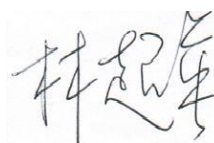


送往：立法會經濟發展事務委員秘書

發自：香港中文大學地理與資源管理學系客座教授 林超英



有關：「擴建香港國際機場成為三跑道系統」之意見

日期：2014.9.8

條跑沒有需要興建，並有可行替代方案必須加以研究

1. 本意見書集中指出，「第三條跑道」（下稱「三跑」），沒有需要興建，並且有便宜很多的方案去增加赤鱗角機場的容量和提高其競爭力求。
2. 機場管理局提出需要興建三跑的理由，單純以航空業「增長」為基礎，聲稱機場接近飽和，必須興建三跑應付，還聲稱三跑將提高機場的競爭力。
3. 以下將根據相關數據論述，機場管理局的聲稱是片面的和誤導的，以及沒有反映自身管理赤鱗角機場的失效。
4. 首先必須指出，赤鱗角機場的設計和興建，以 1992 年《新機場總綱計劃》（以下簡稱《總綱計劃》）為依歸，根據預計 2040 年的乘客人流、貨運量和飛機升降流量來設計，為了讓機場可於 1998 年起運作，設計有兩條跑道、第一座 Y 形客運大樓、貨運設施、相關的支援設施（如地下乘客輸送線、行李運輸、海關、出入境、消防、航空及氣象設施等等），此外還有應對預計的航空業增長的布局，預留了土地，讓機場有秩序地擴充建設，包括位於機場島中央填海地的第二座 X 形客運大樓，提供大量飛機泊位和登機橋，以及連接 X 和 Y 的地下乘客輸送線和額外的行李運輸能力等，機場開幕時，連接 X 和 Y 的地下隧道已經開通了，隨時準備有需要時興建乘客輸送線，即是說 2040 年預計流量成為了機場的設計容量。
5. 赤鱗角機場的設計容量是機場能夠處理的流量，是實在的數字，不是甚麼「預測」，六月底機管局聲稱：「林超英的數字是二十多年前的預測，已經過時」，犯了十分簡單的基礎性錯誤，情況有兩個可能，一是機管局不明白甚麼是「設計容量」，一是故意混淆視聽，令公眾不能明白機場的真相，無論如何都是令人遺憾的。
6. 以下根據機場的設計容量解說為甚麼沒有需要興建三跑，主要指出機管局聲稱的「飽和」，以雙跑道系統每小時最多容納 68 班飛機升降為基礎，但是《總綱計劃》早已講清楚可以達到每小時 86 班，還列出了達到這個水平所需的步驟。
7. 可惜機管局錯誤指導和管理機場的運作，沒有依《總綱計劃》有秩序地擴建赤鱗角機場和有效使用寶貴的跑道資源，機管局在環評報告中提出的人流和貨運量，都在目前雙跑道機場設計容量以內，只要機管局做好本份，根本不需要多一條跑道。

8. **貨運量**：《總綱計劃》的設計機場貨運容量是 900 萬公噸，機管局《第三條跑道工程項目簡介》列出 2030 年預計貨運量是 890 萬公噸，2013 年機場的實際貨運量是 412 萬公噸。2030 年的預計貨運量數字比設計容量還低，目前的貨運量則不足設計容量的一半，「飽和」是很遙遠的事。
9. **客運量**：《總綱計劃》的設計客運容量是 8,700 萬，2013 年實際客運數字是 5,990 萬，原來只是設計容量的 69%，離開飽和還有一段很長的距離。
10. 《第三條跑道工程項目簡介》，2030 年的預計乘客流量是 9700 萬，2013 年 8 月 1 日機管局卻公開提高到 10,230 萬，一年之間數字相差超過 500 萬，反映乘客流量預測不是甚麼嚴謹的科學，輕易有 500 萬的上落，況且全球經濟疲乏不堪，新的金融風暴如箭在弦，過去的高增長率不可能持續，中國內地的經濟明顯放緩，因此機管局估計 2030 年乘客流量時所用的固定年增長百分率是過度樂觀的，2030 年數字肯定是高估。
11. 再者，隨着中國內地開放和設施進步，到中國的訪客不像過往一定需要經過香港赤鱗角機場，這是不可迴避的現實。加上氣候變化和能源短缺等世界性問題，長遠對全球航空客運有負面影響。
12. 綜合而言，2030 年赤鱗角機場預計乘客人流，連 9700 萬都是過於樂觀的，儘管如此，9700 萬也只比原設計乘客容量多 11%，鑑於資訊科技飛躍發展，加上近年全世界管理思維的快速發展，原設計的赤鱗角機場，包含位於機場島中央的第二座 X 形客運大樓，完全足以處理直至 2030 年的乘客人流，興建三跑毫無迫切性。
13. **飛機升降量**：機管局以每小時最多處理 68 班飛機升降作為標尺，聲稱跑道容量是 38 萬架次，2012 年是 35.2 萬架次，表面看來頗為接近，飽和之說似乎有點道理，但是事情總比眼前所見複雜，其中有兩個問題。
14. 首先機管局隱瞞了赤鱗角機場的最高跑道容量是每小時 86 班升降，在毫無解釋的情況下，抹掉其中心 18 班，在機管局公開解釋箇中的理據之前，立法會經濟事務委員會不可以接受以 68 班為標尺，也即是說機管局聲稱的「機場飽和」不成立，在這個情況下，興建三跑是沒有需要的。
15. 其次，只要檢查每班飛機的平均載客量，便會發現一個奇怪現象。

