



香港工業總會
FHKI

香港工業總會
Federation of Hong Kong Industries
香港九龍長沙灣 長裕街8號
億京廣場31樓
31/F, Billion Plaza, 8 Cheung Yue Street,
Cheung Sha Wan, Kowloon, Hong Kong
電話 Tel +852 2732 3188 傳真 Fax +852 2721 3494
電郵 Email fhki@fhki.org.hk

經濟發展事務委員會主席
林健鋒議員 GBS JP

林議員鈞鑒：

〈香港國際機場 2030 規劃大綱〉

感謝貴委員會來函，邀請香港工業總會就〈香港國際機場 2030 規劃大綱〉提出意見。我們現就上述議題提出幾點意見供貴委員會參考。

1. 總則

- 1.1 經過多年發展，香港已成為亞太區一個重要航空樞紐，航空航運業也是香港經濟重要的一環，2008年帶來780億元的經濟貢獻，佔本地生產總值4.6%。由於香港機場帶動人貨流量匯聚的效應，航空公司為拓展客貨運中轉服務，均設法營辦更多航線及航班。因此，香港作為國際領先航空樞紐，在拓展航空業務享有一定優勢。
- 1.2 工總認為，增建第三條跑道將可讓香港國際機場充分發揮並鞏固本身已有的優勢，得以應付直至2030年甚或其後的航空交通需求，從而推動香港經濟進一步發展。由於興建新跑道需時約十多年，政府必須及早策劃，盡快落實。

2. 第三條跑道能帶來龐大經濟利益

工總相信，增建第三條跑道，可提升香港航空業的客貨運能力，擴展連繫，鞏固香港國際航空樞紐的地位，可帶來的經濟利益包括：

- 2.1 香港機場以高效運作促進人流和貨流，為本地四大經濟支柱產業即金融、貿易及物流、旅遊，以及工商業支援及專業服務業提供必須的支援。這四大支柱產業合共佔香港本地生產總值約六成；

- 2.2 由於珠三角生產成本上漲，加上內地政府正轉變經濟發展的模式，從量的擴張轉向質和價值的提升，珠三角產業將逐步轉型升級，朝向高科技、高增值、知識含量高的產業發展。珠三角地區高價貨物的付運量將不斷上升，空運需求會相應增加，香港機場擴充跑道容量，正好配合地區產業的結構調整；
- 2.3 另外，就地區產業供應鏈而言，香港國際機場對珠三角企業特別是港資企業十分重要。由於香港國際機場服務效率高，客貨運航班頻密，連接網絡廣闊，運作安全穩當，是珠三角企業可靠的應急交通和付貨渠道。某程度來說，鄰近這個全球最優秀的機場是許多香港廠商沒有遷移離開珠三角的其中一項考慮因素。
- 2.4 據《規劃大綱》的估計，增建第三條跑道對香港2030年本地生產總值的直接、間接及連帶貢獻價值將為1,670億港元，約相當於香港2030年本地生產總值預測數字的4.6%。

3. 為香港市民帶來好處

- 3.1 2010年香港機場客運量達5,000萬人次，旅客當中不少是香港市民。對香港市民而言，增建第三條跑道，擴充機場容量，航點和航班將可增加，航空公司之間的競爭可令票價下降，服務提升，旅客自然受惠。
- 3.2 本地工人可受惠於增建第三條跑道。據《規劃大綱》的估計，增建跑道直接為香港帶來141,000個職位，以及間接和連帶的199,000個職位。值得留意是新職位中約一半為體力勞動或低技術工作，可助解決現時香港的體力勞動/低技術工人就業機會不足的問題。

5. 對環境的影響

- 5.1 擴建第三條跑道難免會對環境構成影響。然而，《規劃大綱》方案二強調特別注重保護環境，建議會採用疏水填海法或深層水泥拌合法，盡量減低對海洋生態的影響，這些方法在其他國家已廣泛使用。

- 5.2 由於建議興建第三條跑道的位在機場的北面，距離東涌市鎮較遠。新跑道落成後，晚上航班可避免使用較近民居的舊有跑道，相信可助減少對民居的噪音污染。

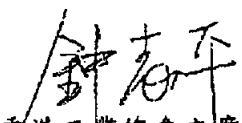
6. 其他配套的考慮

- 6.1 目前，大珠三角機場群面對其中一項制約因素，是空域狹窄的問題。現時因空域的總空量不足，不少航班要排隊升降引致延誤。我們希望，特區政府要繼續聯同區內其他機場，與中央商討，爭取珠三角地區開放較大的空域，並協調區內機場群的航空管制安排。
- 6.2 配合興建第三條跑道，政府也應與內地的出入境管制部門，研究在機場實行「兩地一檢」，即兩地的出入境部門一次性同地檢查以香港作中點站的國內外旅客，從而進一步加強香港機場的競爭力；否則，隨着內地機場的國際航班日增，香港有可能大量流失這類旅客。

7. 總結

- 7.1 香港機場兩條跑道的容量已非常接近飽和，而鄰近地區的機場亦相繼增建跑道，吸納新增的客貨流量。香港必須盡早規劃第三條跑道，鞏固國際航空樞紐的地位。有鑑於興建機場跑道需時最少數載，政府應爭取在最短時間內完成規劃其中前期工程的各項技術研究，以便可以及早動工興建。
- 7.2 根據空運客貨量的預測，未來幾年，內地及亞太地區有十分可觀的增長，若香港機場不相應提高容量，就會平白錯失當中機遇。香港國際機場容量一旦飽和，航點和班次極大可能會流向香港鄰近的其他機場。我們要知道，航空交通流量一旦失去，便難以復得。日後就算香港機場最終能擴大跑道容量，付出很高的代價也未必能夠回復之前的繁忙。香港的國際航運中心地位近年驟降是一個要引以為鑑的例子。若香港失去國際航空樞紐的優勢，恐怕會連帶拖累其他相關行業，甚至引致工作職位流失。

- 7.3 我們要指出，《規劃大綱》提出的方案一(維持雙跑道系統，只提升機場基建及設施)並不可取，因為估計擴建後機場容量很快在2020年便會飽和，航空交通量也會流失。這樣，投入擴建機場的人力、物力都會浪費，香港仍然會失去國際航空樞紐的地位，也失去香港先發展起來的優勢。
- 7.4 我們要強調，機場並非只是一項運輸物流基建，機場是一個城市發展和經濟增長的重要動力。因此，對擴建香港國際機場的規劃，我們認為必須盡速落實，刻不容緩。以上意見，懇請經濟發展事務委員會慎重考慮。



香港工業總會主席
鍾志平

2011年7月18日