

建新跑道 莫蹈倫敦東京覆轍

2011年是中國十二五開局之年，亦是迎接中國改革開放第二個30年的開始。為支持香港對國家經濟發展繼續發揮作用，十二五規劃的「港澳專章」特別提到要「鞏固和提升香港國際航運、物流、金融、貿易中心的地位」，香港的海空運中心地位，是保證我們競爭力的大前提。

航班升降近飽和 樞紐地位危

香港本是全球首屈一指的貨櫃港，但十年前開始，其全年貨運量第一的地位已被上海和新加坡取而代之，目前又被排第四位的深圳步步進逼。另一方面，以國際載客量計（2010年共有5,090萬），香港國際機場是世界第三大最繁忙的機場，其貨運量（410萬噸）更是世界第一，而航班升降架次亦達每年306,535架。機場為香港帶來22萬個職位，或佔整體勞動人口8%（2007）。

但是，香港國際機場的航班升降容量已接近九成飽和，未來10年，以亞太區航運需求每年7%的增長及中國每年11至14%的增幅計，香港未來要面對區內尤其是中國機場間，愈來愈嚴峻的競爭和挑戰。除非能及時行動，否則香港很快便會失去空運樞紐的領導地位。

區內其他機場 將建更多跑道

香港國際機場明白航運需求與日俱增，預計到2015年，其每小時60架次的航班升降量，將增加至每小時68架次。而到2017年，其跑道容量便會飽和，無法處理額外的航班和乘客。問題是興建一條全新的跑道需時10年，即使香港今天就決定動工興建第三條跑道，也已經太遲，香港在2017年後至少有4年，將不得不放棄額外的航班和乘客。若我們坐失良機，那我們必將把令人羨慕的航運領導地位向鄰近城市和地區的機場拱手相讓。香港亦將白白錯過國際和區內航運需求的巨大增長，逐步失去我們作為國際商貿及航空樞紐的龍頭地位。

區內眾多競爭對手正積極擴張及改善，以爭取更多交通流量、乘客和客量。全部8個主要的機場，都正在或即將興建三條或更多跑道。上海和

廣州將擁有 5 條跑道。聯邦快遞（FedEx）的亞太轉運輸中心已於 2009 年落戶廣州，美國聯合包裹（UPS）深圳亞太轉運中心亦於 2008 年啓用，反映跨國物流巨企已選擇於珠三角物色比香港更具發展潛力的地方，作為未來的新增長引擎。足見香港面對鄰近機場何等激烈的競爭和壓力。

放眼世界，基於政治上的阻撓，不少大型機場因錯失建設第三條跑道良機而「淪落」。香港對東京成田機場的教訓應引以為鑑。1966 年東京計劃建設合共 5 條機場跑道，但最終卻只有 1 條能成功在 1978 年投運，第二條在經過重大的政治阻撓後，要延至 2002 年才能落成；第三條跑道更形同胎死腹中。

政治阻撓 大型機場淪落

此外，歐洲的天然空運樞紐——倫敦希斯路機場——亦遭遇同一的命運。其兩條現有跑道早已證實難以應付日益增加的需求，興建第三條跑道的諮詢在 1998 年已展開，但諮詢多年後，建議最終被新執政的保守黨在 2010 年擱置。

東京和倫敦機場都因為沒有興建第三條跑道已喪失其原有的航運領導地位，香港在喪失貨櫃港盟主地位後，能否再付出如東京和倫敦機場般的沉重代價？香港已無法在貨櫃碼頭上與對手競爭，但只要我們能動工興建第三條跑道，那香港空運樞紐中心的競爭力，仍能力保不失。

香港國際機場的成功，有賴 1989 年的一個及時與果敢的決定：興建赤鱘角機場以取代舊機場。8 年後，這機場成為 20 世紀發展史上的傳奇。今天，香港在鞏固和提升空運中心地位上，得到國家的全力支持，香港當需把握良機，今年內要作出另一個重要的決定，興建第三條機場跑道。

涉及眾多持份者的公眾諮詢必然需時，故愈早展開計劃，第三條跑道就能愈快落成。環境問題如噪音、空氣質素和海洋生態等確需妥善處理。今年是香港民航 100 年周年紀念，有甚麼比得上宣布落實興建新跑道更能紀念此一關鍵時刻？亦只有如此，香港才能飛躍未來。