

A28 【責任編輯：吳欣欣】【版面設計：吳景強】

今日香港 + 能源科技與環境 + 全球化 + 現代中國

第三跑道 蓄勢待發



港府自去年提出《香港國際機場2030規劃大綱》後，最引起矚目的建議是興建第三條跑道，以提升香港國際機場的競爭力。有關建議於今年3月獲得行政會議通過，一旦落實，預計可於2022年至2023年完成工程。到底興建第三條機場跑道對香港的生活素質會帶來甚麼影響？我們又可如何從可持續發展的角度評價有關基建項目？

香港文匯報特約記者 李浩彰

議題探索

今日香港 (按教育局課程指引)

主題1：生活素質

- 香港維持或改善居民的生活素質的發展方向如何？
香港居民對不同層面的生活素質的優次有甚麼不同看法？
哪些方面的生活素質被視為最重要？哪些被視為最急切的需要？甚麼人可作出相關的決定？為甚麼？

主題2：法治和社會政治參與

- 香港居民如何參與社會及政治事務？就法治精神而言，香港居民如何行使權利和履行義務？
香港居民對社會及政治事務的參與程度和形式受甚麼因素影響？他們的參與有甚麼意義？為甚麼他們會有不同的訴求？有關訴求帶來甚麼影響？

能源科技與環境 (按教育局課程指引)

主題2：環境與可持續發展

- 可持續發展為何成為當代的重要議題？其出現與科學及科技的發展又有何關係？
科學與科技可以如何配合可持續發展？有何限制？
人們的生活方式及社會發展怎樣影響環境和能源的使用？

興建第三條跑道後，到2030年，香港機場將可處理9,700萬人次旅客。 資料圖片



香港機場每日有近千班次的飛機升降。 資料圖片

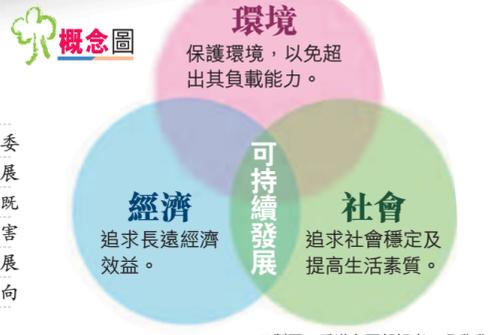
行會通過建議 工程如箭在弦

今年3月，行政會議於原則上批准為香港國際機場第三跑道系統作出進一步規劃，估算斥資約1,362億港元。除項目規劃外，機場管理局(機管局)在未來2年還需在環境評估、融資研究及爭取市民支持3方面作出對策，至2015年政府最後拍板，預計2022年至2023年完成興建。
第三條跑道預計全長3.8公里，需要填海650公頃，新客運廊有60座登機橋以及100個停機坪，若採用第三條跑道系統，香港機場到2030年將可處理9,700萬人次旅客、890萬公噸貨物以及602,000架次飛機升降。

概念鏈接

何謂可持續發展？

根據聯合國環境與發展世界委員會的報告，可持續發展(Sustainable Development)是：「既能滿足我們現今的需求，又不損害子孫後代能滿足他們的需求的發展模式。」可持續發展涉及3個角度：環境、經濟和社會(見右圖)。



製圖：香港文匯報記者 吳欣欣

尖子必殺技

故步自封必輸 急起直追爭贏

機管局發表的《香港國際機場2030規劃大綱》，內容提及基於本地機場擠擁情況漸趨嚴重，交通流量很快會超過機場的運輸承受力；同時面對珠三角機場的挑戰，香港興建第三條跑道刻不容緩。研習這個時事議題時，同學需要釐清興建原因和利弊，以便回答不同類型的問題。

航空業拉動三大經濟引擎

屬於貿易及物流業的航空業是本港四大經濟支柱之一，其餘三大行業——旅遊業、金融業和工商業，亦需要航空業的配合，才能邁步向前。香港被公認為世界第三大投資熱點，若因跑道不足而局限其區內航空客運量，無疑窒礙經濟發展。而這也是興建第三條跑道的主因。

