

香港經貿商會對香港興建第三條跑道意見

(立法會 發言稿 2015.1.6)

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 5990 萬人次，飛機起降量達 37.萬架次，貨運量達 41.2 萬公噸，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 14.1 萬人，可提供的間接職位更增至 19.9 萬個。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 50 萬居民的新區，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澳門、珠海、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，香港經貿商會是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。

工程撥款 盼立會勿「拉布」

據了解，到目前為止，第三條跑道的興建計劃尚算順利，由今年五月機管局向環保署遞交環評報告，到今年九月該報告獲得環諮會通過，再至上個月環保署發出「環境許可證」，有關進程可說是按著預期而行。但新跑道能否如期於 2016 年動工和於 2023 年啟用，就需要機管局全力展開下一階段的工作，當中包括成本估算、融資安排和各項具體的施工方案等。

雖然「三跑」的整項工程還未知將要耗資多少，但有學者和專家初步估計要 1360 億元。不過，這只是按「一切順利」的情況下的推算，萬一過程中出現延誤(包括人為設障)，機管局曾表示每年開支將要額外增加 100 億。

因此，現時最令人關注的是，有關工程撥款稍後將要向立法會申請，希望屆時所有立法會議員能認真審議，就事論事，尊重主流民意，不要故意「拉布」，無謂浪費時間和公共資源，則社會幸甚。