

市場以矛盾心態期待QE3

標普上周六下調美國主權信用評級後，星期一的亞洲股市繼續上周五的跌勢，恐慌和避險情緒濃厚，港股一度再跌900餘點。昨晚紐約股市早段亦大幅下挫。

儘管量化寬鬆政策導致美元貶值，加劇全球通脹，受到廣泛批評，但為了避免全球股市崩盤，市場不得不期待美國推出QE3，也希望歐盟啟動債券回購計劃，向市場投放流動性，以穩定市場信心。顯然，市場是以矛盾的心態面對極有可能將要推出的第三輪量化寬鬆政策。然而，量化寬鬆政策具有嚴重的後遺症，不可無限地反覆運用。對於美歐而言，還應同時出能夠讓市場重建信心的經濟政策。

美國過去兩輪量化寬鬆政策，在一定程度上遏制了通脹導致的市場恐慌和股市崩盤，減輕了流動性緊縮對實體經濟的不利影響，增加了國際流通貨幣，有利於經濟復甦。然而，美國大印美鈔，導致利率下降和美元貶值，稀釋債務，降低美元資產持有者的收益，並導致熱錢衝擊，推高資產價格，加劇全球通脹壓力。正因為如此，美國的量化寬鬆政策受到世界各國抨擊，令美聯儲不敢輕易推出第三輪量化寬鬆政策。

繼上周全球股市經歷「黑色一周」後，美國主權信用評級下調引起的恐慌情緒瀰漫，全球市場信心劇跌。在此情況下，標普下調美評級，美聯儲推出第三輪量化寬鬆政策似乎已「事在必行」。標普宣佈下調美國主權債務評級後，西方7國領導人密集磋商，發出明確信號，穩定市場信心，並很可能會向市場投放流動性來緩解此次危機。這說明，聯儲局宣佈推出QE3，歐洲啟動債券回購計劃，美歐一同開水喉，避免全球股市崩盤，在目前是一個不得不作出的選擇。

本港財政司司長曾俊華表示，亞洲大部分經濟體均屬穩健，區內的內部需求強勁，對香港有很大的支持作用。新興市場的經濟增長仍然強勁，儘管受美國主權債務評級降低影響，全球資金從股市逃亡，但這只是暫時現象。恐慌過去後，特別是美聯儲若推出QE3，資金仍然會再度流入新興市場和香港。不過，聯儲局若推出QE3，長遠的負面影響是美元貶值，全球通脹加劇。由於港元與美元掛鈎，香港通脹屬輸入型，因此，香港仍會面對通脹加劇和資產泡沫上升的挑戰。

(相關新聞刊A1至A4版)

犧牲機場發展的環保標準是否合理？

機管局昨日公布多份興建第3條跑道的顧問報告，當中有報告顯示，如果興建第3條跑道，會令部分空氣污染物增加八成至一倍半。有環保團體表示，第3條跑道的環評報告將難以獲得通過，使工程未能開展。

我們認為，追求環保無可厚非，但環保的標準必須切合現實，如果環保凌駕於發展，讓機場等對經濟、民生影響舉足輕重的項目寸步難行，這樣的環保標準是否合理值得社會反思。興建機場新跑道吸納更多航班，對環境帶來一定影響在所難免，若因此而抗拒興建第3條跑道，令香港失去區域空中樞紐地位，面臨被邊緣化的危機，則是將環保絕對化，犧牲發展的機遇。當局必須吸取港珠澳大橋官司的教訓，認真做好環評工作，避免第3條跑道因環保問題而受到阻礙，爭取工程順利展開。

儘管本港機場航運力已逼近飽和，興建新跑道對保持本港航空業優勢以及整體經濟競爭力具有重要意義，但環保人士更注重的是，新跑道落成後增加的航班升降量，其污染物排放使附近的空氣質素轉差，超出新修訂的空氣質素指標，新跑道難以成事。對比歐美等大多數國家，其對環保的要求不比本港遜色，歐美雖大力倡導綠色運輸，但甚少因照顧環保需要而完全限制機場的擴建和發展。歐洲委員會在2007年為綠色運輸（包括機場在內）設立目標：削減20%的溫室氣體；將可再生能源利用比例再提升20%，削減20%能源消耗，這一切在2020年前完成。可見歐洲機場的減排措施也是循序漸進，而非不現實地追求一步到位。

當然，也有特殊例子，英國的希斯路機場第3條跑道就因為環保問題而被否決，後果是令英國每年損失數百億港幣外，亦喪失了英國航空樞紐的地位。事實上，任何基建工程難免對環境造成一定影響，大型機場航班升降頻繁，排放空氣污染物，這是全球機場共同面對的問題。但必須在經濟發展及保護環境上取得平衡，不能為了環保而反對興建機場第3條跑道，這種取態並不符合社會利益。港珠澳大橋環評官司的教訓乃前車之鑒，在興建第3條跑道一事上，當局應該充分與社會人士溝通，採取必要的計劃改善環境問題，消除環評問題上的各種不明朗因素，以免令工程再次因法律問題而橫生枝節。

