

**立法會 經濟發展事務委員會與環境事務委員會
邀請各界提交意見書 -**

**「香港國際機場第三條跑道計劃及有關的環境影響評估報告」
2014年9月29日**



書面意見

林鴻達 - 時事評論員 / 政策研究員

Jacky Lim - Commentator / Policy Researcher

本人現就「香港國際機場第三條跑道計劃及有關的環境影響評估報告」向立法會經濟發展事務委員會與環境事務委員會提交書面意見。

「三跑」計劃是必要嗎？

環境評估的前設是有關發展項目是必須盡行，但「三跑」是否必要，機管局及相關機構一直以來迴響、或採取誤導輿論手法說成必要。

誤導之說並非沒有根據

- 1 根據 1992 年臨時機場管理局顧問報告，兩條跑道設計最高容量為每小時 86 班機，但「三跑」計劃提出至今，機管局和民航處一直宣稱容量只有 68 班機。為何減少了 14 班機，機管局和民航處一直無法向公眾作清楚解說，或是以似是而非的航空技術理據作說明。
- 2 又根據 1992 年臨時機場管理局顧問報告，要用盡兩條跑道設計最高容量為每小時 86 班機，機管局和民航處以至香港政府最少有四項工作要處理：

2.1 確保擬定航道沒有受到限制而全部可用；

2.2 降低大陰頂及花瓶頂高度，使 07L/07R 起飛（即向青衣方向）飛機能提早右轉離場



2.3 適時更新導航系統

2.4 修訂升降程序，使兩條跑道能同時可用作起飛和降落，即 1992 年報告指 Independent mode；

但這四項工作，機管局和民航處以至香港政府都沒有進行。其中 2.1 受到中國空域限制，即俗稱「空牆」的限制問題，目前往返香港而要途經中國空域的班機，都必須在 15,700ft 進出中國空域，就導致五組擬定的航道不能採用；

2.3 更爆出「雷神」醜聞（詳見：

http://orientaldaily.on.cc/cnt/news/20130708/00174_001.html；

http://orientaldaily.on.cc/cnt/news/20130708/00186_001.html ；

http://orientaldaily.on.cc/cnt/news/20130708/00176_002.html)

2.4 則維持正常情況下 07R/25L(南面跑道)起飛；07L/25R(北面跑道)降落

即是現有兩條跑道設計容量根本未用盡，而且責任盡在機管局和民航處身上

3 就 2.1 所帶出，該是目前兩條跑道容量未能達至每小時 86 班機的主要原因之一；

機管局發展總監馮永業多次表示 (意思闡述)「三跑落成後，空域問題將得到解決」，但又無法交出負責管理中國空域的解放軍空軍任何具法律效力的文件證明此說法。

撤除機管局對三條跑道的運作安排計劃，要是「空牆」仍然存在，每小時 102 班機真的可以達到嗎？「空牆」之下的預計最高容量是多少？這兩個問題，機管局和民航處從沒有公開交代過。只不斷說著「三條跑道最高容量是每小時 102 班機」

環評報告充斥疑點

如多個環保組織關注的海洋生態問題，白海豚真的會「迴避」工程「暫時遷離」相關水域，又會再完成工程後自覺游回相關水域/海岸公園，至今機管局、顧問公司無人能作絕對擔保；

「可使用航道」就包括預計「空牆」解除之後可使用的五組，但噪音等量線(NEF25) 評估則只集中於有如現時使用的航道。到底係遺漏沒做，還是「空牆」在預計將來都不會解除因而該些沒做 NEF25 的航道根本不會使用呢？

兩條跑道飽和？機管局/民航處「篤數」大嫌疑

兩條跑道設計容量還未用盡，而且有證據可作合理懷疑機管局/民航處與航空公司合謀谷大使用量

- 1 機管局從 2007 年開始，為航空公司提供新航點著陸費回扣——開航首六個月可獲 75%回扣，其後六個月則可獲 25%回扣。

這些年來，新增的航線大多數是中國，而且更是名不經傳的中國三四線城市，例如：淮安、徐州、鹽城、無錫、宜昌、大里、晉江、海拉爾等等。開辦的航空公司全為中共資本，包括中國東方(MU)，中國南方(CZ)及香港航空(HX)/香港快運(UO)