要對興建第三條跑道作出評論，必須引用數據來支持論點。現時香港機場的每年客運量約為5,000萬人次。到2022年至2023年，第三條跑道及相關配套設施落成後，香港機場每年的客運量預計高達9,700萬人次。不過，最大競爭對手廣州白雲國際機場的跑道數目會由2條增至5條，到2016年可處理多達60萬架次航班升降，是香港目前處理能力的一倍。可見香港機場面對珠三角的強大挑戰。

經濟環保 勢不兩立？

經濟與環保之爭，是不少興建項目的爭議點，興建第三跑道也如是。

正面影響方面，第三條跑道落成後，能提升香港的競爭力。面對亞洲區內強敵，無論遠至首爾或近至廣州，他們都在積極擴建機場跑道。在遠憂近患下，香港的亞洲國際樞紐地位備受挑戰。如果錯失時機，香港便可能步上當年東京成田機場未能及時增建跑道，失去亞洲航運領導地位的地位。

負面影響方面，有環保團體擔憂興建第三條跑道會帶來更多空氣污染，尤其東涌地區。由於新跑道能接納更多航班，碳排放量自然隨之增加。

因此，同學在作答時，必須先釐清自己的立場，然後配合數據從長遠和短期的角度作出分析，這樣才能符合通識科「多角度思考」的要求。

黃煒傑 浸會大學中國研究(中國歷史)課程一年級本科生、2011年高級補充程度會考通識教育科奪A狀元

模擬試題

請先閱讀以下有關香港機場的資料，然後回答問題：

資料一：機場升降量幾飽和

機管局預計，在2020年前，香港國際機場的跑道升降量會飽和。若香港不興建第三條跑道，可用升降時段被全部佔用時，難有新的航空公司加入本地市場，進而對航點和班次的增加帶來負面影響。據估計，單是2020年至2030年，香港將失去超過1億人次客運量和1,600萬公噸貨運量。運輸及房屋局局長鄭汝擘指出，機場去年的交通量已達到原定2013年才到達的使用量，若機場處理量不足，導致航空公司要減少航線、航點和航班，香港作為國際和區域航空樞紐的地位將不保。

資料二：跑道建成後 空污物增一倍

機管局公開機場第三條跑道工程的8份顧問報告，內容包括工程對空氣素質的影響和整體環境評估。空氣污染方面，報告指出當第三條跑道建成後，2030年機場的航班升降量將增加至62萬架次，整體飛機排放的空氣污染物將較2007年的數據增加一倍。

資料三：不同持份者意見

勞工界：香港國際機場支持四大傳統支柱行業，包括貿易及物流業、旅遊業、金融業和工商業，其中以貿易及物流業和旅遊業的效果最明顯，政府預期機場擴建可

為香港多個行業包括零售業及製造業等帶來好處，預計擴建後機場島可提供多達14萬個職位，創造的直接及間接職位可達34萬個，有助吸納本港勞動力。

經濟學者：在各個環球金融中心的發展過程中，一個必須條件是良好的機場，因為國際金融交易爭分奪秒，機場能否滿足商務旅客的要求，成為國際金融中心成敗的一個關鍵。一個能配合金融發展、具國際競爭力的機場有助香港金融行業的進一步發展。

航空業界：預料未來20年的全球空運市場中，亞洲地區的增長最多，香港國際機場必須擴展以配合未來貨量的增長，否則其全球空運樞紐的地位將會受到威脅……第三條跑道有助香港國際機場的長遠經濟發展，從而鞏固香港作為亞太地區以及國際性航空樞紐的領導地位。