(相關新聞刊A5版)

港若不建新跑道 大都會地位難保

報告警告勿蹈希斯路覆轍 促續做珠三角航空一哥

香港文匯報訊(記者 郝君兒) 香港應否耗資千億元興建第3條跑道，在環保與長遠發展之間面臨兩難。機管局顧問報告總體認為建新跑道利多於弊，力陳香港航空發展若停滯不前，難保國際大都會地位，日後與國際網絡連接亦受阻，甚至或步倫敦希斯路機場「不進則退」的覆轍。報告又承認珠三角區內機場競爭激烈，即使增建跑道，本港佔珠三角機場的國際旅客量仍會由2007年的62%下降至2030年的41%，被鄰近廣州及深圳機場「迫近」，但至少可讓香港在區內激烈競爭下穩住珠三角航空領導地位。

機管局昨日公開8份顧問報告，供公眾查閱及了解興建第3條跑道對香港日後發展的影響。機管局早前所言，其中一份顧問報告力證香港如不興建新跑道，至2030年時會失去經濟發展的龐大機遇，將會危及香港對外航空網絡的發展，國際大都會地位亦難保，而實際上香港機場航運力已逼近飽和，如沒有適當擴建配套發展，將造成部分航線被取消、航班擠塞和延期、機票價格被搶高等情況，長遠亦難與鄰近地區競爭。

不進則退經濟損失慘重

該顧問報告更以倫敦希斯路機場未有加建跑道的經驗作為例子，指機場因空間有限，航空公司傾向營辦利潤較高的長途機，結果令希斯路航點由1990年的227個，下跌至2007年的180個，最少取消13個區域航線，機場同時約有35%航班出現延誤，估計因跑道擠塞而導致全英國的經濟損失，由2006年達17億英鎊，增至2015年的50億英鎊(約640億港元)，香港面臨的經濟損失，或較希斯路機場更嚴重。

廣州深圳將挑戰港地位

事實上香港在鄰近地區的航空領導地位已岌岌可危，按國際航空運輸協會(IATA)為機管局所做評估，建新跑道後香港客量可望持續增長，但與周邊的珠三角航空競爭將愈演愈烈，以載客量為例，本港國際客量將由2007年的1,040萬人次，可望增至2030年的2,360萬人次，惟佔珠三角地區的國際客比例，卻會由2007年時的62%，大幅下降21個百分點至2030年的41%，廣州及深圳將明顯分薄香港市佔率，其中廣州會由現時22%升至34%，深圳更會由3%激增至15%，但香港國際客比例雖在珠三角區內急降，卻仍能險守領導地位。

大橋落成港人轉澳起飛

IATA報告亦指出，擬建的港珠澳大橋、兩岸直航日後發展，及往返內地的港人轉投深圳機場懷抱等因素，都牽繫香港航空日後發展。該報告預期港珠澳大橋落成後，過去只能選擇廣州或澳門機場的珠海居民，日後可因交通便利轉而來港乘搭航班，部分精打細算的外遊港人也可能會轉往澳門，享受更多廉航的選擇。另外，往來內地的香港人近年時興深圳搭飛機，報告亦預期有關趨勢將持續，愈來愈多往來內地的香港人，日後將轉投深圳機場懷抱。

兩岸直航問題上，報告亦預期日後內地與台灣的直航發展將更趨順利，香港的中轉角色無可避免進一步被攤薄，區內的直航戰場將轉到珠三角區，惟直航航班票價始終較貴，料隨着內地與台灣旅遊往來增加，來香港轉機，仍為旅行團的不二之選。

顧問提4方案 有別諮詢文件

香港文匯報訊(記者 曾偉龍) 機管局今年中就加建第3條跑道發表諮詢文件，昨日更公開詳細的顧問報告，但顧問報告提出的4個方案與諮詢文件中的加建跑道方案有異，報告中提及的數據亦與諮詢文件有差別，數據惹來環保團體的質疑。機管局表示，諮詢文件載有機管局日常運作的經驗，才與顧問報告有所不同。



顧問報告總體認為建新跑道利多於弊，力陳香港航空發展若停滯不前，難保國際大都會地位。資料圖片

預計新跑道工程空污升幅

空氣污染物	2008年排放量(公噸)	預計2030年排放量(公噸)	升幅
二氧化硫	312	644	+106%
氮氧化物	5,450	9,895	+86%
可吸入懸浮粒子	24	47	+96%
揮發性有機化合物	302	556	+84%
一氧化碳	2,170	5,422	+150%

