

不建三跑 香港會失去競爭力

運輸及房屋局局長張炳良教授

過去十年，香港國際機場的客、貨運量平均每年增長 8% 和 5%。飛機起降量上升近 65%至去年的 391 000 架次。目前香港每日有約 1 100 航班往來全球（包括內地）約 180 個地點，令香港躋身國際及區域航空樞紐之一，對貿易、物流和旅遊業的發展起莫大作用。

現時雙跑道系統的實際最高容量為每小時 68 架次，若空中交通持續增長，機場在未來兩年內便會達至飽和。區域內其他國際機場，特別是新加坡、韓國和上海，以及珠三角的廣州和深圳等，均在積極進行擴建。面對競爭，香港若不欲放棄得來不易的航空樞紐地位，削弱整體經濟競爭力，便得早日興建第三跑道。

所以，建「三跑」已迫在眉睫，不是「應否」(whether)和「何時」(when)的問題，而是「如何」(how)的問題。

機管局去年已完成法定的環境影響評估（環評），涵蓋 12 個範疇，計有飛機噪音、空氣質素、海洋生態、對公眾的健康影響等。就公眾和環境諮詢委員會的關注和意見，機管局在環評報告內已承諾推行 250 項緩解和改善措施，當中包括設立香港歷來規模最大、面積達 2 400 公頃的海岸公園，以及斥資推行海洋生態保育計劃。

環境保護署署長在去年 11 月就「三跑」計劃發出有條件的環境許可證。機管局全面採納有關的附帶條件，會做好「邊建設、邊保育」，以期將香港國際機場發展成為全球最環保機場之一。

財務安排方面，機管局提出以「共同承擔」為原則的自資方案，以三跑道於 2023 年完工計，估算建造成本（按付款日價格）約為 1,415 億元。融資來源為：(一) 憑藉機管局超卓的 AAA 信貸評級，向市場舉債；(二) 保留未來十年的溢利盈餘，不派發股息；(三) 把現時向航空公司徵收的費用，調整回復至 2000 年之前的水平，將來按通脹調整；(四) 向離港的海外和本地(除過境客)旅客徵收機場建設費。

政府支持「共同承擔」的融資方式。向市場籌集資金，市場自會審慎評估有關擴建方案的商業可行性。至於徵收機場建設費作為機場擴建的集資方法，在海外及內地也有使用。不過，我們認為，機管局應增大舉債額，使能將機場建設費定於較低水平。而在釐訂對航空公司收費時，應考慮如何促使善用現有機場設施，包括鼓勵航空公司多些使用廣體飛機。

一個機場在國際安全標準下可處理多少航空交通量，取決於空域的範圍和管理效能。自 2000 年代起，香港和周邊珠三角地區的空域交通迅速擴張，成為全中國最繁忙的空域區之一。為了優化珠三角空域的使用和管理，國家民航局、香港民航處及澳門民航局在 2004 年組成三方工作組，於 2007 年共同制訂了《珠江三角空中交通管理規劃與實施方案》（2007 年方案），同意藉統一規劃、統一標準、統一程序，善用珠三角空域資源；並在 2020 年前分階段落實各項優化措施。機管局提出三跑道系統可達至每小時 102 架次飛機升降量(即每年 620 000 架次)的容量目標，便是基於 2007 年方

案。這方案亦已考慮了廣州將有五條跑道及深圳會有三條跑道。

民航處一直與內地空管當局聯繫，以推展落實 2007 年方案，其中有一些措施經已實施。中央有關部委(包括國家民航局)一向支持香港發展三跑道系統，以鞏固香港作為國際航空樞紐的地位。我們會繼續與國家民航局就落實 2007 年方案進一步商討技術細節，以妥善照顧各方的需要，達致互利共贏。

因應政府的意見，機管局會檢視其財務安排建議和設計方案，作出所需調整，制定適當的規劃應變措施，做好成本控制，以確保三跑道系統融資方法公平合理，合乎經濟效益、資本投資得當。

有反對三跑道計劃的人士引述 1992 年一份為臨時機場管理局擬備的《新機場總綱規劃》報告，認為在雙跑道系統下，仍可把現時每小時 68 架次的最高容量增至 86 架次。有關意見乃基於錯誤的理解。當年報告提出新機場雙跑道總容量，

視乎不同的條件和制約，可達至由每小時 52 至 86 不等的架次；但報告總結也清楚指出，因受到周邊大嶼山的高山阻礙，要達到較高容量，並不可能符合國際民航組織有關飛行程序的標準，既不安全也不切實際。[詳見運輸及房屋局網頁 www.thb.gov.hk 「三跑道系統 - 常見問題解答」]

民航處在 1994 年委託顧問已確認，雙跑道系統的最高容量不多於每小時 63 架次。2008 年，英國的國家航空交通服務公司於全面檢視香港國際機場的容量後總結，若實施一系列改善措施，再加上最新的航空交通管制技術，雙跑道系統最高容量可增至每小時 68 架次。這就是目前的情況，就算擴建客貨運設施，也無法消除雙跑道總容量的樽頸。