



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

CB(1)1798/13-14(45)

立法會經濟發展事務委員會主席
田北俊議員, GBS, JP

田議員鈞鑒：

香港國際機場第三條跑道計劃

上月香港機場管理局發表了擴建香港國際機場成為三跑道系統的環境影響評估報告，香港工業總會對此的意見如下。

1. 總則

- 1.1 由於其獨特的地理位置及良好的交通配套，香港已發展成為亞太區的重要航空樞紐。香港國際機場自1996年來是全球最繁忙的國際貨運機場，以及在2013年成為全球第三繁忙的國際客運機場。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，拓展航空業務享有一定優勢。
- 1.2 航空航運業也是香港經濟重要的一環，目前航運和航空業總體共約佔香港本地生產總值3.7%，而本港經濟四大支柱行業即金融、貿易及物流、旅遊和專業和工商業支援服務，均依賴香港國際機場的支持而得以持續發展。2012年這四大支柱產業佔本地生產總值約六成。
- 1.3 工總認為，興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，政府必須盡快落實。
- 1.4 興建第三條跑道可能會對環境構成一定的影響。然而，香港若要持續發展，必須就經濟發展、環境保護及社會成本三方面中取得平衡。我們固然反對肆意破壞環境，但只因著眼環保問題而拖延工程進行亦甚為不智，畢竟不少環保問題是可以妥善解決的。

2. 第三條跑道能帶來龐大經濟利益

工總相信，興建第三條跑道，可提升香港航空業的客貨運能力和容量，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 由於珠三角生產成本上漲，珠三角產業正逐步轉型升級，從量的擴張轉向質和價值的提升，朝向高科技、高增值、知識含量高的產業發展。珠三角地區採用空運的高價貨物付運量將會不斷上升，香港機場擴充跑道容量，正好配合地區產業的結構調整，以應付空運需求的增加。
- 2.2 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重要考慮因素；
- 2.3 2013 年香港機場客運量達 5,990 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。
- 2.4 據在2011年發表的《2030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. 拖延或放棄興建第三條跑道的後果

- 3.1 興建第三條跑道不僅有必要，而且刻不容緩。根據《2030 規劃大綱》的估計，香港國際機場現有雙跑道系統將在 2019 年至 2022 年之間達到實際最高容量。然而，國際航空運輸協會對《2030 規劃大綱》進行的最新檢討認為，機場的實際最高容量可能較《2030 規劃大綱》呈列的預測提前一至三年達到。

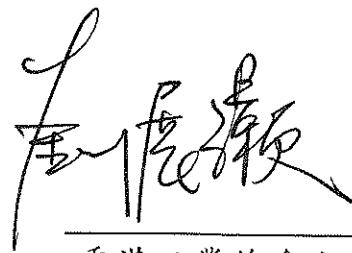
- 3.2 隨着亞太地區迅速發展，區內國家紛紛致力提升航空運輸能力，新加坡樟宜機場、南韓首爾仁川機場均計劃興建新跑道，上海浦東機場第四條跑道將於今年投入啟用，第五條跑道也在密鑼鼓緊地興建當中。
- 3.3 香港若不興建第三條跑道，機場將要在容量不足的模式下運作。機場服務的彈性將會減弱，服務水平下降。航空公司可開設的航線/航點將會因而減少，繼而航空公司和乘客必須轉用其他機場。香港國際機場空運能力的瓶頸將會制約國際人流和貨物流，削弱香港的國際聯繫與網絡。
- 3.4 根據空運客貨量的預測，未來幾年，內地及亞太地區有十分可觀的增長，若香港機場不相應提高容量，就會平白錯失當中機遇。香港國際機場容量一旦飽和，航點和班次極大可能會流向香港鄰近的其他機場。事實上，航空交通流量一旦失去，便難以復得，日後即使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景象。香港的國際船運中心地位近年驟降是一個要引以為鑑的例子。

4. 對環境的影響

- 4.1 擴建三跑道系統環境影響評估報告總結指出，興建第三條跑道在環境考慮方面屬可接受，並符合相關環境法例及標準。就計劃可能造成的影響，報告已提出相應的緩解措施，包括於大嶼山西北面水域劃定全港歷來最大的海岸公園、採用免挖方法進行填海，以及採用定向鑽挖法就現有航油管道進行改道工程等250項措施，因此相信當局有能力減少及緩解工程可能對環境造成的影響。
- 4.2 工總深信，政府、環保團體和市民大眾會密切監察機場管理局做好各項緩解措施，確保在工程開展期間，區域內和附近區域的環境和海洋生態受到的影響減至最低。

5. 總結

- 5.1 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。香港必須盡早興建第三條跑道，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動工興建。
- 5.2 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三跑道系統，我們認為必須盡速落實，刻不容緩。



香港工業總會主席

劉展灝 謹啟

2014年7月11日