持續
智庫 SD Advocates Ltd

持續智庫就「擴建香港國際機場成為三跑道系統」環境影響評估報告提交的意見
2014 年 7 月

香港是世界與中國貿易的橋樑，自開埠以來，貿易一直是香港的根本。人流和物流順暢，就是香港的優勢，而香港國際機場，就是這個優勢的基礎。鞏固這個優勢的基礎，是為了香港的可持續發展。持續智庫認為擴展香港國際機場成為三跑道系統是必需的，而在興建第三條跑道時，應將環境影響減到最低。

對中華白海豚的影響

在環境影響評估報告中最受關注的，是工程對中華白海豚的影響。一些環保團體認為填海將會令海豚滅絕，因此不應建第三跑道。機管局環評專家小組中的兩名國際著名的中華白海豚專家 Bernd Würsig 博士及 Thomas Jefferson 博士指出，第三跑道工程對中華白海豚有一定影響，但影響只屬暫時性，相信可以通過適當的緩解和補償措施解決，也舉出了 90 年代建造赤鱲角機場時香港境內的海豚數目減少而工程完成後回升的例證。

因此，重要的是在三跑施工期間，機管局嚴格執行環評報告中的緩解措施，以減低對中華白海豚的影響。更重要是及早推動將三跑道系統工程項目以北約 2,400 公頃的水域指定為海岸公園的法定程序，以求切實執行把環繞整個機場島一帶的海域，與沙洲及龍鼓洲海岸公園和大小磨刀海岸公園連接，作為三跑道系統工程項目導致的生境損失的緩解措施，營造最有利的生態環境，吸引中華白海豚在跑道工程完成之後可以迅速回歸。

持續智庫相信環評報告中建議的措施能有效減低擴建工程對海洋生態的影響。反之，若然政府因環保因素而放棄興建第三跑道，將嚴重打擊香港的經濟發展。

空運不保危害香港貿易

香港缺乏天然資源，自 1842 年成為英國殖民地開始，便憑藉其獨特的地理位置、優秀的人才、開放的政策，變成西方商人與中國貿易的商港，繼而逐漸變成現時的國際金融、物流及服務業中心。

香港的四大支柱產業中，無論以增加價值或就業人口計算，貿易及物流業均佔比重最大。2012 年貿易及物流業佔本地生產總值的 24.6%，提供本港全部就業職位的 20.9%，在本港經濟中佔著舉足輕重的地位。

香港的整體對外貿易總額，從 2003 年的 35,483 億元增長至 2013 年的 76,204 億元，十年間增長 115%。其中，以空運達致的貿易貨值則從 10,745 億元增長到

28,530 億元，增長 165%。空運達致的貿易額在整體貿易中所佔的比例，從 30.3% 上升至 37.4%，可見空運的優勢，是貿易快速增長的重要元素！如果我們不能保持空運的高度通達性和靈活性，則將直接威脅到貿易及物流這個香港最大的支柱產業。

擴展航空業務保持競爭優勢

根據國際民航組織(International Civil Aviation Organization)的資料，全球航空貨運量於 2003 年至 2013 年的 10 年間上升了 41.4%，而全球航空客運量更是大幅上升 81.5%。亞洲區多個交通樞紐機場均看準不斷增長的客貨運量，紛紛動工擴建，甚至增建機場，以應付未來的需求。

與香港比鄰的深圳寶安國際機場和廣州白雲國際機場均密鑼緊鼓擴展容量，提升其競爭力。深圳寶安機場的擴建工程早於 2003 年啟動，T3 航站樓亦已於 2013 年 11 月投入服務；設計目標為 2020 年時的年載客量為 4,500 萬人次。目前開通國內外航線 151 條，航點 102 個。白雲機場目前開通航線 110 多條，國內外航點 100 多個；擴建工程於 2012 年展開，其中第三跑道擬於 2014 年投入服務，全部工程預計 2020 年完工，擴建完成後年載客量可達 8,000 萬人次。廣州現時更已開始研究興建第二個大型民用機場，以滿足不斷增長的航運需求。

貫徹可持續發展創造雙贏

1987 年，聯合國國際環境和發展委員會主席、挪威首相布倫特蘭夫人(Gro Harlem Brundtland)在該委員會撰寫的報告《我們共同的未來》中，把可持續發展作出定義為「既滿足當代人的需要，又不對後代人滿足其需要的能力構成危害的發展」，被視為在規劃與發展上，應該堅守的原則。

這「可持續發展」的原則肯定了須滿足當代人需要的現實，但也明確說明在滿足這個需要之時，不能因而破壞子孫後代的福祉。我們應該做的，就是在經濟發展、社會發展及保護環境三者之間衡量利弊，通過協調與補救的措施以取得平衡。如果我們只從環評的角度考慮或甚至誤判，而不發展機場，其實是剝奪了我們這一代和下一代的發展機會。

前人不種樹，後人怎可乘涼？若然一面倒只注重保護環境，而忽視了持續發展的重要性，將來我們的子孫還能繼續享有繁榮富庶的生活嗎?

持續智庫