

機場「爆棚」隱憂

十多天後的聖誕假期，數以十萬計港人卻將取道赤鱸角機場乘坐飛機到五湖四海遊玩，航空公司為此都要增加航班應付旅遊旺季的需求，今年復活節假期機場最繁忙的一天共有 955 班次的升降，加班的就佔了一成。假若不是二十一年前政府果斷決定移山填海興建新機場，試想像現今每次長假期時大家還得靠它的啓德機場會是什麼情況？一般香港人，對香港機場的航點多、飛機班次頻密、航班升降普遍準時，早已視為理所當然。讀者們可有想過七年後，香港機場的飛機升降量將面對「爆棚」的危機，大家要吃「塞機」的苦頭？

根據筆者最近參與一項機場第三條跑道專題研究資料顯示，目前香港機場的兩條跑道使用率已高達 93%。儘管機場管理局和民航處已着手透過各種優化硬件和軟件措施提升飛機升降的次數，但以過去十年飛機升降的增長率推算，相信到 2017 年，兩條跑道的容量始終會飽和。與此同時，據飛機製造商估計，2010 至 2029 年，亞太區的航空客運和貨運量將每年以 7% 的速度增長，中國民用航空局預測，未來十年內地的航空運輸市場的年增長將達 11% 至 14%。

空運這塊「餅」雖然將「發」大，但香港卻因受升降量所限而沒有「胃口」多喫些。更令人擔心的是，面對鄰近各地機場的激烈競爭，甚至連現在喫的那一份餅也有可能給別人奪去。亞洲區內及內地的城市，正積極加建跑道擴充升降量，新跑道將於未來一至十年相繼落成。香港「落後大市」實在令人焦急和憂慮。

興建一條跑道一般需時十年。就算機管局明年年初推出機場擴展（包括興建第三條跑道）可行性研究報告作公眾諮詢，能在短時間內取得社會共識，年底前拍板興建第三條跑道，正常情況下跑道也要到 2021 年方才落成。換句話說，從現有跑道達致飽和，以至新跑道落成這四年之間，我們要面對跑道容量「爆棚」的困境。

這不只是一個為旅客和物流業帶來不方便的問題。機場是香港人的命脈，為佔香港勞動人口 8%、即 22 萬名從事空運和物流、展覽、旅遊和零售行業的市民提供生計；香港機場若保不住領先地位，將影響很多香港的產業，例如金融、貿易及專業服務等，也將大大削弱香港在國際的競爭力。

擴建機場免不了在施工時因填海而影響海洋生態，並在啓用後產生飛機噪音和廢氣。受影響地區的居民和環保團體對這計劃的關注可以理解。機管局早年在沙洲興建臨時飛機燃料庫時對保護中華白海豚的工作已積累了不少經驗，在進行第三條跑道可行性研究時當會擬定措施消減對環境的影響，工程也須依法取得要求嚴格的環評許可證。

不過，就機場「擴容」計劃，香港付不起好像舊機場發展、西九文化區、中環填海及高鐵等因爭議不休和蹉跎歲月而產生的經濟代價。我們已到了臨渴掘井的關頭，只要香港廣大市民理解大局，迅速達成共識，支持興建第三條跑道，香港還有機會急起直追，新跑道爭取在 2017 年落成和啓用。反之，我們只能眼巴巴把香港作為亞太區和全球空運樞紐的地位拱手相讓給其他的城市。廣州和深圳機場近年大力拓展國際航線的努力已有收成；廣州在過去五年的國際航線增加了近四成，深圳同期間新增的國際航線竟多了整整一倍！加上它們龐大的本土航線網絡，很明顯兩地都有取代香港航空地位的潛力。

國家「十二五」規劃提出「完善（全國）港口和機場佈局，改革空域管理體制」及「支持香港鞏固和提升國際金融、貿易、航運中心地位」，前者是給我們一個要求理順珠三角空域管制的大好機會，後者是其他沿海省市夢寐以求也得不到的「御賜令牌」，我們如不好好利用，豈不是俗語說的「捉到鹿唔識脫角」？（註筆者為香港集思會顧問及其「第三條跑道專題研究」小組召集人）