

建新跑道划算 短跑道不可取

机场管理局正就《香港国际机场 2030 规划大纲》咨询公众，其中建议兴建第三条跑道的方案，估算投资成本约为 862 亿元，如果按付款当日价格计算，更加高达 1,362 亿元。部分人认为过千亿的投资太高，质疑是否划算。

笔者就认为机场作为基建设施，有助推动香港发展，考虑是否兴建第三条跑道，要想宽一点，也要想远一点。

整体经济受惠 岂止直接回报

以会展业发展为例，香港在 80 年代以土地换上盖的方式兴建第一期香港会议展览中心，会展中心估值约 20 亿元。及至 90 年代，政府直接投资约 50 亿元兴建会展第二期，交由同一管理公司管理。根据协议，管理公司每年需向贸易发展局，缴付营业额的 8.6% 作为业主的分成，即大约 6,000 万元。

如果以两期发展合共约 70 亿元成本计算，会展中心的回报岂非低于 1%？但要知道，这 6,000 万元只是会展中心的直接回报，而会展中心作为基建，推动了香港成为亚太会展之都，所以讨论会展中心的经济效益，一定要想宽一点，看看会展业对香港整体经济的影响。

带旺区内人流 创 34 万职位

会展中心每年举办过千个展览、大型会议和宴会等，吸引全球参展商和买家等来港，带动制造业和贸易之余，服务业亦直接受惠。事实上，单在 2008 年，会展业就为香港带来超过 300 亿港元的经济效益，创造约 6 万个职位，本港酒店 18% 入住率，就是由会展业带动。所以说每 1 元在会展业的经济活动，就可以带来 10 元在相关酒店、餐饮、交通、专业服务的经济收益。

同样，要讨论兴建第三条跑道是否划算，我们不能单看直接回报，更要计算整体经济得益。机管局就预期到 2030 年，三跑道方案将为香港带来 1,670 亿元直接、间接和连带经济效益，占当年本地生产总值 4.6%，直接产生的职位超过 14 万个，间接和连带职位也会增加到近 20 万个。

再想宽一点，机场进一步扩建，有利带旺东涌和大屿山人流，附近地皮和楼价等升值，也是不可忽视的经济效益。所以笔者相信，如果只是狭义地数算多了航班升降、多了数名旅客出入境，兴建第三条跑道的成本不低，但只要再考虑潜在经济效益，就会明白投资回报更高。

港与深穗定位不同 可互补

亦有人认为，香港国际机场的收费，现时已较广州和深圳机场为高，所以香港升降的航班，票价也特别高，担心如果兴建第三条跑道投资成本高，日后难以与广州或深圳机场在收费上竞争，令更多旅客选用内地机场。

再以会展业为例，香港会议展览中心的租金，约为每日每平方米 7 美元，广州和深圳会展场地，租金则分别是 2.5 和 2 美元，收费差距超过一倍。不过，香港会展中心仍未被取代，为甚么呢？笔者认为，是因为 3 个会展中心的定位明显不同。

香港的展览活动，是一个国际参展商和买家等互动交流的平台，去年就吸引了近 65 万名访客来港，其中约 20 万人来自内地。相反内地的会展业，主要对象是国内不同省区的参展商和买家。香港与广州和深圳，在会展业上各自担当不同角色，也正好起到互补作用。

扩建机场的情况也一样，只要香港机场定位清晰，加强作为中国国际航空枢纽的角色，与广州和深圳机场，同样可以是盟友而非敌人，不会因为收费高低而被取代。

除了想宽一点，笔者认为兴建第三条跑道，也要想远一点。

做好枢纽角色 「四跑」也有需要

香港是国家最重要的国际航空枢纽之一，是进出中国的重要门户。不少国际大企业亦选择以香港作为亚洲总部，除了相对国内一级城市如上海和广州等，香港有更健全的法制和税制外，也因为与新加坡等地比较，香港可以单日来回国内主要城市，对国际大企业而言，是非常明显的优势。

所以香港机场的需求，不应只看香港 700 万人口，更要从中国整体需求来看。近年中国国内生产总值（GDP）不断上升，2010 年初步估算近 40 万亿元人民币，超越日本成为全球第二大经济体。同时，中国于 2009 年超越德国成为全球最大的出口国，09 年度出口额高达 12,016 亿美元。

以上都只是现况，看远一点，整个中国对国际航空线路的需求将会不断增加。以出入境为例，2010 年全国出境人次高达 5,700 万，较对上一年增长 20%，保守估计之后每年增长 10%，到 2015 年每年出境人次将超过 1 亿，而入境旅客将超越

6,000 万人次。所以香港只要做好其中国国际航空枢纽的角色，别说第三条跑道，日后或许还要兴建第四条跑道呢！

有意见认为香港有三成班机是小型机种，只要做好调配，第三条跑道可以缩短，减低投资成本和填海范围。但笔者认为，既然预知长远而言，航空需求会有大幅度上升趋势，香港就应该做好准备，不应只建短跑道。

笔者早年在内地投资开设公司，购买了一个办公室单位，但公司业务不断增长，过了数年办公室就不敷应用，惟有再另觅单位，结果同一间公司分成两个办公地点，未能做到统一管理，造成不少不便。所以兴建第三条跑道，一定要看远一点，虑及长远增长，以免过不了数年，又要再研究如何提升容量。

拓海陆配套 利接通珠三角

另外，现时香港机场虽然设有海天客运码头，为中转旅客提供快船服务，到东莞虎门、广州南沙及深圳蛇口等 8 个内地和澳门口岸，不过由于码头只供乘坐飞机的旅客使用，以致班次不够频密，未能有效联系香港机场与珠三角港口城市。

中国出入境人次将会不断增长，其中 70% 就来自珠三角地区。所以笔者建议，机管局进一步加强海天客运码头的角色，也要加快兴建港珠澳大桥，推动香港机场成为整个珠三角特别是粤西地区最便利的机场，则可以更有效吸纳珠三角的客源，巩固长远客货流量增长。

诚然，谁也没有水晶球，难以对未来的确实需求，下一个绝对不可能错误的判断，但既然我们知道大势趋向，就应该勇往直前。

当然，环保也是不可忽视的一环，不能为了经济增长而漠视工程对环境的影响，但同时我们也不能因为环保而放弃经济增长，所以笔者亦期望，机管局能同时重视经济和环保，并找到两者的平衡点。

撰文：朱裕伦 香港展览会议业协会永远名誉主席、香港集思会顾问