

香港經貿商會對香港興建第三條跑道意見

(立法會 發言稿 2014.9.29)

香港需要第三條跑道

香港要不要興建第三條跑道，最好是用數據來說明。

去年赤鱗角機場客運量達五千九百九十萬人次，飛機起降量達372,000架次，貨運量達412,000公噸，相比16年前(1998年)機場初啟用時，已分別上升109%，128%和153%。機場的負荷量快將飽和，如不增加跑道來擴容，將來怎麼應付？

創造就業 配合東嶼發展

另方面，據機管局統計和推算：若第三條跑道建成，到2030年，機場可帶來的1,670億元收益，佔本港生產總值4.6%；直接聘用的人手將由去年的65,000餘人增至141,000人，可提供的間接職位更增至199,000個。這可反映機場擴容對香港經濟發展和創造就業會產生很大效益。尤其政府未來打算把東大嶼發展為有五十萬人居的新區，正正需要大量的就業機會來解決區內居民的生計問題。

填海的確無可避免會暫時性影響附近的海域生態，包括白海豚的活動範圍，但相對於興建第三條跑道對香港未來發展及牽涉逾三十萬個就業機會，兩者權衡，孰輕孰重，大家心中有數。

況且，任何動物都天生擁有一定適應能力的，而當局亦表示已不惜工本，制定一套減少對白海豚滋擾的施工程序，將來並會在附近海域打造一個海岸公園，成為白海豚和其他海洋物種的保護區，這個安排，是可以接受的。

面對競爭 機場必須擴容

試想，若當年赤鱗角機場以不能滋擾白海豚為理由而擱置興建，香港現時仍須靠啟德機場運作，會是什麼景況？肯定的是，香港不僅航空客運和貨運量大受限制，阻礙了經濟發展，還有逾百萬獅子山下的居民，仍要長期忍受每日逾千次飛機噪音「轟炸」。保育重要，但香港整體利益也重要，當中始終要有一個取捨。

要知道，香港航空業正面臨鄰近地區機場的強烈競爭和威脅。須明白，若航空公司或物流公司一旦進駐其他機場，很難會「回頭」，即表示流失了的客戶將可能一去不返，損失難以估量。

另方面，未來港珠澳大橋亦會把一定人數帶往香港國際機場，尤其是來自珠江三角洲的旅客，相信很多人會因進入赤鱗角的時間大為縮短而選擇香港國際機場為出發點。但此橋有利亦弊，要是香港國際機場已經飽和並影響現有航班之升降，這樣也有可能令部分香港旅客流失到深圳或廣州機場。故此，香港機場若不盡快設法擴容，競爭力便會落後於其他地區了。所以，香港經貿商會支持本港興建第三條跑道，且越早建成越好，否則莫說領先，甚至會被越拋越後。