

香港集思會

HONG KONG IDEAS CENTRE

齊思考 創未來 Think and build for the future

香港集思會

就「香港国际机场三跑道系统计划及有关的环境影响评估报告」 提交立法会经济发展事务委员会及环境事务委员会的意见书

香港受惠于独特便利的地理位置、完善高效的交通基建，以及专业优质的航空服务，过去一直扮演着亚太区的重要航空枢纽，为旅游业提供重要支持，并巩固香港作为金融中心、贸易中心及物流中心的角色，带来可观的经济效益，带动整个城市的全面发展。

然而，随着现有两条跑道的货运及客运量快将饱和，邻近机场不断扩展，香港的航空业正面对日趋激烈的竞争。考虑到香港各方面的长远发展，香港集思会早于2011年就《香港国际机场2030规划大纲》作出响应，支持尽快兴建三跑道系统，迎接未来的发展机遇，维持香港在国际航空业的领导地位及经济上的竞争力。

提升客货运量 保航空业优势

综观世界各地的经验，要打造一个成功的航空枢纽，跑道及客运大楼容量均是重要关键。香港国际机场现有的双跑道系统的飞机升降量，去年已逾37万架次，据香港机场管理局（机管局）最新预计，最快于2016或2017年达至饱和¹。若不从速兴建三跑道系统，机场的客货运容量很快会不敷使用，限制了国际人流及货物流，减弱香港与世界各地的联系，严重削弱本港航空业原有的优势。

香港应汲取伦敦希思路机场的经验，该机场过去一直被视为欧洲的航空枢纽，但因扩建计划引起争议，蹉跎多年，最后政府更取消第三条跑道的扩建计划。由于机场的客货运量达至上限，航点在过去十年减少了12%；相反，欧洲其他机场如阿姆斯特丹史基浦机场有五条跑道、巴黎戴高乐机场有四条跑道，近年航点不断增加，抢去了希思路机场不少客源，令英国每年损失140亿元英镑的贸易额²。另一例子是东京成田机场，它本来是日本最大的国际航空港口，原有计划中应设有三条跑道，但因当地的「钉子户」反对，结果至今三十多年仍未竣工，未能进一步提升客货运流量，大大减弱了其国际航空枢纽的功能。

¹ 香港機場管理局于2014年8月7日公布的数字。

² Frontier Economics (November 2012), "One Hub or None".

国际航协的数据显示，2014 年全球旅客增长约达 8 亿人次，当中四分之一的增幅源于中国内地，当中包括不少国际航班的旅客。对于不断上升的航运需求，近年珠江三角洲区内多个机场正积极进行扩建，广州白云国际机场的第三条跑道即将启用，并预计于 2020 年增加至五条跑道；上海浦东机场的第四及第五条跑道即将启用；深圳宝安机场亦计划兴建第三条跑道。内地其他城市如北京首都机场将增设第四条跑道，并开始兴建新机场。

除了内地急起直追，其他亚洲国家亦致力提升航空运输能力。吉隆坡国际机场、韩国首尔仁川机场均计划在 2020 年，将跑道数目增加至五条；新加坡樟宜机场亦计划建造第四条跑道。当周边机场急速扩充，而香港却原地踏步，将流失一批重要客源，而航空交通流量一旦失去，此后便难以复得。面对邻近机场迎头追赶，客货运量到达瓶颈的挑战，本会认为机管局提出的三跑道方案刻不容缓，以求应付不断增长的航空交通需求，力保本港的区域及国际航空枢纽地位。

问题迫在眉睫 延迟成本高昂

有反对声音称，目前双跑道每小时的起降上限，仍未达到原先设计的每小时 80 多个航班，又称香港可以减少载客量低的来往内地航班次数，腾出跑道起降量，所以兴建三跑道系统没有迫切性。问题是，观乎各国城市的经验，由初期规划、设计，到正式建造及完成一条新跑道的工程，一般需时十年或更长的时间。若香港真的等到航班升降量「见顶」，才开始筹备扩建工程，等同犯上早料「亡羊」却不及时「补牢」的错误。

除了错失航空服务市场的机遇，延迟工程亦将涉及更高昂的建造成本。近年香港的人工与物料成本持续上升，机管局几年前预计工程的造价约为 1,362 亿元³，但若继续拖延的话，当局指工程费将每年上涨 90 至 100 亿元⁴。第三条跑道愈迟动工，造价就会愈来愈贵，差价更动辄以百亿计。客源流失连同成本上涨，香港将会为此付出双重经济代价。

