

香港國際機場 — 帶動經濟增長的國際航空樞紐

香港國際機場 1998 年啟用至今，已經發展為全球有數最優秀和最繁忙的機場。1998 年，機場的客運量為 2,860 萬人次，貨運量 160 萬公噸，飛機起降量每天 450 架次，航班往來約 120 個航點。機場的客貨運量增長迅速，到 2010 年，已分別增至 5,090 萬人次及 410 萬公噸。現在超過 95 家航空公司在香港提供航空服務，往來全球約 160 個航點，每天的飛機起降量逾 850 架次。香港國際機場憑着具創意的建築設計、卓越效率及優質服務，再加上廣闊頻密的航空連繫，歷年近 40 次獲選為全球最佳機場。在許多人的心目中，這機場是香港的瑰寶，讓港人感到自豪。





香港國際機場不僅是交通基礎設施，方便市民外遊，更是**國際航空樞紐**，為香港創造巨大經濟價值。目前約有65,000人在機場島上工作。在2008年，按增加價值額¹計算，香港航空業的經濟貢獻達780億港元，佔香港本地生產總值4.6%。更重要的是，香港國際機場令進出香港的人流貨流快捷暢順，這對於香港四大經濟支柱產業至關重要。這四大支柱產業包括金融、貿易及物流、旅遊，以及工商業支援及專業服務業，合共佔香港本地生產總值57%。



香港在國家的發展策略中具有重要的功能和定位，這在2011年3月公布的《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十二個五年規劃綱要》中亦具體說明。這個規劃綱要載明中央支持香港鞏固和提升競爭優勢(包括鞏固和提升香港國際金融、貿易及航運中心的地位)；支持香港培育新興產業，發展六項優勢產業；以及支持深化內地與香港的經濟合作。

¹ 「增加價值額」是指總產值減去中間投產消耗值(在生產過程中所消耗的貨品及服務的價值)。文中所載的增加價值額由獨立顧問評估，當中包括直接、間接及連帶貢獻。

航空連繫緊密度： 香港競爭力的關鍵

航空連繫緊密度是指以最短時間到達世界各地的能力。航空連繫緊密，可以促進國際貿易、外國投資及創意產業，並加強香港的經濟競爭力。全球共有數以千計的大小機場，但**國際商業活動主要集中在航空連繫最緊密的「樞紐」**。這些樞紐讓各方有需要時可以便捷地往來各地，以最高效率提供高增值服務，並及時將貨物運往世界最偏遠的角落。



香港航空業於2008年帶來

780億港元

經濟貢獻

香港國際機場是國際航空樞紐，對於**促進香港的環球連繫**，以及保持香港作為國際商業中心及亞洲國際都會的地位，均舉足輕重。憑藉航空樞紐的地位，香港國際機場連繫更多航點，每條航線的班次亦更加頻密，因而能夠以更具市場競爭力的價格，為旅客提供更多選擇和更方便的服務。從宏觀角度來看，香港國際機場有助提高本地生產力和效率，並為香港經濟持續發展創造有利的環境。香港與全球的航空連繫愈緊密，各行各業的得益便愈大。





發展迅速的區域航空市場

2008年至2030年間，全球本地生產總值預測會以複合年增長率4%的幅度上升，而內地本地生產總值的增幅更會高達7%。鑑於航空交通需求量與日俱增，預期航空市場亦將強勁增長。因此，不少區內機場都擬定計劃提升設施，詳情見圖1。

圖1：區內機場的發展計劃

機場	現有跑道數目	計劃跑道數目
北京首都	3條	計劃興建第二個國際機場
廣州白雲	2條	將增至5條
上海浦東	3條	將增至5條
深圳寶安	1條	於2011年共2條，將增至3條
曼谷蘇凡納布	2條	到2016年共3條
首爾仁川	3條	到2020年共5條

