

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「香港國際機場三跑道系統計劃及有關的環境影響評估報告」 提交立法會經濟發展事務委員會及環境事務委員會的意見書

香港受惠於獨特便利的地理位置、完善高效的交通基建，以及專業優質的航空服務，過去一直扮演著亞太區的重要航空樞紐，為旅遊業提供重要支援，並鞏固香港作為金融中心、貿易中心及物流中心的角色，帶來可觀的經濟效益，帶動整個城市的全面發展。

然而，隨著現有兩條跑道的貨運及客運量快將飽和，鄰近機場不斷擴展，香港的航空業正面對日趨激烈的競爭。考慮到香港各方面的長遠發展，香港集思會早於 2011 年就《香港國際機場 2030 規劃大綱》作出回應，支持盡快興建三跑道系統，迎接未來的發展機遇，維持香港在國際航空業的領導地位及經濟上的競爭力。

提升客貨運量 保航空業優勢

綜觀世界各地的經驗，要打造一個成功的航空樞紐，跑道及客運大樓容量均是重要關鍵。香港國際機場現有的雙跑道系統的飛機升降量，去年已逾 37 萬架次，據香港機場管理局（機管局）最新預計，最快於 2016 或 2017 年達至飽和¹。若不從速興建三跑道系統，機場的客貨運容量很快會不敷使用，限制了國際人流及貨物流，減弱香港與世界各地的聯繫，嚴重削弱本港航空業原有的優勢。

香港應汲取倫敦希思路機場的經驗，該機場過去一直被視為歐洲的航空樞紐，但因擴建計劃引起爭議，蹉跎多年，最後政府更取消第三條跑道的擴建計劃。由於機場的客貨運量達至上限，航點在過去十年減少了 12%；相反，歐洲其他機場如阿姆斯特丹史基浦機場有五條跑道、巴黎戴高樂機場有四條跑道，近年航點不斷增加，搶去了希思路機場不少客源，令英國每年損失 140 億元英鎊的貿易額²。另一例子是東京成田機場，它本來是日本最大的國際航空港口，原有計劃中應設有三條跑道，但因當地的「釘子戶」反對，結果至今三十多年仍未竣工，未能進一步提升客貨運流量，大大減弱了其國際航空樞紐的功能。

¹ 香港機場管理局於 2014 年 8 月 7 日公布的數字。

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

國際航協的數據顯示，2014 年全球旅客增長約達 8 億人次，當中四分之一的增幅源於中國內地，當中包括不少國際航班的旅客。對於不斷上升的航運需求，近年珠江三角洲區內多個機場正積極進行擴建，廣州白雲國際機場的第三條跑道即將啟用，並預計於 2020 年增加至五條跑道；上海浦東機場的第四及第五條跑道即將啟用；深圳寶安機場亦計劃興建第三條跑道。內地其他城市如北京首都機場將增設第四條跑道，並開始興建新機場。

除了內地急起直追，其他亞洲國家亦致力提升航空運輸能力。吉隆坡國際機場、韓國首爾仁川機場均計劃在 2020 年，將跑道數目增加至五條；新加坡樟宜機場亦計劃建造第四條跑道。當周邊機場急速擴充，而香港卻原地踏步，將流失一批重要客源，而航空交通流量一旦失去，此後便難以復得。面對鄰近機場迎頭追趕，客貨運量到達瓶頸的挑戰，本會認為機管局提出的三跑道方案刻不容緩，以求應付不斷增長的航空交通需求，力保本港的區域及國際航空樞紐地位。

問題迫在眉睫 延遲成本高昂

有反對聲音稱，目前雙跑道每小時的起降上限，仍未達到原先設計的每小時 80 多個航班，又稱香港可以減少載客量低的來往內地航班次數，騰出跑道起降量，所以興建三跑道系統沒有迫切性。問題是，觀乎各國城市的經驗，由初期規劃、設計，到正式建造及完成一條新跑道的工程，一般需時十年或更長的時間。若香港真的等到航班升降量「見頂」，才開始籌備擴建工程，等同犯上早料「亡羊」卻不及時「補牢」的錯誤。