每班平均人數	設計	實際	實際/設計
乘客人數/總航班數目	229	169 (2012)	74%
乘客人數/客機航班數目	314	192 (2013)	61%

16. 上表顯示，近年機場航班載客量遠比《總綱計劃》設計偏低很多很多，表面上目前雙跑道機場看似接近飽和，實質上反映機管局沒有用好香港人交託給他們管理的寶貴跑道和空域資源，跑道的寶貴價值沒有得到充分發揮，香港人正在每天津貼乘坐細飛機來香港的乘客。

17. 出現這個極度浪費的現象，機管局公開辯稱細機比大機多是當今潮流，事實是過去十多年，機管局的「發展」方向有偏差，以增加航點為「業績」，結果三、四線城市數目增多，甚至連小型市鎮也不放過，由於這些城市客源有限，多以細機飛航（曾經最低載客量 50 人！），以致平均乘客量下降，如今赤鱗角機場已經淪為大小城市通吃的二流機場，低載客量飛機愈來愈多，造成乘客流量未到設計水平而跑道似乎飽和的怪異和不合理現象。當年香港人投資過千億港元（註 1）打造的赤鱗角機場，被機管局以低效率模式運作而糟蹋。
18. 從香港整體社會作為投資方的角度看，機管局現在應做之事不是慷香港人之慨，動用二千多億去建設一條沒有必要的三跑，而是立即：
- (a) 採取措施提高現有雙跑道系統的最高容量，最終達到兩條跑道獨立運作：
 - 1. 平整大嶼山的大陰頂及花瓶頂，降低高度約 20 米，增加一條快速離開跑道中線的離場航線
 - 2. 與民航署協調，更新導航系統及推廣新科技的使用，增加進場和離場的航線（民航署今年四月已經增加了一條由 GPS 導航的新航線）
 - 3. 與民航署協調，加強與內地空管單位溝通，逐步消除機場北面的空牆，讓起飛的飛機可以向北進入內地，來自內地的飛機可以從北方直接進場降落。
 - (b) 興建位於機場島中央的 X 型客運大樓，舒緩眼前大量航班沒有登機橋服務的惡劣環境，防止赤鱗角機場進一步滑落二流，甚至可能是三流機場的境地；
 - (c) 綜合檢視航點的配置和選擇，剔走跟香港作為國際航空樞紐定位不匹配的目的地；
 - (d) 提高低載客量機的着陸費，促進大型飛機使用機場的比率，提高「乘客/航班」效率。
19. 三跑要額外大幅填海，嚴重衝擊香港的地理面貌和破壞大片海面的自然生態環境，以及從此約制了未來世代香港人對於開發該處海域的選擇，香港人要付上重大和不只是金錢的代價，反觀第 18 段的措施，成本遠低於興建三跑，只在機場島中央動工，不會增添任何對香港環境的影響，完全可以取代三跑去解決機場碰到的問題的可行方案，對香港社會有利無害。
20. 機管局提出的「三跑道方案」，犯了十分基本的原則性錯誤，不可以讓機管局以「68 班」的假飽和得逞。
21. 興建其實沒有需要的三跑，需要動用最少二千億香港人的血汗錢，這筆錢可以用到很多其他急需的設施，去改善七百萬香港人的日常民生，在這個對比之下，不應該興建三跑是很明白的道理。
22. 機管局的高層大概只以自身利益出發提出三跑工程項目，但是立法會議員作為保障香港人的金錢用得其所的代言人，謹請切要以公眾利益為依歸，責成機管局先做應做之事，提高現有跑道系統的容量，不要浪費人力物力在沒有需要的三跑項目。

註 1 包括：機場島及建築、北大嶼山公路、機場鐵路、青馬大橋、汀九橋、輸水等配套設施