註：根據公開途徑蒐集所得的資料。

2010年，香港國際機場的航空交通量與啟德時期相比，有龐大的增幅，但跑道容量卻接近飽和。在2008年至2030年間，香港本地生產總值的複合年增長率預測為3.2%。因此，我們預計到**2030年**，全年的客運及貨運需求量分別約為**9,700萬人次**及**890萬公噸**，飛機起降需求量則約為**602,000架次**。由於這需求量遠遠超出香港國際機場現時兩條跑道的容量，我們須要增加機場容量，才能維持這個樞紐機場的增長。

及早規劃的需要



機場發展是資本投資密集的项目，過程需時，必須預早詳細規劃。在運作中的機場進行擴建工程，還會面對更多挑戰。鑑於容量不足問題迫在眉睫，我們必須從速制定香港國際機場的未來發展策略。我們一向透過擬定20年規劃大綱，並每五年檢討及更新一次，為機場的未來發展訂定策略方向。



預計到2030年
客運需求達

9,700萬人次

貨運需求達

890萬公噸



《香港國際機場 2030 規劃大綱》—— 兩個方案可供考慮

《香港國際機場 2030 規劃大綱》的籌備工作於 2008 年展開。為確保**規劃**過程具**透明度、專業及客觀**，我們委託了九家各具專長的獨立顧問公司，研究機場發展所涉及的不同策略範疇，例如航空交通量預測、經濟影響、初步的工程可行性及環境評估。這些研究廣泛涵蓋一切關鍵事宜，讓我們能夠掌握充分資料，為香港國際機場的未來發展策略作出適當的建議。總括而言，我們研究了兩個不同方案：

▶ 方案1：維持現有雙跑道系統

這個方案維持現有的雙跑道系統，但須於 2016 年至 2030 年間，分階段進一步投資擴建客運大樓及停機坪設施(例如：客運廊、旅客捷運系統、行李處理系統、區內道路基本設施)，總成本按**2010 年價格**計算約為**234 億港元**，按付款當日價格計算則約為 425 億港元。工程完成後，機場可以處理的**實際最高飛機起降量**每年可達**42 萬架次**。然而，這個方案只能應付中期的預測航空需求量，跑道容量到**2019 年至 2022 年間**會達到飽和。此後，香港國際機場便無法處理更多航班。



方案2：擴建成為三跑道系統

這個方案涉及重大投資，投資額按**2010年**價格計算約為**862億港元**，按付款當日價格計算則約為**1,362億港元**。發展項目將於2016年至2030年間分階段進行，包括興建第三條跑道及相關的客運大樓、飛行區及停機坪設施(例如：客運廊、旅客捷運系統、行李處理系統及區內道路基本設施)。這項發展須要填海拓地約**650公頃**。第三條跑道啟用後，機場可以處理的實際最高飛機起降量每年可達**62萬架次**。最重要的是，這個方案可讓機場在容量充裕下，應付直至**2030年**甚或其後的航空交通需求，並在其間維持我們極為緊密的航空交通連繫。若採用這個方案，我們須妥善處理一系列工程、資金及環境事宜，例如對海洋生態、中華白海豚自然棲息地、噪音水平及空氣質素的環境影響。



我們已根據航空連繫緊密度、經濟效益、工程可行性、環境事宜、資金等一系列考慮因素，從各方面評估兩個方案。上述兩個方案反映非常不同的取態，分別在於如何發揮香港國際機場對本地經濟的重要性。**方案1**只能應付我們短中期的航空交通需求，而**方案2**則可滿足我們的長遠需求，並可充分利用香港國際機場的航空交通連繫，推動香港經濟發展更上層樓。

就機場對香港的經濟價值而言，方案2的貢獻遠比方案1為多。按機場使用年期為50年(直至2061年)計算，若採用方案1，經濟淨現值²預計為4,320億港元；若採用方案2，經濟淨現值預計為9,120億港元。到2030年，方案2可將機場島上的直接職位增加至141,000個，遠比方案1的101,000個職位為多。

假如現時選擇方案1，若干年後才改用方案2，實際上並不可行。首先，這會造成極大的浪費，因為按方案1建造的基建有部分將須要拆卸，以便採用方案2的機場布局。其次，由於推行方案2籌備需時，長時間耽誤將會令香港國際機場的容量在第三條跑道落成之前已經飽和。其間，香港的航空交通量或會流向那些航空連繫日益緊密的機場，而流量一旦失去，便難以復得。因此，以香港最大利益為前提，應確保香港國際機場及時有充足的容量，以應付預計需求。