環保團體：近年的研究數據顯示，香港海域的白海豚數量嚴重減少，第三條跑道修建所需填海的區域將令海域環境永久喪失，對白海豚的生存及周邊海洋環境的破壞是不可避免的。

東涌居民：有環保團體指，東涌檢測站的細微懸浮粒子(PM2.5)單日平均濃度目前已高達每方米47.3微克，超出世界衛生組織標準近倍，當跑道落成後，空氣污染將更嚴重，影響居民健康。

撤除跑道本身對香港的利弊外，值得討論的還有政府在推出及處理有關議題時的手法及程序，因其本身反映香港作為法治社會的特徵，以及政府在衡量生活

素質優次的考慮因素。現在讓我們透過以下的資料作出分析。

資料四：七成三人撐建第三條跑道

去年6月至9月，機管局就機場跑道的興建計劃進行為期3個月的諮詢，當中包括兩大建議方案：維持現有雙跑道或興建第三條跑道。機管局委託港大社會科學研究中心收集諮詢意見，最後共收到超過24,000多份問卷，來自市民、商會及企業等。結果顯示，八成三受訪者同意為應付未來航空需求，香港機場有必要擴建。另外，七成三人支持興建第三跑道方案，支持維持雙跑道的有一成一人；餘下一成六人表示中立。

想一想 1. 根據資料一、資料二及資料三，你認為興建機場第三跑道分別為香港經濟、環境及社會的可持續性帶來甚麼影響？

2. 參考以上資料及就你所知，政府在發展基建時需要考慮甚麼因素？

3. 你認為市民可透過甚麼方式來參與政府決策過程？試舉例加以說明。

參考答案

- 經濟：追求長遠經濟效益。
社會：追求社會穩定及提高生活素質。
環境：保護環境，以免超出其負載能力。
1. 興建機場第三跑道分別為香港經濟、環境及社會的可持續性帶來以下影響：
經濟的可持續性：追求長遠經濟效益，除考慮生產成本價格外，更重視提高效率、節約能源及減少浪費，相信能增強香港經濟競爭力；第三條跑道能滿足在未來經濟發展下不斷擴大的航空客運量，從而推動本港貿易及物流業、旅遊業、金融業和工商業四大傳統支柱行業的發展，進一步鞏固香港國際航空樞紐的地位。
社會的可持續性：追求社會穩定及提高生活素質，致力尋求社會公義，平衡各方利益，但興建第三跑道將會對社會的可持續性帶來負面影響。
環境的可持續性：這對白海豚的生存及周邊海洋環境造成破壞。破壞海洋生物棲息地；興建第三條跑道需要填海，整體飛機排放的空氣污染物將較2007年增加一倍。空氣污染：顧問報告指出，當第三條跑道建成後，機管局公開機場第三條跑道工程的8份顧問報告，內容包括工程對空氣素質的影響和整體環境評估。空氣污染方面，報告指出當第三條跑道建成後，2030年機場的航班升降量將增加至62萬架次，整體飛機排放的空氣污染物將較2007年的數據增加一倍。
2. 政府在發展基建時需要考慮以下因素：
(1) 環境及生活素質：居民的健康及生活素質。
(2) 社會參與：市民亦可參與由團體發起的公眾活動，如遊行、示威及簽名。
(3) 公民參與：市民可以出席公眾諮詢會表達意見，又可透過媒體(如電台「烽煙」節目及報章等)發表意見。
(4) 個人性參與：市民可以出席公眾諮詢會表達意見。
3. 市民可透過以下方式來參與政府決策過程：
(1) 民意：政府在推行政策前，應先諮詢公眾了解民意，再制定執行細則。例如委託港大社會科學研究中心收集諮詢意見，結果顯示七成三人支持興建第三跑道的方案。
(2) 平衡不同團體利益：政府了解民意後，同時亦要平衡及東涌居民反對，政府便從中了解並制定平衡不同團體的訴求利益，如商界支持興建，但環保團體反對，如商界支持興建，但環保團體反對。
(3) 平衡不同團體利益：政府了解民意後，同時亦要平衡及東涌居民反對，政府便從中了解並制定平衡不同團體的訴求利益，如商界支持興建，但環保團體反對，如商界支持興建，但環保團體反對。
(4) 民意：政府在推行政策前，應先諮詢公眾了解民意，再制定執行細則。例如委託港大社會科學研究中心收集諮詢意見，結果顯示七成三人支持興建第三跑道的方案。
(5) 平衡不同團體利益：政府了解民意後，同時亦要平衡及東涌居民反對，政府便從中了解並制定平衡不同團體的訴求利益，如商界支持興建，但環保團體反對，如商界支持興建，但環保團體反對。
(6) 平衡不同團體利益：政府了解民意後，同時亦要平衡及東涌居民反對，政府便從中了解並制定平衡不同團體的訴求利益，如商界支持興建，但環保團體反對，如商界支持興建，但環保團體反對。
(7) 平衡不同團體利益：政府了解民意後，同時亦要平衡及東涌居民反對，政府便從中了解並制定平衡不同團體的訴求利益，如商界支持興建，但環保團體反對，如商界支持興建，但環保團體反對。
(8) 平衡不同團體利益：政府了解民意後，同時亦要平衡及東涌居民反對，政府便從中了解並制定平衡不同團體的訴求利益，如商界支持興建，但環保團體反對，如商界支持興建，但環保團體反對。
(9) 平衡不同團體利益：政府了解民意後，同時亦要平衡及東涌居民反對，政府便從中了解並制定平衡不同團體的訴求利益，如商界支持興建，但環保團體反對，如商界支持興建，但環保團體反對。
(10) 平衡不同團體利益：政府了解民意後，同時亦要平衡及東涌居民反對，政府便從中了解並制定平衡不同團體的訴求利益，如商界支持興建，但環保團體反對，如商界支持興建，但環保團體反對。

