

机场「爆棚」隐忧

信报财经新闻 P11 | 房产 | 天圆地方 | By 刘励超 2010-12-09

十多天后的圣诞假期，数以十万计港人却将取道赤鱲角机场乘坐飞机到五湖四海游玩，航空公司为此都要增加航班应付旅游旺季的需求，今年复活节假期机场最繁忙的一天共有 955 班次的升降，加班的就占了一成。假若不是二十一年前政府果断决定移山填海兴建新机场，试想像现今每次长假期时大家还得靠它的启德机场会是什么情况？一般香港人，对香港机场的航点多、飞机班次频繁、航班升降普遍准时，早已视为理所当然。读者们可有想过七年后，香港机场的飞机升降量将面对「爆棚」的危机，大家要吃「塞机」的苦头？

根据笔者最近参与一项机场第三条跑道专题研究数据显示，目前香港机场的两条跑道使用率已高达 93%。尽管机场管理局和民航处已着手透过各种优化硬件和软件措施提升飞机升降的次数，但以过去十年飞机升降的增长率推算，相信到 2017 年，两条跑道的容量始终会饱和。与此同时，据飞机制造商估计，2010 至 2029 年，亚太区的航空客运和货运量将每年以 7% 的速度增长，中国民用航空局预测，未来十年内地的航空运输市场的年增长将达 11% 至 14%。

空运这块「饼」虽然将「发」大，但香港却因受升降量所限而没有「胃口」多吃些。更令人担心的是，面对邻近各地机场的激烈竞争，甚至连现在吃的那一份饼也有可能给别人夺去。亚洲区内及内地的城市，正积极加建跑道扩充升降量，新跑道将于未来一至十年相继落成。香港「落后大市」实在令人焦急和忧虑。

兴建一条跑道一般需时十年。就算机管局明年年初推出机场扩展（包括兴建第三条跑道）可行性研究报告作公众咨询，能在短时间内取得社会共识，年底前拍板兴建第三条跑道，正常情况下跑道也要到 2021 年方才落成。换句话说，从现有跑道达致饱和，以至新跑道落成这四年之间，我们要面对跑道容量「爆棚」的困境。

这不只是一个为旅客和物流业带来不方便的问题。机场是香港人的命脉，为占香港劳动人口 8%、即 22 万名从事空运和物流、展览、旅游和零售行业的市民提供生计；香港机场若保不住领先地位，将影响很多香港的产业，例如金融、贸易及专业服务等，也将大大削弱香港在国际的竞争力。

扩建机场免不了在施工时因填海而影响海洋生态，并在启用后产生飞机噪音和废气。受影响地区的居民和环保团体对这计划的关注可以理解。机管局早年在

沙洲兴建临时飞机燃料库时对保护中华白海豚的工作已积累了不少经验，在进行第三条跑道可行性研究时当会拟定措施消滅对环境的影响，工程也须依法取得要求严格的环评许可证。

不过，就机场「扩容」计划，香港付不起好像旧机场发展、西九文化区、中环填海及高铁等因争议不休和蹉跎岁月而产生的经济代价。我们已到了临渴掘井的关头，只要香港广大市民理解大局，迅速达成共识，支持兴建第三条跑道，香港还有机会急起直追，新跑道争取在 2017 年落成和启用。反之，我们只能眼巴巴把香港作为亚太区和全球空运枢纽的地位拱手相让给其他的城市。广州和深圳机场近年大力拓展国际航线的努力已有收成；广州在过去五年的国际航线增加了近四成，深圳同期间新增的国际航线竟多了整整一倍！加上它们庞大的本土航线网络，很明显两地都有取代香港航空地位的潜力。

国家「十二五」规划提出「完善（全国）港口和机场布局，改革空域管理体制」及「支持香港巩固和提升国际金融、贸易、航运中心地位」，前者是给我们一个要求理顺珠三角空域管制的大好机会，后者是其他沿海省市梦寐以求也得不到的「御赐令牌」，我们如不好好利用，岂不是俗语说的「捉到鹿唔识脱角」？

（注：笔者为香港集思会顾问及其「第三条跑道专题研究」小组召集人）