載客率/載貨率有多少？只有機管局/航空公司才知曉！

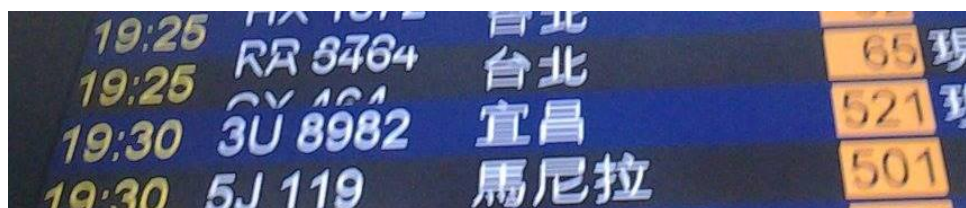
淮安、徐州、鹽城、無錫，鄰近上海虹橋機場 (SHA)、南京祿口機場(NKG)，車程只約 3 小時；晉江距離廈門高崎國際機場也只是 45 分鐘車程。



11:20	CX 6700	福州	48
11:20	CX 6818	寧波	42
11:20	MU 2922	淮安	502
11:25	ZH 9042	晉江	32
11:30	HX 107	海口	



14:10	FM 866	徐州	522
14:10	IG 629	曼谷	42



19:25	RA 3464	台北	65
19:25	3U 8982	宜昌	521
19:30	5J 119	馬尼拉	501

甚至是著名民運人士劉曉波被囚禁的所在地 — 錦州，CZ 也曾開辦航線！



12:55	CX 884	洛杉磯	3
	LA 6082		
13:00	CZ 6070	錦洲	504
13:00	KA 874	上海/浦東	34

甚至有直通巴士到達的梅縣、湛江及汕頭

有必要批出這些航線嗎？

- 2 有數據反映港龍航空 (KA) / 中國東方航空 (MU) 將香港往返上海的班機分拆，即以小型客機密集式開出班機（最密是 3 小時內開 4 班機）。

機管局為何不要求航空公司以大型客機整合航班，減少無謂班次，航空公司又節省燃油、機組人員等成本？



2014-7-14 南華早報

機管局/民航處管理水平和誠信存疑

除了「誤導」之說及「雷神」事件外，機管局接二連三爆出醜聞
飛行區運作總經理馬耀文疑濫權為越南航空調配泊機位：

<http://hk.apple.nextmedia.com/news/art/20140711/18796137>

買入載客量低四成的停機坪巴士：

<http://hk.apple.nextmedia.com/realtime/news/20140413/52378666>

買入要倒後掉頭易生意外的「單頭」停機坪巴士：

<http://hk.apple.nextmedia.com/news/art/20130617/18300854>

客運大樓商舖疑濫權擅更改中標：

<http://hk.apple.nextmedia.com/news/art/20131212/18547443>

<http://hk.apple.nextmedia.com/news/art/20130621/18306963>

<http://hk.apple.nextmedia.com/news/art/20130620/18305021>

<http://hk.apple.nextmedia.com/news/art/20130619/18304031>

又再根據 1992 年臨時機場管理局顧問報告，建議在 2010 年要建成中場客運廊。當年的設計有 29 個登機橋泊位；



位於青山公路汀九段的機場核心計劃展覽館內的照片

手指指住的就是 1992 年設計的中場客運廊

後來在 2007 年，機管局聘請顧問公司提交發展報告，修訂中場客運廊設計，將登機橋泊位增至 42 個。但機管局沒有進行，就導致約 15%班機要在遠方停機位 (Remote stand) 上落客貨，涉及的航空公司可不是廉航，機種不只是小型客機，就連歐美航班、使用載客逾 300 人的大型飛機也要這樣安排。



載客達 300 人，從德國來港的班機也停泊於遠方停機位落客的「證據」

2007 年報告還提到當時仍只是概念的北衛星客運廊，將導致停機坪更為繁忙，甚至會造成「塞機」和「塞車」，但機管局不聽勸喻而興建。據在機場工作人士表示，「塞機」、「塞車」情況經常發生。至於具體原因，恕難以用文字簡單表達而必須以圖文並茂進行口頭簡報。況且亦非今次公聽會的重點，故從簡不贅。如委員會認為有需要理解，歡迎另行安排時間會面。

總結

既然兩條跑道設計最高容量，不過是機管局、民航處和特區政府未有做好相關工作而未有用盡；又三條跑道的容量，對比兩條跑道設計最高容量也只是增加 18%；證明三跑計劃在現階段根本全無需要。