除了錯失航空服務市場的機遇，延遲工程亦將涉及更高昂的建造成本。近年香港的人工與物料成本持續上升，機管局幾年前預計工程的造價約為 1,362 億元³，但若繼續拖延的話，當局指工程費將每年上漲 90 至 100 億元⁴。第三條跑道愈遲動工，造價就會愈來愈貴，差價更動輒以百億計。客源流失連同成本上漲，香港將會為此付出雙重經濟代價。

帶動周邊經濟 創造就業機會

對於有人質疑興建第三條跑道的費用龐大、收益卻有限，但作為香港重要的基礎建設之一，其經濟效益並非局限於單一項目。第三跑道以至整體機場設施，可用以支援及推動香港外向型經濟的各行各業，甚至人民教育及文化科技交流的發展，可說是一個城市發展和經濟增長的重要動力。

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。

透過發展三跑道系統，除了可增加旅客數量、貨運量，吸引內地及外地旅客選擇香港機場作為中轉站，刺激本港的航空業務外，項目亦能提供大量就業機會，並帶動當地及周邊的各項產業如金融、物流、貿易、會議展覽，以至零售業、飲食業的發展，並鼓勵各跨國公司來港設置區域總部。由此可見，其效益是全社會性的，可令不同界別的人士受惠，全面提升香港的競爭力。

根據香港機場管理局的顧問報告分析⁵，若香港採用三跑道系統，估計可於 2030 年帶來高達 1,670 億港元的收益（當中包括直接、間接及連帶貢獻），佔本地生產總值 4.6%；項目屆時將提供 141,000 個直接職位、199,000 個間接及連帶職位（例如酒店、餐飲、零售等），而工程期間亦會提供 97,000 個建造業就業職位。若有關推算準確，即使項目的投資成本偏高，長遠而言仍可產生巨大的經濟貢獻。

環評報告全面 落實緩解措施

興建第三條跑道必須進行填海，難免令人擔心會破壞自然生態，特別是中華白海豚。機管局聘請了多位本地和海外的專家顧問，動用兩年時間進行環境評估，當中包括飛機噪音、空氣質素、健康影響及中華白海豚的專家。研究結果顯示，無論在施工或營運階段，三跑道系統在全部 12 個環境範疇均符合有關要求⁶；而當實施報告中的相應措施，項目引致的環境問題和潛在影響，均可得到緩解、補償或盡量減輕，對環境的影響程度屬可接受水平。

至於環評報告提出，在機場附近水域增設 2400 公頃的海岸公園，有環保團體認為是「先破壞，後建設」。鑑於近年中華白海豚的作息環境備受與機場擴建無關的因素影響，無論擴建機場與否，政府亦應加快設立新海岸公園的立法程序，而非如報告建議，暫定於約 2023 年才完成。政府也需訂立嚴謹的監督機制，確保機管局在承諾的時間內，落實各項緩解措施及環境補救方案，將對環境的損害減至最低。此外，機管局可考慮撥出部分盈利，推動海洋保育工作，以補償工程對自然環境的影響。

結語

總括而言，香港位處亞太區心臟，實施三跑道系統可增加國際及內地航點，從而擴大香港的航空網絡，鞏固香港國際航空樞紐的地位。憑藉香港在航空業上的領導角色，可有效支援金融、物流、商業、貿易、會議展覽、旅遊、零售、教育、文化、科技等各項重要產業／事業的發展及國際交流，對香港各個範疇的發展均舉足輕重、影響深遠。

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

⁶ 環境評估涵蓋的 12 個環境範疇包括空氣質素、人類生命危害、噪音、水質、污水收集及處理、廢物管理、土地污染、生態（陸地及海洋生態，包括中華白海豚）、漁業、景觀及視覺、文化遺產，以及健康影響（來自三跑道系統運作的廢氣排放及飛機噪音）

雖然興建三跑道系統會對環境構成一定影響，關鍵在於要在經濟發展、環境保護及社會成本各方之間、以及本港獨特的各種客觀因素制肘下竭力取得平衡。機管局提出興建三跑道系統的方案，已提供了一系列合理的建議措施，盡量減輕對環境生態造成的負面影響。本會認為香港現時的形勢是不進則退，有關工程若不從速落實，等同把香港長久建立的優勢拱手讓予競爭對手，自我窒礙香港的未來發展，大大影響我們後代的福祉。

香港集思會顧問

劉勵超先生

楊汝萬教授

2014年8月25日