- 2. 參考以上資料及就你所知，政府在發展基建時需要考慮甚麼因素？
(1) 環境及生活素質：居民的健康及生活素質。
(2) 社會參與：市民亦可參與由團體發起的公眾活動，如遊行、示威及簽名。
(3) 公民參與：市民可以出席公眾諮詢會表達意見，又可透過媒體(如電台「烽煙」節目及報章等)發表意見。
(4) 個人性參與：市民可以出席公眾諮詢會表達意見。
(5) 個人性參與：市民可以出席公眾諮詢會表達意見。
(6) 個人性參與：市民可以出席公眾諮詢會表達意見。
(7) 個人性參與：市民可以出席公眾諮詢會表達意見。
(8) 個人性參與：市民可以出席公眾諮詢會表達意見。
(9) 個人性參與：市民可以出席公眾諮詢會表達意見。
(10) 個人性參與：市民可以出席公眾諮詢會表達意見。
3. 你認為市民可透過甚麼方式來參與政府決策過程？試舉例加以說明。
(1) 周浩鼎：《興建機場第三條跑道》，青年民建聯網站 http://www.youngdab.org.hk/?p=2042
(2) 王惠貞：《興建第三條跑道刻不容緩》，《香港文匯報》，2011-09-01 http://paper.wenweipo.com/2011/09/01/PL1109010003.htm
(3) 《港府建議機場興建第三條跑道》，BBC中文網 http://www.bbc.co.uk/zhongwen/trad/business/2011/06/110602\_hongkong\_airport.shtml

延伸閱讀

- 周浩鼎：《興建機場第三條跑道》，青年民建聯網站 http://www.youngdab.org.hk/?p=2042
王惠貞：《興建第三條跑道刻不容緩》，《香港文匯報》，2011-09-01 http://paper.wenweipo.com/2011/09/01/PL1109010003.htm
《港府建議機場興建第三條跑道》，BBC中文網 http://www.bbc.co.uk/zhongwen/trad/business/2011/06/110602\_hongkong\_airport.shtml

香港機場的貨物吞吐量需要進一步提高。 資料圖片