機管局/民航處有著誤導市民之嫌，也有多宗事件他們的誠信有問題，即是話機管局一直以來對整個三跑計劃的各方面申述的可信程度成疑。

而既然，最大關鍵在於「空牆」，機管局、民航處和特區政府，有必要與解放軍空軍爭取解除「空牆」，才是正確的方向。

最後，必須強調本人的立場是「要促進機場和衍生的香港經濟發展，三跑是唯一的方法嗎？將兩條跑道的容量和效率提升，也能達至相當接近的效果，而且成本更低，為何不採用、不考慮、不評估？」

附上本人過去在報刊 / 網絡媒體發表過的文章，供各委員會參考。

機管局的管理和誠信危機

林鴻達 時事評論員

機管局近月連番爆出醜聞，尤其是「批租事件」竟可以不斷更改招標評分制度，甚至許漢忠運用酌情權實在有利益輸送之嫌，廉署該考慮介入調查。回顧這些醜聞，從四月初登機橋倒杯之後有人向電台「告狀」指事件可能涉及維修保養不當，日前又爆出耗千萬買入會導致安全風險的國產停機坪巴士，都是來自機場內部向通報傳媒「解密」。因機場是一個封閉區域而公眾未必知曉太多，由此可以推斷，機管局潛藏不少運作和管理問題。醜聞可會陸續有來越多越臭，真的要拭目以待。機場保安公司行政總裁周富祥涉貪被捕，反映了某些管理人員可能出現品格問題。因周氏所擔任的職位涉及嚴謹的機場保安水平，機場未有發生嚴重保安事件，港人該謝天謝地。

相信不少人發現到機場內大多商店都是的所謂名店，無法排除「為人民幣服務」的想法；對應着市民在友儕間有時會談論到在機場「搵食」（找尋合適食店）困難；赤鱗角又遠離市區，不及昔日啟德機場所在地的九龍城容易得到生活支援；影響航班服務的因素眾多，機管局在旅客服務設施和店舖租務方面更該為應付突發事情作足夠準備。這就反映了「批租事件」除了有濫權貪瀆之嫌，機管局更有盲目追求租金收入未有做好照顧旅客候機需要的可能。

至於國產機場巴士一事，如果「掉頭」衍生安全風險屬實的話，許漢忠或負責採購的人員就犯了「安全是航空運作必須嚴守的第一戒條」之罪，是「罪該萬死」的！安全風險存在也去採購不合用的設備，實在無法不讓人再次聯想到涉貪之嫌；或是相反地，作

訂購決定的人根本就沒有足夠專業水平，那就請立職離任機管局職務，免得製造下一個危機。就是機員一個小小錯誤也得提交報告，甚至回想 98 年啟用頭幾天的亂局，機管局該盡快向公眾交代。

這些事件除了反映目前機管局的營運和管理混亂之外，「解密」過程更似乎同時反映出機管局有誠信問題。機管局正在推動不少計劃，例如備受爭議的第三條跑道計劃，在過去的所謂諮詢過程當中，只顧吹噓第三條跑道會帶來無限希望，可是不少需要公開披露的資料，例如顧問報告當時卻一直採取拖字訣，或是迴避中國空域限制影響計劃成效的質疑等等；甚至環評報告現在還未完成就嚷着要急於上馬。另一方面，機管局近年不斷表示航班需求大增，可是增加的新航線絕大多數都是飛往中國二、三線城市，例如

鹽城、淮安、太原、麗江、離廈門高崎機場僅一小時多車程的晉江、距離新的潮汕機場僅兩小時車程的梅縣等等；而且，增加的航班，即使是現有的航線如上海、北京等又大多是採用 A320、波音 737 等小型客機。機管局是否刻意製造航班需求數據為三跑計劃「抬轎」，將近期的報道再作綜合實在無法排除這些疑慮。

回到現在，香港國際機場可謂已被弄得一團糟，機管局該先清理這大片疑雲。或者從公眾角度，由於近期的「爆料」已讓市民對許漢忠為首的機管局管理層失去信心，機管局該先將機場的運作和管理返回正軌才好作發展打算。機管局作為法定機構，特區政府有必要嚴正處理這些「解密」事件，如有人要承擔責任、甚至刑事罪責絕不能姑息。