總的來說，只有方案2才能滿足香港直至2030年甚或其後的長遠需要。這是讓香港的航空網絡能在容量充裕下繼續擴展的唯一方案，而隨着航空連繫緊密度提升，香港的整體競爭力將可持續增強。我們知道處理相關環境事宜會帶來不少挑戰，有關工作會於未來法定環境影響評估過程中進行。與《香港國際機場2030規劃大綱》有關的發展建議必須遵守當時法定規管制度所要求的環境影響評估過程。

圖2：全年飛機起降需求量及跑道容量分析

	啓德機場 於1997年 (單跑道)	香港國際機場 於2010年 (雙跑道)	香港國際機場於2030年	
			方案1 (雙跑道)	方案2 (三跑道)
飛機起降需求量預測 (架次)	-	-	602,000	
跑道設計容量 (架次)	180,000	360,000	420,000	620,000
實際飛機起降量 (架次)	165,000	306,500	-	-
剩餘/(欠缺)跑道容量 (架次)	-	53,500	(182,000)	18,000

² 經濟淨現值的計算方法，是將一項投資的未來經濟效益現值，減去投資額的現值。

容量不足的后果

多年來，隨着航空流量不斷增長，香港國際機場已成為亞太區最繁忙的航空樞紐，為我們帶來便利的交通及重大的經濟效益。若機場容量不足，將為香港帶來嚴重的不良後果：

(a) 當跑道的起降時段全被佔用，要開辦新航班，惟有取消現有航班以騰出起降時段。航空公司將可能着重發展利潤較豐厚的航線，並減少營辦利潤較低的航線，導致航點減少、各航線內的競爭消滅、轉機與航班延誤時間加長，而旅客亦須支付較高費用；及

(b) 香港得來不易的航空網絡及航空連繫緊密度難免會逐漸萎縮。我們這個樞紐機場的增長也會受到限制，並失去這增長機會可以為香港帶來的經濟及其他效益。

雖然大珠江三角洲地區另外還有四個機場，但我們不能依賴這些機場來滿足我們的需要，原因如下：

(a) 往來機場的航空服務由個別司法管轄區規管，並受世界各地之間的雙邊民用航空運輸協定規限。因此，我們因容量不足而未能應付的飛機起降量，不能純粹按照需求情況或我們的意願分流到其他機場；

(b) 若要使用其他機場或在其他機場轉機，大部分旅客會感到十分不便，這並不符合他們的利益；及

(c) 最重要的是，若要依賴其他機場來滿足我們的航空交通需求，將會限制我們這個樞紐機場的增長，並對香港作為國際都會的整體競爭力造成負面影響。

資金

機場管理局在業務上恪守審慎的商業原則。自香港國際機場於1998年啟用以來，我們已投資約180億港元擴建及提升機場基礎設施；並向政府派發股息及償還股本，金額合共190億港元。

無論選擇方案1或方案2，落實《香港國際機場2030規劃大綱》都會出現**資金短缺**。這是因為兩個方案的資本開支，都會超出由獨立財務顧問評估的機管局審慎借貸能力水平，以及機管局派息後的內部現金流。視乎各界對《香港國際機場2030規劃大綱》未來發展的意見，**機管局須進一步與政府商討如何妥善應付資金短缺問題**。

把握現在 立即行動

隨着航空交通量每天不斷增長，香港國際機場的容量快將飽和。**兩個方案均需要長時間**進行更深入的詳細研究，並須取得監管當局批准才能展開工程。方案2更需要約十年時間籌建，可見有關決策已經刻不容緩。

大中華地區的經濟活動料將高速增長，帶動航空服務需求上升，香港將可從中受惠，關鍵因素在於擴建香港國際機場。若要把握這個黃金機會，為香港帶來更大裨益，並保持領先的國際航空樞紐地位，**我們必須立即行動**。



如需更多資料，請瀏覽 www.hkairport2030.com