带动周边经济 创造就业机会

对于有人质疑兴建第三条跑道的费用庞大、收益却有限，但作为香港重要的基础设施建设之一，其经济效益并非局限于单一项目。第三跑道以至整体机场设施，可用以支持及推动香港外向型经济的各行各业，甚至人民教育及文化科技交流的发展，可说是一个城市发展和经济增长的重要动力。

³ 香港機場管理局（2011）。《香港國際機場 2030 規劃大綱》。

⁴ 香港機場管理局建築工程執行總監蔡新榮的估算，有關金額基於前年公布的 1,362 億元造價作推算。

透过发展三跑道系统，除了可增加旅客数量、货运量，吸引内地及外地旅客选择香港机场作为中转站，刺激本港的航空业务外，项目亦能提供大量就业机会，并带动当地及周边的各项产业如金融、物流、贸易、会议展览，以至零售业、饮食业的发展，并鼓励各跨国公司来港设置区域总部。由此可见，其效益是全社会性的，可令不同界别的人士受惠，全面提升香港的竞争力。

根据香港机场管理局的顾问报告分析⁵，若香港采用三跑道系统，估计可于 2030 年带来高达 1,670 亿港元的收益（当中包括直接、间接及连带贡献），占本地生产总值 4.6%；项目届时将提供 141,000 个直接职位、199,000 个间接及连带职位（例如酒店、餐饮、零售等），而工程期间亦会提供 97,000 个建造业就业职位。若有关推算准确，即使项目的投资成本偏高，长远而言仍可产生巨大的经济贡献。

环评报告全面 落实缓解措施

兴建第三条跑道必须进行填海，难免令人担心会破坏自然生态，特别是中华白海豚。机管局聘请了多位本地和海外的专家顾问，动用两年时间进行环境评估，当中包括飞机噪音、空气质素、健康影响及中华白海豚的专家。研究结果显示，无论在施工或营运阶段，三跑道系统在全 12 个环境范畴均符合有关要求⁶；而当实施报告中的相应措施，项目引致的环境问题和潜在影响，均可得到缓解、补偿或尽量减轻，对环境的影响程度属可接受水平。

至于环评报告提出，在机场附近水域增设 2400 公顷的海岸公园，有环保团体认为是「先破坏，后建设」。鉴于近年中华白海豚的作息环境备受与机场扩建无关的因素影响，无论扩建机场与否，政府亦应加快设立新海岸公园的立法程序，而非如报告建议，暂定于约 2023 年才完成。政府也需订立严谨的监督机制，确保机管局在承诺的时间内，落实各项缓解措施及环境补救方案，将对环境的损害减至最低。此外，机管局可考虑拨出部分盈利，推动海洋保育工作，以补偿工程对自然环境的影响。

结语

总括而言，香港位处亚太区心脏，实施三跑道系统可增加国际及内地航点，从而扩大香港的航空网络，巩固香港国际航空枢纽的地位。凭借香港在航空业上的领导角色，可有效支持金融、物流、商业、贸易、会议展览、旅游、零售、教育、文化、科技等各项重要产业 / 事业的发展及国际交流，对香港各个范畴的发展均举足轻重、影响深远。

⁵ Enright, Scott & Associates Ltd. (2011). "Airport Master Plan 2030 Economic Impact Study For The Hong Kong International Airport".

⁶ 环境评估涵盖的 12 个环境范畴包括空气质素、人类生命危害、噪音、水质、污水收集及处理、废物管理、土地污染、生态（陆地及海洋生态，包括中华白海豚）、渔业、景观及视觉、文化遗产，以及健康影响（来自三跑道系统运作的废气排放及飞机噪音）

虽然兴建三跑道系统会对环境构成一定影响，关键在于要在经济发展、环境保护及社会成本各方之间、以及本港独特的各种客观因素制肘下竭力取得平衡。机管局提出兴建三跑道系统的方案，已提供了一系列合理的建议措施，尽量减轻对环境生态造成的负面影响。本会认为香港现时的形势是不进则退，有关工程若不从速落实，等同把香港长久建立的优势拱手让予竞争对手，自我窒碍香港的未来发展，大大影响我们后代的福祉。

香港集思会顾问

刘励超先生

杨汝万教授

2014年8月25日