

建新跑道划算 短跑道不可取

機場管理局正就《香港國際機場 2030 規劃大綱》諮詢公眾，其中建議興建第三條跑道的方案，估算投資成本約為 862 億元，如果按付款當日價格計算，更加高達 1,362 億元。部分人認為過千億的投資太高，質疑是否划算。

筆者就認為機場作為基建設施，有助推動香港發展，考慮是否興建第三條跑道，要想寬一點，也要想遠一點。

整體經濟受惠 豈止直接回報

以會展業發展為例，香港在 80 年代以土地換上蓋的方式興建第一期香港會議展覽中心，會展中心估值約 20 億元。及至 90 年代，政府直接投資約 50 億元興建會展第二期，交由同一管理公司管理。根據協定，管理公司每年需向貿易發展局，繳付營業額的 8.6% 作為業主的分成，即大約 6,000 萬元。

如果以兩期發展合共約 70 億元成本計算，會展中心的回報豈非低於 1%？但要知道，這 6,000 萬元只是會展中心的直接回報，而會展中心作為基建，推動了香港成為亞太會展之都，所以討論會展中心的經濟效益，一定要想寬一點，看看會展業對香港整體經濟的影響。

帶旺區內人流 創 34 萬職位

會展中心每年舉辦過千個展覽、大型會議和宴會等，吸引全球參展商和買家等來港，帶動製造業和貿易之餘，服務業亦直接受惠。事實上，單在 2008 年，會展業就為香港帶來超過 300 億港元的經濟效益，創造約 6 萬個職位，本港酒店 18% 入住率，就是由會展業帶動。所以說每 1 元在會展業的經濟活動，就可以帶來 10 元在相關酒店、餐飲、交通、專業服務的經濟收益。

同樣，要討論興建第三條跑道是否划算，我們不能單看直接回報，更要計算整體經濟得益。機管局就預期到 2030 年，三跑道方案將為香港帶來 1,670 億元直接、間接和連帶經濟效益，占當年本地生產總值 4.6%，直接產生的職位超過 14 萬個，間接和連帶職位也會增加到近 20 萬個。

再想寬一點，機場進一步擴建，有利帶旺東涌和大嶼山人流，附近地皮和樓價等升值，也是不可忽視的經濟效益。所以筆者相信，如果只是狹義地數算多了數班航班升降、多了數名旅客出入境，興建第三條跑道的成本不低，但只要再考慮潛在經濟效益，就會明白投資回報更高。

港與深穗定位不同 可互補

亦有人認為，香港國際機場的收費，現時已較廣州和深圳機場為高，所以香港升降的航班，票價也特別高，擔心如果興建第三條跑道投資成本高，日後難以與廣州或深圳機場在收費上競爭，令更多旅客選用內地機場。

再以會展業為例，香港會議展覽中心的租金，約為每日每平方米 7 美元，廣州和深圳會展場地，租金則分別是 2.5 和 2 美元，收費差距超過一倍。不過，香港會展中心仍未被取代，為甚麼呢？筆者認為，是因為 3 個會展中心的定位明顯不同。

香港的展覽活動，是一個國際參展商和買家等互動交流的平臺，去年就吸引了近 65 萬名訪客來港，其中約 20 萬人來自內地。相反內地的展覽業，主要對象是國內不同省區的參展商和買家。香港與廣州和深圳，在會展業上各自擔當不同角色，也正好起到互補作用。

擴建機場的情況也一樣，只要香港機場定位清晰，加強作為中國國際航空樞紐的角色，與廣州和深圳機場，同樣可以是盟友而非敵人，不會因為收費高低而被取代。

除了想寬一點，筆者認為興建第三條跑道，也要想遠一點。

做好樞紐角色 「四跑」也有需要

香港是國家最重要的國際航空樞紐之一，是進出中國的重要門戶。不少國際大企業亦選擇以香港作為亞洲總部，除了相對國內一級城市如上海和廣州等，香港有更健全的法制和稅制外，也因為與新加坡等地比較，香港可以單日來回國內主要城市，對國際大企業而言，是非常明顯的優勢。

所以香港機場的需求，不應只看香港 700 萬人口，更要從中國整體需求來看。近年中國國內生產總值（GDP）不斷上升，2010 年初步估算近 40 萬億元人民幣，超越日本成為全球第二大經濟體。同時，中國于 2009 年超越德國成為全球最大的出口國，09 年度出口額高達 12,016 億美元。

以上都只是現況，看遠一點，整個中國對國際航空線路的需求將會不斷增加。以出入境為例，2010 年全國出境人次高達 5,700 萬，較對上一年增長 20%，保守估計之後每年增長 10%，到 2015 年每年出境人次將超過 1 億，而入境旅客將超越

6,000 萬人次。所以香港只要做好其中國國際航空樞紐的角色，別說第三條跑道，日後或許還要興建第四條跑道呢！

有意見認為香港有三成班機是小型機種，只要做好調配，第三條跑道可以縮短，減低投資成本和填海範圍。但筆者認為，既然預知長遠而言，航空需求會有大幅度上升趨勢，香港就應該做好準備，不應只建短跑道。

筆者早年在內地投資開設公司，購買了一個辦公室單位，但公司業務不斷增長，過了數年辦公室就不敷應用，惟有再另覓單位，結果同一間公司分成兩個辦公地點，未能做到統一管理，造成不少不便。所以興建第三條跑道，一定要看遠一點，慮及長遠增長，以免過不了數年，又要再研究如何提升容量。

拓海陸配套 利接通珠三角

另外，現時香港機場雖然設有海天客運碼頭，為中轉旅客提供快船服務，到東莞虎門、廣州南沙及深圳蛇口等 8 個內地和澳門口岸，不過由於碼頭只供乘坐飛機的旅客使用，以致班次不夠頻密，未能有效聯繫香港機場與珠三角港口城市。

中國出入境人次將會不斷增長，其中 70%就來自珠三角地區。所以筆者建議，機管局進一步加強海天客運碼頭的角色，也要加快興建港珠澳大橋，推動香港機場成為整個珠三角特別是粵西地區最便利的機場，則可以更有效吸納珠三角的客源，鞏固長遠客貨流量增長。

誠然，誰也沒有水晶球，難以對未來的確切需求，下一個絕對不可能錯誤的判斷，但既然我們知道大勢趨向，就應該勇往直前。

當然，環保也是不可忽視的一環，不能為了經濟增長而漠視工程對環境的影響，但同時我們也不能因為環保而放棄經濟增長，所以筆者亦期望，機管局能同時重視經濟和環保，並找到兩者的平衡點。

撰文: 朱裕倫 香港展覽會議業協會永遠名譽主席、香港集思會顧問

2011.7.4