

千四億建新跑道 客運量增三千萬

機管局三招融資：定向發債 停派股息 每客收費\$180

運輸及房屋局局長張炳良表示，去年香港國際機場的客運量突破6,300萬人次，而雙跑道在繁忙時間的升降量已到每小時66架次，十分接近最高的升降容量每小時68架次。現時機場雙跑道系統即將在明年或後年飽和，他說，坊間的擴建雙跑道或者與鄰近機場分流的建議並不可行，無法突破每小時68架次的瓶頸，是對實際情況理解不足。

他重申，香港有必要建立第三跑道系統，維持香港作為國際和區域航空樞紐的競爭力，配合長遠經濟和發展需要。

建設費徵收8年 2023年完工



■林天福認為，現時的造價是合理造價。 黃偉邦攝

行政會議昨日通過興建機場第三條跑道計劃，機管局行政總裁林天福表示，按照工程付款當日的價格計算，造價達到1,415億元，較原先預計的1,360億元，多出55億元；預計明年如期動工，工程需時8年，2023年可完成工程，新設施可應付2030年機場規劃大綱所推算出來的額外3,000萬的客運量。

林天福認為，現時的造價是合理造價，如果出現超支，機管局會一力承擔，又稱超支是假設性問題，現時最重要的工作是必須確保項目不會超支。他強調，雖毋須要向政府申請撥款，但願意接受立法會的監督。林天福又說，會密切留意有關第三條跑道的司法覆核案進展，希望不會對工程造成太大影響。他預計，工程延遲一年動工，每年有機會增加70億元開支，若整個司法覆核最長拖至4年以上，成本將會增加數以百億元計。

至於融資安排方面，林天福指出，機管局是以共同承擔及用者自付兩大原則，他建議明年工程開始時，新增向旅客收取180元機場建設費，包括出境乘客及轉機乘客，只有入境旅客及原機轉機的旅客不需要收費，直至工程完結，預計8年。

料短途客減費 航企收費增加

林天福續稱，現時有七成機場使用者為海外旅客，若不按照用者自付原則，由政府資助三跑興建，變相將公帑補貼非香港居民，做法並不公平。不過，他表示，行會關注收費水平，希望減

輕旅客負擔，故要再作檢視，研究收費仍有多少下調空間。他補充說，若調低機場建設費，機管局將要增加借債，但以免影響信貸評級為指標，具體情況將需要再由財務顧問進一步評估。有消息稱，收費或會按長短途而劃分。

基於用者自付的原則，林天福建議增加航空公司的機場收費，由於與其他世界上的機場比較，香港的收費水平偏低，僅佔航空公司的營運成本4%，而且在2000年時因應國際經濟情況，收費下調15%，增加航空公司的機場收費是回復2000年的水平。消息說，即使回復2000年的收費水平，亦不會影響來港飛機的數目。

林天福表示，局方將向政府停派10年的股息，以留下盈餘興建三跑，以2013/14年度盈利達65億推算，涉及大約500至600億元；機管局亦會向銀行發債，他稱，局方的財政狀況良好，標普評核的長期信貸評級為AAA，具備自行融資的條件。他補充說，根據財務顧問的建議，發債、未來10年的盈餘及向使用者收費各佔三分之一。



機場三跑道示意圖



第三跑道資料

佔地面積	650公頃
工程費用	1,415億元
工程期	2016年至2023年
建設項目	加建新跑道、候機樓和停機坪，增加57個停機位
經濟效益	每小時供102架次飛機升降，可應付3,000萬客運量

■資料來源：運房局

■製表：香港文匯報記者 文森

資料來源：機管局設計：本報美術部

削山增加升降不可行

香港文匯報訊（記者 鮑曼珊）第三跑道工程一直爭議不斷，有環團批評政府根本未有用盡方法去提高現時雙跑道的用量，所以香港並沒有迫切需要去興建第三條跑道；政府昨提出多個例子去反擊環團的批評聲音，指雙跑道已經飽和，若利用削山來增加跑道容量，而又符合國際民航組織的安全規定，政府必須剷除部分鳳凰山、大東山等，相信市民未必願意。

兩山需剷除國金二期高度

早前，有環團批評政府疑因迪士尼樂園而放棄可以增加現時雙跑道用量的削山方案，政府發言人否認未有用盡雙跑道用量的說法，指出

於是受機場周圍的地勢所影響，而且有關建議必須採用獨立混合起降模式運作。

發言人續說，為符合國際民航組織的安全規定，初步估計大嶼山大部分高山的山峰部分需要剷除，包括鳳凰山、大東山、象山等，而最多剷除的高度為1,300呎，與1座國金2期的高度相若，最少有兩座山需要剷除這個高度。他又稱，工程上是可以做到，但削山工程所帶來的影響是否市民想見到，尤其是一些保育人士及團體，故有關削山的建議是需要慎重去考慮。

