

易高航空燃料服務有限公司

我對香港國際機場三跑道系統計劃之意見

背景

在 2013 年，香港國際機場的客運量為 5,720 萬人次，飛機起降量為 355,000 架次，貨運量為 404 萬公噸。較前一年分別增加了 4.1%，4.7%和 2.9%。

由於現時香港國際機場的雙跑道系統容量為四十多萬年飛機起降架次，2013 年之實際起降量已逾 37 萬架次，香港機場管理局估計約在 2019 年或以後幾年雙跑道系統容量將會達至飽和。

現香港機場管理局正規劃興建第三跑道系統，第三條跑道全長 3.8 公里，需要填海 650 公頃，新客運廊有 60 個登機橋，以及 100 個停機坪。若採用第三條跑道系統，香港機場到 2030 年將可處理 9,700 萬人次旅客、890 萬公噸貨物，以及 602,000 架次飛機起降。

第三跑道系統之需要

保持香港國際機場作為樞紐機場地位和競爭力，除了能使本地航運和航空業提供每年超過了 700 億元和總體約佔香港本地生產總值 3.7%的經濟貢獻外，也能為香港的旅遊及零售業、貨運及物流業和金融及商業帶來興隆巨大的經濟活動和收入。

例如，香港建造業總工會歡迎當局決定，認為興建第三跑道系統可創造 4 萬個建造業職位，包括基礎工種工人。

香港國際機場面對之挑戰與機遇

現時珠江三角洲之五大機場分別為：廣州白雲國際機場、珠海金灣機場、深圳寶安國際機場、澳門國際機場和香港國際機場。香港國際機場只是五中之其一。

另深圳寶安國際機場（舊稱深圳黃田國際機場）於 1991 年通航，僅啟用了 10 多年就成為了中國大陸最大航空港之一。深圳寶安國際機場更於 2013 年 11 月 28 日啟用新客運航站樓並將所有客運航班轉移至新航站樓。機場面積更大，設備更先進。

再者，鄰近廣東省現已有機場共 9 個，分別位於廣州（白雲國際機場）、佛山（沙堤機場）、惠州（平潭機場）、揭陽（潮汕機場）、梅州（梅縣機場）、韶關（桂頭機場）、深圳（寶安國際機場）、湛江（坡頭機場）和珠海（金灣機場）。

如香港再不決定興建第三跑道系統，未能提供方便及多元的航班路線，只會致使乘客更多使用鄰近地區的飛航服務並減少使用香港國際機場的飛航服務。這樣，香港國際機場之樞紐機場地位將必受到嚴峻的挑戰和考驗。

香港機場管理局已對 12 環境範疇制訂了超過 250 項措施，以應對各項環境事宜。

並因規劃需時約二年，批核需時約一年，執行興建需時約八年。所以第三跑道系統如能在本年 2014 年得到政府同意批准，預計動工時間為 2016 年，竣工時間也要到 2023 年才可完成首階段之建設。

因此本人希望第三跑道系統能盡快規劃興建，支持配合香港之經濟活動及發展。

ECO Aviation Fuel Services Limited

We support the proposal under the EIA report for the third runway project as it can keep Hong Kong Airport's competitiveness in Asia in the long run.

To sustain the growth of Hong Kong's economy, Hong Kong must actively participate into the "12th Five-Year Plan" of mainland China. Hong Kong should also continue to position itself as the centre of the Pearl River Delta region. Within the region, there are several airports within 150 square kilometers. Among these airports, the Hong Kong Airport and Guangzhou's Baiyun airport are largest in size. Regarding to passenger and cargo volumes, Hong Kong Airport still currently leads the other airports in the region. For international routes, Hong Kong Airport is still out weight the others. However, the other airports are also moving fast in expanding their capacities to grab bigger share in this arena. Most of the analysis indicated that the Hong Kong Airport will reach its maximum capacity in the near future. The third runway is an essential element to keep Hong Kong Airport to be competitive.

Maintaining two-runway is considered as short term solution. The economy of the Pearl River Delta region will continue to growth. Upon reaching the Hong Kong Airport's maximum capacity, further increase in flight will be diverted to other airports. It will affect Hong Kong's competitiveness.

The EIA report shows an extensive review to the impact on environment such as marine ecology, air and water qualities, noise impact, waste management, affecting to the neighborhood and also the Chinese White Dolphins. The report has reviewed the means to minimize the impacts and also mitigation measures such as non-dredge method for land formation, directional drilling for pipe laying below seabed, reuse material and sediment generated by the project, reducing aircraft and related emissions and also minimize aircraft noise. All of these measures demonstrate a commitment to protect our environment in the cause of developing the third runway.

Here again, we support the proposal under the EIA report.