2013-6-20 《蘋果日報》

毋須興建第三條跑道

林鴻達 時事評論員

沉寂了一段時間第三條跑道（下稱「三跑」）的所謂諮詢工作最近重新展開，機管局將在這個周末舉行公眾論壇。

這個充滿爭議的基建計劃，一直以來公眾較熟知的反對聲音僅集中於海豚保育等環保議題，因而認定環保人士「阻礙香港發展」而支持這個計劃。正如筆者早前提過，這不過是政府以編造「環保與發展對立」的慣性輿論戰術而已。事實上，反對聲音不只環保理由，更重要的是，反對者不否定提升機場效率和促進經濟發展的需要，只是質疑三跑是否唯一方法。

其中一類的質疑集中於航空技術理據。早前《信報》有過兩篇評論，其中一篇是擁有飛機工程師執照的鄭經翰先生撰寫，兩篇都指出大陸的空域限制將導致「三跑」物無所用。筆者曾經從事旅遊業近十年而接觸過一些航空知識，嘗試以較顯淺的方式作具體說明。

首先，飛機升空後不是任意飛翔，而是以我們颱風期間常聽到的「北緯、東經」經緯道作座標擬定航道，猶如一條看不見的火車路軌。大陸的空域限制，或所謂「空牆」，是一項可謂針對香港的飛行規定，

飛機從香港起飛進入大陸空域之前必須爬升至不低於15,700呎；相反準備降落香港時也要保持這個高度離開大陸空域。可是飛機爬升或下降不能急如升降機，於是進出大陸空域的航班都必須繞道本港南面、可遠至離機場以南逾40海里（即近80公里）的南中國海一帶上空進行升降程序，但就與往來日韓台灣，以至東南亞和澳紐的航班「爭路」。從民航處香港航空資料匯編網站（網址：<http://www.hkate.gov.hk>）會找到這些資料，並且發現所有升降程序的確要在本港南邊進行，額外增加了近20分鐘飛行時間，並因此要消耗更多燃油和衍生廢氣等環保問題。「空牆」影響的航班不只往返中國，更有直飛往中東、歐洲及北美東岸的班機。即使「空牆」仍然存在的話，就算興建出十條跑道也因為要在本港南面升降，而「路軌」難以再增加，結果都變成廢物。航空資料對公眾而

言可能是比較艱澀，於是也成為機管局以為只要避而不談就能蒙混過關，誤導市民以為第三條跑道有助機場發展的手法。

從中央圖書館找到當年臨時機場管理局顧問報告等資料，載有機場雙跑道設計的最高升降量為每小時82班，但必須修訂升降程序、提升導航系統軟件、平整大嶼山東北山頭降低高度等工作。可是政府多年來都沒有進行，甚至有報道指民航處購買了一副充滿程式錯誤的導航系統。這些歷史資料更反映目前最少七對升降航道，相信是因為「空牆」和沒有進行剛提及的工作而沒有或無法採用；可是機管局在所謂的諮詢期間向公眾述說着「現時雙跑道上限只能達至68班」，是否在編造謊言留給公眾判斷。

7月4日晚上理工大學一場有關三跑的論壇上，馮永業對於要求負責管理大陸空域的解放軍解除「空牆」

限制也只繼續說着會積極爭取。但是已經「爭取」了五年還未有解決，那為何要把逾1300億公帑與解放軍「豪賭」呢！值得一提，「歸順」了的澳門已沒有「空牆」。

除了「空牆」之外，大陸的空域限制還有所謂「流量管制」導致往來中國的航機經常延誤。除了影響航空公司和機場日常運作之外，近期發生多宗中國籍旅客與地勤人員衝突甚至襲擊事件，空域限制也算得上是遠因。但如筆者早前一篇文章所指，近年增加的航班、航線絕大多數是往返中國的；甚至翻查昔日資料，部份往來上海、北京的航班由原來的採用廣體客機（即如A330、777）改為A320、737等小型客機，然後在其前後僅約一小時加開航班。機管局一邊廂說飽和，另一邊廂放任航空公司「加班」，實在難以排除編造數據為三跑計劃「抬轎」的疑雲。09年至今的實際客貨量增長都遜於所謂諮詢期間的預測，而且本港以至國際金融分析都指中國經濟增長放緩甚至有硬着陸衰退的可能。

以上種種理據都在說明，第三條跑道是絕對沒有需要。



2013-8-1 《蘋果日報》

2013-8-2 《蘋果日報》〈岑兆華勿再支吾以對〉—— <http://hk.apple.nextmedia.com/realtime/news/20130802/51611668>

2014-8-12 「852 郵報」〈三跑唔一定要起，機場都可以發展〉—— <http://www.post852.com/三跑唔一定要起，機場都可以發展/>