註：2008年飛機升降量為30萬架次，預計2030年飛機升降量為62萬架次。
資料來源：「初步空氣質素影響分析」顧問報告 製表：香港文匯報記者 嚴敏慧

空污料超新指標 環評恐難過關

香港文匯報訊(記者 曾偉龍) 機管局昨日公布多份興建第3條跑道的顧問報告，讓公眾較全面掌握工程的需要及對環境的影響。有環保團體表示，顧問報告指新跑道落成後增加的航班升降量，其污染物排放使附近的空氣質素轉差，超出新修訂的空氣質素指標，料環評報告將難以獲得通過，使工程未能開展。

顧問指工程威脅海豚

機管局今年6月就興建機場第3條跑道諮詢公眾，指工程對空氣質素影響不大，對於中華白海豚的影響則在技術報告中以兩三句交代。不過，機管局昨日公開的顧問報告卻指出，新跑道落成後，其二氧化氮水平將難以符合快將落實的新修訂空氣質素指標，而報告又指填海工程將會影響中華白海豚覓食和社交生活。

世界自然基金會香港分會氣候項目主管余遠聘表示，機管局早前發表的諮詢文件及技術報告淡化工程對週邊生態的影響，有誤導之嫌。他批評顧問報告及技術報告均沒有交代碳排放量及量化的環境成本，無法在宏觀檢視工程影響。他促請港府叫停諮詢，並披露上述資料，向公眾交代與



余遠聘質疑機管局早前發表的技術報告淡化工程影響。香港文匯報記者曾偉龍攝

環團批報告淡化污染

海豚保育學會會長洪家耀表示，顧問報告乏足陳，未能點明工程對環境影響的嚴重性。他指報告建議採用保護海豚措施並不足夠。他說：「工程是環評條例實施以來最大型的，但保護措施與興建小碼頭無異，非常敷衍。」他又指報告未能對症下藥，批評機管局企圖混過關，又估計工程的環評報告將不會通過。

報告，與現正諮詢的方案有異，數據惹人質疑。

機管局：諮詢文件加入運作經驗

機管局發言人表示，機管局依據運作經驗加入意見並提出建議，在諮詢文件中的加建跑道方案與顧問報告的4個方案有所不同，而現時只是作方向性諮詢，詳細設計仍可能有改變。發言人又稱，報告只作初步環境研究，數據由顧問提供，僅為參考數字，如公眾支持加建跑道方案，將會進行詳細的環境評估。



顧問報告指，工程將影響周邊水域的海豚生活。資料圖片

香港文匯報訊(記者 嚴敏慧) 香港國際機場將於2020年飽和，興建第3條跑道料能紓緩情況，惟有機會帶來環境污染及生態破壞。機管局就擴建機場進行的顧問研究顯示，若採用增建第3條跑道方案，2030年機場飛機起降將增至62萬架次，屆時所有空氣污染物的排放會急升(見表)，例如一氧化氮排放量每年會增加到5,422公噸，較2008年增加超過1倍。若按新修訂「空氣質素指標」(AQO)評估，更會有近90%監測點錄得二氧化氮超標，東涌市區及沙螺灣亦會被波及，居民將直接受影響。

起降達62萬架次 噪音空污升高

未來機場二氧化氮超標

機管局委託顧問進行的「初步空氣質素影響分析」，於機場島、東涌、碩頭及沙螺灣設置64個監測點，收集現時空氣污染物數據以推測2030年情況。結果發現，連同港珠澳大橋香港接線、屯門至赤鱗角連接路等工程一併評估，將來機場二氧化氮含量將會超標。若以現時AQO標準，每小時每立方米空氣的二氧化氮含量不可超出300微克計算，只有機場客運大樓兩個監測點不合格；惟以新修訂AQO計算，即每立方米含量不可超出200微克，不合格監測點增至56個，其中包括4個東涌海堤灣畔監測點。

未來機場二氧化氮超標

新建跑道會帶來額外飛機升降，飛機噪音問題亦備受關注。「初步飛機噪音影響分析」顧問報告顯示，若2030年飛機升降量增至62萬架次，受噪音影響範圍將多達109平方公里。「初步工程可行性及環境評估」顧問報告則就4個不同新跑道工程方案進行研究，發現工程及航班升降所產生的噪音，會影響黃金海岸、大磡灣、馬灣及北大嶼山逾3,500個住戶。

水底噪音影響海豚生活

此外，擴建機場及新建跑道將涉及填海等工程，將會影響水質及海洋生態。顧問報告結果顯示，4個興建方案分別會影響118至210條中華白海豚，最多可令1,100公頃的海豚覓食地造成永久損失，即使最接近諮詢方案的「方案3」，仍會令800公頃覓食地永久損失。而工程所製造的水底噪音，亦會影響海豚的日常生活。