

籌建新機場跑道應立即起動

羅祥國

香港中文大學航空政策研究中心副主任

本文以〈籌建新機場跑道應立即起動〉為標題，刊於二〇一〇年九月十五日的信報財經新聞（第 P31 頁）

筆者在 6 月出席了由政府中央政策組主辦的「香港在國家發展的作用及定位」座談會，政府為配合國家擬訂「十二·五」規劃收集意見，而空運是其中一個討論環節。

本人在會中提出香港政府應考慮要求中央在制訂「十二·五」規劃時，把香港計劃興建第三條跑道和珠三角空域應協作管理的意見，一併考慮和作出配合。就這議題，興會者的主要回應有以下各點：

一、有位學者認為，香港機場的兩條跑道，最終每小時可容納 92 班航機升降，因此沒有興建第三條跑道的迫切性。

二、另有一位學者提出，珠三角空域非常擠塞，這問題亦不容易解決，因此，第三條跑道將得物無所用。

三、會後有位官員向本人指出，香港機場近年有多項計劃在各方面提升設施，機場可使用至 2020 年都沒有問題。

四、當然，亦有業者在會議中調，政府應有所警惕：香港曾是全球第一的集裝箱貨運業，在 2005 年被新加坡所超越，近年上海亦已趕上，航空業絕不要重複香港海運業的下場。

這些都是重要的觀點，是須小心處理的問題。香港機場將何時飽和？對香港航空業的長遠發展來說，這是最基本的問題，必須進行客觀研究。香港近年航班延誤情 惡化，午夜後的客運航班增加，這在在都反映機場在熱門的升降時段已趨向飽和，新航空公司和新航班都不容易作出最有商業效益和方便旅客的安排。

引入四大重要假設

香港中文大學的航空政策研究中心在 2007 年完成了一項有關第三條跑道的研究，結論是香港機場很大可能約在 2017 年達至飽和。由於興建新跑道需時約十

至十二年，該研究建議政府應及早策劃第三條跑道。據悉，香港機場管理局現正進行至 2030 年的長遠規劃，而第三條跑道亦是研究的範圍。

有鑑於近年航空業波動很大，面對不少不明朗因素，本研究中心從新檢視香港最新的航空業數據，嘗試再確定第三條跑道的迫切性。

今次研究引入了多項新假設，這反映機場在接近飽和時，機場和航空公司均會採取進一步調整措施，以擴大機場服務規模的極限。這重要假設主要包括以下四方面：

一、假設現在機場營運的極限是每天 16 小時，而在將來最多可增加到每天 18 小時。香港機場不可能是每天 24 小時不斷營運，這是受到跑道和其他機場設施維修保養的需要，和涉及一些環保因素的限制。

二、根據機場管理局近年委托的英國顧問研究結果，香港機場每小時升降航班的上限，可由當時的 57 班增加至 2015 年的 68 班。我們進一步認為：航班升降在達到這 68 班上限後，在技術上仍有改進的可能，假設在 2017 年再可把上限增至 72 班。

三、香港現在所有航班的平均乘客乘載率約是 65%，假設在航班數量達至飽和後，這乘客乘載率可上升至 70%。就此，雖然航班數量不可以再增加，但其可服務的乘客數量則仍有上升空間。

四、在香港升降的所有航機中，現在約有 66% 是闊體航機；經營國內航線和地區航線的公司，很多都是採用 A320/A321，以及波音 737 的窄體客機。

當香港機場趨向飽和時，加上有關航線如果有足夠的需求，這些航線的航機就會被更多的闊體航機所取代。

就此，我們假設闊體航機佔總航機數量的比例可以分別增加至 70 及 75%；這樣，雖然航班數量不可以再增加，但其可服務的乘客數量亦有上升空間。

總的來說，把以上的相關假設應用於航班的發展上，在「第三情況」下（這是選用以往較高的航機平均增長率），香港機場達至航機完全飽和的年份是 2016/17 年；如在「第二情況」下（這是選用以往較低的航機平均增長率），香港機場達至航機完全飽和的年份則可延至 2018/19 年。

機場最快在 2017 年飽和在飽和況下，香港機場就不能再提供額外服務予新的航空公司、新的航線和新的航班；有興趣香港的新航空服務，唯有選擇珠三角的其他機場，這將是香港整體經濟的損失。

當香港機場能服務的航機數量達至完全飽和後，航空公司仍然可以作出進一步的調整，以增加可服務的乘客量。在「第三情況」下（這是選用以往較高的乘客平均增長率），香港機場達至乘客完全飽和的年份是 2018/19 年；如在「第二情況」下（這是選用以往較低的乘客平均增長率），香港機場達至乘客完全飽和的年份，則可延至 2022/23 年。

綜合以上較積極「第三情況」和略為保守「第二情況」的分析，航機服務大概會在 2017/18 飽和，而香港機場能服務的乘客量則在 2020/21 達至飽和。當然，以上的參考變數仍有調整的可能性，但估計對主要的結論影響不大。當機場趨向飽和時，服務質素會明顯下降、機場各項收費偏高、航班延誤惡化、危機管理能力被削弱、任何暴風雨或工潮都容易引至機場大混亂等。

機場的擴建，在近年各大城市的經驗中（包括東京、倫敦、巴黎、法蘭克福等）。無論在選址、環保、徵用土地、入口勞工、財政安排等方面，都可能會引起很大的政治反響，甚至引起民眾長期示威，政府都需要付出很長時間作出政治妥協。

再者，香港社會近年對環保問題的關注不斷增加，根據香港在 1998 年通過的環境評估條例的新規定，機場和飛機航道附近的人口不斷增加、海路航道的縮減、民眾對海洋生態的關注等因素，都會延長對環保問題的諮詢時間和法定程序，這亦需要長時間才能妥善處理。

事實上，從最初策劃到 用一條新跑道，如能在十年內完成，已是樂觀的估計。因此，香港政府現在已有迫切性，對第三條跑道進行積極的策劃。至於珠三角空域擠塞的問題，這也是特區政府的責任，必須積極向中央爭取改善。

各假設下達至航班/乘客飽和的年份

不同因素的假設數值	第一情況	第二情況	第三情況
航機每年平均增長率	6% (2004-2008 年)	6% (2004-2008 年)	7% (1999-2008 年)
乘客每年平均增長率	5% (1999-2008 年)	5% (1999-2008 年)	7% (2004-2008 年)
機場每天營運時數	16	18	18
2017 年航班每小時營運上限	72	72	72
達至航機飽和的年份	2016/2017 年	2018/2019 年	2016/2017 年
乘客乘載率達 70%的年份	2019/2020 年	2021/2022 年	2017/2018 年
闊體航機佔總航機的比例	70%	75%	75%
乘客乘載率達 70%的年份	2019/20 年	2022/23 年	2018/19 年