避機尾湍流不能一飛就轉

發言人表示，現時雙跑道的容量亦受到尾流湍流的影響，因為航機升降時會產生尾流湍

流，可令尾隨的飛機失去平衡，危害飛行安全，如一些小型飛機太近前面的飛機會有可能反機，而且重量愈大，航機產生的尾流湍流愈大，所需的間距愈多。

發言人說，為保障飛機的安全，國際民航組織規定航機之間必須保持一定間距，如前面的飛機重量類別屬於珍寶級（Jumbo），而後面飛機重量類別屬於重型，兩機的間距最少需要6海里，在香港國際機場的飛機相距的時間則是平均1分50秒。

發言人續稱，若飛機起飛後可轉開，就可以減低尾隨飛機受尾流湍流的影響，但由於香港國際機場受到地形及地勢的影響，飛機沒有可能一飛就可轉向。

費，有內地旅客認為價錢合理，不會影響來港意慾，但認為價錢訂於100元內較好。一名上海旅客說，因香港匯率低購物便宜，不介意每次付180元建設費。一名英國遊客則說，理解收費用意，180元只佔旅費小部分，不會因此而不來香港。

不過，旅遊業議會總幹事董耀中表示，建設費高於現行120元機場稅，加上以建設香港機場設施為名徵費，對外地旅客並不恰當，擔心影響旅客來港。立法會旅遊界議員姚思榮亦說，本港鄰近地區較少徵收機場建設費，相信徵費未必會影響本地旅遊業，但希望以循序漸進方式徵費，逐步增至180元。

此外，經民聯指三跑計劃有助鞏固香港作為國際航空樞紐的地位，期望盡快落實興建，促使機場與大嶼山及周邊地區發揮更大的協同效應，增加就業機會。

兩地洽商空域「移交點」料增11個

香港文匯報訊（記者 文森）港府拍板興建機場第三條跑道，消息指當局認為深圳及廣州同樣面對航班飽和的問題，本港與內地明白航空發展增長迅速，要就統一規劃、程序及標準加強合作。消息稱，港府會與深廣共用餘下空域，但本港空權管理不變，同時當局亦會與內地商討開放更多空中「移交點」，以便在增加航班升降外，同時在空域中容納更多飛機，料未來移交點有望增至11個。

行政會議拍板興建機場第三條跑道，目標是2023年飛機升降量提高至每小時102架次。消息說，自2000年起香港與珠三角地區就航空空域使用達成共識，雙方明白航空發展增長迅速，須就統一規劃、程序及標準加強合作。對於外界一直質疑假若未能達到每小時102架次的目標，屆時責任誰屬，消息指港府認為深圳及廣州同樣面對航班飽和的問題，但不能等待2020年「確認」可達到上述目標後，才開始擴建工程，否則到時將難以追上航班升降的需要。

本港空權管理不變

對於港府有意向內地借用空域以容納更多飛機，消息指出，港府並非「借用」空域，而是在2007年的空域使用方案基礎下，與深圳及廣州共用餘下空域。消息續說，馬來西亞及歐洲等地同樣有類似安排，但強調本港的空權管理不變，所有來港飛機會由香港一方管理，至於到內地的飛機則會視乎情況而定，或由內地管理。

至於外界一直指現有升降量上限受到空域分界，即空中高牆限制，消息指「空牆」只是坊間說法，確實名稱為「移交點」，飛機要跨越不同空域分界，就需到指定高度及位置隔界，以免影響其他飛機航線。當局在興建第三跑道時，亦會與內地有關當局商討開放更多移交點，以便在增加航班升降外，同時在空域中容納更多飛機，料未來移交點有望增至11個。

港機亞博稱歡迎 恒管指收費合理

香港文匯報訊（記者 文森）機管局自行融資興建機場第三跑道系統，各界對此有讚有彈。港機工程公司及亞洲博覽館對此表示歡迎，認為增加跑道會為公司帶來更多生意，可締造「橋頭經濟」，為本港帶來數以十萬計就業機會。恒生管理學院商學院認為，機管局自行融資方案符合自身最大利益，180元水平的機場建設費亦屬合理。但旅遊業議會則憂慮以香港機場設施為名徵費，對外地旅客不恰當，或影響旅客來港。

港機工程行政總裁鄧健榮對此表示支持，指現時兩條跑道經已飽和，興建三跑對本港保持亞太區航空樞紐地位相當重要，認為目前有不少航空公司因跑道飽和未能開辦來港航線，相

恒管指收費合理

信增加跑道會為該公司帶來更多生意。身兼亞洲博覽館行政總裁的大嶼山發展諮詢委員會委員哈永安指出，歡迎港府推行興建計劃，認為有利本港長遠經濟發展及繁榮。

對於機管局自行融資的方案，恒生管理學院商學院院長蘇偉文認為，機管局做法符合自身最大利益，直言向政府申請撥款需經立法會通過，在現時氣氛下可能需要冗長時間。他又說，內地等其他地方機場亦有向每名離境旅客收取建設費的類似做法，以外地收費約20美元比較，認為當局180港元收費水平合理。

旅客不介意 旅議代出頭

就機管局明年向離境人士收取180元建設