

## 建新跑道 莫蹈伦敦东京覆辙

2011年是中国十二五开局之年，亦是迎接中国改革开放第二个30年的开始。为支持香港对国家经济发展继续发挥作用，十二五规划的「港澳专章」特别提到要「巩固和提升香港国际航运、物流、金融、贸易中心的地位」，香港的海空运中心地位，是保证我们竞争力的大前提。

### 航班升降近饱和 枢纽地位危

香港本是全球首屈一指的货柜港，但十年前开始，其全年货运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进逼。另一方面，以国际载客量计（2010年共有5,090万），香港国际机场是世界第三大最繁忙的机场，其货运量（410万吨）更是世界第一，而航班升降架次亦达每年306,535架。机场为香港带来22万个职位，或占整体劳动人口8%（2007）。

但是，香港国际机场的航班升降容量已接近九成饱和，未来10年，以亚太区航运需求每年7%的增长及中国每年11至14%的增幅计，香港未来要面对区内尤其是中国机场间，愈来愈严峻的竞争和挑战。除非能及时行动，否则香港很快便会失去空运枢纽的领导地位。

### 区内其他机场 将建更多跑道

香港国际机场明白航运需求与日俱增，预计到2015年，其每小时60架次的航班升降量，将增加至每小时68架次。而到2017年，其跑道容量便会饱和，无法处理额外的航班和乘客。问题是兴建一条全新的跑道需时10年，即使香港今天就决定动工兴建第三条跑道，也已经太迟，香港在2017年后至少有4年，将不得不放弃额外的航班和乘客。若我们坐失良机，那我们必将把令人羡慕的航运领导地位向邻近城市和地区的机场拱手相让。香港亦将白白错过国际和区内航运需求的巨大增长，逐步失去我们作为国际商贸及航空枢纽的龙头地位。

区内众多竞争对手正积极扩张及改善，以争取更多交通流量、乘客和容量。全部8个主要的机场，都正在或即将兴建三条或更多跑道。上海和广州将拥有5条跑道。联邦快递（FedEx）的亚太转运输中心已于2009年

落户广州，美国联合包裹（UPS）深圳亚太转运中心亦于 2008 年启用，反映跨国物流巨企已选择于珠三角物色比香港更具发展潜力的地方，作为未来的新增长引擎。足见香港面对邻近机场何等激烈的竞争和压力。

放眼世界，基于政治上的阻挠，不少大型机场因错失建设第三条跑道良机而「沦落」。香港对东京成田机场的教训应引以为鉴。1966 年东京计划建设合共 5 条机场跑道，但最终却只有 1 条能成功在 1978 年投运，第二条在经过重大的政治阻挠后，要延至 2002 年才能落成；第三条跑道更形同胎死腹中。

### 政治阻挠 大型机场沦落

此外，欧洲的天然空运枢纽——伦敦希斯路机场——亦遭遇同一的命运。其两条现有跑道早已证实难以应付日益增加的需求，兴建第三条跑道的咨询在 1998 年已展开，但咨询多年后，建议最终被新执政的保守党在 2010 年搁置。

东京和伦敦机场都因为没有兴建第三条跑道已丧失其原有的航运领导地位，香港在丧失货柜港盟主地位后，能否再付出如东京和伦敦机场般的沉重代价？香港已无法在货柜码头上与对手竞争，但只要我们能动工兴建第三条跑道，那香港空运枢纽中心的竞争力，仍能力保不失。

香港国际机场的成功，有赖 1989 年的一个及时与果敢的决定：兴建赤鱘角机场以取代旧机场。8 年后，这机场成为 20 世纪发展史上的传奇。今天，香港在巩固和提升空运中心地位上，得到国家的全力支持，香港当需把握良机，今年内要作出另一个重要的决定，兴建第三条机场跑道。

涉及众多持份者的公众咨询必然需时，故愈早展开计划，第三条跑道就能愈快落成。环境问题如噪音、空气质素和海洋生态等确需妥善处理。今年是香港民航 100 年周年纪念，有甚么比得上宣布落实兴建新跑道更能纪念此一关键时刻？亦只有如此，香港才能飞跃未来。