地航線以擴大航
空業發展腹地，特別是增加來往內地二線城市的航線，吸引內地旅客
選擇經香港出入境；為令內地旅客通關更為便利，更應考慮在機場實
行「一地兩檢」。

社會各方普遍認同香港國際機場的發展關乎本港經濟的興衰，有
的甚至用「生死存亡」來強調機場擴建的重要性及緊迫性。本會期望
特區政府及機管局方面能當機立斷，盡快凝聚社會共識、推動工程上
馬；本會亦要呼籲社會大眾，應從香港整體利益出發、顧全大局，避
免「高鐵」式、「港珠澳大橋」式的爭拗影響機場跑道規劃的推進。



2/2